

国交省

輪荷重の観点で性能規定

舗装技術基準の改定案

国土交通省は26日、社会資本整備総合審議会道路分科会

本整備総合審議会道路分科会

率（40％以下）、わだち掘れ

道路技術小委員会を開き、舗装の技術基準と道路照明施設

舗装に求められる大枠の機能として▽舗装を支える基盤と

たん性、1層当たり8ミ以上と整合を図る。

設置基準の改定案を示した。

舗装の技術基準では、道路構造の一部として自動車を支

設計時はライフサイクルの考慮を求める。性能ごとに性能を回復させることが望ましい状態（性能回復推奨状態）

舗装の技術基準では、道路構造の一部として自動車を支

舗装に求められる大枠の機能として▽舗装を支える基盤と

たん性、1層当たり8ミ以上と整合を図る。

舗装の技術基準では、道路構造の一部として自動車を支

舗装に求められる大枠の機能として▽舗装を支える基盤と

たん性、1層当たり8ミ以上と整合を図る。

このうち基盤と一体となつて輪荷重を支持する機能については、舗装を含めた道路構造全体の性能として荷重支持性能と耐水性能を設定する。舗装単体でも基盤の性能を踏まえて、荷重分散性能や舗装自身の耐水性能、防水性能を定める。

現行基準で設計上どのような状態で修繕するのが望ましいか定義されていない点については、各性能を表す性能指標と限界状態となる値を規定する。性能指標は、舗装の点検の管理指標であるひび割れ

分に確立していない場合が多いため、当面は実大経験法や推定みなし法を用いることを想定している。

CNの関連では、ライフサイクル全体のCO₂排出量も評価できる設計の枠組みとともに、低炭素な材料・工法を積極的に検討する方針を示す。また、アスファルト・コンクリート塊などの建設副産物の再資源化の推進を「舗装の構造の原則」として規定し、設計時には建設副産物の使用を積極的に検討するよう求める。

道路照明施設設置基準については、4月に成立した改正道路法で道路構造の原則に脱炭素化の推進への配慮が位置付けられたことを踏まえ、LED道路照明の選定を標準化する。

