

佐藤渡辺「SFRCP舗装」



東京外環道一部区間に適用

装機械を使うことで一般車両の通行を確保しながら、1車線規制で施工が可能となる。老朽化した高速道路などのリ

佐藤渡辺が東京外環自動車道の一部区間で、SFRCP(鋼繊維補強コンクリート)舗装を独自開発した工法で施工している。鋼床版を使用している橋梁の舗装を、SFRCP舗装で補修する。独自の舗装策として用いられる。老朽化で発生した鋼床版の亀裂は、放置すると路面の陥没につながる恐れがある。そこで、通常は鋼床版の上に直接舗装しているアスファルトを撤去し、鋼床版と新たに舗装するアスファルトの間に耐久性の



接着剤を塗布

高いコンクリートを打設して橋梁の長寿命化を図る。SFRCP舗装を実施しているのは「東京外環道幸魂橋(内回り)SFRCP舗装工事」(東日本高速道路会社発注)。埼玉県和光市と川口市間にある4橋のうち300mと330mの2橋に採用している。コンクリートの打設、敷きならし、締め固めを行う舗装機械「増厚機(スーパーパーバ)」に、生コンクリート用のベルトコンベヤーが付いた

1車線規制で施工可能



長嶋氏と中原氏

「縦取り機」を接続した独自の機械編成で施工。SFRCP舗装の手順は、鋼床版とコンクリートを接着する接着剤を手作業で塗布した後、スーパーパーバを使ってSFRCPを自動打設。スーパーパーバには縦取り機を使ってSFRCPを供給する。接着剤の塗布からSFRCPの供給、打設まで一連の作業を1車線規制で完了できる点が特長だ。一般車両が走行する近くで

の作業なため、本番の施工前には入念な手順確認が不可欠となる。同社は3月14日、千葉県八千代市の機械センターに実際の施工場所に近い環境を再現し、試験舗装を実施。SFRCPの供給ペースや配合などを確認した。

試験舗装を終えた現場代理人の中原克敏氏は「綿密に計画・準備したが、机上の計画と実際の施工では異なる点があることが分かった」と指摘。本施工に向けて「試験施工の改善点を元に計画を練り直し、本施工ではスムーズに作業したい」と話していた。監理技術者の長嶋耕氏は「今回試験施工を実施したことで、作業手順や連絡系統の再確認ができた。本施工までに、確認できた修正点を解決し、万全の体制で工事に臨む」とした。SFRCP舗装の施工は3月31日から始まっている。

