

旭市 舗裝修繕計画

令和8年2月

旭市

目 次

1. 計画の概要	1
1.1 計画策定の目的.....	1
1.2 本計画の位置づけ.....	2
1.3 計画を推進するためのメンテナンスサイクル.....	3
1.4 舗装修繕計画期間.....	3
2. 舗装の現状	1
2.1 管理道路の延長.....	1
2.2 舗装の状態.....	2
3. 舗装の維持管理の基本的な考え方	1
3.1 舗装管理の基本方針.....	1
3.2 管理区分.....	2
3.3 管理水準の設定.....	4
3.4 点検方法・点検頻度.....	4
3.5 舗装優先順位の設定.....	4
3.6 補修工法の抽出及び工法単価の設定.....	6
3.7 舗装修繕計画の策定.....	7

1. 計画の概要

1.1 計画策定の目的

旭市が管理する道路の延長は約 1,132 km（令和 7 年 3 月現在）であり、そのうち舗装道路は約 798 km です。日常的な点検や市民の皆様からの情報提供への対応に加え、平成 25 年度、平成 26 年度に幹線 1 級市道・幹線 2 級市道^{※1}を対象とした路面性状調査を実施して舗装の損傷状況を把握し、適切な舗装の維持管理に取り組んできました。

平成 25 年度に内閣府が「インフラ長寿命化基本計画」をとりまとめ、国、地方公共団体も含めたインフラ管理者に対し、インフラ長寿命化計画と個別施設毎の長寿命化計画の策定を求め、平成 26 年には国土交通省がインフラ長寿命化計画（行動計画）を策定し、省令・告示によって、橋りょう・トンネル等における定期点検が義務づけられました。舗装については、平成 28 年に国土交通省が舗装点検要領を策定し、舗装の長寿命化・ライフサイクルコストの削減等、効率的な修繕の実施にあたり、政令に基づいて行う点検に関する基本的な事項が示されました。

これらの経緯を受け、本市では蓄積された点検・修繕データを基に、これまでの事後保全的な対応から予防保全的な修繕を実施することで安全性を確保し、効率的な維持管理を行うため、「旭市舗裝修繕計画（平成 28 年度）」を策定しました。

本計画は、令和 7 年度に実施した 2 回目の路面性状調査を基に「旭市舗裝修繕計画」を更新し、膨大な量の舗装のさらなる効率的・効果的な管理を推進し、舗装の健全性の維持とライフサイクルコストの削減を実現することを目的とします。

※1 出典「旭市公共施設等総合管理計画<改訂版>、第一編、第 3 章、第 2 節 インフラ施設の状況、第 1 項 道路」

1.2 本計画の位置づけ

旭市において、「第3期旭市総合戦略」の基本施策として安全で快適な道路の整備が掲げられています。本計画は、この「第3期旭市総合戦略」を上位計画とし、国が策定した「インフラ長寿命化基本計画」の行動計画である「旭市公共施設等総合管理計画改訂版：令和4年度改訂」に基づき、公共施設（インフラ施設系）のうち、道路の維持管理について方向性を示すもので、舗装の個別施設計画として位置付けられます。

