第4編 舗 装

4 - 2

新	П	改訂理由
1.3 舗装種別選定の手引きを活用した舗装種別選定 舗装の構造に関する技術基準(平成13年6月29日 国土交通省都市・地域整備局長、道路局長通達)に従い、舗 装構造は、道路の存する地域の地質、気象その他の状況及び当該道路の交通状況を考慮し、安全かつ円滑な交通を確 保する必要がある。加えて、適切な舗装種別を選定し、舗装の新設・維持管理におけるライフサイクルコストを低減 する必要もある。その選定方法として舗装種別選定の手引き(令和3年12月(公社)日本道路協会)を用いて舗装 種別の選定を行うものとする。 選定の流れとしては、(1)舗装種別選定に必要な情報の収集、(2)舗装種別選定の実施区間の設定、(3)実現可能 な舗装種別の抽出、(4)舗装種別のLCC等評価の実施となる。 (1) 舗装種別選定に必要な情報の収集 舗装種別選定に必要な情報の収集		令和3年度に発出された舗装種別選定の手引 きの内容を反映

第4編	舗	装	
4	- 3		

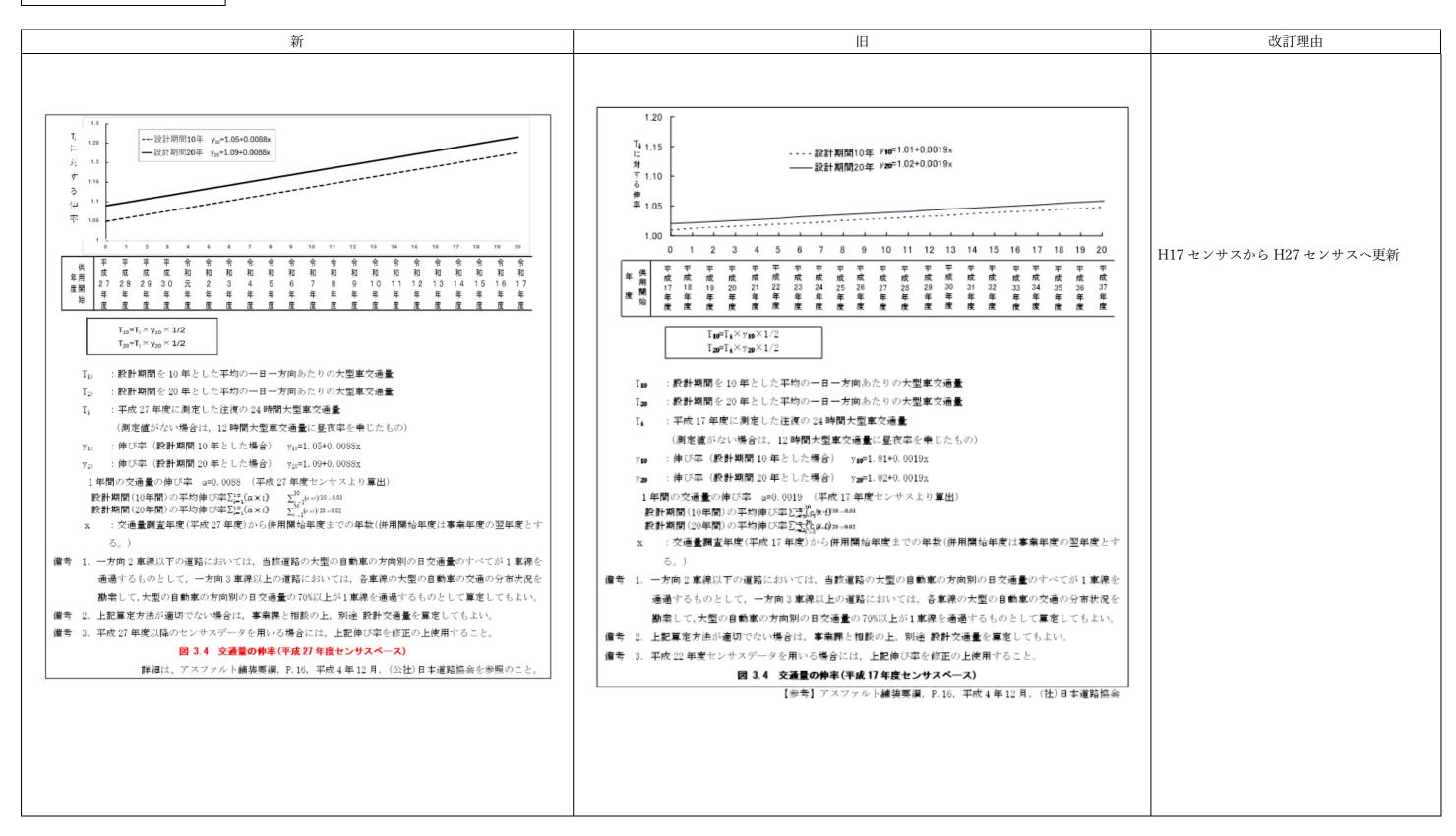
			新		П	改訂理由
		表 1.2	編装種別選定チェックシート			
4 0	OMS			通りが記 四周の支柱 スクリーニ 本名字を成		
		415431		□ □ □		
非理論性に関する 数据	****	***				
-		*****				
	大型命交差量	大型命交差量				
交通業界に関する		오른품				
	東石連 成	東石書吹(集算・数字の概念 以野野連合)				
	电极交通电极	チェーン製器業務の連行				
	W±±±KQ	企士学を兵				
		は土御礼界				
#inc	産主集さ	産主集さ				人和り左座に参加されるをは任任的
	秋葉地震の海風・夏疾	対能が4以下の最後の音楽				令和3年度に発出された舗装種別に
		出きの主義				きの内容を反映
お見かるの名に 関する機能	F>78	トン学をの抽象				
≈ ₹6 86	ランプ省	ランプ等の書館				
		ata				
	高級の主管機関係を	COME				
総合等に関わる		条例等の概定・規制				
-6	場合に向する主作	Wight 4				
	-dr.my dan	**********				
		南部を依(らしくはままる				
	MINE					
		980 P27v&F8875VF6				
		アスファルト名はブラントからの連絡機関				
	HUMBER	全コンエルからの姿を表面 発工所可				
		東大阪神 島				
RILETTONE	使用され	M+ANTE				
		RIAS				
	東部数 (子工数) の施工	#INM#				
		电料应制度				
	現場に関する事態 (発展的会)	記事の作用				
		東京場所の表徴、現代機器、 水田県				
		0.0007W/ EV.50				
	合物体等目的の思りをしの可能性。 よが思りました場合の性点的語に向 る機能	 共産事の要素(予定急官)の 実験				
	HEORIGONANE	な異の発達5分の異常				
今後の世界管理に 関する事業	成典図画で新聞されている(文件版 子文の) 最初表現	N SOM				
		F. 11.00				
	製発管・森場の方針(アスファル 高型)	PRGE43				
	= *,	ARTINA & COMM.				
	3円を理・森場の方像(コンクリー 素素)					
	#30R##	P.F				
の文字を作用する DE	PECER	PB CERNA				
	G42A	すりつけあさ、まままる				

第4編 舗 装

4 - 4

新	IΒ	改訂理由
(2) 舗装権別選定の実施区間の設定 舗装権別選定において、事業区間会体で同一種別の舗装を選定することが合理的であるとは限らないため、 交通条件、地盤条件や選路構造物条件(トンネル、構築等)、騒音等に関わる情報などを踏まえ、複数の区間 に分割して検討するとよい。 (3) 実現可能な舗接種別の抽出 (1)で収集した舗装種別選定に必要な情報を踏まえ、(2)で設定した舗装種別選定実施区間毎に、実現可能な 舗装権別の抽出(スクリーニング)を行う。 (4) 舗装種別の口とCで等評価の実施 (3)で抽出した適用可能な各舗装種別について、LCC等評価を実施する。	III	改訂理由 令和3年度に発出された舗装種別選定の手引 きの内容を反映

第4編 舗 装 4-10



第4編 舗 装 4-12

新	旧	改訂理由
3.6 建設発生土の有効利用 建設発生土の有効利用 建設発生土に関しては、現土地分地の確保が困難になっていることや、資源の有効活用の観点から、資源の有効な 利用の促進に関する法律(資源有効利用促進法(35.4.1 総行))により、次の3本柱に沿って運用するものとする。 (1) 発生最少和制 (2) 再利用の促進 (3) 適正処分の徹底 先寸、現場内において「建設発生土利用技術マニュアル(第4版)、平成25年12月、(一財)土木研究センター」 に基づき、必要に応じて土質改良をするなど、発生土の抑制に努めるものとする。 ため、民場内で利用を含むこととする。 このため、民土生生や購入土量の状況については、他の場場に流用することを検討する。この場合、必要に応じ土質 改良を行って有効利用を図ることとする。 このため、民土生生や購入土量の状況について、必要な情報収集・提供のため・書談発生土情報交換システムを情態 的に活用し、建設発生土間と利用者個の情報を促進、建設発生土の利用を促進するものとする。 したがって、建設発生土については、東大50㎞の範囲において出来る限り近等の工事現場に撤出し、有効利用を図ることとする。 また、汚泥や土質改良の効果が期待できない発生土については、最終処分編等へ必要に応じて投業料を計上のうえ、適正に処分するものとする。	3.6 建設発生土の有効利用 康発発生土に関しては、我土地分地の確保が困難になっていることや、資源の有効活用の観点から、再生資源の利 用の促進に関する法律(リサイタル法)により、次の3 本性に沿って運用するものとする。 (1) 発生量の抑制 (2) 再利用の促進 (3) 適正処分の設定 失手、現場内において「練校発生土利用技術マニュアル(第3 駅)、平成16 年9 月、(針) 土木研究センター」に基づき、必要に応じて土質改良をするなど、発生土の抑制に努めるものとする。 次に、現場内で利用できない発生土については、他の現場に流用することを検討する。この場合、必要に応じ土質改良を行って有効利用を図ることとする。 このため、投入者をで購入土量の状況について、必要な情報収集・提供のため受知県連設副を物流用開整システム (稼働状況を確認)を積極的に活用し、建設発生土側と利用各側の情報を把握し、建設発生土の利用を促進するものとする。 したがって、当面建設発生土については、最大50 ㎞の範囲において出来る限り近傍の工事現場に開出し、育効利用を図ることとする。 また、汚泥や土質改良の効果が期待できない発生土については、最終処分場等へ必要に応じて投棄料を計上のうえ、適正に処分するものとする。	法律名の変更とシステム名の変更があったため、修正

