

東広島市舗装維持修繕計画

東 広 島 市

平成30年3月
(令和7年4月改訂)

目次

1. 計画見直しの経緯	1
2. 舗装の現状	2
2.1. 現行計画と修繕実績.....	2
2.2. 年間修繕費の推移.....	3
2.3. 路面性状調査結果の整理.....	3
3. 舗装の維持管理における課題.....	5
3.1. 重要度に応じた道路分類の見直し	5
3.2. 重要度に応じた管理基準の見直し	7
3.3. きめ細かな修繕区間の設定.....	8
3.4. 重要度と損傷度の二軸による優先度評価.....	8
4. 全体フローの整理	10
5. 10年間の修繕計画	11
6. 点検方法と点検頻度	18
7. 今後の取り組み	19
8. 計画期間とフォローアップ	19

1. 計画見直しの経緯

東広島市が管理する道路は、表 1.1 に示すように約 2,200 km あり、そのうち 88.5%が舗装道路である。舗装道路を限られた予算で効率的かつ計画的に維持管理するために、平成 30 年 3 月に「東広島市舗装維持修繕計画」（以下、現行計画とする。）を策定した。

令和 5 年度には、計画策定から 5 年が経過したことから路面性状調査※¹を実施した。そこで、現状と課題を整理し、現行計画の見直しを行った。

※¹ 路面性状調査：国土交通省の舗装点検要領に基づき、専用の調査車両により、舗装のひび割れ量（ひびわれ率）並びに、わだち掘れ量（わだちの深さ）、及び IRI※²（縦断凹凸）を把握するもの。

※² IRI（縦断凹凸）：International Roughness Index（国際ラフネス指標）は、舗装の平坦性（乗り心地）を客観的に評価する尺度として、1986 年世界銀行により提案された指標。

表 1.1 道路区分ごとの施設延長等（令和 5 年 3 月 31 日現在）

道路区分	管理延長	舗装延長			舗装率
		As舗装	Co舗装	計	
1 級市道	268.0 km	256.9 km	7.5 km	264.4 km	98.7%
2 級市道	233.1 km	215.3 km	10.4 km	225.7 km	96.8%
その他市道	1,710.4 km	1,401.9 km	64.9 km	1,466.7 km	85.8%
計	2,211.5 km	1,874.1 km	82.8 km	1,956.9 km	88.5%

※As 舗装：アスファルト舗装（簡易舗装を含む）、Co 舗装：コンクリート舗装

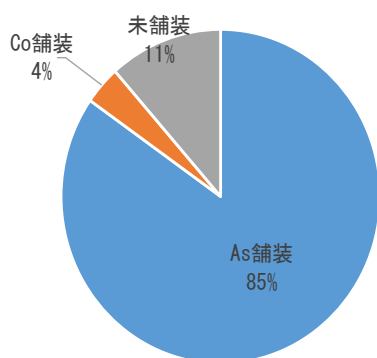


図 1.1 舗装種別の割合

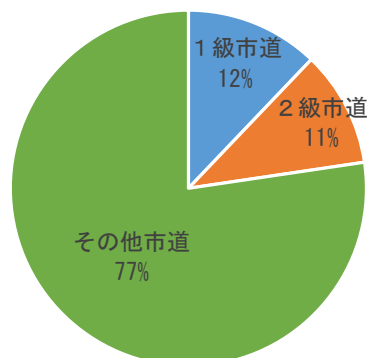


図 1.2 実延長の構成比

2. 舗装の現状

2.1. 現行計画と修繕実績

現行計画では、平成 25 年度の路面性状調査結果をもとに、劣化の激しい路線としてひび割れ率 40%以上の路線について、重要度の高い路線・交通量が多い路線・交通事故が多い路線・駅前路線や通学路等の安全性の確保が必要な路線について修繕の優先順位をつけ、表 2.1 に示す 22 路線を修繕が必要な路線として選定している。

平成 30 年 7 月豪雨により計画的な修繕の実施が困難な状況が続いたことから、令和 4 年度に計画の見直しが行われた。令和 6 年度までに 14 路線の修繕が完了している。

表 2.1 現行計画と実績の比較

No.	路線名	区分	点検 実施 (年度)	H30計画	実績 延長(m)	←→ : 計画 ● : 実績					
				実施時期 (年度)		R1	R2	R3	R4	R5	R6
1	七条柵坂奥屋線	1 級市道	H25	R3~R5	1,120			●			●
2	中央巡回線	1 級市道	H25	R3~R5	550			←→		●完了	
3	土与丸御園宇線	1 級市道	H25	R3~R5	-			←→			
4	寺家正力線	1 級市道	H25	R3~R5	-			←→			
5	御園宇長者線	1 級市道	H25	R3~R5	226			←→		●完了	
6	国近岡郷線	1 級市道	H25	R3~R5	650			←→	●完了		
7	磯松工業団地 1 号線	その他市道	H25	R3~R5	463			←→			●完了
8	中核工業団地 1 号線	その他市道	H25	R3~R5	620			←→		●	
9	志和流通団地 1 号線	その他市道	H25	R1	1080	←→ ●完了					
10	中山中央線	1 級市道	H25	R1~R2	374	←→ ●	●完了				
11	下野原線	1 級市道	H25	R3~R5	-			←→			
12	福富中学校線	2 級市道	H25	R3~R5	-			←→			
13	土与丸中島線	1 級市道	H25	R3~R5	550			←→		●	●完了
14	原志和東線	1 級市道	H25	R3~R5	460			←→ ●完了			
15	入野小谷線	1 級市道	H25	R1	150	←→ ●完了					
16	田代本線	1 級市道	H25	R3~R5	260			←→	●		
17	西市之堂大多田線	1 級市道	H25	R3~R5	1330			←→	●完了		
18	下組 5 号線	1 級市道	H25	R3~R5	400			←→	●完了		
19	乃美尾兼広線	1 級市道	H25	R3~R5	470			←→	●		
20	切田津江線	1 級市道	H25	R3~R5	520			←→	●完了		
21	檜原中央線	1 級市道	H25	R1	400	←→ ●完了					
22	西条駅大学線	1 級市道	H25	R3~R5	805			←→	●完了		

2.2. 年間修繕費の推移

平成 24 年度以降の舗装修繕費の推移を図 2.1 に示す。平成 24 年度以降の平均修繕費は約 2.8 億円である。平成 30 年 7 月豪雨災害の災害対応のため、平成 30 年度から令和 3 年度までの修繕費の増減が大きく、舗装維持修繕計画に基づく計画的な修繕の実施が難しい状況が続いたが、令和 4 年度以降は平成 30 年度以前の修繕費の水準に戻りつつある。

