

## 道路標準復旧断面図

	平成13年1月1日
一部改正	平成14年4月1日
一部改正	平成16年4月1日
一部改正	平成17年9月1日
一部改正	平成20年4月1日
一部改正	平成21年4月1日
一部改正	平成24年4月1日
一部改正	平成27年4月1日

この道路標準復旧断面図（道路占用工事路面復旧基準第4条及び第5条に規定）を適用する際には、以下の事項に十分留意すること。

### （復旧断面選定の考え方）

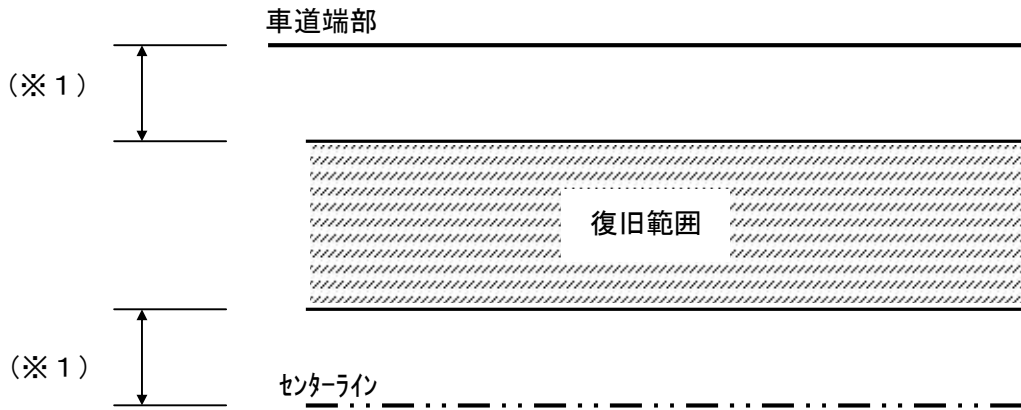
- ① 設計CBRが判明している道路については、新潟市舗装マニュアルの標準舗装断面構成（N1～N7）に基づく断面で復旧するものとする。
- ② 設計CBRが不明の道路（市道）については、旧復旧断面（A～C）とする。ただし、占用者が経済性を考慮し自ら現況路床のCBR試験を実施した場合は、新潟市舗装マニュアルの標準舗装断面構成に基づいた断面で復旧してもよい。その後の占用による復旧は、新潟市舗装マニュアルによる復旧とする。
- ③ 上記によりがたい場合は、別途考慮するものとする。

### （本復旧の範囲と影響幅）

- ① N1, N2, N3, N4の車道における縦断方向の復旧について、車道の端部又はセンター部と影響幅の外線間が1m以下の場合は半幅打換えとする。ただし、車道幅員が5m以下であるときは全幅打換えとする。
- ② N5以上の車道における縦断方向の復旧について、車道の端部又はセンター部と影響幅の外線間が1m以下の場合は半幅切削オーバーレイとする。ただし、車道幅員が5m以下であるときは全幅切削オーバーレイとし、舗装厚さが6cm以下のときは打換えとする。
- ③ N1, N2, N3, N4の近接複数横断方向復旧について、近接距離が20m以下の場合は打換えとする。ただし、住宅区域内の道路等で、通過交通がほとんどなく、交通量がきわめて少ない道路については、近接距離を3m以下まで縮小することができる。
- ④ N5以上の近接複数横断方向復旧について、近接距離が20m以下の場合は切削オーバーレイとする。ただし、住宅区域内の道路等で、通過交通がほとんどなく、交通量がきわめて少ない道路については、近接距離を3m以下まで縮小することができる。

## 本復旧の範囲と影響幅 概略図

### <縦断方向の復旧>



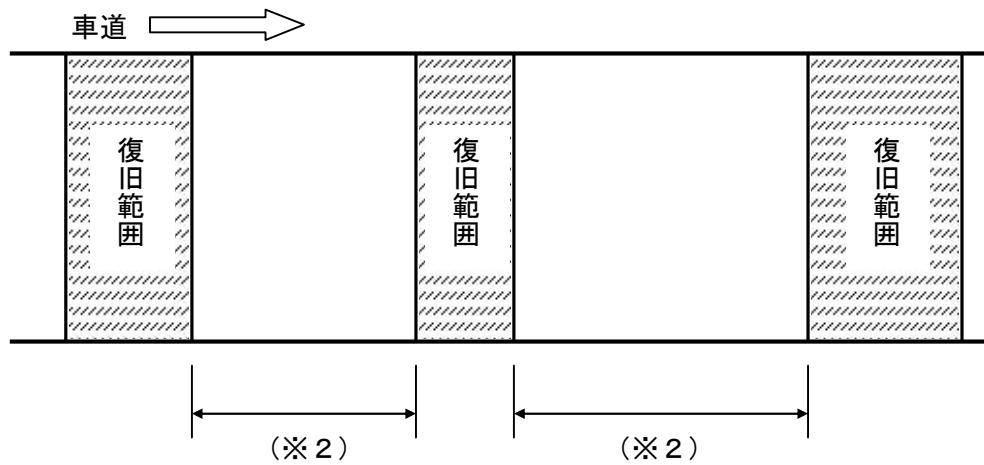
(※1) が 1m 以下の場合

N1～N4：半幅打換え

N5 以上：半幅切削オーバーレイ（既設舗装厚が 6cm 以下の場合は半幅打換え）

ただし、車道幅員が 5m 以下の場合は全幅とする。

### <横断方向の復旧>



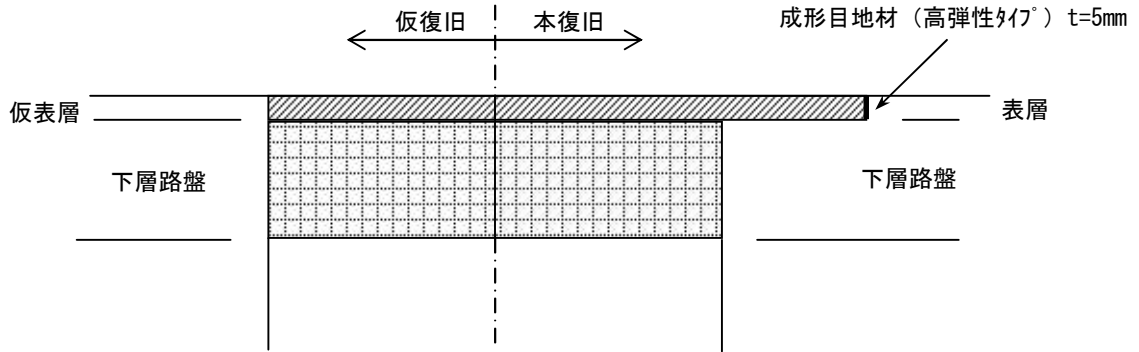
(※2) が 20m 以下の場合（ただし、住宅区域内の道路等で、通過交通がほとんどなく、交通量がきわめて少ない道路については、近接距離を 3m 以下まで縮小することができる。）

N1～N4：打換え

N5 以上：切削オーバーレイ

設計 CBR が判明している道路

N1 (舗装計画交通量 (台/日・方向) :  $T < 15$ )



設計 CBR	仮復旧			本復旧				
	仮表層 (cm)	上層路盤 (cm)	下層路盤 (cm)	表層 (cm)	基層 (cm)	上層路盤 (cm)		下層路盤 (cm)
	加熱 アスファルト 混合物	粒度調整 碎石	クラッシャーラン	加熱アスファルト混合物	-	アスファルト 安定処理	粒度調整 碎石	クラッシャーラン
3	5	-	15	5	-	-	-	15

〔仮復旧〕 表層 : ⑧密粒度アスコン(13)

