

平井大橋長寿命化工事

*1 関西支社関西工事・計画部関西工事グループ現場所長

*2 工事本部橋梁工事部橋梁工事グループ現場所長

*3 営業本部橋梁営業部担当部長

*4 計画本部計画部計画第1グループ

依田 伸 洋*1
Nobuhiro YODA豊嶋 透*2
Tohru TOYOSIMA依田 道 拓*3
Michihiro YODA渡邊 裕 斗*4
Hiroto WATANABE

1. 工事概要

平井大橋は江戸川区平井から葛飾区西新小岩に位置する、主要地方道御徒町小岩線（第315号）蔵前橋通りのうち、荒川（橋長：483.9m）、中川（橋長：132.1m）に架橋されている橋梁である。

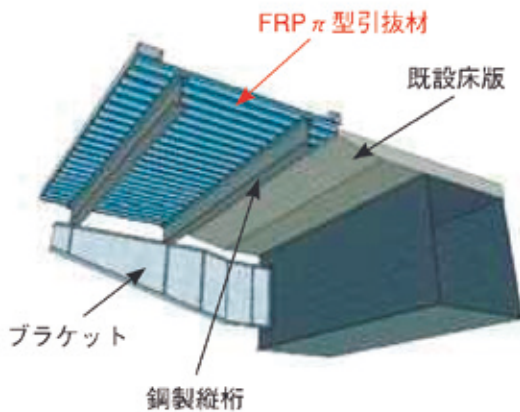


図-1 FRP床版構造概要

当該橋梁は自動車の通行にとっても重要な橋梁ではあるが、近隣住民にとっては通勤時に主に自転車で新小岩駅、又は平井駅へ通勤するための重要な橋梁であり、特に朝夕の通勤時間帯の自転車や歩行者の交通量が非常に多い橋梁である。本工事の目的は、前述の状況を踏まえて新設の車両用防護柵の設置を行うことである。また、車両用防護柵を設置したうえで、歩道の有効幅員を3.0m確保するため、当社製品であるFRP床版を使用した歩道拡幅も実施している。

2. 現状と今後の予定

当社は平成30年度に、平井大橋長寿命化工事（その1）において、中川上の上下流部の歩道床版拡幅工事を行い、令和2年度には（その2）工事で荒川上の下流側の歩道拡幅を延長L=155.9mまで施工完了した。さらに令和3年度には（その3）工事を受注し、引き続き荒川下流側の歩道拡幅をL=172.0m延長する予定である。

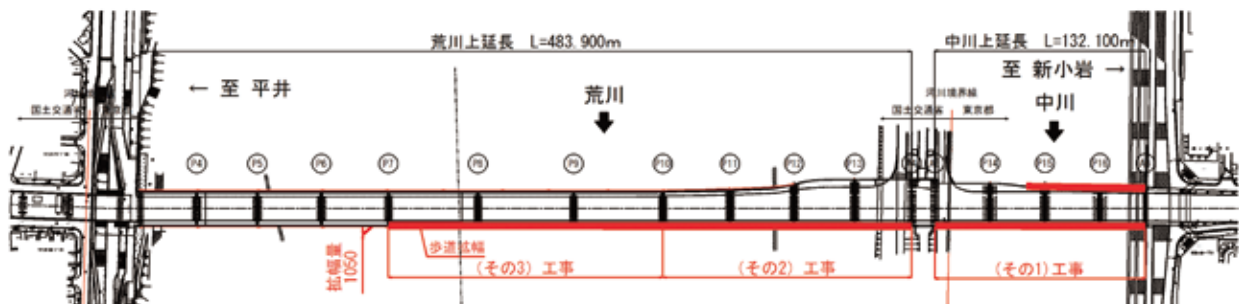


図-2 平井大橋平面図



写真-1 (その2) 工事 夜間施工状況

施工に関しては、夜間は下流側の歩道帯通行止め、昼間は歩道の幅員を部分的に狭めて歩行者や自転車の通行を確保している。本工事は今後も平井大橋の全ての歩道拡幅工事が完了するまで長期に渡り継続されるため、近隣住民の皆様への工事に関するご理解を得るべく努力するとともに、東京都第五建設事務所の監督職員の皆様のご指導を仰ぎながら今後も施工を継続していきたいと考えている。

