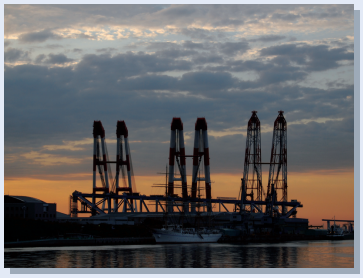
▼ 東京港臨海大橋（仮称）

所 在 地：東京都江東区
形　　式：3径間連続トラス・ボックス複合橋
橋　　長：792.0 m
支 間 割：16.0+160.0+440.0+160.0+16.0 m
有効幅員：15.5 m
鋼　　重：20 000 t（当社製作分 13 000 t）
発 注 先：国土交通省 関東地方整備局
完　　工：2010年3月（予定）
特　　色：本橋は，東京港臨海道路Ⅱ期事業の一環として，東京港第三航路を跨ぐトラス・ボックス複合橋である。架設は FC3 隻による相吊（過去の事例は 2 例のみ）にて行われた。吊り上げ部材は長さ 232 m，高さ 35 m，幅 24 m，重量は 6 100 t で東京タワーの約 1.5 倍にあたる。（本文参照）



◀ 桟（かけはし）４号橋

所 在 地：長野県木曽郡
形　　式：上路式ローゼ橋
橋　　長：185.0 m
支 間 割：25.0 + 19.3 + 8@14.7 + 21.3 m
アーチ支間：108.5 m
有効幅員：12.0 m
鋼　　重：912 t
発 注 先：国土交通省 中部地方整備局
完　　工：2009年7月
特　　色：本橋では，構造の合理化及び経済性向上の観点から，合成床版の採用による床組構造の簡略化，支柱間対傾構の省略，支柱～補剛桁間の支承による結合を行っている。架設工法は，河床から路面まで約35 mと高いことからケーブルエレクション斜吊り工法を採用した。

（本文参照）

▶ 大川目沢橋（おおかわめさわ）

所 在 地：秋田県大館市
形　　式：７径間連続２主Ｉ桁ラーメン橋
橋　　長：431.0 m
支 間 割：36.7+5@70.0+42.7 m
有効幅員：10.3 m
鋼　　重：1 478 t
発 注 先：国土交通省 東北地方整備局
完　　工：2009年1月
特　　色：本橋は，中間橋脚上で鋼桁と RC 橋脚を剛結構造とし，耐震性と経済性を向上させたラーメン橋である。鋼桁の架設は張り出し架設を基本とし，現地条件を考慮して一括吊り上げ架設を併用した。

（本文参照）

▼ 是政橋（これまさ）２期鋼けた製作・架設工事（その１）

所 在 地：東京都府中市
形　　式：２径間連続合成斜張橋
橋　　長：244.1 m
支 間 割：121.2+121.2 m
有効幅員：12.0 m
鋼　　重：1 570 t
発 注 先：東京都
完　　工：2009年6月
特　　色：本橋は，府中街道が一級河川多摩川を渡河する橋梁で，３度の渇水期施工を経て完成となった。鋼・コンクリート合成床版を用いた合成桁の斜張橋であり，国内では実績が少ない橋梁形式である。架設工法はトラッククレーン・ベント工法で，床版には SC デッキを採用している。
（本文参照）

▼ 藤橋（ふじ）

所 在 地：富山県砺波市
形　　式：上路式ローゼ橋
橋　　長：148.0 m
支 間 割：146.9 m
有効幅員：11.0 m
鋼　　重：995 t
発 注 先：富山県
完　　工：2009年6月
特　　色：本橋は，一級河川“庄川”を跨ぐ橋梁で，砺波市と南砺市を繋ぐ重要路線である。本橋の歴史は古く，藩政後期には既に存在していたことがわかっており，当時，主材から欄干まで「藤」で造られていたことが橋名の由来とされている。新橋の橋梁形式は上路式ローゼ橋で，ケーブルエレクション斜吊り工法により架設した。（本文参照）

