

道路付属施設 長寿命化修繕計画

【基本計画】



令和8年1月



目 次

1. 道路付属施設長寿命化修繕計画について	
1. 1 はじめに	1
1. 2 計画の位置付け	2
1. 3 定める事項	3
2. 計画対象施設について	
2. 1 基本計画の対象施設	4
2. 2 横断歩道橋の現状と課題	7
【コラム】 横断歩道橋の撤去方針	10
2. 3 大型カルバート・シェッドの現状と課題	11
2. 4 門型標識の現状と課題	13
3. 予防保全型維持管理の推進	
3. 1 メンテナンスサイクルの運用方針	15
3. 2 優先順位の考え方	17
3. 3 新技術等の活用・費用縮減	18
4. 参考資料	
4. 1 用語説明	19

1. 道路付属施設長寿命化修繕計画について

1. 1 はじめに

京都市は、世界有数の歴史都市であり、平安京の時代から今に続く大路、小路に加え、都市域の拡大に伴い着実に道路を整備してきました。その多くは、高度経済成長期に整備されたものであり、現在、管理する道路延長は約3,600km（令和6（2024）年4月1日現在）に達しています。

道路は、橋りょう、トンネル、舗装、横断歩道橋など、様々な施設（以下、「道路施設」という。）で構成されており、これらの道路施設は、市内8土木みどり事務所において、市民からの通報や道路パトロールにより異常の発見に努め、その都度、補修※1や修繕※2を進めてきました。

全国的に様々な道路施設において、老朽化に伴う事故が発生しており、安全性への関心が高まっています。本市では、平成25（2013）年度より、第三者被害を防止する観点から、道路ストック総点検を実施し、点検時の応急措置として落下の可能性がある部品の撤去、ナットの再締め付け、コンクリートの浮きの撤去などを行うとともに、異常が発見された施設については順次補修や修繕を行い、安全の確保を図っています。

また、平成26（2014）年7月1日より、道路法施行規則の一部を改正する省令等が施行され、今後、橋りょう等の道路構造物が急速に老朽化していくことを踏まえ、道路管理者の責任による点検、診断、措置、記録というメンテナンスサイクルを確立するため、定期点検についての具体的な実施頻度や方法等が定められました。

今後、引き続き、厳しい財政状況が見込まれる中、更新の時期を迎える多くの道路施設の機能を適切に維持し、市民の安心・安全を一層確保していくためには、施設の重要度に応じて、損傷が著しくなってから対処する事後保全型の維持管理から脱却し、損傷が軽度な段階で予防的な修繕等を実施する予防保全型の維持管理を計画的に実施することにより、施設の長寿命化を進め、中長期的なコストの縮減や予算の平準化を図ることが求められています。

道路付属施設長寿命化修繕計画（以下「本計画」という。）は、本市が道路管理者として管理する道路施設のうち横断歩道橋、大型カルバート※3、シェッド※4、門型標識を対象とし、メンテナンスサイクルを着実に運用するために必要な事項を定め、予防保全型の維持管理・更新等を計画的に推進するものです。

表1 点検種別

点検種別	点検内容
道路ストック 総点検	平成24（2012）年12月に中央自動車道笛子トンネル（山梨県内）内で発生したコンクリート製天井板の崩落事故を受け、国土交通省の「道路ストック総点検の実施について」の通達に基づき、橋りょう、トンネル、舗装、横断歩道橋等について、本体の変状や附属物の取付け状態等の異常を把握し、落下、倒壊による第三者被害の防止の観点（重大事故防止を含む）から点検を実施したもの。
定期点検	道路法施行規則第4条の5の6の規定に基づいて行う点検であり、5年に1回の頻度で近接目視※5により実施し、 <u>健全性の診断</u> をすることが義務付けられている。 健全に維持管理するために、点検、診断、措置、記録及び監視を行っていくことを目的としている。

表2 維持管理手法

維持管理手法	管理区分の考え方
予防保全型	予防的な保全を行う管理手法 定期的な点検・診断によって施設の状態を把握し、損傷が軽微な段階で修繕などの対策を実施することで、修繕の効率化や利用者への事故を回避するなどリスクの低減を図る管理手法です。
事後保全型	緊急措置を必要とする管理手法 発生している損傷により不具合が生じ、機能が果たせなくなった後に抜本的な修繕などの対策を行うことで、施設の性能を回復させる管理手法です。

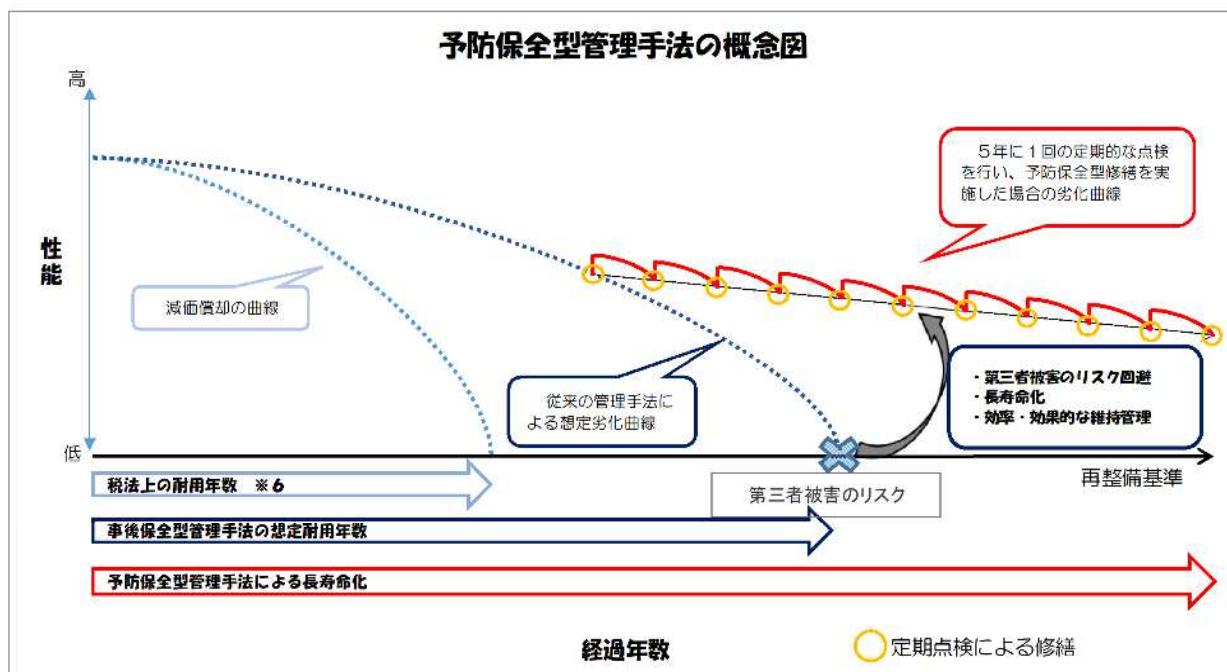


図1 予防保全型管理手法の概念図

1. 2 計画の位置付け

本市では、京都市基本計画「はばたけ未来へ！京プラン」の実施計画に基づき「京都市公共施設マネジメント基本方針」（平成26（2014）年3月策定）を定め、これを踏まえた「京都市公共施設マネジメント基本計画」（平成27（2015）年3月策定）において、公共施設マネジメントを分野横断的に展開するための具体的な推進指針や取組方策を示しています。

