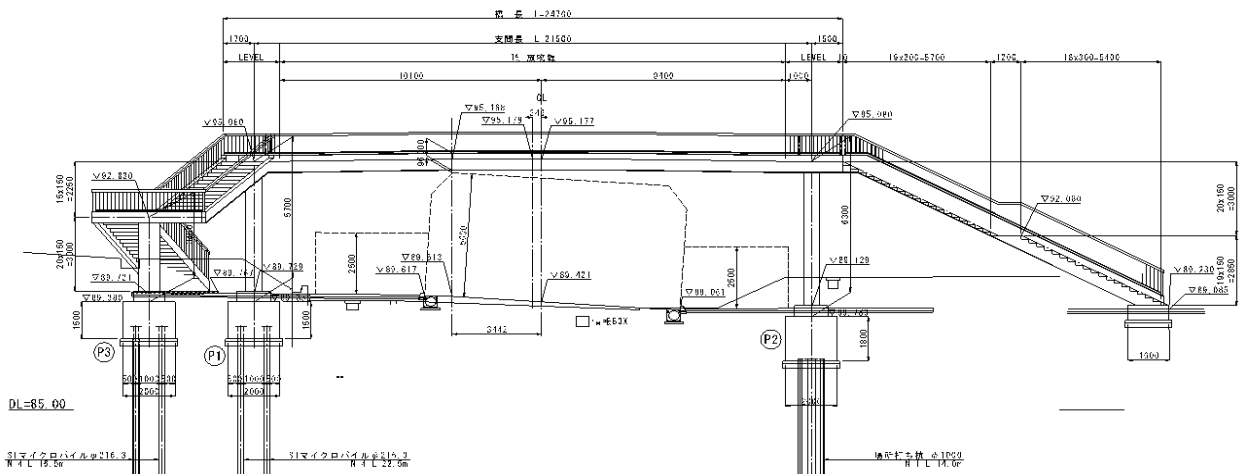


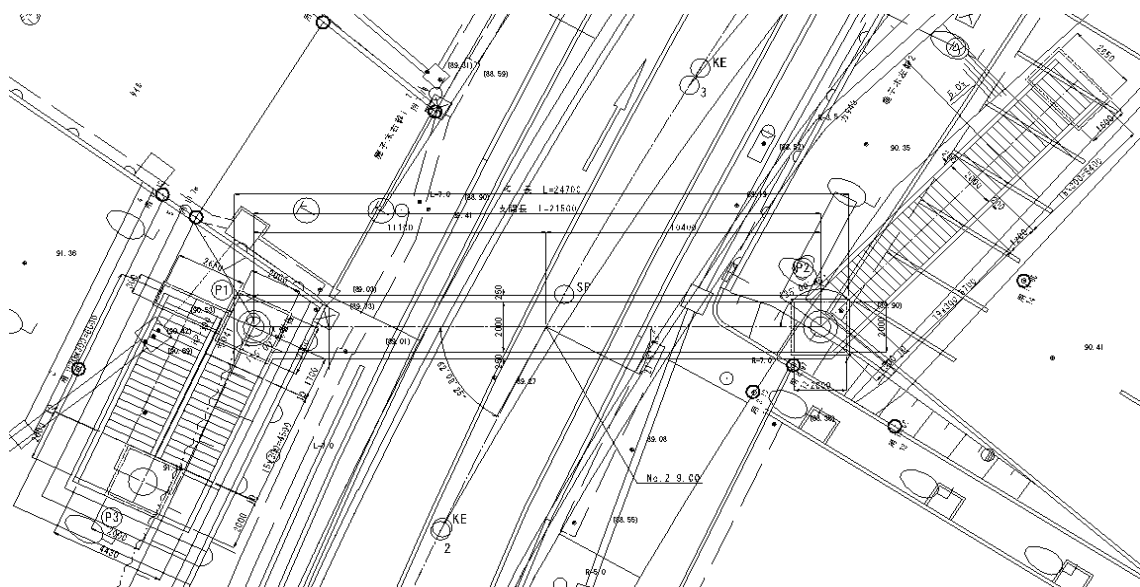
用途	<b>新設歩道橋基礎</b>	<b>工事の特長</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・熊本市北部西梶尾地区国道3号線の道路改良工事にと もない、既設歩道橋が撤去されるため、歩道橋を新設する にあたり、当初、全旋回の場合打ち杭で発注された物件が、 狭隘な立地条件などからSTMPに設計変更された。</li> <li>・上杭上部にヤットコ管(φ216.3×6t、L=1.0m)を現場溶接 して、約1.8mのヤットコ打ちを行った。</li> <li>・カプラの完全な締込みを確認するため、鋼管ネジ先端か ら133mm(カプラ寸法の1/2)の位置にマーキングし、鋼管 接続時に目視確認を行った。</li> <li>・設計杭長より0.5m長くなるように延長した上杭を使用し、 杭頭処理時に切断することで、杭天端高の精度を容易に 確保可能とした。</li> <li>・鋼管とパッカーの間にホースが挟まると、ホースおよび パッカーを損傷する恐れがあるため、パッカーの急激な 減圧による浮き上がりや引抜き時のホースのたるみには 注意が必要である。</li> <li>・杭径(グラウト径)の確保には、土質にあった削孔方式の 選定により、鋼管外周スライムの確実な排土が必要である。</li> </ul>
工事名	熊本西梶尾地区改良外一連工事	
工事場所	熊本県熊本市西梶尾町地内	
発注者	国土交通省 九州地方整備局 熊本河川国道事務所	
施工時期	平成20年8月～平成20年9月	
杭形状	P1 直杭 22.5m×4本 P3 直杭 16.5m×4本	
杭延長	156.0m	
鋼管仕様	STKT590 φ216.3×12.0t (設計:STK540 φ216.3×12.0t)	
標準鋼管長	3.0m	
削孔方式	ダウンザホールハンマ二重管 乾式削孔方式(拡径ビット:SMB-G)	
削孔機	クローラタイプ(SM400)ノーマルブーム	
空頭制限	なし	
上層地盤	シルト	
定着地盤	礫混じり砂	

