

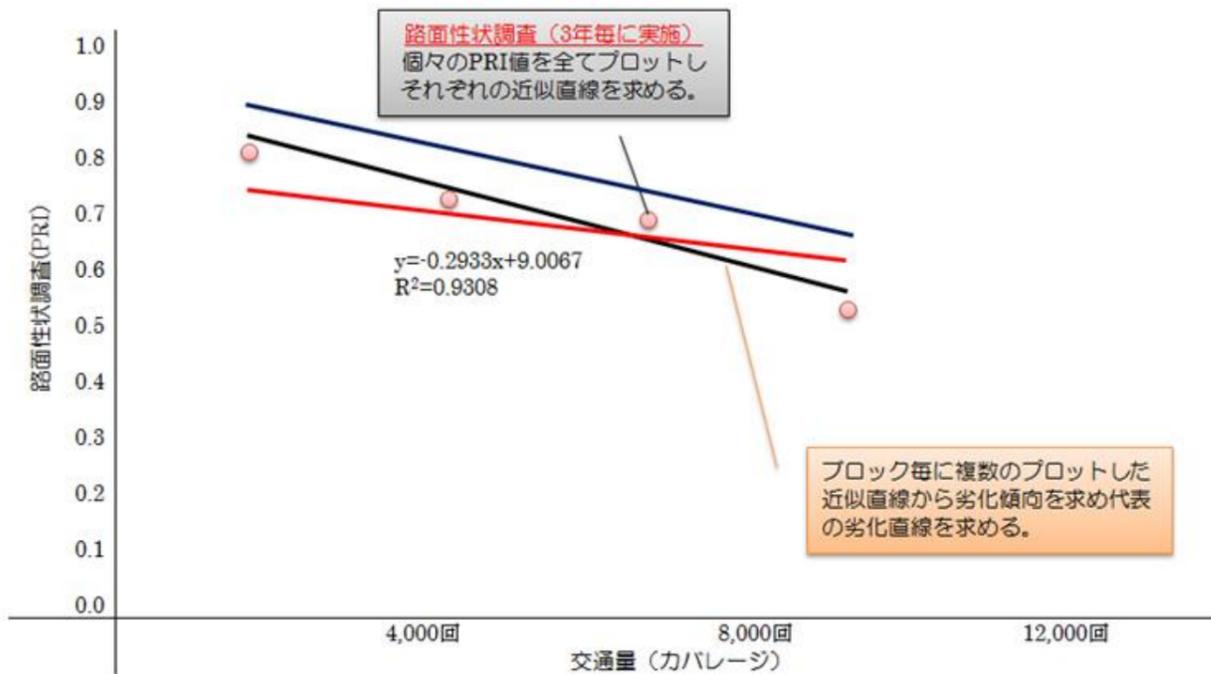
1. アスファルト舗装劣化予測手法

1-1 劣化予測のイメージの説明（第3回 検討委員会にて）

○管理・更新計画策定システムのイメージ

例) 温暖（四国・九州）な空港の滑走路の劣化の進み具合

- ※気象状況等から地域毎に作成する必要がある。
- ※今後もデータを増やし精度を高める必要がある。



※横軸：交通量（カバレッジ） B777 換算による交通量

○路面性状調査（ひび割れ、わだち掘れ、平坦性）結果から、舗装の劣化予測を検討する。

（検討委員会意見）

- ・空港毎、滑走路毎等でデータをまとめて作ることが、各空港の実情に応じた検討に繋がる。
- ・データは、全てプロットすべき。

1-2 解析状況（第4回 検討委員会にて）

○広島、松山、熊本、那覇空港の4空港のデータ分析

○熊本空港データ（抜粋） 次頁参照

- ・平坦性のデータが経年劣化で改善する傾向が見受けられるため、ひび割れとわだち掘れのデータで評価する。

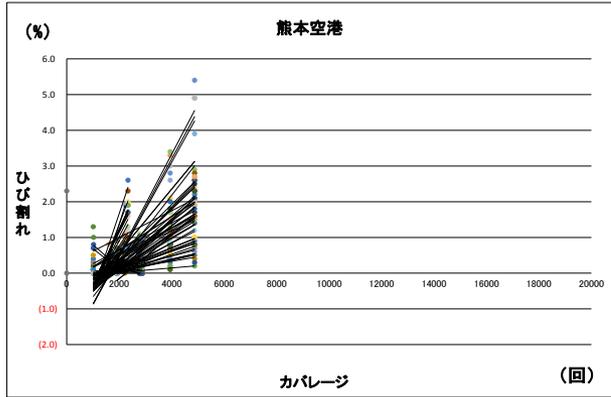
（検討委員会意見）

- ・PRIの構成要素（ひび割れ、わだちぼれ、平坦性）について、ひび割れは時間軸による影響、わだち掘れは実際の走行回数による影響が大きいと考えられるため、将来予測においては異なる評価軸での整理が必要ではないか。
- ・更新時期については、PRIの3つの構成要素について個別に判断を行うことも考えられる。PRIで判断するのであれば、各要素を総合的に判断するメリットや使い分けを整理する必要があるのではないか。