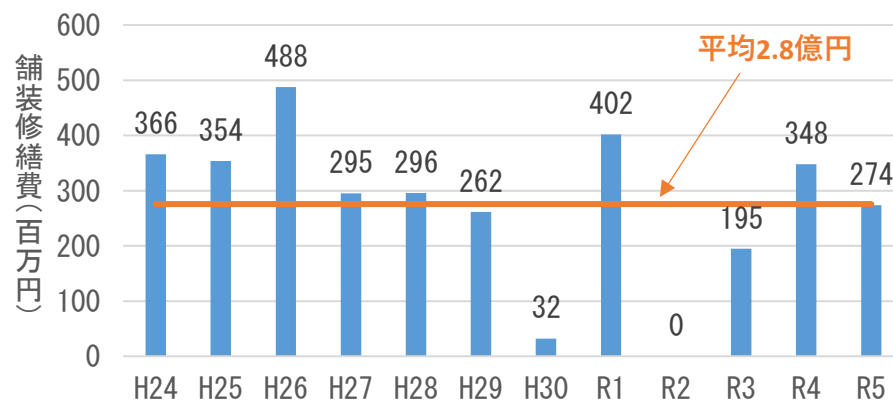


図 2.1 舗装修繕費の推移

2.3. 路面性状調査結果の整理

(1)路面性状調査対象の検討

平成 25 年度に実施した路面性状調査（184 路線・延長 368km）では、主要な 1 級市道および 2 級市道・その他市道の一部を対象に調査したが、これまでに調査対象外であった大型車交通量の多い工業団地周辺道路の修繕要望が多かった。このことから、「全ての 1 級市道、2 級市道」、「その他市道のうち工業団地周辺の道路（以下、工業系道路という。）」「その他市道のうち主要な道路を補完する道路」について路面性状調査を実施した（401 路線・延長 581km）。表 2.2 に平成 25 年度と令和 5 年度の路面性状調査の実施延長を示す。

表 2.2 平成 25 年度と令和 5 年度の路面性状調査の実施延長

道路種別	路面性状調査の実施延長			
	平成 25 年度		令和 5 年度	
	路線数	延長	路線数	延長
1 級	71	214.4 km	103	269.6 km
2 級	47	79.3 km	150	220.7 km
その他	66	74.5 km	148	91.1 km
計	184	368.2 km	401	581.4km

(2)令和 5 年度の路面性状調査結果

令和 5 年度の路面性状調査では、アスファルト舗装（572.2km）とコンクリート舗装（9.2km）で実施し、その調査結果は区間長 20m ごとにとりまとめている。

アスファルト舗装については、現行計画の管理基準により健全度の診断区分を整理すると表 2.3 に示す通りである。Ⅲ判定は 178.6km（アスファルト舗装の総延長の 31.2%）であった。また、図 2.2 に示す通り、道路種別にみても概ね 30%がⅢ判定である。

コンクリート舗装については、140m がⅢ判定であり、その内訳は 1 級市道が 60m、2 級市道が 80m と短いため、本計画ではコンクリート舗装は対象外とする。

表 2.3 道路種別ごとの診断区分の延長（アスファルト舗装）

道路種別		診断区分			計	
		I	II	III		
1級市道	延長	61.7 km	128.1 km	74.0 km	263.7 km	
	割合	10.8%	22.4%	12.9%	46.1%	
2級市道	延長	32.9 km	111.5 km	73.1 km	217.6 km	
	割合	5.7%	19.5%	12.8%	38.0%	
その他市道	工業系	延長	6.6 km	15.7 km	10.6 km	32.9 km
		割合	1.2%	2.7%	1.9%	5.8%
	その他	延長	10.6 km	26.5 km	20.9 km	58.0 km
		割合	1.8%	4.6%	3.6%	10.1%
計		延長	111.7 km	281.9 km	178.6 km	572.2 km
		割合	19.5%	49.3%	31.2%	100.0%

※アスファルト舗装の集計

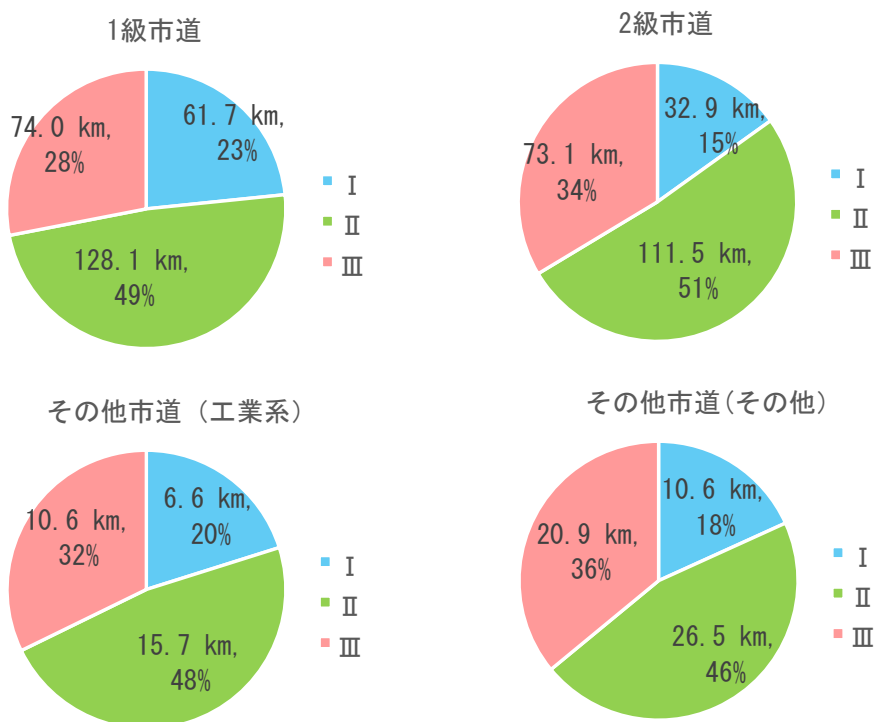


図 2.2 路面性状調査による診断区分の内訳

3. 舗装の維持管理における課題

市の管理する道路の舗装については、年間 2.8 億円の維持修繕予算を大幅に増額することは困難であり、限られた予算で、より必要な箇所をより多く修繕していくことが求められている。

これに対して、メリハリをつけた修繕路線の選定やきめ細かな修繕箇所の選定が重要であり、また、限られた予算で修繕を行うためには修繕区間の優先順位づけが必要となる。そのためには、次のことを検討する必要がある。

