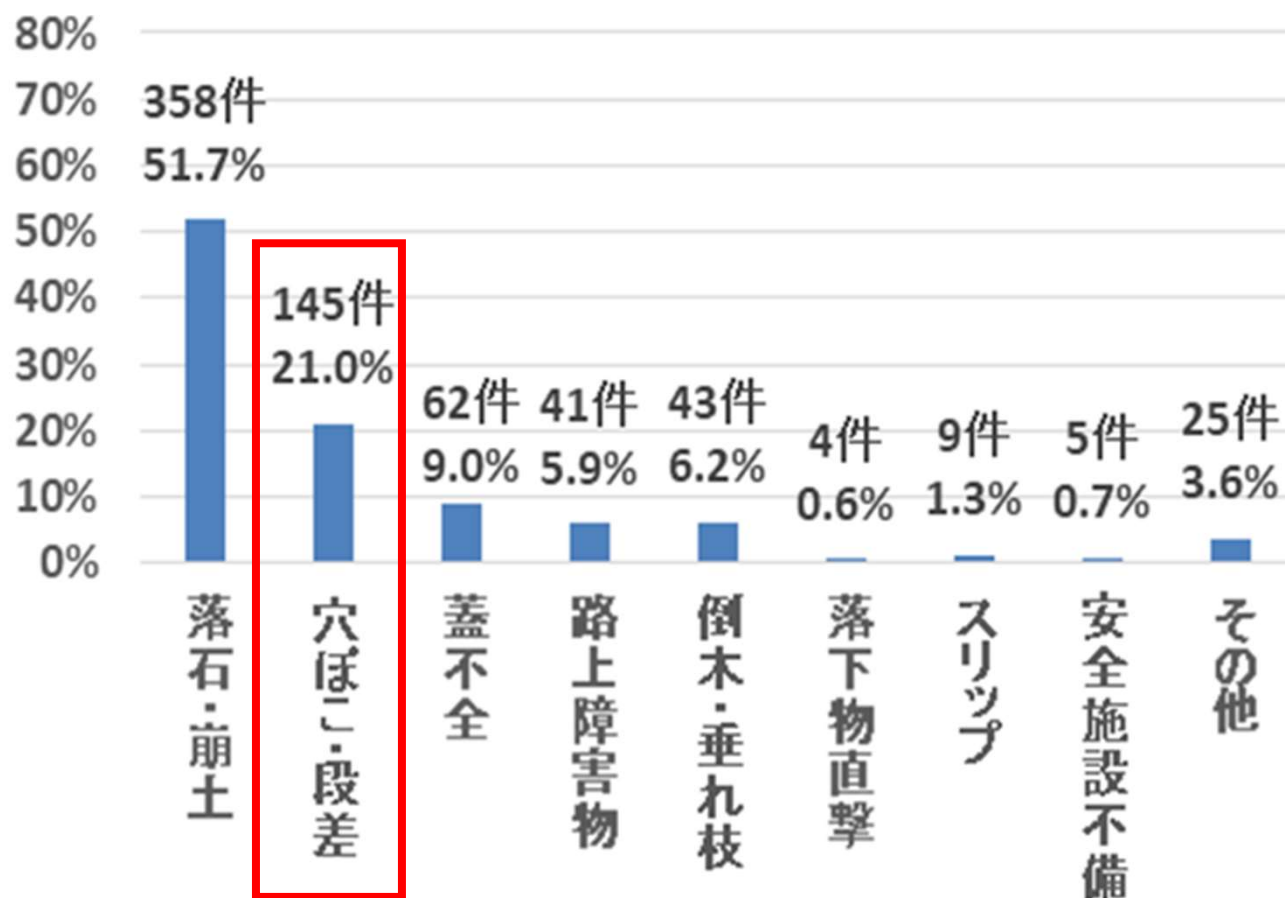


1. 舗装を取り巻く環境

資料-3

1-3. 過去10年間の管理瑕疵件数(全692件)

