



## 鹿児島市舗装維持管理計画



令和4年3月

鹿児島市 建設局 道路部 道路維持課

# 目次

1.	はじめに .....	1
1.1	背景・目的 .....	1
1.2	本計画の位置づけ .....	1
1.3	本計画の計画地区 .....	2
2.	舗装の現状と既計画の評価 .....	3
2.1	舗装修繕事業費の推移 .....	3
2.2	路面性状調査の結果 .....	4
2.3	既計画の評価 .....	6
3.	舗装維持管理計画の基本方針 .....	7
3.1	計画概要 .....	7
3.2	計画対象路線 .....	8
3.3	道路の分類 .....	8
3.4	管理基準 .....	9
4.	舗装維持管理計画 .....	11
4.1	計画期間 .....	11
4.2	計画対象路線の優先度評価 .....	11
4.3	劣化予測式の検討 .....	13
4.4	舗装修繕工法設定 .....	15
4.5	舗装修繕事業費 .....	17
4.6	本計画の運用について .....	18

# 1. はじめに

## 1.1 背景・目的

道路は、市民生活及び社会経済活動にとって重要な役割を担っており、大規模災害においては、避難、救助活動、支援物資輸送等の復興活動の軸となります。このように生活に欠かせない道路、中でも舗装の維持管理を行っていくことは、道路サービスの水準を維持するだけでなく、国土強靱化の観点からも橋りょう等の道路構造物と同様に重要かつ必要不可欠なものです。

本市が管理する道路は、現在、8,618 路線、2,675 kmと膨大な延長ですが、近年の異常気象による集中豪雨等により舗装の劣化が進んでいる状況であるとともに、労務単価等の上昇に伴う工事費の増など維持管理コストの累進的な増加が課題となっています。

このような状況の中、本市は平成 28 年度に「舗装維持管理計画」（以下、「既計画」という）を策定し、安全で円滑な通行の確保、修繕費用の平準化及び維持管理コストの低減を図ってきました。

前回の計画策定から 5 年が経過したことから、今回、路面性状調査等を踏まえた修繕効果の検証を行うとともに、昨今の社会経済情勢の中で効果的・効率的な舗装修繕を実施し、予防的維持への移行を進めるため、舗装維持管理計画を更新（以下、「本計画」という）するものです。

