

交野市舗装修繕計画

令和 7年 2月

交野市 都市まちづくり部 道路河川課

目 次

§ 1. 基本方針の検討.....	1
1.1. 交野市全体の管理道路について.....	1
1.2. 舗装修繕予算の現状.....	7
§ 2. 舗装の維持管理の基本的な考え方.....	8
2.1. 舗装管理計画策定の目的.....	8
2.2. 管理道路の分類（グループ分け）.....	10
2.3. 管理基準（目標管理基準の設定）.....	11
2.4. 点検方法・点検頻度.....	12
§ 3. 対策優先順位（修繕計画の方針）.....	13
3.1. 舗装修繕計画の策定(短期計画).....	13
3.2. 優先順位の評価方法.....	14
3.3. 優先順位の考え方.....	15
§ 4. 舗装の対策内容、実施時期.....	19
4.1. 診断結果.....	19
4.2. 対策内容と実施時期（舗装修繕計画）.....	20

§ 1. 基本方針の検討

1.1. 交野市全体の管理道路について

1.1.1 管理道路の延長

交野市が管理する全道路は、認定路線が1332路線、204.1kmであり、認定外路線は73.7km程度存在する。認定路線の道路種別をみると、1級幹線道路は全路線のうち約9%の23.7km、2級幹線道路は約6%の16.5km、幹線道路以外の道路（生活道路）は約59%の163.9kmとなっている。今回はその内、1・2級幹線道路及び地域緊急交通路を再調査した。

※ 道路管理延長：平成30年4月1日時点

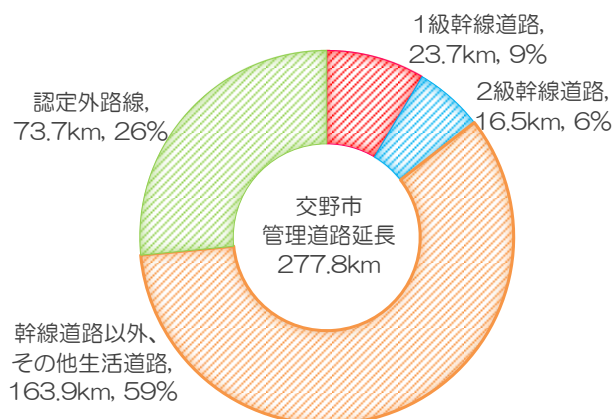


図 1.1 交野市の管理延長及び道路種別構成

1.1.2 道路交通状況

(1) 道路交通特性

交野市には第二京阪国道及び一般国道168号が市の中心を縦横断方向に整備され、近隣府県との幹線交通を担っており、また周辺市域との中距離交通は主要地方道や一般府道が担っている。市道は市域を網目状に網羅しており、生活道路としての役割が大きく、住宅地、商業地、工業地をつなぐ重要な役割を果たしている。また、災害発生時には幹線道路と避難所等を結ぶ役割も担っており、現在、格子状にネットワークを組んだ都市計画道路13路線（延長24.04km）が計画決定されている。

(2) 車線数と道路幅員

認定道路1332路線において、路線の平均幅員7.0m未満の道路を1車線道路、7.0m以上の道路とすると、全体のうち84%の路線が1車線道路である。交差点付近や市街地等において、部分的に2車線区間があるとしても、多くの路線は1車線であるといえる。また、道路種別ごとにみると、1級幹線道路では47%、2級幹線道路では65%の延長が2車線区間である。その他の路線においては、2車線区間は9%に過ぎずほとんどの路線が1車線の道路である。

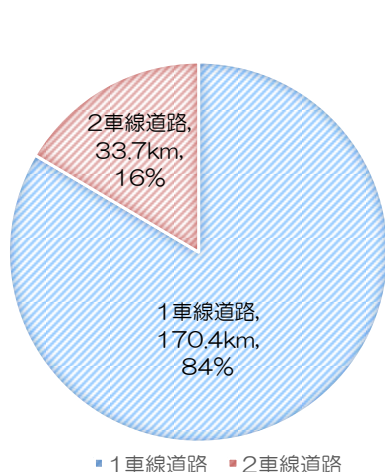


図 1.2 市道の車図

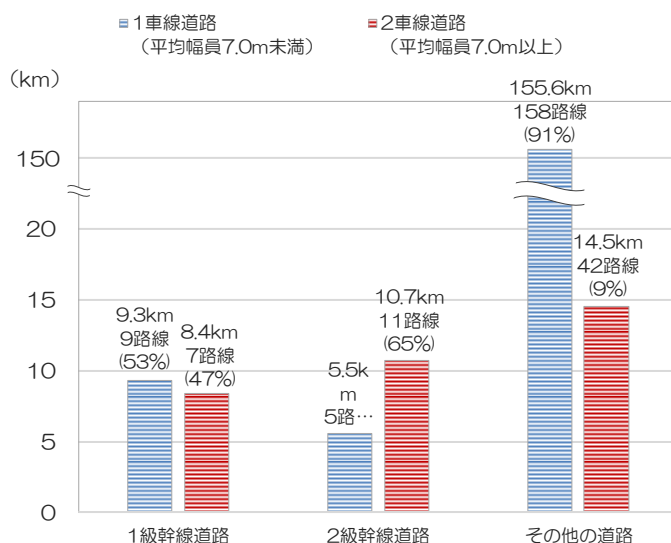
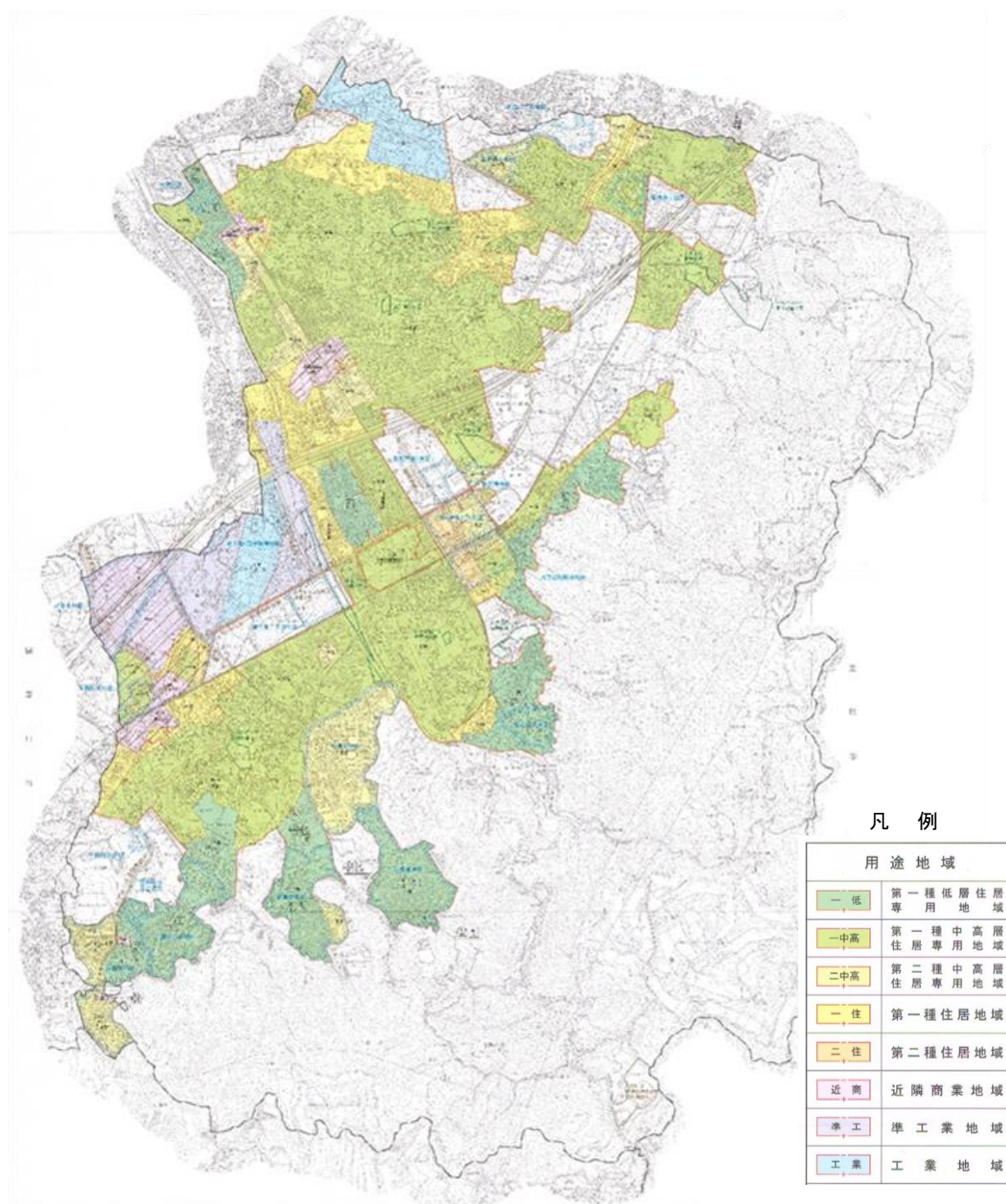


図1.3 道路種ごとの車線構成

1.1.3 用途地区

交野市は市域の半分近くは山林原野であるが、第二京阪国道が通過する道路交通の要衝であり、JR片町線(学研都市線)・京阪交野線・京阪バス等の公共交通も充実しているため、京都市・大阪市のベッドタウンとして住宅地・商業地も広がりを見せている。



出典:東部大阪(交野市)都市計画総括図 平成30年7月時点

図 1.4 交野市の用途地域図

1.1.4 緊急交通路指定状況と指定避難所

緊急交通路は災害時の応急活動を迅速にかつ的確に実施するために必要な道路が選定されている。市道は災害時の指定避難所と広域緊急交通路や幹線道路を繋ぐ区間が指定されている。

表 1.1 広域緊急交通路(大阪府内の緊急輸送等に使用する道路)

