

春日部市 都市インフラ マネジメント 道路計画

2018年度～2047年度
(平成30年度～平成59年度)



春日部市
KASUKABE CITY

都市インフラ施設の再生と老朽化対策の推進に当たって

本市では、昭和 40 年代から 50 年代にかけて、数多くの公共施設等の整備を進めてまいりましたが、これらの施設は老朽化が進行しており、今後まもなく、一斉に更新時期を迎えます。

その一方で、人口減少・少子高齢化の進行に伴う財政規模の縮小により、公共施設等に充てられる財源は、ますます厳しさを増していく見込みです。さらに、人口構造やライフスタイル等の変化に伴い、市民ニーズも多様化・高度化してきており、公共施設等のあり方を見直す時期に差し掛かっています。



このような状況の中、本市では、2014 年度（平成 26 年度）に、今後の公共施設等の総合的かつ計画的な管理についての基本的な考え方を定めた「春日部市公共施設等総合管理計画」、2016 年度（平成 28 年度）に、取り組みを進めるに当たってより実行性のある計画とした「春日部市公共施設マネジメント基本計画」の策定を行ってまいりました。

そしてこの度、道路や河川、公園といった都市インフラ施設を対象に、今後の具体的な取り組みに関する実施計画として、「春日部市都市インフラマネジメント計画」を策定したものでございます。

本計画は、これまでに行った施設の点検結果や維持管理の実績等を踏まえ、また、再整備に関する市民アンケート、学識経験者からの意見聴取やパブリックコメントにより、市民の皆様からのご意見を伺いながら、策定を進めてまいりました。その中では、都市インフラマネジメントについて多くの方からご賛同いただくとともに、様々なご意見を頂戴し、計画に反映してきたところでございます。

維持管理の取り組みは、一足飛びに理想的な姿になるものではなく、計画一実行一評価一改善といったサイクルを回しながら、管理する施設の実態や市民ニーズの変化を捉えつつ、より効率的な維持管理の体制を実現すべく段階的な改善を図っていかねばなりません。今後は本計画に基づき、市と市民の皆様との協働により都市インフラ施設の管理の課題に着実に取り組むことで、安全で持続可能な都市インフラ施設の確保に努めてまいります。

結びに、この計画策定に当たり、貴重なご意見、ご提言をいただきました市民の皆様、また、多大なるご尽力をいただきました検討会委員の皆様にご心から感謝を申し上げます。

2018 年（平成 30 年）3 月

春日市長 石川良三

目 次

1.	都市インフラマネジメント計画の概要	1
1.1	計画策定の背景	1
1.2	計画の目的（取組方針）	2
1.3	計画の位置付け	3
1.4	計画期間	3
1.5	全体目標と計画の効果（3分野）	4
2.	道路施設の現状と課題	5
2.1	本市が管理する道路 モノ	6
2.2	本市における道路維持事業と情報管理の概要 ヒト・情報	13
2.3	道路維持に関するコストの実績と将来推計 費用	16
2.4	道路施設における課題	19
2.5	街路樹に関する市民の意識（市民アンケート調査の実施）	20
3.	基本方針の設定と計画の効果	31
3.1	基本方針	31
	＜舗 装＞	33
3.2	舗装の管理に関する基本方針	33
3.3	【舗装：方針①】舗装の長寿命化	34
3.4	【舗装：方針②】計画的修繕路線の設定	37
3.5	【舗装：方針③】日常管理体制の効率化	40
	＜街路樹＞	41
3.6	街路樹の管理に関する基本方針	41
3.7	【街路樹：方針①】街路樹の再整備	42
3.8	【街路樹：方針②】適正な維持管理の実施	46
3.9	【街路樹：方針③】様々な担い手による維持管理の実施	47
3.10	【全般：方針】日常管理に関する業務の効率化の推進	48
3.11	計画の効果	56
4.	実施計画	58
4.1	概要	58
4.2	第1期実施計画	62
4.3	第2期実施計画・第3期実施計画	71

【資料編】	72
1. 本計画の策定体制	74
2. 市民意見の把握.....	75
2.1 市民アンケート調査概要.....	75
2.2 市民意見提出手続き	75
3. 検討会	77
3.1 春日部市都市インフラマネジメント計画策定検討会要綱.....	77
3.2 春日部市都市インフラマネジメント計画策定検討会委員名簿	78
3.3 検討経過.....	78
4. 庁内検討会議	79
4.1 春日部市都市インフラマネジメント計画策定庁内検討委員会要領	79
5. 策定経過	82
6. 用語集	83

1.都市インフラ¹マネジメント計画の概要

「春日部市都市インフラマネジメント計画」とは、「春日部市公共施設マネジメント基本計画」（以下、「基本計画²」）を踏まえた、特にインフラ施設を対象とした個別施設計画です。これは現状と課題に照らした中長期的な視点からの今後の維持管理・更新に関する基本方針を策定し、それらに基づく具体的な取り組み推進の方法（対策の時期や内容、必要な予算の概ねの見通し等）を計画するものです。計画期間は2018年度（平成30年度）から2047年度（平成59年度）までの30年間とします。

なお、本計画は、本市の都市インフラマネジメント計画のうち、「道路」に関する計画となります。

1.1 計画策定の背景

本市のインフラ施設の多くは、昭和40年代から50年代の高度成長期に整備されたことから、近年では老朽化が顕著となっている施設も多く、近い将来、集中的に更新時期を迎えることが想定されます。

一方、財政面では人口減少に伴う税収の伸び悩みや社会福祉関連経費の増大に伴う財政の逼迫が懸念されており、これまでと同様の水準で公共施設などへの投資を継続していくことが困難になると予想されます。

このことから、本市では長期的な視点に立ち人口減少や少子高齢化などの社会情勢を踏まえ、公共施設の現状と将来見通しを明らかにしたうえで、2014年度（平成26年度）に総合的で計画的な管理を推進するため、「春日部市公共施設等総合管理計画」（以下、「総合管理計画」）を策定しました。そして2016年度（平成28年度）には、この「総合管理計画」の基本的な考え方を取り込んで具体化した「基本計画」を策定しました。

¹ インフラ・・・道路、河川、公園などの都市基盤施設

² 春日部市公共施設マネジメント基本計画・・・総合的かつ計画的な管理を推進するために2014年度（平成26年度）に策定した「春日部市公共施設等総合管理計画」をもとに、より実行性のある計画として、公共施設等を対象に2016年度（平成28年度）に策定した計画

「基本計画」では、インフラ施設について、新規整備を含めた維持管理、改修・更新費用が今後 30 年間で年平均約 36.6 億円の財源が不足すると推計されており、維持管理・更新に関する取り組み推進に向けた、施設ごとのより具体的な計画の策定が必要となっています。

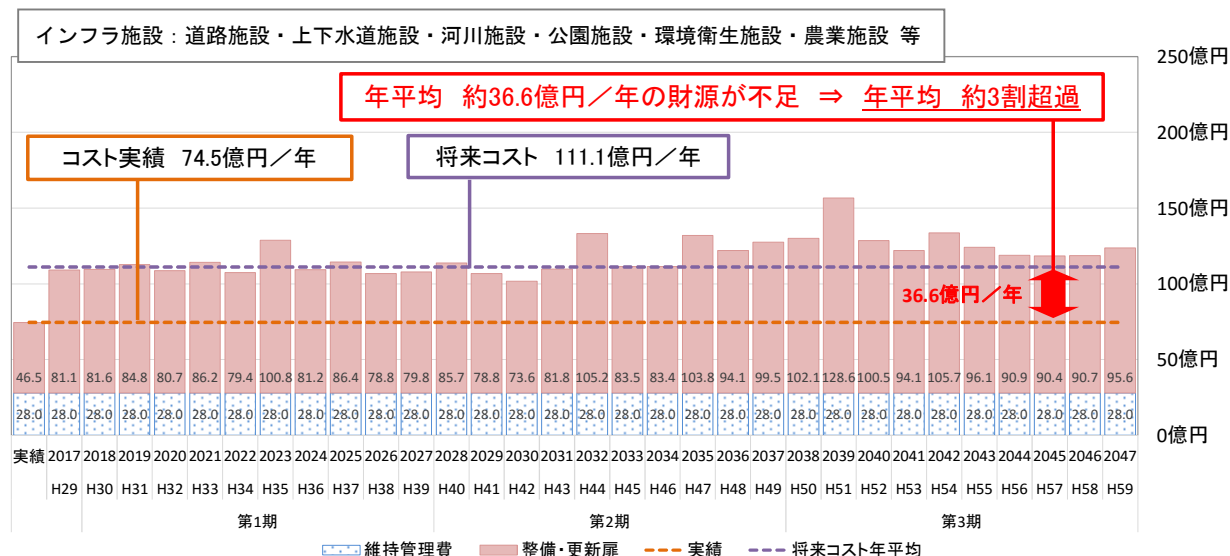


図 1-1 基本計画におけるインフラ施設の将来コスト推計

1.2 計画の目的（取組方針）

本計画は、「基本計画」で示された取組方針に基づき、将来に亘り持続可能な維持管理・更新を実現するため、施設ごとに戦略的な再生と老朽化対策を定めるものです。

表 1-1 基本計画で示された取組方針

■供給に関する方針
① 社会構造の変化に対応した適正な供給
■品質に関する方針
② 予防保全の取組と安全性の確保
③ 長寿命化の取組
■財務に関する方針
④ 長期的費用の縮減と平準化 ³
⑤ 維持管理費の縮減
⑥ 民間活力の導入と新規財源の確保

³ 平準化・・・年度によってばらつきのある予算を長期計画期間内で割り振り、一定の年間予算規模とすること

1.3 計画の位置付け

本市の都市インフラマネジメント計画は下図に示すように、施設に関する法令や本市の上位計画として位置づけられている総合振興計画などに即して策定するものです。そのうち、本計画は道路に関するものとなります。

本計画は、「基本計画」や「都市計画マスタープラン」といった周辺計画との整合を図りながら取り組みを進めていきます。

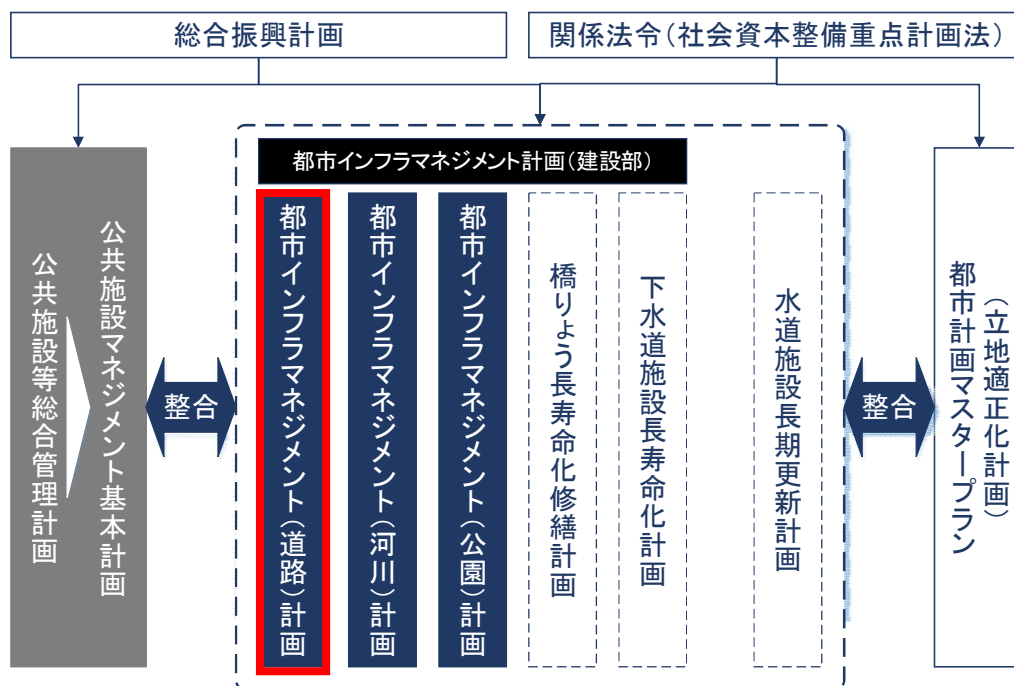


図 1-2 都市インフラマネジメント計画の位置づけ

1.4 計画期間

本計画は、2018 年度（平成 30 年度）から 2047 年度（平成 59 年度）までの 30 年間を見据えており、長期的視点に立ったインフラ施設の戦略的な再生と老朽化対策を定めます。

また、具体的な実施計画を策定し、10 年ごとに計画の見直しを図っていきます。

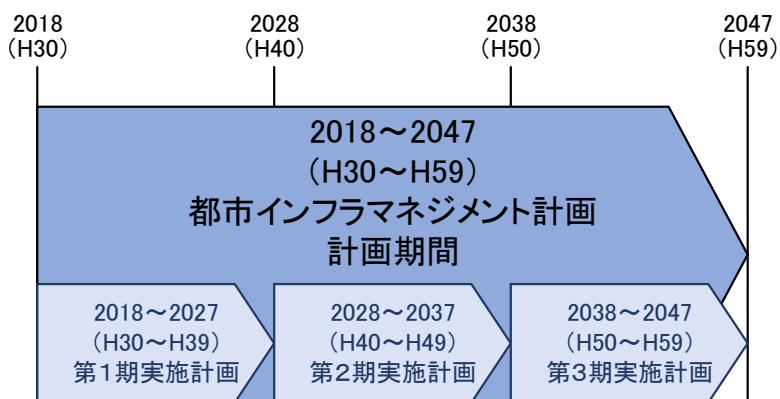


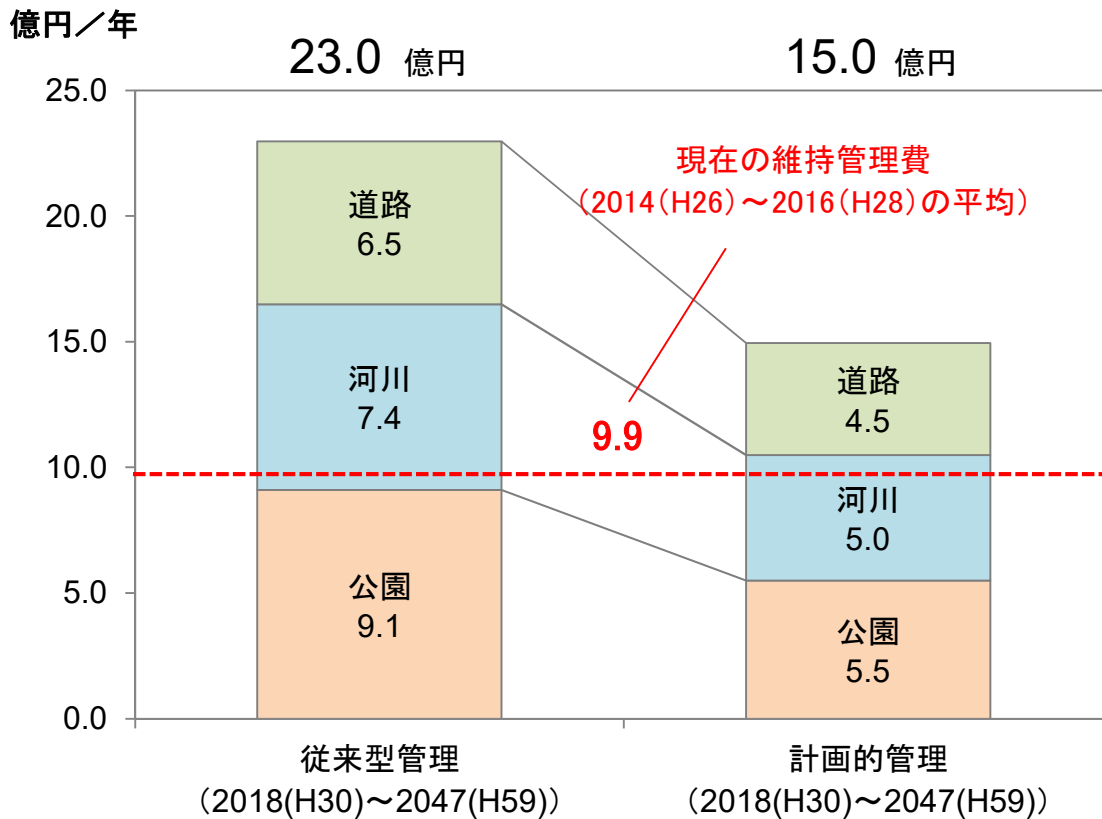
図 1-3 計画策定期間

1.5 全体目標と計画の効果（3分野）

本計画にて、道路・河川・公園の3分野について、計画的な管理を行わずに現状の施設を維持管理・更新した場合の将来コストを試算したところ、現状の予算（維持管理費＋更新費）を大きく超過します。このことから、「基本計画」における実績値と将来コストより、3割（74.5億円／111.1億円）のコスト縮減を全体目標とし、本計画を策定しました。

「基本計画」では、新規整備を含んでいますが、新規整備は別途、それぞれの計画に基づき実施されるものであるため、本計画では、既存施設の維持管理・更新を論点とし、新規整備を除いた検討を進めていきます。

各分野について本計画の取組を実行することで、約3割のコスト縮減が可能となります。また、このようにコスト縮減を図りながら、既存施設を計画的に管理し、賢く使っていくことで、今後も安全・安心で快適な市民生活や都市の経済活動を支える基盤として維持していくことができます。



- ※ 災害などの非常時における対応については本計画の対象外としており、将来コストには計上していません。
- ※ 計画的管理でも、必要となる年間コストは現在の維持管理費（直近3か年の平均値）を上回りますが、国の補助制度の活用など、必要な財源確保に努めながら計画を実行していきます。

図 1-4 計画の実施によるコスト縮減効果

2.道路施設の現状と課題

本市では、多くの道路施設を管理しており、現状では、市民からの通報や要望などを通じて現地を確認し、必要に応じて措置を行う、いわゆる対症療法的な管理を基本としてきました。しかし、今後ますます予算が限られる中、これからも持続可能な維持管理・更新の体制を構築していくためには、膨大な道路施設を一様な考え方で管理するのではなく、施設特性に応じた管理のもと、特に将来コストの増大が見込まれ、計画的な管理がなじみやすい「舗装」と「街路樹」については、計画的な管理の優先的な推進が求められます。

表 2-1 道路施設の現状（マネジメント4要素の観点）

マネジメント要素	道路全般		
		舗装	街路樹
① モノ ：管理数量 ：劣化状況	- 膨大な延長と様々な施設を有する ：実延長計約 1,050km - 舗装、街路樹、附属物（道路照明灯・案内標識）等	- 膨大な面積 - 大半は耐久性が比較的低い簡易アスファルト舗装 - 路盤まで劣化している区間の発生	- 苦情・要望の対象となりやすい樹種が多い - 大径木化の進行や土地利用の変化等により、安全性や維持管理上の負担に影響（根上り・歩道幅員不足・倒木の危険性等）
② ヒト ：維持管理体制	道路パトロールのほか、市民の通報や要望等に応じた管理（対症療法的な管理）	- 状態を把握するための定期点検や、効率的な修繕を実施するための中長期的な計画が未整備 - 修繕は表面的（簡易又は応急的）な工法が基本	実績をもとに剪定実施（剪定管理が一部に集中／中長期的な管理計画が未整備）
③ 情報 ：情報管理体制	法定台帳（道路台帳など）による一定の情報管理	舗装に関するデータ（点検結果など）の蓄積が不十分	情報管理の体制が不十分
④ 費用 ：コスト実績	舗装や街路樹の管理に係る費用が比較的大きい	舗装関係費は年々増加傾向	全街路樹に対する剪定管理が不十分（管理の質の低下）

2.1 本市が管理する道路 モノ

2.1.1 全般

2017 年（平成 29 年）3 月現在の整備概況を以下に示します。

表 2-2 路線種別ごとの道路整備状況

道 路 種 別		路 線 数	実 延 長 （ m ）	実 面 積 （ m 2 ）	道 路 改 良 率
市 道	1 級	53	73,884.2	801,840	96.4%
	2 級	78	79,741.2	527,650	88.7%
	そ の 他	4,811	900,516.6	4,396,339	74.9%
計		4,942	1,054,142	5,725,829	79.2%

表 2-3 本市が管理する道路施設

分 野	施 設 種 別	管 理 数 量	備 考
道 路	舗 装	約 1,050km	道路現況調書
	街 路 樹	高・中木:約 3,600 本 低木:約 30,000m2	現地調査結果 高木:樹高 3m以上の樹木 中木:樹高 1m 以上 3m未満の樹木 低木:樹高 1m未満の樹木
	附 属 物	道 路 照 明 灯	約 700 基
		案 内 標 識	約 100 基
	安 全 施 設	ガードレール:約 47km 安全柵:約 83km 等	安全施設調書
	側 溝	約 1,050km	側溝調書
橋 梁	長寿命化修繕計画対象	47 橋	橋梁長寿命化修繕計画
	上 記 以 外 の 橋 梁	554 橋	道路現況調書(橋梁数計 601)

※橋梁は本計画書の対象外であるが、参考までに合わせて表記しています。



図 2-1 道路網図

2.1.2 舗装

(1) 管理数量

2017 年（平成 29 年）3 月現在、本市が管理する道路の実面積約 573 万 m² のうち、舗装済み面積は約 527 万 m²（改良率 92%）となっています（道路現況調書より）。

舗装区分で見た場合、簡易アスファルト舗装が最も多く、道路の実延長・実面積に対し、ともに全体の約 8 割を占めます。簡易アスファルト舗装は表層が薄く、耐久性が比較的低いため、大型車交通量が多い道路などにおいては舗装が劣化しやすく、頻繁に修繕が繰り返されるおそれがあります。

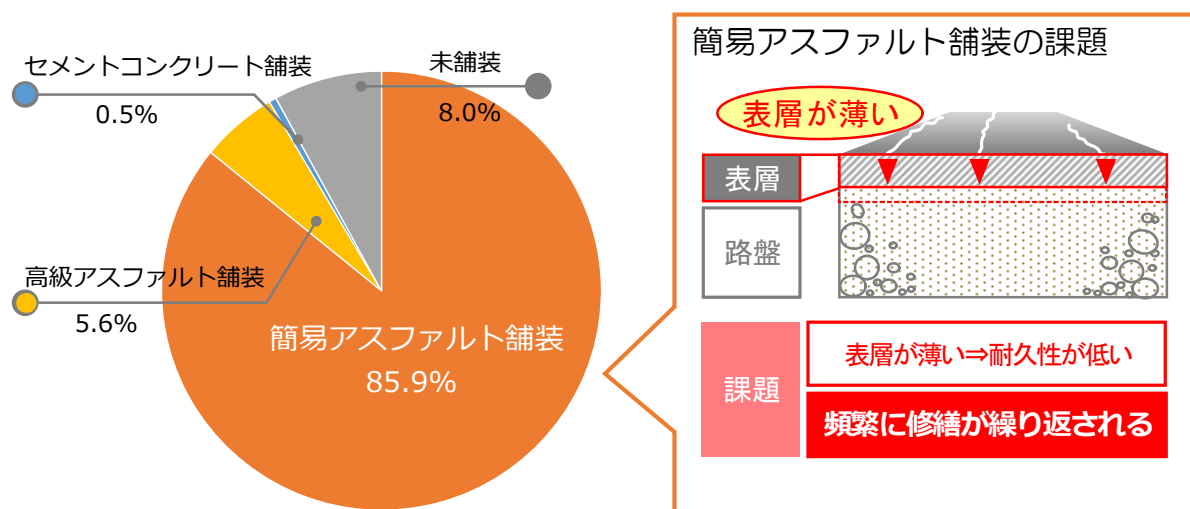
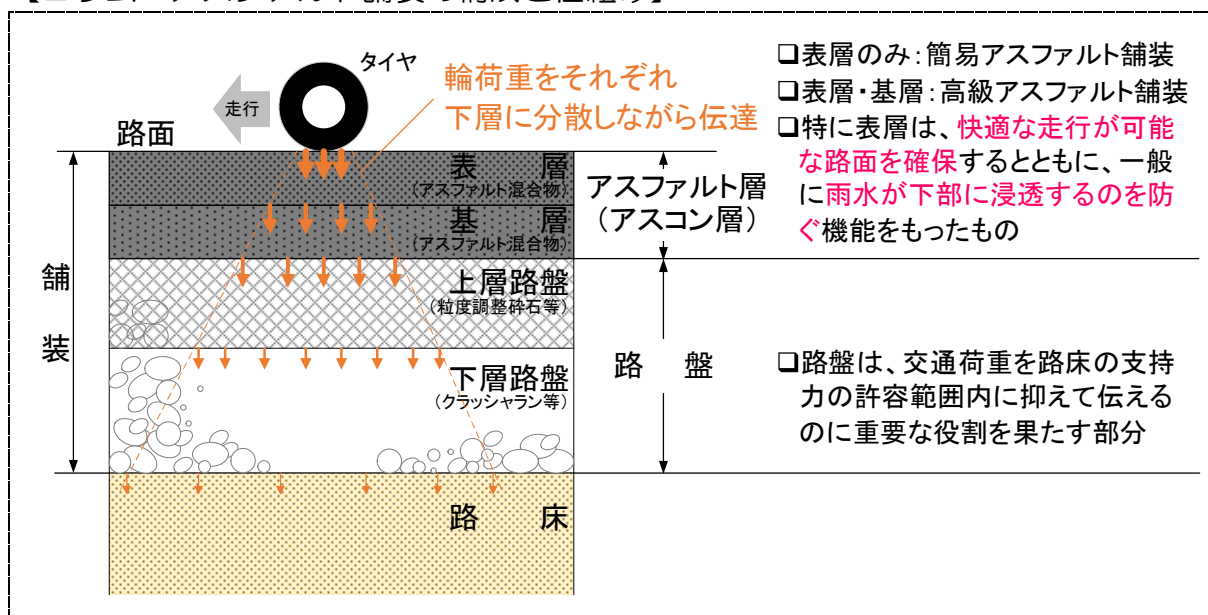


図 2-2 道路種別で見た舗装区分別面積

【コラム：アスファルト舗装の構成と仕組み】



(2) 劣化状況

2013 年度（平成 25 年度）に、計 42 路線（実延長全体の約 5%）を対象に路面性状調査などを実施しています。

その結果、シーリング材注入などの補修措置による対応が困難である、ひび割れ率 40%以上の延長は、調査延長全体の約 20%となっています。一方で、わだち掘れ量 40mm 以上の延長は、調査延長全体の約 1%とわずかであり、市内の舗装の主な損傷はひび割れであると見られます。

また、ひび割れなどの損傷が著しい区間については、路盤などの構造的な健全性まで推定する FWD 調査を実施しています。

その結果、路盤まで補修が必要と判定された、つまり路盤まで健全性が低下している区間延長は、FWD 調査延長全体の約 4 割となっています。

表 2-4 舗装の主な点検例

路面性状調査（舗装の表面に対する調査）	FWD 調査（舗装の構造体に対する調査）
一定の区間単位で路面の損傷状況（ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性）を定量的に計測・評価する調査	一定の区間単位で重錘（おもり）を落下させて路面に衝撃を加え、その時に発生する舗装のたわみ量を複数のセンサによって測定することで、舗装体の耐久性と路床の支持力を推定する調査
	
路面性状調査（路面のひび割れなどを測定）	FWD 調査（路面下の健全性を推定）

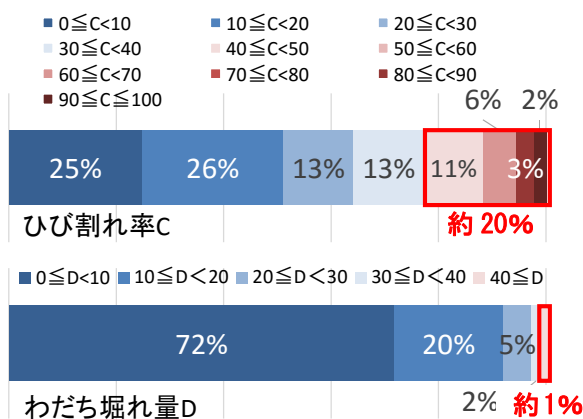


図 2-3 劣化状況

調査対象のうち約 4 割が路盤まで健全性低下

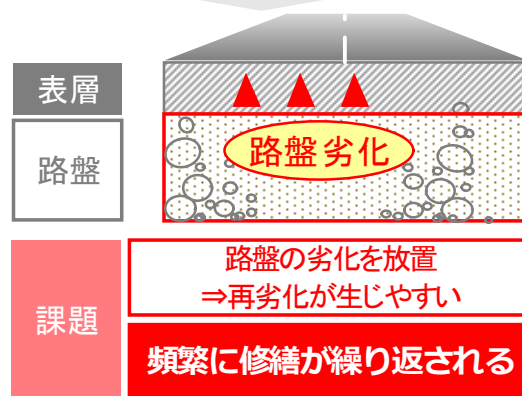


図 2-4 舗装のつくりと劣化における課題（イメージ）

2.1.3 街路樹

(1) 管理数量

2017 年（平成 29 年）6 月現在、本市が管理する高木・中木の総数は約 3,600 本、低木の植栽総面積は約 30,000m² です。緑化済道路延長は約 30km であり、総道路延長の約 3%となっています。

