

勝浦市 法面・盛土・擁壁等修繕計画

平成 30 年

勝浦市 都市建設課

目次

1. 背景・目的	1
1－1 背景・計画策定の目的	1
1－2 本計画の位置付け	1
1－3 対象施設	2
2. 道路土工構造物の現況	3
2－1 道路土工構造物の状態等（個別施設の状態等）	3
3. 道路土工構造物管理の基本的な考え方	3
3－1 基本方針	3
4. 道路土工構造物修繕計画	7
4－1 計画期間	7
4－2 対策費用	7
4－3 対策内容と実施時期	7

1-1 背景・計画策定の目的

国は「インフラ長寿命化基本計画」（平成 25 年 11 月）、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」（平成 26 年 5 月）を策定し、メンテナンスサイクルの構築に向けた取組みを進めています。また、総務省は、平成 26 年 4 月に地方公共団体に対し、公共施設等の総合的かつ計画的な管理を推進するため、速やかに「公共施設等総合管理計画」の策定に取組むよう要請しています。

勝浦市道路土工構造物修繕計画は、「勝浦市公共施設等総合管理計画」を踏まえ、市民の安全・安心を確保するため、市が管理する法面・盛土・擁壁等の道路土工構造物について、中長期的な維持管理コスト縮減や予算の平準化等、効率的かつ適切な維持管理を行うことを目的として策定しました。

