

# 伊佐市道路舗装長寿命化計画

平成30年 3月  
(平成31年3月更新版)

## < 目 次 >

- 1 舗装の現状と課題
  - 1.1 市道の現状
  - 1.2 舗装修繕予算の現状
  - 1.3 舗装の現状
  
- 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
  - 2.2 管理道路の分類（グループ分け）
  - 2.3 管理基準
  - 2.4 点検方法及び点検頻度
  
- 3 計画期間
  - 3.1 計画期間
  - 3.2 計画期間内の修繕費用の見通し
  
- 4 対策の優先順位（修繕計画の方針）
  
- 5 今後の対策内容及び実施時期

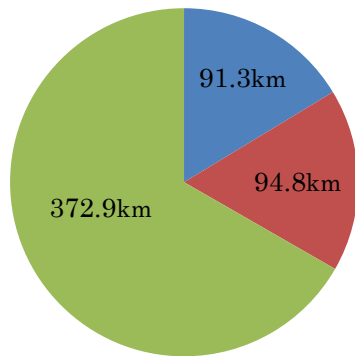
別表 1 伊佐市道路舗装長寿命化計画管理道路一覧表

## 1. 舗装の現状と課題

### 1.1. 市道の現状

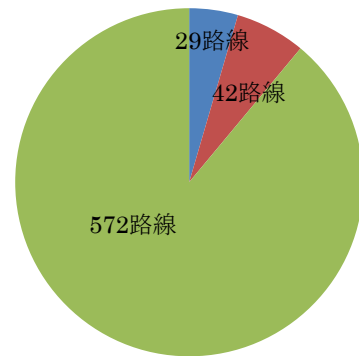
伊佐市が管理する道路（以下、「市道」という。）は、全 643 路線で総延長約 559kmあり、その多くは整備から数十年経過していることから、今後、ますます老朽化が進み、それに伴う維持管理費用の増加が懸念されます。しかしながら、全国的な人口減少等による税収減少のために、維持管理のための予算確保も困難であることも事実であります。その限られた予算の中、道路舗装の適正な維持管理を行うために「伊佐市公共施設等総合管理計画（平成 29 年 3 月）」の方針に基づき、当該長寿命化計画を策定するものです。

