

## 第7章 個別課題への対応

### (1) 計画的な長寿命化対策

市内の橋梁や歩道橋は、その大半が架設から40年程度の年数を経ており、一斉に老朽化が進みつつあります。一方、社会福祉関連予算の増加等による投資余力が減少する中、一時期に複数の箇所の大規模改修や架け替えを行うことは極めて困難な状況です。

このため、専門的な知見をもとに定期的な点検を行い、計画的な補修補強により長寿命化対策を進めるとともに、維持管理費のライフサイクルコストの縮減を目指します。

#### ①<橋梁>

「朝霞市橋梁長寿命化修繕計画」に基づき適切な補修補強等の保全対策を実施します。

・現在の橋梁を定期的に点検し、その点検結果を踏まえ作成する「朝霞市橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、適切な補修補強等の保全対策を実施し、橋梁の長寿命化を進めます。

表7-1 朝霞市の橋梁一覧

No.	橋梁名	設置年月	利用形態	交差物	橋長(m)
1	新高橋	S38年	車道	黒目川	31.20
1-2	新高橋側道橋(下流側)	H17年2月	自転車・歩道	黒目川	31.20
1-3	新高橋側道橋(上流側)	S54年4月	自転車・歩道	黒目川	31.20
2	朝霞橋	S41年	車道	東武東上線	21.80
3	花の木橋	S49年7月	車道	黒目川	36.20
4	水道橋	S42年1月	車道	黒目川	34.80
4-2	水道橋側道橋	S61年3月	自転車・歩道	黒目川	34.80
5	泉橋	S40年	車道	黒目川	30.90
5-2	泉橋側道橋	H2年1月	自転車・歩道	黒目川	30.90
6	北朝霞陸橋	S46年7月	車道	東武東上線	175.00
7	中道跨線橋	S58年5月	車道	東武東上線	21.08
8	東和橋	S45年	車道	越戸川	16.00
9	東橋	S45年9月	車道	黒目川	56.50
9-2	東橋側道橋	S57年3月	自転車・歩道	黒目川	56.50
10	諏訪原跨線橋	S58年4月	車道	東武東上線	21.00
11	東林橋	S55年3月	車道	黒目川	32.90
12	大橋	S46年	車道	黒目川	30.10
13	黒目橋	S45年3月	車道	黒目川	32.00
14	溝沼黒目橋	H12年6月	車道	黒目川	32.62
15	浜崎橋	S45年1月	車道	武蔵野線	26.62
15-2	浜崎橋側道橋	不明	自転車・歩道	武蔵野線	55.02
16	新宮戸橋	H8年9月	車道	新河岸川	108.02
17	浜崎陸橋	S47年9月	車道	東武東上線	34.60
18	西久保橋	S46年3月	車道	市道2167号線	15.60
19	浜崎黒目橋	H11年2月	自転車・歩道	黒目川	46.60
20	栄町1号橋	不明	車道	越戸川支流	3.90
21	栄町2号橋	不明	車道	越戸川支流	1.90
22	栄町3号橋	H8年7月	車道	越戸川支流	4.70
23	越戸川1号橋	不明	車道	越戸川	9.00
24	越戸川2号橋	不明	自転車・歩道	越戸川	8.60
25	越戸川3号橋	不明	車道	越戸川	9.10
26	越戸川4号橋	不明	車道	越戸川	8.20

## ②<歩道橋>

「朝霞市歩道橋長寿命化計画」に基づき、適切な補修補強等の保全対策を実施します。

- ・現在の歩道橋を定期的に点検し、その点検結果を踏まえ作成する「朝霞市歩道橋長寿命化計画」に基づき、適切な補修補強等の保全対策を実施し、歩道橋の長寿命化を進めます。
- ・また、歩道橋の架け替え等の大規模改修が必要な場合、安全面とバリアフリーに配慮しながら歩道橋に代わる代替機能の設置についても検討します。

表 7-2 朝霞市の歩道橋一覧

No.	歩道橋名	設置年	交差条件		
			交差物	交差物名	延長(m)
1	第五小学校前歩道橋	S48年	道路	市道9号線	18.0
2	弁財歩道橋	S49年	道路	市道9号線	18.5
3	第七小学校前歩道橋	S48年	道路	市道9号線	25.0
4	浜崎跨線人道橋歩道橋	S45年	鉄道	JR武蔵野線	29.3
5	第三小学校前歩道橋	S63年	道路	県道266号線	15.5
6	花の木交差点歩道橋	S53年	道路	市道2号線	11.0
7	田島歩道橋	S57年	道路	市道22号線	14.0
8	第九小学校前歩道橋	S57年	道路	市道22号線	41.1
9	台坂交差点歩道橋	S57年	道路	市道6号線、市道22号線	23.5
10	岡跨線橋歩道橋	S47年	鉄道	東武鉄道東上線	24.5
11	北朝霞歩道橋	S48年	鉄道	東武鉄道東上線	42.2

