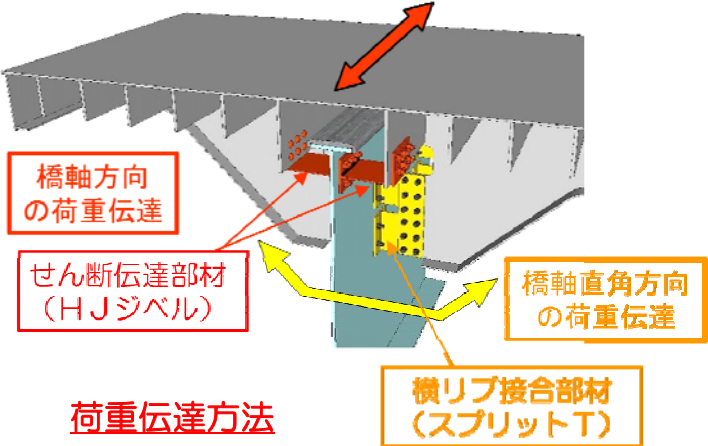


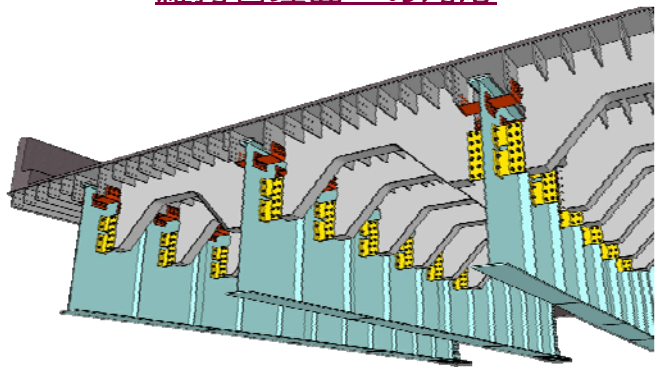
急速取替え鋼床版工法(STEEL-C.A.P. 工法)

工法の特徴



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ジベル、橋軸直角方向にはスプリットTで荷重伝達を図る。

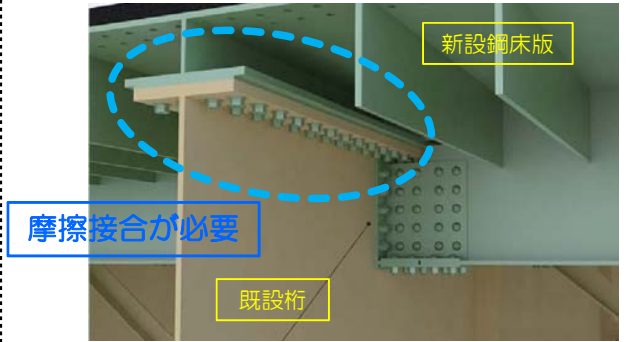
維持管理面への対応



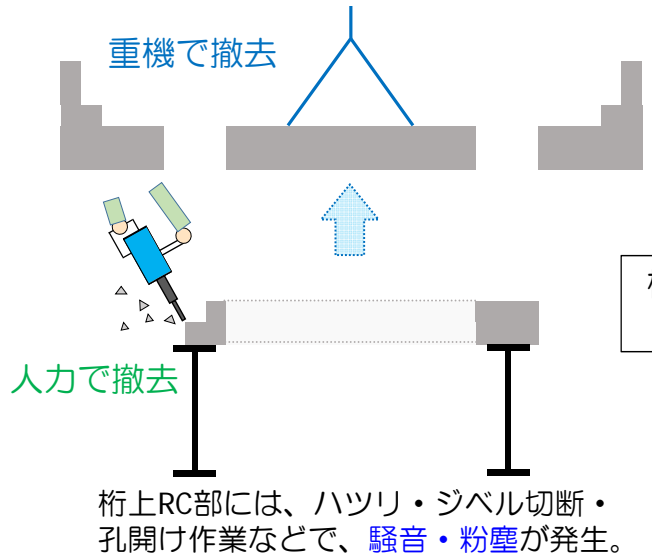
構造は疲労に強いディテールを採用し耐久性確保。鋼材は高耐食鋼CORSPACE®を採用することでより高い耐久性・耐食性の確保も可能。