<道路延長>



■ 1級市道 ■ 2級市道 ■ その他市道

<路線数>

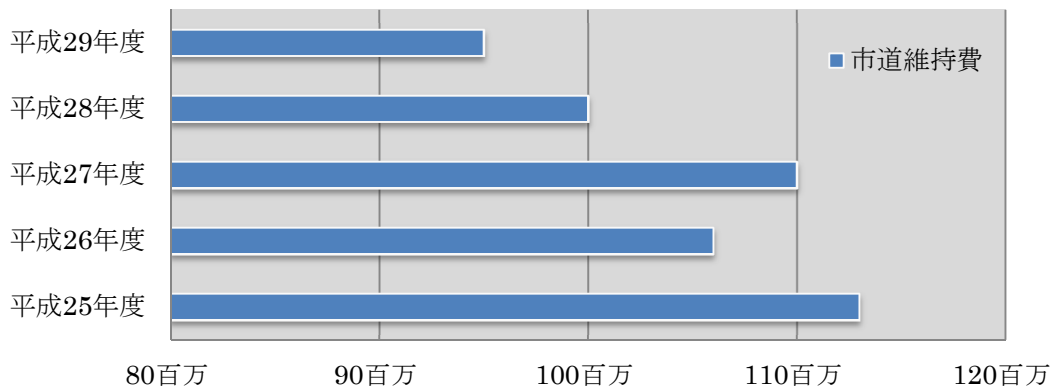


■ 1級市道 ■ 2級市道 ■ その他市道

### 1.2. 舗装修繕予算の現状

舗装を含めた道路の維持管理にかかる予算については、下記のとおり年々減少傾向にあり、5年前と比較すると今年度は約 80%程度の予算編成となっております。

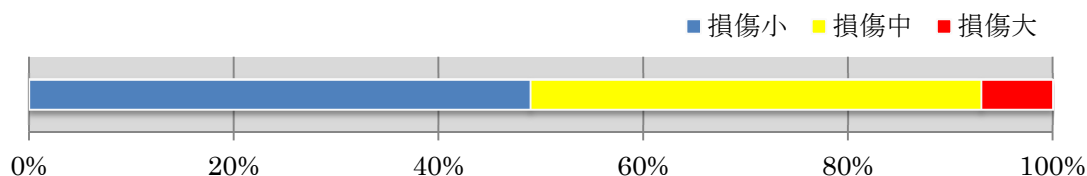
<直近5ヶ年における市道維持費の変遷>



### 1.3. 舗装の現状

平成 25 年度に 1 級市道を始めとした重要性の高い路線(計 29 路線、全長 80.81km)において、舗装のひび割れやわだち掘れに関する調査(以下、「路面性状調査」)を行った結果、下記のとおり調査箇所約半分の約半分については、何らかの補修が必要という結果となりました。

#### <路面性状調査結果>



※路面性状調査の結果は、三段階に評価されます。

損傷小(上記グラフ青色): 道路が健全な状態。

損傷中(上記グラフ黄色): 道路に少し損傷が見られる状態。

損傷大(上記グラフ赤色): 道路に大きく損傷が見られる状態。

これを基に、平成 26 年度から平成 28 年度において舗装の補修工事を行ったところであり、今年度についても順次補修を進めていく予定です。

## 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

舗装の長寿命化計画の策定にあたっては、路面性状調査等の診断結果や通行車両もしくは歩行者への影響を鑑みて適切な措置を行うことで、道路舗装の長寿命化や舗装の維持補修費のライフサイクルコスト削減を目指します。

### 2.2. 管理道路の分類(グループ分け)

前述のとおり、市道は数多くあり、それを補修する財源にも限りがあることから、補修を実施する優先順位を決め、その要素のひとつとして下表のとおり、道路の分類を行います。なお、分類 C 及び分類 D については、「舗装点検要領(平成 28 年 10 月国土交通省道路局)」を基にしています。

分類	対象道路
分類 C	基本的に 1 級市道を分類する。ただし、2 級市道やその他市道であっても下記を考慮し、分類できるものとする。 ①大型車両の通行が多く、民家が接している。 ②普通車両や歩行者等の利用が著しく多い。

分類 D	上記以外の市道が該当。
------	-------------

なお、市道の分類については、別表 1 に示します。

### 2.3. 管理基準

舗装の補修については、路面性状調査等によって舗装状態の調査を行い、ひび割れ率、わだち掘れ率及び IRI の数値を総合的に勘案した維持管理指数 (MCI) により、判断を行います。なお、下記に舗装の補修及び修繕にかかるおおよその判定基準値を示します。

ひび割れ率	わだち掘れ率	IRI
40%	40mm	8mm/m
維持管理指数 (MCI)		
MCI ≤ 3.0	3.0 < MCI ≤ 5.0	5.0 < MCI
補修段階(区分Ⅲ)	小規模補修段階(区分Ⅱ)	健全(区分Ⅰ)

※IRI：国際ラフネス指数。道路路面の平坦性を評価するための世界共通指標のこと。

### 2.4. 点検方法及び点検頻度

分類	点検方法	点検頻度
分類 C	路面性状調査 等	5 年に 1 度
分類 D	巡視による路面状況把握	

## 3. 計画期間

### 3.1. 計画期間

当該計画の計画期間は、伊佐市公共施設等総合管理計画（平成 29 年 3 月）の第 1 期とあわせて、平成 38 年度までとし、適宜見直しを行うものとします。

### 3.2. 計画期間内の修繕費用の見通し

これまでの点検結果を基に、今後 10 年間にかかる補修費用を比較検討した結果、従来の方で行う場合と比べ、診断結果に基づき計画的な補修を行った場合で箇所当たりの補修費用が約 2 割程度削減可能と思われます。