下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

〔本復旧〕 表層 : ⑤密粒度アスコン(新 20FH)・・・※

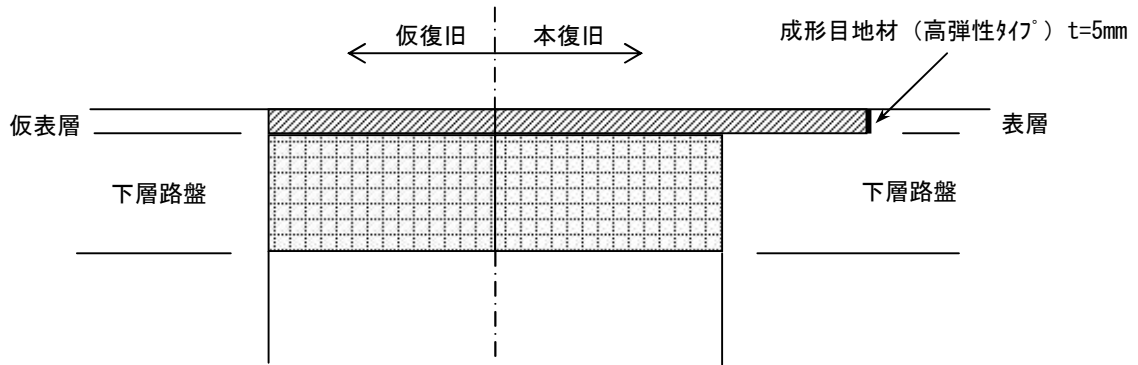
下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

※表層材料は上記を標準とし, 下記区分により適切な材料を使用すること。

区分	混合物の種類
橋面舗装・消融雪施設設置箇所・ 縦断勾配 6%を超える箇所	⑦密粒度アスコン(新 20FH)再生材+ホ <sup>レ</sup> リマ <sup>ー</sup> 改質アスファルト I 型

設計 CBR が判明している道路

N2（舗装計画交通量（台/日・方向）：15 ≤ T < 40）



設計 CBR	仮復旧			本復旧				
	仮表層 (cm)	上層路盤 (cm)	下層路盤 (cm)	表層 (cm)	基層 (cm)	上層路盤 (cm)		下層路盤 (cm)
	加熱 アスファルト 混合物	粒度調整 碎石	クラッシャーラン	加熱アスファルト混合物	-	アスファルト 安定処理	粒度調整 碎石	クラッシャーラン
3	5	-	25	5	-	-	-	25

〔仮復旧〕 表層 : ⑧密粒度アスコン(13)

下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

〔本復旧〕 表層 : ⑤密粒度アスコン(新 20FH)・・・※

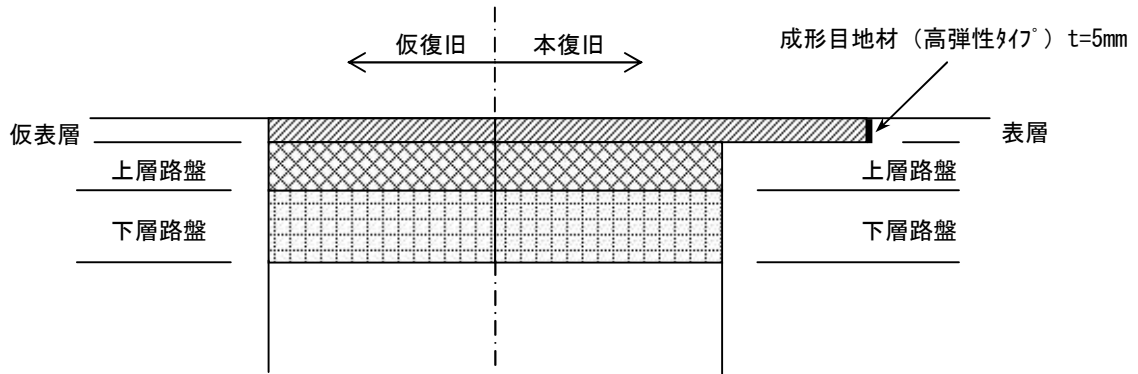
下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

※表層材料は上記を標準とし、下記区分により適切な材料を使用すること。

区分	混合物の種類
橋面舗装・消融雪施設設置箇所・ 縦断勾配 6%を超える箇所	⑦密粒度アスコン(新 20FH)再生材+ホ <sup>o</sup> リマー改質アスファルト I 型
第 1 種, 第 2 種, 第 3 種第 1 級・第 2 級, 第 4 種第 1 級 (道路区分)	⑥密粒度アスコン(新 20FH)ホ <sup>o</sup> リマー改質アスファルト II 型 (動的安定度(DS)1,500回/mm以上)

設計 CBR が判明している道路

N3 (舗装計画交通量 (台/日・方向) :  $40 \leq T < 100$ )



設計 CBR	仮復旧			本復旧				
	仮表層 (cm)	上層路盤 (cm)	下層路盤 (cm)	表層 (cm)	基層 (cm)	上層路盤 (cm)		下層路盤 (cm)
	加熱 アスファルト 混合物	粒度調整 碎石	クラッシャーラン	加熱アスファルト混合物	-	アスファルト 安定処理	粒度調整 碎石	クラッシャーラン
3	5	15	12	5	-	-	15	12

〔仮復旧〕 表層 : ⑧密粒度アスコン(13)

上層路盤 : 粒度調整碎石(M-40)

下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

〔本復旧〕 表層 : ⑤密粒度アスコン(新 20FH)・・・※

上層路盤 : 粒度調整碎石(M-40)

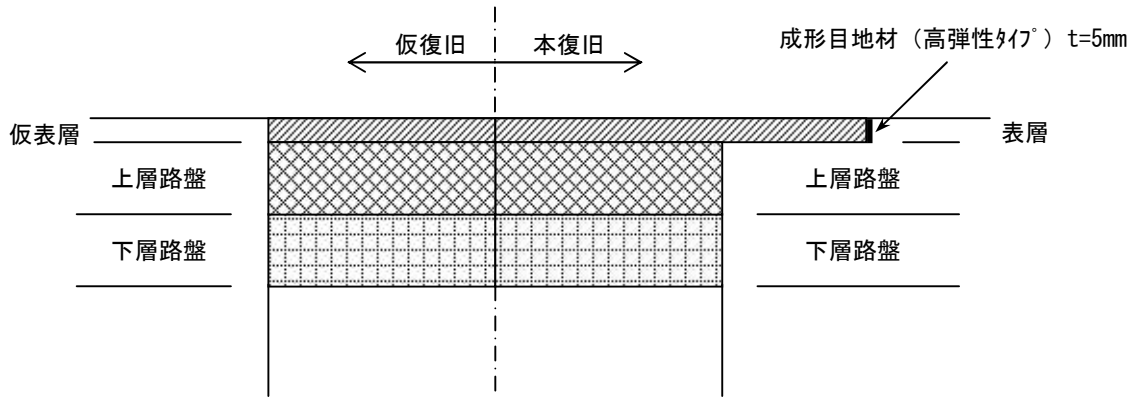
下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

※表層材料は上記を標準とし, 下記区分により適切な材料を使用すること。

区分	混合物の種類
橋面舗装・消融雪施設設置箇所・ 縦断勾配 6%を超える箇所	⑦密粒度アスコン(新 20FH)再生材+ホ <sup>o</sup> リマ-改質アスファルト I 型
第 1 種, 第 2 種, 第 3 種第 1 級・第 2 級, 第 4 種第 1 級 (道路区分)	⑥密粒度アスコン(新 20FH)ホ <sup>o</sup> リマ-改質アスファルト II 型 (動的安定度(DS)1,500回/mm以上)

