

# 第4編

## 施設管理の現状

第1章. 施設毎の管理状況 .....	63
1.1 舗装 .....	63
1.1.1 施設の概要 .....	63
1.1.2 施設の状態 .....	65
1.1.3 管理方法 .....	69
1.2 橋りょう（横断歩道橋含む） .....	70
1.2.1 施設の概要 .....	70
1.2.2 施設の状態 .....	73
1.2.3 管理方法 .....	74
1.3 街路樹 .....	75
1.3.1 施設の概要 .....	75
1.3.2 施設の状態 .....	76
1.3.3 管理方法 .....	76
1.4 街路灯 .....	77
1.4.1 施設の概要 .....	77
1.4.2 施設の状態 .....	78
1.4.3 管理方法 .....	78
1.5 道路土工構造物 .....	79
1.5.1 施設の概要 .....	79
1.5.2 施設の状態 .....	81
1.6 交通安全施設 .....	82
1.6.1 道路反射鏡 .....	82
1.6.2 防護柵 .....	85
1.6.3 道路標識 .....	87
1.6.4 車止め .....	92
1.6.5 視線誘導標・自発光鋸 .....	94

1.7 その他管理物.....	97
1.7.1 電線共同溝 .....	97
1.7.2 飛田給駅公共通路.....	98
1.7.3 地下通路 .....	99
1.7.4 昇降施設（エレベーター・エスカレーター） .....	101
<b>第2章. 施設管理業務毎の現状 .....</b>	<b>102</b>
2.1 施設管理に係る所管業務の概要.....	102
2.1.1 施設に関する調査・計画・設計・工事等 .....	103
2.1.2 道路管理に関する相談・対応 .....	104
2.1.3 占用許可等 .....	104
2.1.4 パトロールと軽微な補修等.....	105
2.1.5 自費工事申請（道路法第24条による承認工事申請） .....	106
2.1.6 その他.....	106
2.2 道路施設管理に対する市民の意識・満足度 .....	108

## 第1章. 施設毎の管理状況

### 1.1 舗装

舗装とは、自動車や人の安全、円滑、及び快適な通行に供する路面を形成するために、舗装材料で構築した構造物のことです。アスファルト舗装は一般的に路盤、基層、表層からなります。

調布市では 411km の道路を管理していますが、ここでは令和元（2019）年に点検を実施した舗装管理延長の 368km について説明します。

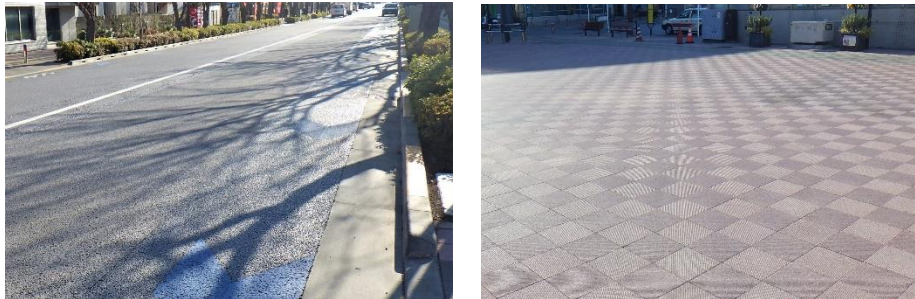


図 4-1 舗装

#### 1.1.1 施設の概要

##### (1) 全体数量

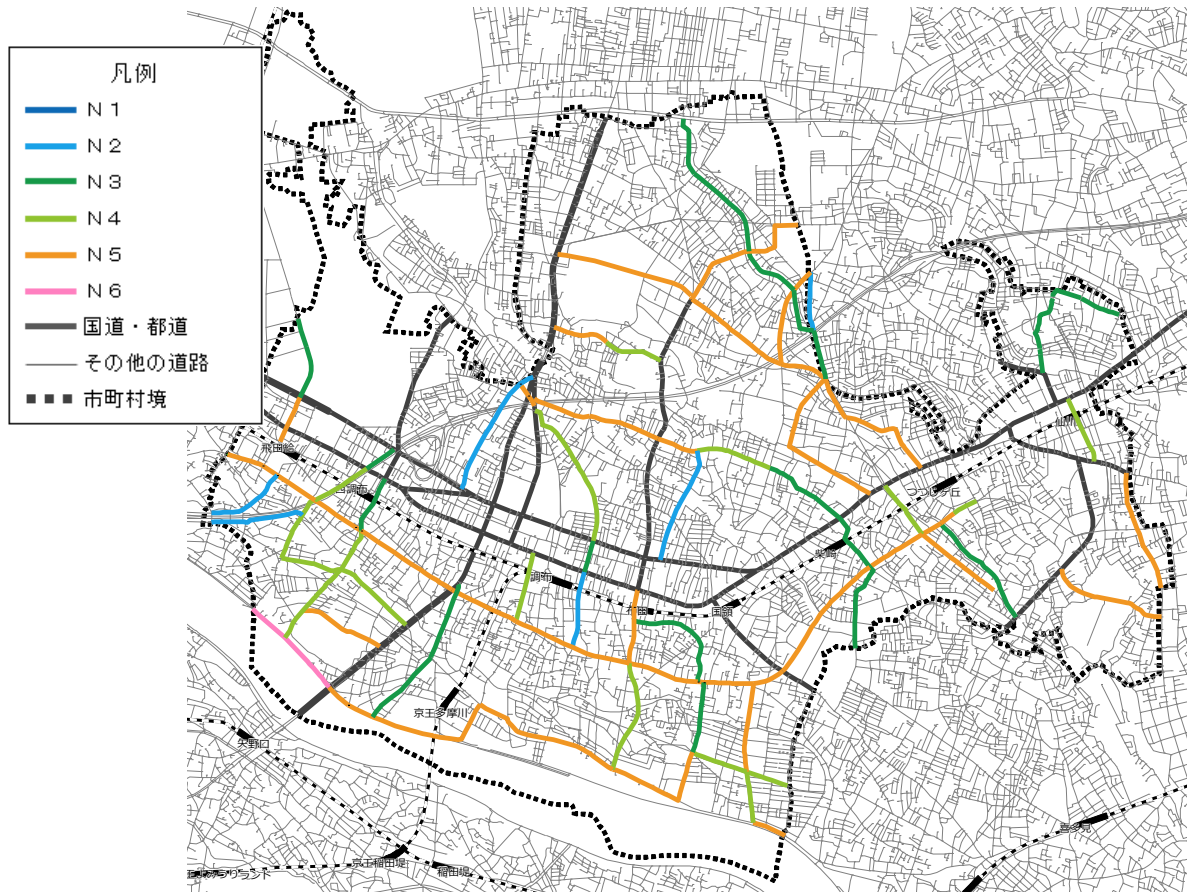
調布市が管理する道路には、主要市道と一般市道があり、延長割合は主要市道が 13%、一般市道が 87%となっています。一般市道については親番が 52%、枝番が 35%という内訳となっています。

表 4-1 調布市における道路分類の考え方と舗装の管理数量

路線名称	主要市道	一般市道（親番）	一般市道（枝番）
ネットワークなどの重要度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路の位置付けがあるもの</li> <li>・国道，都道，鉄道駅もしくは主要市道間を結ぶ主要な道路</li> <li>・官公庁，小中学校，医療機関，避難場所等を結ぶ道路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調布市地区内道路網計画に位置付けがあるもの</li> <li>・主要市道間を結ぶ道路</li> <li>・主要施設等を通る道路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・左記以外の行き止まり道路</li> </ul>
路線名称例	主要市道 23 号線 など	市道北 100 号線 など	市道北 295-6 号線 など
延長（割合）	47km/368km（13%）	193km/368km（52%）	128km/368km（35%）

(2) 舗装計画のための交通量区分

舗装は大型車交通量や地盤の状況によって各層の厚さや材料が決まります。市内の幹線道路は、N5 交通の延長が多く、多摩川堤通りが最も大型車交通量が多い区間となっています。



※大型車交通量区分とは、舗装の設計に用いるため、1日当たり・1方向当たりの大型車交通量によって設定している区分です。(N1:15台未満, N2:15~30台未満, N3:30~100台未満, N4:100~250台未満, N5:250~1000台未満, N6:1000~3000台未満, N7:3000台以上)

図 4-2 舗装計画交通量区分

### 1.1.2 施設の状態

市ではこれまでに舗装点検を2回実施しています。1回目（平成19（2007）年度）は主に幹線道路のみ57km、2回目（令和元（2019）年度）は一般市道を含めた368kmを実施しました。令和元（2019）年度に実施した2回目の点検では、専用調査車両で通行が可能な351kmでは機械調査を行い、専用調査車両が進入できない17kmでは目視調査を行いました。その結果から現在の状態について整理します。舗装の点検では、アスファルトの損傷状態を把握し、健全性を評価する目的として、ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI（平坦性）を取得しています。

表 4-2 舗装の点検状況

年度	延長	点検項目	点検手法
H19（2007）年度	57km	ひび割れ率，わだち掘れ量，平坦性	機械調査
R1（2019）年度	351km	ひび割れ率，わだち掘れ量，IRI（計測値）	機械調査
	17km	ひび割れ率，わだち掘れランク	目視調査

※IRI（International Roughness Index）：舗装の縦断方向の凹凸を表したもの

表 4-3 点検項目と健全性

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

(1) ひび割れ率

ひび割れ率は、対策が必要とされる健全性Ⅲ（40%以上）に相当する区間が、機械調査で0.9%（約3.2km）、目視調査では1.2%（約200m）と僅かであり、概ね良好な状態を維持しています。

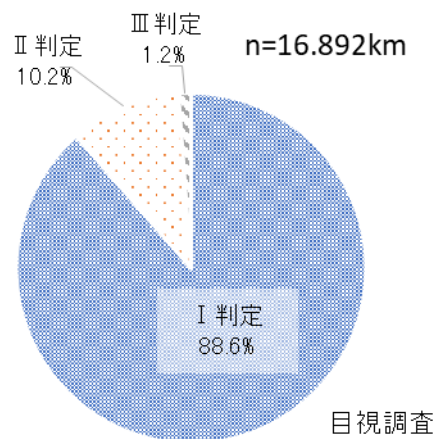
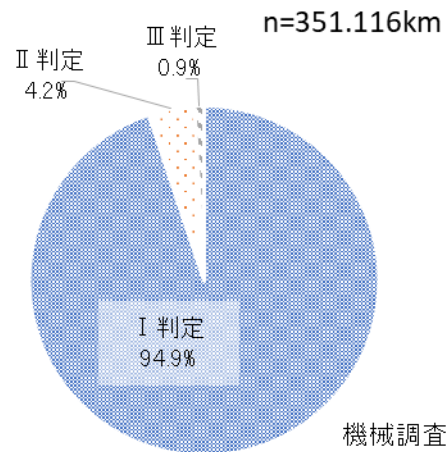


図 4-3 ひび割れ率の延長割合

(2) I R I

I R I は主要市道のみを集計しており，対策が必要とされる健全性Ⅲ（8mm/m 以上）に相当する区間が，6.4%（約 3.0km）と僅かであり，概ね良好な状態を維持しています。

n=46.220km

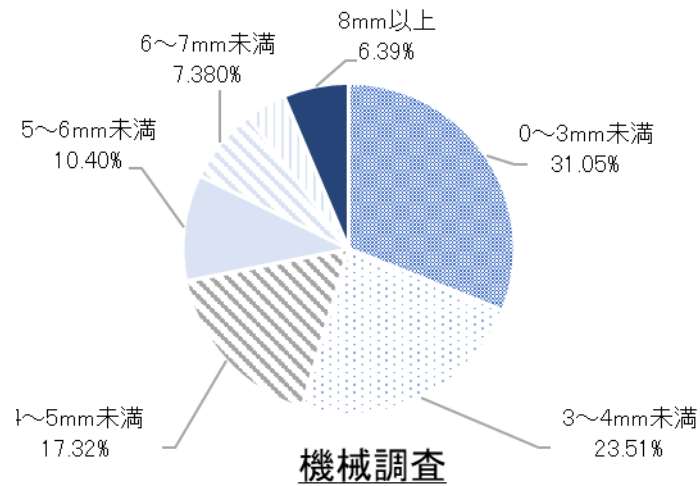


図 4-4 IRIの延長割合

(3) わだち掘れ

わだち掘れ量は、対策が必要とされる健全性Ⅲ（40mm以上）がなく、良好な状況を維持しています。

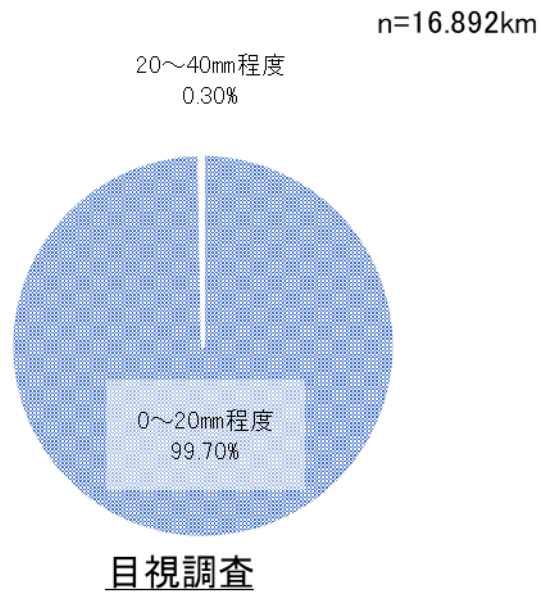
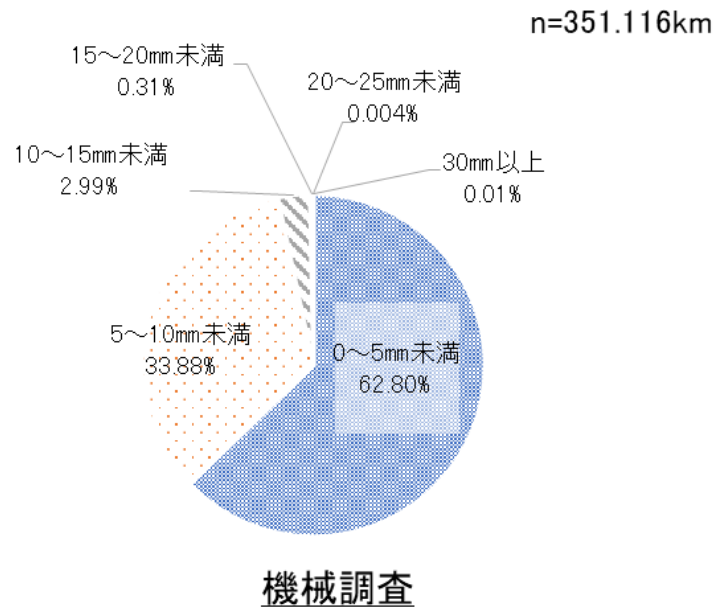