## 1.2 本計画の位置づけ

本計画は、第六次鹿児島市総合計画に基づく、鹿児島市公共施設等総合管理計画の個別施設計画に位置付けられ、効率的で効果的な舗装の維持管理を行うための計画です。

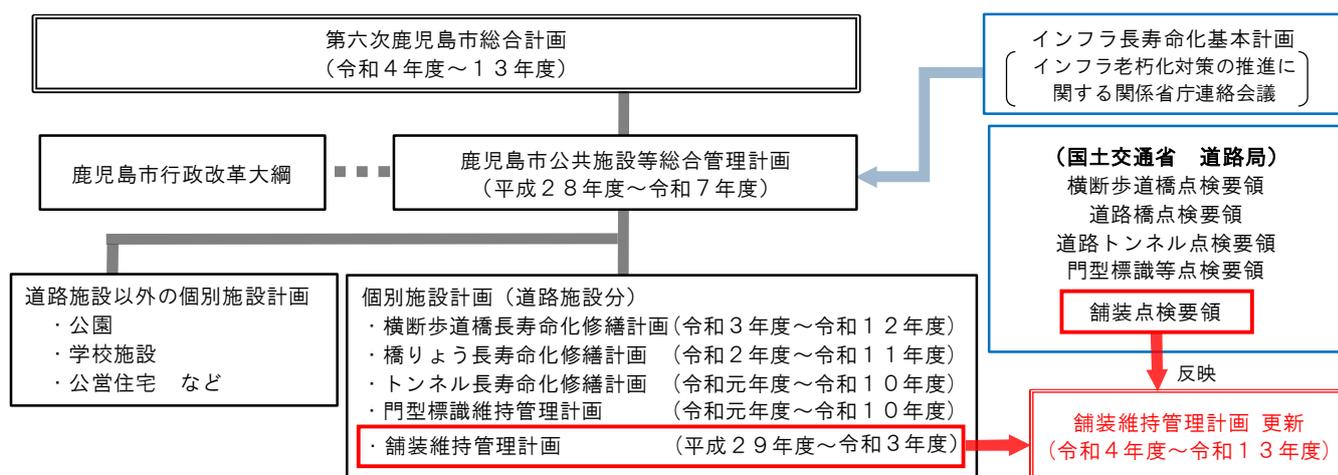


図 1.1 舗装維持管理計画の位置づけ

### 1.3 本計画の計画地区

本計画の計画地区は、舗装修繕を担当する事務所等の管理地区に合わせるものとします。また、複数の地区を通る市道は地区名を並列標記し重複して取り扱います。

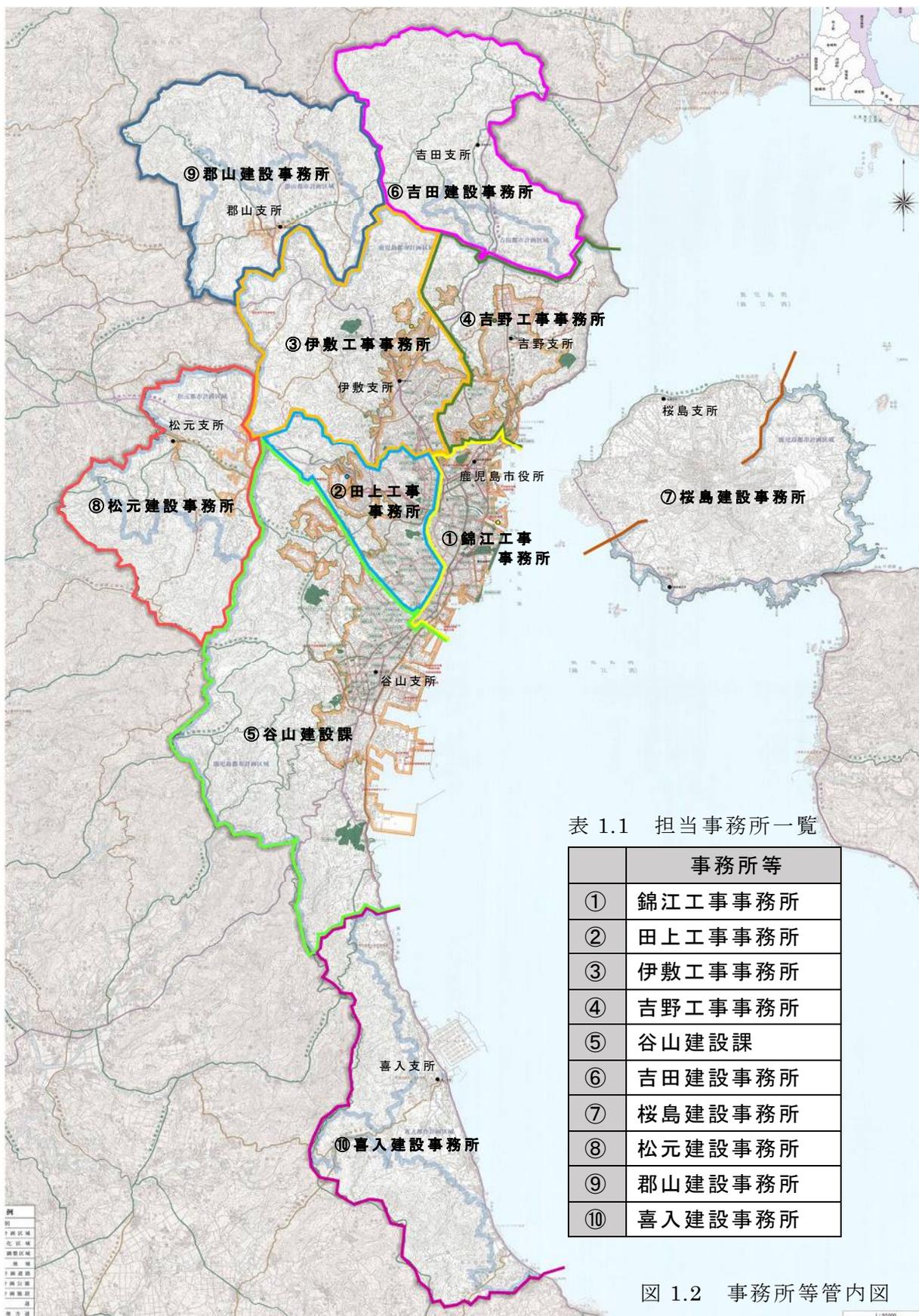


表 1.1 担当事務所一覧

	事務所等
①	錦江工事事務所
②	田上工事事務所
③	伊敷工事事務所
④	吉野工事事務所
⑤	谷山建設課
⑥	吉田建設事務所
⑦	桜島建設事務所
⑧	松元建設事務所
⑨	郡山建設事務所
⑩	喜入建設事務所

