

川崎市道路維持修繕計画

令和6年3月 改定

■ 目次

1. 背景と改定の趣旨	1
1.1 背景	1
1.2 計画改定の趣旨	1
1.3 計画の位置付け	2
1.4 国の計画	3
1.5 上位行動計画：川崎市資産マネジメント第3期実施方針	3
1.6 計画期間	4
2. 対象施設	5
2.1 対象施設の追加	6
3. これまでの取組と計画の検証	7
3.1 これまでの取組	7
3.2 計画の検証	8
3.3 川崎市道路維持修繕計画	9
3.3.1 前計画までの道路施設の状態	9
3.3.2 細分化した管理手法による状況	10
3.3.3 検証を踏まえた今後の管理手法の整理	12
3.3.4 道路施設の維持管理に関連する取組	13
3.4 実施プログラム	15
3.4.1 点検	15
3.4.2 対策	16
3.4.3 道路施設毎の計画と実績の比較結果	17
4. 社会環境の変化	28
4.1 国の動向（道路メンテナンス事業補助制度の改定）	28
4.2 本市道路施設を取り巻く社会環境の変化	29
5. 本市道路施設を取り巻く現状と課題	30
5.1 維持管理全体の現状と課題	30
5.1.1 本市の道路状況	30
5.1.2 道路施設の維持管理費	31
5.2 道路施設毎の現状と課題	32

6. 道路維持修繕計画の基本方針.....	67
7. 管理手法	68
7.1 管理手法の設定.....	68
7.2 道路施設毎の管理手法の設定方法.....	69
7.2.1 社会的な影響度の3つの視点.....	69
7.2.2 社会的な影響度による管理手法の整理.....	71
7.2.3 機械設備に分類される施設の管理手法.....	72
7.3 道路施設毎の管理手法の設定結果.....	73
8. 点検方法	74
8.1 点検の手法.....	74
8.2 道路施設毎の点検方法.....	75
9. 管理方針	77
9.1 管理方針の位置付け.....	77
9.2 老朽化対策における基本方針.....	80
9.3 新技術等の活用方針.....	115
9.4 集約化・撤去の方針.....	116
9.5 費用の縮減に関する具体的な方針.....	117
9.6 計画の目標.....	118
10. 道路施設の維持管理に関連する取組（持続的な仕組みづくり）	119

1. 背景と改定の趣旨

1.1 背景

本市が管理する道路施設は、高度経済成長期の人口増加に伴う市街地の拡大や自動車交通の増加とともに整備されてきました。一般的に道路施設は気象条件や交通荷重、その他外的要因により徐々に劣化が進行することから、安全性を維持するためには十分な維持管理を行う必要があります。しかし、今後、高度経済成長期に整備された道路施設の多くが更新時期を迎えることから、維持管理費用の増大かつ一時期への集中が懸念されています。また、都市機能の強化や社会変化等に対応しながら、持続可能なまちづくりを形成するには、新たな道路施設の整備も必要であり、維持管理する道路施設は今後増えることが見込まれます。

国からは平成 25 年度に「インフラ長寿命化基本計画」が示されました。また、平成 26 年度には道路法改正により、トンネル等の重要構造物について 5 年に 1 回の近接目視を基本とした点検が義務化され、道路施設の維持管理が重要視されています。

こうした中、本市では平成 25 年度に「川崎市道路維持修繕計画」を策定し、従来の対症療法型から予防保全型の維持管理への転換を基本としつつ道路施設の特性に応じた維持管理に取り組んできました。

また、平成 30 年度には、重要構造物等の定期点検が 1 巡以上したこと、各道路施設の点検結果の分析や 5 年間の維持修繕の取組等に基づき計画を見直し、管理手法の細分化や、道路施設の重要度等に応じた点検方法の基準や頻度の見直しを図ることで、より効率的な維持管理に取り組んできました。

1.2 計画改定の趣旨

今回、川崎市道路維持修繕計画が当初策定時から 10 年、前回の改定から 5 年が経過し、道路施設の点検が 1 巡以上したこと、本市のこれまでの取組を踏まえて計画を検証し、国の動向や課題等に対応しながら、引き続き道路施設の維持管理を適切に実施するため、令和 6 年度から新たに施行する計画の改定を行います。

計画改定では、本市が管理する道路施設のうち、本計画に示す道路施設を対象として、効率的で効果的な維持管理を推進し、今後の道路施設の管理における基本方針を定めることを目的とします。また、新たに今後 5 年間の具体的な点検・対策時期を示す実施プログラムを作成します。

1.3 計画の位置付け

本計画は、国が平成25年度に策定した「インフラ長寿命化基本計画」と、本市の上位行動計画である「川崎市資産マネジメント第3期実施方針（公共施設等総合管理計画）」に基づき、本市が管理するインフラ施設のうち、以下の道路施設に関する個別施設計画として位置付けています。

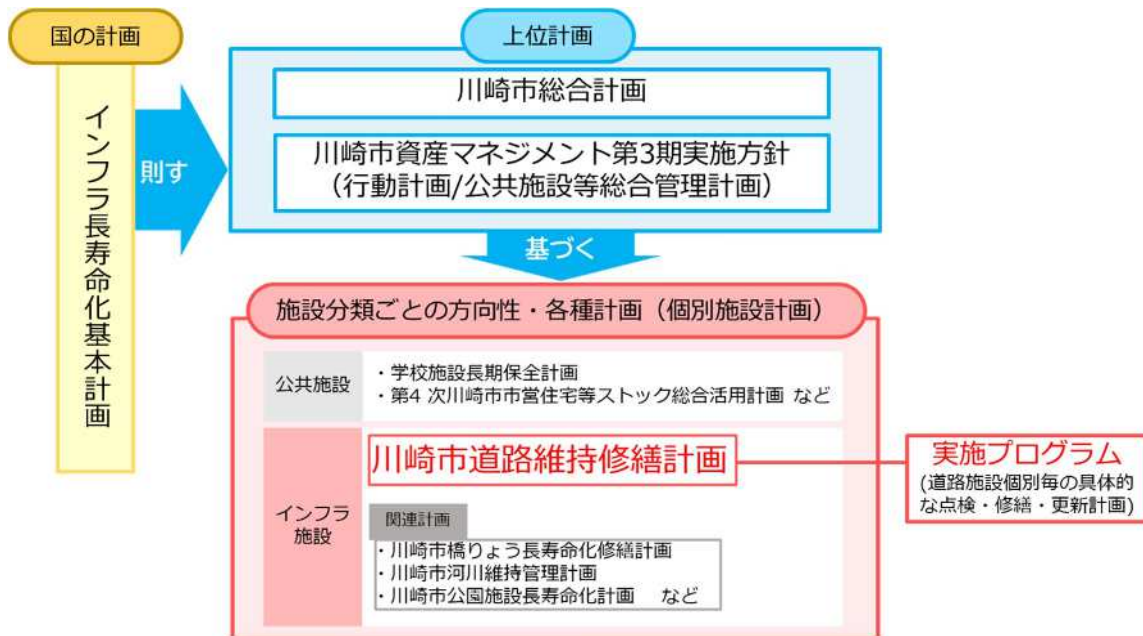


図 1.1 川崎市道路施設維持修繕計画と関連する上位計画の関係

1.4 国の計画

インフラ長寿命化基本計画では地方自治体に対し、総合的かつ計画的な道路施設の維持管理・更新のための行動計画として、公共施設等総合管理計画の策定を求めるとともに、個別施設毎の具体的な対応方針を定める個別施設計画の策定を求めています。

本市においては「川崎市資産マネジメント第3期実施方針」が、インフラ長寿命化基本計画における行動計画に該当します。また、「川崎市道路維持修繕計画」が、インフラ長寿命化基本計画における個別施設計画に該当します。

1.5 上位行動計画：川崎市資産マネジメント第3期実施方針

本計画の上位行動計画にあたる「川崎市資産マネジメント第3期実施方針」では、第2期取組期間の検証や「本市公共施設を取り巻く現状と課題」を総合的に踏まえ、中長期的な視点による資産マネジメントの取組や、資産保有の最適化に重点的に取り組むことが必要であるとしています。

道路施設では、現状や課題を踏まえ全道路施設共通の基本方針を設定し、道路施設毎の方向性として「施設特性に応じた管理手法の設定」、「管理水準の設定（対策時期の明確化）」、「優先順位付け・平準化により事業の実現性を確保」、「施設の長寿命化やライフサイクルコストの最小化を目指した対策」を推進することとしています。

1.6 計画期間

本計画の計画期間を、上位計画である「川崎市総合計画」と、上位行動計画である「川崎市資産マネジメント第3期実施方針（公共施設等総合管理計画）」の計画期間と合わせて示します。

本計画の計画期間は上位行動計画である「川崎市資産マネジメント第3期実施方針」と同様に10年間とします。ただし、今後の取組状況等を踏まえ、取組期間の中間である5年を目途に見直しについて検討します。

具体的な点検・対策時期を示す実施プログラムについては、5年毎に点検を実施している道路施設の点検結果を踏まえ作成するため、5年毎に更新します。

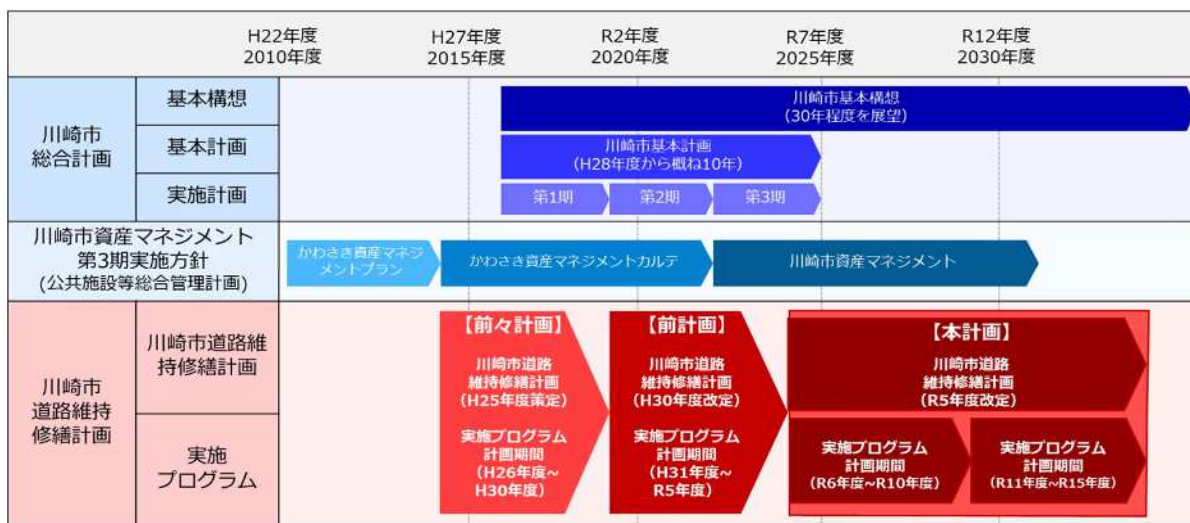


図 1.2 上位計画と本計画の計画期間

2. 対象施設

本計画では、前計画から 2 施設を追加し、本市が管理する道路施設として次表に示す施設を対象とします。

表 2.1 対象道路施設と数量

道路施設		数量
舗装		2,480km
ボックスカルバート		15 箇所
トンネル		5 箇所
道路斜面（追加）		1,478 箇所
横断歩道橋	一般部	102 橋
	跨線部	12 橋
ペDESTリアンデッキ		10 箇所
自由通路		6 箇所
道路照明		12,316 基
昇降施設	エレベーター	57 基
	エスカレーター	44 基
ポンプ施設		18 箇所
冠水表示板（追加）		14 箇所
大型標識（門型）		13 基
大型標識（片持）		約 740 基
小規模附属物	地点名標識	約 1,930 基
	路側式標識	約 1,220 基
	路側式標識 （幅、高さ規制）	約 1,190 基
	カーブミラー	約 7,810 基

令和 5 年 4 月時点

2.1 対象施設の追加

今回の改定により、「道路斜面」と「冠水表示板」を新たに追加します。

道路斜面については、これまで道路擁壁のみを対象施設としていましたが、道路擁壁を含む道路斜面も、崩壊が起きた場合は甚大な事故や道路交通遮断等につながる可能性が高い施設です。

近年、適切な維持修繕の重要性がより一層高まっていることから、平成31年度から令和4年度にかけて調査を実施し、道路斜面として管理台帳を新規に作成しました。今後、規模に応じた適切な維持修繕が必要なため、今回の改定により新たに追加します。

冠水表示板は、平成30年度から令和4年度にかけて新設及び既存設備の刷新を行いました。冠水表示板は台風時や昨今頻繁に生じるゲリラ豪雨等の際に適切に作動しなければ、水没事故につながる可能性がある設備です。今後適切に維持管理を行い計画的な更新を実施していくため、今回の改定により新たに追加します。

		
道路擁壁	自然斜面	冠水表示板の例
道路斜面の例		

3. これまでの取組と計画の検証

3.1 これまでの取組

本市は平成 25 年度に「川崎市道路維持修繕計画」を策定以降、効率的で効果的な維持管理を推進し道路施設の長寿命化につなげるため、計画に基づき以下の取組を行ってきました。

平成 25 年度 策定（前々計画）

【計画期間】平成 26 年度～平成 30 年度（5 年間）

道路施設の維持管理に対し、従来の対症療法型から予防保全型への転換を基本としつつ道路施設の特性に応じた計画を策定

平成 30 年度 改定（前計画）

【計画期間】平成 31 年度～令和 5 年度（5 年間）

前々計画より重要構造物等の定期点検が 1 巡したことから、各道路施設の点検結果の分析や 5 年間の維持修繕の取組等に基づき計画の見直しを図り、主に以下の内容を改定するとともに維持管理に関連する取組を実施

〈改定内容〉

- ・対象施設に昇降施設を追加
- ・管理手法の細分化（機能保全型を追加）
- ・道路施設の重要度等に応じた点検方法の基準や頻度の見直し

〈道路施設の維持管理に関連する取組内容〉

- ・新たな取組として命名権（ネーミングライツ）を実施
- ・ESCO（エスコ）事業による照明の LED 化

3.2 計画の検証

計画を改定するにあたり、前計画までに定めた内容や実施状況からその効果等を検証しました。

「川崎市道路維持修繕計画」の検証では、前計画までの道路施設の状態や、前計画で細分化した管理手法による状況を確認し、本計画での管理手法の設定に関して整理しました。

また、前計画の「4.3 道路施設の維持管理に関する取組（持続的な仕組みづくり）」で示している、横断歩道橋等における命名権（以下、ネーミングライツと言う）の取組の状況や、道路照明における ESCO（エスコ）事業の導入効果を確認しました。

「実施プログラム」では、道路施設毎の計画に対して実績を整理・確認し、計画通り点検及び対策が進められたか、計画が適正であったかを検証しました。

検証項目

〈川崎市道路維持修繕計画〉

- 計画後の道路施設の状態
- 細分化した管理手法による状況

〈道路施設の維持管理に関連する取組〉

- 新たな財源の確保（ネーミングライツの取組）
- 民間活力の導入（ESCO（エスコ）事業の効果）

〈実施プログラム〉

- 道路施設毎の点検計画に対する実績の状況整理
- 道路施設毎の修繕計画に対する実績の状況整理

3.3 川崎市道路維持修繕計画

3.3.1 前計画までの道路施設の状態

前々計画と前計画の両計画期間での道路施設の状態を検証するため、両期間で同様の点検要領にて点検しているボックスカルバート、トンネル、横断歩道橋、大型標識（門型）の点検結果を比較しました。

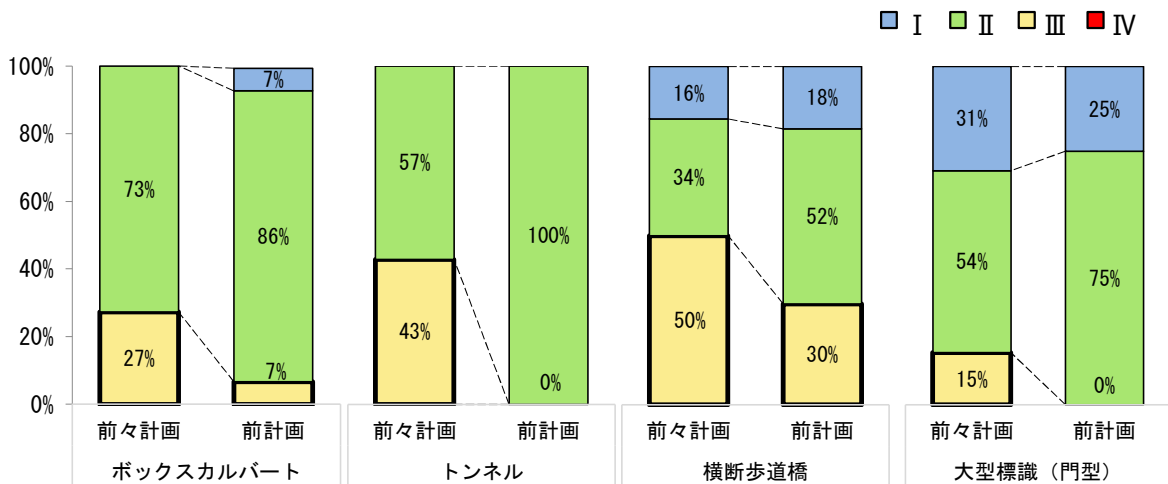


図 3.1 前々計画と前計画の計画期間での健全性

表 3.1 健全性の判定区分とその状態

健全性の判定区分		状態
I	健全	道路施設の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	道路施設の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	道路施設の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	道路施設の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

健全性Ⅲ（早期措置段階）はいずれの道路施設でも減少しており、健全性Ⅰ（健全）は大型標識で微減しているものの、ボックスカルバート、横断歩道橋は増加しています。

道路施設の長寿命化の観点から、計画に基づき適切な時期に対策を進めてきたことで、道路施設がより良好な状態で保たれるようになったと評価できます。

3.3.2 細分化した管理手法による状況

管理手法とは、管理している道路施設に対して、目標に向けて効果的に管理し達成するために定める維持管理の手法の枠組みのことです。

国を始めとして多くの自治体で管理手法に該当する定義を用いており、特に土木構造物においては「予防保全型」又は「事後保全型」のいずれかの手法を適用しています。

表 3.2 予防保全と事後保全の定義

予防保全	道路施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること。
事後保全	道路施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じること。

出典：予防保全によるメンテナンスの転換について（国土交通省）

本市では、管理手法を前々計画策定時から定めており、前計画に改定する際に見直しを図りました。

見直した管理手法分類の整理

前々計画では予防保全型と対症療法型の対象が広範囲であったことから、前計画ではより効率的な維持管理を実現するため、新たに「機能保全型」を加え、3つの管理手法を4つの管理手法に細分化しました。また、「更新前提型」を「定期更新型」に名称を変更しました。

表 3.3 管理手法分類の変更

	前々計画		前計画	
予防保全型	更新前提型	➔	定期更新型	定期的な点検等により施設状態を把握し、施設の機能・安全性を確保する前提で、設定した 耐用年数 によって対策を実施する。
	予防保全型	➔	予防保全型	定期的な点検等により施設状態を把握し、損傷程度が 予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい段階 で計画的に対策を実施し、常に一定の健全性を保持する。
事後保全型	対症療法型	➔	機能保全型	定期的な点検等により施設状態を把握し、損傷程度が 早期に措置を講ずべき段階 で対策を実施する。
			対症療法型	道路パトロールや陳情により施設状態を把握し、損傷程度が 緊急に措置を講ずべき段階 で必要な対策を実施する。

見直した管理手法分類を基に、道路施設の規模や重要度等の施設特性に応じて各道路施設の管理手法を再設定し、維持管理費用の低減を図りました。

次表では、前々計画から前計画に改定された際に管理手法を変更した道路施設を黄色ハッチで示しています。なお、舗装、道路擁壁は、施設内の区分の整理に合わせて見直しています。

表 3.4 道路施設毎の管理手法

道路施設	前々計画の管理手法 (H26)				前計画の管理手法 (H31)			
	更新前提型	予防保全型	-	対症療法型	定期更新型	予防保全型	機能保全型	対症療法型
舗装	「区分」 幹線道路：予防保全型 生活道路：対症療法型				「区分」 道路分類B （幹線道路：大型車交通量が多い、緊急輸送道路、バス路線等）： 予防保全型 道路分類C （幹線道路：上記以外）： 機能保全型 道路分類D （生活道路）： 対症療法型			
ボックスカルバート		●				●		
トンネル		●				●		
道路擁壁	「区分」 幹線道路：予防保全型 幹線道路以外：対症療法型				「区分」 有筋及び大規模無筋：予防保全型 中規模無筋：機能保全型 小規模無筋：対症療法型			
自由通路		●				●		
ペDESTリアンデッキ	計画未策定					●		
横断歩道橋	「区分」 架け替えや撤去予定がある：対症療法型 上記以外：予防保全型				「区分」 架け替えや撤去予定がある：機能保全型 上記以外：予防保全型			
道路照明	●						●	
昇降施設 (エレベーター)	計画未策定				●			
昇降施設 (エスカレーター)	計画未策定				●			
ポンプ施設	●				●			
冠水表示板	計画未策定				計画未策定			
大型標識(門型)	●					●		
大型標識(片持)				●			●	
小規模附 属物	地点名標識			●			●	
	路側式標識			●			●	
	カーブミラー			●			●	

細分化した管理手法（機能保全型の追加）による状況

管理手法の細分化により、舗装に関しては幹線道路の一部を「機能保全型」に見直しました。見直しに伴い、「機能保全型」に該当する一部道路（道路分類C）の点検方法を簡素化することで、点検費用を縮減することができました。なお、舗装の維持管理指数（MCI）は、見直し前の前々計画から見直し後の前計画で上昇傾向にあり、効率的な維持管理が出来ていると評価できます。

3.3.3 検証を踏まえた今後の管理手法の整理

道路施設の状態から道路施設の健全性が向上している状況や、管理手法の細分化による効率的な維持管理を踏まえると、前計画に基づく管理により適切な維持修繕ができており、引き続き、前計画の管理手法により維持修繕を進めていきます。

表 3.5 前計画の管理手法分類

管理手法		解説	イメージ図
計画的な維持管理	予防保全型	定期的な点検等により施設状態を把握し、損傷程度が <u>予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい段階</u> で計画的に対策を実施し、常に一定の健全度を保持する。	
	機能保全型	定期的な点検等により施設状態を把握し、損傷程度が <u>早期に措置を講ずべき段階</u> で対策を実施する。	
	定期更新型	定期的な点検等により施設状態を把握し、施設の機能・安全性を確保する前提で、設定した <u>耐用年数</u> によって対策を実施する。	
対症療法型		道路パトロールや陳情により施設状態を把握し、損傷程度が <u>緊急に措置を講ずべき段階</u> で必要な対策を実施する。	

3.3.4 道路施設の維持管理に関連する取組

(1) 新たな財源の確保（ネーミングライツの導入）

本市では対象施設に対して、自主財源確保の観点から有効活用し得られた収入を維持管理に活用することを目的として、横断歩道橋におけるネーミングライツを平成28年度に導入しました。

令和5年4月時点では、横断歩道橋4橋とペDESTリアンデッキ1箇所にてネーミングライツを実施しています。また、これまでネーミングライツを行った6施設のうち5施設は、契約更新を1回以上行っており、10年の契約期間である下平間歩道橋も含めると、長期契約に至る道路施設が多い状況となっています。

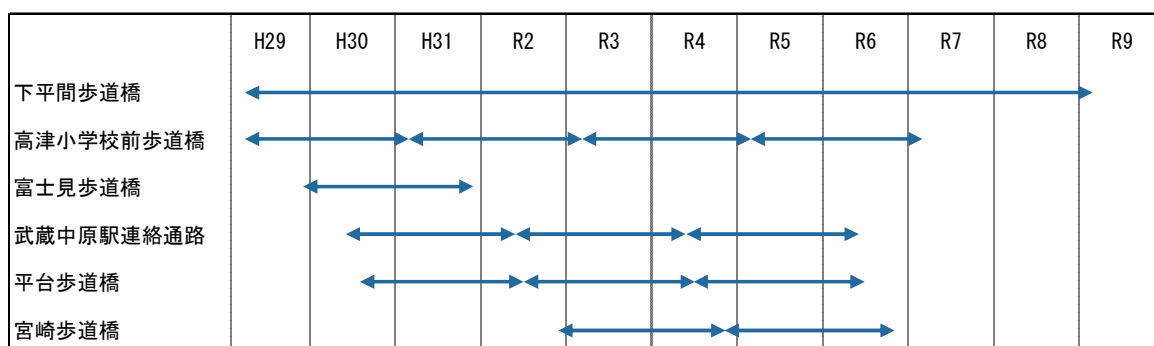


図 3.2 ネーミングライツの契約状況

これまで、ネーミングライツの契約により、合計9,600千円の収入を得ています。前計画の計画期間である、平成31年度から令和5年度の間では、合計7,200千円、年間平均1,440千円の収入を得ています。

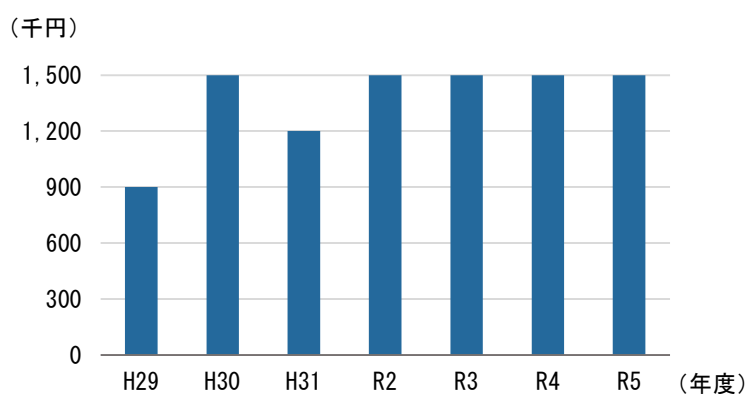


図 3.3 ネーミングライツの契約金額

(2) 民間活力の導入（ESCO 事業導入による道路照明灯等の LED 化）

ESCO 事業とは、「Energy Service Company」の略称で、省エネルギー改修に係る全ての経費を光熱水費の削減分で賄う事業です。ESCO 事業者は、省エネルギー診断に基づく改修計画を立案した後、施工、運転・維持管理等を一括して請け負います。

本市では、平成 31 年度から ESCO 事業を導入し、電気量の削減効果の大きい道路照明灯等を対象として、約 12,000 灯の LED 化を実施してきました。また、令和 3 年度には、ESCO 事業の対象施設をトンネル、ボックスカルバート、高架下照明等へ拡大し、LED 化の更なる推進に取り組ましました。

ESCO 事業の導入効果について試算を行った結果、LED 化の推進に伴って年間消費電力量及び、年間 CO₂ 排出量は約 5 分の 1 にまで削減できる見込みとなりました。

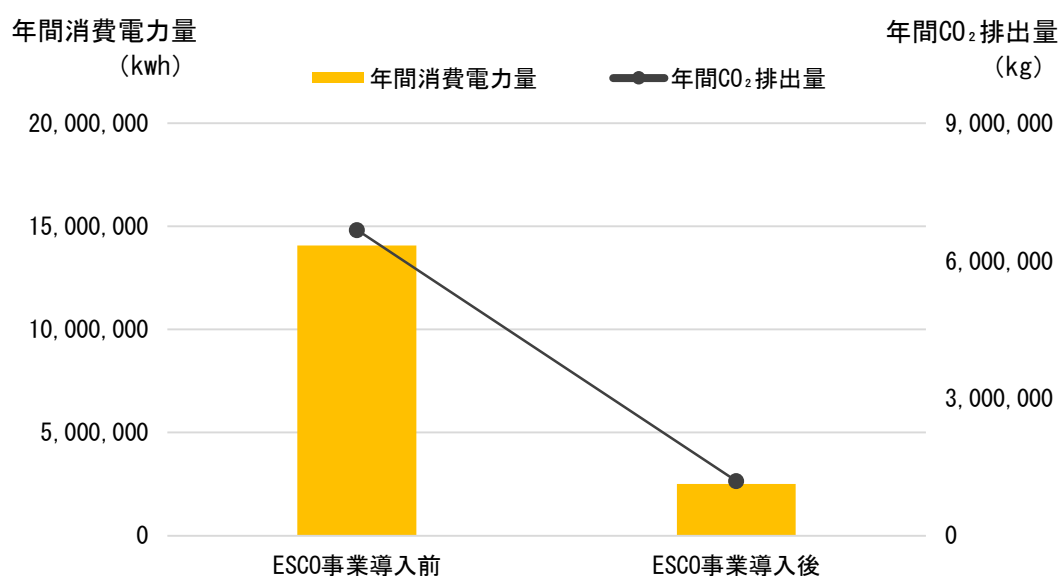


図 3.4 ESCO 導入効果

3.4 実施プログラム

前計画の実施プログラムで定めた点検及び対策の計画に対する取組の実績を検証しました。

3.4.1 点検

各道路施設における点検の実施状況は次表の通りです。

表 3.6 点検の実施状況

道路維持修繕計画	上段：前計画での点検 計画 下段：実績	川崎市道路維持修繕計画（前々計画） 【計画期間】平成26年度～平成30年度					川崎市道路維持修繕計画（前計画） 【計画期間】平成31年度～令和5年度					関連法令・参考とする要領等	法定点検
		H26	H27	H28	H29	H30	H31/R1	R2	R3	R4	R5		
舗装（生活道路以外）	1回/5年	○					○					【H28.10～】舗装点検要領（国土交通省道路局）	
	1回/5年	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
舗装（生活道路）	パトロール	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	パトロール	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
ボックスカルバート	1回/5年	○					○					【H26.6～】シェッド、大型カルバート等定期点検要領（国土交通省道路局） 【H31.2～】シェッド、大型カルバート等定期点検要領（国土交通省道路局）	○
	1回/5年		●	●				●	●				
トンネル	1回/5年	○					○					【H26.6～】道路トンネル定期点検要領（国土交通省道路局） 【H31.2～】道路トンネル定期点検要領（国土交通省道路局）	○
	1回/5年			●					●				
道路擁壁（特定道路土工構造物）	1回/5年	○					○					【H29.8～】道路土工構造物点検要領（国土交通省道路局） 【R5.3～】道路土工構造物点検要領（国土交通省道路局）	○
	1回/5年	擁壁抽出作業			●	●	●	●	●	●	●		
道路擁壁（特定道路土工構造物以外）	10年毎又はパトロール	○					○					【H29.8～】道路土工構造物点検要領（国土交通省道路局） 【R5.3～】道路土工構造物点検要領（国土交通省道路局）	
	10年毎又はパトロール	擁壁抽出作業		●	●	●	●	●	●	●	●		
自由道路	1回/5年	○					○					【H28～】橋梁定期点検要領（国土交通省道路局）を基にした本市要領 【R5.5～】橋梁定期点検要領（国土交通省道路局）を基にした本市要領	※
	1回/5年		●	●	●				●	●			
ペDESTリアンデッキ	1回/5年	○					○					【H28～】橋梁定期点検要領（国土交通省道路局）を基にした本市要領	※
	1回/5年					●				●	●		
横断歩道橋	1回/5年	○					○					【H26.6～】横断歩道橋定期点検要領（国土交通省道路局） 【H31.2～】横断歩道橋定期点検要領（国土交通省道路局）	○
	1回/5年				●	●				●	●		
道路照明	1回/10年	○					○					【H26.6～】附属物（標識、照明施設等）点検要領（国土交通省道路局） 【H31.3～】附属物（標識、照明施設等）点検要領（国土交通省道路局）	
	1回/10年	●	●	●	●						●		
昇降施設	毎年	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	【H28.8～】定期報告 【H5.6～】建築基準法8条 昇降機の維持及び運行の管理に関する指針	○
	毎年	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
ポンプ施設	毎年	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	【H28.3～】道路排水設備点検・整備標準要領（案）（国土交通省総合政策局）	
	毎年	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
大型標識（門型）	1回/5年	○					○					【H26.6～】門型標識等定期点検要領（国土交通省道路局） 【H31.2～】門型標識等定期点検要領（国土交通省道路局）	○
	1回/5年			●					●				
大型標識（片持）	1回/10年	○					○					【H26.6～】附属物（標識、照明施設等）点検要領（国土交通省道路局） 【H31.3～】附属物（標識、照明施設等）点検要領（国土交通省道路局）	
	1回/10年			●	●								
小規模附属物（地点名標識）	1回/10年	○					○					【H26.6～】附属物（標識、照明施設等）点検要領（国土交通省道路局） 【H31.3～】附属物（標識、照明施設等）点検要領（国土交通省道路局）	
	1回/10年	●	●										
小規模附属物（路側式標識・カーブミラー）	1回/5年	○					○					【H26.6～】附属物（標識、照明施設等）点検要領（国土交通省道路局） 【H31～】附属物（標識、照明施設等）点検要領を基にした本市要領	
	1回/5年	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		

