

武蔵野市道路総合管理計画＜概要版＞

1. 背景・目的

1) 背景

(1) 高度経済成長期に一齐に整備された道路施設の老朽化

・S30～40 年代の急激な人口増加による都市化へ対応するため、他市に先駆けて道路整備

(2) 笹子トンネル天井板落下事故を契機として道路管理者の責務が拡大

- ・道路ストック総点検の実施要請（H25.2）
- ・道路法改正によるトンネルや橋りょう等の重要構造物の点検義務化（H25.6）
- ・社会資本整備総合交付金交付要綱の改正（H28.4）等

(3) 自治体を取り巻く状況の変化

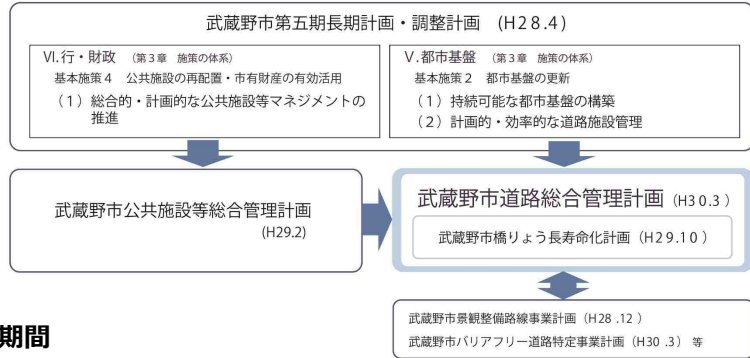
・厳しい財政運営、地域課題や市民ニーズの多様化・複雑化、技術の高度化、技術系職員の減少 等

2) 目的

将来にわたり安全・安心な道路サービスを提供していくため、今後の道路管理の方向性や取組みについて定めることを目的とします。

2. 計画の位置づけと対象

1) 位置づけ



2) 計画期間

H30（2018）～39（2027）年度

見直し（時期：法律改正や社会情勢の変化、概ね 5 年後 内容：上位計画の方針との整合を図る）

3) 対象施設及び数量

道路課が管理している施設全てを対象とします。

- 舗装（車道：約 230km、歩道：約 50km）
- 擁壁（5箇所、ポンプ設備 2箇所）
- 橋りょう（車道橋：33 橋 人道橋：10 橋）
- 電線共同溝等（約 4.7km）
- 排水施設（L 形側溝・街渠等：約 380km、雨水ます・取付管：約 20,500 箇所）
- 駅舎連続施設（2 箇所、排煙設備 1 箇所）
- 道路照明（大型：約 1,050 基、小型：約 6,400 基）
- 道路標識（大型：72 基、小型：493 基）
- 防護柵等（約 23.5km）
- ベンチ等（237 基）