図 1.2 事務所等管内図

## 2. 舗装の現状と既計画の評価

### 2.1 舗装修繕事業費の推移

本市における現在の舗装修繕事業費の推移を下図（図 2.1）に示します。

折れ線グラフは、下側が舗装修繕等の費用、上側が道路事業全体の費用となっています。

道路事業全体の費用が減少している一方で、舗装修繕等の費用は、平成 28 年度の既計画の策定以降増加傾向にあり、直近では、年間 6 億～8 億円で推移しています。

また、ここでの舗装修繕等費用は、舗装に係る全ての事業費を示し、計画対象路線以外の修繕及び補修を含みます。

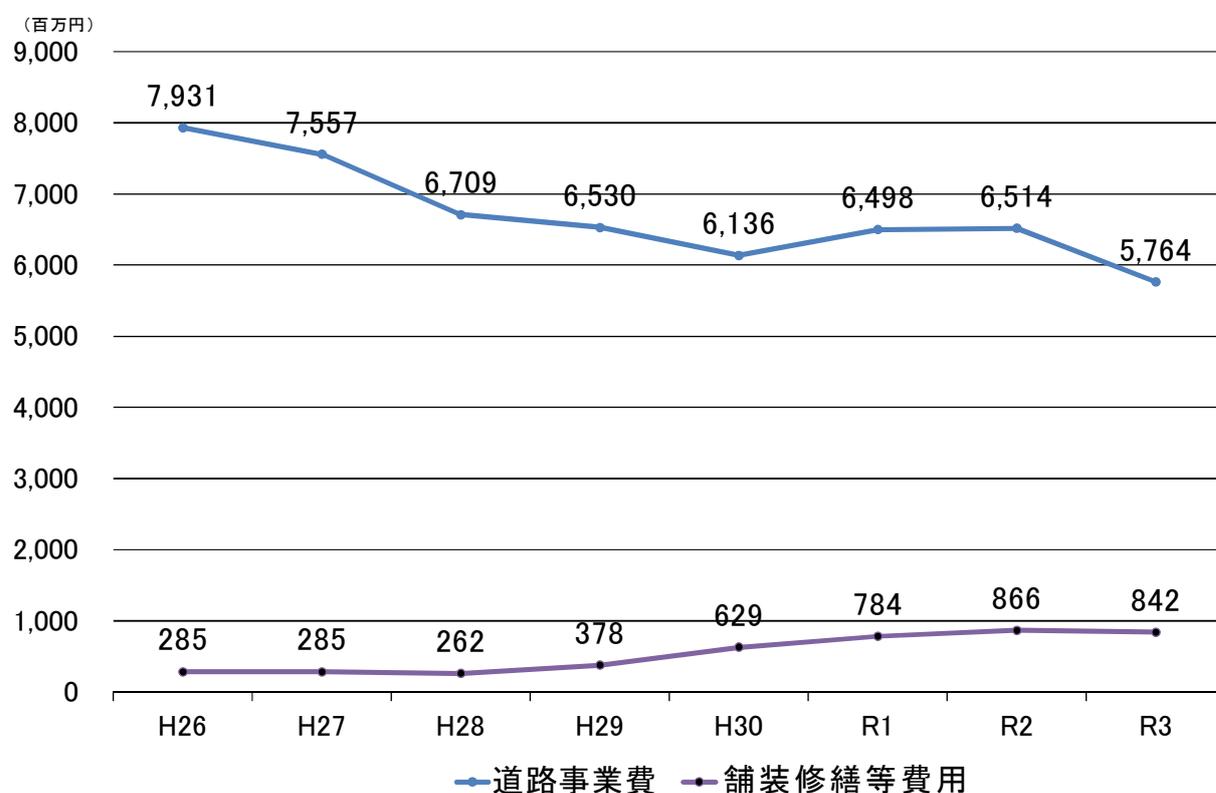


図 2.1 事業費比較図

## 2.2 路面性状調査の結果

令和3年度の路面性状調査の結果を、管理地区ごとに下表（表2.1）に示します。  
全体的な調査結果は下記及び別紙の鹿児島市舗装評価図のとおりです。

- ①調査全体の平均MCIは5.5で望ましい管理水準
- ②ひび割れ率13.4%、わだち掘れ5.6mm、IRI5.1mm/mでおおむね健全
- ③地区別では、最小MCIは5.1で吉野、吉田地区、ひび割れ率も両地区では18.0%以上と高い
- ④全体の平均、地区毎の平均を見た場合、おおむね健全と判断できる

表2.1 現況舗装指標一覧表（調査地区全体及び各地区の平均値）

地区名		MCI	ひび割れ率 (%)	わだち掘れ量 (mm)	IRI (mm/m)
調査全体		5.5	13.4	5.6	5.1
鹿児島地域	錦江	5.5	12.7	6.6	4.7
	田上	5.6	11.7	5.8	5.1
	伊敷	5.6	13.3	5.1	4.9
	吉野	5.1	18.0	4.8	5.1
	谷山	5.6	12.5	5.7	5.2
5地域	吉田	5.1	18.2	5.2	5.3
	桜島	5.7	11.2	7.5	5.7
	松元	5.7	12.5	4.6	5.1
	郡山	5.9	11.0	4.8	4.9
	喜入	5.7	11.4	6.6	5.4

表2.2 舗装損傷指標の種類

MCI	MCIは、路面の破損状態（ひび割れ、わだち掘れ、平坦性）に応じて算出される指標で、小さい数字ほど破損が進行している状態です。 MCIが5以上であれば良好な管理状態であり、3以下であれば早急に修繕を行う必要があるとされています。
ひび割れ率 (%)	ひび割れは、舗装表面に亀裂が入る現象で、その種類は線状（縦方向、横方向）、亀甲状があります。ひび割れ率の算出は、単位面積あたりのひび割れの発生状況を数値化して評価するものです。 損傷レベル：小0～20%、中20～40%、大40%以上
わだち掘れ量 (mm)	わだち掘れは、車輪が走行する位置に縦方向に生じる連続的な凹みです。 わだち掘れ量は、わだち（外側及び内側）の最深部の深さを測定し、区間当りの平均値もしくは最大値を用いて評価するものです。 損傷レベル：小0～20mm、中20～40mm、大40mm以上
IRI (mm/m)	IRIは、道路走行時の乗り心地を評価し、舗装の性能を評価する指標です。 損傷レベル：小0～3mm/m、中3～8mm/m、大8mm/m以上

MC I 別に集計した場合の結果を下表（表 2.3、図 2.2）に示します。

- ①調査全体の平均MC I 3.0 以下の延長は約 36km、占有率 5.1%
- ②特に吉田地区は平均MC I 3.0 以下の延長が約 7km、占有率 10.5%と最も高い

表 2.3 MCI 別延長集計表

上段:延長(m) 下段:占有率(%)

MCI	5.0<MCI	4.0<MCI≤5.0	3.0<MCI≤4.0	MCI≤3.0	合計
調査全体	440,718	152,700	84,920	36,147	714,485
	61.7%	21.4%	11.9%	5.1%	100.0%
錦江	35,295	15,100	6,585	1,820	58,800
	60.0%	25.7%	11.2%	3.1%	100.0%
田上	67,840	22,375	9,995	2,980	103,190
	65.7%	21.7%	9.7%	2.9%	100.0%
伊敷	65,660	21,080	12,615	4,830	104,185
	63.0%	20.2%	12.1%	4.6%	100.0%
吉野	42,015	20,300	13,780	7,585	83,680
	50.2%	24.3%	16.5%	9.1%	100.0%
谷山	100,673	35,390	18,200	6,237	160,500
	62.7%	22.0%	11.3%	3.9%	100.0%
吉田	35,885	14,165	10,595	7,085	67,730
	53.0%	20.9%	15.6%	10.5%	100.0%
桜島	24,420	5,975	4,140	2,195	36,730
	66.5%	16.3%	11.3%	6.0%	100.0%
松元	38,205	12,050	6,380	2,370	59,005
	64.7%	20.4%	10.8%	4.0%	100.0%
郡山	38,770	8,680	4,500	1,660	53,610
	72.3%	16.2%	8.4%	3.1%	100.0%
喜入	26,635	8,185	3,465	1,930	40,215
	66.2%	20.4%	8.6%	4.8%	100.0%