## 4. 対策の優先順位（補修計画の方針）

基本的には分類 C の道路を優先して対策を講ずるものとし、分類 D の道路については舗装の損傷状況、路線の重要性、交通量及び歩行者等への影響を考慮し、補修の優先順位を決定します。

## 5. 今後の対策内容及び実施時期

「1.3. 舗装の現状」の項目にありましており、既に点検を行った箇所については、損傷度合い等に応じて優先順位を付け、補修を検討していきます。また、平成30年度は前回の点検から5ヵ年経過する年度であることから、法令に基づき路面性状調査等の点検を行います。なお、管理道路の補修時期等については、別表1に示します。



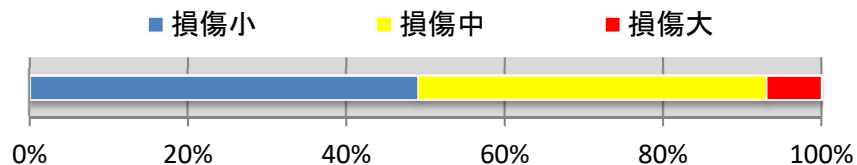
### ○計画策定の目的

伊佐市が管理する道路（以下、「市道」という。）は、全643路線で総延長約559kmあり、その多くは整備から数十年経過していることから、今後、ますます老朽化が進み、それに伴う維持管理費用の増加が懸念されます。しかしながら、全国的な人口減少等による税収減少のために、維持管理のための予算確保も困難であることも事実であります。その限られた予算の中、道路舗装の適正な維持管理を行うために「伊佐市公共施設等総合管理計画（平成29年3月）」の方針に基づき、当該長寿命化計画を策定するものです。

### ○舗装の現状

平成25年度に1級市道を始めとした重要性の高い路線（計29路線、全長80.81km）において、舗装のひび割れやわだち掘れに関する調査（以下、「路面性状調査」）をおこなった結果、下記のとおり調査箇所約半分については、何らかの補修が必要という結果となりました。

＜路面性状調査結果＞

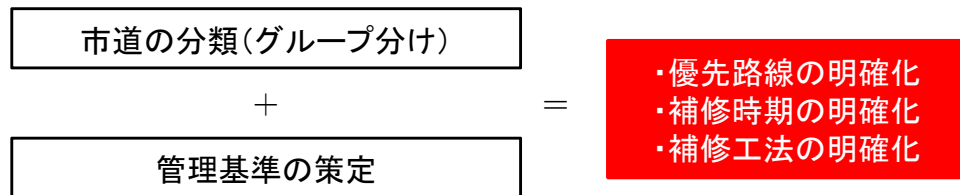


損傷小(上記グラフ青色):道路が健全な状態。  
 損傷中(上記グラフ黄色):道路に少し損傷が見られる状態。  
 損傷大(上記グラフ赤色):道路に大きく損傷が見られる状態。

これを基に、平成26年度から舗装の補修工事を行っているところです。

### ○舗装管理の基本方針

舗装の個別施設計画の策定にあたっては、路面性状調査等の診断結果や通行車両もしくは歩行者への影響を鑑みて適切な措置を行うことで、道路舗装の長寿命化や舗装の維持補修費のライフサイクルコスト削減を目指します。



基本的には1級市道およびそれに相当する市道（分類C）を優先して対策を講ずるものとし、それ以外の市道（分類D）については舗装の損傷状況、路線の重要性、交通量及び歩行者等への影響を考慮し、補修の優先順位を決定します。  
 なお、市道の分類や管理基準については、適宜見直しを行うものとします。

### ○伊佐市道路舗装長寿命化計画関連法令等

- ・インフラ長寿命化基本計画（平成25年11月\_インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議）
- ・伊佐市公共施設等総合管理計画（平成29年3月\_伊佐市）
- ・舗装点検要領（平成28年10月\_国土交通省道路局）

