まめだに ▶豆谷大橋

所 在 地:富山県南砺市

形 式:鋼中路式ローゼアーチ橋

橋 長: 259.0 m 支間割: 217.8+39.8 m

有効幅員: 8.5 m

完 工:2018年7月

特 色:本橋は、利賀ダム建設の一環で整備された鋼中路式ローゼアーチ橋である。山間狭隘部に位置しており、一般的に用いられるケーブルエレクション工法の適用が困難だったことから、補剛桁を送り出し工法で先行架設し、越冬後の翌年、アーチリブを補剛桁上のトラベラークレーンで架設を行った。(本文参照)







^{しみず} ▶**清水橋**

所 在 地:茨城県稲敷市

形 式:鋼8径間連続合成2主1桁橋

橋 長: 259.0 m

支間割:40.0+3@32.0+28.0+2@29.0+35.0 m

有効幅員: 9.3 m 鋼 重: 582 t

発注 先:東日本高速道路株式会社

完 工:2017年12月

特 色: 本橋は、首都圏中央連絡自動車道の付加車線化工事の一部であり、稲敷IC 〜稲敷東IC 間に位置する橋梁である。 軟弱地盤上に架設されることから、耐震設計上の配慮として、支承に多点固定構造が採用された。(本文参照)

◆小樽ジャンクションBランプ橋

所 在 地:北海道小樽市

形式:鋼5径間連続合成1主箱桁+2主 | 桁橋

橋 長:231.5 m

支 間 割:83.3+38.5+40.0+35.5+31.9 m

有効幅員: 6.8 m 鋼 重: 640 t

発注 先:東日本高速道路株式会社

完 工:2018年10月

特 色:本橋は、北海道横断自動車道と札樽自動車道を接続するランプ橋である。札樽道本線を横過する径間の架設には、道内の新設工事では初となる、多軸台車を用いた大ブロック一括架設工法を採用した。架橋位置が積雪寒冷地で、厳しい腐食環境にも晒されることから、鋼材の防錆仕様や付属物の材料選定など、耐久性向上のための様々な対策を施した。(本文参照)



てんりゅうきょう ▶天龍峡大橋

所 在 地:長野県飯田市 形 式:鋼上路式アーチ橋

橋 長: 280.0 m

支間割:29.2+220.0+29.2 m

有効幅員: 12.0 \sim 13.0 m

重:3967 t (当社製作分2203t) **発注 先**:国土交通省 中部地方整備局

完 工:2018年11月

特 色:本橋は名勝天龍峡に位置し、天竜川と JR 飯田線を跨ぐ鋼上路式アーチ橋で ある。名勝の景観に配慮して、一般的 なアーチ橋に比べて扁平でスレンダー なアーチリブ形状をしている。桁下に は歩行者が通行できる歩道が設置さ れ、名勝天龍峡を周遊できる遊歩道の

一部として計画されている。





ゕゟだにがわ **◆金渓川橋(仮称)**

所 在 地:三重県三重郡

形 式:鋼2径間連続合成少数 | 桁橋(暫定上り線)

鋼単純合成細幅箱桁橋(下り線)

橋 長:119.5 m (暫定上り線), 78.5 m (下り線) 支間割:2×58.8 m (暫定上り線), 76.3 m (下り線)

有効幅員: 10.8 m 鋼 重: 592 t

発注 先:中日本高速道路株式会社

完 工:2018年5月

特 色:本橋は、現・名神高速道路の交通機能を相互補完するために

計画・整備されている新名神高速道路にある橋梁で、菰野IC ~亀山西JCT間に位置し、三滝川水系に属した金渓川を跨ぐ。維持管理性向上のため点検経路を見直して検査路を追加配置し、桁や設備を固定して安全に配慮した送出し架設を

行った。(本文参照)

▶津田川橋他2橋(仮称)

所 在 地:香川県さぬき市

形 式:鋼5径間連続合成細幅箱桁橋,他2橋橋 長:304.0 m,60.0 m,46.0 m 支間割:30.5+80.5+66.0+90.6+34.4 m,

59.6 m, 45.5 m 有効幅員: 9.6 m, 9.5 m, 9.5 m

鋼 重:1301t

発注 先:西日本高速道路株式会社

完 工:2018年2月

特 色:本工事は、高松自動車道の四車線化事業において、既供用路線と近接する新設上部工工事ならびに既設下部工の部分改良工事である。津田川橋は、二級河川津田川とJR四国高徳線を跨ぐ橋梁である。JR上の架設方法は合成床版を搭載した送り出し架設工法であり、さらに維持管理を考慮してAI・Mg金属溶射を採用した。鴨部川橋と川北高架橋の桁構造は単純桁であるが、隣接するPC橋とは床版連結により連続化した異種桁混成橋梁であり、耐震性能の向上や桁端部の漏水および振動等の低減を図っている。(本文参照)







