長大橋の総合モニタリング構築へ向けた異常時モニタリング手法

1. はじめに

従来から成されてきた動態観測に加え, 橋梁の通 過車両重量を測定する Weigh-In-Motion などの常 時モニタリングは多くの研究が成されており,既に 実用化の域に達しつつある.一方,地震などの異常 時, 点検は目視をベースに行われているため, 長大 橋では震災直後の対応に時間を要する.長大橋梁の 早急な損傷検知・機能評価は重要な課題であり、異 常時にも対応できるモニタリングシステムの構築 が望まれている.

本研究では長大橋の総合モニタリングシステム に向けた異常時モニタリング手法の構築を目的に, 現在建設中である東京港臨海大橋を対象として,過 去の損傷事例と FEM 動的解析から具体的な測定項 目について検討した.

2. 損傷樹木図

長大橋における損傷の特徴を把握するために,過 去の損傷事例1)を調査し、損傷の関係を図1の樹木 図にまとめた. ここでは、地震力により直接生じた 損傷を1次損傷とし、1次損傷を受けた構造部材・ 部位の変位や機能損失によって発生した損傷を2次 損傷とした.長大橋の損傷としては、隣接するスパ ンとの固有周期の違いによる桁間衝突の発生とそ れに伴う伸縮部材等の桁端部損傷が特徴的である.

3. 解析対象橋梁

 \wedge

キーワード

東京港臨海大橋は東京湾岸の物流機能の向上を 目的として計画され、平成17年より着工された. 航路の確保によるクリアランスと、また羽田空港 が近いため高さ制限があるといった条件から,両 側のトラスで中央部のボックス桁を支える構造 が採用されている.上部工の特徴として、1)長大

160m

XXXXVV

東京工業大学	学生会員	○鈴木	啓悟
東京工業大学	フェロー	三木	千壽
東京工業大学	正会員	田辺	篤史

橋(メインスパン 440m, サイドスパン 160m), 2)トラス構造,3)トラスと主桁ボックス一体化構 造(図 2), 4) 機能分離型免震支承, 5) PC ケーブ ルのプレストレスによる端橋脚負反力対策,等が 挙げられる.

4. 地震応答解析

FEM を用いた動的解析により,異常時の損傷と その相互関係を明らかにし、モニタリング部位・測 定項目の洗い出しを行った.長大橋の特徴である固 有周期の違いによる隣接する桁間衝突の有無を確 認するため、図4に示すようにメイン部760mに加 え、アプローチ部までを解析対象とした. なお本研 究では平成17年3月現在の設計図を基にモデル化 を行っており、現在の設計図とは一部異なってい る. トラス弦材と一体化された主桁は特に格点部近 傍において地震時の挙動が予測困難であることを







鑑み, 主桁ボックスはシェル要素によりモデル化を 行った.入力地震動として,設計地震動として使用 された兵庫県南部地震東神戸大橋地震動,及び,レ ベル2タイプIの想定南関東地震動を,地盤ばねを 介して入力した.

解析結果から損傷ケースは次の3点である事が明 らかとなった.①トラス下弦材において局部座屈の 可能性がある.②メイン部とアプローチ部の掛け違 い部において桁間衝突と許容最大遊間量を越える 変位が発生し,これに伴って伸縮結合部,桁端部, 支承の損傷等を誘発する.③PC ケーブル定着部で は降伏応力を大幅に超える応力が生じ,部材が破断 する危険性がある.

5. 東京港臨海大橋における測定項目

以上の結果から得られた東京港臨海大橋に対す る損傷樹木図を図5に示す.この損傷樹木図から異 常時モニタリングの測定項目を図6~10に示す様に 選定できる.

6. まとめ

- 長大橋の損傷相互関係を一次損傷と二次損傷 と分類することにより明らかにした.
- 提案された異常時モニタリング測定事項を常時モニタリングと併せることにより、総合的な長大橋のモニタリングシステムが構築できる可能性を示した。

参考文献

1) 阪神・淡路大震災における鋼構造物の震災の実 態と分析;土木学会