図 4-5 わだち掘れ量の延長割合



### 1.1.3 管理方法

現在の舗装の管理方法は、路面性状調査による場合と、主に沿道住民から車両通過時の振動などの情報や補修の要望に基づき、市職員が現地に赴き、路面に段差や凹凸などの状態を確認する場合があります。

路面性状調査による場合は、その調査結果から舗装の損傷状況を把握し、健全性を評価します。市職員判断による場合は、職員が目視調査により健全性を評価します。これらの評価に基づき、一定規模の範囲で工事をする必要があると判断した場合には、翌年度の工事対象として計画しています。

舗装の工事は、路面性状調査、測量、設計、工事の手順で実施されます。

また、事故の危険がある段差や穴ぼこ、陥没などは、緊急性が高い事象として直ちに処置することとしています。



図 4-6 路面性状調査車

## 1.2 橋りょう（横断歩道橋含む）

橋りょうは、道路や河川を立体交差・横断する施設であり、道路のネットワークを確保するための重要な施設です。



図 4-7 橋りょう

### 1.2.1 施設の概要

#### (1) 全体数量

調布市では中央自動車道との交差に 7 橋，京王線との交差に 4 橋，その他に河川や用水を渡河しているものが 64 橋，甲州街道にかかる横断歩道橋 1 橋と，合計で現在 76 橋を管理しています。

これら橋りょうの多くは昭和 35（1960）年～昭和 55（1980）年に架設されており，架設後 50 年以上が経過した橋りょうは，令和 2（2020）年時点で 32 橋（42%）ですが，10 年後には 66 橋（87%），20 年後には 71 橋（93%），30 年後には 74 橋（98%）となり，今後急速に橋りょうの老朽化が進むことが想定されます。

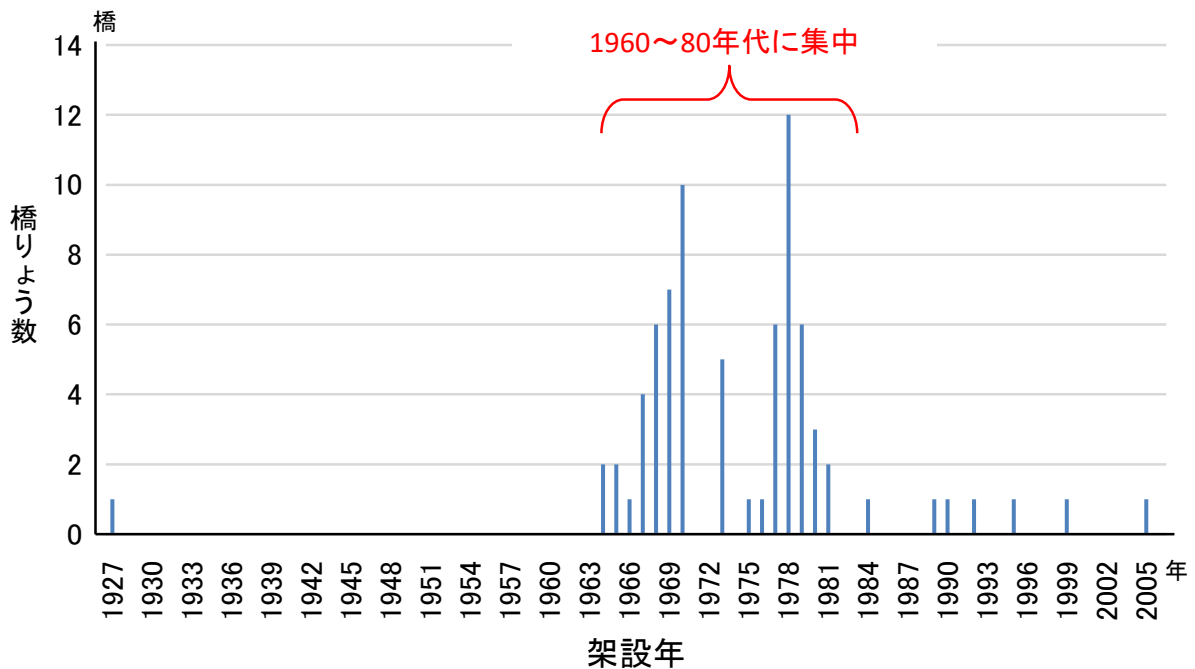


図 4-8 架設年別橋りょう数の推移

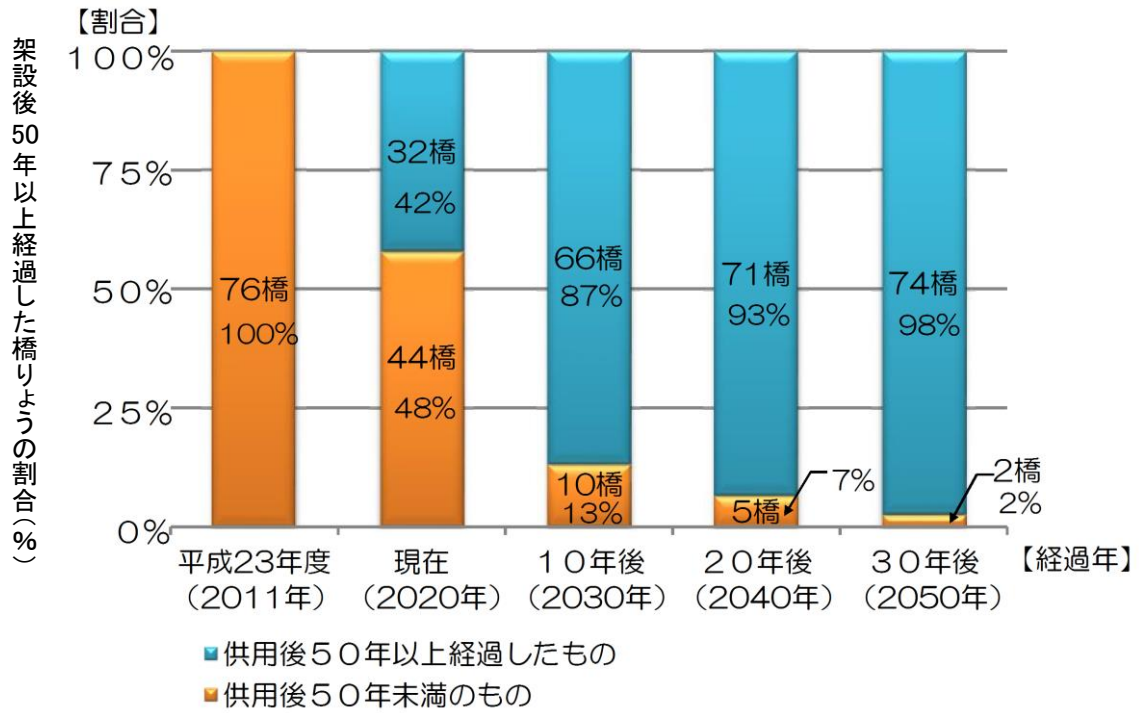


図 4-9 架設後 50 年以上経過した橋りょうの割合

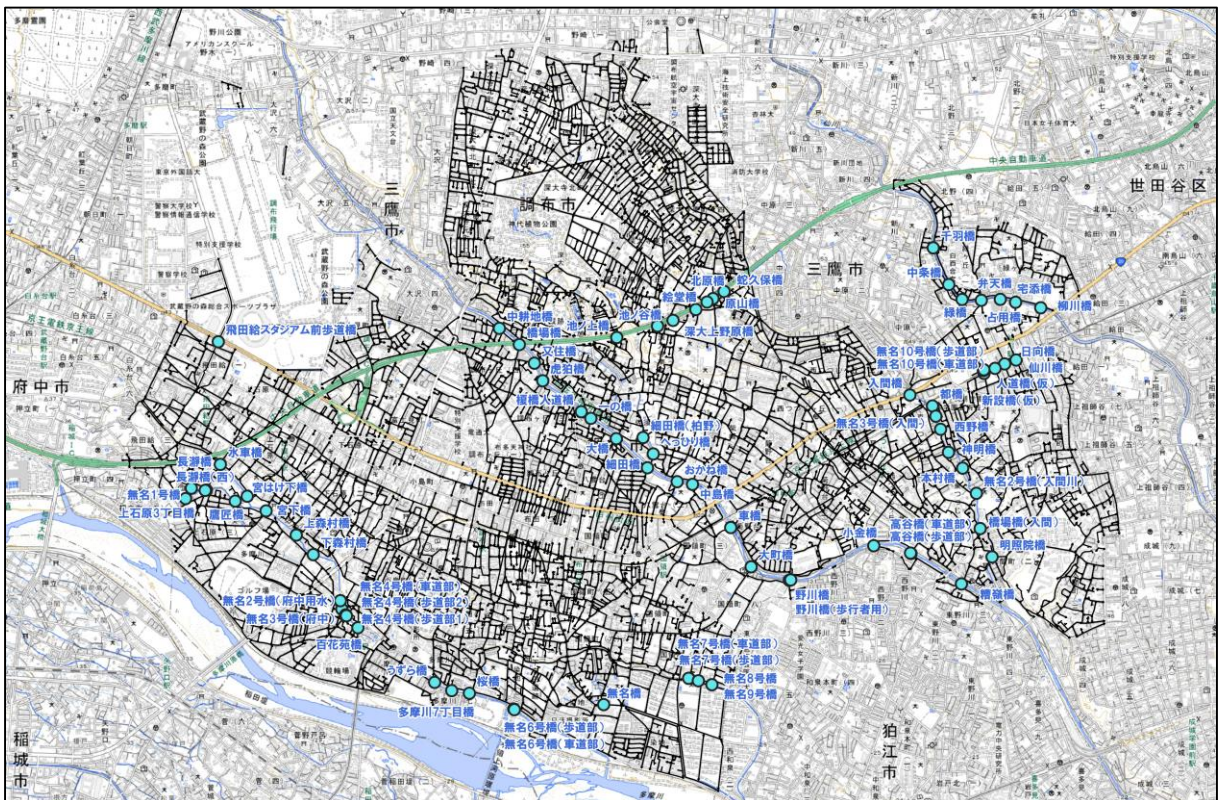


図 4-10 橋りょう位置図

(2) 橋りょう種別

橋りょうの構造形式に着目すると、PC橋が26橋（34%）と全体の約3割を占め、次いで鋼橋が24橋（32%）、RC橋が15橋（20%）、ボックスカルバートが11橋（14%）となっています。

また、耐震補強工が必要な橋りょう48橋について、令和4（2022）年度4月時点では、すべての耐震化が完了しています。

表 4-4 橋りょうの種類

	鋼橋	コンクリート橋			全橋種
		RC橋	PC橋	ボックスカルバート	
橋りょう数	24橋	15橋	26橋	11橋	76橋
		52橋			

(3) 架橋位置

主要市道に架かる橋りょう16橋（21%）、主要市道以外に架かる橋りょうは60橋（79%）と、橋りょう全体の約2割が主要市道上にあります。

また、地域別（広域的地域：4区分）にみると、東部が24橋（32%）と最も多く、次いで南部が22橋（29%）、北部が19橋（25%）、最も少ない西部では10橋（14%）となっています。

