

舗装の個別施設計画

平成29年 5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.....	4
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）	6
2.3 管理基準	7
2.4 点検方法・点検頻度.....	8
3 計画期間	8
4 対策の優先順位（補修計画の方針）	9
5 舗装の状態	12
5.1 診断結果	12
5.2 対策内容と実施時期および対策費用.....	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
			As舗装	Co舗装	
1級市道	48,095 m	31	47,103 m	304 m	98.6 %
2級市道	55,981 m	41	51,989 m	815 m	94.3 %
その他	465,460 m	2,079	417,182 m	15,682 m	93.0 %

※As舗装には、簡易舗装を含む

(2) 平均交通量

平成 25, 27 年度に実施した交通量調査の結果を表-2 に示す。

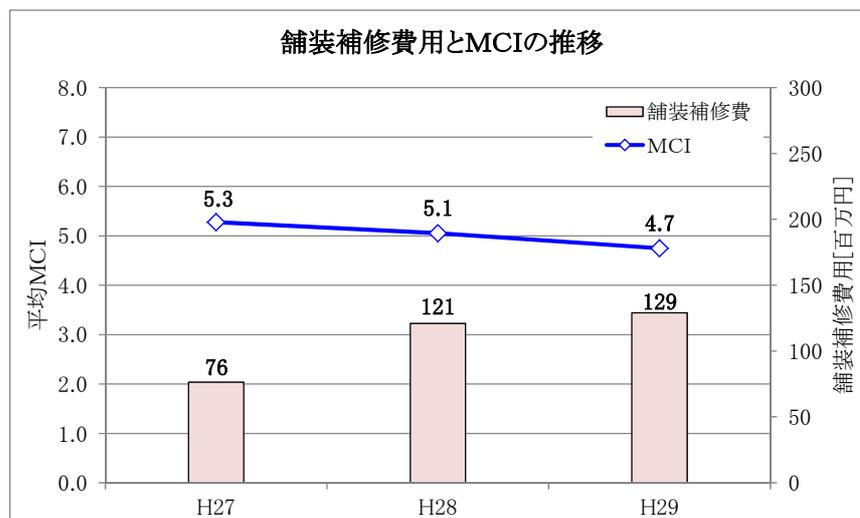
表-2 交通量調査結果

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	27	2,767 台/日	248 台/日	8.9 %
2級市道	34	1,229 台/日	62 台/日	5.0 %
その他	3	1232 台/日	170 台/日	13.8 %

1.2 舗装修繕予算の現状

平成 27 年度～29 年度の舗装補修費用とMCI の推移を図-1 に示す。

舗装補修費用は、3 年間で53 百万プラスになったものの、平均MCI は0.6 低下する結果となった。



※平均MCIは、平成25, 26年度に点検を行った路線延長全体の平均値

図-1 舗装補修費用とMCIの推移

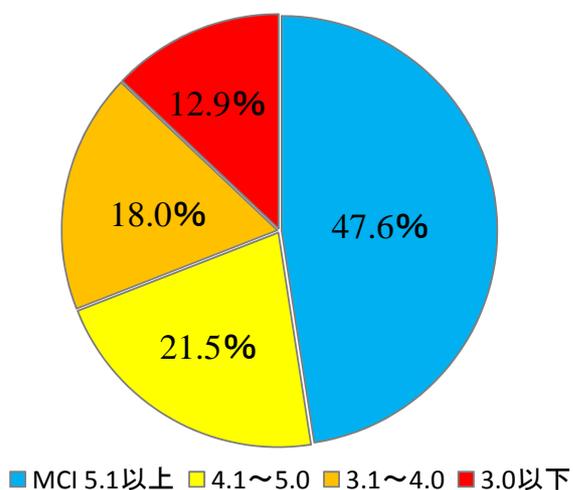
1.3 舗装の現状

平成 28 年度の路面性状（MCI）を表-3、図-2 に示す。なお、路面性状値は、平成 25, 26 年度の測定値から、平成 28 年度末（平成 29 年 3 月）の状態を予測した値である。

表-3 MCI ランク別延長

種別	延長[m]	MCI ランク別延長[m]			
		MCI5.1以上	4.1～5.0	3.1～4.0	3.0以下
1級市道	39,665	18,871	8,517	7,157	5,120
2級市道	35,145	13,385	11,275	8,140	2,345

【1級市道】 MCIランク別延長割合[%]