とうかいかんじょう じ どうしゃどう ▶東海環状自動車道(仮称)

所 在 地:三重県いなべ市~員弁郡

【東一色2高架橋】

形式:鋼7径間連続非合成 | 桁橋

橋 長:301.0 m

支間割:42.2+5@43.0+42.2 m

有効幅員: 10.8 m 鋼 重:671 t 【南大社2高架橋】

形式:鋼6径間連続非合成 | 桁橋

橋 長: 252.0 m

支 間 割:44.2+2@45.0+2@39.0+38.2 m

有効幅員: 10.8 m 鋼 重: 533 t 【北金井2高架橋】

形式:鋼7径間連続非合成 | 桁橋

橋 長: 285.0 m

支 間 割:39.2+5@41.0+38.8 m

有効幅員: 11.6 m 鋼 重: 630 t

発注 先:国土交通省 中部地方整備局

完 工:2018年9月~10月

特 色:3橋は、愛知県、岐阜県および三重県の3県を跨ぐ東海環状 自動車道のうち、東員ICと大安IC間に位置する橋梁である。 CIMを積極的に活用し、付属物の干渉チェック、架設シミュ レーション、労働災害シミュレーション等を行うことで、生

産性の向上や合意形成の迅速化を行った。



▶新鏑川橋

所 在 地:群馬県高崎市

形 式:鋼3径間連続非合成少数 I 桁橋

橋 長:138.0 m

支 間 割: 42.3+52.0+42.0 m

有効幅員: 7.5 m (車道), 3.5 m (歩道)

鋼 重:389 t 発 注 先:群馬県

特

完 工:2019年3月(予定)

色:本橋は、高崎市街を流れる一級河川鏑川に架かる橋梁である。 温度変化と地震の影響から低水路に架かる6径間と高水敷に架かる3径間の2連で構成され、当社の施工範囲である3径間部は、トラッククレーンベント工法で架設を行った。主要鋼材には耐候性鋼材が採用され、景観に配慮するため、ラスコールN#500仕様(景観仕様)によるさび安定化処理を行った。



東一色2高架橋

はしゃ **◀橋屋橋**

所 在 地:福島県耶麻郡

形 式:鋼2径間連続鋼床版箱桁橋

橋 長: 185.0 m 支間割: 91.5+91.5 m

有効幅員: 7.0 m (車道), 1.5 m (歩道)

鋼重:1051t発 注 先:福島県完工:2018年3月

色:本橋(写真手前)は、現橋(写真奥)の老朽 化に伴い計画された橋梁である。後方ヤード を利用して地組立てを行い、送り出し架設で 施工した。冬季は積雪のため現場施工ができ ない期間があったが、工程調整を行い工期内 で完成することができた。(本文参照)



▶宮益Bv

所 在 地:東京都渋谷区

形 式:鋼単純下路プレートガーダー橋

橋 長: 29.6 m 支間割: 28.7 m 有効幅員: 4.2 m 郵 重: 97 t

発注 先: 東日本旅客鉄道株式会社

完 工:2018年7月

特 色:本橋は、JR東日本にて推進している JR 渋谷駅改良工事の目玉となる埼京線ホーム移設の一環工事で、埼京線上り線が通行する新設桁となる。埼京線ホームは、現在位置から約350m移設し、最終的には山手線ホームと並列となり、2020年の完成を目指している。形式は単純下路プレートガーダー橋(道床式鋼床版)であるが、一時的に、鋼床版上に抱き込み式桁を設置し電車を通行させることとなる。この抱き込み式桁も本工事にて製作・輸送を行った。現場は渋谷駅前のスクランブル交差点付近で、多くの人が行き交う



▶新マタニコ橋

所 在 地:ソロモン諸島ガダルカナル島ホニアラ市外

形 式:3径間連続インテグラル橋

橋 長:68.1 m

支 間 割: 22.0+22.0+22.0 m

有効幅員: 8.0 m 鋼 重: 100 t

発注先:元請:北野建設・WKK JV (発注者:JICA)

完 工:2018年10月

特 色:本橋は、鋼桁の上部工とコンクリートの下部工を一体化した インテグラル橋梁である。インテグラル橋梁は従来橋梁にお いて、損傷・劣化の多い伸縮や支承を省くことにより、従来 構造よりも維持管理性などが優位な構造である。(本文参照)



▼沖縄都市モノレール(仮称)

