
士幌町 舗装長寿命化修繕計画



平成 27 年 9 月

(平成 29 年 12 月 一部改訂)

北 海 道 士 幌 町

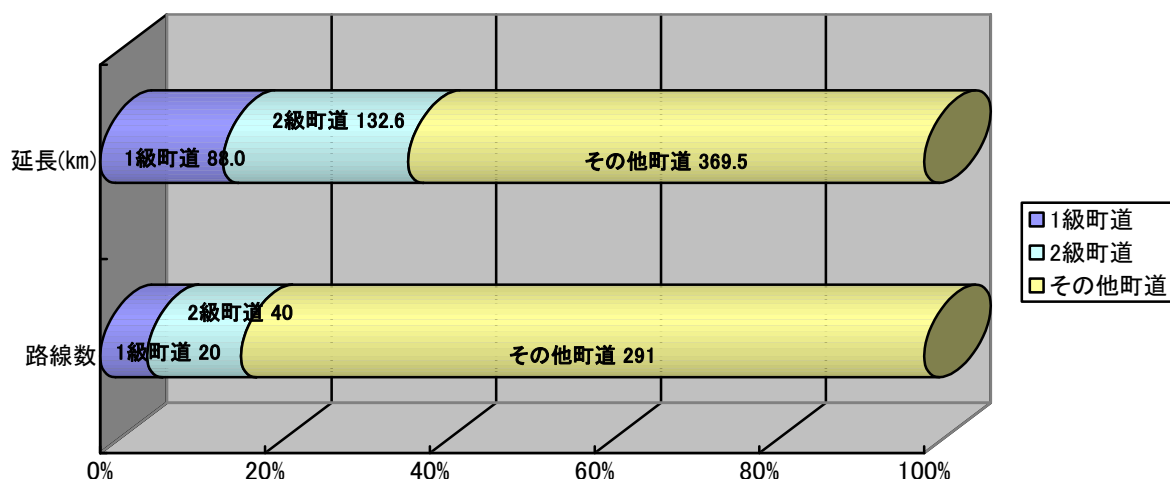
～ 目 次 ～

1. 士幌町舗装修繕計画策定の背景と目的
 2. 舗装の状態の調査を行う路線（幹線道路）について
 3. 路面性状調査の結果について
 4. 舗装修繕計画の方針
 - 4－1. マネジメントサイクルの確立
 - 4－2. 効果的かつ効率的な舗装修繕の実施
 - 4－3. 定期点検の実施および計画の見直し
 5. 修繕の優先順位について
 - 5－1. 計画対象路線における修繕優先度について
 - 5－2. 計画対象路線における修繕箇所の決定について
 - 5－3. 路面性状調査時点からの劣化予測について
 6. 士幌町舗装長寿命化修繕計画
 7. 資料
 - 7－1. 各路線の優先度評価
 - 7－2. 各路線の修繕費（概算）
 - 7－3. 各路線の修繕予定一覧
 8. 別冊資料
 - 8－1. 各路線の路面性状調査結果及び評価
-

1. 土幌町舗装修繕計画算定の背景と目的

土幌町が管理する町道の実延長は約 5 9 0 k m あり、このうち舗装済延長（簡易舗装含む）は約 3 0 1 k m である。

今後、舗装の老朽化に伴う修繕費用の増大が懸念されており、継続的かつ計画的な修繕の実施を行うべく、舗装修繕計画を策定する。



2. 舗装の状態の調査を行う路線（幹線道路）について

舗装済み道路延長 3 0 1 k m のうち、1 級町道・バス路線・緊急輸送道路・通学路（法指定）を幹線道路として位置づけ、路面性状調査を実施した。

なお、1 級町道士幌幹線は、国道 2 4 1 号と並走しそのバイパス道路的な利用をされているため交通量が最も多く通行する車両の速度も速いことから他路線に比べより損傷の少ない段階での修繕を進めなければ事故を誘発するため、優先度の最も高い路線として位置づけている。

