

岩手県道路舗装維持管理計画

令和7年4月



岩手県 県土整備部 道路環境課

目 次

1. 計画の位置づけ	2
2. 計画期間	3
3. 維持管理計画	4
3-1. 管理道路の種別	4
3-2. 道路の分類	4
3-3. 点検方法および頻度	5
3-4. 健全度区分と管理基準	6
3-5. 路面損傷の評価と現状	7
3-6. 使用目標年数	8
3-7. 重点修繕区間	8
3-8. 修繕工法	8
3-9. ライフサイクルコストの試算	9

1. 計画の位置づけ

平成 25 年(2013 年)11 月に国の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(以下「長寿命化基本計画」という。)」を受け、地方公共団体では保有する全ての公共施設等を対象に、中長期的な取り組みの基本方針を定める「公共施設等総合管理計画」を策定することとされました。

こうした状況を踏まえ、本県では、公共施設等の全体状況を把握し、計画的な更新や長寿命化、施設配置の最適化により、財政負担の軽減・平準化を図るなど長期的な視点に立った公共施設等マネジメントの取組を推進するため、国の長寿命化基本計画に基づく県の行動計画として、平成 28 年(2016 年)3 月に「岩手県公共施設等総合管理計画(以下「県総合管理計画」という。)」を策定しました(令和 7 年度(2025 年度)第 2 期県総合管理計画策定)。

県総合管理計画は、本県の公共施設等管理に関する基本計画であり、本維持管理計画は、県総合管理計画における道路舗装の個別施設計画に位置付けられるもので、本県における道路舗装の維持管理等に関する指針となるものです。なお、施設に求める機能及び健全性を踏まえて、修繕のみではなく、点検などを含めた総合的な維持管理を計画し、事業の効率化やコスト縮減を図るものとします。

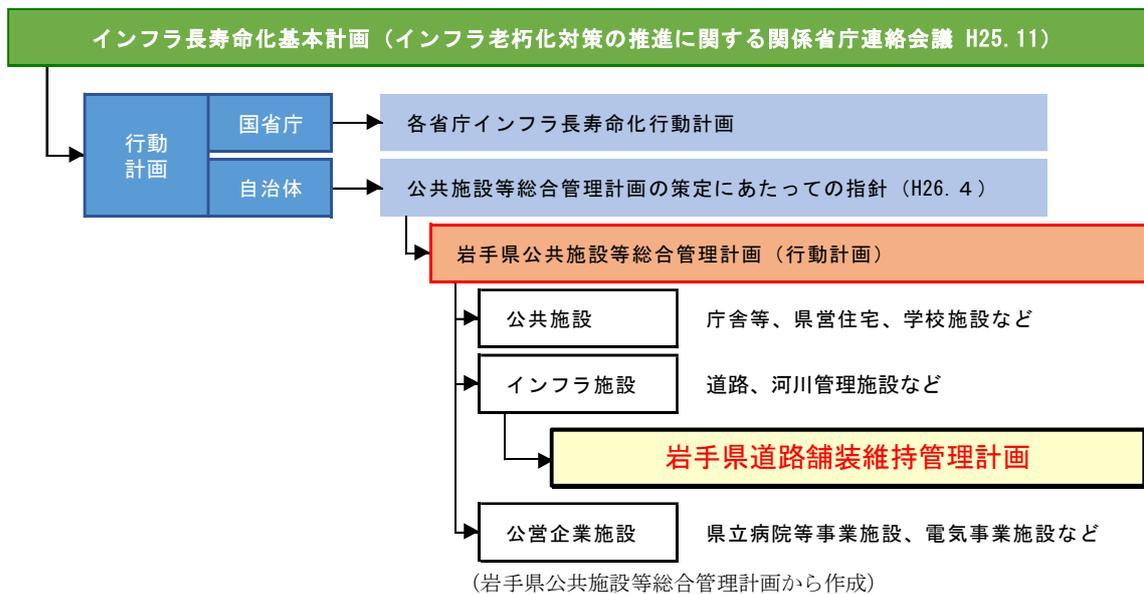


図 1.1 長寿命化計画の位置付け

2. 計画期間

本計画は、これまでに蓄積された令和元年度(2019年度)から令和4年度(2022年度)までの点検結果等に基づき改定を行うものであり、上位計画である県総合管理計画の前期が令和11年度(2029年度)まで予定されることなどを踏まえ、令和7年度(2025年度)から令和11年度(2029年度)までの5年間を計画期間とします。



図 2.1 改定計画の計画期間

3. 維持管理計画

3-1. 管理道路の種別

令和4年4月1日現在の岩手県の管理道路は、以下のとおりです。

表 3.1 岩手県管理道路の実延長（広域振興局別）

(km)