設計 CBR が判明している道路

N4（舗装計画交通量（台/日・方向）：100 ≤ T < 250）



設計 CBR	仮復旧			本復旧				
	仮表層 (cm)	上層路盤 (cm)	下層路盤 (cm)	表層 (cm)	基層 (cm)	上層路盤 (cm)		下層路盤 (cm)
	加熱 アスファルト 混合物	粒度調整 碎石	クラッシャーラン	加熱アスファルト混合物		アスファルト 安定処理	粒度調整 碎石	クラッシャーラン
3	5	15	35	5	-	-	15	35
4		20	25			-	20	25
6		15	25			-	15	25
8		15	15			-	15	15
12		15	12			-	15	12

〔仮復旧〕 表層 : ⑧密粒度アスコン(13)

上層路盤 : 粒度調整碎石(M-40)

下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

〔本復旧〕 表層 : ⑤密粒度アスコン(新 20FH)・・・※

上層路盤 : 粒度調整碎石(M-40)

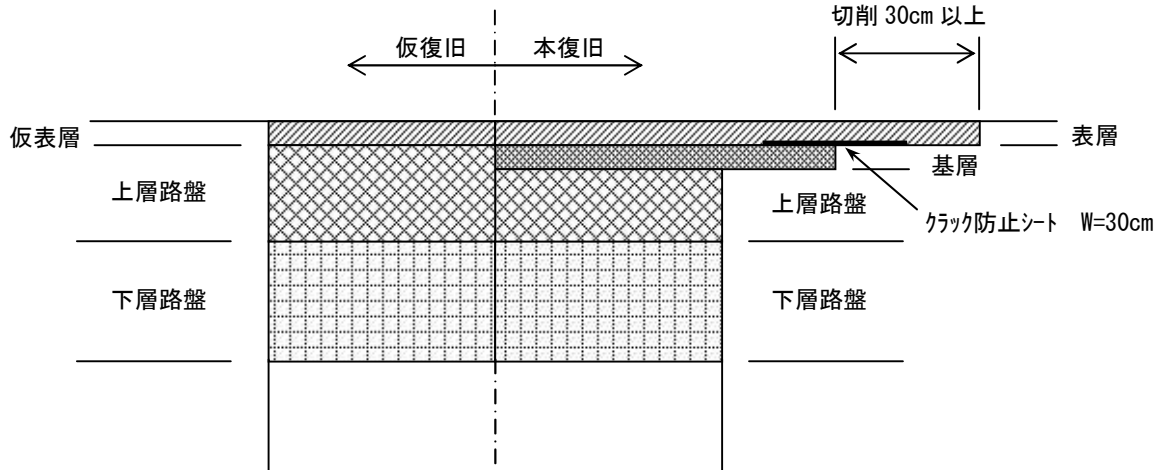
下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

※表層材料は上記を標準とし、下記区分により適切な材料を使用すること。

区分	混合物の種類
橋面舗装・消融雪施設設置箇所・ 縦断勾配 6% を超える箇所	⑦密粒度アスコン(新 20FH)再生材+ホ <sup>レ</sup> リマー改質アスファルト I 型
第 1 種, 第 2 種, 第 3 種第 1 級・第 2 級, 第 4 種第 1 級 (道路区分)	⑥密粒度アスコン(新 20FH)ホ <sup>レ</sup> リマー改質アスファルト II 型 (動的安定度(DS)1,500回/mm以上)

設計 CBR が判明している道路

N5 ( i ) ( 舗装計画交通量 ( 台 / 日 ・ 方向 ) :  $250 \leq T < 625$  )



設計 CBR	仮復旧			本復旧				
	仮表層 (cm)	上層路盤 (cm)	下層路盤 (cm)	表層 (cm)	基層 (cm)	上層路盤 (cm)		下層路盤 (cm)
	加熱 アスファルト 混合物	粒度調整 碎石	クラッシャーラン	加熱アスファルト混合物		アスファルト 安定処理	粒度調整 碎石	クラッシャーラン
3	5	30	30	5	5	-	25	30
4		20	35			-	15	35
6		20	25			-	15	25
8		20	15			-	15	15
12		15	15			-	10	15

〔仮復旧〕 表層 : ⑧密粒度アスコン(13)  
 上層路盤 : 粒度調整碎石(M-40)  
 下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

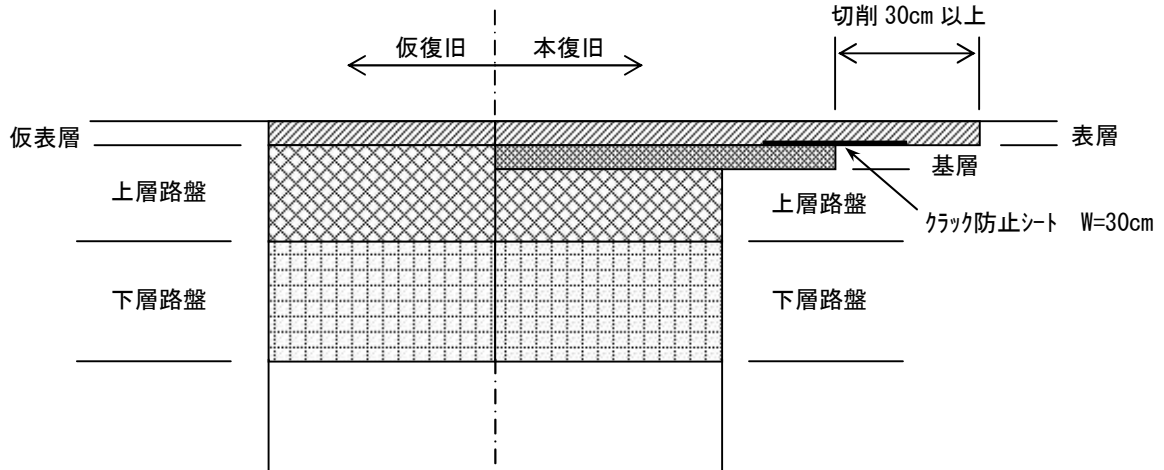
〔本復旧〕 表層 : ⑤密粒度アスコン(新 20FH)・・・※  
 基層 : ②粗粒度アスコン(20)  
 上層路盤 : 粒度調整碎石(M-25 or M-40)  
 下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

※表層材料は上記を標準とし、下記区分により適切な材料を使用すること。

区分	混合物の種類
橋面舗装・消融雪施設設置箇所・ 縦断勾配 6% を超える箇所	⑦密粒度アスコン(新 20FH)再生材+ホ <sup>レ</sup> リマ-改質アスファルト I 型
第 1 種, 第 2 種, 第 3 種第 1 級・第 2 級, 第 4 種第 1 級 (交差点部および道路区分)	⑥密粒度アスコン(新 20FH)ホ <sup>レ</sup> リマ-改質アスファルト II 型 (動的安定度(DS)1,500回/mm以上)

設計 CBR が判明している道路

N5 (ii) (舗装計画交通量 (台/日・方向) :  $625 \leq T < 1,000$ )



設計 CBR	仮復旧			本復旧				
	仮表層 (cm)	上層路盤 (cm)	下層路盤 (cm)	表層 (cm)	基層 (cm)	上層路盤 (cm)		下層路盤 (cm)
	加熱 アスファルト 混合物	粒度調整 碎石	クラッシャーラン	加熱アスファルト混合物		アスファルト 安定処理	粒度調整 碎石	クラッシャーラン
3	5	35	35	5	5	-	30	35
4		30	30			-	25	30
6		25	25			-	20	25
8		20	25			-	15	25
12		20	15			-	15	15

〔仮復旧〕 表層 : ⑧密粒度アスコン(13)  
 上層路盤 : 粒度調整碎石(M-40)  
 下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

〔本復旧〕 表層 : ⑤密粒度アスコン(新 20FH)・・・※  
 基層 : ②粗粒度アスコン(20)  
 上層路盤 : 粒度調整碎石(M-25 or M-40)  
 下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

