
藤沢市道路舗装修繕計画（第3期）

2025年（令和7年）4月

藤 沢 市

< 目 次 >

第1章	はじめに	- 1 -
1.	本計画の位置づけ	- 1 -
2.	背景及び目的	- 2 -
3.	既計画の評価	- 3 -
第2章	道路舗装の現状と課題	- 5 -
1.	管理延長等	- 5 -
2.	舗装修繕工事費の推移	- 6 -
3.	舗装修繕状況	- 7 -
4.	道路舗装の状態	- 8 -
5.	劣化の要因	- 10 -
6.	道路舗装に対する市民要望	- 11 -
第3章	道路舗装の管理手法	- 12 -
1.	基本方針	- 12 -
2.	道路特性に応じた管理	- 14 -
3.	管理区分	- 17 -
4.	点検方法・頻度	- 19 -
5.	管理基準	- 22 -
6.	使用目標年数（分類Bの道路）	- 23 -
第4章	維持修繕計画の策定	- 24 -
1.	計画期間	- 24 -
2.	計画期間内の修繕工事費の見通し	- 24 -
第5章	主要道路の管理計画	- 26 -
1.	修繕方針	- 26 -
2.	修繕の優先度評価	- 27 -
3.	10年間の短期修繕計画	- 28 -
第6章	生活道路の管理計画	- 30 -
1.	修繕方針	- 30 -
2.	修繕の優先度評価	- 30 -
3.	10年間の短期修繕計画	- 31 -
4.	側溝改修計画	- 32 -
第7章	10年間の管理費	- 33 -
第8章	更なる効率化に向けた取組	- 34 -
1.	計画の見直し	- 34 -
2.	新技術・新工法の適用	- 35 -
3.	契約手法の見直しによる管理の効率化	- 35 -
4.	関係機関等との連携による効率化	- 36 -
5.	情報管理体制の構築によるマネジメントサイクルの実装	- 36 -

第1章 はじめに

1. 本計画の位置づけ

本市では、道路ストックを効率的、効果的にマネジメントしていくため、「藤沢市道路ストック白書」、「藤沢市道路ストックマネジメント計画」、施設ごとの「個別施設計画」の3部構成（道路ストックマネジメント関連計画）により、現状、課題、今後の管理方針及び長寿命化・修繕等の取組を示していくこととしています。

2019年（平成31年）3月に、現状・今後の方向性をとりまとめた「藤沢市道路ストック白書」を、2020年（令和2年）9月には、道路ストック全体及び各道路ストックの管理方針等を示した総合的な計画である「藤沢市道路ストックマネジメント計画」を作成し、公表しています。

本計画は、「道路舗装」の個別施設計画として、藤沢市道路ストックマネジメント計画による管理方針等を基に策定するものです。

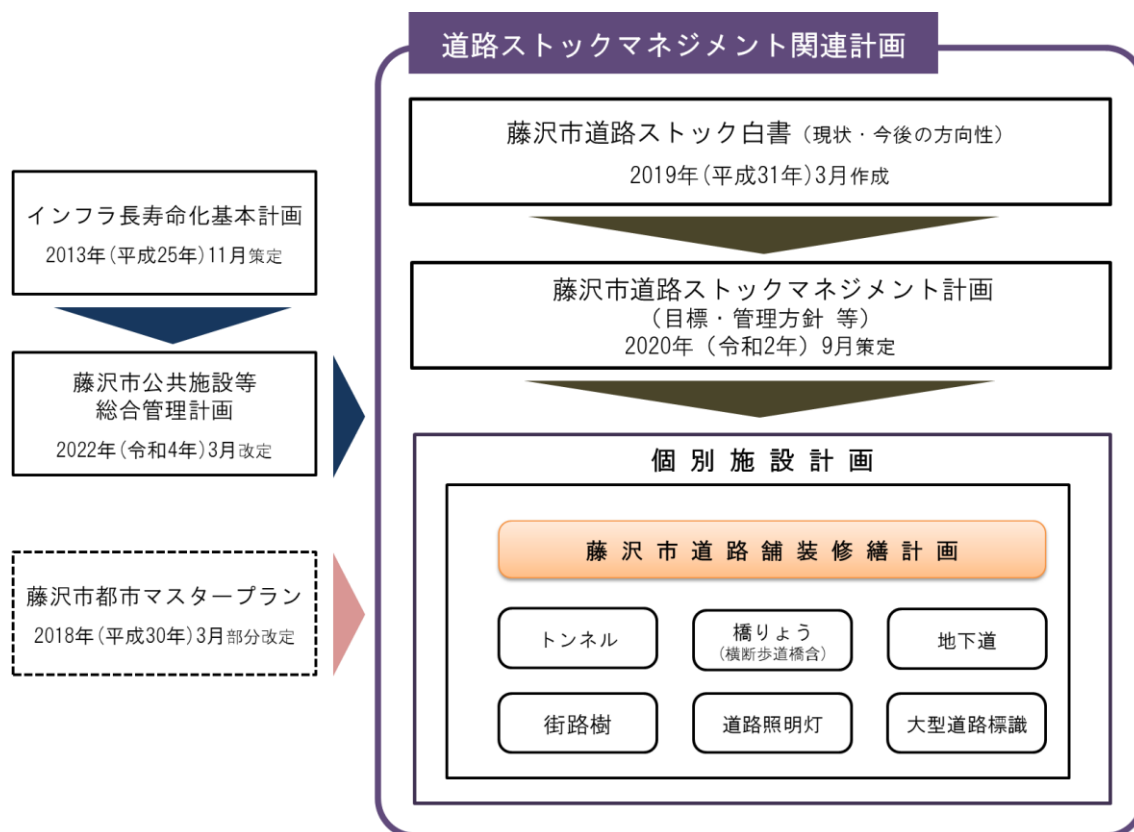


図 1.1. 道路ストックマネジメント関連計画の位置づけ

2. 背景及び目的

本市が管理する道路は約 1,336km あり、このうち約 9 割が舗装された道路です。市内の道路舗装は、都市化の進展に伴う交通状況の変化や舗装の経年劣化等から、管理費が年々増加しています。

増加傾向にある管理費に対し、限りある予算の中で効率的、効果的な修繕を行うため、また、管理費の平準化を図るためには、壊れてから直す従来型の管理から、壊れる前に小規模な修繕を行う予防保全型の管理への転換が求められています。

本市では、このような背景から、2015 年（平成 27 年）3 月に「藤沢市道路舗装修繕計画」を策定、2020 年（令和 2 年）3 月には見直しを行い「藤沢市道路舗装修繕計画（第 2 期）」を策定するなど、計画的な道路舗装の管理に取り組んできました。

今回、主要道路で継続的に実施している路面性状調査や、生活道路における路面簡易評価の実施結果等を踏まえ既計画を見直し、計画の継続性と精度を高めることを目的として、「藤沢市道路舗装修繕計画（第 3 期）」を策定します。

見直しにあたり、2016 年（平成 28 年）10 月に定められた「舗装点検要領（国土交通省道路局）」の考え方に準拠し、道路特性（損傷の進行度合等）に応じた管理基準等を設定します。

3. 既計画の評価

(1) 道路舗装の状態

道路舗装の状態を把握するため、令和5年度に、主要道路（1・2級道路等）、約167.8km（一部上下区間含む）を対象とした路面性状調査を実施し、ひび割れ率・わだち掘れ量、平坦性の調査結果から「道路舗装の維持管理指数（MCI）」を算出しています。また、生活道路については路面簡易評価を行っています。

主要道路（1・2級道路等）については、2019年（令和元年）に実施した路面性状調査と比較すると、分布状況に変化はありませんが、平均MCIは「望ましい管理水準」を維持しており、既計画による管理の効果が確認できます。

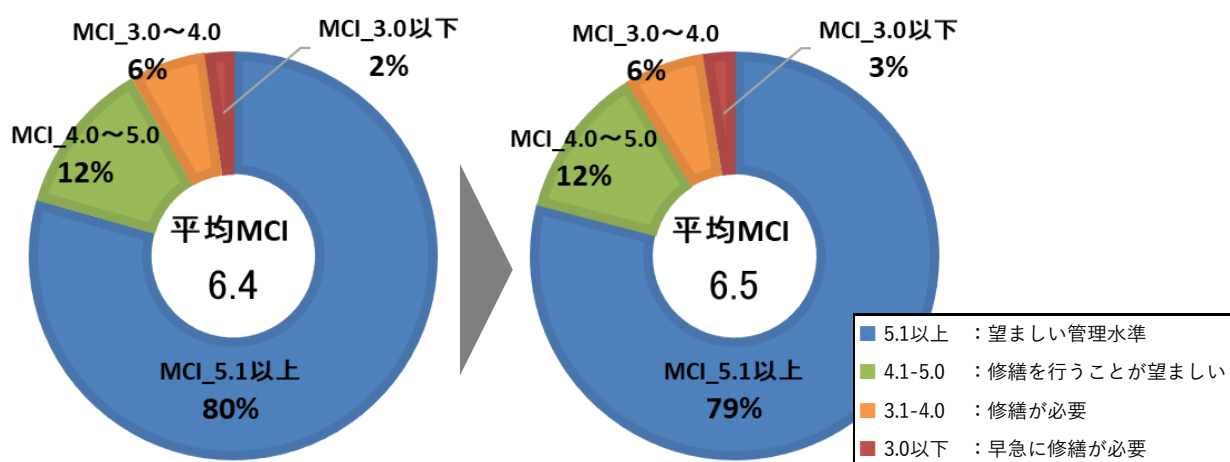


図 1.2. 主要道路（1・2級道路等）における MCI の推移
（左：令和元年度調査結果、右：令和5年度調査結果）

【参考】路面性状調査について

路面性状調査とは、専用の調査車両（路面性状測定車：19P 参照）が一般の交通の流れに沿って効率的に測定を行い、道路舗装の「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」、「IRI（縦断方向の凹凸レベル）」を同時又は別々に計測するものです。本市では主要道路の調査に適用しています。

本調査は、「舗装点検要領（国土交通省 道路局）」等に基づき、行っています。

【参考】路面簡易評価について

本計画における路面簡易評価とは、路面性状調査のように専用車両を使用せずに、一般車両のプロブデータ（ビッグデータ）やスマートフォンなどを活用し簡易的に路面の損傷を評価するものです。本計画においてはビッグデータによる路面簡易評価結果（新技術による路面点検の実施：20P 参照）を利用しています。

【参考】MCIについて

MCI (Maintenance Control Index : 舗装の維持管理指数) とは、道路舗装の状態を「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」、「平坦性」の路面性状値によって定量的に評価するものです。

