

# 町道個別施設計画書



# 目 次

1. 舗装の現状と課題	1
1.1 管理道路の現状	1
1.2 舗装修繕予算の現状	2
1.3 舗装の現状	3
2. 舗装の維持管理の基本的な考え方	5
2.1 舗装管理の基本方針	5
2.2 管理道路の分類（グループ分け）	5
2.3 管理基準	7
2.4 点検方法・点検頻度	9
2.5 使用目標年数（分類 B の道路）	9
3. 計画期間	10
3.1 計画期間	10
3.2 計画期間内の修繕費用の見通し	10
4. 対策の優先順位	11
5. 舗装の状態、対策内容、実施時期	12
5.1 診断結果	12
5.2 対策内容と実施時期	13
5.3 予算シミュレーション	14

# 1. 舗装の現状と課題

## 1.1 管理道路の現状

令和4年3月末現在、小値賀町が管理する町道（4.0m以上の町道）の管理延長は17.206km、その内、舗装延長は合計17.206km（舗装率100%）となっている。

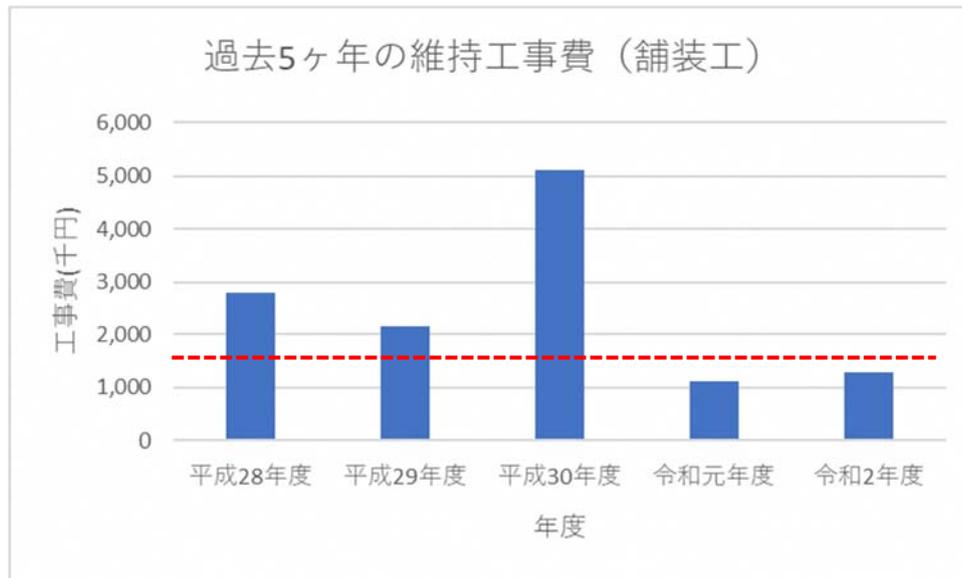


表 1.1 管理延長と舗装延長

路線番号	路線名	設計延長 (m)	代表幅員 (m)	台帳延長 (m)	実測延長 (m)	舗装延長 (m)	舗装率 (%)
001	町道笛吹柳線	1,791	5.5	1,735	1,756	1,756	100%
002	町道中村線	821	6.0	821	816	816	100%
003	町道斑線	1,080	6.0	1,080	1,061	1,061	100%
004	町道大浦学校線	797	6.0	797	805	805	100%
005	町道笛吹在線	598	6.0	598	594	594	100%
006	町道番岳線	1,144	5.0	1,144	1,173	1,173	100%
007	町道梶野橋線	1,068	6.0	1,074	1,083	1,083	100%
1級町道		7,299		7,249	7,287	7,287	100%
101	町道浜崎線	1,003	5.5	1,003	1,000	1,000	100%
102	町道大浦中央線	1,260	6.0	1,260	1,189	1,189	100%
103	町道船瀬学校線	1,044	6.0	1,035	1,058	1,058	100%
104	町道柳牛渡線	1,841	6.0	1,843	1,817	1,817	100%
105	町道殿崎線	472	6.0	472	478	478	100%
106	町道友尻線	729	5.0	729	726	726	100%
107	町道新西町線	370	5.0	370	373	373	100%
109	町道唐見崎線	2,077	5.0	2,083	2,085	2,085	100%
110	町道相津中央線	307	4.0	307	307	307	100%
111	町道松口線	804	5.0	804	819	819	100%
2級町道		9,907		9,906	9,851	9,851	100%
小値賀町道合計		17,206		17,155	17,139	17,139	100%