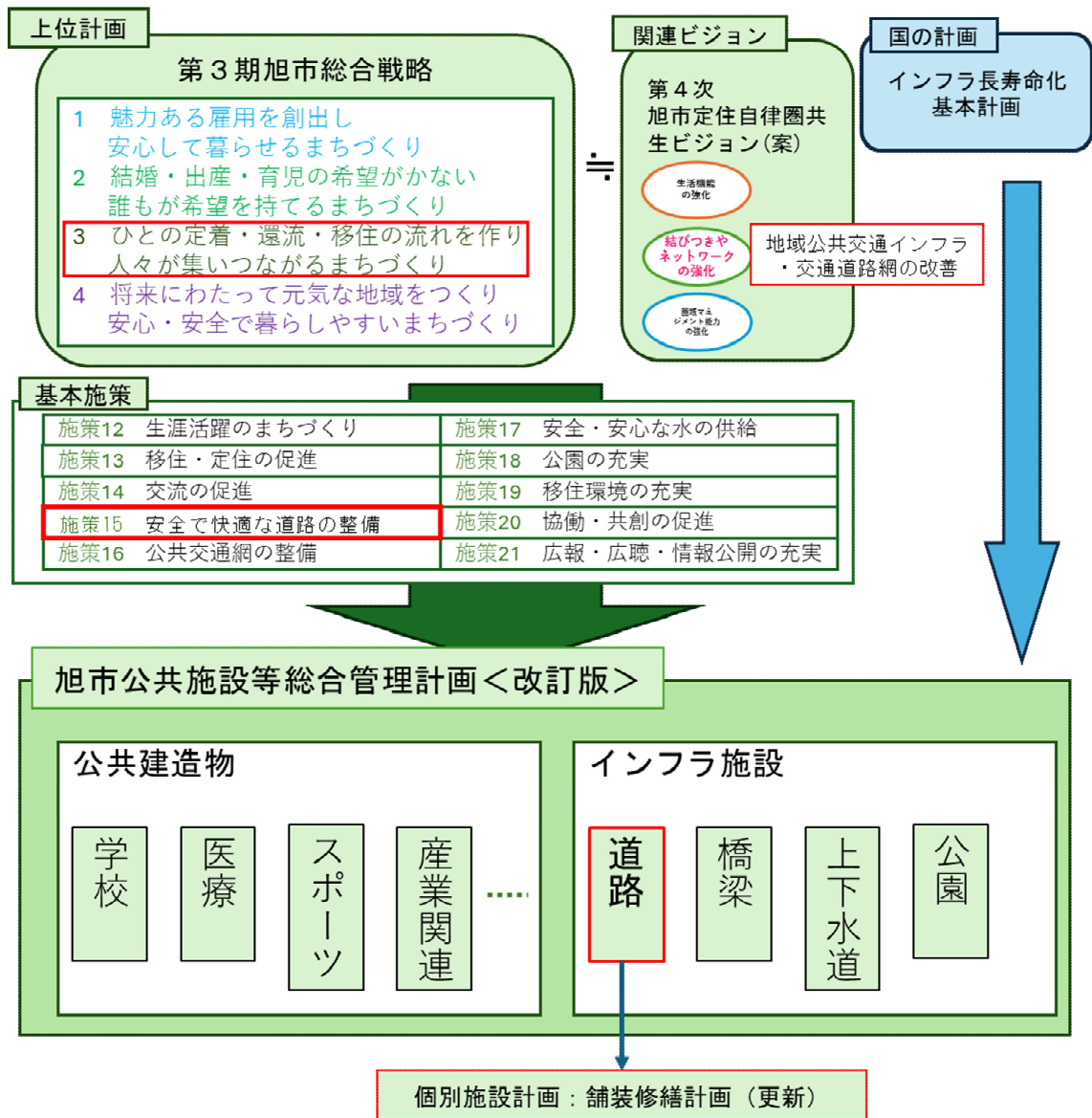


図 1-1 本計画の位置づけ

1.3 計画を推進するためのメンテナンスサイクル

本計画を基に、計画、措置、記録、点検・診断のサイクルを繰り返すことで、効率的な維持管理（道路舗装の長寿命化とトータルコストの縮減・平準化）を実現することを目指します。

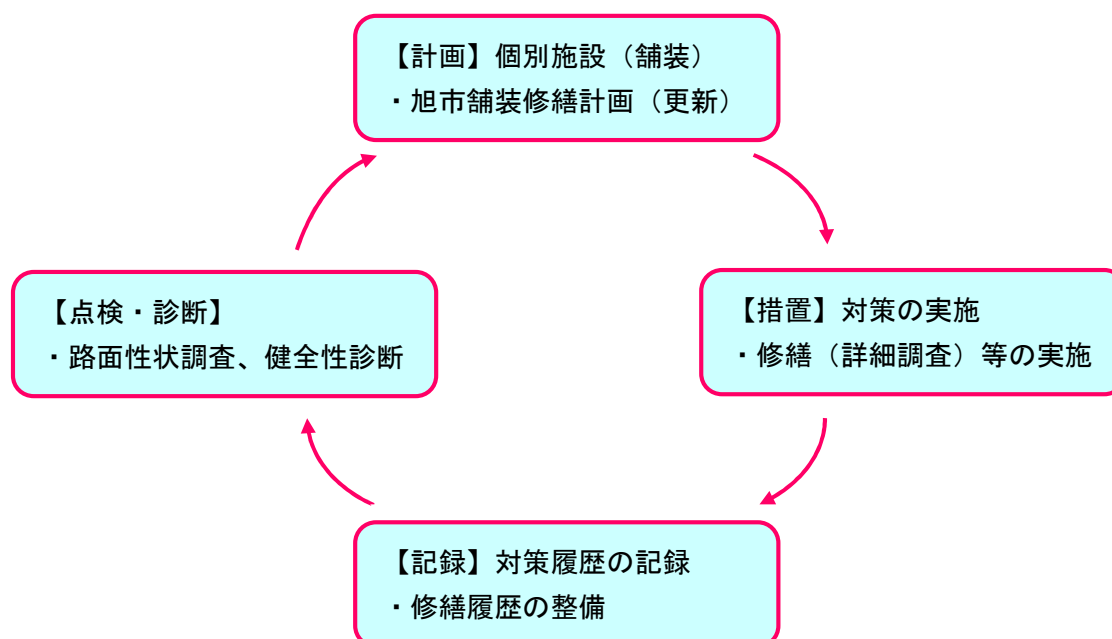


図 1-2 道路舗装のメンテナンスサイクル

【計画】計画の全体像を示します

舗装の現状把握、維持管理の基本的な考え方、修繕すべき優先路線を策定します。

【措置】計画に基づき、修繕等の措置を実施します

道路の損傷状況や緊急性に応じて、優先順位の高い路線から修繕を行います。

【記録】対策の実施後、修繕履歴を記録し整備します

どの路線でどのような修繕が行われたかを記録し、次期計画に活かします。

【点検・診断】記録された情報と併せて、点検を実施し、舗装の状態を診断します

路面性状調査等を通じて、ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI 等を測定し、舗装の健全性を評価します。

1.4 舗装修繕計画期間

本計画の計画期間は、路面性状調査の点検間隔を考慮して、令和 8 年度から令和 13 年度までの 6 年間とします。

2. 舗装の現状

2.1 管理道路の延長

旭市が管理している道路の延長は約 1,132 km で、舗装率は 71.3% です。

管理道路は路線の重要度を考慮し、幹線 1 級市道、幹線 2 級市道、その他市道として区分しており、最も重要な路線である幹線 1 級市道には 72 路線で約 127 km が該当しています。

・ 幹線 1 級市道	: 都市計画決定された幹線道路、主要集落や主要交易施設等を連絡し、基幹的道路網を形成するのに必要な道路
・ 幹線 2 級市道	: 国県道、幹線 1 級市道の幹線道路を補完し、基幹道路網の形成に必要な道路
・ その他市道	: 幹線 1 級市道、幹線 2 級市道に該当しない道路

表 2-1 道路現況 (令和 7 年 3 月時点)

種別	数量 路線数	総延長 (m)	実延長 (m)	路面内訳		舗装率 (%)
				舗装済(m)	未舗装(m)	
幹線 1 級市道	72	127,010	124,127	123,430	697	99.4
幹線 2 級市道	90	112,926	112,144	111,436	708	99.4
その他市道	2,553	891,871	882,115	562,839	319,276	63.8
合計	2,715	1,131,807	1,118,386	797,705	320,681	71.3



図 2-1 対象路線図

2.2 舗装の状態

(1) 路面性状調査の実施状況

旭市では、これまでに舗装点検（路面性状調査）を2回実施しています。1回目は2年間（平成25,26年度）で幹線1級市道の上下車線計242km（道路延長121km）、幹線2級市道の上下車線173km（道路延長100km）を対象に、2回目（令和7年度）は1級市道・2級市道下り車線234kmを対象に実施しました。