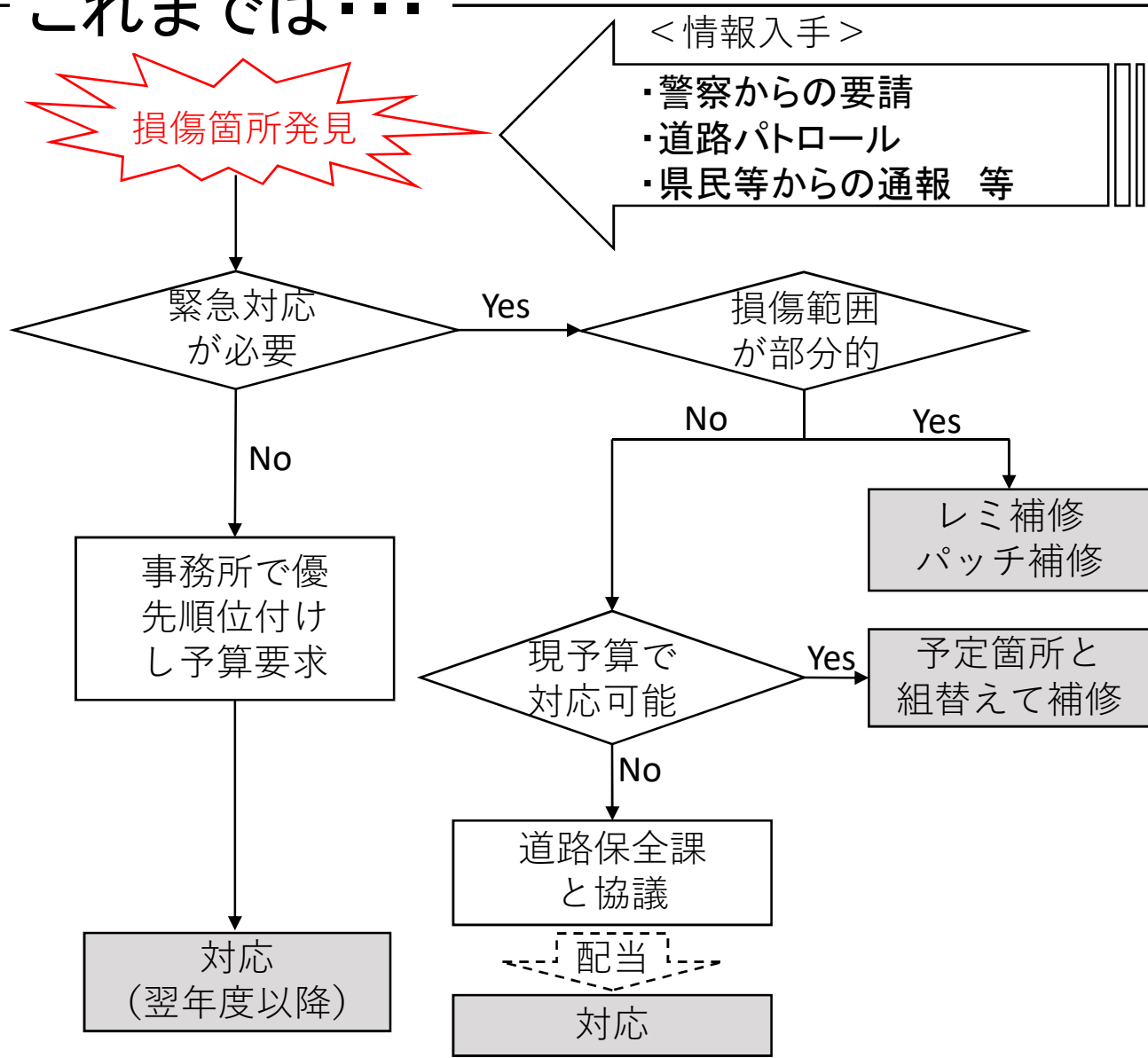
過去10年間に692件の管理瑕疵が発生しており、そのうち、要因が舗装に関するものは全体の21%に及ぶ145件の管理瑕疵が発生。



2. 舗装修繕を実施するまでの流れ

資料-3

これまでは...



これからは...

苦情・要望、管理瑕疵件数の減少のためには、県民や警察の通報ではなく、**舗装点検要領に基づき**点検を実施し、**効率的・効果的に取り組んでいくことが重要。**

3 現状の課題

資料-3

- ・苦情・要望や舗装に関する管理瑕疵件数も多く、県民が安全で快適に利用できていない状況
- ・道路パトロールや苦情・要望など、発見された箇所について補修を実施
- ・限られた予算の中で、全路線を適切な状態で維持し続けることは困難

