

**부속서 IV-8
택코트 타이어 부착 손실을 시험 방법**

1. 목적

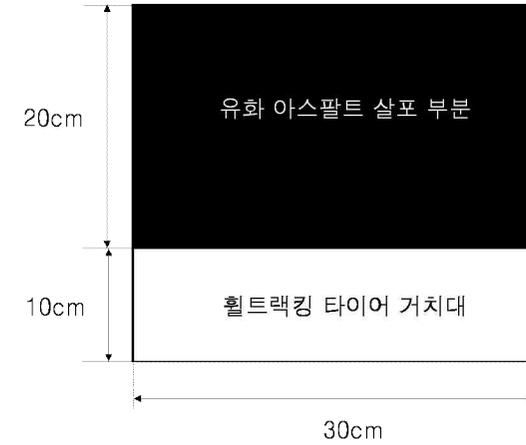
- (1) 타이어 미부착 일반 및 개질 유화 아스팔트 사용을 위한 타이어 부착 손실을 시험방법은 다음과 같다.

2. 시험기기

- (1) 휠 트래킹 시험기
- (2) 항온실 : 60° C 온도를 유지할 수 있는 항온실.
- (3) 택코트 도포 판: 세로 300 mm×가로 300 mm, 두께 3 mm의 슬레이트 보드(KS L 5114의 규격에 준하는 섬유강화 시멘트판)
- (4) 피점착재(고무 시트) : 재질이 천연 고무이면서 고무 시트(두께 1 mm)를 직사각형(길이 300±10 mm, 폭 60±3 mm)으로 성형한 것.

3. 시료준비

- (1) 택코트 도포 슬레이트 보드에 0.6ℓ/m² 양의 유제를 솔이나 고무 주걱 등 유제 도포용 기구를 사용하여 휠트래킹 시험 시편의 표면에 균일하게 도포한다. 이때 유제는 한 번에 도포한다.
- (2) 상온에서 도포된 유제 내 수분이 완전히 증발될 때까지 양생한다.
- (3) 휠 트래킹 시험기의 시험 바퀴가 하강하여 공시체에 닿을 때의 접촉으로 인한 부착을 예방하기 위해 휠 트래킹 바퀴와 닿는 부분에 섬유 테이프를 300mm x 100mm 크기로 아래 그림과 같이 접착시킨다.



<그림 1> 테스트용 시험체

4. 시험방법 및 결과도출

- (1) 제작한 공시체, 성형한 피점착재(고무 시트)를 60±1°로 조절한 항온실에 4 시간 이상 양생한다.
- (2) 시험 직전에 피점착재의 질량을 측정한다.
- (3) 피점착재를 공시체의 타이어 주행 위치에 올리고, 624±10N의 하중으로 타이어를 1 번 왕복시킨다.
- (4) 타이어 주행 후, 피점착재를 수직 방향으로 일정한 힘으로 2 초 이내에 벗겨낸다.
- (5) 피점착재의 질량을 신속하게 측정하고 점착한 아스팔트 피막 질량을 구한다.
- (6) 상기 (2)~(5)의 작업을 한 개의 공시체당 3 곳 이상에서 실시한다.
- (7) 타이어 부착 손실률은 다음 식을 통해 구한다.

$$\text{타이어 부착 손실률(질량, \%)} = \frac{\text{시험 후 피점착재 질량}(g) - \text{시험 전 피점착재 질량}(g)}{\text{타이어 주행면적}(m^2) \times \text{유제 고형분 도포량}(g/m^2)} \times 100$$