2回の点検とも専用の調査車両による機械調査を行っています。その結果から現在の状態について整理します。

なお、1回目調査以降に幹線1級市道認定路線の追加および一部路線の延伸を行ったため、点検対象となっている道路延長が約13km増加しています。

表 2-2 舗装に関する保有データ（道路延長ベース）

年度	調査対象	道路延長	点検項目	点検手法
平成25年度	幹線1級市道 幹線2級市道の一部	242 km	ひび割れランク、 わだち掘れランク	機械調査
平成26年度	幹線2級市道の一部 (平成25年度調査対象外路線)	100 km	ひび割れランク、 わだち掘れランク	機械調査
令和7年度	幹線1,2級市道	234 km	ひび割れ率、わだち掘れ量 IRI	機械調査

※IRI (International Roughness Index) : 舗装の縦断方向の凹凸を表したものの

表 2-3 点検項目と健全性（ひび割れ、わだち掘れ量、IRI）

健全性区分		ひび割れ率	わだち掘れ量	IRI
I	健全	20%未満	20 mm未満	3 mm/m未満
II	表層機能保持段階	20~40%未満	20~40 mm未満	3~8 mm/m未満
III	修繕段階	40%以上	40 mm以上	8 mm/m以上

用：舗装点検要領（国土交通省道路局、平成28年10月）

表 2-4 MCI の値と水準目安

値	水準
10~5.1	望ましい水準
5.0~4.1	修繕が望ましい
4.0~3.1	修繕が必要
3.0~	早急な修繕が必要

(2) 舗装の状態

令和7年度に実施した調査の結果は表 2-5 に示す通りです。ひび割れ率の診断区分がⅡもしくはⅢとなっている箇所が39.7%を占めているのに対して、わだち掘れ量は診断区分Ⅲの箇所は無く、Ⅱの箇所も6 km程であることから健全と言えるため、旭市における舗装劣化の主要因はひび割れであると言えます。

表 2-5 令和7年度の路面性状調査結果（測定項目毎の診断区分割合）

	健全 ← → 劣化			平均値
	診断区分Ⅰ	診断区分Ⅱ	診断区分Ⅲ	
ひび割れ率	0～20%	20～40%	40～100%	19.8%
	141,277m	63,692m	29,371m	
わだち掘れ量	0～20mm	20～40mm	40mm～	8.1mm
	228,230m	6,110m	0m	
IRI	0～3mm/m	3～8mm/m	8mm/m～	4.62mm/m
	48,957m	172,359m	13,024m	
MCI	10～5.1	5.0～4.1	4.0～3.1	4.8
	95,091m	62,933m	48,407m	

