

登米市舗装維持修繕計画



令和 5 年 3 月

登米市

目次

1. 登米市の概要	1
2. 策定の背景・概要	2
3. 基本方針	3
4. 舗装維持管理の現状と課題	4
5. 管理水準の設定	11
6. 舗装維持修繕計画	16

1. 登米市の概要

登米市は宮城県の北東部に位置し、東は気仙沼市及び本吉郡、西に栗原市及び大崎市、南は石巻市及び遠田郡、北は岩手県に接しており、市域面積は536.09km²で、県全体の7.36%を占めています。

西部には丘陵地帯、北上川左岸の東部は山間地帯となり、その間を広大平坦で肥よくな登米耕土が広がり、県内有数の穀倉地帯となっており、環境保全米発祥の地として宮城米「ひとめぼれ」などの主産地となっています。また、全国でも有数の肉用牛生産地として有名な地域です。

河川は、地域を3等分するように北上川、迫川が南北に貫流し、西部には水鳥の生息地として国際的に重要なラムサール条約指定登録湿地の「伊豆沼・内沼」をはじめ、「長沼」が位置し、南部には「平筒沼」を有するなど水辺空間が広がり、豊かな自然に恵まれた田園都市らしさを醸し出しています。



■面積

536.09km²（県内 5位）

※国土地理院公表「令和4年全国都道府県市区町村別面積調」による。

■人口

74,539人（令和5年2月末現在） 資料：住民基本台帳

■世帯数

27,181世帯（令和5年2月現在） 資料：住民基本台帳

2. 策定の背景・概要

(1) 背景

本市は、平成17年4月に九つの町が合併しており、各町が整備した多くの道路施設等を引き継いでいます。

また、人口の増加や市民ニーズなどに応じて各町において整備されたものであり、人口が増加する中で新しい道路をどのように整備していくかに重点が置かれ整備されてきた経緯があります。

しかし、それらの道路の多くは、昭和40年代後半から平成初期を中心に建設されたため、今後多くの施設が更新時期を迎えることから、多額の修繕費や建替・更新費用に対する財源の確保が必要となります。

一方で厳しい財政状況が続く中、少子高齢化の進展と人口減少に対応していくためには、既存の道路をできる限り有効に活用し、時代とともに変化する市民ニーズに適切に対応していく必要があります。

このような状況を踏まえ、これからの道路の在り方を総合的に考える舗装維持修繕計画に取り組み、効率的かつ効果的な管理を目指し、将来にわたり持続可能な住みよいまちづくりを実現するため「登米市舗装維持修繕計画」を策定します。

(2) 概要

本市が管理する道路については、これまでは舗装の維持管理計画はなく、職員のパトロールや住民の要望を受け、職員の判断で劣化が激しい箇所や通行に支障のある箇所を中心に補修を実施してきました。

今後は、道路の老朽化が進行するとともに、道路維持管理に関わる財政負担の増加が懸念されております。そうしたことから本事業は、今後計画的に舗装修繕を実施するために、ある一定程度の延長の舗装を打換えする工法を中心に舗装維持修繕計画の策定を行うものです。

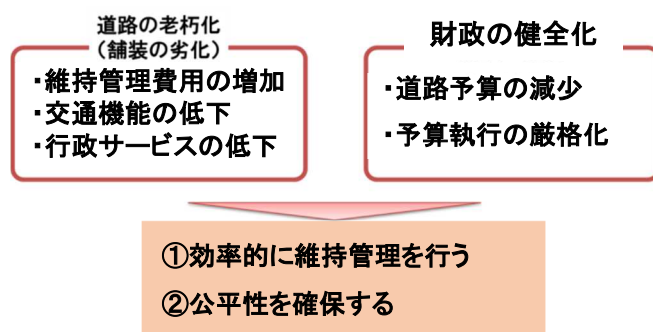


図 2.1 舗装維持修繕計画策定の背景

効率性・・・舗装の劣化状況に応じた補修・修繕

公平性・・・補修・修繕の優先順位の明確化、優先順位の定量的な評価

3. 基本方針

(1) 基本方針

本計画は、以下に示す2つの方針に基づき、舗装の修繕計画を策定するものとします。

方針1：市民の安全・安心な生活を確保する道路を維持する

道路は、経済活動や市民生活に欠かすことのできないインフラです。そのため、適切かつ効率的な維持管理により道路が持つ機能を維持することを目指します。

方針2：予防保全を実施し、維持管理コストの最適化を図る

路面性状調査により舗装路面の劣化状況を把握するとともに、最適な修繕実施の計画を策定します。そして、策定した計画を基に早期に修繕を実施することにより、登米市全域で舗装劣化が進行することを防止し、修繕コストの縮減を図ります。

(2) 計画策定の手順

平成26年度から実施している路面性状調査業務について、取りまとめを行い、舗装が劣化している個所について、現状整理を行います。

その後、本市で修繕を実施する対象路線について管理水準の設定を行います。また、道路の使い方や重要度を加味し、修繕箇所について優先度を付けて、メリハリのある修繕計画を立案いたします。

なお、修繕計画では、修繕費についての検討も実施し、予算の平準化を図ります。

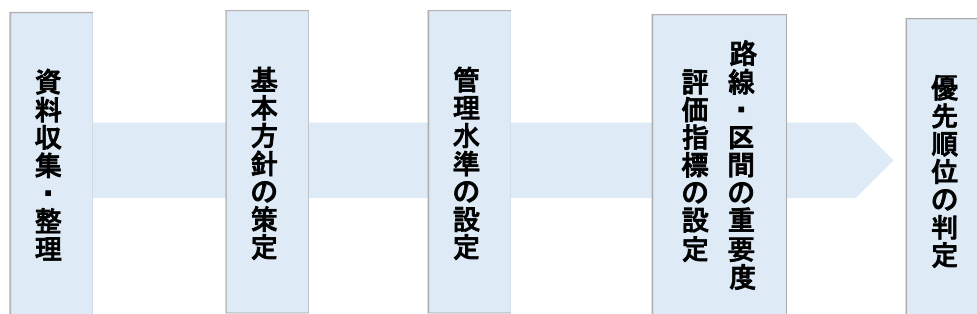


図 3.1 計画策定フロー図

4. 舗装維持管理の現状と課題

(1) 管理道路の現状

当市の道路管理実延長は合計で2,815kmとなっています(令和3年4月時点)。その内、舗装延長は全体の51.9%であり、1級、2級市道は93%以上が舗装されていますが、その他市道は約44%が未舗装となっています。

