

橋梁技術発表会及び講演会

——— メインテーマ ———

これからの鋼橋に求められる技術

13:00 ~ 13:10

開会の辞 社団法人日本橋梁建設協会 会長 川田 忠樹

13:10 ~ 13:20

橋建協の講習会・講演会活動報告 企画委員会広報小委員会

第1部：技術発表会

13:20 ~ 14:05

1. 鋼橋の耐風性について
—道路橋耐風設計便覧の改訂のポイントと合理化橋梁の耐風安定性—
技術委員会設計小委員会

14:05 ~ 14:50

2. 交差点急速立体化施工法
—すいすいMOP工法による急速立体化施工法の実施報告—
技術委員会架設小委員会

14:50 ~ 15:35

3. 保全工事における補修・補強設計の留意点
—補修工事事例から考えた補修・補強設計への提案—
保全委員会

15:35 ~ 15:50

休憩

第2部：伊藤學賞表彰式

15:50 ~ 16:10

1. 表彰式

16:10 ~ 16:30

2. 受賞者挨拶(伊藤學賞受賞者)

第3部：特別講演会

16:30 ~ 17:30

次世代に伝える鋼橋 —鋼橋のアフターケアについて—
名古屋大学大学院環境学専攻 教授 山田健太郎

17:30 ~ 17:35

閉会の辞 橋梁技術発表会実行委員会



山田健太郎 教授

<http://www.jasbc.or.jp/>

参加費無料
定員 650名
申込先着順

日 時 / 平成20年10月15日(水) 13:00 ~ 17:35

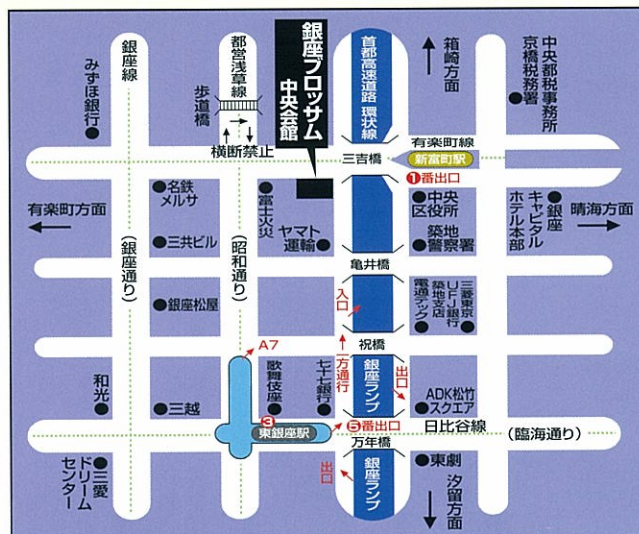
会 場 / 銀座プロッサム(中央会館)ホール
〒104-0061 東京都中央区銀座2-15-6
Tel. 03-3542-8585

申込方法 / ①Eメール(URL) <http://www.jasbc.or.jp/>
の「技術発表会申し込み受け」まで(受付は9月初旬から)
②Fax (指定の用紙に記載) Fax. 03-3561-5235

申込期限 / 平成20年9月30日(火)
懇親会 / 銀座プロッサム7階「マーガレット」にて18時から開催します。
会費 1,000円
参加ご希望の方は、発表会当日受付にてお申し込みください。

主催・連絡先 / 社団法人 日本橋梁建設協会
〒104-0061 東京都中央区銀座2-2-18
鉄骨橋梁会館1階 Tel. 03-3561-5225
※CPDS認定予定(継続学習制度)

※大阪地区は10月23日(木)(特別講演講師: 関西大学 白石教授、大阪工業大学 松井教授)
東北地区は11月7日(金)(特別講演講師: 日本大学 五十畑教授)
九州地区は11月18日(火)(特別講演講師: 九州工業大学 山口教授)開催です。
申し込み等詳細はホームページでご確認願います。