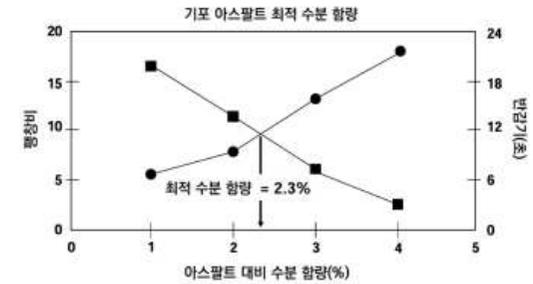
부속서 IV-9 기포 아스팔트 최적 수분함량 결정 방법

1. 일반사항

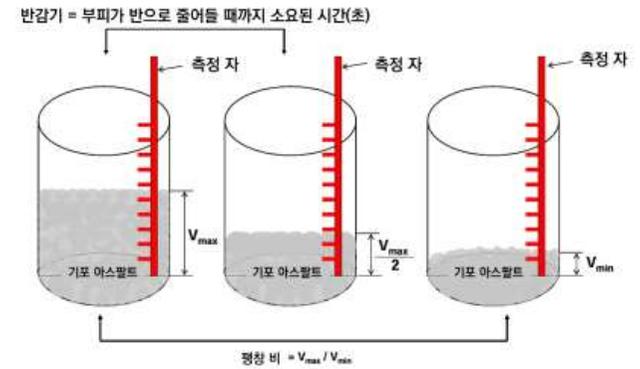
- (1) 기포 아스팔트 혼합물 생산시, 사용되는 물의 양은 기포 아스팔트 혼합물의 성능에 가장 영향을 미치는 인자로 기포 아스팔트 혼합물 생산 전 반드시 실내용 기포 아스팔트 발생 장치를 사용하여 결정하여야 한다.
- (2) 일반적으로 아스팔트에 발생하는 기포 아스팔트의 팽창률(expansion ration)과 반감기(half-life)는 낮은 점도 보다 고점도에서 그리고 낮은 온도보다 고온에서 상대적으로 더 쉽게 상승하게 되므로, 사용되는 물의 양은 아스팔트의 특성 및 온도에 따라 달리 적용되어야 한다.

2. 최적 수분함량 결정 방법

- (1) 기포 아스팔트 혼합물의 최적 수분함량은 다음 순서에 따라 결정한다.
 - 가. 실내용 기포 아스팔트 발생 장치에 물 또는 기포발생 수용액과 아스팔트를 채운다. 이때 아스팔트의 온도는 160℃ 이상으로 유지하여야 한다.
 - 나. 물의 함량은 아스팔트 사용량 대비 1.0%~4.0%를 0.5% 간격으로 100kPa 이상의 압력으로 직경 27cm의 용기에 5초 동안 분사하고, 측정자를 사용하여 반감기 및 팽창비를 측정한다.
 - 아스팔트 사용량: 물 분사 전 5초 동안 빈 용기에 아스팔트를 분사하여 유출되는 양(g)
 - 반감기: 아스팔트의 부피가 최대로 팽창한물 분사 전 5초 동안 빈 용기에 아스팔트를 분사하여 유출되는 양(g)
 - 팽창비: 물 분사 전 5초 동안 빈 용기에 아스팔트를 분사하여 유출되는 양(g)
 - 다. ①~②의 과정을 160℃, 170℃, 180℃의 아스팔트 온도에서 시험을 반복하여 3회 이상 수행한다.
 - 라. 물 또는 기포발생 수용액의 함량에 따른 팽창비와 반감기를 도식화하고 교차되는 지점의 물 또는 기포발생 수용액의 함량을 최적 수분함량으로 결정한다.



< 기포 아스팔트의 최적 수분함량 결정 예 >



< 기포 아스팔트 반감기와 팽창 비 개념도 >

부속서 IV-10 재활용 아스팔트 포장 현장 공용성 평가 기준

1. 목적

- (1) 이 기준은 부속서 VI-7 「순환 아스팔트 혼합물 체크리스트」의 3.1 (2)에 따른 재활용 아스팔트 포장을 시공하여 최소 2년 이상 공용 후 포장 성능 평가하기 위해 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.
- (2) 순환 아스팔트 혼합물 생산에 사용하는 재생첨가제나 기타 첨가제의 재료나 시공 공법 관련 사업자는 이 기준에 따라 아스팔트 포장 현장 장기 공용성 평가 및 검증을 받을 수 있다.

2. 일반사항

- (1) 시험대상의 재활용 아스팔트 포장 재료 및 공법이 신아스팔트 포장과 동등한 공용성을 확보할 수 있는지를 평가한다.
- (2) 시험대상의 재활용 아스팔트 포장 재료 및 공법을 신아스팔트 포장과 함께 시공하여 평가한다.
- (3) 아스팔트 포장 현장 공용성 평가 구간(이하 “평가구간”이라 한다)은 평가하고자 하는 재활용 아스팔트 포장 구간(이하 “시험구간”이라 한다)과 성능을 비교하기 위한 신아스팔트 포장 구간(이하 “비교구간”이라 한다)으로 구분된다.
- (4) 평가구간을 시공 후 2년 이상 공용 후 현장 공용성을 조사 및 평가하여야 한다.
- (5) 아스팔트 포장 현장 공용성 시험은 「국가표준기본법」 제 23 조에 따른 공인시험기관, 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 제 8 조에 따른 정부출연연구기관, 「민법」 제 32 조에 따른 학술단체 중 아스팔트 포장 관련 한국도로학회, 한국아스팔트학회에서 할 수 있다.
- (6) 공용성 평가 보고서는 필요시 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 제 8 조에 따른 정부출연연구기관, 「민법」 제 32 조에 따른 학술단체 중 아스팔트 포장 관련 한국도로학회, 한국아스팔트학회 등에서 검증할 수 있다.

