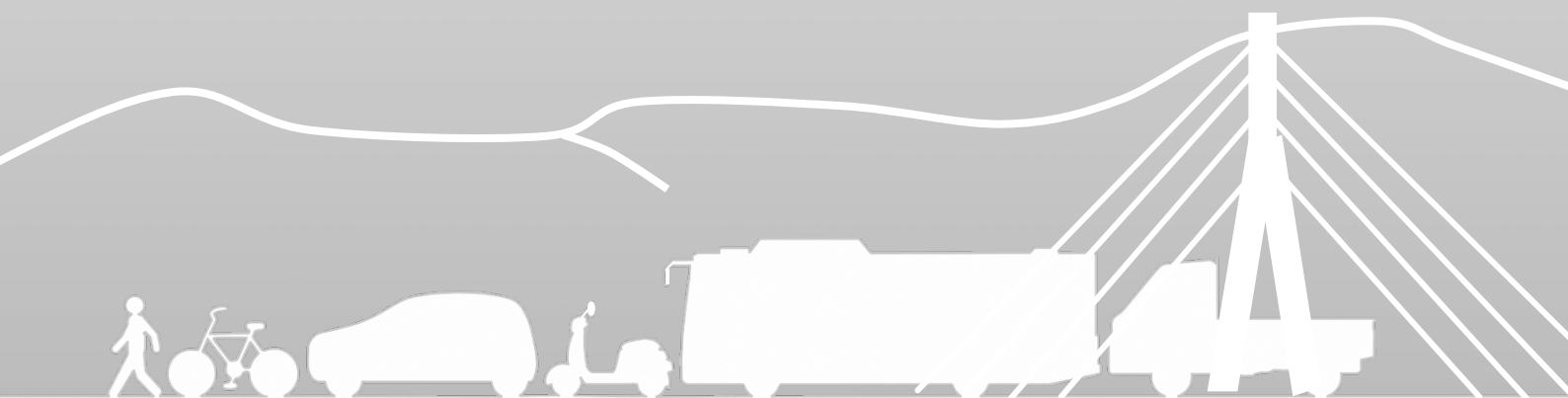


川西市舗装修繕計画

令和4年3月

川西市



目次

1. 計画の概要	1
2. 舗装の現状	1
2-1. 道路の種別	1
2-2. 舗装の現状（調査結果）	2
3. 舗装補修の考え方	7
4. 幹線道路の舗装修繕計画（主要な細街路含む）	8
4-1. 補修箇所選定基準	8
4-2. 優先度設定	10
4-3. 補修方法及び補修等に要する費用	11
4-4. M C I 調査結果一覧	13
4-5. 路線別優先順位	14
5. 細街路の舗装修繕計画	15
5-1. 補修方法及び補修に要する費用（単価設定）	15
5-2. 補修判断基準	16
5-3. 細街路補修フロー	21
5-4. 地域別割合	22
6. 計画の見直し	22
◆ 道路（路面・構造物等）状況調査（案）	23
◆ 用語集・補足説明	24

1. 計画の概要

本市が管理する道路の総延長は 525km であり、そのうち幹線道路は 65km、細街路は 460km となっています。

これらの道路のうち、舗装面積は約 323 万㎡であり、道路を適切に維持管理するうえで、効率的かつ効果的に舗装を補修していく必要があります。

以上のことから、道路の安全性の確保をめざし、長期的な視野に立って補修路線の優先順位を付けるため、『川西市舗装修繕計画』を策定するものです。

2. 舗装の現状

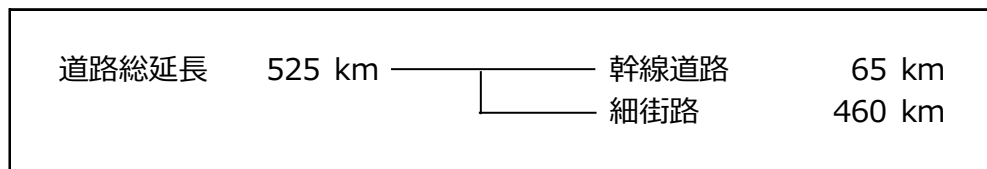
2-1. 道路の種類

(1) 幹線道路（総延長 65km）

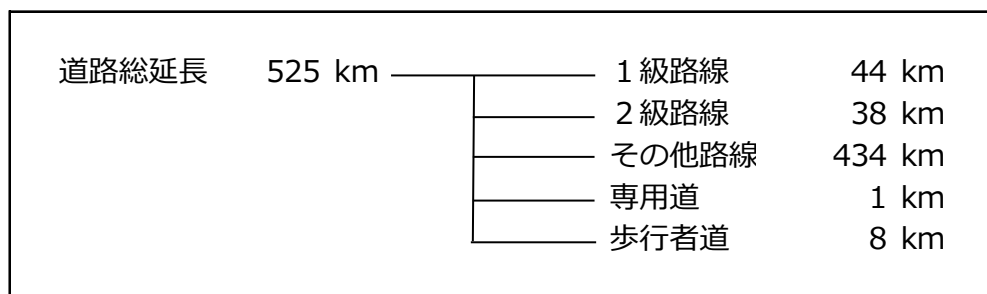
本計画では、車道部幅員 5.5m以上の路線のうち、市の主要交通路線及びバス路線として、交通量や大型車の通行割合といった路線の重要性が高い路線を「**幹線道路**」と定義します。

(2) 細街路（総延長 460km）

本計画では、幹線道路以外の市が管理する道路を「**細街路**」と定義します。



【参考】道路種別延長



2-2. 舗装の現状（調査結果）

(1) 調査対象路線・延長

調査路線数… 170 路線（幹線道路 92 路線、主要な細街路 78 路線）

調査路線延長…約 99 km（幹線道路 65km、主要な細街路 34km）

※細街路のうち、地域の主要な路線（主要な細街路）を調査対象路線としました。

(2) 調査方法

MMS（Mobile Mapping System）を用い、「舗装調査・試験法便覧平成 31 年 3 月日本道路協会」に準じた解析手法により舗装の損傷状況を調査しました。

