

新名神高速道路 坊川第一橋他1橋（鋼上部工）工事

CONSTRUCTION OF BOGAWA BRIDGE ON SHINMEISHIN EXPRESSWAY

石口 重企* 高橋 秀樹** 狩野 哲也*** 吉浦 健太*** 吉岡 夏樹****
Shigeki Ishiguchi Hideki Takahashi Tetsuya Kano Kenta Yoshiura Natsuki Yoshioka

1. まえがき

新名神高速道路は、愛知県名古屋市を起点とし三重、滋賀、京都、大阪の各府県を結び、兵庫県神戸市に至る延長約174kmの高速道路である。このうち高槻第一JCT～神戸JCT間は、名神高速道路および中国自動車道との適切な交通機能分担を確保することにより、名神高速道路等の混雑を解消し、利用者へのサービスの向上を図るとともに、災害や事故等による交通規制時には、名神高速道路等と相互に代替機能を発揮して、的確に交通処理を行う役割を担っている。本工事は、図-1に示す川西IC～神戸JCT間の宝塚北SA付近の鋼上部工3橋の設計と施工を行う工事である。

本橋は、図-2に示す中間支点部が下部構造と剛結される連続ラーメン構造である。本報告では、柱頭部コンクリートの品質を確保するための対策について紹介する。



図-1 位置図

2. 工事概要

工事概要を表-1に、工事全景を写真-1に示す。

表-1 工事概要

工事名	新名神高速道路 坊川第一橋他1橋（鋼上部工）工事		
発注者	西日本高速道路株式会社 関西支社		
工事場所	兵庫県宝塚市切畑～玉瀬		
工期	平成25年11月6日～平成29年6月27日		
橋名	坊川第一橋（上り線）	坊川第一橋（下り線）	坊川第二橋（上り線）
構造形式	鋼4径間連続非合成ラーメン鉸桁橋	鋼6径間連続非合成ラーメン鉸桁橋	鋼4径間連続非合成ラーメン鉸桁橋
橋長	191.000m	319.500m	218.500m
桁長	189.400m	317.900m	216.900m
支間長	45.100m+2×52.000m+39.100m	31.100m+61.000m+3×61.500m+40.100m	54.600m+62.500m+55.000m+43.600m
道路規格	B規格（B活荷重）	B規格（B活荷重）	B規格（B活荷重）
床版形式	プレキャストPC床版	プレキャストPC床版	プレキャストPC床版
壁高欄	プレキャスト壁高欄	プレキャスト壁高欄	プレキャスト壁高欄
総幅員	10.650m	10.650m	10.650m
斜角	90° 00' 00"	90° 00' 00"	90° 00' 00"
平面線形	R=5000m	R=5000m～A=1600m	R=5000m
縦断勾配	0.563%～1.350%	0.911%～2.000%	0.650%～0.263%
横断勾配	2.500%	2.500%	2.500%
鋼材重量	485t	850t	590t
架設工法	トラック・クレーンベント	トラック・クレーンベント	トラック・クレーンベント

* 工事本部 橋梁工事事務 工事2課 *** 技術本部 橋梁設計部 大阪設計課
** 工事本部 橋梁工事事務 工事1課 **** 技術本部 橋梁設計部 東京設計課