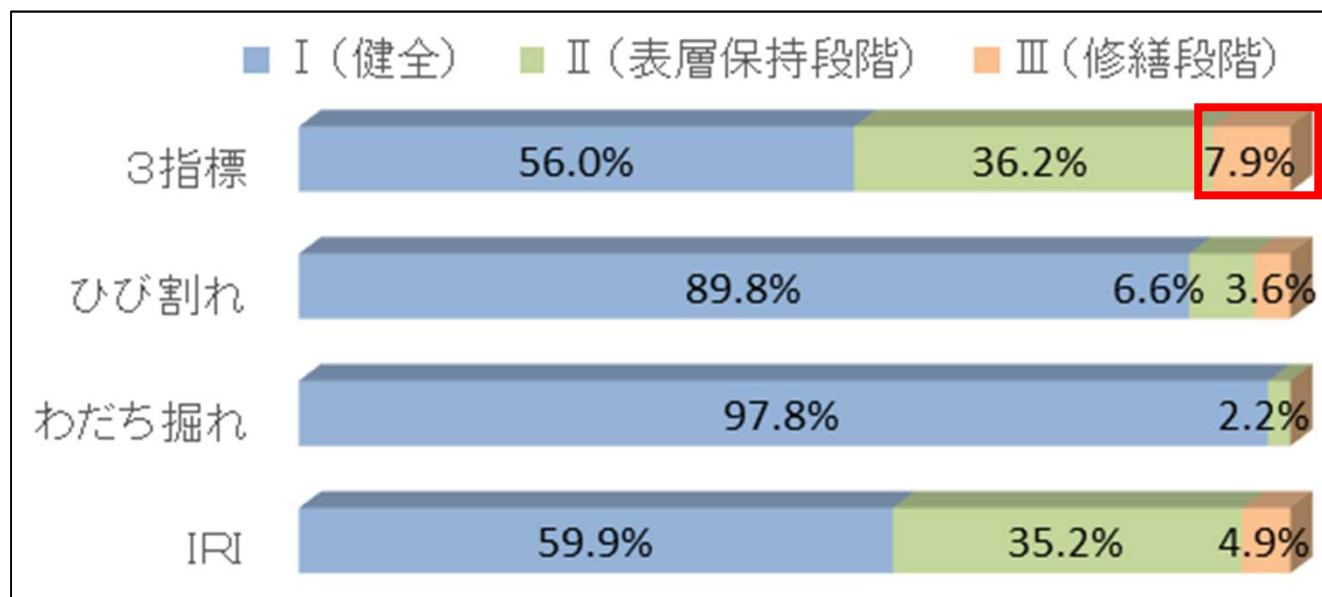
道路の重要性や交通量に応じて、めりはりをつけた舗装管理への転換（舗装点検結果の活用）

4 舗装点検要領に基づく点検の取り組み

資料-3

令和元年度から舗装点検要領に基づく点検を実施しており、R3年度末には、1,370km(約68%)の点検が完了予定。

○これまでの点検結果(R元年度 奈良土木事務所点検分)



