

太子町

舗装繕計画

Pavement Repair Planning of TAISHI TOWN

令和8年3月

兵庫県太子町

1. 舗装修繕計画策定の目的

太子町が管理する道路延長は、約197.69Kmであり、町内の経済活動や町民の生活を支える重要な役割を担っている。そのため道路舗装は、道路の利用者の利便性や快適性、安全性などを維持するために重要な役割を有している。

しかし、管理道路全ての舗装を常に高い水準で維持していくためには、多くの費用と労力を必要とすることから、舗装修繕計画（以下「本計画」という）を策定することで、これまでの対症療法型の整備から、計画的な整備への転換をはかり、管理道路のサービス水準を維持することを目的とする。

2. 長寿命化修繕計画の対象路線（対象施設）

令和7年度に作成する修繕計画の対象は、令和6年度に定期点検（路面性状調査）を実施した、26区間、29.06kmとする。

単位：m

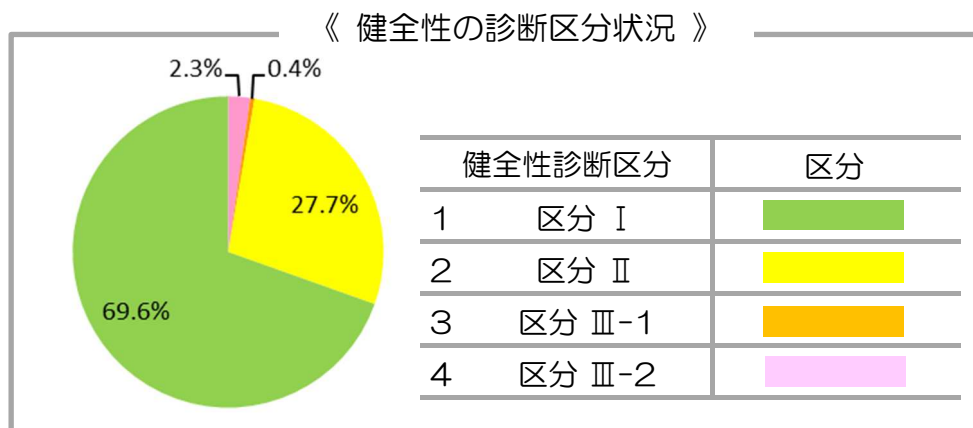
	1級町道	2級町道	その他	合計
全路線延長	12,670	33,110	151,910	197,690
うち計画の対象路線（舗装済み延長）※1	22,740	3,380	2,940	29,060
R7年度計画策定路線 ※1	22,740	3,380	2,940	29,060

○長寿命化修繕計画の対象路線：太子町が管理する舗装済の一部町道

※1 対象路線において上下線の区分けを行っているため、上下線の延長を計上している

2. 損傷状況

対象路線の健全性の診断区分状況としては、補修が必要とされるⅡ以下の区分は、30.4%である。その内訳は、診断区分Ⅱが27.7%、Ⅲ-1が0.4%、Ⅲ-2が2.3%となっている。



