

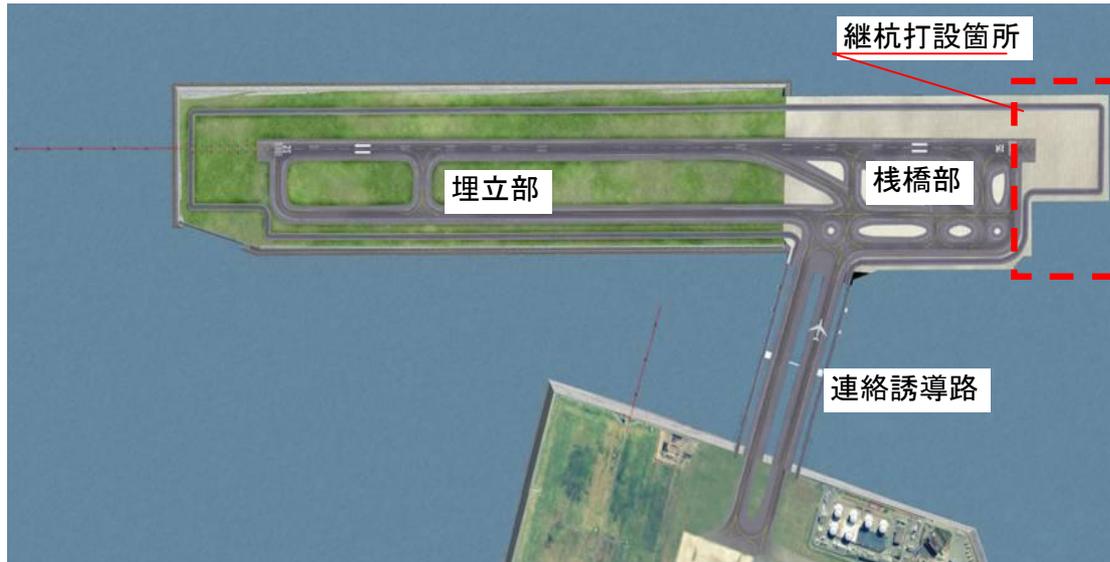
現場日記 平成20年10月31日(金)

■継杭打設開始

栈橋部では、平成19年12月よりジャケット基礎杭(一本杭)の打設を行っていますが、今年の10月23日より継杭の打設を開始したのでご紹介します。

継杭打設の施工範囲は、A滑走路を離発着する航空機の飛行経路の直下に位置するため厳しい高さ制限が設けられており、一本杭では打設時にクレーンで杭を立ち上げると高さ制限に抵触するため、継杭打設を行います。

これまで本工事では、C滑走路の高さ制限を越える施工について滑走路の使用が制限される時間帯(夜間)に行っていると紹介しましたが、A滑走路制限表面下は、滑走路の使用が制限される時間が短いため、昼夜問わず基礎杭打設が行えるように、制限表面を超えない長さ分割した杭を現地で溶接により継ぎ足しながら打設します。



導材台船(写真中①)により基礎杭の打設位置を決めて、起重機船(写真中②)によって杭を打設していきます。

基礎杭は、杭台船(写真中③)により運搬されてきます。

奥に見えるのは、ジャケット据付に使用している第28吉田号(写真中④)で、こちらに背を向けて待機していました。

今回は①の導材台船に乗船して、撮影して来ました。

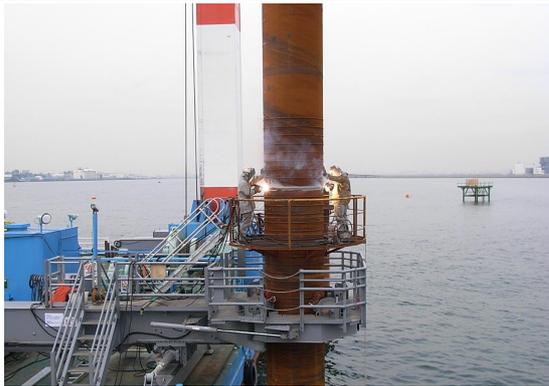


導材台船に付いているパイルキーパー(左写真中①)を使用することにより、高い精度での打設を可能にします。これは一本杭打設と同様の方法です。

打設中は、パイルキーパーが前に出て、右写真のように杭を掴むような格好になります。



写真は、基礎杭(下杭)の打設が終わり、杭位置を確認している状況です。
遠くて見づらいですが、写真の赤丸に測量槽があり、トランシットで確認します。



写真は、2本の杭を溶接しているところです。
杭位置の確認が終わった後に、分割した基礎杭(中杭)を下杭の上に乗せ、パイルキーパーの上に足場を作って溶接を行っています。



導材台船の真上をA滑走路から飛び立った飛行機が通過していきました。
A滑走路は頻繁に離発着を繰り返しているため、起重機船が高さ制限を越えて、飛行機の運航に支障出たらと思うと冷や汗ものです。
そのような事態にならないように、慎重に施工を進めていきます。