

熊取町道路舗装修繕計画

熊取町都市整備部道路課

平成24年12月

(令和2年11月更新)

目 次

1. 背景・目的

- ・ 幹線町道等 1
- ・ その他町道等 1

2. 修繕の優先順位について

- ・ 策定方針 3
- ・ 点数による評価と優先度の判定 3
- ・ 舗装路面劣化度判定（1次判定） 4
- ・ 地域特性による優先度判定（2次判定） 5
- ・ 優先順位の設定 6
- ・ 町域ゾーン分け 6
- ・ 施工規模の留意点 6

1. 背景・目的

熊取町では、現在 150km の道路を管理しているが、経年変化による道路舗装の損傷・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、劣化度判定調査に基づく「熊取町道路舗装補修計画」を平成23年2月策定し、この度「熊取町道路舗裝修繕計画」において、道路の利用状況などの地域の特性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、計画的に道路舗裝修繕を促進することを目的とする。

計画においては、道路の重要性等により幹線町道等とその他の町道（住宅区域内道路を含む）等に分類し、それぞれに年度別実施計画（年次計画）を策定し、事業推進に努めるものとする。

1) 幹線町道等

・対象路線

1, 2級町道、駅前周辺道路、バス通行路線等、重要な幹線及び大型車両の通行する路線。 ※幹線町道等舗装補修計画路線一覧参照

・点検、選定

幹線町道等にあつては、毎年道路パトロールを実施のうえ劣化判定路線を選定し、3年ごとに予算要求時期等適宜、実施計画策定（更新）のために、各路線において次項に示す劣化度判定により予算規模に応じ、対応路線修繕箇所を選定する。

