

熊取町歩道舗装修繕計画



熊取町 都市整備部 道路公園課

令和6年3月更新

(平成25年12月策定)

目 次

1.背景・目的.....	1
2.歩道の現状と課題.....	1
2.1 管理歩道の現状.....	1
2.2 歩道舗装の現状.....	2
3.1 歩道の管理基準の設定.....	3
3.2 修繕計画区間の考え方.....	3
3.3 点検計画の立案.....	4
4.計画期間.....	6
4.1 計画期間.....	6
5.修繕の優先順位.....	6
5.1 優先順位の設定.....	6
5.2 修繕内容と実施時期.....	7
(1)修繕箇所.....	7

1.背景・目的

熊取町では、現在 26 km の歩道を管理しているが、経年変化による歩道舗装の損傷・劣化が進行していることから、修繕箇所は年々増加する傾向である。

これらを踏まえ、継続的かつ計画的な維持修繕の実施を目的とし、独自の劣化度判定調査に基づく「熊取町歩道舗装修繕計画」を平成 25 年 12 月に策定し、通学児童の歩道利用状況を加味することにより、客観的かつ総合的に修繕の優先順位を決定し、計画的に歩道舗装修繕を促進してきたところである。

今回は、国土交通省の「舗装点検要領（平成 28 年 10 月）」に準拠した点検に基づく計画の策定により、国庫補助金の採択が優遇されることとなったため、舗装点検要領に基づく点検方法により計画を更新するものとした。

2.歩道の現状と課題

2.1 管理歩道の現状

熊取町が管理する歩道の路線延長は26.1km、65路線であり、1級町道が7.6km（29.1%）、2級町道が6.1km（23.4%）、その他町道等が12.4km（47.5%）となる。（表-2.1、図-2.1）

表-2.1 管理延長 （令和 4 年度末時点）

道路区分	管理延長	路線数
1 級町道	7.6 km	11
2 級町道	6.1 km	11
その他町道等	12.4 km	43
合計	26.1 km	65

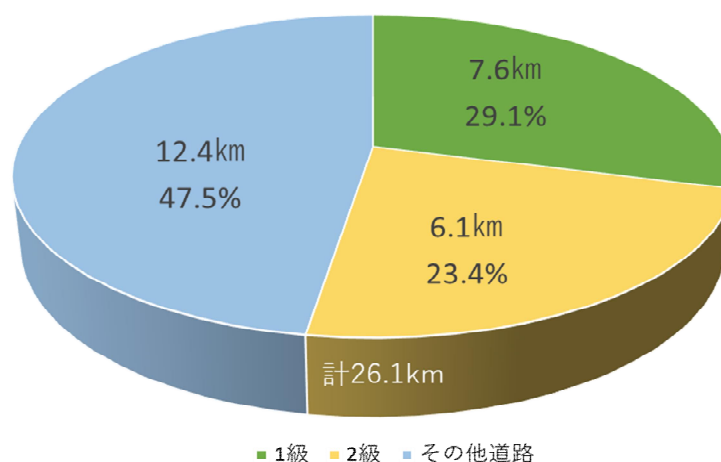


図-2.1 管理歩道延長とその割合

2.2 歩道舗装の現状

歩道の全体路線延長26.1kmについて、令和5年度に路面性状調査を実施した。調査については車線毎の実施となるため、調査対象の車線延長は36.9kmとなる。調査結果を基に、熊取町における歩道舗装の損傷傾向を把握し、取りまとめを表-2.2および図-2.2に示す。

表-2.2 歩道舗装の現状：m

項目	損傷レベル				
	小				大
ひび割れ率 (%)	20%未満	20～40%	40%以上		
	34,110	2,475	350		
MCI	6.1以上	6.0～5.1	5.0～4.1	4.0～3.1	3以下
	0	34,110	0	2,475	350

