

伊豆市舗装長寿命化計画

令和4年2月



第1章 はじめに	1
第2章 伊豆市の舗装の現状	2
2.1 伊豆市の道路	2
2.1.1 伊豆市の道路管理延長	2
2.1.2 これまでの取組み	2
2.2 路面性状調査	3
2.2.1 路面性状調査	3
2.2.2 調査結果	4
第3章 長寿命化計画	6
3.1 目標管理水準の検討	6
3.2 予測式の作成	6
3.3 補修工法の選定	7
3.4 路線重要度の設定	8
3.5 修繕費用の試算	10
3.6 中長期管理計画リストの作成	12
第4章 計画の定期的な見直し	16

第1章 はじめに

我が国においては、道路の老朽化対策が大きな課題となっており、今後、人口減少、少子高齢化の進行等により公共施設等の利用需要が変化していくことが予想されることから、道路の状況を把握するとともに、適正な修繕時期及び方法を検討することが必要となっています。

このような状況を踏まえ、国においては、『舗装点検要領（平成28年10月、平成29年3月）』に基づく点検の実施や、『防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（令和2年12月）』において「ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する予防保全による道路メンテナンスへ早期に移行するため、定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設（橋梁、トンネル、道路附属物、舗装等）の対策を集中的に実施する」等の取組みを実施しています。

本市においても管理する道路は老朽化が進み、順次、修繕が必要な時期を迎えようとしています。また、財政面においては、人口減少に伴う税収の伸び悩みや高齢化社会の進行に伴う社会福祉関連経費の増大も想定されていることから、将来的にすべての道路をこのまま維持していくことは困難な状況が予測されます。

今後の人口減少、少子高齢化の進行は避けられない状況にある中で、安全で持続的な公共サービスを提供していくためには、道路の長寿命化を目指し、効率的・効果的な道路の整備及び管理運営に努める必要があります。

第2章 伊豆市の舗装の現状

2.1 伊豆市の道路

2.1.1 伊豆市の道路管理延長

令和3年3月時点において、伊豆市が管理する1級市道・2級市道・その他市道は、3,106路線（総延長993,882m）となっています。

表 2-1 伊豆市の道路管理延長

	路線数	総延長(m)	未供用延長(m)
幹線1級市道計	30	78,461.80	0
幹線2級市道計	55	90,411.30	0
その他市道計	3,021	825,008.90	344.2
合計	3,106	993,882.00	344.2

※令和3年3月時点

※幹線1級市道：生活圏の基幹的道路網を形成するのに必要な道路

※幹線2級市道：幹線1級市道以上の道路を補完し、基幹道路網の形成に必要な道路

※その他市道：幹線1級、幹線2級市道以外の指導、生活道路等

2.1.2 これまでの取組み

伊豆市では、市道の舗装の現状を把握するために、これまでに以下の調査延長を対象に路面性状測定車を用いた調査を実施しました。

表 2-2 舗装の調査状況

路線分類	平成27年度	令和3年度
1級市道	78km	78km
2級市道	90km	90km
その他市道	-	6km
合計	168km	174km



図 2-1 路面性状測定車の例

2.2 路面性状調査

2.2.1 路面性状調査

路面性状測定は、舗装調査・試験法便覧（一般財団法人日本道路協会（平成19年6月版および、平成31年3月版））に基づき、路面性状測定車を用いてひび割れ、わだち掘れ、MCI等を計測しました。

表 2-3 路面性状調査

項目	説明
ひび割れ率	路面に生じたひび割れの度合い
わだち掘れ量	舗装路面の摩耗、路盤の沈下、アスファルト混合物の流動等によって、車輪の走行位置に発生するわだち掘れ量の度合い
平坦性	車両走行時における乗り心地に影響する道路の縦断方向の凹凸の度合い
MCI	舗装の供用性を「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」及び「平坦性（ σ ）」の3つの指標を用いて定量的に評価する舗装の維持管理指数

【伊豆市の路面損傷状況】



図 2-2 伊豆市の路面損傷状況例

2.2.2 調査結果

伊豆市における最新の路面性状調査（2021年度）によると、舗装点検要領^{※1}における診断区分Ⅲ（修繕段階）の目安（ひび割れ率40%以上、わだち掘れ量40mm以上、IRI8mm/m以上）に達しているのは、ひび割れ率が要因となる傾向でした（図2-3）。また、測定した路線全体のうち、MCI^{※2}が3.1以上の延長は約67%であった（図2-4）。