※：橋梁の法定点検と同じ扱いとして点検を実施

全ての道路施設で計画通りに点検を実施することができています。規模の大きい道路施設や数量の多い道路施設は、複数年に分けて点検を計画し実施しています。

3.4.2 対策

各道路施設における対策の実施状況は次表の通りです。

表 3.7 対策の実施状況

道路施設	実施プログラムに対する実績
舗装	修繕を計画した路線数以上を実施 (舗装劣化状況から優先時期や路線の変更等計画を一部見直して工事を実施) (占用工事実施に伴い計画を一部見直して工事を実施)
ボックスカルバート	修繕を計画した施設は全て工事を実施
トンネル	修繕を計画した施設は全て工事を実施
道路擁壁	修繕を計画した施設は全て工事を実施
横断歩道橋	修繕を計画した施設は全て工事を実施 (撤去を除く)
ペDESTリアンデッキ	修繕を計画した施設の一部で工事を実施
自由通路	修繕を計画した施設は全て工事を実施
道路照明	点検結果に応じて修繕又は更新を実施 (灯具はESCO事業によるLED化を全て実施、柱部は鉄製灯柱から亜鉛灯柱への更新を一部実施)
昇降施設 (エレベーター)	計画した戸開走行保護装置の設置設備を見直し工事を実施 (戸開走行保護装置の設置は設備の更新時期を踏まえ見直しを実施) (災害による被災や、不具合発生のため4基の設備を更新)
昇降施設 (エスカレーター)	更新等は計画していなかったが、実施段階で計画を見直し、1基の設備を前倒しして更新
ポンプ施設	点検結果に応じて修繕又は更新を実施
大型標識(門型)	修繕を計画した施設のうち健全性Ⅲの1基で工事を実施
大型標識(片持) 及び小規模附属物	点検結果に応じて修繕又は更新を実施

大半の道路施設で計画通りに修繕や更新を実施することが出来ています。

川崎市道路維持修繕計画の改定により、これまでの対症療法型から、予防保全型や機能保全型の管理手法に転換しましたが、老朽化による劣化の進行や予期しない損傷の発生により、状態の悪い施設及び設備から順次修繕や更新をしているため、設定した管理手法に移行しきれていない一部の道路施設もあります。

3.4.3 道路施設毎の計画と実績の比較結果

(1) 舗装

前計画の実施プログラムにて計画した修繕の実施状況は次表の通りです。

路線毎に見ると、計画の対象となる127路線のうち、修繕を計画した路線は79路線ありました。計画を進めるにあたって、上下水道、ガス、電気通信等による道路占用工事等によって舗装の劣化が改善されたことや、予防保全や予算の平準化を踏まえた対応等により適宜修繕路線の見直しがなされ、結果、修繕した路線数は82路線になり、当初計画した路線数より多く修繕を実施しています。

表 3.8 舗装の計画と実績の比較

区	道路分類	路線番号	路線名	実施プログラム(2019~2023)	実施プログラムに対する実績		
川崎区	B1	101	国道132号	●	●(2019, 2020, 2022, 2023)		
		103	国道409号		●(2023)		
		201	川崎府中	●			
		202	東京大師横浜	●	●(2019-2022)		
		301	扇町川崎停車場線	●	●(2019-2023)		
		302	川崎町田				
		504	殿町夜光線		●(2020)		
		507	富士見鶴見駅線		●(2020)		
		508	南幸町渡田線		●(2020)		
		554	草橋水江町線		●(2021, 2023)		
		B3	505	大師大島線	●		
			509	池田浅田線			
	667		川崎駅東扇島線		●(2019, 2020, 2022)		
	668		東扇島1号線	●	●(2020, 2021)		
	506		綱管通線		●(2020, 2022)		
	C		672	貝塚京町線		●(2021)	
		673	小川町線		●(2021)		
	幸区	B1	103	国道409号			
			201	川崎府中	●	●(2019-2020)	
			209	鶴見溝ノ口		●(2021)	
			302	川崎町田	●	●(2020)	
			501	幸多摩線		●(2019-2023)	
			503	川崎駅丸子線			
		B2	103	国道409号			
201			川崎府中		●(2019)		
304			大田神奈川線	●	●(2019-2021)		
302			川崎町田				
508			南幸町渡田線		●(2021)		
510			川崎町田	●	●(2022)		
B3		669	古市場矢上線	●	●(2019-2020, 2022)		
		C	675	幸6号線		●(2021)	
			103	国道409号	●	●(2019)	
		中原区	B1	203	東京丸子横浜	●	●(2019, 2022, 2023)
				206	丸子中山茅ヶ崎	●	●(2020-2022)
				209	鶴見溝ノ口	●	●(2021-2022)
501	幸多摩線			●	●(2020-2023)		
503	川崎駅丸子線			●	●(2019, 2020, 2022, 2023)		
518	二子千年線						
B2	103		国道409号	●	●(2023)		
	206		丸子中山茅ヶ崎				
	304		大田神奈川線				
	517		宮内新横浜線	●	●(2022)		
	519		小杉菅(Ⅰ)線	●	●(2023)		
	677		川崎駅丸子線(Ⅲ)				
C	514	荻宿小田中(一)線		●(2021, 2023)			
	516	荻宿小田中(二)線	●	●(2022)			
	676	宮内新横浜線(Ⅱ)					
	717	宮内新横浜線(Ⅲ)		●(2023)			
	102	幸多摩線	●	●(2020-2022)			
	103	国道409号	●	●(2019, 2020, 2022, 2023)			
高津区	B1	201	川崎府中	●			
		206	丸子中山茅ヶ崎	●	●(2019-2022)		
		209	鶴見溝ノ口	●	●(2019-2021, 2023)		
		501	幸多摩線	●	●(2019, 2021, 2022)		
		502	尻手黒川線	●	●(2022)		
		518	二子千年線	●	●(2019, 2020, 2022, 2023)		
		522	鹿島田菅線	●			
		B2	201	川崎府中	●	●(2021)	
			209	鶴見溝ノ口	●	●(2019-2021)	
			305	子母口綱島線	●	●(2021)	
			517	宮内新横浜線			
			518	二子千年線	●	●(2020)	
	519		小杉菅(Ⅰ)線				
	520	子母口宿河原線	●	●(2020, 2021, 2023)			
	524	野川柿生線	●	●(2019-2021)			
	高津区	C	519	小杉菅(Ⅰ)線	●	●(2019)	
			523	小杉菅(Ⅱ)線	●	●(2023)	
			679	高津6号線	●	●(2021)	
711			野川柿生線(Ⅵ)				
712			野川柿生線(Ⅶ)				
714			高津7号線				
B1			208	横浜生田	●	●(2020, 2021)	
			502	尻手黒川線	●	●(2020, 2022)	
			208	横浜生田			
			520	子母口宿河原線	●		
			524	野川柿生線	●		
			535	久末鷺沼線	●	●(2019, 2022)	
B2		538	向ヶ丘遊園駅菅生線	●	●(2020, 2021, 2023)		
		671	神原線	●			
		B3	521	登戸野川線	●	●(2019)	
			535	久末鷺沼線	●	●(2021)	
		多摩区	C	530	梶ヶ谷菅生(Ⅱ)線	●	●(2020, 2023)
				539	向ヶ丘遊園駅菅生線(Ⅰ)	●	
681				鷺沼線	●		
682				登戸野川線(Ⅴ)	●		
685				宮前2号線	●		
688				宮前6号線	●	●(2019, 2021)	
B1			689	宮前8号線	●	●(2022)	
			690	宮前9号線	●	●(2022)	
	713		宮前1号線	●			
	201		川崎府中	●	●(2023)		
	204		世田谷町田	●	●(2022)		
	208		横浜生田	●			
麻生区	B2	501	幸多摩線	●	●(2020, 2021)		
		522	鹿島田菅線	●			
		201	川崎府中	●	●(2019, 2021)		
		204	世田谷町田	●	●(2020, 2021)		
		208	横浜生田	●			
		308	稲城読売ランド前停車場線	●			
	B3	520	子母口宿河原線	●	●(2023)		
		538	向ヶ丘遊園駅菅生線	●			
		670	中野島生田線	●			
		523	小杉菅(Ⅱ)線	●			
		543	多摩第12号線	●			
		692	向ヶ丘遊園駅菅生線(Ⅰ)	●			
高津区	B1	695	菅早野第Ⅲ線	●	●(2021)		
		696	多摩第11号線	●	●(2020, 2022)		
		204	世田谷町田	●	●(2019, 2021)		
		205	横浜上麻生	●	●(2019, 2022, 2023)		
		207	町田調布	●	●(2019, 2023)		
		307	真光寺長津田線	●	●(2020, 2021)		
	B2	502	尻手黒川線	●	●(2019-2021)		
		551	万福寺王禅寺線	●	●(2021, 2022)		
		306	上麻生蓮光寺線	●	●(2019-2023)		
		308	稲城読売ランド前停車場線	●	●(2020)		
		703	尻手黒川線(Ⅱ)				
		715	尻手黒川線(Ⅲ)				
	B3	716	尻手黒川線(Ⅳ)				
		547	菅早野線	●	●(2020)		
		550	細山線				
		701	細山線(Ⅰ)	●	●(2021)		
		702	野川柿生線(Ⅷ)				
		705	麻生1号線				
C	706	麻生3号線	●	●(2019)			
	707	麻生6号線					
	708	麻生7号線	●	●(2023)			
	709	麻生8号線	●	●(2019, 2022, 2023)			

(2) ボックスカルバート

前計画の実施プログラムにて計画した修繕の実施状況は次表の通りです。
修繕を計画した施設全てに対して修繕を実施しています。(工事中を含む)

表 3.9 ボックスカルバートの計画と実績の比較

No.	施設名	区	実施プログラム (2019~2023)	実施プログラム に対する実績
1	黒塚跨線橋下	川崎区		
2	幸多摩	幸区		
3	新川崎駅連絡地下道路	幸区		
4	古市場矢上	幸区		
5	上小田中地下横断歩道	中原区		
6	新丸子東地下通路	中原区		
7	横浜生田	宮前区	●	●(2023)
8	菅仙谷96号線下	多摩区		
9	向ヶ丘遊園駅連絡通路	多摩区		
10	世田谷町田下	多摩区	●	●(2023)
11	横浜生田下	多摩区		
12	日光隧道	麻生区	●	●(2023(工事中))
13	山口隧道	麻生区	●	●(2023(工事中))
14	横浜上麻生下	麻生区		

(3) トンネル

前計画の実施プログラムにて計画した修繕の実施状況は次表の通りです。
修繕を計画した施設全てに対して修繕を実施しています。

表 3.10 トンネルの計画と実績の比較

No.	施設名	区	実施プログラム (2019~2023)	実施プログラム に対する実績
1	末長トンネル(上り)	高津区	●	●(2019)
2	末長トンネル(下り)	高津区	●	●(2019)
3	白鳥トンネル	麻生区		
4	よこみねトンネル	麻生区		
5	新百合山手トンネル(上り)	麻生区		
6	新百合山手トンネル(下り)	麻生区		
7	千代ヶ丘トンネル	麻生区	●	●(2019, 2020)

(4) 道路擁壁（本計画：道路斜面）

前計画の実施プログラムにて計画した修繕の実施状況は次表の通りです。
修繕を計画した施設全てに対して修繕を実施しています。

表 3.11 道路擁壁の計画と実績の比較

No.	施設名	区	実施プログラム (2019~2023)	実施プログラム に対する実績
1	扇町川崎停車場線	川崎区	●	●(2022, 2023)
2	古市場矢上線	幸区	●	●(2020)
3	国道 409 号	幸区	●	●(2021)
4	幸 4 号線	幸区	●	●(2019)
5	大田神奈川線	中原区	●	●(2021)
6	子母口宿河原線	多摩区	●	●(2019, 2020, 2021)
7	横浜上麻生	麻生区	●	●(2020, 2021)

(5) 横断歩道橋

前計画の実施プログラムにて計画した対策の実施状況は次表の通りです。

横断歩道橋は定期点検の結果から、健全性Ⅲの道路施設を中心に修繕を行っており、前計画での実施プログラムから修繕計画の見直しを適宜行っています。また、横断歩道橋はバリアフリー化や利用状況の変化、維持管理費用の大きな財政負担を考慮し、存続についても検討をした上で、維持管理を実施しています。

表 3.12 前計画の実施状況

対策内容	実施プログラム で計画	2018 年度に実施	2019 年度~2022 年度 で実施	2023 年度に 実施予定
修繕	40 橋	3 橋	30 橋	7 橋
撤去	5 橋	0 橋	2 橋	3 橋

横断歩道橋毎の計画と対策の実施状況を次表に示します。（予定、工事中を含む）

表 3.13 横断歩道橋の計画と実績の比較

No.	施設名	区	実施プログラム (2019~2023)	実施プログラム に対する実績
1	四谷下町歩道橋	川崎区	●	● (2020)
2	四谷上町歩道橋	川崎区	●	2018年済
3	川中島歩道橋	川崎区	●	● (2023 (工事中))
4	国道中島歩道橋	川崎区	●	● (2023 (工事中))
5	労働会館前歩道橋	川崎区	●	● (2023)
6	富士見歩道橋	川崎区	●	● (2020, 2021)
7	田町歩道橋	川崎区	●	● (2022)
8	出来野歩道橋	川崎区	●	● (2020)
9	昭和歩道橋	川崎区	●	● (2020, 2021)
10	塩浜歩道橋	川崎区	●	● (2019)
11	池上新町歩道橋	川崎区	●	● (2019)
12	県道鋼管通歩道橋	川崎区	●	● (2020)
13	田辺新田東歩道橋	川崎区	●	● (2022, 2023)
14	田辺新田歩道橋	川崎区	●	● (2021, 2022)
15	大島歩道橋	川崎区	●	● (2023)
16	さつき橋歩道橋	川崎区	●	● (2019)
17	上並木歩道橋	川崎区	●	● (2019, 2020)
18	日進町歩道橋	川崎区	●	● (2021, 2022)
19	池上町歩道橋	川崎区	★	★ (2020)
20	池藤橋歩道橋	川崎区	●	● (2019)
21	伊勢川中島歩道橋	川崎区	●	● (2022, 2023)
22	旭町二丁目歩道橋	川崎区	●	2018年済
23	大島四丁目歩道橋	川崎区	●	● (2023 (工事中))
24	大島上町歩道橋	川崎区	★	★ (2023 (協議中))
25	渡田六ッ角歩道橋	川崎区	★	★ (2023 (協議中))
26	市道鋼管通歩道橋	川崎区	●	● (2020, 2021)
27	京町歩道橋	川崎区	●	● (2019, 2020)
28	日進町第2歩道橋	川崎区	●	● (2021, 2022)
29	河原町歩道橋	幸区	★	★ (2019)
30	御幸歩道橋	幸区	●	● (2023)
31	木月歩道橋	中原区	●	● (2021)
32	ガス橋平間歩道橋	中原区	★	★ (2023 (工事中))
33	宮内歩道橋	中原区	●	● (2019, 2020)
34	武蔵小杉駅前歩道橋	中原区	●	● (2021)
35	西加瀬歩道橋	中原区	●	2018年済
36	橘歩道橋	高津区	●	● (2020, 2021)
37	溝口跨線人道橋	高津区	●	● (2023 (工事中))
38	久本跨線人道橋	高津区	●	● (2021)
39	久地歩道橋	高津区	●	● (2019, 2020)
40	久本歩道橋	高津区	●	● (2022, 2023)
41	上野川歩道橋	宮前区	●	● (2019)
42	西谷歩道橋	宮前区	●	● (2022, 2023)
43	けやき歩道橋	麻生区	●	● (2020, 2021)
44	虹ヶ丘三丁目歩道橋	麻生区	●	● (2020, 2021)
45	白山第3歩道橋	麻生区	●	● (2021, 2022)

● : 補修、★ : 撤去検討

(6) ペDESTリアンデッキ

前計画の実施プログラムにて計画した修繕の実施状況は次表の通りです。

修繕を計画した4施設のうち3施設で補修工事を実施しました。残り1施設については、現在対策箇所の原因について調査中です。

表 3.14 ペDESTリアンデッキの計画と実績の比較

No.	施設名	区	実施プログラム (2019~2023)	実施プログラム に対する実績
1	川崎駅8号デッキ(ミューザデッキ)	幸区	●	●(2019)
2	新川崎鹿島田ペDESTリアンAデッキ	幸区		
3	新川崎鹿島田ペDESTリアンBデッキ	幸区		
4	武蔵中原駅 連絡通路	中原区	●	
5	小杉町ペDESTリアンデッキ	中原区		
6	溝口駅北口ペDESTリアンデッキ	高津区	●	●(2022)
7	溝口駅南口ペDESTリアンデッキ	高津区		●(2022)
8	登戸駅南口ペDESTリアンデッキ	多摩区		
9	新百合ヶ丘駅北口連絡通路	麻生区		
10	新百合ヶ丘駅南口ペDESTリアンデッキ	麻生区	●	●(2019, 2021)

(7) 自由通路

前計画の実施プログラムにて計画した修繕の実施状況は次表の通りです。

修繕を計画した施設に対して予定通り修繕を実施しています。

表 3.15 自由通路の計画と実績の比較

No.	施設名	区	実施プログラム (2019~2023)	実施プログラム に対する実績
1	川崎駅中央通路	川崎区 幸区	●	●(2021, 2022)
2	川崎駅北口通路	川崎区 幸区		
3	鹿島田駅自由通路	幸区		
4	武蔵小杉駅連絡通路	中原区		
5	武蔵溝ノ口駅南北自由通路	高津区		
6	登戸駅南北自由通路	多摩区		

(8) 道路照明

前計画の実施プログラムにて道路照明は点検結果に応じて修繕又は更新を実施することとしています。

本市では、道路照明に対して従来の鉄製灯柱からより耐久性が期待できる溶融亜鉛めっきを施した灯柱（以降、亜鉛灯柱）への更新を進めています。また、灯具のLED化はESCO事業により平成31年度（2019年度）に完了しています。この他、高架下、ペDESTリアンデッキ等で一部のLED化が完了しています。

表 3.16 事業実績

	実施プログラム (2019~2023)		実施プログラムに対する実績	
	修繕	更新	修繕	更新
2019年度	点検結果に応じて修繕又は更新を実施		-	183基
2020年度			-	217基
2021年度			-	170基
2022年度			-	173基
2023年度			-	163基

(9) 昇降施設（エレベーター）

前計画の実施プログラムにて計画した修繕の実施状況は次表の通りです。

なお、昇降施設（エレベーター）は更新対象設備が無かったため設備の更新を計画しておらず、戸開走行保護装置の設置を計画しています。

前計画の実施プログラムから、戸開走行保護装置の設置に関して設備の更新時期を踏まえ見直しを実施し、計画した戸開走行保護装置設置に対し設置箇所を変更して9基の工事を実施しています。また、災害による被災や交換が必要な設備の不具合により、計画とは別に4基の設備の更新を実施しています。

表 3.17 昇降施設（エレベーター）の計画と実績の比較（1/2）

No.	設備名	区	実施プログラム (2019~2023)		実施プログラム に対する実績	
			戸開走行 保護装置設置	設備 更新	戸開走行 保護装置設置	設備 更新
1	川崎駅中央通路1号機	川崎区	●		●(2019)	
2	川崎駅北口通路1号機	川崎区				
3	川崎駅東口広場横浜側バス島 EV-B	川崎区				
4	川崎駅東口広場市街地側 EV-C	川崎区				
5	川崎駅東西連絡歩道橋	川崎区				
6	京急川崎駅前	川崎区				
7	アゼリア接続屋根	川崎区				
8	川崎駅東口広場サンライト EV-A	川崎区				
9	宮前横断歩道橋1号機	川崎区			●(2022)	
10	宮前横断歩道橋2号機	川崎区			●(2022)	
11	宮前横断歩道橋3号機	川崎区			●(2022)	
12	宮前横断歩道橋4号機	川崎区			●(2022)	
13	川崎駅西口駅前ペデストリアンデッキ1号機	幸区				
14	川崎駅西口駅前ペデストリアンデッキ2号機	幸区				
15	さいわい横断歩道橋1号機	幸区				
16	さいわい横断歩道橋2号機	幸区				
17	さいわい横断歩道橋3号機	幸区				
18	鹿島田駅ペデストリアンデッキ2号機	幸区	●		●(2021)	
19	鹿島田駅ペデストリアンデッキ3号機	幸区	●		●(2021)	
20	新川崎鹿島田ペデストリアンAデッキ1号機	幸区				
21	新川崎鹿島田ペデストリアンAデッキ2号機	幸区				
22	新川崎鹿島田ペデストリアンBデッキ1号機	幸区				
23	川崎駅北口通路西側延伸部1号機	幸区				
24	川崎駅北口通路西側延伸部2号機	幸区				
25	川崎駅北口通路西側延伸部3号機	幸区				
26	鹿島田跨線歩道橋	幸区				
27	川崎駅西口ペデ8号	幸区				●※1(2021)
28	川崎駅西口ペデ1・3号	幸区				●※1(2021)
29	鹿島田駅ペデ1号機	幸区				
30	小杉町ペデストリアンデッキ1号機	中原区				
31	小杉町ペデストリアンデッキ2号機	中原区				
32	武蔵中原駅ラチ外	中原区				
33	武蔵小杉駅北口	中原区				

昇降施設（エレベーター）の計画と実績の比較（2/2）

No.	設備名	区	実施プログラム (2019～2023)		実施プログラム に対する実績	
			戸開走行 保護装置設置	設備 更新	戸開走行 保護装置設置	設備 更新
34	新丸子東地下通路1号機	中原区				●※2(2020)
35	新丸子東地下通路2号機	中原区				●※2(2020)
36	武蔵溝ノ口駅前広場1号機	高津区				
37	武蔵溝ノ口駅前広場2号機	高津区				
38	武蔵溝ノ口駅前広場3号機	高津区				
39	武蔵溝ノ口駅前広場4号機	高津区				
40	武蔵溝ノ口駅南北自由通路	高津区				
41	津田山駅自由通路1号機	高津区				
42	津田山駅自由通路2号機	高津区				
43	武蔵溝ノ口駅南口	高津区				
44	登戸駅南北自由通路1号機	多摩区	●			
45	登戸駅南北自由通路2号機	多摩区	●			
46	登戸駅南北自由通路3号機	多摩区	●			
47	登戸駅南北自由通路4号機	多摩区	●			
48	向ヶ丘遊園駅連絡通路1号機	多摩区				
49	向ヶ丘遊園駅連絡通路2号機	多摩区				
50	宿河原駅跨線橋1号機	多摩区				
51	宿河原駅跨線橋2号機	多摩区				
52	若葉台駅前1号機	麻生区	●		●(2020)	
53	若葉台駅前2号機	麻生区	●		●(2020)	
54	新百合ヶ丘駅南口	麻生区				
55	新百合ヶ丘駅北口	麻生区				
56	はるひ野駅跨線橋1号機	麻生区				
57	はるひ野駅跨線橋2号機	麻生区				

※1：交換が必要な機械の不具合により早期に更新

※2：令和元年東日本台風で被災したため更新

(10) 昇降施設（エスカレーター）

前計画の実施プログラムでは修繕の計画はありませんでしたが、実施段階で計画を見直し、次表の通り前倒して1基の設備の更新を行っています。

表 3.18 昇降施設（エスカレーター）の計画と実績の比較

No.	設備名	区	実施プログラム (2019~2023)	実施プログラム に対する実績
1	川崎駅中央通路1号機	川崎区		
2	川崎駅中央通路2号機	川崎区		
3	川崎駅中央通路3号機	川崎区		
4	川崎駅中央通路4号機	川崎区		
5	川崎駅東西連絡歩道橋1号機	川崎区		
6	川崎駅東西連絡歩道橋2号機	川崎区		
7	川崎駅北口通路1号機	川崎区		
8	川崎駅北口通路2号機	川崎区		
9	川崎駅東口広場S10号機	川崎区		
10	川崎駅東口広場S11号機	川崎区		
11	川崎駅東口広場S17号機	川崎区		
12	川崎駅東口広場S18号機	川崎区		
13	川崎駅東口地下連絡通路36号機	川崎区		
14	川崎駅東口地下連絡通路37号機	川崎区		
15	川崎駅東口地下連絡通路38号機	川崎区		
16	川崎駅東口地下連絡通路39号機	川崎区		
17	川崎駅中央通路5号機	幸区		
18	川崎駅西口ミュージーザ北側1号機	幸区		
19	川崎駅西口ミュージーザ北側2号機	幸区		
20	川崎駅中央自由通路6号機	幸区		
21	川崎駅中央自由通路7号機	幸区		
22	川崎駅中央自由通路8号機	幸区		
23	川崎駅中央自由通路9号機	幸区		
24	川崎駅中央自由通路10号機	幸区		
25	川崎駅北口通路西側延伸部1号機	幸区		
26	川崎駅北口通路西側延伸部2号機	幸区		
27	川崎駅北口通路西側延伸部3号機	幸区		
28	川崎駅北口通路西側延伸部4号機	幸区		
29	武蔵小杉駅ラチ外1号機	中原区		
30	武蔵小杉駅ラチ外2号機	中原区		
31	武蔵小杉駅ラチ外3号機	中原区		
32	武蔵小杉駅JR東急連絡通路1号機	中原区		●(2019)
33	武蔵小杉駅JR東急連絡通路2号機	中原区		
34	武蔵中原駅ラチ外1号機	中原区		
35	武蔵中原駅ラチ外2号機	中原区		
36	武蔵溝ノ口駅前広場1号機	高津区		
37	武蔵溝ノ口駅南口1号機	高津区		
38	武蔵溝ノ口駅南口2号機	高津区		
39	登戸駅南北自由通路1号機	多摩区		
40	登戸駅南北自由通路2号機	多摩区		
41	登戸駅南北自由通路3号機	多摩区		
42	登戸駅南北自由通路4号機	多摩区		
43	登戸駅南北自由通路5号機	多摩区		
44	登戸駅南北自由通路6号機	多摩区		

(11) ポンプ施設

前計画の実施プログラムでは「更新時期は道路施設の標準的な耐用年数や定期的な点検等により把握した道路施設の状態等を踏まえて決定」としており、設備全てに対し点検に応じて修繕を実施する計画としていたため、別途定める更新計画に基づき、次表の通り 16 箇所の更新を行っています。(工事中を含む)

表 3.19 ポンプ施設の計画と実績の比較

No.	設備名	区	実施プログラム (2019~2023)	実施プログラム に対する実績
1	駅前本町ポンプ場	川崎区	●	●(2019)
2	本町ポンプ場	川崎区	●	●(2023)
3	鋼管通りポンプ場	川崎区	●	●(2020)
4	鋼管通り5丁目ポンプ場	川崎区	●	●(2023)
5	渡田新町ポンプ場	川崎区	●	
6	天飛ポンプ場	川崎区	●	●(2019)
7	浮島町1号線ポンプ施設	川崎区	●	●(2020)
8	扇町第1ポンプ施設	川崎区	●	●(2023(工事中))
9	扇町第2ポンプ施設	川崎区	●	●(2023(工事中))
10	大宮町ポンプ場	幸区	●	●(2023)
11	東古市場ポンプ場	幸区	●	
12	小杉町ポンプ場	中原区	●	●(2023)
13	新丸子東地下通路ポンプ施設	中原区	●	●(2019)
14	上小田中地下横断歩道ポンプ施設	中原区	●	●(2022)
15	末長ポンプ場	高津区	●	●(2019)
16	登戸新町ポンプ場	多摩区	●	●(2021)
17	枅形2丁目ポンプ場	多摩区	●	●(2022)
18	向ヶ丘遊園駅連絡通路ポンプ施設	多摩区	●	●(2023)