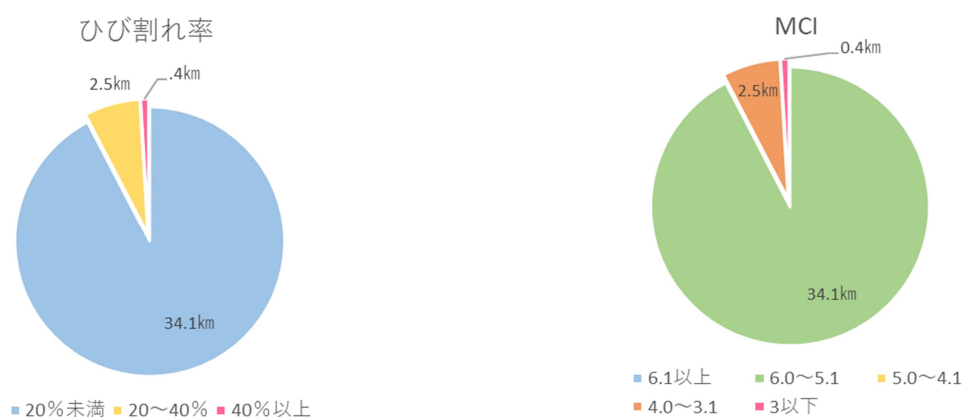


図-2.2 路面性状調査結果のまとめ

・MCI（維持管理指数）

国（旧建設省）が、舗装の維持修繕を行う総合的な指標として開発したものであり、舗装の供用性を「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」、「平坦性」という路面性状値によって定量的に評価するもので、MCIによる舗装修繕の判断基準は、以下のようになっている。

項目	維持管理基準	MCI	参考
			ひび割れ率
MCI評価ランク	望ましい管理水準	$5 < \text{MCI}$	0～15%程度
	修繕することが望ましい	$4 < \text{MCI} \leq 5$	15～30%程度
	修繕が必要	$3 < \text{MCI} \leq 4$	30～45%程度
	早急に修繕が必要	$\text{MCI} \leq 3$	45%程度以上

路面性状調査結果より、MCIについて、表-2.2のとおり $3 < \text{MCI}$ の延長は36.5km、 $\text{MCI} \leq 3$ の延長は0.4kmあった。

3.管理計画

3.1 歩道の管理基準の設定

アスファルト舗装の「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」、「平坦性」を総合的に評価できる MCI で管理基準を設定し、点検および診断を行う。熊取町では歩道の管理基準について、損傷の進行が緩やかであることから、 $MCI \leq 3$ となった路線を修繕対象とすることとした。