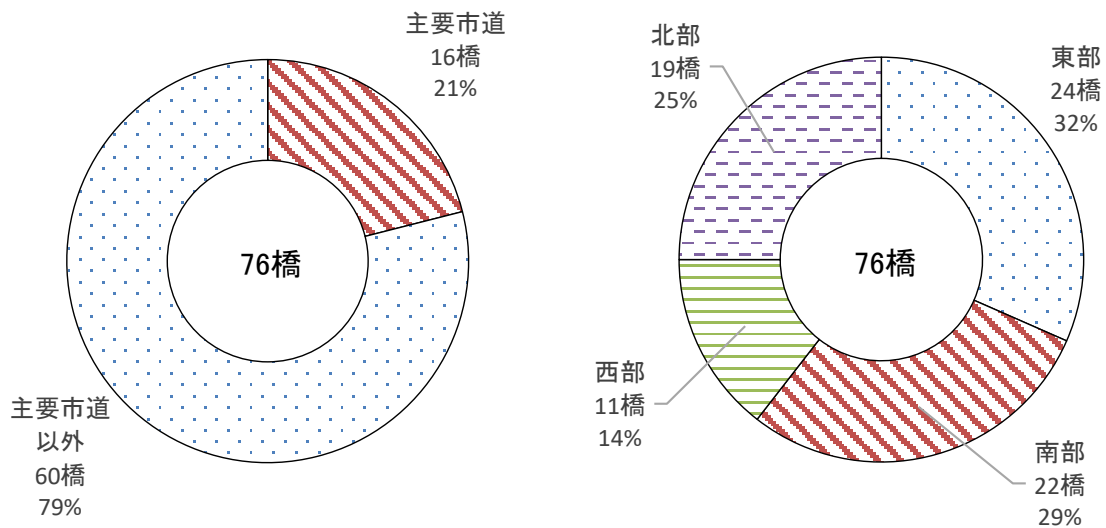


図 4-11 橋りょう数(左:路線別, 右:地域別)

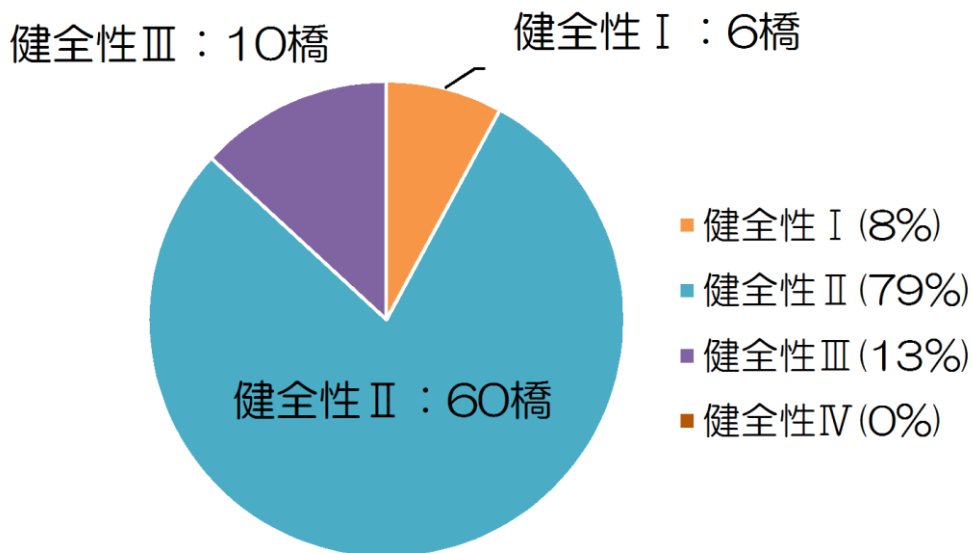
### 1.2.2 施設の状態

調布市では、橋りょうに対して5年に1回の定期点検を実施しています。橋りょう点検により損傷の状態を把握し、健全性を評価しています。

健全性の判定は、国土交通省の「道路橋定期点検要領（以下「定期点検要領」という。）」に準拠しています。

平成26（2014）年度から順次実施している定期点検1巡目の結果、健全性Ⅰ（健全）である橋りょうは6橋（8%）、健全性Ⅱ（予防保全段階）である橋りょうは60橋（79%）、健全性Ⅲ（早期措置段階）である橋りょうは10橋（13%）であり、健全性Ⅳ（緊急措置段階）はありませんでした。

健全性Ⅲと診断された橋りょうにおいては、これまでの定期点検で構造上重要な部分の点検も実施しており、かつ、日常点検でも安全性を確認しているため、日常的な使用において、問題が発生する恐れはありません。また、健全性Ⅲに該当する10橋の内、7橋は令和元（2019）年度までに補修工事済です。



出典：「調布市橋りょう長寿命化修繕計画」（令和3（2021）年3月）調布市

図 4-12 定期点検1巡目の健全性割合

表 4-5 健全性の判定区分

判定区分		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

出典：「調布市橋りょう長寿命化修繕計画」（令和3（2021）年3月）調布市

### 1.2.3 管理方法

橋りょうの管理においては、定期点検要領に基づき5年周期で定期点検を継続して実施することで、橋りょうの損傷状況を把握しています。点検結果を踏まえて、修繕等の措置を適切に実施しています。

現在は、橋りょうの長寿命化計画を策定し、この計画に基づき維持管理を実施しています。具体的には、橋りょうの特性に応じて、予防保全型で管理する橋りょうと、対症療法型で管理する橋りょうに区分して、効果的に必要費用の平準化を図ることとしています。

なお、耐震補強については、将来発生が想定される大震災に備え、平成14(2002)年に改定された「道路橋示方書」の耐震基準を満たすべく、平成15(2003)年度から橋の台帳を整備し、補強が必要な橋りょう48橋すべてが完了しており、耐震化率100%となっています。

補修工事については、点検結果を踏まえて、健全性がⅢとなる前に補修を行い、健全性Ⅰ～Ⅱを確保していく予防保全型の管理を基本としています。



脚立や梯子を使つての点検

橋りょう点検車を使つての点検

出典：「調布市橋りょう長寿命化修繕計画」（令和3(2021)年3月）調布市

図 4-13 橋りょう点検

表 4-6 管理区分の設定

<p>予防保全型管理 (72 橋)</p>	<p>軽微な損傷を早期に発見し、健全性がⅢとなる前に維持補修を行い、健全性Ⅰ～Ⅱを確保していく予防保全型の管理区分とします。 主要な市道や、迂回路がない場所に位置する橋りょう、バス路線や通学路に指定されている橋りょうなど、ほとんどの橋りょうは予防保全型の管理を行っていきます。</p>
<p>対症療法型管理 (4 橋)</p>	<p>橋長が5m未満のボックスカルバートは、最低水準の維持を行う対症療法型の管理とします。 【該当橋りょう】 無名橋：橋長3.75m（染地2丁目地先） へっぴり橋：橋長2.2m（佐須町4丁目地先） 細田橋（柏野）：橋長2.3m（佐須町4丁目地先） 無名1号橋：橋長4.8m（飛田給3丁目地先）</p>

### 1.3 街路樹

街路樹は、道路緑化技術基準において景観向上・環境保全・緑陰形成・交通安全・防災の機能があるほか、コミュニティ機能を有する道路施設です。



図 4-14 街路樹

#### 1.3.1 施設の概要

現在、調布市は約 4,000 本の街路樹を管理しています。高木ではハナミズキ、サルスベリ、サクラ、クスノキ等が多いのが特徴となっています。

街路樹の特性を活かしながら、管理を行っており、将来を見据えた持続可能で健全な街路樹と道路・沿道空間や調布市の生活環境との調和を目指し、計画的に街路樹を管理していくことを目的とし、管理の基準やルールを定めた「調布市街路樹管理計画」を策定しています。

この計画は、道路や野川サイクリングロードなどに存在する、道路管理課が所管する高木・中木・低木・地被・つる植物を対象としています。

このうちサクラについては、各種上位計画で景観形成の骨格として市民とともにまもり育てていくための具体的内容を「街路樹のサクラに関する管理方針」として示しています。

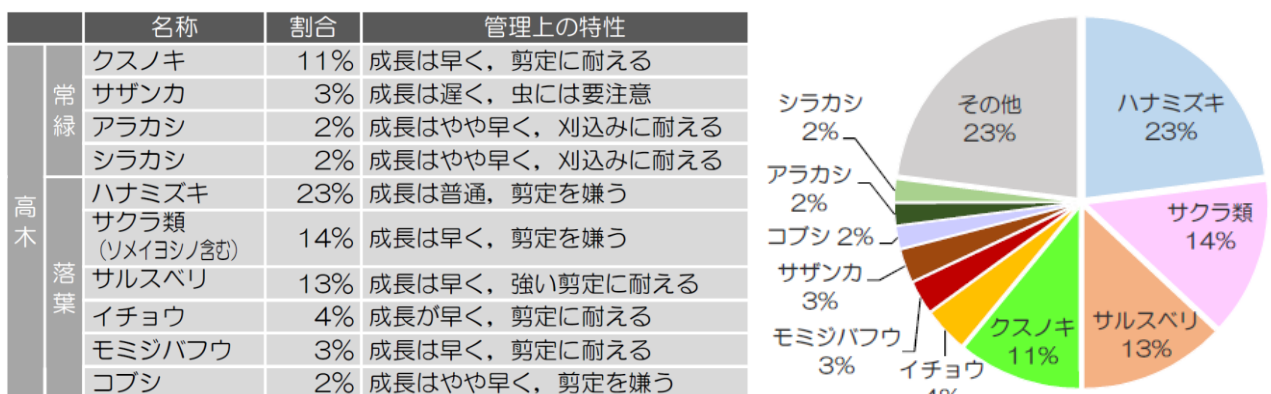


図 4-15 高木樹種割合(上位 10 種)とその管理上の特徴

### 1.3.2 施設の状態

令和2（2020）年度までの5年間では、街路樹に関する管理コストが高まっています。特に令和元（2019）年度は前年度に比較し、急増しました。これは、被害の大きかった台風第15号により、倒木が相次いだり、樹木診断を実施し倒木の危険性のある樹木の伐採を行ったことによるものです。

### 1.3.3 管理方法

街路樹に関する市の日常管理項目は10項目程度であり、市ではこれを基に「植樹帯年間管理業務」として専門の事業者へ委託し、管理を行っています。

また、植樹帯年間管理業務として行っている日常の管理以外に、台風や強風、または樹木の状態による落枝・倒木などのほか、市民からの通報による支障枝・危険枝などの剪定・撤去対応を行っています。

＜街路樹の管理項目＞

- ①植栽管理／②剪定すべき枝／③病虫害防除／④除草清掃／⑤清掃
- ⑥施肥／⑦樹木調査／⑧安全管理／⑨芝刈り／⑩その他



植栽管理作業の様子



除草清掃作業の様子



樹木調査作業の様子

図 4-16 街路樹管理



## 1.4 街路灯

街路灯は、夜間の歩行や車両走行に対する視認性を高め、夜間における安全で円滑な道路交通を確保するための道路施設です。



図 4-17 街路灯

### 1.4.1 施設の概要

#### (1) 施設数量

調布市が管理する街路灯は 16,414 灯です。

令和 2（2020）年度に「街路灯 LED 化推進計画」を策定しており、令和 12（2030）年度末を目標に、市内すべての街路灯の LED 化を推進しています。

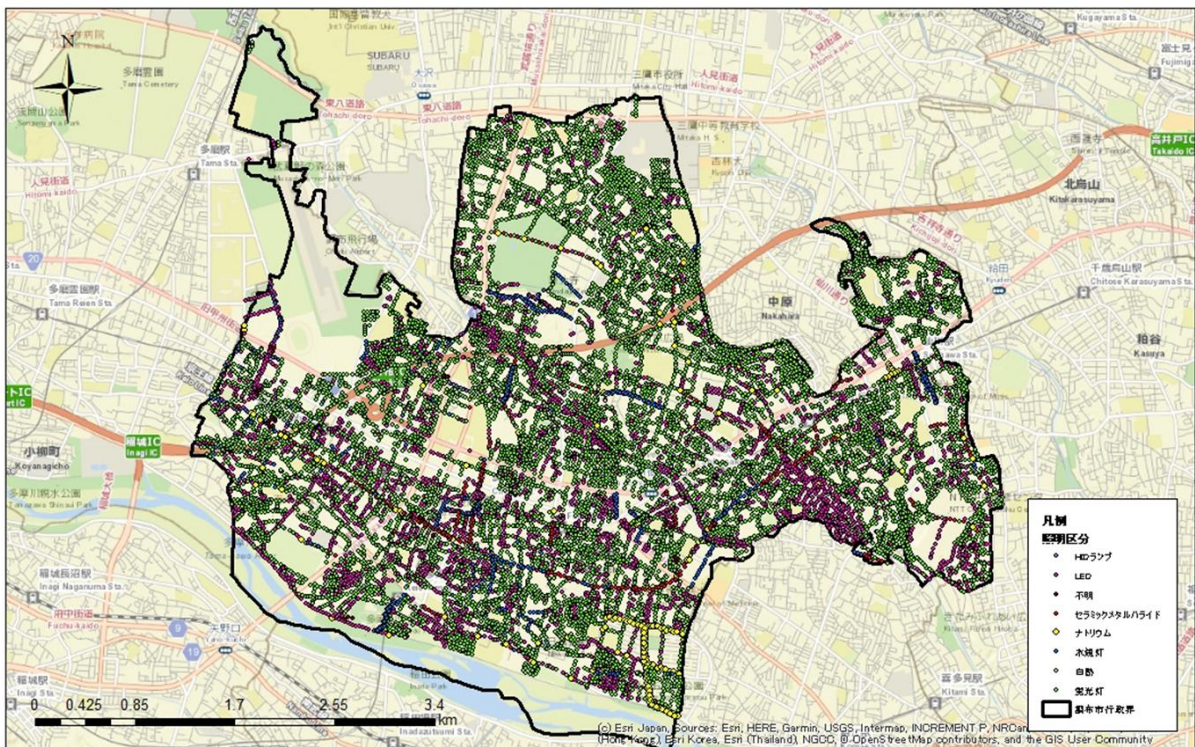


図 4-18 街路灯位置図

(2) 設置年及び灯具種類

市が管理する街路灯で設置年が判明しているのは 14,494 灯（88%）であり，全体の約 12%が設置年不明となっています。設置年が判明しているものでは昭和 63（1988）年が最も古く，平成 23（2011）年度に設置されたものが最も多くなっています。

