

海老名市 舗装維持管理計画 (道路舗装個別施設計画)



(写真：市道 2679 線（エビーロード）)

(平成 31 年 3 月 策定)
令和 6 年 4 月 改定



海老名市

目 次

1. 舗装維持管理計画の背景と目的	1 頁
2. 舗装維持管理計画の対象路線	1 頁
3. 健全性の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針	3 頁
4. 老朽化対策における基本方針	4 頁
5. 舗装維持管理計画の策定期間及び修繕内容	7 頁
6. 舗装維持管理計画	9 頁

1. 舗装維持管理計画の背景と目的

1) 背景

インフラ施設の維持管理については、平成 25 年 11 月に国が策定したインフラ施設長寿命化基本計画のなかで、機能の確実かつ効率的な確保及び中長期的視点に立ったコスト管理等の観点から各インフラ管理者に個別施設毎の長寿命化計画を策定するよう示されました。

本市においても、平成 26 年 11 月に海老名市公共施設白書、平成 29 年 3 月に海老名市公共施設再編（適正化）計画が策定され、インフラ施設について、国の方針に準じて、長寿命化に取り組み、新設と維持管理のバランスを図りながら両者を実施していくこととしています。

このため、平成 31 年 3 月に、点検が完了した舗装について、将来にわたる確実な機能確保及びライフサイクルコストの縮減とメンテナンスサイクルの構築を図るために舗装維持管理計画を策定し適切な維持管理を実施しています。

本計画は、令和 4 年度に行った点検の結果を踏まえて、舗装維持管理計画を改定するものになります。

2) 目的

舗装維持管理計画の策定目的は、以下の通りです。

① 優先順位の明確化

舗装の管理方針や損傷状態を踏まえ、修繕を実施する路線と優先順位を明確にします。

② 財政負担の軽減、予算の平準化

適切な時期に適切な対策を実施することで、財政負担の軽減を図ります。また、修繕の時期を明確にすることで、予算の平準化を図ります。

③ メンテナンスサイクルの構築

調査・診断の結果に基づき、必要な措置を適切な時期に、着実かつ効率的・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舗装の状態や対策履歴等の情報を記録し、次回の調査・診断に活用する「メンテナンスサイクル」を構築していきます。