【2級市道】 MCIランク別延長割合[%]

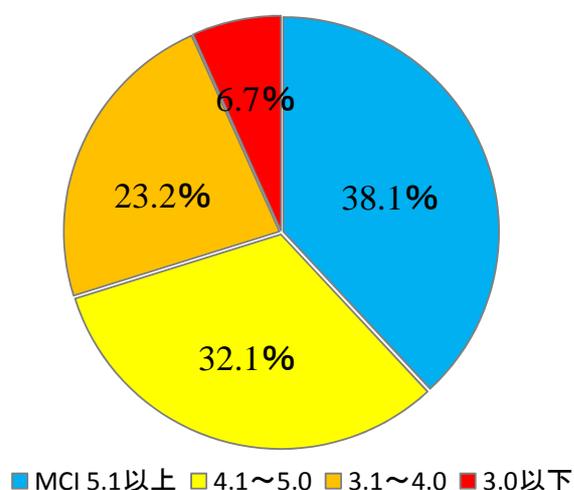


図-2 MCI ランク別延長割合

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削減を目指す。

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-3 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-3 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。

・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 P5 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：下記、①、②のいずれかに該当する路線

- 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

以上のことから、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にすることとした（表-4）。道路分類C、Dに該当する道路種別と延長を表-5に示す。

表-4 管理道路の分類

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

表-5 道路分類の内訳

分類	1級市道		2級市道		その他		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	48,095	41	55,981	159	62,157	231	166,234
分類D	-	-	-	-	1,920	403,302	1,920	403,302

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-4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、 市町村道・市道
・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	市道・市町村道
・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

分類B

大型車交通量が多い道路、舗装が早期劣化する道路、その他同様の管理とすべきと判断した道路。

分類C

大型車交通量が少ない道路、舗装の劣化が緩やかな道路、その他同様の管理とすべきと判断した道路。

分類D

生活道路などを基本。

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 P6 より抜粋)

※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-4 道路分類のイメージ

2.3 管理基準

舗装の管理基準は、路面の“ひび割れ率”，“わだち掘れ量”，“平たん性”から計算される舗装の維持管理指数 MCI (Maintenance Control Index) を使用することとした。

瀬戸市の舗装管理基準値を表-6 に示す。

表-6 管理基準 (瀬戸市)

MCI	維持修繕基準
5.1 以上	望ましい管理基準
4.1 ~ 5.0	修繕を行うことが望ましい
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-5 に示す。

【舗装の維持管理指数 MCI (MaintenanceControlIndex)】

MCI は、舗装の修繕要否を判断する道路管理者側からみた指標であり、“ひび割れ率”，“わだち掘れ量”，“平たん性”から計算される。数値は10点満点で評価され、値が小さいほど路面性状が悪いことを表す。MCI は、下記の4つの式からそれぞれ計算し、最も小さい値を当該区間のMCI とする。

$$MCI = 10 - 1.48 C^{0.3} - 0.29 D^{0.7} - 0.47 \sigma^{0.2}$$

$$MCI_0 = 10 - 1.51 C^{0.3} - 0.30 D^{0.7}$$

$$MCI_1 = 10 - 2.23 C^{0.3}$$

$$MCI_2 = 10 - 0.54 D^{0.7}$$

C : ひび割れ率[%]

D : わだち掘れ量[mm]

σ : 平たん性[mm]

図-5 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-7 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、巡視の機会を通じて路面状況を把握する。

表-7 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 計画期間

舗装管理計画の計画期間は、20年とする。

4 対策の優先順位（補修計画の方針）

対策の優先順位を表-8～10に示す。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、優先順位を検討した。

