

1. 計画の概要

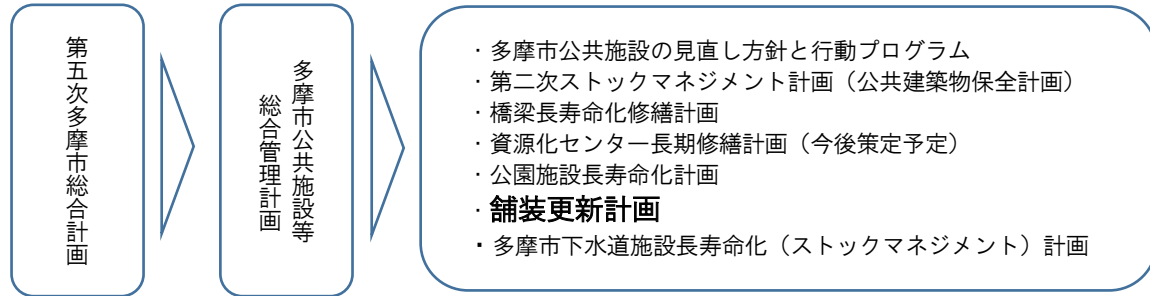
(1) 計画の目的

道路舗装は市民の生活を支える基礎となる施設で、路面を安全かつ快適に利用できる状態に維持していくためには、将来必要となる工事量や費用を把握しながら無理・無駄のない舗装管理を実践していくことが不可欠です。

市が所有する建築物、都市基盤（インフラ等）の公共施設について、財政負担の軽減化と平準化を図るため策定した「多摩市公共施設等総合管理計画（平成 30 年 11 月）」の個別施設の計画として、市道の舗装について、これからの維持、修繕の方針を定めた「多摩市舗装更新計画」を策定しました。

(2) 位置づけ

本計画は、「多摩市公共施設等総合管理計画（平成 30 年 11 月）」における道路舗装分野での個別施設計画です。



(3) 計画の対象

本計画は市道のうち、幹線道路約 67km、主要な生活道路約 37km の舗装を対象とします。

大型車やバスが多い路線、緊急輸送道路を「幹線道路」に、幹線道路を補完し、幹線道路で囲まれた区域の交通を処理する道路は「生活道路」に分類し、舗装更新計画を定めます。

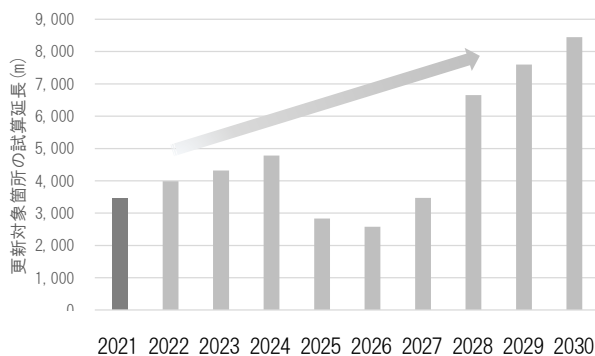
(4) 計画期間

2021（令和 3）年から 2030（令和 12）年の 10 年間としました。

舗装の劣化は、大型車両の交通量や舗装断面の違いから異なるため、本計画により前期 5 年及び後期 5 年の対象箇所を具体的に定め、後期 5 年については、定期的に行う点検結果から見直しを行います。

2. 舗装の現状と課題

- 幹線道路と主要な生活道路では、路面の健全性を把握するため実施する路面性状調査を、5 年間で一巡する頻度で実施し、ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性を測定しています。
- 多摩市道は大型車通行量が少ないことから、わだち掘れや縦断方向の凹凸が発生する割合が少ないため、近年では主に舗装の健全性の目安として、ひび割れ率を採用することにしています。
- 幹線道路では、路面性状調査から計画的に更新を行ってきており、概ね一定の更新費で推移しています。生活道路では、道路パトロールや住民からの情報に基づき補修を行っており、更新費は徐々に増加傾向を示しています。