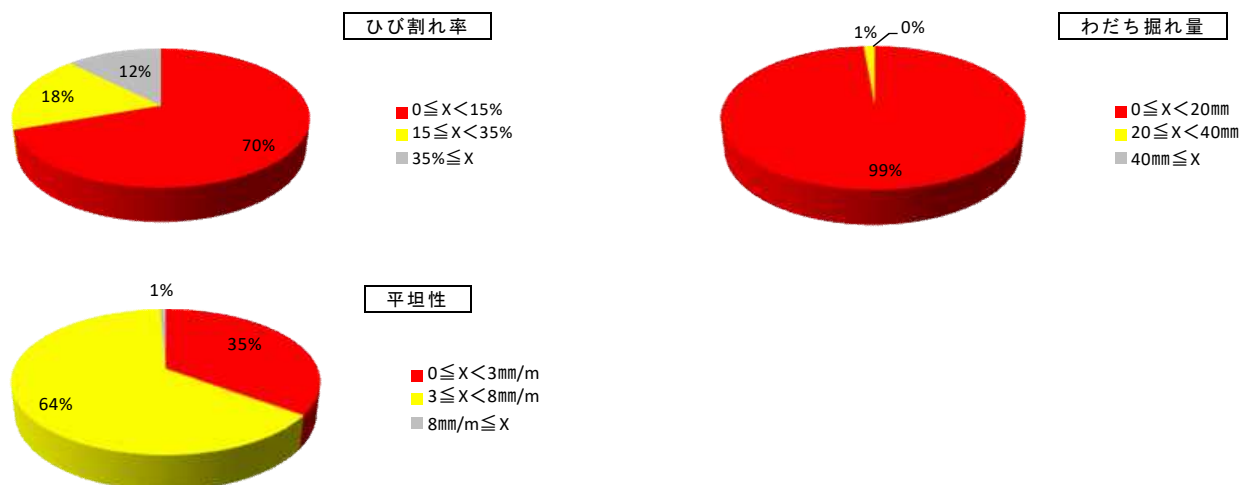
ただし、現在交付金事業にて採択されている改良事業実施中の区間については、修繕計画に基づく修繕が出来ないことから、調査区間から除外した。

この結果、約 1 1 9 k m の舗装の状態の調査を行うこととし、平成 2 6 年度に路面性状調査を実施したところである。

3. 路面性状調査の結果について

路面性状調査は、ひび割れ率、わだち掘れ量、平坦性について行い、これらの結果を総合的に判断するためMCI（舗装の維持管理指数）を算出した。

路面性状調査の結果、ひび割れ率については、損傷の大きい「 $35\% \leq X$ 」が12%確認された。わだち掘れは、損傷の大きい「 $40\text{ mm} \leq X$ 」は確認されなかった。平坦性は損傷の大きい「 $8\text{ mm/m} \leq X$ 」が1%確認された。



4. 舗装修繕計画の方針

4-1. マネジメントサイクルの確立

士幌町が管理する町道のうち、前述の幹線道路として位置づけた路線について、計画・修繕・点検・改善を定期的実施し、マネジメントサイクルを確立する。



4-2. 効果的かつ効率的な舗装修繕の実施

後述する、路線のグループ分類・評価点により、今後10年間を目処に修繕計画を策定。修繕の必要性および路線の環境、利用状況・交通量等を勘案し、修繕優先順位を決定。

4-3. 定期点検の実施および計画の見直し

10年ごとの定期点検を行うとともに、日常の道路パトロールを実施することにより、損傷・劣化箇所の早期発見に努め、必要に応じて計画の変更を実施する。

5 . 修繕の優先順位について

5－1．計画対象路線における修繕優先度について

道路は沿道環境や交通量、利用状況等により、その役割の重要度に違いがある。そこで、沿道環境や交通量、利用状況等を考慮し、3 グループに分類し（表1）、さらに、表2に示す評価点を路線毎算出し、路線の優先度を決定する。

表1【舗装修繕計画対象路線におけるグループ分類】

グループ	交通量 (台/日)	延長 (km)	分類		
			区分	利用状況	延長
A	1,000 以上		A-1	通学路・バス路線・緊急輸送道路	
			A-2	上記以外	
B	500 以上		B-1	通学路・バス路線・緊急輸送道路	
			B-2	上記以外	
C	500 未満		C-1	通学路・バス路線・緊急輸送道路	
			C-2	上記以外	

※）交通量はグループ分類を示す概ねの値であり実測交通量と異なる。

5－2．計画対象路線における修繕箇所の決定について

5-1 にて分類したグループごとに目標管理水準を設定し、目標管理水準を達成するよう順次、計画的に修繕を実施する。

グループ A : MCI = 4.0 以上、グループ B : MCI = 4.0 以上、グループ C : MCI = 3.0 以上

なお、施工範囲については上記 MCI によることとするが、打継ぎ目を最小限にするため一定区間ごとの範囲とする。また、一定範囲は路線毎、利用状況等を考慮しその都度決定する。

