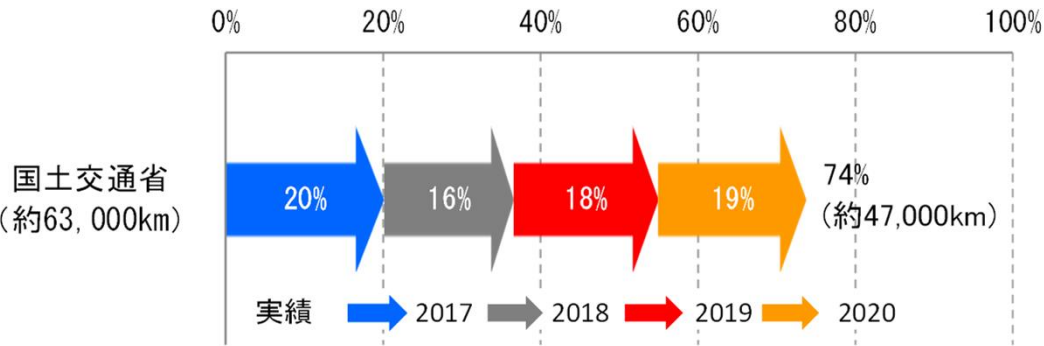


舗装の点検・修繕等措置の実施状況(国土交通省)

- 国土交通省が管理する道路では、2017年度より舗装点検を行っており、2020年度末時点の点検実施率は約74%と着実に進捗しています。
- 判定区分Ⅲ(修繕段階)の割合は、アスファルト舗装は14%、コンクリート舗装では6%となっています。
- 判定区分Ⅲとなった区間のうち、修繕等を実施した区間の割合は、アスファルト舗装で15%、コンクリート舗装で5%であり、道路利用者の安全安心の確保や、ライフサイクルコスト低減のため、効率的な修繕を実施する必要があります。

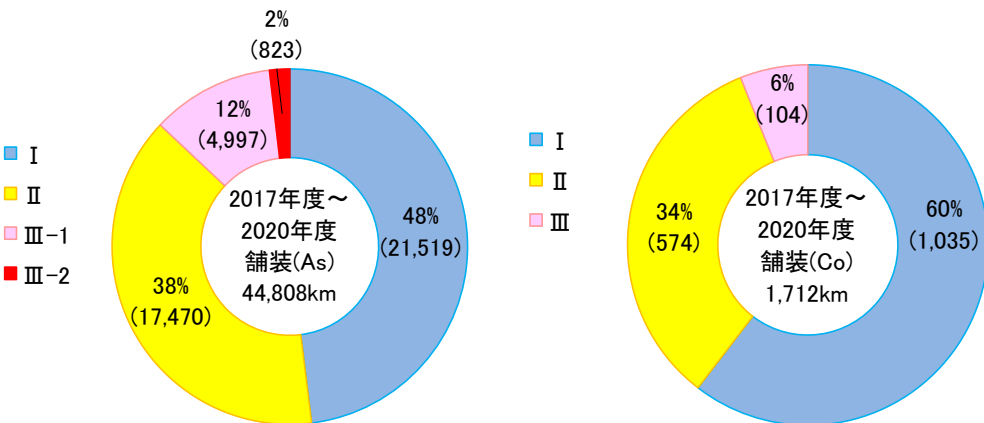
■舗装の点検実施率(国土交通省管理)



■舗装の判定区分の割合(国土交通省管理)

アスファルト舗装の健全性判定区分
(延べ車線延長ベース)

コンクリート舗装の健全性判定区分
(延べ車線延長ベース)



※延べ車線延長：点検対象となる車線延長の合計
※四捨五入の関係で、合計値と一致しない場合がある。

■直轄管理道路の舗装における修繕等措置の実施状況

舗装種別	判定区分	修繕必要 (A)	修繕着手済 (B) (B/A)	工事着手済 (C) (C/A)	修繕完了 (D) (D/A)
アスファルト	Ⅲ	5,820 km	868 km (15%)	835 km (14%)	819 km (14%)
	うち、Ⅲ-1	4,997 km	753 km (15%)	724 km (14%)	714 km (14%)
	うち、Ⅲ-2	823 km	114 km (14%)	112 km (14%)	105 km (13%)
コンクリート	Ⅲ	104 km	5 km (5%)	4 km (4%)	2 km (2%)
合計	-	5,924 km	873 km (15%)	839 km (14%)	821 km (14%)

※四捨五入の関係で、合計値と一致しない場合がある。

判定区分(アスファルト舗装・コンクリート舗装)

<アスファルト舗装>

判定区分	説明
Ⅰ	健全
Ⅱ	表層機能保持段階
Ⅲ	修繕段階
Ⅲ-1	表層等修繕
Ⅲ-2	路盤打換等

<コンクリート舗装>

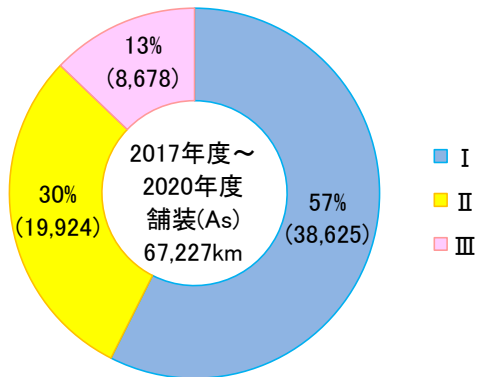
判定区分	説明
Ⅰ	健全
Ⅱ	補修段階
Ⅲ	修繕段階

舗装の点検・修繕等措置の実施状況(地方公共団体)