## 1.2 舗装修繕予算の現状

小値賀町の町道整備予算のうち、維持管理費に関する予算の推移（平成28年～令和2年）にはバラツキが見られ、最近5年間の舗装補修工事費の平均は2,500千円となっている。



### 1.3 舗装の現状

平成 28 年度（2016 年）に実施した路面性状の調査結果をもとに、令和 3 年度（2021 年）目視確認を行った結果、路面性状の目立つ変化はなく補修状況も確認はされていない事から平成 28 年度の路面性状調査結果を基に個別施設計画を行うこととする。

小値賀町が管理する町道については、ひび割れ率は、平均で 11.3%、わだち掘れ量は、平均で 9.9 mm であり、舗装の状態を総合的に表す指標である MCI（維持管理指数）は、平均で 5.7 となっている。町道の全体傾向としては破損の程度は小さく比較的良好な状況にある。

しかし一方では、修繕が必要とされる MCI 5.0 以下を修繕対象にすると、その占める割合は全体に対して 37.5%を示し、さらに修繕することが望まれる（近い将来、修繕対象となることが予想される）MCI 4 以下の割合は全体に対して 18.8%を示す。

今後修繕ストックの増大が予測されることから、破損の状態に応じた適切な維持管理の実施が望まれる。

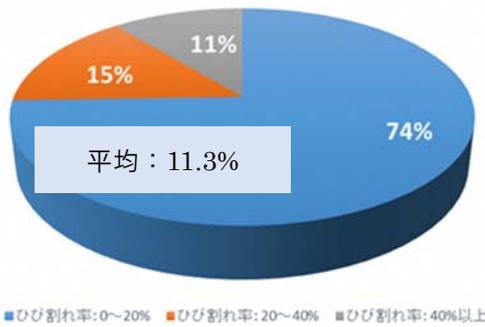


図 1.2 ひび割れ率(%)



図 1.3 わだち掘れ(mm)

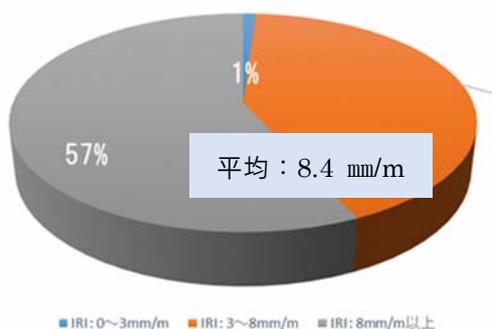


図 1.4 IRI (mm/m)