3.2 修繕計画区間の考え方

歩道における修繕範囲は修繕対象を基本に前後10mを修繕区間とする。（図-3.1）

10mの区間内に、他の修繕区間が交差する場合は、同一修繕区間とする。

$MCI \leq 3$ の延長 0.4km に対し、前後 10m の修繕区間を設定することで計画修繕延長は 1.4km となる。

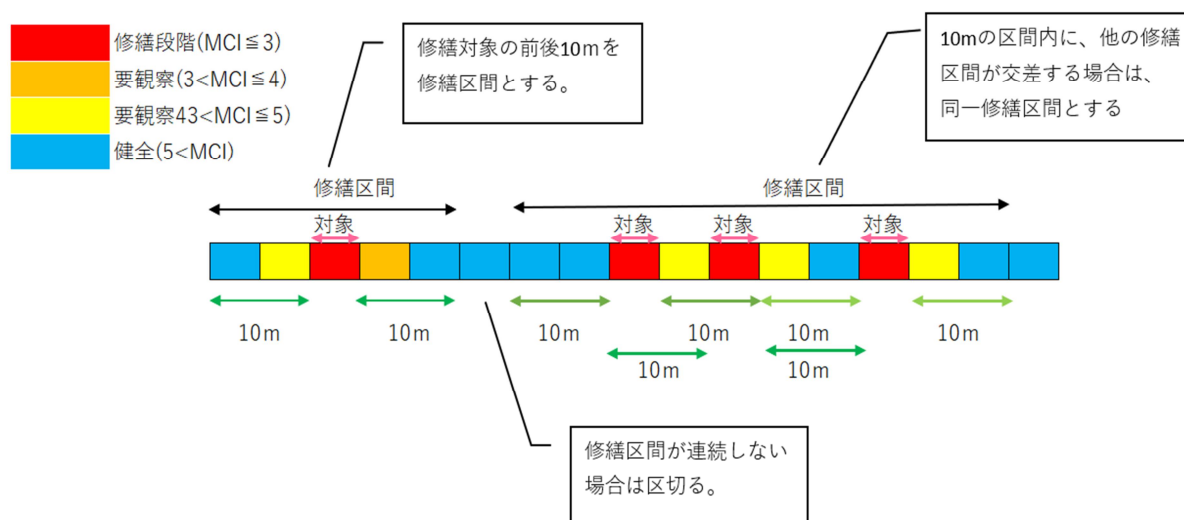


図-3.1 修繕計画区間の考え方

表-3.1 管理基準と修繕計画延長

分類	管理基準	修繕計画延長
歩道、独立専用自歩道	$MCI \leq 3.0$	1.4km

3.3 点検計画の立案

歩道、独立専用自歩道は、徒歩調査により路面性状の経年変化を把握し、計画期間中における路面性状データ情報の補完を目的とし、車上目視点検を定期的に行う。

ただし、路面の損傷の進行が穏やかであることから、日常点検の状況により路面性状調査の点検頻度を判断する。

表-3.2 点検手法・点検頻度

管理方針	点検方法	点検頻度
主として安全性を確保	・ 定期点検（路面性状調査）	10年に1度※
	・ 定期点検（車上目視）	概ね5年に1度※
	・ 日常点検（車上目視）	概ね1年に1度