- ・重要度に応じた道路分類の見直し
- ・重要度に応じた管理基準の見直し
- ・きめ細かな修繕区間の設定
- ・重要度と損傷度を指標とした優先順位づけ

3.1. 重要度に応じた道路分類の見直し

国土交通省では路線の重要度として、道路を分類 A～D に区分している（国土交通省道路局：舗装点検要領、p.6、平成 28 年 10 月）。この区分を参考に、東広島市では、市が管理する道路を図 3.1 に示すように分類 C と D に位置づけている。

今回の見直しにおいては、修繕の必要な箇所を的確に抽出するため、修繕要望の多い工業団地周辺の道路（工業系道路）を検討対象に加え、重要度を区分し設定することで、修繕対象を絞り、修繕費の拡大を防ぐことを検討した。

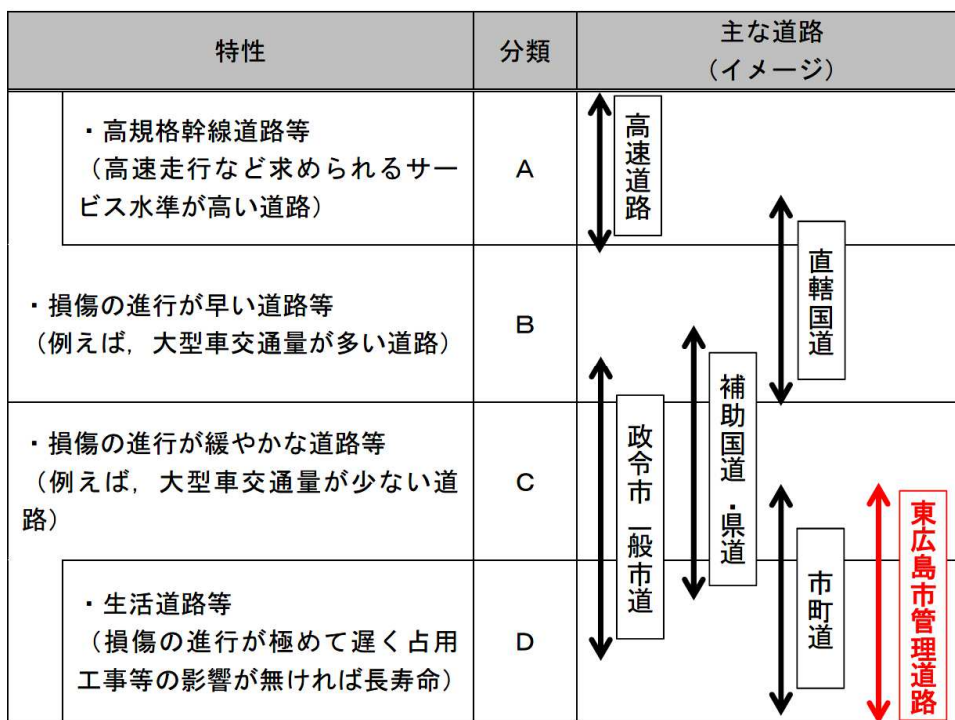


図 3.1 道路の分類のイメージ（現行計画 p. 5）

表 3.1 に見直した道路分類を示す。また、表 3.2 に各分類の延長内訳を示す。表 3.2 は、令和 5 年時点における道路台帳に基づき、現行計画による分類と見直した分類による管理延長を比較したものである。現行計画の道路分類では、分類 C の延長は 161.1 km、分類 D の延長は 2050.4 km であるのに対し、見直し後の分類では、分類 C の延長は 360.3 km、分類 D の延長は 1851.2 km となる。

表 3.1 見直した道路の分類

分類	対象路線	維持管理上の特徴
C	C+ ・ 1 級市道および工業系道路のうち平均幅員が 6.5m 以上（2 車線相当）の路線	重要度が高い路線。交通量・大型車交通量が多く、舗装の劣化の進行が比較的早いことが想定されるため、劣化の進行を管理しつつ、他の市道に比べて高い管理基準で優先的に維持管理を行う路線。
	C- ・ 1 級市道および工業系道路のうち平均幅員が 6.5m 未満（1 車線相当）の路線 ・ 2 級市道およびその他市道のうち平均幅員が 6.5m 以上（2 車線相当）かつ延長が 100m 以上の路線であって主要な道路を補完する道路	交通量・大型車交通量はそれほど多くなく、舗装の劣化の進行は早くないことが想定される。このため、走行時の安全確保の観点から維持管理を行う路線。
D	・ 上記以外	生活道路と位置付けられる。優先度は分類 C に比べて低い路線。

※平均幅員は、道路台帳における車線面積／実路線延長で算出。

表 3.2 道路の分類ごとの延長（令和 5 年 3 月 31 日時点の道路台帳で集計）

現行計画の道路分類の考え方による道路延長			見直した道路分類による道路延長		
分類	対象路線	延長	分類	対象路線	延長
C	1 級市道のうち幅員が 6m 以上	161.1 km	C+	1 級市道および工業系道路のうち平均幅員 6.5m 以上の道路	131.7 km
	その他市道（磯松工業団地 1 号線、中核工業団地 1 号線、志和流通団地 1 号線）		C- C	1 級市道および工業系道路のうち平均幅員が 6.5m 未満の道路 2 級市道およびその他市道のうち平均幅員が 6.5m 以上かつ延長が 100m 以上であって主要な道路を補完する道路	228.6 km
D	上記以外の道路	2050.4 km	D	上記以外の道路	1851.2 km
計		2211.5 km	計		2211.5 km

3.2. 重要度に応じた管理基準の見直し

本計画では、 $MCI^{※3}$ ((2-1) 式参照) による管理とし、 MCI による管理基準の値を検討した。分類 C+ は大型車を含めた交通量が比較的多く、ひび割れの進展は早いと推察される。ひび割れの主たる原因は交通荷重であることから、分類 C+ はひび割れ率を参考として MCI の管理基準値を定める。路面性状調査の 20m 区間ごとの結果について、ひび割れ率が 40% を超える場合の MCI の最大値の 3.3 をⅢ判定の管理基準とする。Ⅱ判定については、現行計画と同様にひび割れ率が 20% を目安とし、ひび割れ率が 20% を超える場合の MCI の最大値の 4.5 をⅡ判定の管理基準とする。

一方、分類 C- では交通量が少ないためひび割れの進展は遅いと推察される。そこで、走行の安全に関連するわだち掘れ量を参考として MCI の管理基準値を定める。わだち掘れ量が 40mm を超える場合の MCI の最大値の 2.5 をⅢ判定の管理基準とする。Ⅱ判定については、舗装の構造的な損傷の進展を抑えることを目的として、分類 C+ と同様に、ひび割れ率が 20% を超える場合の MCI の最大値の 4.5 をⅡ判定の管理基準とする。