▼ 貝泊（かいどまり）大橋

所 在 地：福島県いわき市
形　　式：6 径間連続非合成箱桁橋
橋　　長：331.0 m
支 間 割：5@56.0+49.2 m
有効幅員：9.0 m
鋼　　重：1 021 t（当社製作分 514 t）
発 注 先：福島県
完　　工：2009年2月
特　　色：本橋は，幅員が狭く急カーブ急勾配が連続していた国道 289 号の改築事業として整備されている「荷路夫バイパス」の一部である。このバイパスは，自然環境に配慮した「エコロード」として整備が進められている。平面線形が半径 213 m の曲線中にある 2 主箱桁を，A2 橋台より全長送り出し工法により架設した。（本文参照）

▶ 山陰自動車道 神戸川（かんどがわ）橋

所 在 地：島根県出雲市
形　　式：9 径間連続 2 主 I 桁橋
橋　　長：375.5 m
支 間 割：26.6+43.5+50.0+4@46.0+39.0+30.6 m
有効幅員：9.51 m
鋼　　重：2 156 t
発 注 先：西日本高速道路株式会社
完　　工：2009年12月
特　　色：本橋は，斐川～出雲間に建造された 4 つの高架橋であり，山間部や河川部に位置するため，2 橋には送出し架設工法が採用された。山陰自動車道は，並行する一般国道 9 号と一体的に機能することで，交通の円滑化とともに地域経済活性化への貢献が期待されている。

▶ 八幡（やわた）高架橋

所 在 地：千葉県東金市
形　　式：3 径間連続合成細幅箱桁橋
橋　　長：198.5 m
支 間 割：69.0+72.0+55.5 m
有効幅員：9.3 ～ 13.9 m
鋼　　重：850 t
発 注 先：東日本高速道路株式会社
完　　工：2010年10月（予定）
特　　色：本橋は，首都圏中央連絡自動車道（圏央道）と千葉東金道路との接続点に位置し，圏央道本線として建設が進められている。架設は，交差道路に対する規制の低減と，架設作業の効率化を図るため，地組された桁と合成床版を一体化した一括架設で行った。

（本文参照）

▼ 近畿自動車道 門真（かどま）ジャンクション

所 在 地：大阪府門真市～大阪市
形　　式：10 径間連続非合成細幅箱桁橋 他 3 橋
橋　　長：838.0 m
支 間 割：66.1 + 56.0 + 88.9 + 64.5 + 60.0 + 60.5 + 101.0 + 57.8 + 41.5 + 24.2 m
有効幅員：6.8～9.3 m
鋼　　重：7 930 t（当社製作分 3 608 t）
発 注 先：西日本高速道路株式会社
完　　工：2009 年11月
特　　色：本橋は，近畿自動車道と第二京阪道路を結ぶランプ橋であり，合成床版を有する鋼連続非合成細幅箱桁と鋼製橋脚で構成される。市街地施工による制約が厳しく，大ブロック回転横取り架設や，近畿自動車道を規制した 2 橋同時の大ブロック架設を行った。

（本文参照）

プレビーム橋

◀ 高塚（たかつか）高架橋

所 在 地：静岡県浜松市
形　　式：3 径間連続プレビーム合成げた橋
橋　　長：71.1 m
支 間 割：21.1+28.0+21.1 m
鋼　　重：190 t
発 注 先：JR 東海建設株式会社
完　　工：2009年1月
特　　色：本橋は JR 東海道本線高塚駅西側に位置する自動車専用道の高架橋のうち，鉄道を跨ぐ部分の橋梁である。東海道本線上の主桁および横桁架設は，9 日間連続の夜間架設であったが，列車の運行に支障をきたすことなく無事故で終了できた。
本橋開通により踏切による渋滞が解消され，幹線道として期待される。

▶ 大堀川（おおほりがわ） A 橋梁

所 在 地：千葉県流山市
形　　式：単純プレビーム合成げた橋
橋　　長：44.0 m
支 間 割：42.8 m
鋼　　重：188 t
発 注 先：独立行政法人都市再生機構
完　　工：2009年3月
特　　色：本橋は，つくばエクスプレス線と県道 47 号線に近接した橋梁である。主桁は耐候性鋼材が採用され，桁長が全て違う構造のため，製作時と施工時のキャンバー管理に細心の注意を払った。主桁架設は，当初設計の仮受ベントから 550 t クレーンの一括架設へ変更し工事を行った。