MCIは10点法を採用しており、道路舗装の劣化に伴い値が低下します。

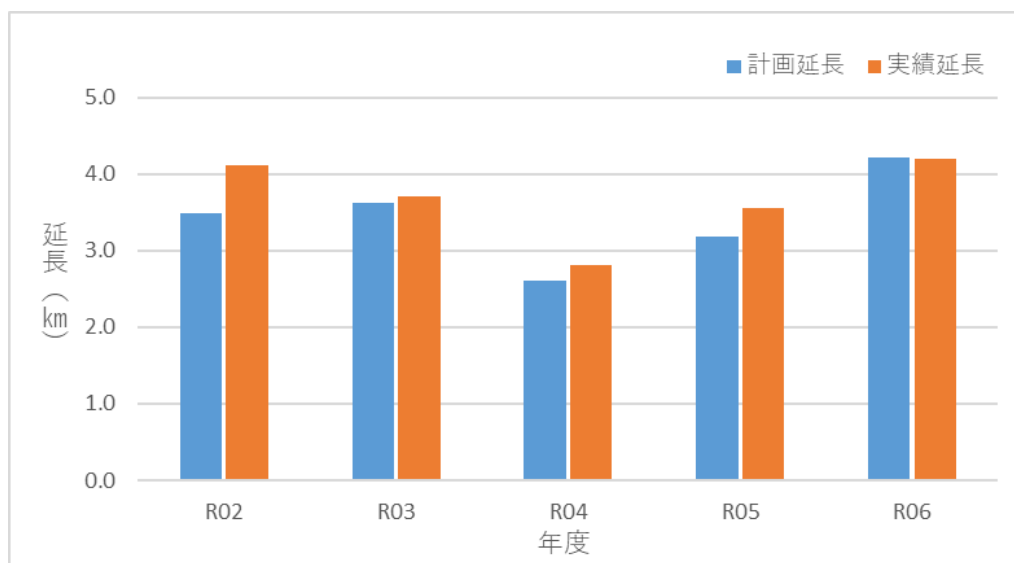
(2) 進捗状況

第2期計画では、主要道路等の道路舗装を修繕の対象とした10年間の修繕計画を策定しています。第2期計画策定以降の道路舗装修繕の進捗状況を以下に示します。毎年、修繕計画に沿った延長の修繕が実施されている状況となっています。

表 1.1. 道路舗装修繕の進捗一覧

年度	計画延長 (km)	実績延長 (km)	割合
令和2年度	3.5	4.1	118.1%
令和3年度	3.6	3.7	102.1%
令和4年度	2.6	2.8	108.2%
令和5年度	3.2	3.6	111.9%
令和6年度	4.2	4.2	99.6%
5年間計	17.1	18.4	107.5%

(資料：藤沢市道路舗装修繕計画(第2期)(2020年(令和2年)3月)、令和2-6年度工事実績)



(資料：令和2-6年度工事実績)

図 1.3. 道路舗装修繕の進捗状況(延長)

第2章 道路舗装の現状と課題

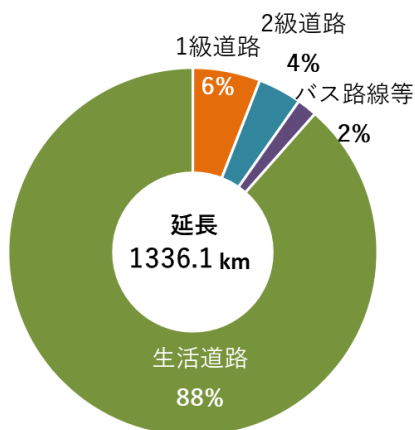
1. 管理延長等

本市が管理する道路の延長は約 1,336km（未舗装の道路を含む。）となっており、主要道路が約 10%、生活道路が約 88%を占めています。

また、全延長のうち、約 90%がアスファルト舗装となっています。

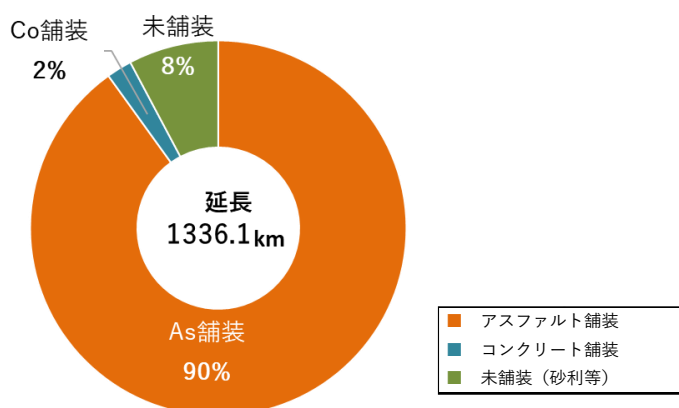
表 2.1. 管理数量

道路種別	延長
全道路	約 1,336.1km
主要道路（1・2 級道路）	約 130.1km
主要道路（1・2 級道路以外のバス路線等）	約 23.5km
生活道路	約 1,182.5km



（資料：認定路線網図（令和 5 年度末）、令和 5 年度路面性状調査）

図 2.1. 延長の内訳



（資料：道路台帳）

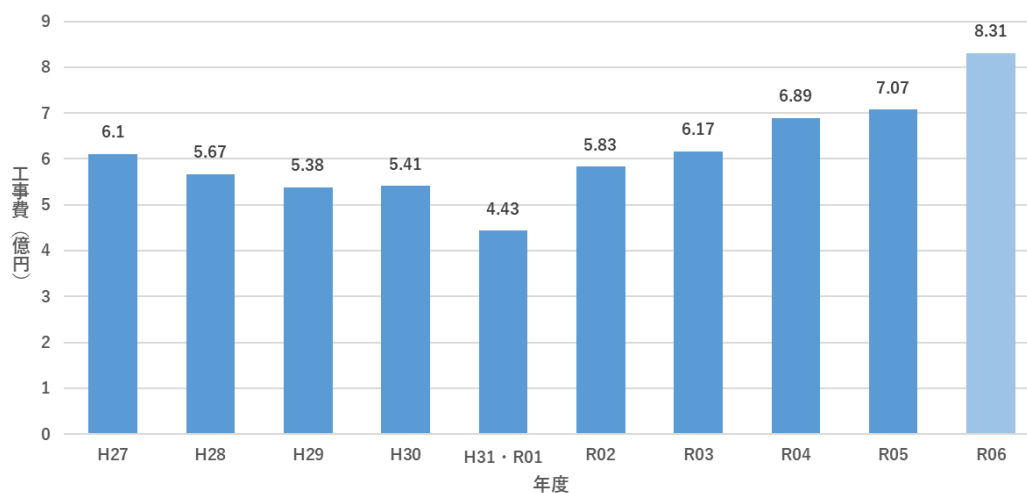
図 2.2. 舗装種類の内訳（延長）

【2024 年（令和 5 年）3 月時点】

2. 舗装修繕工事費の推移

道路舗装の修繕に要する工事費は、平成31年・令和元年度までやや減少傾向にありましたが、令和2年度以降は増加傾向にあり、令和6年度には約8億3,100万円となっています。

平成31・令和元年度以降の工事費の増加は道路舗装の老朽化の進行等による、修繕対象の増加に加え、人件費、材料費の高騰が影響しています。



(平成25-令和5年度工事実績・決算資料)

図 2.3. 舗装修繕工事費の推移

- ・平成27～令和5年度は決算額、令和6年度は予算額である。
- ・平成27～28年度は地域執行分を含む。
- ・平成29年度は繰越分を含む。

3. 舗装修繕状況

(1) 主要道路

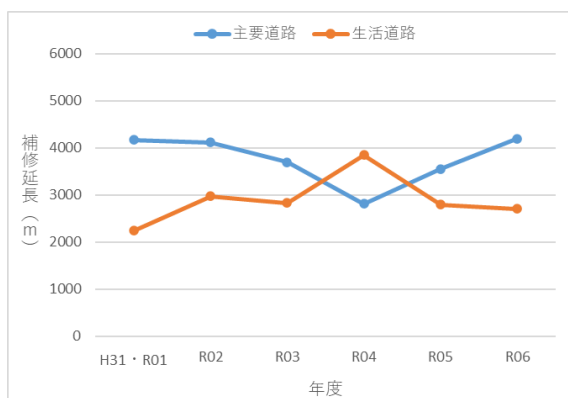
第2期計画では、対象路線である主要道路の計画的な修繕を行っています。5年間の修繕延長の平均は約3,680m/年であり、概ね計画延長より実績延長が上回っています。

(2) 生活道路

第2期計画では優先的に実施する路線を56路線選定しており、道路幅員(6m以上)、主要駅周辺等の生活への影響が大きい道路、および、日常的なパトロールや市民等から寄せられた情報を基に修繕を行っています。

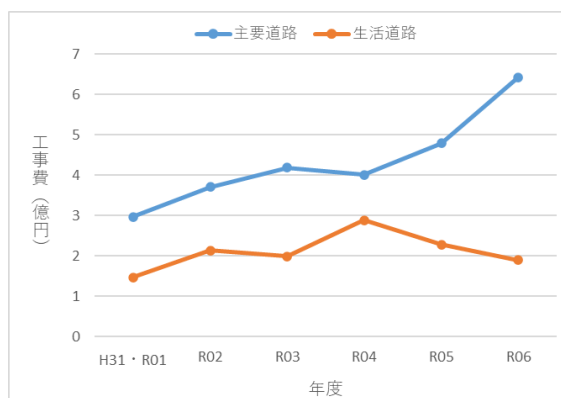
(3) 「主要道路」と「生活道路」との比率

「主要道路」と「生活道路」との比率としては、直近5年間の平均では舗装修繕延長比で概ね6:4、工事費比で概ね7:3となっています。



(資料：平成31・令和元年度～令和6年度工事実績)

図 2.4. 修繕延長の推移



(資料：平成31・令和元年度～令和6年度工事実績)

図 2.5. 工事費の推移

・平成31・令和元年～令和5年度決算額、令和6年度は予算額である。

4. 道路舗装の状態

2023年（令和5年）9月に、主要道路（1・2級道路、一部のバス路線等）、約167.8km（一部上下区間含む）を対象に実施した路面性状調査では、MCI値の平均が6.5となっており、約80%の区間で「望ましい管理水準」を満たしている結果となりました。

しかしながら、「修繕が必要」、「早急に修繕が必要」といった区間が約9%あるため、引き続き計画的な修繕を行い、健全性を回復していく必要があります。

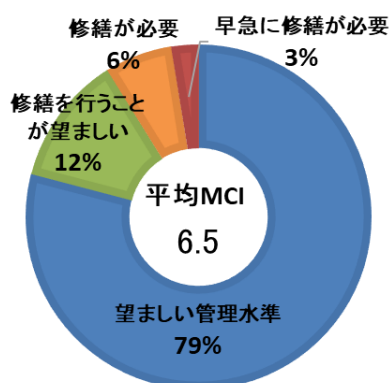


表 2.2. MCIによる標準的な判定基準

ランク	水準	判定基準
I	$0.0 \leq \text{MCI} \leq 3.0$	早急に修繕が必要
II	$3.0 < \text{MCI} \leq 4.0$	修繕が必要
III	$4.0 < \text{MCI} \leq 5.0$	修繕を行うことが望ましい
IV	$5.0 < \text{MCI}$	望ましい管理水準

（資料：第34回建設省技術研究会報告（昭和55年度））

図 2.6. 路面性状調査結果【MCI】

路面性状調査で測定した「ひび割れ率」等の結果について、「舗装点検要領」に基づく診断区分に分類したものが次の図であり、各項目ともに大半が診断区分Ⅰ又はⅡに分類される状態にあります。

