

性能評価

「防護柵の設置基準・同解説」(H20.1)の性能規定に基づいた実車衝突実験を実施し、車両の逸脱防止性能・乗員の安全性・車両の誘導性などの必要な性能を有することを確認しました。



小型車衝突実験



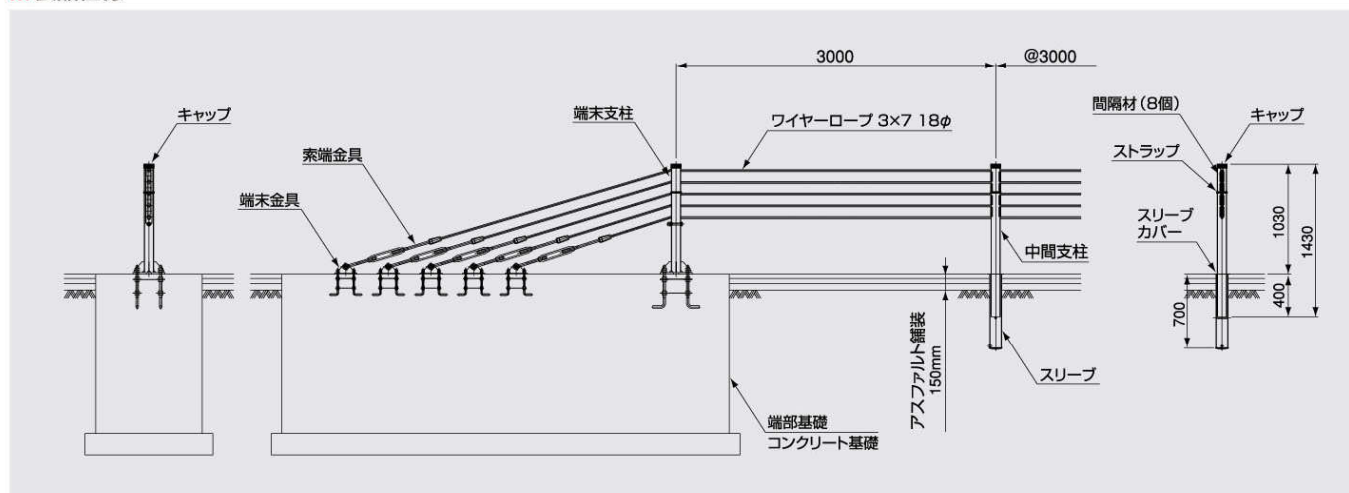
大型車衝突実験

車両用防護柵性能確認試験実施証書



依頼者 独立行政法人土木研究所寒地土木研究所
 防護柵の名称 ワイヤロープ式防護柵
 防護柵構造 別紙-1：防護柵構造図「試験番号：土研七街B:11-09(試験1), A:11-10(試験2)」による
 注) 防護柵構造図は、鋼製防護柵協会 (JFE 建材株式会社、神鋼建材工業株式会社、東京製鋼株式会社、日鐵住金建材株式会社) 作成

製品仕様



部材	材質・規格	表面処理
ワイヤロープ	JIS G 3525「ワイヤロープ」に準拠 3×7 G/O φ18mm、保証破断荷重160kN以上	素線に対し亜鉛めっきを施し、その付着量は300g/m ² 以上
端末金具	JIS G 3101「一般構造用圧延鋼材」SS400	
端末支柱	JIS G 3444「一般構造用炭素鋼鋼管」STK400 JIS G 3101「一般構造用圧延鋼材」SS400	
中間支柱	JIS G 3444「一般構造用炭素鋼鋼管」STK400	
スリーブ	JIS G 3444「一般構造用炭素鋼鋼管」STK400	

※本カタログに記載された仕様やその他の内容は、品質・性能向上等のため予告なしに変更することがありますので、あらかじめご了承ください。

JFE 建材 株式会社

道路プロジェクト営業部
 〒103-0012
 東京都中央区日本橋堀留町1丁目10番15号 JI日本橋ビル
 TEL 03-5644-5630 / FAX 03-5644-1234
 URL <http://www.jfe-kenzai.co.jp/>

中央分離帯用

ワイヤロープ式防護柵



対向車線への車両の飛び出しを抑止、 道路の安全性を大幅に向上します。

中央分離帯用ワイヤーロープ式防護柵は、郊外の2車線道路で車両の飛び出しによる正面衝突事故抑止対策として、鋼製防護柵協会（JFE建材、神鋼建材工業、東京製綱、日鐵住金建材）と独立行政法人土木研究所寒地土木研究所との共同研究により開発されました。

省スペースで設置することができ、耐衝撃性に優れ、短時間で復旧などの特長を有しています。

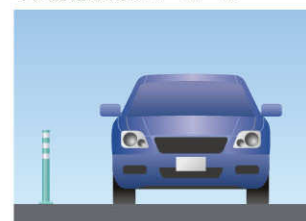
省スペースで設置が可能

現在、2車線道路の中央分離帯に一般的に用いられているラバーポールは、車両の突破を防止する機能はありません。中央分離帯用ワイヤーロープ式防護柵は安全性に優れ、また支柱径が細いため省スペースでの設置が可能です。

中央分離帯用
ワイヤーロープ式防護柵



中央分離帯用ラバーポール



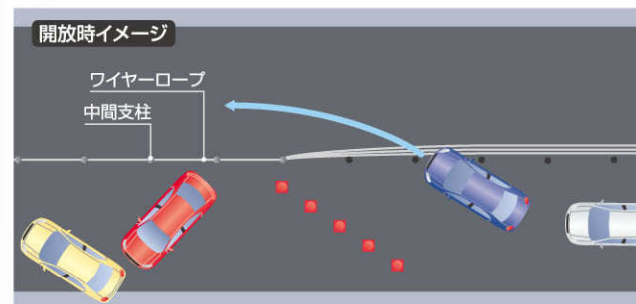
高い衝撃吸収能力

車両が衝突した際に中間支柱が変形して倒れ、車両をワイヤーロープで受け止めて衝撃を緩和し、安全に誘導する構造になっています。ワイヤーロープ式防護柵は、衝突時の乗員安全性を確保する高い衝撃吸収能力を有しています。



中央分離帯開口部の確保が容易

事故等により車線がふさがれた場合、ワイヤーロープを緩めて中間支柱を取り外し、片側交互通行にすることで交通を確保することができます。早期に交通を開放することにより渋滞の緩和、追突事故の抑止等の効果が期待されます。



短時間で復旧工事が完了

中間支柱はスリーブ構造を採用しており、破損した場合、支柱を抜き取り新しいものと交換してワイヤーロープを調整することで工事が完了します。従来時間を要していた復旧を短時間で完了することができます。



施工手順



1 アスファルトをコア抜きし、エアーストライカーによりスリーブを打込みます。



2 端末支柱、端末金具をアンカーボルトにより固定します。



3 端末支柱用間隔材にワイヤーロープを通し、端末支柱の溝にストラップと共にセットします。



4 索端金具、ターンバックルを取り付け、ジョーボルトで端末金具に固定します。



5 スリーブに中間支柱を挿入し、スリーブカバーをセットします。



6 ワイヤーロープ、間隔材、ストラップをセットし、キャップを取り付けます。



7 ワイヤーロープを仮緊張します。



8 余分なワイヤーロープをカットし、索端金具を装着、端末金具に固定します。



9 ターンバックルにより張力の調整を行い終了です。

