



土木研究所資料

第一〇六五号

全国試験舗装登録カード集 (一)

昭和四十九年七月

建設省土木研究所道路部舗装研究室

土木研究所資料
第1065号

全国試験舗装登録カード集 (1)

昭和49年7月

建設省土木研究所
道路部舗装研究室

目 次

第1章 概 説

1. 調査の目的 3
2. 調査の方法 3
3. 今後の調査計画 4

第2章 アスファルト舗装に関する試験舗装

1. 種類について 9
2. 目的について 9
3. 成果について 11

第3章 コンクリート舗装に関する試験舗装

1. 種類について 23
2. 目的について 23
3. 成果について 24

第4章 調査カード

1. アスファルト舗装に関する調査カード 29
2. コンクリート舗装に関する調査カード 141

第5章 索 引

1. 目的別による分類 165
2. 施工機関別による分類 165
3. 施工年次別による分類 167

第1章 概 説

1. 調 査 の 目 的
2. 調 査 の 方 法
3. 今 後 の 調 査 計 画

1. 調査の目的

舗装技術上の問題点を解明しようとする場合には、これまである程度の室内実験、シミュレーション、あるいは過去の経験の集約など種々の手段がとられてきているが、舗装に関する基準や規格の作成、改訂などにおける最終的な結論は長期間の観測を経た試験舗装の成果に負うところが大きい。

1962年に発表されたAASHO道路試験は10年の才月と100億の巨費を投じた大規模な試験舗装であるが、その成果はことにアスファルト舗装技術上に一大転機をもたらしたといつて過言ではない。イギリスでは過去30余年間に数100個所の試験舗装を実施し観測してきており、B.S (British Standards) や仕様書の規格改訂は、それら試験舗装の成果を根拠にしている。このほかヨーロッパ各国その他の国々でも大小様々な試験舗装が行なわれ観測が継続されている。

わが国では古くは大正14年に東京府が行なった4号、8号国道での簡易舗装に関する試験舗装、昭和5年の高田馬場—早稲田間のものなどが記録に残されている。最近では昭和36年以来北海道開発局の美々試験道路が比較的大規模に行なわれており、建設省では昭和42年度以降各地方建設局技術事務所が中心になって試験舗装の組織的な観測が続けられている。

このように試験舗装が組織として取上げられている場合の観測データは有効に利用されやすい。しかし過去無数に行なわれた試験舗装の多くは、その計画立案者個人に所属すると見なされ当初の報告のほかには長期間供用後のもっとも肝要なデータの収集と報告がなされた例はきわめて少ないといつてよい。

本調査によって以下のような効果が期待されている。

- (1) 過去の古い試験舗装が発掘され、放任されているものについては組織的な調査が継続されるようになる。
- (2) 各地方、各実施機関相互の情報交換が可能となり今後の試験舗装の計画が効果的に行なわれる。
- (3) 過去の試験舗装の成果を集約することにより要綱、基準類の改訂に際しての有力な情報が提供される。

2. 調査の方法

調査の対象となる試験舗装はアスファルト舗装、コンクリート舗装、橋面舗装などの構造、材料、施工、路面性状などに関するものすべてを含む。また試験舗装として綿密に計画された大規模なものも勿論、単に新しい試みとして小規模に試験施工時に行なわれるものをも対象とする。しかしこれまでの観測データがなく、場所も明確でないなど今後の利用価値にとばしいと思われるものは除外する。

(1) 調査カードの記入

試験舗装の位置や内容などについて記入上の注意と記入例を参照しながら調査カードに記入する。回収された調査カードは分類整理の上A-4版に縮小印刷し関係各機関に配布する。

(2) 文献、資料の送付

試験舗装に関する記録観測データのうち全景写真、目標物件、位置図の詳細、主要な結果と

なる図表，コンパクトにまとめられた報告書のコピーなどがあればカードに添えて送付する。未整理のデーターなどは要しなく，写真なども本調査のために新たに入手する必要はない。

3. 今後の調査計画

この試験舗装とりまとめ書に掲載されている内容は昭和49年7月に調査されたものである。報告書を第1回報告書とすれば，第2回は5年後つまり昭和54年7月頃表-1の調査登録カードにより調査し取りまとめる。

表 - 1

		整理番号			
試験舗装名		路線名			
所在地	都道府県	市郡区	町村	丁目	番地
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図					
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など	調査カードの記入者				所属 (TEL) 氏名
発表または報告の予定					
担当機関 (課名など)	計画 (TEL) 観測 (TEL)	設計 (TEL) 動力機関 (TEL)	工事 (TEL)		
施工年度	供用開始年月	昭和 年 月	観測予定年月	昭和 年 月まで	観測終了年月 昭和 年 月
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日1車線・1方向)	全交通量		大型車 交通量		交通量観測年月日 昭和 年 月 日
試験舗装の内容 〔施工規模〕 工法 配合 使用材料 施工機械 など					
試験舗装区間 平面図 〔距離標、目 標物件、区 間の配置 など〕					
現在までに 得られたおもな調査観測の結果・ 今後の問題点など					

第2章 アスファルト舗装に関する試験舗装

- 
1. 種 類 に つ い て
 2. 目 的 に つ い て
 3. 成 果 に つ い て

1. 種類について

昭和49年7月調査により、アスファルト試験舗装の種類について大まかにまとめると次のようになった。試験舗装は単独の目的で実施される事は少なく二つ以上またがるのが一般的である。整理の都合上一つにまとめたので、本報告書を参考にされるときは、この旨御承知おきたい。

- | | | |
|--------------|------------|----------|
| 1. 舗装構造、構造設計 | 2. 軟弱路盤 | 3. 路床路盤 |
| 4. 凍上 | 5. 安定処理 | 6. 材料 |
| 7. アスファルト混合物 | 8. すべり止め舗装 | 9. 橋面舗装 |
| 10. 耐摩耗舗装 | 11. 表面処理 | 12. 特殊舗装 |

2. 目的について

◎A-1……舗装構造、構造設計

A-1-1～A-1-6

現在のアスファルト舗装厚の設計には、H法とTA法とがある。TA法における等値換算係数はAASHO道路試験結果を用いており、自然等の環境条件が異なる我が国に於てそのまま使用できるかどうかの確認。ならびに結果として示されていない材料について新たに求めるための試験舗装である。

◎A-2……軟弱地盤

A-2-1～A-2-11

路床土の設計CBRが2未満の場合には、軟弱な路床土として取りあつかい、その都合については特別な設計をすることとなっている。各地域の材料特殊性を考慮して施工し、各層の構成の検討を経年的に追跡調査し、軟弱路床土の舗装設計をするための資料をうる試験舗装である。

◎A-3……路床路盤

A-3-1～A-3-5

路床路盤材としての規格に適合することのない材料で路床路盤材として使えるかどうかの確認。ならびにこれらの材料に対する最適施工方法を検討するための試験舗装である。

◎A-4……凍上

A-4-1～A-4-5

寒冷期に地中にできる氷層によって、路面が盛り上がり、舗装が破壊に至る。この凍上を防止するための断熱材の開発。ならびに寒冷地舗装構造の基本的な考え方の検討を行なうための試験舗装である。

◎A-5……安定処理

A-5-1～A-5-4

現地材料または補足材料を加えたものにセメントや歴青材料などを混入し、凝結性を増すことにより路盤の強度を増大し、含水量の変化による支持力低下を少なくする。路盤に耐水性を与え、また寒冷地における凍上防止などの路盤効果を確認するための試験舗装である。

◎ A-6 …… 材 料

A-6-1～A-6

JIS規格に適合しない骨材、あるいは省資源を目的とした廃材利用の使用効果の確認を行なうための試験舗装である。

◎ A-7 …… アスファルト混合物

A-7-1～A-7

わだち堀れに対し抵抗性の高い混合物の開発。ならびに、はく離現象の解明とはく離防止工法の開発を行なうための試験舗装である。

◎ A-8 …… すべり止め舗装

A-8-1～A-8

急坂路、曲線部、交差点、歩行者の多い横断歩道の前などでは通常の場合よりも更にすべり止め効果のある舗装を必要とし、混合物の粒度、使用する骨材等を総合的に考慮して、すべり止め用混合物を決定するための試験舗装である。

◎ A-9 …… 橋面舗装

A-9-1～A-9-2

交通荷重の衝撃などによる摩耗、セン断に抵抗し橋床版を保護すること、雨水その他の気象作用や化学薬品などがこぼれたりして床版に悪影響を与えたりすることのないよう保護すること、交通車両が快適で安全な走行を保ちうるよう平坦な走行面をつくることにある。これらを目的とした試験舗装である。

◎ A-10 …… 耐摩耗舗装

A-10-1～A-10-25

積雪や路面の凍結のある寒冷地および山岳地などではタイヤチェーンもしくはスパイクタイヤなどによる摩耗が激しく、これに対して充分耐える混合物を表層に使用することが必要である。このため最適混合物をうるための試験舗装である。

◎ A-11 …… 表面処理

A-11-1～A-11-5

表層厚が2.5 cm以下の舗装は表面処理や防塵処理とよばれ宅地内道路などの軽交通の道路に用いられる。このための試験舗装である。

3. 成果について

A-1.....舗装構造，構造設計

A-1-1

- 1) アスファルトコンクリートの各層は互いに一体となって挙動し上部で圧縮，下部で引張り，その中間に中立軸がある。
- 2) 路面のタワミ量は経年と共に減少し，現時点においては $0.6 \sim 0.15$ mm で横バイ状態にある。

A-1-2

調査検討中

A-1-3

- 1) セメント系安定処理路盤は粒調路盤や粘性の低い瀝青安定処理より交通の作用による塑性変形量が小さい。

2) 舗装要綱に示す等値換算係数 T_A と路面タワミ量の関係を利用し要綱に規定しない上層路盤材料の等値換算係数を推定した。

A-1-4

- 1) 舗装を打ち換えて，下層路盤を取り出して調査を行なった結果，ベンケルマンビームたわみ法による，舗装強度比較法は妥当であることが明らかとなった。
- 2) たわみ量の面的調査によって，たわみ量とクラック発生との関係を明らかにし，クラック発生機構の一部裏づけが得られた。

A-1-5

粒調鉋滓路盤は供用開始3ヶ月後には $T_A = 0.55$ とされるセメント安定処理の所要強度 (30 kg/cm^2) と同等，又それ以上の凝結効果が得られ，その後，逐日強度増加し11ヶ月後には約2.5～3倍の強度の伸びがみられることから，現在採用している鉋の $T_A = 0.55$ は，長期的には充分安全側の数字であることが判った。

A-1-6

調査検討中

A-1-7

- 1) AASHO 道路試験のサテライト・スタディとして路床のCBRによる舗装換算厚 T_A の補正方法の足がかりを得た。
- 2) 舗装タワミと寿命を考慮した上層路盤材の等値換算係数を求めた。
- 3) マサ土のセメント安定処理効果を確認した。

A-2.....軟弱地盤

A-2-1

- 1) 施工した軟弱路床の工法は効果があるようである。

A-2-2

施工した軟弱路床の工法は効果があるようである。

A-2-3

調査検討中

A-2-4

調査検討中

A-2-5

調査検討中

A-2-6

1) IIの舗装構造は舗装厚が薄いものとなり在来路床CBR 1.0未満と処理層CBR 2.0以上のものを平均することは好ましくない。

2) 下厚路盤として使用する安定処理層の等値換算係数は施工当初は0.2程度、一年経過後0.35程度期待できる。

A-2-7

調査検討中

A-2-8

調査検討中

A-2-9

1) ソイルアスコンH=47cmを使用した路盤工はアスコンの積上げで施工もしやすく、しかも施工直後行なったたわみ量測定値も0.01mmと小さく耐久力があると思われる。

2) 2工区の置換工法については舗装厚が非常に厚くなり経済的にみても他の工法より高く施工上からも掘削があまりにも多く交通量の多い2車線位の道路ではこの工法では不向である。

A-2-10

調査検討中

A-2-11

調査検討中

A-3……路床路盤

A-3-1

たわみ量は経年的にみれば全工種を通じて0.06mm/年程度を示しているが、46年度から47年度にかけての一年間は低下割合が大きい傾向にある。(温度換算なし)工種別にみてもアスファルト安定処理が大体同じ割合で低下するのに対してセメント安定処理は、施工1ヶ年後も徐々に低下するといった分類ができそうである。

A-3-2

ソイルセメント系の下層路盤施工工区は他工区に比べてタワミ量が少い。

A-3-3

アスファルト安定処理において、温度測定結果、施工時大気温度+3℃～-3℃においても温度低下が非常に遅く、舗装要綱にうたわれている一層仕上厚さ10cm(瀝青安定処理)という締固め効果よりの規定は改めるべきである。

A-3-4

調査検討中

A-4.....凍上

A-4-1

- 1) 一般に舗装厚さが大きくなる程、凍結深さは深くなる。
- 2) 同一材料では0.074以下含有量が少ないほど、凍結深さは深くなる傾向にある。
- 3) 凍上のしにくい材料で置き換えた場合、同じ材料については置換え厚さが大きいほど路面凍上量は小さい。

A-4-2

- 1) 凍上量は舗装厚が厚くなると小さくなり、25cm舗装厚で6.5cm、60cm舗装厚で2.3cmであった。
- 2) 凍上量の大部分は現地盤以下の層の凍上によるものであり、凍上性材料では凍上率（層厚の増加率）が30%程度であった。

A-4-3

- 1) スタイロ・フォーム断熱材の凍上防止効果は優れており、今後残された問題は経済性、施工性の点だけである。
- 2) 置換え厚さは凍結深さの80%程度が一般的であり、融解期の支持力低下を防止する意味から上部に剛な層を設けることが必要である。
- 3) 凍結深さ推定式の部分積算寒度 Simplified Neumann Formula より求めた実測値と比較的よく合致した。

A-4-4

- 1) 気泡モルタルコンクリートの断熱効果は認められるが、その効果はあまり大きくなく、凍上量、凍結深さにおいて顕著な凍上防止効果は認められなかった。
- 2) 積雪の保温効果は大きく、30～40cm程度の積雪下路面は外気温の影響を受けないものと思われる。

A-4-5

調査検討中

A-5.....安定処理

A-5-1（生石灰）

- 1) 施工後の経過、並びにボーリング結果から、石灰のみによる安定処理路盤は密度を高めつつ、比較的安全な強度範囲内で安定化し、理想的路盤を形成するが、フライアッシュ、セメント等を併用した場合は、ともすれば亀裂発生を招きやすく、施工管理に細心の注意が必要である。
- 2) 石灰、フライアッシュ処理などボゾラン物質併用の場合、ソイルセメントの例にならって、短期間に20～30kg/cm²の強度目標とする過剰強度発生のおそれがあり、避けなければならない。

A-5-2（カーバイト）

- 1) 高温期のカーバイト滓処理上の支持力上昇は驚く程速く、この場合（気温33～36℃）施工直後の現場CBRは約40～50%の路盤が、翌日はいずれも上層路盤支持力規定80%を上回り、10日程度で施工当初の約5倍近い支持力増加がみられ、早期、長期強度共に、路盤工法として充分安定した支持力効果を示すことが判った。

2) 早期強度の低い湿潤滓も、長期強度では乾燥滓同様の支持力効果を示した。

A-5-3 (水淬特殊安定処理材)

1) 1ヶ月後、A配合では未だ完全な凝結状態が得られなかったが、B、C配合では、ほぼ凝結硬化状態がみられ、3ヶ月後にはA配合に於てコア採取できた。

2) セメント処理碎石路盤工法とは、経済的に本工法のA配合に匹敵するが、長期的には問題ないとしても、早期的にはやや強度不足の感じがある。

A-5-4

調査検討中

A-6.....材 料

A-6-1 (骨材)

1) たわみ量は年々減少傾向にある。

2) 5cmの表層アスコンの差は見出せない。

A-6-2 (真砂土)

1) 同一条件での表層上たわみ量は、粒調碎石路盤工1.3mmに対して石灰安定処理路盤工は桜井産0.6mm、波方産0.7mmとなっている。

2) 石灰安定処理を上層路盤に施工する場合には、マセファルト混合物は二層以上の箇所が適当のようである。

A-6-3 (集塵ダスト)

わだちがみられるが合材自体の問題ではないようだ。

A-7.....アセファルト混合物

A-7-1 (流動)

調査検討中

A-7-2 (はく離)

1) アセファルト混合物の厚さが薄いとはく離が発生しやすい。

2) フイラーとしてその一部に消石灰を使用するとはく離が防止できる。

3) 骨材の岩種、アセファルトの針入度およびはく離防止剤のはく離に対する要因効果は認められなかった。

A-7-3 (流動)

1) 供用特性を含めた供用性指数を高める要因とわだち堀れを小さくするとは一致しており、またPSIに与える効果はわだち堀れ1mmがヒビワレ率2%に相当している。

2) マーシャル試験による配合設計方法ではアセファルト混合物の作用特性を的確に捕えることは不可能でありホイルトラッキング試験を配合設計の1つとして取り上げることは賢明な方法である。

3) 舗装用アセファルトとしては外国産のものより国産のものが優れており、流動およびPSIからすれば針入度の小さいもの、ゴム入りおよび樹脂などの粘性抵抗の大きいものほど優れている。

A-7-4 (はく離)

1) フィラーとしてその一部に消石灰を使用するとはく離が防止できる。

2) 舗装用タールを添加したアスファルトおよび針入度 40 ~ 60 のアスファルト防止効果は大きい。

3) はく離発生の外的要因としては、交通荷重、水および温度（水と接する個所の混合物の温度）であることが明らかにされた。

A-7-5（流動）

1) わだち堀れの進行状態並びにその程度はギャップ型が連続型より優れ、連続型でもフィラーの一部に消石灰を添加したものが優れている。

2) 横断形状の変化は最初の夏期を通り過ぎた時点ではほぼ完了し、それ以後は横ばいか、わずかの変形量であり、過去の調査資料と比較して、わだち堀れ深さは $\frac{1}{2}$ ~ $\frac{1}{3}$ の 5 mm 以下であり試験舗装の目的は達せられたと思われる。

A-7-6（流動）

調査検討中

A-7-7（はく離）

調査検討中

A-7-8（流動）

調査検討中

A-7-9（流動）

調査検討中

A-7-10（流動）

調査検討中

A-7-11（流動）

調査検討中

A-7-12（流動）

調査検討中

A-7-13（はく離）

消石灰を用いて施工した配合Ⅱおよび配合Ⅲは、残留安定度が高い値がみられ、消石灰添加の効果が現われた。

A-7-14（流動）

配合設計実施時に、現行アスファルト舗装要綱による突き固め回数は 50 回であるが、他のわだち堀れを生じている部分の性状調査等を含めて判断すると配合設計時の突き固め回数を 75 回としアスファルト量を減じた方がよい結果が得られる。

A-8……滑り止め舗装

A-8-1

わだちの位置は大型車の通行位置と一致している。わだち堀れの大きい工種はソイルセメント 3 割路上混合、ソイル乳剤 4.2 割、ソイルアスファルトである。これらは 6 mm の許容限界をいずれも越えており、わだちからみる限り舗装の限界を越えたものと判断される。

A-8-2

- 1) 滑り止め舗装として良好な混合物の配合割合が判明した。
- 2) 舗装面の良好なタイプが判明した。
- 3) 滑り止め舗装としては、良質な骨材を用いて舗設時やや密る混合物が良いようである。

A-8-3

RAセメントとディックシールは滑り止めとしての効果がある。

A-8-4

滑り抵抗値の高いものから順に、シリカサンド（ゴム入り）、開粒型（はく離）、開粒型（ゴム入り）、ディックシール、シリカサンド（はく離）、粗粒度（はく離）、密粒型（はく離）となっている。

A-8-5～A-8-7

調査検討中

A-8-8

舗設直後の滑り摩擦係数より

- 1) 改良効果が認められる。
- 2) 速度による変化は認められない。

A-8-9

滑り摩擦係数の経年、季節変化は明確にない。

A-8-10

舗設初期の滑り抵抗は効果が認められたが、減少しつつあり配合別の優劣はつけられない。

A-8-11

各工法も高い滑り抵抗を示していて、耐久性も良好である。まだ各工法の優劣はつけられない。

A-8-12

調査観測中

A-8-13

- 1) 密粒ギャップ13mmと20mmを比較すれば若干13mmの方が良好である。
- 2) 耐流動に対しては密粒ギャップは密粒度に比較して最大0.1程度高い。
- 3) 施工後、滑りによる事故は減っている。

A-8-14

現在迄の調査結果では、滑り抵抗、密度、防水性などにおいて、密粒ギャップの方が良好である。今後、粗面状態、滑り抵抗の変化を調査し、工法比較を行なう。

A-8-15

- 1) 施工直後での両工種の施工性及び施工直後の滑り抵抗等については良好である。
- 2) 四枝3号型ニッケルスラグの配合は細粒分が多いため混合部の生産能力が限定されるのと、ニッケルスラグの輸送費等より施工単価が他の滑り止め舗装に比べ非常に高い。

A-8-16

（四枝1号）工種の施工性と滑り抵抗等については良好である。

A-8-17

施工直後においては、施工性及び滑り抵抗性については良好である。

A-8-18

工種の施工性と滑り抵抗等については、良好である。

A-8-19

施工直後において施工性と滑り抵抗等については良好である。

A-8-20

施工後6ヶ月の現在では摩耗等の現象は見られず良好である。

A-8-21

1) 一定のアスファルト量のもとでの粒度と滑りの関係は、2.5mmフルイ通過量を多くすると滑りにくく、少なくすると滑り易いが摩耗に強い傾向にある。

2) 滑り摩擦係数の経年変化では、施工後3ヶ月間は低い傾向にあり、それ以後は元に戻り並行に推移し、次の年の夏場に入ると再び低下する。それを繰り返し年ごとに次第に低下する傾向にある。

A-8-22

調査検討中

A-8-23

1) 低交通量下(日交通量5,000台/日前後)では路面の滑り抵抗は経時と共に増加する傾向にある。

2) 初期滑り抵抗性の大きい順に、1, 砂岩ギャップ式 2, 安山岩ギャップ式 3, グースアスファルト 4, シリカサンド 5, 砂岩密粒式 6, 安山岩密粒式となり全搬に、これらの舗装は低交通量下では滑り抵抗性の面から良好な舗装であると考えられる。時にギャップ式アスコンの滑り抵抗は安定して大である。

A-8-24

表層を兼ねた表層工として、マーシャル特性値、水浸残留安定度、透水係数、ホイットラッキング、ラベリング試験値は、従来の密粒度アスコンより優れた値となっている。

A-9……橋面舗装

A-9-1

1) エポキシ樹脂舗装はスリヘリ摩耗などに対する抵抗性は比較的良好であるが大規模工事では粒度配合を改良する必要がある。

2) グースアスファルトは変形破壊などに対する抵抗性に問題があり、薄層舗装では材料として検討を要する。

3) ゴム入りアスファルトはヒビワレ破損に対する抵抗性に問題があり、薄層舗装では材料として検討を要する。

A-9-2

調査検討中

A-10……耐摩耗舗装

A-10-1

1) アスファルト混合物のすりへり抵抗性は、混合物のアスファルト量よりはむしろフィラーとアスファルトの比に関係している。

2) アスファルトの針入度が大きい程、現場でのすりへり量が少ない。

3) アスファルトモルタル用砂の形状、産地、比重などが異なれば、使用材料および配合比が同じでも、すりへり抵抗性にかなりの差ができる。

A-10-2

調査検討中

A-10-3

マカダムローラによる転圧は問題がないが、タイヤローラではゴム量6%で転圧温度120℃以上になると確実にタイヤへの付着が起った。

A-10-4~A-10-16 (積雪寒冷地での耐摩耗)

すりへり量のデーターが得られた。

A-10-17

1) ゴム入りアスファルト、ストレートアスファルトの差はすりへり量には出てこない。

2) 回転式舗装試験機においてはトップサイズが大きい骨材程すりへり量が少ない結果が出ているが、本試験舗装では25mm → 40mm → 13mmの順になっている。これはモルタル分のキャッチング力の問題と考えられる。

A-10-18

1) エポキシ樹脂による表面処理はタイヤチェーンの走行する地域では摩耗及びハク離によるすべり止め効果は期待できない。

2) ゴム入り効果は長期間供用しなければ判明しない。

A-10-19

調査検討中

A-10-20

1) 摩耗量は室内試験の結果とほぼ一致した。

2) 滑り抵抗は室内試験の結果とほぼ一致した。

A-10-21

グースアスファルトは耐摩耗としての効果はあるが滑り止めとしての効果はあまりないようである。

A-10-22

摩耗量と滑り抵抗は室内試験の結果とほぼ一致した。

A-10-23~A-10-25

1) 一定のアスファルト量のもとでの粒度と滑りの関係は2.5mmフルイ通過量を多くすると滑りにくく、少なくすると滑りやすいが摩耗に強い傾向にある。

2) 滑り摩擦係数の経年変化では、施工後3ヶ月間は低い傾向にあり、それ以後は元に戻り平行に推移し、次の年の夏場に入ると再び低下する。それを繰り返して年ごとに次第に低下する傾向にある。

A-1.1.....表面処理

A-1.1-1

1) いずれの工法も3ケ年間、累計大型車交通量で150～200万台までは十分な舗装維持効果がある。なかでも開粒アスコンは優れている。これらの舗装維持効果は、既設舗装の破損状態（ヒビワレ率）に大きく左右され、薄層舗装では25%以下、シーラコートのような表面処理では10%以下で行うのがよい。

2) バインダーとしてはゴムを添加したもの、また混合物の粒度は粗いものが優れている。

A-1.1-2

6工種の供用比較は路面が舗装後1ケ年経過しても良好なので優劣はつけられない。

A-1.1-3

金網入りアスコンは良好である。

A-1.1-4

シート入りアスコンの評価は検討中である。

A-1.1-5

調査検討中である。

A-1.1-6

老朽コンクリート舗装を破碎し路盤としたアスファルト舗装は交通振動が激減した。

A-1.1-7

1) リフレクションクラック防止剤にはルーフィング類、金網類等があるが、広範囲な亀甲フラックに対し平均な荷重分散力を発揮しその効果を充分あげられた。

2) 表面処理を入れたオーバーレイ舗装後、ベンケルマン路面タワミ量の調査結果、カバー前のA級（亀甲状）クラック点、直上の切取コアの安定度から推し、通常地に舗装された合材と同程度のTA値にあることを逆算出する。（ $TA \geq 0.8$ ）

A-1.2.....特殊舗装

A-1.2-1（ホットロールド）

調査検討中

A-1.2-2（カラー舗装）

施工後3～10ヶ月で深みのある黄色が得られた。この期間の長短は主に交通量、合材の品質に影響される。

A-1.2-3（透水性舗装）

調査検討中

A-1.2-4（調査検討中）

締固め率の変化についてはコアを上中下に分割した場合、中上下の順に締固まっている。

A-1.2-5（シックリフト）

1) 変形係数比（ E_2/E_1 ）のそれは3.4～4.4と従来舗装に比べて3倍～4倍と大きい。

CBR値の低い不良質土でも充分シックリフト工法の効果が期待できる。

2) 密度と温度は上中下の3層に分けた密度は中上下の順に変化している。また温度保持力が高

いので表面路床に熱が奪われても締固めには影響がない。空隙率も従来の舗装厚に比し低くでている。

A-12-6

調査検討中

第3章 コンクリート舗装に関する試験舗装

1. 種 類 に つ い て
2. 目 的 に つ い て
3. 成 果 に つ い て

1. 種類について

昭和49年7月調査により、コンクリート試験舗装の種類について大まかにまとめると次のようになった。複数目的の試験舗装を都合上、一つに整理したことを御承知をお願いしたい。

1. 構造設計
2. 版補強工法
3. 目地、目地材料
4. 特殊コンクリート舗装
5. コンクリート版の挙動
6. コンクリート舗装の耐久性

2. 目的について

◎C-1……構造設計

C-1-1

コンクリート舗装の設計法ならびに施工法の問題点を経年的に追跡するための試験舗装である。

◎C-2……版補強方法

C-2-1～C-2-3

コンクリート版の荷重応力のうち、最も問題になるのは曲げ引張り応力である。輪荷重が加えられる版の位置によって引張り応力は相違し、版の各部分に応じた補強方法をうるための試験舗装である。

◎C-3……目地、目地材料

C-3-1～C-3-4

コンクリート舗装の破壊は目地部分より導かれることが多い。最適目地間隔および目地材料の開発を目的とした試験舗装である。

◎C-4……特殊コンクリート舗装

C-4-1～C-4-5

連続鉄筋やP.C.舗装の設計方法についての資料をうるための試験舗装である。

◎C-5……コンクリート版の挙動

C-5-1

目地はコンクリート舗装の大きな欠点である。この膨張目地を省略した版の、温度膨張による挙動量を調査し座屈現象を解明するための試験舗装である。

◎C-6……コンクリート舗装の耐久性

C-6-1～C-6-8

寒冷地におけるコンクリート表面の摩耗調査として、表面仕上げ方法のちがいが摩耗に及ぼす影響を主として調査する試験舗装である。

3. 成果について

C-1……構造設計

C-1-1

調査検討中

C-2……版補強工法

C-2-1

版中央あるいは縦方向のひびわれ発生状況を見ると、リング、鉄かごによる補強よりも鉄網の方がわづかに有利であるが、鉄網の量による版の供用性の差異は明らかでない。

C-2-2

コンクリート舗装の欠陥が目地部における角欠けにまず表われ、次第に発達し、同時に版の中央部にもひびわれが発達するものと考えてよい。このうち角欠けは車輛の衝撃の影響が大きく、ひびわれは輪荷重のくり返しによる版の疲労現象と考えられる。

C-2-3

- 1) 版補強工法の効果は顕著に表われていない。
- 2) 版表面の仕上げに対して機械仕上げは非常に有効であり、人力仕上げのみの場合に比較して路面凹凸の標準偏差は $0.9 \sim 1.1 : 1.4 \sim 2.0$ であり骨材寸法による影響はあまり顕著でない。平坦性に対して、レールの継目よりも型枠の継目の方がより大きな影響を及ぼして、型枠の継目と平坦性には相違がある。表面のモルタルが均一になるようにするためには粗骨材の寸法が 25 mm のものが適している。

C-3……目地、目地材料

C-3-1

調査検討中

C-3-2

無収縮、膨張、普通セメントコンクリートを用いた版について比較し、収縮目地間隔決定のための資料を得た。

C-3-3

- 1) 現在まで舗装版目地部の上下移動量は全体的に $5 \sim 7 \text{ mm}$ の沈下を示している。
- 2) 伸縮量は膨張目地では $1 \sim 2$ 年間同じくり返しをしており、徐々に収縮が小さくなっている。収縮目地では1年目より2年目が少し大きい開きを示し $2 \sim 4 \text{ mm}$ の伸縮をくり返している。
- 3) 目地材で現在良好なものは、膨張目地ではチオユークグレー、ゴムガasket、収縮目地ではボンドシール1401、ジェットシール200、Vボンド3200、ゴムガasketの4点である。

C-3-4

- 1) 6.0 m スパンのほぼ中央にヒビ割れが発生した。この主な原因は、路盤拘束による温度応力増が原因と思われる。

2) アスファルト中間層の場合、路床からの水補給がないことからコンクリートの乾燥収縮に影響するものと思われ、路盤の構造による拘束がどのように変化するか今後の課題である。

C-4……特殊コンクリート舗装

C-4-1

1) 施工後7年を経たが構造的な欠陥は見られない。長期にわたる平坦性も優れている。ポンピングも見られない。

2) コンクリート舗装版の共通した摩耗現象はあるが、構造的にも経済的にも優れた舗装である。

C-4-2

本試験の研究成果は要綱のプレストレストコンクリート舗装に施工例として採用された。

C-4-3

1) 舗装版の歪み、路床、路盤に作用する沈下量と土圧の測定をしたがバラツキが大きく、今後の測定資料の集積により評価したい。

2) 初期クラックとしてRC区間に8本出ており、今後の進行に注意を要する。

C-4-4

路面摩擦係数、目地幅変位、版端変位、版内部の温度変化、コンクリートの材令とクラック発生本数、路盤と版の摩擦係数、等を調査し、寒冷地における特殊コンクリート舗装の設計施工についての資料を得た。

C-4-5

これまでの供用性は良好である。

C-5……コンクリート版の挙動

C-5-1

1) 輪荷重調査を併用しており、これから供用後10年で交通量区分D交通量に達するようである。

2) 240mの膨張目地区間では両端の目地部が大きく移動するが中間の収縮目地は一般の目地と異なり、開くこともなく全く周期的な運動をくり返しており、240mの中央の目地の開閉量が最も大きく6mm程度でこの左右120m区間は同じ移動をしており、120mの中央で開閉量のない所が一つある。

3) 第1工区の上層路盤効果のヶ所は1工区40mの試験区間は短かく施工上問題であり今後3工区同一材料とするか、又100m以上を1工区として施工しなければならない。

C-6……コンクリート舗装の耐久性

C-6-1

施工時より46年度まで7回の測定結果、粒調路盤(クラッシャーラン)で密度低下がみられ、締固め度で76~80%となっている。この測定には時間がかかるので全線拡巾まで中止している。

C-6-2

1) コンクリート強度が大きい程摩耗量が少ない。

2) 舗装面が湿潤状態と乾燥状態の摩耗量の差は、湿潤状態の方が2～4倍多い。

3) 表面仕上げ方法がすべり摩擦係数に及ぼす影響については、施工当初多少の影響があるが、一冬経過してからは、ほとんど差異は見られなかった。

C-6-3

1) C-6-2の結果を参照のこと。

2) 各工法と室内摩耗、現地摩耗の関係は、フィニッシャーの2回掛けやフロートマシンで施工した工法が摩耗が多く見られた。しかし3年経過後の現地摩耗量と工法の関係は、各工法の差はほとんど無く表面仕上げ方法の違いが摩耗に及ぼす影響は無いものと思われる。

C-6-4

1) セメントコンクリート舗装の路盤に断熱材を埋設した場合の断熱工法と置換工法の比較資料を得た。

2) 断熱工法の断熱効果、凍上抑制効果、路面たわみ量、路床路盤支持力、路面凍上量などを確認し、セメントコンクリート舗装下に断熱材を埋設した場合の凍上抑制効果の基礎資料を得た。

C-6-5

1) C-6-2, C-6-3の結果を参照のこと。

C-6-6

1) C-6-2, C-6-3の結果を参照のこと。

C-6-7

1) C-6-3, C-6-4の結果を参照のこと。

C-6-8

1) C-6-3, C-6-4の結果を参照のこと。

第4章 調 査 カ ー ド

1. アスファルト試験舗装に関する
調査カード
2. コンクリート試験舗装に関する
調査カード

1. アスファルト舗装に関する調査カード

試験舗装名		アスファルト舗装追跡調査		整理番号	A-1-1																																																																																																																																					
所在地	都道府県 市郡区 町村 丁目 番地			路線名	東名高速道路・中央自動車道及び東名道路																																																																																																																																					
試験舗装の断面図	舗装断面は多様であり、下図は各種計器埋設位置の一例である。			試験舗装の目的	東名、中央高速道路等の舗装の設計にはAASHO道路試験結果が取り入れられていたが、自然条件：環境条件の異なる我が国においてこの結果を直接適用するには種々の疑問が湧いたため、これらについての検討を行い、更に合理的な舗装の設計、施工方法及び補修方針を確立しようとするものである。																																																																																																																																					
また試験舗装の説明図				調査カードの記入者	所属 日本道路公団試験所 (TEL) オークハウス試験室(91-1621) 氏名 小川 孝己 生																																																																																																																																					
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など	・道路公団試験所報告 S41,42,46,47年度 ・アスファルト舗装追跡調査「舗装」3-6,1968 ・東名、中央道における舗装追跡調査、建設時の結果について「土と基礎」1971,7月9日			発表または報告の予定	道路公団試験所報告																																																																																																																																					
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	中央道・東名道・中央自動車道・東名道路		設計 (TEL)	東名道路事務所・中央自動車道事務所																																																																																																																																					
	観測 (TEL)	日本道路公団試験所 オークハウス試験室(91-1621)		協力機関 (TEL)	東名道路事務所・中央自動車道事務所																																																																																																																																					
施行年度	40	供用開始年月	昭和42年12月	観測予定年月	昭和55年3月まで	観測終了年月	昭和 年 月																																																																																																																																			
現在交通量 (台日1方向) (台日1車線1方向)	全交通量	約 25,000	大型車 交通量	約 5,500	交通量観測年月日	東名道 昭和48年 月 日 の平均値																																																																																																																																				
試験舗装の内容	調査は建設時と供用時とに分けられ、下表に示す項目についてそれぞれ実施していき、表中のA点とは材料と力学特性の経年変化を詳しく調査しようとする地点で、合計25地点、B点とは主に材料の経年変化を調査しようとする地点で44地点である。																																																																																																																																									
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">A点建設時調査内容</th> <th colspan="4">B点建設時調査内容</th> <th colspan="4">供用時調査内容</th> </tr> <tr> <th>No.</th> <th>項目</th> <th>No.</th> <th>項目</th> <th>No.</th> <th>項目</th> <th>No.</th> <th>項目</th> <th>No.</th> <th>項目</th> <th>No.</th> <th>項目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>施工管理資料収集</td> <td>10</td> <td>経年変化</td> <td>1</td> <td>施工管理資料収集</td> <td>1</td> <td>経年変化</td> <td>10</td> <td>スベリ抵抗</td> <td>10</td> <td>スベリ抵抗</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>代表的原料の採取</td> <td>11</td> <td>含水比と圧縮率</td> <td>2</td> <td>現場CB値試験</td> <td>2</td> <td>地下水位変動</td> <td>11</td> <td>アスファルトの材質変化</td> <td>11</td> <td>アスファルトの材質変化</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>現場CB値試験</td> <td>12</td> <td>地下水位変動</td> <td>3</td> <td>たわみ測定</td> <td>3</td> <td>交通量</td> <td>12</td> <td>路面の透水係数</td> <td>12</td> <td>路面の透水係数</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>くり返し試験値の採取</td> <td>13</td> <td>路面下湿度分布および日変動</td> <td>4</td> <td>スベリ測定</td> <td>4</td> <td>交通量</td> <td>13</td> <td>含水比の経年変化</td> <td>13</td> <td>含水比の経年変化</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>たわみ測定</td> <td>14</td> <td>走行履歴による上圧、低下、ひずみの分布状態の調査</td> <td>5</td> <td>アスコンの透水係数</td> <td>5</td> <td>ひびわれ</td> <td>14</td> <td>たわみ測定</td> <td>14</td> <td>たわみ測定</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>スベリ測定</td> <td></td> <td></td> <td>6</td> <td>アスファルトの材質変化</td> <td>6</td> <td>パッキング</td> <td>15</td> <td>経年変化および各層分布</td> <td>15</td> <td>経年変化および各層分布</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>アスコンの透水係数</td> <td></td> <td></td> <td>7</td> <td>プロファイル・インデックスPFI</td> <td>7</td> <td>たわみ測定</td> <td>16</td> <td>アスコン各層最大と最小および分布</td> <td>16</td> <td>アスコン各層最大と最小および分布</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>アスファルトの材質変化</td> <td></td> <td></td> <td>8</td> <td>路面断面形状の測定(P・I・S・U)</td> <td>8</td> <td>経年変化</td> <td>17</td> <td>各層土圧分布</td> <td>17</td> <td>各層土圧分布</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>プロファイル・インデックスPFI</td> <td></td> <td></td> <td>9</td> <td>経年変化</td> <td>9</td> <td>経年変化</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						A点建設時調査内容				B点建設時調査内容				供用時調査内容				No.	項目	No.	項目	No.	項目	No.	項目	No.	項目	No.	項目	1	施工管理資料収集	10	経年変化	1	施工管理資料収集	1	経年変化	10	スベリ抵抗	10	スベリ抵抗	2	代表的原料の採取	11	含水比と圧縮率	2	現場CB値試験	2	地下水位変動	11	アスファルトの材質変化	11	アスファルトの材質変化	3	現場CB値試験	12	地下水位変動	3	たわみ測定	3	交通量	12	路面の透水係数	12	路面の透水係数	4	くり返し試験値の採取	13	路面下湿度分布および日変動	4	スベリ測定	4	交通量	13	含水比の経年変化	13	含水比の経年変化	5	たわみ測定	14	走行履歴による上圧、低下、ひずみの分布状態の調査	5	アスコンの透水係数	5	ひびわれ	14	たわみ測定	14	たわみ測定	6	スベリ測定			6	アスファルトの材質変化	6	パッキング	15	経年変化および各層分布	15	経年変化および各層分布	7	アスコンの透水係数			7	プロファイル・インデックスPFI	7	たわみ測定	16	アスコン各層最大と最小および分布	16	アスコン各層最大と最小および分布	8	アスファルトの材質変化			8	路面断面形状の測定(P・I・S・U)	8	経年変化	17	各層土圧分布	17	各層土圧分布	9	プロファイル・インデックスPFI			9	経年変化	9	経年変化				
A点建設時調査内容				B点建設時調査内容				供用時調査内容																																																																																																																																		
No.	項目	No.	項目	No.	項目	No.	項目	No.	項目	No.	項目																																																																																																																															
1	施工管理資料収集	10	経年変化	1	施工管理資料収集	1	経年変化	10	スベリ抵抗	10	スベリ抵抗																																																																																																																															
2	代表的原料の採取	11	含水比と圧縮率	2	現場CB値試験	2	地下水位変動	11	アスファルトの材質変化	11	アスファルトの材質変化																																																																																																																															
3	現場CB値試験	12	地下水位変動	3	たわみ測定	3	交通量	12	路面の透水係数	12	路面の透水係数																																																																																																																															
4	くり返し試験値の採取	13	路面下湿度分布および日変動	4	スベリ測定	4	交通量	13	含水比の経年変化	13	含水比の経年変化																																																																																																																															
5	たわみ測定	14	走行履歴による上圧、低下、ひずみの分布状態の調査	5	アスコンの透水係数	5	ひびわれ	14	たわみ測定	14	たわみ測定																																																																																																																															
6	スベリ測定			6	アスファルトの材質変化	6	パッキング	15	経年変化および各層分布	15	経年変化および各層分布																																																																																																																															
7	アスコンの透水係数			7	プロファイル・インデックスPFI	7	たわみ測定	16	アスコン各層最大と最小および分布	16	アスコン各層最大と最小および分布																																																																																																																															
8	アスファルトの材質変化			8	路面断面形状の測定(P・I・S・U)	8	経年変化	17	各層土圧分布	17	各層土圧分布																																																																																																																															
9	プロファイル・インデックスPFI			9	経年変化	9	経年変化																																																																																																																																			
試験舗装区間平面図	右図は各道路におけるA点の配置図である。 (B点には省略)																																																																																																																																									
現在までに得られたおもな調査観測の結果、今後の問題点など	①アスファルトコンクリートの各層は多に一体となり、摩耗し、上部が圧縮、下部で引張り、その中間に中々軸がある。 ②路面のタワミ量は経年と共に減少し、現時点においては0.6~0.15%で横ばい状態にある。 ③ワタリ堀れは経年と共に増加しているがその割合は小さくなってきている。ワタリ堀れの大きいものは表層に玉砕を使用した区間であり、ゴム添加、石灰岩を用いた区間は少ない。																																																																																																																																									

試験舗装名		壬生川丹原線試験舗装		整理番号	A-1-2																										
所在地		愛媛県東予郡丹原町		路線名	一般県道 壬生川丹原線																										
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	1. AASHO道路試験の結果にもとづいた等値換算係数が工法や材料の違うわが国で利用できるかの確認。 2. アスファルト舗装要綱に示されていない等値換算係数の推定。																										
報告書(報告者、表題、年月掲載誌など)				調査カードの記入者	所属 愛媛県建設研究所 (TEL) 0899-56-0292 氏名 三浦孝之																										
担当機関(課名など)		計画(TEL) 愛媛県丹原土木事務所 08986-8-7004 観測(TEL) 愛媛県土木部道路課 0899-41-2111		設計(TEL) 愛媛県丹原土木事務所 08986-8-7004 協力機関(TEL) 愛媛県丹原土木事務所 08986-8-7004		工事(TEL) 協和道路株式会社 0899-45-2276																									
施工年度		42 43		供用開始年月 昭和43年4月 観測予定年月 昭和54年1月まで 観測終了年月 昭和 年 月																											
現在交通量(台・日1方向)		全交通量 1,608		大型車交通量 445 交通量観測年月日 昭和49年7月9日																											
試験舗装の内容		(1)区間延長 A工区: 470m + B工区: 650m + C工区: 1,460m = 2,580m (2)使用材料 A工区 砕石(25mm以下40%) + 真砂土(10mm以下60%) B工区 砕石(25mm以下57%) + 真砂土(10mm以下43%) C工区 砕石(25mm以下50%) + 真砂土(10mm以下50%) (3)粒度 乱砕安定処理は予定粒度より、やや下限側で施工した。 (4)施工機械 A工区: 路上混合 C工区: 中央混合																													
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など		<table border="1"> <thead> <tr> <th>工種</th> <th>記号</th> <th>粒度</th> <th>添加材料</th> <th>管理試験結果</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>25mm Pass 0.075mm Pass (%)</th> <th>および設計量 (%)</th> <th>CBR 安定度 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乱砕安定処理</td> <td>E 10</td> <td>47.9</td> <td>6.8 MK-3 00</td> <td>319~489 路上混合</td> </tr> <tr> <td>粒度調整砕石</td> <td>M 10</td> <td>42.0</td> <td>5.7</td> <td>71.1</td> </tr> <tr> <td>乱砕安定処理</td> <td>E 12</td> <td>56.1</td> <td>8.0 MK-3 75</td> <td>368~548 中央混合</td> </tr> </tbody> </table>					工種	記号	粒度	添加材料	管理試験結果			25mm Pass 0.075mm Pass (%)	および設計量 (%)	CBR 安定度 (%)	乱砕安定処理	E 10	47.9	6.8 MK-3 00	319~489 路上混合	粒度調整砕石	M 10	42.0	5.7	71.1	乱砕安定処理	E 12	56.1	8.0 MK-3 75	368~548 中央混合
工種	記号	粒度	添加材料	管理試験結果																											
		25mm Pass 0.075mm Pass (%)	および設計量 (%)	CBR 安定度 (%)																											
乱砕安定処理	E 10	47.9	6.8 MK-3 00	319~489 路上混合																											
粒度調整砕石	M 10	42.0	5.7	71.1																											
乱砕安定処理	E 12	56.1	8.0 MK-3 75	368~548 中央混合																											
試験舗装区間平面図																															
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		(1) 現在までの観察では舗装面の欠陥は見受けられない。																													

試験舗装名		大日試験舗装		整理番号	A-1-3		
所在地	千葉県 市 都 府 保 千 葉 市 長 沼 村 丁 目 番 地	路線名		国道16号線			
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図			試験舗装の目的	① AASHO 道路試験の結果にもとづいた等値換算係数が工法や材料のちがうわが図で利用できるかどうかの確認。 ② アスファルト舗装要綱に示されていない等値換算係数の推定 ③ 各種の路盤上の工法と材料の舗装の耐久性に寄与する程度の比較検討			
報告書 (報告者 表題年 月掲載 誌など)	土木研究所資料 547号 土木研究所資料 616号 南葉、月成：試験舗装に取り上げた路盤工種とその効果「土と基礎」VOL20 NO6		調査カードの記入者	所 属 (TEL)	土木研究所舗装研究室 0472-51-1251		
担当 機 関 (課名まで)	計画 (TEL)	設計 (TEL)	工事 (TEL)	発表または報告の予定			
計 画 (TEL)	土木研究所舗装研究室 0472-51-1251	設計 (TEL)	千葉国道工事事務所工務課 0472-54-0101	工事 (TEL)	大有道建設株式会社 0472-59-6091		
観 測 (TEL)	関東技術事務所材料試験課 0473-88-2141	協力機関 (TEL)	千葉国道工事事務所 0472-54-0101				
施 工 年 度	43	供用開始年月	昭和44年4月	観測予定年月	昭和54年8月まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通量 (台/日・1方向) (台/日・1車線1方向)	全交通量	大型車 交通量	4,500	交通量観 測年月日	昭和48年11月 日		
試験舗装の内容 [施工規模] [工法] [配合] [使用材料] [施工機械] [など]	(1) 区間延長 40m/工区×20工区=800m (2) 使用材料 3号〜7号砕石+スクリーニングス+山砂 (3) 粒度 消石灰安定処理とセメント安定処理の粒度は予定粒度の上限値いっぱい で施工した。 注) 右表の記号欄の数値は厚層 (cm) を示す。 スト・フルト：ストックフルトの略 普通ボルト：普通ボルトランドセメントの略 リグ・ボルト：リグメント・普通ボルトランドセメントの略		工 程	記号	粒 度 25 mm 0.075 mm pass (%)	添加材料 および 設計量 (%)	管理試験結果 (安定度, CBR 一軸圧縮強度)
アスファルト安定処理	A10	37.5	4.2	80~100	4.0	663~818 kg	
アスファルト	A15	37.5	4.2	80~100	4.0	1015~1368 kg	
アスファルト	A25	37.5	4.2	80~100	4.0	917~1015 kg	
タール安定処理	T15	38.6	3.9	C2号	4.0	367~522 kg	
タール	T20	38.6	3.9	C2号	4.0	508~606 kg	
カットバックアスファルト	S15	40.8	2.8	ストックフルト	4.0	649~761 kg	
アスファルト乳剤	E15	39.1	2.8	MK-3	7.0	592~705 kg	
アスファルト	E20	39.1	2.8	MK-3	7.0	522~705 kg	
セメント安定処理	C15	53.7	6.9	普通ボルト	3.7	29.2~32.3 %	
セメント	C20	53.7	6.9	普通ボルト	3.7	29.6~34.6 %	
セメント	C20	53.7	6.9	普通ボルト	5.5	50.8~58.4 %	
アスファルト乳剤セメント	E15	38.1	4.2	リグ・ボルト	4.0	11.2~15.0 %	
消石灰安定処理	L15	53.7	6.9	工業用1号	100	10.1~10.7 %	
消石灰安定処理	L20	53.7	6.9	工業用1号	100	10.6~12.1 %	
粒度調整砕石	M20	38.1	4.2			58.0~72.0 (%)	
粒度調整砕石	M30	38.1	4.2			45.0~54.0 (%)	
粒度調整スラグ	MS15	34.0	3.9			80.0~110.0 (%)	
粒度調整スラグ	MS20	34.0	3.9			97.0~138.0 (%)	
粒度調整水さいスラグ	MS15	45.4	3.2			60.0 (%)	
切込み砂利	G30	34.5	0.6			40.0~57.0 (%)	
試験舗装区 間平面図 (距離標、目 標件、 区間の配 置など)							
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	① セメント系安定処理路盤は粒調路盤や粘性の低い瀝青安定処理より交通の作用による塑性変形量が小さい。 ② 舗装要綱に示す等値換算係数から求めたTAと路面タワミ量の関係を利用し要綱に規定しない次の上層路盤材料の等値換算係数を推定した。 タール安定処理0.4, アスファルト乳剤安定処理0.4, 消石灰安定処理0.55, カットバックアスファルト安定処理0.4, アスファルト乳剤セメント安定処理0.65, 粒調スラグ0.5, 粒調水さいスラグ0.65, 切込み砂利0.3						

