

北海道開発局 池川開発建設部 正員 杉山秀夫

1. 施工の理由

旧布部大橋は木造で老朽甚だしく重車輌の高速交通に不安を生じ、且つ空知川改修計画に依り繼ぎ足しを要請されたので永久橋として架換えた。

2. 工事の概要

構造型式、施工法につき種々検討の結果、現場附近で良質の骨材を充分に得られるので鉄筋コンクリート構造を採用了。上部構造はゲルバー桁と単桁で死荷重軽減の為に函型断面と径間割合については別図の通りとした。支承 鋼は鋼製とし安全度を高めた。

又下部構造は地質調査の結果深い砂利層であり充分の支持力を持つが耐震、耐洗塗の為井筒基礎工とし、橋台は荷重も小さいので半重力式とした。工事は昭和21年2月着手工事昭和23年11月竣工した。要した工費は1,088,500円で内上部構造には60,640円を要し、橋体のみに要した工費は55,400円で1m²当たり1,900円である。

3. 設計の内容

上部構造の設計に当っては正負曲げモーメントの最大絶対値が等くなる様実析の長さを定めた。函桁断面の算定には全断面が一体としてからくと考へ載荷幅を分割して考へなかつた。曲げモーメントに対しては上下床版部のみが有効と考へ腹部の圧縮部を無視し又剪断力についても腹部のみ有効と考へ上下床版を無視した。設計に用いた許容応力度は $\sigma_a = 8.5 \text{ kg/cm}^2$ 、 $\sigma_s = 1.60 \text{ kg/mm}^2$ 、コンクリートにはセメント270kgを用い、鉄筋には全て異形乳鋼HSR40を用いた。太さはD38、D16、D12で接合はガス圧接法に依り1部に電弧溶接を用いた。上下床版は最小厚を20cmとし曲げモーメントの増加に伴ひ4cm迄増加させた。腹部も最小厚を20cmとし剪断力の増加に伴ひ3cm迄増加したが構造上主鉄筋の曲げ上げ下げが困難なので全ての剪断力をスター・ラップで受けさせた。又函桁内には隔壁を設け荷重分配の均一化と接合に対する剛性を保たせた。鋸は鉄筋コンクリート構造とするに配筋が複雑となり施工上困難となるので鋼構造とし、アイバー及びビンを用いて鉄筋コンクリートゲルバー析の弱点となる事を避けた。此に使用した鋼材は全てSMT4/1切で、アイバーの断面寸法は100mm×15mm、ビンは100mm²と他は全て25mm厚の鋼板を電弧溶接を用い組立てた。構荷重に対してはプレケット及び補強板に依り碇着析へ伝達を得る様にした。取付けは別図に示す通り2本のD16鉄筋を用いると共に主鉄筋とガス圧接を用い接合した。

4. 施工

仮橋、仮道、下部構造及び取付道路の1部は昭和21、22年度に施工を完了した。井筒の沈設は水替に依る陸揚りを中心とした流水中の井筒の沈設には水揚りを余儀なくされた。上部構造は昭和23年2月着手工事した。施工の急に必要な支保工は全て杭打基礎とし豊水時流水の激突する部分は方柱式とし基礎を粗粒單床で取り固み洗塗に備えた。支

保工のコンクリート打設に伴う沈下量については同じ方法の施工例より求め上げ越こを行ったが、接觸面の綿まり以上には沈下を生じなかった。又複数着析の支保工は下部床版、腹部のコンクリート打設後2週間目に台風に依る淀水に遇ったが、支保工、コンクリート部には被害を生じなかった。鉄筋工の内立鉄筋の接合は其の殆んどを地上に於て行い、最後の接合は型枠上で行った。最近、鉄筋の運搬は面倒であるため、このガス圧接は実施例がないので、加熱、加圧時間を充分に取り接合面の温度、圧力の均一化に依り完全な結合となる様慎重に行った。立鉄筋は析尾に於てのみフックを附け、他の部分では切断したまゝとした。フックの成形は火炉に依る加熱を用ひ急折を避けた。使用鉄筋が全て異形丸鋼であるため組立結果が確実となり、型枠の取付、コンクリートの打設等に依り鉄筋が移動する事がないのは有利である。コンクリートの打設は各析毎に下部床版、腹部及び隔壁、上部及び隔壁、上部床版の順に行い最後に地覆を打設し、各々の打設間隔は2日～7日である。破着析の橋脚上は他の部分打設後に施工したが爆裂の発生を避ける事は出来なかつた。コンクリートの打継面は最初シペーキーを設ける事といたが施工困難なので打設後、5時間～20時間後に人力に依りハツリを行い、剪断力に充分耐え得る様注意した。コンクリートの配合は普通セメント270kg/m³、細骨材は粗粒半砂、粗骨材は粗粒半砂～最大粒径40mmである。各々25t/s、H=2.54m、水/セメント比0.60を用ひ、スラニップは5cm～7cmとした。1回の打設量は平均4.0m³程度であった。内部型枠及び支保工は各析の最終コンクリート打設後、1日～2日後に撤去した。撤去に際しては機会を測定したがコンクリート打設を数回に分けて行つたので計算値と大きな開きが生じた。本橋は許容応力度を大きくした結果爆裂の発生が予想されたのでコンクリート外面に防水塗料の塗布、橋面舗装の下にアスファルトルーフィングに依る防水層工を施工し耐久性を増大させた。

5. 測定

吊析部について死荷重応力度の測定を行つたが地盤部分の圧縮断面にて相当に大きい応力度が生じていた。

