

個別施設計画（舗装編）

令和4年12月

志木市

目次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の背景・目的.....	1
1.2 計画の位置付け	1
2. 舗装の現状と課題	2
2.1 管理道路の現状	2
2.2 舗装修繕予算の現状	2
2.3 舗装の現状.....	3
3. 舗装の維持管理の基本的な考え方	5
3.1 舗装管理の基本方針	5
3.2 管理道路の分類（グループ分け）	8
3.3 表層の使用目標年数の設定	9
3.4 管理基準の設定	9
3.5 管理基準の設定	10
3.6 点検計画	10
4. 舗装修繕計画	11
4.1 舗装修繕計画と計画期間.....	11
4.2 推計ケース.....	11
4.3 推計結果と評価	12
4.4 短期修繕計画の検討	14
5. 計画の見直しと舗装メンテナンスサイクルの構築.....	17

1. はじめに

1.1 計画策定の背景・目的

志木市は、昭和 40 年代の高度経済成長期を中心に、人口の増加と行政需要の拡大などを背景に学校、公民館などの公共施設や道路、橋りょうなどのインフラを整備してきた。今後、人口減少や少子高齢化に伴う公共施設の利用需要、市民の多様なニーズの変化などにより、これらのインフラは更新・改修の時期に差し掛かり、多額の維持修繕費用が必要となることが考えられる。

こうした状況に対応すべく、国は平成 25 年に「インフラ長寿命化基本計画」を策定し、「公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針」が出された。

志木市ではこのような中、長期的視点をもって公共施設等の更新・統廃合・長寿命化などを計画的に行うことにより、財政負担を軽減・平準化するとともに公共施設等の最適な配置を実現することが将来のまちづくりに必要であることから、『公共施設等マネジメント戦略（志木市公共施設等総合管理計画）』を策定し、今後の公共施設等に対するマネジメントの基本方針を定めている。

この戦略のもと、管理道路である約 147km の道路舗装を対象に、従来の壊れてから再構築する事後保全の管理から、適切な維持管理を行って延命化を図る予防保全の管理に移行し、中長期的なライフサイクルコストの削減と補修予算の平準化を図るため、「志木市舗装維持修繕計画」を策定した。

1.2 計画の位置付け

志木市舗装修繕計画は、「公共施設等マネジメント戦略」に基づき、従来の壊れてから再構築する事後保全の管理から、適切な維持管理を行って延命化を図る予防保全の管理を目指す。

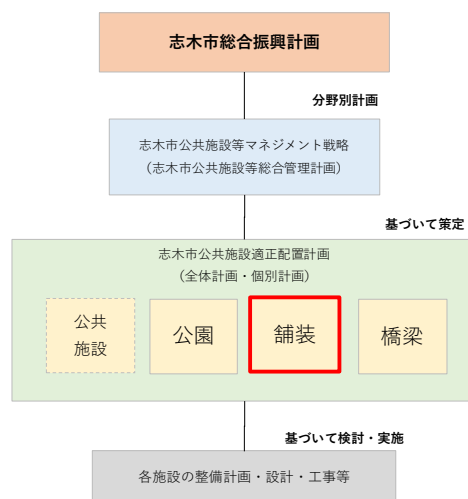


図1-1 志木市舗装修繕計画の位置付け

2. 舗装の現状と課題

2.1 管理道路の現状

令和4年度現在、志木市が管理する道路の管理延長は、約147kmであり、舗装延長は合計131.9km（舗装率89.7%）となっている。

表 2-1 管理延長と舗装延長

道路区分	管理延長(km)	舗装延長(km)		舗装率 (%)
		As舗装	Co舗装	
1級道路	16.9	16.9	0.0	100.0%
2級道路	13.1	12.4	0.7	94.7%
その他道路	117.1	102.6	14.5	87.6%
合計	147.1	131.9	15.2	89.7%