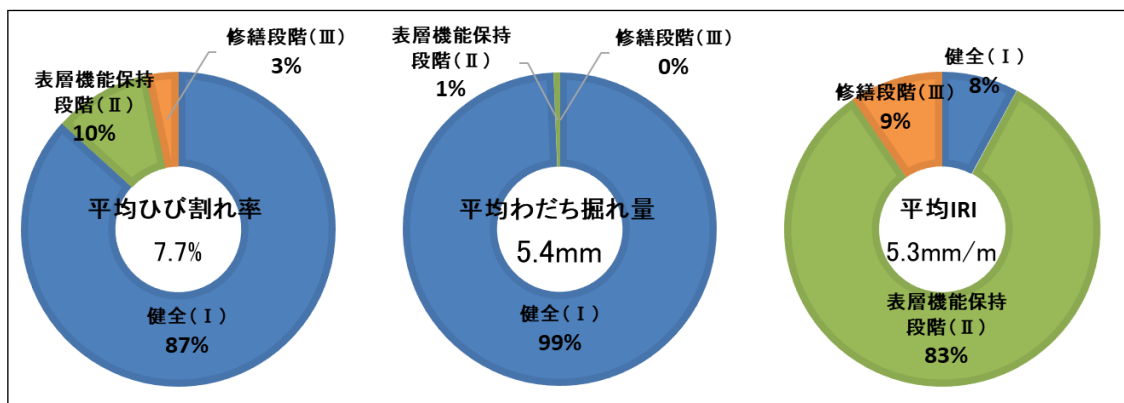


図 2.7. 路面性状調査結果【ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI】

表 2.3. アスファルト舗装の診断区分

診断区分※		ひび割れ率 (%)	わだち掘れ量 (mm)	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

（資料：舗装点検要領 国土交通省道路局（平成28年10月））

※診断区分の状態については、21Pを参照

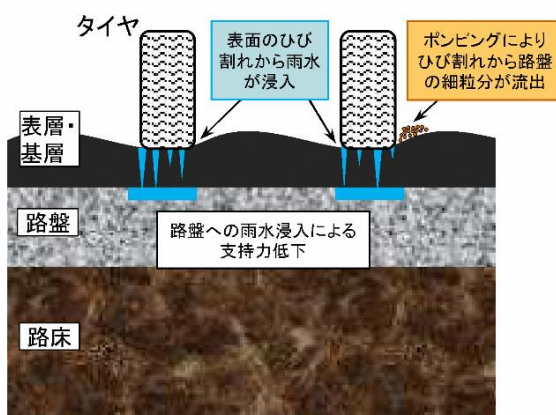
5. 劣化の要因

(1) 主要道路

主要道路の舗装（アスファルト舗装）は、大型車の交通量によって損傷の進行具合が大きく異なります。

大型車の通行が多い道路は、大型車の影響によるわだち掘れが発生し、支持力が低下することなどから、ひび割れが広がっていきます。そのひび割れから雨水が浸透することで路盤に影響を与え、舗装全体の支持力が低下し、損傷が進行していきます。路盤が損傷して支持力が低下した道路舗装は、表層の修繕を行っても早期に劣化し、短いスパンでの修繕が必要となります。

1・2級道路以外のバス路線等についても、その特性により、損傷の進行が早いケースがあることから、路盤が損傷がする前に計画的に修繕を進めていく必要があります。



(資料：舗装点検要領 国土交通省道路局（平成 28 年 10 月）)

図 2.9. 道路舗装の損傷要因（例）

(2) 生活道路等

生活道路や歩道の道路舗装については、大型車の通行が少ないことから、主に表層のアスファルトの劣化によるひび割れから、雨水浸透による影響を受け、舗装全体の損傷が緩やかに進行していきます。

なお、本市の生活道路の舗装構成を決定するにあたっては、市域を南部、北部の大きく 2 地域に分類し、地盤の特性を踏まえて舗装構成等を定めてきた経過があります。このため、想定した地盤の強度が確保されていない箇所では、舗装の厚み不足等により、損傷している場合もあります。

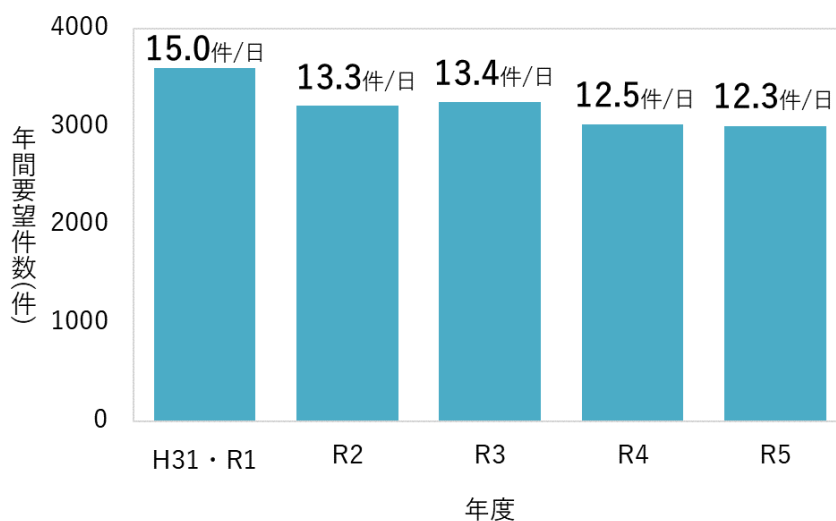
今後は、生活道路において路面簡易評価の結果を活用するなど、計画的に修繕を行っていく必要があります。また、道路地盤の支持力不足等、明らかに舗装構成の厚みが不足していると判断された場合、予防保全型管理に適した舗装構成に更新していくなど、長寿命化・機能強化に向けた管理を進めていく必要があります。

6. 道路舗装に対する市民要望

道路舗装の健全度は市民生活に密接に関わるものであり、その関心も高いことから、日々多くの要望が寄せられています。

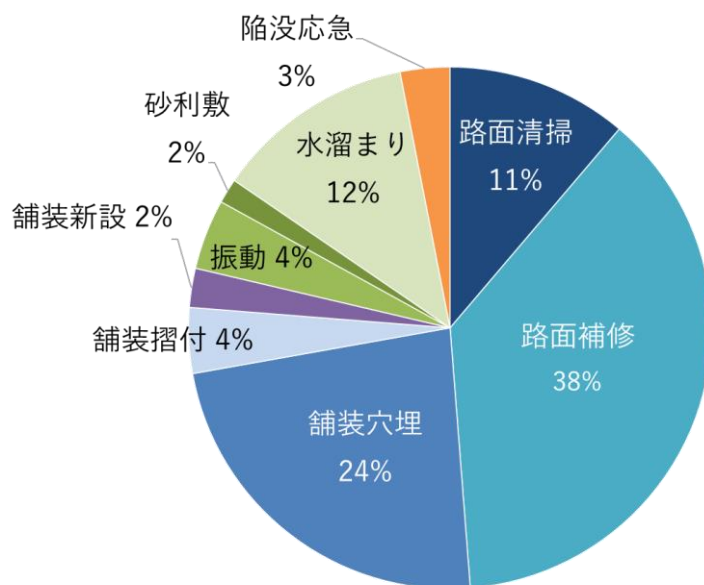
「道路舗装」に関する要望は、平成 31・令和元年度から令和 5 年度の 5 年間の平均で、約 3,200 件／年、約 13 件／日の要望が寄せられています。

要望内容を見ると、「路面補修」が約 38%と最も多くなっており、次いで「舗装穴埋」が約 24%となっています。



(資料：平成 31・令和元年～6 年度 2 月中旬 要望処理記録)

図 2.10. 道路舗装に関する要望件数の推移



(資料：平成 31・令和元年～6 年度 2 月中旬 要望処理記録)

図 2.11. 市民からの要望内容別割合 (令和元～令和 6 年度)

第3章 道路舗装の管理手法

本計画の策定にあたっては、本市が管理する全ての路線を対象に、管理の全体像を明確にした上で、道路特性に応じた管理を検討します。道路舗装は管理数量が膨大であり、大型車の交通量により劣化の進行に大きな差があるとともに、走行速度に応じて求められるサービスレベル等が異なることから、それらに応じた管理が必要となります。

1. 基本方針

本市の道路舗装の管理については、「道路利用者が安全に利用できる舗装管理」及び「最小の経費で最大の効果を出すための効率的な舗装管理」の実現を目指します。

(1) 予防保全によるライフサイクルコストの縮減

舗装の劣化が比較的小さな時点で小規模な修繕を行うといった予防保全型の管理を取り入れることで、舗装を長寿命化させ、下図のようにライフサイクルコスト（以下「LCC」という。）の縮減を図るとともに管理費の平準化を目指していきます。

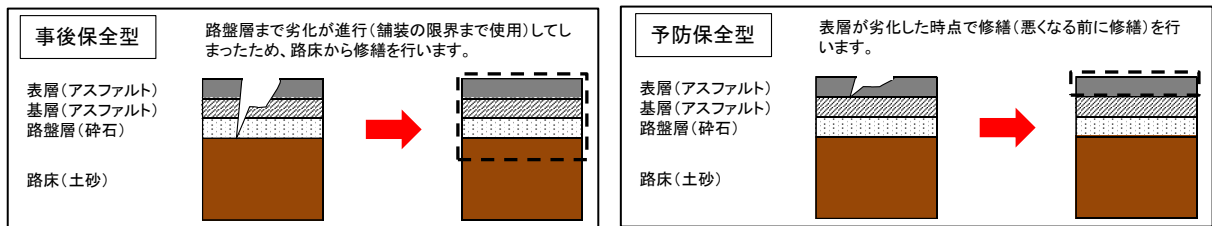
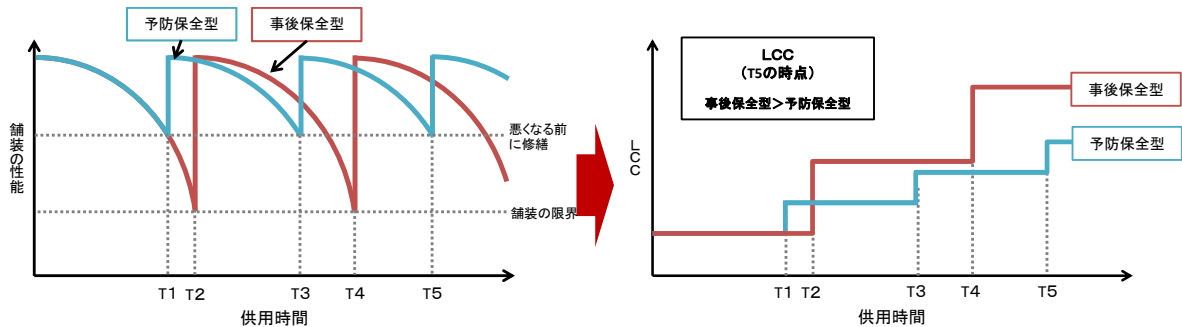


図 3.1. 【参考】修繕方法の概念図



※供用時間 T5 までに予防保全型は 3 回、事後保全型は 2 回の修繕を実施するが、予防保全型は路盤が悪くなる前に表層のみの修繕を行うため 1 回当たりの修繕費用が安くなる。
 一方で、事後保全型は舗装の限界まで使用してから修繕を行うため、1 回当たりの費用は高くなる。
 この結果、LCC は修繕回数の多い予防保全型の管理が安価となる。