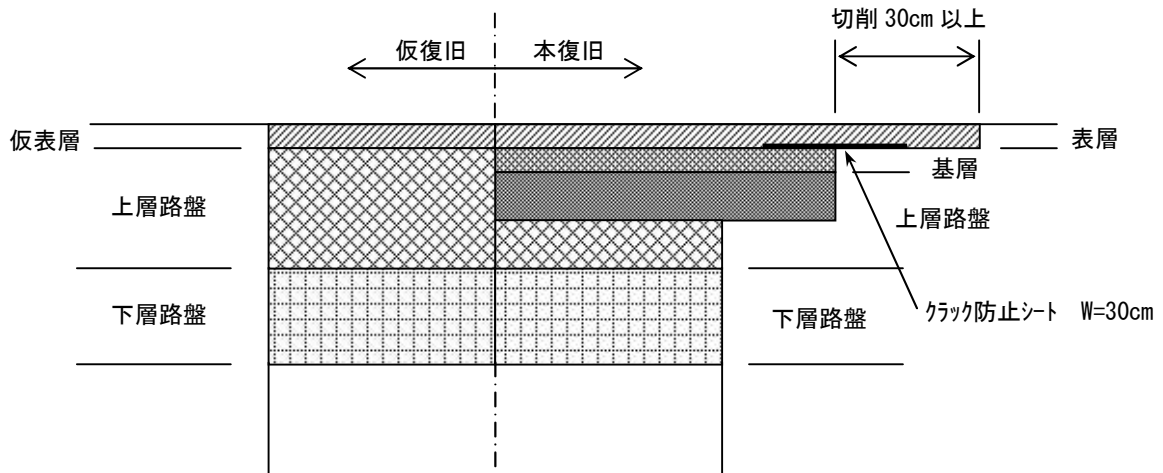
※表層材料は上記を標準とし、下記区分により適切な材料を使用すること。

区分	混合物の種類
橋面舗装・消融雪施設設置箇所・ 縦断勾配 6%を超える箇所	⑦密粒度アスコン(新 20FH)再生材+ホ <sup>レ</sup> リマ-改質アスファルト I 型
第 1 種, 第 2 種, 第 3 種第 1 級・第 2 級, 第 4 種第 1 級 (交差点部および道路区分)	⑥密粒度アスコン(新 20FH)ホ <sup>レ</sup> リマ-改質アスファルト II 型 (動的安定度(DS)1,500回/mm以上)



設計 CBR が判明している道路

N6 ( i ) ( 舗装計画交通量 ( 台/日・方向 ) : 1,000 ≤ T < 2,000 )



設計 CBR	仮復旧			本復旧				
	仮表層 (cm)	上層路盤 (cm)	下層路盤 (cm)	表層 (cm)	基層 (cm)	上層路盤 (cm)		下層路盤 (cm)
	加熱 アスファルト 混合物	粒度調整 碎石	クラッシャーラン	加熱アスファルト混合物	アスファルト 安定処理	粒度調整 碎石	クラッシャーラン	
6	5	25	35	5	5	5	15	35
8		30	20				20	20
12		25	15				15	15
20		20	12				10	12

〔仮復旧〕 表層 : ⑧密粒度アスコン(13)  
 上層路盤 : 粒度調整碎石(M-25 or M-40)  
 下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

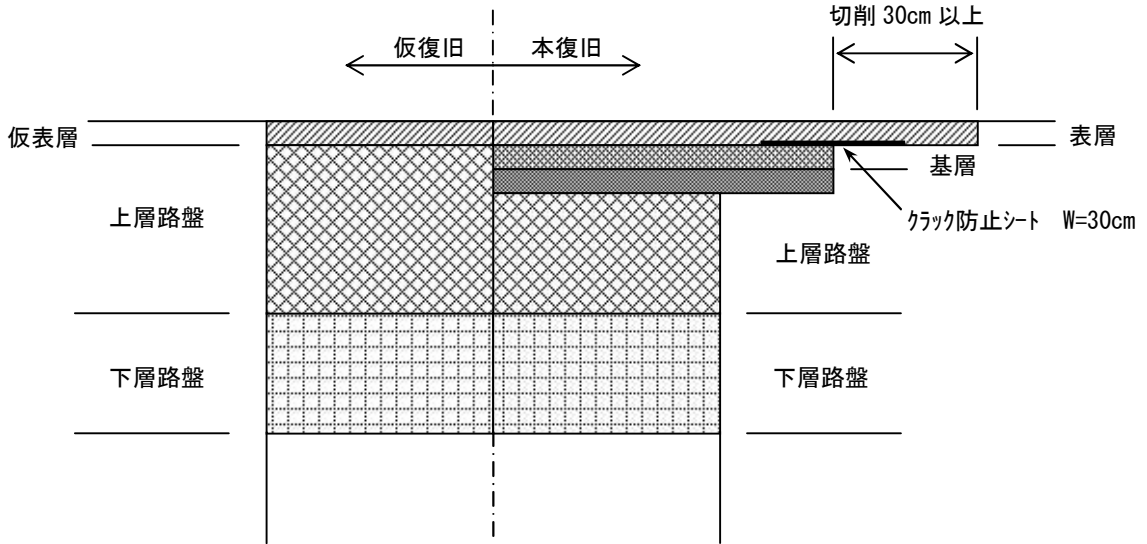
〔本復旧〕 表層 : ⑤密粒度アスコン(新 20FH)・・・※  
 基層 : ②粗粒度アスコン(20)  
 上層路盤 : ①アスファルト安定処理(25), 粒度調整碎石(M-25 or M-40)  
 下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

※表層材料は上記を標準とし, 下記区分により適切な材料を使用すること。

区分	混合物の種類
橋面舗装・消融雪施設設置箇所・ 縦断勾配 6% を超える箇所	⑦密粒度アスコン(新 20FH)再生材+ホ <sup>レ</sup> リマ-改質アスファルト I 型
第 1 種, 第 2 種, 第 3 種第 1 級・第 2 級, 第 4 種第 1 級 (交差点部および道路区分)	⑥密粒度アスコン(新 20FH)ホ <sup>レ</sup> リマ-改質アスファルト II 型 (動的安定度(DS)1,500 回/mm 以上)

設計 CBR が判明している道路

N6 (ii) (舗装計画交通量 (台/日・方向) :  $2,000 \leq T < 3,000$ )



設計 CBR	仮復旧			本復旧				
	仮表層 (cm)	上層路盤 (cm)	下層路盤 (cm)	表層 (cm)	基層 (cm)	上層路盤 (cm)		下層路盤 (cm)
	加熱 アスファルト 混合物	粒度調整 碎石	クラッシャーラン	加熱アスファルト混合物		アスファルト 安定処理	粒度調整 碎石	クラッシャーラン
6	5	40	30	5	5	5	30	30
8		35	25				25	25
12		30	20				20	20
20		25	12				15	12

〔仮復旧〕 表層 : ⑧密粒度アスコン(13)

上層路盤 : 粒度調整碎石 (M-25 or M-40)

下層路盤 : クラッシャーラン (C-40), 再生クラッシャーラン (RC-40) 又はアスファルト再生クラッシャーラン (ARC-40)

〔本復旧〕 表層 : ⑤密粒度アスコン (新 20FH) . . . ※

基層 : ②粗粒度アスコン (20)

上層路盤 : ①アスファルト安定処理 (25), 粒度調整碎石 (M-25 or M-40)