採散する。

も、道路延長上に3箇所以上とすることが望ましい。

・維持修繕工事などで既設績装の路床土を採取する場合は、設定した路床厚さの中央部よりも添い位置から

・CBR 試験用の試料の採取は、調査区間が比較的短い場合や、路床土がほぼ同一と見なされる場合であって

新			IΒ	改訂理由
. 8 路床の設計 . 8.1 路床土の調査 (1) 子 _原 真宝 (a) 将馬	3.8 路成 3.8.1 置	床の設計 各床土の調査	図 3.5 予備調査	
・子僧関査では、地形、地質の変化、地下水位、地表の状況、切土、盛土の種類と状態、過去の土質関査な	項目	区分	内容	
どの資料の収集および路床土または路床土としての適用性などに重点をおいた土質試験を行う。 (b) 場所		概要	・子備調査では、地形、地質の変化、地下水位、地表の状況、切土、盛土の種類と 状態、過去の土質調査などの資料の収集および路床土または路床土としての適用 性などに重点をおいた土質試験を行う。	
土取り場 ・土管の均一性、路床土としての適用性などに重点をおいて調査する。 既存の道路や切土路床 ・調査区間の路床土の現況および乱したときの性状の変化などについて調査する。		場所	・土取り場 土質の均一性,路床土としての適用性などに重点をおいて調査する。 ・既存の道路や切土路床 調査区間の路床土の現況および乱したときの性状の変化などについて調査する。	舗装設計便覧を参考に文章を作成
 (c) 土質試験のための試料採取 ・土取り場路床土として使用する地山でオーガーボウリングを行い、添さ方向にいくつかの試料を採取して 含水比を変化させないようにして試験室へ送る。 	子備調査		・土取り場路床土として使用する地山でオーガーボウリングを行い、深さ方向にいくつかの試料を採取して含水比を変化させないようにして試験室へ送る。	THE CONTRACTOR OF CITING
 ・路床園または予想される路床園より in 以上添い位置までオーガーボウリングを行い、土質の変化に応じて深き方向にいくつかの試料を採取して含水比を変化させないようにして試験重へ送る。 (d) その他の留着点) 1998 BIU JE.	土質試験のための試料採取	・切土路床 路床面または予想される路床面より 1m 以上深い位置までオーガーボウリングを 行い、土質の変化に応じて深さ方向にいくつかの試料を採取して含水比を変化さ せないようにして試験室へ送る。	
 ・土質調査は、CBR 試験に先立ち、必要に応じて数多く行うようにする。 ・子倫調査の結果、結床土に変化のある場合には、あらかじめ舗装厚を変えるべき区間を想定する。変化の少ないと思われる区間では CBR 試験の個数を少なくし、変化の多いと思われる区間ではその個数を多くすると設計 CBR を効率よく求めることができる。 ・CBR が3未満になるような軟器路束の区間では、コンベネトロメーター等の予備調査によって誘路の判断 		その他の留意点	・土質調査は、CBR 試験に先立ち、必要に応じて数多く行うようにする。 ・予備調査の結果、路床土に変化のある場合には、あらかじめ舗装厚を変えるべき 区間を想定する。変化の少ないと思われる区間では CBR 試験の個数を少なくし、 変化の多いと思われる区間ではその個数を多くすると設計 CBR を効率よく求め ることができる。	
ができる場合があるので、類似の支持力の区域を特定することにより、サンプリング調査を効率的に行な うことができる。			【適用】舗装設計便覧,P. 66,平成 18 年 2 月,(社)日本道路協会	
・壁土路床の場合、現場内または他の工事現場からの発生土の流用が考えられるので、十分な予慮調査が必要である。 ・路床土の調査は、路床及び舗装設計の基礎となるものであり、設計・超工の段階での再調査や大幅な変更 のないよう、慎重に実施するものとする。		断ができる場合が に行なうことがで	るような軟弱路床の区間では、コンペネトロメーター等の予備調査によって概略の判 があるので、類似の支持力の区域を特定することにより、サンプリング調査を効率的 できる。 現場内または他の工事現場からの発生土の流用が考えられるので、十分な予備調査が	
(2) CER ★秦		必要である。		
(a) 試料採取場所 整土路用 ・土取り場の賃出面より 50cm 以上添い箇所から乱した状態で、路床土となる土を採取して (BR 試験を行う。 切土路用			路床及び舗装設計の基礎となるものであり、設計・施工の段階での再調査や大幅な変 (重に実施するものとする。	
・路床画下 50cm以上添い箇所から乱した状態で土を採取する。 ・路床画下 1m 位の間で土質が変化している場合には、各層の土を採取して CBR 試験を行う。				

4 -14				
新			旧	改訂理由
(c)	項目	区分	図 3.6 CBR 試験 内容 盛土路床 土取り場の露出面より 50cm 以上深い箇所から乱した状態で、路床土となる土	
 ・試料の採取は雨期や凍結融解期を避ける。寒冷地域では融解期が終了したと思われる時期(通常 5~6 月) に行う。 (d) 乱さない試料を用いる場合 ・切土路床などで、乱すことで極端に CBR 値が小さくなることが経験的にわかっており、しかも路床土をほとんど乱すことなく施工できる場合は、乱さない試料の CBR を用いてもよい。 ・乱さない試料は路床面より 50cm 以上深い箇所から採取し、含水比を変化させないようにして試験室に送 		試料採取場所	を採取してCBR 試験を行う。 切土路床 ・路床面下 50cm 以上深い箇所から乱した状態で土を採取する。 ・路床面下 1m 位の間で土質が変化している場合には、各層の土を採取して CBR 試験を行う。 ・維持修繕工事などで既設舗装の路床土を採取する場合は、設定した路床厚さの中央部よりも深い位置から採取する。	舗装設計便覧を参考に文章を作成
る。 (e) その他	CBR 試験	試料採取箇所数	CBR 試験用の試料の採取は、調査区間が比較的短い場合や、路床土がほぼ同一と 見なされる場合であっても、道路延長上に3箇所以上とすることが望ましい。	
・路床に多量のレキなどが含まれていて、これらを除いて試験することが現場を代表しない場合などには、 平板載荷試験による K 値や経験などを参考にして CBR 値を推定する。	CDN BASE	試料採取時期	試料の採取は雨期や凍結融解期を避ける。寒冷地域では融解期が終了したと思われる時期(通常5~6月)に行う。	
・砂利道上に舗装する場合の CBR 試験は,切土路床に準じて行えばよい。		乱さない試料を用いる場合	・切土路床などで、乱すことで極端にCBR値が小さくなることが経験的にわかって おり、しかも路床土をほとんど乱すことなく施工できる場合は、乱さない試料の CBRを用いてもよい。 ・乱さない試料は路床面より 50cm 以上深い箇所から採取し、含水比を変化させな いようにして試験室に送る。	
		その他	・路床に多量のレキなどが含まれていて、これらを除いて試験することが現場を代表しない場合などには、平板載荷試験によるK値や経験などを参考にしてCBR値を推定する。 ・砂利道上に舗装する場合のCBR試験は、切土路床に準じて行えばよい。	
			【適用】舗装設計便覧,P. 67,平成 18 年 2 月,(社)日本道路協会	

第4編	舗	装
4	-23	

表 3.11 表層と基層の最小厚(交通区分 N7~N5)

新

交通区分	舗装計画交通量(台/日・方向)	表層と基層を加えた最小厚さ(cm)
N7	3, 000 ∼	20 (15) (**)
N6	1, 000 ~ 3, 000	15 (10) ⁽³⁸⁾
N5	250 ~ 1, 000	10 (5) [36]

[※]()内は、上層路盤に瀝青安定処理工法およびセメント・瀝青安定処理工法を用いる場合の最小厚さを示す。

表 3.12 表層と基層の最小厚(交通区分 N4、N3)

交通区分	舗装計画交通量(台/日・方向)	表層と基層を加えた最小厚さ(cm)
N4	100 ∼ 250	5
N3	40 ~ 100	5

表 3.13 表層と基層の最小厚(交通区分 N4、N3)

交通区分	舗装計画交通量(台/日・方向)	表層と基層を加えた最小厚さ(cm)
N2, N1	~ 40	4 (3) [**]

[※] 交通量区分 N1, N2 にあって,大型車交通量をあまり考慮する必要がない場合には, 瀝青安定処理工法およびセメント・瀝青安定処理工法の有無によらず,最小厚さは 3cm とすることができる。

(3) 基層+表層の最小厚は、表 3.11 によるものとする。

表 3.11 表層と基層の最小厚

旧

交通区分	舗装計画交通量(台/日・方向)	表層と基層を加えた最小厚さ(cm)
N7	3,000以上	20 (15) (iii i)
N6	1,000以上3,000未満	15 (10) ^(i±1)
N5	250 以上 1,000 未満	10 (5) (±1)
N4	100 以上 250 未満	5
N3	40 以上 100 未満	5
N2, N1	40 未満	4 (3) (3±2)
(24-)		

[注]

- 1.()内は、上層路盤に瀝青安定処理工法およびセメント・瀝青安定処理工法を用いる場合の最小厚さを示す。
- 2. 交通量区分 N1, N2 にあって,大型車交通量をあまり考慮する必要がない場合には, 瀝青安定処理工法およびセメント・瀝青安定処理工法の有無によらず,最小厚さは 3cm とすることができる。

【適用】舗装設計便覧, P. 77, 平成 18 年 2 月, (社)日本道路協会

改訂理由

舗装設計便覧を参考に表を作成

4 - 26

表 3.14	等值換算係数

使用する層 材料・工法 品質規格 等値換算係数 a ストレートアスファルトを使用,混合 物の性状は,舗装設計便覧,P80 表 1.00 -5.2.12)による。

新

[注

- 1. 表層,基層の加熱アスファルト混合物に改質アスファルトを使用する場合には,その強度に応じた等値換算係数 a を設定する。
- 2. 再生アスファルト混合所において製造された再生加熱アスファルト混合物の等値換算係数も上記の数値を適用する。
- 3. 排水性舗装に使用されるポーラスアスファルト混合物の等値換算係数は1.0を用いる。

表 3.15 等值換算係数

使用する層	材料・工法	品質規格	等値換算係数 a
	瀝青安定処理	加熱混合:安定度 3.43kN 以上	0.80
	(座月女足处连	常温混合:安定度 2. 45kN 以上	0.55
		一軸圧縮強さ〔7日〕1.5~2.9MPa	
	セメント・瀝青安定処理	一次変位量〔7日〕5~30 1/100cm	0.65
		残留強度率〔7日〕65%以上	
上層路盤	セメント安定処理	一軸圧縮強さ〔7日〕2.9MPa	0.55
	石灰安定処理	一軸圧縮強さ〔10 日〕0.98MPa	0.45
	粒度調整砕石・粒度調整鉄鋼ス ラグ	修正 CBR80 以上	0.35
	水硬性粒度調整鉄鋼スラグ	修正 CBR80 以上 一軸圧縮強さ〔14 日〕1.2MPa	0. 55

