

～ 今熊野橋架替工事の進捗状況について ～

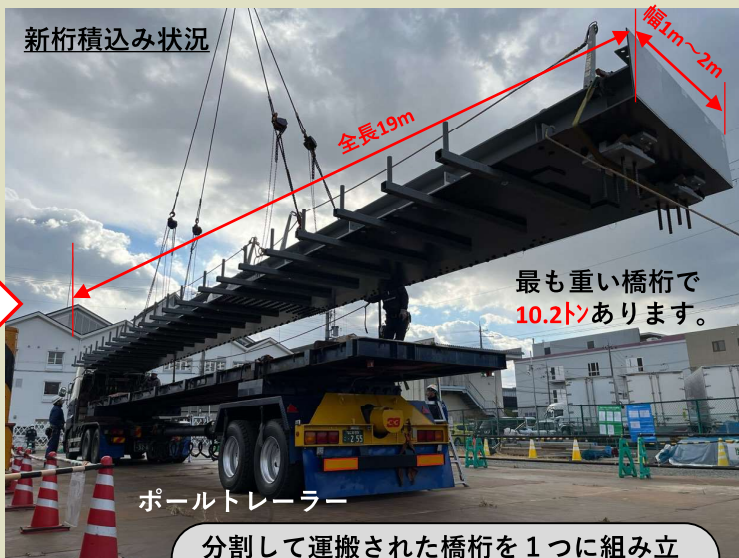
東側（STEP4）の新しい橋桁の架設が完了しました！

日頃は、本市建設行政にご協力いただき、誠にありがとうございます。
現在、今熊野橋の架け替え工事を進めているところですが、1月末から新しい橋桁の架設を開始し、2月15日に完了しました。

今回のニュースでは、限られた時間にミリ単位の精度で橋桁架設したことに関して、説明します。



岩手県盛岡市の工場で製作した橋桁を伏見区横大路の作業ヤードに運搬したのち、現場での架設に向けて、ヤード内で組立や塗装作業を行いました。



伏見区横大路の作業ヤードに到着。
盛岡市から約1000km、長距離を安全運転で運んでくれました。
運転手さん、お疲れさまでした！



分割して運搬された橋桁を1つに組み立てると、全長19mになり、今熊野へ運搬するポルトレラーは全長22mにもなるよ！
長い橋桁を積んで安全に道路を走行する運転手さんの運転テクもすごいね！！

回覧



すべての列車(貨物を含む)が京都駅～山科駅間を通過した後、架線(電線)を停電させてから、200トンクレーンで橋桁を吊り上げ、現地に架設しました。



クレーン運転手と架設作業員は、無線のやり取りだけで、ミリ単位の調整をしているよ。
クレーン運転手さんの操縦技術と作業員さんの信頼関係がすごいね！



STEP4の新しい桁は全部で5分割だったので、1日1スパンの計5日間で架設しました。

列車の運行時間により桁架設を行える時間は、約1時間だけなんだよ。
作業員の皆さん全員で、安全第一かつスピーディーに架設してくれました！



新桁架設タイムスケジュールの一例

時間	23	0	1	2	3
作業内容	15 30 45	0 15 30 45	0 15 30 45	0 15 30 45	0 15
現場に新桁到着	—	—	—	—	—
線路閉鎖開始	—	—	—	—	—
架線停電	—	—	—	—	—
桁架設	—	—	—	—	—
線路閉鎖終了	—	—	—	—	—
列車無通過	—	—	—	—	—

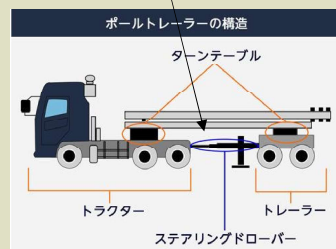
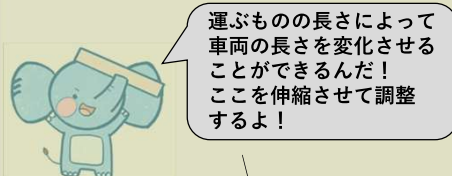
※上記時間は、一例で施工日によって作業時間は若干異なります

