

雲南市道路維持管理計画

(令和5年度～令和14年度)

令和4年8月

雲 南 市

目 次

1. はじめに	1
(1) 背景	
(2) 現状と課題	
2. 計画の位置付け	2
3. 計画の概要	3
(1) 計画の目的	
(2) 計画の期間	
(3) 対象施設	
4. 基本方針	4
(1) 基本的な方針	
(2) 財源の確保	
5. 計画の実施	4
〔別紙1〕 個別計画における判定基準	5
〔別紙2〕 路線の評価基準	6

1. はじめに

(1) 背景

全国的に公共施設等の老朽化対策が大きな問題となっており、地方公共団体においては、厳しい財政状況が続く中で、今後、人口減少等により公共施設等の利用需要が変化していくことが予想されることを踏まえ、早急に公共施設等の全体を把握し、長期的な視点をもって、更新・統廃合・長寿命化などを計画的に行うことにより、財政負担を軽減・平準化するとともに、公共施設等の最適な配置を実現することが必要となる。

また、公共施設等を総合的かつ計画的に管理することは、地域社会の実情に合った将来のまちづくりを進める上で不可欠であるとともに、昨今推進されている国土強靱化にも資することから、平成26年4月に総務省より各地方公共団体に向け、公共施設等の総合的かつ計画的な管理を推進するための計画（公共施設等総合管理計画）を策定するよう要請された。

雲南市では、市内全体で共通の認識を持ちながら、公共施設等の適正な管理を実現するため、「保有量、配置の適正化」並びに「維持、管理の適正化」を基本方針に、平成28年3月に雲南市公共施設等総合管理計画（以下「行動計画」という。）を策定し、公共建築物とともに道路や水道などインフラにおける取り組みを実施している。

(2) 現状と課題

高度経済成長期以降、モータリゼーションの進展に伴い市内においても道路整備が進み、令和元年度末現在で市が管理する市道の路線数は2,377路線、延長1,106 kmとなっている。特に公共交通機関が脆弱な本市においては自動車利用への依存度が高く、令和元年末の市内における免許保有率は77.7%（令和2年雲南市地域公共交通網形成計画より）となっている。

一方で、年々道路の管理延長が増え続けている中、橋梁をはじめ舗装などの道路施設の老朽化が進むとともに、近年の異常気象による豪雨等に伴い道路法面から落石が頻発するなど、道路の補修や更新、安全対策が必要な箇所が増加している。

