

虹橋 Koukyou

No.89
2025.7



一般社団法人 日本橋梁建設協会
Japan Bridge Association Inc.

特集 1

循環型社会への 架け橋

カーボンニュートラルの取組みを推進します

特集 2

この橋をみよ! Vol.4 北陸の橋

四季折々の風景や豊かな自然と調和した美しい景観が魅力的な北陸の橋



橋建協ホームページのぞき案内

<https://www.jasbc.or.jp>

橋建協のホームページは、一般の方を含めよりたくさんの方に利用して頂けるようになっていますのでぜひ一度ご覧ください。



① 橋建協について

協会概要、組織、所在地等

| 橋建協の理念 | 協会概要・所在地 | 組織図・役員 | 会員会社
| 橋梁製作工場所在地 | カーボンニュートラルの取組み | 定款 | 事業報告

② 出版物

橋建協発行の書籍、パンフレット、技術資料

| 出版物一覧 | 協会誌「虹橋」 | デザインデータブック
| 各種パンフレット | 橋梁年鑑

購入方法



直接

一般社団法人 日本橋梁建設協会の窓口にてお領けします。
※協会員に限り、協会窓口からの郵送をお受けいたします。



郵送・宅送

下記の販売代行店へFAXでお申し込み下さい。

東京官書普及株式会社 TEL 03-3291-5773

FAX 03-3291-5780

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町12

※一般書店(東京官書普及株式会社以外)では取り扱っておりません。

③ 活動情報

協会並びに関係団体の講演会
講習会のお知らせや研究活動内容

| 橋の相談室 | 講演会・講習会 | 技術発表会資料 | ブリッジトーク
| 出前講座 | 登録橋梁基幹技能者講習 | 伊藤學賞 | 戰略広報WG

 <https://www.jasbc.or.jp/activity/>

橋建協 活動情報

検索

④ 技術者向け情報

橋梁年鑑、技報、技術短信、鋼橋Q&Aと
鋼橋に関する技術情報のコンテンツ

| 技術資料 | 技術短信 | 耐候性鋼橋の実績資料集

| 鋼橋へのアプローチ | 鋼橋の製作 | 鋼橋の架設 | i-Bridge

| 耐候性鋼橋のさび外観評価補助システム

| 会員会社保有の橋梁新技術 (資料編)

| 賛助会員会社保有の橋梁新技術 (資料集)

⑤ 一般向け情報

橋の魅力を紹介するコンテンツ

| 橋の写真館 | 橋のデータ館

| 橋の壁紙 | 現場見学会

| 季節のカレンダープレゼント

| ペーパークラフト



季節の壁紙カレンダープレゼント

SNSで橋梁の魅力や橋にまつわることを発信しています！



ケン・ブリッちゃんの
LINEスタンプ
発売中です♪





資料提供:国土交通省 北陸地方整備局 金沢河川国道事務所

虹橋 Kou kyou

2025.7 No.89

目次

-
- | | |
|---|--------------------|
| 02 新年度 会長挨拶 | 36 フランス・イギリス海外調査報告 |
| 03 令和7年度の行動計画指針の概要 | 40 協会ニュース |
| 04 各委員会の紹介 | ・現場見学会 |
| 05 協会の組織 | ・技術展示会 |
| 06 国内鋼道路橋 発注先別受注量と受注金額 | ・橋梁模型コンテスト |
| 07 橋の相談室 | ・出前講座・業界セミナー |
| 08 特集1 循環型社会への架け橋 | ・橋梁技術発表会 |
| 14 特集2 この橋をみよ! 北陸事務所推薦 | ・表彰 |
| Vol.4 北陸の橋 四季折々の風景や豊かな自然と調和した
美しい景観が魅力的な北陸の橋 | 伊藤學賞 |
| 18 最近完成した橋 | 技術功労賞 |
| 34 最近完成した保全工事 | 奨励賞 |
| | ・ブリッジトーク |
| | ・出版物のご案内 |
| | ・最新トピックス |
| | 52 令和7年度 地区事務所一覧 |
| | 54 橋梁年鑑の紹介 |

新年度 会長挨拶



一般社団法人 日本橋梁建設協会 会長

川田 忠裕

この度、川畠前会長の後を受けて、一般社団法人日本橋梁建設協会会長を務めさせて頂くことになりました、川田でございます。会長就任にあたりまして皆様にご挨拶申し上げます。

