

第3号様式（第6条第1項関係）

市長	副市長	部長	課長	主幹・副主幹	主査・主査補	班員
付議・報告部課						

令和7年4月16日

会議結果報告書（行政経営戦略会議）

1 日時及び場所

令和7年4月16日（水）午前9時30分～ 本庁舎4階大委員会室

2 出席者

道路課 小島課長、鵜野副主幹

3 件名

白井市道修繕計画（第三次）の策定について

4 会議結果

- ☐ 案のとおり決定する。
☐ 一部修正の上、決定する。
☐ 継続して検討する。
☐ 案を否決する。
☒ 報告を了承する。

5 会議内容

- ・事業費の内訳は国費と地方債があるので、一般財源は一割程度となるのか。
→そのとおり。
- ・令和7年度が二次計画の最終年度であり、三次計画の初年度となる理由は。
→令和7年度の修繕工事は第二次計画に則り行うこととなるが、令和8年度から3次計画に則り国の交付金を活用して修繕工事を行うため、国への要望を令和7年度中に行う必要があることから、令和7年度は2次計画の最終年度であり3次計画の初年度としている。
- ・第二次計画の事業進捗率は24.4%だが修繕出来ていない箇所の対応は。
→遅れている部分は、パトロール等を行い、部分的に補修を行うなどの対応をしている。
→第二次計画で修繕出来なかった部分も包め、第三次計画を策定している。
- ・修繕対象延長の16.6kmとは、各路線としての延長なのか。
→各路線の全延長ではなく、各路線について100m毎に路面の状態を計測しおり、計測結果で修繕が必要と判断された延長の合計が16.6kmとなる。
- ・第二次計画と第三次計画を比べると、修繕対象延長と工事費の増加割合が異なるのはなぜか。
→工事費については、資材価格や人件費等の物価が上昇していること、第二次計画で実施できなかった箇所について、健全度がDからEに変わったこと等が増額要因となっている。そのため修繕対象延長と工事費の増加率は異なっている。
- ・今後のスケジュールに令和8年度の予算措置とあるが、令和12年度までの予算措置なのか。
→令和8年度について単年度分の予算措置となる。
- ・修繕の進め方としては、健全度Eから実施するのか。

→健全度Eを優先して修繕を行うことで考えているが、DとEが混在している路線もあるため、Eのみでの実施は難しい。

- ・路線の重要度算出の諸元項目は、各項目で優先度は異なるのか。

→項目ごとに優先度が異なり、大型車交通量の優先度が一番高くなっています。

- ・第二次計画の進捗率24.4%にとどまっている主な要因は、財源か職員数か。

→財源となる国の交付金が要望に対して交付率が低いことや、事業量に対する職員数が不足していることも要因となっている。

備考 会議内容を簡潔に記載すること。

報告書(行政経営戦略会議)

部課名 都市建設部 道路課

件名	白井市道修繕計画(第三次)の策定について							
内容	市では、舗装修繕工事を計画的かつ効果的に実施するため、平成27年度に市道修繕計画(第1次)を、令和2年度に市道修繕計画(第2次)を策定し、計画に基づく修繕に取り組んでいるところである。 第2次計画期間が令和7年度をもって終了することから、舗装の状況調査等を行い、計画の見直しを行うものである。							
		第2次計画		第3次計画				
	計画期間	令和2年度(2020)から 令和7年度(2025)まで(6年間)		令和7年度(2025)から 令和12年度(2030)まで(6年間)				
	市道延長	310, 879m		343, 645m				
	計画対象延長 【1・2級市道】	57, 713m		56, 241m				
	修繕対象延長 【D判定以下】	12, 336m		16, 600m				
	工事費	876百万円		2, 007百万円				
	※ 設計費は含まない							
部内会議や関係課等との調整結果(主な意見・懸案事項)	第二次計画に対する令和6年3月末時点の進捗率は24.4%にとどまっている。修繕の実施については、現場の状況や地元等からの要望も踏まえ、国の交付金を活用しながら進める必要がある。							
今後のスケジュール	令和7年度 国費要望等、令和8年度の予算措置 令和8年度から第三次計画に基づき修繕実施							
	項目	有無	方法(時期)		項目	有無	方法(時期)	
	条例規則	無			報道発表	無		
	議会説明	有	行政運営報告(R7.5月)		広報・HP等	有	市HP(R7.5月)	
	市民参加	無						
	報告書公表	☐ 公開 ☐ 非公開 ☐ 部分非 ☒ 時限非 (☐ 行政運営報告 ☐ まで)						
参考情報	案件提出事由	エ 策定した各種計画の概要						
	関係法令等	道路法						
	関係課							
	事業費	2,007,642千円(うち国費 1,003,821千円、地方債 903,438千円)						
	カテゴリー	年代	全ての年代	場所	市内全域	目的	都市・交通	手段