図 3.2. 【参考】LCC の概念図

(2) 路盤の健全性の確保による長寿命化

道路舗装の長寿命化に向けては、表層を随時、修繕することにより、路盤以下の層を保護することが重要となります。

道路舗装の路盤以下の層が劣化している場合、路盤の支持力が低下しているため、表層の修繕を実施しても、短期間で修繕の必要性が生じてしまいます。このため、路盤を含めた修繕を実施し、路盤の健全性を回復させることで、道路舗装の長寿命化及びLCCの縮減を目指していきます。

特に大型車の交通量が多い道路など、路盤への影響が大きく損傷の進行が早い道路については、点検、調査において路盤の健全状態を推定し、表層の修繕や必要に応じてシール材を注入するなどの簡易補修を行いながら、路盤の健全性を維持していきます。

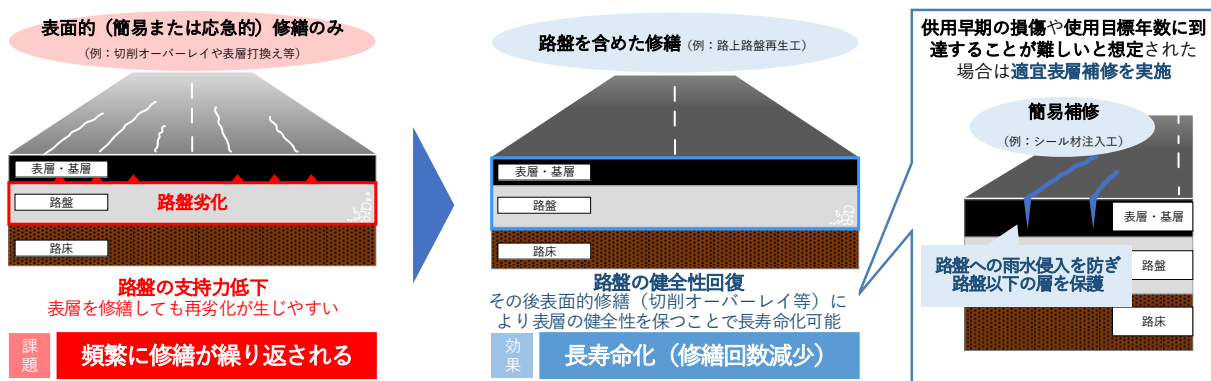
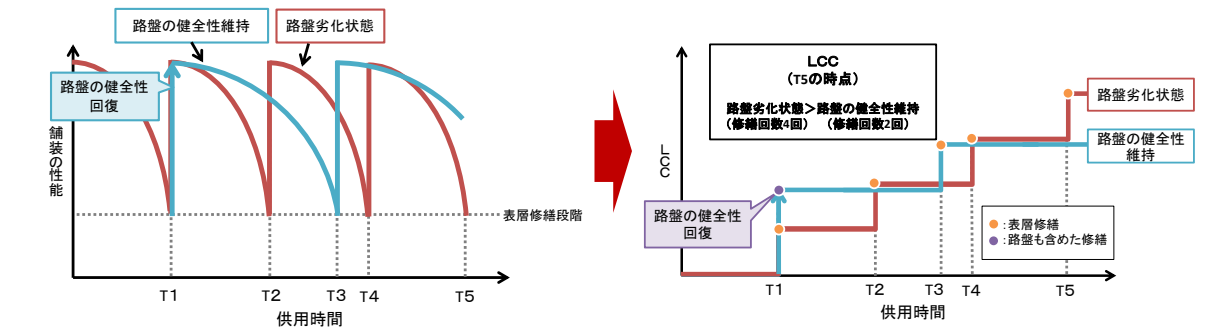


図 3.3. 路盤の健全性確保による長寿命化の概念図



※T1において路盤を含めた修繕を実施した場合、T5における修繕回数は計2回（路盤も含めた修繕1回・表層修繕1回）となり、表層のみの修繕を繰り返した場合（表層修繕4回）と比較して2回少なくなる。路盤が劣化した状態で表層のみの修繕を実施しても、路盤の支持力低下により短期間で修繕が繰り返されることから、一度、路盤の健全性を回復することで、修繕回数が減少し、LCCが安価となる。

図 3.4. LCC の概念図

2. 道路特性に応じた管理

道路の損傷の進行が早いか緩やかかで道路の分類は大別され、適切な点検頻度等が異なっています。道路舗装の管理は、「舗装点検要領」の考え方に準拠して、各特性に応じた効率的、効果的な管理を実施していきます。

表 3.1. 道路の分類のイメージ

特 性	分類	主な道路（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	政令市一般市道 市町村道

（資料：舗装点検要領 国土交通省道路局（平成 28 年 10 月））

（1）道路の分類

本市が管理する道路のうち、主要道路については、大型車交通が多いと想定される一部の道路を「損傷の進行が早い道路 (B)」、その他の主要道路を「損傷の進行が緩やかな道路 (C)」と位置づけます。主要道路は、1・2 級道路に加え、1・2 級道路以外のバス路線等も対象とします。主要道路の対象路線一覧を次頁以降に示します。

生活道路については、「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が期待される道路 (D)」と位置づけます。生活道路は、主要道路以外の道路と自転車歩行者専用道路等を対象とします。

表 3.2. 道路種別ごとの延長

道 路 種 別	実延長 [※]
主要道路	約 153.6km
1・2 級道路	約 130.1km
バス路線等（1・2 級道路を除く）	約 23.5km
生活道路（主要道路以外の道路、自転車歩行者専用道路等）	約 1,070.8km

※未舗装の道路は含まない。

表 3.3. 分類ごとの延長・対象路線

道路種別	分類	延長	対 象 路 線
主要道路	B	約 6.1km	辻堂駅遠藤線 石川下土棚線
	C	約 147.5km	上記以外の 1・2 級道路、バス路線等
生活道路	D	約 1,070.8km	主要道路以外の道路、自転車歩行者専用道路等

主要道路対象路線

【対象条件】1・2級道路、バス路線※

【うち分類B対象条件】推計交通量（将来）が20,000台/日以上との区間に対し、主要幹線（県道・緊急輸送道路等）への連続性を考慮し、主要幹線道路または県道間を接続する区間

【参照資料】道路台帳（認定路線網図）（2023年(令和5年)3月時点）、令和5年度路面性状調査報告書

※バス路線は各バス事業者バス路線図より選定：江ノ電バス、神奈川中央バス、神奈川中央バス深夜急行平塚線、綾瀬市コミュニティバス（かわせみ）、大和市コミュニティバス（のろっと（南部ルート））。

路線分類	路線名	延長(m)
分類B路線	辻堂駅通線	3,719
	石川下土棚線	2,429
	計	6,148
分類C路線	片瀬江ノ島駅前通り線	104
	片瀬辻堂線	167
	藤沢駅鶴沼海岸線	1,141
	藤沢駅川名線	207
	鶴沼奥田線	696
	鶴沼新屋敷線	348
	鶴沼海岸線	2,099
	鶴沼海岸引地線	3,389
	辻堂駅南海岸線	2,018
	辻堂駅堺田線	285
	藤沢駅辻堂線	3,332
	藤沢村岡線	3,017
	渡内村岡線	1,183
	柄沢関谷線	1,120
	藤沢駅市役所通り線	184
	藤沢駅町田線	1,075
	中学通り線	1,419
	藤沢羽鳥線	2,265
	藤沢石川線	3,285
	高山羽鳥線	1,014
	辻堂駅通線	2,688
	辻堂駅初タラ線	424
	市場通り線	1,156
	立石西俣野線	3,386
	善行長後線	5,021
	大庭丸山線	498
	滝ノ沢堤線	680
	西北境線	1,432
	六会駅西口通り線	762
	六会駅東口通り線	672
	亀井野二本松線	2,530
	桐原町石川線	1,438
	土棚石川線	4,483
	高倉遠藤線	2,865
	円行西大通り線	244
	円行東大通り線	262
	諸之本線	1,548
	大庭郷線	3,950
	用田打展線	2,051
	二の町線	195
	宮原百石線	1,178
	高倉下長後線	1,001
	長後駅東口駅前通り線	338
	辻堂駅北口大通り線	722
	辻堂神台東西線	396
	辻堂神台南北線	376
	石名坂善行線	2,623

路線分類	路線名	延長(m)
分類C路線	善行駅東口駅前通り線	124
	村岡大鑑線	1,493
	竜口寺下通り線	1,062
	片瀬山通り線	1,132
	片瀬西浜橋通り線	877
	鶴沼海岸駅前通り線	278
	鶴沼新道線	2,310
	湘洋中学校通り線	321
	上瀬辻堂出口線	1,098
	高根浜見山線	1,242
	海浜公園通り線	803
	猪王面ガル池線	808
	八松小学校北通り線	848
	桜花園通り線	1,428
	藤沢駅前線	2,082
	村岡小塚線	537
	天巖院通り線	489
	柄沢線	1,473
	一本松通り線	351
	吉野町通り線	448
	神台城南線	900
	稲荷城下線	805
	教育センター南通り線	984
	善行唐池線	997
	立石湘南台線	3,815
	西俣野四ツ塚線	435
	下屋敷小栗塚線	2,022
	下根広町線	500
	狼谷鍛冶山線	1,110
	永山線	810
	原庭線	422
	梅の木通り線	803
	南原線	497
	向原松原線	537
	秋葉原諸之木線	693
	榎戸矢崎線	1,098
	御所見中学裏通り線	805
	打展宮原線	872
	用田郷線	1,834
	戸中橋線	1,075
	葛原下滝線	2,154
	葛原線	1,558
	葛原南通り線	1,611
	長後湘南台線	2,763
	長後天神添線	707
	上の原線	88
	宮原古里線	525
藤沢駅北口通り線	227	
藤沢駅北口東西線	102	
遠藤宮原線	2,736	

路線分類	路線名	延長(m)
分類C路線	鶴沼411号線	792
	鶴沼670号線	535
	辻堂401号線	482
	辻堂415号線	242
	辻堂643号線	279
	村岡86号線	568
	村岡115号線	358
	村岡117号線	377
	村岡181号線	72
	村岡193号線	497
	藤沢16号線	570
	藤沢287号線	707
	藤沢333号線	908
	藤沢600号線	1,402
	藤沢607号線	691
	明治232号線	784
	善行125号線	733
	善行157号線	724
	善行162号線	288
	六会447号線	110
	六会448号線	854
	六会462号線	731
	六会463号線	126
	六会470号線	108
	六会512号線	275
	六会517号線	90
	六会523号線	327
	六会525号線	179
	六会630号線	326
	六会635号線	458
	六会638号線	485
	六会688号線	158
	湘南台272号線	149
	湘南台313号線	218
	湘南台315号線	404
	湘南台317号線	647
	湘南台356号線	313
	長後318号線	270
	長後725号線	1,366
	長後865号線	1,745
	御所見961号線	1,317
	藤沢駅南口ロータリー	337
	辻堂駅北口ロータリー	242
	辻堂駅南口ロータリー	219
	善行駅東口ロータリー	115
	善行駅西口ロータリー	119
	六会日大前駅東口ロータリー	169
六会日大前駅西口ロータリー	102	
湘南台駅東口ロータリー	201	
湘南台駅西口ロータリー	97	
長後駅東口ロータリー	134	
長後駅西口ロータリー	140	
計	147,496	