※歩道については、表中の点検頻度を目標とするが、日常点検の状況より、点検実施の判断を行う。

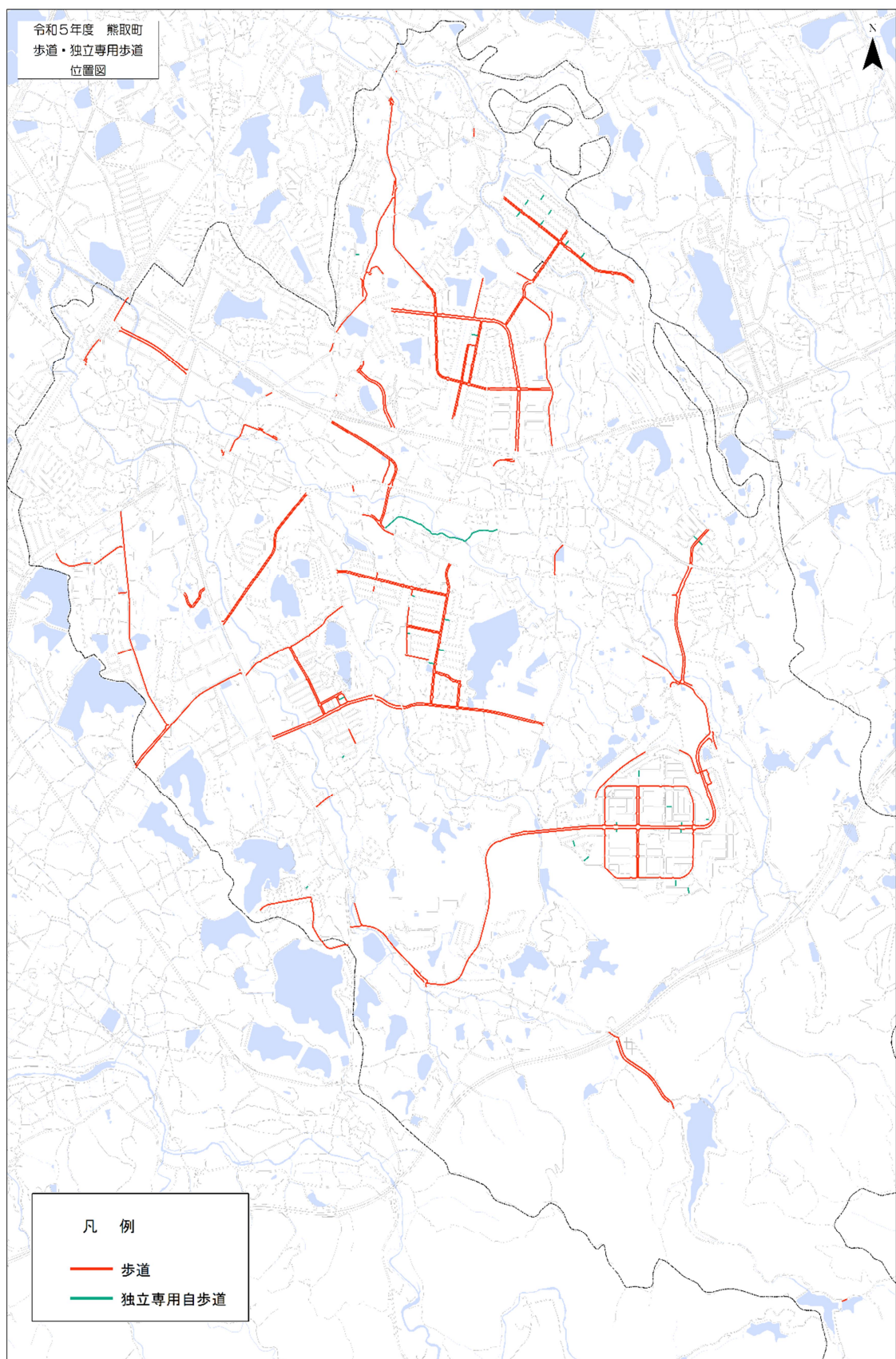


図-3.1 歩道・独立専用歩道位置図

4.計画期間

4.1 計画期間

本計画の計画期間は10年とする。

次回の路面性状調査は2033年度に予定しているが、日常点検の状況より、点検実施の判断を行うものとする。概ね5年に1回程度を目安として目視点検を実施し、中間見直しを検討する。

表-4.1 調査と計画策定(見直し)のサイクル

年度	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
点検	目視点検	日常点検（車上目視） ※直営				目視点検	日常点検（車上目視） ※直営				目視点検
計画策定	計画策定					中間見直し※1					計画更新
修繕		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目

※1 予算執行状況に伴う見直し

5.修繕の優先順位

5.1 優先順位の設定

修繕の優先順位は、舗装の損傷状況を示す指標のMCIに加え、避難路、バス路線、通学路等といった歩道の重要度を考慮し、各要因別に点数化（表-5.1）し、その合計点数の高い区間から順に修繕を実施することとした。

＜優先順位決定方法＞

- ・合計点数の高い順より優先順位を決定する。
- ・同点の場合はMCIの低いものから優先順位を決定する。

なお、MCIは修繕箇所の中で最もMCIの低い区間(5m評価)を代表値として使用した。

表-5.1 各要因別点数

MCI (最悪値)	$MCI \leq 3.0$	$3.1 \leq MCI \leq 4.0$	$4.1 \leq MCI \leq 5.0$	$5.1 \leq MCI$
	30	20	10	0
避難路	該当	非該当		
	1	0		
バス路線	該当	非該当		
	1	0		
通学路	該当	非該当		
	1	0		
アスファルト 合材飛散状況	50%以上	50%未満		
	1	0		
段差	1 cm以上	1 cm以下		
	1	0		

5.2 修繕内容と実施時期

(1) 修繕箇所

修繕が必要とされる箇所は図-5.3 に従い、1 地域で修繕箇所が偏ることのないよう、町内を4つのゾーンに分類したが、修繕対象がゾーン4に存在しないため、図-5.2 に示すゾーン1～3で予算配分により年度毎の優先順位に基づく修繕計画を作成した。

