

# 足立区道路維持補修計画（概要版）

## 1. 計画策定の背景・目的

平成25年6月「道路法等の一部を改正する法律」が公布され、国土交通省は、道路構造物の予防保全・老朽化対策として、維持補修に関する技術的基準に、点検に関する基準を新たに追加しました。これは、道路管理者が、道路の予防保全の観点、すなわち、道路の劣化が進行してから補修を行う「事後対応」型ではなく、構造物の点検を定期的に行い、損傷が軽微なうちに補修などの対策を講じる「予防保全」型の維持・補修を実施することが、安全かつ円滑な交通の確保および効率的な道路管理を実現するためには重要である、との考えを踏まえたものです。

足立区では、道路構造物の一つとして道路舗装を管理しており、現在、区内全域に整備しています。これまでも、足立区では、国土交通省の施策が示される前から、日常のパトロールや区民の要望を踏まえながら維持補修に務めてきました。しかし、道路構造物の数量が膨大になり、全ての道路舗装の現状や老朽化の程度を把握することが次第に困難になってきました。

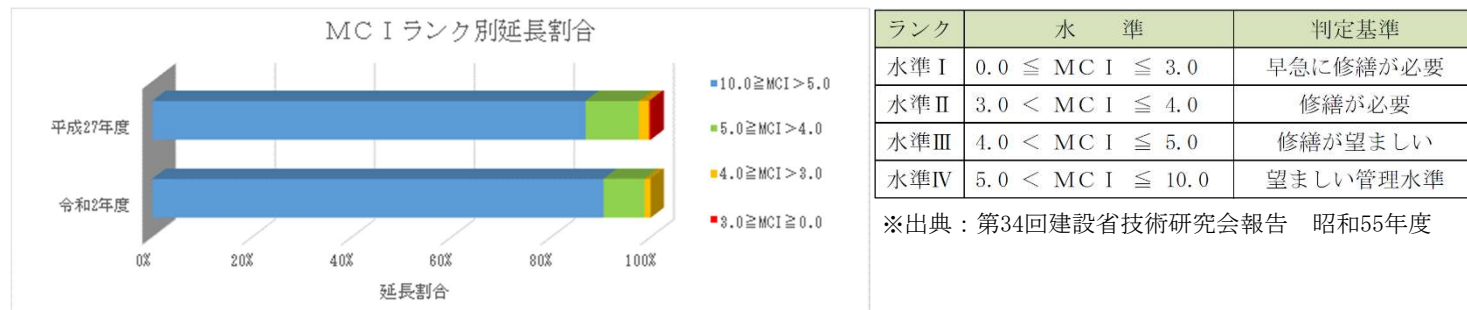
そこで、上述した国の施策や区の状況を踏まえ、足立区では平成27年度に道路舗装の現状を把握し、異常又は損傷を早期に発見するための「路面性状調査」を実施しました。さらに、この点検結果をもとに最適な維持管理方法を立案し、「区内道路維持補修計画」を策定しました。

これは、今後の維持管理に関する短期・中長期的な計画策定、及び予算の平準化を図り、無理のない持続可能な維持管理、かつ区民への安全性・信頼性を確保することを目的として取り組むものです。

## 2. 管理の方針

### 2.1 管理道路の現状

効率的な維持管理を行うため、本区が管理している道路のうち幹線道路（延長約144km）について、国土交通省が定める「総点検実施要領（案）【舗装編】」に基づき点検（路面性状調査）を行いました。幹線道路の補修基準は、**MCI**\*1という舗装状態を表す指数を用いて設定しました。平成27年度と令和2年度の2回にかけて点検を実施し、これまでの維持管理によって舗装状況が向上していることを確認しています。



※1 **MCI** について：  
MCI 値(Maintenance Control Index)とは、路面状態を表す指数で、「ひび割れ」、「わだち掘れ」、「平坦性」の3つの要素により算出されます。MCI 値は 10 点満点の減点法で評価され、国の基準では MCI が 4.0 を下回ると修繕が必要と評価されます。

