



▲ とよた 豊田アローズブリッジ

所在地：愛知県豊田市
 形式：4径間連続波形鋼板ウェブPC・鋼複合斜張橋
 橋長：820.0 m
 支間割：173.4+2@235.0+173.4 m
 発注先：日本道路公団中部支社
 完工：2005年3月

特色：本橋は、橋脚着工から閉合まで22ヶ月という急速施工、主塔分岐部の油圧クラッキング足場、主桁張出しブロック長L=8 mで能力1 500 tmの超大型移動作業車によるプレハブセル架設など多くの施工的特徴を有する。構造的には、世界初の波形鋼板ウェブ斜張橋であること、水滴をイメージした形状のコンクリート製主塔が国内最高（109 m）高さを有し、主桁は全幅43.8 mを中央部の一面斜材で支持する構造となっている点などが特徴である。（本文p.48参照）

▶ ふじかわ 第二東名富士川橋

所在地：静岡県庵原郡富士川町～富士宮市
 形式：鋼・コンクリート複合アーチ橋
 アーチ部材：鉄筋コンクリート固定アーチ
 補剛桁：PC床版鋼2主桁
 橋長：365.0 m（上り線）、
 381.0 m（下り線）
 支間割：265.0 m
 （アーチスパン：上下線共通）
 有効幅員：16.5 m
 鋼重：1 875 t（上下線）
 （当社製作分1 875 t）
 施主：日本道路公団静岡建設局
 発注先：大成・フジタ・ピーエス三菱
 第二東名高速道路富士川橋（その2）
 工事共同企業体
 完工：2005年3月



特色：本橋は、一級河川富士川河口より約7 km上流に架かる橋梁である。形式は、高速道路の路面を支える補剛桁を鋼2主桁形式、アーチ本体を鉄筋コンクリート固定アーチ形式とした我が国初の鋼・コンクリート複合アーチであり、そのスパン265.0 mは日本最大である。補剛桁は、隣接するトンネル内において全断面現場溶接継手により連結し、送り出し工法で架設した。（2004年土木学会田中賞受賞）



▲ ^{たいわん}台湾新幹線 C250工区No.13(シリーズ)橋梁

所在地：台湾 台中縣烏日郷

形式：3径間連続下路トラス橋

橋長：410.0 m

支間割：150.0+120.0+140.0 m

有効幅員：10.5～15.9 m

鋼重：26 803 t (当社製作分26 803 t)

施主：台湾高速鉄路有限公司

発注先：Hochtief, Ballast Nedam, Pan Asia JV

完工：2004年6月

特色：本橋は、2006年秋に開通が予定されている台湾新幹線のほぼ中間に位置する新台中駅の南側に隣接する鋼トラス橋である。新幹線の車両基地への引き込み線があるため、並列に3連のトラス橋が建設された。2002年5月に受注し、2年1ヶ月間で製作・架設、床版工事を完了した。架設は河川、国道、高速道路が交差する複雑な架設条件のため、最大張出し長120 mの送り出し工法により行われた。



◀ ^{すみうら}角の浦大橋

所在地：徳島県三好郡三加茂町

形式：単純ローゼ橋2連、
2径間連続箱桁橋2連

橋長：445.0 m

支間割：36.4+73.3+2@110.0+68.6
+41.1 m

有効幅員：13.5 m

鋼重：2 690 t (当社製作分436 t)

発注先：徳島県

完工：2005年3月

特色：本橋は、既存の「角の浦潜水橋」が大
雨時の増水による水没や治水上、防護
柵の設置がなされていないことによる
転落事故の多発により、下流側に新し
く建設されたものである。主径間のロ
ーゼ橋はこの地域のランドマークとな
っている。

しおつぽ
▶ 塩坪橋

所在地：福島県耶麻郡高郷村
形式：2径間連続鋼・PC混合桁橋
橋長：119.4 m
支間割：75.7+42.3 m
有効幅員：11.0~8.0 m
鋼重：231 t (当社製作分231 t)
発注先：福島県
完工：2005年2月
特色：本橋は、支間割が約2：1とアンバランスなため、短支間側にPC桁、長支間側に比較的軽量の鋼桁を採用しバランスを図った混合橋である。鋼桁部はPC桁部を先行架設した後、PC桁側の橋台部で地組立てを行い、PC桁上を送り出し架設した。