※実績はポンプ施設内の設備更新

(12) 大型標識（門型）

前計画の実施プログラムにて計画した修繕の実施状況は次表の通りです。

計画のうち健全性Ⅲの施設は令和 2 年度に修繕を実施しましたが、健全性Ⅱの施設については、大型標識（片持）の健全性Ⅲの施設を優先して補修したため、経過観察としています。

表 3.20 大型標識（門型）の計画と実績の比較

No.	設置路線名	区	実施プログラム (2019~2023)	実施プログラム に対する実績
1	東扇島 1 号線【板のみ】	川崎区	●	
2	東扇島 1 号線【板のみ】	川崎区	●	
3	川崎駅東扇島線【板のみ】	川崎区	●	
4	東京大師横浜線（県道 6 号線）	川崎区		
5	東京大師横浜線（県道 6 号線）	川崎区		
6	東京大師横浜線（県道 6 号線）	川崎区	●	
7	東京大師横浜線（県道 6 号線）	川崎区	●	
8	二子千年線	高津区	●	
9	尻手黒川線	宮前区	●	
10	横浜生田（県道 13 号線）	多摩区	●	●（2020）
11	新百合ヶ丘駅南口線	麻生区		

(13) 大型標識（片持）及び小規模附属物

実施プログラムにて大型標識（片持）及び小規模附属物は点検結果に応じて修繕又は更新を行うこととしており、これまで適宜工事を実施しています。

4. 社会環境の変化

4.1 国の動向（道路メンテナンス事業補助制度の改定）

この補助制度は、国が地方公共団体に対して、今後老朽化する道路構造物の増大に対応するために、橋梁、トンネル、道路附属物等（横断歩道橋、シェッド、大型カルバート、門型標識）を対象施設として対策費用を支援する制度であり、地方公共団体が対象施設の長寿命化修繕計画を策定することによって、従来の事後的な修繕等の対策から予防的な対策へと円滑な政策転換を図るとともに、長寿命化や修繕等に係る費用の縮減を図りつつ、地域の道路網の安全性・信頼性を確保することを目的としています。

令和3年4月及び令和5年4月には本制度要綱の一部が改定され、上記対象施設の長寿命化修繕計画に対して以下の必須内容が定められました。

- | |
|--|
| <p>(1) 計画全体の方針</p> <ul style="list-style-type: none">・老朽化対策における基本方針・新技術等の活用方針・費用の縮減に関する具体的な方針 <p>(2) 計画全体の目標</p> <ul style="list-style-type: none">・集約・撤去や新技術等の活用に関する短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果 <p>(3) 個別の構造物ごとの事項（一覧表形式等で整理）</p> <ul style="list-style-type: none">・構造物の諸元・直近における点検結果及び次回点検年度・対策内容・対策の着手・完了予定年度・対策に係る全体概算事業費 |
|--|

本市ではこの制度を引き続き活用するため、上記対象施設から本計画の対象としている「大型カルバート、トンネル、横断歩道橋、門型標識」に対し、必須内容を満たす計画とします。

4.2 本市道路施設を取り巻く社会環境の変化

本市を取り巻く社会環境が急激な変容を見せる中、将来的な人口減少・超高齢社会への対応等、将来を見据えて乗り越えなければならない課題もあります。本市道路施設においても、これらの対応・解決に資する取組を展開していく必要があると言えます。

本計画では、変化する社会環境に対する今後の方向性を以下の通り示します。

・ 厳しい財政環境

本市の人口は令和 12 年頃をピークとし、その後は減少過程に移行することが想定され、また、令和 32 年頃には市総人口の 3 分の 1 が高齢者となることが見込まれています。行財政運営を取り巻く環境の厳しさは増し、今後も厳しい状況が続くことを見込まれるため、道路施設の長寿命化を図り効率的で効果的な維持管理によるコストの縮減が必要になります。

・ 大規模自然災害に対する対応

近年、大規模自然災害の被害が増大しており、令和元年東日本台風では本市も甚大な被害を受けました。今後も予見される台風や集中豪雨に伴う冠水や土砂災害等の被害を最小限に抑えるために、本計画の対象施設を広げ道路施設の適切な維持管理に努める必要があります。

・ 脱炭素社会に向けた取組

世界的に温室効果ガス削減に向けた取組が急速に進んでいます。本市においても、令和 32 年の CO₂ 排出実質ゼロを目指す「脱炭素戦略（かわさきカーボンゼロチャレンジ 2050）」を令和 2 年 11 月に策定したところであり、今後脱炭素化に向け、道路照明のほか、道路施設に設置された照明の LED 化による省エネルギーの取組を積極的に推進するとともに、再生可能エネルギーの導入について検討していきます。また、新資材や新技術等の動向を把握し、活用に向けて検討を行います。

・ 社会のデジタル化への対応

社会のデジタル化に向けた取組が急速に進んでいます。国土交通省では令和 5 年度に「インフラ分野の DX アクションプラン（第 2 版）」を策定しており、本市の道路管理においても、国が進める方針等を踏まえながら、デジタル化に向けた取組を着実に進める必要があります。

5. 本市道路施設を取り巻く現状と課題

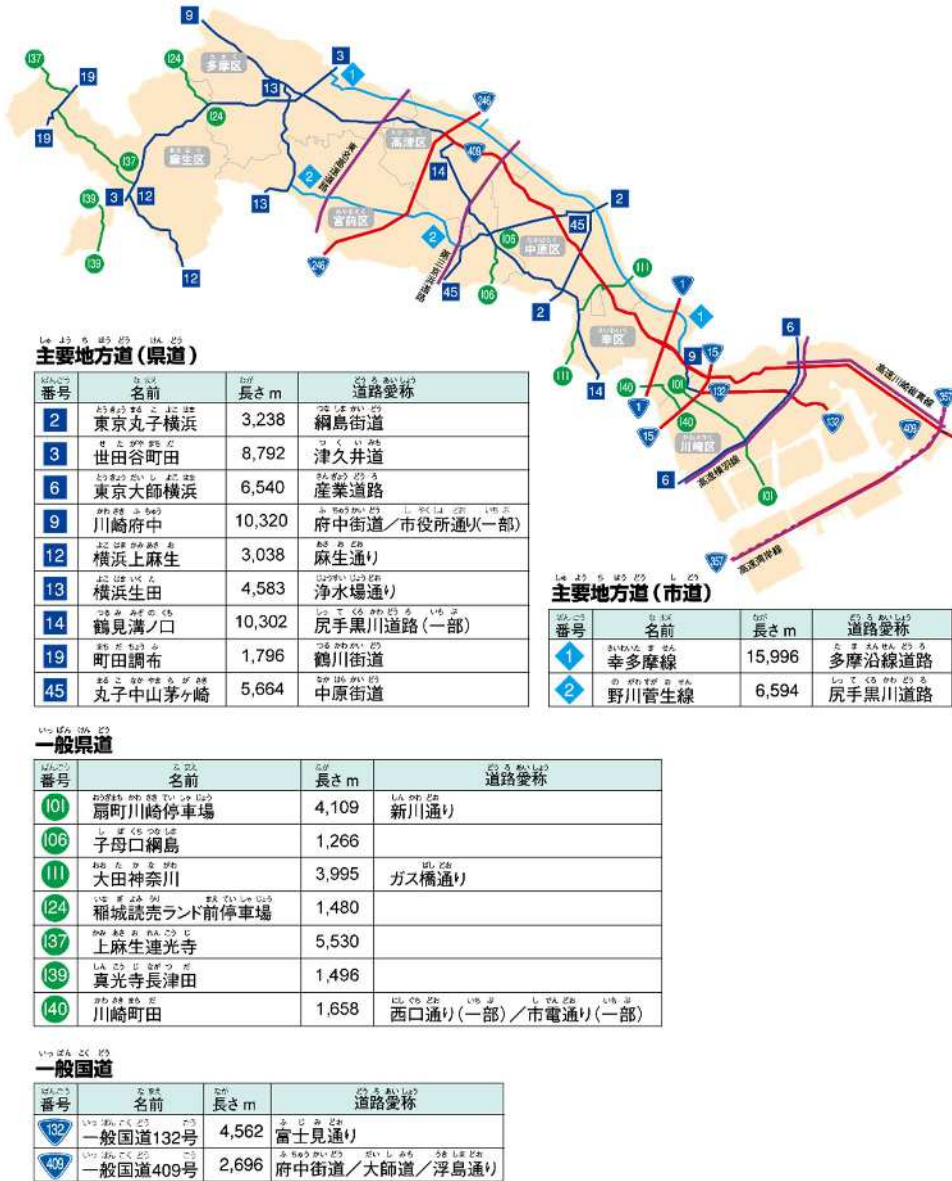
5.1 維持管理全体の現状と課題

5.1.1 本市の道路状況

本市が管理する道路は、令和5年4月現在で約2,480kmあります。

本市の道路は、道路維持修繕計画を策定した平成25年度から約15km増えており、今後も道路整備や開発道路の帰属等により管理延長が増え、それと比例して道路施設も増えることが予見されます。また、自由通路やペDESTリアンデッキ等の立体横断施設の整備に伴い、昇降施設等の機械設備や電気設備も増加傾向にあります。

そのため、今後新たに管理対象となる道路施設に対しても、既存の道路施設同様に維持管理を行うことができるよう、道路施設毎の管理方針を定めておくことが必要です。



※図中の一般国道1号、15号、246号、357号は国管理道路

図 5.1 本市の主要な道路

5.1.2 道路施設の維持管理費

維持管理費は、技術者の人件費や材料費の高騰、対象となる道路施設の追加により、増加傾向にあります。

本市では平成 25 年度策定の前々計画に基づき、効果的かつ計画的な道路施設毎の点検や修繕の実施により費用の縮減に努めてきました。

さらに、平成 30 年度には前計画へ改定を行い、重要構造物の法定点検が 2 巡目に入りましたが、1 巡目の点検結果による計画的な修繕工事もあり、令和 2 年度以降においては、維持管理費はゆるやかな増加傾向にあります。

今後も維持管理に係る費用増大が予測されることから、道路施設毎に適した管理を行うことで道路施設の長寿命化を図るとともに、事業費の平準化や新技術等の活用、集約化・撤去の検討等に取り組む、一層の効率的で効果的な維持管理を進めることが必要です。

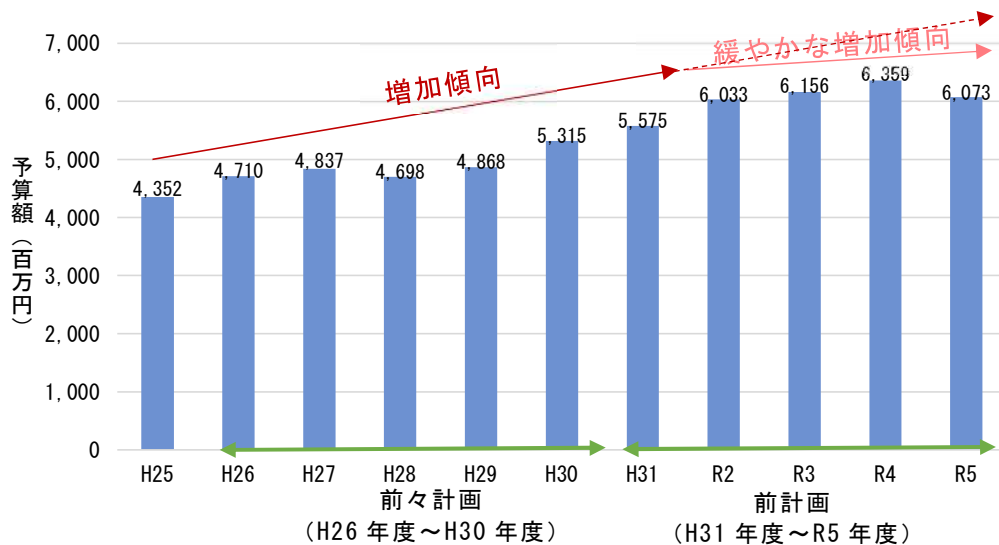


図 5.2 道路施設維持管理費用予算額（総額）の推移

5.2 道路施設毎の現状と課題

(1) 舗装

1) 数量

本市が管理する道路延長は、令和5年4月時点で約2,480kmあります。

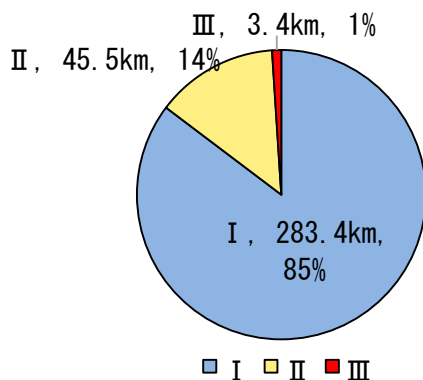
幹線道路として利用されている道路種別は多岐にわたり、一般国道（指定区間外）をはじめ、主要地方道（県道、市道）、一般県道、一部の市道が含まれます。これらの幹線道路は、本市が管理する道路延長の1割程度となり、生活道路として利用されている市道が9割程度を占めています。



2) 直近の点検結果の状況

舗装は幹線道路を対象に現在「舗装点検要領（平成28年10月、国土交通省道路局）」に基づき5年で1巡する計画で路面性状調査による点検を実施しています。

平成31年度から令和4年度までに実施された点検から健全性を整理した結果、舗装の約8割が健全性Ⅰの良好な状態であり、おおむね健全な状態と言えます。また、早急に補修が必要となる健全性Ⅲは約0.1割で、延長では3.4kmあります。



健全性※	対応評価
I	補修の必要なし
II	近いうちに補修が必要
III	早急に補修が必要

※「舗装点検要領（平成28年10月、国土交通省道路局）」の健全性の診断に基づく

図 5.3 点検結果から評価した健全性

修繕を計画した路線は比較的良好な状態を維持できていますが、点検後に発生したと考えられる損傷等もあることから、予算の平準化等を踏まえ実施時期や工事範囲等を一部見直しながらか進める必要があります。そのため今後も同様の状況が生じる可能性を考慮し、現場の舗装状態の把握による適切な維持管理の推進や、計画の見直しを図る必要があります。

(2) ボックスカルバート

1) 数量

本市が管理するボックスカルバートは15箇所あります。そのうち6箇所は大型ボックスカルバートに該当します。

表 5.1 ボックスカルバート施設一覧

No.	施設名	区	建設年度	延長 (m)	交差物	大型ボックスカルバートに該当
1	黒塚跨線橋下	川崎区	-	31.6	県道主要地方道 東京大師横浜	
2	幸多摩	幸区	-	75.0	一般国道1号	○
3	新川崎駅連絡地下道路	幸区	-	10.5	市道鹿島田3号線	
4	古市場矢上	幸区	-	17.0	市道古市場矢上線	
5	上小田中地下横断歩道	中原区	1992年	49.7	市道中原4号線	
6	新丸子東地下通路	中原区	2010年	89.1	市道新丸子東12号線	
7	横浜生田	宮前区	-	18.7	県道主要地方道 横浜生田	○
8	天満跨道	宮前区	-	18.4	市道子母口宿河原線	○
9	菅仙谷96号線下	多摩区	1985年	15.0	市道菅仙谷95号線	○
10	向ヶ丘遊園駅連絡通路	多摩区	2014年	68.0	市道登戸339号線	
11	世田谷町田下	多摩区	-	20.7	県道主要地方道 世田谷町田	
12	横浜生田下	多摩区	-	16.0	県道主要地方道 横浜生田	
13	日光隧道	麻生区	1986年	19.0	市道尻手黒川線	○
14	山口隧道	麻生区	1986年	23.7	市道万福寺王禅寺線	○
15	横浜上麻生下	麻生区	-	9.5	県道主要地方道 横浜上麻生	

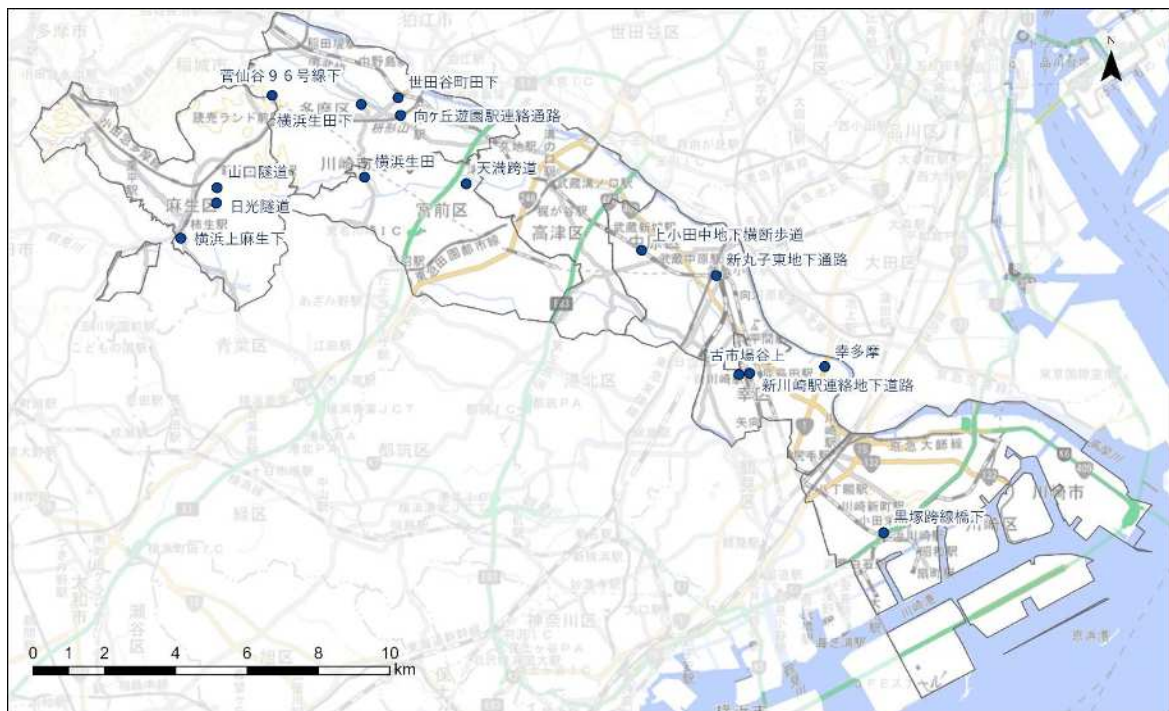
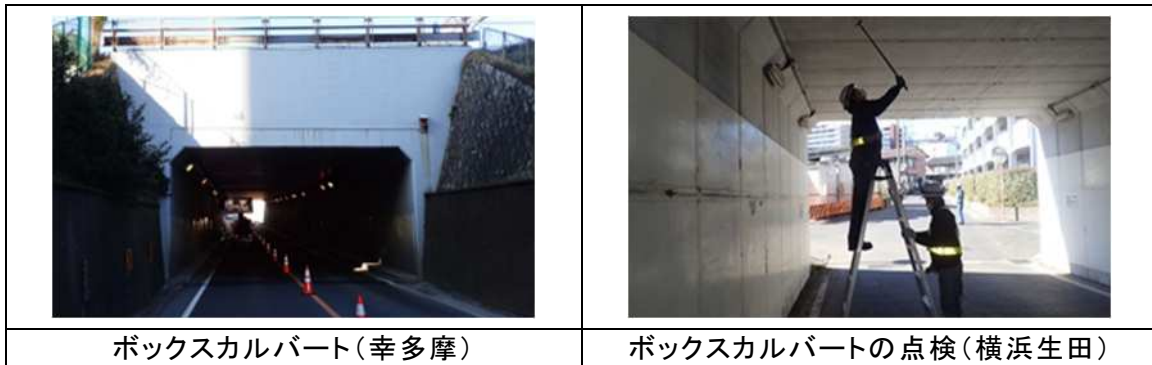


図 5.4 ボックスカルバートの位置図



2) 直近の点検結果の状況

ボックスカルバートは、平成 27 年度、平成 28 年度に「シェッド、大型カルバート等定期点検要領（平成 26 年 6 月、国土交通省道路局）」に基づき 1 巡目の定期点検を実施し、その後令和 2 年度、令和 3 年度に、「シェッド、大型カルバート等定期点検要領（平成 31 年 2 月、国土交通省道路局）」に基づき 2 巡目の定期点検を実施しています。

点検結果の整理として、これまでの定期点検のうち最新の点検結果を取りまとめました。施設全体の状態としては、健全性Ⅳの施設はなく、健全性Ⅰ、健全性Ⅲの施設が 1 箇所ずつあり、残りの 13 箇所は健全性Ⅱとなっています。

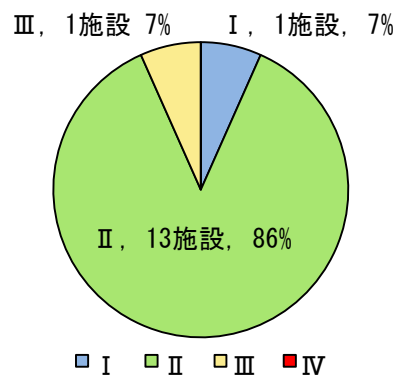


図 5.5 ボックスカルバート全体の健全性

ボックスカルバートは老朽化による損傷の進行が、第三者被害につながる可能性が高い道路施設です。そのため、今後も引き続き定期点検を実施するとともに適正な管理水準を設定し、点検結果に基づく計画的な修繕を実施していくことが必要です。

(3) トンネル

1) 数量

本市が管理するトンネルは5箇所（上下線を区別し7本）あります。今後、令和6年度までに苅宿小田中Ⅲ期区間において1箇所（木月トンネル）を、令和7年度までに尻手黒川Ⅳ期区間において1箇所を整備する予定です。

表 5.2 トンネル施設一覧

No.	施設名	区	建設年度	延長(m)	工法
1	末長トンネル(上り)	高津区	1978年	93.2	開削
2	末長トンネル(下り)	高津区	1978年	93.2	開削
3	白鳥トンネル	麻生区	2002年	53.6	開削
4	よこみねトンネル	麻生区	1995年	95.0	開削
5	新百合山手トンネル(上り)	麻生区	2003年	80.3	開削
6	新百合山手トンネル(下り)	麻生区	2003年	80.3	開削
7	千代ヶ丘トンネル	麻生区	1985年	70.3	開削
-	木月トンネル	中原区	2024年予定	24.3	開削
-	(仮)尻手黒川Ⅳ期トンネル	麻生区	2025年予定	279.5	開削、NATM

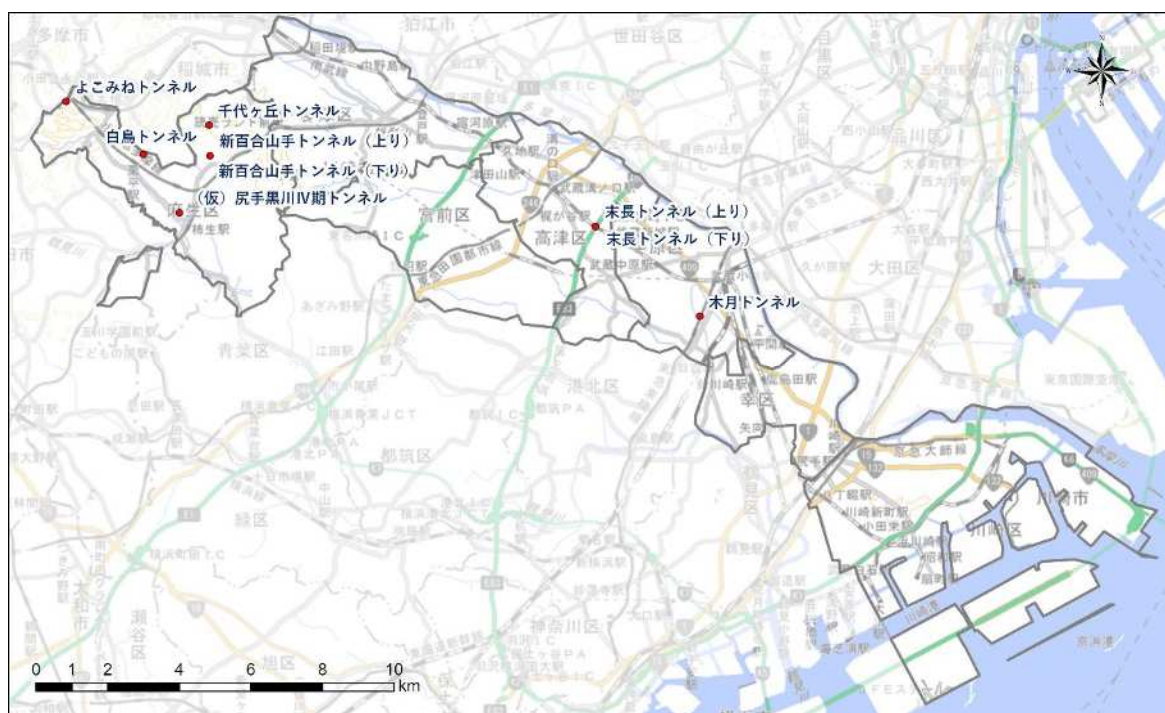


図 5.6 トンネルの位置図



トンネル（よこみねトンネル）

トンネル（新百合山手トンネル）

2) 直近の点検結果の状況

トンネルは平成 28 年度に「道路トンネル定期点検要領（平成 26 年 6 月、国土交通省道路局）」に基づき 1 巡目の定期点検を実施し、その後令和 3 年度に「道路トンネル定期点検要領（平成 31 年 2 月、国土交通省道路局）」に基づき 2 巡目の定期点検を実施しています。

点検結果の整理として、これまでの定期点検のうち最新の点検結果を取りまとめました。施設全体の状態として、7 箇所全てで健全性Ⅱとなっています。

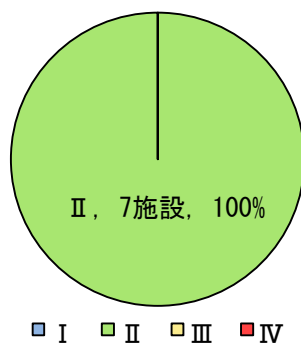


図 5.7 トンネル全体の健全性

トンネルは、老朽化による損傷の進行が、第三者被害につながる可能性が高い道路施設です。そのため今後も引き続き、定期点検を実施するとともに、適正な管理水準を設定し、点検結果に基づく計画的な修繕を実施していく必要があります。

(4) 道路斜面

1) 数量

道路斜面は、道路擁壁や盛土・切土法面等の道路土工構造物及び、自然斜面の総称です。道路斜面の摘要範囲は、道路土工構造物技術基準・同解説に記載の体系図を基にした下図のうち、赤枠の範囲です。

本市が管理する道路区域内の道路斜面は地点毎には 1,478 箇所になり、道路斜面を構造種類別に細分化した場合は 1,858 箇所あります。

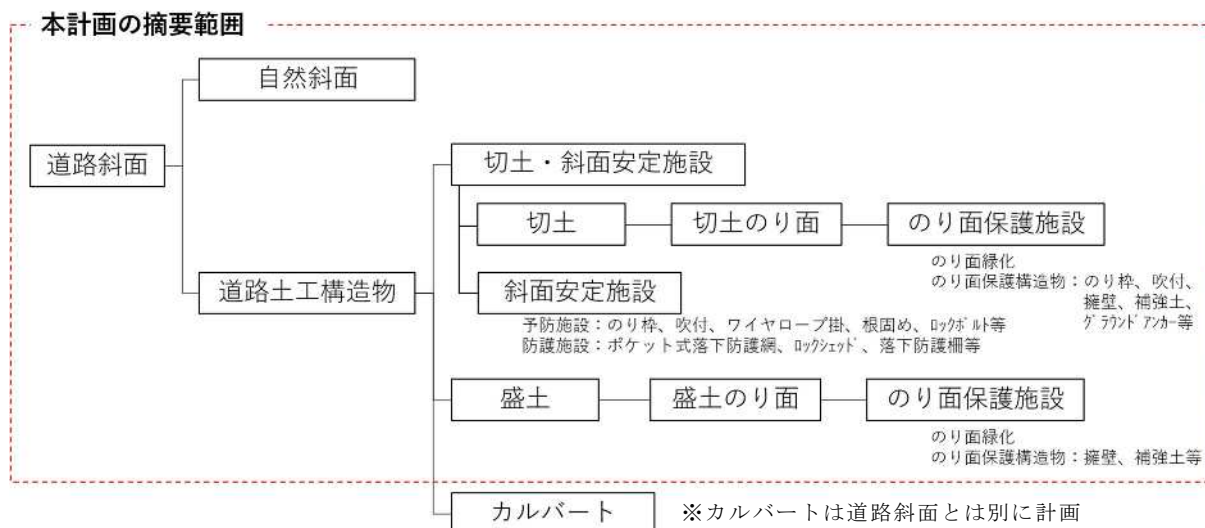


図 5.8 道路土工構造物の体系

(道路土工構造物技術基準・同解説(平成 29 年 3 月、日本道路協会)記載の体系を改変)

表 5.3 地点毎の道路斜面数(箇所)

川崎区	幸区	中原区	高津区	宮前区	多摩区	麻生区	計
69	54	90	188	291	289	497	1,478

表 5.4 細分化時の構造種類毎の数量(箇所)

細分化時の構造種類別	川崎区	幸区	中原区	高津区	宮前区	多摩区	麻生区	計
自然斜面	4	11	11	51	93	75	155	400
コンクリート擁壁	59	47	65	60	77	96	92	496
ブロック積擁壁	13	14	17	83	166	137	273	703
その他	1	0	0	0	0	1	0	2
補強土壁	0	6	1	0	0	0	0	7
のり枠	0	0	1	1	2	4	7	15
石積み擁壁	0	6	2	27	21	42	67	165
土留	0	0	0	10	9	3	10	32
矢板	0	0	0	2	2	0	1	5
吹付	0	0	0	6	6	8	8	28
柵工	0	0	0	0	0	0	2	2
切土補強	0	0	0	0	2	1	0	3
計	77	84	97	240	378	367	615	1,858