昨年は、国際社会においても国内においても、不透明かつ混迷の度合いがより一層深まった一年でした。世界情勢においては、ロシアによるウクライナ侵攻の長期化に加え、中東地域での紛争が激化しています。経済面では、米国経済が堅調さを維持する一方、主要国において、保護主義や自国第一主義の台頭が再び注目されるなど、企業を取り巻く環境は一層の不確実性を帯びています。

国内においては、本年が阪神・淡路大震災から30年の節目を迎える中、東日本大震災、熊本地震、昨年の能登半島地震と度重なる大規模地震に見舞われてきました。また、昨年8月には「南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）」が発表され、防災意識や事業継続計画への関心が一層高まっています。更に、労働力不足や物価高騰、持続可能な社会保障制度の構築、環境問題など我が国が直面する課題は依然として山積しています。経済は、緩やかな回復基調にあるものの、物価上昇や原材料・エネルギー価格の高騰、賃上げが進むなど構造的な課題も顕在化してきています。

このような厳しい環境下において、鋼橋をはじめとするインフラは、我が国の経済、社会面における持続的な成長、安全・安心で豊かな国民生活、地域創生に極めて重要な役割を果たしており、その効率的・効果的な整備、維持管理、防災機能の保持と災害時の早期復旧、率先した脱炭素化等に対して、当協会として全力で取り組んでまいる所存でございます。

現在、当協会が直面している主な課題としては、「鋼橋事業の需要拡大」「担い手の確保」「DX・GXへの対応」「現場事故の撲滅」および「海外展開の推進」が挙げられます。これまでに、当協会では「提案する橋建協」として、災害に強く、カーボンニュートラルにも貢献する「ピアレス橋」「オフセット橋」「アクロス橋」などを積極的に提案し、発注者の皆様から一定のご理解を得てきました。

他方、公共投資としての鋼橋事業は、発注予算ベースでは堅調に推移しているものの、資材費や人件費の高騰により、重量ベースでは過去最低を更新しており、業界を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。本年度からは、これまでの活動に加えて「鋼橋事業の需要拡大」を最重要課題と位置づけ、「需要拡大戦略特別委員会」を新設し鋼橋の魅力や必要性・優位性等について、改めて深掘りし、そのメリットを明らかにするとともに、広く関係機関等へ訴え、鋼橋事業の積極的な活用を推進していきます。

加えまして、労務単価の持続的な上昇と適切な支払いの確保、原則週休2日の工程確保、時間外労働時間の削減などの取り組みについて、昨年成立した第3次担い手三法に基づき、現世代と次世代の働き方改革を推進します。特に、当協会では若手を中心とした戦略広報ワーキンググループを組織し、SNS等を活用して、鋼橋の魅力や橋づくりの楽しさなどを次世代に発信しており、担い手確保のための取り組みについても、今後も一層の強化を図っていきます。

また、IT技術等を活用したi-Bridgeの更なる推進、昨年より建設コンサルタント協会様と一緒に開始した設計・施工間プロセスのデータ連携の活用の拡大などのDXの推進、再生可能エネルギーの積極的な活用、脱炭素化に資する新材料や新技術の導入などのGXの推進について、関係する皆様と協働して推進してまいります。

更に、鋼橋工事において死傷者を出さない「現場事故の撲滅」の取り組みを更に強化するとともに、国内市場と相反してインフラ需要が旺盛な海外市場へは、我が国が培ってきた高度な鋼橋の技術力を活かした「質の高いインフラ輸出」を推進していきます。

以上の協会活動を着実に進めていくには、会員の皆様のご理解とご協力が不可欠でございます。皆様からのご意見を拝聴しながら、会長としての責務を果たして参る所存ですので、今後ともご指導、ご鞭撻を賜りますよう心よりお願い申し上げます。

令和7年度の 行動計画指針の 概要

国土交通省本省（道路局、大臣官房技術調査課、総合政策局海外プロジェクト推進課）および地方整備局8局、北海道開発局、沖縄総合事務局、高速道路会社との意見交換により、要望・提言を行う予定です。特に今年度は発注量の増加要望を強く求めることとし、需要拡大のための戦略検討を実施します。

また、「強靭化への貢献」「働き方改革」「安全対策の徹底」「DXを始めとした技術の推進」「保全事業の推進」「カーボンニュートラルの取組み」などについても要望・提言を行うこととしています。

