



⑱神戸ジャンクション工事

神戸ジャンクションにおいて、山陽自動車道との接続部分の工事を行うために中国自動車道本線の下り線を一時的に外側に切り替える準備をしています。写真の赤色破線は、中国道下り線の本線迂回道路における中心線を示しています。今後も本線交通規制を行いながらの施工を予定しています。

⑫生野中工事（工事用道路）

新名神高速道路の工事を行うために必要となる取り付け道路の整備や高速道路本線箇所の土を切り出す工事を行っています。写真は神戸市北区道場町の山を掘削して、本線の下に構築されるカルバートボックスを施工している状況です。

⑪武庫川橋工事

二級河川武庫川を横断する橋梁工事です。現在、4基ある橋脚の柱部分を施工しており、高さ約80mまで柱を立ち上げていきます。写真の奥側に見える橋脚部においては、竹割り型土留め工法を採用しており、自然環境や景観に与える影響を最小限に抑えています。

⑨川下川橋工事

川下川ダムの下流部に構築している橋長300mの橋梁です。現在、最も高い橋脚から両側にそれぞれ約60m程度張り出しをして橋桁を施工しており、今後は最長110mまで張り出す予定です。今年の冬期には橋梁の橋桁を全て繋げてダンプ運搬路として使用する予定です。

⑤猪瀨工事（工事用道路）

新名神高速道路の工事用道路として使用する予定の県道切畑猪名川線の拡幅工事や河川改修工事を行っています。写真の橋脚は、県道切畑猪名川線に隣接しているため先行施工をしている新名神高速道路の本線橋です。

③六石山T.N工事

新名神高速道路の工事を行うための取り付け道路を整備しています。写真は、六石山の東側を流れる猪名川を横断する橋梁を施工している状況です。既に工事着手されている県道川西インター線の工事と調整を行い、住環境に配慮しながら、着手していく予定です。

地元の皆様のご協力をいただきながら工事を進めています。

新名神高速道路 現場の声（第4回）

～ 武庫川橋工事 現場代理人 嶋田氏と神戸東工事長 吉川へのインタビュー ～

第4回の『新名神高速道路 現場の声』。今回は、「武庫川橋工事」現場代理人の嶋田氏と、NE XCO 西日本 新名神兵庫事務所 神戸東工事区 工事長の吉川に武庫川橋工事の状況などについてお聞きします。

Q：武庫川橋工事の内容と現在の状況を教えてください。

(吉川) 本工事は、神戸市北区道場町に位置し、二級河川武庫川、一般県道切畑道場線を跨ぎ、武庫川上流浄化センターの北部を通過する「武庫川橋」を構築する本線工事です。武庫川橋は、橋長442.2mの橋桁と4基の橋脚を構築する5径間のコンクリート橋です。武庫川河川内には、高速道路の路面の高さが地上から約8.5mとなる橋脚を施工する計画で、今年の4月には、橋脚基礎部等の施工を終えています。現在は、全4橋脚において基礎部や柱部分の工事に着手しています。



(嶋田) 現場着手に際しましては、地元の方々へ工事説明をさせて頂き、工事へのご理解ご協力を頂き、計画通り昨年秋から武庫川河川内の橋脚の施工を開始し、現在は全橋脚、本格的に現場施工中です。工事完成までの約3年半の間、近隣住民の皆様のご意見等をお伺いしながら、工事によるご迷惑が最小限となるよう工事を進めていきたいと考えています。

Q：武庫川橋工事で気をつけているところ、難しいところは？

(吉川) 本工事のような大規模な高速道路工事は、多くの資機材やコンクリート等の材料を運搬して工事を行うことになります。まずは、事業にご理解いただいた沿線住民の皆様へ十分な説明を行いながら、工事を進めていきたいと考えています。

(嶋田) 本工事でもっとも留意すべき点は、第三者災害の防止、資機材運搬ルートにおける規制速度等交通ルールの順守、高所作業での安全確保であると強く認識しております。このことを踏まえ「沿線住民の方々への十分な配慮と無事故・無災害」を目標として掲げ、施工業者全員で意識の統一を図ります。特に一般の方が通行される場所では、地元車輛を最優先にして、安全な工事車輛の運行管理に努めます。

また、武庫川橋は、橋梁上部工に世界で2番目の事例となるエクストラードズドバタフライウェブ箱桁を採用しています。これは、建設コストの縮減や工程短縮が図れることから新たに採用された工法ですが、施工実績が少ないことから、難しい局面もでてくるかと思えます。上部工の施工については、平成25年春頃からの着手を予定しておりますので、その際には安全第一を念頭に現場を管理していきたいと思っております。

Q：エクストラードズドバタフライウェブ箱桁とは？

(吉川) 建設コストの縮減や工程短縮の点で有利となることからNE XCOと三井住友建設(株)で共同開発をした新技術を現場に採用したものになります。具体的には、バタフライ（蝶）型の高強度薄型コンクリートパネル製品を工場で作成し、現場に運搬してきた後、橋梁箱桁の桁部分に連続して並べていく工法です。橋梁主桁部の重量を約10%程度軽減させることができます。また、橋梁軽量化に伴い、上部工の張り出し施工の長さを通常よりも大きくとることが出来ますので、工程を短縮することもできます。コンクリートパネルは工場で作成して現場に持ち込むこととなりますので、持ち込み時や施工時にパネルが破損しないよう密な施工管理を行っていく予定です。

Q：武庫川橋工事の独自の取組はありますか？

(嶋田) この工事ではバタフライウェブの採用の他に橋梁下部工の柱部にSPER工法という工法を取り入れて施工を行っております。これは、あらかじめ鉄筋を埋め込んだ半円状の部材を工場で作成し、現場に搬入後、橋梁下部工の鉛直方向鉄筋に上から被せ、外壁と内壁の間にコンクリートを充填させて連結する工法であり、1回の施工でリング状の部材を3段積み上げることができ、大幅な工程短縮が出来ます。また、通常の橋梁下部工施工と比べて、高所での足場作業が少なく、より安全であり、木製型枠を使用しないことで地球環境にも配慮した工法になります。



この他、様々な取り組みを行う予定にしていますが、最終的には無事故、無災害で工事を完成できることが、この工事に携わる者の使命と考え、職員、作業員全員が気持ちを合わせて努力して参ります。今後も、多方面の方々のご指導、ご鞭撻をいただき頑張っていきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

