

# 舗装の個別施設計画（舗装編）



滑川町マスコットキャラクター  
ターナちゃん

令和5年1月

滑 川 町

## 目次

1. はじめに.....	- 1 -
2. 舗装の現状と課題.....	- 2 -
2-1 道路概要.....	- 2 -
2-2 舗装修繕予算の現状.....	- 2 -
2-3 舗装の現状.....	- 3 -
3. 舗装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.....	- 6 -
3-3 表層の使用目標年数.....	- 7 -
3-4 管理基準の設定.....	- 7 -
3-5 診断区分および結果.....	- 8 -
3-6 点検計画の立案.....	- 8 -
4. 舗装修繕計画.....	- 9 -
4-1 舗装修繕計画と計画期間.....	- 9 -
4-2 推計ケース.....	- 9 -
4-3 推計結果と評価.....	- 10 -
5. 短期修繕計画の優先順位の考え方.....	- 13 -
5-1 短期修繕計画の検討.....	- 13 -
5-2 優先順位の考え方.....	- 13 -
5-3 短期修繕計画結果.....	- 14 -

## 1. はじめに

全国の地方公共団体では、1960年代から1970年代に公共施設が集中的に整備され、その公共施設の建て替えなどの更新時期を一斉に迎えようとしている。また、財政状況が年々厳しさを増している中で、今後は全国的に既存の公共施設等の更新に充当できる財源は減少傾向にあり、人口減少等によって既存の公共施設等に対する需要が変化していくことが予想されることも踏まえ、公共施設等の状況を把握するとともに、適正な供給量や配置を実現することが、全国共通の課題となっている。

このような状況を踏まえ、国は、平成25（2013）年11月「経済財政運営と改革の基本方針～脱デフレ・経済再生～」（平成25（2013）年6月14日閣議決定）において、インフラの老朽化が急速に進展する中、「新しく造ること」から「賢く使うこと」への重点化が課題であるとの認識のもと、「インフラ長寿命化基本計画」を策定し、平成26（2014）年4月に全国1,718ある地方公共団体に対し、「公共施設等総合管理計画」の策定要請を行った。これにより、すべての地方公共団体は、庁舎・学校などの公共施設、道路・橋りょうなどのインフラ資産などすべての公共施設等を対象として、10年以上の視点を持ち、財政見通しとライフサイクルコスト（LCC）に配慮した「公共施設等総合管理計画」を平成28（2016）年度までに策定することが要請された。滑川町においても厳しい財政状況が続く中、所有する公共施設等は老朽化が進んでおり、今後、維持・修繕の需要はますます増加し、最終的には将来の建て替え需要の集中的増大に直面することが予想される。また、令和22（2040）年までの人口増や高齢化等が見込まれ、今後の公共施設等の利用需要が変化していくことが想定される中、公共施設等を総合的に管理していくための指針である「滑川町公共施設等総合管理計画」（以下「総合管理計画」という。）を平成29（2017）年3月に策定（令和4年3月改訂）した。本計画は、この総合管理計画を踏まえ、具体的に道路舗装の維持更新コストの縮減及び平準化を図るための計画として策定するものであり、舗装の老朽化・劣化状況を明らかにし、これまでの対症的に行われていた事後保全のあり方を見直し、点検・診断に基づく計画的な予防保全に切り替え、舗装の長寿命化を図ることとする。

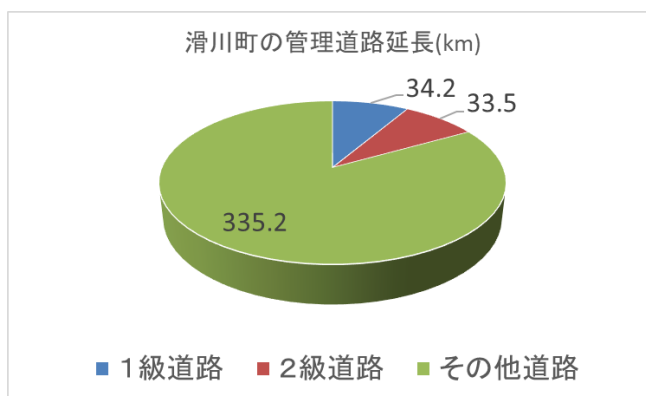
## 2. 舗装の現状と課題

### 2-1 道路概要

令和4年3月現在、滑川町が管理する道路延長は、403.0kmである。

表-2.1.1 管理延長

道路区分	管理延長(km)	割合(%)
1級道路	34.2	8.5%
2級道路	33.5	8.3%
その他道路	335.3	83.2%
合計	403.0	100.0%

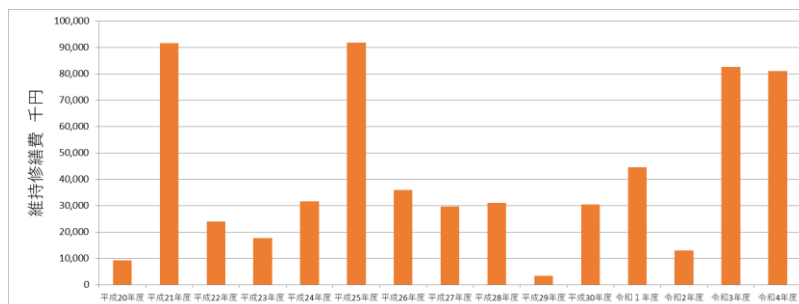


※資料：滑川町 令和4(2022)年3月31日現在

図-2.1.1 区分別管理道路延長

### 2-2 舗装修繕予算の現状

滑川町の修繕事業費は、図-2.2.1に示すように年度により差があり、平成21年度および25年度に大きく増やしているものの、令和2年度までは20,000～30,000千円程度で推移しており、令和3年度以降は80,000千円程度となっている。