令和7年度 重点活動テーマ（要望事項：骨子）

1 鋼橋事業の需要拡大、 進化および国土強靭化への貢献

1) 鋼橋事業の事業量拡大に向けて

- ① 長期安定的な鋼橋の採用と発注による事業量の拡大
- ② 中長期の具体的な発注見通しの公表
- ③ 長大橋プロジェクトの推進、多彩な形式の採用

2) 第一次国土強靭化中期実施計画に応える 鋼橋事業の推進

- ① 国土強靭化に貢献できる鋼橋の採用
- ② 災害被災時の鋼橋復旧技術

3) 働きがいのある職場作り

- ① 時間外労働の削減および週休二日達成に向けた取組み
- ② 建設工事の担い手の確保と育成に向けた取組み
- ③ 技術者の有効活用

4) 入札および契約の適正化と品確法の推進

- ① 有効な入札・契約方式の推進
- ② 適正で実態に即した工事価格の設定
- ③ 橋梁工事における不調対策

2 現場安全対策の推進と 品質の確保

1) 現場安全対策

- ① 橋桁落下等重大工事事故の防止対策
- ② 墜落災害等に向けた現場安全対策の取組み
- ③ 現場安全に関する新技術の推進
- ④ 新型足場の採用促進

2) 工場製作時の品質確保

3 鋼橋生産性の向上

1) DX推進による鋼橋事業の効率化

- ① BIM/CIMによるデータ連携の推進
- ② DXミルシートの推進と遠隔臨場検査の適用拡大
- ③ 鋼橋事業のi-Bridge化推進

2) 新技術及び新材料の活用による効率化

- ① 新防食技術によるメンテナンス事業の効率化
- ② 新材料の活用による生産性向上

3) カーボンニュートラルとGXの取組み

4 既設鋼橋の 強靭化・健全化の推進

1) 上部工軽量化による橋梁全体の耐震化の推進

2) 鋼橋健全化のためのディテール改善活動（報告）

3) 橋梁保全の受発注者の困りごとに関する対話の推進

5 更なる海外展開の推進

1) ODA案件形成の推進

2) 他ドナー、PPP等案件形成の推進

3) 海外案件対応能力の向上

4) リスク管理体制の確立

※状況に応じ変更の場合があります。

各委員会の紹介



企画委員会

委員長 鎌田 淳司

企画委員会は、協会実施事業の円滑な運営を図るため、事業計画立案や組織運営全般を担う組織として活動をしています。

【令和6年度活動報告】協会内で行う事業や各種事項について審議し、実施の推進を行いました。また、国土交通省本省および地方整備局等、高速道路各社との幹部意見交換会にて、長期安定的な公共事業の確保、働き方改革の推進、入札契約の適正化など鋼橋のシェアアップにつなげるべく要望を行いました。

【令和7年度活動方針】これまで同様、協会内事業の審議・とりまとめを行い、幹部級意見交換会にて各種要望を行うことにしています。意見交換会では、昨年度に引き続きピアレス・オフセット・アクロスなど、強靭化に貢献する提案などを行い、減少している発注量を増やすべく活動をしていきます。



広報委員会

委員長 瀧上 晶義

【令和6年度活動報告】これまで、発注者に対し鋼橋の積極的な採用促進を働きかけてきましたが、残念ながら令和6年度は鋼橋の発注量が約10万tという大変厳しい状況となりました。一方、NEXCO 3社に対しては、キャッシュフローの改善に繋がる対策として「提出書類と検査の簡略化」と「詳細設計における費用と工期等の諸問題」を改善していくWGを受発注者双方で立ち上げることができました。また、想い手確保対策として、これまでの常識にとらわれず(パラダイムシフト)、「夜間工事を削減し昼間施工を要望」したところ、複数の発注者から前向きな反応が得られました。

【令和7年度活動方針】令和7年度は、鋼橋の設計ストックを増やすための活動を更に推進します。○鋼橋の積極的な採用促進活動(ピアレス橋梁、アクロス橋梁、オフセット橋梁)。○各地盤の中長期計画の中から「早期発注を要望する路線」「早期事業化を期待する路線」「技術伝承・進化のために必要なビッグプロジェクト」を選定し要望します。○NEXCO 3社に対し、「提出書類と検査の簡素化」と「詳細設計における費用と工期等の諸問題」「キャッシュフロー」の改善をさらに推進します。