また，蛍光灯が 11,119 基（67.7%）と最も多く，LED は現在 3,523 基（21.5%）となっています。

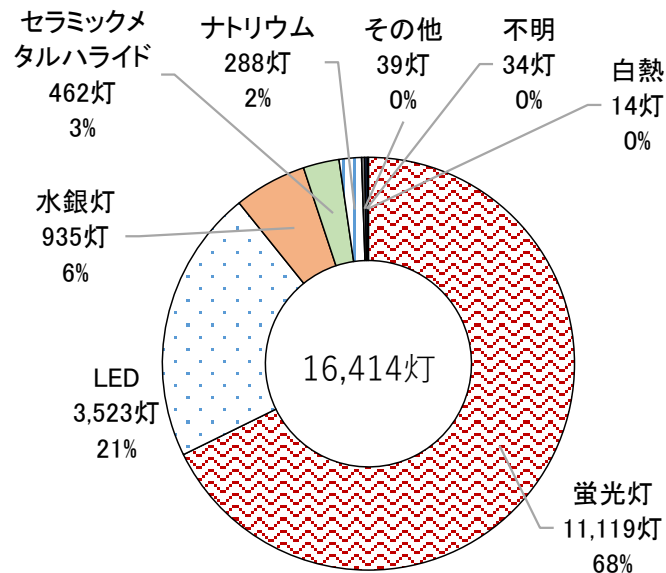


図 4-19 街路灯における灯具種別

1.4.2 施設の状態

調布市では，街路灯 LED 化推進計画に基づき LED 化を推進しており，令和 3（2021）年 3 月末現在，LED 化率は約 2 割となっています。

1.4.3 管理方法

街路灯の管理は，主に市民からの通報や青色パトロール等による報告，現場へ出向く際の道中において異常を発見し，球替えや安全確保が困難になるような状態の場合には更新などの対応を行っています。

## 1.5 道路土工構造物

道路土工構造物は、道路を建設するために構築する土砂や岩石等の地盤材料を主材料として構成される構造物及びそれらに附帯する構造物のことをいい、切土や斜面安定施設、盛土、カルバートなどがあります。



図 4-20 擁壁

### 1.5.1 施設の概要

#### (1) 全体数量

調布市は道路土工構造物として、自然斜面、擁壁など 26 箇所を管理しています。このうち、擁壁が 14 箇所と最も多く、次いで自然斜面 9 箇所、吹付モルタル斜面が 3 箇所となっています。

なお、擁壁の管理台帳には、詳細な情報が記録されておらず建設年はいずれも不明です。

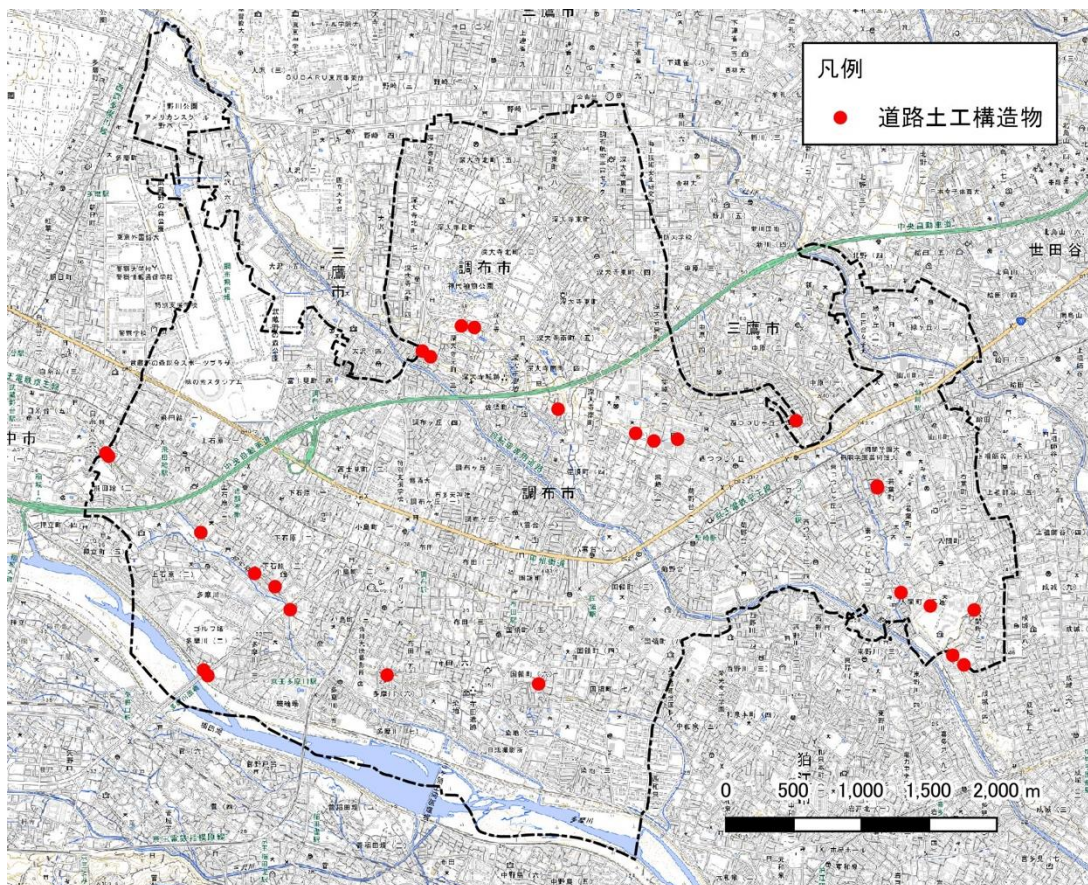


図 4-21 位置図(道路土工構造物)

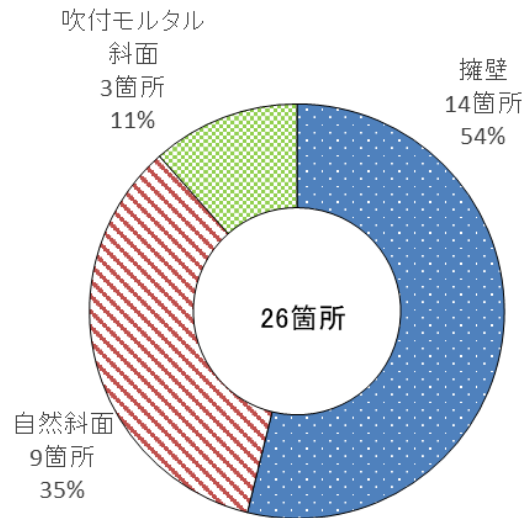


図 4-22 土工構造物の形式

表 4-7 調布市の管理する土工構造物一覧

番号	位置	主な構造物	延長 m	最大のり面高 m
A1	調布市国領町6丁目17番地5	擁壁	190.0	4.6
A2	調布市布田5丁目48番地2	擁壁	93.7	4.1
A3	調布市多摩川2丁目19番地9	吹付モルタル斜面	68.8	5.7
A4	調布市多摩川3丁目59番地16	吹付モルタル斜面	60.0	6.1
A5	調布市下石原3丁目70番地8	擁壁	71.2	5.7
A6	調布市下石原3丁目24番地8	擁壁	200.9	6.0
A7	調布市下石原3丁目37番地24	吹付モルタル斜面	29.6	5.2
A8	調布市上石原2丁目19番地61	擁壁	118.4	7.1
A9	調布市飛田給2丁目9番地5	自然斜面	22.0	5.7
A10	調布市飛田給2丁目9番地1	自然斜面	28.4	6.2
A11	調布市深大寺元町3丁目20番地15	擁壁	40.1	2.0
A12	調布市深大寺元町3丁目18番地1	擁壁	95.1	11.0
A13	調布市深大寺元町5丁目9番地14	自然斜面	180.8	10.8
A14	調布市深大寺元町5丁目11番地1	擁壁	127.3	6.1
A15	調布市深大寺南町1丁目21番地15	自然斜面	37.0	12.4
A16	調布市佐須町5丁目24番地3	擁壁	56.4	5.3
A17	調布市柴崎2丁目4番地1	擁壁	94.9	2.8
A18	調布市柴崎2丁目12番地1	擁壁	28.3	9.0
A19	調布市西つつじヶ丘2丁目20番地9	擁壁	94.5	5.0
A20	調布市若葉町1丁目31番地12	自然斜面	41.3	9.0
A21	調布市若葉町1丁目31番地13	自然斜面	11.5	7.4
A22	調布市入間町2丁目28番地6	自然斜面	267.7	7.0
A23	調布市入間町2丁目3番地62	擁壁	74.8	3.6
A24	調布市入間町3丁目1番地17	擁壁	103.5	10.0
A25	調布市入間町3丁目22番地32	自然斜面	124.2	9.9
A26	調布市入間町3丁目32番地	自然斜面	62.1	7.1

## (2) 施設の規模

調布市深大寺南町にある高さ 12.4m の自然斜面が最も高いものとなっています。また調布市入間町の 267.7m の自然斜面が最も延長が長いものとなっています。

### 1.5.2 施設の状態

調布市が管理する 26 箇所のうち 20 箇所の土工構造物に対して、令和 3（2021）年度に点検を実施しており、健全度を I～IV で判定しました。20 箇所のうち、II 判定（経過観察段階）が 14 箇所（70%）と最も多く、I 判定（健全）が 6 箇所（30%）となっています。

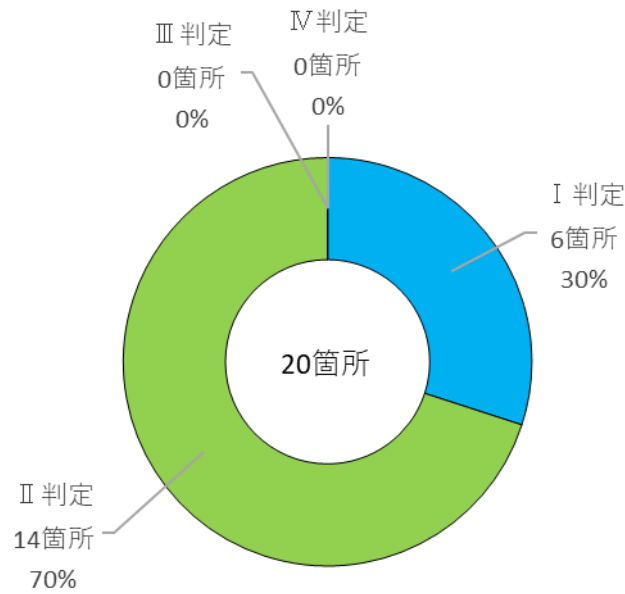


図 4-23 健全度(母数:20 箇所)

