

# 江戸川区道路舗装長寿命化修繕計画

令和4年4月

江戸川区

# 江戸川区道路舗装長寿命化修繕計画 目次

1. 計画の概要	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画の期間	1
2. 道路舗装の現状	2
2.1 区道の管理延長及び計画対象	2
2.2 舗装修繕費の推移	4
2.3 舗装の状態（令和3年度 路面性状調査結果）	5
3. 舗装維持管理の課題	7
4. 舗装維持管理の基本的な考え方	8
4.1 舗装維持管理の方針	8
4.2 道路の分類	10
4.3 管理指標及び管理基準	11
4.4 点検方法・点検頻度	12
4.5 使用目標年数	13
5. 舗装健全性の診断区分	14
6. 措置（対策工法）	16
6.1 診断区分に応じた措置	16
6.2 予防保全型の将来予測	18
6.3 予算平準化による措置	19
7. 記録	20
8. メンテナンスサイクルの実行	21
9. 修繕計画	22

# 1. 計画の概要

## 1.1 計画策定の背景と目的

我が国では、高度成長期に、集中的にインフラ施設が整備されている。それらの老朽化が今後進んでいくことが想定される中、国は「インフラ長寿命化基本計画（H25.11）」を策定し、メンテナンスサイクル構築に向けた取り組みを進めている。

本区では、公共施設等の維持管理については、土木公共施設の安全・安心の確保を目的に「江戸川区土木公共施設の維持管理基本計画（H28.3）」を策定し、各種施設の現状把握、課題抽出を行い、今後の方針を示している。また、本区の取組方針を示す「江戸川区公共施設等総合管理計画（H29.3）」を策定し、公共施設等の適切な維持管理を推進している。

これらの計画を受け、道路舗装の計画的な修繕・更新、予防保全型の管理を推進することでライフサイクルコスト（LCC）の縮減を図り、安全・安心な道路を提供することを目的に、「江戸川区道路舗装長寿命化修繕計画」を策定するものである。

本計画は、本区における道路舗装を取り巻く現状を整理し、国土交通省が策定している「舗装点検要領（H28.10）」の基本的事項を取り入れ、今後の維持管理の方針・実施計画について取りまとめたものである。

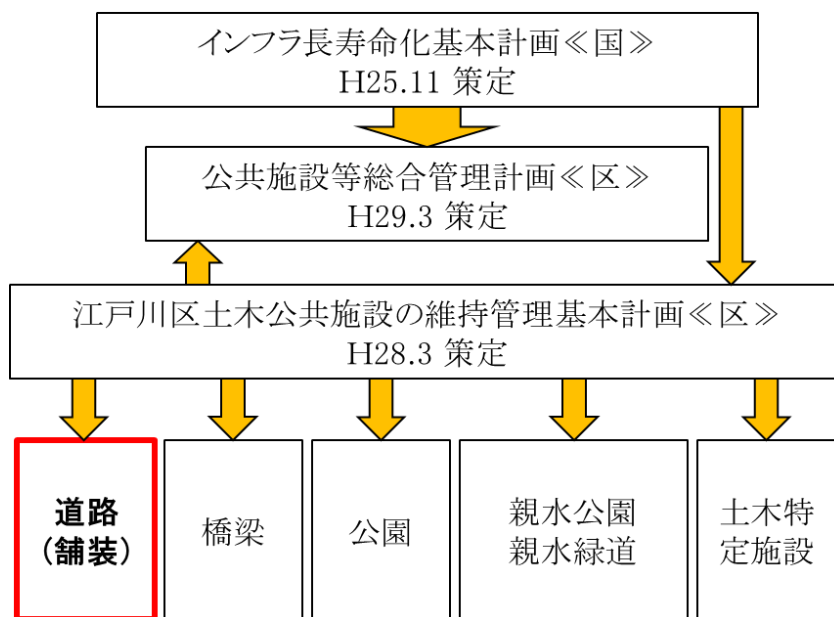


図- 1.1 江戸川区道路舗装長寿命化修繕計画の位置付け

## 1.2 計画の期間

計画期間は、2022年度（令和4年度）から2026年度（令和8年度）までの5年間とし、その期間内の取り組みを示す。

また、長期的な視点から舗装のメンテナンスサイクルやライフサイクルコストなどを検討し、今後30年間の舗装更新の方向性を示す。なお、日常・定期点検や5年毎に実施する路面性状調査の結果及び社会情勢・自然災害などの変動により適宜見直しを図る。

## 2. 道路舗装の現状

### 2.1 区道の管理延長及び計画対象

本区が管理している道路の延長は約 1,068km にも及ぶ。

区道には、バス通り等の交通量の多い幹線区道と道路幅員が狭く通過交通量の少ない生活道路があり、舗装構造を区分して維持管理を行っている。(表-2.1)

幹線区道では、交通の集中により舗装の損傷が進行し、ひび割れやわだち掘れの発生に伴う修繕工事や、歩道等の改良に伴う改修工事等を実施している。

生活道路では、交通の影響による損傷は少ないが、経年劣化によるひび割れや表面の荒れ、占用復旧工事（ガスや水道等の埋設工事）における舗装掘削等の影響により縦断凹凸が悪化するなどして、部分的な修繕や維持工事を実施している。

これらを踏まえ、交通量が多く損傷が進行しやすく、走行安全性や工事費用等に大きく影響すると考えられる幹線区道を長寿命化修繕計画の対象とする。(図-2.1)

生活道路については、これまで通りの日常点検・維持を中心とした管理とする。

表- 2.1 江戸川区が管理する道路

		区道全体 約 1,068 km	
種別	幹線区道 約 150 km (14%)	生活道路 約 918 km (86%)	
特徴	バス通り 緊急道路障害物除去路線※ 等		
通り名	鹿本通り、瑞江駅西通り、今井街道、葛西中央通り、左近通り等		
舗装構造	<p>50～75 型 例) 50 型 (総厚 500mm)</p>	<p>25～40 型 例) 30 型 (総厚 300mm)</p>	
道路状況			