所 在 地:沖縄県浦添市

【城間前田線】

形 式:鋼3径間連続合理化軌道桁,鋼単純合成軌道桁

橋 長: 135.0 m, 39.0 m

支間割:41.4+51.0+41.4 m, 37.3 m

鋼 重:506 t 【市道国際センター線】

形 式:鋼4径間連続合理化鋼軌道桁

橋 長:160.4 m

支間割:35.2+41.3+39.3+42.5 m

鋼 重: 451 t 発注先: 沖縄県 完 工: 2018年5月

色:本工事は首里駅からてだこ浦西駅までの総延長4.1kmの延伸ルート工事の一部である。本橋は従来構造と比べて横桁と横構の本数を削減した合理化構造としており、疲労に配慮した細部構造を採用している。また、城間前田線の単純桁は、走行面の改善を図るため、鋼桁と走行路コンクリートを組み合わせた合成桁構造であり、ジャッキダウン工法によりプレストレスを導入し、走行時の振動・騒音に配慮している。この延伸事業の整備後、沖縄本島を南北に貫く沖縄自動車道とゆいレールが繋がり、那覇市内の渋滞緩和を促す「パーク&モノライド」の実現に向けて期待されている。



かさかみや わ たせん **芝神八幡線橋梁**

所 在 地:宮城県多賀城市

式:2径間連続プレビーム合成桁橋

長:56.5 m

支間割:27.7 + 27.7 m

有効幅員: 11.5 m

重:150 t (当社製作分 150 t)

発注 先: 宮城県多賀城市 完 工:2018年3月

特 色:本橋は、東日本大震災時に津波による甚 大な被害が発生したことを受け、高台 方向への緊急避難路として整備された。 A2 橋台背面は、十字路交差点が設置さ れることから大きく拡幅した構造であ り, 複雑な平面線形に対応するために主 桁の左右両方向に枝桁を配置した。



ゅりぁげていざん **◀閖上貞山橋**

所在地:宮城県名取市

式:2径間連続プレビーム合成桁橋

長:49.1 m

支 間 割: 24.0 + 24.0 m

有効幅員: 10.7 m

重:74 t (当社製作分74 t)

発注先: 宮城県名取市 工:2018年3月

色: 本橋は、閖上~仙台東部道路名取 IC を接続する幹線道路 の一環工事である。架設時にはベンドを使用せず、先行架 設した2ブロック上から側径間架設用の足場を設置し、工 程短縮・河川の汚染防止に努めた。開通後は、産業集積工

リアへの企業誘致と新たな観光拠点の確立が期待される。



▶福田橋

所 在 地:京都府京丹後市

式:単純プレビーム合成桁橋

橋 長:38.0 m 支 間 割:36.9 m 有効幅員: 7.0 m

重:88 t (当社製作分88 t)

発 注 先:京都府

工:2018年3月

特 色:本橋は、京都府北部を流れる二級河川福田川の河川改修工事に 伴う架け替え工事である。現道線形にあわせて周辺地盤との擦 り付けなどの架橋位置における線形条件等を考慮し、変断面の プレビーム合成桁が採用された。床板の施工においては、埋設 型枠となるアーチフォームを採用し、施工の省力化を図った。





つちはしりゅうじん **◆土橋竜神跨線橋**

所 在 地:愛知県豊田市

式:5径間連続プレビーム合成桁橋

長: 144.0 m

支間割:23.2+3@32.2+23.2 m

有効幅員: 13.9 ~ 11.0 m

重:263 t (当社製作分 158 t)

発注先:豊田市 工:2018年7月 完

色:新興住宅地で駅前開発が進められている中で 地元から最も求められている幹線道路であ

る。早くの開通が求められ、7月に開通した。



所 在 地:北海道小樽市

【桃内橋】

形 式: PC 4径間連続ラーメン箱桁橋

橋 長:377.8 m

支 間 割:97.8 + 112.0 + 107.0 + 57.8 m

有効幅員: 10.2 m

【蘭島橋】

形 式: PC 5径間連続箱桁橋

橋 長: 234.0 m

支 間 割: 40.5 + 3@50.0 + 40.5 m

有効幅員: 10.2 m

発注 先: 東日本高速道路株式会社

完 工:2018年2月

特 色:本橋は、2018年度開通予定の北海道 横断自動車道の一環工事として発注された。桃内橋は、A1-P1間とP3-A2間の支間割に隔たりがあるため、側径間部を固定支保工式架設で閉合することにより施工時の橋梁全体のバランスを維持

し、品質を確保した。



所 在 地:大阪府高槻市

形 式:(上り線) PRC12 径間連続桁橋 (下り線) PRC13 径間連続桁橋

橋 長:388.0 m

支間割: (上り線) 18.6 + 2@28.5 + 6@32 + 2@42 + 35.6 m (下り線) 24.1 + 2@28.5 + 6@32 + 25 + 34 + 30

+ 23.1 m

有効幅員: (上り線) 9.0 ~ 17.9 m (下り線) 9.0 ~ 19.2 m

発注 先:西日本高速道路株式会社

完 工:2017年10月

6:本橋は、名神高速道路と新名神高速道路を結ぶ高槻連絡路内に架かる PRC 多径間連続桁橋である。高槻 JCT・IC の A ランプ合流部ならびにDランプ分流部を有しており、幅員変化に伴い版桁の主桁数を増やしたり、箱桁との混合構造などで対応している。また、分流部では連続桁の中間支点上での

