

<横浜市営地下鉄>

## 個別施設計画

令和2年1月

横浜市交通局

## 1 はじめに

平成 25 年 11 月 29 日の「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において、政府として決定された「インフラ長寿命化基本計画（以下「基本計画」という。）」では、各インフラを管理・所管する者は「インフラ長寿命化計画（以下「行動計画」という。）」を策定するとともに、各インフラの管理者は行動計画に基づき、個別施設毎の具体的な対応方針を定める計画である「個別施設毎の長寿命化計画（以下、「個別施設計画」という。）」を策定し、これらの計画に基づく取組の推進が求められています。

本計画は、基本計画に基づく横浜市営地下鉄の個別施設計画を策定するものです。

なお、横浜市営地下鉄の行動計画については、平成 27 年 3 月に策定された「横浜市公共施設管理基本方針（以下「基本方針」という。）」の一部として策定されています。

本計画の策定により、個別施設毎の状態及びそれに伴う保全・更新の内容を明らかにすることで、個別施設の保全・更新を計画的に推進し、市営地下鉄のお客様へ安全で快適な運行サービスの提供を図ります。

## 2 対象施設

「施設及び車両の定期検査に関する告示」第 2 条に規定する「橋りょう、トンネルその他構造物」及び「軌道」を対象施設とし、次により分類します。

- (1) 土木施設（トンネル、橋りょう、軌道）
- (2) 建築物等（駅、車両基地、機械設備）
- (3) 電気施設（電力設備、信号・通信設備）

## 3 計画期間

本計画では、令和元年から令和 4 年度の 4 年間とします。

なお、個別施設の最新の点検・診断結果や物価水準の変動などを踏まえて、必要に応じて適宜更新します。

## 4 保全・更新の優先度の考え方

次の考え方に基づき、保全・更新の優先度を分類します。

- (1) 優先度分類の考え方
  - 安全運行の確保を最優先とします。
  - 経営状況を踏まえ、費用の平準化・経費抑制に努めます。

## (2) 事業における課題

次の5項目を重要課題として位置づけます。

- |               |           |
|---------------|-----------|
| ア 安全対策の強化     | イ 災害対策の強化 |
| ウ お客様満足度の向上   | エ 環境等への貢献 |
| オ 職員の意欲・能力の充実 |           |

## (3) 優先度の分類

(2)で抽出した課題について、事業ごとに優先度を分類します。

<b>【最優先課題】</b>	鉄道事業者の責務として実施しなければならない事業のうち、特に優先して取り組むべき事業
<b>【優先課題】</b>	鉄道事業者の責務として実施しなければならない事業
<b>【要検討課題】</b>	お客様をお迎えするに当たり、安全・確実・快適な交通サービスを持続的に提供するために実施しておくべき事業
<b>【不急の課題】</b>	事業運営に際し直接支障するものではないが、安全性・サービス水準のさらなる向上に資する事業
<b>【潜在的課題】</b>	事業運営に際し直接支障するものではないが、仕事へのやりがい向上など企業としての活力向上に資する事業

## 5 個別施設の状態等

個別施設の状態等については、「鉄道構造物等維持管理標準（構造物編）」及び「鉄道構造物等維持管理標準（軌道編）」に基づく点検・診断の実施により把握しており、その結果を構造物管理支援システム、軌道管理システム、建築・機械・電気設備の各検査報告書等により整理して記録しています。