[注

- 1. 安定度とは、マーシャル安定度試験により得られる安定度(kN)をいう。この試験は直径 101.6mm のモールドを用いて作製した高さ 63.5±1.3mm の円柱形の供試体を 60±1℃の下で、円形の載荷へッドにより載荷速度 50±5mm/min で載荷する。
- 2. 一軸圧縮強さとは、安定処理材料の安定材の添加量を決定することを目的として実施される一軸圧縮試験により得られる強度 (MPa) をいう。[] 内は供試体の養生期間を表わす。なお、試験条件はセメント安定処理および石灰安定処理とセメント・瀝青安定処理とでは異なる(「舗装調査・試験法便覧(平成31年版), P. 4-92~143, 平成31年3月,(公社)日本道路協会」参照)。
- 3. 一次変位量とは、セメント・瀝青安定処理路盤材料の配合設計を目的として実施される一軸圧縮試験により得られる一軸圧縮強さ発現時における供試体の変位量(1/100cm)をいう。この試験は、直径 101.6mm のモールドを用いて作製した高さ 68.0±1.0mm の円柱形の供試体を載荷速度 1mm/min で載荷する。
- 4. 残留強度率とは、一軸圧縮強さ発現時からさらに供試体を圧縮し、一次変位量と同じ変位量を示した時点の強度の一軸圧縮強さに対する割合を
- 5. 修正 CBR とは、修正 CBR 試験により得られる所定の締固め度における CBR 値(%)をいう。
- 6. 再生路盤材混合所で製造された再生路盤材の等値換算係数も上記の数値を適用する。

表 3.12 等値換算係数

IΗ

使用する層	材料・工法	品質規格	等値換算係数 a	
		ストレートアスファルトを使用、混合		
表層・基層	加熱アスファルト混合物	物の性状は、舗装設計便覧, P80 表	1.00	
		-5.2.12)による。		
	瀝青安定処理	加熱混合:安定度 3.43kN 以上	0.80	
	極青女足処理	常温混合:安定度 2.45kM 以上	0.55	
		一軸圧縮強さ〔7日〕1.5~2.50Pa		
	セメント・瀝青安定処理	一次変位量 [7 日] 5~30 1/100cm	0.65	
		残留強度率〔7 日 〕65%以上		
上層路盤	セメント安定処理	一軸圧縮強さ〔7日〕2.9MPa	0.55	
	石灰安定処理	一軸圧縮強さ〔10 日〕0.98MPa	0.45	
	粒度調整降石・粒度調整鉄鋼ス ラグ	修正 CBR80 以上	0.35	
	水硬性粒度調整鉄鋼スラグ	修正 CBR80 以上	0.55	
	小便性程度調整状類ペフク	一軸圧縮強さ〔14 日〕1.2MPa	0.55	
	クラッシャラン、鉄鋼スラグ、	修正 CBR30 以上	0. 25	
下層監察	砂など	修正 CBR20 以上 30 未満	0.20	
1 地名	セメント安定処理	一軸圧縮強さ〔7日〕0.98MPa	0.25	
	石灰安定処理	一輪圧縮強さ〔10 日〕0.7MPa	0.25	

[注

- 表層、基層の加熱アスファルト混合物に改質アスファルトを使用する場合には、その強度に応じた等値 機算係数 a を設定する。
- 2. 安定度とは、マーシャル安定度試験により得られる安定度(kM)をいう。この試験は直径 101.6mm のモールドを用いて作製した高さ 63.5±1.3mm の円柱形の供試体を 60±1℃の下で、円形の軟荷ヘッドにより軟荷速度 50±5mm/min で軟荷する。
- 3. 一軸圧縮強さとは、安定処理材料の安定材の添加量を決定することを目的として裏地される一軸圧縮試験により得られる強度(MPa)をいう。[] 内は供試体の養生期間を表わす。なお、試験条件はセメント安定処理および石灰安定処理とセメント・瀝青安定処理とでは異なる(「舗装試験法便覧」参照)。
- 4. 一次変位量とは、セメント・瀝青安定処理路整材料の配合設計を目的として実施される一軸圧締試験により得られる一軸圧締強さ発現時における供試体の変位量(1/100cm)をいう。この試験は、直径 101.6mmのモールドを用いて作製した高さ 68.0±1.0mmの国柱形の供試体を載荷速度 1mm/min で載荷する。
- 5. 残留強度率とは、一軸圧縮強さ発現時からさらに供試体を圧縮し、一次変位量と同じ変位量を示した時点の強度の一軸圧縮強さに対する割合をいう。
- 6. 修正 CBR とは、修正 CBR 試験により得られる所定の締固め度における CBR 値(%)をいう。
- 再生アスファルト混合所において製造された再生加熱アスファルト混合物および再生路盤材混合所で製造された再生路盤材の等値換算係数も上記の数値を適用する。
- 8. 排水性舗装に使用されるポーラスアスファルト混合物の等値換算係数は1.0を用いる。

【適用】舗装設計便覧,P79,平成 18 年 2 月,(社)日本道路協会

舗装設計便覧を参考に表 を作成

改訂理由

第4編 舗 装

		新				旧		改訂理由
7/1						IH		久田、江田
	表	3.16 等值換算係数			表:	3.12 等値換算係数		
吏用する層	材料・工法	品質規格	等値換算係数 a	使用する層	材料・工法	品質規格	等值換算係款 a	
	クラッシャラン, 鉄鋼スラグ,	修正 CBR30 以上	0.25			ストレートアスファルトを使用、混合		
一日中央	砂など	修正 CBR20 以上 30 未満	0.20	表層・基層	加熱アスファルト混合物	物の性状は、舗装設計便覧, P80 表	1.00	
「層路盤	セメント安定処理	一軸圧縮強さ〔7日〕0.98MPa	0. 25			-5. 2. 12) による。	0.00	
	石灰安定処理	一軸圧縮強さ〔10 目〕0.7MPa	0. 25		瀝青安定処理	加熱混合:安定度 3.43kN 以上	0.80	
E)	<u>-</u>					常温混合:安定度 2.45kM 以上 一軸圧縮強さ〔7日〕1.5~2.9MPa	0. 55	
軸圧縮強さとに	は、安定処理材料の安定材の添加量を決定す	することを目的として実施される一軸圧縮試験によ	り得られる強度(MPa)をいう。[]		セメント・瀝青安定処理	- 梅生細張さ (7日) 1.5~2.5mra - 次変位量 [7日] 5~30 1/100cm	0.65	
は供試体の養生	E期間を表わす。なお、試験条件はセメント	ト安定処理および石灰安定処理とセメント・瀝青安	定処理とでは異なる(「舗装調査・		ことという極質気を発生	残留強度率 [7日] 65%以上	0.00	
験法便覧(平成	戊 31 年版), P. 4−92~143, 平成 31 年 3 月,	(公社) 日本道路協会」参照)。		上層路監	セメント安定処理	一輪圧縮強さ〔7日〕2.90Pa	0.55	舗装設計便覧を参考に表を作成
正 CBR とは,値	冬正 CBR 試験により得られる所定の締固め身	変における CBR 値(%)をいう。			石灰安定処理	一輪圧縮強さ〔10 日〕0.98MPa	0.45	
生路盤材混合原	所で製造された再生路盤材の等値換算係数も	b上記の数値を適用する。			粒度調整砕石・粒度調整鉄鋼ス			
					ラグ	修正 CBR80 以上	0.35	
						修正 CBR80 以上		
					水硬性粒度調整鉄鋼スラグ	一軸圧縮強さ〔14 日〕1.2MPa	0. 55	
					クラッシャラン, 鉄鋼スラグ,	修正 CBR30 以上	0. 25	
				下層路盤	砂など	修正 CBR20 以上 30 未満	0.20	
				1.44	セメント安定処理	一輪圧縮強さ〔7 日〕 0.98MPa	0.25	
					石灰安定処理	一軸圧縮強さ〔10 日〕 0.7MPa	0.25	
				 安定度と ルドを見 載荷速度 一軸圧縮 数により 安定処理 一次変値 より得り 	いて作製した高さ 63.5±1.3mm (50±5mm/min で数荷する。 6数さとは、安定処理材料の安定材 345れる強度 (MPa)をいう。[] 248よび石灰安定処理とセメント・ 258とは、セメント・歴書安定処理 248とは、セメント・歴書安定処理	9 得られる安定度(MM)をいう。この試験は値 の円柱形の供試体を 60±1℃の下で、円形の 対の添加量を決定することを目的として実施 一向は供試体の養生期間を表わす。なお、過 ・瀝青安定処理とでは異なる(「舗装試験法) 理路整材料の配合設計を目的として実施され 5 供試体の変位量(1/100cm)をいう。この試 1.0mm の円柱形の供試体を載荷速度 1mm/min	の載荷へッドにより 値される一軸圧縮試 大験条件はセメント 便覧」参照)。 れる一軸圧縮試験に 酸は、直径 101.6mm	
				点の強度	Eの一軸圧縮強さに対する割合をい	れる所定の締固め度における CBR 値(%)をい		
				7. 再生アン	スファルト混合所において製造され	れた再生加熱アスファルト混合物および再生	E路盤材混合所で製	
					スファルト混合所において製造され :再生路整材の等値換算係数も上額		性路盤材混合所で製	
				遣された	再生路盤材の等値換算係数も上記			

4 -28

表 3.17 標準舗装構成						
混合物の種類	突固め回数(回)		空隙率	飽和度	安定度(kN)	フロー値
	N7,N6	N5~N1	(%)	(%)		(1/100cm)
①粗粒度アスファルト混合物(20)			3~7	65~85	4.90以上	
②密粒度アスファルト混合物 (20, 13)					4.90	
	75	50	3~6	70~85	[7.35]	
③細粒度アスファルト混合物(13)					以上	20~40
④密粒度ギャップアスファルト混合物(13)			3~7	65~85		
⑤密粒度アスファルト混合物 (20F, 13F)			3~5	75~85	4.90以上	
⑥細粒度ギャップアスファルト混合物(13F)		50	3 - 3	75 -05		
⑦細粒度アスファルト混合物(13F)]	00	2~5	75~90	3.43以上	20~80
⑧密粒度ギャップアスファルト混合物(13F)]		3~5	75~85	4.90以上	20~40
⑨開粒度アスファルト混合物(13)	75	50	-	-	3.43以上	20/~40

(注)

1.N7~N1:交通量区分

⑩ポーラスアスファルト混合物(20, 13)

2. 積雪寒冷地域で交通区分N7及びN6の道路であっても、流動によるわだち掘れのおそれが少ないところにおいては突固め回数を50回とする。

50

- 3. 安定度の欄の[]内の値は、N7及びN6で突固め回数を75回とする場合の基準値
- 4.水の影響を受けやすいと思われる混合物またはそのような箇所に舗設される混合物は、次式で求めた残留安定度が75%以上であることが望ましい。

残留安定度(%) = (60℃、48 時間水浸後の安定度/安定度)×100

- 5. 再生アスファルト混合所において製造した再生加熱アスファルト混合物にも土曜の基準値を適用する
- 6.ポーラスアスファルト混合物の設計アスファルト量の決定は、一般にマーシャル安定度試験によらないため、 基準値を示していない。