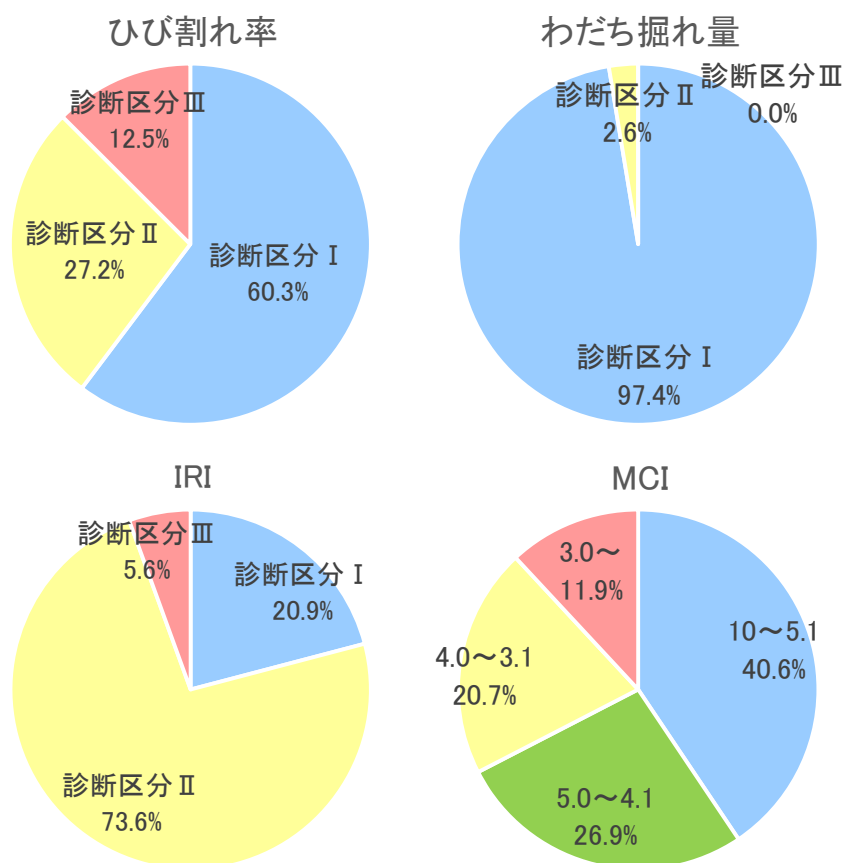


図 2-2 令和7年度の路面性状調査結果グラフ

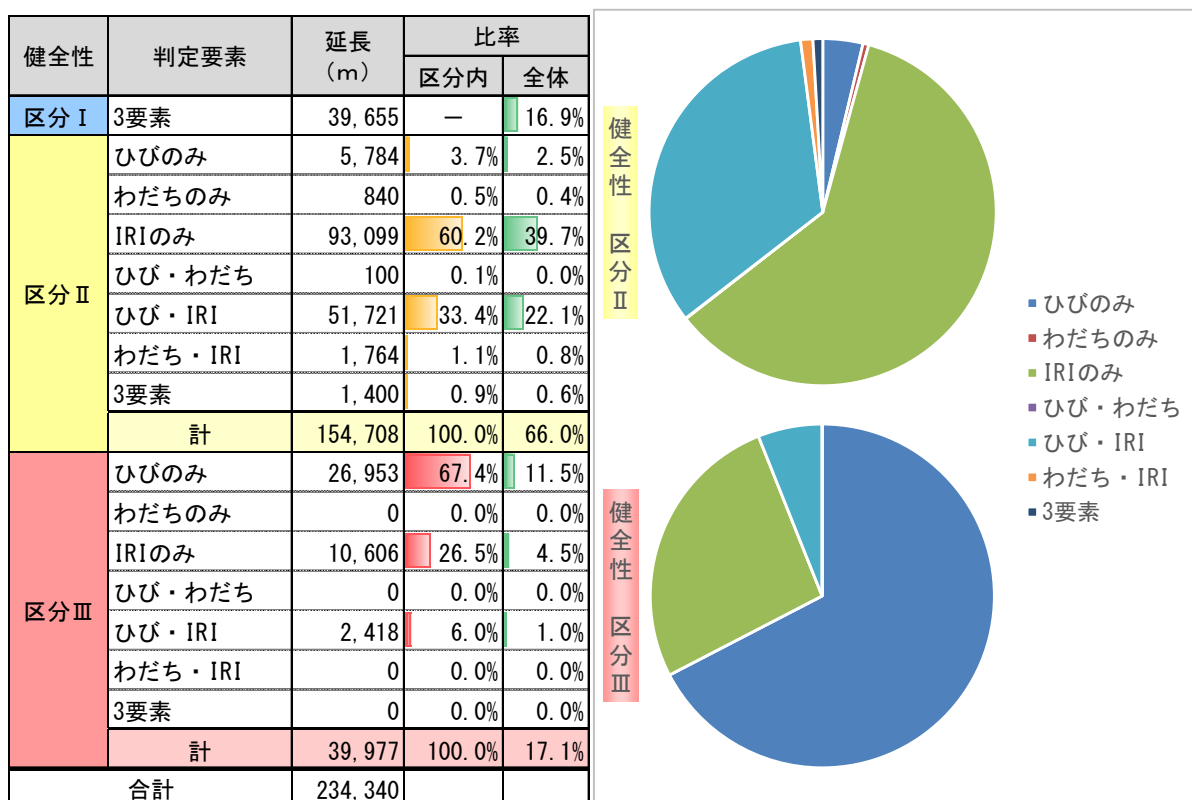
(3) 劣化の主な要因

「舗装点検要領」に従い、健全性の判定を行いました。健全性は、評価区間ごとにひび割れ率、わだち掘れ量、IRI の診断区分を比較し、その中で最も悪い区分をその評価区間の健全性として扱うものです。

健全性判定の結果、234.3 kmの内、154.7 kmが区分Ⅱ、40.0 kmが区分Ⅲとなりました。区分ごとに、どの要素が判定の要因となっているかを集計した結果、区分Ⅲではひび割れ率のみが診断区分ⅢであることによってⅢ判定となった箇所が最も多くなっていました。

このことから、早急な修繕を必要とする健全性区分Ⅲ箇所の主な劣化要因はひび割れであると言えます。

表 2-6 健全性判定要素内訳



3. 舗装の維持管理の基本的な考え方

3.1 舗装管理の基本方針

管理道路の舗装に関する特徴を把握し、適切な修繕計画を立てるための方針を設定しました。

【基本方針】

道路舗装について、道路管理者が定期的に点検・診断を行い、安全性及び維持管理の効率性の確保を目的とする予防的な保全による維持管理を実践し、安全・安心なサービス水準を確保することを目標とします。

【実施方針】

(1) 点検・診断等の実施方針

日常的な点検及び診断を確実に実施するとともに、路面性状調査を計画的に実施して舗装状態を把握し、明確な管理目標、基準設定による適正な舗装管理を推進します。

(2) 維持管理・修繕・更新等の実施方針

点検診断結果を踏まえて舗装修繕計画（個別施設計画）を策定し、管理区分に応じた効率的な維持管理を実施します。

(3) 安全確保の実施方針

道路陥没や舗装の凹凸等によって通行に支障が生じることのないように、損傷の危険性が認められた場合には速やかな措置を講じて安全確保を図るものとします。

3.2 管理区分

路線の重要度を踏まえた管理区分を路線ごとに設定し、メリハリのある管理を実施します。

管理区分は「舗装点検要領（平成 28 年 10 月 国土交通省）」を参考に、表 3-1 の通り分類 B～D を設定しました。

表 3-1 管理区分と延長

管理区分	条件項目	該当延長 (km)
分類B	<ul style="list-style-type: none"> 路面性状調査実施（1 級および 2 級市道） センターラインあり（路線の半分以上の延長） バス路線に該当（路線の半分以上の延長） 占用制限区域（津波避難路、緊急輸送道路）に該当 	116.0
分類C	<ul style="list-style-type: none"> 分類Bに該当しない路面性状調査実施路線 	120.8
分類D	<ul style="list-style-type: none"> 分類B、Cに該当しない路線 	881.5