※令和4年度は、令和4年12月現在の修繕費を集計

図-2.2.1 各年度の修繕事業費

## 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（66.9km）を基に、滑川町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19.4%、わだち掘れ量が5.1mm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、損傷レベルは「小」であった。一方で、IRIの平均値は4.2mm/mであり、損傷レベルは「中」である。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5.4となっており、望ましい管理水準であった。

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29.4%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15.6%を占める結果となった。

表-2.3.1 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
ひび割れ率		40%以上	20～40%	20%以下	19.4%
	延長(m)	11,564	12,665	42,769	
	割合(%)	17.3%	18.9%	63.8%	
わだち掘れ量		40mm以上	20～40mm	20mm以下	5.1
	延長(m)	0	1,163	65,835	
	割合(%)	0.0%	1.7%	98.3%	
IRI		8mm/m以上	3～8mm/m	3mm/m以下	4.2mm/m
	延長(m)	6,664	47,345	12,989	
	割合(%)	9.9%	70.7%	19.4%	
MCI		3以下	3.1～4.0	4.1～5.0	5.4
	延長(m)	10,130	9,548	10,438	
	割合(%)	15.1%	14.3%	55.0%	

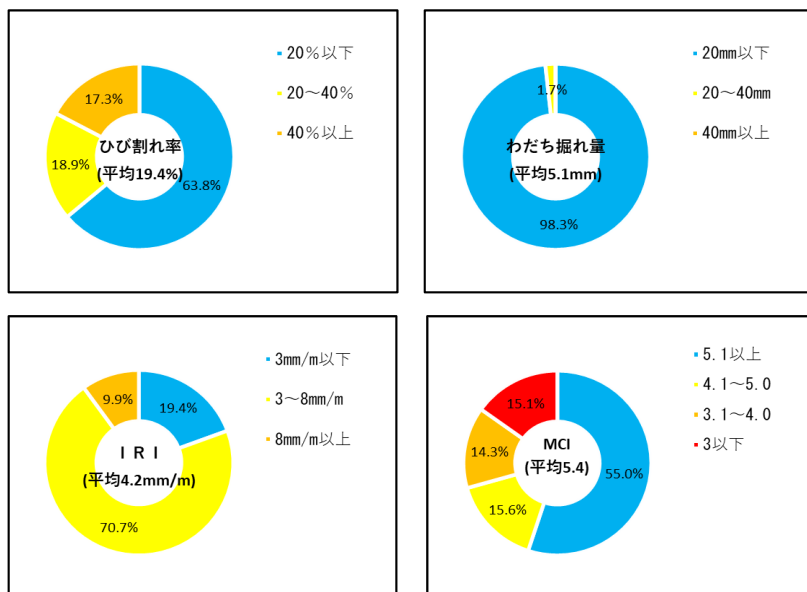


図-2.3.1 令和4年度路面性状調査結果まとめ

MCI (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状態が良い)である。(満点は10)

維持水準の判断基準	MCI
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

なお、平成29年度に実施した路面性状調査結果と比較すると、平均MCIが5.9から5.4に劣化している事が確認出来る。また、MCIランクも健全であるMCI5以上の割合が減少し、その他のランクがそれぞれ増加していることから、平成29年度調査時から全体的に舗装が劣化傾向に進んでいることが確認出来た。

表-2.3.2 舗装の劣化状況 (MCIの過年度調査結果比較)

		MCIランク別延長および割合					合計	平均
		3以下	3.1~4.0	4.1~5.0	5.1以上			
令和4年度 調査結果	延長(km)	10,130	9,548	10,438	36,882	66,998	5.4	
	割合(%)	15.1%	14.3%	15.6%	55.0%	100.0%		
平成29年度 調査結果	延長(km)	7,920	6,898	9,728	40,951	65,497	5.9	
	割合(%)	12.1%	10.5%	14.9%	62.5%	100.0%		

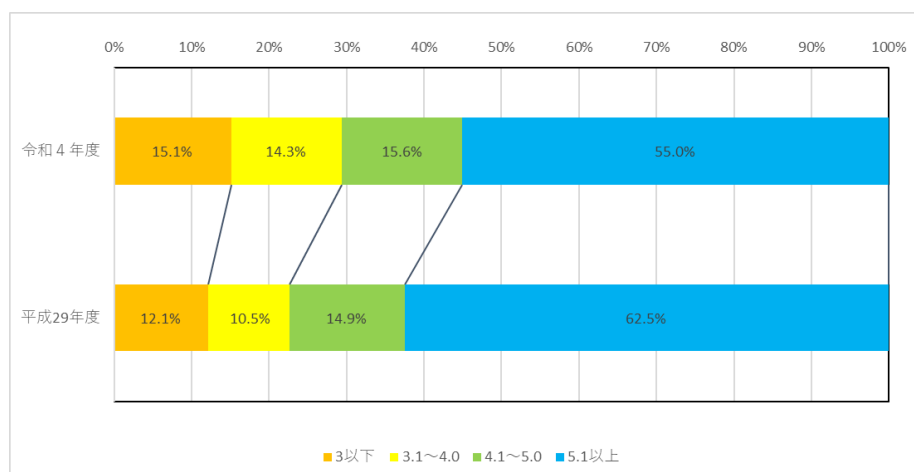


図-2.3.2 舗装の劣化状況 (MCIの過年度調査結果比較 (割合))

