富加町が管理する舗装の個別施設計画　　点検年月：平成26年9月

路線名	路線延長	車線	延長	MCI延長				ひび割れ率(%)延長				分類	区分	路線の評価	修繕計画（着手予定）							
				5.1以上	4.1～5.0	3.1～4.0	3.0未満	15.0以下	15.1～35	35.1～40	40.1以上				H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33
滝田八反田線	1,947	右（上）	80	0	80	0	0	0	80	0	0	C	Ⅲ	下り車線の終点部は164mのMCI≦3.2で、ひび割れ率＞45%であり、早急な補修対応が必要である。残区間は日常の点検及び部分的な補修対応が必要。							○	
		左（下）	390	118	108	82	82	118	108	0	164											
西組木船線	1,712	右（上）	414	314	100	0	0	314	100	0	0	D	Ⅰ	上り車線は、終点部208mについて日常の点検及び部分的な補修が必要で、下り車線の起点から289mについてはひび割れ率＞40%のため早急な補修が必要。		○						
		左（下）	797	508	0	189	100	508	100	0	189											
北野下組線	953	右（上）	163	81	82	0	0	163	0	0	0	D	Ⅰ	下り車線の起点部にMCI＜5の区間が200mあり、全般的に5.1≦MCI≦6であり、日常の点検が必要である。								
		左（下）	953	653	300	0	0	753	200	0	0											
稲荷北野線	1,251	右（上）	0	0				0				C	Ⅲ	起点から900m区間の平均MCI4.3、平均ひび割れ率24%であるが、轍堀量＞15mm区間、ひび割れ率30%の区間あり、早急に補修対応が必要。								
		左（下）	1,251	257	587	407	0	451	693	107	0											
焼屋南坂線	1,070	右（上）	0	0								D	Ⅰ	川小牧口橋(L=15m)〔MCI=1.8〕、BP+300～BP+400区間の轍掘量＞15mmについて補修の検討が必要である。他区間は問題ない。								
		左（下）	1,067	952	100	0	15	1,052	0	0	15											
井ノ上片町線	1,696	右（上）	387	281	0	106	0	281	106	0	0	D	Ⅰ	上り車線の106m、下り車線の起点部300m区間、BP+600m～BP+1400m区間の800m区間について、日常の点検・部分的な補修対応が必要である。								
		左（下）	1,463	663	700	100	0	763	600	0	100											
金塚南洞線	1,481	右（上）	0	0				0				D	Ⅲ	BP+100m～BP+300mの200m区間について、平均MCI3.4、平均ひび割れ率＞38%のため、早急な補修対応が必要である。								
		左（下）	400	200	0	100	100	200	100	0	100											
西組下南坂線	1,738	右（上）	884	684	200	0	0	684	200	0	0	C	Ⅰ	下り車線の起点部100m及び下り車線のBP+100～BP+200の100m区間にMCI＜5があるが、その他は問題ない。全体的に5.1＜MCI＜7.3であり日常管理が必要。								
		左（下）	884	684	200	0	0	784	100	0	0											
町屋閏田線	1,175	右（上）	0	0								D	Ⅲ	起点部から391m区間は、MCI＜5.1、ひび割れ率＞25%、轍堀量＞15mmの区間を含むため、早急な補修が必要。								
		左（下）	470	170	200	100	0	170	300	0	0											
薬師前線	203	右（上）	0	0				0				D	Ⅰ	早急な補修が必要な路線であるが路線延長が短いため整備上の経済効果や評価点では下位の位置付けとなるが実際は整備も検討が必要となる。	○							
		左（下）	105	0	0	0	105	0	0	0	105											
南栃洞白山線	930	右（上）	0	0				0				D	Ⅰ	4.2≦MCI≦5.3、ひび割れ率＜25%であるため、日常の点検及び部分的な補修対応が必要である。								
		左（下）	261	100	161	0	0	100	161	0	0											
井ノ上蓮野線	772	右（上）	386	0	56	330	0	0	242	44	100	C	Ⅲ	上り・下り車線ともにMCI≦4.7で、ひび割れ率＞30%区間（L=300m）を含むため、早急な補修対応が必要である。						○		
		左（下）	525	0	200	200	125	0	300	0	225											
滝田69号線	2,679	右（上）	2,402	1,290	407	654	51	1,397	954	0	51	B	Ⅲ	上り車線の起点部より807m区間、BP+1300～BP+1600の300m区間、下り車線のBP+446～BP+807mの361m、BP+1000～BP+1400の400m区間について、MCI、5.0、轍堀量≧15mm区間があり、ひび割れ率＞20%のため、早急な補修対応が必要。	○		○					
		左（下）	2,402	1,748	554	100	0	1,948	454	0	0											
滝田79号線	764	右（上）	757	400	300	0	57	400	300	0	57	C	Ⅲ	上り車線の終点部275mと下り車線の全線L=757m、MCI＜5、ひび割れ率＞20%であるが、轍堀量＞15mmの区間があり、早急な補修対応が必要。								○
		左（下）	757	100	357	300	0	100	657	0	0											
羽生32号線	956	右（上）	956	460	0	200	296	460	200	0	296	C	Ⅲ	上り車線のBP+500～終点の496、下り車線BP+300～BP+500の200m区間を除くL=796mはMCI＜4、平均ひび割れ率＞40%であるため、早急な補修対応が必要。					○			
		左（下）	956	160	200	300	296	160	300	100	396											
羽生40号線	1,037	右（上）	0	0				0				D	Ⅲ	平均MCI≦3.5、平均ひび割れ率＞35%であり、早急に全面的な補修対応が必要。								
		左（下）	770	0	46	724	0	0	470	300	0											
羽生80号線	971	右（上）	0	0				0				C	Ⅲ	下り車線に平均ひび割れ率＞35%であり、、轍堀量＞15mmを超えている区間もあり、早急に補修対応が必要。				○				
		左（下）	928	100	128	400	300	100	428	100	300											
大山27号線	511	右（上）	374	100	200	74	0	100	274	0	0	B	Ⅰ	上り車線がMCI≦5.1であり、ひび割れ率≧15%であるため、日常の点検と部分的な補修対応が必要。他区間は問題ない。								
		左（下）	374	374	0	0	0	374	0	0	0											
高畑51号線	641	右（上）	641	400	241	0	0	400	241	0	0	B	Ⅱ	上り車線の終点部L=141mのMCI＜5であり、この区間について日常点検（下り）部分的な補修が必要である。全区間の轍掘れが大きい。								
		左（下）	641	400	200	41	0	400	241	0	0											
大平賀33号線	1,493	右（上）	1,093	391	200	502	0	391	602	0	100	C	Ⅲ	上り車線0+398～0+1100のL=702m、下り車線BP～BP+1200のL=1200m区間について、MCI＜3.5、平均ひび割れ率≧35%のため、早急な補修対応が必要。								
		左（下）	1,491	291	200	700	300	291	500	300	400											
加治田120号線	277	右（上）	0	0				0				D	Ⅰ	下り路線始点部についてはMCI値≦3.0区間があり補修考慮区間があるが上り車線は良好な状態といえる。								
		左（下）	277	59	55	100	63	59	55	100	63											
羽生1号線	1,146											D	Ⅲ	点検未実施					○			