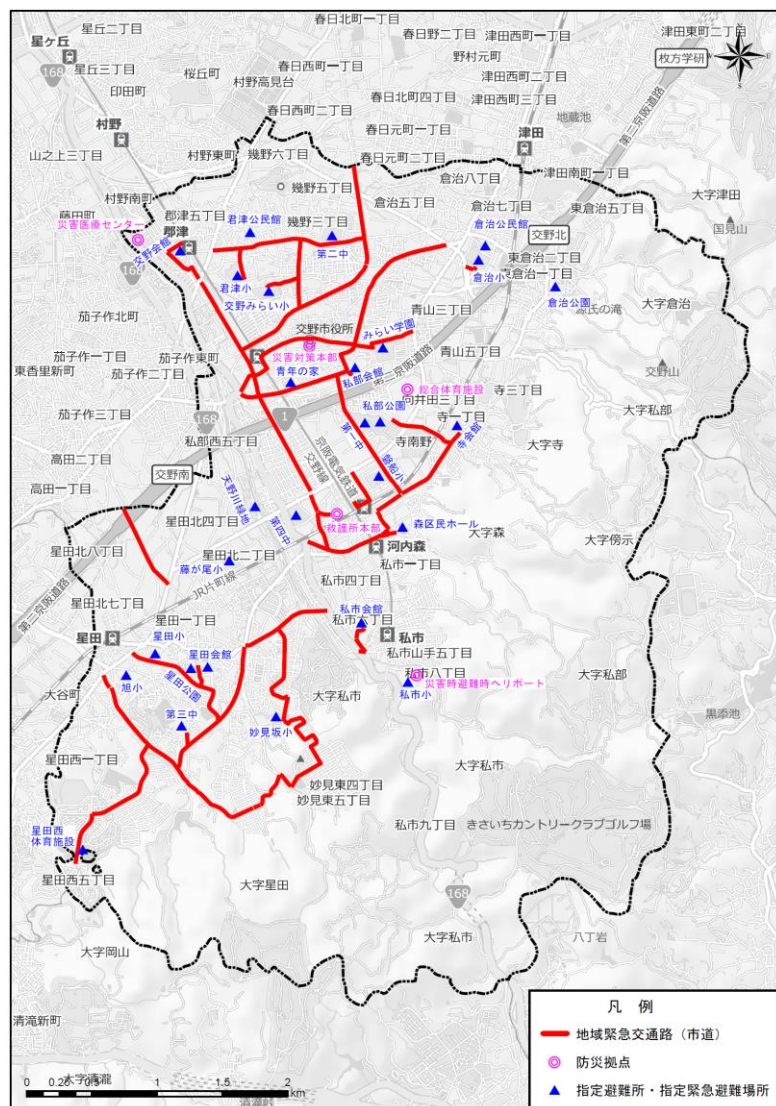
道路区分	路線名称	区 間
自動車専用道路	第二京阪自動車道	全線
一般道路	国道 168号	天の川(R1 枚方市)～私部西3(交野市)
一般道路	国道 1号(第二京阪道路側道)	全線

表 1.2 地域緊急交通路(交野市内の緊急輸送等に使う道路)

道路区分	路線番号	路線名	詳細区間
府道	20	枚方富田林泉佐野線	逢合橋東(国道168号)～星田6丁目14番(寝屋川市境)
	18	枚方交野寝屋川線	新天野川橋(枚方市境)～郡津
	7	枚方大和郡山線	大仏町～青山3、倉治1丁目1～神宮寺2丁目1
	154	私市太秦線	西川原～妙見口
	736	交野久御山線	倉治2～神出来
	168	国道168号	私部西3～私市9丁目5
市道	8044	松塚線	梅が枝～松塚13
	8047	松塚 3 号線	松塚13～松塚14
	7007	私部西線	梅が枝～天野が原1
	6003	私部春日線	交野駅北～幾野1
	7004	私部青山線	砂子坂～私部7丁目55
	9106	私部倉治線	砂子坂～大仏町
	7001	私部郡津線	私部3丁目6～郡津東
	6002	郡津倉治線	郡津～幾野2
	8082	郡津 4 号線	郡津1丁目69～郡津4丁目13
	8098	郡津 2 0 号線	郡津1丁目1～郡津1丁目43
	7673	幾野春日線	幾野1～幾野6丁目56(枚方市境)
	7014	私部森南線	私部1丁目15～森南1丁目15
	7016	私部寺線	向井田2丁目5～寺2丁目6
	8033	倉治青山線	倉治1東～倉治1丁目35
	8157	倉治 1 9 号線	倉治1丁目35～倉治1丁目15
	8291	向井田 5 号線	私部1丁目28～私部1丁目36
	6017	森南神宮寺線	寺1丁目19～森南3丁目4
	8784	磐船駅前線	森南1丁目17～森南1丁目7
	8845	磐船駅北線	森北1～森北1丁目37
	7018	森南傍示線	森南2丁目1～森南2丁目16
	8608	森南 1 3 号線	森南1丁目25～森南1丁目47
	6375	森私市線	私市3丁目1～森南2丁目1
	8779	天野が原町 5 4 号線	天野が原町5丁目30～天野が原町5丁目5
	8680	私市中央線	天野が原1～私市2丁目33
			私市6丁目15～私市6丁目17
	6021	私市山手線	私市6丁目12～私市6丁目15
	8414	私市 5 号線	私市6丁目17～私市6丁目22
	8769	交野山手線	妙見口～星田7丁目75
	6022	星田私市線	私市～妙見口

表 1.3 地域緊急交通路(交野市内の緊急輸送等に使う道路)

道路区分	路線番号	路線名	詳細区間
市道	6024	星田阿茶谷線	妙見坂7丁目1～妙見坂7丁目20
	6023	星田北線	星田北5～星田北5丁目19
	6027	星田妙見東線	星田3丁目38～星田8丁目37
			星田9丁目55～妙見東3丁目16
	7028	星田生駒線	星田7丁目74～星田8丁目67
	6029	星田傍示川線	星田4丁目34～南星台4丁目15
	8777	星田西打上線	星田西3丁目12～星田西3丁目3
	8517	星田 1 7 号線	星田3丁目10～星田3丁目4
	8742	星田 5 7 号線	南星台5丁目6～星田9丁目55
	8778	星田 6 0 号線	星田6丁目1～星田4丁目34
	8804	星田 6 1 号線	星田7丁目75～星田7丁目78
	6030	星田山手線	星田7丁目51～星田山手4丁目12
	8692	星田山手 3 0 号線	星田西3丁目3～星田西3丁目24
	6585	南星台本線	南星台4丁目15～南星台5丁目6
	6479	妙見東本線	妙見坂7丁目20～妙見東3丁目16
	8450	妙見坂 4 号線	妙見坂3～妙見坂7丁目1



※出典「交野市地域防災計画 交野市防災会議 令和3年3月」

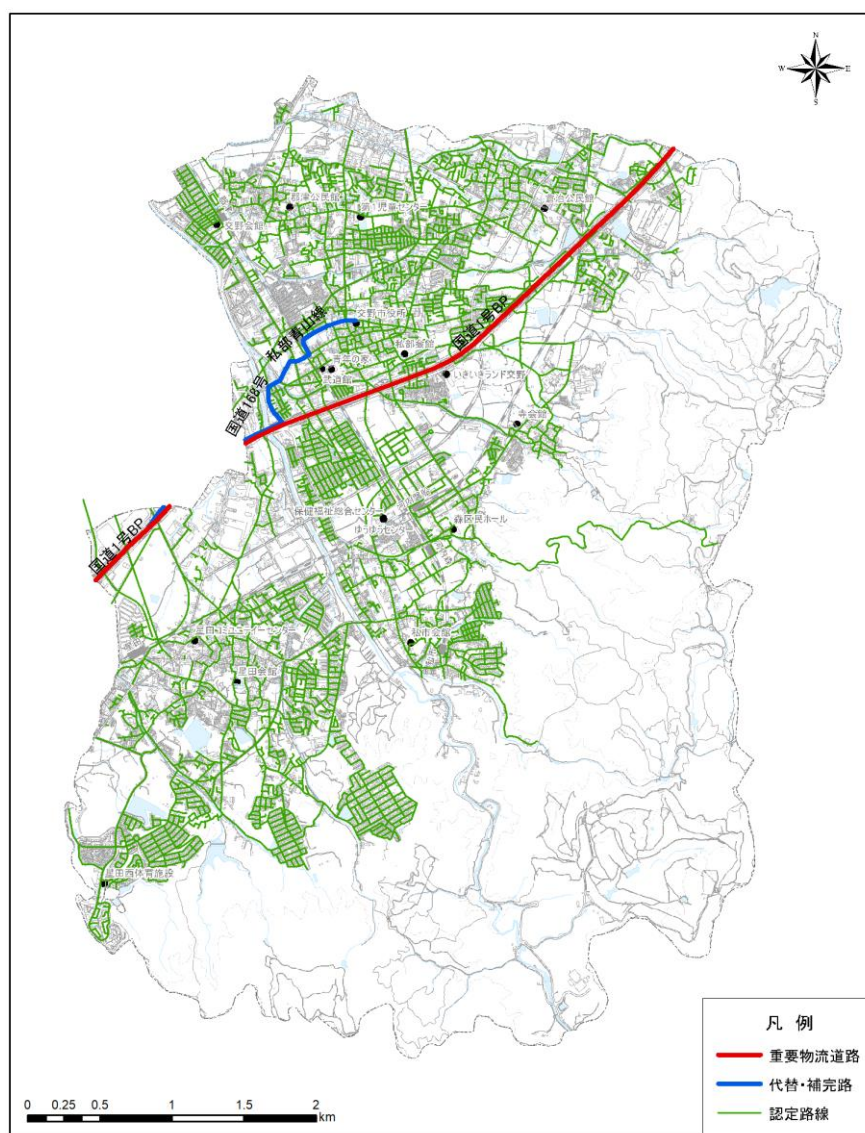
図 1.5 緊急交通路指定状況

1.1.5 重要物流道路及び代替・補完路

重要物流道路は平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため物流上重要な道路が指定されており、大型車の通行も多い。一方、代替・補完路は、重要物流道路の脆弱区間の代替路や重要物流道路と総合病院などの災害時拠点を結ぶ道路が指定されており、重要な路線である。交野市においては、国道 1 号バイパスが重要物流道路に指定されており、交野北 IC、交野南 IC が整備されている。また、国道 1 号バイパスと交野市役所を繋ぐ区間の国道 168 号及び市道私部青山線が代替・補完路として指定されている。

