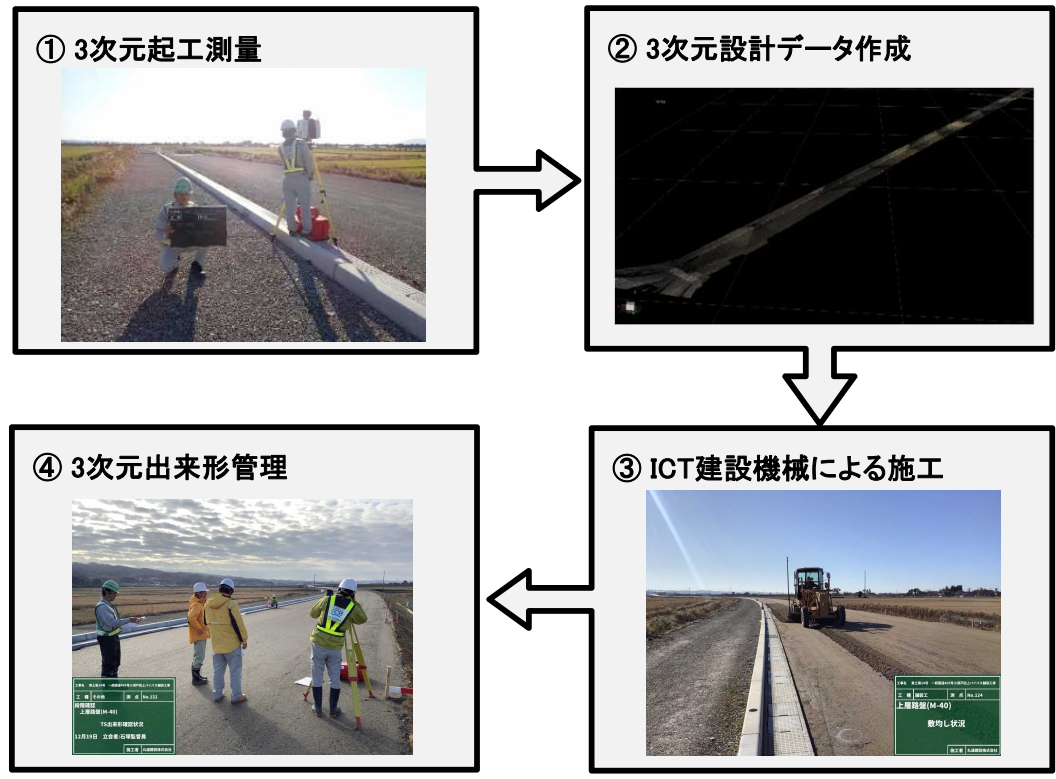


工事名	一般国道403号小須戸田上バイパス舗装工事
発注者	新潟市土木部東部地域土木事務所
受注者	丸運建設株式会社
工期	2019年9月12日～2020年3月13日
施工場所	新潟県新潟市秋葉区鎌倉他地内
問合せ先	代表メール:jinji@maruun.co.jp

**【工事・業務概要】**

本工事は、2007年度より新潟市が事業主体となり新潟県と連携し整備を進めてきた「小須戸田上バイパス」の、新潟市側の最終区間約1.2kmにおける舗装新設工事である。

施工延長 L=1167.7m 上層路盤 (ICT) A=4,646m<sup>2</sup> 基層 A=9,695m<sup>2</sup> 表層 A=9705m<sup>2</sup> 歩道表層 A=3777m<sup>2</sup> 防草コンクリート工 A=3396m<sup>2</sup> 区画線工 一式、防護柵工 一式 道路附属施設工 一式