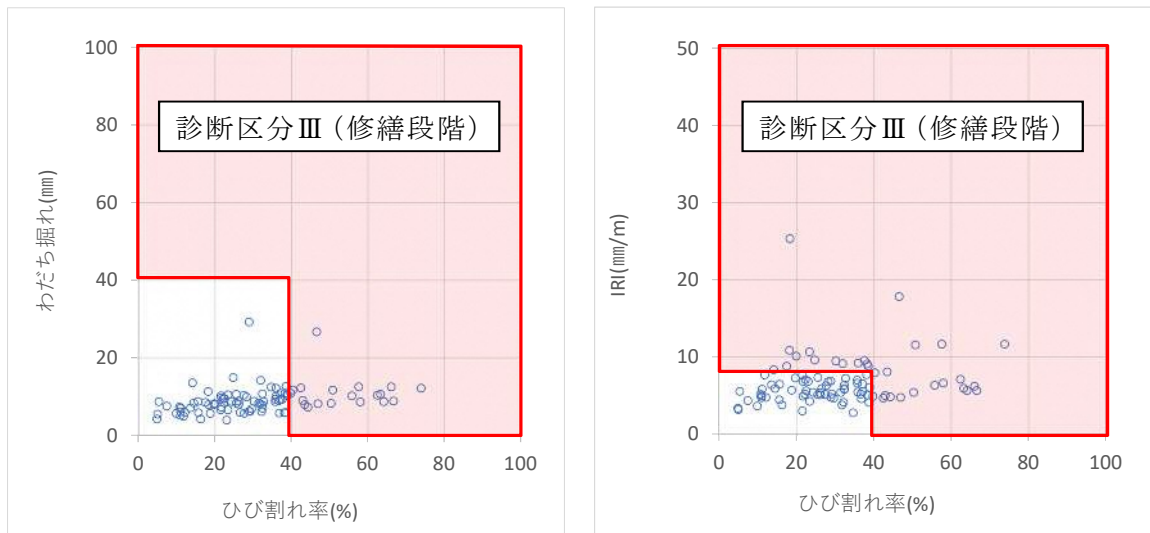


図 2-3 最新調査結果（2021年度の各路線の平均値）
[左：ひび割れ率とわだち掘れ量、右：ひび割れ率とIRI]

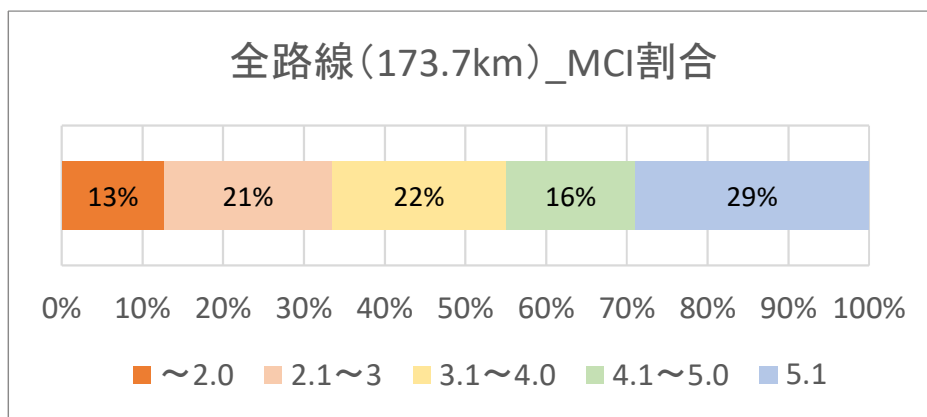


図 2-4 最新調査結果（2021年度）[MCI]

※1：舗装点検要領（国土交通省道路局[H28.10]）における損傷評価の例

■ひび割れ率

- ・診断区分Ⅰ（健全）：ひび割れ率 0%～20%
- ・診断区分Ⅱ（表層機能保持段階）：ひび割れ率 20%～40%
- ・診断区分Ⅲ（修繕段階）：ひび割れ率 40%以上

■わだち掘れ量

- ・診断区分Ⅰ（健全）：わだち掘れ量 0mm～20mm
- ・診断区分Ⅱ（表層機能保持段階）：わだち掘れ量 20mm～40mm
- ・診断区分Ⅲ（修繕段階）：わだち掘れ量 40mm 以上

■IRI

- ・診断区分Ⅰ（健全）：IRI0mm/m～3mm/m
- ・診断区分Ⅱ（表層機能保持段階）：IRI3mm/m～8mm/m
- ・診断区分Ⅲ（修繕段階）：わだち掘れ量 8mm/m 以上

※2：MCI（舗装の維持修繕の計画に関する調査研究，建設省，1980）の評価目安

MCI とは、ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性（縦断凹凸）の3つの値を総合化して舗装の損傷程度を10点満点で評価した指数。数値が大きいほど、状態が良いことを示す。

- ・MCI3 未満：早急な修繕が必要
- ・MCI3 以上 4 未満：修繕が必要
- ・MCI4 以上 5 未満：修繕することが望ましい
- ・MCI5 以上：望ましい管理水準