※参照元：志木市道路現況調査集計表（平成29年4月）

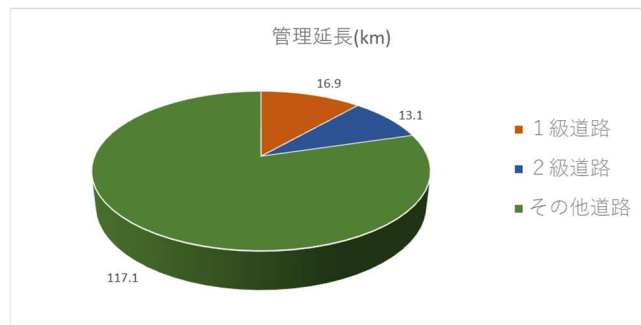


図 2-1 区分別管理道路延長

2.2 舗装修繕予算の現状

当市の道路予算のうち、舗装修繕に関する予算の推移（平成30年～令和4年）は、令和1年に大きく減少したが、概ね50,000～70,000千円程度で推移していた。

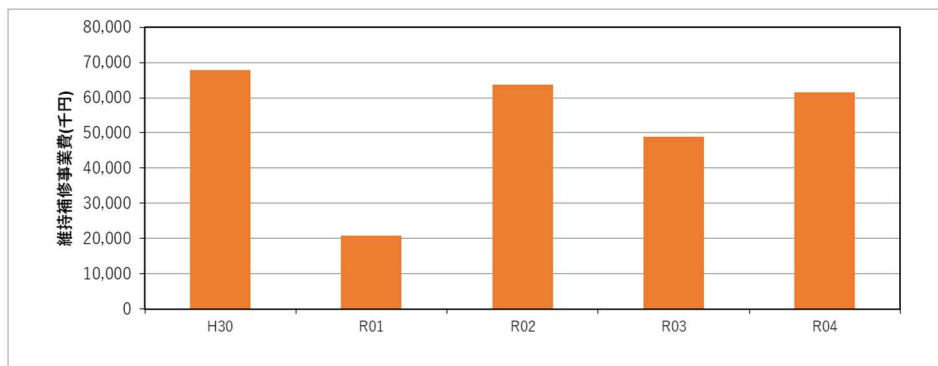


図2-2 各年度の維持補修事業費（志木市提供）

2.3 舗装の現状

令和4年度に実施した路面性状調査結果（約122km）を基に、志木市における舗装の破損傾向を把握したところ、ひび割れ率が平均で7.7%、わだち掘れ量が4.1mmであり、「舗装点検要領（平成28年10月 国土交通省）」の「付録-4 損傷評価の例」によると、損傷レベル小であった。一方で、IRIの平均値は6.4mm/mであり、損傷レベル中であった。また、舗装の状態を総合的に表す指標であるMCI（維持管理指数）は、平均で6.6となっており、望ましい管理水準である。

一方で、修繕が必要とされるMCI4.0以下を修繕対象とすると、その占める割合は全体に対して9.4%である。さらに、近い将来、修繕対象となることが予想されるMCI4.1～5.0は全体に対し12.6%を占める。今後予測される修繕ストックの増大に対して、継続的に良好な舗装の管理状態を維持するためには、破損状態に応じた適切な対策の実施が望まれる。

表2-2 令和4年度路面性状調査結果まとめ

項目	大 ← 損傷レベル → 小			平均	
	40%以上	20~40%	20%以下		
ひび割れ率	延長(m)	3,750	11,772	7.7%	
	割合(%)	3.1%	9.6%		
わだち掘れ量	延長(m)	60	3,087	4.1	
	割合(%)	0.0%	2.5%		
IRI	延長(m)	46,382	73,203	6.4mm/m	
	割合(%)	37.9%	59.8%		
MCI	延長(m)	3,290	8,255	6.6	
	割合(%)	2.7%	6.7%		
		3.1~4.0	4.1~5.0	5.1以上	

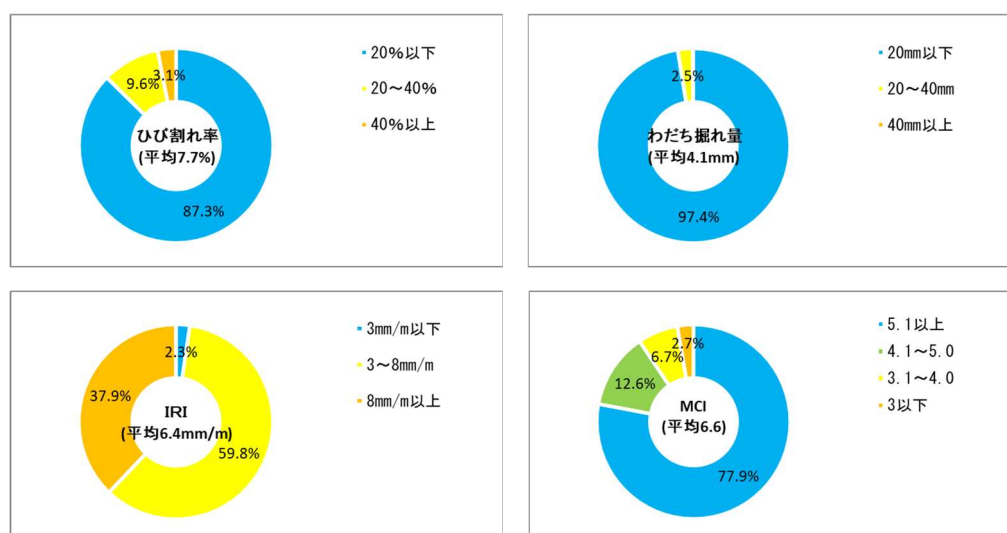


図2-3 令和4年度調査結果まとめ

MC I (Maintenance Control Index: 舗装の維持管理指数)は、舗装の供用性を「ひび割れ」、「わだち掘れ」、「平坦性」を定量的に10段階で評価したもの（数値が高いほど舗装の

維持水準の判断基準	MC I
望ましい管理水準	5.1以上
修繕することが望ましい	4.1～5.0
修繕が必要	3.1～4.0
早急に修繕が必要	3.0以下

※国土交通省土木研究所が開発した、道路管理者の立場からみた舗装の維持修繕の要否を判断するための評価値である。1)

以上のことから、全体平均で望ましい管理水準であるMC I 5以上を保っているが、局所的に修繕が必要な箇所があることが確認出来た。

なお、平成30年度に実施した路面性状調査では、対象路線が異なるため一概に比較出来ないが、平成30/令和4年度の比較であまり変化は見られなかったが、特に修繕が必要なMC I 3以下に割合が減っている（3.5→2.7%）事から、破損程度が大きい区間を優先的に修繕していることが伺えた。

表 2-3 舗装状況（MC I の過年度調査結果比較）

		MC Iランク別延長および割合					平均
		3以下	3.1～4.0	4.1～5.0	5.1以上	合計	
令和4年度 調査結果	延長(km)	3,290	8,255	15,466	95,407	122,418	6.6
	割合(%)	2.7%	6.7%	12.6%	77.9%	100.0%	
平成30年度 調査結果	延長(km)	3,740	7,075	13,325	83,910	108,050	6.4
	割合(%)	3.5%	6.5%	12.3%	77.7%	100.0%	

