

舗装の構造に関する技術基準（改定案） 新旧対照表

赤字：表現の修正  
赤字下線：新しく追記

u003cbru003e

※パブリックコメント等を経て今後変更になる場合があります

【章節項の構成】

目次

現行基準	改定基準（案）	
第1章 総則 1-1 基準の目的 1-2 舗装の構造の原則 1-3 用語の定義	第1章 総則 1-1 基準の目的 1-2 舗装の構造の原則 1-3 用語の定義	
(新設)	第2章 <u>舗装の性能</u> 2-1 <u>舗装の性能の原則</u> 2-2 <u>舗装を支える基盤と一体となって自動車の輪荷重を安定して支持する観点から定める性能</u> 2-3 <u>車両が安定して走行できる観点から定める性能</u> 2-4 <u>その他道路の使用目的との適合性及び環境への影響の観点から定める性能</u> 2-5 <u>性能回復推奨状態</u>	
第2章 設計     2-1 舗装の設計期間 2-2 舗装計画交通量 2-3 舗装の性能指標の設定 2-4 舗装の性能指標 2-5 舗装の性能指標の基準値	第3章 <u>舗装の設計</u> 3-1 <u>舗装の設計の原則</u> 3-2 <u>設計条件の整理</u> 3-3 <u>舗装の構造の立案</u> 3-4 <u>性能保持想定期間の算出</u> 3-5 <u>ライフサイクルコストの算出</u> 3-6 <u>舗装の構造の決定</u> 3-7 <u>舗装の設計の記録・保存</u>	
第3章 施工 3-1 施工方法 3-2 舗装の施工 3-3 周辺施設の施工 3-4 施工の記録	第4章 <u>舗装の施工</u> 4-1 <u>舗装の施工の原則</u> 4-2 <u>舗装の施工</u> 4-3 <u>舗装の施工管理及び検査</u> 4-4 <u>舗装の施工の記録・保存</u>	
第4章 性能の確認 4-1 舗装の性能指標の確認 4-2 舗装の性能指標の測定方法 4-3 新しい測定方法の認定	(削除)	
別表1 疲労破壊輪数の基準に適合するアスファルト・コンクリート舗装	(削除)	
別表2 疲労破壊輪数の基準に適合するセメント・コンクリート舗装	(削除)	

【基準本文】

第1章（旧）（新）

現行基準	改定基準（案）	解説等で記述を充実（追記）する内容案
<p>第1章 総則</p> <p>1-1 基準の目的</p> <p>本基準は、舗装の構造に関する一般的技術的基準を定めるものとする。</p>	<p>第1章 総則</p> <p>1-1 基準の目的</p> <p>本基準は、<b>車道及び側帯</b>の舗装の構造に関する一般的技術的基準を定めるものとする。</p>	
<p>1-2 舗装の構造の原則</p> <p>(1) 舗装は、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、通常の衝撃に対して安全であるとともに、安全かつ円滑な交通を確保することができる構造とするものとする。</p>	<p>1-2 舗装の構造の原則</p> <p>(1) 舗装の構造は、道路の存する地域の地形、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、<b>舗装を支える基盤と一体となって自動車の輪荷重を安定して支持し続けることができる構造であるとともに、車両が安定して走行することができる路面を有し続けるものとする。</b></p>	
<p>(2) 舗装の構造の決定に当たっては、道路の存する地域の状況、沿道の土地利用の状況及び自動車交通の状況を勘案して、当該舗装の構造に起因する環境への負荷を軽減するよう努めるものとする。また、舗装発生材及び他産業再生資材の使用等リサイクルの推進に努めるものとする。</p>	<p>(2) 前項の舗装の構造の決定に当たっては、道路の存する地域の地形、地質、気象その他の状況、道路の交通状況及び沿道の土地利用の状況を考慮して、<b>ライフサイクルコストの低減に努めるとともに、循環型社会や脱炭素社会の実現に向けて、アスファルト・コンクリート塊等建設副産物の適正な再資源化の推進や低炭素材料を活用することによる二酸化炭素排出量の削減等、当該舗装の構造に起因する環境への負荷を軽減するよう努めなければならない。</b></p>	
<p>(3) 車道及び側帯の舗装は、自動車の安全かつ円滑な交通を確保するため、道路の存する地域の状況、自動車交通の状況を勘案して必要がある場合においては、雨水を道路の路面下に円滑に浸透させることができる構造とするものとする。</p>	<p>(削除)</p> <p><b>※表層にポーラス混合物を使用した場合の浸透水量については2-3(2)や2-5(4)に記載</b></p>	
<p>(4) 積雪寒冷地域に存する道路の車道及び側帯の舗装の施工に当たっては、路床の状態を勘案して必要がある場合においては、路床土の凍結融解による舗装の破損を防止する対策を行うものとする。</p>	<p>(削除)</p> <p><b>※積雪寒冷地の凍上対策については3-1(4)に記載</b></p>	
<p>1-3 用語の定義</p> <p>本基準において用語の意義は、道路法（昭和27年法律第180号）及び道路構造令（昭和45年政令第320号）によるほか、以下による。</p> <p>(1) 疲労破壊輪数 舗装道において、舗装路面に49キロニュートン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で、舗装を構成する層の数並びに各層の厚さ及び材質（以下「舗装構成」という。）が同一である区間ごとに定められるものをいう。</p> <p>(2) 塑性変形輪数 舗装道において、舗装の表層の温度を60度とし、舗装路面に49キロニュートンの輪荷重を繰り返し加えた場合に、当該舗装路面が下方に1ミリメートル変位するまでに要する回数で、舗装の表層の厚さ及び材質が同一である区間ごとに定められるものをいう。</p> <p>(3) 平坦性 舗装道の車道（2以上の車線を有する道路にあつては、各車線。以下(3)において同じ。）において、車道の中心線から1メートル離れた地点を結ぶ、中心線に平行する2本の線のいずれか一方の線（道路構造令第31条の2の規定に基づき凸部が設置された路面上の区間に係るものを除く。）上に延長1.5メートルにつき1箇所以上の割合で選定された任意の地点について、舗装路面と想定平坦舗装路面（路面を平坦となるよう補正した場合に想定される舗装路面をいう。）との高低差を測定することにより得られる、当該高低差のその</p>	<p>1-3 用語の定義</p> <p>本基準において用語の意義は、道路法（昭和27年法律第180号）及び道路構造令（昭和45年政令第320号）によるほか、以下による。</p> <p>(削除)</p> <p>(削除)</p> <p>(削除)</p>	