◀ 新井郷川（にいごうがわ） ON ランプ橋

所 在 地：新潟県新潟市
形　　式：2 径間連続プレビーム合成げた橋
橋　　長：64.3 m
支 間 割：31.5+31.5 m
鋼　　重：136 t
発 注 先：国土交通省 北陸地方整備局
完　　工：2009年7月
特　　色：本橋は，阿賀野川渡河部における慢性的な交通渋滞の解消を目的に整備が進められている松浜橋上流橋事業（一般国道 113 号）の新井郷川に架かるランプ橋である。ウェブは鋼板ウェブ構造で防錆処理方法は塗装仕様（C-5 塗装系）が採用された。

◀ 万年大橋

所 在 地：愛媛県伊予郡
形　　式：PC 単純箱桁橋
　　＋ PC4 径間連続中空床版橋
橋　　長：169.0 m（56.0 m ＋ 113.0 m）
支 間 割：53.85＋26.95＋2@28.50＋26.90 m
発 注 先：愛媛県
完　　工：2008年7月
特　　色：本橋は，平面曲線 R＝103.5 m，縦横断勾配 6.0%を有する橋梁である。箱桁部は，万年川と国道 379 号が併走するため河川と国道上を跨ぐ支保工を構築した。大型車の通行台数を考慮し，この複雑な橋梁線形と地形条件下で 4.5 m の建築限界を確保し，無事工事を完了した。

▶ 上り浜橋

所 在 地：鹿児島県出水郡
形　　式：PC3 径間変断面連続箱桁橋
橋　　長：160.0 m
支 間 割：38.9＋64.0＋54.9 m
発 注 先：鹿児島県北薩地域振興局
完　　工：2008年9月
特　　色：本橋は，新鹿児島百景に選定されている長島町の観光ルートで，国道 389 号の急カーブ解消の為に計画された。施工は，平面線形 R＝160 m，P1 ～ P2 径間直下が砂防新法による氾濫域であることから，杭基礎による支柱式支保工（トラス梁 2 連使用）による分割施工で行った。

◀ 下熊谷高架橋

所 在 地：島根県雲南市
形　　式：鋼 4 径間連続 I 桁橋（PC 床版）
橋　　長：172.0 m
支 間 割：36.5＋2@45.0＋43.0 m
発 注 先：国土交通省 中国地方整備局
完　　工：2008年11月
特　　色：本橋では，鋼桁架設後の場所打 PC 床版の施工を行った。床版の品質向上に配慮し，普通セメントへの変更・温度応力解析の実施・コンクリ - ト打設時の応力検討・分割施工・ポストリジッドシステムの採用など様々な検討を実施し，工事が行われた。

▶ 浜戸川橋りょう

所 在 地：熊本県熊本市
形　　式：PC5 径間連続箱桁橋
橋　　長：232.0 m
支 間 割：44.2+55.0+50.0+51.0+30.2 m
発 注 先：鉄道建設・運輸施設整備支援機構
完　　工：2009年3月
特　　色：本橋は，河川上及び JR 鹿児島本線に隣接した作業条件から，架設工法を押出架設工法（集中式）とし施工を行った。5 径間連続箱桁橋を全 18 ブロックの分割施工で行い，そのうち 17 ブロックを押出架設で，最後 1 ブロックを固定式支保工により行った。

◀ ほたる大橋

所 在 地：島根県出雲市
形　　式：プレテンション方式 PC 単純中空床版橋
橋　　長：23.0 m（道路中心線方向）
支 間 割：14.6 m （桁斜角方向）
発 注 先：島根県
完　　工：2009年3月
特　　色：本橋は，出雲市の骨格を形成する 4 車線の外環状道路に位置する橋梁である。道路中心線と河川中心線が 35° で交差していることから，河川中心線に対して桁を斜角 60° に配置し，両側にデッドスペースを設けた結果，斜方向幅員が 52.4 m の広幅員橋梁となっている。

▶ 大宮高架橋橋梁上部工その 1

所 在 地：奈良県奈良市
形　　式：PC3 径間連続箱桁橋
　　PC6 + 7 + 10 径間連続中空床版橋
橋　　長：808.0 m
支 間 割：24.0~55.0 m
発 注 先：奈良県
完　　工：2009年3月
特　　色：本橋は，国道 308 号線（交通量 62 000 台 / 日）大阪・奈良行きの線間工事である。6 箇所の交差点を（内，歩道橋 1 箇所）跨道し，最大交差点部では，集中方式（TL 工法）による一括押出架設（主桁長 L = 30 m，押出長 L = 47 m）を実施した。全工程を 12 ヶ月で行う短工期の工事であった。

