**川越町舗装個別施設計画**

令和7年3月

目 次

1.舗装の現状と課題

1.1 管理道路の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3

1.2 舗装修繕予算の現状

1.3 舗装の現状

2.舗装の維持管理の基本的な考え方

2.1 舗装管理の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4

2.2 管理道路の分類（グループ分け）

2.3 管理基準・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5

2.4 点検方法・点検頻度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6

3.計画期間

3.1 計画期間 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7

4.対策の優先順位（補修計画の方針）

5.舗装の状態、対策内容、実施時期

5.1 診断結果

5.2 対策内容と実施時期

1.舗装の現状と課題

道路舗装は町民の生活と社会を支える基本的な社会資本であり、道路利用者の安全かつ

円滑な交通を確保するとともに、快適な社会空間を形成する役割も果たしている。

これまでに建設・維持管理してきた道路舗装は川越町の貴重な財産であり、町民サービスの向上を図るため、今後も大切に保全していく必要がある。

　 一方、一般に舗装の寿命は約10年といわれており、適切な時期に適切な維持修繕が行われなければ、補修ストックは増加していく。したがって、この道路舗装を限られた予算の中で、いかに効率的かつ効果的に維持修繕していくかが重要な課題となっている。

1.1 管理道路の現状

(1)管理延長と舗装延長

表-１　管理道路の現状

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 道路区分 | 管理延長 | 路線数 | 舗装延長 | | 舗装率 |
| AS舗装 | Co舗装 |
| １級町道 | 12.2km | ８ | 11.5km | 0.7km | 100% |
| ２級町道 | 7.5km | ４ | 7.1km | 0.4km | 100% |
| その他町道 | 78.1km | 243 | 77.4km | 0.5km | 99.7% |
| 計 | 97.9km | 255 | 96.0km | 1.6km | 99.7% |

※Ａｓ舗装に簡易舗装を含む（R6.4現在）

1.2舗装修繕予算の現状

・道路予算のうち道路修繕にかかる令和2年度からの予算の推移は下記に示すとおりである。

表-２　最近５年間の道路修繕費の推移　　　　　　　　　　　　　　　（単位：千円）

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 予算区分 | 令和２年度 | 令和３年度 | 令和４年度 | 令和５年度 | 令和６年度 |
| 道路修繕費 | 60,364 | 60,000 | 60,000 | 56,048 | 48,000 |

※ 道路修繕費は各年度の当初予算額で、舗装修繕にかかる予算は、道路修繕費の内数で

ある。

1.3 舗装の現状

・平成26年度に実施した路面性状調査約2.2㎞においては、ひび割れ率とわだち掘れ量

の平均値は、総点検実施要領（案）【舗装編】（平成25年２月国土交通省道路局）に記

載されている「損傷レベル：小」の範囲にあり、IRIの平均値は「損傷レベル：中（３

～８）の範囲にあるとの結果となった。

2.舗装の維持管理の基本的な考え方

2.1 舗装管理の基本方針

・舗装の個別施設計画の策定にあたっては、診断結果を踏まえた適切な措置を行うこと

で、道路舗装の長寿命化や舗装の維持修繕費のライフサイクルコストの縮減を目指す。

2.2 管理道路の分類（グループ分け）

・国土交通省の「舗装点検要領（平成28年10月）」では、道路の役割や性格、修繕実施の効率性、ストック量、管理体制等の観点から、道路を分類A～Dに区分し舗装の点検を実施するとされている。道路の分類のイメージを図-１に示す。

図-１　道路の分類のイメージ

（出典：舗装点検要領P.6（平成28年10月）国土交通省道路局）

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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）  ・損傷の進行が早い道路　等 | A | 高速道路  政令市一般市道 | 補　助　国　道  ・  県  道 | 直  　轄  　国  　道  市  　町  　村  　道 |
| （例えば、大型車交通量が多い道路） | B |
|  | （例えば、大型車交通量が少ない道路）  ・損傷の進行が早い道路　等 | C |
| ・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 |

※１：分類毎の道路選定は各道路管理者が決定（あくまでイメージであり、例えば、

　　　市町村道であっても、道路管理者の判断により分類Bに区分しても差し支え

　　　ない）

図-１を参考に、分類A～Dのうち川越町の管理する道路の分類は、大型交通量が少なく、損傷の進行が穏やかな道路や生活道路等に位置付けられることから、道路の重要性等を鑑み、分類C、Dとした。