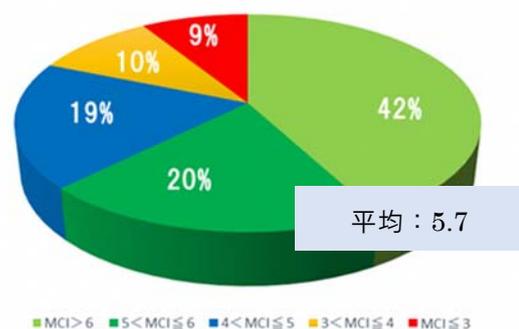


図 1.5 MCI

表 1.2 路線別路面性状値（平均値）

区分	路線番号	路線名称	実調査 区間長 (m)	路面性状				
				ひび割れ率 (%)	わだち 掘れ量 (mm)	縦断凸凹 (RI)	MCI値	評価
1 級 町 道	001	町道笛吹柳線	1,756	6.0	6.9	5.4	6.4	A
	002	町道中村線	816	13.3	7.8	7.9	5.1	B
	003	町道斑線	1,061	21.3	17.9	11.5	4.0	D
	004	町道大浦学校線	805	7.8	8.9	7.2	5.9	B
	005	町道笛吹在線	594	7.5	5.8	7.2	6.0	B
	006	町道番岳線	1,173	27.5	10.4	11.5	3.8	D
	007	町道梶野橋線	1,083	8.8	11.5	9.6	5.9	B
	合計（平均値）		7,287	13.2	9.9	8.6	5.3	B
2 級 町 道	101	町道浜崎線	1,000	5.0	6.5	7.8	6.3	A
	102	町道大浦中央線	1,189	20.0	10.0	10.0	4.3	C
	103	町道船瀬学校線	1,058	3.5	8.1	7.2	7.0	A
	104	町道柳牛渡線	1,817	5.0	10.0	7.3	6.3	A
	105	町道殿崎線	478	0.0	9.0	8.6	7.5	A
	106	町道友尻線	726	2.5	10.6	9.6	6.6	A
	107	町道新西町線	373	1.4	12.1	10.9	6.6	A
	109	町道唐見崎線	2,085	31.5	10.9	8.2	3.8	D
	110	町道相津中央線	307	1.3	11.3	11.3	6.7	A
	111	町道松口線	819	0.6	11.7	8.9	6.9	A
	合計（平均値）		9,851	7.1	10.0	9.0	6.2	A
小値賀町道合計（平均値）			17,139	10.1	10.0	8.8	5.8	B

## 2. 舗装の維持管理の基本的な考え方

### 2.1 舗装管理の基本方針

舗装の「個別施設計画」を策定し、診断結果を踏まえ破損の状況に応じた適切な措置方法を構築し、これにより道路舗装の長寿命化や舗装の維持修繕費のライフサイクルコスト削減を目指すものとする。

### 2.2 管理道路の分類（グループ分け）

効率的かつ効果的な維持修繕計画を立案することを目指し、管理道路は、小値賀町の道路の利用形態を踏まえた分類に分けて管理する。

管理道路を分類し、分類ごとに破損状況に応じた適切な措置を実施することで、効率的な維持修繕の実現を図るものとする。

#### (1) 道路の分類について

舗装点検要領（国土交通省）に示す道路の分類は以下に示すとおりであり、大型車交通量や損傷の進行程度によって、分類 A~D に分けられる。

表 2.1 道路の分類

特 性	分類	主な道路 <sup>※2</sup> (イメージ)	マネジメントのあり方
・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	・表層等の適時修繕による路盤以下の層の保護を目的に、点検を実施 ・走行性、快適性を重視した路面管理の実施
・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	・表層等の適時修繕による路盤以下の層の保護を目的に、点検を実施 ・修繕サイクルを長くしていくため、早期劣化箇所の原因把握と適切な措置 <sup>※3</sup> や、使用目標年数を意識した管理の実施 ・走行性、快適性を考慮した路面管理の実施
・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	・基本的に長寿命であることから、各道路管理者が点検サイクルを定めて適切に管理
・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	・巡視の機会を通じた路面管理

※<sup>2</sup>：分類毎の道路選定は各道路管理者が決定

※<sup>3</sup>：路盤の打ち換え、路盤の強化など

出典：舗装点検要領 H28.10〔国土交通省 道路局〕

(2) 小値賀町における道路の分類

小値賀町の町道においては、直轄国道等のように大型車が頻繁に走行する路線はなく、また大型車交通量が少なく通行規則も行っていることから、分類 B に相当する道路はなく、破損の進行は緩やかな道路（分類 C,D）が主と判断される。

