## 工事報告

# プレキャストPC 床版 (PRC) を用いた床版取替工事

# — 東北自動車道 綱木川橋床版補強工事 —

宮越 信\*1・奈良 康平\*2・吉原 直樹\*3・井野 耕志\*4

東北自動車道 網木川橋の床版改良工事の設計・施工報告である。本橋は東北自動車道仙台宮城 IC ~泉 IC 間に位置する鋼 2 径間連続非合成鈑桁橋であり、開通から約 40 年が経過している。その間、大型車交通量の増加や規制緩和による車両の大型化、また冬季の凍結防止剤散布の影響などにより、コンクリート床版の劣化・損傷や鉄筋錆の発生が多く見られたことから、床版増厚や舗装の改修などにより維持が行われてきた。しかし近年においてはその補修頻度が多くなってきたことから、抜本的な老朽化対策として床版取替えを行うこととなった。

本橋の工事は、反対車線を対面交通規制しながら、床版取替えを施工する計画とした。本稿では、既設鋼主桁上に施工する 床版の設計と施工計画時の留意点、および平成 25 年 5 月に施工した上り線床版取替え工事について報告する。

キーワード: 床版取替え、プレキャスト PC 床版 (PCa 床版)、交通規制

#### 1. はじめに

網木川橋は東北自動車道仙台宮城 IC ~泉 IC に位置する 鋼 2 径間連続非合成鈑桁橋であり、1975 年の開通から約 40 年が経過している。今回の改良工事の対象である鉄筋 コンクリート床版(以下、RC 床版)は、経年劣化や大型 車両の増加に加え、冬季の凍結防止剤の散布の影響で塩害 劣化の進行が著しい状況にあった。これまでに、床版の上 面増厚(1998 年)や舗装の部分補修により維持が行われ てきた。しかし、近年その補修頻度が多くなってきたこと から、抜本的な老朽対策として床版取替えを行うこことな った。

本工事の実施にあたっては、上下線分離構造であることから、反対車線を対面交通規制しながらの床版取替えを実施した。また、本橋は近くにインターチェンジがあるため、追越車線のほか、加速・減速車線を有しており、取替用プレキャストプレストレストコンクリート床版(以下、PCa床版)の形状を合理的に設定する事が設計上の課題であった。

本稿では、網木川橋の床版取替え工事の詳細設計および 施工における課題とその対策について報告する。

#### 2. 床版劣化状况

本橋の床版劣化状況の一例を写真 - 1 および 2 に示す。 写真 - 1 は、上面増厚と既設床版の境界面に確認され たコンクリートが砂利化した状況である。1998 年の上面 増厚補強後、本工事以前に実施された舗装・床版の大規模 補修時に、舗装切削後の既設床版面を打音による検査を行 い、はく離したコンクリートや浮きの除去を実施した部分

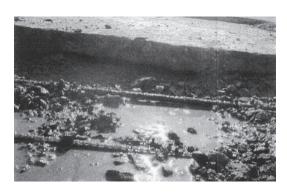


写真 - 1 床版コンクリートの砂利化

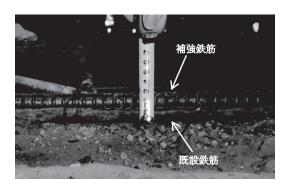


写真 - 2 断面欠損した既設鉄筋と補強鉄筋

で確認された。

また、コンクリートの砂利化が確認された部位では、既設床版の上側鉄筋に著しい断面欠損が見受けられた。これは、凍結防止剤散布による塩分による影響であると考えられた。そこで、断面修復時には同径の鉄筋を配置し補強し

<sup>\*1</sup> Makoto MIYAKOSHI:東日本高速道路傑 東北支社 仙台管理事務所 改良担当課長

<sup>\*2</sup> Kohei NARA: 東日本高速道路(株) 関東支社 さいたま工事事務所 (本工事計画時: 東北支社 仙台管理事務所)

