

## 路床置換工法における品質確保について

工 事 名 上新BP 梨木・猪野山地区舗装工事  
工 事 場 所 妙高市梨木から猪野山地先  
会 社 名 株式会社 加賀田組 新潟支店  
発 表 者 飯吉 哲平

## 1,はじめに

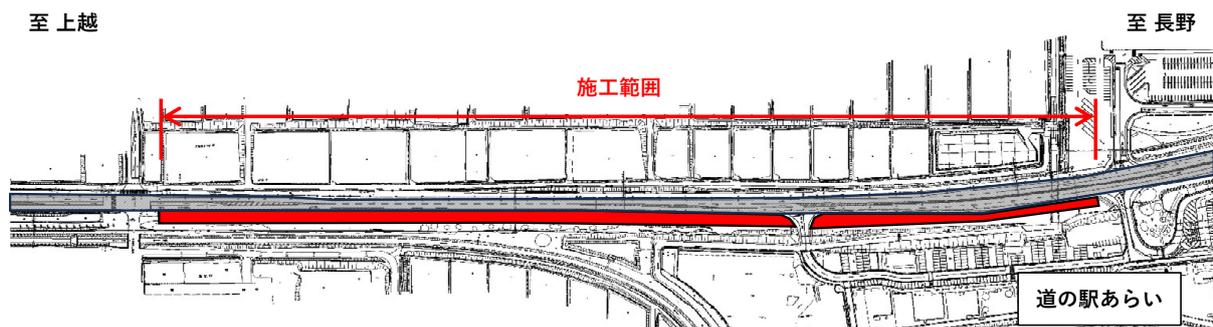
本工事は、国道18号 上新バイパス4車線化事業区間のうち、妙高市梨木から猪野山までの暫定2車線区間において、下り車線側の改築幅幅を行う舗装工事である。

今回行った、路床置換工法における品質確保について、事例を紹介いたします。

## 2, 概要(現況状況)

全体平面図 (図-1)の赤色の着色した部分が本工事の施工範囲となる。原位置でのスタビライザを使用した路床改良が当初設計となっていたが、試掘及びCBR調査を実施した際に現地路床土内に転石や玉石が混入しており、原位置での路床改良が困難な状況であった。(写真-1,2)そのため、現地路床土を掘削運搬し、改良ヤードにて自走式土質改良機(以下「改良機」と記す。)による土質改良後、再度現地に運搬し路床盛土を行う置換工法に変更となった。

施工時期が9月中旬から11月中旬となり、秋雨による品質への影響が懸念された。掘削～土質改良～路床盛土の施工サイクルが品質管理上の課題となった。



(図-1)



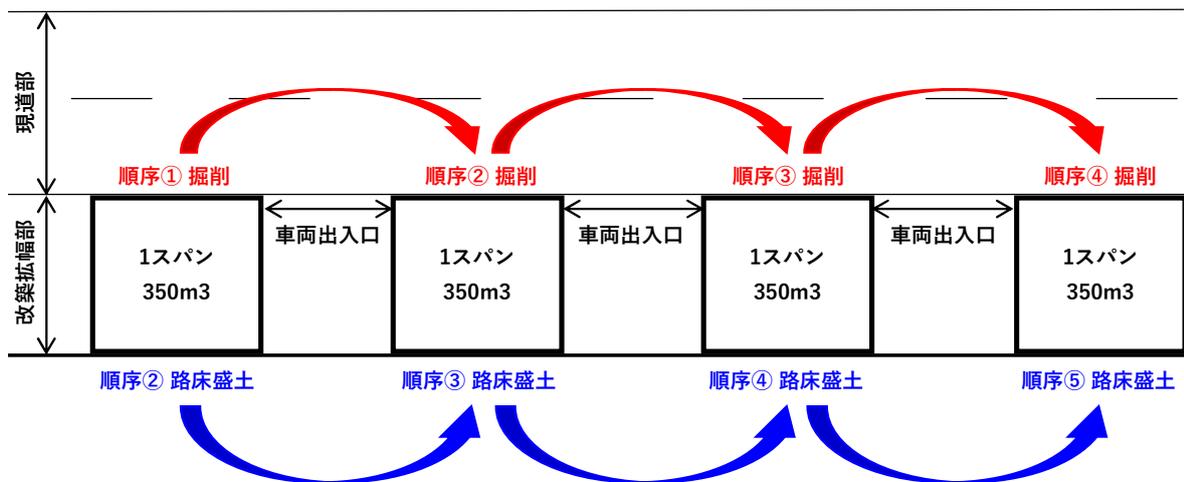
(写真-1)



(写真-2)

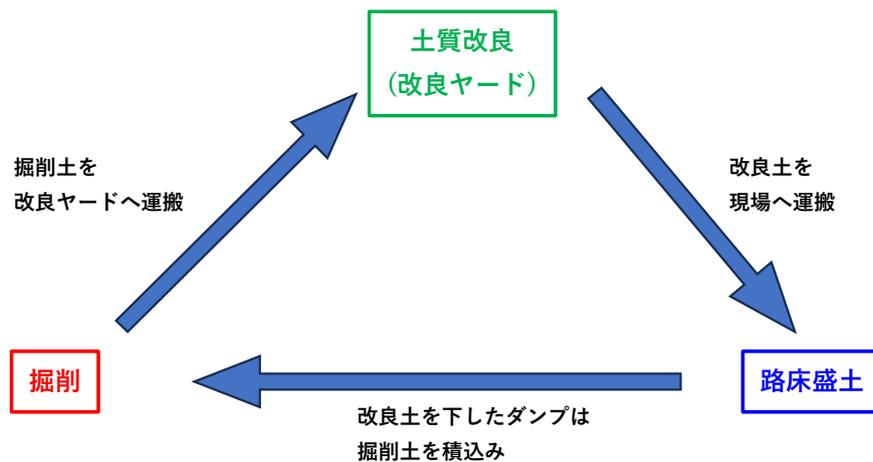
### 3, 方法

掘削～土質改良～路床盛土を一連の施工サイクルで行えるよう、分割での施工を行った。(図-2)改良機の製造能力が350m<sup>3</sup>～450m<sup>3</sup>/日であることから、1スパンの施工量を350m<sup>3</sup>程度と定めた。



(図-2)

掘削土運搬ダンプと改良土運搬ダンプの工事車両出入口を別々で設け、スパン毎に掘削完了後路床盛土を行い、掘削と路床盛土を同時に施工し、掘削～土質改良～路床盛土を一連の施工サイクルで行った。(図-3)



(図-3)

### 4, 結果

上記の方法を行った結果、改良土が長期間改良ヤードに存置することなく改良機の製造能力に合致した路床盛土を行うことができ、品質を確保した。

現場CBR試験 平均値:41.0%(規格値 8.0%以上)

現場密度試験 平均値:96.4%(規格値 95.0%以上)

### 5, 考察及びまとめ

一連のサイクルで施工を行い品質の確保はもちろんのこと、掘削及び路床盛土の同時施工を行ったため、効率よく運搬車両を稼働させることができ、施工日数を短縮することにもつながった。