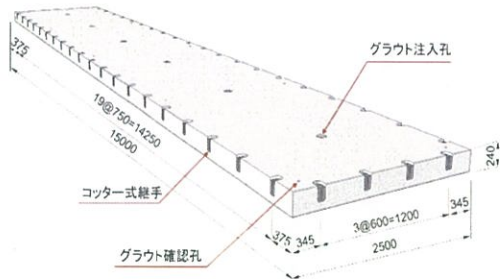


技術概要（様式）

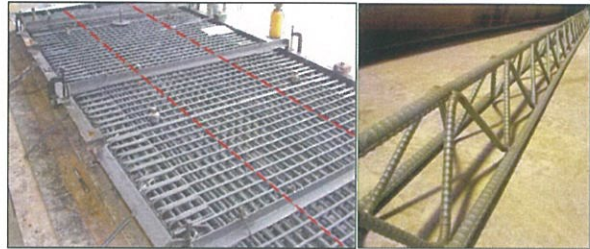
※別紙2

技術分類	安全・防災 <u>維持管理</u> 環境 コスト ICT 品質 <span style="color: red;">（該当分類に○を付記）</span>											
技術名称	高強度PRC版	担当部署	九州支店営業部									
NETIS登録番号	(旧)CB-020006-V	担当者	小野 宏									
社名等	株式会社ガイアート	電話番号	092-714-6501									
技術の概要	<p>1. 技術開発の背景及び契機</p> <p>近年、空港の滑走路、誘導路、エプロンの舗装は航空機の大型化や運行回数の増加から、損傷の度合いや規模が著しく大きくなり、補修が頻繁に行われるという事態に陥っています。そして、埋立地等の軟弱地盤上にある空港や港湾では、上記の交通荷重の作用に加え、地盤の不同沈下によって広い範囲で補修が繰返し行われている事例も見られます。これらの舗装区域では他の施設を確保するといった代替措置を講ずる事が実質的に不可能である事から、その補修工事においては耐久性の高い方法ならびに工事の迅速性が求められておりました。その問題点を解決すべく、高耐久で施工性に優れ維持管理の容易な技術を開発しました。</p> <p>2. 技術の内容</p> <p>高強度PRC版は、強度及び剛性を高める為に、高強度コンクリート（設計基準強度60N/mm<sup>2</sup>）と、上下の鉄筋を部分的に連結させたラチストラス鉄筋を採用しています。これにより版の薄肉化と軽量化を実現しました。版同士の連結にはシールドトンネル用セグメントの継手を改良し、大型航空機荷重やその他重荷重に対して十分な耐荷性、耐久性を有するコッター式継手を開発しました。コッター式継手は、プレキャストコンクリート版舗装の弱点である目地部の耐久性を高め、複数の版を一体化できると共に段階施工を可能としました。また重荷重用とは別に高強度PRC版の道路用タイプとして長期供用性舗装に適用すべく道路用PRC版を開発しました。</p> <p>3. 技術の効果</p> <p>長い時間クローズできない箇所での、高品質、高耐久を求められる急速施工が可能となります。</p> <p>4. 技術の適用範囲</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港エプロン、誘導路の新設補修</li> <li>・港湾施設コンテナヤードのクレーン走行路、コンテナ版</li> <li>・道路交差点、トンネル内、アンダーパス、自動車専用道路のサービスエリアや料金所</li> </ul> <p>5. 活用実績</p> <table border="0"> <tr> <td>国の機関</td> <td>40 件</td> <td>（九州 13件、九州以外 27件）</td> </tr> <tr> <td>自治体</td> <td>17 件</td> <td>（九州 0件、九州以外 17件）</td> </tr> <tr> <td>民間</td> <td>27 件</td> <td>（九州 2件、九州以外 25件）</td> </tr> </table>			国の機関	40 件	（九州 13件、九州以外 27件）	自治体	17 件	（九州 0件、九州以外 17件）	民間	27 件	（九州 2件、九州以外 25件）
国の機関	40 件	（九州 13件、九州以外 27件）										
自治体	17 件	（九州 0件、九州以外 17件）										
民間	27 件	（九州 2件、九州以外 25件）										

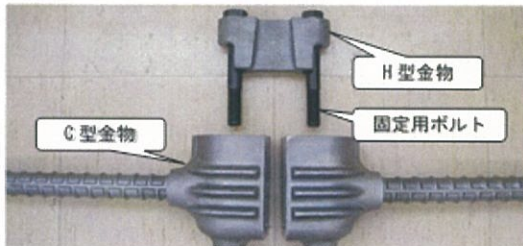
6. 写真・図・表



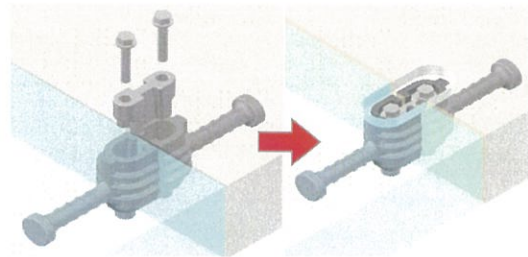
高強度PRC版 標準図 (重荷重用)



鉄筋籠(左)とラチストラス鉄筋(右)



コッター式継手



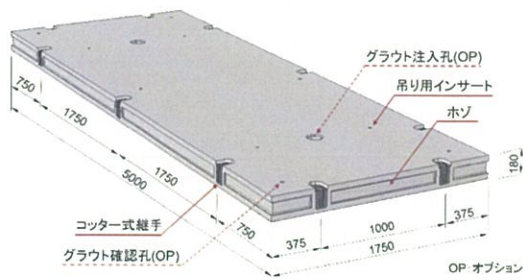
コッター式継手による連結イメージ



福岡空港誘導路完成写真



大船渡港施工状況



道路用PRC版 標準図



九州自動車道古賀SA施工状況