表 1.4 重要物流道路および代替・補完路指定区間(令和 5 年 4 月 1 日)

種別	路線名	指定区間
重要物流道路	国道 1 号バイパス	市内全線
代替・補完路	国道 168 号	交野市私部西三丁目にある一般国道 1 号との交点から同市私部西一丁目にある交野市道私部青山線との交点まで
	市道私部青山線	交野市私部西一丁目にある一般国道 168 号との交点から同市私部一丁目三千六十三まで



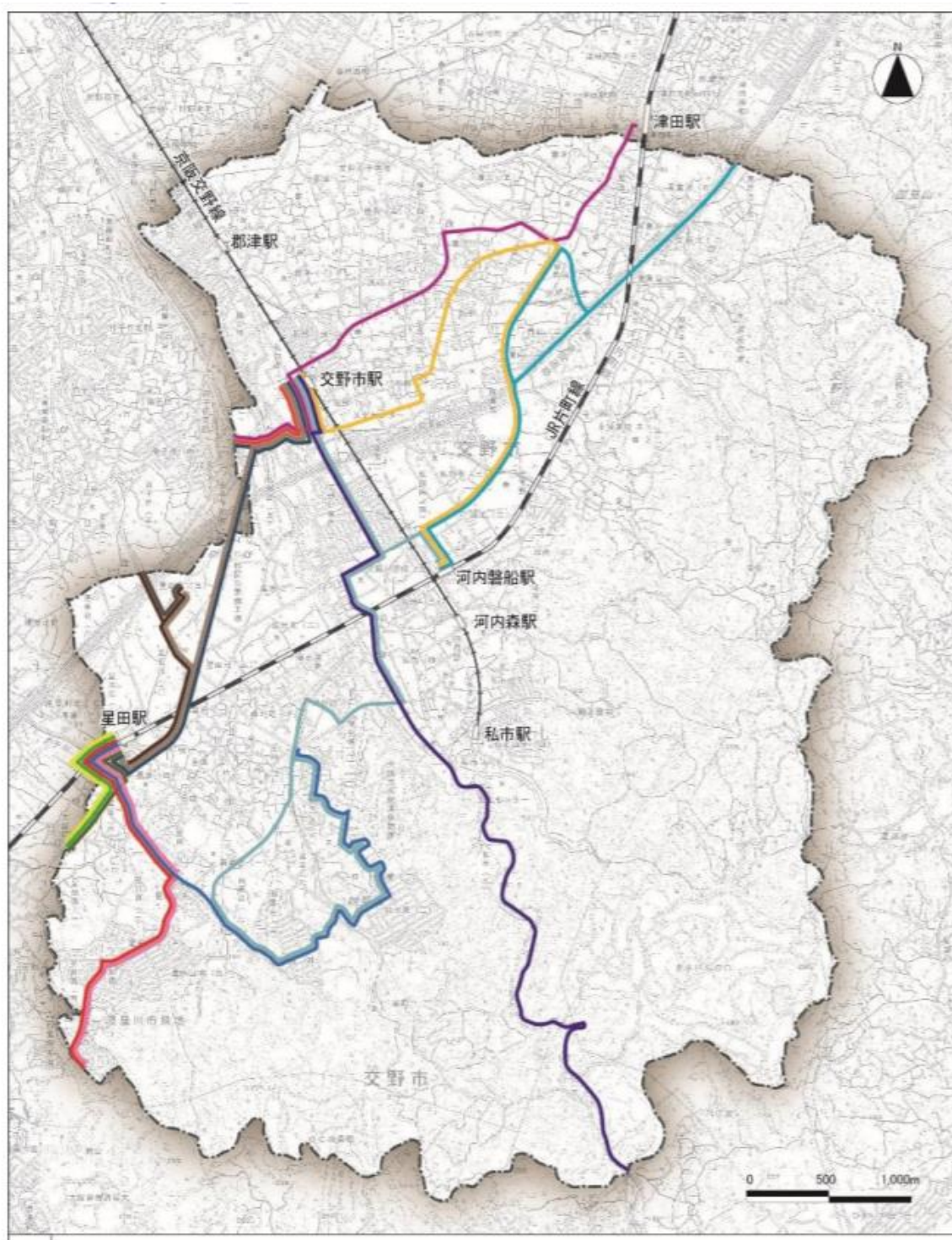
出典:国土交通省 HP

図 1.6 緊急交通路指定状況

1.1.6 バス路線

交野市では京阪バス株式会社により隣接市域を含め路線バスが運行されている。鉄道駅をターミナルとし、住宅地、公共施設、商業地域などへの市民の移動に利用されている。

以下にバス路線を記載する。



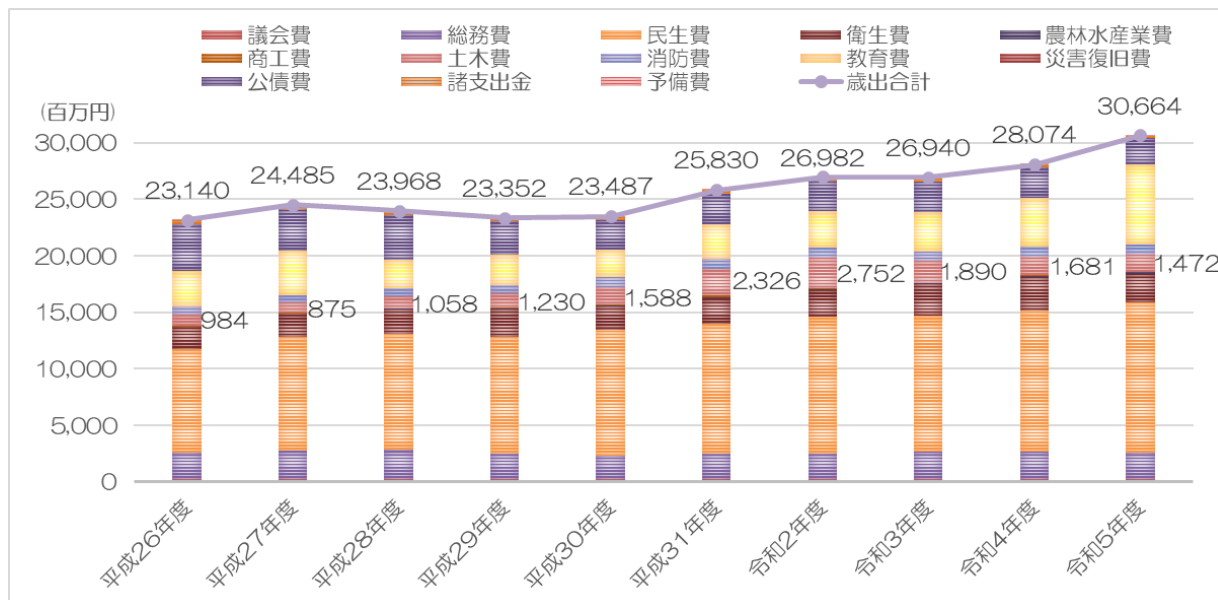
出典:今後の地域公共交通のあり方について 資料3 H30.11.2 交野市 都市計画部 都市計画課

図 1.7 京阪バス 路線図

1.2. 舗装修繕予算の現状

1.2.1 交野市の歳出の推移

交野市の歳出は直近 10 年間でみると 230 億～310 億円の間で推移しており、平成 31 年度以降は上昇傾向にある。歳出費用のうち、土木費は年度により増減はあるが、平成 26 年度の 9.8 億円と比較すると令和 5 年度には 14.7 億円となり増加傾向にある。異常気象による災害の増加とインフラ施設の老朽化により点検調査・維持修繕費が増加していることが起因している。



出典: 交野市企画財政部財務課 資料 H26-R5

図 1.8 年度別の歳出の推移

1.2.2 交野市の舗装補修費の推移

交野市の舗装関連費用全体では、年度ごとに増減はあるが、概ね 1 億～1.2 億円程度である。

今後、災害の増加による災害対策費の増加、インフラ施設の老朽化への対応により補修費等は増加傾向にある。一方、歳入は増加が見込めないため、舗装関連予算を十分に確保することは困難である。このため、道路舗装においても予防保全による効率的な管理による維持補修費の削減が望まれる。

