

## 第2 舗装の現状と維持管理の課題

### 1 道路種別

- 区 道 ・道路法第8条に基づき、議会の議決を経て、区長が認定した道路。  
区有通路 ・目黒区区有通路条例に基づき、議会の議決を経て、区長が認定した通路。  
認定外道路 ・目黒区公共物管理条例に基づく道路。

表2-1 区が管理する道路等の延長と面積

	延長 (m)	面積 (㎡)
区 道	3 3 1, 5 7 4	1, 6 2 1, 0 6 5
区 有 通 路	1 5, 6 3 2	5 1, 9 6 7
認定外道路	2, 0 0 0	4, 2 3 1
計	3 4 9, 2 0 6	1, 6 7 7, 2 6 3

(H27.4.1 現在)

### 2 舗装の現状

#### (1) 舗装の種類

アスファルトコンクリート及びセメントコンクリート等による舗装率は概ね 100%である。これらの舗装は、通過交通量、舗装下の地盤の支持力などに応じて、以下の舗装材料、舗装構造、機能により区分している。

#### ア 舗装材料による区分

##### (ア) アスファルトコンクリート舗装

- ・通常の舗装。

##### (イ) セメントコンクリート舗装

- ・急な坂道、歩道の車庫前などに施工される舗装。

##### (ウ) ブロック舗装

- ・主に景観に配慮した舗装。

#### イ 舗装構造による区分

##### (ア) アスファルトコンクリート舗装 (設計CBR (設計上の地盤支持力) 3%の場合)

- ・高級舗装 … 1日、1方向に、大型車両の通行が250台以上ある道路の舗装。
- ・中級舗装 … 1日、1方向に、大型車両の通行が100台以上ある道路の舗装。
- ・簡易舗装 … 1日、1方向に、大型車両の通行が100台未満の道路の舗装。

##### (イ) セメントコンクリート舗装

- ・構造は、アスファルトコンクリート舗装に準じる

##### (ウ) ブロック舗装

- ・構造は、アスファルトコンクリート舗装に準じる

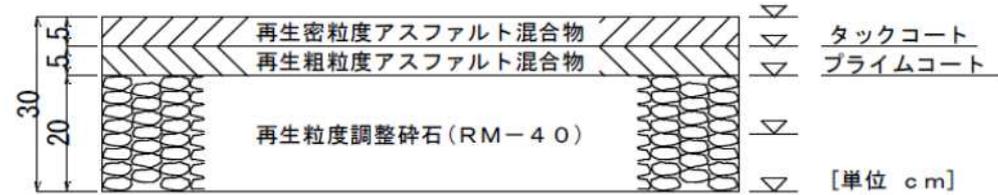
大型車両とは普通貨物自動車(ナンバープレートの頭番号1)、乗合自動車(同頭番号2)、特殊自動車(同番号8,9,0)をいう。

## ウ 主な舗装の構造

- ・高級舗装 アスコン 4 5 型



- ・中級舗装 アスコン 3 0 型



- ・簡易舗装 アスコン 2 0 型



## エ 機能面による区分

### (ア) 半たわみ性舗装

- ・幹線道路の停止線付近やバス停など大型車両が頻繁に停車する道路において、タイヤによるわだち掘れを抑止するための舗装

### (イ) 保水性舗装

- ・空隙を多くしたアスファルトの中に保水材を充填した構造で、降雨によりしみ込んだ水が蒸発する際の気化熱を利用した路面温度の上昇を抑制する舗装

### (ウ) 遮熱性舗装

- ・路面に太陽光の赤外線を反射する遮熱材を塗布した、路面温度の上昇を抑制する舗装

### (エ) 滑り止め舗装

- ・横断歩道や停止線の手前において停止距離を短くするため、路面に細骨材を敷設・接着した舗装

### (オ) その他の舗装

- ・歩道が設置されていない道路の白線内側のグリーンベルト、交差点の存在を示すキラキラ舗装など。

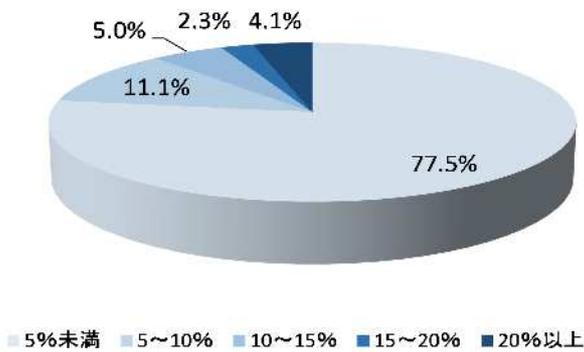
(2) 幹線道路等のひび割れ率、わだち掘れ量

幹線道路、バス通り及び目黒区地域防災計画に定められている障害物除去路線など約6.7kmを対象に、平成25年度路面状態の調査を行った結果、修繕の目安となるひび割れ率やわだち掘れ量は以下のとおりである。

