

# 糸魚川市公共施設等総合管理指針

## 個別施設計画

分類：舗装（市道、農道）

令和3年3月 策定

令和6年3月 改訂

# 目次

## 1 施設一覧

- (1) 施設総括表（令和5年4月1日現在）

## 2 現状と課題

## 3 分析と評価

## 4 整備方針

- (1) 管理の基本方針
- (2) 管理道路の分類
- (3) 管理基準
- (4) 点検方法及び頻度

## 5 対策の優先順位の考え方

## 6 個別施設の状態等

## 1 施設一覧

### (1) 施設総括表

管理延長と舗装延長（令和5年4月1日現在）

道路区分	路線数	管理延長 (km)	舗装済延長 (km)	舗装率 (%)
1級市道	73	98.0	91.2	93.3
2級市道	53	53.4	50.4	94.4
その他市道	2,082	692.0	466.4	67.4
<b>市道計</b>	<b>2,208</b>	<b>843.4</b>	<b>608.2</b>	<b>72.1</b>
基幹的農道	10	27.5	27.5	100.0
ほ場内農道	471	227.0	89.0	39.2
<b>農道計</b>	<b>481</b>	<b>254.5</b>	<b>116.5</b>	<b>45.8</b>
<b>合計</b>	<b>2,689</b>	<b>1,095.5</b>	<b>721.5</b>	<b>65.9</b>

## 2 現状と課題

市道は、国県道間や集落間を結ぶ「1・2級市道」と、集落内を中心とした生活道路である「その他市道」に分けられる。市道は昭和30年代以降の高度経済成長期に整備が進められ舗装率が急激に伸びてきた。

市道の現状は、2,208路線843.4kmの延長を有しており、このうち舗装済延長は608.2kmで平均舗装率は72.1%である。

これらの市道は、整備から50年近く経過したものが多く、交通量によっては舗装打換等の修繕を行っているが、全体的に老朽化した施設が増加している。

農道は、集落間を結ぶ「基幹的農道」とそれ以外の「ほ場内農道」に分けられる。基幹的農道は、主に新潟県によって広域農道として整備され糸魚川市に移管されたものであり、ほ場内農道は、各地のほ場整備によって整備された農道である。

農道の現状は、481路線254.5kmの延長を有しており、このうち舗装済延長は116.5kmで平均舗装率は45.8%である。

これらの農道は、整備から30年以上経過したものが多く、老朽化した施設が増加している。

このため、定期的に点検を行うことにより、適切な時期に修繕や補修を行う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に向けた取組が課題となっている。

### 3 分析と評価

市道は、73 路線の 1 級市道と 53 路線の 2 級市道、2082 路線のその他市道で構成されており、1・2 級市道は 90% 以上、その他市道は約 70% の舗装率となっている。

これら全ての市道の舗装を一律に修繕することは不可能であり、交通量や損傷度に応じた選択と集中が必要である。

農道は、10 路線の基幹的農道と 471 路線のほ場内農道で構成されており、基幹的農道は 100%、ほ場内農道は約 40% の舗装率となっている。

これら全ての農道の舗装を一律に修繕することは不可能であり、交通量や損傷度に応じた選択と集中が必要である。

### 4 整備方針

#### (1) 管理の基本方針

国土交通省道路局策定の「舗装点検要領（平成 28 年 10 月）」に基づき、定期的に点検を実施し、健全度診断により路線別に修繕・補修箇所を検討する。

#### (2) 管理道路の分類

道路の管理区分は、「舗装点検要領 P6」により市道等級、路線の特徴及び重要度を踏まえ下記のとおり分類する。

道路の分類のイメージ

特性	分類	主な道路※1 (イメージ)
・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	高速道路
・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	直轄国道
・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	補給国道・県道
・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	政令市一般市道 市町村道

