

舗装の個別施設計画

令和6年 2月

瀬戸市

目 次

1 舗装の現状と課題	1
1.1 管理道路の現状	2
1.2 舗装修繕予算の現状	2
1.3 舗装の現状	3
2 舗装の維持管理の基本的な考え方	5
2.1 舗装管理の基本方針	5
2.2 管理道路の分類（グループ分け）	7
2.3 管理基準	9
2.4 点検方法・点検頻度	10
3 舗装修繕計画策定	11
3.1 舗装修繕の優先順位	11
3.2 舗装修繕の対象箇所	12
3.3 修繕工法および修繕費用	12
3.4 修繕予定箇所と位置図	13

1 舗装の現状と課題

道路舗装は、市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、瀬戸市の貴重な財産であり、市民サービスの向上を図るため、今後も大切に保全していかなければならない。

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、いかに効果的かつ効率的に維持修繕していくかが重要な課題となっている。

このようななか、国土交通省 道路局より道路舗装について以下のような要領が示され、瀬戸市においても、道路舗装を限られた予算の中でこれまで以上に効果的・効率的な維持管理を推進すべく、ライフサイクルコストの考え方を視野に入れた舗装管理計画を策定した。

総点検実施要領（案）【舗装編】 国土交通省 道路局 平成 25 年 2 月

【目的】

「幹線道路を主として路面の状態を把握し、修繕の候補箇所を抽出すること、安全で円滑な交通の確保及び舗装に係る維持管理を効率的に行うために必要な情報を得ることを目的に点検を実施するものであり、あわせて第三者被害を防止する観点から、ポットホールへの穴埋め等応急的な措置を行うこと」。

舗装点検要領 国土交通省 道路局 平成 28 年 10 月

【目的】

「舗装の長寿命化・ライフサイクルコスト（LCC）の削減など効率的な修繕の実施にあたり、道路法施行令第 35 条の 2 第 1 項第二号の規定に基づいて行う点検に関する基本的な事項を示し、もって、道路特性に応じた走行性、快適性の向上に資すること」

1.1 管理道路の現状

(1) 管理延長と舗装延長

瀬戸市が管理する道路延長と舗装延長を表-1 に示す。

表-1 管理道路の現状

種別	延長	路線数	舗装延長		舗装率
			アスファルト舗装	コンクリート舗装	
1 級市道	49,875 m	31	48,883 m	304 m	98.6 %
2 級市道	56,444 m	41	52,454 m	813 m	94.3 %
その他市道	472,266 m	2,127	424,823 m	15,753 m	93.3 %

※アスファルト舗装には、簡易舗装を含む
(令和2年3月時点)

(2) 平均交通量

交通量調査結果を表-2 に示す。

表-2 交通量調査結果

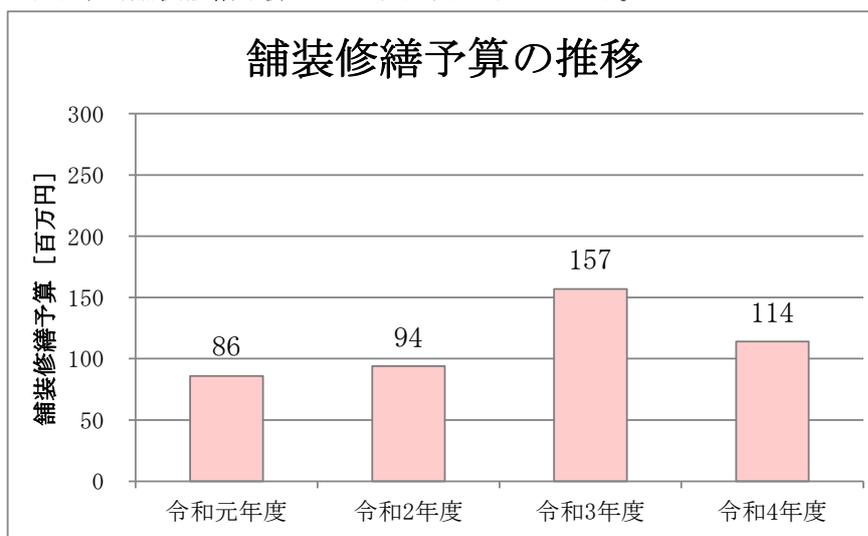
種別	交通量調査路線数	平均交通量	うち大型車	
			平均交通量	大型車混入率
1 級市道	11	2,459 台/日	273 台/日	11 %
2 級市道	15	751 台/日	53 台/日	7 %
その他市道	159	604 台/日	25 台/日	4 %

(瀬戸市舗装修繕計画修正等業務委託 平成31年3月より)