混合物の種類	突固め回数(回)		空隙率	飽和度	安定度	フロー値
佐台省の使用	Nr. Ne	$N_5 \sim N_1$	(%)	(%)	(kN)	(1/100cm)
①粗粒度アスファルト混合物 (20)			3~7	65 85	4.90 以上	
②密粒度アスファルト混合物 (20, 13)	75	50	3~6	70 ~ 85	4.90 [7.35] 以上	
③棚粒度アスファルト混合物 (13)	7.5	30	3 0	70 - 60		20~40
④密粒度ギャップアスファルト 混合物(13)			3~7	65 ~ 85	4.90	20 10
⑤密粒度アスファルト混合物 (20F, 13F)			3~5	75 ~ 85	M.E.	
⑥細粒度ギャップアスファルト 混合物(13F)	5					
⑦細粒度アスファルト混合物 (13F)	5		2~5	75 ~ 90	3.43 以上	20 ~ 80
⑧密粒度ギャップアスファルト 混合物(13F)			3~5	75 ~ 85	4.90 以上	20 ~ 40
⑨開粒度アスファルト混合物 (13)	75	50	-	· -	3.43 以上	20 - 40
⑩ポーラスアスファルト混合物 (20, 13)	50		-	-	-	-

旧

[注]

- 1. N₇~N₁: 交通量区分
- 積雪寒冷地域で交通区分NrおよびNaの道路であっても、流動によるわだち振れのおそれが少ないところにおいては突固め回数を50回とする。
- 3. 安定度の欄の[]内の値は、NrおよびNoで突固め回数を75回とする場合の基準値
- 水の影響を受けやすいと思われる混合物またはそのような箇所に値設される混合物は、 次式で求めた残留安定度が75%以上であることが望ましい。
- 残留安定度(%) = (60℃, 48時間水浸後の安定度/安定度)×100 5. 再生アスファルト混合所において製造した再生加熱アスファルト混合物にも同様の基準 値を適用する。
- ボーラスアスファルト混合物の設計アスファルト量の決定は、一般にマーシャル安定度 試験によらないため、基準値を示していない。

【適用】舗装設計便覧, P80, 平成 18 年 2 月, (社)日本道路協会

改訂理由

舗装設計便覧を参考に表を作成

4 -29

1.1 標準舗装構成

愛知県下統一の標準舗装構成を次の表に示す。特に検討を要する場合以外は、**表 3.18** によるものとする。 なお、鉄鋼スラグを使用する場合は、**表 3.19** によるものとする。

表 3.18 標準舗装構成

衣 3.18 條字論教情以								
交通量	設計	表層+基層	上点	喜路盤	下層路盤	TA'	H'	
の区分	CBR	加熱アスファルト混合物	瀝青安定処理	粒度調整砕石	クラッシャーラン	1A	П	
	(2)	(4)	-	(10)	(15)	(11.3)	(29*)	
	3	4	-	8	10	9. 3	22	
N1	4	4	-	8	10	9.3	22	
-	6	4	-	12	-	8. 2	16	
	8以上	4	-	9	-	7. 2	13	
	(2)	(5)	-	(9)	(20)	(13. 2)	(34*)	
	3	5	-	10	15	12. 3	30	
N2	4	5	-	10	10	11.0	25	
-	6	5	_	15	_	10.3	20	
-	8以上	5	_	12	_	9. 2	17	
_	(2)	(5)	_	(20)	(20)	(17. 0)	(45*)	
-	3	5	_	15	20	15. 3	40	
N3	4	5	_	15	15	14. 0	35	
-	6	5	_	10	15	12. 3	30	
	8以上	5	-	10	10	11.0	25	
	(2)	(5)	-	(25)	(30)	(21.3)	(60*)	
	3	5	-	15	35	19.0	55	
N. 4	4	5	-	10	40	18. 5	55	
N4	6	5	-	10	30	16.0	45	
	8	5	-	15	15	14.0	35	
	12 以上	5	-	10	20	13.5	35	
	(2)	(10)	-	(30)	(35)	(29.3)	(75*)	
	3	10	-	25	30	26. 3	65	
N5	4	10	-	15	35	24. 0	60	
110	6	10	-	10	30	21.0	50	
	8	10	-	15	15	19. 0	40	
	12 以上	10	-	10	15	17. 3	35	
F	(2)	(10)	(8)	(40)	(55)	(44. 2)	(113*)	
-	3	10	8	30	50	39. 4	98	
NO	6	10 10	9	15 15	60 40	36. 7 32. 5	93 74	
N6	8	10	8	15	30	32. 5 29. 2	63	
-	12	10	8	15	20	26. 7	53	
-	20 以上	10	9	-	20	22. 2	39	
\rightarrow	(2)	(15)	(8)	(50)	(75)	(57. 7)	(148*)	
}	3	15	8	40	60	50. 4	123	
F	4	15	8	30	60	46. 9	113	
N7	6	15	8	15	60	41. 7	98	
	8	15	8	20	40	38. 4	83	
F	12	15	8	20	20	33. 4	63	

備考 1 TA':断面の等値換算厚, H':断面の合計舗装厚

- 2 ()は修繕工事などで既存の路床の設計 CBR が 2 であるものの,路床を改良することが困難な場合に適用するものとする。
- 3 *遮断層を設けるものとする。
- 4 上表中, 厚さ 12cm 以上は、粒度調整砕石は M-40, クラッシャーランは RC-40, C-40 を原則とする。しかしながら、路盤の最小厚は表 3.10 のとおり、最大粒径の 3 倍かつ 10cm との規定があるため、厚さを 10cm とする場合は M-25, RC-30, C-30 とするものとする。(RC-30 については、県内においてほとんど生産されていないため、当面の間 RC-40 を使用できるものとする。
- 5 凍結深の検討は別途行なう。凍結深が深い場合は、粒調砕石路盤を10cmまで薄くし、下層路盤を厚くできる。
- 6 標準舗装構成は、毎年度最初の改訂単価で経済性の検討を行う。

3.11 標準舗装構成

受知県下統一の標準舗装構成を次の表に示す。特に検討を要する場合以外は、表 3.13によるものとする。 なお、鉄鋼スラグを使用する場合は、表 3.14によるものとする。

表 3.13 標準舗装構成

交通量	設計	表層+基層	上	斯哈	下層路盤	# h.*	
の区分	CBR	加熱アスファルト混合物	理音楽定処理	粒度調整碎石	クラッシャーラン	TA"	H.
	(2)	(4)	-	(10)	(15)	(11.3)	(298)
	3	4	-	8	10	9.3	22
O(1	4	4	-	8	10	9.3	22
	6	4	-	12	-	8.2	16
	8 U.E	4	-	9	_	7.2	13
	(2)	(5)	-	(9)	(20)	(13.2)	(34e)
	3	5	-	10	15	12.3	30
002	4	5	-	10	10	11.0	25
	6	5	-	1.5	-	10.3	20
	8 S.L.E.	5	-	12	-	9.2	17
	(2)	(5)	-	(20)	(20)	(17.0)	(45*)
	3	5		L 5	20	15.3	40
M3	4	5		L 5	15	14.0	35
	6	5	-	10	15	12.3	30
	8以上	5	-	10	10	11.0	25
	(2)	(5)	-	(25)	(30)	(21.3)	(600)
	3	5	-	L 5	35	19.0	55
	4	5	-	10	40	18.5	55
N4	6	5	-	10	30	16.0	45
	8	5		L 5	15	14.0	35
	12以上	5	-	10	20	13.5	35
	(2)	(10)		(30)	(35)	(29.3)	(75*)
	3	10		25	30	26.3	65
	4	10		L 5	35	24.0	60
N5	6	10		10	30	21.0	50
	8	10		L 5	15	19.0	40
	12以上	10		10	15	17.3	35
	(2)	(10)	(8)	(40)	(55)	(44.2)	(113*)
	3	10	8	30	50	39.4	98
	4	10	8	L 5	60	36.7	93
M6	6	10	9	15	40	32.5	74
	8	10	8	15	30	29.2	63
	12	10	8	15	20	26.7	53
	20以上	10	9	-	20	22.2	39
	(2)	(15)	(8)	(50)	(75)	(57.7)	(148*)
	3	15	8	40	60	50.4	123
	4	15	8	30	60	46.9	113
007	6	15	8	15	60	41.7	98
	8	15	8	20	40	38.4	83
	12	15	8	20	20	33.4	63
	20 SAE	15	-8	-	35	30.2	58

備考 1 TA':断面の等値換算庫。 H':断面の合計値装庫

- 2 ()は修繕工事などで既存の結束の設計(設 が2であるものの, 結束を改良することが困難な場合に適用するものとする。
- 3 *遮断層を設けるものとする。
- 4 粒度調整砕石はNF-40.クラッシャーランはRC-40. C-40 を原則とするが、厚さを10cm とする場合はM-25. RC-30, C-30 とするものとする。(RC-30 については、果内においてほとんど生産されていないため、当面の間RC-40 を使用できるものとする。)
- 5 凍結深の検討は別途行なう。凍結深が深い場合は、粒調砕石路整を10cmまで薄くし、下層路整を厚くできる。
- 6 標準舗装構成は、毎年度最初の改訂単価で経済性の検討を行う。

路盤材の誤用が多かったた め、記載内容の修正

4 - 30

				利			
		表 3.19	標準舗装構成(鉄鋼 スラグを使用す	する場合)		
交通量	設計	表層+基層	上月	喜路盤	下層路盤	=.,	
の区分	CBR	加熱アスファルト混合物	瀝青安定処理	粒度調整砕石	クラッシャーラン	TA'	H'
-	(2)	(4)	-	(9)	(10)	(11.5)	(23*)
	3	4	-	8	10	10.9	22
N1	4	4	_	10	-	9. 5	14
	6	4	-	8		8. 4	12
	8以上	4	_	8	_	8. 4	12
	(2)	(5)	_	(10)	(10)	(13. 0)	(25*)
	3	5	-	9	10	12.5	24
N2	4	5	-	8	10	11.9	23
	6	5	-	10	-	10.5	15
	8 以上	5	-	8	-	9.4	13
	(2)	(5)	-	(10)	(35)	(18.0)	(45*)
N3	3	5	-	10	20	15. 5	35
	4	5	-	10	15	14. 3	30
	6	5	-	10	10	13.0	25
	8以上	5	-	10	10	13.0	25
	(2)	(5)	-	(15)	(35)	(22.0)	(55*)
	3	5	-	15	25	19. 5	45
N4	4	5	-	15	20	18. 3	40
	6	5	-	15	15	17. 0	35
	8	5	-	10	15	14.3	30
	12 以上	5	-	10	10	13.0	25
	(2)	(10)	-	(25)	(25)	(30.0)	(60*)
	3	10	-	20	20	26.0	50
N5	4	10	-	15	25	24. 5	50
	6	10	-	15	15	22.0	40
	8	10	-	10	15	19.3	35
	12 以上	10	-	10	10	18.0	30
	(2)	(10)	(8)	(35)	(35)	(44. 4)	(88*)
	3	10	8	30	30	40. 4	78
	4	10	8	25	25	36. 4	68
N6	6	10	8	20	20	32. 4	58
	8	10	8	15	20	29. 7	53
	12	10	8	10	20	26. 9	48
	20 以上	10	9	-	20	22. 2	39
	(2)	(15)	(8)	(45)	(45)	(57. 4)	(113*)
	3	15	8	35	40	50.7	98
	4	15	8	30	35	46. 7	88
N7	6	15	8	25	25	41. 4	73
	8	15	8	15	35	38. 4	73
	12	15	8	15	15	33 4	53

