

個別施設計画 【舗装編】

令和3年3月



厚 木 市

目 次

第1章 計画の概要	1
1.1 背景	1
1.2 策定の目的	1
1.3 計画の位置づけ	2
1.4 計画期間と内容	3
1.5 対象路線	4
1.6 道路の種類	8
第2章 これまでの取り組み	9
2.1 路面性状調査の実施状況	9
2.2 修繕工事の実施状況	10
第3章 劣化傾向	11
3.1 路面性状結果の整理	11
3.2 劣化傾向の整理	12
3.3 劣化予測	13
第4章 基本方針	17
4.1 個別施設計画【舗装編】の基本方針	17
4.2 実施方針	18
第5章 修繕等工事の内容	23
5.1 維持補修工事	23
5.2 修繕工事の内容	25
5.3 修繕工事単価の設定	27
5.4 修繕周期の設定	27
第6章 対策優先順位の設定	28
6.1 優先順位指標の設定	28
6.2 グループ内の順位の設定	28
第7章 管理計画	29
7.1 健全性の推移	29
7.2 短期修繕計画	30
7.3 現場領域とマネジメント領域におけるPDCAサイクルの確立	35
7.4 巡回点検等による蓄積された維持管理データの有効活用と計画の見直し	35

第 1 章 計画の概要

1. 1 背景

厚木市（以下、本市）は、現在、1 級市道 54.8km、2 級市道 95.2km、準幹線 13.8km の舗装を管理しています。平成 21 年度、平成 22 年度、平成 30 年度に路面性状調査を実施し、また日常的な巡回点検や市民の方からの要望に対する対応に取り組み、より適切な維持管理に取り組んできました。

平成 25 年には内閣府が地方公共団体も含めたインフラ管理者に対して、インフラ長寿命化計画と個別施設毎の長寿命化計画の策定を求め、平成 26 年には国土交通省がインフラ長寿命化計画（行動計画）を策定し、省令・告知によって定期点検が義務づけられました。

本市では、今後、膨大な量の舗装について効率的かつ効果的に管理を進めるべき、これまで蓄積された点検・補修のデータを基にして、安全で適切な舗装の維持管理を実施すべく、舗装長寿命化修繕計画を策定することとしました。

1. 2 策定の目的

本計画では、舗装の路面性状調査結果や日常的な巡回点検の結果などを踏まえて、現状の舗装の維持管理状況を整理します。

さらに、効率的かつ効果的で最適な維持管理方法を決定し、管理する舗装の健全性維持とライフサイクルコスト縮減を実現することを目的とします。

1.3 計画の位置づけ

本計画は、以下に示す厚木市の基本構想等と連携する分野別計画のひとつです。

また、国が策定した「インフラ長寿命化基本計画（平成 25 年 11 月）」の行動計画として策定した「厚木市公共施設等総合管理計画（平成 27 年 3 月）」における施設別整備計画として位置づけられます。

●厚木市の基本構想等

- あつぎ元気プラン（平成 21 年～令和 2 年）（基本構造、基本計画、実施計画に該当）
- 厚木市公共施設最適化基本計画（平成 27 年）、あつぎの道づくり計画

●体系図

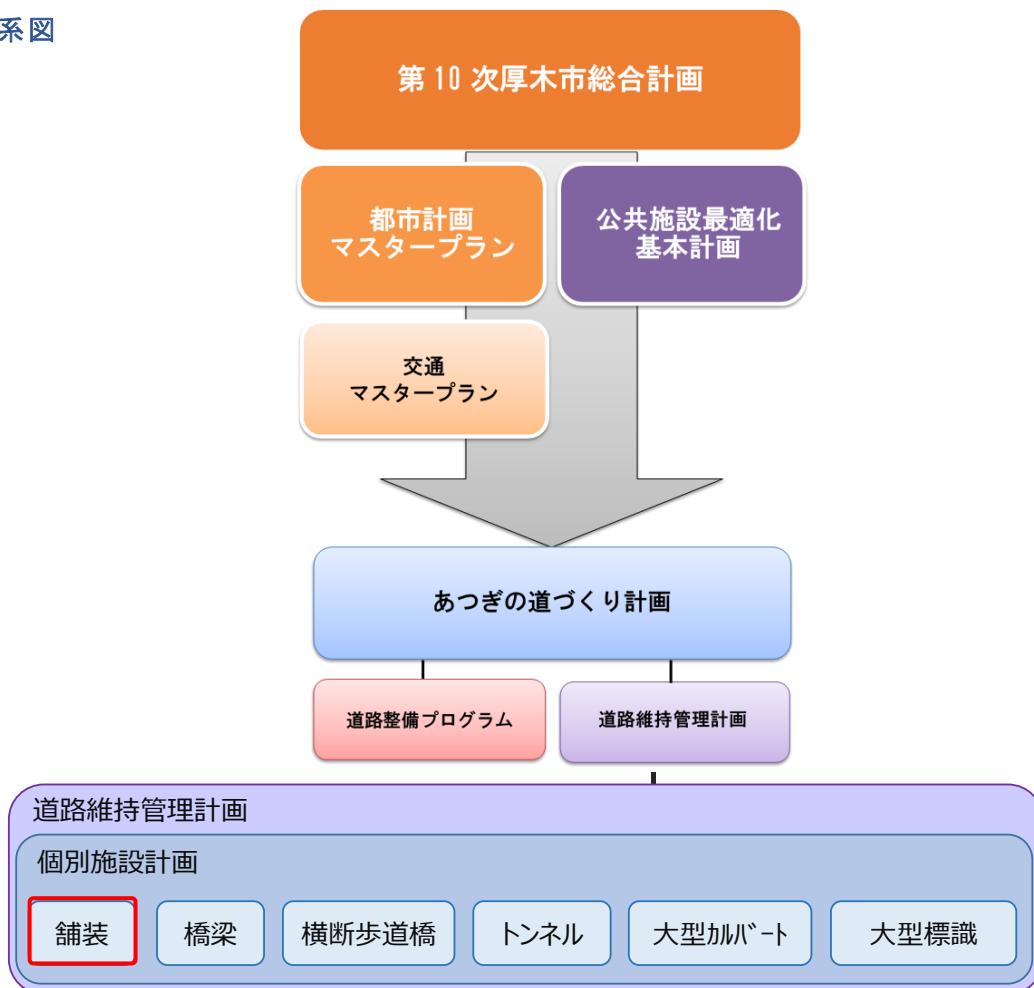


図 1.1 体系図

1.4 計画期間と内容

本計画は、「あつぎの道づくり計画」の下位計画であることから、計画期間は、令和 3（2021）年度から「あつぎの道づくり計画」の計画終了時期である令和 14（2032）年度の 12 年間とします。

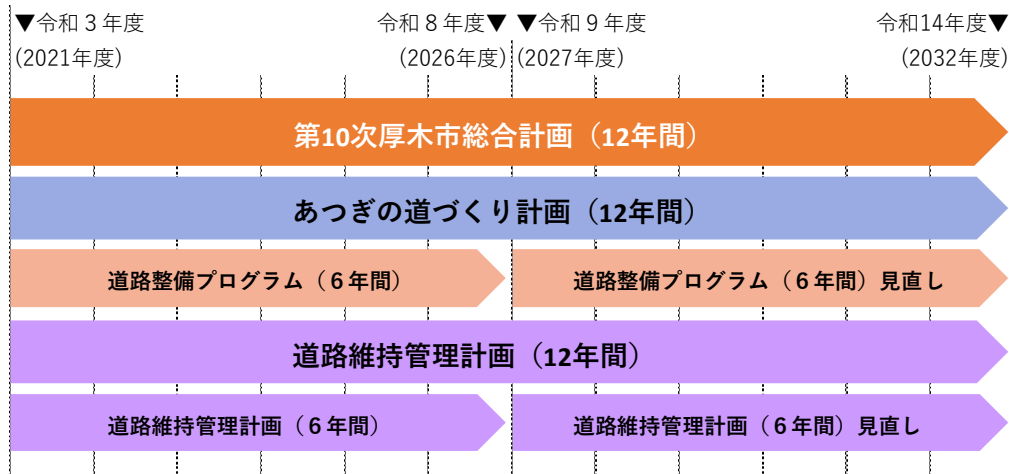


図 1.2 計画期間

参照 第 8 次厚木市道路整備三箇年計画 終章（平成 30 年 3 月）

本計画には、これまでの舗装管理に関する取り組みの現状と劣化傾向、劣化予測、対策優先順位、管理方針、管理計画等を掲載します。

1.5 対象路線

本計画の対象路線は、1級市道 54.8km、2級市道 95.2km、準幹線 20.7km です。

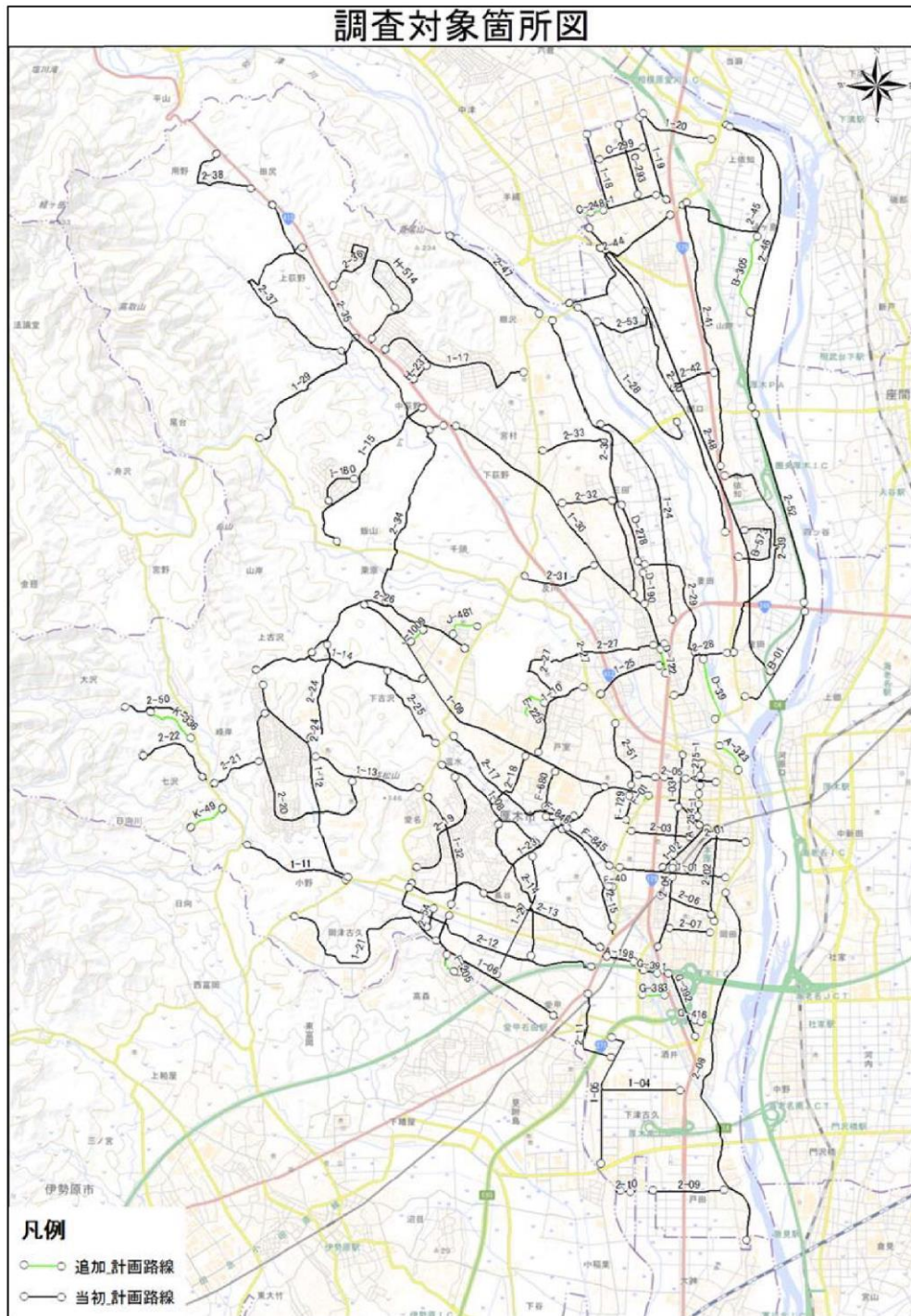


図 1.3 対象路線

図の出典：厚木市道（1・2級外）路面性状調査委託（株）パスコ 平成30年度

表 1.1 対象路線

	路線数	実延長 (km)	路面性状調査延長 (km)
1 級幹線	27	54.8	109.7
2 級幹線	50	95.2	142.9
準幹線	37	20.7	41.3
合計	114	170.7	294.0

