


匝瑳市舗裝修繕計画

 匝瑳市 建設課
令和3年9月

目 次

第1章	本計画策定の背景と目的	1
第2章	舗装管理の現状	1
2-1	道路の概要	1
2-1-1	道路種別	1
2-1-2	舗装の種類別の延長	2
2-2	道路の現状	2
2-2-1	令和元年度路面性状調査結果	2
2-2-2	舗装修繕費統計	3
第3章	舗装修繕計画	4
3-1	舗装修繕計画策定フロー	4
3-2	舗装修繕計画の基本方針	5
3-2-1	事後保全型から予防保全型の管理へ移行	5
3-2-2	短期計画による工事	5
3-2-3	道路環境の保全	5
3-3	舗装維持管理方針	5
3-3-1	舗装維持管理目標	5
3-3-2	道路分類の設定	5
3-4	管理指標	7
3-5	管理水準の設定	7
3-6	舗装維持管理のフロー	9
3-7	優先度の設定	10
3-7-1	優先度の基本的な考え方	10
3-7-2	路線の重要度の算出	10
3-8	修繕単価の設定	15
3-8-1	修繕工法の検討	15
3-8-2	本計画で採用する修繕工法および修繕単価	17
第4章	年度別修繕計画策定（短期計画）	18
4-1	令和4年度～令和8年度修繕箇所（5ヵ年修繕費計：241百万円）	20
4-2	令和4年度（修繕費計：47百万円）	22
4-3	令和5年度（修繕費計：50百万円）	23
4-4	令和6年度（修繕費計：50百万円）	24
4-5	令和7年度（修繕費計：50百万円）	25
4-6	令和8年度（修繕費計：43百万円）	26
第5章	劣化シミュレーション（長期計画）	27

第1章 本計画策定の背景と目的

道路とは、社会経済活動や地域生活・地域防災を支える社会基盤として、今日まで多くの整備を進めてきた。一方、これまでに整備した大量なストックも時代とともに老朽化してきている。また、管理する延長は、今なお増加しており、適切な維持管理を行うための維持修繕費が増大していくことが予想される。道路に関する予算は、年々減少傾向にあり、道路の維持管理を取り巻く財政環境は厳しく限られた財源の中で、いかに本来の機能を維持し、長期に活用していくかが重要な課題となっている。

匝瑳市が管理する市道延長は、令和3年4月1日現在で約970kmに及び、社会経済活動や地域生活、地域防災を支えるインフラ施設として重要な役割を担っている。

特に舗装は、利用者の安全と快適な通行が求められるが、交通量や利用状況により舗装面の劣化や損傷が進行し、走行の安全性の確保が困難となり事故に直結することから、道路利用者に対して安心・安全で良好なサービス水準を維持することが、道路管理者として重要な責務である。このようなことから、限られた予算で膨大な延長の道路を管理し、道路舗装のサービス水準を確保するためには、長期的な観点でコスト縮減を図り、計画的・効率的な維持管理が必要であるため、『匝瑳市道路舗装修繕計画』を策定するものである。

なお、本計画は、平成26年度及び令和元年度に実施した路面性状調査結果や舗装工事発注実績をもとに策定したものである。

第2章 舗装管理の現状

2-1. 道路の概要

2-1-1. 道路種別

道路種別毎の管理延長を表2-1に示す。

表 2-1. 道路種別毎の管理延長 (R3. 4. 1)

道路種別	実延長 (km)	構成比 (%)
幹線1級市道	58.4	6
幹線2級市道	50.5	5
その他市道	854.9	89
合計	963.8	100

- ・ 幹線1級市道
地方生活圏の基幹的道路網を形成するのに必要な道路
- ・ 幹線2級市道
幹線1級市道以上の道路を補完し、基幹道路網の形成に必要な道路
- ・ その他市道
幹線1級市道、幹線2級市道以外の市道

2-1-2. 舗装の種類別の延長

舗装種類別の管理延長を表 2-2 に示す。

表 2-2. 舗装種類別の管理延長

道路種別	未舗装 (km)	コンクリート系 (km)	アスファルト系 (km)	実延長 (km)
幹線 1 級市道	0.6	0.3	57.5	58.4
幹線 2 級市道	0.0	1.3	49.1	50.5
その他市道	243.4	37.6	573.9	854.9
合 計	244.0	39.2	680.6	963.8
構 成 比 (%)	25	4	71	100

2-2. 道路の現状

2-2-1. 令和元年度路面性状調査結果

令和元年度に実施した路面性状調査結果を表 2-3、図 2-1 に示した。

表 2-3. 路面性状調査結果（令和元年度）

健全度 ランク	管理指標 【MCI(最小値)】	舗装の状態	上段:延長 下段:割合	
			延長 (km)	割合 (%)
a	MCI > 6	望ましい状況で補修の必要なし	4.8km ----- 18%	24.0km 88%
b	6 ≥ MCI > 5	望ましい状況であるが観察が必要	8.4km ----- 31%	
c	5 ≥ MCI > 4	一部損傷がある状態	10.7km ----- 39%	
d	4 ≥ MCI > 3	損傷がある程度進んだ状態	2.8km ----- 10%	3.4km 12%
e	3 ≥ MCI	損傷が著しい状態	0.6km ----- 2%	
合 計			27.4km	
路線全体平均 MCI			5.1	

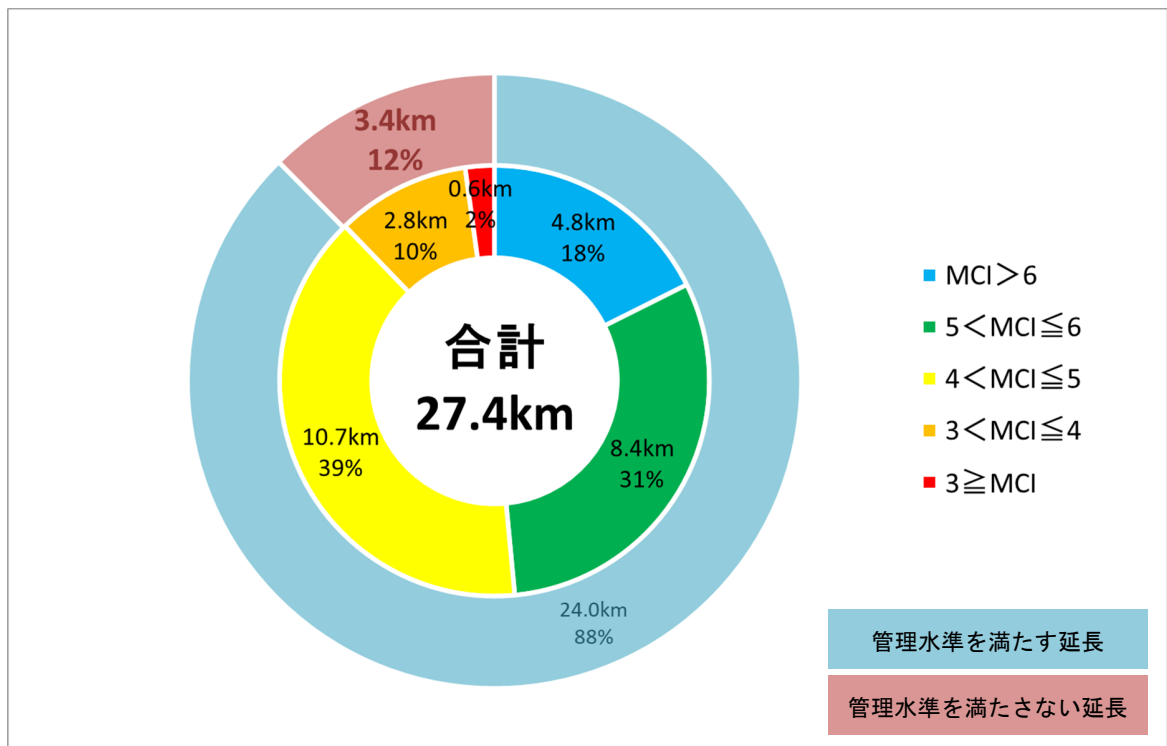


図 2-1. 路面性状調査結果 (令和元年度)

対象路線全体の平均 MCI は 5.1 であり、「修繕が必要」とされる MCI4.0 以下の延長は 3.4km (全体の 12%) であった。特に、「早急に修繕が必要」とされる MCI3.0 以下の延長は 0.6km (全体の 2%) であった。なお、本計画は令和元年度に路面性状調査を実施した、27.4km を対象としている。

2-2-2. 舗装修繕費統計

平成 26 年度から令和 2 年度までの匝瑳市の舗装修繕費は表 2-4 のとおりであった。

表 2-4. 匝瑳市舗装修繕費

(千円)