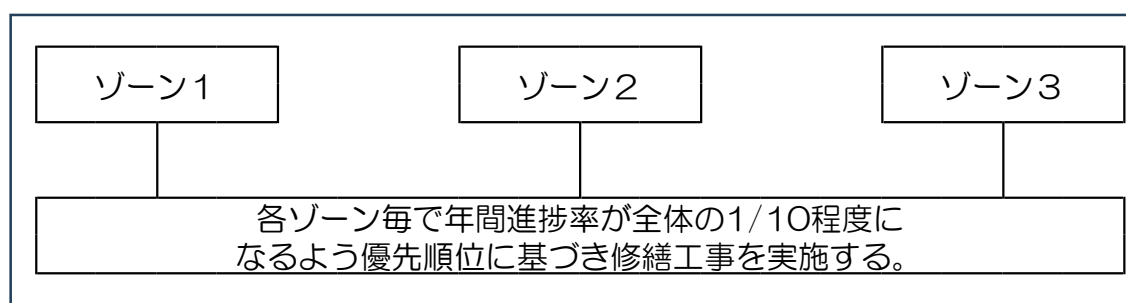


図-5.2 各ゾーンの優先順位と予算配分

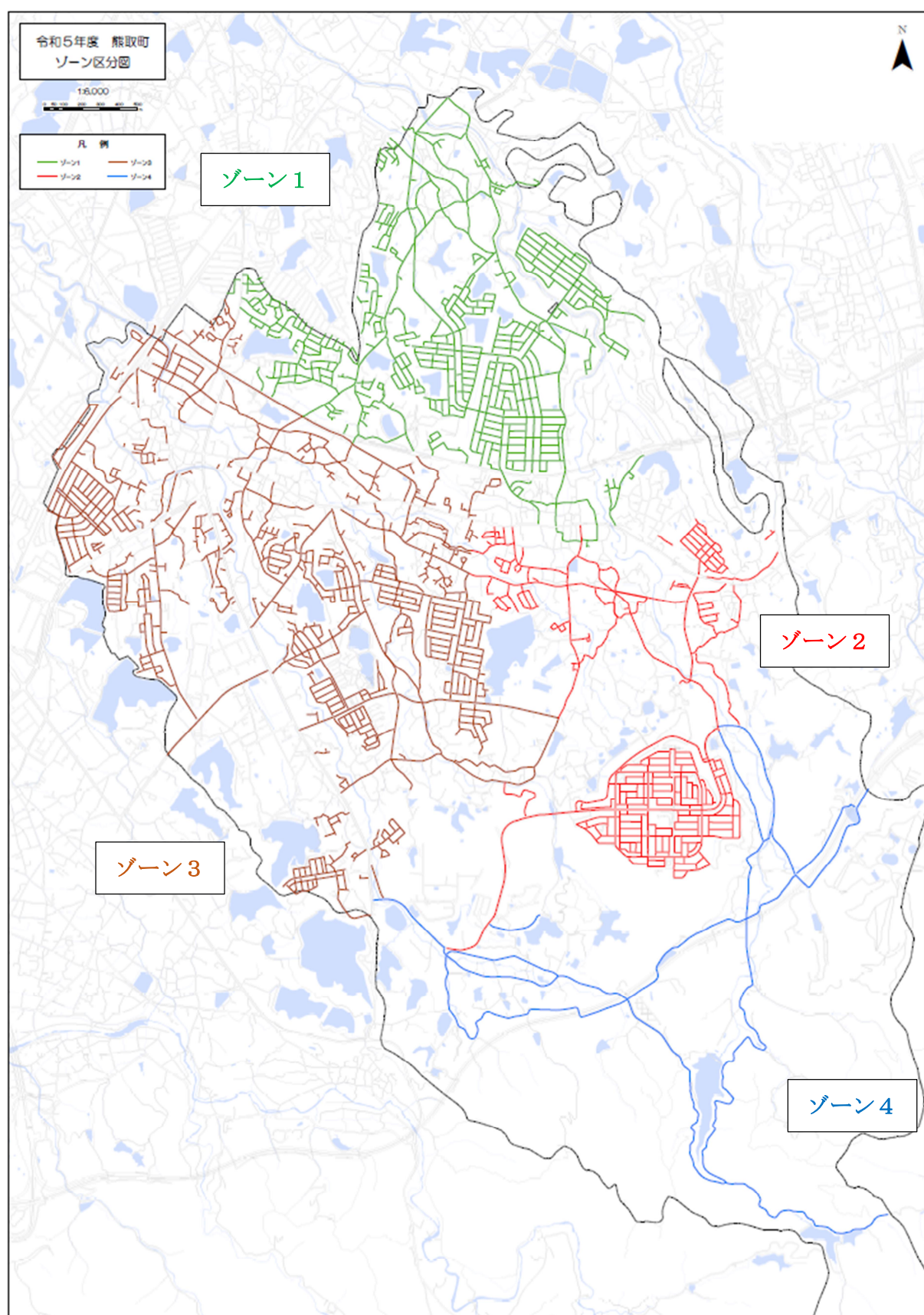


図-5.3 ゾーン区分図