

3.3 架設工

3.3.1 交通規制および架設本数

架設時は国道を全面通行止めすることになるが、架設地点付近に大型車が迂回できるような大きな道路がなかったため、広範囲の交通規制となった。

このため、国土交通省との協議を重ねた結果、通行止め時間帯は比較的交通量が少なくなる23時から5時までとなった。

1日当たりの架設本数は、2本目の桁の横取り作業が規制時間内では厳しいので1日当たり1本架設として計画し、桁の横取り作業は昼間作業とした。

3.3.2 桁架設

桁架設については、P1側に650t吊りクレーン、P2側に550t吊りクレーンを配置し相吊り架設としたが、国道上まで桁を引き出さないとクレーンの作業半径内に入らないため、国道通行止め規制直後に25t吊りクレーンにて予めユニット化し準備しておいた軌条(写真-1)を国道上に設置し延伸させた(図-3)。軌条の下には、鉄板、養生マットを設置して道路を損傷しないよう配慮した。ユニット化した軌条を使用することで規制時間を短縮し、規制時間内に架設を終了し交通規制も解除することができた。以上のサイクルを6日間繰り返し架設作業を行った。架設状況を写真-1～4に示す。

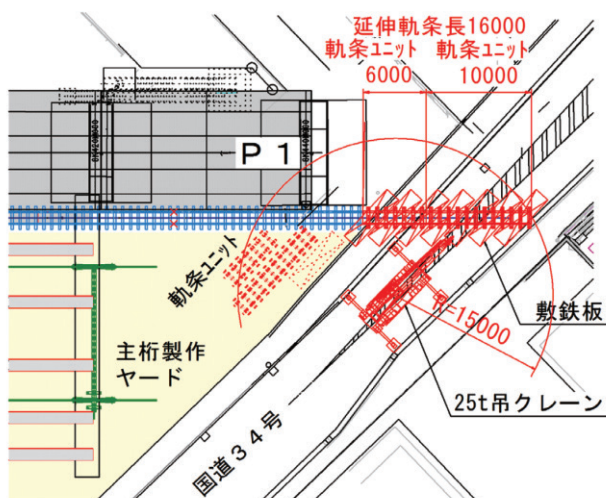


図-3 国道への軌条延伸計画図



写真-1 国道へ軌条延伸状況



写真-2 自走台車による主桁の引出し状況



写真-3 主桁架設状況(クレーン相吊り架設)



写真-4 主桁架設完了

5. おわりに

第3長谷Bvの架設は、平成30年4月に無事に完了することができた。また、全体工事においても平成30年10月に無災害でしゅん功を迎えることができた。本報告が同種工事の参考となれば幸いである。

Key Words: 国道通行止め、軌条、桁架設



山口健市



山本孝



計野耕志