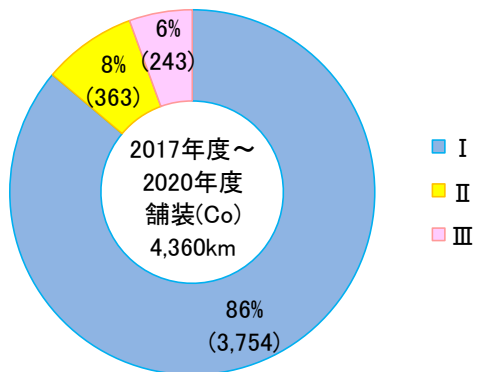
- 国土交通省では、地方公共団体に対する技術的助言として2016年度に舗装点検要領を示しています。
- この点検要領に準じて、2017～2020年度に地方公共団体が点検を実施した延長は、アスファルト舗装：約67,227km、コンクリート舗装：約4,360kmとなっています。
- 判定区分Ⅲ(修繕段階)の舗装延長は、アスファルト舗装：約8,678km、コンクリート舗装：約243kmです。
- このうち、修繕等措置に着手した区間の割合は、アスファルト舗装で16%、コンクリート舗装で10%であり、道路利用者の安全安心の確保や、ライフサイクルコスト低減のため、効率的な修繕を実施する必要があります。

■ 地方公共団体における舗装の点検実施状況

アスファルト舗装の健全性判定区分
(延べ車線延長ベース)



コンクリート舗装の健全性判定区分
(延べ車線延長ベース)



■ 地方公共団体管理道路の舗装における修繕等措置の実施状況

舗装種別	判定区分	修繕必要 (A)	修繕着手済 (B) (B/A)	工事着手済 (C) (C/A)	修繕完了 (D) (D/A)
アスファルト	Ⅲ	8,678 km	1,352 km (16%)	1,167 km (13%)	1,048 km (12%)
コンクリート	Ⅲ	243 km	25 km (10%)	22 km (9%)	22 km (9%)
合計	-	8,921 km	1,377 km (15%)	1,189 km (13%)	1,070 km (12%)

判定区分(アスファルト舗装・コンクリート舗装)

<アスファルト舗装>

判定区分	説明
I	健全
II	表層機能保持段階
III	修繕段階

<コンクリート舗装>

判定区分	説明
I	健全
II	補修段階
III	修繕段階

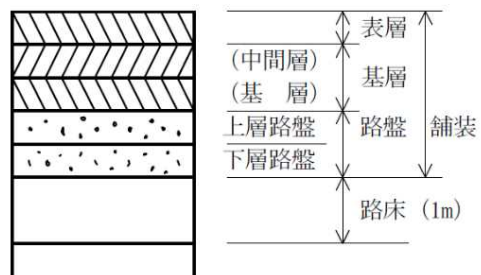
※舗装点検要領(2016年10月国土交通省道路局)に準じて点検及び健全性の診断を実施している地方公共団体を対象に集計
 ※2017～2020年度の4年間の点検により判定区分Ⅲと診断された延長(延べ車線延長)
 ※延べ車線延長：点検対象となる車線延長の合計
 ※幅員5.5m以下の生活道路を含む

舗装の損傷事例

<アスファルト舗装>

判定区分Ⅲ：修繕段階

損傷レベル大：ひび割れやわだち掘れ、縦断凹凸等が生じており、表層あるいは路盤を含めた舗装打ち換え等の修繕措置が必要な状態



ひび割れ



わだち掘れ

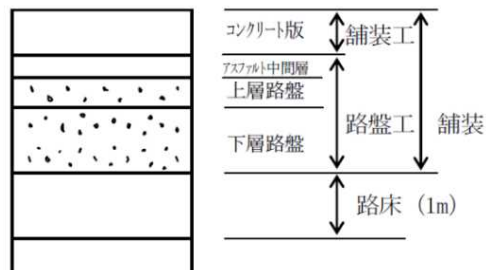


縦断凹凸

<コンクリート舗装>

判定区分Ⅲ：修繕段階

損傷レベル大：コンクリート版において、版央付近又はその前後に横断ひび割れが全幅員にわたっていて、一枚の版として輪荷重を支える機能が失われている可能性が高いと考えられる状態、または、目地部に段差が生じたりコンクリート版の隅角部に角欠けへの進展が想定されるひび割れが生じているなど、コンクリート版と路盤の間に隙間が存在する可能性が高いと考えられる状態