(2) 道路の分類ごとの管理方法

1) 分類 B (損傷の進行が早い道路)

修繕サイクルが比較的に短いため、一定の頻度での点検及びきめ細やかな措置（補修）を通じ、表層等が有する路盤以下の層を保護して長寿命化に誘導する。

また、早期に劣化が進行するなど路盤の構造的な健全性が疑われる場合については、詳細調査を実施した上で路盤の構造的な健全性の回復等の適切な措置を行う。

2) 分類 C (損傷の進行が緩やかな道路)

修繕サイクルが比較的に長いことから、表層等の適時修繕による路盤以下の層の保護を行うため、路面の状態が管理基準に到達した段階で表層等の機能が失われたと判断し、切削オーバーレイを中心とした措置（修繕）を行う。

3) 分類 D (損傷の進行が極めて遅い道路)

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が期待されるため、点検、診断、措置及び記録からなるメンテナンスサイクルによらず、巡視の機会を通じた路面の損傷の把握及び措置、記録による管理とする。

基本的にパトロール・その他調査等による日常管理において表層の機能低下が確認された場合に、穴埋め等の対策を行うこととするが、記録の蓄積により、道路地盤の支持力不足等、明らかに舗装構成の厚みが不足していると判断された場合には、単に穴埋めといった応急的な措置や簡易な補修ではなく、道路舗装全体の打換えを行い、予防保全型管理に適した舗装構成に更新していくなど、長寿命化・機能強化に向けた管理を進める。

(資料：舗装点検要領に基づく舗装マネジメント指針 公益社団法人 日本道路協会 (平成 30 年 9 月))

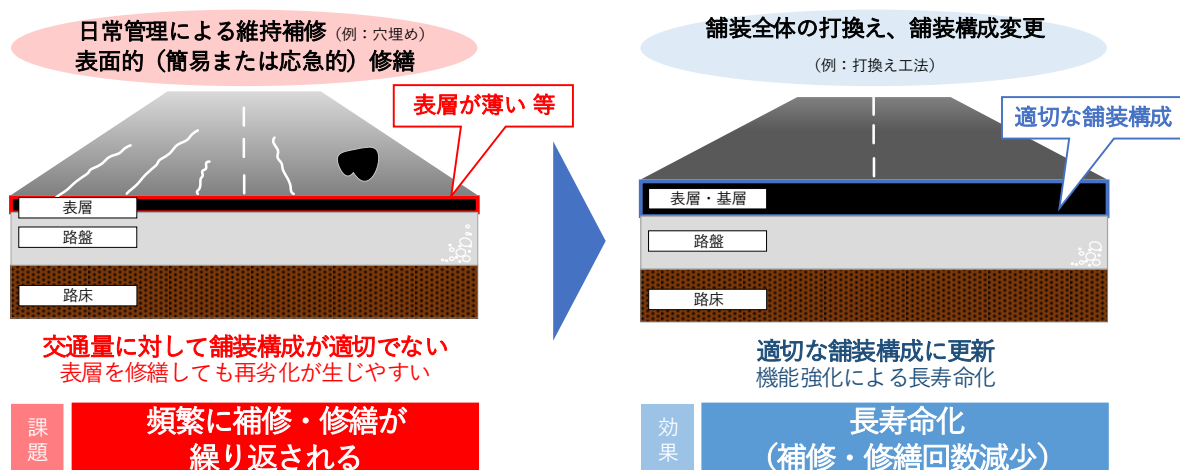


図 3.5. 記録の蓄積・傾向分析による長寿命化・機能強化

3. 管理区分

藤沢市道路ストックマネジメント計画では、長寿命化等の計画的な管理への転換を図り、中長期的な視点による管理費の縮減を目的とした取組として、管理区分を4つに分類したうえで、適切な管理手法等を設定し、メンテナンスサイクルを構築していくこととしています。道路舗装の管理区分は、道路特性等により、次のとおり区分します。

表 3.4. 道路舗装の管理区分

分類		主要道路		生活道路	
		1・2級道路	バス路線 (左記以外)	主要道路を 除く	自転車歩行者 専用道路等
主要道路	分類 B	予防保全型 1		—	—
	分類 C	予防保全型 2		—	—
生活道路	分類 D	—	—	日常管理型	

表 3.5. 【参考】管理区分ごとの管理手法と点検方針

管理区分と対象施設条件	管理手法	点検方針
① 予防保全型 1 機能喪失による社会的リスクが極めて大きくかつ長寿命化によるライフ・サイクル・コスト(LCC)削減効果が高い施設	施設の機能に支障が生じる前に軽微な対策を行い、施設の安全性を高い水準で維持することで施設の長寿命化を目指します。	・パトロールなどの日常管理 ・ 5年に1度を基本とした定期点検 ※詳細は道路ストックごとに設定
② 予防保全型 2 機能喪失による社会的リスクが大きい施設	施設の機能に支障が生じる可能性がある段階で対策を行い、施設の安全性を維持します。	・パトロールなどの日常管理 ・ 10年に1度を基本とした定期点検 ※詳細は道路ストックごとに設定
③ 時間計画保全型 点検による健全性の把握が難しい機械設備等	設定した耐用年数によって対策を行い、施設の機能と安全性を維持します。 ※保守点検等により異常が見つかった場合は、耐用年数に関わらず対策を実施	・パトロールなどの日常管理 ・定期的な保守点検
④ 日常管理型 機能喪失による社会的リスクが比較的小さいまたは更新が容易な施設	パトロールや、市民通報等による現地確認により、施設の機能低下が確認された場合に随時、対策を行い、事故等の防止に努めます。	・パトロールなどの日常管理 ・必要に応じた点検（10年程度）

(資料：藤沢市道路ストックマネジメント計画)

(1) 主要道路

1) 分類 B の道路

主要道路のうち、損傷の進行が早い分類 B の道路は、「予防保全型 1」の管理を行います。本道路については、路盤以下の層が劣化している可能性が高く、単純に表層・基層の修繕だけでは舗装が早期に傷む可能性が懸念されます。そのため、初回の修繕は路盤を含めた修繕を行い、路盤の健全性を回復させた上で、その後は表層（アスファルトなど）の打換えなどをこまめに行うことを基本とします*。また、使用目標年数を定め、表層の供用年数が使用目標年数に達するような措置（簡易補修）を行い、路盤以下の層を保護していくことで、道路舗装全体の長寿命化を図ります。

※修繕工事の内容は FWD 調査により決定します。

2) 分類 C の道路

主要道路のうち、損傷の進行が緩やかな分類 C の道路は、「予防保全型 2」の管理を行います。

本道路については、表層（アスファルトなど）の劣化の進行状況を、計画的に調査していくことがポイントになります。これまでの表層劣化進行状況の傾向を踏まえ、一定程度の周期を決めて、調査を行いながら、舗装全体の打換えが必要となる前に、表層の打換えなどをこまめに行うことで、道路舗装全体の長寿命化を図ります*。

※修繕工事の内容は FWD 調査により決定します。

(2) 生活道路

生活道路は、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が期待される分類 D と位置づけられ、これまではパトロール等において目視による点検を行っていました。パトロールによる点検では、全体の健全度の把握が困難であったことから、令和 5 年度に道路舗装の状態を簡易に計測できる路面簡易評価による全体の評価を行い、概ね全体の劣化傾向が確認できました。定量的な路面の評価による劣化傾向の分布から優先度の高い路線は打換えを行うなど生活道路管理の効率化を目指し、道路舗装の長寿命化を図ります。

また、パトロールなどによる日常管理において、ポットホール（穴ぼこ）などの不具合の発生やそれらの補修の記録を道路台帳 GIS に蓄積していくことで、不具合や補修が頻発する箇所等の「見える化」を進めます。

【参考】 FWD 調査について

FWD 調査（Falling Weight Deflectometer）とは、専用の調査車両（19P 参照）により、舗装表面に生じる「たわみ量」を測定するもので、舗装各層の強度や路床の支持力などを推定し、舗装の健全度を判定するものです。

測定は、非破壊で舗装を傷つけることはありません。

4. 点検方法・頻度

主要道路については、舗装の状態を把握するため、パトロール等の日常管理に加え、5年に1度を基本に路面性状調査を実施します。この路面性状調査により、道路舗装の打換えの必要性があると判断した区間については、舗装各層の健全度を把握するため、FWD調査を行っています。また、路面下空洞調査を定期的に行うことで、空洞の有無を確認し、危険性の高い空洞の処理をすることで、道路陥没を未然に防止します。

生活道路については、パトロール等の日常管理に加え新技術による路面点検等により、舗装の状態を把握します。また、「空洞ポテンシャルマップ」を活用して選定した、路面下空洞が発生しやすいエリアの路線について、優先的に路面下空洞調査を実施します。これにより、効率的に路面下空洞の有無を確認し、危険性の高い空洞の処理をすることで、道路陥没を未然に防止します。

表 3.6. 点検、調査方法・頻度

分類	点検方法	点検頻度	その他調査
主要道路 (B・C)	パトロール等	都度	FWD 調査(打換え検討路線) 路面下空洞調査
	路面性状調査	5年に1度	
生活道路 (D)	パトロール等	都度	
	その他調査等	5年に1度	

表 3.7. 【参考】道路ストックの施設ごとの管理方針一覧

施設名称		管理区分	主な調査・点検	景観 施設 見直し	配置 見直し
道路舗装	主要道路	予防保全型 1	5年に1度の路面性状調査 路面下空洞調査		
		予防保全型 2			
	生活道路	日常管理型	パトロールなどの個別対応 路面下空洞調査		

(資料：藤沢市道路ストックマネジメント計画)

表 3.8. 点検、調査の種類

点検、調査	点検、調査内容	点検、調査車両
路面性状調査 (舗装の表面に 関する調査)	一定の区間単位で路面の損傷状況（ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性）を定量的に計測・評価する調査	
FWD調査 (舗装の構造体に 関する調査)	一定の区間単位で重錘（おもり）を落下させて路面に衝撃を加え、その時に発生する舗装のたわみ量を複数のセンサーによって測定することで、舗装体の耐久性と路床の支持力を推定する調査	
路面下空洞調査	地中レーダ探査装置を用いて空洞の可能性のある異常信号箇所を抽出し、空洞の有無の確認や陥没の危険性を評価する調査	

(写真：本市発注委託の成果品より)

新技術による路面点検の実施

これまで職員によるパトロール等、主に目視による定性的な結果をもとに修繕を行ってきた生活道路について、本計画の更新に先立ち、令和5年度に路面簡易評価を実施しました。路面簡易評価とは、IoTセンサー及び通信機器を標準搭載した一般車両の走行ビッグデータ※から、生活道路の路面状況を定量的に把握し、修繕が必要な箇所を効率的に抽出するものです。その結果を活用し、後述する生活道路の修繕計画を策定しています。