分岐構造も有していることも特色である。(本文参照)



▼切立橋,恵里美橋

所 在 地:岐阜県郡上市

【切立橋】

形 式: PRC 3径間連続ラーメン波形鋼板ウェブ箱桁橋

+ PRC 3径間連続2主版桁橋

橋 長: 294.0 m

支 間 割:59.0 + 95.0 + 54.0 + 2@28.5 + 27.0 m

有効幅員:9.6 m 【恵里美橋】

形 式: PRC 2径間連続ラーメン波形鋼板ウェブ箱桁橋

橋 長: 170.5 m 支間割: 86.8 + 81.3 m

有効幅員: 9.2 m

発注 先:中日本高速道路株式会社

モ:2018年1月

6:本橋は、東海北陸道の白鳥IC ~飛騨清見IC間の4車線化の工事である。豪雪地域のため、施工期間に制約があり、工程調整が必要とされた。そこで、大型移動作業車を使用し、さらに恵理美橋では高強度PC鋼材を採用して、ブロック数を減少させ工期短縮を図った。





▲平高架橋,大堀川橋

【平高架橋】

形 式: PRC 7径間連続箱桁橋

橋 長:621.5 m

支間割:67.5+100.0+90.0+95.0+90.0+100.0+76.1 m

有効幅員: 9.5 m

所 在 地:山梨県南巨摩郡

発 注 先:中日本高速道路株式会社

完 工:2018年2月

特 色: 平高架橋は、中部横断自動車道新清水 JCT 〜富沢 IC 間に位置し、隣接する大堀川橋を経て富沢 IC に接続する。国道 52 号線の非常時代 替道路として、地域住民から早期開通が期待されている。工程短縮・品質向上・安全対策を目的として、壁高欄外側に埋設型枠 KK フォームを採用した。



^{かつらぎ} **■ 葛城橋**

長:316.0 m

【大堀川橋】

有効幅員: 9.5 m

形

所 在 地:栃木県さくら市

形 式: PC 4径間連結バルブT桁橋

式: PRC 4径間連続ラーメン箱桁橋

支間割:55.3 + 97.5 + 97.5 + 63.2 m

橋 長: 140.7 m 支間割: 4@34.1 m 有効幅員: 9.5 m

発注先:栃木県さくら市 完 エ:2017年10月

色:本橋は、葛城大橋(旧橋)の架け替え工事として発注された。架設時には門構1基につき2台の電動チェーンブロックを配置し、主桁揚程時間と労力を低減した。また、自走台車の使用により主桁の縦方向移動時間の短縮が可能となり、1日あたり1主桁の組立・架設を行った。

▶庄内こ線橋

所 在 地:山形県東田川郡

形 式: PC 3径間連結バルブT桁橋

橋 長:69.8 m

支 間 割: 16.3 + 33.7 + 16.3 m

有効幅員: 14.2~ 18.3 m

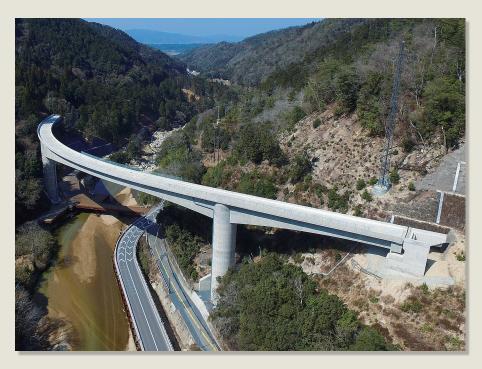
発注 先: 国土交通省 東北地方整備局

完 工:2017年12月

特 色: 本橋は、国道 47 号余目酒田道路の新設工事であり、中央径間が JR 羽越本線を跨ぐ橋梁である。工事管理者・列車見張員・重機械運転者を適切に配置し、JR 近接作業時の保安体制を確立した。また、凍害や塩害に対する耐久性の高

い「高耐久 PC 桁」を採用し、品質を確保した。





★教町天空大橋

所 在 地:滋賀県大津市

形 式: PC 3径間連続ラーメン箱桁橋

橋 長:267.0 m

支 間 割:91.0 + 127.0 + 47.0 m

有効幅員: 6.9 m

発注先: 国土交通省近畿地方整備局

完 工:2018年3月

特 色:本橋は、大戸川ダム建設に伴う県道の付

け替え工事で、一級河川大戸川の左岸から右岸へ大きくカーブを描き、県道と大戸川を跨ぐ大規模橋梁である。工事内容は、大口径深礎杭、円柱 RC 橋脚を含む PC 箱桁橋の上下部一式工事であった。特色は、平面線形 R = 200 m を有し、左右の張出し長が異なる非対称張出し架

