

平成27年度下期 主要工事実績



大西北1中橋脚/愛知県
中部地方整備局(愛知国道事務所)

本工事は、名古屋市周辺の10km圏内に位置する名古屋環状2号線の鋼製橋脚工事です。当環状道路は国道302号と名二環(名古屋第2環状自動車道)が立体的に平行した構造となっており、名古屋都心部に集中する交通渋滞の緩和が期待されます。施工においては市街地であり、交通量の多い国道302号と並行しているため、夜間の交通規制や周辺環境には特に注意を払った現場でした。



高須賀第2高架橋その1/茨城県
関東地方整備局(常総国道事務所)

圏央道は東京都心から半径およそ40~60kmの位置に計画された延長300kmの高規格幹線道路です。本橋は、茨城県内坂東IC~つくば中央IC間、つくば市内にある高須賀高架橋3橋の内、中間部に位置する橋長248mの6径間連続少数版桁橋です。
市道上と鋭角に交差する立地であったため、道路規制日数を極力減らすよう工夫した現場でした。



徳益高架橋P46-P53/福岡県
九州地方整備局(福岡国道事務所)

有明海沿岸道路は、福岡県大牟田市から佐賀県鹿島市にかけての交通渋滞緩和と交通安全確保を目的として整備が進む国道208号線であり、本橋は、柳川市内に位置する橋長302.7mの鋼7径間連続非合成版桁橋です。工事の特色は、県道772号の上り線・下り線に挟まれた狭小ヤード内および、県道と直交する交差点が2箇所ある立地条件でしたので、施工では夜間交通規制において、一般交通と近隣住民への配慮を重視した現場でした。



鍋田ふ頭3号橋/愛知県
名古屋港管理組合

本橋は、愛知県弥富市鍋田ふ頭から県道名古屋西港線(終点)にかけての物流の円滑化と渋滞緩和を目的として計画された道路の一部であり、橋梁形式は、2径間連続鋼床版桁橋で、架設重量は1,314tです。
施工方法は、橋梁上を高圧線が横断している為、A1-P1間は送出し横取り工法、P1-A2間は回転横取工法で架設を行いました。
近接道路を、鍋田ふ頭へ向かう大型トレーラーが頻りに往来するため、交通管理、道路への飛散物対策には特に注意が必要な現場でした。



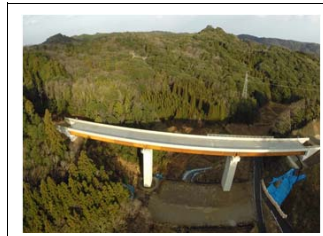
24号橋/長野県
中部地方整備局(飯田国道事務所)

24号橋は、長野県飯田市と静岡県浜松市を約100kmで結ぶ三遠南信自動車道の一部であり、橋長170mの4径間連続非合成少数版桁橋です。
現場施工は、国道・県道・市道の3路線が横断している狭小ヤードであり、刻々と変化する現場条件に対応するため、綿密な作業計画を立案して工事を進めました。また、作業環境が地上20mを超える高所作業であったことから、「墜落災害の撲滅」を目標に安全管理における各種提案や様々な工夫を実践したことにより、



柳橋高架橋その1/茨城県
関東地方整備局(常総国道事務所)

本橋は、茨城県つくば市に架かる圏央道の1期線で、柳橋高架橋の全23径間の内、14径間を占める鋼7+7径間連続少数版桁橋です。施工内容は全長581m、鋼重1,175tの架設・床版工事です。施工場所は、大小7本の市道を跨いでおり、地元対策や交通規制に配慮しました。また、工期の短縮対策に計画から工夫を行いました。約1年間の施工でしたが、無事故無災害で無事完了しました。



朝山第1高架橋/島根県
中国地方整備局

本橋は、島根県を東西に連絡する唯一の主要幹線道路一般国道9号線の代替路線として計画された都市計画道路出雲仁摩線約L=37kmの内区間延長L=9kmの多伎朝山道路に架かる橋長126mの鋼3径間連続版桁橋です。大田市朝山町地内に位置し施工内容は鋼重213tの架設、床版工事です。橋脚の高さが20m以上と高所作業のため特に墜落、転落災害防止に重点を置き施工しました。又、日本海特有の気候により冬場の施工は天候に左右されましたが、無事故、無災害で工事



高浜立体上部工事/愛知県
愛知県

本工事は衣浦大橋を通る一般国道247号及びこれに合流する一般国道419号における慢性的な交通渋滞の緩和を目的とした道路立体化事業です。本橋は橋長386mの鋼5径間連続鋼床版桁橋で交差点を跨ぐため、交差点上は送り出し工法、その他はクレーンベント工法で架設を行いました。道路に近接し夜間規制を伴う工事であり、特に道路への飛散物防止対策には十分注意した現場でした。