

1. 徳島東環状線 阿波しらさぎ大橋の工事報告

Q 1) 工事計画について、台船架設やトラベラー架設など多種の架設工法があり難易度が高いと思われませんが、特に留意した点、配慮した点などについてお聞かせ下さい。

A 1) 台船架設については、水深が満潮時にギリギリ確保できるというレベルだったので、限られた時間での作業に苦労した。また桁をあずけた後、潮位が下がっていくのだが、そのままでは台船が浮くことになり、その当たりの管理も注意を要した。架設ケーブルについては、計画時より機材重量が大きくなってしまい、ケーブルの耐力に余裕がなくなってしまった。もっと余裕を持ってケーブル径を設定しておくべきだった。

2. 鋼橋の耐久性向上に関する取組み

Q 1) まわし溶接の仕上げ範囲において、漸変区間の設定はどのように行ったか。知見などあるか。

A 1) J S S Cの疲労設計指針と同じ2 t以上としている。疲労試験のように溶接線に対して平行な力ではまわし溶接の範囲だけでよいが、実際の橋梁では溶接線に対し斜め方向にも力が作用するため2 tは必要と判断している。

Q 2) 錆のサンプルは非常にわかりやすいと思う。販売はしているのか。

A 2) ハンドメイドなので非常に高い。またもっとリアルなものにしたいので、改良中である。将来的には販売したいと思っている。

3. トルコ共和国耐震補強工事報告

Q 1) 設計地震波はどうやって設定したか教えていただきたい。架設地点に近い過去の地震の震源のデータより不利な波を使用しているのか。

A 1) 過去の地震計測より、直近の海峡部における地震発生が架橋地点における最大の地震となることがわかっており、そのデータを下にトルコの大学の先生が決めている。

Q 2) 竣工後の3年間にトルコで地震があったが、この耐震工事の効果が確認できているのか。

A 2) 架橋地点（イスタンブール）では大きな地震にはなっていない。よって効果の確認はできていない。

Q 3) オルタキョイ高架橋において、新設横梁への反力移行を行っているが、その際の現場でどのような管理をしているのか。

A 3) 片側で10個の支承を交換しているが、現場管理は油圧ジャッキを連動し同期させており、変位を管理している。