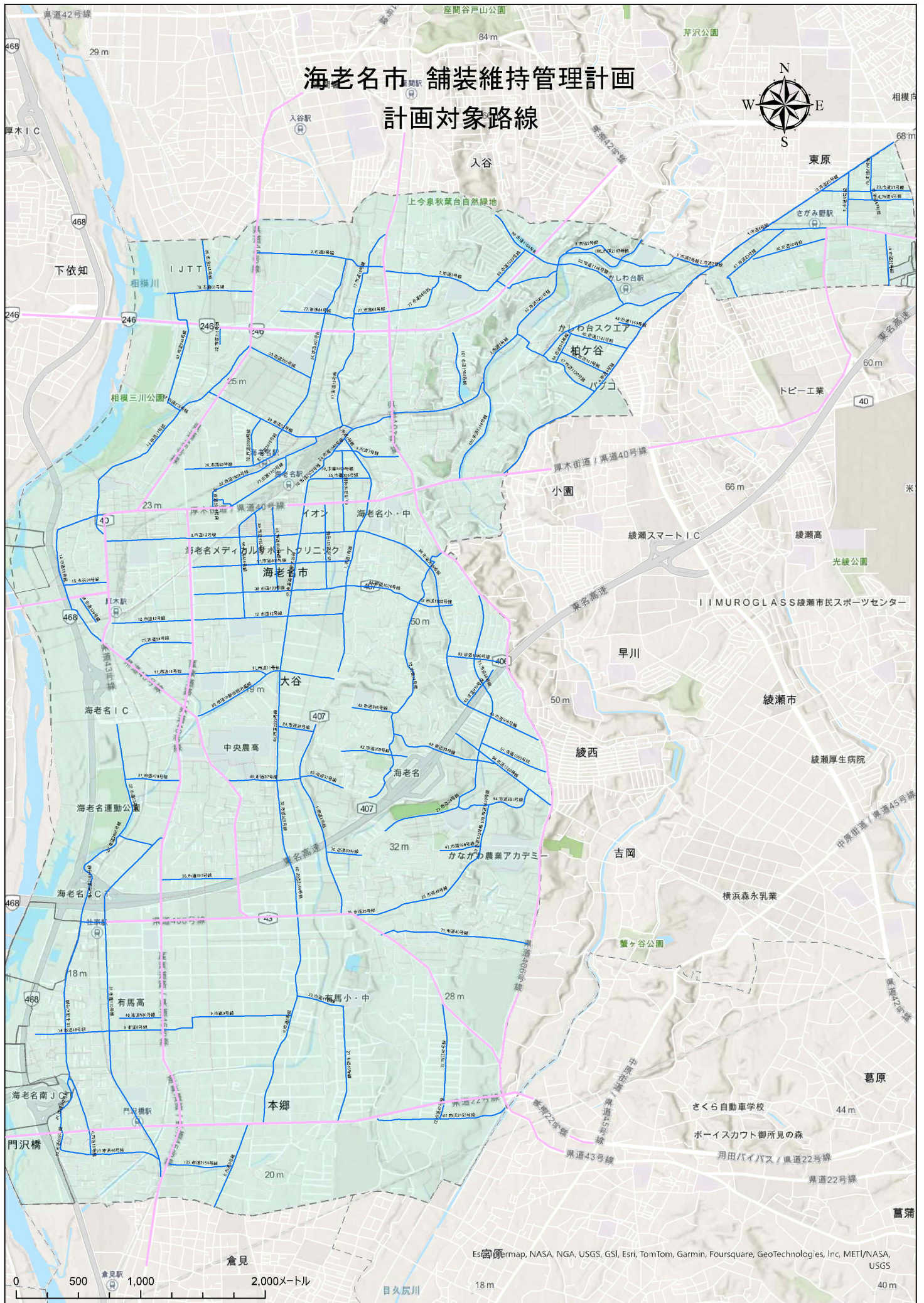
2. 舗装維持管理計画の対象路線

計画の対象となる路線の延長を表 2—1 に示します。

表 2—1 舗装維持管理計画の対象路線

道路区分	路線数	舗装延長 (m)
1 級道路	14	19,424
2 級道路	23	26,205
その他道路	70	39,542
計	107	85,171

海老名市 舗装維持管理計画 計画対象路線



3. 健全性の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針

1) 健全性の把握

舗装の調査は、神奈川県市町村版点検要領【舗装編】（以下「点検要領」という。）に基づき実施しています。調査結果は表 3—1 に示す区分に分類します。表 3—2 に診断区分と各指標の参考値を示します。

表 3—1 健全性の診断区分

健全性		状 態
I	健全	管理基準に照らし、劣化の程度が小さく、舗装表面が健全で日常の維持管理で対応可能な状態。
II	表層機能保持段階	管理基準に照らし、劣化の程度が中程度である。予防的維持または局所的な修繕を行うことが望ましい状態。
III	修繕段階	管理基準に照らし、それを超過している又は早期の超過が予見され、大規模または小規模の修繕が必要な状態。

表 3—2 診断区分と各指標測定値の対応（参考）

診断区分		ひび割れ率（％）	わだち掘れ量（mm）	平坦性（mm/m）
I	健全	0～20 程度	0～20 程度	0～3 程度
II	表層機能保持段階	20～40 程度	20～40 程度	3～8 程度
III	修繕段階	40 程度以上	40 程度以上	8 程度以上

舗装の健全性は、路面性状調査により算出したMC I（ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性によって定量的に評価した舗装維持管理指数）によって評価します。表 3—3 に健全性とMC I の関係を示します。表 3—4 にMC I による標準的な判定基準を示します。