<sup>\*\*3</sup> Naoki YOSHIHARA:(株) IHIインフラ建設 PC事業部 PC工事部

<sup>\*4</sup> Koji INO: ㈱ IHIインフラ建設 PC事業部 PC技術部

#### た (写真 - 2)。

さらに、床版下面には、遊離石灰を含む亀甲状のひび割れ、はく離、浮きが発生していた。

写真 - 3 は、本工事にて撤去した既設床版の断面写真である。既設床版と上面増厚部との境界面でのはく離や、上側鉄筋位置での水平ひび割れが見られた。

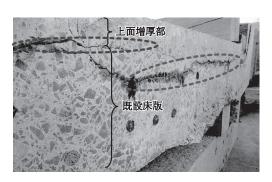


写真 - 3 撤去床版の断面

### 3.詳細設計

本工事の概要および橋梁緒元を表 - 1 に, 図 - 1 に本橋の全体一般図を示す。

表 - 1 工事概要および橋梁緒元

項目	内 容			
工事名	東北自動車道 綱木川橋 床版補強工事			
発注者	東日本高速道路 ㈱ 東北支社			
橋 長	79.069 m			
有効幅員	10.530 m ~ 22.688 m (上り線) 13.500 m ~ 27.475 m (下り線)			
斜角	36° 11′ 01″ (A 1 支承線上)   37° 59′ 37″ (P 1 支承線上)   40° 38′ 24″ (A 2 支承線上)			
構造形式	鋼 2 径間連続非合成鈑桁橋			
工 期	自) 平成 24 年 8 月 22 日 至) 平成 26 年 4 月 13 日			

#### 3.1 設計概要

床版の詳細設計は、設計要領第二集1) にもとづき実施した。伸縮装置の近傍と、PCa 床版で対応が難しい桁端部の鋭角部(現場打ち施工部)は RC 床版として設計した。表 - 2 に PCa 床版の設計に用いるコンクリートの各種設計条件を示す。

本橋の場合、斜角が小さいことおよび桁端部付近まで PCa床版を使用していることなど設計要領の規定のみでは 設計を完結できない事項も想定された。以下、本橋におけ る設計上の課題およびその対応について紹介する。なお、 以下の報告では上り線を中心に記述する。

#### 3.2 PCa 床版製作上の課題

本橋は、近くに仙台宮城 IC があるため、図-1 に示すように主桁の配置および平面線形が変化している。一方、PCa 床版を合理的に製作するという観点からは、できるかぎり同一の形状とすることが望ましい。また、本橋の床版取替えにおいては、交通規制期間の短縮および品質確保の観点から現場打ち部を少なくするため、桁端部にもできる

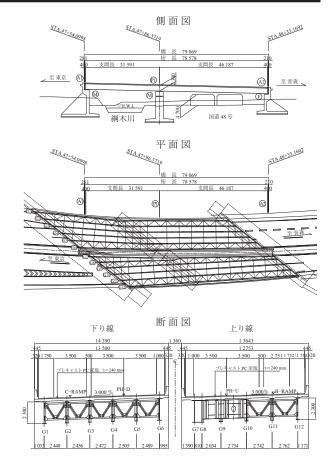


図 - 1 全体一般図

表 - 2 床版設計に用いるコンクリートの設計条件

床	単位	PRC 構造(直角方向)		
項	中亚	制限值	備考	
設計基	N/mm <sup>2</sup>	50.0		
プレストレスシ	"	36.0		
許容曲げ圧縮応力度	プレストレス導入直後	N/mm <sup>2</sup>	21.0	
計合曲 り 圧縮 応 刀 及	設計荷重作用時	"	17.0	
	プレストレス導入直後	N/mm <sup>2</sup>	k 1×-2.51	方法 B
	死荷重作用時	"		方法 C
許容曲げ引張応力度	設計荷重作用時	"	k 1×-3.12	方法 B
	風荷重作用時	"		方法 A
	衝突荷重作用時	"		方法 A
ヤング係数	プレストレス導入直後	N/mm <sup>2</sup>	$2.95 \times 10^{4}$	
インク派奴	設計荷重作用時	"	$3.30 \times 10^{4}$	
クリー	-	3.0		
乾燥」	-	20 × 10 <sup>-5</sup>		

