

益田市道路舗装長寿命化修繕計画

益田市公共施設等総合管理計画に基づく
個別施設計画【道路舗装（市道）】

平成30年11月 策定
令和2年6月 改定

益田市（建設部土木課）

1. はじめに

(1) 本計画の位置づけ

公共施設の長寿命化を図るため、国において平成25年11月29日に「インフラ長寿命化基本計画」(以下、「基本計画」という。)が策定されました。

本市では、この基本計画に基づく「インフラ長寿命化計画」として、平成28年12月に「益田市公共施設等総合管理計画(以下「管理計画」という。)」を策定しました。

本計画は、基本計画に基づき、道路舗装における定期点検及び修繕の具体的な対応方針を定めたものであり、管理計画に基づく個別施設計画として位置付けます。

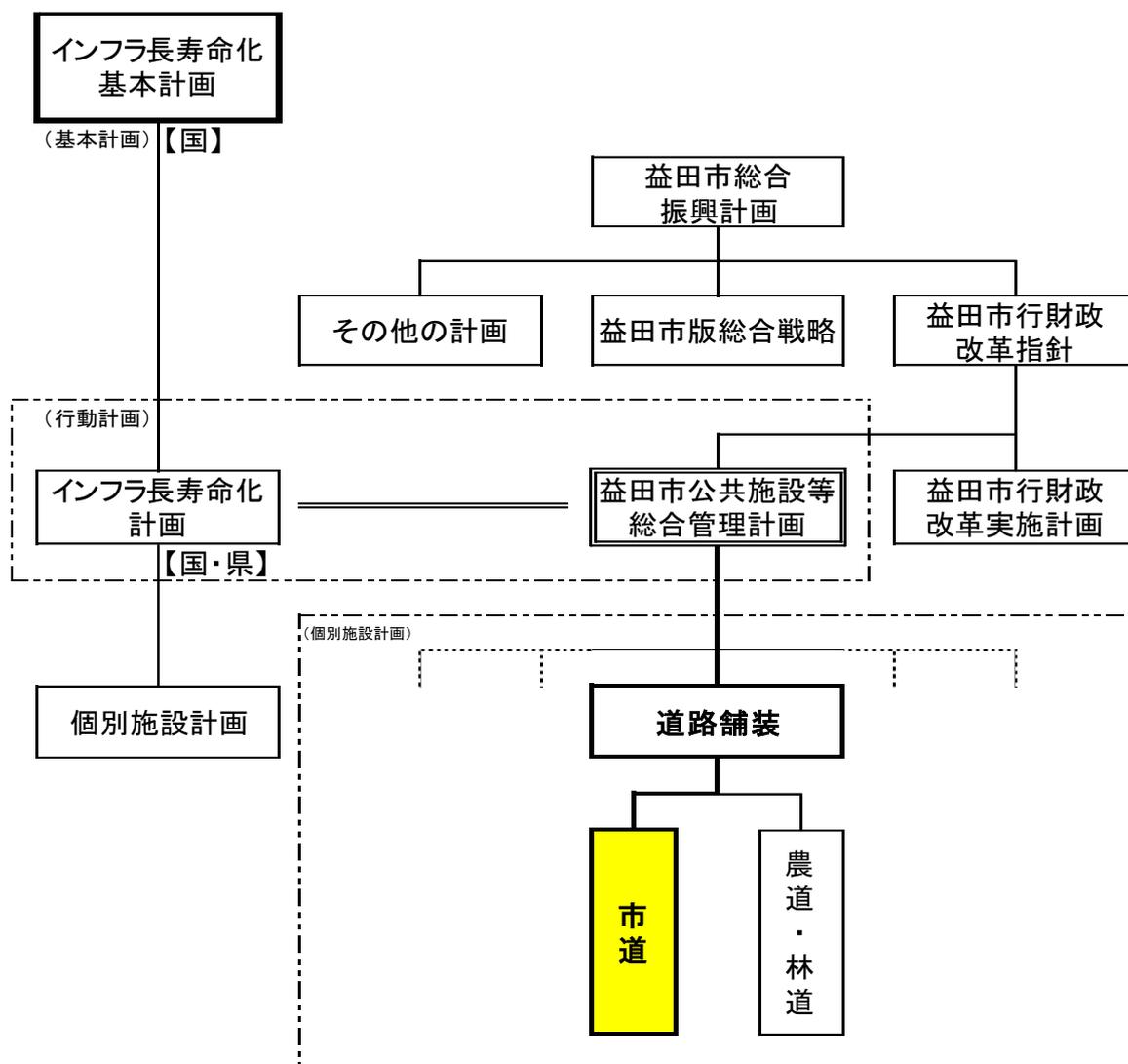


図1-1 インフラ長寿命化計画体系図

2. 舗装の現状と課題

(1) 市道の現状

益田市が管理する道路（以下、「市道」という。）は、全 1,643 路線で総延長約 906 kmあり、その多くは整備から数十年経過していることから、今後ますます老朽化が進み、それに伴う維持費用の増加が懸念されます。