広域振興局	一般国道	主要地方道	一般県道	計
盛岡	254.5	245.7	350.4	850.6
県南	512.5	570.4	753.4	1,836.3
沿岸	344.8	231.3	305.4	881.5
県北	127.2	272.9	235.5	635.6
合計	1,239.0	1,320.3	1,644.7	4,204.0

3-2. 道路の分類

岩手県の管理道路の分類は、利用頻度の指標としての「総交通量」およびライフラインなど社会基盤の早期回復を図るための「緊急輸送道路の指定状況」を踏まえ、以下のとおり設定します。

表 3.2 岩手県管理道路の分類

分類	A	B		C
		B1	B2	
高規格道路 (自動車専用道路区間)		総交通量 10,000台/日以上 かつ 緊急輸送道路指定区間	総交通量 5,000台/日以上 または 緊急輸送道路指定区間	区分 B1 および B2 以外の区間
延長	44.3km	194.0km	1,887.7km	2,078.0km

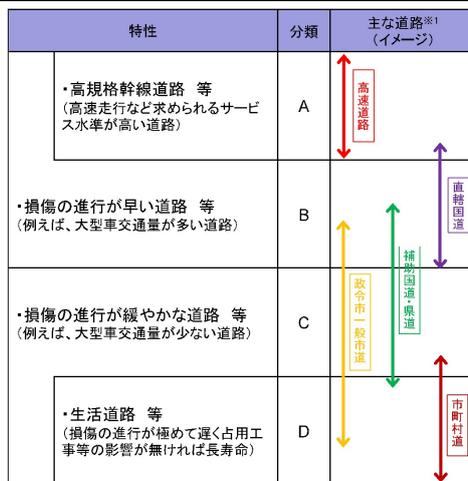


図 3.1 道路分類のイメージ

【出典：舗装点検要領（H28.10 国土交通省 道路局）】

表 3.3 交通区分別 緊急輸送道路指定状況別 延長

(km)

総交通量（台/日）	高規格道路	緊急輸送道路 （高規格道路除く）	緊急輸送道路 以外の道路	計
10,000 台/日以上	—	194.0	37.0	231.0
5,000 台/日以上	6.9	383.0	233.0	622.9
5,000 台/日未満	37.4	1,234.7	2,078.0	3,350.1
合計	44.3	1,811.7	2,348.0	4,204.0

■ : 分類 A,B1

■ : 分類 B2

3-3.点検方法および頻度

舗装の点検方法及び頻度は、点検要領に示される点検頻度の目安[※]を踏まえ、以下のとおりとします。

※舗装点検要領（H28.10 国土交通省 道路局）では、分類Bの道路の点検頻度の目安を5年としています。

表 3.4 点検方法および頻度

分類	A	B		C
		B1	B2	
点検手法	路面性状測定車			パトロール時の 目視点検
点検頻度	5年に1回			随時 (パトロール時)

また、近年開発された点検支援技術として、スマートフォン等による画像診断で概ねの損傷状態を簡易に把握できるもの等があり、これらも活用して維持管理の効率化を図ります。

3-4.健全度区分と管理基準

計画的な舗装の維持管理を実施するため、修繕実施の判断となる管理基準と健全性の診断区分について、以下のとおり定めました。

健全性の評価区分については、国点検要領を参考に分類しています。

表 3.5 健全度評価基準

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
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
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想される状態
	III-1	路盤以下の層が健全であると想定される状態
	III-2	路盤以下の層が損傷していると想定される状態

また、修繕実施の判断となる管理基準についても、国点検要領を参考に、以下のとおり、ひびわれ、わだち掘れ、IRI[※]の管理基準を設け、いずれかの管理基準のうち、最も損傷レベルの大きいものを当該区間の舗装の診断区分として採用し、区分Ⅲを修繕段階としています。

※IRI：International Roughness Index:国際ラフネス指標の略で、路面の縦断方向の凸凹の評価に使用。

表 3.6 管理基準

健全度	ひび割れ (%)	わだち掘れ量 (mm)	IRI (mm/m)
I (健全)	0 以上 20 未満	0 以上 20 未満	0 以上 3 未満
II (表層機能保持段階)	20 以上 40 未満	20 以上 40 未満	3 以上 8 未満
III (修繕段階)	40 以上	40 以上	8 以上

3-5.路面損傷の評価と現状

令和元年～令和4年に実施した路面性状調査結果から、前述の評価基準をもとに、舗装の健全度評価を行いました。

健全度評価の結果、早急な対策が必要とされる健全性Ⅲの道路は約7%存在しています。舗装の損傷は、通行する車両により年々進行していくため、逐次、修繕を実施していく必要があります。

