

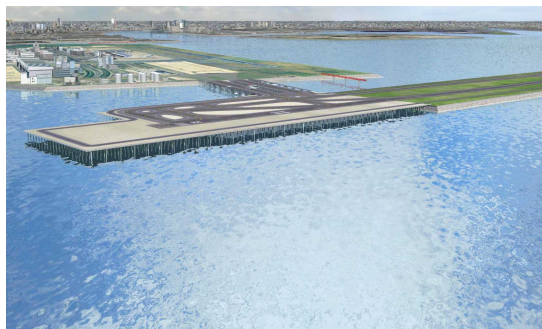
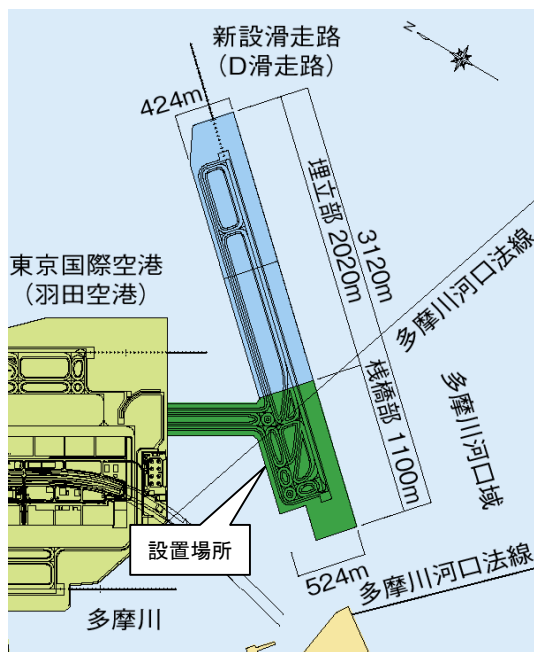
平成20年2月27日 現場日記

D滑走路の約3分の1は多摩川の流に障害とならないような『棧橋構造』となっています。この棧橋部は、杭打船により海底に打ち込んだ鋼管杭の上に『ジャケット』と呼ばれるテーブル状の鋼製の構造物を覆い被せます。

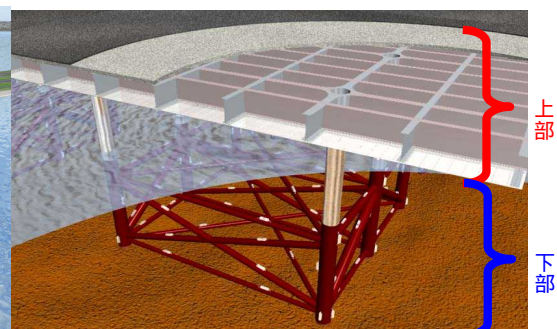
このジャケットは、棧橋部で198基にもおよび、現在、上部・下部に分けて、日本全国の工場で製作・組立をしております。

今回の現場日記では、そのうち上部ジャケットの製作工場における検査の様子をご紹介します。

製作したジャケットが据え付けられる場所は、下図の通り。



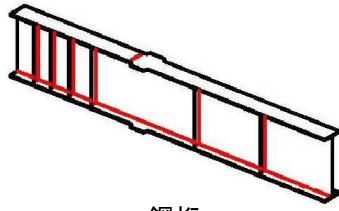
棧橋部の全景



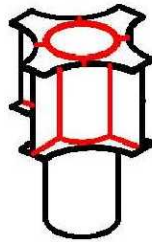
ジャケットは、上部と下部から成る

<ジャケット諸元>

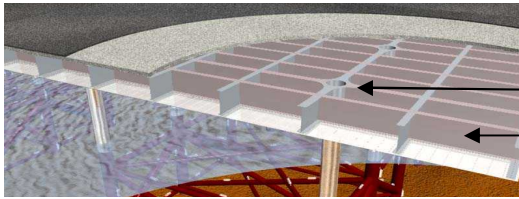
- ◆ 棧橋部ジャケット : 198基
- ◆ 標準サイズのジャケット : 長さ63m×幅45m×高さ3.5m
- ◆ 最大重量 : 約1,600トン



鋼桁

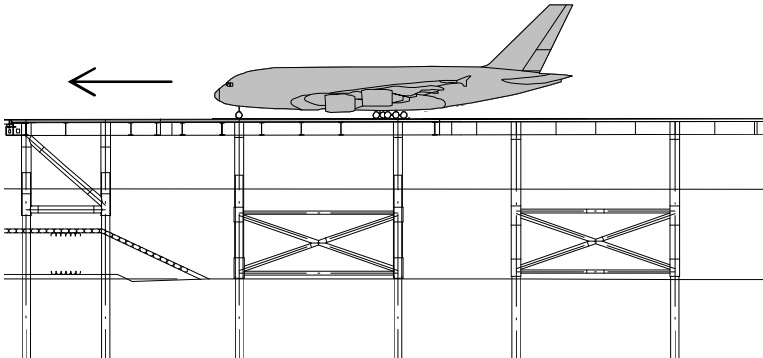


レグトップ



レグトップ

鋼桁

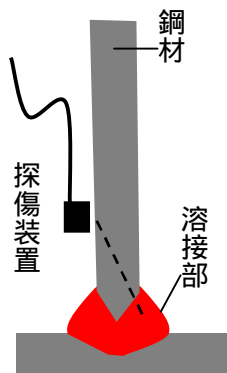


鋼材切断・溶接
ジャケットの上部は、
主に鋼桁とレグトップ
から構成されます。

航空機による繰り返し
荷重（1機あたり最大
400トン）が集中的に
かかるエリアでは、鋼板
の板厚22～74mm
の完全溶け込み溶接が
行われます。
また、溶接部の疲労耐久
性を確保するために、
非常に高い品質管理が
必要となります。

直線部は、自動溶接機に
よって行われることが
多いのですが、機械が入
らない場所は、手動に
よって行われます。

ジャケットの製作開始
当初は、熟練した溶接工
の方でも、相当な苦勞を
されたそうです。



非破壊検査
溶接の内部に欠陥が
無いことを確認する
ために、慎重に非破壊
検査を行います。

	<p>③加熱矯正 溶接によって生じた部材の歪みを直すために、歪んだ場所に熱を加えて矯正を行います。</p>
	<p>組立・塗装 各部材の検査を終えると、ブロック毎に組み立てていき、その後、塗装を行います。</p>
	<p>出来形検査 上部ジャケットが完成すると、その寸法が設計した通りになっているか、検査を行います。</p>
	<p>塗装検査 塗装の厚さが適切か、膜厚計や目視による検査を行います。 しっかりした塗装ができていないと、腐食の原因となるので、慎重な検査が必要です。</p>
	<p>上下部ジャケットの一体化・現地据付 やがて、千葉や富津のヤードに運ばれ、下部ジャケットとの一体化を行い、羽田の現場に据え付けられる日が来ます。</p>

ジャケットの据付の様子は、D滑走路展望台からご覧頂けます。

東京空港整備事務所ホームページ <http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/haneda>