

2) 表-9.18.6における「作用の分類」とは、表-9.18.3に示されたものである。また、作用の分類にあたっては、最大荷重が表-9.18.2に示す数値でない場合があることに注意が必要である。具体的には、表-9.18.2に示す数値より大きい最も近い分類を用いる必要がある。例えば、アウトリガー1個の最大荷重が120kNのトラッククレーンや、車輪1個の最大荷重が64kNのフォークリフトトラックがあるが、作用としては、前者は20型トラッククレーン、後者は6tフォークリフトトラックを作用とみなすことができる。

3) 図-9.18.5において、トラッククレーン25型の曲線より右側に描かれる荷重に対しては、別途、式(9.18.3)等によりコンクリート版厚の照査を行うことが望ましい。

4) 表-9.18.6の値を参考にコンクリート版厚を設定する場合に、 CP_4 を超えるような設計荷重については、無筋コンクリートでの舗装では版厚が非常に大きくなるので、PC舗装や連続鉄筋コンクリート舗装についても検討することが望ましい。なお、トラッククレーンなどクレーン類については、他の荷役機械に比し接地圧が大きいため、エプロン上で利用する場合、アウトリガー下端部に鉄板等を敷いて荷重の軽減を図るよう対処するのがよい。

⑤構造細目

(a) 凍上抑制層

凍結融解を受ける寒冷地において、舗装厚さが凍結深さより小さい場合は、凍上抑制層を設けることが必要である。

(b) 鉄網の設置

1) コンクリート版には、ひび割れ防止の観点から鉄網を設けるのが有効である。直径6mmの異形棒鋼を用い、鉄筋量は 1m^2 につき約3kgとするとよい。

2) 鉄網の継手は重ね合わせとし、その重ね合わせ長さ及び鉄網の表面からの設置位置は、コンクリート版厚に応じて適切に設定することが望ましい。

(c) 目地

コンクリート舗装には、コンクリート版の膨張、収縮、そりなどをある程度自由に起こさせることによって、応力を軽減させるために目地を設けることが望ましい。

1) 目地は方向と目的によって大別される。縦目地は施工方向の目地、横目地は施工直角方向の目地である。施工目地は、コンクリート打設時や中断時といった施工の都合上設けられる。収縮目地は、コンクリート版の温度低下や乾燥による収縮変形を集中させて引張応力を軽減し、収縮ひび割れを防止する目的で設けられる。膨張目地は、コンクリート版の温度上昇による膨張変形を集中させて圧縮応力を軽減し、ブローアップ（コンクリート版の持ち上がり）を防止する目的で設けられる。

2) 目地は、エプロンの規模、係留施設の構造、目地の種類、荷重条件等に応じて適切に配置するとともに、目地の種類に応じた適切な構造を有するべきである。一方で、目地は、コンクリート舗装の構造上の弱点であり、また、施工が煩雑で、工費と維持費を高くするものであるから、これをできるだけ少なくする配慮が必要である。なお、目地はコンクリートの変形を自由に起こさせることが目的であるので、例えば、縦施工目地を挟む左右の版同士の横収縮目地の位置が異なる等、目地を複雑に配置すると、目地の動きが拘束される原因となることから、目地は周囲の版の目地と可能な限り一致するよう配置することが望ましい。

2-1) 係留施設が地震動を受けた場合、係留施設の構造体（ケーソン等）上のコンクリート版と、その直背後のコンクリート版にずれが生じる場合がある。このため、コンクリート版切断作業の回避等、地震後における修復性確保の観点を考慮する場合、係留施設の構造体端部の位置にあらかじめコンクリート版の膨張目地を設けることが望ましい。その際、空港土木施設設計要領（舗装設計編）を参考として、端部増厚型とするのが望ましい（図-9.18.5.1参考）。それによらない場合も、タイバーを用いずにダウエルバーを用いることが望ましい。

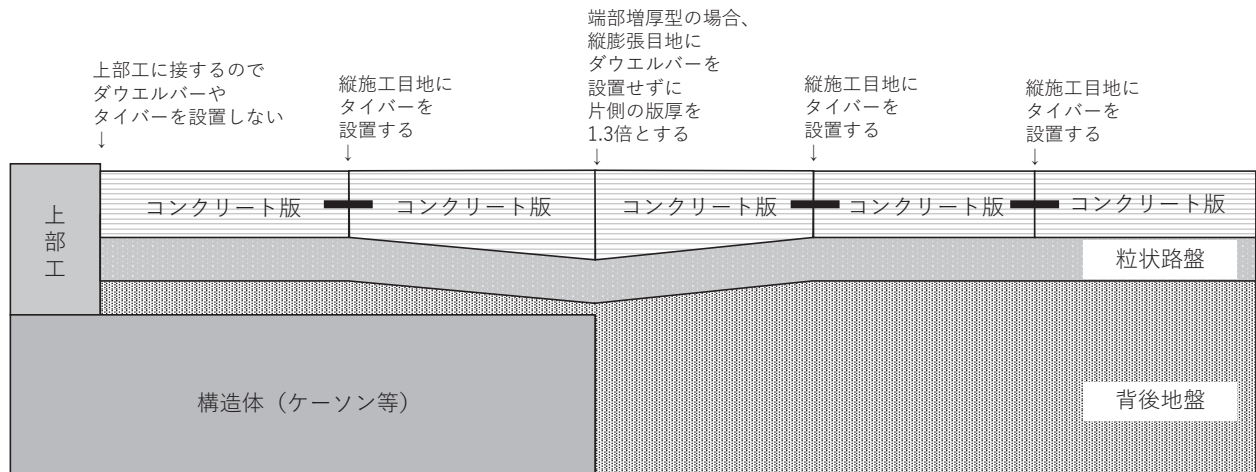


図-9.18.5.1 端部増厚型の膨張目地

3) 縦目地

i. 縦施工目地

縦施工目地の構造は、一般に突合せ型とし、タイバー（本章9.18.3 (4) ⑤ (d) タイバー、ダウエルバーを参照）を用いる。ただし、栈橋スラブ上の場合はタイバーを用いない。縦施工目地の間隔は5m以内とすることが多いが、使用する舗装機械、舗装全体の幅及び走行クレーン敷等に応じて適切に設定することが望ましい。