

道路維持管理計画書 (令和3年度版)

令和 3 年 12 月
柏市 土木部 道路保全課

目次

1.舗装の現状と課題.....	1
1.1 管理道路の現状.....	1
1.2 舗装の現状.....	2
2.舗装の維持管理の基本的な考え方.....	7
2.1 舗装管理の基本方針.....	7
2.2 管理道路の分類（グループ分け）.....	7
2.3 管理手法.....	8
2.4 点検方法・点検頻度.....	10
3.計画期間.....	11
3.1 計画期間.....	11
3.2 長期的な補修費用の見通し.....	11
4.対策の優先順位（補修計画の方針）.....	14
4.1 補修区間の抽出.....	14
4.1 補修区間の優先順位.....	15
5.対策内容、実施時期.....	17
5.1 対策内容.....	17
5.2 実施時期.....	18

1.舗装の現状と課題

1.1 管理道路の現状

- ・当市が管理する道路については、令和2年度時点で延長1,506km、8,490路線となります。

表 1-1 道路延長

路線種別	路線数	延長 (km)
1 級市道	169	163
2 級市道	157	95
その他市道	8,164	1,248
合計	8,490	1,506

1.2 舗装の現状

- ・当市では平成 25 年度から幹線市道を対象とし路面性状調査を実施し、計画的に工事箇所を選定を行っています。
- ・路面性状調査では「ひび割れ」、「わだち掘れ」、「平坦性」の 3 つの要素を測定し、そこから MCI と IRI という舗装維持管理のための指標を算出しています。
- ・最新の調査結果を見ると、早急な修繕が必要な MCI3.0 以下の区間は 1 割未満ですが、21km 存在しているため早期に修繕を実施する必要があります。
- ・IRI では高速で走行すると大きく振動を感じる IRI8.0mm/m 以上の区間が 49km 存在していることがわかりました。

表 1-2 路面性状調査状況

調査車線	上り車線 調査延長 (m)	下り車線 調査延長 (m)	合計調査 延長 (m)
平成 25 年度	165, 486	165, 669	331, 155
平成 27 年度	80, 380	80, 380	160, 760
平成 29 年度	248, 605	253, 523	502, 128
令和 2 年度	275, 963	295, 598	571, 561

表 1-3 路面性状測定内容

項目	内容
測定機材	路面性状測定車
測定項目	ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性
測定条件	昼間、路面乾燥時
評価単位区間	20m
評価指標	MCI、IRI

●MCI 値について

MCI 値 (Maintenance Control Index) とは、道路管理者が主観的に維持修繕を必要と感じる路面状態を表す指標として、旧建設省において開発された日本独自の指数であり、「ひび割れ」、「わだち掘れ」、「平坦性」の 3 つの要素により算出される。

MCI 値は 10 点満点の減点法で評価され、供用開始直後に 10 に近い値であるが、その後自然劣化や交通荷重によって年々低下していくため、現状把握のためには継続的な調査が必要である。

MCI は下記の評価式により算出した。

$$MCI = 10 - 1.48C^{0.3} - 0.29D^{0.7} - 0.47\sigma^{0.2} \quad (1)$$

$$MCI_0 = 10 - 1.51C^{0.3} - 0.30D^{0.7} \quad (2)$$

$$MCI_1 = 10 - 2.23C^{0.3} \quad (3)$$

$$MCI_2 = 10 - 0.54D^{0.7} \quad (4)$$

MCI : 維持管理指数

C : ひび割れ率 (%)

D : わだち掘れ量 (mm)

σ : 平坦性 (mm)

●IRI 値について

IRI (International Roughness Index) は、1989 年に世界銀行が提案した路面のラフネス指数である。国内では、従前より縦断凹凸に関する指標として平坦性 (σ) が用いられているが、これには路面性状測定車による調査又は 3m プロフィールメータ等による調査が必要である。そこで、より簡易な手法も採用可能であり、また国際的に同一尺度で比較可能であることから、舗装点検要領に従った点検では、IRI を区間内の路面の平均的な縦断凹凸を示す指標として採用することとしている。

※ 舗装調査・試験法便覧(平成 19 年 6 月)

柏市では IRI の算出は、平坦性 (σ) より換算式を用いて IRI 値を算出した。

換算式は、 $IRI(mm/m) = 1.33\sigma(mm) + 0.24^*$ を用いた。

※ 総点検実施要領(案)【舗装編】参考資料_平成 25 年 2 月 国土交通省道路局

項目	基準	舗装路面の状態
MCI (維持管理指数) ※1	$0.0 \leq MCI \leq 3.0$	早急に修繕が必要
	$3.0 < MCI \leq 4.0$	修繕が必要
	$4.0 < MCI \leq 5.0$	修繕を行うことが望ましい
	$5.0 < MCI$	日常の管理
IRI (縦断凹凸) ※2	IRI 8mm/m 程度以上	修繕段階
	IRI 3~8mm/m 程度	表層機能保持段階
	IRI 0~3mm/m 程度	健全

※1 第 34 回建設省技術研究会(昭和 55 年度)

※2 舗装点検要領(平成 28 年 10 月、国土交通省道路局)

表 1-4 MCI 毎の延長（上下線の調査結果集計）

舗装路面の 状態	MCI	1級市道		2級市道		その他市道		全体		状態毎	
		延長 (m)	割合 (%)	延長 (m)	割合 (%)	延長 (m)	割合 (%)	延長 (m)	割合 (%)	延長 (m)	割合 (%)
早急に 修繕が必要	0.1～0.5	40	0.0	0	0.0	0	0.0	40	0.0	21,525	3.8
	0.6～1.0	100	0.0	40	0.0	20	0.0	160	0.0		
	1.1～1.5	703	0.2	300	0.2	769	0.9	1,772	0.3		
	1.6～2.0	1,523	0.5	600	0.4	1,049	1.2	3,172	0.6		
	2.1～2.5	2,999	0.9	2,040	1.2	1,672	1.9	6,711	1.2		
修繕が必要	2.6～3.0	4,196	1.3	3,320	2.0	2,154	2.4	9,670	1.7	36,880	6.5
	3.1～3.5	6,846	2.1	5,437	3.3	3,036	3.4	15,319	2.7		
修繕を行うことが 望ましい	3.6～4.0	10,371	3.2	7,054	4.3	4,136	4.7	21,561	3.8	64,107	11.2
	4.1～4.5	14,716	4.6	8,592	5.3	4,748	5.3	28,056	4.9		
日常の管理	4.6～5.0	18,155	5.7	12,173	7.5	5,723	6.4	36,051	6.3	449,049	78.6
	5.1～5.5	23,268	7.3	13,845	8.5	6,632	7.5	43,745	7.7		
	5.6～6.0	25,578	8.0	15,859	9.7	7,452	8.4	48,889	8.6		
	6.1～6.5	27,653	8.7	17,291	10.6	7,876	8.9	52,820	9.2		
	6.6～7.0	29,394	9.2	14,625	9.0	8,733	9.8	52,752	9.2		
	7.1～7.5	24,442	7.7	13,585	8.3	6,939	7.8	44,966	7.9		
	7.6～8.0	19,381	6.1	8,704	5.3	4,432	5.0	32,517	5.7		
	8.1～8.5	28,697	9.0	10,083	6.2	5,928	6.7	44,708	7.8		
	8.6～9.0	78,037	24.4	28,824	17.6	16,697	18.8	123,558	21.6		
	9.1～9.5	3,303	1.0	1,010	0.6	781	0.9	5,094	0.9		
合計	9.6～10.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	571,561	100.0
		319,402	100.0	163,382	100.0	88,777	100.0	571,561	100.0		