## 1.6 交通安全施設

交通安全施設とは、歩行者や車両の安全な通行を確保するための施設です。ここでは、道路反射鏡、防護柵、道路標識、車止め、視線誘導標、自発光鋸について整理します。

### 1.6.1 道路反射鏡

#### (1) 施設概要

道路反射鏡は、見通しの悪い交差点やカーブで、前方道路を通行する車両や対向車両等の存在を知らせる交通安全のための施設です。調布市では2,889基を管理しています。



図 4-24 道路反射鏡

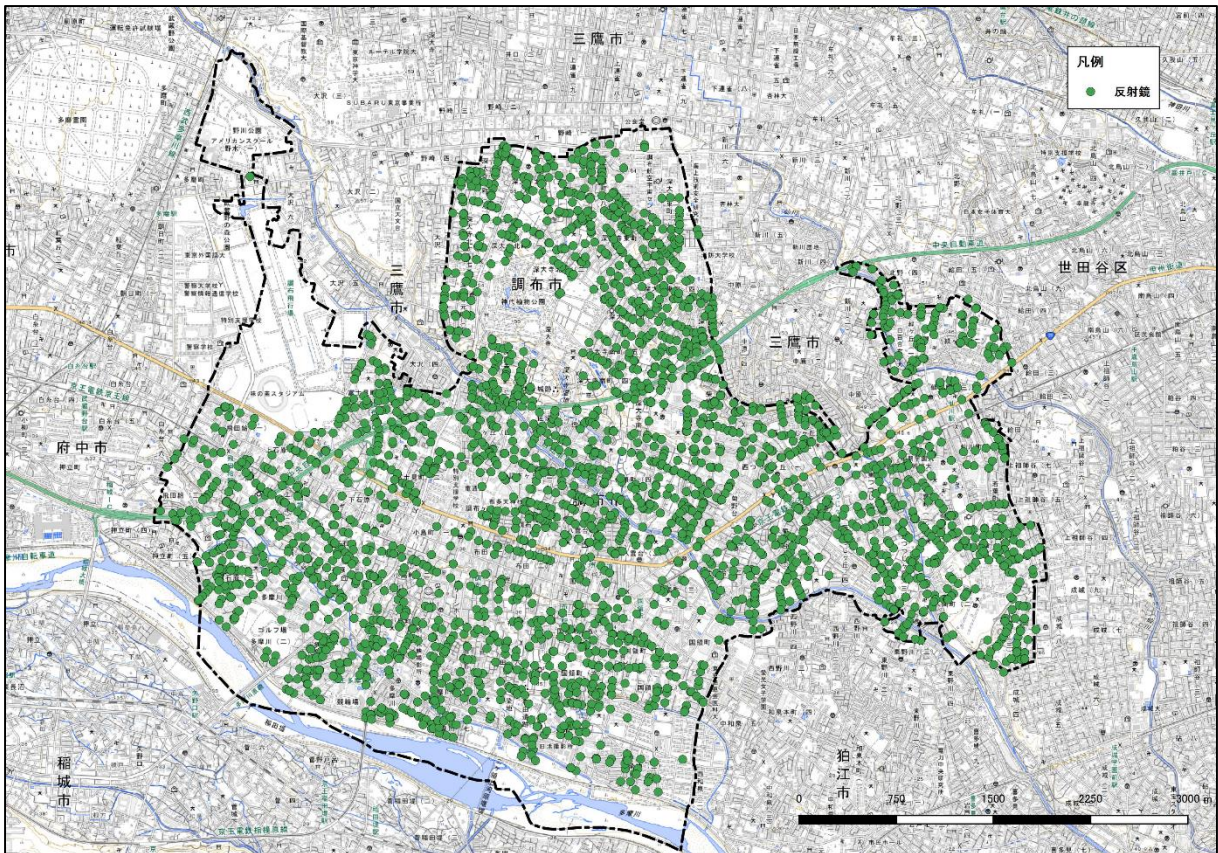


図 4-25 位置図(道路反射鏡)

1) 設置年別

道路反射鏡の支柱に対して、設置年が判明しているのは1,690基（58%）となっており、全体の約40%が不明となっています。このうち、設置年が判明しているものについて設置年別の施設数をみると、平成14（2002）年度が119基と最も多く、次いで平成21（2009）年度が110基、平成12（2000）年度が92基となっています。

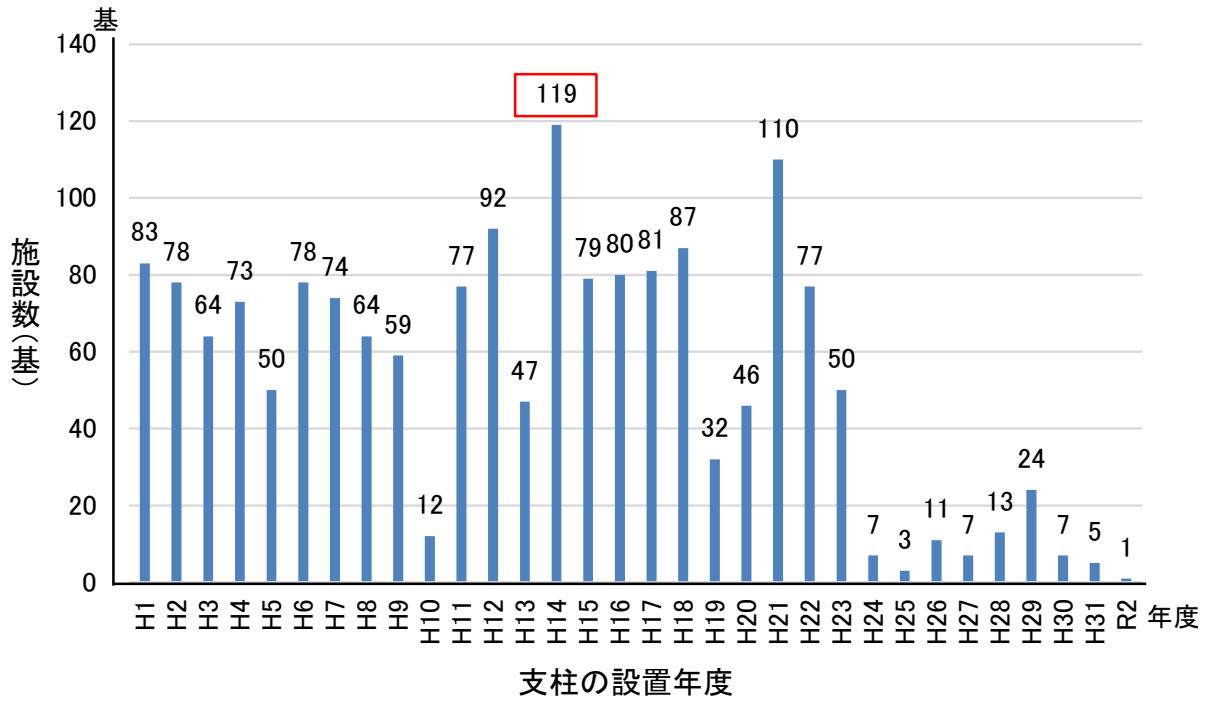


図 4-26 道路反射鏡の設置年別の数量

2) 形式種別

道路反射鏡は1つの支柱に複数の鏡面が設置されていることがあります。市が管理している道路反射鏡は、1面が1,204基(42%)、2面が1,558基(54%)となっており、1面及び2面が全体の96%を占めています。また、3面は12基、面数が不明のものが115基(4%)となっています。

鏡面の種類に着目すると、ガラスが1,821基(63%)と最も多く、次いでステンレスが837基(29%)、アクリルが91基(3%)、不明が140基(5%)となっています。

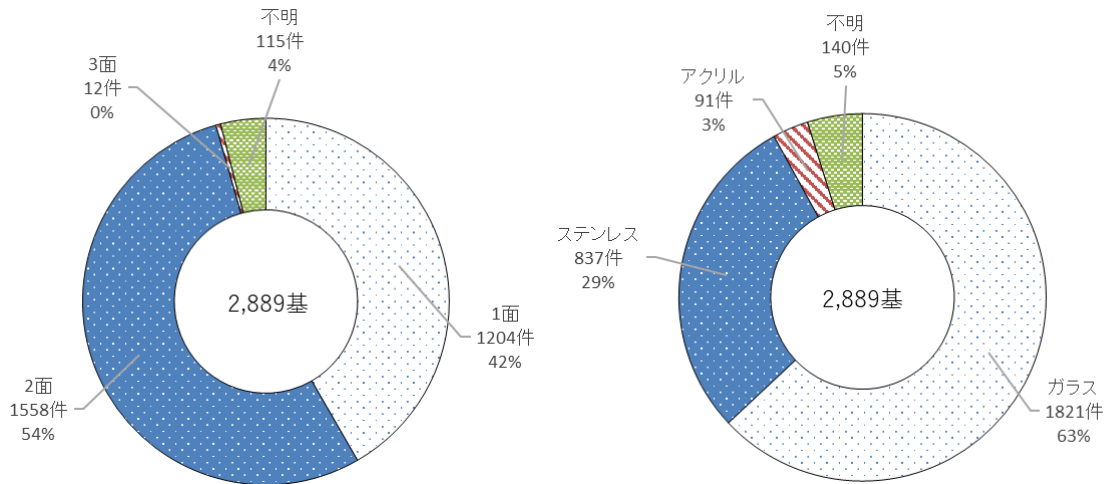


図 4-27 道路反射鏡の形式(左:面数, 右:鏡面種別)

(2) 施設の状態

道路反射鏡については、道路パトロールの際に劣化、損傷を目視で把握し、損傷や劣化に対する必要な対策を実施しています。



### 1.6.2 防護柵

防護柵は、歩行者の車道横断防止や転落防止、車両の逸脱防止などを目的とした施設です。



図 4-28 防護柵

#### (1) 施設の概要

調布市では、4,169 基の防護柵を管理しています。

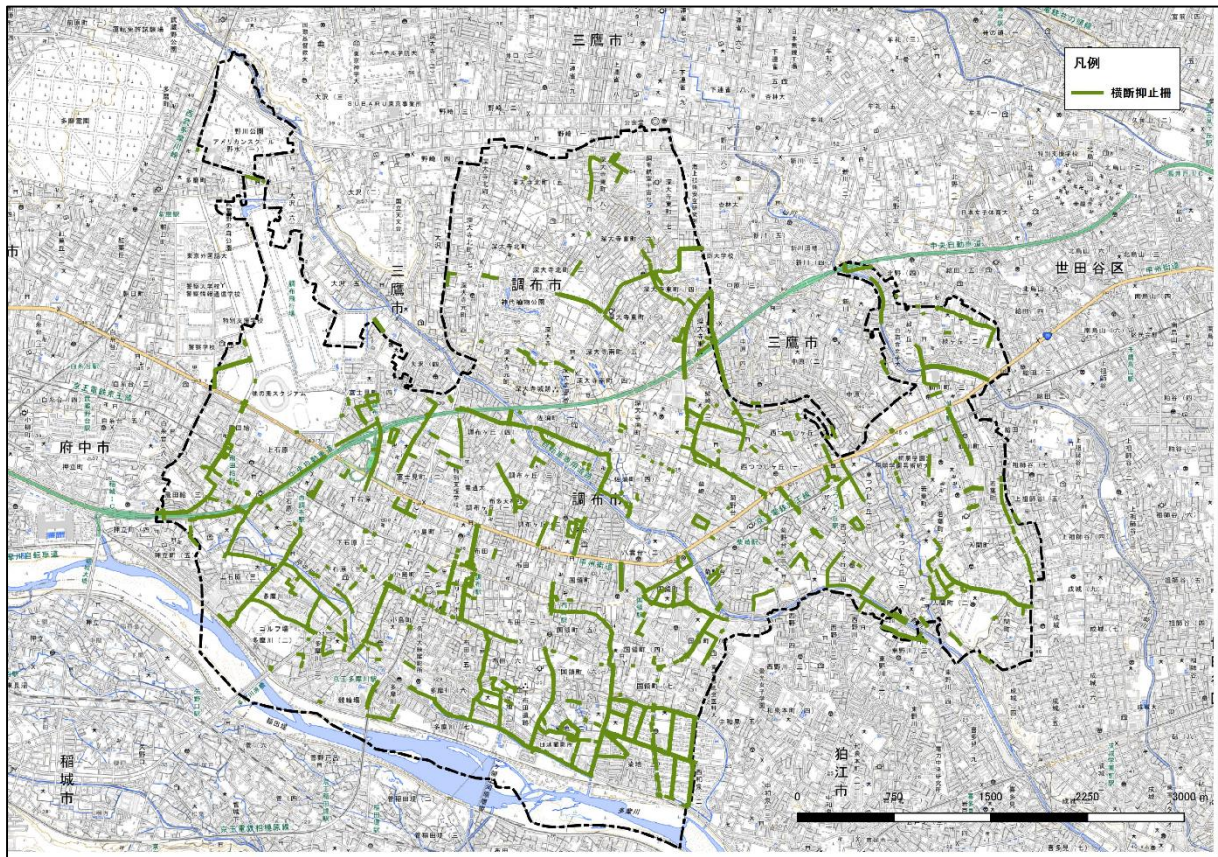


図 4-29 位置図(防護柵)

防護柵の形式は、パイプ柵が3,611基（87%）と最も多く、次いでガードレールが317基（8%）、ガードネットが179基（4%）、ガードフェンスは62基（1%）となっています。

設置位置は、歩道が3,767基（90%）と最も多く、全体の9割以上を占めています。歩道以外では、車道や歩車道境界、中央分離帯等に設置されているが、いずれも全体の5%を下回っています。