あきがわ
▶ 秋川高架橋

所在地：東京都あきる野市
形式：5径間連続鋼床版箱桁2連
橋長：228.0 m (上り線), 190.7 m (下り線)
支間割：37.3+2@63.0+31.5+31.5 m
有効幅員：9.75 m (標準部)
鋼重：3 054 t (当社製作分1 832 t)
発注先：国土交通省関東地方整備局
完工：2005年2月
特色：本橋は、圏央道事業の一部である。架設はトラッククレーンベント工法にて行ったが、地下埋設物(古墳)の関係で、当初予定していたベント位置を変更して架設を行った。また、化粧板として、鋼板で製作したパネルを桁下全面に設置した。

▶ つつじ吊橋

所在地：栃木県那須郡那須町
形式：無補剛吊橋
橋長：130.6 m
支間割：130.0 m
有効幅員：1.5 m
鋼重：45 t (当社製作分45 t)
発注先：栃木県林務部
完工：2004年10月
特色：本橋は、橋台側の耐風支索を橋軸直角方向に対して斜め方向(耐風索と耐風支索が三角形のトラスを構成)に配置した構造である。また、床版については、部分開床構造(グレーチング)を採用している。



なすくろばね ▶ 那須黒羽大橋

所在地：栃木県那須郡那須町

形式：5径間連続非合成I桁橋

橋長：182.5 m

支間割：5@36.2 m

有効幅員：11.5 m

鋼重：376 t (当社製作分376 t)

発注先：栃木県

完工：2005年3月

特色：本橋は、栃木県那須郡の一般国道294号に位置し、一級河川的那珂川に架けられたものである。主桁は非合成鋼5主桁であり、ライフサイクルコスト低減の一策として、主要鋼材に耐候性鋼材が使用されている。架設は、トラッククレーンベント工法により行われた。



◀ KJ141工区(1) 上部・橋脚工事(その2)

所在地：神奈川県川崎市

形式：単純合成I桁橋2連(上下線)、
3径間連続非合成鋼箱桁橋(上下線)

橋長：31.1 m, 24.0 m, 144.0 m

支間割：30.2 m, 23.3 m, 43.3+55.0+42.6 m

有効幅員：8.5 m

鋼重：1 334 t (当社製作分801 t)

発注先：首都高速道路公団

完工：2005年3月

特色：本橋は、高速川崎縦貫線に位置する橋長約199 m(5径間の上下線)の道路橋である。形式は単純合成I桁橋と3径間連続非合成箱桁橋の2種類であり、3径間連続非合成箱桁橋については中間橋脚と剛結構造となっている。また、起点側支点上の横梁において上下線の主桁4本を連結する構造となっている。

▶ 東京国際空港 第2旅客ターミナルビル 2階出発階

所在地：東京都大田区羽田空港 東京国際空港内

形式：5径間連続非合成ラーメン橋、
3径間連続非合成ラーメン橋

橋長：114.2 m (5径間側), 72.0 m (3径間側)

支間割：18.2+3@24.0+22.6 m (5径間側)、
24.0+24.0+22.5 m (3径間側)

有効幅員：16.0 m (5, 3径間共)

鋼重：582 t (当社製作分406 t)

発注先：国土交通省関東地方整備局

完工：2004年2月

特色：本橋は、羽田第2旅客ターミナル地区の整備に伴い進められた事業の一つである。5径間および3径間連続の非合成ラーメン橋であり、トラッククレーンベント工法にて架設が行われた。工期短縮と経済性および将来的なライフサイクルコストを考慮して、床版には鋼・コンクリート合成床版(SCデッキ)を採用している。



ぬれいし
▶ 濡石橋

所在地：福島県安達郡安達町

形式：複合ラーメン合成I桁橋

橋長：25.6 m

支間割：22.6 m

有効幅員：12.8 m

鋼重：51 t (当社製作分51 t)

発注先：福島県

完工：2005年2月

特色：本橋は、国内でも事例の少ない複合ラーメン橋であり、福島県においては初の構造形式である。また、耐候性鋼材を用いた橋梁であり、外桁のみを錆安定化処理を施した初期景観にも考慮した橋梁となっている。隅角部の構造には、孔明け鋼板ジベルを用いて応力伝達を行っている。



ふりゅう
◀ 富立大橋

所在地：富山県中新川郡立山町～富山市

形式：7径間連続非合成板桁橋

橋長：360.3 m

支間割：7@51.3 m

有効幅員：11.0 m (暫定)

鋼重：1 149 t (当社製作分1 149 t)

発注先：富山県

完工：2004年12月

特色：北アルプス立山山麓から流れ落ちる日本屈指の急流河川の常願寺川に架かる富立大橋は、立山町中心部と富山市街を結ぶ幹線道路にある。本橋の開通により、周辺道路の朝夕の通勤時間帯における慢性的な渋滞が緩和された。