現行基準	改定基準（案）	解説等で記述を充実（追記）する内容案
<p>平均値に対する標準偏差で、舗装の表層の厚さ及び材質が同一である区間ごとに定められるものをいう。</p> <p>（新設）</p> <p>（新設）</p> <p>（新設）</p> <p>（新設）</p> <p>（4）浸透水量 舗装道において、直径 15 センチメートルの円形の舗装路面の路面下に 15 秒間に浸透する水の量で、舗装の表層の厚さ及び材質が同一である区間ごとに定められるものをいう。</p> <p>（5）舗装計画交通量 舗装の設計の基礎とするために、道路の計画交通量及び 2 以上の車線を有する道路にあつては各車線の大型の自動車の交通の分布状況を勘案して定める大型の自動車の 1 車線あたりの日交通量をいう。</p> <p>（6）舗装の設計期間 自動車の輪荷重を繰り返し受けることによる舗装のひび割れが生じるまでに要する期間として道路管理者が定める期間をいう。</p> <p>（新設）</p> <p>（7）舗装の性能指標 舗装の性能を示す指標をいう。</p>	<p>（1）ひび割れ率 舗装道の車道等（2 以上の車線を有する道路においては、各車線。以下「車道等」という。）において、舗装路面のひび割れ面積を当該路面の面積で除した値をいう。</p> <p>（2）ひび割れ度 車道等において、コンクリート版（コンクリート舗装の表層のうち縦目地や横目地で区切られた矩形の部分。以下同じ）に生じたひび割れの長さを当該コンクリート版の面積で除した値をいう。</p> <p>（3）わだち掘れ量 舗装路面と想定平たん舗装路面（路面が横断方向に平たんとなるよう補正した場合に想定される舗装路面をいう。）の高低差の最大値をいう。</p> <p>（4）IRI 車道等において、当該車道上等をクォーターカー（二軸四輪の車両の一輪だけを取り出した仮想車両モデルをいう。）が時速 80 キロメートルで走行した際に車両が受ける上下方向の運動変位の累積値と走行距離の比をいう。</p> <p>（5）浸透水量 車道等において、直径 15 センチメートルの円形の舗装路面の路面下に 15 秒間に浸透する水の量をいう。</p> <p>（削除）</p> <p>（削除）</p> <p>（6）舗装の性能 舗装が道路の一部として、当該道路の供用中に道路管理者が定める舗装の機能を発揮するために定める性能をいう。</p> <p>（7）舗装を支える基盤 原地盤、盛土、道路橋床版等、舗装の下の基盤をいう。</p> <p>（8）荷重分散性能 舗装路面に作用する自動車の輪荷重を十分に分散して舗装を支える基盤に伝える性能をいう。</p> <p>（9）耐水性能 舗装内部に雨水その他路面の水が過度に浸入しない、又は雨水その他路面の水が浸入した場合にあつても舗装強度が著しく低下しない性能をいう。</p> <p>（10）防水性能 雨水その他路面の水が舗装を支える基盤へ過度に浸入することを防ぐ性能をいう。</p> <p>（11）縦断方向移動時の走行安定性能 自動車が車道等に沿って通行する場合に安定した走行を確保できる性能をいう。</p> <p>（12）横断方向移動時の走行安定性能 自動車が進路の変更をする場合に安定した走行を確保できる性能をいう。</p> <p>（13）路面の排水性能 雨水その他路面の水を速やかに排出する性能をいう。</p> <p>（14）性能回復推奨状態 舗装の性能を確保するため車道等の舗装の維持又は修繕を行う必要があると認められる状態をいう。</p> <p>（15）性能保持想定期間 舗装の設計において、車道等を新設し、又は改築してから、当該車道等の舗装が性能回復推奨状態に達するまでの期間として想定される期間をいう。</p> <p>（16）性能指標 舗装の性能を示す指標をいう。</p>	

第2章(新)

現行基準	改定基準(案)	解説等で記述を充実(追記)する内容案								
(新設)	<p>第2章 舗装の性能</p> <p>2-1 舗装の性能の原則</p> <p>舗装の性能については、舗装の構造の原則を踏まえ、舗装を支える基盤と一体となって自動車の輪荷重を安定して支持する観点や、車両が安定して走行できる観点、その他道路の使用目的との適合性及び環境への影響の観点からそれぞれ定めるものとする。また、各性能に対し性能指標及び性能回復推奨状態を定めるものとする。</p>									
(新設)	<p>2-2 舗装を支える基盤と一体となって自動車の輪荷重を安定して支持する観点から定める性能</p> <p>(1) 舗装を支える基盤と一体となって自動車の輪荷重を安定して支持する観点から定める舗装の性能は、道路の存する地域の地形、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、想定される舗装を支える基盤の構造に応じ、次の表に掲げる性能を定めるものとする。ただし、必要に応じて性能の追加をすることを妨げない。</p> <table border="1" data-bbox="1202 800 2053 1066"> <thead> <tr> <th>舗装の性能</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>荷重分散性能</td> <td>舗装を支える基盤の設計において舗装による荷重分散を前提としている場合</td> </tr> <tr> <td>耐水性能</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>防水性能</td> <td>舗装を支える基盤の設計において舗装による防水を前提としている場合</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 道路管理者は、ひび割れ率、ひび割れ度等(1)に掲げる性能を示す性能指標を定めなければならない。</p>	舗装の性能	備考	荷重分散性能	舗装を支える基盤の設計において舗装による荷重分散を前提としている場合	耐水性能	—	防水性能	舗装を支える基盤の設計において舗装による防水を前提としている場合	<ul style="list-style-type: none"> <li>性能の摘要の考え方について補足(道路橋床版上の舗装では、荷重分散性能や(防水層がある場合は)防水性能を設定しないことなどを記載)</li> <li>ひび割れ率以外の性能指標の設定の考え方について記載</li> <li>コンクリート舗装などひび割れ率が使用できない舗装についての性能指標の考え方についても記載(ひび割れ率はあくまでも代表的な性能指標であり、必須ではない)</li> </ul>
舗装の性能	備考									
荷重分散性能	舗装を支える基盤の設計において舗装による荷重分散を前提としている場合									
耐水性能	—									
防水性能	舗装を支える基盤の設計において舗装による防水を前提としている場合									
(新設)	<p>2-3 車両が安定して走行できる観点から定める性能</p> <p>(1) 車両が安定して走行できる観点から定める舗装の性能は、舗装が舗装を支える基盤と一体となって自動車の輪荷重を安定して支持していることを前提とし、道路の存する地域の地形、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、縦断方向移動時の走行安定性能、横断方向移動時の走行安定性能、路面の排水性能をそれぞれ定めるものとする。ただし、必要に応じて性能の追加をすることを妨げない。</p> <p>(2) 道路管理者は、わだち掘れ量、IRI、浸透水量等(1)に掲げる性能を示す性能指標を定めなければならない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>追加の性能の例として、路面の水膜を抑制する性能(水膜抑制性能)について記載</li> <li>わだち掘れ量、IRI、浸透水量以外の性能指標の設定の考え方について記載</li> <li>路面の排水性能について、路面下に雨水等を浸透させる必要がある場合は浸透水量を、それ以外の場合はわだち掘れ量を性能指標として設定する考え方を記載</li> </ul>								
(新設)	<p>2-4 その他道路の使用目的との適合性及び環境への影響の観点から定める性能</p> <p>2-2及び2-3で定める性能のほか、道路の使用目的との適合性及び環境への影響の観点から定める舗装の性能は、舗装が舗装を支える基盤と一体となって自動車の輪荷重を安定して支持しているとともに、車両が安定して走行できることを前提とし、当該道路の存する地域の地形、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、適切に定めるものとする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>その他性能の例として、路面温度上昇抑制性能や燃費低減性能、発電性能などについて記載</li> </ul>								
(新設)	<p>2-5 性能回復推奨状態</p> <p>(1) 性能回復推奨状態は、道路の存する地域の地形、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、前節までに定めた各性能に対して定めるものとする。</p> <p>(2) 2-2で性能指標としてひび割れ率を用いる場合の性能回復推奨状態に対応する基準は40パーセント以下とする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>性能回復推奨状態はあくまでも「性能を回復することが望ましい」状態であり、管理瑕疵の対象とはならないことを記載</li> <li>一般国道以外(高速自動車国道、都道府県道、市町村道)のひび割れ率、わだち掘れ量、IRIの基準</li> </ul>								

