

山口市 舗装の個別施設計画



令和5年10月

山口市 都市整備部 道路河川管理課

目次

はじめに.....	1
1. 舗装の現状と課題.....	2
1.1 管理道路の現状.....	2
1.2 舗装修繕予算の現状.....	3
1.3 舗装の現状.....	3
2. 管理計画.....	6
2.1 舗装管理の基本方針.....	6
2.2 管理道路の分類の設定（グループ分け）.....	6
2.3 管理基準の設定.....	8
2.4 点検計画の立案.....	9
3. 計画期間.....	10
3.1 計画期間.....	10
3.2 計画期間内の修繕費用の見通し.....	10
4. 対策の優先順位（修繕計画の方針）.....	11
4.1 健全性の診断結果.....	11
4.2 優先順位の設定.....	13
4.3 対策内容と実施時期.....	14
(1) 工事費用.....	14
(2) 詳細調査の実施.....	14
(3) 計画時の修繕工法と単価.....	14
(4) 対策箇所.....	14
4.4 対策箇所の選定の考え方.....	15
5. 中長期予測.....	16
5.1 シミュレーション分析.....	16
(1) シミュレーション対象.....	16
(2) シミュレーションの管理基準.....	16
(3) 補修の優先順位.....	16
(4) 健全度区分.....	16
(5) 工事費予算.....	17
(6) 補修単価.....	17
(7) 劣化式.....	17
6. 山口市におけるメンテナンスサイクルの策定.....	19

[参考資料 1] 要因図

[参考資料 2] 対策箇所一覧

[参考資料 3] 修繕候補箇所図

はじめに

山口市が管理する道路（幹線道路及び生活道路）の舗装について、本市の現状を踏まえ、道路種別に応じた効率的かつ合理的な維持管理を行うことにより、今後集中すると予想される更新費用の平準化と維持管理コストの低減を目指すことを目的とし、舗装の個別施設計画（以下、本計画という）を策定しました。

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ます。

これまでに建設・維持管理してきた道路舗装は、山口市の貴重な財産であり、市民サービスの向上を図るため、今後も大切に保全していかなければなりません。

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なければ補修ストックは増加していきます。そのため、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ます。

このような中、国土交通省道路局により舗装点検要領が示され、山口市においても、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考え方を視野に入れた本計画を策定しました。

1. 舗装の現状と課題

1.1 管理道路の現状

山口市が管理する市道の実延長は1,498.1km、2,357路線であり、1級市道が289.3km（19.3%）、2級市道が268.5km（17.9%）、その他市道が940.251km（62.8%）を占めています。

（令和4年3月31日現在）

表-1.1 管理延長と舗装延長

道路区分	管理延長	路線数	舗装延長		舗装率
			アスファルト舗装	コンクリート舗装	
1級市道	289.3 km	165	277.8 km	7.0 km	98.4%
2級市道	268.5 km	171	259.1 km	4.0 km	98.0%
その他市道	940.3 km	2,021	882.9 km	20.7 km	96.1%
合計	1,498.1 km	2,357	1,419.8 km	31.7 km	96.9%

※アスファルト舗装には、簡易舗装を含む。

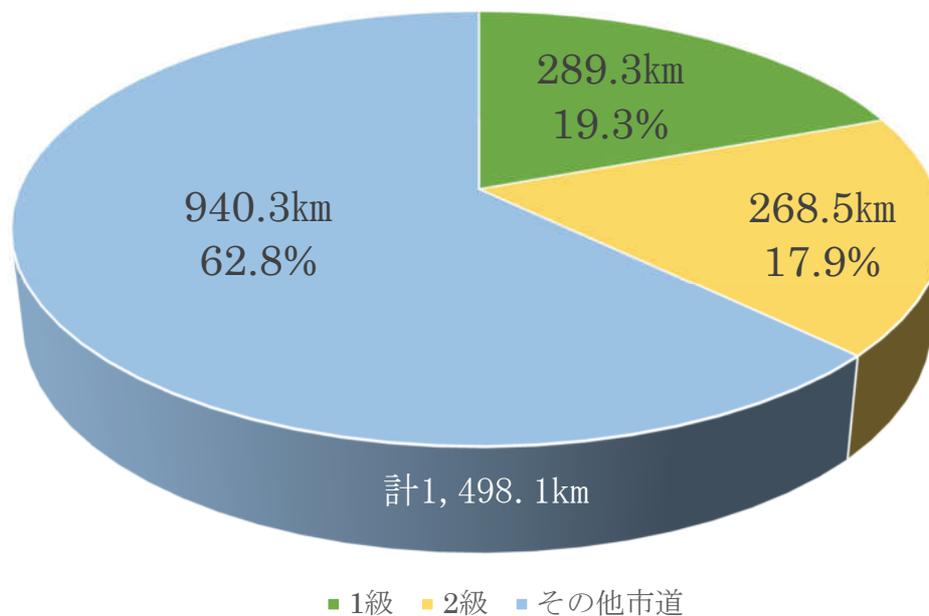


図-1.1 管理延長とその割合

1.2 舗装修繕予算の現状

舗装修繕予算の現状を図-1.2に示します。過去5年間の舗装修繕に要した費用は、それぞれ約7,500万円～約12,600万円でした。

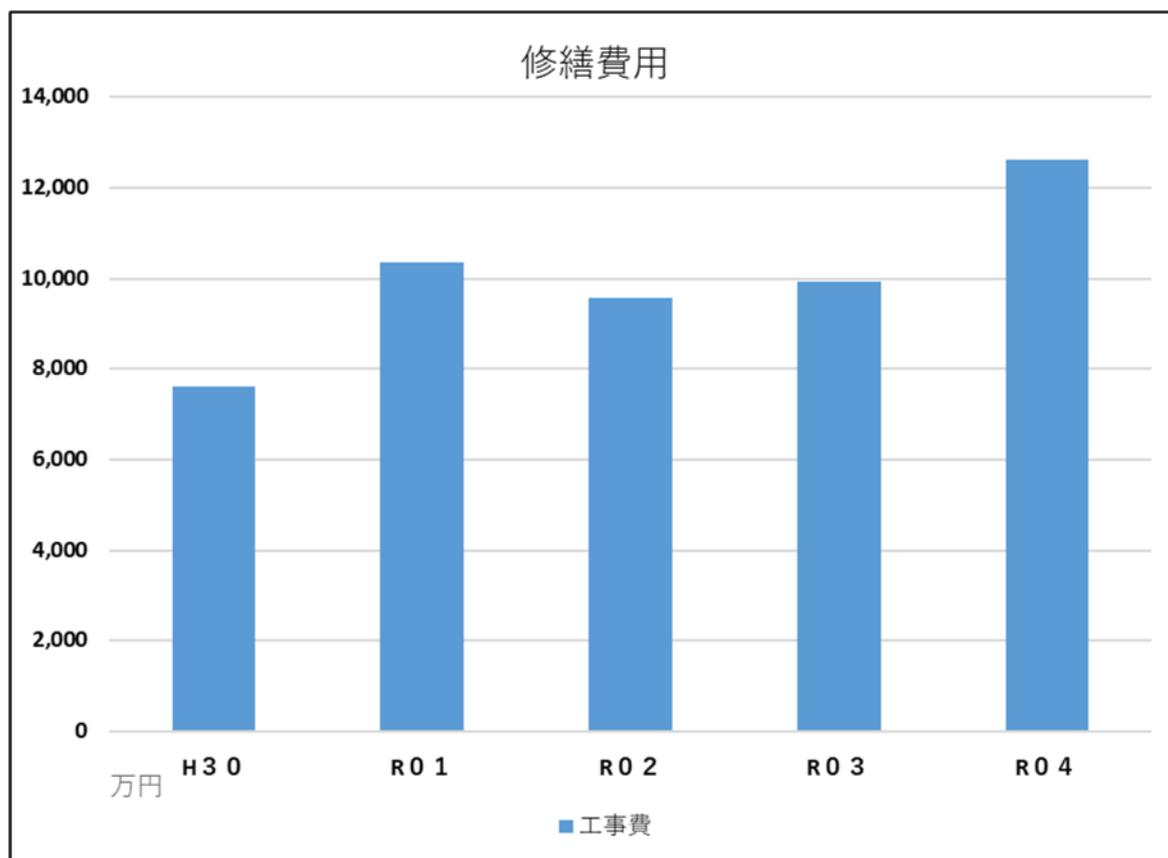


図-1.2 舗装修繕予算の推移

1.3 舗装の現状

バス路線、重要物流道路、緊急輸送道路等151kmについて、令和4年度に実施した評価単位100mの路面性状調査結果をもとに、山口市における舗装の破損傾向を把握しました。路面性状調査結果の取りまとめを表-1.2および図-1.3に示します。

