

# 富士宮市舗装個別施設計画

令和 8年 3月

富士宮市 都市整備部 道路課

## 目次

◆はじめに	- 1 -
1. 目的及び計画の位置づけ	- 2 -
1.1 目的	- 2 -
1.2 本計画の位置づけ	- 2 -
2. 舗装の現状と課題	- 3 -
2.1 管理道路の現状	- 3 -
2.2 舗装の現状	- 3 -
2.3 舗装修繕予算の現状	- 4 -
3. 舗装の維持管理の基本的な考え方	- 5 -
3.1 舗装管理の基本方針	- 5 -
3.2 管理道路の分類（グループ分け）の方向性	- 6 -
3.3 道路分類による維持管理手法の方向性	- 6 -
3.4 市の管理道路の分類（路線名毎）	- 7 -
3.5 点検方法・点検頻度	- 8 -
3.6 健全性の診断（管理基準）	- 9 -
3.7 対策工法	- 10 -
3.8 使用目標年数（目標とする耐用年数）	- 11 -
4. 個別施設計画の策定	- 12 -
4.1 計画期間	- 12 -
4.2 計画期間内の修繕費用の見通し	- 12 -
4.3 将来の修繕費用の見通し（シミュレーション期間を40年に設定）	- 12 -
4.4 対策の優先順位（補修計画の方針）	- 13 -
4.5 診断結果	- 14 -
4.6 実施計画	- 15 -

#### ◆はじめに

富士宮市では、令和6年9月現在において、3,487路線、約1,157.691kmの認定道路を有している。これらの多くは高度経済成長期に集中的に整備され、道路施設の老朽化が進行しているため、道路の表面を形成する舗装においても、今後、効率的に維持管理していくことが求められる。

一般に舗装の寿命は約10年といわれており、適切な時期に適切な維持修繕が行われていなければ、補修ストックの増加が見込まれる。したがって、この道路舗装を限られた予算の中で、いかに効果的かつ効率的に維持修繕していくかが重要な課題となるはずだ。

舗装の長寿命化・ライフサイクルコストの削減など効率的な修繕の実施にあたり、道路特性に応じた走行性、快適性の向上に資することを目的として、平成28年10月に舗装点検要領（国土交通省・道路局）が通知され、舗装の長寿命化やライフサイクルコストの削減は国家課題となっている。

このような中で富士宮市においても、限られた予算の中でこれまで以上に道路舗装の効果的・効率的な維持管理を推進すべく、ライフサイクルコストの軽減を考慮した舗装管理計画の策定を行っていく。

## 1. 目的及び計画の位置づけ

### 1.1 目的

この計画では、安全で安心な道路を提供するため、従来の損傷が著しくなった時に行う修繕(事後保全)に加え、定期点検等の調査結果に基づき、損傷が軽微なうちに適切な修繕を行う管理手法(予防保全型)を取り入れることで、市が管理する道路舗装の健全化とライフサイクルコストの縮減を図ることを目的としている。

### 1.2 本計画の位置づけ

本計画では、平成 25 年 11 月に国のインフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議で決定された「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、施設ごとの個別施設計画を策定するものであり、平成 29 年 3 月に本市が策定した「富士宮市公共施設等総合管理計画」の下位計画に位置付け、令和 8 年度から令和 17 年度の 10 ヶ年で事業を計画していく。

## 2. 舗装の現状と課題

### 2.1 管理道路の現状

令和6年9月末現在、富士宮市が管理する認定道路の総延長（実延長）はkmであり、舗装率は89.8%となっている。

表 2-1 管理道路の現状

種別	道路実延長 (m)		路線数	舗装延長				舗装率 (%)	
				As 舗装(m)		Co 舗装(m)			
1級市道	126,344	m	83	123,216	m	4,731	m	99.9	%
2級市道	117,282	m	88	98,077	m	16,251	m	96.7	%
その他	914,065	m	3,316	605,257	m	198,689	m	87.5	%
合計	1,157,691	m	3,487	826,550	m	219,671	m	89.8	%