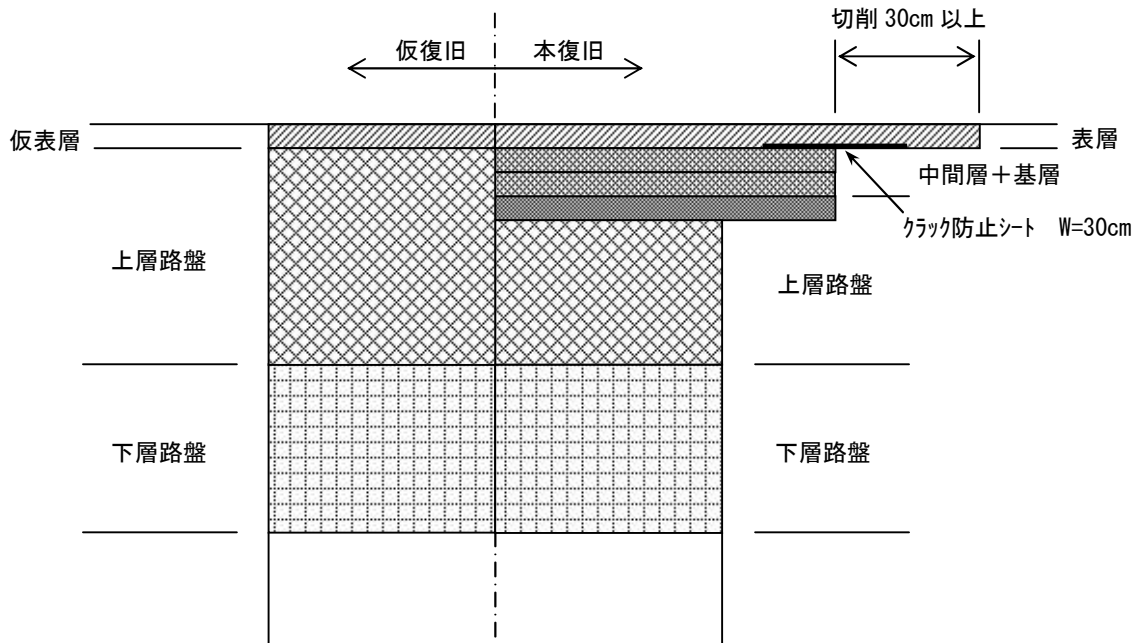
下層路盤 : クラッシャーラン (C-40), 再生クラッシャーラン (RC-40) 又はアスファルト再生クラッシャーラン (ARC-40)

※表層材料は上記を標準とし, 下記区分により適切な材料を使用すること。

区分	混合物の種類
橋面舗装・消融雪施設設置箇所・ 縦断勾配 6% を超える箇所	⑦密粒度アスコン (新 20FH) 再生材 + ポリマー改質アスファルト I 型
第 1 種, 第 2 種, 第 3 種第 1 級・第 2 級, 第 4 種第 1 級 (交差点部および道路区分)	⑥密粒度アスコン (新 20FH) + ポリマー改質アスファルト II 型 (動的安定度 (DS) 1,500 回/mm 以上)

設計 CBR が判明している道路

N7 (舗装計画交通量 (台/日・方向) : 3,000 ≤ T)



設計 CBR	仮復旧			本復旧				
	仮表層 (cm)	上層路盤 (cm)	下層路盤 (cm)	表層 (cm)	中間層 + 基層 (cm)	上層路盤 (cm)		下層路盤 (cm)
	加熱 アスファルト 混合物	粒度調整 碎石	クラッシャーラン	加熱アスファルト混合物		アスファルト 安定処理	粒度調整 碎石	クラッシャーラン
6	5	50	40	5	5+5	5	35	40
8		45	35				30	35
12		30	35				15	35
20		30	20				15	20

〔仮復旧〕 表層 : ⑧密粒度アスコン(13)

上層路盤 : 粒度調整碎石(M-40)

下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

〔本復旧〕 表層 : ⑥密粒度アスコン(新 20FH)ホ<sup>レ</sup>リマ-改質アスファルトⅡ型(動的安定度(DS)3,000回/mm以上)

中間層, 基層 : ②粗粒度アスコン(20)

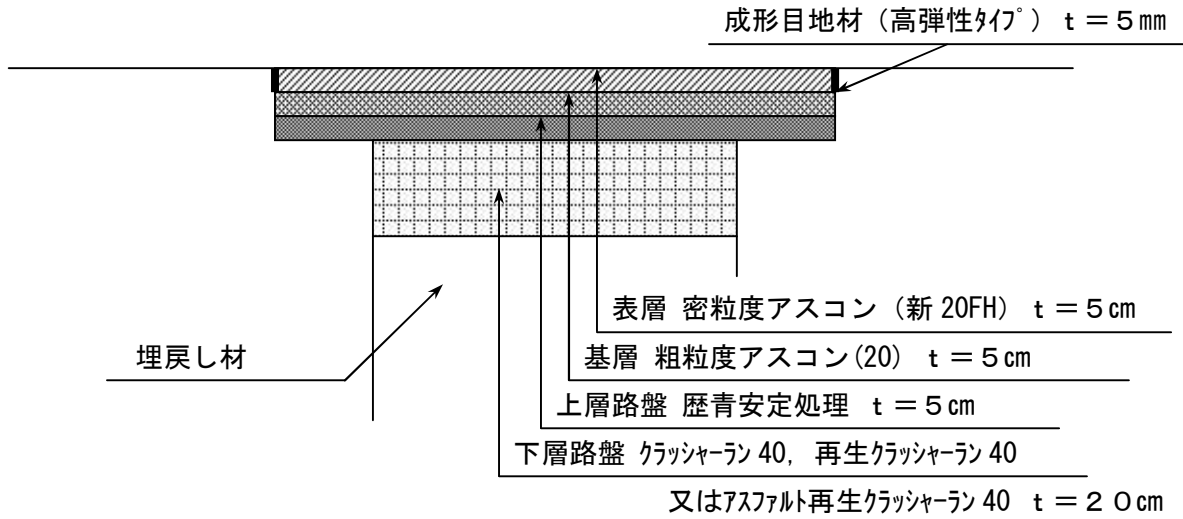
上層路盤 : ①アスファルト安定処理(25), 粒度調整碎石(M-40)

下層路盤 : クラッシャーラン(C-40), 再生クラッシャーラン(RC-40)又はアスファルト再生クラッシャーラン(ARC-40)

設計 CBR が判明していない道路

A 断面 (都市計画街路及び主要幹線道路)

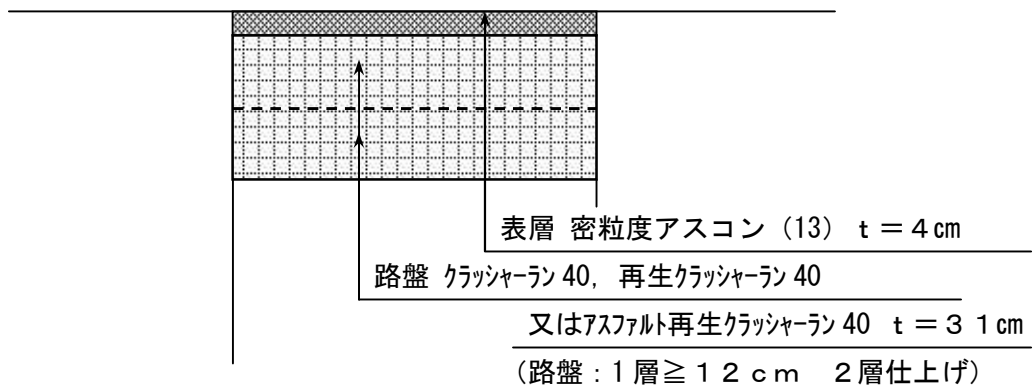
本 復 旧



※埋戻し材 (山砂、良質土又は改良土 $\geq \text{CBR}8$  グリズリアンダー材 $\geq \text{CBR}12$ )