※) 緊急道路障害物除去路線：「江戸川区地域防災計画(本冊)」にて、発災直後に障害物の除去を行う体制を取っている路線

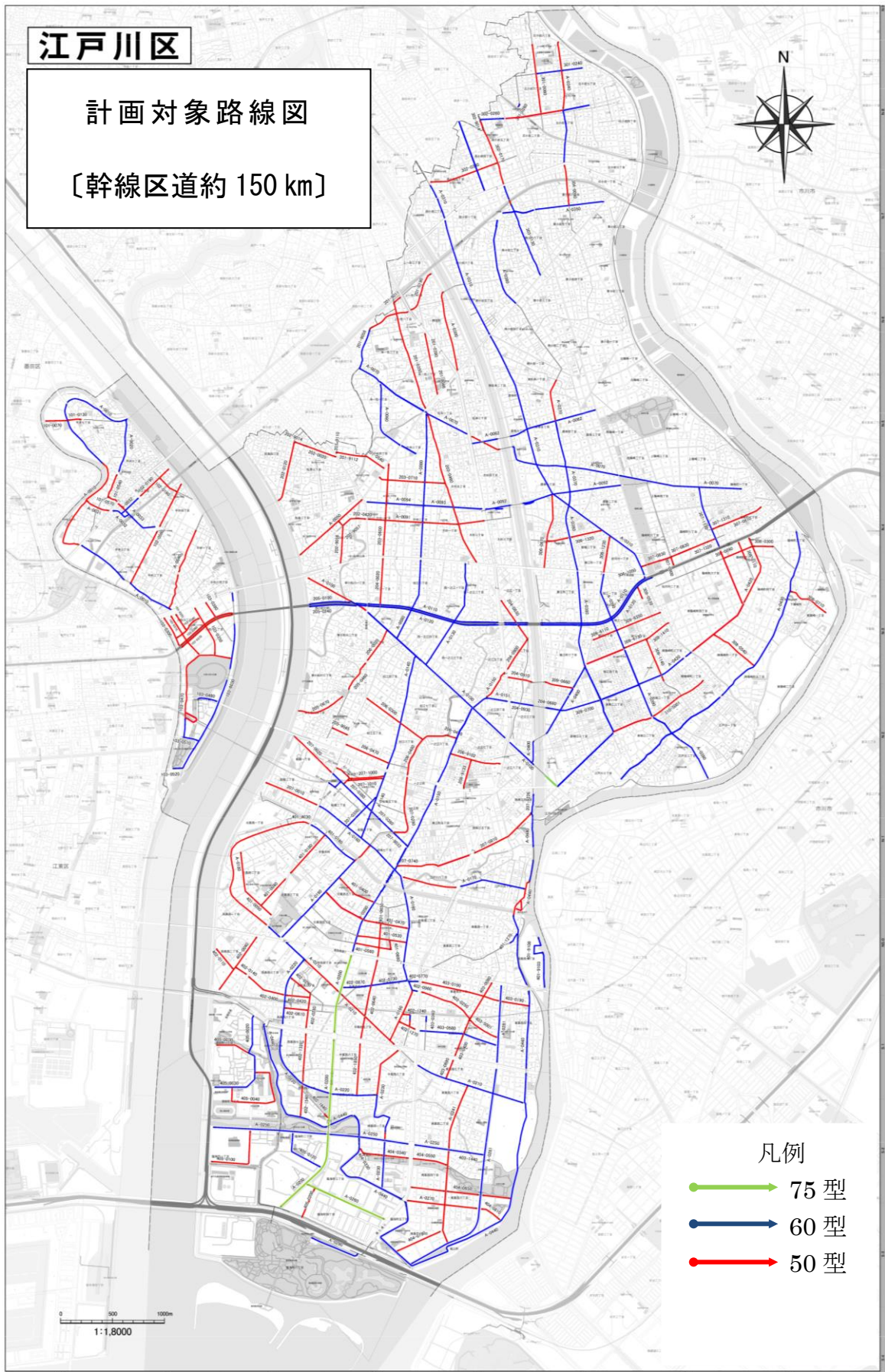


図- 2.1 計画対象路線図

## 2.2 舗装修繕費の推移

直近5ヵ年（平成28年度から令和2年度）の計画対象路線内における舗装修繕工事費（舗装修繕に伴う街築等の付帯工事含む）を図-2.2に示す。

令和2年度には平成28年度の約6.2億円から半分以下の2.6億円程度であった。また、直近5ヵ年の平均は約4億円であった。

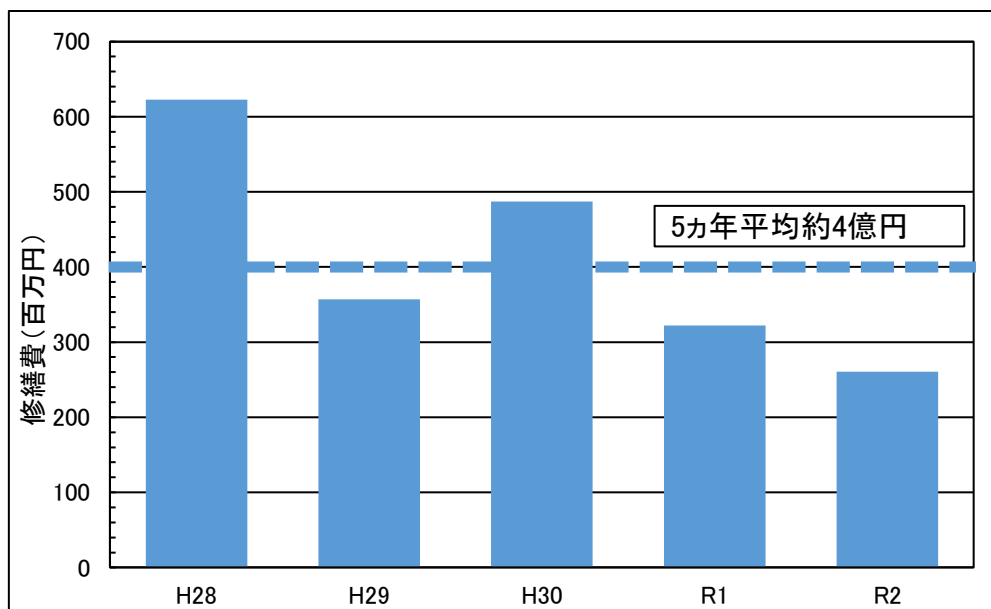


図- 2. 2 舗装修繕費の推移（計画対象路線）

### 2.3 舗装の状態（令和3年度 路面性状調査結果）

令和3年度に計画対象路線で実施した路面性状調査（ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性）の結果を用い、総合指標であるMCI（舗装の維持管理指数）を評価したところ、全体の平均MCIは7.6となった。

調査延長のうち96%以上が「望ましい管理水準」であるMCI=5以上であった。

一方、「早急に修繕が必要」な状態であるMCI=3以下は0.1%ほどでほとんどなく、「修繕が必要」なMCI=3~5は3.3%であった。修繕が必要な箇所については、計画的に修繕工事を実施するとともに、現在の良好な舗装の状態を維持できるよう適切な維持管理が必要となる。

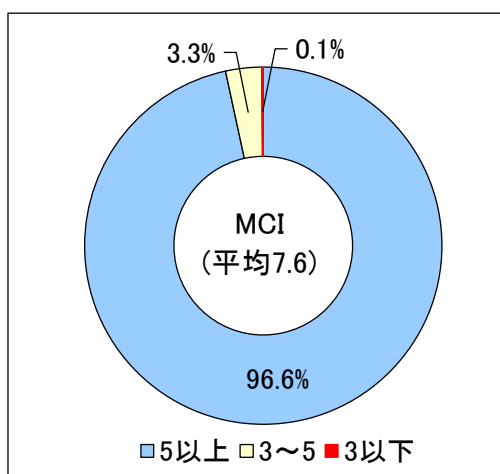


図- 2.3 MCIの分布（令和3年度時点）

表- 2.2 MCIによる管理水準

MCI	管理水準
5以上	望ましい管理水準
3~5	修繕が必要
3以下	早急に修繕が必要

出典：土木技術資料 34-8（1992）

MCIとは・・・ MCI（Maintenance Control Index：舗装の維持管理指数）

道路舗装の損傷状態を路面性状調査で測定される「ひび割れ率」「わだち掘れ量」「平坦性」によって定量的に評価する指標である。

MCIは、10点満点で評価し、ひび割れなど、舗装表面に生じる損傷が進行することで低下する。

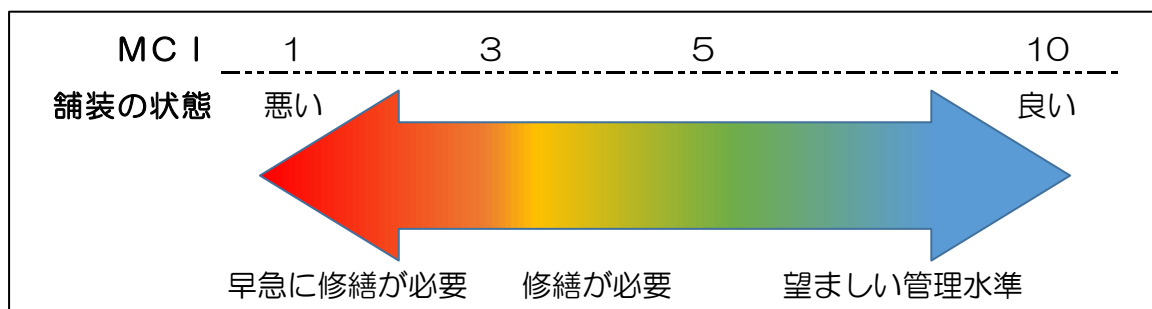


図- 2.4 MCIのイメージ

国土交通省が策定している「舗装点検要領（H28.10）」では、ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI※の3指標を舗装の管理項目に使用することを基本としている。

路面性状調査で測定したひび割れ率、わだち掘れ量、IRIは、舗装点検要領のアスファルト舗装の診断区分（参考）と比較すると、ひび割れ率は約98%が健全、わだち掘れ量はほぼ全区間で健全であった。