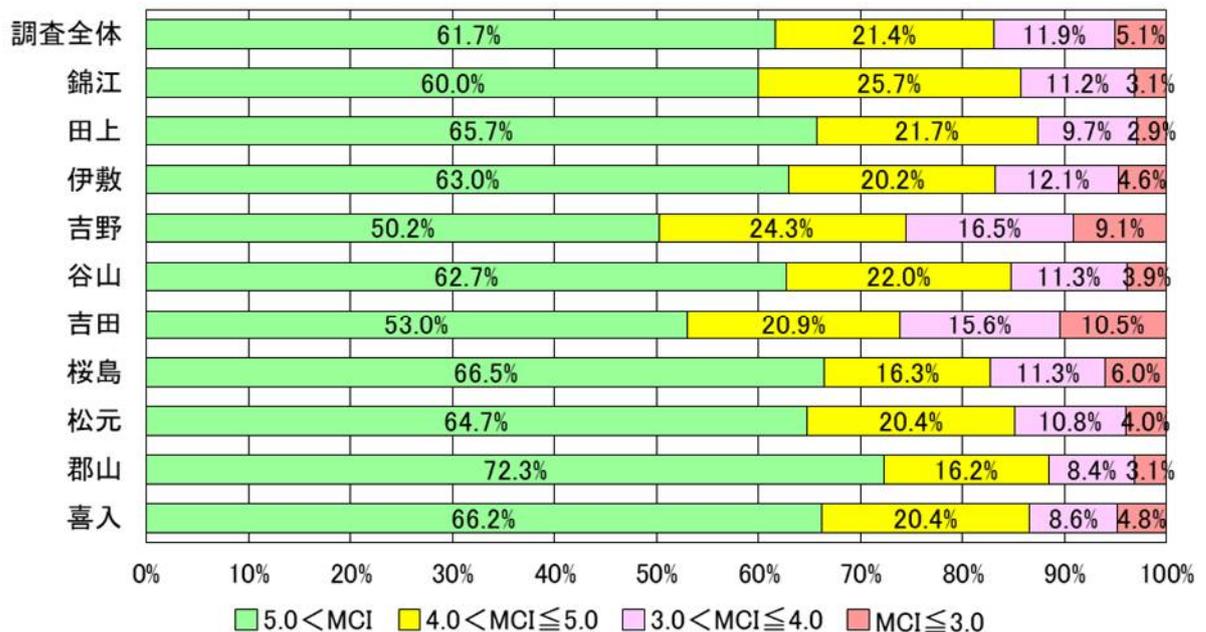


図 2.2 MCI 別分布図

## 2.3 既計画の評価

令和3年度の路面性状調査の結果（図2.3）、「早急に補修が必要」である区間（ $MCI \leq 3$ ）は、全体の5.1%（約36km）、また「補修が必要」である区間（ $3 < MCI \leq 4$ ）は、全体の11.9%（約85km）となりました。一方、「望ましい管理水準」である区間（ $5 \leq MCI$ ）は全体の61.7%（約440km）となりました。

また、表2.4より既計画策定時の平成28年度と令和3年度の調査結果を比較すると、「早急に補修が必要」である区間（ $MCI \leq 3$ ）は、4.8%の減、「補修が必要」である区間（ $3 < MCI \leq 4$ ）は2.2%の減となりました。一方で、「望ましい管理水準」である区間（ $5 \leq MCI$ ）は5.3%増加するなど、既計画策定時と比較して路面状態が良くなっていることが分かり、既計画に基づく舗装修繕を行った結果が反映されたものと考えられます。

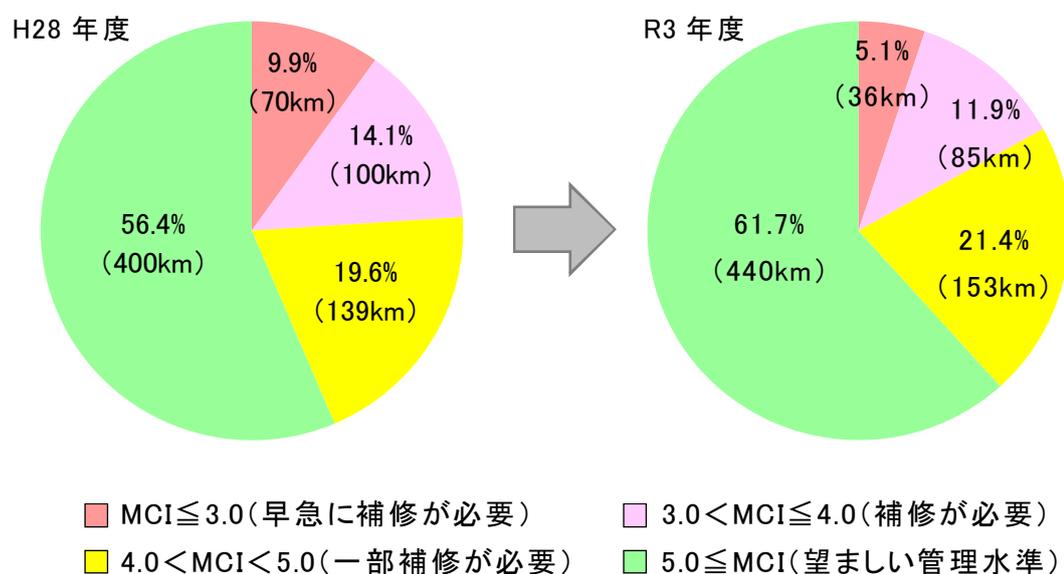


図 2.3 H28 と R3 の路面状態の比較

表 2.4 H28 と R3 の路面性状調査結果の比較

MCI	$MCI \leq 3.0$	$3.0 < MCI \leq 4.0$	$4.0 < MCI \leq 5.0$	$5.0 < MCI$
R3調査結果	5.1%	11.9%	21.4%	61.7%
H28調査結果	9.9%	14.1%	19.6%	56.4%
R3-H28	△ 4.8%	△ 2.2%	1.8%	5.3%