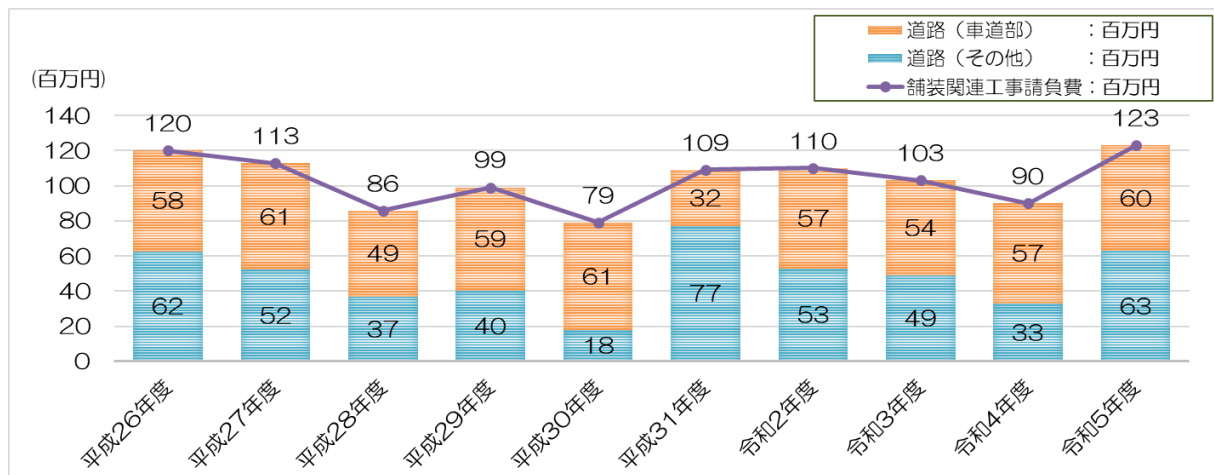
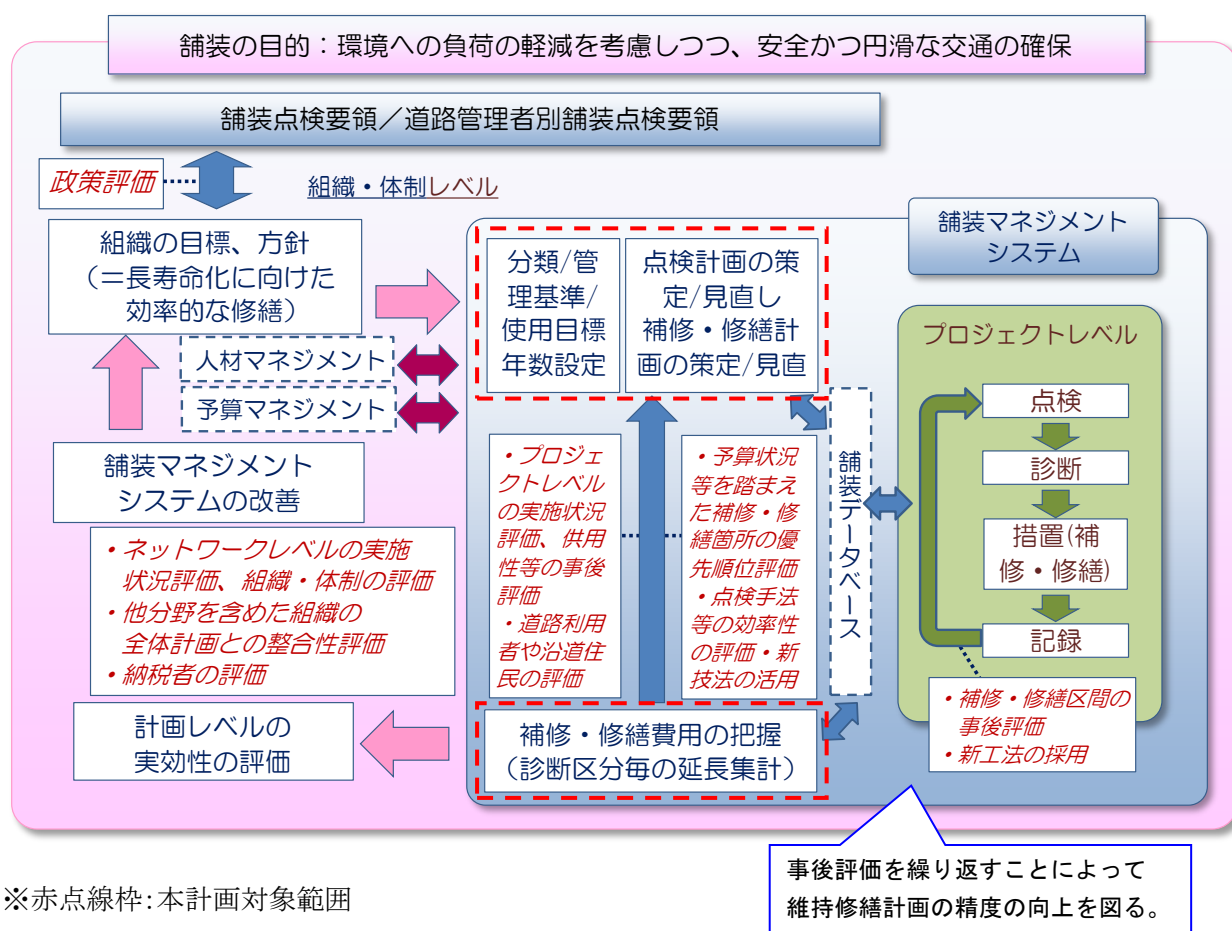


図 1.9 年度別の舗装補修費の推移

§ 2. 舗装の維持管理の基本的な考え方

2.1. 維持管理計画策定の目的

舗装修繕計画に基づき維持修繕の実施、定期的な記録、事後評価(要望等の取り込み、将来予測、維持修繕工法の妥当性検証等)を行い、管理目標の設定・修正を実施することで更なる現況舗装健全度の向上が見込まれる。これらを繰り返すことにより、道路利用者へのサービス向上と効率的な維持管理を継続することを目的とする。



出典:舗装点検要領に基づく舗装マネジメント指針 H30.9 日本道路協会 P.18

図 2.1 舗装維持管理のフロー

交野市が管理する道路の舗装維持管理の目標を達成するための基本方針として、以下の5つを掲げる。

舗装維持管理の5つの基本方針

- ① 予防保全型と事後保全型を組み合わせた計画的な維持管理を行い、補修費の節減を図る。
- ② 路線の重要度に応じた維持管理を実施することで、効率的・効果的な維持管理を図る。
- ③ 現状の路面性状を把握するための調査を実施し、舗装の健全性を担保できる長寿命化修繕計画を策定する。
- ④ 日常パトロールや路線の重要度に応じた点検手法・頻度により、事前の補修箇所を選定に努める。また、点検結果・補修履歴の収集・蓄積をデジタル化し、情報共有の効率化を図ると共に着実なデータ蓄積を行う。
- ⑤ 継続的な路面性状調査を実施し、PDCA サイクルによる計画見直しを定期的実施する。

(1) 計画的な維持管理への転換を図る

舗装維持管理手法は、「予防保全型」「事後保全型」に分類し、的確な維持管理を図る。

管理水準は、路線の重要度、現在の MCI 値や将来予測結果を踏まえた上で、適切に設定する。
また、財政的な制約条件も考慮し、路線の重要度などに応じて、維持管理手法を「予防保全型」「事後保全型」に分類し、的確な維持管理を図る。

(2) 路線の重要度に応じた維持管理へ転換

路線の重要度に応じ、管理路線を分類し、効率的かつ効果的な維持管理を実践する。

路線の重要度に応じて適切なサービスレベルを設定し、計画的に維持管理を実施することにより、道路利用者の安全性の確保、舗装補修費の効率的・効果的な執行を目指す。

(3) 施策目標(中長期)と直近5ヵ年計画(短期的な補修計画)の策定

これまでに蓄積したデータを有効活用し、短期及び中長期的な補修計画を策定することで、舗装の長寿命化を図り、効率的かつ効果的な維持管理を実現する。

中長期計画は、今後40年程度における必要補修費用の算定、短期計画は今後5年間の補修計画を立案することで、計画的な維持管理を目指す。

(4) 点検結果・補修履歴の収集・蓄積

維持管理に関連する点検結果や補修履歴などの管理情報をデジタル化し、情報共有の効率化と着実な蓄積を図る。

市民や道路利用者に対して、適切なサービス水準を確保するためには、路面の状態を表す舗装データを整備することが重要である。なお、舗装データには、位置・規格等のデータだけでなく、点検データ、補修データ等も併せてデータベース化することにより、関係者間での情報共有の効率化を図ることができ、着実なデータの蓄積が可能となる。

(5) PDCA サイクルによる定期的な計画見直し

社会情勢の変化により、本計画を適宜更新する。

効率的に道路利用の実態に合う舗装の維持管理を継続するために、本計画を適宜更新するものとする。そのために定期的な調査を行い、道路の利用状況や舗装の劣化状況を把握し、本計画の更新に活用する。

2.2. 管理道路の分類(グループ分け)

交野市が管理する道路は、管理延長や道路特性などが多岐にわたっており、各特性に合った舗装のサービスレベルを維持するための分類・管理区分を設定する。

管理区分の重要度に応じたサービスレベルを設定し、計画的な舗装の維持管理を行う。

2.2.1 分類設定の考え方

舗装のサービスレベルの検討を目的として以下の分類を設計する。

表 2.2 舗装の管理区分(分類)と維持管理の方向性・要求水準

特性	分類	主な道路(イメージ)
・高規格幹線道路 等	A	高速道路
・損傷の進行が早い道路 等 (例えば交通量が多い道路)	B	直轄国道
・損傷の進行が緩やかな道路 等 (例えば交通量が多い道路)	C	補助国道・県道
・生活道路 等	D	政令市一般市道、市町村道

出典:舗装点検要領 H28.10 P.6

2.2.2 道路管理の分類設定

1-1-2 道路交通状況(2)車線数と道路幅員で示したように、ほとんどの路線に部分的に 1 車線区間があり、全区間 2 車線以上路線は 6 路線である。このことから、交野市の管理道路は表 1.2 のうちの分類 C 又は D に該当する。

ただし、交野市は大都市近郊の都市であることや第二京阪の全線開通より、大型物流施設の立地や都市開発がすすめられ、国道や府道と接続する路線も多いことより主要幹線の役割や機能が以前より高まっている。そこで、前回計画策定時と同様に認定路線は全て分類 C とし、その中でも 1 級・2 級幹線は比較的幅員が広く、緊急交通路に指定されている路線もあり更に物流における代替・補完路にも一部指定されているため C i とし、その他の路線のうち主要幹線道路(2 車線区間の多い路線)も併せて Ci とすることとした。主要幹線道路に該当しない路線は C ii に分類する。

表 2.3 管理道路の分類

特性	分類	管理レベルと対象道路
・主要な幹線道路、生活道路 等	C i	標準的なサービスレベルが求められる路線 1 級幹線道路・2 級幹線道路・緊急交通路・主要な道路
	C ii	走行に支障を来さないサービスレベルが求められる路線 舗装された生活道路
・上記路線以外	D	供用性を確保する路線 未舗装道路 等

※認定外路線については、認定時に C i、C ii の分類を検討し、分類に応じた管理を実施する。

2.3. 管理基準(目標管理基準の設定)

管理目標の指標としては「ひび割れ」「わだち掘れ」「IRI」といった単独指標の他に、舗装の維持管理指数(MCI)のように単独指標を組み合わせた総合指標がある。

【単独指標】

ひび割れやわだち掘れの形態別に劣化した複数の箇所の舗装の状態を単純に比較することはできないが、それを用いた評価値は舗装の性能、劣化の破壊形態との関係が比較的明確であることから、短期マネジメントに有効である。

【総合指標】

舗装の状態が形態別に劣化した複数の箇所について統一の指標により評価することが可能となるため、舗装修繕の優先順位を評価する際や、中長期的な劣化予測等の把握に有効であることから、中長期マネジメントに有効である。

