

舗装点検要領の改定(案)について

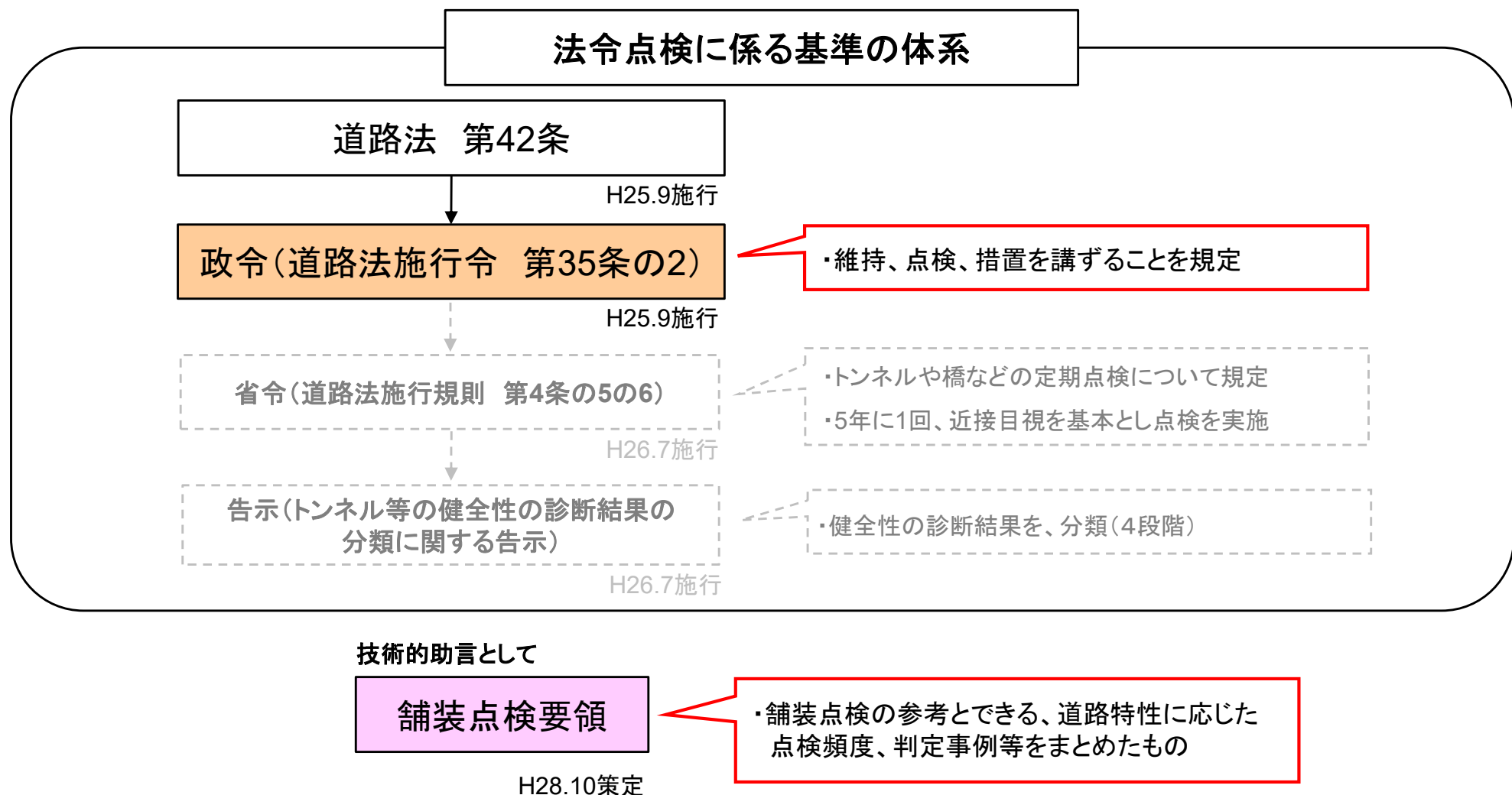
1. 舗装点検の現状

2. これまでの取組

3. 改定の方方向性について

法令点検に係る基準の体系について

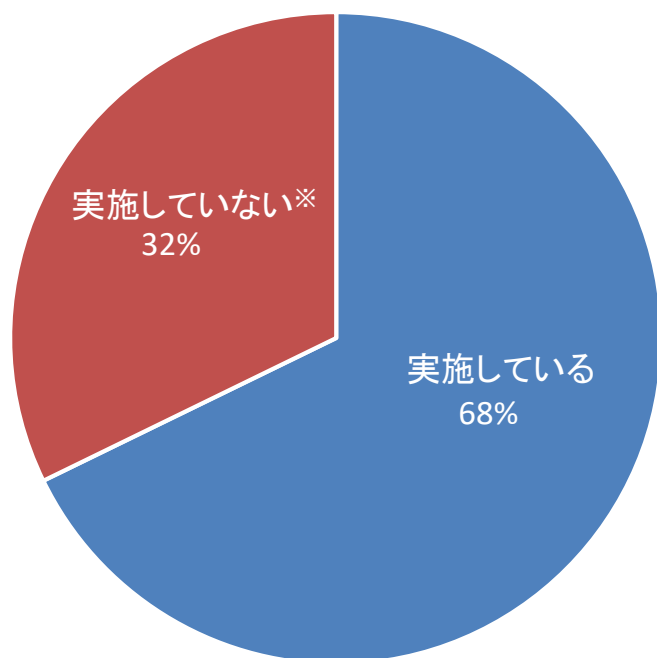
- 舗装については、政令（道路法施行令 第35条の2）に基づき、維持・点検・措置を実施。
- トンネルなどの構造物と異なり、省令・告示に基づく定期点検は義務化されていないものの、道路管理者が舗装点検の参考にできる、道路の特性に応じた点検頻度、判定事例等を取りまとめた技術的助言（舗装点検要領）が道路管理者に平成28年10月に通知。



地方自治体における舗装点検について

- 舗装点検については約7割の地方自治体が実施しているが、定期点検の実施の有無や点検の頻度などについては不明であるため、詳細に把握することが必要。
- 個別施設計画については約5割の地方自治体が策定しており、舗装の劣化状況の把握や将来の適切な補修計画を作成。

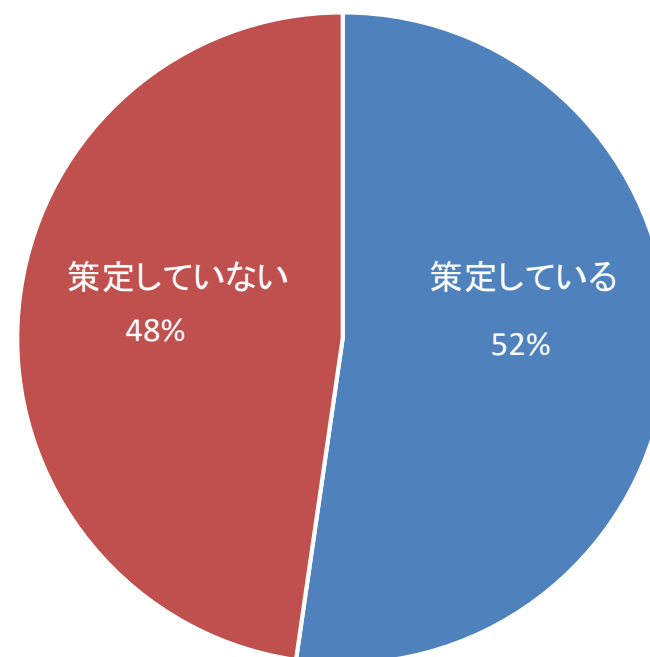
【舗装点検の実施状況】



N=1,788
(特別区含む)

※舗装点検の実施の有無を調査。巡視などによる点検が含まれる場合がある

【舗装の個別施設計画の策定状況】



N=1,788
(特別区含む)

- 損傷の進行の早さ等（例えば、大型車の交通量）に応じて、各道路管理者が道路をA～Dに分類。
- 点検頻度は、道路の分類に応じてメリハリをつけて実施。
- 点検手法については、目視又は機器を用いた手法など適切な手法により実施。

特性		分類	主な道路 (イメージ)				点検頻度	点検手法
高規格幹線道路 等 高速走行など求められるサービスの水準が 高い道路		A	高速道路				<div>メリハリを つけて実施</div> <div>5年に1回以上 を目安として、 道路管理者が設定</div> <div>更新時期や地域特 性等に応じて、 道路管理者が設定</div>	目視又は機器を 用いた手法など適 切な手法により、 舗装の状態を把握 する
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		B		直轄国道	補助国道・県道	政令市一般市道		
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		C						
生活道路 等 損傷の進行が極めて遅く占用工事等の 影響がなければ長寿命		D				市道村道		

