

横浜市における 舗装マネジメントに関する取組

横浜市道路局

1. 横浜市の道路管理延長 幹線道路と生活道路

横浜市の概要 (平成21年9月)

- 人口: 3,671,611人
- 面積: 437.38km²
- 区の数: 18区 (鶴見、神奈川、西、中、南、港南、保土ヶ谷、旭、磯子、金沢、港北、緑、青葉、都筑、戸塚、栄、泉、瀬谷)
- 市管理の道路面積: 50.8km² (道路率11.7%)
(延長7,500キロ超)
舗装面積率: 98.4% (平成21年4月)

政令指定都市では3位

道路幅員別横浜市管理道路延長

	5.5m未満	5.5m以上 13.0m 未満	13.0m以上 19.5m未 満	19.5m以上	合計
国道指定区間外	0	3,097	8,068	4,296	15,461
主要地方道県道	1,351	57,976	20,583	42,097	122,007
主要地方道市道	0	8,931	6,176	36,001	51,108
一般県道	1,988	58,503	9,784	7,734	78,038
一般市道	3,674,803	3,194,386	218,541	178,478	7,266,208
合計	3,678,171	3,322,893	263,152	268,606	7,532,822

幹線道路と生活道路

- 幹線道路（約900キロ）
一般国道、一般県道、主要地方道県道・市道、
幹線市道（バスが通行している道路）
- 生活道路（約6,600キロ）
幹線道路以外の道路

舗装のアセットマネジメント システム構築のための基本方針

- 幹線道路と生活道路に分けて取り扱う
- 検討にあたっては以下の点を重視する

幹線道路

- 将来予測モデルの構築
- ライフサイクルコストの試算

生活道路

- 路面の目視点検方法
- 点検結果のデータベース化

2. 幹線道路における取組

(1) 舗装の状態の現状把握

幹線道路調査の状況

- 昭和56年から路面性状調査を実施
- 約900kmの全幹線道路の上下各1車線を5年間で調査
- ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性の3項目を測定

約30年分のデータが蓄積されている。

2. 幹線道路における取組 (2) 健全度の評価

評価指標

- 総合指標YMI(横浜市独自の総合指標)

$$YMI=9.27-0.265C^{0.8}-0.064D-0.370\log V$$

C:ひび割れ率(%)

D:平均わだち掘れ量(mm)

V:平坦性(mm)

- YMIの値によってA~Eの5段階のランク分け
→ 補修の要否を判断

2. 幹線道路における取組

(3) データベース

データベース

- 路面性状調査結果
（ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性等）
- 補修履歴 等をデータベースに格納