表 4.1 登米市種別毎道路延長・整備率延長

種別	実延長		改良済延長・改良率		舗装延長・舗装率	
	延長(km)	路線数	延長(km)	率	延長(km)	率
1級	253.6	104	234.8	92.6%	244.5	96.4%
2級	188.8	112	172.8	91.5%	176.2	93.3%
その他	2,372.9	5,130	1,084.4	45.7%	1,040.7	43.9%
計	2,815.3	5,346	1,492.0	53.0%	1,461.4	51.9%

【登米市(各町)道路延長・整備率調査、令和3年4月時点より抜粋】

(2) 舗装修繕費用の現状

当市の市道舗装補修事業費の過去5年(平成29年度～令和3年度)の平均は173.5百万円となっています。

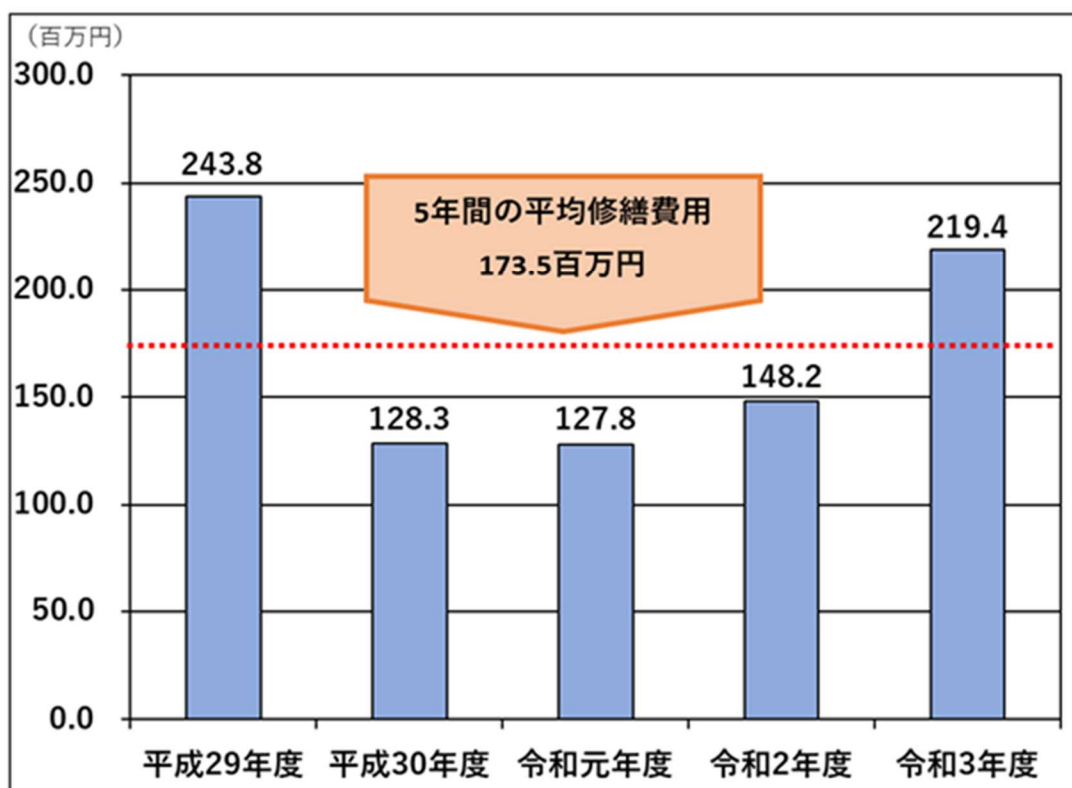


図 4.1 年度別市道舗装補修事業費

(3) 舗装の管理状態と課題

当市では舗装維持管理状態の点検のために平成26年度から路面性状調査を実施しています。路面性状調査では舗装のひび割れ率(%)、わだち掘れ量(mm)、縦断凹凸(IRI)(mm/m)の3要素を測定し、舗装の管理状態を評価しています。また3要素から舗装の劣化状況を客観的に評価する指標であるMCI^(注)を算出し、供用性の評価を行なっています。

当市の舗装管理水準は、各路面性状要素の平均値が損傷レベルの小であるため、望ましい状態を保っていますが、1級、2級市道では軽度なひび割れやわだち掘れが存在している区間が多く、その区間の劣化が進行することを想定し、計画的に予防保全を行うことが今後の課題であると考えられます。

※注釈

MCI (Maintenance Control Index) 「舗装の維持管理指数」

○路面特性を表す「ひび割れ率」「わだち掘れ量」「平坦性(縦断凹凸)」の3つの要因を組み合わせ、舗装の劣化の程度を10点満点で総合評価した指数です。値が小さいほど修繕が必要な状態となります。

表 4.2 路面性状調査結果の道路種別毎の平均値

種別	平均 M C I 値	平均ひび割れ率 (%)	平均わだち掘れ量 (mm)	平均縦断凹凸(IRI) (mm/m)
1 級市道	4.1	15.0	16.9	2.8
2 級市道	4.4	15.2	13.7	3.5
その他市道	5.8	13.4	7.1	3.5
市道全体	4.8	14.1	10.1	3.4