現行基準	改定基準（案）	解説等で記述を充実（追記）する内容案
	<p>(3) 2-2で性能指標としてひび割れ度を用いる場合の性能回復推奨状態に対応する基準は、1平方メートルあたり100/Lセンチメートル以下とする。ただし、Lはコンクリート版の縦断方向の長さ（メートル）である。</p> <p>(4) 2-3で性能指標としてわだち掘れ量を用いる場合の性能回復推奨状態に対応する基準は40ミリメートル以下とする。</p> <p>(5) 2-3で性能指標としてIRIを用いる場合の性能回復推奨状態に対応する基準は1メートル当たり8ミリメートル以下とする。</p> <p>(6) 2-3で性能指標として浸透水量を用いる場合の性能回復推奨状態に対応する基準は15秒当たり200ミリリットル以上とする。</p>	<p>値の考え方について記載</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3指標以外の性能指標の基準値の考え方について記載</li> <li>・浸透水量については、現行基準（施工直後の値）と改定基準（供用中）の基準値の考え方の違いについて記載</li> </ul>

第3章（旧）（新）

現行基準	改定基準（案）	解説等で記述を充実（追記）する内容案
第2章 設計 (新設)	<p>第3章 舗装の設計</p> <p>3-1 舗装の設計の原則</p> <p>(1) 舗装の設計に当たっては、舗装の性能の原則を踏まえ、道路に施工可能な舗装の構造を立案し、性能毎の性能回復推奨状態に照らした性能保持想定期間に基づき将来に適切な修繕等が行われることを前提に、ライフサイクルコストや環境への影響等を総合的に評価し比較することで、舗装の構造を決定するものとする。</p> <p>(2) (1)に加え、舗装の修繕時の設計に当たっては、修繕範囲の舗装の性能の現状や過去の設計時からの設計条件の変化、修繕履歴等について適切な手法で把握し、設計に反映するものとする。</p> <p>(3) 舗装の設計に当たっては、舗装を支える基盤が舗装を安定して支えることができる状態であることを前提とし、その確認方法について予め定めておくものとする。</p> <p>(4) 舗装の設計及び施工の合理性の観点や、積雪寒冷地域における路床土の凍結の影響の緩和、道路の地下に設けられた管路等への自動車の輪荷重の影響の緩和等の観点から必要であると認められる場合においては、積極的に舗装を支える基盤の改良を行うものとする。</p> <p>(5) 排水施設や消融雪施設等、舗装の構造に影響を及ぼす可能性がある施設については、施工の条件を明確にしたうえで舗装の設計と同時に設計するものとする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・改定基準における舗装の設計の流れについてフロー図を用いて解説</li> <li>・舗装を支える基盤（路床、床版など）が舗装を安定して支持できることを確認する方法の具体例について解説（路床のブルーフローリングや床版の出来形など、これまで通常の工事で実施してきた内容を逸脱しない範囲で記載）</li> </ul>
(新設)	<p>3-2 設計条件の整理</p> <p>道路が存する地域の地形、地質、気象その他の条件、当該道路の交通状況及び沿道の土地利用の条件、施工に関する条件、将来の道路の維持管理に関する条件等を整理するものとする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計にあたり具体的に整理すべき項目や整理表の例を記載</li> </ul>
(新設)	<p>3-3 舗装の構造の立案</p> <p>舗装の構造の立案に当たっては、3-2の条件や、類似の供用条件下における舗装の損傷実態等を踏まえ、実際に施工可能な構造を立案するものとする。なお、新技術活用や低炭素材料の利用等による環境への負荷の軽減、建設副産物の使用等についても積極的に検討するとともに、舗装を支える基盤の改良等によりライフサイクルコストの低減等の合理的な設計が期待できる場合には積極的にこれを検討するものとする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・舗装構造の立案に当たっての舗装種別のスクリーニングに際し、留意すべき事項を詳細に解説するとともに、スクリーニング結果の整理表の例も記載</li> <li>・具体的な舗装構造案の作成の考え方について説明するとともに、試設計の例を付録で紹介</li> </ul>
2-1 舗装の設計期間 舗装の設計期間は、当該舗装の施工及び管理にかかる費用、施工時の道路	<p>3-4 性能保持想定期間の算出</p> <p>(1) 性能保持想定期間の算出に当たっては、3-3で立案された全ての舗装の構</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アスファルト舗装、コンクリート舗装における必須の性能の性能保持想定期間の算出方法について、付録</li> </ul>