データベース

○路面性状調査結果の例

路線番号	枝番	予測年度	調査年度	距離標		延長	構造物	車線数	事務所	上り															
				路面種別	クラック (%/m)					パッチング (%/m)	ひびわれ率 (%/m)	調査			評価			クラック (%/m)	パッチング (%/m)	ひびわれ率 (%/m)	予測				
												最大 (mm)	平均 (mm)	平たん性 (mm)	YMI	YMI区分	MCI				平均 (mm)	平たん性 (mm)	評価		
																							YMI	YMI区分	MCI
25	16	15	0	50	50	2	港南	AS	1.0	0.0	1.0	6	4	3.53	8.55	B	7.1	1.5	0.0	1.5	5	3.72	8.35	B	6.8
25	16	15	50	100	50	2	港南	AS	0.3	0.0	0.3	8	7	3.53	8.52	B	7.2	0.8	0.0	0.8	8	3.72	8.32	B	6.8
25	16	15	100	150	50	2	港南	AS	1.7	0.0	1.7	6	5	4.68	8.30	B	6.7	2.3	0.0	2.3	6	4.90	8.10	B	6.4
25	16	15	150	200	50	2	港南	AS	4.6	0.0	4.6	4	3	4.68	7.93	B	6.4	5.5	0.0	5.5	4	4.90	7.71	B	6.1
25	16	15	200	250	50	2	港南	AS	0.1	0.0	0.1	15	9	3.11	8.47	B	7.3	0.5	0.0	0.5	10	3.29	8.26	B	6.7
25	16	15	250	300	50	2	港南	AS	1.0	0.0	1.0	6	4	3.11	8.57	B	7.2	1.5	0.0	1.5	5	3.29	8.37	B	6.8
25	16	15	300	350	50	2	港南	AS	0.2	0.0	0.2	3	3	1.97	8.90	A	7.9	0.7	0.0	0.7	4	2.11	8.70	B	7.4
25	16	15	350	400	50	2	港南	AS	0.0	0.0	0.0	4	4	1.97	8.91	A	8.6	0.4	0.0	0.4	5	2.11	8.68	B	7.4
25	16	15	400	450	50	2	港南	AS	0.6	0.0	0.6	4	3	2.09	8.78	B	7.6	1.1	0.0	1.1	4	2.24	8.59	B	7.1
25	16	15	450	500	50	2	港南	AS	3.8	0.0	3.8	6	4	2.09	8.12	B	6.5	4.6	0.0	4.6	5	2.24	7.90	B	6.2
25	16	15	500	550	50	2	港南	AS	1.3	0.0	1.3	4	4	1.82	8.59	B	7.1	1.9	0.0	1.9	5	1.96	8.39	B	6.8
25	16	15	550	600	50	2	港南	AS	0.0	0.0	0.0	3	3	1.82	8.98	A	8.8	0.4	0.0	0.4	4	1.96	8.76	B	7.5
25	16	15	600	650	50	2	港南	AS	0.2	0.0	0.2	3	3	2.66	8.85	B	7.9	0.7	0.0	0.7	4	2.82	8.65	B	7.3
25	16	15	650	700	50	2	港南	AS	3.2	0.0	3.2	8	5	2.66	8.12	B	6.4	4.0	0.0	4.0	6	2.82	7.91	B	6.1
25	16	15	700	750	50	2	港南	AS	2.5	0.0	2.5	5	4	1.60	8.39	B	6.8	3.2	0.0	3.2	5	1.73	8.18	B	6.5
25	16	15	750	800	50	2	港南	AS	0.6	0.0	0.6	4	3	1.60	8.83	B	7.6	1.1	0.0	1.1	4	1.73	8.63	B	7.2
25	16	15	800	850	50	2	港南	AS	2.1	0.0	2.1	3	3	1.99	8.49	B	7.0	2.8	0.0	2.8	4	2.13	8.28	B	6.7
25	16	15	850	900	50	2	港南	AS	0.3	0.0	0.3	8	5	1.99	8.74	B	7.5	0.8	0.0	0.8	6	2.13	8.54	B	7.1
25	16	15	900	950	50	2	港南	AS	0.0	0.0	0.0	3	3	1.98	8.97	A	8.8	0.4	0.0	0.4	4	2.12	8.75	B	7.5
25	16	15	950	1000	50	2	港南	AS	0.1	0.0	0.1	3	3	1.98	8.93	A	8.1	0.5	0.0	0.5	4	2.12	8.72	B	7.4
25	16	15	1000	1050	50	2	港南	AS	1.6	0.0	1.6	3	3	2.56	8.54	B	7.1	2.2	0.0	2.2	4	2.72	8.34	B	6.8
25	16	15	1050	1100	50	2	港南	AS	0.3	0.0	0.3	3	3	2.56	8.83	B	7.8	0.8	0.0	0.8	4	2.72	8.63	B	7.3
25	16	15	1100	1150	50	2	港南	AS	0.0	0.0	0.0	3	3	4.62	8.83	B	8.7	0.4	0.0	0.4	4	4.84	8.62	B	7.4
25	16	15	1150	1200	50	2	港南	AS	0.8	0.0	0.8	3	3	4.62	8.61	B	7.4	1.3	0.0	1.3	4	4.84	8.42	B	7.0
25	16	15	1200	1250	50	2	港南	AS	0.5	0.0	0.5	5	4	3.42	8.66	B	7.4	1.0	0.0	1.0	5	3.61	8.47	B	7.0
25	16	15	1250	1300	50	2	港南	AS	0.3	0.0	0.3	5	3	3.42	8.78	B	7.7	0.8	0.0	0.8	4	3.61	8.58	B	7.2
25	16	15	1300	1350	50	2	港南	AS	1.3	0.0	1.3	3	3	4.18	8.52	B	7.1	1.9	0.0	1.9	4	4.39	8.33	B	6.8
25	16	15	1350	1400	50	2	港南	AS	0.6	0.0	0.6	4	3	4.18	8.67	B	7.5	1.1	0.0	1.1	4	4.39	8.48	B	7.1
25	16	15	1400	1450	50	2	港南	AS	1.9	0.0	1.9	4	3	4.89	8.38	B	6.9	2.5	0.0	2.5	4	5.12	8.18	B	6.6
25	16	15	1450	1500	50	2	港南	AS	0.7	0.0	0.7	6	4	4.89	8.56	B	7.3	1.2	0.0	1.2	5	5.12	8.37	B	6.9
25	16	15	1500	1550	50	2	港南	AS	0.2	0.0	0.2	20	13	3.74	8.15	B	6.7	0.7	0.0	0.7	14	3.94	7.94	B	6.2
25	16	15	1550	1600	50	2	港南	AS	0.0	0.0	0.0	22	13	3.74	8.23	B	6.7	0.4	0.0	0.4	14	3.94	8.00	B	6.4
25	16	15	1600	1650	50	2	港南	AS	0.0	0.0	0.0	11	9	1.92	8.59	B	7.5	0.4	0.0	0.4	10	2.06	8.36	B	6.8
25	16	15	1650	1700	50	2	港南	AS	0.0	0.0	0.0	10	5	1.92	8.85	B	8.3	0.4	0.0	0.4	6	2.06	8.62	B	7.3
25	16	15	1700	1750	50	2	港南	AS	0.0	0.0	0.0	13	12	2.25	8.37	B	6.9	0.4	0.0	0.4	13	2.40	8.14	B	6.5
25	16	15	1750	1800	50	2	港南	AS	1.2	0.0	1.2	13	9	2.25	8.26	B	6.5	1.8	0.0	1.8	10	2.40	8.05	B	6.2

