

神崎町舗装長寿命化修繕計画

(個別計画)



平成26年3月

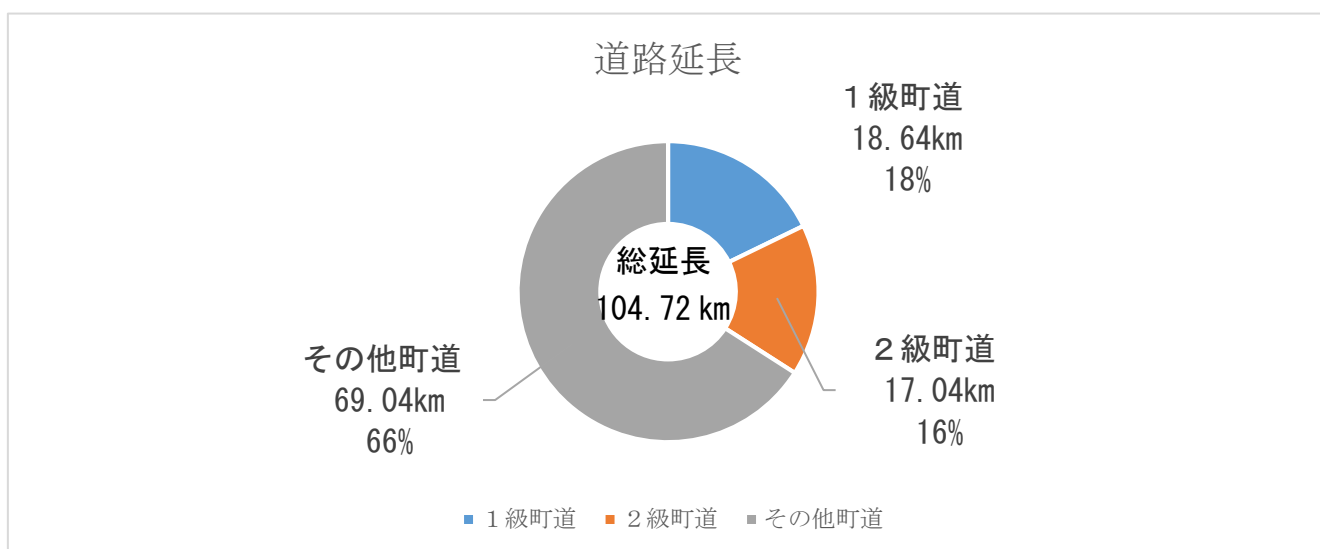
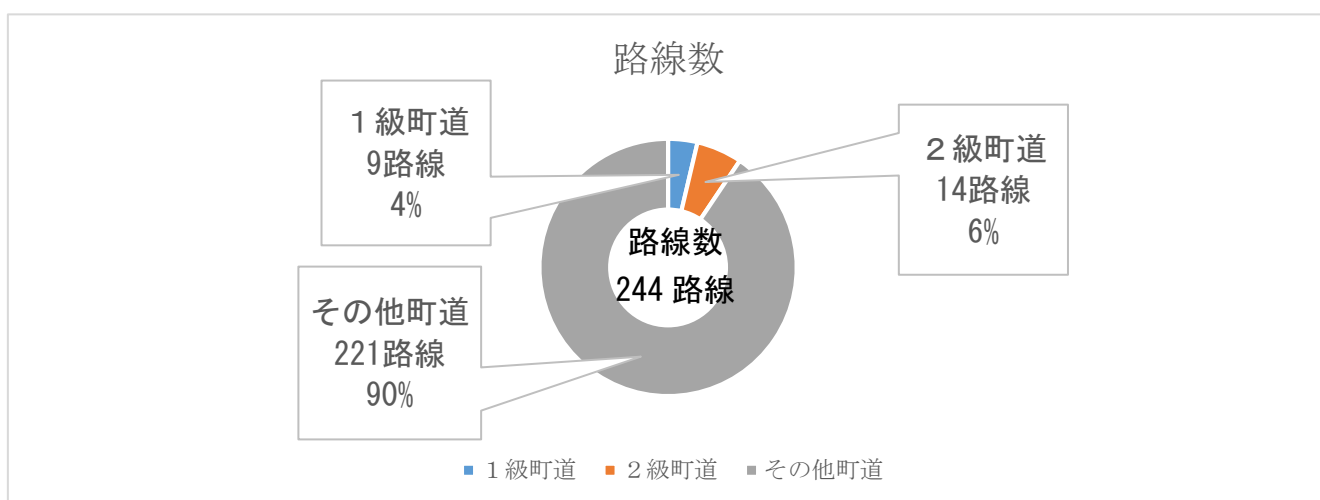
神 崎 町

