

### 3. 交通区分

設計期間は、原則として10年とし、設計期間における平均の大型車交通量T（台／日・方向）による。

$$\text{大型車交通量： } T = \frac{\sum_{i=1}^n T_i}{10} = \frac{\sum_{i=1}^n (T_1 \times a_i)}{10}$$

$T_i$  :  $i$ 年後における大型車交通量（台/日・方向）

$a_i$  : 当初の交通量（ $T_1$ ）に対する $i$ 年後の交通量の伸び率

$i = 1 \sim n$

$n$  : 設計期間（原則として $n = 10$ ）

なお、10年を越える設計期間を用いる場合は、別途（舗装設計便覧第3章参照）とする。

### 4. 設計CBR

- 1) 設計CBRはCBR試験により決定するものとする。
- 2) 200mに1箇所以上で1工事3箇所以上の試験を標準とする。

### 5. 舗装材料についての留意点

#### (1) 再生材を用いた舗装

再生材を用いた舗装とは、舗装の修繕工事等で発生する材料等（発生材）を加熱処理した混合物（再生合材）として舗装に使用する場合及び粒状路盤材、安定処理路盤材（再生路盤材）として路盤に使用する舗装を総称していう。アスファルト舗装の材料は原則として再生材を用いることとするが、路盤材においてもグリーン調達による材料、工法（路上再生路盤等）を環境保全の観点から積極的に検討すること。（舗装設計施工指針 P.23-表-2.2.3 参照）なお、路上再生路盤工法は打換え工法と比較して経済的となる場合が多いため、必ず比較検討を行い積極的に採用すること。

## (2) 上層路盤材について

「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（グリーン購入法）」に基づく「愛媛県グリーン購入推進方針」において、鉄鋼スラグ混入路盤材が再生骨材等とともに路盤材における重点対象物品に指定されていることから、上層路盤材について、再生粒調砕石とあわせて水硬性粒度調整鉄鋼スラグの使用を検討するものとする。

### (県単独事業)

上層路盤材には、県産品の優先使用を主旨とした「ふるさと愛媛の中小企業振興条例（平成 24 年 10 月 23 日条例第 68 号）」を踏まえ、愛媛県内で産出、製造される再生粒調砕石を使用すること。

### (国庫補助事業・交付金事業)

上層路盤材の選定にあたっては、水硬性粒度調整鉄鋼スラグと再生粒調砕石を使用した場合で舗装構成を含めた経済比較を行い、経済的な材料を使用すること。

## (3) クラッシュランの材料規格について

$t = 12$  cm以下となる路盤工でクラッシュランを使用する場合の材料規格は、RC-30又はC-30を用いる。