

富士市舗装個別施設計画

令和 4年 3月

富士市建設部道路維持課

目次

| | |
|------------------------------------|--------|
| ◆はじめに | - 1 - |
| 1. 目的及び計画の位置づけ | - 2 - |
| 1.1 目的 | - 2 - |
| 1.2 本計画の位置づけ | - 2 - |
| 2. 舗装の現状と課題 | - 3 - |
| 2.1 管理道路の現状 | - 3 - |
| 2.2 舗装の現状 | - 3 - |
| 2.3 舗装修繕予算の現状 | - 4 - |
| 3. 舗装の維持管理の基本的な考え方 | - 5 - |
| 3.1 舗装管理の基本方針 | - 5 - |
| 3.2 管理道路の分類（グループ分け）の方向性 | - 6 - |
| 3.3 道路分類による維持管理手法の方向性 | - 6 - |
| 3.4 市の管理道路の分類（路線名毎） | - 7 - |
| 3.5 点検方法・点検頻度 | - 8 - |
| 3.6 健全性の診断（管理基準） | - 9 - |
| 3.7 対策工法 | - 11 - |
| 3.8 使用目標年数（目標とする耐用年数） | - 12 - |
| 4. 個別施設計画の策定 | - 13 - |
| 4.1 計画期間 | - 13 - |
| 4.2 計画期間内の修繕費用の見通し | - 13 - |
| 4.3 将来の修繕費用の見通し（シミュレーション期間を40年に設定） | - 13 - |
| 4.4 対策の優先順位（補修計画の方針） | - 14 - |
| 4.5 診断結果 | - 15 - |
| 4.6 実施計画 | - 16 - |

◆はじめに

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、富士市の貴重な財産であり、市民サービス向上を図るため、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れていなければ、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。

このような中、国土交通省 道路局より道路舗装について、『総点検実施要領（案）【舗装編】平成 25 年 2 月』及び『舗装点検要領 平成 28 年 10 月』が示され、富士市においても、限られた予算の中でこれまで以上に道路舗装の効果的・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軽減を考慮した舗装管理計画の策定を行っていく。

1. 目的及び計画の位置づけ

1.1 目的

この計画では、安全で安心な道路を提供するため、従来の損傷が著しくなった時に行う修繕に加え、定期点検等の調査結果に基づき損傷が軽微なうちに適切な修繕を行う管理手法を取り入れることで、市が管理する道路舗装の健全化とライフサイクルコストの縮減を図ることを目的としている。

1.2 本計画の位置づけ

本計画では、平成 25 年 11 月に国のインフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議で決定された「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、施設ごとの個別施設計画を策定するものであり、平成 27 年 4 月に本市が策定した「富士市公共施設マネジメント基本方針」の下位計画に位置付け、令和 4 年度から令和 13 年度の 10 ヶ年で事業を計画していく。

2. 舗装の現状と課題

2.1 管理道路の現状

令和3年3月末現在、富士市が管理する認定道路の総延長（実延長）は1,296.3kmであり、舗装率は95.8%となっている。

表 2-1 管理道路の現状

| 種別 | 道路実延長 (m) | | 路線数 | 舗装延長 | | 舗装率 (%) | | | |
|------|--------------|---|-------|--------------|----------|------------|---|------|---|
| | | | | As 舗装(m) | Co 舗装(m) | | | | |
| 1級市道 | 150,210.38 | m | 94 | 143,935.77 | m | 3,382.67 | m | 98.1 | % |
| 2級市道 | 149,232.72 | m | 153 | 137,498.94 | m | 10,838.38 | m | 99.3 | % |
| その他 | 996,862.38 | m | 4,876 | 837,335.59 | m | 108,564.98 | m | 94.9 | % |
| 合計 | 1,296,305.48 | m | 5,123 | 1,118,770.30 | m | 122,786.03 | m | 95.8 | % |

※認定外道路や農道・林道などは除外している。

2.2 舗装の現状

平成30年度に1～2級市道299.4kmのうち約25.6kmについて路面性状調査*を実施した。調査結果を損傷レベルで分類すると、損傷レベル小が8.3%、損傷レベル中が72.7%、損傷レベル大が19.0%となっていることから、計画的かつ継続的な修繕が必要な状態となっている。特に損傷レベル大が19.0%と比率も高いことから、一部については早期に修繕を行わなければならない状態である。