2. 幹線道路における取組

(4) 健全度の将来予測

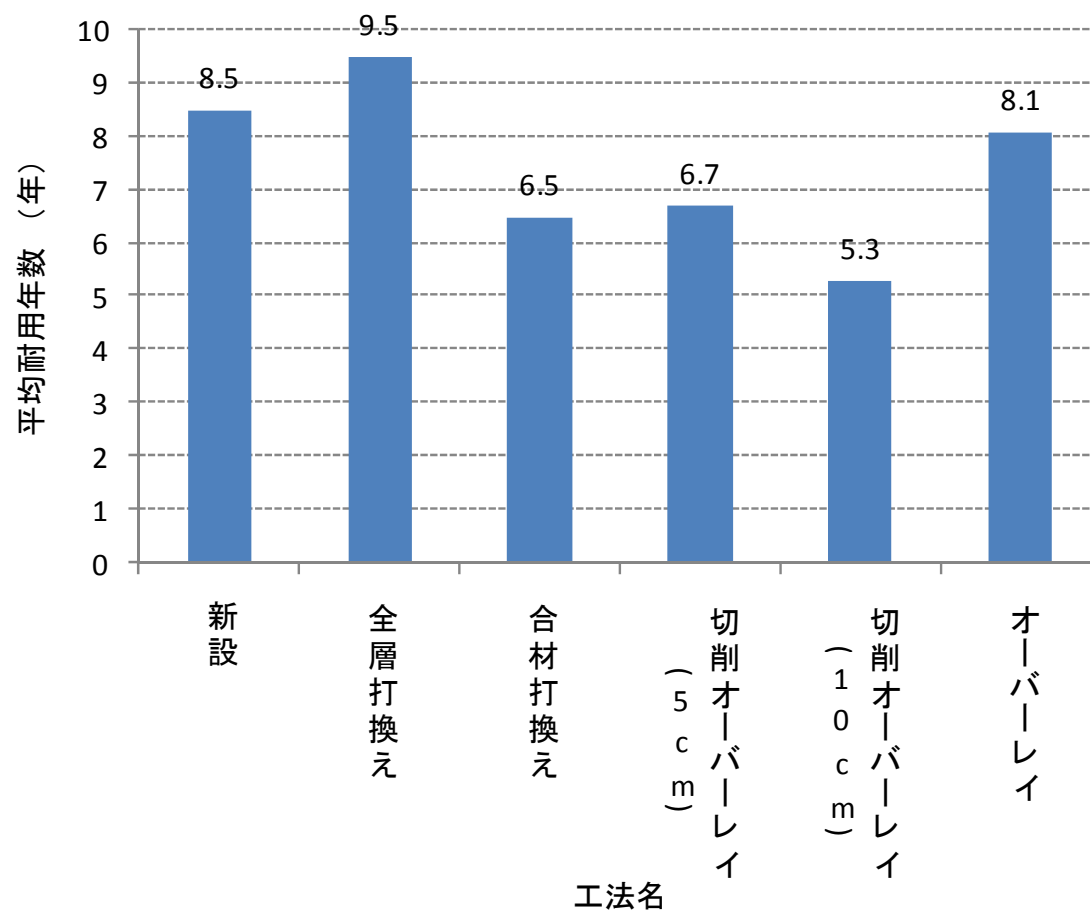
予測式の設定

- 将来予測モデル(供用性曲線)
 - 採用工法の特徴
 - 各工法の耐用年数
 - 補修の繰返しによる耐用年数への影響
 - 補修前の路面性状値
- ~ 約30年分のデータ蓄積があることから、
上記の要因を踏まえた供用性曲線の検討
が可能

横浜市で用いられる一般工法

工法名	略称	工法概要
新設	N工法	新規に舗装を舗設する工法
全層打換え	A工法	既設舗装の路盤以上の全層を打換える工法
合材打換え	B工法	既設舗装のアスファルト安定処理路盤以上の層を打換える工法
切削オーバーレイ (5cm)	C工法	既設舗装の表層5cmを切削後、同厚の表層をオーバーレイする工法
切削オーバーレイ (10cm)	D工法	既設舗装の表基層10cmを切削後、同厚の表基層をオーバーレイする工法
オーバーレイ	E工法	既設舗装の上にオーバーレイする工法
企業者復旧工事	F工法	ガス、電気、水道など占用企業者工事に伴う舗装の復旧工事