第3章 長寿命化計画

3.1 目標管理水準の検討

伊豆市管理路線での目標管理水準を以下の通り設定しました。

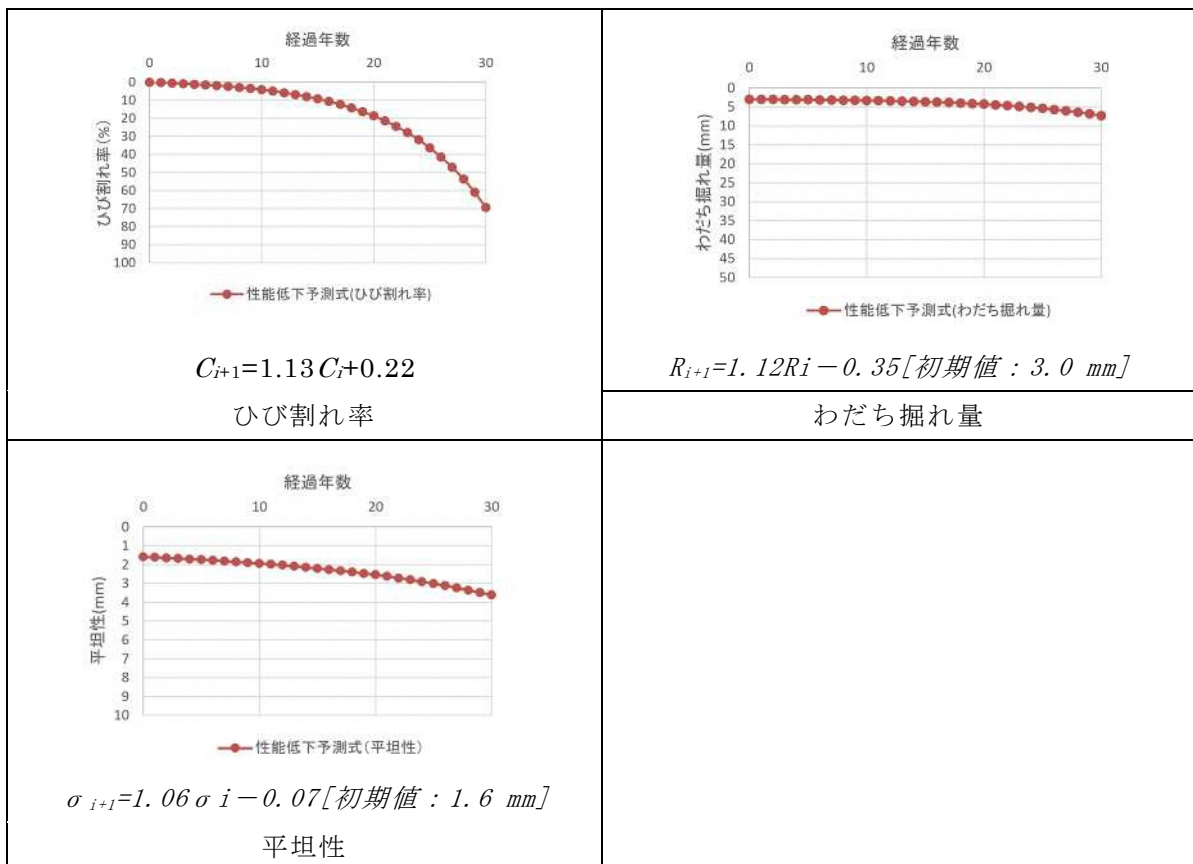
管理水準：現在の劣化状況（MCI2.0以上の割合 87%）を維持していく

設定根拠

- ・静岡県が設定している管理目標値：「MCIが2.0未満の路線を優先的に補修」を参考に伊豆市の舗装の現状も勘案してMCIの基準を設定
- ・最新の路面性状調査結果より、現在の管理路線87%のMCIが2.0以上であるため、現状維持を目標として設定

3.2 予測式の作成

今後の舗装の状態の変化を予測するために、伊豆市における2回の調査結果（2015年、2021年）を使用して作成した劣化予測式を作成しました。ひび割れ率の予測式から、修繕段階の診断区分Ⅲ（40%）に至るのは約25年後と予測され、本市での舗装寿命の目安になると考えることができます。



3.3 補修工法の選定

伊豆市では、これまで市街地は主に切削オーバーレイ工法、山地部は主にオーバーレイ工法を用いて修繕されてきました。これらの実績に『予防保全』の観点としてシール材注入工法・パッチング工法を加えることで、長寿命化を目指します。これらの3つの工法を、「静岡県社会資本長寿命化計画舗装ガイドライン（静岡県交通基盤部 道路局 道路保全課、H29.3）」を参考に、以下に示すような健全度に応じた補修の基準を示すマトリックス（案）を作成しました。

表 3-1 健全度別の補修工法・修繕工法のマトリックス（案）

		わだち掘れ量・IRI（ユーザーサービスの視点）		
		健全度Ⅰ わだち：35%未満 IRI：8未満	健全度Ⅱ わだち：50%未満 IRI：8未満	健全度Ⅲ わだち：50%以上 IRI：8以上
ひび割れ率 (道路資産保全の視点)	健全度Ⅰ (35%未満)	日常管理 (シール材・パッチング)		
	健全度Ⅱ (35%以上 50%未満)			
	健全度Ⅲ以上 (50%以上)	切削オーバーレイ (オーバーレイ)		

