

- 鉄道一般
- 車両
- 軌道
- 構造物
- 防災
- 電力
- 信号通信情報
- 材料
- 環境
- 人間科学
- 浮上式鉄道

構造変更による 旧式鋼橋梁のリニューアル

ここで紹介する技術は、架替え無しによる鋼桁・橋台形式の旧式橋梁の延命化・耐震化を目的として、橋台と背面盛土を地山補強材と剛なRC壁面により結合させ、鋼桁と橋台をRCで巻立てることにより、鋼桁・橋台・盛土部の一体化による常時・異常時の機能向上を図るものです。

旧式橋梁の課題

鋼鉄道橋梁は明治より建設され、供用後50年以上経過した橋梁数が現存橋梁数の半数を超える状況にあります。今後、補修・補強さらに架替え等を必要とする橋梁数も増加することが想定されます。

鋼桁・橋台形式の橋梁は橋台構築後に、背面の盛土が構築されるため、盛土構築に伴う橋台の沈下や側方移動が生じる場合があります。一方、完成後においては、支承部の腐食および背面の盛土の沈下などメンテナンスに関わる事項の発生が懸念される他、地震等の異常時では土構造区間と橋梁区間の構造境界部として、橋台・背面盛土の脆弱な耐震性を要因とした橋台の傾斜やひび割れ、背面の盛土の沈下が生じ、場合によっては落橋に至る可能性があります。また、河川橋梁では、流水の変化や乱れ等による河床低下により橋台前面が洗掘され、異常出水時には橋台が傾斜あるいは滑動によって、落橋に繋がるような大きな相対変位が、橋台・鋼桁間に生じる場合もあります。

システムチェンジ

—土構造技術と橋梁技術の融合—

橋梁の架替え無しによる鋼桁・橋台形式の旧式橋梁の延命化・耐震化を目的として、橋台と背面の盛土を地山補強材と剛なRC壁により結合させ、鋼桁と橋台をRC巻立てでラーメン構造とすることにより、鋼桁・橋台・盛土部の一体化による常時・異常時の機能向上策を新たに提案しました。このような構造を「既設盛土一体化橋梁 (Integral Bridges with Nail-Reinforced Soils)」と呼び、補強方法を「鋼桁・橋台・盛土一体化補強工法」と呼んでいます(図1)¹⁾。

そもそもこの補強技術は、新設橋梁の新しい構造提案が発端となっており、我が国における一般的な橋梁は、支承を介して橋台で橋桁を支持します。支承・橋台部は変位を吸収する構造のため潜在的に常時・異常時の安定性が低く、完成後は背面の盛土の沈下・変形が発生し、支承部は鋼桁の腐食や汚れの発生など維持管理上の弱点となっていました。そこで、我が国の鉄道分野では、橋台背面の盛土の沈下問題や耐震性の課題を解決する目的とし