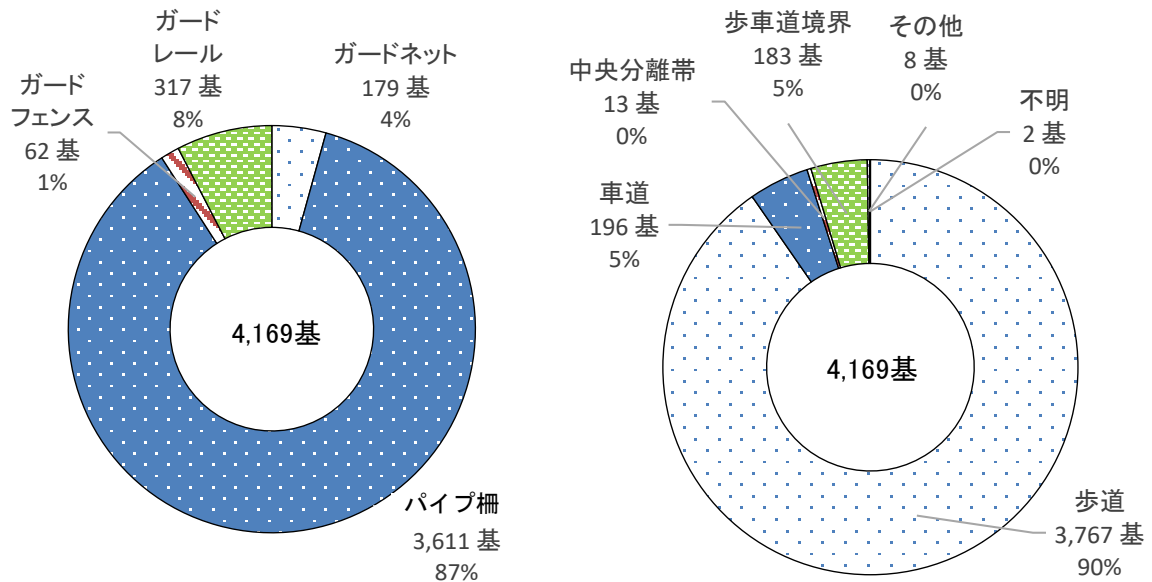


図 4-30 防護柵の形式種別と設置位置

## (2) 施設の状態

防護柵については、道路パトロールの際に劣化、損傷を目視で把握し、損傷や劣化に対する必要な対策を実施しています。

### 1.6.3 道路標識

道路標識は、行き先を案内する大型標識と地点や通りの名称を表す小型標識があります。

#### (1) 大型標識

調布市が管理する大型案内標識は 50 基あり、品川通りに多く設置されています。



図 4-31 大型案内標識

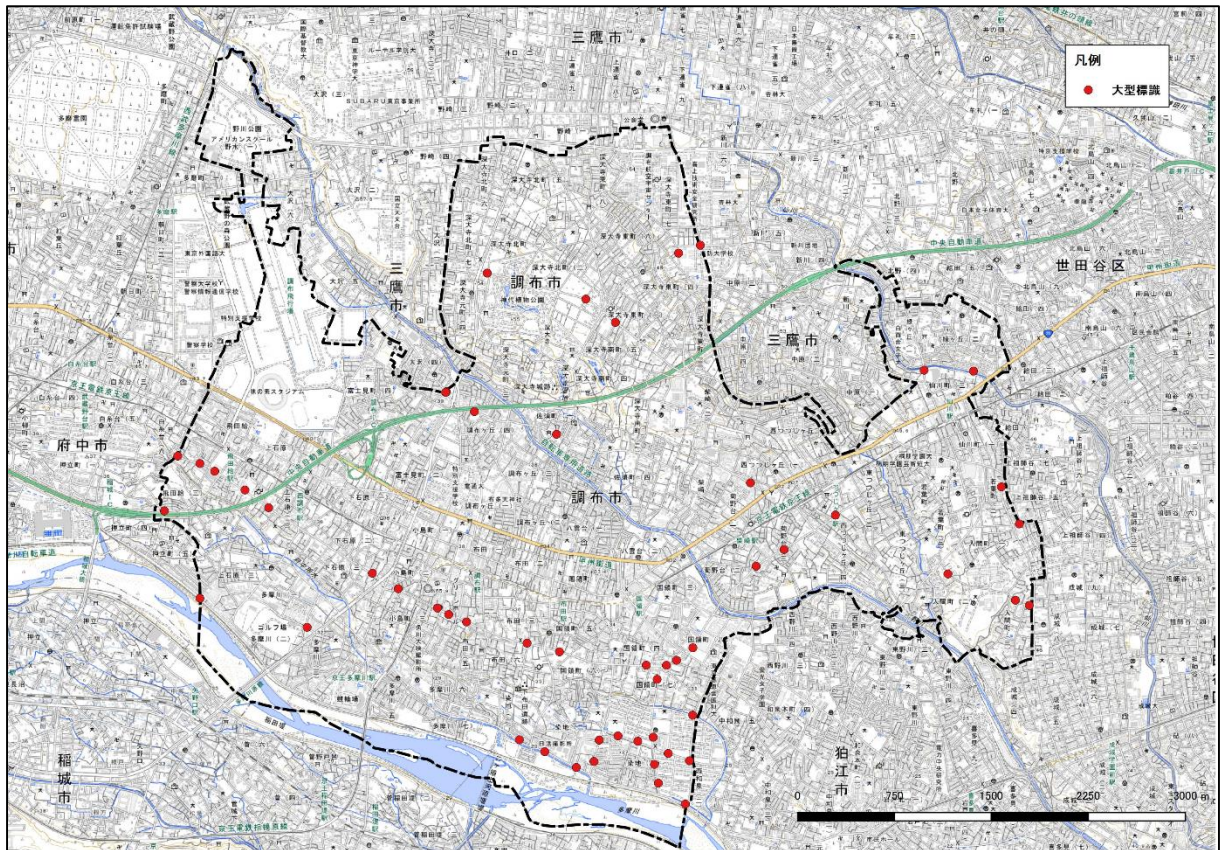


図 4-32 位置図(大型案内標識)

1) 施設の概要

A. 標識種別及び形式

大型案内標識の種別は、案内標識が 43 基（86%）、市町村界標識が 7 基（14%）であり、形式は、支柱が F 字の形状をした F 型が 37 基（74%）、逆 L 字の形状をした逆 L 型が 13 基（26%）となっています。

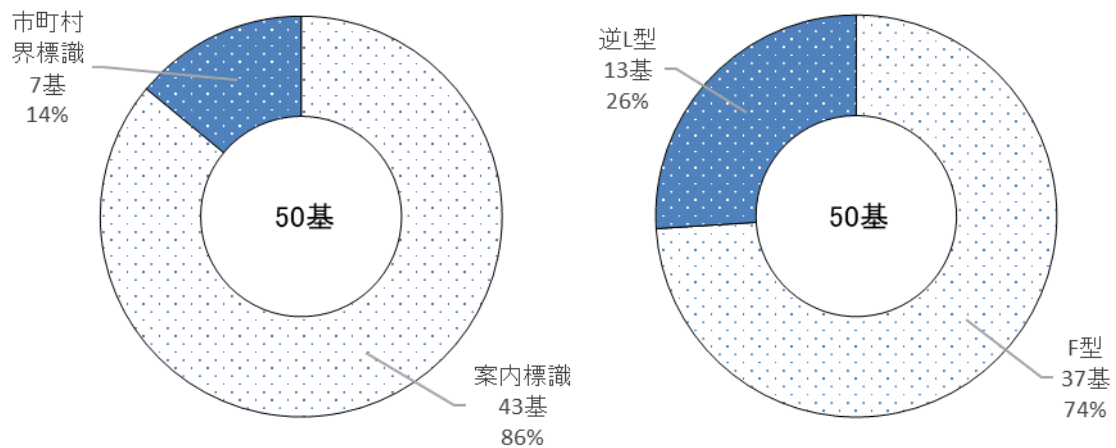


図 4-33 大型案内標識の種別及び形式

2) 施設の状態

令和 2（2020）年度に実施した点検では、大型案内標識の状態は、A 判定が 35 基（70%）と最も多く、次いで B 判定が 14 基（28%）、C 判定が 1 基（2%）となっており、緊急に対策を行う必要がある D 判定の大型標識はありませんでした。市では近年、老朽化した大型案内標識を対象に、毎年一定数の施設の更新を行っています。

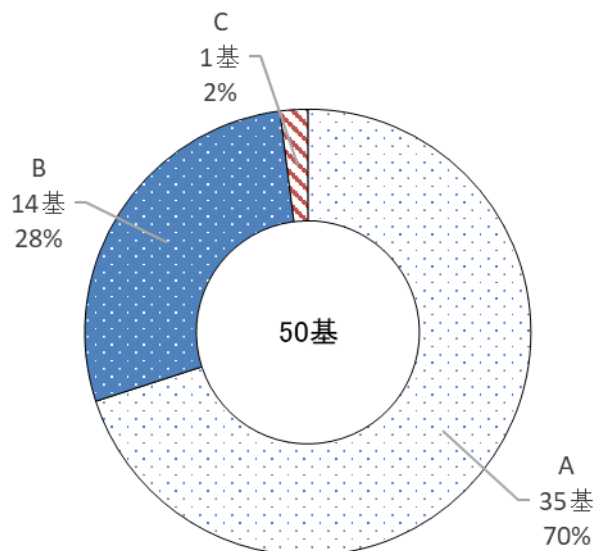


図 4-34 大型案内標識の状態

(2) 小型標識

1) 施設の概要

調布市が管理する小型標識は、地点名標識が 76 箇所、愛称名標識が 103 基です。地点名標識は、品川通りや桜堤通りに多く設置されている状況です。



図 4-35 小型標識

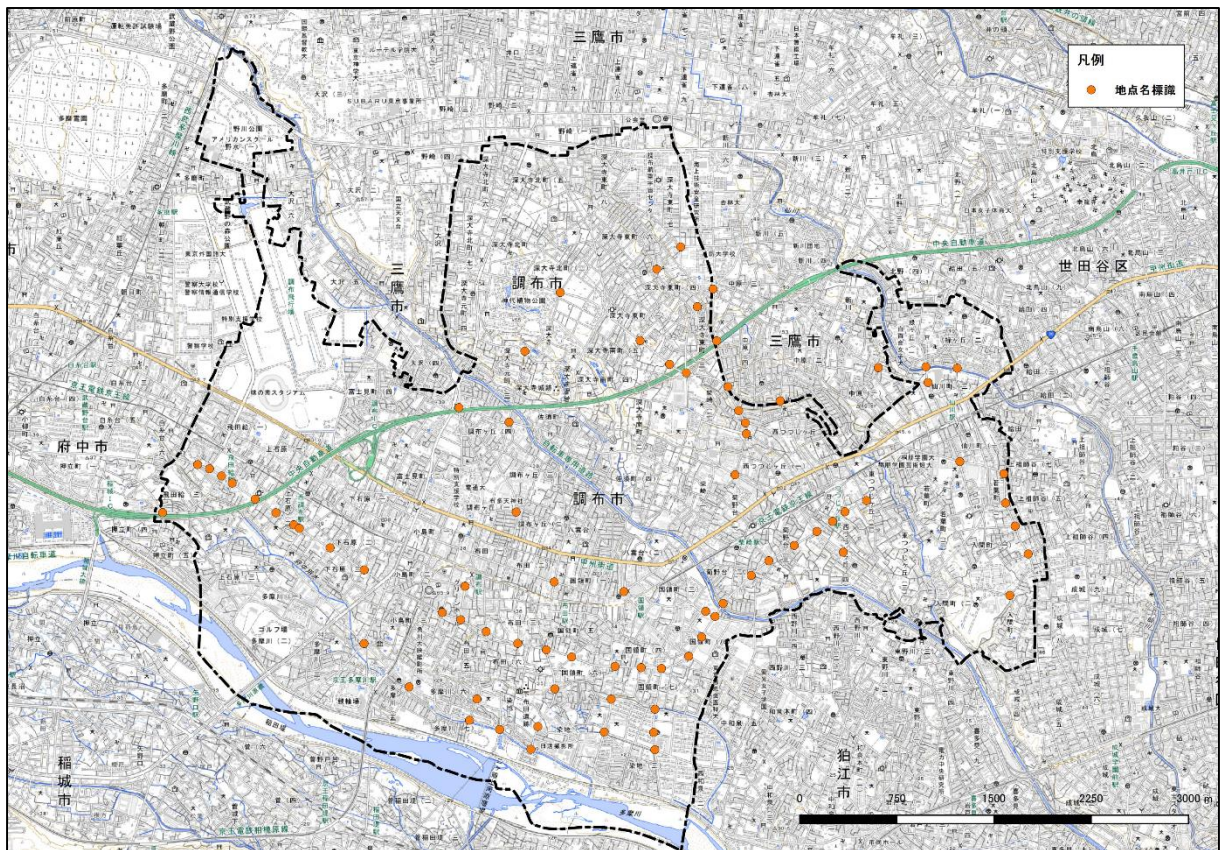


図 4-36 位置図(地点名標識)

表 4-8 愛称名及び愛称名標識一覧

愛称名	路線名	施設数
石原小通り	主要市道1号線	2
祇園寺通り	主要市道3号線	3
佐須街道	主要市道4号線	5
深大寺通り	主要市道5号線	3
神代植物公園通り	主要市道6号線	4
野ヶ谷通り	主要市道7号線	3
消防大学通り	主要市道8号線	5
原山通り	主要市道9号線	3
品川通り	主要市道12号線	15
若宮八幡通り	主要市道16号線	3
多摩川堤通り	主要市道18号線	3
三中通り	主要市道20号線	1
桜堤通り	主要市道20号線	5
布田南通り	主要市道21号線	5
染地通り	主要市道24号線	4
大町通り	主要市道25号線	2
中央学園通り	主要市道27号線	2
スタジアム通り	主要市道32号線	8
白百合学園通り	市道東12号線	3
総合体育館通り	市道北60号線	2
八雲台通り	市道北235号線	1
天神通り	市道南5号線	1
電通大通り	市道南21号線	2
保健所通り	市道南102号線	2
白山通り	市道南116号線	2
羽毛下通り	市道南176号線	3
旧品川みち	市道西88号線	9
上ノ原通り	主要市道10号線	2
	計	103