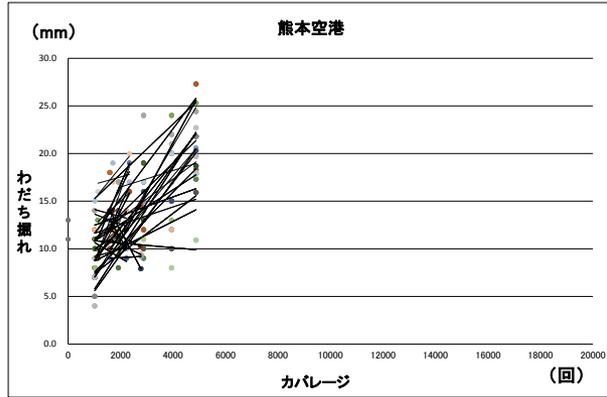
熊本空港滑走路-1

<単項目の全プロット> 統一交通量

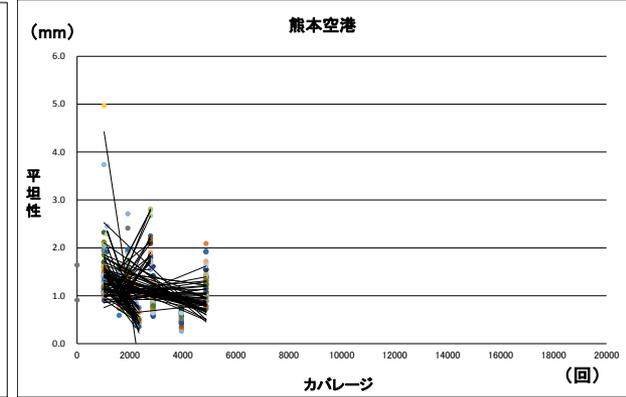
【ひび割れ率】H9.2~H20.11



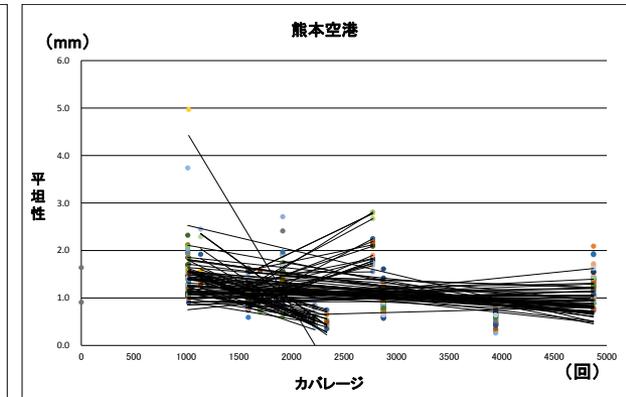
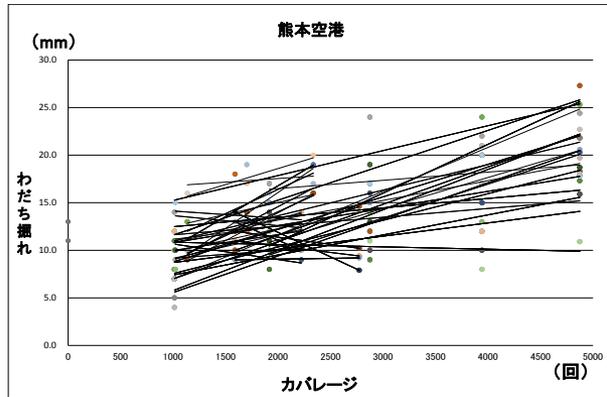
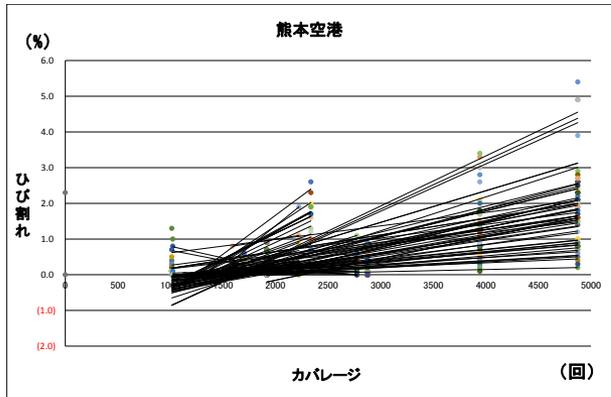
【わだち掘れ】H9.2~H20.11