出典：国道交通省「舗装点検要領」

分類	対象道路
分類 C	1・2 級市道、大型車の通行が多い市道、基幹的農道
分類 D	その他市道、ほ場内農道

### (3) 管理基準

舗装の管理基準値は、「舗装点検要領 P16」により下記のとおり設定する。

ひび割れ率	わだち掘れ量
40%	40 mm

上記の管理基準値に照らし合わせ、下記のとおり診断を行い、健全度区分の判定を行う。

健全度の診断区分

区分		状態
I	健全	損傷レベル小：管理基準に照らし、劣化の程度が小さく、舗装表面が健全な状態である。
II	表層機能保持段階	損傷レベル中：管理基準に照らし、劣化の程度が中程度である。
III	修繕段階	損傷レベル大：管理基準に照らし、劣化の程度が大きく、管理基準を超過している又は早期の超過が予見される状態である。

損傷レベルは、「舗装点検要領 P30～46」における「損傷評価の例」を参照する。

### (4) 点検方法及び頻度

分類	点検方法	点検頻度
分類Cの道路	目視点検	1ヶ月に1度
分類Dの道路	目視点検	1年に1度

※1 詳細な調査が必要と判断された場合は、新潟県土木部道路管理課策定の「新潟県舗装定期点検要領（平成26年12月）」に基づき、路面性状調査※2を実施する。

※2 路面性状調査…車両により路面性状を把握するためのデータを取得する方法。  
舗装路面試験便覧に基づく測定方法と同等の精度の結果が得られる路面性状調査車両による方法と、路面損傷の読み取り精度を抑え簡易的に評価する路面映像撮影車による方法がある。