※認定外道路や農道・林道などは除外している。

### 2.2 舗装の現状

令和5年度に1・2級ならびにその他市道80.6kmのうち約80.6kmについて路面性状調査\*を実施した。調査結果を損傷レベルで分類すると、損傷レベル小が8.3%、損傷レベル中が72.7%、損傷レベル大が19.0%となっていることから、計画的かつ継続的な修繕が必要な状態となっている。特に損傷レベル大が19.0%と比率も高いことから、一部については早期に修繕を行わなければならない状態である。

表 2-2 路面性状調査結果（令和5年度）

	損傷レベル小	損傷レベル中	損傷レベル大
ひび割れ率	0~20%	20~40%	40%以上
	46.0%	26.0%	28.0%
わだち掘れ量	0~20mm	20~40mm	40mm以上
	99.8%	0.2%	0.0%
IRI	0~3mm/m	3~8mm/m	8mm/m以上
	26.9%	63.4%	9.7%
MCI	5以上	3~5	0~3
	35.6%	40.2%	24.2%

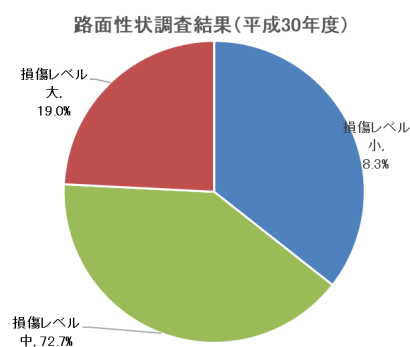


図 2-1 路面性状調査結果

※路面性状調査：路面性状測定車にて、舗装のひび割れ、わだち掘れ、平坦性、パッチング数、IRI（国際ラフネス指数）、舗装厚、CBR（地盤の強度）を測定して、路面状況を調査する。