表 3—3 健全性とMC I の関係

道路分類		道路特性	健全性II	健全性III
分類C	C1	計画対象路線のうち、以下のいずれかに該当 ・緊急輸送道路、補完道路、広域避難経路 ・バス路線の道路 ・大型車交通量 250 台/日・方向以上（N5 以上）の路線	MC I 4.1 以上 5.0 以下	MC I 4.0 以下
	C2	幹線道路のうち、C1 以外の道路	MC I 3.1 以上 5.0 以下	MC I 3.0 以下

出典：舗装維持管理計画基本方針（公財）神奈川県都市整備技術センター令和 2 年 6 月

表 3—4 MCI による標準的な判定基準（参考）

水準	出典 1 の判定基準	出典 2 の判定基準
$0.0 \leq \text{MCI} \leq 3.0$	大規模な修繕が必要	早急に修繕が必要
$3.0 < \text{MCI} \leq 4.0$	小規模な修繕が必要	修繕が必要
$4.0 < \text{MCI} \leq 5.0$	予防的維持または局所的な修繕	修繕を行うことが望ましい
$5.0 < \text{MCI}$	日常の維持管理	望ましい管理水準

出典 1：舗装維持計画作成時の参考資料 路面一車道編（財）国土開発技術研究センター

出典 2：第 34 回建設省技術研究会報告（昭和 55 年度）pp40

2) 日常的な維持管理に関する基本的な方針

舗装を良好な状態に保つため、日常的な維持管理として、パトロール、清掃などの実施を行います。なお、地震及び集中豪雨が発生した場合は、舗装の状態を確認するために臨時点検などを実施します。

4. 老朽化対策における基本方針

1) 管理水準

舗装維持管理計画基本方針 令和2年6月 公益財団法人神奈川県都市整備技術センター（以下「基本方針」という。）により、健全性Ⅲ（修繕段階）で修繕することを基本とします。修繕した路線は、健全性Ⅰ（健全）に回復させます。

2) 管理方針

健全性Ⅲ（修繕段階）と診断された箇所は、本計画の策定期間内で修繕することを基本とします。健全性Ⅱ（表層機能保持段階）の路線については、重要度指標を加味して健全性Ⅲの修繕完了後に修繕を行います。ただし、健全性Ⅰ（健全）・Ⅱ（表層機能保持段階）で振動抑制対策が必要と判断した路線については、優先的に修繕を行います。

3) 修繕の優先順位に関する基本的な方針

路線の重要度を加味して、修繕の優先順位を設定します。優先順位は、道路分類と重要度指標※により、図4-1の通りとします。重要度指標は、表4-1のと通りの配点とし、各項目の合計値を重要度指標値とします。

