

# 長支間を有する単純2室箱桁橋の設計・施工

## やまとおりのやま —大和郡山ジャンクションA・Dランプ橋—

大阪支店 土木技術部 小川友宏  
大阪支店 土木工事部（九州支店駐在） 久保哲雄

**概要：**大和郡山ジャンクション(仮)は、奈良県大和郡山市南部に建設中の西名阪自動車道と京奈和自動車道が接続するジャンクションである。ジャンクション内のA・Dランプは古代の奈良盆地の南北幹線道路である下ツ道上に位置している。当初はA・Dランプは盛土とボックスカルバートにより構築される計画であった。しかし発掘調査において遺跡が発掘され、遺跡を公園として整備することが決定した。そのためA・Dランプは橋梁として構築することとなりPRC単純箱桁形式が採用された。その結果本橋は我が国有数の支間長を有する単純桁として建設されることとなった。

**Key Words：**外ケーブル、プレグラウトPC鋼材、温度解析、ポストスライド工

### 1. はじめに

本工事は大和郡山ジャンクションA・Dランプ橋の新設工事であり、橋梁の詳細設計が付帯する工事として発注された。ジャンクションの開通時期が決定している状況で、構造形式が橋梁に急遽変更されたため、発注のための設計工期を短縮するために、基本設計が行われず計画設計が終了した段階で発注された。ここでは長支間を有するPRC単純箱桁の設計・施工について報告する。

### 2. 工事概要

本工事の工事概要を表-1に、橋梁一般図を図-1に示す。

表-1 工事概要

工事名	西名阪自動車道 大和郡山ジャンクション Aランプ橋他1橋(PC上部工)工事
発注者	西日本高速道路株式会社 関西支社
施工者	株式会社ピーエス三菱
構造形式	PRC単純箱桁橋
橋長	64.4m(Aランプ橋) 65.9m(Dランプ橋)
支間長	61.6m(Aランプ橋) 63.1m(Dランプ橋)
有効幅員	13.598～15.260m (Aランプ橋)
	13.560～18.252m (Dランプ橋)



