

第8章 鋪 装 工

第8章 舗装工

8.1 舗装工一般	4-8-1
8.2 高規格道路（自動車専用道路）	4-8-4

第8章 舗装工

8.1 舗装工一般

舗装工の設計は、下記の基準、指針および便覧等に準拠して行うものとする。

「舗装の構造に関する技術基準・同解説」（日本道路協会 平成13年7月）

「舗装設計施工指針」（日本道路協会 平成18年2月）

「舗装設計便覧」（日本道路協会 平成18年2月）

【解説】

- (1) 一般国道のトンネル内舗装は下記留意点より、コンクリート舗装を標準とする。なお、コンクリート舗装の表面は、ほうき目仕上げを基本とする。
 - 1) 地山からの湧水影響
 - 2) 明色性のある舗装
 - 3) 耐久性に優れた舗装
- (2) 舗装工の設計は上記の基準、指針および便覧により設計するが、覆道、トンネル内等で底版の上に直接コンクリート舗装を行うときの舗装厚の考え方は定説的なものはないが、過去の施工の実態舗装厚と損傷の程度を勘案し舗装厚15cmとし、目的及び補強鉄筋は下記を標準とする。
 - 1) タイバー不要
 - 2) スリップバー不要
 - 3) 鉄網必要
 - 4) 補強鉄筋不要
- (3) 「設計要領 第1集 道路」第5章 舗装より、切込砂利、切込碎石など粗粒材の設計CBRは8(10)としており、舗装設計交通量 $250 \leq T < 1,000$ （従来のB交通）の場合、上層路盤厚は $t=20\text{cm}$ となり、その他は $t=15\text{cm}$ とする。
- (4) アスファルト舗装とのすりつけ部にすりつけ版を設けることを基本とする。

注) すりつけ版内に集水柵を設置する場合は、すりつけ版を切欠き形状とし、補強鉄筋を配置すること。

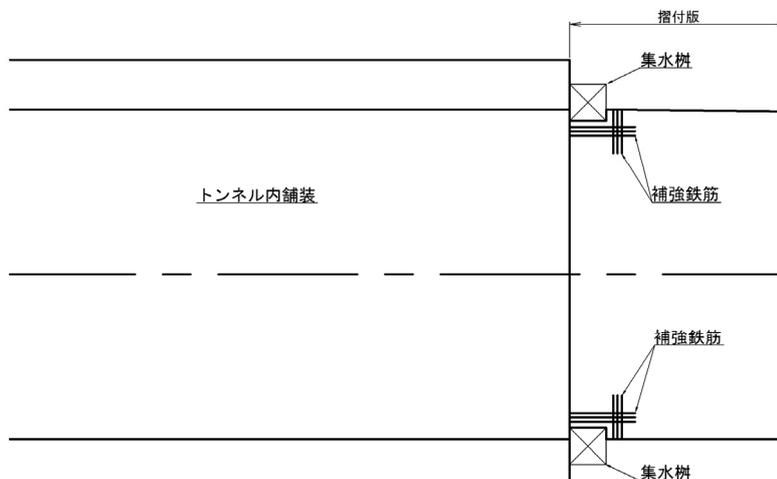


図8.1.1 すりつけ版の切欠きおよび補強例

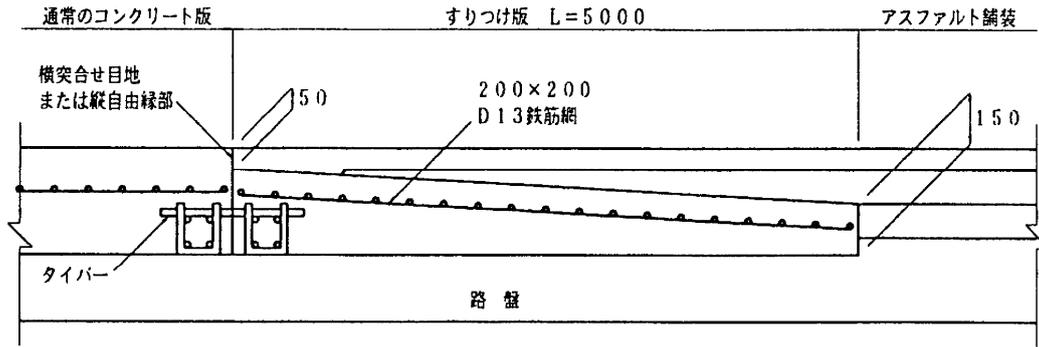
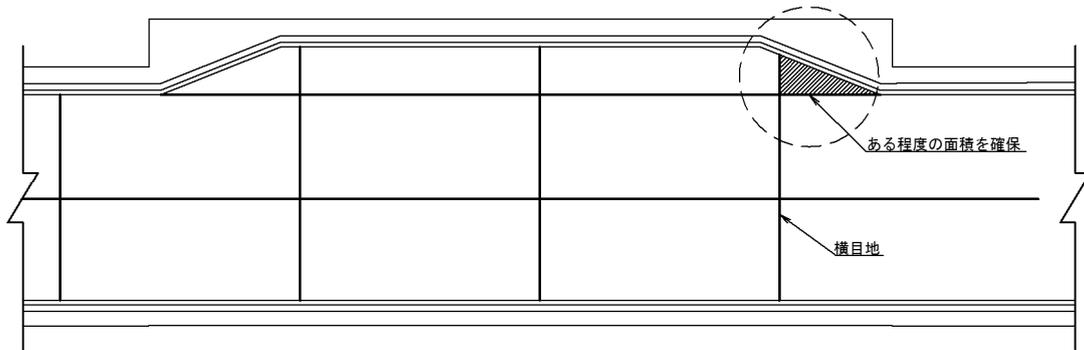
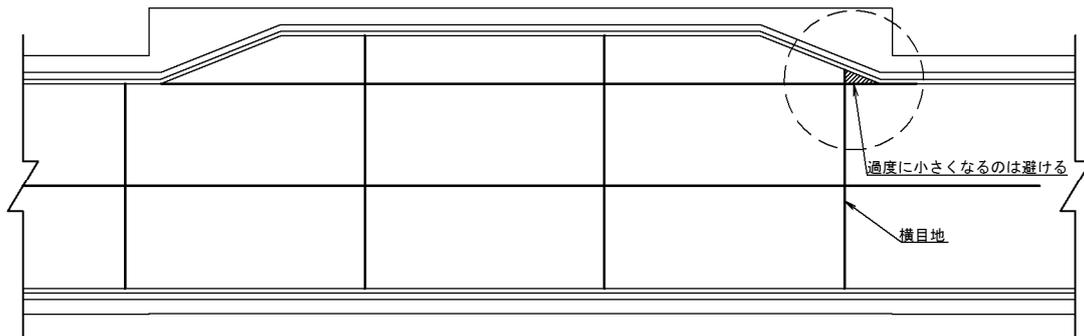