### 3. 舗装維持管理計画の基本方針

#### 3.1 計画概要

舗装維持管理計画の策定手順は下記作業フロー図（図 3.1）のとおりです。  
また、既計画と本計画の比較を示し、変更項目を赤枠で表しています。

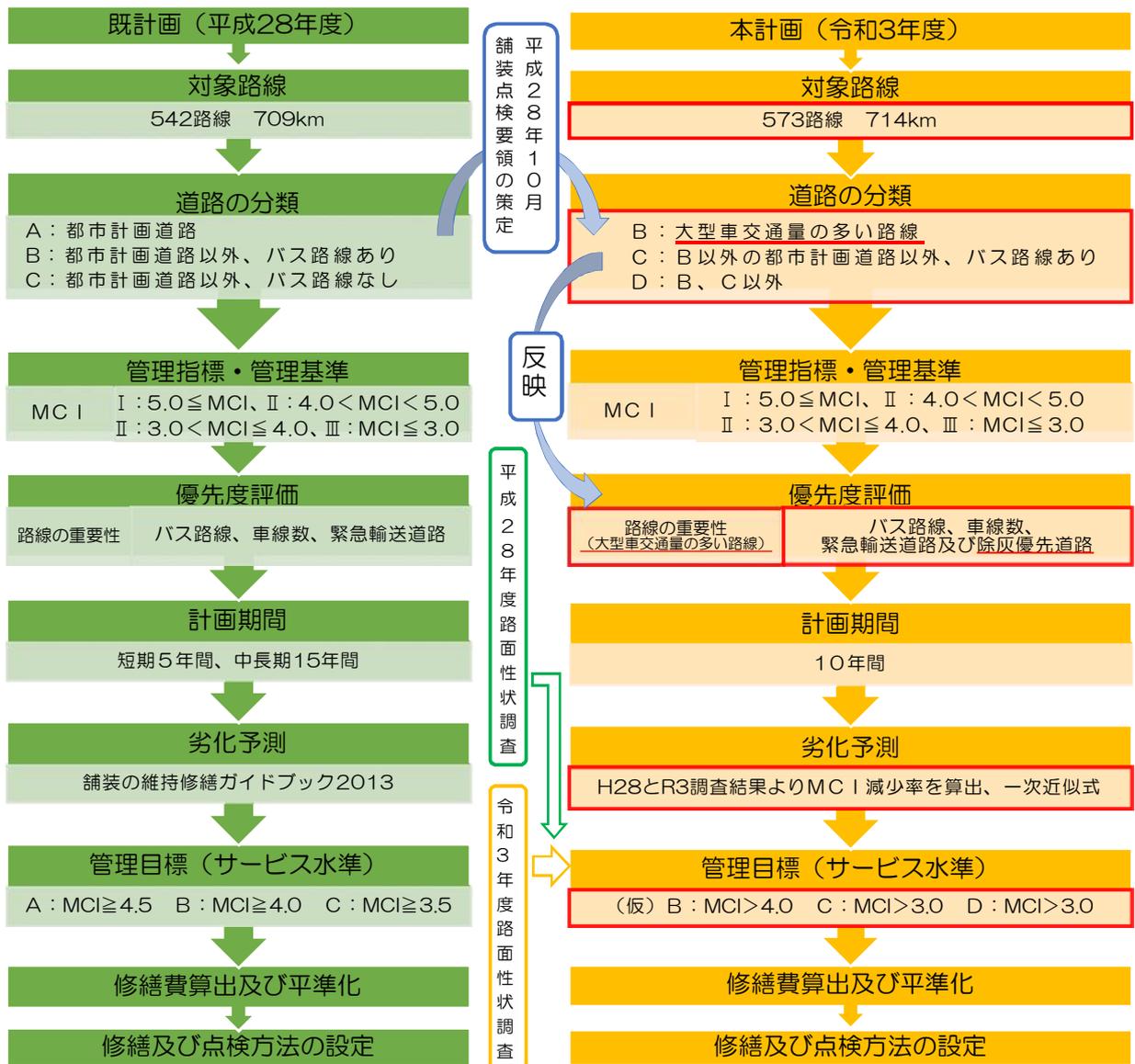


図 3.1 舗装維持管理計画 作業フロー図（平成 28 年度、令和 3 年度）

### 3.2 計画対象路線

本計画は市道 573 路線、714km を舗装維持管理計画の対象路線とします。(別紙 舗装維持管理計画対象路線一覧表のとおり)

今回の計画変更では路線の見直しを行い、重要物流道路など重要な路線 40 路線を追加し、市道廃止等による 9 路線を除外します。

表 3.1 対象路線内訳表

既計画 (H28 年度)	R3 年度路面性状調査		本計画 (R3 年度)
	除外路線	追加路線	
542	9	40	573

除外路線：市道廃止や区画整理事業中の路線や、既計画以降の現況調査から、交通量が少なく劣化が少ないと考えられる路線など

追加路線：重要物流道路等、既計画以降の現況調査から、交通量が多く劣化が激しいと考えられる路線など

### 3.3 道路の分類

道路は交通量や役割等により高速道路から生活道路まで区分されています。

維持管理においても修繕実施の効率性や最適な管理等を行っていくため、分類 A～D に区分します。

舗装点検要領に基づき、本計画の道路の分類は図 3.2 のとおりとします。

特性	分類	主な道路 (イメージ)	道路分類	路線数
・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	対象外	—
・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 補助国道・県道	大型車交通量が多い路線 ・大型車交通量 1,000台/日以上(N6以上) ・主要渋滞路線 ・重要物流道路及び代替、補完路	40路線 (約56km)
・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	政令市一般市道	大型車交通量が少ない路線 ・B以外の都市計画道路 ・バス路線	195路線 (約267km)
・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	市町村道	B、C以外の路線	338路線 (約390km)

図 3.2 道路の分類のイメージ

(参考：国土交通省舗装点検要領 H28.10、P6)

### 3.4 管理基準

#### (1) 管理指標

管理指標は、舗装の劣化状況を複合的に表すMCIとします。

表 3.2 管理指標

本計画 (R3 年度)	
分類	指標
B	M C I
C	
D	

#### (2) 管理水準

管理水準は、表 3.3 のとおりとします。

表 3.3 管理水準

診断区分	M C I	管理水準
I	$MCI > 5.0$	望ましい管理水準
II	$4.0 < MCI \leq 5.0$	一部補修が必要
	$3.0 < MCI \leq 4.0$	補修が必要
III	$MCI \leq 3.0$	早急に補修が必要

(出典元：国土交通省九州地方整備局土木工事設計要領 道路編 H28.4、道 4-12)

#### (3) 健全性診断

舗装点検要領(表 3.4, 表 3.5)に基づいて、道路の分類ごとに健全性を判断します。

表 3.4 健全性診断の判定 (分類B)

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、それ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。
	(III-1 表層等修繕)	表層の供用年数が使用目標年数を超える場合 (路盤以下の層が健全であると想定される場合)
	(III-2 路盤打換等)	表層の供用年数が使用目標年数未満である場合 (路盤以下の層が損傷していると想定される場合)

(出典元：国土交通省 舗装点検要領 H28.10、P11)

表 3.5 健全性診断の判定（分類 C, D）

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、それ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。

