

新座市道舗裝修繕計画
(令和5年度～令和9年度)

令和5年3月

新座市 インフラ整備部 道路河川課

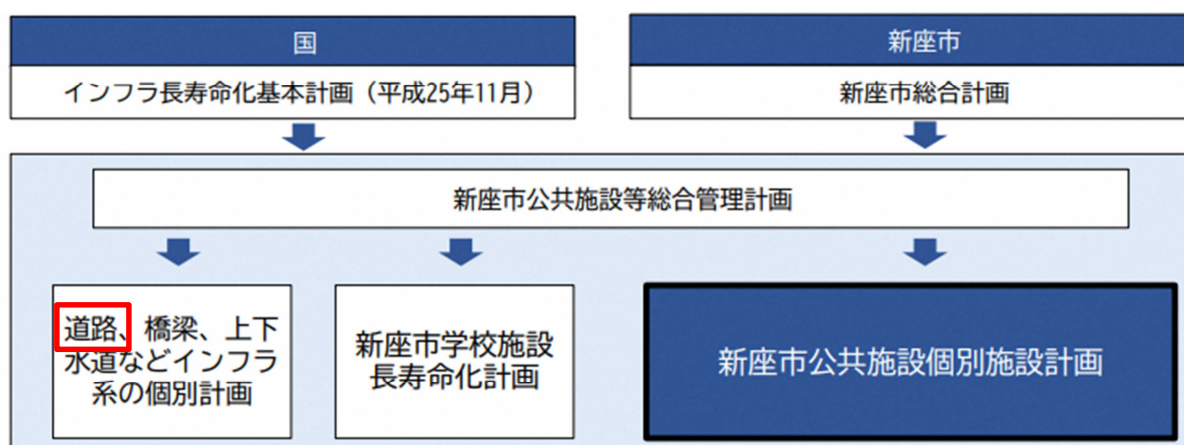
目次

1. はじめに.....	1
2. 舗装の現状と課題.....	2
2.1 道路概要.....	2
2.2 舗装修繕予算の現状.....	2
2.3 舗装の現状.....	3
3. 舗装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.....	7
3.3 表層の使用目標年数の設定.....	10
3.4 管理基準の設定.....	10
3.5 診断区分および結果.....	11
3.6 点検計画の立案.....	11
4. 舗装修繕計画.....	12
4.1 舗装修繕計画と計画期間.....	12
4.2 推計ケース.....	12
4.3 推計結果と評価.....	13
5. 短期修繕計画の優先順位.....	15
5.1 優先順位.....	15
5.2 実施時期と対策内容.....	16
6. 計画の見直しと舗装メンテナンスサイクルの構築.....	18

1. はじめに

新座市では、平成 28 年度（2016 年度）から令和 27 年度（2045 年度）までの 30 年間を計画期間とした新座市公共施設等総合管理計画（以下「総合管理計画」）を平成 28 年度に策定（令和 4 年 3 月一部改定）しており、「新座市公共施設個別施設計画」は、総合管理計画を踏まえ予防保全による維持管理によって施設の長寿命化を図り、施設利用者の安全・安心を確保するとともに、財政負担を軽減、平準化することで、公共施設を将来にわたって持続可能なものとすることを目的としている。

本計画は、「新座市公共施設等総合管理計画」の個別施設計画として平成 30 年に策定した「新座市道舗装修繕計画」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：本計画の位置付け（新座市公共施設個別施設計画より）

2. 舗装の現状と課題

2.1 道路概要

新座市の管理道路の現況を下記に示す。

表 2-1：管理道路の実延長と構成比（出典：令和3年度道路施設現況調査）

道路種別	実延長(m)	構成比(%)	舗装種類	
			舗装(m)	未舗装(m)
幹線1級市道	25,519	8.0%	25,519	0
幹線2級市道	28,626	9.0%	28,626	0
その他の市道	263,286	82.9%	249,276	14,010
計	317,431	100.0%	303,421	14,010

※幹線1級市道…基幹的道路網を形成する都市計画道路等

※幹線2級市道…幹線2級市道以上の道路を補完する補助幹線道路等

※その他の市道…幹線1級市道、幹線2級市道以外の市道

2.2 舗装修繕予算の現状

新座市の修繕事業費は、図 2-1 に示すように平成 30 年度までは比較的少なく（60,000 千円～120,000 千円）、令和元年に 220,000 千円に増加し、その後一旦下がるも徐々に増加傾向にある。

このことは、後述に示す舗装状況（MC I の過年度調査結果比較）とも合致しており、平成 25～30 年度にかけて、全体的に舗装状況は劣化しているが、令和 4 年度調査では MC I 5.1 以上の望ましい管理水準の割合が増えているのが分かる。ただし、MC I 4 以下の修繕が望ましい割合が増えている事から、修繕が進み全体的な管理水準は良くなっているものの、一部修繕がされず損傷が進行している路線があることが推測された。

