

デュアル アスファルト ペーブメント工法 マルチレーン ペーブメント工法



前田道路が、開発した舗装機械マルチ アスファルト ペーバ (MAP) は、2種類のアスファルト混合物を異なった厚さで重ねて同時に敷きならす2層舗装、2種類のアスファルト混合物を同じ厚さで帯状に敷きならす多連引き舗装など、新しい機能を持つアスファルト舗装の可能性を拡げました。



前田道路株式会社

本店 〒141-8665 東京都品川区大崎 1-11-3 TEL:03-5487-0011

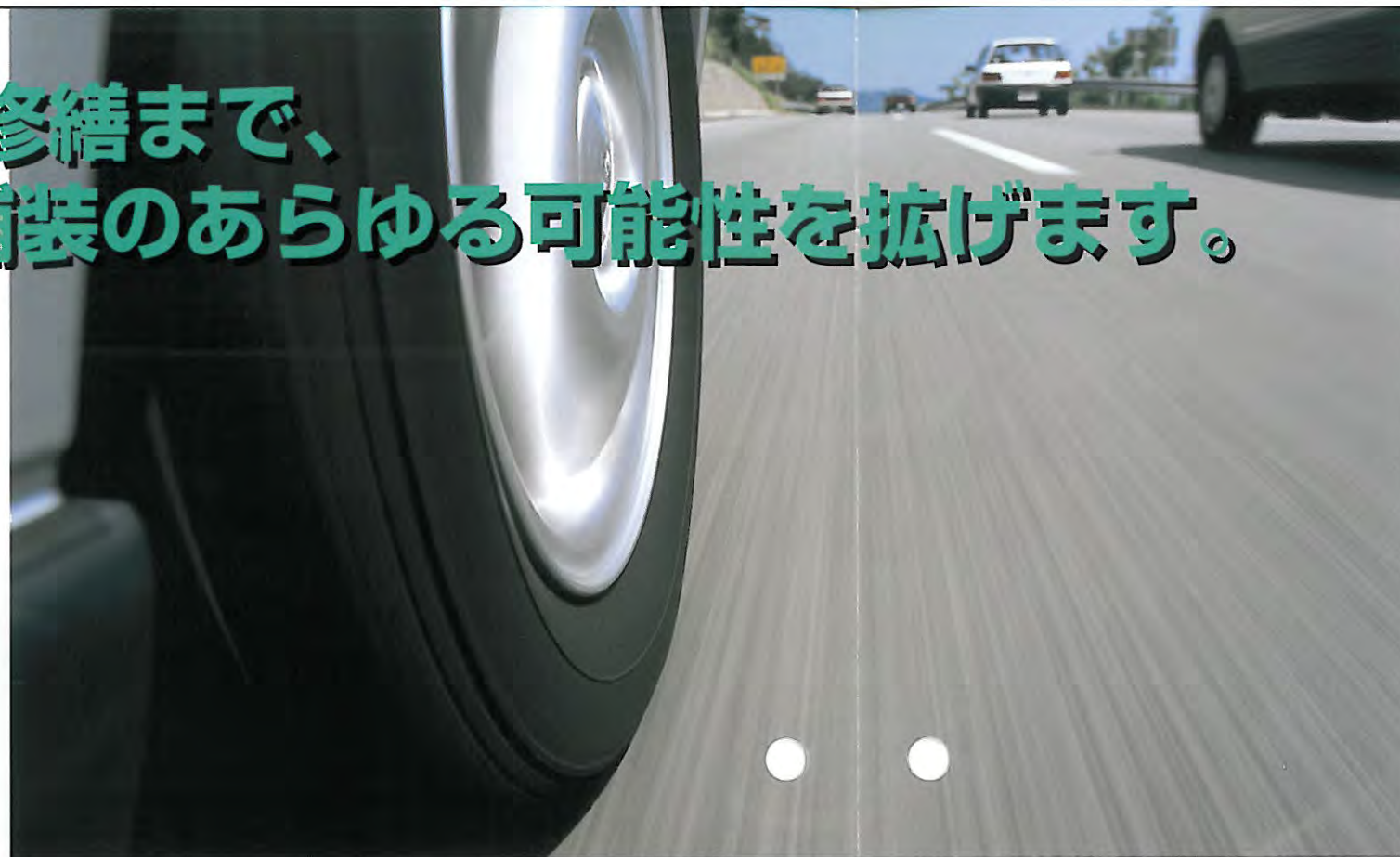
[HP] <https://ssl.maedaroad.co.jp/>

事業所一覧▶



新設から維持修繕まで、 アスファルト舗装のあらゆる可能性を拓けます。

ローコスト、省エネルギーであることは、舗装工事においても時代の要請です。前田道路は、新世紀のスタンダードといえるデュアル アスファルト ペーブメント工法、マルチ レーン ペーブメント工法を舗装機械マルチ アスファルト ペーバ(MAP)の開発によって実現しました。これにより、舗装工事のコスト縮減、工期短縮が可能となり、また、新しい時代に対応する様々な機能を持った舗装の開発が期待できます。



