


白井市道修繕計画（第二次）

（幹線市道の舗装）

令和2（2020）年度～令和7（2025）年度

概要版

令和2年3月

 白井市 都市建設部 道路課

目 次

第1章	本計画策定の背景と目的	2
第2章	修繕計画対象施設の概要	2
2-1.	対象施設数量.....	2
2-2.	点検結果.....	3
2-2-1.	路面性状調査結果（令和元年8月時点）	3
第3章	修繕計画策定内容	4
3-1.	基本方針.....	4
3-1-1.	舗装	4
3-2.	施設の重要度の設定	5
3-3.	修繕計画（令和3年度～令和7年度）	6
3-3-1.	舗装	6

第1章 本計画策定の背景と目的

社会経済活動や地域生活・地域防災を支える社会基盤として、今日まで多くの道路整備が進められてきました。一方で、これまでに整備した大量なストックは時代とともに老朽化が進行しており、適切な維持管理を行うための維持修繕費が増大していくことが予想されます。

このような現状を踏まえ、平成26年4月には「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」が国土交通省から示され、各道路管理者においては、道路構造物の詳細な点検や、点検結果より策定した修繕計画によるメンテナンスが行われています。

白井市では、平成26～27年度にかけて、幹線市道の舗装の詳細点検を実施し、各路線の劣化状況を把握してきました。平成27年度には劣化状況を踏まえた白井市道修繕計画（第一次）（平成28年から5年間）を策定し、劣化が著しい路線に対しては修繕を実施し、道路利用者に対して安心・安全で良好なサービス水準の維持に努めてきました。

今回、点検開始から5年が経過したことから、2巡目の点検を実施し、改めて劣化状況を把握したうえで、修繕計画の策定を行いました。本修繕計画に基づき、今後はより効率的な道路管理に努め、利用者に対するサービス水準向上に努めます。

なお、本計画の進め方は、点検・計画策定は5年ごと、計画期間は第一次計画の進捗状況と予算措置等の期間を考慮し、第一次計画の最終年度を加えた令和2年度からの6年間としています。

図 1-1. 計画策定及び実施の進行イメージ

		H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
第一次	点検・策定 予算措置	点検	点検・策定 ・予算措置															
	計画			第一次計画														
	実施																	
第二次	点検・策定 予算措置						点検・策定 予算措置											
	計画							第二次計画										
	実施																	
第三次	点検・策定 予算措置											点検・策定 予算措置						
	計画												第三次計画					
	実施																	

第2章 修繕計画対象施設の概要

2-1. 対象施設数量

本修繕計画の対象施設数量は表2-1のとおりです。

表 2-1. 修繕計画対象数量（舗装）

道路種別	市管理延長 (km)
幹線1級市道	31.6
幹線2級市道	26.1
合計	57.7

2-2. 点検結果

2-2-1. 路面性状調査結果（令和元年8月時点）

幹線1、2級路線を対象に、令和元年度に実施した路面性状調査の結果は表2-2、図2-1のとおりです。白井市の舗装管理水準（MCI>4：健全度Dを許容しない）を満たす延長は45.6km（79%）であり、一方、管理水準を満たさない延長は12.1km（21%）となりました。

表 2-2. 令和元年度路面性状調査結果

健全度 ランク	管理指標 【MCI（最小値）】	舗装の状態	上段：延長 下段：割合	
a	MCI>6	望ましい状況で補修の必要 なし	19.4km ----- 33%	45.6km 79%
b	6≧MCI>5	望ましい状況であるが観察 が必要	14.3km ----- 25%	
c	5≧MCI>4	一部損傷がある状態	11.9km ----- 21%	
d	4≧MCI>3	損傷がある程度進んだ状態	7.6km ----- 13%	12.1km 21%
e	3≧MCI	損傷が著しい状態	4.5km ----- 8%	
合 計			57.7km	
路線全体平均 MCI			5.3	