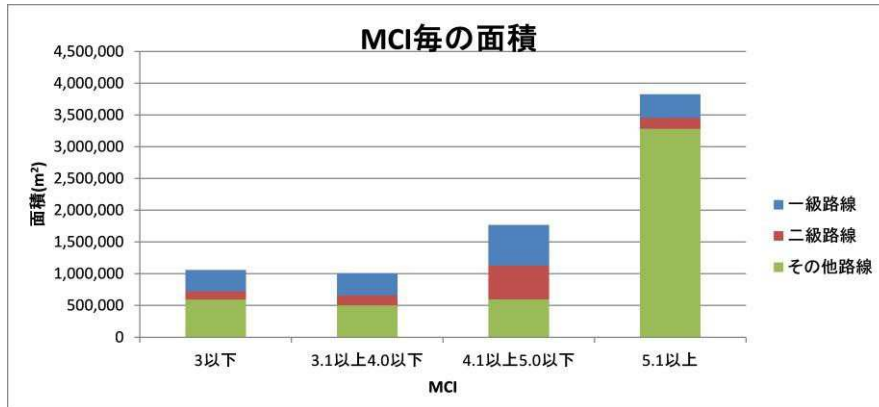


図 4.2 MCI の分布

表 4.3 MCI による路面状態の目安

MCI	損傷レベル	損傷状況
5.1 以上	小	望ましい管理水準
3.1 以上 4.0 以下	中	修繕が必要な状態
3.0 以下	大	早急に修繕が必要な状態

MCI : Maintenance Control Index

国土交通省が策定した維持管理指数を用いて、舗装の劣化状況を客観的に評価ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性から評価する。

評価式

$$MCI = 10 - 1.48C^{0.3} - 0.29D^{0.7} - 0.47\sigma^{0.2} \quad (1)$$

$$MCI_0 = 10 - 1.51C^{0.3} - 0.30D^{0.7} \quad (2)$$

$$MCI_1 = 10 - 2.23C^{0.3} \quad (3)$$

$$MCI_2 = 10 - 0.54D^{0.7} \quad (4)$$

C:ひびわれ率(%)
D:わだち掘れ量(mm)
σ:平坦性(mm)

式 (1) ~ (4) を用いて評価し、最小値を MCI として用いる。

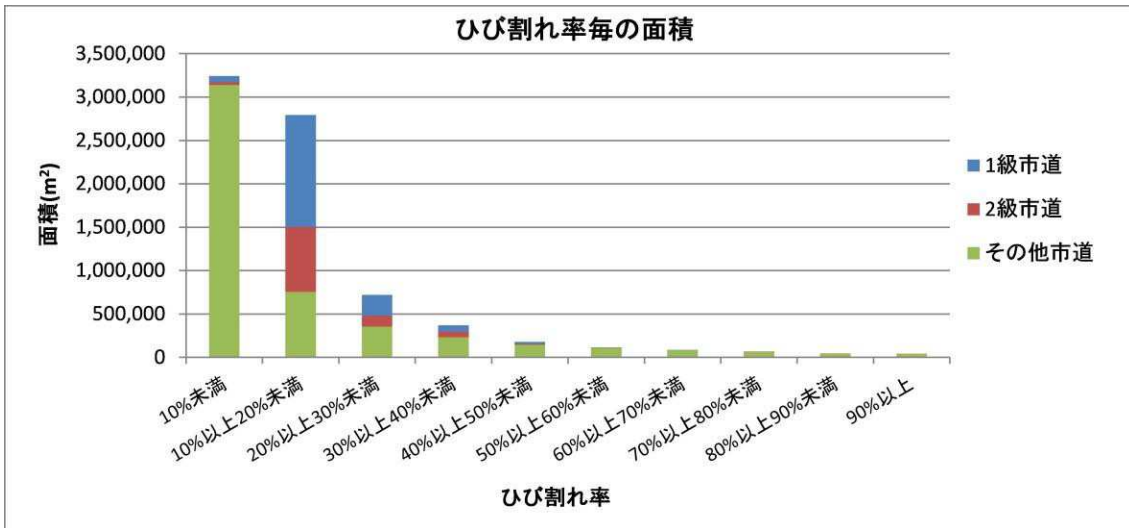


図 4.3 ひび割れ率の分布

表 4.4 ひび割れ率の損傷レベルと路面状態目安^{※1}

ひび割れ率	損傷レベル	路面状態目安
0～20%程度	小	縦断方向に1本連続的に発生している状態
20～40%程度	中	ひび割れが路面の縦横に派生するなど複数本発生している状態
40%程度以上	大	ひび割れが路面全体に亀甲状に発生している状態

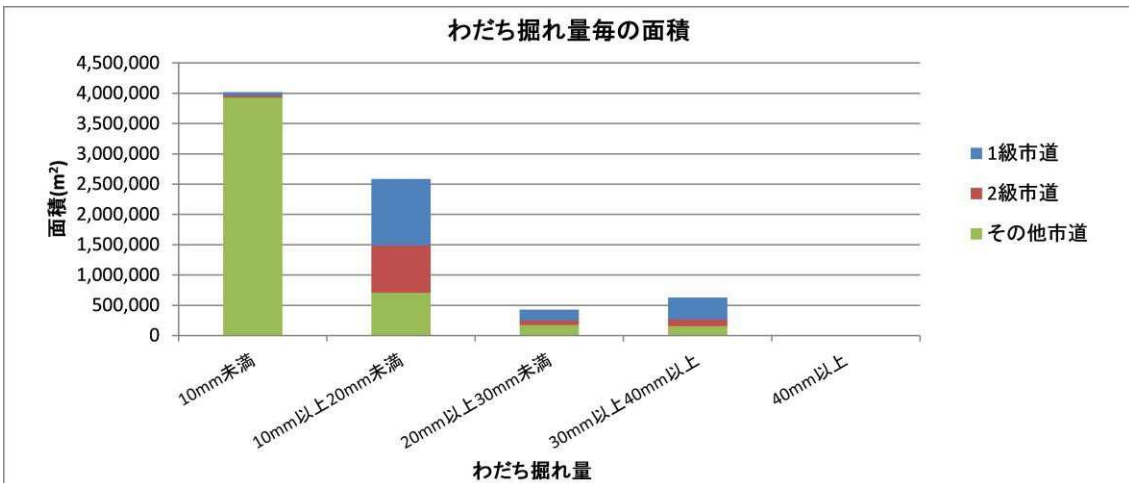


図 4.4 わだち掘れ量の分布

表 4.5 わだち掘れ量の損傷レベルと路面状態目安^{※1}

わだち掘れ量	損傷レベル	路面状態目安
0～20mm程度	小	雨天時にうっすらと水膜が出来る程度
20～40mm程度	中	雨天時に部分的な滞水が認められ、軽い水はねが発生する状態
40mm程度以上	大	雨天時に明らかな滞水が確認でき、大きく水はねが発生する状態