以上の考え方により見直した管理基準を表 3.3 に示す。

※3 MCI (Maintenance Control Index : 舗装の維持管理指数)

「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」及び「平たん性 (σ) 」という路面性状値によって定量的に評価する指標である。 MCI は以下の式の最小値をもって MCI とする。

$$\begin{aligned} MCI &= 10 - 1.48 \cdot C^{0.3} - 0.29 \cdot D^{0.7} - 0.47 \cdot \sigma^{0.2} \\ MCI0 &= 10 - 1.51 \cdot C^{0.3} - 0.30 \cdot D^{0.7} \\ MCI1 &= 10 - 2.23 \cdot C^{0.3} \\ MCI2 &= 10 - 0.54 \cdot D^{0.7} \end{aligned} \quad (2-1)$$

ここで、 C =ひび割れ率[%]、 D =わだち掘れ量[mm]、 σ =平たん性[mm]を示す。なお、 IRI (縦断凹凸) と σ との関係は、相関式 $IRI = 1.33\sigma + 0.24$ などが用いられる¹⁾。

表 3.3 見直した管理基準

道路分類	診断区分	MCI の範囲
C+	I	$MCI \geq 4.5$
	II	$4.5 > MCI \geq 3.3$
	III	$3.3 > MCI$

道路分類	診断区分	MCI の範囲
C-	I	$MCI \geq 4.5$
	II	$4.5 > MCI \geq 2.5$
	III	$2.5 > MCI$

3.3. きめ細かな修繕区間の設定

本計画では、よりきめ細かな修繕区間を設定するために、20m 区間の路面性状調査データを用いて修繕区間を設定する。

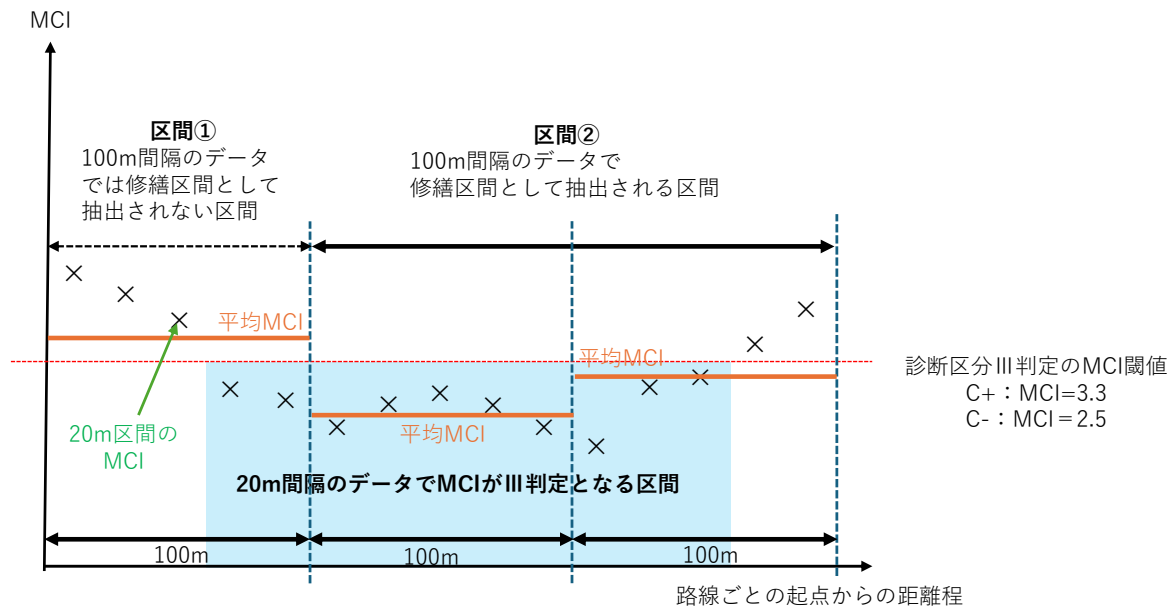


図 3.2 100m 区間のデータによる修繕区間の選定イメージ

3.4. 重要度と損傷度の二軸による優先度評価

本計画では、重要度と損傷度を組み合わせた優先度評価を行った。

重要度と損傷度を組み合わせる方法として、図 3.3 に示す重要度と損傷度の二軸による評価を行った。ここでは、重要度と損傷度を指標に 9 つに区分し、図中に示す①～⑤が優先順位を示し、優先順位は①が最も高く⑤が最も低いことを示す。図中に示す 1/3 値と 2/3 値は各カテゴリーを区分する閾値である。

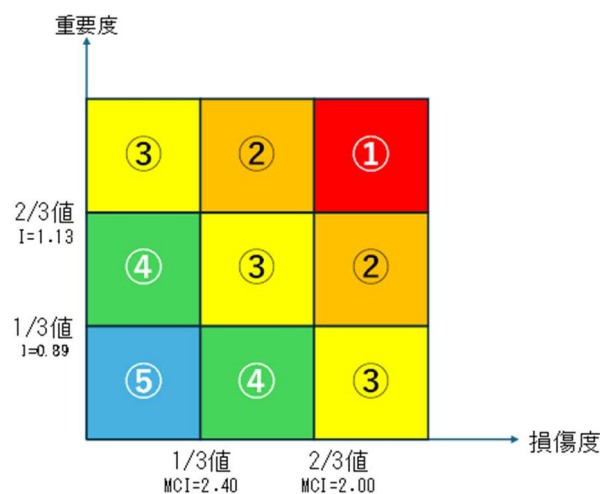


図 3.3 優先順位のカテゴリー

(1) 重要度について

重要度は路線ごとに設定する。交通量が多い路線ほど重要度が高いものとする。ただし、交通量のデータがないため、ここでは各路線の平均幅員を用い、平均幅員が大きい路線ほど重要度が高いものとする。

① 平均幅員

道路台帳のデータを用いて、「路線の平均幅員＝車道の面積／路線延長」とする。

② 重要度

各路線の平均幅員を重要度の道路分類（C+とC-）ごとに相対的に評価するため、表 3.4 に示すように重要度を定義する。

表 3.4 路線別の重要度

道路の分類	重要度 I
C+	$I = \frac{(\text{対象路線の平均幅員} - \text{分類C+の平均幅員の最小値})}{(\text{分類C+の平均幅員の最大値} - \text{分類C+の平均幅員の最小値})} + 1$
C-	$I = \frac{(\text{対象路線の平均幅員} - \text{分類C-の平均幅員の最小値})}{(\text{分類C-の平均幅員の最大値} - \text{分類C-の平均幅員の最小値})}$