(3) 維持管理指数（MCI）

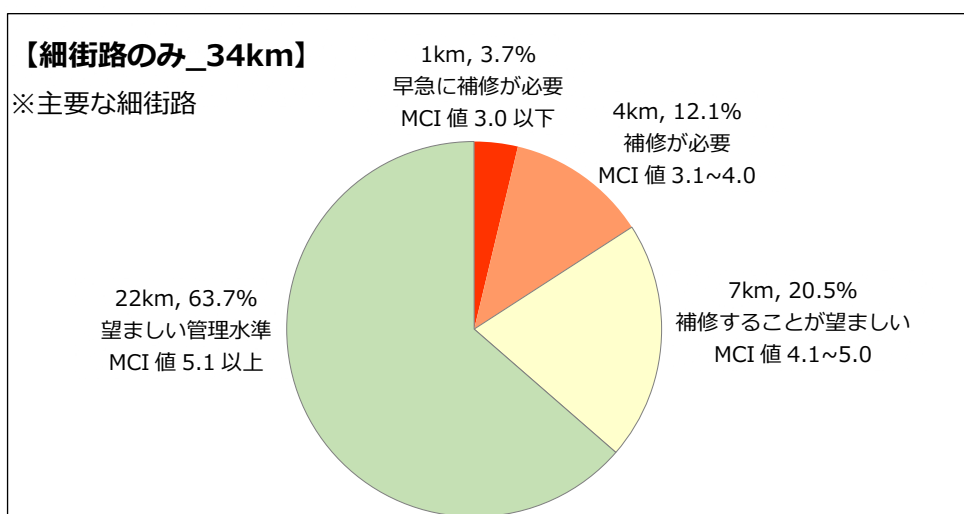
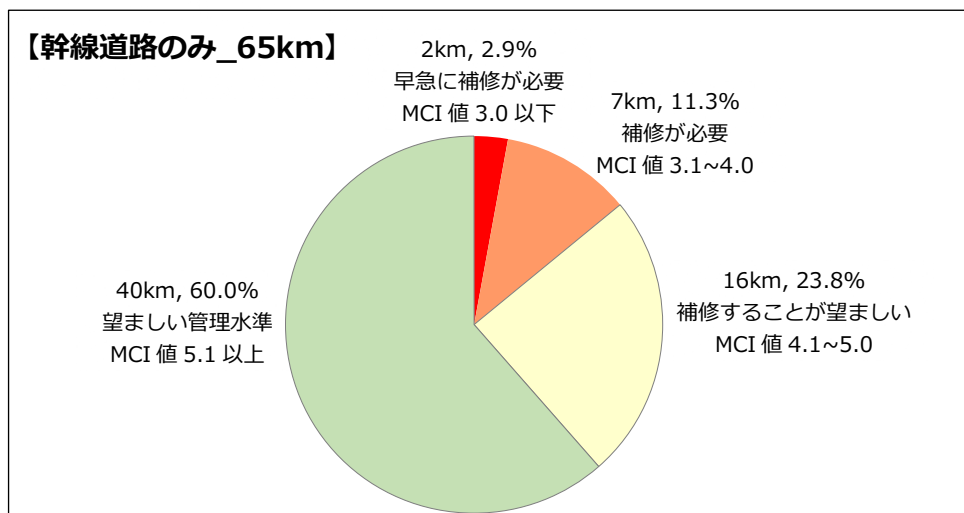
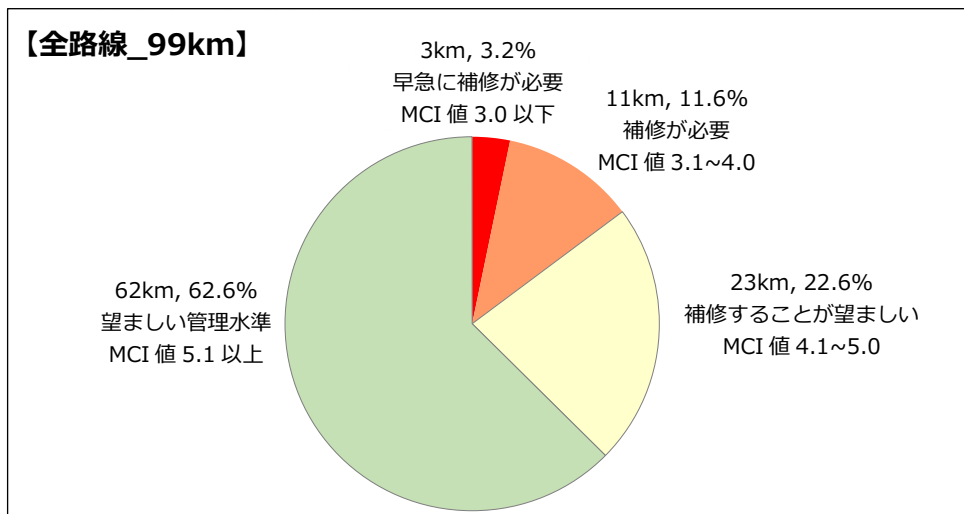
国（旧建設省）が、舗装の維持補修を行う総合的な指標として開発したものであり、舗装の供用性を「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」、「平坦性」という路面性状値によって定量的に評価するもので、MCI による舗装補修の判断基準は、以下のように示されています。

項目	維持補修基準	MCI	(参考)	
			ひび割れ率	わだち掘れ量
MCI評価ランク	望ましい管理水準	$5 < \text{MCI}$	0～15%程度	0～25mm程度
	補修することが望ましい	$4 < \text{MCI} \leq 5$	15～30%程度	25～30mm程度
	補修が必要	$3 < \text{MCI} \leq 4$	30～45%程度	30～40mm程度
	早急に補修が必要	$\text{MCI} \leq 3$	45%程度以上	40mm程度以上

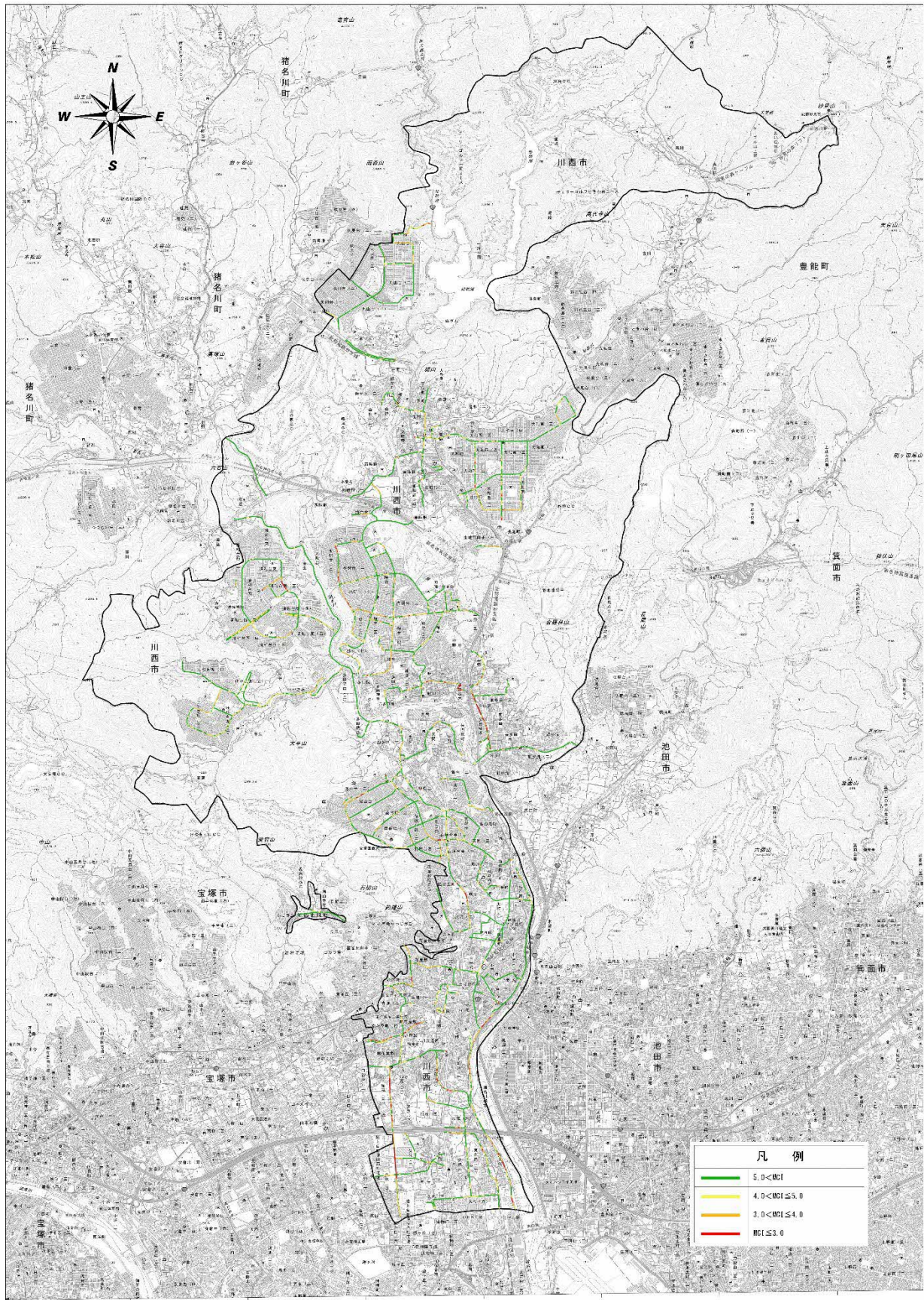
※昭和55年 第34回 建設省道路局国道一課 建設省土木研究所
舗装の維持修繕の計画に関する調査研究