一方、IRIの評価は、健全区間が37%と少ない状況であったが、IRIは占用復旧工事（ガスや水道等の埋設工事）における施工継目等の影響でも大きな値を示し、舗装損傷による影響とは異なる視点となることが多く、参考程度となる。

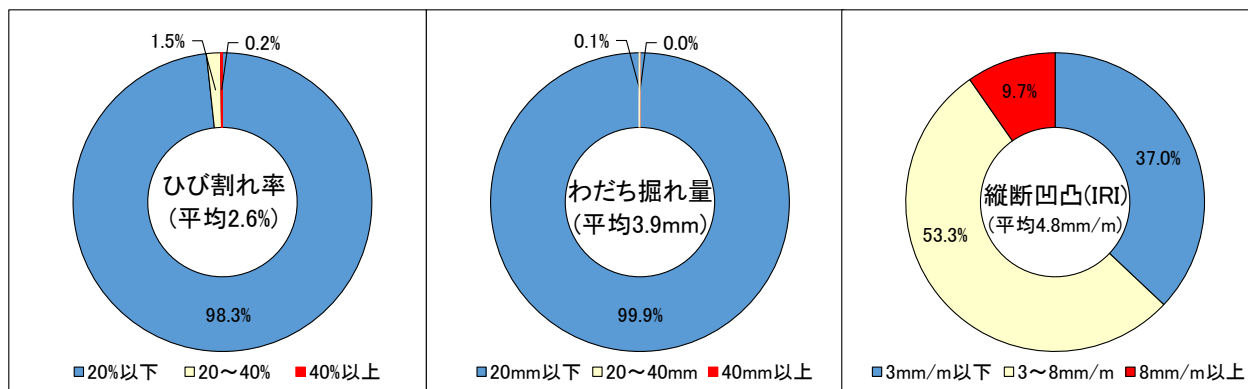


図- 2.5 路面性状調査結果（ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI）

表- 2.3 アスファルト舗装の診断区分（参考）

診断区分		ひび割れ率 (%)	わだち掘れ量 (mm)	縦断凹凸 (IRI) (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

出典：舗装点検要領，国土交通省道路局，平成28年10月

※）IRI：International Roughness Index（国際ラフネス指数）

路面の縦断方向の凹凸レベルを評価する指標であり、数値が大きいほど路面の縦断凹凸が大きいことを示している。平坦性からの換算式が提案されており、本調査結果は平坦性から換算した結果である。



### 3. 舗装維持管理の課題

本区では、「江戸川区土木公共施設の維持管理基本計画（H28.3）」に基づき、これまで職員等による日常点検や道路維持管理委託による定期点検等を実施し、舗装の修繕を行ってきた。

令和3年度の路面性状調査結果により、舗装のひび割れ率やわだち掘れ量については、ほぼ全区間で健全な状態が保たれており、概ね良好な舗装状態であることが確認された。

しかし、将来的には経年による老朽化が進み、舗装修繕費用の増大が見込まれる。

また、人口減少等により、現在よりも財政的に厳しい状態になることも想定されている。

そのため、これまで行ってきた予防保全型の管理に加え、客観的な評価に基づいた計画的な舗装修繕による効果的かつ効率的な維持管理を行う必要がある。

## 4. 舗装維持管理の基本的な考え方

### 4.1 舗装維持管理の方針

道路の適切な維持管理を継続して行っていくため、以下の通り基本方針を定める。

#### 基本方針

1. 持続可能な維持管理体制とするため、維持管理サイクル（PDCA 及びメンテナンスサイクル）を構築する。（計画的な舗装修繕と日常維持）
2. 予防保全型の管理を推進し、維持管理のライフサイクルコスト（LCC）の低減を図る。

#### (1) 維持管理サイクルの構築

今後の計画的な維持管理を継続するためには、PDCA サイクルとともにメンテナンスサイクルを構築し、持続可能な計画を策定することが必要である。

以下の図に示すように、各段階が循環するよう、計画的に実施する。

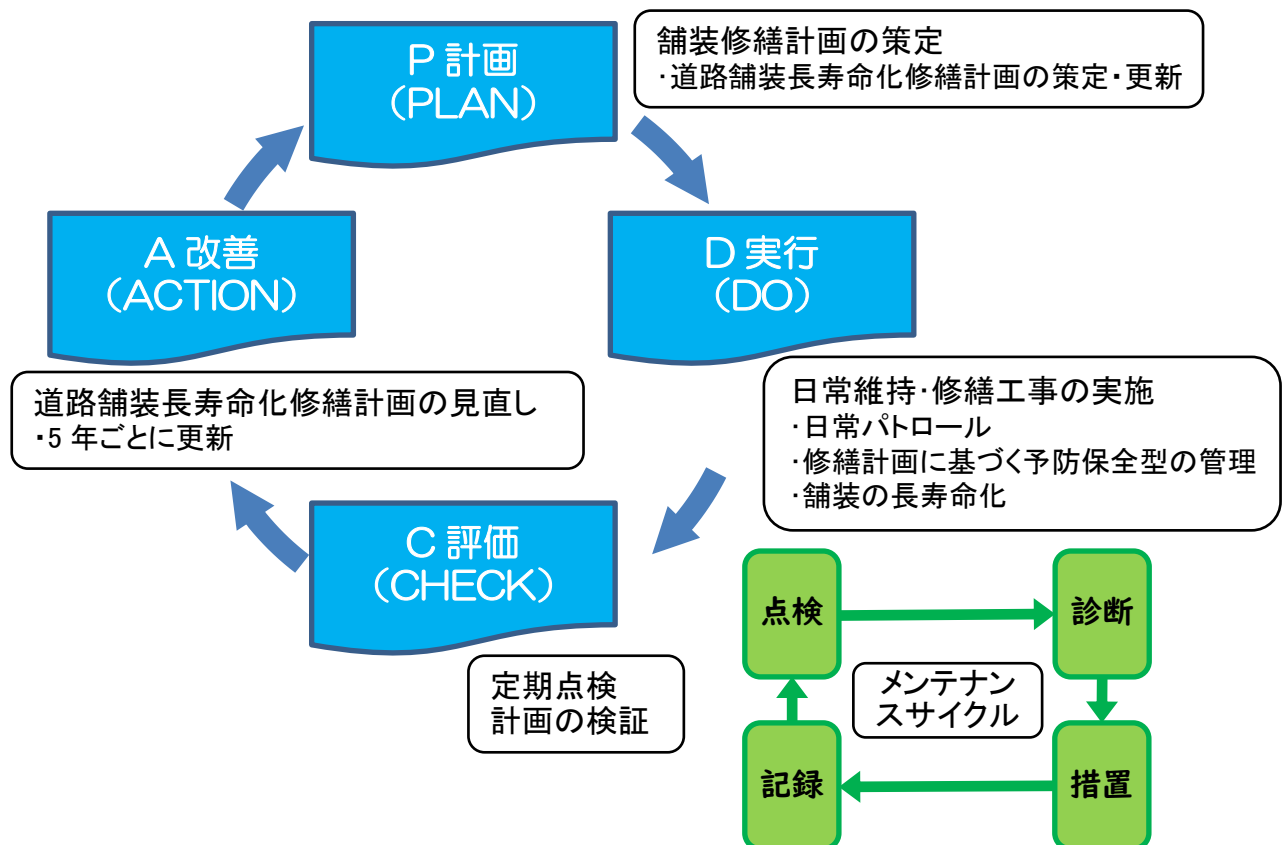


図- 4.1 PDCAとメンテナンスサイクル

(2) 予防保全型の維持管理の推進

予防保全は、損傷が重大な状況にまで進行する前の軽微な段階で措置（舗装工事等）を実施するもので、工事の回数が増えてもその規模を小さくすることで、結果的に長期間での工事費を抑制する考え方である。（LCCの最小化）