神田 政幸
Masayuki Koda
構造物技術研究部
基礎・土構造研究室
室長
[専門分野] 地盤工学,
基礎工学



舘山 勝
Masaru Tateyama
構造物技術研究部
部長
[専門分野] 地盤工学,
土質力学



小林 裕介
Yusuke Kobayashi
構造物技術研究部
鋼・複合構造研究室
副主任研究員
[専門分野] 鋼構造, 橋
梁工学



杉本 一郎
Ichiro Sugimoto
構造物技術研究部
鋼・複合構造研究室
室長
[専門分野] 鋼構造, 橋
梁工学

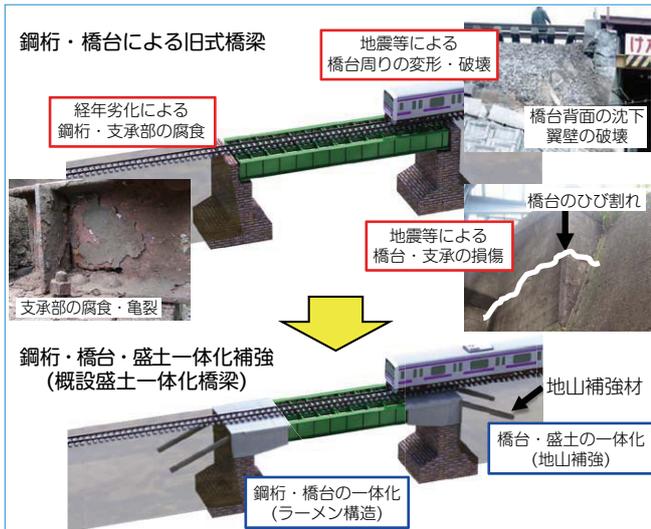


図1 既設盛土一体化桥梁（鋼桁・橋台・盛土一体化補強工法）の概要

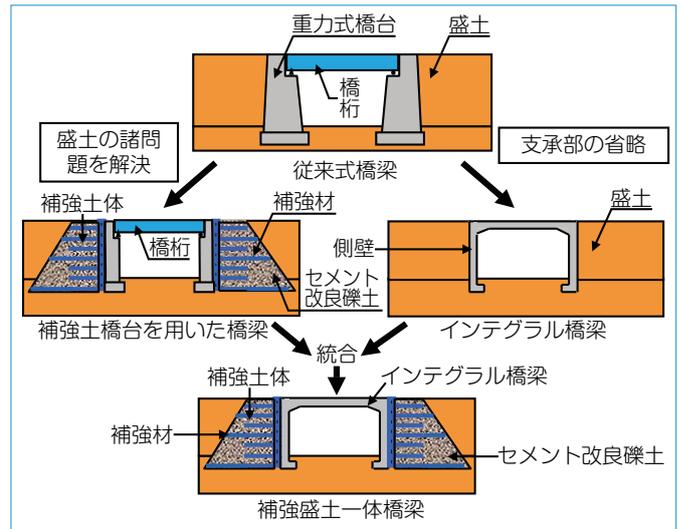


図2 補強盛土一体桥梁の開発経緯

て、補強土技術（RRR工法）を取り入れた「補強土橋台を用いた橋梁」を開発しました（図2）。一方、欧米では支承を無くし橋台と橋桁をラーメン構造にする「インテグラル橋梁」が標準橋梁として用いられています（図2）。「補強土橋台」では支承が存在し、維持管理上の課題は残されたままです。一方、「インテグラル橋梁」では、温度変化に伴う橋桁の繰返し伸縮によって生じる橋梁く体のひびわれや背面の盛土の沈下などが問題として残されています。そこで、土構造技術と橋梁技術の両面から、常時、異常時の橋梁・背面の盛土の機能向上を目的とし、経済性に優れた橋梁構造として、補強土技術とインテグラル橋梁技術を融合させ、橋桁・橋台・盛土を一体化した「補強盛土一体桥梁（Integral Bridges with Geosynthetics - Reinforced Soils）」を提案しました（図2）²⁾。この構造は、支承部の省略、ラーメン構造による断面形状のスリム化、補強土と橋梁を一体化し橋梁を背面盛土に張り付けることにより、基礎構造の簡略化を可能とさせ大幅なシステムチェンジを図ったものです³⁾。この橋梁形式は、既に鉄道運輸機構により実橋梁に適用されて

います⁴⁾。

補強盛土一体桥梁の技術である、橋台と背面盛土を一体化する、橋桁と橋台を一体としラーメン構造化する基本コンセプトを鋼桁・橋台形式の旧式橋梁の延命化・耐震化に応用したのが、「既設盛土一体化桥梁」です。

既設盛土一体化桥梁とは

鋼桁と橋台を一体化することにより、支承部のメンテナンスが省略可能になることに加えて、単純支持されていた鋼桁が両端固定となることで、活荷重作用時の発生モーメントが低減され、旧式鋼桁の延命化が図れるといった利点が得られます。さらに地震時には、ラーメン構造化により反対側の橋台背面の盛土の地盤抵抗が期待できることや、構造的弱点箇所である支承部を無くすことで耐震性が格段に向上します。場合によっては、支承部の破壊から生ずる落橋に対しても回避できる他、構造境界が無くなることで、地震時および地震後の列車の走行安全性についても格段の向上が期待できます。一方、課題として支承部を無くしラーメン構造化することにより、温度変化等による鋼桁伸縮による橋台背面

の盛土の沈下や、経年的な残留変位の累積による橋台背面の土圧の増加から、橋台のひび割れ等の発生が懸念されます。しかしながら、提案構造では橋台と背面盛土を地山補強材により一体化することで、温度変化等による橋台天端の水平変位が抑制されることに加え、橋台背面の盛土の自立性が増し、背面の盛土の沈下や土圧増加の抑制といった利点が期待できます。表1に旧式橋梁の課題と「既設盛土一体化桥梁」の特徴をまとめました。