A. 設置年（取替年）別

地点名標識は、平成 22（2010）年度から平成 27（2015）年度の間、42 箇所に対して取替えを実施しており、このうち平成 24（2012）年度に 17 箇所の取替えを行っています。なお、34 箇所の取替え年度は不明となっています。愛称名標識の設置年度は不明です。

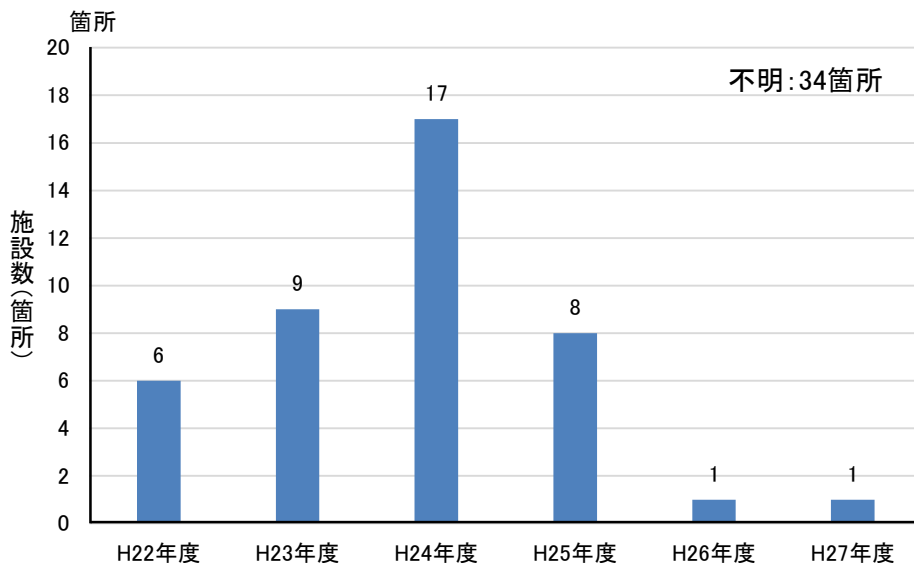


図 4-37 地点名標識の設置年別(取替年別)施設数の推移

B. 形式種別

地点名標識の形式としては、標識が片面、両面、混合（1箇所には片面・両面の標識が混在している）の3種があり、片面が52箇所（68%）と最も多く、半数以上を占めています。また、61箇所（80%）は英字表記があり、オリンピック・パラリンピックやラグビーワールドカップの開催を考慮したことによります。

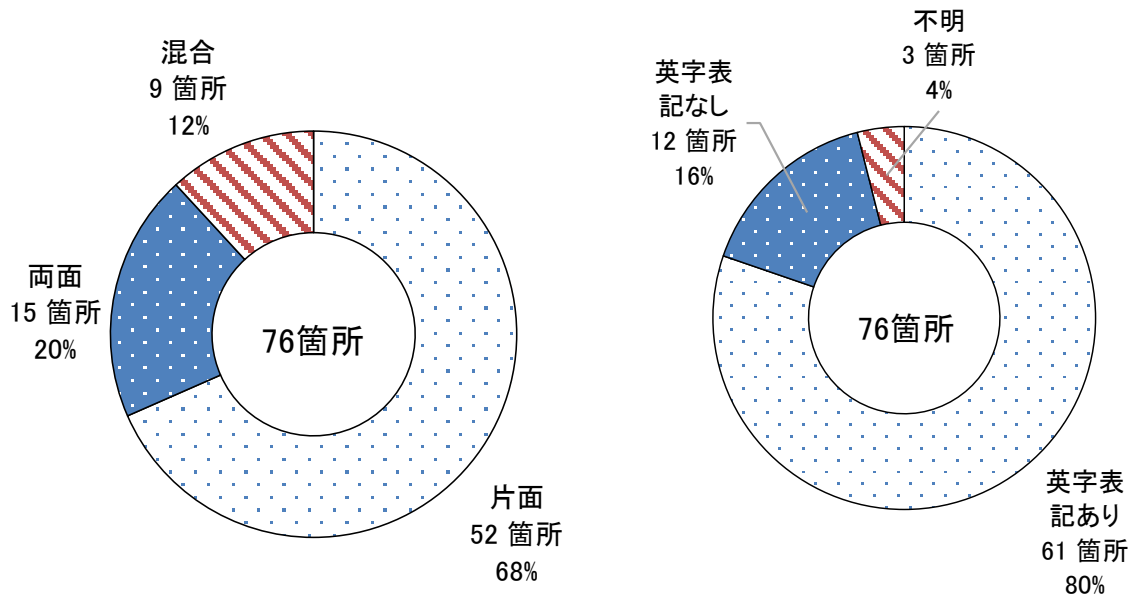


図 4-38 地点名標識の形式及び英字表記

2) 施設の状態

地点名標識については、道路パトロールの際に劣化、損傷を目視で把握し、損傷や劣化に対する必要な対策を実施しています。

### 1.6.4 車止め

#### (1) 施設の概要

調布市が管理する車止めは、1,823基です。



図 4-39 車止め

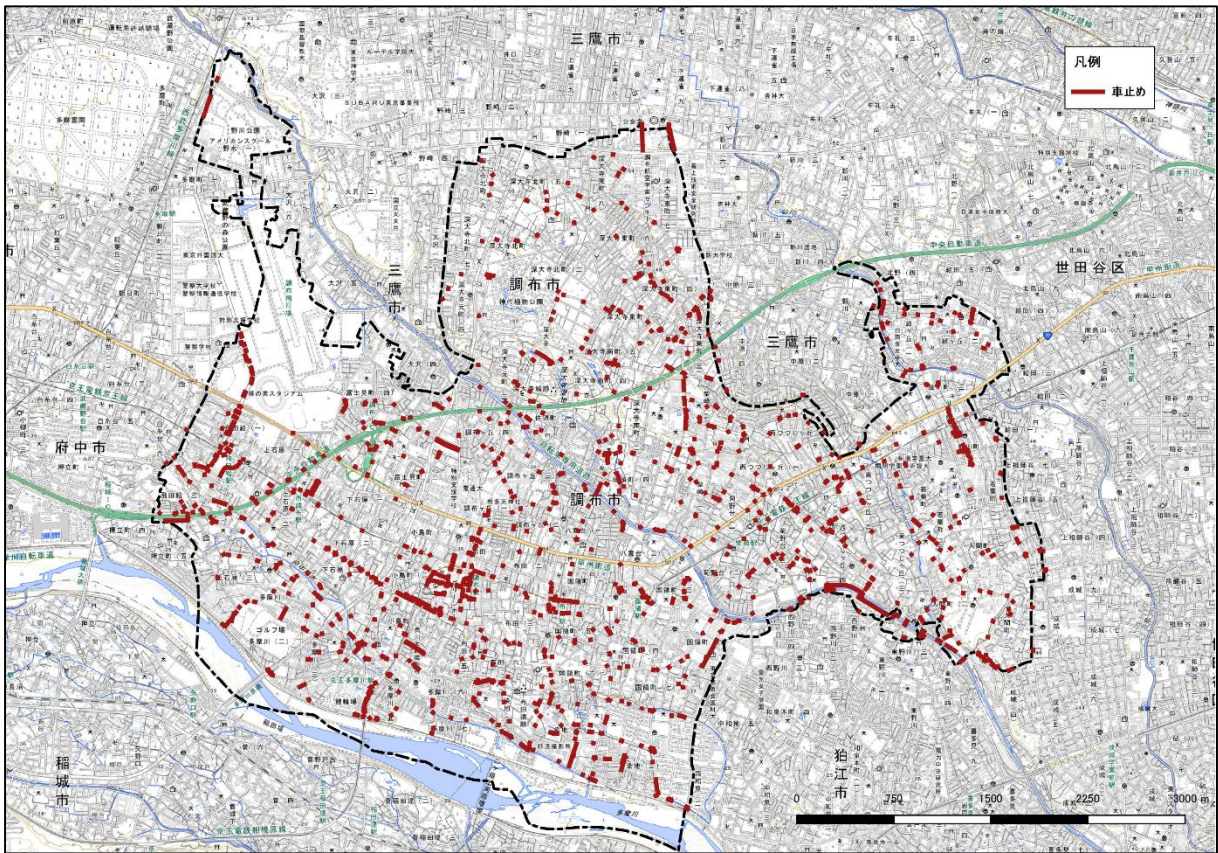


図 4-40 位置図(車止め)



車止めの形式は、ポール型及びアーチ型の2種があり、ポール型が1,390基（76%）と全体の約8割を占め、アーチ型が433基（24%）となっています。

設置箇所について地域別にみると、南部が638基（35%）と最も多く、次いで東部445基（25%）、北部365基（20%）、最も少ない西部では364基（20%）となっています。

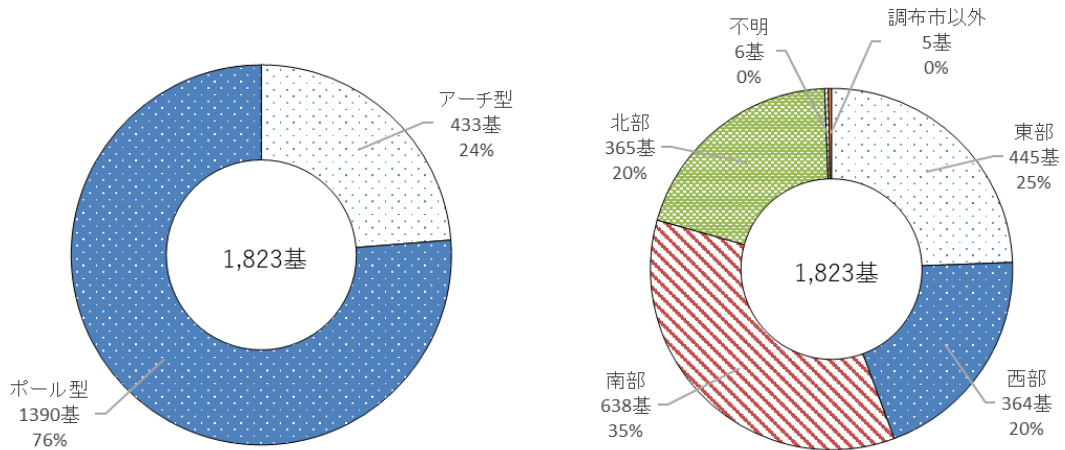


図 4-41 車止めの形式及び設置地域

## (2) 施設の状態

車止めについては、道路パトロールの際に劣化、損傷を目視で把握し、損傷や劣化に対する必要な対策を実施しています。

### 1.6.5 視線誘導標・自発光鈺

#### (1) 施設の概要

視線誘導標・自発光鈺は、運転者の視線誘導を行うことを目的とした施設です。調布市が管理する視線誘導標は317基、自発光鈺は235基です。



図 4-42 視線誘導標・自発光鈺

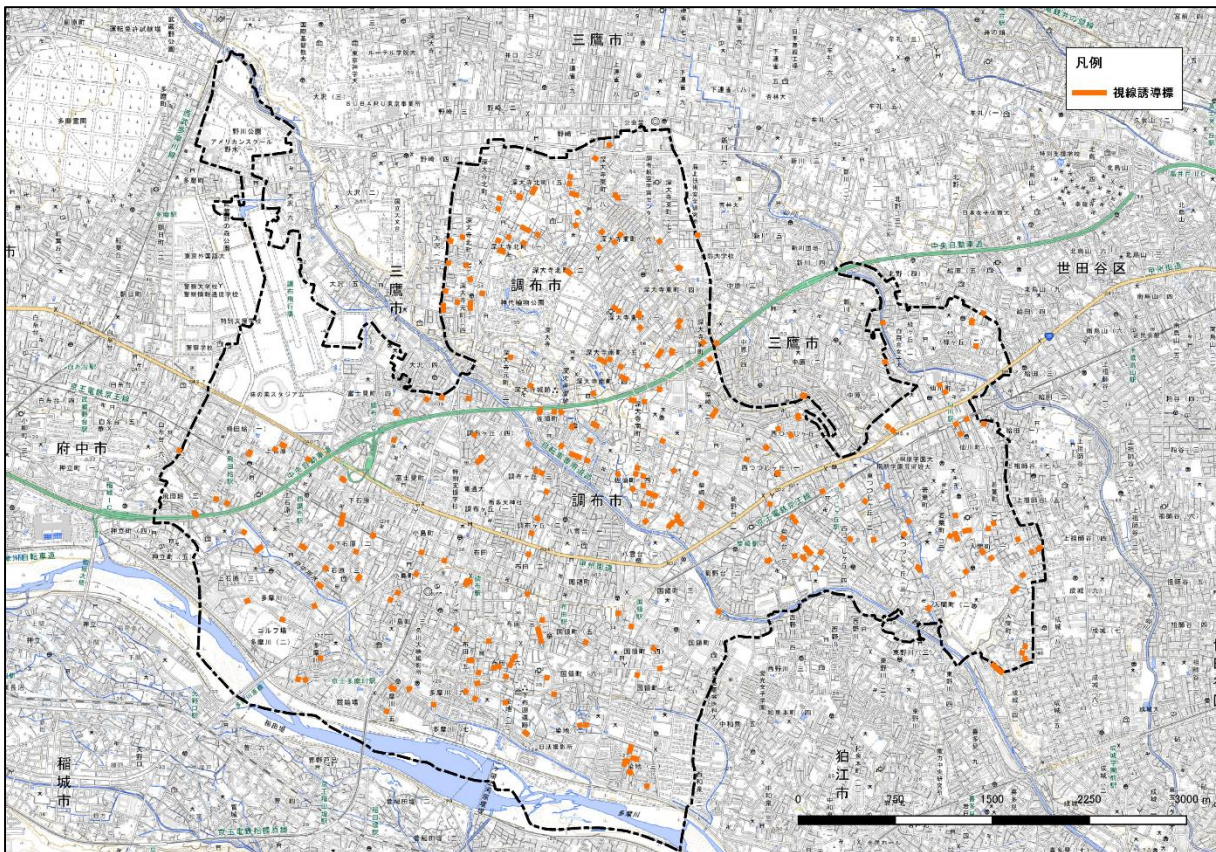


図 4-43 位置図(視線誘導標・自発光鈺)