1 背景・目的

道路は“人”・“物”を安全かつ円滑に移動させるものとして、日常生活のみならず緊急時（災害発生時）においても重要な役割を担っており、道路舗装の維持管理は住民の生活に大きな影響を与えます。

神崎町の管理する町道は、244路線で総延長104kmあり、その多くの道路が整備後数十年を経過していることから、今後、ますます道路舗装の老朽化が進行するとともに、財政負担の増加が懸念されます。

このような状況の中、神崎町では、平成26年度に幹線町道を測定車による路面の状況調査（路面性状調査）を行い舗装の損傷度を把握し、その結果を基に、道路の維持管理・修繕を計画的に行うことを目的として、安全で円滑な通行を確保するとともに、限られた財源のなかで効果的かつ効率的な修繕を図るため、費用の平準化を踏まえた『舗装修繕計画』を策定しました。



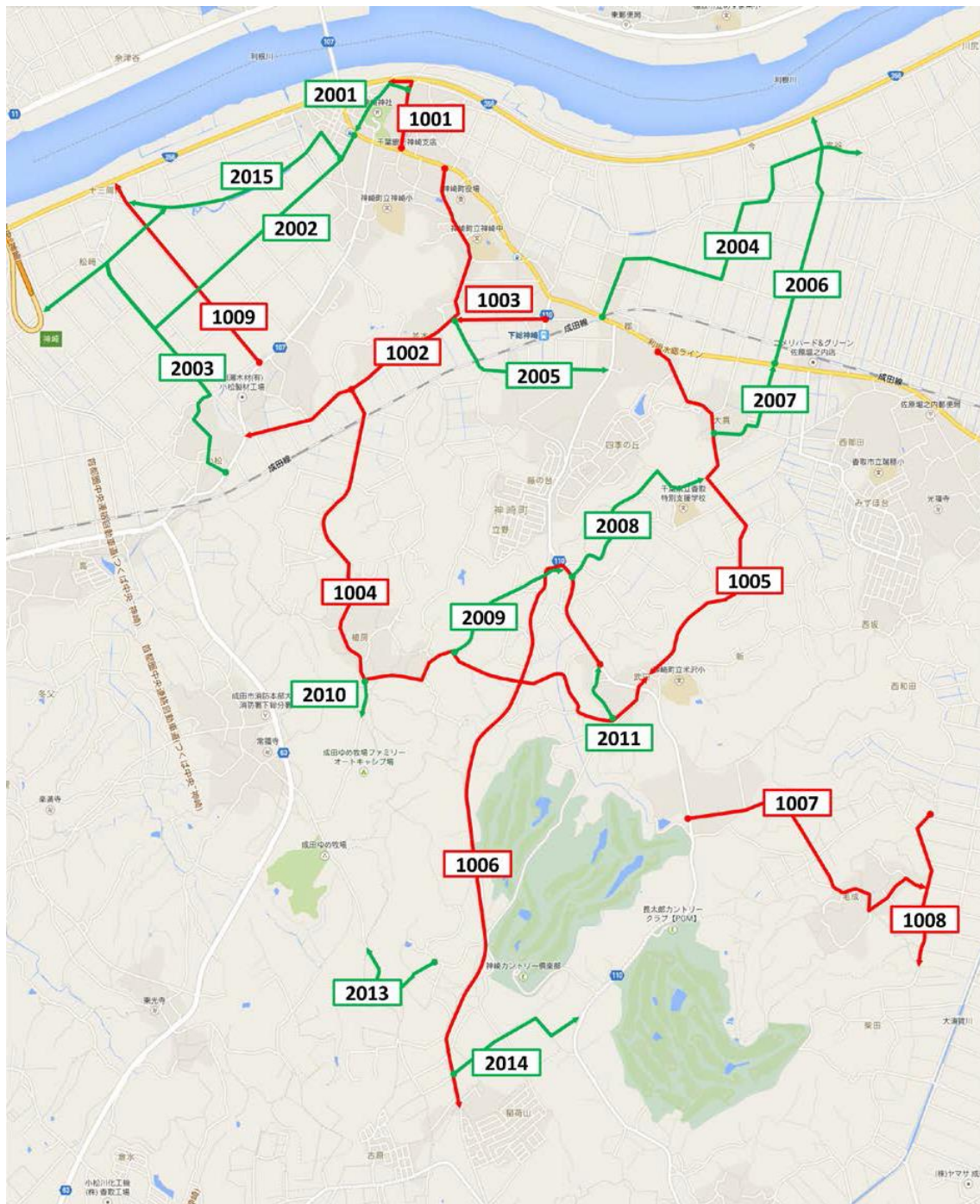
2 舗装長寿命化修繕計画対象路線

平成26年度に神崎町で路面性状調査を実施した路線は幹線町道で、23路線33.5kmであり、今回の舗装長寿命化修繕計画の対象としました。

表－1. 調査及び修繕計画の対象路線

路線番号	路線名	道路種別	調査延長 (m)
1001	川岸線	1級	485
1002	本宿並木小松線	1級	2,290
1003	下総神崎駅並木線	1級	484