## 5 対策の優先順位の考え方

定期点検の実施により健全度Ⅲと判断された路線の中で、交通量を勘案し費用対効果の高い路線を抽出し優先順位を決定する。

## 6 個別施設の状態等

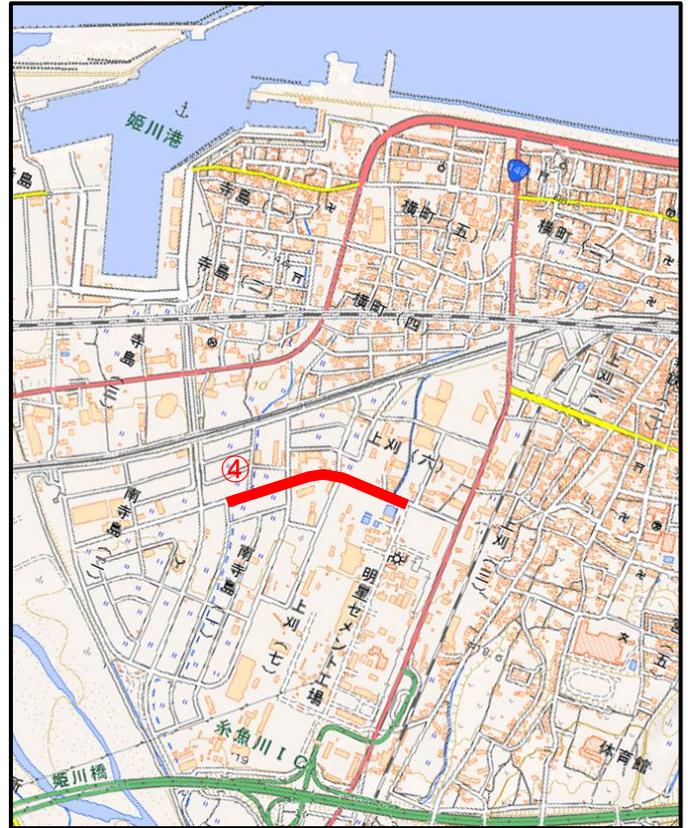
### (1) 対策が必要な箇所一覧（市道）

地域	優先順位 番号	分類	路線名	延長 (m)	点検実 施時期 (または 把握)	診断 結果	措置内容	措置 実施期間
糸魚川	①	C	湯川原線	380	R5	Ⅲ	切削オーバーレイ	R6～R7
	④	C	港南明星線	600	R5	Ⅲ	切削オーバーレイ	R6～R7
能生	②	C	放山線	150	R5	Ⅲ	切削オーバーレイ	R6～R7
	⑤	C	白山線	750	R5	Ⅲ	舗装打換	R6～R8
	⑨	D	桜木線	400	R5	Ⅲ	舗装打換	R6～R8
青海	③	C	上路境川線	50	R5	Ⅲ	切削オーバーレイ	R6～R7
	⑥	C	須沢通線	450	R5	Ⅲ	切削オーバーレイ	R6～R7
	⑦	C	名引山線	130	R5	Ⅲ	切削オーバーレイ	R7
	⑧	C	名引宮の上線	140	R5	Ⅲ	切削オーバーレイ	R8
	⑩	D	名引山2号線	150	R5	Ⅲ	切削オーバーレイ	R9

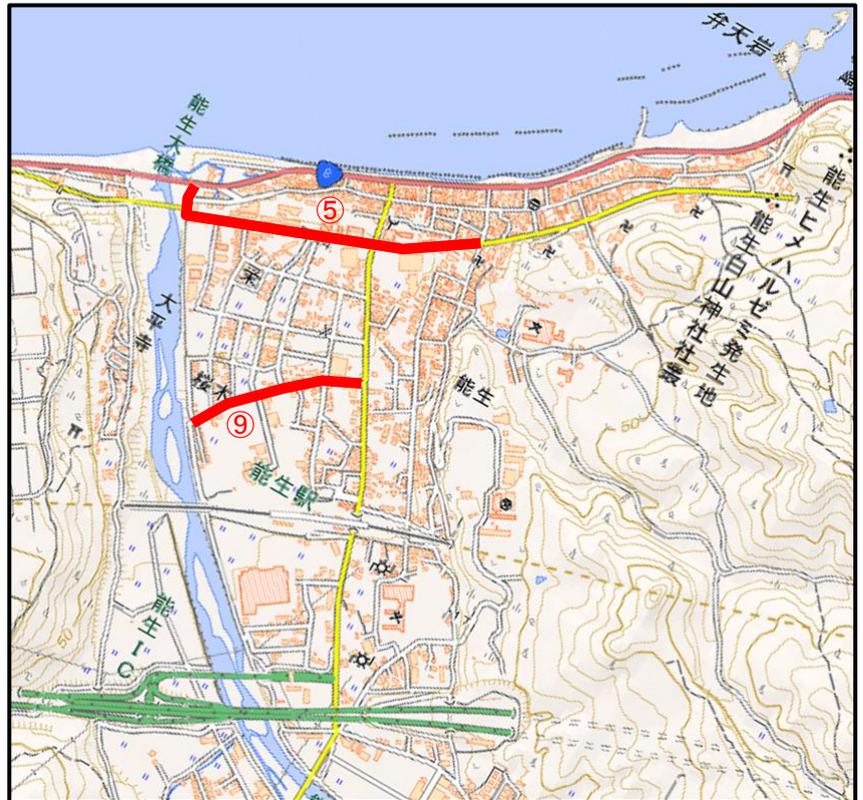
※1 診断結果・対策内容はパトロール時の目視による状況把握であり、対策実施時は、再度詳細に診断・対策内容の検討を行う。

