

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**を開き、**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持する観点と安全で円滑な交通を確保する観点で舗装に求められる性能を明確に定めた。道路照明については、カーボンニュートラル(CN)の実現に

向けでLED道路照明の選定を標準化する。

舗装に関する改定案では、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

△一体となって自動車の輪荷重を安定して支持する機能△車両が安定して走行できる機能

△道路の使用目的との適合性と環境への影響などの観点から必要に応じて定める機能

△の三つを挙げ、それぞれに對して個別性能を定める。

このうち基盤と一体となっ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に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

やその状態に至るまでの期間(性能保持想定期間)、性能の回復方法を設計に見込む。性能保持想定期間の算出方法は将来的に材料物性法を活用する方針だが、まだ同方法のシミュレーション方法が十

率(40%以下)、わだち掘れ量(40%以下)、IRI(平均性、1km当たり8%以上)と整合を図る。

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できない状態(性能回復推進状態)

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。

CNの関連では、ライフル全体の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。