方法 A: コンクリートに生じる曲げひび割れを、ひび割れ幅の制限値まで許容する方法 B: コンクリートに曲げ列飛応力を発生させるが、曲げひび割れは発生させない

方法 C: コンクリートに曲げ引張応力を発生させない k1 : 部材寸法効果に関する係数

かぎり PCa 床版を使用するという設計計画とした。これらの課題に対して、以下の2 ケースについて、PCa 床版の形状および配置を検討した。

〈ケース 1〉: PCa 床版のハンチ幅を鋼主桁上フランジ幅 +100 mm(片側 50 mm)として、主桁形状に合せて連続 的に変化する(図 - 2上)。重量は最少となるが、すべ ての PCa 床版の形状が異なるため、製作は煩雑となる。 〈ケース 2〉: PCa 床版のハンチ幅を大きくし、主桁間隔の 変化に対応する(図 - 2下)。ハンチ幅が過大とならな い範囲で PCa 床版をグルーピングすることで、床版形

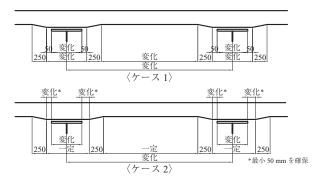


図 - 2 主桁間隔の変化への対応

- \_ FEM モデルのキャリブレーション ... - -

格子解析による主桁たわみ差の確認 (モデル化は鋼主桁のみとし、コンクリート 生既は夢重として軽価)

床版は荷重として評価)

活荷重 (L 荷重) による同一断面内のたわみ差が最大と

FEM 解析モデル作成

なる断面を特定。

鋼主桁フランジとコンクリート床版の接合を、① 剛結としたモデルと、② バネ接合としたモデルを作成。 死荷重解析の結果(たわみ)を、格子計算の結果と比較 し全体挙動が同じであることを確認。

P1荷重(道路橋示方書 L 荷重の主載荷荷重) に相当する荷重による全体的な挙動(たわみ)の確認

①,②の両モデルにて、全体のたわみ差を確認する。 両モデルの結果(主桁たわみ、コンクリート応力)を比 較することで、バネ接合(非剛結)の効果を確認する。

- 床版の応力照査 -

1) T 荷重(橋軸直角方向に 4 組, 橋軸方向に 1 組) による支点付近の応力状態の確認

①,②の両モデルにて、P1支点上(G10桁支承線上)にT荷重を載荷(橋軸方向に4組)を載荷し、支点付近で発生するコンクリート応力を調べる。

2) L 荷重による端部隅角部付近および中間支点部の応力 状態の確認

①,②の両モデルにて,L荷重を載荷し,端部隅角部付近および中間支点部の応力状態を調べる。

3) 連行 T 荷重 (橋軸直角方向に 4 組, 橋軸方向に 3 組) によるねじれの有無の確認

①,②の両モデルにて、連行T荷重(橋軸直角方向に4組,橋軸方向に3組)を載荷し、端部隅角部付近でのねじれの有無を調べる。

図 - 4 FEM 解析フローチャート

状を一定とでき、製作コストと製作工程を圧縮できる。 ケース1に比べて重量増となる。

検討の結果、本工事においてはケース2を採用し、PCa 床版の形状および配置を決定した。図-3に最終的に決定したPCa 床版の形状および配置を示す。これらの方法により、PCa 床版製作時における型枠基数および調整手間が削減され省力化することが可能となった。また、形状を統一することにともなうPCa 床版の重量は形状統一前に比べ約2%増加したが、既設床版に比べると重量減となった。

#### 3.3 設計上の課題およびその対応

3.3.1 端支点付近のねじりに対する検討

#### (1) 課 題

本橋は、複雑な平面線形に対応するため、主桁間隔が変化する構造となっている。また、支点部では斜角  $36^{\circ}$   $11^{\circ}$   $(A1) \sim 40^{\circ}$   $38^{\circ}$  (A2) を有しており、設計荷重作用時に生じる主桁のたわみ差によって、端支点付近のねじりモーメントによる引張応力の発生が懸念された。

