

第3 舗装維持管理方針

1 基本的な考え方

区道等は、交通を処理し、通勤や買い物など駅や商店へ行き来に利用されている。また、非常時には緊急車両の通行や物資運搬を行う経路となるなど、区民の日々の生活や生命や財産を守るために欠かせないインフラである。

大型車両が多く通行する幹線道路においては、通行量等に応じた耐久性のある舗装構造とし、主に歩行者や自転車等が通行する生活道路では簡易な舗装構造とするなど、路線ごと通行形態に応じた維持管理を行っているところである。

今後、幹線道路、バス路線、目黒区地域防災計画に位置付けられた障害物除去路線の「主要道路」、主要道路以外の「生活道路」ごとに方針を定め、舗装の維持管理を行っていくこととする。

2 主要道路の方針

延長約6.7キロメートルの主要道路は、一般交通や公共交通の処理、非常時の物資運搬など、重要な役割を担う道路である。常時、円滑な通行を確保するため、日々の巡回点検とあわせて路面性状調査など専門業者による定期的な調査を行い、調査データに基づく「予防保全」による維持管理を行っていく。

< 碑文谷地区の主要道路 >



(1) 管理水準

ア 管理水準

安定した走行性の確保ならびに通過車両による振動が発生しにくい舗装の状態を維持していく。

イ 路面状態の評価

路面状態は、表3-1のとおり、A、B、C、Dの4段階の指標により評価する。

修繕判断は、路面に発生しているひび割れ率とわだち掘れ量の関係から判断する。

指標Dに該当した区道等については、計画的に修繕を行うものとし、指標C以上を維持していくこととする。

表 3 - 1 路面状態の評価

指標	路面の状態
A	舗装の損傷がほとんどないため、修繕を行う必要がない
B	Aよりも舗装の損傷がわずかにあるが、直ちに修繕を行う必要がない
C	Bより舗装の損傷が進行している。状況に応じた修繕が必要である。
D	舗装の損傷が大きいため、修繕を行う必要がある

……計画的な修繕等の対応を行う状態

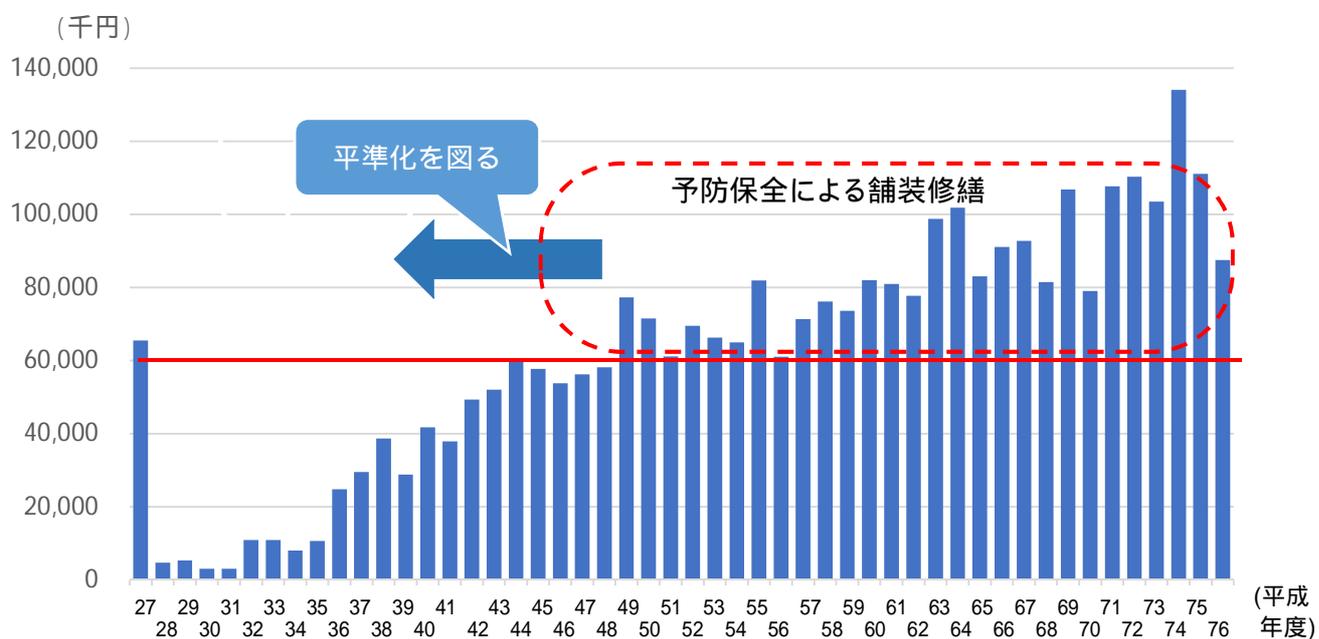
(2) 修繕費の長期予測

長期予測の結果、将来、破損や劣化等が進み修繕費の増加が予測される。

表3-2 舗装修繕費の推計

	平成27年度から 平成76年度まで の累計(50年間)
舗装修繕費	約3,111,000(千円)