※通常の鋼床版構造も採用は可能です

一般的な取替工法

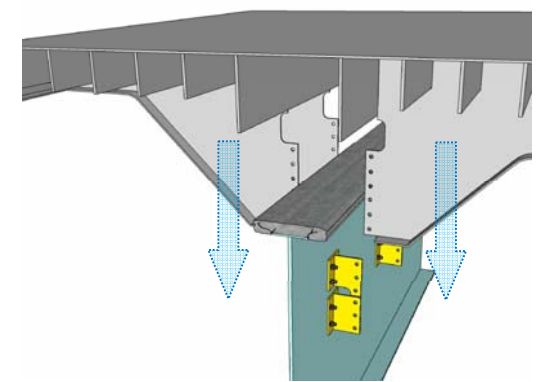


主に仕口をボルト設置し、鋼床版パネルと接合。桁の高さ(カンバー)調節が困難。桁-鋼床版の接合取り合いがシビア。

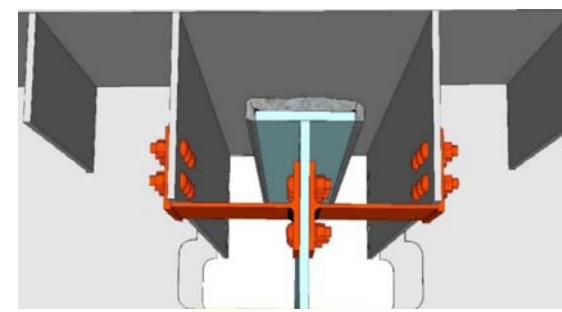


桁上RC部には、ハツリ・ジベル切断・孔開け作業などで、騒音・粉塵が発生。

STEEL-C.A.P.工法



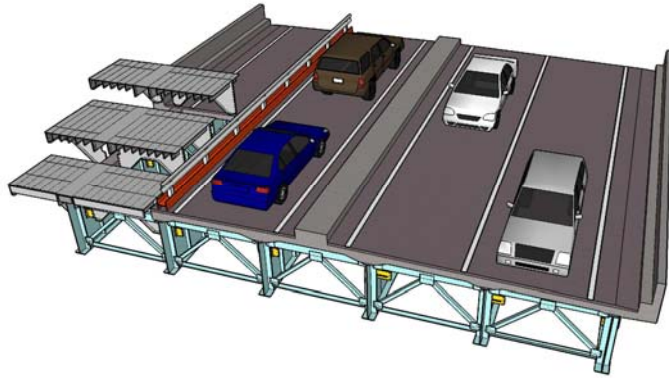
スプリットTで事前に高さを調整し、鋼床版を被せる工法であるため、高さ調節が容易。



桁上RC部はハツリ作業を行わず、ワイヤーソー等で水平切断し桁間部と同時に撤去できるため、急速施工かつ騒音・粉塵を最小限に。

施工手順

道路供用しながらの車線分割施工

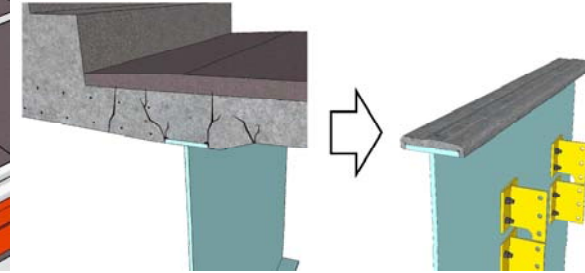
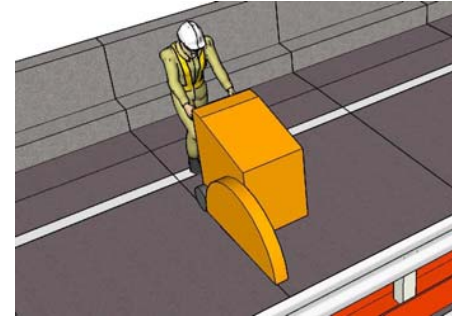


