



持続的かつ適正な
道路附属物等
マネジメントの
実現に向けて

富山市道路附属物等
マネジメント修繕計画
2022年10月

1. 持続的かつ適正な道路附属物等の実現に向けて

(1) 計画の概要

道路や橋梁、道路附属物等の社会インフラは、日常生活や経済活動を支える基盤であり、その適正な維持管理に持続的に取り組んでいく必要があります。限られた資源（人員や予算）の中で、健全な状態で適正な量の社会インフラを将来市民に引き継ぐため、持続的かつ適正なマネジメントの実現に向けた「富山市道路附属物等マネジメント修繕計画（個別施設計画）」を策定しました。

対象施設	道路附属物等	
	・シェッド	6基
	・大型カルバート	2基（1箇所）
	・門型標識	6基
	・横断歩道橋	2橋 ※令和4年9月30日時点
計画期間	10年〔中期〕、50年〔長期〕	※点検結果等を踏まえ、適宜・評価・改善・修正を行います。

(2) 富山市が管理する道路附属物等の特徴

道路附属物等は、道路を構成、また補完する施設で、安全で快適な通行を確保し、利用者や第三者への被害を防止するため、適正な維持管理が求められています。また、施設の置かれた環境や利用状況などによりバラツキはありますが、施設の老朽化は、私たちの身近で日々進行し、施設の寿命は一般的に50年～100年といわれており、いずれ更新や撤去が必要になります。

・シェッド

本市には6基のシェッド（洞門）があります。シェッドは、斜面からの落石、また雪崩から道路や利用者を守るために設置される施設です。供用開始から50年以上が経過するシェッドは、現在3施設ですが、20年後には6基すべてのシェッドが50年以上経過することになります。

・大型カルバート

本市には2基（1箇所）の大型カルバートがあります。カルバートは、道路と道路や鉄道、河川などと立体的に交差するために設置される施設です。一般的に、2車線以上の規模のカルバートが大型カルバートとされています。

・門型標識

本市には6基の門型標識があります。標識は、道路上で交通案内や規制などを行うために設置される施設です。一般的に、門型支柱（オーバーヘッド式）の道路標識及び道路情報提供装置が門型標識とされています。

・横断歩道橋

本市には2橋の横断歩道橋があります。横断歩道橋は、交通量や横断者の多い道路で、交通事故防止のために設置される施設です。なお、現在、西田地方横断歩道橋の撤去・平面化事業を推進しています。

・シエッド (洞門)