◀ 野々池（ののいけ）高架橋

所 在 地：兵庫県加古川市
形　　式：PC3 径間連続ストラット付箱桁橋
橋　　長：201.0 m
支 間 割：54.0+90.0+54.0 m
発 注 先：兵庫県
完　　工：2009年3月
特　　色：本橋は，兵庫県加古川市と小野市を結ぶ高規格道路（東播磨南北道路）の一部の橋梁である。農業用のため池である『野々池』に架かる橋梁で，張出し架設工法により架設した。断面形状は，将来ストラットを設置して拡幅するため，ウェブ部にストラット受け台（突起）がある。

（本文参照）

▶ 洲端（すべり）高架橋

所 在 地：香川県高松市
形　　式：PC3 径間連続中空床版橋
橋　　長：78.0 m
支 間 割：25.0+26.0+25.2 m
発 注 先：香川県
完　　工：2009年3月
特　　色：本橋は，上下線が近接していることから，上下線一体の固定支保工とすることで，工程短縮を図った。さらに，橋台背面盛り土工事・JR 発注ガス工事・市発注水道工事等の工程調整や JR 高徳線の近接施工，A1-P1 径間を横断する市道への安全対策に配慮し，無事施工を完了した。

◀ 高橋（たか）

所 在 地：埼玉県深谷市
形　　式：PC4 径間連結コンポ桁橋
　　（セグメント工法）
橋　　長：116.0 m
支 間 割：27.8+2@28.1+27.8 m
発 注 先：埼玉県
完　　工：2009年6月
特　　色：本橋は，一級河川小山川にかかる現橋の架け替え工事である。主桁架設は，近接する高圧線の影響のない橋台背面で主桁を組立，河川の制約を受けない架設桁架設を行った。側方にある旧橋（供用中）の交通を開放しての工事のため，安全確保に配慮し施工を行った。

◀ 桂島（かつらしま）高架橋

所 在 地：静岡県藤枝市
形　　式：PC4 径間連続ストラット付箱桁橋
橋　　長：216.7 m
支 間 割：52.7+54.2+54.3+52.9 m
発 注 先：中日本高速道路株式会社
完　　工：2009年8月
特　　色：本橋は，静岡県藤枝市に位置する第二東名高速道路である。急峻な地形のため下方からの施工に制約があり，支保工形式を大型ブラケット＋大スパン梁を使用した梁式支保工とした。また，大型ブラケット解体装置を製作するなどの施工方法改善により，安全性の向上と２ヶ月間の工期短縮を実現した。

▼ 糸岐（いとき）大橋

所 在 地：佐賀県藤津郡
形　　式：PC4 径間連続ラーメン箱桁橋
橋　　長：320.0 m
支 間 割：56.9+90.0+100.0+70.9 m
発 注 先：佐賀県
完　　工：2009年9月
特　　色：本橋は，橋脚が 34 ～ 68 m と高いことから，柱頭部ブラケットをリフティング装置によるリフティング工法，柱頭部支保工部はトラベラー下段作業台先行工法により施工を行った。また，マスコンクリートとなる柱頭部コンクリートには，パイプクーリングを実施した。

◀ 上麻生（かみあさお）高架橋

所 在 地：神奈川県川崎市
形　　式：単純プレビーム合成桁橋
　　プレテンション方式
　　PC4 径間連続 T 桁橋
橋　　長：34.0 m，96.0 m
　　（内 48.3 m 施工（２径間分））
支 間 割：32.6 m，22.3 + 24.0 + 24.0 + 22.2 m
発 注 先：川崎市
完　　工：2009年9月
特　　色：本橋は，川崎市内を縦断する都市計画道路尻手黒川線の新設に伴う工事であり，準用河川麻生川，川崎市道，小田急線を跨ぐ橋梁である。主桁架設は，橋台背面より 550 t 吊りトラッククレーンにて行い，小田急線の近接作業も関係者と密な協議を行い，遅滞なく作業を行った。