はるとよ
▲ 晴豊1号橋

所在地：東京都中央区晴海～江東区豊洲

形式：5径間連続鋼床版箱桁

橋長：580.2 m

支間割：83.8+125.0+160.0+125.0+83.6 m

有効幅員：4.75～21.8 m

鋼重：5 554 t (当社製作分1 982 t)

発注先：東京都

完工：2004年11月

特色：本橋は、東京都晴海通りの延伸部に位置し、都心部と臨海副都心とを直結させることなどを目的に建設された。架設は、地組立てした大ブロックを海上輸送にて架設地点まで運搬し、フローティングクレーン（3 000 t吊級）による一括架設を合計4回行った。



◀ しまだ 下田立体橋

所在地：富山県高岡市
 形式：4径間連続2主I桁橋
 橋長：202.0 m
 支間割：47.0+57.0+54.0+42.2 m
 有効幅員：2@8.75 m
 鋼重：1 148 t (当社製作分1 148 t)
 発注先：国土交通省北陸地方整備局
 完工：2005年2月
 特色：本橋は、一般国道8号と主要地方道高岡環状線が交差する下田交差点に架かる橋梁である。形式は、4径間連続非合成2主I桁橋で、剛な横梁によって上下線が一体化されている。本橋には、鋼・コンクリート合成床版（SCデッキ）や機能分離支承などが採用されている。

▶ はらだ 原田高架橋

所在地：香川県丸亀市
 形式：7径間連続鋼床版箱桁ラーメン橋
 橋長：192.5 m
 支間割：33.8+16.0+18.0+16.0+46.0+21.0+41.8 m
 有効幅員：16.0 m
 鋼重：1 640 t (当社製作分656 t)
 発注先：国土交通省四国地方整備局
 完工：2004年11月
 特色：本橋は、四国の玄関口（瀬戸大橋）である坂出市と周辺の中核都市や観光都市を結ぶ道路の結末点に位置する高架橋である。本橋が位置する原田交差点は、交通渋滞を引き起こす要因となっていた。そこで、高架部に鋼製の直接基礎と上下部一体の立体ラーメン橋およびアプローチ部にテールアルメ工法を用いるなど、現地工期の大幅な短縮が可能となる急速施工立体交差工法を採用している。



◀ やかたばる 屋形原高架橋

所在地：福岡県福岡市
 形式：3径間連続鋼開断面箱桁橋2連、T型橋脚2基
 橋長：157.0 m
 支間割：44.3+57.0+54.3 m
 有効幅員：18.0 m
 鋼重：1 170 t (当社製作分698 t)
 発注先：福岡北九州高速道路公社
 完工：2005年3月
 特色：本橋は、福岡市の交通渋滞を緩和し、都市の均衡ある発展を促進するために計画された福岡高速5号線の高架橋である。建設費や管理費の縮減に効果のある鋼開断面箱桁構造、鋼・コンクリート合成床版（SCデッキ）および金属溶射を採用している。



のむら 野村跨線橋

所在地：富山県高岡市
 形式：単純プレビーム合成桁橋
 橋長：34.0 m
 支間割：33.0 m
 有効幅員：21.0 m
 鋼重：269 t (当社製作分269 t)
 発注先：富山県
 完工：2004年10月
 特色：本橋は、主要地方道高岡環状線の中で、JR北陸本線を跨ぐ跨線橋である。形式は単純プレビーム合成桁であり、桁は架設桁による送り出し工法および横取り工法によって全て夜間作業で架設した。JRとの立体交差化によって、交通流の飛躍的改善が期待されている。

やはた 八幡橋

所在地：和歌山県東牟婁郡串本町
 形式：単純プレビーム合成桁橋、2径間連続プレビーム合成桁橋
 橋長：107.2 m
 支間割：24.4 m, 2@40.5 m
 鋼重：296 t
 発注先：和歌山県
 完工：2004年12月
 特色：伊勢エビ漁獲量日本一の下田原漁港内に建設されたプレビーム橋である。桁は九州工場で製作し、最大部材を50 mの長さで地組し、台船で輸送した。架設は実作業能力300 tのフローティングクレーンにて行った。湾内は入り口が狭く、水深の浅いところがあったが、浚渫作業を行い、重機船・台船の搬入をスムーズに行った。