1.2 舗装修繕予算の現状

令和元年度～令和4年度の舗装修繕予算*の推移を図-1 に示す。

4年間における平均舗装修繕予算は112百万円となっている。



※繰越分については、施工年度の予算として計上した。

図-1 舗装修繕予算の推移

1.3 舗装の現状

令和5年度における舗装の現状は、過年度調査の予測値（平成25、26、31年度の測定値から、令和5年度末の状態を予測した値）より整理した。その結果、修繕が必要と判断される診断区分Ⅲの割合が13.9%（L=22,689m）、維持管理指数MCIが3.0以下の割合が10.7%（L=17,361m）であった。

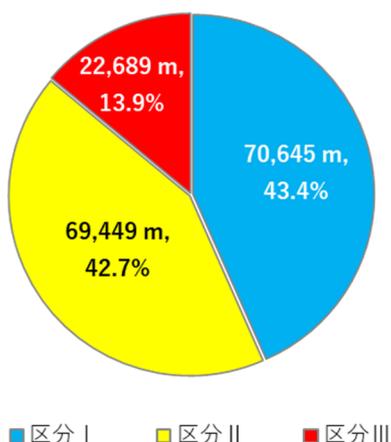
舗装の現状として、診断区分による延長と割合を表-3、図-2に示す。

また、維持管理指数MCIによる延長と割合を表-4と図-3に示す。

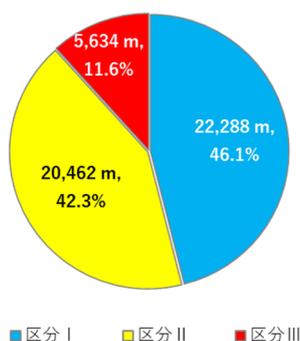
表-3 診断区分における延長と割合

種別	点検延長 (m)	診断区分（2要素：ひび割れ、わだち掘れ）						
		区分Ⅰ		区分Ⅱ		区分Ⅲ		
		延長(m)	割合	延長(m)	割合	延長(m)	割合	
総計（全市道）	162,783	70,645	43.4%	69,449	42.7%	22,689	13.9%	
（内訳）	1級市道	48,384	22,288	46.1%	20,462	42.3%	5,634	11.6%
	2級市道	52,930	14,929	28.2%	25,779	48.7%	12,222	23.1%
	その他市道	61,469	33,428	54.4%	23,208	37.8%	4,833	7.9%

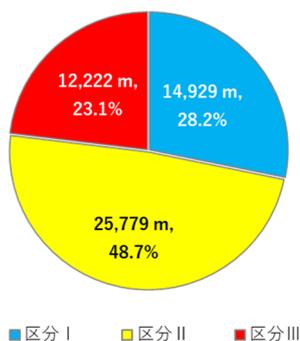
【総計（全市道）】 診断区分



【1級市道】 診断区分



【2級市道】 診断区分



【その他市道】 診断区分

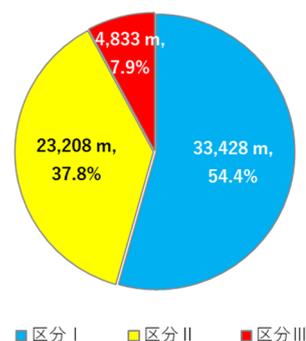
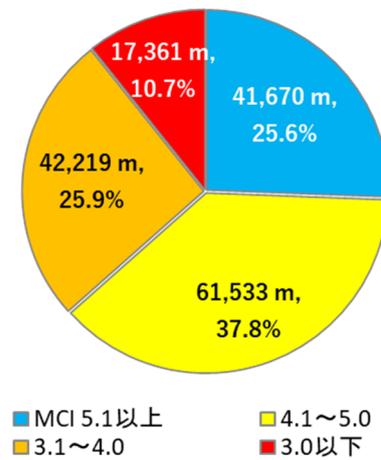


図-2 診断区分における延長と割合

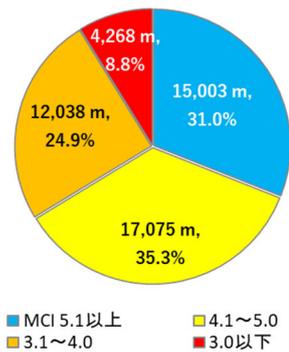
表-4 維持管理指数における延長と割合

種別	点検延長 (m)	維持管理指数 (MCI)								
		MCI5.1以上		4.1~5.0		3.1~4.0		3.0以下		
		延長(m)	割合	延長(m)	割合	延長(m)	割合	延長(m)	割合	
総計 (全市道)	162,783	41,670	25.6%	61,533	37.8%	42,219	25.9%	17,361	10.7%	
(内訳)	1級市道	48,384	15,003	31.0%	17,075	35.3%	12,038	24.9%	4,268	8.8%
	2級市道	52,930	8,187	15.5%	17,478	33.0%	17,375	32.8%	9,890	18.7%
	その他市道	61,469	18,480	30.1%	26,980	43.9%	12,806	20.8%	3,203	5.2%