ここでは、道路構造物について、計画的な点検、診断、修繕、更新等により効率的、効果的な維持管理が可能となる「橋りょう」、「トンネル」、「舗装」、「のり面」、「道路付属施設」を対象に、個別施設計画を策定し、防災機能の強化と最適な維持管理を推進していくこととしています。本計画は、本市が管理する「道路付属施設」を対象とした個別施設計画に位置付けています。

1. 3 定める事項

本計画で示す、予防保全型の維持管理では、道路法施行規則に基づき、5年に1回の頻度で対象施設の点検・診断を行い、その結果に基づき、必要な対策を適切な時期に、効率的・効果的に実施するとともに、これらの取組を通じて得られた施設の状態や対策履歴等の情報を記録し、以後の点検・診断等に活用する「メンテナンスサイクル」を構築していきます。

そこで、道路付属施設長寿命化修繕計画【基本計画】（以下「基本計画」という。）において、対象施設、メンテナンスサイクルの運用方針、対策の優先順位の考え方等を定め、別途、個々の施設ごとに、点検・診断に基づく個別施設の状態、必要な対策内容と実施スケジュール、対策費用（概算）等を示した道路付属施設長寿命化修繕計画【実施計画】（以下「実施計画」という。）を策定します。

また、定期点検を実施した対象施設については、点検・診断結果に基づき、速やかに次回点検までに必要な対策内容と実施スケジュール等を検討し、順次実施計画を改定していきます。

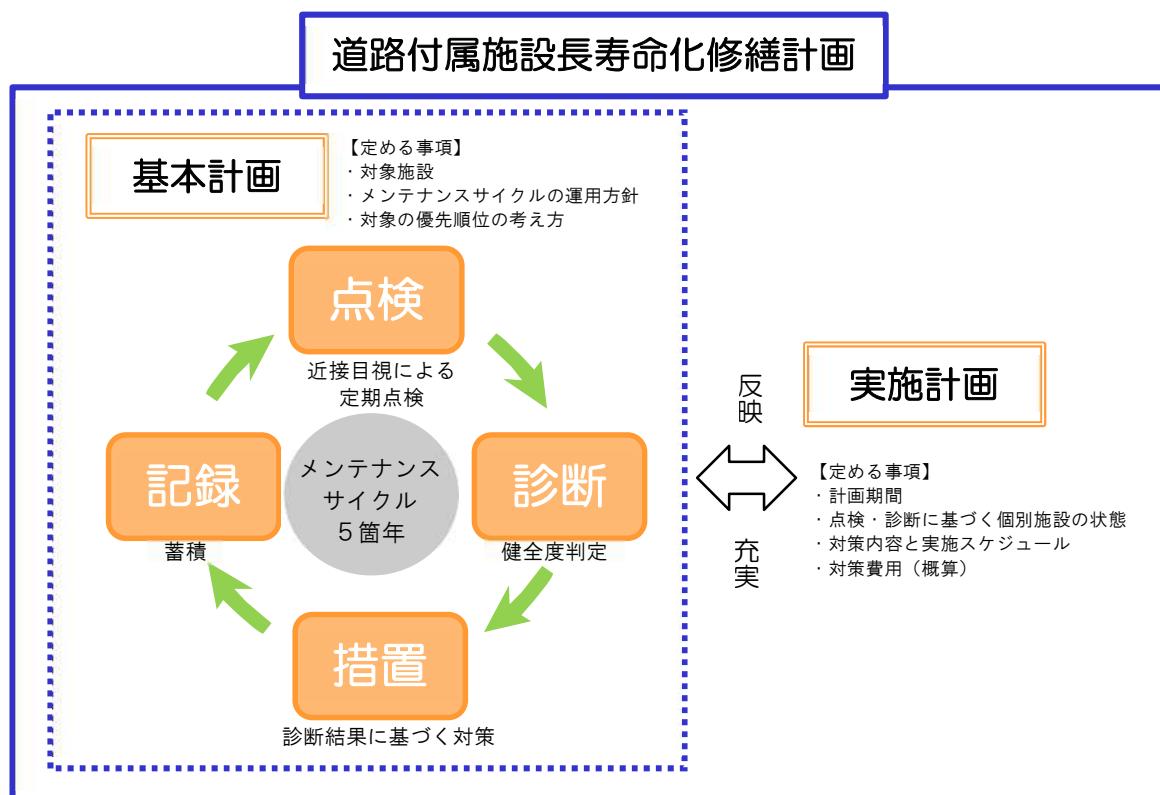


図2 道路付属施設長寿命化修繕計画の構成

2. 計画対象施設について

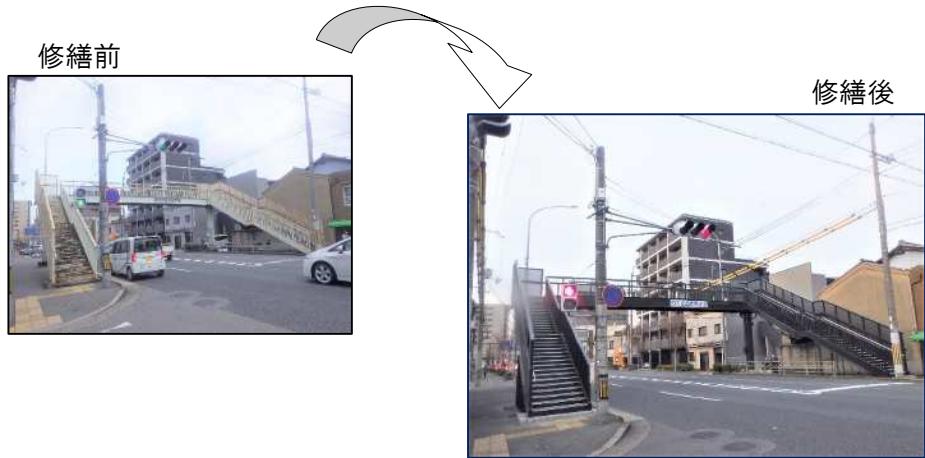
2. 1 本計画の対象施設

本計画では、表3に示す、道路法施行規則により5年に1回の定期点検が義務づけられている横断歩道橋（27橋）、大型カルバート（9箇所）、シェッド（2箇所）及び門型標識（20箇所）を対象とします。