(2) 損傷度について

修繕区間におけるスムージングした MCI の平均値を損傷度とする。

4. 全体フローの整理

ここで、これまでの検討内容を整理し、全体のフローを整理する。

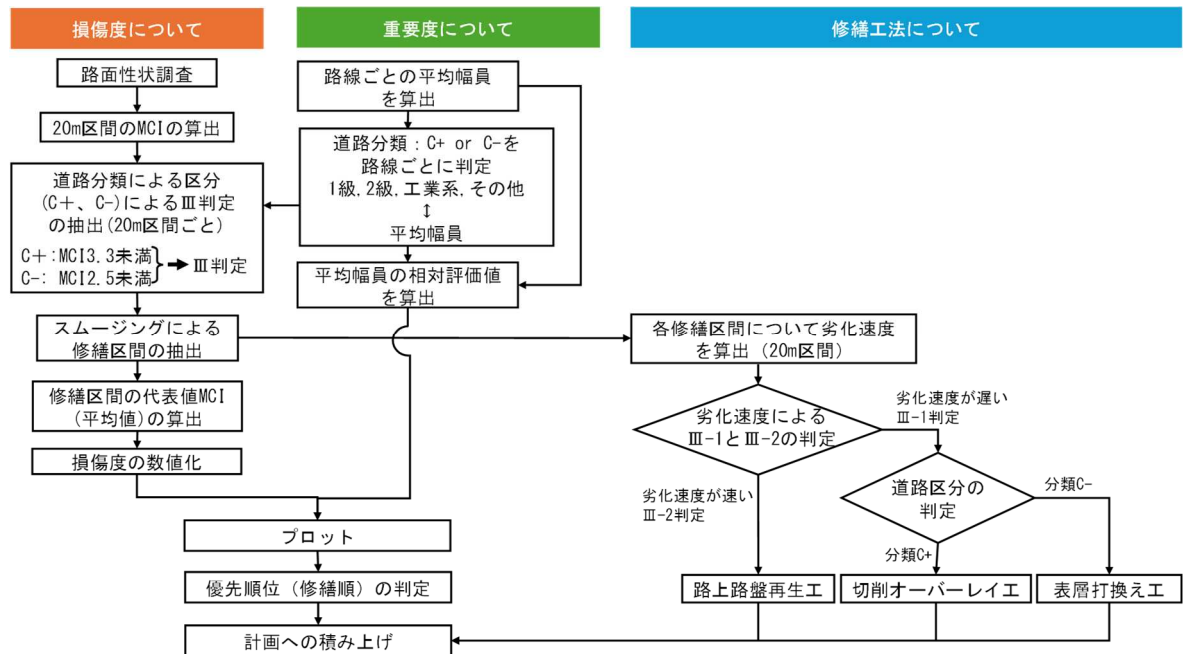


図 4.1 全体フロー

5. 10年間の修繕計画

令和5年度の路面性状調査の結果に基づき判定された修繕箇所の全てを修繕するのに年間約2.5億円の予算では10年を要する。ここでは、年間修繕予算の上限を2.5億円としたときの今後10年間の修繕費の推移を図5.1に示す。また、各年度の修繕路線数、箇所数、延長、修繕費の整理結果を表5.1に示す。

10年間の修繕計画を表5.2～表5.4に示す。また、図5.2～図5.4に修繕区間位置図を示す。なお、修繕実施に関しては、事前に詳細調査を行い、適切な修繕工法を選定する必要がある。

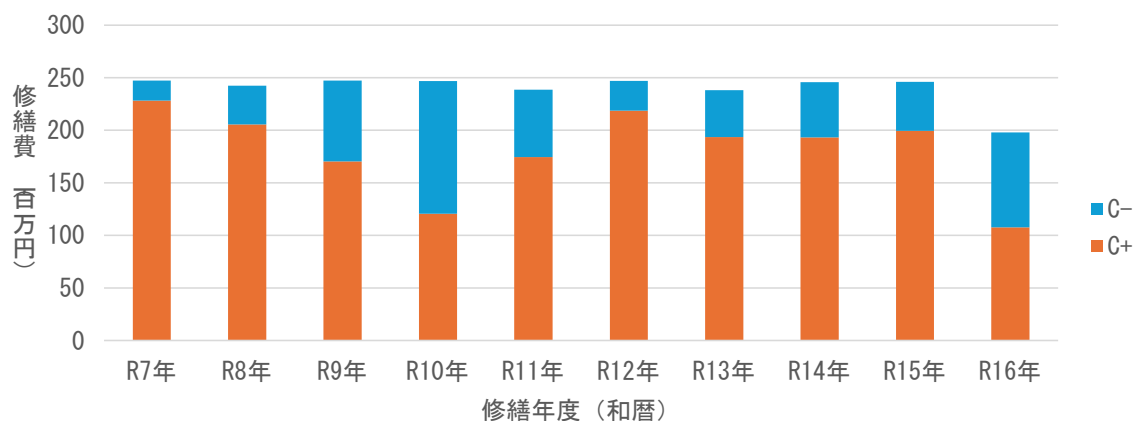


図 5.1 修繕年度ごとの修繕費

表 5.1 各年度の修繕箇所の整理結果

修繕年度	路線数(のべ)	箇所数	延長(m)
R7年度(2025)	13	18	3,561
R8年度(2026)	18	25	4,426
R9年度(2027)	14	22	4,873
R10年度(2028)	20	27	5,799
R11年度(2029)	19	21	4,360
R12年度(2030)	20	23	3,884
R13年度(2031)	15	22	3,979
R14年度(2032)	20	30	4,920
R15年度(2033)	25	30	5,448
R16年度(2034)	23	28	4,638
計	187	246	45,888