①路線別健全度分布状況

路線番号	路線等級	路線名	調査延長 (m)	健全性				合計 (%)
				Ⅲ-2	Ⅲ-1	Ⅱ	Ⅰ	
11002下	1級	斑鳩寺線下り	840	0.0	0.0	494	506	100.0
11002上	1級	斑鳩寺線上り	840	0.0	0.0	190	810	100.0
11003下	1級	沖代線下り	2,505	0.8	0.2	236	754	100.0
11003上	1級	沖代線上り	2,505	0.4	0.0	20	976	100.0
12002下	2級	北ノ町松ヶ下線下り	810	0.0	0.0	62	938	100.0
12002上	2級	北ノ町松ヶ下線上り	810	0.0	0.6	43	951	100.0
21001下	1級	立岡山線下り	1,410	0.0	0.7	216	777	100.0
21001上	1級	立岡山線上り	1,410	0.4	1.8	216	762	100.0
21002下	1級	林田川線下り	640	22.7	0.8	563	203	100.0
21002上	1級	林田川線上り	640	3.1	0.8	258	703	100.0
21003下	1級	摺保線下り	1,105	0.9	0.9	149	833	100.0
21003上	1級	摺保線上り	1,105	4.5	0.5	81	869	100.0
22014下	2級	鵜旧県道線下り	880	0.6	0.6	267	722	100.0
22014上	2級	鵜旧県道線上り	880	0.6	0.0	17	977	100.0
23097下	その他	沖代線2号線下り	355	0.0	0.0	0	1000	100.0
23097上	その他	沖代線2号線上り	355	0.0	1.4	28	958	100.0
23123下	その他	老原村前線下り	1,115	7.2	0.0	686	242	100.0
23123上	その他	老原村前線上り	1,115	10.3	0.4	614	278	100.0
31001下	1級	原膳原線下り	2,180	4.6	0.9	498	447	100.0
31001上	1級	原膳原線上り	2,180	2.3	1.1	567	399	100.0
41001下1	1級	丸山線下り	590	0.0	0.0	25	975	100.0
41001下2	1級	丸山線下り	1,075	0.0	0.0	93	907	100.0
41001上1	1級	丸山線上り	590	0.0	0.8	212	780	100.0
41001上2	1級	丸山線上り	1,075	0.0	0.0	23	977	100.0
41002下	1級	松ヶ下国道線下り	1,025	1.0	0.0	810	180	100.0
41002上	1級	松ヶ下国道線上り	1,025	0.0	0.0	834	166	100.0



区 分		状 態
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である。
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である。
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の超過が予見される状態である。
	Ⅲ-1 表層等修繕	表層の供用年数が使用目標年数を超える場合（路盤以下の層が健全であると想定される場合）
	Ⅲ-2 路盤打換等	表層の供用年数が使用目標年数未満である場合（路盤以下の層が損傷していると想定される場合）

#### 4. 管理理念

太子町は、以下の基本理念や基本方針等に基づき本計画を策定し、適切な道路舗装の管理を行うものとする。

##### (1) 基本理念

安心して暮らせるまちづくりに向けた

道路施設の維持管理を目指して

##### (2) 基本方針

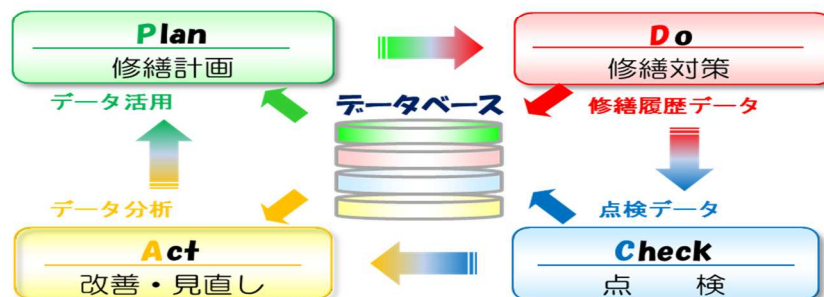
- ①点検や補修対策を適切に実施するとともに、状況に応じた速やかな緊急対策を行い、道路の安全性を確保する。
- ②計画的な修繕を行うことで、維持管理の効率化を図り、ライフサイクルコストの縮減を図る。
- ③PDCA サイクルを構築し、より安全で、効率的な維持管理を行う。

##### (3) 実施方針

- ①継続的な点検の実施
- ②速やかな緊急対策の実施
- ③計画的な補修対策の実施
- ④データベース整備による施設管理データの蓄積
- ⑤舗装修繕計画による事業の実施と見直し
- ⑥新たな知見を踏まえた継続的な改善

## 安全・信頼の確保

### PDCAサイクルによる事業の実施



5. 管理水準の設定

太子町の道路舗装の管理水準の設定については、管理水準Aから管理水準Dまでの4段階に設定するものとする。

＜管理水準と管理値＞

管理水準	管理水準A ネットワーク幹線	管理水準B 地域幹線	管理水準C 主要道路	管理水準D 生活道路
MC I 値				
4.0 ≤ MCI				
3.5 ≤ MCI < 4.0				
3.0 ≤ MCI < 3.5				
2.5 ≤ MCI < 3.0				
2.0 ≤ MCI < 2.5				
MCI < 2.0	管理限界域			