○アスファルト舗装及びコンクリート舗装の健全性の診断は、3区分に分類。

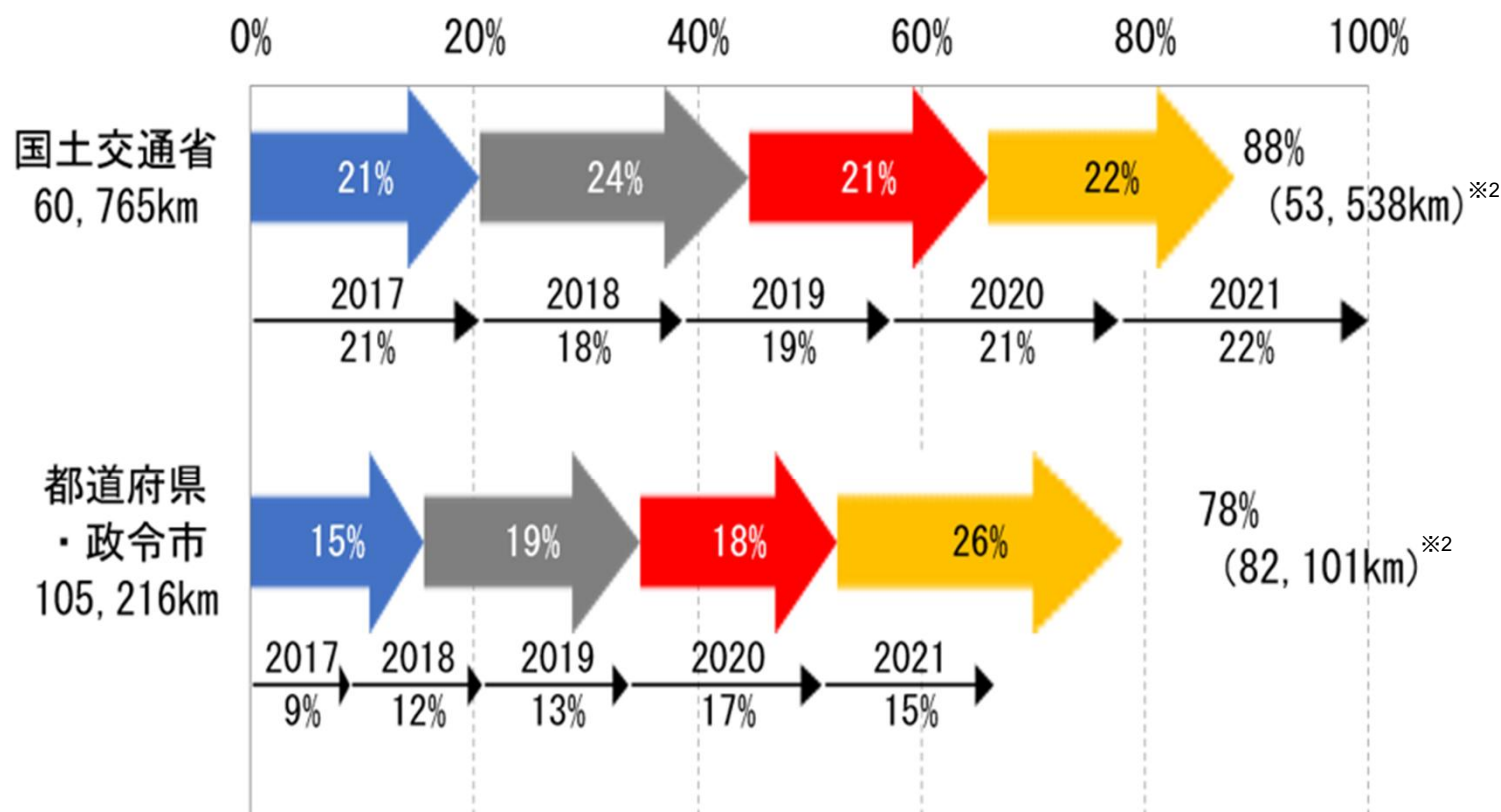
○アスファルト舗装の修繕段階であるⅢ判定については、路盤以下の層の健全性に応じて区分。

特性		分類	アスファルト舗装における健全性の診断※ 1	
<div>高規格幹線道路 等</div> <div>高速走行など求められるサービスの水準が高い道路</div> <div>損傷の進行が早い道路 等</div> <div>例えば大型車交通量が多い道路</div> <div>損傷の進行が緩やかな道路 等</div> <div>例えば大型車交通量が少ない道路</div> <div>生活道路 等</div> <div>損傷の進行が極めて遅く占用工事等の影響がなければ長寿命</div>	A	分類 A・B の判定区分	Ⅰ：健全 損傷レベルが小：管理基準に照らし舗装表面が健全	
	B		Ⅱ：表層機能保持段階 損傷レベルが中：管理基準に照らし劣化程度が中程度	
			Ⅲ：修繕段階 損傷レベルが大：管理基準に照らし、それを超過している又は早期の超過が予見される状態	
			Ⅲ-1 表層等修繕 路盤以下の層が健全であると想定される場合	
	Ⅲ-2 路盤打換等 路盤以下の層が損傷していると想定される場合			
	C	分類 C・D の判定区分	Ⅰ：健全 損傷レベルが小：管理基準に照らし舗装表面が健全	
D	Ⅱ：表層機能保持段階 損傷レベルが中：管理基準に照らし劣化程度が中程度			
	Ⅲ：修繕段階 損傷レベルが大：管理基準に照らし、それを超過している又は早期の超過が予見される状態			