表 2-2 路面性状調査結果（平成30年度）

| | 損傷レベル小 | 損傷レベル中 | 損傷レベル大 |
|--------|---------|---------|---------|
| ひび割れ率 | 0～20% | 20～40% | 40%以上 |
| | 60.6% | 23.5% | 15.9% |
| わだち掘れ量 | 0～20mm | 20～40mm | 40mm以上 |
| | 95.8% | 4.2% | 0.0% |
| IRI | 0～3mm/m | 3～8mm/m | 8mm/m以上 |
| | 8.3% | 84.9% | 6.8% |
| MCI | 5以上 | 3～5 | 0～3 |
| | 0.9% | 84.4% | 14.7% |
| 総合 | 8.3% | 72.7% | 19.0% |

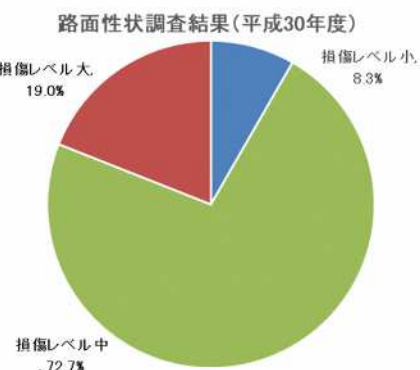


図 2-1 路面性状調査結果

※路面性状調査：路面性状測定車にて、舗装のひび割れ、わだち掘れ、平坦性、パッチング数、IRI（国際ラフネス指数）、舗装厚、CBR（地盤の強度）を測定して、路面状況を調査する。

2.3 舗装修繕予算の現状

富士市の舗装修繕に関する予算は、舗装補修事業費と道路舗装改良事業費がある。平成29年度から令和3年度までの舗装修繕予算額の推移を図2-2に示す。

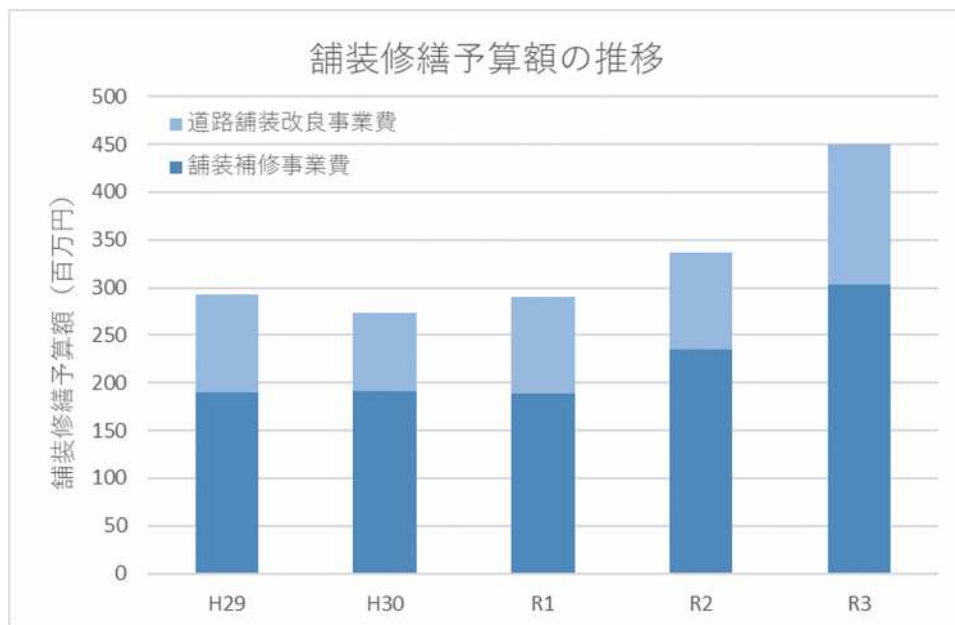


図2-2 舗装修繕予算の現状

3. 舗装の維持管理の基本的な考え方

3.1 舗装管理の基本方針

舗装の計画は、点検と診断結果を踏まえて、道路舗装の長寿命化及びライフサイクルコストの縮減を図ることを目的とする。

維持管理手法は、著しく損傷した段階で修繕を行う「事後保全型」と損傷が軽微なうちに適切な修繕を行う「予防保全型」があり、対象道路の状況（大型車交通量・劣化速度等）に応じてこれらを適切に組み合わせて対策を行うことがより効果的な維持管理につながる。このため、市の管理道路を大型車交通量等の要因から4つに分類し、各道路特性に応じた維持管理手法を適用していく。