※MCI：「ひび割れ率」「わだち掘れ量」「平坦性」を基に算出される舗装維持管理指数

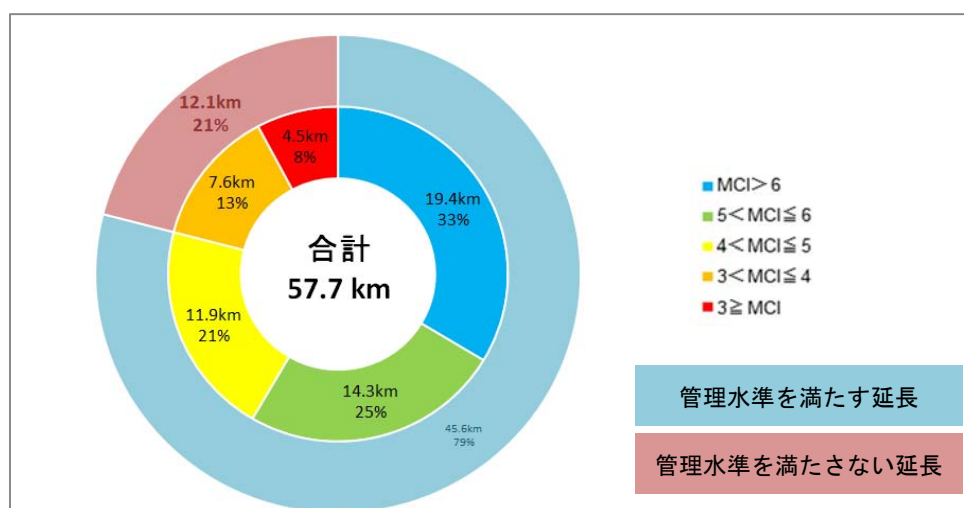


図 2-1. 令和元年度路面性状調査結果

第3章 修繕計画策定内容

3-1. 基本方針

3-1-1. 舗装

管理水準は $MCI > 4$ (健全度 D を許容しない) と設定しました。路面性状調査の結果、 $MCI 3$ を下回った区間 (健全度 E) は優先して修繕を行います (事後保全型管理)。その後、 $4 \geq MCI > 3$ の区間 (健全度 D) について修繕を行います (予防保全型管理)。

表 3-1. 舗装管理水準の設定

管理水準	管理方法	管理内容	対策工法
$MCI > 4$	予防保全型 ($4 \geq MCI > 3$)	舗装の劣化・損傷が軽度な段階 ($MCI 4$ 以下) で計画的に修繕を行い、健全度を維持して舗装の長寿命化を図る。	表層打換え (ひび割れ率 30%未満) 表層+上層路盤打換え (ひび割れ率 30%以上)
	事後保全型 ($3 \geq MCI$)	舗装の劣化・損傷が進行し、修繕が必要と判断された段階 ($MCI 3$ 以下) で更新する。	全層打換え

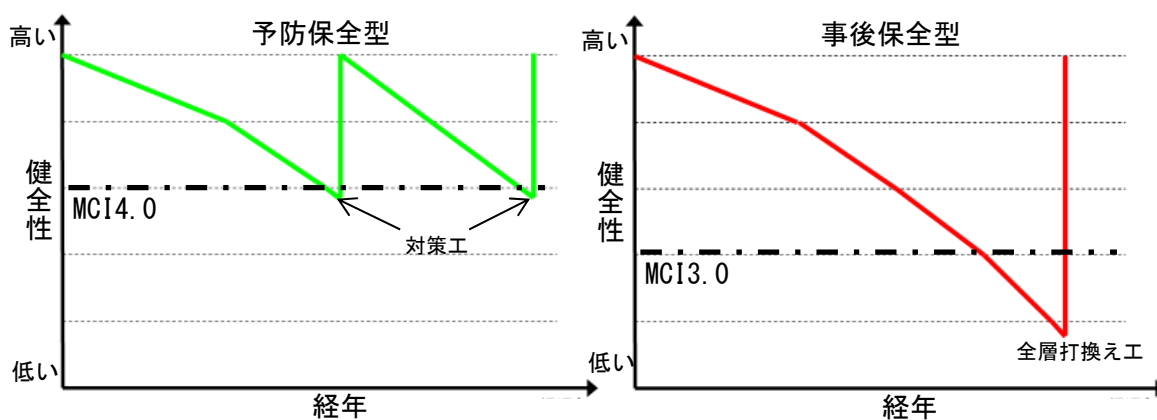


図 3-1. 予防保全型と事後保全型の考え方

平成 27 年度の計画策定時の管理水準は $MCI > 5$ (健全度 C を許容しない) としていましたが、運用していく中で予算の確保が難しく、対策を先送りせざるを得ない路線があったため、管理水準の見直しを行った。健全度 C の区間は、今後、今まで以上の頻度でパトロールを行い、明らかに修繕が必要な損傷を発見した場合に、応急的な補修を行うことでサービス水準を維持することとします。

3-2. 施設の重要度の設定

健全度が同一の場合に、対策を行う順番を決めるため、表3-2に定めた諸元項目に応じて、施設の重要度を設定しました。

表 3-2. 路線の重要度算出の諸元項目

諸元項目	諸元内容
路線特性	1級路線を優先
大型車交通量（12時間）	大型車交通量の多い路線を優先
特殊車両許可路線及び重要物流道路	該当する路線を優先
路線バス運行路線	該当する路線を優先
総交通量	交通量の多い路線を優先
小中学校近隣道路	該当する路線を優先

3-3. 修繕計画（令和2年度～令和7年度）

3-3-1. 舗装

舗装の修繕延長及び修繕費用は表3-3のとおりです。

表2-2調査結果より、平成31年度施工済み延長については計画から除いた。

表 3-3. 健全度区分ごとの事業量（舗装）

健全度ランク	判定基準	延長 (m)	費用 (千円)
A	舗装が新しく望ましい状態 MCI > 6	21,813	0
B	舗装は新しくないが望ましい管理水準 6 ≥ MCI > 5	13,984	0
C	一部損傷がある状態 5 ≥ MCI > 4	10,471 (994)	0 (55,839)
D	損傷がある程度進んだ状態 4 ≥ MCI > 3	4,406	260,325
E	損傷が著しい状態 3 ≥ MCI	6,936	615,506
6か年計		11,342 (12,336)	875,741 (931,580)

3-4. 点検結果 (令和元年8月時点)