### 1) 設置年別

自発光鋸については、平成 3（1991）年から平成 16（2004）年度に毎年設置されており、特に平成 3（1991）年には 49 基設置と最も多く設置されています。

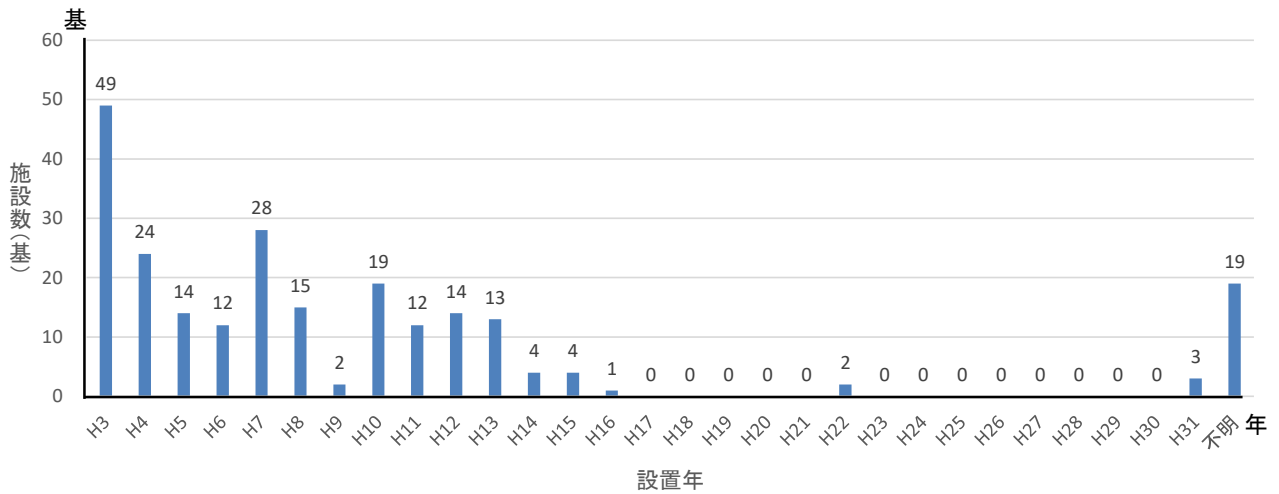


図 4-44 自発光鋸の設置年別施設数の推移

### 2) 形式種別及び設置位置

視線誘導標及び自発光鋸の割合は、視線誘導標が 317 基（57%）と全体の約 6 割を占め、自発光鋸が 235 基（43%）となっています。

視線誘導標の設置位置は、車道が 264 基（83%）と最も多く、全体の約 8 割を占め、次いで歩道が 34 基（11%）となっています。車道・歩道以外では、中央分離帯や歩車道境界に設置されていますが、いずれも全体の 5%を下回っています。

また、視線誘導標・自発光鋸の設置状況を地域別にみると、北部が 179 基（32%）と最も多く、次いで東部 152 基（28%）、南部 136 基（25%）、最も少ない西部では 85 基（15%）となっています。

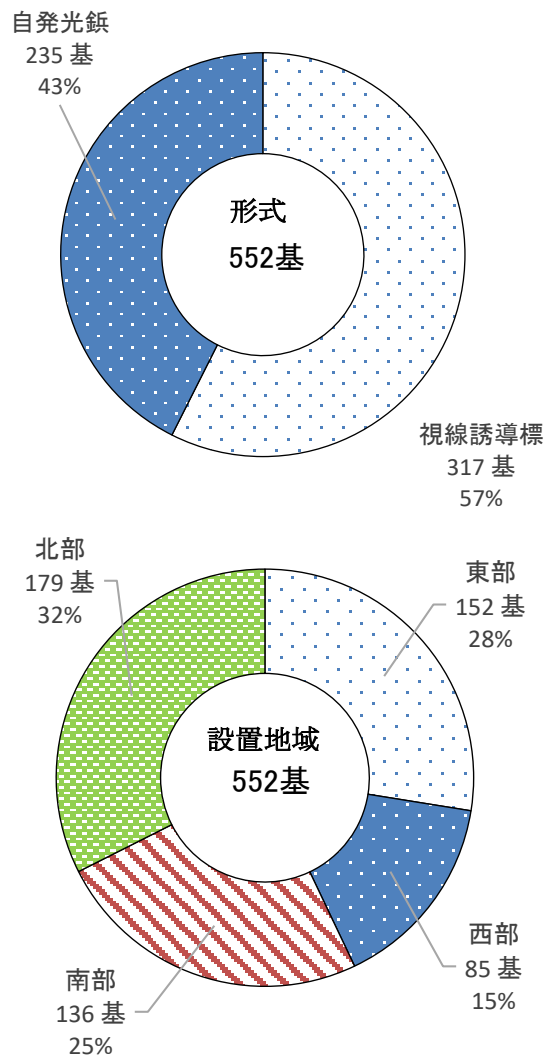


図 4-45 視線誘導標・自発光鋏の割合及び設置地域

(2) 施設の状態

視線誘導標・自発光鋏については、道路パトロールの際に劣化、損傷を目視で把握し、損傷や劣化に対する必要な対策を実施しています。

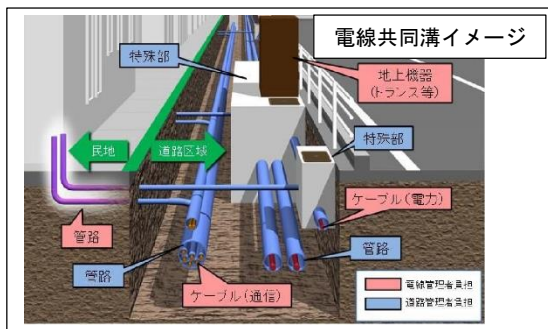
## 1.7 その他管理物

### 1.7.1 電線共同溝

#### (1) 施設の概要

電線共同溝は、地上の電柱や上空の電線を地下の空間に収容する施設です。

調布市では、「都市防災機能の強化」、「安全で快適な歩行空間の確保」、「良好な都市景観の創出」に資することを目的として、「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、無電柱化推進計画を策定し、無電柱化を推進する手法の一つとして電線共同溝の整備を進めています。



出典：国交省 Web サイト

[https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi\\_19.html](https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_19.html)

図 4-46 電線共同溝

令和 3 (2021) 年 3 月現在、調布市では約 10.4km で無電柱化が実施されており、このうち調布市が管理する電線共同溝が 2.2km、民間事業者が管理する地下管路等が 8.2km となっています。

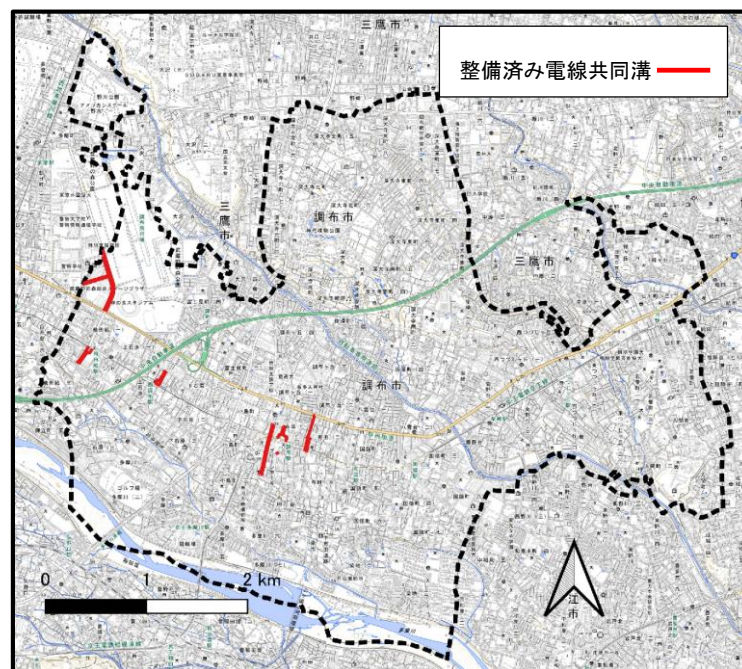


図 4-47 電線共同溝事業箇所

#### (2) 施設の状態

整備済みの電線共同溝は、今後、点検を行い状態把握します。

## 1.7.2 飛田給駅公共通路

### (1) 施設の概要

調布市では公共通路を1箇所（飛田給駅公共通路）管理しています。

飛田給駅公共通路に設置されている昇降施設（エレベーター2基、エスカレーター2基）も調布市が管理している施設に含まれます。



図 4-48 飛田給駅公共通路

### (2) 施設の状態

平成30（2018）年度、令和元（2019）年度に、オリンピック・パラリンピックの開催に先立ち、劣化損傷状態の把握及び大規模修繕工事を実施しました。

### (3) 管理方法

市民が安全・安心に気持ちよく公共通路を利用できることを目的に、公共通路及びそれに含まれる各施設の清掃・保守点検を行っています。

### 1.7.3 地下通路

#### (1) 施設の概要

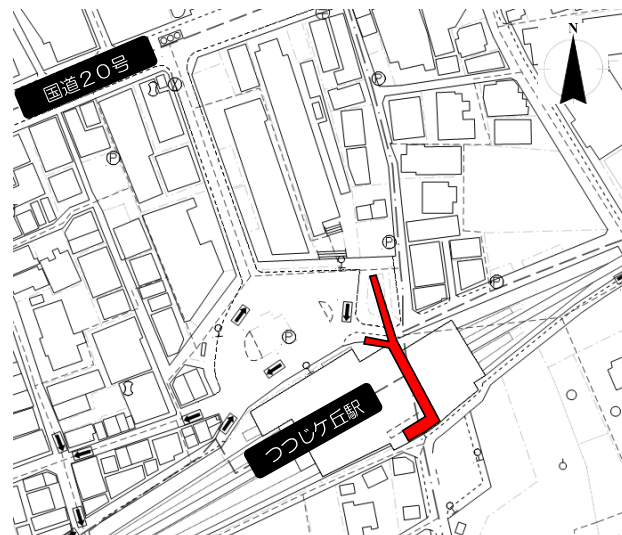
調布市では、京王線のつつじヶ丘駅、柴崎駅、西調布駅の3箇所における横断地下通路を管理しています。また、通路にかかわる清掃及び排水ポンプ等の点検等通常の維持管理を行っています。

表 4-9 調布市が管理する地下通路一覧

<p>西調布駅地下通路</p>	<p>建設年： 昭和 60（1985） 年 9 月 調布市上石原 1 丁 目</p>	  
<p>柴崎駅地下通路</p>	<p>建設年： 平成 5（1993） 年 12 月 調布市菊野台 2 丁 目</p>	  

京王つつじヶ丘  
駅南北公共通路  
「つつじヶ丘つ  
うろとおりゃん  
せ」

建設年：  
平成 6（1994）  
年 10 月  
調布市西つつじ  
ヶ丘 3 丁目



## (2) 管理方法

地下通路は、市民が安全・安心に気持ちよく地下通路を利用できることを目的に清掃及び設備巡回点検を行っています。



### 1.7.4 昇降施設（エレベーター・エスカレーター）

#### (1) 施設の概要

調布市では昇降施設を 7 基管理しています。そのうち飛田給スタジアム前歩道橋に 3 基（エレベーター）, 飛田給駅公共通路に 4 基（エレベーター2 基, エスカレーター2 基）が設置されています。

表 4-10 昇降施設一覧

設置箇所	昇降施設	
飛田給スタジアム前歩道橋	エレベーター：3 基	
飛田給駅公共通路	エレベーター：2 基 エスカレーター：2 基	

#### (2) 施設の状態

昇降施設については、メーカーによる定期的な保守点検を実施し、施設の安全性を確保しています。

#### (3) 管理方法

調布市内に設置されている昇降施設は、市民が安心・安全に利用できることを目的に、保守点検等を実施しています。