(4) 調査結果

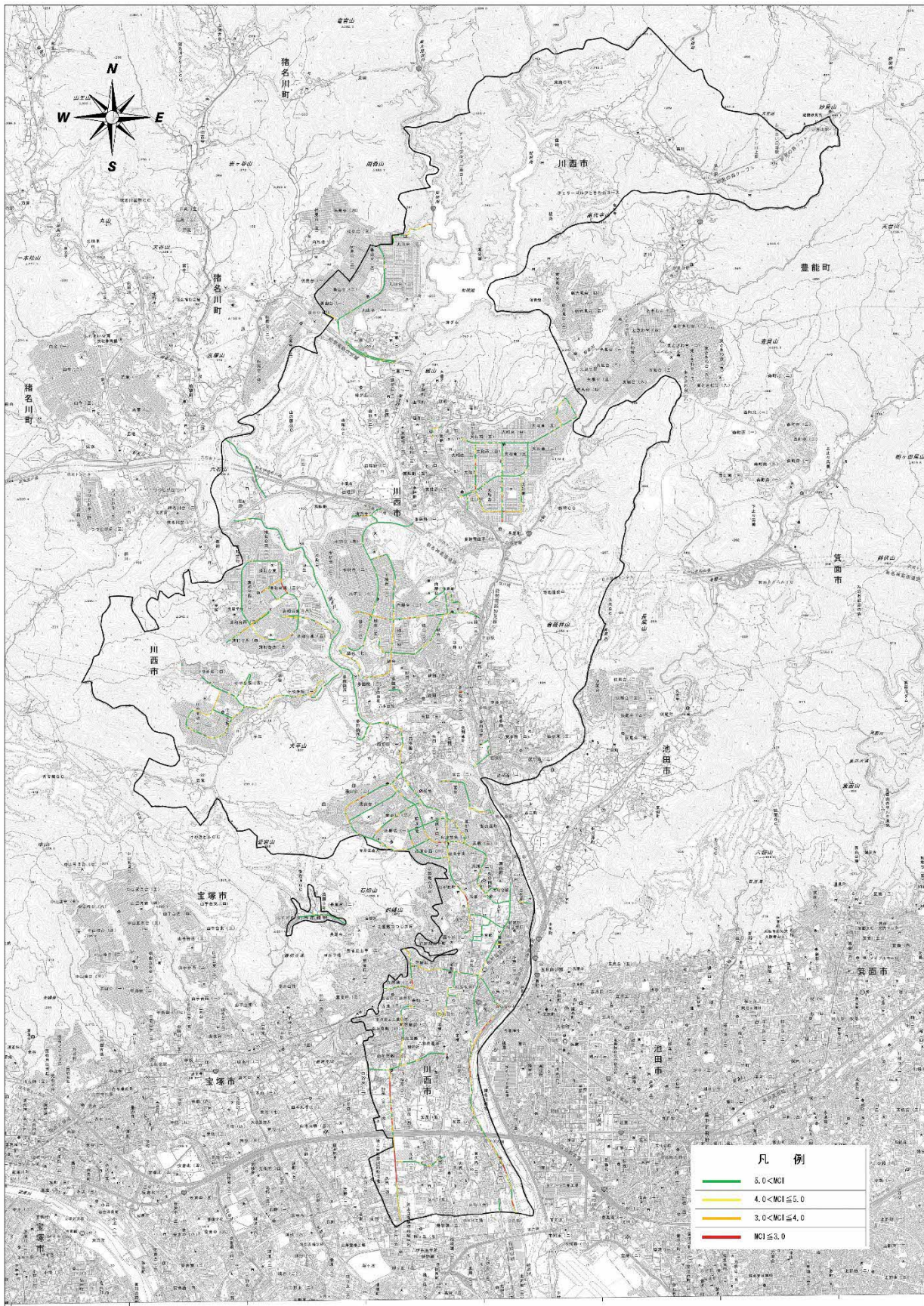
2021 年度（令和 3 年度）の MCI 値調査結果は以下のとおりとなりました。



