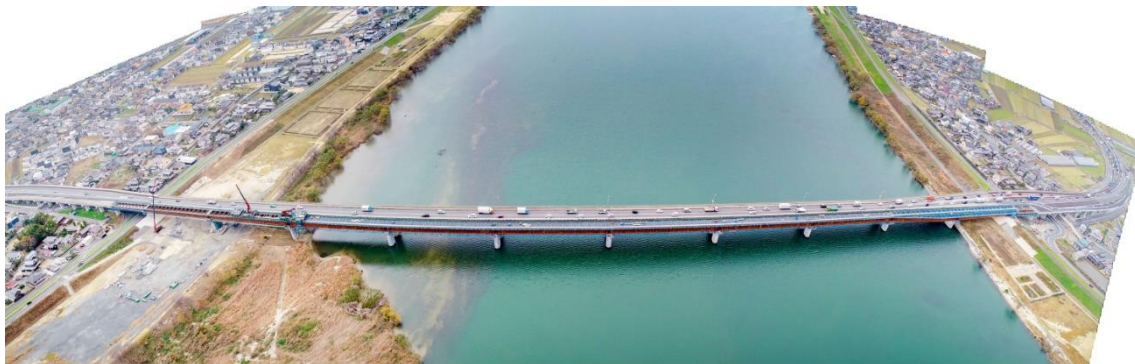


国道2号倉敷立体事業 Vol. 2 ～新しい高梁川大橋の 桁の設置が完了しました！！～

2018.12.26





前回 Vol.1 では、橋のつくり方として送り出し架設について紹介しました。
 (詳しくは、Vol.1をご覧ください)

9月14日に送り出し架設は完了。その後、最大で4mとなる橋桁の降下作業へと移りました。



まずはその降下方法について、今回も施工業者である(株)横河ブリッジの柏木さんに教えていただきました。



サンドルは
 近くで見ると
 こんな感じ



送り出しを行う際には、送り出し装置を「サンドル」と呼ばれる鋼材の部品を組み合わせた上に載せています。送り出し完了後、このサンドルを1段ずつ抜いてジャッキを下げていることで桁を降下させます。1段サンドルを取ると、15cm下がります。(1日あたり平均1m降下)
 1回の降下作業で3径間を同時に降下させます。3つの橋脚にそれぞれ設置されているジャッキのもとで、作業員さんが連携を取りながら一丸となって慎重に降下させていきます。



錦横河ブリッジ 柏木 正彦 さん

降下作業の留意点はやはりチームワークです。
綿密な打ち合わせのもとで行います。
ポイントは橋桁を正確な位置に据え付けることです。

【技術的には】

降下作業の留意点は支点（橋脚部）での力のバランスです。
ジャッキ作業は、その力のバランスを確認しながら行います。
計画していた力を上回ると桁やジャッキが損傷する場合がありますからです。また、橋桁の各支点の力のバランスを把握することにより降下途中の橋桁落下事故を防止します。



降下作業は、10月18日から始まり11月3日で終了しました。
1回あたり平均15cmという地道とも思える作業ですが、作業員の皆さんの安全意識のもと無事完了しました。

降下の作業が終わると、桁の架設として残っているのが**左岸側（片島側）の3径間**です。



この区間は、河川の上ではなく陸上部なのでクレーンを使った架設で行いました。

（クレーン架設についてはVol.1をご覧ください）

堤防道路もあり、通行規制の影響を少なくするため大きなクレーンを今回は採用していました。

なんと550t吊クレーンです！！と言ってもどの程度大きいのか…。

伸びた時の高さは、地上80mにもなります。

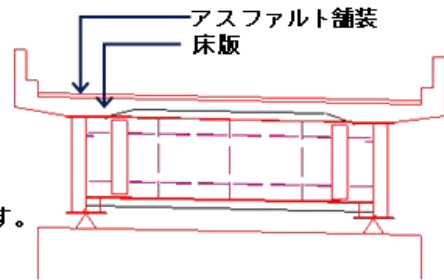
西日本では10台もない位少ない規格のクレーンとのことでした。



クレーン架設は11月13日の夜間から始まり、11月29日で完了しました。
550t吊のクレーンは役目を終え、そのまま道路を走るには大きすぎるため
分解され次の目的地である和歌山に向かわれたそうです。

クレーン架設の完了により、桁の設置は完了しました。
今後、床版(しょうばん)の工事に移っていきます。

ところで、現場付近を通行されている方はお気づきかもしれませんが、新しい桁の上にも2台のクレーンが載っています。
この紹介については、次回お伝え致します。お楽しみに♪♪



玉島維持出張所 *Beautiful Wind*