▲ 加古川（かこがわ）バイパス 新加古川（しんかこがわ）大橋（下り）耐震補強工事

所 在 地：兵庫県加古川市
工　　種：橋軸方向耐震バッファ付機能分散支承取付工事
発 注 先：国土交通省近畿地方整備局
完　　工：2009年3月
特　　色：当該工事で使用した支承は，耐震性を向上させるためのもので，橋軸方向に働くゴムバッファを支承の両側に備えている。橋軸直角方向の水平力に対しての，変位制限機能も兼ね備えているため，機能分散支承に分類される。支承本体は，滑り面を持つ弾性荷重支持板を用いたゴム支承となっている。

（本文参照）

▶ 伊計（いけい）大橋補強工事

所 在 地：沖縄県うるま市
工　　種：ポストテンションＴ桁橋補強工事
面　　積：791.9 m²
発 注 先：沖縄県土木建築部中部土木事務所
完　　工：2009年3月
特　　色：本工事は，塩害により損傷を受けたPC桁部を補強するとともに，A活荷重に対応させるため外ケーブルを施工するものであり，ケーブル定着部のコア削孔に於いてはＸ線探査を行い，既存のPCケーブル，鉄筋を損傷しないよう慎重な施工を行った。

◀ 都立高校屋上緑化工事

所 在 地：東京都内
工　　種：屋上緑化工事
発 注 先：東京都教育局
完　　工：2009年3月
特　　色：東京都は2009年度から，23区内にある都立高校の環境改善対策として，屋上緑化や壁面緑化の導入を開始した。
その第一弾の工事（９校）で，みどりちゃんが採用された。

① 芝商業高校	200 m²
② 田園調布高校	200 m²
③ 青山高校	200 m²
④ 大泉桜高校	200 m²
⑤ 農芸高校	215 m²
⑥ 荒川商業高校	210 m²
⑦ 墨田特別支援学校	205 m²
⑧ 王子特別支援学校【壁面緑化】	205 m²
⑨ 葛飾ろう学校	37 m²

（本文参照）

▶（仮称）日産自動車株式会社 新本社屋建設計画

所　在　地：神奈川県横浜市
鋼　　重：16 800 t（当社製作分 7 000 t）
設計・監理：株式会社竹中工務店
施　　工：清水建設株式会社
完　　工：2009年3月
特　　色：横浜の新高島地区に日産自動車の新社屋が建設された。日産は創業の地である横浜に戻るかたちになった。構造は地下 2 階，地上 22 階，高さ 99 m の超高層ビルである。材料は TMCP355 材等の高規格材を使用している。横浜駅東口と本社屋は約 100 m の歩行者専用立体通路で結ばれている。外装はアルミルーバーを採用している。4，5 階は構造切替え階としてトラス構造となっている。

◀ 住友不動産汐留浜離宮ビル

所　在　地：東京都中央区
鋼　　重：9 400 t（当社製作分 4 800 t）
設計・監理：株式会社日建設計
施　　工：大成建設株式会社
完　　工：2009年8月
特　　色：東京ウォーターフロントを一望する汐留地区に誕生した本ビルは，低層階と高層基準階との間に免震ダンパーを使用した免震フロアを設け，そのフロアを風抜け階とすることによりビル風を防止するといった等の工夫を凝らした構造となっている。また低層階は大きなイベントホールの空間を確保するため 2 m の BOX 梁と柱を逆さに絞った BOX 柱を採用した製作難度の高いものとなっている。（本文参照）

▶ 三菱地所二番町計画

所　在　地：東京都千代田区
鋼　　重：7 400 t（当社製作分 6 100 t）
設計・監理：株式会社三菱地所設計
施　　工：株式会社竹中工務店
完　　工：2009年8月
特　　色：三菱地所株式会社とベルギー王国との共同プロジェクトである。旧ベルギー大使館敷地内に民間棟（二番町センタービル）とベルギー大使館棟を建設した。民間棟は環境を配慮して壁面緑化，屋上緑化を施してある。
1 ～ 8 階オフィス部分は無柱空間，天井高 2 850 mm と開放感があふれる空間となっている。9 ～ 13 階は 58 タイプ全て間取りが異なる住居部分になっている。この民間棟と大使館棟一帯を「ベルギースクエア」と呼ばれている。鉄骨製作と建方工事を受注している。