表-1.2 舗装の現状：m

項目	損傷レベル			
	小	中		大
ひび割れ率 (%)	20%未満	20～40%未満		40%以上
	124,015	21,440		5,795
わだち掘れ量 (mm)	20mm未満	20～40mm未満		40mm以上
	131,120	19,465		665
平坦性 (mm)	2mm未満	2～6mm未満	6～8mm未満	8mm以上
	9,560	93,625	23,730	24,335
IRI (mm/m)	3mm未満	3～8mm未満		8mm以上
	11,060	89,425		50,765
MCI	5.1以上	5.0～4.1	4.0～3.1	3以下
	76,440	38,880	24,015	11,915

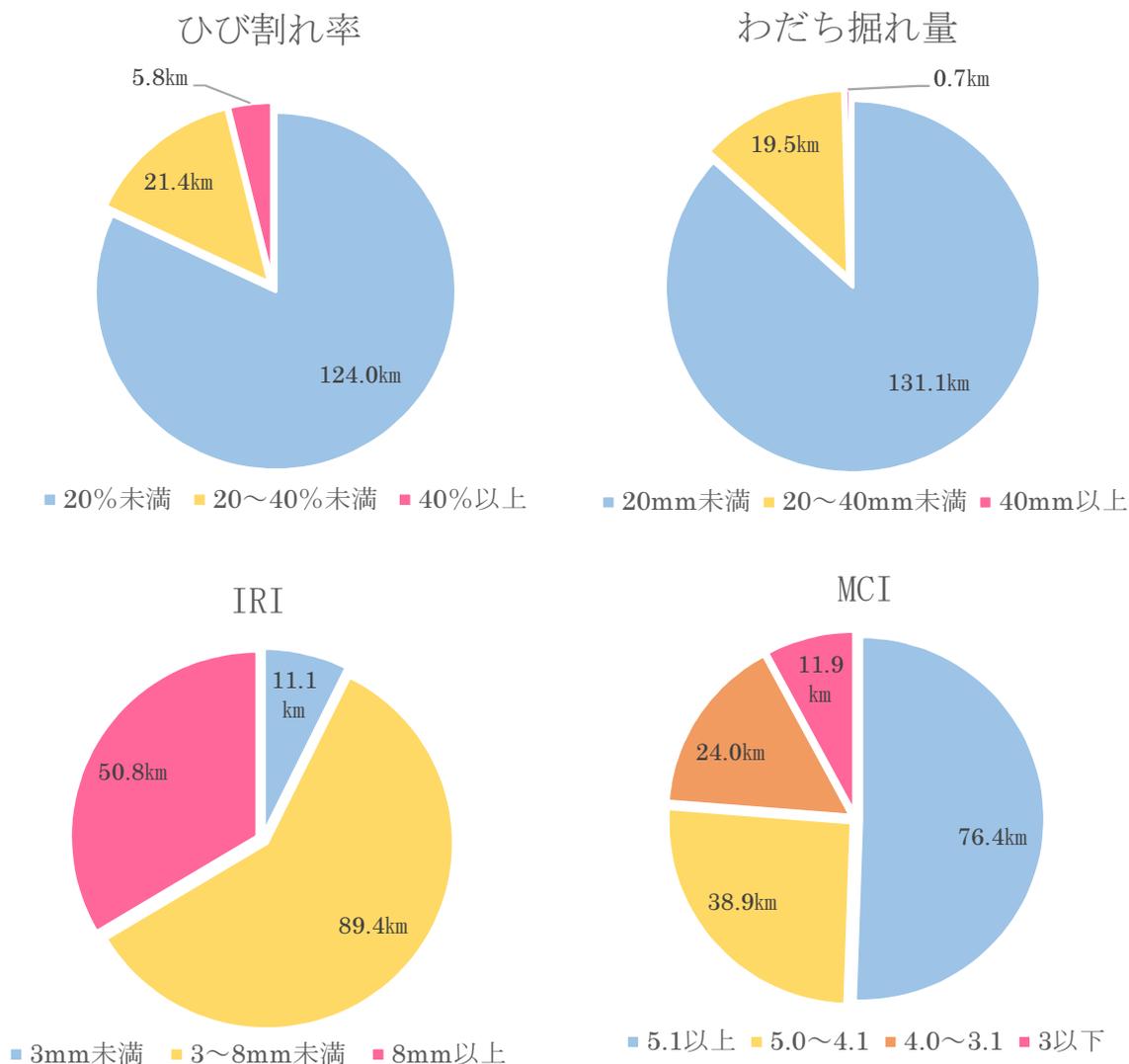


図-1.3 路面性状調査結果のまとめ

路面性状調査結果より、ひび割れ率について、早急に修繕が必要な延長(■40%以上)は5.8km、わだち掘れ量について、早急に修繕が必要な延長(■40mm以上)は0.7kmでした。MCIについて、早急に修繕が必要な延長(■3.0以下)は11.9km、修繕が必要な延長(■MCI3.1以上4.0以下)は24.0kmでした。

※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、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。