はなぬき 花貫跨線橋

所在地：茨城県日立市
 形式：単純プレビーム合成桁橋
 橋長：33.0 m
 支間割：31.6 m
 鋼重：133 t
 発注先：茨城県
 完工：2005年5月
 特色：本橋は、国道461号線の渋滞を緩和する目的により計画された道路である。JR常磐線を跨ぐため埋設型枠が採用され、列車に支障のない工法となっている。コンクリートの品質にも配慮し、剥落防止のためプレビーム桁の下フランジ、ウェブ、床版、および壁高欄のすべてのコンクリートに特殊網目状繊維を混入した。

ふくむろ 福室跨線橋

所在地：宮城県仙台市
 形式：3径間連続プレビーム合成桁橋2連
 橋長：210.0 m
 支間割：3@30.4 m, 36.9+40.0+39.2 m
 鋼重：1 691 t
 発注先：宮城県仙台市
 完工：2005年9月
 特色：本橋は、国道45号とJR仙石線の上を跨ぐ高架橋である。桁高を低くするため、プレビーム桁を採用している。プレビーム桁は、工場で作成され、トラッククレーンベント工法により架設した。橋下の道路、鉄道へのコンクリート剥落防止対策として床版、壁高欄に繊維補強コンクリートを使用した。(本文p.86参照)





◀ ^{きたばば}北馬場跨道橋

所在地：和歌山県橋本市

形式：上部工 ポストテンション方式
PC単純箱桁橋

下部工 ラーメン式橋台

橋長：38.0 m

発注先：国土交通省近畿地方整備局

完工：2004年9月

特色：本橋は、京奈和自動車道橋本道路を跨ぐPC箱桁跨道橋である。上下部一式の施工で、下部工は構造高15 mの直接基礎ラーメン橋台、上部工は場所打ち目地を有しないプレキャストセグメント構造を採用し、支柱式支保工上に配置し、一体化を行った。

▶ ^{しもかとう}下河東7号橋

所在地：山梨県中巨摩郡玉穂町

形式：3径間連続PC箱桁橋

橋長：151.0 m

支間割：48.7+52.0+48.7 m

発注先：山梨県

完工：2004年12月

特色：本橋は、山梨甲府盆地に計画されている新環状高規格計画道路の高架橋である。固定式支保工による分割施工を行った。中央径間部は、施工時も桁下の交通量が多く、かつ路面とのクリアランスが少ないため、一括解体式の特殊支保工を用いた。武田信玄ゆかりの甲府盆地西側、山梨医大に隣接したニュータウン計画地を貫くこの高架上を車両が通行する頃には、写真の風景は一新されモダンな街並みに変貌しているものと思われる。



▶ ^{たけだ}竹田第3工区PC桁工事

所在地：京都府京都市

形式：4径間連続PC箱桁橋

橋長：160.0 m

支間割：39.0+2@40.0+39.1 m

発注先：阪神高速道路公団京都建設部

完工：2005年3月

特色：本橋は、京都市内に初めて建設される都市高速道路の橋梁である。架橋場所は竹田の子守歌で有名な竹田地区であり、また最初に院政を開いた白河天皇陵の横でもある。さらに、その院政を実施した鳥羽離宮があった場所でもある。現在では、名神自動車道京都南インターが近接しており、架橋地点の両側は京都市内を南北に結ぶ大動脈の新堀川通りがある。このように都市部の交通の要となっているため、施工時は第三者災害防止に苦慮した現場であった。

くどう ▶ 具同高架橋

所在地：高知県中村市

形式：8径間連続PC中空床版橋

橋長：226.8 m

支間割：27.3+6@28.4+27.3 m

発注先：国土交通省四国地方整備局

完工：2005年3月

特色：本橋は、台風銀座の足摺岬にほど近い、日本最後の清流と言われる四万十川河口に位置する中村市に架設された高架橋である。最終的には、四国を一周する高速道路網の一部となり、中村市と宿毛市を結ぶバイパスとして先行発注された。台風銀座の名の通り、施工中に5度の直撃を受けたが、そのたび毎に確実な対策を行い、直接的な被害もなく無事完工した。



◀ 文化施設ゾーン連絡橋

所在地：東京都立川市

形式：PC単純吊桁橋

橋長：71.2 m

発注先：国土交通省関東地方整備局

完工：2005年7月

特色：本橋は、国営昭和記念公園文化施設ゾーンと昭和記念公園をつなぐ、都道153号線上に架設される橋梁である。主桁定着される自碇ケーブル（19S15.2）によりプレストレスを導入する他に、橋台定着される他碇ケーブル（37S15.2）により橋梁全体を吊り上げる、これまでにあまり例のない構造形式である。