※表層工において、必要に応じ、基層と在来舗装のジョイント部にクラック防止シートを施すこと。

仮 復 旧

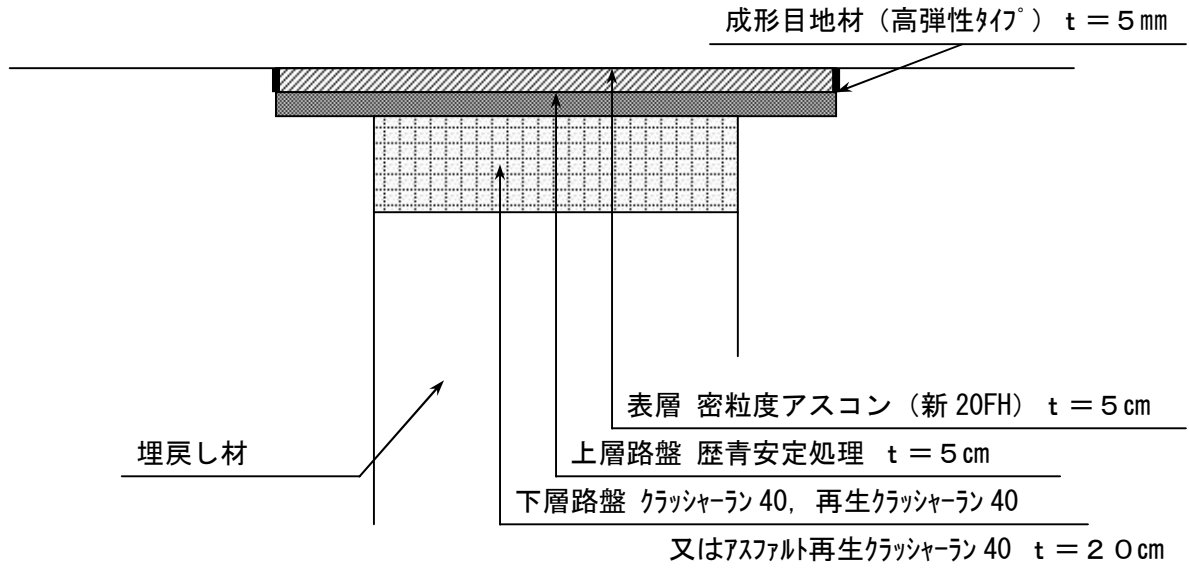


区分	適用	混合物の種類
一般部	橋面舗装 消融雪施設設置箇所	密粒度アスコン (新 20FH) 改質 I 型
すべり止め	縦断勾配 6% を超える 箇所	
交差点部	交差点前後 50m 程度 (交差点内を含む)	密粒度アスコン (新 20FH) 改質 II 型 (DS1500 以上)

※上記表層材料を標準とするが、人力により施工を行う場合、密粒度アスコン 13F を使用することができる。

設計 CBR が判明していない道路

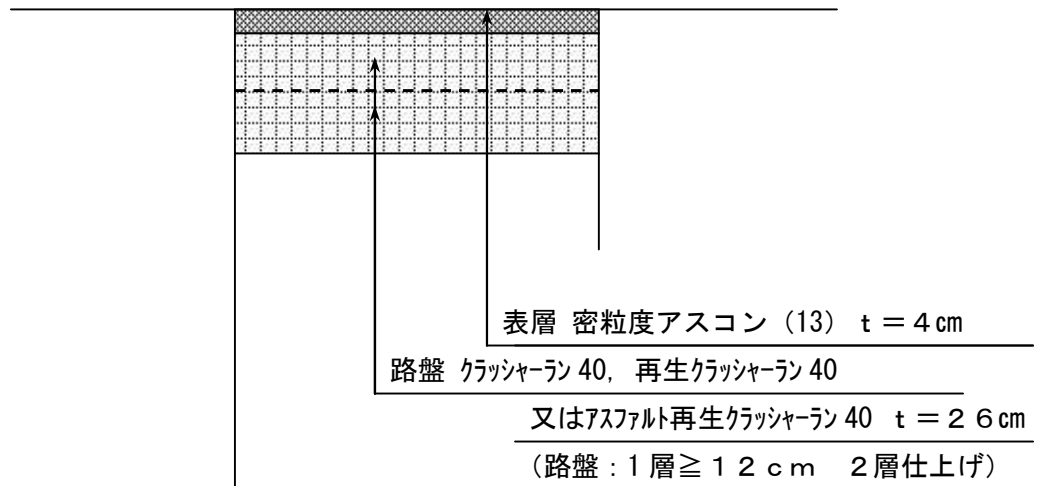
B 断面 (一般道路)  
本 復 旧



※埋戻し材 (山砂、良質土又は改良土 $\geq \text{CBR} 8$  グリズリアンダー材 $\geq \text{CBR} 12$ )

※表層工において、必要に応じ、上層路盤と在来舗装のジョイント部にクラック防止シートを施すこと。

仮 復 旧



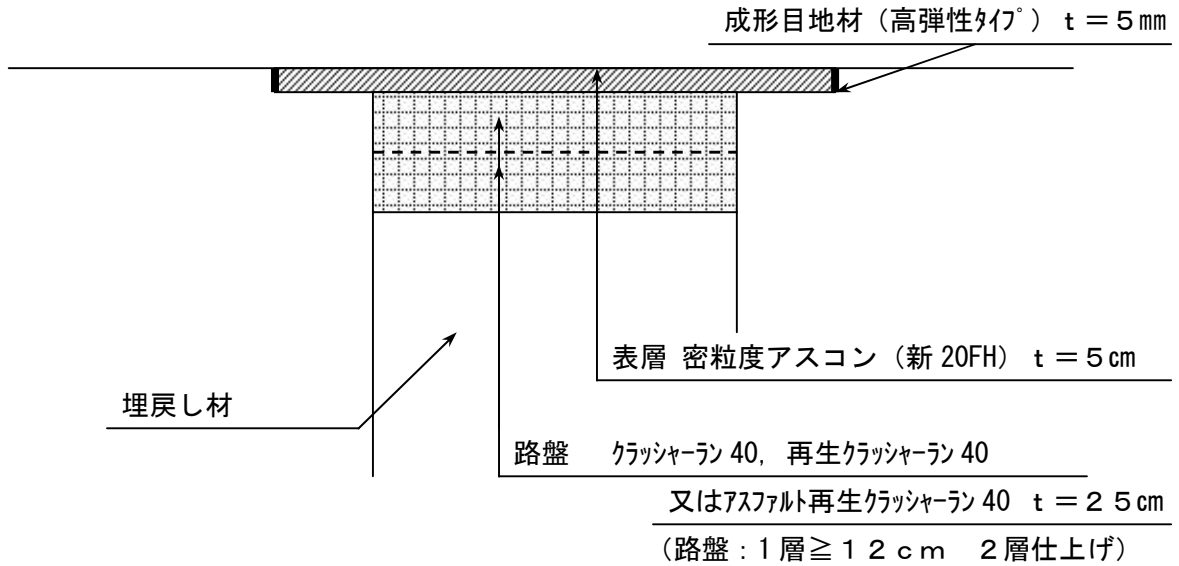
区分	適用	混合物の種類
一般部	橋面舗装 消融雪施設設置箇所	密粒度アスコン (新 20FH) 改質 I 型
すべり止め	縦断勾配 6%を超える箇所	

※上記表層材料を標準とするが、人力により施工を行う場合、密粒度アスコン 13F を使用することができる。

設計 CBR が判明していない道路

C 断面 (幅員 6 m 以下の生活道路で全幅打換えのとき)