（道路法第42条「道路管理者は、道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。」）

表2 【評価判定基準】

評価判定項目	評価判定の指標	評価判定度(評価点)			
グループ分類(表1)	表1参照	A : 3	B : 1	C : 0	
※ ひび割れ率	グループ毎の 管理水準により評価点を算出	35%程度以上 3	15~35%程度 3~2	0~15%程度 1	グループ A,B 中間評価も3
※ わだち掘れ量	各グループ毎の 管理水準により評価点を算出	40 mm程度以上 3	20~40 mm程度 3~2	0~20 mm程度 1	グループ A,B 中間評価も3
※ 平たん性	各グループ毎の 管理水準により評価点を算出	8 mm/m 以上 3	3~8 mm/m 程度 3~2	0~3 mm/m 程度 1	グループ A,B 中間評価も3
緊急輸送道路	緊急輸送道路	該当 : 2		非該当 : 0	
通学路	法指定通学路	該当 : 2		非該当 : 0	
バス路線	町営バス(通学)路線	該当 : 2		非該当 : 0	

接続道路	国道、道道に接続	該当：2	非該当：0
接続に近い	上記接続道路に接続	該当：1	非該当：0
公共施設	公共施設への接続	該当：2	非該当：0

5－3．調査時からの劣化予測について

士幌町においては、平成26年度に対象路線の路面性状調査を行っているが、実際に修繕を行うのは平成28年度からの計画である。修繕が始まって以降も、毎年各路線の交通量などの状況に応じ、劣化が進んでいくと考えられる。

この状況を把握するため、以下の算出式を用いて調査当初の評価だけではなく、3年後、5年後、10年後の評価についても算出した。

各路面性状の予測式（アスファルト舗装）

区分		ひび割れ率	わだち掘れ量	平たん性
道央・道南	L交通（N3）	$C_{i+1}=1.210 \times C_i + 0.776$	$D_{i+1}=0.991 \times D_i + 1.130$	$S_{i+1}=0.995 \times S_i + 0.105$ ※ $S_{i+1} \leq S_i$ の時 $S_{i+1}=S_i + 0.01$
	A交通（N4）	$C_{i+1}=1.210 \times C_i + 0.745$	$D_{i+1}=0.991 \times D_i + 1.166$	
	B交通	$C_{i+1}=1.210 \times C_i + 0.634$	$D_{i+1}=0.991 \times D_i + 1.298$	
	C交通	$C_{i+1}=1.210 \times C_i + 0.295$	$D_{i+1}=0.991 \times D_i + 1.699$	
	D交通	$C_{i+1}=1.210 \times C_i + 0.049$	$D_{i+1}=0.991 \times D_i + 1.990$	
道北	L交通（N3）	$C_{i+1}=1.056 \times C_i + 0.018$	$D_{i+1}=1.000 \times D_i + 1.258$	$S_{i+1}=0.995 \times S_i + 0.085$ ※ $S_{i+1} \leq S_i$ の時 $S_{i+1}=S_i + 0.01$
	A交通（N4）	$C_{i+1}=1.056 \times C_i + 0.030$	$D_{i+1}=1.000 \times D_i + 1.299$	
	B交通	$C_{i+1}=1.056 \times C_i + 0.075$	$D_{i+1}=1.000 \times D_i + 1.448$	
	C交通	$C_{i+1}=1.056 \times C_i + 0.213$	$D_{i+1}=1.000 \times D_i + 1.905$	
	D交通	$C_{i+1}=1.056 \times C_i + 0.313$	$D_{i+1}=1.000 \times D_i + 2.236$	
道東	L交通（N3）	$D_{i+1}=1.170 \times D_i + 0.327$	$D_{i+1}=1.018 \times D_i + 0.769$	$S_{i+1}=0.995 \times S_i + 0.065$ ※ $S_{i+1} \leq S_i$ の時 $S_{i+1}=S_i + 0.01$
	A交通（N4）	$D_{i+1}=1.170 \times D_i + 0.313$	$D_{i+1}=1.018 \times D_i + 0.796$	
	B交通	$D_{i+1}=1.170 \times D_i + 0.261$	$D_{i+1}=1.018 \times D_i + 0.896$	
	C交通	$D_{i+1}=1.170 \times D_i + 0.103$	$D_{i+1}=1.018 \times D_i + 1.201$	
	D交通	$D_{i+1}=1.170 \times D_i + 0.000$	$D_{i+1}=1.018 \times D_i + 1.423$	

