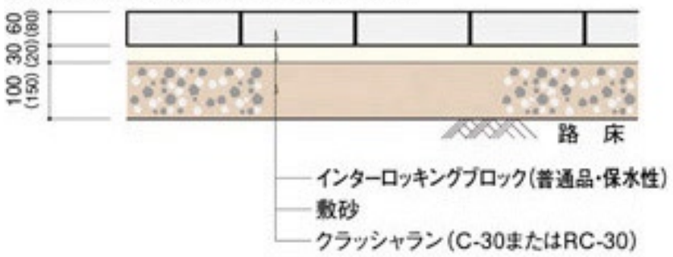
ペイブメント

インターロッキングブロック施工断面／品質規格／普通道路の標準構造／長寿命化資料

インターロッキングブロック舗装施工断面（「インターロッキングブロック舗装設計施工要領」に準拠）

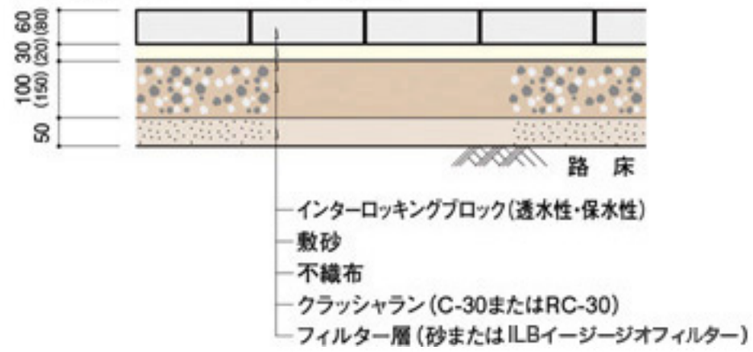
歩行者系道路：歩行者、自転車、車椅子の走行

普通品・保水性
（透水係数 1.0×10^{-4} m/s 未満）



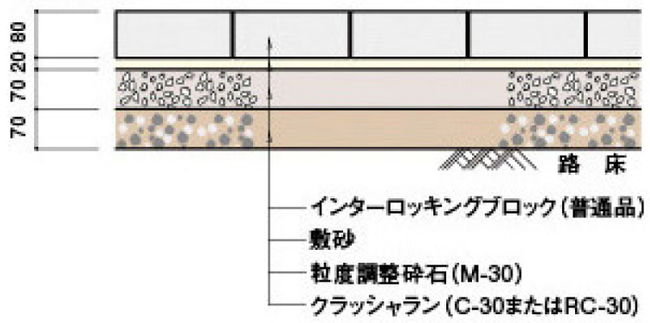
注：（ ）内の寸法表示は、歩行者や自転車以外に最大積載量 39kN（4t）以下の管理用車両や限定された一般車両の通行する歩行者系道路に適用するときの厚さを示す。

透水性・保水性
（透水係数 1.0×10^{-4} m/s 以上）



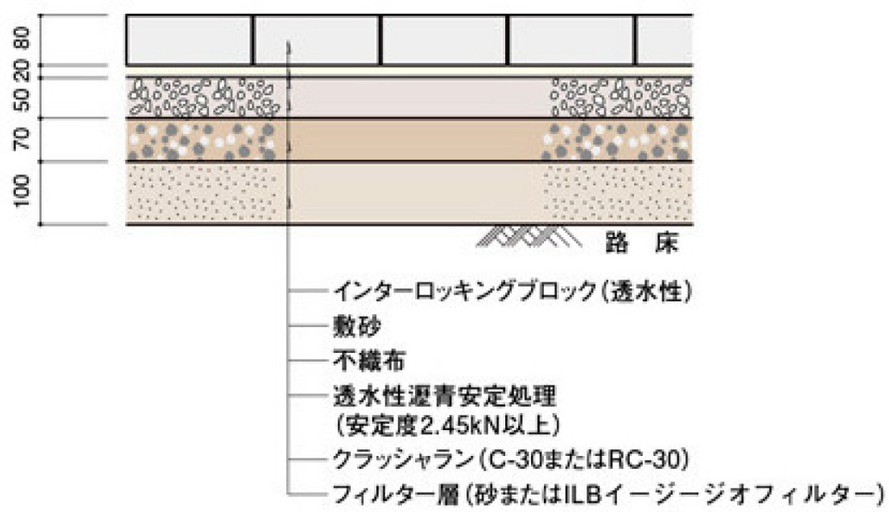
歩道車両乗入れ部：総重量4t程度の小型貨物自動車が1日当たり300台未満の乗入れ

普通品の例



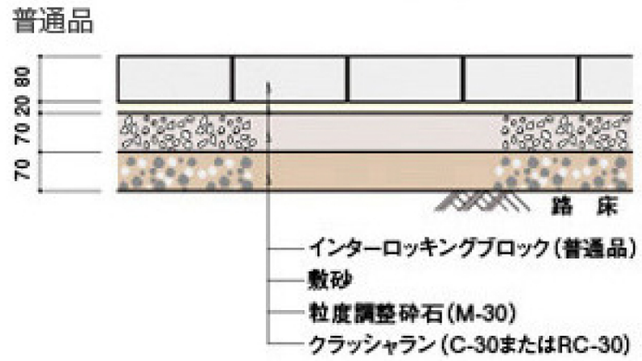
消防自動車乗入れ部：消防自動車以外に大型車が1日当たり15台未満の乗入れ［普通品］

