

## ふだ つじ 札の辻橋架替事業

受賞機関 東京都建設局道路建設部  
東京都第二建設事務所

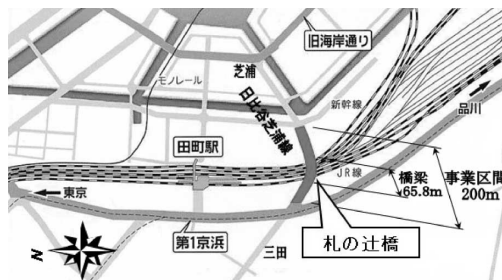
はじめに

札の辻橋は、日本の大動脈である新幹線、東海道線、山手線、京浜東北線など11本の線路を跨ぎ、都心と臨海部を結ぶ要衝であり、JR田町駅の南側に位置する。

旧札の辻橋は、昭和8年に架設された「単純曲弦トラスの直橋」であり、架橋以来約70年間地域の交通を支えてきた。しかし、「車両の大型化による耐荷力不足」、「老朽化の進行」のため、平成10年から、JR東日本・JR東海の協力を得て、架替工事を進めている。

事業の概要

- 延長：200m（橋梁部65.8m）
- 道路種別：第4種第1級（V=50km/h）
- 幅員構成：車道8.25m×2 + 歩道4.5m×2
- 総工事費：約120億円
- 上部工：単純鋼床版箱桁
- 下部工：箱式橋台（場所打ち杭）
- 架設方法：架設桁による架設



位置図

事業の特徴

新橋は、「耐荷力」、「耐震性」の確保のみならず、「歩道の拡幅」、「なめらかな線形の採用」により、快適な歩行空間と円滑な交通を確保している。

工事期間中は、隣接地の協力により用地を借上げ、



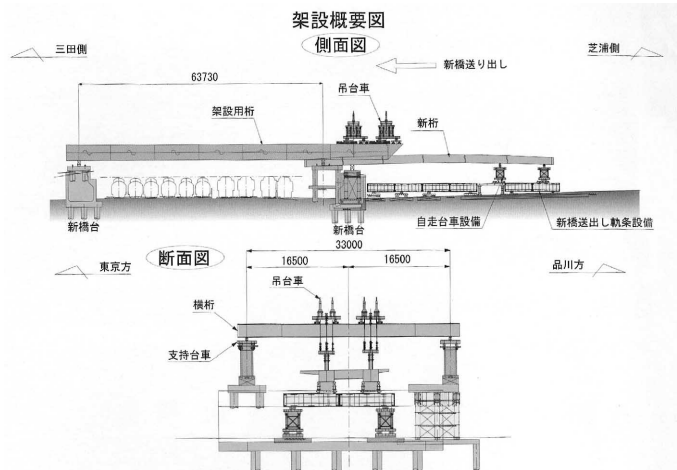
全景

旧橋に平行して仮橋を架設し、施工中も1日約37,400台の交通を一時も止めることなく新橋の架設工事を行い、交通への影響を

最小限に抑えることができた。

本工事では、鉄道敷内に仮受けベントの設置スペースがないこと、線路上での作業は、終電から始発まで約2時間余りの限られた「キ電停止」時間内に行う必要があることなど、大きな制約があった。また、大動脈のJR各線上での施工であることから、重要な工事に際しては現地対策本部を設けるなど、十分な危機管理体制を整えた。施工方法においても、2本の架設桁（工事桁）を線路上空に設け、桁上を自走する桁吊台車による旧橋の一括撤去・新橋の一括桁架設とすることで、鉄道上での安全な施工を行うことができた。

さらに、11本の線路の建築限界は、桁下面からの離隔がほとんどないため、維持管理のために桁下面で作業を行うことは困難である。そこで、鋼橋の維持管理上の課題である塗装の塗り替えが不要となる耐候性鋼材を用い、メンテナンスフリー化、ライフサイクルコストの低減を図った。



新橋架設概要図

平成16年6月19日、開通式典の賑わいのなか、新橋への交通切替を行った。新しい札の辻橋は、4カ所の橋詰め部に設けた親柱に、地元小学生が書いた橋名板を配し、地域に親しまれる橋として生まれ変わった。現在、完成に向けた仕上げ工事を行っており、平成17年11月に工事完了予定である。

賛助会員 佐藤工業(株)、鉄建建設(株)