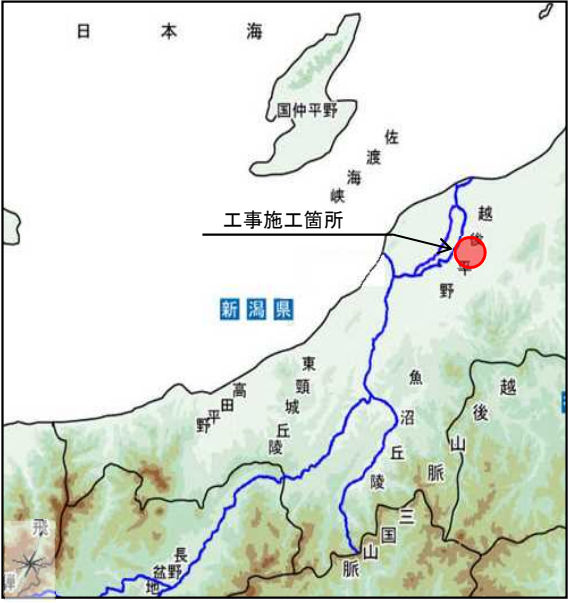
●有効性	起工測量	3次元設計データ作成	施工	合計	<p><b>2日間(20%) の短縮</b></p>
従来施工	5	0	6	11	
ICT活用工事	3	3	3	9	

**●先進性**

国土交通省等と比較すると事業規模の小さい地方公共団体では「ICT活用工事」の事例が少ない中、新潟市の舗装工事として初めて「ICT活用工事」を行い、小規模工事における有効性を確認することで先進性を図ることができた。

**●波及性・課題**

現場見学・視察等を行い、積極的な波及に取り組んだ。また、路盤工の出来形では精度向上が見られ、施工日数も短縮された。一方、小規模工事では費用対効果が課題となったが、課題解決により「ICT活用工事」の推進に繋がると考えられる。また、表層のみ実施した面管理におけるデータは、舗装の長期的な形状をモニタリングする上での初期値として、道路管理者にとって有用なものになると期待される。