なお、道路の分類にあたっては「舗装点検要領」における「道路の分類のイメージ」を参考に実施する（図3-1参照）。

| 特性 | 分類 | 主な道路※ ¹ (イメージ) |
|---|----|------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ・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 |
| 損傷の進行が穏やかな道路 等 (例えば、大型車交通量が少ない道路) | C | 政令市一般道 補助国道・県道 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・生活道路 等 (損傷の進行が極めて遅く占用工事等の影響で無ければ長寿命) | D | 市町村道 |

※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）

| |
|--|
| 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、舗装の修繕ができ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)

図3-1 道路の分類イメージ

3.2 管理道路の分類（グループ分け）の方向性

表 3-1 管理道路の分類

| 道路分類 | 基本的な考え方 |
|-------------------|--|
| 分類 B | 主要な道路であり、大型車交通量が多い道路、舗装が早期劣化する道路、その他同様の管理が必要と判断した道路 |
| 分類 C ₁ | 分類 B に次いで主要な道路であり、大型車交通量が多い道路、舗装が早期劣化する道路、その他同様の管理が必要と判断した道路 |
| 分類 C ₂ | 主要な道路であるが、大型車交通量が少ない道路、舗装の劣化が穏やかな道路、その他同様の管理が必要と判断した道路 |
| 分類 D | 生活道路等 ※分類 B、C ₁ 、C ₂ 以外の市が管理する道路 |

3.3 道路分類による維持管理手法の方向性

表 3-2 維持管理手法の区分

| 道路分類 | 維持管理手法 | 説明 |
|---------------------|--------|---|
| B C ₁ | 予防保全型 | 計画的な点検・更新を実施することで、施設の安全性を高い水準で維持し、施設の長寿命化・ライフサイクルコストの縮減を図る。 |
| C ₂ D | 事後保全型 | 点検や通報等で確認された損傷を状態や規模等に応じ適正に評価し、損傷が大きくなってきた区間をその都度対策することで、施設の健全性を確保する。 |

3.4 市の管理道路の分類（路線名毎）

・分類 B（予防保全型）

左富士臨港線、田子浦伝法線
以上、全 2 路線

・分類 C₁（予防保全型）

臨港富士線、吉原沼津線、比奈間門線、吉原浮島線、沖田大通り線、
弥生線、富士鷹岡線、田子浦鷹岡線、津田蓼原線、前田宮下線、五味島岩本線、
厚原込野 1 6 号線、伝法原田線、原田吉原停車場線、宇東川原田駅線、富士岡中里線
以上、全 16 路線

・分類 C₂（事後保全型）

水戸島梅屋敷線、原田神戸線、木の宮富士岡線、横沢八笠線、八王子富士本線、
穴ヶ原次郎長線、久沢天間線、旭町富士宮線、中島林町線、駿河台広見線、
吉原大淵線、厚原久沢線、下天間水神線、富士駅南口田子浦線、吉原勢子辻線、
片倉若松町線、岩淵小池下線、上町小山線、片宿末広町線、上中町中桁線、
長沢下田線、吉原上中町線、荒田島中里線、荒田島日吉町線、比奈出口線、
本町四丁河原線、富士見台富士岡線、厚原大石 6 号線、一色荻ノ原 1 上号線、
木島松野線
以上、全 30 路線