新

- 備考 1 TA':断面の等値換算厚,H':断面の合計舗装厚
 - 2 ()は修繕工事などで既存の路床の設計CBRが2であるものの,路床を改良することが困難な場合に適用す るものとする。
 - 3 *遮断層を設けるものとする。
 - 4 粒度調整砕石はHMS-25, HMS-25Sとする。クラッシャーランはCS-40及びCS-20を原則とするものとする。
 - 5 凍結深の検計は別途行なう。凍結深が深い場合は、粒調砕石路盤を10cmまで薄くし、下層路盤を厚くでき
 - 6 標準舗装構成は、毎年度最初の改訂単価で経済性の検討を行う。標準舗装構成は、毎年度最初の改訂単価 で経済性の検討を行い、設定単価ブロックのどれかで、この表の構成と最も経済的な構成との工費の差が 3%以上生じた場合は、改訂の検討を行なうものとする。

表 3.14 標準舗装構成(鉄鋼スラグを使用する場合)

旧

交通量	終計	表層+基層	上層粉盤		下層路盤	T 52	H.
の区分	CBR	加熱アスファルト混合物	歷青安定処理	拉度調整命石	クラッシャーラン	TA'	н
	(2)	(4)	-	(9)	(10)	(11.5)	(23s)
	3	4	-	8	10	10.9	22
M1	4	4	-	10	-	9.5	14
	6	4	-	8	-	8.4	12
	8 SLE	4	-	8	-	8.4	12
	(2)	(5)	-	(10)	(10)	(13.0)	(25*)
	3	5	-	9	10	12.5	24
M2	4	5	-	8	10	11-9	23
	6	5	-	10	-	10.5	15
	8 D.L	5	-	8	-	9. 4	13
	(2)	(5)	-	(10)	(35)	(18.0)	(45*)
	3	5	-	10	20	15.5	35
063	4	5	-	10	15	14.3	30
	- 6	5	-	10	10	13.0	25
	8 D. E	5	-	10	10	13.0	25
	(2)	(5)	-	(15)	(35)	(22.0)	(55*)
	3	5	-	1.5	25	19.5	45
	4	5	-	1.5	20	18.3	40
014	6	5	-	1.5	15	17.0	35
	8	5	-	10	15	14.3	30
	12以上	5	-	10	10	13.0	25
	(2)	(10)	-	(25)	(25)	(30.0)	(60e)
	3	10	-	20	20	26.0	50
N5	4	10	-	1.5	25	24.5	50
610	- 6	10	-	L 5	15	22-0	40
	8	10	-	10	15	19.3	35
	12以上	10	-	10	10	18.0	30
	(2)	(10)	(8)	(35)	(35)	(44.4)	(88*)
	3	10	8	30	30	40-4	78
	4	10	8	25	25	36-4	68
M6	6	10	8	20	20	32.4	58
	8	10	8 8	L5	20	29.7	53
	12 20 (A.E.	10 10	9	£0	20 20	26.9 22.2	48 39
	(2)	(15)	(8)	(45)	(45)	(57.4)	(1134)
	3	15	8	35	40	50.7	98
	4	15	8	30	35	46.7	88
N7	6	15	8	25	25	41.4	73
411	8	15	8	L 5	35	38.4	73
	12	15	8	L 5	15	33.4	53
	20以上	15	8		35	30.2	58

- 備考 1 TA':断面の等値換算庫、H':断面の合計舗装庫
 - 2 ()は修繕工事などで既存の路庫の設計CBRが2であるものの、路庫を改良することが困難な場合に適用す るものとする。
 - 3 *遮断層を設けるものとする。
 - 4 粒度調整降石はBMS-25、BMS-25Sとする。クラッシャーランはCS-40及びCS-20を原則とするものとする。
 - 5 凍結深の検針は別途行なう。凍結深が深い場合は、粒調砕石路盤を10cmまで薄くし、下層路盤を厚くでき
 - 66 標準練装構成は、毎年度最初の改訂単価で経済性の検討を行う。標準舗装構成は、毎年度最初の改訂単価 で経済性の検針を行い、設定単価プロックのどれかで、この表の構成と最も経済的な構成との工費の差が3%以上生じた場 合は、数訂の検討を得なうものとする。

路盤材の誤用が多かったため、記載内 容の修正

改訂理由

4 -45

3.14.6 各舗装の特徴と施工上の要点	3.14.6 各舗装の特徴と施工上の要点

(1) 適用箇所別の分類

核面鍼装は、核学中版の上に接着層、防水層、基層(レベリング層を兼ねる)および表層を設ける鍼装である。 鎮装には、一般に加熱アスファルト混合物やグースアスファルト混合物が用いられている。施工上は、床板 との接着性および水密性の確保に留意する。

新

(b) トンネル内舗装

トンネル内舗装は、地山からの湯水対策、および排水対策を考慮した舗装構造にすることが重要である。施 工は明かり部の施工と基本的には変わることはないが、作業時の安全性、環境対策に留意して行う。

表層には明色機能を育した維装材料を用いることが多い。幽園維装は、橋孚床版の上に接着層、防水層、基 層(レベリング層を兼ねる)および表層を設ける舗装である。

繍接には、一般に加熱アスファルト混合物やグースアスファルト混合物が用いられている。施工上は、床板 との接着性および水密性の確保に留意する。

(c) 岩盤上の舗装

岩盤上の舗装は、路床面下約 1m以内に岩盤がある場合の舗装である。岩盤の性状を良く把握して適切に施 工する必要がある。良質な岩盤面上を貧配合コンクリート等で不透整正し、アスファルト混合物を緘默する場 合、舗装厚は、リフレクションクラック等の影響が生じないよう十分確保することが重要である。

歩道および自転車道等の舗装は、もっぱら歩行者および車椅子の通行、自転車の走行に供する道路に適用さ れる舗装で、混合物系舗装、ブロック系舗装、二層構造系舗装などがある。施工に際しては、歩行者や自転車 等の交通に対しての耐久性とともに、景観の持徳性や諸修の容易性などを考慮して行う。

(e) 排水機能を有する舗装

排水機能を育する締装とは、雨水等を路面に滞らせることなく、路側あるいは路肩等に排水する機能を育し

棒木機能を育した舗装には、棒木性舗装や路面の凹凸(グルーピング、小性径骨材理出等)により雨水等を路 側あるいは路肩等に排水する績装などがあり、排水性制績装とは空隙率の高い材料を排水機能層として表層ま たは喪・蓋層に用い、雨水等をすみやかに路面下に浸透させ排水させる舗装である。

一般的には、排水機能層にポーラスアスファルト舗装を用いる場合が多く、その他排水機能層としてポーラ スコンクリート舗装を用いることもある。

ポーラスアスファルト練装を用いる場合は、混合物の温度低下が早いため、施工時の温度管理に留意する。

(f) 透水機能を有する舗装

透水機能を育する舗装とは、透水性を育した材料を用いて、雨水を表層から茎層、路盤に浸透させる構造と した舗装で、土系舗装や緑化舗装など自然の波覆状態を拡散するものや透水性舗装などがある。

- 速水性繍装とは、表層、基層、路盤等に透水性能を育した材料を適用することにより路整以下まで雨水を浸 透させる構造とした舗装で、雨水を路床に浸透させる構造(路床浸透型)と雨水流出を運延させる構造(一時時 留型)とがある。

透水機能層にはボーラスアスファルト混合物のような空隙率の大さいアスファルト混合物を使用している 例が多いが、ポーラスコンコンクリートを表層あるいは基層以下に用いた構造も検討されている。施工上は、 雨水の浸透を妨げないようにプライムコートやタックコートを飽さない。

騒音低減機能を育する論製は、車両走行時に発生するエアボンビング音などの発生抑制やエンジン音などの 機械者の吸音によって緊音を低減させる維集である。一般的には、ポーラスアスファルト維装を適用する場合 が多いが、その他ポーラスコンクリート舗装、小位系骨材趣出舗装やより高い騒音低波効果を繋得した弾力性

表 3.22 整理表(1/3)

(1) 整理表(1/3)

分類 各称 特徴と施工上の要点 諸面鍼装は、諸梁序駅の上に接着層、防水層、基層(レベリング層を兼ねる)および表層を設ける鍼装である 極面鏡換 対数には、一般に加熱アスファルト混合物やグースアスファルト混合物が用いられている。施工上は、床板 との接着性および水密性の確保に留意する トンネル内舗装は、地山からの漫水対策、および作水対策を考慮した前装構造にすることが重要である。施 工は明かり部の地工と基本的には変わることはないが、作業時の安全性、環境対策に留意して行う。長層に 維持 は明色機能を育した舗装材料を用いることが多い。 考整上の鎮装は、路中面下待 [α以内に岩壁がある場合の鎮装である。岩壁の往状を良く把握して適切に施工 岩雪上の する必要がある。良質な鬱盤面上を貧配合コンクリート等で不隆整正し、アスファルト混合物を鎮設する場 論装厚は、リフレクションクラック等の影響が生じないよう十分確保することが重要である。 歩道および自転車道等の舗装は、もっぱら歩行者および車椅子の通行、自転車の走行に供する道路に適用さ れる舗装で、混合物系舗装、ブロック系舗装、二層構造系舗装などがある。施工に際しては、参行者や自軽 自動車演革 宣等の交通に対しての耐久建とともに、景観の持続性や情報の容易性などを考慮して行う 株水機能を育する舗装とは、雨水等を路面に漕らせることなく、路側あるいは路肩等に排水する機能を育し **と演奏である。株水機能を育した績装には、株水性練装や諮蔔の図凸(グルービング、小粒径骨材露出等)**に より倒水等を監測あるいは監肩等に推水する建築などがあり、排水性制建築とは空隙字の高い材料を排水機 排水機能を 能層として表層または表・基層に用い、用水等をすみやかに路面下に浸透させ棒水させる舗集である。一般 的には、排水機能層にボーラスアスファルト維護を用いる場合が多く、その能排水機能層としてボーラスコ

 \mathbb{H}

ンクリート舗装を用いることもある。ボーラスアスファルト舗装を用いる場合は、混合物の温度低下が早い め、第三時の温度管理に留費する 透水機能を育する鎮装とは、透水性を育した材料を用いて、雨水を表層から基層、路盤に浸透させる情速と した績装で、土系績装や緑化績装など自然の被腰状態を検修するものや透水性繊装などがある。透水性績装 とは、表層、基層、監査等に透水性能を有した材料を適用することにより監査以下まで倒水を浸透させる情 透水機能を 進とした舗装で、雨水を踏束に浸透させる構造(踏束浸透型)と雨水流出を運賃させる構造(一時幹留型)とが 有する雑誌 ある。透水機能層にはボーラスアスファルト混合物のような空隙率の大きいアスファルト混合物を使用して いる例が多いが、ボーラスコンコンクリートを表層あるいは基層以下に用いた構造も検討されている。第三 上は、雨水の浸透を抜げないようにプライムコートやタックコートを癒さない。 整音低減機能を育する論義は、意間鬼行時に発生するエアボンビング音などの発生抑制やエンジン音などの 緊脅秘域機 横横音の吸音によって緊脅を経域させる績勢である。一般的には、ボーラスアスファルト績操を適用する場 合が多いが、その他ボーラスコンクリート舗装、小粒系骨材器出舗装やより高い整合低減効果を関待した弾