表 5.2 修繕計画 路線別修繕一覧（その1）

分類	路線名	道路区分	修繕工法	修繕延長(m)
C-	ネオポリス1号線	2級市道	表層打換え工	320
C-	下見御園宇線	2級市道	表層打換え工	480
C-	下組清水橋線	2級市道	表層打換え工	120
C-	下堀貞重線	2級市道	表層打換え工	140
C-	賀茂工業団地1号線	その他市道	表層打換え工	160
C-	賀茂工業団地7号線	その他市道	表層打換え工	397
C-	栴坂志和西線	1級市道	表層打換え工	220
C-	丸山乃美尾線	1級市道	表層打換え工	380
C-	吉原安宿線	1級市道	表層打換え工	440
C-	杵原33号線	その他	表層打換え工	140
C-	久芳能良線	1級市道	表層打換え工	1,020
C-	宮東田口線	1級市道	表層打換え工	220
C-	宮領7号線	その他市道	表層打換え工	100
C-	高美が丘38号線	その他	表層打換え工	260
C-	国近岡郷線	1級市道	表層打換え工	1,460
C-	志和東南30号線	その他市道	表層打換え工	380
C-	小谷67号線	その他	表層打換え工	120
C-	松ヶ丘狐ヶ城線	その他	表層打換え工	200
C-	上三永助実線	1級市道	表層打換え工	640
C-	新町奥田線	1級市道	表層打換え工	120
C-	清武中央線	2級市道	表層打換え工	140
C-	西原米山線	1級市道	表層打換え工	740
C-	赤崎海岸線	1級市道	表層打換え工	280
C-	切田津江線	1級市道	表層打換え工	140
C-	造賀戸野線	1級市道	表層打換え工	500
C-	造賀上戸野線	1級市道	表層打換え工	580
C-	造賀線	1級市道	表層打換え工	300
C-	大沢郷曾線	1級市道	表層打換え工	160
C-	大田国近線	1級市道	表層打換え工	720

表 5.3 修繕計画 路線別修繕一覧（その2）

分類	路線名	道路区分	修繕工法	修繕延長(m)
C-	中島白市線	1級市道	表層打換え工	280
C-	津江線	その他	表層打換え工	680
C-	田口西 1 3 号線	その他市道	表層打換え工	316
C-	田代本線	1級市道	表層打換え工	2,160
C-	土与丸助実線	1級市道	表層打換え工	100
C-	湯盛大賀線	1級市道	表層打換え工	120
C-	南方丸山線	1級市道	表層打換え工	500
C-	南方馬木線	1級市道	表層打換え工	460
C-	二神井ノ 邑線	2級市道	表層打換え工	100
C-	乃美鍛冶屋線	1級市道	表層打換え工	1,120
C-	米山串線	2級市道	表層打換え工	619
C-	牧場粉谷線	1級市道	表層打換え工	460
C-	薬師線	その他	表層打換え工	100
C-	和泉江熊線	2級市道	表層打換え工	300
C-	杣木団地線	その他	表層打換え工	580
C+	磯松工業団地 1 号線	その他市道	切削OL工	460
C+	一町田吉行線	1級市道	路上路盤再生工	380
C+	下野原 1 6 号線	その他市道	切削OL工	100
C+	下野原線	1級市道	切削OL工、路上路盤再生工	1,042
C+	賀茂工業団地 5 号線	その他市道	切削OL工	379
C+	賀茂工業団地 6 号線	その他市道	切削OL工	100
C+	樺坂線	1級市道	切削OL工	280
C+	杵原入野線	1級市道	切削OL工、路上路盤再生工	1,060
C+	郷曾吉川線	1級市道	切削OL工、路上路盤再生工	1,420
C+	原志和東線	1級市道	切削OL工	540
C+	戸野高田線	1級市道	切削OL工	1,028
C+	御藺宇下三永線	1級市道	切削OL工	580
C+	御藺宇西 1 2 号線	その他市道	路上路盤再生工	200
C+	御藺宇西 2 6 号線	その他市道	切削OL工	100
C+	御藺宇長者線	1級市道	切削OL工	260
C+	御藺宇東 8 号線	その他市道	切削OL工	260
C+	三永中央線	1級市道	切削OL工、路上路盤再生工	1,820

表 5.4 修繕計画 路線別修繕一覧（その3）

分類	路線名	道路区分	修繕工法	修繕延長(m)
C+	志和東内線	1級市道	切削OL工	1,120
C+	寺家正力線	1級市道	切削OL工	640
C+	七条花坂奥屋線	1級市道	切削OL工	660
C+	小田宇山線	1級市道	切削OL工、路上路盤再生工	1,420
C+	上条浜田線	1級市道	路上路盤再生工	120
C+	上竹仁久芳線	1級市道	切削OL工	180
C+	新立線	その他市道	切削OL工	338
C+	西高屋循環線	1級市道	切削OL工	1,380
C+	西条駅大学線	1級市道	切削OL工	550
C+	石河原1号線	その他市道	切削OL工	120
C+	前谷磯松線	1級市道	切削OL工	120
C+	大沢下三永線	1級市道	切削OL工、路上路盤再生工	340
C+	鍛冶屋安宿線	1級市道	切削OL工、路上路盤再生工	1,260
C+	中央巡回線	1級市道	切削OL工、路上路盤再生工	760
C+	中核工業団地1号線	その他市道	切削OL工	566
C+	中核工業団地2号線	その他市道	切削OL工	140
C+	中核工業団地4号線	その他市道	切削OL工	100
C+	中核工業団地5号線	その他市道	切削OL工	1,060
C+	中核工業団地8号線	その他市道	路上路盤再生工	129
C+	中組宗吉線	1級市道	切削OL工、路上路盤再生工	920
C+	中島小谷線	1級市道	切削OL工	500
C+	田口西線	1級市道	切削OL工	160
C+	土与丸御園宇線	1級市道	切削OL工	520
C+	土与丸中島線	1級市道	切削OL工、路上路盤再生工	1,324
C+	土与丸桧山線	1級市道	切削OL工	160
C+	東子三升原線	1級市道	切削OL工	600
C+	檜原中央線	1級市道	切削OL工、路上路盤再生工	440
C+	入野高屋東線	1級市道	切削OL工、路上路盤再生工	1,220
C+	入野小谷線	1級市道	路上路盤再生工	140
C+	乃美尾兼広線	1級市道	切削OL工	120
総計				45,888

