

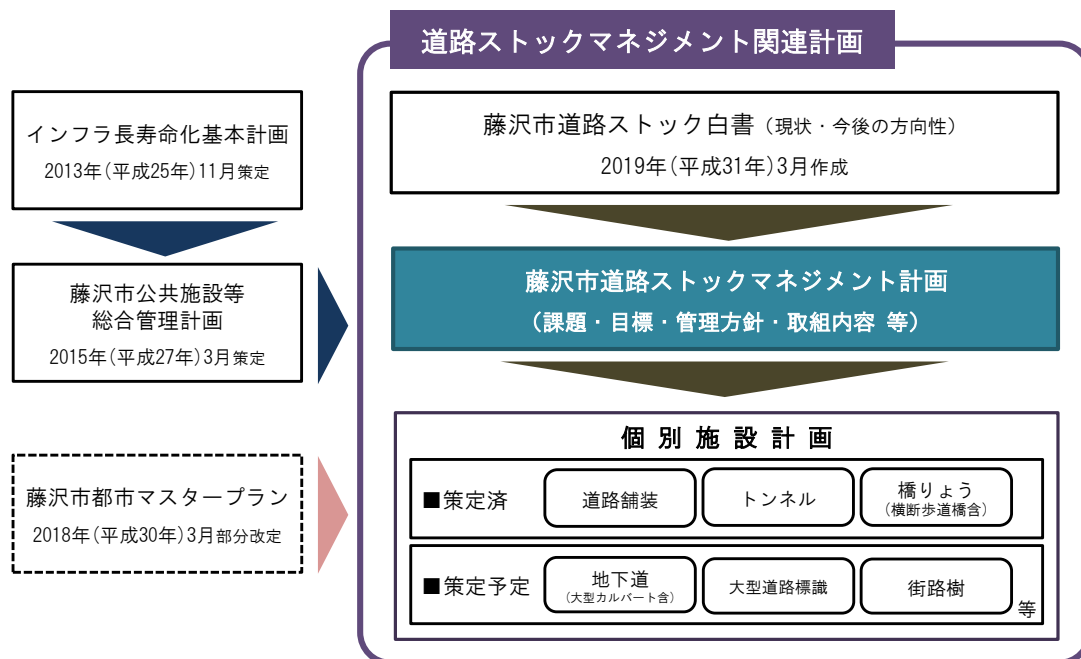
## 藤沢市道路ストックマネジメント計画（素案）について

### 藤沢市道路ストックマネジメント計画（素案）【概要版】

#### 1. 道路ストックマネジメント計画とは

本市では、道路ストックを効率的、効果的にマネジメントしていくため、「藤沢市道路ストック白書」、「藤沢市道路ストックマネジメント計画」、施設ごとの「個別施設計画」の3部構成（道路ストックマネジメント関連計画）により、現状、課題、今後の管理方針及び長寿命化・修繕等の取組等を示していきます。

「藤沢市道路ストックマネジメント計画」は、2019年（平成31年）3月に作成した「藤沢市道路ストック白書」で整理した現状、今後の方向性を基に、少子超高齢化の進展、人口減少といった社会経済情勢の変化等を踏まえながら、道路ストックをマネジメントする視点にたち、目標及び各施設の管理方針等を示した総合的な計画としています。