表-３　道路の分類

|  |  |
| --- | --- |
| 分類 | 対象道路 |
| 分類Cの道路 | １級町道 |
| 分類Ｄの道路 | ２級町道・その他町道 |

2.3 管理基準

表-４　ひび割れにかかる評価

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ひび割れ率評価区分数量表 | | |
| 20％未満 | 20～40％未満 | 40％以上 |
| 損傷レベル：小 | 損傷レベル：中 | 損傷レベル：大 |

損傷レベル：小(ひび割れ率0～20％程度)

　・ひび割れの発生が認められない＝0％

・縦断方向に１本連続的に発生：概ね10％

・左右両輪の通過部で縦断方向に１本ずつ連続的に発生：概ね20％

・評価単位区間内で片側の車輪通過部で複数本又は亀甲状に発生：概ね20％

損傷レベル：中(ひび割れ率20～40％程度)

・ひび割れが左右両輪の通過部で発生し、かつ片側の車輪通過部ではひび割れが縦横に派生するなど複数本発生：概ね30％

・ひび割れが左右両輪の通過部で発生し、かつ片側の車輪通過部ではひび割れが亀甲 状に発生：概ね40％

損傷レベル：大(ひび割れ率40％程度以上)

・ひび割れが左右両輪の通過部でそれぞれ亀甲状に発生：概ね50％～60％

・ひび割れが車線内全面に渡り亀甲状に発生：概ね80～100％

　表-５　わだち掘れにかかる評価

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| わだち掘れにかかる評価区分数量表 | | |
| 20mm未満 | 20～40mm未満 | 40mm以上 |
| 損傷レベル：小 | 損傷レベル：中 | 損傷レベル：大 |

損傷レベル：小(わだち掘れ量0～20mm程度)

注）わだち掘れ量は、車線内の横断方向の一断面内で、最高地点と最低地点の差 (深

さ)に概ね相当(ただし、横断勾配による影響は除く)。ただし、アスファルト舗装

であれば、供用直後で初期わだちとして５mm程度は発生している。

損傷レベル：中(わだち掘れ量20～40mm程度)

損傷レベル：大(わだち掘れ量40mm程度以上)

表-６　縦断凹凸（ＩＲＩ率）にかかる評価

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ＩＲＩ率評価区分数量表 | | |
| ３mm/m未満 | ３～８mm/m未満 | ８mm/m以上 |
| 損傷レベル：小 | 損傷レベル：中 | 損傷レベル：大 |

損傷レベル：小(ＩＲＩ＝0(完全平坦)～3mm/m程度)

・新設舗装と同等のレベル。路面の凹凸量は目立たない：概ねＩＲＩ=2mm/m (良好

　 なアスファルト舗装面でＩＲＩ=1.4＝～2.3mm/m程度）

　損傷レベル：中(ＩＲＩ=3～8mm/m程度)

　・古い舗装の場合で劣化がやや進行したような状態。高速で走行すると適度に車両が

振動・うねりを感じるような路面。10mm 前後の路面の凹凸(うねり)は存在しうる。 (60km/h で走行すると、概ね半数の人が乗り心地が悪いと感じるとのドライビビン

グシミュレーション結果もある。)

損傷レベル：大(ＩＲＩ=8mm/m程度以上)

・古い舗装の場合で劣化が進行し、明確な損傷が部分的に発生している状態。50～

60km/h で強く認識できる揺れを感じ、車両の損傷につながりかねない。10mに

１箇所程度路面のへこみが存在するような路面。

・古い舗装の場合で劣化が進行し、明確な損傷が連続的に発生している状態。常に振

　動を感じるレベル。50km/hでは走行できない。多くのポットホールが存在する路

面と同等である。

2.4 点検方法・点検頻度

・道路分類ごとの点検方法と点検頻度の一覧を表-７に示す。

表-７　管理道路の分類

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 分類 | 点検方法 | 点検頻度 |
| 分類Ｃの道路 | 目視を基本に必要に応じ機器を使用 | ５年に１度 |
| 分類Ｄの道路 | 道路パトロールによる路面状況の把握 | 10年に１度 |

2.5 使用目標年数

・使用目標年数とは、損傷の進行が早い道路等（分類Ａ，Ｂ）において道路管理者が使い

続ける目標年数として設定する年数のことであるが、分類Ａ，Ｂに該当する路線がない

ことから設定しない。

3.計画期間

3.1 計画期間

・当該個別施設計画の計画期間は、分類Dの道路の点検頻度が10年に1度であるため、

令和７年度から令和16年度までの10年間とする。

4.対策の優先順位（補修計画の方針）

・舗装損傷状況、路線の重要性、交通量等を考慮し補修の優先順位を決定する。

5.舗装修繕の実施時期

　・診断結果、対策の優先順位を決定した路線ごとに措置内容、区間延長などを明示のうえ

修繕の実施時期を決定する。