力性績装などが検討されており、これらを給じて延験音績装という。使用する材料の特徴を十分に理解して 明色機能を育する舗装は、路面の明るさや光の再爆性を高め、照明効果や夜間視認性等を向上させる舗装で コンクリート舗装や通常のアスファルト舗装の表層部分に、可視光線反射率の大きい明色骨材を使用した値 明色機能を 装などがある。このうち、アスファルト混合物の租賃付に明色賃材を用いたもの、ロールドアスファルト練 育する鍵装 装の圧入器石に明色骨材を用いたもの等を明色績装という。始工に際しては、所要の明色性が得られるよう 混合物の温度管理や使用機材の清陽等に留意する 色彩機能を育する繊維は、腎臓に各種の色彩を輸し、景観性や機別性等を向上させる繊維で、アスファバ

育する練装 で着色する舗装を着色舗装という。地工に際しては、所要の色彩が得られるよう混合物の温度管理や使用機 材の遺録等に留意する すべり止め機能を育する舗装は、階間のすべり懸愧を高め、意間の走行安全性を向上させる舗装である。 すべり止め べり抵抗を高める工法には、混合物自体のすべり抵抗性能を高める工法、構造系材料を使用し護管骨材を踏 株能を育す | 面に接着させる工法、グルーピングやブラスト処理等によって租面仕上げをする工法などがある。これらす べり抵抗を高めるために特別な処理を行った舗装をすべり止め舗装という。機脂系材料を使用する場合には、 る練装 気温と硬化時間の関係や階面の水分に留意する

凍結抑制機能を有する舗装は、積雪寒冷閑における地行東岡の安全性。除雪作業の効率化に効果のある舗装 宇宙物製物 『ある。アスファルト混合物に化学系の療精抑制材料や弾力のある物理系の療精抑制材料を混入したり、値 能を育する 装表面にゴム粒子やウレタン等により表面処理を行うものなどがある。これら凍結抑制機能を育した舗装を 維茨 凍精抑制績装という、使用する材料の特徴を十分に理解して施工する。

【適用】維装設計施工指針(平成 18 年度版),P124~131,平成 18 年 2 月,(社)日本道路協会

混合物に顔料を添加するもの。骨材に鬱色骨材を使用するもの。石油樹脂系造合材を用いるもの。半たわみ

性績族に着色したセメントミルクを浸透させるものなどがある。これら色彩機能を発揮させるために顔料等

舗装設計施工指針を参考に文章を作成

改訂理由

14

4 -46

舗装などが検討されており、これらを診じて妊娠音舗装という。使用する材料の特徴を十分に理解して施工す。

新

(h) 明色機能を有する舗装

明色機能を育する舗装は、韓面の明るさや光の再爆性を高め、原明効果や夜間視認性等を向上させる舗装で、 コンクリート舗装や通常のアスファルト舗装の表層部分に、可視光線反射率の大きい明色骨材を使用した舗装 などがある。このうち、アスファルト混合物の粗骨材に明色骨材を用いたもの、ロールドアスファルト舗装の 圧入砕石に明色骨材を用いたもの等を明色舗装という。施工に際しては、所要の明色性が得られるよう混合物 の温度管理や使用機材の滑揚等に容管する。

(i) 色彩機能を有する舗装

色彩機能を育する舗装は、路面に各種の色彩を施し、景観性や機別性等を向上させる舗装で、アスファルト 混合物に顔料を添加するもの、骨材に着色骨材を使用するもの、石油樹脂系結合材を用いるもの、半たわみ性 舗装に着色したセメントミルクを浸透させるものなどがある。これら色彩機能を発揮させるために顔料等で着 色する舗装を着色舗装という。施工に際しては、所要の色彩が得られるよう混合物の温度管理や使用機材の接 振等に富貴する。

(j) すべり止め機能を有する舗装

すべり止め機能を育する舗装は、路面のすべり抵抗を高め、室面の老行安全性を向上させる舗装である。 すべり抵抗を高める工法には、混合物自体のすべり抵抗性能を高める工法、構脂系材料を使用し護質費材を 路面に接着させる工法、グルーピングやプラスト処理等によって租面仕上げをする工法などがある。これらす べり抵抗を高めるために特別な処理を行った舗装をすべり止め舗装という。

構脂系材料を使用する場合には、気温と硬化時間の関係や路面の水分に留意する。

(k) 凍結抑制機能を有する舗装

凍結抑制機能を育する舗装は、積雪等冷類における老行室面の安全性、除雪作業の効率化に効果のある舗装である。アスファルト混合物に化学系の凍結抑制材料や弾力のある物理系の凍結抑制材料を混入したり、舗装表面にゴム粒子やウレタン等により表面処理を行うものなどがある。これら凍結抑制機能を育した舗装を凍結抑制機能という。使用する材料の特赦を十分に理解して施工する。

(1) 路面温度上昇抑制機能を有する舗装

路面温度上昇抑制機能を育する論集は、通常の論集と比較して更柔日中の路面温度の上昇を抑制することが 可能な論義である。これには、土系論集やほ化維装など自然の被覆状態を創造するものや、維装表面または表・ 基層に保水した水分が蒸発し様化潜熱を育うことで路面温度の上昇を抑制する「保水性論集」、日射エネルギーの一部を反射する遮熱性材料を編集表面などに塗布して路面温度の上昇を抑制する「遮熱性論集」などの路面温度上昇抑制編集がある。使用する材料の特徴を充分に理解して施工する。

(m) 振動低減機能を有する舗装

振動低減機能を育する舗装は、路面の平たん性の確保や材料特性を利用した振動の発生、振動吸収材の使用、 また、発生した振動を伝搬しにくい材料の使用などにより振動を低減しようとする舗装である。使用する舗装 の特赦を十分に理解して地工する。

(2) 材料別の分類

(a) 半たわみ性舗装

半たわみ性舗装は、関性度タイプのアスファルト混合物層の空隙に、浸透用セメントミルクを浸透させたもので、耐流動性、明色性、耐油性等の性能を育する舗装である。施工上は、特に浸透用セメントミルクの浸透 作業を適切に行うように留意する。

(2) 整理表(2/3)

表 3.23 整理表(2/3)

IΗ

分類	名称	特徴と第三上の要点
	特丽温度上	路面温度上昇抑制機能を育する鎮装は、通常の鎮装と比較して夏季日中の路面温度の上昇を抑制することが
	异种射线能	可能な舗装である。これには、土系舗装や緑化舗装など自然の被覆状態を創造するものや、舗装表面または
快会	を書する	表・基層に保水した水分が蒸発し緑化潜熱を奪うことで路面温度の上昇を抑制する「保水性績装」、目射エ
RE Di	経済等	ネルギーの一部を反射する運動性材料を舗装表面などに塗布して軽面温度の上昇を抑制する「運動性舗装」
の 分 類	an se	などの略面温度上昇抑制譲襲がある。使用する材料の特徴を充分に理解して施工する。
篇	振動起業機	接動低減減能を育する舗装は、路面の平たん性の確保や材料特性を利用した振動の発生、振動吸収材の使用、
	能を有する	また、発生した解動を伝搬しにくい材料の使用などにより振動を起減しようとする舗装である。使用する舗
	維英	製の特徴を十分に理解して施工する。
	半たわみ種	事たわみ後舗装は、間粒度タイプのアスファルト混合物層の空隙に、浸透用セメントミルクを浸透させたも
	補装	ので、耐流動性、明色性、耐油性等の性能を育する舗装である。施工上は、特に浸透用セメントミルクの浸
	an se	通作業を連切に行うように留意する。
	グースアス	グースアスファルト舗装は、流込み地工が可能な作業性を育した混合物であるグースアスファルト混合物を
	フアルト	用いる舗装である。一般に鋼床駅舗装の基層に用いることが多い。混合物の混練・運搬および敷きならしに
	維集	は、専用のアスフアルトクッカー章およびゲースアスファルトフィニッシャを用いる。必要に応じて、表面
	m ==	にプレコート鋒音を敷着・圧入することがある。施工上は、植装面の遺憾および乾燥に留意する。
	ロールドア	ロールドアスファルト舗装は、不道徳地度のロールドアスファルト混合物を敷きならした後、この上にプレ
	スファルト	コート辞官を散布・圧入して仕上げる譲襲である。地工上は、ブレコート辞官の散布・圧入を適切に行うよ
	維装	うに響意する。
	フオームド	フォームドアスファルト舗装は、加熱したアスファルトを泡状にしたものと加熱骨材を混合して製造した加
	アスファル	熱アスフアルト混合物を施工した舗装である。アスファルトを泡供にするため混合作業が容易になり、フィ
	} 續接 [*]	ラー分の多い混合物等の製造に効果がある。施工は、一般のアスファルト舗装に薄じて行う。
	辞否マスチ ック舗装	
		骨材の骨材関陳を充填したギャップ乾度のアスファルト混合物を用いた鏡換である。アスファルトモルタル
		の充痕効果と極骨材のかみ合せ効果により、耐流動性、耐塵純性、水高性、すべり極抗性、疲労跳線極抗性
		を育する。施工上は、特に混合物の温度管理と練園めに留意する。
村 料 別	大粒径アス	大粒径アスファルト舗装は、最大粒径の大きな骨材(25mg以上)をアスファルト混合物に用いる舗装で、耐流
91	ファルト	動性、耐煙転往等の往途を育し、一般に重交通道路の表層、基層、中間層および鞍壁に用いられる。施工は、
න ලි	維装	一般のアスファルト舗装に筆じて行うが、棒に材料分離と線固めに留意する。
海	ボーラス	ポーラスアスファルト舗装は、ボーラスアスファルト混合物を表層あるいは表・ 基層 などに用いる舗装で、
	アスファル	大さい空隙卒機能やタイヤと腎臓の間で発生する者を修練させる機能などを育する績族である。施工上は、
	下線装	査除率の大きいアスファルト混合物を使用するため、温度低下が早く、施工時の温度管理に留意する。
	インターロッキングブ	インターロッキングブロック譲集は、路盤上に高振動加圧即時税型方式により製造された譲集用コンクリー
		トプロックを表層に用いて、プロック相互のかみ合せ構造により荷重を分散させる方式の舗装である。施工
	ロック舗装	上は、所定の目地幅を確保して目地砂の充填を入念に実施することやブロック相互の段差が生じないように
	~ > 2 mays	聞意する。
	保水性線装	保水性績族は、保水機能を育する表層や表・基層に保水された水分が蒸発する際の気化熱により路面温度の
		上昇と曹勲を抑制する績装である。保水性績装には、アスファルト績装系保水性績装、コンクリート舗装系
		保水性績施、ブロック系保水性績機等があり、それぞれ使用する材料の特徴を十分に理解して施工する。
		建熟性績族は、績族表面に到慮する日射エネルギーの約率分を占める近赤外線を高効率で反射し、緯線への
	遗熟性编装	曹勲を防ぐことによって略画温度の上昇を抑制する績装である。績装表面に連熱性材料を塗布または充填す
		るか、表層用混合物に遮熱性材料を混合するものなどがある。使用する材料の特徴を十分に理解して施工す
		ō.
		歴書略面処理は、在未移利層または原地盤の上に厚き 3mg以下の表層を設ける舗装であり、浸透式工法、素
	歴書覧面	2混合式工法および加熱混合式工法等が用いられる。程書器面処理は、在来砂利等または原地整をそのまま
	処理	利用するため、支持力が不足する場合がある。その場合には、粒状路盤材料等の補足材で路盤を補強するか、