小川友宏



久保哲雄

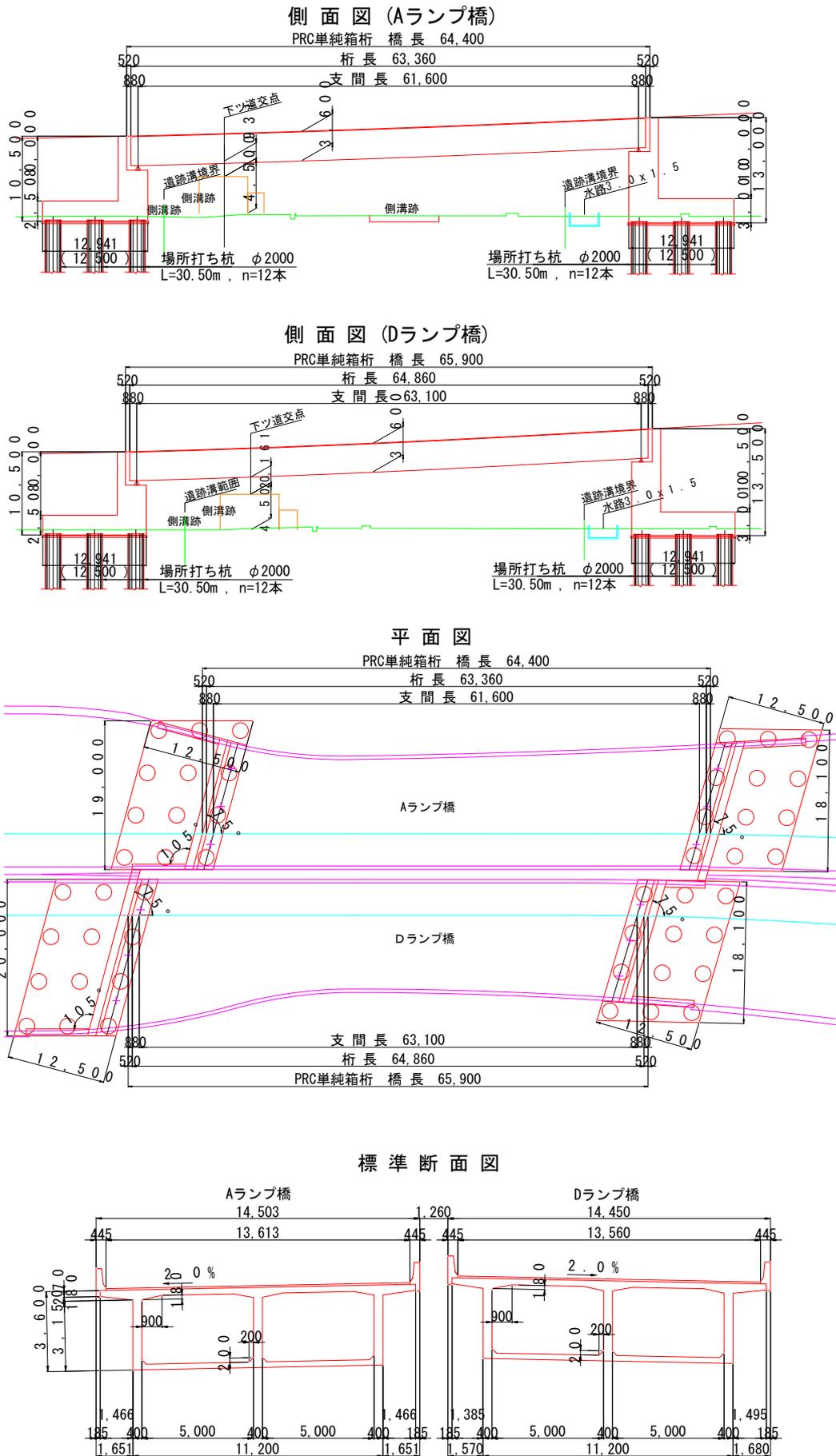


図-1 橋梁一般図

### 3. 主方向 PC 鋼材の配置

発注時(計画設計時)の主方向の PC 鋼材は外ケーブル(19S15.2)をメインに配置し、不足する分を下床版に内ケーブル(12S15.2)を配置することにより補うという方針で配置されていた。しかし計画設計段階においては、端支点横桁端部の人道孔の配置が考慮されておらず、また外ケーブルの定着力による端支点横桁の検討がされていなかった。詳細設計において外ケーブル配置の検討を行った結果、計画設計時のケーブル配置では、横桁幅の大幅な増加や外ケーブルの定着力による局部応力により端支点横桁や偏向隔壁が過密配筋になることが予想された。

さらに、詳細設計を進める段階で、すでに下部工の施工が進んでいたため、横桁厚の増厚等により死荷重反力が大幅に増加すると支承や下部工の形状を変更する必要が生じた。

よって詳細設計においては外ケーブルの本数を減らし、不足分をウェブ内にプレグラウト PC 鋼材(1S28.6)を配置することとした。また下床版に配置する内ケーブルは下床版鉄筋とのあきを確保するために 12S15.2 から 12S12.7 に変更した。計画設計時のケーブル配置と詳細設計時のケーブル配置の比較を図-2, 3 に示す。