※静岡県社会資本長寿命化計画舗装ガイドライン(静岡県交通基盤部 道路局 道路保全課、H29.3)を参考に作成

※市街地：切削オーバーレイ工法、 山間部：オーバーレイ工法を基準とし、各箇所の状況に応じて、適切な工法を選定します。

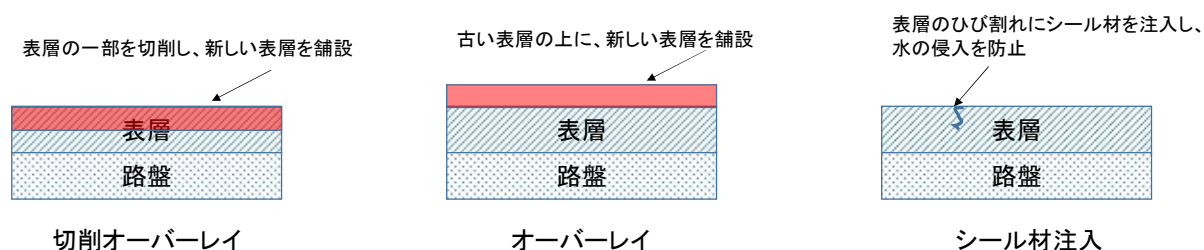


図 3-1 各工法のイメージ

3.4 路線重要度の設定

老朽化した舗装の修繕にあたっては、毎年の予算の制約の中で実施せざるを得ないことから、修繕の優先順位を設定する必要があります。路線の優先順位の検討にあたっては、人の命や安全に関係するものを重要と考え設定しました。具体的には表 3-2 に示す項目のうち、「通学路指定路線・沿道に学校施設がある」「沿道に医療・福祉施設がある」は 2 点、他の項目の得点は 1 点と設定し、健全度が同じ場合は得点が高い路線を優先的に補修することとしました。

表 3-2 伊豆市管理路線での路線重要度と得点

選定路線の特徴	選定理由	得点
路線等級	・路線等級によって重要度が異なり、等級が高い路線は交通量及び沿道状況を踏まえ、健全な状態を保つことが重要	1 級：2 2 級：1 その他：0
通学路指定路線 沿道に学校施設がある	・通学する児童・生徒が安全に通行できる ・災害時に避難所として学校施設が利用されることから、避難経路として健全な状態を保つことが必要	2
沿道に医療・福祉施設がある	・医療施設に繋がる路線では、救急車等の緊急車両が通ることもあるため、健全な状態を保つことが必要	2
バス路線	・地域の足である公共交通機関（バス）が安全かつ円滑に走行できる環境が必要	1
主要観光地へのアクセス 道路	・観光地にアクセスする路線では、市外や県外からの観光客が通るため、景観上健全な状態を保つことが重要	1
主要道路への接続路線	・主要路線（国道・主要地方道）に接続する路線は交通量も多くなることから、市内の交通網形成路線として重要 ・災害時の代替路として活用が可能	1
地元要望等により早急な 修繕が必要な路線	・市民等からの要望は、修繕箇所を選定するための重要な判断材料であり、重要度に反映が必要	特定重要 路線

表 3-3 特定重要路線とその理由

対象路線	特定重要路線設定理由
熊坂大沢線	IC（熊坂 IC、大仁南 IC）や大仁駅、国道 414 号に接続する路線であり、沿道住民も多いため。
熊坂ニュータウン線	IC（熊坂 IC、大仁南 IC）や大仁駅、国道 414 号に接続する路線であり、修善寺温泉街に連絡する路線であるため。
駅前柏久保線	修善寺駅と県道を結ぶ路線であり沿道住民も多く、地元要望（舗装状態が悪い区間がある）も多数挙げられているため。
横瀬大平線	病院や市役所などの重要施設が隣接する路線であるため。
南温泉場線 管湯線 神戸南線	温泉街の路線であり観光客も多く安全・景観上適切に管理する必要があるため。