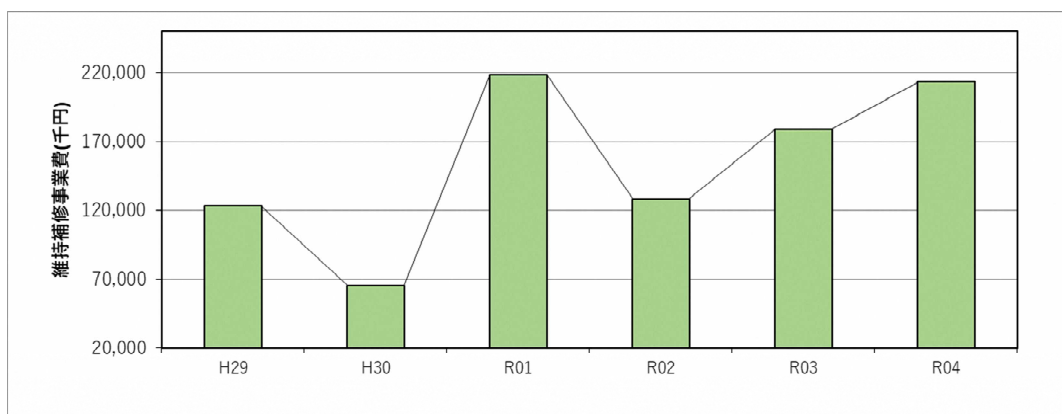


図 2-1：各年度の維持補修事業費

2.3 舗装の現状

主要幹線道路の令和4年度の路面性状調査結果を表2-2に示す。

なお、調査の路線としては、幹線1級市道、幹線2級市道及び愛称名のある路線について、路面性状（ひび割れ、わだち掘れ、IRI）が低下していると考えられる道路を対象に、延長約5.7kmを実施し、以下の結果となった。

表2-2：令和4年度路面性状調査結果

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)	4,030	8,826	44,186	8.6%
	割合(%)	7.1%	15.5%	77.5%	
わだち掘れ量	延長(m)	0	1,115	55,927	3.6mm
	割合(%)	0.0%	2.0%	98.0%	
IRI	延長(m)	11,651	40,628	4,763	6mm/m
	割合(%)	20.4%	71.2%	8.3%	
MCI	3以下	3.1~4.0	4.1~5.0	5.1以上	6.4
	延長(m)	3,772	5,876	8,680	
	割合(%)	6.6%	10.3%	15.2%	67.9%

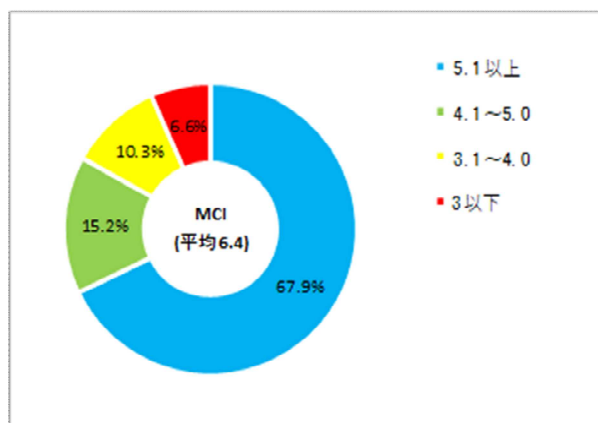


図2-2：調査結果（MCI）

調査結果より、路線全体の平均MCIは6.4であり、望ましい管理水準であると言える。

しかし、修繕が必要とされるMCI 4以下が約9.6km（全体の約17%）あり、その内早急に修繕が必要と思われるMCI 3以下が約3.7km（約6.6%）を占める結果となった。

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

※国土交通省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

以上のことから主要幹線道路は、全体平均で望ましい管理水準であるMC I 5.1以上を保っているが、局所的に修繕が必要な箇所があることが確認できた。

なお、平成25～30年度に実施した路面性状調査では、対象路線が異なるため一概に比較できないが、全体平均が平成25年度から30年度で低下したものの、令和4年度では6.4に回復している。しかし、修繕が必要なレベルであるMC I 4以下は、平成25年度から徐々に増加傾向であることが確認でき、この10年間に於いて一定の維持補修を実施しつつも、部分的に舗装の劣化が進んでいると予測される。

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			
平成25年度 調査結果	延長(m)	550	1,980	9,445	45,320	57,295	6.4	
	割合(%)	1.0%	3.5%	16.5%	79.1%	100.0%		
平成30年度 調査結果	延長(m)	825	6,395	13,010	36,885	57,115	5.6	
	割合(%)	1.4%	11.2%	22.8%	64.6%	100.0%		
令和4年度 調査結果	延長(m)	3,772	5,876	8,680	38,714	57,042	6.0	
	割合(%)	6.6%	10.3%	15.2%	67.9%	100.0%		

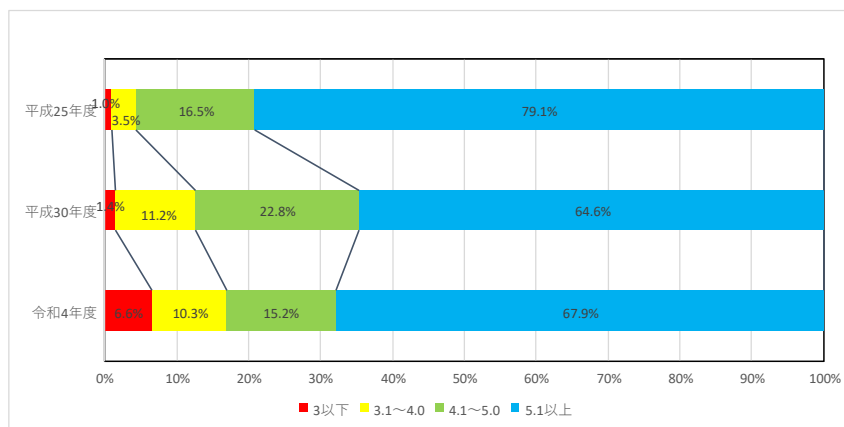


図 2-3：舗装状況（MC I の過年度調査比較（割合））

3. 舗装管理の基本的な考え方

3.1 舗装管理の基本方針

(1) 予防保全型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、クラックシールなどの補修により延命化を図りつつ、適切な段階で比較的安価な費用で修繕を行う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	<ul style="list-style-type: none"> 1, 2級路線の内、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 1, 2級路線の内、国道、県道などの路線に通じるアクセス道路、その他の主要道路 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 1, 2級路線の内、上記以外の路線 その他路線 	<ul style="list-style-type: none"> 道路パトロール・修繕要望に基づき補修を実施する。