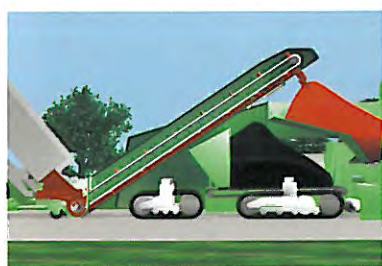
MAP マルチ アスファルト ペーバ



型式名称：NMAP マルチ アスファルト ペーバ
総質量：25,000kg
舗装幅員：油圧伸縮 2.5m～4.5m
エクステンション付 6.0m
ホッパ容量：30t
全長：運搬時 9,140mm
作業時 10,220mm
全幅：運搬時 2,990mm
全高：運搬時 2,720mm
作業時 3,800mm

デュアルアスファルト ペーブメント工法

2種類のアスファルト混合物を異なった厚さで、同時に重ねて敷きならす工法です。これにより各層を、各々の粗骨材の最大粒径の1.5～2倍程度の薄さで敷きならすことができ、従来の最大粒径の3～4倍の敷きならし厚で施工する場合に比べて、高価な材料の使用量を減らすことが可能で、コストダウンが期待できます。



MAPは、下層、上層用の2つのホッパを持ち、チャージによりアスファルト混合物を各ホッパに供給します。



下層を第1スクリードで敷きならした後、直ちに第2スクリードで上層を重ねて敷きならします。



接合面はクリヤーで強固です。

マルチレーン ペーブメント工法

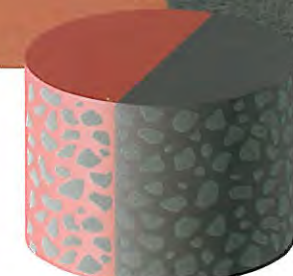
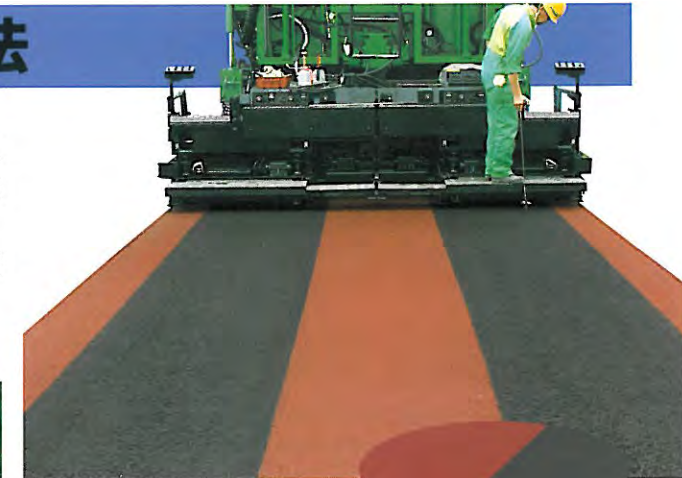
大型車の車輪通過箇所(わだち発生部)のみに高価な改質アスファルト混合物を、その他の部分に通常のアスファルト混合物を帯状に同時施工できるので、コストダウンが可能です。そのほか、カラーアスファルト混合物を使用することで、景観舗装等にも利用できます。



下層用ホッパから改質アスファルト混合物が、わだち発生部に供給されます。



上層用ホッパからその他の部分に普通アスファルト混合物が供給され、同時に帯状に敷きならされます。

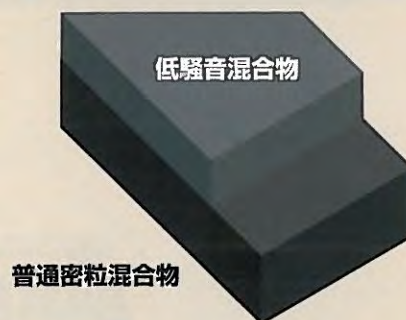


境界はクリヤーです。

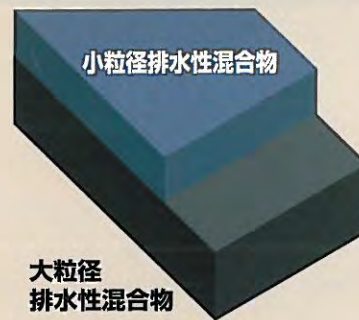
MAP (マルチ アスファルト ペーバ) による工法の応用例

低騒音舗装 (排水性舗装)

一般に低騒音対策に使用する高価な開粒度アスファルト混合物の厚さを従来に比べ、約50%薄くすることが可能になります。2層式低騒音舗装も1度で施工でき、各層の厚さも薄くできます。



普通密粒混合物



大粒径排水性混合物

カラー舗装

アスファルト舗装の上層にカラーアスファルト混合物を使用し、下層に普通アスファルト混合物を使用することで、従来に比べて高価な顔料や有色骨材の使用量を減らすことができます。



普通密粒混合物

その他

滑り止め舗装、耐磨耗性舗装などは、硬質骨材や改質アスファルトを使用するため高価になりますが、デュアル アスファルト ペーブメント工法を採用することにより、50～60%薄くすることが可能となり、従来工法に比べ低コストで施工できます。また、通常のアスファルト舗装の表層部分に、光線反射率の大きい明色骨材を使用することによって路面の明るさや、光の再帰性を向上させた明色舗装への応用ができます。