架設の準備をしていますが、急に事故が起こったりして列車の運転ダイヤが大幅に乱れると、作業時間がなくなって、中止になります。

<架設ミニ情報>

Q1:ポールトレーラーってなに？

A1:長いけど分解して運搬できないものを運ぶ時に活躍します。



一部、後方の荷台から新桁が飛び出して運搬します。

最新技術を活用しミリ単位の誤差で、正確に架設されたよ！
でも最後は人間の目でズレや高さが正確か確認しているよ！



Q2:普通に一般道を走行していいの？

A2:特殊な車両なので、警察署や道路管理者に通行許可を申請し、荷台からはみ出し長や総重量などに問題ないか確認を受けます。
また先導車を配置するなど、一般車両に危険が生じないよう、しっかりと安全を確保して走行しています。

回転灯を点灯させて先導します。



Q3:桁をどのようにして正確に架設しているの？

A3:最新の技術と人間の目で位置を確認しながら、架設しています。



レーザーで発光します



< 施工者の声 >

大鉄工業株式会社

現場の総監督（すべての指揮命令を行います）

現場代理人兼監理技術者 岡本 隆宏さん

施工管理のプロに今回の
架設についてお伺いしました



〇苦労した点

列車の走っていない夜中のわずかな時間で橋桁を精度よく架ける
施工管理や、工事に携わる作業員の方々や第三者の方が事故に巻き
込まれないよう安全面に十分配慮するなど、管理すべきことが多く
大変でした。

〇気をつけた点

橋桁の組立てを現場から約10km離れた伏見区で行い、当日の夜に現地まで輸送して橋桁を
架ける計画を行いました。

輸送する橋桁の長さは約19mと長く、事故や荷崩れを起こさないように、運搬車両や輸送ルート
の選定、積み方まで細かく検討しました。また、現場の作業スペースはとても狭く、その中で橋を
吊り上げる大型クレーンの選定や、安全かつスピーディに橋を架ける方法を検討しました。

緻密な施工計画を行うことで、大きなトラブルもなく無事に終わることができました。

総監督を支えるコーチ役

監理技術者 出野 幸一さん

〇苦労・気をつけた点

限られた時間の中で橋桁の架設を行うため、シミュレーションを
行い、タイムスケジュール管理を徹底しました。また、基準となる
桁のミリ単位での精度管理に努めました。

片側交互通行からはみ出して桁が旋回するため、第三者災害、
交通事故が発生しないように各配置者と連携を確実に行いました。



〇おふたりの今後の抱負

地域の方々に良い橋が架かったと喜ばれるように、これからも頑張っていきます！

今回の施工実績をもとにさらに精度の高い施工計画を行い、無事故で完成させます！！

< 今後の予定 >

4～7月：架設した橋桁内に新たな通信線（NTT管）を取付けます。

この作業は、NTTが行います。

（既存のNTT管は山科側の線路上に添架しています）

5～8月：橋桁上に鉄筋を組立て、コンクリートを打設します。

（この箇所を「床版（しょうばん）」といいます）

秋 頃：歩道部の防護柵設置、床版の上に舗装等を実施します。



今回橋桁を架設した箇所の舗装が完了し、一般車両が通行できるようになれば、
STEP5（道路中央部）へ交通規制を切り替えます（今年度冬頃予定）。

その後、今回のSTEP4と同様に、STEP5箇所の既存橋桁撤去や新しい桁の架設を
行います。STEP5が完成したら、最後にSTEP6（道路西側）も同様に施工します。



みなさまには引き続き、ご迷惑をおかけしますが、早期完成を目指し、
発注者、施工者ともに鋭意進めて参りますので、どうぞご協力のほど
よろしくお願いいたします。



発注者：京都市 建設局 土木管理部 橋りょう健全推進課 担当：大塚、村田、河野

TEL：075-222-3561 FAX：075-213-5181

e-mail：kyoryo@city.kyoto.lg.jp

西日本旅客鉄道（株）近畿統括本部 京都土木技術センター

TEL：075-682-8116

施工者：大鉄工業株式会社 担当：井上、岡本、出野

TEL：075-708-5061 携帯：080-2950-9612（井上）