※) 出典：積雪寒冷地における舗装マネジメントに向けた路面性状予測について（北海道開発土木研究所月報 No.598 2003 年 3 月）

6. 士幌町舗装長寿命化修繕計画

士幌町舗装長寿命化修繕計画は、5において算定した各路線の評価に基づき立案する。

路面性状調査は平成26年度に行っており、舗装修繕初年度である平成28年度は、調査から2年が経過しており、交通量に応じて調査時よりも各路線の舗装の劣化が進んでいると想定される。また、計画に基づいた修繕を行っているうちに、交通量の多い路線については年々劣化が進んでいき、5年後、あるいは10年後には修繕の順位に変動が出てくる場合もある。

しかし、これを考慮して当初計画を立てるのは煩雑であることから、全路線一律にて3年後の予測値（修繕初年度に一番近い予測値）を基に評価をし、この値を基に修繕計画を立案することとした。

ただし、10年サイクルを基本として実際に各路線の劣化状況を目視等にて確認し、必要に応じて再度路面性状調査を行って評価し直すなどして、その都度修繕の順番の変更を行っていくこととする。

修繕は、路線評価が上位の路線から順に行うが、その路線の管理目標MCIをクリアしている場合には修繕の必要がないため、本計画においては修繕無しとした。

また、既設の路盤厚が不足している路線については、舗装のみ修繕しても凍上の影響ですぐに劣化が始まるため、舗装修繕の効果が薄い。このため、予算に応じて別事業による改良を行うこととし、本計画においては修繕無しとした。

なお、修繕の延長がおおむね300m程度未満の路線については、町の単独事業費にて修繕を行う。

7-1 各路線の優先度評価(路線番号順)