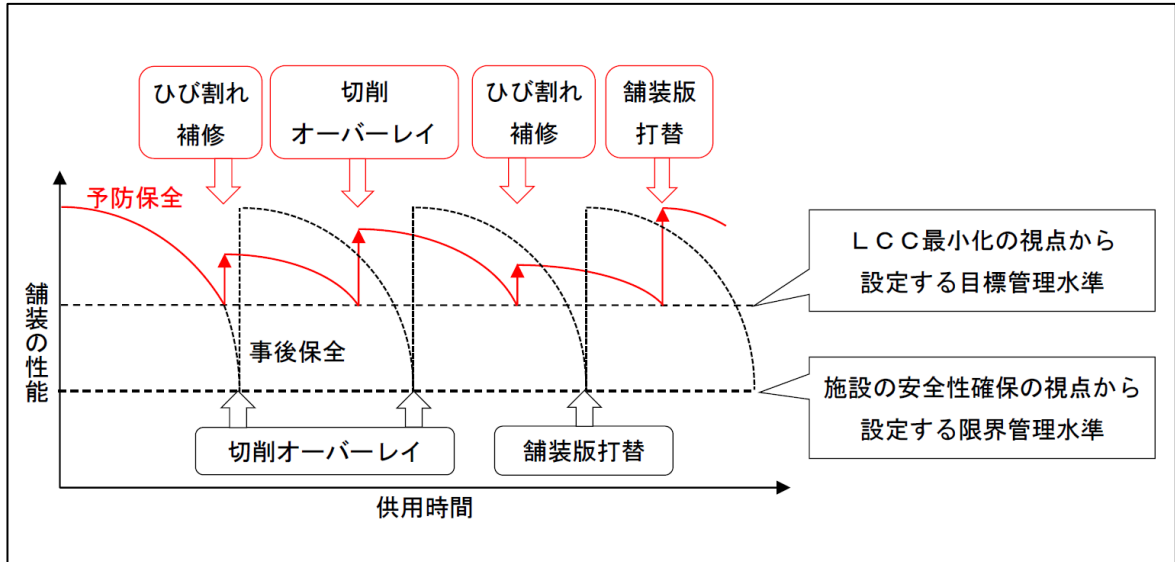


図- 4.2 予防保全のイメージ図

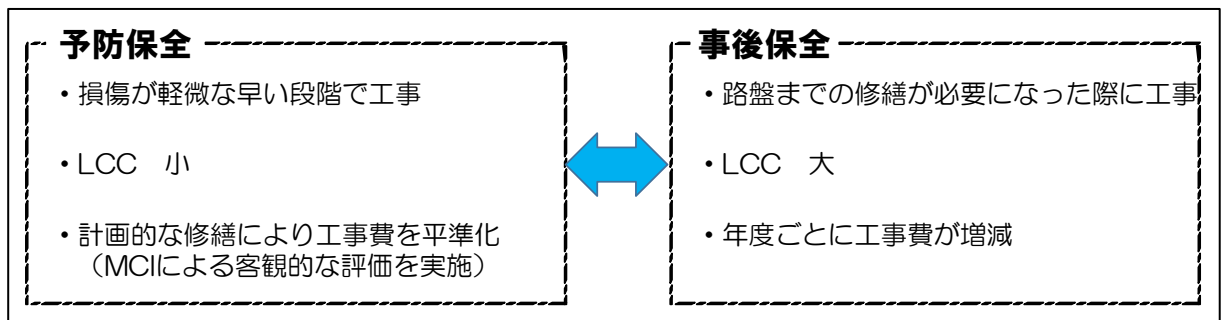


図- 4.3 予防保全と事後保全の一般的な違い

## 4.2 道路の分類

国土交通省の「舗装点検要領（H28.10）」では、大型車交通量が多く損傷の進行が早い道路は「分類 B」に、大型車交通量が少なく損傷の進行が緩やかな道路は「分類 C」に分類し、適切に管理することとされている。（図-4.4）

本区では、計画対象路線について、交通量調査結果による大型車交通量と路面性状調査結果及び舗装修繕履歴から「分類 B」と「分類 C」とする路線を設定した。

なお、分類 B と C 以外の生活道路については「分類 D」とする。

表- 4.1 道路分類（計画対象路線  
（のべ延長））

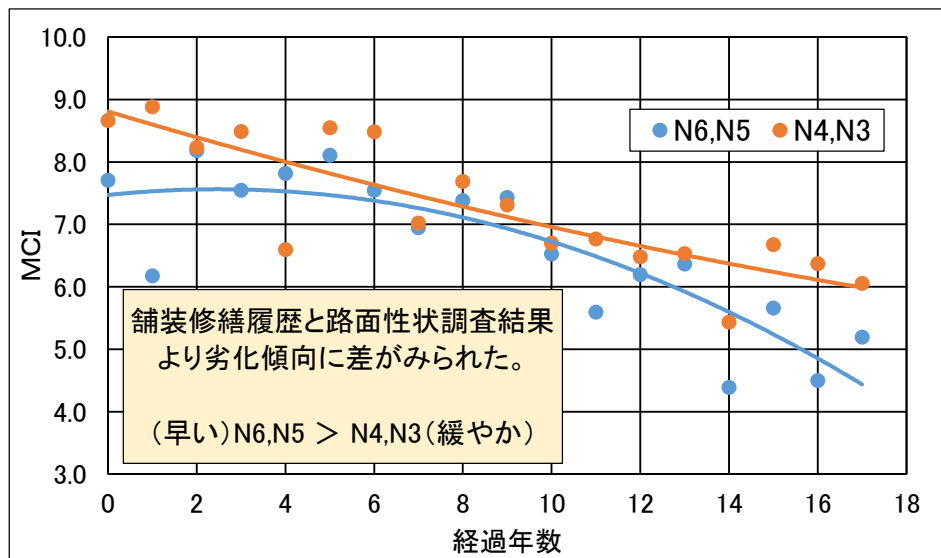
道路分類	交通量区分	延長(km)
B	N6、N5	74
C	N4、N3	86
	合計	160

表- 4.2 交通量区分

交通量区分	舗装計画交通量 (大型車交通量)(台/日・方向)
N6	1,000 以上 3,000 未満
N5	250 以上 1,000 未満
N4	100 以上 250 未満
N3	10 以上 100 未満

特性	分類	主な道路※ <sup>1</sup> (イメージ)
・高規格幹線道路 等 (高速走行など求められるサービス水準が高い道路)	A	高速道路
・損傷の進行が早い道路 等 (例えば、大型車交通量が多い道路)	B	直轄国道
・損傷の進行が緩やかな道路 等 (例えば、大型車交通量が少ない道路)	C	補助国道・県道
・生活道路 等 (損傷の進行が極めて遅く占用工事等の影響が無ければ長寿命)	D	市町村道

図- 4.4 舗装点検要領による道路の分類



※MCIは経過年数毎の平均値から標準偏差を引いた値

図- 4.5 交通量区分と劣化傾向

### 4.3 管理指標及び管理基準

舗装の損傷状態を評価する維持管理指標は、総合指標である MCI を採用する。

令和 3 年度に実施した路面性状調査結果を検証したところ、本区では、これまでの舗装修繕を MCI=4 程度で実施する傾向であった。

また、旧建設省の資料（第 35 回建設省技術研究会報告）においては、MCI=4 以下で修繕が必要とされている。これらを踏まえ、MCI による管理基準「土木技術資料 34-8（1992）」（前述の表-2.2）に MCI=4 の管理基準を加え、表-4.3 のように整理する。

表- 4.3 MCI による管理水準

MCI	管理水準
5 以上	望ましい管理水準
4~5	修繕が望ましい
4 以下	修繕が必要
3 以下	早急に修繕が必要

※土木技術資料 34-8（1992）及び  
第 35 回建設省技術研究会報告を基に作成

また、修繕の要否を判断する管理基準（修繕判断基準）は、道路分類毎に劣化傾向の差があるものの、上記検討により同基準で管理することとする。（表-4.4）

なお、これらの基準は、5 年毎に実施する路面性状調査結果及び今後の財政状況等を鑑み、適宜見直しを検討する。

表- 4.4 管理指標と管理基準

道路分類	管理指標	管理基準 (修繕判断基準)	備考
B	MCI	MCI=4	予防保全
C	MCI	MCI=4	予防保全
D	—	—	従来通りの管理

#### 4.4 点検方法・点検頻度

舗装の点検方法及びその頻度は以下の通りとする。

なお、自然災害などの不測の事態の際にはこれによらず適宜パトロールによる点検を実施する。

表- 4.5 点検方法と点検頻度

点検方法		測定項目	点検頻度	道路分類		
				B	C	D
①	日常点検	目視点検	日々	○	○	○
②	定期点検	目視点検	月に1回	○	○	○
③	路面性状調査	ひび割れ率 わだち掘れ量 平たん性・IRI	5年に1回	○	○	—