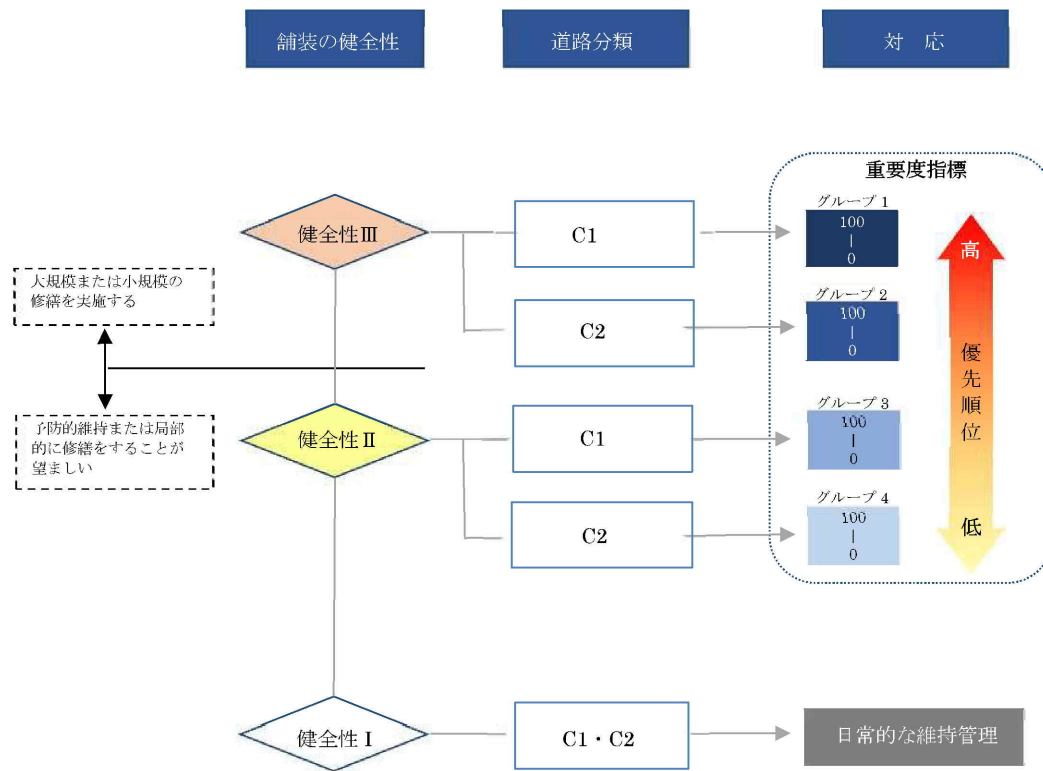


図4-1 修繕の優先順位

表 4-1 重要度指標の配点

視 点	評価項目		本方針
利 用 者	緊 急 輸 送 路指定	緊急輸送路、補完道路、広域避難経路	20
		緊急輸送路等に指定されていない	0
	路線種別	1 級道路	10
		2 級道路	5
		その他道路	0
	交通量 (総 交 通 量)	4,000 台/日以上	15
		1,500 台/日以上～4,000 台/日未満	10
		500 台/日以上～1,500 台/日以上未満	5
		500 台/日未満	0
	バス路線	バス路線	15
		その他	0
	利用環境	通学路指定(学童配慮)	10
		市街地(DID 地区)	5
		その他地域	0
管 理 者	施設規模	4 車線道路以上	10
		右折・左折等がある 3 車線道路	5
		2 車線道路以下	0
	大型車 交通量	250 台/日・方向以上(N5～N7)	20
		100 台/日・方向以上～250 台/日・方向未満(N4、小型道路 S4)	10
		100 台/日・方向未満(N1～N3、小型道路 S1～S3)	0
			100 点満点

出典：舗装維持管理計画基本方針 （公財）神奈川県都市整備技術センター令和2年6月

4) P D C Aサイクル

計画的に修繕を行い、P D C Aサイクルを確実に実行することで、計画的な舗装の維持管理を実施していきます。



図 4 - 2 P D C Aサイクルの流れ

5. 舗装維持管理計画の策定期間及び修繕内容

1) 舗装維持管理計画の策定期間

舗装維持管理計画の策定期間は、2024年度（令和6年度）～2029年度（令和11年度）の6年間とします。

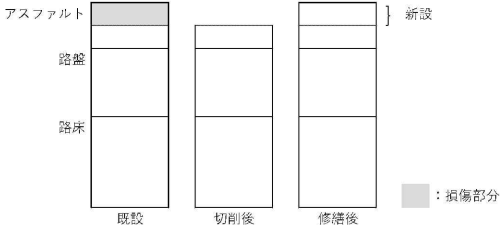
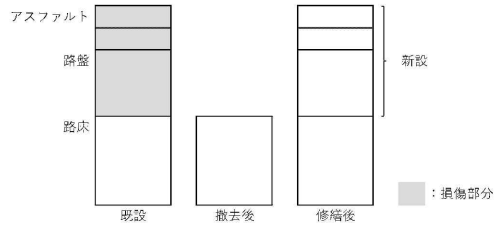
2) 次回点検年度