位置図

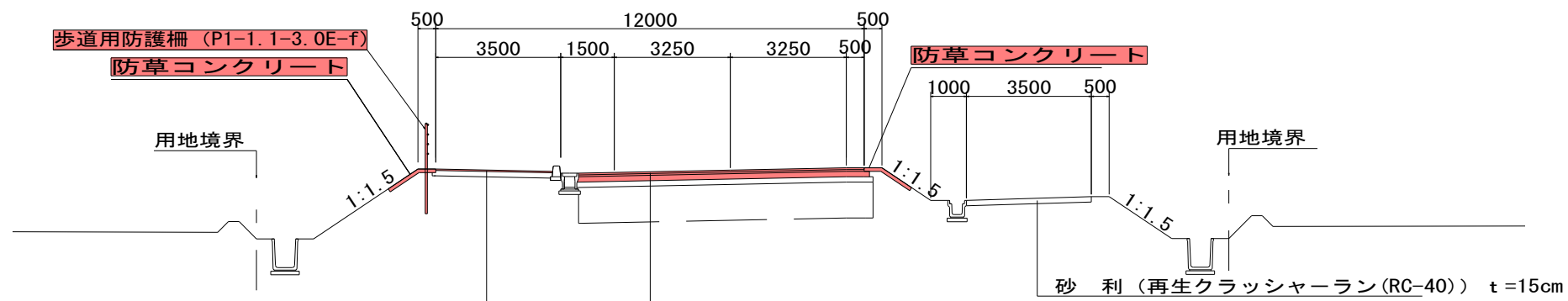


完成写真



ICT施工状況

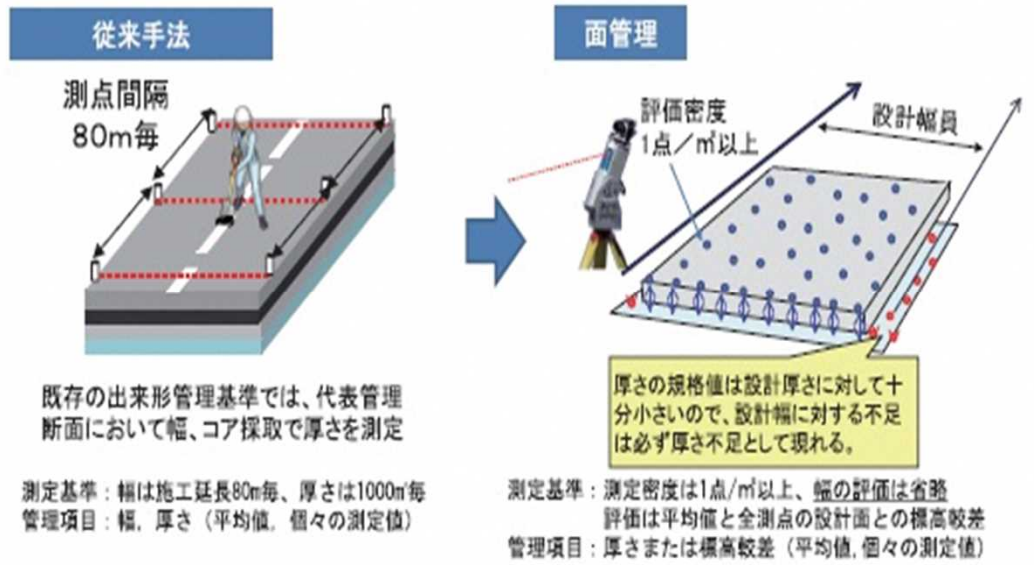
工事名 第14号 一般国道403号小須戸田上バイパス舗装工事			
工種	舗装工	測点	No.124
上層路盤(M-40)			
敷均し状況			
施工者		丸通建設株式会社	



表層 (15開粒度アスコン(13))	t= 4cm
路盤 (再生クラッシャーラン(RC-40))	t= 15cm

表層 (6密粒度アスコン(新20FH))改質II型	t= 5cm
基層 (2粗粒度アスコン(20))	t= 5cm
上層路盤 (粒度調整碎石)	t= 15cm
下層路盤 (再生クラッシャーラン(ARC-40))	t= 15cm
路床	t=100cm

標準横断面図



工程	計測箇所 単位[mm]	個々の測定値		全点平均		計測密度及び測定間隔	計測手法	備考
		中規模	小規模	中規模	小規模以下			
表層	厚さ あるいは 標高較差	-17	-20	-2	-3	1点/m²以上	TLS	<ul style="list-style-type: none"> <li>標高較差は、直下層の目標高さ+直下層の標高較差平均値+設計厚さから求まる高さとの差</li> <li>個々の計測値の規格値には計測精度として±4mmが含まれている</li> </ul>
	平坦性			2.4以下		1.5m毎		3mプロフィールメーター等
基層	厚さ あるいは 標高較差	-20	-24	-3	-4	1点/m²以上	TLS	<ul style="list-style-type: none"> <li>標高較差は、直下層の目標高さ+直下層の標高較差平均値+設計厚さから求まる高さとの差</li> <li>個々の計測値の規格値には計測精度として±4mmが含まれている</li> </ul>
上層路盤	厚さ あるいは 標高較差	-53	-64	-8	-10	1点/m²以上	TLS	<ul style="list-style-type: none"> <li>標高較差は、直下層の目標高さ+直下層の標高較差平均値+設計厚さから求まる高さとの差</li> <li>個々の計測値の規格値には計測精度として±10mmが含まれている</li> </ul>
下層路盤	厚さ あるいは 標高較差	±90		-15以上 40以下	-15以上 50以下	1点/m²以上	TLS	<ul style="list-style-type: none"> <li>個々の計測値の規格値には計測精度として±10mmが含まれている</li> </ul>

3次元出来形管理(面管理:表層)の概要及び規格値



表層施工状況(従来施工)



現場見学会状況