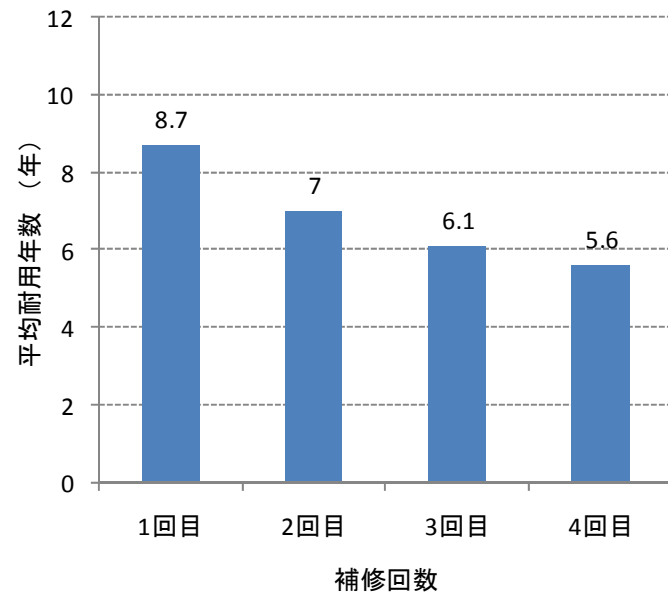
(検討例)補修工法による耐用年数※



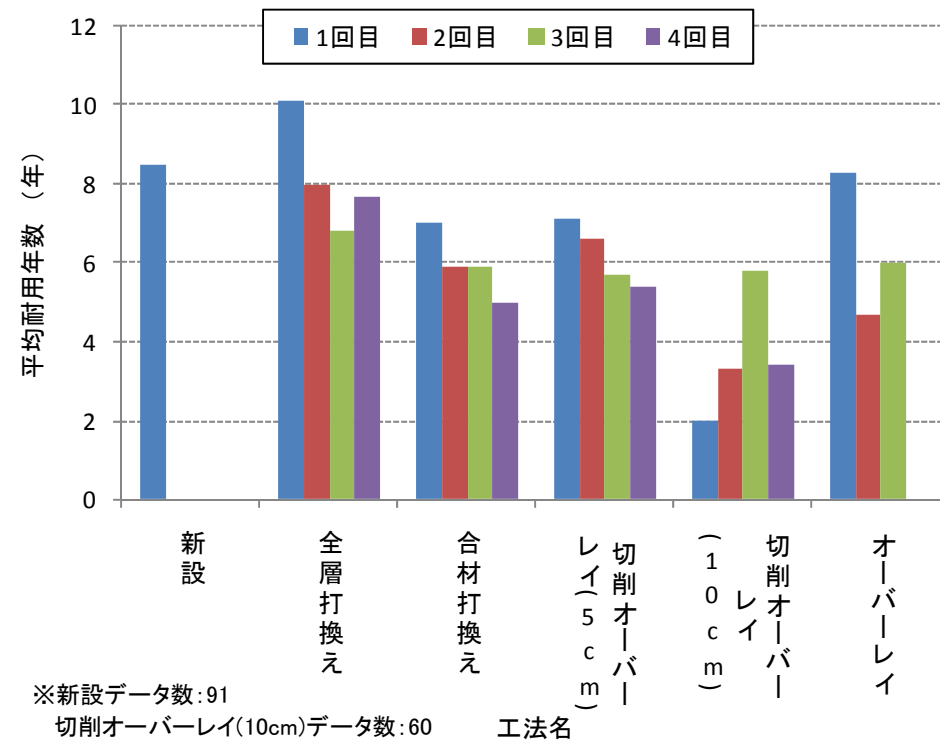
※耐用年数:新設から補修、または、補修から次の補修までの経過年数

(検討例)補修の繰返しによる耐用年数

全工法平均値



工法別



(検討例) ライフサイクルコストの試算

- 横浜市が管理する道路全延長が対象
- 補修費用(道路管理者費用)を計算
- 日常的な維持・緊急補修などは含まない
- 費用対効果を求めることで、間接的に道路利用者の視点を考慮
- ひび割れ率とわだち掘れ量の値によって補修の要否を判断(仮の管理目標値を定めて、その値に達した場合に補修する)
- 供用性予測モデルは本研究の成果を用いる

(検討例)LCCの計算方法

$$MC_t = A_t \times UC$$

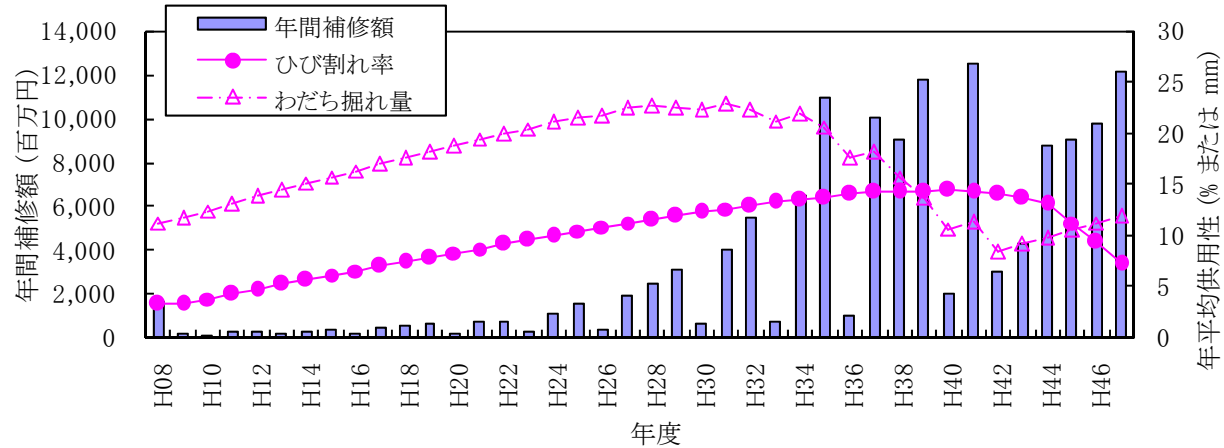
$$LCC = \sum_{t=1}^n MC_t$$

- MC_t : t 年目の補修費用(円)
- A_t : t 年目の補修対象面積(m^2)
- UC : 補修工法別の単価(円/ m^2)
- n : 解析期間(年)
- LCC : 解析期間中のライフサイクルコスト(円)