海外事業委員会

委員長 小林 淳

【令和6年度活動報告】海外市場における鋼橋の需要創出に向け積極的な活動を行いました。昨年度に引き続き海外事業委員会としての海外調査団を派遣し、今年度はネパールの山岳道路の踏査やカトマンズ市内渋滞箇所への高架橋の適用の検討などを行いました。また、今後国内で建設が予定されている連続斜張橋に関する海外の優れた技術への知見を深めるべく橋建協としての海外調査団を派遣し、フランス・ミヨー橋やイギリス・フォース橋他の調査を行いました。

【令和7年度活動方針】今年度も引き続きODA案件を中心に海外における鋼橋の需要創出に向けた活動に注力します。海外事業委員会としての海外調査団派遣を継続し現地政府のニーズ発掘と鋼橋の優位性を踏まえた提案活動を行います。また、橋梁に関する協会員の知見の深化を狙いとして協会としての海外視察団の派遣も計画しています。

各委員会の令和6年度活動報告と令和7年度活動方針を紹介させていただきます。委員会活動を通じて社会へ貢献してまいりますので、これからも委員会活動へのご理解とご協力をお願いいたします。



品質・環境委員会

委員長 深沢 隆

【令和6年度活動報告】会員各社から収集した失敗経験をトラブル事例として取りまとめ、11月にトラブル事例の配布、5月にはセミナーを開催しました。

【令和7年度活動方針】「品質月間活動」と「品質環境セミナー」を通して品質に対する意識向上を図ります。また、カーボンニュートラルに資する技術や関連情報の調査を行い、橋建協としてCO₂削減に効果のある技術について取りまとめて、発注者や会員各社が活用できるように情報開示を行います。



技術委員会

委員長 井上 学

【令和6年度活動報告】鋼橋の市場拡大と技術的課題の解決に取組みました。鋼橋のデータ連携システムについて鋼橋の試行工事3件で効果を検証し、課題を明らかにしました。工場製作における遠隔監視のガイドライン案の活用を推進しました。

【令和7年度活動方針】橋梁の品質および耐久性の向上と環境負荷低減のための技術開発と関連する規定、基準類の整備に取組みます。最新技術を活用して生産性向上のためのDXをさらに推進してまいります。



安全委員会

委員長 鎌屋 明

【令和6年度活動報告】令和6年の安全成績は会員各社における安全管理の充実もあり、比較的好結果でありましたが、令和7年に入り、重大な工事事故が連続して発生いたしました。続発事故の連鎖を断ち切るため、安全設備の点検要請、類似事故の再発防止対策および更なる安全管理の徹底、を喚起いたしました。

【令和7年度活動方針】重大事故の発生が業界全体の信用と信頼を失墜するという危機感を持ち、「仲間の命を守る」を合言葉に、更なる墜落災害(重大事故)撲滅に向けた統一行動を展開します。これより、業界全体に安全意識と行動を根付かせる「安全文化の醸成」に努めてまいります。



保全委員会

委員長 中村 譲

【令和6年度活動報告】既設橋の軽量化によって下部工を含めた橋梁全体の耐震性能向上を図るなど、国土強靭化に繋がる活動を行いました。また、保全工事における課題について、道路管理者との対話による問題点の抽出と対策の協議を行いました。

【令和7年度活動方針】既設橋の耐震性能向上を図る活動および道路管理者との実務者レベルでの対話の会を継続し、国土強靭化に貢献していきます。また、保全工事における誤差吸収方法についての実験的研究、長寿命化に資するディテール改善活動なども行っています。

