

1	表題 (課題) 名	横断勾配変化箇所の舗装施工について	
2	工事 (業務) 名	阿賀野バイパス舗装その7工事	
3	受注者名	丸運建設株式会社	
4	工 期	令和 4年 3月 9日 ~ 令和 5年 1月 31日	
5	担当技術者 (立場) 名	現場代理人	(たかはし かずよし) 高橋 和芳
6	担当主任監督 (調査) 員	専門調査官	
7	課題区分名	⑤施工管理	
8	工事 (業務) 概要	阿賀野バイパス百津～月崎地先において舗装新設を施工した。	

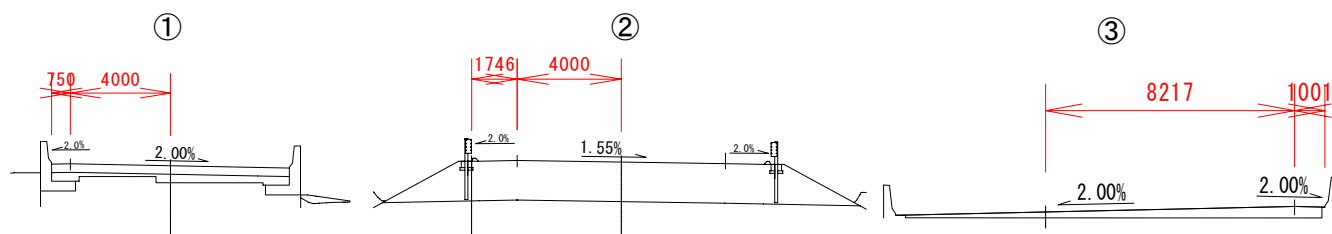
9 【施工における 課題・問題点 等】

近年橋梁補修工事が数多く行われている。補修原因は様々有るが、雨水等の浸透による床版コンクリートの劣化に伴う補修も行われている。本工事の施工範囲には、百津跨道橋・JR跨線橋の2橋梁が含まれている。施工範囲全てにおいて路肩部に堆雪帯(0.75m～1.5m程度)が有り、横断勾配が変化しているので縦継目が発生する。又、JR跨線橋は最大幅員が14m程度あるので縦継目が2～3本発生する。アスファルト舗装の経年劣化の程度によっては、舗装継目に剥離等がみられ雨水が浸透する恐れがある。そこで、舗装継目を如何に少なく施工できるかが課題となった。

10 【実 施 内 容】

問題を解消するため、本工事全範囲で下記3項目を実施した。

- ①堆雪帯幅が0.75mの箇所は、アスファルトフィニッシャーのサイドに勾配変化に対応できるアタッチメントを製造して、車線部と堆雪帯を一緒に施工を行った。
- ②堆雪帯幅が0.75mより広い箇所は、アスファルトフィニッシャー2台でのホットジョイントで施工を行った。
- ③堆雪帯幅が0.75mより広く施工幅員が6m以上ある箇所は、アスファルトフィニッシャー2～3台でのホットジョイントで施工を行った。



11 【実 施 結 果】

①～③を実施したことにより、2橋梁だけでなく全施工範囲において縦目地は1箇所のみとなった。このことで、当初課題とされていたアスファルト舗装の経年劣化の程度による、舗装継目に剥離等がみられ雨水が浸透する恐れは、軽減されたと思う。

又、舗装施工日数と人員削減により生産性向上も図れた。



写真-1 ①施工完成



写真-2 ②施工完成



写真-3 ③施工完成

(様式—2)

【実 施 内 容 等】



写真-4 ①施工状況



写真-5 アタッチメント設置状況



写真-6 ②施工状況



写真-7 ③施工状況



写真-8 ③施工状況