

# インターロッキングブロック舗装 Technical Report - 設計編3 - (構造設計(その9))

Vol.25

## 1. IL3(消防自動車乗入れ部)の構造設計

### (1) 消防自動車乗入れ部の交通量区分

消防自動車乗入れ部の交通量区分は、普通道路  $N_1$  として構造設計します。

### (2) 設計 CBR

路床 CBR が確認されていない場合は、設計 CBR3%として構造設計を行います。

### (3) 自治体により、消防自動車乗入れ部の構造が定められている場合

自治体により、消防自動車乗入れ部の構造が定められている場合にはこれに準拠します。

### (4) 消防自動車乗入れ部の構造例

消防自動車乗入れ部の構造例を表1に示します。

消防自動車乗入れ部に透水性 IL ブロックを用いる場合は、上層路盤に透水性瀝青安定処理路盤に代わり、クラッシュランを使用することができます。

表1 消防自動車乗入れ部の構造例

記号	交通量区分	ILブロックの種類	構造区分	構造厚(cm)								必要 $T_A$ (cm)									
				ILブロック層		上層路盤		下層路盤	フィルター層	割増厚	合計厚										
				ILブロック	敷砂	ジオテキスタイル	透水性瀝青安定処理	粒度調整砕石	クラッシュラン				(注4)								
IL3	$N_1$	普通	A(注1)	2	敷砂	-	-	7	7(15) (注3)	-	-	24									
													透水性	A(注1)	5.0N/mm <sup>2</sup> 以上	5 (注2)	-	-	-	0	22(25)
																				B(注1)	16(17)
													保水性	透水性有り	A(注1)	5 (注2)	-	-	-	0	22(25)
																				B(注1)	16(17)
													透水性無し	-	-	7	-	-	24		

注1 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、Bは粘土系で集管放流孔を設置せず、路床下への浸透で対応する場合を指す。割増厚については、3.5.12を参照する。

注2 大型車交通量が少ないため、安定度2.45kN以上、等値換算係数で0.55の混合物とする。

注3 経済性を考慮してクラッシュランの層で施工しても良い。( )の厚さは、クラッシュラン層で施工した場合の厚さを示す。

注4 路床細粒分の上昇、粒状路盤材の細粒分流出による路床支持力の低下、浸透能力の阻害などが懸念される場合は、フィルター層路床上に設置する。フィルター層は路床の浸透性能以上に透水性を持ち、細粒分の流出防止に効果があるジオテキスタイルや砂を使用する。砂のフィルター層の厚さは、5~10cm程度を標準とする。

以上