



令和 8 年 9 月 30 日
都市局街路交通施設課
道路局路政課
道路局国道・技術課

「車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令」の改正及び 「舗装の構造に関する技術基準」の改定について ～新技術導入促進による舗装の長寿命化に向けて～

「車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令」（以下「舗装省令」という。）及び「舗装の構造に関する技術基準」（以下「舗装技術基準」という。）は舗装に関する基準として平成 13 年に策定され、性能規定の考え方を導入しましたが、今般、社会の多様なニーズや社会的な情勢の変化等を踏まえ、新技術導入促進等を図るため、25 年ぶりに舗装省令の改正及び舗装技術基準の改定を行いましたのでお知らせします。

1. 概要

舗装省令及び舗装技術基準は、高速自動車国道や一般国道の舗装に適用される基準であり、道路構造令第 23 条第 2 項に基づいて制定されたものです。

今回の改定により、技術開発・新技術導入の促進、ライフサイクルコストの縮減、循環型社会や脱炭素社会の実現への寄与等が期待されます。

2. スケジュール

<舗装省令>

公布：令和 8 年 9 月 30 日（水） 施行：令和 9 年 4 月 1 日（木）

<舗装省令・舗装技術基準>

令和 9 年 4 月 1 日以降、新たに着手する道路舗装の設計に適用します。

3. その他

舗装技術基準は、国土交通省道路局ホームページにおいて公表しています。

<https://www.mlit.go.jp/road/sign/kijyun/bunya03.html>

<問合せ先：舗装省令>

道路局路政課 企画専門官 片岡

代表：03-5253-8111（内線 37332） 直通：03-5253-8480

<問合せ先：舗装技術基準>

道路局国道・技術課 道路メンテナンス企画室 課長補佐 三好、増田

代表：03-5253-8111（内線 37892、37873） 直通：03-5253-8494

都市局街路交通施設課 企画専門官 蜷川

代表：03-5253-8111（内線 32862） 直通：03-5253-8417



舗装に関する基準の主な改定内容

平成13年6月26日「車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令」公布
平成13年6月29日「舗装の構造に関する技術基準」制定