勝浦市公共施設等総合管理計画の下位計画のうち、道路（土工構造物）を対象とした個別施設計画になります。

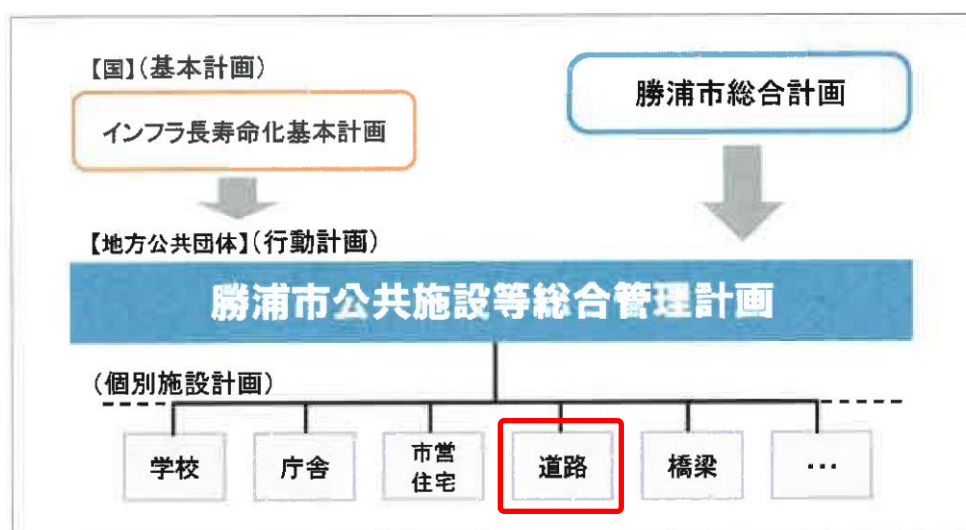


図-1 道路土工構造物修繕計画の位置付け

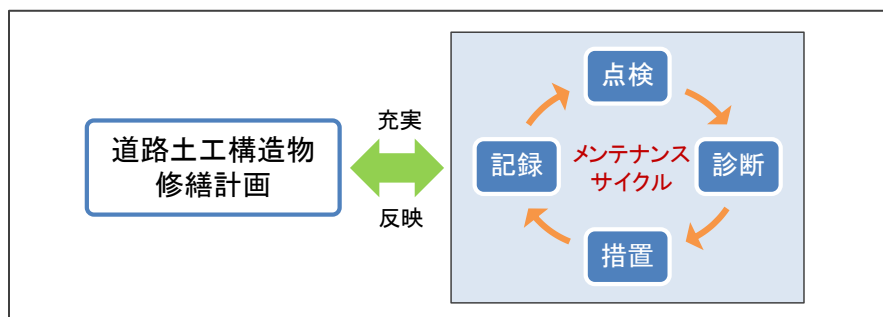


図-2 道路土工構造物修繕計画の流れ

1-3 対象施設

市が管理する道路土工構造物 325 箇所のうち、平成 28 年度に点検を実施した 77 箇所を対象とします。今後、対象を全施設に拡大し、巡視等を通じて施設の点検を進めます。

表-1 対象施設の状況

路線名	施設種別			合計
	切土のり面	擁壁工	落石防護工	
部原・川津・勝浦線	17 箇所		6 箇所	23 箇所
松部・吉尾・鵜原線	30 箇所	2 箇所	7 箇所	39 箇所
鵜原・荒川線	15 箇所			15 箇所
合 計	62 箇所	2 箇所	13 箇所	77 箇所

出典：道路現況（総括）台帳・検査票（調整年月日：平成 29 年 3 月 31 日）



図-3 対象施設の状況

2. 道路土工構造物の現況

2-1 道路土工構造物の状態等（個別施設の状態等）

道路法面・盛土・擁壁等の点検は、平成 28 年度に、土砂災害警戒区域等の指定箇所が含まれる路線および交通量が比較的多い路線から選定した 77 箇所を対象に点検を実施しています。点検結果の概要を図-4 に示します。