試験舗装名		横戸試験舗装		整理番号	A-1-4																																																																																					
所在地		千葉県 都道府県 千葉市 区 横戸 丁目 番地		路線名	国道16号線																																																																																					
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	1) アスファルト舗装構造に示してない路盤材料の等級標準係数の推定 2) 各種の下層路盤における工法と材料の耐久性能に寄与する程度との比較検討																																																																																					
また試験舗装の説明図				調査カードの記入者	所属 関東技術事務所 (TEL) 0473-88-2141 氏名 月成 聡																																																																																					
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など	土木研究所資料 616号 前記月成 真由: 路盤材料の等級標準係数の推定 土木研究所資料 616号			発表または報告の予定																																																																																						
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	土木研究所舗装研究室 0472-51-1251	設計 (TEL)	千葉県道工事工務課 0472-54-0101	工事 (TEL)	大府道路建設株式会社 0472-59-6091																																																																																				
観測 (TEL)	土木研究所舗装試験課 0473-88-2141	観測機関 (TEL)	千葉県道工事工務課 0472-54-0101																																																																																							
施工年度	44	供用開始年月	昭和45年4月	観測予定年月	昭和56年3月まで	観測終了年月	昭和 年 月																																																																																			
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量	大 型 車 交 通 量	4,500	交通量観測年月日	昭和 48 年 11 月 日																																																																																					
試験舗装の内容	1) 2車道延長 40m x 10m x 11m = 440m ² 2) 使用材料 (上層路盤) 38-25号砂 スクリューコンクリート, 山砂 (下層路盤) 山砂, 水石, 砕石, セメント 4) 強度 上層路盤にのみは大型全同様に 条件を及ぼし, 以下は, 標準に 準拠した。 下層路盤は石に準拠する。																																																																																									
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など	<table border="1"> <thead> <tr> <th>工 種</th> <th>型 号</th> <th>20mm Pass (%)</th> <th>4.75mm Pass (%)</th> <th>配合 比 (%)</th> <th>添加材料量 (%)</th> <th>平均試験結果 (100g/100g) (CHR)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>山砂</td> <td>LG 4</td> <td>99.4</td> <td>88.4</td> <td>100</td> <td>25.0</td> <td>2.0~3.3 (kg/cm³) 37.0~51.0 (kg/cm³)</td> </tr> <tr> <td>山砂</td> <td>LL 5</td> <td>99.4</td> <td>49.2</td> <td>100</td> <td>14.0</td> <td>1.9~1.4 (kg/cm³) 3.0~13.0 (kg/cm³)</td> </tr> <tr> <td>山砂</td> <td>S 6</td> <td>81.5</td> <td>10.0</td> <td>100</td> <td>4.0</td> <td>55.0~61.0 (kg/cm³) 0.8~1.2 (kg/cm³)</td> </tr> <tr> <td>山砂</td> <td>SL 7</td> <td>99.4</td> <td>12.4</td> <td>100</td> <td>6.0</td> <td>47.0~54.0 (kg/cm³) 3.8~5.6 (kg/cm³)</td> </tr> <tr> <td>山砂</td> <td>C 9</td> <td>96.6</td> <td>11.9</td> <td>100</td> <td>3.0</td> <td>70.0~104.0 (kg/cm³) 4.9~6.3 (kg/cm³)</td> </tr> <tr> <td>山砂</td> <td>C10</td> <td>97.4</td> <td>14.9</td> <td>100</td> <td>3.0</td> <td>126.0~131.0 (kg/cm³) 3.8~6.1 (kg/cm³)</td> </tr> <tr> <td>山砂</td> <td>C11</td> <td>98.8</td> <td>15.4</td> <td>100</td> <td>3.0</td> <td>102.0~115.0 (kg/cm³) 41.0~65.0 (kg/cm³)</td> </tr> <tr> <td>山砂</td> <td>SM 8</td> <td>78.8</td> <td>12.4</td> <td>100</td> <td>—</td> <td>47.0~49.0 (kg/cm³) 49.0~58.0 (kg/cm³)</td> </tr> <tr> <td>山砂</td> <td>M 1</td> <td>30.5</td> <td>9.7</td> <td>100</td> <td>—</td> <td>66.5~80.0 (kg/cm³)</td> </tr> <tr> <td>山砂</td> <td>M 2</td> <td>27.3</td> <td>8.5</td> <td>100</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td>山砂</td> <td>M 3</td> <td>25.9</td> <td>8.3</td> <td>100</td> <td>—</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						工 種	型 号	20mm Pass (%)	4.75mm Pass (%)	配合 比 (%)	添加材料量 (%)	平均試験結果 (100g/100g) (CHR)	山砂	LG 4	99.4	88.4	100	25.0	2.0~3.3 (kg/cm ³) 37.0~51.0 (kg/cm ³)	山砂	LL 5	99.4	49.2	100	14.0	1.9~1.4 (kg/cm ³) 3.0~13.0 (kg/cm ³)	山砂	S 6	81.5	10.0	100	4.0	55.0~61.0 (kg/cm ³) 0.8~1.2 (kg/cm ³)	山砂	SL 7	99.4	12.4	100	6.0	47.0~54.0 (kg/cm ³) 3.8~5.6 (kg/cm ³)	山砂	C 9	96.6	11.9	100	3.0	70.0~104.0 (kg/cm ³) 4.9~6.3 (kg/cm ³)	山砂	C10	97.4	14.9	100	3.0	126.0~131.0 (kg/cm ³) 3.8~6.1 (kg/cm ³)	山砂	C11	98.8	15.4	100	3.0	102.0~115.0 (kg/cm ³) 41.0~65.0 (kg/cm ³)	山砂	SM 8	78.8	12.4	100	—	47.0~49.0 (kg/cm ³) 49.0~58.0 (kg/cm ³)	山砂	M 1	30.5	9.7	100	—	66.5~80.0 (kg/cm ³)	山砂	M 2	27.3	8.5	100	—		山砂	M 3	25.9	8.3	100	—	
工 種	型 号	20mm Pass (%)	4.75mm Pass (%)	配合 比 (%)	添加材料量 (%)	平均試験結果 (100g/100g) (CHR)																																																																																				
山砂	LG 4	99.4	88.4	100	25.0	2.0~3.3 (kg/cm ³) 37.0~51.0 (kg/cm ³)																																																																																				
山砂	LL 5	99.4	49.2	100	14.0	1.9~1.4 (kg/cm ³) 3.0~13.0 (kg/cm ³)																																																																																				
山砂	S 6	81.5	10.0	100	4.0	55.0~61.0 (kg/cm ³) 0.8~1.2 (kg/cm ³)																																																																																				
山砂	SL 7	99.4	12.4	100	6.0	47.0~54.0 (kg/cm ³) 3.8~5.6 (kg/cm ³)																																																																																				
山砂	C 9	96.6	11.9	100	3.0	70.0~104.0 (kg/cm ³) 4.9~6.3 (kg/cm ³)																																																																																				
山砂	C10	97.4	14.9	100	3.0	126.0~131.0 (kg/cm ³) 3.8~6.1 (kg/cm ³)																																																																																				
山砂	C11	98.8	15.4	100	3.0	102.0~115.0 (kg/cm ³) 41.0~65.0 (kg/cm ³)																																																																																				
山砂	SM 8	78.8	12.4	100	—	47.0~49.0 (kg/cm ³) 49.0~58.0 (kg/cm ³)																																																																																				
山砂	M 1	30.5	9.7	100	—	66.5~80.0 (kg/cm ³)																																																																																				
山砂	M 2	27.3	8.5	100	—																																																																																					
山砂	M 3	25.9	8.3	100	—																																																																																					
試験舗装区間 平面図																																																																																										
現在までに得られた最も調査観測の結果・今後の問題点など	1) 舗装の材料の採取, 下層路盤の調査を行うに結果, ベンチマークに なる。また, 舗装強度比較法は妥当である。 2) ためみ量の面内調査によって, ためみ量のフラット発生との関係を知るに 結果, フラット発生はセメントの一部の割合で発生した。																																																																																									

試験舗装名		粒調鉋津路盤試験舗装		整理番号	A-1-5																									
所在地		大阪府 都道 交野 郡 市 町 丁目 番地		路線名	一般府道 枚方大和高田線																									
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	粒調鉋津の現場施工方法の早期並に長期強度と求めセメント安定処理工法の凝結力比較がみた等価換算係数の推定																									
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など				調査カードの記入者	所属 (TEL)	大阪府道路作業事務所 0722-29-3321																								
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 大阪府道路作業事務所 0722-29-3321		工事 (TEL)	株式会社 木村組 0774-82-2053																									
観測 (TEL)		設計 (TEL) 大阪府道路作業事務所 0722-29-3321		協力機関 (TEL)																										
施工期		48		供用開始年月 昭和48年4月																										
現在交通量 (台・日1方向)		全交通量 1567		大型車交通量 1048		交通量観測年月日 昭和46年 月 日																								
試験舗装の内容		(1) 区間延長 第1区 120m 第2区 347m (2) 使用材料 粒調鉋津(神戸製鋼産) 鉄目(m) 30 25 20 13 5 25 0.9 0.0% 通過量(%) 100 92.4 48.7 41.1 26.3 0.65 最大乾燥密度 = 2.208 g/cm³ 最適含水比 = 9.1 %																												
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など		調査結果 <table border="1"> <thead> <tr> <th>試験項目</th> <th>乾燥密度 (%)</th> <th>圧縮強度 (kg/cm²)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>供試体数(個)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>作成供試体 140養生</td> <td>2/143 2/152</td> <td>11.8 16.8</td> </tr> <tr> <td>(養生72日) 28日 + (37.5日養生)</td> <td>2/147 2/158</td> <td>15.1 17.1</td> </tr> <tr> <td>現場密着 2/138 2/152</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2/198 2/198</td> <td>25.5 44.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>現場採取 2/24 2/280</td> <td>52.9 72.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>・62日・ 2/26 2/300</td> <td>87.2 96.8</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					試験項目	乾燥密度 (%)	圧縮強度 (kg/cm²)	供試体数(個)			作成供試体 140養生	2/143 2/152	11.8 16.8	(養生72日) 28日 + (37.5日養生)	2/147 2/158	15.1 17.1	現場密着 2/138 2/152			2/198 2/198	25.5 44.9		現場採取 2/24 2/280	52.9 72.2		・62日・ 2/26 2/300	87.2 96.8	
試験項目	乾燥密度 (%)	圧縮強度 (kg/cm²)																												
供試体数(個)																														
作成供試体 140養生	2/143 2/152	11.8 16.8																												
(養生72日) 28日 + (37.5日養生)	2/147 2/158	15.1 17.1																												
現場密着 2/138 2/152																														
2/198 2/198	25.5 44.9																													
現場採取 2/24 2/280	52.9 72.2																													
・62日・ 2/26 2/300	87.2 96.8																													
試験舗装区間 平面図																														
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		粒調鉋津路盤は供用開始3ヶ月後には $T_A = 0.55$ とされるセメント安定処理の所要強度(30%)と同等、又はそれ以上の凝結効果が得られ、その後逐日強度増加し、11ヶ月後には約2.5~3倍の強度の伸びがみられることが、現在採用している鉋津の $T_A = 0.55$ は長期的には充分安全側の数字であることが判った。																												

試験舗装名		基山 道路試験		整理番号	A-1-7																																																																																												
所在地		佐賀 都道府県 鳥栖 郡 基山 町 一丁目 一番地		路線名	基山 工事用道路																																																																																												
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	AASHO 道路試験のサテライトスタディとして 上層路盤材の等値換算係数と確認 もしくは新R.K.求むること。																																																																																												
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		基山工事用道路試験 最終報告書 日本道路公団 福岡支社 片岡 エンゲイ・アリフ 昭和 49年3月		調査カードの記入者	所 属 (TEL) 氏 名 日本道路公団 技術部 技術第一課 03-583-0111 小 林 克																																																																																												
担 当 機 関 (課名など)		計画 (TEL) 観測 (TEL)		日本道路公団 092-701 (TEL) 福岡建設局 1511 (TEL) 日本道路公団 福岡支社 久保木 工事事務所 092-581-8891 (福岡) 03-581-8171 (東京) 日本道路公団 試験所 0437-91-1621																																																																																													
施 工 年 度		45		供用開始年月 昭和 46年 7 月 観測予定年月 昭和 年 月 まで 観測終了年月 昭和 48年 9 月																																																																																													
現在交通量 (台 往一方) (台 往一方)		全交通量		大 型 車 290,000/日 交 通 量 290,000/日 観 測 年 月 日 昭和 48 年 5 月 9 日																																																																																													
試験舗装の内容		<table border="1"> <thead> <tr> <th>本道路試験は工事用道路を用いて実施した</th> <th>記号</th> <th>上層路盤の種類</th> <th>上層断面厚 (cm)</th> <th>材料</th> <th>配合</th> <th>試験値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1) 区間延長 (25~107) x 27 = 1300m</td> <td>SB</td> <td>上層路盤 0.1</td> <td>10</td> <td>1</td> <td>10.0</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td></td> <td>SG</td> <td>粒度調整碎石</td> <td>10</td> <td>3</td> <td>10.0</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td></td> <td>BG</td> <td>セメント安定処理</td> <td>10</td> <td>3</td> <td>41.5</td> <td>9.5</td> </tr> <tr> <td>(2) 試験舗装 12 種類 27 断面で</td> <td>BC1</td> <td>セメント安定処理</td> <td>10</td> <td>3</td> <td>41.5</td> <td>9.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>BC2</td> <td>セメント安定処理</td> <td>10</td> <td>3</td> <td>41.5</td> <td>9.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>BC3</td> <td>セメント安定処理</td> <td>10</td> <td>3</td> <td>41.5</td> <td>9.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>BC4</td> <td>セメント安定処理</td> <td>10</td> <td>3</td> <td>41.5</td> <td>9.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>BC5</td> <td>セメント安定処理</td> <td>10</td> <td>3</td> <td>41.5</td> <td>9.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>BA1</td> <td>アスファルト安定処理</td> <td>10</td> <td>3</td> <td>34.0</td> <td>10.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td>BA2</td> <td>アスファルト安定処理</td> <td>10</td> <td>3</td> <td>34.0</td> <td>10.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td>BA3</td> <td>アスファルト安定処理</td> <td>10</td> <td>3</td> <td>34.0</td> <td>10.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td>BA4</td> <td>アスファルト安定処理</td> <td>10</td> <td>3</td> <td>34.0</td> <td>10.0</td> </tr> </tbody> </table>					本道路試験は工事用道路を用いて実施した	記号	上層路盤の種類	上層断面厚 (cm)	材料	配合	試験値	(1) 区間延長 (25~107) x 27 = 1300m	SB	上層路盤 0.1	10	1	10.0	30		SG	粒度調整碎石	10	3	10.0	30		BG	セメント安定処理	10	3	41.5	9.5	(2) 試験舗装 12 種類 27 断面で	BC1	セメント安定処理	10	3	41.5	9.5		BC2	セメント安定処理	10	3	41.5	9.5		BC3	セメント安定処理	10	3	41.5	9.5		BC4	セメント安定処理	10	3	41.5	9.5		BC5	セメント安定処理	10	3	41.5	9.5		BA1	アスファルト安定処理	10	3	34.0	10.0		BA2	アスファルト安定処理	10	3	34.0	10.0		BA3	アスファルト安定処理	10	3	34.0	10.0		BA4	アスファルト安定処理	10	3	34.0	10.0
本道路試験は工事用道路を用いて実施した	記号	上層路盤の種類	上層断面厚 (cm)	材料	配合	試験値																																																																																											
(1) 区間延長 (25~107) x 27 = 1300m	SB	上層路盤 0.1	10	1	10.0	30																																																																																											
	SG	粒度調整碎石	10	3	10.0	30																																																																																											
	BG	セメント安定処理	10	3	41.5	9.5																																																																																											
(2) 試験舗装 12 種類 27 断面で	BC1	セメント安定処理	10	3	41.5	9.5																																																																																											
	BC2	セメント安定処理	10	3	41.5	9.5																																																																																											
	BC3	セメント安定処理	10	3	41.5	9.5																																																																																											
	BC4	セメント安定処理	10	3	41.5	9.5																																																																																											
	BC5	セメント安定処理	10	3	41.5	9.5																																																																																											
	BA1	アスファルト安定処理	10	3	34.0	10.0																																																																																											
	BA2	アスファルト安定処理	10	3	34.0	10.0																																																																																											
	BA3	アスファルト安定処理	10	3	34.0	10.0																																																																																											
	BA4	アスファルト安定処理	10	3	34.0	10.0																																																																																											
試験舗装区間平面図																																																																																																	
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		1) AASHO 道路試験のサテライトスタディとして路床のCBRによる舗装換算厚TAの補正方法の足がかりを得た。 2) 舗装R.W.と寿命とを考慮して上層路盤材の等値換算係数を求めた。 3) アスファルトのセメント安定処理効果を確認した。 4) 舗装床の寸法と断面構造の関係がより程度求められた。																																																																																															

試験舗装名		宇和三粒線試験舗装		整理番号	A-2-1		
所在地		愛媛県宇和郡宇和町長丁目番地		路線名	主要県道 宇和三粒線		
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	1. 軟弱路床(CBR: 0.4~1.6%, 自然含水比: 39.5%)で年周数度は路面より越水する条件下での舗装の耐久性と工法の検討。		
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など				調査カードの記入者	所属 (TEL)	愛媛県建設研究所 0899-56-0292	
				氏名	三浦孝之		
担当機関 (課名など)		計画 (TEL)	愛媛県宇和土木事務所 08946-2-1331	設計 (TEL)	愛媛県宇和土木事務所 08946-2-1331	工事 (TEL)	鹿島道路高松支店愛媛出張所 08946-6-0211
		観測 (TEL)	愛媛県建設研究所 0899-56-0292	協力機関 (TEL)	愛媛県建設研究所 0899-56-0292		
施工年度		45		供用開始年月	昭和46年3月		
				観測予定年月	昭和51年3月まで		
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)		全交通量	436	大型車 交通量	69	交通量観測年月日	昭和49年7月9日
試験舗装の内容		(1) 区間延長 清石灰工区 3020 ^m + 面状分断工区 3200 ^m = 6220 ^m (2) 使用材料 砂 65.0% + 粘性土 35.0% (3) 粒度 (粒度範囲) 0.075 ^{mm} 20~30% 2.5 ^{mm} 48~88% (4) 施工機械 混合は自然含水で耕耘機により路上混合					
施工規模							
工法							
配合							
使用材料							
施工機械							
など							
試験舗装区間平面図							
距離標、目標物件、区間の配置など							
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		1. 現在までの観察ではクラック変形、わだち掘れなどの大障害は見受けられず、軟弱路床の工法として効果があらわらると思われる。					

試験舗装名		フレグパス		整理番号		A-2-2	
所在地		神奈川県 足柄上郡 箱根町 上湯 丁目 番地		路線名		一般国道 大宮谷小湯谷線	
試験舗装の断面図				試験舗装の目的		現在の舗装若しくはTAの舗装層比の 舗装層の厚さ決定は、今日の施工 所は、路床土のCBRが0.6%以下、 弱地盤と見られるため、大粒石が敷 設されて、保固期は、5年以内の使用 困難から、施工上問題があり、その他、 工事費が安いため、試験時にフレグ パスを採用することにした。	
また、試験舗装の説明図				調査カードの記入者		所属 (TEL) 神奈川県道路補修課 補修係 氏名 金子 健一	
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		正田武彦、金野利、川野昇、添原国夫 シンブリット法によるフレグパス舗装の施工例 舗装 Vol.9 No.2 (pp.49-2)		発表または報告の予定			
計測 (TEL)		工事 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)	
計測 (TEL)		観測 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)	
観測 (TEL)		協力機関 (TEL)					

試験舗装名		東築試験舗装		整理番号	A-2-3		
所在地		福岡 都道北九州国都築地町 丁目 番地		路線名	東築築地1号線		
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	海岸埋立地の軟弱地盤 シルト層で含水比 83% OBR 0.5% 以下の条件でビニール敷設の場合 としない場合の路盤材の現場 密度と K 値の比較検討		
	調査カ ードの 記入者				所 属	建設局土木部道路建設課試験係	
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		氏 名			森 秀史		
担 当 機 関 (課名など)	計画 (TEL)	建設局土木部道路建設課 092-582-2277	設計 (TEL)	建設局土木部道路建設課 092-582-2277	工事 (TEL)	日本地所建設 K.K. 093-691-0601	
	観測 (TEL)	建設局土木部道路建設課 092-582-2277	協力機関 (TEL)	八幡西建設事務所工務課 092-642-1441			
施 工 工 度	46	供用開始年月	昭和 46 年 10 月	観測予定年月	昭和 56 年 9 月まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通量 (台・日・1方向)	全交通量		1200	大型車 交通量		交通量観 測年月日	昭和 46 年 3 月 日
試験舗装の 内容	1. 区間延長			4. 比較表			
	予3工区 舗装厚 82cm 予4工区 舗装厚 82cm 下層路盤 鉄滓日合成板 上層路盤 鉄滓合成板 ビニール敷設 厚 0.15mm 3. 施工機械 トレーン グラントラフ60 ロードローラー タキローラー フォークリフト			測定番号 予3工区 (8=50cm) 予4工区 (8=50cm) 舗装厚 82cm 舗装厚 82cm 施工中 施工後2日 10日経過 施工中 施工後2日 10日経過 下層路盤 17.60 22.98 上層路盤 1.820 2.040 2.000 2.063 現場密度測定 1.960 2.058 2.958 2.060 上層路盤 K値測定 33.50 100.00 42.30 120.00			
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)							
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	舗装平坦性試験は3Mプロファイルで試験1ヶ所、施工当初より施工後 2年10月経過しても標準偏差で2.40以内でK。						

試験舗装名		東築試験舗装		整理番号	A-2-4	
所在地		福岡 都道北九州 郡築地 町丁目 番地		路線名	東築築地1号線	
試験舗装の断面図 または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	海岸埋立地の軟弱地盤 シルト層で含水比83%, CBR0.5% 以下の条件で、透断層を置いた断面 面と、ビニル敷設の断面の路盤材 の現場強度、K値の比較検討	
報告書 報告者 表題 年月 掲載 誌など				調査カードの記入者	所属 建設局工部道建設課試験係 氏名 093-571-0988 森 香史	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 建設局工部道建設課 設計 (TEL) 建設局工部道建設課 093-582-2277 093-582-2277 観測 (TEL) 建設局工部道建設課 協力機関 (TEL) 八幡西建設事務所工務課 093-582-2277 093-642-1441		工事 (TEL) 日本地所建設K.K. 093-691-0601		
施工年度		46		供用開始年月 昭和46年10月 観測予定年月 昭和56年9月まで 観測終了年月 昭和 年 月		
現在交通量 (台/日・1方向) (台/日車線・1方向)		全交通量 1200 大型車交通量 1200		交通量観測年月日 昭和46年3月 日		
試験舗装の内容		1. 区間延長 才1工区 $L=57.70$ 舗装厚 90cm 才2工区 $L=50.00$ 舗装厚 72cm 2. 使用材料 透断層 ----- 銀澤B合成材 下層路盤 ----- 銀澤B合成材 上層路盤 ----- 銀澤合成材 ビニル ----- 厚 0.15mm 3. 施工機械 トレーン グラブトラフ ロッド タイマ プレシジョン		4. 比較表 		
試験舗装区間平面図 距離標、目標物件、区間の配置など						
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		舗装平坦性試験の結果、M.T.2.0より2.5未満の結果、施工当初から施工後2年 10ヶ月経過しても標準偏差で2.40以内で1%。				

整理番号		A-7-5	
路線名		一般県道福岡武雄線	
試験舗装名		白石試験舗装	
所在地		佐賀県杵臼郡白石町丁目番地	
試験舗装の断面図			
また試験舗装の説明図			
報告書 報告者 表題 年月 掲載 誌など		調査カードの記入者 所 属 工部局 道路課 (TEL) 09522-4-8105 氏 名 神井 一郎	
計画 (TEL) 09522-4-8105 観測 (TEL) 09542-2-4184		設計 (TEL) 09522-4-8105 協力機関 (TEL) 09542-2-4184	
工事 (TEL) 福岡支店 092-771-0261		発表または報告の予定	
現在交通量 (台・日・1方向) 全交通量 2670 大型車交通量 232		交通量観測年月日 昭和46年 月 日	
試験舗装の内容 1) 区間延長 80m/1区 x 3区 = 240m 計 280m 2) 使用材料 3号砕石 スクリーニングス 山砂 (真砂土)		試験舗装の断面図 1区間延長 80m/1区 x 3区 = 240m 計 280m 2) 使用材料 3号砕石 スクリーニングス 山砂 (真砂土)	
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など		試験舗装区間 平面図 距離標、目 録物件、区 間の配置 など	
現在までに得られたおもな調査観測の結果、今後の問題点など		バックルヤニズ下層の測定を基礎工施工前に行った結果 1区 3.9~4.4 (1/100mm) 2区 0.62~0.64 (1/100mm) 3区 2.58~2.74 (1/100mm)	

試験舗装名		明姫幹線(国250号B)試験舗装		整理番号	A-2-6		
所在地	兵庫 都 加古川 区 尾上 村 丁目 番地			路線名	国道 250号		
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	(1). 軟弱路床上の舗装構成として、従来用いられて来に標準工法と石灰系土成分処理層を路床の一部及び下層路盤の一部として使用する工法と比較検討し最適舗装構造を決定する。 (2). 下層路盤としての土成分安定処理層の等価換算係数の確認。 (3). 石灰系土成分安定処理工法の施工指針の作成。		
また試験舗装の説明図					調査カードの記入者	兵庫県土木部 明姫幹線建設事務所 道路建設課 (TEL) 0794-24-0490 078-341-7111 氏名 伊藤重正 寺田良幸	
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など				発表または報告の予定			
担当機関 (課名など)	計画 (TEL) 兵庫県土木部道路建設課 078-341-7711	設計 (TEL) 兵庫県土木部道路建設課 078-341-7711	工事 (TEL) 兵庫県土木部道路建設課 078-341-7711	兵庫県土木部 明姫幹線建設事務所 道路建設課 (TEL) 0794-24-0490 078-341-7111 氏名 伊藤重正 寺田良幸			
施工年度	47	供用開始年月	昭和 年 月	観測予定年月	昭和 年 月まで	観測終了年月	昭和49年10月
現在交通量 (台・日1方向) (台・日1車線・1方向)	全交通量		大型車交通量		交通量観測年月日		昭和 年 月 日
試験舗装の内容	(1). 設計条件 交通量区分:D 設計CBR1.0未満 (2). 試験仕様 15m ² /12.5m ² x 6.7m ² x 90.0m ² (3). 使用材料 表層: 密粒質 A ₂ 基層: 粗粒質 A ₂ 上層路盤: 粗粒質 A ₂ 0~30mm 下層路盤: 密粒質 A ₂ 0~30mm 下層路盤: 石灰系土成分安定処理 9% 添加 (注) 土成分配合率: 生石灰 60% 石灰 30% 強化セメント 25%, 水ガラス 75% (4). 施工方法 湿り状態で層別三成分を散布し、専用材料用機を用いて攪拌混合し、エンタスレーにて水ガラスを散布し、石灰セメントを散布し、ローラーで圧入。						
試験舗装区間平面図							
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	(1). 土の舗装構造は舗装層が薄いものになり、在来路床 CBR 1.0未満と処理層 CBR 20以上のものを平均する方が好ましく感じられる。 (2). 下層路盤として使用する土成分安定処理層の等価換算係数は施工当初は 0.20 程度、一年経過後は 0.25 程度期待出来る。 (3). 土成分安定処理層の強度については在来路床土の成分含水比、土成分の添加率及び施工方法施工時期により大々変動があり、今後施工指針の作成の必要が顕著に感じられる。						

試験舗装名		佐野町試験舗装		整理番号	A-2-7																																																																									
所在地		神奈川県 横浜市 磯子区 佐野 丁目 番地		路線名	主要地方道 横浜磯子崎線																																																																									
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	路床土の設計CBR 0.5% の軟弱 地盤上における厚 40cm の 1/7 1/7工法によるフルインース舗装の施 工。																																																																									
報告書 報告者 表題 年月 掲載 誌など		正田 武彦・千葉 清悦・引田 敏一郎・浅田 存 シフト工法によるフルインース舗装 舗装 Vol.9 NO.8 (昭49.8)		調査力 ードの 記入者	所 属 (TEL)	神奈川県土木部道路維持課 045-201-1111 神崎 修 氏 名 倉手 樹 穂																																																																								
担当 機関 (課名など)		計画 (TEL)	土木部道路維持課補修係 045-201-1111	設計 (TEL)	横浜磯子区土木部道路維持課 0468-43-3545	工事 (TEL)	相模建設工業(株) 0468-26-1000																																																																							
観測 (TEL)		観測機関 (TEL)																																																																												
施行 年度		46 48		供用開始年月 昭和49年3月		観測予定年月 昭和59年3月まで	観測終了年月 昭和 年 月																																																																							
現在交通 量 (台・1方向) (台・日車線・1方向)		全交通 量	7586 ⁶ /日	大型車 交通 量	719 ⁶ /日	交通量観 測年月日	昭和46年6月 日																																																																							
試験舗装の 内容		(1) 工事延長 390m (2) 工 法 工法試験舗装の断面図参照 (3) 配合 使用材料																																																																												
施工規模		<table border="1"> <thead> <tr> <th>配合</th> <th>配合率 (%)</th> <th colspan="8">配合率 (%)</th> <th colspan="3">配合率 (%)</th> </tr> <tr> <th>配合</th> <th>配合率 (%)</th> <th>25</th> <th>20</th> <th>13</th> <th>5</th> <th>2.5</th> <th>0.6</th> <th>0.3</th> <th>0.15</th> <th>0.075</th> <th>10-値</th> <th>10-値</th> <th>配合率</th> </tr> <tr> <th>配合</th> <th>配合率 (%)</th> <th>(%)</th> <th>(%)</th> <th>(%)</th> <th>(%)</th> <th>(%)</th> <th>(%)</th> <th>(%)</th> <th>(%)</th> <th>(%)</th> <th>(%)</th> <th>(%)</th> <th>(%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>配合</td> <td>5.0</td> <td>100</td> <td>99.3</td> <td>78.3</td> <td>47.4</td> <td>30.3</td> <td>17.0</td> <td>10.0</td> <td>7.5</td> <td>5.7</td> <td>1.450</td> <td>32</td> <td>2.44</td> <td>4.2</td> </tr> <tr> <td>配合</td> <td>5.7</td> <td>100</td> <td>99.5</td> <td>84.9</td> <td>61.7</td> <td>44.8</td> <td>25.1</td> <td>14.5</td> <td>10.5</td> <td>7.9</td> <td>1.320</td> <td>36</td> <td>2.43</td> <td>3.3</td> </tr> </tbody> </table>						配合	配合率 (%)	配合率 (%)								配合率 (%)			配合	配合率 (%)	25	20	13	5	2.5	0.6	0.3	0.15	0.075	10-値	10-値	配合率	配合	配合率 (%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	配合	5.0	100	99.3	78.3	47.4	30.3	17.0	10.0	7.5	5.7	1.450	32	2.44	4.2	配合	5.7	100	99.5	84.9	61.7	44.8	25.1	14.5	10.5	7.9	1.320	36	2.43	3.3
配合	配合率 (%)	配合率 (%)								配合率 (%)																																																																				
配合	配合率 (%)	25	20	13	5	2.5	0.6	0.3	0.15	0.075	10-値	10-値	配合率																																																																	
配合	配合率 (%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)																																																																	
配合	5.0	100	99.3	78.3	47.4	30.3	17.0	10.0	7.5	5.7	1.450	32	2.44	4.2																																																																
配合	5.7	100	99.5	84.9	61.7	44.8	25.1	14.5	10.5	7.9	1.320	36	2.43	3.3																																																																
施工機械 など		(4) 施工機械 フルインース 3号RD-2 敷設機 2台 1台 1台 1台 1台 1台																																																																												
試験舗装区間 平面図																																																																														
現在までに 得られたおもな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など		今後の観測によりアービス指数と併に路床の強度性。 今後の試験によりおける工法試験の改良及び漏水等の処理が困難である。																																																																												

試験舗装名		東阿野名古屋試験舗装		整理番号	4-2-8																																																								
所在地		愛知県豊明郡新田町丁目番地		路線名	一般道 東阿野名古屋線																																																								
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	昭和42年12月改訂版の舗装要綱ではC.B.R.25%以下の軟弱路床における舗装設計については明確な答えがなく経験的な設計のみに頼っているのが現状である。これに軟弱路床に対する試験舗装の実施により各工種の比較、層の構成の検討を経年的に追跡調査し舗装設計の方向づけを求めることを目的とする。																																																								
試験舗装の説明図					調査カードの記入者	所 属 愛知県土木部道路建設課 (TEL) 052-961-2111 氏 名 保 井 敏																																																							
報告書 報告者 表題 年月掲載誌など				発表または報告の予定																																																									
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 愛知県土木部道路建設課 052-961-2111 観測 (TEL) 大有道路建設株式会社 052-881-1581		設計 (TEL) 愛知県名古屋土木事務所 052-935-8511 協力機関 (TEL) 愛知県名古屋土木事務所 052-935-8511		工事 (TEL) 大有道路建設株式会社 052-881-1581																																																							
施工年度		48		供用開始年月 昭和49年3月		観測予定年月 昭和52年3月まで																																																							
現在交通量 (台・日1方向) (台・日1車線・1方向)		全交通量		大型車交通量		交通量観測年月日 昭和 年 月 日																																																							
試験舗装の内容		(U)区間延長 607.4m × 9工区 = 540m <table border="1"> <thead> <tr> <th>工 種</th> <th>工 区</th> <th>厚</th> <th>J (cm)</th> <th>等価換算係数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>水 淳</td> <td>①②③④⑤⑥⑦</td> <td>30</td> <td>20</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>洗い砂</td> <td>①②③④⑤⑥⑦</td> <td>30</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>改良土</td> <td>②</td> <td>100</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>切込砕石 (30+0)</td> <td>③④⑦</td> <td>10</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>〃 (50+0)</td> <td>①②⑤⑥⑧</td> <td>20</td> <td>40, 50, 15</td> <td>0.25</td> </tr> <tr> <td>砕 石 (40+0)</td> <td>⑦</td> <td>35</td> <td>—</td> <td>0.40</td> </tr> <tr> <td>水淳粉未消石灰</td> <td>⑧</td> <td>30</td> <td>—</td> <td>0.65</td> </tr> <tr> <td>ソイルメント</td> <td>⑤</td> <td>15</td> <td>—</td> <td>0.65</td> </tr> <tr> <td>溶コ・フリート</td> <td>⑤⑧⑨</td> <td>15</td> <td>20</td> <td>1.10</td> </tr> <tr> <td>アスファルト処理</td> <td>①③④⑦⑧⑨</td> <td>20</td> <td>10, 35</td> <td>0.80</td> </tr> </tbody> </table>					工 種	工 区	厚	J (cm)	等価換算係数	水 淳	①②③④⑤⑥⑦	30	20	—	洗い砂	①②③④⑤⑥⑦	30	—	—	改良土	②	100	—	—	切込砕石 (30+0)	③④⑦	10	—	—	〃 (50+0)	①②⑤⑥⑧	20	40, 50, 15	0.25	砕 石 (40+0)	⑦	35	—	0.40	水淳粉未消石灰	⑧	30	—	0.65	ソイルメント	⑤	15	—	0.65	溶コ・フリート	⑤⑧⑨	15	20	1.10	アスファルト処理	①③④⑦⑧⑨	20	10, 35	0.80
工 種	工 区	厚	J (cm)	等価換算係数																																																									
水 淳	①②③④⑤⑥⑦	30	20	—																																																									
洗い砂	①②③④⑤⑥⑦	30	—	—																																																									
改良土	②	100	—	—																																																									
切込砕石 (30+0)	③④⑦	10	—	—																																																									
〃 (50+0)	①②⑤⑥⑧	20	40, 50, 15	0.25																																																									
砕 石 (40+0)	⑦	35	—	0.40																																																									
水淳粉未消石灰	⑧	30	—	0.65																																																									
ソイルメント	⑤	15	—	0.65																																																									
溶コ・フリート	⑤⑧⑨	15	20	1.10																																																									
アスファルト処理	①③④⑦⑧⑨	20	10, 35	0.80																																																									
試験舗装区間平面図		試験舗装区間 1=640M																																																											
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		結果は供用開始後の経年調査により出るものと考えられる。																																																											

試験舗装名		軟弱路床の試験舗装		整理番号	A-2-9	
所在地		群馬県太田市高林町丁目番地		路線名	(注) 太田熊谷線	
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図	C全通 設計C.B.R.10		試験舗装の目的	C.B.R.値よりTA的に等価の各種の工法による断面を作成し、それぞれの工法の構造上、路面使用性、施工性、経済性の各面から長所、短所の比較検討を行う。		
	表層 (密粒アスコン)			調査カードの記入者	所 属 群馬県 道路建設課	
	基層 (粗粒アスコン)				(TEL) 0272 (23) 1111 (内線562)	
	上層路盤 (アスファルト安定処理) (粒度調整碎石)				氏 名 島 津 友 也	
下層路盤 (アスファルト安定処理) (セメント) (切石 40-60)		発表または報告の予定		建設省土木研究所 舗装研究室長あて報告書		
報告書 (報告者、表題、年月掲載誌など)	計画 建設省土木研究所 舗装研究室 0472 (31) 1251		設計 群馬県道路建設課 (TEL) 0272 (23) 1111 (内線562)	工事 (TEL)	石橋建設工業 (株)	
担当機関 (課名など)	観測 群馬県太田土木事務所 0276 (25) 2345	協力機関 群馬県太田土木事務所 (TEL) 0276 (25) 2345				
施工年度	48	供用開始年月 昭和49年4月	観測予定年月 昭和51年7月まで	観測終了年月	昭和51年7月	
現在交通量 (台・日・1方向)	全交通量	18,714	大型車交通量	1,514	交通量観測年月日	昭和49年7月7日
試験舗装の内容	1) 区間延長		140m/区×6区=840		工 種 表	
	2) 工法		1区 一般的工法		2区 アスファルト安定処理	
	3区 層 換 法		4区 サンドクセチ		5区 フォスパス	
	6区 フォスパス		7区 サンドクセチ		8区 アスファルト舗装	
施工規模	1区 一般工法		2区 アスファルト安定処理		3区 層換法	
工法	4区 サンドクセチ		5区 フォスパス		6区 フォスパス	
配合	7区 サンドクセチ		8区 アスファルト舗装		9区 アスファルト舗装	
使用材料	10区 アスファルト舗装		11区 アスファルト舗装		12区 アスファルト舗装	
施工機械	13区 アスファルト舗装		14区 アスファルト舗装		15区 アスファルト舗装	
など	16区 アスファルト舗装		17区 アスファルト舗装		18区 アスファルト舗装	
試験舗装区間平面図						
現在までに得られたおもな調査観測の結果、今後の問題点など	① ソイルアスコンH=47mmを使用した路盤工はアスコンの橋に施工もしやすく、しかも施工直後灯の付いた場合、管理区間も0.61mmと小さく耐ス力があると思われる(カルデラス工法) ② 2区間の層換法については舗装厚が非常に厚くなり経済的にみても他の工法より高く施工上からも管理区間が非常に厚くなり交通量の多い2車線分の道路ではこの工法では不向きである。					

試験舗装名		48国補舗新第58-B. 64-B合併工事		整理番号	A-2-11	
所在地		茨城県鹿嶋市鹿嶋区新田		路線名	一般県道境間12国線、京道古河線	
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	軟弱路盤に対して行われている各種の工法を取り入れ施工し、各種試験（主にベンチルマンベームによるたわみ）を行ない検討する。又各層の構成、厚さの設計は異例を参考にし、T.A.による方法を主体として決めた。	
報告書（報告者、表題、年月掲載誌など）				調査カードの記入者	所 属 茨城県土木部 道路建設課 (TEL) 舗装係 0292 (24) 5825 氏 名 笑 輪 和 朗	
担当機関（課名など）		計画 (TEL) 土木研究所 舗装研究部 設計 (TEL) 茨城県土木事務所 工事 (TEL) 日本舗道 (株) 観測 (TEL) 茨城県土木事務所 協力機関 (TEL) 茨城県土木事務所 02508 (7) 1231 02508 (7) 1231				
施工年度		48		供用開始年月 昭和49年3月 観測予定年月 昭和49年9月まで 観測終了年月 昭和52年3月 現在交通量 (台/1車線・1方向) 全交通量 3200 大型車交通量 233 交通量観測年月日 昭和46年 月 日		
試験舗装の内容		区間延長 京道古河 270M 境間12国 220M 材料 2.5mm 4.75mm 7.5mm 15mm 30mm 60mm 100mm 200mm 添加材料 安定度 C.B.R. 管理試験 軸圧縮強度 施工規模 配合 使用材料 施工機械 など 添粒式 AS 42.3 6.2 80-100 6.0 82.3 kg 粗 4 AS 32.1 4.4 80-100 4.8 78.8 kg 灰加入要題理 42.8 4.2 80-100 4.0 82.2 kg セメント 1 28.4 6.8 普通ポルチ 4.4 82.3 kg 石灰 1 89.6 3.2 工業用1号 5.4 82.3 kg フックリート版 普通ポルチ 0.7 21.8 kg 増フックリート 普通ポルチ 0.2 3.15 kg 加度調整所 32.1 8.8 1.83 % 切込砕石 (40-60) 12.3 - 11.0 % 入替 85.6 12.9 15.8 %				
試験舗装区間平面図						
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など						

試験舗装名		昭和44年度・名四国道(1号) 有松試験舗装		整理番号	A-3-1																							
所在地	愛知県 都府県 大府市 田井町 丁目 番地			路線名	一般国道1号(名四国道)																							
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	アスファルト舗装における上層路盤の 増植換算係数の検討のための資料を 得ること。使用材料及び施工方法を 材料・構造設計の基礎資料とするものである。																							
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など	昭和45年、46年、47年、48年、49年 舗装に関する経年調査報告書			調査カ 力 の 者	所 属 (TEL)	中部技術事務所 材料試験課																						
				氏 名	村上 茂																							
担当 機関 (課名など)	計画 (TEL)	設計 (TEL)	工事 (TEL)	発表ま たは報 告の予 定																								
	中部技術事務所材料試験課 052-711-8121	中部技術事務所材料試験課 052-711-8121	大府道路株式会社 052-881-1581																									
観測 (課名など)	同 上		協力機関 (TEL)	大府道路株式会社 052-881-1581																								
施工 年度	44	供用開始年月	昭和44年11月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月 昭和 年 月																						
現在交通 量(台日・1方向) (台日車線・1方向)	全交通量	13,161	大型車 交通量	6,580	交通量観 測年月日	昭和 年 月 日																						
試験舗装の 内容	下図に示す数字は工種番号であり、次の配合で実施した。 <table border="0"> <tr> <td>下り線</td> <td>上り線</td> </tr> <tr> <td>15 アスファルト安定処理(切砕80%, 粗砂20%, AS4.0%)</td> <td>15 アスファルト安定処理(切砕80%, 粗砂20%, AS4.0%)</td> </tr> <tr> <td>4 " (山砂利10%, 山砂10%, AS5.0%)</td> <td>3 " (切砕40% スクリンフィックス50%, 山砂10%, AS3.0%)</td> </tr> <tr> <td>6 " (山砂100%, AS3.5%)</td> <td>6 " (山砂100%, AS3.5%)</td> </tr> <tr> <td>5 " (山砂利90%, 山砂10%, AS3.0%)</td> <td>5 " (山砂利90%, 山砂10%, AS3.0%)</td> </tr> <tr> <td>2 " (切砕40% スクリンフィックス50%, 山砂10%, AS3.5%)</td> <td>2 " (切砕40% スクリンフィックス50%, 山砂10%, AS3.5%)</td> </tr> <tr> <td>13 粒度調整スラグ(軟質スラグ100%)</td> <td>12 粒度調整スラグ(硬質スラグ)</td> </tr> <tr> <td>10 アスファルト安定処理(切砕20% スクリンフィックス10%, AS乳剤80%)</td> <td>11 " 砕石(山砂50%, 山砂30%, アスト20%)</td> </tr> <tr> <td>8 セメント安定処理(切砕70%, アスト30%, セメント3.0%)</td> <td>8 セメント安定処理(切砕70%, アスト30%, セメント3.0%)</td> </tr> <tr> <td>9 " (切砕30%, アスト20%, 山砂50%, セメント4.0%)</td> <td>7 " (セメント70%, アスト30%, セメント5.5%)</td> </tr> <tr> <td>4 石灰 " (山砂利90%, 山砂10%, 石灰2.5%)</td> <td>1 浸透式マカダム (砕石2-7号, AS乳剤17.14g/m²)</td> </tr> </table>						下り線	上り線	15 アスファルト安定処理(切砕80%, 粗砂20%, AS4.0%)	15 アスファルト安定処理(切砕80%, 粗砂20%, AS4.0%)	4 " (山砂利10%, 山砂10%, AS5.0%)	3 " (切砕40% スクリンフィックス50%, 山砂10%, AS3.0%)	6 " (山砂100%, AS3.5%)	6 " (山砂100%, AS3.5%)	5 " (山砂利90%, 山砂10%, AS3.0%)	5 " (山砂利90%, 山砂10%, AS3.0%)	2 " (切砕40% スクリンフィックス50%, 山砂10%, AS3.5%)	2 " (切砕40% スクリンフィックス50%, 山砂10%, AS3.5%)	13 粒度調整スラグ(軟質スラグ100%)	12 粒度調整スラグ(硬質スラグ)	10 アスファルト安定処理(切砕20% スクリンフィックス10%, AS乳剤80%)	11 " 砕石(山砂50%, 山砂30%, アスト20%)	8 セメント安定処理(切砕70%, アスト30%, セメント3.0%)	8 セメント安定処理(切砕70%, アスト30%, セメント3.0%)	9 " (切砕30%, アスト20%, 山砂50%, セメント4.0%)	7 " (セメント70%, アスト30%, セメント5.5%)	4 石灰 " (山砂利90%, 山砂10%, 石灰2.5%)	1 浸透式マカダム (砕石2-7号, AS乳剤17.14g/m ²)
下り線	上り線																											
15 アスファルト安定処理(切砕80%, 粗砂20%, AS4.0%)	15 アスファルト安定処理(切砕80%, 粗砂20%, AS4.0%)																											
4 " (山砂利10%, 山砂10%, AS5.0%)	3 " (切砕40% スクリンフィックス50%, 山砂10%, AS3.0%)																											
6 " (山砂100%, AS3.5%)	6 " (山砂100%, AS3.5%)																											
5 " (山砂利90%, 山砂10%, AS3.0%)	5 " (山砂利90%, 山砂10%, AS3.0%)																											
2 " (切砕40% スクリンフィックス50%, 山砂10%, AS3.5%)	2 " (切砕40% スクリンフィックス50%, 山砂10%, AS3.5%)																											
13 粒度調整スラグ(軟質スラグ100%)	12 粒度調整スラグ(硬質スラグ)																											
10 アスファルト安定処理(切砕20% スクリンフィックス10%, AS乳剤80%)	11 " 砕石(山砂50%, 山砂30%, アスト20%)																											
8 セメント安定処理(切砕70%, アスト30%, セメント3.0%)	8 セメント安定処理(切砕70%, アスト30%, セメント3.0%)																											
9 " (切砕30%, アスト20%, 山砂50%, セメント4.0%)	7 " (セメント70%, アスト30%, セメント5.5%)																											
4 石灰 " (山砂利90%, 山砂10%, 石灰2.5%)	1 浸透式マカダム (砕石2-7号, AS乳剤17.14g/m ²)																											
試験舗装区間 平面図																												
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	たわみ量は、経年的に見れば全工種を通じて0.06mm/年程度の低下を認めているが、46年度から47年度にかけての最近一 年間は、低下割合が大きい傾向(路面温度差を考慮に入ると46年は平均22.4℃、47年度は31.9℃であったため) 温度換算が出来れば明白である)にある。工種別に見てもアスファルト安定処理が大体同じ割合で低下す るに對してセメント安定処理は施工1年後も徐々に低下する傾向が認められる。 測定位置も走行車線の方が道端車線より大きく特にセメント系、粗粒砕石、浸透式マカダムおよび軟質 スラグにおいてその差が大きく、アスファルト系ペインダーを用いてない工種に限っていることは、わが国現況から 推察して、骨材間摩擦の度合によるものと考えられる。																											