＜背景・必要性＞

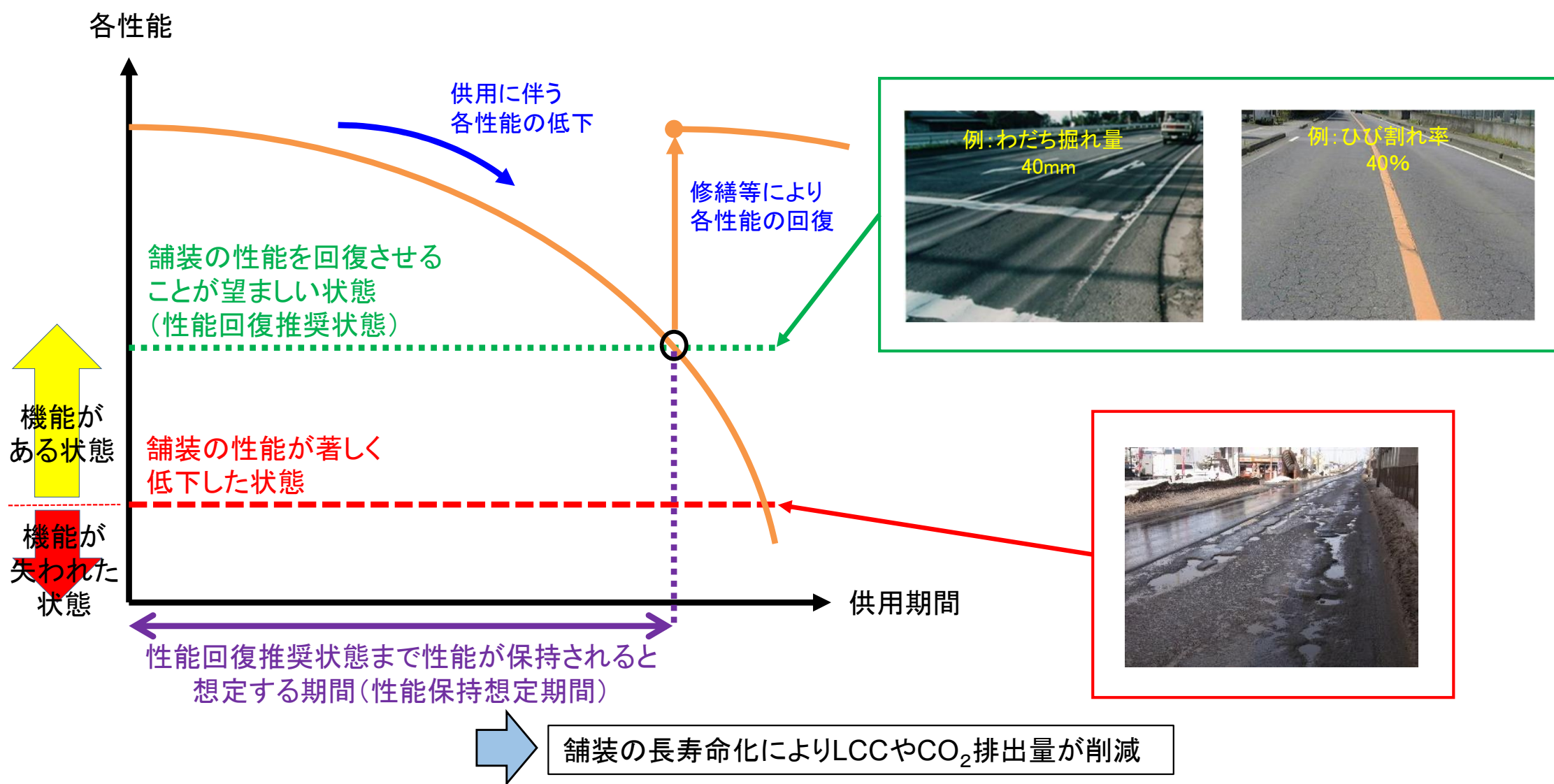
- 新技術の導入が進んでおらず、新材料・新工法を正しく評価することが必要
- 循環型社会や脱炭素社会に向けた再生アスファルト合材等の利活用や舗装の低炭素材料の導入が必要

＜今回改定の主なポイント＞

- ①性能規定として性能保持想定期間を新たに導入し、ライフサイクルコストの算出を明確化
- ②新技術の導入促進のため、性能の評価方法を拡大（実大の試験に加え、室内試験の導入）
- ③循環型社会・脱炭素社会の実現に向け、建設副産物や低炭素材料の利用について検討

①性能規定として性能保持想定期間を新たに導入し、ライフサイクルコストの算出を明確化

- 舗装の性能を回復させることが望ましい状態である「性能回復推奨状態」や、その状態までに達するまでの期間である「性能保持想定期間」を新たに定義。
- 設計において、性能保持想定期間に基づきライフサイクルコストを算出することを規定。



②新技術の導入促進のため、性能の評価方法を拡大(実大の試験に加え、室内試験の導入)

- 平成13年の技術基準では実大の供試体による促進載荷試験が必要であり性能評価のハードルが高かったが、改定技術基準では室内試験結果等から算出可能な新たな評価方法も認める方向に拡大。
- 現時点では、材料物性法による評価が十分確立していないため、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が、将来的には材料物性法の活用を目指す。

○技術基準(H13)

【疲労破壊輪数】

舗装路面に49kNの輪荷重を繰り返し加えた場合に、舗装にひび割れが生じるまでに要する回数

ひび割れが生じるまでの期間
＝舗装の設計期間



実大の供試体による促進載荷試験
実大の舗装の施工が前提となっており、性能評価のハードルが高い。

○改定技術基準

材料物性等にもとづき算出する方法(材料物性法)と、実大舗装の性能変化から予測する方法(実大経験法)を基本とし、それができない場合などに、従来技術との比較により推定する方法(推定みなし法)を適用