路線番号	路線名	種別	実延長	調査延長	交通量	大型車	評価点	路線番号	路線名	グループ分類	ひび割れ率	わだち割れ率	平坦性	緊急輸送道路	通学路	バス路線	接続道路	接続に近い	公共施設	評価点
1	土曜幹線	1級	9,168	6,557	A	N4	19	1	土曜幹線	3	3	1	3	0	2	2	2	1	2	19
3	土曜東2条線	1級	786	786	B	N3	7	3	土曜東2条線	1	1	1	1	0	0	0	2	1	0	7
4	中土曜12号線	1級	1,101	1,101	C	N3	9	4	中土曜12号線	0	3	1	3	0	0	0	2	0	0	9
5	中土曜15号線	1級	1,098	1,098	C	N3	8	5	中土曜15号線	0	3	1	2	0	0	0	2	0	0	8
6	土曜21号線	1級	5,247	5,247	B	N4	11	6	土曜21号線	1	3	1	3	0	0	0	2	1	0	11
7	土曜佐倉線	1級	5,236	5,236	B	N4	15	7	土曜佐倉線	1	3	3	3	0	0	2	2	1	0	15
8	土曜26号線	1級	2,693	2,693	B	N4	17	8	土曜26号線	1	3	1	3	0	2	2	2	1	2	17
9	土曜29号線	1級	4,972	4,972	C	N3	10	9	土曜29号線	0	3	2	2	0	0	0	2	1	0	10
10	土曜33号線	1級	14,476	14,476	B	N4	13	10	土曜33号線	1	3	1	3	0	0	2	2	1	0	13
11	土曜基線	1級	1,631	1,631	C	N3	11	11	土曜基線	0	3	1	2	0	0	2	2	1	0	11
12	土曜東3線	1級	4,926	4,926	C	N3	5	12	土曜東3線	0	1	1	1	0	0	0	2	0	0	5
13	土曜東4線	1級	5,538	5,538	C	N3	5	13	土曜東4線	0	1	1	1	0	0	0	2	0	0	5
14	土曜東10線	1級	5,077	5,086	B	N4	8	14	土曜東10線	1	3	1	1	0	0	0	2	0	0	8
15	朝陽1号線	1級	3,153	3,153	C	N3	9	15	朝陽1号線	0	3	1	2	0	0	2	0	1	0	9
16	下居辺川沿線	1級	7,211	7,211	C	N3	11	16	下居辺川沿線	0	3	1	2	0	0	2	2	1	0	11
17	下居辺清澄線	1級	2,458	2,458	C	N3	4	17	下居辺清澄線	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	4
18	土曜上菅更線	1級	3,938	3,938	B	N4	10	18	土曜上菅更線	1	3	1	3	0	0	0	2	0	0	10
20	新田5号線	1級	5,396	5,396	C	N3	10	20	新田5号線	0	3	1	2	0	0	2	2	0	0	10
21	川西12号線	1級	2,211	2,211	C	N3	7	21	川西12号線	0	1	1	1	0	0	2	2	0	0	7
30	中土曜11号線	バス	1,427	1,427	C	N3	8	30	中土曜11号線	0	1	1	1	0	0	2	2	1	0	8
33	中土曜19号線	バス	7,149	6,300	C	N3	11	33	中土曜19号線	0	3	1	2	0	0	2	2	1	0	11
36	土曜24号線	通学路	1,363	811	B	N4	13	36	土曜24号線	1	3	1	3	0	2	0	2	1	0	13
37	土曜市街2丁目線	通学路	1,042	1,042	B	N3	14	37	土曜市街2丁目線	1	3	1	3	0	2	0	2	0	2	14
43	上居辺35号線	バス	5,111	3,100	C	N3	8	43	上居辺35号線	0	3	1	2	0	0	2	0	0	0	8
52	朝陽2号線	バス	2,041	2,041	C	N3	8	52	朝陽2号線	0	3	1	2	0	0	2	0	0	0	8
56	下居辺西14号線	バス	606	605	C	N3	10	56	下居辺西14号線	0	3	1	2	0	0	2	2	0	0	10
58	川西32号線	バス	3,306	1,100	C	N3	7	58	川西32号線	0	1	1	1	0	0	2	2	0	0	7
61	川西40号線	バス	6,141	4,100	B	N4	12	61	川西40号線	1	3	1	3	0	0	2	2	0	0	12
62	新田1号線	バス	4,579	800	C	N3	10	62	新田1号線	0	3	1	2	0	0	2	2	0	0	10
64	川西1号線	バス	4,588	1,097	C	N3	11	64	川西1号線	0	3	1	2	0	0	2	2	1	0	11
69	川西9号線	バス	4,968	2,000	C	N3	11	69	川西9号線	0	3	1	2	0	0	2	2	1	0	11
124	土曜28号線	バス	9,983	552	B	N3	13	124	土曜28号線	1	3	1	3	0	0	2	2	1	0	13
131	上居辺35号東線	バス	981	433	C	N3	5	131	上居辺35号東線	0	1	1	1	0	0	2	0	0	0	5
138	土曜西1線	バス	14,260	2,172	C	N3	12	138	土曜西1線	0	3	1	3	0	0	2	2	1	0	12
159	土曜東14線	バス	5,646	5,646	C	N3	10	159	土曜東14線	0	3	1	2	0	0	2	2	0	0	10
303	土曜市街中央線	緊急	668	668	B	N3	13	303	土曜市街中央線	1	1	1	1	2	2	0	2	1	2	13
310	土曜市街西中央線	通学路	1,420	1,420	B	N3	13	310	土曜市街西中央線	1	3	1	3	0	2	0	0	1	2	13

7-2 各路線の修繕費(概算)