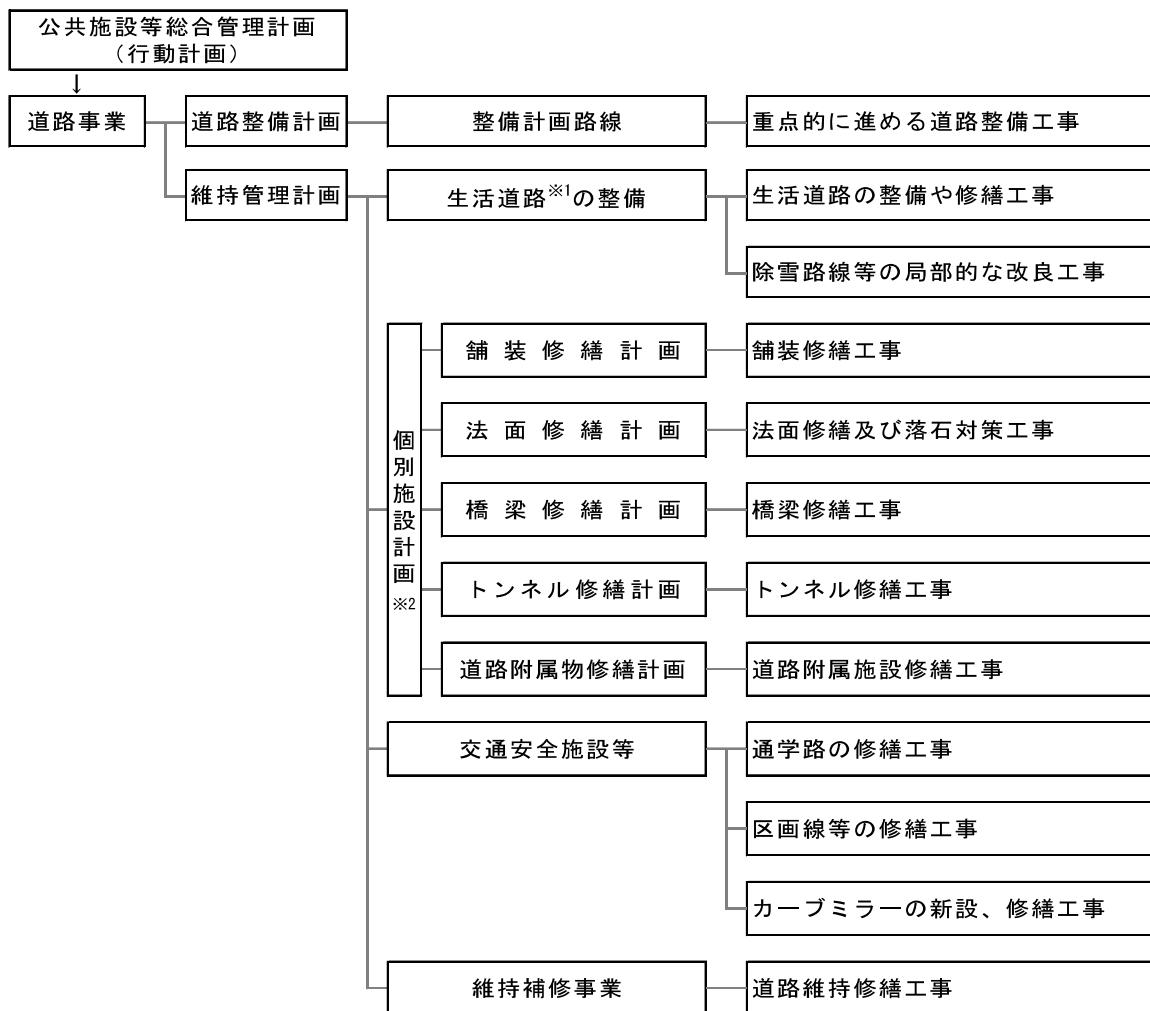
こうしたことから、今後、補修や更新、安全対策など、道路における維持管理の重要性が改めて認識される中、維持管理に要する費用（ライフサイクルコスト）が増大することが想定され、計画的かつ効率的な維持管理が求められている。

2. 計画の位置付け

市道の維持管理は、橋梁、トンネル、法面、舗装、道路付属物及び交通安全施設など、施設の種類の多岐にわたっている。

本計画は、雲南市が管理する市道について、行動計画に基づき、維持管理に関する全体計画として、道路施設の適正な管理を図るための具体的な方針を定めるものである。

〔道路事業体系図〕



※1 生活道路とは、主として地域住民の日常生活に利用される道路

※2 個別施設計画とは、国のインフラ長寿命化基本計画に基づき、安全性や経済性、重要性の観点から、計画的に取り組む必要性がある施設について策定した計画

3. 計画の概要

(1) 計画の目的

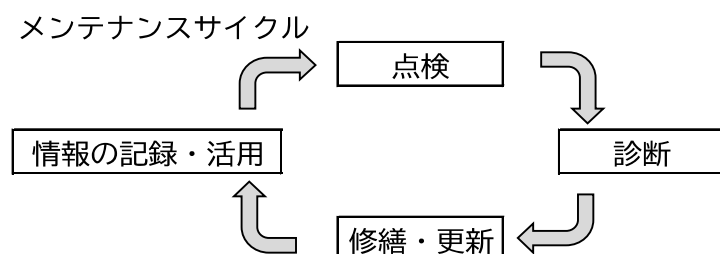
将来にわたって安全で安心な道路環境を継続して提供するために、限られた予算において、メンテナンスサイクルの構築による計画的かつ効率的な道路の維持管理が求められている。

行動計画では、具体的な取り組みについては施設類型ごとに、行動計画の方針を踏まえ、整備、維持管理に関する計画、方針を策定して取り組みを実施することになっている。

このことから、行動計画の基本方針である「維持、管理の適正化」に基づき、計画的な維持、管理に努め、健全な状態に保つことで長寿命化を行い、ライフサイクルコストの縮減と平準化を図るなど、計画的な維持管理を進めることを目的とする。