6. 点検体制

点検は目的や内容に応じて以下のとおり区分し実施する。

(1) 日常点検

道路パトロールを行う際に実施する。

(2) 定期点検

路面性状調査は、5年に1度程度実施する。

(3) 臨時点検

異常時等、必要に応じて実施する。

(4) 緊急点検

緊急時、必要に応じて実施する

＜点検種別・頻度・内容＞

	点検種別	頻 度	内 容
定期的	日常点検	1度以上/週	原則として道路パトロールを行う際に併せて実施する目視点検をいう。
	定期点検 (路面性状調査)	1度程度/5年	舗装の異常及び損傷の程度を十分に把握するために、定期的実施する点検をいう
臨時的	臨時点検	異常時(随時)	日常点検により異常が発見された場合に実施する点検、集中豪雨、地震及び事故等が発生した場合に実施する点検及び補修をいう。
	緊急点検	緊急時(随時)	第三者被害の恐れのあるもの等について必要に応じて行う点検をいう。

## 7. 対策内容と優先順位の考え方

### (1) 補修の優先順位

太子町における道路舗装の維持管理にあたっては、設定した管理水準を維持することで、安全・快適な道路ネットワークを維持するとともに、計画的かつ効率的な修繕を実施することで、維持管理費の縮減を図る必要がある。

そのためには、管理水準や損傷状況等を総合的に判断した上で、優先順位を決定する必要がある。これらのことから、太子町における道路舗装補修の優先順位の考え方は以下のとおりとする。