その結果、できるだけ速やかに措置を講じることが望ましい状態の「判定区分Ⅲ（早期措置段階）」の施設が 9 施設あり、対象施設の 12%を占めています。

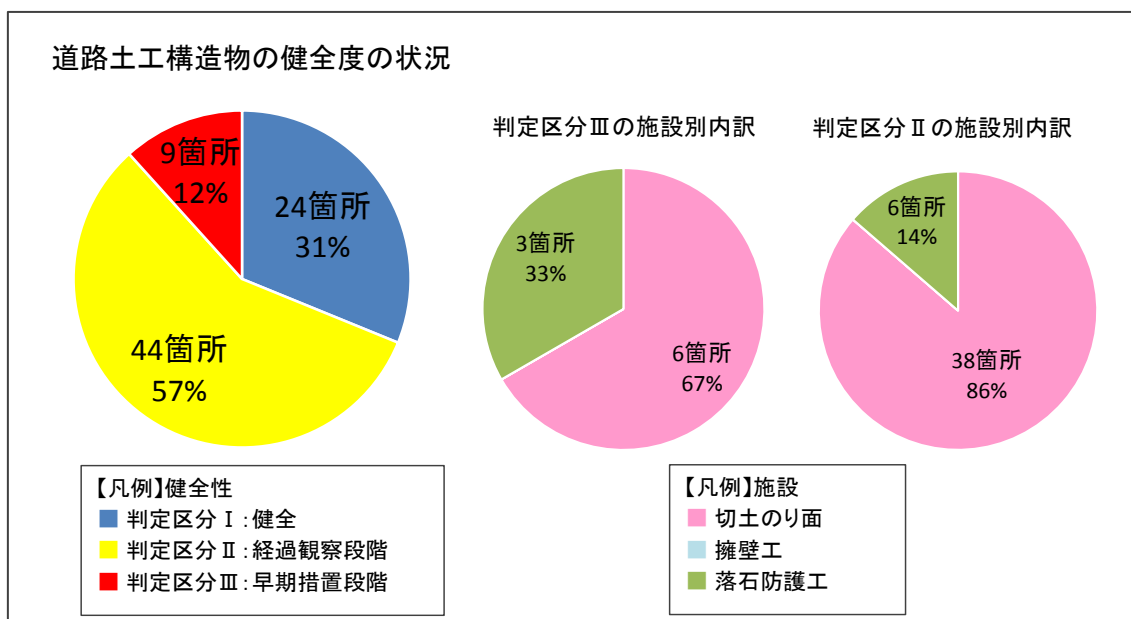


図-4 道路土工構造物の健全性の状況

3. 道路土工構造物管理の基本的な考え方

3-1 基本方針

(1) 管理方針

これからの市道の管理は、予防保全による維持管理コスト縮減や予算の平準化等、効率的かつ適切な維持管理を実施します。

(2) 管理区分および管理方法

①管理区分

道路土工構造物は、通行車両の転落や自然災害に起因する当該施設の崩壊による第三者被害の発生リスクおよび崩落に伴う通行止め等の社会的影響度に応じた、メリハリのある管理を実施するため、表-2 に示すとおり施設を区分します。

表-2 道路土工構造物の管理区分

管理区分	区分内容	管理手法
A	道路法面・擁壁高が 4.0m 以上の施設 第三者被害の発生リスク高	予防保全型管理
B	道路法面・擁壁高が 4.0m 未満の施設 第三者被害の発生リスク低	事後保全型管理

表-3 対象施設の管理区分別内訳

管理区分	施設種別			合計
	切土のり面	擁壁工	落石防護工	
A	61 箇所	2 箇所	12 箇所	75 箇所
B	1 箇所		1 箇所	2 箇所
合 計	62 箇所	2 箇所	13 箇所	77 箇所

②管理方法

道路土工構造物の管理は、施設の管理区分に応じて、以下のとおり設定します。

- i) 予防保全型管理：発生した変状を観察しながら、限界水準より手前の段階で対策を実施し、施設の機能を維持します。
- ii) 事後保全型管理：発生した変状を観察しながら、限界水準に達した段階で対策を実施し、通行止め等の道路利用に対する支障を回避することを基本とします。

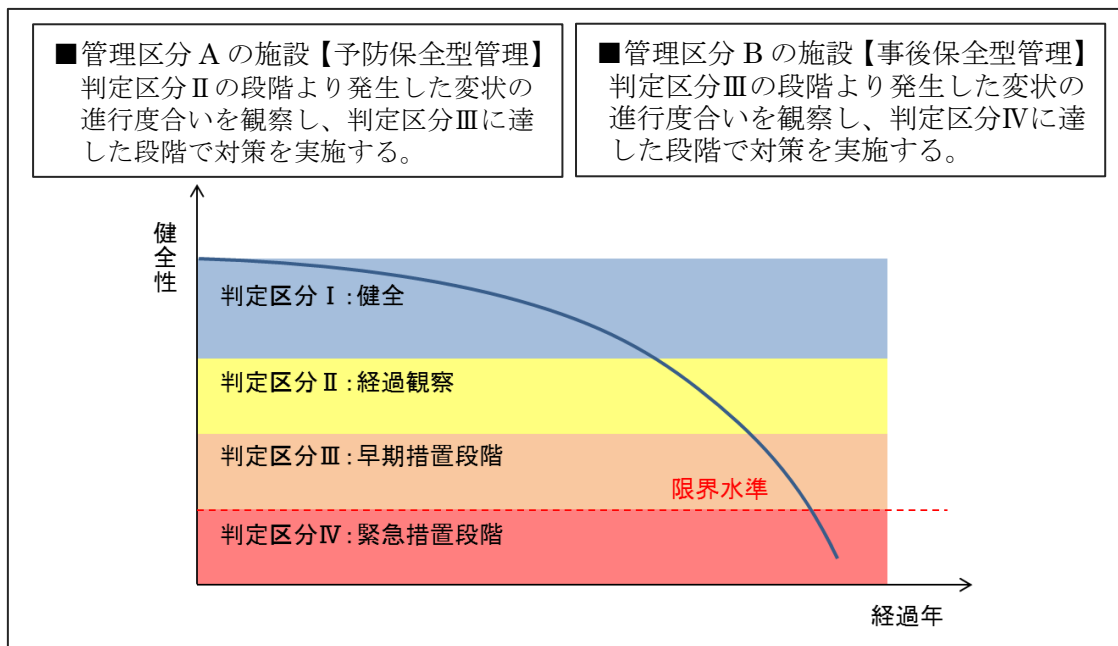


図-5 管理方法のイメージ

(3) 管理基準

道路土工構造部物は、当該施設の点検・診断結果に基づき、措置の要否を判断し計画的な修繕を行います。管理基準は、健全性の判定区分を指標として、管理区分ごとに表-4 のとおり設定しました。