(2) 計画の期間

点検、診断、修繕・更新、情報の記録・活用といったメンテナンスサイクルを構築し、ライフサイクルコストの縮減や平準化による効果の発現を見込むため、令和5年度から令和14年度までの10年間とする。



(3) 対象施設

本計画では、市が管理する市道の道路施設のうち、次に掲げる施設等を対象とする。

- ・ 橋梁
- ・ トンネル
- ・ 法面
- ・ 舗装
- ・ 道路附属施設（道路照明、道路標識）
- ・ その他交通安全施設等

4. 基本方針

(1) 基本的な方針

従前の事後対応型の維持管理から、点検、診断等により損傷を未然に防ぐ予防型の維持管理へ転換するとともに、施設特性に応じて損傷状況や点検結果に基づく緊急度など、個別計画における判定基準（別紙1）と路線の評価基準（別紙2）による優先度により順位を定めることで、計画的な維持管理を進める。

(2) 財源の確保

国土交通省インフラ長寿命化計画では、地方公共団体等が実施する取り組みに対して、防災・安全交付金や個別補助制度など財政的な支援があり、その他合併特例債や過疎債、辺地債など、有利な財源の確保により事業の進捗と平準化を図る。

5. 計画の実施

維持管理計画では、今後必要となる事業費を令和4年7月時点で約26億円と見込んでいる。

このことから、本計画の基本方針を踏まえ、優先順位の評価や有利な財源の確保、事業費の平準化など、市の財政計画との整合性を図った年次計画を作成し、進捗状況の把握と見直しにより計画の実現を目指す。

また、道路の整備には、専門的知識が求められることから、技術系職員の配置や人材育成を進めるとともに、資格取得の奨励や研修、講習会等への積極的な参加により、担当職員の技術力向上に努める。

別紙1

個別計画における判定基準

1. 舗装修繕計画

評価単位：路線毎に 100m 単位

判断基準：ひび割れ率及びわだち掘れ量で判定

2. 法面修繕計画

(1) 法面構造物

評価単位：構造物単位

判断基準：利用者に対しての危険性の度合いで判定

(2) 落石対策法面

評価単位：法面単位

判断基準：落石源の安定度を判定

3. 橋梁修繕計画

評価単位：道路橋単位

判断基準：部材単位の健全性の診断結果を踏まえ、主要な構造により判定

4. トンネル修繕計画

評価単位：トンネル単位

判断基準：変状毎に対策区分の診断結果を踏まえ、健全性を判定

5. 道路附属修繕計画

(1) 門型支柱を有する道路標識等

評価単位：構造物単位

判断基準：複数の部材の変状を総合的に判定

(2) 門柱標識等以外

評価単位：構造物単位

判断基準：点検部位毎、変状内容毎の対策の要否を判定

別紙2

路線の評価基準

維持管理計画のうち、市内全域に対象箇所がある生活道路の整備、舗装及び区画線の修繕工事では、路線の評価により優先度を定める。

路線の評価は、下記の評価基準による客観的な判定を基本とし、緊急性や必要性を考慮のうえ、道路事業の実施箇所が特定の地域に偏りが生じないように、総合的な判断により決定する。

評価項目	配点	評価基準
道路ネットワークの位置付け	4	広域道路網を形成する路線
	2	集落間をつなぐ路線
	1	その他の路線
公共・公益施設の有無	4	2つ以上の施設のアクセス道路となっている
	2	1つ以上の施設のアクセス道路となっている
	1	沿線に対象となる施設がない
沿線の家屋密集度	4	沿線集落の戸数が50戸以上ある
	2	沿線集落の戸数が25戸以上ある
	1	沿線集落の戸数が25戸未満
バス路線	2	該当
	1	非該当
緊急輸送道路の指定	2	指定区間
	1	指定区間でない

また、舗装修繕工事では、上記評価基準に路面の損傷状況を加味して優先度を決定する。

評価項目	配点	評価基準	
		ひび割れ率	わだち掘れ量
路面の損傷状況	4	40%以上	10 mm未満
	8		10 mm以上 20 mm未満
	12		20 mm以上 30 mm未満
	16		30 mm以上 40 mm未満
	20	40 mm以上	
	16	30%以上 40%未満	
	12	20%以上 30%未満	
	8	10%以上 20%未満	
	4	10%未満	