2) 直近の点検結果の状況

道路斜面は、道路擁壁に対して前々計画策定以降、点検を随時実施してきました。平成 31 年度からは「道路土工構造物点検要領（平成 29 年 8 月、国土交通省道路局）」に基づき、道路擁壁の定期点検を実施しています。

点検結果の整理として、平成 31 年度から令和 4 年度までに定期点検を実施した 402 箇所の結果を取りまとめました。施設全体の状態として、定期点検を行った道路擁壁で健全性Ⅳは無く、健全性Ⅰ、健全性Ⅱ、健全性Ⅲが約 2～4 割ある状況です。

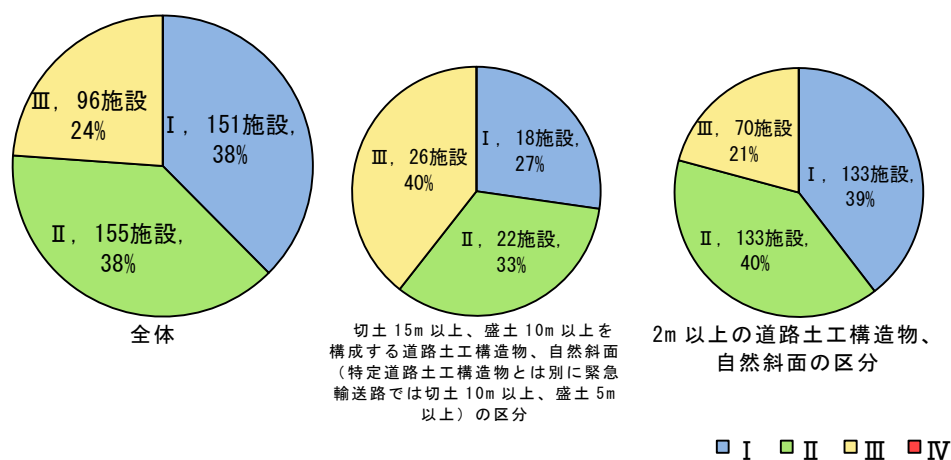


図 5.9 R1 年度～R4 年度で点検した道路擁壁の健全性（全体及び区分別）

これまでは道路斜面のうち道路擁壁のみ点検を実施していましたが、今後は道路擁壁だけでなく自然斜面まで対象範囲を広げます。そのため、自然斜面を含めた道路斜面としての適正な管理水準を設定し、点検結果に基づく計画的な修繕を実施していく必要があります。

(5) 自由通路

1) 数量

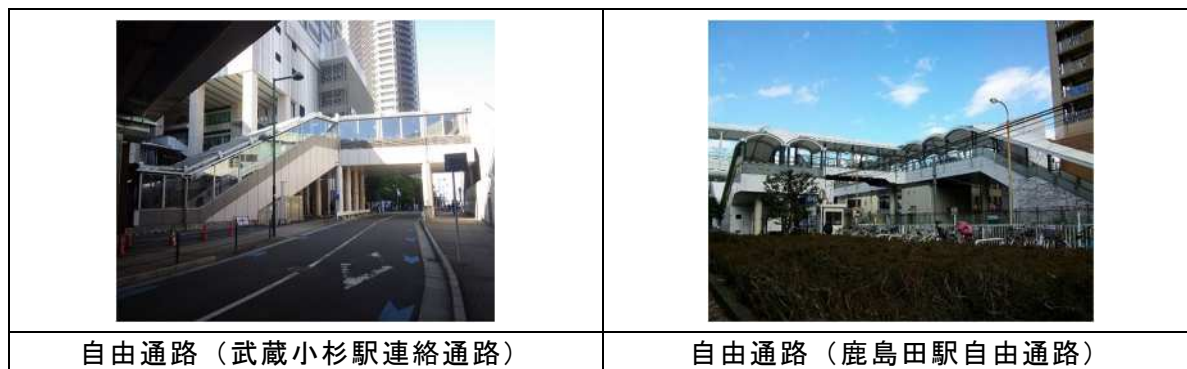
本市が管理する自由通路は 6 箇所あります。令和 3 年度には津田山駅自由通路が完成し、令和 6 年度から移管を受け、7 箇所を管理することになります。また、令和 6 年度には稲田堤駅自由通路が完成する予定です。

表 5.5 自由通路施設一覧

No.	施設名	区	建設年度	面積 (㎡)	構造
1	川崎駅中央通路	川崎区 幸区	1988 年	4986.9	鉄骨造
2	川崎駅北口通路	川崎区 幸区	2018 年	1250.0	鉄骨造
3	鹿島田駅自由通路	幸区	2004 年	576.0	鉄骨造
4	武蔵小杉駅連絡通路	中原区	2013 年	498.3	鉄骨造
5	武蔵溝ノ口駅南北自由通路	高津区	1996 年	853.0	鉄骨造
6	登戸駅南北自由通路	多摩区	2006 年	654.0	鉄骨造
-	津田山駅自由通路	高津区	2021 年	358.8	鉄骨造
-	稲田堤駅自由通路	多摩区	2024 年	617.7	鉄骨造



図 5.10 自由通路の位置図



2) 直近の点検結果の状況

自由通路は、平成 28 年度から「橋梁定期点検要領（平成 26 年 6 月、国土交通省道路局）」を基にした本市要領（平成 28 年度）に基づき 1 巡目の定期点検を実施し、令和 3 年度から 2 巡目の定期点検を実施しています。

点検結果の整理として、これまでに定期点検を実施した自由通路 5 箇所最新の点検結果を取りまとめました。施設全体の状態としては、健全性Ⅳ、健全性Ⅲはなく、健全性Ⅰが 1 箇所であり、残りの 4 箇所は健全性Ⅱとなっています。

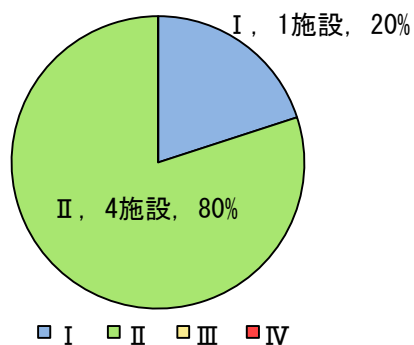


図 5.11 自由通路全体の健全性

自由通路は、施設の老朽化による損傷の進行が、第三者被害につながる可能性が高い施設です。また鉄道駅と一体になって機能していることから、劣化が進み、大規模な補修等が必要となった場合、市民生活等への影響が非常に大きいと考えられます。そのため大規模な修繕・更新とならないよう、今後も引き続き、定期点検を実施するとともに、適正な管理水準を設定し、点検結果に基づく計画的な修繕を実施していく必要があります。

(6) ペDESTリアンデッキ

1) 数量

本市が管理するペDESTリアンデッキは10箇所あります。

表 5.6 ペDESTリアンデッキ施設一覧

No.	施設名	区	建設年度	延長 (m)	幅員 (m)
1	川崎駅8号デッキ (ミュージアデッキ)	幸区	2003年	124.6	8.7
2	新川崎鹿島田ペDESTリアンAデッキ	幸区	2014年	164.6	4.0
3	新川崎鹿島田ペDESTリアンBデッキ	幸区	2014年	106.8	4.3
4	武蔵中原駅連絡通路	中原区	1993年	152.5	6.8
5	小杉町ペDESTリアンデッキ	中原区	2017年	37.6	5.0
6	溝口駅北口ペDESTリアンデッキ	高津区	1998年	117.0	16.0
7	溝口駅南口ペDESTリアンデッキ	高津区	2009年	73.0	7.1
8	登戸駅南口ペDESTリアンデッキ	多摩区	2006年	63.1	13.0
9	新百合ヶ丘駅北口ペDESTリアンデッキ	麻生区	2011年	25.0	6.6
10	新百合ヶ丘駅南口ペDESTリアンデッキ	麻生区	1992年	306.4	5.0

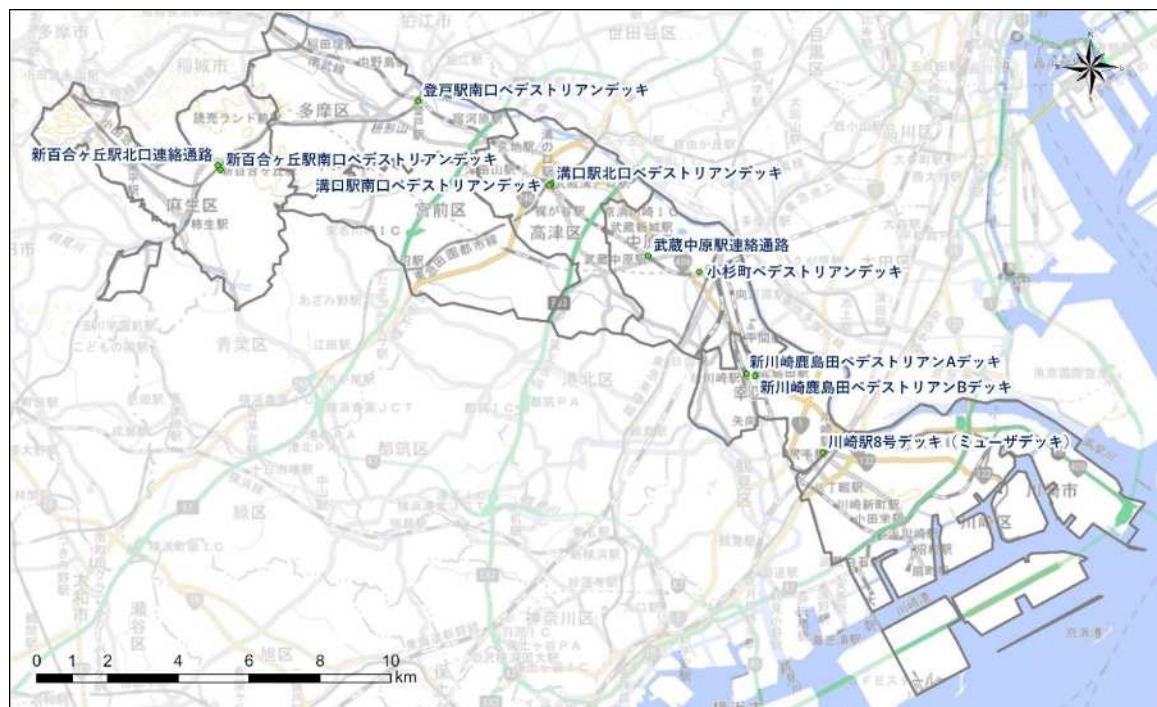
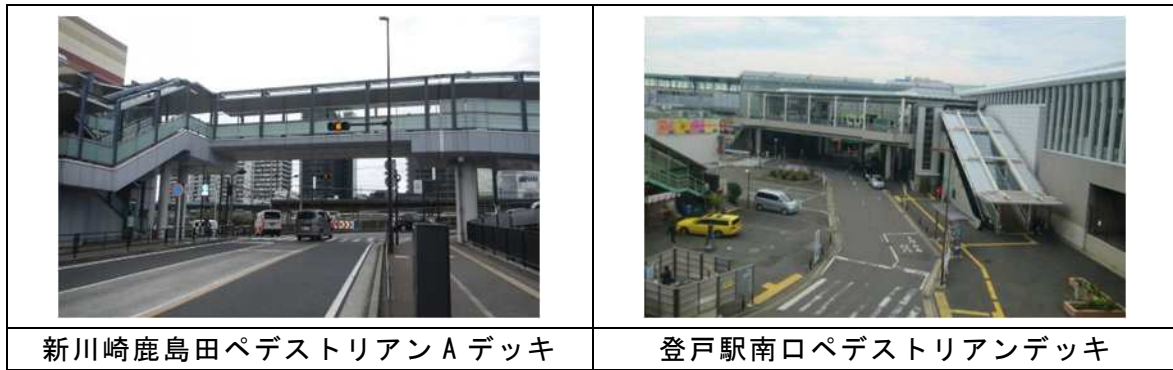


図 5.12 ペDESTリアンデッキの位置図



2) 直近の点検結果の状況

ペデストリアンデッキは、平成 30 年度に「橋梁定期点検要領（平成 26 年 6 月、国土交通省道路局）」を基にした本市要領（平成 28 年度）に基づき定期点検を実施し、令和 4 年度から、2 巡目の定期点検を実施しています。

1 巡目の定期点検は平成 30 年度に集中して実施しましたが、2 巡目の定期点検は予算平準化のため令和 4 年度、令和 5 年度の 2 か年に分散して実施をしています。令和 4 年度は幸区と高津区で 5 箇所の定期点検を実施しました。

点検結果の整理として、これまでの定期点検のうち最新の点検結果を取りまとめました。施設全体の状態としては、健全性Ⅳ、健全性Ⅲはなく、健全性Ⅰが 4 箇所、健全性Ⅱが 6 箇所となっています。

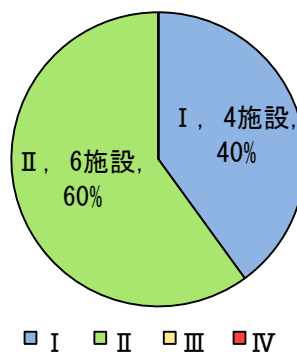


図 5.13 ペデストリアンデッキ全体の健全性

ペデストリアンデッキは、施設の老朽化による損傷の進行が、第三者被害につながる可能性が高い施設です。また鉄道駅と一体になって機能している施設が多いことから、劣化が進み、大規模な補修等が必要となった場合、市民生活等への影響が非常に大きいと考えられます。そのため大規模な修繕・更新とならないよう、今後も引き続き、定期点検を実施するとともに、適正な管理水準を設定し、点検結果に基づく計画的な修繕を実施していくことが必要です。

(7) 横断歩道橋

1) 数量

本市が管理する横断歩道橋は114橋あります。

表 5.7 横断歩道橋施設一覧

No.	地図 No. (台帳 No.)	施設名	区	建設年度	延長 (m)	主桁形式
1	32	上並木歩道橋	川崎区	1964年	27.4	鋼
2	1	四谷下町歩道橋	川崎区	1967年	24.0	鋼
3	3	川中島歩道橋	川崎区	1967年	22.2	鋼
4	4	国道中島歩道橋	川崎区	1967年	20.3	鋼
5	6	富士見歩道橋	川崎区	1967年	54.7	鋼
6	31	さつき橋歩道橋	川崎区	1968年	72.5	鋼
7	64	京町歩道橋	川崎区	1967年	23.8	鋼
8	14	出来野歩道橋	川崎区	1968年	35.6	鋼
9	16	塩浜歩道橋	川崎区	1968年	37.6	鋼
10	17	四谷小学校前歩道橋	川崎区	1968年	35.7	鋼
11	18	池上新町歩道橋	川崎区	1968年	35.7	鋼
12	19	浅野町歩道橋	川崎区	1968年	35.6	鋼
13	20	浜町歩道橋	川崎区	1968年	36.9	鋼
14	21	県道鋼管通歩道橋	川崎区	1968年	38.2	鋼
15	23	田辺新田歩道橋	川崎区	1968年	35.6	鋼
16	24	浅田歩道橋	川崎区	1968年	37.3	鋼
17	30	大島歩道橋	川崎区	1968年	27.8	鋼
18	55	池藤橋歩道橋	川崎区	1968年	19.8	鋼
19	56	伊勢川中島歩道橋	川崎区	1968年	15.3	鋼
20	58	市道中島歩道橋	川崎区	1968年	28.2	鋼
21	59	大島四丁目歩道橋	川崎区	1968年	101.0	鋼
22	62	市道鋼管通歩道橋	川崎区	1968年	16.8	鋼
23	63	駅前本町歩道橋	川崎区	1968年	17.3	鋼
24	65	田島町歩道橋	川崎区	1968年	22.8	鋼
25	2	四谷上町歩道橋	川崎区	1969年	24.0	鋼
26	15	昭和歩道橋	川崎区	1969年	38.0	鋼
27	57	旭町二丁目歩道橋	川崎区	1969年	27.7	鋼
28	60	大島上町歩道橋	川崎区	1969年	27.8	鋼
29	61	渡田六ヶ角歩道橋	川崎区	1969年	27.7	鋼
30	22	田辺新田東歩道橋	川崎区	1970年	95.4	鋼
31	13	田町歩道橋	川崎区	1971年	64.5	鋼
32	5	労働会館前歩道橋	川崎区	1974年	138.1	鋼
33	102	川崎駅東西連絡跨線人道橋	川崎区	1983年	154.0	鋼
34	33	日進町歩道橋	川崎区	1984年	42.3	鋼
35	87	日進町第2歩道橋	川崎区	1988年	20.1	コンクリート
36	114	川崎区役所連絡通路橋	川崎区	1992年	30.4	鋼
37	98	川崎駅東西連絡歩道橋	川崎区	2010年	75.2	鋼
38	66	南河原歩道橋	幸区	1964年	18.6	鋼
39	37	南加瀬歩道橋	幸区	1967年	16.2	鋼
40	34	柳町歩道橋	幸区	1968年	19.3	鋼
41	8	下平間歩道橋	幸区	1970年	22.2	鋼
42	35	末吉橋歩道橋	幸区	1971年	34.1	鋼
43	45	古市場歩道橋	幸区	1969年	19.8	鋼
44	7	御幸歩道橋	幸区	1971年	18.1	鋼
45	36	小倉歩道橋	幸区	1970年	17.6	鋼
46	38	越路歩道橋	幸区	1970年	22.1	鋼
47	88	パークシティ新川崎歩道橋	幸区	1988年	16.0	鋼
48	99	4号歩道橋	幸区	2008年	14.0	鋼
49	94	さいわい歩道橋	幸区	2003年	54.5	鋼
50	96	6号歩道橋	幸区	2008年	15.8	鋼
51	97	7号歩道橋	幸区	2008年	15.4	鋼
52	101	歩行者専用道路2号	幸区	2021年	28.9	鋼
53	109	鹿島田二線歩道橋	幸区	2012年	123.1	鋼
54	9	こずぎごてんみどり歩道橋	中原区	1966年	14.5	鋼
55	103	平間駅跨線人道橋	中原区	1966年	32.5	鋼
56	40	井田歩道橋	中原区	1967年	37.1	鋼
57	46	ガス橋平間歩道橋	中原区	1968年	20.9	鋼
58	67	平間歩道橋	中原区	1967年	21.4	鋼
59	25	木月歩道橋	中原区	1968年	21.7	鋼
60	47	上丸子天神町歩道橋	中原区	1968年	17.4	鋼
61	68	玉川歩道橋	中原区	1968年	30.9	鋼
62	69	武蔵小杉駅前歩道橋	中原区	1990年	61.0	鋼
63	70	西加瀬歩道橋	中原区	1968年	18.4	鋼
64	71	木月住吉町歩道橋	中原区	1969年	18.3	鋼
65	39	木月小学校前歩道橋	中原区	1971年	18.1	鋼
66	43	苅宿歩道橋	中原区	1971年	40.6	鋼
67	48	宮内歩道橋	中原区	1971年	15.4	鋼
68	104	中丸子跨線人道橋	中原区	1974年	52.0	鋼
69	11	久地歩道橋	高津区	1967年	25.8	鋼
70	41	橋歩道橋	高津区	1967年	23.7	鋼
71	73	久本歩道橋	高津区	1968年	15.9	鋼
72	42	末長歩道橋	高津区	1970年	14.5	鋼
73	49	北見方歩道橋	高津区	1970年	21.8	鋼
74	72	子母口歩道橋	高津区	1970年	28.0	鋼
75	50	諏訪歩道橋	高津区	1971年	24.8	鋼
76	105	溝口跨線人道橋	高津区	1980年	18.4	鋼
77	10	高津小学校前歩道橋	高津区	1986年	15.1	鋼
78	106	久本跨線人道橋	高津区	1992年	17.2	鋼
79	92	キラリデッキ 東の橋	高津区	1998年	18.2	鋼
80	93	キラリデッキ 西の橋	高津区	1998年	29.5	鋼
81	78	宮崎小学校前歩道橋	宮前区	1967年	15.4	鋼
82	83	宮崎歩道橋	宮前区	1968年	14.9	鋼
83	54	西谷歩道橋	宮前区	1969年	45.4	鋼
84	52	平台歩道橋	宮前区	1970年	24.8	鋼
85	53	土橋歩道橋	宮前区	1972年	19.9	鋼
86	51	上野川歩道橋	宮前区	1975年	35.3	鋼
87	91	菅生歩道橋	宮前区	1992年	62.7	鋼
88	12	菅歩道橋	多摩区	1986年	22.6	鋼
89	26	東生田歩道橋	多摩区	1967年	29.6	鋼
90	112	大作歩道橋	多摩区	1969年	79.0	鋼
91	111	生田歩道橋	多摩区	1971年	72.4	鋼
92	110	生田根岸歩道橋	多摩区	1979年	106.2	鋼
93	107	宿河原跨線人道橋	多摩区	1981年	31.7	鋼
94	27	高石歩道橋	多摩区	1981年	18.9	鋼
95	86	星ヶ丘歩道橋	多摩区	1983年	39.0	コンクリート
96	89	根岸稲荷歩道橋	多摩区	1991年	24.0	鋼
97	90	東生田遊歩道橋	多摩区	1991年	21.6	鋼
98	95	登戸駅多摩川口歩道橋	多摩区	2007年	42.5	鋼
99	28	百合丘歩道橋	麻生区	1969年	33.9	鋼
100	29	柿生歩道橋	麻生区	2020年	26.1	鋼
101	44	西生田歩道橋	麻生区	1969年	27.0	鋼
102	74	百合丘小学校前歩道橋	麻生区	1970年	25.7	鋼
103	75	虹ヶ丘歩道橋	麻生区	1974年	23.8	鋼
104	76	けやき歩道橋	麻生区	1974年	63.0	コンクリート
105	77	虹ヶ丘三丁目歩道橋	麻生区	1978年	26.1	鋼
106	79	白山第1歩道橋	麻生区	1980年	37.6	コンクリート
107	80	白山第2歩道橋	麻生区	1980年	35.6	コンクリート
108	81	白山第3歩道橋	麻生区	1980年	21.0	コンクリート
109	82	白山第4歩道橋	麻生区	1980年	21.0	コンクリート
110	113	山口富士見歩道橋	麻生区	1980年	39.2	コンクリート
111	84	日の出歩道橋	麻生区	1981年	16.3	コンクリート
112	85	山口睦歩道橋	麻生区	1982年	29.5	コンクリート
113	100	若葉台ハナミズキ線歩道橋	麻生区	2005年	49.3	鋼
114	108	はるひ野駅跨線人道橋	麻生区	2006年	42.6	コンクリート

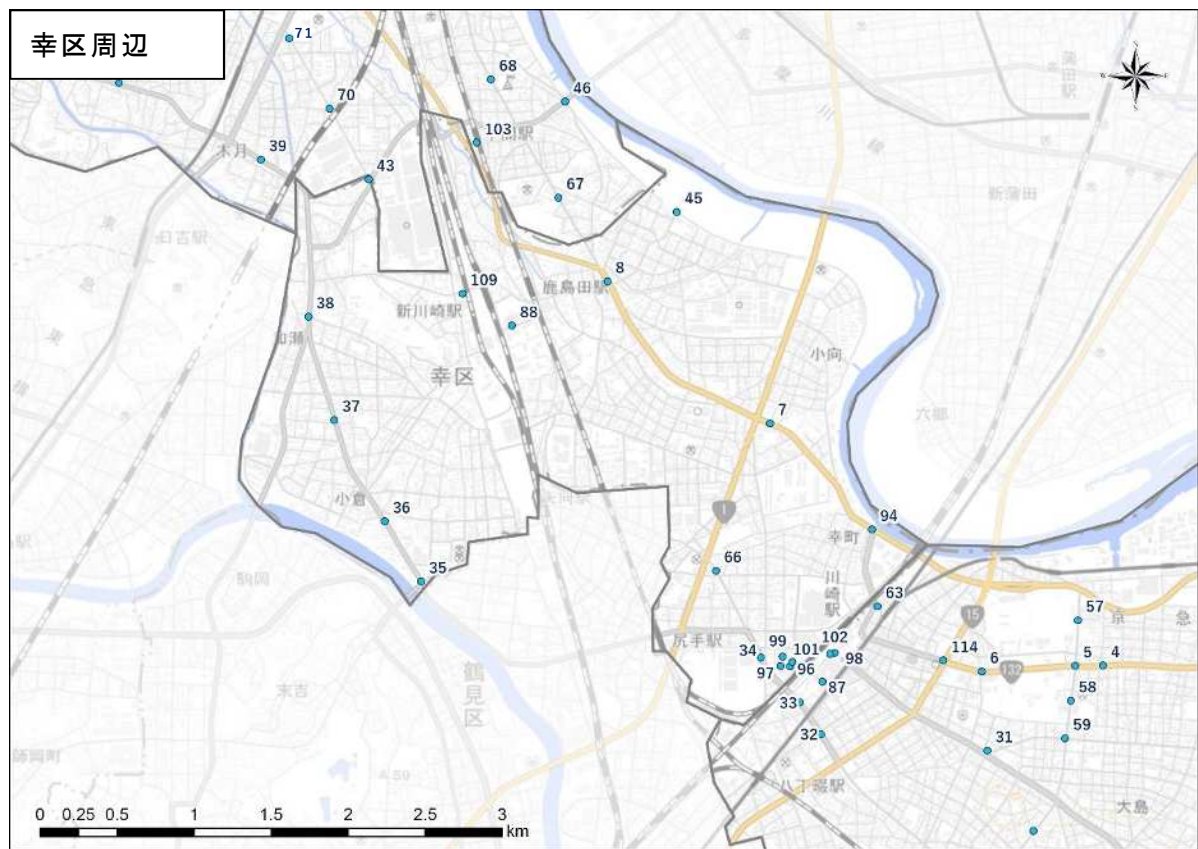
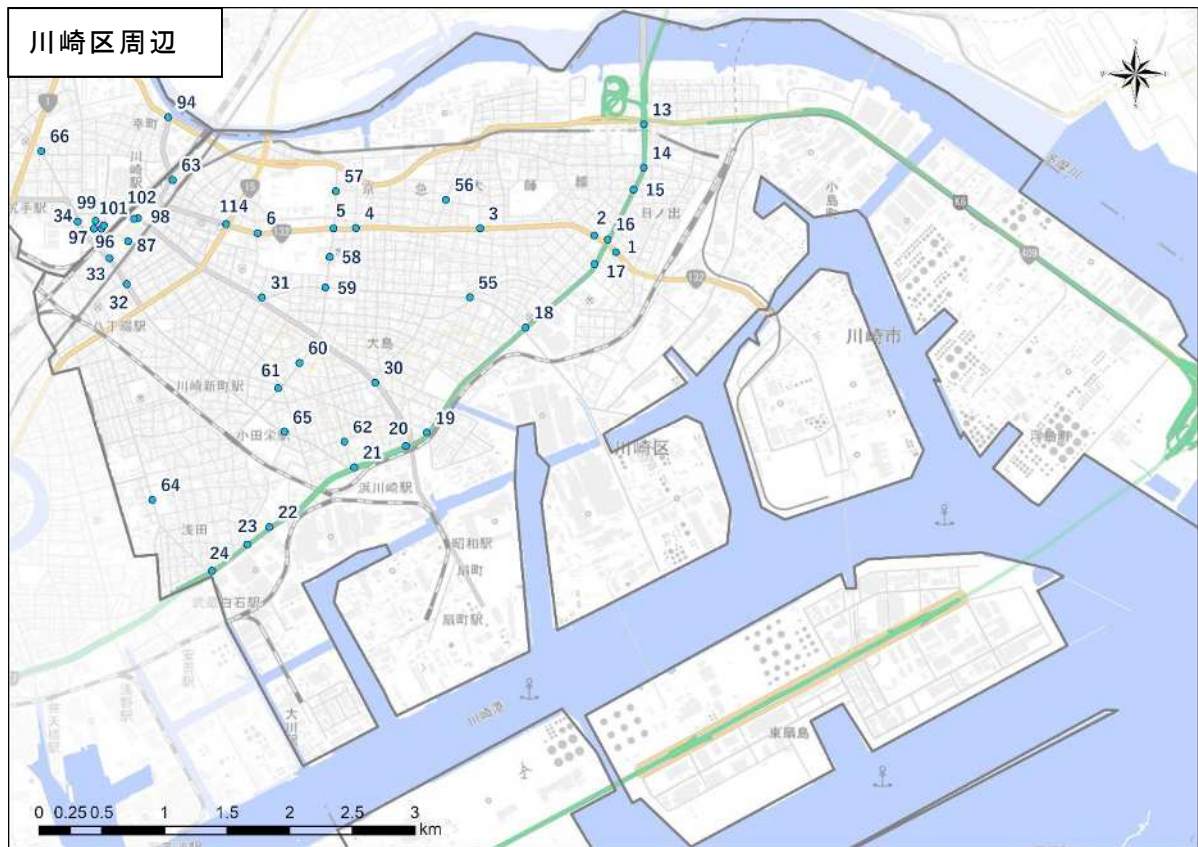
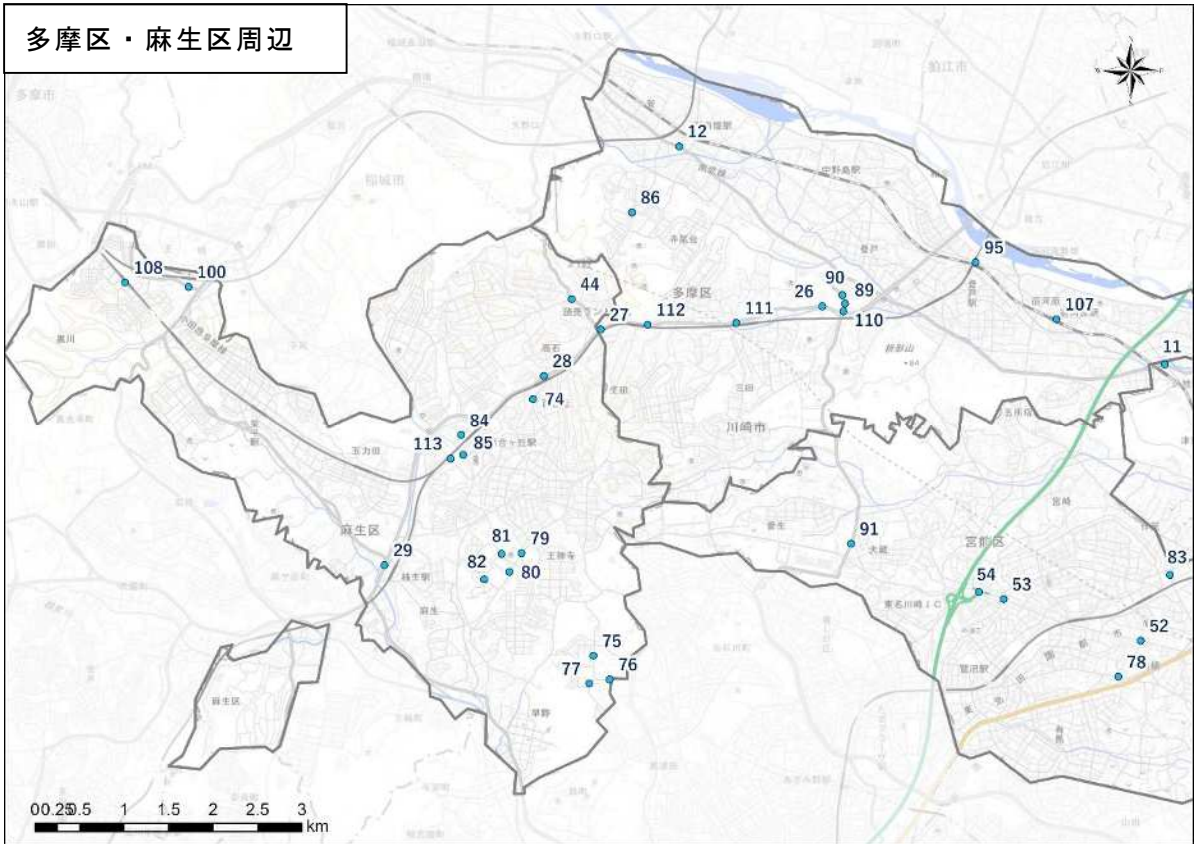
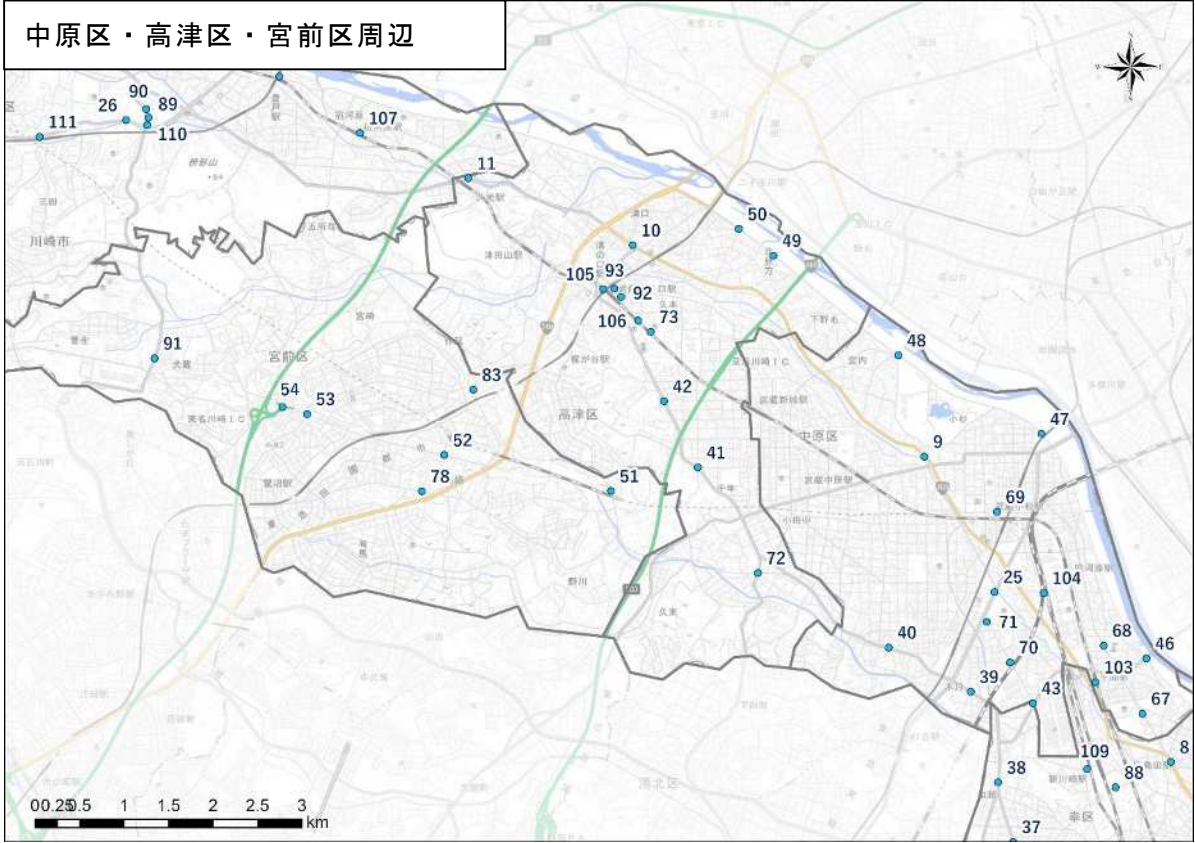