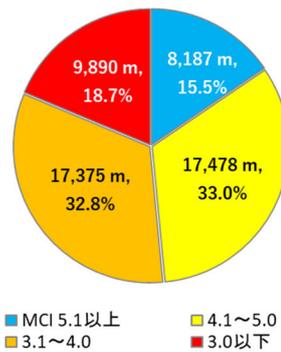
【総計(全市道)】維持管理指数MCI



【1級市道】維持管理指数MCI



【2級市道】維持管理指数MCI



【その他市道】維持管理指数MCI

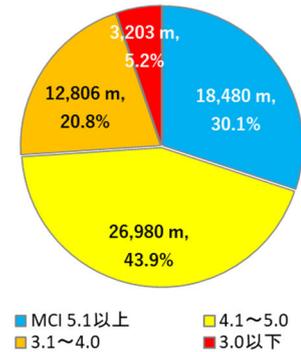


図-3 維持管理指数 MCI における延長と割合

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に関するライフサイクルコストの縮減を目指す。

舗装の個別施設計画は、「舗装点検要領 平成 28 年 10 月 国土交通省 道路局」の仕様に準じて策定することとした。舗装点検要領の概要を図-4 に示す。また、舗装点検要領の用語の定義を次頁に示す。

道路の分類			基本的事項（メンテナンスサイクル）			
大分類	小分類	分類	点検の方法	健全性の診断	措置	記録
損傷の進行が早い道路等	高規格幹線道路等	A	高速走行など求められるサービス水準等を考慮し、走行性や快適性を重視した管理			
		B	<ul style="list-style-type: none"> 基本諸元の把握 舗装台帳・工事履歴等 表層の供用年数を整理 使用目標年数の設定 点検手法 目視または機器 管理基準を設定 	<ul style="list-style-type: none"> 点検結果から適切に診断 管理基準 ひび割れ わだち掘れ、IRI (MCI など 複合指標も可) 		
損傷の進行が緩やかな道路等		C	<ul style="list-style-type: none"> 点検計画の立案 膨大な 道路ストックを網羅 点検手法 目視または機器 管理基準を設定 		<ul style="list-style-type: none"> 健全性の診断に基づく措置 早期劣化区間 詳細調査・修繕設計 が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 点検・診断・措置の 記録・保存が必要
	生活道路等	D	<ul style="list-style-type: none"> 点検計画の立案 膨大な 道路ストックを網羅 巡視の機会を通じた 路面の損傷の把握 	<ul style="list-style-type: none"> 点検結果から適切に診断 		

図-4 舗装点検要領の概要

【用語の定義】

舗装点検要領で取り扱う用語の定義は、以下のとおりである。

・道路の分類

舗装点検要領における道路の分類は以下のとおりとしているが、管理する道路をどの分類とするかは、各道路管理者において判断するものとする。

大分類	小分類	分類
損傷の進行が早い道路等（例えば、大型車交通量が多い道路）	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）	A
		B
損傷の進行が緩やかな道路等（例えば、大型車交通量が少ない道路）		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

・修繕

管理基準を超過した段階、若しくは早期に超過する見込みとなった段階で実施する切削オーバーレイや、路盤を含めた舗装打換など**舗装を当初の機能まで回復させる措置**。これらの措置については**表層が更新**されるため、**表層の供用年数は新たに累積**させていくものとして取扱う。

・補修

管理基準未満で実施される、ひび割れ箇所へのシーリング材注入や、わだち部の切削など、**現状の舗装の機能を維持するための措置**。よって、**表層の供用年数は継続して累積**させていくものとして取扱う。

舗装点検要領 平成 28 年 10 月 国土交通省 道路局 p.5 より抜粋

2.2 管理道路の分類（グループ分け）

瀬戸市は「公共施設総合管理計画」のなかで、「幹線1級市道」と「2級市道」、および「その他認定市道」を優先度の高い「選定路線」として定めた。

なお、その他の認定市道は、以下に示す基準により分類を行った。

その他認定市道は、下記①、②のいずれかに該当する路線とした。

- ① 起終点（中間も含む）のいずれかが1、2級市道または国県道に接続する路線
起終点（中間も含む）のいずれかが信号交差点である路線
- ② 構造物により歩車道が分離（路線延長に対し50%以上）されている路線