(2) 将来の更新費用集中の平準化とライフサイクルコスト削減に向けた取り組み

① 事業費の平準化の概念

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。

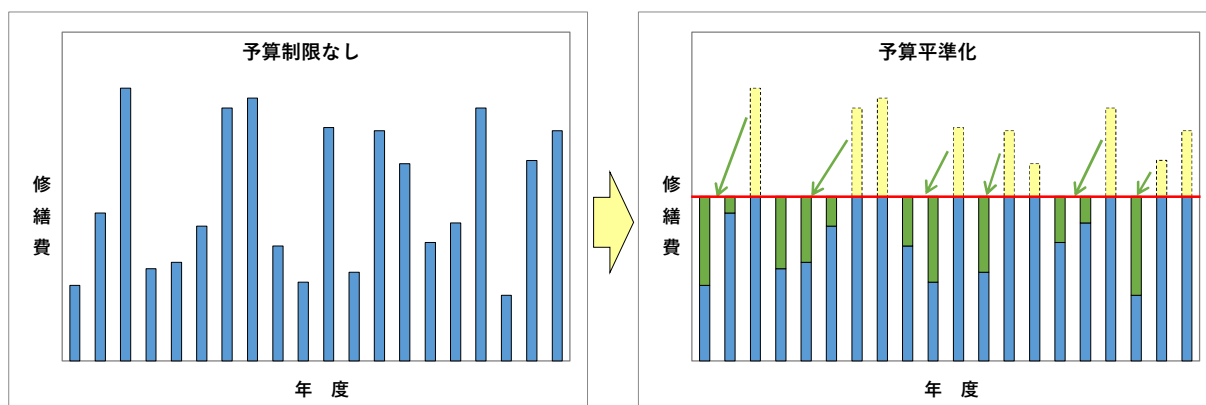


図 3-1：予算の平準化（イメージ）

②一般的な舗装のライフサイクルの概念

舗装の劣化スピードは大型車両の交通量が多ければ劣化が進行する傾向があり、劣化・損傷が進むと修繕事業費が増大する。事後保全型の管理は劣化・損傷が進行した段階で補修を行うものであるが、本計画では道路の特性・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型で管理を行う。

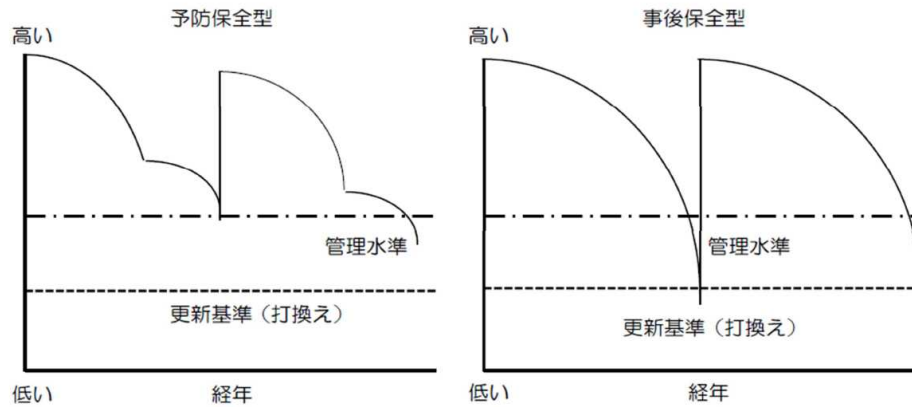


図 3-2：予防保全型と事後保全型の考え方

(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 P D C A 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)、試掘調査(業務委託)の実施	路面性状調査を実施し、損傷状態、さらに過去の調査時の未対応箇所の損傷等の進行状況を確認する。
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の内容に基づいて施設の損傷状態を診断し、予め設定された診断区分によって評価する。 また、診断区分の内容に沿って修繕方針や優先順位を整理して修繕計画を作成し、年次の予算要求をする。
	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及び施工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

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 3-2 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	補給国道・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	政令市・一般市道 市町村道

図 3-2 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57km）、およびその他市道（約263km）である。平成30年度に策定した「新座市道舗装修繕計画（見直し）」では、1・2級市道の内、緊急輸送道路やバス路線等の幹線市道を舗装点検要領における道路の分類Cに、その他道路を分類Dに区分した。なお、効果的な維持管理を目指すために、道路分類C路線のうち特に大型車交通量が多く舗装劣化への影響が大きい路線や緊急輸送道路、バス路線等、市の重要路線である路線を管理区分1に、それ以外の道路を管理区分2に分類している。当年度見直しとして、前回調査に対し、MCIが著しく悪くなった路線等を確認したが、最大で4年間で1.6の劣化に留まっており、大きな変化は無いと判断した。よって新たに調査対象となった2級路線の市道106号、115号、122号を道路分類C、管理区分2とし、それ以外の路線は現状どおりとした。

表 3-3 管理道路の分類

道路分類	管理区分	計測延長(m)	備考
C	管理区分1 (C1)	18,777m	1号(新座中央通り、平林寺大門通り、並木産業スマイルロード) 5号(水道道路)、7号(産業道路)、9号(市場坂通り)
	管理区分2 (C2)	38,265m	その他の1・2級市道
D	--	263,286m ※未計測のため実延長	上記以外の路線