※1 コンクリート舗装の健全性の診断は、分類 A～D 共通して、判定区分Ⅰ～Ⅲで判定

舗装点検の実施状況

- 舗装点検は、今年度2巡目点検の最終年度であり、来年度より3巡目点検を開始予定。
- 2巡目(2022～2025年度)の累積点検実施率は、国土交通省が管理する道路では約88%、都道府県・政令市が管理する道路※¹では約78%と着実に進捗。



2022年度 → 2023年度 → 2024年度 → 2025年度 → 1巡目点検(実績) →

※¹ 都道府県・政令市が管理する重要物流道路などの重交通を担う道路が対象。

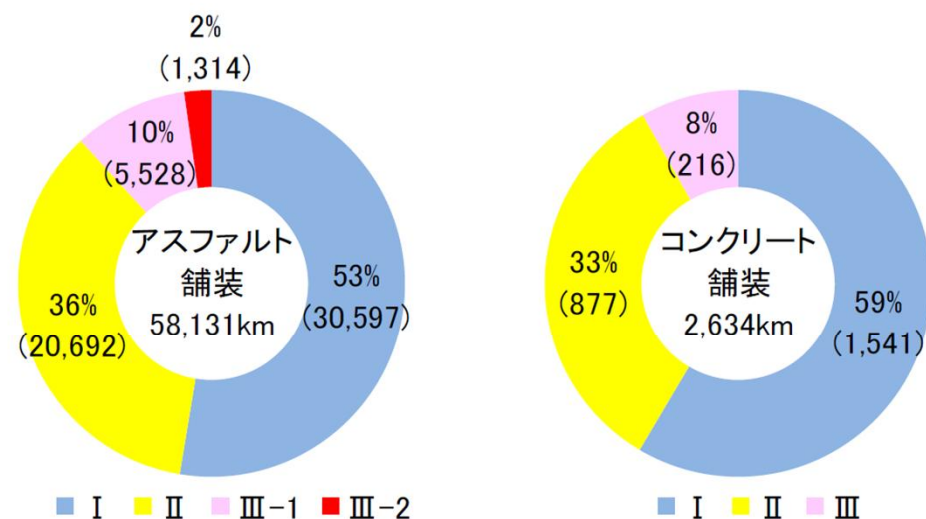
※² ()内は、2022～2025年度に点検を実施した車線延長の合計。

※³ 四捨五入の関係で合計が100%とならない場合がある。

定期点検による診断結果

○2025年度末時点で判定区分Ⅲ（修繕段階）の割合は国土交通省が管理する道路のアスファルト舗装では12%、コンクリート舗装では8%。都道府県・政令市が管理する道路※¹のアスファルト舗装では12%、コンクリート舗装では8%。