白井市道修繕計画（第三次）

令和 7（2025）年度～令和 1 2（2030）年度

概要版

令和 7 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.....	1
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.....	2
2-2-1.	路面性状調査結果（令和6年度8月時点）.....	2
第3章	修繕計画策定内容.....	3
3-1.	基本方針.....	3
3-1-1.	舗装.....	3
3-2.	施設の重要度の設定.....	4
3-3.	修繕計画（令和7年度～令和12年度）.....	5
3-3-1.	舗装.....	5
3-4.	点検結果（令和6年度8月時点）.....	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、平成31年度に、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ました。また、詳細点検の結果をうけ、白井市道修繕計画を策定し、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おります。

令和6年度は3巡目の詳細点検を実施し、改めて劣化状況を把握したうえで、本修繕計画の策定を実施しました。本修繕計画は、引き続き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を目指すものと位置づけます。

なお、本計画は、点検・計画策定は5年ごと、計画期間は第二次計画の進捗状況と予算措置等の期間を考慮し、第二次計画の最終年度を加えた令和7年度からの6年間としました。

		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																	

図 1-1. 計画策定及び実施の進行イメージ

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	実施延長（km）
幹線1級市道	31.8
幹線2級市道	24.4
合 計	56.2

2-2. 点検結果

2-2-1. 路面性状調査結果（令和6年度8月時点）

令和6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39.6km（70%）であり、一方、管理水準を満たさない延長は16.6km（30%）です。

表 2-2. 令和6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	6.9km 12%	39.6km 70%
B	6≧MCI＞5	望ましい状況であるが観察 が必要	16.4km 29%	
C	5≧MCI＞4	一部損傷がある状態	16.3km 29%	
D	4≧MCI＞3	損傷がある程度進んだ状態	11.7km 21%	16.6km 30%
E	3≧MCI	損傷が著しい状態	4.9km 9%	
合 計			56.2km	
路線全体平均 MCI			4.7（C）	