◀ 横浜（よこはま）ダイヤビルディング

所　在　地：神奈川県横浜市
鋼　　重：12 000 t（当社製作分 2 000 t）
設計・監理：株式会社三菱地所設計，株式会社竹中工務店
施　　工：株式会社竹中工務店
完　　工：2009年12月
特　　色：横浜駅東口エリアの新たなシンボルとなる最先端オフィスタワーとなり，地下 2 階，地上 31 階の超高層ビルである。構造は制震ブレース，制震壁のハイブリット制震構造となっている。材料は SA440 材，TMCP355 材等の高規格材を使用した。
中・高層部が賃貸オフィスフロアで 1 フロア 1 500 m^2 の整形・柱空間になっている。低層部は店舗フロアで 2008 年にオープンした「横浜ベイクォーター」と一体化となっている。

▶ 海老名（えびな）駅自由通路整備工事

所　在　地：神奈川海老名市
鋼　　重：1 200 t（当社製作分 1 200 t）
設計・監理：株式会社小田急設計コンサルタント
施　　工：大和小田急・清水・鉄建建設共同企業体
完　　工：2009年3月
特　　色：小田急線海老名駅構内を東西に横断するフィーレンディール構造を成す自由通路であり，製作と建方工事を受注している。全長は 36 m，幅員は 12 m あり東西の連絡や小田急線・相鉄線・JR 相模線を含めた鉄道 3 線の利用及び乗り換えの円滑化を図る。
駅施設には構内や列車内の治安維持や犯罪抑止を図るため，鉄道警察隊の事務所も設置されている。

◀ （仮称）心斎橋（しんさいばし）プロジェクト新築工事

所　在　地：大阪府大阪市中央区
鋼　　重：450 t（当社製作分 450 t）
設計・監理：株式会社日企設計
施　　工：鹿島建設株式会社
完　　工：2009年3月
特　　色：日本建築学会賞を受賞した，キリンプラザ大阪が閉館し，その跡地に都市型商業ビル「Luz Shinsaibashi」が完成。キーテナントとしてスウェーデンの「H＆M」が入居している。
建築南面，西面に大型スクリーンを配置し，一際目を引くデザインで大阪中心部の名所「戒橋」の新たなランドマークとなっている。

▶ レーベンハイム相武台前

所 在 地：神奈川県座間市
構　　造：RC 造地上 15 階
規　　模：11 317 m²
発 注 先：株式会社タカラレーベン
完　　工：2008年10月
特　　色：美しく広大な公園が身近に多く，緑の優しさが心地よく感じられる環境にある。高層階においては，遠く丹沢山系の山並みを背景に，澄み切った大空へ眺望が楽しめる。南東側には傾斜地を利用した「ヒーリングガーデン」が造園され，散策路やウッドデッキなどによる緑地とのふれあいを楽しめる癒しの空間になっている。

◀ 柏市千代田 1 丁目新築工事

所 在 地：千葉県柏市
構　　造：RC 造　地上 7 階
規　　模：4 646 m²
発 注 先：大和ハウス工業株式会社
完　　工：2009年6月
特　　色：本建物は，JR 柏駅より徒歩 10 分の周囲を閑静な住宅に囲まれた場所に立地している。大和ハウス工業の『プレミスト』シリーズで 54 戸からなる分譲住宅である。全住戸の南側にバルコニーが配置されており，各戸とも日当たりの良い間取りになっている。建物の正面ゲートにはシャッターを取り付けており，セキュリティーに十分配慮された建物となっている。

▶ 富山西警察署

所 在 地：富山県富山市
構　　造：SRC 造　地上 6 階
規　　模：5 528 m²
発 注 先：富山県
完　　工：2009年2月
特　　色：富山市婦中町の新興住宅街にあり，地域に密着した安心・安全を目指した警察署として富山県内で 25 年ぶりに新設された警察署である。1 階・2 階は一般エリア・3 階・4 階は留置エリア・5 階は職員専用エリアとなっている。また，外観の特徴として，3 階・4 階はアルミパンチングパネルを貼り留置エリアからの目隠しとしている。
施工時は高圧線が上部にあるためにレッカー作業時に旋回禁止区域を明確にして安全確保に努めた。