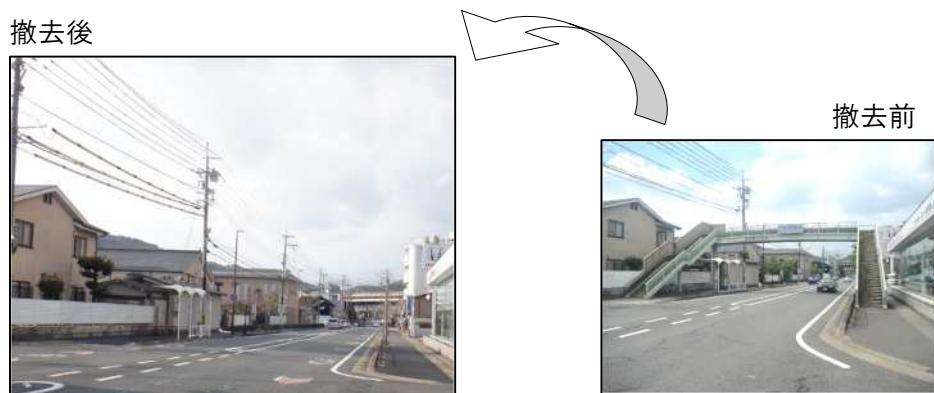
これらの対象施設は、大型の構造物であり、老朽化等により異常が生じた場合に道路の構造や交通に大きな支障を及ぼすおそれがあり、計画的に予防保全型の維持管理を推進し、常に適切な状態を維持する必要があることから選定しています。

表3 計画対象施設一覧（令和7（2025）年3月末現在）

施設種別	数量	計画対象
横断歩道橋	27橋	○
大型カルバート (車道用)	9箇所	○
シェッド	2箇所	○
門型 標識	道路標識	○
	道路標識 (道路情報提供装置)	○



横断歩道橋（西国街道西大路：令和2年度修繕完了）



横断歩道橋（山科：令和4年度撤去完了）



大型カルバート（中山稻荷線）

シェッド（国道477号）



門型標識（道路標識）
(四ノ宮四ツ塚線)



門型標識（道路標識（道路情報提供装置））
(国道162号)

図3 計画対象施設の状況

計画対象施設箇所

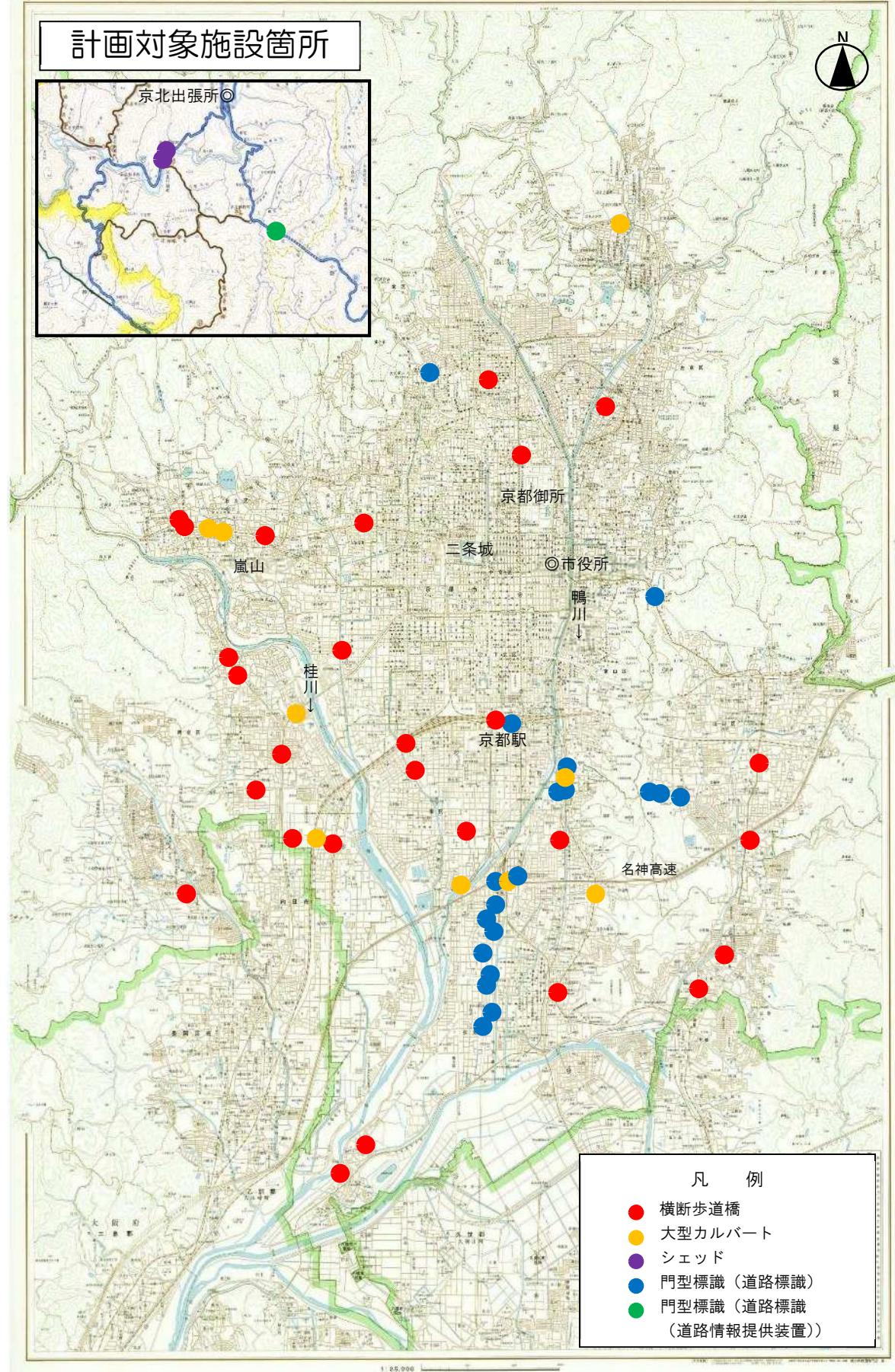


図4 計画対象施設箇所図

2. 2 横断歩道橋の現状と課題

本市では、令和 7（2025）年 3月末現在において、27 橋の横断歩道橋を管理しており、これらの多くは、昭和 40（1965）年から昭和 50（1975）年代初頭にかけて、当時社会問題化していた交通事故対策、渋滞対策のために集中的に整備したものです。

そのため、27 橋のうち、令和 7（2025）年 3月末時点での建設後 50 年を経過しているものは、18 橋（約 67%）であり、今後多くの横断歩道橋において老朽化等への対策が必要となることが想定されます。

一方、横断歩道橋は、バリアフリー及び景観の観点からも課題を抱えるほか、少子化の進展により通学路の指定がなくなるなど、既にその役割を終えているものもあり、一部の横断歩道橋に対して市民から撤去の要望もあがっています。このことから、人と公共交通優先の「歩くまち京都」の実現を目指す本市としては、施設の存在そのものを見直し、利用実態等から存続する必要があるものを除いて、原則撤去の方針を定め、令和 6 年度までに 13 橋の撤去を進めてきました。

こうした現状を踏まえ、今後も存続していく横断歩道橋については、従来の事後保全型の維持管理を継続したままでは、一斉に大規模修繕や更新の時期を迎える、大きな財政負担が予想されることから、計画的な維持管理により、施設の長寿命化や、予算の平準化、中長期的なトータルコストの縮減を図っていく必要があります。