3. 道路管理の現状

1) 地勢及び道路構成

- ① 東西・南北方向の幹線道路や生活道路がラダー型の道路網を形成
- ② 道路率：14.8%（私道含む） 私道の道路延長割合：約 40%

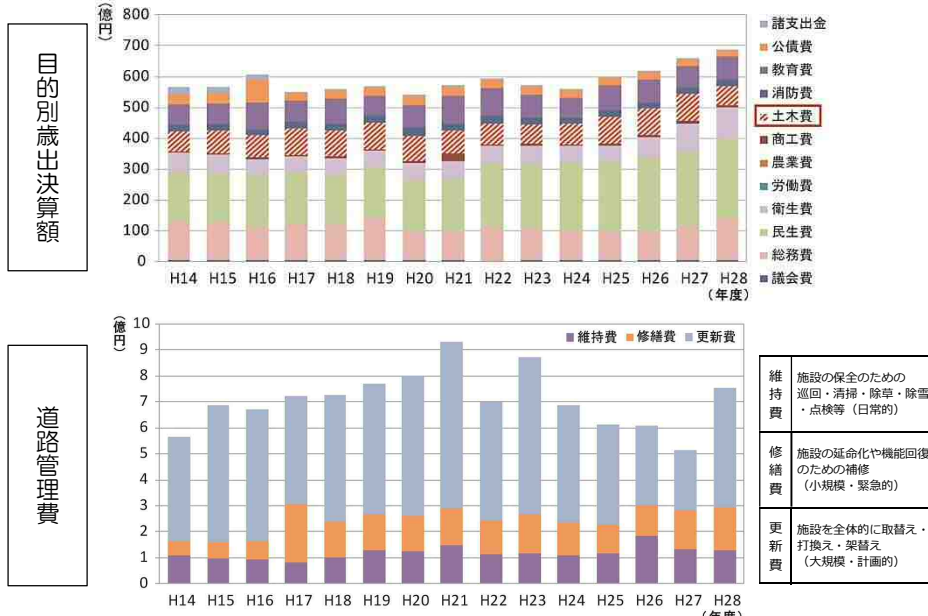
2) これまでの道路管理

(1) 主な取組み

舗 装	S62 耐用年数 20 年のローリング計画を策定、H21 耐用年数見直し 路面性状調査・路面下空洞調査による予防保全型管理 H17 企業との共同復旧事業を開始
橋りょう	H24 橋りょう長寿命化計画を策定、H29 計画見直し
業務効率化	業務の外部化等による職員定数の削減 道路施設の仕様の標準化（歩行者自転車用柵、狭小 L 形側溝 等）
その他 社会的要請	道路照明の LED 化（CO ₂ 排出抑制） 透水性舗装等（都市型水害の低減、地下水の涵養） 電線類の地中化等（道路景観・防災性の向上）

(2) 事業費の推移（H14～28 平均値）

土木費 約 76 億、道路管理費 約 7.1 億円（土木費の約 9.3%）

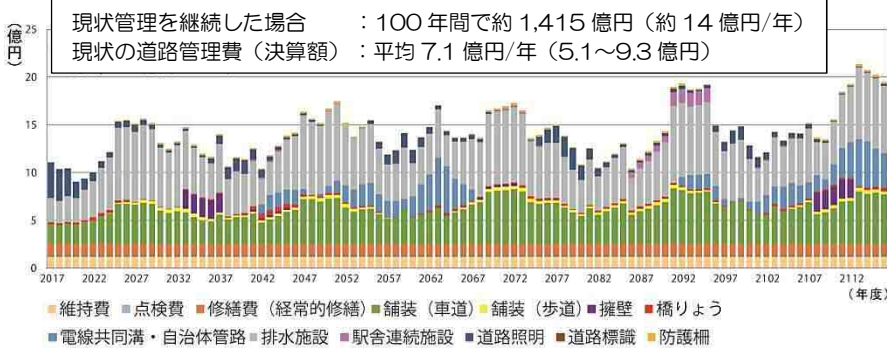


4. 現状課題と管理方針

1) 現状の道路管理の課題

◆将来の財政負担が増大する

各道路施設の劣化状態を踏まえた長期的な財政予測に基づき、今後の道路管理の方向性を定め、計画的かつ効率的な道路管理の実現により、将来の財政負担の縮減が必要。



◆施設の優先度が整理されていない

路線や施設の重要度に応じて優先度を設定し、メリハリある道路管理の実現が必要。

◆職員の判断や対応にバラツキがある

職員の経験に基づく対応から、判断基準に基づく対応への転換が必要。

◆施設情報の不足がみられる

管理台帳の情報不足を補うため、新たな管理方法に合わせ、情報の再整理や更新方法のルール化が必要。

◆技術の高度化への対応が不十分である

維持管理分野における ICT をはじめとした技術の高度化に対応するため、個人・組織双方の技術力の向上にむけた取組みが必要。

◆市民への情報発信が不足している

道路事業や道路管理について、積極的な情報発信や啓発活動により、市民の理解や関心を高める取組みや、市民参加の促進に向けた取組みが必要。

新たな道路管理にむけて

管理方針

効果的な道路管理を実現し、ソフト・ハード両面から総合的な施策を展開することにより、将来にわたって、安全・安心な道路サービスを提供し続けます。

管理方針の実現に向け、以下の3つの視点に基づき、事業に取り組んでいきます。

計画的な道路管理

効率的な道路管理

持続的な道路管理

なお、これまで本市が取り組んできた電線類地中化等による防災機能の強化や道路景観の向上、バリアフリー化の推進、環境に配慮した透水性舗装等の整備など、様々な社会的要請を踏まえ、「コスト削減」だけでなく、「品質」の視点にも配慮して取り組みます。

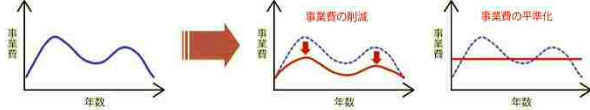
5. 管理方針の実現に向けた取組み

5-1. 計画的な道路管理

1) 長期的見通しの明確化

(1) 将来見通しと適切な管理方法の選択

長期的な財政予測や施設の健全度予測に基づく最適な管理方法の選択により、施設の水準を維持するとともに、事業費の削減と平準化を図ります。また、計画見直しに合わせて、管理方法の見直しを行います。