図3-1 舗装修繕費の予測



(3) 修繕費の平準化

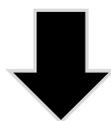
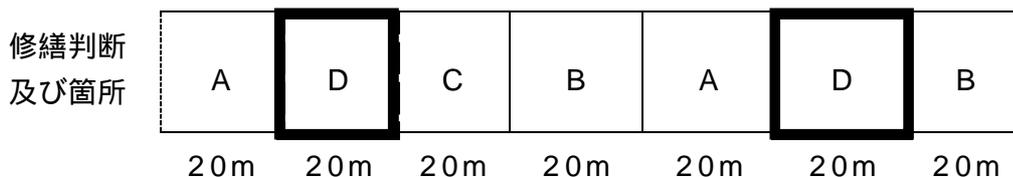
将来、修繕費の増加が予測されることから、予防保全の方針に基づき修繕区間を設定し、修繕費の平準化を図っていく。

(4) 修繕区間の設定の考え方

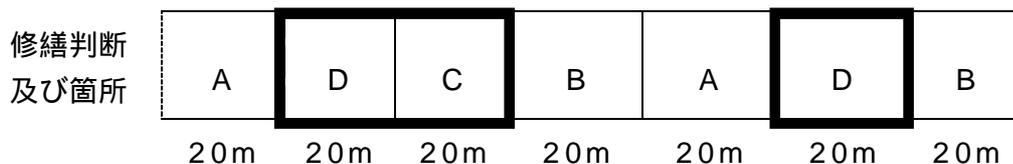
表 3-1 路面状態の評価に基づき、計画的に舗装の修繕を行っていく。その修繕範囲は、路面性状調査の調査単位とした20mを基本として、現地の状態を踏まえて設定を行うこととする。



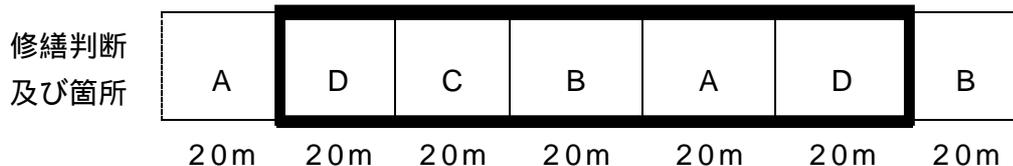
Step1 Dの区間は修繕対象とする。その際、Dに隣接してCがある場合は、Cの区間を予防保全するため、例示のとおりCも含めた区間40mを修繕対象とする。



Step2 次に、DCをあわせた区間40mと次のDまでの距離が40m以下(2スパン以下)となる場合は、舗装継ぎ目による振動を防止するため、例示のとおりDCBAD区間100mを修繕対象とする。