設の曲線橋である。(本文参照)

平成 30 年近畿地方整備局優良工事局長 表彰受賞

●蒔田大橋

所 在 地:埼玉県秩父市

形 式: PC 5径間連結コンポ橋

橋 長: 194.5 m

支間割:37.5 + 3@37.7 + 37.5 m

有効幅員: 7.5 m 発注先: 埼玉県 完 工: 2018年3月

元 工・2018年3月

特 色:本橋は、一般国道 140 号皆野 秩父バイパスの工事である。橋 台背面の補強土壁上にセグメン ト桁組立ヤードを設置するにあ たり、作用する施工荷重を考慮 した計画を行い、安全性を確保 した。架設門構は電動チェーン ブロックタイプを採用し、作業

能率を向上させた。





▼研修施設橋梁

所 在 地:福岡県久留米市 形 式:単純 RCT 桁2連

橋 長:9.9 m 支間割:4.5 + 5.4 m

有効幅員:5.6 m

発注 先: 国土交通省 九州地方整備局

完 工:2018年3月

特色:本橋は、様々なタイプの劣化事象の理解、点検、診

断、評価など橋梁点検の技術向上を図ることを目的 とした橋梁である。上部構造は、コンクリート損傷 や補強鋼板の残る既設 RC 桁を再利用するととも に、ASR や塩害、コンクリートの施工不良等を再

現した RC パネルを設置している。

▶**落合南橋(番屋川1号橋)**

所 在 地:香川県東かがわ市 形 式:PC 単純T桁橋 橋 長:39.5 m (道路中心上) 支 間 割:38.3 m (道路中心上)

有効幅員: 3.5 + 8.75 + 2.5 + 8.75 + 3.5 m

発注 先:国土交通省 四国地方整備局

完 工:2018年3月

特 色:本橋は、国道11号大内白鳥バイパスに属するPC単純T桁橋である。主桁は斜角60度で番屋川と交差するが、道路中心とは斜角38度となり、主桁方向と道路中心方向が異なっている。そのため、両橋台端部に支間約20mと約10mのPC枝桁をそれぞれ2本ずつ配置するバチ状拡幅部を有している。拡幅部は、主桁の横組み工が完了してからの施工であるため、枝桁を含む拡幅部の施工順序

に留意した。(本文参照)





◀ハツカラ橋

所 在 地:福島県南相馬市

形 式: PC 3径間連結バルブT桁橋

橋 長: 119.6 m 支間割: 3@38.6 m 有効幅員: 5.0 m 発注先: 福島県 完 工: 2018年3月

特 色:本橋は、小高川河口部に位置し、東日本大震災の津波により消失した旧橋の復旧工事として発注された。3主桁構造であるため、門構による架設時には、狭小な横取りスペースで部材の干渉が発生しないよう、細心の注意を払った。主桁には、塩害対策として全面塗装を施した。

しんいま づ ▶新今津大橋

所在地:大分県中津市

形 式: PC 4径間連結 T 桁橋

橋 長: 140.0 m

支 間 割: 36.2 + 31.75 + 31.75 + 36.2 m

有効幅員: 19.5 m 発注先: 大分県

完 工:2018年10月

特 色:本橋は、工場や港湾施設が隣接する大分 県道中津高田線の交通量増加に伴う道路 幅拡張工事の一環である。当初はシング ルガーダーと架設門構による架設で計画 されていたが、ダブルガーダーによる架 設方法に変更した。これにより安全性の 向上と大幅な工程短縮が図れた。





▶上郷大成高架橋・刈谷高架橋 環境対策工事

所 在 地:愛知県豊田市~刈谷市

エ 種: SRC 横桁製作工および架設工,吹付コンクリート撤去工他

発 注 先:中日本高速道路株式会社

完 工:2018年2月

特 色:本橋は、伊勢湾岸自動車道豊田 JCT ~ 豊田南 IC 間に架かる高架橋である。 過去に、環境対策工として桁端の床版下面に吹付コンクリートが施工されたが、 既設床版からはく離しているのが発見されたため、吹付コンクリートを撤去して、 それに代わる環境対策として SRC 横桁を設置した。(本文参照)





所 在 地:東京都世田谷区

▲犀川大橋 橋梁補修工事

発 注 先:国土交通省 北陸地方整備局 完 工:2018年7月

種:伸縮装置取替工,下弦材補修工他

色:本橋は、金沢市内を流れる犀川に架かり、大正 13年に竣工して今年で95年目を迎える下路 式鋼単純曲弦ワーレントラス橋である。過年度 の調査で鋼材腐食に伴う断面欠損や伸縮装置の 損傷が確認された。補修工事の発注に当たって は、仕様の確定が困難であったことから、契約 方式として「技術提案・交渉方式」が適用され、 中でも、『設計段階から施工者が関与する方式 (ECI方式)』が適用された。(本文参照)