1004	並木植房立向線	1級	4,010
1005	大貫武田線	1級	2,320
1006	武田古原線	1級	3,920
1007	武田毛成線	1級	1,814
1008	西和田毛成柴田線	1級	887
1009	小松356号線	1級	1,298
2001	神社西線	2級	445
2002	神宿松崎線	2級	2,821
2003	小松向野線	2級	1,965
2004	郡今高谷線	2級	2,280
2005	並木郡根岸線	2級	1,011
2006	大貫高谷線	2級	1,415
2007	大貫356号線	2級	610
2008	立野大貫線	2級	1,199
2009	植房立野線	2級	647
2010	植房名木線	2級	206
2011	武田村中線	2級	387
2013	古原名木線	2級	616
2014	原宿村中線	2級	939
2015	新町松崎線	2級	1,418
合計	23 路線		33,467

図-1. 調査及び修繕計画の対象路線図



3 現状における舗装劣化の状況

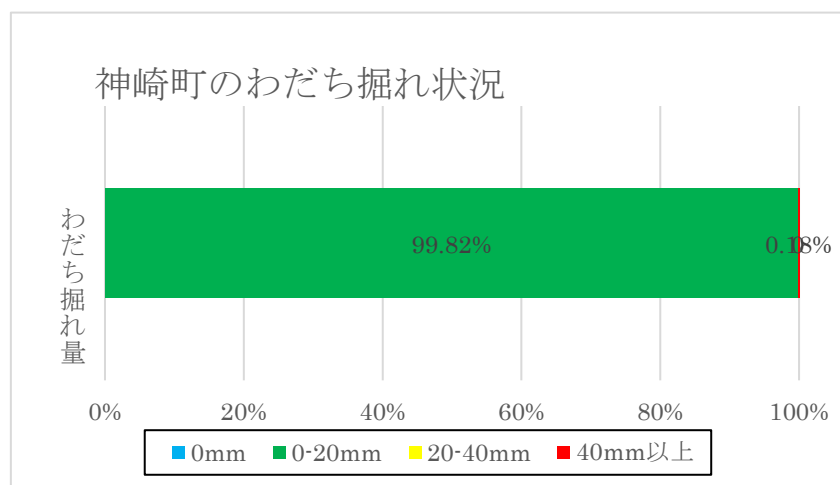
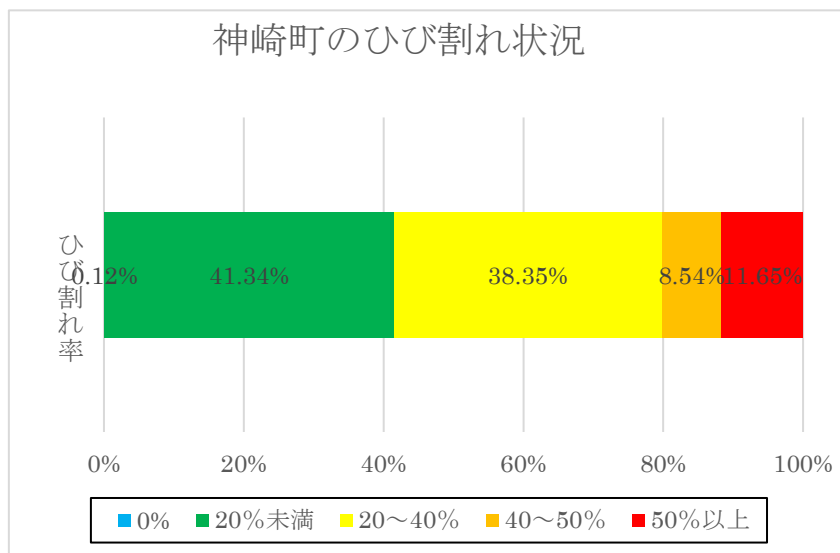
舗装の現状把握は、「道路ストック総点検実施要領（案）H25.2 国土交通省道路局」に準じて行いました。