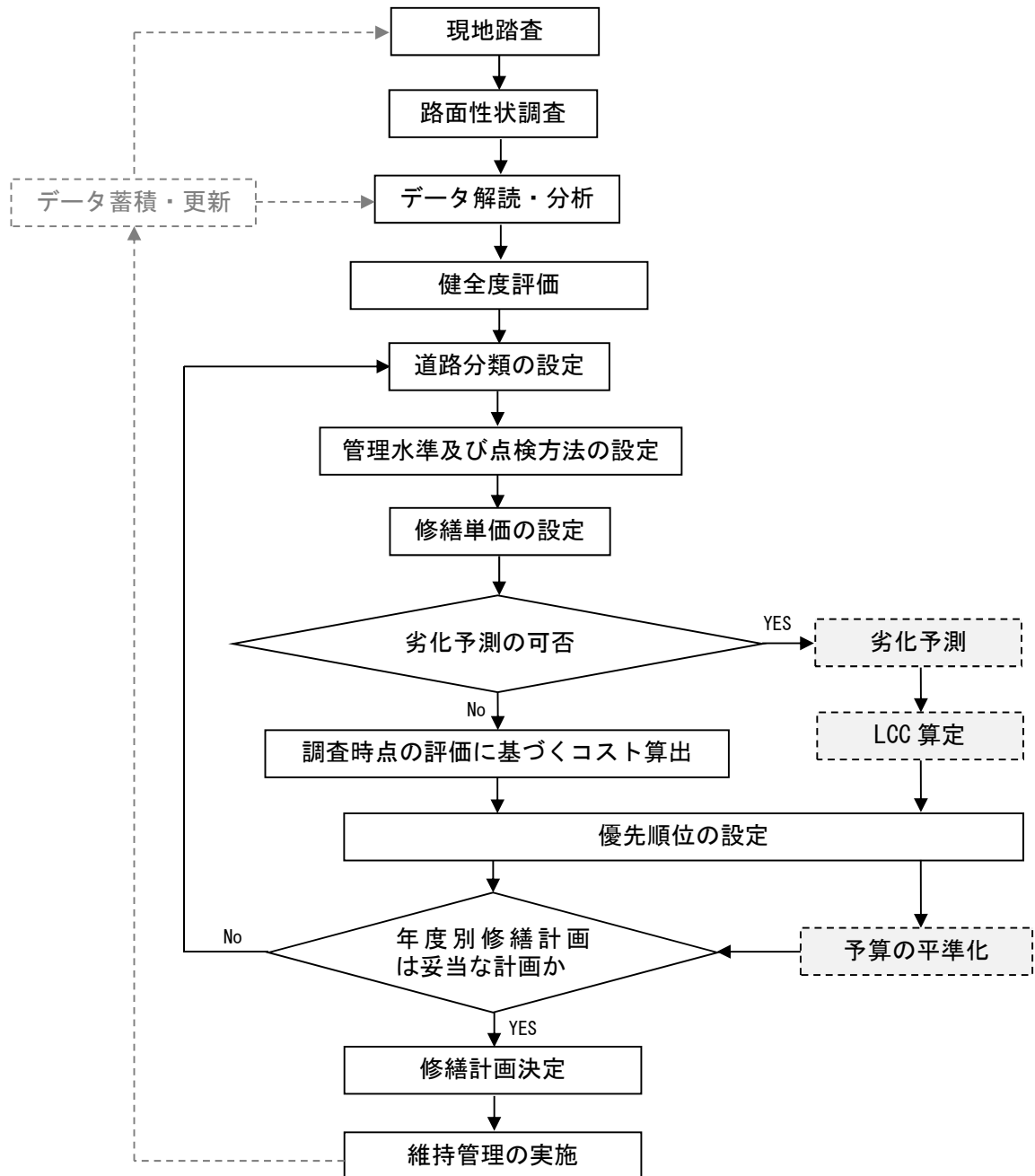
	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2
舗装修繕費計	47,521	50,796	53,836	40,025	38,722	33,856	49,986

第3章 舗装修繕計画

3-1. 舗装修繕計画策定フロー

舗装修繕計画の策定は、図3-1のフローに基づき実施した。

図 3-1. 舗装修繕計画策定フロー



3-2. 舗装修繕計画の基本方針

3-2-1. 事後保全型から予防保全型の管理へ移行

令和元年度路面性状調査結果により、MCI3 を下回っている路線に対しては、打換え工による更新を行う。その後は定期的な路面性状調査結果より、舗装の劣化・損傷状況を早期に把握し、予防保全型での管理を行う。

3-2-2. 短期計画による工事

短期計画の期間は5年間とし、路線の重要性及び損傷状況を考慮し、優先順位を決定した路線について、計画的に工事を実施する。

3-2-3. 道路環境の保全

実施した計画については、PDCA サイクルを取り入れ5年に1回の見直しを行い、次の計画に反映させるマネジメントサイクルに取り組む。

なお、次期計画は、令和7年度に路面性状調査を実施し、令和8年度に修繕計画の見直しを行う。

3-3. 舗装維持管理方針

3-3-1. 舗装維持管理目標

舗装の適切な維持管理を行うために、管理目標と道路の特性に応じた管理水準を設定し、計画的・効率的な修繕を実施する。

なお、次に掲げる管理目標に基づき、舗装の維持管理に取り組む。

短期目標：早急に修繕が必要な路線を優先的に行い、管理水準を向上させる。

長期目標：計画的、予防保全型の補修を実施し、舗装機能を保持する。

3-3-2. 道路分類の設定

舗装の管理は道路の役割や性格、修繕実施の効率性、ストック量、管理体制等の観点から、表3-1に示す道路の分類A~Dに分類したうえで取り組むとされている。

表 3-1. 道路の分類

特性	分類	主な道路※1 (イメージ)
<ul style="list-style-type: none"> ・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
<ul style="list-style-type: none"> ・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
<ul style="list-style-type: none"> ・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
<ul style="list-style-type: none"> ・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

出典：国土交通省 道路局 舗装点検要領 (H29)

匝瑳市が管理する道路のうち、1級市道、2級市道及びその他市道のうち重要な路線は市内の幹線道路として位置づけられ、交通量も比較的多い。また、それ以外の市道は、生活道路として利用されており、交通量は比較的少ない。以上より、匝瑳市の道路は表 3-2 のとおり、1、2 市道及びその他市道（重要路線）は分類 C、それ以外の市道は分類 D に分類した。

表 3-2. 匝瑳市道の道路分類

道路種別	道路分類
<ul style="list-style-type: none"> ・ 1 級市道 ・ 2 級市道 ・ その他市道（重要路線） 	C
<ul style="list-style-type: none"> ・ 上記以外の市道 	D

3-4. 管理指標

舗装の管理指標は、維持管理指数（MCI）及びひび割れ率を用いる（表 3-3、3-4）。

表 3-3. 管理指標（MCI）

健全度	管理指標（MCI）	舗装の状態
a	$MCI > 6$	望ましい状況で補修の必要なし
b	$6 \geq MCI > 5$	望ましい状況であるが観察が必要
c	$5 \geq MCI > 4$	一部損傷がある状態
d	$4 \geq MCI > 3$	損傷がある程度進んだ状態
e	$3 \geq MCI$	損傷が著しい状態

表 3-4. 管理指標（ひび割れ率）

損傷レベル	区分		判断指標	状態
小	I	健全	ひび割れ率 < 20%	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。
中	II	表層機能保持段階	$20\% \leq$ ひび割れ率 < 40%	管理基準に照らし、劣化の程度が中程度である。
大	III	修繕段階	$40\% \leq$ ひび割れ率	管理基準に照らし、それを超過している又は早期の経過が予見される状態である。

3-5. 管理水準の設定

匝瑳市の管理する道路において、表 3-2 で定めた分類 C に該当する路線は、修繕が必要な区間である維持管理指数（MCI）が 4 以下の区間をなくすことを目標として、定期的な路面性状調査による健全度評価結果に基づき、舗装の修繕を計画的に行う予防保全型の管理を行っていくこととする。一方、分類 D に該当する路線は、日常のパトロールにより、ひび割れ率が概ね 40%以上の区間が確認された時点で補修を行う事後保全型の管理を行っていくこととする。

なお、道路分類毎の管理水準の設定は、表 3-5 のとおりとした。

表 3-5. 管理水準の設定

道路分類	管理水準	管理方法	管理内容
C	MCI > 4	予防保全型	舗装の劣化・損傷が軽度な段階（MCI4 以下）で計画的に補修を行い、健全度を維持して舗装の長寿命化を図る。
D	ひび割れ率 ≤ 40%	事後保全型	舗装の劣化・損傷が進行し、修繕が必要と判断された段階（概ねひび割れ率 40%以上）で更新する。

