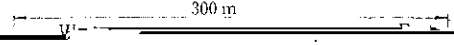


8万DWT級の船舶を対象とする製品岸壁の建設*

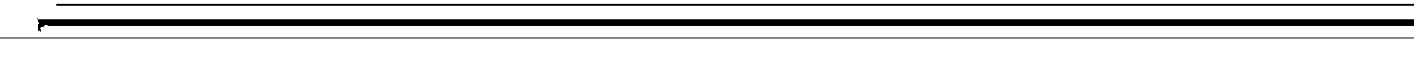
川崎製鉄技報
18 (1986) 4, 355-360

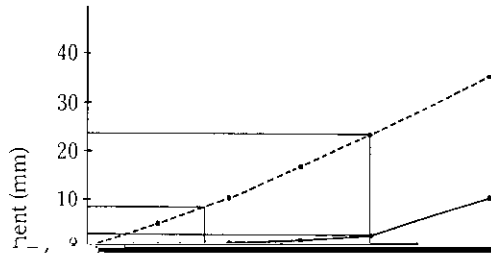
Construction of New Products-Berth for 80 000 DWT Vessels

要旨



を主梁とする鉄筋コンクリート床版で構成した。岸壁天端高は、異





突起付きH形鋼を用いた合成桁とした。

2.5.2 床版の設計

床版鉄筋のかぶり厚は最低 7 cm とし、塩害による腐食を防止するものとした。表面は排水を良くするために勾配を設け、トラクタ走行に対するセメント系の耐摩耗材を 2.5 mm 厚で施すものとした。この耐摩耗材は緑色の顔料を用いて着色し、対岸のポートタワーや航行する船舶からの景観も良いものとした。また耐摩耗材は密

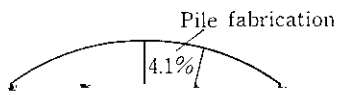


Table 2 Welding specifications

Voltage	34 V
...	...

はじめ設置した鋼板に仮置きし、各杭頭、各梁間で溶接により結構するものとし超音波検査により品質管理を行った。

3.5.2 鉄筋コンクリート工

杭頭部および場所打コンクリート梁のコンクリートは KPP (Kawasaki Plastic Coated Pipe) パイルのポリエチレン被覆部の損傷を防止するために、主梁から吊ボルト形式の支保工を作成して打設した。床版コンクリートの打設ではデッキプレートを底枠として使用したが、デッキプレートが主梁の鋼面や鉄筋と接触しないように留意し、5 cm 以上のかぶり厚を確保するものとした。

で被覆するものとした。Photo 1 に KPP パイルの打設状況を示す。

4.2 臨海杭打工法 (KST 工法)⁴⁾

4.2.1 KST 工法の概要

KST 工法は、海象条件の影響を受けにくいこと、任意の方向に斜杭打設が可能であること、杭打設精度が向上できることを目的として川崎製鉄、清水建設株式会社および東亜建設工業株式会社の3社で開発された臨海杭打工法であり、自ら打設した杭の上に設置した梁上を順次移動しながら杭を連続打設する。当工事に使用した

分除去を実施し、ミキサー車ごとのスランブ管理、150 m³ ごとの

2 に示す。