### 2.3 舗装修繕予算の現状

富士宮市の舗装修繕に関する予算は、舗装補修事業費と道路舗装改良事業費がある。令和元年度から令和5年度までの舗装修繕予算額の推移を図2-2に示す。

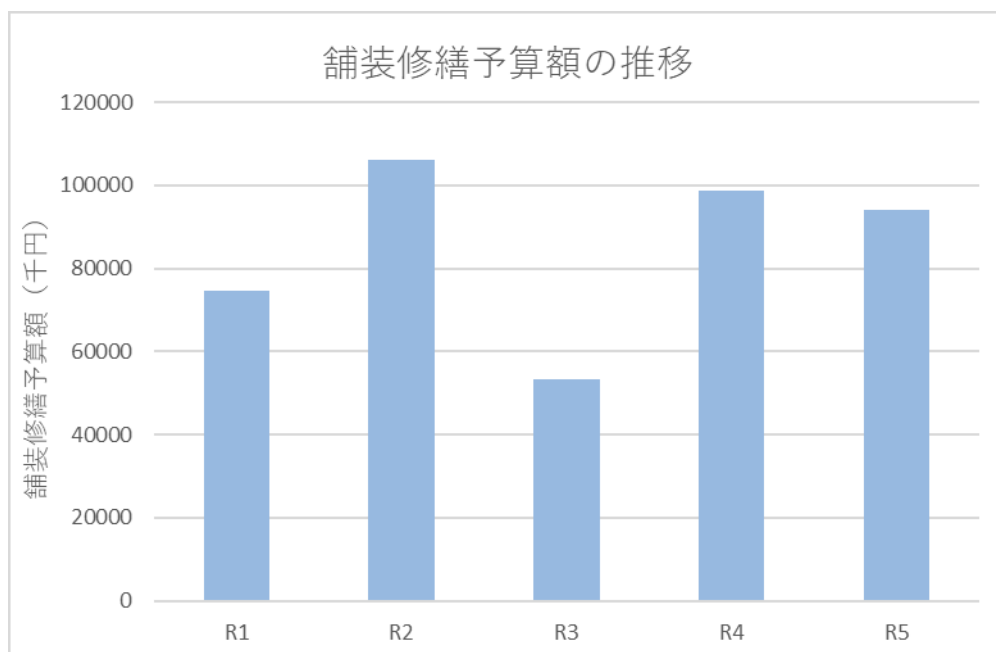


図2-2 舗装修繕予算の現状

### 3. 舗装の維持管理の基本的な考え方

#### 3.1 舗装管理の基本方針

舗装の計画は、点検と診断結果を踏まえて、道路舗装の長寿命化及びライフサイクルコストの縮減を図ることを目的とする。

維持管理手法は、著しく損傷した段階で修繕を行う「事後保全型」と損傷が軽微なうちに適切な修繕を行う「予防保全型」があり、対象道路の状況（大型車交通量・劣化速度等）に応じてこれらを適切に組み合わせて対策を行うことがより効果的な維持管理につながる。このため、市の管理道路を大型車交通量等の要因から4つに分類し、各道路特性に応じた維持管理手法を適用していく。

なお、道路の分類にあたっては「舗装点検要領」における「道路の分類のイメージ」を参考に実施する（図3-1参照）。

特性	分類	主な道路※ <sup>1</sup> (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
損傷の進行が穏やかな道路 等 (例えば、大型車交通量が少ない道路)	C	政令市一般道 補助国道・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で無ければ長寿命)	D	市町村道

※1：分類毎の道路選定は各道路管理者が決定（あくまでイメージであり、例えば、市町村道であっても、道路管理者の判断により分類Bに区分しても差し支えない）

<p><b>分類B</b></p> <p>大型車交通量が多い道路、舗装が早期劣化する道路、その他同様の管理とすべきと判断した道路。</p>
<p><b>分類C</b></p> <p>大型車交通量が少ない道路、舗装の劣化が緩やかな道路、その他同様の管理とすべきと判断した道路。</p>
<p><b>分類D</b></p> <p>生活道路などを基本。</p>
<p><b>道路の分類は適宜見直し、舗装の修繕ができるだけ効率的に実施されるよう取り組むことが求められる。</b></p>

(舗装点検要領 P6 より抜粋)

図3-1 道路の分類イメージ

### 3.2 管理道路の分類（グループ分け）の方向性

表 3-1 管理道路の分類

道路分類	基本的な考え方
分類 B	主要な道路であり、大型車交通量が多い道路、舗装が早期劣化する道路、その他同様の管理が必要と判断した道路
分類 C	分類 B に次いで主要な道路であり、大型車交通量が多い道路、舗装が早期劣化する道路、その他同様の管理が必要と判断した道路
分類 D	生活道路等 ※分類 B、C 以外の市が管理する道路

### 3.3 道路分類による維持管理手法の方向性

表 3-2 維持管理手法の区分

道路分類	維持管理手法	説明
B C	予防保全型	計画的な点検・更新を実施することで、施設の安全性を高い水準で維持し、施設の長寿命化・ライフサイクルコストの縮減を図る。
D	事後保全型	点検や通報等で確認された損傷を状態や規模等に応じ適正に評価し、損傷が大きくなってきた区間をその都度対策することで、施設の健全性を確保する。

### 3.4 市の管理道路の分類（路線名毎）

・分類 B（予防保全型）

下条三沢線、下条外神線、御座松御殿原線、御殿跡御殿原道西線、大塚弓沢線、大宮富士線、大中里沼久保線、二号源道寺線、時田阿幸地線、黒田貫戸線、押手長穴線、西山安居山線

以上、全 12 路線

・分類 C（予防保全型）

半野狩宿線、猫沢下条線、青木馬見塚線、青木和田線、和田宮原線、栗倉外神線、上蒲沢万野線、栗倉石原線、淀師大中里線、淀師北町線、北町阿幸地線、富士宮駅中原線、田中青木 1 号線、田中青木 2 号線、南部環状線、阿幸地東町線、西小泉町線、滝戸野中線、横巻上川原線、黒田星山線、上条北山線、大久保下柚野線、新谷戸久保川原線、朮島南田線、追平向村線、東新町田中線、下川原下高原線、阿幸地 55 号線、阿幸地 63 号線、阿幸地 67 号線、田中町 16 号線、星山 20 号線、中通一番堀線、万野舞々木線、西山下柚野線、羽鮒長貫線、大比良南田線、羽鮒西山線、外神東町 8 号線、外神東町 29 号線、西山 36 号線