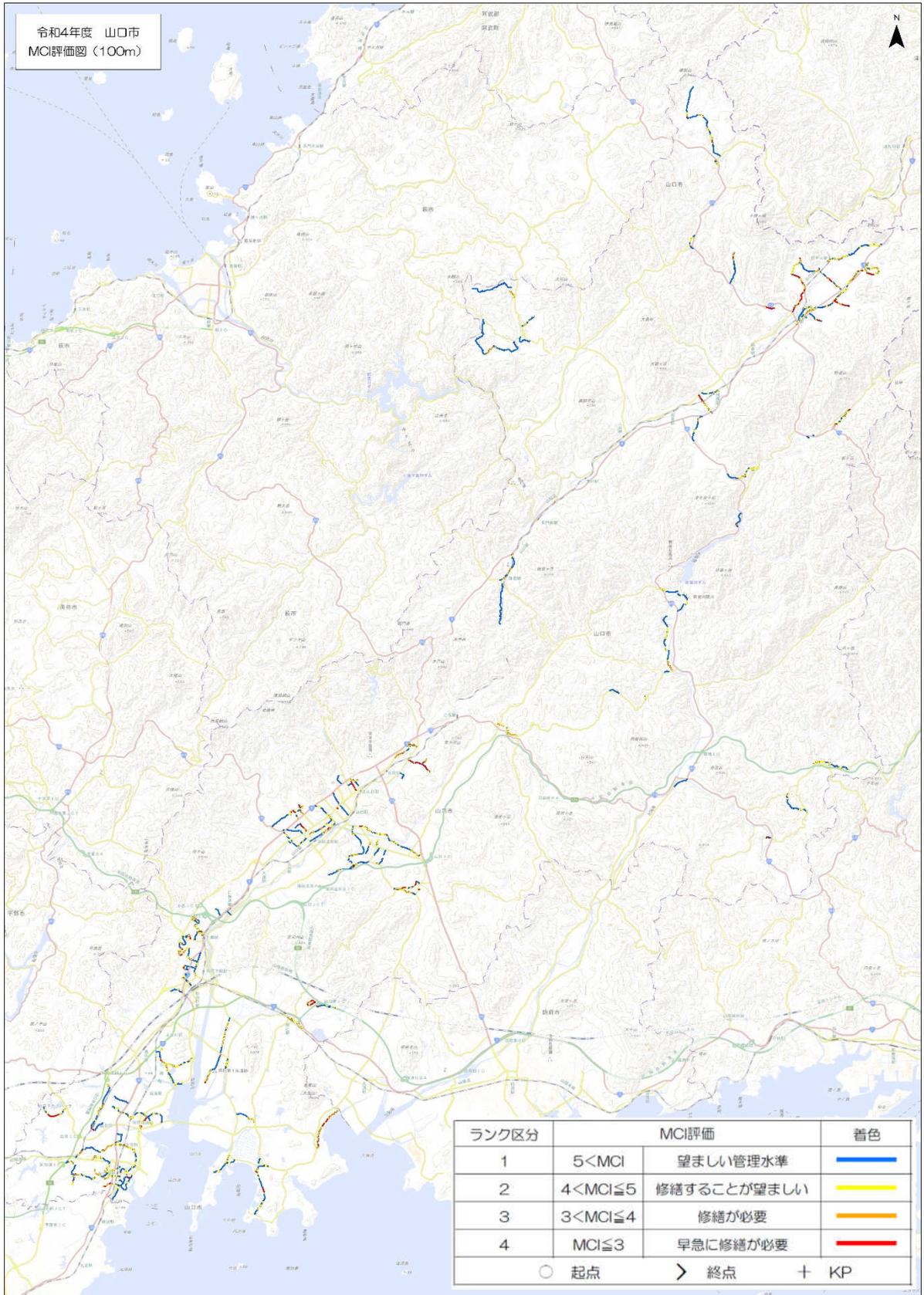


図-1.4 MCI評価図

2. 管理計画

2.1 舗装管理の基本方針

対象路線の舗装の点検・診断結果を踏まえ、破損の状況に応じた適切な措置方法を構築し、これにより舗装の長寿命化や維持修繕に係るライフサイクルコストの縮減を目指します。

2.2 管理道路の分類の設定（グループ分け）

舗装点検要領では、道路の役割や性格、修繕実施の効率性、ストック量、管理体制等の観点から、道路を分類A～Dに区分した上でメンテナンスサイクルを構築することとされています。道路の分類のイメージを図-2.1に示します。

特 性	分類	主な道路※1 (イメージ)
・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	
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	
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	
・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	

図-2.1 道路の分類のイメージ

図-2.1を参考に、山口市の管理する道路の分類について、表-2.1に示す内容で区分を行います。分類A、Bに該当する路線はなく、分類C、Dで区分し図-2.2に示します。

表-2.1 管理道路の分類

分類	対象道路	路線数	延長	構成比
分類Cの道路	1級市道、2級市道	336	547.9 km	37.7%
分類Dの道路	その他市道	2021	903.6 km	62.3%
合 計		2,357 路線	1451.5 km	100%

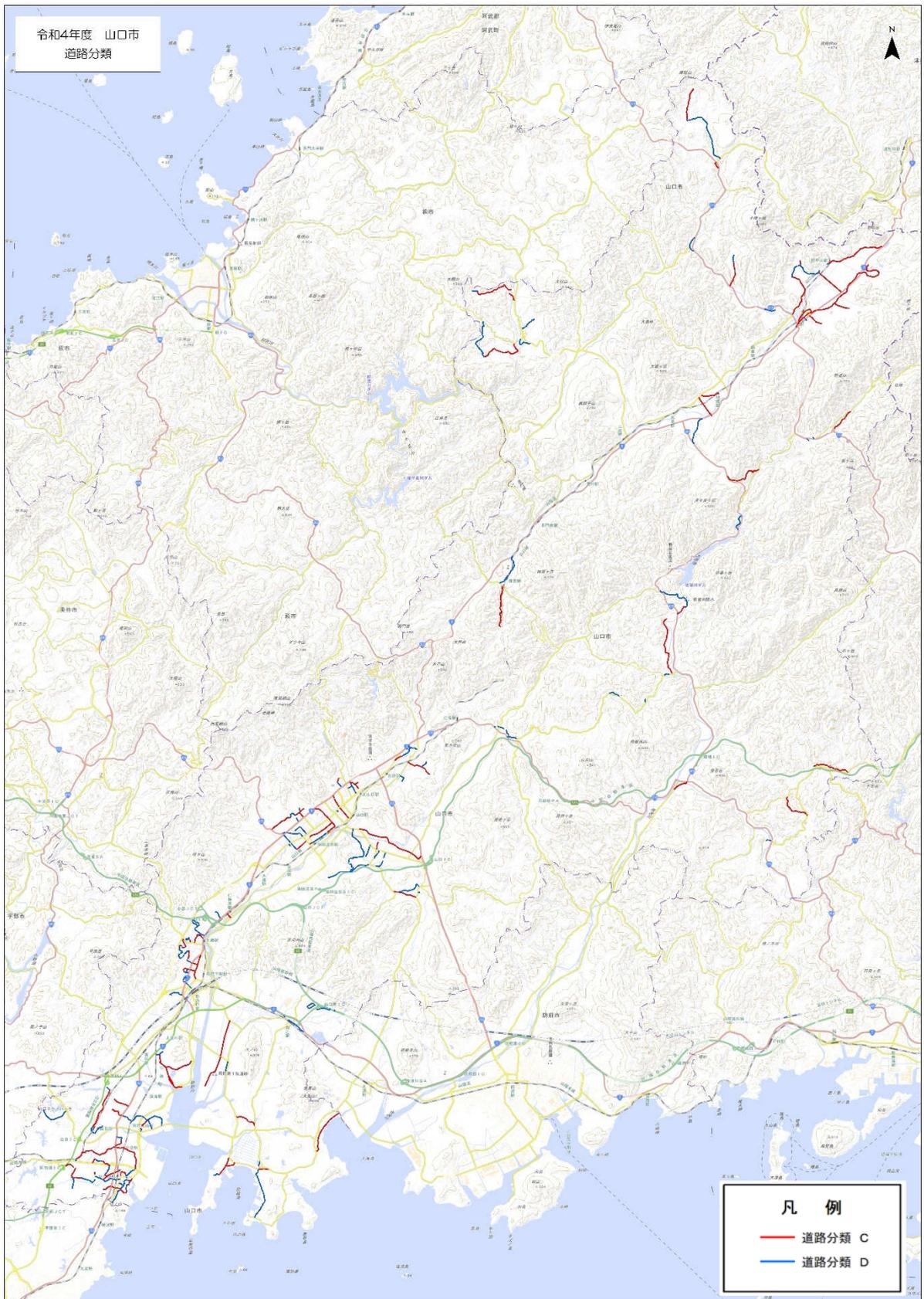


图-2.2 道路分類図

2.3 管理基準の設定

アスファルト舗装に対しては、管理基準を設定した上で、点検および診断を行います。山口市では分類C、Dの道路に対して管理基準を設定します。下記の舗装点検要領の記述を参考に表-2.2 のとおり管理基準を設定します。

【舗装点検要領・管理基準】

- ・ 損傷の進行が早い道路等（分類B）

管理基準は、ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI（International Roughness Index:国際ラフネス指標）の3指標を使用することを基本とする（3指標と合わせて、その他指標や、複合指標（MCI など）を用いることは構わない）

分類B以下に相当する道路では、ひび割れ率20～40%、わだち掘れ量20～40mm、IRI 8mm/mなどを採用している事例があるので、管理基準の設定にあたって参考にするとよい。

- ・ 損傷の進行が緩やかな道路等（分類C、D）

損傷の進行が緩やかな道路等以下に相当する道路の管理基準は、ひび割れ率20～40%、わだち掘れ量20～40mm等の事例があるととも、各種指標を総合的に評価しているケースも存在するが、各道路管理者が道路の特性等に応じて適切に設定する。

（舗装点検要領より抜粋）

表-2.2 管理基準

分類	ひび割れ率	わだち掘れ量
分類Cの道路	30%	30mm
分類Dの道路	40%	40mm

2.4 点検計画の立案

分類Cの道路は、10年に1回の頻度で路面性状調査を行います。分類Dの道路については、巡視・パトロールによる日常管理を行うこととし、必要に応じて路面性状調査を行います。また、分類Cの道路で、面的なひび割れが発生し、路盤層から砂分が流出している場合や、連続した舗装の不陸が見受けられる場合は、FWD^{*}などによる詳細調査を行い、適切な補修工法を検討することとします。