（出典元：国土交通省 舗装点検要領 H28.10、P17）

（4）管理目標

管理目標は、表 3.6 のとおりとします。

診断区分をMC I に合わせて道路の分類毎の管理目標を設定し、道路の分類 B は診断区分 II、MC I が 4.0 以下で修繕、MC I 4.0～5.0 は、ひび割れ率 20% 以上を修繕対象とします。道路の分類 C・D は診断区分 III、MC I が 3 以下で修繕対象とします。

表 3.6 管理水準と管理目標

診断区分	MCI	管理水準	道路の分類と管理目標
I	5.0 ≤ MCI	望ましい管理水準	B : MCI > 4.0
II	4.0 < MCI < 5.0	一部補修が必要	
	3.0 < MCI ≤ 4.0	補修が必要	C・D : MCI > 3.0
III	MCI ≤ 3.0	早急に補修が必要	—

（出典元：国土交通省九州地方整備局土木工事設計要領 道路編 H28.4、道 4-12）

（5）定期点検

定期点検は、表 3.7 のとおりとします。

表 3.7 道路の分類と定期点検

道路の分類	点検期間
分類 B	5 年に 1 回
分類 C・D	10 年に 1 回

## 4. 舗装維持管理計画

### 4.1 計画期間

本計画の計画期間は、道路の分類全ての定期点検結果が揃う 10 年間（令和 4～13 年度）で設定します。

また、修繕事業費シミュレーションに用いる期間は、後述する劣化予測式の内、最も劣化率の大きい鹿児島地域分類Cにおいて管理目標  $MC I > 3.0$  となる経過年数約 15 年を設定します。

計画期間	10 年間（令和 4～13 年度）
------	-------------------

### 4.2 計画対象路線の優先度評価

計画路線の重要性や特性を把握し、修繕を実施する上での判断材料として優先度を評価します。

#### （1）道路特性の評価

既計画の評価リストの市道の分類に「大型車交通量の多い路線」、道路特性に「除灰優先道路」を加えて評価を行います。（青着色部分）

表 4.1 評価項目リスト

大項目		中項目		小項目			
区分	重みA	評価項目	重みB	ランク	説明	定量指標	重みC
市道の分類	0.4	路線の重要性	1.00	I	大型車交通量の多い路線	交通量区分N6以上、主要渋滞路線、重要物流道路及び代替・補完路	1.0
				II	都市計画道路	—	0.5
				III	都市計画道路以外	—	0.0
道路特性	0.6	バス路線	0.40	I	3路線以上	$3 \leq$ 路線数	1.0
				II	1～2路線	$1 \leq$ 路線数 $\leq 2$	0.5
				III	路線なし	路線数=0	0.0
		車線数	0.30	I	片側2車線以上		1.0
				II	上記以外		0.5
				III	指定なし		0.0
		緊急輸送道路及び除灰優先道路	0.30	I	緊急輸送道路		1.0
				II	除灰優先道路		0.5
				III	指定なし		0.0

- ・大型車交通量の多い路線：都市計画道路に関わらず、大型車交通量の多い路線を損傷が早い道路として評価項目に設定した。
- ・除灰優先道路：緊急輸送道路等から病院、ライフライン施設等を繋ぐ路線。大量降灰時に建設機材による除灰後、支援物資等の輸送や緊急車両の通行が想定されるため、緊急輸送道路等と同等の維持管理が必要であるとし、評価項目に設定した。

(2) 総合評価

道路特性の評価と損傷状態の評価を合わせて、総合評価として点数化します。

損傷状態の評価は、令和3年度の路面性状調査結果より、路線の平均MC Iと各路線の調査延長の内、MC I ≤ 3.0の延長の割合を考慮して点数化します。

**総合評価点=道路特性評価点①+損傷状態評価点②**

①道路特性評価点=100×市道の分類 0.4×路線の重要性 1.0×(I:1.0、II:0.5、III:0)  
+100×道路特性 0.6×バス路線 0.4×(I:1.0、II:0.5、III:0)  
+100×道路特性 0.6×車線数 0.3×(I:1.0、II:0.5)  
+100×道路特性 0.6×緊急輸送道路及び除灰優先道路 0.3×(I:1.0、II:0.5、III:0)

② 損傷状態評価点=(最大MC I =10 - 平均MC I) × 10 × (1.0 + MC I ≤ 3 割合)  
※割合 : MC I ≤ 3 延長 / 調査延長

【評価点算定例】

<①道路特性評価点>

- ・市道〇〇線 (路線の重要性 I : 大型交通量の多い路線、バス路線 II : 1~2 路線、  
車線数 I : 片側 2 車線以上、緊急輸送道路及び除灰優先道路 II  
: 除灰優先道路と仮定した場合)

$$\begin{aligned} \text{道路特性評価点} &= 100 \times 0.4 \times 1.0 \times 1.0 \\ &+ 100 \times 0.6 \times 0.4 \times 0.5 \\ &+ 100 \times 0.6 \times 0.3 \times 1.0 \\ &+ 100 \times 0.6 \times 0.3 \times 0.5 = 79 \text{ 点} \end{aligned}$$

<②損傷状態評価点>

- ・市道〇〇線(平均MC I =4.2,調査延長=100m,MC I ≤ 3 延長=50mと仮定した場合)