図 3.6. 走行ビッグデータの収集と解析

※走行ビッグデータ：本試行で使用した走行ビッグデータは、一般車両の走行時の振動、タイヤの回転情報、交通量等から路面の『荒れ値』を評価するものです。

5. 管理基準

(1) 主要道路

1) 管理指標

主要道路については、路面性状調査の結果による健全性診断区分を管理指標とします。

路面性状に係る指標は各種（ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI、MCI等）ありますが、健全性を診断する際の管理基準は、目視でも比較的判断が容易であるとともに、現状整理の結果から損傷状況が支配的であった「ひび割れ率」を指標とします。

表 3.9. 主要道路における健全性の診断区分と管理基準

区 分		状 態	管理基準
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。	ひび割れ率 0～20%
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。	ひび割れ率 20～40%
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。	ひび割れ率 40%以上
	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)	

(資料：舗装点検要領 国土交通省道路局 (平成 28 年 10 月))

2) 管理基準

路面性状調査の結果から、健全性III（修繕段階）に達した時に、修繕を行います。健全性の診断は路盤以下の層に着目し、路盤が損傷していると想定される場合は、修繕が頻発することを防ぐため、路盤以下の層を含めた修繕工法を選定します。

特に、管理区分が「予防保全型 1」である分類 B の道路については、表層の使用目標年数を設定し、供用年数が使用目標年数に到達するよう、必要に応じて健全性 II（表層機能保持段階）に達した時に簡易な補修を行います。

表 3.10. 主要道路の管理基準と修繕内容

区 分		予防保全型 1 (分類 B)	予防保全型 2 (分類 C)
II	表層機能保持段階	必要に応じて簡易補修※	—
III	修繕段階		
	III-1 表層等修繕	表層修繕 (表層打換え)	
	III-2 路盤打替等	路盤を含めた修繕 (全層打換え)	

※供用早期の損傷や使用目標年数の到達が難しいと想定された場合

(2) 生活道路

1) 管理基準

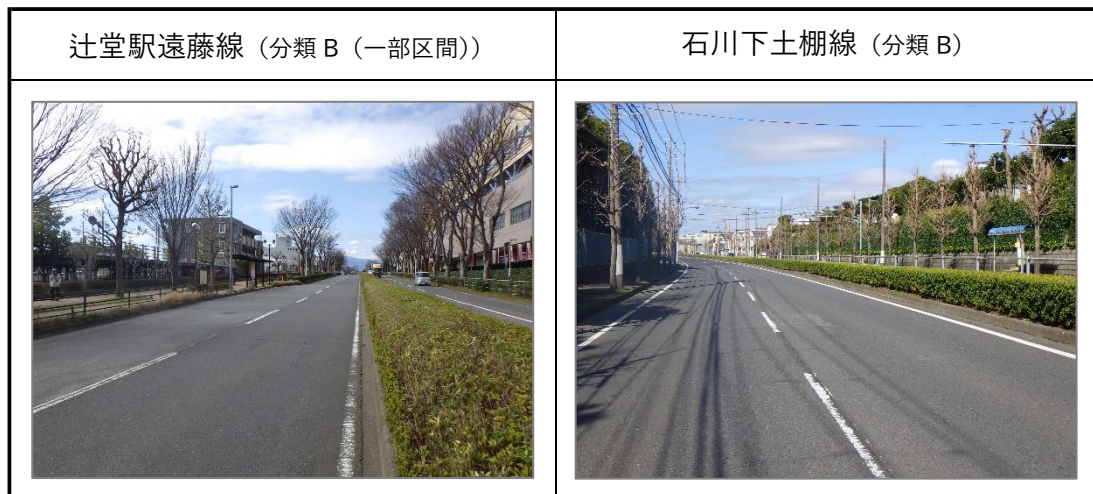
生活道路については、パトロールや市民要望の状況を踏まえながら、可能な限り路盤以下の層の健全性を保っていくための修繕等を進めていくことを基本に、長寿命化を進めます。

また、新技術を活用した路面評価等により状況を把握し、必要に応じて道路舗装全体の打換えを行い、予防保全型管理に適した舗装構成に更新していくなど、機能強化に向けた取組を進めます。

6. 使用目標年数（分類 B の道路）

分類 B の道路においては、表層を使い続ける目標期間として、使用目標年数を設定します。

後述の劣化予測式から、管理基準（健全性Ⅲ、ひび割れ率 40%）に達する年数は 29.2 年と算出されました。これにより、表層を使い続ける目標年数は 29 年とします。



第4章 維持修繕計画の策定

1. 計画期間

本計画の計画期間は50年とし、今後10年間について短期修繕計画を定めます。

2. 計画期間内の修繕工事費の見通し

路面性状調査の結果を基に、主要道路の今後50年間の修繕費をシミュレーションした結果、点検、調査に基づく計画的な管理を継続した場合、従来型の管理と比較し、約175億円（約29%）の修繕費縮減が可能になる試算となりました。

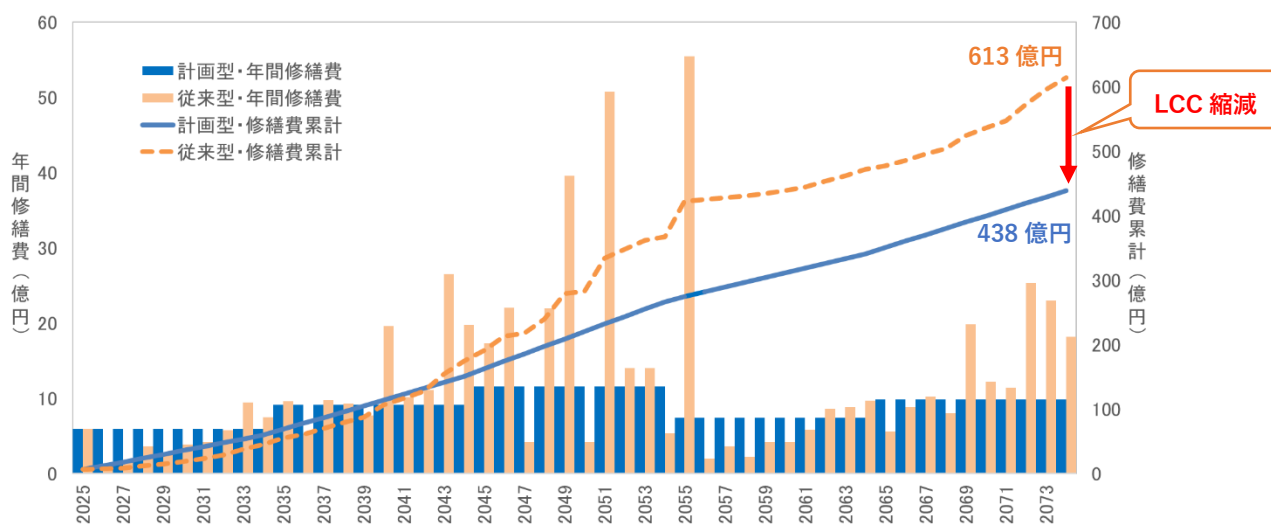


図 4.1. 50年間の修繕費シミュレーション結果

(1) 試算条件

計画的な管理と従来型管理の修繕費の試算条件は以下のとおりです。

1) 管理基準・修繕工法

表 4.1. 試算条件（管理基準・修繕工法）

管理区分	計画的な管理		従来型管理	
	管理基準	修繕工法	管理基準	修繕工法
予防保全型 1 (分類 B)	ひび割れ率 40%以上	1回目：全層打換え	ひび割れ率 60%以上	全層打換え + 安定 処理
予防保全型 2 (分類 C)		2回目以降：表層打換え		

※現段階でひび割れ率60%以上の区間はⅢ-2であるとして1回目の修繕は全層打換えを実施

2) 劣化予測

修繕周期設定のため、道路舗装の劣化状況を分析しました。劣化予測の結果、各管理基準までの到達年数は次のとおりとなりました。

表 4.2. 劣化予測による管理基準に達する年数算出結果

管理方法	管理基準	管理基準に達する年数
計画的管理	ひび割れ率 40%	29.2 年
従来型管理	ひび割れ率 60%	43.7 年

【参考】劣化予測式算出方法

使用データ：「平成 25・26 年度」及び「令和元年度」の 2 回分の路面性状調査結果

評価指標：ひび割れ率

分析方法：

- ① 路面性状調査のひび割れ率を損傷ランク（右表）にグループニングする。
- ② 損傷ランクごとの劣化の傾きの平均より、各損傷ランクにおける 1 ランク低下するまでの経過年数を算出する。
- ③ グラフにプロットし、一次近似式を算出する。
- ④ 近似式より、管理基準到達年数を求める。

損傷ランク	ひび割れ率 (%)	診断区分
1	$C < 10$	I
2	$10 \leq C < 20$	
3	$20 \leq C < 30$	II
4	$30 \leq C < 40$	
5	$40 \leq C < 50$	III
6	$50 \leq C < 60$	
7	$60 \leq C < 70$	
8	$70 \leq C < 80$	
9	$80 \leq C < 90$	
10	$90 \leq C$	

[例]



※本計画の策定にあたり、「平成 25・26 年度」、「令和元年度」及び「令和 5 年度」の路面性状調査結果を用いて経過年数を算出したところ、管理基準に達する年数に大きな差異が無かったことから、劣化予測式は既存の予測式を採用しています。

第5章 主要道路の管理計画

主要道路のうち、路面性状調査を実施した区間について、次の条件で10年間の短期修繕計画を作成します。令和5年度に路面性状調査を行った結果に基づき、ひび割れ率が20%以上（今後10年で40%に達すると想定される）の区間を抽出し、修繕対象とします。抽出した区間の連続性を考慮して一つの区間として結合し、修繕候補区間を設定します。

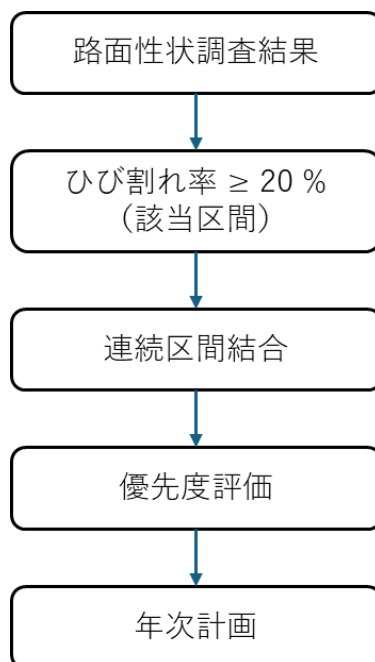


図 5.1. 短期修繕計画作成フロー

1. 修繕方針

「予防保全型1」の区間（分類B）、「予防保全型2」の区間（分類C）の区間ともに、ひび割れ率40%以上を基本とし、わだち部にひび割れが発生している場合、路床・路盤の圧縮変形による構造的な損傷としてわだち掘れが発生することが懸念されることから、わだち掘れの発生状況に合わせて、わだち掘れ量20mm以上で全層打ち換え工、20mm未満で表層打ち換え工を基本とします。

表 5.1. 修繕方針

管理区分	管理基準	修繕工法
予防保全型1（分類B）	ひび割れ率 40%以上	わだち掘れ量20mm以上：全層打ち換え わだち掘れ量20mm未満：表層打ち換え
予防保全型2（分類C）		