今後の交通状況によって見直すものとするが、現状では以下の通りに設定するものとする。

表 2.2 小値賀町管理道路の分類

分類	対象道路	管理延長	全体比
分類 B の道路	対象町道なし	—	—
分類 C の道路	幹線道路及び、上下線のある町道 その他理由により管理者が認める町道	11.0 km	64 %
分類 D の道路	分類 C を除く、その他町道	6.2 km	36 %

道路の分類については、道路の利用形態、破損の進行状況等を踏まえて適宜見直しを図るものとする。

表 2.3 管理道路の分類（小値賀町）

路線番号	路線名	設計延長 (m)	代表幅員 (m)	台帳延長 (m)	実測延長 (m)	舗装延長 (m)	舗装率 (%)	分類	
								C	D
001	町道笛吹柳線	1,791	5.5	1,735	1,756	1,756	100%	1,791	
002	町道中村線	821	6.0	821	816	816	100%	821	
003	町道斑線	1,080	6.0	1,080	1,061	1,061	100%	1,080	
004	町道大浦学校線	797	6.0	797	805	805	100%	797	
005	町道笛吹在線	598	6.0	598	594	594	100%	598	
006	町道番岳線	1,144	5.0	1,144	1,173	1,173	100%		1,144
007	町道梶野橋線	1,068	6.0	1,074	1,083	1,083	100%	1,068	
1 級町道		7,299		7,249	7,287	7,287	100%	6,155	1,144
101	町道浜崎線	1,003	5.5	1,003	1,000	1,000	100%	1,003	
102	町道大浦中央線	1,260	6.0	1,260	1,189	1,189	100%		1,260
103	町道船瀬学校線	1,044	6.0	1,035	1,058	1,058	100%	1,044	
104	町道柳牛渡線	1,841	6.0	1,843	1,817	1,817	100%		1,841
105	町道殿崎線	472	6.0	472	478	478	100%		472
106	町道友尻線	729	5.0	729	726	726	100%		729
107	町道新西町線	370	5.0	370	373	373	100%	370	
109	町道唐見崎線	2,077	5.0	2,083	2,085	2,085	100%	2,077	
110	町道相津中央線	307	4.0	307	307	307	100%	307	
111	町道松口線	804	5.0	804	819	819	100%		804
2 級町道		9,907		9,906	9,851	9,851	100%	4,801	5,106
小値賀町道合計		17,206		17,155	17,139	17,139	100%	10,956	6,250

## 2.3 管理基準

### (1) 管理基準

修繕実施の判断基準については、ひび割れ率、わだち掘れ量、IRI（縦断凹凸）をもとに路面の状態を総合的に表す指標となる、「MCI（維持管理指数）（*Maintenance Control Index*）」を採用する。

対象区間の MCI を管理基準と照らし合わせることで健全性を評価し、健全性の段階に応じた対策工法を計画・立案することで、効率的かつ効果的な維持管理の実現を目指す。

※MCI とは、路面の評価（維持管理指数）のこと。評価区間毎に算出した『ひび割れ率』『わだち掘れ量』および『IRI（縦断凹凸）』を計算式に代入して総合的に路面を評価する値である。

MCI は①式（平坦性が未測定の場合は②式、③式および④式の算出結果のうち最小値をもって MCI 値とする。

$$MCI = 10 - 1.48C^{0.3} - 0.29D^{0.7} - 0.47\sigma^{0.2} \quad \dots \dots \dots \text{①}$$