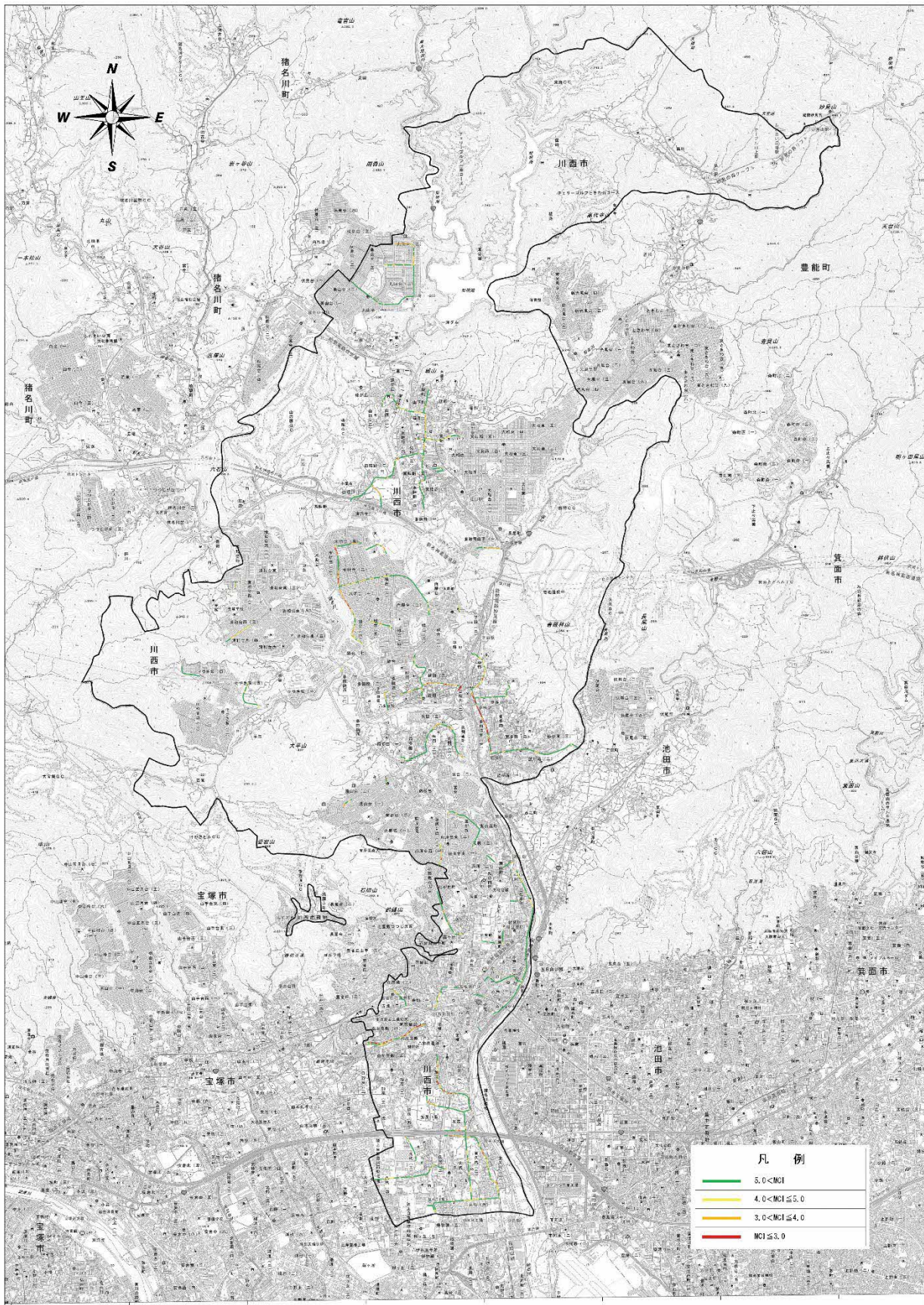
全路線_99km MCI 評価図



幹線道路のみ_65km MCI 評価図



細街路のみ_34km MCI 評価図





3. 舗装補修の考え方

(1) 幹線道路

「幹線道路」はバス路線が多く、交通量も多いため、表層の劣化が進むと、社会的影響度が大きいことから、舗装の損傷度合が軽微な段階で計画的に補修し、一定の健全度を保持するため、予防保全型の補修を実施します。

これにより、路盤等の劣化が進行する前に、表層の補修を行うことにより、舗装全体の長寿命化を図ります。

また、舗裝修繕計画の策定にあたっては、5年に1回程度以上の頻度を目安として定期的に路面性状調査等を行い、路線ごとの舗装の健全度を把握し、補修箇所の優先順位を検討します。

(2) 主要な細街路

「細街路」のうち、重要性が高い「主要な細街路」は、「幹線道路」に比べると交通量は少ないものの、地域内においては比較的交通量が多いため、表層の劣化が進むと、地域内における社会的影響度が大きいことから、「幹線道路」と同様、予防保全型の補修を実施し、5年に1回程度以上の頻度を目安として定期的な路面性状調査等により、路線ごとの舗装の健全度を把握し、補修箇所の優先順位を検討します。

(3) 細街路

「細街路」は「幹線道路」や「主要な細街路」に比べ交通量が少なく、劣化の進行速度が遅いことや、路線延長が長いことなどから、路面性状調査等により補修箇所の選定を行うのではなく、定期的実施する道路状況調査、日常の道路パトロールや市民の方からの情報提供をもとに随時対応していくこととします。

なお、補修実施については、舗装の損傷状況、規模及び社会的影響度等の判断基準を設定したうえで、限られた予算の範囲内で対応していくこととします。

4. 幹線道路の舗装修繕計画（主要な細街路含む）

4-1. 補修箇所選定基準

(1) 健全度の評価

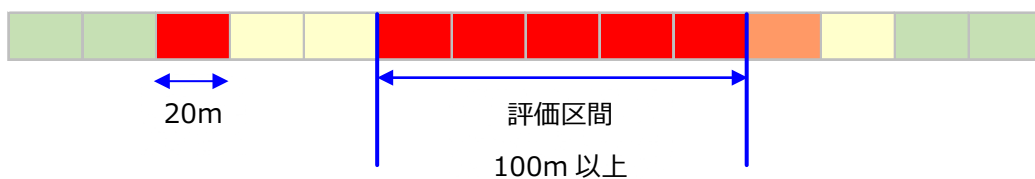
路線ごとの優先度及び劣化予測を定量的に評価するため、路線ごとの健全度としてMCI評価に基づき3段階で評価を行います。

なお、対象路線内に切削オーバーレイが必要となるMCI 4以下の区間が発生している区間から以下のように設定するものとししました。

項目	MCI評価	維持補修基準
健全度Ⅰ	$5 < \text{MCI}$	望ましい管理水準
	$4 < \text{MCI} \leq 5$	補修することが望ましい
健全度Ⅱ	$3 < \text{MCI} \leq 4$	補修を検討
健全度Ⅲ	$\text{MCI} \leq 3$	早急に補修が必要

※川西市舗装修繕計画における路線の評価区間について

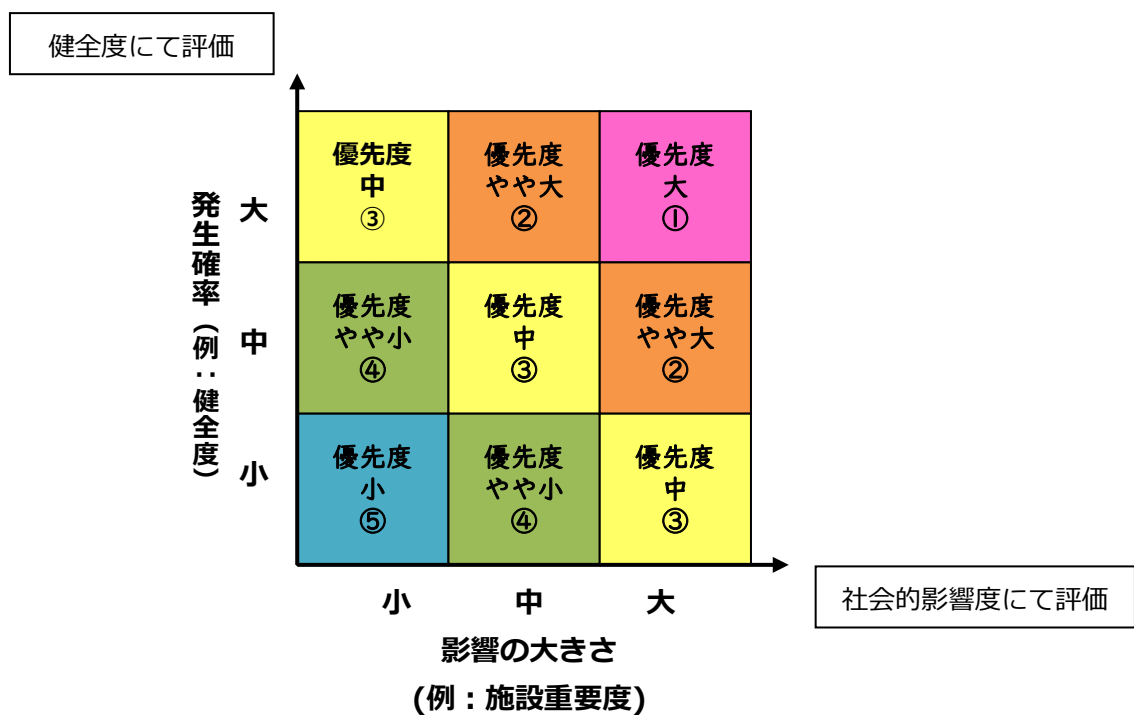
上記健全度をより現実的な計画とするため、主に交差点及び評価状況を勘案し、MCI評価が4以下の区間が100m以上発生している区間で評価することで、路線を分割し定量的に評価を実施していくものとしします。