表 3-4 1・2級市道（管理道路）の道路分類

路線番号	路線名称	対象延長(m)	管理区分	交通量区分	路線番号	路線名称	対象延長(m)	管理区分	交通量区分
1	新座中央通り	2,335	C1	N5	108	ふるさとナイキ通り	500	C2	N5
1	平林寺大門通り	2,350	C1	N5	108	増木あすか通り	713	C2	N5
1	並木産業スマイルロード	1,410	C1	N5	109	桜株通り	715	C2	N5
2	東北通り	1,115	C2	N5	110	恵山通り	1,815	C2	N5
3	北野入口通り	625	C2	N4	111	こもれび通り	1,410	C2	N5
3	トツパン通り	770	C2	N4	112	十文字学園通り	355	C2	N5
4	三本木通り	650	C2	N5	113	馬喰橋通り	1,500	C2	N5
5	水道道路	7,513	C1	N6	113	富士見新道	1,360	C2	N5
6	あたご菅沢通り	785	C2	N5	114	西屋敷通り	1,535	C2	N5
7	産業道路	3,844	C1	N6	115	畑中公民館通り	915	C2	N5
8	畑中公民館通り	715	C2	N5	116	東福寺通り	1,620	C2	N5
8	陣屋通り	1,880	C2	N5	117	117	1,405	C2	N5
9	市場坂通り	1,325	C1	N6	118	サンライズストリート	1,300	C2	N5
12	12	230	C2	N5	118	前原橋通り	1,400	C2	N5
13	ひばり通り	543	C2	N5	118	武野通り	992	C2	N5
101	101	1,610	C2	N4	119	119	780	C2	N5
102	はなみずき通り	945	C2	N4	120	120	850	C2	N5
103	鐘の音通り	705	C2	N4	121	黒目川通り	1,109	C2	N4
104	北野中央通り	590	C2	N4	122	122	831	C2	N5
105	105	545	C2	N5	123	123	690	C2	N5
106	106	777	C2	N5	124	124	340	C2	N5
107	中野通り	766	C2	N5	125	御成橋通り	313	C2	N5
合計							57,042	--	--

1,2級路線 36路線（44区間）

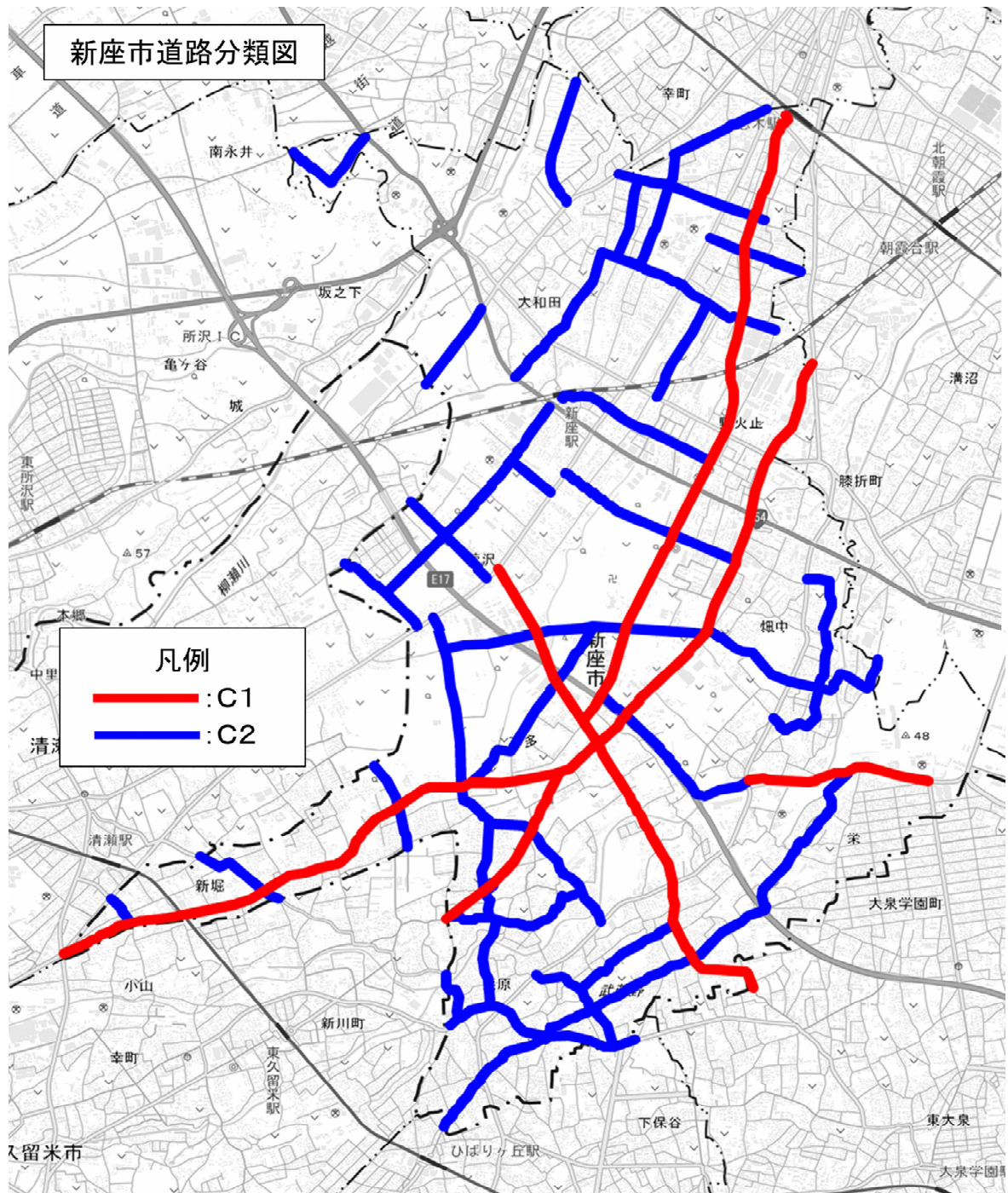


図 3-3 1・2 級市道（管理道路）の道路分類図


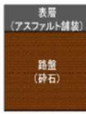
3.3 表層の使用目標年数の設定

表層の使用目標年数の設定は、管理道路のうち分類Bに区分した路線に対して、既存の情報・資料を基に、表層の使用目標年数を設定するが、該当する路線が無い場合設定しない。