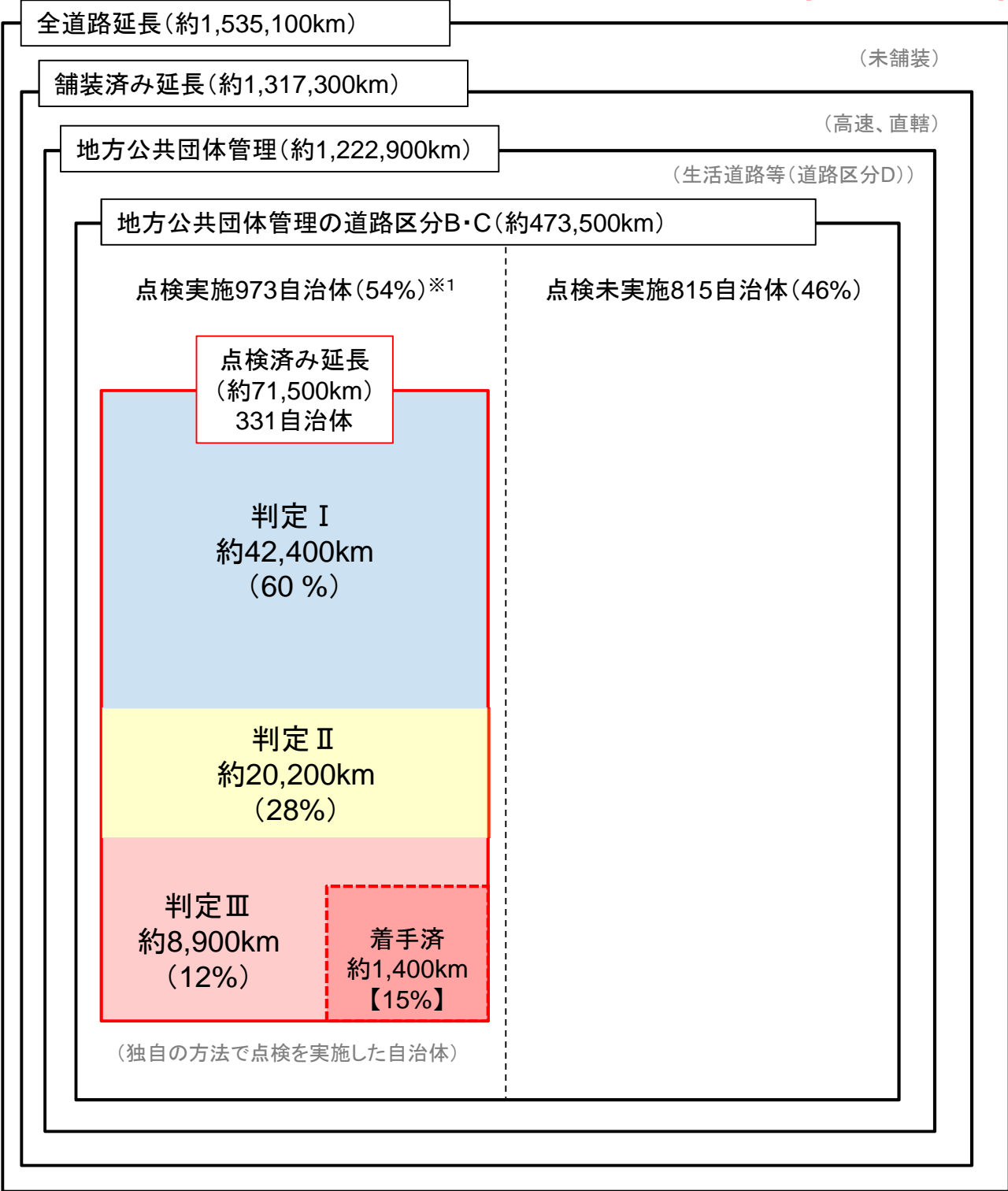


<コンクリート舗装の構成と各層の名称>



■地方公共団体の舗装点検状況(R2年度末時点)

[車線延長ベース]



※ 自治体が点検を実施している道路はB・Cと仮定(Dは除く)
※1 点検実施自治体数は、H29～R2年度に点検を実施した自治体数

今後の舗装の管理について(案)

○ 重要物流道路などの幹線道路において、直轄管理、地方管理を問わず、路盤損傷に伴う表層修繕の繰り返しにより生じるコスト(ライフサイクルコスト、工事規制等による社会的影響等)を最小限にするため、早期の予防保全への移行を目指す

特性	分類	主な道路 (イメージ)	管理基準	点検頻度	健全性の診断	道路延長	車線延長 <small>※速報値</small>	道路メンテナンス 年報の対象	重要物流道路 との関係
<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路等 (高速走行など求められるサービスの水準が高い道路) 	A	高速道路	ひび割れ率 : 15~20% わだち掘れ量 : 20~25mm IRI : 3.5mm/m	5年に1回以上を道路管理者が適切に設置	区分A・Bの診断区分	I (健全): 損傷レベルが小 II (表層機能保持段階): 損傷レベルが中 (修繕段階): 損傷レベルが大 III-1表層等修繕 (路盤以下の層が健全) III-2路盤打換等 (路盤以下の層も損傷)	計: 約11,400km (高速会社道路: 約9,000km) (直轄管理自専道: 約2,400km)	計: 約39,300km (高速会社道路: 約33,600km) (直轄管理自専道: 約5,700km) ※車線延長 (交通センサスより算出)	箇所別の進捗を表記 重要物流道路
<ul style="list-style-type: none"> ・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) 車線あたり大型車交通量 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 5px;"> 重要物流道路または 大型車1,000台・方向以上/日(目安) </div>	B	直轄国道	ひび割れ率 : 20~40% わだち掘れ量 : 20~40mm IRI : 8mm/m		区分C・Dの診断区分	I (健全): 損傷レベルが小 II (表層機能保持段階): 損傷レベルが中 III (修繕段階): 損傷レベルが大	計: 約213,500km (補助国道: 約25,700km) (県道: 約110,600km) (政令市の一般市道: 約19,200km) (市町村道: 約58,000km)	計: 約426,200km (補助国道: 約51,100km) (県道: 約220,700km) (政令市の一般市道: 約38,400km) (市町村道: 約116,000km) ※車線延長 (道路統計年報から交通センサスを差し引いて算出)	
<ul style="list-style-type: none"> ・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	補助国道・県道	ひび割れ率 : 20~40% わだち掘れ量 : 20~40mm IRI : 8mm/m		更新時期や地域特性等に応じて道路管理者が適切に点検計画を作成する	計: 約749,500km (政令市の一般市道: 約61,000km) (市町村道: 約688,500km)	計: 約749,400km (政令市の一般市道: 約60,900km) (市町村道: 約688,500km) ※車線延長 (道路統計年報より算出) ※未舗装道を除く		
<ul style="list-style-type: none"> ・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なければ長寿命) <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 5px;"> 幅員5.5m未満の道路 </div>	D	政令市一般市道 市町村道					計: 約1,009,200km	計: 約1,317,300km	
合計						計: 約1,009,200km	計: 約1,317,300km		