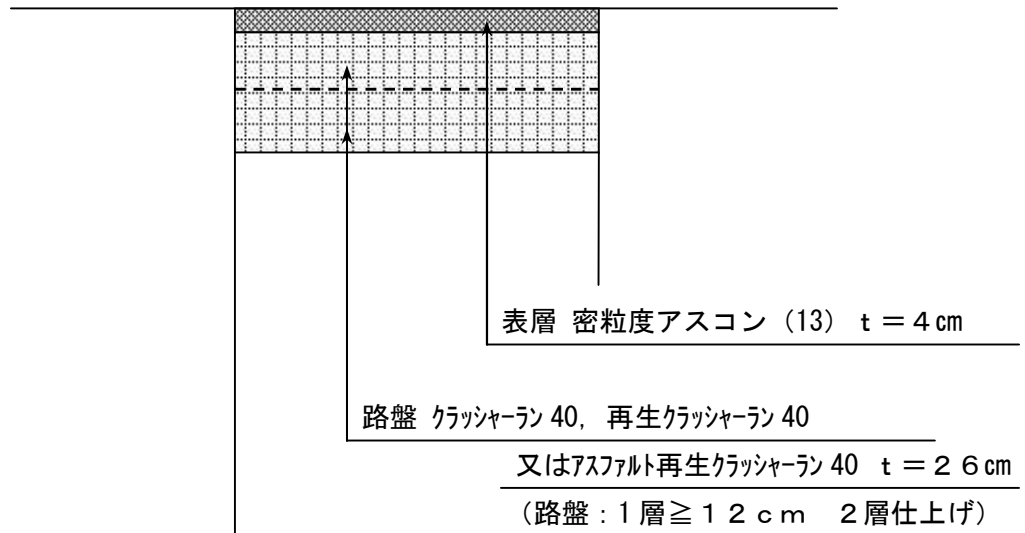
本 復 旧



※埋戻し材 (山砂、良質土又は改良土  $\geq \text{CBR} 8$  グリズリアンダー材  $\geq \text{CBR} 12$ )

※成形目地材は、在来舗装とのジョイント部に施工すること。

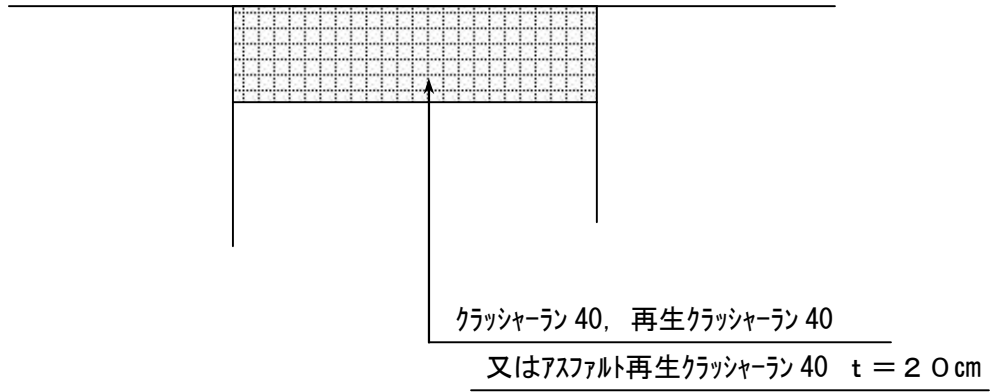
仮 復 旧



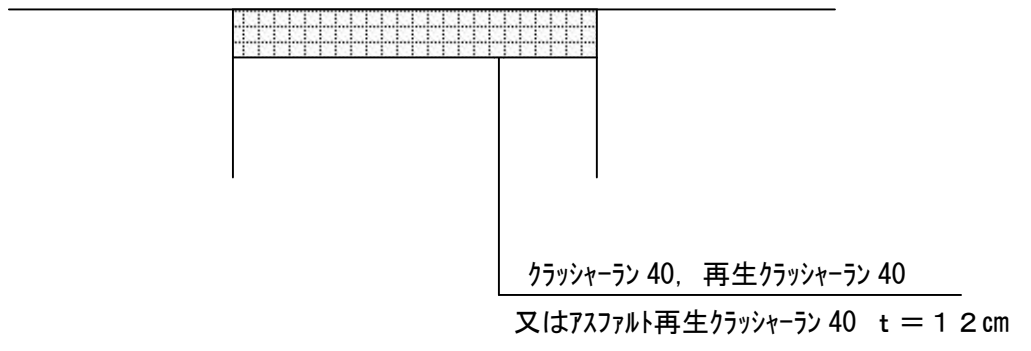
区分	適用	混合物の種類
一般部	橋面舗装 消融雪施設設置箇所	密粒度アスコン (新 20FH) 改質 I 型
すべり止め	縦断勾配 6% を超える 箇所	