協会の組織

令和7年7月1日現在

役員・正会員・賛助会員

組織図



役員

会長	川田忠裕	川田工業株式会社	代表取締役社長
副会長	小林 淳	株式会社IHI	代表取締役副社長執行役員
副会長	中村 譲	株式会社横河ブリッジ	代表取締役社長執行役員
副会長兼専務理事	石原康弘	一般社団法人 日本橋梁建設協会	
理事	井上 学	株式会社IHIインフラシステム	代表取締役社長
理事	上村多恵子	京南倉庫株式会社	代表取締役社長
理事	奥村恭司	宮地エンジニアリング株式会社	代表取締役社長
理事	勝地 弘	横浜国立大学	教授
理事	鎌田淳司	JFEエンジニアリング株式会社	常務執行役員
理事	鎌屋 明	カナデビア株式会社	顧問
理事	河合良彦	エム・エム ブリッジ株式会社	執行役員
理事	瀧上晶義	瀧上工業株式会社	代表取締役社長
理事	中楯伸一	日本ファブテック株式会社	代表取締役社長
理事	中村貴任	株式会社駒井ハルテック	代表取締役社長
理事	中村達郎	高田機工株式会社	代表取締役社長
理事	深沢 隆	株式会社巴コーポレーション	代表取締役社長
監事	西尾俊彦	日本車輌製造株式会社	執行役員
監事	多田 智	一般社団法人 建設コンサルタンツ協会	副会長兼専務理事
監事	徳田紳二	三井住友建設鉄構エンジニアリング株式会社	代表取締役社長

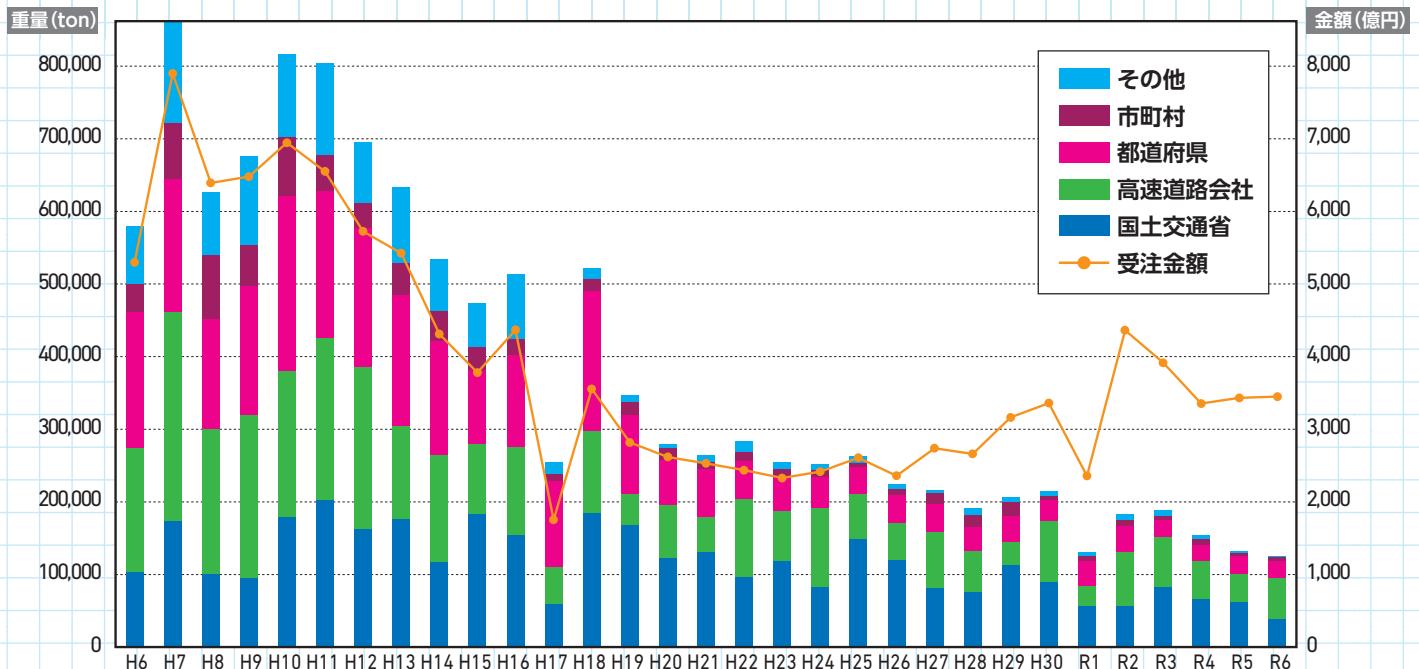
正会員

(株)IHI	川田建設(株)	東綱橋梁(株)	古河産機システムズ(株)
(株)IHIインフラ建設	川田工業(株)	(株)巴コーポレーション	(株)北都鉄工
(株)IHIインフラシステム	株式会社横河ブリッジ	(株)名村造船所	三井住友建設鉄構エンジニアリング(株)
(株)アルス製作所	佐藤鉄工(株)	株式会社横崎製作所	宮地エンジニアリング(株)
宇野重工(株)	JFEエンジニアリング(株)	日本橋梁(株)	UBEマシナリー(株)
エム・エム ブリッジ(株)	高田機工(株)	日本車輌製造(株)	(株)横河NSエンジニアリング
(株)大島造船所	瀧上工業(株)	日本鉄塔工業(株)	(株)横河ブリッジ
カナデビア(株)		日本ファブテック(株)	以上31社(50音順による)