ア ひび割れ率

5%未満の箇所が約78%、破損状態が軽度とされる15%未満でみると約94%を占めている。

図2-1 ひび割れ率の割合(延長ベース)



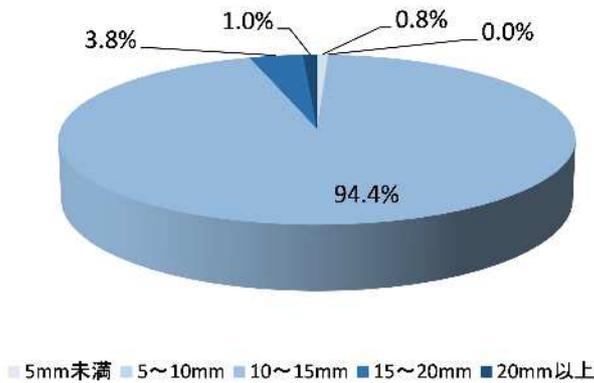
<ひび割れイメージ写真>



イ わだち掘れ量

損傷レベルが小さいとされる深さ10~15mm未満の箇所が94.4%を占めている。

図2-2 わだち掘れ量の割合(延長ベース)



<わだち掘れイメージ写真>



ひび割れ率 : ひび割れは、舗装表面に亀裂が入る現象で、線状、亀甲状及びその両方の形態がある。本計画におけるひび割れ率は、調査区間20mの面積に占めるひび割れている舗装の割合  
わだち掘れ量 : わだち掘れは、車のタイヤ幅の間隔で生じる連続的な凹みで、車の進行方向に発生する。本計画におけるわだち掘れ量は、調査区間20mの距離に対して路面が凹んでいる平均量。

(3) 修繕サイクルの現状

ア 修繕サイクル(平成25年度実績)

区道等の道路面積から側溝を除いた舗装面積128万平方メートルに対し、区が行う修繕と埋設物管理者が行う復旧の合計面積から修繕サイクルを算定すると約33年となっている。

イ 修繕の現状

区が行う修繕に対し、埋設物管理者が約1.4倍の舗装面積を復旧している。

表2-2 修繕サイクル算出表

区道等の 舗装面積(㎡)	区が行う修繕工事 (㎡)/(年)	埋設物管理者の復旧 工事(㎡)/(年)	合計 (㎡)/(年)	修繕サイクル (年)
1,280,000	16,458	22,700	39,158	約33年

(4) 区民要望

区民からの修繕要望(ひび割れ、穴ぼこ、段差等)は、年々増加している。

表2-3 最近5年間の舗装修繕要望受付件数

年度	H23	H24	H25	H26	H27
要望 件数	154件	175件	277件	266件	247件

土木工事課実績による



<穴ぼこの修繕状況>



<段差の修繕状況>

穴ぼこ : 舗装表面に生じた50cm程度の穴。ひび割れた舗装からアスファルトが剥離し発生する。  
段差 : 舗装継ぎ目などに生じる段差。経年変化により、舗装継目が破損し発生する。

(5) 修繕費用等の推移

ア 最近5か年の修繕数量

表2-4 最近5か年の修繕数量

年度	H23	H24	H25	H26	H27
全面修繕 (㎡)	13,808	13,257	13,027	10,964	11,723
応急修繕 局所修繕 (件)	77	74	68	52	67