$$MCI_0 = 10 - 1.51C^{0.3} - 0.30D^{0.7} \quad \dots \dots \dots \text{②}$$

$$MCI_1 = 10 - 2.23C^{0.3} \quad \dots \dots \dots \text{③}$$

$$MCI_2 = 10 - 0.54D^{0.7} \quad \dots \dots \dots \text{④}$$

ここに、MCI：維持管理指数

C：ひびわれ率（%） D：わだち掘れ量（mm）  $\sigma$ ：平坦性（縦断凹凸）（mm/m）

出典：舗装維持管理ガイドライン H27.3（長崎県土木部道路維持課）

表 2.4 管理指標及び修繕実施の判断基準（管理基準）

分類	区分Ⅰ （健全観察）	区分Ⅱ （表層機能保持段階）	区分Ⅲ （修繕段階）
分類 C の道路	MCI 5.1 以上	MCI 5.0～4.1	MCI 4.0 以下
分類 D の道路	補修が必要と判断された時点		

表 2.5 MCI と健全度の関係

健全度ランク	路面の状態	MCI 値
健全度 A	望ましい状況であり、補修の必要なし	MCI > 6
健全度 B	望ましい状況であるが、観察が必要	5 < MCI ≤ 6
健全度 C	一部損傷が見られ、予防的補修が必要	4 < MCI ≤ 5
健全度 D	損傷がある程度進み、計画的補修が必要	3 < MCI ≤ 4
健全度 E	損傷が著しく、早急な補修が必要	MCI ≤ 3

出典：舗装維持管理ガイドライン H27.3（長崎県土木部道路維持課）

(2) 対策工法

舗装の破損を放置しておくとその後加速度的な破損の進行が想定されるため、延命工法（補助工法）等と組み合わせながら破損の進行を抑えつつ、区分Ⅱ（MCI 5.0～4.1）、区分Ⅲ（MCI 4.0 以下）を対象に舗装の修繕を実施する。

1) 区分Ⅰ「健全段階」

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  
⇒日常点検による経過観察とする。

2) 区分Ⅱ「表層機能保持段階」

管理基準に照らし、劣化の程度が中程度の状態。  
⇒シーリング材注入等による表層の延命措置を計画する。

3) 区分Ⅲ「修繕段階」

管理基準に照らし、管理基準を経過している又は早期の経過が予想される状態  
⇒修繕工法を計画する。

修繕工法については、舗装の状態を勘案し選定する。

## 修繕工法について（修繕の実施段階）

### 【分類 C】

劣化の進行が緩やかな道路を対象としていることから、修繕工法は「切削 OL（舗装打換え）」により、舗装の長寿命化を図ることを基本とする。

但し、頻繁に修繕を繰り返している区間、或いは当初の設計交通量よりも交通量が増加した区間などのように、修繕度に早期の破損が危惧される区間については、FWD 等を用いた詳細調査を行い、路盤以下を含めた舗装の健全性を評価した上で舗装が長持ちする修繕工法を適用する。（例えば、路上再生工法や打換え工法）。

### 【分類 D】

劣化の進行が極めて遅い道路を対象としていることから、巡視の結果をもとに、損傷程度に応じた小規模の措置（常温材料を用いた段差修正やポットホール補修、加熱合材による小規模補修、シール注入等）を現場において適宜判断し、実施することを基本とする。

## 2.4 点検方法・点検頻度

道路の状態を把握するために実施する点検方法および点検頻度を示す。

分類 C は、路面性状調査による点検を基本とし、5年に1回の頻度で実施する。また、その間、路面状況に急激な変化が生じていないか、前回の路面性状調査から3年経過した段階で目視調査による点検を実施し、点検結果を補完する。

分類 D は、道路パトロールや巡視・巡回による路面状況の把握を基本とする。

表 2.6 点検方法・点検頻度

道路の分類	点検方法	点検頻度
分類 C の道路	路面性状調査 目視調査	5年に1回 前回の路面性状調査から3年経過した段階で実施する。
分類 D の道路	道路パトロール、巡視・巡回の機会を通じた路面状況の把握を基本とする。	

