

# 舗装長寿命化修繕計画

令和6年3月

入間市 都市整備部 道路整備課

## 目次

1. はじめに .....	1
2. 舗装の現状と課題 .....	2
2.1 管理道路の現状 .....	2
2.2 舗装修繕予算の現状.....	2
2.3 舗装の現状 .....	3
3. 舗装の維持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（グループ分け） .....	6
3.3 表層の仕様目標年数の設定.....	7
3.4 管理方針および管理基準.....	7
3.4 診断区分および結果.....	8
3.5 点検方法・点検頻度.....	8
4. 舗装長寿命化修繕計画（長期修繕シミュレーション） .....	9
4.1 長期修繕シミュレーション.....	9
4.2 推計ケース .....	9
4.2 推計結果と評価 .....	10
5. 短期修繕計画 .....	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

入間市では昭和40年代から60年代にかけて人口の急増期があり、それに伴う行政需要の拡大に対応するため、多くの公共建築物や道路・上下水道などの都市基盤施設を各地区に建設した。現在、こうした公共施設の多くは老朽化が進行し、維持管理や施設更新のために、多額の費用をかけざるを得ない状況となっている。

そこで本市では、施設をあり方から見直し、施設の保有量や配置の適正化を図ると共に、これら取組を推進していくため、平成28年3月（令和4年3月改訂）に「入間市公共施設等総合管理計画」（以下、「管理計画」）を策定した。

管理計画は、入間市が取り組む公共施設の最適化を行っており、単にハード面に関する施設の再編や縮減を行うことのみならず、公共施設等の現状把握、財政状況や人口の動向を踏まえた上で、公共施設等の維持・保全、総量最適化、機能等の見直しを長期的な視点をもって計画的に進めていくため、ハード・ソフトの両面から公共施設マネジメントの考え方の方向性、取り組むべき内容を明らかにし、推進体制など基本的な方針を定めている。

本計画は、「入間市公共施設等総合管理計画」の個別施設計画として平成31年に策定した「舗装の個別施設計画」について、最新の舗装状況を反映し、今後の計画的かつ効率的な修繕計画及び維持管理手法について定めたものである。

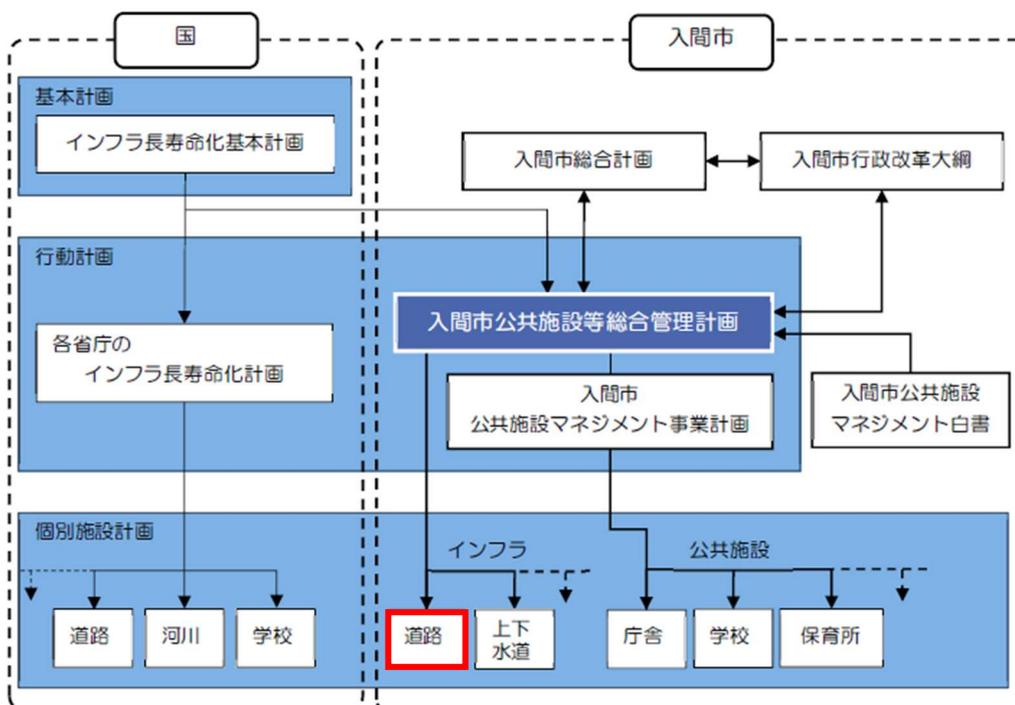


図-1.1 本計画の位置付け（公共施設等総合管理計画より）

## 2. 舗装の現状と課題

### 2.1 管理道路の現状

令和5年度現在、入間市が管理する道路の管理延長は694.8kmであり、舗装延長は合計492.5km（舗装率70.9%）である（表-2.1）。

表-2.1 管理延長と舗装延長

道路幅員	管理延長(km)	舗装延長(km)		舗装率(%)
		As舗装	Co舗装	
1級道路	38.7	37.8	0.1	97.9%
2級道路	38.6	38.0	0.0	98.4%
その他道路	617.5	413.4	3.2	67.5%
合計	694.8	489.2	3.3	70.9%