もとすみよし ▶ 東急元住吉

所在地：神奈川県川崎市

形式：4径間連続ハーフプレキャストラーメン橋

橋長：522.0 m (RCラーメン区間), 518.0 m (鋼ラーメン区間)

支間割：4@9.0 m

発注先：東京急行電鉄(株)

完工：2005年8月

特色：東急東横線の武蔵小杉～元住吉間で、営業線直上に鉄道ラーメン高架橋を構築し、上下二段構造とする工事である。狭い作業スペースと近隣環境対策等の制約条件に対応するため、川田建設が開発した支保工機能を有する工場製プレキャスト部材を用いる「ハーフプレキャスト工法」が採用された。RCラーメン区間は梁・スラブ、鋼ラーメン区間はスラブの各部材に本工法を適用した。



◀ 付替国道5号橋

所在地：佐賀県佐賀郡富士町

形式：6径間PCコンボ連結T桁橋

橋長：224.3 m

支間割：35.9+4@36.5+35.9 m

発注先：国土交通省

完工：2005年8月

特色：本橋は、かんがい用水補給と洪水被害防止を目的に建設中の嘉瀬川ダム工事に伴う国道付け替え工事の一部である。前後の作業ヤードが狭く、セグメント桁を組立てるスペースがないため80 t吊りクローラクレーンを用いて架設桁並びに主桁上で桁を接合（1本当たりの重量105 t）し、施工を行った。他業者との輻輳しなからの工事であったが、無事故で無事工事を完了することができた。



さくらがわ 桜川水門

所在地：香川県仲多度郡多度津町
 形式：ステンレス鋼製ローラゲート
 純径間：2@14.2 m
 鋼重：213 t (当社製作分213 t)
 発注先：香川県
 完工：2004年12月
 特色：本水門は、多度津港に流れ込む桜川の河口に、高潮防止を目的として建設された。主ゲート2門（ステンレス鋼製ローラゲート）・魚道用フロートゲート1門（ステンレス鋼製フロートゲート）・魚道ゲート1門（ステンレス鋼製スライドゲート）から構成されており、魚が川と海を自由に往来できるよう配慮された水門である。

川田建設(株)九州工場浄化槽

所在地：大分県杵築市
 形式：地下貯水槽「エコマモール」
 貯水量：1 140 m³
 完工：2004年10月
 特色：「エコマモール」は、プレキャストPC部材組立式の地下貯水槽である。

従来のRC製に比べて、
 ・柱本数を減らすことで貯水効率が上がり、経済的
 ・屋根部材に梁と版があり、任意の敷地形状に適合
 ・柱間隔が2倍に広がり、メンテナンス性が向上
 ・独自の接合方法で、現場工期を大幅に短縮
 などの特長がある。

九州工場は、敷地が瀬戸内海に隣接しており、地下水位が浅いという施工条件で、また台風の直撃もあったが、高品質な構造物を短期間のうちに構築できた。(本文p.60参照)



みどりちゃん（遮音壁設置工事の一環）

所在地：大阪府堺市
 形式：緑化システム「みどりちゃん」
 発注先：大阪府鳳土木事務所
 完工：2004年12月
 特色：川田の屋上緑化システム「みどりちゃん」は、雨水を貯めて、それを蒸散機能で土壤に供給するという新発想の自然循環型システムである。そのシステムをプランター化したのが「みどりちゃんプランター」で、ベランダやイベント会場など、色々な場所に適用できる。写真は、木炭と間伐材を使った遮音壁の上側に「みどりちゃんプランター」を設置した緑化工事で、道路の中央分離帯という、水やりが難しい場所に設置したユニークな事例である。5月初旬から秋まで、松葉菊がピンク色の花を付け、運転で疲れたドライバーの目を楽しませている。(本文p.11参照)

おっ 乙津橋補強工事

所在地：東京都あきる野市
 工種：床版取替工、主桁補強工
 発注先：東京都あきる野市
 完工：2005年3月
 特色：あきる野市乙津地区の秋川流域一帯はキャンプ場などがあるリゾート地である。ここは観光基盤施設の建設が予定されており、工事車両の通行および観光アクセス道路の確保が必要となった。乙津地区は秋川を挟んで検原街道の反対側であり、アクセス道路として考えられる「乙津橋」は耐荷力不足のため主桁補強および床版取替が必要であった。(本文p.54参照)



補強後



既設床版撤去時

▶ 東京ミッドタウンプロジェクトA棟

所在地：東京都港区赤坂

鋼重：50 000 t (当社製作分8 600 t)