表 1.2 1 級幹線市道の内訳

NO	路線番号	路線名	交通量区分	道路分類	実延長 (m)	車線数	調査延長 (m)	備考
1	1-1	厚木環状1号線	N5	B2	1414.1	2	2828.2	
2	1-2	本厚木田村町線	N5	B2	746.5	2	1493.0	
3	1-3	本厚木松枝線	N6	B1	1055.6	2	2111.2	一部N6
4	1-4	酒井上落合線	N5	B2	1139.5	2	2279.0	N6部分あるかも
5	1-5	片平上落合線	N5	B2	1869.5	2	3739.0	N6部分あるかも
6	1-6	愛甲長谷線	N5	B2	2133.9	2	4267.8	
7	1-8	温水愛名線	N5	B2	1680.0	2	3360.0	
8	1-9	辻戸室線	N6	B1	3972.6	2	7945.2	一部N5
9	1-10	緑ヶ丘幹線	N5	B2	1209.9	2	2419.8	
10	1-11	堀合日向川線	N5	B2	1489.8	2	2979.6	
11	1-12	小野森の里幹線	N5	B2	2858.7	2	5717.4	
12	1-13	愛名森の里線	N5	B2	1505.3	2	3010.6	
13	1-14	旗谷上古沢線	N4	C	2461.3	2	4922.6	
14	1-15	中荻野飯山線	N5	B2	2513.0	2	5026.0	
15	1-17	鳶尾幹線	N4	C	2276.5	2	4553.0	
16	1-18	内陸工業団地中央幹線	N6	B1	1685.5	2	3371.0	
17	1-19	内陸工業団地東幹線	N6	B1	1189.6	2	2379.2	一部N7
18	1-20	溝野日影坂線	N7	B1	1096.3	2	2192.6	
19	1-21	赤坂津古久環状線	N5	B2	2747.0	2	5494.0	
20	1-23	水引小野線	N5	B2	3792.5	2	7585.0	一部N6
21	1-24	妻田三田幹線	N6	B1	3231.1	2	6462.2	
22	1-25	妻田林線	N5	B2	886.2	2	1772.4	
23	1-27	厚木環状2号線	N5	B2	1653.3	2	3306.6	
24	1-28	関口才戸橋線	N5	B2	2645.2	2	5290.4	
25	1-29	横林上飯山線	N4	C	2054.4	2	4108.8	
26	1-30	妻田中荻野線	N5	B2	3979.9	2	7959.8	
27	1-32	厚木環状3号線	N5	B2	1557.8	2	3115.6	
	計 (m)				54845.0		109690.0	
	(km)				54.8		109.7	

表 1.3 2級幹線市道の内訳

NO	路線番号	路線名	交通量区分	道路分類	実延長 (m)	車線数	調査延長 (m)	備考
1	2-1	本厚木停車場旭町線	N5	B2	1008.9	2	2017.8	
2	2-2	本厚木岡田線	N5	B2	1231.5	2	2463.0	
3	2-3	下之谷愚名線	N5	B2	850.1	2	1700.2	
4	2-4	昭和用水線	N5	B2	1804.2	2	3608.4	
5	2-5	寿町戸室線	N4	C	1032.4	2	2064.8	
6	2-6	榎戸沖田線	N4	C	750.2	2	1500.4	
7	2-7	榎戸北矢線	N4	C	607.5	2	1215.0	
8	2-8	厚木戸田線	N5	B2	4942.7	2	9885.4	
9	2-9	中富田下沖線	N4	C	973.2	1	973.2	
10	2-10	宮ノ東東西線	N4	C	233.0	1	233.0	
11	2-11	宿愛甲片町線	N5	B2	1122.3	1	1122.3	
12	2-12	坊中竹ノ内線	N4	C	2876.7	1.33	3826.0	1車線2/3
13	2-13	船子中長谷線	N5	B2	1812.0	1	1812.0	
14	2-14	愛甲高坪線	N4	C	1849.8	1.33	2460.2	1車線2/3
15	2-15	船子温水線	N4	C	1587.9	2	3175.8	
16	2-17	片岸浅間山線	N5	B2	2081.1	2	4162.2	
17	2-18	高坪尼寺線	N4	C	834.7	1	834.7	
18	2-19	毛利台幹線	N4	C	1659.7	2	3319.4	
19	2-20	森の里環状線	N5	B2	2781.0	2	5562.0	
20	2-21	森の里七沢線	N4	C	760.4	2	1520.8	
21	2-22	門口谷戸線	N4	C	1351.7	2	2703.4	
22	2-24	森の里上古沢線	N5	B2	1448.6	2	2897.2	
23	2-25	八ツ橋竹ノ花線	N4	C	1323.9	1	1323.9	
24	2-26	四辻上古沢線	N4	C	2536.9	2	5073.8	
25	2-27	妻田緑ヶ丘線	N4	C	2230.3	1.33	2966.3	1車線2/3
26	2-28	金田妻田線	N4	C	1175.0	1	1175.0	
27	2-29	三塚沖田線	N4	C	1731.1	1	1731.1	
28	2-30	白根才戸線	N5	B2	3825.5	1	3825.5	
29	2-31	松蓮寺千頭線	N5	B2	1024.9	2	2049.8	
30	2-32	道慶塚東下原線	N5	B2	748.2	2	1496.4	
31	2-33	三田下荻野線	N4	C	979.7	2	1959.4	
32	2-34	辻本郷線	N4	C	2476.1	1.66	4110.3	1車線1/3
33	2-35	本郷柄沢線	N5	B2	3929.0	1	3929.0	
34	2-36	松蔭幹線	N4	C	1268.0	1	1268.0	
35	2-37	横林源氏河原線	N4	C	2703.6	1	2703.6	
36	2-38	西富士野沓掛線	N4	C	1332.1	1	1332.1	
37	2-39	金田中依知線	N4	C	3035.9	1	3035.9	
38	2-40	下依知下川入線	N4	C	4308.9	1	4308.9	
39	2-41	中依知上依知線	N4	C	3675.5	1	3675.5	
40	2-42	小平長坂線	N4	C	642.3	1	642.3	
41	2-44	藤塚才戸線	N5	B2	2041.9	2	4083.8	
42	2-45	藤塚昭和橋線	N4	C	2875.8	2	5751.6	
43	2-46	座架依橋上依知線	N6	B1	3986.5	2	7973.0	
44	2-47	中津川右岸北部幹線	N5	B2	1604.7	2	3209.4	
45	2-48	横須賀水道路線	N4	C	6029.3	1	6029.3	
46	2-50	七沢広沢寺線	N4	C	1017.8	1	1017.8	
47	2-51	戸室幹線	N5	B2	1034.1	2	2068.2	
48	2-52	金田座架依橋線	N6	B1	2749.3	2	5498.6	
49	2-53	中之坂才戸線	N4	C	938.4	1	938.4	
50	2-54	赤坂竹之内線	N4	C	358.0	2	716.0	
	計 (m)				95182.3		142950.1	
	(km)				95.2		143.0	

表 1.4 準幹線市道の内訳

NO	路線番号	路線名	交通量区分	道路分類	実延長 (m)	車線数	調査延長 (m)	備考
1	A-198	----	N5	B2	508.0	2	1016.0	
2	A-254-1	----	N4	C	255.2	2	510.4	
3	A-275	----	N4	C	219.6	2	439.2	
4	A-275-1	----	N4	C	260.7	2	521.4	
5	B-01	----	N5	B2	1504.1	2	3008.2	
6	B-573	----	N4	C	1158.0	2	2316.0	
7	C-293	----	N5	B2	997.3	2	1994.6	
8	C-299	----	N5	B2	653.6	2	1307.2	
9	D-190	----	N4	C	529.4	2	1058.8	
10	D-278	----	N5	B2	835.0	2	1670.0	
11	F-680	----	N5	B2	653.1	2	1306.2	
12	F-729	----	N4	C	492.5	2	985.0	
13	F-845	----	N5	B2	787.4	2	1574.8	
14	F-846	----	N5	B2	270.0	2	540.0	
15	G-391	----	N4	C	284.9	2	569.8	
16	G-392	----	N4	C	966.9	2	1933.8	
17	G-416	----	N4	C	195.4	2	390.8	
18	H-237	----	N4	C	319.4	2	638.8	
19	H-514	----	N4	C	2228.8	2	4457.6	
20	I-180	----	N4	C	656.1	2	1312.2	
21	A-323	----	N4	C	568.4	2	1136.8	
22	B-305	----	N4	C	707.5	2	1415.0	
23	C-248-1	----	N6	B1	281.3	2	562.6	
24	D-39	----	N4	C	898.5	2	1797.0	
25	D-96-1	----	N5	B2	36.4	2	72.8	
26	D-722	----	N5	B2	407.0	2	814.0	
27	E-225	----	N4	C	690.9	2	1381.8	
28	F-01	----	N4	C	76.8	2	153.6	
29	F-40	----	N4	C	153.9	2	307.8	
30	F-205	----	N4	C	361.5	2	723.0	
31	F-206	----	N4	C	130.7	2	261.4	
32	G-18	----	N4	C	66.4	2	132.8	
33	G-383	----	N5	B2	375.3	2	750.6	
34	J-481	----	N4	C	502.9	2	1005.8	
35	J-1009	----	N4	C	316.3	2	632.6	
36	K-49	----	N4	C	569.0	2	1138.0	
37	K-336	----	N4	C	747.2	2	1494.4	
	計 (m)				20665.4		41330.8	
	(km)				20.7		41.3	

1.6 道路の種類

「市道路線の認定に関する取扱要綱（平成 23 年 2 月）」にて位置づけられている道路の種類は以下の通りです。加えて、管理上、準幹線道を位置づけているため、明記しました。

一級市道：集落並びに国道及び県道を相互に連絡する等、基幹的道路網を形成するのに必要な幹線道路をいう。

二級市道：一級市道を補完する等、基幹的道路網を形成するのに必要な幹線道路をいう。

自転車歩行者専用道路：専ら自転車及び歩行者の通行の用に供することを目的とする道路をいう。

歩行者専用道路：専ら歩行者の通行の用に供することを目的とする道路をいう。

一般市道：前 4 号以外の道路をいう。

準幹線道：一級市道及び二級市道以外で複数車線を有する道路をいう。

第2章 これまでの取り組み

2.1 路面性状調査の実施状況

路面性状調査の実施状況は以下のとおりです。

- 厚木環状1号線他24路線 路面性状調査委託 ニチレキ(株) 平成21年度
- 市道本厚木停車場線他14路線 路面性状調査委託 ニチレキ(株) 平成21年度
- 厚木市道中富田下沖線外41路線 路面性状調査委託 ニチレキ(株) 平成22年度
- 厚木市道(1・2級外)路面性状調査委託 (株)パスコ 平成30年度

2.1.1 路面性状調査結果の整理

1級市道と2級市道の路面性状調査結果を比較すると、平成21年度の平均MCIが5.9であり、平成30年度の平均MCIが6.1という結果になっています。MCIが3以下の箇所は、約9年間の平均MCI下落量が3.08と最も多く下落しています。

表 2.1 平成21年度と平成30年度の路面性状調査結果の内訳

年度	区分	延長 (m)	MCI	MCIランク別延長 (m)				0~5.0 延長 (m)	0~5.0 占有率 (%)
				6.1以上	5.1~6.0	4.1~5.0	0~4.0		
H21	1級市道	94,286	6.0	52,221	22,804	11,731	7,530	19,261	20.4
	2級市道	88,514	5.8	41,619	24,053	16,051	6,791	22,842	25.8
H30	1・2級外市道	293,161	6.1	204,408		44,567	44,186	88,753	30.3

表 2.2 平成21、22年度と平成30年度の路面性状調査結果(MCI)の比較

MCI	当該区間 (m)	H21MCIとの平均下落量
5 < MCI	59,968	1.43
4 < MCI ≤ 5	22,808	2.12
3 < MCI ≤ 4	12,849	2.59
MCI ≤ 3	6,299	3.08

出典：厚木市道(1・2級外)路面性状調査委託 (株)パスコ 平成30年度

2.1.2 路面性状調査方法の整理

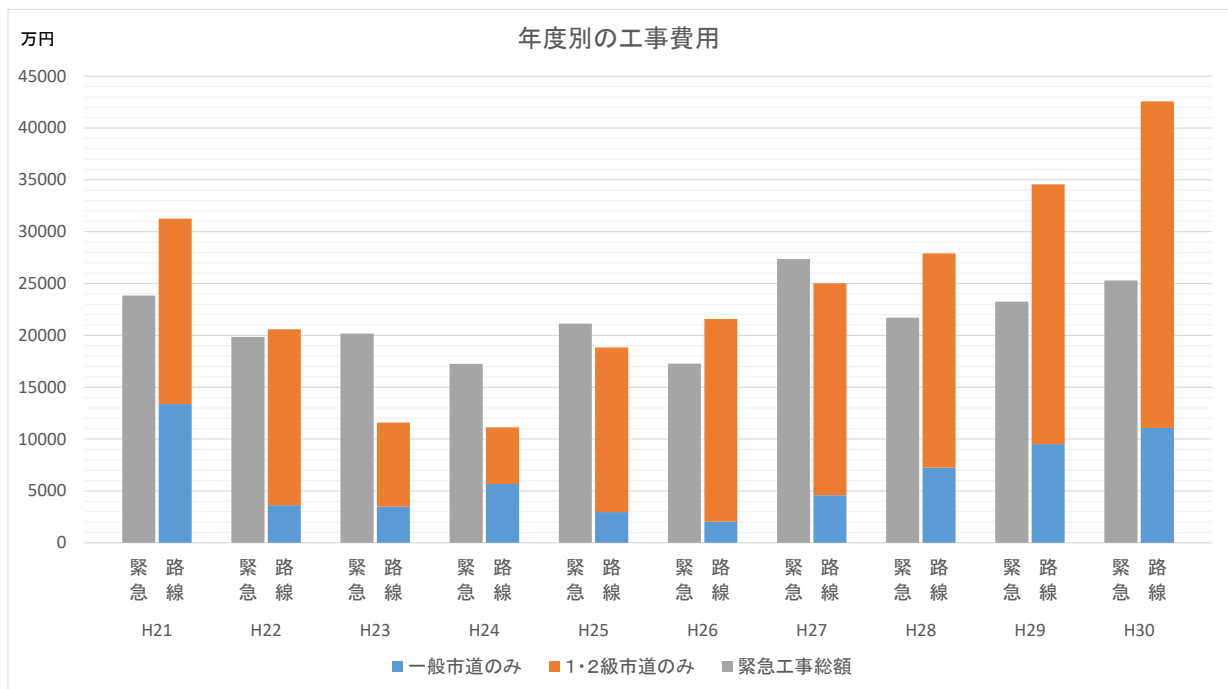
平成21、22年度の路面性状調査は、路面性状車により路面の状況を把握しています。平成30年度の路面性状調査は、MMSを用いて路面の状況を把握しています。