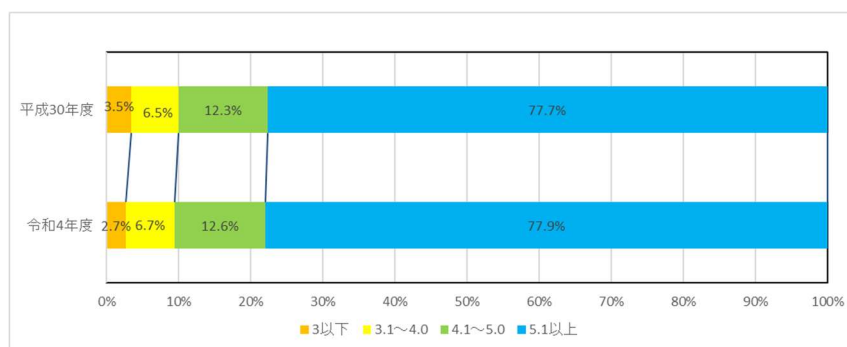


図 2-4 舗装状況（MC I の過年度調査比較（割合））

3. 舗装の維持管理の基本的な考え方

3.1 舗装管理の基本方針

舗装の「個別施設計画」を策定し、診断結果を踏まえ破損の状況に応じた適切な措置方法を構築し、これにより舗装の長寿命化や維持修繕費のライフサイクルコストの縮減を目指すものとする。

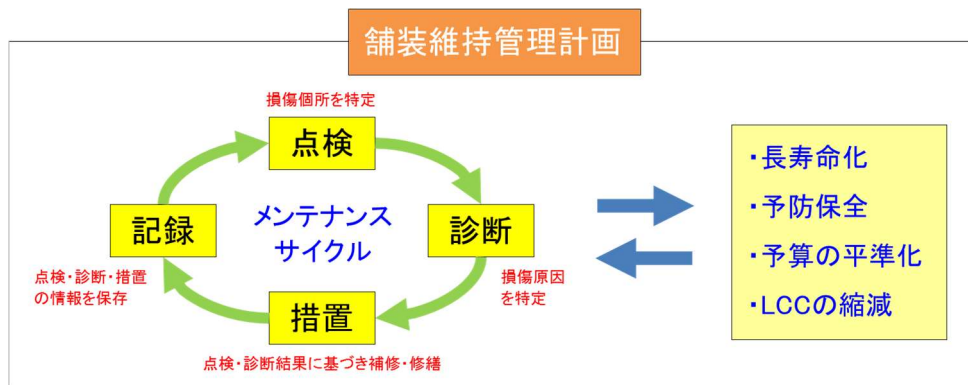


図 3-1 舗装維持管理計画のイメージ

(1) 事後保全から予防保全へ

路盤までが損傷し、大規模な修繕が必要になってから多大な費用をかけて修繕する事後保全だけでなく、クラックシーリングなどの補修により延命化を図りつつ、適切な段階で比較的安価な費用で修繕を行う予防保全を積極的に取り入れる。

路線の重要度や舗装の診断結果を基に、大規模修繕か予防保全かを適切に判断することが重要となる。

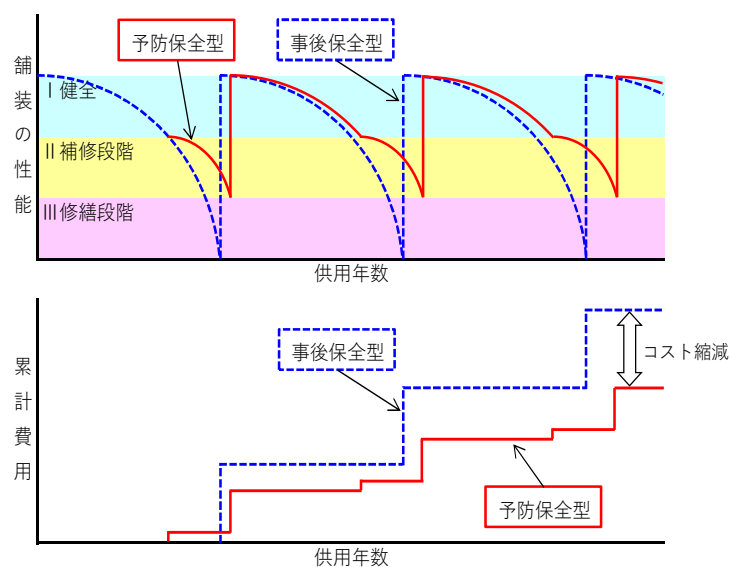


図 3-2 事後保全と予防保全による維持管理のイメージ

(2) 予算の平準化

年度によって予算が大きく変動することは、維持管理を行っていく上で好ましくありません。管理基準にとられ過ぎず、修繕のタイミングを調整することで予算の平準化を図る。

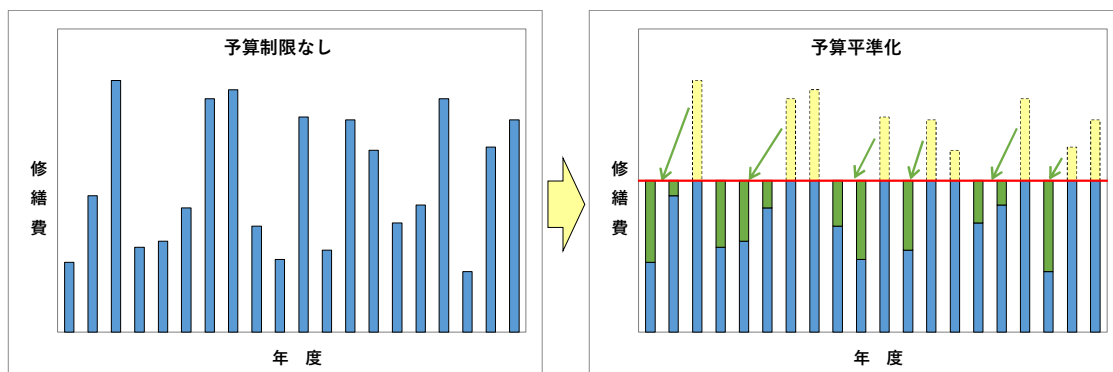


図 3-3 予算平準化のイメージ

(3) 長寿命化に向けた取り組み

維持修繕に以下の材料・工法の適用を検討し、道路舗装の長寿命化、平準化を図り、効率的な管理を行う。

1) シール材注入工法

アスファルト舗装に発生したひび割れをそのまま放置すると、雨水が浸透して舗装の耐久性が低下する。ひび割れにシール材を注入することで、雨水の浸透を防ぐとともにひび割れの延伸を抑制し、舗装寿命の延命化を図る。