現行基準	改定基準（案）	解説等で記述を充実（追記）する内容案
<p>の交通及び地域への影響、路上工事等の計画等を総合的に勘案して、道路管理者が定めるものとする。</p>	<p>造について性能毎にそれぞれ実施するものとし、性能保持想定期間が極端に短くなることのないようにするものとする。また、性能保持想定期間の前提となる出来形や品質等の施工管理基準やその確認方法について予め定めるものとする。</p> <p>（２）性能保持想定期間は、以下のいずれかの方法により算出するものとする。</p> <p>１）室内試験等で得られた材料の物性値等をもとに数値計算により性能変化を予測し、算出する方法。</p> <p>２）実大供試体を用いた試験や実道での供用実績から得られたデータをもとに性能変化を予測し、算出する方法。</p> <p>（３）前項によらず、材料の室内試験や実大供試体を用いた試験により、既に性能保持想定期間が他の方法で求められている既存の舗装構造に対し、性能保持想定期間が同等以上と認められる場合には、既存の舗装構造と比較し、性能保持想定期間を算出できるものとする。</p> <p>（４）各性能における性能保持想定期間の算出方法について、妥当性の判断は当該道路管理者が行うものとする。</p>	<p>で詳細に記載</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>性能保持想定期間の 3 つの算出手法の考え方について詳細に解説。</li> </ul>
<p>（新設）</p>	<p>3-5 ライフサイクルコストの算出</p> <p>ライフサイクルコストの算出に当たっては、3-3で立案された全ての舗装の構造について、3-4の性能保持想定期間を基に将来に適切な修繕等が行われることを前提に行うものとする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ライフサイクルコストの具体的な算出方法について解説</li> <li>ライフサイクルコストを算出した試設計の例を付録で紹介</li> </ul>
<p>（新設）</p>	<p>3-6 舗装の構造の決定</p> <p>舗装の構造の決定に当たっては、3-5で算出されたライフサイクルコストや二酸化炭素排出量等環境への影響その他の考慮すべき条件を総合的に考慮し、最も適切な構造を選定するものとする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ライフサイクル CO<sub>2</sub> の考え方について付録で紹介</li> </ul>
<p>（新設）</p>	<p>3-7 舗装の設計の記録・保存</p> <p>設計に基づく施工や将来の舗装の管理や修繕時の設計を適切に行うため、前節までの全ての過程について必要な事項を記録し保存しておくものとする。</p>	
<p>2-2 舗装計画交通量</p> <p>舗装計画交通量は、一方向2車線以下の道路においては当該道路の大型の自動車の方向別の日交通量のすべてが1車線を通過するものとして、一方向3車線以上の道路においては、各車線の大型の自動車の交通の分布状況を勘案して、大型の自動車の方向別の日交通量の70%以上が1車線を通過するものとして、当該道路管理者が算定するものとする。</p> <p>なお、道路の大型の自動車の方向別の日交通量は、当該道路の計画交通量、当該道路の存する地域の発展の動向、将来の自動車交通の状況等を勘案して、別途公表する算定方法を参考に、当該道路管理者が定めるものとする。</p>	<p>（削除）</p> <p>※3-2で整理すべき設計条件の1つと位置付け</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>整理すべき設計条件の1つとして解説図書に記載</li> </ul>
<p>2-3 舗装の性能指標の設定</p> <p>（１）舗装の設計前に、道路の存する地域の地質及び気象の状況、道路の交通状況、沿道の土地利用の状況等を勘案して、当該舗装の性能指標及びその値を定めるものとする。</p> <p>（２）舗装の性能指標の値は、原則として施工直後の値とする。</p> <p>（３）舗装の性能指標の値は、施工直後の値だけでは性能の確認が不十分である場合においては、必要に応じ、供用後一定期間を経た時点の値を定めることができるものとする。</p>	<p>（削除）</p> <p>※性能指標は、舗装の供用中の性能を表す指標として2-2、2-3に記載</p>	

現行基準	改定基準（案）	解説等で記述を充実（追記）する内容案												
<p>2-4 舗装の性能指標</p> <p>1. 車道及び側帯の舗装の必須の性能指標 車道及び側帯の舗装の必須の性能指標は、疲労破壊輪数、塑性変形輪数及び平坦性とする。</p> <p>2. 雨水を道路の路面下に円滑に浸透させることができる構造の舗装の性能指標 車道及び側帯の舗装の性能指標は、雨水を道路の路面下に円滑に浸透させることができる構造とする場合においては、1. に浸透水量を追加するものとする。</p> <p>3. 必要に応じ定める舗装の性能指標 1. 又は2. に定める舗装の性能指標のほか、必要に応じ、すべり抵抗、耐骨材飛散、耐摩耗、騒音の発生量の減少等の観点から舗装の性能指標を追加するものとする。</p>	<p>(削除)</p> <p>※必須の性能, その他性能及び代表的な性能指標(ひび割れ率, わだち掘れ量, IRI, 浸透水量) について2-5に記載</p>													
<p>2-5 舗装の性能指標の基準値</p> <p>1. 車道及び側帯の舗装の必須の性能指標</p> <p>(1) 疲労破壊輪数</p> <p>1) 車道及び側帯の舗装の施工直後の疲労破壊輪数は、舗装計画交通量に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。</p> <table border="1" data-bbox="400 1003 884 1201"> <thead> <tr> <th>舗装計画交通量 (単位 1日につき台)</th> <th>疲労破壊輪数 (単位 10年につき回)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3,000以上</td> <td>35,000,000</td> </tr> <tr> <td>1,000以上 3,000未満</td> <td>7,000,000</td> </tr> <tr> <td>250以上 1,000未満</td> <td>1,000,000</td> </tr> <tr> <td>100以上 250未満</td> <td>150,000</td> </tr> <tr> <td>100未満</td> <td>30,000</td> </tr> </tbody> </table> <p>2) 1) の疲労破壊輪数は、舗装の設計期間が10年以外である場合においては、1) の表の右欄に掲げる値に、当該設計期間の10年に対する割合を乗じた値以上とするものとする。</p> <p>3) 1) の疲労破壊輪数は、橋、高架の道路、トンネルその他これらに類する構造の道路における舗装等舗装以外の構造と一体となって耐荷力を有する場合及び舗装の修繕の場合においては、1) の基準によらないことができる。</p> <p>4) 1) の疲労破壊輪数は、舗装の設計期間における交通量及びその輪荷重が設定され、又は正確に予測することができる道路においては、1) の基準によらず、その交通量及び輪荷重に基づく載荷輪数以上とするものとする。</p> <p>(2) 塑性変形輪数</p> <p>1) 車道及び側帯の舗装の表層の施工直後の塑性変形輪数は、道路の区分及び舗装計画交通量に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。</p>	舗装計画交通量 (単位 1日につき台)	疲労破壊輪数 (単位 10年につき回)	3,000以上	35,000,000	1,000以上 3,000未満	7,000,000	250以上 1,000未満	1,000,000	100以上 250未満	150,000	100未満	30,000	<p>(削除)</p> <p>※代表的な性能指標(ひび割れ率, わだち掘れ量, IRI) の一般国道等の基準値について2-5に記載</p>	
舗装計画交通量 (単位 1日につき台)	疲労破壊輪数 (単位 10年につき回)													
3,000以上	35,000,000													
1,000以上 3,000未満	7,000,000													
250以上 1,000未満	1,000,000													
100以上 250未満	150,000													
100未満	30,000													

