

# 新名神高速道路高槻第二JCT橋梁架設工事 における架設時の状況と今後の対応について

---

平成27年6月24日

みち、ひと…未来へ。



# 1. 概要

## 1. 工事の概要

- 架設場所 新名神高速道路 高槻第二JCT  
Cランプ橋 (CP1橋脚～CP2橋脚間)
- 架設方法 名神本線脇ヤードで約580tの鋼桁の組み立てを行い、台車に搭載して移動し、架設を行うもの。

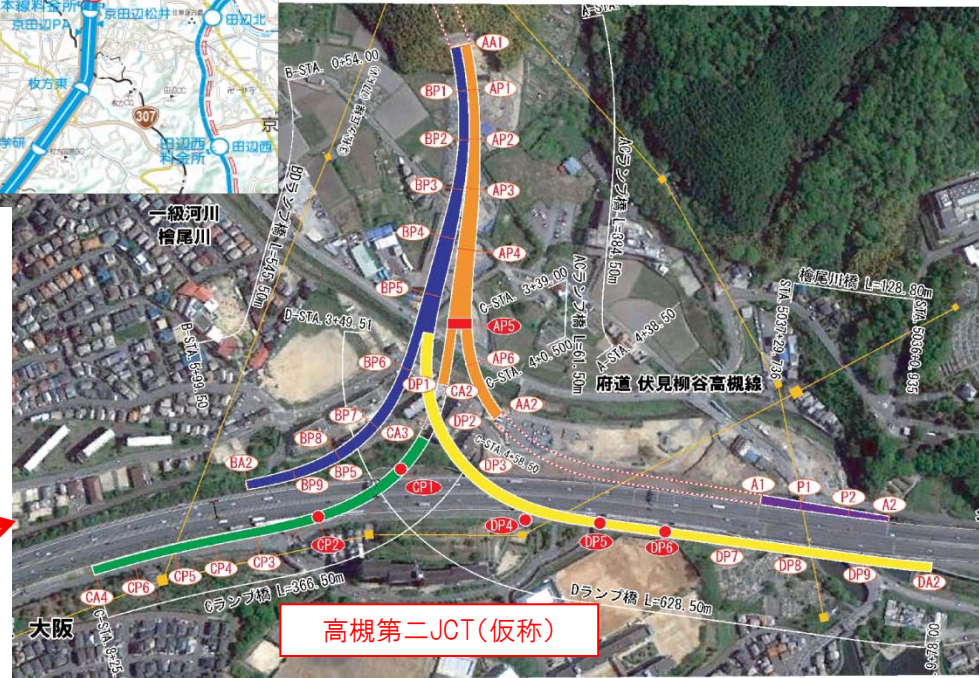
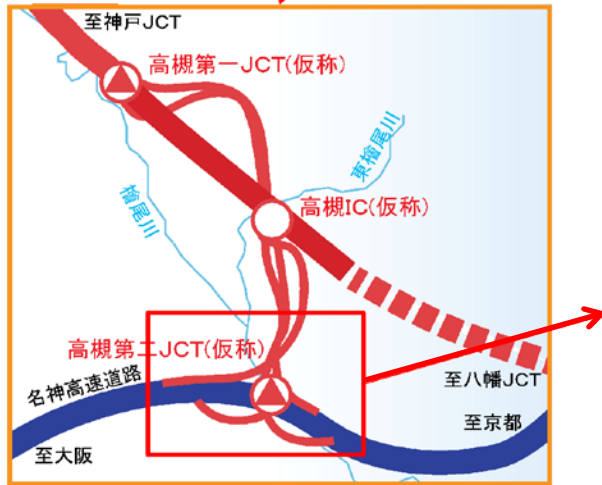
## 2. 夜間通行止めの時間