・施工範囲

打継ぎ目(横目地)を最小限とするため、まとまった一定区間ごとの範囲とする。また、2車線道路にあつては、劣化度判定により、片車線単位の補修となる場合もある。

具体的には、交差点（内）部や交差点から交差点の間、50m 程度の一定まとまった区間において劣化度判定を実施するものとする。

2) その他の町道等（住宅区域内道路等）

・対象路線

幹線町道以外の町道等で生活道路である住宅区域内の町道及び町有道路や、旧地区内の里道(俗に言う区道)を対象とする。

・点検、選定

祭礼関係団体と同様に全自治会に対し、3箇年ごとに舗装劣化箇所の抽出を依頼し、町で劣化度判定を行い、優先順位による実施年次計画を策定し、これにより透明性を図る。

ただし、舗裝修繕路線が集中することの無いよう、各地区への対応を検討する。

また、町においても、各地区内道路の全線パトロールを3箇年サイクルで実施し、地区抽出箇所を補完する。

・施工範囲

施工範囲については、原則、幹線道路と同様の考え方とする。ただし、劣化部位が小規模な場合は、機能復旧が図れる必要最小限の区域の対応とする。

幹線町道等路線一覧

番号	路線名	種別	路線番号	区分	延長(m)	車線幅員(m)	車線	補修構成	備考
1	野田泉佐野線	1級	1	部分	660	300	2	2層	外環状線をのぞく
2	駅前1号線	駅前	420	全線	130	250	2	2層	
3	駅前4号線	駅前	423	全線	140	500	1	2層	
4	大久保停車場線	駅前	16	全線	450	250	2	2層	
5	大久保駅前線	2級	39	全線	130	400	1	2層	
6	熊取停車場線	駅前	199	全線	220	500	1	2層	
7	紺屋大久保線	2級・他	15	全線	400	400	1	2層	
8	西之山線	2級	43	全線	740	600	1	2層	
9	大久保野田七山線	2級・他	21	全線	1,020	500	1	2層	
10	五門七山線	1級	6	全線	2,100	250	2	2層	
11	小垣内川田七山線	1級	7	全線	2,570	275	2	2層	
12	小垣内七山線	2級	44	全線	2,670	275	2	2層	
13	若葉11号線	バス	330	部分	200	250	2	2層	
	若葉1号線		320	部分	170	250	2	2層	
	若葉28号線		356	全線	110	250	2	2層	
	希望が丘2号線		310	全線	250	250	2	2層	
14	希望が丘自由が丘線	バス	236	部分	1,200	350	2	2層・路盤	
15	希望が丘1号線	バス	237	部分	310	250	2	2層	
16	野田中央線	1級	355	全線	180	300	2	2層	
17	池の台横断線	大学	374	全線	400	250	2	2層	
18	池の台環状線	大学	375	全線	480	500	1	2層	
19	芦谷線	2級	17	全線	1,080	250	2	2層	
20	貝塚日根野線	1級	11	全線	720	300	2	2層	
21	五門山原線	2級	4	全線	770	275	2	2層	
22	五門和田線	2級	3	全線	1,480	500	1	2層	
23	五門久保小谷線	2級	2	全線	1,950	250	2	2層	
24	山の手台1号線	バス	164	全線	580	250	2	2層	
25	山の手台南北幹線	バス	165	全線	690	250	2	2層	
26	府住1号線	2級	134	全線	470	300	2	2層	
	美熊台南山の手台線	2級	507	全線	140	450	2	2層	
	和田南山の手台線	2級	398	全線	740	250	2	2層	
27	朝代和田大宮線	1級	9	全線	2,600	500	1	2層	
28	久保高田線	1級	13	部分	1,000	500	1	2層	つばさが丘下まで
29	小谷穴釜線	1級	14	全線	620	350	2	2層	
30	穴釜成合線	1級	428	全線	2,460	300	2	2層	
31	朝代成合永楽線	1級	10	全線	2,030	275	2	2層	
32	永楽線	2級	56	ほぼ全線	1,930	500	1	2層	斎場まで
33	熊取駅前線	駅前	787	全線	390	450	2	2層	
計				総延長	34,180	m			

上記以外の町道等については、「その他の町道等」とし、生活道路である住宅区域内の町道及び町有道路や旧地区内の里道(俗に言う区道)とする。

2. 修繕の優先順位について

• 策定方針

計画策定における実施の年次計画については、舗装の劣化度（損傷状態）及び道路の利用状況などから判断される地域特性を組み合わせることで修繕の優先順位を決定する。

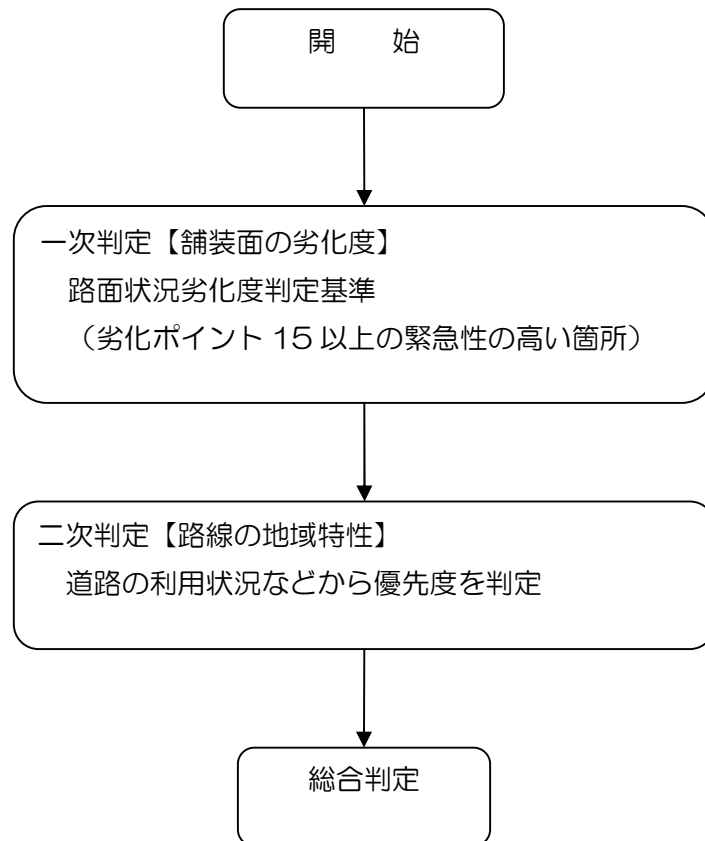
なお、劣化度とは、現地調査において舗装の損傷状態を評価したもので値が大きいほど状態が悪いものであり、地域特性とは、道路の規格や利用状況及び周辺施設などから優先度を評価したもので値が大きいほど優先度が高いものである。