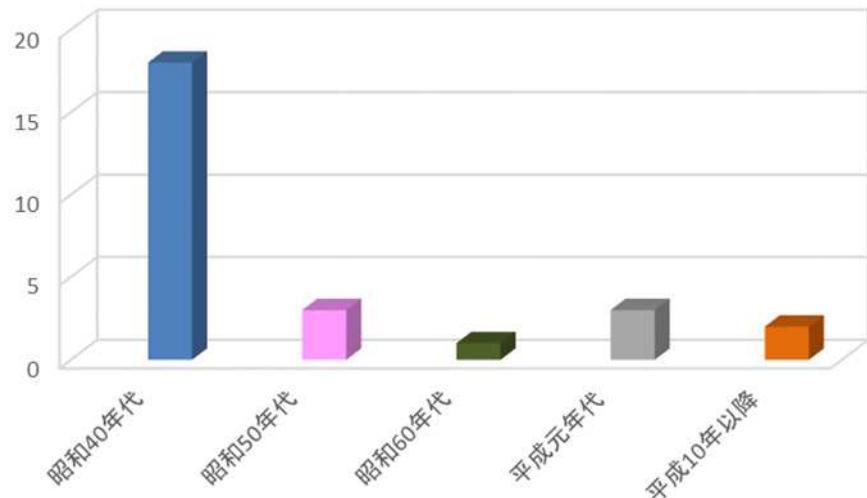


図5 京都市管理の横断歩道橋の建設年次

京都市管理横断歩道橋

うち建設後 50 年以上経過横断歩道橋

27 橋

18 橋

令和 7（2025）年 3月末現在

表4 京都市管理横断歩道橋一覧（令和7（2025）年3月末現在）

横断歩道橋名称		地名	路線名	橋長 (m)	架設 年次	経過 年数	管轄 土木
1	石田	京都市伏見区石田西ノ坪	一般市道 外環状線	22.0	S50	49	伏見
2	樺原	京都市西京区樺原分田	一般市道 山陰街道	14.3	S49	50	西京
3	鳳徳	京都市北区紫野上鳥田町	主要府道 京都広河原美山線	19.3	S43	56	北部
4	嵯峨	京都市右京区嵯峨天龍寺瀬戸川町	主要府道 宇多野嵐山山田線	33.9	S45	54	西部
5	花園	京都市右京区花園坤南町	主要市道 鹿ヶ谷嵐山線	17.3	S43	56	西部
6	鳥羽	京都市南区上鳥羽北島田町	一般市道 久世橋通	19.5	S45	54	南部
7	納所	京都市伏見区納所南城堀	主要府道 京都守口線	26.6	S43	56	伏見
8	西国街道西大路	京都市南区吉祥院九条町	主要市道 京都環状線	17.0	S44	55	南部
9	寺之内	京都市上京区相国寺門前町	一般国道 367号	18.8	S44	55	北部
10	垂箕山	京都市右京区太秦垂箕山町	一般市道 太秦経 161号線	16.0	S48	51	西部
11	瀬戸川	京都市右京区嵯峨天龍寺瀬戸川町	主要府道 宇多野嵐山山田線	27.7	S46	53	西部
12	桂駅西口	京都市西京区桂南巽町	一般市道 桂経 211号線	31.7	S61	38	西京
13	西万寿寺	京都市右京区西京極葛野町	一般国道 162号	42.9	S45	54	西部
14	西大路駅前	京都市南区唐橋西平垣町	主要市道 京都環状線	35.6	S53	46	南部
15	松室	京都市西京区松室北河原町	主要府道 宇多野嵐山山田線	17.8	S45	54	西京
16	苔寺口	京都市西京区松尾大利町	主要府道 宇多野嵐山山田線	13.8	S45	54	西京
17	砂川	京都市伏見区深草塚本町	一般市道 河原町十条観月橋線	17.5	S44	55	伏見
18	養徳	京都市左京区田中西大久保町	主要市道 京都環状線	22.6	S44	55	左京
19	油小路	京都市下京区西油小路町	一般国道 1号	28.0	H6	30	南部
20	新高田	京都市南区久世高田町	一般府道 中山稻荷線	87.3	H22	14	南部
21	上久世	京都市南区久世上久世町	一般市道 久世 89号線	24.2	S54	45	南部
22	桃山	京都市伏見区桃山福島太夫西町	一般市道 下板橋通	15.7	R4	2	伏見
23	妙見道	京都市山科区東野八反畠町	一般市道 外環状線	17.3	S45	54	東部
24	小野	京都市山科区小野河原町	一般府道 小野山科停車場線	17.3	H5	31	東部
25	淀	京都市伏見区淀下津町	主要府道 京都守口線	15.6	S45	54	伏見
26	池田	京都市伏見区醍醐池田町	一般市道 外環状線	19.5	S48	51	伏見
27	東竹の里	京都市西京区大原野東竹の里町	一般市道 洛西 9号線	62.5	H4	32	西京

※色付けは撤去を進める横断歩道橋。

(コラム「横断歩道橋の撤去方針」参照)