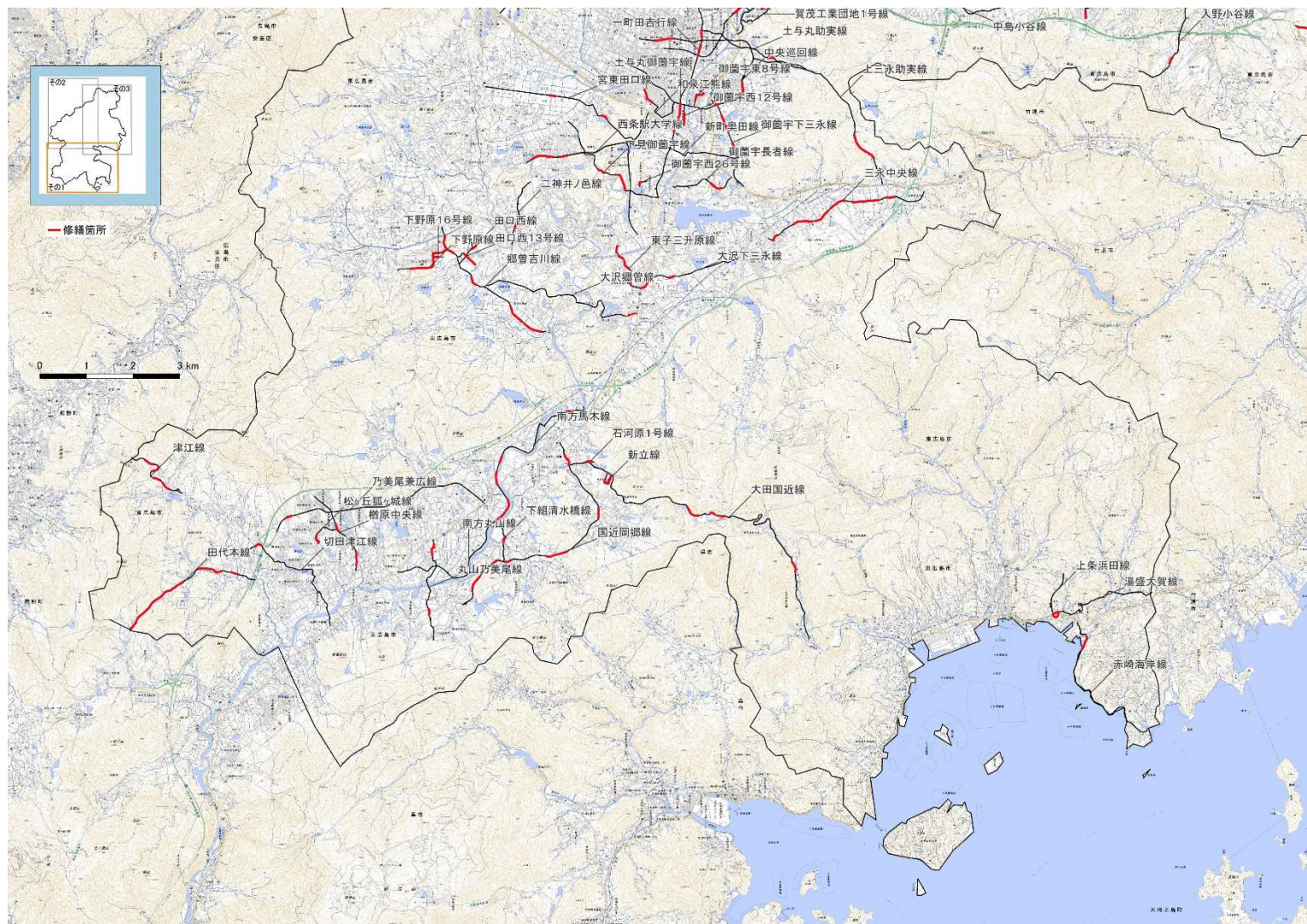


図 5.2 修繕区間位置図（その1）

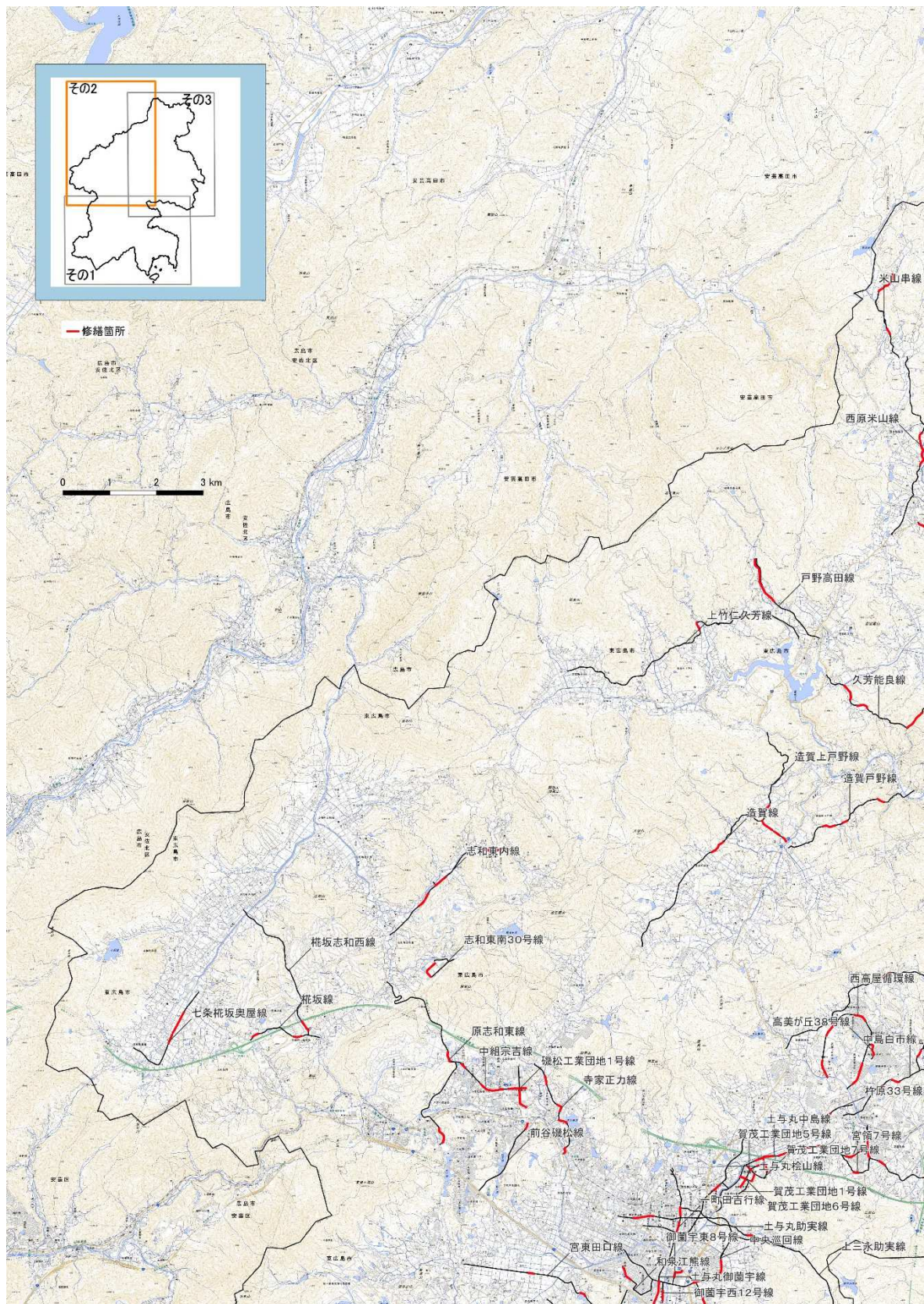
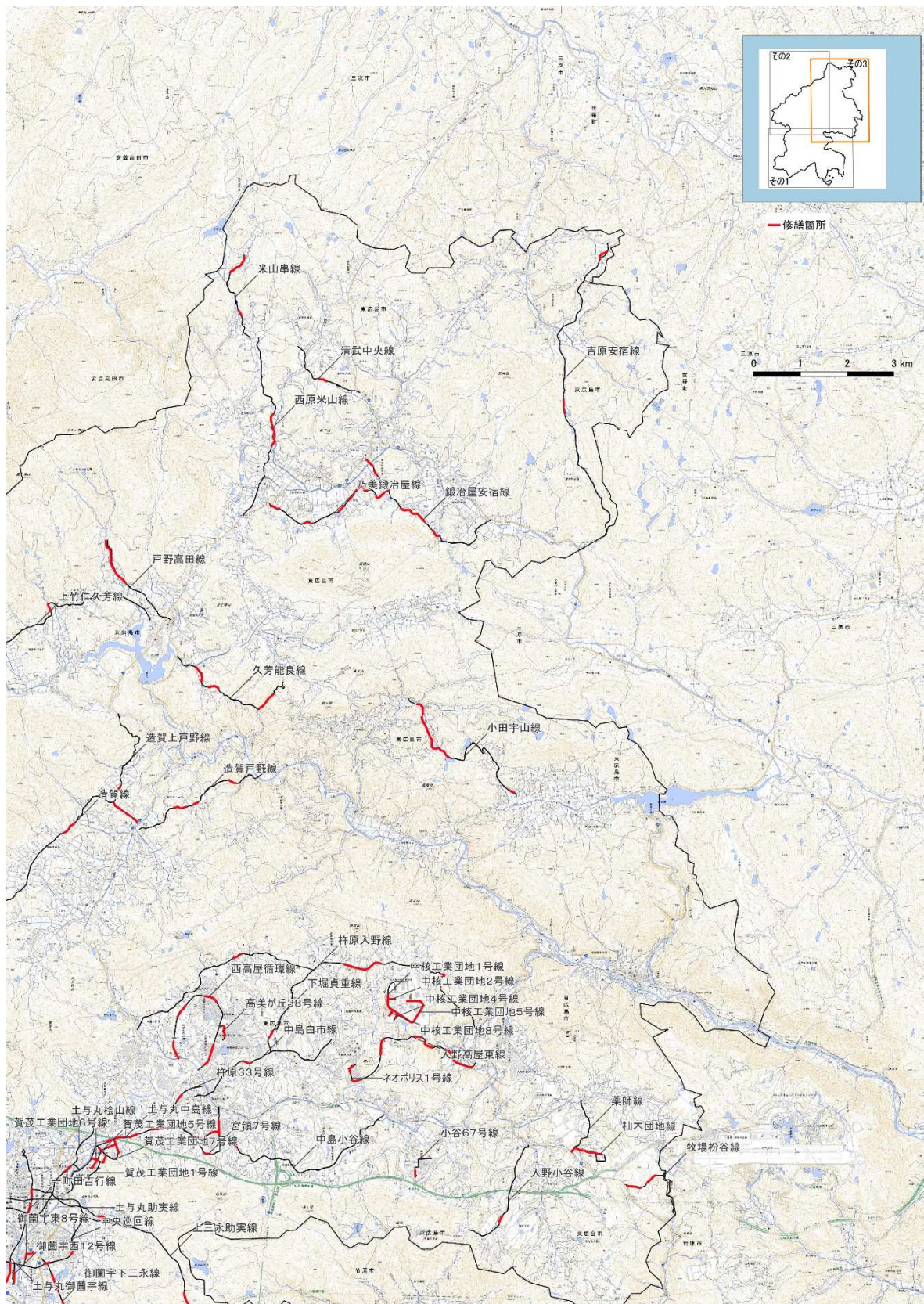


図 5.3 修繕区間位置図（その2）



6. 点検方法と点検頻度

(1) 点検の種類

現行計画と同様に、国土交通省道路局 舗装点検要領 平成 28 年 10 月にに基づき、車上からの目視による方法や、路面性状調査による方法、簡易な危機による方法等で行う。車上からの目視での点検が困難な場合は、降車して目視するなど、他の手法との併用を行う。

(2) 点検方法

点検方法と点検頻度を表 6.1 に示す。分類 C については、ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI による MCI を管理基準としていることから、これらのデータが得られる路面性状調査による測定を行う。なお、本計画では、10 年間の修繕計画としたが、その中間年に舗装の状況を確認することを目的に点検頻度は 5 年に 1 度程度とする。一方、分類 D については、日常の市職員による目視点検パトロール、及び市民等から寄せられた情報をもとに修繕箇所の確認を行う。

表 6.1 路面性状調査の種類

道路分類	点検方法	点検頻度
分類 C	路面性状調査車による測定	5 年に 1 度程度