図 5.14 横断歩道橋の位置図 (1/2)



横断歩道橋の位置図 (2/2)



2) 直近の点検結果の状況

横断歩道橋は、平成 25 年度に簡易劣化調査を実施しており、その後、平成 29 年度、平成 30 年度に「横断歩道橋定期点検要領（平成 26 年 6 月、国土交通省道路局）」、令和 4 年度に「横断歩道橋定期点検要領（平成 31 年 2 月、国土交通省道路局）」に基づき定期点検を実施しています。

点検結果の整理として、健全性による診断が開始された平成 29 年度から令和 4 年度までの定期点検のうち、最新の点検結果を取りまとめました。

施設全体の状態としては、健全性Ⅲが 34 橋あり、全体の 3 割を占めている状況です。

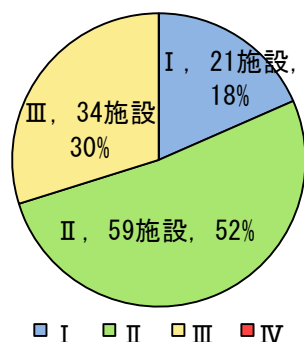


図 5.15 横断歩道橋全体の健全性

横断歩道橋は、施設の老朽化による損傷の進行が、第三者被害につながる可能性が高い施設です。そのため今後も引き続き、定期点検を実施するとともに、適正な管理水準を設定し、点検結果に基づく計画的な修繕を実施していくことが重要です。また撤去が検討されている横断歩道橋については利用者の安全を確保しつつコスト削減も考慮した適切な管理を検討する必要があります。

(8) 道路照明

1) 数量

本市が管理する道路照明は 12,316 基あります。現在、管理している道路照明について、老朽化に伴い従来の鉄製灯柱から、より耐候性の高い亜鉛灯柱への更新を進めています。

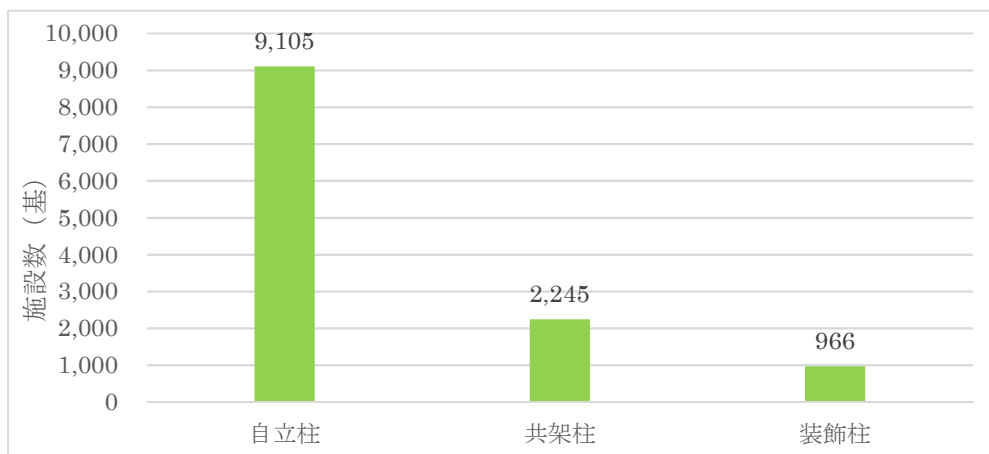


図 5.16 道路照明数量（設備種別）

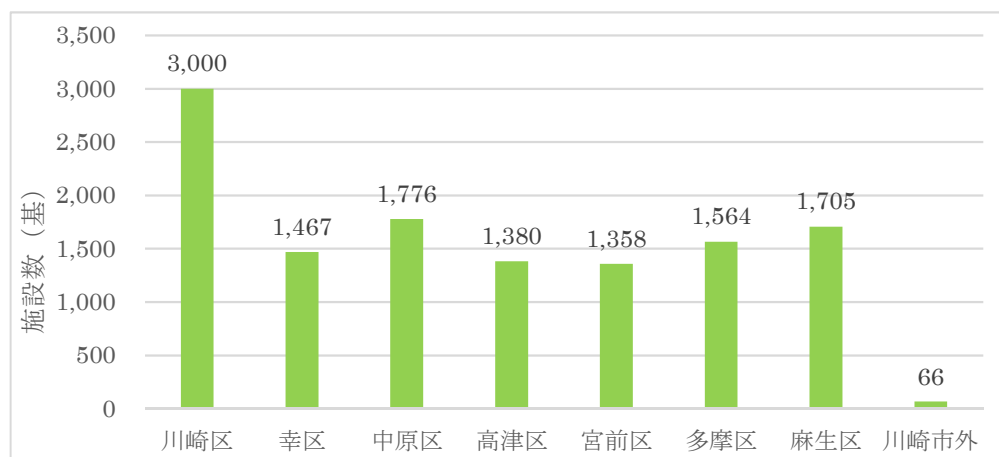


図 5.17 道路照明数量（設置年度）

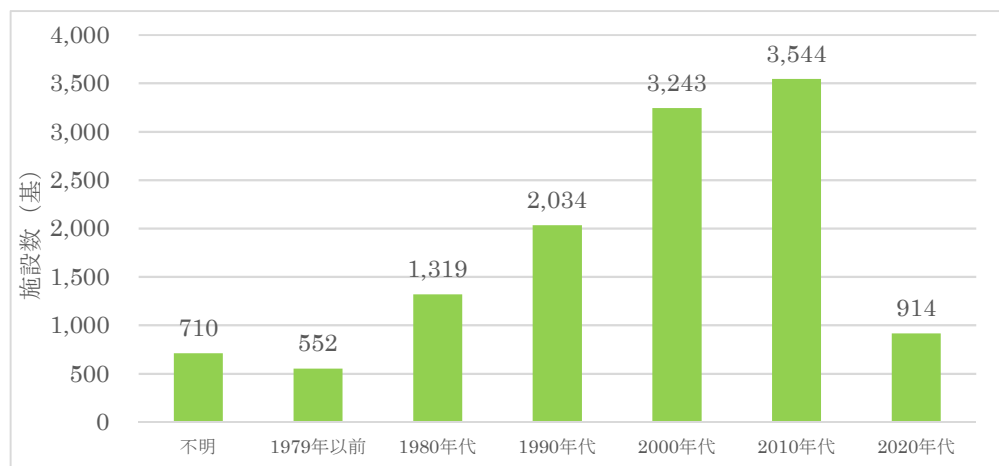
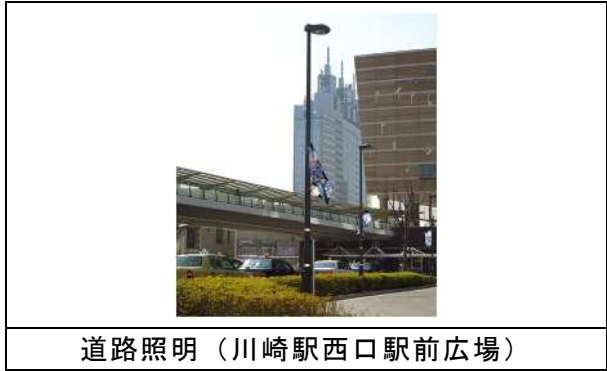


図 5.18 道路照明数量（設置区）



2) 直近の点検結果の状況

道路照明は、前々計画策定時より点検を随時実施してきました。平成26年度からは「附属物（標識、照明施設等）点検要領（平成26年6月、国土交通省道路局）」、令和5年度からは「附属物（標識、照明施設等）点検要領（平成31年3月、国土交通省道路局）」に基づき定期点検を実施しています。

点検結果の整理として、平成25年度から平成29年度に行った詳細点検結果を取りまとめました。施設全体の状態としては、健全性Ⅳが1基、健全性Ⅲが91基ありましたが、9割以上が健全性Ⅱ、健全性Ⅰとなっています。

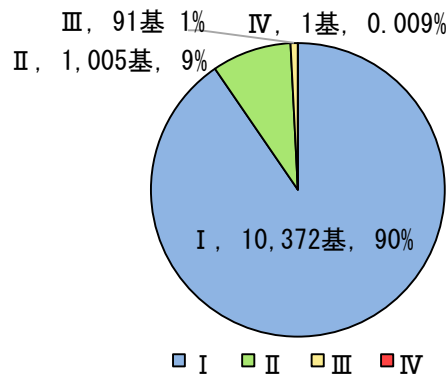


図 5.19 道路照明全体の健全性

道路照明は老朽化による損傷の進行が、第三者被害につながる可能性が高い設備です。そのため、今後も引き続き定期点検を実施するとともに、計画的な更新を実施していく必要があります。

(9) 昇降施設（エレベーター）

1) 数量

本市が管理する昇降施設（エレベーター）は57基あります。駅の自由通路やペDESTリアンデッキ等のバリアフリー化のため、階段とともに設置しています。

表 5.8 昇降施設（エレベーター）設備一覧

No.	設備名	区	設置年度	機種	No.	設備名	区	設置年度	機種
1	川崎駅中央通路1号機	川崎区	2008年	機械室レスロープ式	30	小杉町デッキ1号機	中原区	2017年	機械室レスロープ式
2	川崎駅北口通路1号機	川崎区	2017年	機械室レスロープ式	31	小杉町デッキ2号機	中原区	2017年	機械室レスロープ式
3	川崎駅東口広場横浜側バス島EV-B	川崎区	2010年	機械室レスロープ式	32	武蔵中原駅ラチ外	中原区	2008年	機械室レスロープ式
4	川崎駅東口広場市街地側EV-C	川崎区	2010年	機械室レスロープ式	33	武蔵小杉駅北口	中原区	2008年	機械室レスロープ式
5	川崎駅東西連絡歩道橋	川崎区	2010年	機械室レスロープ式	34	新丸子東地下通路1号機	中原区	2020年	機械室レスロープ式
6	京急川崎駅前	川崎区	2010年	機械室レスロープ式	35	新丸子東地下通路2号機	中原区	2020年	機械室レスロープ式
7	アゼリア接続屋根	川崎区	2017年	機械室レスロープ式	36	武蔵溝ノ口駅前広場1号機	高津区	2015年	機械室レスロープ式
8	川崎駅東口広場サンライトEV-A	川崎区	2010年	油圧式	37	武蔵溝ノ口駅前広場2号機	高津区	2015年	機械室レスロープ式
9	宮前横断歩道橋1号機	川崎区	2008年	機械室レスロープ式	38	武蔵溝ノ口駅前広場3号機	高津区	2015年	機械室レスロープ式
10	宮前横断歩道橋2号機	川崎区	2008年	機械室レスロープ式	39	武蔵溝ノ口駅前広場4号機	高津区	2015年	機械室レスロープ式
11	宮前横断歩道橋3号機	川崎区	2009年	機械室レスロープ式	40	武蔵溝ノ口駅南北自由通路	高津区	2015年	機械室レスロープ式
12	宮前横断歩道橋4号機	川崎区	2009年	機械室レスロープ式	41	津田山駅自由通路1号機	高津区	2019年	機械室レスロープ式
13	川崎駅西口駅前ヘテストラリアンデッキ1号機	幸区	2017年	機械室レスロープ式	42	津田山駅自由通路2号機	高津区	2020年	機械室レスロープ式
14	川崎駅西口駅前ヘテストラリアンデッキ2号機	幸区	2017年	機械室レスロープ式	43	武蔵溝ノ口駅南口	高津区	2008年	機械室レスロープ式
15	さいわい歩道橋1号機	幸区	2003年	機械室レスロープ式	44	登戸駅南北自由通路1号機	多摩区	2006年	機械室レスロープ式
16	さいわい歩道橋2号機	幸区	2003年	機械室レスロープ式	45	登戸駅南北自由通路2号機	多摩区	2006年	機械室レスロープ式
17	さいわい歩道橋3号機	幸区	2003年	機械室レスロープ式	46	登戸駅南北自由通路3号機	多摩区	2006年	機械室レスロープ式
18	鹿島田駅ヘテストラリアンデッキ2号機	幸区	2004年	機械室レスロープ式	47	登戸駅南北自由通路4号機	多摩区	2008年	機械室レスロープ式
19	鹿島田駅ヘテストラリアンデッキ3号機	幸区	2004年	機械室レスロープ式	48	向ヶ丘遊園駅連絡通路1号機	多摩区	2014年	機械室レスロープ式
20	新川崎鹿島田ヘテストラリアンAデッキ1号機	幸区	2014年	機械室レスロープ式	49	向ヶ丘遊園駅連絡通路2号機	多摩区	2014年	機械室レスロープ式
21	新川崎鹿島田ヘテストラリアンAデッキ2号機	幸区	2014年	機械室レスロープ式	50	宿河原駅跨線人道橋1号機	多摩区	2013年	機械室レスロープ式
22	新川崎鹿島田ヘテストラリアンBデッキ1号機	幸区	2015年	機械室レスロープ式	51	宿河原駅跨線人道橋2号機	多摩区	2013年	機械室レスロープ式
23	川崎駅北口通路西側延伸部1号機	幸区	2017年	機械室レスロープ式	52	若葉台駅前横断歩道橋1号機	麻生区	2005年	機械室レスロープ式
24	川崎駅北口通路西側延伸部2号機	幸区	2017年	機械室レスロープ式	53	若葉台駅前横断歩道橋2号機	麻生区	2005年	機械室レスロープ式
25	川崎駅北口通路西側延伸部3号機	幸区	2017年	機械室レスロープ式	54	新百合ヶ丘駅南口	麻生区	2010年	機械室レスロープ式
26	鹿島田跨線歩道橋	幸区	2013年	機械室レスロープ式	55	新百合ヶ丘駅北口	麻生区	2012年	機械室レスロープ式
27	川崎駅西口8号ヘテストラリアンデッキ	幸区	2021年	機械室レスロープ式	56	はるひ野駅跨線橋1号機	麻生区	2006年	機械室レスロープ式
28	川崎駅西口1・3号ヘテストラリアンデッキ	幸区	2021年	機械室レスロープ式	57	はるひ野駅跨線橋2号機	麻生区	2006年	機械室レスロープ式
29	鹿島田駅ヘテストラリアンデッキ1号機	幸区	2004年	スクリュー式					



昇降施設（エレベーター）
（川崎駅北口通路1号機）

2) 直近の点検結果の状況

昇降施設（エレベーター）は、フルメンテナンス契約にて定期点検（保守点検：1回/月、定期検査：1回/年）や部品交換等の整備を実施し、設備の状態把握や維持管理に努めています。

昇降施設（エレベーター）は、同時期に設置した設備が多いため、将来の更新時期の集中が想定されます。そのため、将来を見据えた更新計画や予算の平準化が必要になります。

(10) 昇降施設（エスカレーター）

1) 数量

本市が管理する昇降施設（エスカレーター）は44基あります。駅の自由通路やペDESTリアンデッキ等での移動を円滑にするため、階段とともに設置しています。

表 5.9 昇降施設（エスカレーター）設備一覧

No.	設備名	区	設置年度	設置環境
1	川崎駅中央通路1号機	川崎区	2010年	屋内
2	川崎駅北口通路1号機	川崎区	2010年	屋内
3	川崎駅東口広場横浜側バス島EV-B	川崎区	2010年	屋内
4	川崎駅東口広場市街地側EV-C	川崎区	2010年	屋内
5	川崎駅東西連絡歩道橋	川崎区	2010年	準屋外
6	京急川崎駅前	川崎区	2010年	準屋外
7	アゼリア接続屋根	川崎区	2017年	準屋外
8	川崎駅東口広場サンライトEV-A	川崎区	2017年	準屋外
9	宮前横断歩道橋1号機	川崎区	2010年	準屋外
10	宮前横断歩道橋2号機	川崎区	2010年	準屋外
11	宮前横断歩道橋3号機	川崎区	2010年	準屋外
12	宮前横断歩道橋4号機	川崎区	2010年	準屋外
13	川崎駅西口駅前へ`デ`ストリアンデ`ッキ1号機	川崎区	2012年	屋外
14	川崎駅西口駅前へ`デ`ストリアンデ`ッキ2号機	川崎区	2012年	屋外
15	さいわい歩道橋1号機	川崎区	2012年	屋外
16	さいわい歩道橋2号機	川崎区	2012年	屋外
17	さいわい歩道橋3号機	幸区	2010年	準屋外
18	鹿島田駅へ`デ`ストリアンデ`ッキ2号機	幸区	2004年	屋外
19	鹿島田駅へ`デ`ストリアンデ`ッキ3号機	幸区	2004年	屋外
20	川崎駅中央通路6号機	幸区	2011年	準屋外
21	川崎駅中央通路7号機	幸区	2011年	準屋外
22	川崎駅中央通路8号機	幸区	2011年	準屋外
23	川崎駅中央通路9号機	幸区	2011年	準屋外
24	川崎駅中央通路10号機	幸区	2011年	準屋外
25	川崎駅北口通路西側延伸部3号機	幸区	2017年	屋外
26	鹿島田跨線歩道橋	幸区	2017年	屋外
27	川崎駅西口8号へ`デ`ストリアンデ`ッキ	幸区	2017年	屋外
28	川崎駅西口1・3号へ`デ`ストリアンデ`ッキ	幸区	2017年	屋外
29	鹿島田駅へ`デ`ストリアンデ`ッキ1号機	中原区	2013年	屋内
30	小杉町デッキ1号機	中原区	2013年	屋内
31	小杉町デッキ2号機	中原区	2013年	屋内
32	武蔵中原駅ラチ外	中原区	2019年	屋内
33	武蔵小杉駅北口	中原区	2012年	屋内
34	新丸子東地下通路1号機	中原区	2016年	屋内
35	新丸子東地下通路2号機	中原区	2016年	屋内
36	武蔵溝ノ口駅前広場1号機	高津区	2016年	屋外
37	武蔵溝ノ口駅前広場2号機	高津区	2009年	屋外
38	武蔵溝ノ口駅前広場3号機	高津区	2009年	屋外
39	武蔵溝ノ口駅前広場4号機	多摩区	2006年	準屋外
40	武蔵溝ノ口駅南北自由通路	多摩区	2006年	準屋外
41	津田山駅自由通路1号機	多摩区	2006年	準屋外
42	津田山駅自由通路2号機	多摩区	2006年	準屋外
43	武蔵溝ノ口駅南口	多摩区	2006年	準屋外
44	登戸駅南北自由通路1号機	多摩区	2006年	準屋外



昇降施設（エスカレーター）
（川崎駅中央通路）

2) 直近の点検結果の状況

昇降施設（エスカレーター）は、フルメンテナンス契約にて定期点検（保守点検：1回/月、定期検査：1回/年）や部品交換等の整備を実施し、設備の状態把握や維持管理に努めています。

昇降施設（エスカレーター）は、同時期に設置した設備が多いため、将来の更新時期の集中が想定されます。そのため、将来を見据えた更新計画や予算の平準化が必要になります。

(11) ポンプ施設

1) 数量

ポンプ施設は、路面が地表より低く、雨水が流入しやすい構造となっているアンダーパス等に設置し、降雨時に集まった雨水を水中ポンプで外部に排出しています。

本市が管理するポンプ施設は、18箇所内の水中ポンプ41基、水位計11基、非常用発電設備8基、またそれに付随する操作盤等です。前計画策定時に水中ポンプは39基ありましたが、水中ポンプ故障時の代替性確保のために浮島町1号線ポンプ施設と柵形2丁目ポンプ施設において水中ポンプ2基化工事を行ったため、2基追加しています。

表 5.10 ポンプ施設設備一覧

No.	設備名	区	詳細設備名	設置年度 (最新)	口径φ mm	定格出力 kW
1	駅前本町ポンプ場	川崎区	水中ポンプ	2019年	250	22×3基 15×1基
			水位計	2016年		
			非常用発電設備	2018年		
2	本町ポンプ場	川崎区	水中ポンプ	2023年×2基 2016年×2基	250	15×4基
			水位計	2019年		
			非常用発電設備	2008年		
3	鋼管通りポンプ場	川崎区	水中ポンプ	2020年	150	11×2基
			水位計	2016年		
4	鋼管通り5丁目ポンプ場	川崎区	水中ポンプ	2023年	65	1.5
5	渡田新町ポンプ場	川崎区	水中ポンプ	2018年	65	1.5×2基
6	天飛ポンプ場	川崎区	水中ポンプ	2018年	100	5.5×3基
			水位計	2018年		
			非常用発電設備	2010年		
7	浮島町1号線ポンプ施設	川崎区	水中ポンプ	2020年	250	22×2基
			水位計	2020年		
8	扇町第1ポンプ施設	川崎区	水中ポンプ	2023年	200	11×1基
9	扇町第2ポンプ施設	川崎区	水中ポンプ	2023年	400	37.0
			水位計	2015年		
10	大宮町ポンプ場	幸区	水中ポンプ	2022年	200	11×3基
			水位計	2011年		
			非常用発電設備	2018年		
11	東古市場ポンプ場	幸区	水中ポンプ	2018年	100	5.5×2基
			水位計	2011年		
			非常用発電設備	2011年		
12	小杉町ポンプ場	中原区	水中ポンプ	2022年	250	15×3基
			水位計	2017年		
			非常用発電設備	2017年		
13	新丸子東地下通路ポンプ施設	中原区	水中ポンプ	2018年	50	0.75×2基
			水位計	2019年		
14	上小田中地下横断歩道	中原区	水中ポンプ	2022年	50	0.75×2基
15	末長ポンプ場	高津区	水中ポンプ	2019年	150	11×2基
			水位計	2017年		
			非常用発電設備	2007年		
16	登戸新町ポンプ場	多摩区	水中ポンプ	1995年	200	7.5×3基
			非常用発電設備	2018年		
17	柵形2丁目ポンプ場	多摩区	水中ポンプ	2022年	250	22×2基
18	向ヶ丘遊園駅連絡通路ポンプ施設	多摩区	水中ポンプ	2023年	50	0.25×2基

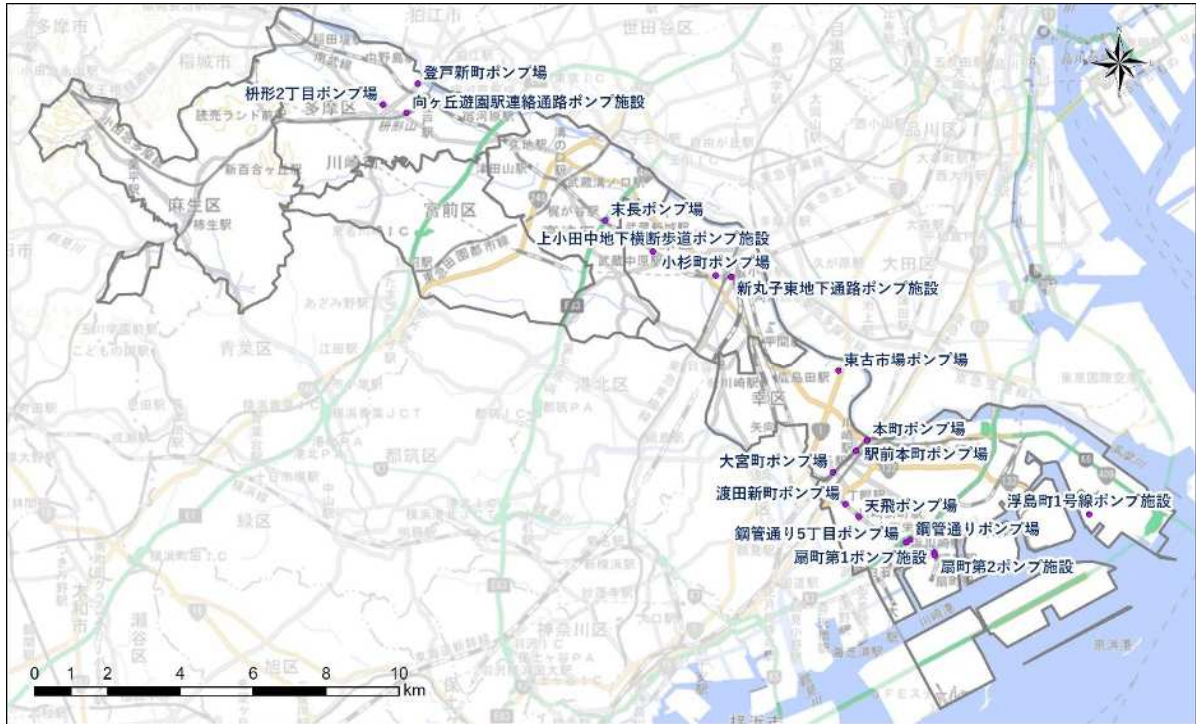
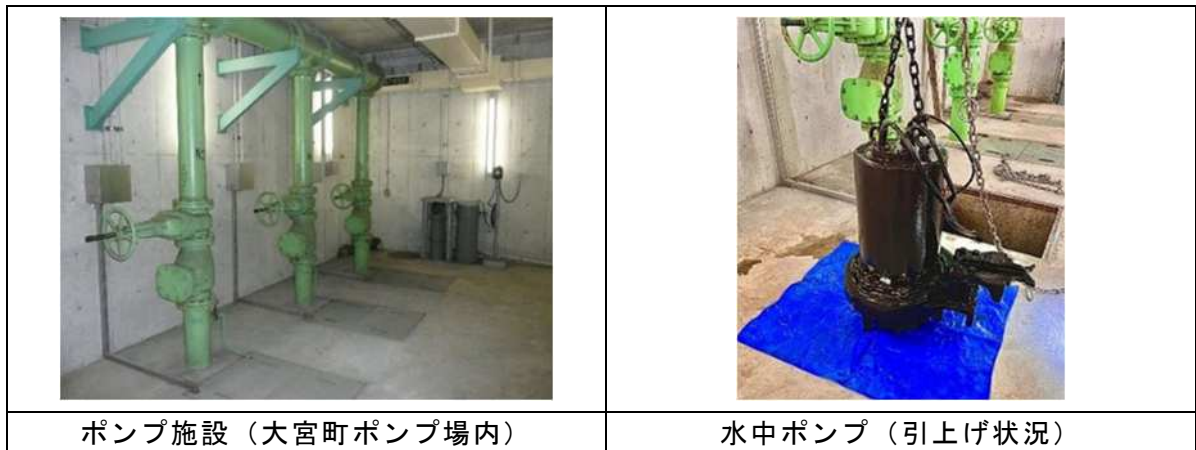


