

宮崎市舗装長寿命化修繕計画



令和 8 年 1 月

宮崎市

目 次

1. 舗装長寿命化修繕計画策定の目的と背景
 - 1.1 背景と目的
 - 1.2 道路の分類
2. 計画期間
3. 対象路線
4. 舗装の現状
5. 舗装長寿命化修繕計画の基本方針
6. 舗装長寿命化修繕計画の取り組み
 - 6.1 点検基準及び健全性の診断
 - 6.2 舗装の優先度評価・損傷度ランク

1. 舗装長寿命化修繕計画策定の背景と目的

1.1 背景と目的

本市が管理する道路は総延長約 2,700km、その内、アスファルト舗装が約 2,400km、コンクリート舗装が約 50km あり、市民の経済活動や市民の生活を支えるインフラ施設として重要な役割を担っている。

本市の道路舗装は、建設後数十年経過している路線が多く、耐用年数を経過した舗装については今後さらに老朽化に伴う補修費用が増加していくことが予想される。

これまでの道路舗装維持管理については、管理すべき面積が非常に大きいことから、損傷を確認してからの修繕を行う「事後保全型の管理」であったが、今後は路線の分類を行い、分類B及び、分類Cの路線において、致命的な損傷が発生する前の費用が少ない段階で維持・修繕を行ういわゆる「予防保全型の管理」に転換を進めるため、「宮崎市舗装長寿命化修繕計画」を策定するものとする。

1.2 道路の分類

「道路の分類」については、国の舗装点検要領（以下、点検要領）を参考に、宮崎市の特性に合わせて、以下のように行う。

表 1-1 「道路の分類」のイメージ（点検要領より）

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	
<ul style="list-style-type: none"> 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	
<ul style="list-style-type: none"> 損傷の進行が緩やかな道路 等 (例えば、大型車交通量が少ない道路) 	C	
<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が無ければ長寿命) 	D	

本市の管理道路については、分類Bから分類Dで区分することとした。

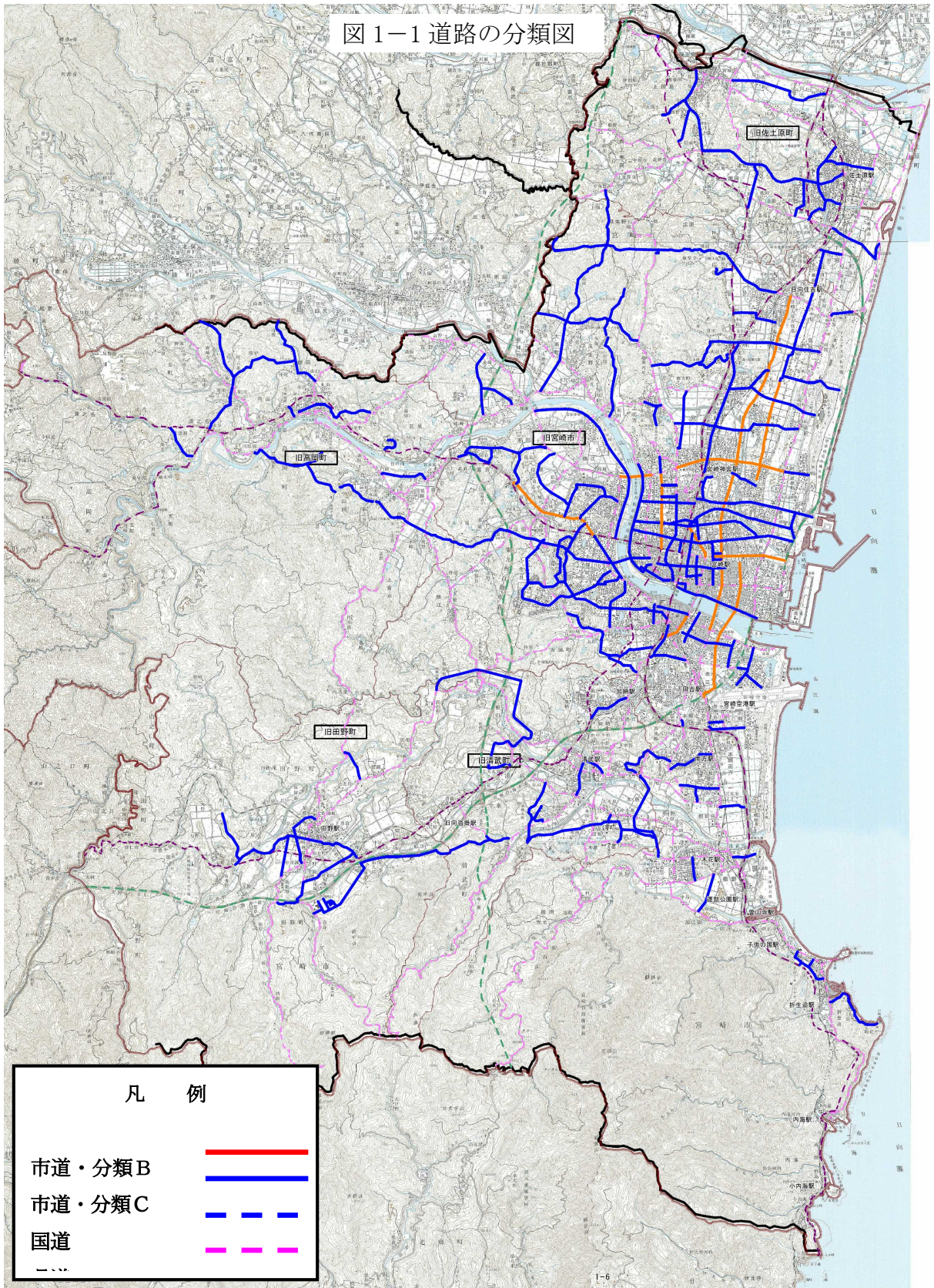
本市における道路の分類を表 1-2 に示す。交通量区分 N6 相当の道路を「損傷の進行が早い道路」として分類 B、交通量区分 N5 以下の道路で「損傷の進行が緩やかな道路」ではあるが、「交通量の変化」や周辺土地の利用状況変化により早期の修繕が必要な道路は分類 C、その他、交通量が少なく利用者が限られるなど生活道路としての側面が強い道路を分類 D とする。