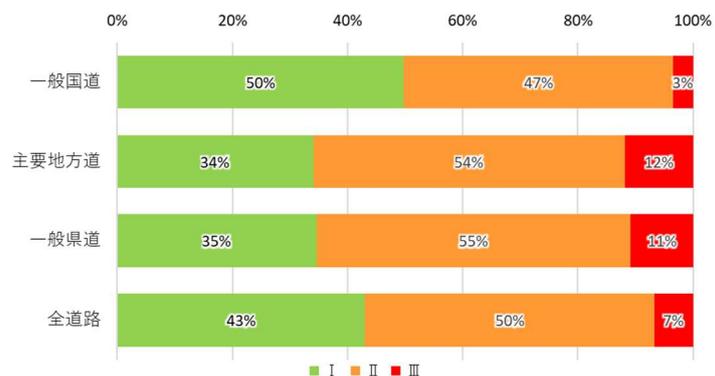


図 3.2 岩手県管理道路の健全性割合



図 3.3 岩手県管理道路の健全性割合（広域振興局別）



ひびわれ

わだち掘れ

IRI

図 3.4 健全性Ⅲの損傷のイメージ

【出典：舗装点検要領（H28.10 国土交通省 道路局）】

3-6.使用目標年数

使用目標年数とは、管理基準を満足し、表層を使い続ける目標期間であり、岩手県管理道路の損傷傾向[※]から、使用目標年数は22年に設定します。使用目標年数は、定期的実施する点検の結果を踏まえて、適宜、見直しを行うものとします。

※令和元年～令和4年の調査の結果、岩手県管理道路の標準的な区間において、舗装新設から22年経過すると健全度Ⅲになる結果となったもの。

3-7.重点修繕区間

より効率的で効果的な修繕を行うため、「総交通量」が多く、「緊急輸送道路」に指定されている分類B1の区間を重点修繕区間として設定し、集中的・計画的な修繕を進め、良好な舗装状態の維持に努めます。

重点修繕区間 L=238.3km

・分類A 高規格道路 L=44.3km

・分類B1 総交通量が10,000台/日以上かつ緊急輸送道路指定区 L=194.0km

3-8.修繕工法

修繕工法は、舗装の損傷状況により以下のとおり設定します。

なお、修繕工法は、必要に応じて開削調査やたわみ調査などの詳細調査を実施し、効率的な工法を検討したうえで決定します。

表 3.7 修繕工法

健全度区分	舗装の損傷状況	工法
Ⅱ	アスファルト層までの損傷と想定される場合	薄層オーバーレイ等の舗装表面の修繕を主とした工法
Ⅲ	Ⅲ-1 アスファルト層までの損傷と想定される場合	切削オーバーレイ工法等によるアスファルト層の修繕を行う工法
	Ⅲ-2 路盤まで損傷していると想定される場合	路上路盤再生工法等による舗装構成の見直しを含む工法

3-9.ライフサイクルコストの試算

舗装の損傷が深刻化してから大規模な修繕を実施する「事後保全型」の維持管理から、定期的な点検及び損傷が深刻化する前に修繕等を実施する「予防保全型」の維持管理に転換により、20年間で**約40%**の修繕費用削減が期待できます。

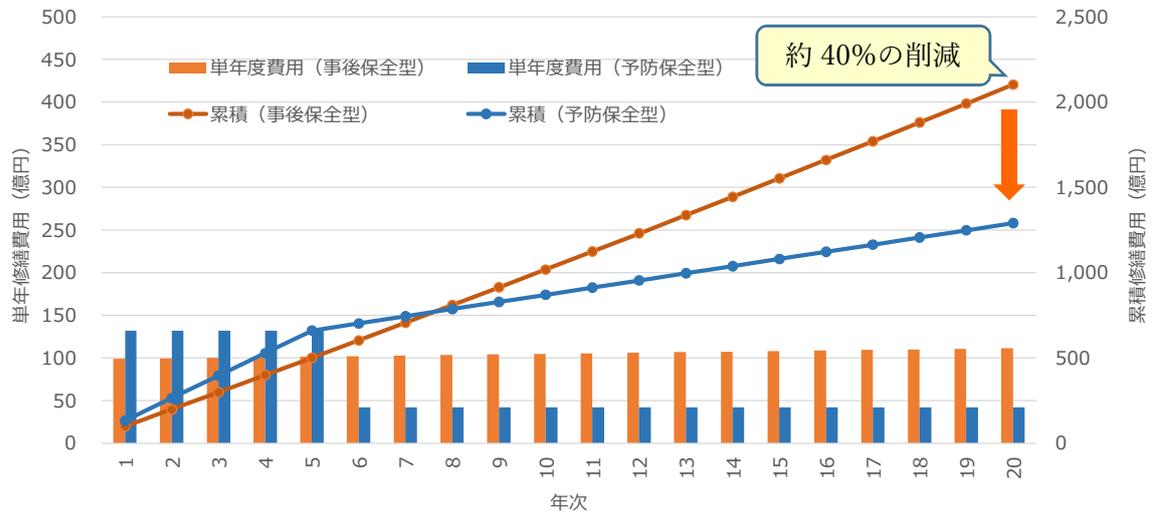


図 3.5 ライフサイクルコスト