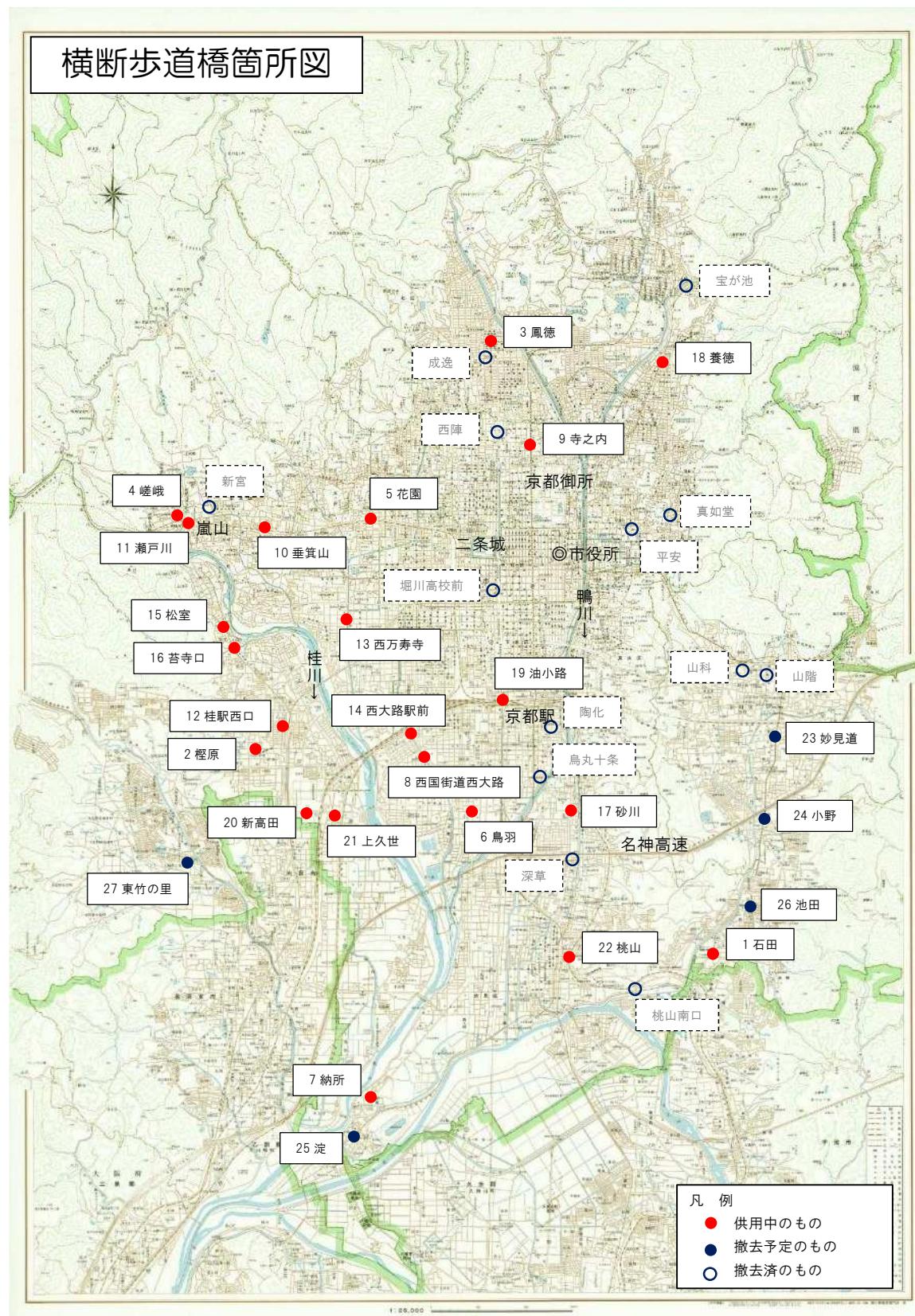


図6 横断歩道橋箇所図（令和7（2025）年3月末現在）

【コラム】

横断歩道橋の撤去方針

京都市では、平成27年7月に横断歩道橋の撤去方針を定め、当時管理していた40橋のうち駅施設に直結しているなど機能上必要があるものや、通学路として多くの児童に利用されているものを除き、原則撤去を進めています。ただし、近年補修を行っているものや通学路として利用されているものについては、老朽化の状況や地元との十分な協議を踏まえ、撤去を進めています。

なお、一旦は「存続させる」としているものについても、一定規模の補修を行う際には、利用実態や横断歩道橋を取り巻く諸課題を踏まえ、存続の妥当性について再度検証することとしています。

(撤去を進めるもの (18橋))

- ① 通学路となっていない、または、通学路であるが児童の利用が極めて少なく、近くに横断歩道の確保が可能である歩道橋について早急に撤去していくもの
(10橋)
- ② 通学路となっていないが、近年、補修を行っており、一定期間の経過後に撤去するもの
※撤去時期については、一定の老朽化段階で調整を行う。
(2橋)
- ③ 現に通学路として利用されており、丁寧な地元調整を行った後に撤去するもの
(6橋)

※児童の利用が概ね100人未満であるが、先行して進める10橋の撤去の状況を踏まえ、関係機関との調整を行っていく。

(存続させるもの (22橋))

- ④ 駅施設、商業施設等に直結しているもの、市民の生活基盤を支える跨線橋（鉄道を跨ぐ橋）であり機能上から撤去できないもの
(7橋)
- ⑤ 通学路として極めて多くの児童（概ね100人以上）が利用しており、存続する必要があるもの
(15橋)

【横断歩道橋の撤去の考え方イメージ】



※宝が池横断歩道橋

2. 3 大型カルバート・シェッドの現状と課題

道路、鉄道と交差している箇所に設置されている本市管理のカルバートは、18 箇所あり、そのうち車両が通行する重要な大型カルバートの 9 箇所を本計画の対象施設と位置付けています。施設数は比較的少ないものの、その多くが鉄道と交差する重要施設であり、延長が 100m を超える長大なものもあります。令和 7 (2025) 年 3 月末時点では、建設後 40 年以上経過している施設もあり、今後、大規模修繕や更新等が必要となると、他の構造物と比較して事業規模が大きくなり、社会的・経済的な影響も大きく、膨大な費用を要することが予想されます。したがって、予防保全型の維持管理を進めることで、施設の健全性を維持し、計画的な長寿命化や予算の平準化を図っていくことが重要となっています。

また、シェッド（ロックシェッド）は、落石の発生しやすい急斜面や落石規模が大きくなる可能性のある箇所で、落石防護柵等では防ぎきれない場合に設置される施設であり、本市では右京区京北地域（旧京北町合併前に京都府が設置）の 2 箇所を管理しています。落石発生時においては、施設がその機能を發揮し、確実に道路や通行車両の安全が確保されなければなりません。したがって、定期的に施設の状況を把握し、必要な修繕等の対策を計画的に実施するなど、予防保全型の維持管理により適正な状態を維持することが重要となります。

表5 京都市管理大型カルバート等一覧（令和 7 (2025) 年 3 月末現在）

大型カルバート 名称	地名	交差物件	延長 (m)	建設 年次	経過 年数	管轄 土木
1 市道洛北第二経 17 号線	京都市左京区岩倉西河原町	叡山電鉄鞍馬線	16.5	S62	37	左京
2 市道洛西第二経 9 号線	京都市西京区桂久方町	阪急電鉄京都線	20.0	H2	34	西京
3 一般府道中山稻荷線	京都市南区久世高田町	JR 東海道本線	下り 131.2	S56	43	南部
			上り 125.2	H21	15	
4 主要府道南インター竹田線	京都市伏見区竹田桶ノ井町	近鉄京都線	141.5	S60	39	伏見
5 市道上鳥羽南部縦 15 号線	京都市南区上鳥羽麻ノ本	国道 1 号	35.0	H9	27	南部
6 市道嵯峨経 48 号線	京都市右京区嵯峨天龍寺油掛町	JR 山陰本線	10.3	H21	15	西部
7 市道嵯峨経 49 号線	京都市右京区嵯峨中又町	JR 山陰本線	10.1	H21	15	西部
8 一般府道勧修寺今熊野線 (鶴東トンネル)	京都市伏見区深草中川原町	市道河原町十条観月橋線	418.0	H20	16	南部
9 主要府道大津淀線	京都市伏見区深草東伊達町	JR 奈良線	13.7	H13	23	伏見

シェッド 名称	地名	施設種別	延長 (m)	建設 年次	経過 年数	管轄 土木
1 国道 477 号	京都市右京区京北柏原町	ロックシェッド	東 107.4	H4	32	京北
			西 48.3	H1	35	