賛助会員

(株)アクティオ	(株)興和工業所	中外道路(株)	日本鋳造(株)
(株)宇徳	JFE建材(株)	東京製綱(株)	日本ペイント(株)
(株)エスイー	JFE鋼材(株)	東京ファブリック工業(株)	(株)ノガガセ
カツヤマキカイ(株)	JFEスチール(株)	(株)トウペ	阪和興業(株)
(株)カナデビアエンジニアリング	シバタ工業(株)	中井商工(株)	(株)ビービーエム
(株)カナモト	神鋼鋼線工業(株)	日亜鋼業(株)	(株)鉄組
(株)川金コアテック	神鋼ボルト(株)	日軽エンジニアリング(株)	ヤマコ総合物流(株)
協立エンジ(株)	(株)杉孝	日綜産業(株)	ヤマダイインフラテクノス(株)
(株)橋梁メンテナンス	大日本塗料(株)	ニッタ(株)	(株)横河技術情報
(株)クリテック工業	(株)タカミヤ	日鉄物産(株)	横浜ガルバー(株)
栗本商事(株)	田中亜鉛鍍金(株)	日鉄ボルテン(株)	四つ葉産業(株)
(株)神戸製鋼所	秩父産業(株)	日本製鉄(株)	以上47社(50音順による)

国内鋼道路橋 発注先別受注量と受注金額



年 度	国土交通省	高速道路会社	都道府県	市町村	その他	道路橋計	受注金額	会員数
H6	103,897	170,508	186,874	39,426	79,478	580,183	5,296	63
H7	173,510	288,490	183,012	77,515	138,027	860,554	7,900	68
H8	100,394	200,577	151,231	88,186	86,705	627,093	6,392	68
H9	94,958	225,335	177,532	56,382	122,354	676,561	6,479	70
H10	179,449	200,846	241,966	80,290	112,975	815,526	6,945	70
H11	203,587	222,039	202,421	50,192	125,831	804,070	6,550	70
H12	162,802	222,780	191,985	34,359	83,845	695,771	5,725	76
H13	177,335	128,235	179,179	43,906	104,253	632,908	5,424	75
H14	117,179	147,280	157,874	40,244	71,118	533,695	4,311	75
H15	182,964	97,559	101,099	32,796	59,437	473,855	3,780	71
H16	155,104	121,051	126,008	22,675	89,048	513,886	4,369	70
H17	59,987	50,555	118,060	10,527	15,431	254,560	1,753	66
H18	185,332	112,815	192,991	16,021	13,748	520,908	3,555	62
H19	168,661	42,817	109,120	16,748	8,998	346,344	2,818	58
H20	122,441	74,000	60,980	17,291	4,783	279,495	2,618	49
H21	130,625	49,282	65,847	8,760	9,737	264,251	2,530	45
H22	96,287	108,476	52,462	12,321	14,034	283,580	2,436	41
H23	119,088	68,726	47,528	10,344	9,087	254,773	2,329	38
H24	82,915	109,096	42,360	10,443	7,158	251,972	2,416	35
H25	149,242	62,227	37,178	6,299	8,202	263,148	2,608	34
H26	120,210	51,342	38,307	7,406	6,659	223,924	2,360	34
H27	81,436	76,663	39,736	14,654	3,291	215,780	2,739	32
H28	76,443	55,663	33,919	15,806	9,673	191,504	2,661	31
H29	112,932	32,265	35,776	18,370	6,936	206,279	3,164	31
H30	90,760	82,963	28,498	6,734	5,919	214,874	3,361	31
R1	57,583	27,060	34,732	7,006	4,585	130,966	2,357	31
R2	56,733	74,221	36,037	8,667	7,599	183,257	4,363	31
R3	82,966	69,487	22,910	5,763	7,061	188,187	3,916	31
R4	66,523	52,892	21,217	8,947	4,787	154,366	3,354	31
R5	63,046	38,806	23,584	4,209	2,432	132,077	3,431	31
R6	39,264	55,924	23,837	5,997	945	125,968	3,449	31