※FWD(Falling Weight Deflectometer)…重錘を落下させたときの衝撃荷重と路面のたわみを同時に計測する定点荷式の非破壊試験

表-2.3 点検手法・点検頻度

分類	管理方法	点検方法	点検頻度
C	走行上安全面に支障とならない路面を維持	・路面性状調査	10年に1度
D	主として安全性を確保	・定期的なパトロールを実施	日々、損傷に応じて
		・路面性状調査	10年に1度または、必要に応じて

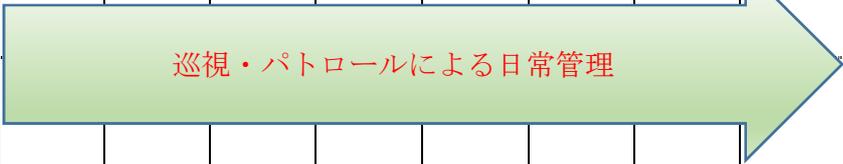
3. 計画期間

3.1 計画期間

当該舗装維持管理計画の計画期間は、2023年度～2032年度の10ヶ年とします。

なお、次回の路面性状調査は2032年度に実施予定のため、このタイミングで最新の路面性状調査データを用いて舗装維持管理計画の見直しを実施することも検討します。

表-3.1 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
点検	分類 C	実施	 巡視・パトロールによる日常管理								実施
	分類 D	実施									必要に応じて
計画策定		計画策定									計画見直し
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
											

3.2 計画期間内の修繕費用の見通し

計画10年間の修繕費用は約9億円(約9,000万円/年)を想定します。

4. 対策の優先順位（修繕計画の方針）

4.1 健全性の診断結果

令和4年度に調査した道路の診断結果を基に、舗装状態の判定（健全性）を下記のⅠからⅢの区分に新たに分類します。

＜参考＞診断区分は、「舗装点検要領 平成28年10月 国土交通省道路局」を参考に整理しました。

区分		状態
Ⅰ	健全	損傷レベル小：管理基準に照らし、劣化の程度が小さく、舗装表面が健全な状態である。
Ⅱ	表層機能保持段階	損傷レベル中：管理基準に照らし、劣化の程度が中程度である。
Ⅲ	修繕段階	損傷レベル大：管理基準に照らし、それを超過している又は早期の超過が予見される状態である。

なお、目視で判断する場合は、「付録-4 損傷評価の例 【損傷の進行が緩やかな道路等のアスファルト舗装】」を参照するとよい。

「舗装点検要領 平成28年10月 国土交通省道路局」より引用

各区分の閾値は、舗装点検要領の「付録-4 損傷評価の例【損傷の進行が緩やかな道路等のアスファルト舗装】」を参考とし、以下のとおりとします。

- ・区分Ⅰ：ひび割れ20%未満、わだち掘れ20mm未満
- ・区分Ⅱ：ひび割れ20%以上40%未満、わだち掘れ20mm以上40mm未満
- ・区分Ⅲ：ひび割れ40%以上、わだち掘れ40mm以上

ひび割れ率 わだち掘れ量	20%未満	20～40%未満	40%以上
	20mm 未満	Ⅰ	Ⅱ
20～40mm	Ⅱ	Ⅱ	Ⅲ
40mm 以上	Ⅲ	Ⅲ	Ⅲ

各区分の閾値表

表-4.1 診断区分

診断区分	項目	区分Ⅰ	区分Ⅱ	区分Ⅲ
分類Cの道路	ひび割れ率(%)	20%未満	20～40%未満	40%以上
	わだち掘れ量(mm)	20mm未満	20～40mm未満	40mm以上
分類Dの道路	ひび割れ率(%)	20%未満	20～40%未満	40%以上
	わだち掘れ量(mm)	20mm未満	20～40mm未満	40mm以上

表-4.2 令和4年度における診断結果 単位：m

診断区分	区分Ⅰ	区分Ⅱ	区分Ⅲ	表層等修繕	路盤打換等
				Ⅲ-1	Ⅲ-2
分類Cの道路	61,285	22,765	3,350	-	-
分類Dの道路	47,650	13,090	3,110	-	-

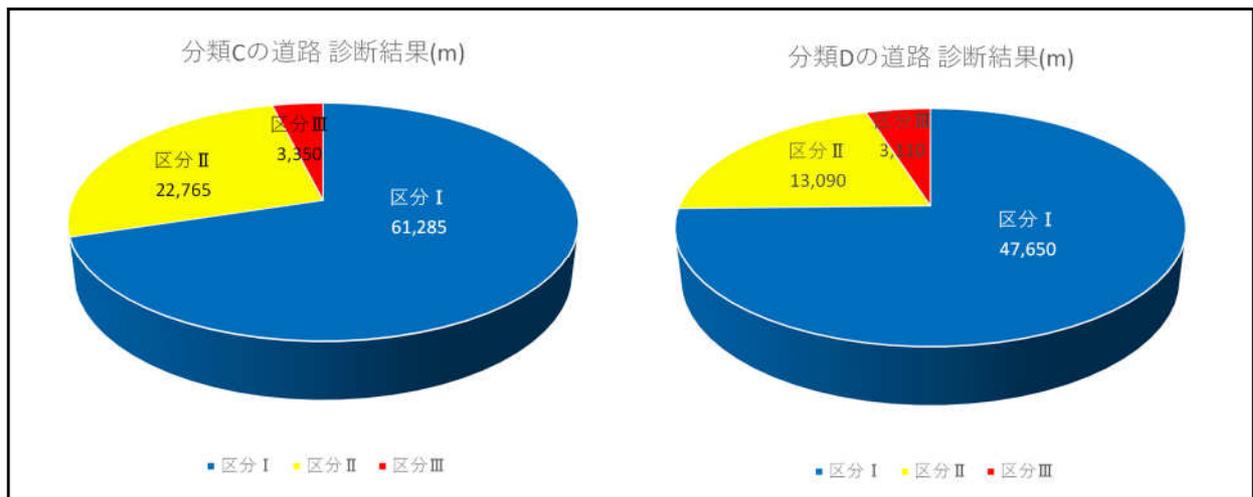


図-4.1 道路分類による診断結果

4.2 優先順位の設定

対策の優先順位は、舗装の損傷状況のほか、利用頻度が高く走行性・快適性を考慮したサービス水準を維持する必要がある区間、修繕工事の効率性(舗装の損傷状況の連続性)、日常点検(道路管理者の巡視)結果を考慮し、補修の優先順位を決定します。

また、道路管理者により道路維持管理現状を踏まえて、維持管理候補箇所を選定します。

優先順位の設定項目は、

- ・ MCI (維持管理指数)
- ・ 道路分類
- ・ バス路線情報
- ・ 人口集中地区(DID)

を設定しました(参考資料1)。

対策の優先順位決定にあたり、各要因に点数を与え、その合計点が高い順に対策を行います。また、MCIは区間内で一番低い値の区間をMCIの代表値としました。さらに、各要因得点と同じ場合は、MCIの代表値の一番低い箇所の方から補修を行うものとしました。

検討項目の配点は、下記のとおりとしました。

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

道路分類	C	D
	1	0

バス路線	である	でない
	1	0

DID 地区	である	でない
	1	0

4.3 対策内容と実施時期

(1) 工事費用

工事費用 2023 年度から 9,000 万円/年程度とします。

(2) 詳細調査の実施

適切な工法選定（舗装の長寿命化）のため、工事前に補修全区間の設定と必要に応じて詳細調査（FWD 調査、CBR 調査）を実施します。

(3) 計画時の修繕工法と単価

計画時の修繕工法と単価は、以下の基準で設定しました。

表-4.3 修繕工法と単価

工 法	単 価	適用箇所
路盤打ち替え	12,980 円/m ² ※	詳細調査による
切削オーバーレイ	5,720 円/m ² ※	分類 C
一層打ち替え	10,263 円/m ² ※	分類 D

※令和 4 年度工事費より算定。

(4) 対策箇所

概算事業費を算出すると、全体で約 7.6 億円でした。詳細は、参考資料 2 対策箇所一覧、参考資料 3 修繕候補箇所図に示します。

4.4 対策箇所の選定の考え方

山口市では、下記の図 4.2 の考え方に従い工事の最低ロットは 60m とし、対策箇所を選定しました(参考資料 3 修繕候補箇所図)。対策箇所の順位付けは 60m ロットで行いましたが、実際の施工順序は、順位の高い箇所の路線毎に実施します。また、同一路線は連続して施工します。