表 3-4 各路線の重要度一覧表

路線番号	路線名	等級	学校施設隣接	医療福祉施設隣接	バス路線	主要観光地隣接	主要道路隣接	得点	特定重要路線
110001	熊坂大沢線	1級	○		○			5	★
110002	熊坂ニュータウン線	1級			○			3	★
110003	温泉場大芝山線	1級			○	○	○	5	
110004	横瀬大平線	1級	○	○			○	7	★
110005	新町線	1級					○	3	
110006	狩野橋線	1級						2	
110007	駅前柏久保線	1級	○					4	★
110008	大野茅野線	1級					○	3	
120009	金山橋線	1級	○			○	○	6	
120010	黒根浜線	1級					○	3	
120011	出口平石線	1級					○	3	
130012	小政線	1級						2	
130013	大平柿木本柿木線	1級			○		○	4	
130014	雲金線	1級						2	
130015	矢熊線	1級						2	
130016	田沢線	1級						2	
130017	越路線	1級	○				○	5	
130018	船原数沢線	1級						2	
130019	船原吉奈線	1級						2	
130020	市山西平線	1級					○	3	
130021	向原線	1級					○	3	
140022	小川遠藤橋線	1級	○		○			5	
140023	上和田大野線	1級					○	3	
140024	梅木小川線	1級			○			3	
140025	八幡管引線	1級						2	
140026	八幡冷川線	1級						2	
140027	西洞線	1級		○	○		○	6	
140028	大幡野線	1級					○	3	
140029	矢熊後場線	1級						2	
140030	中野線	1級			○			3	
210001	熊坂山田線	2級						1	
210002	堀切山田線	2級						1	
210003	大仁瓜生野線	2級			○			2	
210004	狭間立野線	2級	○					3	
210005	越路嵐山線	2級					○	2	
210006	温泉場バイパス線	2級			○			2	
210007	温泉場中里線	2級	○			○		4	
210008	中里湯舟線	2級	○					3	
210010	大平日向線	2級						1	
210011	牧之郷四ツ溝線	2級					○	2	
210012	駅前中通り線	2級			○			2	
210013	駅前線	2級			○			2	
210014	大野中ノ沢線	2級			○			2	
210015	年川棚田線	2級						1	
210016	日向小川山田線	2級						1	
220017	松原屋形線	2級				○	○	3	
220018	馬場中村線	2級					○	2	
220019	荒良宿宮崎線	2級	○					3	
220020	水神橋天金線	2級						1	
220021	土肥船原峠線	2級						1	
220022	八木沢海岸線	2級						1	
220023	尾羽根古川線	2級					○	2	
220024	中島海岸線	2級						1	
220025	小池上野線	2級						1	
220026	上野大久保線	2級						1	
220027	溜水清藤線	2級						1	
220028	米崎線	2級						1	
220029	中村藤沢線	2級						1	
220030	菅沼小峰線	2級					○	2	
230031	佐野道線	2級						1	
230032	滝山道線	2級						1	
230033	楠御所田線	2級						1	
230034	雲金宮田線	2級						1	
230035	下の沢落越線	2級						1	
230036	大平柿木線	2級						1	
230037	越路橋線	2級					○	2	
230038	杉原数沢線	2級						1	
230039	門野原吉奈線	2級						1	
230040	吉奈棚場線	2級						1	
230041	宮下本洞線	2級						1	
230042	持越日蔭線	2級					○	2	
230043	岩ヶ原平山線	2級						1	
230044	菊越線	2級						1	
230045	宿東原線	2級					○	2	
230046	与市坂松山線	2級						1	
230047	野畦線	2級					○	2	
240048	さくら大通線	2級						1	
240049	関野下梅線	2級						1	
240050	城線	2級						1	
240051	冷川線	2級						1	
240052	沢口線	2級			○			2	
240053	宮上姫之湯線	2級						1	
240054	筏場姫之湯線	2級						1	
240055	東洞線	2級					○	2	
240056	中原戸線	2級						1	
310710	姥金深沢日陰線	その他						0	
311193	桑木崎岬中ノ沢道添線	その他			○			1	
340271	萬城線	その他				○		1	
310472	温泉場2号線	その他				○		1	
310468	南温泉場線	その他				○		1	★
311403	宮湯線	その他				○		1	★
310467	神戸南線	その他				○		1	★

3.5 修繕費用の試算

舗装劣化の予測や補修計画を立てることで、将来的にどの程度の予算が必要になるかを検討するために、シミュレーションを行いました。シミュレーションにおける設定条件を表 3-5 に、各目的に対するシミュレーション結果の概要を表 3-6 に示します。

表 3-5 シミュレーションにおける条件項目と設定内容

条件項目	設定内容	
計画年数	40 年（静岡県ガイドラインに基づき設定）	
年間予算*	1,850 万円/年	
予測項目	MCI（ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性）	
修繕費用	修繕工法毎に設定	
修繕するタイミング	・ MCI が 2.0 未満の路線	
修繕の優先度	優先度① 特定重要路線で、MCI が 3.0 未満・重要度の高い区間から修繕（重要度が同じ場合は、MCI が小さい区間を優先） 優先度② 優先度①に該当する区間がない場合、MCI が 2.0 未満・重要度の高い区間から修繕（重要度が同じ場合は、MCI が小さい区間を優先）	
施工面積	延長（各区間長）×幅員（国道交通省 道路構造令を参考に一律 3.0 m と設定） ※片側（下り車線）のみ計測のため、片側の修繕を想定	
シール材注入工法の概要	シール材の適用後は、5 年間はひび割れが進展しないものとして推移 シール材の適用はひび割れの健全性Ⅱ（35～50%）の区間 シール材の優先度は修繕の優先度と同様の考え方 シール材注入工の費用は予算の約 20%（現状予算：400 万円/年）	
適用する工法	事後保全型：	<ul style="list-style-type: none"> ・ 切削オーバーレイ ・ 舗装打換え（熊坂ニュータウン線）
	予防保全型：	<ul style="list-style-type: none"> ・ シール材注入工法 ・ 切削オーバーレイ ・ 舗装打換え（熊坂ニュータウン線）
工法の単価	シール材注入工法 ： 472 （円/m） 切削オーバーレイ ： 5,720（円/m ² ） 舗装打換え ： 7,000（円/m ² ）	
シミュレーション対象の舗装区分	アスファルト舗装：延長 157.0km ※コンクリート舗装は損傷状況によって修繕工法・修繕面積が異なり、修繕費用の設定が難しいため、本シミュレーションでは対象外とした。	

※現状予算額は、これまでの実績から計画的な修繕にあたる予算（1,850 万円/年）として算出

表 3-6 シミュレーション結果の概要

パターン	内容	10年後の MCI2.0以上の 割合 (%)	平均費用 (百万円/年)
1	何も修繕しない場合の結果を参考値として算出	32.0	0
2	現状予算(1,850/年)で修繕を実施していく場合	35.1	18.5
3	10年目にMCI2.0以上の延長を60%*確保するための必要予算	60.3	73