注：(一社)日本橋梁建設協会会員会社の受注実績を示す。

单位:t

单位: 億円

橋の相談室



鋼橋建設における3者の関係と相談室の位置づけ



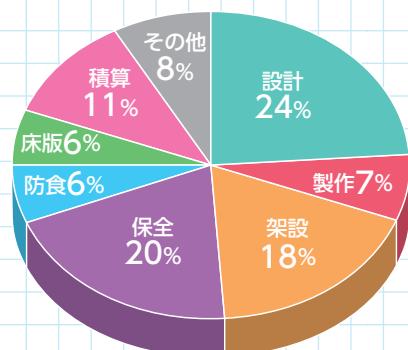
「橋の相談室」は平成22年6月発足以来、様々な分野の方々から多くの相談を受けてきました。令和6年度1年間の相談件数は、全体で約340件でした。このうち、258件余が守秘を要する個別工事に関する相談で、専任の技術顧問が対応しました。

- 鋼橋計画時の留意点、耐久性向上の留意点
- 架設を考慮した構造形式、架設工法の妥当性、特殊条件下での架設工法
- 溶接施工に関する留意点、塗装に関する留意点、耐候性鋼に関する留意点
- 鋼橋の長寿命化・機能向上、劣化・損傷部の補修・補強事例
- 合成床版の留意点、鋼床版構造の留意点

等々、鋼橋の技術に関するご相談は下記にお問い合わせ下さい。

「優良な財産」を次世代へ受け渡すために、鋼橋エンジニアの知識・経験を提供します。

特に、ご発注者様からの発注前のご相談に対し、守秘を徹底した応談体制にて対応させていただいております。また、建設コンサルタント様に対しては、施工面の相談を中心に豊富な施工経験をもって対応させて頂いております。



相談の分野別グラフ
(約340件の内訳)

☎03-3507-5236 ☎03-3507-5235

協会HPでは、各種技術資料、統計データ、Q&A、出版物概要、技術者向け情報等を掲載していますので、ご活用下さい。

詳細はHPからもご覧いただけます。

橋建協 橋の相談室

検索

<https://www.jasbc.or.jp/soudan/index.php>



循環型社会への 架け橋

カーボンニュートラルの取組みを推進します

Carbon
neutral

日本橋梁建設協会における循環型社会の実現に向けた取組みを紹介いたします。
私たちは、「環境宣言(2013年6月)」として以下を宣言いたしました。

環境宣言

基本理念

私たちは、橋の建設や保全を通じて省エネルギー・資源再利用・地球環境への負荷低減に取組み、循環型社会の実現に努めます。

環境方針

- 1) 環境関連の法令、条例、協定などを遵守します。
- 2) 持続可能な社会を目指し、資源の効率化を図ります。
- 3) 廃棄物や温室効果ガスなどの発生抑制に努め環境負荷の低減を図ります。

私たちは、新たに「カーボンニュートラルの取組み方針(2023年1月)」を策定し、自然環境を守りカーボンニュートラル実現へ貢献してまいります。

カーボンニュートラルの取組み方針

日本橋梁建設協会は、2050年のカーボンニュートラルの実現を目指して、鋼橋の建設および保全において以下の活動を行います。なお、2050年までのCO₂排出量の段階的な削減目標は、会員各社が事業内容に応じてそれぞれ設定します。

1. 再生可能エネルギー・自家発電の活用を推進し、エネルギー由来のCO₂排出量を計画的に削減します。
2. 鋼材やコンクリートなど原材料の製造時のCO₂排出量の削減について、原材料メーカー各社の活動方針をユーザーとして支持し、情報収集に努めます。
3. 鋼橋の建設および保全において、CO₂排出量の削減に有効な最新技術を積極的に導入します。

私たちは、鋼橋の建設および保全を通じて

循環型社会の実現に貢献していきます。

これまでの取組みとして、「環境への配慮」、

「資源の有効活用」、「災害からの復旧」により
環境負荷を低減した一例を紹介します。

01 環境への配慮

阿波しらさぎ大橋

徳島県 2012

生態系に影響を与えない構造および施工

阿波しらさぎ大橋は、野鳥に優しい低い主塔の吊形式橋梁として、吉野川の水生動物の生態系に影響を与えないように河川内に仮設構造物を設置しないトラベラクレーンによる架設工法を採用しました。照明は橋面のみを照らす高欄埋込みタイプを採用しています。