(予定) 6月16日(火)午後8時～17日(水)午前6時

(実際) 6月16日(火)午後8時～17日(水)午前9時45分

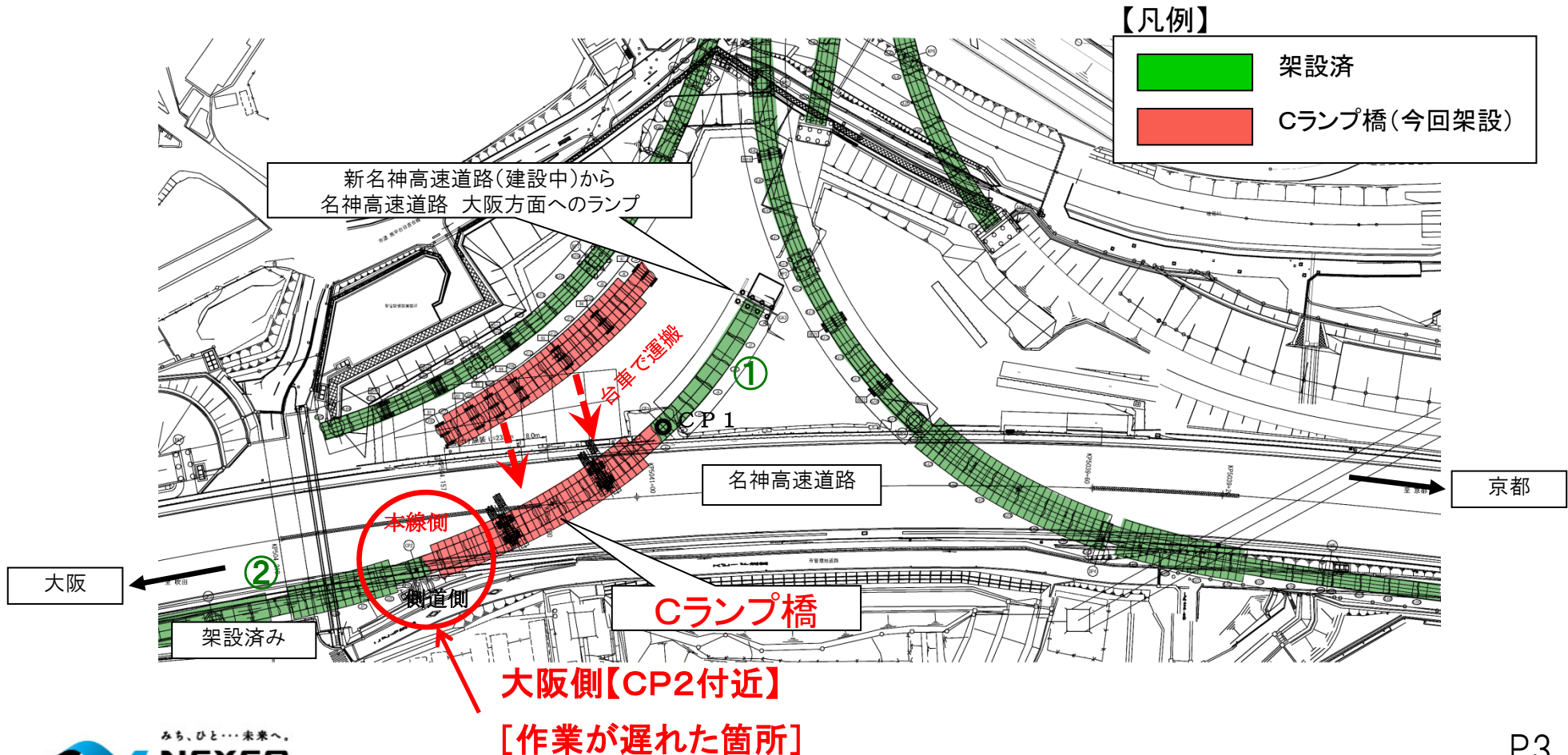
(3時間45分の遅れ)