## 2.5 使用目標年数（分類 B の道路）

分類 B の道路に対し設定する項目であり、令和3年度現在、該当する路線がないため設定は行っていない。

### 3. 計画期間

#### 3.1 計画期間

当該個別施設計画において策定する計画期間は、10年を基本とする。

#### 3.2 計画期間内の修繕費用の見通し

計画期間内の修繕費用の見通しについては、管理基準、対策工法をもとに計画期間内に修繕が必要な区間（延長、面積）を抽出し、工法単価を掛け合わせてかかる修繕費用を積み上げるものとする。

#### 4. 対策の優先順位（補修計画の方針）

小値賀町では、対策箇所の舗装損傷状況（MCI）、路線の重要性、交通量の多少、住民要請の有無などをもとに対策箇所の重み付け（数値化）を行い、客観的な指標をもとに優先順位付けを決定することとした。また、対策箇所は修繕区間（区分Ⅲ）を基本に、施工が繁雑とならないようにその前後の破損状況も勘案しながら区間の抽出を行い設定することとした。

##### (1) 対象箇所

舗装構造を短区間で変えることは施工が繁雑となり好ましくないことから、修繕区間の最低延長は 100m 以上を基本とする。施工性を踏まえた延長を確保して区間抽出を行うこととした。

なお、修繕区間に隣接した区間において近い将来、修繕区間になることが想定される箇所がある場合、これを残しておくとして将来において短区間で修繕箇所が点在することになる。舗装が継ぎ接ぎとなり舗装の品質が確保できない恐れが出てくるため、そうならないよう修繕区間は前後の損傷状況も勘案し計画する。具体的には、前後の MCI 5.0 以下（区分Ⅱ）を含めて対策区間を計画する。

##### (2) 優先順位の設定

対策区間の重み付け（数値化）は以下により行う。対策区間ごとに重み付けを行い、数値化した指標により優先順位を設定する。

表 4.1 対策箇所の重み付け（数値化）

項目	基準	点数	対策工法区分
破損区分 MCI	4.0 以下	3 点	区分Ⅲ
	5.0 ~ 4.1	1 点	区分Ⅱ
	5.1 以上	—	区分Ⅰ
幹線道路、バス路線 通学路、	1・2 級	1 点	
	その他	—	
住民要請有無	あり	2 点	
	なし	—	

※幹線道路には、上下線区分された道路・その他、管理者が区分する道路も含む

##### (3) 対策箇所の見直し

年度毎に見直すものとする。

## 5. 舗装の状態、対策内容、実施時期

### 5.1 診断結果

平成 28 年度に点検した 12.1 km（分類 C）の診断結果は以下のとおりである。  
区分Ⅱ，Ⅲについては、修繕段階として修繕工法を用いた措置の実施が望まれる。

表 5.1 診断結果（平成 28 年度）

単位：km

道路の分類	区分Ⅰ	区分Ⅱ	区分Ⅲ
分類 C の道路	6.5	2.6	3.0

※ 表内数値は実測値（調査）延長

また、診断結果より抽出された路線および区間は以下の通りである。

表 5.2 要対策路線および区間

路線番号	路線名	調査延長 (m)	代表幅員 (m)	区分Ⅰ	区分Ⅱ	区分Ⅲ	合計
001	町道笛吹柳線	1,756	5.5	1,256	400	100	1,756
002	町道中村線	816	6.0	316	400	100	816
003	町道斑線	1,061	6.0	461	100	500	1,061
004	町道大浦学校線	805	6.0	405	300	100	805
005	町道笛吹在線	594	6.0	494	100	0	594
006	町道番岳線	1,173	5.0	100	473	600	1,173
007	町道梶野橋線	1,083	6.0	600	183	300	1,083
1 級町道		7,287		3,632	1,956	1,700	7,288
101	町道浜崎線	1,000	5.5	800	200	0	1,000
102	町道大浦中央線	1,189	6.0	0	0	0	0
103	町道船瀬学校線	1,058	6.0	882	176	0	1,058
104	町道柳牛渡線	1,817	6.0	0	0	0	0
105	町道殿崎線	478	6.0	0	0	0	0
106	町道友尻線	726	5.0	0	0	0	0
107	町道新西町線	373	5.0	364	9	0	373
109	町道唐見崎線	2,085	5.0	592	200	1,293	2,085
110	町道相津中央線	307	4.0	207	100	0	307
111	町道松口線	819	5.0	0	0	0	0
2 級町道		9,851		2,845	685	1,293	4,823
小値賀町道合計		17,139		6,477	2,641	2,993	12,111