(2) 優先度の評価

優先順位付けを行う手段として、舗装に不具合が生じた際の社会的影響度を勘案し、各路線において以下のとおり「リスクの大きさ」を点数付けし、原則点数の高いものから対策を実施する方針とします。

$$\text{リスクの大きさ} = \text{不具合が生じる可能性 (発生確率)} \times \text{不具合が起きた際の社会的影響度 (影響の大きさ)}$$



4-2. 優先度設定

MCI の調査結果を基に、以下の各項目を評価し優先度を決定します。

優先度評価における各項目点数表

路面性状調査結果			社会的影響度				
	細 目		点数		細 目		点数
健全度	健全度Ⅰ	4<MCI	0	バス路線	該当する	2	
	健全度Ⅱ	3<MCI≤4	5		該当しない	0	
	健全度Ⅲ	2<MCI≤3		10	舗装復旧	A復旧	2
		MCI≤2 (1箇所)		15		B復旧	1
		MCI≤2 (複数)		20		上記以外	0

満点：20+2+2=24

【計算例】

(路線1)

健全度Ⅱ、バス路線、A復旧の場合

$$= [\text{健全度レベル}] 5 + [\text{バス路線レベル}] 2 + [\text{舗装復旧構成レベル}] 2 \\ = 9 \text{ 点}$$

(路線2)

健全度Ⅲ (MCI≤2 (複数))、バス路線、B復旧の場合

$$= [\text{健全度レベル}] 20 + [\text{バス}] 2 + [\text{舗装復旧}] 1 \\ = 23 \text{ 点}$$

上記計算例の場合は、路線1<路線2の優先度とする。

4-3. 補修方法及び補修等に要する費用

(1) 補修方法及び単価設定

「幹線道路」の補修方法は、施工性及び通行規制を考慮して、基本的には「10cm 切削オーバーレイ」を採用し、「主要な細街路」の補修方法は、基本的には「5cm 打ち換え」を採用します。

なお、「幹線道路」の補修実施にあたっては、国費対象となる工法を選定する必要があります。

また、積算基準及び過去の施工実績などにより、対策に要する概算費用を算出する際の単価は、以下のとおり設定して計算するものとします。

【幹線道路】

	工 法	単 価
①	10cm切削オーバーレイ	12,000円/㎡
②	10cm打ち換え	11,000円/㎡
③	25cm打ち換え	22,000円/㎡

【主要な細街路】

	工 法	単 価
①	オーバーレイ（切削なし）	5,000円/㎡
②	5cm打ち換え	8,000円/㎡
③	5cm打ち換え + 20cm路盤入れ替え	16,000円/㎡

(2) 補修費用

令和3年度に調査した結果、補修が必要な路線となる幹線道路を「10cm 切削オーバーレイ」、主要な細街路を「5cm 打ち換え」で補修すると仮定した場合の補修費用の概算は下記の表になります。

補修費用概算表

	総延長 (km)	MCI≤4 割合	MCI≤4 延長(km)	道路部面積 (㎡)	MCI≤4区間 面積 (㎡)	補修単価	補修費用 (億円)
幹線道路	65km	13.8%	9km	626,820	93,628	12,000円/㎡	11.2
主要な細街路	34km	14.7%	5km	187,000	27,500	8,000円/㎡	2.2

※MCI≤4の延長は調査区間(20m)を用いて集計しています

MCI評価が4以下の区間に対して、今後10年を目標に補修を実施する場合、幹線道路においては年間1.1億円、主要な細街路においては年間2,200万円、合計で年間1億3,200万円の費用を要することになります。

また、予算の財源として、国費等の確保に努めていきます。

(3) 調査費用

幹線道路(主要な細街路含む)においては、5年に1回程度以上の頻度を目安として定期的に路面性状調査等を行う必要があり、調査費用の概算は下記の表になります。

調査費用概算表

項目	調査延長	単価	調査費用	備考
路面性状調査	99km	60,000円/km	約600万円	MMSを使用

あわせて、定期的実施する調査結果等を踏まえ、各路線の舗装状況に応じて補修箇所の優先順位を適宜検討していきます。

4-4. MCI 調査結果一覧

調査区間(20m)のMCI値 「上位50」

※全調査区間は別添資料編参照

結果一覧表

	路線名	路線種別	車道部 平均幅員 (m)	MCI値
1	791号-14	その他	3.8	1.4
2	1725号-24	その他	14.6	1.6
3	791号-18	その他	3.8	1.7
4	380号-47	その他	5.0	1.8
5	16号-89	一級	5.9	1.9
6	16号-90	一級	5.9	1.9
7	26号-19	一級	4.8	1.9
8	1450号-6	その他	6.3	1.9
9	1号-56	一級	7.9	2.0
10	791号-16	その他	3.8	2.0
11	1170号-2	その他	5.1	2.0
12	1725号-27	その他	14.6	2.0
13	1号-53	一級	7.9	2.2
14	26号-31	一級	4.8	2.2
15	30号-25	一級	3.5	2.2
16	268-1号-1	二級	4.2	2.2
17	996号-11	その他	5.3	2.2
18	1725号-25	その他	14.6	2.2
19	1755号-10	その他	5.1	2.2
20	1号-54	一級	7.9	2.3
21	5号-25	一級	5.7	2.3
22	26号-20	一級	4.8	2.3
23	30号-28	一級	3.5	2.3
24	848号-8	その他	6.0	2.3
25	1号-67	一級	7.9	2.4

	路線名	路線種別	車道部 平均幅員 (m)	MCI値
26	791号-26	その他	3.8	2.4
27	791号-34	その他	3.8	2.4
28	1725号-16	その他	14.6	2.4
29	1号-57	一級	7.9	2.5
30	1号-63	一級	7.9	2.5
31	16号-115	一級	5.9	2.5
32	380号-52	その他	5.0	2.5
33	791号-15	その他	3.8	2.5
34	791号-22	その他	3.8	2.5
35	1号-2	一級	7.9	2.6
36	1号-8	一級	7.9	2.6
37	1号-9	一級	7.9	2.6
38	1号-10	一級	7.9	2.6
39	1号-13	一級	7.9	2.6
40	1号-14	一級	7.9	2.6
41	1号-15	一級	7.9	2.6
42	1号-17	一級	7.9	2.6
43	1号-25	一級	7.9	2.6
44	1号-26	一級	7.9	2.6
45	1号-32	一級	7.9	2.6
46	1号-34	一級	7.9	2.6
47	1号-55	一級	7.9	2.6
48	1号-58	一級	7.9	2.6
49	1号-59	一級	7.9	2.6
50	1号-60	一級	7.9	2.6