図一本計画の位置づけ

## 2. 計画の構成

### 序章 道路ストックマネジメント計画とは

- 1 計画の役割及び位置づけ
- 2 計画の構成
- 3 藤沢市道路ストック白書の概要

### 第2章 マネジメント対象の現状

- 1 道路ストック〈モノ〉
  - ・全体の再整備費は約3,585億円
  - ・再整備費は「道路舗装」、「橋りょう」、「駅関連施設」が大半
  - ・30年後、耐用年数超の施設が約8割に
- 2 管理体制〈ヒト〉
  - ・短期的な視点による管理（管理運営）  
→維持・修繕等
  - ・中長期的な視点による管理（投資）  
→長寿命化、更新、耐震化、  
バリアフリー化等の高質化等
  - ・道路ストックの管理に関わる職員は  
104.5名(道路河川部の約9割)
- 3 管理費〈カネ〉
  - ・短期的な視点による管理費 約17.3億円
  - ・中長期的な視点による管理費  
約 7.7億円
  - ・高質化の費用 約 6.4億円
- 4 情報管理〈情報〉
  - ・情報管理対象  
→台帳、施設情報、関連計画、交通安全、災害等
  - ・情報管理ツールは道路台帳GIS
  - ・道路ストック情報の電子化は道半ば

### 第1章 道路ストックマネジメントの対象

- 道路ストック：モノ（物的資源）  
管理体制：ヒト（人的資源）  
管理費：カネ（財務資源）  
情報管理：情報（情報資源）

### 第3章 道路ストック管理の課題

#### 課題1 中長期的な管理費の縮減・平準化と財政負担の軽減

- ・施設特性に応じた管理方針の明確化
- ・特定財源の確保
- ・時代の要請に応じた取組や激甚化する災害への対応

#### 課題2 限られた人員・予算の中でのサービスレベルの維持

- ・メンテナンスサイクルの構築
- ・安全性の確保やサービスレベルの維持
- ・新技術の導入によるコスト縮減、生産性向上

#### 課題3 マネジメント体制の構築と職員のスキルアップ

- ・情報管理体制の充実
- ・職員のスキルアップとマネジメント意識の向上
- ・市民・企業等との連携

## 第4章 目標及び基本方針

### ■道路ストックマネジメントの目標

道路ストックマネジメント関連計画に基づき、市民生活を支える道路ストックの安全なサービスレベルの維持を図っていきます。

### ■3つの基本方針と12のプログラム

#### 基本方針1 計画的な管理

- 1 施設ごとの管理方針に基づく計画的な管理への転換
- 2 中長期的な視点に基づく管理費の平準化
- 3 社会経済情勢に応じた見直し・改善
- 4 災害に備えた管理

#### 基本方針2 効率的な管理

- 5 新技術の導入等による効率化
- 6 関係機関等との連携による効率化
- 7 契約手法の見直しなど効率化に向けた検討
- 8 職員による直営点検等の充実

#### 基本方針3 持続的な管理

- 9 道路台帳GISを核とした情報管理体制の構築
- 10 道路ストックマネジメント関係職員の育成
- 11 職員のマネジメント意識の醸成
- 12 市民・企業等との連携の拡大

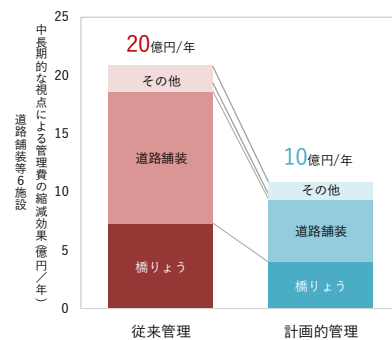
## 第5章 事業計画

- 1 プログラムごとの事業計画
- 2 道路ストックの施設ごとの事業計画

## 第6章 計画の効果

### 1 計画的な管理による効果

今後、老朽化施設が急増し、壊れたら直す従来型の管理では、「中長期的な視点による管理費」が年平均で約20億円に増加が見込まれるが、計画的な管理へ転換することで約10億円に縮減が可能となる。等