試験舗装名		西広島バイパス試験舗装		整理番号	A-3-2		
所在地		広島 都府 広島 郡 五日市 町 丁目 番地		路線名	一般国道 2号		
試験舗装の断面図 または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	中国地方に豊富な「マサ」を主として利用した下層路盤材料の安定処理などの効果も比較検討し「マサ」の下層路盤材としての利用方法を確立し舗装の耐久性に及ぼす下層路盤安定処理の影響ならびに構造設計に関する基礎資料とする		
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		技術管理業務報告 45. 46. 47. 年度		調査カードの記入者	所属 (TEL)	中国技術事務所 0822-81-1251	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL)	中国技術事務所工務課 0822-81-1251	設計 (TEL)	広島国道工事事務所工務課 0822-81-4131	工事 (TEL)	前田道路株式会社 0822-92-2222
		観測 (TEL)	中国技術事務所工務課 0822-81-1251	協力機関 (TEL)	広島国道工事事務所 0822-81-4131		
施行年度	45	供用開始年月	昭和46年 8 月	観測予定年月	昭和55年 3 月まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日1車線1方向)	全交通量	8100	大型車交通量	600	交通量観測年月日	昭和48年 11 月 9 日	
試験舗装の内容							
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など	使用材料はマサは現地の採取の路床と同じ材料とする。 ○切込砕石は最大粒径60mmとする。 ○ソールセメント(マサ)は10%を目量としセメント量はマサの4%とする。 ○ソールセメント(マサ)砕石30%マサ70%と砕石の最大粒径は40mmはマサの4%とする。 ○マサ消石灰 消石灰はマサの4%とする。 ○マサセメント+エキ, マサに対しセメント及エキは共に4%とする。 ○鉾澤 最大粒径25mmとする。 ○水澤 ○マサ+スチット消石灰 マサに対しスチット消石灰は3%とする。						
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)							
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	ソールセメント系の下層路盤施工工区は他工区に比マサの量が少い。						

試験舗装名		夏梨子 試験舗装							整理番号	A-3-3																																																																													
所在地		福島県 都道府県 白河 市町村 夏梨子 丁目 番地							路線名	一般道路 坂本白河線																																																																													
試験舗装の断面図	<table border="1"> <tr> <th>工種</th> <th>厚さ</th> <th>1.25</th> <th>2.25</th> <th>3.25</th> <th>4.25</th> <th>5.25</th> </tr> <tr> <td>表層(修正)</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>基層(修正)</td> <td>-</td> <td>50</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>下層(修正)</td> <td>120</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>〃 (修正)</td> <td>-</td> <td>200</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>〃 (修正)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>250</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>〃 (修正)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>120</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>〃 (修正)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>120</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>下層(修正)</td> <td>360</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>450</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>全厚</td> <td>530</td> <td>309</td> <td>300</td> <td>450</td> <td>470</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ta</td> <td>206</td> <td>230</td> <td>2125</td> <td>215</td> <td>206</td> <td></td> </tr> </table>							工種	厚さ	1.25	2.25	3.25	4.25	5.25	表層(修正)	50	50	50	50	50	50	基層(修正)	-	50	-	-	-	-	下層(修正)	120	-	-	-	-	-	〃 (修正)	-	200	-	-	-	-	〃 (修正)	-	-	250	-	-	-	〃 (修正)	-	-	-	120	-	-	〃 (修正)	-	-	-	-	120	-	下層(修正)	360	-	-	-	450	300	全厚	530	309	300	450	470		Ta	206	230	2125	215	206		試験舗装の目的	1.各種舗装工法及材料における耐久性能の比較検討。 2.フルアス法による効果。 3.加温アスファルト合材における温度変化の追跡調査。 4.凍害の追跡調査。	
工種	厚さ	1.25	2.25	3.25	4.25	5.25																																																																																	
表層(修正)	50	50	50	50	50	50																																																																																	
基層(修正)	-	50	-	-	-	-																																																																																	
下層(修正)	120	-	-	-	-	-																																																																																	
〃 (修正)	-	200	-	-	-	-																																																																																	
〃 (修正)	-	-	250	-	-	-																																																																																	
〃 (修正)	-	-	-	120	-	-																																																																																	
〃 (修正)	-	-	-	-	120	-																																																																																	
下層(修正)	360	-	-	-	450	300																																																																																	
全厚	530	309	300	450	470																																																																																		
Ta	206	230	2125	215	206																																																																																		
報告書	「福島」 期刊誌 SAT 基 坂本白河線の試験舗装について							調査カードの記入者	所 属 道路建設課 舗装係 (TEL) 0245-21-1111 氏 名 佐藤 清一郎																																																																														
担当機関	計画 (TEL) 土木部道路建設課 舗装係 0245-21-1111		設計 (TEL) 白河建設事務所 計画課 一係 02482-2-1111		工事 (TEL) 日本舗装 K.K. 0245-57-1111		観測 (TEL) 白河建設事務所 計画課 一係 02482-2-1111		協力機関 福島県建設技術研究所 (TEL) 0249-22-9387																																																																														
施工年度	46		供用開始年月 昭和47年4月		観測予定年月 昭和56年3月まで		観測終了年月 昭和 年 月																																																																																
現在交通量 (台日・1方向)	全交通量 700		大型車交通量 140		交通量観測年月日 昭和46年 月 日																																																																																		
試験舗装の内容	(1) 舗装構造 100%フルアス 500mm (2) 使用材料 5-7号砕石 A-5級アスファルト (3) 補修 各工種試験範囲の1/2に中位にて施工 スクリーン・コングレート・コンクリート (4) 試験概要 <table border="1"> <tr> <th>工種</th> <th>記号</th> <th>補修</th> <th>追加材料</th> <th>有塩試験結果 (4度 CBR-試験)</th> <th>備考</th> </tr> <tr> <td>石灰安定土</td> <td>L12</td> <td>31.3</td> <td>8.1</td> <td>50% 26~30</td> <td>4度温度10~30</td> </tr> <tr> <td>アスファルト</td> <td>A20</td> <td>32.1</td> <td>4.0</td> <td>80~100 4.5</td> <td>713~832</td> </tr> <tr> <td>〃</td> <td>A25</td> <td>35.1</td> <td>5.1</td> <td>80~100 4.5</td> <td>713~832</td> </tr> <tr> <td>セメント</td> <td>C12</td> <td>38.2</td> <td>3.0</td> <td>70% 4.5</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>雑用砂</td> <td>N15</td> <td>39.5</td> <td>2.2</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>セメント</td> <td>G35</td> <td>82</td> <td>0.0</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>										工種	記号	補修	追加材料	有塩試験結果 (4度 CBR-試験)	備考	石灰安定土	L12	31.3	8.1	50% 26~30	4度温度10~30	アスファルト	A20	32.1	4.0	80~100 4.5	713~832	〃	A25	35.1	5.1	80~100 4.5	713~832	セメント	C12	38.2	3.0	70% 4.5	25	雑用砂	N15	39.5	2.2			セメント	G35	82	0.0																																					
工種	記号	補修	追加材料	有塩試験結果 (4度 CBR-試験)	備考																																																																																		
石灰安定土	L12	31.3	8.1	50% 26~30	4度温度10~30																																																																																		
アスファルト	A20	32.1	4.0	80~100 4.5	713~832																																																																																		
〃	A25	35.1	5.1	80~100 4.5	713~832																																																																																		
セメント	C12	38.2	3.0	70% 4.5	25																																																																																		
雑用砂	N15	39.5	2.2																																																																																				
セメント	G35	82	0.0																																																																																				
試験舗装区間平面図																																																																																							
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	1. フルアス法による温度変化結果、施工時最大温度+3℃~-3℃以下に温度低下が非常に多く、今後冬季施工に際しては、厚仕上り土 max 10% (凍害発生防止) とし、凍害防止効果の調査が必要である。また、フルアス法による効果の調査が必要である。 2. 55度舗装工法によるフルアス法との比較。																																																																																						

試験舗装名		関ヶ原道路舗装修繕工事		整理番号	A-3-4																							
所在地		岐阜 都道 不破 市 関ヶ原村 丁目 番地		路線名	一般国道21号																							
試験舗装の断面図または試験の説明図				試験舗装の目的	在来舗装を破砕し、これを路盤として使用する場合の適応性を見出すため。																							
	表層工 (強粒度型アスコン) 中層工 (粗粒度型アスコン) 基層工 (開粒度型アスコン) コンクリート版の破砕層 既設路盤 (切砕 $t=30$)				調査力の記入者	所属 (TEL) 岐阜国道工事事務所管理課 0582-71-3171																						
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など				発表または報告の予定																								
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	設計 (TEL)	工事 (TEL)	中野地方建設局 岐阜国道工事事務所管理課 (0582-71-3171) 中野地方建設局 岐阜国道工事事務所 改修木材株式会社 (0584-81-2121)																								
観測 (TEL)	協力機関 (TEL)																											
施工年度	48	供用開始年月	昭和48年12月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月 昭和 年 月																						
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日・車線・1方向)	全交通量	4,500	大型車交通量	2,400	交通量観測年月日	昭和49年4月 日																						
試験舗装の内容	(1) 区間延長 $L = 520\text{m}$ (2) 面積 $A = 4000\text{m}^2$ (3) 施工方法 既設コンクリート版 ($t = 23\text{cm}$) をコマンドにより $\text{Max } 15\text{cm}$ 程度に小割し、開粒度型アスコン ($t = 7\text{cm}$) を舗装石1ヶ月程度交通解放後、中間層及表層を施工した。																											
施行規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">種類</th> <th colspan="2">粗 度</th> <th rowspan="2">配合率 (%)</th> <th rowspan="2">粒径度 (kg)</th> </tr> <tr> <th>2.5mm 通過 (%)</th> <th>0.075mm 通過 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>底 粒</td> <td>43.4</td> <td>6.6</td> <td>5.9</td> <td>953</td> </tr> <tr> <td>粗 粒</td> <td>31.3</td> <td>6.0</td> <td>4.9</td> <td>843</td> </tr> <tr> <td>開 粒</td> <td>26.1</td> <td>6.3</td> <td>4.7</td> <td>953</td> </tr> </tbody> </table>						種類	粗 度		配合率 (%)	粒径度 (kg)	2.5mm 通過 (%)	0.075mm 通過 (%)	底 粒	43.4	6.6	5.9	953	粗 粒	31.3	6.0	4.9	843	開 粒	26.1	6.3	4.7	953
種類	粗 度		配合率 (%)	粒径度 (kg)																								
	2.5mm 通過 (%)	0.075mm 通過 (%)																										
底 粒	43.4	6.6	5.9	953																								
粗 粒	31.3	6.0	4.9	843																								
開 粒	26.1	6.3	4.7	953																								
試験舗装区間平面図 (距離標、目標物件、区間の配置など)																												
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	路面状態観察の結果異状は認められない。 破砕層の等価換算係数の取り方 (粗調碎石並で良いか)																											

整理番号 A-4-1	
試験舗装名 美々試験道路	路線名 一般国道 36号
所在地 北海道 小樽市 美々町 丁目 番地	試験舗装の目的 凍上防止工法と(1)の置換工法について路床・路盤、凍上抑制層、基層、表層との種々の関連問題を合理的に究明する。
調査カードの記入者 氏名 美馬 孝 発表または報告の予定	
所 属 (TEL) 北海道開発局土木試験所	
報告書 報告者 土木技術資料 Vol.13. NRJ. 表題年報載 「美々試験道路 凍上試験」 誌など	
担 当 機 関 (課名など)	計 画 (TEL) 北海道開発局土木試験所 観 測 (TEL) 北海道開発局土木試験所
設 計 (TEL) 北海道開発局土木試験所 協力機関 (TEL)	工事 (TEL) 北海道開発局土木試験所
施 工 年度 昭和44年 供用開始年月 昭和44年 月	観測予定年月 昭和 年 月まで 観測終了年月 昭和44年 3月
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量 8,083 大型車 交通量 2,363
交通量観測年月日 昭和44年 3月26日	
試験舗装の内容 施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など	1. 反間延長 L = 300m 2. 凍上防止工法と(1)の置換工法
試験舗装区間平面図 距離標、目標物件、区間の配置など	
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	1. 凍結深さ - 一般に舗装厚さが大きくなるほど凍結深さは深くなる。 - 同一材料では0.074以下含有量が少いほど、凍結深さは深くなる傾向にある。 - 凍上抑制層用材料に砂と細粒火山灰とを使用した場合、砂使用の方が凍結深さは深くなる。 2. 凍上量について - 凍上にくい材料で置き換えした場合、同じ材料については置換層が大きいほど路面凍上量は小さい。

試験舗装名		整理番号	
志賀草津道路試験舗装(その1)		A-4-2	
所在地	長野 都道府県 下井市郡 山の内村 丁目 熊の湯番地	路線名	志賀草津道路
試験舗装の断面図		試験舗装の目的	①各種舗装断面の凍結深さ 凍上量の測定 ②寒冷地用表層混合物の 検討
また試験舗装の説明図		調査カドの記入者	所 属 日本道路公団試験所 (TEL) 舗装試験室 0427-71-1021 氏 名 宮岡 洋二郎
報告書(報告者)年月日	関川島 宮岡 東名中央道の小笠原寒冷地に付した試験舗装、日本道路公団試験所報告 昭和41年度、昭和42年度、川島 宮岡「寒冷地に付した凍結、凍上に関する試験舗装」アスファルト63号、昭和43年 8月	発表または報告の予定	終了
当機(課名)	計画 (TEL) 日本道路公団試験所 0427-71-1621 観測 (TEL) 志賀草津道路工事事務所 協力機関 (TEL) 日本道路公団 試験所 舗装試験室	設計 (TEL) 志賀草津道路工事事務所 027988-3650	工事 (TEL) 日本舗道株式会社 03-567-3171
施工年度	4/	供用開始年月	昭和41年11月
現在交通量(台・日・1方向)	全交通量 2,500 大型車交通量 50	観測予定年月	昭和 年 月まで
観測終了年月	昭和42年3月	交通量観測年月日	昭和48年8月 日
試験舗装の内容	(1)施工規模 延長 20m, 巾 3.5m (2)舗装断面の種類 現道(新利道)上に舗装厚 0.25m 45cm, 60cm の5種。 (3)配合及び粒度 右表に示す (4)埋設計器 凍上板温度計、路面温度計、水位 計、 (5)測定項目 凍上量、凍結深さ、天候、気温、水位 積雪量、交通量		
試験舗装区間平面図			
現在までに得られたおもな調査観測の結果、今後の問題点など	①最大凍結深さ15cm舗装断面の種類に付した影響は、10cm、20cm、25cm、30cm、35cm、40cm、45cm、50cm、55cm、60cm、65cm、70cm、75cm、80cm、85cm、90cm、95cm、100cm、105cm、110cm、115cm、120cm、125cm、130cm、135cm、140cm、145cm、150cm、155cm、160cm、165cm、170cm、175cm、180cm、185cm、190cm、195cm、200cm、205cm、210cm、215cm、220cm、225cm、230cm、235cm、240cm、245cm、250cm、255cm、260cm、265cm、270cm、275cm、280cm、285cm、290cm、295cm、300cm、305cm、310cm、315cm、320cm、325cm、330cm、335cm、340cm、345cm、350cm、355cm、360cm、365cm、370cm、375cm、380cm、385cm、390cm、395cm、400cm、405cm、410cm、415cm、420cm、425cm、430cm、435cm、440cm、445cm、450cm、455cm、460cm、465cm、470cm、475cm、480cm、485cm、490cm、495cm、500cm、505cm、510cm、515cm、520cm、525cm、530cm、535cm、540cm、545cm、550cm、555cm、560cm、565cm、570cm、575cm、580cm、585cm、590cm、595cm、600cm、605cm、610cm、615cm、620cm、625cm、630cm、635cm、640cm、645cm、650cm、655cm、660cm、665cm、670cm、675cm、680cm、685cm、690cm、695cm、700cm、705cm、710cm、715cm、720cm、725cm、730cm、735cm、740cm、745cm、750cm、755cm、760cm、765cm、770cm、775cm、780cm、785cm、790cm、795cm、800cm、805cm、810cm、815cm、820cm、825cm、830cm、835cm、840cm、845cm、850cm、855cm、860cm、865cm、870cm、875cm、880cm、885cm、890cm、895cm、900cm、905cm、910cm、915cm、920cm、925cm、930cm、935cm、940cm、945cm、950cm、955cm、960cm、965cm、970cm、975cm、980cm、985cm、990cm、995cm、1000cm、1005cm、1010cm、1015cm、1020cm、1025cm、1030cm、1035cm、1040cm、1045cm、1050cm、1055cm、1060cm、1065cm、1070cm、1075cm、1080cm、1085cm、1090cm、1095cm、1100cm、1105cm、1110cm、1115cm、1120cm、1125cm、1130cm、1135cm、1140cm、1145cm、1150cm、1155cm、1160cm、1165cm、1170cm、1175cm、1180cm、1185cm、1190cm、1195cm、1200cm、1205cm、1210cm、1215cm、1220cm、1225cm、1230cm、1235cm、1240cm、1245cm、1250cm、1255cm、1260cm、1265cm、1270cm、1275cm、1280cm、1285cm、1290cm、1295cm、1300cm、1305cm、1310cm、1315cm、1320cm、1325cm、1330cm、1335cm、1340cm、1345cm、1350cm、1355cm、1360cm、1365cm、1370cm、1375cm、1380cm、1385cm、1390cm、1395cm、1400cm、1405cm、1410cm、1415cm、1420cm、1425cm、1430cm、1435cm、1440cm、1445cm、1450cm、1455cm、1460cm、1465cm、1470cm、1475cm、1480cm、1485cm、1490cm、1495cm、1500cm、1505cm、1510cm、1515cm、1520cm、1525cm、1530cm、1535cm、1540cm、1545cm、1550cm、1555cm、1560cm、1565cm、1570cm、1575cm、1580cm、1585cm、1590cm、1595cm、1600cm、1605cm、1610cm、1615cm、1620cm、1625cm、1630cm、1635cm、1640cm、1645cm、1650cm、1655cm、1660cm、1665cm、1670cm、1675cm、1680cm、1685cm、1690cm、1695cm、1700cm、1705cm、1710cm、1715cm、1720cm、1725cm、1730cm、1735cm、1740cm、1745cm、1750cm、1755cm、1760cm、1765cm、1770cm、1775cm、1780cm、1785cm、1790cm、1795cm、1800cm、1805cm、1810cm、1815cm、1820cm、1825cm、1830cm、1835cm、1840cm、1845cm、1850cm、1855cm、1860cm、1865cm、1870cm、1875cm、1880cm、1885cm、1890cm、1895cm、1900cm、1905cm、1910cm、1915cm、1920cm、1925cm、1930cm、1935cm、1940cm、1945cm、1950cm、1955cm、1960cm、1965cm、1970cm、1975cm、1980cm、1985cm、1990cm、1995cm、2000cm、2005cm、2010cm、2015cm、2020cm、2025cm、2030cm、2035cm、2040cm、2045cm、2050cm、2055cm、2060cm、2065cm、2070cm、2075cm、2080cm、2085cm、2090cm、2095cm、2100cm、2105cm、2110cm、2115cm、2120cm、2125cm、2130cm、2135cm、2140cm、2145cm、2150cm、2155cm、2160cm、2165cm、2170cm、2175cm、2180cm、2185cm、2190cm、2195cm、2200cm、2205cm、2210cm、2215cm、2220cm、2225cm、2230cm、2235cm、2240cm、2245cm、2250cm、2255cm、2260cm、2265cm、2270cm、2275cm、2280cm、2285cm、2290cm、2295cm、2300cm、2305cm、2310cm、2315cm、2320cm、2325cm、2330cm、2335cm、2340cm、2345cm、2350cm、2355cm、2360cm、2365cm、2370cm、2375cm、2380cm、2385cm、2390cm、2395cm、2400cm、2405cm、2410cm、2415cm、2420cm、2425cm、2430cm、2435cm、2440cm、2445cm、2450cm、2455cm、2460cm、2465cm、2470cm、2475cm、2480cm、2485cm、2490cm、2495cm、2500cm、2505cm、2510cm、2515cm、2520cm、2525cm、2530cm、2535cm、2540cm、2545cm、2550cm、2555cm、2560cm、2565cm、2570cm、2575cm、2580cm、2585cm		

試験舗装名		志賀草津道路試験舗装 (その2)		整理番号	A-4-3																																																			
所在地		長野 下高井 山の内 町 管内 番地		路線名	志賀草津道路 (国道129号線)																																																			
試験舗装の断面図 または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	① スタイロフォーム断熱材の断熱効果、凍上防止効果の確認。 ② 寒冷地舗装構造の基本的な考え方の検討。 ③ 凍結深さ推定式の検討。																																																			
報告書 報告者 表題 年 月 掲載 誌など		道路公団試験所報告 (49年度)		調査カードの記入者	所属 (TEL) 道路公団試験所雪氷対策試験室 氏名 加 島 哲 雄																																																			
担 当 機 関 (課名など)	計画 (TEL) 0427-91-1621 観測 (TEL) 0427-91-1621	設計 (TEL) 志賀草津道路工事事務所 協力機関 (TEL) 志賀草津管理事務所 027983-3650	工事 (TEL) 日本舗道株式会社 03-567-8171																																																					
施工年度	44	供用開始年月	昭和45年9月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和49年3月																																																	
現在交通量 (台・1方向) (台・日1車線・1方向)	全交通量 2500 2500	大型車 交通量	50 50	交通量観測年月日	昭和48年8月 日																																																			
試験舗装の内容	① 区間延長 $30m \times 4 \text{区間} + 20m \times 5 \text{区間} = 220m$																																																							
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など	② <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>雪積深さ</th> <th>断熱材の有無</th> <th>工法</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A 断面</td> <td>70cm</td> <td>有</td> <td>置換工法</td> <td></td> </tr> <tr> <td>B "</td> <td>70</td> <td>25cm 有</td> <td>断熱工法</td> <td></td> </tr> <tr> <td>C "</td> <td>70</td> <td>38cm 有</td> <td>断熱工法</td> <td></td> </tr> <tr> <td>D "</td> <td>70</td> <td>25cm 有</td> <td>置換工法</td> <td></td> </tr> <tr> <td>E "</td> <td>70</td> <td>有</td> <td>置換工法</td> <td></td> </tr> <tr> <td>F "</td> <td>00</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>G "</td> <td>80</td> <td></td> <td></td> <td>アスベスト 20cm</td> </tr> <tr> <td>H "</td> <td>30</td> <td></td> <td>フルデック工法</td> <td></td> </tr> <tr> <td>I "</td> <td>50</td> <td>25cm 有</td> <td>コンクリート</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>							雪積深さ	断熱材の有無	工法	備考	A 断面	70cm	有	置換工法		B "	70	25cm 有	断熱工法		C "	70	38cm 有	断熱工法		D "	70	25cm 有	置換工法		E "	70	有	置換工法		F "	00				G "	80			アスベスト 20cm	H "	30		フルデック工法		I "	50	25cm 有	コンクリート	
	雪積深さ	断熱材の有無	工法	備考																																																				
A 断面	70cm	有	置換工法																																																					
B "	70	25cm 有	断熱工法																																																					
C "	70	38cm 有	断熱工法																																																					
D "	70	25cm 有	置換工法																																																					
E "	70	有	置換工法																																																					
F "	00																																																							
G "	80			アスベスト 20cm																																																				
H "	30		フルデック工法																																																					
I "	50	25cm 有	コンクリート																																																					
試験舗装区間 平面図 距離標、目 標物件、区 間の配置 など																																																								
現在までに 得られたおもな調査観測の結果・ 今後の問題点など	① スタイロフォーム断熱材の凍上防止効果は優れており、今後残された問題は経路性、施工性の点に於ける。 ② 置換え深さは凍結深さの80%程度が一般的であり、融解期の支持力低下を防止する意味から上部に剛な層を設けることが必要である。 ③ 凍結深さ推定式の部分積算深度 Simplified Neumann Formula より求めた計算値は観測値と比較的よく合致した。																																																							

試験舗装名		第二磐梯吾妻道路試験舗装		整理番号	A-4-4	
所在地		福島県福島市丁目番地		路線名	第二磐梯吾妻道路	
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	① 気泡モルタル・コンクリートの断熱効果、打設断面の支持力、施工性についての検討 ② 積雪の保温効果の測定	
報告書 報告者 表題 年月掲載 誌など		道路公団試験所報告（昭和47年度）		調査カードの記入者	所属 (TEL) 道路公団試験所 0427 (91) 0427 (91) 1621 氏名 加島 哲雄	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 道路公団建設設計課、工事課	設計 (TEL) 建設第二磐梯吾妻工事事務所	工事 (TEL) 日本屋青工事株式会社	03-271-6781	
観測 (TEL) 試験所雪水対策試験型		観測機 (TEL) 福島県道路公社				
施工年度		46	供用開始年月	昭和47年11月	観測予定年月	昭和 年 月 まで
現在交通量 (台・日1方向)		全交通量	250	大型車交通量	25	交通量観測年月日
			250		25	昭和49年7月 日
試験舗装の内容		(1) 気泡モルタル試験結果 (2) パーライト フォーサイト55 (密度25~50mm) 単位重量 0.19~0.23 kg/m³ (3) 吸水率および熱伝導率 供試体 吸水量 吸水率 乾比重量 熱伝導率 重量 5時間 24時間 5時間 24時間 kg/m³ kcal/m·h·°C 182.3 28.8 34.4 11.3 13.4 0.77 0.20				
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など		(4) 配合および強度 配合比 水 1.15 45 48% 750 243 砂 1.95 1.91 0.87 (0.4%) (0.4%) 55 13				
試験舗装区間平面図						
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		① 気泡モルタル・コンクリートの断熱効果は認められるが、その効果はあまり大きくなく、凍上量、凍結結果において顕著な凍上防止効果は認められなかった。 ② 積雪の保温効果は大きく、30~40cm程度の積雪下、路面は外気温の影響を受けにくいものと思われる。				

試験舗装名		美々試験道路		整理番号	A-4-5		
所在地		北海 道 庁 苫 小 牧 市 美 々 町 丁 目 番 地		路線名	一般国道36号		
試験舗装の断面図 または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	アスファルト舗装における断熱工法の凍上抑制効果を調べる。		
報告書 報告者 表題年報 掲載誌など		第17回 北海道開発局技術研究発表会 論文集 「美々試験道路の断熱工法に関する試験舗装の施工について」		調査カードの記入者	所・属 (TEL)	北海道開発局土木試験所 011-841-1111	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL)	北海道開発局土木試験所	設計 (TEL)	北海道開発局土木試験所	工事 (TEL)	北海道開発局土木試験所
施工年度		供用開始年月	昭和48年11月	観測予定年月	昭和53年5月まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通量 (台日・1方向)		全交通量	8,083	大型車交通量	2,363	交通量観測年月日	昭和49年3月26日
試験舗装の内容		1. 区間延長 $l = 7.57 \times 5 = 37.57$ 2. 使用材料 粗粒式アスファルトコンクリート: 表層 粗粒式アスファルトコンクリート: 基層 アスファルト安定処理: 上層路盤 切込砂利: 40%級: 下層路盤 断熱材: 均し砂 3. 凍上防止工法として断熱工法および道床工法 4. 管理試験結果 路床土: シルト分79%, 凍上率17.5%, 設計CBR=3.5 凍上抑制層: 砂の比重2.65 下層路盤: ロス減量28%, シルト分7%, 設計CBR=36 表層: アス量6.8%, 石粉11.5%, 砂43.3%, 碎石28.4%, 安定度694kg ラバリング試験11ヶ月経過後0.9cm ² 5. 内容 断熱材の埋設位置を変えた場合の凍上抑制効果も調査検討する。					
試験舗装区間平面図 距離標, 目標物件, 区間の配置など							
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		昭和48年度で断熱材を用いた試験道路を築造した。調査・観測についての資料は未だ得ていないが、築造時の断熱材の施工性、断熱材の上部、下部の均し砂および路盤の施工性について資料を積み。					

整理番号		A-5-2	
試験舗装名		カーバイド滓安定処理工法試験舗装	
路線名		主要地方道 大阪中央環状線	
所在地		大阪府 松原市 丹南町 岡手 番地	
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図		① 現地混合によるカーバイド滓安定処理路盤工法の適正検討。 ② 石灰系路盤工法の高温期特性把握と、施工上の留意点検討。	
調査カードの記入者		所属 大阪府道路作業事務所 (TEL) 0722-29-3321 氏名 坂下 治 雄	
報告書 報告者 表題 年月 掲載誌など		“舗装”誌 Vol.5 No.5 (1970) 坂下：カーバイド滓による土質安定処理工法。	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 大阪府道路作業事務所 0722-29-3321 設計 (TEL) 大阪府道路作業事務所 0722-29-3321 工事 (TEL) 木下舗道株式会社 06-443-1856 観測 (TEL) 大阪府道路作業事務所 0722-29-3321 協力機関 (TEL)	
施工年度		42	
供用開始年月		昭和43年4月	
観測予定年月		昭和 年 月 まで	
観測終了年月		昭和43年5月	
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)		全交通量 15365 3841 大型車交通量 5909 1477 交通量観測年月日 昭和46年 月 日	
試験舗装の内容		(1) 区間延長 200m (乾燥カーバイド滓処理(100m) 調査結果 混油 (100m) (2) 使用材料 (a) 山土 (富田林産 厚砂土) 粒径 1.18mm以下 篩目 15 10 5 2 0.75mm 0.425mm (a) (b) 通過率 100 95 85 60 15 5 29 10 9.8 1.8 現地施工 20% (b) 乾燥カーバイド滓 混油カーバイド滓 (割合 35~50% 混油化等差) (3) 配合 乾燥混油率 5% 使用 (D.W.) (4) 現地混合機械 掘削機改良型ロードミキライザー	
試験舗装区間 平面図 距離標、目 標物件、区 間の配置 など			
現在までに 得られたおもな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など		① 高温期のカーバイド滓処理土の支持力上昇は早く遅速く、この場合(気温33~34℃)施工直後の現場CBRは約40~50%の路盤が、翌日はいづれも土質路盤支持力規定80%以上廻り、10日後で施工当初の約5倍(25%)近い支持力増加がみられ、早期、長期強度失、路盤工法として充分安定した支持力効果を示すことが判った。 ② 早期強度の低い混油滓も、長期強度では乾燥滓同様の支持力効果を示した。 ③ 石灰系工法の場合、高温下での施工は収縮亀裂が起り易い、(特に山土に細粒のり多量の場合など)施工直後、上に何らかの保護層を設けるか、シーリングトを施すなど、水分蒸発防止策を講ずれば、亀裂発生を防止できることが判った。	

試験舗装名		水湾特殊安定処理砕石路盤試験舗装		整理番号	A-5-3		
所在地		大阪 都道 三島 市(郡) 島本 町 尺代丁 番地		路線名	一般府道 柳谷島本線		
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	① 水湾特殊安定処理砕石の凝結特性からみた路盤効果の検討。 ② 配合比とミニトリに変化してセメント処理砕石との経済効果比較。		
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など				調査カードの記入者	所属 大阪府道路作業事務所 (TEL) 0722-29-3321 氏名 坂下 治雄		
担当機関 (課名など)	計画 (TEL) 大阪府道路作業事務所 0722-29-3321 観測 (TEL) ,	設 大阪府道路作業事務所 工務課 (TEL) 0722-29-3321 協力機関 (TEL) 太平舗道(株) 大阪支店 06-361-8131	工事 (TEL) 光舗道(株) 大阪支店 0726-74-0308				
施工年度	48	供用開始年月	昭和48年11月	観測予定年月	昭和50年11月まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量	660	大型車交通量	342	交通量観測年月日	昭和46年 月 日	
試験舗装の内容	(1) 区間延長 2.62km (2) 使用材料 (イ) 粒状材料 (使用材料) 70(目) 20 25 20 13 5 2.5 0.4 0.075 通過率 (%) 100 95 94 93 91 88 84 79 (ロ) 水湾特殊安定処理材(太平2号法) (水 湾) ----- 72% (割敷剤(セメント)) ----- 18% (増強剤(硫酸鉄)) ----- 10% (3) 運送ミキサーによる中央フラント混合。						
試験舗装区間平面図 (距離標、目標物件、区間の配置など)							
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	(1) 1ヶ月後、A配合では未だ完全な凝結状態が得られなかったが、B、C配合ではほぼ凝結硬化状態がみられた。 (2) 3ヶ月後にはA配合に於いてミニトリ採取可能な程度の凝結状態が得られた。 (3) セメント処理砕石路盤工法とは、経済的に本工法のA配合(安定割7%使用)に匹敵するが、長期的には問題点として、早期的にはやや強度不足の感あり。						

整理番号		A-5-4	
試験舗装名		西広島バイパス試験舗装(その2)	
所在地		広島 都道府県 広島 区 石田 丁目 番地	
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図		試験舗装の目的 西広島バイパス試験舗装五日市地区の9種類の中から良好と思われる下層路盤(マサ土を主材としたソイルセメント)について施工規模を増大し施工することにより当初目的の追加資料と効果の確認を行なう	
報告書 報告者 表題 年 月 掲載 誌 など		調査カードの記入者 所 属 中国技術事務所 (TEL) 0822-81-1251 氏 名 大森 孝雄	
技術管理業務報告書 48年度		発表または報告の予定	
担当機関 (課名など)	計画(TEL) 中国技術事務所 工務課 0822-81-1251 観測(TEL) 中国技術事務所 工務課 0822-81-1251	設計(TEL) 広島国道工事事務所 工務課 0822-81-4131 協力機関(TEL) 広島国道工事事務所 0822-81-4131	工事(TEL) 日本舗道株式会社 0822-92-6133
施工年度	供用開始年月 昭和49年 4月	観測予定年月 昭和55年 3月まで	観測終了年月 昭和 年 月
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日1車線・1方向)	全交通量 8100 8100	大型車交通量 600 600	交通量観測年月日 昭和48年 11月 9日
試験舗装の内容	(1) 正面延長 200m x 3車線 = 600m ² (2) 使用材料 集砂土 --- 現地採取 碎石 (クラングーラン) セメント --- 普通ポルトランドセメント (3) 配合 碎石 集砂土 セメント ソイルセメント 48.7% 48.7% 2.6% ソイルセメント --- 96.9% 3.1% (4) 使用機械 混合 --- ソイルブレンダー (60%) (中央方式) 運搬 --- 2トントラック 敷設 --- モーターグレーダー		
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など	種類 記号 5 th 25 th 007 th Pass Pass (%) 砕石処理 C-20 993 898 106 3.1 96~99 (集砂土セメント) C-35 993 898 106 3.1 98~99 (集砂土セメント) C-20 681 531 2.0 2.6 106, 108 (集砂土セメント) 締固め 74キロワート (15%)		
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)	西広島バイパス試験舗装(その2)区間 橋山 高須橋 342x250m (NQ11) 高須橋 342x250m (NQ17) 高須橋 342x650 (NQ21) 高須橋 342x250m (NQ11) 高須橋 342x250m (NQ17) 高須橋 342x650 (NQ21)		
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	① 供用開始以来は、現在のところ顕著に表われていない ② 調査結果 土のり量(床面) 0.11~0.5m ² ③ 全線が供用開始となったため、現道からの転換交通も増大している。今後の、健全調査結果を期待したい		

		整理番号	A-6-1											
試験舗装名	現地産資材によるアスファルト試験舗装工事		路線名	一般国道42号										
所在地	三重 都道尾鷲郡七戸町 丁目 番地		試験舗装の目的 細粒分の少ない現地産資材を使用し、 打設時の作業性、安定度および舗装 材料の耐久性、使用性等を知らねばなら なかった。											
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図														
報告書 報告者 表題年 月誌など	昭和45年、46年、47年、48年、49年 舗装に関する経年調査報告書		調査カ の 記入者	所 属 (TEL) 氏 名										
			中部长官事務所材料試験課 052-711-8121	中部长官事務所材料試験課 052-711-8121										
担当 機 関 (課名など)	計画 (TEL) 観 測 (TEL)	設計 (TEL) 協力機関 (TEL)	工事 (TEL)	大有道路株式会社 052-881-1581										
施 工 年 度	42	供用開始年月	昭和42年11月	観測予定年月										
		昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和 年 月										
現在交 通 量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量	1,794	大 型 車 交 通 量	交通量観 測年月日										
		昭和 年 月 日												
試験舗装の 内容 (施行規模 工 法 配 合 使用材料 施工機械 など)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>配合</th> <th>配合</th> <th>配合</th> <th>配合</th> <th>配合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>AS 67 Fi 8.3 砂 45.9 7号 11.2 6号 20.5 5号 7.6</td> <td> <A-1> 打設温度 145~160℃ <A-2> 130~145℃ <A-3> 115~130℃ <A-1-2> 145~160℃ <B-1> </td> <td> <C-1> 打設温度 145~160℃ <C-2> 130~145℃ <C-3> 115~130℃ <C-2-2> 130~145℃ <D-1> </td> <td> AS 60 Fi 8.5 砂 21.94 7号 12.7 6号 19.5 5号 21.7 </td> <td> <B-1> 145~160℃ <B-2> 130~145℃ <B-3> 115~130℃ 至板敷 </td> </tr> </tbody> </table>				配合	配合	配合	配合	配合	AS 67 Fi 8.3 砂 45.9 7号 11.2 6号 20.5 5号 7.6	<A-1> 打設温度 145~160℃ <A-2> 130~145℃ <A-3> 115~130℃ <A-1-2> 145~160℃ <B-1>	<C-1> 打設温度 145~160℃ <C-2> 130~145℃ <C-3> 115~130℃ <C-2-2> 130~145℃ <D-1>	AS 60 Fi 8.5 砂 21.94 7号 12.7 6号 19.5 5号 21.7	<B-1> 145~160℃ <B-2> 130~145℃ <B-3> 115~130℃ 至板敷
配合	配合	配合	配合	配合										
AS 67 Fi 8.3 砂 45.9 7号 11.2 6号 20.5 5号 7.6	<A-1> 打設温度 145~160℃ <A-2> 130~145℃ <A-3> 115~130℃ <A-1-2> 145~160℃ <B-1>	<C-1> 打設温度 145~160℃ <C-2> 130~145℃ <C-3> 115~130℃ <C-2-2> 130~145℃ <D-1>	AS 60 Fi 8.5 砂 21.94 7号 12.7 6号 19.5 5号 21.7	<B-1> 145~160℃ <B-2> 130~145℃ <B-3> 115~130℃ 至板敷										
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)														
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	46年度に比べて47年度測定値の平均は0.2mm小さくなっている。 ためみ量は全段に年々減少傾向にある。 工種間の差異は、施工後6年を経過し、路面は落着いてきており、 5cmの表層アスコンの差は見出せない。													

試験舗装名		桜井山路線試験舗装		整理番号	A-6-2																																							
所在地	愛媛県今治市寺山町番地			路線名	一般県道 桜井山路線																																							
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	1. 石灰安定多理・真砂土・セメント安定多理に利用できないような真砂土の利用と工法の確認。 2. 現地材料の利用と経済性の検討。																																							
また試験舗装の説明図				調査カードの記入者	所属 (TEL)	愛媛県建設研究所 0899-56-0292																																						
報告書 (報告者・表題・年月掲載誌など)	舗装 Vol.8 No.6 1973 田所, 三浦: 真砂土の石灰安定多理			発表または報告の予定																																								
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	愛媛県建設研究所 0899-56-0292	設計 (TEL)	愛媛県今治中央土木事務所 0898-23-2500	工事 (TEL)	日本道路今治出張所																																						
	観測 (TEL)	愛媛県建設研究所 0899-56-0292	協力機関 (TEL)	愛媛県今治中央土木事務所 0898-23-2500																																								
施工年度	47	供用開始年月	昭和48年1月	観測予定年月	昭和53年1月まで	観測終了年月	昭和 年 月																																					
現在交通量 (台・1方向) (台・日車線・1方向)	全交通量	2,389	大型車交通量	262	交通量観測年月日	昭和49年7月9日																																						
試験舗装の内容	(1) 区間延長 50m X 3区 = 150m W=5.5m (2) 使用材料 石灰安定多理: 真砂土 粒調砕石: 屑石・砕砂 (3) 粒度 (使用材料の粒度範囲) 真砂土 (松井産 2.5mm Pas 42.7~50.2% 0.075mm Pas 7.9~10.4% 波力産 55.2~61.7% 9.1~14.6% 粒調砕石 22.4~35.9% 6.4~9.3%) (4) 施工機械 混合は30%連続ソルミキサーによる。数均いはモーターローダーによる。																																											
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">工程記号</th> <th rowspan="2">25mm Pas (%)</th> <th rowspan="2">0.075mm Pas (%)</th> <th rowspan="2">添加材料 (%)</th> <th colspan="3">管理試験結果 (%)</th> </tr> <tr> <th>10日</th> <th>30日</th> <th>11日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>石灰安定多理 松井産</td> <td>47.0</td> <td>8.9</td> <td>石灰調砕石 6.6</td> <td>75.4</td> <td>12.8</td> <td>19.2</td> </tr> <tr> <td>波力産</td> <td>58.0</td> <td>11.0</td> <td>6.5</td> <td>73.8</td> <td>11.3</td> <td>17.8</td> </tr> <tr> <td>粒調砕石 M-15</td> <td>30.0</td> <td>7.8</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>30.9</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>修正CBR 88.0</td> </tr> </tbody> </table>						工程記号	25mm Pas (%)	0.075mm Pas (%)	添加材料 (%)	管理試験結果 (%)			10日	30日	11日	石灰安定多理 松井産	47.0	8.9	石灰調砕石 6.6	75.4	12.8	19.2	波力産	58.0	11.0	6.5	73.8	11.3	17.8	粒調砕石 M-15	30.0	7.8				30.9							修正CBR 88.0
工程記号	25mm Pas (%)	0.075mm Pas (%)	添加材料 (%)	管理試験結果 (%)																																								
				10日	30日	11日																																						
石灰安定多理 松井産	47.0	8.9	石灰調砕石 6.6	75.4	12.8	19.2																																						
波力産	58.0	11.0	6.5	73.8	11.3	17.8																																						
粒調砕石 M-15	30.0	7.8				30.9																																						
						修正CBR 88.0																																						
試験舗装区間平面図 (距離係、目標物件、区間の配置など)																																												
現在までに得られたおこな調査観測の結果・今後の問題点など	1. 同一条件での表層工のかわき量は粒調砕石路盤工1.3mに対して石灰安定多理路盤工は松井産0.6m、波力産0.7mと異なる。 2. 石灰安定多理の施工ジョイントを縦横方向共に筒状の表層工に棒状のクラックが表われており、今後の観測を怠らなければ箱論は出せないが、石灰安定多理を上層路盤に施工する場合には、石灰安定多理は土層以上の箇所が適当のようと思われる。																																											

試験舗装名		東雲舗装修繕工事 (試験舗装)				整理番号	A-6-3	
所在地		広島 都道府県 広島 郡 東雲 町 丁目 番地				路線名	一般国道 2号	
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図						試験舗装の目的	公害対策試験アスファルトプラントによる集塵ダストの利用	
報告書 報告者 表題年 掲載誌 など		昭和47年度技術管理業務成果概要報告書 建設省公害対策アスファルトプラント報告書				調査カードの記入者	所 属 広島国道工事事務所 (TEL) 管理第二課 氏 名 福岡 信男	
担当機 (課名など)		計画 (TEL) 中国技術事務所 観測 (TEL) 0822-81-1251		設計 (TEL) 広島国道工事事務所 管理第二課 0822-81-4131 協力機関 (TEL) 指導 中国技術事務所 0822-81-1251		工事 (TEL) 前田道路株式会社 広島支店 0822-92-2222		
施工年度		供用開始年月 昭和48年 3 月		観測予定年月 昭和 年 月 まで		観測終了年月 昭和 年 月		
現在交通量 (台・1方向) (台・日1車線・1方向)		全交通量 28800 9600		大型車交通量 7300 2430		交通量観測年月日 昭和 48 年 10 月 3 日		
試験舗装の内容 [施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など]		施工延長 1700m 集塵ダスト 8% 混入施工						
試験舗装区間 平面図 [距離標、目 標物件、区 間の配置 など]								
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など		現在父差来附近にわだちが見られるが合戦自体の問題ではないように思われる その他異状なし						

試験舗装名		昭和48年度鹿島道路修繕工事		整理番号	A-7-1						
所在地		愛知県 豊田郡 豊田町 丁目 番地		路線名	国道1号						
試験舗装断面図または試験舗装説明図				試験舗装の目的	就にわだち増えが発生した箇所について如何なる補修を実施することが好ましいか種々配合を交えてオパール工法、運動部を削り取って打替える工法、路面全体の工法等について経済性、施工性を比較検討し今後の舗装修繕工事の工法を検討するものである。						
	調査の所 属 (TEL) 名古屋国道工事々務所工務課 記入者 氏 名										
報告書 (報告者 表題年 月誌など)	東海道路研究会報告(47年度)			発表 または報 告の予 定	昭和49年度 技術報告会発表予定 東海道路研究会発表予定						
担当 機関	計画 (TEL)	名古屋国道工事々務所 052-841-2501	設計 (TEL)	名古屋国道工事々務所工務課 052-841-2501	工事 (TEL)	佐藤道路株式会社 052-231-0376					
観測 (課名など)	観測 (TEL)	中部技術事務所 052-711-8121	協力機関 (TEL)	名古屋国道工事々務所 052-841-2501							
施工 年度	37	供用開始年月	昭和 年 月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和 年 月				
現在交通 量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量		21,640	大型車 交通量	11,080	交通量観 測年月日	昭和49年4月24日				
試験舗装の 内容 (施行規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など)	記号	工 法	基準 密度 %	厚 mm	最大 骨材 mm	数 量 m ²	工 種	粗 度 25mm Pass %	0.075mm Pass %	添加材料 おひ設計量 %	管理試験 結果 (受 定 度)
	1A	ASパベル	2386	50	20	3,959	張設式アスファルト	38.0	7.6	60~80	868~1,004 ^{kg}
	1B	"	2381	50	20	3,566	"	38.4	7.1	60~80	841~936
	2A	"	2416	50	20	3,129	"	33.4	6.3	60~80	977~1,031
	2B	"	2407	50	20	3,563	"	33.1	6.5	60~80	948~991
	3	"	2396	50	20	360	"	38.5	5.5	60~80	923~1,018
	4	"	2367	50	20	360	"	38.4	6.2	60~80	950~1,045
	5	"	2394	50	20	702	ポリアスファルトSS	37.0	5.8	60~80	1,113~1,194
	6	"	2372	50	25	1,045	粗粒式アスファルト	29.4	4.2	60~80	855~1,018
6	"	2357	60	25	13,944	"	28.5	4.7	60~80	787~960	
7	"	2373	60	25	360	"	28.5	5.4	60~80	868~1,045	
8	"	2364	60	25	360	"	28.3	4.6	60~80	787~909	
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)											
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	現在までは調査観測が行われていないので 各工法の長所は何等か経過しなければ判断出来ない。										