長良谷 1 号洞門
延長/72.0m 幅員 4.7m
所在地/庵谷地域



長良谷 2 号洞門
延長/36.0m 幅員 4.7m
所在地/庵谷地域



長良谷 3 号洞門
延長/30.0m 幅員 4.7m
所在地/庵谷地域



長良谷 4 号洞門
延長/28.8m 幅員 4.7m
所在地/庵谷地域



長良谷 5 号洞門
延長/77.0m 幅員 4.7m
所在地/庵谷地域



松ヶ谷洞門
延長/135.0m 幅員 8.5m
所在地/庵谷地域



・大型カルバート



稲荷公園地下道 (西)
延長/12.6m 幅員 8.5m
所在地/窪本地域



稲荷公園地下道 (東)
延長/13.6m 幅員 8.5m
所在地/綾田地域

・門型標識



新富町一丁目 1 号門型標識
高さ/6.5m 幅員 9.5m
所在地/新富町地域



新富町一丁目 2 号門型標識
高さ/6.9m 幅員 12.4m
所在地/新富町地域

・門型標識



水橋新保 2 号門型標識
高さ/3.8m 幅員 7.0m
所在地/水橋新保地域



水橋新保 1 号門型標識
高さ/3.8m 幅員 7.0m
所在地/水橋新保地域



水橋辻ヶ堂 1 号門型標識
高さ/3.8m 幅員 7.0m
所在地/水橋辻ヶ堂地域



水橋辻ヶ堂 2 号門型標識
高さ/3.8m 幅員 7.0m
所在地/水橋辻ヶ堂地域

・横断歩道橋



安野屋横断歩道橋
延長/24.5m 幅員 1.9m
所在地/安野屋地域



牛島本町横断歩道橋
延長/15.0m 幅員 1.9m
所在地/牛島新町地域



西田地方横断歩道橋
延長/16.2m 幅員 1.9m
所在地/西田地方地域

R4 撤去・平面化



2.道路附属物等の維持管理の現状と課題

(1) 進む老朽化

私たちと同じように道路附属物等にも寿命があります。すべての道路附属物等において老朽化が進展します。道路附属物等を適正に管理していくためには、定期的な健康診断（点検）や適切な治療（修繕）が必要です。平成 26 年度から施設の点検を行った結果、2 橋の横断歩道橋で修繕などの対策が必要であることがわかりました。いずれの施設も、老朽化により、通行ができなくなった場合などの社会的な影響が高いこと、また、利用者への被害が発生するリスクが高いことなどから、きめ細かい対応が必要で、その維持管理には多くの費用が必要になります。

富山市が管理する道路附属物等の概要

施設分類	名称	延長	幅員	供用開始年	健全性(点検年)
シエト	長良谷 1 号洞門	72.0m	10.8m	1983 年	Ⅱ (R1)
	長良谷 2 号洞門	36.0m	10.8m	1987 年	Ⅱ (R1)
	長良谷 3 号洞門	30.0m	10.8m	1970 年	Ⅱ (R1)
	長良谷 4 号洞門	28.8m	10.8m	1961 年	Ⅱ (R1)
	長良谷 5 号洞門	77.0	10.8m	1968 年	Ⅱ (R1)
	松ヶ谷洞門	135.0	10.8m	1981 年	Ⅱ (R1)
大型 カバート	稲荷公園地下道(西)	12.6m	8.5m	1995 年	Ⅱ (H30)
	稲荷公園地下道(東)	13.6m	8.5m	1995 年	Ⅱ (H30)
門型 標識	水橋新保 2 号門型標識	-	7.0m	2007 年	Ⅱ (H30)
	水橋新保 1 号門型標識	-	7.0m	2007 年	Ⅱ (H30)
	水橋辻ヶ堂 1 号門型標識	-	7.0m	2007 年	Ⅱ (H30)
	水橋辻ヶ堂 2 号門型標識	-	7.0m	2007 年	Ⅱ (H30)
	新富町一丁目 1 号門型標識	-	9.5m	2015 年	Ⅱ (R3)
	新富町一丁目 2 号門型標識	-	12.4m	2015 年	Ⅰ (R3)
横断 歩道橋	安野屋横断歩道橋	24.5m	1.9m	1968 年	Ⅲ (H30)
	牛島新町横断歩道橋	15.0m	1.9m	1967 年	Ⅱ (H30)
	〔西田地方横断歩道橋（撤去・平面化）〕	16.2m	1.9m	1968 年	Ⅲ (H30)

道路附属物等の健康状態（健全性）の区分

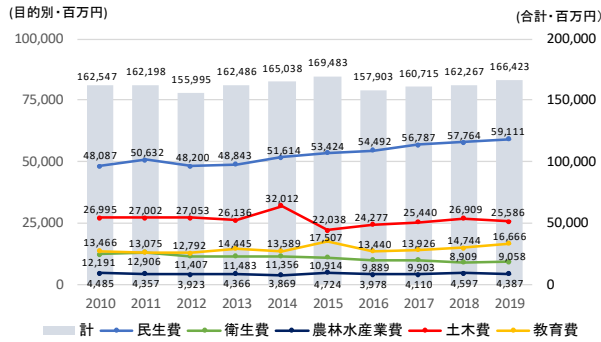
・Ⅰ 健康 ・Ⅱ 予防段階 ・Ⅲ 早期措置段階 ・Ⅳ 緊急措置段階



老朽化に伴う一般的な道路附属物等の変状例

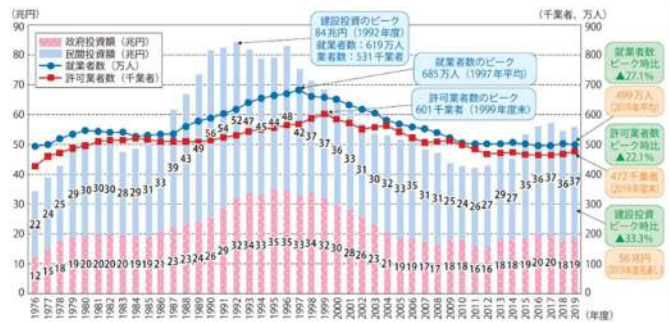
(2) 厳しい財政状況と維持管理体制

道路附属物等の維持管理に必要な人員や対策費用（コスト）は、人口減少・超高齢社会において減少傾向にあります。道路附属物等の老朽化の進行によって、対策費用（修繕・更新費）は増加していくため、予算の不足や人員の減少などにより、十分な対策が実施できないことが懸念されています。