表 2-5 本市が管理する街路樹数量

樹木区分	管理数量
高・中木	約 3,600 本
低 木	約 30,000m ²



図 2-5 緑化済延長割合

（街路樹の定義付け）

- 高木：樹高 3m以上の樹木
- 中木：樹高 1m以上 3m未満の樹木
- 低木：樹高 1m未満の樹木

(2) 街路樹関係の要望

2013～2015 年度（平成 25～27 年度）の街路樹に関する苦情要望件数は年々増加傾向にあり、剪定に対する要望が最も多くなっています。

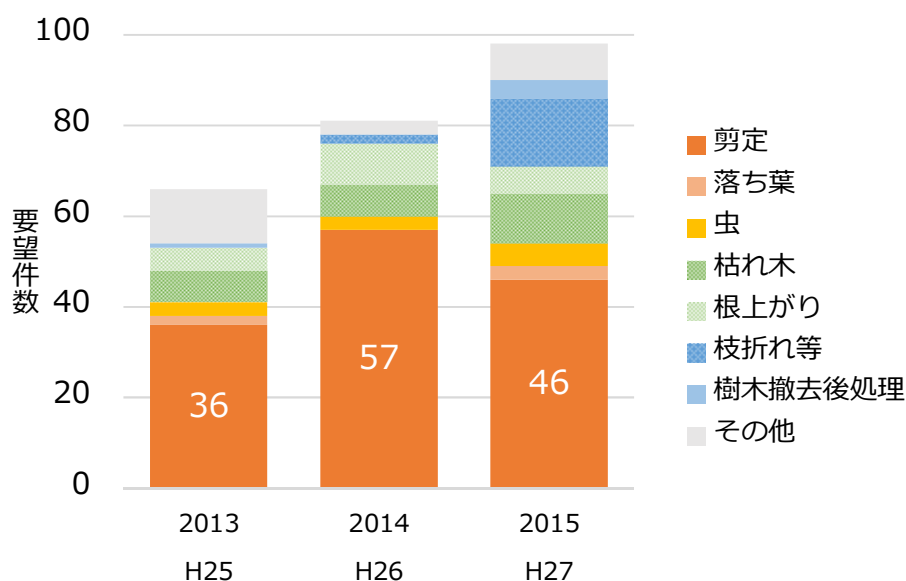


図 2-6 街路樹関係の要望内容

(3) 市民の安全性への影響

街路樹は植栽後相当の年数が経過すると、老朽化や大径木化の進行、周辺の土地利用の変化により、街路樹の生育や周辺環境に影響を及ぼす場合があります。

本市の街路樹においても、街路樹の生育環境や街路樹本体に起因する問題によって、交通安全上の支障となったり、枯れ枝の落下や倒木の危険性が高まるなど、市民の安全性に影響を及ぼす可能性があります。



(その 4-6 豊春サンハイツ内 マテバシイ)

有効歩道幅員が狭い区間

- 通行空間が十分に確保されていない



(その 2-3 地方庁舎前 トチノキ)

交差点付近に植樹された樹木

- 車両からの見通しを妨げている



(その 1-2 フジ通り ケヤキ)

植栽間隔が狭い区間

- 樹木の競合により健全な生育ができていない
- 枝の落下の危険性が高まる



(その 1-3 ハクレン通り ハクレン)

樹勢が悪化した樹木

- 倒木の危険性
- 景観が悪化

図 2-7 街路樹による安全性への影響例

(4) 樹木特性や生長による維持管理への負担

高木における樹種別の数量は下図のとおりです。

最も植栽数量が多いのはユリノキであり、植栽数量上位 10 種の中には街路の名称となっている樹種が多く見られます（ユリノキ通り、かえで通り等）。

落葉樹かつ生長が早い特性を持つ樹種の数量が多いことから、秋に一気に落葉することによる落ち葉処理作業や、高頻度の剪定管理を要します。

また、街路樹の生長による大径木化が進んでいることから、管理コストや作業性の面で管理への負担が大きくなっています。

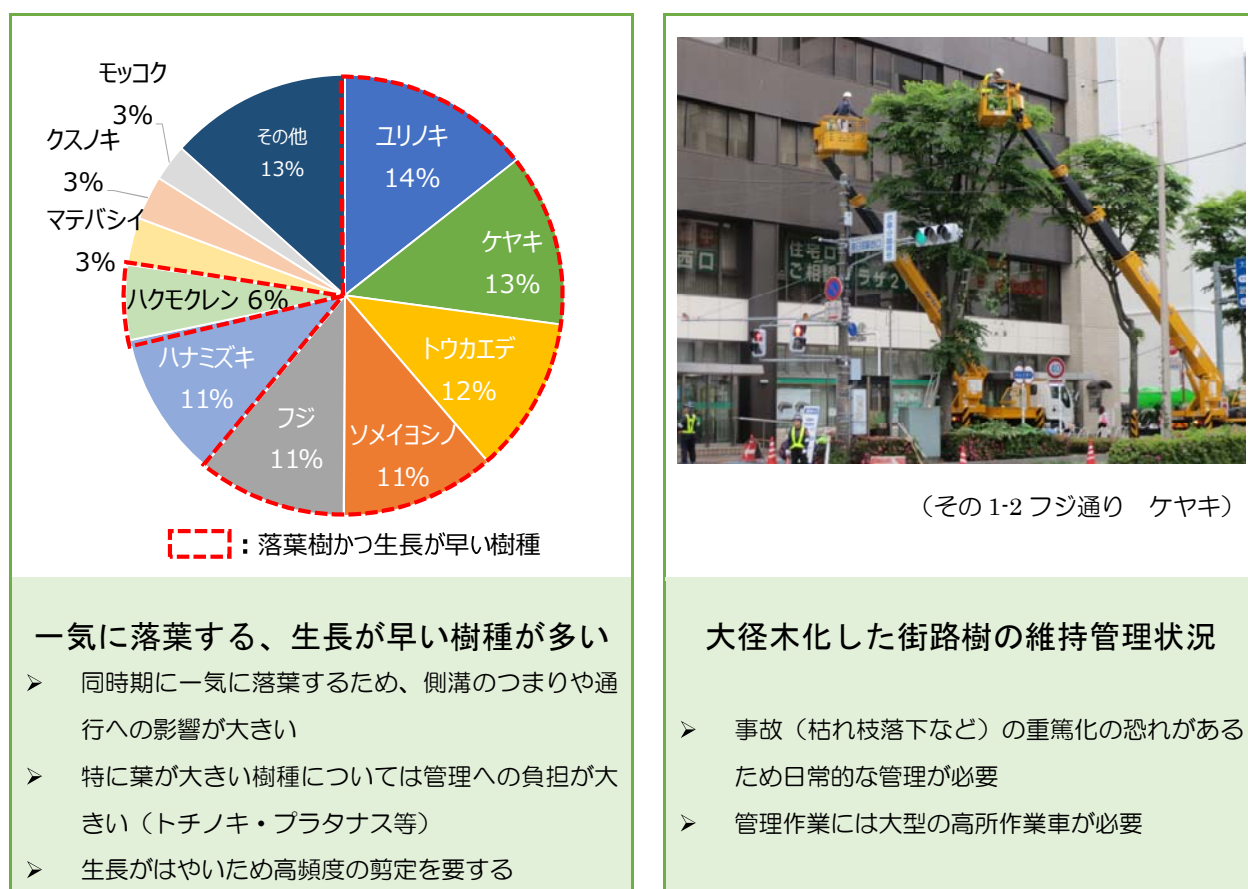


図 2-8 街路樹による維持管理への負担例

2.2 本市における道路維持事業と情報管理の概要

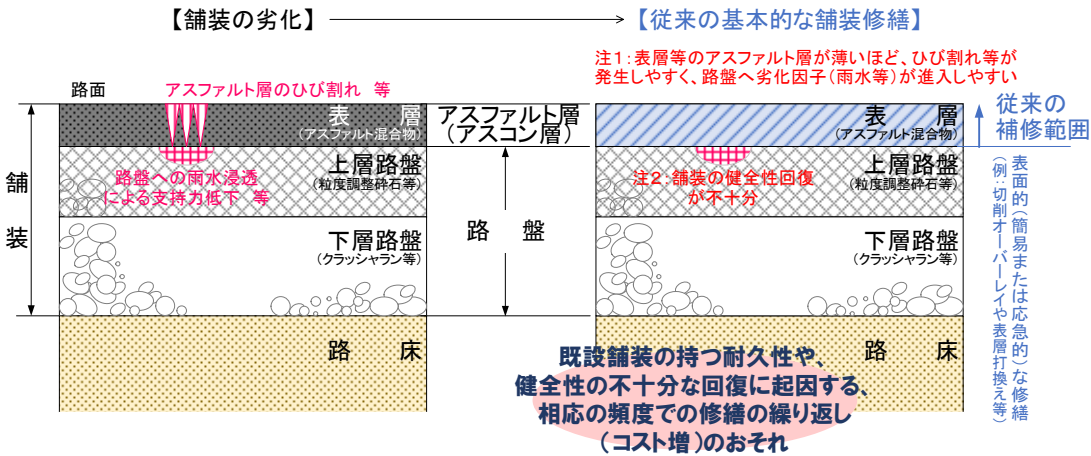
ヒト・情報

維持管理の概況及び本市における道路維持の事業体系を以降に示します。

表 2-6 道路施設の維持管理の概況

	道路全般		
		舗装	街路樹
日 常 管 理	・ 職員又は委託業者により苦情要望などを中心に対応	・ 同左	・ 同左
定 期 点 検	・ 特に実施していない	・ 同左(ただし、過年度に一部路線について路面性状調査などを実施)	・ 特に実施していない
対 策	・ 日常管理を通じて、現地の状況から必要に応じて適宜対応	・ 劣化が顕著な箇所などについて、事後的に修繕工事を実施 ・ 修繕は表面的(簡易又は応急的)な工法が基本	・ 苦情要望などの傾向を踏まえて一部の街路樹について剪定などを実施 ・ 全街路樹に対する剪定管理は不十分
情 報 管 理	・ 法定台帳(道路台帳)の範囲で管理 ・ 苦情要望対応に関しては、苦情要望台帳(エクセル及び紙資料)、並びにシステム(jSTAT)で記録・保存	・ 舗装率などは道路台帳(道路現況調書)で管理 ・ 過年度の路面性状調査結果は業務報告書を保管	・ 街路樹管理台帳を紙資料により保管(更新事項を適宜加筆(手書き))

■ 舗装の修繕工法



■ 街路樹の剪定管理：全管理数量への剪定管理が不十分であり、
緑化機能の維持や交通安全への影響を及ぼしている。



春日部市における道路維持の事業体系

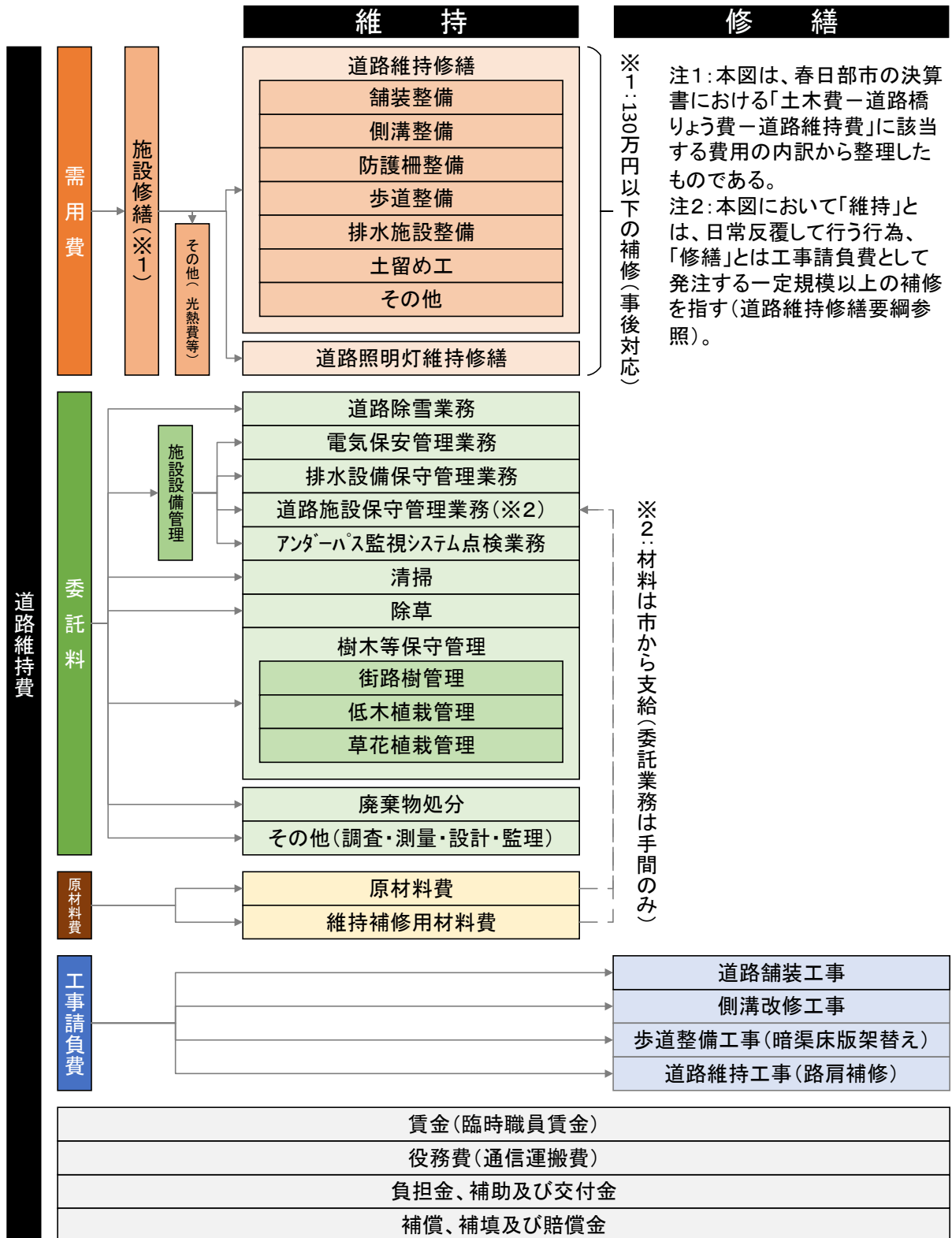


図 2-9 道路維持の事業体系

特に日常管理の業務に関する実状としては次のとおりとなっています。

- 職員は苦情要望などの住民対応に日々専念する必要がある中、委託料は年々増加傾向にあり、業務ごとに個別・単年度発注していることから発注手間も大きくなっています。
 - 苦情要望などへの事後的な対応が中心となり、結果として苦情要望件数が増加の傾向にあることから市民の視点でサービス水準は低下してきているとも見られます。
 - 業務ごとに個別・単年度発注していることから、業務間の連携が図られていない面もあります（サービスの質を向上させる余地あり）。
- 限られた予算の中で、今後も日常管理の徹底（サービス水準の維持・向上）が求められます。

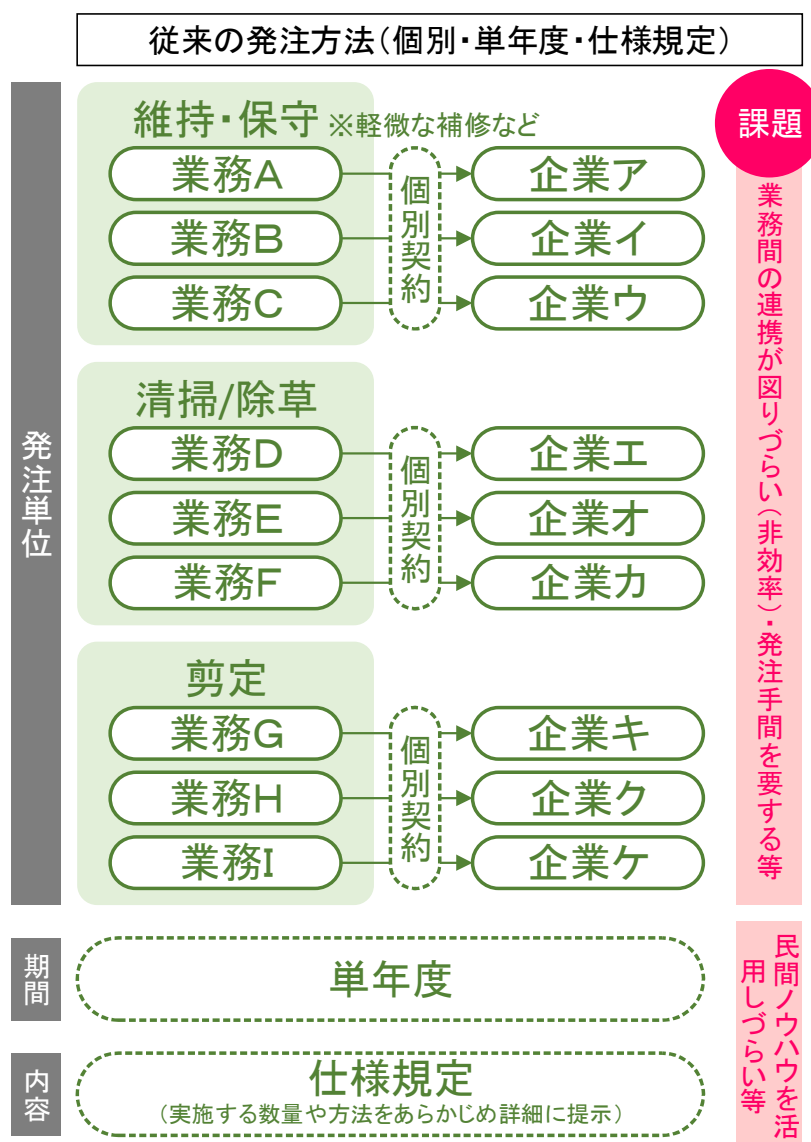


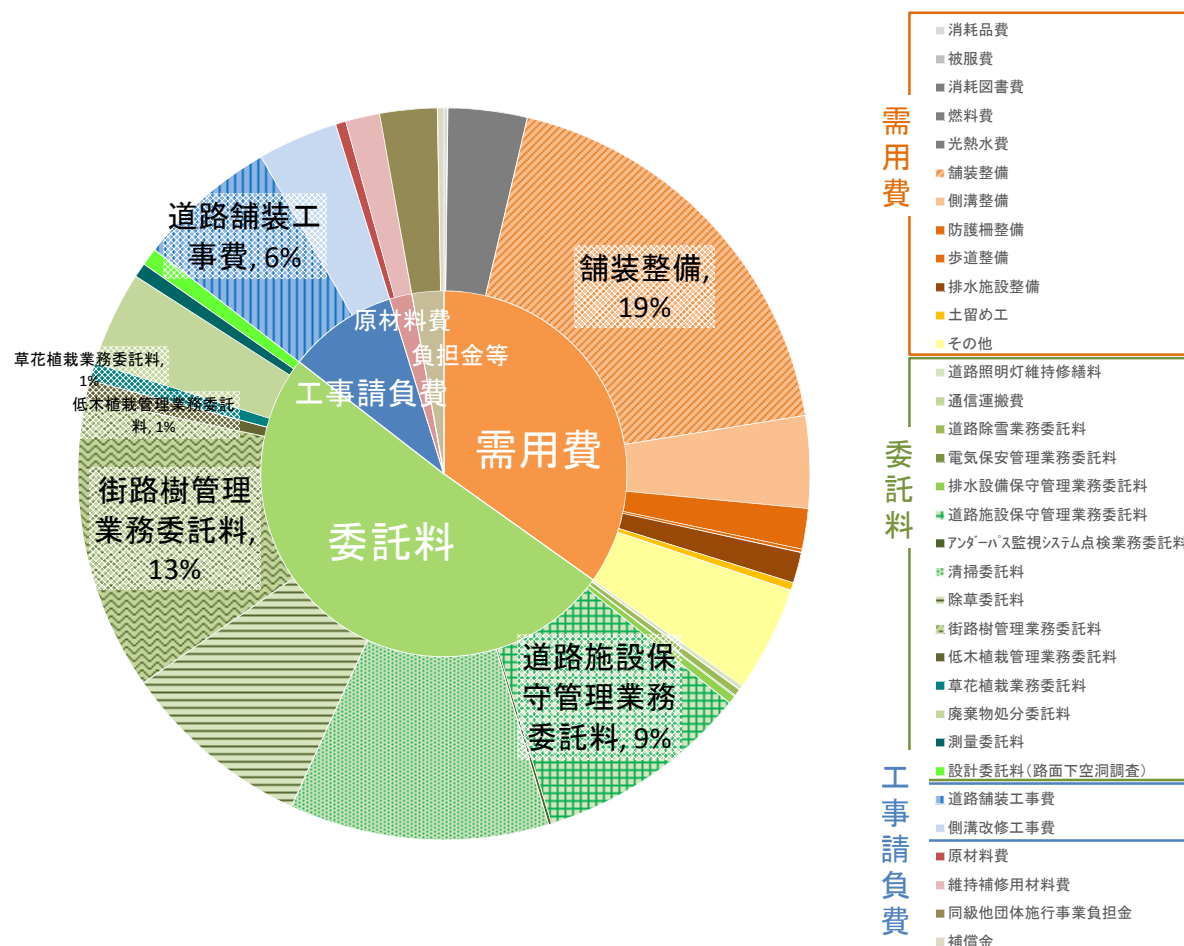
図 2-10 従来の業務発注方法

2.3 道路維持に関するコストの実績と将来推計 費用

2.3.1 実績コスト

(1) 全般

2016 年度（平成 28 年度）の道路維持費の決算内訳は下図のとおりです。舗装及び街路樹に関する維持管理費用の占める割合が特に大きくなっています。



- ※ 需用費：苦情要望などへの事後対応における小規模な補修、その他物件費や光熱費等の経常的な経費に充てる予算。そのうち舗装整備分は、局所的に簡易又は応急的な方法で行う舗装の補修費を指す。
- ※ 工事請負費：一定規模以上の工事に充てる予算。そのうち道路舗装工事費は、面的に行う舗装の修繕費を指す。

図 2-11 道路維持費の決算内訳

(2) 舗装関係費

舗装関係費のうち、一定規模以上の工事費である舗装修繕費（道路舗装工事費）については、年度によって増減がありますが、2014～2016 年度（平成 26～28 年度）の 3 か年では平均して約 24 百万円程度となっています。

また、局所的で小規模な工事である舗装維持費（需用費の舗装整備分など）については、年々増加傾向にあり、舗装修繕費、舗装維持費全体としてもおおむね増加傾向にあります。

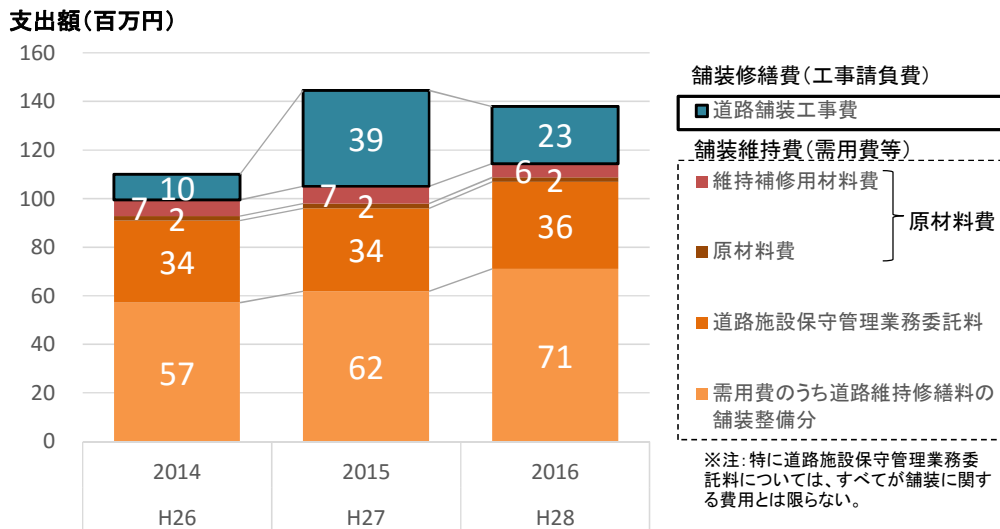


図 2-12 舗装関係費の決算推移

(3) 街路樹関係費

街路樹関係費については、主に街路樹剪定費用である街路樹管理業務委託料の占める割合が 9 割と大きくなっています。剪定実績より、2015 年度（平成 27 年度）以降の剪定管理範囲は縮小していますが、剪定費は増加しています。主な要因としては労務単価の上昇が考えられます。

今後大径木化による剪定単価の上昇や労務単価の上昇が見込まれることから、予算内で管理できる範囲はさらに縮小すると考えられます。

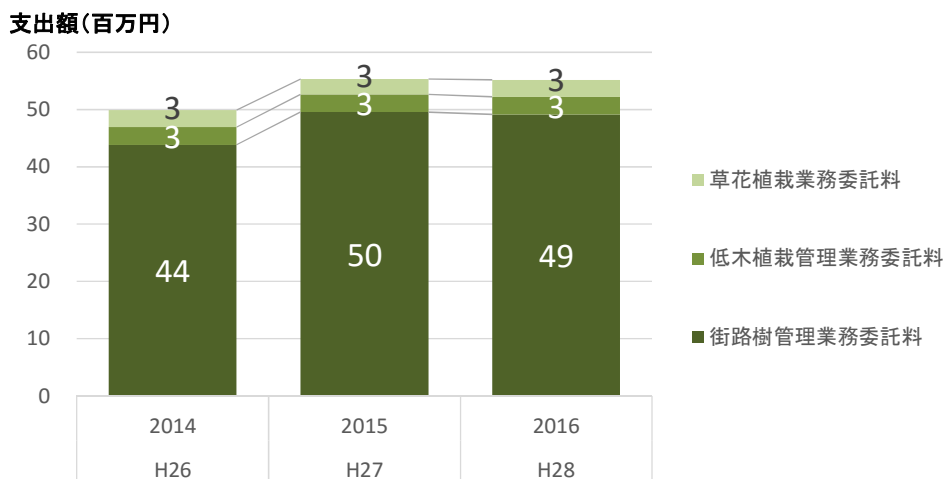
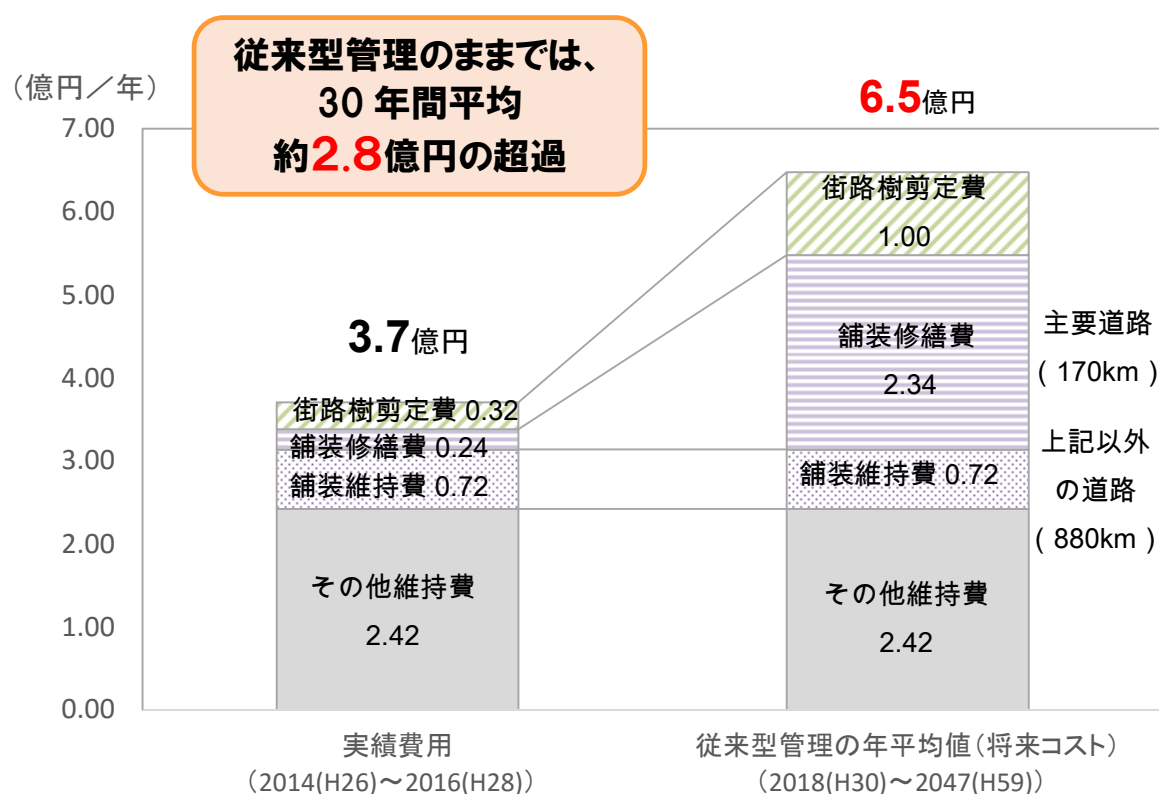


