

# 鳥取市道路アセットマネジメント基本計画【概略版】

## 計画の目的

アセットマネジメントとは、資産（アセット）を管理し、経営上の効果を最適化（マネジメント）しようとする手法のことです。

鳥取市は、財源（税金）を道路や橋の整備に投資する際、効率的、効果的に、そして適切に配分・執行することで、より良い公共サービスを提供するため、鳥取市道路アセットマネジメント基本計画を策定するものです。

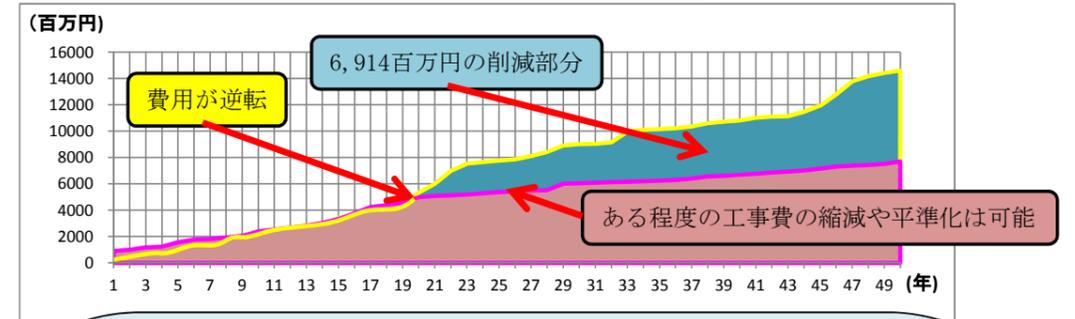
この計画策定においては、まず道路施設である道路（舗装）、橋梁、トンネル等を市の資産として捉え、道路構造物の状態を客観的に把握・評価し、資産の状態を把握し、いつどのような対策をどこに行うのが最適であるかを仕分けします。管理方法に対症療法型から予防保全型に転換することで、計画的・効率的な維持管理が図られ、更新時期の平準化と費用の最小化を図ります。

## アセットマネジメントの導入効果

### ～将来の更新費用（推計）～

- ◆ 応急保全（対症療法型）を重点的に行いながら施設の維持管理を行っていきませんが、各施設において個別の長寿命化計画を平成27年度中に策定し、計画に基づいて施設の維持管理を予防保全型に転換を図ることが大切です。
- ◆ 長寿命化計画を着実に実行していくことで、ある程度の工事費の縮減や平準化を図ることが可能となります。
- ◆ 橋梁においては、長寿命化計画の導入により、耐用年数での更新と比較すると約50年間で約6,914百万円の経費の削減が図られます。
- ◆ 改築や改修に要する経費が将来的には増加することも予想され、長寿命化などの取り組みだけで対応するには限界があります。
- ◆ アセットマネジメントとともに将来の道路のあり方について検討しつつ、維持管理方法の適切化を図っていくことが必要です。

橋梁における予防保全型と対症療法型との更新費用比較



## 道路アセットマネジメントの取り組み、進め方

◆ 本市では、道路アセットマネジメントを円滑に進めるため、先の今後の方針で掲げた2つの重要な視点を踏まえつつ取り組み、他の施策との連携・調整、進行管理及び推進体制について、次のように進めます。