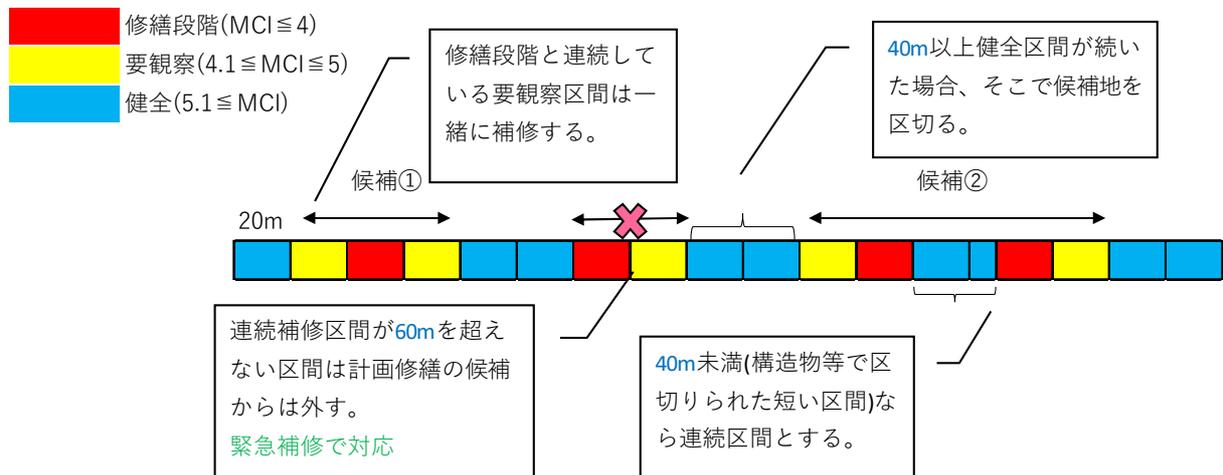


図-4.2 対策箇所の選定の考え方

5. 中長期予測

5.1 シミュレーション分析

管理水準を維持するために適切な予算を決めるため、30年間の長期シミュレーションを行いました。

【設定条件】

(1) シミュレーション対象

令和4年度に路面性状調査を実施した151.0kmのうち、分類Cの結果87.4kmを対象としました。今回、分類Cの全線調査を行っていないため、不足分は分類Cの調査延長87.4kmを総延長547.9kmに等しくなるよう引き延ばしてシミュレーション分析を行いました。

(2) シミュレーションの管理基準

シミュレーションの管理基準は下記の表のとおり定めました。

表 5.1 管理基準

分 類	ひび割れ率	わだち掘れ
道路分類 C	30%	30mm

(3) 補修の優先順位

管理基準以下となった箇所のうち、MCIの低いものから補修を行います。

(4) 健全度区分

健全度区分は以下の通りとします。

表 5.2 健全度区分

区 分	M C I (維持管理水準)
I ■:望ましい管理水準	$5 < MCI$
II ■:修繕することが望ましい	$4 < MCI \leq 5$
III ■:修繕が必要	$3 < MCI \leq 4$
IV ■:早急に修繕が必要	$MCI \leq 3$

(5) 工事費予算

道路分類 C にかかる修繕費は年 9,000 万円としました。

(6) 補修単価

表 5.3 修繕工法と単価

工 法	単 価	適用箇所
切削オーバーレイ	5,720 円/m ²	道路分類 C

修繕面積は、平均幅員 (m) × 修繕区間長 (m) としました。ただし、往復計測区間は、平均幅員の半分、片車線のみを修復するものとし、片側計測区間は車道部全幅を修復するものとしてしました。

(7) 劣化式

劣化速度については、国土交通省 舗装点検要領(平成 28 年 10 月)大型交通量 100 台未満のひび割れ率の劣化曲線から引用しました。

表 5.4 劣化速度

	ひび割れ度 (%)	進行量 (%/年)
1	$0 \leq C < 5$	1.00
2	$5 \leq C < 10$	0.42
3	$10 \leq C < 15$	0.71
4	$15 \leq C < 20$	1.25
5	$20 \leq C < 25$	1.67
6	$25 \leq C < 30$	1.67
7	$30 \leq C < 35$	1.67
8	$35 \leq C < 40$	2.50
9	$40 \leq C < 45$	2.50