##### (1) 日常点検

日常点検は、日々の道路パトロールの他、道路利用者からの情報などを受け、適時、職員により目視点検を実施する。



写真- 4.1 日常点検

##### (2) 定期点検

定期点検は、道路維持管理委託による点検で、月に1回、措置の必要な箇所の目視点検を実施する。



写真- 4.2 定期点検

##### (3) 路面性状調査

路面性状調査は、路面性状測定車により、「ひび割れ」「わだち掘れ」「平たん性」を同時に測定する。交通量の多い路線や測定範囲の広い幹線道路などでは、目視調査よりも安全かつ高精度で調査が可能である。計画対象とする道路においては5年毎に路面性状測定車による調査を実施し、道路舗装長寿命化修繕計画の見直し、更新に反映する。なお、今回は令和8年度に調査予定とする。



写真- 4.3 路面性状調査車両

#### 4.5 使用目標年数

国土交通省の「舗装点検要領（H28.10）」では、道路分類 B の路線について、表層を使い続ける目標期間として、「使用目標年数」を定め、舗装の供用年数と損傷レベルを照らし合わせ適切な措置を実施し、舗装の長寿命化を目指すとしている。

本区では、舗装の劣化傾向や修繕履歴から、使用目標年数は「16年」とする。

修繕間隔の実績では平均 16 年程度であり、劣化傾向では MCI が 4 となるのは概ね 18 年であることから、短いほうの 16 年とし舗装の長寿命化を目指すものとする。

表- 4.6 使用目標年数

道路分類	使用目標年数	設定根拠
B	16 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>過去の修繕間隔の平均は概ね 16 年。</li> <li>劣化傾向で MCI=4 となるのは概ね 18 年。</li> </ul>

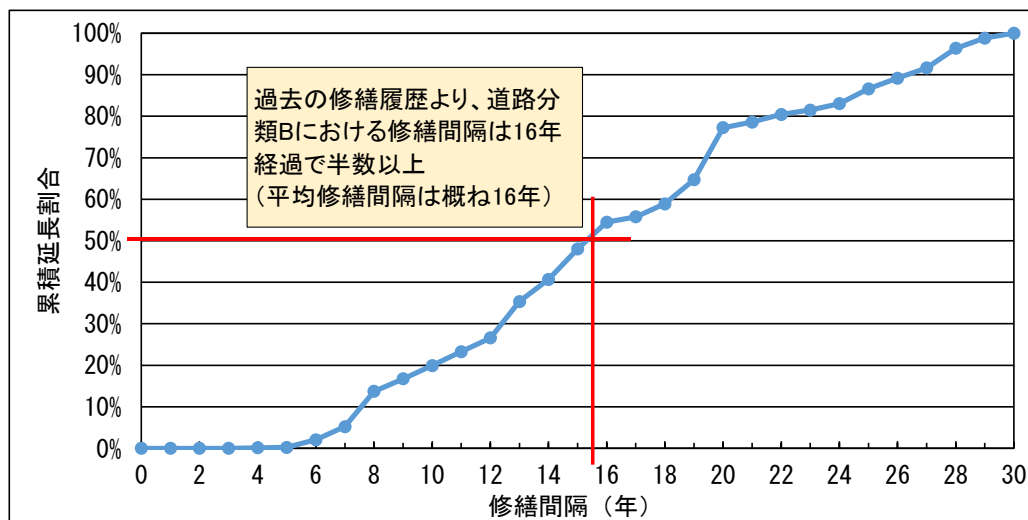
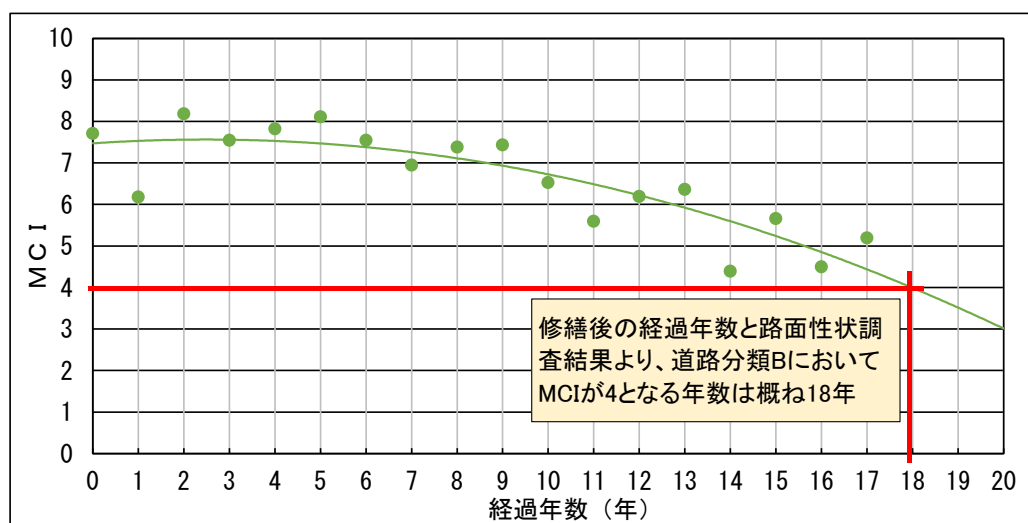


図- 4.6 修繕間隔年数における対象となる延長



※MCIは経過年数毎の平均値から標準偏差を引いた値

図- 4.7 経過年数とMCI

## 5. 舗装健全性の診断区分

国土交通省の「舗装点検要領（H28.10）」では、舗装の損傷状態（損傷レベル・供用年数）に応じて大きく3区分に診断することとしている。（表-5.1、5.2）

本区では、本計画において、管理基準（修繕判断基準）をMCI=4としたことから、修繕段階である区分ⅢはMCI=4以下とし、一般的に「望ましい管理水準」と言われる、MCI=5以上を健全である区分Ⅰとする。（表-5.3）

なお、診断区分Ⅲにおける供用年数と使用目標年数（本計画では16年）の関係については現段階では暫定的な運用とし、路盤以下の損傷が疑われる箇所については詳細調査等を実施し、路盤の健全度を判断するものとする。

表- 5. 1 診断区分と舗装の状態（分類B）

区分		状態
I	健全	損傷レベル小：管理基準に照らし、劣化の程度が小さく、舗装表面が健全な状態である。
II	表層機能保持段階	損傷レベル中：管理基準に照らし、劣化の程度が中程度である。
III	修繕段階	損傷レベル大：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る状態である。
	(Ⅲ-1 表層修繕)	表層の供用年数が使用目標年数を超える場合（路盤以下の層が健全であると想定される場合）
	(Ⅲ-2 路盤打換等)	表層の供用年数が使用目標年数未満である場合（路盤以下の層が損傷していると想定される場合）

出典：舗装点検要領，国土交通省道路局，平成28年10月

表- 5. 2 診断区分と舗装の状態（分類C、D）

区分		状態
I	健全	損傷レベル小：管理基準に照らし、劣化の程度が小さく、舗装表面が健全な状態である。
II	表層機能保持段階	損傷レベル中：管理基準に照らし、劣化の程度が中程度である。
III	修繕段階	損傷レベル大：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る状態である。

出典：舗装点検要領，国土交通省道路局，平成28年10月



表- 5.3 MCIによる診断区分

診断区分	I	II	III
MCI	5以上	5~4	4以下

表- 5.4 診断結果（令和3年度）（延長：km（割合：%） ※）

診断区分	I	II	III		合計
			III-1	III-2	
道路分類 B	65.8 (96.8)	1.7 (2.5)	0.3 (0.4)	0.2 (0.3)	68.0 (100)
			0.5 (0.7)		
道路分類 C	77.5 (96.5)	2.1 (2.6)	0.7 (0.9)		80.3 (100)
合計	143.3 (96.6)	3.8 (2.6)	1.2 (0.8)		148.3 (100)

