

さらに、街路の破損パターンから考えると、破損箇所の特定は路面性状の単独評価に基づいており、その破損水準は分析の結果表－3に示すようであった。ちなみに、同水準を379工事箇所に応用した場合の正判別割合は約80%、1工事箇所に占める延長割合は約40%となっている。

3 補修工事区間の選定方法

現状の補修規模ならびに破損水準を用いて、多車線道路における1ロットとして補修すべき工事区間の選定方法を開発した。選定ルールには、路面性状の破損状況から選定する基本ルールと、基本ルールで選定された区間を、その前後の道路状況からさらに拡張するルールの2種類がある。

表－4：補修工事選定の基本ルール

（1）基本ルール

表－4は、車線別100mごとの路面性状データから補修工事区間を選定する基本ルールである。これは現状の工事規模および補修工事箇所の破損状況をもとに条件を設定したものである。表中の要補修延長割合は、選定手順ごとの総車線延長に対する要補修延長の割合であり、その選定手順は、①全車線選定、②上下線別選定、③單車線別選定の3階層で実施する。

要補修判断基準	表－2に示す水準
最短工事区間長	200m
最長工事区間長	1000m
要補修延長割合	複数車線選定時50%以上 單車線選定時40%以上
車線当たりの要補修延長割合	30%以上 (複数車線選定時のみ)
補修不要の連続延長	300m以下

表－5：補修工事選定の拡張ルール

（2）拡張ルール

実際に工事区間を設定する場合は、上記の100mごとの破損箇所をベースとした基本ルール以外に、道路構造上の問題や過去の補修履歴あるいは補修レベルに近い破損箇所などの位置関係が微妙に影響している。この背景には、近い将来に発生することが予想される小規模区間補修を抑制するといった道路管理上の判断が働いているものと考えられる。

そこで拡張ルールとして、表－5に示す条件を設定している。

要補修に近いレベル Mn	ひびわれ率10.5%以上 わだち掘れ21.8mm以上 平坦性5.5mm以上
幅員方向の拡張	隣接する車線にMnが30%以上存在する。
延長方向の拡張	①工事区間の前後200m以内にMnが存在する。 ②工事区間の前後200m以内に、行政界、路線起終点、前年度補修、道路構造物、路面種別の変化等が存在する。

4 実施例

平成2年度のモデル事務所から平成4年度までの工事区間の選定結果の、当選定方法に依らないで道路管理者が選定した区間（合計436件）に対する整合状況は表－6に示す通りである。当初開発した基本ルールに比べて拡張ルールの方が整合率は高く実用的である。

表－6：工事選定システムの整合性の検証結果

年度	選定ルール	事務所	管理延長	対象工事	全区間整合	部分整合	未整合
1	基本ルール	モデル	約150km	44件	25%	43%	30%
2	拡張ルール	モデル	同上	同上	61%	11%	27%
3	拡張ルール	5	約590km	234件	41%	17%	42%
4	拡張ルール	3	約700km	158件	63%	17%	20%

また、平成4年度の検証結果の結果から、未整合箇所の内約80%は要補修箇所の集積度が少なくとも予防的に行っているもので、残りの20%は陳情・苦情や企業者工事との調整であった。これら工事箇所選定結果を提供した9事務所、61名の道路管理者に対してのアンケート調査結果では約80%が選定結果を利用できると評価している。