▶ 株式会社ウーケ富山入善工場新築工事

所 在 地：富山県下新川郡
構　　造：鉄骨造　地上３階
延床面積：4 704 m²
完　　工：2008年11月
特　　色：JR 北陸本線入善駅から車で 10 分，南に立山連峰，北に富山湾を眺めることができる環境に建つ，お米と製造工程に拘った無菌包装米飯の製造工場である。
建物外観は周辺の外観を損ねないような，水をイメージしたアイボリー調と濃いブルーの断熱パネルとアルミパネル張りである。1 階は工場・自動ラック倉庫，2 階は更衣室，3 階は事務室・製品開発室等を配置してある。

▼ オイレス ECO 株式会社近江工場新築工事

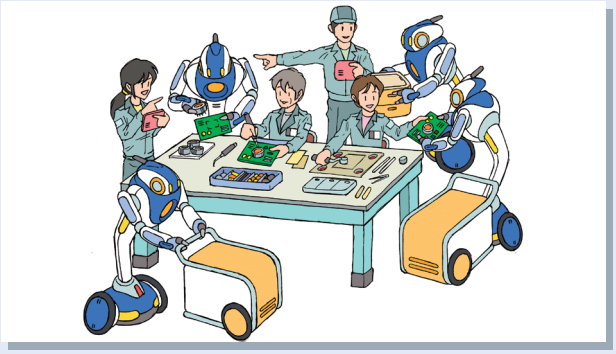
所 在 地：滋賀県近江八幡市
構　　造：鉄骨造（システム建築）
規　　模：4 232 m²
完　　工：2008年12月
特　　色：本工場は，JR 東海道新幹線から 100 m 程南に立地するブラインドシャッターを製作する工場である。工場内は作業スペースを広く取れるように，中柱の少ないレイアウト（23 mx3 スパン，ベイ間隔 9.9 mx5）とした。また，環境負荷および作業環境の向上にも配慮して，断熱性能の高い屋根（W 折板）と外壁（J. ウォールの断熱仕様）を採用した。

▼ 青野産業株式会社柳川物流センター新築工事

所 在 地：茨城県神栖市
構　　造：鉄骨造（システム建築）
規　　模：A 棟 8 310 m²
　　B 棟 6 243 m²
完　　工：2009年4月
特　　色：本建物は2, 棟(A棟:45.2 m×159.2 m 8区画, B棟:45.2 m×119.6 m 6区画)の営業用一類倉庫と事務所棟からなる物流センターである。倉庫は取り扱う荷物に指定可燃物があるため，消防法施行令 8 条の規定を満足する区画壁を設置して，指定数量の最大量を保管できる倉庫とした。

▶ 次世代産業用ロボット

「NEXTAGE」
（ネクステージ）



コンセプトと特徴：
・製造現場で人間と共存して働くことができるロボット
・ヒトサイズで人間に対して親和性のある意匠
・顧客が導入を図るロボットとしての最終形態ではなく，最低限の機能と最大限の機能拡張性を有したプラットフォーム
・双腕を有するので，片方の腕でワークを把持し，もう片方の腕で作業が可能
・ラインの組換えに有利な，ビジョンシステムを利用した簡便設置機能
・既存の安全装置と接続なインターフェース

◀ 研究用上体ヒューマノイドロボット「HIRO」

身　　長：670 mm（台座部をのぞく）
重　　量：20.0 kg（台座部をのぞく）
肩　　幅：480 mm
自 由 度：15 自由度

コンセプトと特徴：
・研究開発用ロボットプラットフォームとして，研究内容に応じた改造に対応
・ヒトサイズで，人間と共存する実際の生活環境などの様々な活動環境における，人間との協業作業やロボット安全技術などの研究用途に適している
・研究に導入しやすい価格設定
・情報処理・認識用 PC には Windows XP，制御用 PC には QNX と OS を使い分けることにより，柔軟でリアルタイム性の高いシステムを構築
・コントロールソフトウエアはゼネラルロボティックス社（GRX）が川田工業と共同で開発し，シミュレーションソフトウエアには（独）産業技術総合研究所，東京大学，GRX が共同開発した OpenHRP3 を採用