参考:舗装の維持修繕ガイドブック 2013、P.8-9、平成 25 年 11 月 1 日

交野市では舗装の維持管理において MCI 値を管理指標として用いてきた経緯があり、過年度の点検結果との比較が容易であることや、調査結果で示されるよう劣化の要因はひび割れによるものであることから MCI による評価においても問題は無いと考えられる。さらに、市町村など比較的トリップが短く、交通量が少ない路線においては現行の IRI の基準が厳しすぎると言われている。

そこで本年度調査は、舗装点検要領に示す診断区分をひび割れ率とわだち掘れ量の2要素で判定した。

診断区分2要素

分類	概 要	目標管理基準			
C i	標準的なサービスレベルが求められる路線 1 級幹線道路・2 級幹線道路・緊急交通路・主要な道路		I	II	III
		ひび割れ率	20%未満	20%以上	40%以上
C ii	走行に支障を来さないサービスレベルが求められる路線 舗装された生活道路	わだち掘れ量	20mm未満	20mm以上	40mm以上

2.4. 点検方法・点検頻度

2.4.1 舗装点検の種類

舗装の点検は、舗装路面の状況、舗装構造の状況を的確に点検し、既設舗装の状態を正確に把握することにある。

このため、舗装点検・調査として、「日常点検」、「定期点検」、「緊急点検」に大別される。

表 2.12 舗装点検・調査の種類

種 類	概 要
日常点検	日常点検は、管理する道路全体において道路パトロール時の目視観察や道路利用者や沿道住民からの情報により、路面の状況を把握する調査
定期点検	定期点検は、管理区分 A～C に該当する区間において路面性状を定期的に調査し、供用性能の経時変化を把握する目的で実施する調査
緊急点検	緊急点検は、異常気象時、地震発災直後や発災収束後、その他必要に応じて実施する点検

参考:大阪府舗装点検要領 大阪府都市整備部 H28.4 P.5

各舗装点検の方法及び実施頻度について、交野市の分類ごとの道路の重要性等を鑑み下表のように設定した。

表 2.13 管理道路の分類別 点検方法・頻度

分類	点検の種類	点検方法	概 要	点検頻度
C i	定期点検	路面性状調査による点検 (3 要素)	・車両に搭載した路面撮影機を使用し、昼間、通常走行により前方の撮影を行い、進行方向 5m 間隔で舗装路面画像に位置情報を付加して記録。	5 年
C ii			・調査項目は「ひび割れ」「わだち掘れ」、「IRI」とする。	10 年
D	日常点検	巡視の機会を通じた路面状況把握		適宜

参考:舗装点検要領に基づく舗装マネジメント指針 H30.9 日本道路協会 P.13

§ 3. 対策優先順位(修繕計画の方針)

3.1. 舗装修繕計画の策定(短期計画)

3.1.1 計画期間

本計画は、道路分類 C 以上の路線を対象としており、管理路線全体の次回点検時期を勘案し、令和7年度から令和17年までの10年間を対象とする。

3.1.2 短期補修計画の位置づけ

短期修繕計画では、下記フローにおける赤点線枠の「短期補修計画の策定」を行う。なお、実際の補修工事実施にあたっては、個々の補修箇所に対し、下図青点線枠の詳細調査による「工法の妥当性の確認」が必要である。

【舗装補修における具体の流れ】

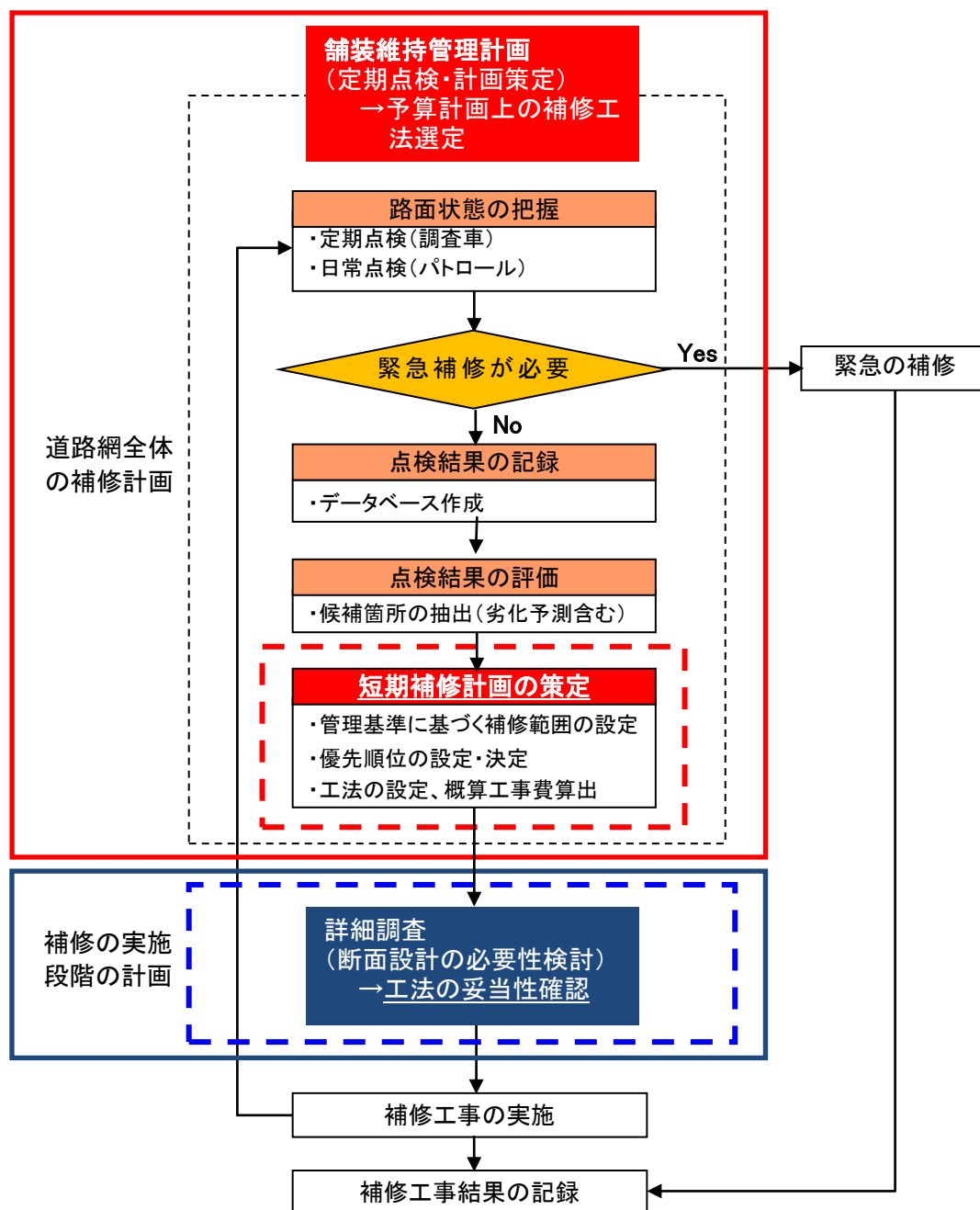
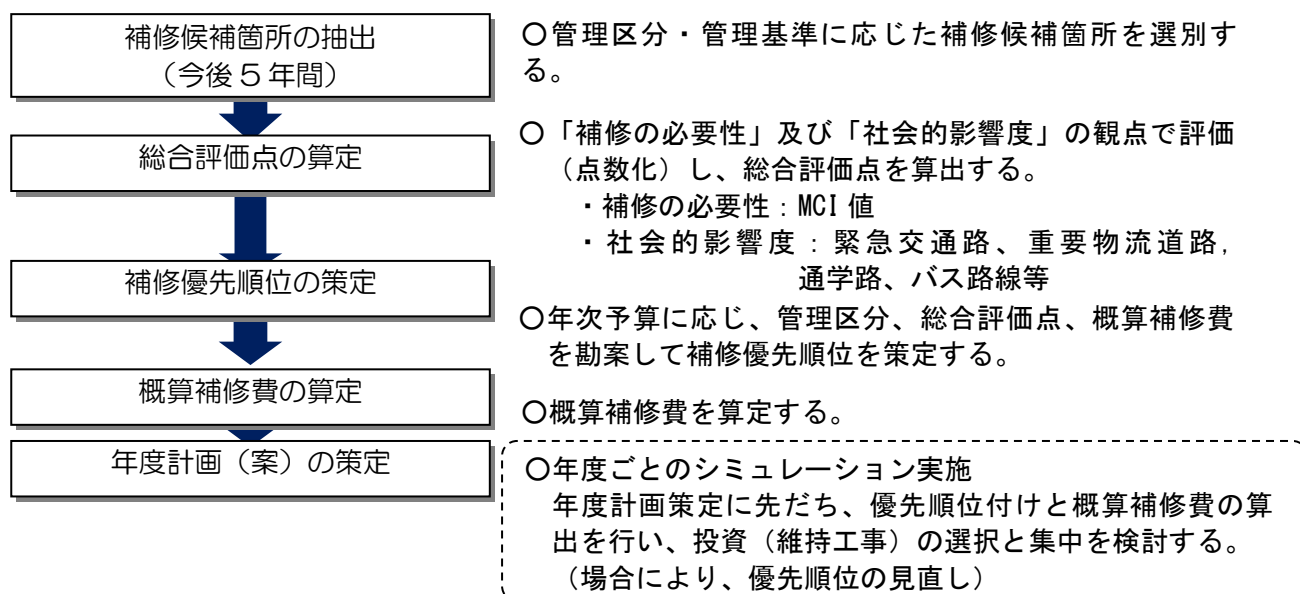


図 3.1 舗装補修実施フロー

3.2. 優先順位の評価方法

3.2.1 (1)優先順位の設定手順

短期修繕計画の優先順位は、以下の手順で策定する。



3.2.2 補修候補箇所の抽出

補修候補箇所を抽出するため、舗装点検要領(平成 28 年 10 月)P.9、10 を参考に、周辺の市町村と比較するうえで、多くの市町村が採用している一般的な管理基準を設けることが望ましいと考える。