(2) 短期事業計画の策定

定期点検対象である以下の**5施設**の短期事業計画を策定し、安全性の確保を最優先とした対応を図るとともに、事業費の平準化を行います。

□舗装（排水施設） □擁壁 □橋りょう □駅舎連続施設 □道路照明

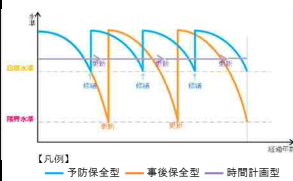
※橋りょう、道路照明（LED化）はH29年度策定

※短期事業計画の実施に際し、近隣区市や占用企業との連携、その他施設との一体的な修繕・更新等による事業効率化を図ります

2) 予防保全型の維持管理

① 施設の管理手法を3つに分類

予防保全型	定期点検により施設状態を把握し、劣化が進行する前に対応（目標水準で管理）
事後保全型	パトロール・通報により、施設状態を把握し、施設が損傷・破損した後に対応（限界水準で管理）
時間計画型	あらかじめ定めた耐用年数に応じて、施設の機能に支障が生じる前に対応



② 施設の重要性（路線特性、施設特性等）を踏まえ、以下の**7施設**を予防保全型管理の対象施設とします。

点検サイクル	対象施設（下線：新たに予防保全型管理へ移行した施設）
3年	・舗装路面（車道）
5年	・舗装下（車道・歩道） ・擁壁 ・橋りょう ・排水施設（取付管） ・駅舎連続施設 ・道路照明（大型） ・道路標識（大型）

3) 情報基盤の整備

情報基盤の質・量の向上を図るため、各施設の管理方法に合わせて、管理台帳の再整備や更新方法のルール化を行います。

5-2. 効率的な道路管理

1) 道路施設の優先度の明確化

施設間の優先度（安全性・社会活動への影響度・経済性）、施設内の優先度（路線特性や施設特性）に応じて、管理区分（4区分）を定め、メリハリある効果的な道路管理を行います。

予防	管理区分1：定期点検を実施し、損傷が軽微な段階で計画的に対応
	管理区分2：定期点検を実施し、損傷がある程度進行した段階で計画的に対応
事後	管理区分3：定期点検は実施せず、パトロールや通報等で施設状態を把握し、施設が破損・損傷した後に対応
時間	管理区分4：あらかじめ定めた耐用年数に応じて、施設の機能に支障が生じる前に対応



2) 発注方法の検討

(1) 整備仕様の標準化

維持管理の効率化・コスト削減・緊急時対応の迅速化などの視点から、整備仕様の標準化を図ります。（対象施設：インターロッキングブロック舗装、道路照明、都市型側溝等）

(2) 新たな発注方式の導入可能性の検討

包括管理は、業務の効率化や事業費削減といった効果が期待される一方で、受注業者の人材確保やマネジメント力の向上・強化など、様々な課題が想定されます。先進自治体の取組みに注視しながら、導入の可能性について検討を進めます。

(3) 維持業務の見直し

さらなる効率的な維持業務（道路巡回、歩車道・雨水ます清掃等）に向けて、適切な頻度を設定するなど、業務の見直しを継続的に行います。

3) 新技術の積極的な活用

ICT等の新技術の活用により、市民対応の迅速化・作業性の向上などの効果が期待されます。先進自治体における取組み状況を踏まえて積極的に活用していきます。

4) 占用企業との連携

環境負荷の低減や効率的な舗装改修等の観点から、ガス、電気・通信等の占用企業と協力して舗装全面を復旧するための仕組みづくりの検討や、短期事業計画の情報共有などの連携により掘削工事件数の削減等を図ります。また、道路内の様々な占用施設に対する適切な管理を要請し、道路の安全性の向上に努めます。

5-3. 持続的な道路管理

1) PDCA サイクルの導入

計画の実施状況や課題等の評価・分析を行い、計画の見直しを行います。また、様々な業務に対してPDCAサイクルを導入し、業務の改善を図ります。



2) 管理体制の整備

(1) 職員の技術力向上に向けた取組み

市民ニーズの多様化や専門技術の高度化等に対応するため、職員の技術力の向上を図ります。（内外研修、専門資格取得の奨励、研究発表、技術・ノウハウを共有する仕組みづくり等）

(2) 柔軟な組織体制づくり

今後想定される業務量に応じた柔軟な体制の見直しや、職員の技術力向上にむけた組織体制づくりを進め、様々な視点から組織体制の適正化を図ります。

3) 市民等への情報発信と協働・連携

(1) 情報発信・意識啓発

道路事業の必要性や道路管理の重要性について、市民の理解を促進し、関心を高めるため、積極的な情報発信や意識啓発の取組みを進めます。

(2) 市民・企業との協働・連携

企業のCSR活動等の協働・連携の可能性を検討し、道路の維持管理に関する取組みへの参加を促すとともに、道路空間を活用した地域のまちづくりを支援します。

5-4. その他の道路管理

1) 不法占用への対策

不法占用防止に向けた啓発活動を行うとともに、交通管理者と連携しながら、不法占用への対策を強化していきます。

2) 私道への対応

私道がこれまで担ってきた役割を踏まえて、管理根拠を明確化するとともに、私道の管理の方向性について、様々な視点から検討を進めていきます。

3) 災害時等の取組み

災害や異常気象による事故等の発生を未然に防止するため、危険箇所の早期発見に向けた情報の収集体制の強化や、都・近隣自治体・民間事業者との連携を図り、危険箇所へ早期対応するための連絡・実施体制を確立します。