# 2. 位置図



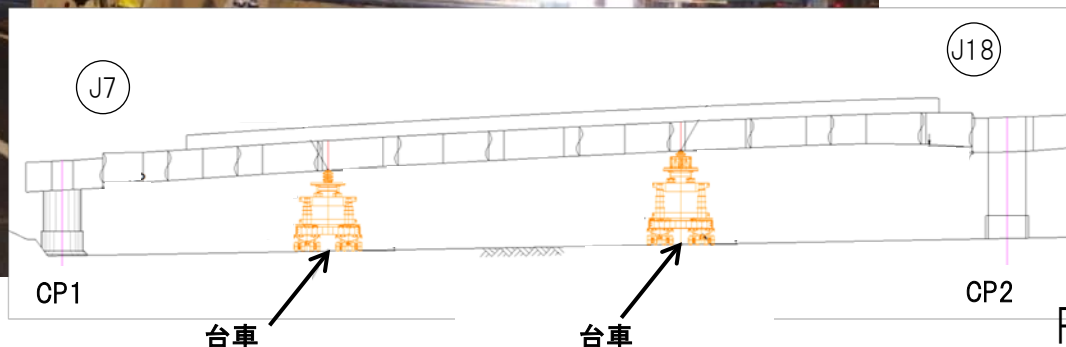
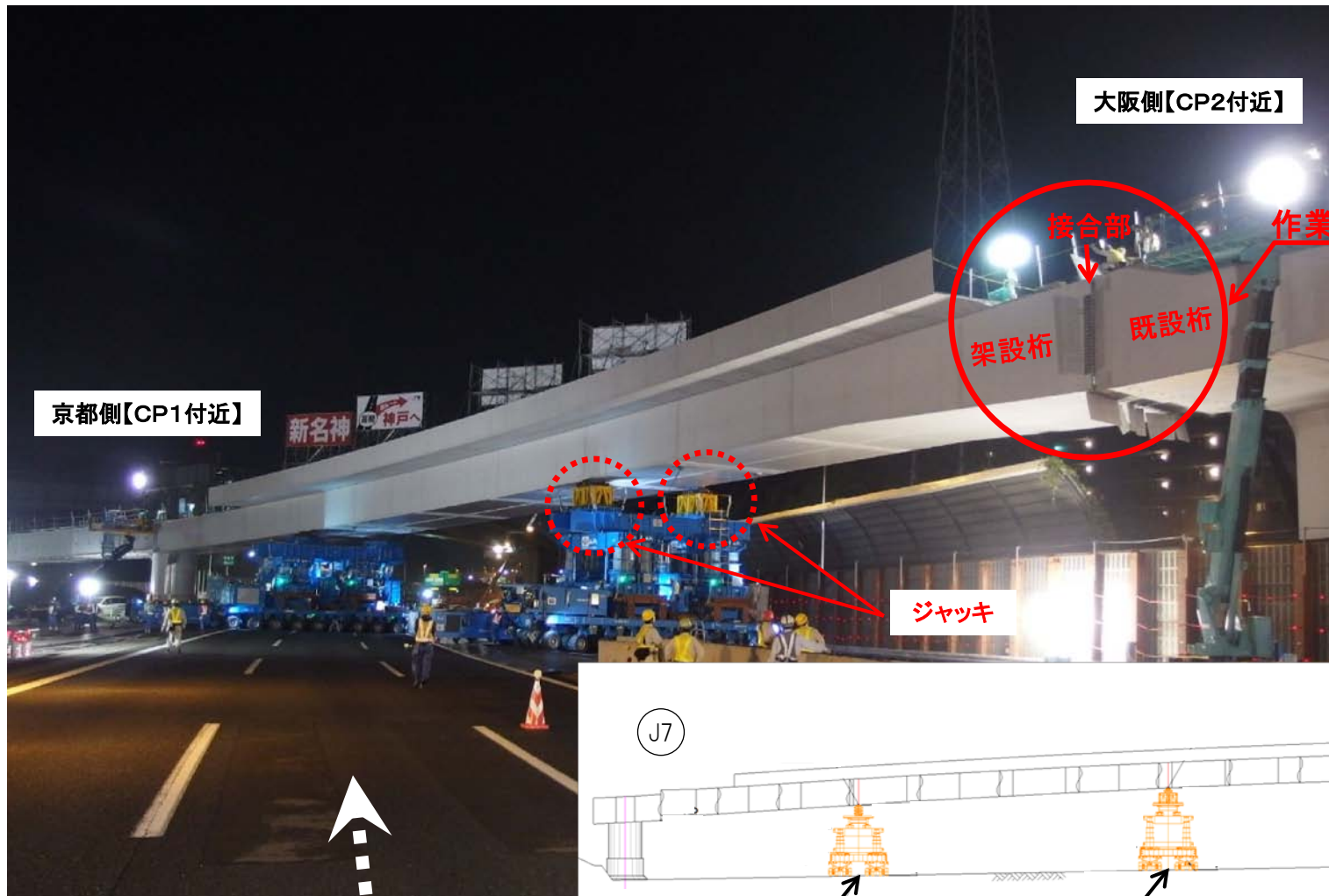
# 3. 架設状況①