表-8 対策の優先順位（1～68位）

優先順位	分類	種別	路線名	総合評価	優先順位	分類	種別	路線名	総合評価
1	C	1級	山の田線	◎	36	C	2級	新郷共栄線	△
2	C	1級	品野東山線	◎	37	C	2級	深川穴田線	△
3	C	2級	萩殿春雨線	◎	38	C	2級	拝戸東洞線	△
4	C	1級	原山線	○	39	C	2級	日の中水野線	△
5	C	1級	上水野線	○	40	C	2級	穴田内田線	△
6	C	1級	中橋線	○	41	C	2級	中品野鳥原線	△
7	C	1級	山口線	○	42	C	1級	共栄追分線	▲
8	C	1級	高座橋線	○	43	C	2級	後田線	▲
9	C	1級	春雨線	○	44	C	1級	川北汗干線	▲
10	C	2級	赤津山口線	○	45	C	1級	十三橋線	▲
11	C	2級	井戸金坂上線	○	46	C	2級	孫田汗干線	▲
12	C	2級	松ヶ丘西山線	○	47	C	1級	瀬戸新居線	▲
13	C	2級	郷島線	○	48	C	2級	根ノ鼻公園境橋線	▲
14	C	2級	観音池線	○	49	C	1級	松山安戸線	▲
15	C	1級	平町十三橋線	△	50	C	2級	ひまわり山手1号線	▲
16	C	1級	小田妻線	△	51	C	2級	田端平町1号線	▲
17	C	1級	新開地赤重線	△	52	C	1級	山口出来町線	▲
18	C	1級	水野中線	△	53	C	1級	駒前線	▲
19	C	1級	高根森林公園線	△	54	C	2級	川西瀬戸川線	▲
20	C	2級	陶原川橋線	△	55	C	2級	奥洞線	▲
21	C	2級	本郷線	△	56	C	2級	今池汗干線	▲
22	C	1級	八幡線	△	57	C	1級	中水野水北線	▲
23	C	2級	共栄寺山線	△	58	C	1級	上品野上半田川線	▲
24	C	2級	效範山手線	△	59	C	2級	川西狩宿線	▲
25	C	2級	松山東山線	△	60	C	2級	水北上松山線	▲
26	C	1級	萩山線	△	61	C	その他	上ノ切萩殿線	-
27	C	2級	吉田橋進陶線	△	61	C	その他	城屋敷線	-
28	C	2級	品野曾野線	△	61	C	その他	東長根城ヶ根線	-
29	C	2級	企業団地線	△	61	C	その他	水野団地3号線	-
30	C	2級	十軒ききょう台線	△	61	C	その他	萩山台2号線	-
31	C	2級	本郷7郷線	△	61	C	その他	萩山台3号線	-
32	C	1級	宮川線	△	61	C	その他	八幡台2号線	-
33	C	1級	菱野山口線	△	68	C	その他	深川線	-
34	C	2級	本郷3号線	△	68	C	その他	塩塚線	-
35	C	2級	水南西松山線	△	68	C	その他	市場3号線	-

※総合評価欄は、H28.3時点のデータで評価した結果です。

総合評価未確定の路線については、順次老朽度等を測定し、評価しますので優先順位が入れ替わることがあります。

また、総合評価が確定した路線についても老朽度等を再測定した場合は優先順位が入れ替わることがあります。

【総合評価凡例】

◎・・・早急に修繕が必要

○・・・修繕が必要

△・・・修繕を行うことが望ましい

▲・・・修繕不要

-・・・総合評価未確定

表-9 対策の優先順位 (68~138位)