所 在 地:石川県金沢市

т

特

工 種:鋼桁橋上部工補強工事 発 注 先:首都高速道路株式会社

完 工:2018年2月

色:本工事は、高速4号新宿線(橋脚番号: 新-507~新-541の34径間)の鋼 桁橋において、RC床版の床版補強工お よびコンクリート片剥落防止工、塗替塗 装工および裏面吸音板補修工を実施する ことにより、構造物の長寿命化や安全性 の向上を図ったものである。



▶箱崎~東浜橋梁補修工事(27-5)

所 在 地:福岡県福岡市 工 種:床版補強工事

発注 先:福岡北九州高速道路公社

完 工:2018年2月

特 色:本工事は、福岡高速道路1号線の箱崎〜東浜間において、供用開始後 35年を経過し経年劣化で傷んだ橋梁床板コンクリートの補強・補修工 事である。炭素繊維貼付による床版補強に加え、主桁・橋脚の塗装、沓 座、壁高欄等の補修を行い、橋梁の長寿命化を図った。





▼長崎県庁舎行政棟新築工事

所 在 地:長崎県長崎市 構 造:RC 造 地上8階

発注 先:長崎県 完 工:2017年8月

特

色:床版(DT版・ST版)・階段・スロープ橋のプレキャスト製造納品である。メインエントランス吹抜け部の階段・スロープはひときわ目立つ存在である。特にスロープは製造難易度の高い形状であり、縮尺模型を作成し工場内で仮組確認後、出荷し高い評価を受け完工

した。

→ ng j が さき **▶龍ヶ崎飛行場太陽光発電設備**

所 在 地: 茨城県龍ヶ崎市 発 注 先: 富士前鋼業株式会社 完 エ: 2018年3月 発電能力: 324.5kW

特 色: 当社初の野立て太陽光パネル設置工事である。龍ヶ崎飛行場太陽光発電設備の開業により、売電収入だけではなく、太陽光発電による再生可能エネルギーの創出で CO₂を大きく削減する効果(年間約196トン、ブナの木に換算すると17820本

分の CO2) が期待される。





はっぽんこんぽううん ゆ そう こ きゃまこんぽう **◆日本梱包運輸倉庫(株)狭山梱包センター** 第4期柏原倉庫

所 在 地:埼玉県狭山市

発 注 先:日本梱包運輸倉庫株式会社 竣 工:2019年3月(予定)

時 色: ハイパー・ブレースは在来の座屈拘束ブレースと 比較し芯材に溶接がないため高い疲労性能を有 し、クリアランス寸法確認を確実化できるという 特徴を有する。建築センターの一般評定を取得し、 初の社外案件として日本梱包運輸倉庫株式会社の 物流倉庫において採用された。

▶渋谷ストリーム

所 在 地:東京都渋谷区

重:30 000 t (当社製作分 9 840 t) 設計・監理:株式会社東急設計コンサルタント

工: 東急・大林共同企業体

完 工:2018年8月

特 色: 渋谷ストリームは、旧東横線渋谷駅のホーム及び線路跡地等を再開発した大 規模複合プロジェクトである。規模は、延床面積約116000㎡、地下4階、 地上 35 階の超高層ビルである。構造は SA440 材、TMCP385 材の高規格

材料を使用し、粘性体制震壁、ブレーキダンパーを採用している。





にほんばしむろまち | 日本橋室町三丁目地区第一種市街地再開発事業 A 地区

所 在 地:東京都中央区

錙 重: 26 000 t (当社製作分 3 020 t)

設 計: 鹿島建設株式会社 監 理:株式会社日本設計

施 工: 鹿島・清水・佐藤工業共同企業体

完 工:2018年11月

色:三井不動産が日本橋における都市型スマートシティーを実現する、ミクストユースの大 規模再開発である。規模は地下3階、地上26階であり、オフィス、ホール、商業施設 と用途は多岐にわたり、地上1階は大規模な屋外広場空間を形成している。構造は、最 新の制震オイルダンパー HiDAX を導入しており長周期地震等に高い効果を発揮する。

▶ msb Tamachi 田町ステーションタワー S

所 在 地:東京都港区

鋼 重: 27 000 t (当社製作分 2 580 t)

設計・監理:株式会社三菱地所設計 工:大成建設株式会社 施 完 工:2018年6月

特 色: JR 田町駅東口の芝浦エリアに東京ガス株式会社・三井不動産株式会社・三 菱地所株式会社の3社共同で進めているオフィス、商業施設、ホテル、広場 からなる大型複合プロジェクトで、街区名称を「msb Tamachi(ムスブ田 町)」という。