2022.1.6 受付

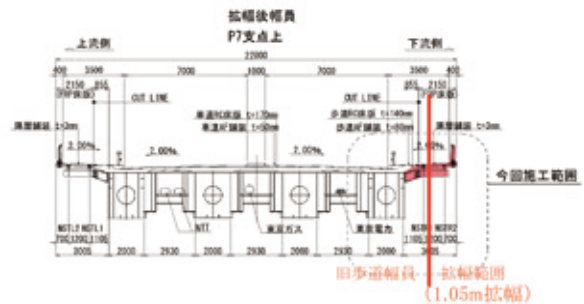
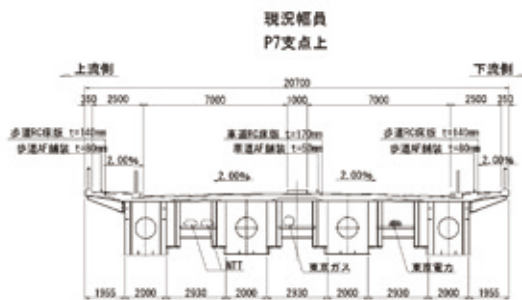


図-3 (その3) 工事の拡幅前後の断面図



写真-2 (その1) 工事 橋面 (施工前)



写真-5 (その1) 工事 橋面 (施工完了)



写真-3 (その2) 工事 橋面 (施工前)



写真-6 (その2) 工事 橋面 (施工完了)



写真-4 (その2) 工事 歩道床版下面 (施工前)



写真-7 (その2) 工事 歩道床版下面 (施工完了)

平成29年度 社会資本整備総合交付金（広域連携）工事

箕作飯山線の道路工事は、2011年3月12日に発生した長野県北部地震により国道117号が被災し、通行止めとなったことから代替道路機能の確保と災害に強い道路整備を目的として、県道である栄村箕作地区から野沢温泉村明石地区までの間を繋ぐための工事です。

本工事は、鋼2径間連続桁橋を送り出し工法により架設しました。工期中には千曲川増水などの外的要因に伴う関連工事の工程遅延に対し、架設工法の変更により工程回復を図り当初工期で無事施工完了しました。

今回施工した明石大橋が完成したことにより、箕作飯山線が全線整備完了となりました。

令和2年11月の開通式には小雪が舞う中、県知事を始め多くの地元住民の方が出席され渡り初めがとり行われました。両村をつなぐ新たな道が同盟会発足から60年目の節目の年に開通し、今後の地域振興と活性化が期待されます。

(野村 洋)

曾江谷大橋 緊急地方道路整備工事

徳島県の主要地方道路鳴門池田線に架かる曾江谷大橋は、曾江谷川を渡河する4径間連続非合成鋼桁橋の橋梁です。渇水期にトラッククレーンベント工法にて施工いたしました。

主要地方道路鳴門池田線は第2次緊急輸送道路に指定されていますが、幅員狭小で線形不良であるために通行に支障をきたしており、また近隣に小中学校が存在し通学路であるにもかかわらず歩道が存在しないなど、交通安全上の問題が生じておりました。曾江谷大橋は当問題の解消のため共進地区から新町地区をつなぐバイパス整備事業の一環として架設されました。

問題を解消し地域医療の命の道として機能するだけでなく、町の西部と東部をつなぐ道として地域の発展に寄与することが期待されています。

(永野 晃生)

米坂線越後片貝・越後下関間鷹ノ巣Bo新設他

鷹ノ巣道路は、関川村下川口～片貝を結ぶ新潟山形南部連結道路の一部を構成する延長約5.0kmの道路です。並行する国道113号は落石や雪崩発生、交通事故の危険性があり、整備によって災害に強く安全で安心な道路ネットワークの確保等が期待されます。

本橋は、米坂線を跨ぐ鋼3径間連続2主桁橋（R=400m）で、1径間をトラッククレーンベント工法により架設し、残りの2径間を送り出し工法により架設しました。また、送り出しの2径間の中間橋脚は米坂線を挟んで2柱の分かれており、上部工は横梁構造のため、横梁部は先行して、縦取り+トラッククレーン相吊り工法にて架設し、2径間送り出し後、各径間に分割して降下機により桁降下を行いました。曲線桁の中央径間落とし込みでの架設でしたが精度よく架設出来、グレーチング床版設置までの工事を無事完了することが出来ました。

(島田 佳久)

奥羽本線白沢こ線橋架設

本事業は既設白沢こ線橋の竣工後50年経過による老朽化に伴い、大規模地震に対する安全性向上及び主要幹線道路としての機能確保を目的とした道路橋の架け替え工事です。

本工事は事業の内、新設橋梁における上部工架設工事であり、送出し工法により架設を行いました。桁形式は3主桁の鋼単純非合成箱桁で曲線を有する桁でありましたが、単径間であることから終点側ヤードにて桁組立後に直線送出しにより架設を行いました。

工事期間中は無事故・無災害で無事に竣工し、令和4年3月に国道の切り替えが行われ開通されました。また、今後は既設白沢橋梁の撤去及び周辺の道路工事が行われる予定の工事です。

本工事にあたりご指導いただきました発注者及び元請け者、関係者の方々に深く感謝を申し上げます。

(島田 佳久)