

紫外線硬化型FRPシート(NETIS CB-990022-V)

ウルトラパッチ in四国 納入施工実績報告

貼る補修
-腐食部に「切って貼る」だけ-

ウルトラパッチは、
国土交通省 NETIS
「平成22年度 活用促進技術指定」
を受けました。

H20. 8. 国道56号和泉第2/第3横断歩道橋(平成20年度松二維持工事)



H21. 3. 柳瀬ダム大影放流警報局パンザーマスト(吉野川ダム統管事務所)



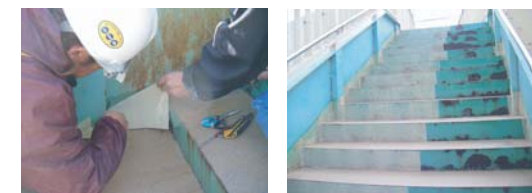
H21. 2. 国道55号富岡新橋側道橋(平成20年度日和佐管内耐震補強工事)



H21. 1. 国道196号南江戸地下道(平成20年度松二維持工事)



H21. 1. 国道11号飯岡/大町横断歩道橋
(平成20年度西条維持第二工事)



H21. 1. 県道高松大越坂出線
香西港大橋階段部



H21. 1. 今治市中央体育館
FRPトップライト



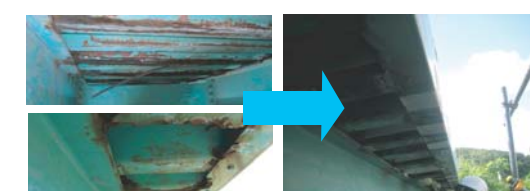
H21. 11. 八幡浜市松柏/千丈横断歩道橋(197号歩道整備工事)



H21. 10. 松山市平和道通り自転車誘導標



H22. 4. 内海1号跨道橋デッキプレート(平成21年度大洲管内橋梁補修工事)



H22. 5. 今治西中学校照明柱



ウルトラパッチ工法によるメリット	
施工性	◎ ・切って貼るだけの簡単施工。 ・特別な技術者を必要としない。
工程	◎ ・短工程+材料も現場で容易に加工可能。 ・硬化時間も短時間(30分~1時間)。
品質	◎ シート状の材料を切って貼るだけの為、 仕上りにばらつきが生じない。
安全性	◎ ・火気を使用しない。 ・特別な工具類を使用しない。
環境	◎ 現場で溶接等使用しない為、 ホコリ、煙、火気等の心配がない。
通行規制	◎ 危険な作業はしない為、片側通行可。
外観	△ 施工後、塗装をしないとくすんだ クリーム色になる。 (塗装すれば目立たない)
評価	◎

より速く!
より簡単に!
より強く!

<適合材料>
金属、
コンクリート、
プラスチック、
木材、ガラス等
(除ポリエチレン、
ポリカーボネート、
ポリプロピレン)

- ・耐熱温度-30~+200℃
- ・硬化時間5~50分
- ・燃性JIS A1322防炎1級合格
- ・JWWA Z108 日本水道協会規格適合

■H21.3 NETIS活用効果事後評価において、
従来技術より優れていると再評価されました。 国土交通省

■H22.3 NETIS「平成22年度 活用促進技術」に指定されました。

<四国実績>国土交通省松山河川国道・大洲河川国道・香川河川国道・
徳島河川国道・本四高速・愛媛県・松山市・今治市・四万十市 他

2009.5
号外

経年経過によると見られる事故多発!!

- 2008.11 防護柵腐食 女性転落
(愛媛県伊予市ふたみシーサイド公園)
- 2009.4 駐車場夜間照明柱腐食倒壊
(本四・神戸淡路鳴門自動車道舞子台駐車場)
- 2009.5 下水処理場天窓割れ落下、男子中学生けが
(香川県高松市屋島西町 市東部下水処理場水処理棟屋上多目的広場)
- 2009.5 回転遊具鉄製軸老朽化、折れる
(愛媛県松山市 市立粟井小学校)



公共構造物に求められる 老朽化対策・長寿命化促進対策

高度成長時代に建設設置された公共構造物に経年経過による老朽化・破損の危険が高まっていることを受け、各所で一斉点検や安全対策・維持管理に向けた取り組みが始まっています。

国土交通省防災課・信太課長補佐は「維持管理で肝心なのは早期発見・早期治療。分りやすくいえば虫歯で痛みが出てから治療を始めるのではなく、定期的な検診を受けて必要な治療を施すこと」と説明しています。(左下記事参照)

併せて関連記事を紹介し
ます。

公共構造物の延命化に 紫外線硬化型FRPシート

ウルトラパッチ

特別な技術を必要とせず、安全でクリーンな作業が短時間で可能。

業種を問わず設備の延命化と予防保全、修繕コストの低減に貢献できます。

国土交通省
NETIS登録済
(No.CB-990022-V)

環境に優しい
スーパー補修材
-腐食部に「切って貼る」だけ-

貼る補修

道路構造物の長寿命化促進へ

2007年8月に米国・ミネソタ州ミネアポリスで起こった道路橋の崩落事故は多くの犠牲者を出し、世界に大きな衝撃を与えた。この事故を契機に、日本でも構造物の老朽化に対する問題意識が急速に高まった。それから1年半半。構造物の老朽化対策はどれだけ進んだのか、どんな課題が残っているのか。そして建設業の役割とは何か。国土交通省道路局国道・防災課道路保全企画室の信太啓貴課長補佐に聞いた。(聞き手は編集局=高橋益太)



信太啓貴氏

国土交通省道路局国道・防災課道路保全企画室

信太啓貴課長補佐に聞く現状と展望

ちよつとした損傷を点検で見つけ出し素早く補修すれば全体のコストが抑えられる。安価で信頼できる工法などの技術が必要だ。工期短縮が可能な工法が求められている。

約800橋の補強・補修 今後5年間で必要に

「日本の道路橋の現状はどうか」と尋ねると、「日本の道路橋は高度経済成長期である1960年代末に集中的に整備された。一般的に耐用年数は50〜60年と言われていて、20年後には約半数の橋が更新から50年以上経過するものになる。先を管理していくには、まず点検と補修が不可欠だ」と、信太課長補佐は強調する。

「それまでのような新築を進めただけでは、コストがかかりすぎる。技術・材・資金の不足が懸念されている。このため、国庫の整備補助制度で、市町村向けに点検・補修の費用を補助する。市町村向けに点検・補修の費用を補助する。市町村向けに点検・補修の費用を補助する。」

補助制度で市区町村の修繕計画促進

「08年度は公共事業費で、市町村向けに点検・補修の費用を補助する。市町村向けに点検・補修の費用を補助する。市町村向けに点検・補修の費用を補助する。」

2009年(平成21年) 3月30日(水曜日)

防護柵腐食 女性転落
伊予市で防護柵の腐食が原因で発生した事故。防護柵が腐食し、女性1人が転落した。国土交通省が調査している。

遊具設置15年以上が53%
全国の公園で遊具の設置が15年以上経過しているものが53%に達している。安全性の確保が課題となっている。

2009年(平成21年) 3月30日(水曜日)

老いる都市
高齢化が進む中、都市のインフラ整備が課題となっている。特に道路の老朽化と安全性の確保が重要視されている。

車が渡れない橋
一部の橋が老朽化により通行止めとなり、交通の便が阻害されている。早急な補修が求められている。