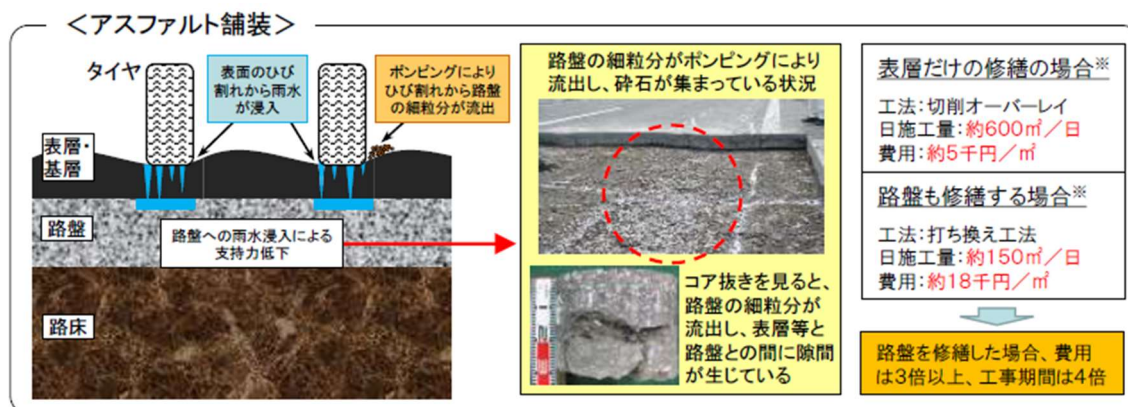


図 3-4 アスファルト舗装の損傷のイメージ

2) 中温化技術

作業性改善を目的とした中温化アスファルトを使用すると、現場で通常より 30°C 程度温度が低下しても締固め密度を確保でき、舗装の延命化に繋がる。

また、通常の舗装厚 5cm の場合においては、アスファルト混合物の製造温度を 30°C 低減できることから CO₂ 削減に繋がり、環境省ですすめる 2050 年のカーボンニュートラル実現に向けた環境負荷軽減に寄与する材料となる。

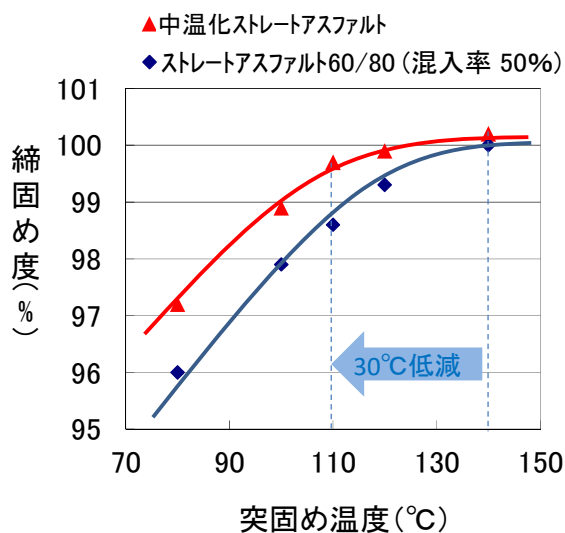


図 3-5 中温化アスファルトの締固め効果

3) 段差修正

施工継目や構造物周りで段差が生じると、車両が通行するたびに衝撃荷重が発生し、舗装の損傷の進行は速くなる。また、段差が振動発生の原因となり得ることから、適宜、段差修正を行う。



写真 3-2 段差修正工の例

3.2 管理道路の分類（グループ分け）

効率的かつ効果的な維持修繕計画を立案することを目指し、管理道路は、当市の道路の利用形態を踏まえた3分類に分けて管理する。

管理道路を分類し、分類ごとに破損状況に応じた適切な措置を実施することで、効率的な維持修繕の実現を図るものとする。

(1) 道路の分類について

舗装点検要領（国土交通省）に示す道路の分類は以下に示すとおりであり、大型車交通量や損傷の進行程度によって、分類A～Dに分けられる。

「道路の分類」（舗装点検要領，H28.10 国土交通省 道路局）

特性	分類	主な道路※ ¹ (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	政令市一般市道 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	市町村道

図3-6 道路の分類のイメージ

(2) 志木市における道路の分類

道路の分類は、上記の考え方に則り、損傷の進行が緩やかな1・2級市道および上下線のある生活道路を分類Cとし、それ以外の生活道路は分類Dと設定した。

表3-1 道路の分類

分類	対象道路	管理延長 (km)	全体比
分類Bの道路	--	--	--
分類Cの道路	1・2級市道および上下線のある その他道路	40.7	27.7%
分類Dの道路	分類Cを除くその他の道路	106.4	72.3%
合計		147.1	100.0%