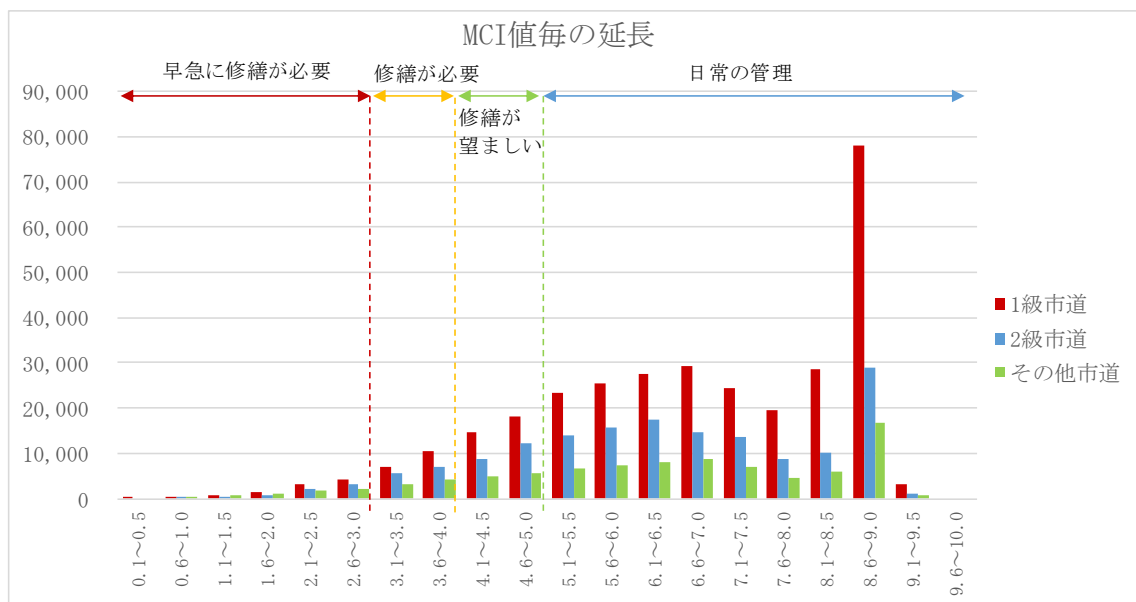


図 1-1 MCI 毎の延長

表 1-5 IRI 毎の延長（上下線の調査結果集計）

舗装路面の 状態	IRI	1級市道		2級市道		その他市道		全体		状態毎	
		延長 (m)	割合 (%)	延長 (m)	割合 (%)	延長 (m)	割合 (%)	延長 (m)	割合 (%)	延長 (m)	割合 (%)
健全	3mm未満	104,532	32.7	34,709	21.2	17,904	20.2	157,145	27.5	157,145	27.5
表層機能 保持段階	3mm未満以上6mm未満	157,112	49.2	82,816	50.7	43,903	49.5	283,831	49.7	365,018	63.9
	6mm以上8mm未満	37,783	11.8	27,200	16.6	16,204	18.3	81,187	14.2		
修繕段階	8mm以上	19,975	6.3	18,657	11.4	10,766	12.1	49,398	8.6	49,398	8.6
合計		319,402	100	163,382	100	88,777	100	571,561	100	571,561	100

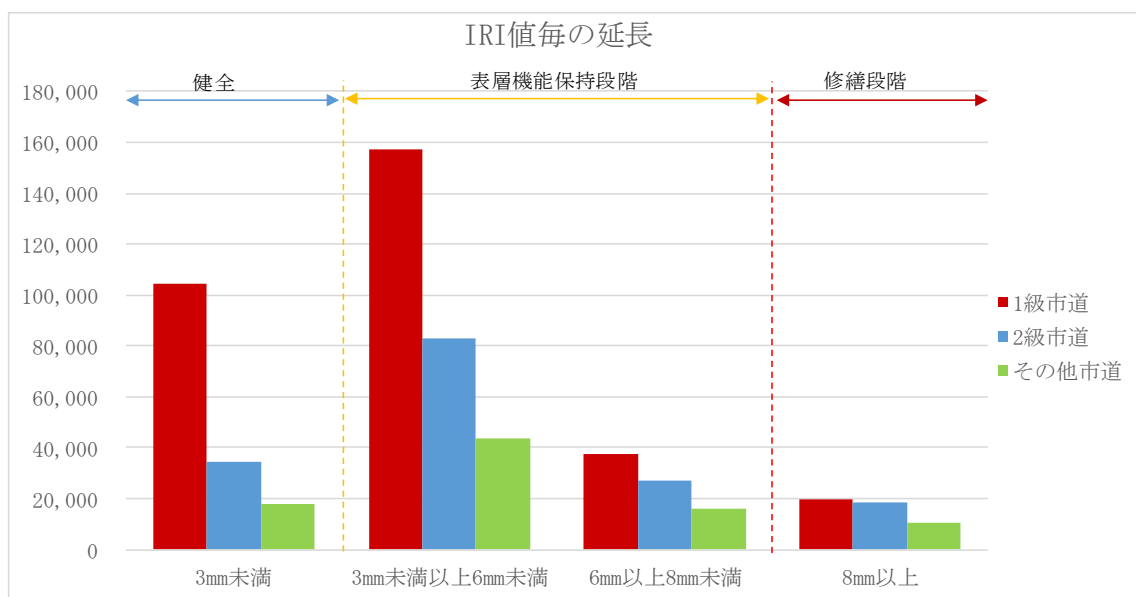


図 1-2 IRI 毎の延長

簡易舗装計測データの取得

当市では道路パトロール車に搭載されているスマートフォンのGPSと加速度センサーで簡易舗装計測を行っています。スマートフォンの加速度センサーにより検知した振動で舗装の劣化を簡易的に診断することが可能であるため、今後主に路面性状調査車両が入れないような狭い道路で活用していく予定です。