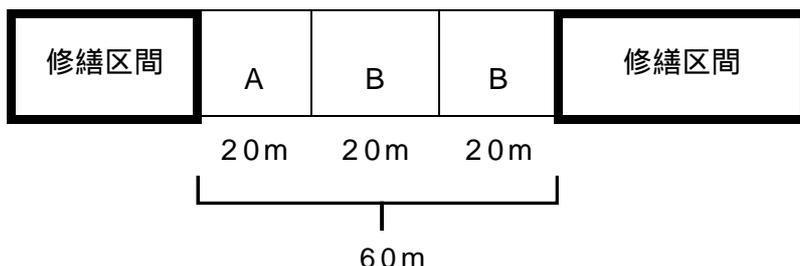


Step3 修繕範囲は、DCBAD区間100mを修繕対象とする。



< 修繕範囲としない区間 >

修繕区間が60m以上(3スパン以上)離れている場合は、修繕範囲としない。

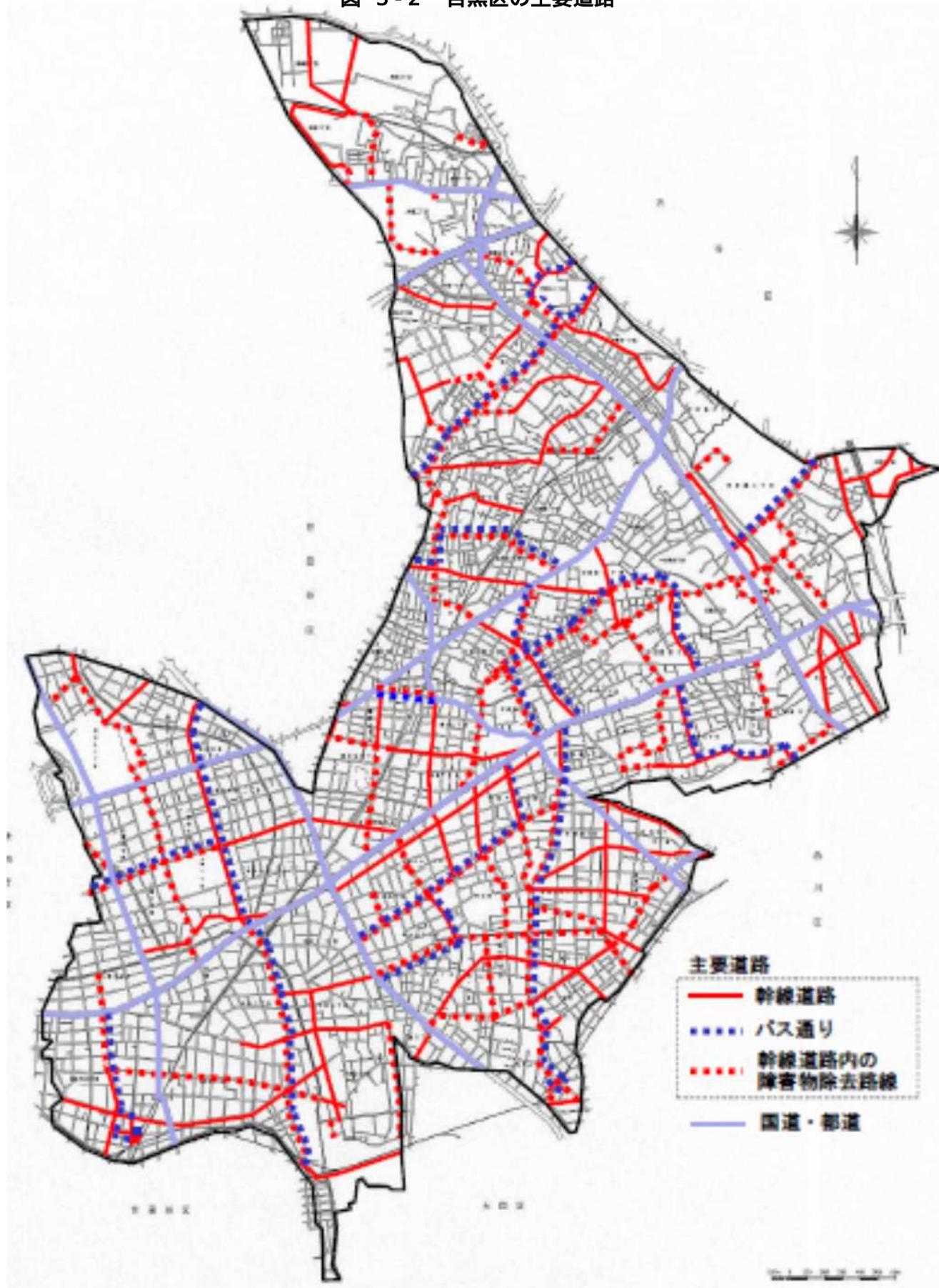


(5) 当面の事業費の試算

表 3-3 当面の事業費の試算

	H28	H29	H30	H31	合計
延長 (m)	930	910	880	970	3,690
事業量 (千円)	62,000	60,000	59,000	63,000	244,000

図 3-2 目黒区の主要道路



3 生活道路の方針

生活道路は、主要道路に比べ車両による交通量は少ない。そのため、通過車両による破損ではなく経年変化による舗装継目の段差や、アスファルト材料の劣化による品質低下が大半である。定期的な巡回点検により平坦性の確保など必要な対策を講じているが、区民から更なる路面の段差や平坦性の確保、水溜りの解消などの要望が寄せられている。生活道路は距離にして約 283 キロメートルに及ぶため、主要道路と同じように専門業者による調査に基づく長期的な分析をすることは経費が嵩む。このため、巡回点検の結果及び区民要望を整理したうえで一斉調査を毎年行い、これを踏まえ舗装の状態の悪い箇所から順次修繕を行う「日常保全」による維持管理を行っていく。

< 上目黒地区の生活道路 >



(1) 管理水準

ア 管理水準

巡回点検及び区民要望等に基づき、歩行者や自転車等が安全に通行できるよう現行の修繕サイクルを下回らないよう舗装の状態を維持していく。

イ 路面状態の把握

日々の巡回点検結果とあわせて、各年度、予算編成前に実施する区内全域の道路調査結果に基づき、路面状態の把握に努める。なお、緊急対応が必要な修繕は、直ちに行うものとする。

(2) 管理水準の維持方法

ア 修繕を行う範囲

舗装の状態に応じて、以下の修繕方法を適切に組み合わせて実施する。

応急修繕：通行上危険な状態になっている箇所を直ちに修繕する（直営・単契工事）

局所修繕：概ね20m程度の区間を修繕する（単契工事）

全面修繕：交差点間等の比較的長い区間を修繕する（請負工事）

イ 修繕実施

通行の安全確保を第一に、路線ごと、舗装の状態に応じて修繕を行っていく。

(ア) 修繕範囲等の設定

舗装の状態に応じて修繕範囲、修繕方法を設定する。

(イ) 優先順位

通行の安全確保を最優先させる。なお、区民要望等については、対処方法等を説明し、理解を得るとともに、一定期間内に処理する。

(3) 事業費

主要道路の事業費とあわせて各年度の予算配分によることを基本とする。

(表 2-5 参照)