2.2 修繕工事の実施状況

修繕工事の実施状況は以下のとおりです。

- 緊急工事と路線工事の二種類を実施している。
- 緊急工事と路線工事の総額は、多い年度で6億円を上回る。

受領した「緊急工事・路線工事金額まとめ」を基に、年度別の費用を集計しました。結果、路線工事よりも緊急工事の方が、費用が多かかっている年度があることが分かります。



	(万円)									
	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
路線工事総額	31,248	20,582	11,582	11,133	18,831	21,584	25,021	27,909	34,573	42,560
一般市道のみ	13,367	3,619	3,473	5,674	2,957	2,042	4,588	7,247	9,519	11,076
1・2級市道のみ	17,882	16,963	8,108	5,459	15,874	19,543	20,432	20,662	25,054	31,484
緊急工事	23,833	19,840	20,181	17,248	21,140	17,279	27,358	21,701	23,250	25,290
合計	55,082	40,423	31,763	28,381	39,971	38,864	52,378	49,610	57,823	67,850

図 2.1 年度別工事費用

第3章 劣化傾向

3.1 路面性状結果の整理

1級市道と2級市道の路面性状調査結果を比較すると、平成21、22年度の平均MCIが7.2であり、平成30年度の平均MCIが5.4という結果になっています。MCIが3以下の箇所は、約9年間の平均MCI下落量が3.08と最も多く下落しています。

表 3.1 平成21、22年度と平成30年度の路面性状調査結果の内訳

年度	区分	延長 (m)	MCI	MCIランク別延長 (m)				0~5.0 延長 (m)	0~5.0 占有率 (%)
				6.1以上	5.1~6.0	4.1~5.0	0~4.0		
H21	1級市道	94,286	6.0	52,221	22,804	11,731	7,530	19,261	20.4
	2級市道	88,514	5.8	41,619	24,053	16,051	6,791	22,842	25.8
H30	1・2級外市道	293,161	6.1	204,408		44,567	44,186	88,753	30.3

※平成22年度を追加します。

表 3.2 平成21、22年度と平成30年度の路面性状調査結果(MCI)の比較

MCI	当該区間 (m)	H21MCIとの平均下落量
5 < MCI	59,968	1.43
4 < MCI ≤ 5	22,808	2.12
3 < MCI ≤ 4	12,849	2.59
MCI ≤ 3	6,299	3.08

出典：厚木市道（1・2級外）路面性状調査委託（株）パスコ 平成30年度

3.2 劣化傾向の整理

路面性状調査の結果から劣化傾向を分析しました。

- 舗装の劣化形態を見るとひび割れが支配的であることがわかる。
- 概ね、経過年が22年を過ぎるとひび割れ率40%に達する。

H30年度の路面性状調査結果にて、舗装の代表的な損傷である「ひび割れ」と「わだち掘れ」にて、劣化傾向を分析しました。

結果、本市の舗装の劣化は、「ひび割れ」が先行し、損傷していることがわかりました。

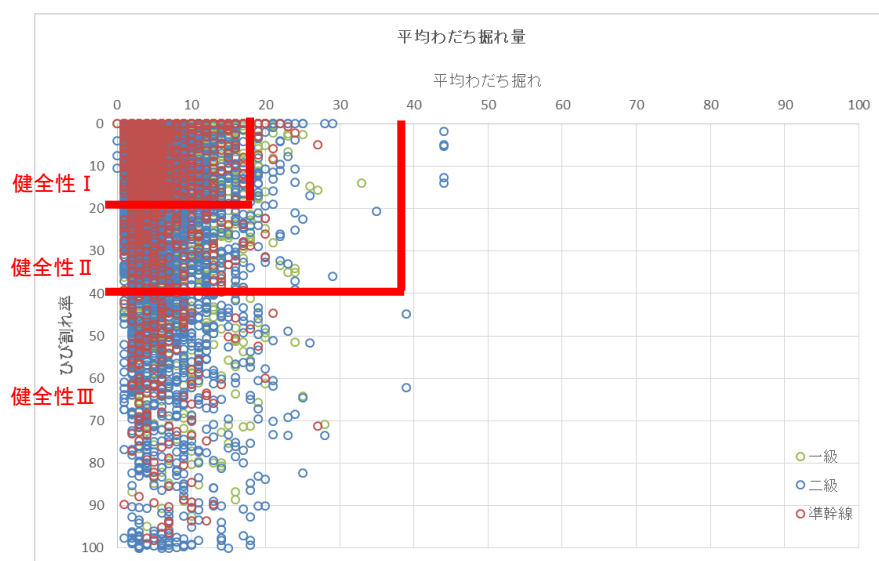


図 3.1 ひび割れとわだち掘れの劣化傾向

3.3 劣化予測

劣化予測を行うにあたり、手法の整理を行いました。劣化予測手法を大別すると、個別の対象物に対して将来の劣化を予測する手法と対象物全体に対して将来の劣化を予測する手法とに分けられます。

大別した劣化予測手法ごとの特徴を整理すると以下のとおりである。

項目	適用性	用いられる手法
個々の対象物	安全性や事故防止が主眼	観測データや実験からの予測式
対象物群	構造物群の中小期的な維持 管理計画の策定が主眼	統計的、確率的な処理による予測式

○統計と確率の定義

統計：実際に得られたデータから、現象の分析

確率：できごとが起きる割合を数字で示したもの

個別施設計画へ用いる手法としては、「対象物群」に用いる手法が適していると考えます。

本計画では、2回の路面性状調査結果から劣化予測を行うことにしました。これは、全ての劣化予測の対象路線について供用年が明確となっている訳ではないため、点検結果の変化量から劣化予測を行うこととしました。

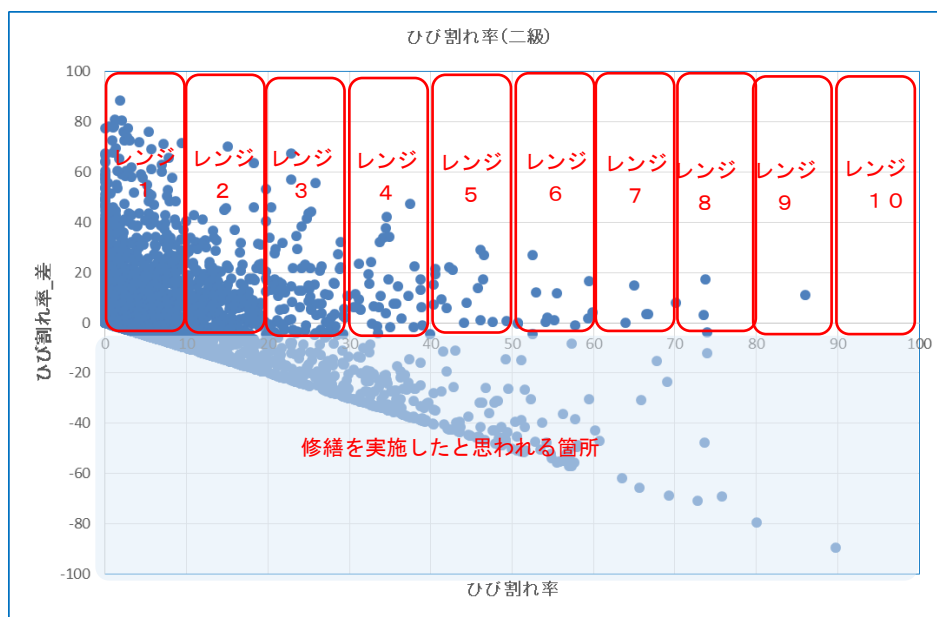
劣化速度の算出方法は、以下のとおりとしました。

(基本条件)

- ・H21、22年度のひび割れ率とH30年度のひび割れ率を用いて算出する。
- ・したがって経過年は、8年と設定し、8年間で劣化が進行した量に着目する。

(算出手順)

- ①H21、22年度のひび割れ率とH30年度のひび割れ率から8年間の変化量を算出
⇒これは、基本的に20m間隔にて計測しているため、全箇所について実施
- ②過去（H21、22年度）のひび割れ率が0%～10%、10%～20%、20%～30%・・・とレンジを設けて変化量の平均を算出
⇒これは、ひび割れの劣化進行速度は、ひび割れ率が大きくなるにつれて早くなるとの傾向があると考えられるため、レンジを設けてひび割れの平均変化量を算出した。
※ひび割れの劣化進行メカニズムを捉えても、加速度的に進行することがわかる。
- ③各レンジの平均変化量を経過年である8年で割り、1年あたりの変化量を算出
- ④はじまりをひび割れ率0%として、各レンジの1年あたりの変化量を基に、グラフ化する。