#### 《 優先順位の考え方 》

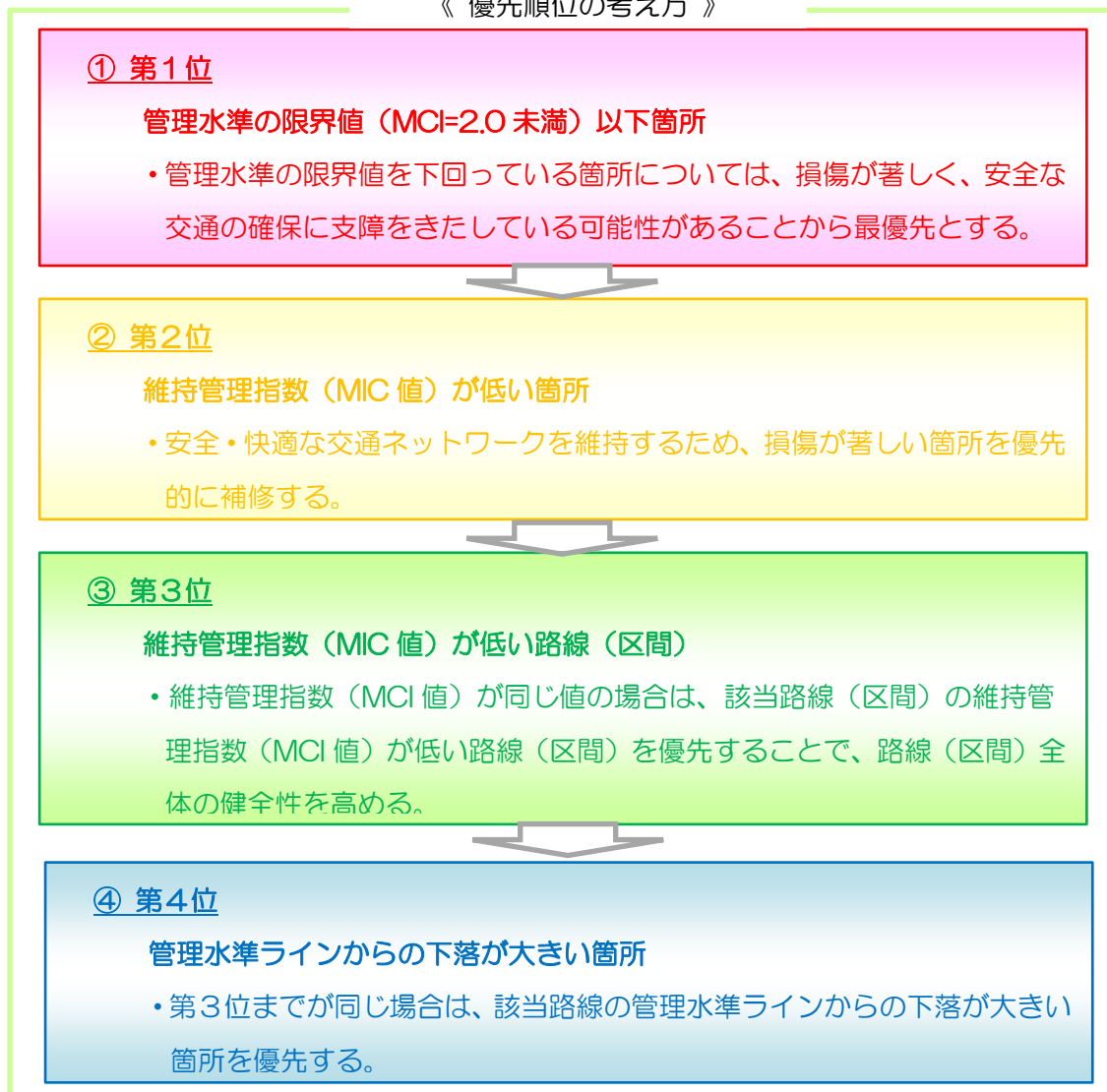


図6-1 補修の優先順位

なお、健全性の診断区分について、MCI 値を基に設定していることから、健全性の判定区分を基にした優先順位としては、「Ⅲ」→「Ⅱ-2」→「Ⅱ-1」という優先順位となる。

## (2) 管理水準と補修対策

太子町の道路舗装を維持管理するにあたり、第5章2の管理水準の設定にもとづき、管理水準AからDの4段階の管理水準の設定を行った。

補修対策については、各管理水準における維持管理シナリオに基づき、補修工法を設定するものとする。

表 7-1 管理水準と補修対策

管理水準	管理値	補修範囲	対 策
①管理水準A	4.0 以上	$3.5 \leq MCI < 4.0$	シール工
②管理水準B	3.5 以上	$3.0 \leq MCI < 3.5$	切削オーバーレイ
③管理水準C	3.0 以上	$2.5 \leq MCI < 3.0$	切削オーバーレイ
④管理水準D	2.5 以上	$2.0 \leq MCI < 2.5$	打替え工
限界値以下		$MCI < 2.0$	大規模補修

図 7-1 管理水準と補修対策



## 7. 計画期間

舗装の維持管理を安全にかつ効率的に実施するためには、舗装の点検時期や補修対策時期を定めた中期的な維持管理計画を策定し、計画的に実施していくことが必要である。最適な予算計画の検証にあたっては、太子町において実施可能な予算により検討することはもとより、設定した予算で実施した場合に健全な状態が維持できる計画とする必要があることから、10年間を計画期間として設定する。