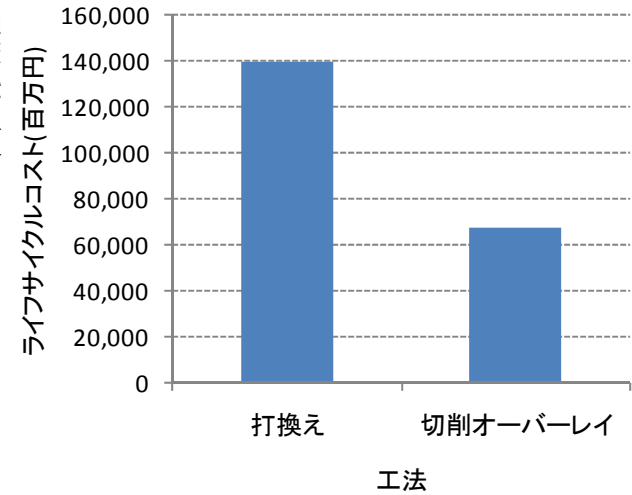
※将来の費用を現在価値に割り引いていない

(検討例)LCCの計算結果例

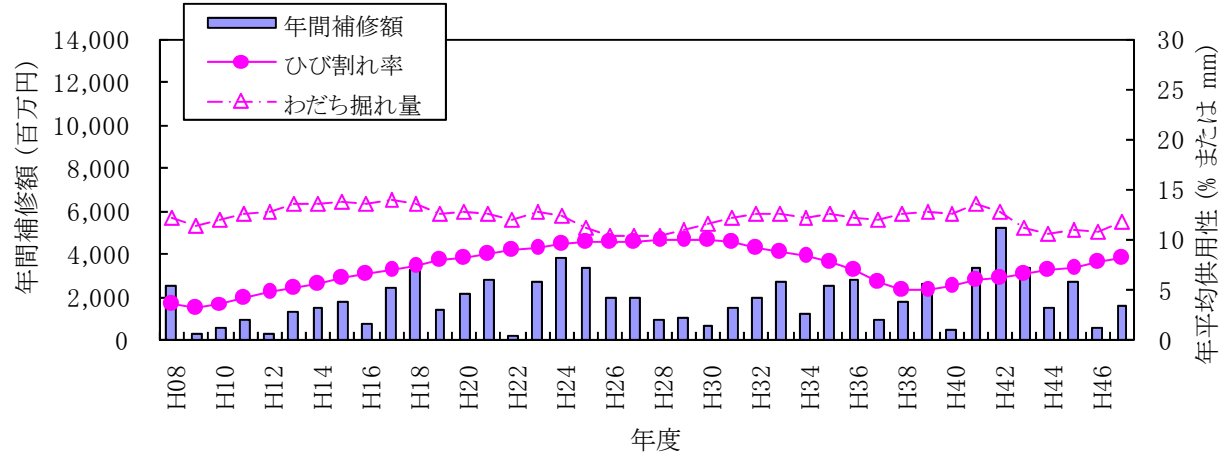
全層打換えの繰り返し



総費用の比較



切削オーバーレイ(5cm)の繰り返し



幹線道路のまとめ

- 路面性状調査データを活用
- 工事履歴と共にデータベース化
- データを用いて将来予測式を作成
- 将来予測式により補修必要額を算出
- 様々な補修戦略のLCCを計算
- 合理的な補修立案が可能

3. 生活道路における取組

(1) 舗装の状態の現状把握

生活道路調査の状況

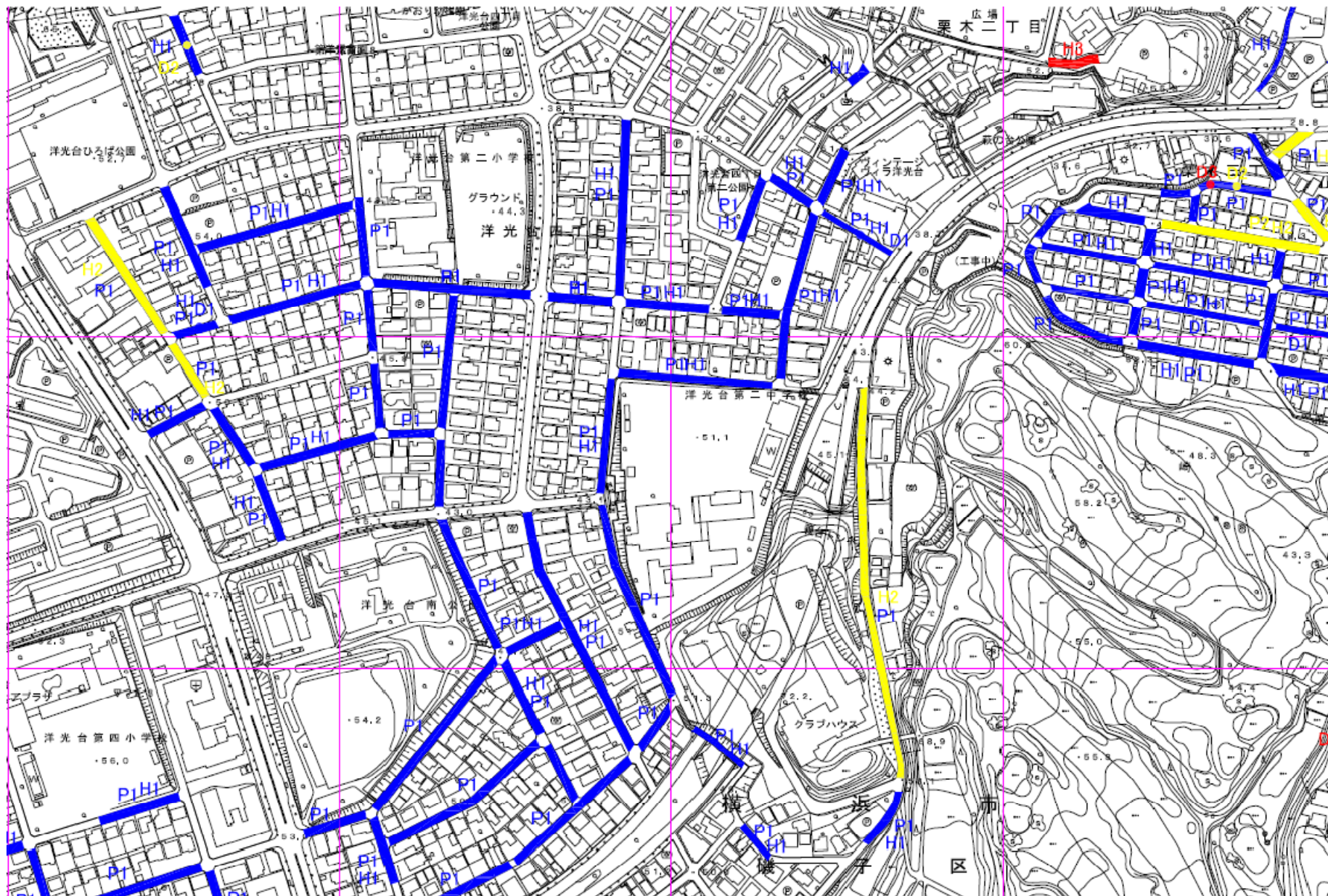
- 路面調査等のデータ無し
- 一般に幅員が狭い、交差点も多い等、路面性状測定車による定常的な調査が困難
- 車より自転車や歩行者の通行が多いため交通荷重による構造的な破損は少ない
- 路面の老化、段差、占用復旧によるパッチング等に起因する補修がほとんど