## ③<舗装の維持管理>

「朝霞市道舗裝修繕計画」に基づき、適切な措置を講じます。

- ・市内の道路舗装は、延長約233kmにわたり、膨大な量の管理が必要です。これまで、日常パトロールや現地踏査から舗装の状態を把握し、舗装の劣化が著しく進行した区間の補修を実施するなど、職員の経験的判断を軸に安全な通行環境の確保に努めてまいりました。
- ・今後は、より効果的・効率的な事業実施のため、客観的な調査データをもとに、計画的かつ予防的な補修に転換することにより、ライフサイクルコストを抑え、舗装の維持管理費用の縮減に努める必要があります。
- ・このことから、定期点検として、路線の特性や重要性に応じた手法で路面性状調査を行い、路面状態を客観的指標で評価した上で作成する「朝霞市道舗裝修繕計画」に基づき、適切な措置を講じるとともに、これにより舗装の長寿命化を目指します。
- ・なお、日常管理においては、引き続き道路パトロール等を通じて、必要な対策を講じていきます。

## (2) 面的な整備計画に基づく着実な道路整備

### ＜旧暫定逆線引き地区の道路整備＞

「旧暫定逆線引き地区地区計画の区画道路整備計画」に基づき、整備を推進します。

- ・旧暫定逆線引き地区内の道路整備については、本市の施策として、道路、上下水道などの都市基盤整備を推進するため、それぞれ都市計画法に基づく地区計画を策定しました。
- ・区画道路の整備は、地区計画における公共施設の整備方針や組合施行による土地区画整理事業との整合を図り整備する必要があります。
- ・旧暫定逆線引き地区内の区画道路の整備については、「旧暫定逆線引き地区地区計画の区画道路整備計画」に基づき整備を推進します。

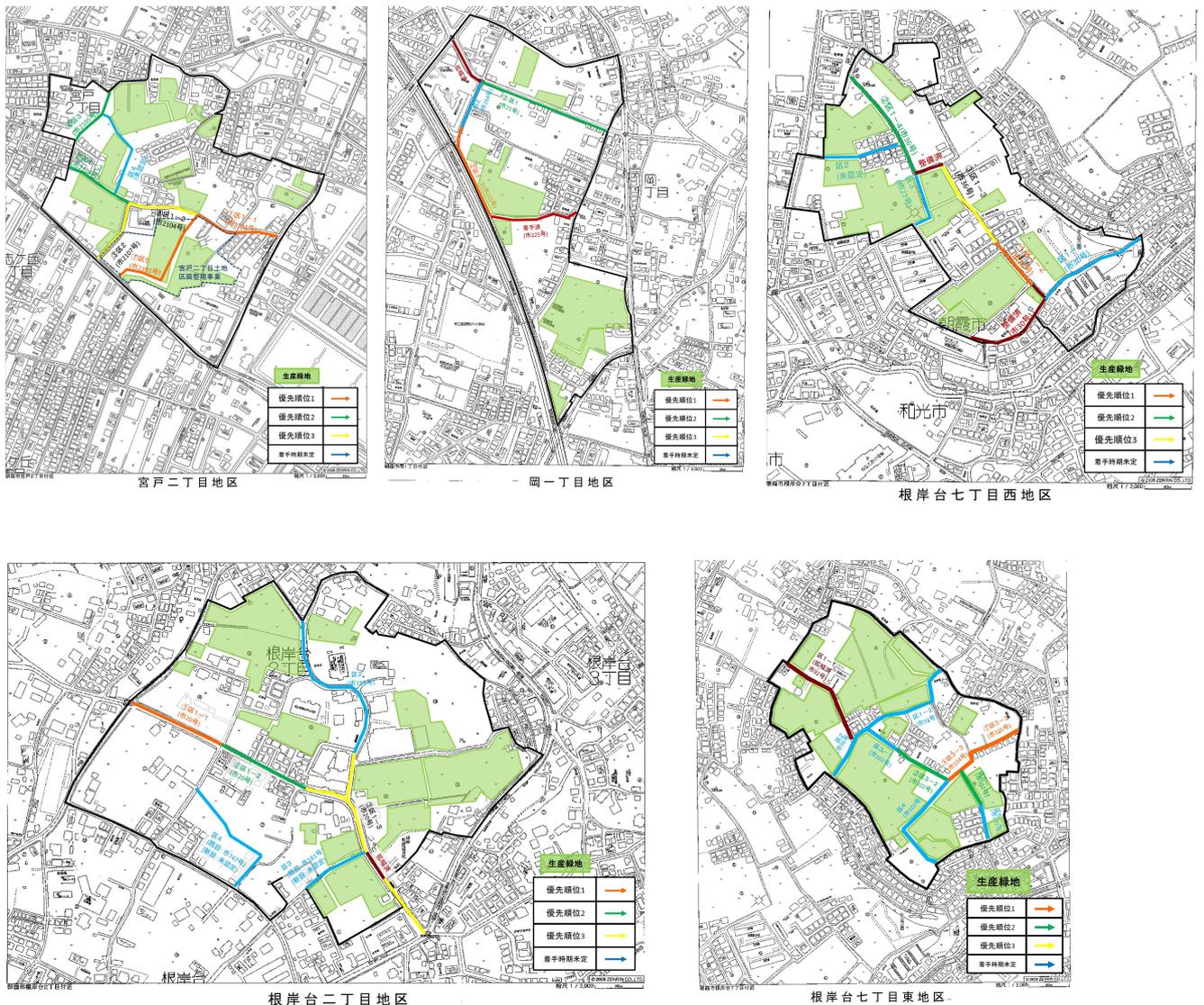
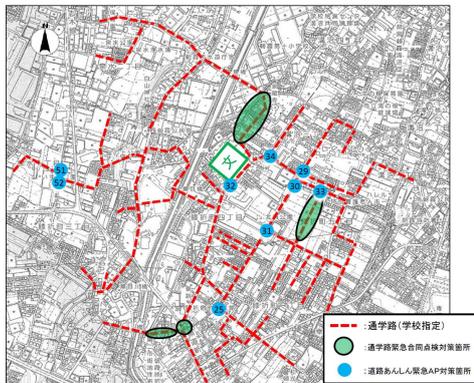