【平坦性】H9.2~H20.11

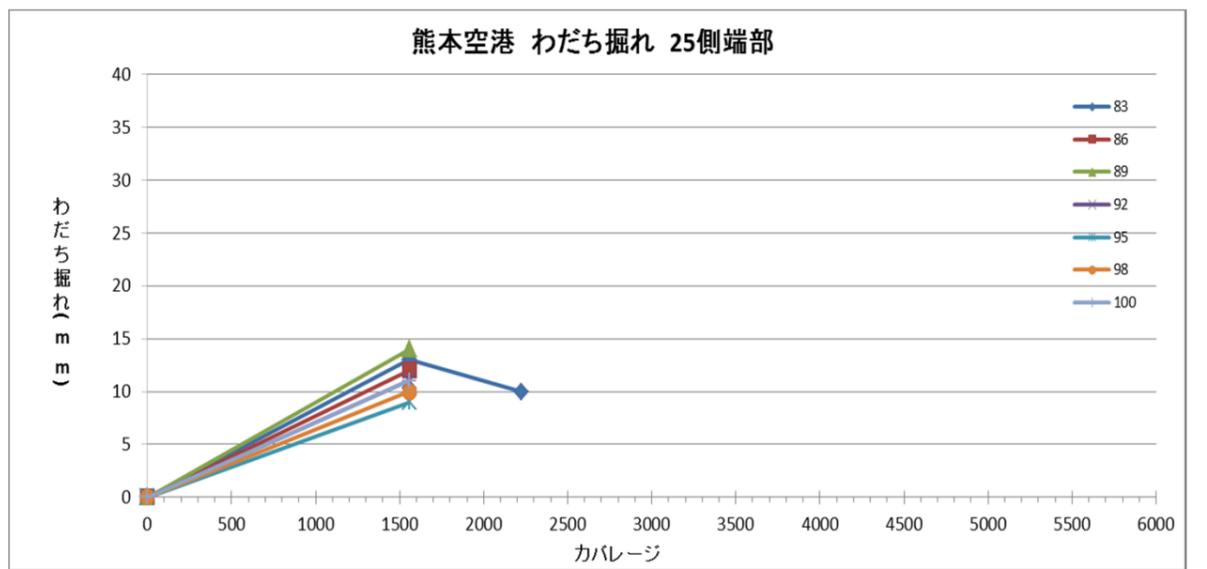
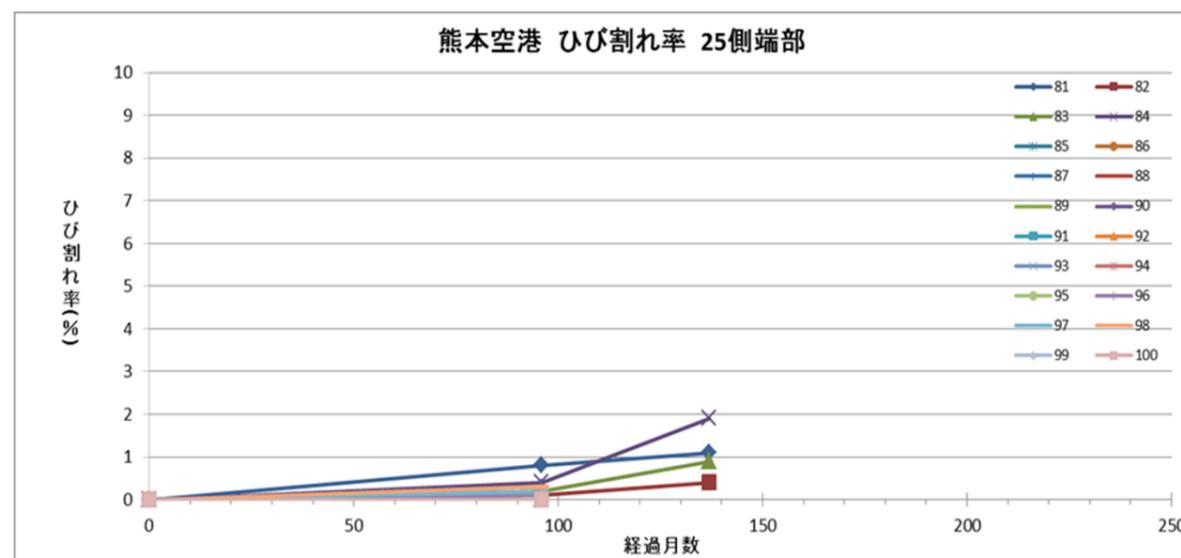
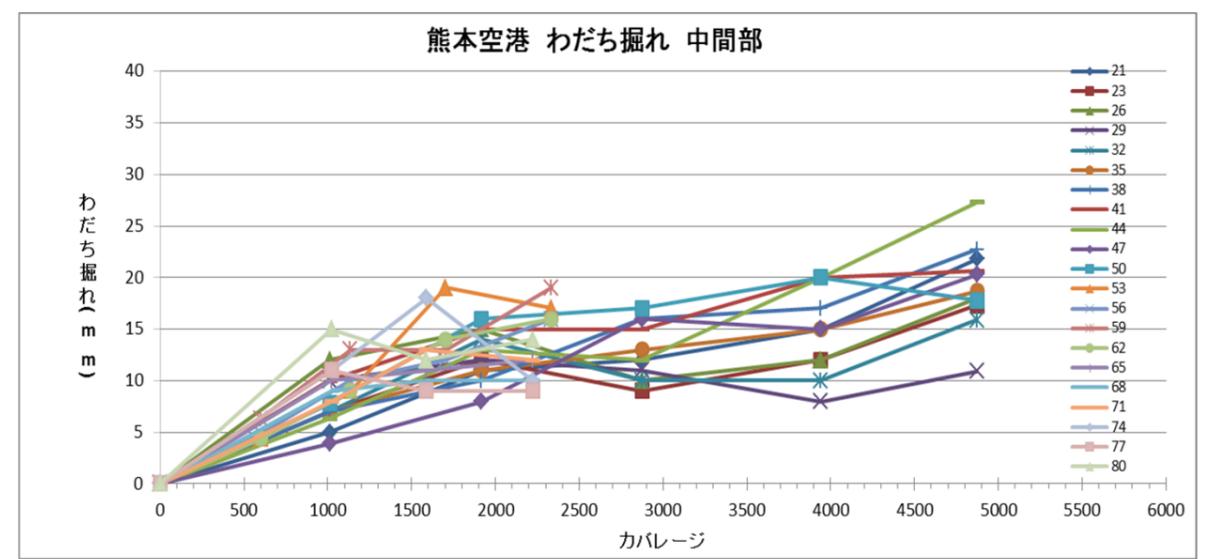
