

1 計画策定の目的

舗装の劣化状況を数値化し、効率的かつ効果的な修繕計画を定めることにより、今後の中・長期的な舗装の健全性確保と将来的な更新費用の縮減や平準化を実現する。

2 管理道路の現状と課題

【道路の現状把握と評価】

路面性状測定車により区道113kmの「ひび割れ率」「わだち掘れ量」「IRI（縦断方向の凹凸）」を測定し、測定結果からMC I（舗装の維持管理指数）の算出を行い、複合的な評価を行う。

【MC Iによる評価の目安】

MC I	評価（一般的な対応方法）
5以上10以下	望ましい管理水準
3以上5未満	修繕が必要（予防保全型対応）
3未満	早急に修繕が必要（事後保全型対応）

【課題】

- ・統一的な基準が不十分
- ・今後一斉に修繕時期が到来
- ・人件費等による維持管理費の増大

統一的な基準から道路の経年劣化を適切に把握し、予防保全型の維持管理を推進

3 基本方針

- 1 交通量区分に応じた効率的な維持管理
- 2 予防保全型管理による車道舗装の長寿命化

4 交通量区分に応じた効率的な維持管理【基本方針1】

大型車の交通量情報から交通量を解析し、交通量区分とMC Iから、車道舗装における劣化予測を行い、交通量区分に応じた効率的な維持管理を実施する。

【劣化予測】

交通量区分	MC I = 5 到達年数	MC I = 3 到達年数（参考）
N 4～N 6路線 （約37km）	約33年	約55年
N 1～N 3路線 （約278km）	約60年	約96年

舗装構造	予防保全型管理	事後保全型管理
アスファルト 混合物層	対象	対象
表層	対象	対象
基層	対象	対象
路盤	—	対象
路床	—	—

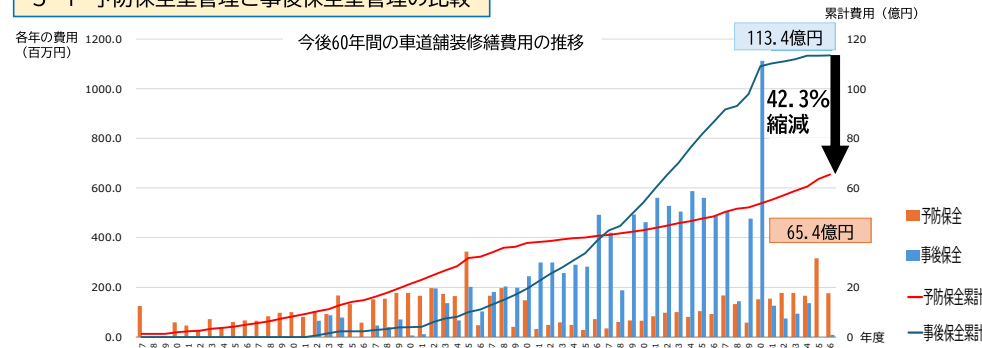
※舗装（車道）における管理別 工事対象物

【管理手法】

交通量区分	管理目標	管理水準 (MC I 値)	管理手法
N 6、N 5 N 4	舗装の健全性を 常時確保	5以上	計画的な修繕を実施 (予防保全型管理)
N 3以下	舗装の健全性を 最低限確保	設定しない	従前どおり

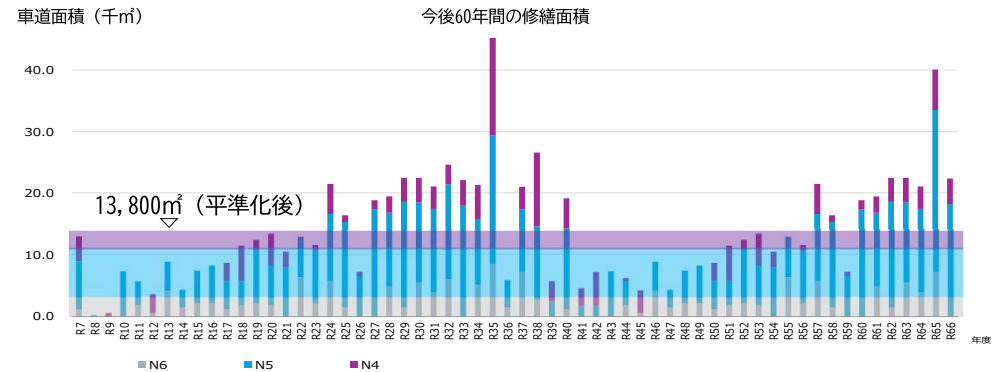
5 予防保全型管理による車道舗装の長寿命化【基本方針2】

5-1 予防保全型管理と事後保全型管理の比較



5-2 修繕面積の平準化の検討

交通量区分N 4～N 6の路線を予防保全型管理として3 3年周期で修繕した場合、年間の実施面積にばらつきがあり、財政計画や人員配置、施工の担い手確保などの課題が生じるため、年間施工量の平準化を図る。（平準化後修繕面積：13,800㎡/年）



6 修繕計画（令和7年度～11年度）

実際の工事に基づき道路全体における工事の修繕計画を立てるため、車道面積だけでなく、道路全体の年間の修繕面積を算出した。また、N 3以下の路線については、適宜修繕が必要となることから、近年の発注実績を考慮し年間7,000㎡として設定した。

今後は、優先修繕路線とその他の路線の劣化状況や修繕の実施状況等を適切に把握し、効率的、効果的な修繕を実施していく。

交通量区分	年間修繕面積			年間修繕費用
	車道（平準化後）	歩道等	計	
N 6、N 5	約11,000㎡	約7,400㎡	約18,400㎡	7.2億円
N 4	約2,800㎡	約1,800㎡	約4,600㎡	1.8億円
N 3以下	—	—	約7,000㎡	3.1億円
合計	約13,800㎡	約9,200㎡	約30,000㎡	12.1億円

（令和5年度算出単価を利用）

7 計画の効果的な運用と見直し