設計・監理：(株)日建設計

施工：竹中・大成共同企業体

完工：2006年5月

特色：現在防衛庁跡地に建設が進む本プロジェクトは、総事業費が六本木ヒルズを上回る大型再開発工事である。地下5階・地上54階からなるA棟は43階までがオフィス・商業施設となり、45階より上のタワー上層階にホテルが入居する。建物高さについては、東京都庁を超える都内一の超高層ビルとなる。

オフィス階とホテル階の切り替わり部分に1フロア約2 400 t (当社施工1 300 t) のトランスファー階を設け、建物全体の構造を切り替えているのも本工事の特徴の一つである。

建物外観については、良好な都市景観を創造するために、アメリカ総合建築事務所SOPを起用し斬新かつ透明感をかもし出すデザインを実現させている。



◀ フクダ電子アリーナ

(千葉市蘇我スタジアム)

所在地：千葉県千葉市

鋼重：3 700 t (当社製作分3 700 t)

設計・監理：(株)日本設計

施工：清水・大林・新日本特定建設工事共同企業体

完工：2005年9月

特色：本スタジアムはサッカー専用スタジアムで、収容規模18 550席。座席の約9割には雨天時にも快適に観戦できる屋根が設置されている。J1リーグのジェフユナイテッド市原・千葉のホームスタジアムとして今後使用されることが決定している。屋根部分はパイプトラスで構成されている。



▶ にほんばし 日本橋三井タワー

所在地：東京都中央区日本橋室町
 鋼重：26 000 t (当社製作分12 000 t)
 設計・監理：シーザー・ペリー&アソシエイツ (株)日本設計
 施工：鹿島・清水・三井住友・銭高・東レ・佐藤共同企業体
 完工：2005年9月
 特色：日本橋エリア内では初の超高層複合ビルであり、隣接する重要文化財三井本館のデザインを継承し、伝統と革新の調和をはかった外観である。東京都が創設した「重要文化財特別型特定街区制度」の認定第一号物件である。構造はCFT柱（コンクリート充填鋼管）の採用により鋼重の軽減をはかり、オフィス部とホテル部の構造切替部にメガトラスを採用している。また制震オイルダンパーを採用することにより、居住性、安全性が十分に考慮された建物である。



◀ いわて県民情報交流センター アイーナ

所在地：岩手県盛岡市
 鋼重：13 000 t (当社製作分13 000 t)
 設計・監理：(株)日本設計・(株)曽根幸一設計研究所・(株)久慈設計
 設計共同企業体
 施工：鹿島・宮城・菱和・石川特定建設共同企業体
 完工：2005年8月
 特色：盛岡駅西口にとても雪国の建物とは思えない、ガラス張りのビルが完成。岩手県のシンボルとして計画されたこのビルは、1F・2Fが県立図書館などの行政サービスのより構成された『知』の空間で、3F～5Fが情報・展示を主体とした立ち寄り型施設で構成された『楽』の空間、更に7F・8Fは、県民活動交流センターや多機能型ホール等の活動拠点を中心にした『学』の空間で構成された近代的な複合ビルである。鉄骨工事においては、GコラムY字柱の分岐部には径=1 000 mmの鑄鋼を使用しており、かつ建物内・外から見えがかりとなるため、精度管理などに多大な気配りを要した高難易度な工事であった。