### 3. 舗装管理の基本的な考え方

#### 3-1 舗装管理の基本方針

舗装管理の基本方針は、舗装の現状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削減を目指すものとする。

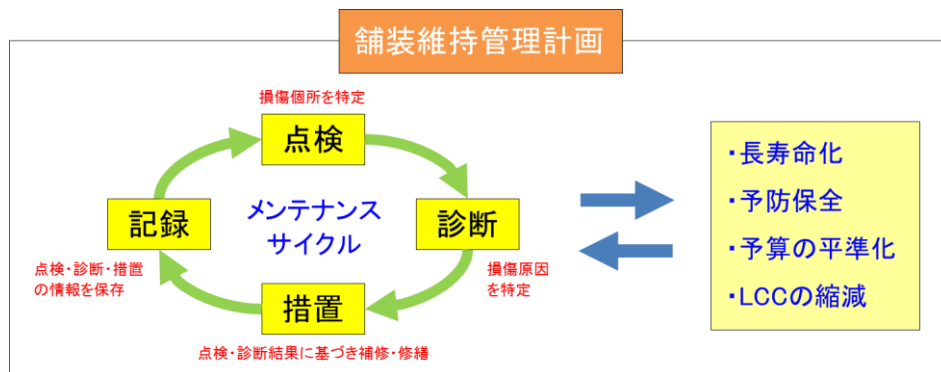


図-3.1.1 舗装管理のイメージ

#### (1) 予防保全による長寿命化の取り組み

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型の修繕だけではなく、表層のみの修繕など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。

#### (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ない。管理基準にとらわれ過ぎず、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。

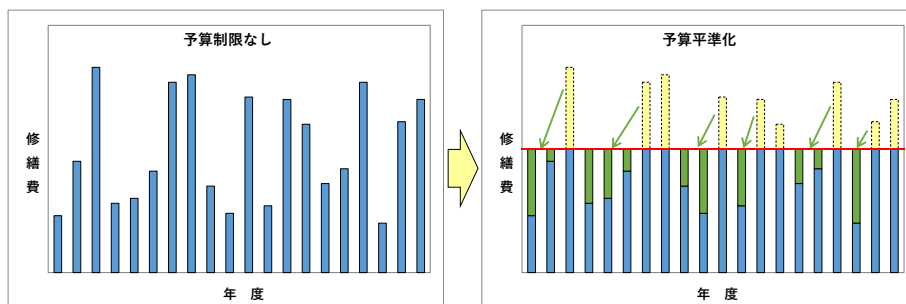


図-3.1.2 予算の平準化 (イメージ)

#### (3) 長寿命化に向けた取り組み

維持修繕にシーラ材注入等による延命工法の採択や新材料・新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。

### 3-2 管理道路の分類

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、管理道路は当町の道路の利用形態を踏まえて分類する。

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。

特性	分類	主な道路 <sup>※1</sup> (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	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	政令市・一般市道 市町村道

「舗装点検要領 P6 より」 H28.10 国土交通省道路局

図-3.2.1 道路の分類のイメージ

#### (2) 滑川町における道路の分類

滑川町における道路の分類は、直轄国道等のように大型車が頻繁に走行する路線は無く、また大型車の通行規制も行っている事から、分類A、Bに相当する道路は無く、損傷の進行が緩やかな道路（分類C、D）が主と判断され、現状では以下のとおりに設定する。

表-3.2.1 道路の分類（令和4年度）

分類	対象路線	管理延長	全体比
分類A	無し	--	--
分類B	無し	--	--
分類C	1、2級町道および 上下線のあるその他道路	66.9km	16.6%
分類D	上記以外の道路	336.0km	83.4%

※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

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場合設定しない。

### 3-4 管理基準の設定

管理基準の設定は、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。一方分類Dの路線については、主に生活道路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-3.4.1 分類別修繕実施の判断基準（管理基準）

分類	保全方針	実施内容
C	予防保全	<ul style="list-style-type: none"><li>管理目標値をMC I 4.0以上とする。</li><li>管理目標値を下回った場合は、優先順位に従い舗装の打換え等の修繕を適宜行う。</li><li>舗装の定期点検による評価結果等に基づき、修繕方法を検討する。 (舗装の長寿命化を考え、MC Iの程度により修繕工法を推定する。)</li><li>必要に応じてFWD等を用いた詳細調査を実施し、舗装の状態を確認することで適した補修工法を採択する。</li></ul>
D	事後保全	<ul style="list-style-type: none"><li>道路パトロール結果を基に、損傷程度に応じた修繕を実施する。</li><li>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長持ちさせる工法を計画する。</li><li>段差修正やシール材注入等を行うことで、舗装を長持ちさせる。</li></ul>