図8.1.2 すりつけ版の構造の例

- (5) 非常駐車帯に設ける横目地は、ひび割れ抑制のため、本線の横目地と同位置とし、三角形になる端部が過度に小さくならないように配慮すること。



(1) 端部面積が確保できている例



(2) 端部面積が十分に確保できていない例

図8.1.3 非常駐車帯の端部処理例

- (6) 監査歩廊および監視員通路は、歩道および自転車道のコンクリート舗装に準拠することを基本とする。なお管路を埋設する場合は、「道路設計要領 第5集 電気通信施設 第3章 電線路」に準拠するものとする。

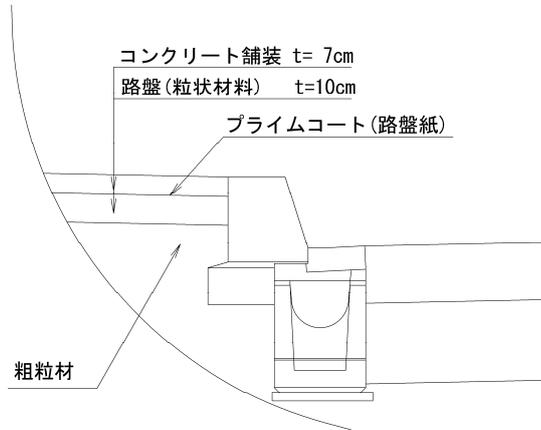


図8.1.4 舗装構成の例(埋設管路無し)

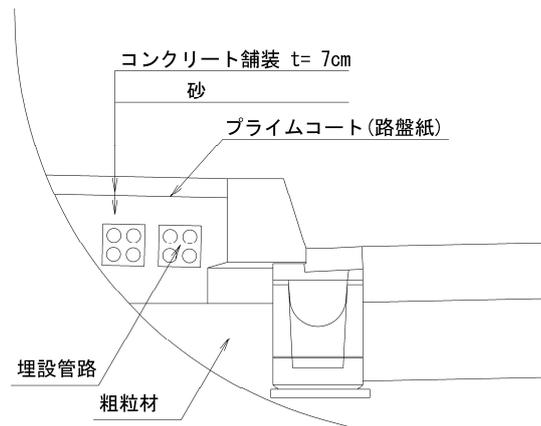


図8.1.5 舗装構成の例(埋設管路有り)

8.2 高規格道路（自動車専用道路）

高規格道路（自動車専用道路）のトンネル内舗装はコンクリート舗装ほうき目仕上げを基本とし、両坑口から200mの区間のみコンクリート舗装骨材露出仕上げとする。ただし、延長が500m以下のトンネルは全線コンクリート舗装骨材露出仕上げとすることができる。

また、骨材露出工法の横断方向施工幅は、両側レーンマークの内側車道部分のみとし、路肩や中央帯はほうき目仕上げとする。

【解 説】

(1) コンクリート舗装骨材露出工法

骨材露出工法とは、コンクリート舗装表面のセメントモルタルを舗設後硬化する前に何らかの方法で除去し、粗骨材を露出させる表面処理工法である。骨材露出工法はほうき目仕上げに比べ、骨材の凹凸が供用後も長時間持続し、すべり摩擦係数が良好に維持されるものである。

(2) 範 囲

冬期における雪氷のトンネル内への引き込みや路面凍結などに起因する交通事故の発生状況を鑑み、坑口部から200m区間を骨材露出工法とし、当該区間以外については、ほうき目による表面仕上げを原則とする。ただし、延長が500m以下のトンネルについては、前後の気象条件や地形条件、道路線形等を考慮して、全線骨材露出工法による表面仕上げとしてもよい。

また、骨材露出工法の横断方向施工幅は、経済性や施工性を考慮し、両側レーンマークの内側車道部分のみとし、路肩や中央帯はほうき目仕上げとする。

(3) 参照図書

設計等を行うにあたり、詳細については、「若材齢時ショットブラスト方式による骨材露出工法設計施工マニュアル（案）」等を参考にすること。

(4) その他

補修等の場合は、損傷原因を分析し、骨材露出工法以外の工法も含め検討すること。