図 2-13 街路樹関係費の決算推移

2.3.2 道路施設の将来コストの見通し ～計画的な管理を実施しない場合の概略推計～
直近3か年（2014年度（平成26年度）～2016年度（平成28年度））の平均維持管理コスト実績と比較すると、年間約2.8億円の財源不足が見込まれます。すべての主要道路の舗装に対して同じ方法・水準で面的に修繕を行い、さらに、大径木化していく街路樹すべてを望ましい頻度で剪定管理していこうとすれば、必要となる将来コストは従来の予算規模を大きく上回るためです。



- ※ 舗装修繕費：主に主要道路の舗装修繕費用
- ※ 舗装維持費：上記以外の道路の舗装維持管理費用
- ※ その他維持費：道路の清掃や草刈り、光熱費といった経常的な性質の経費、又はその他施設の対症療法的な補修等を含む住民の皆様からの苦情要望に応じて適宜対応するための経費（実績をベースに将来も同規模程度を見込む）

図 2-14 実績費用と将来コストの比較

表 2-7 将来コストの内容

費 目	内 容
舗 装 修 繕 費	主要道路約 170km に対して 15 年でアスコン層打換えを実施する費用
舗 装 維 持 費	主要道路以外の道路約 880km に対して対症療法により管理する費用
街 路 樹 剪 定 費	全管理数量に対して樹種別標準頻度（従来重点管理箇所は従来頻度）で剪定を実施する費用 ※高木については大径木化を見込み、15 年後に幹周区分変更
そ の 他 維 持 費	上記以外の道路維持に関する費用（例：清掃や除草、その他経常的な経費等）

2.4 道路施設における課題

モノ・ヒト・情報・費用の観点から、以下のような課題が挙げられます。

【課題1】計画的な取り組みへの転換と日常管理の効率化が必要

- 現状の対症療法のままでは持続可能な維持管理・更新が困難となる可能性があるため（主に道路全般の「ヒト・情報・費用」の観点より）

【課題2】舗装の適時適切な修繕（長寿命化）の計画的な推進が必要

- 劣化しやすい舗装のつくりや路盤まで傷んでいる区間における修繕の繰り返しを回避するため（主に舗装の「モノ・費用」の観点より）

【課題3】街路樹の再整備と管理方針の明確化による管理の質の向上が必要

- 大径木化などによる安全性や維持管理の負担への影響を改善するため（主に街路樹の「モノ・費用」の観点より）

2.5 街路樹に関する市民の意識（市民アンケート調査の実施）

春日部市都市インフラマネジメント計画の策定に当たって、特に公園や道路の街路樹については再整備（撤去含む）に関する踏み込んだ検討を行うことから、基本方針の策定に当たって市民意見を反映させるために、公園と道路の街路樹を対象に市民アンケートを実施しました。

本計画では、道路の街路樹についてのアンケート結果を記載します。

2.5.1 市民アンケートの実施内容

(1) 実施概要

調査対象：春日部市民 3,000 人（市で抽出）
調査方法：調査用紙を対象者に郵送し、郵便で回収
調査日程：平成 29 年 6 月 1 日～16 日（〆切 6 月 12 日）
回答数：【公園】880 部（回収率約 29.3%）【街路樹】873 部（回収率約 29.1%）

(2) アンケート項目

アンケート項目	備考
市のマネジメント計画（道路の街路樹）の取り組みについて	本市の道路の街路樹の現状と課題に対する市民の意識（今後、管理に関するマネジメントを進めることへの理解）を確認する
道路の街路樹の管理のあり方に関する考えについて	基本方針として検討する、街路樹の撤去や更新等についての市民の意向を確認する
道路の街路樹の印象について	現状の道路全般、街路樹管理に対する関心、満足度について確認する 今後の再整備の検討（街路の廃止、樹種更新）や優先順位付けの参考とする

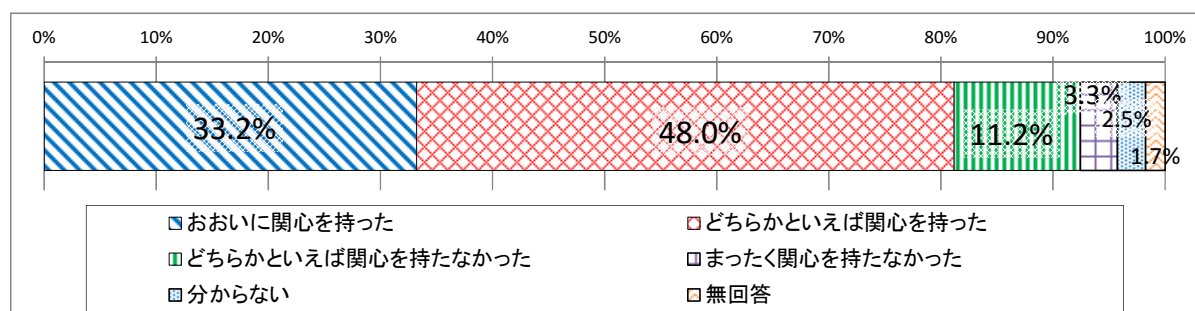
2.5.2 アンケート調査結果

(1) 市のインフラマネジメント計画（道路の街路樹）の取り組みについて

【 設問 1 】

春日部市の道路の街路樹の、管理の現状と課題について、どのくらい関心をお持ちになりましたか？（1つ）

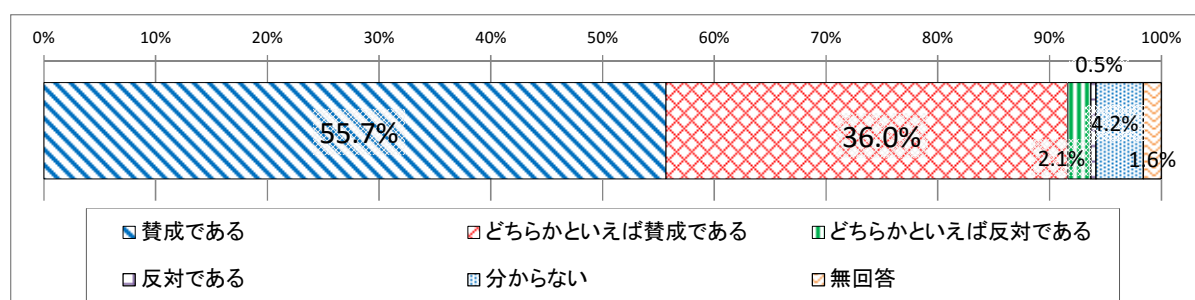
「おおいに関心を持った」が約 33%、「どちらかといえば関心を持った」を含めると、約 81%が関心を持っている。



【 設問 2 】

春日部市が必要と考えている都市インフラマネジメント（道路）に取り組むことについてどう思いますか？（1つ）

「賛成である」が約 56%、「どちらかといえば賛成である」を含めると、約 92%が実施することが望ましいとなっている。



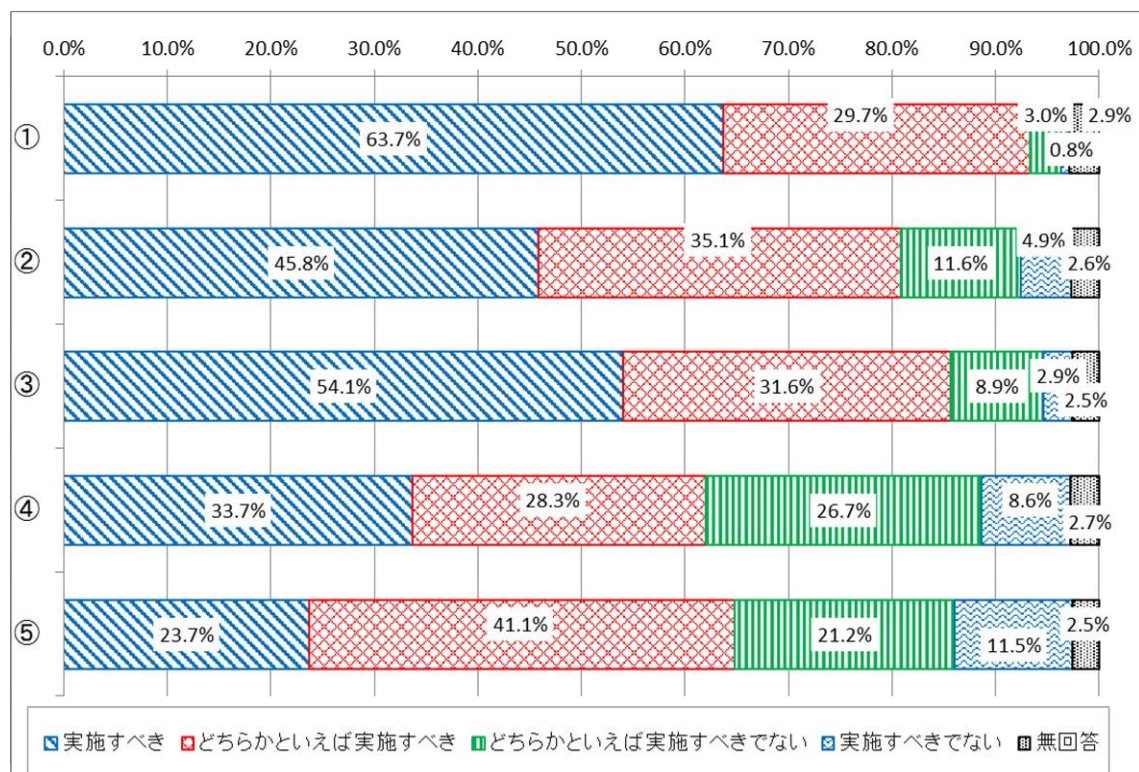
(2) 道路の街路樹の管理のあり方に関する考えについて

【 設問 1 】

道路の街路樹の整備や維持管理の適正化(コスト縮減など)に向けて考えられる以下の手法についてどう思いますか。手法ごとの選択肢から当てはまるものを選んでください。

「どちらかといえば実施すべき」を含めると、全手法に対して半数以上が実施することが望ましいとなっている。

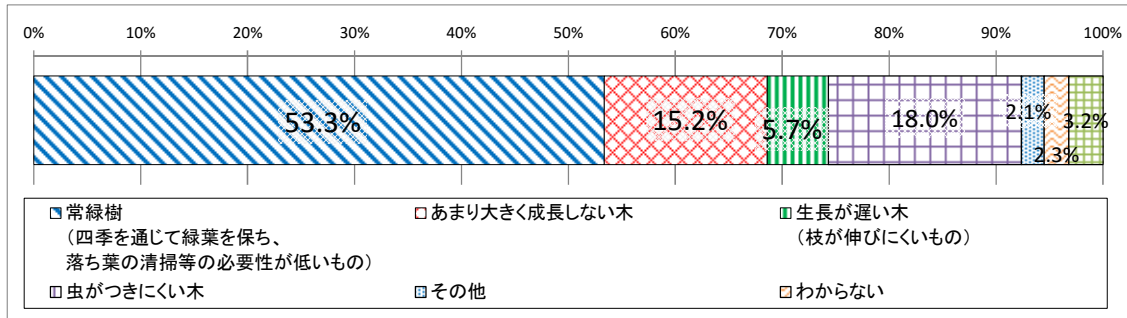
	実施すべき	どちらかといえば実施すべき	どちらかといえば実施すべきでない	実施すべきでない	無回答	合計
① 交通量や樹種など街路ごとに特性が異なる事を踏まえ、優先順位を考えて効率的に管理する	556 63.7%	259 29.7%	26 3.0%	7 0.8%	25 2.9%	873 100.0%
② 限られた予算内で、すべての道路の街路樹に対して十分な管理を行うために、全体量(本数)を予算に応じた適正量に減らす(樹木の撤去や間引きを行う)	400 45.8%	306 35.1%	101 11.6%	43 4.9%	23 2.6%	873 100.0%
③ 大木化や樹種特性(生長が早い等)などにより、管理の手間や費用がかかる樹木については、同種の新しい(若い)樹木、または維持管理しやすい別の樹種への植え替えを行うことにより、維持管理費を削減する	472 54.1%	276 31.6%	78 8.9%	25 2.9%	22 2.5%	873 100.0%
④ 樹木を撤去することで歩行空間を広くする	294 33.7%	247 28.3%	233 26.7%	75 8.6%	24 2.7%	873 100.0%
⑤ 清掃や除草を市民が行う等、道路の街路樹の維持管理作業に市民が協力する	207 23.7%	359 41.1%	185 21.2%	100 11.5%	22 2.5%	873 100.0%
合 計	1929 44.2%	1447 33.2%	623 14.3%	250 5.7%	116 2.7%	4365 100.0%



【 設問 2 】

維持管理しやすい樹木に植え替える際、特に好ましい(重視してほしい)と思う特性(種類)はありますか。

約 53%が、植え替える樹木は「常緑樹」が好ましい(重視してほしい)となっている。

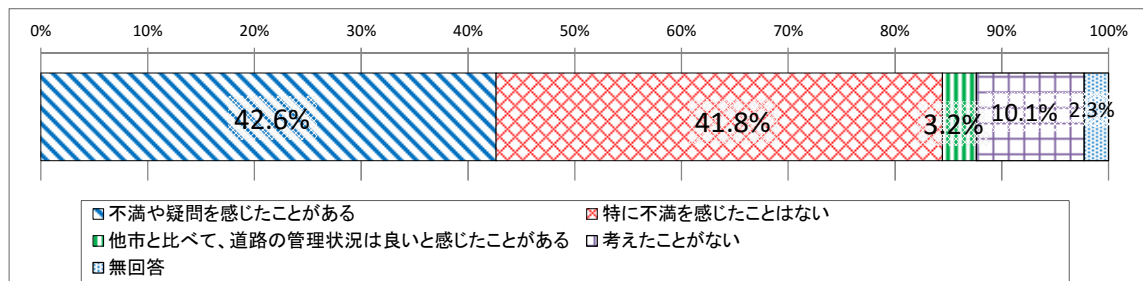


(3) 道路の街路樹の印象について

【 設問 1 】

春日部市の道路管理について、不満を感じたことはありますか。

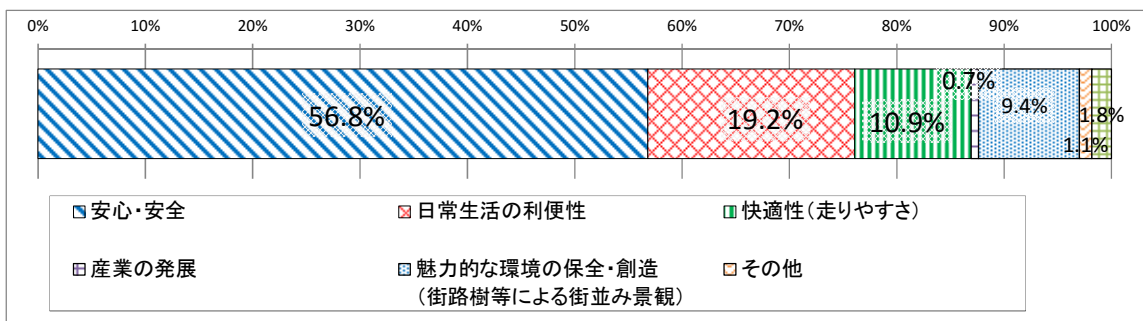
「特に不満を感じたことがない」が約 42%、「他市と比べて、道路の管理状況は良いと感じたことがある」が約 3%となっている一方、「不満や疑問を感じたことがある」も約 43%を占める。



【 設問 2 】

道路は重要な生活基盤のひとつですが、道路に対して求めるものはありますか。

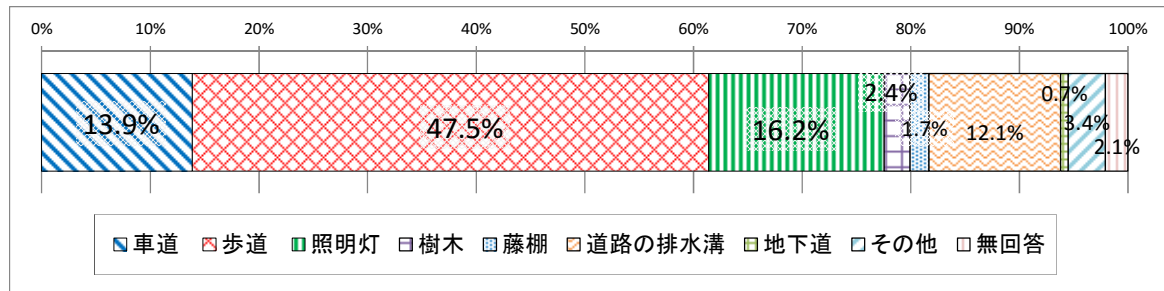
「安心・安全」が約 57%を占めており、次いで「日常生活の利便性」約 19%、「快適性(走りやすさ)」約 11%となっている。



【 設問 3 】

春日部市には、多種多様な道路施設がありますが、特に維持管理に力を注ぐべきと思う施設はなんですか。

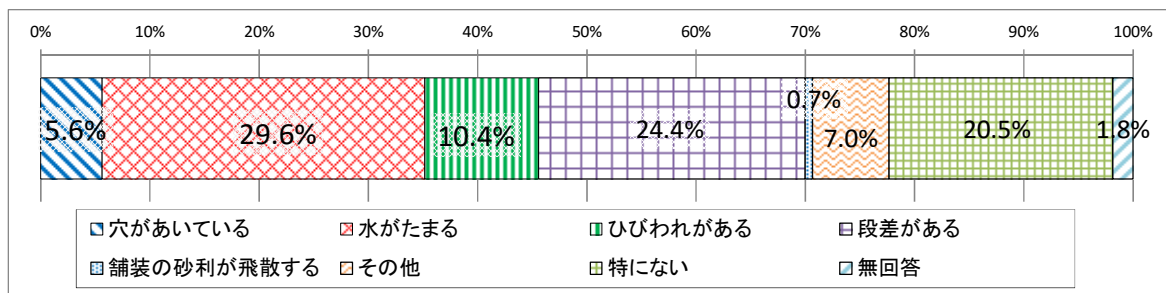
「歩道」が約 48%を占めており、次いで「照明灯」約 16%、「車道」約 14%となっている。



【 設問 4 】

春日部市の道路の舗装管理について、実際に不満を感じていることはありますか。

「水がたまる」が約 30%、「段差がある」が約 24%を占めている。



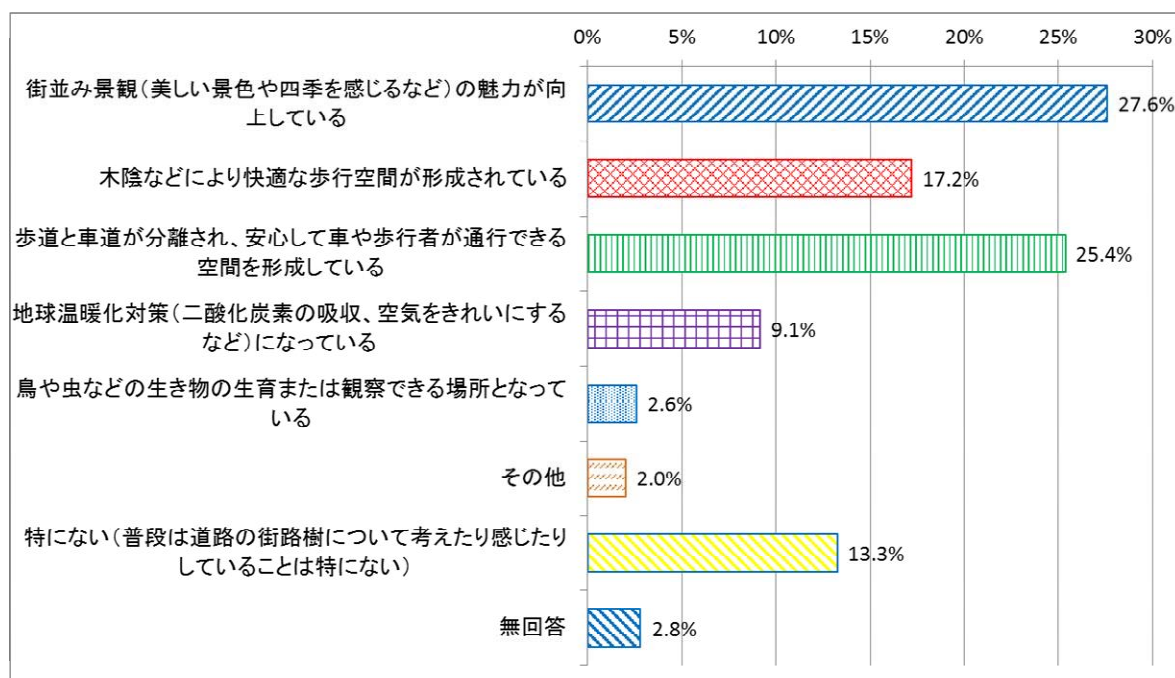
【 設問 5 】

道路の街路樹整備の効果として、実際に感じていることはありますか。(複数回答可)

「街並み景観(美しい景色や四季を感じるなど)の魅力が向上している」が約 30%、
「歩道と車道が分離され、安心して車や歩行者が通行できる空間を形成している」
が約 25%を占めている。

[上段:回答数 下段:構成比(%)]

	街並み景観(美しい景色や四季を感じるなど)の魅力が向上している	木陰などにより快適な歩行空間が形成されている	歩道と車道が分離され、安心して車や歩行者が通行できる空間を形成している	地球温暖化対策(二酸化炭素の吸収、空気をきれいにするなど)になっている	鳥や虫などの生き物の生育または観察できる場所となっている	その他	特にない(普段は道路の街路樹について考えたり感じたりしていることは特にない)	無回答	合計
回答数	383	239	352	127	36	28	184	39	1388
	27.6%	17.2%	25.4%	9.1%	2.6%	2.0%	13.3%	2.8%	100.0%



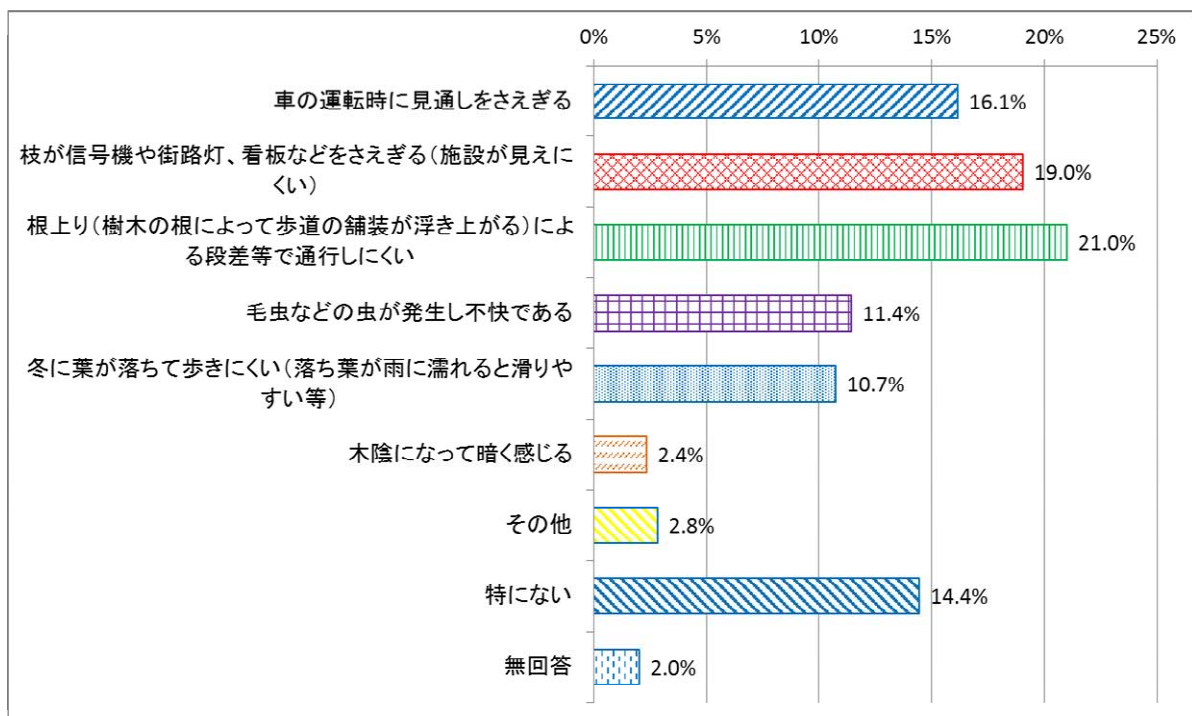
【 設問 6 】

道路の街路樹がもたらす支障について、実際に感じていることはありますか。(複数回答可)

「根上り（樹木の根によって歩道の舗装が浮き上がる）による段差で通行しにくい」が約 21%、「枝が信号機や街路灯、看板などをさえぎる（施設が見えにくい）」が約 19%を占めている。

[上段: 回答数 下段: 構成比(%)]

車の運転時に見通しをさえぎる	枝が信号機や街路灯、看板などをさえぎる（施設が見えにくい）	根上り（樹木の根によって歩道の舗装が浮き上がる）による段差等で通行しにくい	毛虫などの虫が発生し不快である	冬に葉が落ちて歩きにくい（落ち葉が雨に濡れると滑りやすい等）	木陰になって暗く感じる	その他	特にない	無回答	合計
239	282	311	169	159	35	42	214	30	1481
16.1%	19.0%	21.0%	11.4%	10.7%	2.4%	2.8%	14.4%	2.0%	100.0%

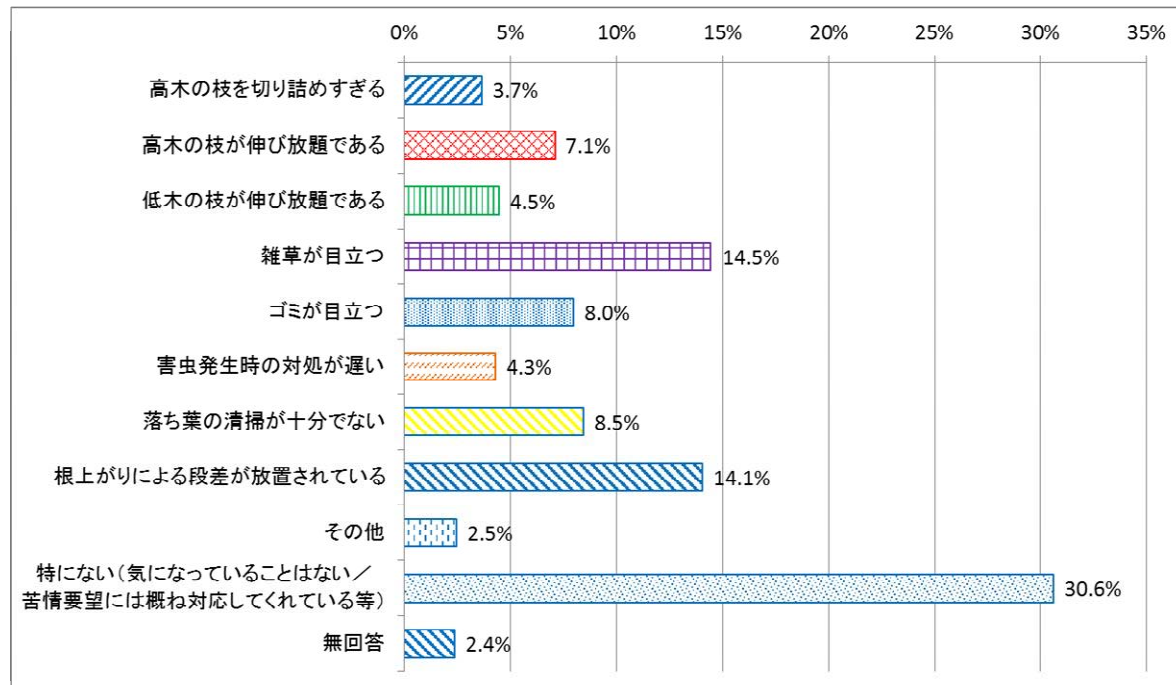


【 設問 7 】

春日部市では、道路の街路樹の維持管理作業として、剪定や刈込み、除草、清掃等を行っています。これらの維持管理状況について不満に思うことはありますか。（複数回答可）

「特にない（気になっていることはない／苦情要望にはおおむね対応してくれているなど）」が約 31%を占めており、次いで「雑草が目立つ」が約 15%、「根上がりによる段差が放置されている」が約 14%となっている。