*目標である「MCI2.0以上の割合87%」の達成には膨大な費用がかかると考えられるため、第一段階の目標として60%を設定

【目的1. 現状予算額でのMCI値の推移を把握】

- ・現状の予算による維持管理を行っていく場合(パターン2)では、全く修繕をしない場合(パターン1)と比較して、MCI2.0以上の延長の割合は高くなるが、経過年20年以降は全体の1割程度の延長しか維持できていないことがわかります。
- ・10年後のMCI2.0以上の延長を60%確保するためには、約7,300万円/年の修繕を実施していく必要があることがわかりました。

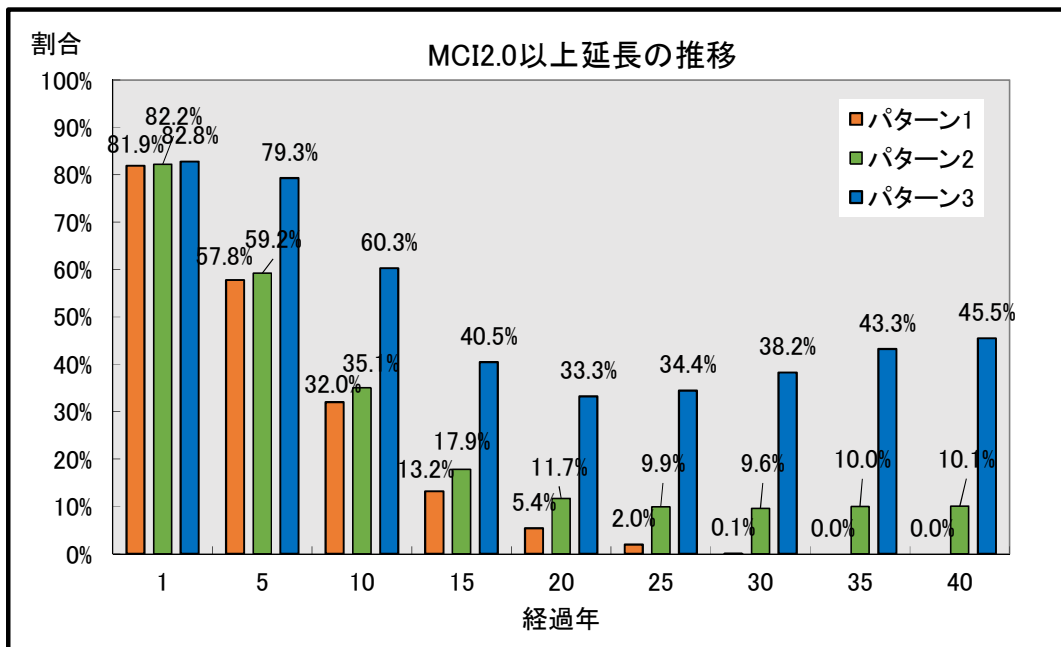


図 3-2 各パターンの計画40年間のMCI2.0以上の延長割合の推移

3.6 中長期管理計画リストの作成

検討結果を踏まえて、伊豆市での今後の補修計画を示した中長期管理計画リストを作成しました。現状予算のパターン2（現状予算額における修繕パターン）のシミュレーション結果を基に、計画10年目までの修繕箇所を抽出し一覧表として整理しました。

R4年～R13年までに修繕する候補箇所として補修対象路線の管理リストを表3-7～表3-8に、各路線の位置及び修繕予定年度を図3-3に示します。

なお、上述したシミュレーション結果より、道路の維持修繕において必要となる費用は今後ますます増えていくと考えられるため、予防保全や簡易な調査方法の導入等による維持管理費用の抑制とともに、必要予算の確保に努めていきます。

表 3-7 中長期的な補修対象路線の管理リスト[10年] (1/2)