【適用】維装設計施工指針(平成 18 年度版),P124~131,平成 18 年 2 月,(社)日本道路協会

改訂理由

舗装設計施工指針を参考に文章を作成

第4編 舗 装				
4 -47 新			IB	改訂理由
1771			IH	6次11/五円
(b) グースアスファルト舗装 グースアスファルト舗装は、流込み施工が可能な作業性を育した混合物であるグースアスファルト混合物を	(2)	整理表(2/	表 3.23 整理表(2/3)	
用いる舗装である。一般に鋼庫版舗装の基層に用いることが多い。混合物の混線・遺憾および敷きならしには、 -	分類			
専用のアスフアルトクッカー車およびグースアスファルトフィニッシャを用いる。必要に応じて, 表面にブレ		時面温度上	路面温度上昇抑制機能を育する鍵製は、通常の舗製と比較して夏季日中の路面温度の上昇を抑制することが	
コート葬石を散布・圧入することがある。施工上は、編集面の清掃および乾燥に留意する。	15	MI AN ANALYSIS	可能な舗装である。これには、土革舗装や緑化舗装など自然の被覆状態を創造するものや、舗装表面または	
(c) ロールドアスファルト舗装	£	を育する	表・基層に係水した水分が蒸発し帰化着熱を奪うことで韓國温度の上昇を抑制する「森水性鎮装」、日射エ ネルギーの一部を反射する連熱性材料を譲装表面などに塗布して韓國温度の上昇を抑制する「連熱性線装」	
ロールドアスファルト舗装は、不適徳粒度のロールドアスファルト混合物を敷きならした後、この上にブレ	<i>p</i> 1	維装	などの略面温度上昇抑制維集がある。使用する材料の特徴を充分に理解して地工する。	
コート砕石を散布・圧入して仕上げる舗装である。施工上は、プレコート砕石の散布・圧入を適切に行うよう	類	振動低波機	振動能減減過を有する鎮襲は、路面の平たん性の確保や材料特性を利用した振動の発生、振動吸収材の使用。	
に開業する。	1 1	能を有する	また、発生した観動を伝摘したくい材料の使用などにより振動を起減しようとする値装である。使用する値	
(d) フォームドアスファルト舗装	\perp	維英	奏の特徴を十分に理解して超工する。 単たわみ性績装は、関位度タイプのアスファルト混合物層の空隙に、浸透用セメントミルクを浸透させたも	
フォームドアスファルト舗装は、加熱したアスファルトを泡状にしたものと加熱骨材を混合して製造した加	1 1	半たわみ性	ので、耐流動性、明色性、耐油性等の性能を育する植装である。施工上は、特に浸透用セメントミルクの浸	
		維施	透作業を適切に行うように留意する。	舗装設計施工指針を参考に文章を作
熱アスプアルト混合物を施工した舗装である。アスファルトを泡状にするため混合作業が容易になり、フィラ	1 1	グースアス フアルト	グースアスファルト構築は、流込み筆工が可能な作業性を育した混合物であるグースアスファルト混合物を	開教既日旭工日旬 とすらに入事と日本
一分の多い混合物等の製造に効果がある。地工は、一般のアスファルト舗装に導じて行う。	1 1		用いる舗装である。一般に倒床板舗装の基層に用いることが多い。混合物の混律・運輸および敷きならしに は、専用のアスフアルトクッカー車およびダースアスファルトフィニッシャを用いる。必要に応じて、表面	
(e) 砂石マスチック舗装	1 L	續装	にプレコート発音を軟膏・圧入することがある。施工上は、縞装面の清掃および乾燥に留意する。	
砕石マスチック舗装は、租賃付の量が多く、細賃付に対するフィラーの量が多いアスファルトモルタルで租		ロールドア	ロールドアスファルト舗装は、不道途控度のロールドアスファルト混合物を敷きならした後、この上にプレ	
骨材の骨材間隙を充填したギャップ粒度のアスファルト混合物を用いた艤装である。 アスファルトモルタルの	1 1	スファルト	コート発言を敷布・圧入して佳上げる譲襲である。地工上は、ブレコート発言の敷布・圧入を適切に行うよ ことできたス	
充填効果と租骨材のかみ合せ効果により、耐流動性、耐摩託性、水密性、すべり抵抗性、疲労被壊抵抗性を育		舗装 フオームド	うに留意する。 フォームドアスファルト舗装は、加熱したアスファルトを選択にしたものと加熱骨材を混合して製造した加	
する。施工上は、特に混合物の温度管理と締固めに留意する。	1 1	アスファル ト舗装* 神 習マスチ ック舗装	熱アスフアルト混合物を施工した舗装である。アスファルトを泡状にするため混合作業が容易になり、フィ	
(f) 大粒径アスファルト舗装			ラー分の多い混合物等の製造に効果がある。施工は、一般のアスファルト舗装に消じて行う。	
大粒径アスファルト維装は、最大粒径の大きな骨材(25mm 以上)をアスファルト混合物に用いる維装で、耐			路石マスチック舗装は、担骨材の量が多く、視骨材に対するフィラーの量が多いアスファルトモルタルで担	
流動性、耐牽耗性等の性能を育し、一般に重交通道路の表層、基層、中間層および路整に用いられる。施工は、			責付の責付関連を完成したギャップを度のアスファルト混合物を用いた鍵装である。アスファルトモルタルの完成効果と報責材のかみ合せ効果により、耐流動性、耐燃配性、水高性、すべり板就性、疲労跳線板抗性	
	L		を育する。地工上は、特に混合物の温度管理と練園めに留意する。	
一般のアスファルト舗装に選じて行うが、特に材料分離と接回めに留意する。 イン・ボーニーニー・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	## ##	大粒径アス	大粒径アスファルト舗装は、最大粒径の大きな骨材(25mm以上)をアスファルト混合物に用いる舗装で、耐流	
(g) ポーラスアスファルト舗装	91	ファルト	動性、耐燃料性等の性能を育し、一般に重交通道路の表層、基層、中間層および特盤に用いられる。地工は、 一般のアスファルト舗装に道じて行うが、棒に材料分離と漆固めに留意する。	
ボーラスアスファルト舗装は、ボーラスアスファルト混合物を表層あるいは表・基層などに用いる舗装で、	2	ポーラス	- ボーラスアスファルト舗装に乗してロッル。特に付ける程と特面のに書きする。 ボーラスアスファルト舗装は、ボーラスアスファルト混合物を表層あるいは表・基層などに用いる舗装で、	
大さい空隙率機能やタイヤと路面の間で発生する音を低減させる機能などを育する練装である。施工上は、空		アスファル	大さい空隙李蝶爺やタイヤと韓国の間で発生する者を経済させる蝶爺などを育する績族である。施工上は、	
陳幸の大きいアスファルト混合物を使用するため、温度低下が早く、施工時の温度管理に留意する。		▶練装	空味幸の大さいアスファルト混合物を使用するため、温度低下が早く、施工時の温度管理に留意する。	
(h) インターロッキングブロック舗装	1 1	インターロ	インターロッキングブロック演奏は、略整上に高振動加圧即時期型方式により製造された演奏用コンクリー トブロックを実際に用いて、ブロック相互のから全身構造により業者を全勢される表表の特殊できる。 第三	
インターロッキングプロック舗装は、路整上に高振動加圧即時脱型方式により製造された舗装用コンクリー		ッキングブ	トプロックを表層に用いて、プロック相互のかみ合せ構能により荷重を分散させる方式の舗装である。施工 上は、所定の目地幅を確保して目地砂の充填を入念に実施することやプロック相互の晩差が生じないように	
トプロックを表層に用いて、ブロック相互のかみ合せ機能により荷重を分散させる方式の舗装である。施工上		ロック舗装	留意 する。	
は、所定の目地幅を確保して目地砂の充填を入念に実施することやブロック相互の段差が生じないように留意			保水性績族は、保水機能を育する表層や表・基層に保水された水分が萎縮する際の気化熱により発置温度の	
する。		保水性線装	上昇と蓄熱を抑制する舗装である。係水性舗装には、アスファルト舗装系係水性舗装、コンタリート舗装系 保水性舗装、ブロック系保水性舗装等があり、それぞれ使用する材料の特徴を十分に理解して施工する。	
			連邦建議議、プロック系は小連議議等かのり、それでお使用する利利の特徴を干力に基礎して発工する。 連熱性績議は、議議表面に到達する日料エネルギーの約率分を占める近条外簿を高効率で反射し、譲渡への	
(i) 保水性舗装		遗熟性维装	普熱を防ぐことによって路面温度の上昇を抑制する鏡裳である。鏡裳表面に遊熱性材料を塗布または定填す	
保水性舗装は、保水機能を育する表層や表・基層に保水された水分が蒸発する際の気化熱により路面温度の	1	心而往無機	るか、表層用混合的に連熟性材料を混合するものなどがある。使用する材料の特徴を十分に理解して施工す	

保水性臓薬は、保水機能を育する表層や表・基層に保水された水分が蒸発する際の気化熱により路面温度の 上昇と響熱を抑制する艤装である。保水性艤装には、アスファルト艤装系保水性艤装、コンクリート舗装系保 水性舗装、ブロック系保水性舗装等があり、それぞれ使用する材料の特徴を十分に理解して施工する。

速熱性確裝は、練装表面に到達する目射エネルギーの約半分を占める近赤外線を高効率で反射し、確製への 響熱を防ぐことによって韓國温度の上昇を抑制する維模である。維模表面に連熱性材料を塗布または充填する か、表層用混合物に遮熱性材料を混合するものなどがある。使用する材料の特徴を十分に理解して施工する。

瀝青路面処理は、在来砂利層または原地盤の上に厚さ 3cm 以下の表層を設ける編集であり、浸透式工法、常 温混合式工法および加熱混合式工法等が用いられる。歴青路面処理は、在来診利層または原地整をそのまま利 用するため、支持力が不足する場合がある。その場合には、粒状路整計刊等の補足計で路整を補強するか、路 【適用】維装設計施工指針 (平成 18 年度版),P124~131,平成 18 年 2 月,(社)日本道路協会