■ 現状の修繕費 年 9,000 万円で修繕を行うシミュレーション

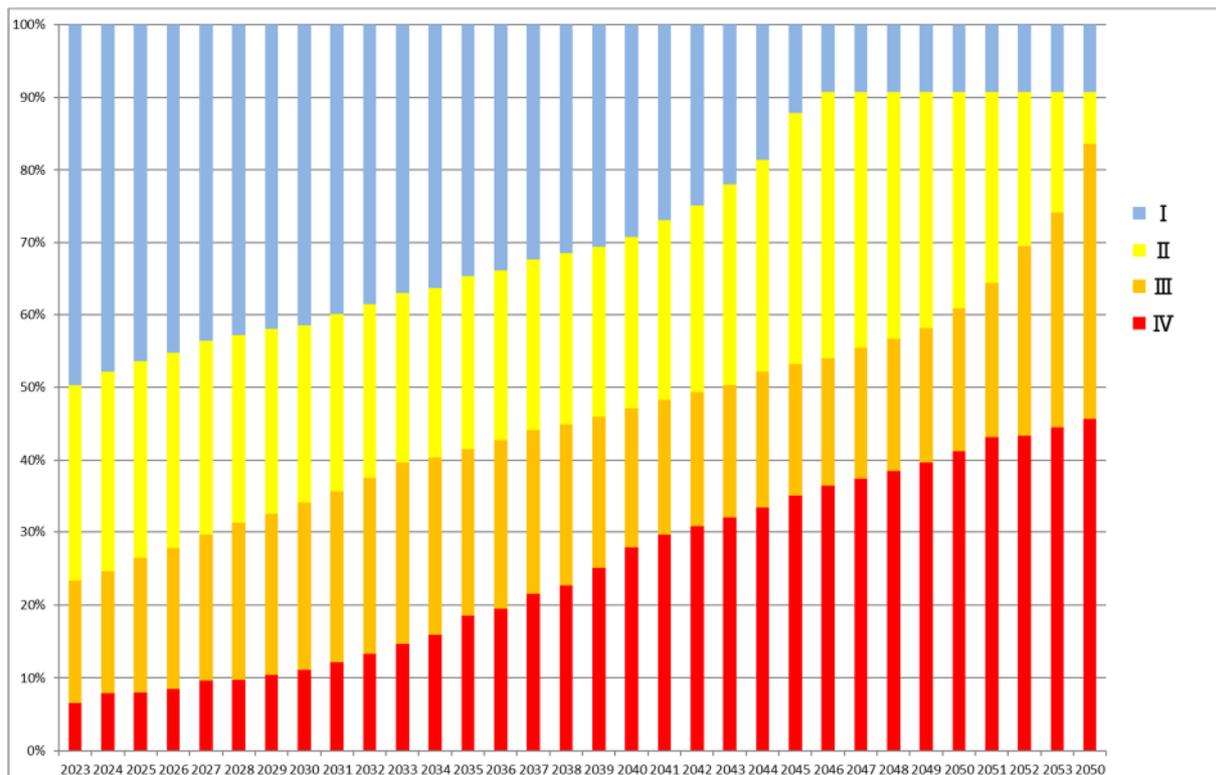


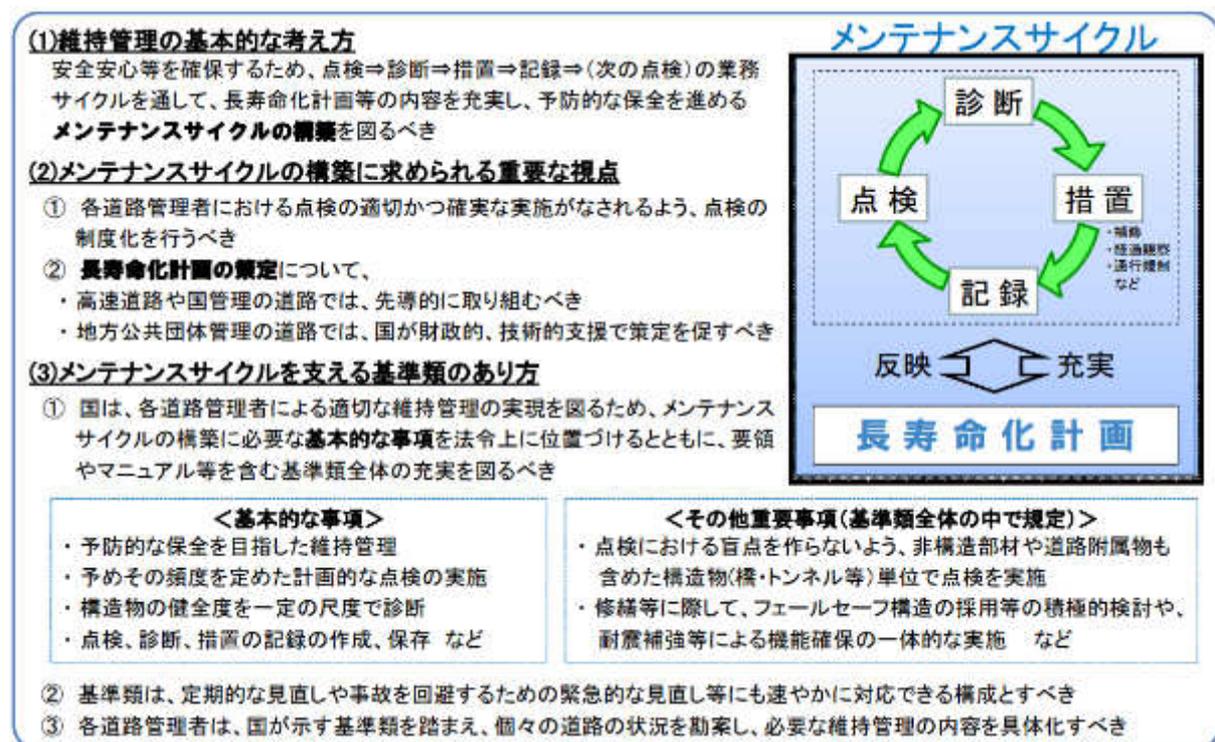
図-5.1 ランク別構成比(面積=平均幅員×延長)

6. 山口市におけるメンテナンスサイクルの策定

今回（令和4年度）実施した路面性状調査では、管理水準MCI3.0以下の区間は調査延長の1割未満であり、比較的良好な舗装状態を維持できている状況です。

しかしながら、シミュレーションを行ったところ、現状の予算による修繕サイクルでは、修繕が必要な面積が25年後から増加することが想定されており、加えて、今回の調査には生活道路など細街路までは対象としていないことから、さらに厳しい状況になる見込みです。

本市では、本計画および舗装点検要領のメンテナンスサイクルフローを踏まえ、管理道路の分類と健全性に応じたこまやかな処置を検討することにより、「事後保全型」から「予防保全型」の維持管理に転換するとともに、コスト削減につながる新技術を積極的に導入し、ライフサイクルコストの削減を図ります。