※道路の分類については、道路の利用形態、破損の進行状況等を踏まえ適宜見直しを図るものとする。

3.3 表層の使用目標年数の設定

表層の使用目標年数の設定は、管理道路のうち分類Bに区分した路線に対して、既存の情報・資料を基に表層の使用目標年数を設定するが、該当する路線が無いため設定しない。

3.4 管理基準の設定

管理基準の設定は、道路分類Cの路線に対して、計画的に実施する点検・評価結果に基づいた「予防保全による維持管理」とした。一方道路分類Dの路線については、生活道路等であり、損傷の進行が極めて遅いことから「道路パトロール・修繕要望等による事後保全（維持管理）」とした。

表3-2 管理指標および修繕実施の判断基準（管理基準）

道路分類	保全方針	実施内容
C	予防保全	<ul style="list-style-type: none">・管理目標値をMCI4.1以上とする。・管理基準値を設定し、基準を下回った場合は舗装の打換え等の修繕を行う。・舗装の定期点検・評価結果に基づき、修繕方法を検討する。 （MCIの程度により修繕工法を推定する MCI4.0以下は「切削OL」、MCI3.0以下は「路盤打換え」等）。・FWD等を用いた詳細調査により、舗装の状態を確認し、修繕後は表層をより長持ちさせる工法を計画する（路上路盤再生工法や打換え工法により舗装の長寿命化を図る）。
D	事後保全	<ul style="list-style-type: none">・劣化の進行が極めて遅い道路を対象としていることから、巡視の結果をもとに、損傷程度に応じた適宜小規模の措置を現場において判断し、実施することを基本方針とする（常温材料を用いた段差修正やポットホール補修、加熱合材による小規模補修、シール材注入等）。・必要に応じて、FWD等を用いた詳細調査により、舗装の状態を確認し修繕後は表層をより長持ちさせる工法を計画する

3.5 管理基準の設定

舗装の健全性の診断区分は、「舗装点検要領（国土交通省）」に基づき設定した。診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲは、「舗装点検要領」の健全状態に準拠した。

対象区間の MCI を基準と照らし合わせることで健全性を評価し、健全性の段階に適した対策工法を計画・立案する。これにより、効率的かつ効果的な維持管理の実現を目指す。

分類 C の道路では、分類 B のような損傷の進行が早い道路がないため、修繕が望ましいとされる MCI4.1～5.0 の破損レベルにおいては、延命工法を適用する。一方で、修繕が必要とされる MCI4.0 以下の破損レベルについては修繕が必要な段階にあると判断する。

分類 D の道路は生活道路であるため、必要と判断されたときに状況に応じた対策をとることとする。

表3-3 診断区分

道路分類	診断区分	状態	判断の基準	措置
C	Ⅰ	健全観察	MCI5.1以上	日常管理
	Ⅱ	表層機能保持段階	MCI5.0～4.1	延命工法
	Ⅲ	修繕段階	MCI4.0以下	修繕工法
D	--	補修が必要と判断された時点で、適切な処置を行う		

3.6 点検計画

点検計画の立案は、道路分類 C に該当する路線に対して、既存の情報を基に点検計画を立案する。点検計画には、点検方法、点検頻度及び記録方法を整理する。

表3-4 点検方法・点検頻度

	点検方法	点検頻度
分類 C の道路※	路面性状調査（検定車）	5年に1度
分類 D の道路	巡視の機会を通じた路面状況把握を基本とする。	

※1年に1回程度は、各路線の巡視（パトロール）を実施し、異常の有無を確認する。

4. 舗装修繕計画

4.1 舗装修繕計画と計画期間

長期修繕計画は、舗装の現状を把握し現状から将来にわたる舗装のライフサイクル及び舗装の状態を予測し、将来発生する修繕費を推計したものである。

修繕費の推計方法は、本年度の路面性状調査結果で用いた100m区間毎の舗装状態を現状とし、現状から将来にわたり劣化を進行させ、管理基準に達した舗装は改善させ、管理基準に達しない舗装は、劣化を進行させるシミュレーションを実施した。これにより、舗装が将来にわたり、いつ、どのくらいの修繕費が発生するかを推計したものである。なお、推計期間は、40年間とした。

4.2 推計ケース

長期修繕計画策定のシミュレーションは、予算制限の状況と修繕工法適用条件の違いで計7ケース実施した。ここで、修繕工法適用条件の違いは、表4-1で示す打換え工法のみを使用し、切削オーバーレイ工法を使用しないケース（ケース1および2）と、切削オーバーレイ工法と打換え工法の両工法を使用するケース（ケース3～7）で実施した。

表4-1 長期修繕計画のシナリオ

ケース	予算制限	修繕工法適用条件	備考
1	無し	打換え工法のみを採用した場合	計画的な予防保全と比較するため、事後保全方針（MCI4以下で打換え工法）を選択
2	年間約6,000万円		
3	無し	修繕工法において、打換え工法と切削オーバーレイ工法、を両方適用した場合	予防保全を前提としたシナリオ（管理基準に達した段階で切削オーバーレイ工法を行った後、再度修繕段階で打換え工法）を選択
4	年間約1.0億円		
5	年間約8,000万円		
6	年間約6,000万円		
7	年間約4,000万円		

4.3 推計結果と評価

長期修繕計画のシミュレーション結果を表4-2に示す。

下表結果より、ケース1（事後保全）およびケース3（予防保全）を比較した場合、同じ予算制限無しであっても、予防保全を前提に実施したケース3の方が少ない予算で維持できることが判明した。予防保全の組み合わせの中で、単年予算を固定（平準化）した場合、ケース5の年間約8,000万円（志木市の予算ベース）の場合、平均MCIは5.0と管理水準をキープしているものの、20年後、40年後のMCI4以下の割合が徐々に増加している事が確認できる。