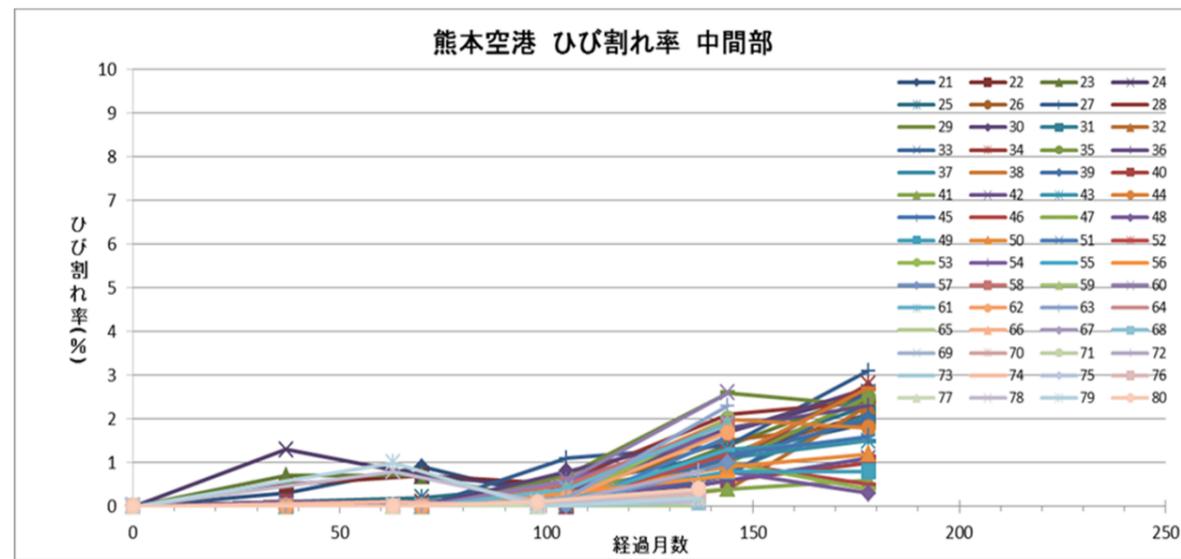
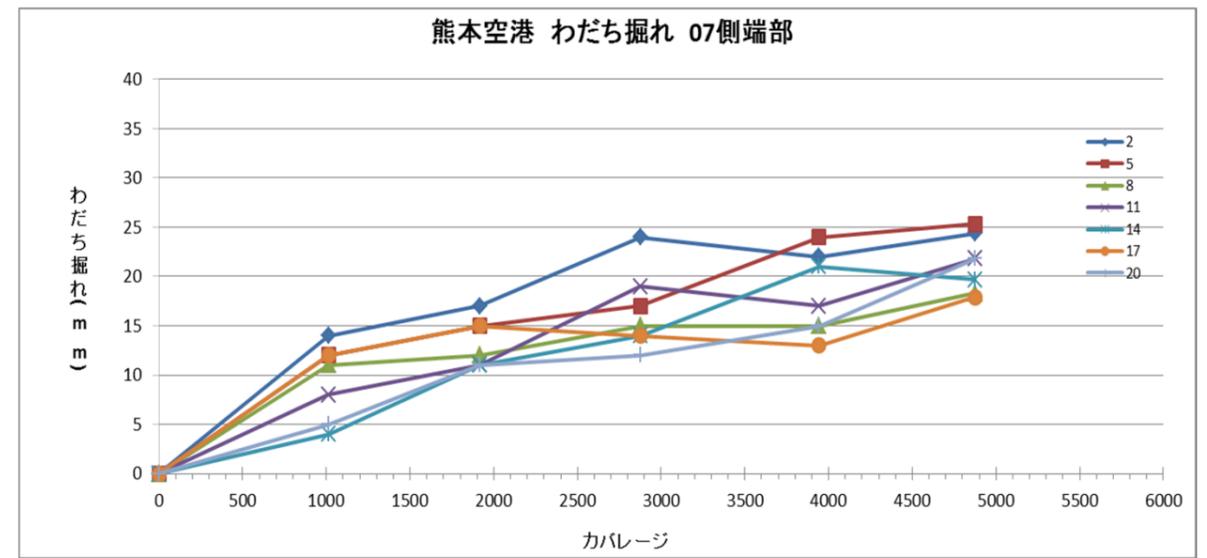
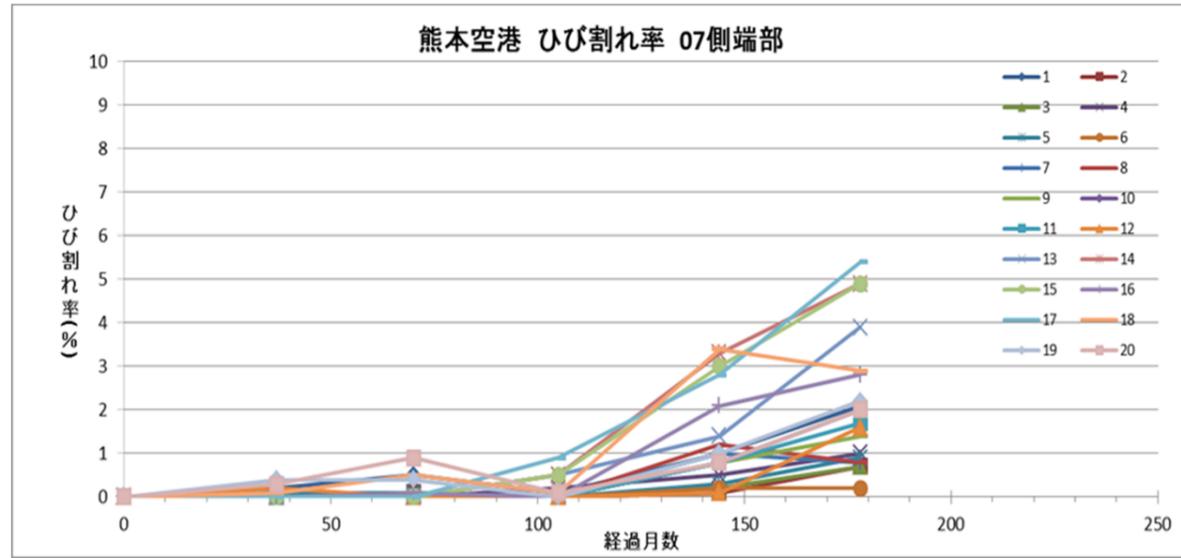


<単項目の全プロット> 拡大



※ 横軸のカバレッジ: B-777換算による交通量

熊本空港



注) 欠測は、調査の時点で改良が予定されていたり、あるいは改良後、間もない箇所は調査範囲から外されるようになっている。

5. 劣化予測にあたっての課題

- 地理的条件による劣化予測への影響

- パッチング等による補修実施箇所の評価の取り扱い

- 改良実施予定箇所、改良実施済み箇所の評価の取り扱い

- 路面性状調査の計測箇所、計測方法、計測時期の相違による影響

- 路面性状調査における平坦性の扱い

- 劣化予測の位置づけについて