・分類 D（事後保全型）

分類 B、C₁、C₂以外の全ての市道

※路線名で分類しているが、路線のすべてを対象としているとは限らない。

※上位の分類にあがった路線は、下位の分類には挙がっていない。

※これら道路の分類は、適宜見直すものとする。

3.5 点検方法・点検頻度

道路分類ごとの点検方法及び点検頻度の一覧表を表 3-3 に示す。

表 3-3 点検方法・点検頻度

| 道路分類 | 点検方法 | 点検頻度 |
|--------------------------|-----------------------|-----------------|
| 分類 B の道路 | ●路面性状調査による路面状況の把握 | 5 年に 1 回 |
| 分類 C ₁ の道路 | ●路面性状調査による路面状況の把握 | 10 年に 1 回 以上 |
| 分類 C ₂ 、D の道路 | ○道路パトロールや通報による路面状況の把握 | 随時 |

※分類 C₁ の道路において、点検間隔が 5 年を超える場合は、路面性状調査のデータを劣化予測式の活用や巡視等の機会を得た情報により補完する。

※分類 B や C₁ の道路においても、道路パトロールを随時実施する。

3.6 健全性の診断（管理基準）

○分類 B、C₁（予防保全型）の診断 ※MCIによる診断

路面性状調査で得られた路面性状値（ひび割れ率、わだち掘れ深さ、IRI[※]）を管理目標に照らし合わせて適正に診断を行う。なお、富士市においては、これらの結果を組み合わせた維持管理指標（MCI）として健全性の評価を実施する。

また、道路パトロールや劣化予測式により診断結果を適宜補正する。

※IRI：国際ラフネス指数（International Roughness Index）といい、1989年に世界銀行が提案した路面の指標である。換算式（式 3-1）を用いて平坦性から算出する。

$$IRI = 1.33\sigma + 0.24 \dots \text{式 3-1}$$

出典：『総点検実施要領（案）舗装編 2013年国土交通省道路局』

表 3-4 管理基準【予防保全型】（富士市）

| 健全性の評価(診断区分) | | MCI 指数 | 状態及び対策工法 |
|-----------------|------------|---------------|--|
| I | 健全 | 5.0 以上 | 【健全な状態】 管理基準に照らし、劣化の程度が小さく、舗装面が健全な状態 ⇒ 日常管理 |
| II | 表層機能保持段階 | 4.0 以上 5.0 未満 | 【修繕を行うことが望ましい状態】 管理基準に照らし、劣化の程度が中程度 ⇒ シール材注入・パッチング・オーバーレイ等 |
| III 修繕 段階 | III-1 表層修繕 | 3.0 以上 4.0 未満 | 【修繕が必要】 ⇒ 表層打換え又はオーバーレイ等 |
| | III-2 路盤打換 | 3.0 未満 | 【早急に修繕が必要】 ⇒ 路盤打換え又は路上路盤再生 |

なお、表 3-4 の健全性評価の MCI 指数は、富士市独自の管理基準値となるため、路面性状値の各指標の基準値を示すと表 3-5～表 3-7 のとおりになる。

表 3-5 ひび割れ率

| 分類／健全性 | I | II | III-1 | III-2 |
|-------------------------|-------|----------------|----------------|-------|
| 分類 B、C ₁ の道路 | 25%未満 | 25%以上 40%未満 | 40%以上 50%未満 | 50%以上 |

表 3-6 わだち掘れ深さ

| 分類／健全性 | I | II | III-1 | III-2 |
|-------------------------|---------|------------------|---------|-------|
| 分類 B、C ₁ の道路 | 30mm 未満 | 30 以上 35mm 未満 | 35mm 以上 | — |

表 3-7 IRI

| 分類／健全性 | I | II | III-1 | III-2 |
|-------------------------|----------|----|----------|-------|
| 分類 B、C ₁ の道路 | 7mm/m 未満 | — | 7mm/m 以上 | — |

※参考として、MCI の計算式を図 3-2 に示す。

【舗装の維持管理指数 MCI (Maintenance Control Index)】

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”、“わだち掘れ”、“平たん性” から計算される。数値は 10 点未満で評価され、値が小さいほど路面性状が悪いことを示す。

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。

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

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

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

$$MCI_2 = 10 - 0.540D^{0.7}$$

C : ひび割れ率 [%]

D : わだち掘れ量 [mm]

σ : 平たん性 [mm]