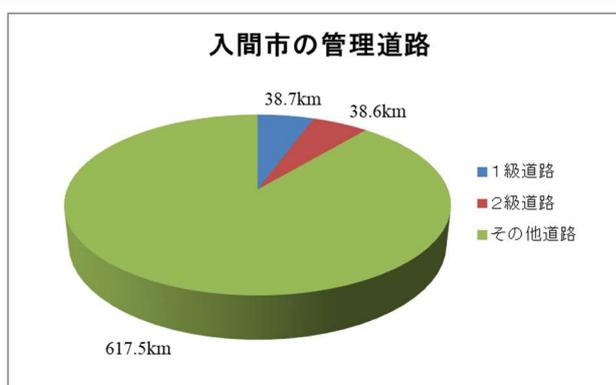


図-2.1 区分別管理道路延長

### 2.2 舗装修繕予算の現状

入間市の各年度における維持補修事業費は図-2.2のとおりである。当市の平成27年から令和元年度における道路維持事業費は、50,000千円～70,000千円を推移しており、令和2年度からは100,000千円程度で推移しているのが分かる。



図-2.2 各年度の道路維持事業費

## 2.3 舗装の現状

令和5年度に実施した路面性状調査結果を表-2.2および図-2.3に示す。

調査結果より、路線全体の平均MCIは4.4であり、修繕することが望ましい管理水準であると言える。修繕が必要とされるMCI 4以下が約60km（全体の約50%）あり、その内早急に修繕が必要と思われるMCI 3以下が約37.5km（約30.6%）を占める結果となった。

表-2.2 令和5年度路面性状調査結果まとめ

項目	大 ← 損傷レベル → 小				平均
	40%以上	20~40%	20%以下		
ひび割れ率	延長(m)	40,600	26,308	55,912	31.7%
	割合(%)	33.1%	21.4%	45.5%	
わだち掘れ量	延長(m)	0	2,887	119,933	5.8mm
	割合(%)	0.0%	2.4%	97.6%	
IRI	延長(m)	29,774	83,783	9,263	5.4mm/m
	割合(%)	24.2%	68.2%	7.5%	
MCI	延長(m)	37,559	22,483	18,336	4.4
	割合(%)	30.6%	18.3%	14.9%	

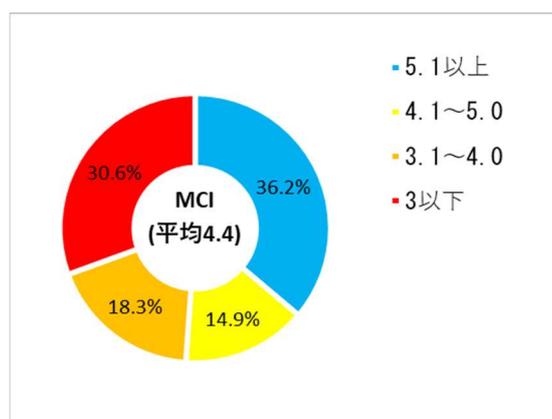


図-2.3 令和5年度調査結果まとめ

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

※国立研究開発法人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30年度に実施した路面性状調査との比較では、対象路線が異なるため一概に比較出来ないが、修繕が必要なレベルであるMC I 4以下の割合が増えているのが分かる（表-2.3、図-2.4）。

表-2.3 舗装状況（MC I の過年度調査結果比較）

		MC I 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5年度 調査結果	延長(m)	37,559	22,483	18,336	44,442	122,820	4.4	
	割合(%)	30.5%	18.3%	14.9%	36.3%	100.0%		
平成30年度 調査結果	延長(m)	11,377	14,109	22,602	72,915	121,003	5.4	
	割合(%)	9.4%	11.7%	18.7%	60.3%	100.1%		

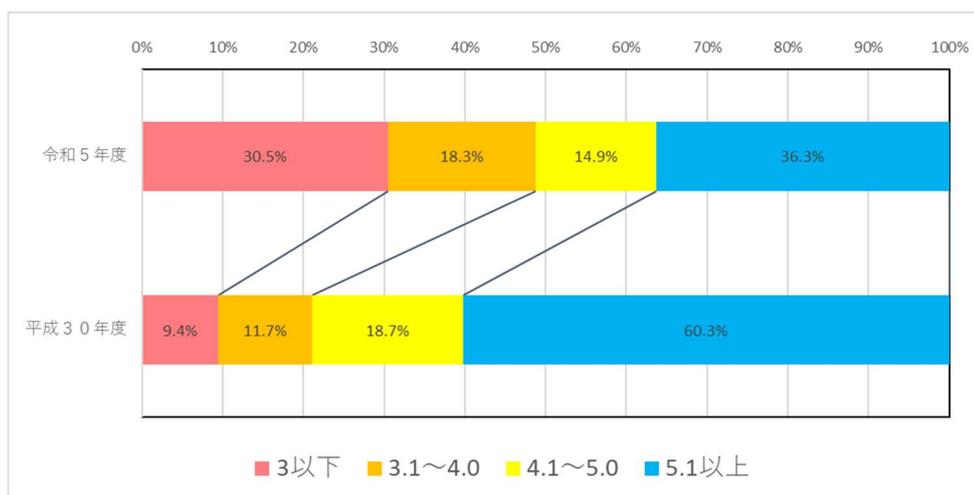


図-2.4 舗装状況（MC I の過年度調査比較（割合））

### 3. 舗装の維持管理の基本的な考え方

#### 3.1 舗装管理の基本方針

##### (1) 予防保全管理を基本とした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だけではなく、道路の特性・重要度に応じた管理水準を設定し、劣化・損傷が軽度な段階で計画的に切削オーバーレイ等の補修を行い、健全度を維持し、舗装の長寿命化を図る予防保全を積極的に取り入れる。

