

1. 計画概要

1.1 計画の背景と目的

日野市の道路施設は、昭和40年代頃から区画整理事業や大規模開発によって整備され、現段階で整備年数が40～50年以上経過するものが増えてきている状況にある。

この道路施設の『高齢化』により、道路補修や施設改修の要望だけでなく、道路施設の破損による事故の発生や舗装面における騒音・振動の苦情も増加傾向にある。

この課題に対処するために、平成24年度に「道路舗装補修計画」を策定し、道路施設である道路（舗装）について、計画的に補修を実施してきた。

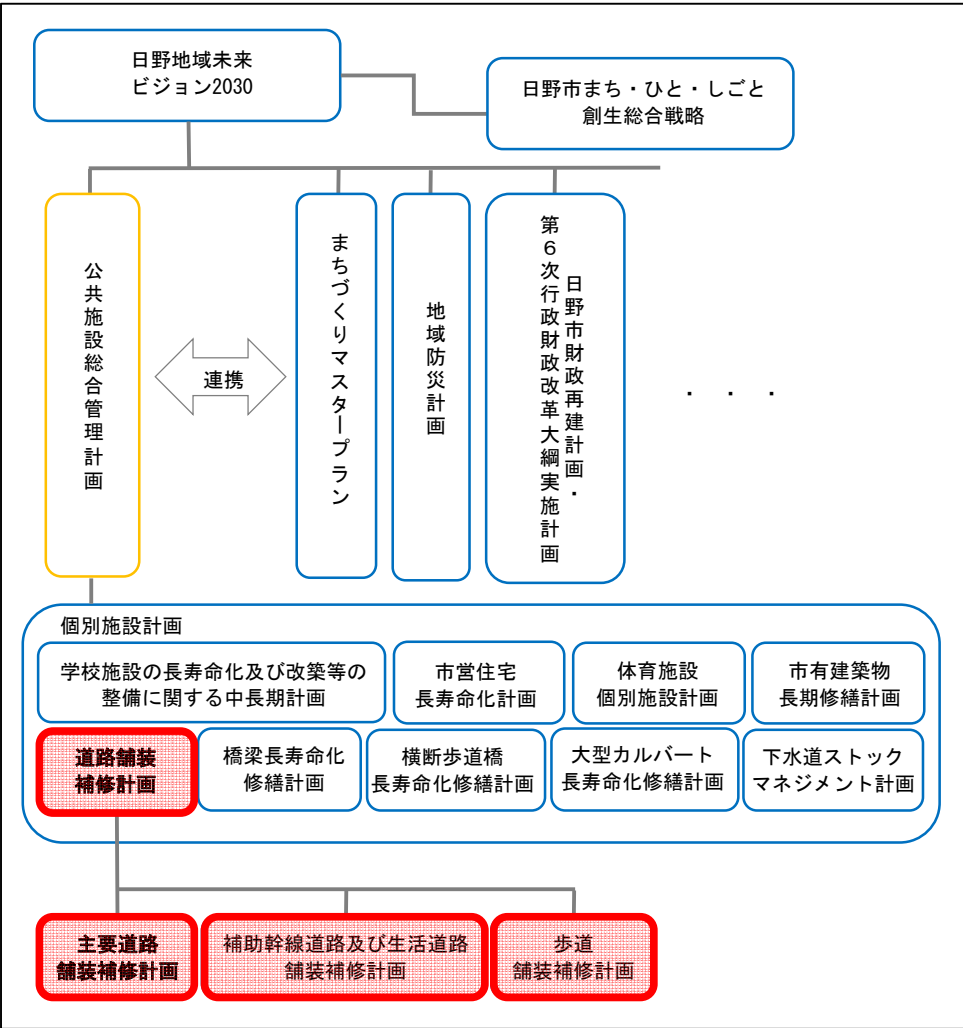
令和6年度、計画において大規模・中規模補修対象箇所のうち“損傷が著しく補修が必要な状態”と評価した箇所の補修が完了することから、計画を時点修正し、事業費の平準化を図りながら計画的に補修を実施及び管理運用していくことを目的とする。