## 5.2 対策内容と実施時期

平成 28 年度の点検結果をもとに舗装を診断した結果、今後 10 年において修繕が必要となる対策箇所は以下のように抽出された。

### (1) 対策内容

表 5.3 修繕が必要な路線リスト

## 小値賀町 町道個別施設計画（要対策路線・対策工法）

策定期間：令和 3 年度

路線番号	路線名	設計延長 (m)	代表幅員 (m)	対策延長	評価点	対策工法
001	町道笛吹柳線	1,791	5.5	500	1.3	切削オーバーレイ
002	町道中村線	821	6.0	500	1.8	切削オーバーレイ
003	町道斑線	1,080	6.0	600	2.3	切削オーバーレイ
004	町道大浦学校線	797	6.0	400	1.7	切削オーバーレイ
005	町道笛吹在線	598	6.0	100	1.2	切削オーバーレイ
006	町道番岳線	1,144	5.0	0		
007	町道梶野橋線	1,068	6.0	483	1.8	切削オーバーレイ
1 級町道		7,299		2,583		
101	町道浜崎線	1,003	5.5	200	0.2	切削オーバーレイ
102	町道大浦中央線	1,260	6.0	0		
103	町道船瀬学校線	1,044	6.0	176	0.2	切削オーバーレイ
104	町道柳牛渡線	1,841	6.0	0		
105	町道殿崎線	472	6.0	0		
106	町道友尻線	729	5.0	0		
107	町道新西町線	370	5.0	9	0.1	切削オーバーレイ
109	町道唐見崎線	2,077	5.0	1,493	2.9	切削オーバーレイ
110	町道相津中央線	307	4.0	100	0.3	切削オーバーレイ
111	町道松口線	804	5.0	0		
2 級町道		9,907		1,978		
小値賀町道合計		17,206		4,561		

### (2) 実施時期

対策内容	実施年度											
	2016年 H28	2017年 H29	2018年 H30	2019年 R1	2020年 R2	2021年 R3	2022年 R4	2023年 R5	2024年 R6	2025年 R7	2026年 R8	2027年 R9
点検	◎			○			◎			○		◎
措置	→											

◎：定期点検      ○：目視点検

定期的な調査として、5年に1回の定期点検と2～3年に1回の目視点検を実施する。  
また、日常的な巡視及び住民からの情報提供を基に、損傷状況の監視を行う。

### 5.3 予算シミュレーション

要対策路線（4.56 km）に対する必要な予算について試算を行った。

[試算条件]

① 対策工法の費用

- ・ 切削オーバーレイ 採用単価：¥ 8,000 円/m<sup>2</sup>

積算基準書：国土交通省 土木工事積算基準書（令和3年度版）

積算単価・歩掛：令和3年4月単価、42 長崎県⑤県北

② 対象箇所の面積

- ・ 対象箇所（延長 m）×幅員（〇〇m）

道路の分類Cにおける幅員の平均を代表的な値として設定。

(1) 必要予算

$$\begin{aligned} & \text{対策工法の費用 (円/m}^2\text{)} \times \text{延長 (m)} \times \text{幅員 (m)} \\ & = \text{¥ 165,259 千円} \end{aligned}$$