• 点数による評価

路面の劣化度・・舗装のたわみ、ひび割れおよび路面状況などから劣化度を点数化する。

路線の地域特性・・利用状況またはサービス性を考慮して点数化する。

• 優先度の判定



1) 舗装路面の劣化度の判定

- 各路線の路面状況を目視により判定し、数値化することにより、緊急度の優先付けを行う。
- 判定項目としては、車両交通量、段差・たわみの状況、骨材の飛散や音鳴り、振動状況など8項目から判定し、その他の町道等においては、歩行者の視点から「歩きやすさ」を判定項目に追加する。

一次判定【劣化度】 路面状況劣化度判定基準

判定項目	判定の指標	劣化判定度（ポイント）		
		高い←中位→低い		
1. 交通量	多い：役場前・中位：少数常時 少ない：住宅街（特定の利用）	多い：4	中位：3	少ない：1
• 車両交通量の多少により、騒音や劣化の進行からの判定。				
2. バス、大型車両	バス路線や大型車両の通行が多い	該当：2	-	-
• 大型車両の通行による、振動及び騒音からの判定				
3. 段差・たわみ	小さい：1cm未満 わだち、クワック段差、蓋段差等	大きい：3	小さい：2	無し：1
	段差箇所の加算ポイント	5箇所以上：2	2～4箇所：1	-
• 段差、たわみによる、騒音及び振動や、二輪車等の転倒の危険性からの判定。				
4. 亀の甲の状況	少ない：1㎡に5本程度のクワック	多い：3	少ない：2	無し：1
• 舗装の強度不足の判定。放置すれば、段差やたわみ、骨材の飛散等が進行する。				
5. 路面状況（表面）	骨材の浮出しの状況 普通：水が平滑に流下	悪い：3	普通：2	良い：1
• 経年劣化の判定。				
6. 骨材の飛散状況	多い：継続的に飛散の状況 少ない：過去に飛散の形跡等	多い：4	少ない：2	無し：1
• 経年劣化の判定や、二輪車等の転倒の危険性からの判定。				
7. 音鳴・振動状況	微少：大型通過で感じる程度	有り：4	微少：2	無し：1
• 車両等の通行による、振動及び騒音からの判定（多くの苦情要因）				
8. その他特記事項	急な坂道、水溜り、浮上がり、 緊急性等	緊急：3	該当：2	-
• 車両通行において支障となる上記以外の危険要因。				
その他道路のみ判定 （歩行者視点判定）	段差、うねり、骨材浮き出し、 骨材の飛散、急な坂道、水溜り	歩き易さ 課題あり：3	一部に難あり：2	無し：1
• 高齢者等の視線に立った歩きやすさからの判定。				