優先順位	分類	種別	路線名	総合評価	優先順位	分類	種別	路線名	総合評価
68	C	その他	美濃池2号線	-	81	C	その他	八幡台7号線	-
68	C	その他	北山共栄線	-	112	C	その他	西郷東郷線	-
68	C	その他	松ヶ丘住宅線	-	112	C	その他	寺本祖母懐線	-
68	C	その他	緑町白山1号線	-	112	C	その他	銀杏木線	-
68	C	その他	菱野中線	-	112	C	その他	陶原1号線	-
68	C	その他	石田田中1号線	-	112	C	その他	陶原7号線	-
68	C	その他	東本地高根線	-	112	C	その他	陶原15号線	-
68	C	その他	水野団地1号線	-	112	C	その他	水無瀬新郷線	-
68	C	その他	原山台1号線	-	112	C	その他	美濃池4号線	-
68	C	その他	八幡台3号線	-	112	C	その他	南山11号線	-
81	C	その他	東安戸1号線	-	112	C	その他	やまて坂1号線	-
81	C	その他	窯神橋東安戸線	-	112	C	その他	東横山1号線	-
81	C	その他	幸西茨線	-	112	C	その他	駅前東横山線	-
81	C	その他	東長根瘤木線	-	112	C	その他	市役所駅前線	-
81	C	その他	美濃池3号線	-	112	C	その他	みずの坂9号線	-
81	C	その他	根ノ鼻公園南山線	-	112	C	その他	瀬戸口幡山1号線	-
81	C	その他	田端效範線	-	112	C	その他	瀬戸口白山線	-
81	C	その他	南山19号線	-	112	C	その他	矢形柳ヶ坪3号線	-
81	C	その他	やまて坂2号線	-	112	C	その他	山口大坪線	-
81	C	その他	南山23号線	-	112	C	その他	すみれ台1号線	-
81	C	その他	西松山1号線	-	112	C	その他	ききょう台4号線	-
81	C	その他	本郷9号線	-	112	C	その他	原山台4号線	-
81	C	その他	本郷55号線	-	112	C	その他	菱野台7号線	-
81	C	その他	幡野21号線	-	112	C	その他	萩山台1号線	-
81	C	その他	赤重幡野線	-	112	C	その他	萩山台6号線	-
81	C	その他	緑町白山2号線	-	112	C	その他	萩山台15号線	-
81	C	その他	緑町6号線	-	112	C	その他	八幡台5号線	-
81	C	その他	白山1号線	-	138	C	その他	八王子1号線	-
81	C	その他	白山3号線	-	138	C	その他	塩草2号線	-
81	C	その他	大坂5号線	-	138	C	その他	祖母懐1号線	-
81	C	その他	大坂池田1号線	-	138	C	その他	西藏所西本町線	-
81	C	その他	水野団地2号線	-	138	C	その他	西本町南橋線	-
81	C	その他	さつき台10号線	-	138	C	その他	陶原4号線	-
81	C	その他	原山台3号線	-	138	C	その他	陶原12号線	-
81	C	その他	原山台5号線	-	138	C	その他	陶原熊野1号線	-
81	C	その他	菱野台1号線	-	138	C	その他	共栄東吉田線	-
81	C	その他	萩山台5号線	-	138	C	その他	見付1号線	-
81	C	その他	萩山台7号線	-	138	C	その他	川西1号線	-
81	C	その他	八幡台1号線	-	138	C	その他	川西4号線	-
81	C	その他	八幡台6号線	-	138	C	その他	東横山川端線	-

※総合評価欄は、H28.3時点のデータで評価した結果です。
 総合評価未確定の路線については、順次老朽度等を測定し、評価しますので優先順位が入れ替わることがあります。
 また、総合評価が確定した路線についても老朽度等を再測定した場合は優先順位が入れ替わることがあります。

【総合評価凡例】
 ◎・・・早急に修繕が必要
 ○・・・修繕が必要
 △・・・修繕を行うことが望ましい
 ▲・・・修繕不要
 -・・・総合評価未確定

表-10 対策の優先順位 (138～226位)

優先順位	分類	種別	路線名	総合評価	優先順位	分類	種別	路線名	総合評価
138	C	その他	北松山10号線	-	190	C	2級	中水野駅前線	-
138	C	その他	北松山12号線	-	190	C	2級	上之山団地線	-
138	C	その他	北松山19号線	-	190	C	2級	山路海上線	-
138	C	その他	東横山11号線	-	190	C	その他	五位塚台5号線	-
138	C	その他	本郷6号線	-	190	C	その他	五位塚台10号線	-
138	C	その他	本郷38号線	-	190	C	その他	五位塚台14号線	-
138	C	その他	本郷43号線	-	190	C	その他	五位塚紺屋田線	-
138	C	その他	上品野10号線	-	190	C	その他	紺屋田品野線	-
138	C	その他	新郷幡野線	-	190	C	その他	新明4号線	-
138	C	その他	西原9号線	-	190	C	その他	惣作線	-
138	C	その他	幡野福元線	-	190	C	その他	新明鐘場1号線	-
138	C	その他	福元2号線	-	190	C	その他	塩草30号線	-
138	C	その他	東米泉2号線	-	190	C	その他	塩草34号線	-
138	C	その他	東米泉7号線	-	190	C	その他	やまて坂3号線	-
138	C	その他	瀬戸口5号線	-	190	C	その他	荇坪橋八幡線	-
138	C	その他	東赤重20号線	-	190	C	その他	企業団地1号線	-
138	C	その他	菱野7号線	-	190	C	その他	企業団地2号線	-
138	C	その他	ひまわり台7号線	-	190	C	その他	企業団地3号線	-
138	C	その他	さつき台14号線	-	190	C	その他	上本町線	-
138	C	その他	ききょう台6号線	-	190	C	その他	暁2号線	-
138	C	その他	原山台2号線	-	190	C	その他	暁西2号線	-
138	C	その他	菱野台4号線	-	190	C	その他	暁西3号線	-
138	C	その他	萩山台4号線	-	190	C	その他	内田13号線	-
174	C	その他	山手21号線	-	190	C	その他	海老弦線	-
175	C	1級	下半田川9号線	-	190	C	その他	品野22号線	-
175	C	1級	塩草1号線	-	190	C	その他	品野28号線	-
175	C	2級	定光寺中島線	-	190	C	その他	広之田上品野線	-
175	C	その他	五位塚台4号線	-	190	C	その他	品野西線	-
175	C	その他	五位塚台22号線	-	190	C	その他	下品野線	-
175	C	その他	東明門前線	-	190	C	その他	矢形3号線	-
175	C	その他	山手十軒線	-	190	C	その他	田中若宮線	-
175	C	その他	建場線	-	190	C	その他	聖霊線	-
175	C	その他	準工団地1号線	-	190	C	その他	大坪2号線	-
175	C	その他	準工団地2号線	-	190	C	その他	吉野3号線	-
175	C	その他	日の出2号線	-	190	C	その他	上之山団地13号線	-
175	C	その他	下品野1号線	-	226	C	1級	神屋線	-
175	C	その他	西脇新田線	-	226	C	1級	西本地幡西線	-
175	C	その他	上之山団地7号線	-	226	C	2級	台六長久手線	-
175	C	その他	屋戸2号線	-	226	C	2級	上品野三国山線	-
190	C	1級	岩屋堂線	-	226	C	2級	屋戸海上線	-
					226	C	その他	吉野八草線	-