以上、全 45 路線

・分類 D（事後保全型）

分類 B、C 以外の全ての市道

※路線名で分類しているが、路線のすべてを対象としているとは限らない。

※上位の分類にあがった路線は、下位の分類には挙がっていない。

※これら道路の分類は、適宜見直すものとする。

### 3.5 点検方法・点検頻度

道路分類ごとの点検方法及び点検頻度の一覧表を表 3-3 に示す。

表 3-3 点検方法・点検頻度

道路分類	点検方法	点検頻度
分類 B の道路	●路面性状調査による路面状況の把握	5 年に 1 回
分類 C の道路	●路面性状調査による路面状況の把握または スマートフォン点検	7 年に 1 回 以上
分類 D の道路	○道路パトロールや通報による路面状況の把握	随時

※分類 C の道路において、点検間隔が 5 年を超える場合は、路面性状調査のデータを劣化予測式の活用や巡視等の機会を得た情報により補完する。

※分類 B や C の道路においても、道路パトロールを随時実施していく。

※なお、舗装構造の健全性の点検は従来の土質調査(CBR 試験)に加え、安価で長距離を調査できる、FWD 調査を採用し、現況の強度を適切に把握し、効果的かつ経済的な補修案を実施していく。



写真-1 FWD測定車

### 3.6 健全性の診断（管理基準）

○分類 B、C（予防保全型）の診断

路面性状調査で得られた路面性状値（ひび割れ率、わだち掘れ深さ、IRI※）を管理目標に照らし合わせて適正に診断を行う。

また、道路パトロールや劣化予測式により診断結果を適宜補正する。

※IRI：国際ラフネス指数（International Roughness Index）といい、1989年に世界銀行が提案した路面の指標である。換算式（式 3-1）を用いて平坦性から算出する。

$$IRI = 1.33\sigma + 0.24 \dots \text{式 3-1}$$

出典：『総点検実施要領（案）舗装編 2013年国土交通省道路局』

表 3-4 管理基準【分類 B(予防保全型)】（富士宮市）

管理指標	健全性の区分（分類 B）			
	I	II	III-1	III-2
ひび割れ率 (%)	20 未満	20 以上 30 未満	30 以上 40 未満	40 以上
わだち掘れ量 (mm)	20 未満	20 以上 30 未満	30 以上 40 未満	40 以上
IRI (mm/m)	5 未満	5 以上 8 未満	8 以上	—

表 3-5 管理基準【分類 C(予防保全型)】（富士宮市）

管理指標	健全性の区分（分類 C）			
	I	II	III-1	III-2
ひび割れ率 (%)	20 未満	20 以上 40 未満	40 以上 60 未満	60 以上
わだち掘れ量 (mm)	—	—	—	—
IRI (mm/m)	—	—	—	—

○分類 D（事後保全型）の診断 ※道路パトロール等の目視点検による診断

道路パトロールや近隣住民から寄せられる情報等により路面状況を把握し、必要に応じて詳細調査を実施する。

劣化が著しい路線（区間）については、パッチングやオーバーレイ等の補修頻度や平坦性等を把握する。

表 3-6 管理基準【事後保全型】（富士宮市）

健全性の評価(診断結果)		状態及び対策工法
I	健全	【健全な状態】 管理基準に照らし、劣化の程度が小さく、舗装面が健全な状態 ⇒ 日常管理
II	表層機能保持段階	【修繕を行うことが望ましい状態】 管理基準に照らし、劣化の程度が中程度 ⇒ シール材注入・パッチング・オーバーレイ等
III	修繕段階	【修繕が必要】 管理基準に対し、それを超過している又は早期の超過が予想される状態 補修痕多数 ⇒ 表層打換え又は切削オーバーレイ等 補修痕多数+平坦性悪 ⇒ 路上路盤再生又は路盤打替え

### 3.7 対策工法

主な対策工法については、表 3-7 のとおりとし、その選定にあたっては、中長期計画を踏まえ、現地調査等を行い、必要に応じて詳細調査を経て決定するものとする。

表 3-7 対策工法の選定

修繕工法	施工方法
路盤を含めた打換え工法	既設舗装の全層もしくは路盤の一部を打換える工法
路上路盤再生工法	既設舗装の A s 混合物を破砕した後、セメントや瀝青材料等の安定剤とともに既設路盤材を混合・転圧し新たな安定処理路盤を構築し、その上に A s 混合物を打換える工法
舗装打換え工法	既設舗装の A s 混合物層の全層を打換える工法
切削オーバーレイ工法	既設舗装の A s 混合物層の一部を切削により除去した後に、A s 混合物層を重ねる工法
オーバーレイ工法	既設舗装の上に A s 混合物の層を重ねる工法