大型カルバート等箇所図

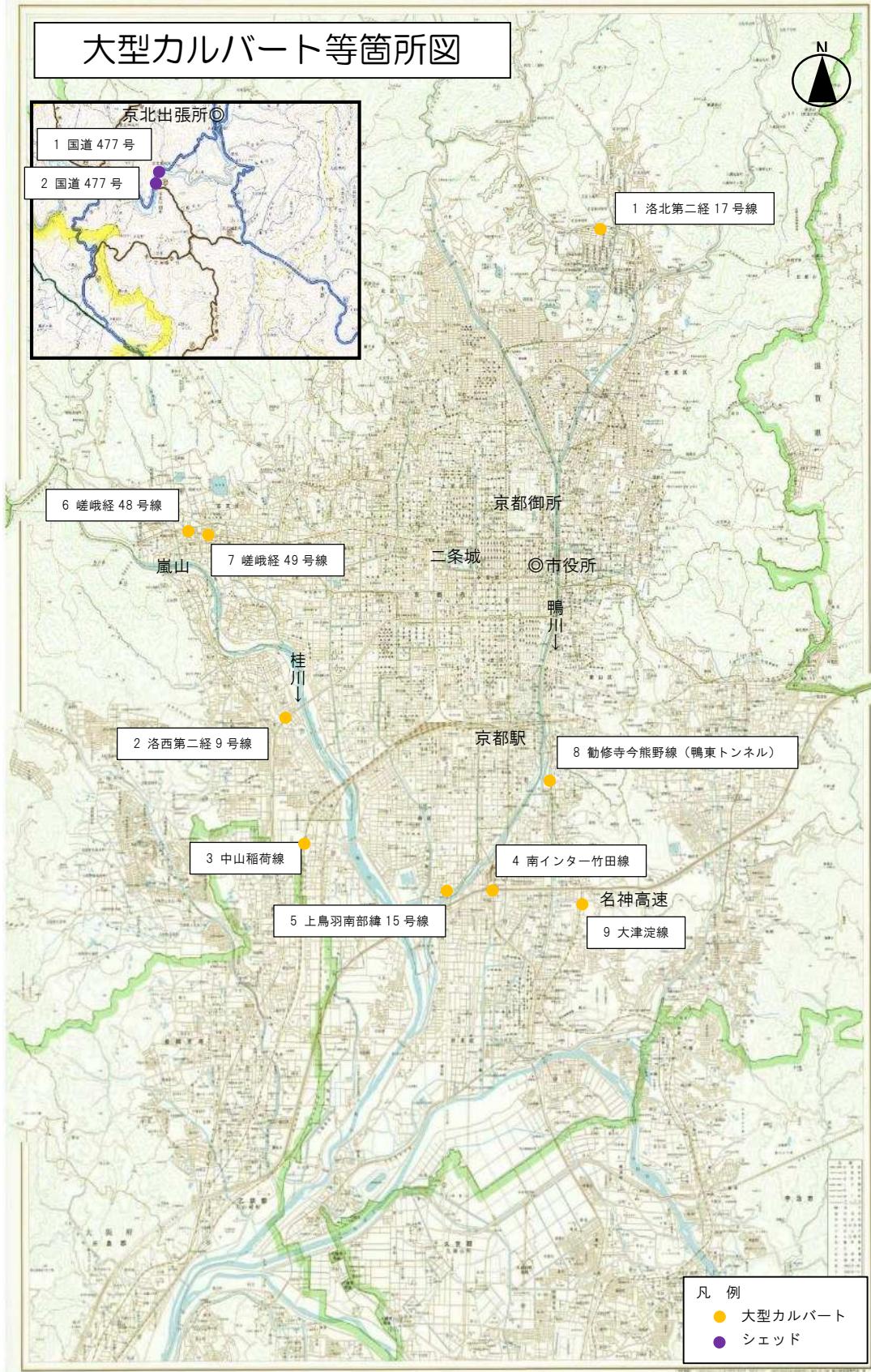


図 7 大型カルバート等箇所図

2. 4 門型標識の現状と課題

本市管理である門型式の道路標識は 20 箇所（うち 1 箇所は道路標識を表示することができる道路情報提供装置。）あり、全てが緊急輸送道路^{※7} 上に設置されています。

門型標識は、一般の標識類と比較して大型の標識板等が、道路上空を横断して設置されており、支柱根元の腐食による倒壊や標識板等の落下が発生した場合は、重大事故につながる恐れもあることから、橋りょうやトンネル同様に、重要構造物として適切な維持管理を行う必要があります。

したがって、今後も定期的に施設の状況を把握し、予防保全型の維持管理のもと、施設を常に適切な状態に維持していくなければなりません。

表6 京都市管理門型標識一覧（令和7（2025）年3月末現在）

門型標識 施設種別	地名	路線名	設置位置	建設年次	経過年数	管轄土木
道路標識	京都市北区紫野北花ノ坊町	主要府道 西陣杉坂線	全車線	H2	34	北部
	京都市東山区小物座町	一般府道 四ノ宮四ツ塚線	全車線	H8	28	東部
	京都市伏見区竹田西段川原町	主要府道 南インター竹田線	東行車線	S62	37	伏見
	京都市伏見区竹田段川原町		西行車線	S62	37	
	京都市伏見区竹田淨菩提院町	一般市道 油小路通	北行車線	H20	16	
	京都市伏見区竹田鳥羽殿町		北行車線	H20	16	
	京都市伏見区北寝小屋町	一般市道 下鳥羽経 115 号線	北行車線	H20	16	
	京都市伏見区下鳥羽但馬町		北行車線	H20	16	
	京都市伏見区竹田淨菩提院町	一般市道 油小路通	南行車線	H20	16	
	京都市伏見区竹田田中宮町		南行車線	H20	16	
	京都市伏見区毛利町		南行車線	H20	16	
	京都市伏見区下鳥羽六反長町		南行車線	H20	16	
	京都市南区西九条北ノ内町	一般市道 八条通	西行車線	H28	8	南部
	京都市山科区西野山桜ノ馬場町(山科 IC 出口)	一般府道 勘修寺今熊野線	東行車線	H17	19	
	京都市山科区西野山桜ノ馬場町(山科 IC 出口)		東行車線	H20	16	
	京都市伏見区深草中川原町(鴨東トンネル)		北行車線	H19	17	
	京都市伏見区深草藤田坪町(鴨川東 IC 入口)		東行車線	H19	17	
	京都市東山区福稻柿本町(鴨東トンネル)		南行車線	H19	17	
	京都市山科区西野山射庭ノ上町		全車線	H31	5	
	道路標識 (道路情報 提供装置)	一般国道 162 号	全車線	H4	32	京北