道路分類 B1、B2、C に分けて、劣化予測を行いました。

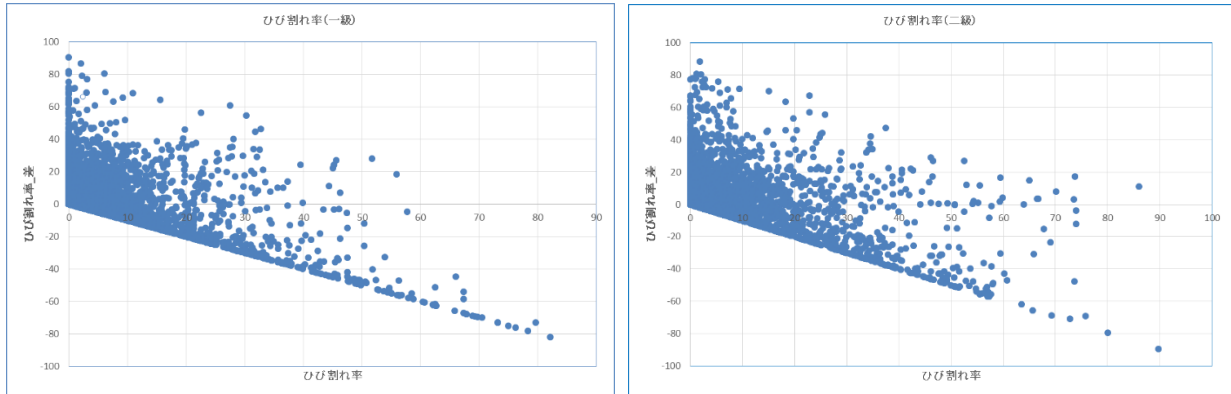
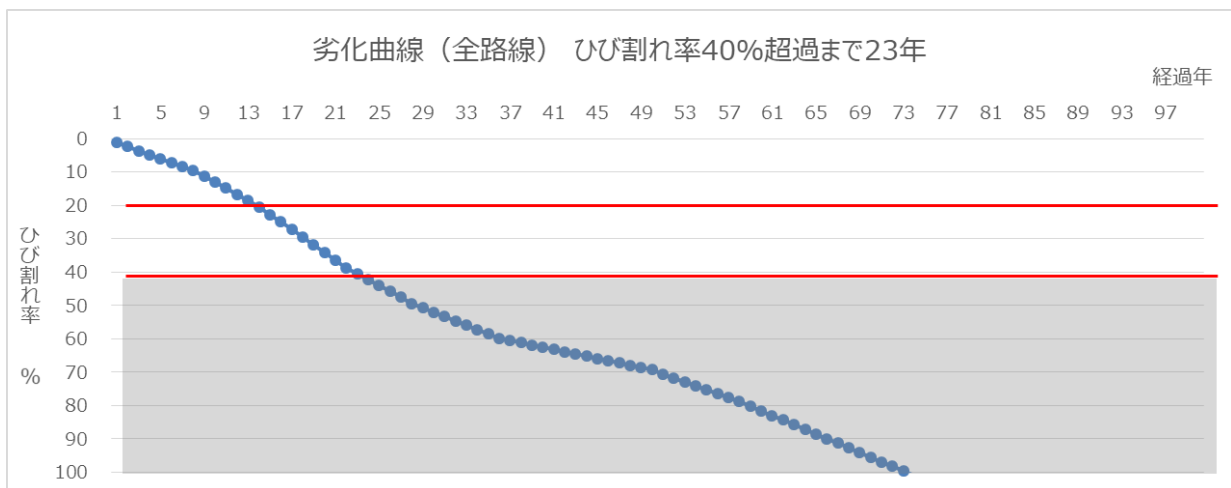
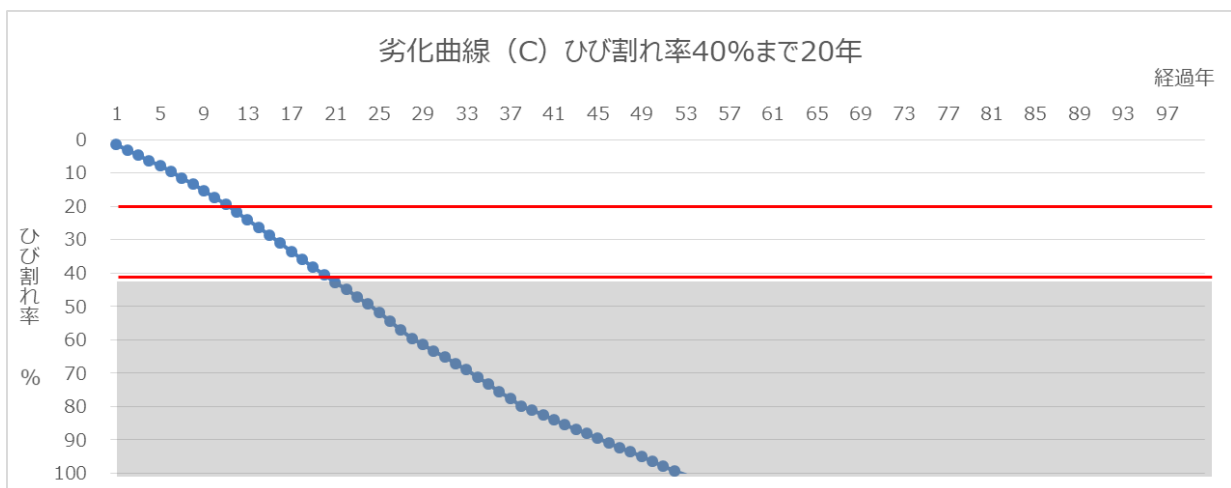
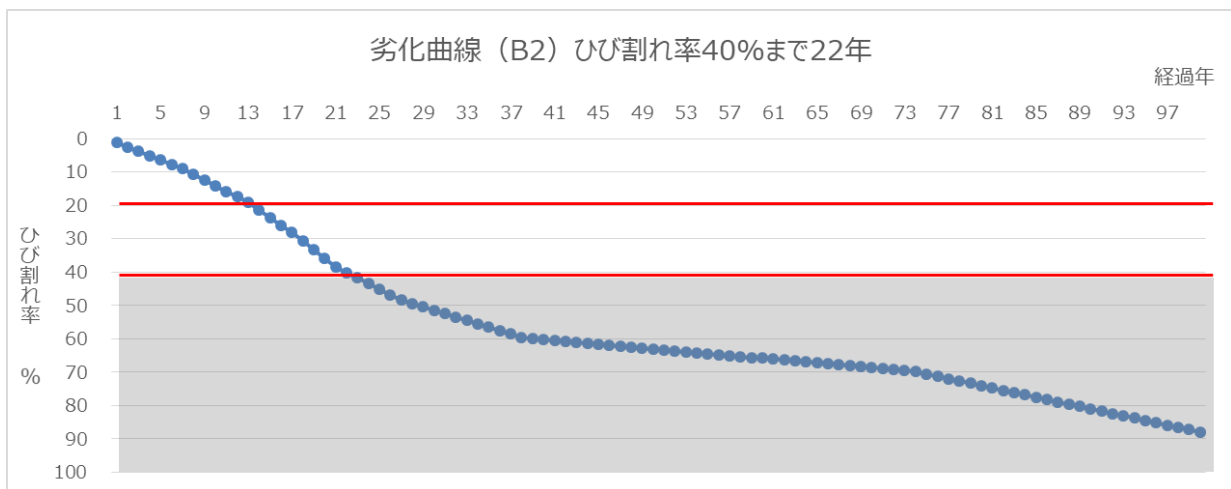
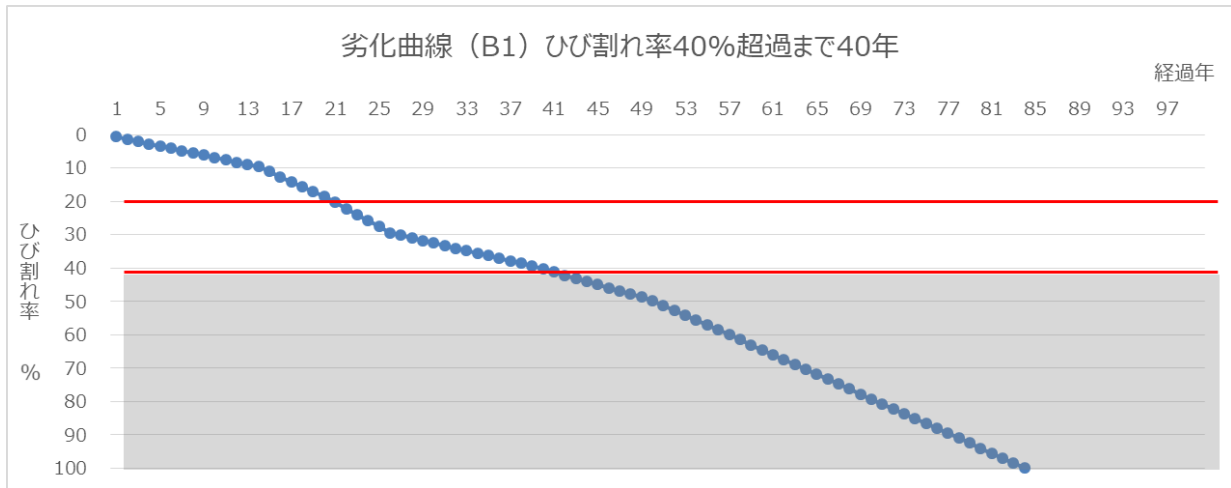


図 3.2 1 級市道及び 2 級市道の劣化変化量（ひび割れ）

手順に従い、劣化速度を算出し、グラフ化すると以下のような劣化曲線が示されました。概ね、ひび割れ率 40% に達する経過年は以下の通りとなります。

- 全体 : 23 年
- 道路分類 B1 : 40 年
- 道路分類 B2 : 22 年
- 道路分類 C : 20 年





第4章 基本方針

4.1 個別施設計画【舗装編】の基本方針

上位計画や現状の課題を踏まえ、個別施設計画を策定するための方針を立案しました。

目的「道路の良好な状態の維持」

● 方針1:日常の巡回点検等による損傷の発見と定期的な点検による健全性の把握

＜定期点検＞

- 点検方法：道路分類ごとに点検の方法を定めます。
- 点検頻度：同様に道路分類ごとに点検の方法を定めます。
- 診断基準：舗装点検要領 平成 28 年 10 月 国土交通省道路局に準拠します。

＜緊急点検＞

- 被害の有無を確認するとともに被害があった場合はその状況や原因を調査します。
- 巡回点検での体制を活用し、緊急点検を速やかに進めます。

● 方針2:道路種別に応じた効率的な維持管理の実施

- 維持管理のシナリオを設定し、効率的かつ効果的なメリハリのある維持管理の実施（維持管理費の低減と平準化）
- 長期的な LCC の試算と短期的な実施プログラムの設定

● 方針3:メンテナンスサイクルの構築と継続的改善

- 現場領域とマネジメント領域における PDCA サイクルの確立
- 巡回点検等による蓄積された維持管理データの有効活用と計画の見直し

4.2 実施方針

4.2.1 道路の分類

道路分類は、以下のように設定しました。

- 分類 B1：一級市道、二級市道、準幹線道路のうち、交通量区分 N7、N6 の道路
- 分類 B2：一級市道、二級市道、準幹線道路のうち、交通量区分 N5 の道路
- 分類 C：一級市道、二級市道、準幹線道路のうち、交通量区分 N4 の道路
- 分類 D：一般市道、自転車歩行者専用道路、歩行者専用道路

特性	分類	主な道路※1 (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

※1：分類毎の道路選定は各道路管理者が決定（あくまでイメージであり、例えば、市町村道であっても、道路管理者の判断により分類Bに区分しても差し支えない）

図 4.1 道路分類イメージ（出展 舗装点検要領/平成 28 年 10 月/国土交通省 道路局）

表 4.1 道路分類の内訳

(km)	B1	B2	C
1級	12.39	29.75	12.71
2級	6.74	34.36	54.09
準幹線	0.28	6.19	14.19
合計	19.41	70.30	80.99

※道路分類の詳細について、次頁以降に示します。

表 4.2 道路分類 B1 の道路

道路の種類	NO	路線番号	路線名	交通量区分	道路分類	実延長 (m)	車線数	調査延長 (m)	備考
1 級	3	1-3	本厚木松枝線	N6	B1	1055.6	2	2111.2	
	8	1-9	辻戸室線	N6	B1	3972.6	2	7945.2	一部N5
	16	1-18	内陸工業団地中央幹線	N6	B1	1685.5	2	3371.0	
	17	1-19	内陸工業団地東幹線	N6	B1	1189.6	2	2379.2	一部N7
	18	1-20	溝野日影坂線	N7	B1	1096.3	2	2192.6	
2 級	21	1-24	妻田三田幹線	N6	B1	3231.1	2	6462.2	
	43	2-46	座架依橋上依知線	N6	B1	3986.5	2	7973	
	48	2-52	金田座架依橋線	N6	B1	2749.3	2	5498.6	
準幹線	23	C-248-1	----	N6	B1	281.3	2	562.6	

表 4.3 道路分類 B2 の道路

道路の種類	NO	路線番号	路線名	交通量区分	道路分類	実延長 (m)	車線数	調査延長 (m)	備考	
1 級	1	1-1	厚木環状 1 号線	N5	B2	1414.1	2	2828.2		
	2	1-2	本厚木田村町線	N5	B2	746.5	2	1493.0		
	4	1-4	酒井上落合線	N5	B2	1139.5	2	2279.0	N6部分あるかも	
	5	1-5	片平上落合線	N5	B2	1869.5	2	3739.0	N6部分あるかも	
	6	1-6	愛甲長谷線	N5	B2	2133.9	2	4267.8		
	7	1-8	温水愛名線	N5	B2	1680.0	2	3360.0		
	9	1-10	緑ヶ丘幹線	N5	B2	1209.9	2	2419.8		
	10	1-11	堀合日向川線	N5	B2	1489.8	2	2979.6		
	11	1-12	小野森の里幹線	N5	B2	2858.7	2	5717.4		
	12	1-13	愛名森の里線	N5	B2	1505.3	2	3010.6		
	14	1-15	中荻野飯山線	N5	B2	2513.0	2	5026.0		
	19	1-21	赤坂津古久環状線	N5	B2	2747.0	2	5494.0		
	20	1-23	水引小野線	N5	B2	3792.5	2	7585.0	一部N6	
	22	1-25	妻田林線	N5	B2	886.2	2	1772.4		
	23	1-27	厚木環状 2 号線	N5	B2	1653.3	2	3306.6		
	2 級	24	1-28	関口才戸橋線	N5	B2	2645.2	2	5290.4	
		26	1-30	妻田中荻野線	N5	B2	3979.9	2	7959.8	
27		1-32	厚木環状 3 号線	N5	B2	1557.8	2	3115.6		
1		2-1	本厚木停車場旭町線	N5	B2	1008.9	2	2017.8		
2		2-2	本厚木岡田線	N5	B2	1231.5	2	2463		
3		2-3	下之谷恩名線	N5	B2	850.1	2	1700.2		
4		2-4	昭和用水線	N5	B2	1804.2	2	3608.4		
8		2-8	厚木戸田線	N5	B2	4942.7	2	9885.4		
11		2-11	宿愛甲片町線	N5	B2	1122.3	1	1122.3		
13		2-13	船子中長谷線	N5	B2	1812	1	1812		
16		2-17	片岸浅間山線	N5	B2	2081.1	2	4162.2		
19		2-20	森の里環状線	N5	B2	2781	2	5562		
22		2-24	森の里上古沢線	N5	B2	1448.6	2	2897.2		
28		2-30	白根才戸線	N5	B2	3825.5	1	3825.5		
29	2-31	松蓮寺千頭線	N5	B2	1024.9	2	2049.8			
準幹線	30	2-32	道慶塚東下原線	N5	B2	748.2	2	1496.4		
	33	2-35	本郷柄沢線	N5	B2	3929	1	3929		
	41	2-44	藤塚才戸線	N5	B2	2041.9	2	4083.8		
	44	2-47	中津川右岸北部幹線	N5	B2	1604.7	2	3209.4		
	47	2-51	戸室幹線	N5	B2	1034.1	2	2068.2		
	1	A-198	----	N5	B2	508	2	1016		
	5	B-01	----	N5	B2	1504.1	2	3008.2		
	7	C-293	----	N5	B2	997.3	2	1994.6		
	8	C-299	----	N5	B2	653.6	2	1307.2		
	10	D-278	----	N5	B2	835	2	1670		
	11	F-680	----	N5	B2	653.1	2	1306.2		
	13	F-845	----	N5	B2	787.4	2	1574.8		
	14	F-846	----	N5	B2	270	2	540		
	25	D-96-1	----	N5	B2	36.4	2	72.8		
26	D-722	----	N5	B2	407	2	814			
33	G-383	----	N5	B2	375.3	2	750.6			