そこで、「舗装点検要領(H28.10)国土交通省」に例として示されている管理基準を準用するものとし、下記の通りとした。健全性の診断区分を下表のように設定する。設定した診断区分をもとに、前年度の路面性状調査の点検結果（ひび割れ率、わだち掘れ量）より補修候補箇所を抽出する。

表 3.1 健全性の診断区分

健全性の診断区分		損傷 レベル	MCI	ひび割 れ率	わだち掘 れ量
I	健全	小	4 以上	20%未満	20mm 未 満
II	表層機能保持段階	中	3 以上 4 未満	20%以上 40%未満	20mm 以 上 40mm 未 満
III	修繕段階	大	3 未満	40%以上	40mm 以 上

参考:舗装点検要領に基づく舗装マネジメント指針 H30.9 日本道路協会 P.38

3.2.3 重点化指標による優先順位の評価方法

補修の優先順位は、従来の考え方も踏襲し、以下の観点から「補修の必要性」、「社会的影響度」について評価し、重点化指標の総合評価により優先順位を決定する。

- 点数化による定量的な評価により、客観的な評価を行う
- 市民へのアカウントビリティの観点から社会的影響度の評価を行う
- 優先順位は管理区分も考慮して決定する

< 総合評価点 >

$$\text{総合評価} = \text{補修の必要性評価} + \text{社会的影響度評価}$$

3.3. 優先順位の考え方

3.3.1 重点化指標の総合評価について

(1) 補修の必要性における評価について

舗装の劣化状態を MCI 値により評価する。評価のレベルは下記 4 段階とする。

表 3.2 補修の必要性における評価点

補修の必要性 重点化指標	区分(評価)	損傷レベル
MCI	$0 \leq \text{MCI} < 3$	大 ↑ 小
	$3 \leq \text{MCI} < 4$	
	$4 \leq \text{MCI} < 5$	
	$5 \leq \text{MCI}$	

(2) 社会的影響度による評価について

舗装の維持修繕の優先順位策定にあたり、舗装の劣化による社会的影響度を考慮する必要がある。そこで、防災や共用性、安全性、快適性、地域特性などの観点が求められるため、下記項目を社会的影響度の評価指標として選定した。

なお、交野市において地域緊急交通路の一部は災害時の避難所と広域緊急交通路を繋ぐ区間の市道が指定されているため、防災の観点からの指標は緊急交通路の指標のみとした。

評価指標 1: 路線の重要度

1 級幹線道路、2 級幹線道路は交野市内 5 地区間の交通を担う重要な路線である。また、その他の道路のうち 2 車線化区間を多く有する路線(車道幅員 7.0m 以上)は交通量も比較的多い重要な路線であり、集落間の連絡を果たす路線である。

評価指標 2: 緊急交通路

避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線である。特に、主要幹線道路との接続路線は重要度が高い。

評価指標 3: 重要物流道路(代替・補完路)

緊急時や通常時より物資の輸送には不可欠な重要な道路であるため重要度の高い路線である。

評価指標 4:バス路線

市民の移動として活用されているバスの走行性を高めることで、市民の快適な移動に寄与し、バスの運行を担保することができる。また、他の路線より舗装の劣化速度が速いと予想される。

評価指標 5:通学路

児童が走行車両からの飛び石や水はね等に遭遇せず、安全・快適に通学できることが重要である。

評価指標は、半径 500m 圏内における小学校の有無とする。(スクールゾーンの範囲)

評価指標 6:工業地域・準工業地域

工業地域及び準工業地周辺は大型車両の往来が多い。舗装の劣化は大型車両の通行によるところが大きく、他の地域の路線より舗装の劣化速度が早いと予想される。路面状態の急激な悪化は路盤にまで影響を及ぼす可能性があり、表層の劣化段階で補修し、費用を低減させる予防保全による維持管理が重要である。

評価指標は工業地域・準工業地域内の大型車が通行可能な幅員 3.0m 以上の道路を対象として評価する。

表 3.3 社会的影響度による評価点

項目	要素	評価点	最大評価点
路線の重要度	1 級幹線道路・2 級幹線道路	10	10
	その他の道路 (7.0m 以上)	5	
	その他の道路 (7.0m 未満)	0	
緊急交通路	緊急交通路	10	10
	緊急交通路に接続する路線	5	
	上記以外	0	
重要物流道路 (代替補完含む)	該当	5	5
	非該当	0	
バス路線に該当	該当	5	5
	非該当	0	
通学路の有無※1 (小学校の有無)	500m 圏内に有り	5	5
	500m 圏内に無し	0	
工業地域・準工業地域に 該当※2	該当	5	5
	非該当	0	
最大合計ポイント		40	40
地元要望・管理者判断※3	+10 点～-10 点の間で配点	±10	±10

※1 小学校から半径 500m 圏内の道路を通学路とした。(スクールゾーンの範囲)

※2 工業地域・準工業地域内における大型車の通行が可能な車道部幅員 3.0m 以上を対象とした。

※3 基準は 0 点とし、付加する場合は合計ポイントが 40 点を超過しないように付与する。

(3)舗装修繕重点化指標の設定

補修の必要性及び社会的影響度のそれぞれ評価により、下図のように重点化の位置付けを行った。

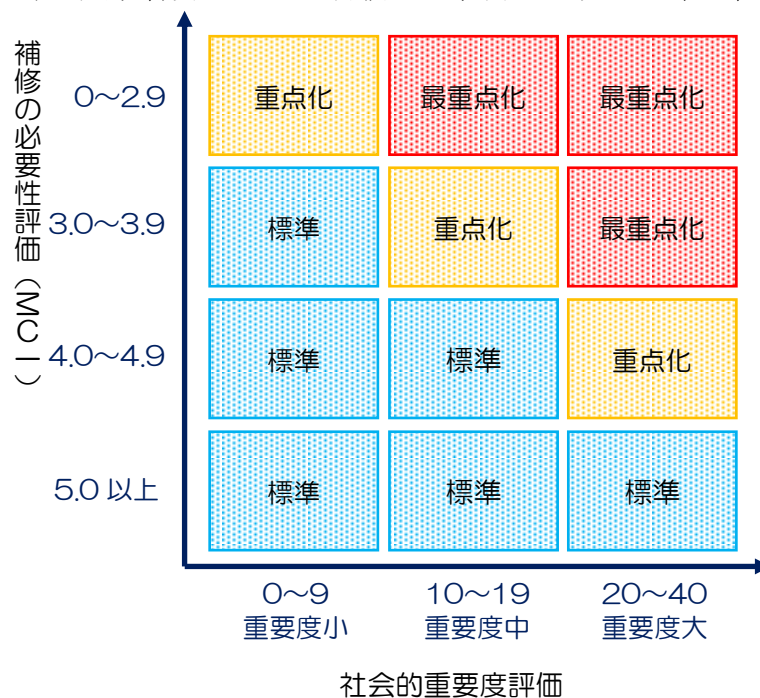


図 3.1 舗装修繕の重点化指標

3.3.2 補修工法の選定

(1)健全性の診断区分による補修工法の選定について

舗装の健全性の診断に対し、これまでの維持修繕実績も踏まえて、維持補修計画立案にあたり下表のような補修工法を採用した。なお、ひび割れ率、わだち掘れ量の数値に対する工法のうち、より対策の及ぶ層の範囲が深い工法を選定した。

表 3.4 ひび割れ率およびわだち掘れ量による維持修繕工法

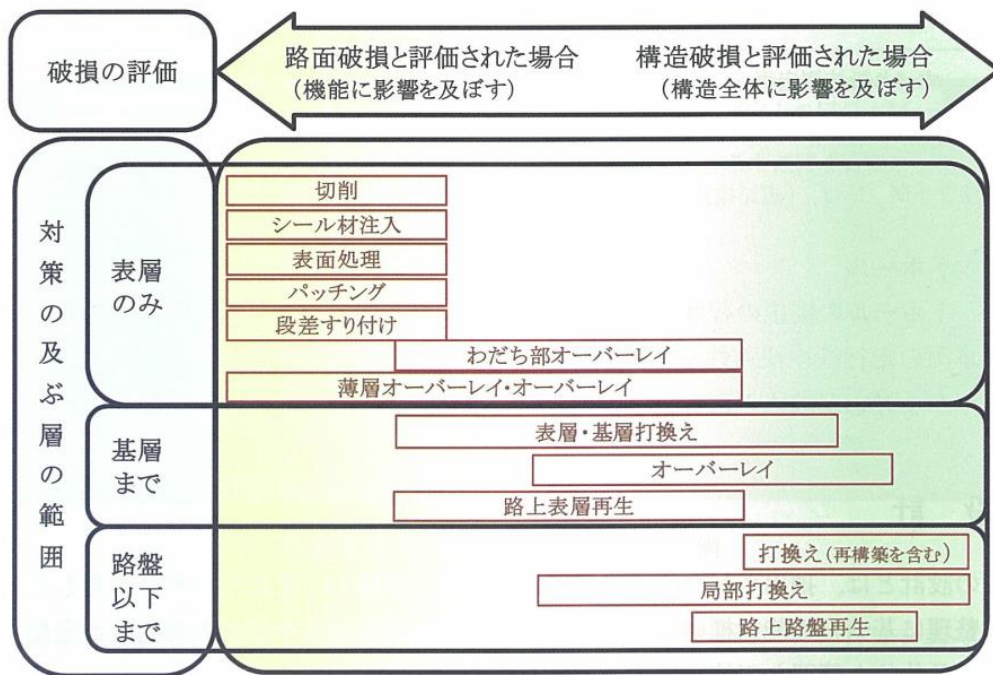
ひび割れ率	わだち掘れ量	維持修繕工法(採用)
50%以上	50mm 以上	全層打換え工法
	20mm 以上 50mm 未満	
	20mm 未満	
20%以上	50mm 以上	全層打換え工法
	20mm 以上 50mm 未満	表層打ち換え 切削オーバーレイ※
	20mm 未満	
20%未満	50mm 以上	全層打換え工法
	20mm 以上 50mm 未満	表層打ち換え 切削オーバーレイ※
	20mm 未満	—