### 2.2 管理手法

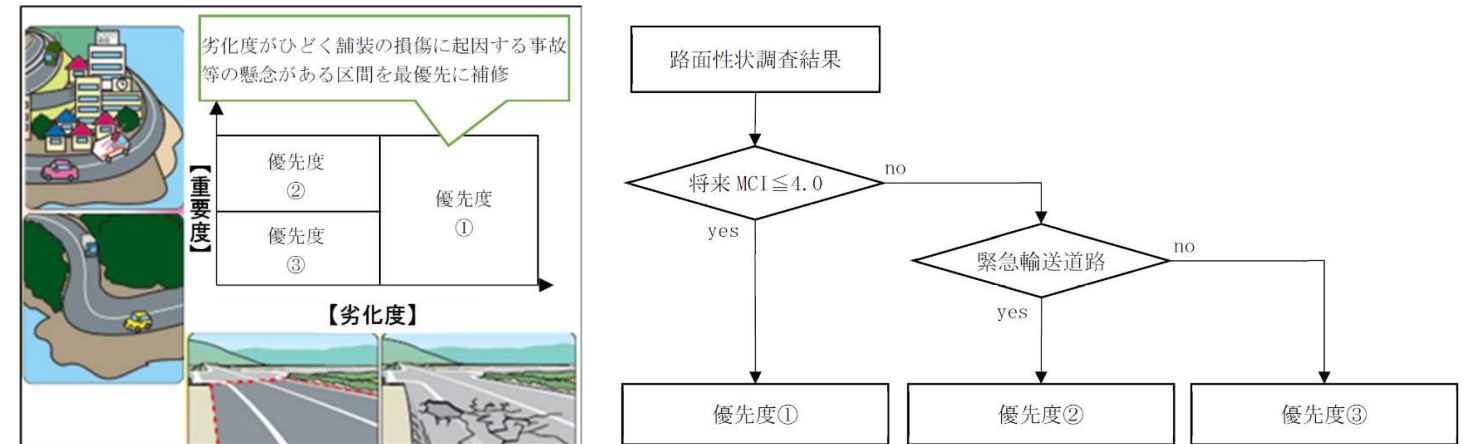
管理手法は、幹線道路は損傷の進行が早い道路なので、補修基準を定め**計画的に補修を行います**。生活道路は損傷の進行が比較的緩やかな道路であるため、職員の目視点検等で補修が必要とされた段階で補修を行う道路とします。

幹線道路の補修基準は、国土交通省が定める「舗装点検要領」を参考に舗装状態を3段階の診断区分に分け、区の道路が持つ舗装状況を評価しながら管理することとしました。

診断区分	基準値
I 健全	MCI 4.0 超
II 表層機能保持段階	MCI 3.0 超～4.0 以下
III 修繕段階	MCI 3.0 以下

## 3. 補修工事区間の優先順位の考え方

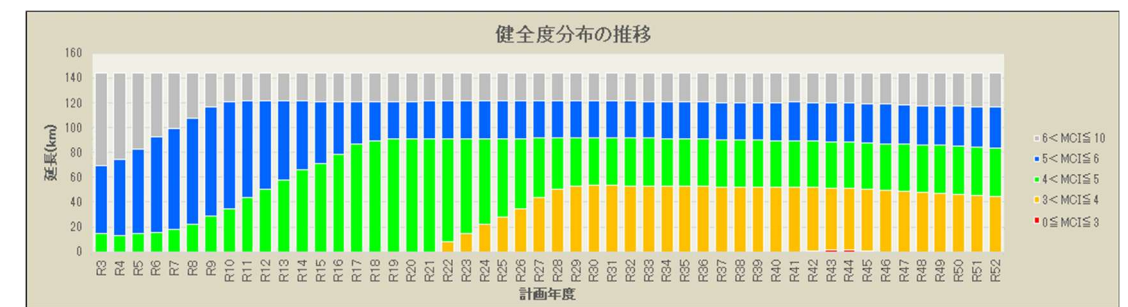
対策の優先順位は調査結果による劣化度と、安全・環境・快適・防災の視点から重要度の評価指標を定め、**劣化度の高い区間を最優先で補修し、劣化が穏やかな区間は重要度が高い区間から計画的に補修**を実施します。



## 4. 今後の取り組み

幹線道路の管理水準は、『MCI が修繕段階(MCI 3.0 以下)にある区間を発生させないように管理すること』とし、本計画にて定めた補修工事の優先順位に基づき、計画的に維持管理していきます。また、日常のパトロールや点検により道路の状況把握に努めるとともに、5年以内毎に路面性状調査を実施し、本計画を適宜更新していきます。

なお、これまでの調査結果や舗装の劣化状況をもとに、目標達成に向けたシミュレーションを行った結果の健全度の分布は右図のようになりました。



※この予算計画は、補修が必要な箇所の特定が可能となる調査済み道路(約 144km)をもとに試算しています。幹線道路については今後計画的に調査を行い、調査終了後に計画の見直しを行います。

## 5. コスト削減効果

路盤の劣化を考慮せずに従来の補修で維持管理を続けた場合と計画的な維持管理を行う「長寿命化を意識した補修プラン」による補修でコストの比較を行いました。

その結果、約 50 年間で約 69 億円のコスト削減効果が見込まれます。