透水性の例



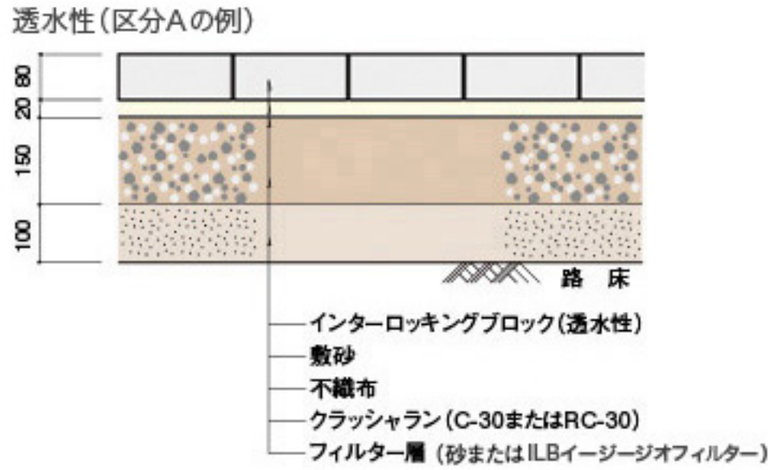
消防自動車乗入れ部：消防自動車以外に大型車が1日当たり15台未満の乗入れ

普通品



※粒度調整砕石層を用いずクラッシャラン層（t=15cm）とすることも可能です。
車道・駐車場（大型車主体）・歩道の車両乗入れ部（大型車主体）・消防車両乗入れ部については、曲げ強度で 5 N/mm^2 以上が必要となります

透水性（区分Aの例）



※区分 A は、砂質系で路床下へ浸透させる場合、あるいは集水管・放流孔で排水する場合を指します。
※上層路盤に透水性瀝青安定処理層（t=5cm）、下層路盤にクラッシャラン層（t=7cm）を用いることも可能です。
※再生砂、山砂及びシルト分含有の敷砂は適しません。
※路床土の支持力は設計CBR 3%以上とします。

※平板舗装をモルタルを用いる湿式工法で施工する場合はご相談ください。

インターロッキングブロックの品質規格

試験項目	普通品		透水性		保水性		試験方法
	歩行者系道路	車道	歩行者系道路	車道	歩行者系道路	車道	
曲げ強度(N/mm²)	3.0以上	5.0以上	3.0以上	5.0以上	3.0以上	5.0以上	JIS A 5371 附属書B(規定)
すべり抵抗値(BPN)	40以上	60以上	40以上	60以上	40以上	60以上	JIPEA-TM-6
透水係数(m/sec)	――	――	1×10^{-4}		――	――	JIS A 5371 附属書B(規定)
保水量(g/cm³)*1	――	――	――	――	0.15		JIS A 5371 附属書B(規定)
吸上げ率(%)*2	――	――	――	――	70		JIS A 5371 附属書B(規定)

*1　保水性は保水量で規定し、次式により算出する。

$$保水量(g/cm^3)=\frac{湿潤質量(g)-絶乾質量(g)}{供試体の体積(cm^3)}$$

*2　吸水性は吸水率で規定し、次式により算出する。

$$吸上げ率(\%)=\frac{30分後の吸上げ質量(g)-絶乾質量(g)}{湿潤質量(g)-絶乾質量(g)}\times100$$

コンクリート平板の品質規格

推奨仕様「平板の曲げひび割れ耐力（曲げ強度荷重）」　JIS A 5371：2016に準拠

単位　kN·m(kN)

種類			曲げひび割れ耐力（曲げ強度荷重）		
	略号	呼び ※注	厚さ30mm	厚さ60mm	厚さ80mm
普通平板	N	300	0.18 (3.0)	0.72 (12.0)	1.28 (21.4)
		400	0.24 (4.0)	0.96 (16.0)	1.71 (28.5)
		450	――	1.08 (18.0)	1.92 (32.0)
		500	――	1.20 (20.0)	2.14 (35.6)
透水性平板	P	300	――	0.54 (9.0)	0.96 (16.0)
		400	――	0.72 (12.0)	1.28 (21.4)
		450	――	0.81 (13.5)	1.44 (24.0)
		500	――	0.90 (15.0)	1.60 (26.7)
保水性平板	M	300	――	0.54 (9.0)	0.96 (16.0)
		400	――	0.72 (12.0)	1.28 (21.4)