※切削オーバーレイについては、アスファルト 2 層以上の場合に採用する。

参考:舗装点検要領に基づく舗装マネジメント指針 H30.9 日本道路協会 P.51

〈〈 参考 〉〉アスファルト舗装の維持修繕工法の適用例

健全性の診断Ⅰ→Ⅲの順に、必要となる補修対策の及ぶ層の範囲は下図に示すように深くなる。



出典:舗装の維持修繕ガイドブック 2013(日本道路協会 H25.11)P.56

図 3.4 アスファルト舗装の維持修繕工法の適用例

§ 4. 舗装の対策内容、実施時期

4.1. 診断結果

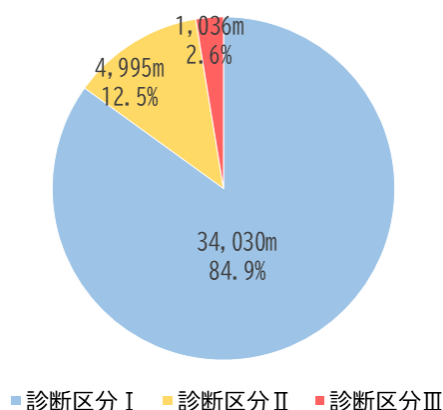
診断結果は舗装修繕計画の立案を前提に、損傷箇所ごとの取りまとめとせず、従来の工事発注ロットを考慮して路線ごとに取りまとめた。工事発注の際は、損傷区間を路線ごとにまとめた区間で発注することにより、工事費用の削減、施工継目の解消、通行規制時間の短縮などを図ることができる。

表 4.1 管理基準(2 要素評価)

健全性の診断区分		ひび割れ率	わだち掘れ量
I	健全	20%未満	20mm 未満
II	表層機能保持段階	20%以上 40%未満	20mm 以上 40mm 未満
III	修繕段階	40%以上	40mm 以上

今回点検を行った 1・2 級幹線道路及び地域緊急交通路の路面の健全性の診断は以下の通りである。

※路面の健全性診断区分/ I：健全、II：表層機能保持段階、III：修繕段階



■ 診断区分 I ■ 診断区分 II ■ 診断区分 III

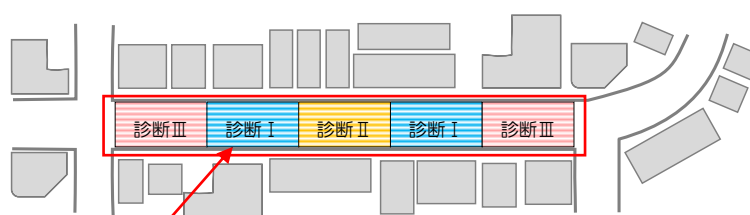
図 4.1 管理基準

表 4.2 診断結果

健全性の診断区分			総計
診断区分 I	診断区分 II	診断区分 III	
34,030	4,995	1,036	40,061

路面性状調査にて抽出した損傷区間は調査結果を 20m 評価単位で評価しているため、必ずしも適切な工事区間とは言えない。実際の工事はパッチングのように部分的に補修するわけではなく、損傷箇所も含めた区間単位で補修工事を行う。そのため、下図のようにある程度の区間を工事発注ロットとしてまとめた。

〈〈 参考 〉〉工事発注ロットと MCI の関係 イメージ



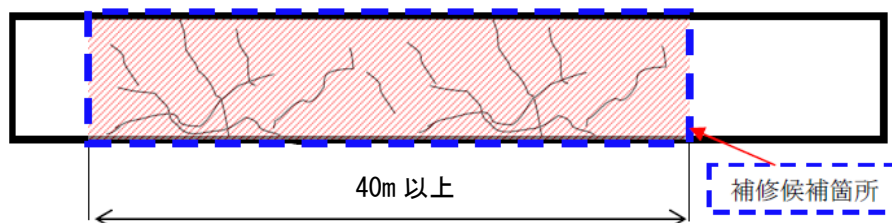
工事発注ロット：診断区分 III としての補修工事を実施

4.2. 対策内容と実施時期(舗装修繕計画)

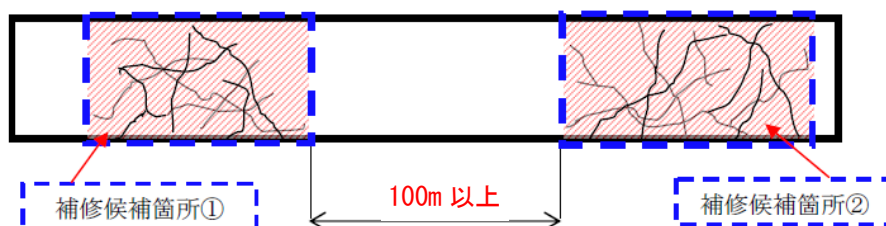
4.2.1 設定条件

計画策定にあたっては、20m 評価単位の路面性状調査結果において、ひび割れ、わだち掘れ量の数値が各分類の管理基準を下回る区間について補修候補箇所とする。

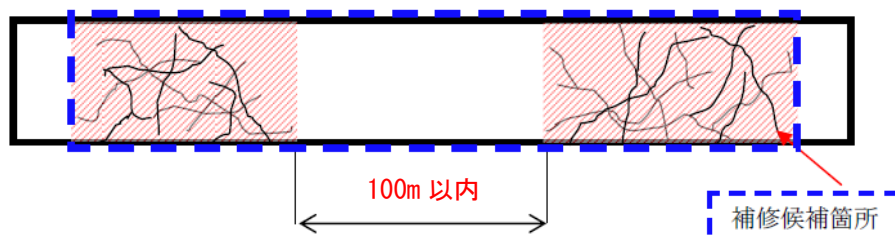
①40m 以上連続した損傷箇所がある場合、補修箇所として選定した。



②40m 以上連続した損傷箇所があり、隣接する損傷箇所が 100m 以上離れている場合は、補修損傷箇所を分割した。



③40m 以上連続した損傷箇所があり、隣接する損傷箇所が 100m 以内にある場合、一連の補修箇所とした。



参考:大阪府舗装点検要領 平成 28 年 4 月 P.23

図 4.1 補修箇所選定の(補修ロット)ロジック

4.2.2 舗装修繕計画

今回の路面性状調査の結果は、「最重点化」の区間が約 4.2km、「重点化」の区間が約 5.8km の計 10.0km となった。

今回、路面性状調査結果に基づき、補修候補箇所を選定し、計画的に行う中で、舗装修繕費は、年間約 0.5～0.6 億円を推移しており、すべての補修候補箇所を直近 5 か年の間で整備することは困難である。

そこで、今後 5 年間(令和 7 年度～令和 11 年度)の短期計画については、「最重点化」とされている補修候補を順次着手し、すべて対策を完了させるものとする。なお、道路陥没など通行に支障をきたす事象が生じた場合、計画によらず適宜対応する。

また、「重点化」の補修箇所は、令和 12 年度以降に順次着手することを基本とするが、道路分類 Ci の路線は 5 年毎、C ii の路線については 10 年毎に路面性状調査を実施し、舗装修繕計画は適宜見直すこととする。

今回は、前回調査より5年後の Ci の路線のみ調査となる為、次回令和 10 年度は、Ci 及び Cii の路線についての調査となる。

次に、舗装修繕計画一覧および位置図を示す。

表 4.3 舗装修繕計画(1/2)

路線 番号	種別	路線名	道路 分類	自 [m]	至 [m]	補修 延長 [m]	診断 結果	点検年度	舗装修繕 の重点化	維持修繕 工法	修繕費用	補修 実施年度	工事予定 位置図 記載番号
7004	2級	私部青山線	C	1380	1600	220	Ⅲ	令和5年度	最重点化	表層打替え	0.5～0.6億円/年	令和11年度まで	1
6017	1級	森南神宮寺線	C	800	886	86	Ⅲ	令和5年度	最重点化	全層打替え			2
6017	1級	森南神宮寺線	C	886	1140	254	Ⅲ	令和5年度	最重点化	表層打替え			3
6034	2級	私部免除川線	C	140	180	40	Ⅲ	令和5年度	最重点化	表層打替え			4
8130	その他	幾野31号線	C	0	89	89	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			5
6003	1級	私部春日線	C	220	260	40	Ⅱ	令和5年度	最重点化	切削オーバーレイ			6
6027	1級	星田妙見東線	C	1680	1720	40	Ⅱ	令和5年度	最重点化	切削オーバーレイ			7
7004	2級	私部青山線	C	1180	1260	80	Ⅱ	令和5年度	最重点化	切削オーバーレイ			8
7016	2級	私部寺線	C	580	720	140	Ⅲ	令和5年度	最重点化	全層打替え			9
7004	2級	私部青山線	C	20	140	120	Ⅲ	令和5年度	最重点化	全層打替え			10
6585	1級	南星台本線	C	140	180	40	Ⅲ	令和5年度	最重点化	全層打替え			11
6479	1級	妙見東本線	C	760	1040	280	Ⅱ	令和5年度	最重点化	切削オーバーレイ			12
8086	その他	郡津8号線	C	0	60	60	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			13
8019	その他	私市東廻り線	C	380	460	80	Ⅱ	平成30年度	最重点化	表層打替え			14
7009	その他	警察学校線	C	100	160	60	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			15
8045	その他	松塚1号線	C	140	220	80	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			16
8051	その他	松塚7号線	C	0	54	54	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			17
8048	その他	松塚4号線	C	0	119	119	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			18
8177	その他	倉治39号線	C	20	60	40	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			19
8065	その他	松塚21号線	C	260	324	64	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			20
8501	その他	星田1号線	C	280	420	140	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			21
8082	その他	郡津4号線	C	340	460	120	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			22
9106	その他	私部倉治線	C	1600	1660	54	Ⅲ	令和5年度	最重点化	全層打替え			23
認定外_283	認定外	郡津4丁目	C	0	40	40	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			24
認定外_010	認定外	幾野6丁目(里)	C	0	151	151	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			25
認定外_044	認定外	幾野6丁目(里)	C	0	42	42	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			26
認定外_253	認定外	東倉治2丁目(里)	C	140	280	140	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			27
認定外_246	認定外	松塚	C	0	99	99	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			28
認定外_441	認定外	向井田2丁目(里)	C	40	111	71	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			29
認定外_174	認定外	大字倉治	C	0	240	240	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			30
認定外_483	認定外	向井田1丁目	C	0	49	49	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			31
認定外_516	認定外	森南3丁目	C	40	80	40	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			32
8037	その他	私部神宮寺北線	C	1100	1300	200	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			33
8025	その他	私部星田線	C	680	1020	340	Ⅲ	平成30年度	最重点化	表層打替え			34
9106	その他	私部倉治線	C	1060	1520	460	Ⅲ	令和5年度	最重点化	全層打替え			35
8025	その他	8025 私部星田線	C	1260	1540	280	Ⅲ	平成30年度	重点化	表層打替え	0.5～0.6億円/年	令和12年度以降	—
8140	1級	倉治2号線	C	60	160	100	Ⅲ	令和5年度	重点化	全層打替え			
7018	2級	森南傍示線	C	2680	2820	140	Ⅲ	令和5年度	重点化	表層打替え			
8006	その他	私部郡津幾野線	C	600	780	180	Ⅱ	平成30年度	重点化	表層打替え			
8015	その他	私部寺北線	C	1000	1320	320	Ⅲ	平成30年度	重点化	表層打替え			
8051	その他	松塚7号線	C	66	135	69	Ⅲ	平成30年度	重点化	表層打替え			
8043	その他	青山寺線	C	660	980	320	Ⅲ	平成30年度	重点化	表層打替え			
8138	その他	幾野39号線	C	40	138	98	Ⅲ	平成30年度	重点化	表層打替え			
認定外_489	認定外	寺3丁目	C	40	158	118	Ⅲ	平成30年度	重点化	表層打替え			
認定外_519	認定外	私部西5丁目(里)	C	120	220	100	Ⅲ	平成30年度	重点化	表層打替え			
認定外_536	認定外	天野が原町2丁目(里)	C	0	80	80	Ⅲ	平成30年度	重点化	表層打替え			
認定外_651	認定外	藤が尾2丁目	C	120	296	176	Ⅲ	平成30年度	重点化	表層打替え			
認定外_796	認定外	星田4丁目(里)	C	0	60	60	Ⅲ	平成30年度	重点化	表層打替え			
認定外_862	認定外	星田8丁目	C	20	81	61	Ⅱ	平成30年度	重点化	表層打替え			
認定外_876	認定外	星田8丁目	C	40	140	100	Ⅲ	平成30年度	重点化	表層打替え			