### 3.8 使用目標年数（目標とする耐用年数）

使用目標年数は、令和5年度に実施した路面性状調査と、過年度に実施した路面性状調査結果から、富士宮市独自の性能劣化予測式を作成し、かつ過去の修繕実績及び調査結果を踏まえ設定した。

性能劣化予測式から求めた年数および設計期間20年を考慮し、今後、修繕実績（修繕履歴）を整理し目標年数を再設定していく。

表 3-8 使用目標年数

道路分類	使用目標年数
B・C	20年

※今回は予防保全型管理をする路線について設定している。

## 4. 個別施設計画の策定

### 4.1 計画期間

個別施設計画の計画期間は前期計画 5 年、後期計画 5 年の合計 10 年に設定する。

前期計画：令和 8 年度～12 年度、後期計画：令和 13 年度～17 年度

### 4.2 計画期間内の修繕費用の見通し

計画期間 10 年間の予防保全型管理の修繕費用は、社会資本整備総合交付金、公共施設等適正管理推進事業債を考慮し、約 30 億円（約 3.0 億円/年）を想定する。

### 4.3 将来の修繕費用の見通し（シミュレーション期間を 40 年に設定）

今後必要とされる修繕費用を見通すために、予算無制限によるシミュレーションを実施した。シミュレーション期間は、アスファルト舗装の使用目標年数（20 年）を超える十分に長い期間とし、その 2 倍にあたる 40 年とした。また、シミュレーション比較のために、従来の修繕方法（事後保全型）と複数の補修工法を組み合わせた案（予防保全型）で検討を行った（図 4-1 参照）。維持管理手法の違いによる効果を図 4-2 に示す。