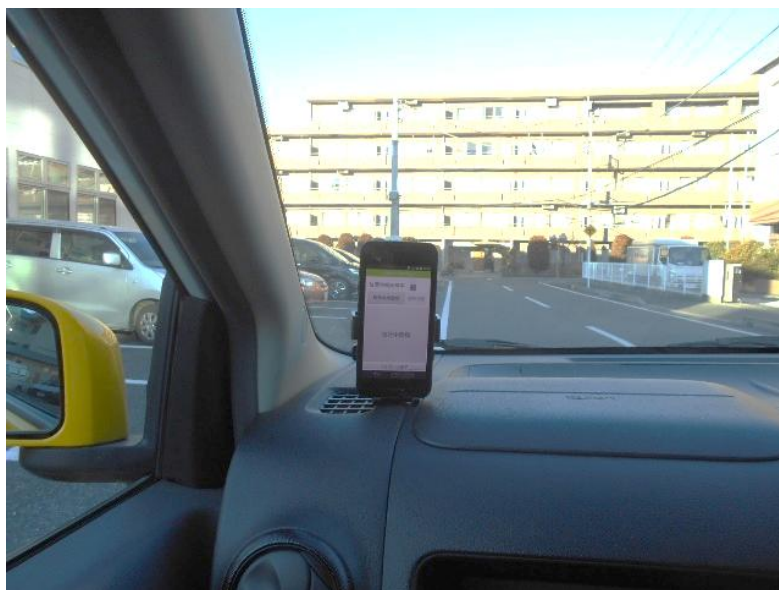


写真 1-1 簡易舗装計測データの計測状況



図 1-3 舗装簡易計測データ評価結果画面

2.舗装の維持管理の基本的な考え方

2.1 舗装管理の基本方針

- ・舗装管理の基本方針は、主要な道路を対象とした路面性状調査結果を客観的な指標として補修箇所を選定し、補修の優先順位を定め工事を実施することとしました。

2.2 管理道路の分類（グループ分け）

- ・効率的な維持管理を行うため、本市が管理しているすべての道路(延長約 1,506km)の分類を行いました。分類は舗装点検要領（国土交通省道路局、平成 28 年 10 月）を参考に、道路特性に応じて分類 B～D に分類しました。
- ・分類 A は柏市の管理する市道には高規格幹線道路はないため、該当する道路はなしとしました。
- ・分類 B は主要な 1 級市道、2 級市道及び、交通量が多く舗装の劣化が早い国道県道との接続、バスルート、主要工業地内のその他市道としました。
- ・分類 C はその他の 1 級 2 級市道及び乗合タクシーに該当するその他市道、分類 B 以外の工業団地に属する路線としました。
- ・それ以外の道路は分類 D としました。

表 2-1 管理道路の分類

分類	舗装点検 要領の 道路特性	柏市の対象道路	路線数	延長 (km)
分類 A	高規格 幹線道路等	該当なし	-	-
分類 B	損傷の進行が 早い道路等	主要な 1 級市道、2 級市道 国道県道・国道県道と 1 級市道、2 級市道 を結ぶその市道 路線バスルートに該当するその他市道 主要な工業団地内のその他市道 他自治体へ連絡するその他市道	476	302
分類 C	損傷の進行が 緩やかな道路等	幅員の狭い 1 級市道、2 級市道 乗合タクシーに該当するその他市道 分類 B 以外の工業団地内のその他市道	337	77
分類 D	生活道路等	上記の条件に当てはまらない路線	7,677	1,126
合計			8,490	1,506

2.3 管理手法

(1) 道路分類毎の管理手法

- ・管理手法は、分類 B の道路と分類 C 及び分類 D の道路のそれぞれに設定しています。
- ・分類 B の道路は損傷の進行が早い道路なので、補修基準を定め計画的に補修を行います。
- ・分類 C 及び分類 D の道路は損傷の進行が比較的緩やかな道路や生活道路であるため、職員の目視点検等で補修が必要とされた段階で補修を行う道路とします。
- ・分類 B の道路の補修の基準は MCI と IRI で設定しました。
- ・舗装点検要領を参考に舗装状態を 3 段階の診断区分に分け、補修基準を表層機能保持段階または修繕段階にある区間としました。

表 2-2 分類毎の管理手法

分類	管理手法
分類 B の道路	MCI4.0 以下及び IRI8.0mm/m 以上を補修対象
分類 C の道路	職員の目視点検及び簡易舗装計測データで補修が必要だと判断された段階
分類 D の道路	職員の巡視により補修が必要と判断された段階

(2) 舗装状態の診断区分

- ・舗装点検要領を参考に、舗装状態に3段階の診断区分を設定しました。診断区分の基準値はMCIとIRIの値を用いて設定しました

1) 修繕段階

- ・修繕段階は各道路管理者が設定した管理基準を超過している、又は早期の超過が予見される状態です。
- ・修繕段階の基準値は、現在の柏市道路維持管理計画の管理基準（補修基準）であるMCI=3.5以下を基準値としました。
- ・またIRIについては、8mm/m以上を修繕段階の基準値としました。

2) 表層機能保持段階

- ・表層機能保持段階とは道路管理者が設定した管理基準に照らし劣化の程度が中程度である状態であり、早期に劣化が進行することが懸念される場合は路盤以下の保護を目的として補修対策が必要とされる状態です。
- ・表層機能保持段階の基準値は、修繕段階の基準値であるMCI=3.5以下と照らし合わせ、柏市の市道においてMCI=4.0以下を、劣化度が中程度であると見なしMCI3.5超～4.0以下を表層機能保持段階としました。

3) 健全

- ・健全とは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す。
- ・柏市ではMCIが4.0を超える区間は舗装状態が健全であると判断するものとした。

表 2-3 舗装状態の診断区分

診断区分		基準値
I	健全	MCI4.0 超
II	表層機能保持段階	MCI4.0 以下
III	修繕段階	MCI3.5 以下及び IRI 8.0mm/m 以上

2.4 点検方法・点検頻度

- ・点検方法と頻度について、分類 B の道路は 5 年に 1 度の路面性状調査を行うものとします。
- ・分類 C は定期的な目視点検または簡易計測による路面状態の把握を行うものとします。
- ・分類 D の道路については職員の巡視により路面状況を把握することとします。

表 2-4 分類毎の点検方法

分類	点検方法と頻度
分類 B	5 年に 1 度の路面性状調査
分類 C	定期的な目視点検または簡易計測による路面状態の把握
分類 D	巡視を通じた舗装状態の把握

3.計画期間

3.1 計画期間

- ・ 柏市道路維持管理計画の計画期間は 2022 年～2026 年までの 5 ヶ年とします。

3.2 長期的な補修費用の見通し

- ・ これまでの調査結果や舗装の劣化状況から、今後約40年間の舗装状態と舗装工事に掛ける予算をシミュレーションした結果、長期的には現在の状態を維持（MCI3.5以下の区間が現在より常に小さくなる）するには年間約14億円の費用が必要であることがわかりました。
- ・ 一方、現行の道路維持管理計画（2019年～2021年）に従い確実に補修を進めてきたことから、早急な修繕を行う区間の対象が減少したため、2022年～2026年の5ヵ年では年間約6.7億円を目標に舗装工事を実施します。

予算シミュレーションは下記の通り行いました。

表 3-1 長期の予算シミュレーション

番号	項目	設定結果
1	計算期間	約 40 年間
2	補修プラン	「路上路盤再生工法→切削オーバーレイ→切削オーバーレイ」の繰り返し実施※
3	目標値	MCI が修繕段階（MCI 3.5 以下）にある延長が、平成 29 年度路面性状調査時よりも常に小さくなる計画とする
4	年度補修予算	14 億円/年

※全ての道路を補修プランに沿って管理すると計画当初数年間の補修が全て路上路盤再生工法となり、過去の補修状況からの乖離、補修延長の確保が困難となるなどの課題が発生することから、計画開始後 6 年間は予算の 25%分を切削オーバーレイにて補修するものとしてシミュレーションを実施した