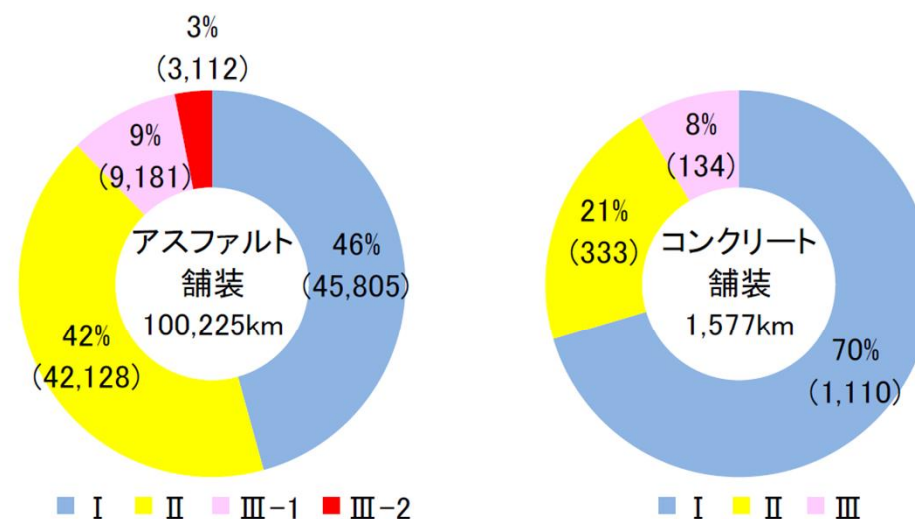
【国土交通省が管理する道路】



2026. 3 末時点

※四捨五入の関係で判定区分毎の延べ車線延長と合計値が一致しない場合がある。
※複数回点検している区間は最新の点検結果を基に集計を行っている。

【都道府県・政令市が管理する道路※¹】



2026. 3 末時点

※四捨五入の関係で判定区分毎の延べ車線延長と合計値が一致しない場合がある。
※複数回点検している区間は最新の点検結果を基に集計を行っている。

※¹ 都道府県・政令市が管理する重要物流道路などの重交通を担う道路が対象。

○パッチングなどの補修状況を考慮した健全性の診断が必ずしも適切に実施されていない実態を踏まえ、点検要領において健全性の診断に関する留意事項を示すことが必要。



現行の点検要領には、部分的な補修を踏まえた損傷評価の考え方が記載されていない

1. 舗装点検の現状

2. これまでの取組

3. 改定の方方向性について

【これまでの取組】舗装関連の振り返り

H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30 R1 R2 R3 R4 R5 R6 R7 R8 R9

《道路メンテナンスに係る動向》

中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故[H24.12]

改正道路法・政令施行(道路構造物の予防保全・老朽化対策)[H25.9]

《舗装の定期点検》

橋梁・トンネル・道路附属物等の定期点検開始[H26.4]

「舗装点検要領」の策定[H28.10]

舗装定期点検の開始[H29.4]

路面性状を簡易に把握可能な新技術の公表[H30.12]

「道路分野における新技術導入促進方針」及び「新技術導入促進計画」の決定[R2.4]

舗装定期点検の2巡目開始[R4.4]

「点検支援技術性能カタログ(舗装)」の策定[R4.9]

直轄国道における「点検支援技術性能
カタログ(舗装)」の活用原則化[R5.4]

《xROADによる舗装マネジメント》

「全国道路施設点検データベース」の公開開始[R4.5]

「地方公共団体用舗装データベース」の運用開始[R6.1]

《舗装の技術基準の改定》

「舗装の構造に関する
技術基準」の改定[R8.9]

点検支援技術 性能カタログ(舗装)

- 点検支援技術性能カタログは、国が定めた標準項目に対する性能を満足する技術を取りまとめたもの。
- 舗装の点検に活用できる技術は、令和8年4月時点で55技術。
- AIによる自動判定やスマートフォンで取得した画像等より路面性状を測定。

従来点検



目視により路面性状を確認



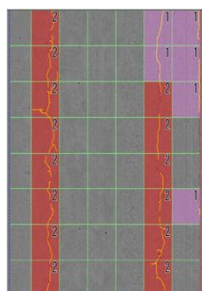
施設	分類	対象	状況	処置	処置状況
道路	法面	防草シート	シート剥がれ	出張所に対応依頼	○連絡済
道路	路肩	縁石	損傷	出張所に対応依頼	○連絡済
道路	法面	自然のり面	倒木	状況を確認	●確認済
道路	車道	アスファルト舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	車道	アスファルト舗装	クラック	応急復旧	○応急済
道路	路面	塵埃	復旧完了		●処置済
道路	車道	アスファルト舗装	剥離	応急復旧	○応急済
道路	車道	排水性AS舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	車道	排水性AS舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	歩道	歩道平板	破損	出張所に対応依頼	○連絡済
道路	車道	排水性AS舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	車道	排水性AS舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	歩道	路面	その他	復旧完了	●処置済
道路	車道	排水性AS舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	車道	排水性AS舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済
道路	歩道	境界ブロック	がたつき	出張所に対応依頼	○連絡済
道路	路肩	路面	塵埃	復旧完了	●処置済
道路	法面	盛土のり面	はらみ出し	出張所に対応依頼	○連絡済
道路	車道	排水性AS舗装	ポットホール	応急復旧	○応急済

手入力による路面性状の記録

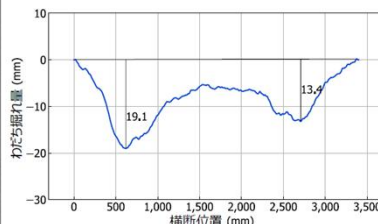


点検支援技術

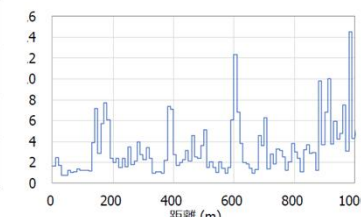
ひび割れ率・わだち掘れ量・IRI判定技術(55技術)(R8.4時点)