#### (2) 課題への対応

上記の技術的課題への対応として、主桁・横桁および床版をモデル化した3次元有限要素(以下,FEM)解析を実施した。ここで、支点付近の床版に活荷重によって生じる最大引張応力を確認することを目的として、図-4に示す手順で解析を実施した。図-5にFEM解析モデル図

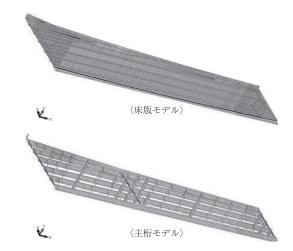


図 - 5 FEM 解析モデル

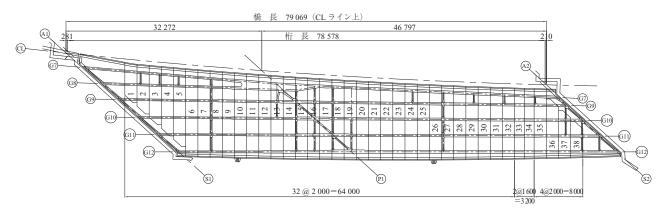


図 - 3 PCa 床版形状および配置(上り線)

を,表-3に材料条件を,表-4に拘束条件を示す。鋼 主桁と床版のバネ接合は,複合構造標準示方書<sup>2)</sup>より,

表 - 3 FEM 解析材料条件

	設計 基準強度 N/mm²	静弾性 係数 N/mm²	ポアソン 比	摘要
プレキャスト コンクリート	50	33 000	0.167	ソリッド要素
現場打ち コンクリート	50	33 000	0.167	ソリッド要素
主桁	-	200 000	0.3	シェル要素
横構・対傾構	-	200 000	0.3	シェル要素 ビーム要素

表 - 4 FEM 解析拘束条件

	TX	TY (直角)	TZ (鉛直)	RX (橋軸)	RY (直角)	RZ (鉛直)
A1	自由	固定	固定	自由	自由	固定
P1	自由	固定	固定	自由	自由	固定
A2	固定	固定	固定	自由	自由	固定

TX:橋軸方向変位 RX:橋軸まわり回転 TY:橋軸直角方向変位 RY:橋軸直角軸まわり回転 TZ:鉛直方向変位 RZ:鉛直軸まわり回転 頭付きスタッドのせん断力 - ずれ変位関係を計算し、その結果よりスタッド 1 本あたりのバネ値を設定して FEM モデルに適用した。

断面内での主桁のたわみ差が最大となるよう, L 荷重および連行 T 荷重の載荷位置を検討し、床版に生じる最大引張応力を確認した。図 - 6 に活荷重の載荷パターン例を、図 - 7 に床版に生じる最大引張応力分布図を示す。

図に示されるように、端支点付近での最大引張応力度は、 橋軸直角方向で 0.68 N/mm² および橋軸方向で 0.1 N/mm² 以下であった。これらの結果、当初懸念されていた端支点 付近でねじりモーメントにより床版に生じる引張応力度に ついては、問題とならないと判断した。斜角が小さいこと からたわみ差によるねじりモーメントの発生が懸念された が、本橋の場合は幅員に対して主桁本数が多く、その間隔 が狭いため、端部付近では大きなたわみ差は生じにくく、 大きなねじりは発生しなかったと考えられる。

一方、図・7で注目すべきは、中間支点上の橋軸直角 方向の引張応力度である。橋軸方向の引張応力度は主桁と 床版をバネ接合しているため合成作用により床版に主方向 の負曲げモーメントが作用し引張応力度が発生したものと 考えられる。しかし、通常の床版設計では、中間支点上で は橋軸直角方向の曲げモーメントは発生しない。この理由

