

## 復旧の道路別組成等の基準

注1 下表はあくまで標準の組成であり、路線内で組成が異なる場合が多々ある。そのため、下表と工事箇所の組成が異なる場合、原則、現況の組成(特にAS舗装層)で復旧すること(現況が異なる場合も同じ)。その際、いずれの場合も表層厚をとする。

注2 推進工法の場合、事前に必ず現況の詳細な組成を確認してください(溝などの層が存在する場合があります)。

注3 国道及び交差点付近の復旧については、行田県土整備事務所 道路担当と協議すること。

1 路線ごとの復旧舗装タイプ(標準)

令和4年11月15日改正

路線名	区間	舗装	参考(過去調査の結果。現況は記載と異なっている可能性があり。)	路線名	区間	舗装	参考(過去調査の結果。現況は記載と異なっている可能性があり。)
国道122号	全線	旧D3	(1)路盤石灰安定処理層60 (2)基層厚22~28 (3)路盤の下に路床改良層(粘土交じり砕石)100あり (4)基層厚28~30 (5)基層厚24~30 (6)基層厚28~51	129 加須羽生線	全線	N5-3	(67)基層厚10 (68)基層厚10~17、路盤の下に遮断層(砂)15~20あり
国道125号	BP 久喜市境~新後合橋	N7-3★	注)下表のN7-3★を使用	138 行田市停車場線	全線	N5-3	
		旧D3			加須市内	N5-3	現況基層厚9以上
国道354号	全線	N6-3	(111)基層厚13~14 (112)表層(排水性舗装)5基層10上層路盤18下層19 路床改良(山ズリ)100	148 騎西鴻巣線	行田市内	N6-3	(69)旧舗装の上に砕石、AS舗装している箇所あり (70)基層厚17 (71)路盤の下に遮断層(砂)15あり (72)基層厚6上層路盤3セメント安定処理層4下層路盤32
7 佐野行田線	全線	N5-3	(7)基層厚8~10 (8)表層層12セメント処理層18 (9)基層厚9~15 (10)路盤の下に路床改良層(砕石交じり砂)100あり (11)舗装厚12路盤33の下に遮断層(砂)20	149 加須菖蒲線	全線	N6-3	(73)上層路盤の下に安定処理層14 路床を岩盤40に置き換え
9 佐野古河線	全線	旧D3		151 久喜騎西線	全線	N5-3	(74)路盤の下に遮断層(砂)4~8 (75)基層厚5~15 (76)基層厚10 (77)基層厚10~23 (78)路盤の下に遮断層(砂)22 (79)基層厚11 (80)基層厚8 石灰安定処理層19 下層路盤18 (81)基層厚6~15
20 足利色染行田線	全線	N6-3	(12)基層厚15~19 (13)基層厚19の下、安定処理層46	152 加須幸手線	「中央」~「久喜市境」	N6-3	(84)路盤の下に遮断層12~25
32 鴻巣羽生線	鴻巣市境~国道125号	N6-3		178 北河原熊谷線	旧D125 「騎町」~「多門寺」	旧D3	(82)路盤の下に遮断層あり10~25 (83)基層厚12~22、路盤の下に遮断層10~15
	国道125号~国道122号	旧D3				全線	N4-3
38 加須鴻巣線	旧125 「赤多見」~「加須市安南入口」	旧D3	(14)基層厚25 (15)遮断層(砂)10~20	196 新郷停車場線	駅前	N4-3	
	「加須市税務入口」~国道122号	N5-3	(16)基層厚8~12 (17)基層厚12 (18)舗装の下、安定処理層23	上新郷埼玉線東横部分	N5-3	N5-3	(88)基層厚7 路盤の下に路床改良層(粘土)23~25あり (89)基層厚11~15 路盤の下に遮断層20
	国道122号~鴻巣市境	N6-3	(19)舗装の下、安定処理層15~27	197 武州荒木停車場線	全線	N4-3	
46 加須北川辺線	全線	N6-3	(20)基層厚19~22 (21)基層厚69上層路盤16下層路盤の下に路床改良粘土交じり砕石層100(橋梁部?) (22)基層厚35 路盤20 (23)基層厚22 (24)基層厚18 (25)路盤下に遮断層(砂)14、路床改良(砕石交じり粘土)87あり (26)基層厚14~17 (27)基層厚19 (28)基層厚12 上層路盤10 セメント処理層13 下層路盤25 (29)基層厚14 (30)基層厚15	198 行田市停車場線	全線	N5-3	
			(31)基層厚13~17 (32)路盤下に遮断層あり	199 行田市停車場酒巻線	全線	N5-3	(90)基層厚11
59 羽生妻沼線	全線	N6-3	(33)基層厚10 (34)遮断層20~25あり (38)基層厚9 (39)基層厚0~11 (40)遮断層あり5~20 (41)基層厚10~11 (42)舗装の下に上層路盤としてセメント澱青安定処理層20~39	303 跡藤吾行田線	全線	N5-3	
60 羽生外野栗橋線	国道122号~加須北川辺線	N5-3	(35)基層厚13 (36)基層7 セメント澱青安定処理層38 下層路盤20 (37)下層路盤にセメント安定処理層20あり (43)基層厚15~16 (44)基層厚18 (45)舗装の下に上層路盤としてセメント澱青安定処理層9~29	304 今泉館林線	全線	N5-3	
	加須北川辺線~栗橋町境	N6-3		305 礼羽騎西線	全線	N5-3	
66 行田東松山線	全線	N6-3	※全線において基層厚15以上、特に17号BP付近及び鴻巣市境付近において基層厚25 ※桜野交差点 基層厚48 上層路盤47(旧舗装の上に砕石及びASを敷設) (46)路盤の下に路床改良層(砕石混じり砂)75~100あり	306 上中森鴻巣線	全線	N6-3	(91)基層厚15 (92)基層厚20 (93)基層厚20、上層路盤石灰安定処理層25 (94)基層厚13~14 (95)基層厚13~14、上層路盤セメント安定処理層21~26
			(47)熊谷羽生線~佐間交差点間 歩道のカラー平板下に約15厚のコンクリート層あり(果敷?)車道について遮断層(砂)14~40あり (48)基層厚10~11 (49)路盤の下に路床改良層(岩礫)30~33あり (50)路盤の下に路床改良層(粘土混じり砕石)100~115あり	308 内田ヶ谷鴻巣線	全線	N6-3	
77 行田蓮田線	全線	N5-3		313 北根菖蒲線	全線	N5-3	(96)上層路盤にセメント安定処理層5 (97)基層厚10~14
				316 阿佐間幸手線	全線	N6-3	(112)舗装の下にセメント澱青安定処理層28
83 熊谷館林線	全線	N5-3		346 砂原北大桑線	全線	N6-3	(98)舗装の下にセメント澱青安定処理層26~32 (99)基層厚14、上層16、下層25、セメント安定処理層25 (100)舗装の下に上層路盤として石灰安定処理層16~31 (101)基層厚13~15
				362 上中条芥菜線	全線	N4-3	(101)基層厚4~9 (102)基層厚6上層路盤19 遮断層(砂)15
84 羽生栗橋線 (BP含む)	国道122号~羽生IC	旧D3	中川と近接する区域(大沼) 路床は山ズリ	364 上新郷埼玉線	全線	N5-3	(103)上層路盤の下に安定処理層15あり
	羽生IC~羽生外野栗橋線	N6-3	(51)下層路盤にセメント安定処理層15~35あり (52)基層厚12~14 (53)下層路盤に石灰安定処理層22~27あり (54)上層路盤に石灰安定処理層14、路盤の下に遮断層20(砂)あり (55)基層厚15~30 (56)基層厚14、路盤セメント安定処理層41 (57)路盤の下に遮断層(砂)10~18あり	366 三田ヶ谷羽羽線	全線	N5-3	(104)基層厚9~11 路盤の下に遮断層10~15あり (105)上層路盤にセメント澱青安定処理層10~29 (106)表層5、基層(セメント)15
	BP(大利根地域内)	N6-3	(58)下層路盤の下に路床改良層110(礫、粘土交じり礫)あり。	368 飯積古河線	全線	N5-3	(107)路盤の下に路床改良層100(シルト)あり
128 熊谷羽生線	熊谷市境~佐野行田線	N4-3	(59)基層厚5~18 (60)路盤の下に遮断層(砂利)15~55あり	369 妻倉川俣停車場線	全線	N6-3	(108)舗装の下に石灰安定処理層15あり
	旧R125 熊谷市境~国道122号	N6-3	(61)基層厚11~28 (62)基層厚25~27 (63)基層厚15 (64)基層厚15 (64)基層厚20~25 (65)基層厚19 (66)基層厚14~35	370 北中曾根北大桑線	全線	N5-3	(109)基層厚12~30 (110)基層厚9
				411 加須停車場線	全線	旧D3	
				412 南羽生停車場線	全線	N5-3	
				413 羽生停車場線	全線	N5-3	
				415 柳生停車場線	全線	N5-3	