鉄道総研では、鋼桁・橋台・盛土からなる実大規模の旧式試験橋梁を構築し、その後の補強施工をイメージした地山補強材による橋台・背面盛土の結合や、鋼桁・橋台のRC巻立てによる施工実験を実施し、その可能性を確認しました。また、補強前後の載荷実験、動態計測、鋼桁の温度伸縮を模擬した繰返し水平載荷実験、耐震性や地震時の破壊形態を確認する正負交番水平載荷実験を実施しました。以下では、「既設盛土一体化桥梁」の構造および施工実験を中心に説明します。なお、「既設盛土一体化桥梁」の機能向上の詳細は、参考文献5)を参照ください。

表1 旧式橋梁の課題と既設盛土一体化橋梁の特徴

	対象	旧式橋梁 (鋼桁・橋台形式橋梁)の課題	既設盛土一体化橋梁の特徴 (鋼桁・橋台のラーメン構造化 ／橋台・盛土の地山補強材による一体化)	
			期待される効果	確認事項
施工時		・橋台構築後、背面盛土施工、その後桁架設となるため、背面盛土構築に伴う橋台の沈下、側方移動が生じる場合がある。	・仮線方式による桁・橋台の取替と比較して、架け替えなし、仮線・仮桁・仮橋台なし、線路切替なしのため、施工が容易で安価。 ・横取り方式による鋼桁のみの取替と比較して、仮受台なしのため施工が容易で安価。さらに橋台の機能が向上する。 ・基礎の補強が必要ない。	・既設盛土一体化橋梁の施工性
			・支承が常に機能するよう支承部の維持管理が発生する。 ・雨水等により支承部から錆等の腐食が発生し老朽化が進行する。	・支承が無いため、維持管理が省略できる。 ・列車荷重による桁中央の曲げモーメントが減少するため、疲労寿命を延伸できる。
常時	鋼桁・橋台間	・橋台には常に土圧が作用し、特に安定性の低い橋台では、背面盛土の沈下や橋台が前面に倒れ込み、場合によっては支承が機能不全となる。 ・盛土と橋台の支持特性の違いから相対変位が生じ、常時の走行性に支障を来す場合がある。このため背面盛土の維持管理が生じる。	・地山補強材により背面盛土の自立性が向上するため、沈下を抑制できる。また、橋台の安定性が向上する。 ・盛土と橋台の相対変位の発生を防止できるため、背面盛土の維持管理の省力化が可能である。	・温度変化による盛土と橋台の発生変位等
	盛土・橋台間	・異常時には支承部や橋台の損傷が発生する場合があります。復旧に時間を要する。 ・鋼桁と橋台の相対変位が大きくなると、桁脱落の可能性もある。	・ラーメン構造化により、橋梁全体の耐震性や異常出水時の抵抗性が向上する。 ・鋼桁と橋台が剛結されているため、落橋しない。	・異常時の桁と橋台の発生断面力等
異常時 (地震・異常出水時)	鋼桁・橋台間	・橋台には地震時土圧が作用し、特に安定性の低い橋台では、橋台の倒れ込みや背面盛土の沈下が生じ、復旧に時間を要する。 ・盛土と橋台の支持特性の違いから、地震時・異常出水時に相対変位が生じ、走行性に支障をきたす場合がある。	・地山補強材により橋台と背面盛土が一体化するため、地震時・異常出水時の相対変位が生じにくく、走行性を確保可能である。	・異常時の盛土と橋台の発生変位等
	盛土・橋台間	・河川橋梁の場合、河床低下・洗掘が発生し、場合によっては、橋台が傾斜する場合がある。	・異常出水時においても、橋台の支持力の低下、橋台の傾斜、落橋には直接結びつかない。河川橋梁の異常出水時の抵抗性が向上する。	・地震等の橋梁の耐荷力が向上すれば、異常出水時の抵抗性が高まったと判断できる
	基礎			



図3 旧式橋梁(補強前)



図6 既設盛土一体化橋梁(補強後)
※平成23年3月に開催した技術説明会の様子

旧式試験橋梁を構築し、補強する

試験橋梁は、桁長13.3m、橋台高6.05mであり、橋台幅は単線橋梁を想定し2.95mとしました。鋼桁は、山陰本線余部橋梁で使用されていた上路桁形式の1スパン18mの鋼桁を加工し、橋長を調整して用いました。橋台背面の盛土には稲城砂を使用しています(図3)。

