

4 - 3 道路の舗装について

舗装とは、道路の耐久力を増すために、その表面を石、煉瓦、コンクリート、アスファルトなどで固めることをいいます。日本では、敷設が比較的容易で、施工期間も短くてすむことから、アスファルト舗装が主流となっています。

景観整備を謳った道路では、歩道についてアスファルトではない舗装を採用している例が多く見られます。

(1) 舗装の種類について

a. アスファルト舗装

アスファルト混合物（アスファルト合材）を用いた舗装で、車道、歩道の両方に広く用いられます。

一部の道路では透水性（または排水性）舗装として、特殊なアスファルト合材を使用します。

基本的にアスファルト合材の色である黒色の舗装となりますが、さまざまな色のアスファルト舗装も可能となっています。



アスファルト舗装



アスファルト舗装の車道（日野市）

b. コンクリート舗装

主にセメントコンクリートを用いた舗装で、車道、歩道の両方に用いられます。たわみによるひび割れ防止のため鉄筋を配することが多く、施工期間が長くなり養生などに手間がかかるなど、敷設（打設）の難しさはあるものの、アスファルト舗装に比べてたわみに強く耐摩耗性に優れており、重車両が頻繁に通行する場所、トンネル内、急傾斜の坂道などといった舗装補修を頻繁に行うことが困難な場所に多く用いられます。

セメントコンクリートの色である白色に仕上がります。



コンクリート舗装

c. 半たわみ性（半剛性）舗装

空隙の多い開粒度アスファルト混合物による舗装を行った後、その空隙に特殊なセメントミルクを浸透させたものをいいます。アスファルト舗装とコンクリート舗装の両者の長所を活用した舗装です。使用箇所はコンクリート舗装とほぼ同様で、特にバス停や交差点流入部などで利用されています。



半たわみ化粧仕上げ舗装（石畳風アスファルト舗装）

d. レンガ舗装

煉瓦ブロックを用いた舗装。歩道や民家、公共施設の敷地などに用います。強度がありませんので、車道には適しません。



レンガ舗装

e. タイル舗装

歩道、マンションの通路、階段などに用います。タイルそのものに厚みがないため、そのほとんどが車道には適しません。



タイル舗装（前橋市）



タイル舗装の車道（郡山市）

f. インターロッキングブロック舗装

コンクリート二次製品。歩道用、車道用があります。ブロック相互を噛み合わせるにより段差の発生を防ぐユニバーサルデザイン対応のものもあります。



インターロッキングブロック舗装の歩道



g. 平板舗装

天然石を加工したものやコンクリート等の二次製品で、平板状にしたものを路面に並べます。歩車道は問いません。走行性があまりよくないため車道に用いられるケースは多くありません。



平板舗装の歩道
(歩行者が足をとられない排水溝)

(2) 車道について

公園坂通りの車道は、現在、一般的なアスファルトで舗装されています。

舗装の種類としては、施工期間が短くメンテナンス性に優れたアスファルト舗装、または、アスファルト舗装の2～3倍の費用がかかりますが、耐久性に優れ、デザインを工夫できる半たわみ性舗装が望ましいと考えます。

縦断勾配が強いため、敷砂が流失しやすいインターロッキングブロック舗装は、適していません。

レンガ舗装やタイル舗装は、強度に問題があるため、適していません。

平板舗装については、車両の走行性に問題があるため、適していません。

(3) 歩道について

歩道については、車道より耐久性が低くても問題がありません。

また、歩道を掘り返す作業がほとんどない場合は、質の高い、補修の難しい素材で舗装することも可能です。

条件によりさまざまな整備手法があることから、歩道の舗装については、設計の段階で十分な検討を行うことが必要です。

ちなみに、手賀沼公園・久寺家線の歩道は、ユニバーサルデザイン対応で透水性のあるインターロッキングブロック舗装（色はグレー系）と、敷砂の流出を防ぐためのコンクリート舗装の組み合わせで整備を予定しています。

また、歩道上にあるU字溝蓋の穴やグレーチングのスリットなどに足をとられやすいという意見もあるため、歩道上に雨水排水施設を整備する場合には、ハイヒールのかかが入らない狭いスリット（前ページ下の写真を参照）の採用などを検討する必要があります。