以上より、舗装の個別施設計画の策定に当たっては、選定路線を分類C、それ以外の道路を分類Dとした（表-5）。道路分類C、Dに該当する道路種別と延長を表-6に示す。

表-5 管理道路の分類

分類	対象道路
分類C	公共施設総合計画で定められた「選定路線」
分類D	上記以外の道路

表-6 道路分類の内訳

分類	1級市道		2級市道		その他市道		総計	
	路線数	延長(m)	路線数	延長(m)	路線数	延長(m)	路線数	延長(m)
分類C	31	49,875	41	56,444	159	62,157	231	168,476
分類D	-	-	-	-	1,968	410,109	1,968	410,109

参考として、舗装点検要領に示す道路の分類のイメージを図-5に示す。

【舗装点検要領・道路分類のイメージ】

道路の分類のイメージ

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)	A	高速道路
・損傷の進行が早い道路 等 (例えば、大型車交通量が多い道路)	B	直轄国道
・損傷の進行が緩やかな道路 等 (例えば、大型車交通量が少ない道路)	C	補助国道・県道
・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	市町村道

※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）

分類	基本的事項
分類B	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車交通量が多い道路、舗装が早期劣化する道路 ・道路管理者が同様の管理とすべきと判断した道路
分類C	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車交通量が少ない道路、舗装の劣化が緩やかな道路 ・道路管理者が同様の管理とすべきと判断した道路
分類D	<ul style="list-style-type: none"> ・生活道路等

道路の分類は適宜見直し、舗装の修繕が出来るだけ効率的に実施されるよう取り組むことが求められる。

舗装点検要領 平成28年10月 国土交通省 道路局 p.6より抜粋

図-5 道路分類のイメージ

2.3 管理基準

舗装の管理基準は、「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」、「IRI（International Roughness Index：国際ラフネス指標）」の3指標による診断区分と合わせて、「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」、「平坦性」から計算される複合指標である舗装の維持管理指数（MCI：Maintenance Control Index）により、修繕段階とされる「診断区分Ⅲ」とした。

瀬戸市の舗装管理基準値を表-7に示す。

表-7 管理基準（瀬戸市）

	診断区分			維持管理指数MCI	
	ひび割れ率	わだち掘れ量	IRI	MCI	維持修繕基準
診断区分Ⅰ (健全)	0~20%未満	0~20mm未満	0~3mm/m未満	5.1以上	望ましい管理水準
診断区分Ⅱ (表層機能保持段階)	20~40%未満	20~40mm未満	3~8mm/m未満	4.1 ~ 5.0	修繕を行うことが望ましい
診断区分Ⅲ (修繕段階)	40%以上	40mm以上	8mm/m以上	3.1 ~ 4.0	修繕が必要
				3.0以下	早急に修繕が必要

参考として、MCIの計算式を図-6に示す。

IV-参 1.2 舗装表面性状の評価

IV-参 1.2.1 道路舗装の評価

道路舗装の表面性状の評価法として一般的に使用されているのはMCI (Maintenance Control Index)である¹⁾。このMCIは旧建設省により直轄国道の合理的な維持・修繕を行うための基準として使用することを目的として開発されたため、比較的大型車交通量の多い重交通路線の管理に適しているが、これとは異なる交通環境の路線評価に対しても使用されることが多い。

MCIは、舗装表面のひび割れ、わだち掘れおよび平坦性の程度に基づいて、以下の4つの式により計算される²⁾。一般的にはこれらを全て計算し、最も評価の低い、すなわち最も値の小さいものを代表値として採用する。ただし、破損形態としてひび割れやわだち掘れといった一つの項目が卓越している場合には、単項目のみを使用した式を用いてMCIを計算してもよいとされている。計算されたMCIの値に応じて、補修の必要性が表IV-参1.2.1のように決定される。

$$MCI = 10 - 1.48C^{0.3} - 0.29D^{0.7} - 0.47\sigma^{0.2} \quad \text{(IV-参 1.2.1)}$$

$$MCI_0 = 10 - 1.51C^{0.3} - 0.30D^{0.7} \quad \text{(IV-参 1.2.2)}$$

$$MCI_1 = 10 - 2.23C^{0.3} \quad \text{(IV-参 1.2.3)}$$

$$MCI_2 = 10 - 0.54D^{0.7} \quad \text{(IV-参 1.2.4)}$$

ここに、C：ひび割れ率（%）、D：わだち掘れ深さ（mm）、 σ ：平坦性（mm）

表 IV-参 1.2.1 MCIによる道路舗装の維持・修繕基準

MCI	維持・修繕基準
3以下	早急な補修が必要である
4以下	補修が必要である
5以上	望ましい管理基準

2014年制定 舗装標準示方書 平成27年10月 (公社)土木学会 p.319

図-6 MCIの計算式

2.4 点検方法・点検頻度

道路分類 C、D の点検方法と点検頻度の一覧を表-8 に示す。

道路分類 C の点検方法は、目視を基本に必要なに応じて機器を用いることを妨げない。また、点検頻度は 5 年に 1 度とする。道路分類 D の点検は、巡視の機会を通じた路面状況を把握する。