表4-2 長期修繕計画のシミュレーション結果

ケース	予算制限	年平均修繕費	単年最大修繕費	40年間の総修繕費	平均MCI (40年間の平均)	20年後のMCI 4以下の割合	40年後のMCI 4以下の割合
1	無し	約2.66億円	約7.22億円	約106.5億円	5.2	30.1%	10.5%
2	年間約6,000万円	約0.60億円	約0.60億円	約23.9億円	4.0	48.9%	84.7%
3	無し	約1.45億円	約6.07億円	約57.9億円	5.7	0.0%	0.0%
4	年間約1.0億円	約1.00億円	約1.00億円	約40.0億円	5.7	13.3%	51.7%
5	年間約8,000万円	約0.80億円	約0.80億円	約32.0億円	5.0	23.8%	69.4%
6	年間約6,000万円	約0.60億円	約0.60億円	約24.0億円	4.6	48.2%	84.4%
7	年間約4,000万円	約0.40億円	約0.40億円	約16.0億円	3.8	52.4%	89.6%

表4-3 シミュレーション結果の評価

ケース	年平均修繕費	単年最大修繕費	評価	平均MCI (40年間の平均)	評価	20年後のMCI 4以下の割合	評価	40年後のMCI 4以下の割合	評価
1	約2.66億円	約7.22億円	×	5.2	○	30.1%	△	10.5%	○
2	約0.60億円	約0.60億円	○	4.0	△	48.9%	×	84.7%	×
3	約1.45億円	約6.07億円	×	5.7	○	0.0%	○	0.0%	○
4	約1.00億円	約1.00億円	△	5.7	○	13.3%	○	51.7%	△
5	約0.80億円	約0.80億円	△	5.0	○	23.8%	○	69.4%	△
6	約0.60億円	約0.60億円	○	4.6	○	48.2%	△	84.4%	×
7	約0.40億円	約0.40億円	○	3.8	×	52.4%	△	89.6%	×

ケース5		
結果	初年度費用	約0.80億円
	年平均費用	約0.80億円
	平均MCI	5.0
	総費用	約32.0億円
	20年後のMCI4以下	23.8%
	40年後のMCI4以下	69.4%

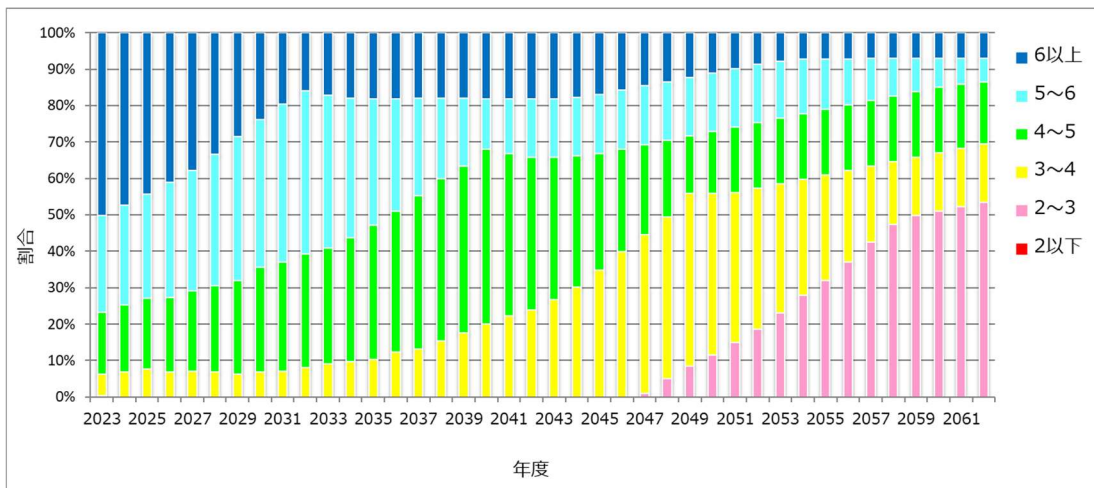
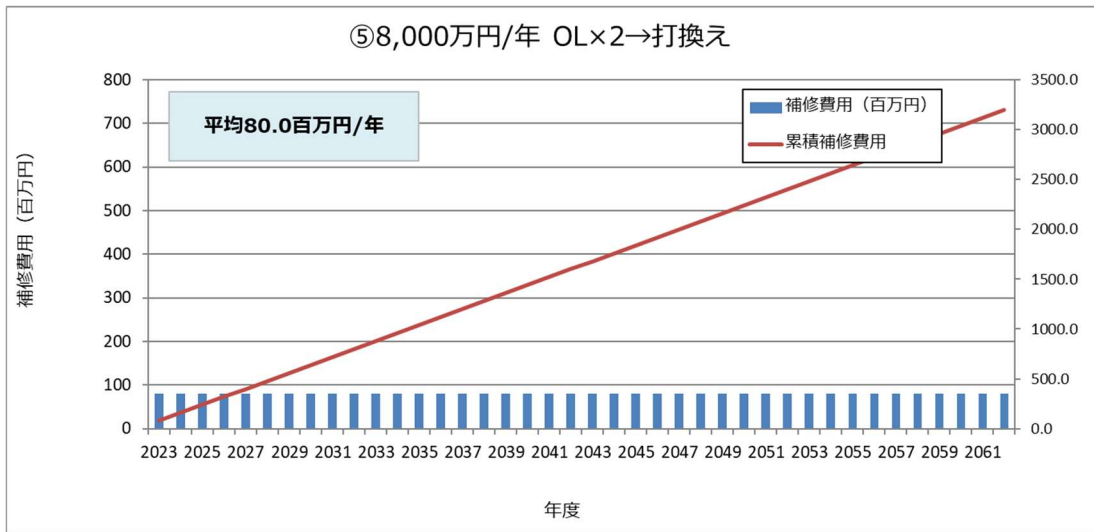