### 3-5 診断区分および結果

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-3.5.1に示す診断区分に基づき、当年度の路面性状調査結果を診断した結果を表-3.5.2に示す。

表-3.5.1 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		

表-3.5.2 診断区分毎の延長（令和4年度路面性状調査結果を集計）

診断区分	区分Ⅰ	区分Ⅱ	区分Ⅲ
MCI	5.1以上	5.0～4.1	4.0以下
分類Cの道路	36.9km	10.4km	19.7km

### 3-6 点検計画の立案

点検計画の立案は、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-3.6.1）。

表-3.6.1 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8ケース実施した。ここで、修繕工法適用条件の違いは、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（事後保全：ケース1～3）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（予防保全：ケース4～8）で実施した。

表-4.2.1 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	年間約8,000万円		
4	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
5	年間約1.0億円		
6	年間約8,000万円		
7	年間約6,000万円		
8	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-4.3.1、表-4.3.2に示す。

下表結果より、ケース1（事後保全）およびケース4（予防保全）を比較した場合、同じ予算制限無しであっても、予防保全を前提に推計したケース4の方が少ない修繕費であることが判明しており、その差は40年間で約60億円に及ぶ。次に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および6であれば、現状の平均MCI4以下の割合が20年後および40年後も減少しているのに対し、ケース7および8では、増加する事が確認出来た。予防保全の組み合わせの中で、40年後も良好な管理水準でキープするには、ケース5もしくは6となり、年間0.8～1.0億円程度の修繕費が必要であることが推計された。

表-4.3.1 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)	現状のMCI 4以下の割合	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2.48億円	約19.77億円	約99.33億円	6.9	29.4%	0.0%	0.0%
2	年間約6,000万円	約0.59億円	約0.60億円	約23.94億円	3.8	29.4%	69.2%	69.2%
3	年間約8,000万円	約0.80億円	約0.80億円	約31.98億円	4.1	29.4%	58.8%	58.8%
4	無し	約0.98億円	約5.45億円	約39.18億円	6.2	29.4%	0.0%	0.0%
5	年間約1.0億円	約1.00億円	約1.00億円	約40.00億円	6.2	29.4%	0.0%	0.0%
6	年間約8,000万円	約0.80億円	約0.80億円	約32.00億円	6.1	29.4%	18.5%	18.6%
7	年間約6,000万円	約0.60億円	約0.60億円	約23.99億円	5.7	29.4%	39.0%	39.0%
8	年間約4,000万円	約0.40億円	約0.40億円	約16.00億円	4.3	29.4%	59.4%	59.4%

表-4.3.2 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2.48億円	約19.77億円	×	6.9	○	0.0%	○	0.0%	○
2	約0.59億円	約0.60億円	○	3.8	×	69.2%	×	69.2%	×
3	約0.80億円	約0.80億円	○	4.1	△	58.8%	×	58.8%	×
4	約0.98億円	約5.45億円	×	6.2	○	0.0%	○	0.0%	○
5	約1.00億円	約1.00億円	△	6.2	○	0.0%	○	0.0%	○
6	約0.80億円	約0.80億円	○	6.1	○	18.5%	△	18.6%	△
7	約0.60億円	約0.60億円	○	5.7	○	39.0%	×	39.0%	×
8	約0.40億円	約0.40億円	○	4.3	△	59.4%	×	59.4%	×

ケース 5		
結果	初年度費用	約1.0億円
	年平均費用	約1.0億円
	平均M C I	6.2
	総費用	約40.0億円
	20年後のM C I 4 以下	0.0%
	40年後のM C I 4 以下	0.0%