# 砂利道復旧

## 砂利道復旧

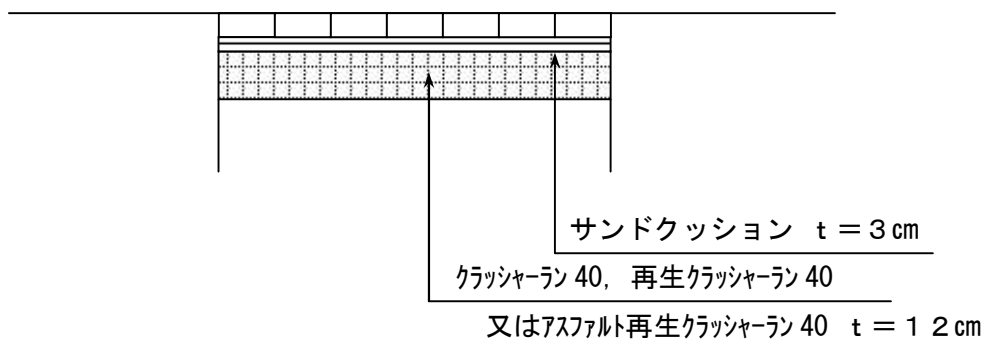


## 砂利散歩道



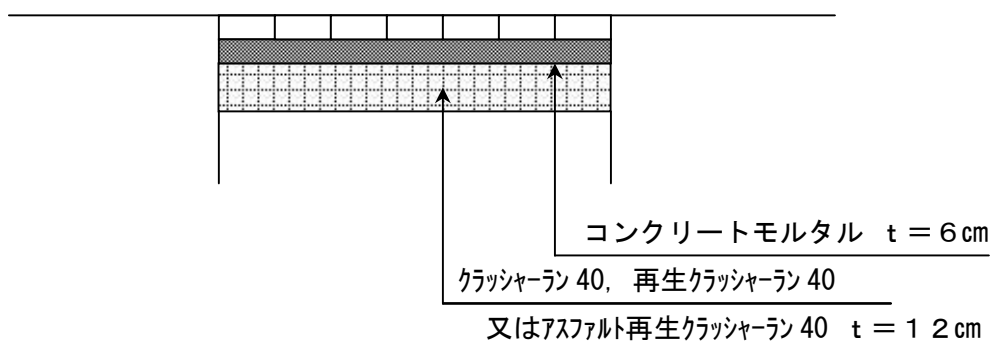
# 歩道舗装復旧

## 平板ブロック 1

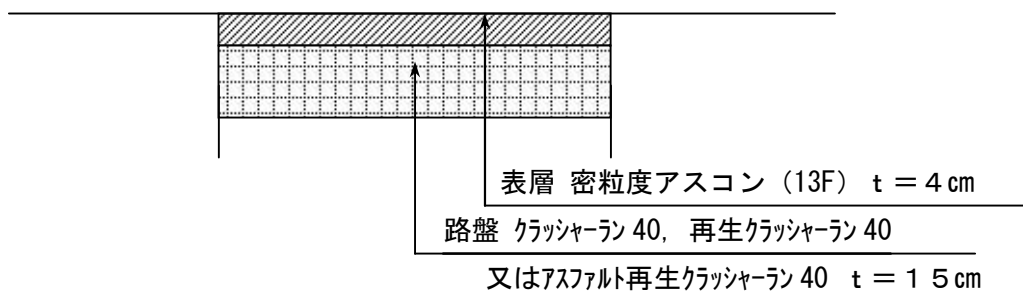


## 平板ブロック 2

商店街における化粧ブロックなど現道が  
コンクリートベースのもの



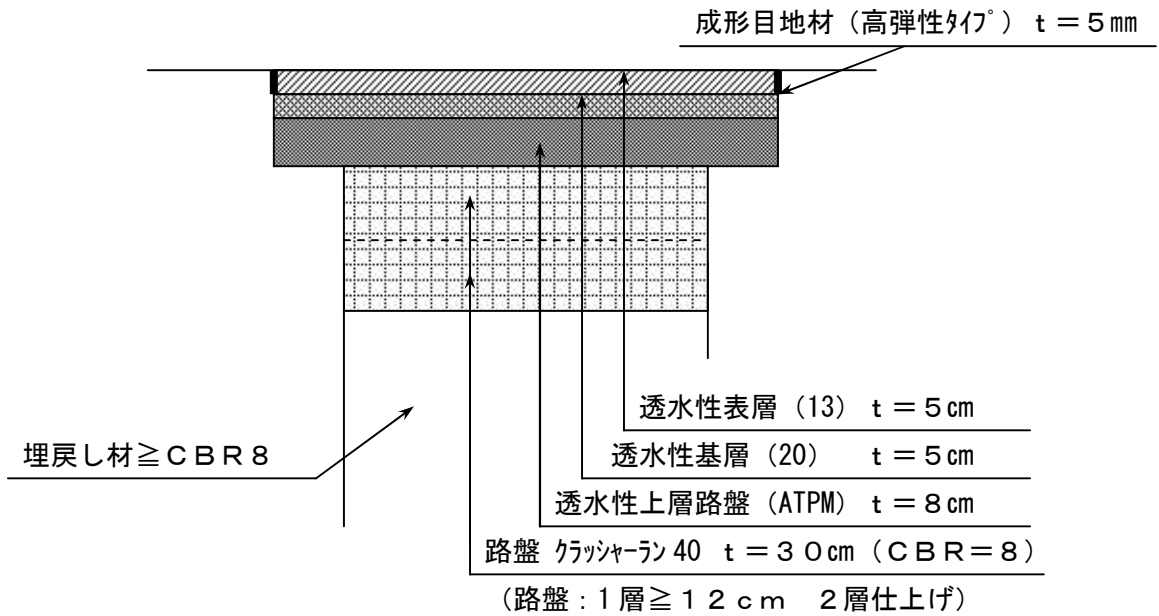
## アスファルト舗装



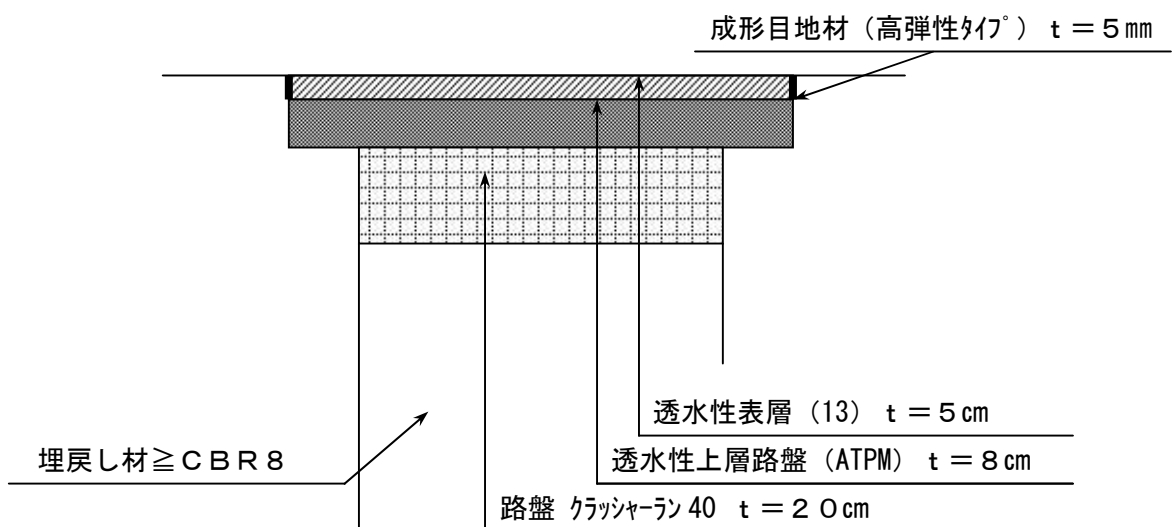
※現道の舗装構成に合わせることを原則とし、全幅打換える場合は上記構成とすること。



A 断面 (都市計画街路及び主要幹線道路)  
本復旧



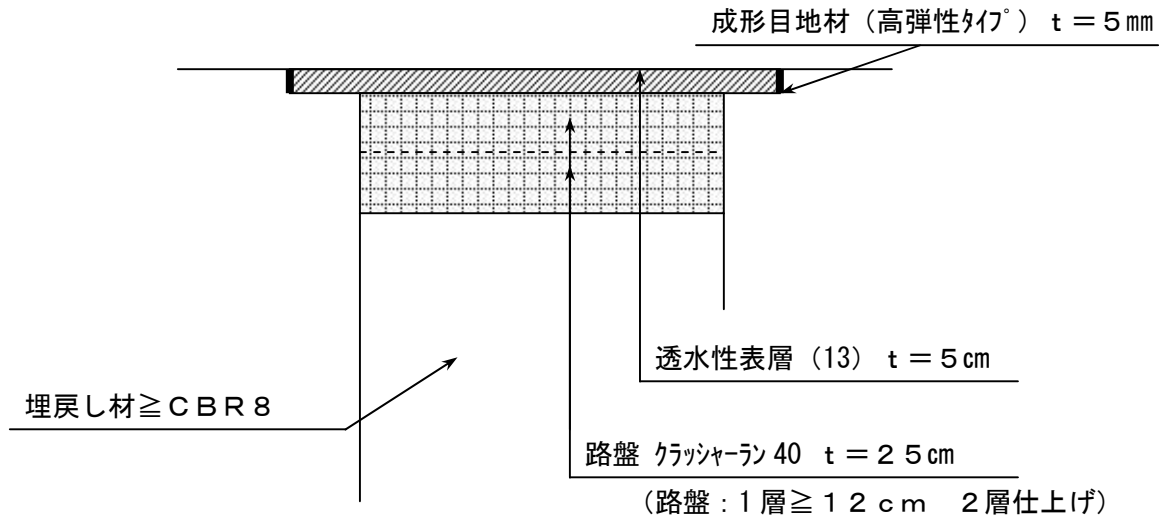
B 断面 (一般道路)  
本復旧



※透水性舗装は、新潟市舗装研究会による「車道透水性舗装の手引き」(平成19年度改定版)に準ずること。

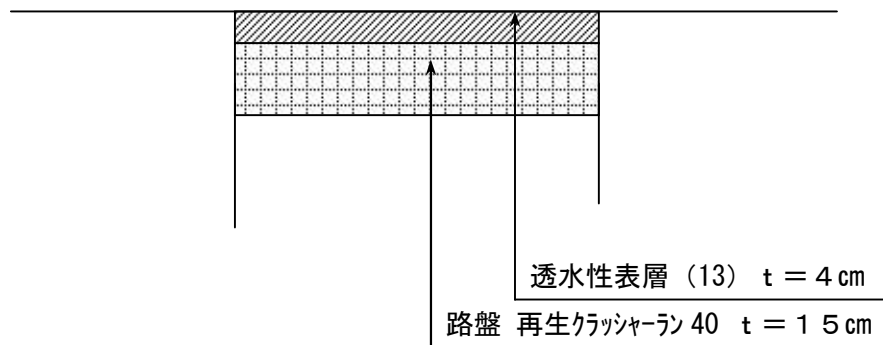
C 断面 (幅員 6 m 以下の生活道路で全幅打換えのとき)

本 復 旧



※成形目地材は、在来舗装とのジョイント部に施工すること。

歩 道



※透水性舗装は、新潟市舗装研究会による「車道透水性舗装の手引き」(平成19年度改定版)に準ずること。