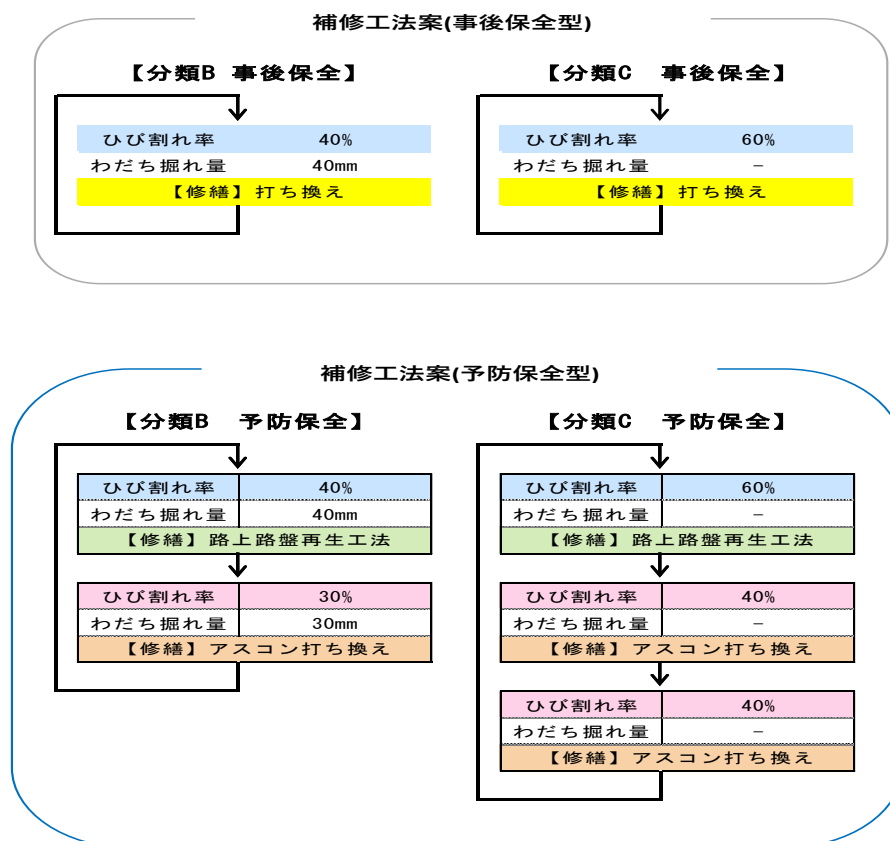


図 4-1 補修工法案

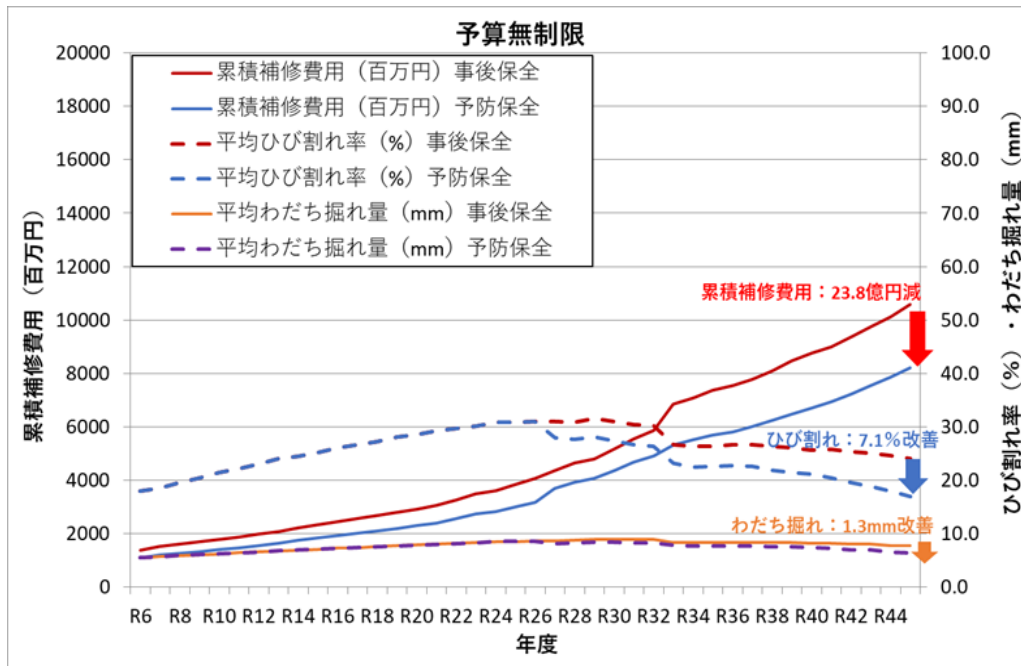


図 4-2 「予防保全型」管理の効果

比較の結果、40年間の全体事業費は、案①「事後保全型」より案②「予防保全型」の方が、23億8000万円（約20%）縮減できることが分かった。

#### 4.4 対策の優先順位（補修計画の方針）

対策の優先順位は、道路の重要性、舗装の損傷状況、利用状況、地域特性等を考慮し、以下の考え方で設定を行った。

① 道路の重要性

優先順位：道路分類 B ⇒ 道路分類 C ⇒ 道路分類 D

（大型車両の通行が多い幹線道路）

② 舗装の損傷状況

優先順位：舗装の劣化速度が速く、現状、頻繁にパッチング等の補修を繰り返している路線（区間）

※点検・詳細調査、修繕等により健全度に変更が生じた場合は、随時、優先度を見直し、迅速かつ適切に対策を講じるものとする。

## 4.5 診断結果

過年度と令和5年度に行われた路面性状調査を基に、道路の分類ごとの健全性を診断し延長と路線数をとりまとめた。(表4-1)

表4-1 道路の分類ごとの診断結果と延長

分類	診断区分			
	Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ-1	Ⅲ-2
			表層等修繕	路盤打換等
B	5,125	6,064	4,321	7,288
C	26,666	15,881	9,399	5,862
合計	31,791	21,945	13,720	13,150