運青路面処理は、在来移利層または原**地盤の上に厚き 3cm**以下の表層を設ける鎮装であり、浸透式工法、煮

温度合式工法および加熱混合式工法等が用いられる。理會階面処理は、在来砂利層または原地型をそのまま 利用するため、支持力が不足する場合がある。その場合には、粒状路盤材料等の補足材で路盤を捕強するか。

路上混合方式による安定処理を行う必要がある。

4 -48

上混合方式による安定処理を行う必要がある。

(1) 表面処理

表面処理は、瀝青路面処理の表層、通常の維持工法あるいは譲襲の毒命を延ばすために行う予防的維持工法 として用いられるもので、フォッグシール、チップシール、マイクロサーフェシング、スラリーシール、カーベットコートなどがある。各工法の施工上の留意点は譲装施工便覧を参照する。

新

(m) ブレキャストコンクリート仮舗装

プレキャストコンクリート販練装は、予め工場で製作しておいたプレストレスコンクリート(PC)版や鉄鋳コンクリート(RC)版を路盤上に敷設し、必要に応じて相互の版をパー等で待合して築造するコンクリート舗装であり、両面使用ができるリバーシブル型のものもある。地工上は、版相互の段差が生じないように留意する。

(n) 養薑コンクリート舗装

薄層コンクリート舗装は、既設コンクリート版を必要に応じて切削し、厚さ 5cm 程度の薄層コンクリートで オーバーレイする舗装である。施工上は、既設コンクリート版との接着力を確保するよう留意する。

(0) 小粒径骨材露出舗装

小粒経骨材露出維持は、小粒径の単粒砕石を粗骨材としたコンクリートを敷きならし締め固めた後、表面の モルタルを削り出し、均一で適度なきめの骨材露出面を形成することで、騒音低減を図る工法である。施工上 は、骨材露出のためのブラッシングを適切な時期に実施するよう智管する。

(p) ポーラスコンクリート舗装

ポーラスコンクリート舗装は、高い空味率を育したポーラスコンクリートをコンクリート版に用い、棒水性 能や透水性能、騒音低減性能等の機能を持たせた舗装である。地工上は、目標空隙率に応じた適度な練園めと 平たん性が得られるようコンクリートのコンシステンシーに留意する。

(q) 土系舗装

土系舗装は、主に天然材料による層で構成された舗装で、適度な弾力性、衝撃吸収性、保水性等の性能を育する。表層の材料としては単一土、混合土、人工土等多くの種類がある。施工上は、使用する土の含水比や粒度変化に審意する。

(r) 緑化舗装

緑化維装は、緑(植物で主に芝生)により維装表面を部分的あるいは全面的に披養したもので、緑の繁発散効果と赤外線反射による路面温度の上昇・抑制や雨水の地下への浸透などが期待できる維装である。維装材料にはプロック系と樹脂系基盤があり、それぞれ維装材料の関陳に緑を配置することによるが、使用する材料の特徴を十分理解して地工する。

(s) ホワイトトッピング舗装

ホワイトトッピング舗装は、既設アスファルト舗装の一部を切削し、表面処理した上に高強度コンクリートを付着オーバーレイするもので、版の厚さは10cm 程度とし、縦、横の目地間隔を1.2~1.8m 程度と著しく狭くした舗装である。地工上は、既設アスファルト舗装との接着力を確保するよう留意する。

(t) 振動低減機能を有する舗装

機動低減機能を育する舗装は、路面の平たん性の確保や材料特性を利用した機動の発生、振動吸収材の使用、 また、発生した振動を伝染しにくい材料の使用などにより振動を低減しようとする舗装である。使用する舗装 の特徴を十分に理解して施工する。

(3) 構造別の分類

(a) フルデブスアスファト舗装

フルデブスアスファルト舗装は、路床上の全ての層にアスファルト混合物および運費安定処理路整材料を用いる舗装である。施工の基盤となる路床の設計CBRは6以上が必要であり、必要に応じて現地盤の改良を行う。

(3) 整理表(3/3)

分類 名称

表 3.24 整理表(3/3)

特徴と塩工上の要素

IΗ

27.75		A A Life of the Part of the Control
	表面地理	表面処理は、避費站面処理の表層、通常の維持工法あるいは譲襲の寿命を延ばすために行う子院的維持工法 として用いられるもので、フォッグシール、チップシール、マイクロサーフェシング、スラリーシール、カ ーペットコートなどがある。各工法の施工上の協管点は譲襲地工便電を表展する。
材料別の会題	プレキャス トコンクリ ート版練装	プレキャストコンクリート販舗集は、予め工場で製作しておいたプレストレスコンクリート(PC)駅や鉄結コ ンクリート(RC)駅を踏盤上に転換し、必要に応じて相互の駅をバー等で待合して築造するコンクリート舗装 であり、両面機用ができるリバーシブル型のものもある。地工上は、駅相互の段差が生じないように留意す る。
	障層コンク リート練装	業層コンクリート舗装は、既設コンクリート版を必要に応じて切削し、尾さ Sea 程度の常層コンクリートで オーバーレイする舗装である。地工上は、既設コンクリート版との検管力を確保するよう留意する。
	小粒径骨材 器出練装	→性経費計算出議施は、小性経の単性許否を租賃材としたコンクリートを敷きならし締め圏めた後、表面の モルタルを削り出し、均一で適度なきめの賃付費出面を形成することで、緊害経済を図る工法である。施工 上は、賃付費出のためのブラッシングを適切な時期に実施するよう留意する。
	ポーラスコ ンクリート 編集	ボーラスコンクリート舗装は、高い空隙率を育したボーラスコンクリートをコンクリート駅に用い、棒水性 能や透水性能、緊音結果性能等の機能を持たせた舗装である。施工上は、目標空隙率に応じた道度な清潔め と率た人性が得られるようコンクリートのコンシステンシーに留着する。
	土系績族	土系舗装は、主に実然材料による層で情感された舗装で、速度な集力性、衝撃吸収性、係水性等の性能を含 する。表層の材料としては単一土、混合土、人工土等多くの種類がある。第工上は、使用する土の含水比や 粒度変化に容差する。
	禄化藏装	浄化舗装は、緑(植物で主に変生)により舗装表面を部分的あるいは全面的に装度したもので、緑の蒸発軟効果と素外裸反射による器面温度の上昇・抑制や雨水の地下への浸透などが期待できる締結である。舗装材料にはブロック系と簡諧系鑑整があり、それぞれ舗装材料の関係に緑を配置することによるが、使用する材料の特徴を十分理解して施工する。
	ホワイトト ッピング値 装	ポワイトトッピング舗装は、既設アスファルト舗装の一部を切削し、表面処理した上に高強度コンクリート を付着オーバーレイするもので、版の厚さは 10cm 程度とし、能、機の目地関係を 1.2~1.8m 程度と答しく決 くした舗装である。施工上は、既設アスファルト舗装との検着力を確保するよう留意する。
情逢別の分類	フルデブス アスファト 績装	フルデブスアスファルト舗装は、路庫上の全ての層にアスファルト混合物および運費失定処理路盤材料を用いる舗装である。施工の基盤となる路庫の設計 CBR は 6 以上が必要であり、必要に応じて現地盤の改良を行う。
	サンドイッ チ 練装	サンドイッチ舗装は、軟弱路車上に遮断層、粒状路盤付材料。セメント表定処理材料または蓄配合コンクリートによる層を設け、この上に舗装を設ける工法である。軟弱路庫上の施工となるので、特に下層部の施工の際には支持力を低下させないように審意する。
	コンポジッ ト 編集	コンボジット舗装は、表層または表・基層にアスファルト混合物を用い、直下の層にセメント系の版(普通コンクリート版、連連鉄結コンクリート版、転圧コンクリート版、事たわみ性舗装等)を用いた舗装である。セメント系の版の施工は、版の種類に応じた施工を行い、その上に一般の舗装と関係にしてアスファルト混合的の編集を持ち、

【適用】舗装設計施工指針(平成 18 年度版),P124~131,平成 18 年 2 月,(社)日本道路協会

17

改訂理由

舗装設計施工指針を参考に文章を作成

4.49 新
(3) 整理表(3/3)
3.24 無理機(3/3)
(c) コンボジット機関 コンボジット機関 コンボジット機関 コンダット版、単花ロンクリート版、単在コンクリート版、単在コンクリート版、単在コンクリート版、単在コンクリート版、単在コンクリート版、単在コンクリート版、単在コンクリート版、単在コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版、単位コンクリート版・単位コンクリート版 一般を選集した上に実施をコンクリートの特殊と一般を対象しています。 は一般である。 第2年2日 一般がフィンティを関係し、他の日本機関に関することによるが、使用では「大きない」というは関係と考して、このは関係と考して、このは関係と考して、このは関係と考して、でした場所である。 第2年2日 に、他のアインティントは、他の日本機関をよりに、他の関係と考して、このは関係と考して、このは関係と考して、このは関係と考して、このは関係と考して、このは関係と考して、コンボジンとは関係と対して、エンディンティントを可能を対象と行う。 コンボジン 単位制度 に対象を対して、このは関係と考して、コンボジン 単位制度 に対象を対して、このは関係と表でも、同じには特殊を使用でないように関係と表して、このは関係と考して、コンボジン 単位制に、現在コングリート版、単位は対象を対して、対象に対象に対象に対象に対象に対象に対象に対象に対象に対象に対象に対象に対象に対

第	4	編	舗	装
>/1	T	נוווינוי	HII1	11

4 -53

新	IB	改訂理由
(6周用) (1) 路床士は良質士を用いるものとする。なお、舗装構成は、路床の CBR が削る場合、それによることができる。厚さ 12cm以上は、核皮調整体育は M-10、クラッシャーランは KC-10、C-40 を原則はする。しかしながら、路 像の最小形は表 3.10 のとおり、最大転径の 3.6かつ 10cm との態度があるため、厚さを 10cm とする場合は M-25、RC-30、C-30 とするものとする。(RC-30 については、集内においてほとん V生産産されていないため、当面の間 8C-40 を規則できるものとする。 (2) コンソリー ト部壁の場合の生コンソリートの態度は(設計基準機能)。25~21 N/mn 2 以上とする。 (3) 「輸送設計能工務財(支援、15年度)、月22~147、平泉(15年2月、(会社) 日本道路協会」および「舗装設計・ 15度数」で成15年2月、(会社) 日本道路協会」および「舗装設計・15度数」に対15年2月、(会社) 日本道路協会」なよび「舗装設計・15度数」に対20~252、平成 18年2月、(会社) 日本道路協会 15年3月、(会社) 日本道路協会 15年3月、(会社) 日本道路協会 15年3月、(会社) 日本道路協会 15年3月、(会社) 日本道路協会 15年3月、15年3月	 (適川) (1)	クラッシャーランの適用について説明を補足