損傷が著しい状態(損傷度Ⅲ)は全体の約8%

損傷イメージ



【損傷度Ⅰ：健全】
舗装が新しく望ましい段階



【損傷度Ⅱ：表層保持段階】
損傷がある程度進んだ段階



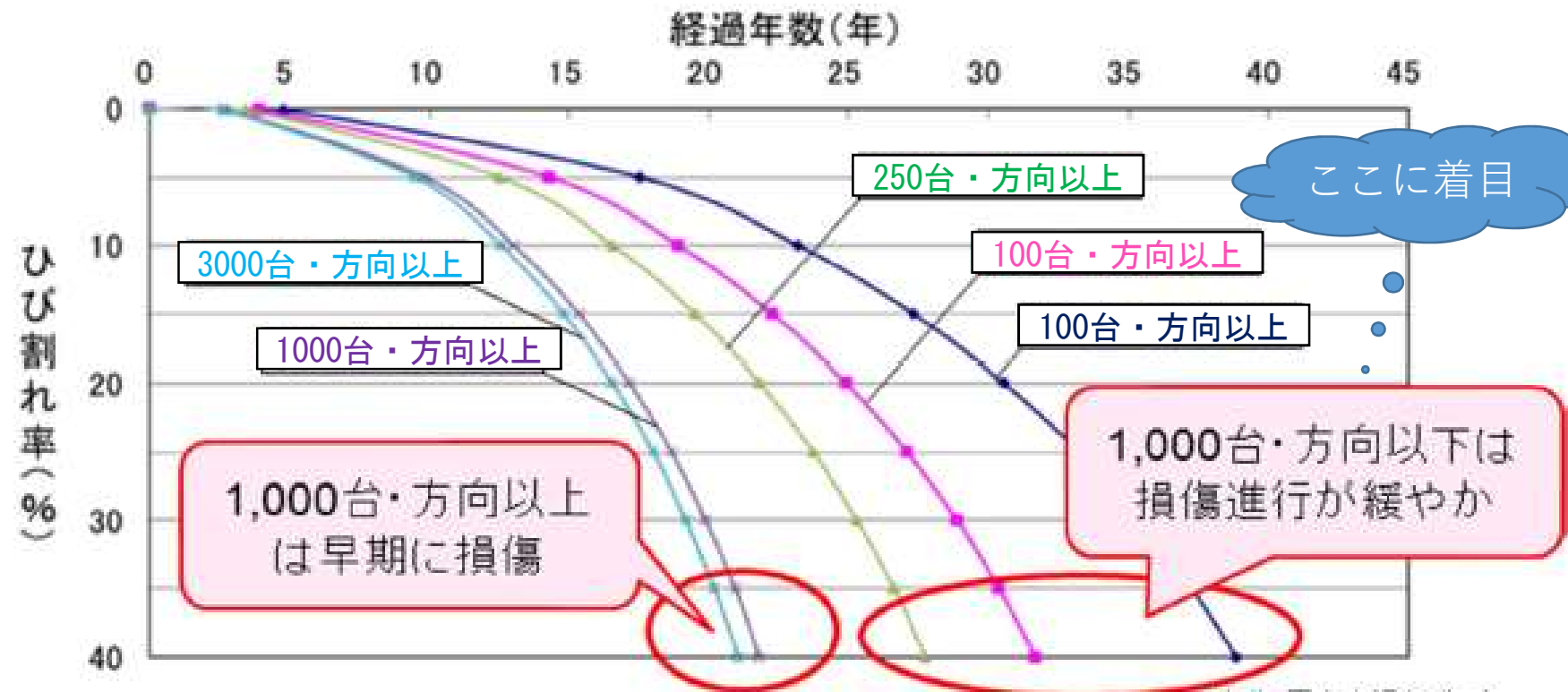
【損傷度Ⅲ：修繕段階】
損傷が著しい段階

5 道路特性よる管理区分の設定

資料-3

5-1. 大型車交通量に応じた劣化特性の分析

大型車交通量毎の劣化特性の分析（国土交通省調べ）によると、大型車交通量1,000台・方向以上の路線は舗装が早期に損傷し、100台・方向未満では、大幅に損傷進行が緩やか



【出典：舗装点検要領（H28.10 国土交通省道路局）】

5 道路特性による管理区分の設定

資料-3

5-2. 舗装の劣化特性を鑑みた管理区分の設定

大型車交通量により舗装の劣化速度が異なることから、道路の重要性や大型車交通量に応じて、以下の3つの管理区分を設定

管理区分	延長(km)	割合(%)	定義
管理区分 A	369.8	18.3%	・大型車交通量1,000台以上 ・第一次緊急輸送道路
管理区分 B	881.5	43.5%	・大型車交通量が、100台以上 (管理区分 Aを除く)
管理区分 C	774.0	38.2%	・大型車交通量100台未満
合計	2,025.3	100.0%	

6 管理目標及び管理方針の設定

資料-3

管理区分	舗装点検			管理目標	管理方針
	点検方法	点検頻度	診断方法		
管理区分 A	機械調査	5年に1回	<ul style="list-style-type: none"> ・ひび割れ ・わだち掘れ ・I R I 	<ul style="list-style-type: none"> ・ひび割れ率30%以上で、切削オーバーレイ、シール剤注入工法等による予防保全対策を実施 ・損傷レベル大（ひび割れ率:40%以上、わだち掘れ量:40mm以上、I R I :8mm/m以上）が1項目以上該当で修繕 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性・快適性の確保 ・耐久性の確保
管理区分 B				<ul style="list-style-type: none"> ・損傷レベル大（ひび割れ率:40%以上、わだち掘れ量:40mm以上、I R I :8mm/m以上）が1項目以上該当で修繕 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性の確保 ・耐久性の確保
管理区分 C	目視調査	適宜 (パトロール時)	目視により舗装の状態を把握	<ul style="list-style-type: none"> ・局部的補修の実施による舗装の延命化 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性の確保 (局部的な損傷による事故防止) ・舗装の延命化(局部補修)