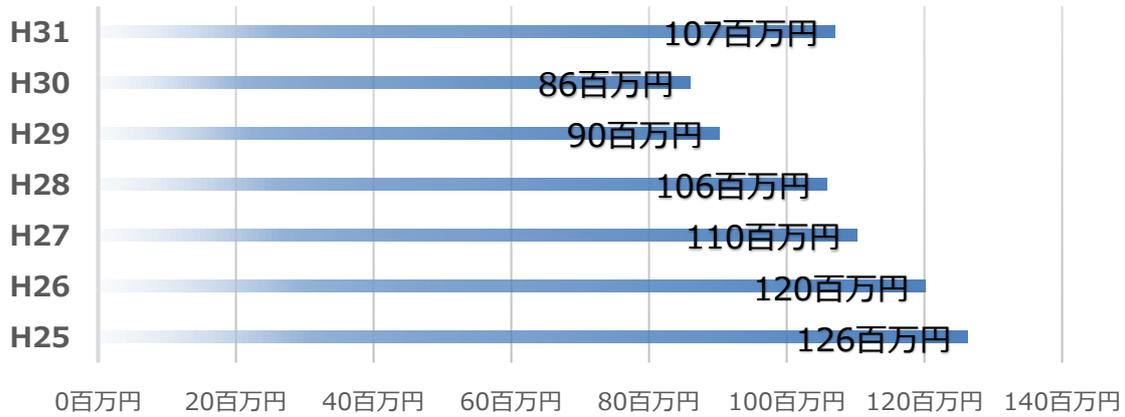
しかしながら、財政面を見ると、長期的には人口減少などによる市税収入の伸び悩み、少子高齢化社会の進展による扶助費など義務的経費の増大等による財政状況の悪化が見られる中、維持のための予算確保が困難であることも事実であります。その限られた予算で道路舗装の適正な維持を行っていくために「益田市公共施設等総合管理計画（平成 28 年 12 月）」の方針に基づき、当該長寿命化修繕計画を策定するものです。



(2) 舗装修繕予算の現状

舗装を含めた道路の維持管理に係る予算については、年々減少傾向にあり、平成 31 年度には増加に転じるものの、長寿命化対策関連事業や国土強靱化関連事業が併せて増加していることから、舗装修繕のための予算が十分とは言えない状況が続いています。

◆ 近年における市道維持費の推移

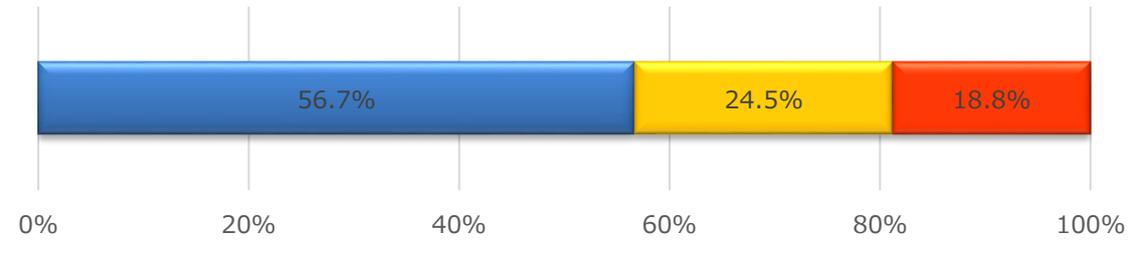


(3) 舗装の現状

益田市では平成 25 年度に 1 級市道をはじめとした重要性の高い路線において、舗装のひび割れやわだち掘れに関する調査（以下、「路面性状調査」）を実施し、平成 27 年度から舗装の修繕工事を実施しています。