●東京メトロ有楽町線「新富町駅1番出口」 徒歩1分
●東京メトロ日比谷線、都営地下鉄浅草線「東銀座駅3、5番出口」 徒歩8分



社団法人 日本橋梁建設協会主催

東京地区 技術発表会 概要

1. 鋼橋の耐風性について

—道路橋耐風設計便覧の改訂のポイントと合理化橋梁の耐風安定性—

合理化橋梁（少数主桁橋や細幅箱桁橋）はゴム支承の採用や横構等部材の省略により、従来形式にくらべて構造減衰・ねじれ振動数が小さくなっており、長支間（60 mを超える）の場合の耐風安定性が課題のひとつでした。設計小委員会では、合理化橋梁について二次元模型風洞試験による耐風性の評価や起振機を用いた振動試験による振動特性の検討を実施し、成果の一部は、16年ぶりに改訂された道路橋耐風設計便覧に反映されています。ここでは、道路橋耐風設計便覧の改訂のポイントとこれまで委員会で検討してきた合理化橋梁の耐風安定性について報告します。

2. 交差点急速立体化施工法

—すいすいMOP工法による急速立体化施工法の実施報告—

東京都心部と千葉県を結ぶ幹線道路である「蔵前橋通り」と「平和橋通り」とが交差する「たつみ橋交差点」は、東京都内でも有数の交通渋滞交差点であり、立体交差化による早期渋滞緩和を目的として、立体交差高架橋「新小岩陸橋」が建設されました。立体交差化に向けての課題であった、現場施工日数の短縮と施工中の近隣への影響を最小限とするため、大幅な工期短縮、施工中の交通渋滞軽減および狭隘な施工ヤードでの施工を可能とする、急速立体交差技術「すいすいMOP工法」などを採用し工事を完工しました。

3. 保全工事における補修・補強設計の留意点

—補修工事事例から考えた補修・補強設計への提案—

橋梁保全工事は狭隘な箇所での施工や既設構造物などが障害となるため、施工性の悪い中での作業となることが多くあります。補修・補強設計は、このような施工性を考慮して進めていく必要があり、施工性が考慮されなかったために施工不可能となり、結果的に変更設計を行うことになる事例もあります。本報告は、このような保全工事の特殊性をふまえた設計の手順を提案するとともに、最近の工事施工事例を集め、施工性の面から設計面へフィードバックできる現場の情報もまとめてみました。

東京地区 特別講演会 講演者の紹介

山田健太郎（名古屋大学大学院環境学研究所都市環境学専攻 教授）

—略歴—

1946年 愛知県生まれ
1969年 名古屋大学工学部土木工学科卒業
1969年 名古屋大学大学院工学研究科修士課程土木工学専攻入学
1971年 名古屋大学大学院工学研究科博士課程土木工学専攻入学
1972年 米国メリーランド大学大学院工学研究科博士課程土木工学専攻入学
1975年 同上修了 Ph.D.
1975年 メリーランド大学 Research Associate（工学部）に採用
1976年 名古屋大学助手（工学部）、その後、講師、助教授
1988年 名古屋大学教授（工学部）
2001年 名古屋大学大学院環境学研究所教授

審議会・委員会、など

愛知県 都市計画審議会委員
NEXCO 中日本高速道路会社 アドバイザー
国土交通省中部地方整備局
道路防災アドバイザー、橋梁工物品質確保検討委員会委員長、など
愛知県 防災アドバイザー

学会、団体、など

土木学会、溶接学会、材料学会、日本鋼構造協会、IABSE、など

講演テーマ

次世代に伝える鋼橋

—鋼橋のアフターケアについて—

講演概要

2007年は、木曾川大橋、本荘大橋のトラスの斜材の破断、ミネソタの落橋事故、カントー橋の架設中の事故など、橋屋にとって忘れられない年となった。特に、トラス橋の斜材の破断事故は、鋼橋の供用開始後の維持・管理や点検などのアフターケアにいくつかの問題があることを示した。思えば、居住者がいるビルや住宅などは、日々その健全度を見ることができ、不具合はすぐに居住者の住環境（快適さ、安全、安心）に跳ね返ってくるので、維持・管理を怠ることはできない。それに比べて、道路橋は、使用者は「通行できれば、後のことは知らない」し、道路管理者は予算の制約などから、「何も起きなければ先送り」で済ませてきた。長年そういった形で維持・管理された鋼橋のアフターケアの問題や今後の維持・管理のあり方について、議論のネタにしたい。

きりとり線

Fax番号 03-3561-5235

平成20年度

橋梁技術発表会

〔東京地区〕

参加申込書

所 属	団体名	所 属
氏 名	役職	氏 名
郵便番号	□□□□-□□□□	
住 所	_____	
電 話 番 号	()	FAX番号 ()
メールアドレス	_____	
前回参加の有無	有	無