舗装補修工事のイメージ



【シール材注入工法】



【切削オーバーレイ】



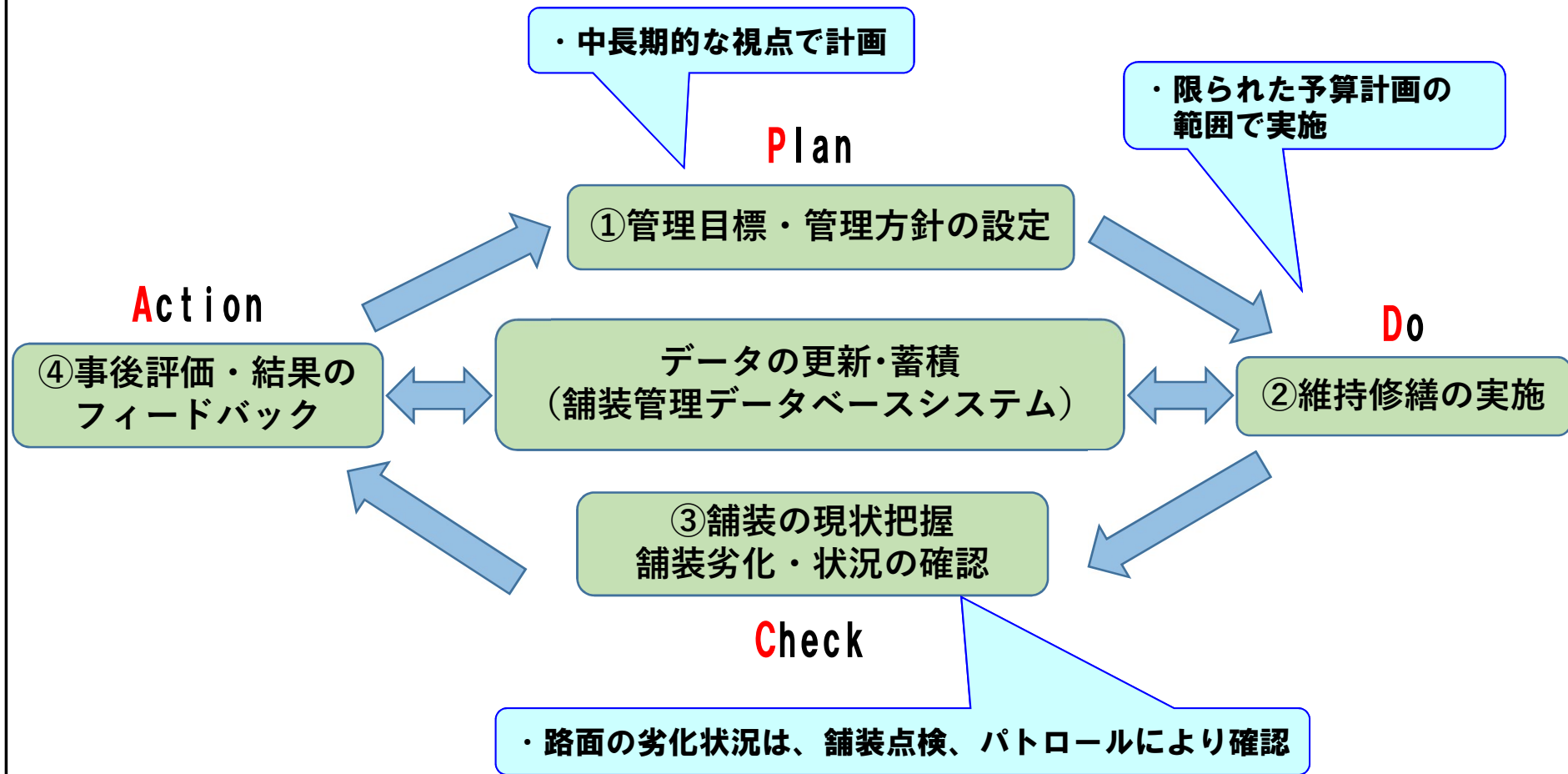
【舗装修繕(打換え工)】



【局部補修(パッチ補修)】

7 メンテナンスサイクルの構築

資料-3



今後は、点検結果に加え、補修履歴や苦情・要望履歴等を「舗装管理データベースシステム」で一元管理し、PDCAサイクルに基づいた舗装管理を推進していくこととしている。

ご清聴ありがとうございました