4-5. 路線別優先順位

路線別（評価区間 100m以上）の優先順位

結果一覧表

路線名	道路種別	平均車道幅員	区間延長	MCI≤3 有	バス 路線 該当	AB復旧	損傷箇所	損傷箇所 点数	健全度 点数	バス路線 点数	AB復旧 点数	点数合計	優先順位
1725号	その他	14.6	180	有	該当	A	2	10	10	2	2	24	1
16号-②	一級	5.9	100	有		B	2	10	10	0	1	21	2
791号-②	その他	3.8	180	有			3	10	10	0	0	20	3
1号-④	一級	7.9	560	有	該当	A	1	5	10	2	2	19	4
380号-②	その他	5.0	100	有	該当		1	5	10	2	0	17	5
1170号	その他	5.1	120	有	該当		1	5	10	2	0	17	6
1号-①	一級	7.9	320	有	該当	A		0	10	2	2	14	7
1号-②	一級	7.9	100	有	該当	A		0	10	2	2	14	8
1号-③	一級	7.9	100	有	該当	A		0	10	2	2	14	9
5号-①	一級	5.7	120	有	該当	B		0	10	2	1	13	10
377号-①	二級	7.9	140	有	該当	B		0	10	2	1	13	11
950号	二級	7.6	160	有	該当	B		0	10	2	1	13	12
994号	二級	7.7	240	有	該当	B		0	10	2	1	13	13
380号-①	その他	5.0	220	有	該当			0	10	2	0	12	14
16号-①	一級	5.9	160	有		B		0	10	0	1	11	15
16号-③	一級	5.9	120	有		B		0	10	0	1	11	16
26号	一級	4.8	100	有		B		0	10	0	1	11	17
848号-①	その他	6.0	200	有		B		0	10	0	1	11	18
18号	二級	3.6	100	有				0	10	0	0	10	19
30号	一級	3.5	260	有				0	10	0	0	10	20
268号	二級	4.2	100	有				0	10	0	0	10	21
537号	二級	6.1	220	有				0	10	0	0	10	22
606号	二級	6.3	220	有				0	10	0	0	10	23
791号-①	その他	3.8	140	有				0	10	0	0	10	24
791号-③	その他	3.8	200	有				0	10	0	0	10	25
5号-②	一級	5.7	100		該当	B		0	5	2	1	8	26
54号	その他	5.1	180		該当	B		0	5	2	1	8	27
377号-②	二級	7.9	160		該当	B		0	5	2	1	8	28
378号-①	二級	5.9	240		該当	B		0	5	2	1	8	29
378号-②	二級	5.9	100		該当	B		0	5	2	1	8	30
536号	二級	14.4	100		該当			0	5	2	0	7	31
605号線	二級	8.1	115		該当			0	5	2	0	7	32
610号	その他	6.3	100		該当			0	5	2	0	7	33
1628号	その他	7.1	100		該当			0	5	2	0	7	34
1717号	その他	5.3	200		該当			0	5	2	0	7	35
848号-②	その他	6.0	140			B		0	5	0	1	6	36
538号	その他	6.1	140					0	5	0	0	5	37
1364号	その他	5.5	120					0	5	0	0	5	38



5. 細街路の舗装修繕計画

細街路における舗装の損傷は部分的に発生することが多いため、幹線道路のように路面性状調査を行い、計画的に補修することは難しいのが現状です。

そのため、細街路の補修については、舗装の損傷状況、規模及び社会的影響度等の判断基準を設定したうえで、定期的を実施する道路状況調査、日常の道路パトロールや市民の方からの情報提供をもとに、「細街路補修フロー」に照らし合わせ、限られた予算の範囲内で対応していくこととします。

なお、令和元年度から定期的を実施している道路管理者による道路状況調査においては、緊急対応が必要な損傷はその場で対応しており、その他の損傷については損傷状況及び規模に応じて適宜対応しています。

5-1. 補修方法及び補修に要する費用（単価設定）

積算基準及び過去の施工実績などにより、対策に要する概算費用を算出する際の単価は、以下のとおり設定して計算するものとします。

補修工法単価表

	工法	単価
①	オーバーレイ（切削なし）	5,000円/㎡
②	5cm打ち換え	8,000円/㎡
③	5cm打ち換え+20cm路盤入れ替え	16,000円/㎡

5-2. 補修判断基準

(1) 現場状況

① ひび割れ率評価方法

以下の写真を参考に、ひび割れ率で評価する。

【損傷レベル：小（ひび割れ率0～20%程度）】

ひび割れの発生状態	ひび割れ率 (評価表記入)
ひび割れの発生が認められない	0%
縦断方向に1本連続的に発生	10%
左右両輪の通過部で縦断方向に1本ずつ連続的に発生	20%
評価単位区間内で片側の車輪通過部で複数本又は亀甲状に発生	

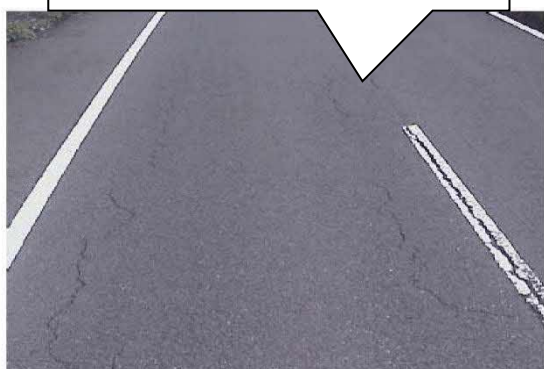
縦断方向に1本連続的に発生：10%



【損傷レベル：中（ひび割れ率20～40%程度）】

ひび割れの発生状態	ひび割れ率 (評価表記入)
ひび割れが左右両輪の通過部で発生し、かつ片側の車輪通過部ではひび割れが縦横に発生するなど複数本発生	30%
ひび割れが左右両輪の通過部で発生し、かつ片側の車輪通過部ではひび割れが亀甲状に発生	40%