- (7) 아스팔트 포장 현장 공용성 시험을 실시하는 기관은 포장 시공시에 참관하여 해당 제품이 시공되는지 확인하고, 배합설계와 시공 및 준공 관련 자료를 확보하여야 한다. 다만, 시공시 참관이 어려울 경우에는 포장 조사 전에 발주기관이나 시공 주관기관에서 시공 관련 자료를 확보할 수 있어야 한다.
- (8) 아스팔트 포장 현장 공용성 평가 및 검증 결과를 건설공사에 적용시 다음 각 사항에 적합하여야 한다.
 - ① 재활용 아스팔트 포장 재료는 시험구간에 사용한 재생첨가제 또는 기타 첨가제 제품의 구성 성분이나 종류와 비교하여 변동이 없어야 한다.
 - ② 재활용 아스팔트 포장시 시공장비, 양생시간 등의 시공공법은 시험구간 시공시의 시방서 또는 시공공법과 비교하여 변동이 없어야 한다.
 - ③ 재활용 아스팔트 포장 재료 생산에 사용하는 아스팔트 콘크리트용 순환골재의 사용비율은 시험구간에 사용한 아스팔트 콘크리트용 순환골재의 사용비율(소수 첫째 자리에서 반올림한 정수) 이하 이어야 한다.
 - ④ 건설공사의 시공구간은 평가구간이 시공된 도로의 도로법 제10조에 따른 도로 등급 이하이어야 한다.

3. 평가구간 기준

- (1) 평가구간은 다음 각 사항의 어느 하나에 해당하여야 한다.
 - ① 정부, 지자체, 공공기관의 발주공사, 시범사업, 시험시공 등으로 시공된 구간
 - ② 공인시험기관, 국책 연구기관, 관련 학회 주관으로 시공된 구간
- (2) 평가구간은 시험구간과 비교구간으로 구분되며, 각 구간을 평가할 수 있도록 다음 각 사항에 적합하여야 한다.
 - ① 시험구간과 비교구간은 동일한 차로에 전폭으로 연속하여 시공하여야 한다. 다만 각 구간 중간에 50 m 이내의 조정구간을 둘 수 있다.
 - ② 시험구간과 비교구간의 시공일은 동일해야 한다. 다만 시공 현장 여건에 따라 시험구간과 비교구간의 시공일 차이는 최대 15일 이하이어야 하며, 관련 사유를 평가 보고서에 포함하여야 한다.
 - ③ 시험구간과 비교구간은 각 50 m 이상이어야 하며, 시공이음부가 평가에 영향을 주지 않도록 시공구간은 시험구간이나 비교구간보다 10m 이상 더 긴 연장도로 시공한다.
 - ④ 시험구간과 비교구간의 하부구조나 포장 단면두께는 동일하여야 한다.
 - ⑤ 평가구간 전·후 100 m 이내 및 평가구간 중간에 교통흐름이 바뀔 수 있는 교차로나 분기점 등이

없어야 한다.

- ⑥ 비교구간은 시험구간의 평가 기준으로 사용된다. 따라서 시험구간에 대한 현장 공용성을 비교하기에 적합한 종류의 신규 가열 아스팔트 혼합물로 비교구간을 시공하여야 한다. 일반적으로 시험구간과 비교하여 동등한 성능의 아스팔트 혼합물을 비교구간에 시공한다.
- ⑦ 평가구간은 표층에 시공하여야 한다. 다만 기층에만 시공되는 재료는 상부에 최대 5cm의 표층을 시공할 수 있다. 표층에 시공하는 재료는 침입도 등급 60-80 아스팔트를 사용하고, 개질첨가제를 사용하지 않은 WC-1 ~ 4 종류의 신규 가열 아스팔트 혼합물이어야 한다.
- ⑧ 평가구간은 추적조사가 용이하도록 조정구간을 제외한 각 구간의 시점과 종점에 표지판을 설치한다. 설치되는 표지판은 교통안전에 문제가 없어야 한다.