分類 D	日常の市職員による目視点検パトロール、及び市民等から寄せられた情報をもとに修繕箇所の確認を行う。	

7. 今後の取り組み

(1) 新技術の活用について

NEXCO では、令和 6 年 4 月に高弾性上層路盤用混合物の要領を策定しており、アスファルト安定処理路盤を高度化して下層路盤を長持ちさせる長寿命化を進めている。

このような事例を参考に、新技術の活用を検討し、ライフサイクルコストの削減を進める。

(2) その他の取り組み

① 人流データ等を利用した路線の重要度の見直し

本計画では、路線の重要度については、表 3.4 に示したように路線の平均幅員を用いている。これは、路線の幅員が広いほど路線の利用者数は多いことを仮定したものである。そこで、分類 C（C+と C-）の路線を対象に、人流データ等で交通量を推定し、重要度の評価指標とすることを検討する。

② 日常パトロールにおける損傷度評価の効率化

分類 D の路線については、日常パトロールにより修繕の必要性を判断するものとしている。その効率化のため、日常パトロールに画像取得を組み込み、AI による画像診断を活用することで効率化を図ることを検討する。

8. 計画期間とフォローアップ

現行計画が令和 6 年度に終了することから、計画期間は令和 7 年度から令和 16 年度の 10 年間とする。なお、5 年後に路面性状調査を実施し、その結果を踏まえて見直しを行うものとする。また、定期点検により新たに発見される変状に対しては、適宜見直し（フォローアップ）を行う。