※コンクリート舗装の健全性の診断は、分類A~Dで診断区分がI~IIIで分類

道路メンテナンス年報(2021年8月)における舗装の点検実施状況(都道府県)

資料-2

都道府県名	国の判定区分に準じて点検	地整名
北海道		北海道
青森県	○	東北
岩手県	○	
宮城県	○	
秋田県		
山形県	○	
福島県		
茨城県	○	関東
栃木県	○	
群馬県	○	
埼玉県	○	
千葉県		
東京都	○	
神奈川県		
山梨県	○	
長野県	○	
新潟県	○	北陸
富山県		
石川県	○	
岐阜県	○	中部
静岡県		
愛知県	○	
三重県		
福井県	○	近畿
滋賀県		
京都府		
大阪府		
兵庫県		
奈良県		
和歌山県		
鳥取県	○	中国
島根県	○	
岡山県		
広島県		
山口県		
徳島県		四国
香川県		
愛媛県	○	
高知県		
福岡県	○	九州
佐賀県	○	
長崎県	○	
熊本県		
大分県		
宮崎県		
鹿児島県		
沖縄県	○	沖縄

道路メンテナンス年報(2021年8月)における舗装の点検実施状況(政令市)

資料-2

政令市名	国の判定区分に準じて点検	地整名
札幌市	○	北海道
仙台市	○	東北
さいたま市		関東
千葉市	○	
川崎市	○	
横浜市	○	
相模原市	○	
新潟市		北陸
浜松市		中部
静岡市		
名古屋市		
京都市	○	近畿
大阪市		
堺市		
神戸市		
岡山市		中国
広島市	○	
北九州市	○	九州
福岡市	○	
熊本市	○	