図 5.20 ポンプ施設の位置図



2) 直近の点検結果の状況

ポンプ施設は、「道路排水設備点検・整備標準要領（案）（平成28年3月、国土交通省総合政策局）」に基づき定期点検（1カ月点検、6カ月点検、12カ月点検）を実施しており、設備の状態把握や維持管理に努めています。

点検結果の整理として、これまでの定期点検のうち最新の点検結果を取りまとめました。軽微な異常がみられる設備もありますが、設備としての機能は全ての設備で問題はみられませんでした。

表 5.11 ポンプ施設の定期点検結果

No.	設備名	点検結果		
		異常	軽微な異常	総合判定
1	駅前本町ポンプ場	なし	なし	良
2	本町ポンプ場	なし	あり	良
3	鋼管通りポンプ場	なし	あり	良
4	鋼管通り5丁目ポンプ場	なし	なし	良
5	渡田新町ポンプ場	なし	なし	良
6	天飛ポンプ場	なし	あり	良
7	浮島町1号線ポンプ施設	なし	あり	良
8	扇町第1ポンプ施設	なし	あり	良
9	扇町第2ポンプ施設	なし	なし	良
10	大宮町ポンプ場	なし	なし	良
11	東古市場ポンプ場	なし	あり	良
12	小杉町ポンプ場	なし	あり	良
13	新丸子東地下通路ポンプ施設	なし	なし	良
14	上小田中地下横断歩道ポンプ施設	なし	あり	良
15	末長ポンプ場	なし	あり	良
16	登戸新町ポンプ場	なし	あり	良
17	枅形2丁目ポンプ場	なし	あり	良
18	向ヶ丘遊園駅連絡通路ポンプ施設	なし	あり	良

※軽微な異常とは機械設備の異常ではなく建物の落書き等を指す

ポンプ施設は、降雨時において水中ポンプによる排水が行われない場合、アンダーパスに冠水が発生し、通行車両の水没による道路利用者の安全への影響が生じる設備です。そのため、常に排水が可能な状態を保つためにポンプが正常に機能するよう、適切な更新時期を定める必要があります。

(12) 冠水表示板

1) 数量

冠水表示板は、アンダーパス等冠水の恐れのある道路に設置し、台風や降雨により冠水が発生した際、状況に応じた表示により進入車両へ注意を促す設備です。本市が管理する冠水表示板は14基あります。

表 5.12 冠水表示板設備一覧

No.	設備名	区	設置年度
1	駅前本町ポンプ場冠水表示板	川崎区	2021年
2	本町ポンプ場冠水表示板	川崎区	2020年
3	鋼管通ポンプ場冠水表示板	川崎区	2018年
4	鋼管通5丁目ポンプ場冠水表示板	川崎区	2019年
5	天飛ポンプ場冠水表示板	川崎区	2019年
6	扇町5号線冠水表示板	川崎区	2018年
7	浮島町2号線冠水表示板	川崎区	2018年
8	大宮町ポンプ場冠水表示板	幸区	2021年
9	東古市場ポンプ場冠水表示板	幸区	2018年
10	木月(東急ガード下)冠水表示板	中原区	2019年
11	末長ポンプ場冠水表示板	高津区	2021年
12	浮島1号線冠水表示板(監視設備)	川崎区	2018年
13	小杉町ポンプ場冠水表示板(監視設備)	中原区	2020年
14	登戸新町ポンプ場冠水表示板(監視設備)	多摩区	2022年

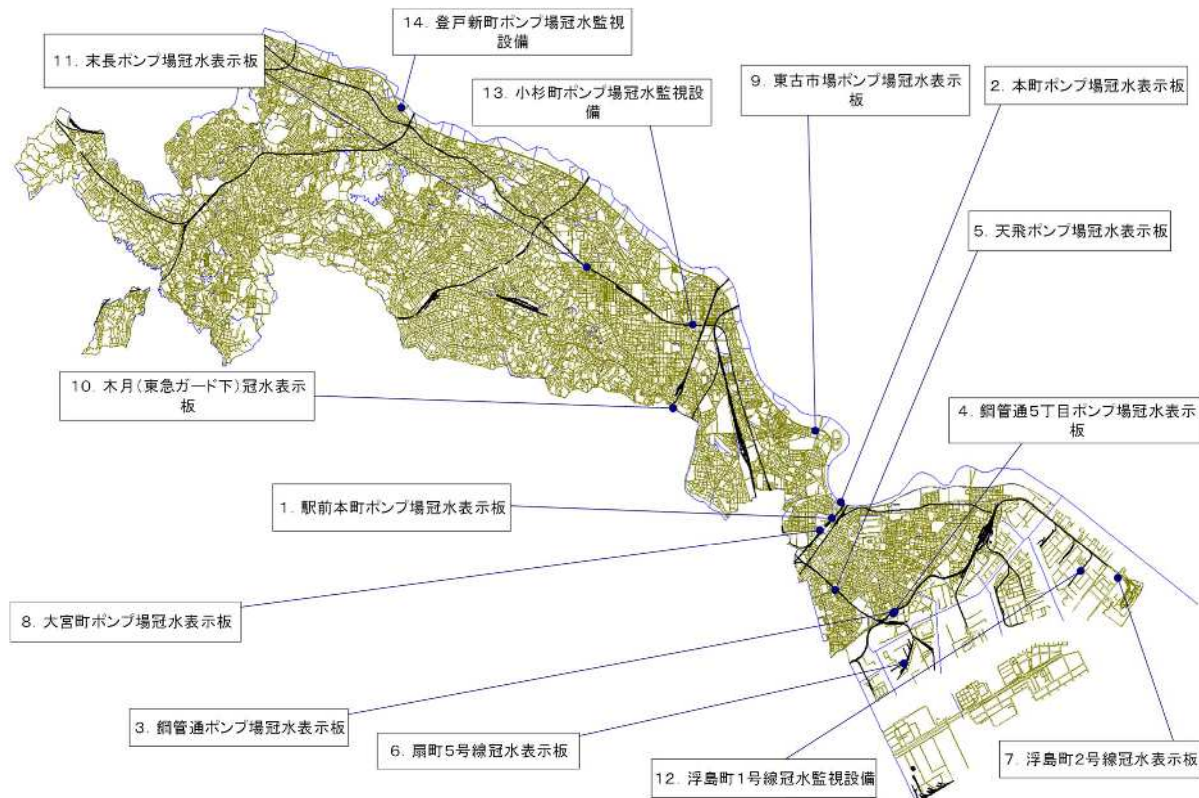


図 5.21 冠水表示板の位置図



2) 直近の点検結果の状況

冠水表示板の点検は、令和 3 年度までに設置した設備を「附属物（標識、照明施設等）点検要領（平成 31 年 3 月、国土交通省道路局）」に基づき定期点検を実施しており、一部機器収納盤の外部に錆等の損傷が確認できましたが、概ね異常は見られませんでした。

冠水表示板は、平成 30 年度から令和 4 年度にかけて新設及び既存設備の刷新を行った設備のため本計画から新たに計画に加える設備であり、設備の特性を踏まえた計画を策定する必要があります。

(13) 大型標識（門型）

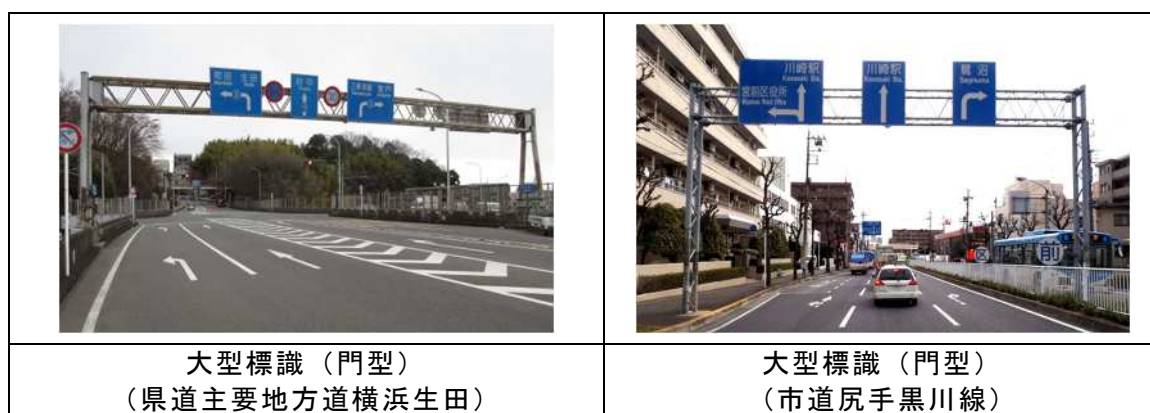
1) 数量

大型標識（門型）は、道路における交通の安全と円滑な運行を目的として設置しており、道路の両脇の支柱を横梁でつなぐ形となっています。

本市が管理する大型標識（門型）は10基あります。その他に首都高速道路株式会社が所有する門柱3基に本市管理の標識板を添架しています。

表 5.13 大型標識（門型）施設一覧

No.	地図 No. (台帳 No.)	施設名	路線名	区名	建設年度	柱種別
1	川 6-13	道路標識	市道東扇島1号線	川崎区	1994年	門型添架
2	川 6-14	道路標識	市道東扇島1号線	川崎区	1994年	門型添架
3	川 6-15	道路標識	市道川崎駅東扇島線	川崎区	1994年	門型添架
4	川 6-22	道路標識	市道川崎駅東扇島線	川崎区	1994年	門型
5	川 12-9	道路標識	県道主要地方道東京大師横浜	川崎区	2000年	門型
6	川 12-51	道路標識	県道主要地方道東京大師横浜	川崎区	2000年	門型
7	川 14-4	道路標識	県道主要地方道東京大師横浜	川崎区	2002年	門型
8	川 14-5	道路標識	県道主要地方道東京大師横浜	川崎区	2002年	門型
9	川 2021-1	道路標識	殿町羽田空港線	川崎区	2021年	門型
10	高 53-24	道路標識	市道二子千年線	高津区	1978年	門型
11	宮 6-51	道路標識	市道尻手黒川線	宮前区	1994年	門型
12	多 63-12	道路標識	県道主要地方道横浜生田	多摩区	1976年	門型
13	麻 20-52	道路標識	市道新百合ヶ丘駅南口線	麻生区	2008年	門型



2) 直近の点検結果の状況

大型標識（門型）は、平成 28 年度に「門型標識等定期点検要領（平成 26 年 6 月、国土交通省道路局）」に基づき 1 巡目の定期点検を実施し、その後令和 3 年度に「門型標識等定期点検要領（平成 31 年 2 月、国土交通省道路局）」に基づき 2 巡目の定期点検を実施しています。

点検結果の整理として、これまでの定期点検のうち最新の点検結果を取りまとめました。施設全体の状態としては、健全性Ⅰが 3 基、健全性Ⅱが 9 基であり、健全性Ⅲは確認されませんでした。

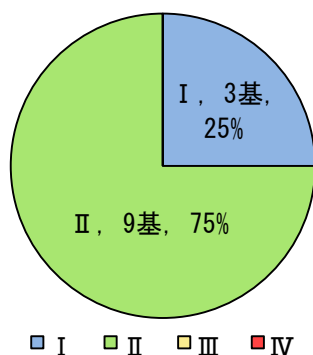


図 5.22 大型標識（門型）全体の健全性

大型標識（門型）は、中長期的な維持管理コストの削減を見据え、一部を大型標識（片持）へと変更しました。今後は現在管理している施設に対して、計画的な点検と修繕により長寿命化を図ることが必要です。

(14) 大型標識（片持）

1) 数量

大型標識（片持）は、道路における交通の安全と円滑な運行を目的として設置しており、その形式には、道路の片側に支柱を設置し片持ちの横梁を張り出した F 型や T 型等があります。また、横断歩道橋等に添架している道路案内標識も、本市では大型標識（片持）として整理しており、合わせて約 740 基あります。



2) 直近の点検結果の状況

大型標識（片持）は、平成 28 年度、平成 29 年度に「附属物（標識、照明施設等）点検要領（平成 26 年 6 月、国土交通省道路局）」に基づき定期点検を実施しています。

点検結果の整理として、これまでの定期点検のうち最新の点検結果を取りまとめました。緊急に修繕すべき段階である健全性Ⅳが 5 基ありますが補修対応済みです。また、健全性Ⅲの施設の割合は約 1 割ある状況です。

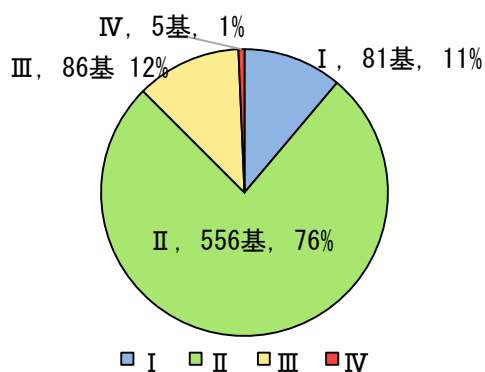


図 5.23 大型標識（片持）全体の健全性

大型標識（片持）は、交通安全上必要な道路施設として設置されており、施設数が多いです。そのため、計画的な点検と修繕により道路施設の長寿命化を図ることが必要となります。

(15) 小規模附属物（地点名標識）

1) 数量

小規模附属物（地点名標識）は、信号機等に添架し交差点の名称等の地点を知らせる標識です。本市が管理している小規模附属物（地点名標識）は約 1,930 基あります。



2) 直近の点検結果の状況

小規模附属物（地点名標識）は平成 26 年度、平成 27 年度に「附属物（標識、照明施設等）点検要領（平成 26 年 6 月、国土交通省道路局）」に基づき定期点検を実施しています。

点検結果の整理として、これまでの定期点検のうち最新の点検結果を取りまとめました。標識部では健全性Ⅲが約 3 割ある状況です。

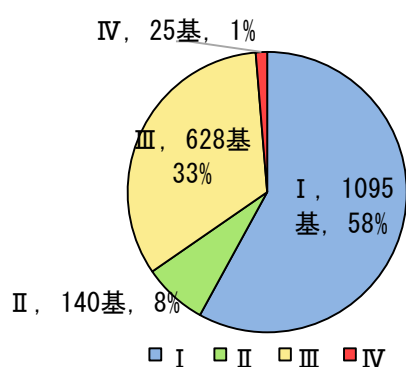


図 5.24 標識部全体の健全性

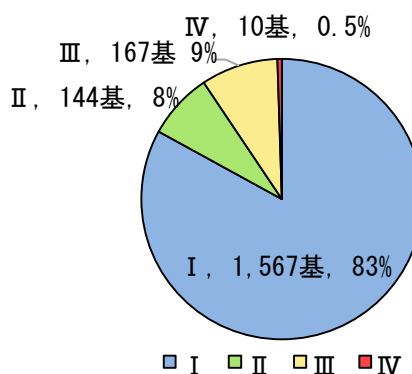



図 5.25 取付部全体の健全性

小規模附属物（地点名標識）は、落下した場合の第三者被害の危険性があることから、施設の劣化状況に応じた適切な修繕が必要です。また、施設数が多いため、計画的な点検、修繕及び更新を実施していく必要があります。

(16) 小規模附属物（路側式標識）

1) 数量

小規模附属物（路側式標識）には通学路やカーブなどを知らせる警戒標識等があります。また、幅員等の制限を知らせる規制標識があります。本市が管理している小規模附属物（路側式標識）は、警戒標識等が約 1,220 基、規制標識が約 1,190 基あります。

	
<p>小規模附属物（路側式標識） （警戒標識）</p>	<p>小規模附属物（路側式標識） （規制標識）</p>

2) 直近の点検結果の状況

小規模附属物（路側式標識）は、「附属物（標識、照明施設等）点検要領（平成31年3月、国土交通省道路局）」を基にして適宜改定を加えた本市要領に基づき定期点検を実施しています。

点検結果の整理として、平成29年度から令和4年度までの定期点検の結果をとりまとめました。

表 5.14 小規模附属物（路側式標識）の判定区分

区分		状態
A	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
B	損傷確認段階 (要経過観察)	更新するまでの損傷は生じていないが、措置を講ずることが望ましい状態。
C	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を構すべき状態。
D	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を構すべき状態。

■規制標識

規制標識は、損傷が進行し補修すべき段階であるC判定が約2割あります。D判定では更新を行い、B判定、C判定では翌年度にも点検を行い劣化の進行が無いか確認しています。

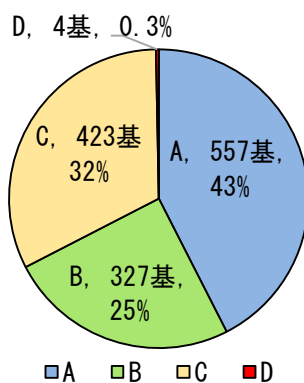


図 5.26 規制標識全体の健全度

■ 警戒標識等

警戒標識等は、損傷が進行し補修すべき段階である C 判定に至っている施設が約 4 割弱あります。D 判定の施設は更新を行い、B 判定、C 判定の施設は翌年度にも点検を行い劣化の進行が無いか確認しています。

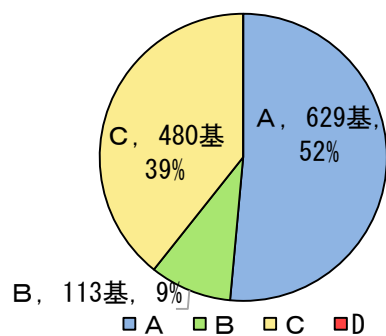


図 5.27 警戒標識等全体の健全度

小規模附属物（路側式標識）は、倒壊や標識板の落下等による第三者被害の危険性があることから、施設の劣化状況に応じた適切な修繕が必要です。また、施設数が多いため、計画的な点検、修繕及び更新を実施していく必要があります。

(17) 小規模附属物（カーブミラー）

1) 数量

小規模附属物（カーブミラー）は主に自動車等に関わる交通事故の抑止を目的として、見通しの悪い交差点や視距の確保が難しいカーブ等に設置しています。本市が管理している小規模附属物（カーブミラー）は約 7,810 基あります。



2) 直近の点検結果の状況

小規模附属物（カーブミラー）は、「附属物（標識、照明施設等）点検要領（平成 31 年 3 月、国土交通省道路局）」を基にして適宜改定を加えた本市要領に基づき定期点検を実施しています。

表 5.15 小規模附属物（カーブミラー）の判定区分

区分	状態
A 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
B 損傷確認段階 (要経過観察)	更新するまでの損傷は生じていないが、措置を講ずることが望ましい状態。
C 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を構すべき状態。
D 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を構すべき状態。

点検結果の整理として、平成29年度から令和4年度までの定期点検の結果を取りまとめました。下図の通り、損傷が進行し補修すべき段階であるC判定が312基あります。D判定では更新を行い、B判定、C判定では翌年度にも点検を行い劣化の進行が無いか確認しています。

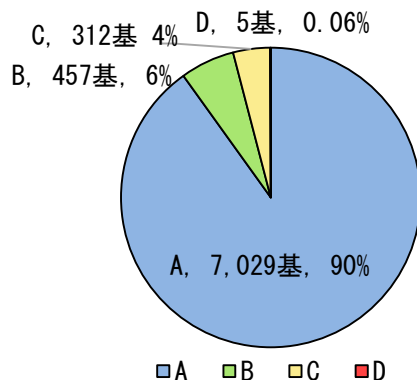


図 5.28 小規模附属物（カーブミラー）全体の健全度



小規模附属物（カーブミラー）は、倒壊や鏡部の落下等による第三者被害の危険性があることから、施設の劣化状況に応じた適切な修繕が必要です。また、施設数が多いため、計画的な点検をしつつ、修繕及び更新を実施していく必要があります。

(18) その他交通安全施設

本市では上記に示した道路施設以外にも、張り出し歩道、さく（ガードレール、横断防止柵、転落防止柵）、車止め、点字ブロック等を管理しています。これらの施設については、パトロール等により状態を把握し、適切に維持管理を行っていますが、正確な数量等は把握されていません。

点字ブロックについては、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン（令和6年1月、国土交通省道路局）」・「川崎市福祉のまちづくり条例 整備マニュアル（令和3年度改訂版）」等を踏まえ、点検等を実施しています。

張り出し歩道など比較的規模の大きい施設については、数量等を把握し、今後の管理方法を検討していく必要があります。

	
その他交通安全施設（点字ブロック）	その他交通安全施設（さく）

6. 道路維持修繕計画の基本方針

「これまでの取組と前計画の検証」、「社会環境の変化」、「本市道路施設を取り巻く現状と課題」を踏まえ、本計画の基本方針を「計画」「点検・診断」「対策」「記録」の項目に分けて示します。

表 6.1 基本方針

全施設共通の基本方針		
計画	継続	<ul style="list-style-type: none"> ● 施設の重要性や耐用年数等を踏まえた適切な点検・修繕時期を設定する。 ● 道路施設の維持管理に関連する取組を継続していく。
	拡張	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画的に管理を行う対象施設を追加する。 ● 事業予定及び将来も含めた施設の劣化状況を考慮した実施プログラムを策定する。 ● 事業の集中を避けコスト平準化を図った実施プログラムを策定する。
	新規	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和 5 年 4 月に改定した道路メンテナンス事業補助制度要綱の必須内容を踏まえた計画を作成する。
点検・診断	継続	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路パトロール等の日常点検や定期点検を活用し、損傷の早期発見を行う。 ● 計画的な点検・診断により施設の長寿命化を推進する。
	新規	<ul style="list-style-type: none"> ● 新技術等の活用による費用の縮減や事業の効率化等を図る。
対策	継続	<ul style="list-style-type: none"> ● 施設の特性に合わせた管理の基準を定め、損傷を拡大させない対策を行う。 ● 計画的な修繕・更新等の対策により施設の長寿命化を推進する。
	新規	<ul style="list-style-type: none"> ● 新技術等の活用による費用の縮減や事業の効率化等を図る。 ● 集約化・撤去によるコスト縮減を図る。
記録	継続	<ul style="list-style-type: none"> ● 施設情報・点検結果・修繕履歴の適切な管理を行う。
	拡張	<ul style="list-style-type: none"> ● ICT 技術を用いた一元管理システムの対象施設を拡張する。

7. 管理手法

7.1 管理手法の設定

「3.3.3 検証を踏まえた今後の管理手法の整理」より、管理手法の分類は変更を行わず「予防保全型」、「機能保全型」、「定期更新型」、「対症療法型」の4つの管理手法分類を継続します。

表 7.1 管理手法分類

管理手法	解説	イメージ図
計画的な維持管理	予防保全型 定期的な点検等により施設状態を把握し、損傷程度が 予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい段階 で計画的に対策を実施し、常に一定の健全度を保持する。	
	機能保全型 定期的な点検等により施設状態を把握し、損傷程度が 早期に措置を講ずべき段階 で対策を実施する。	
	定期更新型 定期的な点検等により施設状態を把握し、施設の機能・安全性を確保する前提で、設定した 耐用年数 によって対策を実施する。	
対症療法型 道路パトロールや陳情により施設状態を把握し、損傷程度が 緊急に措置を講ずべき段階 で必要な対策を実施する。		

7.2 道路施設毎の管理手法の設定方法

管理手法の分類によって、対策が必要となる道路施設の状態や対策を行うまでの期間が異なります。このことは、道路施設の崩壊や甚大な損傷による通行不能状態のような、機能損失の発生リスクにも影響することから、本計画の管理手法は道路施設が機能を損失した場合の社会的な影響度を評価することで定めます。

なお、舗装と道路斜面については施設規模に応じて区分分けをし、それぞれに対して管理手法を定めます。（「8.2 老朽化対策における基本方針」参照）

ただし、機械設備に分類される設備（昇降施設（エレベーター）、昇降施設（エスカレーター）、ポンプ施設、冠水表示板）は、設備の特徴を考慮し別途定めることとします。

7.2.1 社会的な影響度の3つの視点

道路施設が機能を損失した場合の社会的な影響度は、安全性の観点から「道路ネットワーク」、「第三者被害」、「復旧の規模」の3つの視点から、道路施設が機能を損失した場合にどのような状況になるか想定し、それぞれ評価基準を設けました。

各評価は2段階とし、総合的に社会的な影響度を判断します。

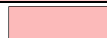
表 7.2 道路施設における社会的な影響度の評価

社会的な影響度の視点	評価内容	評価基準	評価（2段階）
道路ネットワーク	道路ネットワーク全体が安全に利用できる	道路施設が機能を損失した場合の、道路ネットワークへの影響の大きさ	影響が大きい
			影響が小さい
第三者被害	第三者に対して、人的・物的被害を与えない	道路施設が機能を損失した場合の、第三者被害の大きさ	被害が大きい
			被害が小さい
復旧の規模	機能損失状態から元の状態への復旧のしやすさ	道路施設が機能を損失した場合の、復旧工事の規模	大規模な復旧工事
			小規模な復旧工事

各道路施設に対し、社会的な影響度の視点毎に評価を行い、管理手法の設定を行います。

表 7.3 各道路施設の社会的な影響度の大きさ

道路施設		評価			表 7.2 評価上段 に該当する 指標の数	社会的影響度 の大きさ
		道路ネットワ ーク	第三者被害	復旧の規模		
舗装	道路分類 B (幹線道路：大型車交通量 が多い、緊急輸送道路、バ ス路線等)	影響が大きい	被害が大きい	大規模な 復旧工事	3	大
	道路分類 C (幹線道路：上記以外)	影響が小さい	被害が大きい	大規模な 復旧工事	2	中
	道路分類 D (生活道路)	影響が小さい	被害が小さい	小規模な 復旧工事	0	小
ボックスカルバート		影響が大きい	被害が大きい	大規模な 復旧工事	3	大
トンネル		影響が大きい	被害が大きい	大規模な 復旧工事	3	大
道路 斜面	切土 15m 以上、盛土 10m 以 上を構成する道路土工構造 物、自然斜面（特定道路土 工構造物とは別に緊急輸送 路では切土 10m 以上、盛土 5m 以上）	影響が大きい	被害が大きい	大規模な 復旧工事	3	大
	2m 以上の道路土工構造物、 自然斜面	影響が小さい	被害が大きい	大規模な 復旧工事	2	中
	2m 未満の道路土工構造物、 自然斜面	影響が小さい	被害が小さい	小規模な 復旧工事	0	小
自由通路		影響が大きい	被害が大きい	大規模な 復旧工事	3	大
ペDESTリアンデッキ		影響が大きい	被害が大きい	大規模な 復旧工事	3	大
横断歩道橋		影響が大きい	被害が大きい	大規模な 復旧工事	3	大
道路照明		影響が小さい	被害が大きい	大規模な 復旧工事	2	中
大型標識(門型)		影響が大きい	被害が大きい	大規模な 復旧工事	3	大
大型標識(片持)		影響が小さい	被害が大きい	大規模な 復旧工事	2	中
小規模 附属物	地点名標識	影響が小さい	被害が大きい	小規模な 復旧工事	1	中
	路側式標識	影響が小さい	被害が大きい	小規模な 復旧工事	1	中
	カーブミラー	影響が小さい	被害が大きい	小規模な 復旧工事	1	中

 表 7.2 評価（2 段階）の上段に該当

7.2.2 社会的な影響度による管理手法の整理

社会的な影響度の大きさを次の通り評価し、管理手法としました。

- ・社会的な影響度大：予防保全型
- ・社会的な影響度中：機能保全型
- ・社会的な影響度小：対症療法型

表 7.4 社会的な影響度による管理手法

道路施設		社会的な影響度の大きさ	社会的な影響度による管理手法
舗装	道路分類 B (幹線道路：大型車交通量が多い、緊急輸送道路、バス路線等)	大	予防保全型
	道路分類 C (幹線道路：上記以外)	中	機能保全型
	道路分類 D (生活道路)	小	対症療法型
ボックスカルバート		大	予防保全型
トンネル		大	予防保全型
道路斜面	切土 15m 以上、盛土 10m 以上を構成する道路土工構造物、自然斜面 (特定道路土工構造物とは別に緊急輸送路では切土 10m 以上、盛土 5m 以上)	大	予防保全型
	2m 以上の道路土工構造物、自然斜面	中	機能保全型
	2m 未満の道路土工構造物、自然斜面	小	対症療法型
自由通路		大	予防保全型
ペDESTリアンデッキ		大	予防保全型
横断歩道橋		大	予防保全型
道路照明		中	機能保全型
大型標識(門型)		大	予防保全型
大型標識(片持)		中	機能保全型
小規模附属物	地点名標識	中	機能保全型
	路側式標識	中	機能保全型
	カーブミラー	中	機能保全型