※注：呼びは寸法による区分とする

推奨仕様[平板の透水性]
JIS A 5371：2016に準拠

単位　m/s

種類	略号	透水係数
透水性平板	P	1×10^{-4}

推奨仕様[平板の保水性]
JIS A　5371：2016に準拠

種類	略号	保水量	吸上げ率
保水性平板	M	0.15 g/cm³	70 %

普通道路の標準構造（普通品）

普通道路の交通量区分

記号	交通量区分	舗装計画交通量 (台/日・方向)	49 k N 標準荷重疲労破壊輪数(回)	
			設計期間 10 年	設計期間 20 年
IL3	N_1	15 未満	1,500	3,000
	N_2	15 以上 40 未満	7,000	14,000
	N_3	40 以上 100 未満	30,000	60,000
IL4	N_4	100 以上 250 未満	150,000	300,000
	N_5	250 以上 1,000 未満	1,000,000	2,000,000

［普通道路（交通量区分 N_1,N_2）の構造例］

交通量区分		設計期間（年）	ブロック層の T_A(cm)	設計CBR（%）	ブロック層(cm)		上層路盤(cm)	下層路盤(cm)	合計厚さ(cm)	T_A'(cm)	必要T_A(cm)
					ブロック	敷砂	粒度調整砕石	クラッシャラン			
N_1	粒状路盤	10	8	3	8	2	7	7	24	12.2	9
			8	4	8	2	7	7	24	12.2	9
			8	6以上	8	2	8	–	18	10.8	8
		20	8	3	8	2	7	7	24	12.2	10
			8	4	8	2	7	7	24	12.2	10
			8	6以上	8	2	8	–	18	10.8	9
N_2	粒状路盤	10	8	3	8	2	7	7	24	12.2	12
			8	4	8	2	7	7	24	12.2	11
			8	6以上	8	2	8	–	18	10.8	10
		20	8	3	8	2	8	10	28	13.3	13
			8	4	8	2	7	7	24	12.2	12
			8	6	8	2	9	–	19	11.2	11
			8	8以上	8	2	8	–	18	10.8	10

［普通道路（交通量区分 N_3,N_4）の構造例］

交通量区分		設計期間（年）	ブロック層の T_A(cm)	設計CBR（%）	ブロック層(cm)		上層路盤(cm)			下層路盤(cm)	合計厚さ(cm)	T_A'(cm)	必要T_A(cm)
					ブロック	敷砂	瀝青安定処理	セメント安定処理	粒度調整砕石	クラッシャラン			
N_3 *1	瀝青安定処理	10	8	3	8	2	5	–	–	12	27	15.0	15
			8	4以上	8	2	5	–	–	10	25	14.5	14
		20	8	3	8	2	5	–	–	20	35	17.0	17
			8	4	8	2	5	–	–	12	27	15.0	15
			8	6以上	8	2	5	–	–	10	25	14.5	13
N_4 *2	瀝青安定処理	10	8	3	8	2	8	–	–	19	37	19.2	19
			8	4	8	2	7	–	–	18	35	18.1	18
			8	6	8	2	5	–	–	16	31	16.0	16
			8	8以上	8	2	5	–	–	10	25	14.5	14
		20	8	3	8	2	10	–	–	20	40	21.0	21
			8	4	8	2	8	–	–	23	41	20.2	20
			8	6	8	2	5	–	–	20	35	17.0	17
			8	8	8	2	5	–	–	16	31	16.0	16
			8	12以上	8	2	5	–	–	10	25	14.5	14
	セメント安定処理	10	8	3	8	2	–	15	–	15	40	20.0	19
		20	8	3	8	2	–	15	–	19	44	21.0	21
			8	4	8	2	–	15	–	15	40	20.0	20

＊1 交通量区分N_3は、セメント安定処理を使用すると経済性に欠けるため
瀝青安定処理の使用を原則とする。
＊2 交通量区分N_4で、設計期間10年、設計CBR4以上の場合と、設計期間20年、
設計CBR6以上の場合では瀝青安定処理の使用を原則とする。

- 普通道路の N_5 以上や小型道路、および透水性、排水性、保水性舗装の構造につきましてはご相談ください。
- コンテナヤード等の重過重エリアの構造や施工事例につきましてもご相談ください。

長寿命化資料

適切な設計・施工により長寿命化が可能な舗装材

供用年数	件数	占有率（%）
10 以上 15 未満	8	12.1
15 以上 20 未満	8	12.1
20 以上 25 未満	23	34.9
25 以上 30 未満	22	33.3
30 以上	5	7.6
計	66	100

表は ILB 舗装が施工された車道舗装を中心に供用状況を調査した結果の一例です。
これより 66 件の調査対象中 20 年以上経過している現場が 50 件、全体の 70%も占めています。
このことは適切な設計と施工を行えば ILB 舗装の耐久性が向上して長寿命化につながり、
LCC（ライフサイクルコスト）の面でも有効な舗装材料であることを示しています。

群馬県渋川市横断歩道(普通道路のN5 交通、平成元年施工)

島根県瑞穂IC料金所(普通道路のN6 交通、平成3年施工)

藤沢市鵠沼商店街(普通道路のN3 程度、平成3～4年施工)

神戸市内交差点(普通道路のN3 程度、昭和62年施工)