上記計画で維持管理を行った際の、今後約 40 年間における柏市の舗装の MCI 分布状況と補修工法別補修費は以下のとおりとなる。

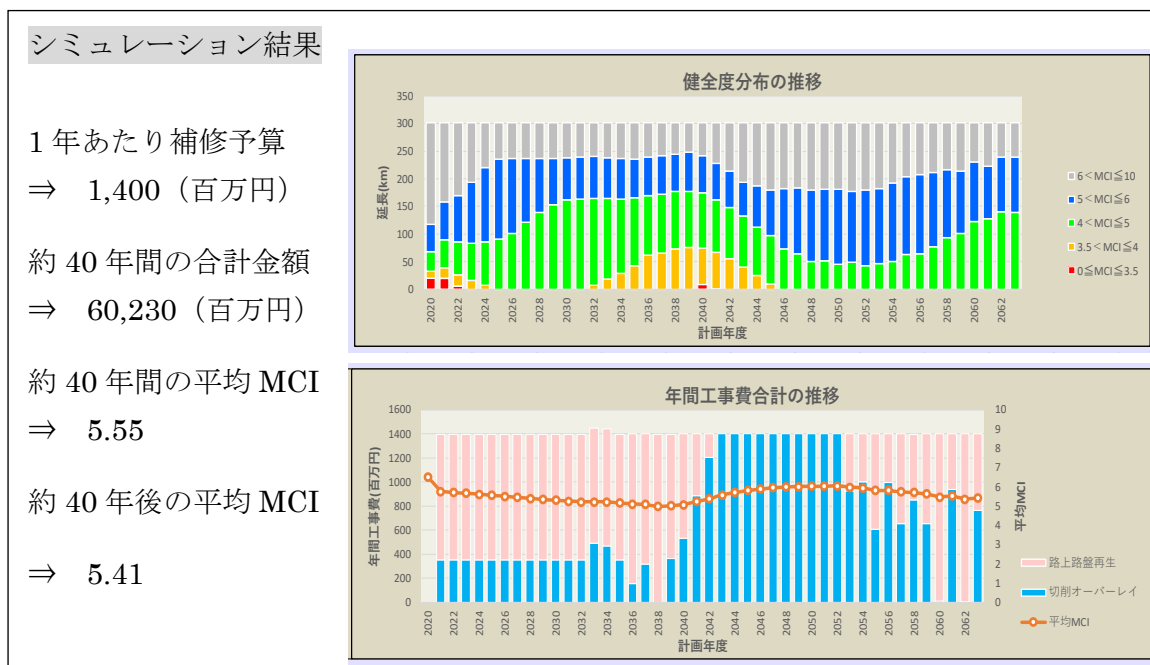


図 3-1 長期的な MCI 分布状況と補修工法別費用の推移

長期維持管理計画を作成したことによって、中長期的な補修費用の削減が期待されます。計画的な維持管理を行うことで、予算の平準化を行わずに従来の事後保全型の補修で維持管理を続けた場合と比較して、約 40 年間で 228 億円の費用削減効果が得られることがわかりました。

表 3-2 費用削減効果の試算内容比較

番号	項目	計画作成前 (事後保全型の維持管理)	計画作成後 (計画的な維持管理)
1	計算期間	約 40 年間	約 40 年間
2	補修プラン	「路上路盤再生工法」の繰り返し実施	「路上路盤再生工法→切削オーバーレイ→切削オーバーレイ」の繰り返し実施
3	補修の タイミング	・ MCI が修繕段階（MCI 3.5 以下）となる区間が発生した際に、その区間を補修する ※修繕段階の区間が常に発生しないようにする	・ 年度予算の平準化を行い、毎年の補修予算の中で MCI が低い個所から可能な限り補修する ※修繕段階である区間が残る年や、修繕段階に至らない区間を補修する(予防保全)年もある
4	年度補修予算 (平均)	約 19 億円/年	約 14 億円/年
5	累計補修費用	約 830 億円	約 602 億円

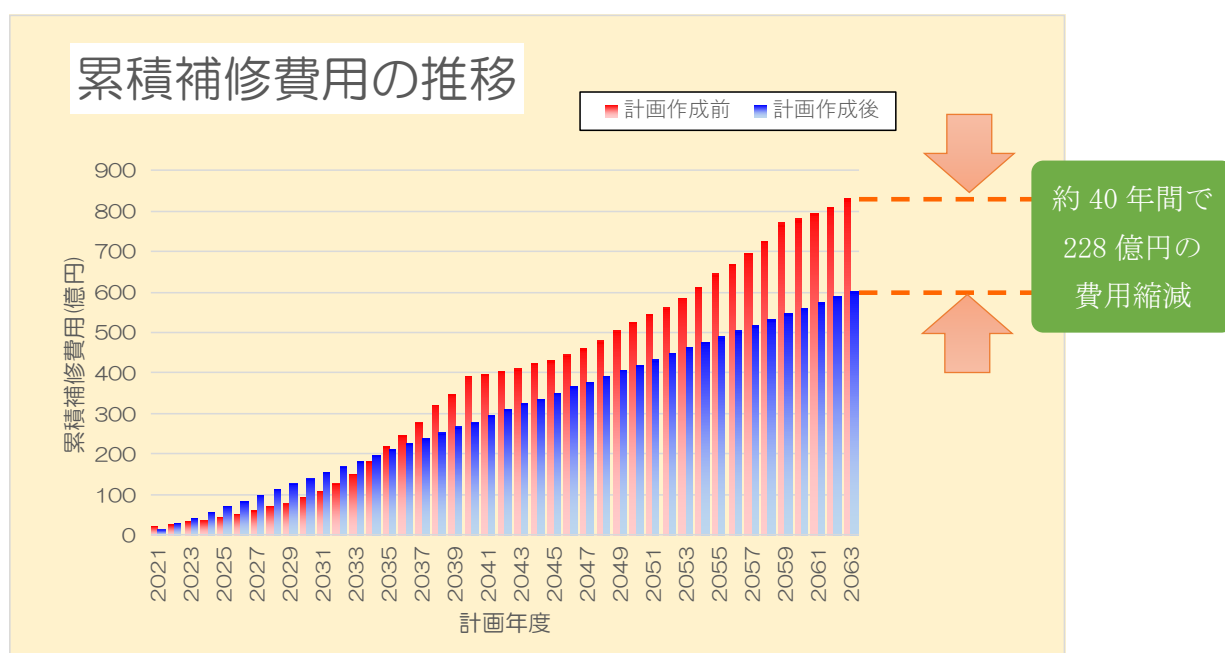


図 3-2 長期維持管理計画の作成による費用削減効果

4.対策の優先順位（補修計画の方針）

4.1 補修区間の抽出

- ・補修を行う区間は施工性を考慮して、設定した補修基準を超える区間が連続する区間としました。
- ・MCIが4.0以下とIRI8.0mm/m以上の区間が連続して80m以上になる区間を補修区間として抽出しました。