図 3-2. 予防保全型と事後保全型の考え方

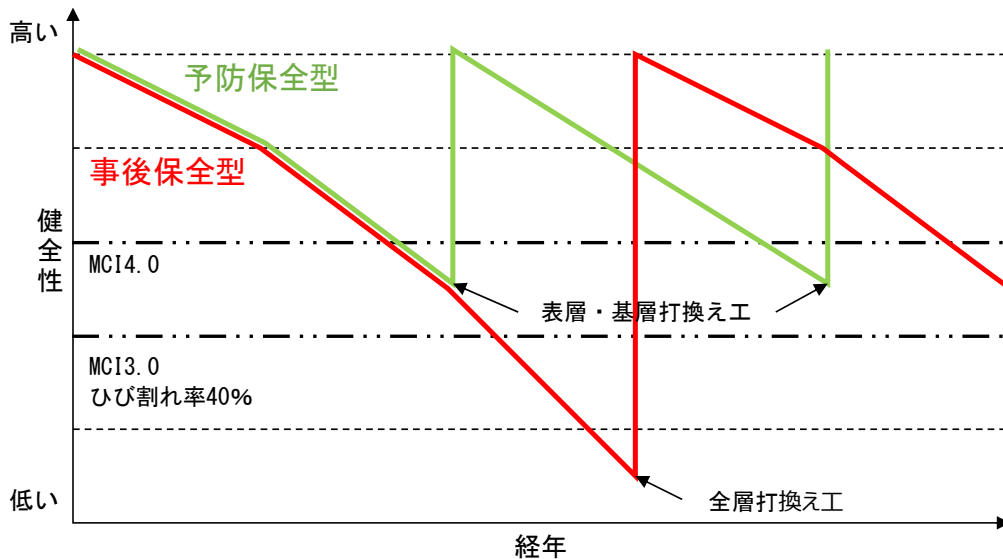


図 3-3. ひび割れ率 40%以上の舗装の目安

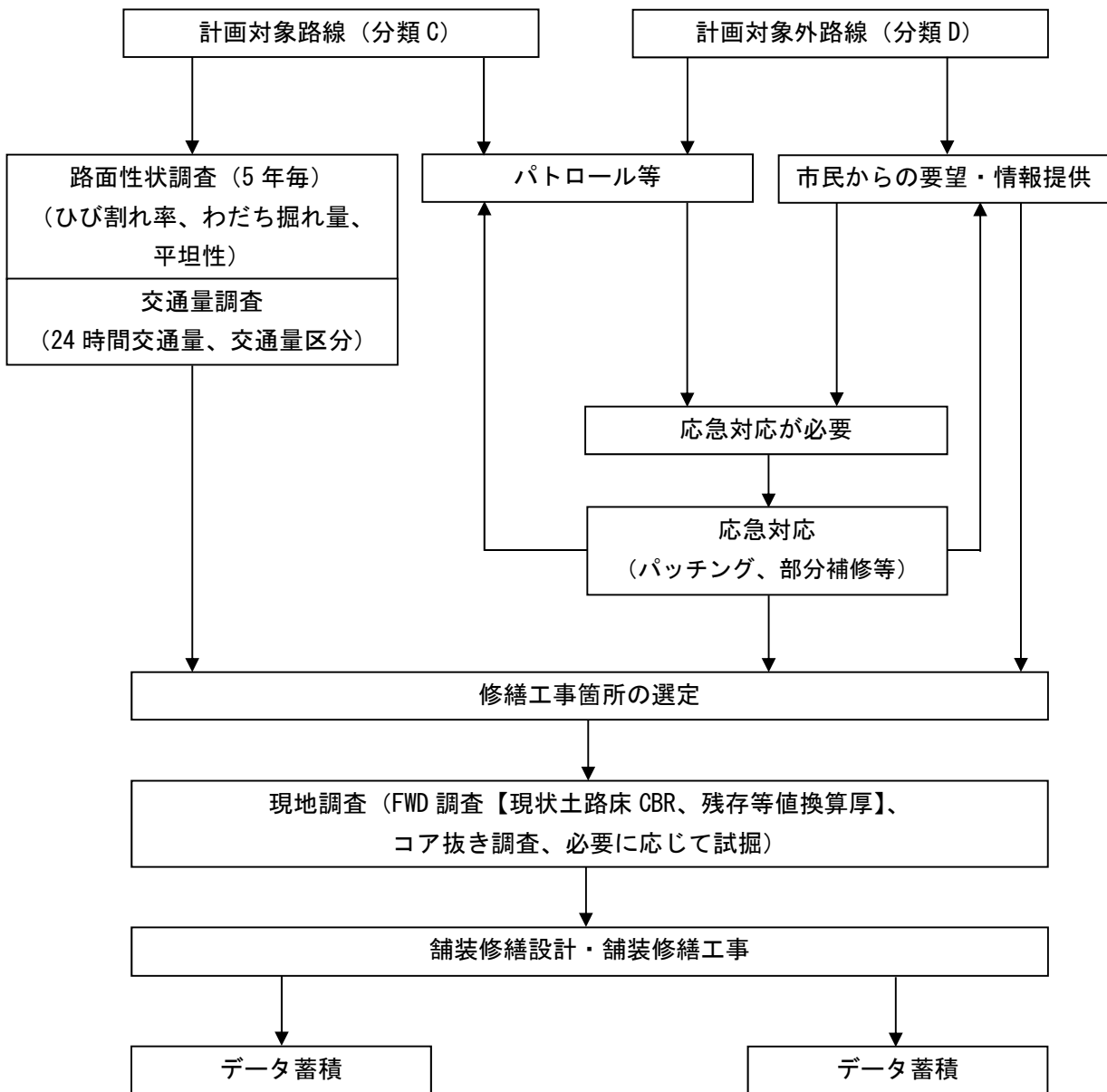


出典：国土交通省 道路局 舗装点検要領 (H29)

3-6. 舗装維持管理のフロー

道路分類毎の舗装維持管理フローを図3-4のとおり定めた。

図 3-4. 舗装維持管理フロー



3-7. 優先度の設定

3-7-1. 優先度の基本的な考え方

修繕の優先度の設定は、路線の機能や交通量などから決まる「路線の重要度」および個々の路面性状調査結果より把握する「損傷の重要度（健全度により判断）」を判断して総合的に重要度を評価する。

本計画では、健全性の低い（著しい損傷が認められている）路線が未対策のまま放置されることを防ぐため、損傷の重要度が高い路線から順次対策を行うことを原則し、対策実施路線の健全度が同じであれば、路線の重要度の順に実施する（図3-5）。

ただし、財政状況や第三者被害の恐れのある個所または振動苦情箇所など緊急の対応を図る必要がある場合は、弾力的な対応を図るものとする。

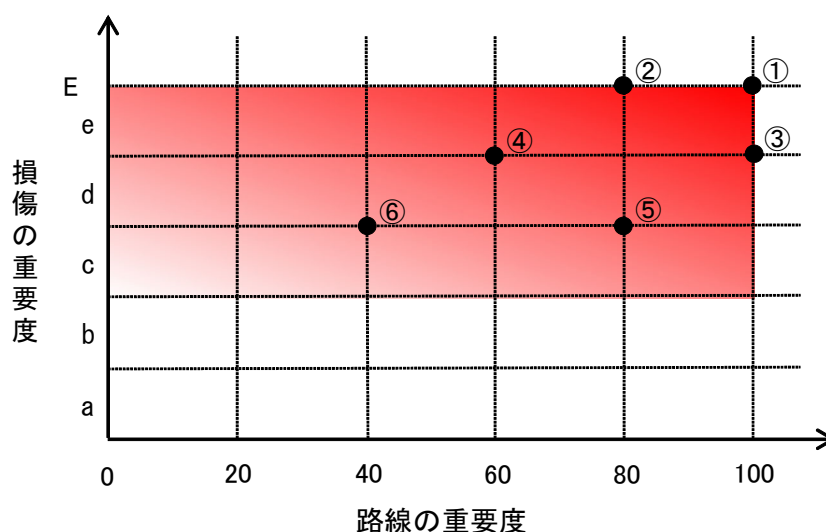


図 3-5. 優先順位の評価イメージ

3-7-2. 路線の重要度の算出

路線の重要度は表3-6に示す諸元項目に対して重み係数を設定し、各諸元項目の評価項目ごとに評点を設定することで、100点満点で算出した。

表 3-6. 路線の重要度算出の諸元項目

諸元項目	重み係数 (合計 1.0)	備考
道路種別	0.40	
学校通学路	0.30	
避難所	0.30	

1. 道路種別

道路種別は表 3-7 に示すとおり、一級路線、二級路線、その他路線に対して評点を設定した。なお、本計画対象路線に二級路線は含まれていない。図 3-6 に対象路線の道路種別を色分けし示した。