現行基準	改定基準（案）	解説等で記述を充実（追記）する内容案												
<table border="1" data-bbox="231 216 1050 390"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>舗装計画交通量 (単位 1日につき台)</th> <th>塑性変形輪数 (単位 1ミリメートルにつき回)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1種、第2種、第3種第1級及び第2級並びに第4種第1級</td> <td>3,000以上</td> <td>3,000</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>3,000未満</td> <td>1,500</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>500</td> </tr> </tbody> </table> <p>2) 1)の塑性変形輪数は、積雪寒冷地域に存する道路、近い将来に路上工事が予定されている道路その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、1)の基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、当該基準によらないことができる。</p> <p>3) アスファルト・コンクリート舗装の塑性変形輪数については、耐骨材飛散等の観点から、1)の基準の範囲内で、その値を定めることができる。</p> <p>(3) 平坦性 車道及び側帯の舗装路面の施工直後の平坦性は、2.4ミリメートル以下とするものとする。</p>	区 分	舗装計画交通量 (単位 1日につき台)	塑性変形輪数 (単位 1ミリメートルにつき回)	第1種、第2種、第3種第1級及び第2級並びに第4種第1級	3,000以上	3,000	その他	3,000未満	1,500			500		
区 分	舗装計画交通量 (単位 1日につき台)	塑性変形輪数 (単位 1ミリメートルにつき回)												
第1種、第2種、第3種第1級及び第2級並びに第4種第1級	3,000以上	3,000												
その他	3,000未満	1,500												
		500												
<p>2. 浸透水量</p> <p>1) 車道及び側帯の舗装路面の施工直後の浸透水量は、道路の区分に応じ、次の表の右欄に掲げる値以上とするものとする。</p> <table border="1" data-bbox="353 951 928 1134"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>浸透水量 (単位 15秒につきミリリットル)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1種、第2種、第3種第1級及び第2級並びに第4種第1級</td> <td>1,000</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>300</td> </tr> </tbody> </table> <p>2) 1)の浸透水量は、積雪寒冷地域に存する道路、近い将来に路上工事が予定されている道路その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、1)の基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、当該基準によらないことができる。</p>	区 分	浸透水量 (単位 15秒につきミリリットル)	第1種、第2種、第3種第1級及び第2級並びに第4種第1級	1,000	その他	300	<p>(削除)</p> <p>※浸透水量の基準値（施工直後ではなく修繕が望ましい状態の基準値）について第2章に記載</p>							
区 分	浸透水量 (単位 15秒につきミリリットル)													
第1種、第2種、第3種第1級及び第2級並びに第4種第1級	1,000													
その他	300													

第4章（旧）（新）

現行基準	改定基準（案）	解説等で記述を充実（追記）する内容案
<p>第3章 施工 (新設)</p>	<p>第4章 舗装の施工 4-1 舗装の施工の原則 舗装の施工に当たっては、舗装の設計の原則を踏まえ、設計の前提として定められた出来形や品質を満足するものとする。</p>	
<p>3-1 施工方法 舗装の施工に当たっては、環境への影響の少ない施工方法、工期が短い等道路の交通への影響の少ない施工方法を積極的に採用し、広域的な環境の保全、道路利用者及び地域への影響の緩和に努めるものとする。</p>		

現行基準	改定基準（案）	解説等で記述を充実（追記）する内容案
<p>3-2 舗装の施工</p> <p>(1) 舗装の施工に当たっては、交通の安全及び他の構造物への影響に留意し、安全かつ確実に行うものとする。</p> <p>(2) 舗装の施工に先立ち、原地盤、橋梁床版、舗装の下層等（以下「舗装の施工の基盤」という。）の状態を確認し、必要に応じ、舗装の施工の基盤の改良、舗装の設計の見直し等必要な措置を講じるものとする。</p> <p>(3) 積雪寒冷地域における路床土の凍結融解の影響の緩和、道路の地下に設けられた管路等への交通荷重の影響の緩和、舗装の設計及び施工の効率向上等の観点から合理的であると認められる場合においては、積極的に原地盤等の改良を行うものとする。</p> <p>(4) 舗装の性能を向上させるための予防的工法については、施工及び管理にかかる費用等を総合的に勘案して有効であると認められる場合においては、積極的に採用するものとする。</p> <p>3-3 周辺施設の施工</p> <p>排水施設、消融雪施設等舗装の施工及び管理に影響を及ぼす施設は、舗装の構造の保全及び安全かつ円滑な交通の確保の観点から必要な条件を明確にした上で、舗装と同時に施工するよう努めるものとする。</p>	<p>4-2 舗装の施工</p> <p>(1) 舗装の施工に当たっては、交通の安全及び他の構造物への影響に留意し、安全かつ確実に行うものとする。</p> <p>(2) 舗装の施工に当たっては、二酸化炭素排出量の少ない建設機械の導入等環境への影響の少ない施工方法、工期が短い等道路の交通への影響の少ない施工方法を積極的に採用し、広域的な環境の保全、道路利用者及び地域への影響の緩和に努めるものとする。</p> <p>(3) 舗装の施工に先立ち、舗装を支える基盤の状態を舗装の設計時に定めた方法により確認し、設計で想定した状態と異なる場合は、舗装を支える基盤の改良や舗装の設計の見直し等の措置を講じるものとする。</p> <p>(削除)</p> <p>※3-1(4)に記載</p> <p>(削除)</p> <p>(4) 排水施設や消融雪施設等、舗装の構造に影響を及ぼす可能性がある施設は、設計時に定めた施工条件を満足するよう、舗装と同時に施工するよう努めるものとする。</p>	
(新設)	<p>4-3 舗装の施工管理及び検査</p> <p>舗装の施工において、設計の前提として定められた出来形や品質を満足することを適切な方法で確認するものとする。</p>	
<p>3-4 施工の記録</p> <p>(1) 舗装の管理を適切に行うため、舗装の種別、施工年月、構造その他必要な事項を台帳等に記録しておくものとする。</p> <p>(2) 優れた施工技術を蓄積するため、新材料を使用した場合又は施工方法に新技術を活用した場合においては、施工管理等に関する調査を行い、その結果を記録しておくものとする。</p>	<p>4-4 舗装の施工の記録・保存</p> <p>(1) 舗装の管理や修繕における設計を適切に行うため、舗装の構造、施工時期、品質その他必要な事項を工事完成図書や台帳等に記録し保存するものとする。</p> <p>(2) 優れた施工技術の情報を蓄積するため、新技術を活用した施工を行った場合においては、生産性や品質の向上等に関する調査を行い、その結果を記録し保存しておくものとする。</p>	

現行基準	改定基準（案）	解説等で記述を充実（追記）する内容案
<p>第4章 性能の確認</p> <p>4-1 舗装の性能指標の確認</p> <p>(1) 舗装の施工直後に、舗装の性能指標の値について確認するものとする。</p> <p>(2) 舗装の性能指標の値について、供用後一定期間を経た時点の値を定めた場合においては、その時点で確認するものとする。</p>	(削除)	

#### 4-2 舗装の性能指標の測定方法

##### 1. 車道及び側帯の舗装の必須の性能指標

###### (1) 疲労破壊輪数

1) 車道及び側帯の舗装の疲労破壊輪数は、任意の車道（2以上の車線を有する道路にあっては、各車線。）の中央から1メートル離れた任意の舗装の部分の路面に対し、促進載荷装置を用いた繰り返し載荷試験によって確認できるものとする。

2) 1)の疲労破壊輪数は、当該舗装道の区間の舗装と舗装構成が同一である舗装の供試体による繰り返し載荷試験によって確認できるものとする。

3) 当該舗装道の区間と舗装構成が同一である他の舗装道の区間の舗装の疲労破壊輪数が過去の実績からみて確認されている場合においては、当該舗装の疲労破壊輪数をその値とするものとする。

