

# 狛江市 道路修繕計画 平成30年3月改定

## 1. 背景と目的

- 狛江市が管理する市道の実延長は約 118 kmあり、今後も計画的に修繕していくことが大切です。
- 道路は一様に劣化するのではなく、また損傷は通過車両の重量や通過回数の影響を強く受けます。
- 市民が快適かつ安全に通行できるように、平成 24 年度に修繕計画を策定しましたが、5 年が経過し、想定より損傷が大きく進んだ道路も出現していることもあるため、計画を改定しました。

## 2. 舗装状況の調査項目

- 平成 23 年度に市が作成した道路調査マニュアルに基づき、市職員が目視により、狛江市道の舗装状況を調査しました。
- 調査結果は 1 ブロック当たり 100m を基本に整理しました。  
例) 延長 240m の場合、3 ブロック (100m, 100m, 40m)。
- 調査項目は下記の通りです。
  - ・ 幹線道路 (骨格的な道路網を形成する道路。例: 公園通り、一中通り等)  
: ひび割れ率、わだち掘れ量 (写真-1 参照)
  - ・ 生活道路 (幹線道路以外の日常生活で利用する道路。)  
: ひび割れ、段差、ポットホール、路面の剥離・荒れ・劣化 (写真-2 参照)



ひび割れ



わだち掘れ

写真-1 幹線道路の損傷状況

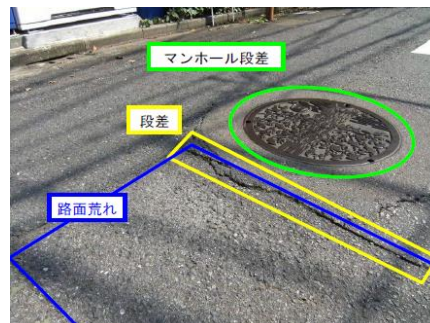
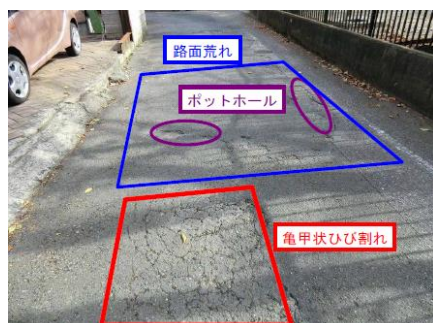


写真-2 生活道路の損傷状況

## 3. 舗装状況の評価方法

- 調査結果は延長 100m 以下のブロックで整理しており、同一の評価が行えるように、100m 当りの評価値に換算します。

## 1) 生活道路

- 調査した損傷の種類（ひび割れ、段差、ポットホール、路面の剥離・荒れ・劣化）に対し、評価の重みづけを設定し、舗装状況の評価値を算定しました。

## 2) 幹線道路

- ひび割れ率とわだち掘れ量より、簡易 MCI（舗装維持管理指数）の値を算定しました。
  - ・MCI(Maintenance Control Index)は、路面特性を表すひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性（縦断凹凸）の3つの要因を組み合わせ、舗装の損傷程度を10点満点で総合評価した指数です。舗装維持管理指数算定にあたり平坦性の影響は少ないことから、平坦性を5mmと仮定し、簡易的に算定しました。

## 4. 評価区分

- 舗装の損傷劣化の評価区分を表-1に示します。

表-1 評価区分表

評価区分	評価値		健全性区分*	
	生活道路	幹線道路		
A 補修の必要なし	～10	8～	I	健全 損傷レベル小
B 当面補修の必要なし	10～30	6～8		
C 将来補修が必要	30～50	5～6	II	表層機能保持段階 損傷レベル中
D 近い将来補修が必要	50～80	4～5		
E 補修が必要	80～	3～4	III	修繕段階 損傷レベル大
早急に補修が必要	—	～3		