表 3-7. 道路種別の評点

評価項目	評点	備考
一級路線	100	
二級路線	50	
その他路線	0	

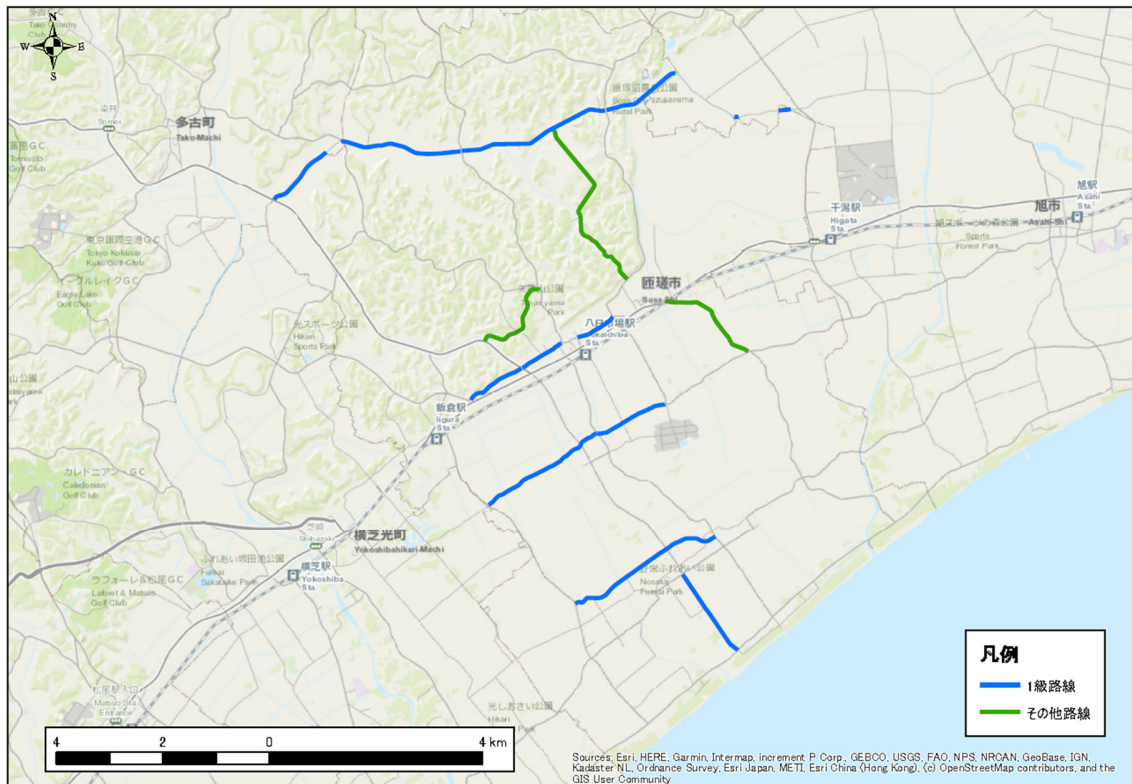


図 3-6. 道路種別図

2. 学校通学路

車道からの石はねや水はねの影響を考慮し、通学路に指定された道路に優先度を設定した(表3-8)。図3-7に示す通り学校通学路であることを考慮した。

表 3-8. 学校通学路の評点

データ範囲	評点	備考
学校通学路	100	
通学路指定なし	0	

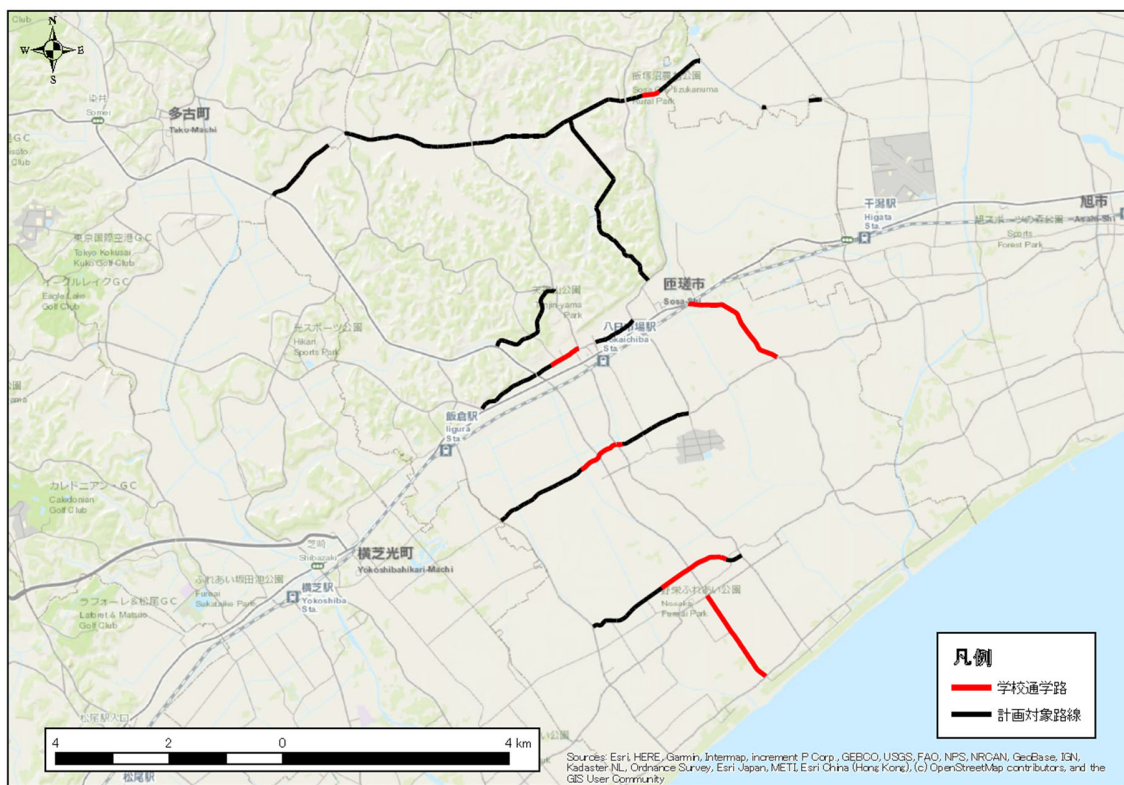


図 3-7. 小中学校位置図

3. 避難所

避難所移動時の安全確保を考慮し、避難所近隣道路を優先度の諸元として設定した（表 3-9）。図 3-8 に示す通り避難所から距離が 500m 圏内であるかを考慮した。また表 3-10 に匝瑛市内避難所の一覧を示した。

表 3-9. 避難所近隣道路の評点

データ範囲	評点	備考
500m 圏内	100	
500m 圏外	0	

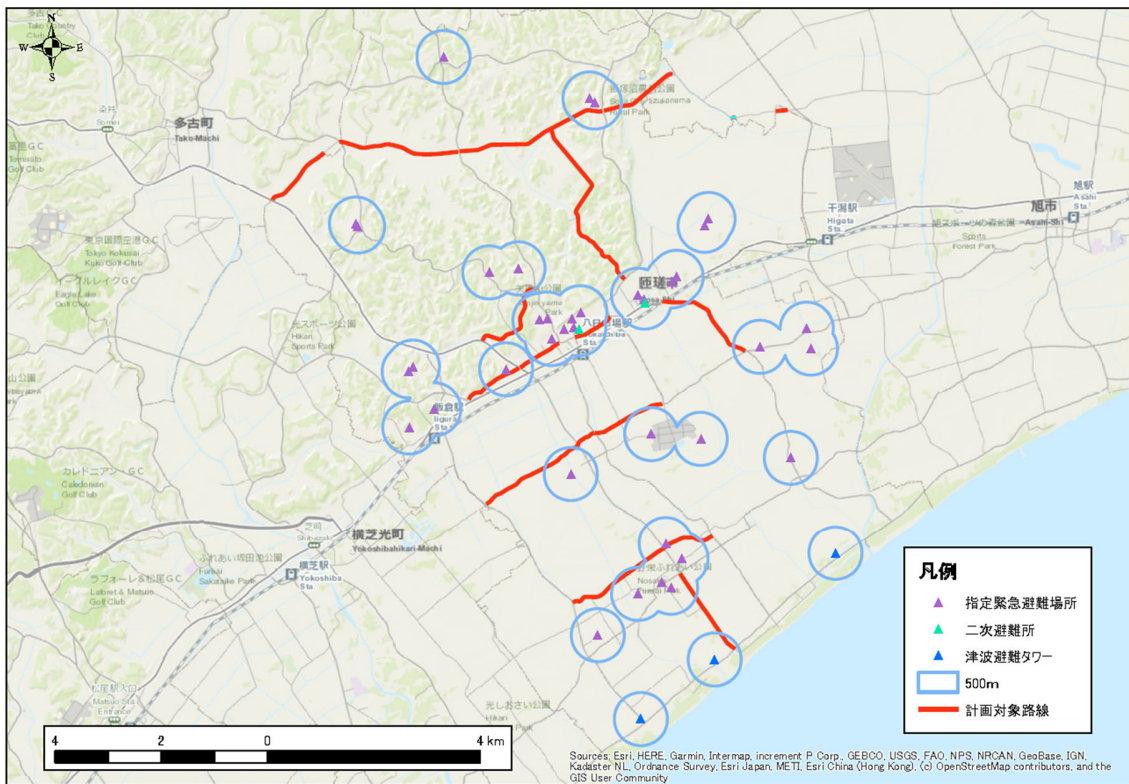


図 3-8. 避難所近隣道路図

表 3-10. 避難所一覧表

No	区分	施設・場所名
1	指定緊急避難場所	市民ふれあいセンター
2		八日市場小学校
3		八日市場第二中学校
4		八日市場幼稚園
5		八日市場保育所
6		敬愛大学八日市場高等学校
7		匝瑳高等学校
8		匝瑳市マザーズホーム
9		そうさ記念公園
10		八日市場勤労青少年ホーム
11		豊栄小学校
12		豊栄保育所
13		鈴歌公園
14		平台公園
15		須賀小学校
16		みどり平東公園
17		みどり平西公園
18		匝瑳小学校
19		山桑公園
20		豊和小学校
21		豊和保育所
22		吉田小学校
23		吉田保育所
24		県立飯高特別支援学校
25		共興小学校
26		平和小学校
27		八日市場第一中学校
28		平和東公園
29		県立八日市場特別支援学校
30		市営グラウンド
31		椿海小学校
32		椿海公園
33		野栄中学校
34		生涯学習センター
35		のさかアリーナ
36		野田小学校
37		野栄ふれあい公園
38		栄小学校
39	二次避難所	八日市場ドーム
40		八日市場公民館
41	津波避難タワー	今泉浜津波避難タワー
42		長谷浜津波避難タワー
43		栄地区津波避難タワー

3-8. 修繕単価の設定

健全度評価に基づき、健全度ランクごとに修繕工法、修繕単価を定めた。

3-8-1. 修繕工法の検討

1. アスファルト舗装の破損の要因

修繕検討の際、ひびわれ・わだち掘れ・縦断凹凸等の破損発生形態から、その原因と改善処置が必要な箇所を推定する必要がある。この原因に応じた修繕方法を選択しなければ、修繕を行っても、比較的早期に再度破損が生じる可能性が高くなる。

この判断基準の一つとして、表3-11に示す“舗装設計施工指針 H18 P. 40 (社)日本道路協会”の破損分類表が示されている。破損状態を観察し、基層以下に原因がある構造的な破損なのか機能的な破損なのかを判断することが重要である。

表 3-11. アスファルト舗装の破損と推定原因

破損の種類		主な原因等	原因と考えられる層	
			表層	基層以下
ひび割れ	亀甲状ひび割れ(主に走行軌跡部)	舗装厚さ不足, 路床・路盤の支持力低下・沈下, 計画以上の交通量履歴	○	○
	〃 (走行軌跡部～舗装面全体)	混合物の劣化・老化	○	○
	線状ひび割れ(走行軌跡部縦方向)	わだち割れ	◎	○
	〃 (横方向)	温度応力	○	○
	〃 (ジョイント部)	転圧不良, 接着不良	◎	○
	リフレクションクラック	コンクリート版, セメント安定処理の目地・ひび割れ		◎
	ヘアークラック	混合物の品質不良, 転圧温度不適	◎	
	構造物周辺のひび割れ	地盤の不等沈下		◎
わだち掘れ	橋面舗装のひび割れ	床版のたわみ	○	◎
	わだち掘れ(沈下)	路床・路盤の沈下		◎
	〃 (塑性変形)	混合物の品質不良	◎	○
平坦性の低下	〃 (摩耗)	タイヤチェーンの走行	◎	
	平坦性	縦断方向の凹凸	◎	○
	段差	構造物周辺の段差		◎
浸透水量の低下	滞水, 水はね	空隙づまり, 空隙つぶれ	◎	
すべり抵抗値の低下	ポリッシング	混合物の品質不良(特に骨材)	◎	
	ブリージング(フラッシュ)	混合物の品質不良(特にアスファルト)	◎	
騒音値の増加	騒音の増加	路面の荒れ, 空隙づまり, 空隙つぶれ	◎	
ポットホール	混合物の剥奪飛散	混合物の品質不良, 転圧不足	○	○
その他	噴泥	ポンピング作用による路盤の浸食		◎

