

## 2.現地状況

### 【区間A】

SP3595～SP3700



ひび割れ率 20%  
わだち揺れ 15mm  
縦断凹凸 9.1mm/m

橋梁アプローチ



縦断凹凸

交差点



施工継目ひび割れ（パッチング）

下り



疲労ひび割れ

下り



疲労ひび割れ、施工継目ひび割れ（パッチング）

### 【区間B】

SP4100～SP4200



ひび割れ率 24%  
わだち揺れ 20mm  
縦断凹凸 7.8mm/m

上り



施工継目ひび割れ（パッチング）

下り



パッチン  
グ

下り



疲労ひび  
割れ（パ  
ッチング  
）

下り



路床・路  
盤の支持  
力低下に  
よるひび  
割れ。

【区間C】

SP4600～SP4700



ひび割れ率 92%  
わだち掘れ 10mm  
縦断凹凸 6.7mm/m

上下線



亀甲状ひび割れ、ポットホール

下り



亀甲状ひび割れ  
(パッチング)

上り



亀甲状ひび割れ、  
パッチング

上り



縦断ひび割れ、  
パッチング

## 8. 提案事項

### 【今後の舗装マネジメント】

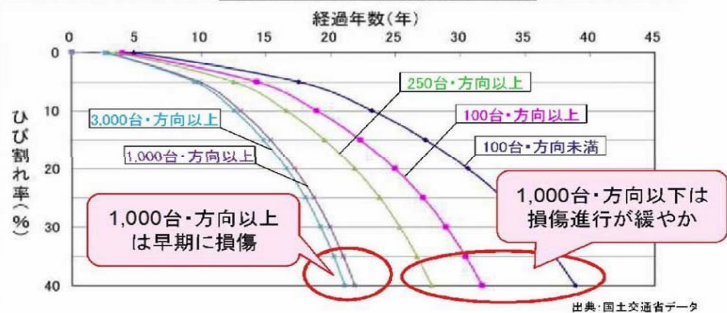
- ・舗装の耐久性は、大型車交通の影響が支配的であり、大型車が多いほど、舗装の損傷進行が早い。
- ・損傷の進行具合により目標とする使用年数の設定が必要。
- ・舗装の効率的な管理には、表層や基層の適時修繕により路盤を保護することが重要。(構造的損傷の防止)

道路の区分イメージ

特性	分類	主な道路※ (イメージ)
・高規格道路 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
・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、道路管理者が同様の管理とすべきと判断した道路など)	B	直轄国道、補助国道・県道
・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、道路管理者が同様の管理とすべきと判断した道路など)	C	政令市・一般市道
・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

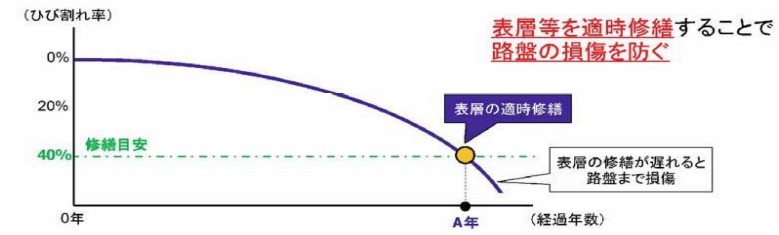
※：分類毎の道路選定は各道路管理者が決定

大型車交通量と舗装損傷の関係

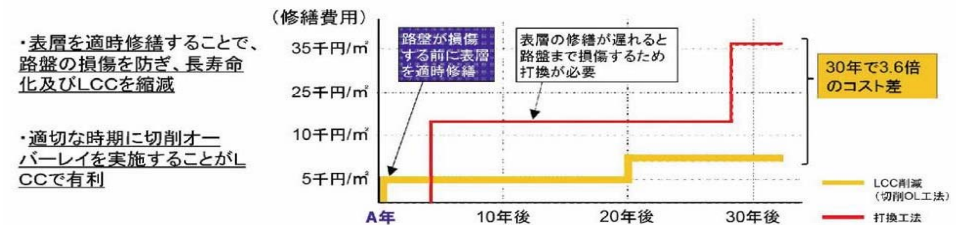


出典：国土交通省データ

- ひび割れ率が40%を超えると路盤の健全性が失われ始める傾向
- 路盤が損傷すると大規模な修繕(打換)が必要となるため、表層の適時修繕が必要



- 「壊れたら直す」場合と「路盤の損傷を防ぐため適時修繕」のLCC比較



- 当該路線のコストは・・・

SP4600～SP4700の概算工事費  
13,870,000(経費込) / 延長100mあたり  
18,500/m<sup>2</sup>

切削+オーバーレイの概算工事費  
550,000(経費込) / 延長10mあたり  
7,500/m<sup>2</sup>

約2.5倍のコスト差がある