表 4.4 道路分類Cの道路

道路の種類	NO	路線番号	路線名	交通量区分	道路分類	実延長 (m)	車線数	調査延長 (m)	備考
1級	13	1-14	旗谷上古沢線	N4	C	2461.3	2	4922.6	
	15	1-17	鳶尾幹線	N4	C	2276.5	2	4553.0	
	25	1-29	横林上飯山線	N4	C	2054.4	2	4108.8	
2級	5	2-5	寿町戸室線	N4	C	1032.4	2	2064.8	
	6	2-6	榎戸沖田線	N4	C	750.2	2	1500.4	
	7	2-7	榎戸北矢線	N4	C	607.5	2	1215	
	9	2-9	中富田下沖線	N4	C	973.2	1	973.2	
	10	2-10	宮ノ東東西線	N4	C	233	1	233	
	12	2-12	坊中竹ノ内線	N4	C	2876.7	1.33	3826	1車線2/3
	14	2-14	愛甲高坪線	N4	C	1849.8	1.33	2460.2	1車線2/3
	15	2-15	船子温水線	N4	C	1587.9	2	3175.8	
	17	2-18	高坪尼寺線	N4	C	834.7	1	834.7	
	18	2-19	毛利台幹線	N4	C	1659.7	2	3319.4	
	20	2-21	森の里七沢線	N4	C	760.4	2	1520.8	
	21	2-22	門口谷戸線	N4	C	1351.7	2	2703.4	
	23	2-25	八ツ橋竹ノ花線	N4	C	1323.9	1	1323.9	
	24	2-26	四辻上古沢線	N4	C	2536.9	2	5073.8	
	25	2-27	妻田緑ヶ丘線	N4	C	2230.3	1.33	2966.3	1車線2/3
	26	2-28	金田妻田線	N4	C	1175	1	1175	
	27	2-29	三家沖田線	N4	C	1731.1	1	1731.1	
	31	2-33	三田下荻野線	N4	C	979.7	2	1959.4	
	32	2-34	辻本郷線	N4	C	2476.1	1.66	4110.3	1車線1/3
	34	2-36	松蔭幹線	N4	C	1268	1	1268	
	35	2-37	横林源氏河原線	N4	C	2703.6	1	2703.6	
	36	2-38	西富士野脊掛線	N4	C	1332.1	1	1332.1	
	37	2-39	金田中依知線	N4	C	3035.9	1	3035.9	
	38	2-40	下依知下川入線	N4	C	4308.9	1	4308.9	
	39	2-41	中依知上依知線	N4	C	3675.5	1	3675.5	
	40	2-42	小平長坂線	N4	C	642.3	1	642.3	
	42	2-45	藤塚昭和橋線	N4	C	2875.8	2	5751.6	
	45	2-48	横須賀水道路線	N4	C	6029.3	1	6029.3	
	46	2-50	七沢広沢寺線	N4	C	1017.8	1	1017.8	
	49	2-53	中之坂才戸線	N4	C	938.4	1	938.4	
50	2-54	赤坂竹之内線	N4	C	358	2	716		
準幹線	2	A-254-1	----	N4	C	255.2	2	510.4	
	3	A-275	----	N4	C	219.6	2	439.2	
	4	A-275-1	----	N4	C	260.7	2	521.4	
	6	B-573	----	N4	C	1158	2	2316	
	9	D-190	----	N4	C	529.4	2	1058.8	
	12	F-729	----	N4	C	492.5	2	985	
	15	G-391	----	N4	C	284.9	2	569.8	
	16	G-392	----	N4	C	966.9	2	1933.8	
	17	G-416	----	N4	C	195.4	2	390.8	
	18	H-237	----	N4	C	319.4	2	638.8	
	19	H-514	----	N4	C	2228.8	2	4457.6	
	20	I-180	----	N4	C	656.1	2	1312.2	
	21	A-323	----	N4	C	568.4	2	1136.8	
	22	B-305	----	N4	C	707.5	2	1415	
	24	D-39	----	N4	C	898.5	2	1797	
	27	E-225	----	N4	C	690.9	2	1381.8	
	28	F-01	----	N4	C	76.8	2	153.6	
	29	F-40	----	N4	C	153.9	2	307.8	
	30	F-205	----	N4	C	361.5	2	723	
	31	F-206	----	N4	C	130.7	2	261.4	
32	G-18	----	N4	C	66.4	2	132.8		
34	J-481	----	N4	C	502.9	2	1005.8		
35	J-1009	----	N4	C	316.3	2	632.6		
36	K-49	----	N4	C	569	2	1138		
37	K-336	----	N4	C	747.2	2	1494.4		

4.2.2 管理指標と管理水準

- 道路分類ごとの管理指標や管理水準は、以下のとおりとした。
- 道路種類や交通量区分により分けた道路分類ごとに、管理指標や管理水準を設定した。

表 4.5 道路分類ごとの管理指標と管理水準

道路分類	実延長(km)	管理指標 (点検)			管理水準 (診断)		修繕工法
		方法	頻度	指標	使用目標年数	水準値	
B1	19.41	路面性状車	5年に1度	ひび割れ わだち IRI	15年	健全性Ⅱを維持 ひび割れ：40% わだち：40mm IRI：8mm/m	打換え工法
B2	70.30				30年		打換え工法
C	80.99	路面性状車または、簡易ひび割れ計測	必要に応じて実施	ひび割れ	—	健全性Ⅱを維持 ひび割れ：40%	打換え工法
D	1012.4	パトロール 市民要望	随時	要望状況	—	—	パッチング 必要に応じて、ひび割れ充填やこぶ取り工法とする。

○舗装点検要領での健全性診断区分

(診断区分)

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 表層等修繕)	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)

区分		ひび割れ率	わだち掘れ量	I R I
I	健全	20%未満程度	20mm 未満程度	3mm/m 未満程度
II	表層機能保持段階	20%以上程度	20mm 以上程度	3mm/m 以上程度
III	修繕段階	40%以上程度	40mm 以上程度	8mm/m 以上程度

出展：舗装点検要領/平成 29 年 3 月/国土交通省 道路局 国道・防災課

○舗装点検要領での診断区分ごとの修繕工法

(アスファルト舗装の診断区分と工法)

区分 I：健全	—
区分 II：表層機能保持段階 (使用目標年数を意識した管理に基づく補修)	(対ひび割れ) シール材注人工法、フログシール・チップシール等の表面処理工法、パッチング、わだち部オーバーレイ工法(レーンパッチング)、薄層オーバーレイ工法 等 (対わだち掘れ) 切削工法、パッチング、わだち部オーバーレイ工法(レーンパッチング) 等
区分 III-1：表層等修繕	切削オーバーレイ(表層等) 等
区分 III-2：路盤打換等	【詳細調査・修繕設計を実施した上で】 路盤を含めた舗装打換え工法、路盤の強化(セメント安定処理等)、コンクリート舗装やコンポジット舗装への変更 等

出展：舗装点検要領/平成 28 年 10 月/国土交通省 道路局

第5章 修繕等工事の内容

5.1 維持補修工事

日常的な修繕工事の内容を示します。パトロール等で見つかった、ひび割れやわだち掘れ等の徐々に行進する損傷は、舗装の耐久性や供用性の低下を招かないよう、早期に補修しなければなりません。基本的な修繕工法として、「ひび割れ充填」、「こぶ取り」及び「パッチング」があります。

5.1.1 ひび割れ充填工法

舗装面に発生したひび割れ（線状クラック）に対しては、ひび割れ充填する工法です。

(1) アスファルト系ひび割れ充填（シール材注入工法）

- アスファルト系ひび割れ充填（シール材注入工法）は、アスファルトやゴム等からなる加熱注入式シール材を注入して補修する方法です。高温時の流動、流出及び低温時の脆化、硬化破壊がなく、粘着力を有し接着性が高く、弾力性に優れているため、膨張、収縮によく順応します。後述する樹脂系シール材と比較して粘性が高いため、比較的幅の広い（5～10mm 程度）ひび割れに適用します。
- アスファルト系シール材の使用材料は、現在、多様なものが使用されています。比較的細い線状クラックには、粘性が小さく浸透力の大きいアスファルト乳剤系、または、カットバックアスファルト等が適しています。太い線状ひび割れやリフレクションクラックで幅の広いものについては、アスファルトモルタル、スラリー混合物、ブローンアスファルト、注入目地材等が適しています。

(2) 常温樹脂系ひび割れ充填（シール材注入工法）

- 常温樹脂系ひび割れ充填（シール材注入工法）は、常温硬化型の樹脂系シール材を注入して補修する工法です。使用材料によりますが、一般的に硬化が速く、低温でも硬化し、柔軟性があり、ひび割れに追従しやすいため、作業性に優れ迅速な施工が可能です。このような柔軟性から、幅の狭いひび割れ（5mm 程度以下）にも適用できます。
- 常温樹脂系シール材の使用材料は、エポキシ樹脂や MMA 樹脂等が使用されています。
- 常温樹脂系シール材注入工法の施工方法は、アスファルト系シール材注入工法に準じます。

5.1.2 こぶ取り工法

舗装面に縦断的に発生した凹凸や寄りに対しては、凸部等を機械等によって削り取り、路面の縦横断形状を整える工法です。

- こぶ取りは、舗装の表面に連続的あるいは断続的に凹凸が発生し、平坦性が極端に悪くなった場合等に、凸部等を路面切削機等により削り取り、路面の縦横断形状を整える工法です。
- 市街地や人家密集地において施工する場合は、切削面の影響による騒音が発生するため、その対策としてシールコートを行う必要があります。

5.1.3 パッチング工法

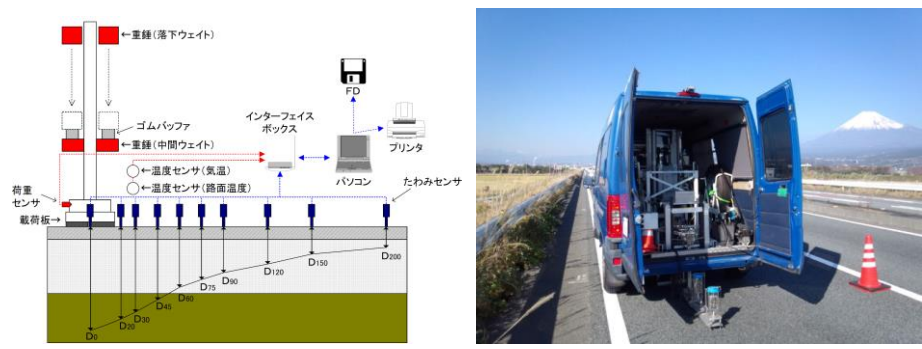
舗装面にできたポットホール、段差、局部的なひび割れ及びくぼみ等の破損箇所には、パッチングにより舗装材料を埋め込み、路面の平坦性を回復する工法です。

- パッチングは、ポットホール、段差、局部的なひび割れ及びくぼみ等の破損箇所を舗装材料で応急的に充填する方法です。
- 補修材は、加熱アスファルト混合物を用います。加熱混合式工法に用いる混合物は、既設舗装との付着がよく、耐久性や安定性に優れています。また、作業は、混合物の温度に左右されるため、混合物の運搬時に保温装置やシートを用いて、混合物の温度降下を防止する配慮が必要です。

5.2 修繕工事の内容

分類Bの道路について、管理水準を超過した箇所については、修繕工法を決定する必要があります。措置方法については、FWDにおける舗装構造診断等を用いて、修繕工法を決定します。

表 5.1 FWD の概要

方法	概要
FWD (Falling Weight Deflectometer)	<p>重錘を落下させて路面に衝撃を加え、その時に発生する路面のたわみ量を複数のセンサによって測定する装置です。これにより、舗装の各層のたわみを推定し、修繕工法を選定することができます。</p>  <p>The diagram illustrates the FWD measurement principle. A falling weight (落下重錘) is dropped from a height, passing through a buffer (ゴムバッファ) and a middle weight (中間重錘) to impact the pavement. The impact is measured by sensors (温度センサ) for air and pavement temperature. The resulting deflection is measured by sensors (たわみセンサ) at various depths (D₀ to D₂₀₀). The data is processed by a computer (パソコン) and an interface box (インターフェイスボックス), which is connected to a printer (プリンタ) and a data logger (FD). A photograph shows the FWD device mounted on a blue van on a road, with a worker operating it.</p>

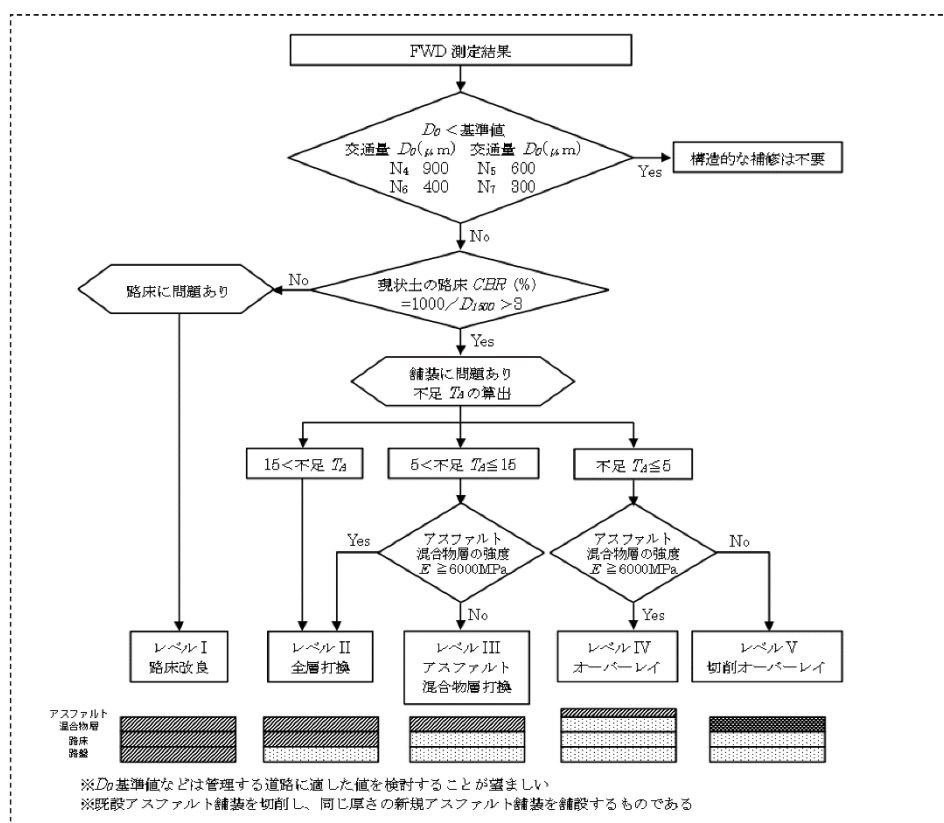
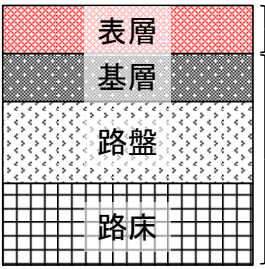
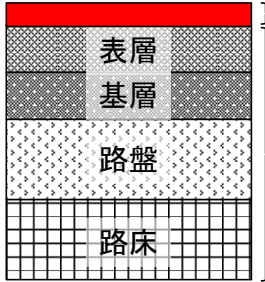
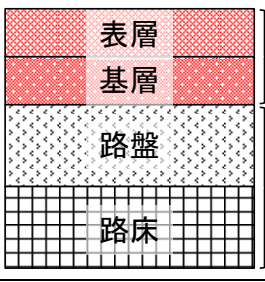
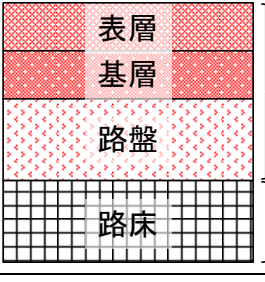
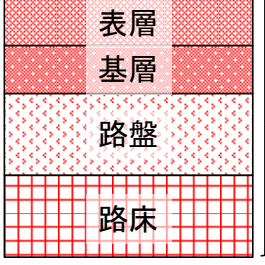