1.2 計画の位置付け

日野市では、公共施設等の総合的かつ計画的な管理を推進するため、平成29年度に「公共施設等総合管理計画」（以下、総合管理計画）を策定した。本計画は、総合管理計画の道路舗装補修計画（個別施設計画）にあたるものである。

また、計画の時点修正に際し、道路の特性に見合った補修を実施するため、「道路舗装補修計画」を「主要道路舗装補修計画」、「補助幹線道路及び生活道路舗装補修計画」、「歩道舗装補修計画」の三つに細分化した。

■計画の位置付け



(参考)主要道路



(参考)補助幹線道路及び生活道路



(参考)歩道

2. 舗装の現状と課題

2.1 道路概要

「道路舗装補修計画」の対象路線調査延長

道路区分	幹線Ⅰ号線	幹線Ⅱ号線	生活道路	都市計画道路	市管理道路	合 計
延 長	22.9 km	49.8 km	302.6 km	1.5 km	13.2 km	390.0 km
構 成 比	5.9%	12.8%	77.5%	0.4%	3.4%	100.0%

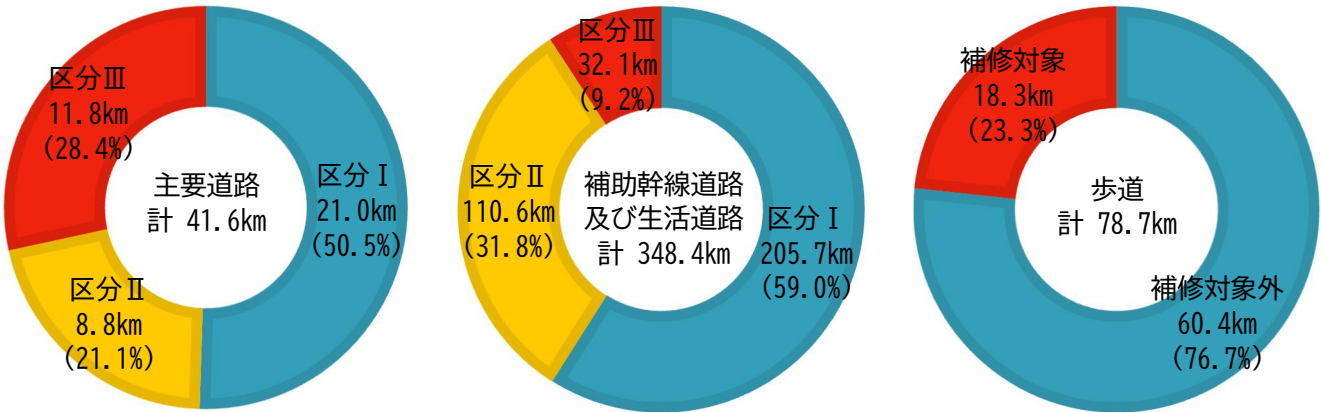
2.2 舗装補修予算の現状

平成24年度～令和5年度までに、総延長約17.2km、総額約15.0億円の舗装補修工事を実施。(年間約0.9～1.7億円)

2.3 調査結果

	【主要道路】	【補助幹線道路及び生活道路】	【歩 道】
対象道路	幹線Ⅰ号線 22.9 km 幹線Ⅱ号線(バス路線) 8.9 km 生活道路(バス路線) 8.3 km 都市計画道路 1.5 km 計 41.6 km	幹線Ⅱ号線(バス路線以外) 40.9 km 生活道路(バス路線以外) 294.3 km 市管理道路 13.2 km 計 348.4 km	歩道 78.7 km
調査方法	路面性状調査 MCI (Maintenance Control Index:維持管理指数) ※値が大きいほど正常	簡易路面調査 IRI (International Roughness Index:国際roughness指数) ※値が小さいほど正常	目視調査 路面の段差
調査結果 (判定区分)	区分Ⅰ(健全):損傷レベル小 ≪ MCI ≧ 5 ≫ 21.0 km 区分Ⅱ(表層機能保持段階):損傷レベル中 ≪ 5 > MCI > 4 ≫ 8.8 km 区分Ⅲ(修繕段階):損傷レベル大 ≪ 4 ≧ MCI ≫ 11.8 km	区分Ⅰ(健全):損傷レベル小 ≪ IRI < 3 ≫ 205.7 km 区分Ⅱ(表層機能保持段階):損傷レベル中 ≪ 3 ≧ IRI < 8 ≫ 110.6 km 区分Ⅲ(修繕段階):損傷レベル大 ≪ 8 ≧ IRI ≫ 32.1 km	補修対象外 ≪ 段差 2 cm 未満 ≫ 60.4 km 補 修 対 象 ≪ 段差 2 cm 以上 ≫ 18.3 km