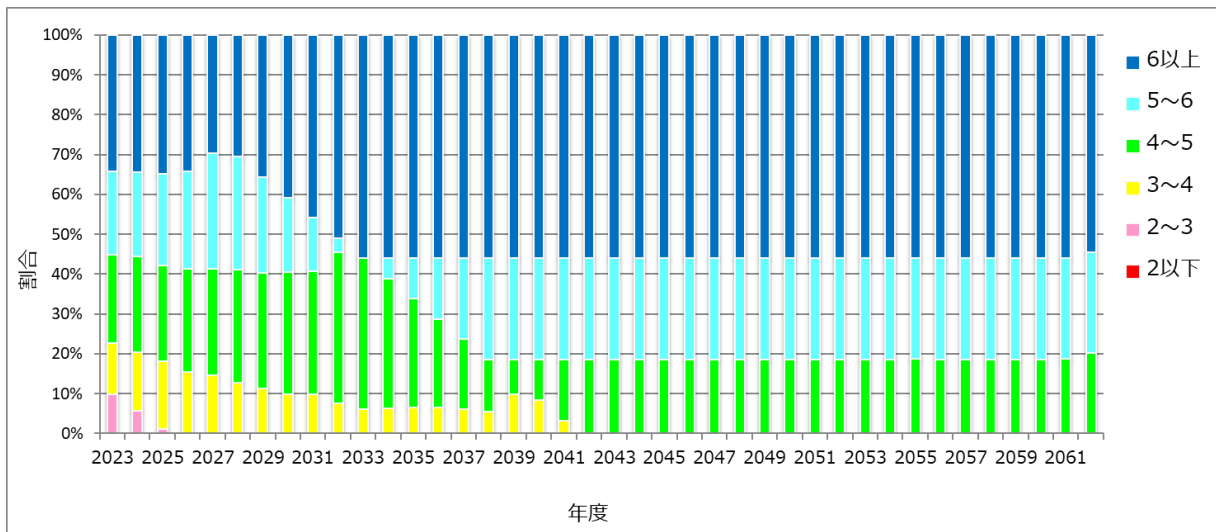
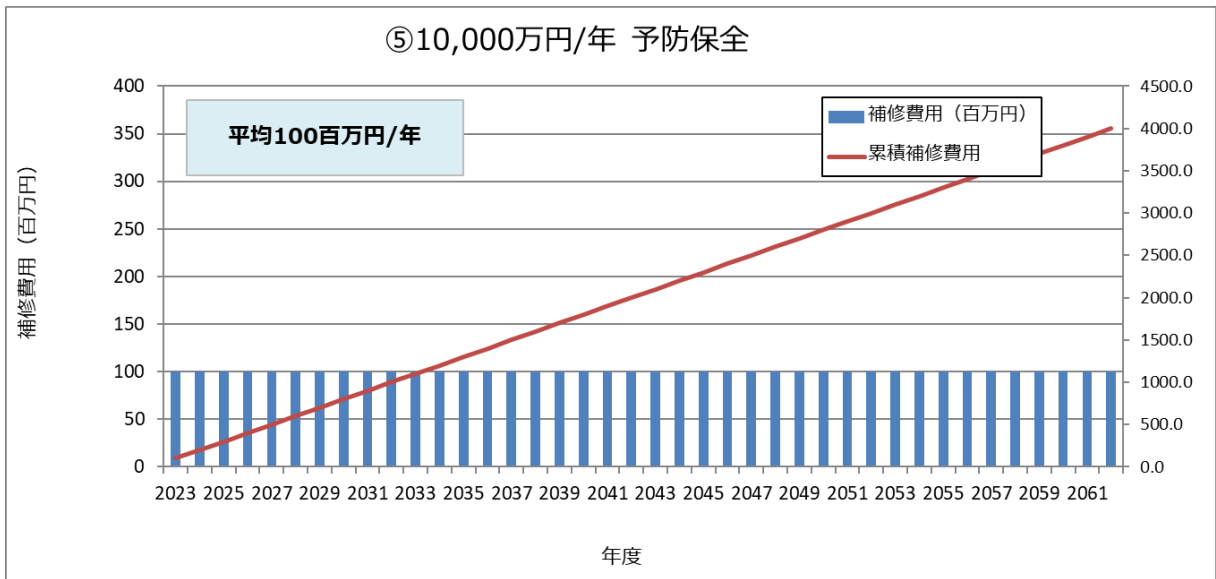


図-4.3.1 ケース 5 : 予防保全 予算制限 1.0億円/年

ケース 6		
結果	初年度費用	約0.8億円
	年平均費用	約0.8億円
	平均M C I	6.1
	総費用	約32.0億円
	20年後のM C I 4 以下	18.5%
	40年後のM C I 4 以下	18.6%