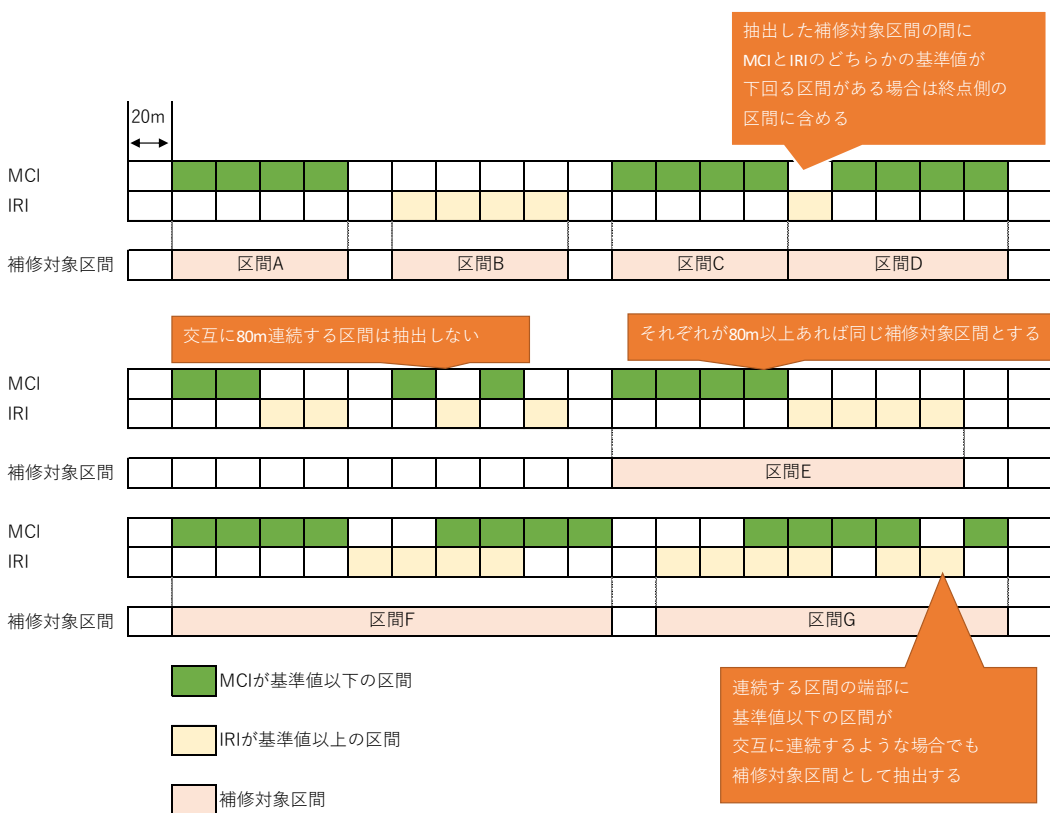


図 4-1 補修区間の設定方法

4.1 補修区間の優先順位

- ・補修区間の対策の優先順位は劣化度と重要度の2つの指標で評価しました。
- ・劣化度は補修区間のMCI値とIRIの代表値（区間の最小値）で評価しました。
- ・舗装の詳細調査結果から、舗装表面だけでなく路盤から修繕が必要と判断された区間については、路盤の支持力不足として劣化度評価に加えました。
- ・重要度は道路の特性や沿道施設で指標を定めて評価しました。
- ・各指標に評価点を設定し、その点数が高い順で優先順位を設定しました。

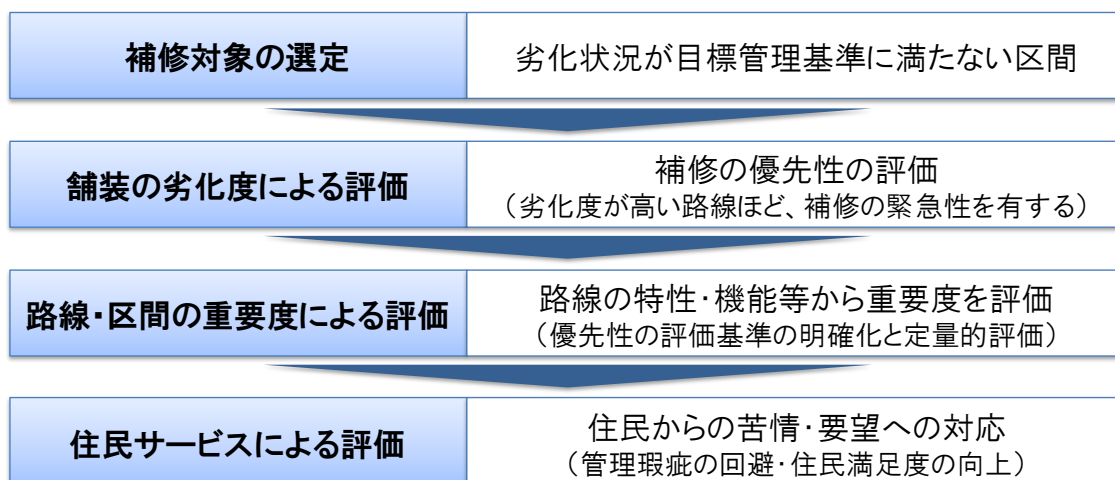


図 4-2 補修区間の優先順位の考え方

表 4-1 劣化度評価点

項目	IRI8.0 未満	IRI8.0 以上	路盤の支持力不足
MCI4.0 超		10	20
MCI4.0 以下	20	30	
MCI3.0 以下	35		
MCI2.0 以下	40		

表 4-2 重要度の評価点

評価指標	評価点 (最大)	区分等
DID(人工集中地域)	1	DID(人口集中地区)に該当する区間を1点として評価
バス路線	5	バス路線に該当する区間は平日運行本数により区分を行い、最大5点で評価
緊急輸送道路	2	緊急輸送道路に指定されている柏市道は2点と評価
国道・県道へ 接続路線	3	国道・県道へ接続する柏市道は最大で3点と評価
公共公益施設 (公共施設・ 教育機関・ 医療機関)	3	公共施設・教育機関・医療機関から半径500m以内に存在している区間を最大3点として評価 防災機能を備える公共施設、教育機関から半径500m以内に存在する区間、または救急医療、災害拠点病院に指定されている病院から半径500m以内に存在している区間は特に評価点が高いものとした。
防災関連施設	1	公益公共施設を除く指定緊急避難所等の防災機能を備える施設から半径500m以内に存在する区間を1点と評価（ヘリの離発着場・指定避難所に指定されている民間施設）
駅	1	駅から半径500m以内に存在する区間を1点と評価
陳情・要望 (振動関係)	8	陳情・要望（振動関係）を最大8点として評価
陳情・要望 (振動以外)	6	陳情・要望（振動以外）を最大6点として評価
合計	30	最大

5.対策内容、実施時期

5.1 対策内容

- ・対策内容を定めるために工事の種別を道路再生工事と維持補修工事に分類しました。
- ・工事の規模を考慮し、道路再生工事と維持補修工事の条件は補修区間の最大幅員が5.0m以上のものを道路再生工事、5.0m未満のものを維持補修工事と分類しました。
- ・道路再生工事と維持補修工事それぞれに補修区間のMCIとIRIの値により対策内容を設定しました。

表 5-1 道路再生工事の対策内容

項目	IRI8.0 未満	IRI8.0 以上
MCI4.0 超		切削オーバーレイ 1 層
MCI4.0 以下	切削オーバーレイ 2 層	路上路盤再生工
MCI3.0 以下	路上路盤再生工	
MCI2.0 以下	全層打換え	

表 5-2 維持補修工事の対策内容

項目	IRI8.0 未満	IRI8.0 以上
MCI4.0 超		切削オーバーレイ 1 層
MCI4.0 以下	切削オーバーレイ 1 層	路上路盤再生工
MCI3.0 以下	路上路盤再生工	
MCI2.0 以下	路上路盤再生工	

表 5-3 工事種別の設定結果

工事種別	区間数	合計延長 (m)	合計面積 (m ²)
道路再生	162	28,543	193,475
維持補修	13	1,660	6,890
合計	175	30,203	200,365