3.4 管理基準の設定

管理基準の設定は、道路分類C（約57km）の路線に対して、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」とした。一方道路分類Dのその他路線については、生活道路等であり、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。

表-3.5 管理指標および修繕実施の判断基準（管理基準）

道路分類	管理区分	保全方針	管理目標	
			実施内容	舗装構成
C	管理区分1 (C1)	予防保全	<ul style="list-style-type: none"> MCI4.0以下を舗装修繕の対象とし、管理基準値を下回った場合は、舗装の打換え等の修繕を行う。 舗装の定期点検、評価結果に基づき修繕を実施する。 詳細調査(FWD調査)を実施して、舗装構造の健全性を把握したうえで修繕工法を選定する。 	アスファルト2層構造かつ路床より上でN6交通量相当の舗装厚を確保する(路上路盤再生工法を含む)
	管理区分2 (C2)			アスファルト2層構造を確保する As層2層 (表層、基層) 
D	--	事後保全		As層1層 (表層) 

※「舗装設計施工指針：(公社)日本道路協会」より

表-3.6 管理基準値

	MCI値	ひび割れ率	わだち掘れ量
管理基準値	3	40%	40mm

3.5 診断区分および結果

舗装の健全性の診断区分は、表-3-6 に示す管理基準値および「舗装点検要領（国土交通省）」に基づき設定した。診断区分Ⅰ・Ⅱ・Ⅲは、「舗装点検要領」の健全状態に準拠した。表-3.7 に示す診断区分に基づき、当年度の路面性状調査結果を診断した結果を表-3.8 に示す。

表-3.7 診断区分

診断区分	状態	判断の基準
診断区分Ⅰ	健全(損傷レベル小) ・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	MCIが5以上、かつひび割れ率20%未満、かつわだち掘れ量20mm未満の区間
診断区分Ⅱ	表層機能保持段階(損傷レベル中) ・管理基準に照らし、劣化の程度が中程度	診断区分Ⅰ、Ⅲ以外の区間
診断区分Ⅲ	修繕段階(損傷レベル大) ・管理基準に照らし、それを超過している又は早期超過が予見される状態	MCIが3以下、またはひび割れ率40%以上、またはわだち掘れ量40mm以上の区間

表-3.8 診断区分毎の延長（令和4年度路面性状調査結果を集計）

道路分類	管理区分	診断区分毎の延長(m)			合計(m)
		診断区分Ⅰ	診断区分Ⅱ	診断区分Ⅲ	
C	管理区分Ⅰ	13,538	4,579	660	18,777
	管理区分Ⅱ	24,066	10,597	3,602	38,265
合計		37,604	15,176	4,262	57,042

3.6 点検計画の立案

点検計画の立案は、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する。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（表-3.9）。

表-3.9 点検方法・点検頻度

道路分類	点検方法と頻度		点検内容
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、平坦性を専用機械で調査する（舗装点検要領に基づく調査）
	日常点検	・年2回	・路面の損傷・異常箇所の有無を調査する。
		・巡回による	・道路巡回、市民等からの情報提供・要望により、路面の損傷・異常箇所を調査する。
D	日常点検	・年2回	・路面の損傷・異常箇所の有無を調査する。
		・巡回による	・道路巡回、市民等からの情報提供・要望により、路面の損傷・異常箇所を調査する。

4. 舗装修繕計画

4.1 舗装修繕計画と計画期間

長期修繕計画は、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で用いた100m区間毎の舗装状態を、平成30年度に実施した推計方法を活用し、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

長期修繕計画策定のシミュレーションは、切削オーバーレイ工法と打換え工法の両工法を使用するケース（ケース1~5）で実施した。

表-4.1 長期修繕工法のシナリオ

ケース	予算制限	修繕工法適用条件	備考
1	年間約1.2億円	修繕工法において、打換え工法と切削オーバーレイ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
2	年間約1.6億円		
3	年間約1.8億円		
4	年間約2.4億円		
5	年間約3.0億円		

4.3 推計結果と評価

長期修繕計画のシミュレーション結果を表-4.2、表-4.3に示す。

下表結果より、ケース3の年間約1.8億円あれば、20年後までは良好な管理水準でキープできるものの、20年以降は徐々に劣化した範囲（MC I 3以下）が増えることが判明した。予防保全の組み合わせの中で、40年後も良好な管理水準でキープするには、ケース5の年間約3.0億円必要であることが判明した。

表-4.2 長期修繕計画の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MC I (40年間の平均)	20年後のMC I 3以下の割合	40年後のMC I 3以下の割合
1	年間約1.2億円	約1.20億円	約1.20億円	約47.8億円	3.9	43.8%	58.0%
2	年間約1.6億円	約1.59億円	約1.60億円	約63.7億円	5.3	0.0%	41.8%
3	年間約1.8億円	約1.79億円	約1.80億円	約71.8億円	5.4	0.0%	33.0%
4	年間約2.4億円	約2.40億円	約2.40億円	約95.8億円	5.9	0.0%	26.9%
5	年間約3.0億円	約2.99億円	約3.00億円	約119.7億円	6.3	0.0%	0.0%