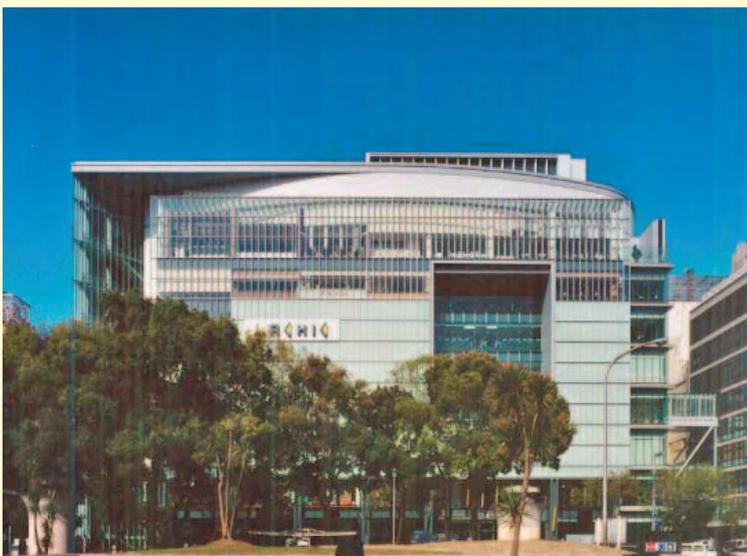
▶ 日本大学工学部 教室棟

所在地：福島県郡山市
 鋼重：3 000 t (当社製作分3 000 t)
 設計・監理：(株)久米設計
 施工：大成・奥村建設共同企業体
 完工：2005年12月
 特色：福島県郡山市の40万 m²という広大な敷地の日本大学構内に建設された地上9階、地下1階、塔屋1階、高さ43.95 mのCFT柱（コンクリート充填鋼管）からなる教室棟である。
 中央の教室を結ぶ空間はすべて吹き抜けとなっており、最上階のトップライトより光を多く取り込み、広い空間を演出する設計になっている。最上階には円形の展望スペースが設けられ、ここからキャンパス内はもちろん遠く雄大な磐梯山の山々を見渡すことができる。



▶ ^{かじま}鹿島OBPビル

所在地：大阪府大阪市
鋼重：12 000 t (当社製作分7 370 t)
設計・監理：鹿島建設(株)
施工：鹿島建設(株)
完工：2004年12月
特色：大阪城を見渡す大阪ビジネスパーク内に建設された、地下2階・地上22階・塔屋1階のオフィス、ホテル、駐車場の複合ビルである。
低層部はオフィスとして使用され、高層部は「ホテルモントレラ・スール大阪」となり、ホテル内にチャペルも設けられている。また、ホテル用に天然温泉の掘削工事も行われた。
鉄骨地上部は、BOX柱構造で16.2 mのロングスパン架構・先行床躯体工法を採用している。



◀ ^{さかえ}栄三丁目再開発ビル ^{ラシック}LACHIC

所在地：愛知県名古屋市
鋼重：7 716 t (当社製作分7 716 t)
設計・監理：(株)日建設計
施工：清水・大成・鹿島・大林・三井住友・五洋・大木・矢作・銭高特定建設工事共同企業体
完工：2005年2月
特色：名古屋市栄地区の新しいランドマークとして2005年3月にオープンした。
建物は、地下4階・地上12階・塔屋2階となっており、低層部が商業ゾーン、高層部がオフィスゾーンと地下駐車場で構成された都市型複合商業施設である。
低層部の商業ゾーンには、三越・ラシックが入り栄地区の中心的建物となっている。

▶ ^{しんさいばし}そごう心斎橋店

所在地：大阪府大阪市
鋼重：6 300 t (当社製作分1 650 t)
設計・監理：(株)竹中工務店
施工：竹中・大成共同企業体
完工：2005年1月
特色：地下2階・地上14階・塔屋3階の複合商業施設として建設され、売り場面積は40 000 m²を有している。
魅力ある21世紀の百貨店創りをコンセプトとしており、楽しさ・優しさ・新しさをテーマに設計されている。
楽しさとしては、ルーフガーデン・アトリウム・吹き抜け・滝等で演出され、優しさは屋上緑化・地下躯体利用・避難安全検証による性能設計とし、新しさはアルミカーテンウォール・WavePanel/バルコニーデザインとなっている。



▶ グランスイート文京小石川 ぶんきょうこいしかわ

所在地：東京都文京区白山
 構造：RC造地上9階
 規模：6 198 m²
 発注先：丸紅(株)
 完工：2005年2月
 特色：文教地区にあって、下町の風情を色濃く残す中に建つ総戸数77戸の共同住宅である。外観は、御影石に木彫ドアをあしらったエントランス、落ち着いた色調のモザイクタイルと清潔感溢れるオフホワイトタイルで構成され、和の趣を演出している。



◀ コスモ押上ステーションフロント おしあげ

所在地：東京都墨田区業平
 構造：SRC造地上18階
 規模：6 363 m²
 発注先：(株)リクルートコスモス関東支社
 完工：2004年12月
 特色：地下鉄半蔵門押上駅のB2入口を同一敷地内に設置計画をした地上18階建の高層マンションである。四ツ目通りに面し、この周辺では地上50 mという建物でシンボリックなタワーマンションである。

▶ レーベンシティオ上野入谷タワーフォルム うえのいりや

所在地：東京都台東区下谷
 構造：SRC造地上15階
 規模：4 072 m²
 発注先：(株)タカラレーベン
 完工：2004年10月
 特色：地上15建47戸工事場所は国道4号線に面し、日比谷線入谷駅より徒歩3分、建物北側には幼稚園、小学校、中学校があり、夏には朝顔市が行われる入谷界隈である。国道4号線上で車輻道路使用が土・日曜日しか許可がないため、歩道・計画道路（建物後退部分）を使用し、鉄骨建方、コンクリート打設、資材搬出入を行った。また、第三者災害防止に十分注意し作業区画を徹底して工事を進めた。