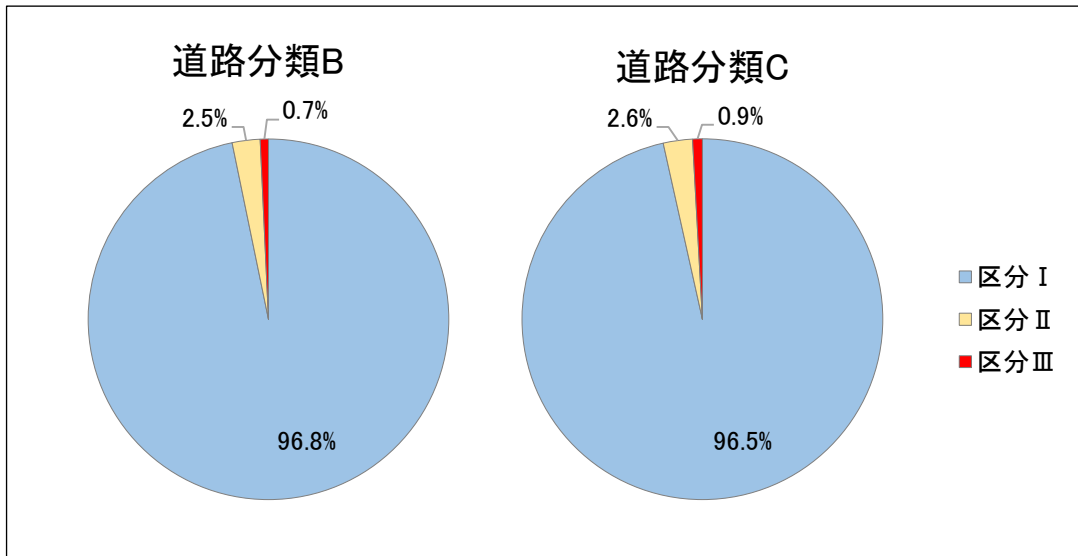


図- 5.1 診断結果（令和3年度）

※) 診断結果の延長は令和3年度路面性状調査実施延長。  
 計画対象路線（延べ延長）から令和3年度修繕工事予定路線や事業中又は他事業計画予定等がある路線を除いた延長を示す。

## 6. 措置（対策工法）

### 6.1 診断区分に応じた措置

各診断区分に応じた措置（対応工法）の目安を表-6.1に示す。

予防保全型の管理を考慮したうえで、道路分類や診断区分に基づく優先度と都市計画道路や自転車走行環境整備、緊急道路障害物除去路線等との整合性を図りつつ総合的に判断し、適切な措置を実施する。


早期に損傷が進行するような箇所（診断区分：Ⅲ-2）では、たわみ量調査（FWD調査）等の詳細調査を実施し、その原因究明を行い適切な工法を選定する。

予防保全型の具体的な措置として、損傷が軽微なうちに修繕（シール材注入や切削オーバーレイ等）を実施し、損傷の進行を抑制する。

なお、各種材料には長寿命化を考慮した材料（例えば用途に応じた改質アスファルトの使用など）を選定し、高耐久型の材料で初期投資が高価であってもライフサイクルコストを低減可能な材料については積極的に検討する。

維持管理の段階においても、長寿命化やコスト縮減及び効率化が期待できる新材料・新技術についても検討を進め、効果が高いものについては積極的に導入する。

表- 6.1 診断区分と対応工法

診断区分		対応工法の目安	優先度
Ⅰ		(必要に応じてシール材注入工法等)	低  高
Ⅱ		<ul style="list-style-type: none"> <li>シール材注入工法</li> <li>(表層) 切削オーバーレイ工法等</li> </ul>	
Ⅲ	Ⅲ-1	切削オーバーレイ工法等	
	Ⅲ-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>(路盤を含めた) 舗装打換え工法</li> <li>路盤の強化(安定処理)工法等</li> </ul>	

## 【対応工法の例】

### ・ シール材注入工法

舗装面に発生したひび割れにシール材を充填して雨水等の浸入を遮断し、舗装破損の進行を抑制する工法。



写真- 6.1 シール材注入工法

### ・ 切削オーバーレイ工法

広範囲にひび割れやわだち掘れが発生した際に、路面切削機により表層等を削り取った後、新たにアスファルト混合物を舗設し、平たんに仕上げる工法。



写真- 6.2 切削オーバーレイ工法

### ・ 路盤を含めた舗装打換え工法

路盤以下の層の損傷が認められた場合には、路盤まで掘削し損傷している層まで取り除く必要がある。新たに路盤から表層までを新規材料とする工法。なお、路盤を取り除かず安定処理して強化する工法もある。



写真- 6.3 路盤打換え工法

※各写真は「舗装の維持修繕ガイドブック 2013 (公社)日本道路協会」より抜粋

## 6.2 予防保全型の将来予測

本計画の管理基準である「MCI=4」以下となった箇所を対象に措置した場合の将来予測を実施した。

平均 MCI は徐々に低下するが、30 年後においても「望ましい管理水準」である MCI=5 を維持できる結果となった。

しかし、年度毎の工事費は一定にはならず、ピーク時には 14 億円を超える工事費が必要と試算された。

なお、30 年間の平均工事費は約 4 億円/年となり、近年の実績とも同程度となった。

この予測結果から、本計画における管理基準を MCI=4 とすることの妥当性は確認できたが、単年度毎の工事費のばらつきが大きく、望ましい計画とは言えない。

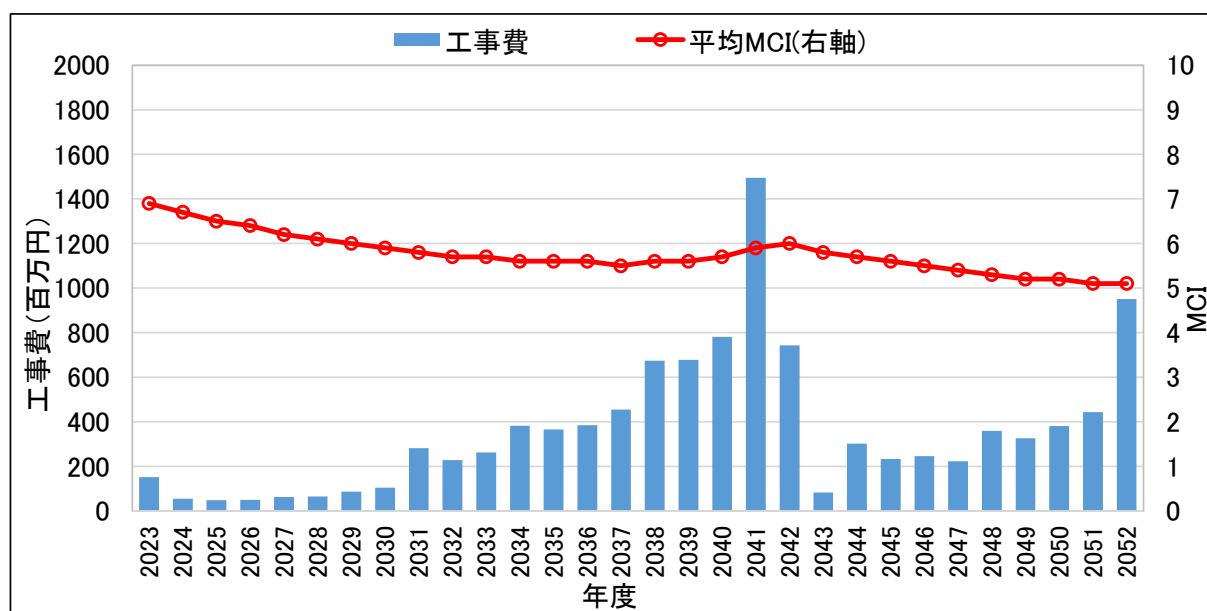


図- 6.1 予防保全パターンの将来予測

### 6.3 予算平準化による措置

前述の結果から、予算規模を平準化し、同様に予測した。

予算を平準化しても、MCIの傾向は変わらず、30年後の平均MCIは「望ましい管理水準」であるMCI=5を維持できる結果となった。(図-6.2)