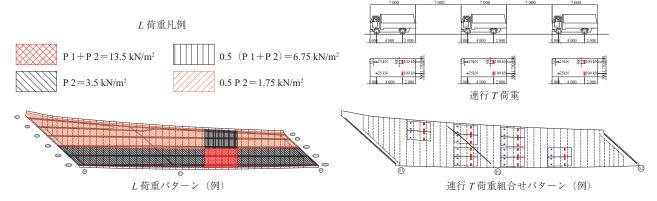


図 - 6 載荷パターン例

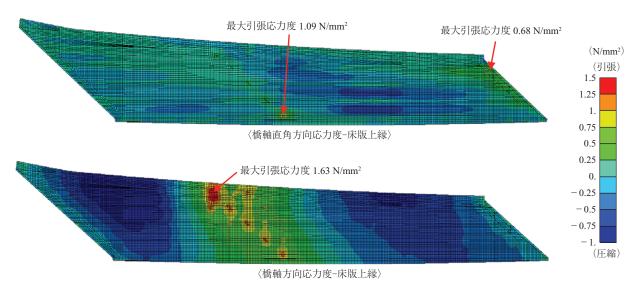


図 - 7 床版コンクリートの応力度

について, 次項で詳述する。

3.3.2 中間支点上の橋軸直角方向の検討

#### (1) 課 題

一般に床版の橋軸直角方向の設計は、主桁のたわみ差が生じないことを前提に行われる。本橋は斜角が P 1 橋脚上で約 38° あるため、活荷重が図 - 8 のように載荷された場合、中間支点上の G 10 主桁と隣接する主桁のたわみ差が生じる。とくに、本橋のような斜角が小さい場合は、この影響が大きく橋軸直角方向の PC 鋼材量の決定要因となることが懸念され、その設計方法が課題となった。

#### (2) 課題への対応

上記の課題への対策として、図 - 5の FEM 解析モデルに主桁間のたわみ差が大きくなり、中間支点上の応力度が最大となるように、T荷重を橋軸直角方向に4組載荷した(図 - 8)。この載荷状態に対する橋軸直角方向の応力分布を図 - 8に示す。この図に見られるように、中間支点上では橋軸直角方向に1.06 N/mm²の引張応力の発生が見られた(G10 桁上)。さまざまな荷重状態に対して、FEM 解析結果による引張応力と道路橋示方書³)式による曲げモーメントから算出される引張応力を比較した結果、道路橋示方書による結果はFEM 解析結果に対して十分安全側であることが確認されたことから、本橋の設計では、道路橋示方書にしたがった計算にて各部位における必要なPC 鋼材量を算出し配置した。設計計算の結果、耳桁上での、床版上縁において設計荷重時の応力度と、衝突荷重時のひび割れ幅が決定要素となった。

#### 3.3.3 壁高欄の検討

#### (1) 課 題

本橋の壁高欄は、交通規制期間を短縮する目的からプレキャスト部材で計画されていた。しかし、プレキャスト壁高欄は、床版との接合部の防水対策が不十分となるおそれがあること、床版へのアンカー削孔が必要となることおよびアンカー削孔が不可能な箇所が存在するなどの課題があった。表・5にプレキャスト壁高欄と、工場施工と現場打ち併用案(以下、分割施工)の比較表を示す。

#### (2) 課題への対応

本橋では、上記の課題を解決するためプレキャスト壁高欄から分割施工へ変更した。壁高欄の分割施工とは、PCa

床版の製作工場において地覆部コンクリート(以下,一次コンクリート)を打設し,その後現場で残りの壁高欄部分の施工(以下,二次コンクリート)を行うものである。

本工事においては、工場にて現場の主桁配置を模した H 形鋼上に PCa 床版を仮組した後、一次コンクリート打設 を行った(写真 - 4)。

また、現場打ちとなる二次コンクリートに材齢1日での 圧縮強度30 N/mm²を確保できる超速硬コンクリートを使 用することで、プレキャスト壁高欄より施工期間を短縮す ることが可能となった。

その結果、橋面排水が接触する位置にコンクリートの水平打継目を設けることを回避し、高い耐久性を確保すると同時に、線形計算で設定した平面線形に一致させることが可能となった。