### 2 効率的な管理による効果

一部施設の直営点検により、外注委託費の縮減が可能となる。  
例えば、直営点検が可能な橋りょう(小規模)、カーブミラー等3施設で約1.5億円の縮減が得られる。等

### 3 持続的な管理による効果

「マネジメントを支える意識、体制の構築・強化」、「管理に関するノウハウの見える化」、「管理に関する情報公開と説明責任の向上」などが得られる。

## 第7章 道路ストックの施設ごとの管理方針

- 1 道路舗装 ～ 15 駅関連施設

## 第8章 フォロ-アップ<sup>o</sup>及び計画推進体制

### 3. 目標及び基本方針【本編 第4章】

#### (1) 道路ストックマネジメントの目標

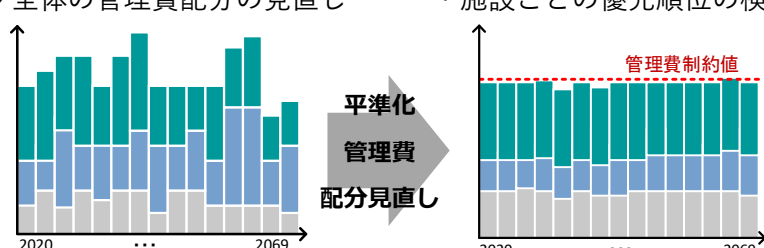
道路ストックマネジメント関連計画に基づき、市民生活を支える  
道路ストックの安全なサービスレベルの維持を図っていきます。

#### (2) 基本方針・プログラム

目標の実現に向け、**3つの基本方針**を定め、これに基づく**12のプログラム**を定めます。

##### ■基本方針1 計画的な管理

道路ストックマネジメント関連計画のもと、中長期的な視点による管理への転換

<b>プログラム1</b>	<b>施設ごとの管理方針に基づく計画的な管理への転換</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・中長期的な視点による管理を基本とした長寿命化等の計画的な管理への転換</li><li>・適切な管理方針等を設定し、メンテナンスサイクルの構築・円滑化による安全性の確保</li><li>・施設によっては、耐用年数を見据えながら計画的な更新を行うなど、可能な限り長期間の活用を図る管理も実施</li></ul>	
<b>プログラム2</b>	<b>中長期的な視点に基づく管理費の平準化</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・道路ストック全体の管理費配分の見直し（平準化）</li><li>・施設ごとの優先順位の検討</li></ul> 	
<b>プログラム3</b>	<b>社会経済情勢に応じた見直し・改善</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・橋りょう、道路照明灯等の配置の見直し</li><li>・社会経済情勢に応じた改善</li><li>・景観施設(デザイン高欄等)の仕様の見直し</li><li>・街路樹の再整備</li></ul>	
<b>プログラム4</b>	<b>災害に備えた管理</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・地域防災計画に即した災害対策（耐震化等）</li><li>・激甚化する災害に即した対策</li><li>・災害に備えた対策の実施及び管理体制の整備</li></ul>	

## ■基本方針2 効率的な管理

日常管理業務の生産性向上、業務体制の見直しによるサービスレベルの維持

プログラム5	新技術の導入等による効率化
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の積極的な導入と、新技術・新工法導入の可能性の検討（ICT、AI など）</li> <li>・大学等の研究機関や民間企業との共同研究等、産学官連携による技術開発</li> <li>・道路台帳 GIS の活用による情報一元管理</li> </ul>	

プログラム6	関係機関等との連携による効率化
<ul style="list-style-type: none"> <li>・庁内関連部署との連携（バリアフリー化等）</li> <li>・関係機関（道路占用企業者等）との連携（道路舗装の修繕等）</li> </ul>	

プログラム7	契約手法の見直しなど効率化に向けた検討
<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務発注、契約手法の見直しの検討（複数業務の包括契約、リース契約等）</li> </ul>	

プログラム8	職員による直営点検等の充実
<ul style="list-style-type: none"> <li>・直営点検と簡易な補修等の実施</li> </ul>	

## ■基本方針3 持続的な管理

組織全体での一体的な取組意識醸成や職員の技術力の向上、マネジメント体制の構築

プログラム9	道路台帳 GIS を核とした情報管理体制の構築
<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路台帳 GIS の活用に関する統一的、標準的な事項の明確化</li> </ul>	

プログラム10	道路ストックマネジメント関係職員の育成
<ul style="list-style-type: none"> <li>・職員の技術向上に向けた支援（勉強会等）</li> <li>・視野の拡大（講習会、学会等）</li> <li>・指導担当職員の育成</li> <li>・適切な組織編成（人員の適正配置）</li> </ul>	