[上段:回答数 下段:構成比(%)]											
	高木の枝を切り詰めすぎる	高木の枝が伸び放題である	低木の枝が伸び放題である	雑草が目立つ	ゴミが目立つ	害虫発生時の対処が遅い	落ち葉の清掃が十分でない	根上がりによる段差が放置されている	その他	特にない（気になっていることはない／苦情要望には概ね対応してくれている等）	無回答
回答数	46	89	56	181	100	54	106	176	31	383	30
	3.7%	7.1%	4.5%	14.5%	8.0%	4.3%	8.5%	14.1%	2.5%	30.6%	2.4%
合計	1252										
	100.0%										



【 設問 8 】

市が管理する街路樹において、特に思い入れのある街路や樹種はありますか。
別添の【春日部市の代表的な街路樹】を参考にお答えください。

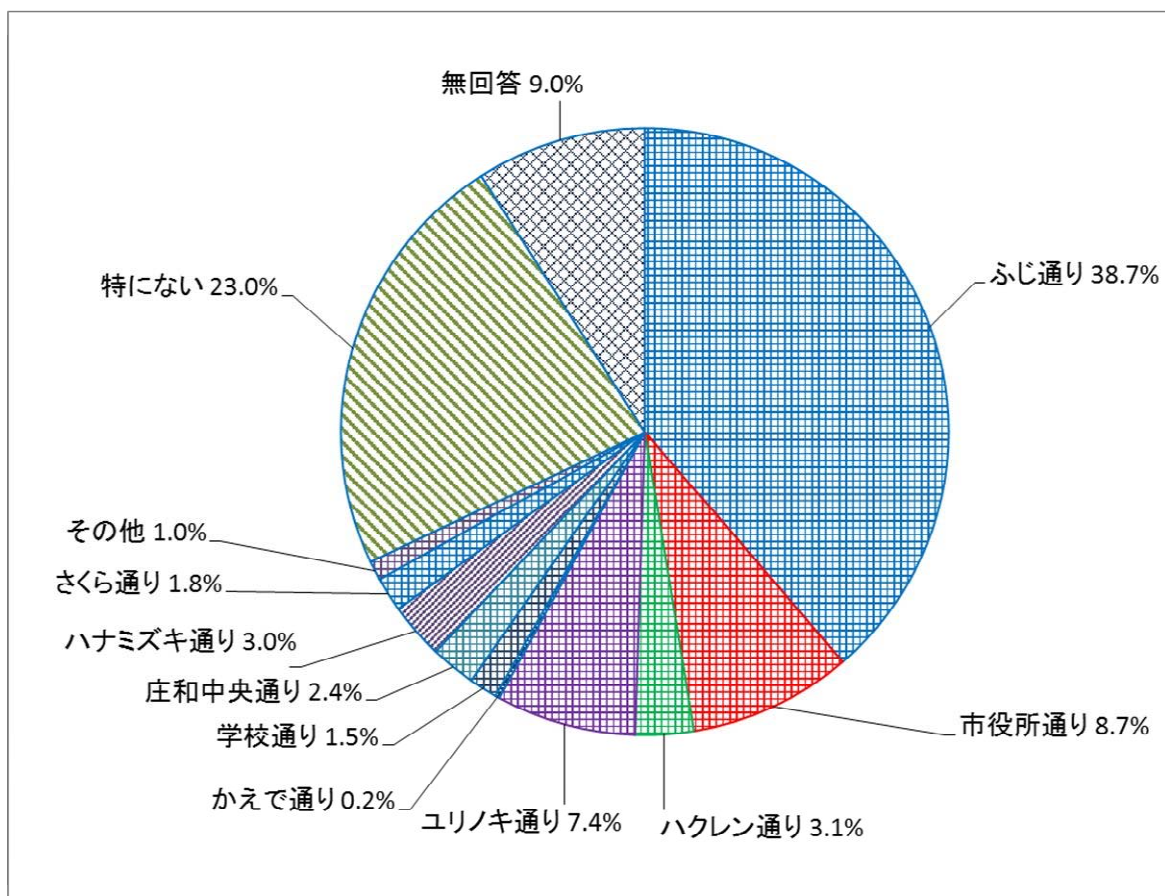
<街路（選択）>

「ふじ通り」が約 39%を占めており、次いで「市役所通り」が約 9%、「ユリノキ通り」が約 7%となっている。

■街 路（該当する番号 1 つに○印）

[上段：回答数 下段：構成比（%）]

	ふじ通り	市役所通り	ハクレン通り	ユリノキ通り	かえで通り	学校通り	庄和中央通り	ハナミズキ通り	さくら通り	その他	特 に な い	無 回 答	合 計
回答数	338	76	27	65	2	13	21	26	16	9	201	79	873
	38.7%	8.7%	3.1%	7.4%	0.2%	1.5%	2.4%	3.0%	1.8%	1.0%	23.0%	9.0%	100.0%



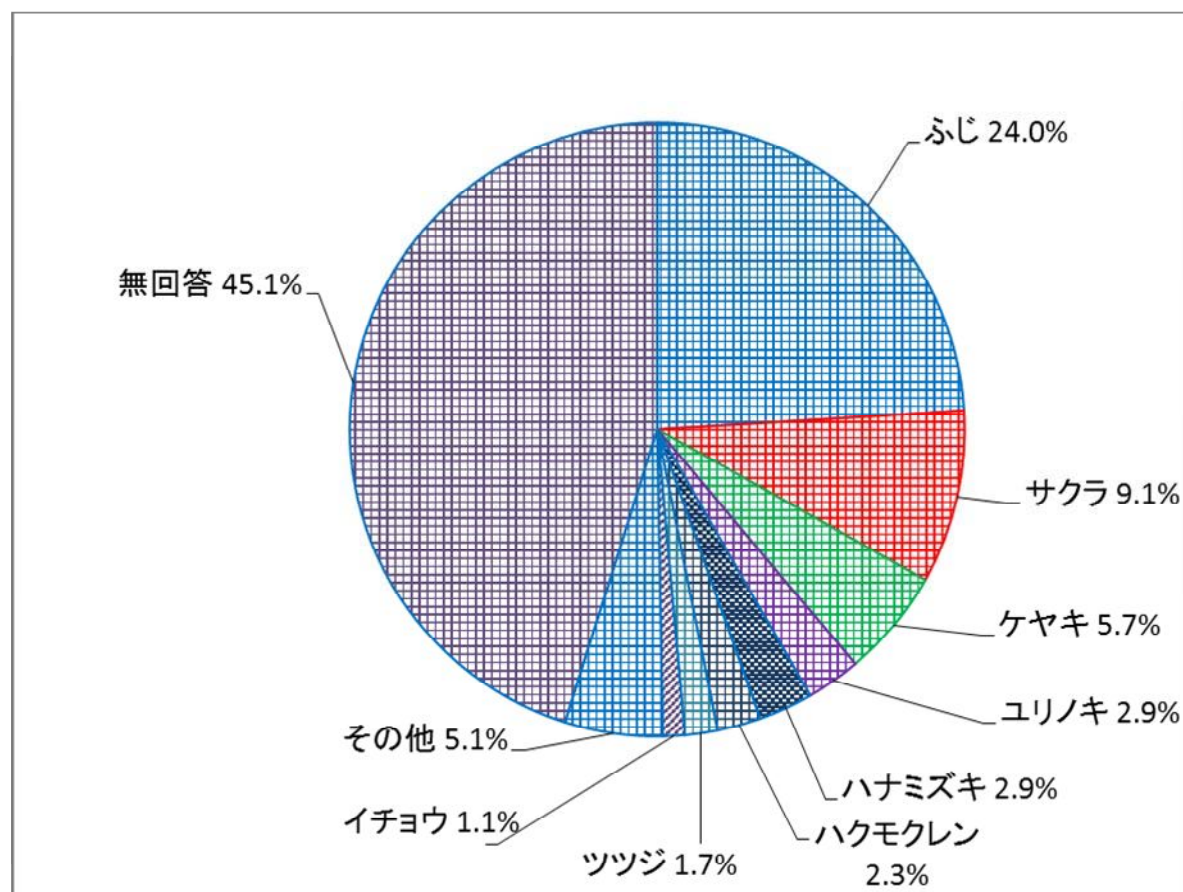
<樹種（自由記載）>

「ふじ」が約 24%を占めており、次いで「サクラ」が約 9%、「ケヤキ」が約 6%となっている。

■樹種（あれば記載）

[上段：回答数 下段：構成比（%）]

	ふじ	サクラ	ケヤキ	ユリノキ	ハナミズキ	ハクモクレン	ツツジ	イチヨウ	その他	無回答	合計
回答数	42	16	10	5	5	4	3	2	9	79	175
	24.0%	9.1%	5.7%	2.9%	2.9%	2.3%	1.7%	1.1%	5.1%	45.1%	100.0%



別 添

【春日部市の代表的な街路樹】※参考図

路線名 (愛称)	番号	樹高	主な植栽樹木	数 量
ふじ通り	①	1m以上 1m未満	フジ、ケヤキ、トチノキ ツツシ [※] 類	約 330 本 約 3,800 m ²
市役所通り	②	1m以上 1m未満	ケヤキ、ソメイヨシノ、シタ [※] レサ [※] クラ、ササ [※] ンカ、ナツツハ [※] キ ツツシ [※] 類	約 650 本 約 1,050 m ²
ハクレン通り	③	1m以上 1m未満	ハクモクレン、トリカエデ [※] 、ササ [※] ンカ ツツシ [※] 類	約 300 本 約 1,050 m ²
ユリノキ通り	④	1m以上 1m未満	ユリノキ ツツシ [※] 類	約 430 本 約 4,800 m ²
かえで通り	⑤	1m以上 1m未満	トリカエデ [※] 、ケヤキ ツツシ [※] 類	約 210 本 約 2,800 m ²
学校通り	⑥	1m以上 1m未満	ケヤキ、モッコク、ハナミズ [※] キ ツツシ [※] 類	約 150 本 約 1,600 m ²
庄和中央通り	⑦	1m以上 1m未満	トリカエデ [※] 、ハナミズ [※] キ、ケヤキ、ササ [※] ンカ ツツシ [※] 類	約 150 本 約 1,090 m ²
ハナミズキ通り	⑧	1m以上 1m未満	ハナミズ [※] キ、ササ [※] ンカ、キンモクセイ ツツシ [※] 類	約 60 本 約 600 m ²
さくら通り	⑨	1m以上 1m未満	ソメイヨシノ、ハナミズ [※] キ ツツシ [※] 類	約 170 本 約 700 m ²



図 2-15 (参考) 別添【春日部市の代表的な街路樹】

3.基本方針の設定と計画の効果

3.1 基本方針

様々な道路施設を管理するに当たり、現状と課題を踏まえて、安全・安心の確保と持続可能な維持管理体制の構築を推進します。

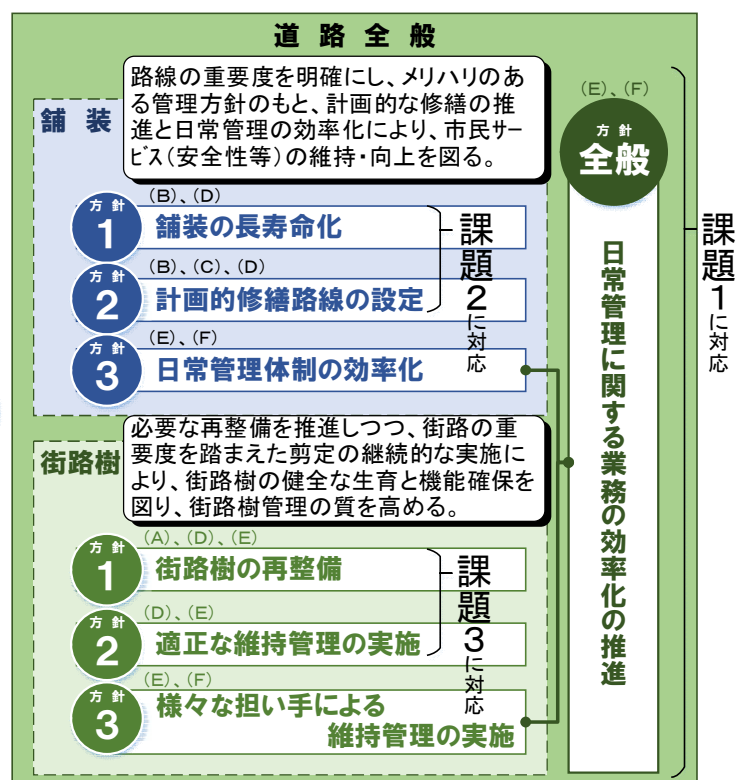
道路施設のうち、計画的な修繕又は更新（再整備含む）への転換を優先的に推進すべき道路施設として、特に「舗装」と「街路樹」については、個別の基本方針を示すものとします。

さらに、すべての施設に共通して、維持管理の土台となる日常管理については、限られた予算の中で今後も徹底していく必要があることから、一層の効率化に向けた段階的な取り組みを推進します。

公共施設マネジメント基本計画 インフラ施設における取組方針

供給	に関する方針
	①社会構造の変化に対応した適正な供給(A)
品質	に関する方針
	②予防保全の取組(B)
	③長寿命化の取組(C)
財政	に関する方針
	④長期的費用の縮減と平準化(D)
	⑤維持管理費用の縮減(E)
	⑥民間活力の導入と新規財源の確保(F)

都市インフラマネジメント(道路)計画 基本方針



■道路施設の課題

- 【課題1】計画的な取り組みへの転換と日常管理の効率化が必要
- 【課題2】舗装の適時適切な修繕(長寿命化)の計画的な推進が必要
- 【課題3】街路樹の再整備と管理方針の明確化による管理の質の向上が必要

図 3-1 本市における道路のマネジメント基本方針

表 3-1 基本方針に基づく道路施設の維持管理

(凡例) ☆: 本計画策定前、★: 本計画策定後

分野	施設種別		日常管理 (維持・保守等)	定期点検	修繕・更新	
					従来型 (対症療法)	計画的
道路	舗装		☆☆	★ (主要道路)	☆ ★(右記以外)	★ (計画的修繕路線)
	街路樹		☆☆	—	☆	★ (再整備)
	附属物	道路照明灯	☆☆	—	☆☆	—
		案内標識				
	安全施設		☆☆	—	☆☆	—
	側溝		☆☆	—	☆☆	—
橋梁 (※)	長寿命化 修繕計画対象		☆	☆	—	☆
	上記以外の橋梁		☆	—	☆	—

※橋梁は別途、橋梁長寿命化修繕計画(2017年(平成29年)3月)を策定済み

(参考までに道路と合わせて表記)

<舗 装>

3.2 舗装の管理に関する基本方針

計画策定上の着眼点や「舗装点検要領 平成 28 年 10 月 国土交通省道路局（以下、舗装点検要領）」における考え方を踏まえて、本市における舗装の管理に関する基本方針は以下のとおりとします。

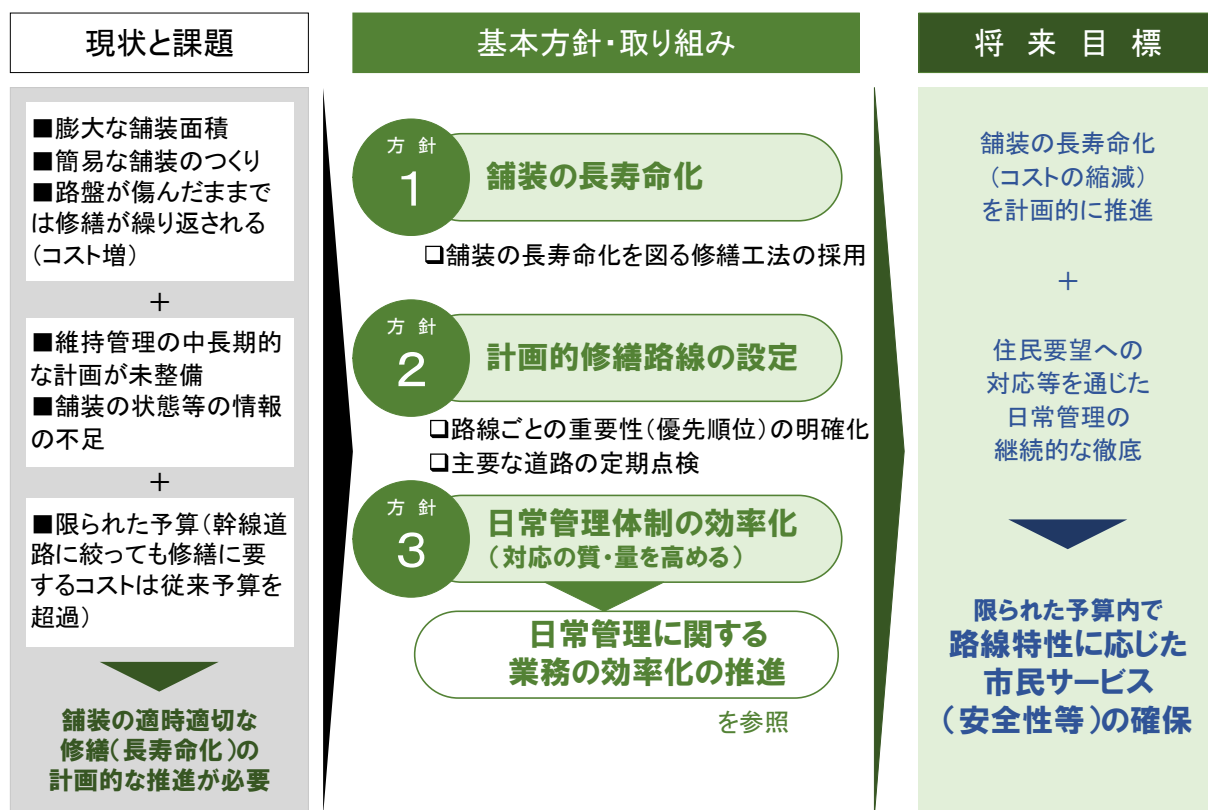


図 3-2 舗装の管理に関する基本方針

■ 舗装点検要領における考え方

：道路特性などを踏まえた分類 A～D に応じた管理方針とすることが重要

表 3-2 道路の分類とそのイメージ

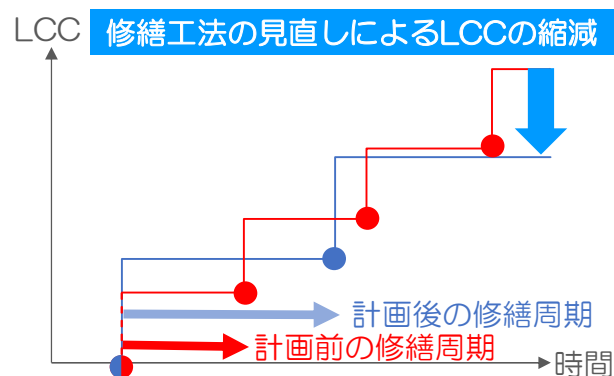
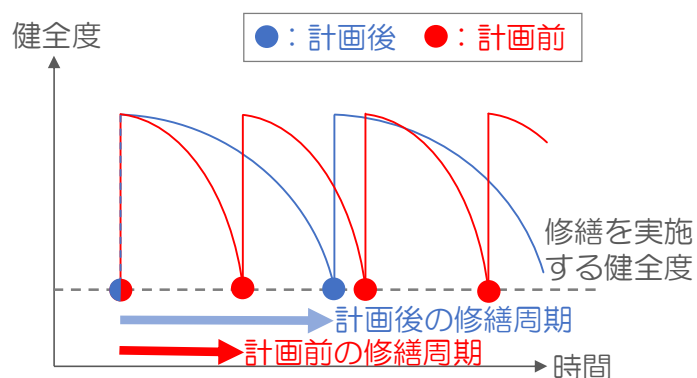
大分類	小分類	分類	主な道路（イメージ）
損傷の進行が早い道路など（例えば大型車交通量が多い道路）	高規格幹線道路 など （高速走行など求められるサービス水準が高い道路）	A	高速道路
損傷の進行が緩やかな道路など（例えば大型車交通量が少ない道路）	春日部市内の道路	B	直轄国道
		C	補助国道・県道
		D	市町村道
	生活道路など（損傷の進行が極めて遅く、占用工事などの影響がなければ長寿命）		政令市一般市道

「舗装点検要領 p5～6」に一部加筆 ※分類毎の道路選定は各道路管理者が決定

3.3 【舗装：方針①】舗装の長寿命化

舗装の計画的な修繕に当たっては、長期的な視点から見てコストが縮減するよう、本市が従来採用してきた工法に固執せず、舗装構成を見直した（表層を厚くするなど）修繕を推進して舗装の長寿命化を図ります。

特に、大型車交通量が多く劣化の進行が速いと考えられる路線など、路盤の健全性維持に特に留意すべき路線については、分類B（表 3-2 参照）に位置付けられ、単純に表層・基層の修繕だけでは舗装がまたすぐに傷む可能性があり、頻繁に修繕することによるコストの増加が懸念されます。そのため、計画上は路盤を含めた修繕を基本とすることで、長期的に見た修繕頻度の適正化（長寿命化）によるコスト縮減を図ります。



※100 年間に要する修繕費用での試算
（舗装の修繕周期の関係上、短期間では長寿命化の効果が表れないため）

図 3-3 舗装の長寿命化によるライフサイクルコストの縮減（イメージ）

3.3.1 分類Bと位置づける路線の設定

分類Bと位置づける（路盤の健全性維持に特に留意すべき）路線は以下のとおりとします。

<分類Bの路線>

- ・ユリノキ通り、市役所通り

交通量や大型車混入率の推計結果によれば、本市内の道路は、殆どが生活道路に位置付けられます。これら市道は、大型車交通量は少ないことから自動車による舗装への影響は一般的に小さいと考えられます。

しかし、ユリノキ通り（市道 1-24、1-28、1-29 号線）と市役所通り（市道 1-22 号線）に限っては、交通量がいずれも 1 万台/日を超えており、隣接する県道及び国道（国道 4 号、16 号）と交通を分担する幹線道路としての機能を有していることから、舗装への影響は大きいものと考えられます。

交通量以外にも、緊急輸送路指定や都市計画道路、立地適正化計画等の観点からも、これらの路線は分類Bとして扱うことが適当と考えます。

なお、今後の定期点検などのデータ蓄積によって、上記以外に路面が頻繁に傷む（補修が繰り返される）ような傾向が見られる箇所がある場合には、適宜詳細調査を踏まえつつ、分類Bに位置づけることも検討していきます。



図 3-4 2010 年度（平成 22 年度）現況再現交通量（相関係数 0.96）に一部加筆

3.3.2 舗装の長寿命化工法

道路分類に応じた以下の計画工法により、単純に既存のアスファルト層（表層など）を打ち換えるのではなく、従来より高い耐久性が期待できる舗装構成に積極的に更新していくことで、長期的な見た場合の修繕頻度を低減（使用目標年数を長く設定）し、ライフサイクルコストの縮減を図るものとします。

特に分類Bの路線（ユリノキ通り、市役所通り）については、大型車交通量も多く傷みやすい供用条件下にあると考えられ、路盤の健全性が低下している可能性も高いことが懸念されます。路盤の健全性が低下している場合、アスファルト層（表層など）を修繕しても、本来の耐久性を発揮できず、長期的に見た修繕頻度が増加することが懸念されます。よって、計画上は路盤を含めた修繕を前提として健全性の適切な回復を図るものとします。

また、その他の路線についても、簡易アスファルト舗装区間（表層 $t=50\text{mm}$ のみ）は $t=70\text{mm}$ に打ち換えることを基本とします。

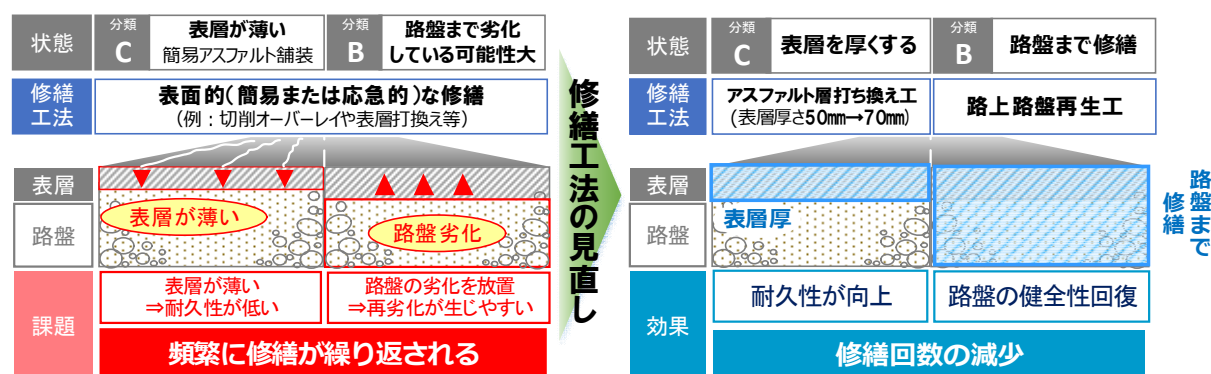


図 3-5 修繕工法の見直し（長寿命化工法）イメージ

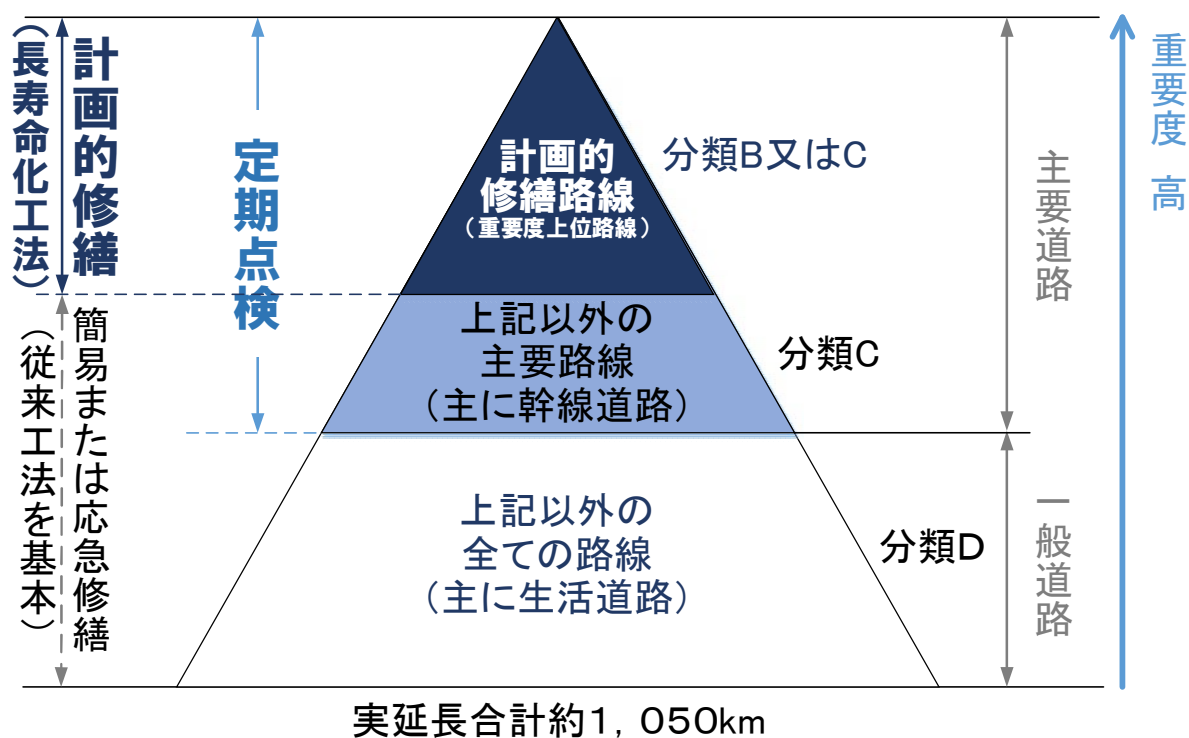
【使用目標年数とは】※舗装点検要領を参考

- 各道路管理者で表層を使い続ける目標期間として設定する年数のこと。
- 舗装の修繕計画においては、使用目標年数の設定をもとに修繕時期を計画する。また、運用上は定期点検その他日常管理を通じて、使用目標年数より早期に劣化が進行する懸念が認められた場合には、例えば需用費などによる応急的な修繕（例：ひび割れ注入工やパッチング等）を行うことで、一定規模以上の修繕（工事請負費）については、あくまで計画した時期に実施することを念頭に管理することを基本とする。