路面性状測定車による調査がなじみにくい

舗装の状態の把握方針

- 線ではなく面（図面）で管理
（1/2,500地形図メッシュを基準）
 - ←視覚的に把握可能
 - ←路線毎の管理では路線数、延長も多く
手間がかかりすぎる
- 職員（事務担当を含む。）による目視点検
 - ←評価マニュアルを作成
- 破損の状況を軽度／中度／重度の三段階評価
（破損の種類は、
ひび割れ／わだち掘れ／段差／その他）

点検イメージ



3. 生活道路における取組

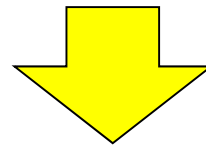
(2) 破損レベルごとのレーティング

生活道路の評価

破損レベルごとのレーティング

- 軽度の破損 → 1点
- 中度の破損 → 100点
- 重度の破損 → 10,000点

破損レベルごとに100倍の重み付け



概ね合計点数の

- 0~10の単位 → 軽度の破損箇所数
- 100~1,000の単位 → 中度の破損箇所数
- 10,000単位以上 → 重度の破損箇所数

を表す

生活道路の評価

破損レベルごとのレーティング

メッシュ 番号	メッシュ 評価点	破損レベル			メッシュ 番号	メッシュ 評価点	破損レベル		
		重度	中度	軽度			重度	中度	軽度
167-1	10,305	1	3	5	167-25	0	0	0	0
167-2	200	0	2	0	167-26	310	0	3	10
167-3	212	0	2	12	167-27	418	0	4	18
167-4	15	0	0	15	167-28	12	0	0	12
167-5	16	0	0	16	167-29	1	0	0	1
167-6	20,532	2	5	32	167-30	0	0	0	0
167-7	419	0	4	19	167-31	2	0	0	2
167-8	11	0	0	11	167-32	10,109	1	1	9
167-9	3	0	0	3	167-33	0	0	0	0
167-10	0	0	0	0	167-34	40,503	4	5	3
167-11	109	0	1	9	167-35	20,103	2	1	3
167-12	20	0	0	20	167-36	1	0	0	1
167-13	105	0	1	5	167-37	0	0	0	0
167-14	6	0	0	6	167-38	0	0	0	0
167-15	20,349	2	3	49	167-39	202	0	2	2
167-16	330	0	3	30	167-40	103	0	1	3
167-17	4	0	0	4	167-41	0	0	0	0
167-18	104	0	1	4	167-42	10,101	1	1	1
167-19	12	0	0	12	167-43	2	0	0	2
167-20	15	0	0	15	167-44	0	0	0	0
167-21	107	0	1	7	167-45	0	0	0	0
167-22	0	0	0	0	167-46	0	0	0	0
167-23	10,121	1	1	21	167-47	30,003	3	0	3
167-24	10,419	1	4	19	167-48	20,304	2	3	4
					計	205,588	20	52	388

例：メッシュ番号34

40,503点

軽度0～10

3点→3箇所

中度100～1,000

500点→5箇所

重度10,000

40,000点→4箇所

点数から容易に
破損レベル別の
破損発生数が
認識できる

3. 生活道路における取組
(3) 路面の目視点検マニュアル
～評価点検手順書～

路面の目視評価マニュアル

【共通編】

路面の 目視評価マニュアル

— 路面点検手順書 —

平成 20年 3月

横浜市 道路局

はじめに

横浜市内の生活道路6,500kmを適切な水準で維持するためには、現状を把握した上で計画的に管理する必要がある。

本書は、維持修繕計画の立案のために必須となる、路面の破損状態を把握するための点検手順を記載したものである。

点検項目

路面の点検では、以下に示す 3つの主要点検項目を対象とする。

また、破損の種類を問わず、点検者が気になった状態も対象とする。

主要点検項目

H : ひび割れ

W : わだち掘れ

D : 段 差

S : その他

主要点検項目の破損レベル

主要点検項目 (H, W, D) について、破損の状態によって、以下の3段階の破損レベルに分類する。なお、「S : その他」は、レベル分けを行わない。

1 : 軽 度

2 : 中 度

3 : 重 度

路面の目視評価マニュアル

【共通編】

破損レベルの判定方法

主要点検項目（H, W, D）の破損レベルは、以下の方法で判定する。

- | | | |
|-----------|---|-----------------------------------|
| 「H：ひび割れ」 | — | 路面点検見本にある各レベルの写真と見比べて、破損レベルを判定する。 |
| 「W：わだち掘れ」 | — | わだち掘れ用スケールを用いて、破損レベルを判定する。 |
| 「D：段差」 | — | 段差用スケールを用いて、破損レベルを判定する。 |