※総合評価欄は、H28.3時点のデータで評価した結果です。
 総合評価未確定の路線については、順次老朽度等を測定し、評価しますので優先順位が入れ替わることがあります。
 また、総合評価が確定した路線についても老朽度等を再測定した場合は優先順位が入れ替わることがあります。

【総合評価凡例】
 ◎・・・早急に修繕が必要
 ○・・・修繕が必要
 △・・・修繕を行うことが望ましい
 ▲・・・修繕不要
 -・・・総合評価未確定

5 舗装の状態

5.1 診断結果

平成 25 年，26 年度点検時の診断結果を表-11 に示す。

なお、診断結果は、平成 25，26 年度の測定値から、平成 28 年度末（平成 29 年 3 月）の状態を予測し、値を集計したものである。

表-11 平成 28 年度予測 点検診断結果

分類	点検延長[m]	診断区分				
		区分Ⅰ (MCI 5.1以上)	区分Ⅱ (MCI 4.1～5.0)	区分Ⅲ (MCI 4.0以下)	Ⅲ - 1	Ⅲ - 2
分類C	75,870	33,316 m	19,792 m	22,762 m		

※Ⅲ-1,2は、分類Bで対象となる診断区分

【分類C】 診断区分別延長割合[%]

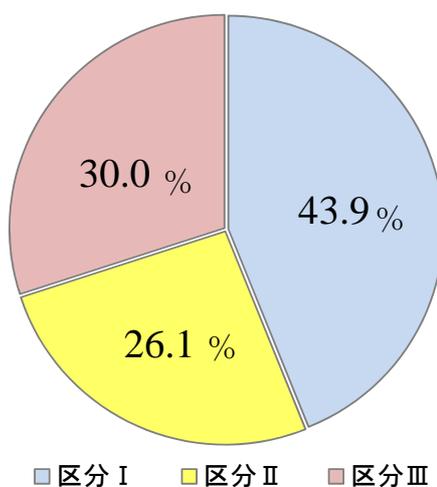


図-6 H28 年度の診断結果

図-6 に示す診断結果より、平成 25，26 年度に点検を行った路線のうち分類 C は、およそ 3 割で区分Ⅲ（修繕段階）と診断された。

5.2 対策内容と実施時期および対策費用

対策内容の一覧を表-12 に、位置図を図-7 に示す。

表-12 措置が必要な箇所一覧

番号	分類	路線番号	路線名	延長[m]	点検実施時期	措置内容	措置実施時期	対策費用 (概算)
①	C	127	山の田線	960 m	H25	路上路盤再生工法	H29	68,000千円
②	C	105	品野東山線	1,250 m	H26	切削オーバーレイ工法	H29	38,000千円
③	C	120	原山線	650 m	H25	切削オーバーレイ工法	H29・H30	27,000千円
④	C	108	上水野線	2,040 m	H26	路上路盤再生工法 切削オーバーレイ工法	H30・H31・H32	192,000千円
⑤	C	111	中橋線	390 m	H26	路上路盤再生工法 切削オーバーレイ工法	H30	36,500千円
-	C	萩殿春雨線外225路線		16,090 m	H25・H26	未定	H32以降	未定

