

取組事例の名称	仙台空港アクセス鉄道災害復旧工事（名取～美田園）
<p>3. 工事等の実施に当たっての課題や留意した事項、苦労した事柄・教訓</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 外観に異常が見られない箇所でもコンクリートが剥離している場合が見受けられたので、遊間をはさんだ調整桁側面部は全て打音検査を実施した。 ・ 高架橋支承部や桁端部の損傷復旧は狭隘な箇所での作業であったため、大規模な仮設を必要としない工法の選定が求められた。 ・ 早期運転が望まれたことから、短期での復旧作業が課題であった。 	
<p>4. 実施後の成果に対する発注者や地元住民等の評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 調査結果をもとに、発注者と現地にて復旧方法の打合せを実施したため、双方合意のもとに進めることができた。 ・ 仙台方面への通勤手段として利用されている鉄道であり、周辺住民の利便性の早期回復に寄与したと考える（7月に当区間の運転再開、10月には全線運転再開）。 	
<p>5. 採用した技術に対する改善点、望まれる技術</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 部材厚さが30cm以上となる箇所への無収縮モルタル打設による断面修復方法（既存の無収縮モルタルでは、あくまでも部分的な補修を対象としており、断面・部材厚さが大きくなると発熱等によるクラック発生が懸念される。現場においてそのような箇所では、5～10mmの骨材を添加することで対応した。） ・ 補強鉄筋の配置が不可能な箇所に対しての断面補修材（例えば鉄筋の応力を負担できる程度の鋼繊維補強モルタル） ・ 非破壊によるクラック深度調査方法（既存の、超音波を利用する方法では手間がかかる） ・ 表面保護効果を併せ持つ断面補修材の開発（作業工程が低減され、工期短縮につながる） 	
<p>6. 今回の取組を通じ、将来の災害対応の為に準備すべきと感じた事項</p> <p>過去の大震災の経験を踏まえて、企業先が復旧方法のマニュアルを整備していたため、それぞれの損傷具合をマニュアルに当てはめることで、対応方法の概略を早期に決めることができた。このようなマニュアルの整備は必要と考える。</p>	
NETIS登録	