▲ PMC(株)モバイルターミナル工場倉庫棟増築工事

所在地：静岡県掛川市

特色：本建物は、通信機器を製造出荷するための一部2階建ての工場・倉庫である。外部には高さ6 mの

構造：鉄骨造（システム建築）

下屋を設置した天候に左右されない荷捌きスペースを設けている。桁行方向121 mの建物内部は

延床面積：6 983 m²

営業用一類倉庫，自社用倉庫，実装ラインに区分けされており，一貫して一連の作業を行える無柱

完工：2005年9月

空間を提供している。

▶▼ 日本製紙木材(株)関東物流センター新築工事

所在地：埼玉県北葛飾郡杉戸町

構造：鉄骨造（システム建築）

延床面積：4 973 m²

完工：2005年9月

特色：本建物は、倉庫棟4棟（A～D棟）と事務所棟の計5棟からなる木材の物流センターである。倉庫棟の外壁には川田独自のK-ウォール，事務所棟にはDX-ウォールを使用している。ラック式倉庫のA・D棟，直置きタイプのC棟，集荷前の荷捌きスペースとして使用するB棟は，相互の大きな庇と開口により1棟として機能するよう計画している。4棟全体の最大貯蔵量は約3 800 m²で，事務所棟は全体を管理できる配置としている。



つるがしま ◀ (株)ムロオ鶴ヶ島配送センター新築工事

所在地：埼玉県鶴ヶ島市

構造：鉄骨造（システム建築）

延床面積：3 922 m²

完工：2005年8月

特色：本建物は、低温倉庫と事務所が一体となった総2階建て高床タイプの配送センターである。低温倉庫には、前面荷捌きヤード出入口にドッグシェルターを配備し，1階には設定温度が2種類のチルト庫，2階にも2種類のチルト庫および-25℃の冷凍庫が配置されている。他に垂直搬送機，エレベーターが設置され，事務所には24時間体制に対応できるよう休憩室やシャワー室が完備されており，低温倉庫とは断熱扉で仕切られている。

▶ 愛・地球博（愛知万博）

会場：愛知県愛知郡長久手町
長久手会場ロボットステーション
開催期間：2005年3月25日～9月25日
出展内容：恐竜型2足歩行ロボット
説明：本事業部では2体の恐竜型2足歩行ロボット（ティラノサウルス型とパラサウロロフス型）を設計・製作し、愛知万博の全期間を通じてデモンストレーションを行った。デモンストレーションは合計185日間、1800回以上におよんだが、その間1日もステージを休むことはなく、多くの来場者の期待に応えることができた。万博後も様々なイベントでの出演が続いており、その精巧な動きは人々の高い関心を集めている。なお、このロボットは（独）産業技術総合研究所と（独）NEDO技術開発機構の委託を受けて設計・製作したものである。



◀ 愛・地球博（愛知万博） プロトタイプロボット展

会場：愛知県愛知郡長久手町
長久手会場モリゾー・キッコロメッセ
開催期間：2005年6月9日～6月19日
出展内容：人間型ロボットHRP-2
説明：2020年の実用化を目指して開発中のロボットを展示する展示会が愛知万博で開かれ、65種類のロボットがパフォーマンスを披露した。当社が開発し、リース、運用のサポートをしている人間型ロボットHRP-2も、研究機関から合計3体が出展された。左の写真は東北大学内山・近野研究室から出展された「インパクト動作ヒューマノイドロボットHRP-2」の太鼓を叩くパフォーマンスの様子である。本事業部ではこのようにリース先の各研究機関と密接な協力関係を築くことで、研究成果の逸早い実用化を目指している。

▶ 次世代人間型ロボットHRP-3P

身長：160 cm
体重：65 kg
関節自由度：36自由度

説明：（独）NEDO技術開発機構からの委託を受けて、（独）産業技術総合研究所と川崎重工業㈱と共同で「実環境で働く人間型ロボット基盤技術の研究開発」を行っている。右の写真はその試作機となるロボットHRP-3Pが完成し、マスコミ発表を行ったときのものである。このロボットの特徴としては、

- ・防滴防塵構造
- ・滑りやすい路面での確実な歩行性能
- ・マスタスレーブによる遠隔操縦技術が挙げられる。

HRP-3Pは2007年に完成する成果機HRP-3を開発するための試作機として、今後様々なテストが行われる予定である。