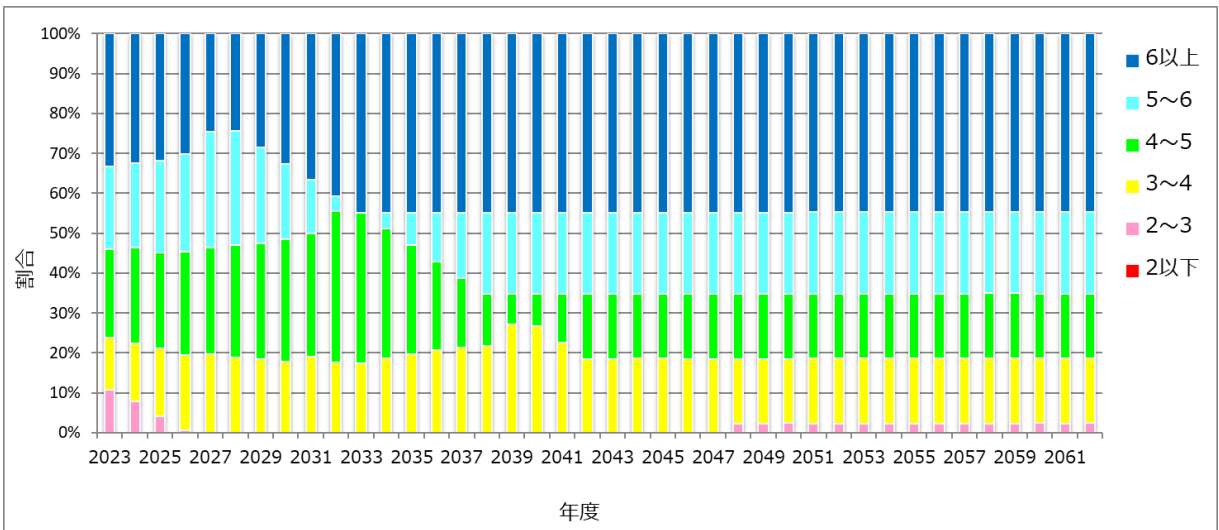
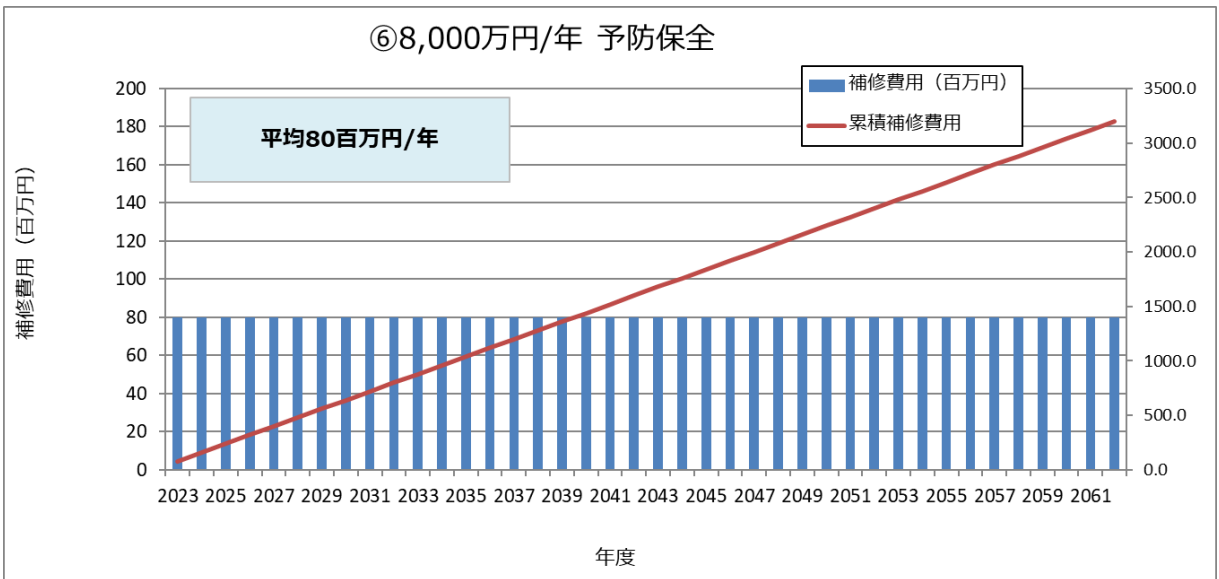


図-4.3.2 ケース6：予防保全 予算制限 0.8億円/年

## 5. 短期修繕計画の優先順位の考え方

### 5-1 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を対象に、短期修繕計画として整理した。

短期修繕計画とは、管理基準（MCI4以上）に満たない修繕区分Ⅲの箇所を対象に、その前後の破損状況も勘案しながら路線毎に選定することとした。また、計画的に修繕を行うため、選定された路線（区間）を対象に優先順位を設定した。

### 5-2 優先順位の考え方

舗装の優先順位は、以下のとおり3つの優先度の各配点合計値で行うこととした。優先度項目の配点内容を表-5.2.1に示す。

表-5.2.1 優先順位の考え方

項目	基準	点数	備考
破損区分 MCI	4.0以下	3点	区分Ⅲ
	5.0～4.1	1点	区分Ⅱ
	5.1以上	--	区分Ⅰ
路線の重要性	1級	2点	
	2級	1点	
	その他	--	
住民要望	あり	1点	
	なし	--	