表-4.3 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MC I (40年間の平均)	評価	20年後のMC I 3以下の割合	評価	40年後のMC I 3以下の割合	評価
1	約1.20億円	約1.20億円	○	3.9	×	43.8%	×	58.0%	×
2	約1.59億円	約1.60億円	○	5.3	○	0.0%	○	41.8%	×
3	約1.79億円	約1.80億円	○	5.4	○	0.0%	○	33.0%	×
4	約2.40億円	約2.40億円	△	5.9	○	0.0%	○	26.9%	△
5	約2.99億円	約3.00億円	△	6.3	○	0.0%	○	0.0%	○

ケース5		
結果	初年度費用	約3.00億円
	年平均費用	約2.99億円
	平均MC I	6.3
	総費用	約119.7億円
	20年度のMC I 3以下	0.0%
	40年後のMC I 3以下	0.0%

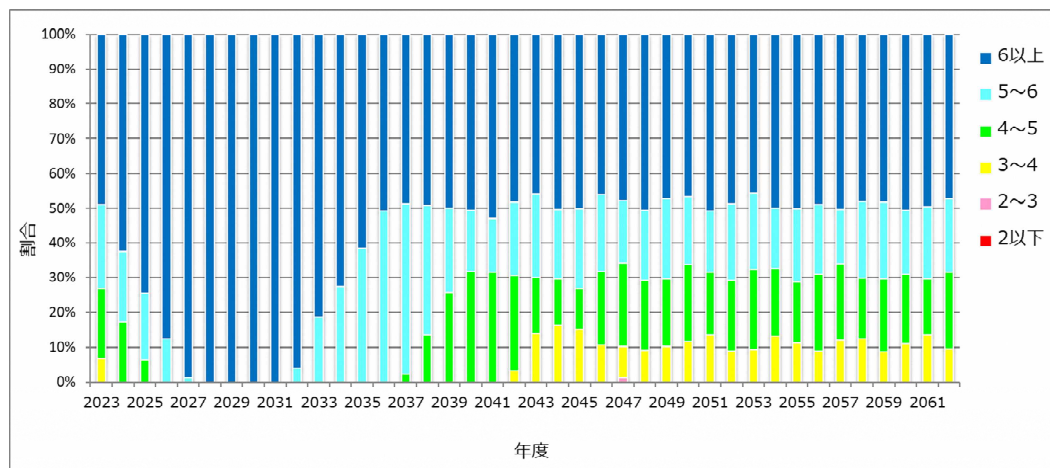
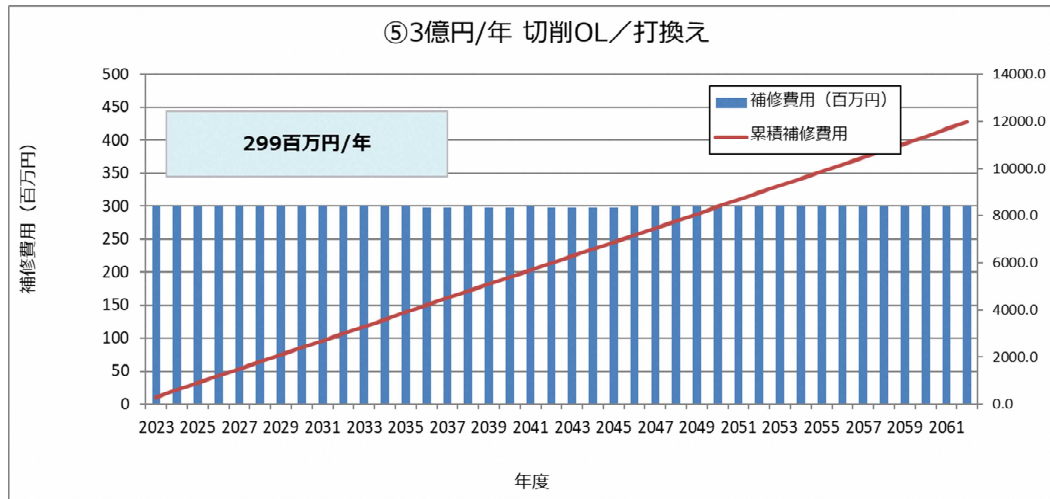


図-4.1 ケース5：予防保全 予算制限 3.0億円/年

5. 短期修繕計画の優先順位

5.1 優先順位

舗装の優先順位を表-5.1に示す。

表-5.1 路線別優先順位（1級2級路線）

優先順位	路線番号	路線名称	対象延長	管理区分	交通量区分	MCI≤4.0の延長(m)
1	7	産業道路	3,844	C1	N6	720
2	5	水道道路	7,513	C1	N6	680
3	1	新座中央通り	2,335	C1	N5	540
4	1	平林寺大門通り	2,350	C1	N5	100
5	9	市場坂通り	1,325	C1	N6	40
6	8	畑中公民館通り	715	C2	N5	395
7	1	並木産業スマイルロード	1,410	C1	N5	20
8	2	東北通り	1,115	C2	N5	10
9	118	前原橋通り	1,400	C2	N5	320
10	113	富士見新道	1,360	C2	N5	300
11	108	ふるさとナイキ通り	500	C2	N5	180
12	116	東福寺通り	1,620	C2	N5	720
13	104	北野中央通り	590	C2	N4	130
14	108	増木あすか通り	713	C2	N5	140
15	8	陣屋通り	1,880	C2	N5	493
16	113	馬喰橋通り	1,500	C2	N5	151
17	107	中野通り	766	C2	N5	506
18	112	十文字学園通り	355	C2	N5	275
19	105	105	545	C2	N5	340
20	111	こもれび通り	1,410	C2	N5	460
21	3	北野入口通り	625	C2	N4	100
22	122	122	831	C2	N5	278
23	3	トッパン通り	770	C2	N4	20
24	103	鐘の音通り	705	C2	N4	220
25	4	三本木通り	650	C2	N5	0
26	6	あたご菅沢通り	785	C2	N5	0
27	12	12	230	C2	N5	0
28	13	ひばり通り	543	C2	N5	0
29	119	119	780	C2	N5	210
30	114	西屋敷通り	1,535	C2	N5	320
31	118	サンライズストリート	1,300	C2	N5	200
32	110	恵山通り	1,815	C2	N5	260
33	125	御成橋通り	313	C2	N5	80
34	120	120	850	C2	N5	170
35	123	123	690	C2	N5	130
36	106	106	777	C2	N5	117
37	115	115	915	C2	N5	135
38	118	武野通り	992	C2	N5	120
39	117	117	1,405	C2	N5	120
40	121	黒目川通り	1,109	C2	N4	100
41	109	桜株通り	715	C2	N5	60
42	124	124	340	C2	N5	20
43	101	101	1,610	C2	N4	75
44	102	はなみずき通り	945	C2	N4	0