表-3.1 舗装管理の基本方針

管理方針	対象路線	管理内容
予防保全	・幹線道路及び主要な区画道路の内、特に大型車交通量が多く、緊急輸送道路、バス路線等の重要道路	・定期的な舗装点検・評価結果に基づき修繕を実施する。 ・管理基準値を設定し、基準値に達した場合を修繕対象とする。 ・必要に応じて詳細調査を実施し、修繕工法を選定する。
事後保全	・上記以外の路線	・道路パトロール・住民要望に基づき修繕を実施する。

##### (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い状況ではなく、管理水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。

##### (3) 継続的に改善していく道路管理の体制づくり

道路舗装の長寿命化や適正な管理水準を提供するため、表-3.2に示す点検・診断・措置・記録のPDCAサイクルを継続的に実施する道路管理の体制を構築する。

表-3.2 メンテナンスサイクルの業務内容

	業務項目		業務内容
	日常的	計画的	
点検	日常点検の実施	定期点検(路面性状調査)、詳細点検(業務委託)の実施	路面性状調査及び道路パトロール等を実施し、損傷状態を確認する。また、必要に応じて詳細調査を実施する。
診断	要望・通報の対応	診断・評価	調査結果や市民からの情報提供に基づいて損傷状況を診断し評価する。 また、評価に基づいて修繕方針や優先順位を整理して、年次の予算要望を作成する。
	修繕方針、優先順位の考え方の決定	個別施設計画の策定・修繕計画の見直し	
措置	維持管理作業の実施	修繕・更新(検討・設計含む)	予算化が確定した修繕箇所について設計・施工等の発注手続きを行う。
記録	データ蓄積・管理	データ蓄積・管理	点検・診断・措置の内容をその都度、記録し更新を行う。

### 3.2 管理道路の分類（グループ分け）

道路の分類の設定は、既存の情報・資料などから管理路線を“B（損傷の進行が早い道路など）” または“C、D（損傷の進行が緩やかな道路など）” に分類する。

道路の分類のイメージを図-3.1 に示す。

特性	分類	主な道路※1 (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	政令市一般市道、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	市町村道

図-3.1 道路の分類のイメージ

「舗装点検要領 P6 より」

対象となる管理道路は、1・2級市道（約77km）、およびその他市道（約617km）である。平成30年度に策定した「舗装の個別施設計画」では、1級市道を分類Bに、2級市道とその他市道（路面性状調査を実施した比較的交通量の多い道路）を分類Cとし、それ以外の市道を分類Dとした。当年度見直しとして、前回調査に対しMC Iが著しく悪くなった路線等を確認したが、大きな変化は無いと判断した。よって新たに追加された1級市道の62号、63号、65号を分類Bに追加し、それ以外の路線は現状どおりとした。（表-3.3）。

表-3.3 道路の分類（入間市，令和5年度）

分類	対象道路	管理延長	割合
分類Bの道路	1級市道	37.311km	5.4%
分類Cの道路	2級市道、その他市道（調査対象路線）	85.509km	12.3%
分類Dの道路	上記以外の市道	571.980km	82.3%
	合計	694.800km	100.0%

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 表層の仕様目標年数の設定

分類Bの道路における表層の使用目標年数は、舗装点検要領P29「ひび割れ率に関する標準的な劣化曲線（交通量別）」に記されたグラフを用いて設定した。

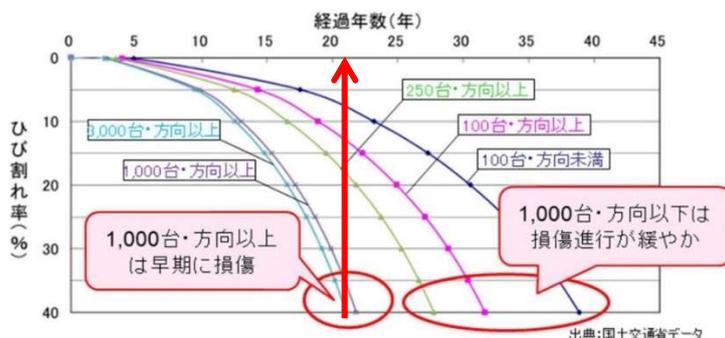


図-3.2 標準的な劣化曲線から導き出した使用目標年数

該当分類Bの道路は損傷の進行が早いことから、平均的な大型車交通量が「1000台・方向以上」を想定すると、その劣化曲線が管理基準であるひび割れ率40%に到達する年数がおよそ21年となる。そこで、使用目標年数は20年と設定した。

### 3.4 管理基準の設定

管理基準の設定は、分類Bおよび分類Cの道路に対して、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、表-3.5に示す管理基準値に従って実施することとした。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。

なお管理基準値は、「舗装管理要領」に示す診断区分Ⅲ（修繕段階）をもとに設定した。

表-3.4 管理基準（管理指標および修繕実施の判断基準）

道路分類	保全方針	実施内容
B	予防保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>管理基準値を設定し、基準を下回った場合は舗装の打換え等の修繕を検討する。</li> <li>舗装の定期点検・評価結果に基づき、修繕方法を検討する。</li> <li>FWD等を用いた詳細調査により、舗装の状態を確認し、修繕後は表層をより長持ちさせる工法を計画する（路上路盤再生工法や打換え工法により舗装の長寿命化を図る）。</li> </ul>
C	予防保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>管理基準値を設定し、基準を下回った場合は舗装の打換え等の修繕を検討する。</li> <li>舗装の定期点検・評価結果に基づき、修繕方法を検討する。</li> <li>必要に応じてFWD等を用いた詳細調査により、舗装の状態を確認する。</li> </ul>
D	事後保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>劣化の進行が極めて遅い道路を対象としていることから、巡視の結果をもとに、損傷程度に応じた適宜小規模の措置を現場において判断し、実施することを基本方針とする（常温材料を用いた段差修正やポットホール補修、加熱合材による小規模補修、シール材注入等）。</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より長持ちさせる工法を計画する</li> </ul>