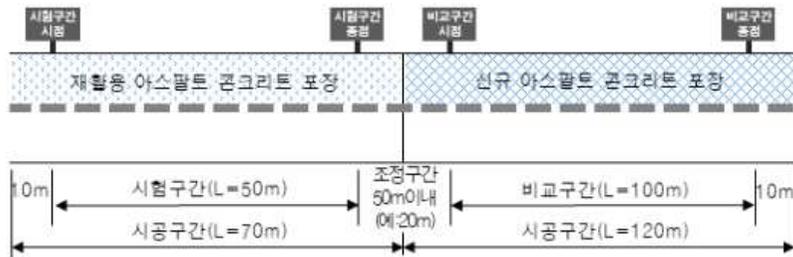


그림 1. 평가구간 (예)

- (3) 평가받고자 하는 구간이 이 기준의 발간시점 이전에 시공된 경우에는 시험구간과 비교구간의 공용일, 교통량, 포장 단면구조 등을 현장 공용성 시험 기관에서 검토하여 적합할 경우 평가구간으로 적용할 수 있다.

4. 조사 방법

- (1) 노면 조사차량을 이용하여 평가구간의 균열, 소성변형, 종단평탄성, 포트홀 등 포장 상태를 평가하며, 노면 조사장비 및 조사 시스템은 다음 각 사항에 적합하여야 한다.
 - ① 1mm 이하 균열 분해능을 가지는 고해상도 카메라를 이용하여 노면 사진을 촬영하여 노면 영상 자료를 얻을 수 있어야 한다. 또한 노면 영상 자료는 10m로 구분된 사진자료로 보관될 수 있어야 한다.
 - ② 소성변형은 다수의 레이저 변위센서 등 고정밀 센서를 이용하여, 좌·우 차바퀴 주행부의 포장

표면 높이를 측정할 수 있어야 한다.

- ③ 종단평탄성은 정밀도 0.1 mm 이하의 고정밀 센서를 차량의 주행계측과 동일하게 양측 바퀴 부분에 장착하여 측정한다. 10m 단위로 IRI (m/km)를 산출할 수 있어야 한다.
- ④ 평가구간을 구분할 수 있도록 표지판 등을 포함한 사진자료를 10m 단위로 촬영한다.
- (2) 종단평탄성 조사 및 보고 방법은 다음 각 사항에 적합하여야 한다.
 - ① 조사차량의 측정센서로 종단평탄성 (IRI)를 측정하여 10 m 단위로 좌·우 센서의 측정값을 계산한다.
 - ② 종단평탄성 (m/km)은 좌·우 측정값의 각각의 평균을 구하고 두 값 중 큰 값을 적용하며, 평균과 표준편차를 보고한다. 다만 고속국도는 좌·우 측정값의 평균을 적용할 수 있다.
- (3) 소성변형 조사 및 보고 방법은 다음 각 사항에 적합하여야 한다.
 - ① 조사차량의 측정센서로 좌·우 차바퀴 주행부의 소성변형 깊이를 측정한다.
 - ② 소성변형 깊이는 좌·우 차바퀴 주행부의 최대 깊이 중 큰 값을 적용한다.
 - ③ 소성변형 깊이 (mm)를 10m 단위로 계산한 후 각 구간의 평균 및 표준편차를 보고한다.
- (4) 노면 영상 자료를 이용한 균열률 등의 조사 및 보고 방법은 다음 각 사항에 적합하여야 한다.
 - 가. 조사차량의 고해상도 카메라로 노면 영상을 촬영하여 노면 영상 자료를 얻는다.
 - 나. 선형균열은 종방향 균열, 횡방향 균열, 블록균열 (저온균열) 등이다.
 - 다. 면적균열은 거북등 균열, 포트홀, 소파보수 면적 등이다. 다만, 지하시설물 관련한 긴 연장의 유틸리티 컷 (utility cut)은 결함분석에서 제외한다.
 - 라. 균열률 분석은 다음의 2종류 방법 중에 선택하여 적용한다.
 - 노면 영상자료의 도로 포장에 30cm의 가상 격자망을 설정하여 10m 단위의 균열이 포함된 격자망 개소를 면적균열개소와 선형균열개소로 자동으로 수치화하여 균열률을 식 (1)에 따라 계산한다.