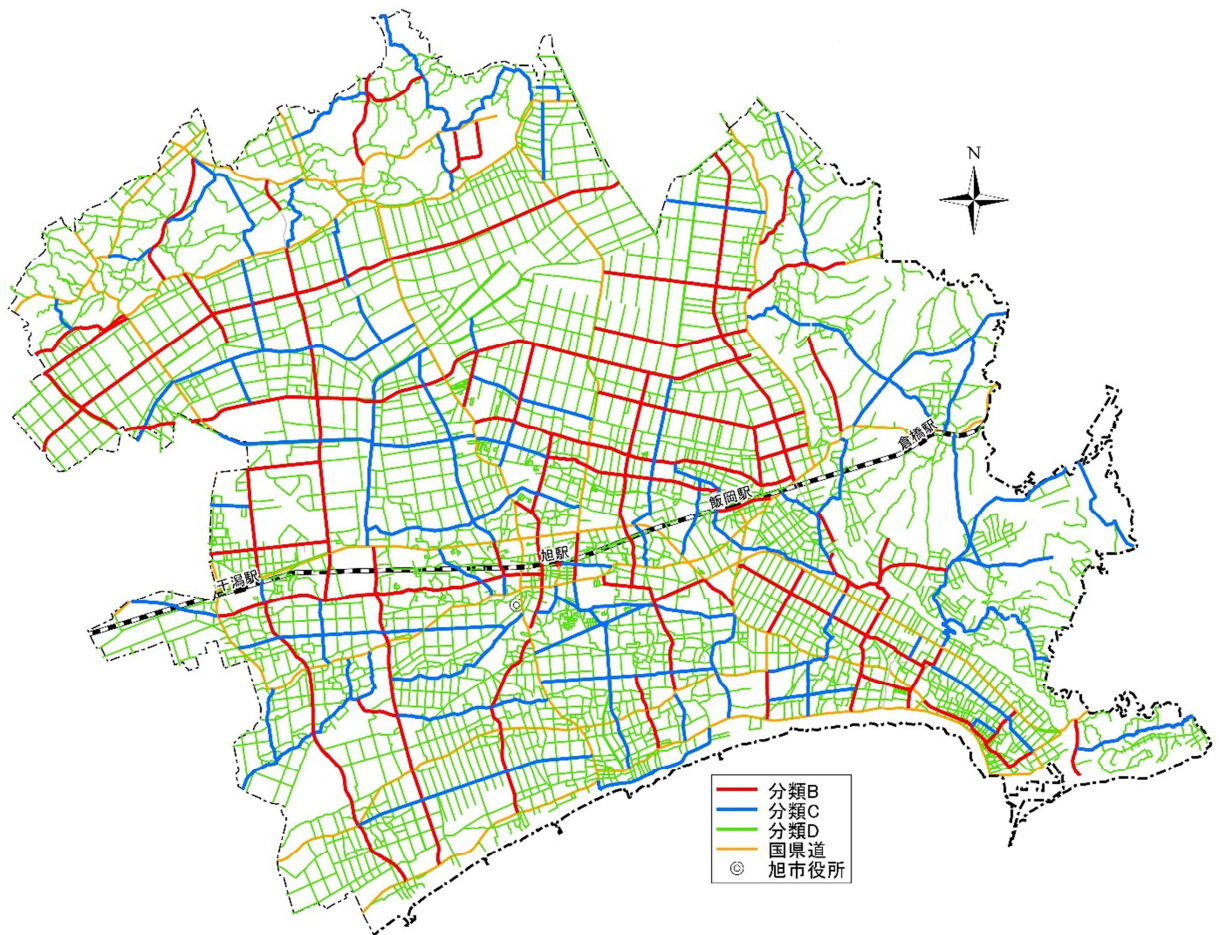


図 3-1 管理区分図

表 3-2 道路分類別路線一覧表

分類	路線名					
分類B	1-001 号線	1-003 号線	1-004 号線	1-006 号線	1-007 号線	1-008 号線
	1-009 号線	1-010 号線	1-011 号線	1-012 号線	1-014 号線	1-015 号線
	1-016 号線	1-017 号線	1-019 号線	1-020 号線	1-021 号線	1-022 号線
	1-023 号線	1-026 号線	1-029 号線	1-030 号線	1-031 号線	1-033 号線
	1-034 号線	1-035 号線	1-036 号線	1-038 号線	1-042 号線	1-044 号線
	1-047 号線	1-048 号線	1-050 号線	1-051 号線	1-052 号線	1-053 号線
	1-055 号線	1-056 号線	1-057 号線	1-058 号線	1-059 号線	1-060 号線
	1-061 号線	1-062 号線	1-063 号線	1-066 号線	1-067 号線	1-068 号線
	1-069 号線	1-070 号線	1-071 号線	1-072 号線	2-001 号線	2-010 号線
	2-016 号線	2-017 号線	2-021 号線	2-026 号線	2-027 号線	2-029 号線
	2-037 号線	2-040 号線	2-041 号線	2-043 号線	2-045 号線	2-046 号線
	2-055 号線	2-056 号線	2-057 号線	2-059 号線	2-060 号線	2-072 号線
	2-080 号線	2-085 号線	2-088 号線			
	分類C	1-002 号線	1-005 号線	1-013 号線	1-018 号線	1-024 号線
1-027 号線		1-028 号線	1-032 号線	1-037 号線	1-039 号線	1-040 号線
1-041 号線		1-043 号線	1-045 号線	1-046 号線	1-049 号線	1-054 号線
1-064 号線		1-065 号線	2-002 号線	2-003 号線	2-004 号線	2-005 号線
2-006 号線		2-007 号線	2-008 号線	2-009 号線	2-011 号線	2-012 号線
2-013 号線		2-014 号線	2-015 号線	2-018 号線	2-019 号線	2-020 号線
2-022 号線		2-023 号線	2-024 号線	2-025 号線	2-028 号線	2-030 号線
2-031 号線		2-032 号線	2-033 号線	2-034 号線	2-035 号線	2-036 号線
2-038 号線		2-039 号線	2-042 号線	2-044 号線	2-047 号線	2-048 号線
2-049 号線		2-050 号線	2-051 号線	2-052 号線	2-053 号線	2-054 号線
2-058 号線		2-061 号線	2-062 号線	2-063 号線	2-064 号線	2-065 号線
2-066 号線		2-067 号線	2-068 号線	2-069 号線	2-070 号線	2-071 号線
2-073 号線		2-074 号線	2-075 号線	2-076 号線	2-077 号線	2-078 号線
2-079 号線		2-081 号線	2-082 号線	2-083 号線	2-084 号線	2-086 号線
2-087 号線	2-089 号線	2-090 号線				
分類D	上記以外の路線					

3.3 管理水準の設定

修繕基準である管理基準は、「舗装点検要領（平成 28 年 10 月 国土交通省）」に従った診断区分判定でひび割れ率もしくはわだち掘れが修繕段階とされる**区分Ⅲ判定**となった箇所とします。令和 7 年度に実施した路面性状調査結果では、これに該当するのは表 2-6 で区分Ⅲに該当している箇所の内、IRI のみで区分Ⅲ判定となった分を除いた約 29.4 km です。