分 類	性能保持想定期間の算出方法
材料物性法※1	室内試験等で得られた物性値等を基に数値計算で算出する方法
実大経験法※2	実大供試体での試験や実道の供用実績を基に算出する方法
推定みなし法	性能を代表する室内試験結果等により性能保持想定期間が既知の舗装構造と比較し、算出する方法

※1実大の舗装での試験をしなくても性能変化の予測が可能であるため、新技術を速やかに評価するためには当該手法を用いることが望ましいが、現段階において十分確立された手法ではない

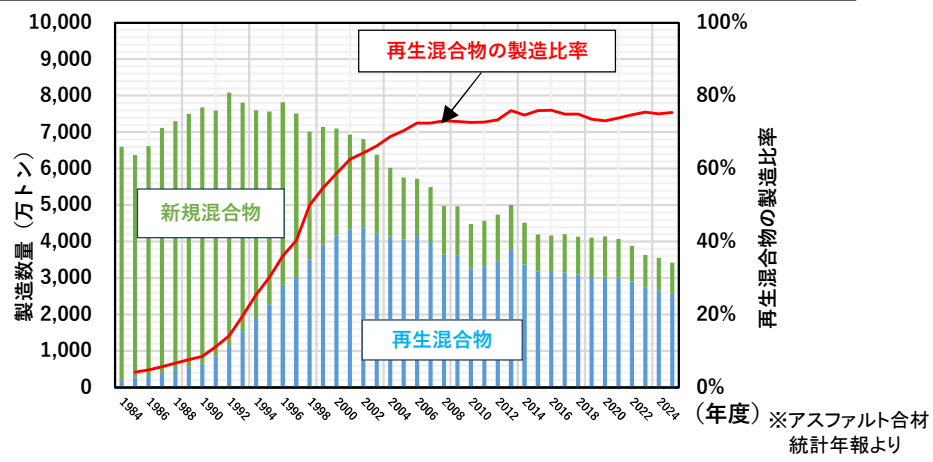
※2実大の舗装の性能変化のデータをもとにするため、高い精度が期待できるが、一定期間のデータの蓄積が必要(性能回復推奨状態に至る前の劣化の傾向から推定して算出することも許容)

③循環型社会・脱炭素社会の実現に向け、建設副産物や低炭素材料の利用について検討

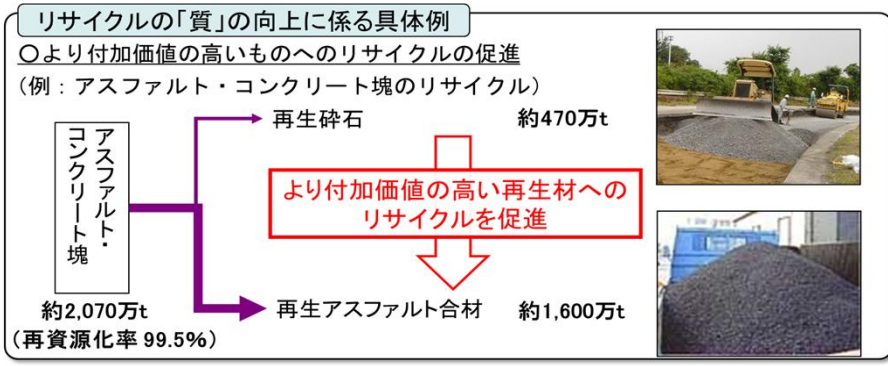
- アスファルト・コンクリート塊等の建設副産物の適正かつ積極的な再資源化の推進などを規定するとともに、設計時に建設副産物の使用等についても積極的に検討することを規定。
- CO₂排出量の少ない建設機械の導入を積極的に採用することやライフサイクルCO₂を評価する枠組みを新たに導入し、アスファルト混合物の中温化技術などの低炭素な材料・工法を積極的に検討することを規定。

■建設副産物の再資源化・使用を促進

アスファルト合材の製造数量推移と再生混合物の製造比率について



アスファルト合材のリサイクルの「質」について



■低炭素な建設機械・材料の導入を促進

低炭素な建設機械について



電動建設機械
道路分野の脱炭素化政策集Ver2.0 より抜粋

軽油代替燃料

低炭素な材料について