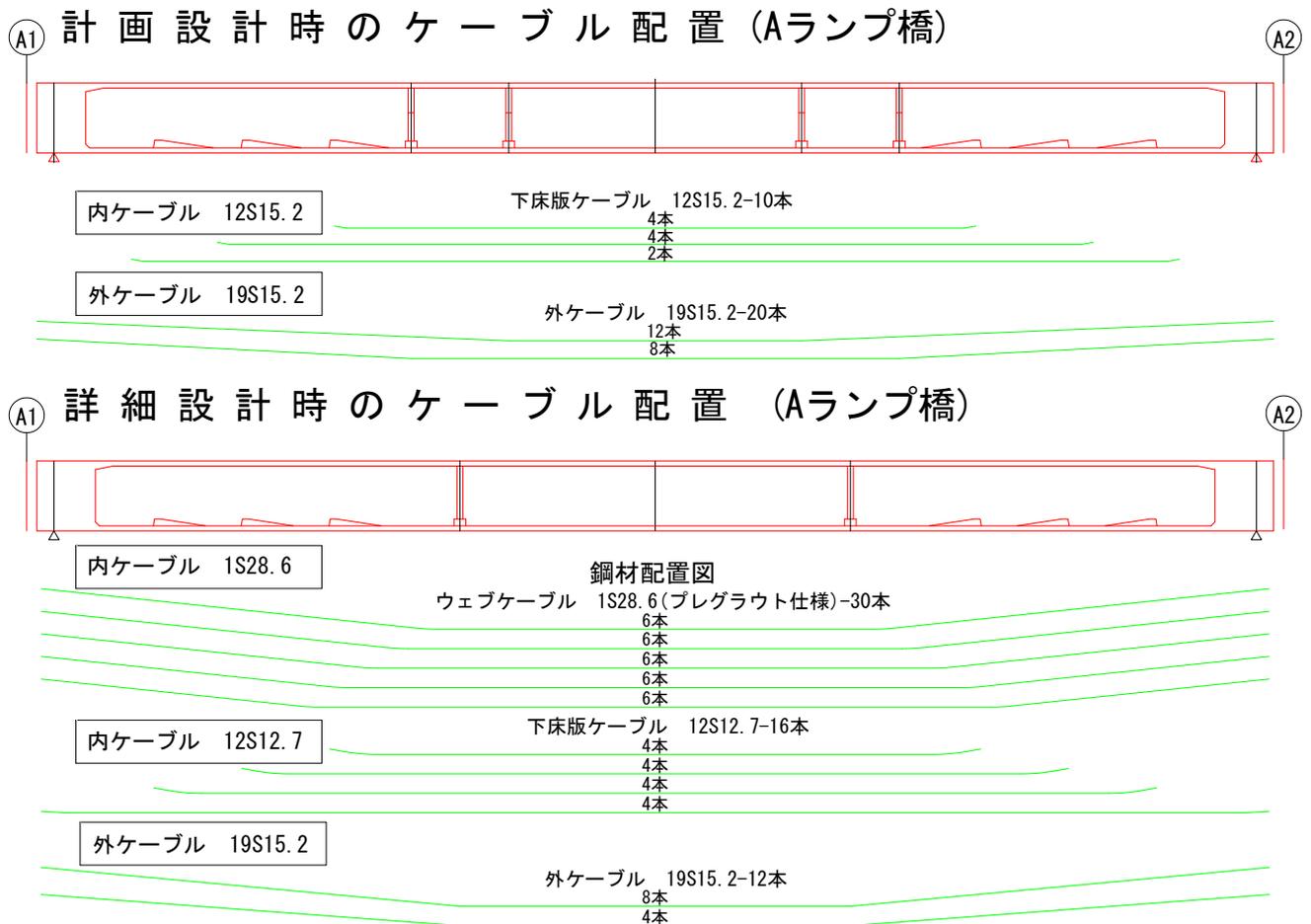


図-2 計画設計時と詳細設計時のケーブル配置の比較(A ランプ橋)

