

## 軽視されがちな段差処理の重み

佐賀県土木施工管理技士会

富士建設株式会社

工事部係長

姫野 秀輝

### 1. 適用工種

路面切削工事等の現道修繕工事や段差処理が必要な工事等

### 2. 改善提案

現道の修繕工事において必ず発生すると言っても過言ではない段差の処理である。この段差処理は、工事の中では軽微されやすいが、私にとっては本施工と変わらないぐらい重要性を感じていた。

通行の不具合・不快感・視覚的圧迫となり、また施工者においても労力・時間・クレーム等、段差処理の与える影響の大きさに注目した。

### 3. 従来工法の問題点

段差の処理として一般的に行われているのが、As混合物による擦り付けである。この方法は見た目以上に労力と時間がかかり、細・粗骨材の飛散も発生する。

店舗の多い沿道においては、擦り付け作業で本施工の限られた時間を圧迫し、また、撤去時にはバックホウもしくはタイヤショベルを使用し、As殻を産業廃棄物として処理せざるを得ない。

### 4. 工夫・改善点

対処策としてAs混合物の代用に、ゴム製の段差処理マットを採用した。このマットは廃タイヤ等を



写真-1 マット敷設完了（側方より）



写真-2 マット敷設完了（正面より）

再利用して特殊樹脂で固めた段差処理マットであり、寸法 450×1000×50（勾配  $i=11\%$ ）で重量が12kg程度である。

設置方法は路面切削端部に敷並べてボルトで固定すれば完了である（図-1、2）。

## 5. 効果

従来の方法と比べて①労力の削減 ②工程の短縮  
③コストの削減（再利用可） ④産業廃棄物の抑制  
⑤景観の美化等が優れており、店舗関係者からのマ  
ットに対する評価も高く、他業者からの問い合わせ  
もあったほどである。また、マット表面に我が社の  
マークを入れていたので、地元住民の方々に対して、  
会社のイメージアップにも繋がったと自負している。

## 6. 適用条件

路面切削工事等の段差が発生する現場に対応可能  
であり、 $t=50$ 以外の規格もあるので、組み合わせ  
次第で利用幅は広がる。また、重交通箇所はボルト  
での固定が適していると思われるが、通常の乗り入れ  
箇所等はコンクリート釘（ $t=80\sim 100$ ）程度で十  
分対応できる。

## 7. 採用時の留意点

この製品はあくまでも仮設擦り付け用マットなの  
で、道路横断に発生した段差（交通開放目的）等  
には使用できない。なお、安全確保の為日々の点検・  
維持は必要であると思う。

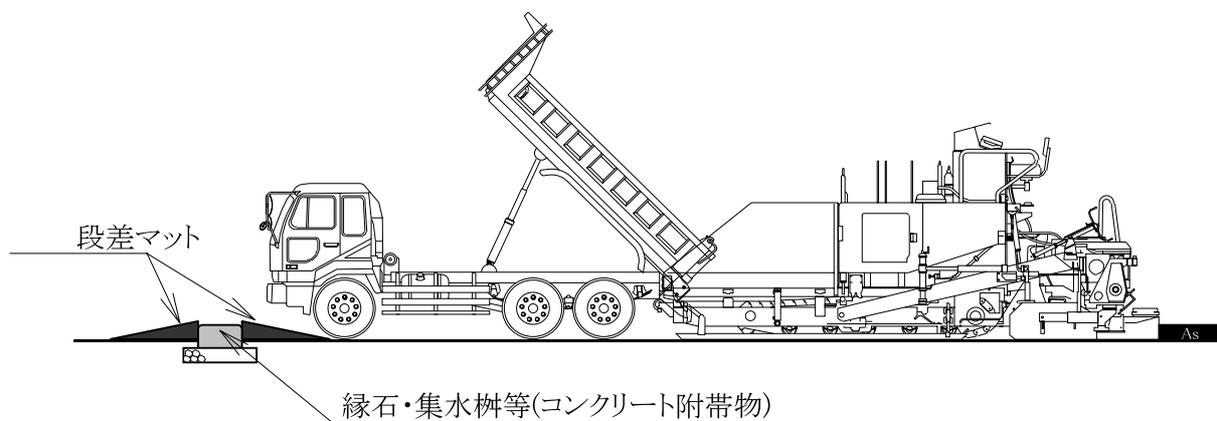


図-1 歩道表層施工時

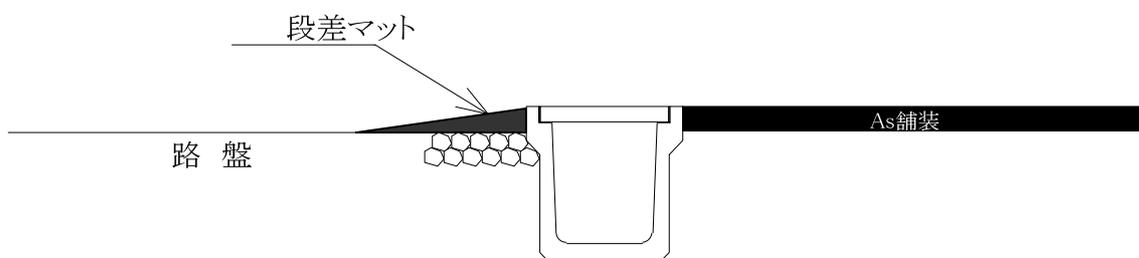


図-2 路盤開放時