No	路線名	区間(m)		区間 距離(m)	舗装 区分	重要度		修繕工法	施工費(円)	補修年数
		起点	終点			等級	点数			
1	熊坂大沢線	0	100	100	As	1級	特定	切削オーバーレイ	3,866,720	R4(1年後)
2	熊坂大沢線	100	200	100	As	1級	特定	切削オーバーレイ	3,866,720	R4(1年後)
3	熊坂大沢線	200	300	100	As	1級	特定	切削オーバーレイ	3,866,720	R4(1年後)
4	横瀬大平線	1200	1300	100	As	1級	特定	切削オーバーレイ	3,866,720	R4(1年後)
								施工費合計	15,466,880	
5	横瀬大平線	1100	1200	100	As	1級	特定	切削オーバーレイ	3,866,720	R5(2年後)
6	駅前柏久保線	800	900	100	As	1級	特定	切削オーバーレイ	3,866,720	R5(2年後)
7	駅前柏久保線	900	1000	100	As	1級	特定	切削オーバーレイ	3,866,720	R5(2年後)
8	駅前柏久保線	1000	1085	85	As	1級	特定	切削オーバーレイ	3,286,712	R5(2年後)
								施工費合計	14,886,872	
9	横瀬大平線	1000	1100	100	As	1級	特定	切削オーバーレイ	3,866,720	R6(3年後)
10	駅前柏久保線	0	100	100	As	1級	特定	切削オーバーレイ	3,866,720	R6(3年後)
11	駅前柏久保線	100	200	100	As	1級	特定	切削オーバーレイ	3,866,720	R6(3年後)
12	駅前柏久保線	200	300	100	As	1級	特定	切削オーバーレイ	3,866,720	R6(3年後)
								施工費合計	15,466,880	
13	熊坂ニュータウン線	1000	1100	100	As	1級	特定	舗装打換え	4,732,000	R7(4年後)
14	熊坂ニュータウン線	1100	1200	100	As	1級	特定	舗装打換え	4,732,000	R7(4年後)
15	熊坂ニュータウン線	1200	1300	100	As	1級	特定	舗装打換え	4,732,000	R7(4年後)
16	横瀬大平線	900	1000	100	As	1級	特定	切削オーバーレイ	3,866,720	R7(4年後)
								施工費合計	18,062,720	
17	熊坂ニュータウン線	1700	1800	100	As	1級	特定	舗装打換え	4,732,000	R8(5年後)
18	南温泉場線	300	350	50	As	その他	特定	切削オーバーレイ	1,452,880	R8(5年後)
19	南温泉場線	350	380	30	As	その他	特定	切削オーバーレイ	871,728	R8(5年後)
20	宮湯線	0	86	86	As	その他	特定	切削オーバーレイ	2,498,954	R8(5年後)
21	神戸南線	121	200	79	As	その他	特定	切削オーバーレイ	2,295,550	R8(5年後)
22	神戸南線	200	300	100	As	その他	特定	切削オーバーレイ	2,905,760	R8(5年後)
23	神戸南線	300	363	63	As	その他	特定	切削オーバーレイ	1,830,629	R8(5年後)
								施工費合計	16,587,501	

表 3-8 中長期的な補修対象路線の管理リスト[10年] (2/2)

No	路線名	区間(m)		区間 距離(m)	舗装 区分	重要度		修繕工法	施工費(円)	補修年数
		起点	終点			等級	点数			
24	熊坂大沢線	2400	2500	100	As	1級	5	切削オーバーレイ	3,866,720	R9(6年後)
25	熊坂大沢線	2700	2800	100	As	1級	5	切削オーバーレイ	3,866,720	R9(6年後)
26	熊坂大沢線	3000	3100	100	As	1級	5	切削オーバーレイ	3,866,720	R9(6年後)
27	熊坂大沢線	3500	3600	100	As	1級	5	切削オーバーレイ	3,866,720	R9(6年後)
								施工費合計	15,466,880	
28	熊坂大沢線	5480	5500	20	As	1級	5	切削オーバーレイ	773,344	R10(7年後)
29	熊坂大沢線	5500	5600	100	As	1級	5	切削オーバーレイ	3,866,720	R10(7年後)
30	温泉場大芝山線	2100	2200	100	As	1級	5	切削オーバーレイ	3,866,720	R10(7年後)
31	温泉場大芝山線	3400	3500	100	As	1級	5	切削オーバーレイ	3,866,720	R10(7年後)
32	温泉場大芝山線	3700	3800	100	As	1級	5	切削オーバーレイ	3,866,720	R10(7年後)
								施工費合計	16,240,224	
33	温泉場大芝山線	3800	3900	100	As	1級	5	切削オーバーレイ	3,866,720	R11(8年後)
34	温泉場大芝山線	5000	5100	100	As	1級	5	切削オーバーレイ	3,866,720	R11(8年後)
35	温泉場大芝山線	5100	5200	100	As	1級	5	切削オーバーレイ	3,866,720	R11(8年後)
36	大野茅野線	2200	2300	100	As	1級	3	切削オーバーレイ	3,866,720	R11(8年後)
								施工費合計	15,466,880	
37	大野茅野線	2300	2400	100	As	1級	3	切削オーバーレイ	3,866,720	R12(9年後)
38	大野茅野線	3000	3100	100	As	1級	3	切削オーバーレイ	3,866,720	R12(9年後)
39	大野茅野線	3400	3405	5	As	1級	3	切削オーバーレイ	193,336	R12(9年後)
40	船原数沢線	2400	2500	100	As	1級	2	切削オーバーレイ	3,866,720	R12(9年後)
41	船原数沢線	3000	3100	100	As	1級	2	切削オーバーレイ	3,866,720	R12(9年後)
								施工費合計	15,660,216	
42	梅木小川線	1800	1900	100	As	1級	3	切削オーバーレイ	3,866,720	R13(10年後)
43	梅木小川線	2400	2500	100	As	1級	3	切削オーバーレイ	3,866,720	R13(10年後)
44	大幡野線	2600	2700	100	As	1級	3	切削オーバーレイ	3,866,720	R13(10年後)
45	大幡野線	2700	2800	100	As	1級	3	切削オーバーレイ	3,866,720	R13(10年後)
								施工費合計	15,466,880	
								施工費総計	158,771,933	