写真-1 工事全景

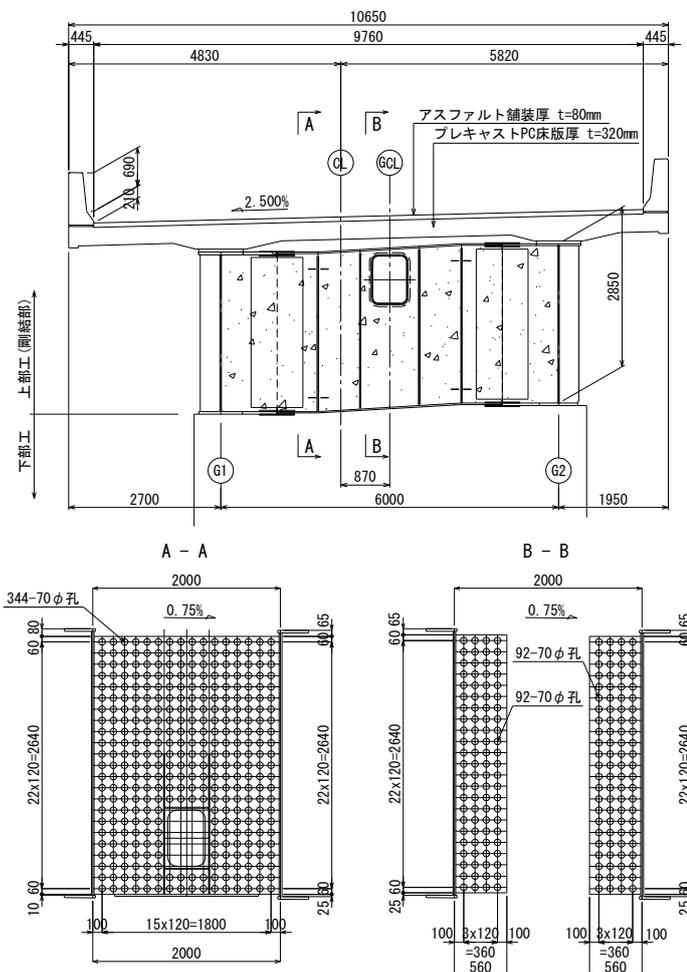


図-2 剛結部構造

3. 剛結部の品質確保

3.1 概要

橋脚柱頭部のコンクリートは、設計基準強度 30N/mm² のマスコンクリートとなるため、温度応力によるひび割れが生じる懸念があった。これを防止するため、施工過程の温度応力を把握し、適切な対策を施工に反映することが求められた。そこで、温度応力解析および施工試験を実施し、ひび割れ抑制効果の高い対策を検討した。具体

的には、剛結部内部のパイプクーリングと断熱養生による温度差の抑制効果を検証した。なお、温度応力解析は、ASTEAMACS を用いた。

3.2 温度応力解析と施工試験

(1) 解析，施工試験フロー

下記の要領で解析および施工試験を実施した。図-3に解析および施工フローを示す。表-2に解析ケースを示す。

① 予備解析

図-4に示す実構造物の1/4をモデル化した温度応力解析により、温度分布と応力分布を算出し、パイプクーリングと断熱養生の効果、および内部拘束と外部拘束を受ける柱頭部コンクリートのひび割れ指数を算出した。

② 施工試験

予備解析の結果をもとに、実構造物の1/2をモデル化した供試体(2m×3m×3.85m)を製作し、パイプクーリングの効果を確認した。また、施工性の確認も併せて行った。

③ 施工解析

施工試験時の条件を反映した温度応力解析を行い、パイプクーリングの結果の再現性を確認した。

④ 実施工

柱頭部に適するひび割れ対策、施工時期の外気温を解析に反映し、その効果を確認した。

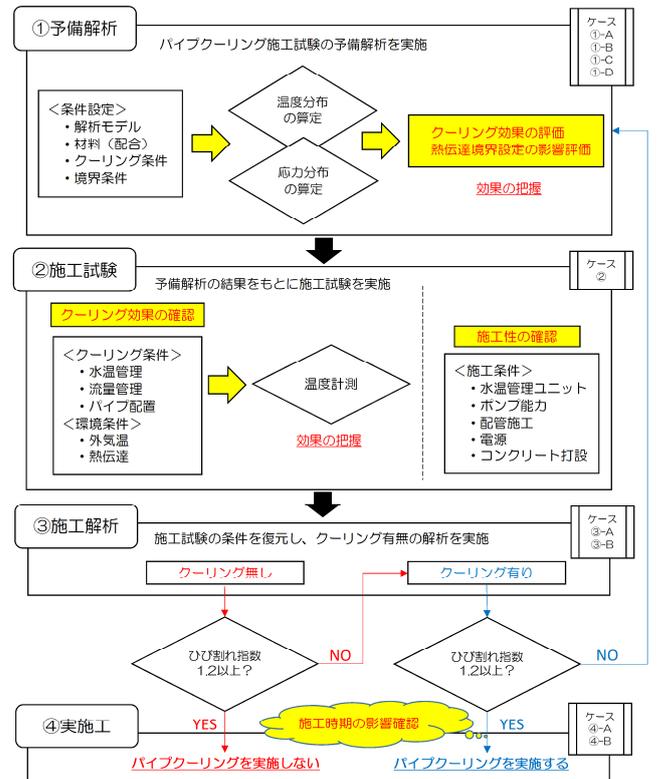


図-3 解析および施工フロー

表-2 解析ケースと施工条件

	ケース名	施工条件		
		外気温	断熱養生 (気泡シート)	パイプ クリーニング
①予備解析	①-A	25℃	×	○
	①-B	25℃	×	×
	①-C	25℃	○	○
	①-D	25℃	○	×
②施工試験	②	実温度(変化)	×	○
③施工解析	③-A	実温度(変化)	×	○
	③-B	実温度(変化)	×	×
④実施工	④-A	5℃	×	×
	④-B	5℃	○	×