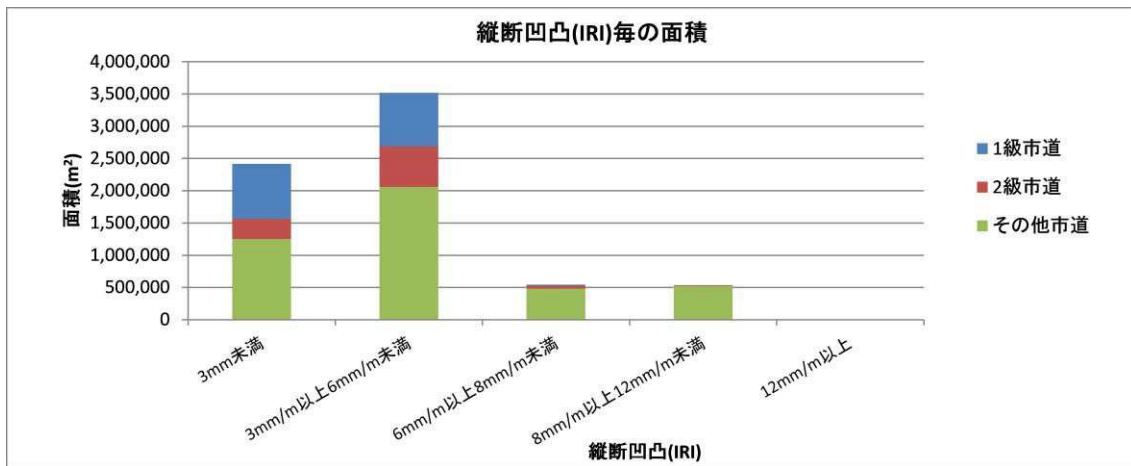


図 4.5 縦断凹凸(IRI)の分布

表 4.6 縦断凹凸(IRI)の損傷レベルと路面状態目安※1

縦断凹凸(IRI)量	損傷レベル	路面状態目安
0～3mm/m 程度	小	新設舗装と同等レベル、路面の凹凸量は目立たない状態
3～8mm/m 程度	中	高速で走行すると適度に車両が振動・うねりを感じるような状態
8mm/m 程度以上	大	走行時に常に振動を感じるレベルの路面状態

※1 損傷レベルと路面状態の目安は、以下の図書を参照しています。

- ・総点検実施要領（案）【舗装編】（平成25年2月、国土交通省道路局）
- ・舗装点検要領（平成28年10月、国土交通省道路局）
- ・平成29年度版舗装点検必携（平成29年4月、日本道路協会）
- ・第34回建設省技術研究会（昭和55年度）

(4) 道路の損傷状況の例

1) 重度の劣化区間(損傷レベル大)

路面全面にわたって亀甲状のひび割れがみられる状態です。このまま放置すると舗装の剥れによる骨材飛散（ポットホールが発生）や歩行者がつかずいて転倒するなど、道路としての機能が維持できなくなります。



写真 4.1 重度の劣化区間の一例

【市道 10121 号線 大形線(下り),MCI=1.0,ひび割れ 66%,わだち掘れ 30mm,縦断凹凸 (IRI)5.7mm/m】

2) 中度の劣化区間(損傷レベル中)

ひび割れやわだち掘れが多くみられることで、走行状態が変化し、道路利用者の走行時の負担があるレベルです。



写真 4.2 中度の劣化区間の一例

【市道 70006 号線 竹ノ下橋向線(下り)MCI=3.1,ひび割れ 20%,わだち掘れ 24mm,縦断凹凸 (I R I)3.3mm/m】

3) 望ましい管理水準(損傷レベル小)

局部的にひび割れやわだち掘れが見られるが走行時に負担は少ないレベルです。



写真 4.3 軽度の劣化区間の一例

【市道 90210 号線 水沢線(下り),MCI=5.1,ひび割れ 10%,わだち掘れ 10mm,縦断凹凸 (I R I)2mm/m】

5. 管理水準の設定

(1) 管理道路の分類

管理道路の分類は登米市道路整備計画に基づき、登米市の幹線道路とその他道路に分類します。

登米市道路整備計画では、表 5.2に示す道路ネットワークや重要施設へのアクセス性などから、町域連絡路線、国県道補完路線、政策関連道路を総称し、幹線道路としています。


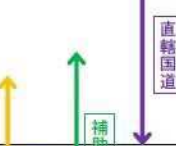


表 5.1 管理道路の分類結果

分類	説明
分類 A	該当なし※高速道路等
分類 B	該当なし※直轄国道等
分類 C	<ul style="list-style-type: none"> ・登米市道路整備計画で幹線道路として設定している路線 ・幹線道路に準じる路線
分類 D	上記以外の路線※生活道路等

※舗装点検要領（平成28年10月、国土交通省道路局）に基づき分類

表 5.2 幹線道路および準幹線道路の定義・条件

分類	項目	説明
分類 C	町域連絡路線	登米市内の各町の中心市街地を接続する路線
	国県道補完路線	登米市内の国道県道を保管する路線
	政策関連道路	観光地、IC、工業団地等の市の重要施設を結ぶ路線
	準幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> ・路線内の平均幅員が6 m以上の路線 ・国道や県道に接続する路線 ・学校が隣接する路線