今回の調査は、神崎町の管理する町道のうち、幹線町道【表-1 及び図-1】を対象に行いました。

この調査により、損傷の著しい区間（ひび割れ率40%以上またはわだち掘れ量40mm以上の区間）が約20%（7km程度）存在していることがわかりました。

一般的に補修が必要と判断されるMCⅠ3.0以下の割合は、14.6%を占めています。

このような結果から神崎町の舗装劣化は、ひび割れを主体として進行していることがわかりました。



4 舗裝修繕計画の方針

4-1 継続的なマネジメントサイクルの確立

神崎町管理の延長104.72kmのうち、主要な道路について計画・修繕・調査・改善を定期的の実施し、マネジメントサイクルを定着させます。

4-2 効果的かつ効率的な舗裝修繕の実現

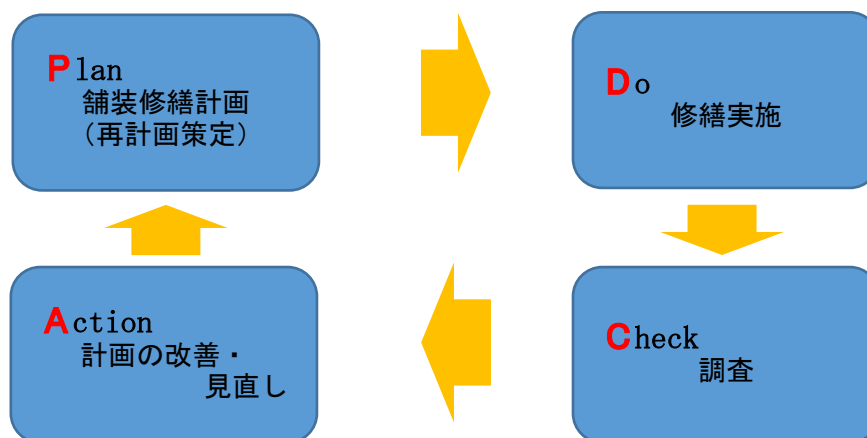
客観性の高い指標により、今後6年間を目途に策定しています。修繕の必要性とともに、路線特性や機能性・安全性等を考慮して修繕順位を定めています。

4-3 継続的なモニタリングの実施

5年毎の定期点検（路面性状調査）を行うとともに、道路パトロールの実施により、損傷箇所を早期発見に努めます。

4-4 計画の見直し

今回調査した路線を中心に継続的に調査を実施して神崎町の舗装劣化進行度を把握して計画の見直しを実施します。



5 優先度の検討・順位

限られた予算のもと、合理的な補修を効率的に実施するために、道路舗装の補修の順位を設定しました。舗装の優先順位は、舗装の損傷状態のみならず、道路利用者の視点から、道路の重要度、道路利用の特徴等（地域特性）を考慮して、総合的に判断しています。