5.2 実施時期

- ・設定した対策内容と年間の必要工事費用約 6.7 億円をもとに、補修優先順位の高い区間から工事を実施する短期補修計画を作成しました。

表 5-4 年間工事費用

予定年数	道路再生 工事費用 (億円)	維持補修 工事費用 (億円)	合計 工事費用 (億円)
2022 年度	6.55	0.25	6.80
2023 年度	6.51	0.21	6.72
2024 年度	6.38	0.18	6.56
2025 年度	6.48	0.20	6.68
2026 年度	6.62	0.25	6.87

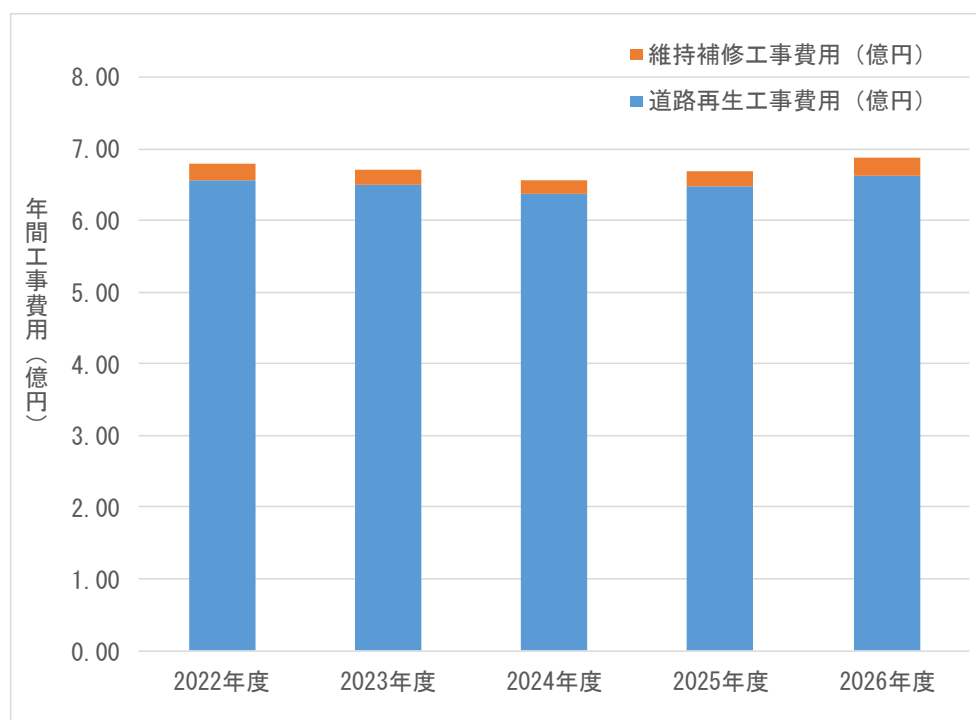


図 5-1 計画期間内の年間工事費用

表 5-5 対策内容と実施時期（道路再生工事）

路線名	区間長 (m)	面積 (m ²)	計画対策工法	工事金額 (円)	修繕予定 年度
1 級市道 0 1 0 5 0 号線	120	1,030.0	全層打換え工法	20,806,000	2022年度
1 級市道 0 1 1 1 0 号線	100	688.0	路上路盤再生工法	11,558,400	2022年度
1 級市道 0 1 0 8 6 号線	80	796.0	路上路盤再生工法	13,372,800	2022年度
1 級市道 0 1 1 1 9 号線	120	790.0	路上路盤再生工法	13,272,000	2022年度
1 級市道 0 1 0 0 9 号線	220	1,352.0	切削オーバーレイ2層	15,548,000	2022年度
1 級市道 0 1 0 8 4 号線	160	1,174.0	路上路盤再生工法	19,723,200	2022年度
1 級市道 0 1 1 5 4 号線	80	510.0	路上路盤再生工法	8,568,000	2022年度
1 級市道 0 1 1 5 4 号線	600	3,578.0	路上路盤再生工法	60,110,400	2022年度
1 級市道 0 1 0 2 7 号線	80	630.0	全層打換え工法	12,726,000	2022年度
1 級市道 0 1 0 7 3 号線	80	456.0	路上路盤再生工法	7,660,800	2022年度
1 級市道 0 1 1 2 9 号線	300	2,294.0	切削オーバーレイ2層	26,381,000	2022年度
1 級市道 0 1 1 3 6 号線	120	746.0	路上路盤再生工法	12,532,800	2022年度
1 級市道 0 1 0 2 8 号線	235	2,156.5	全層打換え工法	43,561,300	2022年度
1 級市道 0 1 0 7 1 号線	120	1,460.0	路上路盤再生工法	24,528,000	2022年度
1 級市道 0 1 0 9 7 号線	140	1,048.0	路上路盤再生工法	17,606,400	2022年度
1 級市道 0 1 1 3 2 号線	140	1,112.0	全層打換え工法	22,462,400	2022年度
1 級市道 0 1 1 3 2 号線	100	664.0	路上路盤再生工法	11,155,200	2022年度
1 級市道 0 1 1 3 2 号線	20	130.0	路上路盤再生工法	2,184,000	2022年度
1 級市道 0 1 1 5 2 号線	200	1,184.0	路上路盤再生工法	19,891,200	2022年度
2 級市道 0 2 1 1 7 号線	160	756.0	路上路盤再生工法	12,700,800	2022年度
2 級市道 0 2 1 4 0 号線	362	2,699.2	路上路盤再生工法	45,346,560	2022年度
その他市道 2 0 1 6 2 号線	220	1,434.0	全層打換え工法	28,966,800	2022年度
その他市道 2 0 1 6 2 号線	310	1,910.0	全層打換え工法	38,582,000	2022年度
1 級市道 0 1 1 1 9 号線	100	990.0	路上路盤再生工法	16,632,000	2022年度
1 級市道 0 1 1 3 4 号線	400	4,156.0	全層打換え工法	83,951,200	2022年度
1 級市道 0 1 1 3 6 号線	160	904.0	路上路盤再生工法	15,187,200	2022年度
2 級市道 0 2 1 0 1 号線	450	2,974.0	路上路盤再生工法	49,963,200	2022年度
2 級市道 0 2 1 2 3 号線	580	4,104.0	路上路盤再生工法	68,947,200	2023年度
2 級市道 0 2 1 3 4 号線	460	2,824.0	路上路盤再生工法	47,443,200	2023年度
2 級市道 0 2 1 4 0 号線	200	1,000.0	全層打換え工法	20,200,000	2023年度
1 級市道 0 1 0 9 1 号線	140	1,034.0	路上路盤再生工法	17,371,200	2023年度
1 級市道 0 1 1 0 3 号線	140	1,952.0	路上路盤再生工法	32,793,600	2023年度
1 級市道 0 1 1 2 7 号線	120	584.0	路上路盤再生工法	9,811,200	2023年度
その他市道 1 0 0 0 1 号線	620	2,882.0	路上路盤再生工法	48,417,600	2023年度
その他市道 2 0 1 6 2 号線	180	1,076.0	全層打換え工法	21,735,200	2023年度
その他市道 2 0 1 6 9 号線	892	6,404.8	路上路盤再生工法	107,600,640	2023年度
1 級市道 0 1 0 1 2 号線	200	1,144.0	路上路盤再生工法	19,219,200	2023年度
1 級市道 0 1 0 4 4 号線	100	802.0	路上路盤再生工法	13,473,600	2023年度
1 級市道 0 1 0 5 1 号線	120	624.0	路上路盤再生工法	10,483,200	2023年度
1 級市道 0 1 1 0 1 号線	725	5,149.0	路上路盤再生工法	86,503,200	2023年度