図4-1 ケース5：予防保全 予算制限 0.8億円/年

4.4 短期修繕計画の検討

長期修繕計画の検討で明らかになった毎年の舗装補修予算を目安として、現状修繕すべき箇所に対して、今後短期的な期間で補修を実施すべき箇所を選定し、短期修繕計画として整理した。

なお、計画に使用した舗装の点検データは令和4年度のデータである。

短期修繕計画とは、管理基準に満たない舗装に対し優先順位を付して計画的に修繕を行うために整理を行ったものである。

(1) 短期補修計画の管理方針

志木市では、対策箇所の舗装損傷状況（MCI）、路線の重要性、交通量の多少、住民要請の有無などをもとに対策箇所の重み付け（数値化）を行い、客観的な指標をもとに優先順位付けを決定する。

対策箇所は修繕区間（区分Ⅲ）の箇所を基本とするが、その前後の破損状況も勘案しながら路線毎に設定する（或いは路線単位で計画する）こととした。

(2) 短期修繕計画の条件設定

短期修繕計画の条件は下記のとおりとした。

計画期間：令和5年度～令和9年度（5年）

年間予算：50,000～70,000千円

補修単価：切削オーバーレイ工法 4,700円/m²

路盤打換え工法 12,000円/m²

(3) 優先順位の設定

優先順位の設定は、以下の対策区間の重み付け（数値化）により行う。同点となる区間については、その区間の平均MCIがより低い（状態が悪い）区間を優先する。

なお、埋設物工事等もあることから、数値化による優先順位を選定後、再度見直しを行うこととした。

表4-4 対策箇所の重み付け

項目	基準	点数
M C I	3.0以下	1点
	3.5以下	0.5点
住民要望の有無	有り	2点
その他	幹線道路もしくは補助幹線道路	1点

(4) 診断結果

令和4年度に点検した約122kmの診断結果を以下の表に示す。診断結果より、修繕が必要とされるMC I 4以下(区分Ⅲ)に該当する道路分類Cの道路延長は3.5kmであった。

表4-5 診断結果

診断区分	区分Ⅰ	区分Ⅱ	区分Ⅲ
MC I	5.1以上	5.0~4.1	4.0以下
分類Cの道路	31.9km	5.0km	3.5km
分類Dの道路(参考)	63.5km	8.4km	7.1km

※令和4年度の点検結果に基づく診断結果。分類Dは参考として記載。

(5) 対策内容と実施時期

診断結果を基に、修繕が必要とされる箇所を抽出し、修繕区間を立案した結果、34区間(延長合計6.49km)が修繕区間として抽出された。なお抽出された箇所は、診断結果を基に埋設物工事等の諸条件を加味したうえで決定した。