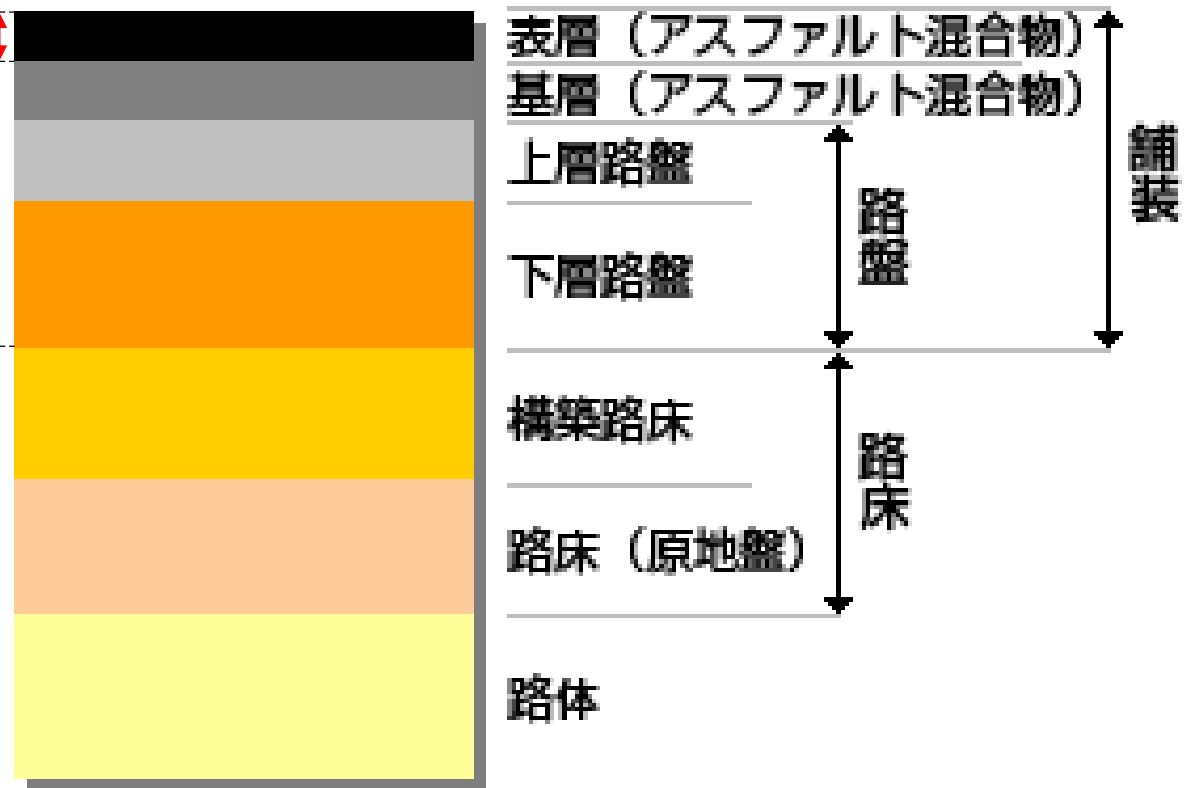
<修繕事業の財政措置>

公共施設等適正
管理推進事業債

社会資本整備
総合交付金

※ 表層の補修については、公適債で実施
するよう要望聴取時の事務連絡で通知

<舗装の構成図>



舗装点検要領の制定について

1. 舗装点検要領の構成

【 目 次 】

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| 1. 適用の範囲 | 6-2 損傷の進行が緩やかな道路等(分類C、D) |
| 2. 点検の目的 | (1)点検の方法 |
| 3. 用語の定義 | (2)健全性の診断 |
| 4. 道路の分類 | (3)措置 |
| 5. 点検等の基本的な考え方 | (4)記録 |
| 6. アスファルト舗装の点検 | 7. コンクリート舗装の点検 |
| 6-1 損傷の進行が早い道路等(分類A、B) | (1)点検の方法 |
| (1)点検の方法 | (2)健全性の診断 |
| (2)健全性の診断 | (3)措置 |
| (3)措置 | (4)記録 |
| (4)記録 | |

2. 点検要領のポイント① 舗装の修繕の効率的な実施を目的として規定

○ 点検要領は、修繕の効率的な実施により、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規定

本要領の位置付け

本要領は、舗装の長寿命化・ライフサイクルコスト(LCC)の削減など効率的な修繕の実施にあたり、道路法施行令第35条の2第1項第二号の規定に基づいて行う点検に関する基本的な事項を示し、もって、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いる。

なお、本要領に記載された基本的な事項を踏まえ、独自に実施している道路管理者の既存の取組を妨げるものではない

1. 適用の範囲

本要領は、道路法(昭和27年法律第180号)第2条第1項に規定する道路における車道上の舗装の点検に適用する。

※安全性に関連する突発的な損傷(ポットホール等)については、巡視等により発見次第対応すべき事象であり、長寿命化等を目的とした本点検要領とは性格が異なるため、本要領の対象外とする。

2. 点検の目的

本要領は、道路法施行令第35条の2第1項第二号の規定に基づいて行う点検としての車道上の舗装の点検に適用されるものである。よって、点検の目的は、舗装の修繕の効率的な実施に向け、舗装の現状について必要な情報を得ることにある。

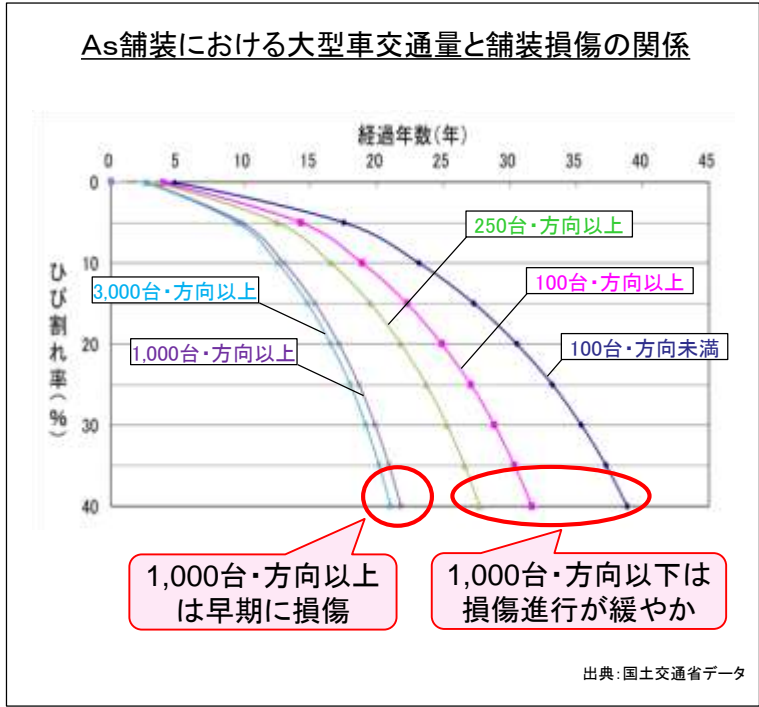
2. 点検要領のポイント② 損傷の進行速度や道路の特性に応じた分類

○ 損傷に大きな影響を与える大型車交通量や求められるサービス水準など道路の特性に応じた点検方法を規定

3. 道路の分類

舗装の点検の実施にあたっては、管内の道路を分類A～Dに区分することとする。

大分類	小分類	分類	主な道路 (イメージ)
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)	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
		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)	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)	C	政令市一般市道
		D	補助国道・県道 市町村道