図7-1 旧暫定逆線引き地区位置図

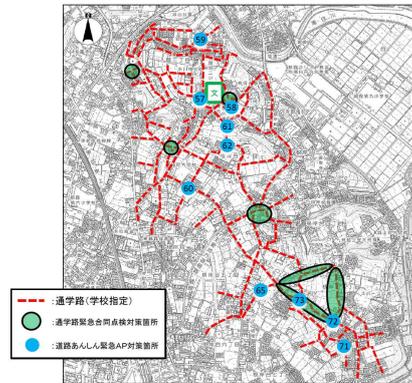
### (3) 安心な通学路や交差点の整備

- ・本市では、危険な通学路や交差点などにおいて、「道路あんしん緊急アクションプログラム」として平成25(2013)年度から平成29(2017)年度までの5か年で、交差点へのベンガラ舗装やクロスマークの設置、道路反射鏡や各種路面表示の設置など100か所の交通安全対策を実施しました。
- ・今後も、「第4期通学路整備計画」に基づく通学路の安全対策や区域内の車の最高速度を時速30kmに規制する「ゾーン30」の導入など、関係機関と連携しながら必要に応じて対策を検討します。
- ・また、生活道路安全対策のモデル地区では、国の技術支援を受けて、潜在的な危険箇所を特定し、速度抑制や通過交通進入の抑制を可能とする「生活道路の交通安全対策」を実施するため、警察、学校、地域住民、関係機関と連携し取り組みます。

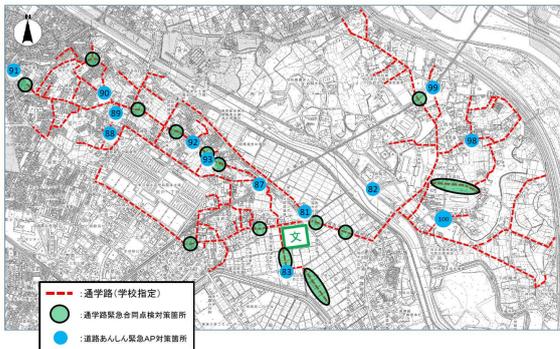
道路あんしん緊急アクションプログラム実施箇所図(朝霞第一小学校区)