門型標識箇所図

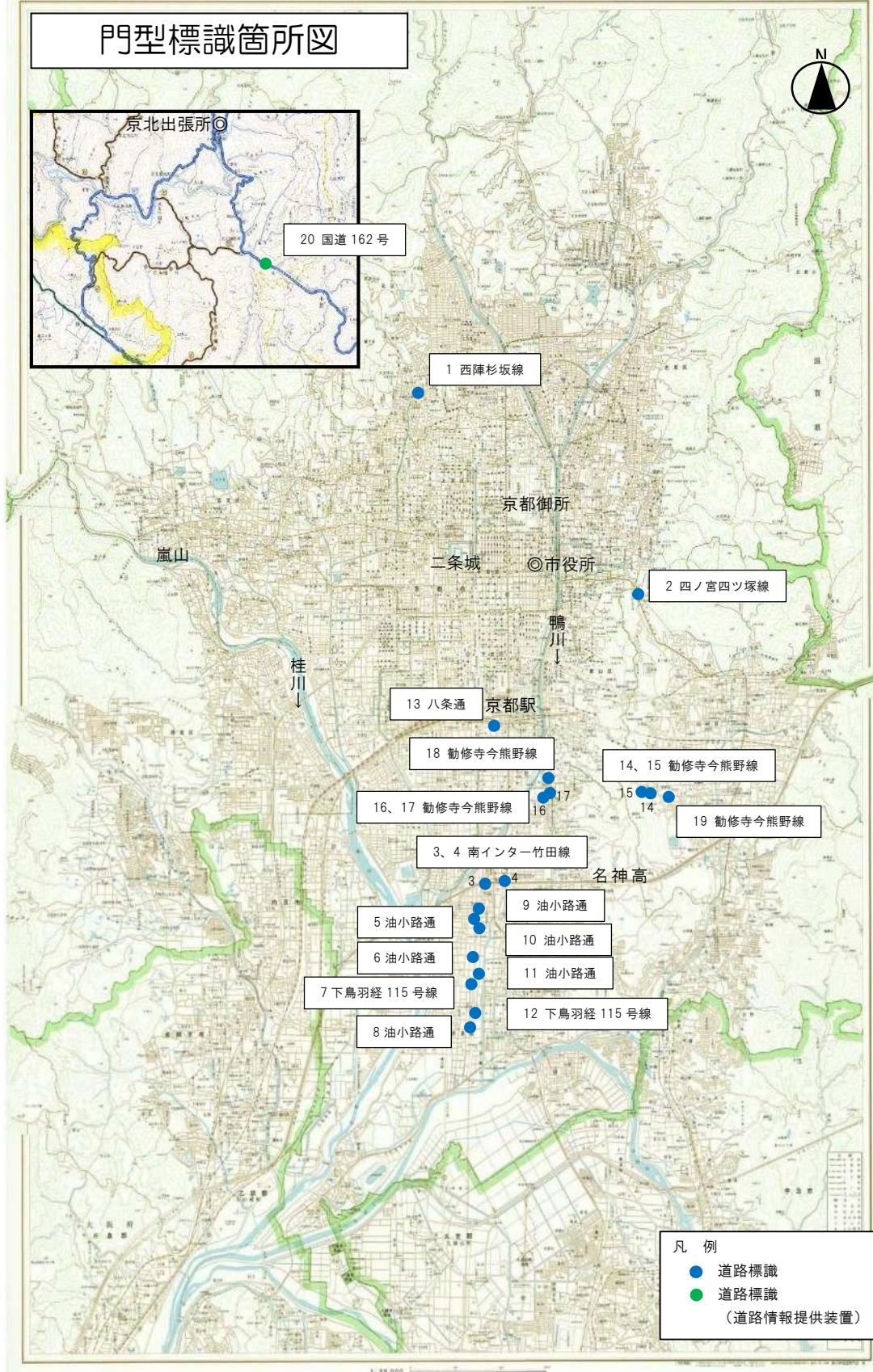


図8 門型標識箇所図

3. 予防保全型維持管理の推進

3. 1 メンテナンスサイクルの運用方針

基本計画では、以下に示す点検・診断・措置・記録のメンテナンスサイクルを着実に運用し、予防保全型の維持管理を推進していくことを基本的な考え方としています。そのため、点検を実施した対象施設については、点検・診断に基づく個別施設の状態、必要な対策の実施スケジュール等を検討し、実施計画を定めます。

点 檢

全ての計画対象施設について、施設ごとの点検要領に基づき、点検を適正に行うために必要な知識及び技能を有するものにより、5年に1回の頻度で近接目視による点検（定期点検）を実施することを基本とします。

表7 施設別点検要領

施設種別	点検要領
横断歩道橋	横断歩道橋定期点検要領
大型カルバート、シェッド	シェッド、大型カルバート等定期点検要領
門型標識	門型標識等定期点検要領

※「令和6年3月 国土交通省 道路局」策定

診 断

施設別点検要領に基づき実施する点検により、施設の部位、部材ごとの劣化や損傷状況等を把握し、修繕等の措置の必要性を判定し、施設ごとの健全性を4段階に区分します。

表8 定期点検に基づく健全性の診断区分

区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態

※トンネル等の健全性の診断結果の分類に関する告示（平成二十六年国土交通省告示第四百二十六号）

措 置

施設ごとの健全性の診断区分に応じて以下の措置を実施していきます。

○区分Ⅰ（健全）：

健全な状態であり措置は要しないが、日常的なパトロールにより突発的な異常等の状態把握に努める。

○区分Ⅱ（予防保全段階）：

次回点検までに早期措置段階へと劣化や損傷を進行させないよう、必要に応じて、ライフサイクルコスト等を考慮した計画的な修繕を実施する。

○区分Ⅲ（早期措置段階）：

原則、次回点検までに修繕を実施し、健全性の回復を図る。

○区分Ⅳ（緊急措置段階）：

速やかに修繕又は更新を実施することとし、予算や技術的理由から速やかな修繕等が実施できない場合は、必要に応じて通行規制や通行止め等の措置を講じる。

記 録

一連のメンテナンスサイクルでの取組により得られた施設の状態や対策履歴等の情報は、京都市公共物 GIS（地理情報システム）に記録していきます。記録を積み重ねることにより、劣化や損傷の進行状況を正確に把握し、過去の対策の効果検証を行うなど、以後のメンテナンスサイクルを一層充実させ、施設の長寿命化や中長期的なトータルコストの縮減を図っていきます。

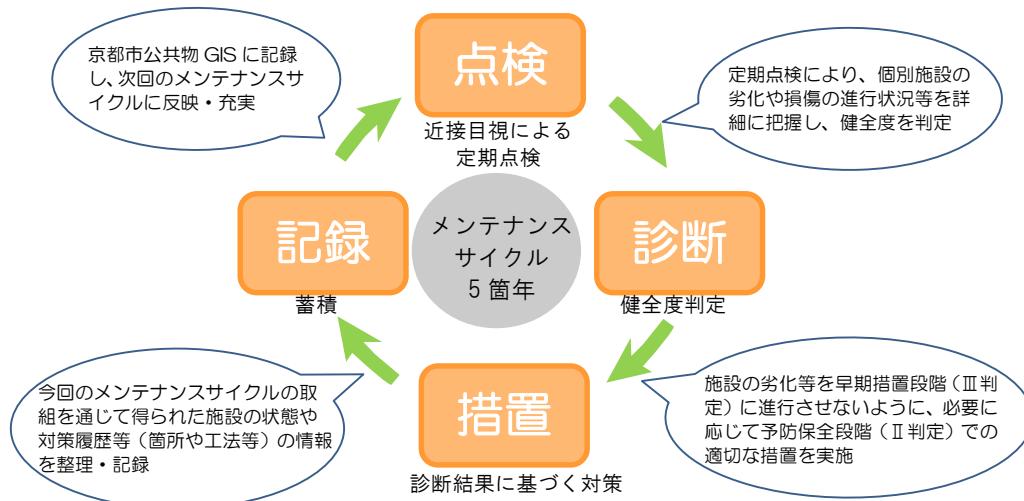


図9 メンテナンスサイクルの概念図

3. 2 優先順位の考え方

メンテナンスサイクルにおいて、点検・診断結果に基づき必要と判断された修繕を、次回点検までに着実に実施していくため、また、予算の平準化の観点からも、優先度指標に基づき計画的に実施していきます。