2. 点検要領のポイント③ 舗装種別毎の構造特性を考慮し点検の考え方を規定

- 点検の基本的な考え方として、アスファルト舗装とコンクリート舗装に大別し規定
- 点検等に関する技術開発を促し、積極的に採用することを記載

5. 点検等の基本的な考え方

(1)アスファルト舗装

・表層や基層の適時修繕による、路盤以下の層の保護等を通じた長寿命化を目的とした点検

(2)コンクリート舗装

・コンクリート舗装の高耐久性能をより長期間発現させるため、目地部や版のひび割れ等を重点的に点検

なお、点検関係の技術開発が多方面で進められており、開発動向の情報も収集し、本要領に基づく点検が合理化できる手法と判断される場合は積極的に採用するとよい。

※舗装の損傷箇所から路盤に雨水等が浸入することにより路盤の支持力が低下し、舗装構造全体が損傷。その場合、修繕より多くの費用等が必要。

<アスファルト舗装>

タイヤ
表面のひび割れから雨水が浸入
ポンピングによりひび割れから路盤の細粒分が流出
表層・基層
路盤
路床

路盤への雨水浸入による支持力低下

路盤の細粒分がポンピングにより流出し、砕石が集まっている状況

コア抜きを見ると、路盤の細粒分が流出し、表層等と路盤との間に隙間が生じている

表層だけの修繕の場合※

工法: 切削オーバーレイ
日施工量: 約600㎡/日
費用: 約5千円/㎡

路盤も修繕する場合※

工法: 打ち換え工法
日施工量: 約150㎡/日
費用: 約18千円/㎡

路盤を修繕した場合、費用は3倍以上、工事期間は4倍

<コンクリート舗装>

目地シール不良による雨水浸入
粒状材の噴出・路盤の空洞化(エロージョン)
粒状路盤
ダウエルバーの腐食・切断

2. 点検要領のポイント④【アスファルト舗装】使用目標年数の設定を規定

■損傷の進行が早い道路等

- 表層等の適時修繕により路盤の損傷を防ぎ、効率的な修繕を行うことを規定
- 使用目標年数の設定を規定し、長寿命化を意識した管理に誘導
- 点検頻度を5年に1回程度以上の頻度を目安として実施することを規定
- 判定区分を3段階に分類することを参考提示

6. アスファルト舗装の点検

6-1 損傷の進行が早い道路等（分類A、B）

（1）点検の方法

・使用目標年数の設定

管内の修繕実績や大型車交通量区分等に応じ、道路管理者が使用目標年数を、適切に設定する。

・点検頻度

5年に1回程度以上の頻度を目安として、道路管理者が適切に設定する。

・点検手法

各道路の特性等を踏まえ、道路管理者が適切に管理基準を設定し、目視又は機器を用いた手法など適切な手法により舗装の状態を把握する。

※使用目標年数

劣化の進行速度にばらつきの大いアスファルト舗装において、表層の早期劣化区間の排除や、表層の供用年数と損傷レベルに応じた適切な措置の実施といったきめ細やかな管理を通じた長寿命化に向け、表層を使い続ける目標期間として設定する年数

2. 点検要領のポイント⑤【アスファルト舗装】表層の適時修繕等によりLCC縮減

(2) 健全性の診断

道路管理者が設定した管理基準に照らし、点検で得られた情報(ひび割れ率、わだち掘れ量、IRIなど)により、適切に診断を行う。

※判定区分を3段階に分類することを参考提示

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
	(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)

※管理基準の参考値を提示

- ・分類Aの道路:ひび割れ率(15%~20%)、わだち掘れ量(20mm~25mm)、IRI(3.5mm)
- ・分類Bの道路:ひび割れ率(20%~40%)、わだち掘れ量(20mm~40mm)、IRI(8mm)

(3) 措置

健全性の診断に基づき、舗装の修繕が効率的に実施されるよう、必要な措置を講ずる。

※コンクリート舗装やコンポジット舗装への変更や、セメント安定処理による路盤の強化なども含めLCCの比較検討による適切な修繕設計に基づく措置を講ずる

(4) 記録

点検、診断、措置の結果を記録し、当該舗装が供用されている期間は、これを保存する。

なお、分類Aの道路は、高速走行など求められるサービス水準等を考慮し、点検・診断・措置・記録の各段階において道路の特性に応じた手法を用いることができる。

2. 点検要領のポイント⑥【アスファルト舗装】点検計画を策定し計画的な点検

■損傷の進行が緩やかな道路等

- 点検計画を策定し、計画に基づき点検を実施することを規定
- 判定区分を3段階に分類することを参考提示

6. アスファルト舗装の点検

6-2 損傷の進行が緩やかな道路（分類C、D）

（1）点検の方法

・点検計画の立案

道路の総延長を考慮し、更新時期や地域特性等に応じて道路管理者が適切に点検計画を策定。

・点検手法

各道路の特性等を踏まえ、道路管理者が適切に管理基準を設定し、目視又は機器を用いた手法など適切な手法により舗装の状態を把握する。

※点検計画立案の参考となるように、損傷の進行が緩やかな道路の劣化曲線を附録で提示

※点検間隔が長期となる場合の注意事項として、巡視等で得た情報により点検を補完することが望ましいことを記載

2. 点検要領のポイント⑦【アスファルト舗装】点検計画を策定し計画的な点検

(2) 健全性の診断

道路管理者が設定した管理基準に照らし、点検で得られた情報により、適切に診断する。

※判定区分を3段階に分類することを参考提示

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、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

※管理基準の参考値を提示

- ・損傷の進行が緩やかな道路等:ひび割れ率(20%~40%)、わだち掘れ量(20mm~40mm)