#### 4. 施 工

#### 4.1 施工フローおよび交通規制計画

本工事の施工フローを図 - 9 に示す。本工事は片側車線を交通規制するため昼夜施工可能であるが、交差する国道を跨ぐため床版取替え時は国道の交通規制の必要性があり、床版取替えは夜間(21:00~翌 6:00)のみで実施した。上り線の交通規制は表 - 6 に示す通り STEP 1~ STEP 7で実施した。写真 - 5 は上り線の床版取替え時(STEP 4)の交通規制の様子である。対面交通規制時には、中央分離帯防護として警察との協議にしたがい完全分離型プレキャストコンクリート防護柵を設置した。また、上り線 OFFランプ(Bランプ)は、本工事のため規制されることから、仮設 Bランプを設置し、交通運用を図った。

#### 4.2 床版の施工

#### (1) 既設床版の撤去

既設床版は、中央部から両橋台方向に撤去を行った。図 - 10 に既設床版の撤去フローを示す。本橋は非合成桁構造であるため、床版撤去は写真 - 6 に示すはく離装置を用いて実施した。撤去する床版に吊装置を設置し、所定の範囲をカッターで切断・分離させた後、上フランジ上のジベル筋を強制的に破断させ鋼主桁からはく離させるものである。

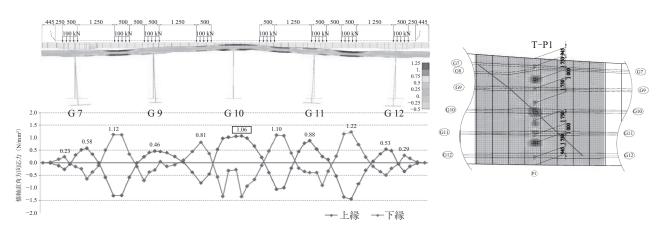


図 - 8 中間支点上の T 荷重位置および橋軸直角方向応力度

#### 表 - 5 プレキャスト壁高欄と分割施工の比較

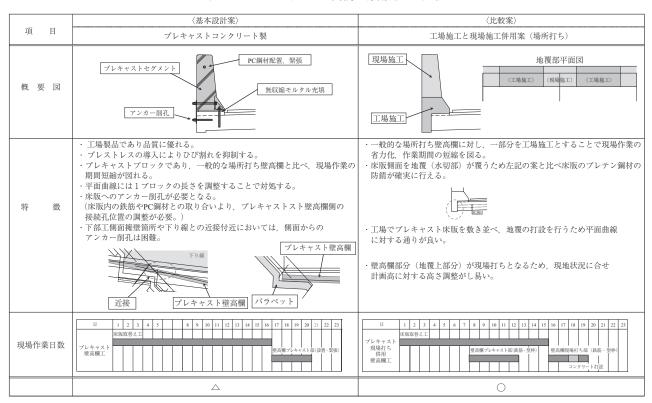








写真 - 4 PCa 床版の仮組および一次コンクリートの 打設状況

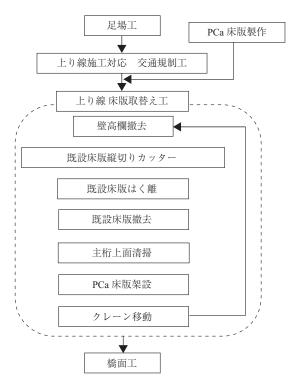


図 - 9 施工フロー図

#### (2) 新設床版架設

PCa 床版の架設は、220 tf クレーン 2 台を用いて実施した。既設床版を支間中央部から撤去後、順次新設床版の架設を実施した。PCa 床版の RC ループ継手部の鉄筋コンクリートアゴ部が接触しないよう、所定の高さ近くまで降ろ