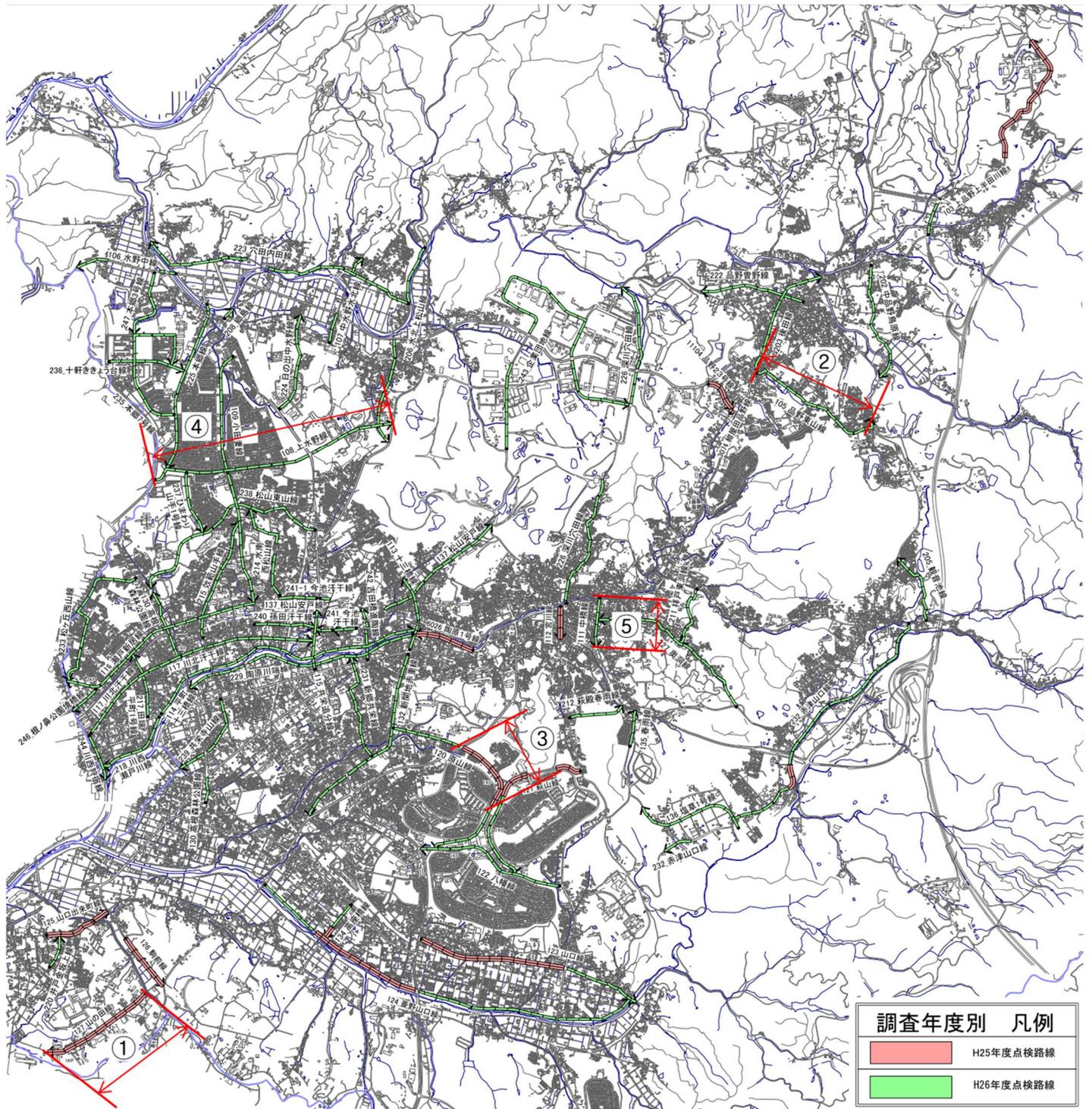


図-7 点検実施箇所・対策必要箇所位置図

— 以上 —