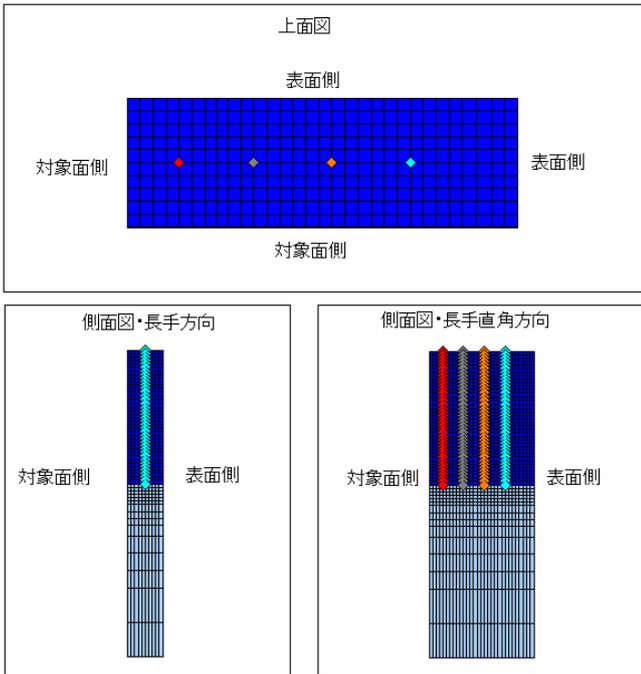


図-4 予備解析モデル

(2) 各検討項目の結果

1) 予備解析

パイプクリーニングと断熱養生による温度差抑制の効果を確認するため、予備解析を実施した。その結果、モデル中心部において、ひび割れ指数は1.5程度であり、内部温度上昇を抑制するには、パイプクリーニングの効果が大きいことが確認できた。また、既設橋脚による外部拘束の影響を受ける部位の指数が1.0程度となった。最大温度履歴を図-5、ひび割れ指数履歴を図-6に示す。

2) 施工試験

施工試験では、写真-2に示す水温管理ユニットを用いて、実構造物の1/2をモデル化した供試体にて、予備解析により算出した水温変化を再現し、パイプクリーニングの効果を検証した。パイプクリーニング配管要領を図-7、施工試験供試体写真-3に示す。施工試験でのコンクリート内部の温度を計測した結果を図-8に示す。パイプクリーニング無しの予備解析結果(①-B)と比較して、最大温度

が約16℃低下した。また、パイプクリーニング有りの結果(①-A)と比較すると約6℃の温度低下が確認できた。これは解析時の外気温25℃と実外気温20℃の温度差による影響と考察できる。流量および水温の管理は、計画値と整合しているため、施工試験により、パイプクリーニングによる温度差抑制効果が立証された。



写真-2 水温管理ユニット



写真-3 施工試験供試体

3) 施工解析

施工試験の結果を温度応力解析に反映させ、コンクリート内部の温度履歴とパイプクリーニングの有無によるひび割れ指数を比較した。その結果、温度履歴は施工試験とほぼ一致した。

3.3 実施工への反映

施工解析の結果から、パイプクリーニングにより内部拘束に対するひび割れ指数は1.6程度、外部拘束に対しては1.0程度確保できることがわかった。ただし、施工が冬季に変更となったため、外部温度を5℃として、パイプクリーニングを含めずに温度応力解析を行い、外部温度の低下に対する検討を実施した。その際、断熱養生の影

