



施工工程の回復に大きな役割を果たした

NEXCO中日本

高速道本線で初採用

1DP 工期短縮に貢献

1DAYPAVE (早期交通開放型コンクリート舗装) が高速道路本線で初めて採用された。NEXCO中

日本が発注した新名神高速道路・四日市舗装工事の一部区間に、「コンボジット舗装」を形成するベースとして施

工した連続鉄筋コンクリート舗装の一部(橋梁工事の引渡遅延範囲)として使われたもので、そもそも小規模修繕技術として開発された1DAYPAVE

Eに新たな可能性を切り開いた。NEXCO中日本が1DAYPAVEを採用したのは初めて。施工は5月20日、25日、27日の3日間で行われ

た。施工者は大林道路・佐藤渡辺特定建設工事共同企業体。生コンは中部太平洋生コン四日市工場が製造・納入した。引渡し遅延範囲の工程回復を図るため、JV側から1DAYPAVE適用の技術提案をNEXCO中日本に行って採用された。工事規模は橋梁の前後3箇所、延長約180m、幅員約8mで面

積1440㎡。版厚は28cmで、生コンを365m使った。生コンの使用材料は、早強ポルトランドセメント、高性能AE減水剤標準形という1DAYPAVEの基本的な組み合わせ。粗骨材は石灰石砕石、細骨材は2種類の陸砂の混合物を使った。水セメント比は35%、細骨材率は40%、単位セメント量は43

3kg、単位水量は155kgに設定。目標スランプは12±2.5cm、空気量は4.5±1.5%、1日曲げ強度は3.5N/mmを目標とした。施工はポンプ圧送で打設した生コンを、簡易フィニッシャーで敷均した後、ほうき目仕上げを施した。NEXCO中日本、同JV、中部太平洋生コンが密接に連携して

初の高速道路本線採用は成功裡に終わらせられた。同JV現場代理人の青山博所長(大林道路)は「通常は1車線ずつ施工するところを、2車線分の幅員約8mを一括施工するなど多くの工夫を要した」と振り返ったうえで、「工期短縮(工程回復)への貢献度はかなり大きかった」と1DAYPAVEの性能を評価した。

セメント協会が開発した1DAYPAVEは、コンクリート舗装の普及活動の先兵として全国各地で施工実績を積み重ねている。傷んだ舗装面の打換えがほとんどで、その規模も小さかったが、今回の施工で新設道路の舗装工事の工期短縮にも有効であることが実証された格好だ。今後、多様な用途での採用拡大が期待されている。