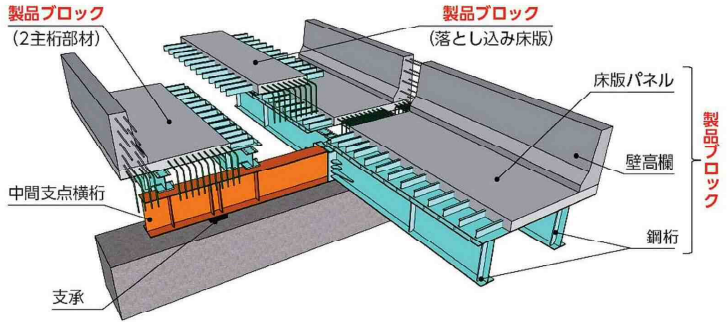
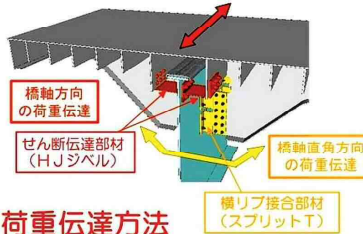


「NYラピッドブリッジ」の製品概要図
 ハイウェイテクノフェア
 11月9・10日 東京で
 建設技術展近畿
 11月1・2日 大阪で



「STEELICA.P.工法」の特徴



荷重伝達方法

残置RC部には荷重伝達を期待せず、橋軸方向にはせん断伝達シベル、橋軸直角方向にはスプリットTで荷重伝達を図る。

(図は2点とも横河NSエンジニアリング提供)

鋼桁は中間横桁や横構を省略し、かつ小補剛の

架設現場での急速施工を可能にした。また、中間支点横桁を介して桁連結するため、桁配置の制約が少ない構造。2主桁部材や落とし込み床版で構成しており、車線ごとの分割施工にも適している。コンクリート橋の架替えでは軽量化が可能で、死荷重を低減できるため、下部工の耐震性が向上する。

「STEELICA.P.工法」

「NYラピッドブリッジ」

横河NSエンジニアリング(茨城県神栖市、高木清次社長)は、ハイウェイテクノフェアで「①短期間で架替えが可能な新形式の合成床版橋」「STEELICA.P.工法」の共同開発、取替可能な鋼床版工法「STEELICA.P.工法」(日本製鉄と共同開発)を出展

横河NSエンジニアリングが出展

いずれも急速施工を可能に

このうち、①は桁高や工期に制約のある中小スパンに適用する。鋼桁と床版、壁高欄を工場一体構造としてプレキャスト化することにより、架設現場での急速施工を可能にした。また、中間支点横桁を介して桁連結するため、桁配置の制約が少ない構造。2主桁部材や落とし込み床版で構成しており、車線ごとの分割施工にも適している。コンクリート橋の架替えでは軽量化が可能で、死荷重を低減できるため、下部工の耐震性が向上する。

また、鋼床版と既設鋼桁との一体化に新しい合理的な止め構造を採用し、鋼床版と鋼桁との合成桁として設計できるため、既設合成桁橋への適用も可能だ。さらに、床版の軽量化によって、耐震性の向上や拡幅も可能となる。

した。いずれも、NET I S(国土交通省の新技術情報提供システム)に申請手続き中だ。鋼桁の上フランジ上で鋼床版を接合しないため、ブレイカーによるコンクリートのはつり作業や上フランジ上面のケレン作業などを不要とすることで、急速施工を可能にした。鋼床版の横リブを主桁ウェブにボルト接合するので、高さの調整も容易で車線分割位置の自由度が高く、道路を供用しながらの車線分割施工に適した工法だ。