

1 道路舗装の現状

道路の舗装は交通を支える重要なインフラです。舗装は車両（特に大型車）が走行することでひび割れ等の損傷が起こり、走行性が悪くなっていきます。損傷が重度になってくると交通事故を発生させる原因にもなるため、継続的に舗装を修繕する必要があります。巨理町では舗装の傷み具合を点検する「路面性状調査」、「舗装たわみ量調査」を実施し、計画的に舗装の修繕を実施するため「舗装の個別施設計画」を策定しました。本計画の基本的な考え方は国土交通省が策定した舗装点検要領（平成28年度、国土交通省道路局）に従うものとしします。

2 舗装の維持管理の基本的な考え方

2.1 管理道路の分類

- 舗装の維持管理を効率的に行うために、管理道路の分類を行っています。管理道路の分類は計画的に維持管理を行う分類Cと、その他の道路（生活道路）を分類Dとしています。

表1. 管理道路の分類

道路の分類	分類条件	延長 (km)
分類C	1級2級町道及び舗装劣化が確認されたその他町道	125.4
分類D	分類C以外の道路	326.4
合計		451.8

※歩道専用の町道を除く

2.2 管理基準

- 分類Cの管理基準は「ひび割れ」を基本に設定しています。

表2. 分類毎の管理基準

診断区分		ひび割れ率
I	健全	20%未満
II	表層機能保持段階	20%~40%未満
III	修繕段階	40%以上

2.2 点検頻度

- 分類Cの道路は5年に1度、路面性状調査を行います。
- 分類Dの道路は職員の巡視により、目視にて路面性状を把握します。

3 修繕計画

- 計画期間は5年(令和7年度~令和11年度)とします。
- 修繕延長は約10kmになります。

4 修繕の優先順位付け

- 効率的な修繕を行うため、診断区分IIIが連続する区間を修繕対象区間とします。
- 修繕の優先順位は調査結果の劣化度と路線区間の重要度から決定します。
- 劣化度はより劣化、損傷が集中している区間が舗装修繕の優先度が高いものと考え、選定した修繕候補区間内の診断区分IIIの割合を指標とします。
- 路線特性・重要度の評価は「バス路線」区間に該当するかを評価し、該当区間については劣化度が同じで該当しない区間より優先して修繕するものとしします。

5 舗装の状態

- 路面性状調査結果(令和6年度)は以下のとおりです。
- 現在の年度別修繕延長と面積は以下の予定ですが、事業の進捗を踏まえて適宜見直しを行います。

表3. 調査結果

診断区分		ひび割れ率	延長 (m)
I	健全	20%未満	48,648
II	表層機能保持段階	20%~40%未満	58,940
III	修繕段階	40%以上	17,808
合計			125,396

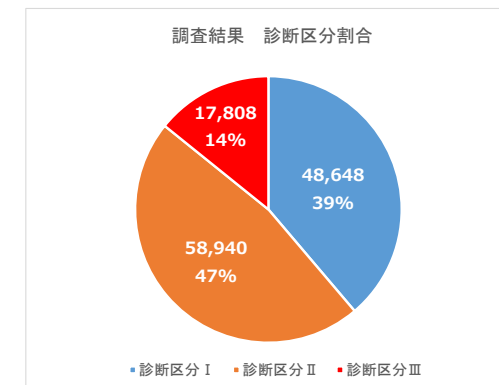


図2. 調査結果の内訳グラフ

表4. 年度別修繕予定延長と面積

修繕予定年度	延長 (m)	面積 (m ²)
1年目	1,563	8,533
2年目	2,380	8,937
3年目	2,090	9,100
4年目	2,098	9,066
5年目	1,840	9,600
合計	9,971	45,236

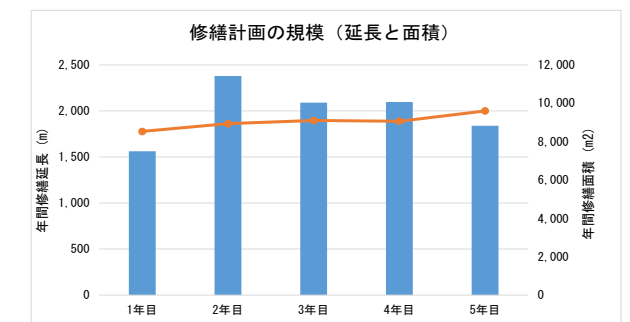


図3. 修繕計画の規模