[注] ◎:原因として特に可能性の大きいもの ○:原因として可能性のあるもの

出典：(社)日本道路協会 舗装設計施工指針

2. 舗装の維持修繕の考え方

舗装の修繕は、路面の損傷度合いに応じて工法を決定することが必要である。

路面の損傷が軽微の場合、予防的修繕により舗装の性能低下を遅延させ、路面性状を回復し、修繕までの期間を延長することが可能である。一方、路面性状が悪化し損傷が著しく、予防的修繕では十分な性能の回復が期待できない場合には、表層あるいは基層・路盤を含む修繕を行う必要がある。

破損の種類に応じた修繕工法の例は、表 3-12 の通りであるが、これらの工法は、健全度や破損種類、交通条件等に応じて適用する。また、必要に応じて複数の工法を組み合わせ適用する。

表 3-12. 修繕工法の例

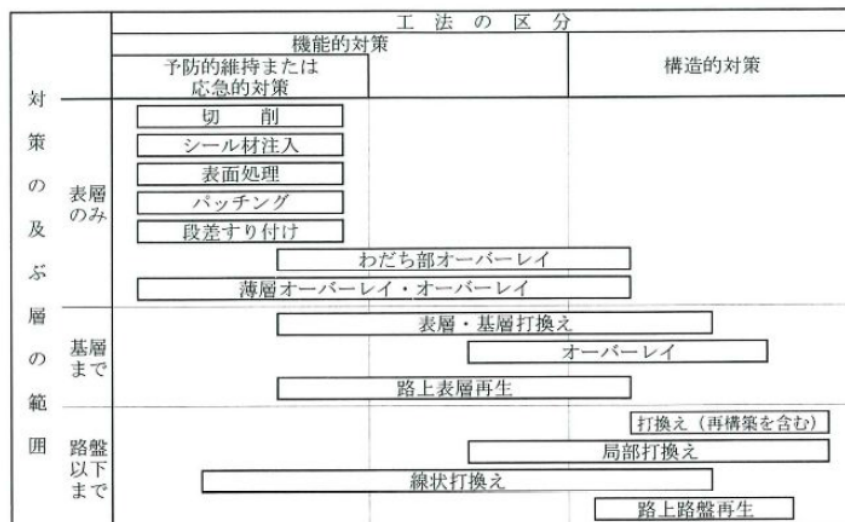
区分Ⅰ：健全	—
区分Ⅱ：表層機能保持段階 (使用目標年数を意識した管理に基づく補修)	(対ひび割れ) シール材注入工法、フォグシール・チップシール等の表面処理工法、パッチング、わだち部オーバーレイ工法 (レーンパッチング)、薄層オーバーレイ工法 等 (対わだち掘れ) 切削工法、パッチング、わだち部オーバーレイ工法 (レーンパッチング) 等
区分Ⅲ-1：表層等修繕	切削オーバーレイ (表層等) 等
区分Ⅲ-2：路盤打換等	【詳細調査・修繕設計を実施した上で】 路盤を含めた舗装打換え工法、路盤の強化 (セメント安定処理等)、コンクリート舗装やコンポジット舗装への変更 等

出典：国土交通省 道路局 舗装点検要領 (H29)

3. 修繕工法の種類

アスファルト舗装の主な修繕工法は、図 3-9 に示すとおりである。

構造的破損においては、支持力強化が図れる打換え工法や路上路盤再生工法、機能的破損においては、オーバーレイ工法や表層・基層打換え工法が一般的である。



出典：(社)日本道路協会 舗装施工便覧

図 3-9. アスファルト舗装の主な補修工法

3-8-2. 本計画で採用する修繕工法および修繕単価

実際の修繕工法は、具体的路線や区間について詳細な現況情報をもとに別途検討を行うものであるが、本計画においては、年次計画における概算費用を把握するため、代表的な修繕工法を選定した。健全度ランク別の修繕工法は表 3-13 のとおりとした。実際の工事においては、FWD 調査や試掘調査結果により詳細な状況を把握したうえで、柔軟に対応する。なお、ポットホール、くぼみ、段差等、応急的に実施する必要があるものは、随時実施するものとする。

表 3-13. 健全度ランク別補修工法

健全度 ランク	判断指標 【MCI】	工法	m ² あたり単価 (千円)	必要となる 修繕費 (千円)	延長 (km)
a	MCI > 6	—	—	—	
b	6 ≥ MCI > 5	—	—	—	
c	5 ≥ MCI > 4	表層切削	9	569,322	10.5
d	4 ≥ MCI > 3	表層・基層打換え	12	133,344	1.9
e	3 ≥ MCI	全層打換え	12	107,784	1.5
合 計 (管理水準を満たさない)				241,128	3.4
5年間平均 (管理水準を満たさない)				48,226	0.7

第4章 年度別修繕計画策定（短期計画）

本計画は、3-3-1で設定した舗装維持管理目標に基づき、令和元年度路面性状調査の結果、修繕または補修が必要とされるMCI4を下回った区間を対象に、令和4年度～令和8年度の5か年で修繕工事を行うものとする。

また、1年間に実施する工事延長は、近年の舗装修繕工事予算の実績（約5千万円）ベースで実施可能な延長とし、修繕面積は、対象区間延長×幅員（6.0m）とした。

なお、各年度に実施する工事箇所を選定については、工事の効率性を鑑み、1箇所当たりの施工延長を100m以上とし、MCI5以上の区間も状況によっては含まれる。

短期目標：早急に修繕が必要な路線を優先的に行い、管理水準の向上を図る

本計画の対象路線は令和元年度に路面性状調査を実施した16路線とするが、調査後から令和3年度の期間に修繕が実施済みまたは実施予定である区間（図4-1、表4-1）については、修繕計画の対象外とした。

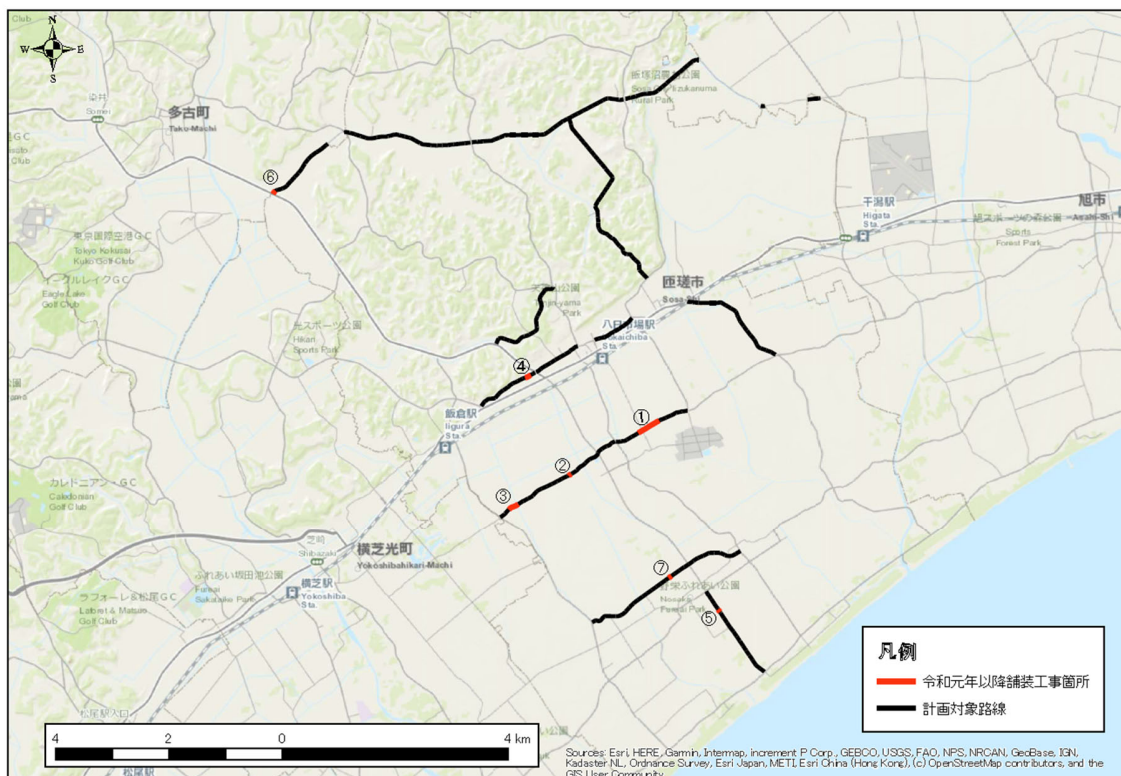


図 4-1. 令和元年以降修繕実施及び予定箇所図

表 4-1. 令和元年以降工事箇所

No	路線番号	工事年度
①	市道 131 号線	R01
②	市道 120 号線	R02
③	市道 120 号線	R02
④	市道 115 号線	R03
⑤	市道 102 号線	R03
⑥	市道 132 号線	R03
⑦	市道 101 号線	R03