表 - 6 交通規制ステップ

STEP	規制時間	規制箇所	主な作業
1	6:00 ~翌 16:00 (34 時間)	上り線 走行車線	仮設 B ランプの施工
2	1 日目 6:00 ~ 3 日目 6:00 (48 時間)	下り線 走行車線	路肩部段差修正工, 仮設防護柵設置工, 仮路面標示工他
3	3 日目 6:00 ~ 6 日目 6:00 (72 時間)	上下線 追越車線	車線シフト、仮設Bランプの施工、仮設防護柵の設置他
4	6 日目 6:00 ~ 32 日目 6:00 (624 時間)	上下線 走行車線 追越車線	床版撤去工,床版取替之工,壁高欄設置工,伸縮装置撤去,設置工他
5	32 日目 6:00 ~ 34 日目 6:00 (48 時間)	上下線 追越車線	車線シフト, 仮設 B ランプ復旧, 仮設 防護柵撤去他
6	34 日目 6:00 ~ 36 日目 6:00 (48 時間)	下り線 走行車線	路肩部段差修正工 (復旧), 非常駐車 帯の復旧, 仮設防護柵の撤去他
7	6:00 ~翌 16:00 (34 時間)	上り線 走行車線	仮設 B ランプの復旧 (完了)



写真 - 5 交通規制 (STEP4)

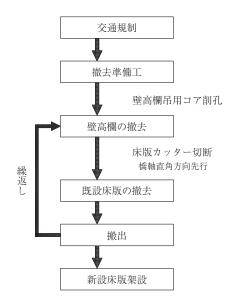


図 - 10 既設床版撤去フロー

した後,水平(橋軸)方向にスライドさせて所定の位置へ設置した。図 - 11 に PCa 床版の架設フローを,写真 - 7 に架設状況写真を示す。

#### (3) 接合部および現場打ち床版部の施工

PCa 床版の接合は、RC ループ継手を採用した。継手部のコンクリートは、収縮によるひび割れ防止のため膨張コ



写真 - 6 はく離装置による既設床版の撤去

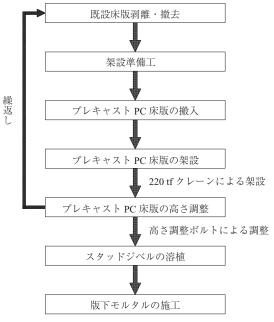


図 - 11 PCa 床版架設フロー



写真 - 7 PCa 床版の架設

ンクリートとした。使用したコンクリートの設計基準強度は、PCa 床版と同等とするため 50 N/mm² とし、交通規制開放時には設計基準強度以上であることを確認した。また、本橋は斜角を有しているため、わずかの範囲ではある

が現場打ちコンクリート部がある。現場打ち部のコンクリートは、設計基準強度  $50 \, \mathrm{N/mm^2}$  の超速硬コンクリートとした。桁端部の伸縮装置付近の PCa 床版敷設状況を写真 -8 に、桁端部での現場打ち部のコンクリートの打込み状況を写真 -9 に示す。

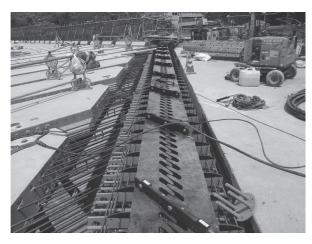


写真 - 8 桁端部の PCa 床版敷設状況



写真 - 9 現場打ちコンクリート打設状況

#### 5. おわりに

本工事は、平成25年12月6月に上り線の床版取替えを完了し、平成25年12月には下り線の床版取替えも完了した。現在は付帯工事の施工中であり、平成26年4月に竣工する。集中工事ではあるが、交差道路との関係から、床版取替えは夜間のみとなる制約のかな、工期内にて床版取替えを完了することができたことは、関係各位の努力の結果であり、ご助力いただいたすべての方に感謝を申し上げたい。

本稿が、本橋のように床版形状が複雑な橋梁における PCa床版による取替え工事の今後の一助となれば幸いである。

#### 参考文献

- 1) 東中西日本高速道路株式会社, 設計要領第二集, 2012
- 2)(公社) 土木学会, 2009年制定複合構造標準示方書, 2009
- 3)(公社)日本道路協会,道路橋示方書・同解説Ⅱ鋼橋編,2012

【2013年11月15日受付】