

## アスファルト舗装の維持管理・更新における点検データの活用について

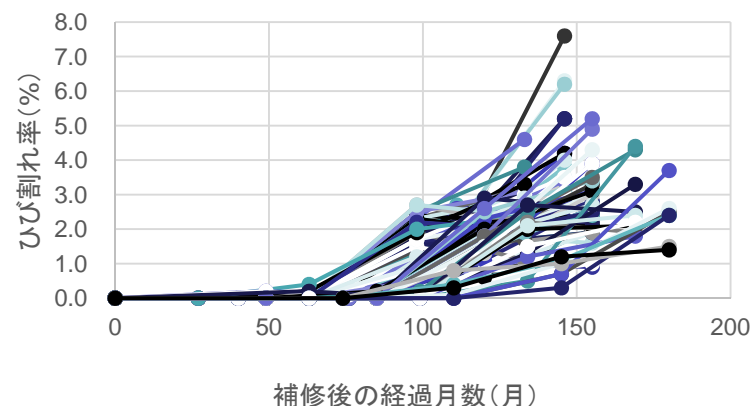
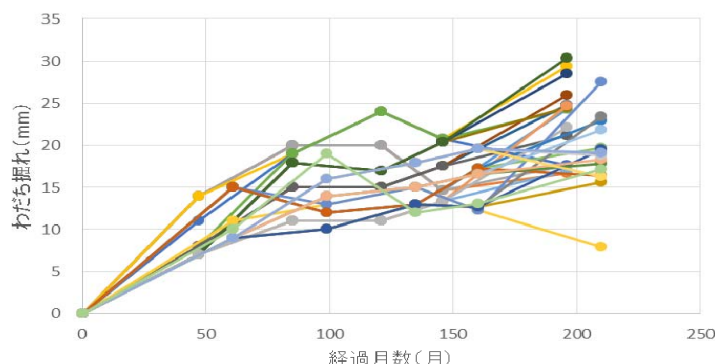
---

国土交通省 航空局

平成26年12月

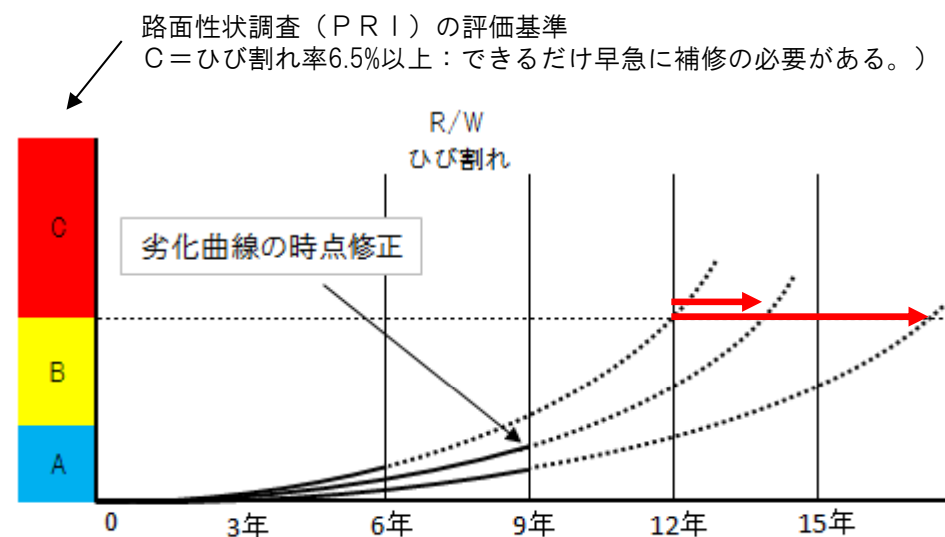
## ○維持管理への活用

- 定期的な点検におけるアスファルト路面性状（ひび割れ、わだち掘れ）の測定値について、数値が他と比較して大きく悪化しているユニットについて、その他の点検の結果も踏まえながら重点的に経過観察を行ってはどうか。