本計画策定後の令和元年度においても点検計画に基づき対象路線（計 24 路線・全長 65.4 km）の路面性状調査を行った結果、下記のとおり調査個所の約 4 割については、何らかの修繕が必要という結果となっています。

◆ 路面性状調査結果



※路面性状調査の結果は、3 段階に評価されます

損傷レベル小(区分Ⅰ) (上記グラフ青色)

…管理基準に照らし、劣化の程度が小さく、舗装表面が健全な状態。

損傷レベル中(区分Ⅱ) (上記グラフ黄色)

…管理基準に照らし、劣化の程度が中程度。

損傷レベル大(区分Ⅲ) (上記グラフ赤色)

…管理基準に照らし、それを超過している又は早期の超過が予見される状態。

これを基に、今後も計画的に舗装の修繕工事を継続して進めていく予定です。

3. 舗装の維持管理の基本的な考え

(1) 舗装管理の基本方針

舗装の長寿命化の計画の策定にあたっては、路面性状調査等の診断結果や通行車両、もしくは歩行者への影響を鑑みて適切な措置を行うことで、道路舗装の長寿命化及び舗装の維持修繕費のライフサイクルコスト削減を目指します。

(2) 管理道路の分類

前述のとおり、市道は数多くあり、それを修繕する財源にも限りがあることから、修繕を実施する優先順位を決め、その要素の一つとして下表のとおり、道路の分類を行います。なお、分類C及び分類Dについては、「舗装点検要領（平成28年10月国土交通省道路局）を基にしています。

分類	対象道路
分類Cの道路	市道のなかで、大型車の通行量や車線数の多い路線を分類する。
分類Dの道路	上記以外の市道が該当。

なお、市道個別の分類については、別表－1に示します。

(3) 管理基準

舗装の修繕については、路面性状調査等によって舗装状態の調査を実施し、ひび割れ率、わだち掘れ率の数値を総合的に判断し、IRI値も参考としながら舗装の修繕を効率的に実施します。

評価基準	ひび割れ率	わだち掘れ量	IRI
数値基準	40%以上	40 mm以上	8 mm/m

(4) 点検方法・点検頻度

分類	点検方法	点検頻度
分類Cの道路	路面性状調査等による	5年に1度
分類Dの道路	職員の道路パトロールによる路面状況把握	

4. 計画期間

本個別施設計画の計画期間は10年とします。

5. 対策の優先順位（修繕計画の方針）

基本的には分類Cの道路を優先して対策を講ずるものとします。分類Dの道路については舗装の損傷状況、路線の重要性、交通量及び歩行者等への影響を考慮し、修繕の優先順位を決定します。

6. 今後の対策内容及び実施時期

「2.（3）舗装の現状」の項目にあるとおり、すでに点検を実施した箇所については、損傷度合等に応じて優先順位をつけ、修繕工事を実施していきます。具体的には各路線の損傷分類ごとの延長に、損傷小(区分Ⅰ)は1ポイント、損傷中(区分Ⅱ)は2ポイント、損傷大(区分Ⅲ)は3ポイントをそれぞれ乗じ、合算したものを路線全体の損傷ポイントとします。損傷ポイントの高いものから順次、修繕工事に着手することとします。ただし、分類Cの路線で道路改良工事等が実施中である路線については改良終了時において再順位付けをするものとします。

(1) 診断結果

令和元年度に実施した24路線・全長65.4kmの診断結果は以下のとおりです。

分類	損傷小(区分Ⅰ)		損傷中(区分Ⅱ)		損傷大(区分Ⅲ)	
分類Cの道路	36.1 km	56.7%	15.6 km	24.5%	12.0 km	18.8%
分類Dの道路	---km	---%	---km	---%	---km	---%

※各パーセントは、分類ごとにおける割合を示している

※路線延長の内、橋梁・トンネル等の重用区間を除いた延長63.7kmでとりまとめた。

(2) 対策内容と実施時期

別表のとおり（別表－1参照）

※令和2年度については、本計画を策定した平成30年11月時点の修繕計画により継続的に対策を実施している市道雁丁線を優先的に実施するものとする。