実施工においては、図4に示すように橋台側面から地山補強材による補強を実施し、側面部増打ちコンクリートで地山補強材の頭部を結合し、橋台と背面盛土を一体化させます。一方、鋼桁と橋台の一体化については、事前に鋼桁のケレン作業、鋼桁ウェブの削孔や鋼桁まわりへの鉄筋の配筋、型枠の設置を済ませた後に、夜間の列車間合

いでの巻立てコンクリート打設によって完成させます。本試験橋梁の橋台・背面盛土の一体化では、予め橋台に設けた開口部から地山補強材を打設後、橋台と一体化しました。

鋼桁・橋台の一体化施工として、図5に示す「頬杖有り」、「頬杖無し」の2種類の一体化方法を試験橋梁に実施しました。「頬杖有り」は、頬杖、桁座に設置した鉛直アンカー、隅角部の配筋とコンクリート打設により鋼桁から直接橋台壁体に力を伝達させ、パラベットには力を作用させない構造となっています。一方、「頬杖無し」は、交差道路等で建築限界の制限があり、頬杖を設置できない場合等を想定したもので、水平アンカーによりパラベットを介して橋台に力を伝達させる構造

となっており、PC鋼棒によりポストテンションを加えることで補強しました。試験橋梁の一体補強完了後を図6に示します。

おわりに

鋼桁・橋台からなる旧式試験橋梁を構築し、「既設盛土一体化補強工法」の実施工をイメージした地山補強材による橋台・背面盛土の一体化、鋼桁・橋台の一体化による施工実験を実施し、提案工法の施工性を確認しました。本報では紙面の都合上、説明できませんでしたが、既に試験橋梁を用いて補強前後の鉛直載荷実験、動態計測、桁の温度伸縮に伴う橋台背面の盛土の沈下を模擬した繰返し水平載荷実験、耐震性や地震時の破壊形態を確認した正負交番水平載荷実験を実施し、表1に示した「既設盛土一体化橋梁」の優位性を実証しています^{5),6)}。これをまとめ