$$\text{균열률}(\%) = \frac{\text{면적균열개소} \times (0.09\text{m}^2) + \text{선형균열개소} \times (0.09\text{m}^2)}{10\text{m} \times \text{차로폭}(m)} \times 100 \quad (1)$$
 - 10m 단위의 면적균열 누적값과 선형균열길이 누적값을 이용한 균열률을 식 (2)에 따라 계산한다.

$$\text{균열률}(\%) = \frac{\sum \text{면적균열}(m^2) + \sum \text{선형균열길이}(m) \times 0.15(m)}{10\text{m} \times \text{차로폭}(m)} \times 100 \quad (2)$$
 - 마. 10m 단위로 계산한 균열률로 각 구간별 균열률 평균 및 표준편차를 계산하여 보고한다.
 - 바. 라벨링, 스트리핑, 골재박리 등은 구별하여 기타사항으로 보고한다.
- (5) 시험구간의 아스팔트 포장 코어 샘플을 최소 3개 이상 채취하며, 시험대상 포장층과 인접 포장층의 부착상태와 파손여부 등을 육안검사하여 코어 및 층간부착성 시험결과를 보고한다.

5. 평가 방법

- (1) 평가 결과의 종단평탄성, 소성변형 깊이, 균열률 등을 검토하여 시험구간의 공용성이 비교구간과 비교하여 동등한 성능 이상인지와 코어 및 부착성이 적합한지 평가한다.
- (2) 비교구간의 종단평탄성, 소성변형 깊이, 균열률 조사 결과에 10%를 더하여 동등성 평가 기준으로 결정한다. 다만, 각 항목의 동등성 평가 기준은 비교구간의 결과에 다음 해당 값을 합한 값 이상이어야 한다.
 - 가. 종단평탄성 : 0.4 m/km
 - 나. 소성변형 깊이 : 1.6mm
 - 다. 균열율 : 2%
- (3) 시험구간의 종단평탄성, 소성변형 깊이, 균열률 조사결과를 비교구간과 비교한 현장 공용성 동등성 평가방법은 다음과 같다.
 - 가. 시험구간의 조사결과가 동등성 평가 기준 이하일 경우 「동등」한 것으로 평가한다.
 - 나. 시험구간의 조사결과가 동등성 평가 기준을 초과할 경우는 「부적합」한 것으로 평가한다.
 - 다. 비교구간에 균열이 없을 경우에는 시험구간도 균열이 없는 것을 「동등」한 것으로 평가하며, 그렇지 않을 경우 「부적합」한 것으로 평가한다.
 - 라. 시험구간의 조사결과가 비교구간의 조사결과에 10%를 감한 값 이하일 경우는 동등한 성능 이상이며, 「우수」한 것으로 평가한다.
- (4) 시험구간의 시험대상 포장층의 코어 샘플이 채취 중 부스러지는 파손없이 채취되고, 인접 포장층과의 부착상태가 양호할 경우에는 코어 및 층간부착성 시험결과가 적합하며, 그렇지 않을 경우 부적합한 것으로 평가한다.
- (5) 현장 공용성에 대한 모든 평가에 부적합 사항이 없을 경우 시험구간은 비교구간과 비교하여 동등한 성능인 것으로 평가한다.

6. 평가 보고서

- (1) 아스팔트 포장 현장 공용성 평가 보고서에는 다음 각 내용을 포함하여야 한다.
 - 가. 평가기술 개요 (기술명, 기술개발 업체명, 시험구간·비교구간 아스팔트 혼합물 종류, 시험구간의 아스팔트 콘크리트용 순환골재 비율)
 - 나. 아스팔트 포장 시공 개요 (공사명, 시공사, 감리단, 플랜트, 시공일, 시공 위치·연장, 포장 차로 및 포장층 등)

다. 포장 평가 개요 (조사일, 조사자, 포장 평가 방법)

라. 평가구간의 공용 후 도로 조사 및 시험 결과

- 평가구간의 각 구간별 10m 단위 소성변형깊이 (mm), IRI (m/km), 균열률 (%), 기타사항
- 평가구간의 각 구간별 평균 소성변형깊이 (mm), IRI (m/km), 균열률 (%) 및 각 표준편차
- 평가구간의 소성변형깊이, IRI, 균열률, 코어 및 층간부착성 평가결과