表-3.5 管理基準

	ひび割れ率 (%)	わだち掘れ量(mm)	IRI (mm/m)
管理基準	40	40	8

### 3.4 診断区分および結果

各路面性状における診断区分を表-3.6に示す。

当年度の路面性状調査結果を診断した結果を表-3.7に示す。

表-3.6 診断区分

管理指標	診断区分Ⅰ	診断区分Ⅱ	診断区分Ⅲ
	健全段階	表層機能保持段階	修繕段階
状態	損傷レベル：小	損傷レベル：中	損傷レベル：大
ひび割れ率（％）	20未満	20以上40未満	40以上
わだち掘れ量(mm)	20未満	20以上40未満	40以上
IRI(mm/m)	3未満	3以上8未満	8以上

※判断基準は「舗装管理要領」に示す診断区分をもとに設定した。

表-3.7 診断区分毎の延長（令和5年度路面性状調査結果を集計）

道路分類	診断区分毎の延長			合計
	診断区分Ⅰ	診断区分Ⅱ	診断区分Ⅲ	
B	4.716km	21.899km	10.696km	37.311km
C	1.920km	38.114km	45.475km	85.509km
合計	6.636km	60.013km	56.171km	122.820km

### 3.5 点検方法・点検頻度

点検計画の立案は、BおよびCに分類した路線に対して、既存の情報を基に点検計画を立案した。点検計画には、点検方法、点検頻度及び記録方法を整理した舗装点検要領において、分類Bの点検頻度は「5年に1回程度以上」と定められているが、分類C、Dについては特に規定されておらず、「道路の総延長を考慮し、更新時期や地域特性等に応じて道路管理者が適切に点検計画を策定する。」とされている。

本計画では、分類Bの定期点検頻度を分類Cにも適用し、点検方法、点検頻度を表-3.8に整理した。

表-3.8 点検方法・点検頻度

道路分類	点検方法と頻度		点検内容
B・C	定期点検	5年に1度	・路面性状測定車による点検 ・路面のひび割れ、わだち掘れ、IRIを専用機械で調査する。
	日常点検	巡回	・道路パトロール、市民からの情報提供・要望により、路面の損傷を調査する。
D	日常点検	巡回	・道路パトロール、市民からの情報提供・要望により、路面の損傷を調査する。

## 4. 舗装長寿命化修繕計画（長期修繕シミュレーション）

### 4.1 長期修繕シミュレーション

長期修繕シミュレーションは、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と、平成30年度に実施した調査結果を比較することで劣化予測式を作成し、その劣化予測式を用いて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が異なる計5ケースで実施した。ここで、修繕工法適用条件の違いは、表-4.1で示す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（ケース1および2）と、切削オーバーレイ工法と打換え工法を使用するケース（ケース3～5）で実施した。

表-4.1 長期修繕シミュレーションのシナリオ

ケース	管理方針	予算制限	修繕工法適用条件	備考
1	事後保全	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（ひび割れ40%以上で打換え工法）を選択
2		年間約1.2億円		
3	予防保全	無し	修繕工法において、打換え工法と表層打換え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
4		年間約1.2億円		
5		年間約1.5億円		

## 4.2 推計結果と評価

長期修繕シミュレーション結果を表-4.2、表-4.3に示す。

表-4.2 長期修繕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)	現在のMCI 3以下の割合	20年後のMCI 3以下の割合	40年後のMCI 3以下の割合
1	無し	約4.15億円	約39.8億円	約166.3億円	4.6	30.6%	1.5%	0.0%
2	年間約1.2億円	約1.19億円	約1.2億円	約47.8億円	3.6	30.6%	20.6%	38.4%
3	無し	約2.50億円	約23.9億円	約99.8億円	4.6	30.6%	1.5%	0.0%
4	年間約1.2億円	約1.20億円	約1.2億円	約48.0億円	3.9	30.6%	7.2%	11.7%
5	年間約1.5億円	約1.50億円	約1.5億円	約60.0億円	4.1	30.6%	1.5%	0.0%

表-4.3 長期修繕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 3以下の割合	評価	40年後のMCI 3以下の割合	評価
1	約4.15億円	約39.8億円	×	4.6	○	1.5%	○	0.0%	○
2	約1.19億円	約1.2億円	○	3.6	×	20.6%	×	38.4%	×
3	約2.50億円	約23.9億円	×	4.6	○	1.5%	△	0.0%	○
4	約1.20億円	約1.2億円	○	3.9	×	7.2%	△	11.7%	△
5	約1.50億円	約1.5億円	△	4.1	○	1.5%	△	0.0%	○

長期修繕シミュレーション結果より、

- ・ケース1の事後保全（打換え工法のみ）は、年平均の修繕費が4億円以上と高額であり、また単年で最大39.8億円使用するケースがあり現実的では無い。
- ・ケース2の事後保全（打換え工法のみ）は、年平均1.2億円で平準化されているが、40年後にMCI3以下の割合が38.4%の割合で発生する事が推測された。
- ・ケース3～5は予防保全（切削オーバーレイ工法と打換え工法を使用）であり、ケース3はケース1と同様に修繕費が現実的では無い。
- ・ケース4およびケース5は修繕費が平準化されており、ケース4はMCI3以下の割合が25年後までは減少し、それ以降は微増傾向にある。ケース5は逆に40年後も良好な状態であることが推測された（次頁図-4.1、図-4.2より）。
- ・20～40年後も良好な状態で保つためには、ケース4もしくはケース5の予算規模が必要と推測され、その規模は年間1.2～1.5億円程度である。