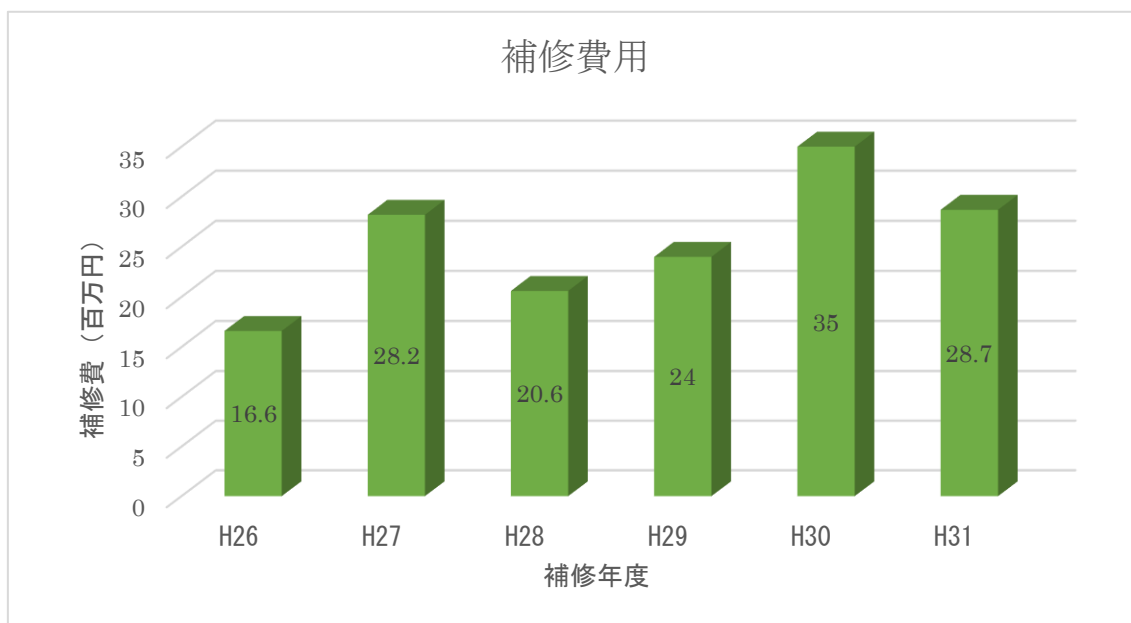
表一 2. 優先度設定の条件

条件		優先度設定に考慮する理由等
舗装損傷	ひび割れ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 損傷度が広範囲に分布 ・ ひび割れが進行した場合、利用者の安全・快適性に影響
	わだち掘れ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 局部的に損傷が進行 ・ 利用者の安全・快適性に影響
	平坦性・IRI	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の快適性に影響
	MC I	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路損傷の総合評価値
市民要望		<ul style="list-style-type: none"> ・ 町民からの要望による ・ 路面性状調査で把握できない要因が含まれている
交通量	大型車交通量	<ul style="list-style-type: none"> ・ 劣化の進行度が早いと想定される
重要度	最重要・重要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 重要度が高い路線の舗装状態の回復を優先する
環境条件	通学路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者の安全確保
	循環バス路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の安全・快適性確保
	町緊急輸送道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 非常時の道路空間の確保

6 年次計画作成

補修候補箇所について、優先度に従い概算工事費を算出し、概算事業費合計を算出しました。平成26年度を計画開始年度として、平成26年度から平成31年度までの6カ年の年次計画を策定しました。

平成26年度から6カ年で計画的に道路舗装の損傷が激しい箇所（M I C 3未満の箇所）の補修を行います。



舗装長寿命化修繕年次計画工程表 (MIC3未満の路線)

路線名	延長 (m)	補修年次
(1) 小松356号線	500	H26 16.6
(2) 原宿村中線	640	H27 28.2
(1) 大貫武田線	515	H28 20.6
(1) 川岸線	480	H29 14.4
(1) 並木植房立向線	480	H29 9.6
(1) 本宿並木小松線	1,100	H30 35.0
(1) 下総神崎駅並木線	500	H31 15.0
(2) 並木郡根岸線	550	H31 13.7

7 まとめ

本計画は平成25年度時点の舗装の状況により判断した短期補修計画であり、早急に舗装補修が必要な箇所に対して、重点的に補修を行うことを目的としています。

そのため、今後5カ年を目途に、現時点で補修判断基準に達していない箇所についても修繕計画の対象とし、中長期的な修繕計画を策定する必要があります。

また、平成29年度には、幹線町道以外のその他路線も路面性状調査を行う予定であり、修繕計画の見直し等も必要になってきます。

これにより、劣化予測モデルによる将来の劣化状況を予測し、その際の必要事業費を管理水準の関係をシュミレーションにより分析し、適切な事業費と管理水準の検討をすることができます。

舗裝修繕計画に基づき整備を進めることで、効果的かつ効率的な舗裝修繕が実施できるとともに、道路ネットワークの安全性・信頼性が確保されます。