出典：国交省 道路メンテナンス技術小委員会 平成25年6月

対策一覧表

道路種別	路線番号	枝番号	路線名	上下	自距離		至距離		区間長 (m)	幅員 (m)	路面性状測定値 (区間内平均)						最悪値		道路分類	バス路線	D I D	道路管理による維持管理候補	評価点	優先順位	修繕計画					年間事業費	備考
					調査年度	路面種別	ひびわれ率 (%)	わだち掘れ量 (mm)			平坦性 (mm)	M C I	M C I	修繕計画年度	計画延長 (m)	施工方法	補修費単価	補修費 (12980円/㎡) 切削 (5720円/㎡) 一層 (10263円/㎡)													
																									Kp	m	Kp	m			
二級	15-2-003	0	鍛冶畑線	下り	0	0	0	145	145	5.5	R05	AS	31.9	36.5	8.920	1.5	1.3	C	○	○		33	1	145	切削オーバーレイ	¥5,720	¥4,561,700				
一級	04-1-001	20	住吉熊坂線	下り	0	0	1	0	1000	6.1	R05	AS	48.4	13.9	8.747	2.6	1.7	C	○	○		33	2	1000	切削オーバーレイ	¥5,720	¥34,892,000				
一級	19-1-207	20	西側線	下り	0	0	0	800	800	6.0	R05	AS	13.6	39.3	5.307	2.4	0.7	C	○			32	3	800	切削オーバーレイ	¥5,720	¥27,456,000				
一級	19-1-316	0	封秀線	下り	0	100	0	370	270	7.9	R05	AS	44.7	29.3	4.993	1.7	1.3	C	○			32	4	270	切削オーバーレイ	¥5,720	¥12,200,760				
一級	19-1-207	20	西側線	下り	0	900	1	465	565	6.0	R05	AS	12.5	34.5	5.114	2.8	1.8	C	○			32	5	565	切削オーバーレイ	¥5,720	¥19,390,800				
一級	19-1-242	10	東畑線	下り	0	500	0	700	200	5.5	R05	AS	65.7	7.5	4.735	2.2	1.9	C	○			32	6	200	切削オーバーレイ	¥5,720	¥6,292,000				
一級	19-1-234	0	御所ヶ内線	下り	0	100	0	800	700	4.4	R05	AS	45.3	14.4	5.943	2.8	2.1	C	○			32	7	700	切削オーバーレイ	¥5,720	¥17,617,600				
一級	19-1-222	20	東側線	下り	2	100	2	245	145	4.7	R05	AS	44.1	19.0	7.010	2.5	2.2	C	○			32	8	145	切削オーバーレイ	¥5,720	¥3,898,180				
二級	19-2-217	0	下宇津根線	下り	0	300	0	400	100	5.5	R05	AS	23.0	32.0	5.310	2.3	2.3	C	○			32	9	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥3,146,000				
一級	16-1-010	0	大河内浜内線	下り	2	100	2	200	100	6.4	R05	AS	33.3	24.0	4.980	2.4	2.4	C	○			32	10	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥3,660,800				
一級	15-1-008	10	長谷福田線	下り	0	0	0	215	215	5.5	R05	AS	11.6	31.0	4.263	3.2	2.5	C		○		32	11	215	切削オーバーレイ	¥5,720	¥6,763,900				
二級	13-2-005	0	上中野相原線	下り	0	0	0	500	500	6.9	R05	AS	9.6	31.8	4.436	3.2	2.5	C	○			32	12	500	切削オーバーレイ	¥5,720	¥19,734,000				
二級	18-2-103	0	河内・川上線	下り	1	100	1	220	120	6.0	R05	AS	49.5	10.5	5.370	2.9	2.6	C	○			32	13	120	切削オーバーレイ	¥5,720	¥4,118,400				
一級	04-1-001	20	住吉熊坂線	下り	1	0	1	355	355	6.1	R05	AS	45.2	9.3	10.000	3.0	2.6	C	○			32	14	355	切削オーバーレイ	¥5,720	¥12,386,660				
一級	19-1-222	30	東側線	下り	0	300	0	400	100	4.7	R05	AS	32.0	21.0	7.480	2.7	2.7	C	○			32	15	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥2,688,400				
一級	03-1-003	0	上矢田御堀線	下り	3	300	3	400	100	6.9	R05	AS	46.3	13.0	6.020	2.9	2.9	C	○			32	16	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥3,946,800				
二級	19-2-102	0	堂免開籠線	下り	0	0	0	200	200	5.3	R05	AS	40.1	13.0	5.795	3.2	2.9	C	○			32	17	200	切削オーバーレイ	¥5,720	¥6,063,200				
二級	18-2-103	0	河内・川上線	下り	0	100	0	200	100	6.0	R05	AS	14.8	30.0	5.300	2.9	2.9	C	○			32	18	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥3,432,000				
二級	14-2-002	10	渚場岡線	下り	0	0	0	200	200	4.9	R05	AS	11.6	33.0	3.760	3.0	2.9	C	○			32	19	200	切削オーバーレイ	¥5,720	¥5,605,600				
その他	14-3-020	0	由良前阿知須3号線	下り	0	80	0	200	120	6.8	R05	AS	21.1	40.5	7.210	1.8	1.6	D	○			31	20	120	一層打ち替え	¥10,263	¥8,374,608				
その他	16-3-553	0	下村花香線	下り	1	200	1	445	245	5.8	R05	AS	11.1	42.0	6.380	2.2	1.9	D	○			31	21	245	一層打ち替え	¥10,263	¥14,583,723				
その他	19-3-139	10	嘉年上線	下り	0	900	1	0	100	8.9	R05	AS	71.1	11.0	4.210	2.0	2.0	D	○			31	22	100	一層打ち替え	¥10,263	¥9,134,070				
その他	03-3-047	0	1 2区管内2号線	下り	0	900	1	100	200	8.6	R05	AS	57.3	10.0	5.875	2.5	2.2	D	○			31	23	200	一層打ち替え	¥10,263	¥17,652,360				
二級	19-2-225	0	下半久線	下り	0	200	0	500	300	4.5	R05	AS	39.6	20.0	7.473	2.5	2.2	C				31	24	300	切削オーバーレイ	¥5,720	¥7,722,000				
その他	03-3-047	0	1 2区管内2号線	下り	0	200	0	500	300	8.6	R05	AS	43.9	16.3	4.110	2.7	2.3	D	○			31	25	300	一層打ち替え	¥10,263	¥26,478,540				
一級	17-1-002	0	岡山石原線	下り	0	300	0	400	100	6.5	R05	AS	36.5	21.0	6.490	2.5	2.5	C				31	26	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥3,718,000				
一級	17-1-002	0	岡山石原線	下り	0	0	0	100	100	6.5	R05	AS	33.1	23.0	5.350	2.5	2.5	C				31	27	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥3,718,000				
その他	18-3-181	0	島地・石曾根線	下り	0	0	0	170	170	6.4	R05	AS	50.9	7.0	9.260	2.8	2.7	D	○			31	28	170	一層打ち替え	¥10,263	¥11,166,144				
一級	19-1-231	0	沖田線	下り	0	600	1	0	400	7.4	R05	AS	44.3	12.5	3.548	3.0	2.7	C				31	29	400	切削オーバーレイ	¥5,720	¥16,931,200				
その他	04-3-008	0	熊坂線	下り	0	100	0	300	200	4.4	R05	AS	44.2	6.0	10.000	3.1	3.0	D	○			31	30	200	一層打ち替え	¥10,263	¥9,031,440				
その他	14-3-015	0	山口テクノパーク1号線	下り	0	500	1	100	600	16.0	R05	AS	48.0	13.7	3.460	2.8	2.6	D				30	31	600	一層打ち替え	¥10,263	¥98,524,800				
その他	19-3-292	0	神角中線	下り	0	100	0	200	100	4.7	R05	AS	51.5	12.0	4.410	2.7	2.7	D				30	32	100	一層打ち替え	¥10,263	¥4,823,610				
一級	05-1-013	0	糸米羽坂1号線	下り	0	200	0	300	100	13.9	R05	AS	36.4	8.0	8.760	3.4	3.4	C	○	○		23	33	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥7,950,800				
一級	04-1-001	10	住吉熊坂線	下り	0	100	0	200	100	6.1	R05	AS	35.6	9.0	7.490	3.5	3.5	C	○	○		23	34	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥3,489,200				
一級	04-1-001	10	住吉熊坂線	下り	0	300	0	400	100	6.1	R05	AS	31.7	9.0	10.000	3.7	3.7	C	○	○		23	35	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥3,489,200				
一級	15-1-011	0	古林町長谷線	下り	0	0	0	60	60	5.8	R05	AS	3.9	30.0	5.500	4.0	4.0	C	○	○		23	36	60	切削オーバーレイ	¥5,720	¥1,990,560				
その他	15-3-266	0	金堀18号線	下り	0	0	0	100	100	7.7	R05	AS	43.1	5.0	6.660	3.1	3.1	D	○	○		22	37	100	一層打ち替え	¥10,263	¥7,902,510				
一級	19-1-222	10	東側線	下り	0	100	0	200	100	4.7	R05	AS	37.7	14.0	5.200	3.1	3.1	C	○			22	38	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥2,688,400				
一級	12-1-003	0	長浜岩屋線	下り	0	100	0	300	200	5.6	R05	AS	34.9	15.5	5.840	3.1	3.1	C	○			22	39	200	切削オーバーレイ	¥5,720	¥6,406,400				
一級	19-1-222	20	東側線	下り	0	600	0	700	100	4.7	R05	AS	37.8	13.0	6.510	3.2	3.2	C	○			22	40	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥2,688,400				
二級	17-2-011	0	みのり線	下り	0	300	0	500	200	5.2	R05	AS	35.6	14.0	4.570	3.2	3.2	C	○			22	41	200	切削オーバーレイ	¥5,720	¥5,948,800				
二級	17-2-007	0	野口田ノ子沢線	下り	0	0	0	100	100	5.3	R05	AS	33.0	15.0	4.790	3.2	3.2	C	○			22	42	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥3,031,600				
一級	18-1-099	0	柚木・大土路線	下り	1	0	1	200	200	5.4	R05	AS	34.0	9.0	5.245	3.6	3.5	C	○			22	43	200	切削オーバーレイ	¥5,720	¥6,177,600				
一級	19-1-222	20	東側線	下り	1	700	1	790	90	4.7	R05	AS	31.1	12.0	5.190	3.5	3.5	C	○			22	44	90	切削オーバーレイ	¥5,720	¥2,419,560				
一級	17-1-007	0	東平治河内原線	下り	0	200	0	300	100	5.7	R05	AS	33.3	11.0	4.480	3.6	3.6	C	○			22	45	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥3,260,400				
二級	17-2-010	10	浜表野口線	下り	0	0	0	100	100	5.6	R05	AS	6.0	32.0	2.980	3.6	3.6	C	○			22	46	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥3,203,200				
一級	18-1-007	20	川口・屋敷線	下り	0	0	0	500	500	7.8	R05	AS	3.5	31.4	5.824	3.8	3.6	C	○			22	47	500	切削オーバーレイ	¥5,720	¥22,308,000				
一級	19-1-215	0	駅通上宇津根線	下り	0	400	0	550	150	7.2	R05	AS	4.2	30.5	2.940	4.0	3.8	C	○			22	48	150	切削オーバーレイ	¥5,720	¥6,177,600				
一級	19-1-215	0	駅通上宇津根線	下り	0	0	0	100	100	7.2	R05	AS	1.8	32.0	2.660	3.9	3.9	C	○			22	49	100	切削オーバーレイ	¥5,720	¥4,118,400				
その他	17-3-075	0	浜表迫田線	下り	0	200	0	300	100	6.7	R05	AS	41.0	13.0	4.290	3.1	3.1	D	○			21	50	100	一層打ち替え	¥10,263	¥6,876,210				
一級	19-1-222	30	東側線	下り	1	100	1	380	280	4.7	R05	AS	38.4	7.7	7.897	3.3	3.1	C				21	51	280	切削オーバーレイ	¥5,720					