なお、点検の結果により、優先すべき箇所が発生した場合には、適宜計画を見直すものとする。

8. 対策内容と実施時期

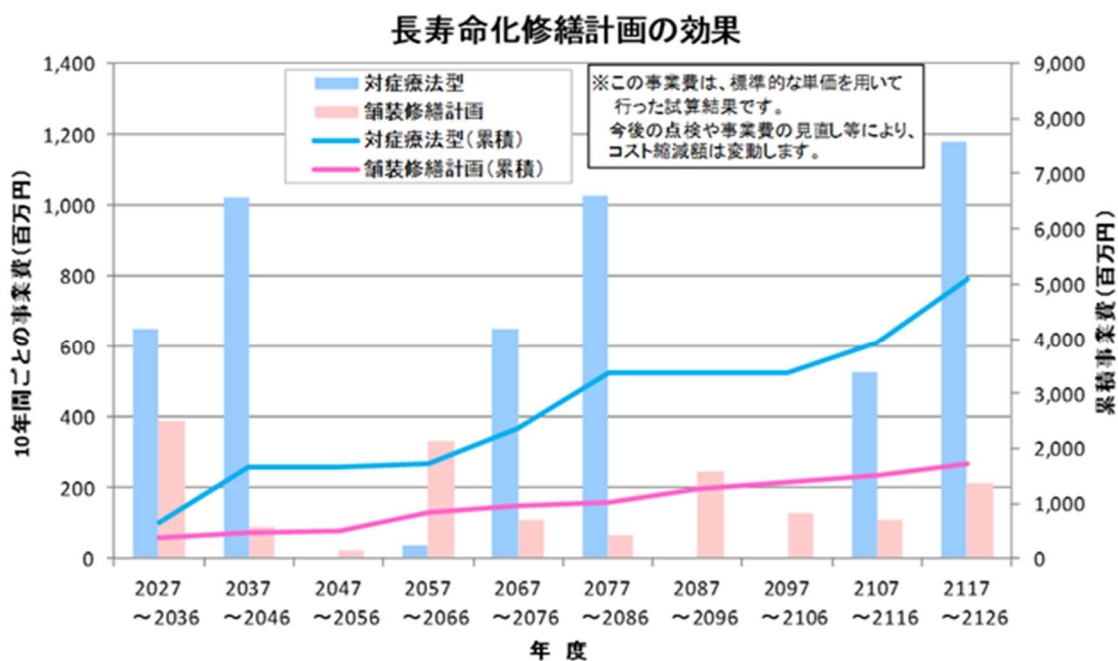
対策内容については、測定地点の MCI の値をもとに対策内容に応じた費用を計上し、実施時期については、優先順位の考え方に基づいて決定する。