表 3-3 管理水準

分類	水準
分類B	ひび割れ率もしくはわだち掘れが診断区分Ⅲ
分類C	
分類D	修繕が必要と判断された時点で適宜

3.4 点検方法・点検頻度

分類B、Cに設定した路線は5年に1度を目安に路面性状調査を実施し、その他分類D路線は日常的なパトロール・目視等による日常管理を行います。

表 3-4 点検方法と頻度

道路分類	点検方法	点検頻度
分類B	路面性状調査	5年に1度
分類C	路面性状調査	5年に1度
分類D	巡視時の目視等による日常管理	

3.5 舗装優先順位の設定

舗装修繕を行う優先順位を設定するために、舗装の状態だけでなく道路特性等から表 3-5 に示す評価項目を設定し、路線ごとに重要度の評価を行っています。

表 3-5 優先順位設定のための評価項目

項目	内容
舗装の損傷状況	舗装の損傷状況が大きい路線は修繕の優先度が高い
道路分類	複合的に検討し道路分類を設定したことから、分類によって優先順位を高くする
主要施設への接続 (施設は表 3-6 参照)	病院や鉄道駅のように市民の利用が多い施設や、消防等の重要施設に接続する路線は修繕の優先度を高くする
道路ネットワーク	交通需要を考慮し、国道 126 号に接続する路線の優先度を高くする
占用制限区域	占用制限区域（津波避難路、緊急輸送道路など）に該当する箇所は優先度を高くする

表 3-6 主要施設として選定した施設

施設分類	施設名		
役所	旭市役所	旭市役所海上出張所	旭市役所飯岡出張所
	旭市役所干潟出張所		
学校	中央小学校	琴田小学校	干潟小学校
	富浦小学校	矢指小学校	共和小学校
	豊畑小学校	鶴巻小学校	滝郷小学校
	嚶鳴小学校	飯岡小学校	三川小学校
	萬歳小学校	中和小学校	古城小学校
	第一中学校	第二中学校	海上中学校
	飯岡中学校	干潟中学校	
文化施設	東総文化会館	県立東部図書館	あさひ市民センター
	ひかた市民センター	いいおかユートピアセンター	海上ふれあい館
	大原幽学記念館	コミュニティセンター	ふれあいセンター
	萬歳地区多目的研修センター	海上公民館	
スポーツ施設	海上キャンプ場体育館	海上コミュニティ運動公園	飯岡体育館
	いいおかふれあいスポーツ公園	干潟さくら台野球場	あさひパークゴルフ場
	旭市総合体育館	千葉県総合スポーツセンター	東総運動場
公園	川口沼親水公園	旭文化の杜公園	袋公園
	旭スポーツの杜公園		
医療機関	国保旭中央病院		
鉄道駅	旭駅	干潟駅	飯岡駅
	倉橋駅		
道の駅	道の駅 季楽里あさひ		
警察署	旭警察署		
消防	旭市消防本部	旭市消防本部東部分署	旭市消防本部干潟分署

※一部項目は市 HP 「公共施設」 (<https://www.city.asahi.lg.jp/life/5/13/>) より引用

3.6 補修工法の抽出及び工法単価の設定

舗装修繕計画策定の際に使用する工事費目安は表 3-7 の通りに 47,600 円/mとして試算しています。これは、近年旭市が行った舗装修繕工事から算出した目安の単価になります。

なお、昨今の建設資材高騰および労務費の上昇により、全建設コストが直近の5年間で25%上昇（日本建設業連合会「建設資材高騰・労務費の上昇等の現状（2025年9月版）」より）していることから、今回修繕計画を策定する期間内でも同様に建設コストの上昇があると想定して、1年毎にm単位の工事単価が元の値段の5%ずつ上昇していく想定にて試算を行いました。

表 3-7 工事費目安

工法	m単位単価	備考
打ち換え工法	47,600 円	1年毎に47,600円に対して5%（2,380円）ずつ上昇

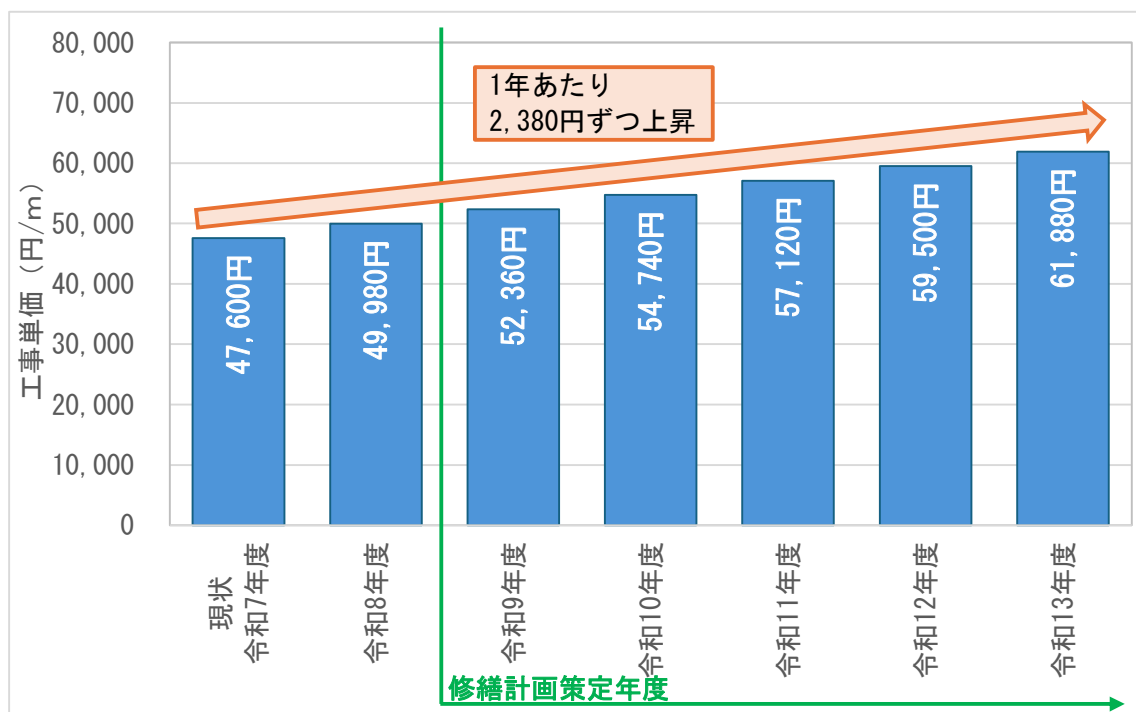


図 3-2 工事単価上昇イメージ

3.7 舗装修繕計画の策定

舗装修繕の優先順位は、表 3-5 で設定した項目ごとに点数を設定し、合計得点が高い順に修繕の優先順位を高く設定します。なお、合計得点と同じ区間が複数ある場合は、区間内の平均ひび割れ率が高い順に修繕を行うこととしています。