4-1. 令和4年度～令和8年度修繕箇所（5ヵ年修繕費計：241百万円）

表 4-2. 令和4年度～令和8年度修繕箇所

年度	No	市道番号	区間			延長 (m)	修繕工法	修繕費 (千円)	MCI値	路線の重 要度
			起点 (m)	～	終点 (m)					
R04	①	市道0101号線	1,200	～	1,300	100	表層・基層打換え	7,200	3.90	100
R04	②	市道115号線	1,100	～	1,153	53	表層・基層打換え	3,816	3.50	70
R04	③	市道131号線	1,000	～	1,100	100	表層・基層打換え	7,200	3.80	70
R04	④	市道133号線	2,800	～	2,899	99	表層・基層打換え	7,128	3.80	70
R04	⑤	市道9181号線	1,700	～	1,800	100	路盤打換え	21,384	3.70	60
R04		市道9181号線	1,800	～	1,900	100	路盤打換え		3.70	60
R04		市道9181号線	1,900	～	1,997	97	路盤打換え		3.00	60
R04合計						649		46,728		
R05	①	市道0101号線	2,400	～	2,500	100	表層・基層打換え	7,200	3.60	40
R05	②	市道103号線	1,900	～	2,000	100	表層・基層打換え	14,400	4.00	40
R05		市道103号線	2,000	～	2,100	100	表層・基層打換え		4.00	40
R05	③	市道120号線	100	～	200	100	表層・基層打換え	7,200	3.40	40
R05	④	市道120号線	400	～	500	100	表層・基層打換え	7,200	3.90	40
R05	⑤	市道1217号線	900	～	1,000	100	表層・基層打換え	14,400	3.80	30
R05		市道1217号線	1,000	～	1,100	100	表層・基層打換え		3.40	30
R05合計						700		50,400		
R06	①	市道133号線	0	～	100	100	表層・基層打換え	28,800	3.60	40
R06		市道133号線	100	～	200	100	表層・基層打換え		3.80	40
R06		市道133号線	200	～	300	100	表層・基層打換え		3.30	40
R06		市道133号線	300	～	400	100	表層・基層打換え		3.50	40
R06	②	市道134号線	1,200	～	1,300	100	路盤打換え	21,600	3.10	40
R06		市道134号線	1,300	～	1,400	100	路盤打換え		2.90	40
R06		市道134号線	1,400	～	1,500	100	路盤打換え		3.90	40
R06合計						700		50,400		
R07	①	市道115号線	200	～	300	100	表層・基層打換え	7,200	3.30	40
R07	②	市道9181号線	1,100	～	1,200	100	路盤打換え	43,200	2.80	30
R07		市道9181号線	1,200	～	1,300	100	路盤打換え		3.80	30
R07		市道9181号線	1,300	～	1,400	100	路盤打換え		4.10	30
R07		市道9181号線	1,400	～	1,500	100	路盤打換え		3.70	30
R07		市道9181号線	1,500	～	1,600	100	路盤打換え		3.80	30
R07		市道9181号線	1,600	～	1,700	100	路盤打換え		2.80	30
R07合計						700		50,400		
R08	①	市道1211号線	2,100	～	2,200	100	路盤打換え	21,600	3.10	0
R08		市道1211号線	2,200	～	2,300	100	路盤打換え		5.30	0
R08		市道1211号線	2,300	～	2,400	100	路盤打換え		3.00	0
R08	②	市道1211号線	3,400	～	3,500	100	表層・基層打換え	14,400	3.90	0
R08		市道1211号線	3,500	～	3,600	100	表層・基層打換え		4.00	0
R08	③	市道1217号線	0	～	100	100	表層・基層打換え	7,200	3.80	0
R08合計						600		43,200		
R04-R08合計						3,349		241,128		

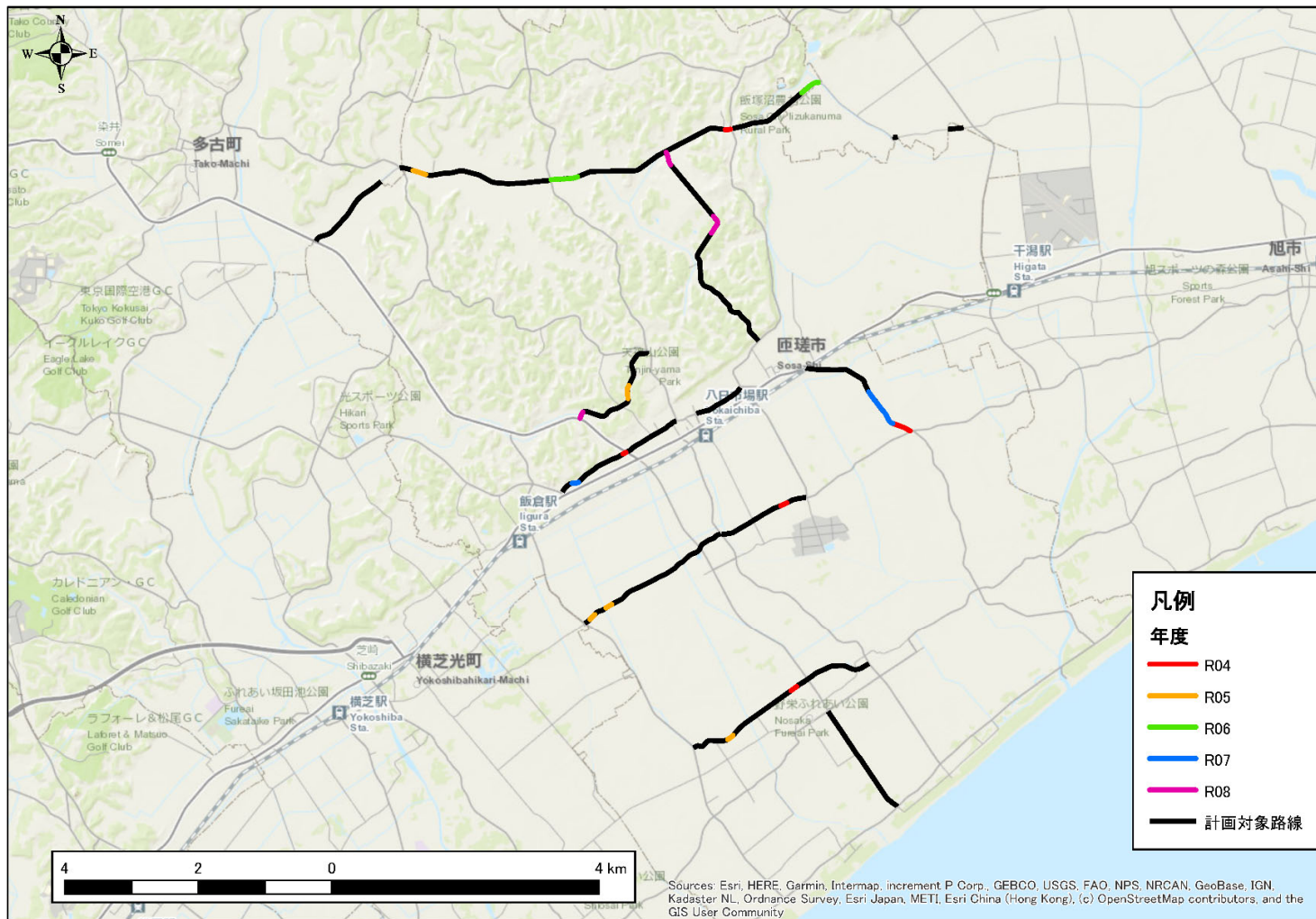


図 4-2. 令和4年度～令和8年度修繕箇所

4-2. 令和4年度（修繕費計：47百万円）

表 4-3. 令和4年度修繕箇所

No	市道番号	区間			延長 (m)	修繕工法	修繕費 (千円)	MCI値	路線の重要度
		起点 (m)	～	終点 (m)					
①	市道0101号線	1,200	～	1,300	100	表層・基層打換え	7,200	3.90	100
②	市道115号線	1,100	～	1,153	53	表層・基層打換え	3,816	3.50	70
③	市道131号線	1,000	～	1,100	100	表層・基層打換え	7,200	3.80	70
④	市道133号線	2,800	～	2,899	99	表層・基層打換え	7,128	3.80	70
⑤	市道9181号線	1,700	～	1,800	100	路盤打換え	21,384	3.70	60
	市道9181号線	1,800	～	1,900	100	路盤打換え		3.70	60
	市道9181号線	1,900	～	1,997	97	路盤打換え		3.00	60
合計					649		46,728		