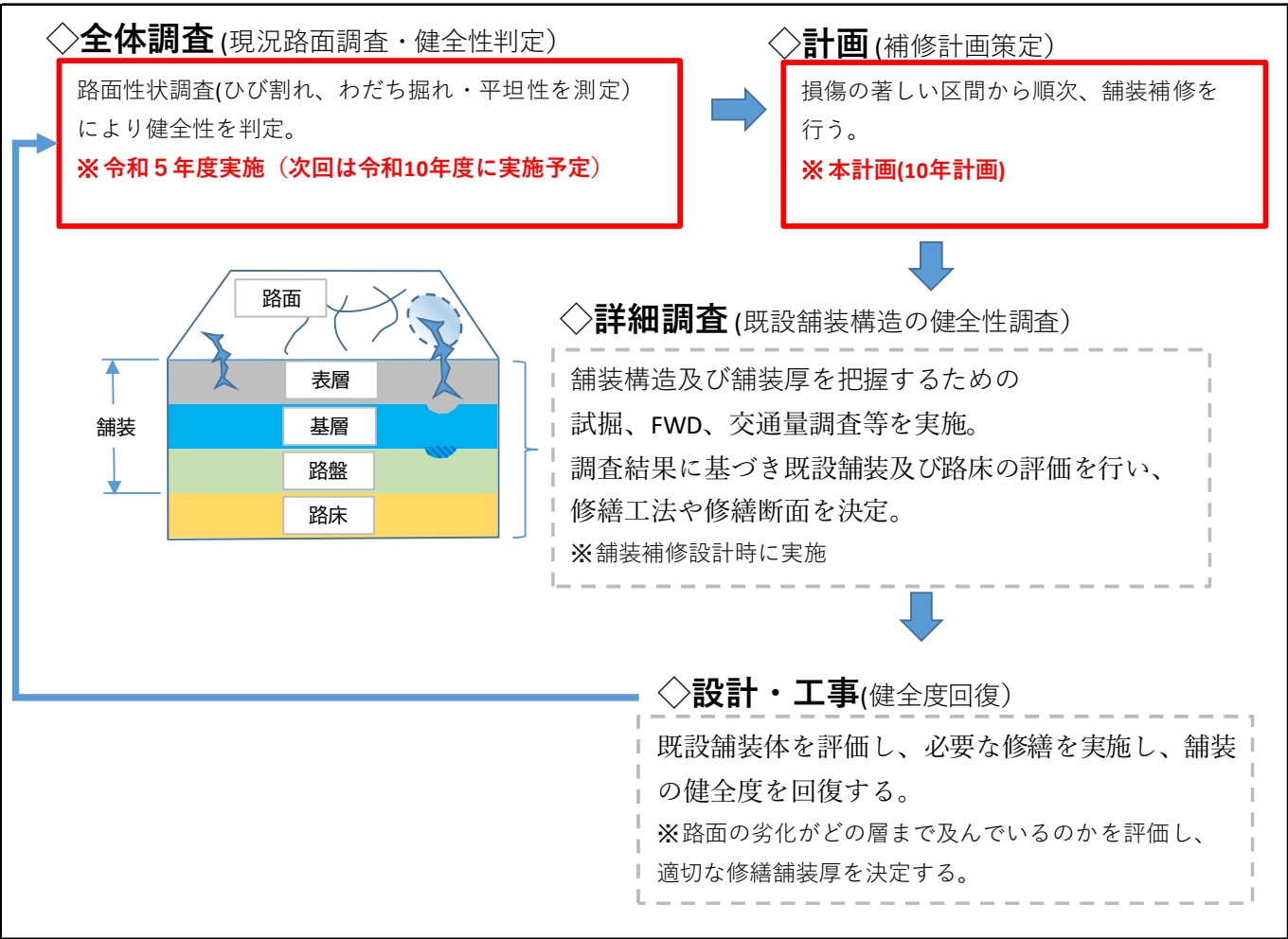
■各判定区分の延長と割合



3. 舗装管理の基本的な考え方

	【主要道路】	【補助幹線道路及び生活道路】	【歩 道】
舗装管理の基本方針	(1) 予防保全型管理を基本とした長寿命化の取り組み（事後保全から予防保全へ） [適切な段階で比較的安価な費用で補修を実施] (2) 事業費の平準化 (3) 道路管理の体制づくり [定期的な路面調査や道路パトロール、市民からの情報提供などにより損傷状況を収集]		
管理基準	MC I	IRI	路面の段差
全体調査の方法と頻度	路面性状調査 5年に1回	簡易路面調査 10年に1回	目視調査 10年に1回
舗装補修工事	・ 損傷の著しい箇所 ・ 詳細調査により工法を選定	・ 損傷の著しい箇所 ・ 表層打換え工法	・ 損傷の著しい箇所 ・ 表層打換え工法

■主要道路における補修管理サイクル



4. 補修計画の方針

	【主要道路】	【補助幹線道路及び生活道路】	【歩 道】
計画期間	令和7年度～令和16年度 (10年間)		
補修箇所	・ 判定区分Ⅲの箇所が 40m以上連続する区間 補修対象：約16.9 km	・ 判定区分Ⅲの箇所が 40m以上連続する区間 ・ 最小 IRI ≥ 11 補修対象：約25.1 km 古い舗装の場合で劣化が進行し、明確な損傷が連続的に発生している状態。 ：概ね IRI = 11～12 mm/m程度 （「舗装点検要領」より）	・ 段差箇所を含む区間 補修対象：約18.3 km