> 田町駅直結の2棟のオフィスタワーの内, 田町ステーションタワー S は地 上31F, 地下2F, 高さ170mの超高層ビルで, 弊社は建物下層部の鉄骨 製作を担当した。



ゆ り ほんじょう

▶由利本荘総合防災公園アリーナ建設工事

所 在 地:秋田県由利本荘市

鋼重:4200t(当社製作分2800t)設計・監理:梓・アルファ設計共同企業体施工:佐藤・村岡特定建設工事共同企業体

完 工:2018年7月

特 色: 由利本荘市を南北に縦断する国道7号沿いの旧国立療養所秋田病院跡地に建設された屋内スポーツ・コンサートが開催できるアリーナのほか、災害時には広域防災拠点としての役割を担っている施設である。屋根トラスを支える柱は、B. BOX・コラム材を採用してFT 構造となっている。全体は SRC 造、屋根トラ



ス取合い部は S 造となっている。特に最大 5 000 人が収容可能なメインアリーナは、柱スパン 52. 4m のトラス屋根構造に加えて、天井中央にセンタービジョンを設置し迫力ある映像が楽しめるようになっている。



きょう_と し じょうどおり

▼京都四条通開発計画新築工事

所 在 地:京都府京都市

鋼 重:1000 t (当社製作分 1000 t)

設計・監理:日建設計・竹中工務店京都四条開発計画設計監理共同企業体

施 工:株式会社竹中工務店完 工:2017年8月

特 色: 建築主: ヒューリック(株)

当ビルは、京都市における商業の中心である四条通に面し、大丸京都店の隣接地に位置している。規模は地下2階・地上7階・塔屋1階,延床面積約5400㎡。周辺は新たな商業施設や話題性のある店舗が続々と出店する一方で、古くからの観光拠点も点在しており、国内外から多くの来訪客を誘引する国内有数の商業エリアとして、近年益々その魅力を増している。

▶梅田1丁目1番地計画 I期棟

所 在 地:大阪府大阪市

鋼 重:21 000 t (当社製作分 9 000 t) 設計・監理:株式会社竹中工務店大阪一級建築士事務所

施 工:株式会社竹中工務店完 工:2017年12月

特 色: 事業主: 阪神電気鉄道㈱・阪急電鉄㈱

基本計画・特区申請・基本設計:㈱日本設計

当工事は大阪神ビルディング(阪神百貨店(阪神梅田本店))と南側の新阪急ビルを一体的に建て替える計画であり、 I 期棟は 2018 年4月に竣工を迎え、6月より阪神百貨店が部分開業を行っている。 I 期棟の規模は地下3階・地上13階, 延床面積約76000㎡。



引き続き大阪神ビル西側の解体を行い、2019 年春から II 期新築工事を進め、2021 年秋に百貨店の全面開業を、2022 年春にオフィス ゾーンの竣工を目指す。全体の規模は地下3階・地上38階、延床面積約260000㎡。地下2階〜地上9階に百貨店、地上11階〜38階に大型オフィスを設ける。二つのビル間の道路上空を建築利用することで生まれる大空間を生かし、地上11階には延べ約4000㎡の多様なイベントに対応する回遊性の高いカンファレンスゾーンを配置する。道路を挟んだ二つの敷地の建物を一体化し、「揺れの低減を実現する先進の制震構造」を採用し、ワンランク上の耐震性能を実現している。



▲ミツフジ福島工場新築工事

所 在 地:福島県伊達郡 構 造:鉄骨造 平屋建て 延床面積:4636 ㎡ 発注 先:ミツフジ株式会社 完 エ:2018年7月

特 色:本計画は、銀メッキ繊維でウェアラブルデバイスを製造する工場と、同製品の研究を目的とした研究開発棟を渡り廊下でつないでいる。

設計は㈱ MA パートナーズが行っている。 工場棟は間口 45m ×奥行き 77m で,研究開発棟は間口 20m ×奥行き 41.7m で

ある。

研究開発棟は、設計事務所ならではの細かいこだわりある建物となっている。

▶ (仮称) 寿屋フロンテ株式会社 九州工場新築工事

所 在 地:福岡県豊前市

構 造: (工場棟) 鉄骨造 平屋建て (事務所棟) 鉄骨造 2階建

延床面積: 11 328 ㎡

発 注 先: 寿屋フロンテ株式会社完 エ: 2018 年7月

特 色:本物件は、自動車のカーペットを製造する工場と事務所である。

工場内は、製造エリアの他に、材料・完成品倉庫を設け、材料搬入〜製造〜完成品艙庫を設け、材料搬入〜製造〜完成品搬出を一貫して行える計画とした。

また,製造レイアウトに合わせた構造架 構として中柱の配置を工夫しており,最 大スパン 37.5 m の大空間を実現して

いる。



にほんうぇっぷりゅうつう **◆日本WeP流通株式会社**けんおういるま **圏央入間物流センター新築工事**

所 在 地:埼玉県入間市 構 造:鉄骨造 地上2階建

延床面積: 1 787 m

発注先:日本WeP流通株式会社

完 工:2018年2月

特 色:首都圏中央連絡自動車道入間インターチェンジに 隣接する狭山台工業団地にあり国道 16 号からも 1.5 kmと近い位置にある。

本物件は、大手スーパーに向けた配達業務が主力となる食材等を納入する新センターであり、ドックシェルター 11 基を備えた床面積 1 400 ㎡のチルド倉庫棟(2~16 ℃)と、2階建ての事務所エリアで構成している。