次回の舗装の点検（路面性状調査）は、2027年度（令和9年度）に実施します。

3) 舗装維持管理計画における修繕内容

健全性Ⅲ（修繕段階）については、「舗装打換え」を基本とし、健全性Ⅱ（表層機能保持段階）は、「切削オーバーレイ」を基本として計画します。ただし、FWD調査を実施している路線については、調査結果を考慮して修繕工法を選定します。

表 5 - 1 修繕の事例

方法	概要
パッチング  出典：舗装点検必携 平成 29 年度版 (公益社団法人 日本道路協会)	・アスファルト舗装表面に発生した直径 0.1～1m 程度の穴（ポットホール）にアスファルトを被せ、応急的に穴を塞ぐ工法です。
シール材注入  出典：舗装点検必携 平成 29 年度版 (公益社団法人 日本道路協会)	・舗装のひび割れにシール材を充填して補修する工法です。 ・シール材をひび割れに注入することで、ひび割れから舗装内部への雨水等の浸透を防ぎ、舗装の構造としての性能低下を予防します。
切削オーバーレイ  既設 切削後 修繕後 ：損傷部分	・軽微な損傷状態にあるアスファルト層を切削機で除去し、新しいアスファルト層で置き換える工法です。 ・交通荷重を分散し、交通の安全性、快適性など、路面の機能を回復することができます。
舗装打換え  既設 撤去後 修繕後 ：損傷部分	・舗装の破損が著しいアスファルト層と路盤又は路盤の一部まで撤去し、新しいアスファルト層、路盤層で置き換える工法です。 ・舗装の支持力が低下するような、構造的な損傷を修繕することができます。

6. 舗装維持管理計画

1) 診断結果

計画対象路線に対する健全性の診断結果を表 6 - 1、図 6 - 1 に示します。

表 6 - 1 健全性の診断結果

単位:m

道路分類	健全性Ⅰ (健全)	健全性Ⅱ (表層機能保持段階)	健全性Ⅲ (修繕段階)	計
C1	53,546	5,547	1,649	60,742
C2	17,577	5,649	1,203	24,429
計	71,123	11,196	2,852	85,171

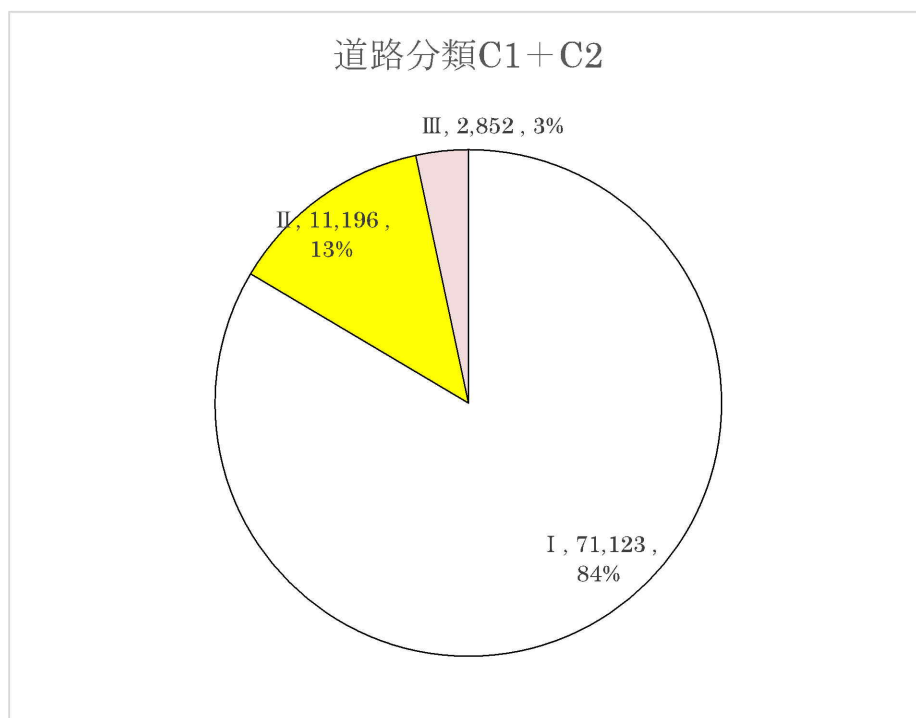


図 6 - 1 健全性の診断結果の割合

2) 道路舗装修繕計画

以上を踏まえ、2024 年度（令和 6 年度）～2029 年度（令和 11 年度）の舗装維持管理計画を策定します。

舗装維持管理計画2024年度(令和6年度)～2029年度(令和11年度)