3.4 【舗装：方針②】計画的修繕路線の設定

本市では、膨大な管理延長（舗装面積）を有する中、舗装の長寿命化によって安全性の確保やコスト縮減を図る必要性が高い路線については、予算を有効に使用して、計画的な修繕を着実に推進していきます。そのような路線として、例えば緊急輸送路指定といった社会的な影響の大きい路線、交通量が多く劣化のリスクが大きい路線といった観点を総合的に勘案し、特に重要な路線を「計画的修繕路線」と位置づけます。

主要道路の継続的な定期点検を行いながら、計画的修繕路線については、必要な予算を確保し、舗装の長寿命化を図るような修繕を順次実施していきます。



- 主要道路（計約170km）
：1・2級市道、緊急輸送路指定路線、過年度調査対象路線のいずれかに該当する路線とすることを基本とする
- 一般道路：上記以外の路線

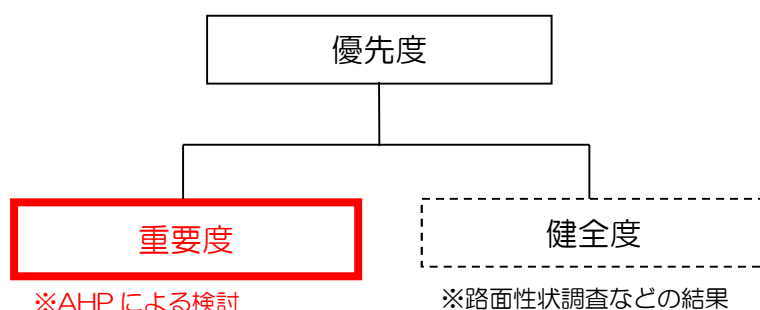
図 3-6 計画的修繕路線の設定イメージ

3.4.1 舗装修繕の優先順位付けに関する基本的な考え方

舗装修繕に係る優先順位は、下図のように重要度（重要なものから対策すべきであるという観点）と健全度（傷んでいるものから対策すべきであるという観点）の両者を総合的に勘案した優先度を評価することが一般的です。

健全度は路面性状調査などの点検によって評価するものですが、「重要度」に関しては、本市ではAHP（階層分析法）を用いることで、管理者の知見・経験をもとに検討しています。

なお、実際の修繕に当たっては、あくまで定期点検などの結果を踏まえて健全度が低下している区間から実施していきませんが、健全度が同位の場合は重要度が高い路線ほど優先的に対応することを基本とします。



優先度：修繕実施の優先性の度合いを示す指標であり、優先度が高いものほど事業実施の優先性が高いものと判断する。

重要度：重要性の度合いを示す指標であり、道路の機能や環境条件等から総合的に評価し、重要度が高いものほど修繕実施の優先性が高いものと判断する。

健全度：健全性の度合いを示す指標であり、路面性状調査結果から評価し、変状程度（ひび割れ率など）が大きく健全度が低いものほど事業実施の優先性が高いものと判断する。

【AHP（階層分析法）とは】

- 重要性を評価する基準（項目）が複数ある場合に、各評価者が何をより重視するか、知見や経験に基づく価値観を数値化することができる手法です。本計画では、実際に道路を管理している本市職員の集団的な価値観として分析しています。

3.4.2 路線ごとの重要度

(1) 重要度評価項目

本市が管理する道路舗装の重要度を評価するに当たって、管理特性や道路舗装の性質等を踏まえて、評価項目としては表 3-3、表 3-4 に示す全 9 項目とします。

これらの評価項目は、通常時（普段からの供用性）と非常時（非常時の機能など）、さらに通常時においては 3 つの視点（道路利用者、道路管理者、非道路利用者（第三者）への影響）から分類整理しています。

表 3-3 重要度評価基準及び考慮する理由（通常時）

人物の視点の属性を、以下のように大別する。

ア：道路の走行している人の視点、イ：道路を管理している人の視点、ウ：左記以外の人（沿道にいる人）の視点

重要度評価基準	優先的に舗装の健全性を回復・維持する理由
(ア) 道路ネットワークへの影響（道路利用者の視点）	
① 総交通量	交通量が多いほど、対策工事に伴う社会的コスト（社会全体が被る損失）や事故発生リスクが大きくなる。
② 国県道等アクセス	広域幹線道路（国道や県道）などへのアクセス路線は交通ネットワーク上重要であり、通行規制などの影響が高い。
③ バス路線（※）	修繕に伴う通行規制などの影響や健全性低下による事故発生リスクが高い。
④ 苦情要望件数	苦情要望が多い路線については、日頃からの健全性維持が住民満足度の向上につながりやすい。
(イ) 傷みやすさへの影響（道路管理者の視点）	
⑤ 大型車交通量	大型車交通量が多いほど舗装への負担が大きく、ひび割れなどの変状が生じやすい。
⑥ 舗装構成（高級・簡易）	舗装構成が簡易な構造（表層が薄いなど）であるほど、現況の交通量負荷などによる損傷、又は経年劣化（例：雨水浸透による路盤の劣化など）が生じやすい。
(ウ) 第三者への影響（非道路利用者の視点）	
⑦ 沿道条件（※）	沿道が学校や病院、住宅密集地（DID 地区）等である場合、大規模修繕に伴う騒音・振動の影響が大きい。

（※）立地適正化計画の観点からも重要度評価において留意すべき項目として設定

表 3-4 重要度評価基準及び考慮する理由（非常時）

重要度評価基準	優先的に舗装の健全性を回復・維持する理由
■避難・救助・復旧への影響	
⑧ 緊急輸送路指定	災害時において復旧活動に資する物資・ヒト等の輸送機能の確実な発揮が求められる。
⑨ 避難所アクセス	

(2) 重要度評価項目の重みづけ

管理者の知見・経験を踏まえて、各重要度評価項目の重み付けは下図のとおり設定します。各項目の重み（％）は、全体を 100 とした場合に各項目が占める割合を指します。

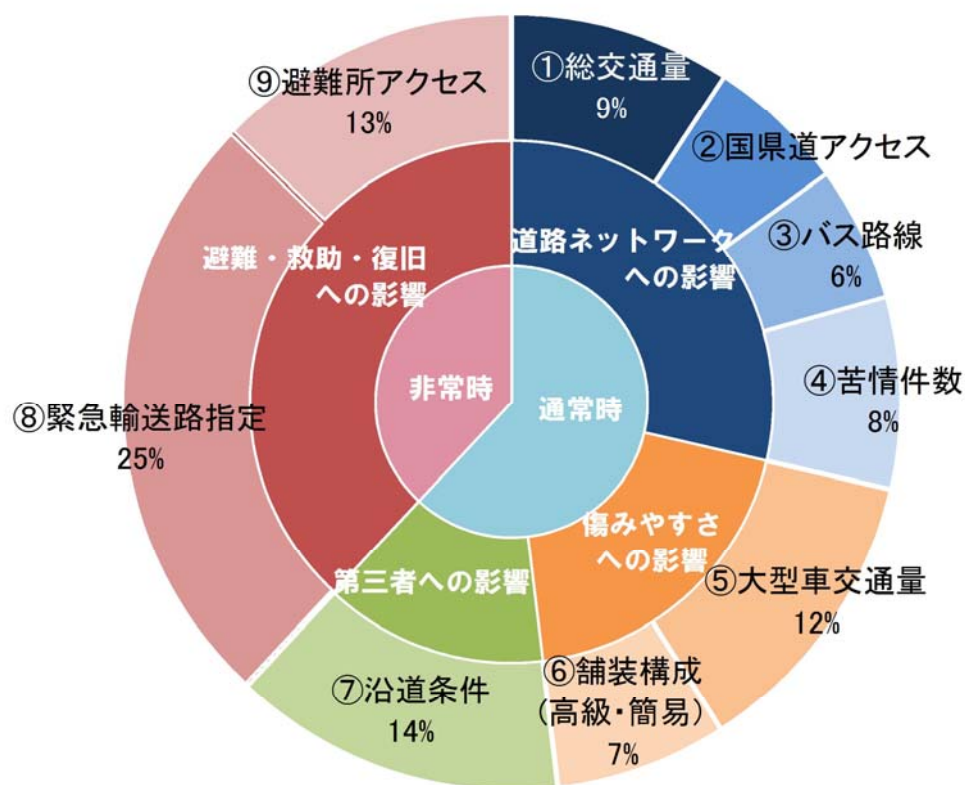


図 3-7 各重要度評価項目の重み付け

(3) 路線別の重要度評価

重要度の評価対象は、計画的修繕路線の候補となる主要道路（1・2 級路線、緊急輸送路指定路線、又は過年度調査対象路線（路面性状調査、路面下空洞調査））に該当する路線とします。

本計画では、各重要度評価項目の重みから配点を設定し、路線ごとの重要度を点数化（100 点満点）して評価しています。また、これらの重要度を踏まえて、計画的修繕路線を設定します（後述の実施計画参照）。

3.5 【舗装：方針③】日常管理体制の効率化

日常管理の効率化に関しては、道路全般に共通した取り組みとなります。それらの基本方針については、3.10 に示します。

<街路樹>

3.6 街路樹の管理に関する基本方針

本市では植栽後相当の年数が経過している街路樹も少なくなく、老朽化や大径木化が進んだ街路樹や、植栽時から周辺の土地利用が変化した道路もあり、多くの街路樹が更新の時期を迎えています。今後大径木化などによる管理費用の増加や、予算の縮小も考えられる中で、十分な管理が行われない場合には樹勢衰退による倒木の危険性がさらに高まることが予想されます。

本計画では、以下の基本方針・取り組みにより街路樹管理計画を検討し、予算内で全数量への適切な維持管理を実現して「街路樹の健全な育成」「道路緑化機能の維持向上」「道路交通の安全及び快適性の確保」を目指します。

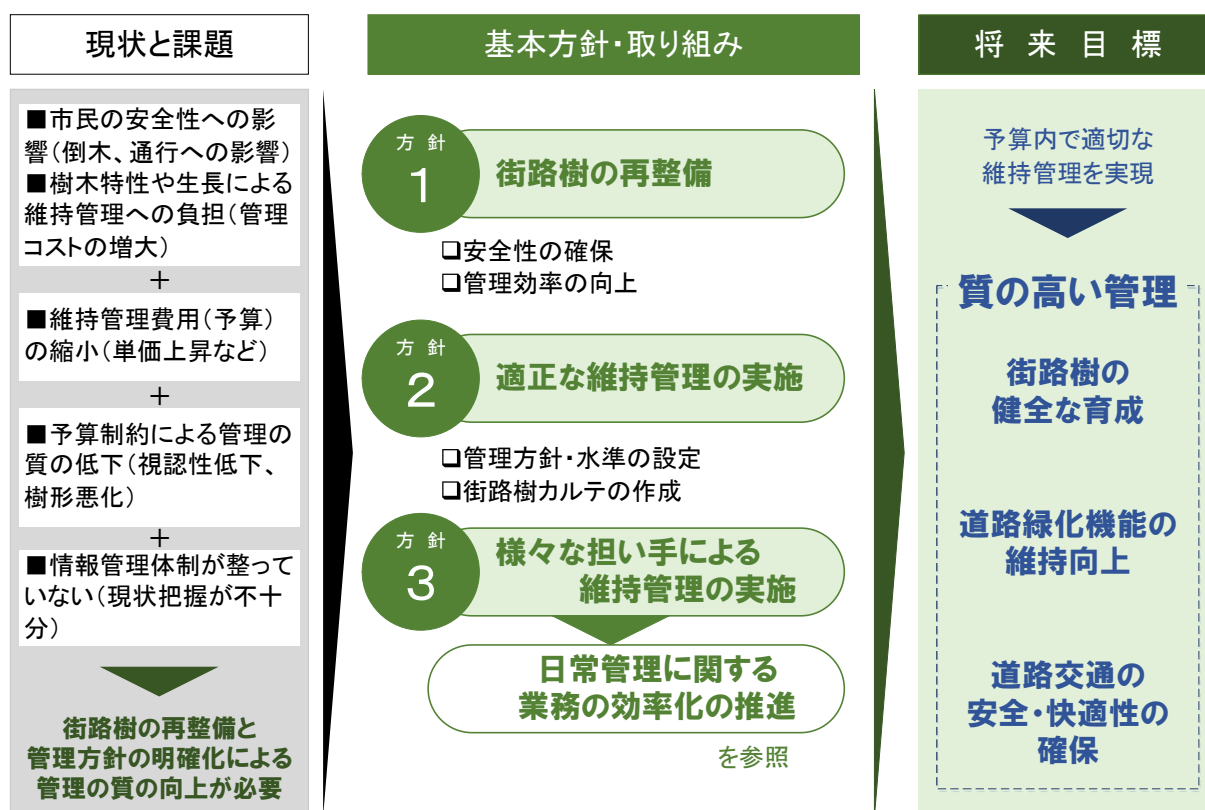


図 3-8 街路樹の管理計画に関する基本方針

3.7 【街路樹：方針①】街路樹の再整備

街路樹が市民の安全性に影響を及ぼしたり、維持管理において負担となっている課題を根本的に解決するには、問題を抱えた街路樹の更新・撤去が必要です。安全性の確保と管理効率の向上を目的とした再整備を実施します。

なお、シンボルツリーとしての街路樹や市民の思い入れの強い樹種等は、倒木の危険性がある場合を除いて、再整備対象外とします。

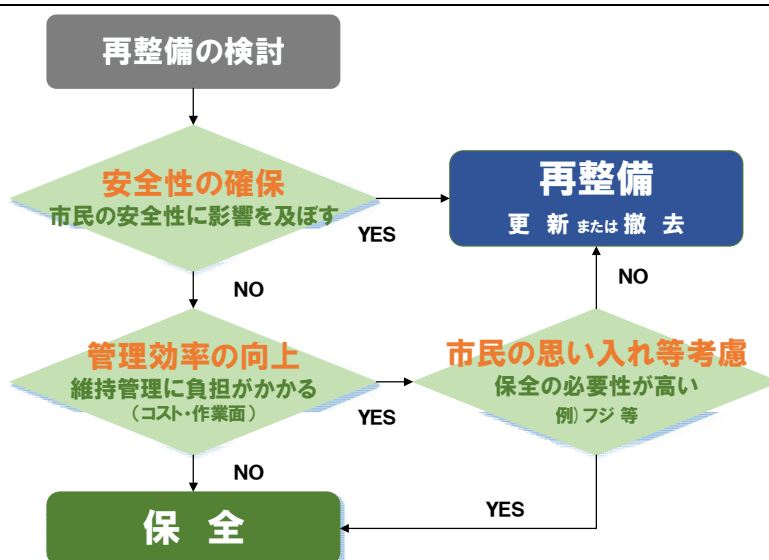


図 3-9 再整備方針の判定フロー

表 3-5 再整備の評価項目

目的	内容	備考
安全性の確保	(ア) 歩行者通行空間の確保	幹線道路のみ
	(イ) 交差点付近における視認性の確保	
	(ウ) 健全な生長空間の確保	駅前広場は対象外
	(エ) 樹勢が悪化した街路樹の撤去	
管理効率の向上	(オ) 管理しやすい樹種への更新(植替え)	基本的に街路名となっている
	(カ) 大きく生長した街路樹の更新(植替え)	樹種は対象外
	低木などの撤去	

3.7.1 保全対象（再整備対象外）

市民の思い入れや管理者の意見等により、上記再整備評価の対象外とする樹種を以下に示します。

保全方針

- 市民の思い入れが高いことから、フジは基本的に撤去更新不可
(倒木の危険性が高い場合は更新を検討)
- その他特別理由より、保全すべき樹種については、倒木の危険性がある場合を除いて再整備対象外とする

3.7.2 再整備内容

(1) 安全性の確保及び管理効率向上のための街路樹の撤去・更新

街路樹の生育や周辺環境に影響を及ぼす可能性がある街路樹は撤去を検討します。また、樹木特性や生長によって管理に手間がかかる街路樹は更新を検討します。

(ア) 歩行者通行空間の確保

歩道における安全な通行を確保するため、歩道有効幅員が 2m 未満となっている区間については、街路樹を撤去することにより通行空間を確保します。

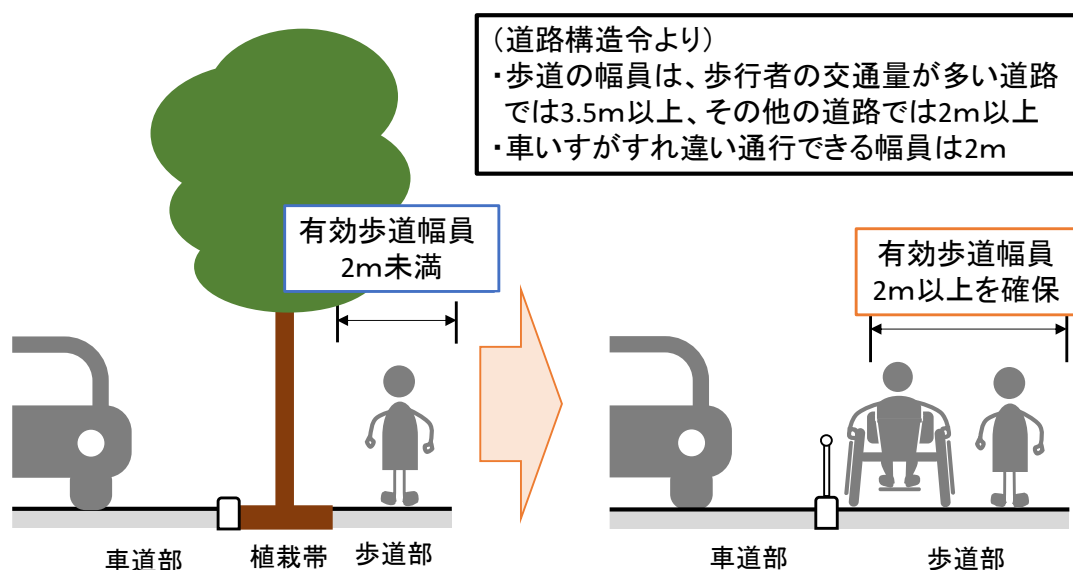


図 3-10 歩道幅員確保のイメージ

(イ) 交差点付近における視認性の確保

交通の安全確保のため、交差点より 10m 未満に植栽された見通しを妨げる街路樹（高木）を撤去することにより交差点付近での視認性を確保します。

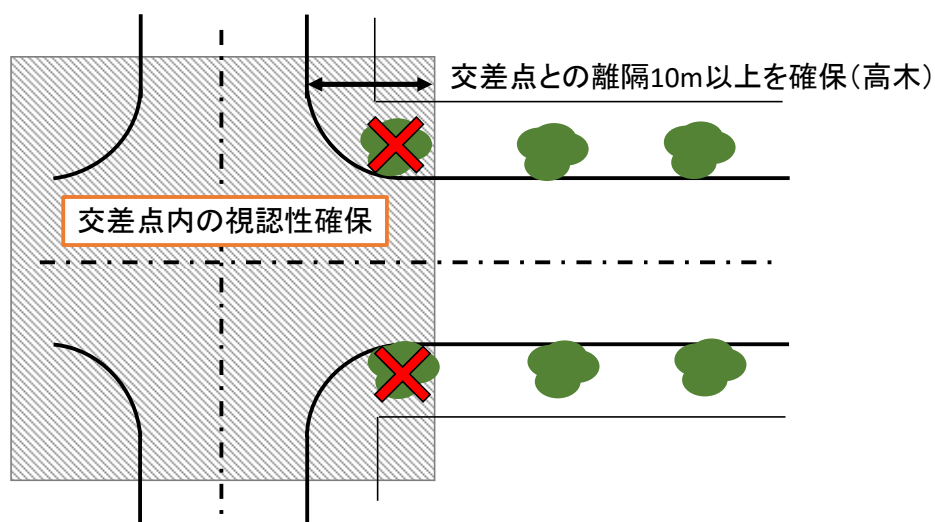


図 3-11 交差点付近の視認性確保のイメージ

(ウ) 健全な生長空間の確保

街路樹ができるだけ健やかに生長できるように、植栽間隔 20m 未満で競合している（する可能性のある）街路樹（高木）を撤去することにより健全な生長空間を確保します。

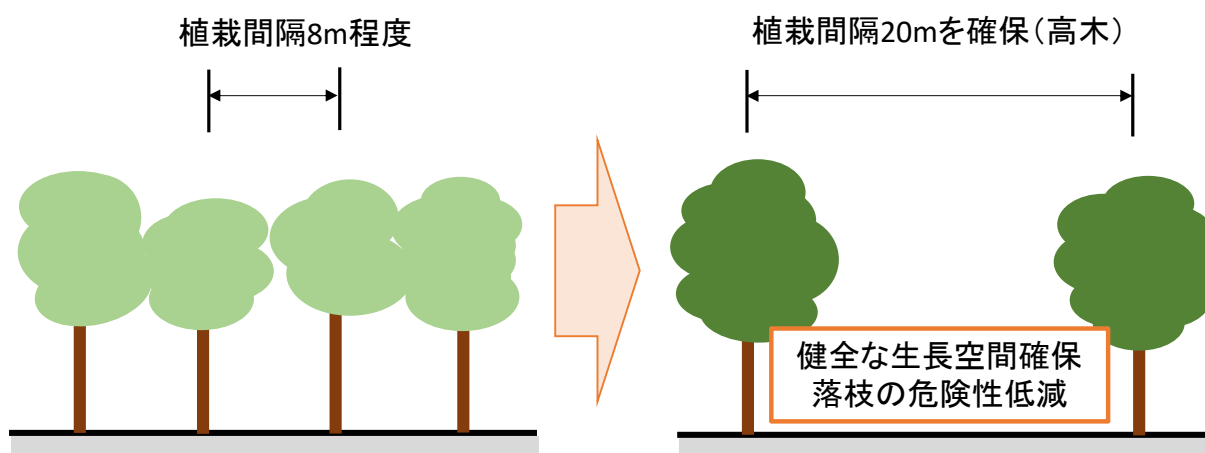


図 3-12 植栽間隔確保のイメージ

(エ) 樹勢が悪化した街路樹の撤去

樹勢の悪化が確認された街路樹については、倒木の危険性があるため、撤去することにより安全性を確保します。

(オ) 管理しやすい樹種への更新（植替え）

落ち葉処理や剪定管理に手間がかかる樹種として、トチノキ・プラタナス・ハクモクレン・イチョウ・ユリノキについては、管理しやすい樹種へ植替えることで管理の効率化を図ります。



図 3-13 トチノキ（葉が大きく、生長が早い）

(カ) 大きく生長した街路樹の更新（植替え）

大径木化した（幹周 120 cm以上）街路樹は、作業面・コスト面で管理の負担となります。街路の半数以上が大径木化した樹種については、街路単位で大きく生長しにくい樹種へ植替えることで管理の効率化を図ります。

(2) 管理効率の向上のための低木などの撤去

相対的に保全の必要性が低いと考えられる街路において低木の撤去などを検討し、供給量（数量）の適正化による管理コスト削減分で、保全する街路樹の管理の質を高めます。

例）街路樹による道路緑化機能維持の必要性が低い など



図 3-14 （撤去対象例）近辺に樹木が植栽されている街路

3.8 【街路樹：方針②】適正な維持管理の実施

今後「街路樹の健全な育成」「道路緑化機能の維持向上」「道路交通の安全及び快適性の確保」を実現して管理の質を高めるには、すべての管理数量に対して、樹種ごとの特性や地域の状況に合わせた水準（剪定頻度）による管理を継続する必要があります。再整備による供給量の適正化によって、全街路樹に対して適正な維持管理が実施可能です。

また、本市の街路樹は紙資料台帳で管理されており、情報管理体制が整っていないため、数量の変更などが反映されておらず、管理する街路樹の現状を正確に記録できていません。維持管理に必要な情報をデータベース化することで、現状に即した管理の効率化を図ります。

3.8.1 適正な管理水準の設定

すべての街路樹に対して、樹種ごとの特性に合わせた管理水準（剪定頻度）を設定します。

樹種別の適正頻度（おおむね1年から3年に1回）を標準とし、特に剪定管理の重要性が高い街路については、標準以上の頻度を設定することで、質の高い剪定管理を実現します。

表 3-6 管理水準の設定

街路の重要性	管理水準例（剪定頻度）
高	標準頻度以上（路線・樹種特性より検討）
上記以外	標準頻度（樹種別の適正頻度）

3.8.2 街路の重要度評価

従来は過去の実績をもとに剪定を実施しており、苦情・要望が多いと想定する箇所に剪定管理が集中していましたが、「道路緑化機能の維持」と「苦情発生リスクの低減～住民ニーズへの対応～」の観点から、街路別の剪定管理の重要度を見直します。

なお、駅前広場についてはまちの玄関であるため、評価項目によらず剪定管理の重要度は高いと評価します。

- 道路緑化機能維持：道路緑化機能のうち、(ア)景観向上機能(ウ)緑陰形成機能(エ)交通安全機能を要する街路は、剪定管理による機能維持が求められる。
- 苦情発生リスクの低減：住民の関心が高い街路・樹種は苦情発生リスクが高いため、重点的な剪定管理が求められる。

表 3-7 重要度評価項目

重要度評価項目		重要度評価基準			
道 路 緑 化 機 能 維 持		(ア)	(ウ)	(エ)	判定基準
	① 車両交通量が多い道路	—	—	○	交通量が 4000 台／日以上(都道府県道に相当)
	② 沿道条件により緑化機能維持がより求められる道路	○	○	○	立地適正化計画
苦 情 発 生 リスクの低減	③ 沿道環境を整える必要がある街路	過去 3 年間のうち 2 年以上苦情が発生している街路			
	④ 住民の思い入れのある街路・樹種	市民の思い入れのある街路・樹種 ※市民アンケート結果を反映 ※思い入れがあることから、市民の関心が高いと考えられる			

(参考：道路緑化機能)

□：剪定管理による機能維持が求められる項目

(ア) 景 観 向 上 機 能	道路緑化に特有の機能であり、①修景、②景観統合・調和、③遮蔽、④地域への愛着醸成に分類される諸機能が複合的に作用することにより、道路や沿道を含めた地域全体における 良好な景観の向上を図る ものである。
(イ) 環 境 保 全 機 能	保全環境として、①沿道住民が生活の場となる生活環境、②道路周辺の野生動植物の生息及び生育空間となる自然環境、③地球温暖化やヒートアイランド対策が必要となる地球環境に分類され、各環境に求められる保全に寄与するものである。
(ウ) 緑 陰 形 成 機 能	樹木の樹冠が上空を覆う、いわゆるキャノピー(天蓋)効果によって緑陰を形成し、寒暖や乾湿等の変化を緩和し、道路利用者に通行時の他にも休息や休憩等の快適な空間を提供するものである。
(エ) 交 通 安 全 機 能	道路施設としては最も直接的な機能であり、①遮光、②視線誘導、③交通分離、④指標、⑤衝撃緩和に分類される諸機能により、 安全で円滑な道路交通の確保に寄与する ものである。
(オ) 防 災 機 能	異常気象時などにおいて、①道路周辺からの飛砂や吹雪等による交通障害を防ぐとともに、②道路が風雨などに浸食されることを防止するものである。また、地震などの災害発生時に、直接的ではないが③火災延焼や④建物崩壊を防止する機能である。

3.8.3 街路樹カルテの作成

維持管理情報をデータベース化し、情報管理を徹底することで、管理状況の正確な記録や、日常管理業務の効率化を図ります。

3.9 【街路樹：方針③】様々な担い手による維持管理の実施

日常管理の効率化に関しては、道路全般に共通した取り組みとなります。それらの基本方針については、3.10 に示します。

3.10 【全般：方針】日常管理に関する業務の効率化の推進

限られた予算の中で、市民から求められるサービスを持続的に提供していくため、従来業務について、非効率・ムダ等を改善する“効率性”の視点（維持管理に関する業務の生産性の向上）と、多様な担い手（民間企業や市民）との協働によって役割分担する“担い手”の視点から、日常管理に関する業務の更なる効率化を図ります。

