

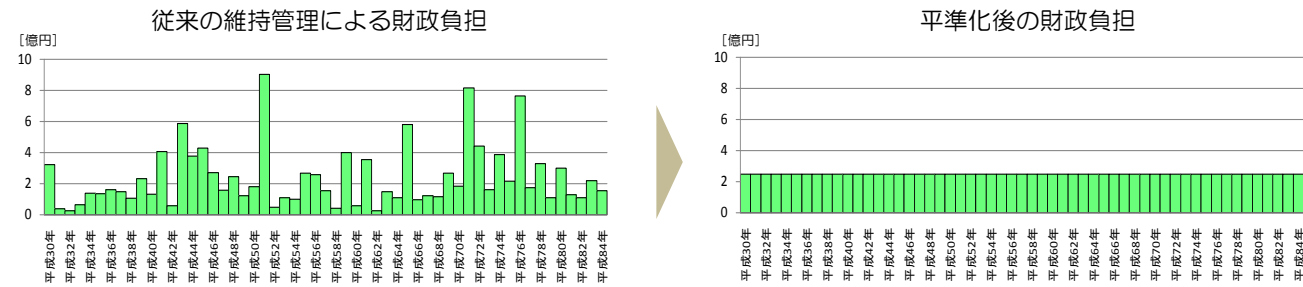
# 小平市道路舗装維持管理基本方針（概要版）

## I 本方針策定の背景と目的及び位置づけ

### 1 背景と目的

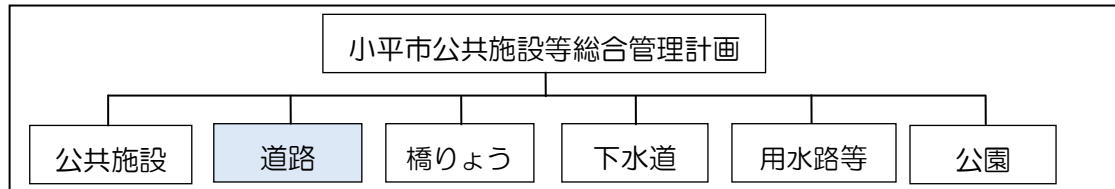
厳しい財政状況が続く中で、将来必要となる道路の舗装補修にかかる財政負担や路線ごとの最適な補修時期を予測し、財政負担の平準化を目指すことで、持続可能な道路舗装の維持管理と一定の安全性・機能性を確保することを目的とします。

【舗装補修にかかる予算の平準化（イメージ）】



### 2 位置づけ

小平市公共施設等総合管理計画における道路部門の個別施設計画に位置づけられます。



## II 認定道路の概要

	路線数	延長 (km)	面積 (㎡)	車道舗装面積 (㎡)
道路(平成28年4月1日現在)	1,030	231.4	1,518,885	1,123,560

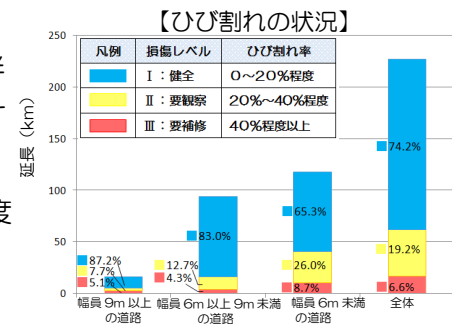
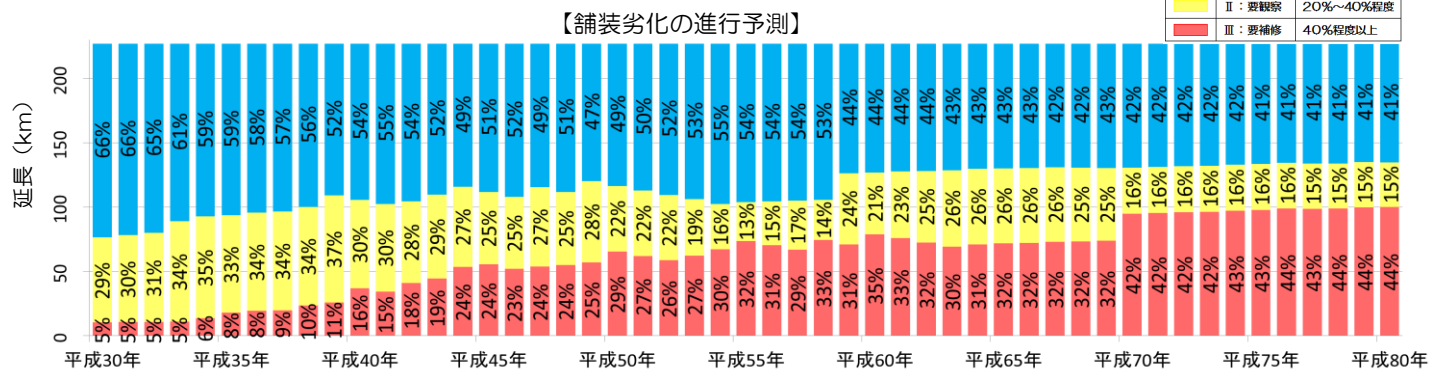
## III 現状と今後の課題