表-8 点検方法・点検頻度

分類	点検方法	点検頻度
分類 C	目視を基本に、必要なに応じて機器を用いることを妨げない。（新技術の積極採用）	必要なに応じて 5 年に 1 度
分類 D	巡視の機会を通じた路面状況の把握	

※1：「機器」とは、路面性状測定装置等の機器を指す

※2：「目視」とは、画像撮影車を用いた目視調査を含む

3 舗装修繕計画策定

本舗装修繕計画では、令和6年度からの10年間を計画対象とし、概ね5年に1度見直す計画とした。なお、修繕工法は詳細調査により決定した。

3.1 舗装修繕の優先順位

舗装修繕の優先順位は、瀬戸市の公共施設総合管理計画のなかで、対象路線が通学路や市街化区域の占める割合、また、近接する公共施設までの距離や構造物の有無、そして路面性状調査の結果に応じて点数付けを行い、検討をした。

瀬戸市公共施設総合管理計画に基づく評価基準を表-9に示す。

表-9 瀬戸市公共施設総合管理計画に基づく評価基準

評価項目	配点	評価基準	評価点
■通学路 路線上に通学路の占める割合(%)	2	80%以上 50%以上80%未満 50%未満	2 1 0
■市街化区域かつDID区域 路線上に市街化区域及びDID区域が重複して占める割合(%)	2	80%以上 50%以上80%未満 50%未満	2 1 0
■近接する公共施設 路線に近接する公共施設までの直線距離(m)	2	50m以内 51m以上200m以内 該当なし	2 1 0
■構造物の有無 ①舗装、②側溝、③占用（水道・下水道・ガス）の有無	2	3項目該当 2項目該当 1項目該当 該当なし	2 1 0.5 0
■不快指数 [※] 老朽度(MCI)×交通量 (10-MCI)×交通量×(1/1000)×(22/40) ※路面性状が悪い箇所をいかに多くの通過車両があるかを不快指数として表す	22	左記計算による値	
小計①	30		
小計②（10点満点にするために、小計①を3で除する）	10		
評価項目	配点	評価基準	評価点
■優先順位の決定 老朽度（MCI）	40	3.0以下 4.0以下 5.0以下 5.1以上	40 30 20 10
小計③	40		
総合評価（小計②+小計③）	50		

3.2 舗装修繕の対象箇所

舗装修繕の優先順位により選定された、今後5年間（令和6年度から令和10年度）で舗装修繕をする対象箇所を表-10と表-11に示す。

なお、令和6年度は過年度計画より選定された箇所を対象としている。

表-10 令和6年度における舗装修繕の対象箇所

優先順位	分類	路線番号	路線名	距離標 (m)		区間長 (m)	総合評価
				自	至		
-	C	125	山口出来町線	4,028	4,500	472	-
-	C	248	山路海上線	1,200	2,302	1,102	-
-	C	12252	瀬戸口白山線	0	303	303	-
合 計						1,877	-

表-11 令和7年以降における舗装修繕の対象箇所

優先順位	分類	路線番号	路線名	距離標 (m)		区間長 (m)	総合評価
				自	至		
1	C	8220	松ヶ丘住宅線	0	536	536	14.94*
2	C	114	平町十三橋線	371	1,285	914	46.71
3	C	132	新開地赤重線	640	1,218	578	45.66
4	C	225	本郷線	800	1,600	800	44.72
5	C	102	神屋線	0	413	413	44.06
6	C	125	山口出来町線	4,028	4,400	372	43.95
7	C	225	本郷線	323	800	477	43.86
8	C	229	陶原川端線	0	400	400	43.57
9	C	243	企業団地線	1,600	1,900	300	43.55
10	C	239	共栄寺山線	525	769	244	43.51
11	C	229	陶原川端線	400	600	200	43.48
12	C	117	川北汗干線	0	400	400	43.41
13	C	10139	暁西2号線	311	734	423	43.27
14	C	137	松山安戸線	857	1,728	871	32.97*
合 計						6,928	-