概要図

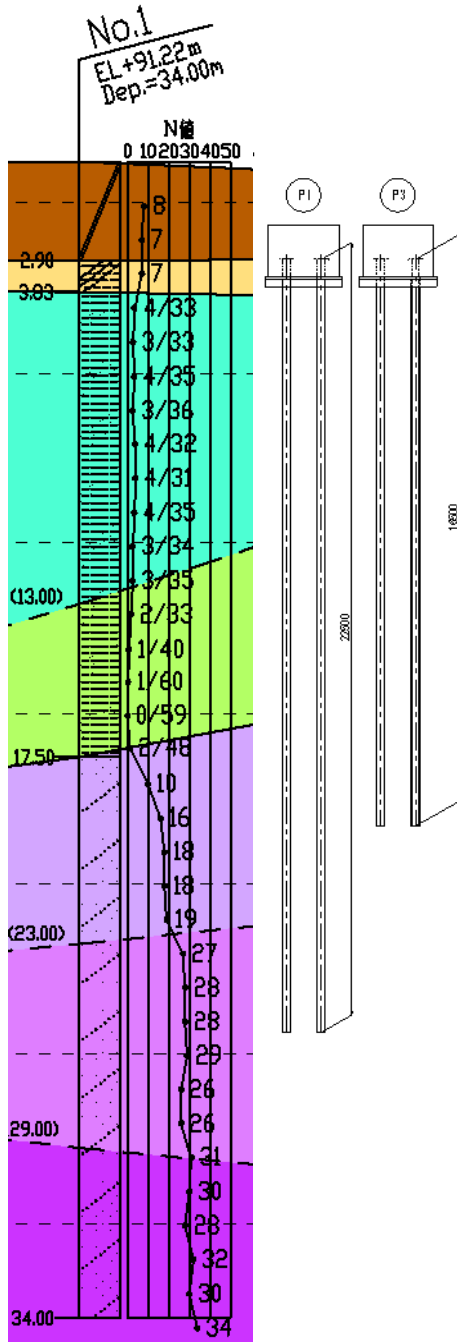
側面図



平面図



土質資料



調査地の地質層序

時代	地層名	記号	備考	N 値
現代	盛土	b	火山灰質粘性土。赤ボク・黒ボクの混合土で若干の砂・炭混り。含水・粘性は中位。	7~8 (7)
新生代・第四紀 更新世	ローム	lm	赤ボク。均質で含水・粘性は中位。若干の細砂やφ2mm前後の細礫を混入。N=1は除く。	[1] 6~7 (6)
	Aso-4 風化層	W-A4 (1)	Aso-4火砕流堆積物の風化層(灰土)。腐植物・砂・礫(風化軽石)を含む。No.1孔の0L-13.00m付近まで分布。	3~4 (3)
		W-A4 (2)	Aso-4火砕流堆積物の風化層(灰土)。No.1孔の13.00m以深とNo.2孔に分布。上位の(1)層より軟質。	0~2 (1)
	Aso-4	A4 (1)	Aso-4火砕流堆積物の非溶結部。No.1孔の17.50~23.00m、No.2孔の11.00~19.00mに分布。N=2は除く。	[2] 10~19 (16)
		A4 (2)	Aso-4火砕流堆積物の非溶結部。No.1孔の23.00~29.00m、No.2孔の19.00~31.00mに分布。(1)層より締まっている。	17~32 (25)
		A4 (3)	Aso-4火砕流堆積物の非溶結部。No.1孔の29.00m以深、No.2孔の32.00m以深に分布。相対密度は「密な」状態。	26~34 (30)



施工状況写真



施工状況写真



施工状況



施工状況



ヤットコ管 (φ216、L=1.0m)



ヤットコ管溶接状況



鋼管ネジ部マーキング状況



カプラ締め込み状況



鋼管吊込み状況



削孔ツールズ(タウンザナー&ハンマ、SMB-G)