

会津若松市 市道舗装補修計画

令和8年4月

会津若松市 建設部 道路課

目 次

1. 舗装の現状と課題

1.1 管理道路の現状	3
-------------	-------	---

2. 舗装の維持管理の基本的な考え方

2.1 舗装管理の基本方針	3
---------------	-------	---

2.2 管理道路の分類（グループ分け）	4
---------------------	-------	---

2.3 点検方法・点検頻度	4
---------------	-------	---

3. 対策の優先順位（補修計画の方針）

4. 舗装点検の結果

4.1 診断結果	5
----------	-------	---

4.2 管理基準	6
----------	-------	---

4.3 点検結果	6
----------	-------	---

5. 補修計画の方針

5.1 補修計画の方針①	7
--------------	-------	---

5.1 補修計画の方針②	8
--------------	-------	---

1. 舗装の現状と課題

1.1 管理道路の現状

管理延長と舗装延長

道路区分	管理延長	舗装延長		舗装率
		A s 舗装	C o 舗装	
幹線1級市道	114.2 k m	103.0 k m	0.0 k m	90.2%
幹線2級市道	88.6 k m	82.9 k m	0.0 k m	93.6%
その他市道	1201.3 k m	787.0 k m	0.0 k m	65.5%
計	1404.1 k m	972.9 k m	0.0 k m	69.3%

※A s 舗装に簡易舗装を含まれる

2. 舗装の維持管理の基本的な考え方

2.1 舗装管理の基本方針

舗装の個別施設計画の策定にあたっては、診断結果を踏まえた適切な措置を行うことで、道路舗装の長寿命化や舗装の維持修繕費のライフサイクルコスト縮減を目指します。

2.2 管理道路の分類（グループ分け）

- ・交通ネットワーク、大型車交通量等を踏まえ分類

大分類	小分類	分類	主な道路
	高規格幹線道路 等(高速走行が求められるサービス基準が高い道路)	A	高速道路
	損傷の進行が速い道路 等 (例えば、大型車交通量が多い道路)	B	直轄国道
	損傷の進行が緩やかな道路 等 (例えば、大型交通量が少ない道路)	C	補助国道・県道
	生活道路 等(損傷の進行が極めて遅く占用工事等の影響が無ければ長寿命)	D	政令市・一般市道 市道・村道

出典：「舗装点検要領 H28.10 国土交通省 道路局」一部加筆

2.3 点検方法・点検頻度

- ・令和6年度、舗装点検要領に基づき、舗装の維持管理に必要な情報を得るために（市道 L=55 k m）路面性状測定車による機械的調査を実施しました。



3. 対策の優先順位（補修計画の方針）

・舗装の損傷状況、道路利用形態等を考慮しながら、道路建設、下水道、上水道等の事業管理者と協議の上、補修の優先順位を決定します。

4. 舗装点検の結果

4.1 診断結果

点検した市道の分類C及び分類Dの道路 55.0 kmの診断結果は以下のとおりです。

判定基準	I	II	III
	望ましい管理水準	修繕が必要	早めの修繕が必要
分類Cの道路	22.7km	18.9km	9.9km
分類Dの道路	1.4km	1.9km	0.2km



4.2 管理基準

舗装の管理基準については、下記MCI、IRI、側線ひび割れ率及び道路の利用形態などを勘案し、修繕の管理基準とします。

評価区分	I	II	III
MCI	5以上	5～3	3以下
IRI (mm/m)	0～3	3～8	8～
側線ひび割れ率 (%)	0～20	20～40	40～100
道路利用形態	路線ごとによる		
評価得点	0～0.9	0.9～2.5	2.5～

○MCI（舗装維持管理指数）

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したものです。最大値が10で値が小さいほど舗装が損傷状態にあることを示します。