試験舗装名		鹿児島試験舗装		整理番号	A-7-2																																																																																																							
所在地		鹿児島 都道府県 国分県 広瀬郡 日 番地		路線名	国道10号線																																																																																																							
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	アスファルト混合物のはく離現象の把握とその原因の解明 (アスファルト混合物のはく離に使用する試験舗装 その1)																																																																																																							
報告書 報告者 表題 年月掲載 誌など		土木研究所資料 359号 秋吉, 谷本: アスファルト混合物のはく離とその防止対策 Vol.13 No.3		調査カードの記入者	所属 九州技術事務所 (TEL) 09422-2-8245 氏名 谷本誠一・高木勇																																																																																																							
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 九州技術事務所 09422-2-8245 観測 (TEL) 九州技術事務所 09422-2-8245	設計 (TEL) 鹿児島国道工事事務所 0992-20-3111 協力機関 (TEL) 土木研究所舗装研究室 0472-51-1251	工事 (TEL) 日本舗道株式会社 福岡支店 092-771-0261																																																																																																								
施工年度		42		供用開始年月	昭和42年8月																																																																																																							
現在交通量 (台/日1方向)		全交通量 3219 大型車交通量 738		観測予定年月	昭和 年 月 まで																																																																																																							
				観測終了年月	昭和48年3月																																																																																																							
試験舗装の内容		(1) 区間延長 25m/1区×32区=800m (2) 使用材料 石表の1と10リ (3) 工法 石表の16種をシラスソイルセメントおよび砕石路盤上にそれぞれ敷設している。 注 炭カル+消石灰の割合は1:1である。		<table border="1"> <thead> <tr> <th>区間番号</th> <th>厚さ</th> <th>材料の種類</th> <th>材料の配合</th> <th>材料の配合</th> <th>材料の配合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>25mm</td><td>AC</td><td>100%</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>2</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>3</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>4</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>5</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>6</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>7</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>8</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>9</td><td>100mm</td><td>AC</td><td>100%</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>10</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>11</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>12</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>13</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>14</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>15</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> <tr><td>16</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>炭カル</td><td>炭カル</td></tr> </tbody> </table>			区間番号	厚さ	材料の種類	材料の配合	材料の配合	材料の配合	1	25mm	AC	100%	炭カル	炭カル	2	"	"	"	炭カル	炭カル	3	"	"	"	炭カル	炭カル	4	"	"	"	炭カル	炭カル	5	"	"	"	炭カル	炭カル	6	"	"	"	炭カル	炭カル	7	"	"	"	炭カル	炭カル	8	"	"	"	炭カル	炭カル	9	100mm	AC	100%	炭カル	炭カル	10	"	"	"	炭カル	炭カル	11	"	"	"	炭カル	炭カル	12	"	"	"	炭カル	炭カル	13	"	"	"	炭カル	炭カル	14	"	"	"	炭カル	炭カル	15	"	"	"	炭カル	炭カル	16	"	"	"	炭カル	炭カル
区間番号	厚さ	材料の種類	材料の配合	材料の配合	材料の配合																																																																																																							
1	25mm	AC	100%	炭カル	炭カル																																																																																																							
2	"	"	"	炭カル	炭カル																																																																																																							
3	"	"	"	炭カル	炭カル																																																																																																							
4	"	"	"	炭カル	炭カル																																																																																																							
5	"	"	"	炭カル	炭カル																																																																																																							
6	"	"	"	炭カル	炭カル																																																																																																							
7	"	"	"	炭カル	炭カル																																																																																																							
8	"	"	"	炭カル	炭カル																																																																																																							
9	100mm	AC	100%	炭カル	炭カル																																																																																																							
10	"	"	"	炭カル	炭カル																																																																																																							
11	"	"	"	炭カル	炭カル																																																																																																							
12	"	"	"	炭カル	炭カル																																																																																																							
13	"	"	"	炭カル	炭カル																																																																																																							
14	"	"	"	炭カル	炭カル																																																																																																							
15	"	"	"	炭カル	炭カル																																																																																																							
16	"	"	"	炭カル	炭カル																																																																																																							
試験舗装区間平面図				距離標 100 鹿児島試験舗装 800m 至宮崎 至鹿児島 至宮崎隊 至鹿児島																																																																																																								
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		(1) アスファルト混合物の厚さが薄いと剥離が発生しやすい。 (2) フライーとしてその一部に消石灰を使用すると剥離防止できる。 (3) 骨材の粒径 アスファルトの針入度および剥離防止剤のはく離に使用する炭灰効果を認められなかった。 アスファルト混合物のはく離に使用する試験は、本試験舗装の後、昭和43年度に実施し、延いて昭和48年度には砕石でそれより実施している。																																																																																																										

試験舗装名		幕張試験舗装		整理番号	A-7-3																
所在地	千葉 都道 千葉 幕張村 丁目 番地			路線名	国道14号線																
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	1) アスファルト混合物の配合設計に関する試験報告書 設計が比較的早期に確定する旨の通知は混合物の配合設計方法の面から設計について背負った責任を大きくするものではない。アスファルトを用いた関係事項は、比較的軟弱なアスファルトと骨材の配合設計と見出す。																
また試験舗装の説明図					2) アスファルト材料に関する試験報告書 本調査でアスファルトと他の材料の配合設計の合理的な配合設計と見出す。																
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など	土木研究所資料 第357号 土木研究所資料 第616号			調査カードの記入者	所属 (TEL)	度) 京技研 市川 0473-88-2141															
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	土木研究所舗装研究室 0472-51-1251	設計 (TEL)	千葉国道工事事務所 0472-54-0101	工事 (TEL)	京道建設工業株式会社 03-403-2431															
施工年度	42	供用開始年月	昭和42年4月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和 年 月														
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量		28,800	大型車交通量	6,700	交通量観測年月日	昭和48年11月 日														
試験舗装の内容	1. 交通量 25,000/日 × 60 = 1,500 2. 材料 5号7号川砂 3. 位置 中央値を目標 4. 混合物の条件は次の表のとおりである																				
施工規模	<table border="1"> <tr> <th>項目</th> <th>単位</th> <th>値</th> </tr> <tr> <td>1. 交通量</td> <td>台日</td> <td>25,000</td> </tr> <tr> <td>2. 材料</td> <td>kg</td> <td>5,000</td> </tr> <tr> <td>3. 位置</td> <td>mm</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>4. 混合物の条件</td> <td>mm</td> <td>50</td> </tr> </table>						項目	単位	値	1. 交通量	台日	25,000	2. 材料	kg	5,000	3. 位置	mm	50	4. 混合物の条件	mm	50
項目	単位	値																			
1. 交通量	台日	25,000																			
2. 材料	kg	5,000																			
3. 位置	mm	50																			
4. 混合物の条件	mm	50																			
工法	<table border="1"> <tr> <th>項目</th> <th>単位</th> <th>値</th> </tr> <tr> <td>1. 交通量</td> <td>台日</td> <td>25,000</td> </tr> <tr> <td>2. 材料</td> <td>kg</td> <td>5,000</td> </tr> <tr> <td>3. 位置</td> <td>mm</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>4. 混合物の条件</td> <td>mm</td> <td>50</td> </tr> </table>						項目	単位	値	1. 交通量	台日	25,000	2. 材料	kg	5,000	3. 位置	mm	50	4. 混合物の条件	mm	50
項目	単位	値																			
1. 交通量	台日	25,000																			
2. 材料	kg	5,000																			
3. 位置	mm	50																			
4. 混合物の条件	mm	50																			
配合	<table border="1"> <tr> <th>項目</th> <th>単位</th> <th>値</th> </tr> <tr> <td>1. 交通量</td> <td>台日</td> <td>25,000</td> </tr> <tr> <td>2. 材料</td> <td>kg</td> <td>5,000</td> </tr> <tr> <td>3. 位置</td> <td>mm</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>4. 混合物の条件</td> <td>mm</td> <td>50</td> </tr> </table>						項目	単位	値	1. 交通量	台日	25,000	2. 材料	kg	5,000	3. 位置	mm	50	4. 混合物の条件	mm	50
項目	単位	値																			
1. 交通量	台日	25,000																			
2. 材料	kg	5,000																			
3. 位置	mm	50																			
4. 混合物の条件	mm	50																			
使用材料	<table border="1"> <tr> <th>項目</th> <th>単位</th> <th>値</th> </tr> <tr> <td>1. 交通量</td> <td>台日</td> <td>25,000</td> </tr> <tr> <td>2. 材料</td> <td>kg</td> <td>5,000</td> </tr> <tr> <td>3. 位置</td> <td>mm</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>4. 混合物の条件</td> <td>mm</td> <td>50</td> </tr> </table>						項目	単位	値	1. 交通量	台日	25,000	2. 材料	kg	5,000	3. 位置	mm	50	4. 混合物の条件	mm	50
項目	単位	値																			
1. 交通量	台日	25,000																			
2. 材料	kg	5,000																			
3. 位置	mm	50																			
4. 混合物の条件	mm	50																			
施工機械	<table border="1"> <tr> <th>項目</th> <th>単位</th> <th>値</th> </tr> <tr> <td>1. 交通量</td> <td>台日</td> <td>25,000</td> </tr> <tr> <td>2. 材料</td> <td>kg</td> <td>5,000</td> </tr> <tr> <td>3. 位置</td> <td>mm</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>4. 混合物の条件</td> <td>mm</td> <td>50</td> </tr> </table>						項目	単位	値	1. 交通量	台日	25,000	2. 材料	kg	5,000	3. 位置	mm	50	4. 混合物の条件	mm	50
項目	単位	値																			
1. 交通量	台日	25,000																			
2. 材料	kg	5,000																			
3. 位置	mm	50																			
4. 混合物の条件	mm	50																			
その他	<table border="1"> <tr> <th>項目</th> <th>単位</th> <th>値</th> </tr> <tr> <td>1. 交通量</td> <td>台日</td> <td>25,000</td> </tr> <tr> <td>2. 材料</td> <td>kg</td> <td>5,000</td> </tr> <tr> <td>3. 位置</td> <td>mm</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>4. 混合物の条件</td> <td>mm</td> <td>50</td> </tr> </table>						項目	単位	値	1. 交通量	台日	25,000	2. 材料	kg	5,000	3. 位置	mm	50	4. 混合物の条件	mm	50
項目	単位	値																			
1. 交通量	台日	25,000																			
2. 材料	kg	5,000																			
3. 位置	mm	50																			
4. 混合物の条件	mm	50																			
試験舗装区間平面図																					
現在までに得られたおの調査観測の結果・今後の問題点など	1. 使用材料を十分に使用し、試験を満足の要因にわける。これは、PSIに与える影響は、1/1000に相当する。これは、PSIに与える影響は、1/1000に相当する。これは、PSIに与える影響は、1/1000に相当する。																				

試験舗装名		宮崎試験舗装		整理番号	A-7-4			
所在地		宮崎 都道府県 阿 市 南郷 町 丁目 番地		路線名	国道220号線			
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	アスファルト混合物のはく離現象の把握とその原因の解明 (アスファルト混合物のはく離に因る試験舗装の改良)			
報告書 報告者 表題 年月掲載誌など		土木研究所資料 547号 秋吉、谷本：アスファルト混合物のはく離とその防止対策 Vol.13, No.3		調査カードの記入者	所属 (TEL)	九州技術事務所 09422-2-8245		
担当機関 (課名など)		計画 (TEL)	九州技術事務所 09422-2-8245	設計 (TEL)	宮崎工事事務所 0985-24-8221	工事 (TEL)	日本舗道株式会社 福岡支店 092-771-0261	
		観測 (TEL)	九州技術事務所 09422-2-8245	協力機関 (TEL)	土木研究所舗装研究室 0472-51-1251		宮崎工事事務所 0985-24-8221	
施工年度		43	供用開始年月	昭和43年12月	観測予定年月	昭和 年 月まで	観測終了年月	昭和48年3月
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線1方向)		全交通量	2688	大型車 交通量	220	交通量観測年月日	昭和46年10月13日	
試験舗装の内容		(1) 区間延長 $20m/1区 \times 24区 = 480m$ (上層) $20m/1区 \times 6区 = 120m$ $20m/1区 \times 4区 = 80m$ (下層)		表-1 表-2				
施工規模		(2) 使用材料 右表のとおり (右-1の部を参照)						
工法		(3) 工法 D型セメント入り現場コンクリート 可成りの割合で高圧水圧処理 の外付けで撒水						
配合		D型セメント入り現場コンクリート						
使用材料		可成りの割合で高圧水圧処理の外付けで撒水						
施工機械		D型セメント入り現場コンクリート						
その他		D型セメント入り現場コンクリート						
試験舗装区間 平面図		宮崎試験舗装 480m 至志布志 至日向 距離概算 60km		自動車修理工場 国道220号線 至宮崎				
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		(1) フォーミングとその一部に消石灰を使用するとはく離が防止できる (2) 舗装用フォーミングを添加したアスファルトおよび斜入度40~60のアスファルト のはく離防止効果は大きい (3) アスファルト混合物の厚さのはく離に及ぼす影響は大きい 厚さ5cmの場合 はく離の発生が顕著であった (4) はく離防止の要因としては 交通荷重 水および温度 (水と接触するア スファルト混合物の温度) であることが明らかにされた。(鹿児島試験舗装と本 試験舗装との比較)						

試験舗装名		川井道路舗装修繕工事		整理番号	A-7-5																																							
所在地		静岡県 袋井市 川井 丁目 番地		路線名	一般国道1号																																							
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	主として混合物の性状改善によるアスファルト舗装の剥離発生防止に因る試験舗装。																																							
	調査カ所の記入者 所属 (TEL) 浜松工務事務所工務第二課 0534-63-1131 氏名 長坂 昇																																											
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など	昭和48年度袋井地区路面調査			発表は報告 の予定	49年度技術報告会																																							
担当機関 (課名など)	計画 (TEL) 0534-63-1131	設計 (TEL) 0534-63-1131	工事 (TEL) 052-731-2521	日本舗道株式会社																																								
	観測 (TEL) 同上	協力機関 (TEL) 052-731-2521	日本舗道株式会社 春日井試験室																																									
施工年度	46	供用開始年月	昭和47年3月	観測予定年月	昭和49年1月まで	観測終了年月	昭和49年1月																																					
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量 12,400		大型車 交通量 4,169	交通量観 測年月日	昭和49年5月 日																																							
試験舗装の内容	(1) 区間延長 A717*200m, B717*200m, C717*200m 計600m (2) 使用材料 表層強硬度 AS (3) A717* 連続型型強硬度アスコン(最大粒径20mm)で超重交通を対策として配合設計上の考慮を以てする。 B717* ギャップ型強硬度アスコン(最大粒径20mm)でフィラー一部に消石灰(2%)を用いている。 C717* 通常区間(試験舗装区間を除く全線)を施工中のもの同一である連続型強硬度アスコンでA種とフィラーを除けば同一であり、B種と同様消石灰を用いている。			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>ARC</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">合 成 粒 度</td> <td>25</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>81.7</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>57.6</td> </tr> <tr> <td>2.5</td> <td>38.3</td> </tr> <tr> <td rowspan="5">マ ー シ ャ ル</td> <td>0.6</td> <td>28.3</td> </tr> <tr> <td>0.3</td> <td>13.1</td> </tr> <tr> <td>0.15</td> <td>7.7</td> </tr> <tr> <td>0.075</td> <td>6.3</td> </tr> <tr> <td>アスファルト量</td> <td>5.0</td> <td>4.6</td> </tr> <tr> <td>乾 和 度</td> <td>3.6</td> <td>3.08</td> </tr> <tr> <td>安定度</td> <td>76.2</td> <td>77.8</td> </tr> <tr> <td>フロー値</td> <td>1275</td> <td>1226</td> </tr> <tr> <td></td> <td>27</td> <td>39</td> </tr> </tbody> </table>				ARC	B	合 成 粒 度	25	100	20	100	13	81.7	5	57.6	2.5	38.3	マ ー シ ャ ル	0.6	28.3	0.3	13.1	0.15	7.7	0.075	6.3	アスファルト量	5.0	4.6	乾 和 度	3.6	3.08	安定度	76.2	77.8	フロー値	1275	1226		27	39
	ARC	B																																										
合 成 粒 度	25	100																																										
	20	100																																										
	13	81.7																																										
	5	57.6																																										
	2.5	38.3																																										
マ ー シ ャ ル	0.6	28.3																																										
	0.3	13.1																																										
	0.15	7.7																																										
	0.075	6.3																																										
	アスファルト量	5.0	4.6																																									
乾 和 度	3.6	3.08																																										
安定度	76.2	77.8																																										
フロー値	1275	1226																																										
	27	39																																										
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)																																												
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	1. わだち掘れの進行状態並びにその程度はギャップ型が連続型より優れ、連続型でもフィラー一部に消石灰を添加したものが優れている。 2. 横断形状の変化は最初の夏期を通り過ぎた時点でほぼ完了し、それ以後は横ばいか、わずかな変形量であり、過去の調査資料と比較して、わだち掘れ深さは1/2～1/3の5mm以下であり、試験舗装の目的は達せられつつある。 3. 施工された混合物の堅けき率は、施工一年目は春、夏期を問わず一定の割合で低下し、限界値に近づき、それ以後の低下は横ばいか、わずかな低下となっている。 4. 使用荷重による堅けき率低下割合はマシヤール実測回数と比較すると最終残留堅けき率でN=100位に相当し、超重交通道路ではN=75～100位の検算も今後必要と思われる。																																											

試験舗装名		環状七号線改良倉庫装					整理番号	A-7-6	
所在地	都道府県 市区町村 丁目 番地					路線名	環状七号線(主318号線)		
試験舗装の断面図						試験舗装の目的	道路交通振動は、路面の凹凸に起因するところが大きい。 かつ路面の平坦性を確保し、持続性を得るため、各種表層材の相合せによる経年変化を抑制する。 路面は、5月毎に定期的に振動路面性状をモニタリング。		
また試験舗装の説明図						調査カードの記入者	所属 (TEL)	東都建設局道路管理課 03-212-5111(内)3028	
報告書 報告者 表題 月誌など	道路742					発表または報告の予定	氏名 飯山 鉄三郎 (今村)		
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)		設計 (TEL)		工事 (TEL)				
	東都建設局		建設局 2.3.6 建設事務所		建設局 2.3.6 建設事務所				
	観測 (TEL)		観測 (TEL)		観測 (TEL)				
	建設局道路管理課 03-212-5111(内)3028		建設局道路管理課 03-212-5111(内)3028		建設局道路管理課 03-212-5111(内)3028				
施工年度	48		昭和49年3月		昭和50年10月まで		昭和51年10月		
現在交通量 (台・1方向)	全交通量		大型車交通量		交通量観測年月日		昭和49年3月30日		
	5500~2800		1000		昭和49年3月30日				
	14000		3000						
試験舗装の内容	(1) 施工機材 1 = 1500m ² S = 25700m ² (2) 施工材料 (表層: 表層) 改良アスファルトは、ゴム樹脂添加で針入度40-45伸度、 25℃で50以上、77℃で100以上、77℃で50以上、77℃で55以上、 針入度60-80伸度、10℃で100以上、5℃で100以上、77℃で55以上、 77℃で50以上。 配合割合は、安定度(60%)、100%以上、70% 20-40、 (1/100%)、安定度/70-値 30-50、空気率30-6% (相④)、 21.3-22% 安定度 25-28 (相④) 25-28% 安定度 (相④)、 相④ 2.3以上、相④ 2.3以上、1.0以上。 (3) アスファルト処理層は、30%以上、1.0以上。 (4) 舗装床内に土工布、次層、過度に埋め (大田区農林) (5) 地中に、振動ビツツツツ埋め (大田区上池台)								
試験舗装区間平面図	箇所 表層材料 基層材料 路盤材料 1. 大田区上池台1丁目 A-B G 既設セメント処理層 CR アスファルト処理 CR 処理 2. 世田谷区大塚1丁目 A-C G 既設セメント処理層 CR アスファルト処理 CR 処理 3. 杉並区大塚1丁目 A-D G 既設セメント処理層 CR アスファルト処理 CR 処理 4. 杉並区高円寺南2丁目 A-E G 既設セメント処理層 CR アスファルト処理 CR 処理 5. 定住区農林1丁目 A-F G アスファルト処理 CR アスファルト処理 CR アスファルト処理								
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	現在観測中								

試験舗装名		熊本試験舗装		整理番号	A-7-7																																					
所在地		熊本 都道 芦北 市 津和野 丁目 番地		路線名	国道3号線																																					
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	アスファルト混合物のはく離防止対策を明らかにする。 (アスファルト混合物のはく離に關する試験舗装 Ⅹの3)																																					
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		九州技術事務所 昭和48年度技術管理業務報告書 昭和49年6月		調査カードの記入者	所属 (TEL)	九州技術事務所 09422-2-8245																																				
担当機関 (課名など)		計画 (TEL)	九州技術事務所 09422-2-8245	設計 (TEL)	熊本工事事務所 0963-71-7111	工事 (TEL)	日本舗道株式会社 福岡支店 092-771-0261																																			
施工年度		48	供用開始年月	昭和49年4月	観測予定年月	昭和49年3月まで	観測終了年月	昭和 年 月																																		
現在交通量 (台/日・1方向) (台/日車線・1方向)		全交通量		3685	大型車 交通量	1053	交通量観測年月日	昭和49年1月 日																																		
試験舗装の内容		<table border="1"> <tr> <td>(1) 区間延長</td> <td>25m/区間×40区間 =1,000m</td> <td>図子</td> <td>水</td> <td>準</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(2) 使用材料</td> <td>右表のとおり</td> <td>(A) 石灰セメント</td> <td>(A1) STB-40-60 (A2) STB-40-60 (20%) (A3) STB-40-60 (10%)</td> <td>(A4) STB-40-60 (10%)</td> <td>(A5) STB-40-60 (10%)</td> <td>(A6) STB-40-60 (10%)</td> </tr> <tr> <td>(3) 工法</td> <td>濡れ敷きを用いた工法 以外のもはすべて予備 乾燥を行なった。</td> <td>(B) 石灰セメント</td> <td>(B1) 50% (B2) 37.5% (B3) 25% (B4) 12.5% *</td> <td>(C) セメント</td> <td>(C1) 50% (C2) 37.5% (C3) 25% (C4) 12.5% *</td> <td>(D) 石灰セメント</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>(E) 石灰セメント</td> <td>(E1) 50% (E2) 37.5% (E3) 25% (E4) 12.5% *</td> <td>(F) 石灰セメント</td> <td>(F1) 50% (F2) 37.5% (F3) 25% (F4) 12.5% *</td> <td>(G) 石灰セメント</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>(H) 石灰セメント</td> <td>(H1) 50% (H2) 37.5% (H3) 25% (H4) 12.5% *</td> <td>(I) 石灰セメント</td> <td>(I1) 50% (I2) 37.5% (I3) 25% (I4) 12.5% *</td> <td>(J) 石灰セメント</td> </tr> </table>						(1) 区間延長	25m/区間×40区間 =1,000m	図子	水	準			(2) 使用材料	右表のとおり	(A) 石灰セメント	(A1) STB-40-60 (A2) STB-40-60 (20%) (A3) STB-40-60 (10%)	(A4) STB-40-60 (10%)	(A5) STB-40-60 (10%)	(A6) STB-40-60 (10%)	(3) 工法	濡れ敷きを用いた工法 以外のもはすべて予備 乾燥を行なった。	(B) 石灰セメント	(B1) 50% (B2) 37.5% (B3) 25% (B4) 12.5% *	(C) セメント	(C1) 50% (C2) 37.5% (C3) 25% (C4) 12.5% *	(D) 石灰セメント			(E) 石灰セメント	(E1) 50% (E2) 37.5% (E3) 25% (E4) 12.5% *	(F) 石灰セメント	(F1) 50% (F2) 37.5% (F3) 25% (F4) 12.5% *	(G) 石灰セメント			(H) 石灰セメント	(H1) 50% (H2) 37.5% (H3) 25% (H4) 12.5% *	(I) 石灰セメント	(I1) 50% (I2) 37.5% (I3) 25% (I4) 12.5% *	(J) 石灰セメント
(1) 区間延長	25m/区間×40区間 =1,000m	図子	水	準																																						
(2) 使用材料	右表のとおり	(A) 石灰セメント	(A1) STB-40-60 (A2) STB-40-60 (20%) (A3) STB-40-60 (10%)	(A4) STB-40-60 (10%)	(A5) STB-40-60 (10%)	(A6) STB-40-60 (10%)																																				
(3) 工法	濡れ敷きを用いた工法 以外のもはすべて予備 乾燥を行なった。	(B) 石灰セメント	(B1) 50% (B2) 37.5% (B3) 25% (B4) 12.5% *	(C) セメント	(C1) 50% (C2) 37.5% (C3) 25% (C4) 12.5% *	(D) 石灰セメント																																				
		(E) 石灰セメント	(E1) 50% (E2) 37.5% (E3) 25% (E4) 12.5% *	(F) 石灰セメント	(F1) 50% (F2) 37.5% (F3) 25% (F4) 12.5% *	(G) 石灰セメント																																				
		(H) 石灰セメント	(H1) 50% (H2) 37.5% (H3) 25% (H4) 12.5% *	(I) 石灰セメント	(I1) 50% (I2) 37.5% (I3) 25% (I4) 12.5% *	(J) 石灰セメント																																				
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)																																										
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など		現在観測を始めたところ、結果を比べるまでには至っていない。																																								

試験舗装名		26号 狐島久保修繕工事										整理番号	A-7-8																									
所在地		和歌山 都道府県 和歌山 郡 狐島 町 丁目 番地										路線名	国道26号線																									
試験舗装の断面図		<table border="1"> <tr> <td>50</td> <td>表</td> <td>方</td> <td>骨材</td> <td>アスコン(ポリフィルSS)</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>中</td> <td>間</td> <td>方</td> <td>骨材</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>基</td> <td>層</td> <td>方</td> <td>骨材</td> </tr> </table>										50	表	方	骨材	アスコン(ポリフィルSS)	5	中	間	方	骨材	5	基	層	方	骨材	試験舗装の目的		高架橋より下り坂の路面流動防止の目的で施工するものである。									
50	表	方	骨材	アスコン(ポリフィルSS)																																		
5	中	間	方	骨材																																		
5	基	層	方	骨材																																		
また試験舗装の説明図		<table border="1"> <tr> <td>15</td> <td>上</td> <td>方</td> <td>路</td> <td>盤</td> <td>As</td> <td>定</td> <td>理</td> </tr> </table>										15	上	方	路	盤	As	定	理	調査カードの記入者	所 属		和歌山工事事務所															
15	上	方	路	盤	As	定	理																															
								(TEL)		0734-24-2471																												
								氏 名		大村正澄																												
報告書(報告者・表題・年・月掲載誌など)												発表または報告の予定																										
担当機関(課名など)		計画(TEL)					和歌山工事事務所					設計(TEL)					和歌山工事事務所					工事(TEL)					浅川舗道 KK											
		観測(TEL)										協力機関(TEL)																										
施工年度		48		供用開始年月			昭和48年12月			観測予定年月			昭和 年 月 まで			観測終了年月			昭和 年 月																			
現在交通量(台・日・1方向)		全交通量		12,000			大型車交通量		2,786			交通量観測年月日		昭和48年 月 日			平均																					
試験舗装の内容		1. 施工規模		L=92m A=720m ²																																		
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など		2. 配合		表 方 碎石 max 13% 骨材			ポリフィルSS 5.6%																															
		中 間 方			20% 骨材			4.6%																														
		基 層			20% 骨材			As量 4.7%																														
		上 方 路 盤 (As定理)			碎石 25% 骨材			4.0%																														
試験舗装区間平面図																																						
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		観測計画中																																				

試験舗装名		26号 狐島久保修繕工事		整理番号	A-7-9																					
所在地		和歌山 都道府県和歌山 郡和歌山 区久保 町丁目番地		路線名	国道26号線																					
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	紀の川大橋より下り坂の路面流動防止の目的で施工するものである。																					
また試験舗装の説明図				調査カードの記入者	所属	和歌山工事事務所																				
報告書 報告者 表題 年月 掲載 誌など				(TEL)	0734-24-2471																					
				氏名	大村正治																					
担当機関 (課名など)		計画 (TEL)	和歌山工事事務所 0734-24-2471	設計 (TEL)	和歌山工事事務所 0734-24-2471	工事 (TEL)	浅川舗道KK																			
		観測 (TEL)		協力機関 (TEL)																						
施工年度	48	供用開始年月	昭和48年12月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和 年 月																			
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量	12,400	大型車 交通量	3,445	交通量観測年月日	昭和48年 月 日	平均																			
試験舗装の内容	1. 施工規模 $L = 252m$ $1250m^2$ 2. 配合 <table border="1"> <tr> <td>表層</td> <td>砕石</td> <td>max 13%</td> <td>水引フェルト</td> <td>5.6%</td> </tr> <tr> <td>中層</td> <td>"</td> <td>20%</td> <td>"</td> <td>4.6%</td> </tr> <tr> <td>基層</td> <td>"</td> <td>20%</td> <td>AS量</td> <td>4.7%</td> </tr> <tr> <td>上層</td> <td>砕石</td> <td>max 25%</td> <td>AS量</td> <td>4.0%</td> </tr> </table>						表層	砕石	max 13%	水引フェルト	5.6%	中層	"	20%	"	4.6%	基層	"	20%	AS量	4.7%	上層	砕石	max 25%	AS量	4.0%
表層	砕石	max 13%	水引フェルト	5.6%																						
中層	"	20%	"	4.6%																						
基層	"	20%	AS量	4.7%																						
上層	砕石	max 25%	AS量	4.0%																						
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など																										
試験舗装区間 平面図																										
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	観測計画中																									

試験舗装名		砂美試験舗装工事		整理番号	A-7-10																													
所在地		名都府 砂美町 丁目 番地		路線名	1号(名田国道)																													
試験舗装の断面図または試験の説明図	オーバーレイ			試験舗装の目的	わだちぬれ部分を切削し被覆する場合のアスファルト舗装の流動現象防止を目的とする。																													
					調査力の記入者	所属(TEL) 氏名																												
報告書(報告者、表題、年月、掲載誌など)				発表の報告予定	名田国道工事事務所 (052-811-1146)																													
担当機関(課名など)	計画(TEL)	名田国道工事事務所 052-811-1146	設計(TEL)	名田国道工事事務所工務課 052-811-1146	工事(TEL)	日本道路株式会社 052-331-5241																												
	観測(TEL)		協力機関(TEL)																															
施工年度	48	供用開始年月	昭和 年 月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和 年 月																											
現在交通量(台日・1方向)	全交通量	(2車線) 23.911 11.955	大型車交通量	(2車線) 10.911 5.455	交通量観測年月日	昭和49年4月25日																												
試験舗装の内容 (施工規模、工法、配合、使用材料、施工機械など)	(1) 施工区間 20m (2) 使用材料 <table border="1"> <thead> <tr> <th>配合</th> <th>最大粒径</th> <th>石</th> <th>粉</th> <th>消石灰</th> <th>ゴム</th> <th>アスファルト</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>20mm</td> <td>○</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>5.0</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>20mm</td> <td>○</td> <td>○</td> <td></td> <td></td> <td>5.0</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>7.5mm</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td></td> <td>5.0</td> </tr> </tbody> </table>						配合	最大粒径	石	粉	消石灰	ゴム	アスファルト	A	20mm	○				5.0	B	20mm	○	○			5.0	C	7.5mm	○	○	○		5.0
	配合	最大粒径	石	粉	消石灰	ゴム	アスファルト																											
A	20mm	○				5.0																												
B	20mm	○	○			5.0																												
C	7.5mm	○	○	○		5.0																												
粒度分布図																																		
試験舗装区間平面図 (距離標、目標物件、区間の配置など)																																		
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	48年度10月施工で、まだ調査観測に至っていない。 近いうちに調査予定。																																	

試験舗装名		整理番号	
表層混合物の流動防止の試験舗装		A-7-11	
所在地	大阪府 大阪府 中川町 1-2丁目 番地	路線名	環状線 大阪環状線
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図		試験舗装の目	停止頻度の高い交差点付近や大型車の交通が多い道路では現行の配合基準による混合物では流動に対して十分抵抗できなくなっているため、流動抵抗の大きい混合物の配合基準を検討するため。
報告書 報告者 表題 年 月 掲載 誌など		調査カードの記入者	所属 (TEL) 大阪市土局道路建設課 氏名 飯田 昌志
担当機関 (課名など)	計画 (TEL) 建設省道路局 地方道課 観測 (TEL) 大阪府土局道路建設課 06-201-1691	設計 (TEL) 大阪市土局道路建設課 06-201-1691 協力機関 (TEL) 大阪市土局 東南工務所 06-702-7604	工事 (TEL) 日本舗道(株)大阪支店 06-942-6121
施工年度	48	供用開始年月	昭和48年11月
現在交通量 (台・日1方向) (台・日1車線・1方向)	全交通量 22,950 大型車交通量 7,650	観測予定年月	昭和53年11月まで
試験舗装の内容	(1) 西南延長 中川 340m x 10m 2工区 I区 針入度 最大粒径 5mm 2.5mm 7.5mm 設計22 380 x 10m 2工区 I区 針入度 最大粒径 5mm 2.5mm 7.5mm 設計22 (2) 使用材料 a) ストック材料 針入度 80~100 B-a 80~100 20 56 42 5.4 b) " 針入度 40~60 A-b 40~60 13 64 42 6.1 (3) 粒度 A) 最大粒径 13mm B-b 40~60 20 56 42 5.6 B) " 20mm	観測終了年月	昭和 年 月
試験舗装区間 平面図 (距離係、目 標物件、区 間の配置 など)			
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など			

試験舗装名		155 試験舗装		整理番号	A-7-12																																				
所在地		愛知県 豊田郡 常滑町 金山 町 丁目 番地		路線名	一般国道 155 号																																				
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	アスファルト舗装の舗装表面に現われる破壊の形態は、おもに、クラック、崩壊、及び変形の3つに分けられる。その原因としては、①アスファルト混合物の構成材料の性質に起因するもの、②アスファルト混合物の配合設計に起因するもの、③交通車両からの外力に起因するもの、④自然環境に起因するものが考えられている。この内本試験舗装は、上記原因のうち、②に主眼を置きアスファルト混合物の配合及びアスファルトの性質による破壊を想定して、経時的な観測調査を行う。																																				
報告書 報告者 表題年 月 掲載 誌など				調査カードの記入者	所属 豊田県土木事務所工務課 (TEL) 0569-21-3231 氏名 稲垣																																				
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 愛知県土木部道路建設課 052-961-2111 設計 (TEL) 愛知県半田土木事務所工務課 0569-21-3231 観測 (TEL) 大有道路建設株式会社 052-881-1581 協力機関 愛知県半田土木事務所 0569-21-3231		工事 (TEL) 大有道路建設株式会社 052-881-1581																																					
施行年度		48		供用開始年月 昭和49年3月 観測予定年月 昭和52年3月まで 観測終了年月 昭和 年 月																																					
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)		全交通量		大型車交通量		交通量観測年月日 昭和 年 月 日																																			
試験舗装の内容 施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など		<table border="1"> <tr> <td>1) 対象工種</td> <td>表層工(密粒度アスファルトコンクリート)</td> <td>工種</td> <td>工区</td> <td>25.00%</td> <td>設計量(%)</td> <td>(予定量)</td> </tr> <tr> <td>2) 区間延長</td> <td>687.5m × 6工区 = 390m</td> <td>工種</td> <td>工区</td> <td>25.00%</td> <td>設計量(%)</td> <td>(予定量)</td> </tr> <tr> <td>3) 使用機械</td> <td>ストレータアスファルトの投入量と40~60, 60~80, 80~100の3種類</td> <td>工種</td> <td>工区</td> <td>25.00%</td> <td>設計量(%)</td> <td>(予定量)</td> </tr> <tr> <td>4) 粗度</td> <td>骨材の合成粗度と粒度計測の上(組)下(組)の2種類</td> <td>工種</td> <td>工区</td> <td>25.00%</td> <td>設計量(%)</td> <td>(予定量)</td> </tr> <tr> <td>5) 観測調査</td> <td>①横断プロファイル(50箇所) ②縦断プロファイル(上下線各3条) ③ひびわれ率調査(5箇所) ④交通量調査</td> <td>工種</td> <td>工区</td> <td>25.00%</td> <td>設計量(%)</td> <td>(予定量)</td> </tr> </table>					1) 対象工種	表層工(密粒度アスファルトコンクリート)	工種	工区	25.00%	設計量(%)	(予定量)	2) 区間延長	687.5m × 6工区 = 390m	工種	工区	25.00%	設計量(%)	(予定量)	3) 使用機械	ストレータアスファルトの投入量と40~60, 60~80, 80~100の3種類	工種	工区	25.00%	設計量(%)	(予定量)	4) 粗度	骨材の合成粗度と粒度計測の上(組)下(組)の2種類	工種	工区	25.00%	設計量(%)	(予定量)	5) 観測調査	①横断プロファイル(50箇所) ②縦断プロファイル(上下線各3条) ③ひびわれ率調査(5箇所) ④交通量調査	工種	工区	25.00%	設計量(%)	(予定量)
1) 対象工種	表層工(密粒度アスファルトコンクリート)	工種	工区	25.00%	設計量(%)	(予定量)																																			
2) 区間延長	687.5m × 6工区 = 390m	工種	工区	25.00%	設計量(%)	(予定量)																																			
3) 使用機械	ストレータアスファルトの投入量と40~60, 60~80, 80~100の3種類	工種	工区	25.00%	設計量(%)	(予定量)																																			
4) 粗度	骨材の合成粗度と粒度計測の上(組)下(組)の2種類	工種	工区	25.00%	設計量(%)	(予定量)																																			
5) 観測調査	①横断プロファイル(50箇所) ②縦断プロファイル(上下線各3条) ③ひびわれ率調査(5箇所) ④交通量調査	工種	工区	25.00%	設計量(%)	(予定量)																																			
試験舗装区間 平面図 距離標、目標物件、区間の配置など		試験舗装区間 390m 																																							
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		結論は、供用開始による経年観測調査により導き出される。																																							

整理番号		A-7-13	
試験舗装名		九州縦貫加治木試験舗装	
所在地		鹿兒島市 都道 加治木 丁目 番地	
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図		試験舗装の目的	
		高吸水量骨材使用に於ける ハワリ防止 残留安定度等 の対策として、無添加、消石 灰、2%、4%、石粉2%を添 加して比較検討を行う。	
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		調査カードの記入者	
系16日 業務所 龍谷大学 龍谷大学 昭和49年11月		発表または報告の予定	
担当機関 (課名など)		工事	
計画 (TEL) 日本道路公団 福岡建設局 721-1511 観測 (TEL)		設計 (TEL) 日本道路公団 鹿兒島工事事務所 (0922) 51-7342 協力機関 (TEL)	
施工年度		昭和 年 月 まで 観測終了年月 昭和 年 月	
現在交通量 (台/日・1方向) (台/日1車線・1方向)		全交通量 上り 1,721台 下り 2001台 大型車交通量 8台 10台	
試験舗装の内容		試験結果一覧表	
施工区間 B+10 STA 10+35~12+85 施工面積 1,500m ² (200m x 7.5m) 使用材料 砂 (規格) 消石灰 石粉 配合割合 1.2% 安定処理用 (1%以下) 施工機械 圧入機 BSE-II 1台 振動圧入機 1台 施工機械 圧入機 BSE-II 1台 振動圧入機 1台		試験結果一覧表 配合割合 1.2% 安定処理用 (1%以下) 施工機械 圧入機 BSE-II 1台 振動圧入機 1台	
試験舗装区間 平面図			
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		1 試験結果より、消石灰添加を行って施行した。配合IIおよび配合IIIは、残留安定度が高い値がみられ、消石灰添加の効果が見られている。 2 1.2%安定処理用の本施工では、消石灰2%と無添加について、施行している。	

		整理番号		A-7-14	
試験舗装名		道徳高架橋新設舗装工事		路線名	
所在地		名古屋府南市区郡敷工町丁目番地		1号(名四国道)	
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	
				重交通下におけるアスファルト舗装のわだち堀れに対する配合設計を見出すための試験舗装である。	
調査記入	カの所	属	名四国道工事事務所		
	記入	者	(TEL.)	052-811-1146	
		氏名			
報告書(報告者、表題、年月掲載誌など)	「舗装」1973年10月 昭和47年度 東海道路研究会報告			発表の報告予定	
担当機関(幹名など)	計画(TEL.)	名四国道工事事務所	設計(TEL.)	名四国道工事事務所工務課	工事(TEL.)
	観測(TEL.)	東海道路研究会(担当: 大省道路建設株式会社) 052-881-1381	協力機関(TEL.)	東海道路研究会	
施工年度	供用開始年月	昭和48年3月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月
		昭和 年 月			昭和 年 月
現在交通量(台日・1方向)	全交通量	29,100	大型車交通量	10,800	交通量観測年月日
		9,700		3,600	昭和48年 月 日
試験舗装の内容	(1) 施工区間 932m (2) 使用材料 密粒度アスファルト アスファルト量 5.5%				
施行規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など					
試験舗装区間平面図					
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	配合設計実施時に、現行アスファルト舗装要綱による突き固め回数50回であるが、他のわだち堀れを生じている部分の性状調査等を含めて判断すると配合設計時の突き固め回数を75回とし、アスファルト量を減じた方がよい結果が得られる。				

試験舗装名		名岐バイパス試験舗装		整理番号	A-8-1																																										
所在地		愛知県 豊田郡 豊田町 市部 区 清洲村 丁目 番地		路線名	一般国道22号																																										
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	名岐バイパスの新設に先立ち、表層処理およびバースクリップの工種選定を目的に実施したもので、その後の経年変化を調査し、バースクリップの基礎資料とするものである。																																										
	3 表層: 滑石のフィッシュボーン状カチスト 6 表層: 粗粒度アスコン 6 表層: 粗粒度アスコン、粗粒度アスコン 10 上層路盤: 表層処理 (ソイルアスコン、ソイルセメント、ソイルセメント) 15 下層路盤: 切込砕石 CBR ≥ 60 50 切込砕石 CBR ≥ 20				調査力の記入者	所属 (TEL) 052-711-8121 氏名 村上 茂																																									
報告書 報告者 表題 年 月 掲載 誌など	昭和46年、47年、48年、49年 舗装に関する経年調査報告書			発表の報告	第8回 道路会議																																										
担当機関 (課名など)	計画 (TEL) 052-711-8121 観測 (TEL) 同 上	設計 (TEL) 052-711-8121 協力機関 (TEL) 052-881-1581	工事 (TEL) 052-881-1581	大有道路株式会社																																											
施工年度	38	供用開始年月	昭和38年 9月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和 年 月																																								
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量	6,161	大型車交通量	2,054	交通量観測年月日	昭和 年 月 日																																									
試験舗装の内容 (施行規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>工種</th> <th>7</th> <th>6</th> <th>5</th> <th>4-1</th> <th>4-2</th> <th>3</th> <th>2</th> <th>1-2</th> <th>1-1</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>配合</td> <td>砕石30% 山土70% セメント3%</td> <td>砕石30% 山土70% セメント3%</td> <td>砕石30% 山土70% セメント4%</td> <td>砕石50% 山土50% 乳剤6%</td> <td>砕石50% 山土50% 乳剤4%</td> <td>砕石50% 山土50% 乳剤4%</td> <td>砕石50% 山土50% 乳剤4%</td> <td>砕石30% 山土70% AS 3.5%</td> <td>砕石30% 山土70% AS 4%</td> </tr> <tr> <td>配合</td> <td>25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9</td> <td>25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9</td> <td>25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9</td> <td>25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9</td> <td>25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9</td> <td>25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9</td> <td>25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9</td> <td>25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9</td> <td>25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9</td> </tr> <tr> <td>試験結果</td> <td>33.7 31.4 10.9</td> <td>33.7 31.4 10.9</td> <td>33.7 31.4 10.9</td> <td>33.7 31.4 10.9</td> <td>33.7 31.4 10.9</td> <td>33.7 31.4 10.9</td> <td>33.7 31.4 10.9</td> <td>33.7 31.4 10.9</td> <td>33.7 31.4 10.9</td> </tr> </tbody> </table>							工種	7	6	5	4-1	4-2	3	2	1-2	1-1	配合	砕石30% 山土70% セメント3%	砕石30% 山土70% セメント3%	砕石30% 山土70% セメント4%	砕石50% 山土50% 乳剤6%	砕石50% 山土50% 乳剤4%	砕石50% 山土50% 乳剤4%	砕石50% 山土50% 乳剤4%	砕石30% 山土70% AS 3.5%	砕石30% 山土70% AS 4%	配合	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	試験結果	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9
	工種	7	6	5	4-1	4-2	3	2	1-2	1-1																																					
配合	砕石30% 山土70% セメント3%	砕石30% 山土70% セメント3%	砕石30% 山土70% セメント4%	砕石50% 山土50% 乳剤6%	砕石50% 山土50% 乳剤4%	砕石50% 山土50% 乳剤4%	砕石50% 山土50% 乳剤4%	砕石30% 山土70% AS 3.5%	砕石30% 山土70% AS 4%																																						
配合	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9	25% 10.837 5.630 25.501 20% 33.7 31.4 10.9																																						
試験結果	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9	33.7 31.4 10.9																																						
試験舗装区間 平面図 (距離標、目標物件、区間の配置など)																																															
現在までに得られたおこな調査観測の結果、今後の問題点など	わだち位置は、外側縁より約0.6~1.2M及び2.8~3.2M付近に多く発生していることより、大型車の車輪の幅と一致し、わだち張りの大きい工種は、ソイルセメント3%路土混合(工種7)は170mm、ソイル乳剤4.2%(工種4-1)13.7mm、ソイルアスファルト(工種2)10.5mmと10mmを越す工種が3工種あり、他の工種においてもソイルセメント中央混合4%を除くと6mmを越えており、許容限界を越す量とばかり、先行発生性の点から不安を感じざるを得ないと思われる。これは施工後9年過ぎたことより、横断断面から見て、限りの舗装の限界を越えたと判断される。																																														

		整理番号		A-8-3	
試験舗装名		入江和田舗装工事		路線名	
所在地		京都府豊岡市美敷町和田丁目番地		国道9号線	
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	
または試験舗装の説明図				調査カードの記入者	
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など				所属 (TEL) 豊岡工事事務所 07962-2-3126 氏名 小松秀雄	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 豊岡工事事務所 07962-2-3126 観測 (TEL)		設計 (TEL) 豊岡工事事務所 07962-2-3126 協力機関 (TEL)	
施工年度		40		供用開始年月 昭和40年10月 観測予定年月 昭和 年 月まで 観測終了年月 昭和 年 月	
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日1車線・1方向)		全交通量 1400 1400		大型車交通量 550 550 交通量観測年月日 昭和49年5月8日	
試験舗装の内容		RAセメント (20%) 1. 延長 数量 L=480m A=2825m ²		RAセメント (10%) 1. L=690m A=3985m ²	
[施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など]		2. 配合 RAセメント 針入度80.00 4.7% 石粉 4.8% 砕石 20~10mm 42.9% 10~5 34.3% 砂 13.3%		2. RAセメント 針入度80.00 5.0% 石粉 5.7% 砕石 0% 71.3% 砂 18.0%	
試験舗装区間 平面図					
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など		施工後数年経過しているが現存でも滑り止めとしての効果がある。 路面の摩耗は、タイヤチーンによる摩損の程度は、はなはだしい。			

試験舗装名		鳴川試験舗装		整理番号	A-8-4		
所在地		山口都道府県玖所市周東村丁目番地		路線名	一般国道2号		
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	数種の枕石の舗装について同一条件下で試験施工を行ないその特性を見出す。		
または試験舗装の説明図	①粗粒型(合成ゴム入) ⑥用粒型15 ^{mm} (割離防縁入) ②密粒型(合成ゴム入) ⑦シカサド(割離防縁入) ③密粒型(割離防縁入) ⑧シカサド(合成ゴム入) ④デックシル ⑨粗粒型(割離防縁入) ⑤密粒型13 ^{mm} (合成ゴム入)			調査カードの記入者	所属 (TEL)	中国技術事務所 0822-81-1251	
報告書 (報告者 表題年 月掲載 誌など)	技術管理業務報告書 44.45年度			発表または報告の予定	石田哲之		
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	中国技術事務所 工務課 0822-81-1251	設計 (TEL)	山口工事事務所 道路管理課 0835-22-1785	工事 (TEL)	日本舗道株式会社 0822-92-6133	
	観測 (TEL)	中国技術事務所 工務課 0822-81-1251	協力機関 (TEL)	山口工事事務所 道路管理課			
施行年度	44	供用開始年月	昭和44年9月	観測予定年月	昭和50年3月まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量	6,050	大型車 交通量	3,080	交通量観測年月日	昭和46年 月 日	
試験舗装の内容	(1) 区間延長 $9 \text{ 区} \times 100 \times 440 \text{ m} = 1540 \text{ m}$						
施工規模	(2) 割合 密粒型 粗粒型 用粒型 シカサド 密粒型 粗粒型 用粒型 シカサド デックシル 配合 20-13 14.1 24.5 4.1 24.5 碎石 13-5 30.9 24.5 76.4 31.0 24.5 76.4 碎石 5-2.5 9.4 14.1 9.4 14.1 41.6 スリ-ス 8.9 砂 31.9 25.4 14.3 31.9 25.5 14.3 25.9 シカサド(粗粒) 4.3 シカサド(細粒) 4.3 右 砂 7.5 5.7 4.8 9.3 7.5 5.7 4.8 9.3 6.5 アスファルト 6.2 5.2 4.5 8.1 6.1 5.7 4.5 8.1 7.5 デックシル 7.5						
試験舗装区間平面図							
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	抵抗値の高いものから順にまとのシリカサンド(ゴム入)用粒型(はく離)用粒型(ゴム入)デックシル、シリカサンド(はく離)、粗粒型(はく離)、密粒型(ゴム入)密粒型(はく離)となっている。抵抗値の温度補正値を検討する。						