※上記をすべて調査しているわけではないので、劣化予測によるデータ(調査していない箇所)が含まれている。

## 4.6 実施計画

### (1) 修繕計画【前期計画】

路面性状調査結果および優先順位（大型車交通量、劣化速度、住民要望）を考慮して、**R8～R12 までの直近5年間**の事業実施計画を策定する。

予定している修繕計画について表 4-2 に、措置が必要な箇所一覧を表 4-3 に示す。

表 4-2 予防保全型管理（分類 B、C）の補修予定面積および延長

年度	R8	R9	R10	R11	R12
補修延長（m）	5,100	4,400	4,100	5,400	6,000
事業実施面積（㎡）	45,000	45,000	41,000	44,000	44,000

表 4-3 措置が必要な箇所一覧（令和 8・9・10 年 予防保全型管理）

施工年度	番号	分類	路線名	区分	路線区分	延長	診断結果	措置内容	措置時期
R 8	1	B	下条三沢線	1級	緊急輸送路	400	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和8年度
	2	C	物見山線	1級	緊急輸送路	700	Ⅲ-2	舗装打換え	令和8年度
	3	B	御座松御殿原線	1級	緊急輸送路	100	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和8年度
	4	B	大塚弓沢線	1級	緊急輸送路	300	Ⅲ-2	舗装打換え	令和8年度
	5	C	富士宮駅中原線	1級	緊急輸送路	400	Ⅲ-2	舗装打換え	令和8年度
	6	C	田中青木1号線	1級	緊急輸送路	1,200	Ⅲ-2	舗装打換え	令和8年度
	7-1	B	大宮富士線	1級	緊急輸送路	200	Ⅲ-2	舗装打換え	令和8年度
	7-2	B	大宮富士線	1級	緊急輸送路	800	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和8年度
	8	B	二号源道寺線	1級	緊急輸送路	600	Ⅲ-2	舗装打換え	令和8年度
	9-1	B	西山安居山線	2級	重要路線	200	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和8年度
	9-2	B	西山安居山線	2級	重要路線	200	Ⅲ-2	舗装打換え	令和8年度
小計						5,100			
R 9	1	B	下条三沢線	1級	緊急輸送路	500	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和9年度
	2	C	物見山線	1級	緊急輸送路	700	Ⅲ-2	舗装打換え	令和9年度
	3	B	御座松御殿原線	1級	緊急輸送路	300	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和9年度
	4	B	大塚弓沢線	1級	緊急輸送路	500	Ⅲ-2	舗装打換え	令和9年度
	5	B	大宮富士線	1級	緊急輸送路	700	Ⅲ-2	舗装打換え	令和9年度
	6	C	西小泉町線	1級	緊急輸送路	100	Ⅲ-2	舗装打換え	令和9年度
	7	C	北町阿幸地線	1級	緊急輸送路	1,100	Ⅲ-2	舗装打換え	令和9年度
	8	B	西山安居山線	2級	重要路線	300	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和9年度
	8-1	B	西山安居山線	2級	重要路線	200	Ⅲ-2	舗装打換え	令和9年度
小計						4,400			
R 10	1	C	西小泉町線	1級	緊急輸送路	100	Ⅲ-2	舗装打換え	令和10年度
	2	B	下条三沢線	1級	緊急輸送路	100	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和10年度
	3	B	御座松御殿原線	1級	緊急輸送路	300	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和10年度
	4	B	御殿跡御殿原道西線	1級	緊急輸送路	200	Ⅲ-2	舗装打換え	令和10年度
	5-1	B	大塚弓沢線	1級	緊急輸送路	200	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和10年度
	5-2	B	大塚弓沢線	1級	緊急輸送路	100	Ⅲ-2	舗装打換え	令和10年度
	6	C	淀師北町線	1級	緊急輸送路	500	Ⅲ-2	舗装打換え	令和10年度
	7	C	富士宮駅中原線	1級	緊急輸送路	200	Ⅲ-2	舗装打換え	令和10年度
	8	C	田中青木2号線	1級	緊急輸送路	900	Ⅲ-2	舗装打換え	令和10年度
	9	B	大宮富士線	1級	緊急輸送路	900	Ⅲ-2	舗装打換え	令和10年度
	10-1	B	西山安居山線	2級	重要路線	300	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和10年度
	10-2	B	西山安居山線	2級	重要路線	300	Ⅲ-2	舗装打換え	令和10年度
小計						4,100			