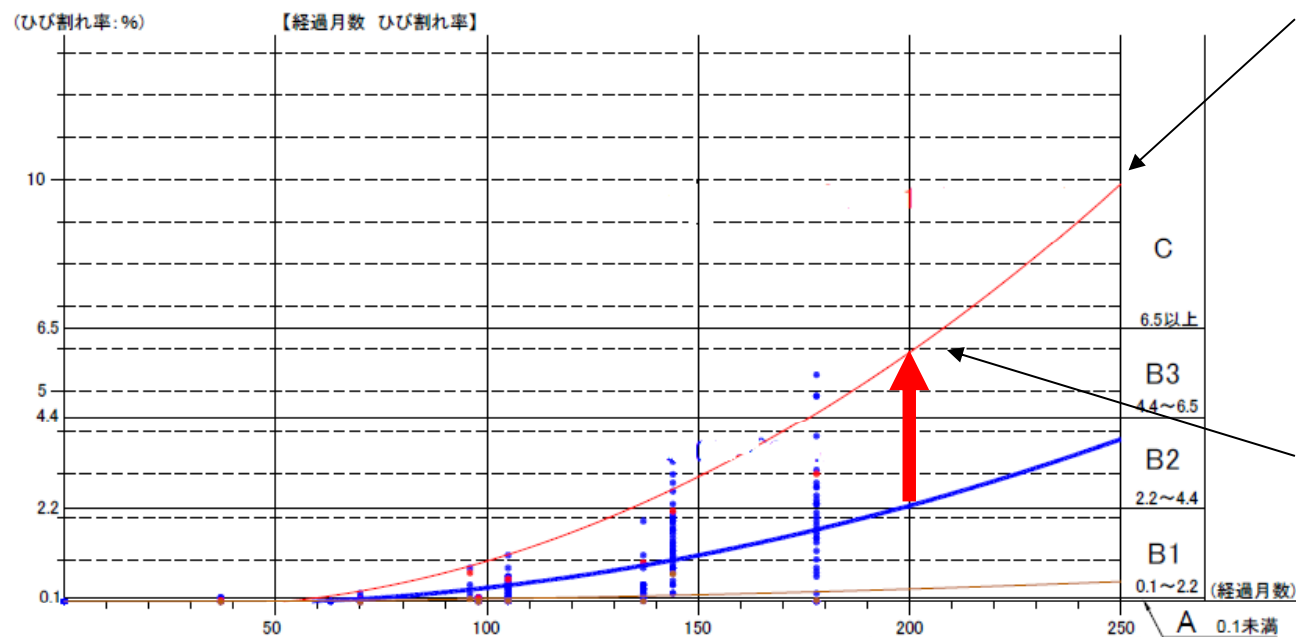
## ○更新への活用

- 定期的な点検におけるアスファルト路面の性状（ひび割れ）の測定値から劣化曲線を作成し、新たな測定値により時点修正を行うとともに、詳細調査や維持修繕履歴等のデータと合わせて更新時期の検討の参考としてはどうか
- 劣化曲線を更新時期の検討の参考とする際には、劣化曲線が幅を持ったあくまでも参考値であることに留意すべきではないか。  
 詳細調査：非破壊調査（FWD調査）、解体調査、累積疲労度調査