表-4 道路土工構造物の管理基準

管理区分	健全性の判定区分	
A	区分Ⅲ	早期措置段階：できるだけ速やかに措置を講じることが望ましい状態
B	区分Ⅳ	緊急措置段階：緊急に措置を講ずべき状態

表-5 道路土工構造物の健全性の診断区分

判定区分	判定の内容
I 健全	変状はない、もしくは変状があっても対策が必要ない場合（道路の機能に支障が生じていない状態）
II 経過観察段階	変状が確認され、変状の進行度合いの観察が一定期間必要な場合（道路の機能に支障が生じていないが、別途、詳細な調査の実施や定期的な観察などの措置が望ましい状態）
III 早期措置段階	変状が確認され、かつ次回点検までにさらに進行すると想定されることから構造物の崩壊が予想されるため、できるだけ速やかに措置を講ずることが望ましい場合（道路の機能に支障は生じていないが、次回点検までに支障が生じる可能性があり、できるだけ速やかに措置を講じることが望ましい状態）
IV 緊急措置段階	変状が著しく、大規模な崩壊に繋がるおそれがあると判断され、緊急的な措置が必要な場合（道路の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態）

出典：道路土工構造物点検要領（平成 29 年 8 月）国土交通省道路局

表-6 道路土工構造物の変状事例（判定区分Ⅲ相当）

切土のり面（吹付工） 亀裂	
	
落石防護柵 支柱の腐食	
	

（４）点検方法

市が管理する道路土工構造部物の点検方法と点検頻度を表-7 に示します。

点検は、日常、定期または異常時に行う巡視により、管理区分ごとに設定したレベルの変状を発見した施設を対象に、5 年に 1 回の頻度を目安として実施します。

表-7 道路土工構造物の点検方法と頻度

管理区分	点検対象	点検方法	点検頻度
A	健全性の判定区分Ⅱ（経過観察段階） に該当する変状がある施設	近接目視等 による点検	5 年に 1 回
B	健全性の判定区分Ⅲ（早期措置段階） に該当する変状がある施設		

(5) 対策の優先順位の考え方

道路土工構造物の修繕の優先順位は、道路利用者の安全および利便性確保の観点に基づき、表-8 に示す対策の緊急度と道路の重要度を考慮した優先度評価により決定します。

表-8 道路土工構造物の修繕の優先度評価項目

対策の緊急度（健全性の評価）	道路の重要度（道路特性の評価）
・健全性の判定区分	・道路のネットワーク性 ・バス路線 ・通学路、スクールバス運行経路 ・車道幅員

4. 道路土工構造物修繕計画

4-1 計画期間

本計画の計画期間は、平成 30 年度（2018 年）から平成 34 年度（2022 年）までの 5 年間とします。

4-2 対策費用

点検・診断結果より、管理区分 A の施設のうち、健全性の判定区分Ⅲの 9 箇所と判定区分Ⅱの 43 箇所を対象として、計画期間における対策費用を試算した結果、5 年間で約 9,200 万円の費用が必要となる見込みです。

4-3 対策内容と実施時期

管理区分 A の施設のうち、健全性の判定区分Ⅲの 9 箇所は、計画期間において優先順位の高い順に対策を実施します。また、判定区分Ⅱの 43 箇所は、平成 33 年度（2021 年）に点検を実施する予定です。