

持が行なわれているが、路面性状の調査は実施されておらず、経時的な変化は明らかでない。交通量は比較的多く、舗装の破壊に作用する大型車の10年間の累計交通量は730万台/車線、すでに設計大型車累計交通量の720万台/車線に達している。

舗装の供用性状は、路面の凹凸量やひびわれ率（あるいはひびわれ度）によって評価されるが、ここではパッチングなどかなりの路面維持が行なわれており、このことが供用性状に大きく影響を及ぼすた一元的に評価することはむずかしい。

供用性状に関する調査結果は、図-1～図-4に示すとおりである。路面維持費から修繕効果の優れている工法は、G₂、G₃およびF₂工法である。G₂とG₃は打換え工法

で、いずれもセメント安定処理上に歴青マカダム層を設けている。また、F₂はコンクリート版に鉄サイ層を設け、表層にはゴム入りアスファルトを用いているのが

特徴である。

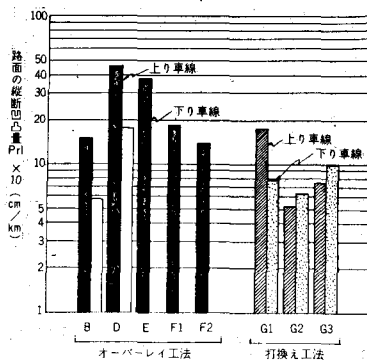


図-2 各工法の路面縦断面凹凸量

路面の縦断面凹凸量、わたち堀り量およびひびわれ率（度）など供用性状についても図でわかるように、各工法の修繕の効果は、路面維持費にみられるものとほぼ同様に評価することができると。

表-2は、これらの個々の評価を総合的にみたものである。なお、必要な修繕費は路面の縦断面凹凸量とひびわれ率（度）から現時点におけるオーバーレイ厚を求めて算出したものである。この表からみてもG₂、G₃およびF₂工法の優れていることは明瞭で、コンクリート版上にセメント安定処理層を設けているEおよびD工法の修繕効果は劣っている。

以上のように、コンクリート舗装の修繕は、コンクリート版の破壊状況によってオーバーレイや打換え工法がとられるが、剛性を有する舗装（セメント安定処理層を含む）

は、優れた耐荷力を持ちながら、一方で同地をクラック部分にリフレクションクラックが発生しやすいという欠点がある。本試験舗装の結果では、その防止対策として歴青マカダム層を設けることが有用であることが明らかにされたといえる。今後、優れた工法の効果については理論的説明を行なう予定である。

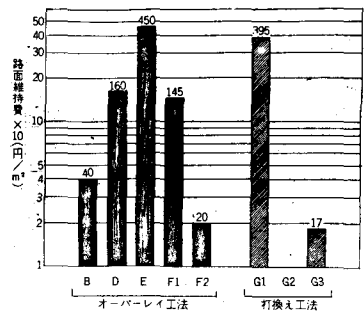


図-1 各工法の路面維持費

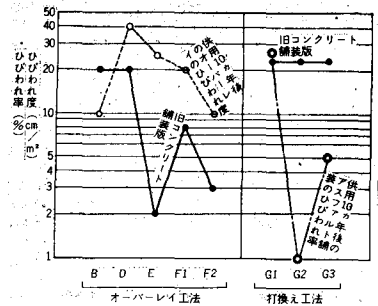


図-3 各工法のひびわれ発生状況

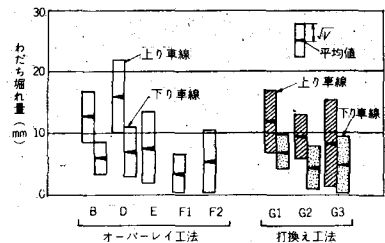


図-4 各工法のわたち堀り量

表-2 費用から見た修繕効果 (円/m²)

評価項目	修繕工費	路面維持費	燃費修繕	合計	評価
工法	①	②	③	①+②+③	順位
オーバーレイ工法	B	640	40 (t=10cm)	2,180	4
	D	900	160 (t=15cm)	3,310	7
	E	928	450 (t=15cm)	3,628	8
	F ₁	620	145 (t=10cm)	2,265	5
	F ₂	845	20 (t=5cm)	1,615	2
打換工法	G ₁	1,040	395 (t=10cm)	2,935	6
	G ₂	900	0 (t=25cm)	1,275	1
	G ₃	925	17 (t=5cm)	1,692	3