「別紙 1 のとおり」

9. 長寿命化修繕計画による効果

これまでの対処療法的な修繕から、長寿命化修繕計画に基づいた計画的な修繕を実施することで、今後 100 年間で約 67% のコスト縮減が見込まれる。

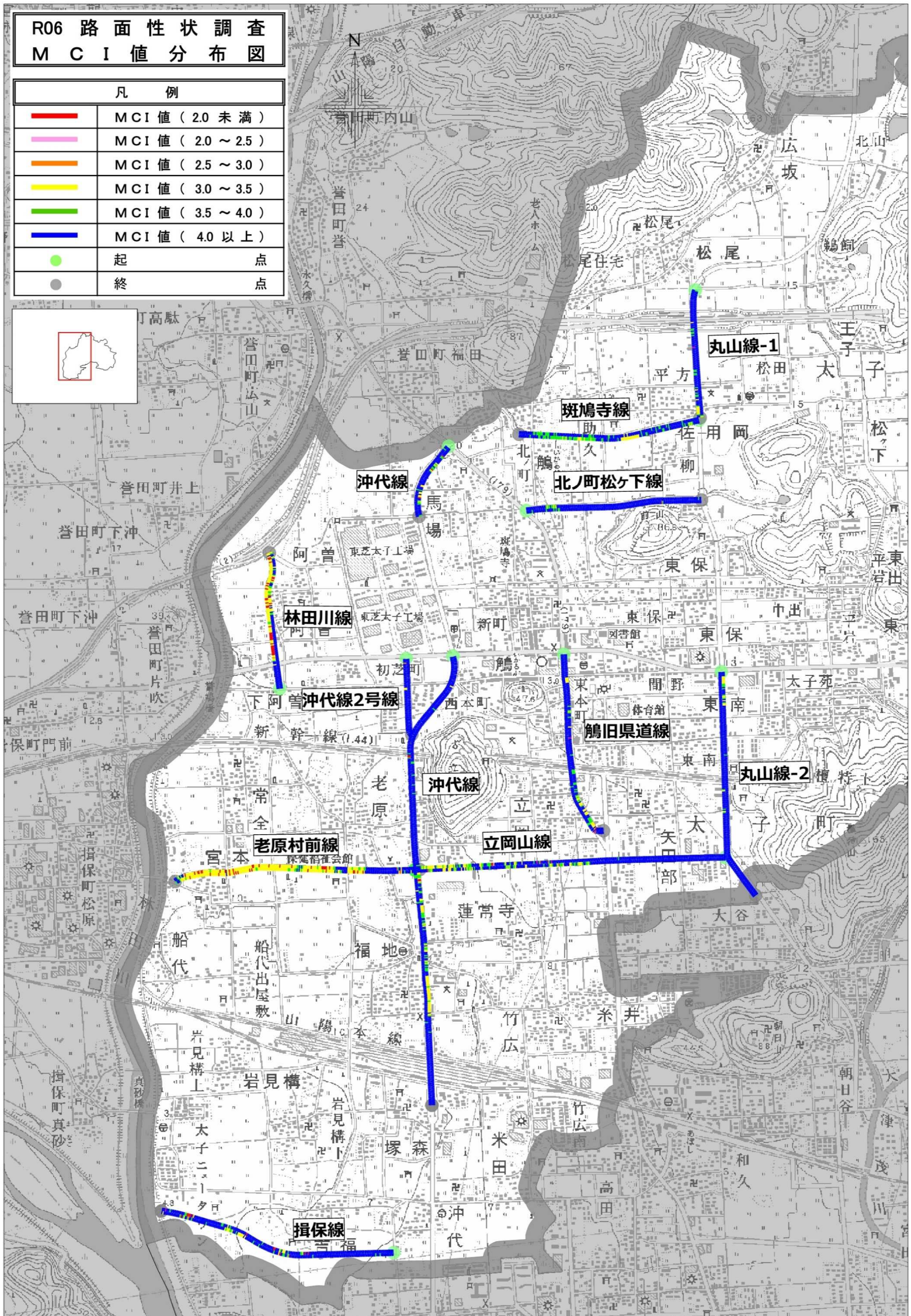
また、予算の年度計画においても、これまでの対処療法的な対応では、莫大な費用が集中して必要となるのに対し、長寿命化修繕計画に基づいた計画的な対応を行うことで、平準化され計画的な予算執行が可能となる。



①別紙1：路線別・年度別事業費一覧表

番号	路線番号	路線名	管理水準	調査延長 (m)	修繕延長 (m)
1	11002下	斑鳩寺線下り	A	840	415
2	11002上	斑鳩寺線上り	A	840	160
3	11003下	沖代線下り	A	2,505	615
4	11003上	沖代線上り	A	2,505	60
5	12002下	北ノ町松ヶ下線下り	C	810	0
6	12002上	北ノ町松ヶ下線上り	C	810	5
7	21001下	立岡山線下り	A	1,410	315
8	21001上	立岡山線上り	A	1,410	335
9	21002下	林田川線下り	A	640	510
10	21002上	林田川線上り	A	640	190
11	21003下	揖保線下り	A	1,105	185
12	21003上	揖保線上り	A	1,105	145
13	22014下	鶴旧県道線下り	C	880	10
14	22014上	鶴旧県道線上り	C	880	5
15	23097下	沖代線2号線下り	D	355	0
16	23097上	沖代線2号線上り	D	355	0
17	23123下	老原村前線下り	D	1,115	80
18	23123上	老原村前線上り	D	1,115	120
19	31001下	原勝原線下り	B	2,180	910
20	31001上	原勝原線上り	B	2,180	945
21	41001下1	丸山線下り	A	590	15
22	41001下2	丸山線下り	A	1,075	100
23	41001上1	丸山線上り	A	590	130
24	41001上2	丸山線上り	A	1,075	25
25	41002下	松ヶ下国道線下り	B	1,025	780
26	41002上	松ヶ下国道線上り	B	1,025	725
合計 26 区間				29,060	6780

○ MCI値分布図(1/2)



○ MCI値分布図(2/2)