3. 舗装の維持管理の基本的な考え方

① 安心して快適に暮らし、移動できるまちづくり

市民の財産を大切に長く使用するという視点に立ち、安全性と利用者の満足感を確保しながら、最も費用対効果の高い維持管理及び計画的な更新・長寿命化を進めます。

② 道路の区分に応じた効率的かつ経済的な更新

自動車交通量の多い路線や主要バス路線など重要性が高い路線を「幹線道路」、その他は「生活道路」と分類し、それぞれに適した効率的かつ経済的な更新を行います。

③ 更新費用の平準化

各路線の路面の状態、利用状況、重要度を踏まえ、適切な処置を行いながら、更新費用の平準化に取り組みます。

4. 幹線道路の舗装更新計画

(1) 更新区間の設定

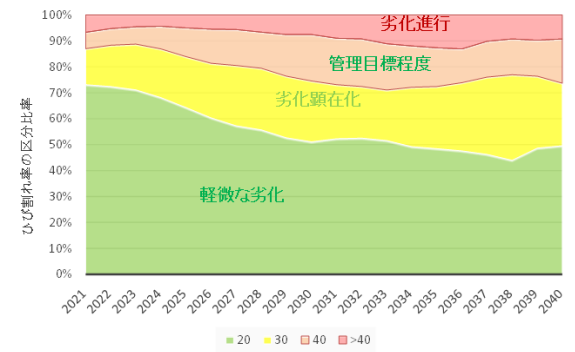
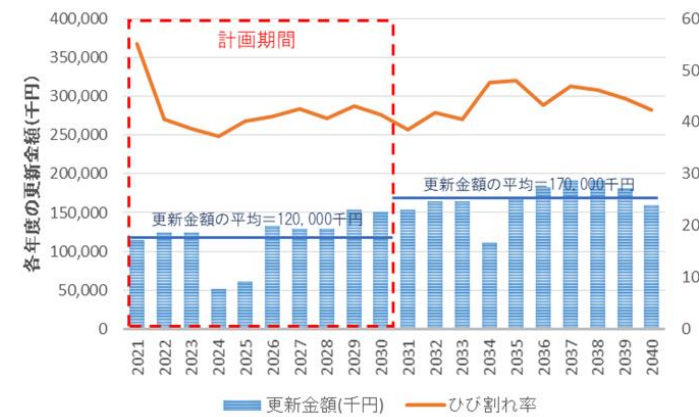
ひび割れ率 35% を超過する箇所が連続する範囲を選定し、施工量を考慮して 200m を最小延長としました。

(2) 優先順位の設定

深刻な路面状態の箇所を多く含む区間（深刻度）に加え、主要バス路線などを優先しました。

(3) 更新費用

更新費用の平準化を行い、路面状態が概ね良好に維持できる予算は 120,000 千円/年となりました。



5. 生活道路の舗装更新方針

(1) 更新箇所の設定

更新は交差点間を基本単位として行い、局所的に損傷が進行している箇所等については、50m 程度以上を一単位として逐次更新を実施する方針としました。

(2) 優先順位の設定

更新対象箇所の優先順位は路面の劣化程度に加え、路線の重要度等を考慮して設定する方針にしました。

(3) 更新費用

更新費用の平準化を行い、10 年間の路面状態が概ね維持できる費用を検討したところ、70,000 千円/年となりました。生活道路は占用工事等による掘返しが多く、表層の更新履歴や耐用年数を詳細に把握・管理することは困難です。よって、占用企業者との連携を図りつつ、道路パトロール等による路面損傷状況等により更新箇所を選定します。

幹線道路の舗装更新計画【2021-2030】



— 前期【2021-2025】
 - - - 後期【2026-2030】

6. 今後に向けて

(1) 今後推し進める予防保全について

多摩市では路面性状調査結果から劣化予測を行い、劣化が進む箇所から更新路線を選定してきましたが、今後は予防保全型路面管理の考え方を導入し、取り組んでいきます。

予防保全工法として、安価で舗装の劣化を抑制する効果が期待できる以下の工法等があり、今後延命効果や最適な適用箇所・条件等を検討していきます。

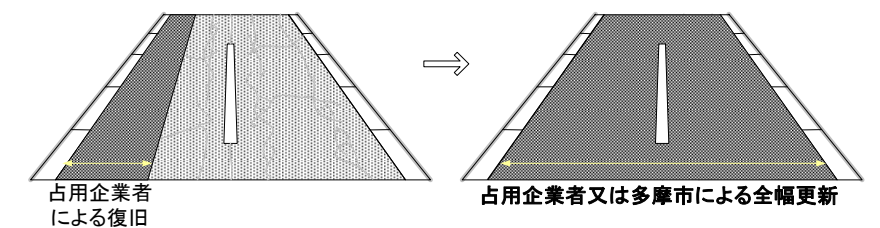
<p>フォグシール</p> <p>路面にアスファルト乳剤を散布し、保護膜を形成します。気象作用による路面劣化を遅延・抑制します。</p>	
<p>スラリーシール（マイクロサーフェッシング）</p> <p>路面にスラリー状の混合物を敷均して薄い緻密な保護層を形成します。路面劣化の抑制と機能の回復を図ります。</p>	
<p>薄層オーバーレイ</p> <p>路面にアスファルト混合物を薄く舗設します。下層の保護と機能回復をはかります。路面劣化が顕在化・進行した箇所の延命に有効です。</p>	

(2) 必要な財源確保に向けた取組み

今後も更新費用の増加が見込まれます。そのため、次の取組みを検討・検証していくことで必要な財源を確保していきます。

① 占有企業者との連携強化

道路調整会議などを通じて舗装更新時期を共有し、無駄のない舗装更新になるよう占有企業者と調整し、占有工事との連携強化をより図ります。



② 積極的な補助金の活用

補助金の適用条件等を把握しつつ、より有効な国や東京都の補助金制度の活用にも努め、一般財源の支出を抑制します。