富山市の主な目的別歳出の推移

(出典：各年決算資料，富山市)



建設投資額、許可業者数及び就業者数の推移

(出典：令和2年度版国土交通白書，国土交通省)

3. 持続的かつ適正な道路附属物等マネジメントの実現に向けて

(1) 道路附属物等マネジメントの基本方針

富山市では、限られた人員や体制、予算で、持続的かつ適正に道路附属物をはじめとした社会インフラのマネジメントに取り組むために、3つの基本方針を掲げています。

基本方針1 適度な増加の抑制 (量のマネジメント)

基本方針2 管理水準の適正化 (質のマネジメント)

基本方針3 新たなしくみの導入 (資源のマネジメント)

社会インフラを持続的かつ適正に管理していくため、富山市における地域の特性や、まちづくりの方針などを踏まえて、社会インフラの適度な増加を抑制しつつ、適正な管理水準により、官民連携など新たなしくみも活用しながら、総力を挙げて持続可能な都市経営の実現を目指すこととしています。

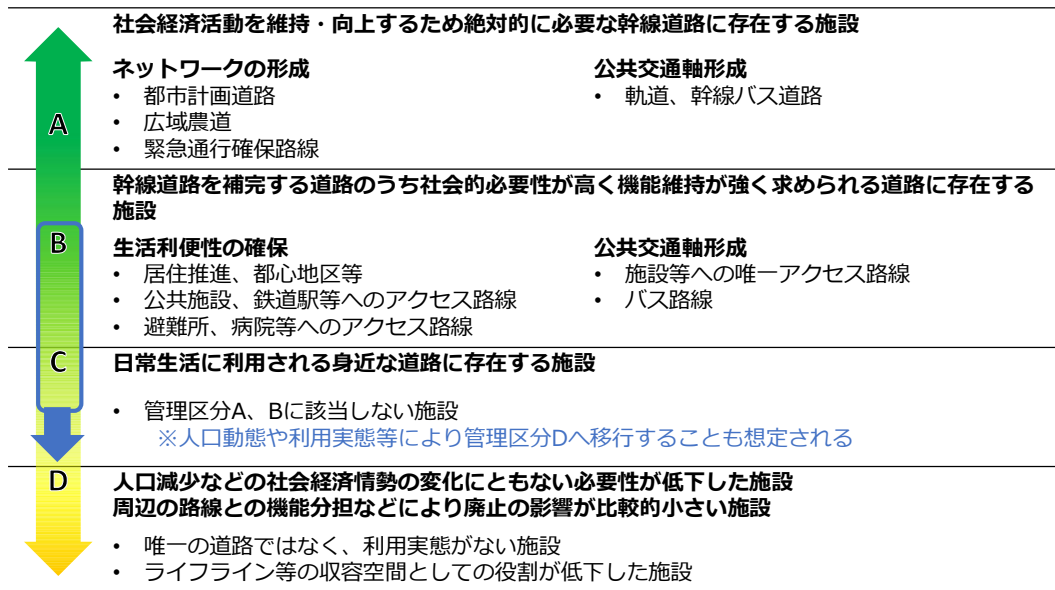
このため、道路附属物等マネジメントでは、道路や各施設の位置づけや役割、健康状態などから施設の必要性などを評価し、重要な施設は優先的に修繕や更新を進めます。一方で、他の施設は通行制限や通行止めによって安全性を確保しながら、必要性が低下した場合は撤去・廃止を含めた対応を行う、**選択と集中によるメリハリのある対応を推進することで、必要性の高い施設を適正な状態で持続的に維持したい**と考えています。

(2) 管理区分と管理水準の設定

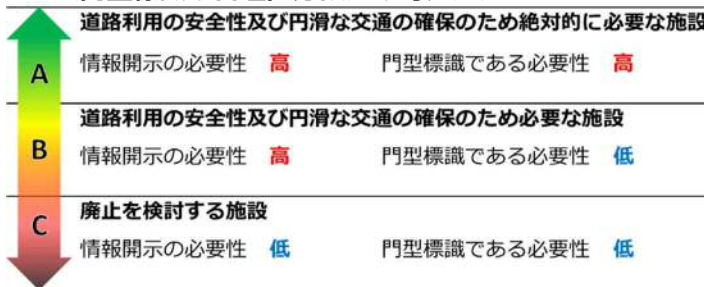
選択と集中によるメリハリのある対応を推進するため、道路や各施設の位置づけや役割などの「社会的な性質」、健全性や構造などの「技術的な性質」を評価し、優先的に対策を実施する施設のほか、通行制限や通行止めを実施する施設など、対策の優先順位を判断していきます。