表 4-4 措置が必要な箇所一覧（令和 1 1・1 2 年 予防保全型管理）

施工年度	番号	分類	路線名	区分	路線区分	延長	診断結果	措置内容	措置時期
R11	1	C	淀師大中里線	1級	緊急輸送路	700	Ⅲ-2	舗装打換え	令和11年度
	2	B	御殿跡御殿原道西線	1級	緊急輸送路	200	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和11年度
	3	C	万野舞木線	1級	重要路線	400	Ⅲ-2	舗装打換え	令和11年度
	4	B	大塚弓沢線	1級	緊急輸送路	200	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和11年度
	5-1	C	富士宮駅中原線	1級	緊急輸送路	100	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和11年度
	5-2	C	富士宮駅中原線	1級	緊急輸送路	200	Ⅲ-2	舗装打換え	令和11年度
	6	C	田中青木2号線	1級	緊急輸送路	500	Ⅲ-2	舗装打換え	令和11年度
	7	C	南部環状線	1級	緊急輸送路	600	Ⅲ-2	舗装打換え	令和11年度
	8	C	阿幸地東町線	1級	緊急輸送路	400	Ⅲ-2	舗装打換え	令和11年度
	9-1	B	大宮富士線	1級	緊急輸送路	200	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和11年度
	9-2	B	大宮富士線	1級	緊急輸送路	100	Ⅲ-2	舗装打換え	令和11年度
	10	C	胙島南田線	1級	緊急輸送路	400	Ⅲ-2	舗装打換え	令和11年度
	11	C	追平向村線	2級	緊急輸送路	600	Ⅲ-2	舗装打換え	令和11年度
	12-1	B	西山安居山線	2級	重要路線	100	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和11年度
12-2	B	西山安居山線	2級	重要路線	400	Ⅲ-2	舗装打換え	令和11年度	
13	C	大比良南田線	2級	重要路線	300	Ⅲ-2	舗装打換え	令和11年度	
	小計					5,400			
R12	1	C	猫沢下条線	1級	緊急輸送路	400	Ⅲ-2	舗装打換え	令和12年度
	2-1	B	下条三沢線	1級	緊急輸送路	700	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和12年度
	2-2	B	下条三沢線	1級	緊急輸送路	100	Ⅲ-2	舗装打換え	令和12年度
	3	C	栗倉外神線	1級	緊急輸送路	700	Ⅲ-2	舗装打換え	令和12年度
	4	C	淀師大中里線	1級	緊急輸送路	600	Ⅲ-2	舗装打換え	令和12年度
	5	B	大塚弓沢線	1級	緊急輸送路	100	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和12年度
	6	C	淀師北町線	1級	緊急輸送路	100	Ⅲ-2	舗装打換え	令和12年度
	7	C	阿幸地東町線	1級	緊急輸送路	400	Ⅲ-2	舗装打換え	令和12年度
	8	C	滝野中線	1級	緊急輸送路	400	Ⅲ-2	舗装打換え	令和12年度
	9	C	胙島南田線	1級	緊急輸送路	500	Ⅲ-2	舗装打換え	令和12年度
	10-1	B	西山安居山線	2級	重要路線	400	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和12年度
	10-2	B	西山安居山線	2級	重要路線	100	Ⅲ-2	舗装打換え	令和12年度
	11-1	B	黒田貫戸線	2級	緊急輸送路	100	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和12年度
	11-2	B	黒田貫戸線	2級	緊急輸送路	600	Ⅲ-2	路上路盤再生	令和12年度
	12	C	大比良南田線	2級	重要路線	100	Ⅲ-2	舗装打換え	令和12年度
13	C	阿幸地65号線	一般	緊急輸送路	300	Ⅲ-2	舗装打換え	令和12年度	
14	C	阿幸地63号線	一般	緊急輸送路	150	Ⅲ-2	舗装打換え	令和12年度	
15	C	阿幸地67号線	一般	緊急輸送路	250	Ⅲ-2	舗装打換え	令和12年度	
	小計					6,000			
	総計					25,000			