図 3-2 MCI の計算式

○分類 C₂、D（事後保全型）の診断 ※道路パトロール等の目視点検による診断

道路パトロールや近隣住民から寄せられる情報等により路面状況を把握し、必要に応じて詳細調査を実施する。

劣化が著しい路線（区間）については、パッチングやオーバーレイ等の補修頻度や平坦性等を把握する。

表 3-8 管理基準【事後保全型】（富士市）

| 健全性の評価(診断結果) | | 状態及び対策工法 |
|--------------|----------|---|
| I | 健全 | 【健全な状態】 管理基準に照らし、劣化の程度が小さく、舗装面が健全な状態 ⇒ 日常管理 |
| II | 表層機能保持段階 | 【修繕を行うことが望ましい状態】 管理基準に照らし、劣化の程度が中程度 ⇒ シール材注入・パッチング・オーバーレイ等 |
| III | 修繕段階 | 【修繕が必要】 管理基準に対し、それを超過している又は早期の超過が予想される状態 補修痕多数 ⇒ 表層打換え又はオーバーレイ等 補修痕多数＋平坦性悪 ⇒ 路盤打換え又は路上路盤再生 |

3.7 対策工法

主な対策工法については、表 3-9 のとおりとし、その選定にあたっては、中長期計画を踏まえ、現地調査等を行い、必要に応じて詳細調査を経て決定するものとする。

表 3-9 対策工法の選定

| 修繕工法 | 施工方法 |
|-------------|---|
| 路盤を含めた打換え工法 | 既設舗装の全層もしくは路盤の一部を打換える工法 |
| 路上路盤再生工法 | 既設舗装の A s 混合物を破碎した後、セメントや瀝青材料等の安定剤とともに既設路盤材を混合・転圧し新たな安定処理路盤を構築し、その上に A s 混合物を打換える工法 |
| 舗装打換え工法 | 既設舗装の A s 混合物層の全層を打換える工法 |
| 切削オーバーレイ工法 | 既設舗装の A s 混合物層の一部を切削により除去した後に、A s 混合物層を重ねる工法 |
| オーバーレイ工法 | 既設舗装の上に A s 混合物の層を重ねる工法 |

3.8 使用目標年数（目標とする耐用年数）

使用目標年数は、道路分類 B について劣化速度や大型車交通量等に基づき設定されるが、現時点ではこれらのデータが整っていないため、今回は静岡県が策定した「社会資本長寿命化 舗装ガイドライン（改定版）平成 29 年度 3 月」に掲載の予測値を準用し 20 年に設定する。

今後、修繕実績（修繕履歴）を整理し目標年数を再設定していく。

表 3-10 使用目標年数

| 道路分類 | 使用目標年数 |
|------------------|--------|
| B・C ₁ | 20 年 |

※今回は予防保全型管理をする路線について設定している。

4. 個別施設計画の策定

4.1 計画期間

個別施設計画の計画期間は前期計画5年、後期計画5年の合計10年に設定する。

前期計画：令和4年度～8年度、後期計画：令和9年度～13年度

4.2 計画期間内の修繕費用の見通し

計画期間10年間の予防保全型管理の修繕費用は、社会資本整備総合交付金、公共施設等適正管理推進事業債を考慮し、約25億円（約2.5億円/年）を想定する。

4.3 将来の修繕費用の見通し（シミュレーション期間を40年に設定）

今後必要とされる修繕費用を見通すために、予算無制限によるシミュレーションを実施した。シミュレーション期間は、アスファルト舗装の使用目標年数（20年）を超える十分に長い期間とし、その2倍にあたる40年とした。また、シミュレーション比較のために、従来の修繕方法（事後保全型）と複数の補修工法を組み合わせた案（予防保全型）で検討を行った（図4-1参照）。維持管理手法の違いによる効果を図4-2に示す。