## 2 舗装タイプ別の組成

組成	タイプ	N4-3	N5-3	N6-3 改質Ⅱ型	N7-3 改質Ⅱ型	N7-3★ 改質Ⅱ型 (新設BP)	旧D3 改質Ⅱ型 ※122cm以上 掘削する場合は N7-3とする
表層	密粒度アスコン	(5)5	(5)5	(7)5	(7)5	(7)5	(7)5
基層	粗粒度アスコン	—	5	10	15	16	20
上層路盤	粒調砕石	(25)25 ※(20)20	(35)30	(48)40 ※(38)30	(58)45	(43)30	(48)30
下層路盤	再生切込砕石	(29)29 ※(36)36	(34)34	(40)40 ※(54)54	(57)57	(58)58	(38)38
路床	山ズリ					60	
合計厚		59 ※61	74	95 ※99	122	169	93

注1 ※は上層路盤が新材料(M=40、30)の場合

注2 ( )は、仮復旧の組成厚を示す。

注3 再生粒調砕石(RM=40)の供給が困難な場合は、粒調砕石(M=40、30)とする

注4 N6・N7・旧D3の場合の表層は改質Ⅱ型で施工すること

注5 標準が旧D3の路盤であっても、122cm以上深く掘削する場合はN7-3とする

注6 基層(表層)と路盤との境はプライムコートを隙間なく塗布すること。

注7 基層一層の厚さは最大7cmまでとし、一層ごとに十分転圧し、各層の間はタックコートを隙間なく塗布すること。

注8 路盤一層の最大の厚さは15cmまでとし、一層ごとに十分転圧すること。