ひび割れ率



わだち掘れ量



IRI

AIによる自動判定



スマートフォンで取得した画像と加速度による路面性状測定

点検支援技術 性能カタログの効果の事例について

○点検支援技術性能カタログに掲載している技術の中には、従来点検と比較して、点検費用は約7割低減。延べ作業人数は約8割低減するなど、効率的な舗装点検の実施が可能。

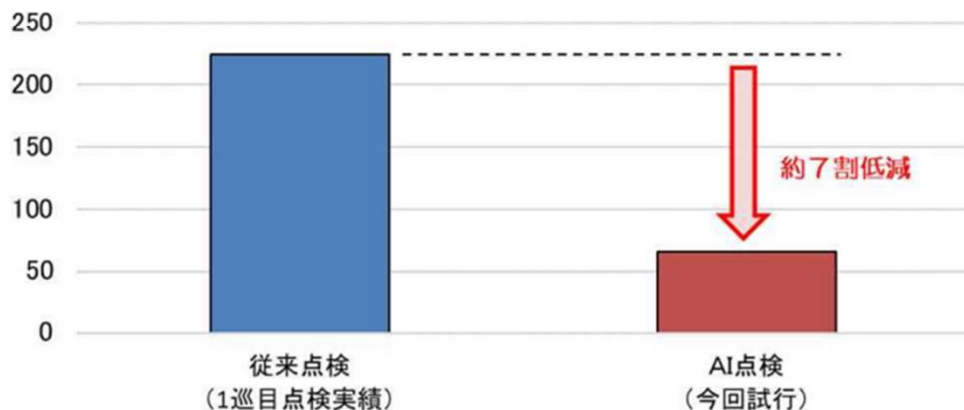
AI舗装点検システムHibimiruの場合

カタログ技術活用におけるコスト及び省力化比較

コスト低減

(万円/100km)

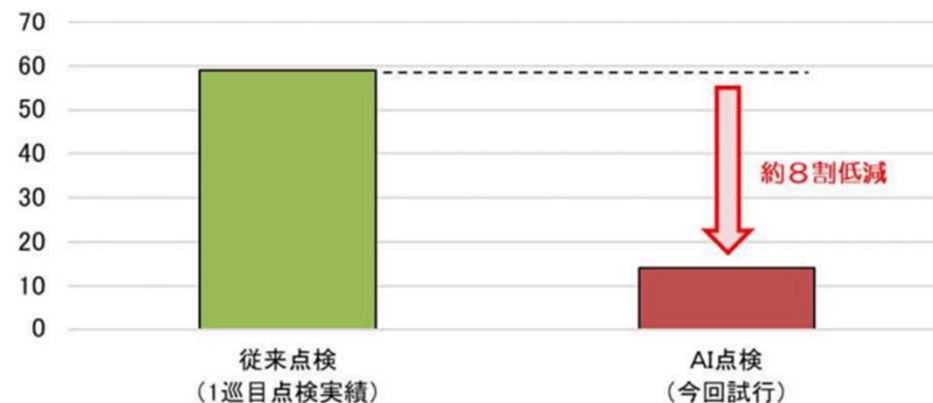
点検費用



省力化

(人日/100km)