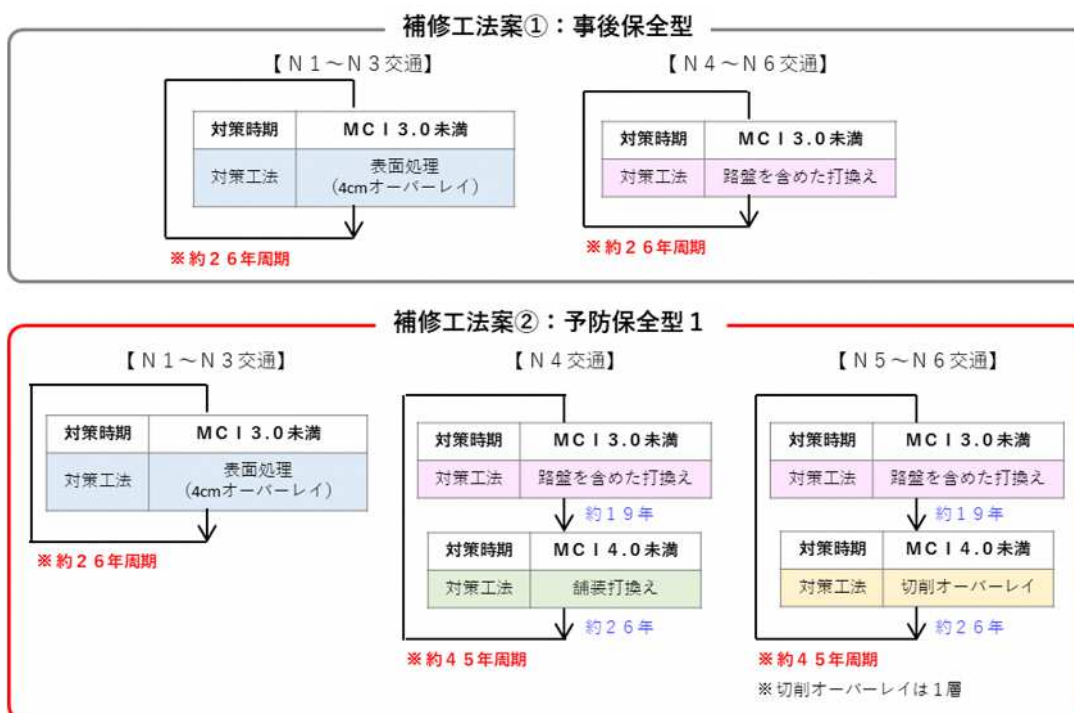


図4-1 補修工法案

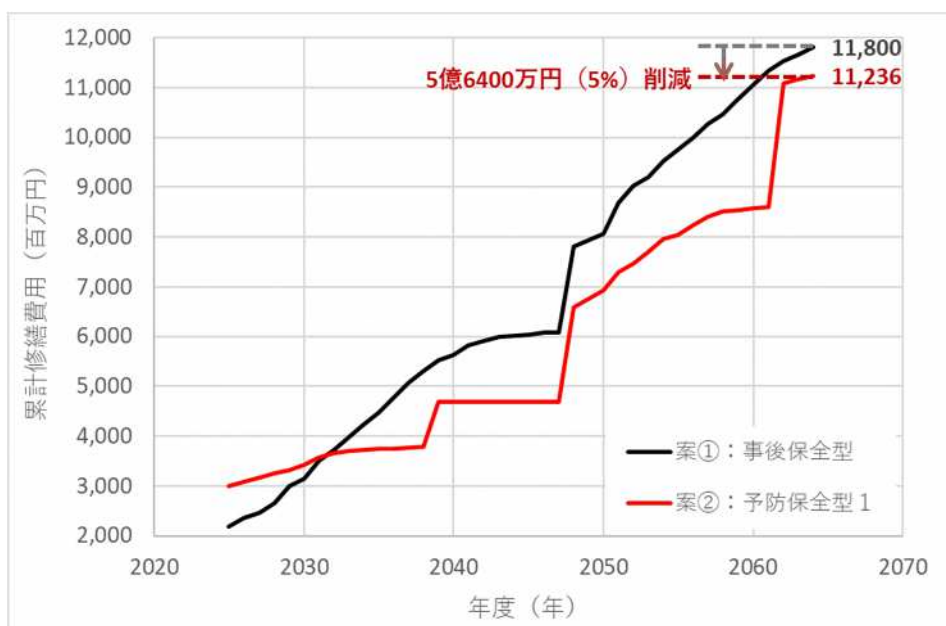


図 4-2 「予防保全型」管理の効果

比較の結果、40年間の全体事業費は、案①「事後保全型」より案②「予防保全型」の方が、5億6400万円（約5%）縮減できることが分かった。

4.4 対策の優先順位（補修計画の方針）

対策の優先順位は、道路の重要性、舗装の損傷状況、利用状況、地域特性等を考慮し、以下の考え方で設定を行った。

① 道路の重要性

優先順位：道路分類 B ⇒ 道路分類 C₁ ⇒ 道路分類 C₂ ⇒ 道路分類 D

（大型車両の通行が多い幹線道路）

② 舗装の損傷状況

優先順位：舗装の劣化速度が速く、現状、頻繁にパッチング等の補修を繰り返している路線（区間）

※点検・詳細調査、修繕等により健全度に変更が生じた場合は、随時、優先度を見直し、迅速かつ適切に対策を講じるものとする。

4.5 診断結果

平成 26 年度と平成 30 年度に行われた路面性状調査を基に、道路の分類ごとの健全性を診断し延長と路線数を取りまとめた。(表 4-1)

表 4-1 道路の分類ごとの診断結果と延長

| 区分 | I | II | III-1 | III-2 |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|----------|
| 分類 B の道路 | 1.300 km | 0.400 km | 0.110 km | 0.300 km |
| | 2 路線 | 1 路線 | 1 路線 | 1 路線 |
| 分類 C ₁ の道路 | 15.960 km | 7.912 km | 9.811 km | 6.944 km |
| | 15 路線 | 12 路線 | 14 路線 | 11 路線 |
| 分類 C ₂ の道路 | 24.422 km | 13.535 km | 16.776 km | 8.832 km |
| | 33 路線 | 30 路線 | 32 路線 | 17 路線 |

※上記をすべて調査しているわけではないので、劣化予測によるデータ(調査していない箇所)が含まれている。

4.6 実施計画

(1) 修繕計画【前期計画】

路面性状調査結果および優先順位（大型車交通量、劣化速度、住民要望）を考慮して、R4～R8 までの直近 5 年間の事業実施計画を策定する。

予定している修繕計画について表 4-2 に、措置が必要な箇所一覧を表 4-3 に示す。

表 4-2 予防保全型管理（分類 B、C₁）の補修予定面積および延長

| 年度 | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 補修延長（m） | 2,500 | 1,750 | 1,200 | 1,200 | 1,200 |
| 事業実施面積（㎡） | 20,995 | 16,270 | 11,890 | 11,745 | 9,945 |

表 4-3 措置が必要な箇所一覧（予防保全型管理）

| 番号 | 分類 | 路線名 | 区分 | 場所 | 延長 | 診断結果 | 措置内容 | 措置時期 |
|----|----------------|----------|----|------|-----|------|----------|-------|
| 1 | C ₁ | 弥生線 | 1級 | 厚原 | 200 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和4年度 |
| | C ₁ | 弥生線 | 1級 | 伝法 | 100 | Ⅲ-2 | 舗装打換え | 令和4年度 |
| 2 | C ₁ | 前田宮下線 | 1級 | 下横割 | 200 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和4年度 |