管理番号	路線名称	距離標(m)		区間長	幅員	面積	等級	道路分類	重要度指標	MCI	修繕工法 ※1
		自	至								
		(m)	(m)	(m)	(m)	(m2)					
3	市道3号線	2,300	2,400	100	6.2	620	2級道路	C1	60	4.9	舗装打換え【夜】
67	市道23号線	500	600	100	5.9	590	2級道路	C2	10	3.9	舗装打換え
25	市道39号線	272	282	10	5.3	53	2級道路	C1	60	8.9	舗装打換え【夜】
25	市道39号線	282	300	18	5.3	95	2級道路	C1	60	6.7	舗装打換え【夜】
25	市道39号線	300	400	100	5.3	530	2級道路	C1	60	6.5	舗装打換え【夜】
25	市道39号線	400	500	100	5.3	530	2級道路	C1	60	6.6	舗装打換え【夜】
25	市道39号線	500	526	26	5.3	137	2級道路	C1	60	7.1	舗装打換え【夜】
27	市道45号線	300	400	100	4.6	460	2級道路	C1	55	2.1	舗装打換え
27	市道45号線	400	477	77	4.6	354	2級道路	C1	55	1.6	舗装打換え
51	市道1569号線	147	200	53	6.0	318	2級道路	C1	35	6.9	切削オーバーレイ
51	市道1569号線	200	273	73	6.0	438	2級道路	C1	35	7.8	切削オーバーレイ
25	市道39号線	526	542	16	5.3	84	2級道路	C1	60	7.5	舗装打換え
25	市道39号線	542	600	58	5.3	307	2級道路	C1	60	9.0	舗装打換え
25	市道39号線	600	700	100	5.3	530	2級道路	C1	60	6.9	舗装打換え
51	市道1569号線	0	67	67	6.0	402	2級道路	C1	35	4.7	切削オーバーレイ
60	市道2544号線	207	300	93	7.4	688	1級道路	C1	95	3.6	切削オーバーレイ※2
8	市道8号線	200	234	34	6.4	217	1級道路	C1	90	2.6	舗装打換え※2
8	市道8号線	234	243	9	6.4	57	1級道路	C1	90	3.7	舗装打換え※2
8	市道8号線	122	200	78	6.4	499	1級道路	C1	90	3.8	舗装打換え※2
2	市道2号線	1,400	1,469	69	2.8	193	2級道路	C1	80	3.5	舗装打換え
55	市道2007号線	100	200	100	6.5	650	2級道路	C1	80	4.0	舗装打換え
69	市道37号線	300	301	1	5.7	5	2級道路	C1	50	3.3	切削オーバーレイ
69	市道37号線	200	300	100	5.7	570	2級道路	C1	50	4.0	切削オーバーレイ
16	市道17号線	1,100	1,200	100	4.8	480	2級道路	C1	45	3.7	舗装打換え【夜】
9	市道9号線	0	100	100	5.1	510	2級道路	C2	5	2.0	舗装打換え(1層)
9	市道9号線	100	200	100	5.1	510	2級道路	C2	5	2.5	舗装打換え(1層)
25	市道39号線	700	800	100	5.3	530	2級道路	C1	60	7.5	舗装打換え
25	市道39号線	800	825	25	5.3	132	2級道路	C1	60	5.5	舗装打換え
25	市道39号線	825	835	10	5.3	53	2級道路	C1	60	5.5	舗装打換え
3	市道3号線	1,755	1,800	45	6.2	279	2級道路	C1	60	3.1	舗装打換え
8	市道8号線	1,100	1,137	37	6.4	236	1級道路	C1	90	3.0	舗装打換え※2
39	市道528号線	200	300	100	8.5	850	1級道路	C1	50	3.9	切削オーバーレイ※2
7	市道7号線	146	200	54	6.6	356	2級道路	C1	30	3.8	舗装打換え【夜】
94	市道881号線	0	100	100	6.3	630	2級道路	C1	30	4.0	舗装打換え
72	市道42号線	542	546	4	4.8	19	2級道路	C2	15	1.3	切削オーバーレイ