ひび割れが縦横に発生：30%



ひび割れが亀甲状に発生：40%



【損傷レベル：大（ひび割れ率40%以上）】

ひび割れの発生状態	ひび割れ率 (評価表記入)
ひび割れが左右両輪の通過部でそれぞれ亀甲状に発生	55%
ひび割れが車線内全面に渡り亀甲状に発生	90%



※国土交通省 道路局 舗装点検要領 平成 28 年 10 月より引用

② わだち掘れ評価方法

車線内の横断方向の一断面内で、最高地点と最低地点の差（深さ）で評価する。

【損傷レベル：小（わだち掘れ量0～20mm程度）】



【損傷レベル：中（わだち掘れ量20～40mm程度）】



【損傷レベル：大（わだち掘れ量40mm以上）】



③ 緊急対応事例

以下のような緊急性がある場合は別途対応する。

【陥没の損傷例】

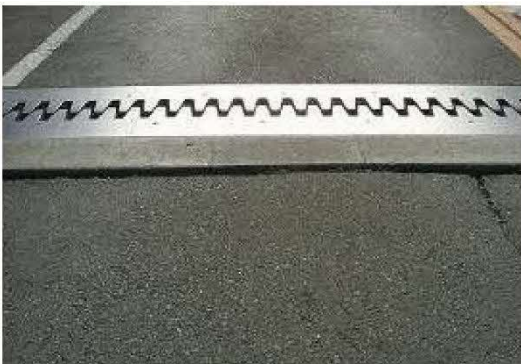


※国土交通省 道路局 総点検実施要領（案）【舗装編】平成 25 年 2 月より引用

【ポットホール損傷例】



【段差の損傷例】



※国土交通省 道路局 舗装点検要領 平成 28 年 10 月より引用

【水たまり例】



※<http://www.city.iwakuni.lg.jp/soshiki/48/12395.html>

④市内の損傷事例

【ポットホール】



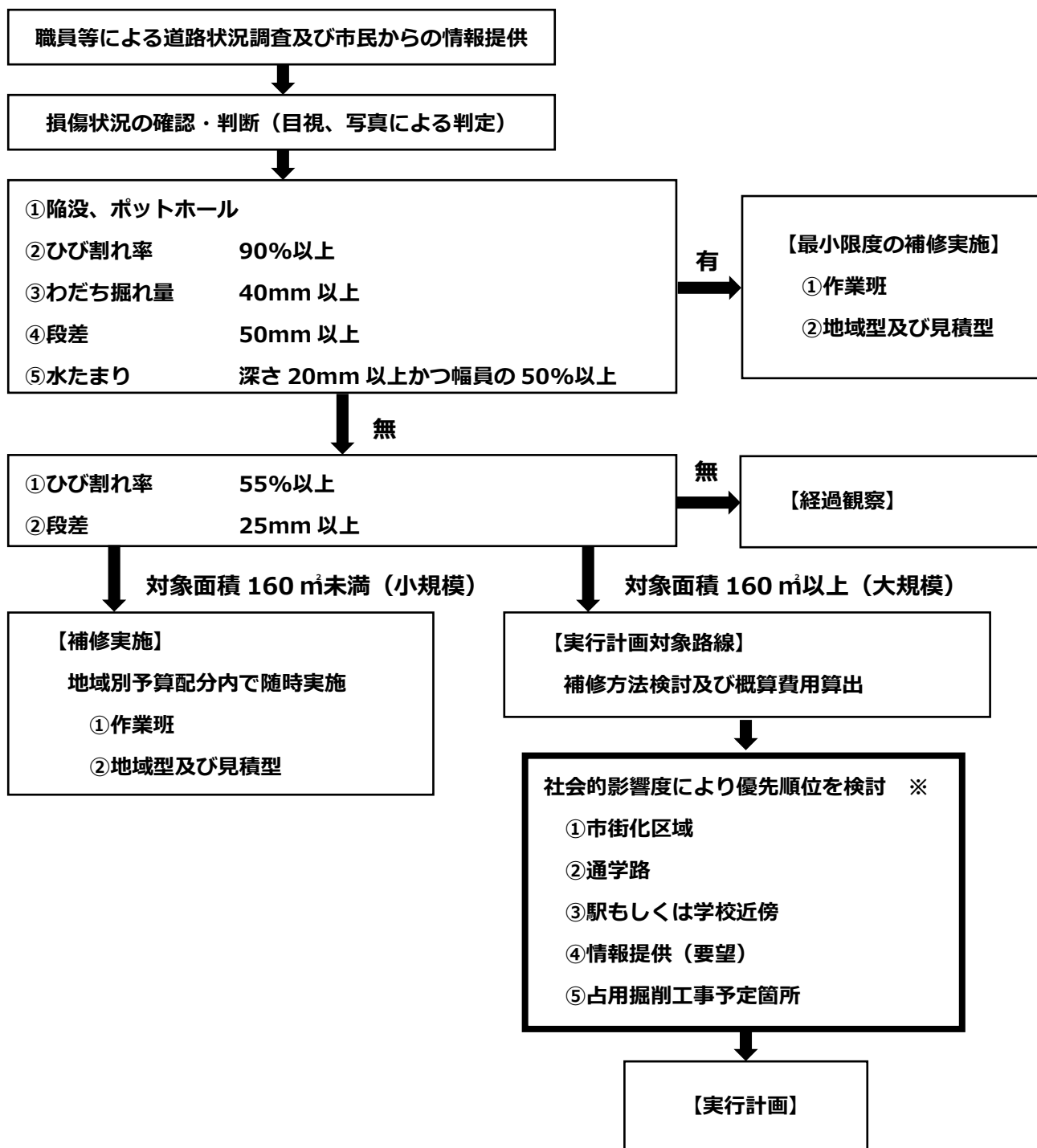
【陥没】



【にじみ出し】



5-3. 細街路補修フロー



※社会的影響度について

- ・優先順位の検討にあたり、項目①～⑤の順で優先度が高くなります。
- ・近傍とは対象路線の片側から 100mに該当する対象施設が存在するものを表現しています。
- ・占用掘削工事予定箇所においては、掘削影響範囲外で未補修範囲が部分的に残る場合は、占有者による舗装復旧にあわせて補修実施を想定しています。

5-4. 地域別割合

本市の道路補修は4地域に分けて発注しており、各地域における市街化区域内に存在する「細街路面積÷市街化区域面積」の割合を目安として予算額の一部を配分し補修を実施していきます。

地域	中学校区	市街化区域内に存在する細街路の割合		校区内の市街化区域面積 (ha)	市街化区域内の細街路面積 (㎡)
		中学校区	地域		
東谷中学校区	東谷中学校区	14.2%	25.6%	223	110,484
				115	134,988
				238	166,830
清和台・緑台中学校	清和台中学校区	16.9%	36.0%	88	81,061
				89	87,217
	緑台中学校区	23.6%		129	95,635
				125	179,377
多田・明峰中学校	多田中学校区	7.7%	22.4%	166	81,000
				150	43,515
	明峰中学校区	19.7%		202	202,745
川西・川西南中学校	川西中学校区	9.1%	16.0%	131	64,460
				74	29,724
	川西南中学校区	8.9%		142	73,301
				140	65,573
合計		100.0%	100.0%	2,302	1,594,524

※各地域の割合を目安としながら、予算内で執行していき、執行状況により適宜見直していきます。

※市街化区域の面積は、都市政策課資料（平成28年3月29日）より。

6. 計画の見直し

効率的かつ効果的な舗装の補修を行うために、幹線道路等については5年に1回程度以上の頻度を目安として定期的に路面性状調査等を実施し、各路線の舗装状況を把握するとともに、舗装状況に応じて補修箇所の優先順位を検討することで、計画の見直しを適宜実施していきます。