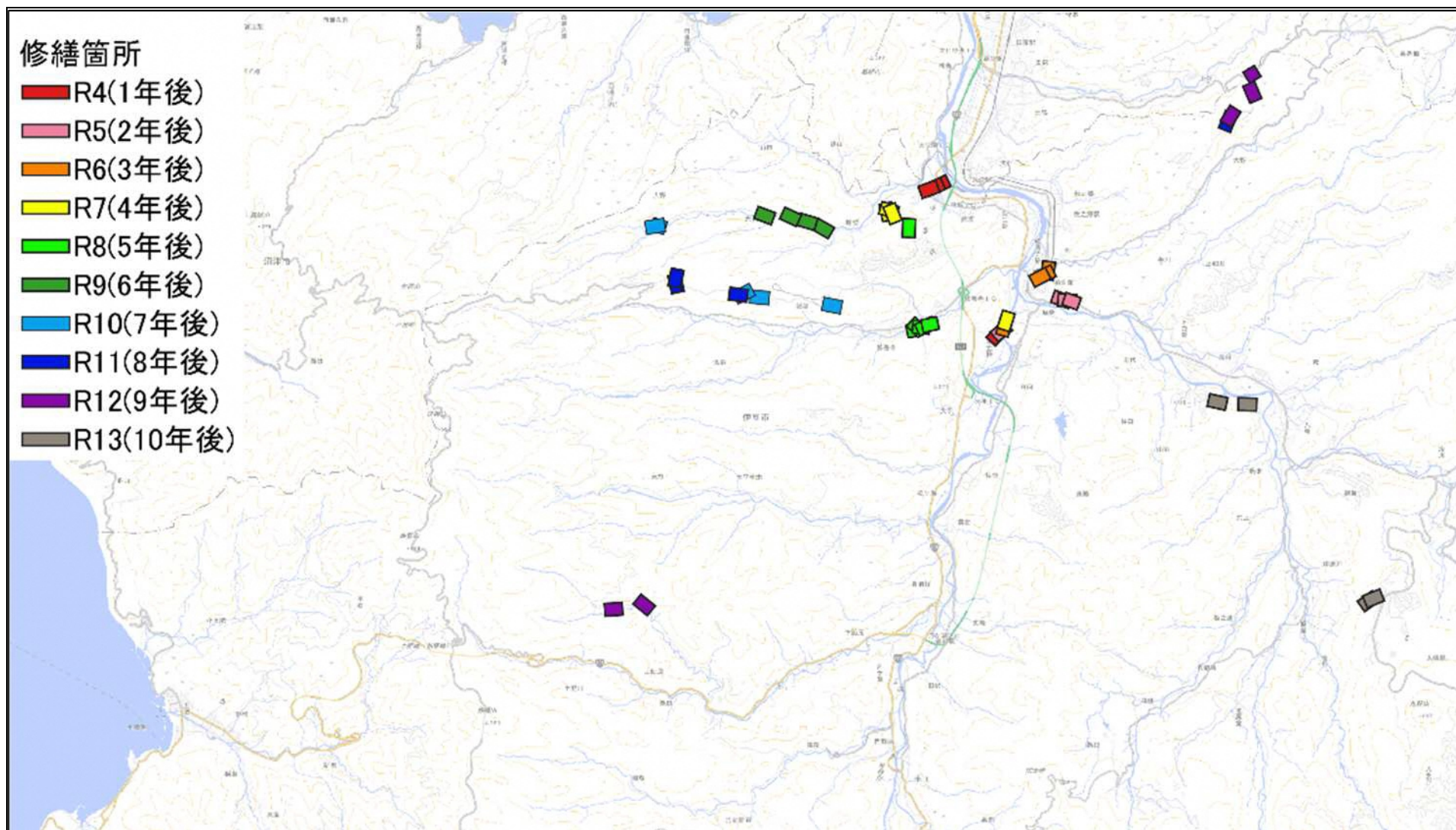


図 3-3 補修対象路線の位置と対応予定年度

第4章 計画の定期的な見直し

今後は、本計画の実施及び舗装の継続的な調査結果をうけ、PDCAサイクルに従って本計画の定期的な見直しを行い、効率的・効果的な維持管理に努めていきます。

※PDCA サイクル

作成した計画等について、Plan（計画）→Do（行動）→Check（評価）→Action（改善）の4段階を繰り返し実施することにより、計画の継続的に改善する仕組み。

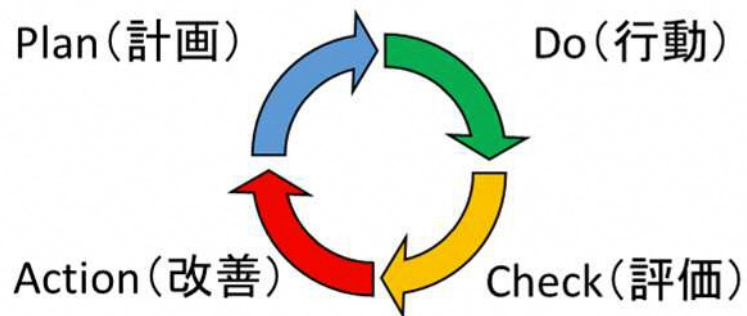


図 4-1 PDCAサイクルイメージ