プログラム11	職員のマネジメント意識の醸成
<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路ストックの関連部署で構成した会議体による現状と課題の共有</li> <li>・関連部署が一体となってマネジメントに取り組む体制（意識・体質）づくり</li> </ul>	

プログラム12	市民・企業等との連携の拡大
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民との連携</li> <li>・新たな歳入方策の検討（ネーミングライツ等）</li> </ul>	

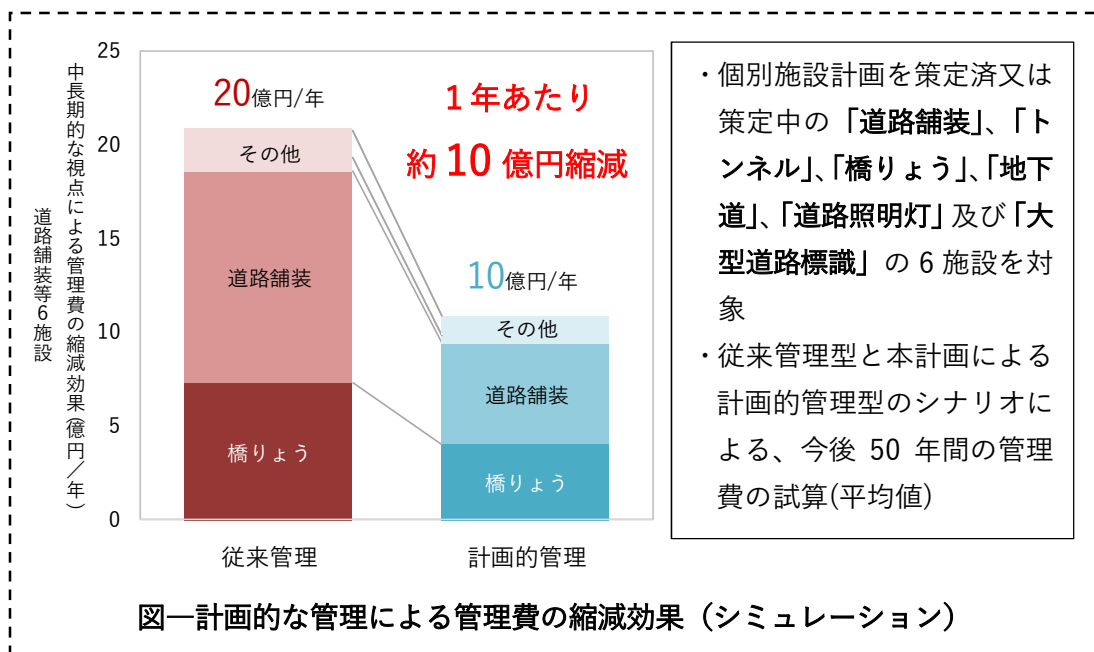
## 4. 計画の効果【本編 第6章】

### (1) 計画的な管理による効果

今後、老朽化する施設が急速に増えていくため、「道路舗装」など6施設の更新等、中長期的な視点による管理費が年平均で約20億円に増加することが見込まれます。

しかしながら、壊れたら直すといった従来型の管理から計画的な管理への転換を図ることで、その管理費を約10億円に縮減することが可能となります。

【中長期的な視点による管理費の縮減】の効果事例（プログラム1関係）

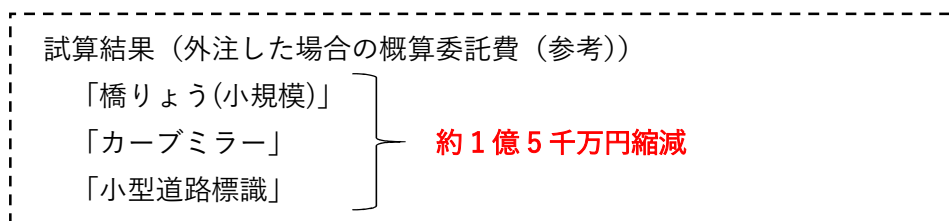


### (2) 効率的な管理による効果

効率的な管理には、各施設の調査・点検を行い、施設の状態を適切に把握することが重要であり、膨大な数の老朽化する施設を管理していく中では、これらの調査・点検費用の縮減が不可欠となります。

