

2023
05.10



令和4年度 大分空港滑走路改良工事

発注者 国土交通省 九州地方整備局別府港湾・空港整備事務所 竣工日 2023年5月10日

大分空港の滑走路本体およびショルダー(滑走路の路肩部分)の改良工事では、既存の舗装を路面切削機などを使用して撤去し、基層および表層のアスファルト舗装を新たに施工しました。この工事は供用中の滑走路で行われたため、日々の復旧作業も欠かせませんでした。



工事概要

路面切削(滑走路本体)	11,250m ²
舗装撤去(ショルダー部)	3,760m ²
空港舗装(滑走路本体)	11,250m ²
空港舗装(ショルダー部)	3,980m ²
グルーピング(滑走路本体)	7,720m ²



監理技術者
蒲池 彰人

先行工事の灯火工事の遅れにより、施工時期が冬期となり気温が低くなることから、アスファルト合材の品質管理には特に注意を払いました。資機材の手配や作業員の計画・調整に努め、施工の遅れが航空機の運航に影響を与えないようにするため、各工種ごとの施工時間を厳密に管理し、ICTを活用した施工によって高精度な作業を実現しました。このような工程の管理により、空港の運用に何の支障も与えることなく、無事故・無災害で工事を完遂することができ、発注者からも高い評価を得ることができました。

2024
01.27



長野自動車道 筑北スマートIC舗装工事

発注者 東日本高速道路株式会社 関東支社 竣工日 2024年1月27日

筑北スマートICは、令和5年12月に開通した長野自動車麻績ICから安曇野IC間に新設された本線直結型のフルインターチェンジです。このICの設置により、地域住民の利便性が向上し、災害時の避難や輸送路の確保、観光周遊性の向上など、多くの効果が期待されています。



工事概要

舗装工	10,700m ²
切削オーバーレイ工	4,800m ²
管路工	2,100m
防護柵工	1,800m



監理技術者
舟根 佳孝

先行工事の土工工事において法面の崩落などによる引き渡しの遅れが発生し、工程の組み換えや調整に苦労しました。この現場では切削オーバーレイ工事や標識工事など本線規制を伴う作業やスマートIC内での料金所施設工事もあり、作業調整が多く、引渡期日の厳守も求められました。職員全員が協力して日々の打ち合わせを行いながら、予定通りの工程での完成を目指しました。

特に安全面では、関係者全員が高い意識を持ち、日々の安全管理に取り組み、無事故無災害で工事を終えることができました。

そして、発注者から優秀工事表彰(工程管理)という高い評価を得ることができました。

2024
01.30



東北自動車道 R4北上管内舗装補修工事

◎東北自動車道：一関IC～花巻IC間 ◎秋田自動車道：北上JCT～湯田IC間 ◎釜石自動車道：花巻JCT～東和IC間

発注者 東日本高速道路株式会社 東北支社 竣工日 2024年1月31日

主な工種は、土工部では切削オーバーレイ工(厚さ4～10cm)に高機能舗装Ⅱ型を表層に、遮水性混合物を基層に使用して、総面積10万m²超の施工を行いました。また、橋梁部では劣化した床版を超高圧水によって取り除き、超速硬コンクリートによる復旧を行いました。床版の防水には高性能床版防水工法を採用しました。工事中は、昼間の日々車線規制、昼夜連続車線規制、秋田道では片側交互通行規制、秋田・釜石道では夜間通行止め規制を行いました。



工事概要

オーバーレイ工	20,000m ²
切削オーバーレイ工	111,000m ²
床版防水工	3,500m ²
床版補修工	30m ²
伸縮装置取替工	180m
車線区分柵工	4,400m
PAバリアフリー	2箇所



現場代理人
鴨田 浩司

他の工事との兼ね合いで、規制箇所の確保に苦労しました。そのため、特に多くの工事が同時進行している時には週ごとに工程を再調整しなければならなかったこともあります。

しかし、困難な環境下でも当社のスタッフと協力会社の従業員が一丸となり、無事に工事を完了することができました。

2024
02.02



令和4年度 高知自動車道 高知高速道路事務所管内舗装補修工事

発注者 西日本高速道路株式会社 四国支社 竣工日 2024年2月2日

高知自動車道は、想定される南海トラフ巨大地震などの災害発生時には、高知県と愛媛県を結ぶ重要なライフラインとなる重要な高速道路です。今回の工事で発注者が特に重視していたのは、高知市から愛媛県までのIC間の補修作業でした。この区間の橋梁部のコンクリート床版の損傷を確実に補修することが求められました。また、高知市より西側の超軟弱地盤箇所では夜間通行止め規制を行い、車両の通行を円滑にするために縦断勾配を修正しました。



工事概要

切削オーバーレイ工	12,400m ²
レベリング	1,000t
床版防水	6,000m ²
不陸調整	3,000m ²
路面標示	3,200m
断面修復	235m ³



監理技術者
東端 健

橋梁工区では、昼夜連続での規制でしたが、施工数量が大幅に増えたため、最大で3週間連続での施工となり、社員の休日確保などの工程調整に苦労しました。縦断修正の工区では、夜間通行止め期間内に作業を完了させるため、規制を切り替えながら切削オーバーレイを繰り返し行いました。この工程では、発注者と受注者が一体となり、準備段階から綿密に計画を進めていきました。結果として、施工管理と出来栄の面で発注者から高い評価を得ることができ、無事に工事を完了することができました。この成果は、社内および協力会社様のご支援によるものであり、感謝しております。