図 5.5.1 FWD による構造診断

(FWD による舗装診断 2014, NPO 法人 舗装診断研究会)

表 5.2 各工法の概要

レベル※	工法	概要	イメージ
レベルⅤ	切削オーバーレイ	既設のアスファルト混合物層の一部を切削した後にオーバーレイを行う工法で、切削した厚さだけ打換えれば良い場合と、舗装厚の不足分まで厚く舗装する場合とがあります。	
レベルⅣ	オーバーレイ	既設の舗装上にアスファルト混合物の層を重ねる工法で、舗装の損傷が進行し、近い将来前面に及ぶことが予想される場合や交通量の増加により舗装構造が不十分な場合に適用されます。	
レベルⅢ	アスファルト混合物層打換え	既設舗装のアスファルト混合物層（表層・基層）を取り去り、新しく舗装を設ける工法であり、舗装の破損がアスファルト混合物層のみである場合等に適用されます。	
レベルⅡ	全層打換え	既設舗装を全て取り去り、新しく舗装を設ける工法であり、舗装の破損が著しく原因が路床・路盤まで及んでいる場合等に適用されます。	
レベルⅠ	路床改良	路床の支持力が不足している場合等に用いる工法である。既設の舗装を全て取り去り、路床土にセメントや石灰等の安定剤を添加して路床の支持力を高め、その上に路盤・基層・表層を施工する工法です。	

※ FWDによる構造診断（図 5.5.2）におけるレベル

5.3 修繕工事単価の設定

修繕工事の単価は、以下の通り設定しました。

- 「舗装マネジメント導入による舗装の長寿命化・LCC ※縮減に向けて～予防保全型管理の導入がカギ」に記載の打換え工事単価を活用した。
- m2 単価であるため、厚木市内の平均幅員を算出し、延長（m）での単価とした。

表層だけの修繕の場合

工法：切削オーバーレイ
施工量：約600m²/日 費用：約5千円/m²

路盤も含め修繕した場合

工法：打ち換え工法
施工量：約150m²/日 費用：約18千円/m²

路盤を修繕した場合、費用は3倍以上、工事期間は4倍

点検、診断による表層の適時適切な修繕が必要

出典：舗装マネジメント導入による舗装の長寿命化・LCC※縮減に向けて～予防保全型管理の導入がカギ～
(国土交通省道路局 国土交通省国土技術政策総合研究所) 国立研究開発法人土木研究所

道路分類 B 1	： ￥	117,000 /m	(打換え工法、平均幅員 6.5m)
道路分類 B 2	： ￥	109,800 /m	(打換え工法、平均幅員 6.1m)
道路分類 C	： ￥	102,600 /m	(打換え工法、平均幅員 5.7m)

5.4 修繕周期の設定

修繕周期は、以下の通り設定しました。

- 劣化予測や日頃のパトロールや点検、修繕工事の状況から設定した。
道路分類 B 1 : 15 年
道路分類 B 2 : 30 年
道路分類 C : 45 年

第6章 対策優先順位の設定

6.1 優先順位指標の設定

優先順位は、道路分類 B1、B2、C について、設定します。

ひび割れ率と重要度を用いた下図のようなマトリクス表により設定します。

ひび割れ率は、0～40%未満、40%以上の2段階として、ひび割れ率 40%以上の路線区間を工事対象範囲として設定し、重要度ランク順にグループ化し、優先順位を設定します。

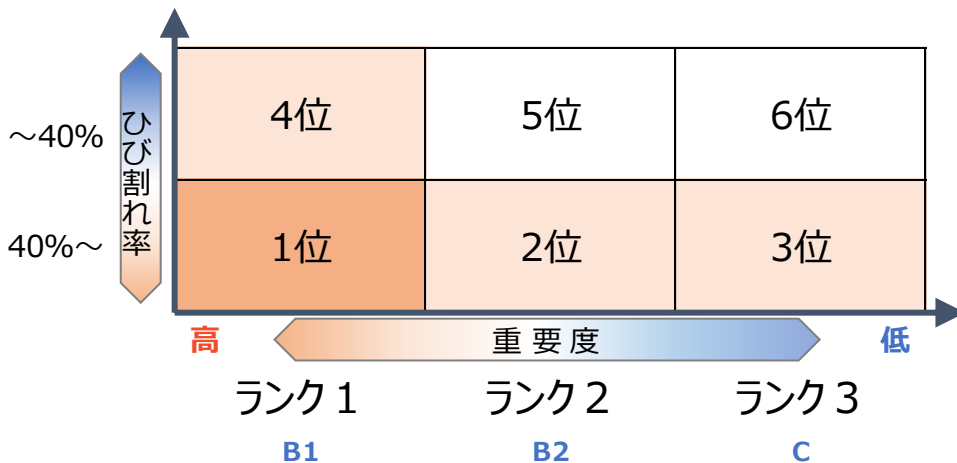


図 6.1 優先順位マトリクス (イメージ)

6.2 グループ内の順位の設定

同一の優先順位の路線は、以下の項目への該当数が多い路線から順位の並べ替えを行いました。

- 交通量が多い路線
- バス路線に該当する路線
- 防災関連に利用される路線

分類	項目への該当数	交通量	バス路線	防災関連路線
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	3	○	○	○
B2	3	○	○	○
B2	3	○	○	○
B2	3	○	○	○
B2	3	○	○	○
B2	3	○	○	○
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	

➔

分類	項目への該当数	交通量	バス路線	防災関連路線
B2	3	○	○	○
B2	3	○	○	○
B2	3	○	○	○
B2	3	○	○	○
B2	3	○	○	○
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	
B2	2	○	○	

図 6.2 順位の並べ替え (イメージ)

第7章 管理計画

7.1 健全性の推移

7.1.1 今後修繕を行わなかった場合の劣化状況

道路分類ごとに今後修繕を実施しなかった場合のひび割れ率の推移を示します。

令和3年度時点（2021年度）及び令和27年（2045年度）の予想水準超過は以下のとおりです。

道路分類	令和3年度	令和27年度
B1	0.4%（約1.1 km）	12.7%（約37.3 km）
B2	3.5%（約10.3 km）	27.7%（約81.2 km）
C	4.5%（約13.2 km）	22.4%（約65.5 km）

このまま修繕を行わない場合は令和45年度（2063年度）に全道路分類においてひび割れ率は40%以上となります。事後保全的な対処となり、今後計画的に修繕を実施していかない場合は、このような試算の割合で、舗装の健全性が劣化していくと考えられます。

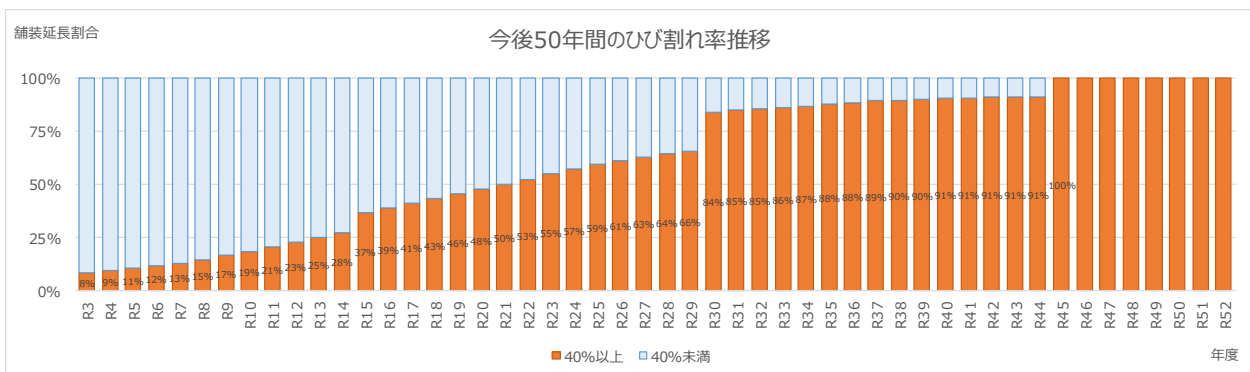


図 7.1 ひび割れ率 40%以上の舗装延長割合推移

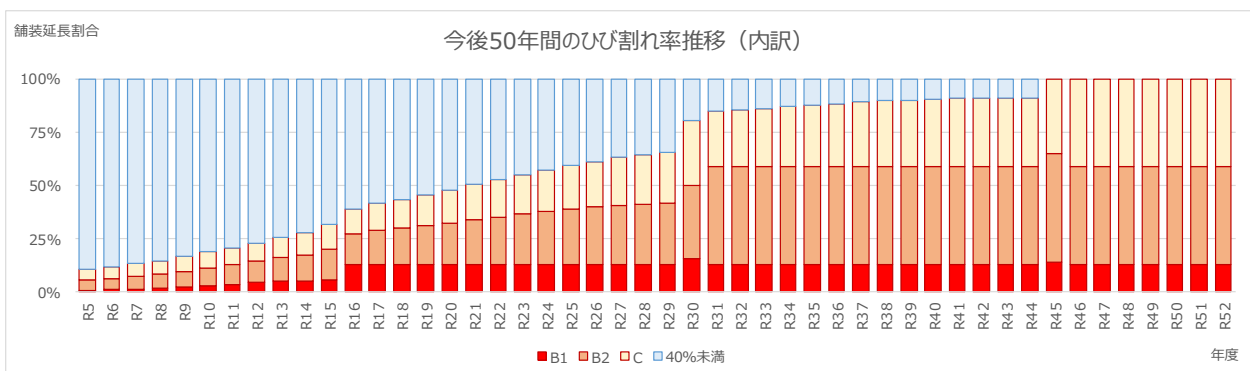


図 7.2 ひび割れ率 40%以上の舗装延長割合推移（道路分類内訳）

7.2 短期修繕計画

7.2.1 短期修繕計画の考え方

舗装の劣化速度は、他の道路施設に比べて比較的早く、数年間で手を加える事例も少なくありません。本計画では、現段階でひび割れ率が40%を超過する区間に加え、今後数年間のうちにひび割れ率が40%を超過する可能性のある区間については、合わせて工事計画として取りまとめることとしました。

短期修繕計画の策定方針は以下のとおりです。

<対象路線と工事発注単位>

- ・対策優先順位の考え方を踏まえ、計画的に修繕する。特に、B1 に関しては、劣化速度が早い路線であることを踏まえ、予防保全の観点から、ひび割れ率が40%に満たない区間についても、修繕対象とすることも検討する。
- ・今後12年間のうち、前半6年間と後半6年間に分け、ひびわれ率40%以上となる区間を対象に計画を策定する。
- ・R2年度時点でひび割れ率40%以上の区間とR8年度時点でひびわれ率40%以上となる区間が連続している場合には、両区間を包含し、工事発注単位として整理する。

<優先順位の考え方>

- ・R2年度時点でひびわれ率40%以上の工事区間を優先する。
- ・R2年度時点でひびわれ率40%以上の工事区間の優先順位は、第6章の考え方に基づき、優先順位の考え方は、道路分類>カウント（交通量、バス路線、防災関連路線）とする。