3.10.1 道路維持に関する業務の改善方策

本市の道路維持に関する業務の見直し方策は以下のとおり挙げられます。

【業務の見直し方策】業務の“生産性向上”などが必要

～如何に対応の質又は量を向上させるか～

■ “効率性”の視点

- ① 業務発注・契約方式の見直し（改善目的に応じた入札契約方式の選択・組合せ＝上手な調達）
- ② 情報技術などの導入（データの取得・蓄積と管理、及びフィードバック）

■ “担い手”の視点

- ③ 市民協働の推奨・拡大（アダプト制度/ボランティア活動等）

など

表 3-8 業務の見直し方策一覧

課 題	限 ら れ た 予 算 ⇒ サービス水準低下の懸念		備 考
	業務の効率化 ※生産性の向上	事務負担の軽減	
① 業務発注・契約方式の見直し	○	○	発注者負担の低減、民間ノウハウの活用による業務効率化（サービスの質の維持・向上、コスト縮減）
② 情報技術などの導入	○	○	データの効率的な取得・蓄積・管理による事務負担の軽減、データフィードバックによる維持管理業務の改善
③ 市民協働の推奨・拡大	—	○	市民との役割分担による発注者負担の軽減（、市民との意識共有・醸成）

3.10.2 業務発注・契約方式の見直しに関する取り組み推進

(1) 解決すべき課題の抽出と改善目的の明確化

本市の道路維持に関する業務発注における現状と主な課題は以下のとおりです。

【解決すべき課題】

職員は日々の住民対応(2015年度(平成27年度)の苦情要望件数実績:約2,000件)に専念しており、一方で人口減少・少子高齢化等の社会情勢の変化によって、予算はますます限られていく可能性がある中、

- 委託業務は業種別・箇所別で個別・単年度発注されており、発注件数が多く、発注・監督手間がかかる。
- 道路空間という観点から、個別発注されている業務間での連携(業務効率化)の可能性がある(通行規制帯の共用、街路樹剪定と落ち葉清掃の関係、美化活動としての除草と清掃等)。
- 仕様規定発注となっており、民間のノウハウが活用されづらい。
- 従来の担い手である地元企業が維持管理市場から撤退すれば担い手不足の可能性がある。

【改善目的の明確化】

- ① 業務の効率化(民間ノウハウの活用含む)
: 事務負担の軽減
: 業務契約期間の長期化や業務間の連携、民間ノウハウ活用による維持管理の質の維持・向上
- ② 担い手の確保
: 市場の魅力向上／官民連携意識の醸成

(2) 戦略立案 ～事業の枠組みの検討～

1) 改善目的達成のための改善方策、並びに活用可能な入札契約方式の検討

改善目的より、主な改善方策、並びに活用可能な入札契約方式としては以下のとおり挙げられます。

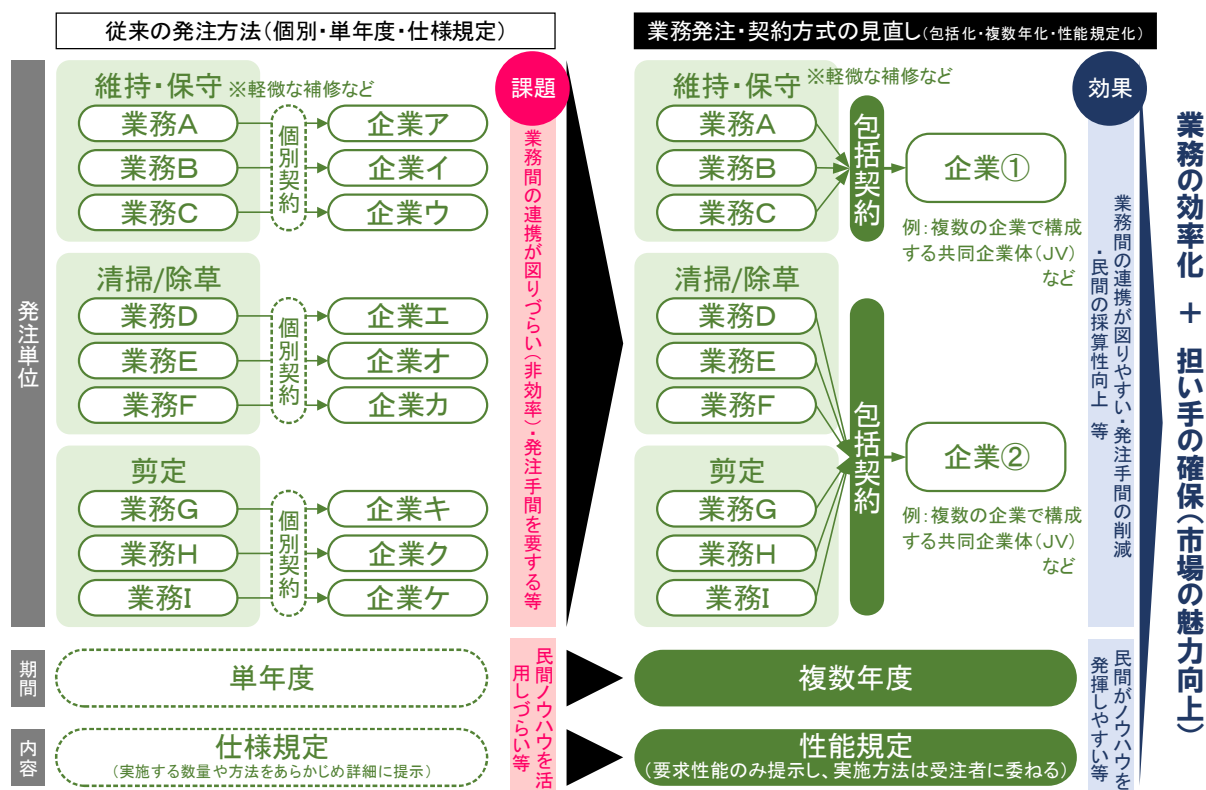


図 3-15 業務発注・契約方式の見直し（イメージ）

表 3-9 改善目的と改善方策の対応

改善方策	発注規模の拡大（包括契約）	契約期間の複数年化	複数企業による共同受注	性能規定型契約	備考
改善目的					
業務の効率化					
発注手間の削減	○	○	—	—	発注件数の削減による負担軽減
業務の効率化	○	○	○	—	業務間連携による効率化（質の向上）
民間事業者の能力の活用	※	※	※	○	民間事業者の工夫・ノウハウの活用
担い手の確保					
市場の魅力向上	○	○	○	—	採算性や受注安定、異業種との連携
官民連携意識の醸成	—	—	—	○	官民役割（リスク）分担

※民間事業者の能力の活用に当たり、一般的に併用する基本的要素

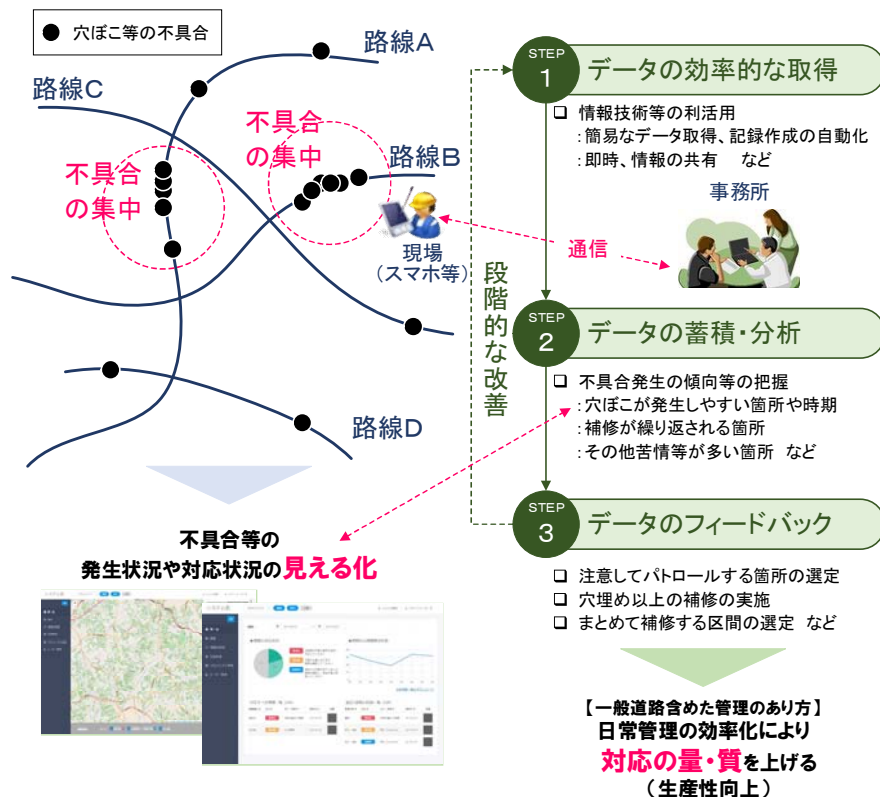
3.10.3 情報技術などの導入に関する取り組み推進

現在、インフラマネジメントの分野においても産学官による技術革新の精力的な推進によって、情報通信技術（ICT）や人工知能（AI）等の技術開発が過渡期にあります。これらの新技術などを業務の支援ツールとして開発又は導入・活用することで、道路施設などの維持管理に関するデータの効率的な取得や一元管理、業務の効率化（例：現地での位置情報などの自動取得、現地からのデータ送信、日報の自動作成等）、さらには蓄積データを分析することで、苦情要望が発生する前に措置を行う（＝苦情要望件数の減少＝市民サービスの向上）といった予防的な管理への転換が期待できます。他自治体においても、これら情報技術などの導入によって道路施設の維持管理の効率化を図る取り組みを始めているところもあります。

本市では、これまで苦情要望などへの対応状況について、地図情報システム⁴への位置の記録や、別途汎用ソフトによる履歴の蓄積を行うなど、情報（データ）管理において一定の改善を図ってきたところではありますが、現状では地図情報システムへの記録は印刷できないこと、維持管理の改善に資する履歴データの集計・分析が別途必要なことなど課題もあります。

よって、技術開発の最新動向に留意しつつ、情報技術などの導入によるデータの取得・蓄積・管理の仕組みの改善を検討し、それらのデータの維持管理へのフィードバックによる業務の段階的な効率化を図ります。

（概念）



⁴ 総務省統計局「地図による小地域分析（jSTAT MAP）」： <https://jstatmap.e-stat.go.jp/gis/nstac/>

3.10.4 市民協働の推奨・拡大に関する取り組みの推進

道路施設に限らず、インフラ施設については、清掃などの日常からの手入れや、状態の日常的な把握によって不具合などに対し適時適切に措置することが、供用性や健全性を維持するうえで重要となります。しかし、限られた予算の中では、日ごろからすべての施設に対して必ずしも十分に目が行き届くとは限りません。

今後も“市民の財産”である道路施設の安全・安心を確保し、持続可能な維持管理体制を構築するために、市民との協働によって維持管理の必要性の意識を共有しながら、市民とともに適切に管理していく仕組みづくり（例：ボランティア制度、情報技術などによる市民からの通報等）にも努めるものとします。

また、維持管理に関する取り組みについては、市のホームページなどによる積極的な広報活動や丁寧な説明により、市民との協働意識の共有・醸成を図ります。

【参考】府中市まちなかきらら ～道路・公園の管理ボランティア制度～⁵

- 市が管理する都市基盤施設（インフラ）について、市と市民の協働の管理を推進することにより、市民が親しみをもち、かつ施設の継続的な安全性を確保することを目的とする。
- 登録者の役割は以下のとおり
 - インフラの美化活動及び清掃活動
 - インフラの点検及び通報活動
 - その他、市長がインフラの管理に当たって必要だと認めた活動
- 市の役割は以下のとおり
 - 清掃用品などの貸与、登録者が希望したサインボード（周知看板）の設置、登録者の代表者が活動時に身に付ける腕章の貸与、登録者の活動に係る傷害保険への加入、活動に伴うごみ処理に必要な支援、連絡会議の開催、その他必要な助成・助言
- 主な効果としては以下のような評価
 - （非公表）
- 主な課題としては以下のような評価
 - 管理者区分（国、都、市）による住民対応案件のすみわけ問題 など

（概念）



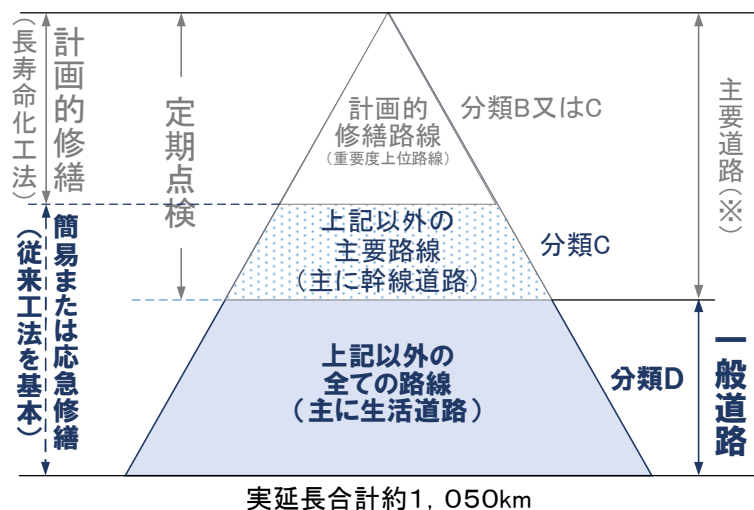
⁵ 府中市まちなかきららパンフレット・実施要領より

3.10.5 その他効率化への取り組み

(1) 舗装の補修

舗装は、路線の重要度を明確にした上で、計画的修繕路線については修繕計画に基づき、あらかじめ計画的に予算（工事請負費）を確保しながら、定期点検の結果を踏まえて順次長寿命化のための面的な修繕を推進していきます。

その他の路線については、日常からの管理を今後も徹底していくことで、必要な安全性（供用性）を確保していくものとし、舗装補修に当たっては、基本的には需用費などを用いて、ポットホールなどの損傷を発見、又は住民からの苦情要望などに応じて、適宜安全性を判断して措置を行います。



※主要道路：1・2級路線、緊急輸送路指定路線、過年度調査対象路線のうちいずれかに該当する路線を基本とする

【一般道路の管理基準（管理の考え方）】

（走行性（快適性）ではなく）供用性の確保

- ※ 一般道路（主に生活道路）は、幅員が狭い路線が多く、また路線数が多い（交差点が多い）など、路面性状測定車による調査が困難です。また、膨大な延長であることから定期的な目視調査の実施も困難です（単純に主要道路と同様の専門業者による調査を実施して長期的な分析をしていくことは経費が嵩みます）。
- ※ 一方で、大型車交通量は比較的少ないと考えられ、主な補修要因としては、表層の老化によるポットホールの発生や、繰り返される占用工事跡などの段差等と考えられます。
- ※ よって、特に一般道路については、計画的な管理の前提となる定期点検の対象外となる中、パトロールや通報等への対応といった日常管理を通じて、ポットホールなど、通行に支障が生じている場合には、局所的な補修を基本（需用費などから支出）として迅速な対応を図ります。

計画的修繕路線以外の道路については需用費などによって対応していくことを基本とする中では、前述した道路全般としての日常管理の効率化（業務発注・契約方式の見直し／市民協働の推奨・拡大／情報技術などの導入等）によって維持管理業務の生産性向上を図り、対応の量・質を向上させることで維持管理の徹底に努めます。

また、個別の補修工事の際には、個々に適切な材料・工法等を選択することで、その積み重ねにより、舗装の補修頻度の適正化による長期的なコストの縮減を図ります。

■適切な材料・工法の選定（新技術・新工法含む）

例えば苦情要望件数が最も多い傾向にある不具合として、ポットホール（穴ぼこ）が挙げられます。補修に当たっては、苦情要望データを蓄積し、それらを分析することで、苦情（不具合など）が集中、又は発生しやすい箇所、頻繁に補修している箇所等の傾向が把握された場合には、同じポットホール補修でも高耐久の材料によって補修するなど、新材料や新技術等の試験施工含めて適切な方法の選択に留意します（詳細調査によって構造的な補修を実施することも重要）。

■占用復旧工事における統一的な基準の適用

別途行われる道路の占用物件（例：上・下水道、電気、ガス）に関する調査や更新等の工事の際には、掘り返された舗装を復旧することになります。このような占用復旧の際には、「春日部市道路占用工事等における舗装・路盤復旧基準 平成 29 年 4 月 1 日」に基づく舗装構成に更新していきます。本基準でも、従来よりも耐久性の高い舗装構成（例：生活道路の簡易アスファルト舗装では表層の厚み $t=50\text{mm}$ → $t=70\text{mm}$ へ打換え）とすることで長期的に見た修繕コストの低減を図る考え方を取り入れており、本基準に基づく統一的な考え方によって復旧工事を重ねていくことで、市域全体の舗装構成の順次改善とライフサイクルコストの縮減を図ります。



図 3-16 ポットホール補修における新技術の例①（貼付式路面補修シート）⁶



図 3-17 ポットホール補修における新技術の例②（投げ込み補修）⁷

⁶ NETIS 登録 NO.TH-120006-A

⁷ 加賀谷直ほか：投げ込み補修方法を用いたポットホール対策について（第 56 回北海道開発技術研究発表会論文）

(2) 街路樹の剪定

街路樹は生きものであり、剪定作業の質（剪定業者の技量）が、街路樹の健全な生育に大きく影響し、樹勢の悪化につながります。

本計画に基づく再整備やメリハリのある剪定頻度の設定に基づく剪定管理の推進の中で、街路樹の健全な生育による景観の維持・向上といった街路樹が持つ本来の機能を十分に発揮させることにも留意し、樹形の適切な管理やそのための地元業者への指導・監督に努めます。



目標とする樹形（自然樹形の例）

その樹木が持つ自然樹形が基となって建築限界を考慮したものが、目標樹形となります。

特徴①幹が1本まっすぐ通っている（一部例外あり）。

②主枝（幹から出ている枝）、垂主枝（主枝から出ている枝）、側枝（垂主枝から出ている枝）のバランスが良い。

③主枝の伸びる方向に統一性がある（左図の木の場合、やや斜め上方向）

④枝が混んだ部分や、逆に少ない部分が無く、まんべんなく側枝で覆われている。

※左の図は、剪定した翌年の、新しい枝が生えた状態の自然樹形（建築限界を考慮する前の樹形）になります。

建築限界等を考慮した管理目標樹形

自然樹形の特徴を生かしながら

- ① 車道側の枝下の高さを4.5m以上取る
- ② 歩道側の枝下の高さを2.5m以上取る
- ③ 建物とのクリアランスを1.0m以上取る
- ④ 電線があれば、20cm避ける（変圧器からは1.5m）
- ⑤ 信号、標識、道路照明等を隠さないようにする。

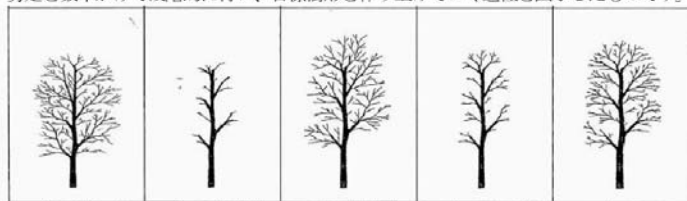
管理目標樹形を考慮し剪定した例（クスノキ）
枝をバランスよく残しているため、翌年万遍なく枝葉をつけ、樹形を乱すことが無くなります。（路線状況・樹種・これまでの剪定状況などにより、剪定方法が異なります）



見本剪定
その路線の見本となる樹形をつくるための剪定で、下記の管理目標樹形図を基に行います。このときの確認は職員立会により行い、確認後、その路線の剪定の見本樹形となります。

街路樹管理目標樹形図（例）

剪定を数年かけて段階的に行い、目標樹形を作り上げていく過程を図示したものです。



1年目剪定前 1年目剪定後 2年目剪定前 2年目剪定後 3年目

解説 1年目に、幹の先端が二股になっているのを1本にし、主枝の方向が悪いものを除去。

（目標樹形をつくるため、1年目は一時的に強剪定になることもあります。）

2年目は方向の悪い垂主枝、側枝を除去。3年目は枝の方向とバランスが良くなっています。

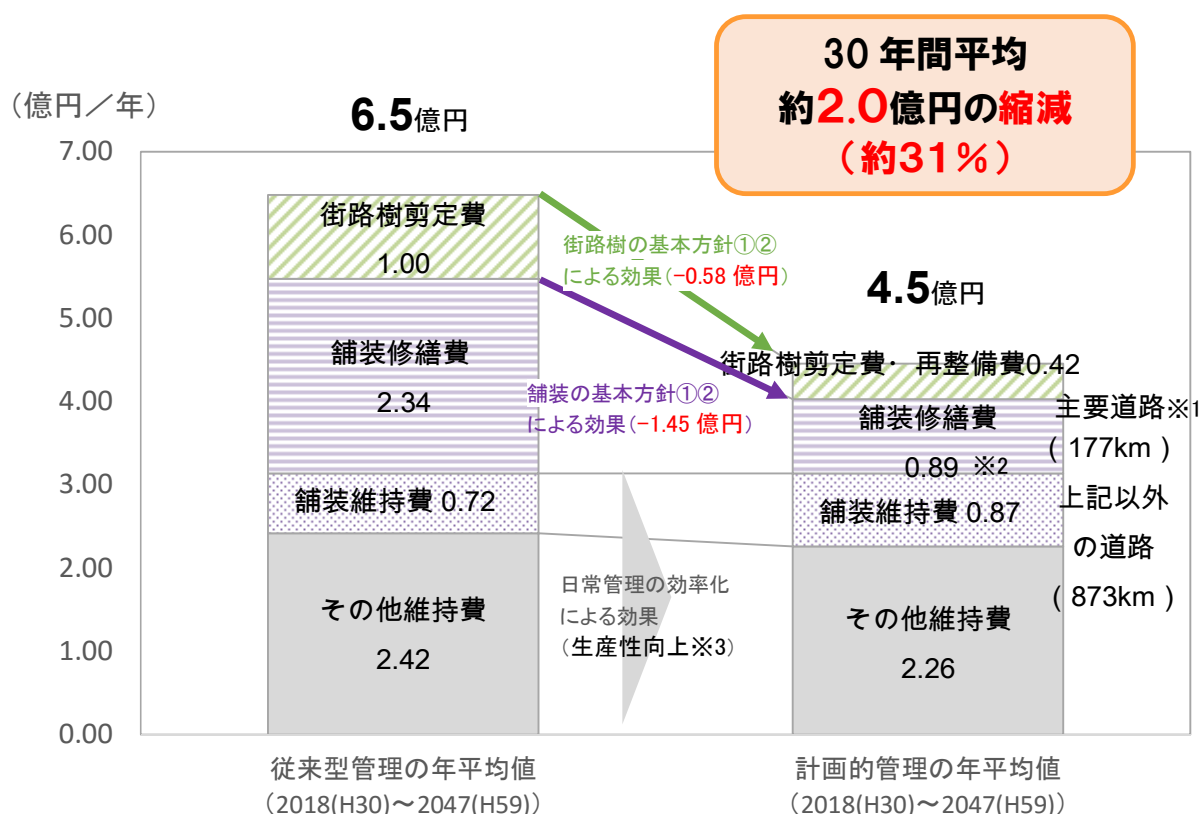
出典：街路樹剪定士
講習会資料

図 3-18 管理目標樹形による剪定の適正化例（横浜市）⁸

⁸ 横浜市「いきいき街路樹事業について」より

3.11 計画の効果

全体目標である従来型管理の将来コストの3割縮減に対し、基本方針に基づく実施計画の実行によって、従来型管理から計画的管理への転換を図ることで、約31%（約2.0億円／年）の縮減が可能となります。



- ※1：主要道路に位置づける路線は、計画策定を通じて重要度以外の個別理由（管理者判断）も踏まえた約177kmに拡大した上で、定期点検は主要道路すべてを対象とし、計画的修繕は約72kmを対象とします。
- ※2：長寿命化を図る工法によって100年間に要する修繕費用の年平均相当を毎年見込んでいます（舗装の修繕周期の関係上、短期間では長寿命化の効果が表れないため）。
- ※3：日常管理の効率化（生産性向上）により、対応できる量や質が上がります。（効率化した分の維持費は例えば舗装の維持費に充てられます。）

図 3-19 計画のコスト縮減効果

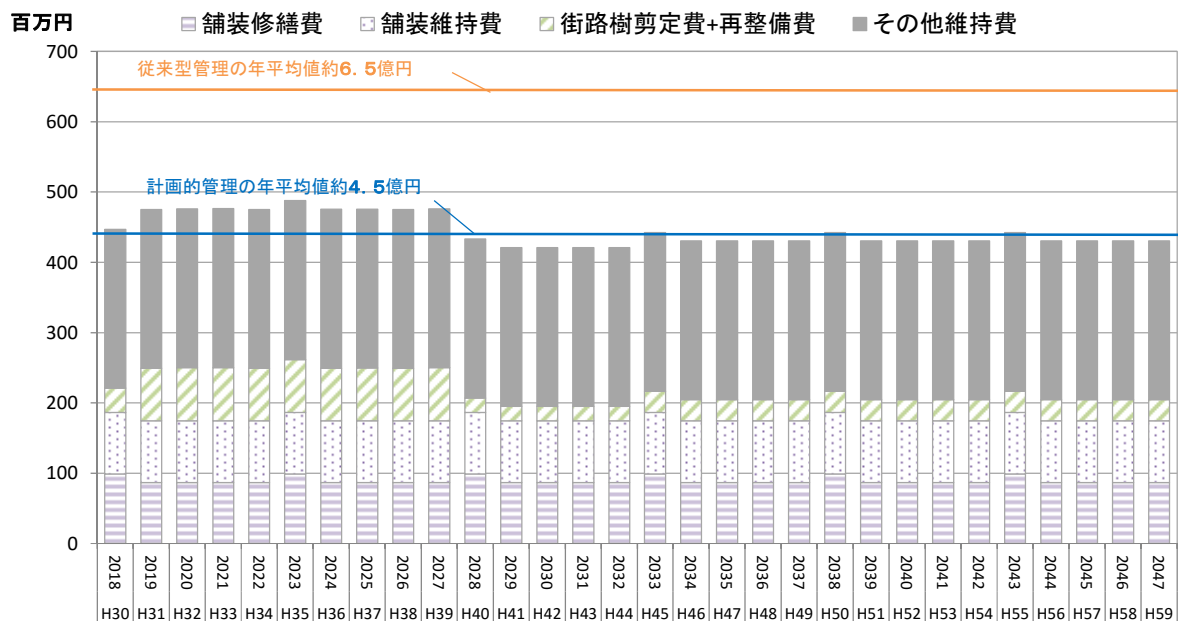


図 3-20 計画的管理の将来コスト

表 3-10 将来コストの内容

費 目	内 容
舗 装 修 繕 費	計画的修繕路線約 177km に対して使用目標年数で長寿命化工法による修繕を実施する費用(予算制約値 80 百万年/年)、及び主要道路の定期点検費用
舗 装 維 持 費	上記以外の道路に対して対症療法により管理する費用
街路樹剪定費・再整備費	再整備費用、及び保全する全管理数量に対して樹種別標準頻度(剪定重要度が高い街路は標準以上)で剪定を実施する費用 ※高木については大径木化を見込み、15 年後に幹周区分変更
そ の 他 維 持 費	上記以外の道路維持に関する費用(例:清掃や除草、その他経常的な経費等)

また、コスト縮減の他に、計画的管理によって以下のような効果も生まれます。

<舗 装>

- 定期点検などによる路面の状態に応じた対応によって、安全性が維持されます。

<街路樹>

- 再整備と適正な維持管理によって、「街路樹の健全な育成」「道路緑化機能の維持向上」「道路交通の安全及び快適性の確保」が実現します。

<その他>

- 日常管理の効率化によって、これまで以上に市民に寄り添った管理が行えます。

4.実施計画

基本方針に基づく具体的な取組内容として、計画期間 30 年間ににおける第 1～3 期実施計画（各期 10 年間）を策定します。

ただし、インフラマネジメントの取り組みは、一足飛びに理想的な姿となるものではなく、Plan（計画）－Do（実行）－Check（評価）－Act（改善）のサイクルを回しながら、より良いものにしていく段階的に改善していくものです。

今後の継続的なデータ（日常管理の記録、定期点検の結果、補修履歴等）の蓄積とフィードバックにより、定期的な見直しを図ります。

4.1 概要

基本方針に基づく道路マネジメント事業は、第 1～3 期実施計画（各期 10 年間）から成るものとし、下図のとおり推進します。

舗装については、主要道路に関する 5 年を周期とした定期点検（路面性状調査及び路面下空洞調査）、並びにそれらの結果を踏まえて、主要道路のうち計画的修繕路線の修繕を順次推進します。