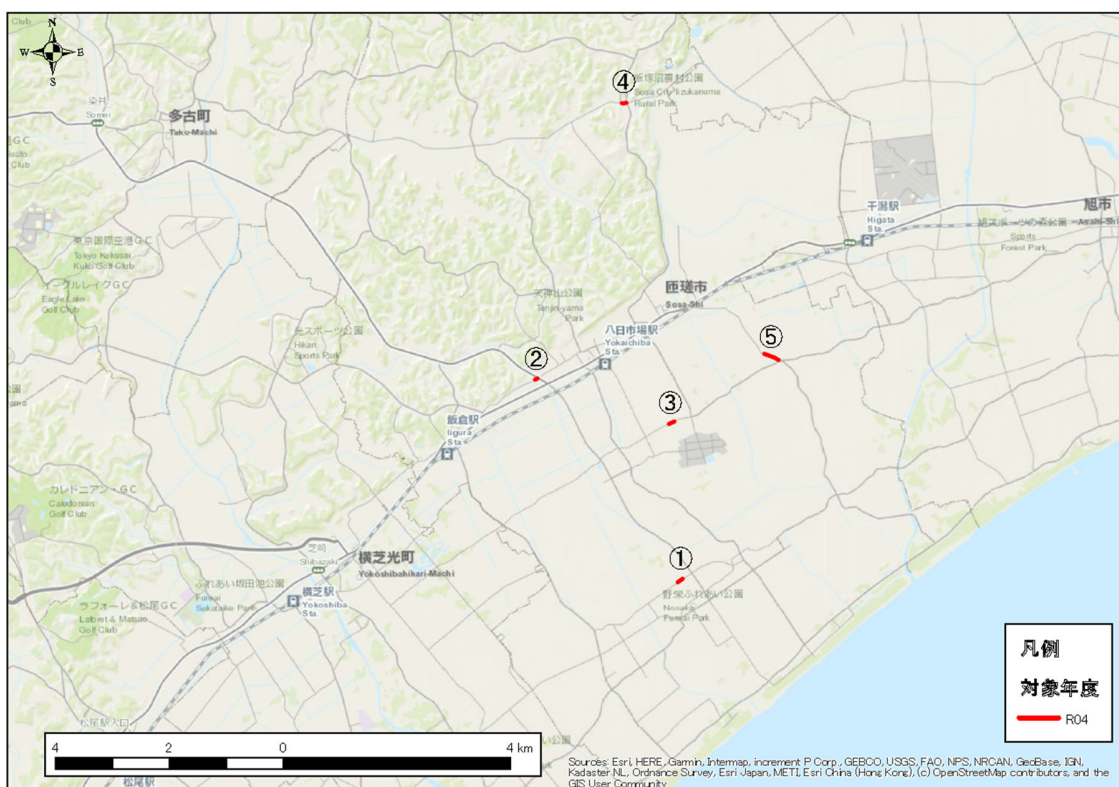


図 4-3. 令和4年度修繕箇所図

4-3. 令和5年度（修繕費計：50百万円）

表 4-4. 令和5年度修繕箇所

No	市道番号	区間			延長 (m)	修繕工法	修繕費 (千円)	MCI値	路線の重要度
		起点 (m)	～	終点 (m)					
①	市道0101号線	2,400	～	2,500	100	表層・基層打換え	7,200	3.60	40
②	市道103号線	1,900	～	2,000	100	表層・基層打換え	14,400	4.00	40
	市道103号線	2,000	～	2,100	100	表層・基層打換え		4.00	40
③	市道120号線	100	～	200	100	表層・基層打換え	7,200	3.40	40
④	市道120号線	400	～	500	100	表層・基層打換え	7,200	3.90	40
⑤	市道1217号線	900	～	1,000	100	表層・基層打換え	14,400	3.80	30
	市道1217号線	1,000	～	1,100	100	表層・基層打換え		3.40	30
合計					700		50,400		

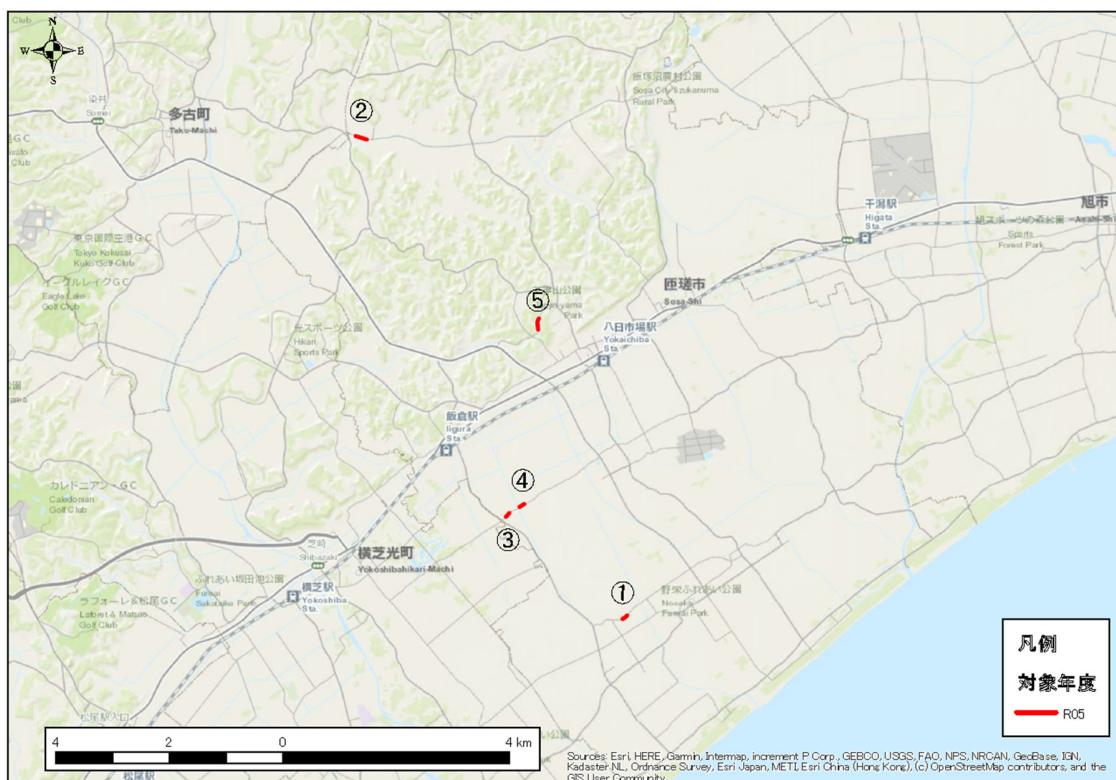


図 4-4. 令和5年度修繕箇所図

4-4. 令和6年度（修繕費計：50百万円）

表 4-5. 令和6年度修繕箇所

No	市道番号	区間			延長 (m)	修繕工法	修繕費 (千円)	MCI値	路線の重要度
		起点 (m)	～	終点 (m)					
①	市道133号線	0	～	100	100	表層・基層打換え	28,800	3.60	40
	市道133号線	100	～	200	100	表層・基層打換え		3.80	40
	市道133号線	200	～	300	100	表層・基層打換え		3.30	40
	市道133号線	300	～	400	100	表層・基層打換え		3.50	40
②	市道134号線	1,200	～	1,300	100	路盤打換え	21,600	3.10	40
	市道134号線	1,300	～	1,400	100	路盤打換え		2.90	40
	市道134号線	1,400	～	1,500	100	路盤打換え		3.90	40
合計					700		50,400		

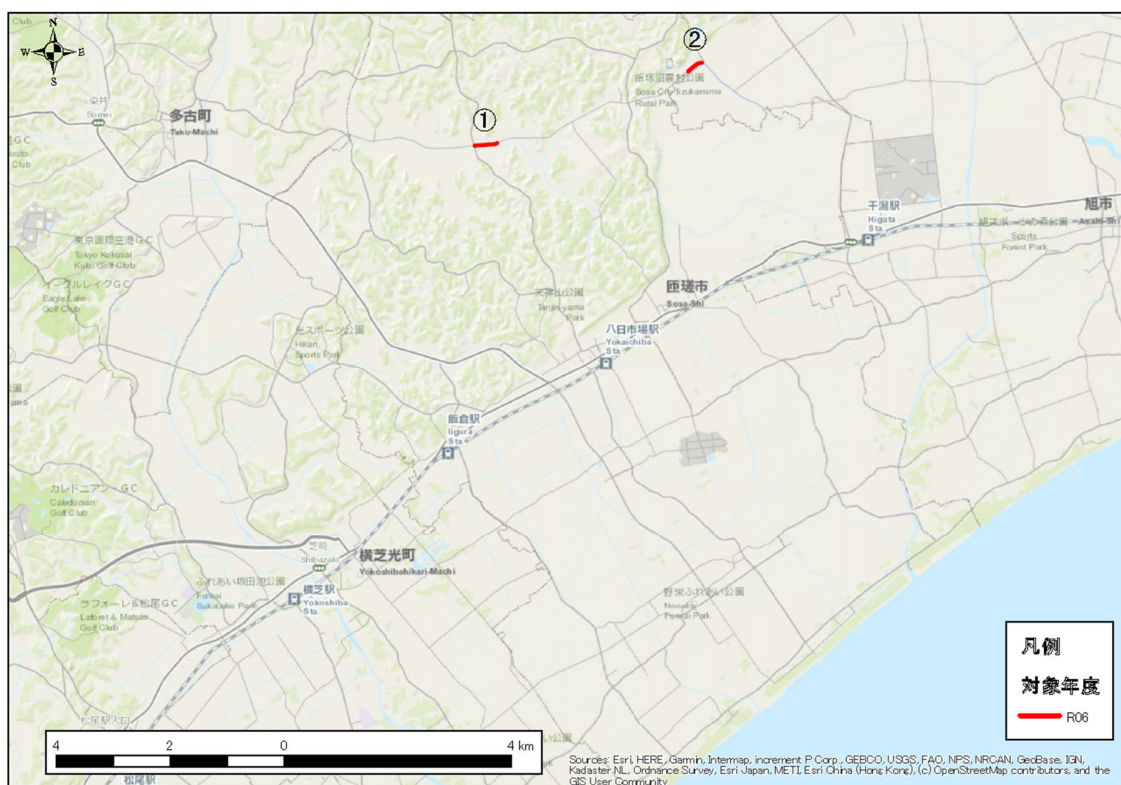


図 4-5. 令和6年度修繕箇所図

4-5. 令和7年度（修繕費計：50百万円）

表 4-6. 令和7年度修繕箇所

No	市道番号	区間			延長 (m)	修繕工法	修繕費 (千円)	MCI値	路線の重要度
		起点 (m)	～	終点 (m)					
①	市道115号線	200	～	300	100	表層・基層打換え	7,200	3.30	40
②	市道9181号線	1,100	～	1,200	100	路盤打換え	43,200	2.80	30
	市道9181号線	1,200	～	1,300	100	路盤打換え		3.80	30
	市道9181号線	1,300	～	1,400	100	路盤打換え		4.10	30
	市道9181号線	1,400	～	1,500	100	路盤打換え		3.70	30
	市道9181号線	1,500	～	1,600	100	路盤打換え		3.80	30
	市道9181号線	1,600	～	1,700	100	路盤打換え		2.80	30
合計					700		50,400		