4) 別表1に掲げるアスファルト・コンクリート舗装は、任意の舗装の設計期間に対して、2-5 1.(1)1)の基準に適合するものとみなす。

5) 別表2に掲げるセメント・コンクリート舗装は、当該舗装の設計期間を20年として、2-5 1.(1)1)の基準に適合するものとみなす。

###### (2) 塑性変形輪数

1) 車道及び側帯の舗装の表層の塑性変形輪数は、現地における促進載荷装置を用いた繰り返し載荷試験によって確認できるものとする。

2) 1)の塑性変形輪数は、当該舗装道の区間の舗装と表層の厚さ及び材質が同一である舗装の供試体による、試験温度60度とした繰り返し載荷試験によって確認できるものとする。

3) 1)の塑性変形輪数は、試験温度60度としたホイールトラッキング試験によって確認できるものとする。

4) 当該舗装道の区間の舗装と表層の厚さ及び材質が同一である他の舗装道の区間の舗装の表層の塑性変形輪数が過去の実績からみて確認されている場合においては、当該表層の塑性変形輪数をその値とするものとする。

5) 表層に用いられるセメント・コンクリートは、2-5 1.(2)1)の基準に適合するものとみなす。

###### (3) 平坦性

車道及び側帯の舗装路面の平坦性は、3メートルプロフィールメータによる平坦性測定方法又はこれと同等の平坦性を算定できる測定方法によって確認できるものとする。

##### 2. 浸透水量

車道及び側帯の舗装路面の浸透水量は、1,000平方メートルにつき1箇所以上の割合で任意に選定した直径15センチメートルの円形の舗装路面に対し、路面から高さ60センチメートルまで満たした水を400ミリリットル注入させた場合の時間から算定する方法によって確認できるものとする。

#### 4-3 新しい測定方法の認定

4-2以外の測定方法により、舗装の性能指標の値について、確認できるか否かの判断は、当該道路管理者が行うものとする。なお、独立行政法人土木研究所において、舗装の性能指標の測定方法として認められる方法を公表するので、適宜参考とされたい。

別表1 (旧) (新)

現行基準	改定基準 (案)	解説等で記述を充実 (追記) する内容案																																						
<p>別表1 疲労破壊輪数の基準に適合するアスファルト・コンクリート舗装</p> <p>(1) アスファルト・コンクリート舗装の等値換算厚は、必要等値換算厚を下回ってはならない。</p> <p>(2) アスファルト・コンクリート舗装の等値換算厚は、次式によるものとする。</p> $TA' = \sum_{i=1}^n a_i \cdot h_i$ <p>TA' : 等値換算厚 (cm)  a<sub>i</sub> : 舗装各層に用いる材料・工法の等値換算係数。表1-1による。  h<sub>i</sub> : 各層の厚さ (cm)。表層と基層を加えた最小厚さは表1-3による。  路盤各層の最小厚さは表1-4による。  n : 層の数</p> <p>表1-1 舗装各層に用いる材料・工法の等値換算係数</p> <table border="1" data-bbox="270 1121 1050 1619"> <thead> <tr> <th>使用する層</th> <th>材料・工法</th> <th>品質規格</th> <th>等値換算係数 a</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>表層 基層</td> <td>加熱アスファルト混合物</td> <td>ストレートアスファルトを使用 混合物の性状は表1-2による。</td> <td>1.00</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">上層路盤</td> <td rowspan="2">瀝青安定処理</td> <td>加熱混合：安定度 3.43kN 以上</td> <td>0.80</td> </tr> <tr> <td>常温混合：安定度 2.45kN 以上</td> <td>0.55</td> </tr> <tr> <td>セメント・瀝青安定処理</td> <td>一軸圧縮強さ 1.5~2.9MPa 一次変位量 5~30 (1/100cm) 残留強度率 65%以上</td> <td>0.65</td> </tr> <tr> <td>セメント安定処理</td> <td>一軸圧縮強さ [7日] 2.9MPa</td> <td>0.55</td> </tr> <tr> <td>石灰安定処理</td> <td>一軸圧縮強さ [10日] 0.98MPa</td> <td>0.45</td> </tr> <tr> <td>粒度調整碎石・粒度調整鉄鋼スラグ</td> <td>修正CBR 80 以上</td> <td>0.35</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">下層路盤</td> <td rowspan="2">クラッシュラン、鉄鋼スラグ、砂など</td> <td>修正CBR 30 以上</td> <td>0.25</td> </tr> <tr> <td>修正CBR 20 以上 30 未満</td> <td>0.20</td> </tr> <tr> <td>セメント安定処理</td> <td>一軸圧縮強さ [7日] 0.98MPa</td> <td>0.25</td> </tr> <tr> <td>石灰安定処理</td> <td>一軸圧縮強さ [10日] 0.7MPa</td> <td>0.25</td> </tr> </tbody> </table> <p>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. 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、円形の载荷ヘッドにより载荷速度 50±5mm/分 で载荷する。</p>	使用する層	材料・工法	品質規格	等値換算係数 a	表層 基層	加熱アスファルト混合物	ストレートアスファルトを使用 混合物の性状は表1-2による。	1.00	上層路盤	瀝青安定処理	加熱混合：安定度 3.43kN 以上	0.80	常温混合：安定度 2.45kN 以上	0.55	セメント・瀝青安定処理	一軸圧縮強さ 1.5~2.9MPa 一次変位量 5~30 (1/100cm) 残留強度率 65%以上	0.65	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	粒度調整碎石・粒度調整鉄鋼スラグ	修正CBR 80 以上	0.35	下層路盤	クラッシュラン、鉄鋼スラグ、砂など	修正CBR 30 以上	0.25	修正CBR 20 以上 30 未満	0.20	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	一軸圧縮強さ [10日] 0.7MPa	0.25	<p>(削除)</p>	
使用する層	材料・工法	品質規格	等値換算係数 a																																					
表層 基層	加熱アスファルト混合物	ストレートアスファルトを使用 混合物の性状は表1-2による。	1.00																																					
上層路盤	瀝青安定処理	加熱混合：安定度 3.43kN 以上	0.80																																					
		常温混合：安定度 2.45kN 以上	0.55																																					
	セメント・瀝青安定処理	一軸圧縮強さ 1.5~2.9MPa 一次変位量 5~30 (1/100cm) 残留強度率 65%以上	0.65																																					
	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																																					
	粒度調整碎石・粒度調整鉄鋼スラグ	修正CBR 80 以上	0.35																																					
下層路盤	クラッシュラン、鉄鋼スラグ、砂など	修正CBR 30 以上	0.25																																					
		修正CBR 20 以上 30 未満	0.20																																					
	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	一軸圧縮強さ [10日] 0.7MPa	0.25																																					