ケース4		
結果	年平均費用	約1.20億円
	平均M C I	3.9
	総費用	約48.0億円
	20年度のM C I 3以下	7.2%
	40年後のM C I 3以下	11.7%

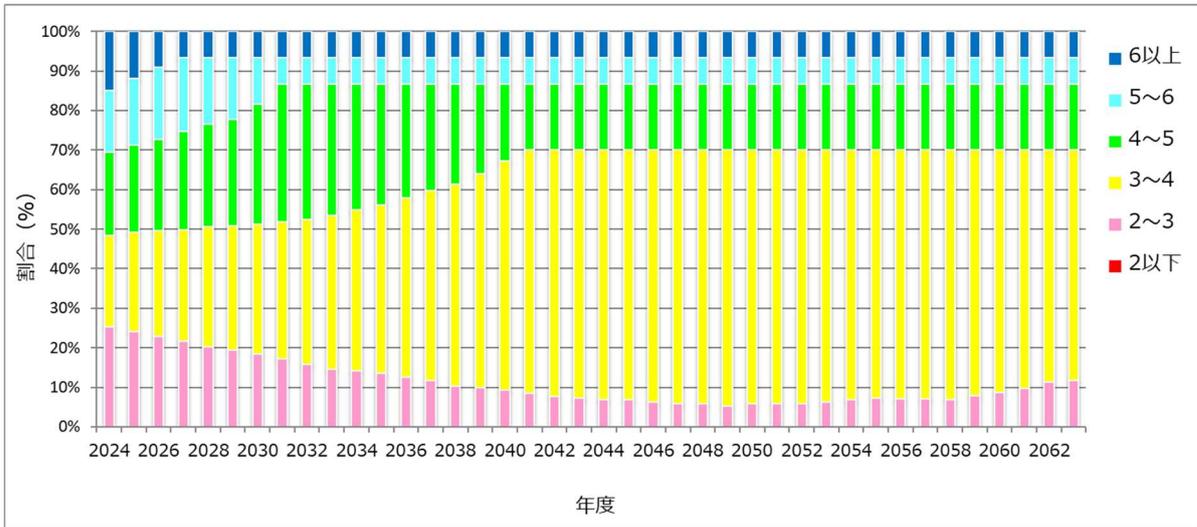
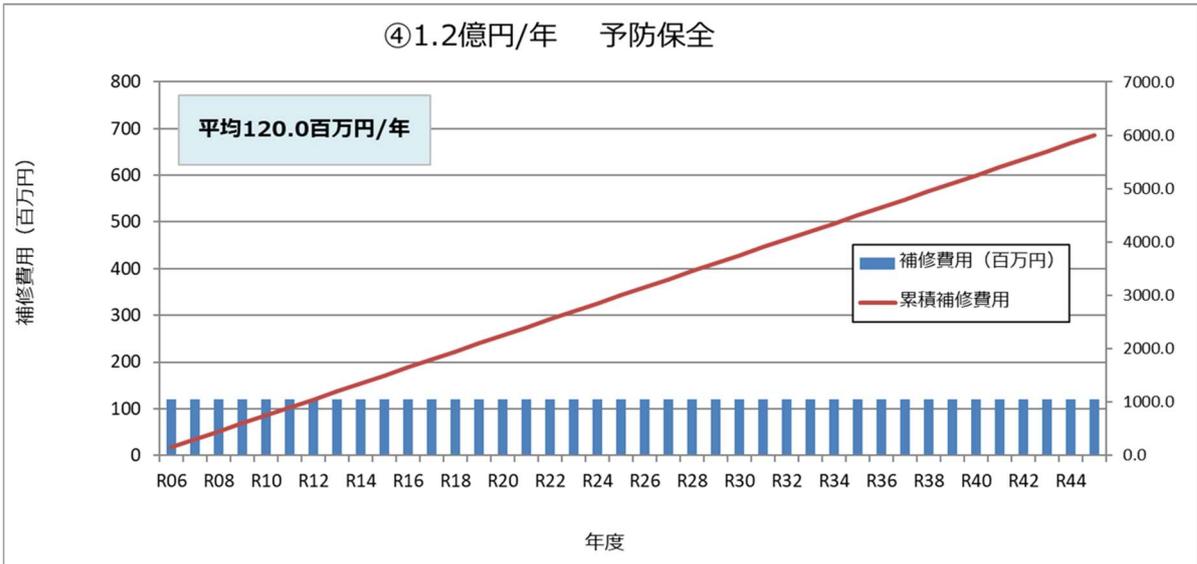


図-4.1 ケース4：予防保全 予算制限1.2億円/年

ケース5		
結果	年平均費用	約1.50億円
	平均MCI	4.1
	総費用	約60.0億円
	20年度のMCI 3以下	1.5%
	40年後のMCI 3以下	0.0%