※破損区分MCIの判断基準は、選定された区間の中で安全側を考慮し、その区間の最小MCI値を採用することとした。

### 5-3 短期修繕計画結果

短期修繕計画の結果を表-5.3.1に示す。

計画として整理した結果、42区間（延長合計 20.8km）を修繕区間として抽出した。

表-5.3.1 修繕計画一覧表（令和5年度から令和11年度）

優先 順位	分類	道路 種別	路線 番号	距離標		延長 (m)	幅員 (m)	点検 実施 期間	最小 MCI	診断 結果	対象箇所の重み付け				平均 MCI	措置		概算 修繕費 (千円)	小計 (千円)	
				自 (m)	至 (m)						MCI≧5.0 or MCI≦4.0	路線の 重要性	住民 要望	総合 評価		内容	実施期間			
1	C	1級	108号	3,780	4,320	540	8.0	R04	1.7	Ⅲ	3	2	1	6	3.5	路上路盤再生工法	R05～R07	34,560	299,906	
2	C	1級	159号	1,140	1,380	240	6.5	R04	1.2	Ⅲ	3	2	1	6	3.5	切削O L	R05～R07	7,020		
3	C	1級	109号	0	600	600	6.5	R04	1.4	Ⅲ	3	2		5	2.7	路上路盤再生工法	R05～R07	31,200		
4	C	1級	152号	0	97	97	6.5	R04	2.0	Ⅲ	3	2		5	2.8	切削O L	R05～R07	2,837		
5	C	1級	126号	0	440	440	6.5	R04	2.0	Ⅲ	3	2		5	2.9	切削O L	R05～R07	12,870		
6	C	1級	109号	860	1,280	420	6.5	R04	0.8	Ⅲ	3	2		5	2.9	切削O L	R05～R07	12,285		
7	C	1級	108号	1,240	2,240	1,000	6.5	R04	1.3	Ⅲ	3	2		5	3.2	路上路盤再生工法	R05～R07	52,000		
8	C	1級	154号	0	119	119	6.5	R04	2.3	Ⅲ	3	2		5	3.2	切削O L	R05～R07	3,481		
9	C	1級	122号	0	1,081	1,081	6.5	R04	1.8	Ⅲ	3	2		5	3.4	路上路盤再生工法	R05～R07	56,212		
10	C	1級	132号	840	1,162	322	6.5	R04	1.9	Ⅲ	3	2		5	3.4	路上路盤再生工法	R05～R07	16,744		
11	C	1級	102号	1,560	1,800	240	6.5	R04	1.5	Ⅲ	3	2		5	3.5	切削O L	R05～R07	7,020		
12	C	1級	106号	0	1,100	1,100	6.5	R04	1.8	Ⅲ	3	2		5	3.6	切削O L	R05～R07	32,175		
13	C	1級	182号	360	852	492	6.5	R04	1.1	Ⅲ	3	2		5	3.6	切削O L	R05～R07	14,391		
14	C	1級	106号	1,400	1,845	445	6.5	R04	1.7	Ⅲ	3	2		5	3.6	切削O L	R05～R07	13,016		
15	C	2級	247号	100	240	140	6.5	R04	2.5	Ⅲ	3	1	1	5	3.6	切削O L	R05～R07	4,095		
16	C	1級	116号	1,320	1,700	380	6.5	R04	1.7	Ⅲ	3	2		5	3.9	切削O L	R08～R09	11,115		
17	C	1級	128号	0	1,261	1,261	6.5	R04	1.9	Ⅲ	3	2		5	4.1	切削O L	R08～R09	36,884		
18	C	1級	114号	720	1,580	860	6.5	R04	2.7	Ⅲ	3	2		5	4.2	切削O L	R08～R09	25,155		
19	C	1級	102号	0	740	740	6.5	R04	2.3	Ⅲ	3	2		5	4.3	路上路盤再生工法	R08～R09	38,480		
20	C	1級	110号	0	307	307	6.5	R04	2.6	Ⅲ	3	2		5	4.4	切削O L	R08～R09	8,980		
21	C	1級	104号	0	747	747	6.5	R04	3.1	Ⅲ	3	2		5	4.5	切削O L	R08～R09	21,850		
22	C	1級	159号	264	840	576	6.5	R04	2.8	Ⅲ	3	2		5	4.5	切削O L	R08～R09	16,848		
23	C	2級	209号	0	1,202	1,202	6.5	R04	1.2	Ⅲ	3	1		4	2.3	切削O L	R08～R09	35,159		
24	C	2級	244号	0	200	200	6.5	R04	1.2	Ⅲ	3	1		4	2.4	切削O L	R08～R09	5,850		
25	C	2級	211号	0	760	760	6.5	R04	0.8	Ⅲ	3	1		4	2.6	切削O L	R08～R09	22,230		
26	C	2級	206号	0	299	299	6.5	R04	1.3	Ⅲ	3	1		4	2.6	切削O L	R10～R11	8,746		
27	C	2級	239号	0	280	280	6.5	R04	1.8	Ⅲ	3	1		4	2.6	切削O L	R10～R11	8,190		
28	C	2級	254号	0	147	147	6.5	R04	1.9	Ⅲ	3	1		4	2.6	切削O L	R10～R11	4,300		
29	C	2級	257号	0	360	360	6.5	R04	1.8	Ⅲ	3	1		4	3.1	切削O L	R10～R11	10,530		
30	C	2級	221号	0	1,393	1,393	6.5	R04	1.6	Ⅲ	3	1		4	3.2	切削O L	R10～R11	40,745		
31	C	2級	205号	140	840	700	6.5	R04	1.7	Ⅲ	3	1		4	3.4	切削O L	R10～R11	20,475		
32	C	その他	1144号	0	170	170	6.5	R04	1.7	Ⅲ	3	0		3	2.1	切削O L	R10～R11	4,973		
33	C	その他	8343号	0	127	127	6.5	R04	1.4	Ⅲ	3	0		3	2.1	切削O L	R10～R11	3,715		
34	C	その他	8335号	0	178	178	6.5	R04	0.7	Ⅲ	3	0		3	2.2	路上路盤再生工法	R10～R11	9,256		
35	C	その他	2219号	0	240	240	6.5	R04	1.1	Ⅲ	3	0		3	2.3	切削O L	R10～R11	7,020		
36	C	その他	1497号	0	213	213	6.5	R04	1.2	Ⅲ	3	0		3	2.6	切削O L	R10～R11	6,230		
37	C	その他	8347号	0	53	53	6.5	R04	2.1	Ⅲ	3	0		3	2.6	切削O L	R10～R11	1,550		
38	C	その他	2219号	960	1,640	680	6.5	R04	1.6	Ⅲ	3	0		3	2.7	切削O L	R10～R11	19,890		
39	C	その他	1492号	0	364	364	6.5	R04	1.8	Ⅲ	3	0		3	2.8	切削O L	R10～R11	10,647		
40	C	その他	8344号	380	1,076	696	6.5	R04	0.9	Ⅲ	3	0		3	2.9	切削O L	R10～R11	20,358		
41	C	その他	8337号	0	380	380	6.5	R04	1.9	Ⅲ	3	0		3	3.1	路上路盤再生工法	R10～R11	19,760		
42	C	その他	9314号	0	200	200	6.5	R04	2.7	Ⅲ	3	0		3	4.1	路上路盤再生工法	R10～R11	10,400		
計								20,789								7カ年補修費用	合計	729,241千円		
																	補修費用年間平均	平均	104,177千円/年	