※舗装点検要領(国土交通省)の健全性3区分に分類した場合を示す。

### 1) 生活道路

- ひび割れやポットホールは、舗装への影響が大きく、早く対処するのが望ましい損傷のため、このことを反映させる重み付けの見直しを図りました。

- 評価区分は従来通りの5段階評価し、評価値が80点を超えると舗装の状況が著しく悪く、修繕の必要があると判断しました。

### 2) 幹線道路

- 簡易 MCI の値が4以下は、修繕の必要があると判断しました。

## 5. 評価結果

- 対象道路は、損傷が進みにくい自転車歩行者道や協定により隣接する区市が管理している市道を除いた約115kmとしました。
- 評価の結果は、A評価が約70km(60%)、B評価が約20km(18%)、C評価が約9km(8%)、D評価が約7km(6%)、E評価が約9km(8%)です。(表-2、図-1参照)

表-2 評価区分別市道延長集計表

評価区分	生活道路		幹線道路		合計		健全性区分
	概略延長 (m)	割合 (%)	概略延長 (m)	割合 (%)	概略延長 (m)	割合 (%)	
A 補修の必要なし	65,858	61	3,566	54	69,424	60	I 健全 損傷レベル小
B 当面補修の必要なし	18,750	17	1,559	24	20,309	18	
C 将来補修が必要	8,198	8	941	14	9,139	8	II 表層機能保持段階 損傷レベル中
D 近い将来補修が必要	6,998	6	328	5	7,326	6	
E 補修が必要	8,530	8	231	3	8,761	8	III 修繕段階 損傷レベル大
合計	108,335	100	6,625	100	114,960	100	

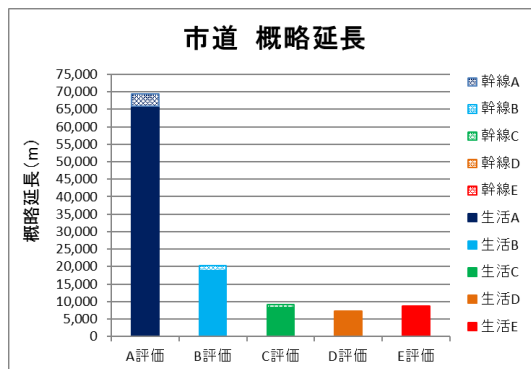


図-1 評価区分別市道延長図

## 6. 道路修繕の進め方

- 市道の舗装状態評価を図-2に示します。5年間でE評価である約9kmを優先的に修繕することとし、その概算工事費は約9億円です（年平均1.8km、1.8億円）。
- 修繕の工事の範囲は、E評価箇所とその周辺状況等を考慮して決定しますので、効率的な道路修繕であればE評価以外にも修繕される場合があります。また、多くの市民の利便性の高い通り抜け道路を優先しますので、E評価でも行止り道路は、修繕を見送る場合があります。
- 修繕する路線は、通学路や緊急啓開道路等利用状況を考慮した優先度を定めるとともに、占用企業者の工事時期等の調整を図り、効率的な進め方を検討していきます。
- L形側溝が敷設されていない路線を修繕する場合、合わせてL形側溝を敷設することを原則します。ただし、工事範囲全体がL形側溝の敷設に支障がない場合に限りです。これは、L形側溝の敷設には工事前までに支障となる工作物等の除却等沿道住民の協力が必要となるためです。したがって、L形側溝が敷設出来ない場合においては、舗装の修繕のみを行います。
- 路面が局部的に損傷した箇所については、従来通り緊急補修工事に対応します。このことは、E評価ブロックをD評価以上に改善させる効果があります。
- 5年後（平成34年度）に再調査を実施し、舗装状況を再評価します。



図-2 道路状態評価図

表-3 生活道路の通り抜け等区分表

	通り抜け	利便性の低い通り抜け	行止り	合計
A評価	59,829	2,502	3,527	65,858
B評価	17,477	534	739	18,750
C評価	7,649	178	371	8,198
D評価	5,976	670	352	6,998
E評価	7,674	640	216	8,530
合計	98,604	4,525	5,206	108,335
割合	0.91	0.04	0.05	1.00

## 7. 計画による効果

- 5年毎の調査及び評価に基づいて道路を修繕することで、誰もが快適かつ安全に通行できるように、一定レベルの維持管理ができます。
- 調査結果に基づいて修繕計画を行うことで、修繕の対象区間及び必要性等が明確になります。