また、評価に基づいて、グループ分け（管理区分）と、グループ毎に維持管理レベル（管理水準）を設定することで、選択と集中によるメリハリのある対応を実現します。

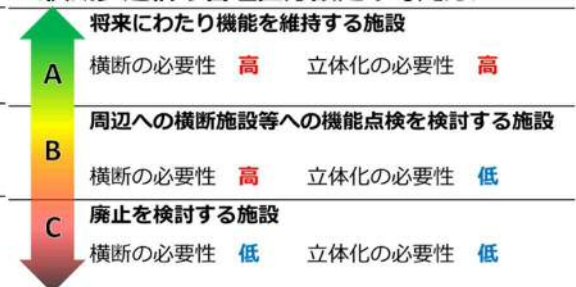
<シェッド・大型カルバートの管理区分設定の考え方>



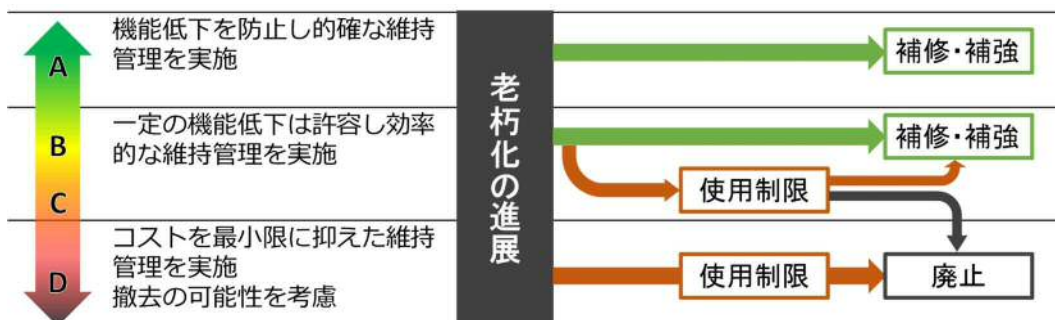
<門型標識の管理区分設定の考え方>



<横断歩道橋の管理区分設定の考え方>



<管理水準の考え方>



(3) メリハリのある対応

道路や各施設の役割や位置づけ等から

必要性を評価するとともに、定期点検等で把握した健全性などの評価を踏まえて、措置の優先度や方針についてメリハリのある対応を推進します。



(4) 対策の実施時期と対策費用

持続的かつ適正な道路附属物等マネジメントの実現に向けた対策として、

- ・施設毎に5年に1度の定期点検を実施します。
- ・定期点検結果を踏まえ、管理区分・管理水準に応じた適正な措置を実施します。
- ・また、新技術等を活用しつつ、コストの縮減や業務の高度化・効率化に取り組みます。

施設毎の管理区分・管理水準に基づくメリハリのある道路附属物等マネジメントによる対策費用

シェッド 約 **0.3** 億円/10年 約 **3.1** 億円/50年

大型カルバート 約 **0.1** 億円/10年 約 **0.4** 億円/50年

門型標識 約 **0.1** 億円/10年 約 **0.3** 億円/50年

横断歩道橋 約 **0.4** 億円/10年 約 **1.2** 億円/50年

※メリハリのある対応により50年間で約1億円の対策費用の削減が見込まれています。

※新技術等の活用や撤去等により令和7年度までに約0.6億円のコスト縮減を目指します。

メリハリのある道路附属物等マネジメントで「未来の富山市を守る」

人口減少や高齢化の進展などにより、厳しい財政状況が見込まれる状況において、全ての施設を守ることを前提に維持管理費用を増やし続けることは困難です。

メリハリのあるマネジメントを推進することで、現在市民だけでなく将来市民の日常生活や経済活動を守ることができると考えています。私たちは持続可能な都市経営の実現に向けて、市民の皆様のご理解とご協力を頂きながら持続的かつ適正な道路附属物等のマネジメントを推進してまいりたいと考えています。