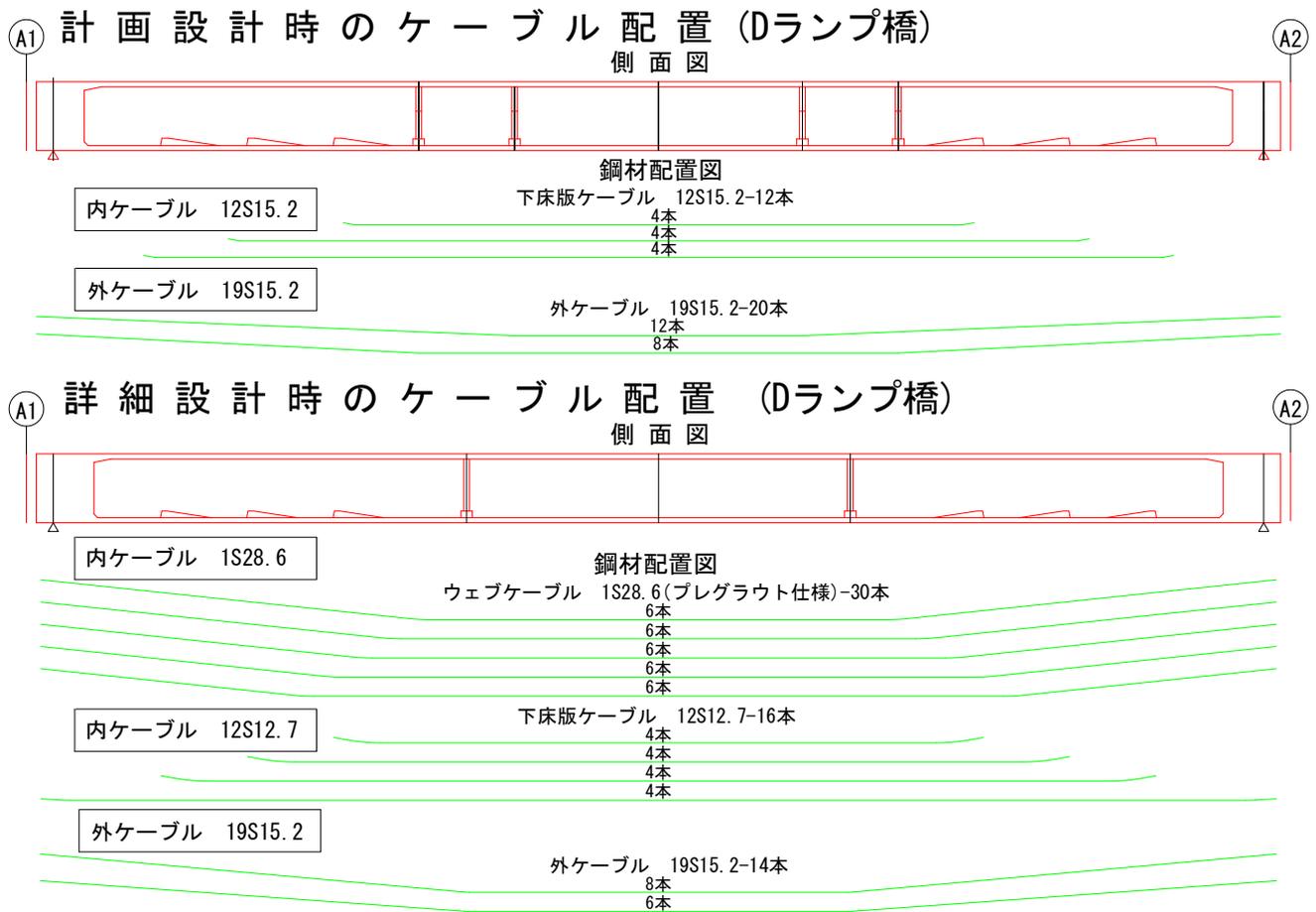


図-3 計画設計時と詳細設計時のケーブル配置の比較(D ランプ橋)

#### 4. 主桁コンクリートの打設

コンクリートの施工は、打設数量や施工性を考慮して2層に分割して行うこととした。市道において分断されたヤード内に2橋が隣接しているため、片側にポンプ車を3台配置しての打設とした。高幅員・高桁高の2室箱桁という条件であるため、ポンプ車の配置位置や打設順序等を綿密に計画し、コールドジョイントの発生を防いだ。さらにコンクリートのスランブを8cmから12cmに変更しワーカビリティを改善した。コンクリート打設時には打継箇所毎に番号を記した旗を立て、打継時間管理の見える化を行った。コンクリート打設状況を写真-1に示す。



写真-1 コンクリート打設状況

## 5. 端支点横桁部の温度上昇に対する対応

本橋梁に配置する1S28.6(プレグラウト仕様)は1層目コンクリート内に配置されるため、2層目コンクリートの打設後に緊張作業を行うまでにタイムラグが生じることになる。端支点横桁部において、コンクリートの硬化温度が上昇することが予想されたため、実工程に基づいて温度解析を実施し最大発生温度を確認し、プレグラウトケーブルの可使用時間が許容範囲に収まっていることを確認した。

また、横桁部はマスコンクリートとなるため温度ひび割れの発生が懸念された。温度応力解析を実施し有害なひび割れが発生することがないように鉄筋で補強することとした。さらに1・2層目両方ともにコンクリートに膨張材を添加しひび割れ発生リスクを低減した。コンクリート打設時には端支点横桁部に熱電対を配置し実際に発生したコンクリートの温度を測定し、温度解析の妥当性を確認した。(図-4、写真-2)