路線名	区間長 (m)	面積 (m ²)	計画対策工法	工事金額 (円)	修繕予定 年度
1級市道01130号線	400	3,590.0	路上路盤再生工法	60,312,000	2023年度
2級市道02018号線	100	714.0	路上路盤再生工法	11,995,200	2023年度
2級市道02142号線	80	500.0	全層打換え工法	10,100,000	2023年度
その他市道80254号線	340	2,232.0	全層打換え工法	45,086,400	2023年度
その他市道80254号線	137	950.2	全層打換え工法	19,194,040	2023年度
1級市道01013号線	796	5,778.8	路上路盤再生工法	97,083,840	2024年度
1級市道01034号線	80	480.0	路上路盤再生工法	8,064,000	2024年度
1級市道01091号線	120	798.0	路上路盤再生工法	13,406,400	2024年度
1級市道01101号線	120	756.0	全層打換え工法	15,271,200	2024年度
1級市道01134号線	800	7,720.0	全層打換え工法	155,944,000	2024年度
1級市道01136号線	160	898.0	路上路盤再生工法	15,086,400	2024年度
2級市道02045号線	340	2,410.0	路上路盤再生工法	40,488,000	2024年度
2級市道02086号線	140	840.0	路上路盤再生工法	14,112,000	2024年度
2級市道02117号線	120	604.0	路上路盤再生工法	10,147,200	2024年度
2級市道02154号線	140	694.0	路上路盤再生工法	11,659,200	2024年度
1級市道01016号線	120	834.0	路上路盤再生工法	14,011,200	2024年度
1級市道01016号線	188	1,300.8	路上路盤再生工法	21,853,440	2024年度
1級市道01078号線	180	1,354.0	路上路盤再生工法	22,747,200	2024年度
1級市道01132号線	120	804.0	路上路盤再生工法	13,507,200	2024年度
1級市道01132号線	120	836.0	全層打換え工法	16,887,200	2024年度
1級市道01132号線	160	1,094.0	路上路盤再生工法	18,379,200	2024年度
1級市道01140号線	80	438.0	路上路盤再生工法	7,358,400	2024年度
1級市道01144号線	120	720.0	路上路盤再生工法	12,096,000	2024年度
1級市道01159号線	160	852.0	路上路盤再生工法	14,313,600	2024年度
1級市道01159号線	280	1,508.0	路上路盤再生工法	25,334,400	2024年度
1級市道01162号線	120	504.0	全層打換え工法	10,180,800	2024年度
1級市道01162号線	80	442.0	路上路盤再生工法	7,425,600	2024年度
2級市道02014号線	380	2,792.0	全層打換え工法	56,398,400	2024年度
2級市道02133号線	140	960.0	路上路盤再生工法	16,128,000	2024年度
その他市道40058号線	160	800.0	全層打換え工法	16,160,000	2025年度
その他市道40058号線	130	650.0	全層打換え工法	13,130,000	2025年度
その他市道21113号線	231	2,064.4	全層打換え工法	41,700,880	2025年度
その他市道20167号線	326	2,379.8	路上路盤再生工法	39,980,640	2025年度
1級市道01047号線	80	432.0	路上路盤再生工法	7,257,600	2025年度
1級市道01128号線	164	820.0	全層打換え工法	16,564,000	2025年度
1級市道01130号線	240	1,064.0	全層打換え工法	21,492,800	2025年度
1級市道01130号線	200	820.0	路上路盤再生工法	13,776,000	2025年度
1級市道01131号線	80	542.0	路上路盤再生工法	9,105,600	2025年度
1級市道01134号線	80	640.0	路上路盤再生工法	10,752,000	2025年度
1級市道01151号線	220	1,630.0	路上路盤再生工法	27,384,000	2025年度

路線名	区間長 (m)	面積 (m ²)	計画対策工法	工事金額 (円)	修繕予定 年度
2級市道02008号線	100	384.0	路上路盤再生工法	6,451,200	2025年度
2級市道02017号線	140	1,480.0	路上路盤再生工法	24,864,000	2025年度
2級市道02134号線	340	2,346.0	全層打換え工法	47,389,200	2025年度
その他市道20198号線	100	744.0	路上路盤再生工法	12,499,200	2025年度
その他市道80255号線	134	877.2	全層打換え工法	17,719,440	2025年度
その他市道70501号線	80	398.0	路上路盤再生工法	6,686,400	2025年度
1級市道01016号線	100	688.0	路上路盤再生工法	11,558,400	2025年度
1級市道01152号線	120	774.0	路上路盤再生工法	13,003,200	2025年度
1級市道01154号線	120	714.0	路上路盤再生工法	11,995,200	2025年度
1級市道01157号線	220	1,088.0	路上路盤再生工法	18,278,400	2025年度
1級市道01157号線	152	760.0	路上路盤再生工法	12,768,000	2025年度
2級市道02006号線	100	600.0	路上路盤再生工法	10,080,000	2025年度
2級市道02017号線	113	1,379.5	路上路盤再生工法	23,175,600	2025年度
2級市道02049号線	100	974.0	路上路盤再生工法	16,363,200	2025年度
2級市道02051号線	100	498.0	路上路盤再生工法	8,366,400	2025年度
2級市道02100号線	100	908.0	路上路盤再生工法	15,254,400	2025年度
2級市道02107号線	200	1,012.0	全層打換え工法	20,442,400	2025年度
その他市道10001号線	120	610.0	路上路盤再生工法	10,248,000	2025年度
その他市道10001号線	100	476.0	路上路盤再生工法	7,996,800	2025年度
その他市道20152号線	220	1,622.0	路上路盤再生工法	27,249,600	2025年度
その他市道70232号線	118	573.6	路上路盤再生工法	9,636,480	2025年度
その他市道80838号線	140	690.0	路上路盤再生工法	11,592,000	2025年度
1級市道01028号線	140	1,444.0	路上路盤再生工法	24,259,200	2025年度
1級市道01133号線	280	1,774.0	路上路盤再生工法	29,803,200	2025年度
1級市道01150号線	100	732.0	切削オーバーレイ1層	4,465,200	2025年度
2級市道02035号線	233	1,333.5	路上路盤再生工法	22,402,800	2025年度
2級市道02089号線	80	372.0	路上路盤再生工法	6,249,600	2025年度
2級市道02103号線	86	946.2	路上路盤再生工法	15,896,160	2026年度
2級市道02105号線	100	696.0	路上路盤再生工法	11,692,800	2026年度
2級市道02106号線	120	1,116.0	路上路盤再生工法	18,748,800	2026年度
その他市道40596号線	80	398.0	路上路盤再生工法	6,686,400	2026年度
1級市道01013号線	180	1,444.0	路上路盤再生工法	24,259,200	2026年度
1級市道01056号線	260	1,608.0	路上路盤再生工法	27,014,400	2026年度
1級市道01158号線	120	562.0	路上路盤再生工法	9,441,600	2026年度
1級市道01159号線	360	1,862.0	路上路盤再生工法	31,281,600	2026年度
1級市道01159号線	100	520.0	路上路盤再生工法	8,736,000	2026年度
2級市道02012号線	194	1,669.6	路上路盤再生工法	28,049,280	2026年度
2級市道02097号線	160	954.0	路上路盤再生工法	16,027,200	2026年度
2級市道02014号線	340	2,010.0	路上路盤再生工法	33,768,000	2026年度
2級市道02125号線	133	530.9	路上路盤再生工法	8,919,120	2026年度