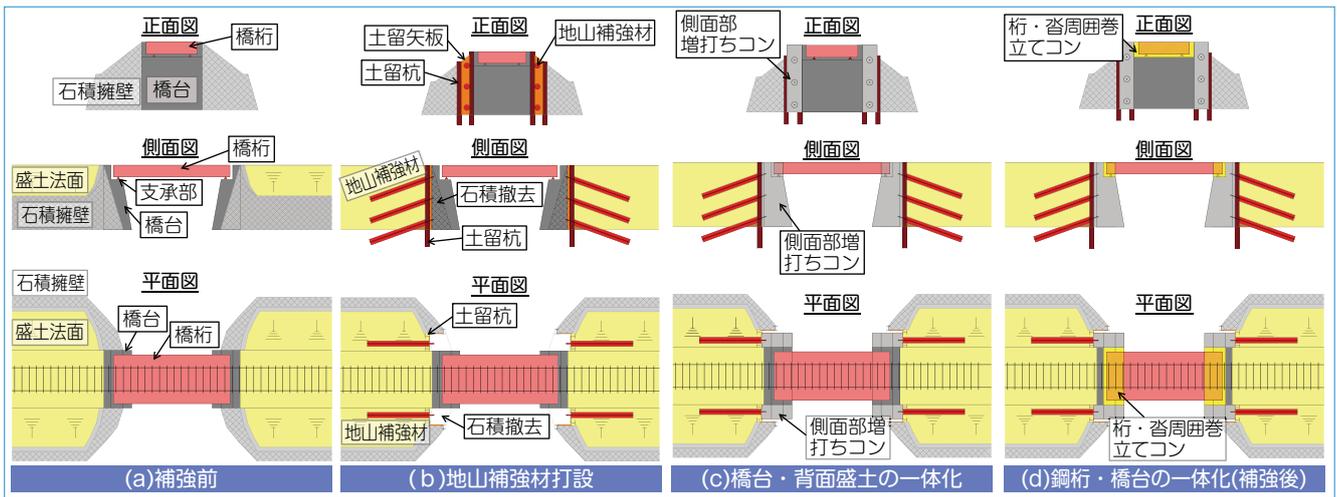


図4 鋼桁・橋台・盛土一体化補強の施工手順

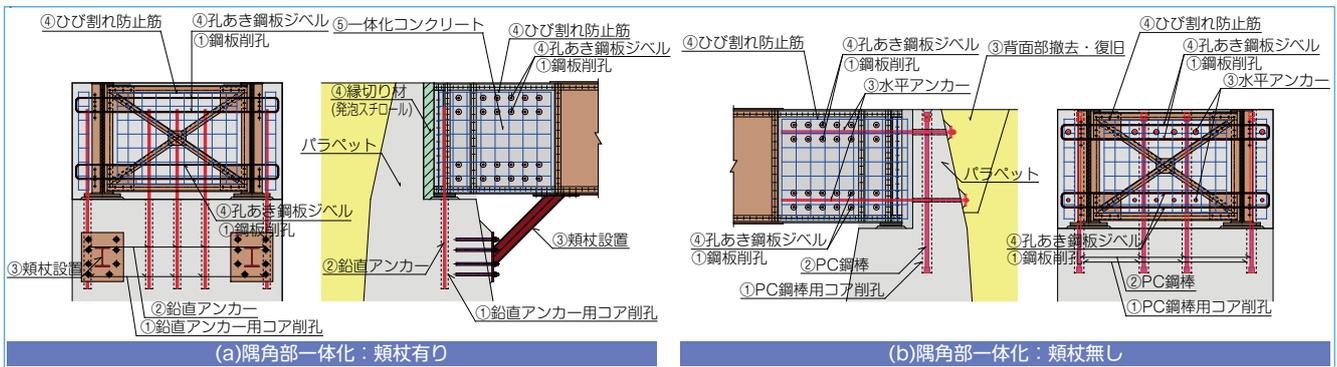


図5 隅角部の詳細構造

ると以下になります。

①営業線施工を想定すると、「既設盛土一体化補強」は、施工が容易で横取り方式による既設橋梁の架替えと比較し、工事費、工期ともに優位な方法である。

②鋼桁支間中央に発生する鉛直変位や鋼桁下フランジのひずみは、一体化前と比較して一体化後は約半分程度に低減し、1年間の動態計測の結果、桁の温度伸縮に伴う水平変位および土圧の変動は僅かであり、橋台や背面盛土への影響は小さい。

③鋼桁の温度伸縮を模擬した繰返し水平荷重では、繰返し荷重に対する橋台・背面盛土の水平変位は小さく、また橋台背面における土圧増分の累積は見られない。

④L2地震動相当の水平荷重に対し、橋台天端の水平変位量は最大11mm程度であり、躯体の損傷もわず

かなヘアクラックの発生のみであったことから、耐震性に優れた構造形式と言える。

以上より、「既設盛土一体化橋梁」は、鋼桁・橋台・盛土を一体化することで既設の旧式鋼橋梁の常時および異常時の構造安定性を向上させ、耐震性に優れた補強方法と言えます。提案した旧式鋼橋梁の延命化・耐震化技術により、地山補強土工法を用いた既設盛土の耐震技術と合わせて、盛土部および橋梁部の延命化・耐震化が可能となることから、本技術は線区全体の耐震化に大きく寄与するものと考えています。今後はスパン30m以内の旧式鋼橋梁を対象に、橋台背面盛土も合わせて延命化・耐震化の技術支援を行う予定です。

なお、本研究は、国土交通省の補助金を受けて実施したものです。[RRR]

文献

- 1) 神田政幸, 須賀基晃, 野中隆博, 横山知昭, 館山勝: 構造変更による橋台・鋼桁形式の耐震補強に関する施工実験および載荷実験, 第56回地盤工学シンポジウム平成23年度論文集, pp.9-16, 2011.11
- 2) 龍岡文夫, 館山勝, 平川大貴, 渡辺健治, 清田隆: GRS一体橋梁の特徴と開発経緯, ジオシンセティックス論文集, Vol.24, pp.205-210, 2009.12
- 3) 永谷達也, 田村幸彦, 飯島正敏, 館山勝, 小島謙一, 渡辺健治: GRS一体橋梁(実物大試験)の施工と動態計測, ジオシンセティックス論文集, Vol.24, pp.219-226, 2009.12
- 4) 渡辺和之: 土木部門計画 北海道新幹線へのGRS一体橋梁の適用, 日本鉄道施設協会誌, Vol.49, No.10, pp.880-883, 2011.10
- 5) 野中隆博, 須賀基晃, 栗山亮介, 神田政幸, 館山勝: 鋼桁・橋台・盛土一体化橋梁の鉛直および水平載荷試験, 第47回地盤工学研究発表会, pp.1317-1318, 2012.7
- 6) 神田政幸, 須賀基晃, 横山知昭, 館山勝, 杉本一郎: 鋼桁・橋台・盛土一体化による旧式橋梁の耐震補強, 鉄道総研報告, Vol.26, No.4, pp.29-34, 2012.4