また、点検・診断の結果等を踏まえて、保全・更新に関する本計画を随時見直すとともに、必要に応じて点検・診断方法に関しても見直し、内容の充実を図ります。

## 6 保全・更新内容と実施時期、費用

※概算金額は、計画期間（令和元年～4年度）の事業費合計

### (1) 土木施設（トンネル、橋りょう、軌道）

		概算金額	実施時期
1 早期運行再開のための耐震補強	災害対策の強化	31億円	H25～R10
<p>市営地下鉄では、阪神・淡路大震災を踏まえた国からの通達に基づき、平成7～15年度までの間に、高架橋やトンネルの崩壊を防ぐことを目的とした耐震補強を実施しています。</p> <p>しかしながら、依然として地震発生時には列車運行の再開に長期間を要することが予想されることから、地下鉄構造物の耐震性能を向上させ、地下鉄運行の早期再開を図ることを目的として、平成25～令和10年度頃までの計画期間で、耐震補強工事を実施します。</p>			
2 シールドトンネル補修工事	安全対策の強化	21億円	R1～R7
3 地下鉄施設の計画的補修（塩害対策区間構築補修）	安全対策の強化	38億円	H7～R4
<p>ブルーラインは、伊勢佐木長者町から上大岡駅までの一次開業から50年近くが経過し、経年劣化が生じています。また、三ツ沢下町駅から吉野町駅の間は海に近いことから、塩分濃度の高い地下水により、この区間のシールドトンネルや開削トンネル構造物の鉄筋や鋼材が腐食するなど劣化が進んでいるため、補修工事を進めます。</p>			
4 軌道改良（塩害対策区間）	安全対策の強化	21億円	H20～
<p>三ツ沢下町から吉野町駅間は海に近いことから、地下水の塩分濃度が高い塩害区間となっているため、レール、マクラギ、締結装置の腐食劣化が進んでいます。そのことにより、塩害に強いマクラギの使用や排水性の向上等により、防錆機能の高い軌道改良を進めます。</p>			
5 高架橋高欄部補修工事	安全対策の強化	2億円	H27～R2
<p>高架橋高欄部の補修工事を行い、経年劣化によるコンクリート片の落下を防ぎ、お客様や市民の皆さまの安全な通行を守ります。</p>			

## (2) 建築物等（駅、車両基地、機械設備）

		概算金額	実施時期
1 駅構内壁面タイル補修工事	安全対策の強化	50百万円	～R1
<p>駅構内壁面タイル（全駅）の補修工事を行い、経年劣化によるタイルの落下を防ぎ、お客様や市民の皆さまの安全な通行を守ります。</p>			
2 関内駅・新横浜駅・上大岡駅改良工事	お客様満足度の向上	141億円	R1～R4
<p>関内駅については、劣化した構造物を塩害に強い補修材を用いて補修を行うとともに、壁面や床面のリニューアル、エレベーターの更新及びレイアウト変更等を実施し、駅空間の快適性を向上させます。</p> <p>新横浜駅については、相鉄・東急直通線の新駅と乗り換えにより接続する駅となるため、相鉄・東急直通線の整備に合わせてレイアウト変更や出入口の移設等の改良工事を行います。</p> <p>上大岡駅については、京急と接続しており、地上へ通じるエレベーターを新設し、バリアフリー動線を新たに確保するとともに、レイアウト変更をして、駅空間の快適性を向上します。</p>			
3 エスカレーターのリニューアル	安全対策の強化	6億円	R1～R4
<p>設置後長期間（30年）経過したブルーラインのエスカレーターを、バリアフリー対応機能を付加したエスカレーターへリニューアルします。</p>			
4 エレベーターのリニューアル	安全対策の強化	4億円	R1～R4
<p>省エネ性に優れた、機械室レスエレベーターへリニューアルします。</p>			
5 駅トイレのリニューアル	お客様満足度の向上	5億円	R1～R4
<p>ユニバーサルデザインを取り入れ、清潔感と機能性を兼ね備えた質の高いトイレへとリニューアルを行います。</p>			
6 地下鉄駅の冷房化	お客様満足度の向上	3億円	R1～R4
<p>全駅の冷房化をめざし、主要駅では全館冷房方式、中間駅では冷房付き待合室を設置する手法で整備を進めます。</p>			
7 案内サインのリニューアル	お客様満足度の向上	15億円	R1～R4
<p>高齢者のお客様や、観光客など不慣れなお客様にも利用しやすい駅をめざすとともに、令和2（2020）年に開催が予定されているオリンピック・パラリンピックを契機として、今後ますます増加が期待される海外からのお客様に対して、国際観光都市横浜にふさわしく、どなたにも分かりやすいピクトグラムを主体とした新案内サインへのリニューアルを行います。</p>			
8 乗り換え動線の円滑化	お客様満足度の向上	2億円	R1
<p>地下鉄駅におけるバリアフリー整備は、平成23年度末に全駅で完了していますが、さらなる移動円滑化をめざし、横浜駅では相鉄線側の地下1階にスロープを設置し、段差を解消します。</p>			

(3) 電気施設（電力設備、信号・通信設備）

		概算金額	実施時期
1 変電所更新	安全対策の強化	27億円	H14～
2 信号保安設備更新	安全対策の強化	36億円	H14～
地下鉄の安定的な運行を支える変電所等の電気設備、ATC装置などの信号保安設備等を、計画的に更新を行います。			
3 駅照明の省電力化	環境等への貢献	3億円	H23～
長時間にわたり照明を点灯させる必要がある地下鉄駅舎の照明を、引き続きLEDなどの高効率照明に更新することにより省電力化を図ります。			