- 1～7の項目におけるポイント合計で3段階に分類し、緊急度の優位付けを行う。

※15ポイント以上：A（緊急度高）、11～14：B（中位）、10以下：C（緊急度低）の3段階のランクに分類

2) 地域特性による優先度の判定

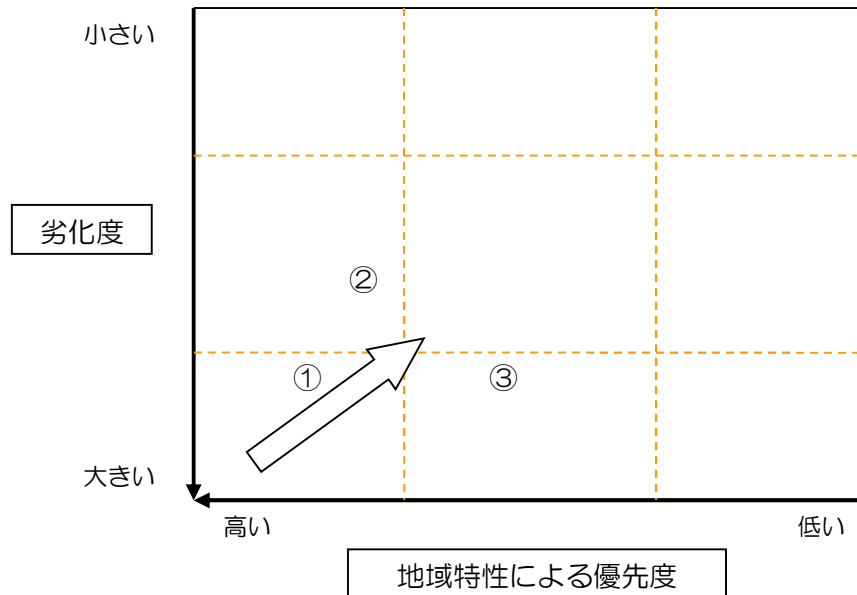
- 一次判定におけるAランク（15ポイント以上）路線について、各路線の利用状況等の地域特性による下記の判定（二次判定）を実施し、各年毎の優先順位を選定して行く。

二次判定【地域特性】

判定項目	判定の指標	優先度点数		
1. 大型交通量	目視判定（バス含む） 時間当たり10台程度	多い：2	少ない：1	なし：0
・大型車の通行による今後の劣化、損傷の進行が予想される路線				
2. 接続道路	舗装補修計画に基づく幹線 町道および国府道に接続	該当：2		非該当：0
・重要性からの指標：準幹線の位置づけ、地区内利用者の集中が見込まれる路線				
3. 接続に近い	上記接続道路に接続	該当：1		非該当：0
・重要性からの指標：利用は徐々に分散される路線				
4. 公共施設	公共施設周辺など（学校含む） 半径300m以内	該当：2		非該当：0
・不特定多数の利用者が見込まれる路線				
5. 通学路	各小学校の安全マップより	該当：2		非該当：0
・通学児童の歩行が見込まれる路線				
6. 駅前周辺道路	半径500m以内	該当：2		非該当：0
・重要交通拠点、交通結節点による道路利用者が見込まれる路線				
7. 交通弱者の利用率	熊取町年齢別人口統計表より	該当：2		非該当：0
・高齢者の道路利用の観点：70歳以上の地区内人口割合が18%を越える地域内の路線				

3) 優先順位の設定

修繕箇所の劣化度および優先度を散布図に示し、優先順位を設定する。プロットされた修繕箇所で劣化度が大きく地域特性による優先度が高い箇所より優先し修繕を進める。



○ゾーン分け

- 市内の舗装修繕工事を分散させ、1地域に整備が偏ることの無いよう、ゾーン分けを行い、ゾーンごとの優先順位により舗装修繕工事を実施し、町域内で均等の舗装改善を図る。

ゾーン1・・・概ね国道170号より北側（町北部地域）

ゾーン2・・・概ね国道170号より南東（町東部地域）

ゾーン3・・・概ね国道170号より南西（町西部地域）

ゾーン4・・・阪和自動車道周辺の山地部（町南部地域）

○年間あたり施工規模等設定についての留意点

- 他事業（上水道、下水道、大阪ガス）と重複する箇所においては調整が必要であるが、原則、本計画に基づくものとする。
- 劣化区間が長区間の場合、概ね200mを上限に年度を跨ぐものとする。
- 2車線道路は極力半幅施工とする。（横断目地を減らす）
- 施工の範囲は、Aランクに位置づけられた箇所を含む一定連続した区間を設定する。
- ゾーン4の長区間路線は居住者が少ないことから各年度100m程度を継続施工する。
- 今後も経年変化し継続的に維持管理が必要な町道等の舗装においては、耐用年数を30年程度と見込んでおり、本計画により市内各路線において、舗装打換え等による修繕を30年程度毎のサイクルで継続的に実施できるよう計画する。