6. 事業効果

1) 将来の財政負担の縮減・平準化

新たな管理方針による計画的・効率的な道路管理の実現により、将来的に必要な事業費の縮減や平準化が図られ、次世代の負担が軽減されます。

2) 安全・安心な道路サービスの確保

将来的な財政負担の軽減を図りながらも、交通量が多い路線や規模の大きい施設の優先度を高めるなどのメリハリある道路管理により、将来にわたり安全・安心な道路サービスが提供されます。

3) 道路管理の持続性の向上

日常的な業務から計画策定、施設の修繕・更新に至るまで、業務全般に対してPDCAサイクルを導入することにより、業務の見直し・最適化が図られ、持続性の高い道路管理が実現されます。

4) 道路管理に対する市民理解の促進

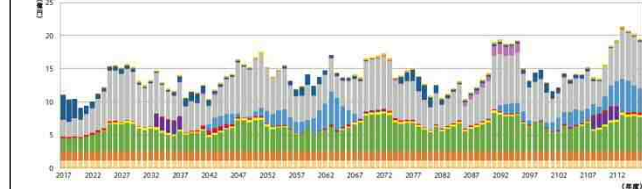
計画の公表により本市の道路管理の方向性を明らかにするなど、市民に対する説明責任を果たすとともに、積極的な情報提供や啓発活動を行うことによって、道路管理の重要性や必要性等について、市民理解の向上が図られます。また、多様な主体との協働・連携の取組みを推進することにより、市民参加が促進されます。

5) 環境負荷の低減

予防保全型管理の導入による施設の長寿命化、占用企業と連携した共同復旧事業等による道路工事数の減少、環境に配慮した製品の採用等により、建設副産物の発生抑制やCO₂の削減など、環境負荷の低減が図られます。

◆財政予測（100年） 推計結果◆

< 現状の道路管理 >



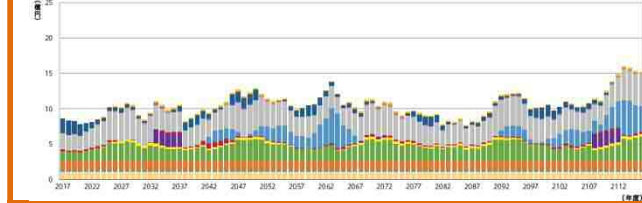
■事業費（道路管理費）

1,415 億円

■補助金を考慮した場合

1,408 億円

< 新たな道路管理 >



■事業費（道路管理費）／削減額

1,049 億円／366 億円削減

■補助金を考慮した場合

965 億円／443 億円削減

< 主な削減額 >

・舗装（車道）：157.8 億円 ・排水施設：209.5 億円 ・道路照明：4.5 億円
・駅舎連続施設：5.5 億円 ※点検費 11.1 億円の増加

< 主な削減要因 > ・予防保全型管理による施設の長寿命化 ・対処方法の見直し
・施設の耐用年数の見直し

7. 事業スケジュール

新たな管理方針に基づく、計画的・効率的・持続的な道路管理の実現に向け、着実に取組みを進めます。

分 類		前 期 H30 ～ H34	後 期 H35 ～ H39	展望期 H40 ～
計 画的	長期的見通しの明確化	舗装（排水施設） 擁壁 橋りょう 駅舎連続施設 道路照明（LED化）	H30年度策定（3年毎に見直し） H31年度策定（10年毎に見直し） H29年度策定（5年毎に見直し） H31年度策定（10年毎に見直し）	
	予防保全型の維持管理		実施	
	情報基盤の整備	検討	実施	
	道路施設の優先度の明確化		実施	
効 率的	発注内容・発注方式の検討	整備仕様の標準化 新たな発注方式の導入可能性の検討*	検討 実施	実施
	維持業務の見直し		検討・実施	
	新技術の積極的な活用*		調査・検討 実施	
	占用企業との連携	共同復旧の仕組みづくり* 占用企業との情報共有 占用施設の安全性確保に向けた要請	調査・検討 実施 実施	実施
持 続 的	PDCAサイクルの導入		実施	
	管理体制の整備	職員の技術力の向上にむけた取組み 柔軟な組織体制づくり	調査・検討・実施 実施	
	市民等への情報発信と協働・連携	情報発信・意識啓発 市民・企業との協働・連携	調査・検討 実施	
そ の 他	不法占用への対策		実施	
	私道への対応*		調査・検討 実施	
	災害時等の対応	検討	実施	

※導入効果を踏まえて、実施の可否を判断。