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	

管理道路の分類イメージ

【出典：舗装点検要領 平成28年10月 国土交通省道路局】

(2) 管理水準の設定

管理水準を管理道路の分類ごとに設定します。

分類Cは、市内の幹線道路や幹線道路に準ずる道路であることから、ひび割れ率もわだち掘れ量も高いことから劣化の指標を総合的に判定するMCI（維持管理指数）を用いて評価することとしました。

分類Dは、基本的に生活道路に準ずる道路です。分類Dの道路は、わだち掘れ量は低いが、ひび割れ率が高い傾向を示しており、経年劣化による疲労ひび割れが主であると想定し管理水準はひび割れ率を用いることとしました。

管理水準の値について、MCIは第34回建設省技術研究会報告、ひび割れ率は（舗装点検要領（平成28年10月国土交通省道路局）を参考にしております。

表 5.3 分類 C の管理水準の設定

診断区分	MCI
I 健全	5.1 以上
II 表層機能保持段階	3.1～5.0
III 修繕段階	3.0 以下

表 5.4 分類 D の管理水準の設定

診断区分	ひび割れ率
I 健全	0～20%程度
II 表層機能保持段階	20～40%程度
III 修繕段階	40%程度以上

(3) 点検方法・点検頻度

点検方法及び点検頻度は分類Cの道路は5年に1度の路面性状調査又は目視による点検を行い、損傷状況を定量的に把握するものとしています。

分類Dの道路は路面性状調査を踏まえた職員による巡視により損傷箇所を把握し、必要に応じ対策措置を検討するものとしています。

表 5.5 点検方法・点検頻度

分類	点検方法	点検頻度
分類C	路面性状調査及び 目視による点検	5年に1度
分類D	路面性状調査を踏まえた巡視 による損傷個所の把握	随時

(4) 使用目標年数

本市の道路については、概ね舗装の更新は25年から30年で事を実施しています。分類Cの道路の使用目標年数は登米市道の中でも交通量が多いことを考慮し、舗装点検要領の事例で示されている舗装の使用目標年数である15年としました。

分類Dの道路については実績を考慮し、使用目標年数は30年としました。

表 5.6 使用目標年数

分類	使用目標年数
分類C	15年
分類D	30年

6. 舗装維持修繕計画

(1) 計画期間の設定

本計画は、令和5年度から令和9年度までの5ヵ年とします。

(2) 計画期間内の修繕費用の見通し

過年度の舗装修繕工事の実績を踏まえ、計画期間内の年間修繕費用は170,000千円を標準とし、計画期間内の合計修繕費用を850,000千円としました。予算の配分については分類Cを約8割、分類Dを約2割として平準化を目指しました。

表 6.1 計画期間の修繕費用目安

分類	修繕費用 (千円)
年間	170,000
分類 C	136,000
分類 D	34,000
計画期間内合計	850,000
分類 C	680,000
分類 D	170,000

(3) 維持修繕計画の方針

修繕計画の策定にあたり、効率的な舗装の維持管理を実現するため、修繕の優先性を明確にし、適切な時期に修繕を行うことが重要です。そのため、本計画では①舗装の劣化度と②路線・区間の重要度から修繕の優先性を判定します。

修繕の優先順位は、舗装の劣化度と路線・区間の重要度から区間ごとに判定し、優先して修繕すべき区間を抽出します。判定は、舗装の劣化度と路線・区間の重要度に応じて点数を付与し、定量的に判定します。

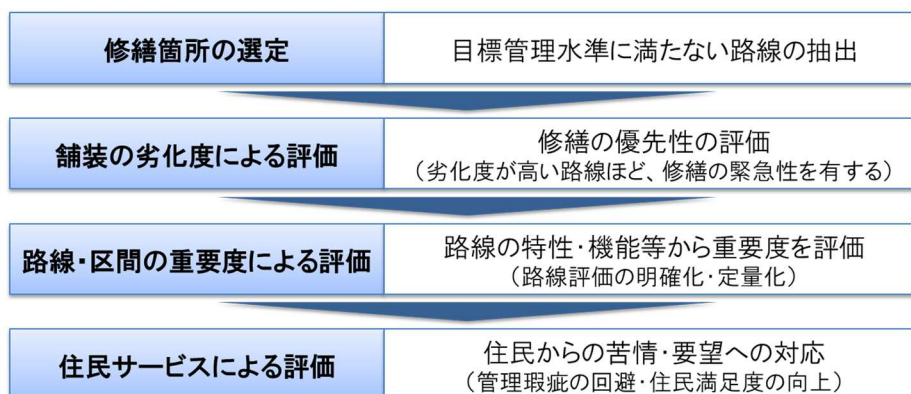


図 6.1 優先順位判定のフロー

(4) 舗装の劣化度

評価点については道路の分類ごとに設定した管理水準に基づき分類Cの道路は路線内のMCI、分類Dの道路は路線内のひび割れ率の平均値を用いて評価を行なっています。路線内の平均値は計測値を面積の加重平均で算出しています。

(5) 路線・区間の重要度

舗装の劣化は道路利用者（通行車両・歩行者）のみならず、沿道施設や住民に対しても影響を及ぼし、日常の市民生活に大きな影響を及ぼすものと考えられています。舗装劣化の影響を受ける事象をアウトカムと捉え、その事象について評価できる指標を設定します。舗装劣化のアウトカムから、路線・区間の重要度を判定する評価指標は、「安全」・「快適」・「環境」の3つの視点から設定します。なお公共サービスの公平性確保のため、評価指標の中には公共性の高い教育機関と医療機関のみ民間施設を含めて指標に加えるものとし、商業施設等は指標には加えないものとしています。