試験舗装名		整理番号		A-8-7	
所在地		路線名			
都道府県		市郡区		町丁目番地	
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図		試験舗装の目的		調査カードの記入者	
報告書 報告者 表題年月掲載誌など		発表または報告の予定		所属 (TEL) 氏名	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 観測 (TEL)		設計 (TEL) 工事 (TEL)	
施工年度		供用開始年月		昭和 年 月	
現在交通量 (台/日・1方向) (台/日・車線・1方向)		全交通量		大型車交通量	
観測予定年月		昭和 年 月		観測終了年月	
昭和 年 月		昭和 年 月		昭和 年 月	
試験舗装の内容		マーシャル安定度試験結果表		G-4合成粒度表	
施工規模		工種別		石 砂	
工法		G-4		粗砂 細砂	
配合		1 2 3 4 平均		ラー 粒度	
使用材料		2313 2315 2307 2322 2315		36 20 20 14 10 100	
施工機械		2362 2362 2362 2362 2362		20 36 20 20 14 10 100	
など		208 208 235 178 2067		13 35.4 20 20 14 10 99.4	
		8215 8206 8204 8252 8219		10 24.3 20 20 14 10 88.3	
		安定度(Kg)		5 10 20 20 14 10 61.1	
		45 59 42 55 445		2.5 0.2 1.6 1.2 14 10 48.9	
				1.2 4.7 1.8 1.4 10 44.9	
				0.6 1.1 1.8 1.4 10 43.0	
				0.3 0.4 1.0 1.4 10 34.3	
				0.15 0.2 2.3 5.4 9.7 17.5	
				0.074 0.1 0.6 0.1 8.5 9.2	
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)					
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など					

整理番号	A-8-8	
路線名	高速自動車国道 東海自動車道	
試験舗装の目的	樹脂系スフェルトを用いた表面処理型すり摩減舗装の効果および耐久性に関する試験	
	調査カードの記入者	所 属 日本道路公社 技術部 技術第一課 (TEL) 03-443-0111 氏 名 小 林 孝
発表または報告の予定		

試験舗装名	東名 裾野 試験舗装	
所在地	静岡県 裾野市 大高町 大字 日231号地	
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図	処理 未処理 処理 未処理 既 設 舗 装 表 樹脂系バインダー材 チップ用骨材	
	報告書(報告者、発表年月誌など)	日本道路公社 土木部業務所研究発表会 舗装路面のすり摩減抵抗とその改良法について 昭和49年6月

担当機関(課名など)	計画 (TEL) 日本道路公社 東京第一管理区 技術部 建設第一課 0427-477-4181	設計 (TEL) 日本道路公社 東京第一管理区 技術部 建設第一課 0427-477-4181	工事 (TEL) 前田道路株式会社 03-447-0721		
	観測 (TEL) 日本道路公社 協力機関 東京第一管理区 橋梁部 建設第二課 0427-91-1621	試験所 0427-91-1621			
施工年度	昭和48年5月	観測予定年月	昭和51年3月まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通量(台・日1車線・1方向)	全交通量 20,000 大型車交通量 6,000 小型車交通量 14,000		交通量観測年月日	昭和49年6月 日 6月5日(月)交通量	

試験舗装の内容	(1) 試験舗装は、工ホキ樹脂系スフェルト(S)および変形高分子スフェルト(J)を用いた比較試験であり、材料・配合・工法などは以下のとおりである。					
	記号	バインダー材	骨材	配合	施工	備考
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など	S	工ホキ樹脂系スフェルト	エメリー	バインダー 14% 骨材 6%	バインダー塗布後骨材敷布	
	J	変形高分子スフェルト	電磁アルミナ	バインダー 14% 骨材 6%	バインダー骨材同時散布	

試験舗装区分間平面図 (距離標、目盛物の配置など)	(2) 施工はRumble Strip方式とした。(下図参照)。					
	距離標、目盛物の配置など					

現在までに得られたおもな調査観測の結果、今後の問題点など	併設直後のすり摩減係数の測定結果より次の結論を得た。					
	① すり摩減係数の改良効果は認められる。 ② すり摩減係数の経時変化には認められず。 ③ SとJのすり摩減係数の比較では、Sが約0.09高い。 ④ 施工した右トラッカのすり摩減係数は同一である。					

試験舗装名		西神戸有料道路すバリ止試験舗装		整理番号	A-8-9																																																																																
所在地		神戸市都道北 市郡山田 丁目番地		路線名	市道夢野白川線																																																																																
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	① 各種すバリ止舗装の一定条件下における経年変化を考慮に入れた特徴、優劣の比較検討。 ② すバリ止舗装に関する規準作成のための資料の収集																																																																																
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など	建設省近畿技術事務所センター花報 No. 26 「すバリ止舗装調査」(中間報告) 昭和48年10月15日発行			調査カードの記入者	所 属 神戸市土木局道路部舗装課 (TEL) 078(331)8181 氏 名																																																																																
担当機関 (課名など)	計画 (TEL) 078(331)8181	設計 (TEL) 078(331)8181	工事 (TEL) 078(331)8181	前田道路 他8社																																																																																	
	観測 (TEL) 078(331)8181	協力機関 (TEL) 建設省近畿地建 近畿技術事務所	0720(56)1941																																																																																		
施工年度	46	供用開始年月	昭和47年 3月	観測予定年月	昭和52年 3月まで	観測終了年月 昭和 年 月																																																																															
現在交通量 (台・日1方向) (台・日1車線・1方向)	全交通量	10,100	大型車 交通量	880	交通量観測年月日	昭和48年 7月18日																																																																															
試験舗装の内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>すバリ止舗装の種類</th> <th>No.</th> <th>延長(m)</th> <th>特 徴</th> <th>施工厚(mm)</th> <th>単位(3年)</th> <th>備 考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ニカルスバリ</td> <td>A</td> <td>1</td> <td>100</td> <td>ニカルスバリを骨材としたアス</td> <td>25</td> <td>880</td> <td>オールレイ工法</td> </tr> <tr> <td>ニカルスバリ</td> <td>B</td> <td>2</td> <td>100</td> <td>ニカルスバリを骨材としたアス</td> <td>25</td> <td>891</td> <td>オールレイ工法</td> </tr> <tr> <td>(開裂式) ローズ</td> <td>C</td> <td>3</td> <td>100</td> <td>ローズ開裂式アス</td> <td>30</td> <td>725</td> <td>オールレイ工法</td> </tr> <tr> <td>(開裂式) ローズ</td> <td>D</td> <td>4</td> <td>100</td> <td>ローズ開裂式アス</td> <td>30</td> <td>751</td> <td>オールレイ工法</td> </tr> <tr> <td>ホットロッドアスファルト</td> <td>E</td> <td>5</td> <td>100</td> <td>トバカ型合材 舗装後すバリを敷布し 同時密圧</td> <td>30</td> <td>794</td> <td>オールレイ工法 骨材の散布工法</td> </tr> <tr> <td>ジュニロード</td> <td>F</td> <td>6</td> <td>100</td> <td>樹脂散布後骨材散布</td> <td>3</td> <td>1,960</td> <td>骨材の散布工法</td> </tr> <tr> <td>フェルグソン</td> <td>G</td> <td>7</td> <td>100</td> <td>フェルグソン</td> <td>3</td> <td>2,265</td> <td>骨材の散布工法</td> </tr> <tr> <td>リネーロード</td> <td>H</td> <td>8</td> <td>100</td> <td>リネーロード</td> <td>5</td> <td>1,814</td> <td>骨材の散布工法</td> </tr> <tr> <td>スチールEG-Z</td> <td>I</td> <td>9</td> <td>80</td> <td>すバリ防止板すバリ付</td> <td>3</td> <td>1,297</td> <td>すバリ防止板すバリ付 全体の38.1</td> </tr> </tbody> </table>						すバリ止舗装の種類	No.	延長(m)	特 徴	施工厚(mm)	単位(3年)	備 考	ニカルスバリ	A	1	100	ニカルスバリを骨材としたアス	25	880	オールレイ工法	ニカルスバリ	B	2	100	ニカルスバリを骨材としたアス	25	891	オールレイ工法	(開裂式) ローズ	C	3	100	ローズ開裂式アス	30	725	オールレイ工法	(開裂式) ローズ	D	4	100	ローズ開裂式アス	30	751	オールレイ工法	ホットロッドアスファルト	E	5	100	トバカ型合材 舗装後すバリを敷布し 同時密圧	30	794	オールレイ工法 骨材の散布工法	ジュニロード	F	6	100	樹脂散布後骨材散布	3	1,960	骨材の散布工法	フェルグソン	G	7	100	フェルグソン	3	2,265	骨材の散布工法	リネーロード	H	8	100	リネーロード	5	1,814	骨材の散布工法	スチールEG-Z	I	9	80	すバリ防止板すバリ付	3	1,297	すバリ防止板すバリ付 全体の38.1
すバリ止舗装の種類	No.	延長(m)	特 徴	施工厚(mm)	単位(3年)	備 考																																																																															
ニカルスバリ	A	1	100	ニカルスバリを骨材としたアス	25	880	オールレイ工法																																																																														
ニカルスバリ	B	2	100	ニカルスバリを骨材としたアス	25	891	オールレイ工法																																																																														
(開裂式) ローズ	C	3	100	ローズ開裂式アス	30	725	オールレイ工法																																																																														
(開裂式) ローズ	D	4	100	ローズ開裂式アス	30	751	オールレイ工法																																																																														
ホットロッドアスファルト	E	5	100	トバカ型合材 舗装後すバリを敷布し 同時密圧	30	794	オールレイ工法 骨材の散布工法																																																																														
ジュニロード	F	6	100	樹脂散布後骨材散布	3	1,960	骨材の散布工法																																																																														
フェルグソン	G	7	100	フェルグソン	3	2,265	骨材の散布工法																																																																														
リネーロード	H	8	100	リネーロード	5	1,814	骨材の散布工法																																																																														
スチールEG-Z	I	9	80	すバリ防止板すバリ付	3	1,297	すバリ防止板すバリ付 全体の38.1																																																																														
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)																																																																																					
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	① すバリ止舗装の種類によって高い摩耗係数を示すものと、一般のアスファルト舗装とそれほど差異が認められないものがある。 ② 摩耗係数の経年変化、季節変化等は現在それほど明確には現れなりのため今後の調査によりおぼろげなものである。																																																																																				

試験舗装名		ロードアスファルト試験舗装		整理番号	A-8-10																																																																																																															
所在地		奈良 都道府県 奈良 郡 法蓮寺 町 丁目 番地		路線名	国道24号線(奈良バイパス)																																																																																																															
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	合材配合の異なる10種類の舗装種別について、すべり抵抗値の差異と比較し、最適種別をみいだし、今後の設営に役立たせるもので、また、経年による状態の変化を追跡することを目的とするものである。																																																																																																															
または試験舗装の説明図				調査カードの記入者	所属	近畿技術事務所																																																																																																														
報告書(報告者、表題、年、月、掲載誌など)		奈良バイパスロードアスファルト調査報告書 技術事務所 成果報告書 47.48.		(TEL)	0720-56-1941																																																																																																															
担当機関(課名など)		計画(TEL)	奈良国道工事事務所 0742-33-1391	氏名	三原清一																																																																																																															
		観測(TEL)	K.K. 修成建設コンサルタント	発表または報告の予定																																																																																																																
施工年度		46	供用開始年月	昭和46年10月	観測予定年月	昭和 年 月 まで																																																																																																														
現在交通量(台/日・1方向)		全交通量	4,675	大型車交通量	971	交通量観測年月日																																																																																																														
(台/日1車線・1方向)						昭和47年1月16日																																																																																																														
試験舗装の内容		<table border="1"> <thead> <tr> <th>種別</th> <th>アスファルト%</th> <th>石%</th> <th>砂%</th> <th>粗砂%</th> <th>中砂%</th> <th>細砂%</th> <th>土%</th> <th>区間</th> <th>舗装工費</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>10m x 50m</td> <td>500m</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>8.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>7.7</td> <td>8.8</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>9.3</td> <td>11.6</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>8.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>7.7</td> <td>8.8</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>G</td> <td>9.3</td> <td>11.6</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>H</td> <td>8.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>I</td> <td>7.7</td> <td>8.8</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>J</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td>7.5</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					種別	アスファルト%	石%	砂%	粗砂%	中砂%	細砂%	土%	区間	舗装工費	A	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	10m x 50m	500m	B	8.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5			C	7.7	8.8	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5			D	9.3	11.6	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5			E	8.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5			F	7.7	8.8	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5			G	9.3	11.6	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5			H	8.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5			I	7.7	8.8	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5			J	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5		
種別	アスファルト%	石%	砂%	粗砂%	中砂%	細砂%	土%	区間	舗装工費																																																																																																											
A	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	10m x 50m	500m																																																																																																											
B	8.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5																																																																																																													
C	7.7	8.8	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5																																																																																																													
D	9.3	11.6	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5																																																																																																													
E	8.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5																																																																																																													
F	7.7	8.8	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5																																																																																																													
G	9.3	11.6	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5																																																																																																													
H	8.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5																																																																																																													
I	7.7	8.8	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5																																																																																																													
J	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5	7.5																																																																																																													
施工規模																																																																																																																				
工法																																																																																																																				
配合																																																																																																																				
使用材料																																																																																																																				
施工機械																																																																																																																				
など																																																																																																																				
試験舗装区間平面図																																																																																																																				
距離標、目標物件、区間の配置など																																																																																																																				
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		位相舗装後100日単位で6回計測した結果、舗装初期のすべり抵抗は期待通り大きく、現在は現状すべり抵抗値と変わり、あり平均0.5程度であり、配合別の優劣は今のところ、その差をみいだすことができない。																																																																																																																		

試験舗装名		八女試験舗装		整理番号	A-8-11		
所在地		福岡 都道府県 八女 郡 町 丁目 番地		路線名	国道3号線		
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	すり止め舗装の各種工法のすり止め効果と耐久性を明らかにする。		
					調査カードの記入者		
報告書 報告者 表題 年月掲載誌など	九州技術事務所 昭和47年度 技術管理業務報告書 昭和48年6月			発表または報告の予定			
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	九州技術事務所 09422-2-8245	設計 (TEL)	九州技術事務所 09422-2-8245	工事 (TEL)	日本舗道株式会社 福岡支店 092-771-0261	
	観測 (TEL)	九州技術事務所 09422-2-8245	協力機関 (TEL)	福岡国道工務事務所 092-681-4731			
施工年度	47	供用開始年月	昭和47年11月	観測予定年月	昭和52年3月まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通量 (台/日・1方向) (台/日1車線・1方向)	全交通量		5916	大型車交通量	1641	交通量観測年月日	昭和46年10月13日
試験舗装の内容	(1) 区間延長			片側2車線 200m x 2車線 = 600m } 合計 620m			
	(2) 使用材料			バインダー 石灰セメント 砕石 砂利 土			
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など	(3) 工法			各混合物の粒度おおよそ次のとおり			
	南條式 カベ、ジョイント			最大粒径(mm) 13 5			
試験舗装区間 平面図 (距離標、目標物件、区間の配置など)	距離標 1294+200			至熊本			
	至福岡			至熊本			
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	現在観測中で各工法の優劣はつかないが、いすれの工法も高いすり止め効果と耐久性を良好である。						

試験舗装名		鋪装新設工事		整理番号	A-8-12		
所在地		滋賀県 甲賀市 土山 大町 番地		路線名	近江川橋土山線		
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	① 施工区間中縦断勾配の 6%前後の区間について滑り止 効果の期待をはかるため。		
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など				調査カ ードの 記入者	所 属 (TEL)	滋賀県土木部道路課 0775-24-1121	
				氏 名	田村 重雄		
担 当 機 関 (課名など)	計画 (TEL)	水口土木事務所 道路計画課 07486-2-1601	設計 (TEL)	水口土木事務所 道路計画課 07486-2-1601	工事 (TEL)	三東工業株式会社 07488-2-1111	
施 工 年 度	48	供用開始年月	昭和47年3月	観測予定年月	昭和50年10月まで	観測終了年月	昭和51年6月
現在交通量 (台/日・1方向)	全交通量		743	大型車 交通量	102	交通量観 測年月日	昭和49年6月27日
試験舗装の 内容	(1) 区間延長 120M 3.2E 新120M 360M 1.2E (2) 使用材料 6号〜7号砕石 + 砂 + フラー ガムフェルト S (3) 縦 横 予定縦断のほぼ平均値を とした。						
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など							
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)	鋪装新設区間 L=97.8M (近江川橋土山線) 						
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	(1) 現在スベリ抵抗値等については観測中						

試験舗装名		生江浜舗装修繕工事		整理番号	A-8-13																																																																																																	
所在地		岡山 都道 笠岡 郡 生江浜 町 丁目 番地		路線名	一般国道 2 号																																																																																																	
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	1) 密粒ギャップ式アスコンの「すべり止め舗装」としての効果 2) 密粒ギャップ式アスコンの耐流動・耐摩耗等の「表層舗装」としての効果も主目的とした。																																																																																																	
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など	第24回管内技術研究会 (中国地建) 「密粒ギャップ式アスコンによるすべり止め舗装」			調査カードの記入者	所 属 岡山国道工事事務所管理二課 (TEL) 0862-23-5101 (内線384) 氏 名 芦達十郎																																																																																																	
担当機関 (課名など)	計画 (TEL) 岡山国道工事事務所管理二課 0862-23-5101 観測 (TEL) 岡山国道工事事務所管理二課 0862-23-5101 中国技術事務所工事課 0822-2-2340	設計 (TEL) 岡山国道工事事務所管理二課 0862-23-5101 協力機関 (TEL) 岡山国道工事事務所管理二課 0822-23-5101	工事 (TEL) 世紀建設株式会社 0822-28-6725																																																																																																			
施工年度	48	供用開始年月	昭和48年9月	観測予定年月	昭和51年3月まで	観測終了年月	昭和 年 月																																																																																															
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日1車線・1方向)	全交通量		13,000	大型車交通量	3,800	交通量観測年月日	昭和46年 月 日																																																																																															
試験舗装の内容	1. 施工規模 $L=2130^m$ (密粒ギャップ13% $L=630A=4700^m$ 密粒ギャップ20% $L=500^m A=3800^m$) $A=16000^m$ (密粒度As) $L=1000^m A=7500^m$ 2. 配合 <table border="1"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>粒徑</th> <th>25</th> <th>20</th> <th>13</th> <th>5</th> <th>25</th> <th>0.6</th> <th>0.3</th> <th>0.15</th> <th>0.075</th> <th>使用アスファルト</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>密粒度(max20%)</td> <td>粒徑範圍</td> <td>100</td> <td>95.100</td> <td>75.90</td> <td>45.65</td> <td>35.30</td> <td>18.29</td> <td>13.23</td> <td>6.16</td> <td>4.8</td> <td>SL+As</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実施</td> <td>100</td> <td>95.8</td> <td>82.1</td> <td>56.4</td> <td>42.1</td> <td>27.1</td> <td>13.6</td> <td>8.4</td> <td>6.0</td> <td>(66.80)56%</td> </tr> <tr> <td>密粒度(max20%)</td> <td>粒徑範圍</td> <td>100</td> <td>95.100</td> <td>70.80</td> <td>35.40</td> <td>30.40</td> <td>20.30</td> <td>-</td> <td>5.12</td> <td>4.8</td> <td>FL+As</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実施</td> <td>100</td> <td>93.8</td> <td>73.6</td> <td>37.4</td> <td>34.7</td> <td>25.5</td> <td>14.2</td> <td>8.5</td> <td>6.0</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>(max13%)</td> <td>粒徑範圍</td> <td>-</td> <td>100</td> <td>95.100</td> <td>30.45</td> <td>30.40</td> <td>20.30</td> <td>-</td> <td>5.12</td> <td>4.8</td> <td>FL+As</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実施</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>100</td> <td>38.6</td> <td>33.2</td> <td>26.3</td> <td>14.9</td> <td>8.6</td> <td>6.1</td> <td>50%</td> </tr> </tbody> </table> 3. 施工温度 <table border="1"> <thead> <tr> <th>種 別</th> <th>混合温度</th> <th>初期転圧</th> <th>2次転圧</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>密粒度アスコン</td> <td>155℃</td> <td>110-140℃</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>密粒度As</td> <td>168℃</td> <td>155℃(旧機)</td> <td>110-120℃</td> </tr> </tbody> </table>						種類	粒徑	25	20	13	5	25	0.6	0.3	0.15	0.075	使用アスファルト	密粒度(max20%)	粒徑範圍	100	95.100	75.90	45.65	35.30	18.29	13.23	6.16	4.8	SL+As		実施	100	95.8	82.1	56.4	42.1	27.1	13.6	8.4	6.0	(66.80)56%	密粒度(max20%)	粒徑範圍	100	95.100	70.80	35.40	30.40	20.30	-	5.12	4.8	FL+As		実施	100	93.8	73.6	37.4	34.7	25.5	14.2	8.5	6.0	50%	(max13%)	粒徑範圍	-	100	95.100	30.45	30.40	20.30	-	5.12	4.8	FL+As		実施	-	-	100	38.6	33.2	26.3	14.9	8.6	6.1	50%	種 別	混合温度	初期転圧	2次転圧	密粒度アスコン	155℃	110-140℃	-	密粒度As	168℃	155℃(旧機)	110-120℃
種類	粒徑	25	20	13	5	25	0.6	0.3	0.15	0.075	使用アスファルト																																																																																											
密粒度(max20%)	粒徑範圍	100	95.100	75.90	45.65	35.30	18.29	13.23	6.16	4.8	SL+As																																																																																											
	実施	100	95.8	82.1	56.4	42.1	27.1	13.6	8.4	6.0	(66.80)56%																																																																																											
密粒度(max20%)	粒徑範圍	100	95.100	70.80	35.40	30.40	20.30	-	5.12	4.8	FL+As																																																																																											
	実施	100	93.8	73.6	37.4	34.7	25.5	14.2	8.5	6.0	50%																																																																																											
(max13%)	粒徑範圍	-	100	95.100	30.45	30.40	20.30	-	5.12	4.8	FL+As																																																																																											
	実施	-	-	100	38.6	33.2	26.3	14.9	8.6	6.1	50%																																																																																											
種 別	混合温度	初期転圧	2次転圧																																																																																																			
密粒度アスコン	155℃	110-140℃	-																																																																																																			
密粒度As	168℃	155℃(旧機)	110-120℃																																																																																																			
試験舗装区間 平面図 (距離標, 目標物件, 区間の配置など)																																																																																																						
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	1. 密粒ギャップ13%と20%を比較すれば密粒度3%の方が良好と思われる 2. 耐流動に対しては密粒ギャップは密粒度と比較して良好である (現在までのデータでは約1/2である) 3. 抗り抵抗性は密粒ギャップは密粒度と比較して最大0.1程度高い 4. 施工後 事故は減少している																																																																																																					

試験舗装名		川 滝 試験舗装		整理番号	A-8-15																																																									
所在地		愛媛 郡道 川 滝 町 丁目 番地		路線名	一般国道 192号																																																									
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	同程度アスコン舗装は降雨等により舗装 浸透期間の使用でも密着アスコン工部 材混合物の分離と上下層に生じる傾 斜が見られる。これを改善 する目的 舗装として密着性すべり抵抗等考慮 して設計の舗装にむけて今後の左 年調査のすべり止め舗装の改善を判 定する																																																									
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		四国技術誌第5巻20号(昭和47.1.5) 昭和47年度管内技術研究会 昭和48年度 管理業務報告 (四国技術事務所)		調査カ ードの 記入者	所属 (TEL) 氏名 田 藤 陽																																																									
担 当 機 関 (課名など)	計画 (TEL) 観測 (TEL)	設計 (TEL) 協力機関 (TEL)	工事 (TEL)	四国技術事務所 松山工務課(45-2135) 工務課(72-0034) 大 成 道 路 KK (0878-51-0341)																																																										
施 工 年 度	供用開始年月	昭和47年 3 月	観測予定年月	昭和51年 月 まで	観測終了年月	昭和 年 月																																																								
現在交通量 (台/日・1方向) (台/日車線・1方向)	全交通量	2759	大型車 交通量	430	交通量観 測年月日	昭和46年 7 月 1 日																																																								
試験舗装の 内容	1. 試験対象舗装 4.5cmコンクリート 10cmベース 10cmサブベース 10cm表面 2. 施工規模 1 種 施工延長 201m 施工面積 41.55㎡ ニッケルスラグ 697㎡ 47.17㎡ 3. 実施配合 <table border="1"> <tr> <th>材料</th> <th>配合率</th> <th>配合率</th> <th>配合率</th> <th>配合率</th> <th>配合率</th> <th>配合率</th> <th>配合率</th> </tr> <tr> <td>1 種</td> <td>5-10%</td> <td>2.5-5%</td> <td>5%</td> <td>10%</td> <td>2%</td> <td>1%</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>ニッケルスラグ</td> <td>5%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> <td>2%</td> <td>1%</td> <td>1%</td> <td>1%</td> </tr> </table> 4. 実施結果 <table border="1"> <tr> <th>材料</th> <th>1 種</th> <th>2 種</th> <th>3 種</th> <th>4 種</th> <th>5 種</th> <th>6 種</th> <th>7 種</th> </tr> <tr> <td>ニッケルスラグ</td> <td>13</td> <td>5</td> <td>2.5</td> <td>1.2</td> <td>0.1</td> <td>0.3</td> <td>0.15</td> </tr> <tr> <td>ニッケルスラグ</td> <td>99.3</td> <td>94.6</td> <td>97.3</td> <td>98.5</td> <td>99.8</td> <td>99.9</td> <td>99.85</td> </tr> <tr> <td>ニッケルスラグ</td> <td>99.6</td> <td>69.5</td> <td>99.4</td> <td>99.4</td> <td>99.4</td> <td>99.4</td> <td>99.4</td> </tr> </table>						材料	配合率	配合率	配合率	配合率	配合率	配合率	配合率	1 種	5-10%	2.5-5%	5%	10%	2%	1%	1%	ニッケルスラグ	5%	10%	10%	2%	1%	1%	1%	材料	1 種	2 種	3 種	4 種	5 種	6 種	7 種	ニッケルスラグ	13	5	2.5	1.2	0.1	0.3	0.15	ニッケルスラグ	99.3	94.6	97.3	98.5	99.8	99.9	99.85	ニッケルスラグ	99.6	69.5	99.4	99.4	99.4	99.4	99.4
材料	配合率	配合率	配合率	配合率	配合率	配合率	配合率																																																							
1 種	5-10%	2.5-5%	5%	10%	2%	1%	1%																																																							
ニッケルスラグ	5%	10%	10%	2%	1%	1%	1%																																																							
材料	1 種	2 種	3 種	4 種	5 種	6 種	7 種																																																							
ニッケルスラグ	13	5	2.5	1.2	0.1	0.3	0.15																																																							
ニッケルスラグ	99.3	94.6	97.3	98.5	99.8	99.9	99.85																																																							
ニッケルスラグ	99.6	69.5	99.4	99.4	99.4	99.4	99.4																																																							
試験舗装区 間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)																																																														
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	1. 施工直後の観測結果： 施工直後の施工直後のすべり抵抗等について良好と あり。 2. ニッケルスラグ配合の割合が多いため混合粉の生産能力が限 られた。ニッケルスラグの輸送費等より施工要領せいのすべり止め 装に比べ劣るといふ。																																																													

試験舗装名		川内試験舗装		整理番号	4-8-16		
所在地		愛媛都府温泉市川内町丁目番地		路線名	一般国道11号線		
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	開粒度アスコン舗装は降雨等により舗装後短期間の使用でも堅固アスコン上部より混合物のはく離が上下層に生じる傾向が見られた。これに変わるすべり止め舗装として水性、すべり抵抗等を考慮して設計し、舗装したもので今後の至年調査し、すべり止の舗装の良否を判定する。		
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		四国技術誌 5巻20号 (54.1.5)		調査カードの記入者	所属 (TEL)	四国技術事務所	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL)	四国技術事務所 材料試験課 (0878-3135)	設計 (TEL)	松山工事事務所 道路管理課 (72-0034)	工事 (TEL)	協和道路 KK (0899 64-2192)
観測 (TEL)		" 松山工事事務所 (72-0034)					
施工年度		48	供用開始年月	昭和48年11月	観測予定年月	昭和51年8月まで	
観測終了年月		昭和 年 月					
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)		全交通量	5372	大型車 交通量	1109	交通量観測年月日	昭和46年7月1日
試験舗装の内容		(1) 試験対象舗装: すべり止め舗装 回投1号型 (TOP 43%) 回投2号型 (TOP 5%) (2) 施工規模 施工工程 回投1号 200m 回投2号 440m 施工面積 1480㎡ 3260㎡ (3) 実施配合 骨材種類 6号砕石 7号砕石 砂 粗砂 細砂 7/11 灰 A 5量 工程 5%~13% 2.5%~5% 砂 (%) 粗砂 (%) 細砂 (%) 7/11 (%) 灰 (%) A 5量 (%) 回投1号 60 5 17 8 57 回投2号 62 28.9 9.1 612 (4) 実施粒度 (通過百分率) 粒 径 (%) 20 13 5 2.5 1.2 0.6 0.3 0.15 0.075 回投1号 100 97.4 43.7 34.1 26.2 11 7.2 回投2号 100 95 43 33 25 18 12 8					
試験舗装区間 平面図 距離標、目 標物、区 間の配置 など							
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		1. 観測結果: (回投1号)工程の施工性としてすべり抵抗等については現在のところ満足されている。 2. 今後の問題点: 回投2号型の配合は7号砕石が60% (5%~2.5%) 2.5%以下が40%という粒度のため、グラントの機能に備わったフル1分が正常な状態で配合が出来ないため、正常な配合が出来ない状態が生じ、施工性能を見つけた。					

試験舗装名		津田試験舗装																																														
所在地		香川 都道府県 大川市 津田町 丁目 番地																																														
試験舗装の断面図																																																
試験舗装の説明図																																																
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		四国技術誌 55巻20号(5.49.1.5) 昭和47年度管内技術研究会 昭和48年度管理業務報告 (四国技術事務所)																																														
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 四国技術事務所 観測 (TEL) 材料試験課(45-3135)				設計 (TEL) 香川工事々務所 道路管理課(0878 41-9125)				工事 (TEL) 鹿島道路 KK (0878 22-2555)																																						
施行年度		48				供用開始年月 昭和48年 11月				観測予定年月 昭和51年 月まで																																						
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日1車線1方向)		全交通量 5,005				大型車交通量 876				交通量観測年月日 昭和46年 7月 1日																																						
試験舗装の内容		(1) 試験対象舗装 1ペリ上の舗装 旧投1号 (TOP-13%) (2) 施工規模 施工延長 500m 施工面積 3807m ² (3) 実配割合 (%) <table border="1"> <tr> <td>材料の種類</td> <td>6号砕石</td> <td>7号砕石</td> <td>砕砂</td> <td>砂</td> <td>7A3-1</td> <td>AS量</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5~13%</td> <td>25~5%</td> <td>(%)</td> <td>(%)</td> <td>(%)</td> <td>(%)</td> </tr> <tr> <td>旧投1号</td> <td>63</td> <td></td> <td></td> <td>28.1</td> <td>8.9</td> <td>5.4</td> </tr> </table> (4) <table border="1"> <tr> <td>フル1日%</td> <td>20</td> <td>13</td> <td>5</td> <td>2.5</td> <td>0.6</td> <td>0.15</td> <td>0.075</td> </tr> <tr> <td>通過百分率%</td> <td>100</td> <td>99.5</td> <td>97.5</td> <td>95</td> <td>93</td> <td>85</td> <td>6</td> </tr> </table>										材料の種類	6号砕石	7号砕石	砕砂	砂	7A3-1	AS量		5~13%	25~5%	(%)	(%)	(%)	(%)	旧投1号	63			28.1	8.9	5.4	フル1日%	20	13	5	2.5	0.6	0.15	0.075	通過百分率%	100	99.5	97.5	95	93	85	6
材料の種類	6号砕石	7号砕石	砕砂	砂	7A3-1	AS量																																										
	5~13%	25~5%	(%)	(%)	(%)	(%)																																										
旧投1号	63			28.1	8.9	5.4																																										
フル1日%	20	13	5	2.5	0.6	0.15	0.075																																									
通過百分率%	100	99.5	97.5	95	93	85	6																																									
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)																																																
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など		1. 観測結果: 工種の施工性および1ペリ抵抗等については 現在のところ 満足されている。																																														

試験舗装名		川流試験舗装		整理番号	A-8-19	
所在地		愛媛県 川之江町 丁目 番地		路線名	一般国道 192号線	
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	同程度アスコン舗装は降雨時に舗装後短期間使用にも悪影響が無く、混合材物は分離が上下に生じ、水質汚染の恐れがある。これに資するべく、舗装に、水溶性のポリマー等を考慮し、設計・舗装に於いて今後の研究調査に、よりよい舗装の改良に資する。	
	報告書 報告者 表題 年月 掲載誌 など				調査カードの記入者 氏名 近藤 陽	
計画 (TEL)		四国技術事務所 材料試験課 (45-3134)		工事 (TEL)		三星道路 KK (10876-3-3067)
観測 (TEL)		松山工事事務所 工務課 (72-0034)		協力機関 (TEL)		松山工事事務所 (72-0034)
施工年度		昭和 48 年 3 月		観測予定年月		昭和 年 月 まで
現在交通量 (台/日・1方向)		全交通量 2759		大型車交通量 420		交通量観測年月日 昭和 46 年 7 月 1 日
試験舗装の内容	(1) 試験舗装の構造		すべり止めの舗装		四段 1号型 (TOP-13%) 四段 2号型 (TOP-5%)	
	(2) 施工規模		施工工種		施工延長	
	(3) 実施配合		材料の種類		配合率	
	(4) 実施程度		材料の配合		配合率	
施工規模		工種		配合率		配合率
使用材料		材料の種類		配合率		配合率
施工機械		材料の種類		配合率		配合率
その他		材料の種類		配合率		配合率
試験舗装区間平面図						
現在までに得られたおまな調査観測の結果・今後の問題点など		1. 施工直後観測結果: 施工直後の施工直後のすべり抵抗等に於いては良好であった。 2. 今後の問題点: 四段 2号型の配合は 7号配合石が 60% (5%~25%) 25%以下が 40% という程度に於いて、アスコンの性能は増進するが、(1) 正常な状態では配合が不足している。正常な配合が不足するようでは、施工直後の性能は低下する。				

試験舗装名		昭和48年度三柙野及び鶴沼道路舗装外2件工事		整理番号	A-8-20																																			
所在地		岐阜 都道 各務原 (市郡) 区 三柙野 丁目 番地		路線名	国道21号線																																			
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	路面のスベリ止及び冬期チェーン使用時の摩耗に対する抵抗性の強い舗装を見出すための試験舗装である。																																			
	報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など				調査カ ー 記入者	所 属 (TEL) 氏 名	岐阜国道工事事務所工務課 0582-71-3171																																	
担当 機関 (課名など)	計画 (TEL) 観測 (TEL)	岐阜国道工事事務所工務課 0582-71-3171	設計 (TEL) 協力機関 (TEL)	岐阜国道工事事務所工務課 0582-71-3171	工事 (TEL)	日本遷青工業株式会社 052-711-3321																																		
施工 年度	48	供用開始年月	昭和48年12月	観測予定年月	昭和 年 月まで	観測終了年月 昭和 年 月																																		
現在交通 量 (台日・1方向) (台日車線・1方向)	全交通量	10,600	大型車 交通量	1,400	交通量観 測年月日	昭和49年4月 日																																		
試験舗装の 内容	(1) 区間延長(三柙野区) 800m以内305mゴム入りAS 市員2@3.5m=7.0m (2) ゴム入りアスコン材料 <table border="1"> <thead> <tr> <th>材料</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ゴムファルト S</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>石 粉</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>砕 石 (5号)</td> <td>1.9%</td> </tr> <tr> <td>・ (6号)</td> <td>55.8%</td> </tr> <tr> <td>・ (7号)</td> <td>2.8%</td> </tr> <tr> <td>細 砂</td> <td>13.3%</td> </tr> <tr> <td>スクリーングス</td> <td>13.2%</td> </tr> </tbody> </table> 材料の粒度範囲は下表を標準とした。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>粒 径</th> <th>粒度範囲</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20 #m</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>95 ~ 100</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>30 ~ 45</td> </tr> <tr> <td>2.5</td> <td>30 ~ 40</td> </tr> <tr> <td>0.6</td> <td>20 ~ 30</td> </tr> <tr> <td>0.15</td> <td>5 ~ 12</td> </tr> <tr> <td>0.074</td> <td>4 ~ 8</td> </tr> <tr> <td>ゴムファルト S</td> <td>5%</td> </tr> </tbody> </table>						材料	割合	ゴムファルト S	5%	石 粉	8%	砕 石 (5号)	1.9%	・ (6号)	55.8%	・ (7号)	2.8%	細 砂	13.3%	スクリーングス	13.2%	粒 径	粒度範囲	20 #m	100	13	95 ~ 100	5	30 ~ 45	2.5	30 ~ 40	0.6	20 ~ 30	0.15	5 ~ 12	0.074	4 ~ 8	ゴムファルト S	5%
材料	割合																																							
ゴムファルト S	5%																																							
石 粉	8%																																							
砕 石 (5号)	1.9%																																							
・ (6号)	55.8%																																							
・ (7号)	2.8%																																							
細 砂	13.3%																																							
スクリーングス	13.2%																																							
粒 径	粒度範囲																																							
20 #m	100																																							
13	95 ~ 100																																							
5	30 ~ 45																																							
2.5	30 ~ 40																																							
0.6	20 ~ 30																																							
0.15	5 ~ 12																																							
0.074	4 ~ 8																																							
ゴムファルト S	5%																																							
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)																																								
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	現場は国道21号線と重交通量が多い路段であるが、施工後6ヶ月の現在では摩耗等の現象は見られず良好である。																																							

試験舗装名		作並地区スベリ止試験舗装		整理番号	A-8-21																																																																
所在地		宮城 郡 宮城 市 宮城 区 作並 町 字 作並 番地		路線名	一般国道48号線																																																																
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	寒冷地タイプの舗装が普通タイプの舗装よりスベリ易いという問題を解決するために、寒冷地タイプの舗装がスベリ抵抗に対してどのような性質をもっているかを知り、アスファルト舗装の耐摩耗、スベリ止工法としての一般的な配合基準を作成し、設計に反映させることを目的とした調査である。																																																																
	調査カードの記入者 所属 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211 氏名 浪岡 亮																																																																				
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など	42,43,44,45年度 作並地区スベリ止試験 (東北技術事務所報告書)			発表または報告の予定	45年管内技術研究発表会																																																																
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	東北技術事務所 02236-2-8211		設計 (TEL)	仙台工事事務所 0222-48-4131																																																																
	親測 (TEL)	東北技術事務所 02236-2-8211		協力機関 (TEL)	仙台工事事務所 0222-48-4131																																																																
施工年度	供用開始年月 昭和42年7月		観測予定年月 昭和 年 月まで	観測終了年月 昭和46年7月																																																																	
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日1車線・1方向)	全交通量 2,190		大型車交通量	交通量観測年月日 昭和44年11月26日																																																																	
試験舗装の内容	(1) 区間延長 $l=700m$		(3) 使用機械																																																																		
	(2) 配合		フラント 能力 20 $\frac{1}{4}$ hr タイロラ 8~15t 載圧 2.4m マカダムローラ 10~12t アスファルトフィニッシャー 10.7t 載圧 80 $\frac{1}{4}$ hr シンクドラフ 6t																																																																		
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など	<table border="1"> <thead> <tr> <th>No</th> <th>アスファルト量</th> <th>Fl/A</th> <th>粒度</th> <th>アスファルト針入度</th> <th>粗骨材</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>8%</td> <td>110</td> <td>下限</td> <td>60~80</td> <td>硬岩</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>9.5</td> <td>115</td> <td>上限</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>8</td> <td>110</td> <td></td> <td></td> <td>軟岩</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>9.5</td> <td>115</td> <td>下限</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>8</td> <td>115</td> <td></td> <td>100~120</td> <td>硬岩</td> <td></td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>9.5</td> <td>110</td> <td>上限</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>8</td> <td>115</td> <td></td> <td></td> <td>軟岩</td> <td></td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>9.5</td> <td>110</td> <td>下限</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						No	アスファルト量	Fl/A	粒度	アスファルト針入度	粗骨材		1	8%	110	下限	60~80	硬岩		2	9.5	115	上限				3	8	110			軟岩		4	9.5	115	下限				5	8	115		100~120	硬岩		6	9.5	110	上限				7	8	115			軟岩		8	9.5	110	下限			
	No	アスファルト量	Fl/A	粒度	アスファルト針入度	粗骨材																																																															
1	8%	110	下限	60~80	硬岩																																																																
2	9.5	115	上限																																																																		
3	8	110			軟岩																																																																
4	9.5	115	下限																																																																		
5	8	115		100~120	硬岩																																																																
6	9.5	110	上限																																																																		
7	8	115			軟岩																																																																
8	9.5	110	下限																																																																		
試験舗装区間 平面図 (距離係、目 標物件、区 間の配置 など)																																																																					
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	① 一定のアスファルト量のもとでの粒度とスベリの関係は、2.5%フルイ通過量を多くするとスベリに 大きく、少なくするとスベリ易いが、耐摩耗に強い傾向にある。 ② アスファルト量を増やすとスベリ易く、少なくするとスベリにくい。しかしアスファルト量を 少なくすると耐摩耗や耐久性能に対して弱い。 ③ 舗設時期が夏期以前の場合、夏場にフラッシュすることや、スベリ易くなるなどの 問題がある。 ④ スベリ耐係数の経年変化では、施工後3ヶ月間は低い傾向にあり、それ以後は元 に近い平行に推移し、次の年の夏場に入ると再び低下する。それを繰り返して年ごとに 次第に低下する傾向にある。																																																																				

試験舗装名		福地舗装修繕		整理番号	A-8-22	
所在地		広島 都道 尾道 尾崎 町 丁目 番地		路線名	一般国道 2号	
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	① 薄層で施工出来る ② 低温の季節に施工出来る ③ すべり抵抗性に優れている ④ 平坦性・美観がよい	
報告書 報告者 表題 年月掲載誌など				調査カードの記入者	所属 福山工事事務所 (TEL) 道路管理課 氏名 西村 誠司	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL)	設計 (TEL)	工事 前田道路株式会社 (TEL) 松永(08485)⑤(2327)		
		観測 (TEL)	協力機関 (TEL)	第25回管内技術研究会 (中国地建)		
施工年度		供用開始年月	昭和 年 月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月 昭和50年 2 月
現在交通量 (台/日・1方向) (台/日車線・1方向)		全交通量	大型車 交通量	交通量観測年月日	昭和47年10月18日	
試験舗装の内容		(1) 区間延長 200m $W=4.5 A=8.0$ 工種 型号 (2) 使用材料 5~25 砕石+77-273細砂 (3) 配合 混合率 3-100 5-25-40% 5-97.3 27.8 25-24.4 25% 0-40.9 8% 0-22.5 100% 0-24 0.074-95				
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)						
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など		49.2.25 すべり抵抗係 248.200 (粗粒/As) 0.6 温度補正なし 248.950 (SR=-1) 0.662				

[illegible]

試験舗装名		表層を兼ねたすべり止試験舗装		整理番号	A-8-24	
所在地		静岡県 都田郡 磐田市 豊岡町 丁目 番地		路線名	一般国道 川会浜北線	
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	1. 表層兼用のすべり止舗装と関係するため 2. 表層兼用すべり止舗装としての密粒ギャップ型の有効性について 3. 通常の密粒ギャップ型粒度では良質砂不足のため、果敢自の粒度を決定し、そのすべり止効果と透水性防止、改質アスファルト(テフラス入り)の効果の確認と検討。	
また試験舗装の説明図					調査カードの記入者	所属 静岡県土木部道路建設課 (TEL) 0542 (21) 3017 氏名 内田 弘
報告書報告者 表題年月掲載誌など		“舗装” Vol. 8, No. 10, 1973. 内田 弘 密粒ギャップタイプすべり止舗装の一例		発表または報告の予定		
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 静岡県土木部道路建設課 0542 (21) 3017 設計 (TEL) 静岡県土木事務所 天竜支所 05392 (5) 2171 観測 (TEL) 静岡県土木事務所 建設課 05392 (5) 2171 協力機関 (TEL) 日産化学工業(株) 静岡出張所 0545 (71) 1030		工事 (TEL)	(株) 秋山組 053962-2300	
施工年度		供用開始年月 昭和47年 9 月		観測予定年月 昭和50年 9 月まで		観測終了年月 昭和50年 9 月
現在交通量 (台・日1方向) (台・日1車線・1方向)		全交通量 530		大型車交通量 230		交通量観測年月日 昭和46年 月 日
試験舗装の内容		(1) 区間延長 L=450m (2) 使用材料 6号砕石・砂 (3) 粒度 従来のギャップ型 密粒と異なり良質砂不足のため従来の粒度から0.6mmを2.0mmに下げた粒度とした (4) 使用アスファルト アレミックSGLB アスファルト針入度 80~100 残留安定度 = $\frac{984}{1,120} \times 100 = 87.9(\%)$				
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など						
試験舗装区間平面図						
現在までに得られたおもしろ調査観測の結果・今後の問題点など		(1) 表層を兼ねた表層工として、セーブル積性値、水浸残留安定度、透水係数、水圧伝達係数、ラブリック試験値は、従来の密粒型アスファルトに比べて倍々向上している。 (2) 空隙率を大きくするため、パンチ量が少ない。今後の使用性の結果、空隙率を1%以下にパンチ量を0.3%程度増し、さらに耐水性の向上を期待したい。 (3) ミクロ的に粗粒の硬さも高い骨材が近くで安価に得られることを調査し、実用性を確認したい。				

試験舗装名		上長都試験道路		整理番号	A-10-1		
所在地		北海道 千歳市 上長都町 丁目 番地		路線名	一般国道 36号		
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	摩耗層としての各種配合のアスファルトモルタルについてすりへり抵抗性, 安定性を調べる。		
報告書 報告者 表題 年 月 掲載 誌など	第10回 (昭和44年度) 北海道開発局技術研究発表会論文集 「上長都試験道路の調査結果」			調査カードの記入者	所属 (TEL)	北海道開発局土木試験所 011-841-1111	
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	設計 (TEL)	工事 (TEL)	氏名	発表または報告の予定		
施工年度	S-32 33	供用開始年月	昭和33年8月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和42年5月
現在交通量 (台・日1方向) (台・日1車線・1方向)	全交通量	9,258	大型車 交通量	3,478	交通量観測年月日	昭和49年6月25日	
試験舗装の内容	1. 区間延長 L=100M, 3ブロック 2. 使用材料 アスファルトモルタル表層 アスファルトコンクリート基層 アスファルトマカダム上層路盤 凍上防止工法としての置換工法 4. 内容: アスファルト表層として、23種類のアスファルトモルタル舗装を行なった。						
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など							
試験舗装区間 平面図 (距離標, 目標物件, 区間の配置など)							
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	1. アスファルト混合物のすりへり抵抗性は、混合物のアスファルト量より、むしろファイバーとアスファルトの比に関係している。 2. アスファルトの斜入度が高い程、現場でのすりへり量が少ない。 3. アスファルトモルタル用断の形状、粒径、比重比が異なる。使用材料および配合比が同じでも、すりへり抵抗性にはかなりの差がでる。						

		整理番号	A-10-2	
試験舗装名	各種アスファルトを使用した試験舗装		路線名	一般国道12号
所在地	北海道 札幌市 白石区 丁目 番地		試験舗装の目的 寒冷地舗装用 特殊バインダーのすりへり量 と安定性を調べる。	
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				
報告書 報告者 表題 掲載 誌など	第12回(昭和43年度) 北海道開発局技術研究発表会論文集 「各種のアスファルトを使用した試験舗装について」		調査カ ードの 記入者	所属 (TEL) 氏名
			北海道開発局土木試験所 011-841-1111 美馬 孝	
担 当 機 関 (課名など)	計画 (TEL) 観測 (TEL)	北海道開発局 札幌開発建設部 北海道開発局 札幌開発建設部	設計 (TEL) 協力機関 (TEL)	工事 (TEL)
		北海道開発局 札幌開発建設部	北海道開発局 札幌開発建設部	北海道開発局 札幌開発建設部
施 工 工 度	S- 42.43	供用開始年月	昭和43年 月	観測予定年月
		昭和46年 9月まで	観測終了年月	昭和46年 9月
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量	19,200 9,600	大型車 交通量	4,704 2,352
		交通量観 測年月日		昭和49年 6月25日
試験舗装の 内容	1. 区間延長 L=650M, L=400M 2. 使用材料 アスファルトの種類: 熱媒系2種類, 樹脂系2種類, ガム系5種類(グラントミックス3種, グレミックス2種) 混合物名: 細粒式アスファルトコンクリート 配合: アスファルト9.5%, 石粉16%, 砂53.0%, 碎石21.5% で、各試験舗装とも同一配合である。 3. 凍上防止工法として濡潤工法 4. 内容: 最層混合物にストレータアスファルトおよび特殊添加剤を加え Rアスファルトを使用した。			
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など				
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)	一般国道12号 札幌市内 白石区 白石			
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	アスファルトの種類と最層混合物の 1. ラベリング試験結果によるすりへり量 2. 現地に於けるすりへり量、すべり抵抗係 などの資料が得られた。			

