

## 東京国際空港 A滑走路他舗装改良等工事

**発注者** 国土交通省 関東地方整備局

**竣工日** 2020年4月16日

### 工事概要

舗装工(暫定開放)	65,000㎡
舗装工(完成時)	86,000㎡
航空灯火配管	7,200㎡
グリーピング工	53,000㎡



東京国際空港(羽田空港)では、首都圏空港の機能強化および2020年に開催予定であったオリンピックに対応するため、飛行経路の変更対応(北側進入ルート)を含むA滑走路の大規模な改良工事が行われました。本工事はこのプロジェクトの一端を担い、A滑走路の一部(約1km/全長3km)のAs舗装打換と北側進入に対応するための航空灯火施設の設置を行ったものです。



現場代理人 **早川 徹**

滑走路および誘導路の閉鎖を伴う工事であり、閉鎖解除後に空港の運用に支障を与えないことが最優先の工事でした。航空保安施設の損傷防止や、誤進入防止など万全な安全対策を講じて作業に当たり、無事故・無災害で工事を完了できました。非常に厳しい工程ではありましたが、2020年4月からの増便予定に間に合わせることができ、発注者からは高い評価を得ることができました。

## 令和2年度 138号BP水土野北地区舗装工事

**発注者** 国土交通省  
中部地方整備局

**竣工日** 2021年2月26日

### 工事概要

土工事	4,500㎡
法面工(客土吹付)	4,700㎡
路床安定処理工	6,900㎡
防水工	1,000㎡
アスファルト舗装	12,000㎡
区画線工	4,100m
防護柵工	1,700m



国道138号須走道路・御殿場バイパス(延長5.6km)は、東富士五湖道路、東名高速道路、新東名高速道路及び神奈川県西部地域を結び生活および経済活動を支え、観光道路としても重要な役割を担っています。また交通渋滞解消、交通安全の確保および沿道環境の改善などを目的に計画されたバイパスです。



監理技術者 **三條 直樹**

土工事の醍醐味でもありますが、切土区間の湧水や路床の支持力不足なども多く、集水ボーリングや地盤改良などの追加工事が発生しました。新技術の活用を積極的に行い、TLS(3次元レーザースキャナ)、UAV(ドローン)などの測量技術を活用し高品質・高精度な施工を行うように心掛けました。本工事はインターチェンジを含み、他工区との工程調整が非常に困難でしたが、計画工程通りに進行でき、また完全週休2日の達成を実現し、発注者からも高い評価をいただくことができました。

## 南阪奈道路 竹内舗装工事

**発注者** 西日本高速道路株式会社 関西支社

**竣工日** 2020年8月3日

### 工事概要

アスファルト舗装工	26,000㎡
コンクリート舗装工	11,000㎡
切削オーバーレイ工	12,800㎡
排水構造物工	4,600m
防護柵工	3,000m
管路工	7,200m



本工事は、南阪奈道路の太子IC〜葛城IC間の交通事故対策を目的とした付加車線設置事業に伴う舗装工事です。当該区間は、暫定2車線で供用されていましたが、設計基準交通量を遥かに超える交通量で、対面通行である竹内トンネル内での重大事故発生などのリスクがあることから、早急な4車線化が求められていました。2020年2月からII期線の暫定供用となり、2020年7月に完全4車線供用を開始しました。



現場代理人 **赤坂 顕久**

当初の予定よりも開通時期が早まり、施設工事との工程調整、暫定供用への切替時期を考慮して、トンネル内の壁高欄の2次製品化、複数班による同時施工を行い工程短縮に努めました。本線開通後の工事用道路の復旧も本線施工と並行して進め、暫定供用時はお客様の安全を第一に考え、無事故・無災害で1ヵ月早い工期内検査を行うことができました。トンネル内のコンクリート舗装、明かり部のアスファルト舗装共に平坦性も良く高評価を受け、発注者より表彰状と感謝状をいただきました。

## 令和2年度 鹿児島空港誘導路(P-4)改良工事

**発注者** 国土交通省 九州地方整備局

**竣工日** 2021年3月25日

### 工事概要

コンクリート舗装版撤去	2,500㎡	アスファルト舗装	1,900㎡
プレキャスト版舗装	2,100㎡(86枚)	仮設アスファルト舗装	1,400㎡
(高強度PRC舗装版)			



鹿児島空港誘導路(P-4)の老朽化した既設コンクリート舗装版を撤去し、高強度PRC舗装版を設置する誘導路改良工事を行いました。航空機運航の安全性を確保するために高い施工精度を求められる現場でした。



監理技術者 **西口 公基**

誘導路の既設コンクリート舗装版をクレーンにて撤去し、路盤整正後に高強度PRC舗装版を据付け、日々誘導路を供用させる工事でした。事前に既設コンクリート舗装版のクラック調査を行い、撤去作業は、ひび割れによる破損防止に留意して油圧ジャッキを使用し慎重に行いました。最重要課題は路盤仕上げ・高強度PRC舗装版の据付の精度とスピードでした。

小型バックホウのPATブレードによる情報化施工にて仕上がり高さを検出し、路盤と高強度PRC舗装版の据付を行い高精度の施工ができました。発注者から難工事における工程管理および出来栄において、高い評価をいただきました。