※現状の老朽度、苦情・要望等の影響により優先順位を入れ替えた箇所

3.3 修繕工法および修繕費用

修繕工法は、詳細調査により既設舗装の舗装構成、設計 CBR、舗装の支持力等の情報を取得し検討した。選定した修繕工法は、経済性や施工性、環境性、現場状況等を考慮して決定した。

3.4 修繕予定箇所と位置図

修繕予定箇所の一覧を表-12～表-14に、位置図を図-7に示す。

表-12 修繕予定箇所一覧（全件）

優先順位	路線番号	路線名	区間	距離標(m)		① 区 間 長 (m)	② 幅 員 (m)	③ 面 積 ①*② (㎡)	④ 修 繕 単 価 (円/㎡)	⑤ 修 繕 費 用 ③*④ (円)	交通 量 区 分	修繕事業の財政措置		修繕工法
				自	至							管 理 推 進 事 業 債	公 共 施 設 等 通 正 社 会 資 本 整 備	
1	8220	松ヶ丘住宅線	-	0	536	536	6.9	3,698	¥14,537	¥53,763,641	N4	●		切削ポーハ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=10cm、アスコ10cm)
2	114	平町十三橋線	1	371	911	540	8.9	4,806	¥8,943	¥42,980,058	N3	●		切削ポーハ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=5cm、アスコ5cm)
			2	911	1,285	374	7.9	2,955	¥11,139	¥32,911,289		●		路上路盤再生 (混合厚t=10cm、アスコ5cm)
3	132	新開地赤重線	1	640	740	100	7.9	790	¥8,943	¥7,064,970	N4	●		切削ポーハ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=5cm、アスコ5cm)
			2	740	1,218	478	7.3	3,489	¥14,537	¥50,725,408		●		切削ポーハ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=10cm、アスコ10cm)
4	225	本郷線	-	800	1,600	800	10.7	8,560	¥8,943	¥76,552,080	N3	●		切削ポーハ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=5cm、アスコ5cm)
5	102	神屋線	1	0	220	220	7.2	1,584	¥8,943	¥14,165,712	N5	●		切削ポーハ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=5cm、アスコ5cm)
			2	220	413	193	7.5	1,448	¥15,766	¥22,821,285		●		路上路盤再生 (混合厚t=10cm、アスコ10cm)
6	125	山口出来町線	1	4,028	4,108	80	8.0	640	¥8,943	¥5,723,520	N5	●		切削ポーハ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=5cm、アスコ5cm)
			2	4,108	4,400	292	6.2	1,810	¥15,766	¥28,542,766		●		路上路盤再生 (混合厚t=10cm、アスコ10cm)
7	225	本郷線	-	323	800	477	9.8	4,675	¥8,943	¥41,804,948	N3	●		切削ポーハ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=5cm、アスコ5cm)
8	229	陶原川端線	-	0	400	400	7.3	2,920	¥8,943	¥26,113,560	N3	●		切削ポーハ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=5cm、アスコ5cm)
9	243	企業団地線	-	1,600	1,900	300	6.4	1,920	¥14,685	¥28,195,200	N5	●		切削ポーハ-レイ(長寿命化混合物) (H=5cm、アスコ5cm) 表層5cm：長寿命化混合物
10	239	共栄寺山線	-	525	769	244	7.1	1,732	¥8,943	¥15,492,853	N4	●		切削ポーハ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=5cm、アスコ5cm)
11	229	陶原川端線	-	400	600	200	6.3	1,260	¥8,943	¥11,268,180	N3	●		切削ポーハ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=5cm、アスコ5cm)
12	117	川北汗干線	1	0	140	140	7.3	1,022	¥8,943	¥9,139,746	N1	●		切削ポーハ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=5cm、アスコ5cm)
			2	140	400	260	5.7	1,482	¥8,943	¥13,253,526		●		切削ポーハ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=5cm、アスコ5cm)
13	10139	眺西2号線	-	311	734	423	7.8	3,299	¥11,138	¥36,748,717	N4	●		アスコ打換え (H=10cm、アスコ10cm)
14	137	松山安戸線	1	857	1,565	708	4.1	2,903	¥15,766	¥45,765,545	N5	●		路上路盤再生 (混合厚t=10cm、アスコ10cm)
			2	1,565	1,728	163	5.8	945	¥15,766	¥14,905,176	N5	●		路上路盤再生 (混合厚t=10cm、アスコ10cm)
合 計						6,928	-	51,939	-	¥577,938,181				