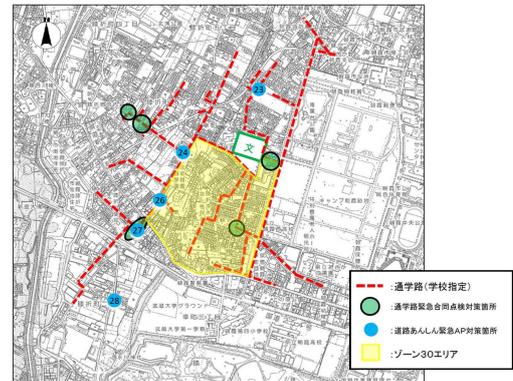
道路あんしん緊急アクションプログラム実施箇所図(朝霞第二小学校区)



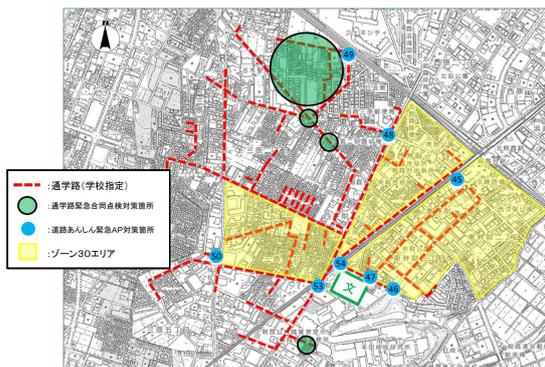
道路あんしん緊急アクションプログラム実施箇所図(朝霞第三小学校区)



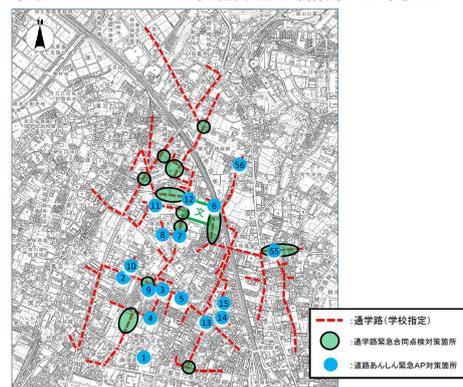
道路あんしん緊急アクションプログラム実施箇所図(朝霞第四小学校区)



道路あんしん緊急アクションプログラム実施箇所図(朝霞第五小学校区)



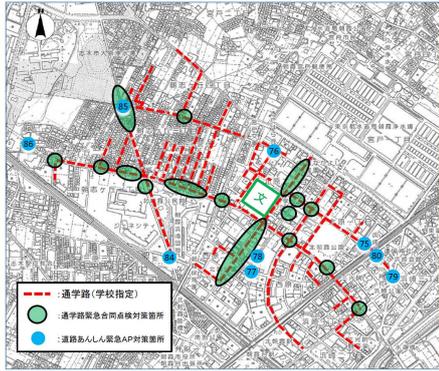
道路あんしん緊急アクションプログラム実施箇所図(朝霞第六小学校区)



## 図7-2 対策箇所区域図

道路あんしん緊急アクションプログラム実施箇所図(朝霞第七小学校区)

道路あんしん緊急アクションプログラム実施箇所図(朝霞第八小学校区)



道路あんしん緊急アクションプログラム実施箇所図(朝霞第九小学校区)

道路あんしん緊急アクションプログラム実施箇所図(朝霞第十小学校区)

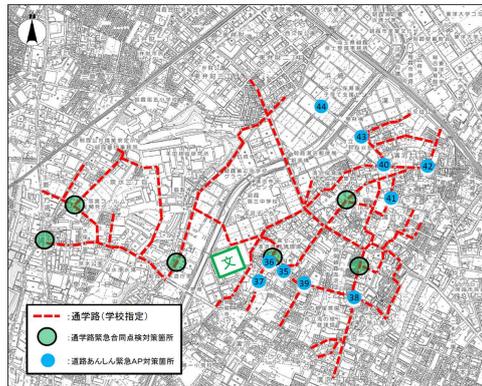
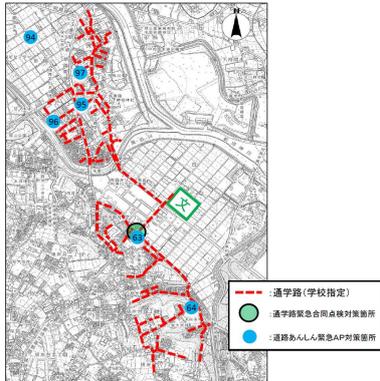


図7-2 対策箇所区域図(続き)