※当該年度の財政状況、交通状況、要望状況等を勘案し、補修箇所を検討することから、上記表-5.1の順位の通りに修繕するとは限らない。

5.2 実施時期と対策内容

短期修繕計画を表-5.3 に示す。

表-5.3 短期補修計画一覧表

優先順位	路線番号	路線名称	延長(m)	管理区分	交通量区分	MCI \leq 4.0の延長(m)	面積(m ²)	修繕工法	修繕単価(円/m ²)	概算修繕費用(千円)	累計	補修年度(予定)
1	7	産業道路	3,844	C1	N6	720	2,520	打換え+路盤改良	32,300	81,396	81,396	R05
2	5	水道道路	7,513	C1	N6	680	8,320	打換え+路盤改良	32,300	268,736	350,132	R06~R09
3	1	新座中央通り	2,335	C1	N5	540	4,870	打換え+路盤改良	32,300	157,301	507,433	R05
4	1	平林寺大門通り	2,350	C1	N5	100	664	打換え	20,000	13,280	520,713	R06~R09
5	9	市場坂通り	1,325	C1	N6	40	1,300	打換え+路盤改良	32,300	41,990	562,703	R05
6	8	畑中公民館通り	715	C2	N5	395	5,792	打換え	20,000	115,830	678,533	R06~R09
7	1	並木産業スマイルロード	1,410	C1	N5	20	200	打換え	20,000	4,000	682,533	R06~R09
8	2	東北通り	1,115	C2	N5	10	40	打換え	20,000	800	683,333	R06~R09
9	118	前原橋通り	1,400	C2	N5	320	3,196	打換え	20,000	63,920	747,253	R06~R09
10	113	富士見新道	1,360	C2	N5	300	1,904	打換え	20,000	38,080	785,333	R06~R09
11	108	ふるさとナイキ通り	500	C2	N5	180	2,600	打換え	20,000	52,000	837,333	R05
12	116	東福寺通り	1,620	C2	N5	720	13,446	打換え	20,000	268,920	1,106,253	R06~R09
13	104	北野中央通り	590	C2	N4	130	4,200	(1層)打換え+路盤改良	11,000	46,200	1,152,453	R05
14	108	増木あすか通り	713	C2	N5	140	1,370	打換え	20,000	27,400	1,179,853	R05
15	8	陣屋通り	1,880	C2	N5	493	5,330	打換え	20,000	106,596	1,286,449	R06~R09
16	113	馬喰橋通り	1,500	C2	N5	151	1,359	打換え	20,000	27,180	1,313,629	R06~R09
17	107	中野通り	766	C2	N5	506	6,026	打換え	20,000	120,516	1,434,145	R06~R09
18	105	105	545	C2	N5	340	5,123	打換え	16,000	81,968	1,516,113	R06~R09
19	111	こもれび通り	1,410	C2	N5	460	7,830	打換え	20,000	156,600	1,672,713	R06~R09

