

地震時路面段差を抑制

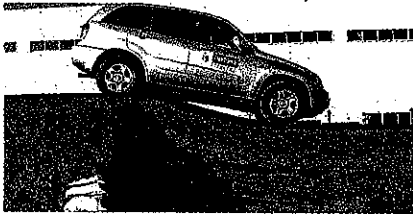
NIPPO、中央大 前田工織が新工法 緊急車両の走行可能

NIPPOは、地震に 大研究開発機構教授、前 オグリッド」と拘束部材で、表層のアスファルト 伴う舗装の崩壊を防止す 田工織と共同で開発し を用いる複合剛性層を路 舗装路面に亀裂や段差が なる新工法を太田秀樹中央 だ。シート状補強材(シ 床として形成すること 生じるのを抑える。地震

直後でも緊急車両や輸送 車両の走行ルートが確保 できるようになるとい う。

大地震の発生に備えた 舗装技術を確立しよう と、5年前から産学連携 で研究してきた。地震対 策型段差抑制工法「HR B工法」として今後、提 案営業を展開する。 新工法では、最大粒径

40mmの粒度調整碎石を低 びずみ・高強度型ジオグ リッドでサンドイッチ状 にして3段重ねた計60mm の層に、特殊形状の拘束



アンカーを一定間隔で打 ち込んで複合剛性層を構 築する。路床となる同層 が舗装を直接支持し、地 震による地盤変形に滑ら かに追従。表層の舗装路 面も亀裂や段差を生じる ことなく「滑らかに変形」 (技術研究所)し、緊急 車両などが走行できる。 地震時の不同沈下は、 道路直下をボックスカル バートが横断する場合な どに発生することが多 く、新工法はこうした個 所で効果を発揮する。本 復旧工事の際にジオグリ ッドやアンカーは容易に 撤去でき、粒度調整碎石 は再利用できるのも特色 だ。地震対策として行わ

れる地盤改良のように大 掛かりな工法と異なり、 1車線規制だけで施工で き、低コスト(1平方メートル当たり4万~5.5万円 程度)、短工期も実現す る。

災害時の緊急輸送道路 のほか、電力やガスなど 重要施設の構内道路など に適しており、NIPPO は「事業継続計画(B CP)の対策ツールとし ても役立ててもらいた い」(舗装事業本部)と して、採用を働き掛ける。 軟弱地盤や圧縮沈下が懸 念される高盛り土・急速 施工盛り土上の道路でも 同様の効果が得られると いう。