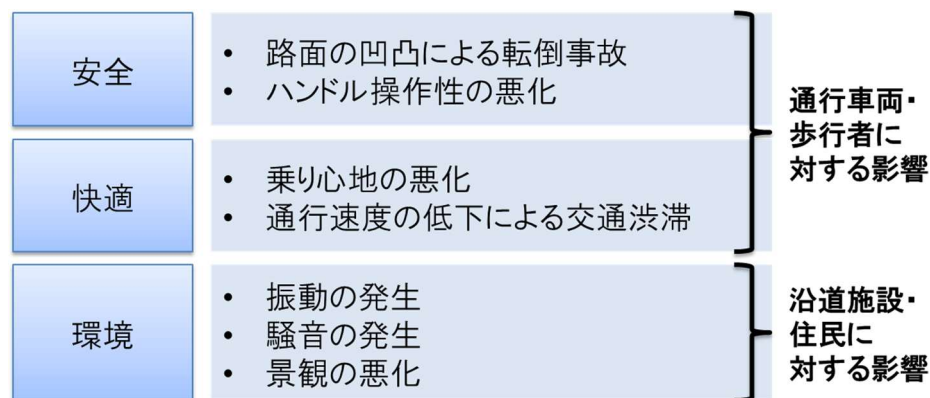


図 6.2 舗装劣化のアウトカム

表 6.2 アウトカムによる評価指標の分類

視点	アウトカム	評価指標
安全	<p>通行車両や歩行者の安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 自動車や歩行者の通行量が多く、大きな被害が想定される路線 	<p>路線特性（町域連絡路線、国県道補完路線、政策関連道路）</p> <p>DID</p> <p>公共施設</p> <p>教育機関 （幼稚園・保育園・小・中・高・特別支援）</p> <p>医療機関</p> <p>福祉施設</p>
快適	<p>円滑な自動車交通や快適な乗り心地の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 自動車交通量が多い路線の円滑な交通の確保 ➤ 公共交通（バス）のサービスレベルの維持 	<p>路線特性（町域連絡路線、国県道補完路線、政策関連道路）</p> <p>バス路線</p> <p>工業用地</p>
環境	<p>沿道の静穏な環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 静穏な環境が求められる沿道施設周辺 ➤ 沿道住民の生活環境の維持 	<p>DID</p> <p>公共施設</p> <p>教育機関 （幼稚園・保育園・小・中・高・特別支援）</p> <p>医療機関</p>

また、道路は、市内の経済活動や市民生活に欠かせない重要なインフラのひとつです。そのため、舗装劣化のアウトカムによる評価指標に加え、道路整備計画等の政策が反映されるように評価指標を設定しています。なお、評価指標は、データ取得の容易性に留意し設定しています。

以上を踏まえ、本計画で用いる路線・区間の重要度の評価指標をまとめたものを表6.3に示します。

表 6.3 評価項目一覧表

大項目	小項目		備考
路線・区間の重要度	路線特性		町域連絡路線、国県道補完路線、政策関連道路
	バス路線		
	沿道施設	公共施設	市役所・事務所・福祉施設
		教育機関	幼稚園・保育園・小・中・高・特別支援
		医療機関	
	DID		
住民サービス	苦情・要望		

(6) 修繕優先順位の判定

修繕優先順位の判定は、劣化度及び重要度を点数化し判定します。

劣化度の評価点については、道路の分類ごとに行い、分類Cで路線内平均MCI、分類Dで路線内平均ひび割れ率を用いています。

重要度の評価点については、特性が異なる点を考慮した配点とし、分類Cは路線・区間の重要度を最大15点、分類Dは最大10点としています。

劣化度評価点と重要度評価点の配分は、重要度評価点が最大の場合でも劣化度の評価区分を越えないように設定しています。

上記により修繕優先順位の判定は、舗装の劣化度と路線・区間の重要度をそれぞれ点数化、合計した点数を優先度評価点として高い点数の路線から修繕優先順位の上位となります。

なお、優先順位が同位の路線については、交通量や住家戸数・職員の目視による劣化状況を確認し順次修繕工事を実施します。

表 6.4 分類Cの劣化度評価点

診断区分	路線内平均 MCI	劣化度評価点数
I	5.1 以上	0
II	4.1 以上 5.0 以下	20
	3.1 以上 4.0 以下	25
III	3.0 以下	30
最大		30

表 6.5 分類Cの路線・区間の重要度評価点

重要度評価指標		重要度評価点数
路線特性 (最大 5 点)	町域連絡路線	2
	国道県道補完路線	3
	町域連絡路線及び 国道県道補完路線	4
	政策関連道路	5
バス		2
公共施設※1		1
保育所・幼稚園・学校※2		1
病院		1
D I D		1
苦情・要望 (最大 4 点)	要望	4
	苦情	4
最大		15

優先度評価点 45 点 (最大) =劣化度評価点 30 点 (最大) +重要度評価点 15 点 (最大)

公共施設、保育所・幼稚園・学校については「登米市公共施設等総合管理計画」「保健福祉・環境行政資料」「宮城県病院名簿」「宮城県診療所名簿」を基準に選定しています。

※1「公共施設」：集会施設、文化施設、博物館等、図書館、スポーツ施設、レクリエーション施設・観光施設、高齢福祉施設、障害福祉施設、児童福祉施設、保健施設、庁舎、消防施設、その他行政施設、公園、供給処理施設など

※2「保育所・幼稚園・学校」：学校、その他教育施設、幼稚園・保育所、幼児・児童施設

表 6.6 分類 D の劣化度評価点

診断区分	路線内平均ひび割れ率	劣化度評価点数
I	20%未満	0
II	20%以上 30%未満	20
	30%以上 40%未満	25
III	40%以上	30
最大		30

表 6.7 分類 D の路線・区間の重要度評価点

重要度評価指標		重要度評価点数
バス		2
公共施設※1		1
保育所・幼稚園・学校※2		1
病院		1
D I D		1
苦情・要望 (最大 4 点)	要望	4
	苦情	4
最大		10

優先度評価点 40 点 (最大) = 劣化度評価点 30 点 (最大) + 重要度評価点 10 点 (最大)