現行基準	改定基準 (案)	解説等で記述を充実 (追記) する内容案																																																																		
<p>3. 一軸圧縮強さとは、安定処理混合物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。[ ] 内の期間は供試体の養生期間を表す。この試験は、直径 100mm のモールドを用いて作製した高さ 127mm の円柱形の供試体を圧縮ひずみ 1 % / 分の速度で載荷する。</p> <p>4. 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±1.3mm の円柱形の供試体を載荷速度 1 mm / 分で載荷する。</p> <p>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。</p> <p>6. 修正 CBR とは、修正 CBR 試験により得られる標準荷重強さに対する相対的な荷重強さ (%) をいう。</p> <p>表 1-2 マーシャル安定度試験に対する基準値</p> <table border="1" data-bbox="365 814 958 1188"> <thead> <tr> <th rowspan="2">混合物の種類</th> <th colspan="2">突固め回数</th> <th rowspan="2">空隙率 (%)</th> <th rowspan="2">飽和度 (%)</th> <th rowspan="2">安定度 (kN)</th> <th rowspan="2">フロー値 (1/100 cm)</th> </tr> <tr> <th>1,000 ≤ T</th> <th>T &lt; 1,000</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①粗粒度アスファルト混合物 (20)</td> <td rowspan="4">75</td> <td rowspan="4">50</td> <td>3~7</td> <td>65~85</td> <td>4.90 以上</td> <td rowspan="6">20~40</td> </tr> <tr> <td>②密粒度アスファルト混合物 (20)</td> <td>3~6</td> <td>70~85</td> <td>4.90 [7.35] 以上</td> </tr> <tr> <td>③細粒度アスファルト混合物 (13)</td> <td>3~7</td> <td>65~85</td> <td></td> </tr> <tr> <td>④密粒度ギャップアスファルト混合物 (13)</td> <td>3~7</td> <td>65~85</td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑤密粒度アスファルト混合物 (20F)</td> <td rowspan="4">50</td> <td rowspan="4">50</td> <td>3~5</td> <td>75~85</td> <td>4.90 以上</td> </tr> <tr> <td>⑥細粒度ギャップアスファルト混合物 (13F)</td> <td>2~5</td> <td>75~90</td> <td>3.43 以上</td> <td>20~80</td> </tr> <tr> <td>⑦細粒度アスファルト混合物 (13F)</td> <td>3~5</td> <td>75~85</td> <td>4.90 以上</td> <td>20~40</td> </tr> <tr> <td>⑧密粒度ギャップアスファルト混合物 (13F)</td> <td>3~5</td> <td>75~85</td> <td>4.90 以上</td> <td>20~40</td> </tr> <tr> <td>⑨開粒度アスファルト混合物 (13)</td> <td>75</td> <td>50</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>3.43 以上</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>注：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. T：舗装計画交通量</li> <li>2. 積雪寒冷地域、1,000 ≤ T &lt; 3,000 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。</li> <li>3. 安定度の欄の [ ] 内の値：1,000 ≤ T で突固め回数を 75 回とする場合の基準値</li> <li>4. 水の影響を受けやすいと思われる混合物又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</li> </ol> <p>表 1-3 表層と基層を加えた最小厚さ</p> <table border="1" data-bbox="255 1688 1068 1843"> <thead> <tr> <th>舗装計画交通量 (台/日)</th> <th>表層と基層を加えた最小厚さ (cm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T &lt; 250</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>250 ≤ T &lt; 1,000</td> <td>10 (5)</td> </tr> <tr> <td>1,000 ≤ T &lt; 3,000</td> <td>15 (10)</td> </tr> <tr> <td>3,000 ≤ T</td> <td>20 (15)</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 舗装計画交通量が特に少ない場合は、3 cm まで低減することができる。</li> <li>2. 上層路盤に瀝青安定処理工法を用いる場合は、( ) 内の厚さまで低減することができる。</li> </ol>	混合物の種類	突固め回数		空隙率 (%)	飽和度 (%)	安定度 (kN)	フロー値 (1/100 cm)	1,000 ≤ T	T < 1,000	①粗粒度アスファルト混合物 (20)	75	50	3~7	65~85	4.90 以上	20~40	②密粒度アスファルト混合物 (20)	3~6	70~85	4.90 [7.35] 以上	③細粒度アスファルト混合物 (13)	3~7	65~85		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)	50	50	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)	2~5	75~90	3.43 以上	20~80	⑦細粒度アスファルト混合物 (13F)	3~5	75~85	4.90 以上	20~40	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		舗装計画交通量 (台/日)	表層と基層を加えた最小厚さ (cm)	T < 250	5	250 ≤ T < 1,000	10 (5)	1,000 ≤ T < 3,000	15 (10)	3,000 ≤ T	20 (15)		
混合物の種類		突固め回数						空隙率 (%)	飽和度 (%)	安定度 (kN)			フロー値 (1/100 cm)																																																							
	1,000 ≤ T	T < 1,000																																																																		
①粗粒度アスファルト混合物 (20)	75	50	3~7	65~85	4.90 以上	20~40																																																														
②密粒度アスファルト混合物 (20)			3~6	70~85	4.90 [7.35] 以上																																																															
③細粒度アスファルト混合物 (13)			3~7	65~85																																																																
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)	50	50	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)			2~5	75~90	3.43 以上		20~80																																																													
⑦細粒度アスファルト混合物 (13F)			3~5	75~85	4.90 以上	20~40																																																														
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																																																															
舗装計画交通量 (台/日)	表層と基層を加えた最小厚さ (cm)																																																																			
T < 250	5																																																																			
250 ≤ T < 1,000	10 (5)																																																																			
1,000 ≤ T < 3,000	15 (10)																																																																			
3,000 ≤ T	20 (15)																																																																			

現行基準	改定基準 (案)	解説等で記述を充実 (追記) する内容案						
<p>注：</p> <p>1. 舗装計画交通量が特に少ない場合は、3 cm まで低減することができる。</p> <p>2. 上層路盤に瀝青安定処理工法を用いる場合は、( ) 内の厚さまで低減することができる。</p> <p style="text-align: center;">表 1 - 4 路盤各層の最小厚さ</p> <table border="1" data-bbox="359 468 961 575"> <thead> <tr> <th>工法・材料</th> <th>一層の最小厚さ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>瀝青安定処理</td> <td>最大粒径の 2 倍かつ 5 cm</td> </tr> <tr> <td>その他の路盤材</td> <td>最大粒径の 3 倍かつ 10cm</td> </tr> </tbody> </table> <p>(3) アスファルト・コンクリート舗装の必要等値換算厚は、次式によるものとする。</p> $TA = 3.84N^{0.16} / CBR^{0.3}$ <p>TA : 必要等値換算厚  N : 疲労破壊輪数  CBR : 路床の設計 C B R</p> <p>注) 設計 C B R 算出時の路床の厚さは 1 m を標準とする。ただし、その下面に生じる圧縮応力が充分小さいことが確認される場合においては、この限りではない。</p>	工法・材料	一層の最小厚さ	瀝青安定処理	最大粒径の 2 倍かつ 5 cm	その他の路盤材	最大粒径の 3 倍かつ 10cm		
工法・材料	一層の最小厚さ							
瀝青安定処理	最大粒径の 2 倍かつ 5 cm							
その他の路盤材	最大粒径の 3 倍かつ 10cm							

別表 2 (旧) (新)