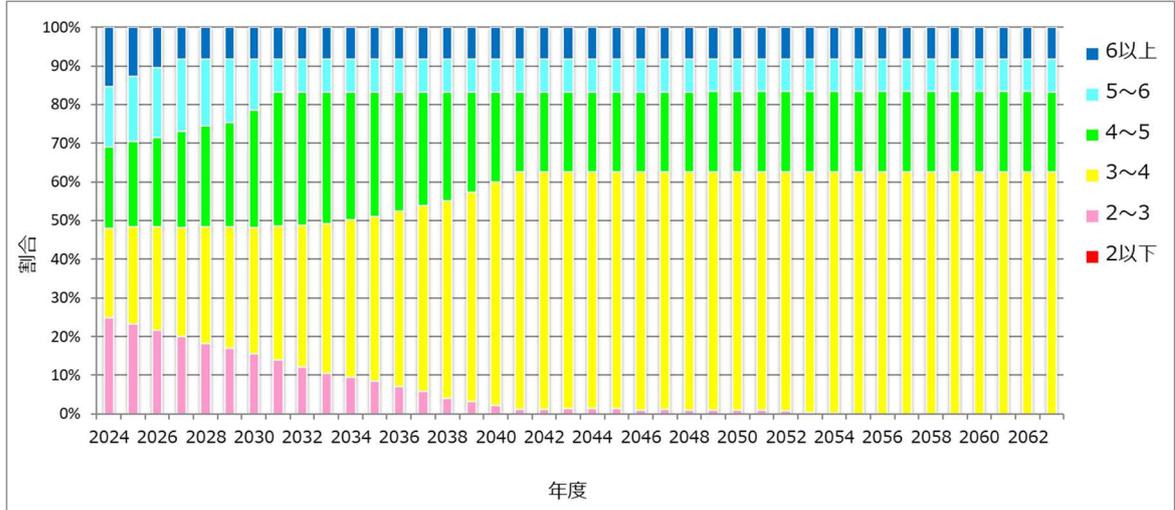
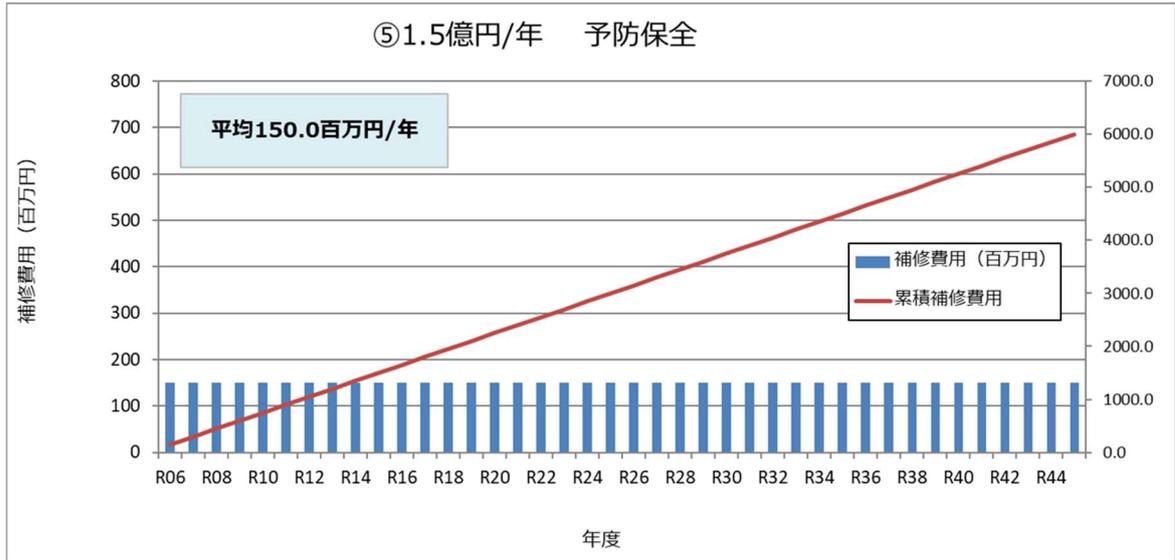


図-4.2 ケース5：予防保全 予算制限1.5億円/年

## 5. 短期修繕計画

### 5.1 短期修繕計画の検討

長期修繕シミュレーションで明らかになった毎年の修繕費を目安として、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、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修繕区間を選定した。なお、診断区分Ⅲには部分的な破損（区間が短い箇所）も含まれているため、ある程度まとまった区間を対象とした。

### 5.2 優先順位の考え方

修繕の優先順位は、表-5.1に示す優先度に配点を行い決定することとした。

なお住民要望に関しては、路面性状値や道路分類などに現われない振動騒音による要望が多く、沿道住民の生活環境を鑑み重要度が高いと判断し5点とした。

表-5.1 優先順位の考え方

項目	基準	点数	備考
道路分類(路線の重要度)	B	1点	
	C	--	
破損程度	ひび割れ率 $\geq$ 40%	3点	診断区分Ⅲ
	40% $>$ ひび割れ率 $\geq$ 20%	2点	診断区分Ⅱ
	20% $>$ ひび割れ率	1点	診断区分Ⅰ
住民要望	--	5点	