※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

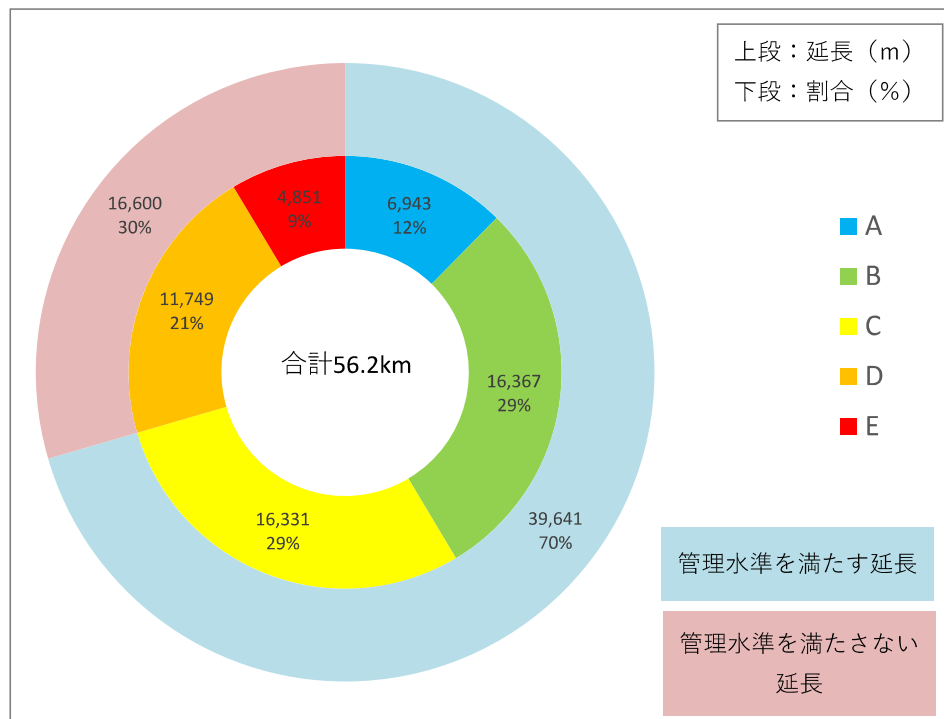


図 2-1. 令和6年度路面性状調査結果

第3章 修繕計画策定内容

3-1. 基本方針

3-1-1. 舗装

本市の管理道路において重要道路に位置づけられる1級・2級は、修繕が必要な区間である舗装評価指標 MCI が4以下の区間をなくすことを目標と設定しました。路面性状調査の結果、MCI が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、 $4 \geq \text{MCI} > 3$ 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

管理区分	管理水準	管理方法	管理内容	対策工法
1、2 級、 同一区分	MCI > 4	予防保全型 ($4 \geq \text{MCI} > 3$)	舗装の劣化・損傷が軽度な段階（MCI4 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 ($3 \geq \text{MCI}$)	舗装の劣化・損傷が進行し、修繕が必要と判断された段階（MCI3 以下）で更新する。	全層打換え

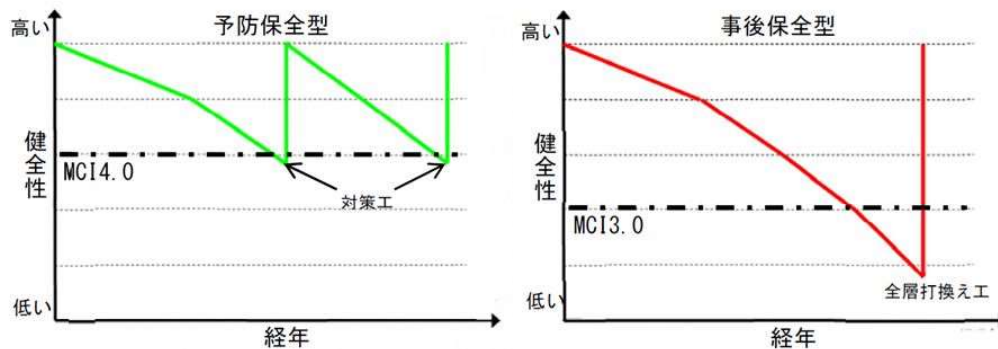


図 3-1. 予防保全型と事後保全型の考え方

管理水準は、平成27年度に策定した第一次修繕計画では $MCI > 5$ （健全度Cを許容しない）となっていました。平成31年度の第二次修繕計画にて、第一次計画の予算を確保できず、修繕が行われていない路線が見られたことから、適正なサービスを住民に提供するため、管理水準は $MCI > 4$ （健全度Dを許容しない）と定め計画の見直しを実施しています。

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7年度～令和12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、令和7年度施工予定延長（500m）については計画から除外しました。

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	6,943	0
B	舗装は新しくないが望ましい管理水準 6≥MCI>5	16,367	0
C	一部損傷がある状態 5≥MCI>4	16,331	0
D	損傷がある程度進んだ状態 4≥MCI>3	11,649	1,412,635
E	損傷が著しい状態 3≥MCI	4,451	595,007
6か年計		55,741	2,007,642

3-4. 点検結果（令和6年度8月時点）