表4-6 修繕計画一覧表（令和5年度～9年度）

道路分類	路線名	道路種別	距離標		延長 (m) 計画	点検 実施 期間	診断 結果	対象箇所の重み付け（数値化）				平均 MCI	措 置		修繕費 (千円)	
			自	至				幹線道路 補助幹線 道路	MCI ≤ 3 or IRI ≥ 8	住民要望	総合 評価点		内容	実施期間	計画	実施 (予算)
			計画	計画												
C	市道第1002号線	2級	0	340	340	R4	Ⅲ	1点	0.5点		1.5点	4.20	打換工法（1層舗装）	R5～9	26,520	
C	市道第1003号線	2級	300	700	400	R4	Ⅲ	1点	1.0点		2.0点	4.00	打換工法（1層舗装）	R5～9	31,200	
D	市道第1008号線	その他	0	200	200	R4	Ⅲ		0.5点		0.5点	4.20	切削オーバーレイ工法	R5～9	6,110	
C	市道第1067号線	2級	0	140	140	R4	Ⅲ	1点	0.5点		1.5点	4.20	打換工法（1層舗装）	R5～9	10,920	
C	市道第1355号線	2級	0	160	160	R4	Ⅲ	1点	1.0点		2.0点	3.60	打換工法（1層舗装）	R5～9	12,480	
C	市道第1416号線	1級	0	380	380	R4	Ⅲ	1点	0.5点		1.5点	5.10	切削オーバーレイ工法	R5～9	11,609	
D	市道第1401号線	その他	60	300	240	R4	Ⅱ			1点	1.0点	4.40	切削オーバーレイ工法	R5～9	7,332	
C	市道第1238号線	2級	130	330	200	R4	Ⅲ	1点	0.5点		1.5点	4.60	打換工法（1層舗装）	R5～9	15,600	
C	市道第1382号線	その他	190	650	460	R4	Ⅲ	1点	1.0点		2.0点	3.40	打換工法（1層舗装）	R5～9	35,800	
D	市道第2355号線	その他	0	60	60	R4	Ⅱ			1点	1.0点	4.50	切削オーバーレイ工法	R5～9	1,833	
D	市道第2415号線	その他	0	100	100	R4	Ⅲ		1.0点		1.0点	3.40	切削オーバーレイ工法	R5～9	3,055	
D	市道第2365号線	その他	0	140	140	R4	Ⅱ		0.5点		0.5点	4.90	切削オーバーレイ工法	R5～9	4,277	
C	市道第2009号線	1級	0	120	120	R4	Ⅲ	1点	1.0点		2.0点	4.00	打換工法（1層舗装）	R5～9	9,360	
D	市道第2011号線	その他	0	100	100	R4	Ⅲ		1.0点		1.0点	3.80	切削オーバーレイ工法	R5～9	3,055	
D	市道第2216号線	その他	170	330	160	R4	Ⅲ		0.5点		0.5点	3.90	切削オーバーレイ工法	R5～9	5,499	
C	市道第2394号線	2級	60	260	200	R4	Ⅲ	1.0点	0.5点		1.5点	4.30	切削オーバーレイ工法	R5～9	6,110	
C	市道第2158号線	2級	220	320	100	R4	Ⅲ	1.0点			1.0点	4.10	切削オーバーレイ工法	R5～9	6,110	
C	市道第2130号線	2級	140	240	100	R4	Ⅲ	1.0点	1.0点		2.0点	3.60	打換工法（1層舗装）	R5～9	7,800	
D	市道第2101号線	その他	0	160	160	R4	Ⅲ		1.0点		1.0点	4.00	切削オーバーレイ工法	R5～9	4,888	
D	市道第2040-1号線	その他	200	340	140	R4	Ⅲ		1.0点		1.0点	4.50	切削オーバーレイ工法	R5～9	4,277	
D	市道第2014号線	その他	300	600	300	R4	Ⅲ		1.0点	2点	3.0点	3.30	切削オーバーレイ工法	R5～9	9,165	
C	市道第2025号線	1級	180	400	220	R4	Ⅲ	1.0点	1.0点		2.0点	4.20	打換工法（1層舗装）	R5～9	17,160	
D	市道第2177号線	その他	140	300	160	R4	Ⅲ			2.0点	2.0点	4.30	切削オーバーレイ工法	R5～9	4,888	
C	市道第2085号線	その他	340	600	260	R4	Ⅲ	1.0点	1.0点	2点	4.0点	3.50	打換工法（1層舗装）	R5～9	20,280	
D	市道第2050号線	その他	200	340	140	R4	Ⅲ		1.0点		1.0点	4.60	切削オーバーレイ工法	R5～9	4,277	
C	市道第2067号線	1級	0	100	100	R4	Ⅲ	1.0点		2.0点	3.0点	4.90	打換工法（1層舗装）	R5～9	7,800	
D	市道第2062号線	その他	0	150	150	R4	Ⅲ		1.0点	2点	3.0点	3.60	切削オーバーレイ工法	R5～9	4,583	
D	市道第2068号線	その他	0	60	60	R4	Ⅲ		1.0点	2点	3.0点	3.50	切削オーバーレイ工法	R5～9	1,833	
D	市道第2069号線	その他	280	620	340	R4	Ⅲ		1.0点	2点	3.0点	4.10	切削オーバーレイ工法	R5～9	4,583	
D	市道第2074号線	その他	100	240	140	R4	Ⅲ		1.0点		1.0点	4.20	切削オーバーレイ工法	R5～9	4,277	
D	市道第2040-2号線	その他	60	200	140	R4	Ⅲ		1.0点		1.0点	4.30	切削オーバーレイ工法	R5～9	4,277	
D	市道第1303号線	その他	80	360	280	R4	Ⅲ		0.5点		0.5点	4.00	切削オーバーレイ工法	R5～9	8,554	
D	市道第1217号線	その他	0	80	80	R4	Ⅲ		1.0点		1.0点	3.10	切削オーバーレイ工法	R5～9	2,444	
D	市道第1164号線	その他	420	520	100	R4	Ⅲ		1.0点		1.0点	3.60	切削オーバーレイ工法	R5～9	3,055	
C	市道第1341号線	1級	200	270	70	R4	Ⅲ	1.0点	1.0点	2.0点	4.0点	3.40	切削オーバーレイ工法	R5～9	15,000	

5か年計画とした場合の修繕費用は、合計 **326,011千円** であり、年間平均は **65,202千円** と試算され、舗装を維持していく上で必要な費用である。

また、その規模は過去の修繕費用（約 60,000～80,000 千円/年）と比較しても差異は無かった。また、この費用は路面性状結果からのみ補修工法を選定しているため、詳細調査による最終的な補修工法の選定を考慮すると、増減する事も考えられるが妥当な費用であると考えられる。

5. 計画の見直しと舗装メンテナンスサイクルの構築

本計画は、5年毎の路面性状調査の結果等を踏まえ見直しを行うものとする。

なお、修繕計画の実施や管理基準等について実際に従事している職員の意見や住民要望等を加味して評価し、点検、診断、措置および記録、そして次の点検という継続的なメンテナンスサイクルを構築し、路舗装の長寿命化や維持修繕費等のライフサイクルコスト（LCC）の縮減を図る。

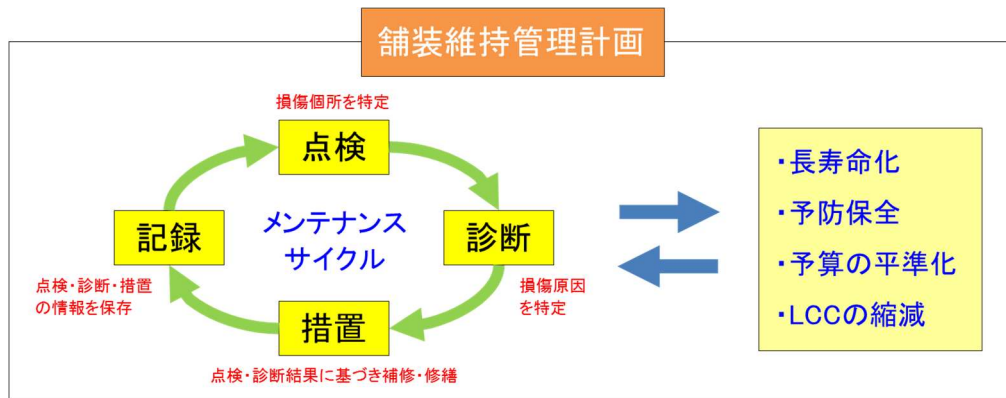


図5-1 道路舗装の維持管理イメージ