表-13 修繕予定箇所一覧（公共施設等適正管理推進事業債の対象箇所）

優先順位	路線番号	路線名	区間	距離標(m)		① 区間長 (m)	② 幅員 (m)	③ 面積 ①*② (㎡)	④ 修繕単価 (円/㎡)	⑤ 修繕費用 ③*④ (円)	交通量区分	修繕事業の財政措置		修繕工法
				自	至							管理 推進 事業 債	公共 施設 等 適 正 社会 資本 整備 交付 金	
2	114	平町十三橋線	1	371	911	540	8.9	4,806	¥8,943	¥42,980,058	N3	●		切削ポーハ―レイ+リフレクショングリップ対策 (H=5cm、アスコ>5cm)
3	132	新開地赤垂線	1	640	740	100	7.9	790	¥8,943	¥7,064,970	N4	●		切削ポーハ―レイ+リフレクショングリップ対策 (H=5cm、アスコ>5cm)
4	225	本郷線	-	800	1,600	800	10.7	8,560	¥8,943	¥76,552,080	N3	●		切削ポーハ―レイ+リフレクショングリップ対策 (H=5cm、アスコ>5cm)
5	102	神屋線	1	0	220	220	7.2	1,584	¥8,943	¥14,165,712	N5	●		切削ポーハ―レイ+リフレクショングリップ対策 (H=5cm、アスコ>5cm)
6	125	山口出来町線	1	4,028	4,108	80	8.0	640	¥8,943	¥5,723,520	N5	●		切削ポーハ―レイ+リフレクショングリップ対策 (H=5cm、アスコ>5cm)
7	225	本郷線	-	323	800	477	9.8	4,675	¥8,943	¥41,804,948	N3	●		切削ポーハ―レイ+リフレクショングリップ対策 (H=5cm、アスコ>5cm)
8	229	陶原川端線	-	0	400	400	7.3	2,920	¥8,943	¥26,113,560	N3	●		切削ポーハ―レイ+リフレクショングリップ対策 (H=5cm、アスコ>5cm)
9	243	企業団地線	-	1,600	1,900	300	6.4	1,920	¥14,685	¥28,195,200	N5	●		切削ポーハ―レイ(長寿命化混合物) (H=5cm、アスコ>5cm) 表層5cm：長寿命化混合物
10	239	共栄寺山線	-	525	769	244	7.1	1,732	¥8,943	¥15,492,853	N4	●		切削ポーハ―レイ+リフレクショングリップ対策 (H=5cm、アスコ>5cm)
11	229	陶原川端線	-	400	600	200	6.3	1,260	¥8,943	¥11,268,180	N3	●		切削ポーハ―レイ+リフレクショングリップ対策 (H=5cm、アスコ>5cm)
12	117	川北汗干線	1	0	140	140	7.3	1,022	¥8,943	¥9,139,746	N1	●		切削ポーハ―レイ+リフレクショングリップ対策 (H=5cm、アスコ>5cm)
			2	140	400	260	5.7	1,482	¥8,943	¥13,253,526		●		切削ポーハ―レイ+リフレクショングリップ対策 (H=5cm、アスコ>5cm)
合計						3,761	-	31,391	-	¥291,754,353				