修繕工事実施を想定した区間の選定を行うため、劣化している箇所が連続している場合は一括りとしています。最低区間長は路面性状調査の評価単位である 100m としていますが、路線末端部等で 100m に満たない区間も存在しています。

表 3-8 優先度判定用配点

項目	内容	配点
舗装の損傷状況	舗装の損傷状況が大きい健全性Ⅲの区間を対象とする	ひび割れ率もしくはわだち掘れが診断区分Ⅲの箇所：30点
道路分類	複合的に検討し設定した道路分類によって優先度を高くする	分類B：5点 分類C：0点
主要施設への接続	病院や鉄道駅のように市民の利用が多い施設や、消防等の重要施設に接続する路線は修繕の優先度を高くする	主要施設に接続している：5点 接続していない：0点
道路ネットワーク	交通需要を考慮し、国道126号に接続する路線の優先度を高くする	国道126号に接続している：5点 接続していない：0点
占用制限区域	占用制限区域（津波避難路、緊急輸送道路など）に該当する箇所は優先度を高くする	占用制限区域に該当している：5点 該当していない：0点
合計		最高50点

これらを踏まえて策定した、舗装修繕計画は以下の通りです。次ページ以降に、各年の内訳を示しています。

なお、令和8年度の舗装修繕工事は、日常点検に基づいて選定された箇所となっています。

表 3-9 舗装修繕計画1年目（令和8年度）対象箇所一覧

計画年	路線名	距離標(m)		区間長(m)	区間内平均ひび割れ率(%)	区間内平均わだち掘れ(mm)	健全性	優先度判定得点	備考
		自	至						
R08	1-022	1,800	2,096	296	35.6	17.0	Ⅲ	40	R8工事予定
R08	1-006	1,000	1,432	432	35.4	14.3	Ⅲ	40	R8工事予定
R08	1-044	500	900	400	57.2	14.7	Ⅲ	35	R8工事予定
R08	1-001	2,600	2,900	300	46.8	14.3	Ⅲ	35	R8工事予定
R08	1-031	0	500	500	37.8	9.9	Ⅲ	35	R8工事予定

表 3-10 舗装修繕計画 2 年目（令和 9 年度）対象箇所一覧

優先 順位	計画年	路線名	距離標(m)		区間長 (m)	区間内平均 ひび割れ率 (%)	区間内平均 わだち掘れ (mm)	健全性	優先度 判定 得点	備考
			自	至						
1	R09	1-059	200	300	100	42.7	4.7	Ⅲ	50	
2	R09	2-001	200	300	100	47.9	7.8	Ⅲ	45	
3	R09	2-001	500	507	7	47.6	7.1	Ⅲ	45	路線末端部
4	R09	1-059	500	600	100	44.1	4.3	Ⅲ	45	
5	R09	2-057	2,500	2,900	400	73.1	13.2	Ⅲ	40	
6	R09	2-057	2,900	3,175	275	65.9	11.1	Ⅲ	40	
7	R09	2-016	1,500	1,600	100	54.0	9.9	Ⅲ	40	
8	R09	2-026	800	836	36	52.1	16.2	Ⅲ	40	路線末端部
9	R09	1-051	400	500	100	48.9	10.7	Ⅲ	40	
10	R09	1-006	700	800	100	45.5	15.0	Ⅲ	40	
11	R09	1-016	300	400	100	42.8	18.5	Ⅲ	40	
12	R09	2-007	100	400	300	49.3	8.2	Ⅲ	40	
13	R09	1-029	0	100	100	47.6	11.1	Ⅲ	40	
14	R09	1-057	300	400	100	46.5	4.8	Ⅲ	40	
15	R09	2-010	1,100	1,181	81	46.3	7.2	Ⅲ	40	路線末端部
16	R09	2-040	200	400	200	42.9	5.7	Ⅲ	40	
17	R09	2-056	400	500	100	41.6	5.7	Ⅲ	40	
18	R09	2-043	0	200	200	41.1	10.6	Ⅲ	40	
19	R09	1-051	100	200	100	40.8	8.7	Ⅲ	40	
20	R09	1-057	500	600	100	40.4	4.0	Ⅲ	40	
21	R09	2-057	1,500	2,000	500	80.0	11.3	Ⅲ	35	
22	R09	2-057	2,000	2,500	500	67.2	9.6	Ⅲ	35	
23	R09	2-018	0	100	100	60.4	8.0	Ⅲ	35	

最も修繕優先順位が高いのは『1-059 号線 200～300m』地点となりました。この地点はひび割れ率が高いことで健全性Ⅲ判定となっていることに加え、「道の駅 季楽里あさひ」の入口前であるため、旭市民だけでなく国道 126 号の利用者や観光客も多く訪れることで交通量が多いことが予想され、舗装修繕の重要度が高いと言えます。



図 3-3 修繕優先順位 1 位箇所 (1-059 号線 200～300m)