$$\text{損傷状態評価点} = (10 - 4.2) \times 10 \times (1.0 + 50 / 100) = 87 \text{ 点}$$

$$\text{総合評価点} = \text{①} 79 \text{ 点} + \text{②} 87 \text{ 点} = 166 \text{ 点}$$

### 4.3 劣化予測式の検討

劣化予測式は、全国及び鹿児島県で統一された式が定められていないため、平成28年度及び令和3年度の路面性状調査結果を用いた本市独自の劣化予測式を検討します。

モデルを単純化するため一次関数（直線）とし、用いる指標は舗装の劣化状況を複合的に表すMCIとします。

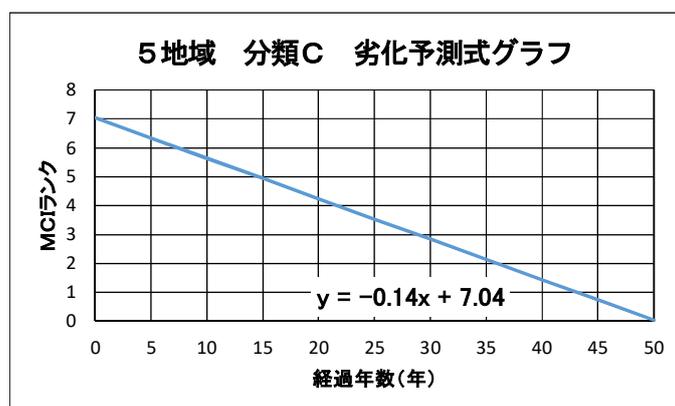
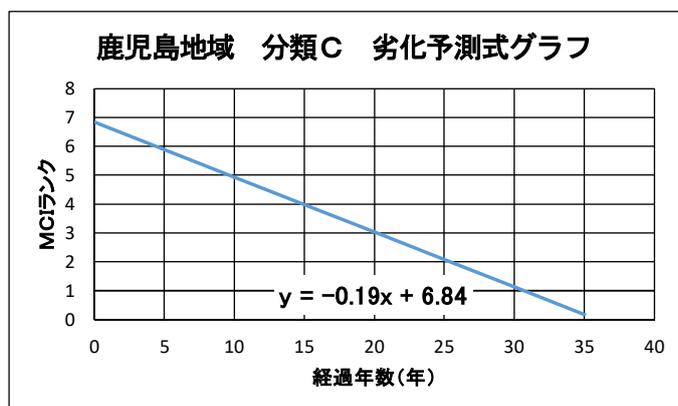
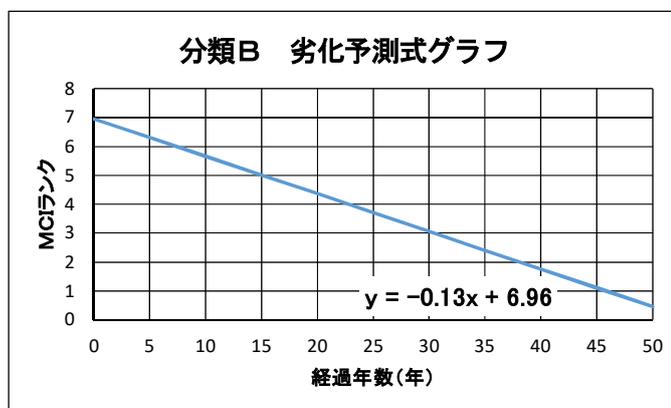
#### (1) 劣化予測式の検討対象路線の抽出

各地区の道路分類毎に新旧調査結果のMCIの差がマイナスになっている路線の内、道路種別、地域バランスを考慮し抽出。

#### (2) 劣化予測式の検討手順

- ① 対象路線100m毎の平均MCIを比較（R3MCI - H28MCI = 差分）
- ② MCIランク毎に平均差分を算出
- ③ 平均差分の5年間の傾きを算出
- ④ そのランクまで低下する年数を算出
- ⑤ 縦軸にMCIランク横軸に経過年数とし散布図を作成
- ⑥ 一次近似直線を表す

#### (3) 道路の分類及び地域ごとの検討結果



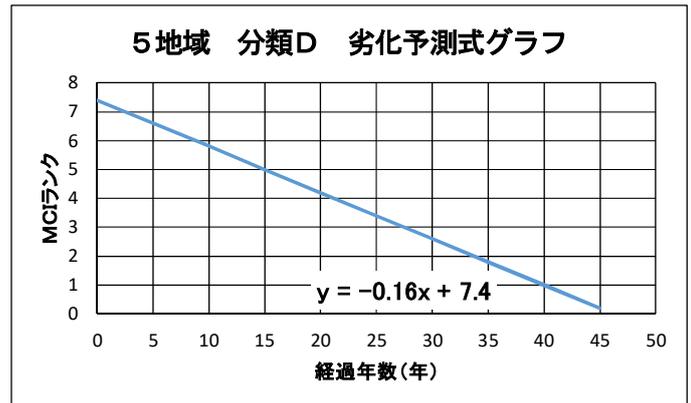
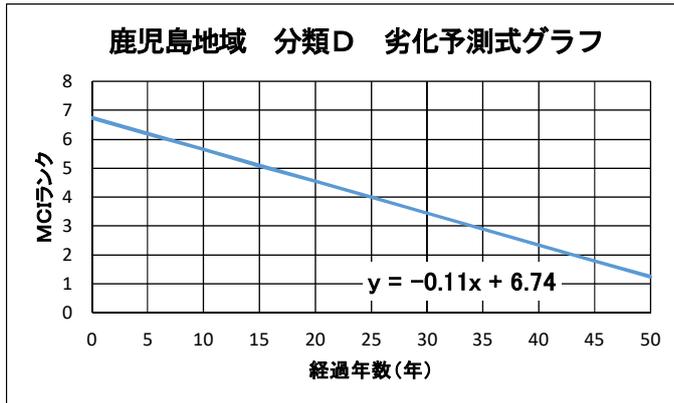


図 4.1 劣化予測式グラフ（各地区数式の平均より作図）

(4) 劣化率

劣化予測式より求められた一次関数の傾きは、1年毎に低下していくMCIを表す劣化率（表 4.1）とし、修繕事業費シミュレーションに用います。

表 4.1 劣化率

	劣化率	
分類B	0.13	
	分類C	分類D
鹿児島地域	0.19	0.11
5地域	0.14	0.16

#### 4.4 舗装修繕工法設定

修繕工法は、既計画同様、一般的に普及している工法を用いて表（表 4.2）の通り設定し、修繕事業費シミュレーションに用います。

- 予防的維持：表面処理工法（クラック補修）

ひび割れにシール材を注入し、ひび割れの進行や路盤内への雨水等の進入を防ぎ、表層を健全な状態で維持する。



（出典元：舗装点検必携 H29.4、P158）

- オーバーレイ：切削オーバーレイ工法

表面処理工法では効果が薄くなり、軽度なわだち掘れ、または、縦断方向に凸凹が生じた場合に用いる。ただし、路盤が健全であることが前提となる。



切削の状況



舗設の状況

●打換え：路上路盤再生工法

表層のみならず路盤に至るまで変状が見られ、道路構造上支持力が不足する場合に用いる。



攪拌混合の状況

表 4.2 MCI 区分ごとの修繕工法一覧表

道路分類	$4.0 < MCI < 5.0$	$3.0 < MCI \leq 4.0$	$2.0 < MCI \leq 3.0$	$MCI \leq 2.0$
分類 B	予防的維持	オーバーレイ	打換え	
分類 C	予防的維持		オーバーレイ	打換え
分類 D	予防的維持		オーバーレイ	打換え