表 1-2 宮崎市における「道路の分類」のイメージ

特 性	分類	宮崎市の道路区分	路線数	延長
高規格道路 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 (大型車交通量が多い道路 等)	B	大型自動車方向別日交通量 800 台/日 以上	12	約 35km
損傷の進行が早い道路 等 (大型車交通量が少ない道路 等)	C	大型自動車方向別日交通量 800 台/日 未満	186	約 273km
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	利用者の限られた生活道路としての側面が強い道路	8,630	約 2,379km

本市における道路の分類図を図 1-1 に示す。

図 1-1 道路の分類図



2. 計画期間

計画期間は、「社会資本総合整備計画」に準ずるものとする。

3. 対象路線

分類B及び分類Cの約300kmを「予防保全型の管理」路線の対象とする。

特 性	分類	宮崎市の道路区分	路線数	延長
高規格道路 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 (大型車交通量が多い道路 等)	B	大型自動車方向別日交通量 800 台/日 以上	12	約 35km
損傷の進行が早い道路 等 (大型車交通量が少ない道路 等)	C	大型自動車方向別日交通量 800 台/日 未満	186	約 273km
生活道路 等 (損傷の進行が極めて遅く占有 工事等の影響が無ければ長寿命)	D	利用者の限られた生活 道路としての側面が強 い道路	8,630	約 2,379km

なお、設定した対象路線について、新たな道路整備や、道路整備に伴う周辺環境及び、交通量の変化があった場合、適宜計画を見直すものとする。

4. 舗装の現状

本市が管理する道路は、令和7年4月1日現在、8,828路線あり、実延長は2,687kmとなっている。

表 4-1 管理道路

道路区分	路線数	管理延長(m)	As 舗装(m)	Co 舗装(m)	舗装率(%)
1級市道	166	271,072.1	268,992.1	1,941.0	99.9
2級市道	187	217,018.9	209,959.8	1,281.5	97.3
その他	8,065	2,166,779.5	1,985,364.0	37,179.6	93.3
独立自歩道	410	32,210.1	19,410.0	12,481.0	99.0
合計	8,828	2,687,080.6	2,483,725.9	52,883.1	94.4

舗装は自動車等の通行により、「ひび割れ」「わだち掘れ」等が発生し、それを放置し、補修が遅れると「穴ぼこ」が発生し、走行車のパンクや事故に繋がる危険性が高まる。

現在は、穴ぼこに対して、職員によるパトロールや市民からの通報により発見し、補修を行っている。

5. 舗装長寿命化修繕計画の基本方針

「予防保全型の管理」を行っていく上での基本方針を下記項目に示す。

○適切な修繕計画

- ・点検により損傷のランクや特性、各路線の道路利用状況や地域特性等を考慮し、優先度を決定する。
- ・対策については、優先度の高い路線から実施することとするが、路面の損傷度合も考慮することとする。また、交通量の多い路線や、市民生活への影響が懸念される路線については、表層のみの修繕（表 6-4 III-1 表層修繕等）にとどめることとする。