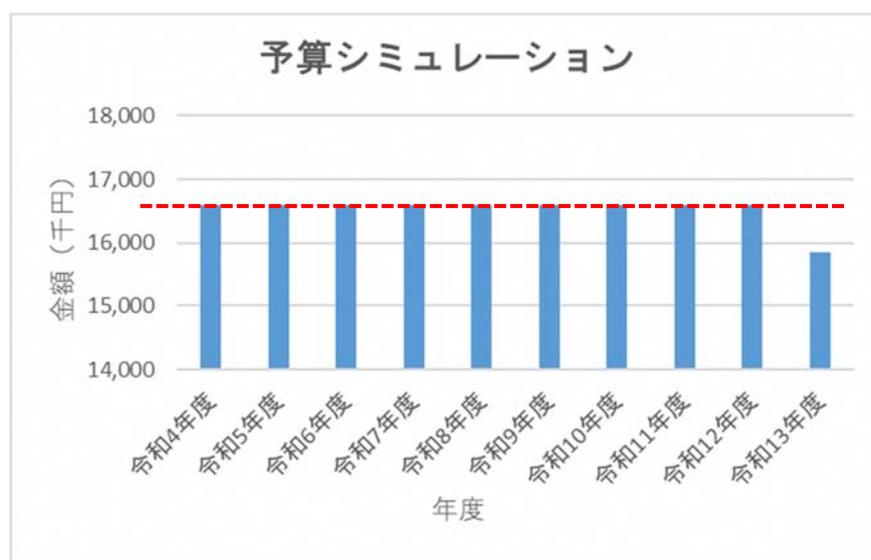
(2) 年間平均修繕費

10 ヶ年（R4～R13 年度）における必要予算

$$\text{¥ 165,259 千円} \div \text{10 ヶ年} \approx \text{¥ 16,600 (千円/年)}$$

10 ヶ年計画とした場合の修繕費用は年間約 ¥ 16,600 千円と試算された。その規模は過去 5 年間の修繕費用（平均 2,500 千円）と比較して大きく乖離するものであるが、道路を維持していく上で必要な修繕であると考えられる。

表 5.4 町道個別施設計画（令和4年度～令和13年度の10箇年計画）



## 小値賀町 町道個別施設計画（修繕計画）

策定時期：令和3年度

路線番号	路線名	設計延長 (m)	代表幅員 (m)	対策延長	評価点	補修工法	補修期間	補修費 (千円)
001	町道笛吹柳線	1,791	5.5	500	1.3	切削オーパレ	R11 ~ R12	18,000
002	町道中村線	821	6.0	500	1.8	切削オーパレ	R8 ~ R9	20,000
003	町道斑線	1,080	6.0	600	2.3	切削オーパレ	R6 ~ R8	24,000
004	町道大浦学校線	797	6.0	400	1.7	切削オーパレ	R10 ~ R11	16,000
005	町道笛吹在線	598	6.0	100	1.2	切削オーパレ	R12	3,200
006	町道番岳線	1,144	5.0	0				
007	町道梶野橋線	1,068	6.0	483	1.8	切削オーパレ	R9 ~ R10	19,320
1級町道		7,299		2,583				100,520
101	町道浜崎線	1,003	5.5	200	0.2	切削オーパレ	R13	7,200
102	町道大浦中央線	1,260	6.0	0				
103	町道船瀬学校線	1,044	6.0	176	0.2	切削オーパレ	R13	7,056
104	町道柳牛渡線	1,841	6.0	0				
105	町道殿崎線	472	6.0	0				
106	町道友尻線	729	5.0	0				
107	町道新西町線	370	5.0	9	0.1	切削オーパレ	R13	294
109	町道唐見崎線	2,077	5.0	1,493	2.9	切削オーパレ	R4 ~ R6	47,789
110	町道相津中央線	307	4.0	100	0.3	切削オーパレ	R12	2,400
111	町道松口線	804	5.0	0				
2級町道		9,907		1,978				64,739
小値賀町道合計		17,206		4,561				165,259