試験舗装名		新雪寒冷地における耐摩耗舗装		整理番号	A-10-4																																	
所在地		新潟県新井市朝日町		路線名	国道7号線																																	
試験舗装の断面図 または試験舗装の説明図		4cm トベカ 6cm 粗粒度アスコン 5cm 上層路盤 3cm 不陸整正		試験舗装の目的 調査地点の位置、気象、交通量、施工その他の実地的な条件、舗装状態、カーrierによる供用開始後の経過における各種の工法について、耐摩耗耐スベリという面から検討をこころみたものである。																																		
報告書 報告者 年 月 掲載 誌など		曾根 弘山、新雪寒冷地における耐摩耗舗装について 昭和43年9月		調査カードの記入者	所属 (TEL) 氏名																																	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 新潟国道工事々務所 0252-47-6151	設計 (TEL) 新潟国道工事々務所	工事 (TEL)																																		
		観測 (TEL) 新潟国道工事々務所	協力機関 (TEL)	発表または報告の予定 昭和43年度管内技術研究会資料																																		
施工年度	43	供用開始年月	昭和 年 月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和 年 月																															
現在交通量 (台・日・1方向)	全交通量	1,500	大型車交通量		交通量観測年月日	昭和43年 月 日																																
試験舗装の内容		<table border="1"> <tr> <td>アスファルト量</td> <td>9%</td> <td>現場密度</td> <td>2.256</td> <td rowspan="5">ストレートアスファルト使用 鋪設 7月9日 ~7月24日</td> </tr> <tr> <td>フィラー</td> <td>14%</td> <td>フロー値</td> <td>544</td> </tr> <tr> <td>砂</td> <td>62.8%</td> <td>安定度</td> <td>510</td> </tr> <tr> <td>砕石</td> <td>14.2%</td> <td>空隙率</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>飽和度</td> <td>90.2</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>富み</td> <td>2.282</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>アスファルト量</td> <td>9.01</td> <td></td> </tr> </table>						アスファルト量	9%	現場密度	2.256	ストレートアスファルト使用 鋪設 7月9日 ~7月24日	フィラー	14%	フロー値	544	砂	62.8%	安定度	510	砕石	14.2%	空隙率	220			飽和度	90.2			富み	2.282				アスファルト量	9.01	
アスファルト量	9%	現場密度	2.256	ストレートアスファルト使用 鋪設 7月9日 ~7月24日																																		
フィラー	14%	フロー値	544																																			
砂	62.8%	安定度	510																																			
砕石	14.2%	空隙率	220																																			
		飽和度	90.2																																			
		富み	2.282																																			
		アスファルト量	9.01																																			
試験舗装区間 平面図 距離標、目 標物件、区 間の配置 など																																						
現在までに得られたおもな調査観測の結果、今後の問題点など		<table border="1"> <tr> <th colspan="2">下り方面 (山形)</th> <th colspan="2">上り方面 (新潟)</th> </tr> <tr> <td>スリヘリ量</td> <td>勾配</td> <td>スリヘリ量</td> <td>勾配</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>2.5</td> <td>2.5</td> <td>0.5</td> </tr> </table>						下り方面 (山形)		上り方面 (新潟)		スリヘリ量	勾配	スリヘリ量	勾配	1	2.5	2.5	0.5																			
下り方面 (山形)		上り方面 (新潟)																																				
スリヘリ量	勾配	スリヘリ量	勾配																																			
1	2.5	2.5	0.5																																			

		整理番号		A - 10 - 5																																
試験舗装名		路線名																																		
所在地	都道府県	市区	町村	丁目	番地																															
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図					試験舗装の目的																															
	4cm トベカ 6cm 粗粒度アスコン 5cm 上層路盤 3cm 不陸整正																																			
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など					調査カードの記入者																															
					所属 (TEL)																															
					氏名																															
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など					発表または報告の予定																															
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	設計 (TEL)		工事 (TEL)																																
	観測 (TEL)	協力機関 (TEL)																																		
施工年度	供用開始年月	昭和 年 月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月 昭和 年 月																															
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量		大型車 交通量		交通量観測年月日 昭和 年 月 日																															
試験舗装の内容 〔施工規模〕 〔工法〕 〔配合〕 〔使用材料〕 〔施工機械〕 〔など〕	<table border="1"> <tr> <td>アスファルト電</td> <td>85%</td> <td>現場密度</td> <td>2.276</td> <td rowspan="5">舗設 7月9日 ~7月24日</td> </tr> <tr> <td>フィラー</td> <td>15.1%</td> <td>フロー値</td> <td>510</td> </tr> <tr> <td>砂</td> <td>62.32%</td> <td>安定度</td> <td>586</td> </tr> <tr> <td>砕石</td> <td>13.72%</td> <td>空気率</td> <td>225</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>飽和度</td> <td>896</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>密度</td> <td>2.295</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>アスファルト電</td> <td>8.62</td> <td></td> </tr> </table>					アスファルト電	85%	現場密度	2.276	舗設 7月9日 ~7月24日	フィラー	15.1%	フロー値	510	砂	62.32%	安定度	586	砕石	13.72%	空気率	225			飽和度	896			密度	2.295				アスファルト電	8.62	
	アスファルト電	85%	現場密度	2.276	舗設 7月9日 ~7月24日																															
	フィラー	15.1%	フロー値	510																																
砂	62.32%	安定度	586																																	
砕石	13.72%	空気率	225																																	
		飽和度	896																																	
		密度	2.295																																	
		アスファルト電	8.62																																	
試験舗装区間 平面図 〔距離標, 目録物件, 区間の配置〕 〔など〕																																				
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	調査番号	下り方面 (山形)	上り方面 (新潟)																																	
	スリヘリ量 mm	勾配	スリヘリ量 mm	勾配																																
	2	2.2	2.5	2.9	0.5																															

		整理番号		A-10-6					
試験舗装名		路線名							
所在地	都道府県	市郡区	町村	丁目	番地				
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図	4cm トペカ 6cm 粗粒度アスコン 5cm 上層路盤				試験舗装の目的				
						調査カードの記入者	所属 (TEL)		
						氏名			
報告書 報告者 表題 年月掲載 誌など	発表または報告の予定								
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	設計 (TEL)		工事 (TEL)					
	観測 (TEL)	協力機関 (TEL)							
施工年度	供用開始年月	昭和 年 月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月				
現在交通量 (台・日1方向) (台・日1車線1方向)	全交通量		大型車交通量		交通量観測年月日				
試験舗装の内容	現場密度 2.253 フロー値 5.31 安定度 5.527 空隙率 2.04 飽和度 密度 2.284 アスファルト量 9.25 建設 8月20日 ~ 8月27日								
						アスファルト量 9%	ファイラ 14.1%	砂 49.6%	砕石 27.3%
						施工規模	工法	配合	使用材料
試験舗装区間平面図	距離標、目録物件、区間の配置など								
現在までに得られたか もな調査観測の結果・今後の問題点など	調査番号	下り方面 (山形)	上り方面 (新潟)						
	スリヘリ量 2.0	スリヘリ量 3.7	スリヘリ量 1.5						

		整理番号		A - 10 - 7																													
試験舗装名		路線名																															
所在地	都道府県	市郡区	町村	丁目	番地																												
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図	4cm トベカ 6cm 粗粒度アスコン 5cm 上質路盤				試験舗装の目的																												
調査カードの記入者	所属 (TEL)		氏名																														
報告書 報告者 表題 年月掲載誌など					発表または報告の予定																												
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	設計 (TEL)		工事 (TEL)																													
	観測 (TEL)	協力機関 (TEL)																															
施工年度	供用開始年月	昭和 年 月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月 昭和 年 月																												
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量	大型車交通量		交通量観測年月日	昭和 年 月 日																												
試験舗装の内容 [施工規模] [工法] [配合] [使用材料] [施工機械] [など]	<table border="1"> <tr> <td>アスファルト量</td> <td>6.5%</td> <td>現場密度</td> <td>2.256</td> </tr> <tr> <td>フィラー</td> <td>15.1%</td> <td>フロー値</td> <td>4.99</td> </tr> <tr> <td>砂</td> <td>48.9%</td> <td>安定度</td> <td>7361</td> </tr> <tr> <td>砕石</td> <td>27.5%</td> <td>空隙率</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>飽和度</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>密度</td> <td>2.289</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>アスファルト量</td> <td>8.75</td> </tr> </table>					アスファルト量	6.5%	現場密度	2.256	フィラー	15.1%	フロー値	4.99	砂	48.9%	安定度	7361	砕石	27.5%	空隙率	24			飽和度				密度	2.289			アスファルト量	8.75
	アスファルト量	6.5%	現場密度	2.256																													
	フィラー	15.1%	フロー値	4.99																													
	砂	48.9%	安定度	7361																													
砕石	27.5%	空隙率	24																														
		飽和度																															
		密度	2.289																														
		アスファルト量	8.75																														
試験舗装区間 平面図 [距離標、目 標物件、区 間の配置 など]																																	
現在までに 得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	<table border="1"> <tr> <td>下り方面 (山形)</td> <td>上り方面 (新潟)</td> </tr> <tr> <td>スリヘリ量 勾配</td> <td>スリヘリ量 勾配</td> </tr> <tr> <td>2.4 / 22</td> <td>2.0 2.2</td> </tr> </table>					下り方面 (山形)	上り方面 (新潟)	スリヘリ量 勾配	スリヘリ量 勾配	2.4 / 22	2.0 2.2																						
	下り方面 (山形)	上り方面 (新潟)																															
スリヘリ量 勾配	スリヘリ量 勾配																																
2.4 / 22	2.0 2.2																																

試験舗装名		整理番号		A - 10 - 8																				
所在地	都道府県	市郡区	町村	丁目	番地																			
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図	5 3cm 特殊舗装 4cm 密粒度アスコン 5cm 粗粒度アスコン				試験舗装の目的																			
報告書 報告者 表題 年 月 掲載 誌など	調査カードの記入者			所属 (TEL)	氏名																			
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	設計 (TEL)	工事 (TEL)																					
施工年度	供用開始年月	昭和 年 月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月 昭和 年 月																			
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日1車線・1方向)	全交通量	大型車 交通量	交通量観測年月日	昭和 年 月 日																				
試験舗装の内容	アスファルト量 7 % ファイラー 13 % 砂 40 % 砕石 40 % 現場密度 2.295 フロー値 560 安定度 758 空隙率 220 飽和度 880 密度 2.324 アスファルト量 ゴム化系ポリベーズ使用 舗設 8月																							
試験舗装区間 平面図 (距離標、目標物件、区間の配置など)																								
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">路線番号</th> <th colspan="2">下り方面 (山形)</th> <th colspan="2">上り方面 (新潟)</th> </tr> <tr> <th>スリヘリ量 m</th> <th>勾配</th> <th>スリヘリ量 m</th> <th>勾配</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5</td> <td>4.5</td> <td>4.5</td> <td>1.8</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>1.0</td> <td>5.0</td> <td>2.3</td> <td>5.0</td> </tr> </tbody> </table>					路線番号	下り方面 (山形)		上り方面 (新潟)		スリヘリ量 m	勾配	スリヘリ量 m	勾配	5	4.5	4.5	1.8	4.5	5	1.0	5.0	2.3	5.0
路線番号	下り方面 (山形)		上り方面 (新潟)																					
	スリヘリ量 m	勾配	スリヘリ量 m	勾配																				
5	4.5	4.5	1.8	4.5																				
5	1.0	5.0	2.3	5.0																				

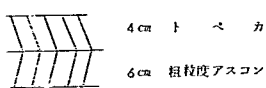
- 111 -

										整理番号	A - 10 - 10																																
試験舗装名																				路線名																							
所在地		都道府県		市郡区		町村		丁目		番地																																	
試験舗装の断面図		7 3cm トベカ 4cm 密粒度アスコン 5cm 粗粒度アスコン																		試験舗装の目的																							
試験舗装の説明図																				調査カードの記入者		所属 (TEL)																					
報告書 報告者 表題 年月掲載 誌など																				発表または報告の予定																							
担当機関 (課名など)		計画 (TEL)				設計 (TEL)				工事 (TEL)																																	
		観測 (TEL)				協力機関 (TEL)																																					
施工年度		供用開始年月 昭和 年 月				観測予定年月 昭和 年 月 まで				観測終了年月 昭和 年 月																																	
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日・車線・1方向)		全交通量				大型車交通量				交通量観測年月日 昭和 年 月 日																																	
試験舗装の内容																																											
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>アスファルト量</td> <td>85%</td> <td>現場密度</td> <td>2.250</td> </tr> <tr> <td>フィラー</td> <td>15.1%</td> <td>フロア度</td> <td>480</td> </tr> <tr> <td>砂</td> <td>45.2%</td> <td>安定度</td> <td>733</td> </tr> <tr> <td>砕石</td> <td>31.2%</td> <td>空隙率</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>飽和度</td> <td>864</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>アスファルト量</td> <td>2.263</td> </tr> </table>																		アスファルト量	85%	現場密度	2.250	フィラー	15.1%	フロア度	480	砂	45.2%	安定度	733	砕石	31.2%	空隙率	30			飽和度	864			アスファルト量	2.263
アスファルト量	85%	現場密度	2.250																																								
フィラー	15.1%	フロア度	480																																								
砂	45.2%	安定度	733																																								
砕石	31.2%	空隙率	30																																								
		飽和度	864																																								
		アスファルト量	2.263																																								
試験舗装区間平面図																																											
距離標、目 標物件、区 間の配置 など																																											
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>調査番号</td> <td>下り方面 (山形)</td> <td>上り方面 (新潟)</td> </tr> <tr> <td>スリヘリ量</td> <td>勾配</td> <td>スリヘリ量</td> <td>勾配</td> </tr> <tr> <td>1.5</td> <td>1.8</td> <td>2.5</td> <td>1.8</td> </tr> </table>																		調査番号	下り方面 (山形)	上り方面 (新潟)	スリヘリ量	勾配	スリヘリ量	勾配	1.5	1.8	2.5	1.8													
調査番号	下り方面 (山形)	上り方面 (新潟)																																									
スリヘリ量	勾配	スリヘリ量	勾配																																								
1.5	1.8	2.5	1.8																																								

		整理番号		A - 10 - 11																														
試験舗装名		路線名																																
所在地	都道府県 市郡区 町村 丁目 番地																																	
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図	8  3cm ホームドトベカ プレミアム 4cm 密粒変アスコン 5cm 粗粒変アスコン					試験舗装の目的																												
							調査カードの記入者	所属 (TEL)	氏名																									
							発表または報告の予定																											
							報告書 (報告者、表題、年月掲載誌など)																											
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	設計 (TEL)	工事 (TEL)																															
	観測 (TEL)	協力機関 (TEL)																																
施工年度	供用開始年月	昭和 年 月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和 年 月																												
現在交通量 (台/日・1方向)	全交通量		大型車交通量		交通量観測年月日	昭和 年 月 日																												
試験舗装の内容	施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など <table border="1" style="font-size: small;"> <tr><td>アスファルト</td><td>8%</td><td>実 地 密 度</td><td>227</td></tr> <tr><td>フイラー</td><td>19%</td><td>フ ロ ム 度</td><td>60</td></tr> <tr><td>砂</td><td>40%</td><td>安 定 度</td><td>621</td></tr> <tr><td>砕 石</td><td>33%</td><td>空 隙 率</td><td>44</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>飽 和 度</td><td>802</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>密 度</td><td>2272</td></tr> <tr><td></td><td></td><td>アスファ</td><td>A.25~2.75</td></tr> </table>					アスファルト	8%	実 地 密 度	227	フイラー	19%	フ ロ ム 度	60	砂	40%	安 定 度	621	砕 石	33%	空 隙 率	44			飽 和 度	802			密 度	2272			アスファ	A.25~2.75	鋪設 9月6日 ~ 9月21日
						アスファルト	8%	実 地 密 度	227																									
						フイラー	19%	フ ロ ム 度	60																									
						砂	40%	安 定 度	621																									
砕 石	33%	空 隙 率	44																															
		飽 和 度	802																															
		密 度	2272																															
		アスファ	A.25~2.75																															
試験舗装区間平面図	距離標、目 標物件、区 間の配置 など																																	
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	<table border="1" style="font-size: x-small;"> <tr> <th rowspan="2">調査番号</th> <th colspan="2">下り方面 (山形)</th> <th colspan="2">上り方面 (谷町)</th> </tr> <tr> <th>スリヘリ量 mm</th> <th>勾 配</th> <th>スリヘリ量 mm</th> <th>勾 配</th> </tr> <tr> <td>8</td> <td>2.4</td> <td>4.5</td> <td>3.2</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>78</td> <td>3.3</td> <td>4.5</td> <td>1.9</td> <td>4.5</td> </tr> </table>					調査番号	下り方面 (山形)		上り方面 (谷町)		スリヘリ量 mm	勾 配	スリヘリ量 mm	勾 配	8	2.4	4.5	3.2	4.5	78	3.3	4.5	1.9	4.5										
	調査番号	下り方面 (山形)		上り方面 (谷町)																														
スリヘリ量 mm		勾 配	スリヘリ量 mm	勾 配																														
8	2.4	4.5	3.2	4.5																														
78	3.3	4.5	1.9	4.5																														

		整理番号		A - 10 - 12	
試験舗装名		路線名			
所在地	都道府県	市郡区	町村	丁目	番地
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図			試験舗装の目的		
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など			調査カ ードの 記入者	所属 (TEL)	氏名
発表ま たは報 告の予 定					
担 当 機 関 (課名など)	計画 (TEL)	設計 (TEL)		工事 (TEL)	
	観測 (TEL)	協力機関 (TEL)			
施 工 度	供用開始年月	昭和 年 月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月
	昭和 年 月		昭和 年 月 まで		昭和 年 月
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量	大型車 交通量		交通量観 測年月日	昭和 年 月 日
試験舗装の 内容 施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など	アスファルト量 8 % フ ィ ラ ー 19 % 砂 40 % 砕 石 33 %		現場密度 2.315 フ ロ ー 値 56 安 定 度 554 空 隙 ゲ キ 率 29 壓 縮 度 864 密 度 2.309 アスファルト量 8.25~7.73	舗設 9月6日 ~9月7日	
試験舗装区間 平面図 距離標、目 標物件、区 間の配置 など					
現在までに 得られたか もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	調査番号 9 フリ方面 (山形) スリヘリ量 勾 配 32 50 ミリ方面 (石狩) スリヘリ量 勾 配 2.3 50				

		整理番号		A - 10 - 13																																					
試験舗装名		路線名																																							
所在地	都道府県	市郡区	町村	丁目	番地																																				
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図					試験舗装の目的																																				
						調査カードの記入者	所属 (TEL)																																		
							氏名																																		
							発表または報告の予定																																		
報告書 報告者 表題 年月掲載 誌など																																									
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)			設計 (TEL)																																					
	観測 (TEL)			協力機関 (TEL)																																					
施工年度	供用開始年月	昭和	年	月	観測予定年月	昭和	年	月	まで	観測終了年月	昭和	年	月																												
現在交通量 (台/日・1方向) (台/日車線・1方向)	全交通量			大型車交通量			交通量観測年月日	昭和					年	月	日																										
試験舗装の内容 [施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など]	<table border="1"> <tr> <td>アスファルト量</td> <td>7 畧</td> <td>現場密度</td> <td>2.275</td> </tr> <tr> <td>フイラー</td> <td>13 畧</td> <td>フロー値</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>砂</td> <td>40 畧</td> <td>安定度</td> <td>666</td> </tr> <tr> <td>砕石</td> <td>40 畧</td> <td>空隙率</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>飽和度</td> <td>89</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>密度</td> <td>2.325</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>アスファルト量</td> <td>7~7.2</td> </tr> </table>													アスファルト量	7 畧	現場密度	2.275	フイラー	13 畧	フロー値	35	砂	40 畧	安定度	666	砕石	40 畧	空隙率	2.0			飽和度	89			密度	2.325			アスファルト量	7~7.2
	アスファルト量	7 畧	現場密度	2.275																																					
	フイラー	13 畧	フロー値	35																																					
	砂	40 畧	安定度	666																																					
	砕石	40 畧	空隙率	2.0																																					
			飽和度	89																																					
			密度	2.325																																					
			アスファルト量	7~7.2																																					
試験舗装区間 平面図 [距離標、目 標物件、区 間の配置 など]																																									
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	<table border="1"> <tr> <td rowspan="2">調査番号</td> <td colspan="3">下り方面 (山形)</td> <td colspan="3">上り方面 (新潟)</td> </tr> <tr> <td>スリヘリ量 畧</td> <td>勾配</td> <td></td> <td>スリヘリ量 畧</td> <td>勾配</td> <td></td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>3.1</td> <td>3.4</td> <td></td> <td>1.8</td> <td>3.4</td> <td></td> </tr> </table>													調査番号	下り方面 (山形)			上り方面 (新潟)			スリヘリ量 畧	勾配		スリヘリ量 畧	勾配		10	3.1	3.4		1.8	3.4									
	調査番号	下り方面 (山形)			上り方面 (新潟)																																				
スリヘリ量 畧		勾配		スリヘリ量 畧	勾配																																				
10	3.1	3.4		1.8	3.4																																				

		整理番号		A - 10 - 14																													
試験舗装名		路線名																															
所在地	都道府県	市郡区	町村	丁目	番地																												
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図	 4cm ト ベ カ 6cm 粗粒度アスコン				試験舗装の目的																												
						調査カードの記入者	所属 (TEL)																										
							氏名																										
							発表または報告の予定																										
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など																																	
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	設計 (TEL)		工事 (TEL)																													
	観測 (TEL)	協力機関 (TEL)																															
施工年度	供用開始年月	昭和 年 月	観測予定年月	昭和 年 月	観測終了年月																												
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量	大型車交通量	交通量観測年月日	昭和 年 月 日																													
試験舗装の内容 [施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など]	<table border="1"> <tr> <td>アスファルト量</td> <td>85 %</td> <td>現場密度</td> <td>2.265</td> </tr> <tr> <td>フィラー</td> <td>15.1 %</td> <td>フロー値</td> <td>49</td> </tr> <tr> <td>砂</td> <td>45.2 %</td> <td>安定度</td> <td>4.89</td> </tr> <tr> <td>砕石</td> <td>31.2 %</td> <td>空隙率</td> <td>3.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>飽和度</td> <td>8.39</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>密度</td> <td>2.253</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>アスファルト量</td> <td>87~85</td> </tr> </table>					アスファルト量	85 %	現場密度	2.265	フィラー	15.1 %	フロー値	49	砂	45.2 %	安定度	4.89	砕石	31.2 %	空隙率	3.6			飽和度	8.39			密度	2.253			アスファルト量	87~85
	アスファルト量	85 %	現場密度	2.265																													
	フィラー	15.1 %	フロー値	49																													
	砂	45.2 %	安定度	4.89																													
砕石	31.2 %	空隙率	3.6																														
		飽和度	8.39																														
		密度	2.253																														
		アスファルト量	87~85																														
試験舗装区間 平面図 [距離標、目 標物件、区 間の配置 など]																																	
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	<table border="1"> <tr> <th rowspan="2">調査番号</th> <th colspan="2">下り方面 (山形)</th> <th colspan="2">上り方面 (新潟)</th> </tr> <tr> <th>スリベリ量 (%)</th> <th>勾配 (%)</th> <th>スリベリ量 (%)</th> <th>勾配 (%)</th> </tr> <tr> <td>11</td> <td>1.1</td> <td>3.4</td> <td>27</td> <td>3.4</td> </tr> </table>					調査番号	下り方面 (山形)		上り方面 (新潟)		スリベリ量 (%)	勾配 (%)	スリベリ量 (%)	勾配 (%)	11	1.1	3.4	27	3.4														
	調査番号	下り方面 (山形)		上り方面 (新潟)																													
スリベリ量 (%)		勾配 (%)	スリベリ量 (%)	勾配 (%)																													
11	1.1	3.4	27	3.4																													

整理番号 <u>A - 10 - 15</u>									
試験舗装名		路線名							
所在地	都道府県	市郡区	町村	丁目	番地	試験舗装の目的			
試験舗装の断面図									
または試験舗装の説明図									
報告書 報告者 表題 年月 掲載誌など	調査カードの記入者					所属 (TEL)	氏名		
発表または報告の予定									
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	設計 (TEL)			工事 (TEL)				
	観測 (TEL)	協力機関 (TEL)							
施工年度	供用開始年月	昭和	年	月	観測予定年月	昭和	年	月	まで
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量				大型車交通量				交通量観測年月日
							昭和 年 月 日		
試験舗装の内容 〔施工規模〕 工法 配合 使用材料 施工機械 など					現場密度	2.248			
	アスファルト量 85 %				フロー値	39			
	ファイラー 15.1 %				安定度	530	舗設 8月23日		
	砂 45.2 %				空隙率	4.1	～8月31日		
	砕石 31.2 %				飽和度	82			
					密度	2.246			
					アスファルト量	8.4~8.6			
試験舗装区間 平面図 〔距離標、目 標物件、区 間の配置 など〕									
現在までに 得られたおもな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	調査番号				下り方面 (山形)		上り方面 (新潟)		
	スリヘリ量				勾配		スリヘリ量		勾配
	12				20		2.2		3.5

										整理番号	A - 10 - 16																												
試験舗装名										路線名																													
所在地		都道府県		市郡区		町村		丁目		番地		試験舗装の目的																											
試験舗装の断面図		4cm トベカ 6cm 抗乾度アスコン																																					
または試験舗装の説明図																																							
報告書 報告者 表題年 月掲載誌など										調査カードの記入者 所属(TEL) 氏名																													
担当機関 (課名など)										計画(TEL) 観測(TEL)										設計(TEL) 協力機関(TEL)										工事(TEL)									
施工年度										供用開始年月 昭和 年 月										観測予定年月 昭和 年 月 まで										観測終了年月 昭和 年 月									
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)										全交通量										大型車交通量										交通量観測年月日 昭和 年 月 日									
試験舗装の内容 [施工規模] 工法 配合 使用材料 施工機械 など										アスファルト量 9 % ファイラー 150 % 砂 45 % 砕石 31 % 現場密度 22.38 フロー値 49 安定度 465 空グキ率 4.1 飽和度 825 密度 22.40 アスファルト量 9.1~8.8																													
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)																																							
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など										調査番号										下り方面 (山形) スリベリ量 勾配										上り方面 (新井) スリベリ量 勾配									
										13										2.2 1.0										2.2 1.0									

試験舗装名		整理番号	
道央自動車道 輪厚試験舗装		A-10-17	
所在地		路線名	
北海道 札幌市 豊平区 新厚目 番地		道央自動車道 北海道建設自動車道 酒田 旭川線	
試験舗装の断面図 または試験舗装の説明図		試験舗装の目的	
		回転式舗装試験機により得られたすりへ抵抗試験結果も基に実際の高速道路で交通及び環境条件で施工を行い、使用開始後舗装路面がどのように変化してゆくかを調査し、今後の寒冷地舗装に役立たせるものである。	
報告書 (報告者 表題年 月掲載 誌など)		調査カードの記入者	
小泉光政；道央自動車道における表層混合物の試験舗装「舗装」Vol. 8 No. 2. 1973 第16回業務研究発表会論文集昭和49年6月。		所 属 日本道路公団東京オス建設局 東松山工事事務所 (TEL) 氏 名 小 泉 光 政	
担当機関 (課名など)		発表または報告の予定	
計画 (TEL) 日本道路公団札幌支所 設計 (TEL) 日本道路公団札幌支所 011(241)9186 011(241)9186 観測 (TEL) 日本道路公団札幌建設局 協力機関 (TEL) 日本道路公団試験所 及び 北海道南支局工不試験所 011(241)9186 0427(91)1621 011(561)2251		工事 (TEL) 日本道路公団 道路工課 0427(91)1621 011(561)2251	
着工年度		観測終了年月	
昭和45年		昭和50年8月まで	
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日・車線・1方向)		観測終了年月	
全交通量 4250 0.750		昭和 49 年 7 月 24 日	
試験舗装の内容		試験舗装における目標粒度	
(1) 区間延長 100m x 6区 = 600m (2) 使用材料 ストレートアスファルト 89/100 ゴム入りアスファルト (7ミミ3%) 砕石 4.5.6.7号 スクリーン 7号 砂 7号 (3) 粒度 粒度について10.9ミミ、7ミミの 粒度を用いたの粒度で施工した。		備 考 ST-AS ST-AS ST-AS ST-AS ST-AS 設計As量 5.30 5.30 5.41 5.6 6.2 6.4 予定度(%) 1656 1818 944 990 1131 1062 70-値(%) 23 28 41 45 36 34 密度(%) 2367 2367 2395 2376 2181 2361 空隙率(%) 4.0 5.9 3.1 3.5 2.2 2.7 空隙率(%) 75.5 75.9 80.2 78.9 86.8 84.6 残留空隙 75.5 72.4 91.5 88.0 80.3 80.7	
試験舗装区間 平面図		試験舗装区間 断面図	
距離標、目標物件、区間の配置など			
現在までに得られたおもな調査観測の結果、今後の問題点など		① ゴム入りアスファルト ストレートアスファルトの差はすりへり量には出てこない。 ② 回転式舗装試験機においては、TOPSIZEが大きい程すりへり量が少ない結果が出ているが、本試験舗装では25mm → 40mm → 13mmの順になつていく。これはモルタル分のキャッチメントの問題と考えられる。	

整理番号		A-10-18	
試験舗装名	耐摩耗/すり止 試験舗装		
所在地	都道府県 栃木県 市町村 塩谷郡 藤原町 丁目 番地		
試験舗装の断面図			
また試験舗装の説明図			
報告書 報告者 表題 年月 掲載 誌など	発表または報告の予定 氏名 田辺 英昭		
担当機関 (課名など)	計画 (TEL) 0286-23-2415 観測 (TEL) 0286-23-2415	設計 (TEL) 0286-23-2415 協力機関 (TEL) 0288-3-1218	工事 (TEL) 0286-34-7455 0286-62-4111
施工年度	46	供用開始年月	昭和46年12月
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量 3,571 大型車交通量 520	観測予定年月	昭和 年 月 まで
観測終了年月	昭和48年9月	交通量観測年月日	昭和46年4月15日 10月19日
試験舗装の内容			
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)			
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	1. アスファルトの表面処理は、アスファルトの走行の速度、摩耗、及び、すり止効果は、期待出来ない。 2. セメントのすり止抵抗値は、大差が出ない。 3. 各種アスファルトのすり止効果は、期待出来ない。 4. セメントのすり止効果は、今後相当期間経過は、期待出来ない。		

試験舗装名		青森国道7号維持修繕		整理番号	A-10-19																																											
所在地		青森市南津軽区浪岡村大森町丁目番地		路線名	国道7号線																																											
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	積雪寒冷地における凍結・タイフーンによる路面の摩耗、これに耐える混合物として耐摩耗耐スベリ止め効果を有するアスファルト混合物として冬の低温時に脆くならないこと夏季の高温時にフレッシュなフリージングを起さないこと。要求されるための各種比較検討混合物の種類。①トバカ②ポットロッド③密粒キヤップ																																											
報告書 (報告者 表題年 月掲載 誌など)				調査カードの記入者	所属 東北地方建設局、青森工務事務所 (TEL) 青森国道維持出張所 0177-44-3211 氏名 佐藤 栄次																																											
担当機関 (課名など)	計画 (TEL) 東北地方建設局青森工務事務所 青森国道維持出張所 0177-44-3211 観測 (TEL)	設計 (TEL) 青森工務事務所道路管理課 0177-34-4521 協力機関 (TEL) 青森工務事務所 0177-34-4531	工事 (TEL)	(株) 渡辺組 0222-22-7456																																												
施工年度	48	供用開始年月	昭和48年11月	観測予定年月	昭和49年11月まで	観測終了年月	昭和 年 月																																									
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線1方向)	全交通量	大型車交通量		交通量観測年月日	昭和 年 月 日																																											
試験舗装の内容	1区間延長 2.5m x 2箇所 + 100m x 2箇所 = 570m 混合物の種類 密粒キヤップ 寒地用 トバカ 密粒キヤップ7型 寒地用 5.5% 572 ~ 621 562 ~ 632 密粒キヤップ7型 7.4																																															
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など																																																
試験舗装区間平面図 (距離標、目標物件、区間の配置など)																																																
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	追跡調査内容とその頻度(下表に示す) <table border="1"> <thead> <tr> <th>調査内容</th> <th>経過日数</th> <th>施工前</th> <th>施工直後</th> <th>施工3ヶ月</th> <th>施工24ヶ月</th> <th>施工36ヶ月</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路面の凹凸</td> <td>全面積</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> </tr> <tr> <td>縦断方向の凹凸量</td> <td>全面積</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> </tr> <tr> <td>横断方向の凹凸</td> <td>1区/20m</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> </tr> <tr> <td>スベリ抵抗</td> <td>1区/20m</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> </tr> <tr> <td>路面の曲率</td> <td>1区/20m</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> <td>〃</td> </tr> </tbody> </table>						調査内容	経過日数	施工前	施工直後	施工3ヶ月	施工24ヶ月	施工36ヶ月	路面の凹凸	全面積	〃	〃	〃	〃	〃	縦断方向の凹凸量	全面積	〃	〃	〃	〃	〃	横断方向の凹凸	1区/20m	〃	〃	〃	〃	〃	スベリ抵抗	1区/20m	〃	〃	〃	〃	〃	路面の曲率	1区/20m	〃	〃	〃	〃	〃
調査内容	経過日数	施工前	施工直後	施工3ヶ月	施工24ヶ月	施工36ヶ月																																										
路面の凹凸	全面積	〃	〃	〃	〃	〃																																										
縦断方向の凹凸量	全面積	〃	〃	〃	〃	〃																																										
横断方向の凹凸	1区/20m	〃	〃	〃	〃	〃																																										
スベリ抵抗	1区/20m	〃	〃	〃	〃	〃																																										
路面の曲率	1区/20m	〃	〃	〃	〃	〃																																										

試験舗装名		酒田バイパス試験舗装工事		整理番号	4-10-20		
所在地		山形 都道府県 酒田 市 区 町 丁目 番地		路線名	一般国道7号線		
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	1. 環状式アスファルトコンクリート舗装の耐摩耗、すべりに関する室内試験と現場での確認試験 2. トベカの粒度分布の異なる2種類舗装の耐摩耗、すべりに関する確認試験		
報告書 報告者 表題 年月 掲載 誌など				調査カ ードの 記入者	所属 (TEL) 氏名	東北技術事務所 (0226) 2-8211	
発表ま たは報 告の予 定				管内技術研究委員会(549)			
担当 機関 (課名など)	計画 (TEL) 観測 (TEL)	東北技術事務所 材料試験課 (0226) 2-8211	設計 (TEL) 協力機関 (TEL)	酒田工務2事務所 工務課	工事 (TEL)	福田道路株式会社	
施工 年度	48	供用開始年月	昭和48年9月	観測予定年月	昭和60年7月まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通 量 (台/日・1方向) (台/日車線1方向)	全交通量	3,470	大型車 交通量	1,120	交通量観 測年月日	昭和49年6月12日	
試験舗装の 内容	1) 区間延長 $200\text{m} \times 2\text{工区} = 400\text{m}$ 2) 使用材料 6-7号砕石 + 蒸気石灰砂 3) 合材の粒度 トベカ上層粒度 (ゴムを10%添加し、0/75を100%) トベカ下層粒度 () 蒸気石灰砂の中央粒度 ()						
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など							
試験舗装区間 平面図 距離標、目 標物件、区 間の配置 など							
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	1) 摩耗量の測定 管内試験の結果とはほぼ一致した (トベカ2種類、蒸気石灰砂とも同じ傾向を示した。) 2) すべり抵抗の測定 摩耗量と同じに管内試験と一致した。今後経済的にどう変化していくかを把握する。						

試験舗装名		湯谷 田舗装工事		整理番号	A-10-21	
所在地		大 庫 都道府県 美 方 市 湯 泉 町 歌 丁 目 番 地		路線名	国道9号	
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	積雪時におけるタイヤチェーンその他 一般的耐摩性、滑り抵抗性について おこなう。	
報告書 報告者 表題 年月 掲載 誌など				調査カードの記入者	所 属	豊岡工事事務所
					(TEL)	07962-2-3126
				氏 名	小松秀雄	
発表または報告の予定						
担 当 機 関 (課名など)	計画 (TEL)	豊岡工事事務所 07962-2-3126	設計 (TEL)	豊岡工事事務所 07962-2-3126	工事 (TEL)	
	観測 (TEL)		協力機関 (TEL)			
施 工 年度	供用開始年月	昭和40年 3 月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通量 (台日・1方向)	全交通量	1,400	大型車交通量	550	交通量観測年月日	昭和49年 5 月 8 日
(台日1車線・1方向)		1,400		550		
試験舗装の内容	グラスアスファルト 1. 延長数量 L=580m A=3255m ²					
	2. 配合 トップ 25~5% 0.034 m ³ /m ² グラスアスファルト AB 針入度 20~40 9.0% 石粉 270% 砂 230% 碎石 41.0%					
試験舗装区間平面図						
距離標、目標物件、区間の配置など						
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	グラスアスファルトは耐摩耗としての効果はあり、現在でも路面状況はいいが滑り止めとしての効果はあまりないようである。					

試験舗装名		鳴子地区試験舗装工事		整理番号	A-10-22	
所在地		宮城県 都道 玉造市 鳴子町 番地		路線名	一般国道47号線	
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	1. 密粒式アスファルトコンクリート舗装の耐摩耗、バリエーション室内試験の現場での確認試験 2. トベカ粘着成分の異なる種類の舗装の耐摩耗、バリエーション室内試験	
報告書 報告者 表題 年月掲載誌など				調査カードの記入者	所属 (TEL)	東北技術事務所 (02228) 2-8211
				発表または報告の予定	管内技術研究委員会(547)	
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	東北技術事務所 技術試験課 (02228) 2-8211	設計 (TEL)	仙台工務所 道路管理課	工事 (TEL)	瀬中工業株式会社
	観測 (TEL)		協力機関 (TEL)			
施工年度	供用開始年月	昭和 年 月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日1車線・1方向)	全交通量	3,150	大型車 交通量	110	交通量観測年月日	昭和 49 年 6 月 日
試験舗装の内容	1) 区間延長 $800m \times 3.75m = 3000m^2$ 2) 使用材料 2〜7号砕石 + 荒砂 + 細砂 3) 配合の粒度 トベカ上層粒度 (ゴムを10%添加し、D/Asを1.75) トベカ下層粒度 () 密粒の中央粒度 ()					
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)						
現在までに 得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	1) 摩耗量の測定 室内試験の結果とほぼ一致した (トベカ2種類: 密粒と目同じ傾向を示した) 2) バリエーション抵抗の測定 摩耗量と同じく室内試験と一致したが、今後経年的にどう変化するかを把握する。					

試験舗装名		楯岡地区試験舗装		整理番号	A-10-23																																																							
所在地	都道府県	市郡区	町村丁目	番地	路線名	一般国道13号線																																																						
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図					試験舗装の目的	アスファルト舗装の耐摩耗、耐すり止め工の配合基準を作成し、設計等に反映させるため、作並試験舗装や室内試験のすべり係数に影響する要因を再確認するとともに、0.074と2.5mm通過量がすべりと摩耗にどの様に影響するかを求めため試験施工を行なうものである。																																																						
報告書 報告者 表題 年月 掲載 誌など	43,44,45年度楯岡地区試験舗装 (東北技術事務所報告書)				調査カードの記入者	所属 東北技術事務所 (TEL) 02236-2-8211 氏名 浪岡 亮																																																						
担当機関 (課名など)	計画 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211 観測 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211	設計 (TEL) 山形工事事務所 0236-23-8241 協力機関 (TEL) 山形工事事務所 0236-23-8241	工事 (TEL) 日本舗道株式会社																																																									
施工年度	供用開始年月 昭和43年10月		観測予定年月 昭和 年 月まで		観測終了年月 昭和45年7月																																																							
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量 4,864		大型車交通量		交通量観測年月日 昭和44年11月27日																																																							
試験舗装の内容	(1) 区間延長 $L=920m$ (2) 配合 <table border="1"> <thead> <tr> <th>No</th> <th>0.074% パス</th> <th>アスファルト 量 %</th> <th>2.5% パス</th> <th>アスファルト 針入度</th> <th>アスファルト 種類</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>13.0</td><td>9</td><td>80</td><td>40~60</td><td>ストレット</td></tr> <tr><td>2</td><td>13.0</td><td>9</td><td>70</td><td>80~100</td><td>ゴム入り</td></tr> <tr><td>3</td><td>13.0</td><td>8</td><td>80</td><td>80~100</td><td>ゴム入り</td></tr> <tr><td>4</td><td>13.0</td><td>8</td><td>70</td><td>40~60</td><td>ストレット</td></tr> <tr><td>5</td><td>8.7</td><td>9</td><td>80</td><td>40~60</td><td>ゴム入り</td></tr> <tr><td>6</td><td>8.7</td><td>9</td><td>70</td><td>80~100</td><td>ストレット</td></tr> <tr><td>7</td><td>8.7</td><td>8</td><td>80</td><td>80~100</td><td>ストレット</td></tr> <tr><td>8</td><td>8.7</td><td>8</td><td>70</td><td>40~60</td><td>ゴム入り</td></tr> </tbody> </table>						No	0.074% パス	アスファルト 量 %	2.5% パス	アスファルト 針入度	アスファルト 種類	1	13.0	9	80	40~60	ストレット	2	13.0	9	70	80~100	ゴム入り	3	13.0	8	80	80~100	ゴム入り	4	13.0	8	70	40~60	ストレット	5	8.7	9	80	40~60	ゴム入り	6	8.7	9	70	80~100	ストレット	7	8.7	8	80	80~100	ストレット	8	8.7	8	70	40~60	ゴム入り
No	0.074% パス	アスファルト 量 %	2.5% パス	アスファルト 針入度	アスファルト 種類																																																							
1	13.0	9	80	40~60	ストレット																																																							
2	13.0	9	70	80~100	ゴム入り																																																							
3	13.0	8	80	80~100	ゴム入り																																																							
4	13.0	8	70	40~60	ストレット																																																							
5	8.7	9	80	40~60	ゴム入り																																																							
6	8.7	9	70	80~100	ストレット																																																							
7	8.7	8	80	80~100	ストレット																																																							
8	8.7	8	70	40~60	ゴム入り																																																							
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)																																																												
現在までに 得られたか もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	① 一定のアスファルト量のもとでの粒度とすべりの関係は、2.5%フルグ通過量を多くするとすべりはく、少なくするとすべり易いが摩耗に強い傾向にある。 ② アスファルト量を多くするとすべり易く、少なくするとすべりにくい。しかしアスファルト量を少なくすると摩耗や耐久性に対して弱い。 ③ 舗設時期が夏期以前の場合、夏場にフレッシュすることやすべり易くなるなどの問題がある。 ④ すべり摩耗係数の経年的変化では、施工後3ヶ月間は低い傾向にあり、その後徐々に元に戻り平行に推移し、次の年の夏場に入ると再び低下する。これを繰り返す傾向にある。																																																											

		整理番号		A-10-24																					
試験舗装名		本合海地区試験舗装																							
所在地		山形 都道府県 新庄 市町村 本合海 丁目 番地																							
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図		試験舗装の目的 44年にアスファルト舗装の耐摩耗、耐すべりに対する配合基準を作成して、県内で試験した結果を再確認する意味で、今回の試験舗装を行なった。																							
報告書報告者表題年報載誌など		46,47年度本合海地区試験舗装(東北技術事務所報告書)		調査カードの記入者 所 属 東北技術事務所 (TEL) 02236-2-8211 氏 名 浪岡 亮																					
担当機関(課名など)		計画(TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211 観測(TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211		設計(TEL) 山形工事事務所 0236-23-8241 協力機関(TEL) 山形工事事務所 0236-23-8241																					
工事(TEL)		日本舗道株式会社																							
施工年度		供用開始年月 昭和46年11月 観測予定年月 昭和 年 月まで 観測終了年月 昭和47年 7月																							
現在交通量(台・日1方向)		全交通量 2,118		大型車交通量 688																					
(台・日1車線・1方向)		2,118		交通量観測年月日 昭和47年 2月 2日																					
試験舗装の内容		(1) 区間延長 L=73m (2) 配合 <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>アスファルト量 %</th> <th>F/A</th> <th>2.5%通過量</th> <th>適 要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aタイプ</td> <td>8.0</td> <td>1.35</td> <td>75.0</td> <td>耐すべりを考慮した配合</td> </tr> <tr> <td>Bタイプ</td> <td>8.0</td> <td>1.45</td> <td>67.1</td> <td>耐摩耗を</td> </tr> <tr> <td>Cタイプ</td> <td>8.0</td> <td>1.35</td> <td>73.0</td> <td>工事事務所の設計配合</td> </tr> </tbody> </table> (3) 使用機械 アスファルトフィニッシャー 新潟 NF-40 マカダムローラー 渡辺 WN型 (10t) タイヤローラー 渡辺 WT-15 (15t)				種類	アスファルト量 %	F/A	2.5%通過量	適 要	Aタイプ	8.0	1.35	75.0	耐すべりを考慮した配合	Bタイプ	8.0	1.45	67.1	耐摩耗を	Cタイプ	8.0	1.35	73.0	工事事務所の設計配合
種類	アスファルト量 %	F/A	2.5%通過量	適 要																					
Aタイプ	8.0	1.35	75.0	耐すべりを考慮した配合																					
Bタイプ	8.0	1.45	67.1	耐摩耗を																					
Cタイプ	8.0	1.35	73.0	工事事務所の設計配合																					
試験舗装区間平面図(距離標、目標物件、区間の配置など)																									
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		① 一定のアスファルト量のもとでの粒度とすべりの関係は、2.5%フル通過量を多くするとすべりにくく、少なくなるとすべり易いが摩擦は強い傾向にある。 ② アスファルト量を多くするとすべり易く、少なくなるとすべりにくい。しかしアスファルト量を少なくすると摩擦や耐久性に対して弱い。 ③ 舗設時期が夏期以前の場合、夏場にフラッシュすることや、すべり易くなるなどの問題がある。 ④ すべり摩擦係数の経年的変化では、施工後3ヶ月間は低い傾向にあり、それ以後は元に戻り平行に推移し、次の年の夏場に入ると再び低下する。それを繰り返す年ごとに次第に低下する傾向にある。																							

		整理番号	A-10-25	
試験舗装名	船町BP舗装		路線名	一般国道112号線
所在地	山形県東村山郡中山町大字新田3丁目37番地		試験舗装の目的	44年にアスファルト舗装の耐摩耗耐すべりに対する配合基準を作成して、室内で試験した結果を再確認する意味で、今回の試験舗装を行なった。
試験舗装の断面図				
または試験舗装の説明図				
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など	46,47年度 船町BP舗装 (東北技術事務所報告書)		調査カードの記入者	所属 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211 氏名 浪岡 亮
担当機関 (課名など)	計画 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211	設計 (TEL) 山形工事事務所 0236-23-8241	工事 (TEL) 堀川工建株式会社	
	観測 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211	協力機関 (TEL) 山形工事事務所 0236-23-8241		
施工年度	供用開始年月 昭和46年12月		観測予定年月 昭和 年 月まで	観測終了年月 昭和47年7月
現在交通量 (台・日・1方向)	全交通量	4,148	大型車 交通量	442
		4,148		442
			交通量観測年月日	昭和47年2月5日
試験舗装の内容	(1) 区間延長 L=120m			
	(2) 配合			
	種類	アスファルト量 %	F ₁ /AS	25%通過量
	A 717°	8.0	1.35	75.1
	B 817°	8.0	1.45	66.3
C 717°	8.0	1.35	74.6	
施工規模	適 要			
工法	耐すべりを考慮した配合			
配合	耐摩耗を考慮した配合			
使用材料	工事事務所の設計配合			
施工機械	(3) 使用機械 アスファルトアイニッシャー 新浮 363型			
	マカダムローラー 渡辺 WN型 (10t)			
	タイヤローラー 渡辺 WPI5WP型 (15t)			
試験舗装区間 平面図				
距離標、目標物件、区間の配置など				
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	① 一定のアスファルト量のもとでの粒度とすべりの関係は、25%フル1通過量を多くするとすべりにくく、少くするとすべり易いが、磨耗に強い傾向にある。 ② アスファルト量を多くするとすべり易く、少くするとすべりにくい。しかしアスファルト量を少なくすると磨耗や耐久性に対して弱い。 ③ 舗装時期が夏期以前の場合、夏場はフラッシュするのと、すべり易くなるなどの問題がある。 ④ すべり磨擦係数の経年変化では、施工後3ヶ月間は低い傾向にあり、それ以後は元に戻り平行に推移し、次の年夏場に入ると再び低下する。それを繰り返し、年ごとに次第に低下する傾向にある。			