마. 종합 의견 (평가기술의 현장 공용성이 비교구간과 비교하여 동등한 성능 여부)

바. 첨부자료

- 아스팔트 포장 시공시 아스팔트 혼합물 배합설계 자료
- 아스팔트 포장 시공 결과 또는 준공 자료
- 평가구간 사진 자료 등

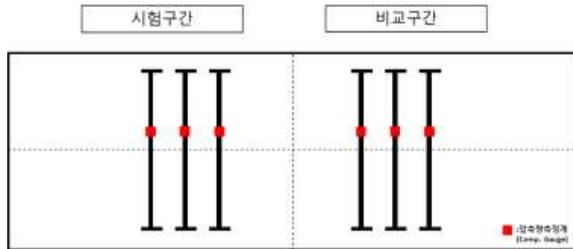
부속서 IV-11 재활용 아스팔트 포장 포장가속시험 기준

1. 목적

- (1) 이 기준은 부속서 VI-7 「순환 아스팔트 혼합물 체크리스트」의 3.1 (2)에 따른 재활용 아스팔트 포장을 시공하여 포장가속시험기 (APT)로 평가하기 위해 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.
- (2) 순환 아스팔트 혼합물 생산에 사용하는 재생첨가제나 기타 첨가제의 재료나 시공 공법 관련 사업자는 이 기준에 따라 아스팔트 포장 현장 장기 공용성 평가 및 검증을 받을 수 있다.

2. 일반사항

- (1) 시험대상의 재활용 아스팔트 포장 재료 및 공법이 신아스팔트 포장과 동등 또는 그 이상의 공용성을 확보할 수 있는지를 평가한다.
- (2) 포장가속시험에 의한 장기 공용성 평가는 평가하고자 하는 재활용 아스팔트 포장 구간 (이하 “시험구간”이라 한다)과 성능을 비교하기 위한 신아스팔트 포장 구간 (이하 “비교구간”이라 한다)으로 구분된다.
- (3) 시험구간을 비교구간과 함께 <그림 1>과 같이 인접 시공하고 동일한 온도와 동일한 하중조건에서 반복하중을 재하여 장기 공용성을 비교 평가한다.



<그림 1> 포장가속시험을 위한 시험구간과 비교구간의 배치 (세줄 표시는 소성변형 조사위치)

- (4) 아스팔트 포장 현장 공용성 시험은 「국가표준기본법」 제23조에 따른 공인시험기관, 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 제 8조에 따른 정부출연연구기관, 「민법」 제 32조에 따른 학술단체 중 아스팔트 포장 관련 한국도로학회, 한국아스팔트학회 또는 실물 (Full-scale) 포장가속시험기를 보유한 기관에서 할 수 있다.
- (5) 공용성 평가 보고서는 필요시 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 제 8조에 따른 정부출연연구기관, 「민법」 제 32조에 따른 학술단체 중 아스팔트 포장 관련 한국도로학회, 한국아스팔트학회 등에서 검증할 수 있다.
- (6) 포장가속 시험을 실시하는 기관은 시험구간 시공시 해당 제품과 동일한 혼합물이 시공되는지 확인하고, 배합설계와 시공 관련 자료를 확보하여야 한다.

3. 평가구간 시공

- (1) 표층용 재료를 평가할 경우 비교구간은 일반 가열 아스팔트 혼합물을 시공한다.
- (2) 기층용 재료를 평가하는 경우 비교구간은 일반 가열 아스팔트 기층을 시공하고, 상부에 최대 5cm이내의 표층을 시공할 수 있다.
- (3) 포장 각층의 두께는 <그림 2>를 표준으로 한다.