■今回架設した桁は、台車に搭載し架設場所まで運搬し、両端の①と②の架設済みの桁に連結するもの。



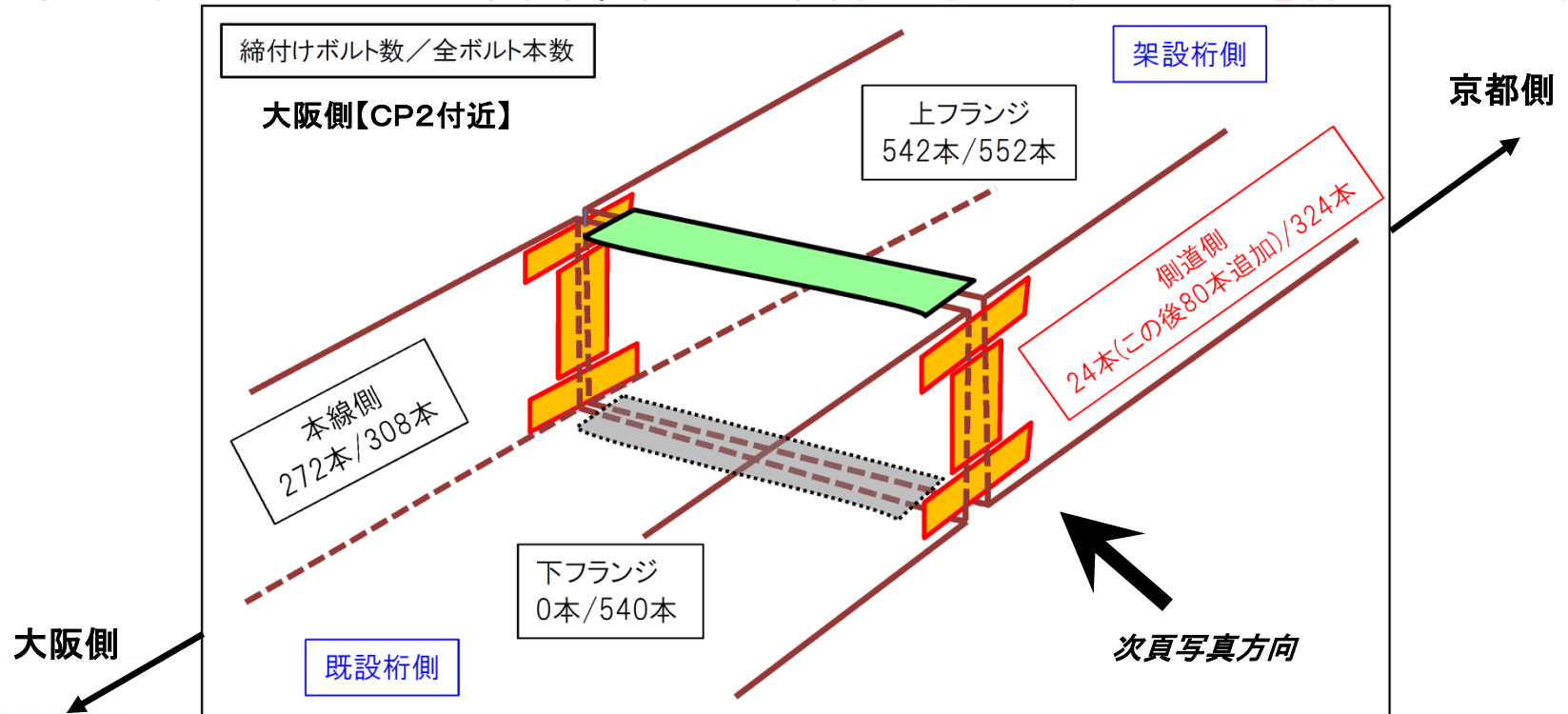
# 3. 架設状況②

## ■Cランプ橋 架設状況写真



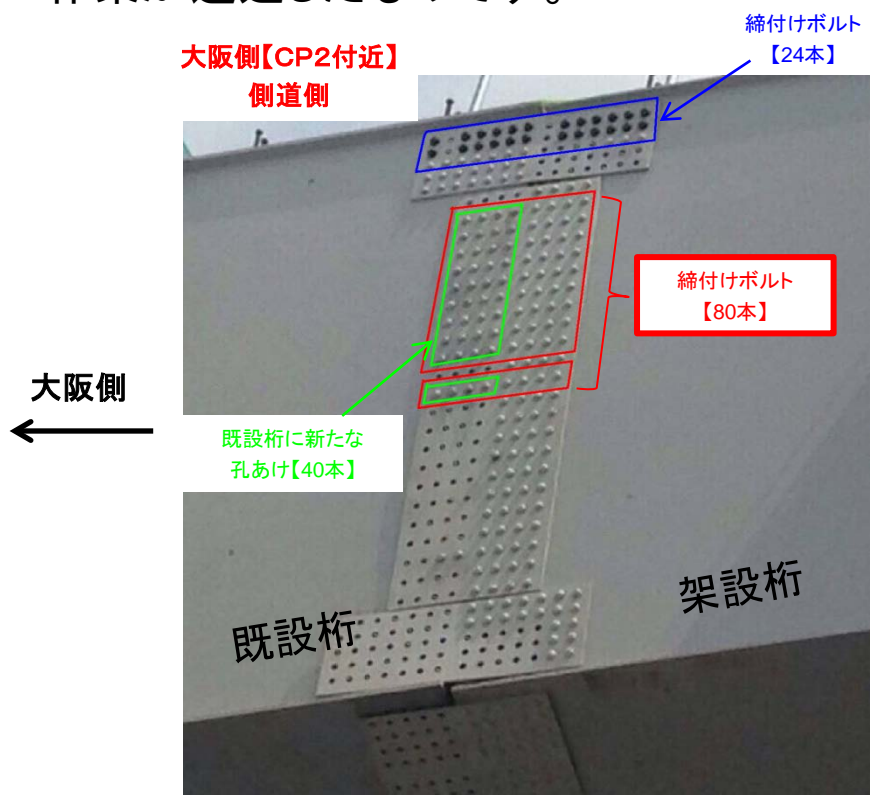
# 4. 架設時の状況①

- 架設桁と既設桁を連結するため、桁の表裏から添接板をあててボルト接合作業を行うものですが、この作業が遅れたものです。
- 架設桁、既設桁及び添接板にあるボルト孔をジャッキを用いて架設桁の位置を微調整しつつ、孔を合わせてボルト挿入し締付けを行いました。ボルト孔のズレにより想定以上に時間を要しました。
- この時点で、上フランジ542本、本線側272本、側道側24本のボルトを締付けました。