※診断区分（Ⅰ～Ⅲ）は、その区間の最小MCIを採用した。

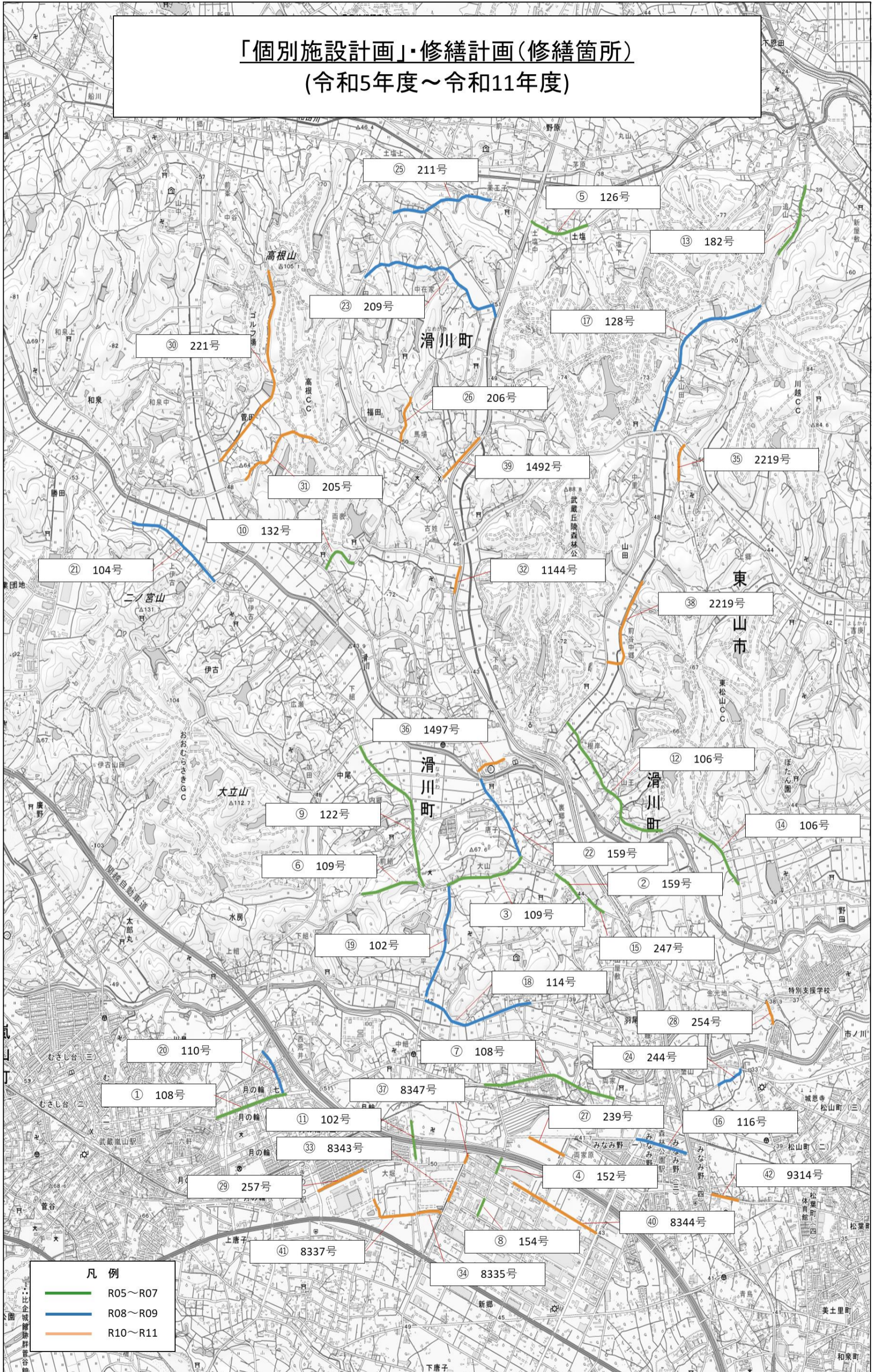
令和5年度から令和11年度までの7カ年で計画した修繕費用は、合計729,241千円であり、年間平均は104,177千円/年と試算された。

その規模は令和3年度以降の修繕費（約80,000千円）と比較して大なるものであるが、長期修繕計画で試算した結果と合致しており、道路を維持していくうえで必要な修繕である。

- 以上 -



「個別施設計画」・修繕計画(修繕箇所)  
(令和5年度～令和11年度)



凡例	
<span style="color: green;">—</span>	R05～R07
<span style="color: blue;">—</span>	R08～R09
<span style="color: orange;">—</span>	R10～R11