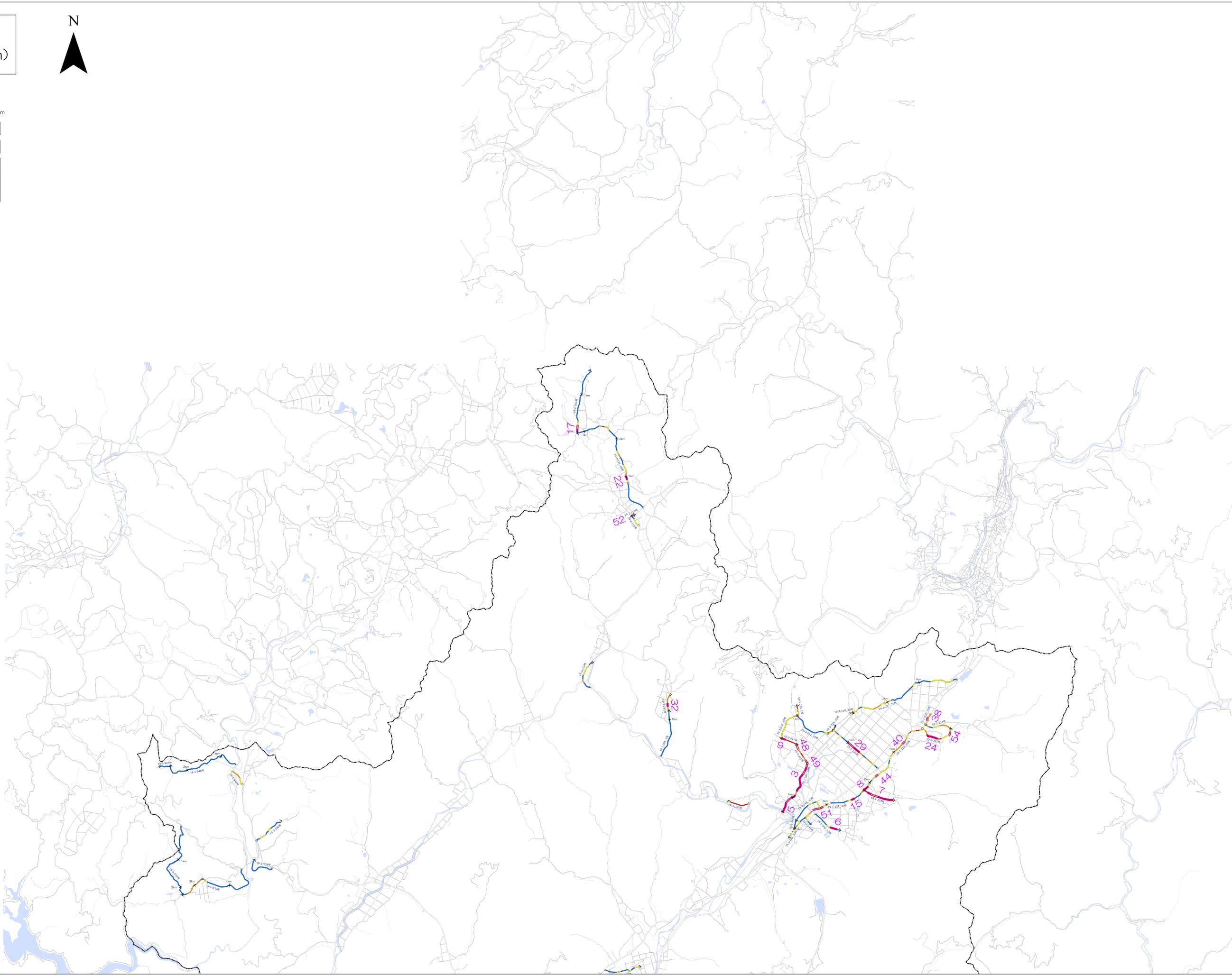
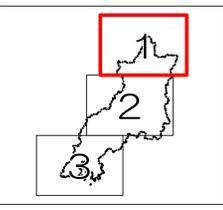
令和4年度 山口市
修繕候補箇所図 (100m)



1:30,000
0 0.5 1 2 3 km

優先順位	色	
道路管理	色	
ランク区分	MCI評価	色
1	5<MCI	壊ましい管理水準
2	4<MCI≤5	修繕することが望ましい
3	3<MCI≤4	修繕が必要
4	MCI≤3	早急に修繕が必要

○ 起点 > 終点 + KP



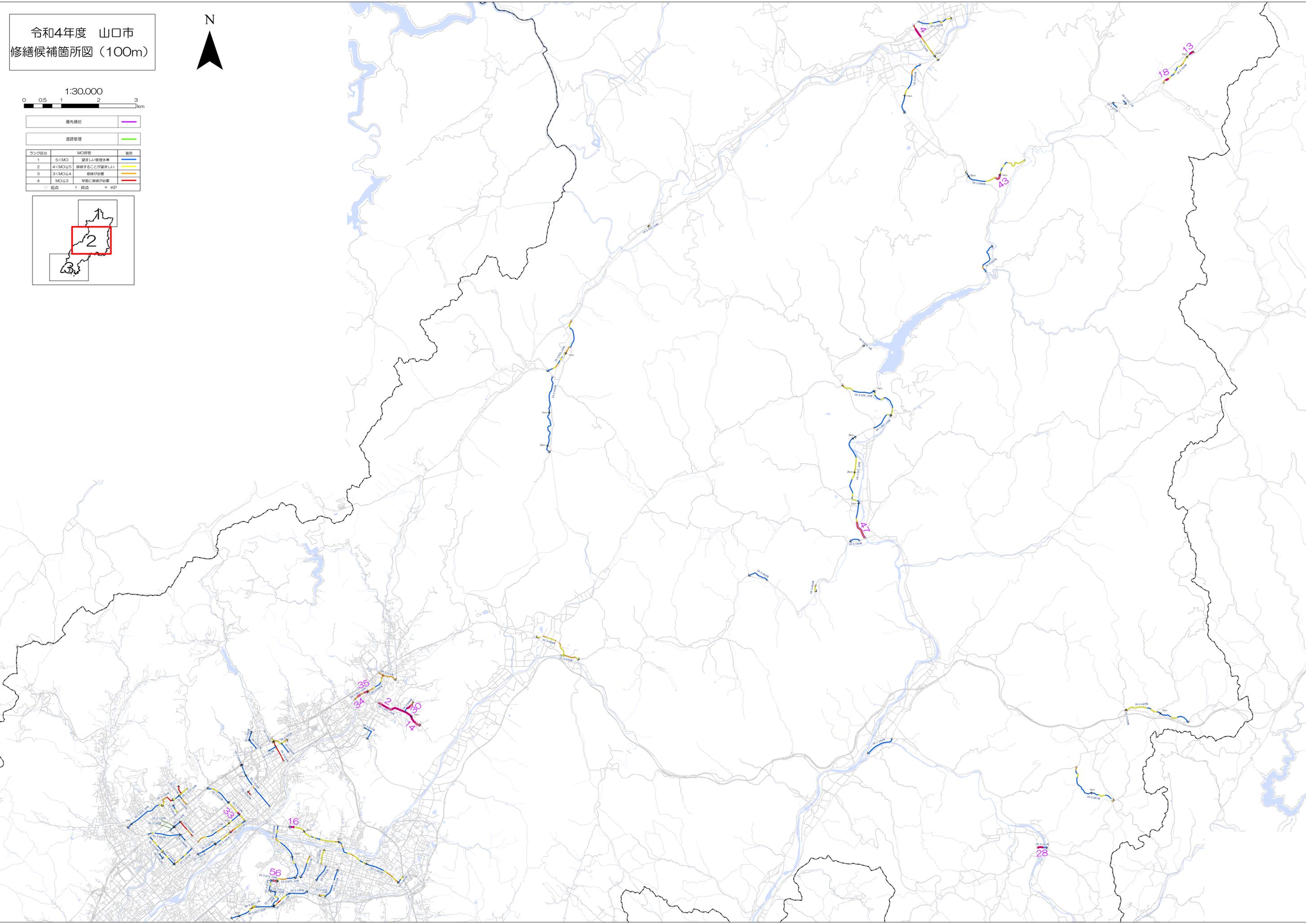
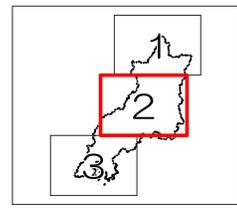
令和4年度 山口市
 修繕候補箇所図 (100m)



1:30,000
 0 0.5 1 2 3 km

優先順位	色		
道路管理	色		
ランク区分	MCI評価	色	
1	5<MCI	最も良い管理水準	青
2	4<MCI≤5	修繕することが望ましい	黄
3	3<MCI≤4	修繕が必要	赤
4	MCI≤3	早急に修繕が必要	紫

○ 起点 > 終点 + KP



令和4年度 山口市
 修繕候補箇所図 (100m)



1:30,000
 0 0.5 1 2 3 km

優先順位	色		
道路管理	色		
ランク区分	MCI評価	色	
1	5<MCI	満たない管理水準	赤
2	4<MCI≤5	修繕することが望ましい	黄
3	3<MCI≤4	修繕が必要	青
4	MCI≤3	早急に修繕が必要	緑