優先順位	路線番号	路線名	評価点	ひび割れ率	わだち傾斜量	対策補修工法	補修延長率	幅員(m)	面積(㎡)	オーバーレイ厚(㎝)	打換え厚(㎝)	オーバーレイ厚(1㎝当)	表層厚値(㎝) (厚3㎝)	基層厚値(㎝) (厚4㎝)	△変位値(㎝) (厚5㎝)	舗装加硬処理率(%)	直工率	経費	対策費用
1	1	土曜幹線	19	15.1	15.2	溝敷オーバーレイ工法	3200	750	24000	3		600			1900		43200000	34580000	77760000
2	8	土曜26号線	17	39.5	14.0	切削オーバーレイ・打換えなど	1800	750	13500		12				1900	600	76950000	61580000	138510000
3	7	土曜佐倉線	15	15.4	14.1	溝敷オーバーレイ工法	600	750	4500	7		600					18900000	15120000	34020000
4	37	土曜市街2丁目線	14	51.0	5.4	溝敷オーバーレイ工法	500	750	3750	3		600					6750000	12150000	18900000
5	10	土曜33号線	13	25.9	11.7	溝敷オーバーレイ工法	2100	750	15750	6		600					56700000	45360000	102060000
6	36	土曜24号線	13	16.6	11.5	溝敷オーバーレイ工法	100	750	750	6		600					2700000	2180000	4880000
7	124	土曜28号線	13	89.1	12.6	切削オーバーレイ・打換えなど	500	750	3750		12		1900	1700	1900	600	21375000	1710000	38475000
8	303	土曜市街中央線	13	14.5	8.2		0	750	0	0									
9	310	土曜市街中央線	13	19.6	5.9	溝敷オーバーレイ工法	100	750	750	3		600					1350000	1080000	2430000
10	61	川西40号線	12	26.8	11.5	溝敷オーバーレイ工法	2100	750	15750	6		600					56700000	45360000	102060000
11	138	土曜西1線	12	52.6	13.1	切削オーバーレイ・打換えなど	600	750	4500		12		1900	1700	1900	600	25850000	20520000	46170000
12	11	土曜基線	11	52.3	7.9	切削オーバーレイ・打換えなど	1200	750	9000	12		600	1900	1700	1900	600	51300000	41040000	92340000
13	16	下居辺川沿線	11	47.9	8.6	切削オーバーレイ・打換えなど	1300	750	9750		12		1900	1700	1900	600	55575000	44460000	100035000
14	64	土曜21号線	11	34.9	8.6	溝敷オーバーレイ工法	2300	750	17250	4		600					41400000	33120000	74520000
15	84	川西西1線	11	69.7	17.9	切削オーバーレイ・打換えなど	1100	750	8250		12		1900	1700	1900	600	17025000	8685000	25710000
16	69	川西西9線	11	43.1	7.7	切削オーバーレイ・打換えなど	2400	750	18000	12		600	1500	1700	1900	600	102600000	82080000	184680000
17	33	土曜19号線	11	46.1	14.5	溝敷オーバーレイ・打換えなど	3800	750	27000	12		600	1500	1700	1900	600	153900000	123120000	277020000
18	9	土曜29号線	10	94.5	19.3	切削オーバーレイ・打換えなど	1700	750	12750	12		600	1500	1700	1900	600	72675000	58140000	130815000
19	18	土曜上草更線	10	38.2	10.1	切削オーバーレイ・打換えなど	1400	750	10500	12		600	1500	1700	1900	600	59850000	47880000	107730000
20	20	新田5号線	10	22.6	9.4	溝敷オーバーレイ工法	200	750	1500	5		600					4500000	3600000	8100000
21	56	下居辺西14号線	10	33.5	8.9	溝敷オーバーレイ工法	100	750	750	4		600					1900000	1400000	3200000
22	62	新田1号線	10	86.2	7.6	切削オーバーレイ・打換えなど	700	750	5250	12		600	1500	1700	1900	600	29825000	23940000	53865000
23	159	土曜東14線	10	53.5	9.9	切削オーバーレイ・打換えなど	600	750	4500	12		600	1500	1700	1900	600	25850000	20520000	46170000
24	4	中土曜12号線	9	35.1	12.1		0	750	0	0	12		1900	1700	1900	600			
25	15	朝曇1号線	9	24.8	8.4	溝敷オーバーレイ工法	200	750	1500	4		600					3600000	2880000	6480000
26	5	中土曜15号線	8	23.3	8.5		0	750	0			600							
27	14	土曜東10線	8	44.3	10.0	切削オーバーレイ・打換えなど	3100	750	23250		12		1500	1700	1900	600	132325000	10620000	238545000
28	30	中土曜11号線	8	17.5	6.4		0	750	0			600							
29	43	上居辺35号線	8	17.2	10.0		0	750	0			600					1800000		
30	52	朝曇2号線	8	25.9	8.6	溝敷オーバーレイ工法	100	750	750	4		600						1440000	3240000
31	3	土曜東2号線	7	0.0	0.0		0	750	0										
32	21	川西西12線	7	19.5	9.5		0	750	0			600							
33	58	川西32号線	7	0.0	0.0		0	750	0										
34	12	土曜東3線	5	17.4	13.1		0	750	0			600							
35	13	土曜東4線	5	13.8	11.1		0	750	0			600							
36	131	上居辺35号東線	5	17.8	6.5		0	750	0			600							
37	17	下居辺清湾線	4	23.3	7.0		0	750	0			600							1868320000