※修繕工事の内容はFWD調査により決定

2. 修繕の優先度評価

優先度評価は、設定した修繕候補区間に下表の条件に該当する区間にそれぞれを加点した総合点（最高 100 点）により評価を行い優先度の設定をします。

表 5.2. 優先度の考え方

優先度評価項目と配点
① 舗装の損傷状況に関する評価点 【最高 55 点】 区間のひび割れ率に応じた配点を加点
② 道路のネットワーク性に関する評価点 【5 点】 都市計画道路の幹線道路（主要幹線道路・都市幹線道路・補助幹線道路）に該当する場合に加点
③ 緊急輸送道路に関する評価点 【5 点】 緊急輸送路に該当する場合に加点
④ 人口集中地区（DID）に関する評価点 【5 点】 DID 地区に該当する場合に加点
⑤ 工業地域に関する評価点 【5 点】 工業地域内の道路に該当する場合に加点
⑥ バス路線に関する評価点 【5 点】 バス路線に該当する場合に加点
⑦ その他の計画の該当状況に関する評価点 【10 点】 自転車通行空間の整備、道路改良事業、区画整理事業等の関連事業との整合を図る必要がある場合に加点
⑧ その他の計画の整備予定時期に関する評価点 【最高 10 点】 その他の計画において整備時期が概ね決まっている区間について、計画の時期に応じた配点を加点

3. 10年間の短期修繕計画

修繕年次計画の策定にあたり、直近の修繕費の平均額を目安に年次計画を策定します。想定額は概ね、主要道路で6億円/年程度の事業費とします。

短期修繕計画の対象区間は、修繕実績額と路線の重要度をふまえて、計41.9km(108路線)の修繕を実施する計画とします。

表 5.3. 年度別短期修繕計画対象路線数・延長

年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	2031年度	2032年度	2033年度	2034年度	総計
補修延長(m)	4.1km	4.2km	4.0km	4.1km	4.3km	4.2km	4.3km	4.3km	4.2km	4.2km	41.9km
路線数	20路線	25路線	23路線	27路線	30路線	31路線	34路線	27路線	36路線	31路線	284路線

※路線数は、年度間で重複している路線があるため、路線数は108路線になりません。

表 5.4. 主要道路の短期修繕計画 (1/2)

単位 (m)

路線名	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	2031年度	2032年度	2033年度	2034年度	計
	4,130	4,235	4,029	4,051	4,261	4,204	4,278	4,251	4,243	4,206	41,888
藤沢駅鶴沼海岸線						100	100	100	100		400
鶴沼新屋敷線			80								80
鶴沼海岸線		100						80			180
鶴沼海岸引地線					60		180		160		400
辻堂駅南海岸線			280								280
藤沢駅辻堂駅線					160		180		120		460
藤沢村岡線							140				140
渡内村岡線									40		40
柄沢関谷線							40				40
藤沢駅市役所通り線							40				40
藤沢駅町田線				120			40				160
中学通り線		160			80		40		60		340
藤沢羽鳥線				160	200		80		60		500
藤沢石川線					160	100	140	200	100		700
高山羽鳥線		150									150
辻堂駅遠藤線	210	330	500	460	380	320	600	300	315	600	4,015
辻堂駅初夕線	110										110
市場通り線									40		40
立石西俣野線	230	260		80		40		100	80	150	940
善行長後線		150	100	100	100	100	150	140	100	100	1,040
西北境線							40				40
石川下土棚線	75	150	255	240	100	110	250	100	100		1,380
六会駅西口通り線				220							220
六会駅東口通り線			280								280
亀井野二本松線			40	60							100
桐原町石川線	145	150	200	147	180	180					1,002
土棚石川線		90	120	180		200	160	90		100	940
高倉遠藤線	120	150	100	100	100	100	100	100	100	100	1,070
円行西大通り線					120	120	120	120			480
諸之木線	175	220	100								495
大庭瀬郷線	285	300			160	120	135	140	220	100	1,460
用田打戻線					60	80	40		40	60	280
二の町線						120					120
宮原白石線		150	250			180				170	750
高倉下長後線		120									120
辻堂神台南北線						60					60
石名坂善行線						60	40	220	160	100	580
村岡大鑑線									168	100	268
竜口寺下通り線									120		120
片瀬山通り線									100		100
片瀬西浜橋通り線						100	80				180
鶴沼海岸駅前通り線					148		40		40		228

表 5.5. 主要道路の短期修繕計画 (2/2)

単位 (m)

路線名	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	2031年度	2032年度	2033年度	2034年度	計
鶴沼新道線	320	340	140		120	80		220			1,220
湘洋中学校通り線										40	40
上鬮辻堂出口線								180			180
高根浜見山線									81		81
海浜公園通り線										100	100
猪王面ガル池線						40	113				153
八松小学校北通り線	460	120									580
桜花園通り線								180		200	380
藤沢駅宮前線					280		160		140	60	640
村岡小塚線	225		55								280
天嶽院通り線										100	100
柄沢線					40						40
神台城南線							120			40	160
稲荷城下線	340	185									525
教育センター南通り線				60				284		120	464
立石湘南台線			100		120	180			40	100	540
西俣野四ツ塚線				160		100			40		300
下屋敷小栗塚線					120		80	240		120	560
下根広町線						40	40				80
狼谷鍛冶山線	200						140				340
梅の木通り線	300	200									500
南原線								160			160
向原南原線				40		40		177			257
秋葉原諸之木線									120	326	446
榎戸矢崎線										240	240
打戻宮原線				40	180			40		60	320
用田瀬郷線			200					160		100	460
戸中橋線								40	116	40	196
葛原下滝線	160			200	140	200				200	900
葛原南通り線			100	100	200	200	160				760
長後湘南台線		100							140		240
長後天神添線				60				60			120
遠藤宮原線			450	356	320	400	240	300	480	370	2,916
鶴沼411号線					121						121
鶴沼670号線						192					192
辻堂401号線			180								180
村岡86号線					140						140
村岡115号線										60	60
村岡117号線		150									150
村岡181号線					52						52
藤沢16号線	110									50	160
藤沢287号線				200	100	180					480
藤沢600号線									100		100
善行125号線			80					120			200
善行157号線									40		40
善行162号線				160					40		200
六会448号線		100									100
六会462号線	120			82				200	40		442
六会463号線				126							126
六会470号線	120										120
六会512号線							40				40
六会517号線										60	60
六会523号線		150									150
六会630号線										40	40
六会635号線						162			100		262
六会638号線									263		263
湘南台313号線					80						80
湘南台315号線				200		100					300
湘南台317号線	210	160	69				108				547
長後318号線									80		80
長後725号線		170									170
長後865号線			200	200	200	200	200	200	200	200	1,600
御所見961号線	215	80	150								445
辻堂駅北口ロータリー				100			142				242
六会日大前駅東口ロータリー				100							100
六会日大前駅西口ロータリー					40						40

第6章 生活道路の管理計画

生活道路（分類 D の道路）については、令和 5 年度に実施した路面簡易評価の結果より、コネクティッドカーで取得した『荒れ値』指標を MCI に換算した舗装損傷値を活用し、定量的な評価に基づいた短期修繕計画（10 年間）を作成します。

1. 修繕方針

生活道路は延長にして約 1,183 km と、主要道路延長の約 8 倍の規模があります。舗装の修繕（打換え）に向けては、舗装の損傷状況が大きい（平均 MCI が 3.0 以下）路線を抽出し、次の優先度の考え方にに基づき、順次実施していくことを基本とします。

2. 修繕の優先度評価

下表の条件に該当する区間にそれぞれを加点した総合点（最高 100 点）により評価を行い優先度の設定をします。

表 6.1. 優先度の考え方

優先度評価項目と配点	
① 舗装の損傷状況に関する評価点 【最高 60 点】	
①-1: 路線の平均 MCI に応じた配点を加点 【最高 30 点】	
①-2: MCI 3.0 以下の区間の合計延長に応じた配点を加点 【最高 30 点】	
② 道路幅員に関する評価点 【10 点】	幅員が 6m 以上に該当する場合に加点
③ 駅周辺地区に関する評価点 【10 点】	駅から半径 1km 圏域内に該当する場合に加点
④ 交通量に関する評価点 【最高 10 点】	交通量のランク（5 段階）に応じた配点を加点
⑤ 道路パトロール等に関する評価点 【10 点】	道路パトロール等により、早期修繕が必要と判断される区間に加点

3. 10年間の短期修繕計画

修繕年次計画の策定にあたり、直近の修繕費の平均額を目安に年次計画を策定します。想定額は概ね、生活道路で1.2億円/年程度の事業費とします。生活道路の修繕は、次の計133路線を優先的に実施する計画とします。

表 6.2. 生活道路の修繕対象路線

路線名	延長 (m)	路線名	延長 (m)	路線名	延長 (m)
片瀬27号線	271.0	村岡38号線	149.7	善行307号線	543.9
片瀬101号線	799.0	村岡229号線	680.8	善行328号線	122.1
片瀬126号線	163.4	村岡230号線	249.4	善行337号線	374.7
片瀬366号線	44.0	村岡324号線	228.1	善行423号線	702.9
鶴沼80号線	382.5	村岡353号線	244.4	湘南大庭21号線	121.5
鶴沼144号線	269.7	村岡583号線	122.6	湘南大庭147号線	205.7
鶴沼182号線	143.5	藤沢15号線	117.8	湘南大庭411号	2281.0
鶴沼186号線	214.6	藤沢131号線	227.0	六会97号線	97.5
鶴沼197号線	295.5	藤沢141号線	375.7	六会185号線	611.0
鶴沼209号線	107.3	藤沢184号線	325.0	六会237号線	205.6
鶴沼217号線	130.0	藤沢191号線	454.2	六会271号線	563.8
鶴沼250号線	208.3	藤沢195号線	69.1	六会392号線	380.1
鶴沼266号線	359.6	藤沢209号線	147.8	六会398号線	309.0
鶴沼276号線	225.7	藤沢286号線	428.5	六会455号線	106.8
鶴沼284号線	79.2	藤沢314号線	66.9	六会457号線	112.8
鶴沼293号線	259.9	藤沢325号線	145.1	六会469号線	108.7
鶴沼311号線	107.9	藤沢378号線	394.8	六会565号線	206.4
鶴沼416号線	280.9	藤沢390号線	309.7	六会702号線	59.9
鶴沼423号線	468.2	藤沢409号線	306.0	六会711号線	234.4
鶴沼442号線	247.5	藤沢438号線	704.9	六会341号線	353.0
鶴沼447号線	200.9	藤沢454号線	162.0	六会366号線	440.0
鶴沼579号線	268.3	藤沢473号線	227.9	六会582号線	630.0
鶴沼581号線	357.3	藤沢474号線	773.9	六会585号線	83.0
鶴沼583号線	797.3	藤沢544号線	112.6	六会722号線	600.0
鶴沼635号線	320.2	藤沢609号線	686.4	湘南台5号線	68.0
鶴沼640号線	110.8	藤沢623号線	202.2	湘南台81号線	154.0
鶴沼641号線	72.1	藤沢636号線	147.0	湘南台83号線	52.0
鶴沼696号線	131.0	藤沢640号線	114.7	湘南台84号線	154.0
鶴沼772号線	128.0	明治122号線	159.6	湘南台88号線	141.0
辻堂5号線	186.4	明治162号線	236.4	湘南台136号線	715.0
辻堂11号線	137.2	明治179号線	218.4	湘南台207号線	371.0
辻堂14号線	202.6	明治350号線	467.8	湘南台252号線	376.0
辻堂18号線	161.3	善行5号線	241.7	湘南台264号線	67.0
辻堂23号線	263.2	善行7号線	133.9	湘南台265号線	116.0
辻堂24号線	88.4	善行11号線	52.4	湘南台268号線	374.0
辻堂187号線	116.0	善行14号線	71.6	湘南台272号線	149.0
辻堂242号線	311.7	善行19号線	90.2	湘南台387号線	233.0
辻堂246号線	153.5	善行29号線	405.0	遠藤257号線	1170.0
辻堂249号線	342.3	善行34号線	126.9	遠藤264号線	408.0
辻堂375号線	312.0	善行155号線	62.3	遠藤277号線	300.0
辻堂421号線	216.0	善行156号線	152.5	遠藤287号線	275.0
辻堂427号線	53.4	善行181号線	101.8	遠藤335号線	749.0
辻堂428号線	461.0	善行217号線	96.2	長後144号線	1022.0
辻堂696号線	371.0	善行287号線	122.1	長後151号線	145.0
				御所見682号線	1129.0