基本計画では、健全性の低下する施設の状態を早期措置段階（区分Ⅲ）に進行させないよう必要に応じて予防保全段階（区分Ⅱ）から計画的に修繕を実施することにより、施設の長寿命化やトータルコストの縮減等を図っていきます。そのため、施設ごとの健全性を最重要指標とし、健全性のみで優先順位を評価できない場合には、路線の重要度（緊急輸送道路指定、交通量等）を加え、総合的に優先順位を決定することとしています。

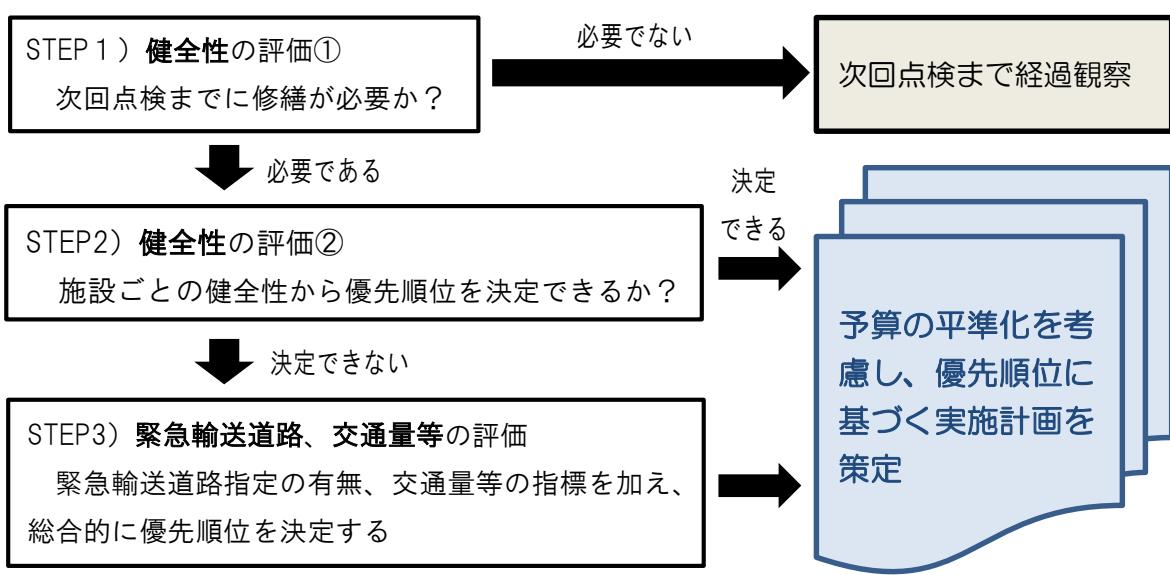


図11 優先順位の決定までの流れ

表8 優先度指標

指標	指標の考え方
健全性	点検要領に基づき4段階(I～IV)に区分された施設ごとの健全性の診断結果より、修繕の必要性及び優先度を評価する。また、同等の健全性を有する施設については、施設の判定結果に影響する個別部材ごとの損傷状況を考慮して評価する。
緊急輸送道路	災害発生時の緊急輸送の円滑かつ確実な実施を行うため、京都府緊急輸送道路ネットワーク計画書に示される緊急輸送道路の指定の有無により評価する。
交通量	事故等発生時の道路交通への影響を考慮し、道路交通センサス ^{※8} による昼間12時間自動車類交通量(上下線)により評価する。
その他	施設の利用状況等により、特に考慮すべき事項があれば評価することができる。

3. 3 新技術等の活用・費用縮減

令和9年度までに、本市が管理する横断歩道橋、大型カルバート、シェッド、門型標識のうち約1割の施設で新技術を活用し、従来技術を活用した場合と比較して約100万円の費用縮減を目指します。

また、集約化・撤去の検討を行った結果、大型カルバート、シェッド、門型標識については周辺状況や利用状況から集約化・撤去は困難な状況ですが、横断歩道橋については、令和9年度までに、3橋の集約化・撤去を目指すことで、点検・修繕に係る費用を約1割（3施設/58施設）程度縮減することを目指します。

4. 参考資料

4. 1 用語説明

※1) 補修

劣化や損傷の進行した構造物や施設を部分的に手当し、修繕や更新までの間、機能を維持させることをいいます。

※2) 修繕

劣化や損傷の進行した構造物や施設の機能について、長期的安定性を確保するため、劣化進行の抑制や、耐久性の回復・向上を行うことをいいます。

※3) カルバート

道路や鉄道等の下を横断する道路や、水路等の空間を得るために盛土あるいは地盤内に設けられる構造物をいいます。本計画では、道路に関するカルバートを対象としています。

※4) シェッド

なだれ、落石及び土砂崩落から道路交通及び施設を防護することを目的としたトンネルに類似の形状をした構造物であり、対象荷重に応じて、それぞれスノーシェッド、ロックシェッド、アースシェッドに分類されます。なお、本市ではロックシェッドを管理しています。

※5) 近接目視点検

点検対象箇所に高所作業車や足場設備を用いて、肉眼により部材の変状の状態を把握し評価が行える距離まで接近して目視観察し、記録する点検方法です。なお、近接目視による変状の把握には限界があるため、必要に応じて触診や打音検査を含む非破壊検査等を併用して行います。

※6) 税法上の耐用年数

所得税法及び法人税法の規定に基づき、減価償却資産の耐用年数等に関する省令（昭和四十年大蔵省令第十五号）により定められた耐用年数であり、物理的な寿命ではなく、経済的価値の寿命を示しています。

※7) 緊急輸送道路

阪神淡路大震災での教訓を踏まえ、地震直後から発生する緊急輸送の円滑かつ確実な実施を行うため、高速自動車道、国道及びこれらを連絡する幹線道路と京都府知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路のことで、第1次から第3次まで指定されています。

※8) 道路交通センサス

正式名称を「全国道路・街路交通情勢調査」といい、平日及び休日における自動車、二輪車、歩行者の交通量を1時間ごとに計測する「交通量調査」をはじめ、日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画や、建設、管理などについての基礎資料を得ることを目的として、概ね5年ごとに全国的に実施している統計調査です。

道路付属施設長寿命化修繕計画【基本計画】

平成28年12月 策定

平成31年 3月 一部改定

令和 3年 6月 一部改定

令和 6年 3月 一部改定

令和 7年 3月 一部改定

令和 8年 1月 一部改訂