参考として、事後保全型(損傷が進んでから修繕するパターン)によりMCIを同水準で維持した場合を予測した結果、30年後のトータルコストは約290億円となり、これらを比較すると、30年間で約170億円のコスト縮減が見込まれる結果となった。(図-6.3)

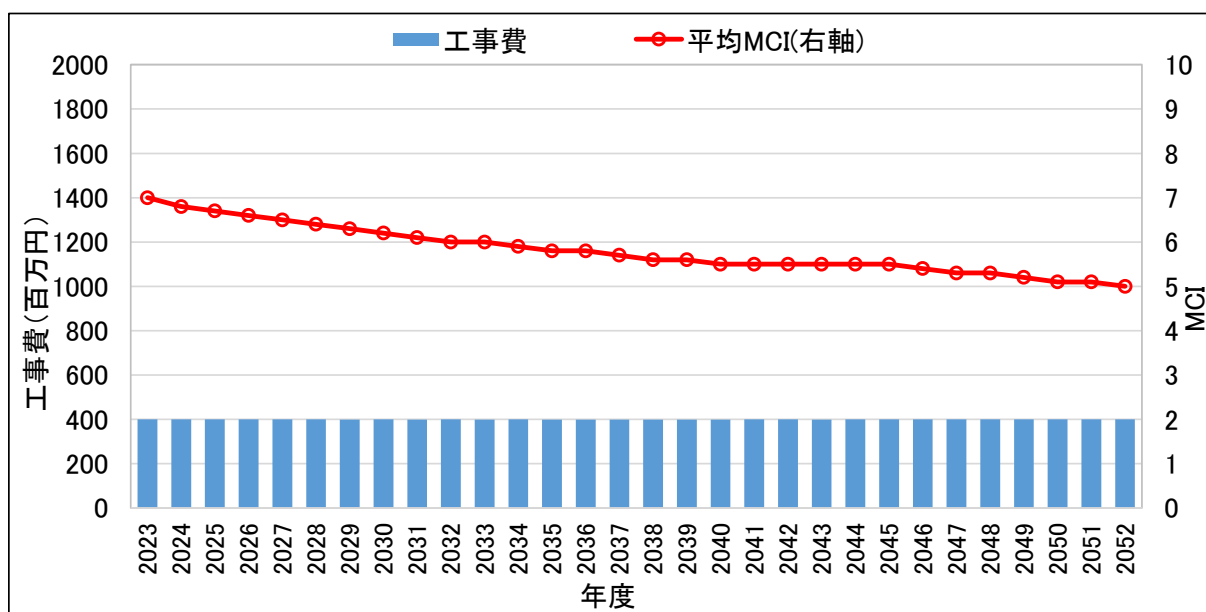


図- 6.2 予算平準化の将来予測

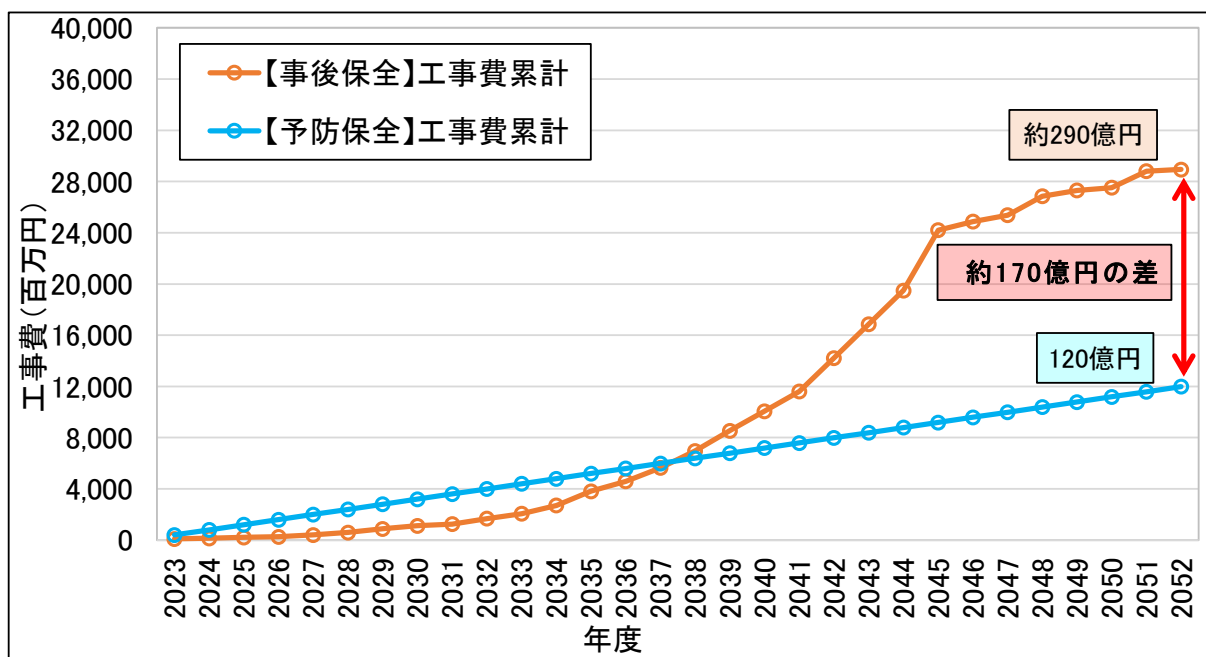


図- 6.3 予防保全と事後保全のLCC比較

## 7. 記録

PDCA 及びメンテナンスサイクルを持続的に実施するためには、点検・診断・措置の記録が重要となる。

記録の内容は、計画の検証が適切に実施できるような内容とし、表-7.1 や図-7.1 に示すような一覧表などにより情報を蓄積していく。

今後、これらのデータを活用するとともに、複数回の路面性状調査結果より、劣化予測の精度向上を図ることや予算規模に応じた管理基準や各種設定値の見直しを実施し、舗装管理の最適化を推進する。

表- 7.1 記録表(例1)