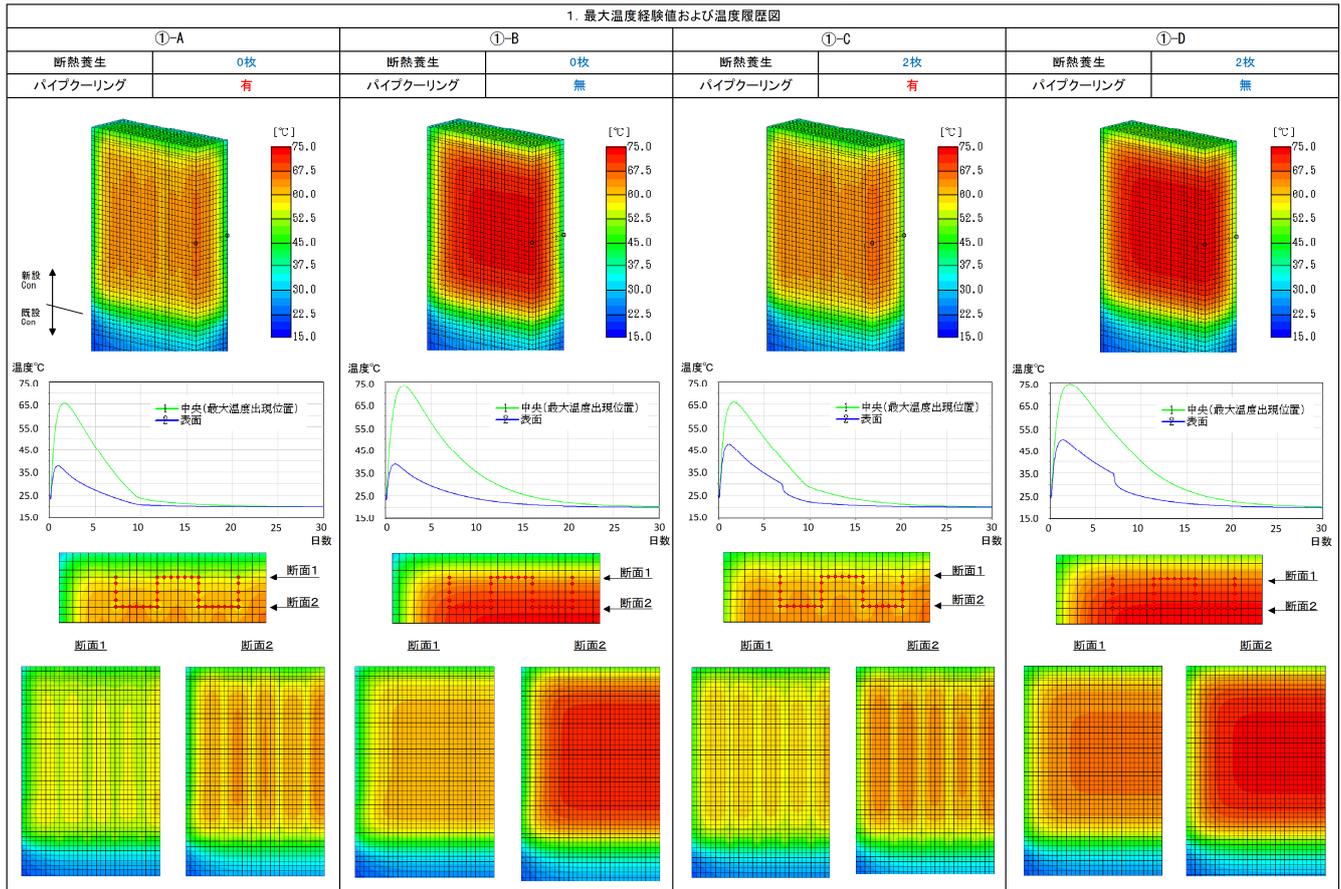


図-5 最大温度経験値および温度履歴図

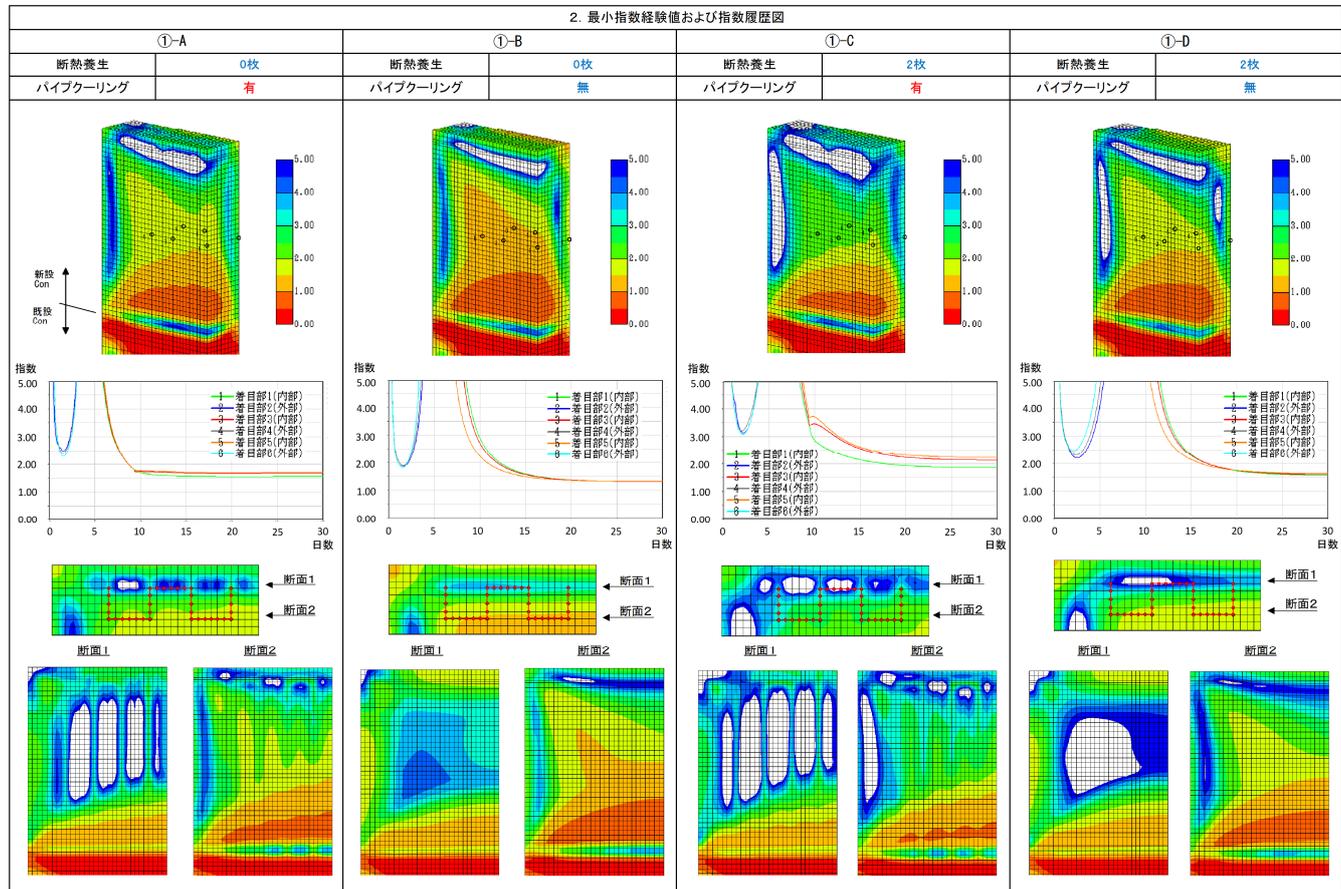


図-6 最小指数経験値および指数履歴図



写真-4 鋼桁固定架台



写真-7 下部工境界部の配筋状況



写真-5 面外変形防止用仮設材



写真-6 気泡シート養生

5. あとがき

本工事は、中間支点剛結の連続ラーメン構造であり、柱頭部のコンクリートにひび割れ発生懸念があった。その対策として、パイプクーリングを適用したマスコンクリートの温度応力解析および施工試験を実施し、実施工に反映した。当初の予定では、柱頭部のコンクリート打設は、気温の高い時期を想定して対策を考えたが、最終的に冬季にコンクリート打設を行うことになったため、パイプクーリングは不要となった。また、コンクリート強度発現まで温度変形を抑える機能を持たせた固定架台や、横桁の面外変形を防止する仮設材を設置した。これらの対策を講じた結果、施工時および初期点検時にひび割れの発生がなく、柱頭部のコンクリート品質を確保することができた。

最後に、本橋の施工に伴い、ご指導とご協力をいただいた西日本高速道路株式会社をはじめとする関係各位に深く感謝いたします。