72	市道42号線	500	542	42	4.8	201	2級道路	C2	15	3.0	切削オーバーレイ
71	市道40号線	900	980	80	4.8	384	2級道路	C2	10	1.9	舗装打換え【夜】
103	市道2154号線	200	300	100	5.2	520	2級道路	C2	10	2.4	舗装打換え
9	市道9号線	0	100	100	5.1	510	2級道路	C2	5	3.0	舗装打換え(1層)
9	市道9号線	600	604	4	5.1	20	2級道路	C2	5	1.9	舗装打換え(1層)
9	市道9号線	500	600	100	5.1	510	2級道路	C2	5	2.0	舗装打換え(1層)
9	市道9号線	604	610	6	5.1	30	2級道路	C2	5	2.1	舗装打換え(1層)
72	市道42号線	261	269	8	4.8	38	2級道路	C2	15	2.0	切削オーバーレイ
72	市道42号線	200	261	61	4.8	292	2級道路	C2	15	2.2	切削オーバーレイ
72	市道42号線	269	300	31	4.8	148	2級道路	C2	15	2.5	切削オーバーレイ
72	市道42号線	300	355	55	4.8	264	2級道路	C2	15	2.6	切削オーバーレイ
9	市道9号線	700	730	30	5.1	153	2級道路	C2	5	2.2	舗装打換え(1層)
9	市道9号線	610	700	90	5.1	459	2級道路	C2	5	2.3	舗装打換え(1層)
9	市道9号線	735	800	65	5.1	331	2級道路	C2	5	2.5	舗装打換え(1層)
60	市道2544号線	430	500	70	7.4	518	1級道路	C1	95	4.7	切削オーバーレイ
64	大谷峰線	641	700	59	9.0	531	1級道路	C1	95	4.6	切削オーバーレイ【夜】
4	市道4号線	3,000	3,072	72	6.6	475	1級道路	C1	90	4.6	切削オーバーレイ【夜】
8	市道8号線	113	120	7	6.4	44	1級道路	C1	90	5.0	舗装打換え※2
8	市道8号線	120	200	80	6.4	512	1級道路	C1	90	4.6	舗装打換え※2
8	市道8号線	200	223	23	6.4	147	1級道路	C1	90	4.3	舗装打換え※2
8	市道8号線	230	300	70	6.4	448	1級道路	C1	90	4.5	舗装打換え※2
8	市道8号線	243	300	57	6.4	364	1級道路	C1	90	4.9	舗装打換え※2
8	市道8号線	635	700	65	6.4	416	1級道路	C1	90	5.0	舗装打換え※2
23	市道34号線	500	525	25	6.4	160	1級道路	C1	85	4.8	切削オーバーレイ【夜】
58	市道2223号線	500	600	100	8.3	830	1級道路	C1	85	5.0	切削オーバーレイ
8	市道8号線	1,000	1,100	100	6.4	640	1級道路	C1	90	4.1	舗装打換え※2
8	市道8号線	1,147	1,200	53	6.4	339	1級道路	C1	90	5.0	舗装打換え※2
8	市道8号線	1,400	1,500	100	6.4	640	1級道路	C1	90	4.7	舗装打換え※2
8	市道8号線	1,614	1,679	65	6.4	416	1級道路	C1	90	4.4	舗装打換え※2
8	市道8号線	0	100	100	6.4	640	1級道路	C1	90	4.2	舗装打換え※2
63	海老名駅大谷線	422	450	28	9.0	252	2級道路	C1	85	4.8	切削オーバーレイ【夜】
1	市道1号線	325	400	75	6.5	487	1級道路	C1	80	4.1	切削オーバーレイ【夜】
2	市道2号線	1,200	1,300	100	5.6	560	2級道路	C1	80	4.4	舗装打換え(1層)
2	市道2号線	1,300	1,355	55	5.6	308	2級道路	C1	80	4.6	舗装打換え(1層)
2	市道2号線	1,355	1,400	45	5.6	252	2級道路	C1	80	4.9	舗装打換え(1層)
13	市道13号線	100	125	25	12.9	322	2級道路	C1	80	5.0	切削オーバーレイ【夜】
55	市道2007号線	0	100	100	6.5	650	2級道路	C1	80	4.4	舗装打換え