表 3-11 舗装修繕計画 3 年目 (令和 10 年度) 対象箇所一覧

優先順位	計画年	路線名	距離標(m)		区間長(m)	区間内平均ひび割れ率(%)	区間内平均わだち掘れ(mm)	健全性	優先度判定得点	備考
			自	至						
24	R10	1-018	2,600	2,900	300	73.2	11.4	Ⅲ	35	
25	R10	2-057	1,011	1,500	489	65.8	10.5	Ⅲ	35	
26	R10	1-007	500	1,000	500	65.7	10.0	Ⅲ	35	
27	R10	1-053	200	700	500	62.2	6.6	Ⅲ	35	
28	R10	1-018	1,700	2,000	300	62.1	17.6	Ⅲ	35	
29	R10	1-015	0	200	200	61.6	6.3	Ⅲ	35	
30	R10	1-026	2,800	3,200	400	60.6	8.7	Ⅲ	35	
31	R10	1-037	500	900	400	59.8	9.3	Ⅲ	35	
32	R10	1-022	1,200	1,400	200	58.3	30.0	Ⅲ	35	
33	R10	2-043	1,100	1,265	165	57.7	15.1	Ⅲ	35	
34	R10	1-021	500	600	100	57.2	8.5	Ⅲ	35	
35	R10	2-043	600	700	100	56.2	16.6	Ⅲ	35	

表 3-12 舗装修繕計画 4 年目（令和 11 年度）対象箇所一覧

優先 順位	計画年	路線名	距離標(m)		区間長 (m)	区間内平均 ひび割れ率 (%)	区間内平均 わだち掘れ (mm)	健全性	優先度 判定 得点	備考
			自	至						
36	R11	1-026	2,400	2,800	400	58.7	10.0	Ⅲ	35	
37	R11	1-053	700	1,100	400	56.5	10.8	Ⅲ	35	
38	R11	2-059	55	200	145	54.8	8.3	Ⅲ	35	
39	R11	2-020	900	1,100	200	54.3	10.2	Ⅲ	35	
40	R11	1-055	300	800	500	54.0	7.4	Ⅲ	35	
41	R11	1-055	2,200	2,499	299	53.3	13.6	Ⅲ	35	
42	R11	2-019	2,200	2,347	147	51.4	13.0	Ⅲ	35	
43	R11	1-026	2,000	2,400	400	51.2	11.7	Ⅲ	35	
44	R11	2-089	0	100	100	51.0	16.1	Ⅲ	35	区間1
45	R11	2-025	1,300	1,325	25	50.9	22.5	Ⅲ	35	路線末端部
46	R11	1-001	2,900	3,000	100	50.7	13.7	Ⅲ	35	
47	R11	1-007	1,000	1,400	400	50.7	9.7	Ⅲ	35	
48	R11	1-002	200	400	200	49.6	11.9	Ⅲ	35	
49	R11	1-037	1,500	1,675	175	49.3	6.6	Ⅲ	35	

表 3-13 舗装修繕計画 5 年目（令和 12 年度）対象箇所一覧

優先 順位	計画年	路線名	距離標(m)		区間長 (m)	区間内平均 ひび割れ率 (%)	区間内平均 わだち掘れ (mm)	健全性	優先度 判定 得点	備考
			自	至						
50	R12	1-002	500	800	300	50.1	18.9	Ⅲ	35	
51	R12	1-060	800	1,000	200	48.9	3.2	Ⅲ	35	
52	R12	1-026	1,400	1,800	400	48.5	13.6	Ⅲ	35	
53	R12	1-018	1,400	1,500	100	48.2	12.1	Ⅲ	35	
54	R12	2-050	200	300	100	47.8	13.3	Ⅲ	35	
55	R12	1-044	0	100	100	47.6	19.2	Ⅲ	35	
56	R12	2-003	1,400	1,500	100	47.5	4.7	Ⅲ	35	
57	R12	1-042	2,100	2,200	100	47.3	3.5	Ⅲ	35	
58	R12	1-069	1,300	1,400	100	45.9	15.0	Ⅲ	35	
59	R12	2-085	0	100	100	45.8	19.8	Ⅲ	35	
60	R12	1-005	1,800	1,900	100	45.6	13.5	Ⅲ	35	
61	R12	2-059	600	700	100	45.6	13.4	Ⅲ	35	
62	R12	1-031	500	600	100	45.5	6.5	Ⅲ	35	
63	R12	1-061	900	1,100	200	45.3	9.8	Ⅲ	35	区間2
64	R12	2-029	1,200	1,400	200	44.7	7.0	Ⅲ	35	
65	R12	2-043	400	500	100	44.6	10.2	Ⅲ	35	
66	R12	2-054	0	300	300	44.3	15.7	Ⅲ	35	
67	R12	1-042	1,500	1,800	300	44.3	9.0	Ⅲ	35	
68	R12	1-041	500	588	88	44.1	18.7	Ⅲ	35	路線末端部
69	R12	1-071	0	100	100	44.1	5.5	Ⅲ	35	
70	R12	1-013	1,900	2,100	200	44.0	11.3	Ⅲ	35	

表 3-14 舗装修繕計画 6 年目（令和 13 年度）対象箇所一覧

優先 順位	計画年	路線名	距離標 (m)		区間長 (m)	区間内平均 ひび割れ率 (%)	区間内平均 わだち掘れ (mm)	健全性	優先度 判定 得点	備考
			自	至						
71	R13	2-057	700	800	100	44.1	5.1	Ⅲ	35	
72	R13	1-023	1,300	1,432	132	43.2	6.7	Ⅲ	35	
73	R13	1-025	400	600	200	43.2	5.9	Ⅲ	35	
74	R13	1-018	800	1,200	400	42.7	10.9	Ⅲ	35	
75	R13	1-055	1,600	1,700	100	42.4	14.2	Ⅲ	35	
76	R13	1-037	100	200	100	41.6	4.4	Ⅲ	35	
77	R13	1-021	800	900	100	41.5	14.1	Ⅲ	35	
78	R13	1-035	500	600	100	40.8	7.9	Ⅲ	35	
79	R13	1-061	1,700	1,900	200	40.8	13.6	Ⅲ	35	区間2
80	R13	2-050	1,200	1,489	289	73.5	15.1	Ⅲ	30	
81	R13	2-032	0	48	48	73.0	11.3	Ⅲ	30	
82	R13	2-052	1,600	1,975	375	72.8	13.2	Ⅲ	30	
83	R13	2-052	1,200	1,600	400	68.8	11.1	Ⅲ	30	
84	R13	2-052	400	700	300	68.7	10.7	Ⅲ	30	
85	R13	2-052	800	1,200	400	63.6	13.2	Ⅲ	30	