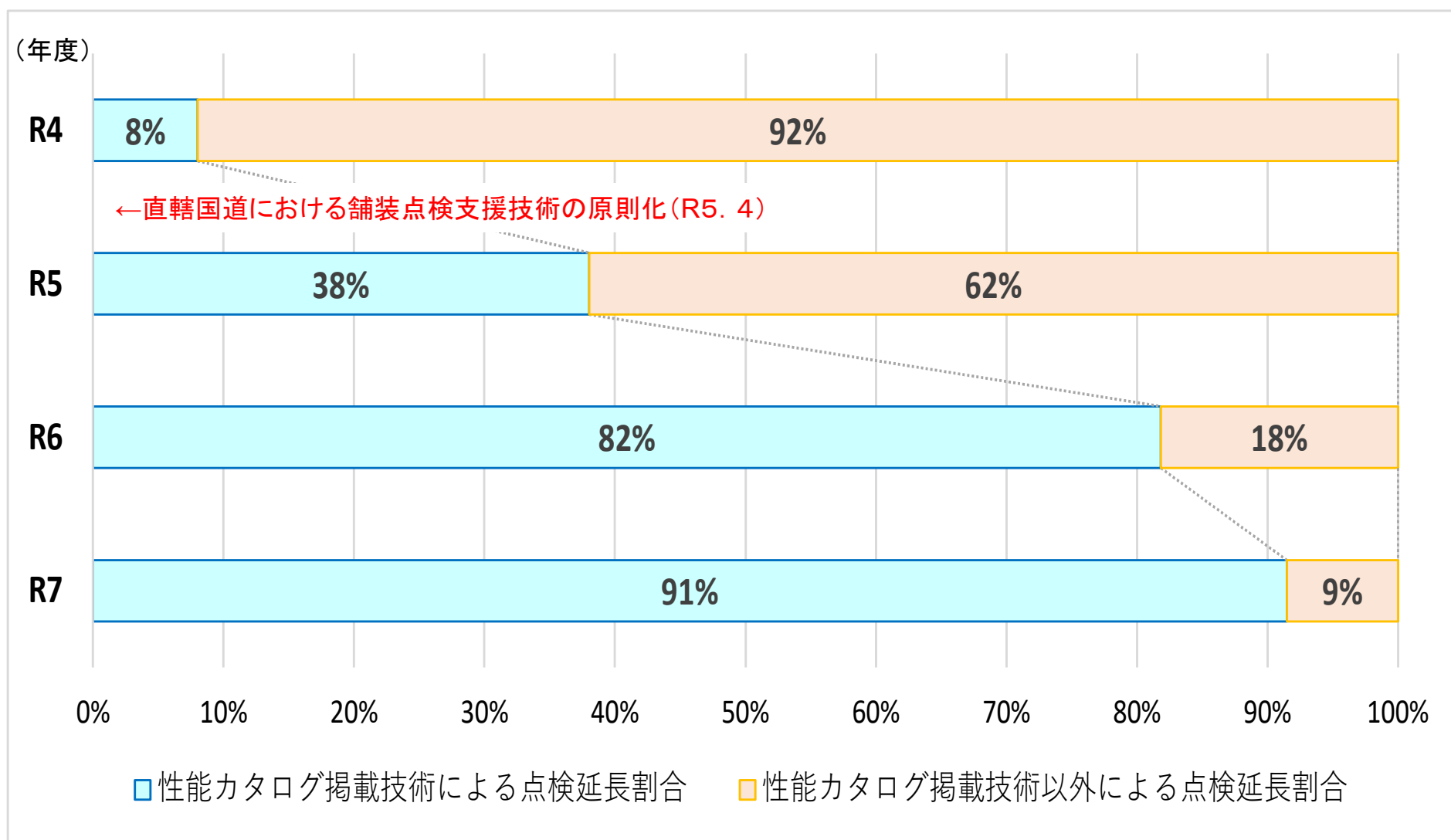
延べ作業人数



※機械点検、目視点検は1巡目点検(H29～R3)の実績値平均
 ※AI点検は今回試行箇所の平均値

直轄国道における点検支援技術の活用原則化

- 直轄国道の舗装定期点検において、令和5年度から点検支援技術性能カタログの活用を原則化。
- 直轄国道では令和7年度の点検支援技術性能カタログの活用状況が約9割。
- 地方自治体においても効率的な点検を実施するため、新技術の普及を図ることが必要。



○公開した全国の道路施設の諸元、点検結果等のデータは「全国道路施設点検データベース損傷マップ」から閲覧可能とし、見える化を実施。(舗装は直轄国道のみ)

全国道路施設点検データベース ~損傷マップ~

下記の条件を設定して、表示ボタンを押して下さい

■施設区分

舗装

■道路管理者区分

☒ 高速道路会社

☒ 国土交通省

☒ 都道府県、政令市、道路公社

☒ 市区町村

■その他条件

健全性

☒ Ⅲ

☒ Ⅱ

☒ Ⅰ

表示

表示設定

一覧画面

概要情報

種類	舗装
施設名称	0020000_004.5-004.6_1
路線名	国道20号
管理者区分	国
管理者名	関東地方整備局
管理事務所名	東京国道事務所
都道府県	東京都
市町村	東京都千代田区
位置(緯度)	35.683986
位置(経度)	139.742116
最終修繕年度	2008
延長(m)	100
舗装種別	アスファルト
点検実施年度	2017
判定区分	I
措置状況	措置未着手

背景地図 (地理院タイル)

☐ 淡色地図

☐ 標準地図

☐ 白地図

☐ 写真

◆平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

ズームレベル12以降で表示可能

☐ 高速自動車国道

☐ 都市高速道路

☐ 一般国道 直轄

☐ 一般国道 補助国

☐ 主要地方道 (都道府県道・指定市道)

☐ 一般都道府県道・指定市の一般市道

☐ 重要物流道路 (R2.4時点)