○IRI

世界中で使用されている様々な測定値を相互比較すべく、1986年に世界銀行で提案した舗装路面の凹凸に関する評価指数で乗り心地とも相関があるとされている。

4.3 点検結果

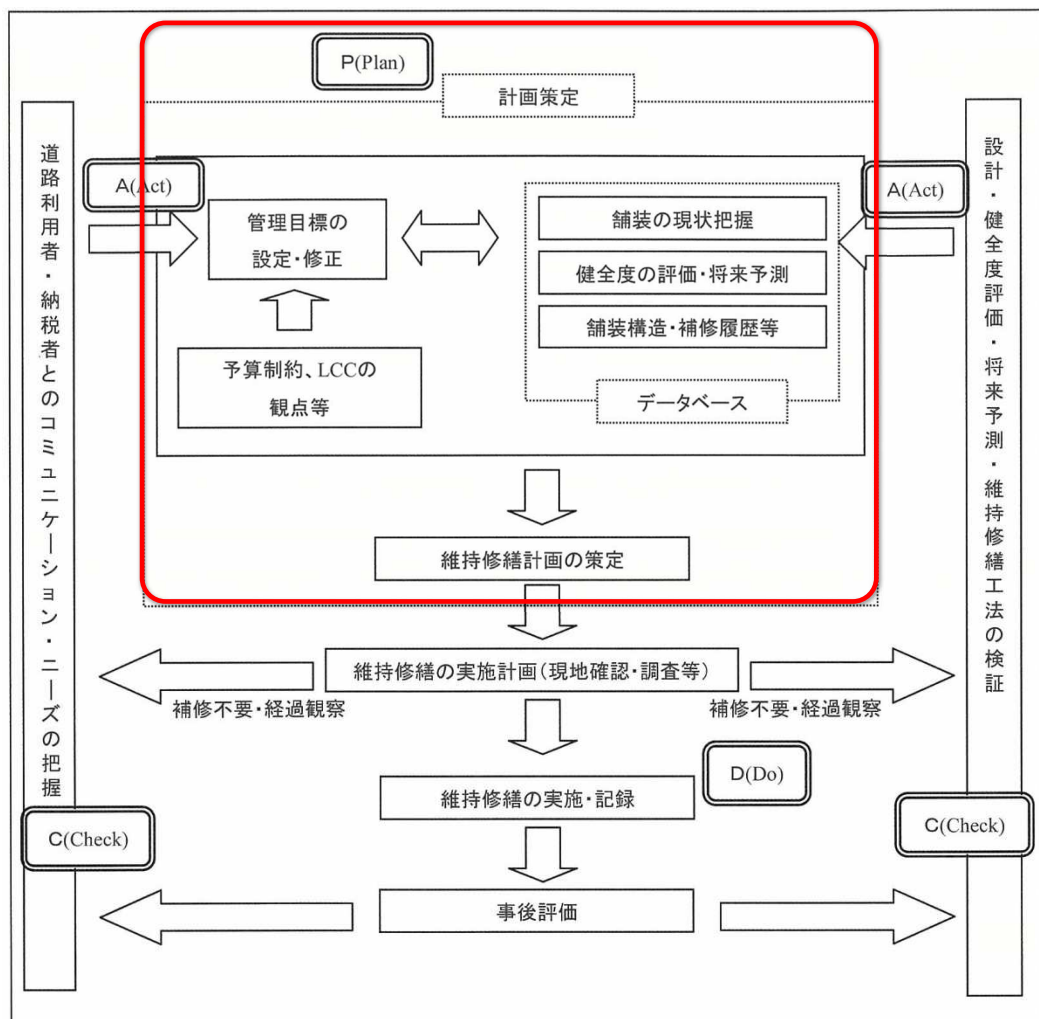
- ・点検路線と対策が必要な箇所（MCI 3以下）は別図のとおり

※点検路線に加え、修繕が必要である評価区分II（MCI 5～3）と判定される路線が多いため、判定区分III（MCI3以下）以下の路線のみを記載しております。

5. 補修計画の方針

5.1 補修計画の方針①

舗装のマネジメントは、図のとおり、PDCA サイクルを回す事であり、このシステムが舗装マネジメントシステムである。基本的な手順として、①管理目標の設定、②舗装の現状把握、③健全度の評価・将来予測、④データの蓄積・更新、⑤維持修繕計画の策定・管理目標の修正、⑥維持修繕の実施、⑦事後評価・結果のフィードバックとなります。