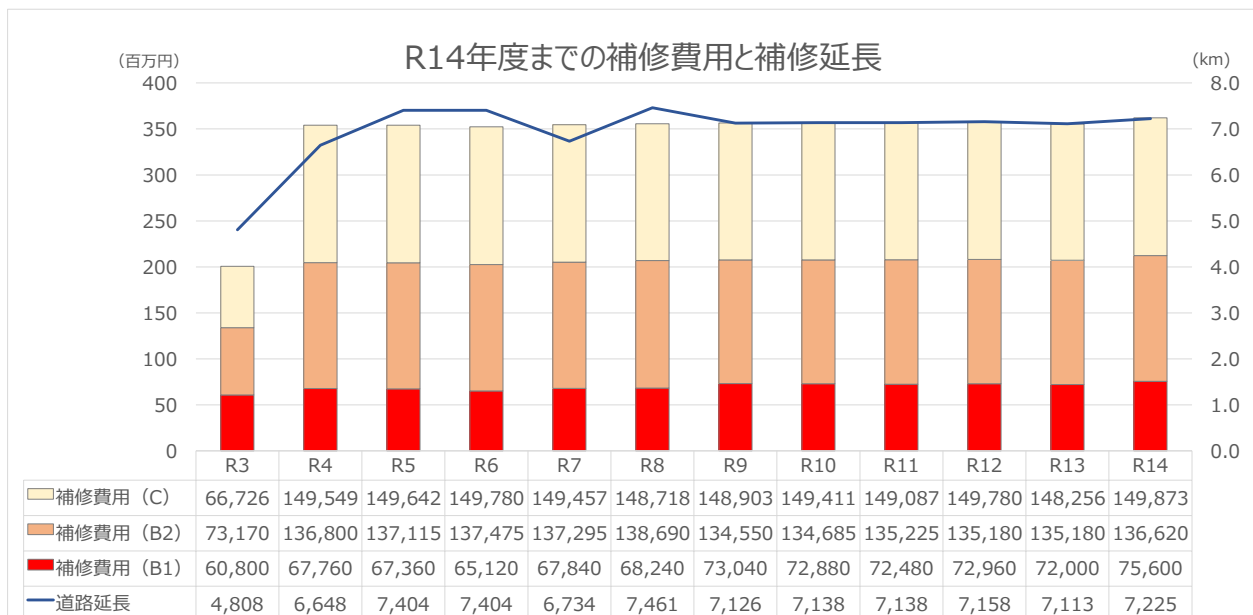


図 7.3 短期修繕計画（案）

7.2.2 短期修繕計画の対象路線

短期計画における修繕対象路線は、以下のとおりです。

表 7.1 短期修繕計画対象路線と補修延長 (B1)

等級	路線番号	路線名称	分類	補修費 (千円)													
				合計	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	
一級	1-03	本厚木松枝線	B1	91,760	0	0	30,560	0	8,000	0	0	0	46,160	7,040	0	0	
	1-09	辻戸室線	B1	172,240	41,600	28,800	17,600	6,240	8,000	12,480	9,600	0	0	47,920	0	0	
	1-18	内陸工業団地中央幹線	B1	121,520	19,200	0	0	45,760	0	3,440	0	0	0	18,000	35,120	0	
	1-19	内陸工業団地東幹線	B1	78,800	0	0	0	9,920	0	17,520	0	0	0	0	36,880	14,480	
	1-20	満野日影坂線	B1	66,960	0	0	0	3,200	0	9,200	0	0	0	0	0	54,560	
	1-24	妻田三田幹線	B1	251,840	0	38,960	19,200	0	31,040	0	63,440	72,880	26,320	0	0	0	
二級	2-46	座架依橋上依知線	B1	24,000	0	0	0	0	0	24,000	0	0	0	0	0	0	
	2-52	金田座架依橋線	B1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
準幹線	C-248-1	C-248-1	B1	28,960	0	0	0	0	20,800	1,600	0	0	0	0	0	6,560	
合計				836,080	60,800	67,760	67,360	65,120	67,840	68,240	73,040	72,880	72,480	72,960	72,000	75,600	

等級	路線番号	路線名称	分類	区間長 (m)													
				合計	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	
一級	1-03	本厚木松枝線	B1	1147	0	0	382	0	100	0	0	0	577	88	0	0	
	1-09	辻戸室線	B1	1633	520	360	220	78	100	156	120	0	0	599	0	0	
	1-18	内陸工業団地中央幹線	B1	1279	240	0	0	572	0	43	0	0	0	225	439	0	
	1-19	内陸工業団地東幹線	B1	985	0	0	0	124	0	219	0	0	0	0	461	181	
	1-20	満野日影坂線	B1	837	0	0	0	40	0	115	0	0	0	0	0	682	
	1-24	妻田三田幹線	B1	3148	0	487	240	0	388	0	793	911	329	0	0	0	
二級	2-46	座架依橋上依知線	B1	300	0	0	0	0	0	300	0	0	0	0	0	0	
	2-52	金田座架依橋線	B1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
準幹線	C-248-1	C-248-1	B1	362	0	0	0	0	260	20	0	0	0	0	0	82	
合計				9691	760	847	842	814	848	853	913	911	906	912	900	945	

表 7.1 短期修繕計画対象路線と補修延長 (B2)

等級	路線番号	路線名称	分類	補修費 (千円)													
				合計	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	
一級	1-01	厚木環状1号線	B2	34,245	0	14,445	0	0	4,230	0	4,140	11,430	0	0	0	0	
	1-02	本厚木田村町線	B2	18,900	0	9,900	0	0	1,800	0	0	7,200	0	0	0	0	
	1-04	酒井上落合線	B2	11,700	0	0	0	1,800	0	1,800	0	0	0	8,100	0	0	
	1-05	片平上落合線	B2	26,100	0	0	10,800	1,800	0	900	0	0	0	12,600	0	0	
	1-06	愛甲長谷線	B2	31,185	0	4,500	0	0	9,000	0	17,685	0	0	0	0	0	
	1-08	温水愛名線	B2	35,550	0	6,300	0	0	6,300	0	0	22,950	0	0	0	0	
	1-09	辻戸室線	B2	79,425	23,400	9,855	0	11,700	405	6,075	0	13,590	0	14,400	0	0	
	1-10	緑ヶ丘幹線	B2	15,840	0	10,800	0	0	540	0	4,500	0	0	0	0	0	
	1-11	堀合日向川線	B2	51,030	0	27,900	4,365	0	0	0	0	18,765	0	0	0	0	
	1-12	小野森の里幹線	B2	64,620	16,200	18,630	9,900	0	5,400	0	0	14,490	0	0	0	0	
	1-13	愛名森の里線	B2	48,825	0	0	0	16,200	0	6,300	0	0	0	26,325	0	0	
	1-15	中荻野飯山線	B2	50,220	19,800	0	900	0	2,700	0	0	900	25,920	0	0	0	
	1-21	赤坂津古久環状線	B2	106,605	0	0	0	31,320	0	17,325	0	0	0	27,585	30,375	0	
	1-23	水引小野線	B2	90,450	0	17,370	0	0	21,510	0	51,570	0	0	0	0	0	
	1-25	妻田林線	B2	20,610	0	0	90	0	2,610	0	0	0	17,910	0	0	0	
	1-27	厚木環状2号線	B2	31,860	0	0	4,230	2,700	2,700	4,500	0	0	12,330	0	5,400	0	
	1-28	関口才戸橋線	B2	23,400	0	0	0	0	0	2,700	0	0	0	0	20,700	0	
1-30	妻田中荻野線	B2	7,920	0	0	0	0	0	0	7,920	0	0	0	0	0		
1-32	厚木環状3号線	B2	16,920	0	0	2,700	0	0	900	1,620	0	11,700	0	0	0		
二級	2-01	本厚木停車場旭町線	B2	24,300	0	0	2,700	0	0	6,480	0	0	15,120	0	0	0	
	2-02	本厚木岡田線	B2	48,870	13,770	0	16,965	0	0	7,200	0	0	10,935	0	0	0	
	2-03	下之谷墨名線	B2	6,750	0	0	0	0	0	2,700	0	0	4,050	0	0	0	
	2-04	昭和用水線	B2	37,260	0	0	9,900	0	0	4,500	0	0	22,860	0	0	0	
	2-08	厚木戸田線	B2	116,775	0	16,200	0	0	23,400	0	47,115	30,060	0	0	0	0	
	2-13	船子中長合線	B2	39,600	0	0	0	19,800	0	4,500	0	0	0	0	15,300	0	
	2-17	片岸浅間山線	B2	104,400	0	0	0	50,355	7,785	7,200	0	0	0	0	39,060	7,000	
	2-20	森の里環状線	B2	54,405	0	0	36,405	0	0	6,300	0	0	11,700	0	0	0	
	2-24	森の里上古沢線	B2	16,200	0	0	0	0	0	4,500	0	0	0	0	11,700	0	
	2-30	白根才戸線	B2	38,700	0	0	13,500	0	0	4,500	0	0	2,700	18,000	0	0	
	2-31	松蓮寺千頭線	B2	27,135	0	0	0	0	9,900	8,415	0	0	0	0	8,820	0	
	2-32	道慶塚東下原線	B2	9,585	0	900	0	0	1,800	0	0	6,885	0	0	0	0	
	2-35	本郷柄沢線	B2	78,120	0	0	0	0	4,500	14,895	0	0	0	0	3,825	54,900	
	2-44	藤塚才戸線	B2	71,460	0	0	0	0	12,960	8,100	0	0	0	0	0	50,400	
	2-47	中津川右岸北部幹線	B2	16,200	0	0	0	0	0	5,400	0	0	0	0	0	10,800	
	準幹線	A-198	A-198	B2	1,485	0	0	90	0	0	0	0	0	0	1,395	0	0
		C-299	C-299	B2	31,275	0	0	12,600	0	0	5,400	0	0	0	13,275	0	0
D-278		D-278	B2	36,900	0	0	0	0	16,200	2,700	0	0	0	0	0	18,000	
F-680		F-680	B2	18,270	0	0	7,470	0	0	4,500	0	0	0	6,300	0	0	
F-845		F-845	B2	10,215	0	0	0	0	1,800	0	0	8,415	0	0	0	0	
F-846		F-846	B2	14,400	0	0	4,500	1,800	0	900	0	0	0	7,200	0	0	
G-383		G-383	B2	4,275	0	0	0	0	1,755	0	0	0	0	0	0	2,520	
合計				1,571,985	73,170	136,800	137,115	137,475	137,295	138,690	134,550	134,685	135,225	135,180	135,180	136,620	

等級	路線番号	路線名称	分類	区間長 (m)													
				合計	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	
一級	1-01	厚木環状1号線	B2	761	0	321	0	0	94	0	92	254	0	0	0	0	
	1-02	本厚木田村町線	B2	420	0	220	0	0	40	0	0	160	0	0	0	0	
	1-04	酒井上落合線	B2	260	0	0	0	40	0	40	0	0	0	180	0	0	
	1-05	片平上落合線	B2	580	0	0	0	280	0	20	0	0	0	280	0	0	
	1-06	愛甲長谷線	B2	693	0	100	0	0	200	0	393	0	0	0	0	0	
	1-08	温水愛名線	B2	790	0	140	0	0	140	0	0	510	0	0	0	0	
	1-09	辻戸室線	B2	1765	520	60	159	260	0	144	0	302	0	320	0	0	
	1-10	緑ヶ丘幹線	B2	352	0	240	0	0	12	0	100	0	0	0	0	0	
	1-11	堀合日向川線	B2	1134	0	717	0	0	0	0	0	417	0	0	0	0	
	1-12	小野森の里幹線	B2	1436	360	0	634	0	0	120	0	322	0	0	0	0	
	1-13	愛名森の里線	B2	1085	0	0	0	360	0	140	0	0	0	585	0	0	
	1-15	中荻野飯山線	B2	1116	440	0	20	0	0	60	0	20	576	0	0	0	
	1-21	赤坂津古久環状線	B2	2369	0	0	0	696	0	385	0	0	0	613	675	0	
	1-23	水引小野線	B2	2010	0	386	0	0	478	0	1146	0	0	0	0	0	
	1-25	妻田林線	B2	458	0	0	2	0	0	58	0	0	398	0	0	0	
	1-27	厚木環状2号線	B2	708	0	0	94	60	0	160	0	0	274	0	120	0	
	1-28	関口才戸橋線	B2	520	0	0	0	0	0	60	0	0	0	0	460	0	
1-30	妻田中荻野線	B2	176	0	0	0	0	0	0	176	0	0	0	0	0		
1-32	厚木環状3号線	B2	376	0	0	60	0	0	20	36	0	260	0	0	0		
二級	2-01	本厚木停車場旭町線	B2	540	0	0	60	0	0	144	0	0	336	0	0	0	
	2-02	本厚木岡田線	B2	1086	306	0	377	0	0	160	0	0	243	0	0	0	
	2-03	下之谷墨名線	B2	150	0	0	0	0	0	60	0	0	90	0	0	0	
	2-04	昭和用水線	B2	828	0	0	220	0	0	100	0	0	508	0	0	0	
	2-08	厚木戸田線	B2	2595	0	360	0	0	520	0	1047	668	0	0	0	0	
	2-13	船子中長合線	B2	880	0	0	0	440	0	100	0	0	0	0	340	0	
	2-17	片岸浅間山線	B2	2320	0	0	0	1212	80	160	0	0	0	0	868	0	
	2-20	森の里環状線	B2	1209	0	0	809	0	0	140	0	0	260	0	0	0	
	2-24	森の里上古沢線	B2	360	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	260	0	
	2-30	白根才戸線	B2	860	0	0	300	0	0	100	0	0	60	400	0	0	
	2-31	松蓮寺千頭線	B2	603	0	0	0	0	220	187	0	0	0	0	196	0	
	2-32	道慶塚東下原線	B2	213	0	20	0	0	40	0	0	153	0	0	0	0	
	2-35	本郷柄沢線	B2	1736	0	0	0	0	100	331	0	0	0	0	85	1220	
	2-44	藤塚才戸線	B2	1588	0	0	0	0	288	180	0	0	0	0	0	1120	
	2-47	中津川右岸北部幹線	B2	360	0	0	0	0	0	120	0	0	0	0	0	240	
	準幹線	A-198	A-198	B2	33	0	0	2	0	0	0	0	0	0	31	0	0
		C-299	C-299	B2	695	0	0	280	0	0	120	0	0	0	295	0	0
D-278		D-278	B2	820	0	0	0	0	360	60	0	0	0	0	0	400	
F-680		F-680	B2	406	0	0	166	0	0	100	0	0	0	140	0	0	
F-845		F-845	B2	227	0	0	0	0	40	0	0	187	0	0	0	0	
F-846		F-846	B2	320	0	0	140	0	0	20	0	0	0	160	0	0	
G-383		G-383	B2	95	0	0	0	0	39	0	0	0	0	0	0	56	
合計				34933	1626	2564	3323	3348	2651	3389	2990	2993	3005	3004	3004		