① 桁下の事前作業



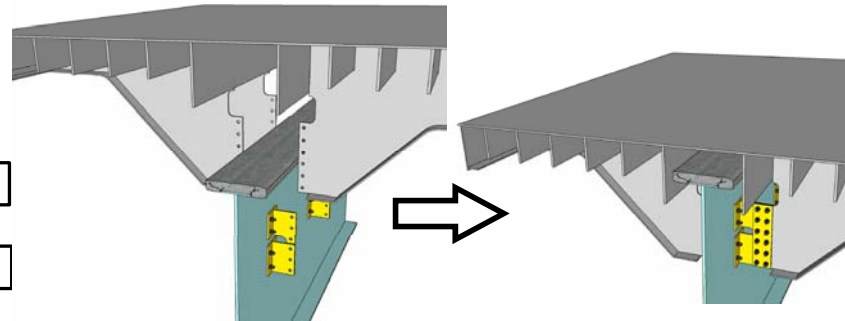
桁下でスプリットTの設置。
合成桁の場合、仮設部材も設置

② 既設RC床版の切断、撤去



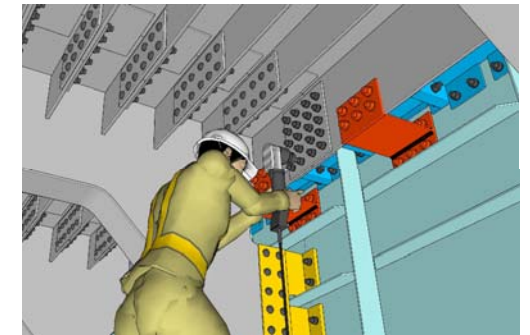
車線規制を行い、既設床版の切断・撤去
桁上残置RC部はワイヤーソー等による水平切断

③ 鋼床版の架設



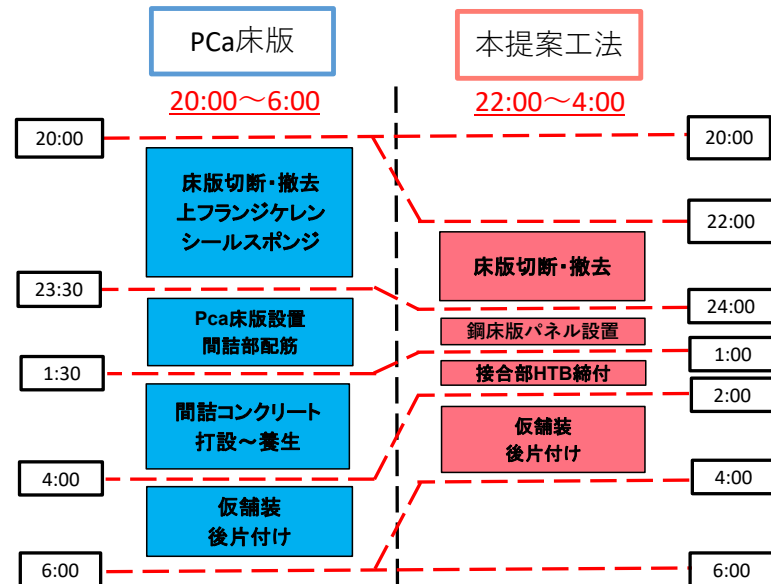
工場で製作した鋼床版を落とし込む形で架設

④ ボルト接合



鋼床版相互、縦リブ、横リブをボルト接合

■ 交通規制中の工程比較



PCa床版への取替と比較して4.0時間の工程短縮

- ・疲労・耐食に強い構造・鋼材を採用し **耐久性**に優れる。
- ・工程を短縮でき、**交通規制**の影響を低減。
- ・死荷重が軽減、既設橋梁構造に **大きな補強**を必要としない。
- ・路面・桁上での作業が少ない。
- ・騒音・粉塵・振動が出る作業を低減。
- ・現場での**床版高さ調整**が容易。