

排水性舗装の 耐久性強化に

排水性トップコート工法は、平成10年より本格的な採用が始まり、平成24年3月末時点で約370万m²の施工実績があります。交差点等の過酷な交通条件下の強化目的の採用が主ですが、最近ではバス専用レーン、自転車道のカラー舗装やトンネル内の明色舗装にも採用されています。また、新たに施工時の臭気を低減したMMA樹脂の新グレードもあります。詳細は会員各社にお問い合わせください。

NETIS登録 KT-980202-A(事後評価済)

排水性トップコート工法の特徴

骨材飛散の抑制

骨材の表面および接点に強靱で接着性に優れた樹脂硬化膜を形成し、骨材の飛散を効果的に抑制できます。

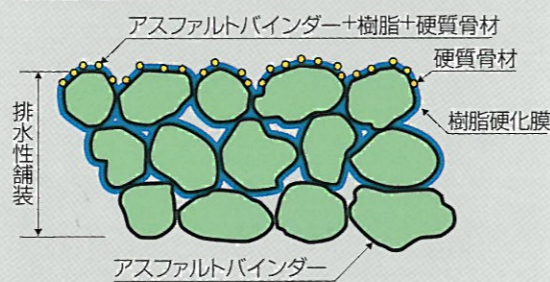
空隙つぶれ・空隙詰まりの抑制

樹脂硬化膜がアスファルトの流動変形を抑制し、空隙つぶれ・空隙詰まりによる排水性能の低下を防止します。

カラー舗装化も可能

カラー化による識別表示の機能に加えて、路面温度の上昇を抑制する効果も認められます。

仕様概念図



排水性トップコート工法の適用箇所と目的(例)

- 交差点内および車両停車部での骨材飛散抑制
- 高速道路サービスエリア、ETC等への車線誘導
- バス専用レーンのカラー化
- トンネル内の明色化
- 排水性舗装や透水性舗装の予防的維持補修
- 歩道、自転車道のカラー化
- 寒冷地域などチェーン装着のあるところでの骨材飛散抑制



排水性トップコート工法の施工

① 路面清掃・周囲養生

ポラスコンクリート上適用可
(別途プライマーが必要)

② 樹脂(0.5~0.7kg/m²)・硬質骨材 1層目散布

養生(約30分)

③ 樹脂(0.3~0.5kg/m²)・硬質骨材 2層目散布

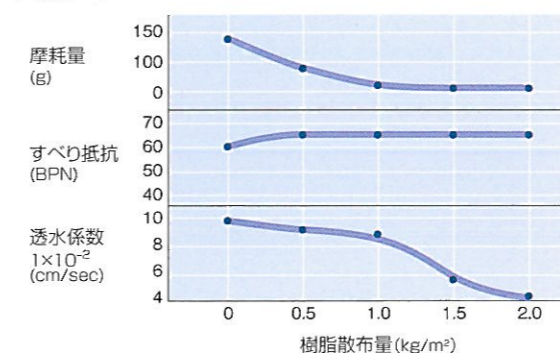
養生(約30分)

④ 開放

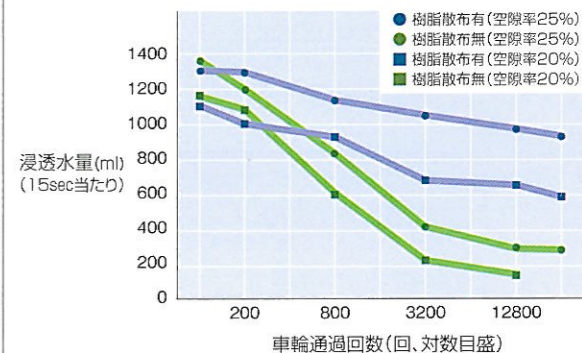


排水性トップコート工法の性能

樹脂散布量と性能の関係



浸透水量の経時変化(ホイールトラッキング試験機使用)



耐摩耗性試験(チェーンラベリング試験機使用)

バインダーの種類	空隙率(%)	樹脂散布(kg/m ²)	摩耗損失重量(e)
高粘度アスファルト	20	1.0	47.0
		0	122.7
	25	1.0	72.1
		0	135.1
ストレートアスファルト	20	1.0	77.2
		0	174.6

強制空隙詰まり試験 残存透水率(供試体空隙率23%)