S:その他 の判定方法

「S：その他」は、主要点検項目（H, W, D）以外の破損が発生している場合に適用し、その破損が何であるかを限定しない。

点検者が「もしも自分がこの付近の住民だったら補修して欲しい」と感じた場合に「S：その他」と判定し、記録を行うものとする。

破損レベルは設けない。

路面点検に必要なもの

路面点検では、以下に示す5つの道具を使用する。

- ・ 路面点検見本
- ・ スケール（わだち掘れ用、段差用）
- ・ 真っ直ぐな棒
- ・ 記録用の路線図
- ・ 筆記用具

真っ直ぐな棒は、わだち掘れや段差の破損レベルを判定する際に、スケールをあてる為に使用する

【共通編】

結果の記入方法

路面点検の結果は、記録用の路線図の該当位置（または範囲）に、破損の種類（H, W, D）と破損レベル（1, 2, 3）を組み合わせた記号を、書き込む。

その他の破損（S）を記入した場合は、その理由（例えば、「荒れている」）を書き込む。

同一箇所に、複数の破損が発生している場合には、すべての記号を書き込む。

記入上の注意点

- ・ 1箇所に複数の破損がある場合にはそれぞれの破損項目と破損レベルを記入する。
- ・ 路線単位（交差点間）ではなく、破損が発生している範囲を記入する。（破損の範囲は目視によって判断すれば良く、計測する必要はない）
- ・ 「S：その他」において、破損名称が不明な時には、その状態がわかる表現で記載してもよい。

例えば、

「表面がざらざらで、石がとれている」

「穴があいている」

路面の目視評価マニュアル

【各種破損編】 H：ひび割れ

【共通編】

ひび割れ

ひび割れとは、路面にひびが入ったものである。縦方向や横方向に1本または複数本のひび割れがある場合、細かいひび割れが互いに交差して亀甲状になっている場合などがある。

主な発生箇所

ひび割れの主な発生箇所を以下に示す。

- ・車輪通過部
- ・マンホールや集水マスなど構造物の周辺
- ・路面復旧跡（パッチング）

破損レベル

H1：軽度 ひび割れがあるが、数本程度以下である。

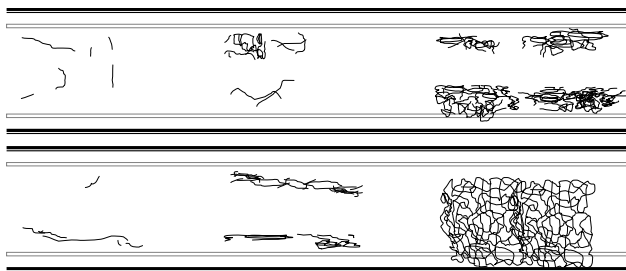
H2：中度 ひび割れが連続的に発生している、または局部的に発生している程度。

H3：重度 ひび割れが全体の半分以上発生している、または局部的に複数箇所発生している。

H1：軽度

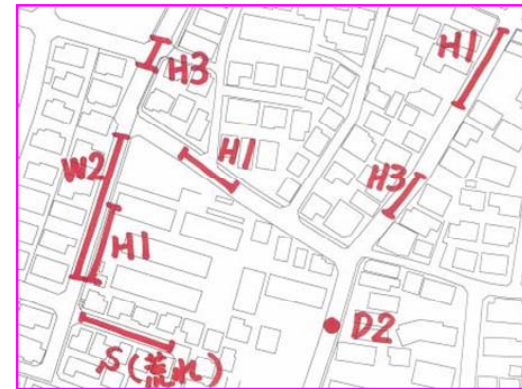
H2：中度

H3：重度



記入例

【記入例】



【路面の状態】



路面の目視評価マニュアル

【各種破損編】 H：ひび割れ

点検方法

発生しているひび割れを、路面点検見本の写真と見比べて破損レベルを判定し、記録用路線図の対象箇所（範囲）に記入する。
（記入方法については【共通編】記入方法を参照）