街路樹については、第 1 期実施計画として再整備を推進しつつ、第 2～3 期実施計画にかけて、適正な保全（剪定管理）を推進します。日常管理や剪定管理において、街路樹の樹勢悪化が確認された場合は樹木医による診断を行います。倒木の危険性などがある場合は、撤去などの対策を検討します。

また、道路全般について、業務の見直しや今後の技術開発等の最新動向を踏まえた情報技術などの導入等による、日常管理の効率化を段階的に推進します。

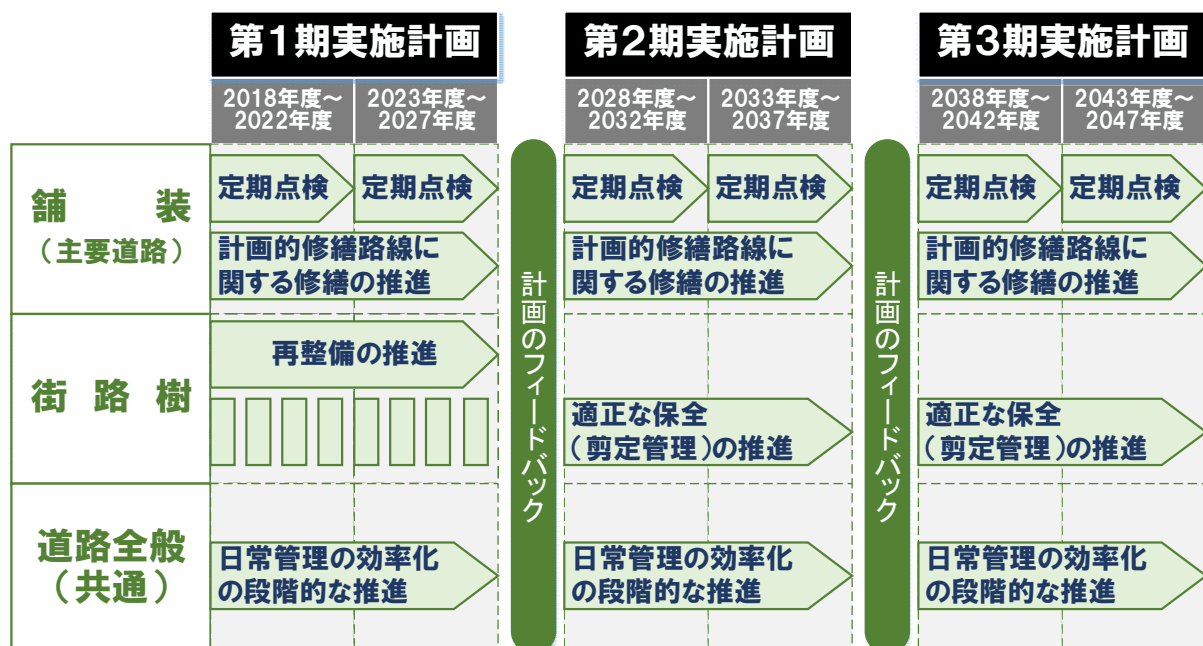


図 4-1 道路マネジメント事業の推進（実施計画）

4.1.1 舗装

基本方針に基づき、本市が管理する道路を下表のとおりグルーピングした上で、メリハリのある管理を実施します。

■道路分類と管理方針

分類			対象延長 (km)	日常 管理	定期 点検 (※)	修繕	
						従来型(対症療法) (需用費など)	計画的 (工事請負費)
主要 道路	計画的 修繕路線	分類B	約 10km	○	○	—	○
		分類C	約 62km	○	○	—	○
	—	分類C	約 105km	○	○	○	—
一般道路		分類D	約 873km	○	—	○	—
計			約 1,050km				

※主要道路のうち過年度調査済み延長は約 58km

■道路分類と管理水準

分類			延長(km)	管理水準(修繕の判断基準)
主要 道路	計画的 修繕路線	分類B	約 10km	健全性区分Ⅲ(下表参照) ※長期的な視点での管理指標は「ひび割れ率」 ※計画的修繕路線は使用目標年数＝修繕時期
		分類C	約 62km	
	—	分類C	約 105km	
一般道路		分類D	約 873km	供用性の確保 ※ポットホールなど、通行に支障があると判断される場合
計			約 1,050km	

■アスファルト舗装の管理指標と管理水準 ※舗装点検要領を参考

健全性区分	ひび割れ率	わだち掘れ量	IRI
I:健全	0～20%程度	0～20mm 程度	0～3mm/m 程度
II:表層機能保持段階	20～40%程度	20～40mm 程度	3～8mm/m 程度
III:修繕段階	40%程度以上	40mm 程度以上	8mm/m 程度以上

※健全性区分とひび割れ率、わだち掘れ量、IRI の対応は、舗装点検要領を参考

※表層機能保持段階とは、必要に応じてシーリング材の注入などの補修措置で対応する段階

※修繕段階とは、計画工法（アスファルト層打換えなど）を基本とした工法による修繕措置で対応する段階

(1) 点検

主要道路に対して、5年に1回の定期点検（路面性状調査及び路面下空洞調査）を実施して路面状態を把握します。



図 4-2 舗装の点検状況例

(2) 維持・修繕

主要道路のうち計画的修繕路線については、定期点検の結果を踏まえて、長寿命化を図った修繕を計画的に実施します。

計画的修繕路線以外の道路については、住民対応などの日常管理を通じて、必要に応じて補修を行います。ただし、今後の定期点検の結果などにより、劣化の進行が早いといった異常が認められる箇所については、舗装の長寿命化を検討します。

4.1.2 街路樹

(1) 再整備対象

再整備の対象となった街路樹については、第1期実施計画期間（10年間）で再整備（更新・撤去）を実施します。

(2) 保全対象

再整備による供給量の適正化より、保全対象（再整備対象外・更新後）の全街路樹に対して、次のような適正な維持管理が実施可能となります。

i) 剪定管理

剪定管理の徹底を基本とした適正な保全を推進します。

剪定管理は樹種別の標準頻度で実施し、特に剪定管理の重要性が高いと評価された街路、及びまちの玄関である駅前広場については、標準頻度以上で剪定を行います。



図 4-3 標識が隠れている例

表 4-1 管理水準（剪定頻度）

街路	管理水準（剪定頻度）
・駅前広場 ・剪定管理の重要性が高い街路	標準頻度以上 : 従来重点管理街路・従来剪定頻度 : 上記以外街路・1年に1回（高木は冬期剪定）
上記以外	標準頻度（樹種別の適正頻度）

ii) 樹木診断

日常管理や剪定管理において、街路樹の樹勢悪化が確認された場合は樹木医による診断を行います。倒木の危険性などがある場合は、撤去などの対策を検討します。

4.1.3 日常管理の効率化に向けた取り組み

業務の発注・契約方式の見直しや、最新動向を踏まえた情報技術などの導入等、日常管理に関する業務の効率化を検討します。

また、市民協働（ボランティア活動など）の推奨・拡大について検討します。

4.2 第1期実施計画

4.2.1 舗装

(1) 計画的修繕路線の設定

路線別の重要度やその他路線ごとの特性などに基づく個別理由により、計 166 路線（計 177km）を主要道路として扱うとともに、計画的修繕路線を次のとおり設定します。また、計画的修繕路線の一覧を次頁に示します。

【計画的修繕路線】

■ 優先順位上位 44 路線(約 72km) ※主要道路約 177km の 4 割程度

- : 分類B（特に傷みやすいと想定される路線）に位置づけられる路線を踏襲
- : 緊急輸送路指定路線（重要度評価において最も重視する視点）を踏襲
- : その他個別理由（管理者判断）により計画的修繕路線とする路線を踏襲

表 4-2 計画的修繕路線一覧

■ : 分類 B 過年度調査 済み路線 [○ : 路面性状調査+FWD
△ : 路面性状調査のみ

グループ	順位	路線名	路線種別	路面 性状調査	路面下 空洞調査	市指定 緊急輸送路	延長 (m)	延長累計 (m)	高級As (%)	簡易As (%)
1	1	市道 1 - 2 3 号線	1 級路線	○		○	3847.8	3847.8	92%	8%
	2	市道 1 - 2 1 号線	1 級路線	△	○	○	2068.7	5916.5	0%	99%
	3	市道 1 - 2 2 号線	1 級路線	○		○	4140.3	10056.8	93%	7%
	4	市道 2 - 3 4 号線	2 級路線	△		○	2798.1	12854.9	0%	100%
	5	市道 2 - 4 1 号線	2 級路線	○		○	1986.6	14841.5	100%	0%
	6	市道 1 - 2 4 号線	1 級路線	○		○	3415	18256.5	90%	10%
	7	市道 1 - 1 8 号線	1 級路線	○		○	2999.8	21256.3	0%	100%
	8	市道 1 - 2 0 号線	1 級路線		○	○	2096.7	23353	0%	100%
	9	市道 1 - 1 1 1 号線	1 級路線	○		○	984.8	24337.8	56%	44%
	10	市道 2 - 3 1 号線	2 級路線	△		○	1202	25539.8	0%	100%
	11	市道 1 - 2 8 号線	1 級路線			○	421.4	25961.2	100%	0%
	12	市道 9 - 3 0 2 9 号線	その他			○	373.5	26334.7	0%	100%
	13	市道 2 - 3 0 号線	2 級路線			○	1818.3	28153	0%	100%
	14	市道 6 - 2 1 7 号線	その他			○	981	29134	0%	100%
	15	市道 1 - 1 0 1 号線	1 級路線				3464.6	32598.6	7%	93%
2	16	市道 6 - 4 9 4 号線	その他			○	1300.4	33899	0%	100%
	17	市道 1 - 2 5 号線	1 級路線	△			1773.6	35672.6	68%	31%
	18	市道 1 - 1 1 0 号線	1 級路線			○	679	36351.6	34%	66%
	19	市道 1 - 1 4 号線	1 級路線				1638.1	37989.7	0%	100%
	20	市道 1 - 8 - 1 号線	1 級路線		○		1273.5	39263.2	100%	0%
	21	市道 1 - 8 - 2 号線	1 級路線		○		327.5	39590.7	0%	100%
	22	市道 5 - 5 6 号線	その他			○	803.6	40394.3	0%	100%
	23	市道 6 - 1 8 0 号線	その他	△		○	817.6	41211.9	0%	100%
	24	市道 1 - 9 号線	1 級路線				5940.1	47152	3%	94%
	25	市道 2 - 2 7 号線	2 級路線				1716.2	48868.2	0%	99%
	26	市道 2 - 3 6 号線	2 級路線			○	1565.3	50433.5	93%	7%
	27	市道 1 - 1 7 号線	1 級路線	○			2272	52705.5	2%	98%
	28	市道 6 - 1 4 1 号線	その他			○	787.7	53493.2	0%	92%
	29	市道 2 - 3 3 - 2 号線	2 級路線	△			1661	55154.2	0%	100%
	30	市道 9 - 4 0 8 7 号線	その他				2328.8	57483	30%	70%
3	31	市道 9 - 3 0 5 5 号線	その他				946.9	58429.9	0%	97%
	32	市道 9 - 3 0 4 5 号線	その他				129.2	58559.1	100%	0%
	33	市道 9 - 4 0 0 7 号線	その他				1152.4	59711.5	0%	100%
	34	市道 1 - 1 1 5 号線	1 級路線	○		○	3826.1	63537.6	2%	98%
	35	市道 9 - 2 1 6 9 号線	その他				186	63723.6	100%	0%
	36	市道 9 - 2 1 8 3 号線	その他				139.1	63862.7	100%	0%
	37	市道 7 - 3 1 7 号線	その他				1848.5	65711.2	0%	100%
	38	市道 2 - 3 9 号線	2 級路線				323.5	66034.7	0%	100%
	39	市道 4 - 6 5 5 号線	その他				198.3	66233	0%	100%
	40	市道 1 - 2 9 号線	1 級路線				1985.6	68218.6	0%	100%
	41	市道 2 - 2 0 号線	2 級路線	△			2602.5	70821.1	0%	99%
	42	市道 1 - 1 1 2 号線	1 級路線				347.2	71168.3	0%	100%
	43	市道 7 - 4 6 7 号線	その他	○		○	186.6	71354.9	0%	100%
	44	市道 1 - 1 0 5 号線	1 級路線	○			975.2	72330.1	0%	100%

(2) 修繕計画

本来は、計画的修繕路線とした全路線に対し修繕計画を作成するものですが、修繕計画作成には、路面性状調査結果などの健全性をもとに管理指標（ひび割れ率）による劣化予測が必要となるため、本計画は、計画的修繕対象路線のうち過年度に路面性状調査を実施している路線のみ具体的な修繕計画（いつ、どこを、どのように修繕するか）を作成します。その他は今後の定期点検などの結果を踏まえて、必要な修繕箇所を計画へ反映（追加）していきます。

なお、修繕計画を運用する上では、今後随時実施する定期点検の結果や、区間単位の利用実態などの個々の現場条件等の実情に合わせて、予算の投下に当たっては柔軟に判断するものとします。

表 4-3 舗装の修繕実施内容（長寿命化工法）

対象路線	道路分類	修繕工法		備考
		初回	二回目以降	
計画的修繕路線	B	路上路盤再生工	アスコン層打換え工	簡易アスファルト層は表層 50mm→70mmを基本
	C	アスコン層打換え工	アスコン層打換え工	

※予算計画は舗装種別における簡易及び高級の区別は、道路現況調書の舗装構成より路線別に代表して判断

(3) 定期点検計画

損傷などの早期発見や適時適切な修繕、並びにPDCAに基づく計画見直しに資する基礎データの取得・蓄積を目的として、今後は以下の諸条件のもと舗装の定期点検を実施するものとします。

なお、主要道路以外の路線については、日常管理を通じた健全性把握に努めます。

表 4-4 舗装の点検実施内容

分類	延長	点検内容	
主 要 道 路	約 177km (上下計約 354km)	路面性状調査 ※変状の著しい区間を対象とした FWD 調査や試掘含む	5 年で 1 巡
緊急輸送路 指 定 路 線	約 36km (上下計約 72km)	路面下空洞調査	5 年に 1 回
一 般 道 路	約 873km	日常管理を通じた 道路パトロールなど	—

(4) 年度別修繕計画（第 1 期実施計画）

実施計画（第 1 期）に関する路線網図及び年度別の修繕箇所リストを次頁以降に示します。

凡 例

主要道路のうち計画的修繕路線(延長約 72km)

上記以外の主要道路(延長約 105km)

調査実施済路線(延長約 58km)

例) 1 - 市道 1-23 号線

グループ番号※

路線名

※グループ1 計 15 路線

グループ2 計 15 路線

グループ3 計 14 路線

グループ4 計 122 路線

(主要道路合計 166 路線)

(補足)

- 路線を重要度の順にグループ 1～4 に区分（グループ 1～3 は計画的修繕路線（上位から 1（15 路線）＞ 2（15 路線）＞ 3（14 路線））、グループ 4 はその他主要道路）。
- 実際の修繕に当たっては、あくまで今後の定期点検などの結果を踏まえて健全度の低い箇所（下表参照）から優先して実施（健全度が同位の場合は、グループ順位の高い路線を優先することを基本）。

管理指標（※1）：ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI

管理水準（※2）：健全性区分Ⅲ

※1 対応実施の判断に用いる指標を指す。

（長期的な視点（例：ライフサイクルコストの評価）では、市内の劣化傾向を踏まえて、「ひび割れ率」を代表的な管理指標と捉える。）

※2 修繕を実施する段階の管理指標の基準値を指す。

■アスファルト舗装の管理指標と管理水準 ※舗装点検要領を参考

健全性区分	ひび割れ率	わだち掘れ量	IRI
I：健全	0～20％程度	0～20mm 程度	0～3mm/m 程度
Ⅱ：表層機能保持段階	20～40％程度	20～40mm 程度	3～8mm/m 程度
Ⅲ：修繕段階	40％程度以上	40mm 程度以上	8mm/m 程度以上

※健全性区分とひび割れ率、わだち掘れ量、IRI の対応は、舗装点検要領を参考

※表層機能保持段階とは、必要に応じてシーリング材の注入などの補修措置で対応する段階

※修繕段階とは、計画工法（アスファルト層打換えなど）を基本とした工法による修繕措置で対応する段階

図 4-4 第 1 期実施計画に関するマップ（舗装）

65

表 4-5 年度別の修繕箇所リスト（参考）（1/2）

修繕予定 年度	路線番号	分類	路線名	区分	上下区分	開始点 (m)	終了点 (m)	延長 (m)	点検実施 年度	診断結果 (2013年度)	措置内容
2018	1018	C	市道1-18号線	一級	上り	200	300	100	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)
	1105	C	市道1-105号線	一級	上り	600	800	200	2013	Ⅲ-2	アスコン層打換え(t=50→70mm)
					下り	300	600	300	2013	Ⅲ-2	アスコン層打換え(t=50→70mm)
						0	200	200	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)
	1111	C	市道1-111号線	一級	上り	300	600	300	2013	Ⅲ-2	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
					下り	800	900	100	2013	Ⅲ-2	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						0	200	200	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
	2041	C	市道2-41号線	二級	上り	0	100	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						700	800	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						1100	1500	400	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						1900	2000	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
					下り	100	300	200	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
2019	1018	C	市道1-18号線	一級	上り	0	200	200	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
						300	1100	800	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
						1400	1500	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
						1600	1900	300	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
						2800	3010	210	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
					下り	0	200	200	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
						600	700	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
	2041	C	市道2-41号線	二級	下り	1200	1700	500	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
						500	600	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						800	1000	200	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						1900	2000	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
2020	1018	C	市道1-18号線	一級	下り	1700	2700	1000	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
						2800	3000	200	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
	1111	C	市道1-111号線	一級	上り	0	300	300	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						700	800	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						900	1000	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
					下り	200	500	300	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						600	1000	400	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
2021	1105	C	市道1-105号線	一級	上り	200	500	300	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
					下り	600	800	200	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
	2041	C	市道2-41号線	二級	上り	100	700	600	2013	I	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						800	1100	300	2013	I	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						1500	1900	400	2013	I	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						2000	2010	10	2013	I	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
					下り	0	100	100	2013	I	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						300	500	200	2013	I	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
2022	1017	C	市道1-17号線	一級	下り	1000	1200	200	2013	Ⅲ-2	アスコン層打換え(t=50→70mm)
					下り	2200	2285	85	2013	Ⅲ-2	アスコン層打換え(t=50→70mm)
	1021	C	市道1-21号線	一級	上り	100	200	100	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)
	1022	B	市道1-22号線	一級	上り	1200	1400	200	2013	Ⅲ-2	路上路盤再生
						200	300	100	2013	Ⅲ-1	路上路盤再生
	1023	C	市道1-23号線	一級	上り	200	300	100	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						700	900	200	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						2000	2100	100	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						2200	2300	100	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
					下り	2600	2700	100	2013	Ⅲ-2	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						2800	2900	100	2013	Ⅲ-2	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						3500	3600	100	2013	Ⅲ-2	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
	1024	B	市道1-24号線	一級	上り	1700	1900	200	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
	1115	C	市道1-115号線	一級	下り	3400	3440	40	2013	Ⅲ-2	路上路盤再生
						1400	1500	100	2013	Ⅲ-2	アスコン層打換え(t=50→70mm)
70467	C	市道7-467号線	その他	上り		1600	1700	100	2013	Ⅲ-2	アスコン層打換え(t=50→70mm)
						0	300	300	2013	Ⅲ-2	アスコン層打換え(t=50→70mm)

表 4-6 年度別の修繕箇所リスト（参考）（2/2）

修繕予定 年度	路線番号	分類	路線名	区分	上下区分	開始点 (m)	終了点 (m)	延長 (m)	点検実施 年度	診断結果 (2013年度)	措置内容
2023	1023	C	市道1-23号線	一級	上り	100	200	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						300	700	400	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
					上り	900	1100	200	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
	1025	C	市道1-25号線	一級	下り	0	100	100	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
	1115	C	市道1-115号線	一級	上り	2100	2300	200	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)
						2400	2500	100	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)
						3700	3835	135	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)
					下り	0	100	100	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)
						2900	3000	100	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)
	2020	C	市道2-20号線	二級	上り	500	800	300	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)
						1200	1290	90	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)
					下り	100	300	200	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)
	1100	1200	100	2013		Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)				
	60180	C	市道6-180号線	その他	上り	500	700	200	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)
800						820	20	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)	
200						300	100	2013	Ⅲ-1	アスコン層打換え(t=50→70mm)	
70467						C	市道7-467号線	その他	下り	200	345
2024	1023	C	市道1-23号線	一級	上り	1100	1400	300	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						1700	1900	200	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						2100	2200	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						2500	2900	400	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						3000	3100	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						3300	3400	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						3600	3700	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						3900	3920	20	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
					下り	200	400	200	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						500	600	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						800	900	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						1100	1300	200	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						1600	1700	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
2025	1021	C	市道1-21号線	一級	上り	0	100	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
	200					600	400	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)	
	1023				下り	1900	2600	700	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						2700	2800	100	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
						2900	3500	600	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(表・基層→表・基層)
2026	1021	C	市道1-21号線	一級	上り	600	730	130	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
					下り	0	400	400	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
						500	735	235	2013	Ⅱ	アスコン層打換え(t=50→70mm)
	1022	B	市道1-22号線	一級	上り	1100	1200	100	2013	Ⅱ	路上路盤再生
						1400	1500	100	2013	Ⅱ	路上路盤再生
1700						2100	400	2013	Ⅱ	路上路盤再生	
2600						2900	300	2013	Ⅱ	路上路盤再生	
3100						3200	100	2013	Ⅱ	路上路盤再生	
2027	1022	B	市道1-22号線	一級	上り	3800	4200	400	2013	Ⅱ	路上路盤再生
						下り	0	300	300	2013	Ⅱ
					900		1000	100	2013	Ⅱ	路上路盤再生
					1100		1200	100	2013	Ⅱ	路上路盤再生
					2100		2400	300	2013	Ⅱ	路上路盤再生
					2500	2800	300	2013	Ⅱ	路上路盤再生	

【留意点】

- ※ 今後の定期点検などの結果や予算確保の状況等により、リスト内容（箇所・時期・工法等）は適宜見直す場合があります。
- ※ 本来は、計画的修繕路線とした全路線に対し修繕計画を作成するものですが、本計画は、計画的修繕対象路線のうち過年度に路面性状調査を実施している路線のみ具体的な修繕箇所の目安となるリスト（いつ、どこを、どのように修繕するか）として作成しています。
- ※ 修繕計画を運用する上では、今後随時実施する定期点検の結果や、区間単位の利用実態などの個々の現場条件等の実情に合わせて、予算の投下にあたっては柔軟に判断するものとします。

4.2.2 街路樹

第1期実施計画期間内に、安全性の確保や管理効率の向上に向けた再整備を実施します。

(1) 再整備実施計画

1) 対象数量

再整備の対象数量は以下のとおりです。街路別の評価項目対象数量を次頁に示します。

表 4-7 街路樹の再整備数量

		再整備対象数量	
		撤去	更新
高	木	約 1,470 本	約 270 本
中	木	約 25 本	—
低	木	約 3,800m ²	—

2) 街路別の再整備優先順位

再整備を優先的に実施する街路は、市民の関心が高く（苦情が多く）、かつ幹線道路（1・2級市道）の街路とします。

3) 年度別再整備実施計画

年度別の再整備実施内容、及び実施街路図を以降に示します。計画1年目は再整備準備期間とし、まずは安全性の確保のための再整備から進めていきます。

表 4-8 年度別再整備実施内容

実施年度	再整備内容	撤去数量	更新数量
2018 年度 (平成 30 年度)	再整備準備期間	—	—
2019～2020 年度 (平成 31～32 年度)	【安全性の確保】 ・(イ)交差点付近の視認性確保 ・(エ)樹勢悪化した樹木の撤去	高・中木:256 本 低木:約 1,710m ²	—
2020～2026 年度 (平成 32～38 年度)	【安全性の確保】 ・(ア)歩行者通行空間の確保 ・(ウ)健全な生長空間の確保	高・中木:1,242 本 低木:約 1,390m ²	—
2026～2027 年 (平成 38～39 年度)	【管理効率の向上】 ・(オ)管理しやすい樹種への更新 ・(カ)大きく生長した樹木の更新 ・管理効率の向上のための低木などの撤去	高木:1 本 低木:約 660m ²	高木:269 本

表 4-9 街路別評価項目対象数量

街路番号	街路名	数量		再整備数量				評価項目該当数量															
				撤去			更新	(ア)歩道幅員			(イ)交差点	(ウ)植栽間隔	(エ)樹勢悪化			(オ)樹木特性	(カ)大径木化	街路廃止					
								撤去			更新	撤去			更新	撤去			更新	撤去			
		高 (本)	中 (本)	低 (m2)	高 (本)	中 (本)	低 (m2)	高 (本)	高 (本)	中 (本)	低 (m2)	高 (本)	高 (本)	中 (本)	低 (m2)	高 (本)	高 (本)	高 (本)	低 (m2)				
		2847	756	29990.1	1474	25	3749	269	102	8	1385	152		1132	87	17	1708	217		52	1	655.5	
その1-01	春日部駅西口広場	40	23	999.5	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.3	0	0	0	0	0	0
その1-02	ふじ通り	265	0	3277	27	0	129	0	0	0	0	3	23	1	0	129	0	0	0	0	0	0	
その1-03	ハクレン通り1	144	125	1021	86	2	13	58	0	0	0	16	68	2	2	12.9	58	0	0	0	0	0	
その1-04	陸橋通り1	26	0	1	16	0	0	0	0	0	0	1	12	3	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-03	陸橋通り2	0	0	53.37	0	0	53	0	0	0	50.9	0	0	0	0	2.5	0	0	0	0	0	0	
その1-05	総合福祉センター前通り	0	5	71.51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その1-06	市役所通り1	167	190	2798	101	10	9.6	0	0	0	0	19	72	10	10	9.57	0	0	0	0	0	0	
その2-02	市役所通り2	70	22	1957	48	9	689	0	0	8	626	3	40	5	1	62.7	0	0	0	0	0	0	
その4-02	市役所通り3	68	24	1138	39	0	27	0	0	0	0	7	30	2	0	26.9	0	0	0	0	0	0	
その2-01	コリノキ通り1	389	0	3756	269	0	753	119	65	0	613	33	167	4	0	141	119	0	0	0	0	0	
その3-17	コリノキ通り2	13	0	237.6	8	0	0	5	0	0	0	0	8	0	0	0	5	0	0	0	0	0	
その2-03	地方庁舎前	45	0	236.7	30	0	75	15	0	0	0	5	25	0	0	75.5	15	0	0	0	0	0	
その2-04	市民体育館前	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その2-05	消防本部前	0	0	51.17	0	0	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51.2	
その2-06	共栄高校バス停前	3	0	186.6	1	0	187	2	0	0	0	0	1	0	0	187	2	0	0	0	0	0	
その2-07	会之郷歩道	9	5	261.6	6	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その2-08	武里みどり住宅	27	0	0	17	0	0	9	0	0	0	0	13	4	0	0	0	9	0	0	0	0	
その2-09	武里西口駅前広場	11	10	260	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
その2-10	武里団地外周道路	28	0	190.5	13	0	0	4	0	0	0	0	13	0	0	0	4	0	0	0	0	0	
その2-11	豊春台団地内	0	0	80.98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その2-12	旧新方川左岸	0	0	87.98	0	0	88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88	0	
その2-13	豊春台サンハイツ	75	0	42.84	51	0	0	0	0	0	0	0	44	7	0	0	0	0	0	0	0	0	
その2-14	安ノ郷歩道	23	16	257.7	13	0	0	2	0	0	0	0	12	1	0	0	1	1	0	0	0	0	
その2-15	高島屋住宅南	1	0	86.92	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その2-16	職業安定所前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その2-17	バレットコート武里内	0	7	75.12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-01	市立図書館裏	15	0	76.87	11	0	0	0	0	0	0	0	9	2	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-02	文化会館前	17	0	213.1	10	0	0	0	0	0	0	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-04	学校通り	136	0	1339	88	0	0	28	0	0	0	7	81	0	0	0	28	0	0	0	0	0	
その3-05	牛島駅前広場	6	0	2.78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-06	緑小学校前	0	0	35.92	0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35.9	0	
その3-07	藤塚第一市営住宅前	0	0	204.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-08	備後地内多目的歩道1	0	0	277.1	0	0	277	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	277	0	
その3-09	備後地内多目的歩道2	1	0	151.7	1	0	152	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	152	0	
その3-10	東急団地内	44	0	13.5	20	0	0	9	0	0	0	4	16	0	0	9	0	0	0	0	0	0	
その3-11	大枝池ノ端地内	21	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-12	東部市場前	19	0	26	10	0	0	0	0	0	0	0	6	4	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-13	小洲地内広場	0	2	11.16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-14	せせらぎ歩道	38	125	162.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-15	緑町二丁目歩道	5	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	3	1	0	0	0	1	0	0	0	0	
その3-16	中央通り	19	1	280.4	11	0	0	0	0	0	0	1	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-18	公園橋通り	27	0	183.8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-19	春日部駅東口歩行者用道路	0	1	24.67	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-20	藤塚根郷住宅内	0	0	38.67	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-21	春日部駅東口区画道路	9	0	69.02	6	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-22	春日部駅東口駅前広場道路	4	2	797.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-23	藤塚文化村第三期ロータリー	1	1	8.33	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	
その3-24	市道1-24号線・市道1-28号線（谷原種能線）（川久保藤塚線）	4	0	227.4	3	0	39	0	0	0	0	0	2	1	0	38.8	0	0	0	0	0	0	
その3-25	藤塚新田区画街路	0	0	51.66	0	0	52	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51.7	0	
その3-26	不動院野歩道橋付近	41	0	94.99	41	0	95	0	36	0	95	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-27	常楽寺入口	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その3-28	中央通り線	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その4-01	ハクレン通り2	23	0	4.86	6	0	0	0	0	0	0	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
その4-03	共栄短大前	24	0	123.3	18	0	0	0	0	0	0	4	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その4-04	日立住宅内	12	3	96.43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その4-05	豊春駅前歩道	22	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その4-06	豊春サンハイツ内	38	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	19	3	0	0	0	0	0	0	0	0	
その4-07	春日部ハイタウン内	26	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	16	2	0	0	0	0	0	0	0	0	
その4-08	八木崎駅前広場	12	0	43.64	2	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	
その4-09	上蛭田多目的歩道	16	18	97.75	9	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その4-10	北春日部駅西口駅前広	23	1	809.1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	
その4-11	かえで通り	211	0	2743	123	0	440	8	0	0	0	36	84	3	0	440	8	0	0	0	0	0	
その4-12	菟浦県道交差点	0	0	47.73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その5-01	富多小前通り	8	3	10.72	6	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その5-02	庄和中央通り100m																						