表示金額は(円)

7-3 土幌町舗装長寿命化修繕計画 各路線の修繕予定一覧

修繕優先順位	予定年度	路線番号	路線名	優先度 評価点	目標MCI	目標値未満 延長	備 考
1	H28-H30	1	土幌幹線	19	4.0以上	3.2km	
2	H28-H31	8	土幌26号線	17	4.0以上	1.8km	
3	H31	7	土幌佐倉線	15	4.0以上	0.6km	地域からの路肩拡幅要望を受け事業化の検討中であるため、現計画での修繕は行わない。
		37	土幌市街2丁目線	14	4.0以上	0.5km	
		10	土幌33号線	13	4.0以上	2.1km	路肩端部が路盤厚不足のため別事業(町単独)で路盤入れ替えとともに修繕
		36	土幌24号線	13	4.0以上	0.1km	MCIの目標値4を下回るのは100mのみ。別事業(町単独)にて対応する
		124	土幌28号線	13	4.0以上	0.5km	路盤厚不足のため、交付金事業にて改良中。
		303	土幌市街中央線	13	4.0以上		MCIが目標値以上のため、現計画では修繕を行わない
		310	土幌市街西中央線	13	4.0以上	0.1km	MCIの目標値4を下回るのは100mのみ。別事業(町単独)にて対応する
5	H32-H36	61	川西40号線	12	4.0以上	2.1km	
6	H32-H34	138	土幌西1線	12	3.0以上	1.2km	国道から北側は既設路盤厚が薄いため別事業にて改良予定。残りの区間においてはMCIの目標値を下回る600mについて修繕する
7	H37-	11	土幌基線	11	3.0以上	1.2km	
8		16	下居辺川沿線	11	3.0以上	1.3km	
9		6	土幌21号線	11	4.0以上	2.3km	
10		64	川西西1線	11	3.0以上	1.1km	
11		69	川西西9線	11	3.0以上	2.4km	
12		33	中土幌19号線	11	3.0以上	3.6km	
13		9	土幌29号線	10	3.0以上	1.7km	
14		18	土幌上音更線	10	4.0以上	1.4km	
		20	新田5号線	10	3.0以上	0.2km	MCIの目標値3を下回るのは200mのみ。別事業(町単独)にて対応する
		56	下居辺西14号線	10	3.0以上	0.1km	MCIの目標値3を下回るのは100mのみ。別事業(町単独)にて対応する
15		62	新田1号線	10	3.0以上	0.7km	
16		159	土幌東14線	10	3.0以上	0.6km	
		4	中土幌12号線	9	3.0以上		MCIが目標値以上のため、現計画では修繕を行わない
		15	朝陽1号線	9	3.0以上	0.2km	MCIの目標値3を下回るのは200mのみ。別事業(町単独)にて対応する
		5	中土幌15号線	8	3.0以上		MCIが目標値以上のため、現計画では修繕を行わない
17		14	土幌東10線	8	4.0以上	3.1km	MCIが目標値以上のため、現計画では修繕を行わない
		30	中土幌11号線	8	3.0以上		
		43	上居辺35号線	8	3.0以上		MCIが目標値以上のため、現計画では修繕を行わない
		52	朝陽2号線	8	3.0以上	0.1km	MCIの目標値3を下回るのは100mのみ。別事業(町単独)にて対応する
		3	土幌東2条線	7	4.0以上		MCIが目標値以上のため、現計画では修繕を行わない
		21	川西西12線	7	3.0以上		MCIが目標値以上のため、現計画では修繕を行わない
		58	川西32号線	7	3.0以上		MCIが目標値以上のため、現計画では修繕を行わない
		12	土幌東3線	5	3.0以上		MCIが目標値以上のため、現計画では修繕を行わない
			土幌東4線	5	3.0以上		MCIが目標値以上のため、現計画では修繕を行わない
		131	上居辺35号東線	5	3.0以上		MCIが目標値以上のため、現計画では修繕を行わない
		17	下居辺清達線	4	3.0以上		MCIが目標値以上のため、現計画では修繕を行わない

※修繕順位及び予定年度について、定期点検や日常点検等で評価点への影響が出た場合は、その都度計画の見直し、変更を行う。
※平成38年度以降については各路線の路面状況の再評価を行って計画を見直す。