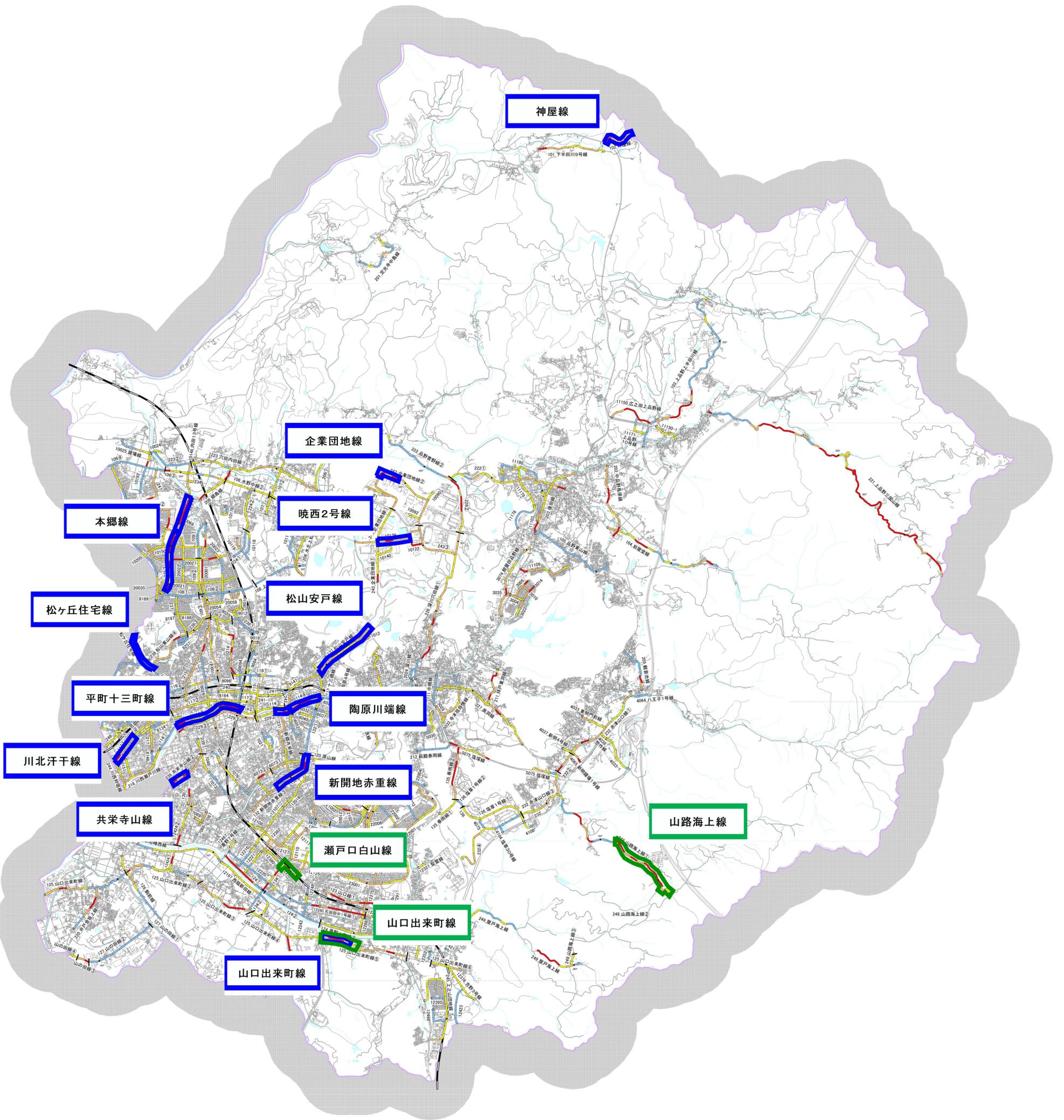
表-14 修繕予定箇所一覧（社会資本整備総合交付金の対象箇所）

優先順位	路線番号	路線名	区間	距離標(m)		① 区間長 (m)	② 幅員 (m)	③ 面積 ①*② (㎡)	④ 修繕単価 (円/㎡)	⑤ 修繕費用 ③*④ (円)	交通量区分	修繕事業の財政措置		修繕工法
				自	至							管理 推進 事業 債	公共 施設 等 適正 社会 資本 整備 交付 金	
1	8220	松ヶ丘住宅線	-	0	536	536	6.9	3,698	¥14,537	¥53,763,641	N4	●		切削オーナ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=10cm、フスコン10cm)
2	114	平町十三橋線	2	911	1,285	374	7.9	2,955	¥11,139	¥32,911,289	N3	●		路上路盤再生 (混合厚t=10cm、フスコン5cm)
3	132	新開地赤重線	2	740	1,218	478	7.3	3,489	¥14,537	¥50,725,408	N4	●		切削オーナ-レイ+リフレクションフラック対策 (H=10cm、フスコン10cm)
5	102	神屋線	2	220	413	193	7.5	1,448	¥15,766	¥22,821,285	N5	●		路上路盤再生 (混合厚t=10cm、フスコン10cm)
6	125	山口出来町線	2	4,108	4,400	292	6.2	1,810	¥15,766	¥28,542,766	N5	●		路上路盤再生 (混合厚t=10cm、フスコン10cm)
13	10139	映西2号線	-	311	734	423	7.8	3,299	¥11,138	¥36,748,717	N4	●		アスコン打換え (H=10cm、フスコン10cm)
14	137	松山安戸線	1	857	1,565	708	4.1	2,903	¥15,766	¥45,765,545	N5	●		路上路盤再生 (混合厚t=10cm、フスコン10cm)
			2	1,565	1,728	163	5.8	945	¥15,766	¥14,905,176	N5	●		路上路盤再生 (混合厚t=10cm、フスコン10cm)
合計						3,167	-	20,548	-	¥286,183,828				

瀬戸市 路面性状評価図

(R05年3月時点予測値)

令和6年1月作成



平成25・26・30年度

MCI 評価ランク 凡例	
	5.0 < MCI (望ましい管理水準)
	4.0 < MCI ≤ 5.0 (修繕することが望ましい)
	3.0 < MCI ≤ 4.0 (修繕が必要)
	MCI ≤ 3.0 (早急に修繕が必要)

図-7 修繕予定箇所一覧 (全件)

年度	修繕箇所および修繕予定箇所
令和6年度	
令和7年度以降	