発生例

H1：軽度

不連続のひび割れが数本発生している例



H2：中度

ひび割れが交差しながら連続的に複数発生している例



H3：重度

ほぼ全面に亀甲状のひび割れが発生している例



【各種破損編】 W：わだち掘れ

わだち掘れ

わだち掘れとは、路面のタイヤが通る箇所に発生している連続した凹みである。また、局所的な「くぼみ」も対象とする。

主な発生箇所

わだち掘れの主な発生箇所を以下に示す。

- ・車輪通過部
- ・交差点手前付近
- ・ひび割れ（重度）の発生している箇所

破損レベル

W1：軽度

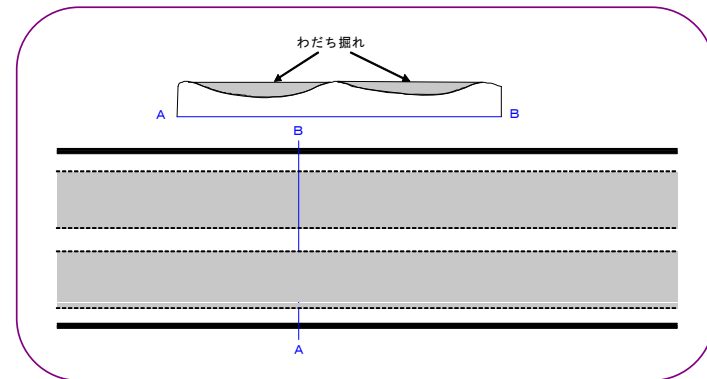
近傍から路面の変形が確認できる程度。

W2：中度

近傍から路面の変形がはっきりと確認できる程度。

W3：重度

遠方からでも路面の変形がはっきりと確認できる。



路面の目視評価マニュアル

【各種破損編】 W：わだち掘れ

点検方法

わだち掘れが発生している箇所に、真っ直ぐな棒を置き、わだち掘れ用スケールで破損レベルを判定して、記録用路線図の対象箇所（範囲）に記入する。

交通量が多く、スケールによる点検が困難な箇所では、目視によって破損レベルを判定する。

（記入方法については【共通編】記入方法を参照）



発生例

W1：軽度

車輪通過部に連続的に発生している例



W2：中度

局部的なくぼみが発生している例
（水たまりになりやすい）



W3：重度

車輪通過部に連続的に発生している例



【各種破損編】 D：段差

段差

段差とは、路面の高さが急に变化している凹凸（高低差）をいう。

主な発生箇所

段差の主な発生箇所を以下に示す。

- ・舗装の施工継ぎ目
- ・マンホールと舗装との境界
- ・街渠と舗装との境界

破損レベル

D1：軽度

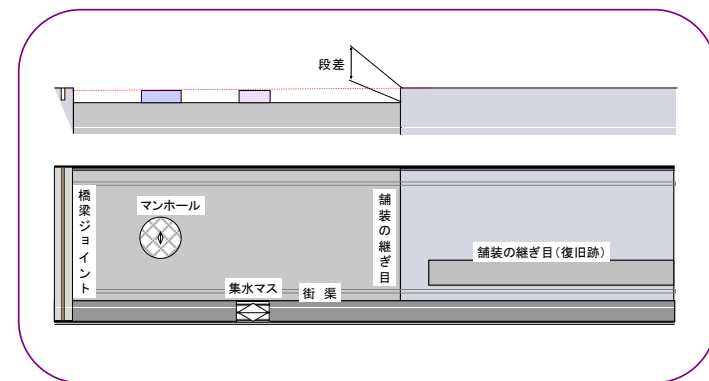
足で踏んでも気にならない程度。

D2：中度

足で踏むと段差のあることがはっきりとわかる、つま先が引っかかる程度。

D3：重度

歩行者がつまづく、ベビーカーで乗り越えるのが大変と感ずる。



路面の目視評価マニュアル

【各種破損編】 D：段差

【各種破損編】 S：その他

点検方法

段差が発生している箇所に、真っ直ぐな棒を置き、段差用スケールで破損レベルを判定して、記録用路線図の対象箇所（範囲）に記入する。
交通量が多く、スケールによる点検が困難な箇所では、目視によって破損レベルを判定する。

（記入方法については【共通編】記入方法を参照）



発生例

D1：軽度

舗装の継ぎ目に生じた段差の例



D2：中度

橋梁との境界に生じた段差の例



D3：重度

マンホール周りの舗装が飛散して大きな段差が生じている例



その他の破損

その他の破損とは、ひび割れ、わだち掘れ、段差 には当てはまらない破損（状態）ではあるが、点検者が記録に残しておく必要があると判断した場合に適用する。

対象とする主な状態

その他の破損の代表的なものとしては、以下のようなものがある。

- ・路面が非常に古く、荒れていて、転倒した際にすり傷ができそうとを感じる状態（路面の劣化、老化）
- ・小規模な路面復旧跡（パッチング）が多数あり、歩行感が損なわれている状態
- ・小さな穴があいている（ポットホール）

破損レベル

S

点検者が、道路利用者の立場で考えたときに、「補修して欲しい」と感じる状態。

路面の目視評価マニュアル

【各種破損編】

S：その他

点検方法

路面点検見本の写真を参考にしながら、点検者自身の自由な判断で破損と感じたとき、記録用路線図に破損記号と理由を記入する。

(記入方法については【共通編】記入方法を参照)

発生例

路面に小穴(ポットホール)が
あいている例



舗装が非常に古く、表面が荒れている
例



復旧跡が多数あり、歩きにくく、
見栄えも悪い状態



路面の目視評価マニュアル(案) 一路面点検手順書-

【平成 20年 3月版】

横浜市 道路局

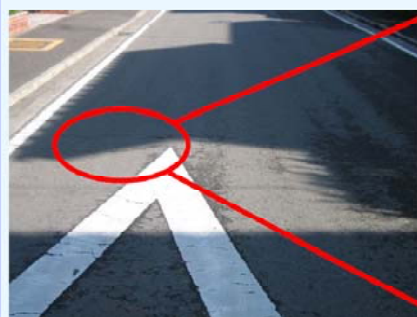
路面点検見本

【路面点検見本】

H：ひび割れ

H1：軽度

ひび割れがあるが、数本程度以下である。



平成20年3月版

【路面点検見本】

H：ひび割れ

H2：中度

ひび割れが連続的に発生している、または局部的に発生している程度。



亀甲状ひび割れが車輪通過位置に発生



亀甲状ひび割れが路面片側に発生



亀甲状ひび割れが路面片側に発生



線状ひび割れが連続的に発生



亀甲状ひび割れが局部的に発生



亀甲状ひび割れが占用工事の復旧箇所に発生

平成20年3月版

路面点検見本

【路面点検見本】

【路面点検見本】

H：ひび割れ

S：その他

H3：重度

ひび割れが全体の半分以上発生している、
または局部的に複数箇所発生している。



ひび割れとしない（破損無し）



単独の細く短いクラック



単独の細く短いクラック



単独の細く短いクラック



舗装の施工継ぎ目



ポットホール（穴）



ポットホール（穴）



パッチング（つぎはぎ）



道路中央の境界杭



路面の荒れ



路面の荒れ（拡大）

生活道路のまとめ

- 誰が見ても分かるマニュアルの作成
- 統一された基準で点検が可能
- 点検結果は将来のデータベース化を視野に入れて継続的に蓄積
- 補修履歴の収集・蓄積を検討中

<参考資料>

- 「横浜市の舗装のアセットマネジメントシステム導入に向けた諸検討」(土木学会舗装工学委員会舗装工学論文集第11巻、2006年12月、pp.139-146)
- 「舗装の供用性予測モデルと補修計画の評価方法に関する一検討」(土木学会舗装工学委員会舗装工学論文集第12巻、2007年12月、pp.219-226)
- 「横浜市のアセットマネジメントシステム構築に向けた生活道路の評価方法」(土木学会舗装工学委員会舗装工学論文集第13巻、2008年12月、pp.31-38)