☐ うち、直轄国道 (太線表示) (R2.4時点)

☐ 代替・補完路 (R2.4時点)

☐ 主要渋滞箇所 (R1.12時点)

施設・管理者ごとの表示や、対策状況・判定区分で色分け表示が可能

アイコンをクリックで諸元・点検データ等の表示が可能

平成27年度全国道路・街路交通情勢調査の重ね合わせ・区間属性の表示が可能

舗装の構造に関する技術基準と点検要領の関係性

- 令和8年9月30日に「舗装の構造に関する技術基準」を25年ぶりに改定。(R9.4.1適用開始)
- 技術基準において舗装が有すべき性能を明確化したことを踏まえ、舗装の性能の状態を確認することが点検の目的であることを点検要領に明示することが必要。

現在

【H13技術基準】

満たすべき基準

疲労破壊輪数
例えば、
10年につき3,500万回

≠

【H28点検要領】

管理基準※

ひび割れ率
40%以上

塑性変形輪数

例えば、
1mmにつき3,000回

≠

わだち掘れ量
40mm以上

平たん性
2.4mm

≠

IRI
8mm/m以上

今後

【R8技術基準(R9.4.1から適用)】

有すべき性能

耐水性能
防水性能

横断方向移動時の
走行安定性能

縦断方向移動時の
走行安定性能

性能を示す基準

ひび割れ率
40%以下

わだち掘れ量
40mm以下

IRI
8mm/m以下

【見直し案の点検要領】

管理基準※

ひび割れ率
40%以上

わだち掘れ量
40mm以上

IRI
8mm/m以上

舗装が有すべき性能を確認



※管理基準は、修繕実施の判断をする基準
修繕実施の管理基準の基準値は、直轄国道の場合

舗装の性能に着目した損傷事例

性能	耐水・防水性能	走行安定性能	
		横断方向	縦断方向
アスファルト 舗装	 <p>ひび割れ率 40%以上 診断区分: Ⅲ</p>	 <p>わだち掘れ量 40mm以上 診断区分: Ⅲ</p>	 <p>IRI 8mm/m以上 診断区分: Ⅲ</p>
コンクリート 舗装	 <p>目地部の角欠け・ 目地材の飛散 診断区分: Ⅱ</p>	<p>—</p> <p>(わだち掘れが 生じにくい構造のため 点検の対象外)</p>	 <p>目地部の角欠けに よる段差の発生 診断区分: Ⅲ</p>

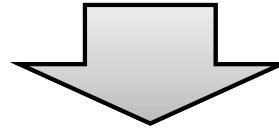
1. 舗装点検の現状
2. これまでの取組
3. 改定の方方向性について

課題等	<div><div>✓ 技術基準において舗装が有すべき性能を明確化したことを踏まえ、<u>舗装の性能の状態を確認することが点検の目的であることを点検要領に明示することが必要</u></div><div>✓ 直轄国道では舗装の点検支援技術性能カタログの活用状況が約9割に及ぶ。<u>地方自治体においても効率的な点検を図るため、新技術の普及を図ることが必要</u></div><div>✓ パッチングなどの補修状況を考慮した健全性の診断が必ずしも適切に実施されていない実態を踏まえ、<u>点検要領において健全性の診断に関する留意事項を示すことが必要</u></div></div> <div>など</div>
-----	--



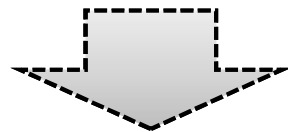
方向性(案)	<div><div>✓ <u>点検により舗装が有すべき性能の状態について把握することを点検要領に明示</u></div><div>✓ <u>地方自治体における点検支援技術性能カタログの活用の実態を調査し、点検の更なる効率化を推進することを点検要領に明示</u></div><div>✓ 各道路管理者における点検及び健全性の診断の実態を調査し、適切な健全性の診断が実施されるよう、<u>診断に関する留意事項を点検要領に明示</u></div></div> <div>など</div>
--------	--

令和7年8月 第26回道路技術小委員会
舗装の技術基準の改定(案)について



令和8年10月30日 第28回道路技術小委員会
「舗装点検要領」の改定に向けた方向性

本日

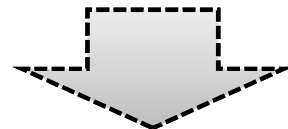


アンケート等
舗装分野会議

令和8年度末 第29回道路技術小委員会
「舗装点検要領」(案)の策定

年度末

(必要に応じて、小委員会を開催) **確定** 各道路管理者(地方自治体等)への
意見照会



令和9年度～ 舗装点検(3巡目)開始