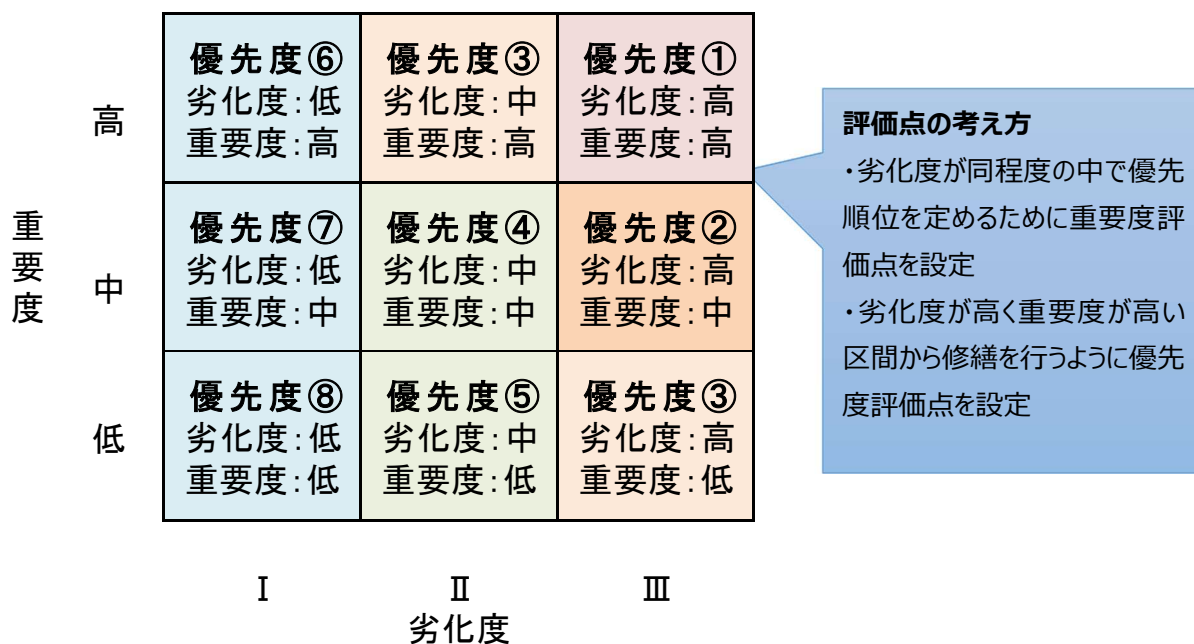


図 6.3 優先度評価のイメージ

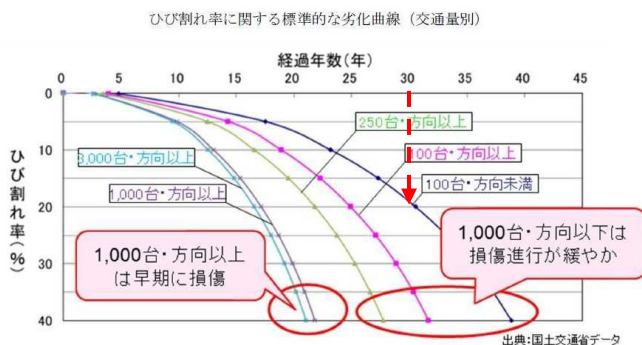
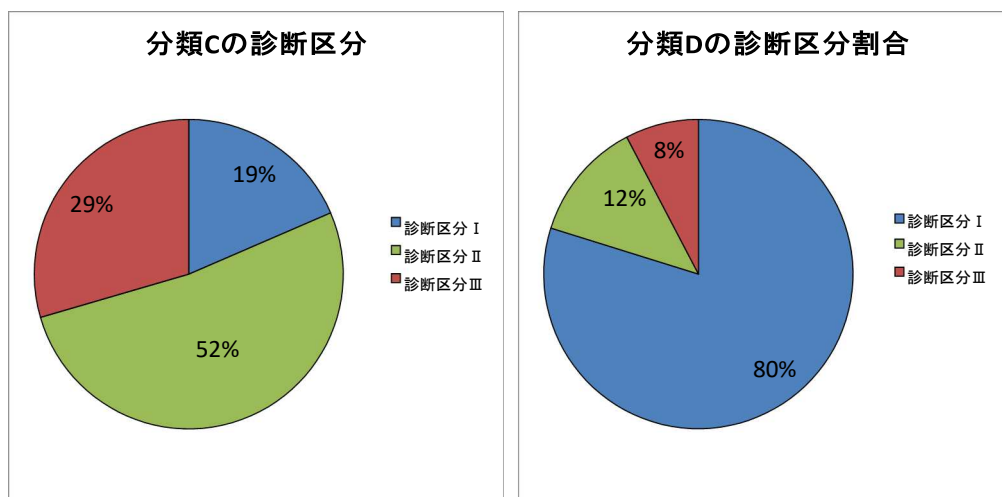
○今後の舗装劣化について

点検結果のある区間内では診断区分Ⅲの区間が占める割合は分類Cが29%、分類Dが8%となっております。

現在は舗装が良好な区間が大部分を占めていますが、現在52%を占めている分類Cの診断区分Ⅱや現在12%を占めている分類Dの診断区分Ⅱは将来、診断区分Ⅲになることが予想されます。

参考として舗装点検要領（平成28年10月国土交通省道路局）によると、ひび割れ率は最も交通量が少ない道路（100台「大型車」・方向/日未満）では供用開始後30年を越えた段階でひび割れ率が20%となることが示されています。

劣化の進行速度は道路によって異なりますが、この劣化の進行速度を参考にして予測すると現在診断区分Ⅱ（ひび割れ率20～40%未満）の区間は供用開始後30年程度の区間にあてはまり、およそ10年後に診断区分Ⅲ（ひび割れ率40%以上）になり、10年後には診断区分Ⅲの割合が全体の2割程度になると予想されます。



【出典：舗装点検要領（平成28年10月国土交通省道路局）】

(7) 修繕工法及び工法単価の設定

修繕工法及び工法単価は本市の過年度の実績から下記の通り設定しました。

表 6.8 修繕工法と工法単価

診断区分	MCI	ひび割れ区分	修繕工法	工法単価 (円/m ²) (税込)
Ⅱ	4.1 以上 5.0 以下	20%以上 30%未満	オーバーレイ	2,800
	3.1 以上 4.0 以下	30%以上 40%未満	表層・不陸整正 (補充材有)	6,200
Ⅲ	3.0 以下	40%以上	表層・下層路盤 (t=10 cm)	7,300