| 3 | C ₁ | 富士岡中里線 | 2級 | 中里 | 200 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和4年度 |
| 4 | C ₁ | 厚原込野16号線 | 1級 | 中野 | 200 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和4年度 |
| 5 | B | 左富士臨港線 | 1級 | 伝法 | 100 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和4年度 |
| 6 | C ₁ | 吉原沼津線 | 1級 | 江尾 | 200 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和4年度 |
| | C ₁ | 吉原沼津線 | 1級 | 比奈 | 200 | Ⅲ-2 | 舗装打換え | 令和4年度 |
| 7 | C ₁ | 吉原浮島線 | 1級 | 今泉 | 150 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和4年度 |
| 8 | C ₁ | 五味島岩本線 | 1級 | 松岡 | 200 | Ⅲ-2 | 舗装打換え | 令和4年度 |
| 9 | C ₁ | 田子浦鷹岡線 | 1級 | 松岡 | 400 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和4年度 |
| 10 | C ₁ | 臨港富士線 | 1級 | 本市場町 | 200 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和4年度 |
| 11 | C ₁ | 比奈間門線 | 1級 | 比奈 | 150 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和4年度 |
| 12 | C ₁ | 弥生線 | 1級 | 久沢 | 200 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和5年度 |
| | C ₁ | 弥生線 | 1級 | 伝法 | 100 | Ⅲ-2 | 舗装打換え | 令和5年度 |
| 13 | C ₁ | 富士岡中里線 | 2級 | 中里 | 200 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和5年度 |
| 14 | C ₁ | 厚原込野16号線 | 1級 | 中野 | 200 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和5年度 |
| 15 | C ₁ | 吉原沼津線 | 1級 | 今泉 | 150 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和5年度 |
| 16 | C ₁ | 吉原浮島線 | 1級 | 今泉 | 150 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和5年度 |
| 17 | C ₁ | 五味島岩本線 | 1級 | 松岡 | 200 | Ⅲ-2 | 舗装打換え | 令和5年度 |
| 18 | C ₁ | 臨港富士線 | 1級 | 本市場町 | 200 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和5年度 |
| 19 | B | 田子浦伝法線 | 1級 | 蓼原町 | 200 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和5年度 |
| 20 | C ₁ | 富士鷹岡線 | 1級 | 厚原 | 150 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和5年度 |