現行基準	改定基準 (案)	解説等で記述を充実 (追記) する内容案																																																																																																											
<p>別表 2 疲労破壊輪数の基準に適合するセメント・コンクリート舗装 (舗装の設計期間：20 年)</p> <p>(1) セメント・コンクリート版の版厚等は、表 2-1 によるものとする。</p> <p>表 2-1 セメント・コンクリート版の版厚等</p> <table border="1" data-bbox="252 548 1071 837"> <thead> <tr> <th rowspan="2">舗装計画交通量 (台/日)</th> <th colspan="3">セメント・コンクリート版の設計</th> <th rowspan="2">収縮目地間隔</th> <th rowspan="2">タイバー、 ダウエルバー</th> </tr> <tr> <th>設計基準曲げ強度</th> <th>版厚</th> <th>鉄網</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>T&lt;100</td> <td rowspan="2">4.4MPa (3.9MPa)</td> <td>15cm (20cm)</td> <td rowspan="2">原則として 使用する。</td> <td rowspan="2">・ 8m ・ 鉄網を用いな い場合は 5m</td> <td rowspan="2">原則として使 用する。</td> </tr> <tr> <td>100≦T&lt;250</td> <td>20cm (25cm)</td> </tr> <tr> <td>250≦T&lt;1,000</td> <td rowspan="3">4.4MPa</td> <td>25cm</td> <td rowspan="3">3kg/m<sup>2</sup></td> <td rowspan="3">10m</td> <td rowspan="3"></td> </tr> <tr> <td>1,000≦T&lt;3,000</td> <td>28cm</td> </tr> <tr> <td>3,000≦T</td> <td>30cm</td> </tr> </tbody> </table> <p>注： 版厚の欄の ( ) 内の値：曲げ強度 3.9MPa のセメント・コンクリートを使用する場合の値</p> <p>注： 版厚の欄の ( ) 内の値：曲げ強度 3.9MPa のセメント・コンクリートを使用する場合の値</p> <p>(2) 路盤の厚さは、表 2-2 によるものとする。</p> <p>表 2-2 路盤の厚さ</p> <table border="1" data-bbox="305 1031 1018 1535"> <thead> <tr> <th>舗装計画交通量 (台/日)</th> <th>路床の設計 CBR</th> <th>アスファルト中間層 (cm)</th> <th>粒度調整砕石 (cm)</th> <th>クラッシュ ラン(cm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">T&lt;250</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>25(20)</td> <td>40(30)</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>0</td> <td>20(15)</td> <td>25(20)</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>0</td> <td>25(15)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>0</td> <td>20(15)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>0</td> <td>15(15)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>12 以上</td> <td>0</td> <td>15(15)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">250≦T&lt;1,000</td> <td>2</td> <td>0</td> <td>35(20)</td> <td>45(45)</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>0</td> <td>30(20)</td> <td>30(25)</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>0</td> <td>20(20)</td> <td>25(0)</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>0</td> <td>25(15)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>0</td> <td>20(15)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>12 以上</td> <td>0</td> <td>15(15)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">1,000≦T</td> <td>2</td> <td>4(0)</td> <td>25(20)</td> <td>45(45)</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>4(0)</td> <td>20(20)</td> <td>30(25)</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>4(0)</td> <td>10(20)</td> <td>25(0)</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>4(0)</td> <td>15(15)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>4(0)</td> <td>15(15)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>12 以上</td> <td>4(0)</td> <td>15(15)</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 粒度調整砕石の欄の ( ) 内の値：セメント安定処理路盤の場合の厚さ</li> <li>2. クラッシュランの欄の ( ) 内の値：上層路盤にセメント安定処理路盤を使用した場合の厚さ</li> <li>3. 路床の設計 CBR が 2 のときには、遮断層を設けるものとする。</li> <li>4. 設計 CBR 算出時の路床の厚さは 1 m を標準とする。ただし、その下面に生じる圧縮応力が充分小さいことが確認される場合においては、この限りではない。</li> </ol>	舗装計画交通量 (台/日)	セメント・コンクリート版の設計			収縮目地間隔	タイバー、 ダウエルバー	設計基準曲げ強度	版厚	鉄網	T<100	4.4MPa (3.9MPa)	15cm (20cm)	原則として 使用する。	・ 8m ・ 鉄網を用いな い場合は 5m	原則として使 用する。	100≦T<250	20cm (25cm)	250≦T<1,000	4.4MPa	25cm	3kg/m <sup>2</sup>	10m		1,000≦T<3,000	28cm	3,000≦T	30cm	舗装計画交通量 (台/日)	路床の設計 CBR	アスファルト中間層 (cm)	粒度調整砕石 (cm)	クラッシュ ラン(cm)	T<250	2	0	25(20)	40(30)	3	0	20(15)	25(20)	4	0	25(15)	0	6	0	20(15)	0	8	0	15(15)	0	12 以上	0	15(15)	0	250≦T<1,000	2	0	35(20)	45(45)	3	0	30(20)	30(25)	4	0	20(20)	25(0)	6	0	25(15)	0	8	0	20(15)	0	12 以上	0	15(15)	0	1,000≦T	2	4(0)	25(20)	45(45)	3	4(0)	20(20)	30(25)	4	4(0)	10(20)	25(0)	6	4(0)	15(15)	0	8	4(0)	15(15)	0	12 以上	4(0)	15(15)	0	<p>(削除)</p>	
舗装計画交通量 (台/日)		セメント・コンクリート版の設計					収縮目地間隔	タイバー、 ダウエルバー																																																																																																					
	設計基準曲げ強度	版厚	鉄網																																																																																																										
T<100	4.4MPa (3.9MPa)	15cm (20cm)	原則として 使用する。	・ 8m ・ 鉄網を用いな い場合は 5m	原則として使 用する。																																																																																																								
100≦T<250		20cm (25cm)																																																																																																											
250≦T<1,000	4.4MPa	25cm	3kg/m <sup>2</sup>	10m																																																																																																									
1,000≦T<3,000		28cm																																																																																																											
3,000≦T		30cm																																																																																																											
舗装計画交通量 (台/日)	路床の設計 CBR	アスファルト中間層 (cm)	粒度調整砕石 (cm)	クラッシュ ラン(cm)																																																																																																									
T<250	2	0	25(20)	40(30)																																																																																																									
	3	0	20(15)	25(20)																																																																																																									
	4	0	25(15)	0																																																																																																									
	6	0	20(15)	0																																																																																																									
	8	0	15(15)	0																																																																																																									
	12 以上	0	15(15)	0																																																																																																									
250≦T<1,000	2	0	35(20)	45(45)																																																																																																									
	3	0	30(20)	30(25)																																																																																																									
	4	0	20(20)	25(0)																																																																																																									
	6	0	25(15)	0																																																																																																									
	8	0	20(15)	0																																																																																																									
	12 以上	0	15(15)	0																																																																																																									
1,000≦T	2	4(0)	25(20)	45(45)																																																																																																									
	3	4(0)	20(20)	30(25)																																																																																																									
	4	4(0)	10(20)	25(0)																																																																																																									
	6	4(0)	15(15)	0																																																																																																									
	8	4(0)	15(15)	0																																																																																																									
	12 以上	4(0)	15(15)	0																																																																																																									