## 図7-3 生活道路安全対策の例



ベンガラ舗装・クロスマーク・ドット線



ポストコーン・路面表示



ハンブ



グリーンベルト

#### (4) 地域公共交通網と道路整備

- ・市内循環バスの路線は、民間路線バスを補完し、市民に身近な交通手段となって交通政策の中でも重要な位置を占めています。バスの需要が年々変化する中、利用実態に応じた運行ルートの見直し等について、路線バス事業者等と連携して検討します。
- ・一方、市内には、バスが通行可能な道路幅員が確保できない等、道路状況に起因する公共交通空白地区が今なお残っています。これを解消するためには、狭あい道路の拡幅など通行環境の整備のため沿道の土地所有者の協力が必要なこと、また、財政面の課題も大きいことから、その実現には相当の時間がかかると想定されます。
- ・公共交通空白地区の解消のためには、例えば狭あい道路でも通行可能な車両による運行など、地域住民の意見も取り入れながら地域特性に合った移動手段について検討していきます。

#### (5) 街路樹など道路緑化による緑の軸の形成

- ・街路樹は、まちなかに連続した緑の軸を形成し、うるおいある四季折々の景観の形成、緑陰による歩行中の暑熱対策、延焼防止機能の向上など多岐にわたる機能を有します。街路樹を適正に管理し育成することにより、道路空間の質が高まり、緑豊かな街の風景がつけられます。
- ・一方で、街路樹は、適正な管理がなされないと、樹冠が拡大して道路の信号機や道路標識の視認性が低下し危険を招いたり、樹勢が悪化して倒伏の危険性が生じたり、大径木化に伴って根系が舗装を持ち上げ通行に危険が生じたりする場合があります。
- ・このため、街路樹は育成と整理の両面から、路線の周辺状況に応じて、適切な管理のあり方を常に考慮し、樹木剪定の手法や時期の工夫を含め、きめ細やかなアプローチをしていくことが必要です。
- ・今後は、街路樹の管理計画を策定し、場所に応じて応用し適正な管理を行います。
- ・また、道路美化活動団体など市民と協働で、花壇やプランターによる道路緑化や落ち葉の清掃などの活動を行う中で、地域で愛される道路を育てます。

#### (6) 無電柱化の推進

- ・道路の無電柱化は、災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観形成を図る効果が期待されています。
- ・国においては、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進するため、平成 28 (2016) 年 12 月に「無電柱化の推進に関する法律」を制定するなど、法制度を整えています。また、技術面でも、各地で様々な工法が検証される中、低コストで様々な工法が開発されつつあるところ です。
- ・本市においても、道路無電柱化推進計画を策定し、緊急輸送道路など無電柱化が求められる路線において、技術面と合意形成の面で実現可能な箇所においては、関係機関と連携・調整し、無電柱化の実現に向けて計画的に検討していきます。

## (7) 賑わいとコミュニティ形成の場としての道路

- ・道路は、沿道環境と協調した空間整備により、賑わい向上や地域活性化を目指す地域において、都市の顔となる空間となります。
- ・東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として整備する公園通りのシンボルロードや、交通政策上の観点から車道の幅員を縮小していく路線等、道路空間に余裕が生まれる路線等においては、通行者と滞留者の空間をゆるやかに区分しながら共存できる舗装や植栽、ベンチ等の工夫を検討していきます。
- ・子どもたちのみち遊び空間を確保する欧州のボンエルフ（生活空間道路）の考え方等も参考に、地域で子どもたちを育み、人々に愛される新しい道路のかたちをつくっていきます。

## (8) 低炭素化社会を実現する道路

- ・道路空間には、公共交通網の整備、公共交通機関の利用促進、自転車利用環境の充実、交通渋滞の解消などにおいて、低炭素化に貢献できる側面が期待されています。
- ・本市では、これまで環境性能・燃費性能に優れた市内循環バスの運行や、自転車利用の促進のため朝霞駅や朝霞台駅、北朝霞駅周辺に自転車駐車場の整備を行うなど、低炭素社会づくりに寄与する事業を行ってきました。
- ・引き続き、自転車や公共交通機関への転換促進を図るため、民間と連携したシェアサイクルの検討をはじめ、自転車駐車場の確保については、駅周辺の歩行空間等の有効活用について検討します。
- ・また、民間路線バス事業者等と連携し、公共交通ネットワークのさらなる充実に努めるほか、自転車通行帯等の整備推進や、歩行者・自転車に配慮したソフト面からの交通安全対策の充実を図るなど、低炭素で生活環境などに配慮したみちづくりを推進します。