<그림 2> 포장가속시험의 포장구조

4. 하중재하 및 포장상태조사

- (1) 하중재하 준비작업 : 포장상태 조사가 동일지점에 대해 이루어지도록 <그림 1>과 같이 조사위치를 표시하고, 필요한 계측기 등을 설치한 후 초기포장상태 (변형 및 균열)를 기록한다.
- (2) 하중 재하는 1 차 시험으로 상온에서 피로균열시험을 실시하고, 2 차 시험으로 일반적으로 40 ~ 50C 의 고온에서 소성변형시험을 실시한다.
- (3) 하중의 크기는 실험 및 장비여건에 따라 달라질 수 있으며, 8.2 톤 단축하중으로 환산된 ESAL 교통량으로 환산하여 누적 하중수를 표시한다.
- (4) 피로균열시험은 상온에서 100 만 ESALs 까지 실시하고 이때의 균열을 및 변형량을 측정한다.
- (5) 소성변형 시험은 피로균열이 끝난 시험체를 그대로 활용할 수 있으며, 40 ~ 50C 의 고온에서 최종 변형이 시험구간 또는 비교구간중 어느 한 곳에서 13mm이상 발생될 때까지 실시한다. 다만, 소성변형 시험으로 최종 변형이 13 mm 이상 발생할 때까지 상온에서 실시할 수 있다.
- (6) 포장상태 조사는 균열 및 소성변형을 측정한다. 균열은 육안 또는 노면 촬영 등으로 기록한다. 소성변형은 ASTM-E1703E 에의한 방법으로 측정한다. 소성변형은 포장재료별 <그림 1>에 표시된 각 3 개소에서 측정하되 변형깊이 중 가장 큰 곳의 깊이를 적용하여 3 개소의 평균치를 사용한다.
- (7) 포장상태 조사는 정기적으로 실시하여 반복하중에 따른 결함의 진행패턴을 확인할 수 있도록 한다.
- (8) 시험구간의 아스팔트 포장 코어 샘플을 최소 3 개 이상 채취하며, 시험대상 포장층과 하부 포장층 간의 부착상태와 파손여부 등을 육안 검사하여 결과를 보고한다.

5. 동등성 평가 방법

- (1) 평가 결과는 기본적으로 소성변형 깊이 및 균열률 등을 검토하여 시험구간의 공용성이 비교구간과 비교하여 동등한 성능 이상인지를 평가하는 것을 기본으로 하며, 추가적으로 코어채취를 통한 하부층과의 부착성 및 코어 파손 여부 등을 평가한다.
- (2) 소성변형의 동등성 평가기준은 시험구간의 최종 소성변형이 비교구간의 최종 소성변형 보다 1.6 mm이상 더 크지 않으면 동등한 것으로 평가하여 「적합」으로 평가한다.

- (3) 균열율은 정해진 반복하중 재하결과 시험구간의 균열율이 비교구간의 균열율 보다 2 %이상 크지 않으면 동등한 것으로 평가하여 「적합」으로 평가한다. 단, 이 때 비교구간에 균열이 없을 경우에는 시험구간도 균열이 없어야 동등한 것으로 평가하며, 그렇지 않을 경우 「부적합」으로 평가한다.
- (4) 시험구간의 조사결과가 비교구간의 조사결과에 10 %를 감한 값 이하일 경우는 동등 성능 이상이며, 「우수」한 것으로 평가한다.
- (5) 시험구간의 시험대상 포장층의 코어 샘플이 채취 중 부서지는 파손 없이 채취되고, 하부 포장층 과의 부착상태가 양호할 경우에는 코어 및 층간 부착성 시험결과가 「적합」하며, 그렇지 않을 경우 「부적합」한 것으로 평가한다.
- (6) 이상의 모든 평가에 「부적합」 사항이 없을 경우 시험구간은 비교구간과 비교하여 동등한 성능인 것으로 평가하여 「적합」으로 평가한다.

6. 평가 보고서

포장가속시험을 통한 아스팔트 포장 장기 공용성 평가 보고서에는 다음 각 내용을 포함하여야 한다.

- (1) 평가기술 개요 (기술명, 기술개발 업체명, 시험구간 · 비교구간 아스팔트 혼합물의 종류, 시험구간의 아스팔트 콘크리트용 순환골재 비율)
- (2) 시험구간 시공 개요 (공사명, 시공사, 플랜트, 시공일, 시공 위치 ·연장, 포장구조 등)
- (3) 포장 평가 개요 (조사일, 조사자, 포장 평가 방법)
- (4) 평가구간의 공용 후 포장상태 조사 및 시험 결과
 - 평가구간의 각 구간별 조사지점의 소성변형깊이 (mm), 균열률 (%) 및 기타사항
 - 평가구간의 각 구간별 평균 소성변형깊이 (mm), 균열률 (%)
 - 평가구간의 코어 및 층간부착성 평가 결과
- (5) 종합 의견 (평가기술의 장기 공용성이 비교구간과 비교하여 동등한지 여부)
- (6) 첨부자료
 - 시험포장에 사용된 시험구간 및 비교구간 혼합물의 배합설계 자료
 - 평가구간 사진 자료 등