あわせて、細街路については細街路補修フローの運用状況に応じてフロー等の見直しを適宜実施していきます。



◆ 道路（路面・構造物等）状況調査（案）

道路（路面・構造物等）状況調査

管理番号		道路整備課要望番号		
住所	地先			
道路区分	細街路・幹線			
点検日	年 月 日() 時 分頃			
基礎情報	対象箇所	車道・歩道・その他		
	路面状況	ポットホール・段差・水溜り・陥没・ひび割れ・わだち掘れ・側溝関連		
	構造物等	ガードレール・カーブミラー・防護柵・その他()		
内容	状況	ひび割率	% (全幅員にわたり90%以上)	
		わだち掘れ	cm 以上 (40cm以上)	
		段差	cm 以上 (5cm以上。特に歩道部における街路樹の根上り)	
		水溜り	深さ cm 幅員の % (深さ2cm以上かつ幅員の50%以上)	
		ポットホール	深さ cm 縦 cm × 横 cm	
		陥没	深さ cm 縦 cm × 横 cm	
		側溝関連 (事象を記述)		
	その他 (事象を記述)			
	対応	対応	済・未	
		対応日	年 月 日 ()	
		対応者		
特記事項				
全体特記事項				
添付資料				
	位置図、状況写真、補修後の写真等			

あ 行

○ 1 級路線

市町村道の中で建設省の「1 級市町村道選別基準」により選定された路線を言う。選定基準として、地方生活圏及び大都市圏域を形成するのに必要な道路であり、一般国道及び都道府県道以外の道路で、特別の機能を持つ道路とされている。

○ M C I 評価

M C I は建設省（当時）により開発された舗装の維持管理指数であり、現在でも国土交通省で一般的に用いられている。第 35 回建設省技術研究会にて提示、小坂寛巳・奥平真誠編『舗装の維持修繕』建設図書，1992，pp.69-70.に記載されており、最近では 「路面性状調査要領（案）：路面維持調査分科会」や「最新 道路ハンドブック 建設産業調査会、建設省推薦 発刊 1992 P1097」も記述されている式である。

M C I 評価の計算方法は以下による

$$M C I = 10 - 1.48 C^{0.3} - 0.29 D^{0.7} - 0.47 \sigma^{0.2} \dots\dots\dots (式 - 1)$$

$$M C I_0 = 10 - 1.51 C^{0.3} - 0.30 D^{0.7} \dots\dots\dots (式 - 2)$$

$$M C I_1 = 10 - 2.23 C^{0.3} \dots\dots\dots (式 - 3)$$

$$M C I_2 = 10 - 0.54 D^{0.7} \dots\dots\dots (式 - 4)$$

ここに

C : ひびわれ率 (%)

D : 最大わだち掘れ量 (mm)

σ : 平坦性 (mm) = (IRI値 - 0.24) / 1.33 **【 σ から I R I への変換】**

M C I は上記 4 式で算出した値のうち、最も小さい値を用いるものとする。

昭和 56 年に建設省土木研究所が、道路局、地方建設局（いずれも当時）とともに、維持修繕判断を行う総合的な指標として開発したものが M C I である。

M C I は、道路管理者の視点から異なる劣化形態の路面を見比べ、劣化の程度を点数により評価したものに対し、路面性状の主要指標である「ひび割れ率」、「わだち掘れ量」及び「平坦性 (σ) 」という路面性状値で重回帰分析することにより求められたものであり、以下の式のうち、最小値をもって M C I とすることとしている。

上式のとおり 10 点法を採用しており、舗装の劣化に伴い M C I は低下する。

○ オーバーレイ工

既設の舗装がひび割れたり、劣化した時に、既存のアスファルト層の表面に重ねて舗装する補修工法である。

か行

○ 掘削規制期間

道路の掘り返しを伴う工事については、道路を.経済に損傷する等の問題点があるため、掘削の規制を行う。原則として、道路舗装工事が完了した後は一定期間（車道は3～5年間、歩道は1年間）当該箇所の掘り返しを行うことを規制する。なお緊急工事など規制の対象外となる工事もある。

さ行

○ 切削オーバーレイ工

既設の舗装がひび割れたり、わだち掘れが生じた際に、アスファルト層の一部を削り取り、アスファルト層を再度舗装する補修工法である。

○ その他道路

高規格幹線道路や地域高規格道路に属さない自動車専用道路の一覧である。自動車専用に指定され法定規制標識が設置されている。ただし自動車専用の指定は区間限定の道路もある。

○ 専用道路

日本の道路法に基づき、道路管理者によって指定された自動車のみ的一般交通の用に供する道路又は道路の部分である。（道路法第48条の2）

な行

○ 認定道路

道路法が適用される都道府県道、区市町村道等を指す。この認定道路とは、道路法に規定する路線の認定、区域の決定、供用の開始の行政行為を経た道路のことである。

○ 2級路線

建設省「2級市町村道選定基準」に該当する道路。1級市町村道以外の道路を補完し、機関道路網を形成するのに必要な道路。

は行

○ ひび割れ率

舗装の表面に発生したひびや割れ目の割合。範囲を50cmメッシュで区切り、ひび割れが一定数以上含まれるメッシュの割合からひび割れ率[%]を求める。

○ 平坦性

車両走行方向に発生する凹凸の変化の程度を示すものであり、車両の乗り心地、荷痛みに影響を与えます。

○ 歩行者道

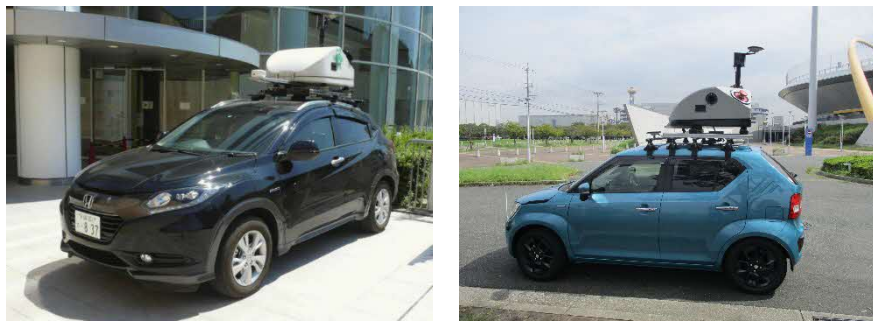
車両の進入を禁止し、歩行者のみの通行が許された道路のことをいう。

ま 行

○ MMS

3次元レーザー計測機とデジタルカメラによって、道路面および道路周辺の3次元座標データと連続カメラ画像を取得する車両搭載型測量システムである。

車両全体



計測機器



ら 行

○ 路床

舗装を支持している地盤のうち、舗装の下面より深さ約1mの範囲を指す。

○ 路盤

路床の上に設けられた舗装のうち、アスファルト層を除いた層をいう。上部のアスファルト層からの荷重を分散させ路床に伝える役割を持つ部分である。

○ 路面性状調査

路面の損傷状態を表す、ひび割れ、わだち掘れ及び平坦性を測定し、そのデータを解析・作成する調査である。交通規制を伴わず測定することができる。

わ 行

○ わだち掘れ

車輪走行位置においてアスファルト舗装に帯状の凹部が生ずる現象である。

川西市舗装修繕計画

令和4年3月策定

土木部 道路整備課

〒666-8501 兵庫県川西市中央町1-2番1号

TEL : 072-740-1111 (代表)