一部の施設を直営点検とすることで、外注委託費を縮減することが可能となります。

【職員の直営点検による管理費の縮減】の効果事例（プログラム8関係）



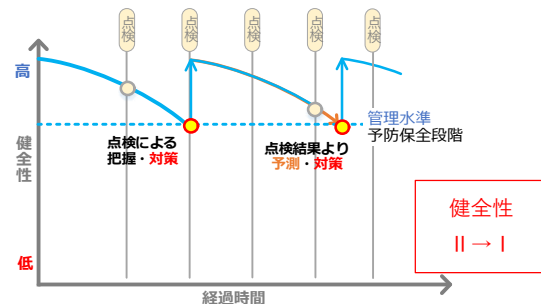
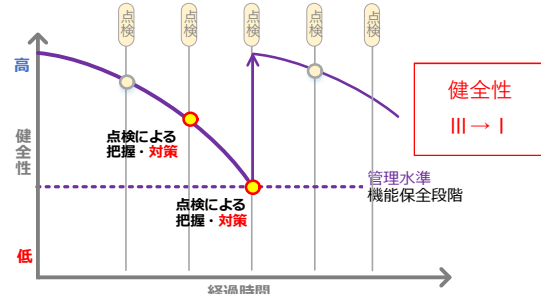
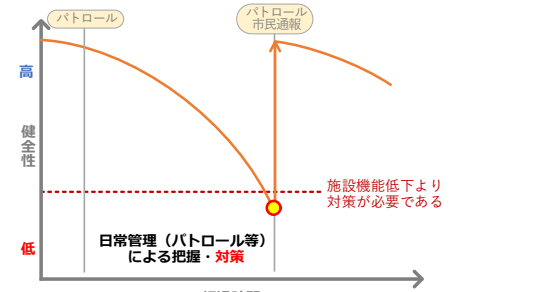
### (3) 持続的な管理による効果

持続的な管理による効果として、「道路台帳GISによるデータの蓄積や災害時の活用」、「管理に関するノウハウの見える化」、「マネジメントを支える意識体制が構築・強化される中、取組の着実かつ継続的な推進」などが挙げられます。

## 5. 道路ストックの施設ごとの管理方針【本編 第7章】

4つに分類した管理区分ごとの管理手法や施設ごとの管理区分、主な調査・点検内容、景観施設や配置の見直しの方向性等を示します。

表一管理区分ごとの管理手法（プログラム1関係）

管理区分と対象施設条件	管理手法
<p><b>①予防保全型1</b></p> <p>機能喪失による社会的リスクが極めて大きくかつ長寿命化によるライフ・サイクル・コスト(LCC)削減効果が高い施設</p> <p>主な施設： 道路舗装(主要道路・交通量多)、トンネル、橋りょう、大型カルバート等</p>	<p>施設の機能に支障が生じる前に軽微な対策を行い、施設の安全性を高い水準で維持することで施設の長寿命化を目指します。</p> 
<p><b>②予防保全型2</b></p> <p>機能喪失による社会的リスクが大きい施設</p> <p>主な施設： 道路舗装(主要道路・交通量少)、地下道(一部)、道路照明灯、大型道路標識(一部)等</p>	<p>施設の機能に支障が生じる可能性がある段階で対策を行い、施設の安全性を維持します。</p> 
<p><b>③時間計画保全型</b></p> <p>点検による健全性の把握が難しい機械設備等</p> <p>主な施設： エレベーター、エスカレーター等</p>	<p>設定した耐用年数によって対策を行い、施設の機能と安全性を維持します。</p> <p>※保守点検等により異常が見つかった場合は、耐用年数に関わらず対策を実施</p>
<p><b>④日常管理型</b></p> <p>機能喪失による社会的リスクが比較的小さいまたは更新が容易な施設</p> <p>主な施設： 道路舗装(生活道路)、カーブミラー、小型道路標識、路面標示等</p>	<p>パトロールや、市民通報等による現地確認により、施設の機能低下が確認された場合に随時、対策を行い、事故等の防止に努めます。</p> 