5.2 補修計画の方針②

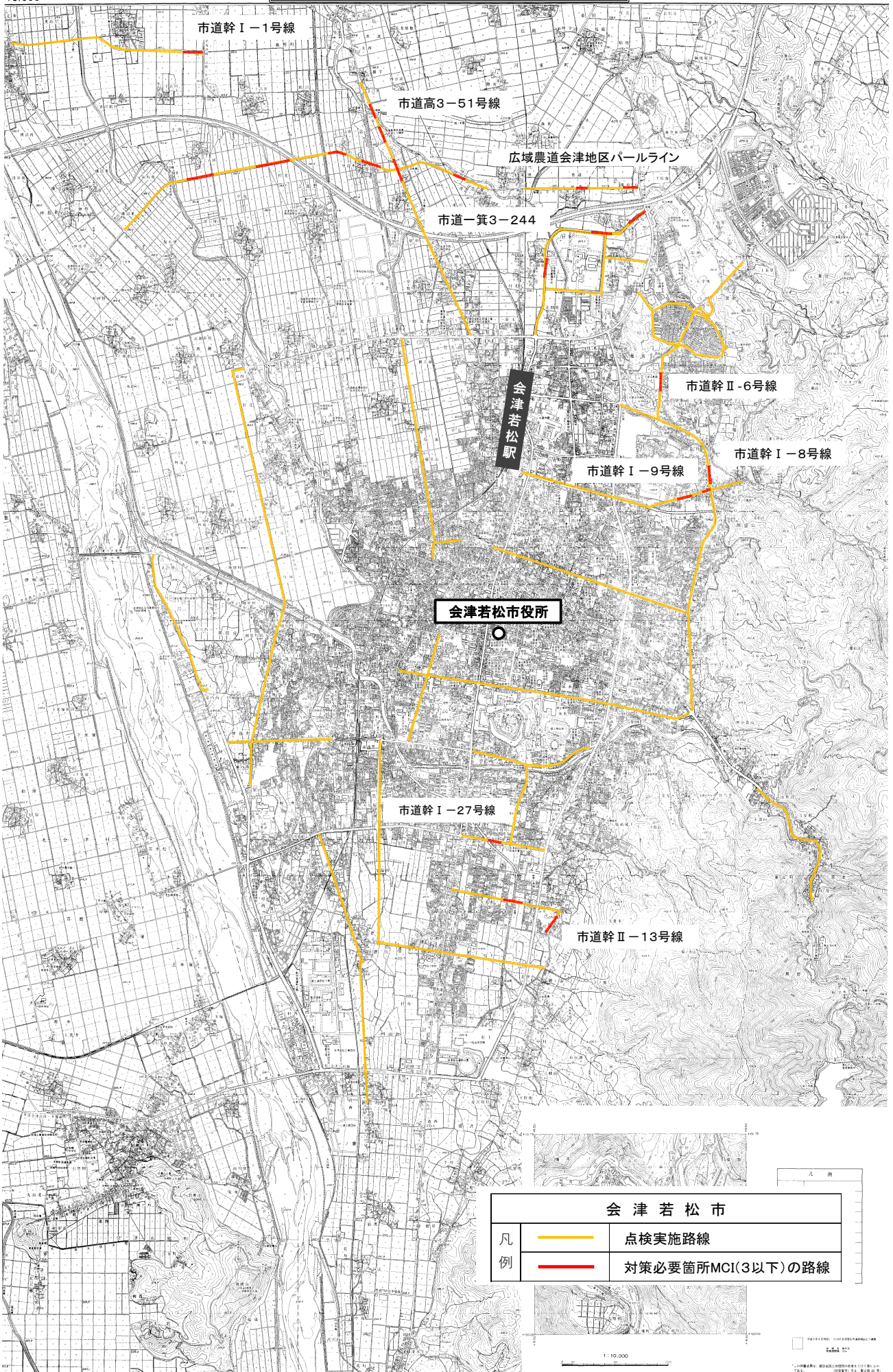
・当該点検箇所は、主に幹線道路を実施しているもので、市内全線の点検には至っておりません。また、すでに供用済みの道路であることから常に路面状況が変化しているところです。

このような状況をふまえ、今後の補修計画の方針としましては、当該調査を基に、各占用施設の管理者との協議や舗装の劣化状況、交通量、市民の方々からの要望、日常のパトロールなど、総合的な判断から補修計画を策定し、必要に応じて随時更新してまいります。

点検実施箇所・対策必要箇所

(別紙2)

10,000



会津若松市		
凡例	—	点検実施路線
	—	対策必要箇所MCI(3以下)の路線

1:10,000

1. 本図は、国土院の提供した地形図を基に作成されたもので、正確性を保証するものではありません。
 2. 本図は、国土院の提供した地形図を基に作成されたもので、正確性を保証するものではありません。
 3. 本図は、国土院の提供した地形図を基に作成されたもので、正確性を保証するものではありません。