※2 目視による状況把握を随時行い、修繕計画は適宜更新する。

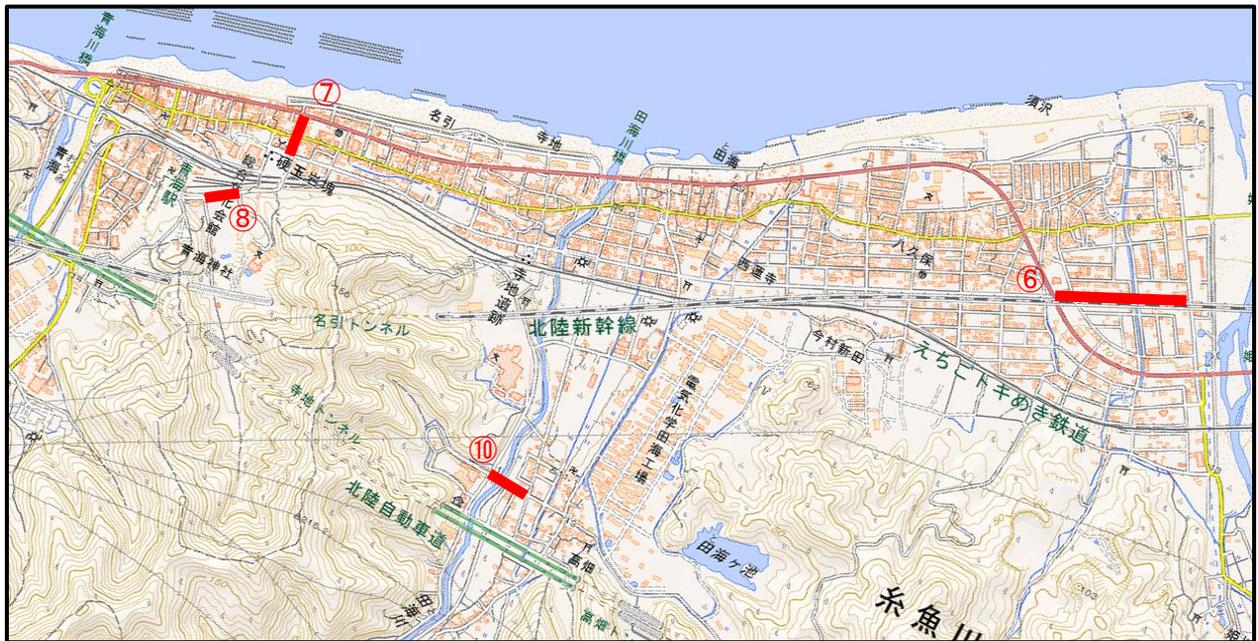
(糸魚川地域)



(能生地域)



(青海地域)



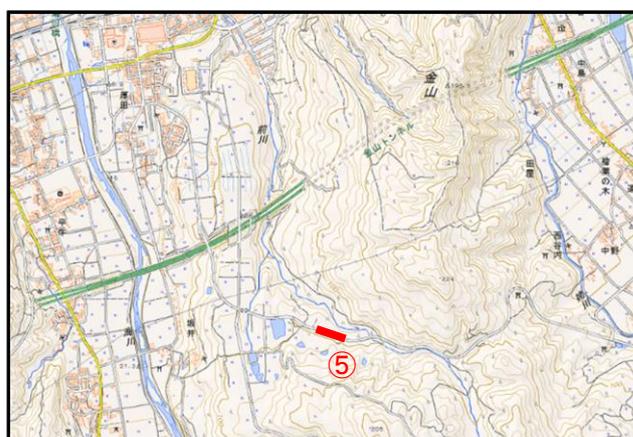
(2) 対策が必要な箇所一覧（農道）

地域	優先順位 番号	分類	路線名	延長 (m)	点検実 施時期 (または 把握)	診断 結果	措置内容	措置 実施期間
糸魚川	①	D	早川右岸線	50	R 5	Ⅲ	舗装打替	R 6～R 8
	②	C	大野平牛線（平牛）	100	R 5	Ⅲ	オーバーレイ	R 6～R 8
	③	C	大野平牛線（大野）	230	R 5	Ⅲ	オーバーレイ	R 6～R 8
	④	C	上覚谷根線	30	R 5	Ⅲ	舗装打替	R 6～R 8
	⑤	C	平牛上覚線	120	R 5	Ⅲ	オーバーレイ	R 6～R 8
能生	⑥	C	西頸城線（大王・柱道）	100	R 5	Ⅲ	オーバーレイ	R 8～R10
	⑦	C	西頸城線（高倉・空熊新田）	50	R 5	Ⅲ	オーバーレイ	R 8～R10
	⑧	C	西頸城線（寺山・鶉石）	50	R 5	Ⅲ	オーバーレイ	R 8～R10

※1 診断結果・措置内容はパトロール時の目視による状況把握であり、対策実施時は、再度詳細に診断・措置内容の検討を行う。

※2 目視による状況把握を随時行い、修繕計画は適宜更新する。

（糸魚川地域）



(能生地域)

