

アーチカルバート組立架設を開始

テクスパン工法採用

北見道路で水元建設施工

網走開建

【網走発】新技術のテク

スパン工法を用いた国内最大のアーチカルバート組立架設が、十一月二十九日から網走開建が整備を進める三九号北見道路川東改良(水元建設株)の現場で始まった。写真。同工法は、二ホンザリガニの生息が確認されている沢地の保全や経済的に優れているため採用。半アーチ形のプレキャスト製部材三十一枚を四〜五日間で組み上げる。

川東改良の施工箇所においては、沢地に絶滅危惧種に指定されている二ホンザリガニが生息。生態系への影響を少なくするため、環境保全対策について、東京農大生物産業学部鈴木淳志教授の助言・指導を受けながら、検討を重ねてきた。結果、施工に当たっては、上流へ個体の移植を行い、濁水対策を徹底することを申し合わせた。

施工方法については、沢部分から二層以内の地形に手を加えないことが求められたため、橋梁やカルバートの中から数種類を抽出し、比較検討。経済的観点や施工方法の簡易性などの面で優れるテクスパン工法によるアーチカルバートを採用することとなった。

テクスパン工法は、盛土とプレキャスト制アーチ部材が一体となった3(スリ)ヒンジのアーチ構造物を構築する工法。3ヒンジは、基礎部二カ所とアーチの頂点に位置するクラウン部に一カ所となっており、固定アーチや2ヒンジに比べ、部材断面を小さくすることが出来る。大幅な工期短縮や最小限の交通遮断、簡単な架設を特徴とし、コスト縮減や省力化が

可能に。全国では十四年度から施工を開始。道内ではこれまでに、開発局では初めて。



で、東日本高速道路(株)や市町村など計七カ所で採用されているが、開発局では初めて。

今回、川東改良で整備するのはアーチ間長が二十・一メートルと国内最大。半アーチ形を一枚とした部材規格は幅が一・二五メートル、厚さが四〇センチで、重さが十五十ト一台で進める。二十

九・四トとなっている。国内ではこれ以上のサイズアップは、現在の道交法上において部材の輸送が不可能なため出来ない。

組み立ては、通常の部材二十九枚を互い違いに合わせて行き、幅が半分のみハーフ部材二枚を両端にはめ込む。はじめの五枚目までは、二百トと三百六十トの二台のクレーンを用い組み合わせ、六枚目以降は三百五十ト一台で進める。二十

九日から始まった組み立て作業は、きょう二日、遅くてもあす三日までには完了する予定。

現場代理人を務める水元建設(株)工事部の嵯峨孝一工事は、「初めてなので慣れるまで調整作業に苦労するが、大規模な作業なので安全管理をしっかり行い完成させたい」と話している。