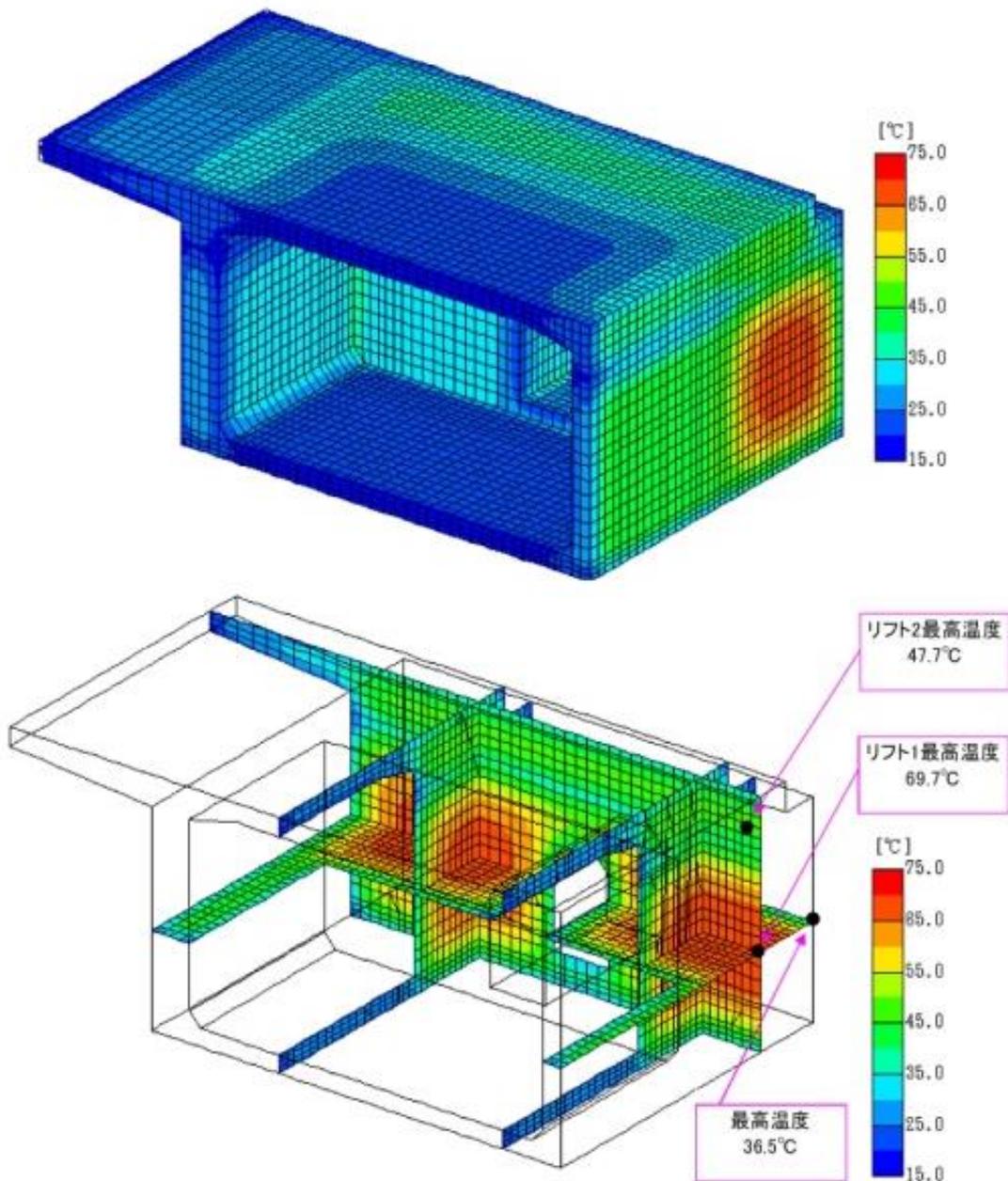


図-4 温度解析実施結果



写真-2 コンクリート温度実測状況

## 6. ポストスライド工の設計・施工

### 6.1 ポストスライド工の設計

計画設計においては支承・下部工の設計は、支承にポストスライド工を行うことを前提に設計が行われていた。(下部工はポストスライド工を行うことにより橋台に生じる水平力を低減することを条件に設計されており、詳細設計を行う段階では下部工はすでに施工中であった。) ポストスライド工を行わないこととすると、下部工に生じる水平力が増加し下部工の補強等が必要になる。よって詳細設計においても計画設計と同様にポストスライド工を行い、下部工に生じる水平力を低減することとした。