※市道第112号線(十文字学園通り)は調査後に修繕が完了(令和4年度)しており、除外した

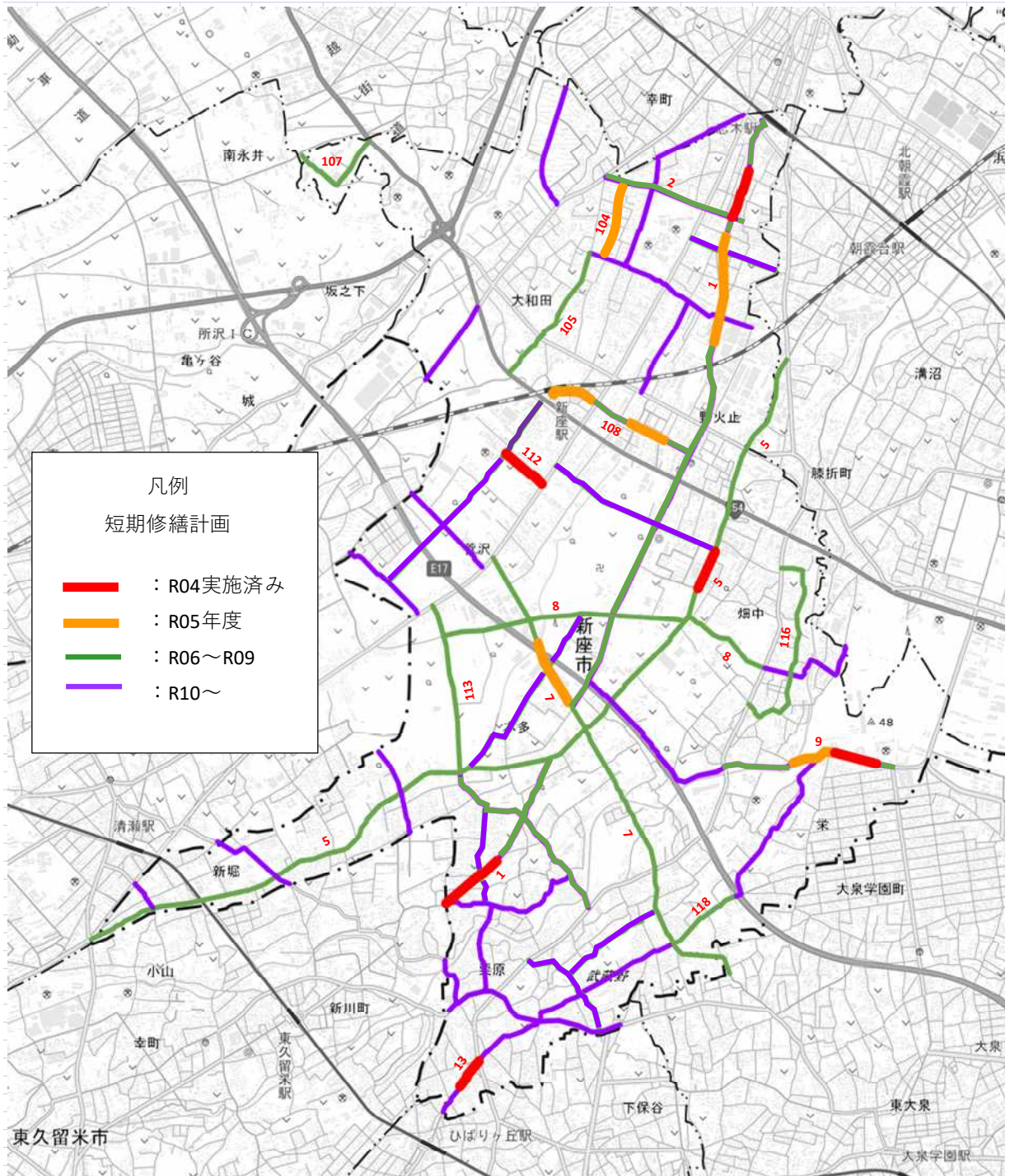


図-5.1 短期補修計画図

図-5.1 は短期修繕計画路線を色別に図示したものである。R06 年度以降については、路面性状調査結果より MCI 4 以下の区間が多くある路線を優先的に選定している。そのため、詳細の工事箇所については、今後、埋設物工事や住民要望等の状況を鑑み、再度見直しや検討を行う。

6. 計画の見直しと舗装メンテナンスサイクルの構築

本計画は、市内の道路分類Cの路線（約57km）を対象に5年毎の路面性状調査の結果等を踏まえ、概ね5年で見直しを行うものとする。

なお、修繕計画の実施や管理基準等について、実際に従事している職員の意見等を踏まえて評価し、継続的な業務サイクルとして定着するように見直しを行う。図-6.1は、今後計画的な修繕の推進をはじめ継続的な舗装のメンテナンスサイクルの実現をイメージしたものである。

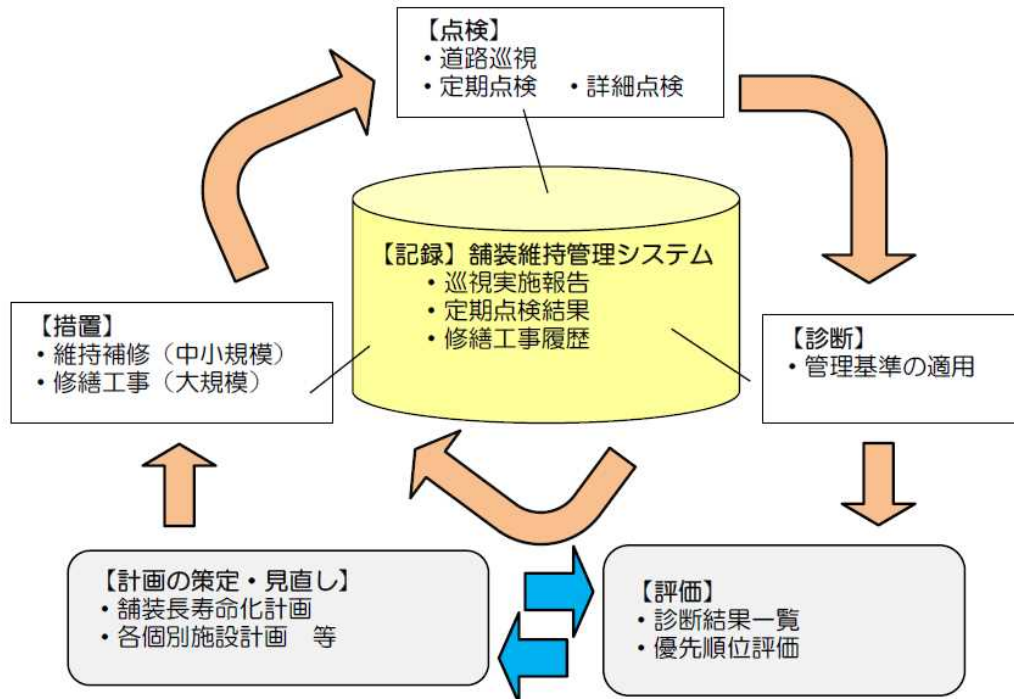


図-6.1 継続的なメンテナンスサイクルの構築に向けて