凡 例

【安全性の確保】

(春日部市全域)

- ・交差点付近の視認性確保(撤去)
- ・樹勢悪化した樹木の撤去

- ・健全な生長空間の確保(間伐)

- ・歩行者通行空間の確保(撤去)
(※): 街路内一部区間のみ対象

【管理効率の向上】

- ・管理しやすい樹種への更新
- ・大きく生長した樹木の更新
- ・管理効率の向上のための低木などの撤去

(補足)

- 再整備の実施に当たっては、市民への丁寧な説明に努めながら、周辺住民の意見や沿道の土地利用等、現場ごとの個別の実情に柔軟に対応し、段階的に進めていきます。

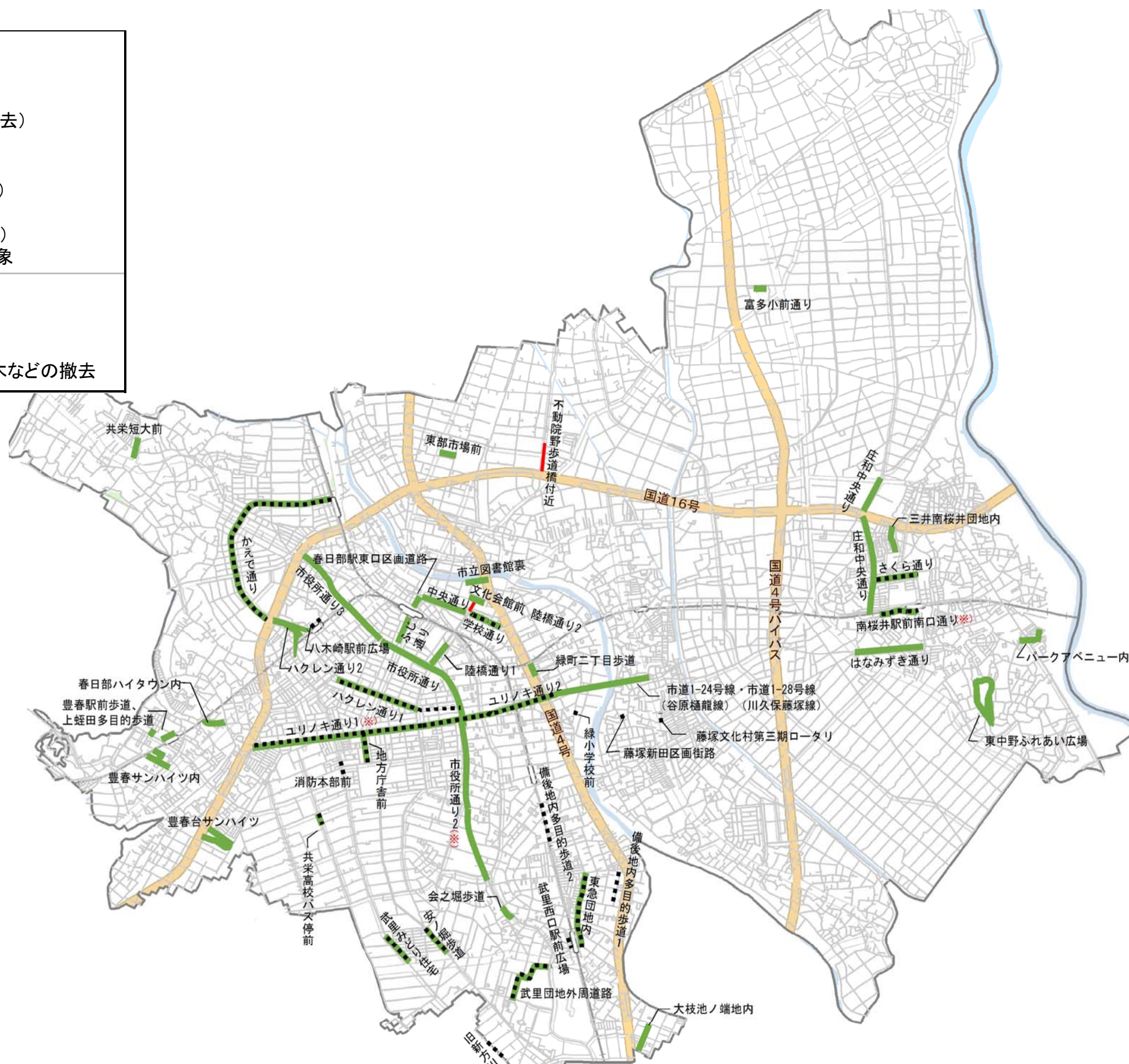


図 4-5 第1期実施計画に関するマップ（街路樹）

4.3 第2期実施計画・第3期実施計画

前期実施計画をフィードバックした上で、10年間の実施計画を策定します。

点検を定期的に行い、機能低下が懸念される施設に対しては、随時維持修繕を実施します。

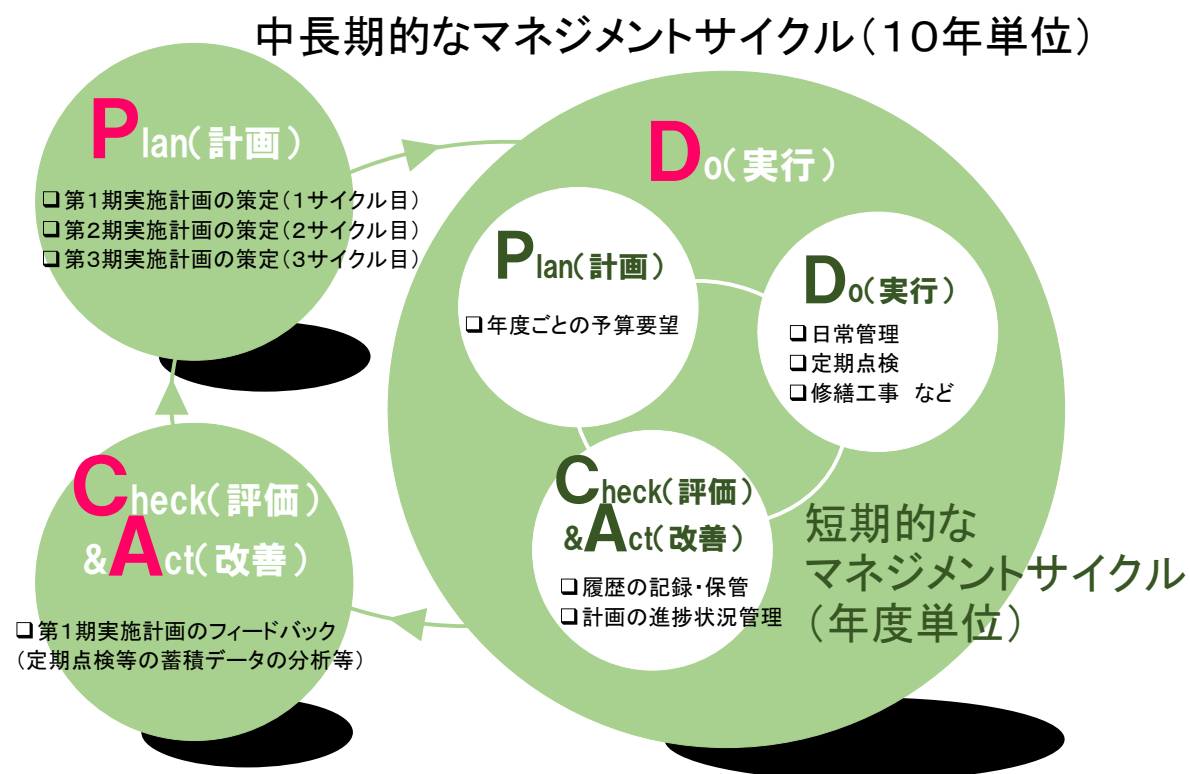
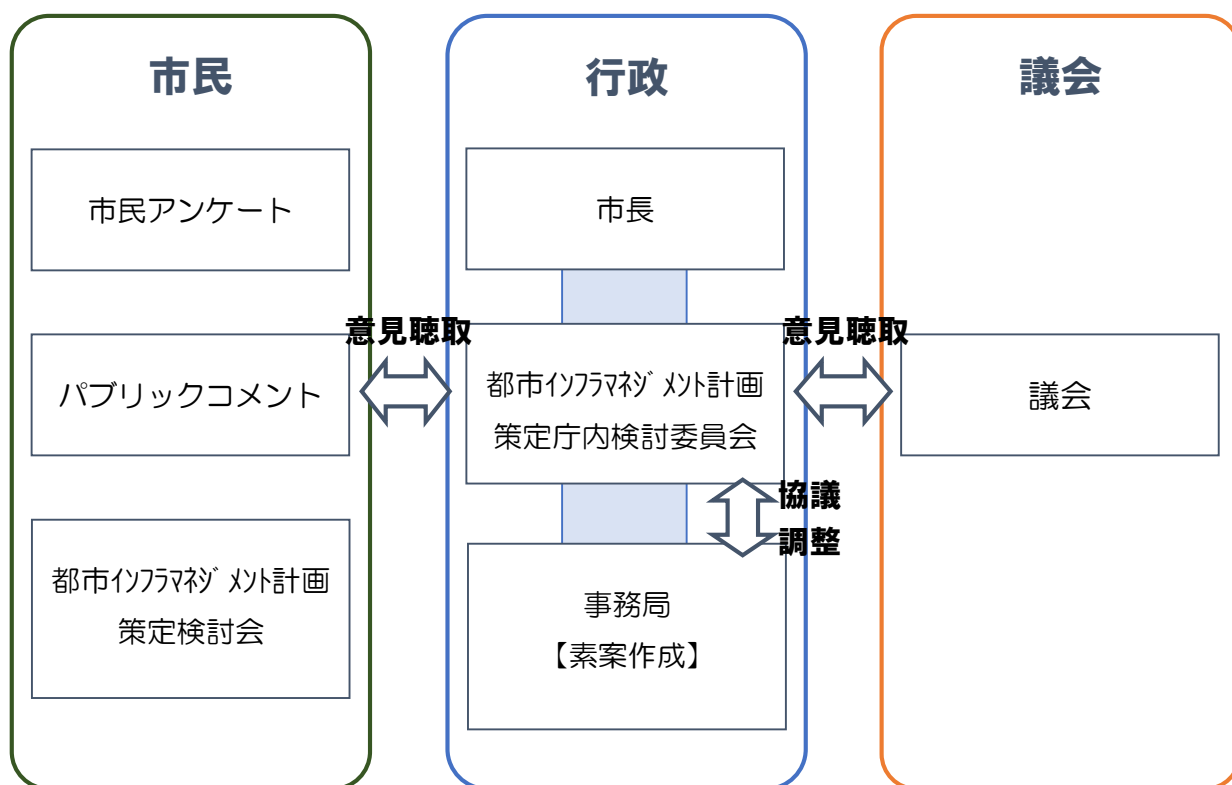


図 4-6 マネジメントサイクル

資料編

1.本計画の策定体制



2. 市民意見の把握

2.1 市民アンケート調査概要

調査地域	春日部市全域
調査対象	満 18 歳以上の市内在住者 3,000 人を 住民基本台帳から無作為抽出
調査方法	郵送によるアンケート調査
調査期間	平成 29 年 6 月 1 日～16 日(〆切 6 月 12 日)
主な調査内容	・市のマネジメント計画の取組について ・市の公園に関する計画の基本方針について ・市の道路の街路樹に関する計画の基本方針について
発送数・回収状況	発送数:3,000 部 回収数:【公 園】880 部(回収率約 29.3%) 【街路樹】873 部(回収率約 29.1%)

2.2 市民意見提出手続き

(1) 意見募集期間

平成 30 年 1 月 4 日(木)～平成 30 年 2 月 2 日(金)

(2) 意見募集方法

① 市の施設への資料配架による意見募集

市役所 4 階道路管理課・河川課、市役所別館 1 階市政情報室、庄和総合支所 2 階公園緑地課・市政情報室、教育センター 1 階学習情報サロン、市民活動センター、男女共同参画推進センター、勤労者会館、及び公民館(16 館)へ、提出書及び書類資料を配架し、提出書に意見を記入いただいた上で、持参、郵送またはファックスで提出される。

② 市公式ホームページによる意見募集

ホームページの市民意見提出手続のページに資料データを掲載し、ホームページ上の規定の書式に意見を入力いただき、送信されることにより、メールとして受信する。

(3) 意見提出者数及び意見提出件数

意見提出者数	直 接	0人
	郵 送	0人
	ファックス	0人
	メール	1人
	計	1人
意見提出件数	直 接	0件
	郵 送	0件
	ファックス	0件
	メール	1件
	計	1件
意見反映件数	1件中	0件

(4) 市民意見提出手続きで出された意見の反映状況

① 春日部市都市インフラマネジメント計画共通編について

意見の概要	市の考え方
都市計画との関係がはっきりといたしません。インフラ整備は市民が住みよいまちづくりには欠かせないものと思いますが、都市計画の実行はインフラ整備も含めた計画なのでしょうか。その場合、インフラの実施責任者は都市計画推進責任者と同じでしょうか。	本計画は、中長期的な視点から、既存のインフラ施設の維持管理・更新に関する基本方針を策定するもので、道路・河川・公園の新規計画を除く、維持管理の計画でございます。また、上位計画として位置づけられている、本市の総合的かつ計画的な行政運営の指針となる、総合振興計画に即して策定したものでございます。

3. 検討会

3.1 春日部市都市インフラマネジメント計画策定検討会要綱

春日部市都市インフラマネジメント計画策定検討会要綱

（開催）

第1条 市の都市インフラ施設（市が管理する道路、河川及び公園をいう。）の総合的かつ計画的な管理を推進するに当たり、春日部市都市インフラマネジメント計画の策定に関し必要な意見交換を行うため、春日部市都市インフラマネジメント計画策定検討会（以下「検討会」という。）を開催する。

（活動内容）

第2条 検討会は、次に掲げる事項について意見交換を行う。

- （1）春日部市都市インフラマネジメント計画の策定に関すること。
- （2）その他検討会が必要と認めた事項

（検討会の構成）

第3条 検討会は、委員7人以内をもって構成する。

2 委員は、次に掲げる者をもって充てる。

- （1）学識経験者
- （2）市内各種団体を代表する者

（会長及び副会長）

第4条 検討会に会長及び副会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、検討会を代表し、会務を総理し、会議の議長となる。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

（会議）

第5条 検討会の会議は、会長が招集する。

2 検討会の会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

（意見聴取等）

第6条 検討会は、意見交換のため必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は必要な資料の提出を求めることができる。

（守秘義務）

第7条 委員は、職務上知り得た秘密を漏らし、又は自己の利益のために使用してはならない。その職を退いた後も同様とする。

（庶務）

第8条 検討会の庶務は、建設部道路管理課において処理する。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、検討会の運営に関し必要な事項は、検討会が定める。

附 則

この要綱は、平成29年6月20日から施行する。

3.2 春日部市都市インフラマネジメント計画策定検討会委員名簿

委員区分	氏名	所属・役職名
第1号委員	加藤 佳孝	東京理科大学理工学部 土木工学科 教授
	堀 大才	東京農業大学 講師 NPO 法人樹木生態研究会 代表 ほか
	福手 勤	東洋大学理工学部都市環境デザイン学科 教授
	柳井 重人	千葉大学園芸学研究科緑地環境学コース 准教授 園芸学部緑地環境学科 准教授
第2号委員	廣田 雅司	株式会社埼玉りそな銀行地域ビジネス部・プロジェクト開発推進室長
	尾堤 英雄	春日部商工会議所 会頭
	鈴木 敏仁	春日部市自治会連合会 副会長

3.3 検討経過

開催日	内容
第1回 平成29年8月2日	・春日部市都市インフラマネジメント計画の概要とスケジュールについて ・各分野の現状と課題について(道路・河川・公園) ・春日部市都市インフラマネジメント計画の基本方針(案)について(道路・河川・公園)
第2回 平成29年11月13日	・都市インフラマネジメント計画(案)について(共通編・道路・河川・公園)
第3回 平成30年2月9日	・パブリックコメント実施結果について ・都市インフラマネジメント計画について

4. 庁内検討会議

4.1 春日部市都市インフラマネジメント計画策定庁内検討委員会要領

春日部市都市インフラマネジメント計画策定庁内検討委員会要領

（設置）

第1条 春日部市都市インフラマネジメント計画の策定に関する調査、計画立案等の総合的調整を行うため、春日部市都市インフラマネジメント計画策定庁内検討委員会（以下「委員会」という。）を置く。

（定義）

第2条 この要領において「都市インフラマネジメント計画」とは、春日部市公共施設マネジメント計画に即して策定される「春日部市都市インフラマネジメント計画」における道路・河川・公園に関する個別計画をいう。

（所掌事務）

第3条 委員会は、次に掲げる事項を調査審議する。

- (1) 春日部市都市インフラマネジメント計画の策定に関すること。
- (2) 春日部市都市インフラマネジメント計画の総合的調整に関すること。
- (3) その他委員会が必要と認めた事項

（組織）

第4条 委員会は、市長公室長、総合政策部長、財務部長、市民生活部長、環境経済部長、都市整備部長、建設部長及び審議事項関係部長として委員長がその都度指名する部長をもって組織する。

2 委員長は、建設部長をもって充てる。

3 副委員長は、総合政策部長をもって充てる。

（委員長及び副委員長）

第5条 委員長は、委員会を代表し、会務を総理し、会議の議長となる。

2 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

（会議）

第6条 委員会の会議は、委員長が招集する。

- 2 委員会の会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 委員会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 委員は、委員会に自ら出席できないときは、代理の者を出席させることができる。

（意見聴取等）

第7条 委員会は、審議のため必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は必要な資料の提出を求めることができる。

（作業部会）

第8条 委員会は、第3条に掲げる事項に関し、調査及び研究を行うため、作業部会を置く。

- 2 作業部会は、部会長、副部会長及び部会員をもって組織する。
- 3 部会長は、道路管理課長をもって充て、副部会長は、河川課長をもって充て、部会員は、別表に掲げる者をもって充てる。
- 4 部会長は、作業部会を代表し、会務を総理し、会議の議長となる。
- 5 副部会長は、部会長を補佐し、部会長に事故があるとき、又は、部会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 6 部会長は、必要があると認めたときは、部会員以外の者の出席を求め、説明又は意見を求めることができる。
- 7 各部会員は、会議に自ら出席できないときは、代理の者を出席させることができる。

（庶務）

第9条 委員会および作業部会の庶務は、建設部道路管理課において処理する。

（その他）

第10条 この要領に定めるもののほか、委員会及び作業部会の運営に関し必要な事項は、委員会が定める。

附 則

（施行期日）

- 1 この要領は、平成29年4月24日から施行する。

（この要領の失効）

- 2 この要領は、春日部市都市インフラマネジメント計画の策定が完了した日に、そ

の効力を失う。

別表（第8条関係）

防災対策課長	政策課長	行政改革推進課	公共施設マネジメント推進担当課長	
財政課長	市民参加推進課長	農政課長	道路維持担当課長、道路建設課長	
道路管理課長	河川課長	下水道課長	公園緑地課長	都市計画課長
開発調整課長				

5.策定経過

年月	市民・議会	検討会	庁内検討委員会
2017 年 (平成 29 年)			
5 月			第 1 回作業部会 (5 月 11 日)
6 月	市民アンケート (6 月 1 日～16 日)		第 1 回委員会 (6 月 19 日)
7 月			第 2 回作業部会 (7 月 20 日)
			第 2 回委員会 (7 月 26 日)
8 月		第 1 回 (8 月 2 日)	
10 月			第 3 回作業部会 (10 月 24 日)
			第 3 回委員会 (10 月 31 日)
11 月		第 2 回 (11 月 13 日)	
12 月	12 月議会建設委員会報告 (春日部市都市インフラマネジ メント計画(案)について)		
2018 年 (平成 30 年)			
1 月	市民意見提出制度 (1 月 4 日～2 月 4 日)		
2 月		第 3 回 (2 月 9 日)	第 4 回作業部会 (2 月 6 日)
			第 4 回委員会 (2 月 7 日)

6.用語集

<共通>

(50 音順)

【あ行】	
維持管理費	公共施設の維持管理に係るコストのこと。光熱水費、修繕費、施設保守管理委託費等。
インフラ（施設）	インフラストラクチャー（infra-structure）の略。公共施設のうち、都市活動を支える道路・橋梁等の道路施設や環境施設などのプラント施設、公園、上下水道等の施設の総称。
【か行】	
公共施設マネジメント基本計画	市が保有する公共施設について、人口動態や市民ニーズ、財政状況等を踏まえ、将来の望ましいあり方を検討し、効果的・効率的かつ計画的な維持管理計画を策定するもの。本市では、2014 年度（平成 26 年度）に策定した「春日部市公共施設等総合管理計画」をもとに、より実行性のある計画として、2016 年度（平成 28 年度）に策定。
公共施設	公共事業によって供給される施設のこと。「春日部市公共施設マネジメント基本計画」においては、ハコモノ施設（建築物系施設）だけでなく、インフラ施設を含んでいる。
公共施設等総合管理計画	2014 年（平成 26 年）4 月総務省の要請により、地方公共団体が所有するすべての公共施設等を対象に、地域の実情に応じて、総合的かつ計画的に管理する計画を策定するもの。公共施設等の全体を把握し、長期的な視点をもって更新・統合・廃止・長寿命化等を計画的に行うことにより、財政負担を軽減・平準化するとともに、公共施設の最適な配置を実現するもの。本市においては、2015 年（平成 27 年）3 月に策定済みである。
更新（インフラの更新）	老朽化したインフラ公共施設を整備し直すこと。道路面を舗装し直したり、街路樹の植替えをしたり、上下水道管の布設替えを行ったりすることなどを指す。
【さ行】	
縮減	面積やコストを減らすこと。
新規整備	新たにインフラ施設を整備すること。
総合振興計画	市のすべての計画の基本となり、将来における市のまちづくりの指針となる総合的な計画。計画は、基本構想、基本計画及び実施計画から構成される。第 2 次春日部市総合振興計画は平成 30 年度を初年度とする。

【た行】	
長寿命化	インフラ施設の維持管理において、点検や修繕・改修を計画的に行うことにより、不具合や故障が生じる前に適切な対応を行い、施設を将来に渡って長く使い続けること。
都市計画マスタープラン	2009 年（平成 20 年）3 月に策定した総合振興計画に掲げる将来都市像「人・自然・産業が調和した環境創造都市」を実現するための都市づくりの基本方針として、2012 年度（平成 23 年度）に策定したもの。
【は行】	
（予算の）平準化	年度によってばらつきのある予算を長期計画期間内で割り振り、一定の年間予算規模とすること。
【や行】	
予防保全	インフラ施設の損傷が顕在化する前に、計画的に点検などを行い、予防的に対策を行う管理手法。計画保全ともいう。一般に、予防保全を行うことによって、施設の寿命が長くなることから、短期的にはコスト増となるが、中長期的なライフサイクルコストは縮小することが期待される。（⇔事後保全）
【ら行】	
立地適正化計画	人口の急激な減少と高齢化を背景として改正された「都市再生特別措置法」に基づき、福祉や交通等も含めて都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりを推進するための計画。本市では、平成 29 年度策定予定。

＜道路＞

【か行】	
協働	行政と市民、企業や NPO 等の複数の主体が連携して取り組むこと。
供用性	（多くの人が）使用が可能な状態であるという性質を指す。
緊急輸送路（指定）	災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路として、知事等が指定した道路のこと。
幹線道路	国道・県道等、主要な地点をつなぎ、生活・産業の主要な交通を担う骨格となる道路。
【さ行】	
再整備	街路樹における安全性や維持管理の面での課題を根本的に解決するため、街路樹を撤去・更新すること。

修繕	道路施設において、経年により通常発生する施設の損耗、機能低下に対する復旧措置を行い、機能を回復させること。
生活道路	市民生活において、通勤通学・買い物・散歩等に日常的に利用する、住宅から主要道路に徒歩・自転車等でアクセスするまでの歩行者通行が多い道路。
剪定	樹木の生育や結実を調整したり、樹形を整えたりするため、枝の一部を切り取ること。
生産性（向上）	一定の資源（人員や予算等）からどれだけ多くの成果を生み出せるかということ。
【た行】	
耐久性	施設の経時的な劣化により生じる性能の低下に対して、施設が有する抵抗性を指す。
対症療法	パトロール（巡回・巡視）、又は市民からの通報や要望などを通じて発見された不具合等について、現地を確認し、緊急性等に応じて適宜措置を行うこと。
大径木化	樹木が大きく生長し、幹周りや樹高が非常に大きくなること。本計画では、幹周 120 cm 以上の高木と定義している。
撤去	問題のある街路樹を伐採すること。
道路改良率	道路構造令の規定に適合するように改築された道路を改良済道路と称し、その総延長の全道路延長に対する比率を指す。
都市計画道路	都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路のこと。
【は行】	
廃止	街路内の街路樹をすべて撤去すること。
パッチング	道路の路面に生じたポットホール、局部ひび割れ部分を、アスファルト混合物などで穴埋めしたり、小面積に上積みしたりする応急的な補修のこと。
避難所	災害時において、危険性の迫った地域の住民が、学校や公民館等の公共施設等で、一時的に安全な避難活動を行えるように、市が指定した場所のこと。
包括 （包括契約、包括化）	効率的な維持管理を実現するために個々に行っていた点検や清掃、補修などの管理業務をまとめたり、複数年契約や性能発注とする方法等も含まれる。包括化することで、事務手続きが簡素化されるとともに、受託者が創意工夫を発揮しやすくなり、効率化が図られやすくなる。
ポットホール	アスファルト舗装の劣化によって舗装表面にできる穴ぼこのこと。

【ら行】	
ライフサイクルコスト (LCC:Life Cycle Cost)	評価期間内（今後３０年間等）において維持管理・更新等に必要となる経費の合計額又は年度ごとの金額の推移
【わ行】	
わだち掘れ（量）	道路走行部分に縦断方向（道路の延長方向）に連続して生じた凹凸のこと。



春日部市都市インフラマネジメント道路計画

発行 春日部市

編集 建設部道路管理課

作成 平成 30 年 3 月

〒344-8577 埼玉県春日部市中央六丁目2番地

電 話 048-736-1111（代表）

URL <https://www.city.kasukabe.lg.jp>