路線名称	距離標 (m)		区間長 (m)	位置情報				調査車線 上下	路面性状							舗装型	交通量区分	経過年数	補修履歴(直近)				
	自	至		起点		終点			測定年月	路面種別	ひび割れ率 %	わだち掘れ量 mm	平坦性 mm	IRI mm/m	MCI				施工年月(完了時)	工法	備考	補修間隔	
				緯度	経度	緯度	経度																
A-0010①	0	20	20	35° 42'54.69"	139° 50'32.78"	35° 42'54.35"	139° 50'31.88"	下	1	R03.06	AS	3.1	1.8	5.21	7	6.8	60	N4	17	2004年2月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	20	40	20	35° 42'54.35"	139° 50'31.88"	35° 42'54.13"	139° 50'31.00"	下	1	R03.06	AS	0.0	1.3	6.11	8	9.0	60	N4	17	2004年2月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	40	60	20	35° 42'54.13"	139° 50'31.00"	35° 42'53.82"	139° 50'30.17"	下	1	R03.06	AS	0.0	1.0	3.44	5	9.1	60	N4	17	2004年2月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	60	80	20	35° 42'53.92"	139° 50'30.17"	35° 42'53.88"	139° 50'29.31"	下	1	R03.06	AS	1.2	2.0	4.58	6	7.3	60	N4	17	2004年2月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	80	100	20	35° 42'53.88"	139° 50'29.31"	35° 42'53.91"	139° 50'28.54"	下	1	R03.06	AS	0.0	0.9	2.63	4	9.2	60	N4	17	2004年2月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	100	120	20	35° 42'53.91"	139° 50'28.54"	35° 42'53.97"	139° 50'27.91"	下	1	R03.06	AS	0.0	1.9	3.08	4	9.0	60	N4	17	2004年2月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	120	140	20	35° 42'53.97"	139° 50'27.91"	35° 42'54.12"	139° 50'27.19"	下	1	R03.06	AS	2.9	0.4	6.26	9	6.9	60	N4	17	2004年2月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	140	160	20	35° 42'54.12"	139° 50'27.19"	35° 42'54.46"	139° 50'26.33"	下	1	R03.06	AS	0.0	1.0	5.24	7	9.1	60	N4	11	2010年1月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	160	180	20	35° 42'54.46"	139° 50'26.33"	35° 42'54.80"	139° 50'25.61"	下	1	R03.06	AS	0.0	1.6	3.31	5	9.0	60	N4	11	2010年1月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	180	200	20	35° 42'54.80"	139° 50'25.61"	35° 42'55.17"	139° 50'24.84"	下	1	R03.06	AS	0.0	2.3	1.65	2	9.0	60	N4	11	2010年1月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	200	220	20	35° 42'55.17"	139° 50'24.84"	35° 42'55.53"	139° 50'24.33"	下	1	R03.06	AS	0.0	2.8	3.57	5	8.8	60	N4	11	2010年1月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	220	240	20	35° 42'55.53"	139° 50'24.33"	35° 42'55.90"	139° 50'23.68"	下	1	R03.06	AS	0.0	1.7	2.92	4	9.0	60	N4	11	2010年1月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	240	260	20	35° 42'55.90"	139° 50'23.68"	35° 42'56.32"	139° 50'23.13"	下	1	R03.06	AS	0.0	5.0	4.71	7	8.3	60	N4	11	2010年1月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	260	280	20	35° 42'56.32"	139° 50'23.13"	35° 42'56.79"	139° 50'22.54"	下	1	R03.06	AS	0.0	1.8	4.65	6	8.9	60	N4	11	2010年1月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	280	300	20	35° 42'56.79"	139° 50'22.54"	35° 42'57.18"	139° 50'22.04"	下	1	R03.06	AS	0.0	1.5	4.48	6	9.0	60	N4	11	2010年1月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	300	320	20	35° 42'57.18"	139° 50'22.04"	35° 42'57.66"	139° 50'21.41"	下	1	R03.06	AS	0.0	2.5	5.75	8	8.8	60	N4	11	2010年1月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	320	340	20	35° 42'57.66"	139° 50'21.41"	35° 42'57.95"	139° 50'20.65"	下	1	R03.06	AS	0.0	1.3	6.02	8	9.0	60	N4	11	2010年1月	切削OL5	開粒1号	
A-0010①	340	360	20	35° 42'57.95"	139° 50'20.65"	35° 42'58.26"	139° 50'19.99"	下	1	R03.06	AS	0.0	0.8	5.56	8	9.1	60	N4	11	2010年1月	切削OL5	開粒1号	

路線名	所在地	管理者	点検年月
区 間	0 ~ 100	施設等	
調査結果	ひび割れ 1 %	わだち掘れ 6 mm	縦断凹凸(IRI) 5 mm/m
			
メモ			
区 間	100 ~ 200	施設等	
調査結果	ひび割れ 1 %	わだち掘れ 9 mm	縦断凹凸(IRI) 4 mm/m
			
メモ			

図- 7.1 記録表(例2)

## 8. メンテナンスサイクルの実行

具体的なメンテナンスサイクルを以下に示す。

継続的に各段階を実施することで、より効果的に維持管理を実施していく。

なお、5年程度毎に検証し、計画を見直すサイクルを継続することで、良好な舗装の整備を進めていく。

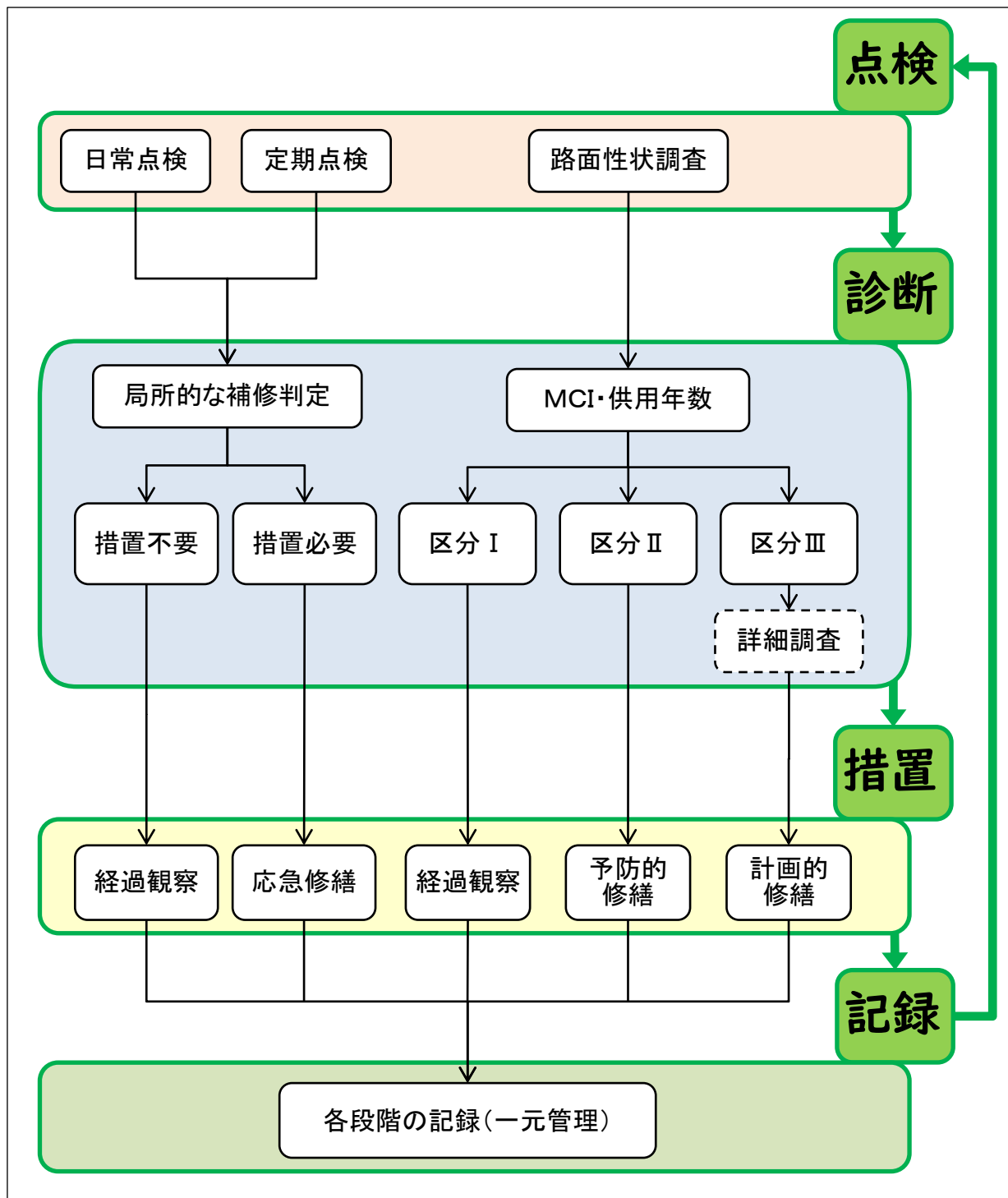


図- 8.1 メンテナンスサイクルの実行

## 9. 修繕計画

今後5年間で約15kmを修繕対象とし、路面性状調査結果から客観的な評価に基づき、計画的な修繕を実施する。

なお、局所的な修繕や維持管理で実施する補修等は、本計画によらず適時実施し、効率的な道路管理を進める。





# SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



「SDGs」とは、「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略称です。17の目標と169のターゲットから構成されており、「誰一人取り残さない」社会の実現に向けて、経済、社会、環境の3つの側面のバランスの取れた持続可能な開発を目指しています。  
江戸川区は、「ともに生きるまち」を目指してSDGsに取り組んでいます。

## 江戸川区道路舗装長寿命化修繕計画

令和4年4月

発行 江戸川区土木部計画調整課計画係

江戸川区中央1-4-1

電話 03-5662-8389