7.2.3 機械設備に分類される施設の管理手法

機械設備に分類される昇降施設（エレベーター・エスカレーター）、ポンプ施設、冠水表示板は、定期的な点検等により設備の状態を把握し、設備の機能・安全性を確保する前提ですが、他の道路施設のように劣化の進行が緩やかではなく、定期的に状態を把握していても劣化の兆候なく突発的に故障し機能不全に陥る場合があります、一定の時間間隔で更新する「定期更新型」が適切な手法と言えます。

ただし機械設備には、基礎部や柱等の構造物に近い部材もあるため、これらについては、後頁に示す「8.2 老朽化対策における基本方針」にて詳細を定めます。

7.3 道路施設毎の管理手法の設定結果

設定した道路施設毎の管理手法は次表の通りです。社会的な影響度の評価から管理手法の分類の検討を行った結果、前計画の管理手法が妥当であることが確認できたため、前計画から継続して同様の管理手法で維持管理を行うこととします。

なお、道路斜面は前計画の道路擁壁から対象範囲を広げたことにより、新たに区分を設定したうえで管理手法を設定しました。また冠水表示板は新規に管理手法を設定しています。

表 7.5 道路施設毎の管理手法

道路施設		R6 計画の管理手法				H31 計画の管理手法			
		予防 保全 型	機能 保全 型	定期 更新 型	対症 療法 型	予防 保全 型	機能 保全 型	定期 更新 型	対症 療法 型
舗装	道路分類 B (幹線道路：大型車交通量が多い、緊急輸送道路、バス路線等)	●				●			
	道路分類 C (幹線道路：上記以外)		●				●		
	道路分類 D (生活道路)				●				●
ボックスカルバート		●				●			
トンネル		●				●			
道路斜面	切土 15m 以上、盛土 10m 以上を構成する道路土工構造物、自然斜面 (特定道路土工構造物とは別に緊急輸送路では切土 10m 以上、盛土 5m 以上)	●				有筋及び大規模無筋： 予防保全型 中規模無筋：機能保全型 小規模無筋：対症療法型			
	2m 以上の道路土工構造物、自然斜面		●						
	2m 未満の道路土工構造物、自然斜面				●				
自由通路		●				●			
ペDESTリアンデッキ		●				●			
横断歩道橋※		●				●			
道路照明			●				●		
昇降施設 (エレベーター)				●				●	
昇降施設 (エスカレーター)				●				●	
ポンプ施設				●				●	
冠水表示板				●		計画未策定			
大型標識 (門型)		●				●			
大型標識 (片持)			●				●		
小規模附属物	地点名標識		●				●		
	路側式標識		●				●		
	カーブミラー		●				●		


※撤去を検討する道路施設については別途管理手法を設定する

8. 点検方法

8.1 点検の手法

各道路施設においては、道路パトロールはもとより、道路施設の状態を適切に把握し、状態に応じた対策の判断ができるよう、それぞれの管理手法に基づき、適切な頻度で、定期点検を実施します。

表 8.1 点検の手法

手法	点検の内容	点検イメージ
定期点検 (近接目視)	国土交通省の点検要領等に準拠し、専門家又は職員により触診・打音等を行い、損傷の有無や構造物の状況を詳細に確認することを目的とする。	
定期点検 (外観目視)	専門家又は職員により地上からの目視等を基本とし、損傷の有無や構造物の状況を確認することを目的とする。	
保守点検	機械設備について、専門家が設備の状態を定期的に診断し、設備の異常や故障時における修繕を実施することを目的とする。	
道路 パトロール	各区道路公園センターが行っている道路パトロールにおいて、損傷の早期発見、異常または兆候を把握し、通行の安全を確保することを目的とする。	
緊急点検	災害、事故、各部材の不具合等が発生、もしくはその恐れがある場合や緊急事態が発生した場合に行う。 被害の状況と損傷の実態を早急に把握することを目的とする。	

8.2 道路施設毎の点検方法

道路施設と管理手法、点検方法の対応関係は次表の通りです。

表 8.2 点検方法と管理手法 (1/2)

道路施設	管理区分	管理手法	本市の点検			関連法令・参考とする要領等	法定点検
			点検方法	点検頻度	初回点検		
舗装	道路分類 B (幹線道路: 大型車交通量が多い、緊急輸送道路、バス路線等)	予防保全型	路面性状調査 (ひび割れ、わだち掘れ、IRI)	委託 1回/5年	—	「舗装点検要領 (H28.10)」	
	道路分類 C (幹線道路: 上記以外)	機能保全型	前方映像撮影 (ひび割れ)	委託 1回/5年	—		
	道路分類 D (生活道路)	対症療法型	パトロール	直営 —	—		
ボックスカルバート	全施設	予防保全型	近接目視	委託 1回/5年	供用開始後 2年以内	「シェッド、大型カルバート等定期点検要領 (H31.2)」	○
トンネル	全施設	予防保全型	近接目視	委託 1回/5年	建設後 1年から 2年の間	「道路トンネル定期点検要領 (H31.2)」	○
道路斜面	切土 15m 以上、盛土 10m 以上を構成する道路土工構造物、自然斜面 (特定道路土工構造物とは別に緊急輸送路では切土 10m 以上、盛土 5m 以上)	予防保全型	近接目視	委託 1回/5年	建設後 2年以内	道路土工構造物: 「道路土工構造物点検要領 (R5.3)」 自然斜面: 「道路土工構造物点検要領 (R5.3)」における着眼点に記載される切土法面および盛土法面	○
	2m 以上の道路土工構造物、自然斜面	機能保全型	外観目視	委託 1回/10年	—		
	2m 未満の道路土工構造物、自然斜面	対症療法型	パトロール	直営 —	—		
横断歩道橋	全施設	予防保全型	近接目視	委託 1回/5年	供用開始後 2年以内	「横断歩道橋定期点検要領 (H31.2)」	○
ペDESTリアンデッキ	全施設	予防保全型	近接目視	委託 1回/5年	供用開始後 2年以内	「橋梁定期点検要領 (H26.6)」を基にした本市独自要領 (H28)	※
自由通路	全施設	予防保全型	近接目視	委託 1回/5年	供用開始後 2年以内	「橋梁定期点検要領 (H31.3)」を基にした本市独自要領 (R5)	※
道路照明	全施設	機能保全型	近接目視	委託 1回/10年	—	「附属物 (標識、照明施設等) 点検要領 (H31.3)」	
			外観目視	中間年			
昇降施設 (エレベーター)	全設備	定期更新型	定期検査	委託 1回/1年	—	建築基準法 12 条 「定期報告 (H28.8)」	○
			保守点検	委託 1回/1月	—	建築基準法 8 条 「昇降機の維持及び運行の管理に関する指針 (H5.6)」	○
昇降施設 (エスカレーター)	全設備	定期更新型	定期検査	委託 1回/1年	—	建築基準法 12 条 「定期報告 (H28.8)」	○
			保守点検	委託 1回/1月	—	建築基準法 「昇降機の維持及び運行の管理に関する指針 (H5.6)」	○

点検方法と管理手法 (2/2)

道路施設	管理区分	管理手法	本市の点検			関連法令・参考とする要領等	法定点検	
			点検方法	点検頻度	初回点検			
ポンプ施設	全設備	定期更新型	定期検査	委託	1回/1年	-	「道路排水設備点検・整備標準要領(案)(H28.3)」	
			保守点検		1回/1月			
冠水表示板	全設備	定期更新型	保守点検	委託	1回/1年	機械部：一構造部：概ね1年以内	機械部：「道路排水設備点検・整備標準要領(案)(H28.3)」又は「電気通信施設点検基準(案)R2.11」 構造部：「附属物(標識、照明施設等)点検要領(H31.3)」	
大型標識(門型)	全施設	予防保全型	近接目視	委託	1回/5年	概ね1年以内	「門型標識等定期点検要領(H31.2)」	○
大型標識(片持)	全施設	機能保全型	近接目視	委託	1回/10年	概ね1年以内	「附属物(標識、照明施設等)点検要領(H31.3)」	
			外観目視	委託	中間年			
小規模附属物	地点名標識	全施設	機能保全型	委託	1回/10年	概ね1年以内	「附属物(標識、照明施設等)点検要領(H31.3)」	
	外観目視		委託		中間年			
	路側式標識	全施設	機能保全型	近接目視	直営	1回/5年	概ね1年以内	「附属物(標識、照明施設等)点検要領(H31.3)」を基にした本市要領(R2)
カーブミラー	全施設	機能保全型	近接目視	直営	1回/5年	概ね1年以内	「附属物(標識、照明施設等)点検要領(H31.3)」を基にした本市要領(R2)	

※点検要領については最新のものを確認する

9. 管理方針

基本方針及び道路施設毎に定めた管理手法から、各道路施設に対する今後の管理方針を定めます。

9.1 管理方針の位置付け

前計画での管理方針から以下の観点を取り入れ、本計画での管理方針を定めます。

- ① 国の道路メンテナンス事業補助制度要綱の改定内容等を踏まえ、「老朽化対策における基本方針」、「新技術等の活用方針」、「集約化・撤去の方針」「費用の縮減に関する具体的な方針」の4つの方針を示します。また、これら方針を基に計画の目標を定めます。
- ② 「老朽化対策における基本方針」では、管理区分、管理指標、管理水準、優先順位を具体的な数値や指標によって明確にし、適切な時期に修繕や更新ができるように定めます。

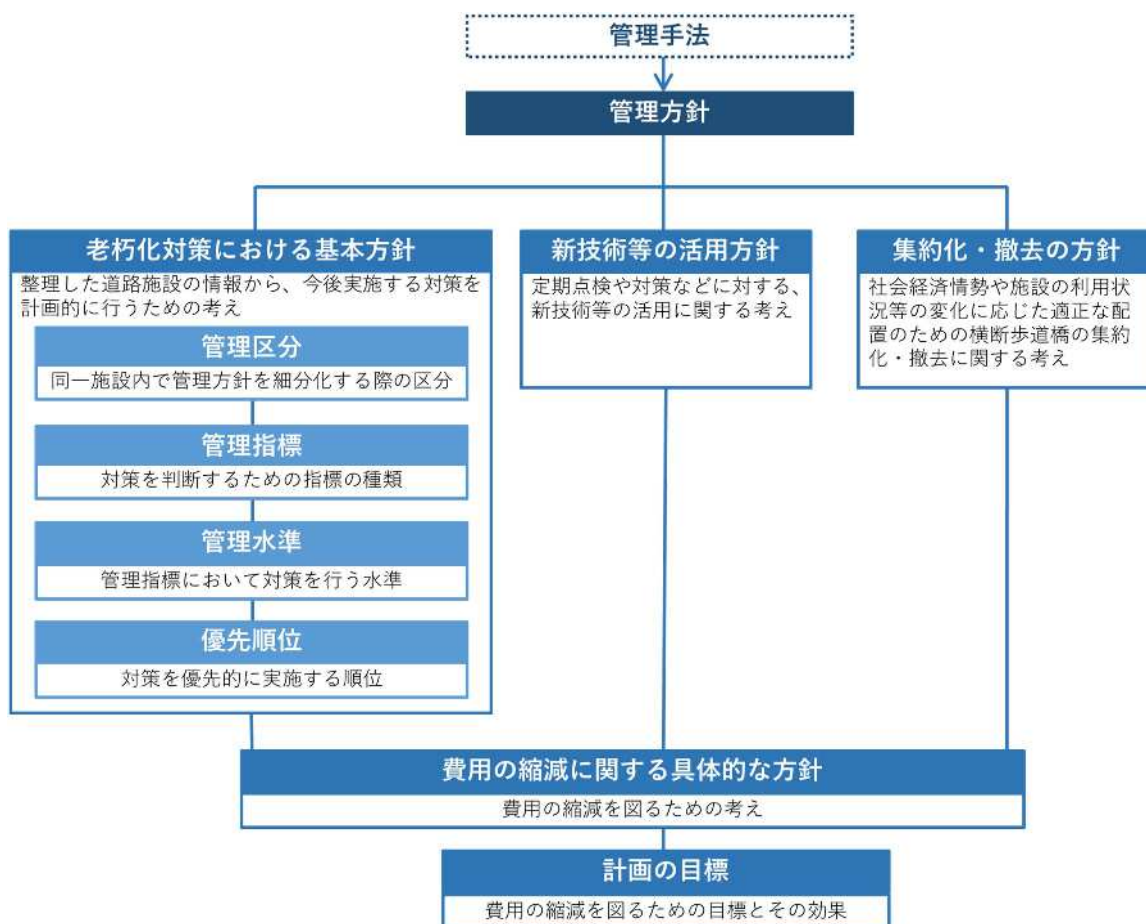


図 9.1 管理方針の考え方

(1) 管理方針で用いた用語説明

1) 管理区分

同じ道路施設であっても利用状況や設置環境等によって損傷速度や重要度が異なります。条件の異なる道路施設を効率よく管理するため、条件毎にグループ分けを行い、それぞれのグループ毎に後述する管理指標、管理水準を定めています。

このそれぞれのグループを管理区分と呼びます。

例)



2) 管理指標

道路施設の状態を把握できる項目のことです。各道路施設に期待されるサービス、機能、安全性等に対し、影響を与える項目としています。これらの項目を定期的に監視することで、道路施設の状態を把握しています。

例) 舗装の状態は以下の項目から総合的に判断します。

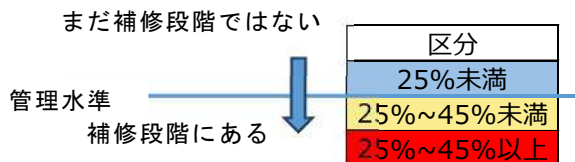
ひび割れ率 : 舗装の破壊に関する項目です。
 わだち掘れ量 : 走行の安全性に影響する項目です。

監視

3) 管理水準

対策の可否を判断する境の値です。前述の管理指標毎に管理水準を設け、この水準を超えた場合に対策の可否を検討します。舗装では数値による管理水準を設け、その他の道路施設（機械設備は除く）では健全度の区分で管理水準を設けています。

例) 舗装（ひび割れ）



例) 舗装以外の道路施設（機械設備は除く）

区分	状態
I 健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II 予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を構ることが望ましい状態。
III 早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を構すべき状態。
IV 緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を構すべき状態。

Diagram labels: 'まだ補修段階ではない' (Not yet in repair stage) above the table, '管理水準' (Management Level) with a downward arrow pointing to the table, and '補修段階にある' (In repair stage) below the table.

4) 優先順位

道路施設は管理水準に達した段階で対策を行いますが、短期計画や中長期計画において、特定年度への事業が集中した場合に、実施が困難になることが予想されます。

したがって、対策の優先順位を定め、事業の集中を避けコストの平準化を行い実現可能な計画とすることが必要です。

優先順位は、道路施設のうち土木施設においては、道路施設の設置環境や利用状況等から定める「重要度」と劣化状況等から定める「健全度」により定めます。機械設備においては、耐用年数に到達した設備に対し「重要度」を評価して定めます。

表 9.1 優先順位の考え方（土木施設の一般例）

	重要度 高	重要度 中	重要度 低
健全度Ⅳ (劣化状況高)	1	2	3
健全度Ⅲ (劣化状況中)	4	5	6
健全度Ⅱ (劣化状況低)	7	8	9

表 9.2 優先順位の考え方（機械設備の一般例）

	重要度 高	重要度 中	重要度 低
耐用年数に到達	1	2	3

9.2 老朽化対策における基本方針

管理方針のうち、道路施設毎に「老朽化対策における基本方針」を示します。

(1) 舗装

舗装は、「7.3 管理手法の決定」で定めた通り、道路分類 B（幹線道路：大型車交通量が多い、緊急輸送道路、バス路線等）は予防保全型の管理手法とします。

道路分類 C（幹線道路：上記以外）は機能保全型の管理手法とします。

道路分類 D（生活道路）は対症療法型の管理手法とします。

1) 管理区分

本市は、首都圏広域ネットワークを形成する重交通路線や、京浜工業地帯、駅周辺の商業施設とこれらの路線を結ぶ道路のほか、様々な路線を有しており、「舗装点検要領（平成 28 年 10 月、国土交通省道路局）」で示される道路分類 A～Dのうち、道路分類 B～D が本市の管理道路に該当します。幹線道路においては道路分類 B 及び C、生活道路においては、道路分類 D を管理区分とします。

表 9.3 道路分類

道路の分類	特性	主な道路				川崎市の適用
		高速道路	政令市・一般市道	補助国道・県道	市町村道	
A	高規格幹線道路等（高速走行など求められるサービス水準が高い道路）	↑↓				
B	損傷の進行が早い道路等（例：大型車交通量が多い道路）		↑	↑↓		○
C	損傷の進行が緩やかな道路等（例：大型車交通量が少ない道路）		↑↓	↓		○
D	生活道路等（損傷の進行が極めて遅く占用工事等の影響がなければ長寿命）		↑↓		↑↓	○

舗装点検要領（平成 28 年 10 月、国土交通省道路局）をもとに作成

表 9.4 管理区分

管理手法	管理区分	定義
定期更新型	-	-
予防保全型	道路分類 B	大型車交通量が多い、緊急輸送道路、バス路線
機能保全型	道路分類 C	上記以外の幹線道路
対症療法型	道路分類 D	生活道路

さらに、道路分類 B については細分化（B1～B3）を図り、管理のメリハリをつけることで効率的に管理していきます。以下のように路線の特性及び舗装の劣化の原因となる大型交通量の観点から道路分類 B を細分化します。

表 9.5 管理区分（道路分類 B）の細分化

大型車交通量区分	緊急輸送道路		バス路線	左記以外
	1次	2次		
N6	B1	B1	B2	B2
N5	B2	B2	B2	C
N4	B3	B3	B3	C

2) 管理指標

舗装に生じる損傷としては主にひび割れが挙げられ、それに加え大型車交通量が多い幹線道路についてはわだち掘れも発生しやすい状況です。

そのため、道路分類 B では「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」を管理指標とし、道路分類 C では「ひび割れ率」を管理指標とします。道路分類 D は、日常パトロールを通して状態を把握します。

表 9.6 道路分類毎の管理指標

管理区分	該当路線	管理指標	
		ひび割れ率	わだち掘れ量
道路分類 B	大型車交通量が多い 緊急輸送道路、バス路線	●	●
道路分類 C	上記以外の幹線道路	●	—
道路分類 D	生活道路	—	—

3) 管理水準

舗装は、維持修繕要否判断の目標値として記載のある「道路維持修繕要綱（昭和53年7月、日本道路協会）」や、「舗装の維持修繕ガイドブック2013（平成25年11月、日本道路協会）」を考慮し管理水準を定めます。

道路分類 B は予防保全型で管理するため、管理水準は損傷レベル中の状態であるひび割れ率25%~45%、わだち掘れ量35mmとし、本管理水準以上の状態の維持を目指します。

道路分類 C は機能保全型で管理するため、管理水準は損傷レベル大の状態であるひび割れ率45%とし、本管理水準以上の状態の維持を目指します。

表 9.7 管理手法、管理区分、管理指標、管理水準の関係

管理手法	管理区分	管理指標			目標とする状態	目標とする状態	目標とする状態
		状態	ひび割れ率	わだち掘れ量			
—	—	損傷レベル小（健全）：管理基準に照らし、劣化の程度が小さく、舗装表面が健全な状態（ひび割れ率0~20%）	25%未満	35mm未満	目標とする状態	目標とする状態	目標とする状態
予防保全型	道路分類 B1	損傷レベル中（表層機能保持）：管理基準に照らし、劣化の程度が中程度	25%	35mm	管理水準	目標とする状態	目標とする状態
	道路分類 B2	損傷レベル中（表層機能保持）：管理基準に照らし、劣化の程度が中程度	35%	35mm	管理水準	目標とする状態	目標とする状態
	道路分類 B3	損傷レベル中（表層機能保持）：管理基準に照らし、劣化の程度が中程度	45%	35mm	管理水準	目標とする状態	目標とする状態
機能保全型	道路分類 C	損傷レベル大（修繕段階）：管理基準に照らし、それを超過している又は早期の超過が見られる状態	45%	—	管理水準	管理水準	管理水準

4) 優先順位

対策を行う優先順位は、施設の健全性の評価を行ったうえ重要度を評価し決定します。施設の劣化状況は、「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」から評価をし、施設の重要度は細分化した「道路分類」から評価をします。

表 9.8 重要度の評価

重要度の指標	評価区分	備考
道路分類	1 : B (緊急輸送道路、大型車交通量が多い、バス路線) 2 : C (上記以外の幹線道路) 3 : D (生活道路)	道路分類 B は B1、B2、B3 の順で 優先する

※評価区分の数値が小さい程、重要度が高い

表 9.9 優先順位の考え方 (舗装)

	重要度			
	道路分類 : B1	道路分類 : B2	道路分類 : B3	道路分類 : C
ひび割れ率 45%以上又は わだち掘れ量 35mm 以上	1	2	3	4
ひび割れ率 35%以上又は わだち掘れ量 35mm 以上	5	6	-	-
ひび割れ率 25%以上又は わだち掘れ量 35mm 以上	7	-	-	-
ひび割れ率 25%未満且つ わだち掘れ量 35mm 未満	-	-	-	-

※道路分類 C はひび割れ率のみで評価する

生活道路については、幹線道路と比べ路線ごとの管理延長が短く、補修事業費も小規模であるため、対症療法型の維持管理を基本として補修を進めますが、道路パトロールや市民からの情報をもとに、舗装の損傷状況や道路の利用状況などの情報を総合的に判断して管理を実施していきます。

(2) ボックスカルバート

ボックスカルバートは、「7.3 管理手法の決定」で定めた通り予防保全型の管理手法とします。

1) 管理区分

本市のボックスカルバートは、施設内での通行利用があり、変状や損傷が発生した場合に第三者被害に直結する可能性がある重要な施設であることから、全てのボックスカルバートを同一の管理区分とします。

表 9.10 管理区分

管理手法	管理区分
定期更新型	-
予防保全型	全施設
機能保全型	-
対症療法型	-

2) 管理指標

ボックスカルバートは「シェッド、大型カルバート等定期点検要領（平成 31 年 2 月、国土交通省道路局）」にて、4 段階の健全性の判定区分で診断されており、これを管理指標とします。

表 9.11 管理指標

健全性の判定区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

3) 管理水準

ボックスカルバートは予防保全型で管理するため、管理水準は予防保全段階である健全性 II とし、健全性 I の維持を目指します。

表 9.12 管理手法、管理区分、管理指標、管理水準の関係

管理手法	管理区分	管理指標 健全性の判定区分	
-		I	健全
予防保全型	全施設	II	予防保全段階
機能保全型		III	早期措置段階
対症療法型		IV	緊急措置段階

→

目標とする健全性
管理水準

4) 優先順位

本市のボックスカルバートは、施設内での通行利用があり、変状や損傷が発生した場合に第三者被害に直結する可能性がある重要な施設であることから、施設の重要度は全施設同一としますが、各部材の特性を考慮し健全性及び損傷の状態から対策の優先順位を判断し、適切に修繕を実施することとします。

(3) トンネル

トンネルは、「7.3 管理手法の決定」で定めた通り予防保全型の管理手法とします。

1) 管理区分

本市のトンネルは、施設内での通行利用があり、変状や損傷が発生した場合に第三者被害に直結する可能性がある重要な施設であることから、全てのトンネルを同一の管理区分とします。

表 9.13 管理区分

管理手法	管理区分
定期更新型	-
予防保全型	全施設
機能保全型	-
対症療法型	-

2) 管理指標

トンネルは「道路トンネル定期点検要領（平成 31 年 2 月、国土交通省道路局）」にて、4 段階の健全性の判定区分で診断されており、これを管理指標とします。

表 9.14 管理指標

健全性の判定区分		状態
I	健全	道路トンネルの機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	道路トンネルの機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	道路トンネルの機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	道路トンネルの機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

3) 管理水準

トンネルは予防保全型で管理するため、管理水準は予防保全段階である健全性 II とし、健全性 I の維持を目指します。

表 9.15 管理手法、管理区分、管理指標、管理水準の関係

管理手法	管理区分	管理指標 健全性の判定区分	
-		I 健全	目標とする健全性
予防保全型	全施設	II 予防保全段階	管理水準
機能保全型		III 早期措置段階	
対症療法型		IV 緊急措置段階	

4) 優先順位

本市のトンネルは、施設内での通行利用があり、変状や損傷が発生した場合に第三者被害に直結する可能性がある重要な施設であることから、施設の重要度は全施設同一としますが、各部材の特性を考慮し健全性及び損傷の状態から対策の優先順位を判断し、適切に修繕を実施することとします。

(4) 道路斜面

道路斜面は、「7.3 管理手法の決定」で定めた通り、切土 15m 以上、盛土 10m 以上を構成する道路土工構造物、自然斜面（特定道路土工構造物とは別に緊急輸送路では切土 10m 以上、盛土 5m 以上）は予防保全型の管理手法とします。

2m 以上の道路土工構造物、自然斜面は機能保全型の管理手法とします。

2m 未満の道路土工構造物、自然斜面は対症療法型の管理手法とします。

1) 管理区分

道路斜面は、土砂の崩壊を防ぐとともに、道路交通の安全かつ円滑な状態を確保するための機能を果たすことが基本的な目的であり、変状や崩壊は事故や交通規制等の第三者被害への影響が想定され、特に緊急輸送道路に該当する施設は重要です。また、道路斜面は大小さまざまな施設があり、その規模によって想定被害が異なるため、施設高さに応じた管理区分を定めることとします。

表 9.16 管理区分

管理手法	管理区分
定期更新型	-
予防保全型	切土 15m 以上、盛土 10m 以上を構成する道路土工構造物、自然斜面 (特定道路土工構造物とは別に緊急輸送道路では切土 10m 以上、盛土 5m 以上)
機能保全型	2m 以上の道路土工構造物、自然斜面
対症療法型	2m 未満の道路土工構造物、自然斜面

2) 管理指標

道路斜面は「道路土工構造物点検要領（令和 5 年 3 月、国土交通省道路局）」にて、4 段階の健全性の判定区分で診断されており、これを管理指標とします。

表 9.17 管理指標

健全性の判定区分		状態
I	健全	変状はない、もしくは変状があっても対策が必要ない場合（道路の機能に支障が生じていない状態）変状が確認され、変状の進行度合いの観察
II	経過観察段階	変状が確認され、変状の進行度合いの観察が一定期間必要な場合（道路の機能に支障が生じていないが、別途、詳細な調査の実施や定期的な観察などの措置が望ましい状態）
III	早期措置段階	変状が確認され、かつ次回点検までにさらに進行すると想定されることから構造物の崩壊が予想されるため、できるだけ速やかに措置を講ずることが望ましい場合（道路の機能に支障は生じていないが、次回点検までに支障が生じる可能性があり、できるだけ速やかに措置を講ずることが望ましい状態）
IV	緊急措置段階	変状が著しく、大規模な崩壊に繋がるおそれがあると判断され、緊急的な措置が必要な場合（道路の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態）

3) 管理水準

道路斜面のうち、切土 15m 以上、盛土 10m 以上を構成する道路土工構造物、自然斜面（特定道路土工構造物とは別に緊急輸送道路では切土 10m 以上、盛土 5m 以上）は予防保全型で管理するため、管理水準は経過観察段階である健全性Ⅱとし、健全性Ⅰの維持を目指します。

2m 以上の道路土工構造物、自然斜面は機能保全型で管理するため、管理水準は早期措置段階である健全性Ⅲとし、健全性Ⅱ以上の維持を目指します。

2m 未満の道路土工構造物、自然斜面は対症療法型で管理するため、管理水準は緊急措置段階である健全性Ⅳとし、健全性Ⅲ以上の維持を目指します。

表 9.18 管理手法、管理区分、管理指標、管理水準の関係

管理手法	管理区分	健全性の判定区分			
—	—	I	健全	目標とする健全性	目標とする健全性
予防保全型	切土 15m 以上、盛土 10m 以上を構成する道路土工構造物、自然斜面 (特定道路土工構造物とは別に緊急輸送道路では切土 10m 以上、盛土 5m 以上)	II	経過観察段階	管理水準	
		III	早期措置段階	管理水準	
		IV	緊急措置段階	管理水準	

4) 優先順位

対策を行う優先順位は、施設の健全性の評価を行ったうえ重要度を評価し決定します。施設の健全性は、「健全性の判定区分」から評価をし、施設の重要度は細分化した「道路分類」から評価をします。

表 9.19 重要度の評価

重要度	評価区分	備考
道路分類	1 : B (緊急輸送道路) 2 : B (大型車交通量が多い、バス路線) 3 : C (上記以外の幹線道路) 4 : D (生活道路)	緊急輸送道路は一次を優先する

※評価区分の数値が小さい程、重要度が高い

表 9.20 優先順位の考え方 (道路斜面)

		重要度			
		道路分類 B : (緊急輸送道路)	道路分類 B : (大型車交通量が多い、バス路線)	道路分類 C : (左記以外の幹線道路)	道路分類 D : (生活道路)
健全性 IV		1	2	3	4
健全性 III	特定道路土工構造物 緊急輸送道路かつ切土 10m 以上、盛土 5m 以上	5	6	7	8
	2m 以上の道路土工構造物、自然斜面	9	10	11	12
	2m 未満の道路土工構造物	-	-	-	-
健全性 II	特定道路土工構造物 緊急輸送道路かつ切土 10m 以上、盛土 5m 以上	13	14	15	16
	2m 以上の道路土工構造物、自然斜面	17	18	19	20
	2m 未満の道路土工構造物	-	-	-	-
健全性 I		-	-	-	-

(5) 自由通路

自由通路は、「7.3 管理手法の決定」で定めた通り予防保全型の管理手法とします。

1) 管理区分

本市の自由通路は、鉄道駅と一体になって機能している重要な施設であることから、全ての自由通路を同一の管理区分とします。

表 9.21 管理区分

管理手法	管理区分
定期更新型	-
予防保全型	全施設
機能保全型	-
対症療法型	-

2) 管理指標

自由通路は「橋梁定期点検要領（平成 31 年 3 月、国土交通省道路局）」を基にした本市要領（令和 5 年度）にて、4 段階の健全性の判定区分で診断されており、これを管理指標とします。

表 9.22 管理指標

健全性の判定区分		状態
I	健全	自由通路の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	自由通路の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	自由通路の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	自由通路の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