※延長は各路線の全長であり、修繕の延長とは一致しない場合があります。

4. 側溝改修計画

道路幅員の有効利用や通行の安全確保等を目的に、コンクリート蓋、グレーチング蓋、蓋無しのU型側溝について、LU型側溝への改修を計画的に実施します。

目的・効果

道路幅員の有効利用	：緊急車両等の交通の円滑化
通行の安全性確保	：転落・脱輪事故防止、段差解消
道路境界の明示	：官民境の明確化
側溝維持費の低減	：泥上げ、清掃管理費を低減
暗渠化による環境向上	：臭気の低減
発生材の有効利用	：道路用資材の有効活用

対象箇所（村岡89号）



（1）整備の優先順位

下表の条件に合致する側溝改修を優先的に実施します。

表 6.3. 優先条件

条 件	効 果
文教（学校・幼稚園等）・公共（公園等）等施設の周辺	施設利用者の通行安全確保
車両のすれ違いが困難な道路（目安として幅員5m以下）	緊急時車両等の通行円滑化
市民要望路線	市民要望の反映
道路境界が確定している道路	路側の確定（官民境界の明示）
雨水本管整備の完了している道路	側溝清掃の維持費低減
過年度の整備ブロックを考慮	面的整備の効率的な推進
車両の通過交通が多い道路	通行の安全確保

（2）対象路線

側溝改修整備は、上記条件に合致する村岡地区・藤沢地区の計14路線を対象とします。

表 6.4. 側溝改修整備対象路線

路線名	延長（m）	平均幅員（m）
村岡87号	158	4.7
村岡89号	192	6.1
村岡93号	342	5.7
村岡175号	173	3.6
村岡208号	453	5.5
村岡211号	134	6.2
村岡212号	136	4.0
村岡214号	261	5.1

路線名	延長（m）	平均幅員（m）
村岡217号	166	5.7
村岡273号	241	5.2
村岡278号	238	4
村岡284号	195	5.1
村岡347号	325	6.6
村岡348号	1168	5.3

※延長は、各路線の全長であり、側溝改修整備の延長とは一致しない場合があります。

第7章 10年間の管理費

道路舗装の健全性を評価するための主要道路・バス路線等を対象とした路面性状調査、および生活道路を対象とした路面簡易評価等は、2028・2033年度に実施します。路面下空洞調査、およびFWD調査は継続的に実施します。工事費と点検・調査費を合わせた中長期的な視点による管理費は、今後10年間で約75億円（年平均約7.5億円）となります。

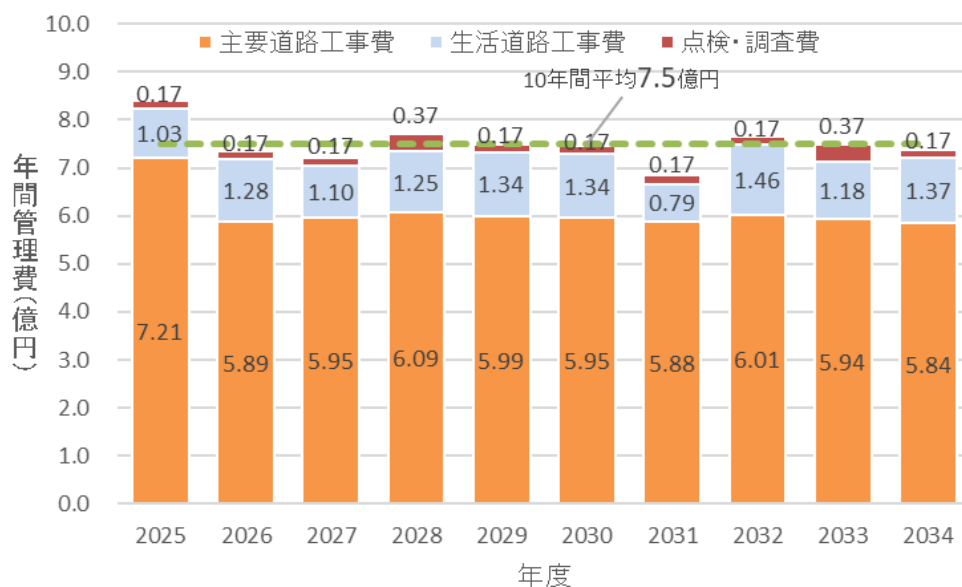


図 7.1. 10年間の道路舗装管理費

※点検・調査費には、「路面下空洞調査」、「FWD調査」を含む。
軽微な修繕費は含んでいない。

第8章 更なる効率化に向けた取組

1. 計画の見直し

本計画に基づく計画的な管理を進めていくなかでは、PDCA サイクルの運用により、継続的、段階的に改善を図っていくことが重要となります。

特に、一部の生活道路は計画的な管理への移行を始めている段階となりますが、日常管理の状況や、新技術を活用した路面簡易評価等の結果を踏まえた柔軟な対応が必要となります。

このため、点検・調査結果や修繕履歴等のデータ蓄積・フィードバックにより、本計画を5年ごとに見直すことで、より実情に即した計画を目指していきます。

○管理方針の見直し

修繕履歴と点検・調査結果から劣化状況を分析し、道路分類等を見直す（分類 B 対象条件等）。

○単価の見直し

社会経済情勢の変化による工事単価の変動を反映する。

○短期修繕計画の見直し

修繕履歴や点検・調査結果、日常管理データ等から劣化傾向、市民ニーズを分析し、修繕周期や優先度を見直す。

○新技術・新工法の適用

点検・調査や修繕工法等の技術開発に注視し、効率的、効果的な管理に向け、新技術等の導入を検討する。

2. 新技術・新工法の適用

(1) 点検の効率化

藤沢市では主要道路、約 153.6km について、路面性状調査車両による路面損傷状態の把握を行っています。その他の約 1,183km の生活道路では、職員によるパトロール等において主に目視による点検結果をもとに修繕を行っています。目視点検は、損傷状態の評価を職員の主観に頼っており、評価精度のばらつきがあることが課題となっています。また、藤沢市の大部分を占める生活道路全線の路面性状調査を実施するには費用も課題となっています。それらを解消するために、走行ビッグデータを用いて路面状況を定量的に把握する技術、スマートフォンやドライブレコーダーによる点検技術など、新しい点検技術を活用し、広範囲の路面損傷を効率的かつ安価に把握、評価する手法の検証、検討を進めていきます。

(2) 舗装構成の見直しによる長寿命化

舗装の長寿命化による LCC 縮減に向けて、高耐久性アスファルト、コンクリート舗装等への転換を検討します。

コンクリート舗装は耐久性が高い反面、初期費用が高い、修繕が困難、騒音等の理由から避けられる傾向にありましたが、近年のアスファルト価格の高騰により、初期費用の差が縮小傾向にあり、LCC の比較においてもアスファルト舗装より安価になる事例も増えてきています。

高耐久性アスファルト舗装は、一般的なアスファルトと同様に施工することができ、耐流動性、耐油性及び骨材飛散抵抗性を向上させたアスファルト材料による舗装で、長寿命化が図れます。藤沢市では、令和 6 年度に高耐久性アスファルトによる舗装を一部区間で試行的に実施しました。

今後、アスファルト舗装、コンクリート舗装の特性（長所・短所）や要求性能、LCC 比較等を踏まえ、総合的に評価することで、耐久性の高い新材料の適材適所での活用を進めます。

3. 契約手法の見直しによる管理の効率化

現状の管理業務について、業務発注・契約手法を見直すことで、効率化を図りながら、道路舗装の管理業務の生産性向上につなげていきます。

見直しにあたっては、本市の管理業務における現状と課題を踏まえた上で効率的かつ効果的な方策を選定し、導入の可能性を検討していきます。なお、実現に向けては、受注業者の体制や意識についての市場調査等を含めた検討が必要となります。

見直し例

- ・発注規模の拡大（複数業務の包括契約等）、契約期間の複数年化、性能規定による民間ノウハウの活用
- ・生活道路の道路舗装工事の単価契約による発注に要する事務量の低減等

4. 関係機関等との連携による効率化

(1) 庁内関連部署との連携

道路舗装の管理について、これまで、維持部門が行っている修繕等の取組と、整備部門が行っている道路改良やバリアフリー化等の高質化の取組は、別事業として実施していましたが、修繕等と高質化の時期を関連部署間で調整し効率的・効果的に事業を進めるよう取組んできました。

道路改良等の高質化の取組の際には、今後さらに、各事業の関連部署間で連携しながら、事業の集約化・効率化を図っていくことを検討します。

(2) 関係機関との連携

現状、一部区間において道路舗装の損傷具合により、関係機関（道路占用企業者等）による復旧に併せて追加範囲の舗装修繕を行っています。今後さらに、占用企業者による工事が実施される場合には、庁内の関連部署及び関係機関（道路占用企業者等）と連携し、負担金等を払うことで、道路舗装の全面復旧（共同復旧）を実施していくこと等を検討し、効率的な舗装修繕を進めていきます。

そのため、道路占用事業者、交通管理者、本市等で構成する「藤沢市道路工事等調整連絡協議会」等の活用を図りながら、関係機関との連携をより強化し、定期的な情報共有と工事の調整を行うための仕組みづくりを進めていきます。

5. 情報管理体制の構築によるマネジメントサイクルの実装

様々な情報を蓄積し、管理に活用していくことが、マネジメントサイクルの実装につながっていきます。藤沢市では令和3年度より、市民からの電話・メールに加え、SNSアプリケーションを利用した通報システムを導入しています。また、令和6年度から苦情要望について、「苦情要望システム」を活用し、電子化および見える化を図っています。これらのツールを活用しながら、道路舗装の修繕履歴、市民要望対応などの日常管理情報を電子化し、「道路台帳 GIS」を核とした情報管理体制及びマネジメントシステムの構築・運用を図っていきます。

藤沢市道路舗装修繕計画（第3期）

2025年（令和7年）4月

道路下水道部 道路維持課

〒251-8601 神奈川県藤沢市朝日町1番地の1

電話 0466-25-1111(内線4442)

E-mail fj-doiiji@city.fujisawa.lg.jp