(8) 修繕候補路線の抽出

○修繕候補路線の抽出方法

分類Cに該当する路線では路線内平均MCIが診断区分Ⅱ、Ⅲ(MCI5.0以下)に該当する路線を修繕候補路線として抽出しました。分類Dに該当する路線では路線内平均ひび割れ率が診断区分Ⅱ、Ⅲ(20%以上)に該当する路線を修繕候補路線として抽出しました。

なお、平成31年1月に策定した計画から令和5年に改定するまでに修繕を実施した路線については修繕対象外路線として計上しました。また、供用廃止となった路線は計上から外しています。

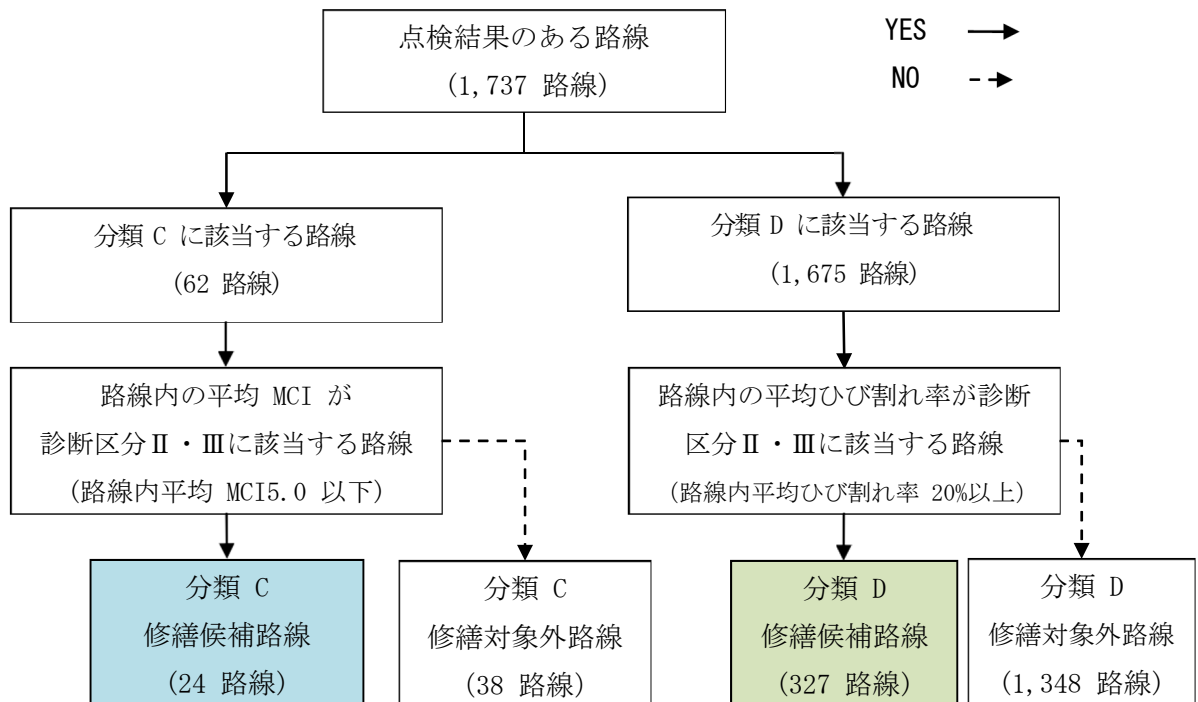


図 6.4 修繕候補路線の抽出フロー

(9) 修繕候補路線の修繕費用

修繕候補路線の概算修繕費用を算出した結果、分類Cの修繕候補路線全てを修繕すると7,339,172千円(約7.4億円)、分類Dの修繕候補路線全てを修繕すると6,792,622千円(約6.8億円)となり、合計で14,131,794千円(約14.0億円)となった。

表 6.9 修繕候補路線の修繕費用

分類	概算修繕費用(千円)
分類 C 修繕候補路線	7,339,172
分類 D 修繕候補路線	6,792,622
合計	14,131,794

(10) 修繕計画の作成

分類Cと分類Dの道路で優先度評価点や年間の修繕費用等を考慮して、下記の修繕計画を作成しました。

5カ年で修繕を行う路線は分類Cが11路線、分類Dが26路線となりました。

表 6.10 分類 C の修繕対象路線

路線番号	路線名	優先度 評価点
82009	瀬ヶ崎・萩洗線	37
70017	山根・石沢線	36
51005	豊里小学校線	34
70009	平町千貫巻線	34
83168	石打坂・鴻ノ木線	34
60002	中津山 50 号線	34
60003	大貝堤線	33
81003	原・東支庫線	32
90103	黄牛線	33
10022	前沼・彦道線	32
10116	古宿線	32

表 6.11 分類Dの修繕対象路線

路線番号	路線名	優先度 評価点
20596	成沢線	37
12172	大網上6号線	34
83119	西原線	33
12092	末広・赤沼線	33
90414	長畑線	33
12160	大網8号線	33
20667	大野前・渋江線	33
12027	中江15号線	32
53004	旧北上川右岸2号線	32
13326	飯土井前3号線	32
13351	富永・早稲田線	32
14037	山崎線	32
14110	新屋敷線	32
11025	新木戸脇前4号線	32
20207	中通り線	32
90316	鳥越線	32
14097	錠穴1号線	32
47180	館・小島線	32
14169	寺志田2号線	32
90343	形沼中堤線	32
90367	本町黄牛線	32
60252	8号東線	32
20302	高の橋線	31
11062	東表前・吐出1号線	31
11021	芝前・東表線	31
12151	大網1号線	31

登米市舗装維持修繕計画

平成31年1月 策定

令和5年3月 改定

**宮城県登米市
建設部**