舗装維持管理計画2024年度(令和6年度)～2029年度(令和11年度)

管理番号	路線名称	距離標(m)		区間長	幅員	面積	等級	道路分類	重要度指標	M C I	修繕工法 ※1
		自	至								
				(m)	(m)	(m2)					
1	市道1号線	1,600	1,700	100	6.5	650	1級道路	C1	80	5.0	切削オーバーレイ【夜】
41	市道866号線	200	263	63	7.0	441	Ⅱ他道路	C1	65	4.7	切削オーバーレイ
3	市道3号線	2,000	2,100	100	6.2	620	2級道路	C1	60	5.5	舗装打換え【夜】
6	市道6号線	200	300	100	5.3	530	Ⅱ他道路	C1	50	4.6	切削オーバーレイ【夜】
6	市道6号線	300	400	100	5.3	530	Ⅱ他道路	C1	50	4.9	切削オーバーレイ【夜】
6	市道6号線	400	418	18	5.3	95	Ⅱ他道路	C1	50	4.5	切削オーバーレイ【夜】
11	市道11号線	100	148	48	9.0	432	2級道路	C1	50	4.2	切削オーバーレイ
11	市道11号線	148	155	7	9.0	63	2級道路	C1	50	5.0	切削オーバーレイ
11	市道11号線	155	200	45	9.0	405	2級道路	C1	50	5.0	切削オーバーレイ
11	市道11号線	200	300	100	9.0	900	2級道路	C1	50	4.6	切削オーバーレイ
11	市道11号線	149	158	9	9.0	81	2級道路	C1	50	4.2	切削オーバーレイ
11	市道11号線	158	200	42	9.0	378	2級道路	C1	50	4.9	切削オーバーレイ
69	市道37号線	700	799	99	7.4	732	2級道路	C1	50	4.7	切削オーバーレイ
28	市道53号線	200	300	100	6.6	660	2級道路	C1	50	4.7	切削オーバーレイ【夜】
28	市道53号線	300	400	100	6.6	660	2級道路	C1	50	4.6	切削オーバーレイ【夜】
28	市道53号線	500	600	100	6.6	660	2級道路	C1	50	5.0	切削オーバーレイ
36	市道403号線	300	342	42	7.7	323	Ⅱ他道路	C1	50	5.0	切削オーバーレイ【夜】
36	市道403号線	363	400	37	7.7	284	Ⅱ他道路	C1	50	4.5	切削オーバーレイ【夜】
36	市道403号線	451	500	49	7.7	377	Ⅱ他道路	C1	50	4.8	切削オーバーレイ
36	市道403号線	500	600	100	7.7	770	Ⅱ他道路	C1	50	4.8	切削オーバーレイ
36	市道403号線	600	661	61	7.7	469	Ⅱ他道路	C1	50	4.4	切削オーバーレイ
36	市道403号線	700	782	82	7.7	631	Ⅱ他道路	C1	50	4.7	切削オーバーレイ

※1 昼夜区分は、現地の状況を踏まえて設定しているが変更する場合があります。

※2 FWD調査の結果を踏まえた修繕工法としています。