(3) 措置

健全性の診断に基づき、舗装の修繕が効率的に実施されるよう、必要な措置を講ずる。

(4) 記録

点検、診断、措置の結果を記録し、当該舗装が供用されている期間は、これを保存する。

なお、分類Dの道路は、上記によらず巡視の機会を通じた路面の損傷の把握及び措置・記録による管理とすることができる。

2. 点検要領のポイント⑧【コンクリート舗装】構造上の弱点箇所を重点点検

■損傷の進行が早い道路等、損傷の進行が緩やかな道路等

- 構造上弱点となる目地部等の状態を重点的に確認することを規定
- 5年に1回程度以上の頻度を目安として実施することを規定(損傷の進行が早い道路等)
- 点検計画を策定し、計画に基づき点検を実施することを規定(損傷の進行が緩やかな道路等)
- 判定区分を3段階に分類することを参考提示

7. コンクリート舗装の点検

(1) 点検の方法

・点検頻度

損傷の進行が早い道路等は、5年に1回程度以上の頻度を目安として、道路管理者が適切に設定

損傷の進行が緩やかな道路等は、更新時期や地域特性等に応じて、道路管理者が適切に設定

・点検手法

目視又は機器を用いた手法など適切な手法により、目地部や版のひび割れの状態を把握する。

2. 点検要領のポイント⑨【コンクリート舗装】構造上の弱点箇所を重点点検

(2) 健全性の診断

点検で得られる情報により、適切に診断する。

※判定区分を3段階に分類することを参考提示

区分		状態
I	健全	損傷レベル小:目地部に目地材が充填されている状態を保持し、路盤以下への雨水の浸入や目地溝に土砂や異物が詰まることがないと想定される状態であり、ひび割れも認められない状態
II	補修段階	損傷レベル中:目地部の目地材が飛散等しており、路盤以下への雨水の浸入や目地溝に土砂や異物が詰まる恐れがあると想定される状態、目地部で角欠けが生じている状態
III	修繕段階	損傷レベル大:コンクリート版において、版央付近又はその前後に横断ひび割れが全幅員にわたっていて、一枚の版として輪荷重を支える機能が失われている可能性が高いと考えられる状態である。または、目地部に段差が生じたりコンクリート版の隅角部に角欠けへの進展が想定されるひび割れが生じているなど、コンクリート版と路盤の間に隙間が存在する可能性が高いと考えられる状態

(3) 措置

健全性の診断に基づき、舗装の修繕が効率的に実施されるよう、必要な措置を講ずる。

(4) 記録

点検、診断、措置の結果を記録し、当該舗装が供用している期間は、これを保存する。

分類Aの道路については、高速走行など求められるサービス水準等を考慮し、点検・診断・措置・記録の各段階において道路の特性に応じた手法を用いることができる。また、分類Dの道路は、上記によらず巡視の機会を通じた路面の損傷の把握及び措置・記録による管理とすることができる。

3. 点検要領で定める内容(まとめ)

■ アスファルト舗装

基本的事項	損傷の進行が早い道路 等		損傷の進行が緩やかな道路 等	
	分類B	分類A	分類C	分類D
	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車交通量が多い道路、舗装が早期劣化する道路 ・道路管理者が同様の管理とすべきと判断した道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速走行など求められるサービス水準が高い道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車交通量が少ない道路、舗装の劣化が緩やかな道路 ・道路管理者が同様の管理とすべきと判断した道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・生活道路等
点検頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・5年に1回程度以上の頻度を目安として、道路管理者が適切に設定 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速走行など求められるサービス水準等を考慮し、点検・診断・措置・記録の各段階において道路の特性に応じた手法を用いることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の総延長を考慮し、更新時期や地域特性等に応じて道路管理者が適切に点検計画を策定 (参考として、大型車交通量毎の劣化曲線を示す) (点検間隔を長期とする場合は、巡視等で得た情報による補充の必要性を記載) 	<ul style="list-style-type: none"> ・巡視の機会を通じた路面の損傷の把握及び措置・記録による管理とすることができる。
点検方法	<ul style="list-style-type: none"> ・目視又は機器を用いた手法など適切な手法により、舗装の状態を把握 		<ul style="list-style-type: none"> ・目視又は機器を用いた手法など適切な手法により舗装の状態を把握 	
診断方法	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者が設定した管理基準に照らし、点検で得られた情報(ひび割れ率、わだち掘れ量、IRIなど)により、適切に診断 (参考として、損傷度合に応じた3段階の区分及び管理基準の事例を示す) 		<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者が設定した管理基準に照らし、点検で得られた情報により、適切に診断 (参考として、損傷度合に応じた3段階の区分及び、管理基準の事例を示す) 	
使用目標年数	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者が設定(年数は任意) 		—	

□ コンクリート舗装

基本的事項	損傷の進行が早い道路 等		損傷の進行が緩やかな道路 等	
	分類B	分類A	分類C	分類D
	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車交通量が多い道路、舗装が早期劣化する道路 ・道路管理者が同様の管理とすべきと判断した道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速走行など求められるサービス水準が高い道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車交通量が少ない道路、舗装の劣化が緩やかな道路 ・道路管理者が同様の管理とすべきと判断した道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・生活道路等
点検頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・5年に1回程度以上の頻度を目安として道路管理者が適切に設定 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速走行など求められるサービス水準等を考慮し、点検・診断・措置・記録の各段階において道路の特性に応じた手法を用いることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・更新時期や地域特性等に応じて道路管理者が適切に設定 	<ul style="list-style-type: none"> ・巡視の機会を通じた路面の損傷の把握及び措置・記録による管理とすることができる。
点検方法	<ul style="list-style-type: none"> ・目視又は機器を用いた手法など適切な手法により、目地部や版のひび割れの状態を把握 		<ul style="list-style-type: none"> ・目視又は機器を用いた手法など適切な手法により、目地部や版のひび割れの状態を把握 	
診断方法	<ul style="list-style-type: none"> ・点検で得られた情報により、適切に診断 (参考として、損傷度合に応じた3段階の区分を示す) 		<ul style="list-style-type: none"> ・点検で得られた情報により、適切に診断 (参考として、損傷度合に応じた3段階の区分を示す) 	
使用目標年数	—		—	