### 1 現状

- 平成26年度に実施した路面性状調査の結果から、市道の大半を占める認定道路のうち約4分の1が“補修又は経過観察を要する状況”であることがわかりました。
- また、幅員が狭い道路の方が、幅員が広い道路より損傷の程度が大きいことがわかりました。

### 2 今後の課題

現行の補修方法と補修規模を維持した場合、およそ15年後（平成45年）には“舗装が健全な状態”であるものは50%程度に落ち込み、およそ40年後（平成70年）以降は常に40%以上の道路が“補修を要する状態”で推移すると予測されます。このことから、将来、可能な限り多くの道路を“健全な状態”にできるよう新たな効率的かつ効果的な維持管理方法が求められます。



## IV 今後の維持管理方針

- 1 市が管理する道路の区分を「主要道路」と「生活道路」に分け、主要道路には「予防保全型」の管理方法を採用し、舗装費用の軽減と長寿命化を図ります。
- 2 補修を実施する目安（管理水準）を、主要道路は補修を必要とする「ひび割れ率 40%程度」、生活道路は多様な地域特性等を踏まえ「通行に支障がない状態」と設定します。
- 3 劣化が激しい生活道路の舗装補修に比重を置いた補修計画を策定し、道路の安全性の向上を図ります。
- 4 毎年度、補修候補路線の点数評価を行い、補修実施路線選定の明確化を図ります。
- 5 定期的な点検を実施し、その結果等を道路管理システムに蓄積して、より適切な補修計画の策定に努めます。

管理区分	管理方法	管理水準
主要道路	予防保全型	ひび割れ率 40%程度
生活道路	対症療发型	通行に支障がない状態

※「予防保全型」とは、大規模で高額な補修が必要となる前に、簡易で低額な補修を行い長寿命化を図る管理方法であり、「対症療发型」とは、補修すべき段階に至ったら補修を行う管理方法です。

- ※ 舗装状況や交通状況等の変化、新たな補修方法の開発等に的確に対応するため、必要に応じて本方針の見直しを行います。

## V 今後必要となる補修費用の試算

### 1 主要道路

- 予防保全型の維持管理の場合における舗装のライフサイクルは「55年」で、ライフサイクルコストは約66億6,000万円（1年あたり約1億2,100万円）と見込まれます。
- 全層打換え（路盤層を含めた舗装全体の打換え）を繰り返す対症療发型管理の場合と比べると、55年間で約13億2,000万円（1年あたり約2,400万円）の軽減が期待できます。

### 2 生活道路

これまでの補修履歴などから、ライフサイクルは「40年」で、ライフサイクルコストは約50億円（1年あたり約1億2,700万円）となることを見込まれます。

### 3 道路全体

道路全体の舗装補修に必要な費用は1年あたり約2億4,800万円で、舗装以外の施設補修も含めた道路全体の補修費用は1年あたり約5億8,000万円と見込まれます。

※ 上記金額はいずれも試算による概算額であり、今後の予算額が保証されるものではありません。

## VI 必要な財源確保に向けた取組み

厳しい財政状況が続く中で、新たな予算確保は困難であるため、必要な財源確保に向け次の取組みを行います。

- 1 可能な限り広い面積の舗装補修を行うために、排水施設の改修など舗装以外の工事を精査し、その費用を舗装の補修に充てることについて検討します。
- 2 より経済的な製品や工法を積極的に採用し、補修費用の軽減を図ります。
- 3 占用企業者による一定規模の舗装復旧が予定されている場合、次の取組みを進めます。
  - (1) 近年中に舗装補修が必要となる路線で、  
 占用企業者による一部の舗装復旧が行われる場合には、市が占用企業者に負担金を支払い全幅補修を行うことで、補修費用の軽減を図ります。
  - (2) 占用企業者による舗装復旧箇所に掘削規制期間を設定することで、舗装の健全性の維持を図ります。
- 4 より有効な国や東京都の補助制度の活用を努め、一般財源支出の抑制を図ります。
- 5 上記取組みのほか、財源確保に有効と思われる取組みを検討します。