

足利市 舗装維持修繕計画(概要版)



背景・目的

足利市は、古くから織物の町として知られており、近年はアルミや機械金属、プラスチック工業などを中心に、総合的な商工業都市になっています。
 その中で道路は、暮らしを守る重要な役割を担うインフラの一つとなっています。

しかし！舗装の破損箇所が増大→補修に必要な金額が増大し、財政負担が厳しい状況

このため、限られた予算の中で効率的かつ効果的な修繕を実施していくことを目的として舗装点検を行い、舗装の長寿命化に向けた「修繕計画」を策定しました。



舗装の現状把握

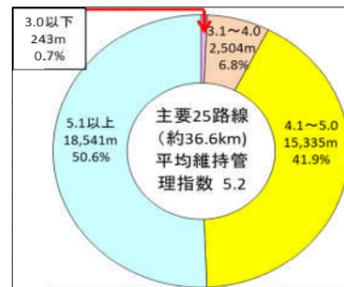
舗装の現状把握として、平成25年度に交通量の多い197路線(223.815km)の総点検路面性状調査を実施しており、平成30年度にはその中の主要25路線(約36.6km)を対象に、路面性状測定車により舗装路面の点検を実施しました。

平成30年度調査した結果、「修繕が必要」(維持管理指数4.0以下)な延長は2,747m(全体36.6kmに対し7.5%)となり、路線全体の損傷は、ひび割れが主であり、わだち掘れはわずかでした。

→ これらを今後、計画的に修繕を進めていくことが必要！



【路面性状測定車】
ひび割れ、わだち掘れ、
縦断凹凸を測定



維持管理指数は舗装の損傷状態に応じて算出される指数です。

維持管理指数	目安
5.1以上	望ましい管理水準
4.1~5.0	概ね適正な管理水準
3.1~4.0	修繕が必要
3.0以下	早急に修繕が必要

今後、計画的な修繕が必要とされた路線



25路線・36.6km

路線のグループ分け

- ・分類B:劣化の進行が早い路線(例えば、大型車交通量が多い道路)
- ・分類C:劣化の進行が緩やかな路線(例えば、大型車交通量の少ない道路)
- ・分類D:劣化の進行が極めて遅い路線(例えば、生活道路等)

参考:舗装点検要領(国土交通省道路局 平成28年10月)



	分類別延長 (m)	備考
分類B	13,120	主要25路線
分類C	23,503	
分類D	187,192	
合計	223,815	

劣化が早

劣化が遅

管理基準の設定・補修の優先順位

維持修繕の要否を判断する基準として維持管理指数を採用し、補修工法を選定しました。

補修の区間を優先させる条件
 →「劣化が著しい」、「補修回数が多い」、「大型車交通量が多い」、「国県道とのアクセス道路」等の地域性を加味しました。

区分	維持管理指数
I 健全	5.1以上
II 表層機能保持段階	5.0~3.1
III 修繕段階	4.0以下 (路盤以下検討:3.5・3.0・2.5以下)

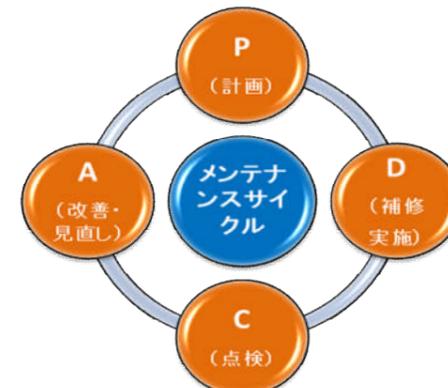
維持管理指数	分類B		分類C
	交通量の多い区間		
~2.5			
2.6~3.0	アスファルト削り取りまたは取壊し後の再舗装		
3.1~3.5	アスファルト削り取り後の再舗装		
3.6~4.0			
4.1~5.0	ひび割れ補修		
5.1~	日常管理		

今後の舗装管理

今回、補修量と劣化予測からのシミュレーションにより、必要な年間補修予算と路面の状態を試算しました。

補修の優先順位や実情等を加味し、今後5年間の補修区間を選定し、また補修路線が把握できる補修計画図を取りまとめました。
 →この結果を踏まえて、計画的な補修を実施します。

効率的な維持修繕を進めるためにメンテナンスサイクルを継続的に実施します。



本計画は、国の動向及び社会情勢等の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて計画期間中においても見直しを行います。