試験舗装名		鳥栖試験舗装		整理番号	A-11-1		
所在地		佐賀県 鳥栖市 町 丁目 番地		路線名	国道34号線		
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	アスファルト舗装の各種表面処理工法の舗装維持効果を明らかにする (表面処理に関する試験舗装 No.1)		
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		九州技術事務所 昭和43年度 技術管理業務報告書 各本、石原、表面処理工法の舗装維持効果 建設省技術研究会 昭和43年		調査カードの記入者	所 属 (TEL) 九州技術事務所 09422-2-8245 氏 名 谷本 誠一、高木 勇		
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 九州技術事務所 09422-2-8245	設計 (TEL) 九州技術事務所 09422-2-8245	工事 (TEL) 日本舗装株式会社 福岡支店 092-991-0261			
		観測 (TEL) 九州技術事務所 09422-2-8245	協力機関 (TEL) 佐賀国道工事事務所 09522-2-0341				
施工年度		43		供用開始年月 昭和43年10月 観測予定年月 昭和 年 月まで 観測終了年月 昭和47年3月			
現在交通量 (台・日・1方向)		全交通量 8010		大型車交通量 1991	交通量観測年月日 昭和46年10月13日		
試験舗装の内容		(1) 区間延長 (その1地区) 100m/4区 x 101区 = 4040m (その2地区) 100m/4区 x 61区 = 6100m (2) 使用材料 石表、ヒバリ (3) 工法 表、ヒバリ 使用材料 石表、ヒバリ 施工機械					
試験舗装区間平面図 (距離係、目標物件、区間の配置など)		鳥栖試験舗装 (その1) 11km (昭和43年度施工) 鳥栖試験舗装 (その2) 0.6km (昭和44年度施工)					
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		表面処理工法の舗装維持効果を表面処理を行なう前のヒジカレ率、縦断凹凸量などの路面性状と表面処理後の同様の路面性状の比較を詳細にした。その結果次のようなことが明らかになった。 (1) ヒジカレの工法は3ヵ年経過後、累計大型車交通量で150~200万台の使用までには十分な舗装維持効果がある。ヒジカレ、南産度アスコンは優れている。これらの舗装維持効果は、既設舗装の破損状態(ヒジカレ率)に大きく左右される。舗装舗装ヒジカレ25%以下、ヒジカレの5%の表面処理を10%以下に行うのがよい。 (2) バンダーヒジカレを添加したヒジカレ、また混合材は相いれ合いがよいとされている。					

試験舗装名		薄層舗装試験工事 おまけ 追跡調査		整理番号	A-11-2																																																																									
所在地		大阪 超道 大阪 市 区 南 海 通 村 2 丁目 番 地		路線名	紀州街道舗装改修工事																																																																									
試験舗装の断面図 または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	1. アスコン舗装の維持修繕として、オバークレイによる各種薄層舗装の比較調査である。 2. 調査は、舗設直後と1年間追跡調査を実施した。尚、経時変化の追跡調査は必要年度において実施予定																																																																									
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		表題：土木技術試験所報 第10号 薄層舗装試験工事 おまけ 追跡調査 作成者：土木技術試験所 昭和48年3月		調査カードの記入者	所属 (TEL) 大阪土木技術試験所 06-311-1514 氏名 小島 淳一																																																																									
担当機関 (機名など)		計画 (TEL)	設計 (TEL)	工事 (TEL)	世経建設株式会社 大阪支店 06-201-1691																																																																									
		観測 (TEL)	協力機関 (TEL)	世経建設株式会社 大阪支店 06-633-8841																																																																										
施工年度		46		供用開始年月 昭和46年5月 観測予定年月 昭和51年5月まで 観測終了年月 昭和51年5月																																																																										
現在交通量 (台・日・1方向)		全交通量 北行車線 11,352 南行車線 9,614 北行車線 11,352 南行車線 9,614		大型車交通量 北行車線 34 南行車線 23 北行車線 34 南行車線 23		交通量観測年月日 昭和47年5月 10日																																																																								
試験舗装の内容		<table border="1"> <tr> <td>1. 施工延長</td> <td>818m</td> <td>6. 調査試験項目</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>2. 施工車種</td> <td>車道中車 9m</td> <td>項目</td> <td>平担度</td> <td>凹凸度</td> <td>高低差</td> </tr> <tr> <td>3. アスコン在来舗装</td> <td></td> <td>工程</td> <td>平担度</td> <td>凹凸度</td> <td>高低差</td> </tr> <tr> <td>(1) レベリング</td> <td></td> <td>在来舗装</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>(2) 密着式アスコン舗装</td> <td></td> <td>新設舗装</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>4. 薄層舗装 厚20mm 6種</td> <td></td> <td>在来舗装</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>(1) フォード 22mm</td> <td>137m</td> <td>新設舗装</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>(2) フォード 22mm</td> <td>127m</td> <td>新設舗装</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>(3) フォード 22mm</td> <td>140m</td> <td>新設舗装</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>(4) フォード 22mm</td> <td>111m</td> <td>新設舗装</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>(5) フォード 22mm</td> <td>105m</td> <td>新設舗装</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>(6) フォード 22mm</td> <td>198m</td> <td>新設舗装</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </table>					1. 施工延長	818m	6. 調査試験項目				2. 施工車種	車道中車 9m	項目	平担度	凹凸度	高低差	3. アスコン在来舗装		工程	平担度	凹凸度	高低差	(1) レベリング		在来舗装	0	0	0	(2) 密着式アスコン舗装		新設舗装	0	0	0	4. 薄層舗装 厚20mm 6種		在来舗装	0	0	0	(1) フォード 22mm	137m	新設舗装	0	0	0	(2) フォード 22mm	127m	新設舗装	0	0	0	(3) フォード 22mm	140m	新設舗装	0	0	0	(4) フォード 22mm	111m	新設舗装	0	0	0	(5) フォード 22mm	105m	新設舗装	0	0	0	(6) フォード 22mm	198m	新設舗装	0	0	0
1. 施工延長	818m	6. 調査試験項目																																																																												
2. 施工車種	車道中車 9m	項目	平担度	凹凸度	高低差																																																																									
3. アスコン在来舗装		工程	平担度	凹凸度	高低差																																																																									
(1) レベリング		在来舗装	0	0	0																																																																									
(2) 密着式アスコン舗装		新設舗装	0	0	0																																																																									
4. 薄層舗装 厚20mm 6種		在来舗装	0	0	0																																																																									
(1) フォード 22mm	137m	新設舗装	0	0	0																																																																									
(2) フォード 22mm	127m	新設舗装	0	0	0																																																																									
(3) フォード 22mm	140m	新設舗装	0	0	0																																																																									
(4) フォード 22mm	111m	新設舗装	0	0	0																																																																									
(5) フォード 22mm	105m	新設舗装	0	0	0																																																																									
(6) フォード 22mm	198m	新設舗装	0	0	0																																																																									
試験舗装区間平面図																																																																														
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		1. 比較調査 6工程の良否比較は、交通量がA交通であったことと、合材製造・舗設技術がともに良好なため、舗設後1年間の追跡調査では悪い測定値は無く、したがって工程による順位は決まらなかった。 2. 今後について 今後は、追跡調査を必要とする年度において実施する予定である。また、調査がなければ、重交通道路で、試験舗装を実施しないと考えている。																																																																												

試験舗装名		可児道路舗装修繕及歩道新設工事		整理番号	A-11-3		
所在地		岐阜 都府 可児市 可児町 丁目 番地		路線名	一般国道21号		
試験舗装の断面図または試験の説明図		試験舗装の目的		リフレクションフラフ防止工法として金網アスコンの適応性を見出すため。			
				調査カド記入	所属 (TEL)	岐阜国道工事事務所管理課 052-71-3171	
報告書 (報告者、表題、年月掲載誌など)				発表の報告者			
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	設計 (TEL)	工事 (TEL)	日本瀝青工業株式会社 (052-711-3321)			
	観測 (TEL)	協力機関 (TEL)					
施工年度	47	供用開始年月	昭和48年3月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通量 (台日・1方向)	全交通量	12,000	大型車交通量	3,100	交通量観測年月日	昭和49年4月 日	
試験舗装の内容	(1) 区間延長 $L = 2,170 \text{ m}$ (2) 金網設置面積 $A = 4,122 \text{ m}^2$						
(施行規模) 工法 配合 使用材料 施工機械 など							
試験舗装区間平面図 (距離標、目録物件、区間の配置など)							
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	路面状態観測の結果異状は認められない。						

試験舗装名		山鹿試験舗装		整理番号	A-11-5																					
所在地		熊本 都道府県 山鹿郡 山鹿町 丁目 番地		路線名	国道3号線																					
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	アスファルト舗装の各種表面処理工法の舗装維持効果を明らかにする (表面処理に用いる試験舗装その2)																					
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		九州技術事務所 昭和47年度 技術管理業務報告書 昭和48年6月		調査カードの記入者	所属 (TEL)	九州技術事務所 094-22-2-8245																				
担当機関 (課名など)		計画 (TEL)	九州技術事務所 094-22-2-8245	工事 (TEL)	日本舗道株式会社 福岡支店 092-771-0261																					
		観測 (TEL)	九州技術事務所 094-22-2-8245	協力機関 (TEL) 熊本工務事務所 0963-91-7111																						
施工年度		47		使用開始年月	昭和47年11月																					
		観測予定年月		昭和48年3月まで		観測終了年月	昭和...年...月																			
現在交通量 (台・1方向) (台・1車線・1方向)		全交通量	11962	大型車 交通量	4765	交通量観測年月日	昭和46年10月13日																			
試験舗装の内容		(1) 区間延長 片側車線4車線 100m/1区 x 6区 = 600m (2) 使用材料 アスファルト右表の2種 砕石右表肉表 (3) 工法 各混合材の粒度は右表アスファルト量																								
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>密粒式</th> <th>半粒式</th> <th>粗粒式</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>最大粒径(mm)</td> <td>13</td> <td>13</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>2.5mm通过率(%)</td> <td>44</td> <td>20</td> <td>67</td> </tr> <tr> <td>0.075mm通过率(%)</td> <td>7</td> <td>6</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>アスファルト量(%)</td> <td>5.3</td> <td>4.5</td> <td>6.0</td> </tr> </tbody> </table>						密粒式	半粒式	粗粒式	最大粒径(mm)	13	13	13	2.5mm通过率(%)	44	20	67	0.075mm通过率(%)	7	6	9	アスファルト量(%)	5.3	4.5	6.0
	密粒式	半粒式	粗粒式																							
最大粒径(mm)	13	13	13																							
2.5mm通过率(%)	44	20	67																							
0.075mm通过率(%)	7	6	9																							
アスファルト量(%)	5.3	4.5	6.0																							
試験舗装区間 平面図																										
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		現在観測中で各工法の優劣をつけるまでには至っていない。																								

試験舗装名		中央幹線振動対策試験舗装		整理番号	A-11-6																					
所在地	神戸市 都道 須磨区 中島 丁目 番地			路線名	県道神戸明石線																					
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	老朽したセメントコンクリート舗装及び、堀削復旧後、平坦性が不足している舗装道路沿の交通振動公害問題の解決。																					
また試験舗装の説明図				調査カードの記入者	所属	神戸市土木局道路部舗装課																				
				氏名	078 (331) 8181																					
報告書報告者氏名				発表または報告の予定																						
担当機関(課名など)	計画(TEL)	神戸市土木局道路部舗装課 078 (331) 8181	設計(TEL)	神戸市土木局道路部舗装課 078 (642) 0120	工事(TEL)	神戸市土木局道路部舗装課 078 (642) 0120																				
	観測(TEL)	神戸市土木局道路部舗装課 078 (331) 8181	協力機関(TEL)																							
施工年度	49	供用開始年月	昭和49年6月	観測予定年月	昭和50年6月まで	観測終了年月	昭和 年 月																			
現在交通量(台・日1方向)	全交通量	19,300	大型車交通量	2,500	交通量観測年月日	昭和49年7月18日																				
		9,700		1,300																						
試験舗装の内容	老朽化したコンクリート舗装(オーバーレイ施工後2-3年経過)が下水道工事完了後、舗装路面に段差、凹凸(水平方向之物につき全方向1cm程度)が顕著に残されたため、沿道住民より振動公害の苦情があった。これを解決するため工断、工事等からコンクリート路盤破砕工法が有効であると考えられた。施工時のモーターハンマーの突撃、人体への影響を試験的に施工し、地元の理解・協力を得た後、延長150mを順次施工した。一日の施工量は一車線50mで一日中に基層まで完了し交通解放させた。全面基層まで完了後、交通荷重(大型車通過量合計18,000台程度)にて2週間自然乾圧させた後、全面表層を施工した。(路面の平坦性を完全なものとした。)																									
施工規模																										
工法																										
配合																										
使用材料																										
施工機械																										
など																										
試験舗装区間平面図																										
距離係、目録物件、区間の配置など																										
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	表層施工完了後測定値は減少し、住民からも「非常によくなった」との報告が得られた。路面の平坦性が振動に大きな影響を与えると考えられる。経年変化の問題を残して一応の成果が得られた。 発露家宅軒下振動速度測定結果 <table border="1"> <tr> <th>時期</th> <th>施工前</th> <th>舗装時</th> <th>舗装後</th> <th>舗装後</th> </tr> <tr> <th>測定値(C/S)</th> <th>1.0</th> <th>1.2</th> <th>1.0</th> <th>0.16</th> </tr> <tr> <th>測定日</th> <th>47年5月</th> <th>47年5月</th> <th>47年5月</th> <th>47年6月</th> </tr> <tr> <th>測定場所</th> <th>振動計測</th> <th>振動計測</th> <th>振動計測</th> <th>路面平坦</th> </tr> </table> (大型車通過時始動方向の最大値)						時期	施工前	舗装時	舗装後	舗装後	測定値(C/S)	1.0	1.2	1.0	0.16	測定日	47年5月	47年5月	47年5月	47年6月	測定場所	振動計測	振動計測	振動計測	路面平坦
時期	施工前	舗装時	舗装後	舗装後																						
測定値(C/S)	1.0	1.2	1.0	0.16																						
測定日	47年5月	47年5月	47年5月	47年6月																						
測定場所	振動計測	振動計測	振動計測	路面平坦																						

試験舗装名		リフレクションフラック防止及びオーバーレイ厚低減を目的とした表面処理工		整理番号	A-11-7	
所在地	静岡県 小笠原郡 大井町 丁目 番地			路線名	国道 150号線	
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	(1) 施工箇所のパンケルマン沈下量及び路面設計CBRよりオーバーレイ厚を計算すると15cmとなるが、現在、老朽化している機設舗装体の若返りを計りその厚を増加させることにより、オーバーレイ厚の低減を計る。 (2) リフレクションフラックの防止 従来使用されてきた、金網、ルーフ類のバリとして、リフレクションフラック防止材の目的を各極に達成される。	
また試験舗装の説明図				調査カードの記入者	所 属 静岡県土木部道路建設課 (TEL) 0542 (21) 3017 氏 名 内 田 弘	
報告書 報告者 表題 年月掲載 誌など				発表 または報告 の予 定		
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	静岡県土木部道路建設課 0542 (21) 3017	設計 (TEL)	静岡県土木部道路建設課工事 (株) 中村組 0542 (21) 3017 (TEL) 0534 (72) 1221		
	観測 (TEL)	静岡県土木部土木事務所 05384 (2) 3211	協力機関 (TEL)	日産化学工業(株) 静岡出張所 0545 (71) 1030		
施工年度	供用開始年月	昭和45年 / 月	観測予定年月	昭和45年 / 月まで	観測終了年月	昭和50年 / 月
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量	6,715 方向別 3,258	大型車 交通量	1,321 方向別 666	交通量観 測年月日	昭和46年 月 日
試験舗装の内容	(1) 区間延長 $L = 2,670m$ $A = 17,000m^2$ (2) 使用骨材及び工法 (100m当り) 2号 (5~25%) 0.5m ³ 2号2ソル製剤 80g 6号 (2~5%) 0.8m ³ 2号2ソル製剤 110g (3) 施工機械 製剤散布機ストリッパー 碎石散布機ダンプトラック マカダムローラー 10~12t タイヤローラー 8~15t					
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など						
試験舗装区間 平面図 (距離、目 標物件、区 間の配置 など)						
現在までに 得られた ものな調査 観測の結果 今後の問題 点など	(1) 既設舗装体のフラック防止表面処理層の施工後平均30cm程度沈下しフラックを発生している。 (2) リフレクションフラック防止材は、ルーラー類、金網類等からなる敷設機でフラック防止材を平均15cm厚に敷設し、その効果を充分あげられた。(同時にリフレクションフラック防止材を10cm厚に敷設した)。 (3) 表面処理(骨材)とフレック防止材の施工後、パンケルマン沈下量に調査結果、カバー前のA級(優等状)フラック発生、直上の切取口の劣化が確認され、調査後に舗装の仕上げと併せて同程度の厚に仕上げを施す。 (7/25迄) <調査結果> 施工後1年、2年目を比べた場合、フラック発生率の調査を行ったが異常を認めず、2年目(昭和47年)に、再び調査する予定である。					

[illegible]

試験舗装名		神戸市内バス優先レーンカラー試験舗装		整理番号	A-12-2		
所在地		神戸市 都道 生田 市郡 加納 3丁目 番地		路線名	市道長田桶日尾線他10路線		
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	① バス優先及び専用レーンを着色により、明示しバス等の都市交通機能を回復する。 ② 都市の美観の向上。		
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		神戸市土木局道路部舗装課 「カラー舗装説明資料」(49年5月)		調査カードの記入者	所属 (TEL)	神戸市土木局道路部舗装課 078(331)8181	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL)	神戸市土木局道路部 078(331)8181	設計 (TEL)	神戸市土木局道路機動隊 078(642)0120	工事 (TEL)	神戸市土木局道路機動隊 078(642)0120
		観測 (TEL)	神戸市土木局道路部舗装課 078(331)8181	協力機関 (TEL)	大阪市工科大学交通工学研究所 06(692)1231		
施工年度		47~		供用開始年月	昭和47年10月		
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日・車線・1方向)		全交通量 22,500 7,500		大型車 交通量 1,800 600	交通量観測年月日	昭和48年7月19日	
試験舗装の内容		(1) 施工延長 計画総延長 38,220m の内 約 13,400m が 施工完了している。					
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など		(2) カラー合材と施工方法 一般のアスファルト合材とほぼ同一であり 相違点は骨材にカラー骨材(人工着色 磁器を混入したもの)を用いている。 施工も一般のオーバーレイ工法と同じで ある。					
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)							
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など		(1) 施工後3~10ヶ月で深みのある黄色が得られた。この期間の長短は主に 交通量、合材の品質に影響されると考えられる。詳細は調査中。 (2) バス優先レーンのカラー舗装により、明示と美観の向上は達成されたが 全国的な色の統一・効果の定量的な評価が残された主要な問題である。					

試験舗装名		透水性試験舗装(歩道舗装)		整理番号	A-12-3																										
所在地		東京都府県 八代田市 有楽町2丁目他2ヶ所		路線名	都道405号線 都道407号線 主要307号線																										
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	舗装体に透水性を付与することにより雨水の大地への還元をはかり浅層地下水枯渇の防止、歩行のしやすさの向上、街路樹育成への灌水、通気性等を目的として、とりあえず歩道舗装を対象に調査研究を進めている。																										
報告書 報告者 表題 掲載月誌など				調査カードの記入者	所 属 東京都建設局道路管理部 (TEL) 03-212-5111 内3030 氏 名 木内 彰 (仮倉)																										
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 東京都建設局 観測 (TEL) 建設局道路管理部 保全課 03-212-5111 内3030		設計 (TEL)	建設局第一、三、建設事務所 工事 (TEL) 同 在																										
施工年度		昭和47年		協力機関 透水性舗装調査委員会 日本大学理工学部 理工学研究所 0374(42)1111																											
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)		全交通量		大型車交通量 交通量観測年月日 昭和 年 月 日																											
試験舗装の内容		<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>場所</th> <th>オ1工区(新田区)</th> <th>オ2工区(渋谷区)</th> <th>オ3工区(豊島区)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>施工地長</td> <td></td> <td>R=276m</td> <td>R=60m</td> <td>R=228m</td> </tr> <tr> <td>舗装種類</td> <td></td> <td>P-MIX, N-MIX, C-MIX, K-MIX</td> <td>P-MIX, N-MIX, C-MIX, K-MIX</td> <td>P-MIX, N-MIX, C-MIX, K-MIX</td> </tr> <tr> <td>路盤種類</td> <td></td> <td>グラベルランダム</td> <td>グラベルランダム</td> <td>グラベルランダム</td> </tr> <tr> <td>路盤厚</td> <td></td> <td>20cm</td> <td>20cm</td> <td>20cm</td> </tr> </tbody> </table>					項目	場所	オ1工区(新田区)	オ2工区(渋谷区)	オ3工区(豊島区)	施工地長		R=276m	R=60m	R=228m	舗装種類		P-MIX, N-MIX, C-MIX, K-MIX	P-MIX, N-MIX, C-MIX, K-MIX	P-MIX, N-MIX, C-MIX, K-MIX	路盤種類		グラベルランダム	グラベルランダム	グラベルランダム	路盤厚		20cm	20cm	20cm
項目	場所	オ1工区(新田区)	オ2工区(渋谷区)	オ3工区(豊島区)																											
施工地長		R=276m	R=60m	R=228m																											
舗装種類		P-MIX, N-MIX, C-MIX, K-MIX	P-MIX, N-MIX, C-MIX, K-MIX	P-MIX, N-MIX, C-MIX, K-MIX																											
路盤種類		グラベルランダム	グラベルランダム	グラベルランダム																											
路盤厚		20cm	20cm	20cm																											
施工規模		舗装材料の組成																													
工法		調査試験																													
配合		1. 土の単位体積重量測定 2. 土の圧縮試験 3. 透水係数測定 4. 路床含水比 5. サクソンの設置位置測定																													
使用材料		使用アスファルト 酸化防止剤 樹脂添加剤 使用材料 11 (50-100) (50-100) (60-100) (60-100)																													
施工機械		最大粒径mm 5 5 5 5 25mm割合(%) 11.5 20.0 22.5 12.0 アスファルト割合(%) 5.0 5.5 4.5 4.5 透水係数(%) 1.21×10^{-2} 1.44×10^{-2} 1.34×10^{-2} 1.35×10^{-2} 安定度 (kg) 295 612 812 512																													
試験舗装区間 平面図		オ1工区 都道405号線 千代田区有楽町2丁目~中央区銀座5丁目地区 (有楽町交差点) オ2工区 都道407号線 渋谷区幡ヶ谷2丁目~本町2丁目 (幡ヶ谷区民会館前) オ3工区 主要地方道307号線 豊島区金町3丁目~金町埠頭 (金町埠頭前)																													
現在までに 得られたおもな調査観測の結果・ 今後の問題点など		現在、追跡調査中																													

		整理番号	A-12-4	
試験舗装名	シフフリフト工		路線名	一般国道1号
所在地	静岡県 都道 竜泉市郡 浦泉町 丁目 番地		試験舗装の目的	・シフフリフト工法の交通に対する適用性を見出すための試験舗装である。
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				
報告書 報告者 表題 年月掲載 誌など	なし		調査力の 記入者	所 属 静岡県道工事事務所管理課 (TEL) 0542-54-4611 (M65-268) 氏 名 園田 充
担当 機関	計画 (TEL) 静岡県道工事事務所 管理課	設計 (TEL) 静岡県道工事事務所 管理課	工事 (TEL) 世紀建設株式会社 日本道路株式会社	
観測 (課名など)	観測 (TEL)	協力機関 (TEL)		
施工 年度	48	供用開始年月 昭和49年3月	観測予定年月 昭和 年 月まで	観測終了年月 昭和 年 月
現在交通量 (台/日・1方向) (台/日・車線・1方向)	全交通量	10,900	大型車 交通量	4,040
		10,900		4,040
試験舗装の 内容	1. 施工規模 延長 $L = 3,020\text{m}$ 巾 $W = 7.5\text{m}$ 面積 $A = 22,850\text{m}^2$ 2. 使用材料 表層 碎石 5.6.7号, 砂, スクリンダス, 石粉 基層 碎石 6.7号, 砂, スクリンダス, 石粉 路盤 粒度調整碎石 3. 使用機械 表層 ASフィニッシャー(セダラピッツ) + MR + TR 基層 " " " " " " 基層 湿地フルドーザ " " " "			
試験舗装区間 平面図 (距離標, 目 標物件, 区 間の配置 など)				
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	1. 基準強度 $2,398\text{kg/cm}^2$ に対して施工強度はほぼ100%に達している 配合設定強度 $2,393\text{kg/cm}^2$ 2. 締固率の変化については、コアを上中下に分割した場合、中上下の順で 締固まっている。 3. 材料の分離は見られない。 4. 平性については 基層 4~6, 基層 2, 表層 0.7 5. 交通解放 約 60°C 時間約 30°C になる。気温約 10°C			

試験舗装名		東名阪道路シツクリ工試験施工		整理番号	A-12-5	
所在地		都道府県 東京都 市町村 四谷区 番地		路線名	近畿自動車道名古屋亀山線	
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	1) 本線工事用道路として使用するため、他のいかなる工法より、短日時に容易に施工可能な工法の実施確認。 2) 本線に供するため、路盤の機械的強度、両者の通行に利用するかの確認。 3) 使用後、舗装断面計画より利用可能な構築物へ一部は供するかの確認。 4) CBR値の低い不良工の路面工法として、舗装が可能かとの確認。 5) シツクリ工法としての有効性の確認。	
または試験舗装の説明図				調査カードの記入者	所属 日本道路公団名古屋管理局 (TEL) 名古屋事務所 0533-16) 8245 氏名 倉橋 稔	
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など	第13回 業務研究発表会論文集 昭和46年 第10回 日本道路会議一般論文集 昭和46年 倉橋、林、林、シツクリ工法による7m幅舗装の試験施工 道路建設 3.1122 No.210			発表または報告の予定		
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	設計 (TEL)	工事 (TEL)			
	名古屋建設局工務課	名古屋工務所	株式会社 渡辺組	03 (453) 7351		
	観測 (TEL)	協力機関 (TEL)				
	東名阪管理事務所 0573-1261-3120-2	名古屋管理局補修課 0586 (76) 1111				
施工年度	供用開始年月 昭和45年3月		観測予定年月 昭和49年 月まで	観測終了年月 昭和 年 月		
現在交通量 (台・日1方向) (台・日1車線・1方向)	全交通量	大型車交通量	交通量観測年月日	昭和49年4月 日		
	3750 3750	930 930				
試験舗装の内容	施工内容 延長 810m 面積 4440㎡ (A=上部路床材 (40cm) 36m B=路盤15cm (2層) 30m) 工法 シツクリ工法による施工 (下層路盤 22cm 727mm 空気処理) 粒度 75μm 40.25 20.10 5.0 0.60 0.30 0.15 試験結果 安定度 100 100 100 100 100 100 100 山形利 100 100 100 100 100 100 100 使用材料 21-727mm 890 (全入度89、散乱点86) 山形利 100 100 100 100 100 100 100 施工機械 ① NS45A型 727mm ② BW-200型振動ローラー ③ WP15 A4807 ④ 90cm 244cm 244cm					
試験舗装区間平面図						
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	調査結果 1) 路面は通常のコンクリート路面より振動ローラーを用いた場合、密着性が良好で、2) 3) 4) 5) 6) 7) 8) 9) 10) 11) 12) 13) 14) 15) 16) 17) 18) 19) 20) 21) 22) 23) 24) 25) 26) 27) 28) 29) 30) 31) 32) 33) 34) 35) 36) 37) 38) 39) 40) 41) 42) 43) 44) 45) 46) 47) 48) 49) 50) 51) 52) 53) 54) 55) 56) 57) 58) 59) 60) 61) 62) 63) 64) 65) 66) 67) 68) 69) 70) 71) 72) 73) 74) 75) 76) 77) 78) 79) 80) 81) 82) 83) 84) 85) 86) 87) 88) 89) 90) 91) 92) 93) 94) 95) 96) 97) 98) 99) 100) 101) 102) 103) 104) 105) 106) 107) 108) 109) 110) 111) 112) 113) 114) 115) 116) 117) 118) 119) 120) 121) 122) 123) 124) 125) 126) 127) 128) 129) 130) 131) 132) 133) 134) 135) 136) 137) 138) 139) 140) 141) 142) 143) 144) 145) 146) 147) 148) 149) 150) 151) 152) 153) 154) 155) 156) 157) 158) 159) 160) 161) 162) 163) 164) 165) 166) 167) 168) 169) 170) 171) 172) 173) 174) 175) 176) 177) 178) 179) 180) 181) 182) 183) 184) 185) 186) 187) 188) 189) 190) 191) 192) 193) 194) 195) 196) 197) 198) 199) 200) 201) 202) 203) 204) 205) 206) 207) 208) 209) 210) 211) 212) 213) 214) 215) 216) 217) 218) 219) 220) 221) 222) 223) 224) 225) 226) 227) 228) 229) 230) 231) 232) 233) 234) 235) 236) 237) 238) 239) 240) 241) 242) 243) 244) 245) 246) 247) 248) 249) 250) 251) 252) 253) 254) 255) 256) 257) 258) 259) 260) 261) 262) 263) 264) 265) 266) 267) 268) 269) 270) 271) 272) 273) 274) 275) 276) 277) 278) 279) 280) 281) 282) 283) 284) 285) 286) 287) 288) 289) 290) 291) 292) 293) 294) 295) 296) 297) 298) 299) 300) 301) 302) 303) 304) 305) 306) 307) 308) 309) 310) 311) 312) 313) 314) 315) 316) 317) 318) 319) 320) 321) 322) 323) 324) 325) 326) 327) 328) 329) 330) 331) 332) 333) 334) 335) 336) 337) 338) 339) 340) 341) 342) 343) 344) 345) 346) 347) 348) 349) 350) 351) 352) 353) 354) 355) 356) 357) 358) 359) 360) 361) 362) 363) 364) 365) 366) 367) 368) 369) 370) 371) 372) 373) 374) 375) 376) 377) 378) 379) 380) 381) 382) 383) 384) 385) 386) 387) 388) 389) 390) 391) 392) 393) 394) 395) 396) 397) 398) 399) 400) 401) 402) 403) 404) 405) 406) 407) 408) 409) 410) 411) 412) 413) 414) 415) 416) 417) 418) 419) 420) 421) 422) 423) 424) 425) 426) 427) 428) 429) 430) 431) 432) 433) 434) 435) 436) 437) 438) 439) 440) 441) 442) 443) 444) 445) 446) 447) 448) 449) 450) 451) 452) 453) 454) 455) 456) 457) 458) 459) 460) 461) 462) 463) 464) 465) 466) 467) 468) 469) 470) 471) 472) 473) 474) 475) 476) 477) 478) 479) 480) 481) 482) 483) 484) 485) 486) 487) 488) 489) 490) 491) 492) 493) 494) 495) 496) 497) 498) 499) 500) 501) 502) 503) 504) 505) 506) 507) 508) 509) 510) 511) 512) 513) 514) 515) 516) 517) 518) 519) 520) 521) 522) 523) 524) 525) 526) 527) 528) 529) 530) 531) 532) 533) 534) 535) 536) 537) 538) 539) 540) 541) 542) 543) 544) 545) 546) 547) 548) 549) 550) 551) 552) 553) 554) 555) 556) 557) 558) 559) 560) 561) 562) 563) 564) 565) 566) 567) 568) 569) 570) 571) 572) 573) 574) 575) 576) 577) 578) 579) 580) 581) 582) 583) 584) 585) 586) 587) 588) 589) 590) 591) 592) 593) 594) 595) 596) 597) 598) 599) 600) 601) 602) 603) 604) 605) 606) 607) 608) 609) 610) 611) 612) 613) 614) 615) 616) 617) 618) 619) 620) 621) 622) 623) 624) 625) 626) 627) 628) 629) 630) 631) 632) 633) 634) 635) 636) 637) 638) 639) 640) 641) 642) 643) 644) 645) 646) 647) 648) 649) 650) 651) 652) 653) 654) 655) 656) 657) 658) 659) 660) 661) 662) 663) 664) 665) 666) 667) 668) 669) 670) 671) 672) 673) 674) 675) 676) 677) 678) 679) 680) 681) 682) 683) 684) 685) 686) 687) 688) 689) 690) 691) 692) 693) 694) 695) 696) 697) 698) 699) 700) 701) 702) 703) 704) 705) 706) 707) 708) 709) 710) 711) 712) 713) 714) 715) 716) 717) 718) 719) 720) 721) 722) 723) 724) 725) 726) 727) 728) 729) 730) 731) 732) 733) 734) 735) 736) 737) 738) 739) 740) 741) 742) 743) 744) 745) 746) 747) 748) 749) 750) 751) 752) 753) 754) 755) 756) 757) 758) 759) 760) 761) 762) 763) 764) 765) 766) 767) 768) 769) 770) 771) 772) 773) 774) 775) 776) 777) 778) 779) 780) 781) 782) 783) 784) 785) 786) 787) 788) 789) 790) 791) 792) 793) 794) 795) 796) 797) 798) 799) 800) 801) 802) 803) 804) 805) 806) 807) 808) 809) 810) 811) 812) 813) 814) 815) 816) 817) 818) 819) 820) 821) 822) 823) 824) 825) 826) 827) 828) 829) 830) 831) 832) 833) 834) 835) 836) 837) 838) 839) 840) 841) 842) 843) 844) 845) 846) 847) 848) 849) 850) 851) 852) 853) 854) 855) 856) 857) 858) 859) 860) 861) 862) 863) 864) 865) 866) 867) 868) 869) 870) 871) 872) 873) 874) 875) 876) 877) 878) 879) 880) 881) 882) 883) 884) 885) 886) 887) 888) 889) 890) 891) 892) 893) 894) 895) 896) 897) 898) 899) 900) 901) 902) 903) 904) 905) 906) 907) 908) 909) 910) 911) 912) 913) 914) 915) 916) 917) 918) 919) 920) 921) 922) 923) 924) 925) 926) 927) 928) 929) 930) 931) 932) 933) 934) 935) 936) 937) 938) 939) 940) 941) 942) 943) 944) 945) 946) 947) 948) 949) 950) 951) 952) 953) 954) 955) 956) 957) 958) 959) 960) 961) 962) 963) 964) 965) 966) 967) 968) 969) 970) 971) 972) 973) 974) 975) 976) 977) 978) 979) 980) 981) 982) 983) 984) 985) 986) 987) 988) 989) 990) 991) 992) 993) 994) 995) 996) 997) 998) 999) 1000) 1001) 1002) 1003) 1004) 1005) 1006) 1007) 1008) 1009) 1010) 1011) 1012) 1013) 1014) 1015) 1016) 1017) 1018) 1019) 1020) 1021) 1022) 1023) 1024) 1025) 1026) 1027) 1028) 1029) 1030) 1031) 1032) 1033) 1034) 1035) 1036) 1037) 1038) 1039) 1040) 1041) 1042) 1043) 1044) 1045) 1046) 1047) 1048) 1049) 1050) 1051) 1052) 1053) 1054) 1055) 1056) 1057) 1058) 1059) 1060) 1061) 1062) 1063) 1064) 1065) 1066) 1067) 1068) 1069) 1070) 1071) 1072) 1073) 1074) 1075) 1076) 1077) 1078) 1079) 1080) 1081) 1082) 1083) 1084) 1085) 1086) 1087) 1088) 1089) 1090) 1091) 1092) 1093) 1094) 1095) 1096) 1097) 1098) 1099) 1100) 1101) 1102) 1103) 1104) 1105) 1106) 1107) 1108) 1109) 1110) 1111) 1112) 1113) 1114) 1115) 1116) 1117) 1118) 1119) 1120) 1121) 1122) 1123) 1124) 1125) 1126) 1127) 1128) 1129) 1130) 1131) 1132) 1133) 1134) 1135) 1136) 1137) 1138) 1139) 1140) 1141) 1142) 1143) 1144) 1145) 1146) 1147) 1148) 1149) 1150) 1151) 1152) 1153) 1154) 1155) 1156) 1157) 1158) 1159) 1160) 1161) 1162) 1163) 1164) 1165) 1166) 1167) 1168) 1169) 1170) 1171) 1172) 1173) 1174) 1175) 1176) 1177) 1178) 1179) 1180) 1181) 1182) 1183) 1184) 1185) 1186) 1187) 1188) 1189) 1190) 1191) 1192) 1193) 1194) 1195) 1196) 1197) 1198) 1199) 1200) 1201) 1202) 1203) 1204) 1205) 1206) 1207) 1208) 1209) 1210) 1211) 1212) 1213) 1214) 1215) 1216) 1217) 1218) 1219) 1220) 1221) 1222) 1223) 1224) 1225) 1226) 1227) 1228) 1229) 1230) 1231) 1232) 1233) 1234) 1235) 1236) 1237) 1238) 1239) 1240) 1241) 1242) 1243) 1244) 1245) 1246) 1247) 1248) 1249) 1250) 1251) 1252) 1253) 1254) 1255) 1256) 1257) 1258) 1259) 1260) 1261) 1262) 1263) 1264) 1265) 1266) 1267) 1268) 1269) 1270) 1271) 1272) 1273) 1274) 1275) 1276) 1277) 1278) 1279) 1280) 1281) 1282) 1283) 1284) 1285) 1286) 1287) 1288) 1289) 1290) 1291) 1292) 1293) 1294) 1295) 1296) 1297) 1298) 1299) 1300) 1301) 1302) 1303) 1304) 1305) 1306) 1307) 1308) 1309) 1310) 1311) 1312) 1313) 1314) 1315) 1316) 1317) 1318) 1319) 1320) 1321) 1322) 1323) 1324) 1325) 1326) 1327) 1328) 1329) 1330) 1331) 1332) 1333) 1334) 1335) 1336) 1337) 1338) 1339) 1340) 1341) 1342) 1343) 1344) 1345) 1346) 1347) 1348) 1349) 1350) 1351) 1352) 1353) 1354) 1355) 1356) 1357) 1358) 1359) 1360) 1361) 1362) 1363) 1364) 1365) 1366) 1367) 1368) 1369) 1370) 1371) 1372) 1373) 1374) 1375) 1376) 1377) 1378) 1379) 1380) 1381) 1382) 1383) 1384) 1385) 1386) 1387) 1388) 1389) 1390) 1391) 1392) 1393) 1394) 1395) 1396) 1397) 1398) 1399) 1400) 1401) 1402) 1403) 1404) 1405) 1406) 1407) 1408) 1409) 1410) 1411) 1412) 1413) 1414) 1415) 1416) 1417) 1418) 1419) 1420) 1421) 1422) 1423) 1424) 1425) 1426) 1427) 1428) 1429) 1430) 1431) 1432) 1433) 1434) 1435) 1436) 1437) 1438) 1439) 1440) 1441) 1442) 1443) 1444) 1445) 1446) 1447) 1448) 1449) 1450) 1451) 1452) 1453) 1454) 1455) 1456) 1457) 1458) 1459) 1460) 1461) 1462) 1463) 1464) 1465) 1466) 1467) 1468) 1469) 1470) 1471) 1472) 1473) 1474) 1475) 1476) 1477) 1478) 1479) 1480) 1481) 1482) 1483) 1484) 1485) 1486) 1487) 1488) 1489) 1490) 1491) 1492) 1493) 1494) 1495) 1496) 1497) 1498) 1499) 1500) 1501) 1502) 1503) 1504) 1505) 1506) 1507) 1508) 1509) 1510) 1511) 1512) 1513) 1514) 1515) 1516) 1517) 1518) 1519) 1520) 1521) 1522) 1523) 1524) 1525) 1526) 1527) 1528) 1529) 1530) 1531) 1532) 1533) 1534) 1535) 1536) 1537) 1538) 1539) 1540) 1541) 1542) 1543) 1544) 1545) 1546) 1547) 1548) 1549) 1550) 1551) 1552) 1553) 1554) 1555) 1556) 1557) 1558) 1559) 1560) 1561) 1562) 1563) 1564) 1565) 1566) 1567) 1568) 1569) 1570) 1571) 1572) 1573) 1574) 1575) 1576) 1577) 1578) 1579) 1580) 1581) 1582) 1583) 1584) 1585) 1586) 1587) 1588) 1589) 1590) 1591) 1592) 1593) 1594) 1595) 1596) 1597) 1598) 1599) 1600) 1601) 1602) 1603) 1604) 1605) 1606) 1607) 1608) 1609) 1610) 1611) 1612) 1613) 1614) 1615) 1616) 1617) 1618) 1619) 1620) 1621) 1622) 1623) 1624) 1625) 1626) 1627) 1628) 1629) 1630) 1631) 1632) 1633) 1634) 1635) 1636) 1637) 1638) 1639) 1640) 1641) 1642) 1643) 1644) 1645) 1646) 1647) 1648) 1649) 1650) 1651) 1652) 1653) 1654) 1655) 1656) 1657) 1658) 1659) 1660) 1661) 1662) 1663) 1664) 1665) 1666) 1667) 1668) 1669) 1670) 1671) 1672) 1673) 1674) 1675) 1676) 1677) 1678) 1679) 1680) 1681) 1682) 1683) 1684) 1685) 1686) 1687) 1688) 1689) 1690) 1691) 1692) 1693) 1694) 1695) 1696) 1697) 1698) 1699) 1700) 1701) 1702) 1703) 1704) 1705) 1706) 1707) 1708) 1709) 1710) 1711) 1712) 1713) 1714) 1715) 1716) 1717) 1718) 1719) 1720) 1721) 1722) 1723) 1724) 1725) 1726) 1727) 1728) 1729) 1730) 1731) 1732) 1733) 1734) 1735) 1736) 1737) 1738) 1739) 1740) 1741) 1742) 1743) 1744) 1745) 1746) 1747) 1748) 1749) 1750) 1751) 1752) 1753) 1754) 1755) 1756) 1757) 1758) 1759) 1760) 1761) 1762) 1763) 1764) 1765) 1766) 1767) 1768) 1769) 1770) 1771) 1772) 1773) 1774) 1775) 1776) 1777) 1778) 1779) 1780) 1781) 1782) 1783) 1784) 1785) 1786) 1787) 1788) 1789) 1790) 1791) 1792) 1793) 1794) 1795) 1796) 1797) 1798) 1799) 1800) 1801) 1802) 1803) 1804) 1805) 1806) 1807) 1808) 1809) 1810) 1811) 1812) 1813) 1814) 1815) 1816) 1817) 1818) 1819) 1820) 1821) 1822) 1823) 1824) 1825) 1826) 1827) 1828) 1829) 1830) 1831) 1832) 1833) 1834) 1835) 1836) 1837) 1838) 1839) 1840) 1841) 1842) 1843) 1844) 1845) 1846) 1847) 1848) 1849) 1850) 1851) 1852) 1853) 1854) 1855) 1856) 1857) 1858) 1859) 1860) 1861) 1862) 1863) 1864) 1865) 1866) 1867) 1868) 1869) 1870) 1871) 1872) 1873) 1874) 1875) 1876) 1877) 1878) 1879) 1880) 1881) 1882) 1883) 1884) 1885) 1886) 1887) 1888) 1889) 1890) 1891) 1892) 1893) 1894) 1895) 1896) 1897) 1898) 1899) 1900) 1901) 1902) 1903) 1904) 1905) 1906) 1907) 1908) 1909) 1910) 1911) 1912) 1913) 1914) 1915) 1916) 1917) 1918) 1919) 1920) 1921) 1922) 1923) 1924) 1925) 1926) 1927) 1928) 1929) 1930) 1931) 1932) 1933) 1934) 1935) 1936) 1937) 1938) 1939) 1940) 1941) 1942) 1943) 1944) 1945) 1946) 1947) 1948) 1949) 1950) 1951) 1952) 1953) 1954) 1955) 1956) 1957) 1958) 1959) 1960) 1961) 1962) 1963) 1964) 1965) 1966) 1967) 1968) 1969) 1970) 1971) 1972) 1973) 1974) 1975) 1976) 1977) 1978) 1979) 1980) 1981) 1982) 1983) 1984) 1985) 1986) 1987) 1988) 1					

試験舗装名		フルデプス		整理番号	A-12-6																																
所在地		神奈川県 川崎市 磯子区 箱根町 丁目番地		路線名	一般県道大瀬谷小瀬谷線																																
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	現在の舗装断面では表層と中層の厚さが決定しているが今回の施工では路床工のCBRが0.6%と1%の軟弱地盤に属しさらに火山岩の大部分がまじり路床を深く掘削することはグライマイトの使用困難から施工問題がありその他の方法では工期が長びくため試験的にフルデプスを採用することにした。																																
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		正田武彦、金野正利、川田守男、塚原国夫 リソリット工法によるフルデプス舗装の実施例 舗装 Vol 102 (昭和49.2)		調査カードの記入者	所属 工部道路補修課補修係 (TEL) 045-201-1111 氏名 金子穂積																																
担当機関 (課名など)		計画 (TEL)	工部道路補修課補修係 045-201-1111	設計 (TEL)	小田原工事事務所道路補修課 0465-34-4141	工事 (TEL)	(株) 勝保組 0460-2-3321																														
施工年度		46	供用開始年月	昭和46年12月	観測予定年月	昭和57年12月まで	観測終了年月	昭和 年 月																													
現在交通量 (台・日1方向)		全交通量	713/12月	大型車 交通量	147/12月	交通量観測年月日	昭和43年 6 月 日																														
試験舗装の内容		1) 区間延長 145m 巾 7.55~8.15m 面積 1133.1m ² 2) 工法 フルデプス舗装の断面図通り 3) 配合 <table border="1"> <thead> <tr> <th>現成利の粗粒</th> <th>配合率 (%)</th> <th>粒 度 mm</th> <th>規定度 (kg)</th> <th>10-連篩通過率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20</td> <td>100</td> <td>25</td> <td>0.74</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>4.75</td> <td>6.5</td> <td>100</td> <td>55.3</td> <td>6.5</td> </tr> <tr> <td>75</td> <td>5.9</td> <td>100</td> <td>83.3</td> <td>31.8</td> </tr> <tr> <td>150</td> <td></td> <td></td> <td>4.9</td> <td>74.5</td> </tr> <tr> <td>300</td> <td></td> <td></td> <td>3.6</td> <td>5.3</td> </tr> </tbody> </table>						現成利の粗粒	配合率 (%)	粒 度 mm	規定度 (kg)	10-連篩通過率 (%)	20	100	25	0.74	100	4.75	6.5	100	55.3	6.5	75	5.9	100	83.3	31.8	150			4.9	74.5	300			3.6	5.3
現成利の粗粒	配合率 (%)	粒 度 mm	規定度 (kg)	10-連篩通過率 (%)																																	
20	100	25	0.74	100																																	
4.75	6.5	100	55.3	6.5																																	
75	5.9	100	83.3	31.8																																	
150			4.9	74.5																																	
300			3.6	5.3																																	
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など		4) 使用材料 表層にアスファルト、中層に粗粒式アスコン、底層に粗粒式アスコン、遮断層に山砂 (厚10cm) 土層に山砂 5) 施工機械 ブルドーザ 小松 D-30 マキタロータリー 旭建設 8~10t グリッドロータリー 旭建設 8~15t																																			
試験舗装区間 平面図																																					
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		現在まで約3年を経過しているが異状は認められない。																																			

2. コンクリート舗装に関する調査カード

試験舗装名		東北道矢板～白河間 コンクリート舗装追跡調査		整理番号	C-1-1		
所在地	栃木 都道府県 矢板 郡 片岡 町 丁目 番地			路線名	高速自動車国道東北横貫自動車道川口～新		
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	昭和48年7月から、東北道矢板～白河間において我国で初めて高速道路にセメントコンクリート舗装を施工しているが、果たしその設計法、施工上の数々の問題点が解決のまゝ今回の実施に取り入れられており、以後のセメントコンクリート舗装の設計、施工に解決しておかねばならぬ問題が提起された。 本調査では、上記主旨にのっとり主に舗装設計方針の妥当性、施工実態その他、使用後数年の経年変化を追跡し、これを総合的に解決しようとするものである。		
また試験舗装の説明図				調査カードの記入者	所 属 日本道路公団試験所コンクリート試験 (TEL) 0427-91-1621 氏 名 三和 久勝		
報告書 報告者 表題 年 月 掲載 誌など	なし			発表または報告の予定	日本道路公団試験所報告 その他		
担 当 機 関 (課名など)	計画 (TEL)	日本道路公団 東京一建設 局 03-502-7431	設計 (TEL)	黒磯工事事務所 02876-2-3511~3	工事 (TEL)	大成道路・世記建設・日本舗装 03(57)19431 03(64)13281 03(57)75771 渡辺組・日本道路・鹿島道路 03(45)77151 03(57)16881 03(42)61941	
	観測 (TEL)	黒磯工事事務所 02876-2-3511 東京一管理局 0487-57-5181	協力機関 (TEL)	日本道路公団試験所 0427-91-1621			
施 工 工 度	48～49	供用開始年月	昭和48年12月	観測予定年月	昭和59年10月まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日・車線・1方向)	全交通量		大 型 車 交 通 量		交通量観 測年月日		昭和 年 月 日
試験舗装の 内容	(1) 舗装構造設計のための調査 (2) 構造物取付け部の調査 (3) 連続RC舗装に関する調査 (4) 路面の経年変化調査 (5) 目地に関する調査 (6) コンクリート材料の特性調査						
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など							
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)							
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	資料収集中						