### 5.3 短期修繕計画結果

短期修繕計画の結果を表-5.2に示す。

計画として整理した結果、5カ年で30区間を修繕区間として抽出した。

表-5.2 修繕計画一覧表（令和6年度から令和10年度）

整理番号	路線種別	道路分類	路線番号	自	至	区間長(m)	幅員(m)	平均ひび割れ率(%)	平均MCI	評価点	修繕工法	修繕予定年度	概算修繕費(千円)	備考
1	その他市町村道	C	幹40号線	640	1,240	600	6.5	37.2	3.6	8	打換え	R06~08	50,700	住民要望：○
2	1級市町村道	B	幹50号線	300	500	200	6.0	63.6	2.3	9	打換え	R06~08	15,600	住民要望：○
3	その他市町村道	C	F79号線	300	573	273	6.5	72.4	2.0	8	表層打換え	R06~08	13,310	住民要望：○
4	その他市町村道	C	G272号線	0	160	160	5.5	76.7	2.0	8	打換え	R06~08	10,000	住民要望：○
5	2級市町村道	C	幹51号線	0	180	180	6.0	56.8	2.5	8	表層打換え	R07~09	9,720	住民要望：○
6				600	800	200	6.0	59.0	2.5	8	表層打換え	R07~09	10,800	住民要望：○
7				1,000	1,320	320	6.0	52.7	2.9	8	表層打換え	R07~09	17,280	住民要望：○
8	1級市町村道	B	幹49号線	370	820	450	5.0	44.5	3.2	9	打換え	R07~09	47,250	住民要望：○
9	その他市町村道	C	D225号線	0	360	360	3.6	36.9	3.0	8	表層打換え	R07~09	11,800	住民要望：○
10	その他市町村道	C	C841号線	160	320	160	3.5	69.8	2.2	8	表層打換え	R07~09	5,100	住民要望：○
11	その他市町村道	C	F116号線	0	625	625	5.0	74.2	2.0	8	表層打換え	R07~09	28,440	住民要望：○
12	その他市町村道	C	幹53号線	0	400	400	7.5	42.5	3.3	8	表層打換え	R08~10	27,300	住民要望：○
13	2級市町村道	C	幹34号線	200	1040	840	5.0	78.7	1.7	8	表層打換え	R08~10	38,220	住民要望：○
14	1級市町村道	B	幹56号線	200	400	200	9.0	43.5	2.4	9	表層打換え	R08~10	16,380	住民要望：○
15	その他市町村道	C	A579号線	0	420	420	6.0	78.8	1.8	8	表層打換え	R08~10	22,940	住民要望：○
16	その他市町村道	C	D217号線	300	700	400	6.0	93.1	1.3	8	表層打換え	R08~10	21,840	住民要望：○
17	2級市町村道	C	幹7号線	0	520	520	5.0	76.0	1.8	8	表層打換え	R09~11	23,660	住民要望：○
18	2級市町村道	C	幹42号線	125	560	435	5.0	79.2	1.8	8	表層打換え	R09~11	19,800	住民要望：○
19	その他市町村道	C	幹15号線	40	280	240	5.0	66.3	2.2	8	表層打換え	R09~11	10,920	住民要望：○
20				440	741	301	3.5	65.7	2.2	8	表層打換え	R09~11	9,590	住民要望：○
21	その他市町村道	C	G437号線	100	470	370	5.5	59.4	2.4	8	表層打換え	R09~11	18,520	住民要望：○
22	その他市町村道	C	D466号線	240	500	260	6.0	51.8	2.7	8	表層打換え	R09~11	14,200	住民要望：○
23	その他市町村道	C	F383号線	0	260	260	4.0	58.7	2.6	8	表層打換え	R09~11	9,470	住民要望：○
24	その他市町村道	C	C513号線	60	320	260	6.0	62.9	2.3	8	表層打換え	R09~11	14,200	住民要望：○
25	2級市町村道	C	幹4号線	220	520	300	4.5	69.2	2.1	8	表層打換え	R10~	12,290	住民要望：○
26	2級市町村道	C	幹20号線	920	1128	208	6.0	76.3	1.8	8	表層打換え	R10~	11,360	住民要望：○
27	その他市町村道	C	D236号線	0	540	540	5.0	92.6	1.4	8	表層打換え	R10~	24,570	住民要望：○
28	その他市町村道	C	C1220号線	0	460	460	6.0	91.0	1.3	8	表層打換え	R10~	25,120	住民要望：○
29	2級市町村道	C	D328号線	840	1694	854	5.0	92.6	1.3	8	表層打換え	R10~	38,860	住民要望：○
30	その他市町村道	C	G228号線	0	316	316	5.0	92.6	1.3	8	表層打換え	R10~	14,380	住民要望：○

令和6年度から令和10年度までの5カ年で計画した修繕費用合計は約6億円となり、年間平均は1.2億円程度であった。その規模は令和2年度以降の修繕費（約1億円）と比較して大なるものであるが、長期長寿命化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と思われる。

また次頁では、5カ年の計画に入らなかったものの、修繕が必要（診断区分Ⅲ）と判断された区間を整理した。この区間は将来的に修繕が必要であり、今後の予算状況や住民要望の有無などにより優先順位の見直しを含め、検討が必要である。