土木工事課実績による

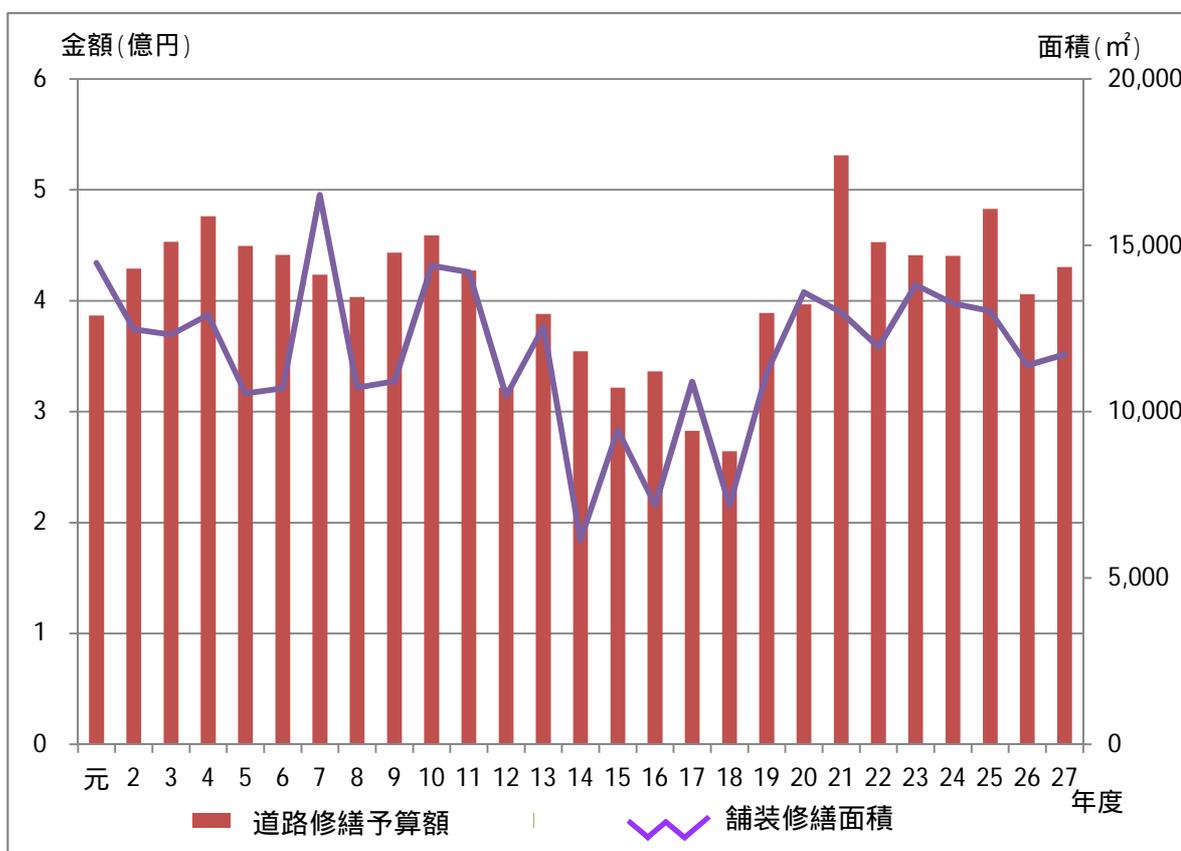
イ 最近5か年の修繕予算額等

表2-5 最近5か年の道路修繕予算額と道路占用徴収料 (億円)

年度	H23	H24	H25	H26	H27
道路修繕予算額	4.41	4.40	4.82	4.05	4.30
道路占用徴収料	8.31	8.31	9.56	9.54	9.50

ウ 修繕の推移

図2-3 修繕費と修繕数量の推移



### 3 維持管理の課題

区道等の舗装は、材料、構造及び機能別に様々な種類により整備しているが、施工性や経済性に優れているアスファルト舗装が大半である。

このアスファルト舗装について、平成 25 年度、車両通行が多い幹線道路や災害時の避難及び物資輸送等の経路となる障害物除去路線等において、修繕の目安となる舗装のひび割れやわだち掘れを調査した。その結果、破損状態、損傷レベルが軽度とされる割合が 94%と大半であるが、残り 6%の路線については、直ちに修繕を行う必要がある結果となった。

(図 2-1、図 2-2 参照)

一方、区民からの舗装修繕要望(ひび割れ、穴ぼこ、段差の補修等)は年々増加(表 2-3 参照)しており、その対応が求められている。また、区が修繕する面積に比べ、埋設物管理者による復旧面積が約 1.4 倍(表 2-2 参照)となっているものの、埋設物管理者の復旧は、修繕が必要とされている箇所と合致していない。さらに、振動発生の変因となる舗装継目が新たに発生するため、修繕箇所は年々増える傾向にある。

舗装を常に良好な状態に維持していくためには、通過交通や歩行者通行など、路線ごとに舗装の状態に応じた対応が不可欠である。そのため、通過交通を処理する幹線道路等と生活道路等とに区分し、専門業者による 5 年ごとの調査、日常の巡回点検及び区民要望等を踏まえ、総合的な判断のもと維持管理を行っていく必要がある。

< 路面性状調査車 >



< 舗装耐力調査車 >

