

## 施工技術の動向 ⑥

# 道路維持修繕 路面切削工

国土交通省総合政策局建設施工企画課

### 1. はじめに

舗装は、自動車の荷重や気象条件などの外的作用、舗装自体の老朽化などにより徐々に供用性が低下し、交通の安全性・円滑性や沿道環境の保全に支障を生じます。

このため路面の状態を把握し、適切な時期に舗装の耐久性、構造機能を確保するために維持修繕が行われます。

アスファルト舗装に、路面のわだち掘れや不陸が生じた場合などは、一般的な修繕工法として路面切削工および切削オーバーレイ工が行われます。

本稿では、平成17年度に実態調査を実施した「路面切削工」について、その概要を紹介します。

### 2. 調査概要

調査は、国土交通省で実施しており、調査工事件数は136件（直轄80件、補助56件）となっています。

路面切削工および切削オーバーレイ工別の調査工事件数を、図 1 に示します。

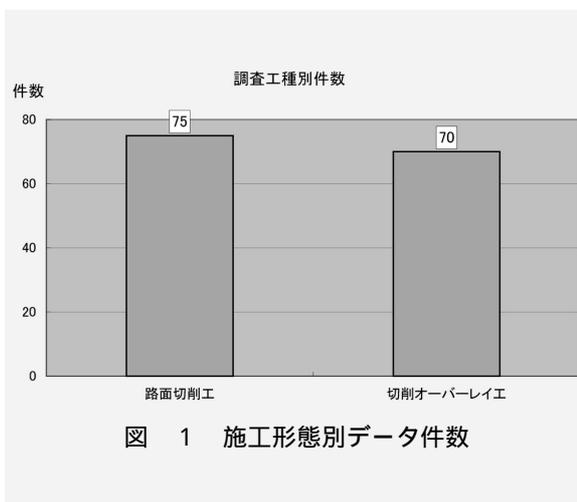


図 1 施工形態別データ件数

### 3. 施工形態

施工手順は、「路面切削工」は図 2 の施工フローに示すとおりであり、また「切削オーバーレイ工」については図 3 のとおりで、舗装復旧（瀝青材散布、敷均し、締固め）の作業が加わりません。

各作業状況写真を写真 1～5 に示します。

#### (1) 路面切削工

路面切削作業では、施工区分で「全面切削」の場合において施工機械の性能向上等により、日当たり施工量が平均切削深さ（ $H = 6 \text{ cm}$  以下）において  $1,600 \text{ m}^2/\text{日}$  から  $1,800 \text{ m}^2/\text{日}$  に増加しています。調査結果を表 1 に示します。

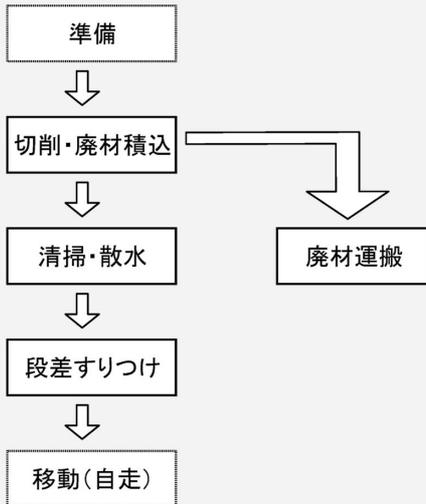


図 2 「路面切削工」施工フロー

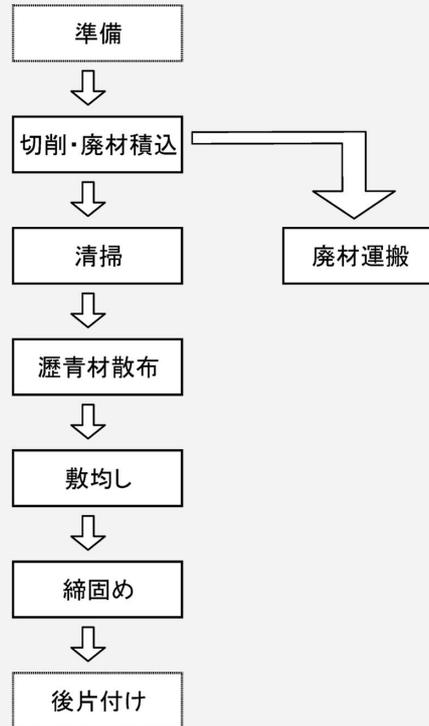


図 3 「切削オーバーレイ工」施工フロー



写真 1 舗装路面の切削作業



写真 3 段差すりつけ作業



写真 2 切削廃材の積込作業



写真 4 瀝青材散布状況



写真 5 オーバーレイ（敷均し）



写真 6 オーバーレイ（締めめ）

表 1 日当たり施工量（切削工）

(m<sup>2</sup>/日)

施工区分	全面切削	(m <sup>2</sup> /日)	
平均切削深さ(H)	6 cm 以下	(現行)	(改訂)
施工量		1,600	1,800

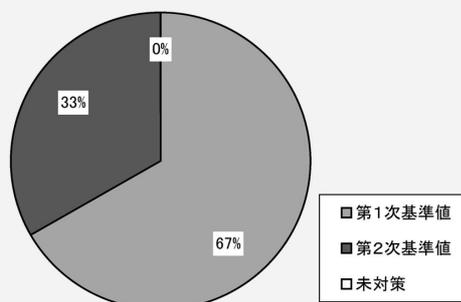


図 4 アスファルトフィニッシャ（舗装幅2.4~6.0m）排出ガス対策型機械の普及割合

## (2) 切削オーバーレイ工

オーバーレイ作業においては、アスファルト合材敷均しに使用するアスファルトフィニッシャについて、使用機械の規格が舗装幅2.4~4.5mから舗装幅2.4~6.0mへ拡大しています。

また、排出ガス対策型への対応状況では、アスファルト合材敷均しに使用するアスファルトフィニッシャの事例では、前回調査時においては排出ガス未対策の機械の使用も見られましたが、今回調査のすべてのデータにおいて排出ガス対策型の使用への移行が見られ、厳しい基準となる第2次基準対応の機械も3台に1台の割合で使用されており、環境対応型機械の利用への移行が進んでいます。

## 4. 技術的動向

路面切削機による切削作業においては、施工機

械の作業効率向上のため日当たり施工量が増加していました。

路面切削工に使用される機械や編成人員等には大きな変化はありませんでした。

切削オーバーレイ工に使用される敷均し機械において、規格の拡大が見られました。

## 5. おわりに

今回の調査では、施工形態における大きな動向の変化は見られませんでした。施工機械の作業能率向上のため日当たり作業量に変化が見られました。

今後も継続的な調査を実施し、施工実態の動向を把握していきたいと考えています。