表-5.3 修繕が必要と判断された区間一覧

整理番号	路線種別	道路分類	路線番号	自	至	区間長 (m)	幅員 (m)	平均ひび割れ率 (%)	平均 MCI	評価点	修繕工法	修繕予定年度	概算修繕費 (千円)	備考
1	1級市町村道	B	幹36号線	1,080	1,320	240	6.0	83.4	1.5	4	表層打換え	R11~	13,110	
2	1級市町村道	B	幹36号線	880	1,080	200	6.0	79.6	1.7	4	表層打換え	R11~	10,920	
3	1級市町村道	B	幹23号線	480	720	240	5.5	70.3	2.0	4	表層打換え	R11~	12,020	
4	1級市町村道	B	幹18号線	260	473	213	5.5	70.6	2.0	4	表層打換え	R11~	10,670	
5	1級市町村道	B	幹54号線	0	241	241	7.0	54.8	2.5	4	表層打換え	R11~	15,360	
6	1級市町村道	B	幹11号線	0	220	220	7.0	53.3	2.6	4	表層打換え	R11~	14,020	
7	1級市町村道	B	幹37号線	20	220	200	6.0	48.0	2.9	4	表層打換え	R11~	10,920	
8	その他市町村道	C	A286号線	0	681	681	5.0	22.1	5.1	4	表層打換え	R11~	30,990	
9	その他市町村道	C	C1232号線	0	255	255	6.0	88.7	1.4	3	表層打換え	R11~	13,930	
10	2級市町村道	C	幹34号線	400	600	200	5.0	87.9	1.4	3	表層打換え	R11~	9,100	
11	その他市町村道	C	C1227号線	0	200	200	6.0	88.7	1.4	3	表層打換え	R11~	10,920	
12	その他市町村道	C	G428号線	0	200	200	5.0	89.3	1.4	3	表層打換え	R11~	9,100	
13	2級市町村道	C	D230号線	331	560	229	6.5	83.6	1.4	3	表層打換え	R11~	13,550	
14	その他市町村道	C	D332号線	20	272	252	4.0	84.3	1.4	3	表層打換え	R11~	9,180	
15	2級市町村道	C	D312号線	0	200	200	4.0	87.5	1.5	3	表層打換え	R11~	7,280	
16	その他市町村道	C	C1227号線	400	680	280	6.0	85.0	1.5	3	表層打換え	R11~	15,290	
17	その他市町村道	C	C1233号線	200	520	320	6.0	85.6	1.5	3	表層打換え	R11~	17,480	
18	その他市町村道	C	D217号線	0	200	200	3.5	85.1	1.6	3	表層打換え	R11~	6,370	
19	2級市町村道	C	D312号線	200	400	200	5.0	85.1	1.6	3	表層打換え	R11~	9,100	
20	その他市町村道	C	C1233号線	600	877	277	6.0	84.1	1.6	3	表層打換え	R11~	15,130	
21	その他市町村道	C	D328号線	0	280	280	4.0	84.8	1.6	3	表層打換え	R11~	10,200	
22	その他市町村道	C	C1227号線	200	400	200	6.0	79.9	1.6	3	表層打換え	R11~	10,920	
23	その他市町村道	C	C1236号線	0	200	200	6.0	81.4	1.7	3	表層打換え	R11~	10,920	
24	その他市町村道	C	幹40号線	2,660	2,960	300	5.0	79.3	1.7	3	表層打換え	R11~	13,650	
25	その他市町村道	C	C1226号線	0	265	265	6.0	75.3	1.9	3	表層打換え	R11~	14,470	
26	その他市町村道	C	D312号線	400	690	290	5.0	73.9	1.9	3	表層打換え	R11~	13,200	
27	その他市町村道	C	B649号線	0	200	200	5.0	74.4	1.9	3	表層打換え	R11~	9,100	
28	その他市町村道	C	F346号線	220	420	200	5.0	73.3	2.0	3	表層打換え	R11~	9,100	
29	その他市町村道	C	D217号線	780	985	205	5.5	71.8	2.0	3	表層打換え	R11~	10,270	
30	その他市町村道	C	C1229号線	0	305	305	6.0	71.4	2.0	3	表層打換え	R11~	16,660	
31	その他市町村道	C	C1236号線	200	480	280	6.0	70.8	2.0	3	表層打換え	R11~	15,290	
32	その他市町村道	C	F248号線	480	680	200	3.5	67.6	2.1	3	表層打換え	R11~	6,370	
33	その他市町村道	C	幹40号線	2,460	2,660	200	5.0	68.8	2.1	3	表層打換え	R11~	9,100	
34	2級市町村道	C	A235号線	420	620	200	5.0	68.8	2.1	3	表層打換え	R11~	9,100	
35	その他市町村道	C	B655号線	60	300	240	4.0	65.5	2.1	3	表層打換え	R11~	8,740	
36	その他市町村道	C	F250号線	0	246	246	4.0	69.2	2.1	3	表層打換え	R11~	8,960	
37	その他市町村道	C	B663号線	0	369	369	5.0	69.2	2.1	3	表層打換え	R11~	16,790	
38	2級市町村道	C	幹52号線	200	540	340	6.0	67.7	2.2	3	表層打換え	R11~	18,570	
39	2級市町村道	C	幹28号線	380	640	260	6.0	65.2	2.3	3	表層打換え	R11~	14,200	
40	その他市町村道	C	A512号線	220	500	280	4.0	62.6	2.3	3	表層打換え	R11~	10,200	
41	2級市町村道	C	幹31号線	440	660	220	6.0	62.1	2.3	3	表層打換え	R11~	12,020	
42	その他市町村道	C	F108号線	80	300	220	4.0	61.6	2.4	3	表層打換え	R11~	8,010	
43	2級市町村道	C	幹42号線	1,120	1,480	360	6.0	59.2	2.4	3	表層打換え	R11~	19,660	
44	その他市町村道	C	A303号線	380	576	196	5.0	58.5	2.5	3	表層打換え	R11~	8,920	
45	その他市町村道	C	F290号線	80	340	260	6.0	56.9	2.5	3	表層打換え	R11~	14,200	
46	2級市町村道	C	幹33号線	200	420	220	4.0	54.6	2.5	3	表層打換え	R11~	8,010	
47	2級市町村道	C	幹34号線	0	200	200	5.0	70.5	2.5	3	表層打換え	R11~	9,100	
48	その他市町村道	C	F110号線	320	520	200	5.0	57.2	2.5	3	表層打換え	R11~	9,100	
49	その他市町村道	C	A303号線	0	300	300	4.0	52.5	2.7	3	表層打換え	R11~	10,920	
50	2級市町村道	C	幹20号線	320	540	220	6.0	50.3	2.8	3	表層打換え	R11~	12,020	