表 4-3 措置が必要な箇所一覧（予防保全型管理）

| 番号 | 分類 | 路線名 | 区分 | 場所 | 延長 | 診断結果 | 措置内容 | 措置時期 |
|----|----------------|----------|----|------|-----|------|----------|-------|
| 21 | C ₁ | 弥生線 | 1級 | 久沢 | 150 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和6年度 |
| 22 | C ₁ | 富士岡中里線 | 2級 | 中里 | 200 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和6年度 |
| 23 | C ₁ | 厚原込野16号線 | 1級 | 中野 | 200 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和6年度 |
| 24 | C ₁ | 吉原浮島線 | 1級 | 今泉 | 150 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和6年度 |
| 25 | C ₁ | 臨港富士線 | 1級 | 本市場町 | 200 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和6年度 |
| 26 | B | 田子浦伝法線 | 1級 | 蓼原町 | 150 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和6年度 |
| 27 | C ₁ | 富士鷹岡線 | 1級 | 久沢 | 150 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和6年度 |
| 28 | C ₁ | 富士岡中里線 | 2級 | 富士岡 | 250 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和7年度 |
| 29 | C ₁ | 厚原込野16号線 | 1級 | 大淵 | 250 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和7年度 |
| 30 | C ₁ | 吉原浮島線 | 1級 | 八代町 | 150 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和7年度 |
| 31 | C ₁ | 臨港富士線 | 1級 | 本市場町 | 200 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和7年度 |
| 32 | B | 田子浦伝法線 | 1級 | 蓼原 | 150 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和7年度 |
| 33 | C ₁ | 富士鷹岡線 | 1級 | 長通 | 200 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和7年度 |
| 34 | C ₁ | 厚原込野16号線 | 1級 | 大淵 | 250 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和8年度 |
| 35 | C ₁ | 吉原浮島線 | 1級 | 八代町 | 150 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和8年度 |
| 36 | C ₁ | 臨港富士線 | 1級 | 本市場町 | 200 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和8年度 |
| 37 | B | 田子浦伝法線 | 1級 | 蓼原 | 150 | Ⅲ-2 | 切削オーバーレイ | 令和8年度 |
| 38 | C ₁ | 富士鷹岡線 | 1級 | 長通 | 200 | Ⅲ-2 | 路上路盤再生 | 令和8年度 |

(2) 点検計画（路面性状調査）

路面性状調査は、分類 B の道路については 5 年に 1 回、分類 C₁ の道路については 10 年に 1 回以上の実施とする。点検計画を表 4-4 に示す。

なお、路面性状調査のデータは、補修計画に必要な情報であることから、点検間隔が 5 年を超える場合は、劣化予測式の活用や巡視等の機会を得た情報により補完するものとする。

これらのデータは、健全性の評価や本計画の見直しに活用する。

表 4-4 路面性状調査の予定

| 年度 | R5 | R10 | 備考 |
|----|--------|--------|---|
| 延長 | 22.4km | 22.4km | 道路分類 B (2.1km) + C ₁ (40.6km : 半分ずつ) |