### 6.2 ポストスライド工の施工

本橋梁は斜角(75度)を有しておりまた橋台部での横断勾配も最大で4%程度である。さらに3点沓であるため施工方法を誤るとスムーズにポストスライドを行うことが困難になるリスクがあった。そのため最初に中央の支承のポストスライドを行い、次に左右の支承に高所作業車をそれぞれ配置し、同時にポストスライドを行うこととした。この方法でポストスライドを行うことにより、支承の移動をスムーズに行うことができた。ポストスライドの施工状況を写真-3に示す。

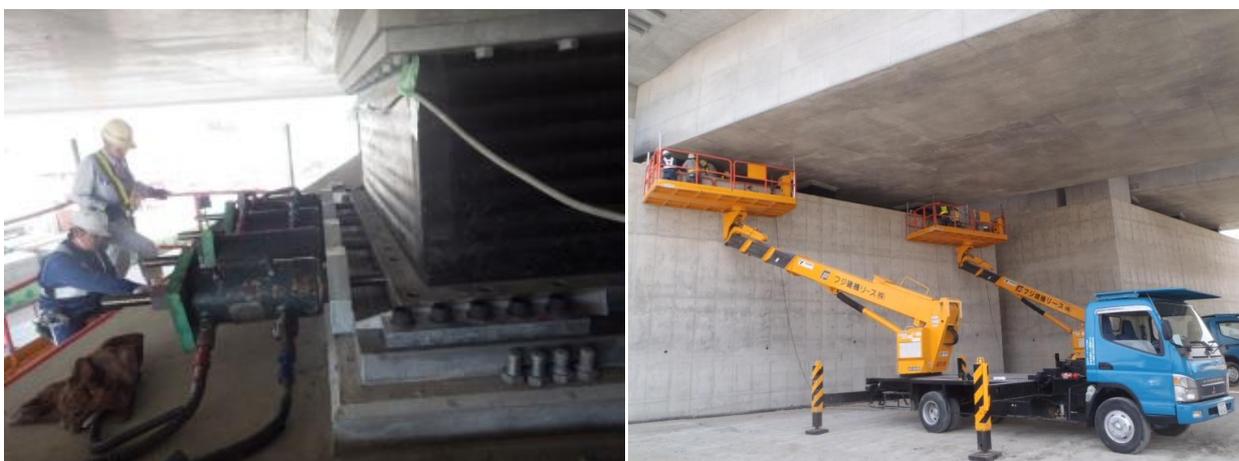


写真-3 ポストスライド工施工状況

## 7. おわりに

以上のような方法で、我が国最大級の支間を有する PRC 単純箱桁の設計・施工を行った。本橋梁の設計・施工の経験が今後の類似工事の参考になれば幸いである。写真-4 に施工完了全景写真を示す。



写真-4 施工完了全景

## 謝辞

本橋の設計・施工では、西日本高速道路株式会社 関西支社 建設事業部 構造技術課および阪奈高速道路事務所 奈良事業所の方々の多大なご支援をいただきました。これら関係各位に、心よりお礼申し上げます。

## 参考文献

- 1) 社団法人日本道路協会：道路橋示方書・同解説（I～V），2012.3
- 2) 社団法人日本道路協会：コンクリート道路橋設計便覧，1994.2
- 3) 土木学会：2012年制定 コンクリート標準示方書，2013.3
- 4) 東・中・西日本高速道路株式会社：設計要領第二集橋梁建設編，2013.7
- 5) 日本コンクリート工学会：マスコンクリートのひび割れ制御指針，2008
- 6) 気象庁ホームページ