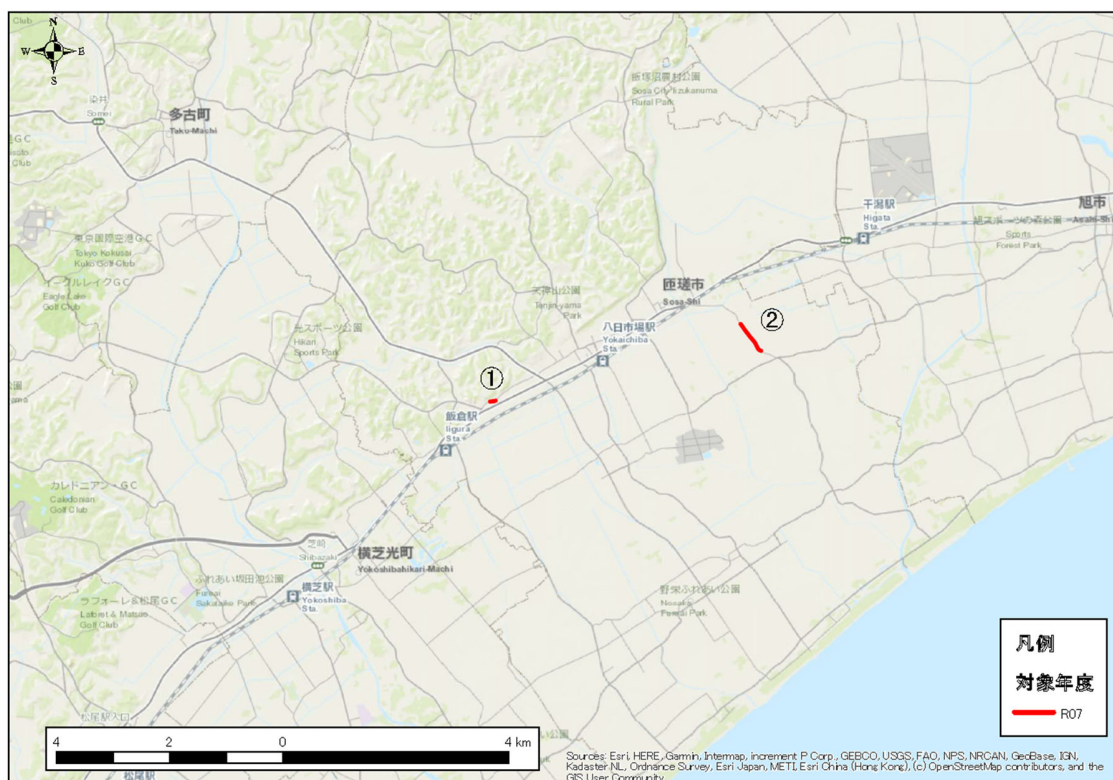


図 4-6. 令和7年度修繕箇所図

4-6. 令和8年度（修繕費計：43百万円）

表 4-7. 令和8年度修繕箇所

No	市道番号	区間			延長 (m)	修繕工法	修繕費 (千円)	MCI値	路線の重要度
		起点 (m)	～	終点 (m)					
①	市道1211号線	2,100	～	2,200	100	路盤打換え	21,600	3.10	0
	市道1211号線	2,200	～	2,300	100	路盤打換え		5.30	0
	市道1211号線	2,300	～	2,400	100	路盤打換え		3.00	0
②	市道1211号線	3,400	～	3,500	100	表層・基層打換え	14,400	3.90	0
	市道1211号線	3,500	～	3,600	100	表層・基層打換え		4.00	0
③	市道1217号線	0	～	100	100	表層・基層打換え	7,200	3.80	0
合計					600		43,200		

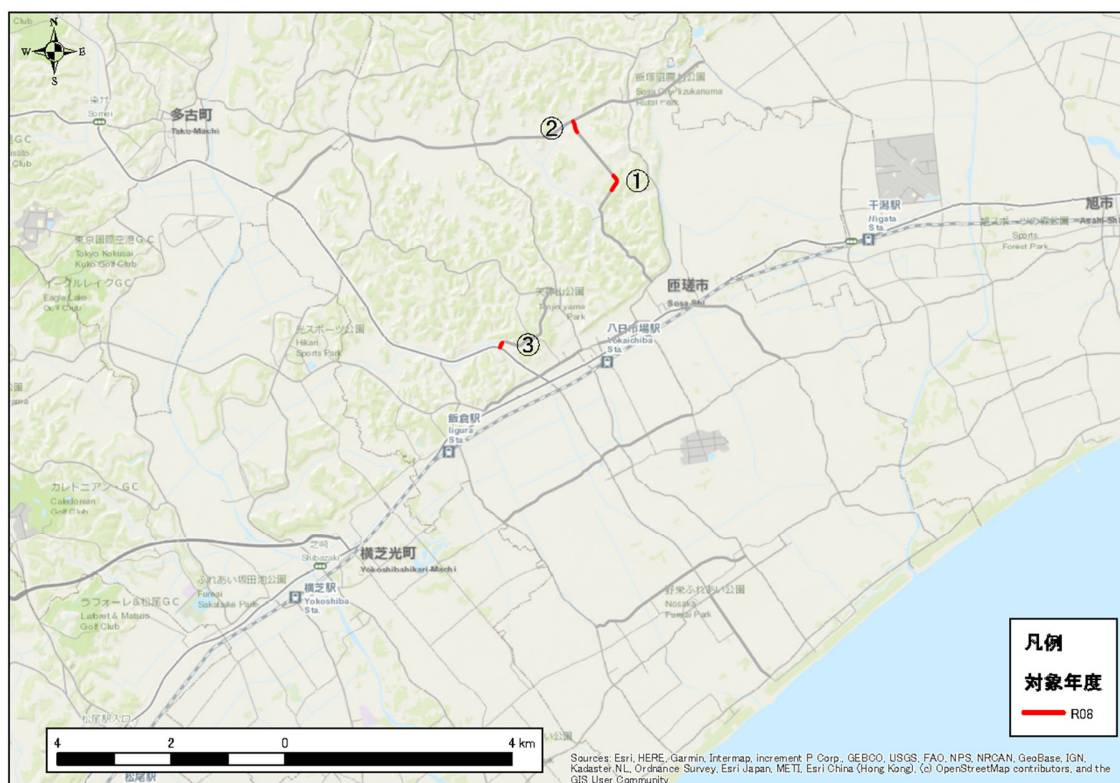


図 4-7. 令和8年度修繕箇所

第5章 劣化シミュレーション（長期計画）

平成26年度、令和元年度の路面性状調査で得られたMCIの平均値より、将来の劣化シミュレーションを行った。MCI平均値は平成26年度が約6.1、令和元年度が約5.1であり、5年間で概ね1.0下がっている。この5年間で実施してきた舗装修繕のペースを維持すると、令和6年度～11年度の間は管理水準値（4.0）を下回り、さらに令和11年度～16年度の間に管理限界値（3.0）を下回る可能性がある。

したがって、長期的にはこれまでの舗装修繕費を上回る予算を確保し、修繕への対応を行っていく必要がある。

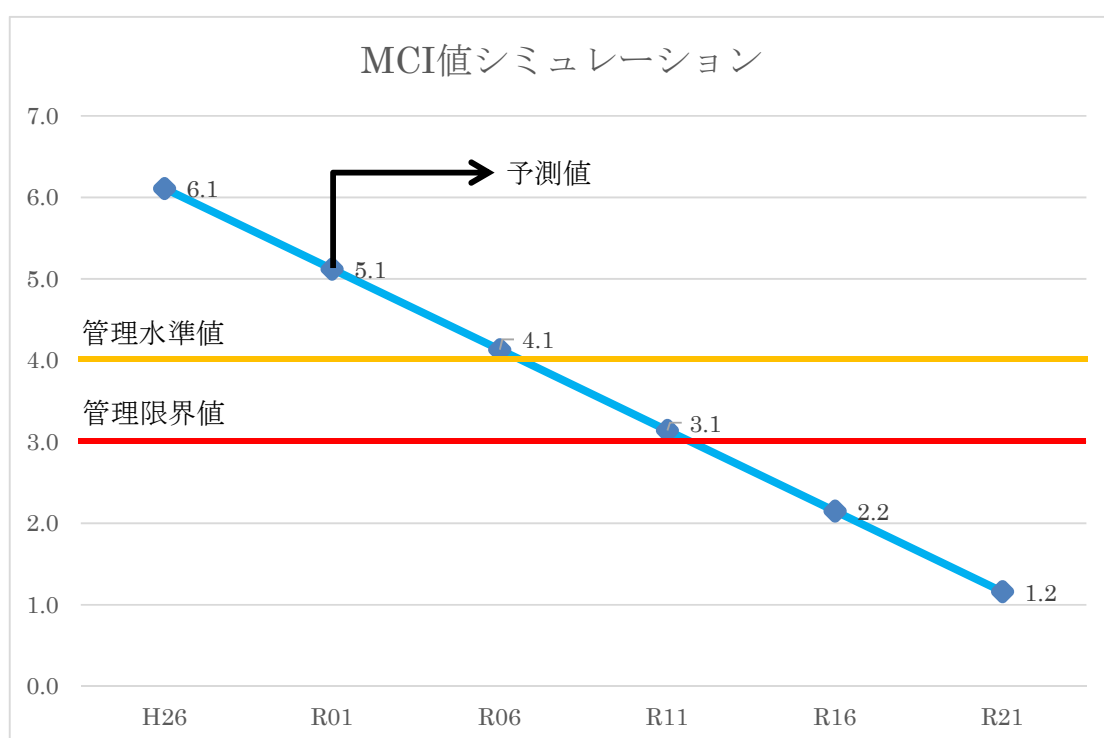


図 5-1. MCI 値シミュレーション値