アスファルト舗装の損傷評価【ひび割れ】

判定区分	損傷イメージ
<p>○Ⅰ：健全(ひび割れ率0～20%程度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ひび割れの発生が認められない:0%、 ・縦断方向に1本連続的に発生:概ね10% ・左右両輪の通過部で縦断方向に1本ずつ連続的に発生:概ね20% ・評価単位区間内で片側の車輪通過部で複数本又は亀甲状に発生:概ね20% 	
<p>○Ⅱ：表層機能保持段階(ひび割れ率20～40%程度)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ひび割れが左右両輪の通過部で発生し、かつ片側の車輪通過部ではひび割れが縦横に派生するなど複数本発生:概ね30% ・ひび割れが左右両輪の通過部で発生し、かつ片側の車輪通過部ではひび割れが亀甲状に発生:概ね40% 	
<p>○Ⅲ：修繕段階(ひび割れ率40%程度以上)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ひび割れが左右両輪の通過部でそれぞれ亀甲状に発生:概ね50%～60% ・ひび割れが車線内全面に渡り亀甲状に発生:概ね80～100% 	

アスファルト舗装の損傷評価【わだち掘れ】

判定区分	損傷イメージ
○Ⅰ：健全(わだち掘れ量0～20mm程度)	
○Ⅱ：表層機能保持段階(わだち掘れ量20～40mm程度)	
○Ⅲ：修繕段階(わだち掘れ量40mm程度以上)	

アスファルト舗装の損傷評価【IRI】

判定区分	損傷イメージ
<p>○Ⅰ：健全 (IRI=0~3mm/m程度)</p> <p>・新設舗装と同等のレベル、路面の凹凸は目立たない</p>	
<p>○Ⅱ：表層機能保持段階 (IRI=3~8mm/m程度)</p> <p>・古い舗装の場合で劣化がやや進行したような状態。高速で走行すると適度に車両が振動・うねりを感じるような路面。10mm前後の路面の凹凸(うねり)は存在しうる。：概ねIRI=4~5mm/m</p> <p>・古い舗装の場合で劣化がかなり進行したような状態。高速で走行すると強く認識できる揺れを感じ、車両の損傷につながりかねないような路面。20mm前後の路面の凹凸が存在する。⇒概ね7~8mm/m</p>	
<p>○Ⅲ：修繕段階 (IRI=8mm/m程度以上)</p> <p>・明確な損傷が部分的に発生している状態。50~60km/hで強く認識できる揺れを感じ、車両の損傷につながりかねない。10mに1箇所程度路面のへこみが存在するような路面。：概ねIRI=9~10mm/m</p> <p>・明確な損傷が連続的に発生している状態。常に振動を感じるレベル。50km/hでは走行できない。多くのポットホールが存在する路面と同等。：概ねIRI=11~12mm/m</p>	

コンクリート舗装の損傷評価

判定区分	損傷イメージ
<p>○Ⅰ：健全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目地部で目地材がしっかり充填されている状態 ・目地部で段差、角欠けが確認されない状態 ・版自体にひび割れが発生していない状態 ・連続鉄筋コンクリート舗装で右の写真のように30～50cm程度の間隔で入る横断ひび割れは設計上見込まれたひび割れであり、健全 	
<p>○Ⅱ：補修段階</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目地部の目地材が飛散等しており、路盤以下への雨水の侵入や目地部への土砂詰まりを許すと想定される状態 ・目地部で角欠けや段差が生じている状態 	
<p>○Ⅲ：修繕段階</p> <ul style="list-style-type: none"> ・版中央付近又はその前後に中心に横断ひび割れが全幅員にわたって、一枚の版として輪荷重を支える機能が失われている可能性が高いと考えられる状態 ・目地部に段差が生じたり、版の隅角部に角欠けへの進展が想定されるひび割れが生じているなど、版と路盤の間に隙間が存在する可能性が高いと考えられる状態 	

効率的・効果的な舗装の管理に向けた取り組みについて

～舗装管理の計画化・体系化～



奈良県道路保全課

1. 舗装を取り巻く環境

資料-3

1-1. 県管理道路の延長

本件の道路、約12,840kmのうち、県管理道路は、国道と県道をあわせて、約2,025kmに及ぶ。舗装補修を含めた道路の維持管理を7つの土木事務所で実施している。

管理者	分類	管理延長(km)	割合(%)
国	直轄国道	165.8	1.3
県	県管理国道	681.8	5.3
	主要地方道	596.7	4.6
	一般県道	717.2	5.6
	自転車道	29.6	0.2
	計	2,025.3	15.7
市町村	市町村道	10,618.1	82.7
NEXCO	高速道路等	32.2	0.3
合計		12,841.4	100

1. 舗装を取り巻く環境

資料-3

1-2. 舗装に関する苦情・要望発生件数(R元年度)

舗装に関する苦情・要望の件数は全体(2991件)の約16%(484件)に及び、県民の舗装に関しての不満が大きくなっている。