整理番号		C-2-1	
試験舗装名		コンクリート試験舗装	
所在地		茨城県那珂市東海町松井	
試験舗装の断面図		試験舗装の目的	
また試験舗装の説明図		コンクリート舗装区間にリング舗装版縁部に鉄カブをを入れて補強したものであり鉄網を使用し鉄筋量や目地間隔を変化させて舗装版の補強方法と比較検討する。	
報告書 報告者 表題 掲載 誌など		調査カードの記入者	
土木技術資料 12-10		所属 (TEL) 茨城県土木部道路建設課 舗装係 0292 (2) 5845 氏名 笑輪和朗	
計画 (TEL) 土木研究所舗装研究室 0472 (51) 1251		設計 (TEL) 大宮土木事務所工務一課 02955 (2) 2151	
観測 (TEL) 土木研究所 大宮土木 0472 (51) 1251 02955 (2) 2151		協力機関 (TEL) 大宮土木事務所 02955 (2) 3151	
施工年度 38		供用開始年月 昭和39年3月	
現在交通量 (台/日・1方向) 全交通量 2040		大型車交通量 730	
観測終了年月 昭和46年		観測年月日 昭和46年 月 日	
試験舗装の内容		鉄筋の組合せ	
施工規模		鉄筋の組合せ	
工法		鉄筋の組合せ	
配合		鉄筋の組合せ	
使用材料		鉄筋の組合せ	
施工機械		鉄筋の組合せ	
など		鉄筋の組合せ	
試験舗装区間平面図		鉄筋の組合せ	
距離標、目標物件、区間の配置など		鉄筋の組合せ	
現在までに得られたおもな調査観測の結果、今後の問題点など		鉄筋の組合せ	

試験舗装名		矢板バハス 30フィート試験舗装		整理番号	C-2-2		
所在地	栃木 都道府県 矢板 郡 区 町 丁目 番地			路線名	国道 4号線		
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図	コンクリート アスファルト 砂利 砂 35cm (厚さ10cm) アスファルト 1層 (厚さ5cm)			試験舗装の目的	1) 試験舗装の主な目的は圧着系中間層の試験であるが、それと共にコンクリート版の補強効果としてφ6mmの鉄筋を1層、および2層にφ13mmの異形鉄筋を上下層に施工して補強する舗装版強化の比較調査を行うものである。		
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など	土木研究所 資料 561, 関根道31号 616 試験道路に於ける試験調査報告書 691 860 関東地区 昭和43年度コンクリート試験舗装 (矢板バハス)			調査カードの記入者	所属 (TEL) 関東建設研究所 0473-88-2141 氏名 月 成 稔		
担当機関 (課名など)	計画 (TEL)	土木研究所 舗装研究室 宇都宮国道工事2箇所 関東建設研究所	設計 (TEL)	宇都宮国道工事2箇所 0286 (34) 9151-4	工事 (TEL)	辰田建設株式会社 日本舗装株式会社	
	観測 (TEL)	関東建設研究所 0473-88-2141	協力機関 (TEL)	宇都宮国道工事2箇所 0286 (34) 9151-4			
施工年度	43	供用開始年月	昭和44年 月	観測予定年月	昭和43年 10月まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通量 (台日・1方向)	全交通量		大型車交通量	5500	交通量観測年月日	昭和48年 2月 日	
試験舗装の内容	1) 区画延長 100m / 2 x 5工区 = 500m 2) 使用材料 鉄筋 φ6mm 異形鉄筋 φ13mm コンクリート 520 x 62 x 30cm セメント 220kg/m³ 3) 目地間隔 膨脹目地間隔: 100cm 固定目地間隔: 10m 4) 施工機械 コンクリートスレーダ アスファルトスプレー ローラー バンプローラー						
試験舗装区間平面図 (距離標, 目録物件, 区間の配置など)							
現在までに得られた主な調査観測の結果・今後の問題点など	コンクリート舗装の欠陥が目地部における角欠けに集中され、次第に発達し、同時に版の中央部にもヒビレが発生するものと考へてよい。 このうち角欠けは車輪の衝撃の影響が大きく、ヒビレは荷重の繰り返しによる版の疲労破壊と考へられる。						

試験舗装名		新大宮バイパス舗装工事		整理番号	C-3-1		
所在地		埼玉県 都道府県 戸田 市 区 西 町 丁 丁目 番地		路線名	国道17号線(新大宮バイパス)		
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	コンクリート舗装において、膨張地内隔を大きくした場合の、舗装版に与える影響等についての実験目的		
					調査カードの記入者	所 属 大宮国道工事事務所 工務課 (TEL) 0486-63-4265 氏 名 坂口 哲哉	
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など				発表または報告の予定			
担 当 機 関 (課名など)	計画 (TEL)	大宮国道工事事務所 0486-63-4265	設計 (TEL)	大宮国道工事事務所 工務課 0486-63-4265	工事 (TEL)	新大宮バイパス共同企業体 代表者 日本舗装(株) 03-567-8171	
	観測 (TEL)	戸田技術事務所 0473-88-2141	協力機関 (TEL)				
施 工 年度	44	供用開始年月	昭和45年1月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和 年 月
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量	31,100	大型車 交通量	7,150	交通量観測年月日	昭和49年2月19日	
試験舗装の内容 〔施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など〕	(1) 区間延長 720m/20m x 10スパン = 720m						
	(2) 膨張地内隔 試験舗装区間は1日の作業量720mを10スパンとし、その他の区間は120mで施工した。						
	(3) 伸縮地内隔 試験舗装区間、その他の区間とも8m間隔で施工した。						
試験舗装区間 平面図 〔距離標、目 標物件、区 間の配置 など〕							
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など							

試験舗装名		茂田地セメントコンクリート試験舗装		整理番号	C-3-2	
所在地		北海道 釧路市 上磯町 手取 茂田地		路線名	一般国道 228号	
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	膨張性混合剤とセメントコンクリート舗装に用いて、どの程度まで収縮目地を省略できるかを調査する。	
また試験舗装の説明図						
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		第15回 北海道開発局技術研究会論文集 「セメントコンクリートの試験舗装」		調査カードの記入者	所属 (TEL) 北海道開発局土木試験所 011-841-1111 氏名 美馬 孝	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 北海道開発局函館開発建設部 観測 (TEL) 北海道開発局函館開発建設部		工事 (TEL)	北海道開発局函館開発建設部	
施工年度		昭和46年10月		観測終了年月		昭和48年4月
現在交通量 (台/日・1方向) (台/日1車線1方向)		全交通量 1,614		大型車交通量 125		交通量観測年月日 昭和49年6月25日
試験舗装の内容		1. 区間延長 L=368m 2. 使用材料 セメント: 普通ポルトランド 膨張剤: テンカC.S.A.およびサノゾアル 分散剤: プラスチックリット 下層路盤: 切込砂利 40mm 凍上抑割層: 切込砂利 80mm 3. 凍上防止工法として蓋工法 4. 内容 膨張性混合剤を用いたセメントコンクリート舗装版のひずみ、温度変化、長さの変化などを調査し、無収縮セメントコンクリート版、普通セメントコンクリート版との比較を行い、収縮目地間隔を検討した。				
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など						
試験舗装区間平面図						
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		調査観測の結果 1. コンクリート打設時の気象 2. コンクリート版のひずみおよび温度変化 3. " " 路面の平坦性 4. " " の長さの変化 5. " " のひびわれ 無収縮、膨張、普通セメントコンクリートを用いた版について比較し、収縮目地間隔決定のための資料を得た。				

試験舗装名		長浜バイパス 小堀舗装工事(目地材試験)		整理番号	C-3-3																																										
所在地	滋賀 都道府県 長浜 郡 小堀 町 丁目 番地			路線名	国道8号線(長浜バイパス)																																										
試験舗装の断面図	長浜バイパス標準断面図(小堀舗装区間) コンクリート舗装厚 25cm アスファルト中間層厚 4cm 総工厚 16cm			試験舗装の目的	目地はコンクリート舗装の最大の弱点である 最近各メーカーでも各種目地材が開発されて きているが、新しい材料だけに供用実績がなく これらを評価するために現場実用性試験 をするものである。																																										
また試験舗装の説明図				調査カードの記入者	所属 近畿技術事務所 (TEL) 0720-56-1941 氏名 三原清一																																										
報告書 報告者 表題 年月 掲載誌 など	土木研究所資料 860号 技術事務所成果報告書 神田 近藤 飯島 「コンクリート舗装用目地材の現場試験について」 第11回、日本道路会議論文集			発表または報告の予定	技術事務所 成果報告 549																																										
担当機関 (課名など)	計画 土木研究所 (TEL) 舗装研究室 化学科 観測 近畿技術事務所 (TEL) 0720-56-1941		設計 滋賀国道工事事務所 (TEL) 0775-23-1741 協力機関 (TEL)	工事 (TEL)	大成道路K.K																																										
施工年度	46		供用開始年月	昭和47年10月		観測予定年月	昭和50年3月まで																																								
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)	全交通量 10,709		大型車 交通量	3,740		交通量観測年月日	昭和48年 月 日 平均																																								
試験舗装の内容	<table border="1"> <thead> <tr> <th>車線</th> <th>車道</th> <th>車道</th> <th>車道</th> <th>車道</th> <th>車道</th> <th>車道</th> <th>車道</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>10</td> <td>11</td> <td>12</td> <td>13</td> <td>14</td> <td>15</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>17</td> <td>18</td> <td>19</td> <td>20</td> <td>21</td> <td>22</td> <td>23</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>30</td> <td>31</td> <td>32</td> </tr> </tbody> </table>							車線	車道	車道	車道	車道	車道	車道	車道	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
車線	車道	車道	車道	車道	車道	車道	車道																																								
1	2	3	4	5	6	7	8																																								
9	10	11	12	13	14	15	16																																								
17	18	19	20	21	22	23	24																																								
25	26	27	28	29	30	31	32																																								
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など	<table border="1"> <thead> <tr> <th>車道</th> <th>車道</th> <th>車道</th> <th>車道</th> <th>車道</th> <th>車道</th> <th>車道</th> <th>車道</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>10</td> <td>11</td> <td>12</td> <td>13</td> <td>14</td> <td>15</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>17</td> <td>18</td> <td>19</td> <td>20</td> <td>21</td> <td>22</td> <td>23</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>30</td> <td>31</td> <td>32</td> </tr> </tbody> </table>							車道	車道	車道	車道	車道	車道	車道	車道	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
車道	車道	車道	車道	車道	車道	車道	車道																																								
1	2	3	4	5	6	7	8																																								
9	10	11	12	13	14	15	16																																								
17	18	19	20	21	22	23	24																																								
25	26	27	28	29	30	31	32																																								
試験舗装区間 平面図																																															
現在までに得られたおもな調査観測の結果、今後の問題点など	1. 現在まで舗装版目地部の上下移動量は全体的に5~7mmの以下を示している 2. 伸縮量は膨脹目地では1.2cm以内同様にくり返し示しており、徐々に収縮が小さく なっている(最大1.5mmの伸縮を示している) 収縮目地は1.5mmより2.5mm が少し大きい間を示し2.4mmの伸縮を示しくり返している。 3. 目地材で現在良好(評価4.5)なものは、膨脹目地ではデココーフグレー ムガスクレット 収縮目地ではボンドシール1401、ジェットシール200、Uボ ンド3200、ゴムガスクレットの4案である。 しかし、施工時期に対し、材質と施工法を検討すればよりよい目地材の目的 と果せるものと考えられる。																																														

試験舗装名		大網道路試験舗装		整理番号	C-3-4																																					
所在地		山形 都道府県 東田川市 朝日町 大網目 番地		路線名	一般国道112号線																																					
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	コンクリート舗装の大きな欠点である目地を、大幅に少なくし、どうとなく目的で、膨張性のセメントを使用し乾燥収縮を防ぎ収縮目地間隔を60mで施工したものである。																																					
報告書 (報告者 表題年 月掲載 誌など)		48年度 膨張性セメント混和材によるコンクリート試験舗装 (東北技術事務所報告書)		調査カードの記入者	所属 東北技術事務所 (TEL) 02236-2-8211 氏名 浅岡 亮																																					
担当機関 (課名など)	計画 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211 観測 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211	設計 (TEL)	酒田工事事務所		工事 (TEL)	佐藤 道路																																				
施工年度	供用開始年月 昭和 年 月		観測予定年月 昭和 年 月	観測終了年月 昭和 年 月																																						
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日・車線・1方向)	全交通量	大型車交通量		交通量観測年月日	昭和 年 月 日																																					
試験舗装の内容	(1) 区間延長 $L = 180\text{m}$ (2) 配合 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">粗骨材</th> <th>セメント</th> <th>水</th> <th>セメント比</th> <th>単位容積</th> <th colspan="6">単位量 (kg/m³)</th> </tr> <tr> <th>最大寸法 (mm)</th> <th>スランピング (mm)</th> <th>空気量 (%)</th> <th>水 (%)</th> <th>水セメント比 (%)</th> <th>単位容積 (m³/m³)</th> <th>単位水量 (kg)</th> <th>単位セメント量 (kg)</th> <th>単位細骨材量 (kg)</th> <th>単位粗骨材量 (kg)</th> <th>単位水セメント比 (kg)</th> <th>単位水セメント比 (kg)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>40</td> <td>2.5</td> <td>4.0</td> <td>37</td> <td>0.78</td> <td>115</td> <td>280</td> <td>30</td> <td>702</td> <td>368</td> <td>860</td> <td>0.715</td> </tr> </tbody> </table>						粗骨材		セメント	水	セメント比	単位容積	単位量 (kg/m³)						最大寸法 (mm)	スランピング (mm)	空気量 (%)	水 (%)	水セメント比 (%)	単位容積 (m³/m³)	単位水量 (kg)	単位セメント量 (kg)	単位細骨材量 (kg)	単位粗骨材量 (kg)	単位水セメント比 (kg)	単位水セメント比 (kg)	40	2.5	4.0	37	0.78	115	280	30	702	368	860	0.715
粗骨材		セメント	水	セメント比	単位容積	単位量 (kg/m³)																																				
最大寸法 (mm)	スランピング (mm)	空気量 (%)	水 (%)	水セメント比 (%)	単位容積 (m³/m³)	単位水量 (kg)	単位セメント量 (kg)	単位細骨材量 (kg)	単位粗骨材量 (kg)	単位水セメント比 (kg)	単位水セメント比 (kg)																															
40	2.5	4.0	37	0.78	115	280	30	702	368	860	0.715																															
試験舗装区間 平面図 (距離標、目 標物件、区 間の配置 など)																																										
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など	① 60mスパンのほぼ中央にひび割れが発生した。この主な原因は、路盤拘束による温度応力増が原因と思われる。 ② アスファルト中間層の場合、路床からの水補給がないことからコンクリートの乾燥収縮に影響するものと思われる。路盤の構造による拘束がどのように変化するかは、今後の課題である。																																									

試験舗装名		連続鉄筋コンクリート舗装		整理番号	C-4-1	
所在地		福島県岩瀬市鏡石町丁目番地		路線名	国道4号線	
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	① 連続舗装はコンクリート舗装版の縦方向に比較的多量の鉄筋を使用し、コンクリート舗装版に生じる収縮ヒビ割れを分散させることによりコンクリート舗装版からいつという横目地を無くすものである。	
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		土木技術資料 Vol.6 No.5 " Vol.7 No.5 " Vol.9 No.2 " Vol.12 No.9		調査カードの記入者	所属 (TEL) 郡山国道 調査課 氏名	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 土木研究所	設計 (TEL) 郡山国道 工務課	工事 (TEL)	大成建設(株)仙枝店	
施工年度		昭和39年 月		観測予定年月 昭和 年 月まで 観測終了年月 昭和45年 4月		
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線1方向)		全交通量 13060	大型車交通量 5140	交通量観測年月日 昭和46年 月 日		
試験舗装の内容		(1) 区間延長 500m 鉄筋 (2) 車線 2車線 降伏点 引張強さ 伸び 曲げ試験 38~40% _{max} 52~56% _{max} 22~24mm 良 (3) コンクリート配合 4最大引張スランプ 空気量 単位水量 セメント W/C S/A S G A/F材 50mm 2.5% 4.2% 121.6g 300kg 40.5% 32.1% 629kg 640kg 0.5% (4) 路盤支持力 最大値 最小値 平均値 測定数 右側路線 8.6 3.0 5.1 6 左側路線 4.8 3.8 4.3 6 (5) コンクリート平均強度 引張係数 曲げ強度 圧縮強度 静弾性係数 動弾性係数 28.5 45.6 320 288,000 391,000				
試験舗装区間平面図 (距離標、目録物件、区間の配置など)						
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		(1) 施工後7年と過去に構造的な欠陥は見られない。長期にわたる平坦性も優れている。ポツポツも見られない。 (2) 前後の普通区間と比べ3~4年以降数回の維持修繕を施しているのに当該区間は7年間に一度も修繕をしていない。一時的な工費の割高はあるが結果的には安価になっている。 (3) コンクリート舗装版の共通した摩耗現象はあるが、構造的にも経済的にも優れた舗装である。				

試験舗装名		視木道路試験舗装		整理番号	C-4-2		
所在地		宮城県 都府県 栗田郡 栗田町 視木 町 丁 番地		路線名	国道4号線 (宮城)		
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	1. 実地試験 a) 剛性係数の測定 b) 乾燥収縮の測定 c) 弾性係数の測定 2. 載荷試験 (応力-ひずみ測定) 3. 長期観測 観測計器類 (ホールフープ型歪計 5個 その他) の埋設並びに その観測		
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など		視木道路試験舗装設置 東北大学工学部土木工学科 助教 福田 正 昭和46~昭和48年 第1報~第3報		調査カードの記入者	所属 (TEL)		
担当機関 (課名など)		計画 (TEL)	仙台工事事務所 0222-48-4131	設計 (TEL)	仙台工事事務所 0222-48-4131	工事 (TEL)	日本舗装株式会社 仙台支店 0222-33-1541
観測 (TEL)		観測 (TEL)	建設工学研究所 0222-48-4131	協力機関 (TEL)	仙台工事事務所 0222-48-4131	東北大学土木工学科	
施工年度	46	供用開始年月	昭和47年3月	観測予定年月	昭和 年 月 まで	観測終了年月	昭和49年3月
現在交通量 (台・日1方向)	全交通量	12256	大型車交通量	3456	交通量観測年月日	昭和49年6月 日	
試験舗装の内容	1) 試験仕様 工法 配合 使用材料 施工機械 など (1) 試験仕様 アスファルトコンクリート $10.87 + 5.00 \sim 10.104 + 15.00$ $h = 350 \text{ mm}$ コンクリート $10.107 \sim 10.108$ $h = 220 \text{ mm}$ (2) 使用材料 セメント 50kg $C_{20} = 7\%$ $C_{30} = 86.5\%$ $C_{BR} = 104$ (3) 使用機械 A) コンクリートポンプ車 B) コンクリート攪拌機 C) 平盤バブローカー D) スプリード E) 材料運搬車						
試験舗装区間平面図							
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	本試験の所収成果は昭和47年8月に政府土木に日本道路協会「セメントコンクリート舗装受領第1号試験舗装」アスファルトコンクリート舗装に施工例として採用された。						

試験舗装名		大土呂舗装工事 (PC舗装)					整理番号	C-4-3	
所在地		都道府県 市郡区 町村 丁目 番地					路線名	国道8号線 (福井バイパス)	
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図							試験舗装の目的	PC舗装の耐久性の確認と始め種々の重要な設計資料の採取及び経済的設計方法の検討と主目的とする。	
報告書 報告者 表題年 月掲載 誌など							調査カードの記入者	所属 (TEL)	福井工事事務所 0776-35-2661
							氏名	真狩 修	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL)	福井工事事務所 0776-35-2661	設計 (TEL)	福井工事事務所 0776-35-2661	工事 (TEL)	ヒースコンクリート KK 06-363-2221		
		観測 (TEL)	ヒースコンクリート KK 06-363-2221	協力機関 (TEL)	近畿技術事務所 0720-56-1941				
施工年度		47	供用開始年月	昭和47年3月	観測予定年月	昭和55年3月まで	観測終了年月	昭和 年 月	
現在交通量 (台・日・1方向) (台・日1車線・1方向)		全交通量	16,057	大型車 交通量	5,760	交通量観測年月日	昭和47年3月13日		
試験舗装の内容		1. 暫定2車線 2. 区間延長 横方向PC区間 6@60m = 360m 60m/4区 x 12区 = 720m 横方向RC区間 6@60m = 360m 3. 膨張目地間隔 = 60m							
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など									
試験舗装区間 平面図 距離標、目 標物件、区 間の配置 など									
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など		1. 舗装版の歪み、路床、路盤に作用する沈下量と上圧の測定正しにがバラッキが大きい。今後の測定資料の集積により評価したい。 2. 初期フラックとしてRC区間に8本出ており、今後の進行に注意を要する。							

試験舗装名		森バイパス連続鉄筋コンクリート舗装および プレストレストコンクリート舗装		整理番号	C-4-4	
所在地		北海道 市郡 森 丁目 番地		路線名	一般国道5号	
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	連続鉄筋コンクリートおよび プレストレストコンクリート舗装の 施工性・適応性を調査し、 寒冷地におけるこれらの舗装の 設計施工についての指針を 得る	
また試験舗装の説明図				調査カードの記入者	所 属 011-841-1111 (TEL) 北海道開発局土木試験所 氏 名 美 馬 孝	
報告書 報告者 表題年 月掲観 誌など		土木学会 北海道支部 研究発表論文集 昭和47年度 「森バイパスにおける特殊コンクリート舗装に ついて」— 第1報		発表ま たは報 告の予 定		
担 当 機 関 (課名など)		計 画 (TEL) 北海道開発局土木試験所 観 測 (TEL) 北海道開発局土木試験所		工 事 (TEL) 北海道開発局土木試験所 図解開発建設部		
施 工 年度		S-47		供用開始年月 昭和47年11月 観測予定年月 昭和50年6月まで 観測終了年月 昭和 年 月		
現在交通量 (台・日1方向) (台・日1車線1方向)		全交通量 2,643 2,643		大 型 車 948 交通量 948 交通量観 測年月日 昭和49年6月25日		
試験舗装の 内容		1. 区間延長 連続鉄筋コンクリート舗装 $L=1,000m$ プレストレストコンクリート舗装 アバウト部 $L=244.7 \times 2$ ポストテンション 中同部 $L=99.5 \times 4$ プレテンション				
[施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など]		2. 使用材料 連続鉄筋 普通ポルト 最大骨格寸法 $2.5m$, スラング $2.5m$, ポリリス 62.62 使用鉄筋 SD-30, 縦方向 $\phi 16$, 横方向 $\phi 13$ プレストレス 単張ポルト 最大骨格寸法 $2.5m$, スラング $5.0m$, ポリリス 0.25% PC鋼より線 (JIS S4353 6SWPR7B, 7本より $\phi 12.7$) 3. 凍上抑制工法 (1) 置換工法 4. 管理試験結果 連続鉄筋 : プレストレス コンクリートの曲げ強度 平均 $52.6 MPa$, 平均 $55.7 MPa$ 5. 内容: 一般国道5号の在来に施工 (1) がわかれ、鉄 路盤 12% の強度を鉄 骨鋼管 (横断) している。				
試験舗装区間 平面図						
現在までに 得られたお もな調査観 測の結果・ 今後の問題 点など		1. 路面摩滅係数 2. 目地陥没係数 陥没変化 3. 版内部の温度変化 4. コンクリートの材料クラック発生本数・長さ・幅 5. 鉄筋と版の摩滅係数 12% を調査し、寒冷地における特殊コンクリート舗装の設計施工についての 資料を得ている。 調査は昭和50年まで継続する予定である。				

試験舗装名		プレストレスト・コンクリート舗装		整理番号		C-4-5	
所在地		熊本 都道府県 熊本 区 長沼 町 丁目 番地		路線名		一般国道 小池竜田線	
試験舗装の断面図または試験舗装の説明図		断面図 PC舗装 板厚 15cm 不透層工 (7'-7') CER = 0.1 K₂ = 5.19%		試験舗装の目的		本所は低地帯で地下水位が高く軟弱路床であり、洪水時には冠水溢流する恐れ、路面の嵩上も最小限とし復旧入替もせず現道上にPC舗装を行い、軟弱路床での効果、耐久性、維持性の検討を行う。	
報告書 報告者 年 月 掲載 誌など		なし		調査カードの記入者		所属 熊本県土木部道路建設課 (TEL) 0963-66-1111 (内線) 氏名 森 常雄	
掲載 報告者 年 月 掲載 誌など		なし		発表または報告の予定		なし	
計画 (TEL)		熊本県道路維持課 0963-66-1111 (内線)		設計 (TEL)		熊本県熊本土木事務所 0963-67-1111	
観測 (TEL)		熊本県熊本土木事務所 0963-67-1111		協力機関 (TEL)		ビ・エス・コンクリート株式会社 092-29-2043	
工事 (TEL)		ビ・エス・コンクリート株式会社 092-29-2043		観測終了年月		昭和 年 月	
現在交通量 (台/日・1方向)		全交通量 270		大型車交通量 115		交通量観測年月日 昭和 46 年 月 日	
試験舗装の内容		(1) 区間 延長・巾・厚・舗装面積 L = 20.3m, W = 6m, A = 121.8m ²		(2) PC舗装 舗装版長 PC 100cm x 2版・RC 30cm x 1版 舗装厚 PC 15cm (付土) 2.5cm (鉄筋) RC 2.5cm		(3) コンクリート配合・圧縮強度等 C = 38.0%・S = 3.5%・FA = 28.0%・FA = 4.5%	
施工規模		(4) 使用材料 L型コン (普通ポルトランド) C = 38.0%		(5) PC舗装版施工機械 トラリー・バウ・スニャー 5m 均 1台・インバクトローラー 1台 (3L) フレキシブルバイブレーター 3台・腹式震動ジャッキポンプ 1台 グラウトミキサーポンプ 1台・発電機 5kVA 1台			
試験舗装区間平面図		S 48年度試験舗装区間 PC舗装 243m S 46年度施工 1,220m 7.2m x 7.2m 水源地 国土地理院		現在までの得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など		現在、ほとんど異常なし	

試験舗装名		加古川コンクリート試験舗装 (2)		整理番号	C-6-1
所在地		兵庫県加古川市平岡町西谷丁目番地		路線名	国道2号線(加古川バパス)
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	在来舗装版厚25cmとこれに比べた結果、無筋コンクリート舗装厚35.3028cmと版厚25cmに各種鉄鋼入舗装版の耐久性について比較検討するものであり併せて路床路面の圧密変化にも調査する。
また試験舗装の説明図				調査カードの記入者	所属 近畿技術事務所 (TEL) 0720-56-1941 氏名 三原清一
報告書 報告者 表題年 月掲載誌など		土木研究所資料 561.860号 技術事務所成果報告書 44~48		発表または報告の予定	土木研究所資料 技術事務所成果報告書 管内技術研究発表論文集
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 0472-51-1251 観測 (TEL) 0720-56-1941	設計 姫路工事業務所 (TEL) 0792-23-3901 協力機関 兵庫国道工事業務所 (TEL) 078-221-7271	工事 (TEL) 日本舗装 K.K. 03-567-8171	
施工年度 44		供用開始年月 昭和45年3月	観測予定年月 昭和53年3月まで	観測終了年月 昭和 年 月	
現在交通量 (台・日・1方向) 全交通量 12,312		大型車交通量 7,950		交通量観測年月日 昭和49年1月30日	
試験舗装の内容		1. 区間延長 40m/区 × 8 = 320m 2. R/I 湿度変化調査 路面下1mまで底挿入型R/I計器で路床路面の圧密変化調査をする。			
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など					
試験舗装区間平面図					
距離標、目標物件、区間の配置など					
現在までに得られたおもな調査観測の結果、今後の問題点など		施工時より46年度まで7回の測定結果、粒状路盤(クラッシャーラン)で盛設低工がみられ、締固め率が76~80%となっている。 この測定には時間がかかるとして全線中ほどで中止している。			

整理番号		C-6-2	
試験舗装名		米沢道路舗装工事	
所在地		山形 米沢市 町 丁目 番地	
試験舗装の断面図		試験舗装の目的	
また試験舗装の説明図		調査カードの記入者	
報告書(報告者、表題、年月掲載誌など)		所 属 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211 氏 名 浪 岡 晃	
45~48年度コンクリート舗装に関する試験施工 (東北技術事務所報告書) 試験道路におけるコンクリート試験舗装 (土木研究所資料第860号)		発表または報告の予定 46年管内技術研究発表会	
計画 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211		設計 (TEL) 山形工事事務所 0236-23-8241	
観測 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211		協力機関 (TEL) 山形工事事務所 0236-23-8241	
工事 (TEL) 世紀建設株式会社			
施工年度 45		供用開始年月 昭和45年11月 観測予定年月 昭和 年 月まで 観測終了年月 昭和 年 月	
現在交通量 (台日・1方向) 全交通量 3,834		大型車交通量 交通量観測年月日 昭和47年2月 日	
試験舗装の内容			
施工規模			
工法			
配合			
使用材料			
施工機械			
試験舗装区間平面図		試験区間 1.2km 1車内	
距離、目標物件、区間の配置など			
現在までに得られたおもな調査観測の結果、今後の問題点など		① コンクリート強度が大きい程、摩耗量が少ない。 ② 舗装表面が湿潤状態と乾燥状態の摩耗量の差は、湿潤状態の方が2~4倍多い。 (室内ラブリング試験結果) ③ 表面仕上げ方法がすり摩耗係数に及ぼす影響については、施工当初の差の影響があるが、一冬経過してからは、ほとんど差異は見られなかった。 ④ 各工法と室内摩耗、現地摩耗の関係は、フロッパーの2回掛けやフロートマシンで施工した工法の摩耗が多く見られた。しかし3年経過後の現地摩耗量と工法との関係は、各工法の差はほとんど無く表面仕上げ方法のうちが摩耗に及ぼす影響は無いものと認められる。 ⑤ 現地の摩耗量は最大3.2mm、平均1.9mm	

試験舗装名		水沢BP舗装工事		整理番号	C-6-3		
所在地		岩手県水沢市加賀町丁目番地		路線名	一般国道4号線		
試験舗装の断面図 または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	寒冷地におけるコンクリート表面の摩耗調査として、表面仕上げ方法のちがいが摩耗に及ぼす影響を主として調査するため、試験舗装を行なった。		
調査カードの記入者		所属 東北技術事務所 (TEL) 02236-2-8211 氏名 浪岡 亮		発表または報告の予定	46年管内技術研究発表会		
報告書 報告者 表題 年月掲載 誌など	45~48年度コンクリート舗装に関する試験施工 (東北技術事務所報告書) 試験道路におけるコンクリート試験舗装 (土木研究所資料第860号)						
担当機関 (課名など)	計画 (TEL) 02236-2-8211 観測 (TEL) 02236-2-8211	設計 (TEL) 0196-24-3131 協力機関 (TEL) 0196-24-3131	工事 (TEL) 前田道路建設株式会社				
施工年度	45	供用開始年月	昭和45年9月	観測予定年月	昭和 年 月まで	観測終了年月	昭和49年3月
現在交通量 (台/日・1方向) (台/日1車線・1方向)	全交通量	4,600	大型車 交通量	交通量観測年月日	昭和47年2月	日	
試験舗装の内容	(1) 区間延長 24 m 土法 × 4 = 96 m (2) 表面仕上げ方法 A 土法 → スプレッド・平面バイブレーター・2人用タンバ・板フロート・ホーキ仕上 B → フレッシュ・1人掛・板フロート・ホーキ仕上 C → 2人掛・縦フロート・板フロート・ホーキ仕上 D → 縦フロート仕上 (3) 示方配合 骨材の骨材の最大スランプ空気量単位水単位セメント絶対細骨材粗骨材AF割合 種類大寸法スランプ空気量単位水単位セメント絶対細骨材粗骨材AF割合 玉砕40 2.5 4 1.28 300 42.7 35 661 1,269 0.75						
施工規模 工法 配合 使用材料 施工機械 など	試験舗装区間 平面図 						
現在までに得られたおもな調査観測の結果・今後の問題点など	① コンクリート強度が大きい程、摩耗量が少ない。 ② 舗装面が湿潤状態と乾燥状態の摩耗量の差は、湿潤状態の方が2~4倍多い。 (室内ラベリング試験結果) ③ 表面仕上げ方法が摩耗係数に及ぼす影響については、施工当初多少の影響があるが、一冬経過してからは、ほとんど差異は見られなかった。 ④ 各工法と室内摩耗、現地摩耗の関係は、フレッシュの2回掛けやフロートマシンで施工した工法の摩耗が多く見られた。しかし3年経過後の現地摩耗量と工法との関係は、各工法の差はほとんど無く、表面仕上げ方法のちがいが摩耗に及ぼす影響は無いものと思われる。 ⑤ 現地の摩耗量は最大32 mm、平均49 mm						

試験舗装名		美々試験道路		整理番号	C-6-4	
所在地		北海道 釧路市 美々町 丁目 番地		路線名	一般国道36号	
試験舗装の断面図				試験舗装の目的	セメントコンクリート舗装の路盤に、断熱材を埋設した場合の凍上抑制効果とコンクリート舗装の挙動を調べる。	
また試験舗装の説明図						
報告者		オ27回 建設省技術研究会 講演概要		調査カードの記入者	所 属 北海道開発局土木試験所	
表題		自由課題 道路部門			(TEL) 011-841-1111	
年		昭和 年 月 日		氏名	美 馬 孝	
月		昭和 年 月 日		発表または報告の予定		
日		昭和 年 月 日				
計画 (TEL)		北海道開発局土木試験所		工事 (TEL)	北海道開発局土木試験所	
観測 (TEL)		北海道開発局土木試験所				
供用開始年月		昭和 年 月		観測予定年月	昭和 年 月 まで	
観測終了年月		昭和 年 月				
現在交通量 (台日・1方向)		全交通量		大型車交通量	交通量観測年月日	
試験舗装の内容		1. 断面延長 1 = 30M 3 = 90M		昭和 年 月 日		
施工規模		2. 使用材料 普通ポルトランドセメント、粗骨材最大寸法25mm 単位セメント量 320kg/m ³ 3.3>2.25cm 鉄筋φ-6丸筋 3.16kg/m ²				
工法		凍上抑制層：切込砂利 50mm 火山灰				
配合		下層路盤：切込砂利 50mm				
使用材料		均し砂				
施工機械		断熱材				
など		凍上防止工法として、層間工法および断熱工法				
		4. 管理試験結果				
		コンクリートの曲げ強度 51.5kg				
		凍上抑制層：切込砂利 3.16kg/m ² 火山灰 3.16kg/m ²				
		5. 内容：セメントコンクリート舗装の路盤に断熱材を埋設した断面を凍上抑制層で覆った断面と比較し、断熱工法による凍上抑制効果とコンクリート舗装の挙動を毎年調査し検討した。				
試験舗装区間平面図						
距離、目録物件、区間の配置など		至 4.1km 美々試験道路		一般国道36号 至 苗小牧		
現在までに得られたおもな調査観測の結果、今後の問題点など		1. セメントコンクリート舗装の路盤に断熱材を埋設した場合の断熱工法と層間工法の比較資料を得た。				
		2. 断熱工法の断熱効果、凍上抑制効果、路面反力、路面強度、路面凍上量などを確認し、セメントコンクリート舗装下に断熱材を埋設した場合の凍上抑制効果についての基礎資料を得た。				

試験舗装名		藤道路舗装工事		整理番号	C-6-5																																	
所在地		福島県河沼郡柳津町大字目藤番地		路線名	一般国道49号線																																	
試験舗装の断面図 または 試験舗装の説明図				試験舗装の目的	寒冷地におけるコンクリート表面の摩耗調査として、表面仕上げ方法のちがいが摩耗に及ぼす影響を主として調査するため、試験舗装を行なった。																																	
報告書 報告者 表題 年 月 掲載 誌 など		45~48年度コンクリート舗装に関する試験施工 (東北技術事務所報告書) 試験道路におけるコンクリート試験舗装 (土木研究所資料第860号)		調査カードの記入者	所 属 東北技術事務所 (TEL) 02236-2-8211 氏 名 浪 岡 亮																																	
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211 観測 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211	設計 (TEL) 郡山国道工事事務所 0249-32-6440 協力機関 (TEL) 郡山国道工事事務所 0249-32-6440	工事 (TEL)	福田組																																	
施工年度		供用開始年月 昭和45年 月		観測予定年月 昭和 年 月 まで		観測終了年月 昭和 年 月																																
現在交通量 (台日・1方向) (台日1車線・1方向)		全交通量 652		大型車 交通量	交通量観測年月日 昭和47年2月 日																																	
試験舗装の内容		(1) 区間延長 24.7m x 4 = 96m																																				
施工規模		(2) 表面仕上げ方法																																				
工法		A工法 スプレッター・ファイニッシャー1回掛・板フロート・ホーキ仕上																																				
配合		B工法 スプレッター・ファイニッシャー1回掛・板フロート・ホーキ仕上																																				
使用材料		C工法 スプレッター・ファイニッシャー2回掛・板フロート・ホーキ仕上																																				
施工機械		D工法 スプレッター・ファイニッシャー1回掛・板フロート仕上																																				
など		(3) 示方配合																																				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>骨材の種類</th> <th>骨材の最大寸法</th> <th>骨材の単位容積</th> <th>骨材の単位重量</th> <th>骨材の単位容積</th> <th>骨材の単位重量</th> <th>骨材の単位容積</th> <th>骨材の単位重量</th> <th>骨材の単位容積</th> <th>骨材の単位重量</th> <th>骨材の単位容積</th> <th>骨材の単位重量</th> <th>骨材の単位容積</th> <th>骨材の単位重量</th> <th>骨材の単位容積</th> <th>骨材の単位重量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>五 碎</td> <td>40</td> <td>2.5</td> <td>1.0</td> <td>0.8</td> <td>1.32</td> <td>3.00</td> <td>4.4</td> <td>32.7</td> <td>618</td> <td>1.294</td> <td>0.75</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					骨材の種類	骨材の最大寸法	骨材の単位容積	骨材の単位重量	骨材の単位容積	骨材の単位重量	骨材の単位容積	骨材の単位重量	骨材の単位容積	骨材の単位重量	骨材の単位容積	骨材の単位重量	骨材の単位容積	骨材の単位重量	骨材の単位容積	骨材の単位重量	五 碎	40	2.5	1.0	0.8	1.32	3.00	4.4	32.7	618	1.294	0.75				
骨材の種類	骨材の最大寸法	骨材の単位容積	骨材の単位重量	骨材の単位容積	骨材の単位重量	骨材の単位容積	骨材の単位重量	骨材の単位容積	骨材の単位重量	骨材の単位容積	骨材の単位重量	骨材の単位容積	骨材の単位重量	骨材の単位容積	骨材の単位重量																							
五 碎	40	2.5	1.0	0.8	1.32	3.00	4.4	32.7	618	1.294	0.75																											
試験舗装区間 平面図																																						
距離係、目標物件、区間の配置など																																						
現在までに得られたおもしろい調査観測の結果、今後の問題点など		① コンクリート強度が大きい程、摩耗量が少ない。 ② 舗装面が湿潤状態と乾燥状態の摩耗量の差は、湿潤状態の方が2~4倍多。 (室内ラベリング試験結果) ③ 表面仕上げ方法が及ぼす摩耗係数に及ぼす影響については、施工当初多少の影響があるが、冬経過したからは、ほとんど差は見られなかった。 ④ 各工法と室内摩耗、現地摩耗の関係は、ファイニッシャー2回掛は板フロートマシンで施工した工法の摩耗が少見られ、しかし3年後過後の現地摩耗量と工法の関係は、各工法の差はほとんどなく表面仕上げ方法のちがいが摩耗に及ぼす影響は無いものと思われる。 ⑤ 現地の摩耗量は最大3.3mm 平均1.1mm																																				

試験舗装名		川 樋 BP 舗装工事		整理番号	C-6-6																																
所在地		山形県南陽市月本町樋工番地		路線名	一般国道13号線																																
試験舗装の断面図 または試験舗装の説明図				試験舗装の目的	寒冷地におけるコンクリート表面の摩耗調査として、表面仕上げ方法のちがいが摩耗に及ぼす影響を主として調査するため、試験舗装を行なった。																																
報告書 (報告者 表題 掲載 誌など)		45~48年度コンクリート舗装に関する試験施工 (東北技術事務所報告書) 試験道路におけるコンクリート試験舗装 (土木研究所資料第860号)		調査カードの記入者	所属 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211 氏名 浪岡 亮																																
担当機関 (課名など)		計画 (TEL) 東北技術事務所 02236-2-8211	設計 (TEL) 山形工事事務所 0236-23-8241	工事 (TEL) 東亜道路工業株式会社																																	
施工年度		供用開始年月 昭和46年11月	観測予定年月 昭和 年 月まで	観測終了年月 昭和 年 月																																	
現在交通量 (台・1方向) (台・1車線・1方向)		全交通量 5,265	大型車交通量	交通量観測年月日 昭和47年2月 日																																	
試験舗装の内容		(1) 工区延長 (2) 表面仕上げ方法 A工法→スンプラター・フイニッシャー・回掛・板フロート・ホーキ仕上げ B工法→ ・ ・ ・ ・ ・ 縦フロート・板フロート・ホーキ仕上げ (3) 示方配合 <table border="1"> <thead> <tr> <th>骨材の種類</th> <th>骨材の最大寸法</th> <th>スンプラター</th> <th>空気量</th> <th>単位水</th> <th>単位水セメント比</th> <th>絶対湿度</th> <th>細骨材</th> <th>粗骨材</th> <th>AE剤</th> </tr> <tr> <th></th> <th>mm</th> <th>cm</th> <th>%</th> <th>kg</th> <th>kg</th> <th>%</th> <th>kg</th> <th>kg</th> <th>kg</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>玉砕</td> <td>40</td> <td>2.5</td> <td>4</td> <td>135</td> <td>310</td> <td>43.5</td> <td>33</td> <td>629</td> <td>1,301</td> <td>0.715</td> </tr> </tbody> </table>					骨材の種類	骨材の最大寸法	スンプラター	空気量	単位水	単位水セメント比	絶対湿度	細骨材	粗骨材	AE剤		mm	cm	%	kg	kg	%	kg	kg	kg	玉砕	40	2.5	4	135	310	43.5	33	629	1,301	0.715
骨材の種類	骨材の最大寸法	スンプラター	空気量	単位水	単位水セメント比	絶対湿度	細骨材	粗骨材	AE剤																												
	mm	cm	%	kg	kg	%	kg	kg	kg																												
玉砕	40	2.5	4	135	310	43.5	33	629	1,301	0.715																											
試験舗装区間 平面図		試験工区 2-18km 																																			
現在までに得られたおもな調査観測の結果、今後の問題点など		① コンクリート強度が大きい程、摩耗量が少ない。 ② 舗装表面が湿潤状態と乾燥状態の摩耗量の差は、湿潤状態の方が2~4倍多い。 (室内ラベリング試験結果) ③ 表面仕上げ方法がイダリ摩擦係数に及ぼす影響については、施工当初多少の影響があるが、冬経過してからは、ほとんど差は見られなくなった。 ④ 各工法と室内摩耗、現地摩耗の関係は、フイニッシャー・回掛・板フロート・マシンで施工した工法の摩耗が少く見られた。しかし3年経過後の現地摩耗量と工法の関係は、各工法の差はほとんど無く、表面仕上げ方法のちがいが摩耗に及ぼす影響は無いものと思われる。 ⑤ 現地の摩耗量は最大1.8mm、平均0.8mm。																																			

第5章 索引

1. 目的別による分類
2. 施工機関別による分類
3. 施工年次別による分類

1. 目的別による分類

試験舗装の目的をアスファルトとコンクリートに大別し、アスファルトをA、コンクリートをCという記号で分類した。又、アスファルト及びコンクリートを下記に示すとおりに細分類した。調査カードの欄外に例えば、A-1-6とあるのは「アスファルト試験舗装」で、その試験舗装の内容は「舗装構造、構造設計」である。最後の6は細分類の通算番号である。

A. アスファルト

記 号	試験舗装の目的	実 施 ケ 所
A-1	舗装構造、構造設計	A-1-1~A-1-7
A-2	軟弱路盤	A-2-1~A-2-11
A-3	路床路盤	A-3-1~A-3-4
A-4	凍上	A-4-1~A-4-5
A-5	安定処理	A-5-1~A-5-4
A-6	材 料	A-6-1~A-6-3
A-7	アスファルト混合物	A-7-1~A-7-14
A-8	すべり止め舗装	A-8-1~A-8-24
A-9	橋面舗装	A-9-1~A-9-2
A-10	耐摩耗舗装	A-10-1~A-10-25
A-11	表面処理	A-11-1~A-11-7
A-12	特殊舗装	A-12-1~A-12-5

C. コンクリート

記 号	試験舗装の目的	実 施 ケ 所
C-11	舗装構造	C-1-1
C-2	補強工法	C-2-1~C-2-3
C-3	目地、目地材料	C-3-1~C-3-4
C-4	特殊舗装	C-4-1~C-4-5
C-5	版の挙動	C-5-1
C-6	耐久性	C-6-1~C-6-8

2. 施工機関別による分類

施工機関名	調査カードの番号	ヶ 所 数
総理府北海道開発局	A-4-1, A-4-5, A-8-2 A-10-1, C-3-2, C-4-4 C-6-4	7

施工機関名	調査カードの番号	ヶ所数
建設省東北地方建設局	A-8-21, A-10-19, A-10-20 A-10-22, A-10-23, A-10-24 A-10-25, C-3-4, C-4-1 C-4-2, C-6-2, C-6-3 C-6-5, C-6-6, C-6-7 C-6-8	16
建設省北陸地方建設局	A-8-5, A-8-6, A-8-7 A-10-4~A-10-16	4
建設省関東地方建設局	A-1-3, A-1-4, A-7-3 A-9-1, C-2-2, C-2-3 C-3-1	7
建設省中部地方建設局	A-3-1, A-3-4, A-6-1 A-7-1, A-7-5, A-7-10 A-7-15, A-8-1, A-8-20 A-11-3, A-12-4	11
建設省近畿地方建設局	A-7-8, A-7-9, A-8-3 A-8-10, A-10-21, A-12-1 C-3-3, C-4-3, C-5-1 C-6-1	10
建設省中国地方建設局	A-3-2, A-5-4, A-7-14 A-8-4, A-8-13, A-8-22	6
建設省四国地方建設局	A-8-15, A-8-16, A-8-17 A-8-18, A-8-19	5
建設省九州地方建設局	A-7-2, A-7-4, A-7-7 A-8-11, A-11-1, A-11-5	6
福島県庁	A-3-3, A-11-4	2
群馬県庁	A-2-9	1
栃木県庁	A-10-18	1
茨城県庁	A-2-11, C-2-1	2
東京都庁	A-7-6, A-12-3	2
神奈川県庁	A-2-2, A-2-7	2
静岡県庁	A-8-24, A-11-7	2
愛知県庁	A-2-8, A-7-12	2
滋賀県庁	A-8-12	1
大阪府庁	A-1-5, A-5-1, A-5-2 A-5-3, A-8-14	5

施工機関名	調査カードの番号	ヶ所数
兵庫県庁	A-2-6	1
愛媛県庁	A-1-2, A-2-1, A-6-2	3
福岡県庁	A-2-3, A-2-4	2
佐賀県庁	A-1-6, A-2-5, A-2-10	3
熊本県庁	C-4-5	1
大阪市役所	A-7-11, A-11-2	2
神戸市役所	A-8-9, A-11-6, A-12-2	3
日本道路公団	A-1-1, A-1-7, A-4-2 A-4-3, A-4-4, A-7-13 A-8-8, A-8-23, A-9-2 A-10-3, A-10-17, A-12-5 C-1-1	13

3. 施工年次別による分類

試験舗装が施工された年次を示す。*印は2ヶ年以上にわたり施工されたもので当初の年次を示した。

年次	施工ヶ所	ヶ所数
昭和32	A-10-1*	1
昭和35	A-4-1	1
昭和37	A-7-1	1
昭和38	A-5-1, A-8-1, A-8-2* C-2-1, C-4-1	5
昭和40	A-1-1, A-8-3	2
昭和41	A-4-2	1
昭和42	A-1-2*, A-5-2, A-6-1, A-7-2 A-7-3, A-10-2*	6
昭和43	A-1-3*, A-7-4, A-10-3 A-10-4~A-10-16 A-11-1, C-2-2, C-2-3, C-5-1	8
昭和44	A-1-4, A-3-1, A-4-3, A-8-4 A-8-5~A-8-7, C-3-1, C-6-1	7
昭和45	A-2-1, A-3-2, A-1-7, A-9-1 A-10-17, C-6-2, C-6-3	7
昭和46	A-2-2, A-2-3, A-2-4, A-2-7*	

年 次	施 工 ケ 所	ヶ 所 数
	A-3-3, A-4-4, A-7-5, A-8-8 A-8-9, A-8-10, A-11-2, A-12-1 C-3-2, C-3-3, C-4-2	15
昭和47	A-2-5, A-2-6, A-6-2, A-8-11 A-11-3, A-11-4, A-11-5, A-12-2 [*] C-4-3, C-4-4	10
昭和48	A-1-5, A-1-6, A-2-8, A-2-9 A-2-10, A-2-11, A-3-4, A-5-3 A-7-6, A-7-7, A-7-8, A-7-9 A-7-10, A-7-11, A-7-12	15
昭和49	A-11-6	1

全国試験舗装登録カード

土研資料第1065号

昭和49年7月(1974)

舗装研究室 安崎 裕
南雲貞夫 広田信幸

キーワード

要旨 昭和49年7月に調査された全国各地の試験舗装の概況をカード
にして集めた。

郵便はがき

2 8 0 - □ □

十円切手を
はって下さ

千葉県千葉市穴川
四丁目十二番五二号
建設省土木研究所
舗装研究室 御中

No. _____

No. _____

配布先氏名

配布先住所

土木研究所資料第1065号 部

上記のとおり受領しました。

所 属（住所）

氏 名

印