路線名	区間長 (m)	面積 (m ²)	計画対策工法	工事金額 (円)	修繕予定 年度
その他市道 4 0 0 3 9 号線	80	400.0	路上路盤再生工法	6,720,000	2026年度
その他市道 1 0 0 7 6 号線	100	634.0	路上路盤再生工法	10,651,200	2026年度
その他市道 1 0 0 7 6 号線	120	730.0	路上路盤再生工法	12,264,000	2026年度
その他市道 2 1 1 0 8 号線	120	736.0	路上路盤再生工法	12,364,800	2026年度
1 級市道 0 1 0 0 1 号線	100	494.0	路上路盤再生工法	8,299,200	2026年度
1 級市道 0 1 0 5 6 号線	100	622.0	路上路盤再生工法	10,449,600	2026年度
1 級市道 0 1 1 4 8 号線	140	1,034.0	路上路盤再生工法	17,371,200	2026年度
1 級市道 0 1 1 5 6 号線	100	550.0	路上路盤再生工法	9,240,000	2026年度
2 級市道 0 2 0 1 2 号線	191	1,615.6	路上路盤再生工法	27,142,080	2026年度
2 級市道 0 2 0 1 6 号線	120	798.0	路上路盤再生工法	13,406,400	2026年度
2 級市道 0 2 0 2 7 号線	100	600.0	路上路盤再生工法	10,080,000	2026年度
2 級市道 0 2 0 6 4 号線	160	1,048.0	路上路盤再生工法	17,606,400	2026年度
その他市道 8 0 2 5 8 号線	80	578.0	路上路盤再生工法	9,710,400	2026年度
1 級市道 0 1 0 9 4 号線	80	512.0	路上路盤再生工法	8,601,600	2026年度
2 級市道 0 2 1 0 0 号線	180	1,228.0	路上路盤再生工法	20,630,400	2026年度
2 級市道 0 2 1 3 3 号線	100	572.0	路上路盤再生工法	9,609,600	2026年度
2 級市道 0 2 1 3 6 号線	140	692.0	路上路盤再生工法	11,625,600	2026年度
2 級市道 0 2 1 3 9 号線	100	608.0	路上路盤再生工法	10,214,400	2026年度
その他市道 2 0 1 7 2 号線	120	840.0	路上路盤再生工法	14,112,000	2026年度
その他市道 2 0 1 7 2 号線	100	696.0	路上路盤再生工法	11,692,800	2026年度
1 級市道 0 1 0 4 8 号線	80	590.0	切削オーバーレイ1層	3,599,000	2026年度
2 級市道 0 2 1 4 4 号線	180	1,174.0	路上路盤再生工法	19,723,200	2026年度
1 級市道 0 1 1 1 6 号線	400	2,848.0	路上路盤再生工法	47,846,400	2026年度
2 級市道 0 2 1 3 6 号線	80	408.0	路上路盤再生工法	6,854,400	2026年度
2 級市道 0 2 0 0 8 号線	100	384.0	切削オーバーレイ1層	2,342,400	2026年度
その他市道 2 0 1 6 0 号線	83	729.0	切削オーバーレイ2層	8,383,500	2026年度
2 級市道 0 2 0 9 1 号線	100	852.0	切削オーバーレイ2層	9,798,000	2026年度
1 級市道 0 1 1 1 4 号線	80	770.0	切削オーバーレイ2層	8,855,000	2026年度
2 級市道 0 2 0 1 8 号線	80	558.0	切削オーバーレイ1層	3,403,800	2026年度
2 級市道 0 2 0 4 1 号線	160	710.0	路上路盤再生工法	11,928,000	2026年度
2 級市道 0 2 0 9 7 号線	120	870.0	切削オーバーレイ1層	5,307,000	2026年度
2 級市道 0 2 0 9 7 号線	120	828.0	切削オーバーレイ1層	5,050,800	2026年度
その他市道 2 0 4 7 9 号線	80	368.0	切削オーバーレイ2層	4,232,000	2026年度
その他市道 3 0 5 3 5 号線	80	458.0	切削オーバーレイ1層	2,793,800	2026年度
1 級市道 0 1 0 5 1 号線	120	1,250.0	切削オーバーレイ1層	7,625,000	2026年度
1 級市道 0 1 1 4 8 号線	80	562.0	切削オーバーレイ1層	3,428,200	2026年度
2 級市道 0 2 1 4 3 号線	80	406.0	切削オーバーレイ1層	2,476,600	2026年度
2 級市道 0 2 1 1 4 号線	80	504.0	切削オーバーレイ1層	3,074,400	2026年度
2 級市道 0 2 0 4 0 号線	100	670.0	切削オーバーレイ1層	4,087,000	2026年度
2 級市道 0 2 0 2 3 号線	80	558.0	切削オーバーレイ1層	3,403,800	2026年度
2 級市道 0 2 0 7 8 号線	80	418.0	切削オーバーレイ1層	2,549,800	2026年度
2 級市道 0 2 0 3 8 号線	80	556.0	切削オーバーレイ1層	3,391,600	2026年度

表 5-6 対策内容と実施時期（維持補修工事）

路線名	区間長 (m)	面積 (m ²)	計画対策工法	工事金額 (円)	修繕予定 年度
2 級市道 0 2 1 1 7 号線	100	388.0	路上路盤再生工法	6,518,400	2022年度
1 級市道 0 1 0 4 1 号線	100	438.0	路上路盤再生工法	7,358,400	2022年度
2 級市道 0 2 1 2 6 号線	180	658.0	路上路盤再生工法	11,054,400	2022年度
その他市道 7 0 5 0 1 号線	180	792.0	路上路盤再生工法	13,305,600	2023年度
その他市道 2 0 4 9 8 号線	100	442.0	路上路盤再生工法	7,425,600	2023年度
その他市道 8 0 6 0 1 号線	120	450.0	路上路盤再生工法	7,560,000	2024年度
1 級市道 0 1 0 5 1 号線	140	614.0	路上路盤再生工法	10,315,200	2024年度
その他市道 3 0 0 0 1 号線	160	768.0	路上路盤再生工法	12,902,400	2025年度
2 級市道 0 2 1 2 9 号線	120	412.0	路上路盤再生工法	6,921,600	2025年度
その他市道 9 0 0 0 3 号線	200	802.0	路上路盤再生工法	13,473,600	2026年度
1 級市道 0 1 1 6 2 号線	100	422.0	路上路盤再生工法	7,089,600	2026年度
1 級市道 0 1 1 3 6 号線	80	384.0	切削オーバーレイ1層	2,342,400	2026年度
2 級市道 0 2 1 2 6 号線	80	320.0	切削オーバーレイ1層	1,952,000	2026年度