優先順位の設定	MCIの小さい箇所から順次補修 ※令和12年度に計画の見直しを予定	IRIの大きい箇所から順次補修	段差箇所が多い路線から順次補修
計画期間内の補修費用の見通し	・ 令和7年度～令和9年度 (日野市財政再建計画期間) 年間約1.1～1.4億円 ・ 令和10年度～令和16年度 年間約1.9～2.3億円 補修費合計：約18.7億円	・ 令和7年度～令和9年度 (日野市財政再建計画期間) 年間約0.4～0.7億円 ・ 令和10年度～令和16年度 年間約1.2～1.7億円 補修費合計：約11.5億円	・ 令和7年度～令和9年度 (日野市財政再建計画期間) 年間約0.1～0.3億円 ・ 令和10年度～令和16年度 年間約0.3～0.5億円 補修費合計：約3.6億円

※事業費は計画上の想定額であり、市全体の財源配分等の影響、物価・人件費高騰、週休二日制導入などの社会情勢の変化など様々な要因により変動する可能性がある。

5. 今後に向けて

- 5.1 占用企業者との連携強化
道路には、ライフラインである上下水道や都市ガスなどの管路が埋設されている。
これら管路の占用工事は、占用企業により舗装が掘削され、管路を敷設したのち、舗装が復旧される。
部分的な復旧の場合、舗装の一体性が失われ、舗装の継ぎ目からひび割れが広がるなど、損傷が進行する要因となるため、日野市では占用企業との工事調整を積極的に行い、舗装更新の効率化を図る。
- 5.2 積極的な補助金の活用
今後、国や東京都の補助金制度の活用に努め、一般財源の支出を抑制する。
- 5.3 新技術等の活用
今後、経済的な新技術や新工法、材料等の採用を検討し、補修費用の軽減に努める。