センター屋根には自家発電型太陽光発電を設置している。



所 在 地: 兵庫県赤穂市 構 造: 鉄骨造 地上2階建 延床面積: 21 607 ㎡ 発 注 先: 大塚倉庫株式会社 完 工: 2018年1月

している。

特 色:本倉庫は、アース製薬㈱赤穂工場内にあり、工場 の生産能力に対応できる製品保管倉庫が必要と なったため、隣接して計画した。

建物は、倉庫棟(2階建て)と一部休憩室棟(平屋)を合わせて1棟の建物としている。 倉庫スペースは、梁下有効高さを 6.0 m とし、間口 63 m × 奥行き 153 m 総2階の建物となっている。搬送設備は、2 t 用の垂直搬送機を4機設置しており、大容量荷物の搬出入が可能となっている。建物西側には、トラックの荷捌きスペースとして設けた庇の先端に、経済性を考慮し海風を遮る目的で高さ 5.6 m 防風塀を約 100 m に渡り設置



◀新わらび学園(仮称)建設工事

所 在 地:富山県南砺市 構 造:鉄骨造 平屋建て 延床面積:1 090 ㎡

発注 先: 社会福祉法人 わらび学園

完 工:2018年3月

特 色:本学園は、未就学児を対象とした児童 福祉施設であり、南砺市が子育て・福 祉ゾーンとして位置付けている場所に 移転新築したものである。

> 建物内部には、遊戯室やランチルーム・ 厨房、外部にはグラウンドやプール・ 遊具場等を備えており、遊具場はクッ ション性が高いウレタンチップ舗装仕 上げとなっている。



やく じけんきゅうじょ み らいそうやくかいはつ し えん ▶富山県薬事研究所未来創薬開発支援 がんせき 分析センター(仮称)新築工事

所 在 地:富山県射水市 構 造:鉄骨造 地上2階建

延床面積: 1 287 ㎡ 発注先: 富山県

完 工:2017年3月

特 色:既存薬事研究所の改修と同時に新設した渡り廊下で接続された、高度な分析機器を配備した [富山県薬事研究所未来創薬開発支援分析センター]の新築工事である。

> 外観は、化学構造式を連想させる光沢感のある 六角形のパネルで [未来創薬] を表現し、玄関 ホールは明るい吹き抜けと螺旋階段により、薬 業の先進県としての富山県が、未来に発展する ことを表現している。



▶ NEXTAGE (NXA シリーズ)

概 要:「人と一緒に働くヒト型ロボット」NEXTAGE の発表から 10年。電機・電子部品から化粧品・医薬品など幅広い製造業の工場への導入が広がっている。この新型 NEXTAGE は、基本機能であるペイロード・スピード・ビジョンや、メンテナンス性が向上し、適用可能な作業が拡大した。

2018 国際物流総合展では、物流分野の開拓のため、 Smart AGV 一体型の NEXTAGE によるピッキング・梱包 作業をデモ展示した。





◀ 2017 国際ロボット展

開催場所:東京ビッグサイト(東京都江東区)

開催日:2017年11月29日~12月2日(国際ロボット展)

概 要:自動車・電機業界の組立・検査作業,「三品」業界の梱包 作業,バイオメディカル系のラボ作業など,様々なアプリ ケーションを実現してきた NEXTAGE。 本展示会では, 変種変量生産に対応可能な,日用品の二次包装工程を再現

したリアルなデモを展示した。

▶レオナルド式 AW139 型 JA777R 荷物搭載装置の装備

所 有 者:石原コーポレーション合同会社

検査合格日: 2018 年4月

○ 装置諸元

寸法 (W×D×H): 1693 × 2240 × 53 mm

重量:50.3 [kg]

積載可能重量:前方部 60 kg

後方部 240 kg 合計 300 kg

概 要: 東邦航空では自社機のほかに、他社機の整備や改造工事を実施している。本工事は石原コーポレーション様所有の JA777R 号機に荷物搭載装置を装備したものである。本機の用途はゴルフ場への VIP 輸送であり、本装置は機体の荷物室にゴルフバックを容易に搭載するために開発したものである。