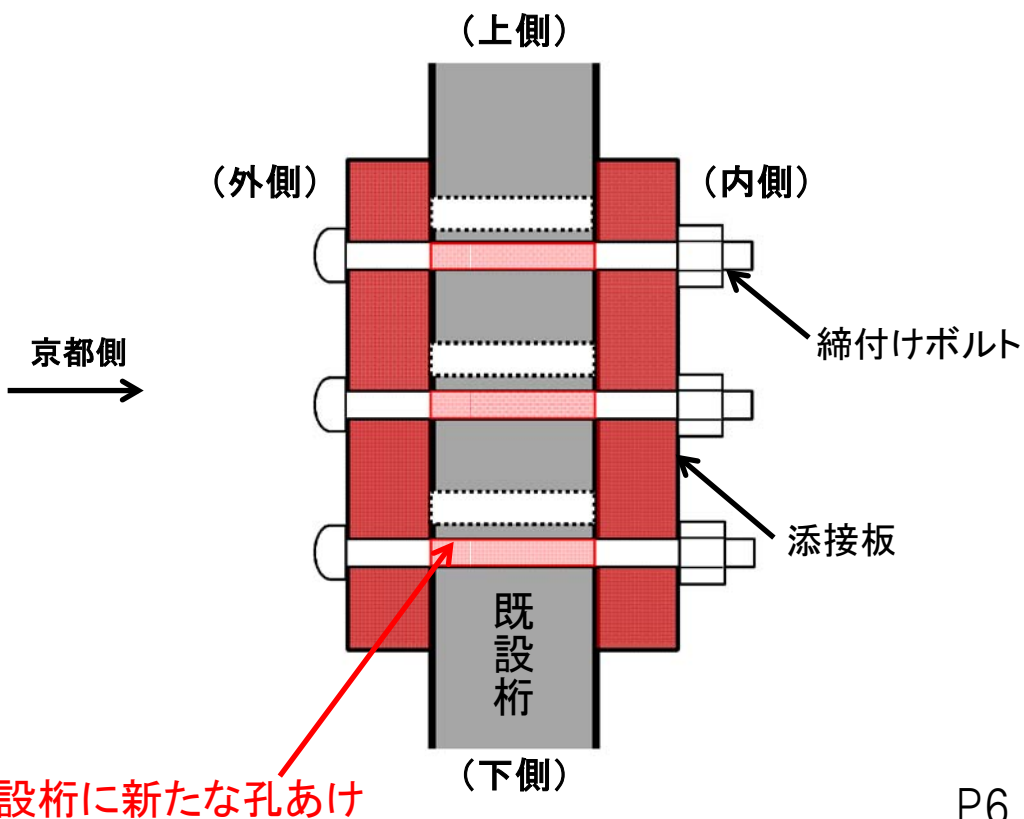


# 4. 架設時の状況②

■その後、ジャッキによる孔のズレ調整が困難になったため、桁の接合を確実にするため緊急的に既設桁に新たに孔をあけざるを得ず、さらに時間を要することとなり、大幅に作業が遅延したものです。



【添接板イメージ図】



# 5. 架設工程

時間	20	21	22	23	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
予定	準備	桁搬入	位置合せ	ボルト締め					台車退出	復旧					
実作業	準備	桁搬入	①位置合せ		②-1ボルト孔合わせ			②-2既設桁に新たな孔あけ						復旧	退出

## <主な遅延内容>

- ①位置合わせに時間を要したため、ボルト設置・締付け開始が遅れました。  
 (予定完了時刻)23:45→(実際)1:20
- ②-1 架設桁、既設桁及び添接板にあるボルト孔をジャッキを用いて架設桁の位置を微調整しつつ、孔を合わせてボルト挿入し締付けを行いました。ボルト孔のズレにより想定以上に時間を要しました。  
 (作業時間 1:20~4:20)
- ②-2 その後、ジャッキによる孔のズレ調整が困難になったため、桁の接合を確実にするため緊急的に既設桁に新たに孔をあけざるを得ず、さらに時間を要することとなり、大幅に作業が遅延したものです。  
 (作業時間 4:20~9:10)  
 (予定完了時刻)3:30→(実際)9:10



## 6. 現状での安全性について

### ■ 現架設状況での地震時の照査

交通荷重とコンクリート床版の荷重もないため、現状のボルト本数にて  
十分な安全性が確保されていることを確認しております。

<参考>: 架設完了した重量は、京都側の受台を含め約620t  
(床版等コンクリート荷重 約980t、交通荷重 約360t 計 約1,960t)

## 7. 今後の対応

■ 今後、孔のズレが生じた理由、ジャッキによる孔のズレ調整が困難となった理由等、原因究明と再発防止、今後の開通に向けた工事の対応方針等について、有識者のご意見を伺いつつ、調査・検討してまいります。