表 4.4 舗装修繕計画(2/2)

路線 番号	種別	路線名	道路 分類	自 [m]	至 [m]	補修 延長 [m]	診断 結果	点検年度	舗装修繕 の重点化	維持修繕 工法	修繕費用	補修 実施年度	工事予定 位置図 記載番号
8033	その他	倉治青山線	C	420	600	180	Ⅲ	令和5年度	重点化	表層打替え	0.5～0.6億円/年	令和12年度以降	—
8041	その他	8041 私部神宮寺南線	C	140	240	100	Ⅲ	平成30年度	重点化	表層打替え			
8540	その他	星田北1号線	C	320	540	220	Ⅲ	平成30年度	重点化	表層打替え			
認定外_591	認定外	南2丁目	C	20	60	40	Ⅲ	平成30年度	重点化	表層打替え			
6013	1級	私部森北線	C	260	500	240	Ⅱ	令和5年度	重点化	表層打替え			
6017	1級	森南神宮寺線	C	640	720	80	Ⅱ	令和5年度	重点化	切削オーバーレイ			
6023	1級	星田北線	C	298	380	82	Ⅱ	令和5年度	重点化	切削オーバーレイ			
6024	1級	星田阿茶谷線	C	480	540	60	Ⅱ	令和5年度	重点化	表層打替え			
6017	1級	森南神宮寺線	C	1160	1300	140	Ⅲ	令和5年度	重点化	表層打替え			
6022	1級	星田私市線	C	560	660	100	Ⅱ	令和5年度	重点化	表層打替え			
7673	1級	幾野春日線	C	380	760	380	Ⅱ	令和5年度	重点化	切削オーバーレイ			
8769	1級	交野山手線	C	540	580	40	Ⅱ	令和5年度	重点化	切削オーバーレイ			
6022	1級	星田私市線	C	0	103	103	Ⅱ	令和5年度	重点化	表層打替え			
6029	1級	星田傍示川線	C	1020	1504	484	Ⅲ	令和5年度	重点化	切削オーバーレイ			
7007	1級	私部西線	C	1180	1220	40	Ⅱ	令和5年度	重点化	切削オーバーレイ			
8692	1級	星田山手30号線	C	1200	1320	120	Ⅱ	令和5年度	重点化	表層打替え			
8769	1級	交野山手線	C	1060	1120	60	Ⅱ	令和5年度	重点化	切削オーバーレイ			
8784	1級	磐船駅前線	C	100	200	100	Ⅱ	令和5年度	重点化	表層打替え			
7001	2級	私部郡津線	C	239	326	87	Ⅱ	令和5年度	重点化	切削オーバーレイ			
7016	2級	私部寺線	C	880	940	60	Ⅱ	令和5年度	重点化	切削オーバーレイ			
7016	2級	私部寺線	C	1000	1060	60	Ⅱ	令和5年度	重点化	切削オーバーレイ			
7001	2級	私部郡津線	C	460	500	40	Ⅱ	令和5年度	重点化	切削オーバーレイ			
6375	1級	森私市線	C	920	1078	158	Ⅱ	令和5年度	重点化	表層打替え			
7016	2級	私部寺線	C	1140	1220	80	Ⅱ	令和5年度	重点化	切削オーバーレイ			
6021	2級	私市山手線	C	460	500	40	Ⅱ	令和5年度	重点化	表層打替え			
6021	2級	私市山手線	C	320	400	80	Ⅱ	令和5年度	重点化	表層打替え			
7008	2級	倉治がらと川線	C	960	1025	65	Ⅲ	令和5年度	重点化	切削オーバーレイ			
7009	2級	警察学校線	C	180	240	60	Ⅲ	令和5年度	重点化	表層打替え			
8692	2級	星田山手30号線	C	0	220	220	Ⅱ	令和5年度	重点化	表層打替え			
7011	2級	倉治桜堤線	C	60	100	40	Ⅱ	令和5年度	重点化	表層打替え			
7028	2級	星田生駒線	C	580	620	40	Ⅱ	令和5年度	重点化	表層打替え			
8541	その他	星田北2号線	C	140	180	40	Ⅱ	平成30年度	重点化	表層打替え			

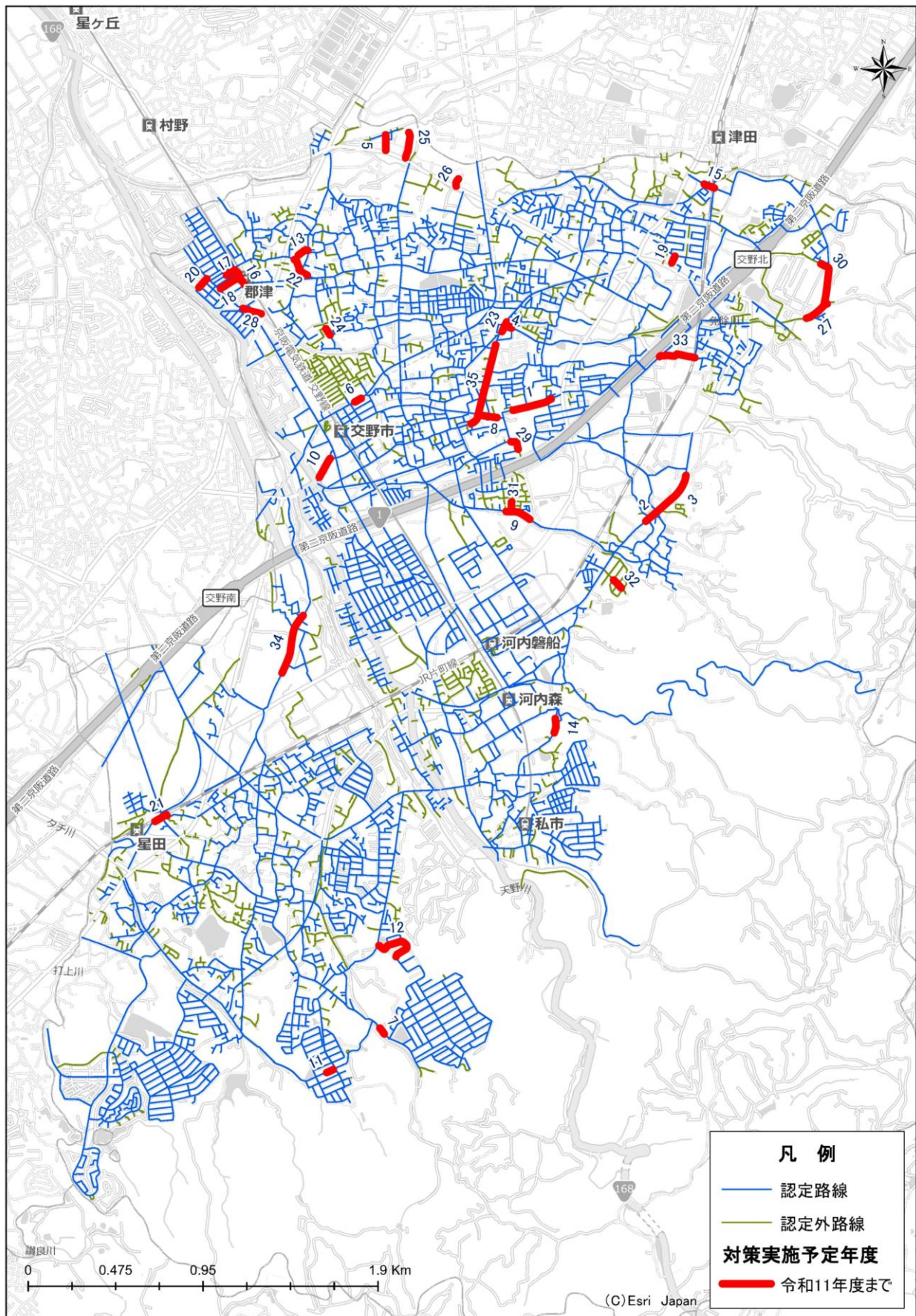


図 4.3 舗装修繕箇所