○LCC の縮減・平準化

- ・点検及び最適修繕工法を行うことによる、LCC（ライフサイクルコスト）の縮減及び予算の平準化を図る。

○道路利用の安全性の向上

- ・損傷にあった最適工法を適用することで、修繕路線も増加し、道路環境の改善を図る。

○定期的な点検及び健全度の把握

- ・道路区分に応じた点検基準と点検項目に基づき、健全度を数値的に管理する。

○新技術の活用

- ・現在、道路点検における新技術は非常に進歩している。特に舗装点検・診断に関して日常的に変化していくことから、より簡易的に実施していくことが望ましい。

○維持管理サイクルの構築

- ・長寿命化計画を持続的可能なものにするために、「計画」－「点検・診断」－「修繕」－「記録」を確実に実行する。



図 6-1 維持管理 PDCA サイクル

6. 舗装長寿命化修繕計画の取り組み

6.1 点検基準及び健全性の診断

「予防保全型の管理」に取り組む分類B及び、分類Cの道路舗装の点検基準等は、表6-1によるものとし、ひび割れ率等による指標により、健全性の診断を行うものとする。これまでの点検結果として、平成25年に実施した路面性状調査結果を表6-2に示す。

分類Dの道路は、道路パトロール等の日常点検により健全性の診断を行うものとし、修繕等については従来どおり、「事後保全型の管理」とする。

但し、国・県等が策定している宮崎道路啓開計画における密接関連道路については、5年に1回の点検頻度とする。

表6-1 宮崎市における舗装点検基準

分類	点検頻度	点検項目
B	5年に1回	ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI（平坦性）
C	10年に1回	

表6-2 路面性状調査結果

健全度	H25 調査結果
健全度Ⅲ 修繕が必要となる路線の延長	196, 335 m
健全度Ⅲ-1 (路盤以下の層が健全)	100, 170 m
健全度Ⅲ-2 (路盤以下の層が損傷)	96, 165 m

6.2 舗装の優先度評価・損傷度ランク

道路舗装は、パトロール及び点検により確認された損傷の程度を基に3段階の損傷レベルを用いて評価し、この損傷レベルの評価点に加え、環境や路線等の特性による評価点をそれぞれ加算し、その合計点により優先度評価を行う。その中で、評価点が高い路線から修繕を行っていく。

表 6-3 優先度評価項目

評価項目 (損傷度)	指標 (ランクⅠ)	配 点	指標 (ランクⅡ)	配 点	指標 (ランクⅢ)	配 点
最大ひび割れ率	20%未満	3	20~40%未満	5	40%以上	10
最大わだち掘れ量	20mm 未満		20~40mm 未満		40mm 以上	
最大凹凸 IRI	3mm/m 未満		3mm/m~8mm/m 未満		8mm/m 以上	

評価項目 (路線重要度)	重要度 (低)	配 点	重要度 (中)	配 点	重要度 (高)	配 点
道路種別	その他市道	3	2級市道	5	1級市道	10
道路分類	C			5	B	20
公共施設	無			0	有	5
通学路指定	無			0	指定	10
区域区分	用途区域外			0	用途区域	5
密接関連道路指定※	指定なし			0	指定あり	20

※宮崎道路啓開計画における災害時の拠点施設や、宮崎市立地適正化計画における都市機能誘導区域等に関連する道路。

表 6-4 損傷度ランク

区 分		状 態	ひび割れ率
Ⅰ	健 全	損傷ランク小：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。	0~10%
	表層機能保持段階	損傷ランク中：管理基準に照らし、劣化の程度が中程度である。	11~19%
Ⅲ	修繕段階	損傷ランク大：管理基準に照らし、それを経過している又は早期の超過が予想される状態である。	20%以上
	Ⅲ-1 表層等修繕	表層の供用年数が使用目標年数を超える場合 (路盤以下の層が健全であると想定される場合)	20~39%
	Ⅲ-2 路盤打換等	表層の供用年数が使用目標年数未満である場合 (路盤以下の層が損傷していると想定される場合)	40%以上

附則
(施行期日)

平成 29 年 3 月 計画策定
令和 8 年 1 月 一部改訂