表一道路ストックの施設ごとの管理方針一覧

施設名称		管理区分	主な調査・点検	景観 施設 見直し	配置 見直し
道路舗装	主要道路	予防保全型 1	5年に1度の路面性状調査 路面下空洞調査		
		予防保全型 2			
	生活道路等	日常管理型	パトロールなどの個別対応 路面下空洞調査		
トンネル		予防保全型 1	5年に1度の近接目視点検		
橋りょう（横断歩道橋含）		予防保全型 1	5年に1度の近接目視点検	○	○
地下道	大型カバート	予防保全型 1	5年に1度の近接目視点検		
	上記以外	予防保全型 2	10年に1度の近接目視点検		
道路保護擁壁 のり面	大型構造物	予防保全型 2	10年に1度の遠望目視点検		
	上記以外	日常管理型	パトロールなどの個別対応		
エスカレーター		時間計画保全型	定期的な法定・保守点検		
エレベーター		時間計画保全型	定期的な法定・保守点検		
ガードレール等		日常管理型	パトロールなどの個別対応		
道路照明灯		予防保全型 2	10年に1度の近接目視点検	○	○
カーブミラー		日常管理型	パトロールなどの個別対応		○
大型道路標識	門型標識	予防保全型 1	5年に1度の近接目視点検		○
	上記以外	予防保全型 2	10年に1度の近接目視点検		
小型道路標識		日常管理型	パトロールなどの個別対応		○
路面標示		日常管理型	パトロールなどの個別対応		
街路樹	高木	予防保全型 2	樹木医による診断		○
	中木・低木	日常管理型	パトロールなどの個別対応		
駅関連施設		予防保全型 1	5年に1度の近接目視点検	○	
上記施設に付帯する機械設備		時間計画保全型	定期的な法定・保守点検		



## 6. フォローアップ及び計画推進体制【本編 第8章】

### (1) フォローアップ

目標の実現に向け、道路ストックマネジメント関連計画に基づく計画的な管理を進めていく中で、PDCA サイクルの運用により、継続的、段階的に改善を図っていくことが重要となります。

このため、データ蓄積・フィードバックによる個別施設計画の定期的な見直し、各プログラムの進捗状況や計画の効果の検証等を踏まえながら、本計画を見直すことで、より実状に即した計画を目指していきます。

### (2) 計画推進体制

本計画の目標の実現に向け、当面は道路ストックの関連部署で構成した会議体を中心に、取組を進めていきます。計画的な管理を進めていく中で、最適な管理体制についての検討もあわせて進めていきます。

また、関係機関等との連携については、道路占有企業者、交通管理者、本市等で構成する「藤沢市道路工事等調整連絡協議会」での連携・調整の強化を図っていきます。

=====

#### ■取組の経過及び今後のスケジュール（予定）

平成 30 年度 藤沢市道路ストック白書 作成・公表

令和 元年度 学識経験者（横浜国立大学） 第 1～3 回 意見交換会

令和 2 年 2 月市議会

藤沢市道路ストックマネジメント計画(素案) 報告

令和 2 年度 4 月～5 月頃 パブリックコメント

6 月頃 学識経験者（横浜国立大学） 意見交換会

令和 2 年 9 月市議会

藤沢市道路ストックマネジメント計画(案) 報告

10 月頃 計画策定

本計画に基づく事業の実施

令和 3 年度以降 個別施設計画の策定・改定

(事務担当 道路河川部 道路維持課)