## 4.5 舗装修繕事業費

### (1) 管理目標

「3.4(4) 管理目標」に同じ。

### (2) 計算条件

シミュレーションの計算条件は以下のとおりとします。

①	期間：15年間
②	シミュレーション対象路線の選定 劣化予測式検討で示した劣化率を用い15年後のMCIが管理目標を下回る路線を対象とする。  〔 全573路線を対象とした場合、修繕費用と予算規模に差異が大きく 実現性が低いことから、シミュレーション対象路線を選定。 〕
③	修繕後のMCI回復 ①打換えによる修繕後MCI・・・最大MCIまで回復(MCI=8.0) ②オーバーレイによるMCI・・・最大MCIの90%まで回復(MCI=7.2) ③予防的維持による修繕後MCI・・・最大MCIの80%まで回復(MCI=6.4)  〔 R3年路面性状調査の結果は、H28年調査以降に修繕を終えたMCIを表していることから、各地区の最大MCIの平均値(MCI=8.0)を、修繕後(打換え後)MCIが回復した値として設定。 〕

### (3) 結果・考察

管理目標以下(分類B:MCI<4.0、分類C・D:MCI<3.0)の延長は約61kmあり、全てを修繕するためには約32億円の修繕事業費が必要となることがわかりました。その後も経年劣化に伴いMCIが管理目標以下になる路線が発生するため、さらに約50億円の修繕事業費が必要となり、計画対象路線の全てが予防的維持へ移行するためには合計で約82億円が必要です。これは本市における直近の舗装修繕事業費の約15年分の事業費になります。

また、「現場状況から修繕をしなければならない箇所(陳情箇所、道路管理瑕疵箇所等)」と「管理目標以下の箇所」が必ずしも一致するとは限らず、シミュレーション通りに修繕を行うことは困難と考えられます。

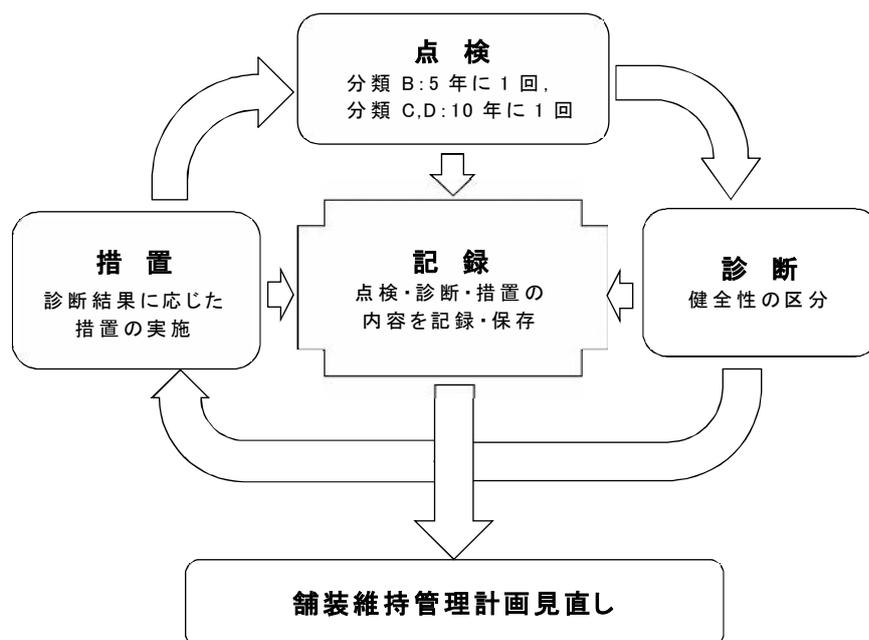
### (4) 舗装修繕事業の方針

厳しい財政状況の中、予防的維持への移行に向けて取り組んでいくために、現状の予算で、優先度評価を基に修繕を行うことを基本とし、各路線のMCIの管理目標を下回らないよう舗装修繕を実施していきます。

## 4.6 本計画の運用について

舗装の維持管理は、計画対象路線のM C Iが道路分類毎に設定した管理目標を達成できるよう、下記に留意して取り組んでいきます。

- ① 総合評価点による優先度評価を基本としつつ、現場状況の判断も取り入れて実施  
地区毎に路線の優先度評価を実施し、優先度評価の高い順に修繕を行うことを基本とします。なお、計画対象路線の大部分を占める分類C・Dについては、優先度評価だけでなく陳情や現地状況等を考慮しながら効率的な舗装修繕に取り組みます。
- ② 工事費のコスト縮減  
修繕工事では、工法検討に新工法・新技術を取り入れる等、工事費のコスト縮減に努めるとともに、国庫補助金等の積極的な活用を図りながら、引き続き、優良な財源確保に努めます。
- ③ メリハリのある舗装修繕  
予防的維持として損傷の早期にクラック補修を行うなど、舗装の「補修」と「修繕」を使いわけ、メリハリのある舗装修繕に取り組みます。
- ④ 計画のマネジメント  
計画のマネジメントは、舗装点検要領に基づくP D C Aサイクル（下図メンテナンスサイクル）を踏まえ、計画の進捗状況や他事業での実施状況等を随時確認しながら、修繕事業費の平準化に取り組みます。



鹿児島市舗装維持管理計画

---

平成 29 年 5 月 計画策定  
令和 4 年 3 月 第 2 次計画策定



## 鹿児島市舗装維持管理計画

〈お問合せ先〉

鹿児島市 建設局 道路部 道路維持課

TEL : 099-216-1410

FAX : 099-216-1352

Email : [douroiji@city.kagoshima.lg.jp](mailto:douroiji@city.kagoshima.lg.jp)

住所 : 〒892-8677

鹿児島県鹿児島市山下町 11 番 1 号

URL : <http://www.city.kagoshima.lg.jp/kensetu/douro/douroiji>