表 7.1 短期修繕計画対象路線と補修延長 (C)

等級	路線番号	路線名称	分類	補修費 (千円) 合計	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
一級	1-14	旗谷上古沢線	C	83,483	0	48,972	0	0	0	0	0	7,392	26,195	0	924	0
	1-17	鷹尾幹線	C	48,464	0	13,814	0	0	0	0	0	6,468	4,066	24,116	0	0
	1-29	横林上飯山線	C	32,756	0	0	17,048	0	0	0	0	1,848	2,772	0	11,088	0
二級	2-05	寿町戸室線	C	17,510	0	0	2,772	0	0	0	0	0	0	0	14,738	0
	2-06	櫻戸沖田線	C	14,784	0	0	0	0	0	0	0	0	924	0	13,860	0
	2-07	櫻戸北矢線	C	2,772	0	0	0	0	0	0	0	0	924	0	1,848	0
	2-09	中富田下沖線	C	18,572	0	0	7,484	2,772	0	0	0	0	924	0	7,392	0
	2-10	宮ノ東東西線	C	9,240	0	0	0	8,316	0	0	0	0	0	0	924	0
	2-11	宿愛甲片町線	C	30,353	0	0	0	8,593	0	0	0	0	3,696	0	18,064	0
	2-12	坊中竹ノ内線	C	106,260	16,038	0	0	83,160	0	0	0	0	3,511	0	3,696	15,893
	2-14	妻甲高坪線	C	80,711	0	0	0	46,939	924	0	0	0	8,778	0	0	24,070
	2-15	船子湯水線	C	27,535	0	0	0	0	12,012	0	0	924	1,848	5,359	0	7,392
	2-18	高坪尼寺線	C	22,222	0	0	0	0	4,851	0	0	0	2,680	0	0	14,692
	2-19	毛利台幹線	C	66,251	0	4,620	0	0	10,857	0	0	5,452	3,696	18,526	0	23,100
	2-21	森の里七沢線	C	6,607	11,946	0	0	0	1,571	0	0	0	0	0	0	5,036
	2-22	門口谷戸線	C	71,102	0	48,833	0	0	0	0	0	1,848	0	20,420	0	0
	2-25	八ツ橋竹ノ花線	C	43,243	5,940	0	0	0	31,231	0	0	0	924	0	0	11,088
	2-26	四辻上古沢線	C	122,984	0	33,310	29,891	0	2,772	0	0	7,531	3,696	33,772	0	12,012
	2-27	妻田線ノ丘線	C	51,790	0	0	0	18,295	0	0	0	924	2,541	3,234	0	26,796
	2-28	金田妻田線	C	10,534	0	0	0	0	739	0	0	0	0	0	0	9,794
	2-29	三家沖田線	C	1,848	0	0	0	0	0	0	0	0	1,848	0	0	0
	2-30	白根才戸線	C	1,848	0	0	0	0	0	0	0	0	1,848	0	0	0
	2-33	三田下萩野線	C	5,405	0	0	0	0	1,709	0	0	0	3,696	0	0	0
	2-34	辻本郷線	C	65,881	0	0	0	0	57,103	0	0	0	8,778	0	0	0
	2-36	松蔭幹線	C	14,784	0	0	0	0	0	0	0	2,772	0	12,012	0	0
	2-37	横林源氏河原線	C	33,033	6,600	0	0	0	7,392	22,869	0	0	2,772	0	0	0
	2-38	西富士野舎掛線	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2-39	金田中依知線	C	47,124	0	0	0	0	0	31,416	0	0	15,708	0	0	0
	2-40	下依知下川入線	C	39,409	0	0	0	0	0	24,948	0	0	14,461	0	0	0
	2-41	中依知上依知線	C	29,614	5,940	0	0	0	0	24,070	0	0	5,544	0	0	0
	2-42	小平長坂線	C	2,911	0	0	0	0	0	1,063	0	0	1,848	0	0	0
	2-45	藤塚昭和橋線	C	0	0	0	0	0	0	44,352	37,607	0	3,234	0	0	0
	2-48	横須賀水道路線	C	82,652	3,828	0	0	0	0	0	70,640	0	12,012	0	0	0
	2-50	七沢広沢寺線	C	15,708	0	0	12,012	0	0	0	0	1,848	0	1,848	0	0
	2-53	中之坂才戸線	C	22,176	0	0	0	0	0	0	0	22,176	0	0	0	0
	準幹線	A-275-1	A-275-1	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A-323		A-323	C	1,848	0	0	0	0	0	0	0	0	1,848	0	0	0
B-305		B-305	C	22,407	0	0	0	0	0	0	18,480	3,927	0	0	0	0
B-573		B-573	C	24,024	0	0	0	0	0	0	24,024	0	0	0	0	0
D-190		D-190	C	2,772	0	0	0	0	0	0	0	0	2,772	0	0	0
D-39		D-39	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E-225		E-225	C	22,499	0	0	9,286	0	0	0	0	4,250	0	8,963	0	0
F-01		F-01	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
F-205		F-205	C	13,075	0	0	7,531	0	0	0	0	0	0	5,544	0	0
F-206		F-206	C	832	0	0	0	0	0	0	0	0	0	832	0	0
F-40		F-40	C	4,620	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,620	0	0
F-729		F-729	C	5,544	0	0	0	0	0	0	0	0	5,544	0	0	0
G-391		G-391	C	4,620	0	0	0	0	0	0	0	4,620	0	0	0	0
G-392		G-392	C	24,024	0	0	14,784	0	0	0	0	0	0	9,240	0	0
H-237		H-237	C	17,279	0	0	11,873	0	0	0	0	924	0	1,294	3,188	0
H-514		H-514	C	65,142	7,920	0	10,164	0	0	0	0	11,088	0	0	43,890	0
I-180		I-180	C	3,696	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,696	0
J-1009		J-1009	C	19,404	0	0	12,012	0	0	0	0	1,848	0	0	5,544	0
J-481		J-481	C	12,012	0	0	0	0	0	0	0	3,696	0	0	8,316	0
K-336		K-336	C	54,331	8,514	0	0	0	0	0	0	54,331	0	0	0	0
K-49	K-49	C	29,568	0	0	14,784	0	0	0	0	0	3,696	0	0	11,088	
合計			1,557,263	66,726	149,549	149,642	149,780	149,457	148,718	148,903	149,411	149,087	149,780	148,256	149,873	

等級	路線番号	路線名称	分類	区間長 (m) 合計	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
一級	1-14	旗谷上古沢線	C	1807	0	1060	0	0	0	0	0	160	567	0	20	0
	1-17	鷲尾幹線	C	1049	0	299	0	0	0	0	0	140	88	522	0	0
	1-29	楨林上飯山線	C	709	0	0	369	0	0	0	0	40	60	0	240	0
二級	2-05	寿町戸室線	C	379	0	0	60	0	0	0	0	0	0	0	319	0
	2-06	榎戸沖田線	C	320	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	300	0
	2-07	榎戸北矢線	C	60	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	40	0
	2-09	中富田下沖線	C	402	0	0	162	60	0	0	0	0	20	0	160	0
	2-10	宮ノ東東西線	C	200	0	0	0	180	0	0	0	0	0	0	20	0
	2-11	宿斐甲片町線	C	657	0	0	0	186	0	0	0	0	80	0	391	0
	2-12	坊中竹ノ内線	C	2786	486	0	0	1800	0	0	0	0	76	0	80	344
	2-14	斐甲高坪線	C	1747	0	0	0	1016	20	0	0	0	190	0	0	521
	2-15	船子温水線	C	596	0	0	0	0	260	0	0	20	40	116	0	160
	2-18	高坪尼寺線	C	481	0	0	0	0	105	0	0	0	58	0	0	318
	2-19	毛利台幹線	C	1434	0	100	0	0	235	0	0	118	80	401	0	500
	2-21	森の里七沢線	C	505	362	0	0	0	34	0	0	0	0	0	0	109
	2-22	門口谷戸線	C	1539	0	1057	0	0	0	0	0	40	0	442	0	0
	2-25	八ツ橋竹ノ花線	C	1116	180	0	0	0	676	0	0	0	20	0	0	240
	2-26	四辻上古沢線	C	2662	0	721	647	0	60	0	0	163	80	731	0	260
	2-27	妻田緑ヶ丘線	C	1121	0	0	0	0	396	0	0	20	55	70	0	580
	2-28	金田妻田線	C	228	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	212
	2-29	三家沖田線	C	40	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	0
	2-30	白根才戸線	C	40	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	0
	2-33	三田下狭野線	C	117	0	0	0	0	37	0	0	0	80	0	0	0
	2-34	辻本郷線	C	1426	0	0	0	0	1236	0	0	0	190	0	0	0
	2-36	松蔭幹線	C	320	0	0	0	0	0	0	0	60	0	260	0	0
	2-37	楨林源氏河原線	C	915	200	0	0	0	160	495	0	0	60	0	0	0
	2-38	西富士野掛線	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2-39	金田中依知線	C	1020	0	0	0	0	0	680	0	0	340	0	0	0
	2-40	下依知下川入線	C	853	0	0	0	0	0	540	0	0	313	0	0	0
	2-41	中依知上依知線	C	821	180	0	0	0	0	521	0	0	120	0	0	0
	2-42	小平長坂線	C	63	0	0	0	0	0	23	0	0	40	0	0	0
	2-45	藤塚昭和橋線	C	2244	400	0	0	0	0	960	814	0	70	0	0	0
	2-48	横須賀水道路線	C	1905	116	0	0	0	0	0	1529	0	260	0	0	0
2-50	七沢広沢寺線	C	340	0	0	260	0	0	0	0	40	0	40	0	0	
2-53	中之坂才戸線	C	480	0	0	0	0	0	0	0	480	0	0	0	0	
準幹線	A-275-1	A-275-1	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	A-323	A-323	C	40	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	0
	B-305	B-305	C	485	0	0	0	0	0	0	400	85	0	0	0	0
	B-573	B-573	C	520	0	0	0	0	0	0	0	520	0	0	0	0
	D-190	D-190	C	60	0	0	0	0	0	0	0	0	60	0	0	0
	D-39	D-39	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	E-225	E-225	C	487	0	0	201	0	0	0	0	92	0	194	0	0
	F-01	F-01	C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	F-205	F-205	C	283	0	0	163	0	0	0	0	0	0	120	0	0
	F-206	F-206	C	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0
	F-40	F-40	C	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	0	0
	F-729	F-729	C	120	0	0	0	0	0	0	0	0	120	0	0	0
	G-391	G-391	C	100	0	0	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0
	G-392	G-392	C	520	0	0	320	0	0	0	0	0	0	200	0	0
	H-237	H-237	C	374	0	0	257	0	0	0	0	20	0	28	69	0
	H-514	H-514	C	1650	240	0	220	0	0	0	0	240	0	0	950	0
	I-180	I-180	C	80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80	0
	J-1009	J-1009	C	420	0	0	260	0	0	0	0	40	0	0	120	0
	J-481	J-481	C	260	0	0	0	0	0	0	0	80	0	0	180	0
	K-336	K-336	C	1434	258	0	0	0	0	0	0	1176	0	0	0	0
K-49	K-49	C	640	0	0	320	0	0	0	0	80	0	0	240	0	
合計			37973	2422	3237	3239	3242	3235	3219	3223	3234	3227	3242	3209	3244	

7.3 現場領域とマネジメント領域における PDCA サイクルの確立

7.3.1 PDCA サイクルを構築し、継続的な改善

本計画では、個別施設計画【舗装編】の実施状況のチェック（C）、維持管理シナリオ、管理水準の見直し（A）、計画の改定（P）に位置づけられるものであり、今後も継続的な個別施設計画【舗装編】の見直しを行っていきます。

7.3.2 計画の実効性を高めるため、チェック（C）機能の強化

- 概ね 5 年を目処に、個別施設計画【舗装編】の実施状況をチェックします。
- 修繕や点検結果の状況、パトロールや住民要望の状況を踏まえて計画の見直しを行います。
- 修繕計画の見直しを行い、個別施設計画【舗装編】に反映します。

7.3.3 社会情勢の変化を捉えた、アクション（A）の実施

- 管理指標の見直しを行う場合、交通量の変化等の社会情勢の変化を踏まえて、維持管理の在り方を検討します。

7.4 巡回点検等による蓄積された維持管理データの有効活用と計画の見直し

- ①年 2 回行われる道路一斉パトロール点検、②毎月 2 ～ 5 回行われる道路パトロール、③毎日行われる道路補修事務所対応、④常時受け付けている苦情対応、の 4 パターンの巡回点検やスマ報の結果を効率的に蓄積し、計画の見直しへ反映します。
- データの蓄積にあたっては、現在帳票ベースでの管理となっているものの、限られた費用と人員で効率的な管理を進めるため、ツール等の活用も検討します。