## ○アスファルト舗装の劣化曲線の設定方法（案）

- ・劣化曲線は、空港毎に設定する。
- ・なるべくシンプルな式とする。
- ・劣化曲線は、幅を持ったものとする。



劣化曲線は、  
空港毎に設定





劣化曲線は、幅を  
持ったものとする。

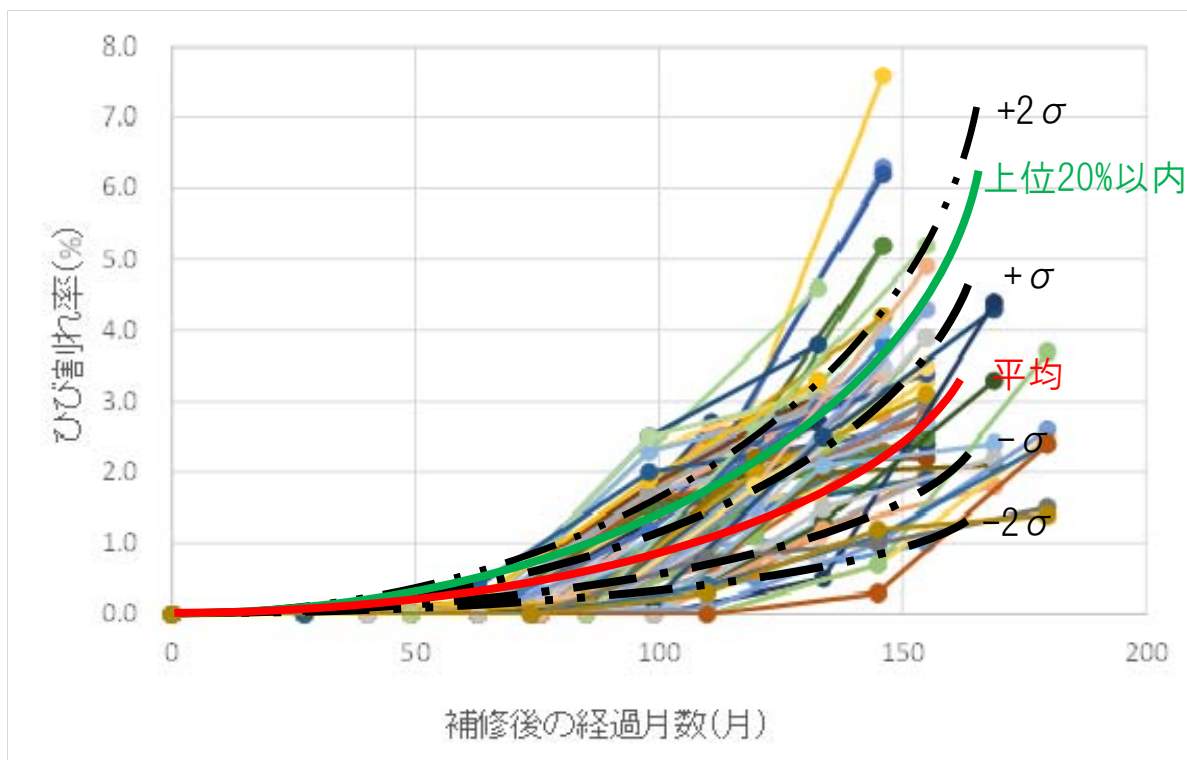
# アスファルト舗装の劣化曲線の設定の考え方

## ○アスファルト舗装の劣化曲線の設定方法（案）

アスファルト舗装の劣化曲線は、

- ・ n次式（二次、三次曲線・・・）
- ・ 平均値、 $\sigma$ 、 $2\sigma$ ・・・

- |          |  |                    |             |
|----------|--|--------------------|-------------|
| ・ (直線)   |  | 平均                 | } 標準偏差による方法 |
| ・ (1点破線) |  | $\pm\sigma$        |             |
| ・ (2点破線) |  | $\pm 2\sigma$      |             |
| ・ (直線)   |  | 上位10, 20, 30%以内の平均 |             |



※左表に示す上記のそれぞれの劣化曲線はイメージで追記しています。

## ○路面性状調査データのノイズについて

過去のデータを確認したところ、データにノイズが含まれており、そのノイズの原因として以下のようなものが考えられる。

### 想定されるノイズ

- ・ 気象によるもの
- ・ パッチング等が実施されたデータの扱い

### 想定される対応策（案）

- 測定時期を統一する。
- 補修した面積を破損としてみる。

今後も想定されるノイズ及びノイズの除去について検討し、データ精度の向上を図る。