- 計画的・効率的な維持管理
  - 道路施設更新に対して、どのような対策をどの時期に行うかを判断した「中・長期計画」を策定します。
  - 既設の道路施設については、可能な限り施設の長寿命化を図ります。
    - A 長寿命化計画では、耐用年数を超えたものは更新を基本とします。（但し、健全度を調査し、施設が健全な状態である場合は対象外とします。）
    - B 耐用年数を経過し、劣化や機能不足等陳腐化が激しい道路施設の場合、対症療法による応急保全を行います。
  - 改築、更新時には、道路（幹線道路、集落を結ぶ道路等）の位置付けを勘案し、計画的な維持管理を念頭に置き、実施します。
  - 施設の特性に応じた維持管理区分【A. 予防維持管理（予防保全を基にした維持管理）、B. 点検維持管理（計画的な点検を基にした維持管理）、C. 観察維持管理（目視観察を主体として維持管理）】を設定し、効率的な維持管理を実践します。
  - 施設点検結果などの情報を一元化管理・活用するシステムを構築します。
    - 例：固定資産台帳システムの利活用
  - 道路施設の維持管理経費のうち光熱水費などについても実態を把握し、効果的な運用等により経費の削減を図ります。
  - 道路施設の特性に応じた省エネルギー化を実施します。
    - 例：LED照明灯の推進
- 道路施設の資産の適正管理
  - 道路施設情報をデータベース化し、総合的な観点から資産の把握・分析を行い、資産保有量の適正化を検討します。（把握は29年度を目途に行います。）
  - 施設の資産評価を行い、将来必要となる投資額を明確化します。また、資産管理の適正化を図ります。
  - 道路占用において、法令を順守した可能な限りの許可を行い、より一層の財源確保に努め、維持管理費を低減します。
- 市民との協働
  - 市民との協働による施設管理の幅をより一層広げます。
    - 例：道路アダプト制度の拡大
  - 道路に関する情報を市民へわかりやすく提供します。
    - 例：道路施設及び維持管理体制の現状と課題、道路に関する予算やその使われ方、道路の維持管理に対する効果や今後の取り組みなど

## 計画対象とする範囲（道路施設）

- ◆ 路線数=4,974路線、延長=1,669.240km
- ◆ 橋梁=1,341橋 ◆ トンネル=6箇所
- ◆ 法面構造物=313箇所 ◆ 道路照明灯=2,708灯
- ◆ 道路標識=2,250箇所、カーブミラー=4,077箇所
- ◆ 消雪施設 ◆ 植栽（高木）=約6,490本  
(平成27年4月現在)

## 計画期間

平成28年度～平成77年度  
(最長…橋梁長寿命化計画…50年間)

## 現状と課題

- ◆ 現在、市道は4,974路線、約1,669kmあり、市民生活や地域の経済活動など幅広く支えています。
- ◆ 今後も、市民ニーズの多様化への対応やサービス向上のため、道路施設の建設・改良・更新が想定されます。
- ◆ これまで更新の需要が少なかった道路施設においては、今後、大きな更新のピークが集中して到来することが推測されますが、必要となる膨大な工事費を確保することは財政的に困難と考えられます。

## 今後の方針

- ◆ 財源（税金）を道路や橋の整備に投資する際、効率的・効果的に配分・執行することで、より良い公共サービスを提供します。
- ◆ アセットマネジメントを進めるにあたり、時代の大きな変化に対応していくことが必要です。次の視点・観点により重点的に取り組まなければなりません。
  - 成熟社会における道路施設の維持管理・更新のあり方
    - 既存ストックの有効活用・・・限られた財源で施設を整備するためには、施設の長寿命化により、既存ストックを効率的・効果的に利用を図ることで、最少の費用で最大の効果を発揮させることが必要です。
  - 社会的要請等への対応
    - 災害に強いまちへの対応として、緊急輸送道路など重要な路線の耐震化や側溝整備による豪雨災害への対策などを着実に実施していくことが必要です。
    - 少子高齢化社会への対応として、道路施設の改良時に対策を行います。
      - 例：通学路空間の安心・安全強化、バリアフリー化
    - 直営施行による迅速な維持管理を行い、長寿命化や事故などの抑制を図ることが必要です。
      - 例：直営路面補修（クラック補修→オーバーレイ→打換）
    - 市民及び市について、その役割や責務を明確にし、参画と協働による道路事業の展開を推進します。
    - 持続可能な社会の形成（実現）を目指し、道路整備においても、道路施設の長寿命化による建設廃棄物の削減、省エネ化や緑地化の推進によるCO2排出削減といった、実現に向けた取り組みが必要です。