3) 管理水準

自由通路は予防保全型で管理するため、管理水準は予防保全段階である健全性 II とし、健全性 I の維持を目指します。

表 9.23 管理手法、管理区分、管理指標、管理水準の関係

管理手法	管理区分	管理指標 健全性の判定区分	
-		I 健全	目標とする健全性
予防保全型	全施設	II 予防保全段階	管理水準
機能保全型		III 早期措置段階	
対症療法型		IV 緊急措置段階	

4) 優先順位

自由通路は、鉄道駅と一体になって機能している重要な施設であることから、施設の重要度は全施設同一としますが、各部材の特性を考慮し健全性及び損傷の状態から対策の優先順位を判断し、適切に修繕を実施することとします。

(6) ペDESTロリアンデッキ

ペDESTロリアンデッキは、「7.3 管理手法の決定」で定めた通り予防保全型の管理手法とします。

1) 管理区分

本市のペDESTロリアンデッキは、建物に接続し機能している重要な施設であることから、全てのペDESTロリアンデッキを同一の管理区分とします。

表 9.24 管理区分

管理手法	管理区分
定期更新型	-
予防保全型	全施設
機能保全型	-
対症療法型	-

2) 管理指標

ペDESTロリアンデッキは「橋梁定期点検要領（平成 26 年 6 月、国土交通省道路局）」を基にした本市要領（平成 28 年度）にて、4 段階の健全性の判定区分で診断されており、これを管理指標とします。

表 9.25 管理指標

健全性の判定区分		状態
I	健全	ペDESTロリアンデッキの機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	ペDESTロリアンデッキの機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	ペDESTロリアンデッキの機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	ペDESTロリアンデッキの機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

3) 管理水準

ペDESTロリアンデッキは予防保全型で管理するため、管理水準は予防保全段階である健全性 II とし、健全性 I の維持を目指します。

表 9.26 管理手法、管理区分、管理指標、管理水準の関係

管理手法	管理区分	管理指標 健全性の判定区分	
-		I	健全
予防保全型	全施設	II	予防保全段階
機能保全型		III	早期措置段階
対症療法型		IV	緊急措置段階

→

目標とする健全性
管理水準

4) 優先順位

ペデストリアンデッキは、建物に接続する重要な施設であることから、施設の重要度は全施設同一としますが、各部材の特性を考慮し健全性及び損傷の状態から対策の優先順位を判断し、適切に修繕を実施することとします。

(7) 横断歩道橋

横断歩道橋は、「7.3 管理手法の決定」で定めた通り、予防保全型の管理手法を基本とします。

1) 管理区分

横断歩道橋は、歩行者の安全確保と車両交通の円滑化が基本的な目的であり、鉄道や道路を跨ぐ構造物であることから倒壊・落下した場合の第三者被害への影響が想定されます。

また、これまでバリアフリー化や維持管理費用等の大きな財政負担を考慮し存続の検討をした上で、施設の撤去を進めています。今後も周辺環境に応じて撤去を検討する施設は生じると見込まれています。

そのため、コスト縮減の観点から、横断歩道橋では下表のとおり撤去検討の状況に応じた管理区分を定めることとします。

表 9.27 管理区分

管理手法	管理区分	定義
定期更新型	-	-
予防保全型	今後撤去を検討しない道路施設	<ul style="list-style-type: none"> ・過去に撤去を検討したが、撤去に至らなかった横断歩道橋 ・建物との接続がある横断歩道橋
予防保全型（将来的に撤去をする場合は機能保全型に移行）	撤去を検討していない道路施設（将来的に撤去をする可能性が残っている道路施設）	<ul style="list-style-type: none"> ・撤去検討を行ったことが無い横断歩道橋
機能保全型	現在撤去を検討している道路施設 今後撤去を検討する道路施設	<ul style="list-style-type: none"> ・撤去検討が可能な道路施設の条件に該当する横断歩道橋
対症療法型	-	-

2) 管理指標

横断歩道橋は「横断歩道橋定期点検要領（平成 31 年 2 月、国土交通省道路局）」にて、4 段階の健全性の判定区分で診断されており、これを管理指標とします。

表 9.28 管理指標

健全性の判定区分		状態
I	健全	横断歩道橋の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	横断歩道橋の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	横断歩道橋の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	横断歩道橋の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

3) 管理水準

横断歩道橋のうち、今後撤去を検討しない施設と、撤去を検討していない施設は予防保全型で管理するため、管理水準は予防保全段階である健全性Ⅱとし、健全性Ⅰの維持を目指します。

撤去を検討している施設と、撤去を検討する施設は、機能保全型で管理するため、管理水準は早期措置段階である健全性Ⅲとし、健全性Ⅱ以上の維持を目指します。

表 9.29 管理手法、管理区分、管理指標、管理水準の関係

管理手法	管理区分	健全性の判定区分		
-		I	健全	目標とする健全性
予防保全型	今後撤去を検討しない施設 撤去を検討していない施設	II	予防保全段階	管理水準
機能保全型	現在撤去を検討している道路施設 今後撤去を検討する道路施設	III	早期措置段階	管理水準
対症療法型		IV	緊急措置段階	

4) 優先順位

対策を行う優先順位は、施設の健全性の評価を行ったうえ重要度を評価し決定します。施設の健全性は、「健全性の判定区分」から評価をし、施設の重要度は「歩道橋下の状況」、「道路分類」から評価をし、さらに最終修繕履歴からの経過年数が長い施設の重要度を評価します。

表 9.30 重要度の評価

重要度	評価区分	備考
歩道橋下の状況	1：跨線橋である 2：跨線橋ではない	
道路分類	1：B（緊急輸送道路、大型車交通量が多い、バス路線） 2：C（上記以外の幹線道路）	歩道橋下の状況の後に評価する

※評価区分の数値が小さい程、重要度が高い

表 9.31 優先順位の考え方（横断歩道橋）

歩道橋下の状況	重要度			
	跨線橋である		跨線橋ではない	
道路分類	道路分類 B	道路分類 C	道路分類 B	道路分類 C
健全性Ⅳ	1	2	3	4
健全性Ⅲ	5	6	7	8
健全性Ⅱ	9	10	11	12
健全性Ⅰ	-	-	-	-
	長 最終修繕履歴からの経過年数 短			

(8) 道路照明

道路照明は、「7.3 管理手法の決定」で定めた通り機能保全型の管理手法とします。

1) 管理区分

道路照明は、夜間の交通事故防止及び道路交通の円滑化を図るために設置されていることから、全ての道路照明を同一の管理区分とします。

表 9.32 管理区分

管理手法	管理区分
定期更新型	-
予防保全型	-
機能保全型	全施設
対症療法型	-

2) 管理指標

道路照明は「附属物（標識、照明施設等）点検要領（平成31年3月、国土交通省道路局）」にて、4段階の健全性の判定区分で診断されており、これを管理指標とします。

表 9.33 管理指標

健全性の判定区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

3) 管理水準

道路照明は機能保全型で管理するため、管理水準は早期措置段階である健全性IIIとし、健全性II以上の維持を目指します。

表 9.34 管理手法、管理区分、管理指標、管理水準の関係

管理手法	管理区分	管理指標 健全性の判定区分	
-		I 健全	目標とする 健全性
予防保全型		II 予防保全段階	
機能保全型	全施設	III 早期措置段階	管理水準
対症療法型		IV 緊急措置段階	

4) 優先順位

道路照明は、夜間の交通事故防止及び道路交通の円滑化を図るために設置されていることから、施設の重要度は全施設同一としますが、各部材の特性を考慮し健全性及び損傷の状態から対策の優先順位を判断し、適切に修繕を実施することとします。

(9) 昇降施設（エレベーター・エスカレーター）

昇降施設（エレベーター・エスカレーター）は、「7.3 管理手法の決定」で定めた通り定期更新型の管理手法とします。

1) 管理区分

本市の昇降施設（エレベーター・エスカレーター）は、鉄道駅の自由通路や横断歩道橋等の立体横断施設への移動等を円滑化するための機能を果たすための設備であり、故障等による利用者への影響（移動の制約等）が大きく、安心・安全・快適性が求められています。

また、今後の高齢化の進展や昇降施設の安全に係る技術基準の見直し等、昇降施設（エレベーター・エスカレーター）を取り巻く環境の変化に伴って、求められる機能・安全性等も年々高まっており、機能向上の必要があります。そのため、全ての昇降施設（エレベーター・エスカレーター）を同一の管理区分とします。

表 9.35 管理区分

管理手法	管理区分
定期更新型	全設備
予防保全型	-
機能保全型	-
対症療法型	-

2) 管理指標

昇降施設（エレベーター・エスカレーター）は機械設備であるため、設備毎に定める耐用年数を管理指標とします。

3) 管理水準

昇降施設（エレベーター・エスカレーター）は、耐用年数として一般社団法人日本エレベーター協会やメーカー情報、「建築物のライフサイクルマネジメント用データ集改訂版（令和2年3月、公益財団法人ロングライフビル推進協会）」等の刊行物を考慮して管理水準を定めます。

昇降施設（エレベーター・エスカレーター）の耐用年数は25年とします。

4) 優先順位

対策を行う優先順位は耐用年数に達した設備に対し重要度の評価をして決定します。設備の重要度は「施設重要性」、「使用状況」、「設置環境」から評価をします。

表 9.36 重要度の評価

重要度	評価区分	評価内容	備考
施設重要性	1：エレベーター 2：エスカレーター	バリアフリーの観点からエレベーターはエスカレーターより優先度が高い	
使用状況	最寄り駅利用者数が多い	最寄り駅利用者の多い設備は優先度が高い	施設重要性の後に評価する
設置環境	1：屋外 2：屋内	屋外は屋内より優先度が高い	使用状況の後に評価する

※評価区分の数値が小さい程、重要度が高い

表 9.37 優先順位の考え方（昇降施設（エレベーター・エスカレーター））

	施設重要性：エレベーター				施設重要性：エスカレーター			
	使用状況：高		使用状況：低		使用状況：高		使用状況：低	
	設置環境：屋外	設置環境：屋内	設置環境：屋外	設置環境：屋内	設置環境：屋外	設置環境：屋内	設置環境：屋外	設置環境：屋内
耐用年数に到達	1	2	3	4	5	6	7	8

(10) ポンプ施設

ポンプ施設は、「7.3 管理手法の決定」で定めた通り定期更新型の管理手法とします。

1) 管理区分

本市のポンプ施設は、降雨時に集まった雨水を外部に排出するために設置されている機械設備であり、故障等の発生時の道路利用者の安全への影響が大きく、常に利用できる状態を確保する必要があることから、全てのポンプ施設を同一の管理区分とします。

表 9.38 管理区分

管理手法	管理区分
定期更新型	全設備
予防保全型	-
機能保全型	-
対症療法型	-

2) 管理指標

ポンプ施設は全て定期更新型であるため、設備毎に定める耐用年数を管理指標とします。

3) 管理水準

ポンプ施設は、耐用年数として「電気通信施設維持管理計画作成の手引き（案）（令和4年3月、国土交通省大臣官房技術調査課電気通信室）」等の国の要領や「汎用ポンプ保守管理について（令和5年1月、一般社団法人日本産業機械工業会）」等の刊行物等を考慮し管理水準を定めます。ただし、管理水準は計画上の目安とし、対策は点検結果により総合的に判断します。

表 9.39 各設備の管理指標、管理水準の関係

詳細設備名		対策内容	管理指標：耐用年数
			管理水準
ポンプ 設備	口径 150mm 未満	更新	10 年
	口径 150mm 以上	整備	10 年※
		更新	20 年
非常用発電設備		整備	15 年
		更新	30 年
ポンプ操作盤		更新	35 年
受変電設備		更新	30 年
無停電電源設備		更新	19 年
直流電源設備		更新	19 年
計装盤		更新	16 年
伝送装置		更新	16 年
水位計		更新	10 年
蓄電池		更新	10 年

※ポンプ場にポンプ設備が1基のみの場合は10年で更新する

4) 優先順位

対策を行う優先順位は、耐用年数に達した設備に対し重要度の評価をして決定します。設備の重要度は排水機能が失われた際の利用者への影響を考慮し、「緊急輸送道路」、「道路冠水注意箇所」、「バックアップ」から評価をします。

表 9.40 重要度の評価

重要度	評価区分	備考
冠水した場合の被害の大きさ	1：緊急輸送道路である 2：緊急輸送道路ではない	緊急輸送道路は一次から優先する
道路冠水注意箇所	1：該当 2：非該当	緊急輸送道路の後に評価する
バックアップ	1：無 2：有	道路冠水注意箇所の後に評価する

※評価区分の数値が小さい程、重要度が高い

表 9.41 優先順位の考え方（ポンプ施設）

	重要度							
	緊急輸送道路である				緊急輸送道路ではない			
	道路冠水注意箇所に該当		道路冠水注意箇所に非該当		道路冠水注意箇所に該当		道路冠水注意箇所に非該当	
	バックアップ無	バックアップ有	バックアップ無	バックアップ有	バックアップ無	バックアップ有	バックアップ無	バックアップ有
耐用年数に到達	1	2	3	4	5	6	7	8

(11) 冠水表示板

冠水表示板は、「7.3 管理手法の決定」で定めた通り定期更新型の管理手法を基本とします。

1) 管理区分

本市の冠水表示板は、冠水が発生した際、状況に応じた表示により進入車両へ注意を促す機械設備と、機械設備を支える基礎・支柱・横梁から構成されています。

機械設備は故障等の発生時の道路利用者の安全への影響が大きく、常に利用できる状態を確保する必要があります。また、基礎・支柱・横梁は一部が道路に架かるため倒壊・落下した場合の影響が想定されます。そのため、機械設備と、基礎・支柱・横梁で管理区分を分けて定めることとします。

表 9.42 管理区分

管理手法	管理区分
定期更新型	機械設備
予防保全型	-
機能保全型	基礎・支柱・横梁
対症療法型	-

2) 管理指標

① 機械設備

冠水表示板の機械設備は定期更新型であるため、設備毎に定める耐用年数を管理指標とします。

② 基礎・支柱・横梁

冠水表示板の基礎・支柱・横梁は「附属物（標識、照明施設等）点検要領（平成31年3月、国土交通省道路局）」に準じた4段階の健全性の判定区分で診断することとなっており、これを管理指標とします。

表 9.43 管理指標

健全性の判定区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

3) 管理水準

① 機械設備

冠水表示板の機械設備は、耐用年数として「電気通信施設維持管理計画策定の手引き（案）（令和4年3月、国土交通省大臣官房技術調査課電気通信室）」や「下水道施設の改築に関する運用について〔別表〕（平成15年6月、国土交通省）」を考慮してただし、管理水準は計画上の目安とし、対策は点検結果により総合的に判断します。

表 9.44 各設備の管理指標、管理水準の関係

設備	対策内容	管理指標：耐用年数
		管理水準
冠水表示板	更新	19年
水位計	更新	10年
施設管理用カメラ	更新	13年

② 基礎・支柱・横梁

冠水表示板の基礎・支柱・横梁は機能保全型で管理するため、管理水準は早期措置段階である健全性Ⅲとし、健全性Ⅱ以上の維持を目指します。

表 9.45 管理手法、管理区分、管理指標、管理水準の関係

管理手法	管理区分	管理指標 健全性の判定区分		
—		I	健全	目標とする健全性
予防保全型		II	予防保全段階	
機能保全型	全設備	III	早期措置段階	管理水準
対症療法型		IV	緊急措置段階	

4) 優先順位

① 機械設備

対策を行う優先順位は耐用年数に達した設備に対し重要度の評価をして決定します。設備の重要度は「電気通信施設維持管理計画策定の手引き（案）（令和4年3月、国土交通省大臣官房技術調査課電気通信室）」における「簡易なアセットマネジメント」を基に、「冠水した場合の被害の大きさ」、「道路冠水注意箇所」から評価をします。

表 9.46 重要度の評価

重要度	評価区分	備考
冠水した場合の被害の大きさ	1：緊急輸送道路である 2：緊急輸送道路ではない	緊急輸送道路は一次から優先する
道路冠水注意箇所	1：該当 2：非該当	

※評価区分の数値が小さい程、重要度が高い

表 9.47 優先順位の考え方（冠水表示板：機器部）

	重要度			
	緊急輸送道路である		緊急輸送道路ではない	
	道路冠水注意箇所に該当	道路冠水注意箇所に非該当	道路冠水注意箇所に該当	道路冠水注意箇所に非該当
耐用年数に到達	1	2	3	4

② 基礎・支柱・横梁

基礎・支柱・横梁は冠水表示板の機械設備を支える部材であるため、優先順位のうち重要度の考え方は機械設備と同様とし、対策を行う優先順位は設備の健全性の評価を行ったうえで重要度を評価し決定します。

基礎・支柱・横梁の健全性は「健全性の判定区分」で評価をしました。

基礎・支柱・横梁の重要度は「冠水した場合の被害想定額の大きさ」、「冠水表示板の必要性」から評価をしました。

表 9.48 優先順位の考え方（冠水表示板：基礎・支柱・横梁）

	重要度			
	緊急輸送道路である		緊急輸送道路ではない	
	道路冠水注意箇所： 該当	道路冠水注意箇所： 非該当	道路冠水注意箇所： 該当	道路冠水注意箇所： 非該当
健全性Ⅳ	1	2	3	4
健全性Ⅲ	5	6	7	8
健全性Ⅱ	-	-	-	-
健全性Ⅰ	-	-	-	-

(12) 大型標識（門型）

大型標識（門型）は、「7.3 管理手法の決定」で定めた通り予防保全型の管理手法とします。

1) 管理区分

本市の大型標識（門型）は、道路における交通の安全と円滑な運行が目的であり、道路を跨ぐ構造物であり倒壊・落下した場合の第三者被害への影響が想定されることから、全ての大型標識（門型）を同一の管理区分とします。

表 9.49 管理区分

管理手法	管理区分
定期更新型	-
予防保全型	全施設
機能保全型	-
対症療法型	-

2) 管理指標

大型標識（門型）は「門型標識等定期点検要領（平成31年2月、国土交通省道路局）」にて、4段階の健全性の判定区分で診断されており、これを管理指標とします。

表 9.50 管理指標

健全性の判定区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

3) 管理水準

大型標識（門型）は予防保全型で管理するため、管理水準は予防保全段階である健全性IIとし、健全性Iの維持を目指します。

表 9.51 管理手法、管理区分、管理指標、管理水準の関係

管理手法	管理区分	管理指標 健全性の判定区分	
-		I 健全	目標とする健全性
予防保全型	全施設	II 予防保全段階	管理水準
機能保全型		III 早期措置段階	
対症療法型		IV 緊急措置段階	

4) 優先順位

大型標識（門型）は、道路における交通の安全と円滑な運行が目的であり、道路を跨ぐため損傷が第三者被害に直結する重要な施設であることから、施設の重要度は全施設同一としますが、各部材の特性を考慮し健全性及び損傷の状態から対策の優先順位を判断し、適切に修繕を実施することとします。

(13) 大型標識（片持）

大型標識（片持）は、「7.3 管理手法の決定」で定めた通り機能保全型の管理手法とします。

1) 管理区分

大型標識（片持）は、道路における交通の安全と円滑な運行が目的であり、大型標識（門型）のように道路全体に跨っていませんが、一部が道路に架かるため倒壊・落下した場合の影響が想定されることから、全ての大型標識（片持）を同一の管理区分とします。

表 9.52 管理区分

管理手法	管理区分
定期更新型	-
予防保全型	-
機能保全型	全施設
対症療法型	-

2) 管理指標

大型標識（片持）は「附属物（標識、照明施設等）点検要領（平成31年3月、国土交通省道路局）」にて、4段階の健全性の判定区分で診断されており、これを管理指標とします。

表 9.53 管理指標

健全性の判定区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

3) 管理水準

大型標識（片持）は機能保全型で管理するため、管理水準は早期措置段階である健全性Ⅲとし、健全性Ⅱ以上の維持を目指します。

表 9.54 管理手法、管理区分、管理指標、管理水準の関係

管理手法	管理区分	管理指標 健全性の判定区分		
		Ⅰ	Ⅱ	
—		健全	予防保全段階	目標とする健全性
予防保全型			早期措置段階	管理水準
機能保全型	全施設		緊急措置段階	
対症療法型				

4) 優先順位

大型標識（片持）は、道路における交通の安全と円滑な運行が目的であり、一部が道路に架かるため倒壊・落下した場合の影響が想定されることから、対策を行う優先順位は施設の健全性の評価を行ったうえで重要度を評価し決定します。

施設の健全性は「健全性の判定区分」で評価し、施設の重要度は「設置されている路線の役割」、「倒壊時第三者被害の影響」から評価をします。

表 9.55 重要度の評価

重要度	評価区分	備考
設置されている路線の役割	1：緊急輸送道路 2：バス路線 3：指定なし	
倒壊時第三者被害の影響	1：T型 2：F型 3：逆L型 4：添架式	路線の役割の評価後に評価する

※評価区分の数値が小さい程、重要度が高い

表 9.56 優先順位の考え方（大型標識（片持））

	重要度											
	役割：緊急輸送道路				役割：バス路線				役割：指定なし			
	T型	F型	逆L型	添架式	T型	F型	逆L型	添架式	T型	F型	逆L型	添架式
健全性Ⅳ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
健全性Ⅲ	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
健全性Ⅱ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
健全性Ⅰ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(14) 小規模附属物

小規模附属物は、「7.3 管理手法の決定」で定めた通り機能保全型の管理手法とします。

1) 管理区分

小規模附属物は、地点名称や規制及び警戒すべき情報、歩行者や車両の状況を知らせることが目的であり、大型標識と比較して規模が小さいですが倒壊・落下した場合の第三者被害への影響が想定されることから、全ての小規模附属物を同一の管理区分とします。

表 9.57 管理区分

管理手法	管理区分
定期更新型	-
予防保全型	-
機能保全型	全施設
対症療法型	-

2) 管理指標

小規模附属物の内、地点名標識は「附属物（標識、照明施設等）点検要領（平成31年3月、国土交通省道路局）」にて4段階の健全性の判定区分で診断されており、これを管理指標とします。

路側式標識とカーブミラーは「附属物（標識、照明施設等）点検要領（平成31年3月、国土交通省道路局）」を基にした本市要領にて4段階の区分で診断されており、これを管理指標とします。

表 9.58 管理指標

地点名標識		路側式標識 カーブミラー		状態
健全性の判定区分		区分		
I	健全	A	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	B	損傷確認段階 (要経過観察)	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	C	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	D	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。

3) 管理水準

小規模附属物は機能保全型で管理するため、管理水準は早期措置段階である健全性Ⅲ又は、区分Cとし、健全性Ⅱ以上、区分B以上の維持を目指します。

表 9.59 管理手法、管理区分、管理指標、管理水準の関係

管理手法	管理区分	管理指標				目標とする健全性・区分
		健全性の判定区分		区分		
—		I	健全	A	健全	目標とする健全性・区分
予防保全型		II	予防保全段階	B	損傷確認段階 (要経過観察)	
機能保全型	全施設	III	早期措置段階	C	早期措置段階	管理水準
対症療法型		IV	緊急措置段階	D	緊急措置段階	

4) 優先順位

小規模附属物は、地点名称や規制及び警戒すべき情報、歩行者や車両の状況を知らせることが目的であり、大型標識と比較して規模が小さいですが倒壊・落下した場合の第三者被害への影響が想定されることから、施設の重要度は全施設同一としますが、各部材の特性を考慮し健全性及び健全度、損傷の状態から対策の優先順位を判断し、適切に修繕を実施することとします。

(15) その他交通安全施設

その他交通安全施設は、施設が市内に点在して多数設置されていることから、対症療法型の管理手法とします。

1) 管理区分

その他交通安全施設は、交通の安全性を向上させるために設置していることから、全ての交通安全施設を同一の管理区分とします。

表 9.60 管理区分

管理手法	管理区分
定期更新型	-
予防保全型	-
機能保全型	-
対症療法型	全施設

2) 管理指標・管理水準

その他交通安全施設は、道路パトロールや陳情等により施設の状態を把握します。

その他交通安全施設は、対症療法型で管理するため、管理水準は損傷程度が限界レベルになる前とし、施設の機能に支障がないよう維持を目指します。

3) 優先順位

対策の優先順位は、損傷程度や設置箇所などを総合的に勘案して判断します。

9.3 新技術等の活用方針

新技術等の活用を検討する道路施設について、「新技術等の活用方針」を示します。

(1) (大型) ボックスカルバート・トンネル

1) 点検・診断

本市の(大型)ボックスカルバートやトンネルは比較的規模が小さく、構造的にも複雑ではないことから、定期点検・診断では新技術等の活用による費用縮減効果はあまり期待できませんが、最新の点検支援技術性能カタログ等により新技術等の動向を把握し、費用の縮減が図れる場合や品質確保(向上)に資する場合は、新技術等の活用を検討します。

2) 対策

修繕工事を実施する(大型)ボックスカルバート、トンネルにおいて、費用の縮減や修繕の品質向上を図るため、新技術情報提供システム(NETIS)等により新技術等を確認し、点検・診断により確認された損傷状態に適した新技術等の有効性や経済性を検討したうえで、新技術等の活用を図っていきます。

(2) 横断歩道橋

1) 点検・診断

横断歩道橋の定期点検・診断では、広範囲な通行止めを必要とする場合において、費用の縮減や効率化を図るため、点検支援技術性能カタログ等により新技術等の動向を把握し、新技術等の活用を検討します。また、品質確保(向上)に資する場合は、新技術等の活用を検討します。

2) 対策

修繕工事を実施する横断歩道橋において、費用縮減や修繕の品質向上を図るため、新技術情報提供システム(NETIS)等により新技術等を確認し、点検・診断により確認された損傷状態に適した新技術等の有効性や経済性を検討したうえで、新技術等の活用を図っていきます。

(3) 大型標識（門型）

1) 点検・診断

大型標識（門型）は、定期点検・診断では新技術等の活用による費用縮減効果はあまり期待できませんが、最新の点検支援技術性能カタログ等により新技術等の動向を把握し、費用の縮減が図れる場合や品質確保（向上）に資する場合は、新技術等の活用を検討します。

2) 対策

修繕工事を実施する大型標識（門型）において、費用縮減や修繕の品質向上を図るため、新技術情報提供システム（NETIS）等により新技術等を確認し、点検・診断により確認された損傷状態に適した新技術等の有効性や経済性を検討したうえで、新技術等の活用を図っていきます。

9.4 集約化・撤去の方針

横断歩道橋について、「集約化・撤去の方針」を示します。

(1) 横断歩道橋

集約化・撤去の検討にあたっては、横断歩道橋の周辺環境や利用状況を考慮し、地元の同意や関係機関との協議等を行い、集約化・撤去を進めていきます。

9.5 費用の縮減に関する具体的な方針

前述までの各方針から「費用の縮減に関する具体的な方針」を示します。

(1) (大型) ボックスカルバート・トンネル

予防保全型の維持管理を行い施設を長寿命化させ、長期的な維持管理費用の縮減を目指します。

対策において新技術等を検討し活用することにより、修繕費用の縮減を目指します。また、点検・診断においても、費用縮減効果等が図れる場合は新技術等の活用を検討し、更なる費用縮減を目指します。

(2) 横断歩道橋

予防保全型の維持管理を行い施設を長寿命化させ、長期的な維持管理費用の縮減を目指します。

対策において新技術等を検討し活用することにより、修繕費用の縮減を目指します。また、点検・診断においても、費用縮減効果等が図れる場合は新技術等の活用を検討し、更なる費用縮減を目指します。

施設の集約化・撤去を推進し、ライフサイクルコストの削減を目指します。

(3) 大型標識（門型）

予防保全型の維持管理を行い施設を長寿命化させ、長期的な維持管理費用の縮減を目指します。

対策において新技術等を検討し活用することにより、修繕費用の縮減を目指します。また、点検・診断においても、費用縮減効果等が図れる場合は新技術等の活用を検討し、更なる費用縮減を目指します。

9.6 計画の目標

国の道路メンテナンス事業補助制度要綱の内容等を踏まえ、新技術等の活用を検討する道路施設や集約・撤去を進める横断歩道橋に関して、短期的な数値目標及びそのコスト縮減効果について示します。

(1) (大型) ボックスカルバート・トンネル

令和10年度までに修繕工事を実施する大型カルバート1箇所、トンネル3箇所において、新技術等の活用を検討します。

大型カルバート1箇所、トンネル3箇所において新技術等を活用した場合、ボックスカルバートは約340千円(約5%)、トンネルは約2,900千円(約5%)の縮減効果を見込んでいます。

(2) 横断歩道橋

1) 点検・診断

令和10年度までに定期点検を実施する横断歩道橋のうち、広範囲な通行止めを必要とする2施設について、新技術等の活用を検討します。

2) 対策

令和10年度までに修繕工事を実施する横断歩道橋26橋において、新技術等の活用を検討します。

26橋において新技術等を活用した場合、修繕工事費用について約63,000千円(約4%)の縮減効果を見込んでいます。

3) 集約・撤去

令和10年度までに横断歩道橋2橋の集約化・撤去を検討します。

2橋の集約化・撤去を実施した場合、今後5年間で点検費約3,000千円、設計・修繕費約146,000千円の削減効果を見込んでいます。

(3) 大型標識(門型)

令和10年度までに修繕工事を実施する大型標識(門型)9基において、新技術等の活用を検討します。

9基において新技術等を活用した場合、修繕工事費用について約96千円(約0.5%)の縮減効果を見込んでいます。

10. 道路施設の維持管理に関連する取組（持続的な仕組みづくり）

将来に渡っての適正な道路施設の維持管理を継続していくため、持続的な仕組みづくりについて検討を進めていきます。

本市では、自主財源確保の観点から、横断歩道橋やペDESTリアンデッキを広告スペースとして提供していくとともに、新たに募集する道路施設を追加することを検討していきます。また、募集中の道路施設以外でネーミングライツを希望される場合（提案型ネーミングライツ）についても、要望があった場合は積極的に検討を行っていきます。



図 10.1 宮崎歩道橋

民間活力を活用した ESCO 事業による対象箇所の LED 化工事が令和 3 年度までに完了したため、今後は同事業により LED 化した照明を適正に維持管理していきます。なお、同事業の対象外の照明についても LED 化を順次進めていきます。