阿波しらさぎ大橋



トラベラクレーンによる架設

多摩川スカイブリッジ

川崎市 2022

豊かな自然環境に配慮した国内最大の3径間複合ラーメン橋

多摩川スカイブリッジは、多摩川河口の生態系保持空間に橋脚や仮設構造物を設置しない構造と架設工法を採用しました。下部工工事に必要な浚渫範囲と干潟との境界部には鋼矢板を設置して干潟の保全を図るとともに、浚渫した土砂は埋戻し時に再利用して生態系の早期回復に寄与する対策を講じました。



多摩川スカイブリッジ(上流側から下流側を臨む)

長池見附橋

旧住宅・都市整備公団

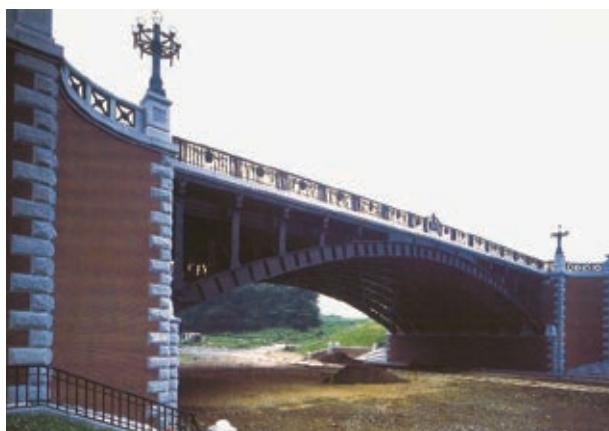
1994

歴史的鋼アーチ橋の移設

1913年に完成した鋼上路式アーチ橋の四谷見附橋は、東京都の街路整備事業により架け替えられる際に、この橋梁形式として現存する最古のものに属することから保存価値が高いと判断され、多摩ニュータウンに「長池見附橋」として移設、再建されました。再建にはリベット接合も再現しています。



仮組立状況



長池見附橋として移設完了

長浜大橋

四国地整

2012

国内最古の現役道路可動橋の延長リニューアル

長浜大橋は1935年築造の跳開式道路可動橋で、肱川の河川改修にともない端径間トラスの支間中央部にトラスパネル部材を挿入して支間長を延長して再利用しました。



台船架設状況



長浜大橋

三宝ジャンクション

阪神高速道路

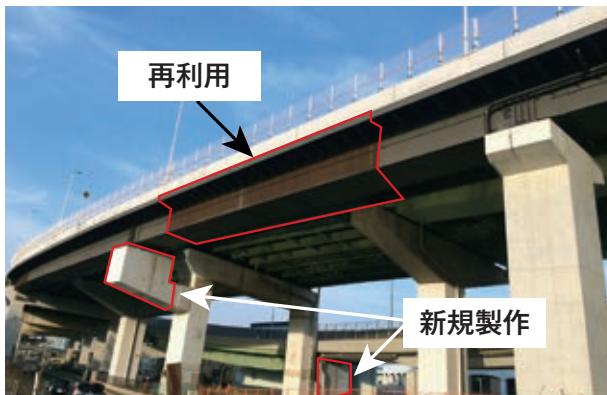
2014

30年以上経過した耐候性橋梁の再利用

ランプの改築です。既設の桁部材約192トンを再利用し、新規に製作した桁と接合させたものです。再利用したランプ橋は、供用30年以上経過した耐候性橋梁であり、耐候性橋梁の再利用には前例がないことから、部材の健全度を調査した上で、最善の注意を払い解体、工場仮組立、再架設を行いました。耐候性鋼材を利用することで塗装の塗替えが不要となることと、既設部材の再利用によりCO₂削減ができました。



改築前の入路ランプ橋



改築後の再利用された桁の部分

気仙川大橋

東北地整 2017

高炉セメントを用いたRC床版の開発と実装

RC床版では、凍害、塩害、ASRによる材料劣化や、車両荷重の繰り返し載荷による疲労の防止が求められています。気仙川大橋では、特にASRによる劣化を防止するためRC床版と壁高欄に高炉セメントB種を用いたコンクリートを採用しました。高炉セメントB種の採用により、RC床版の高耐久化が実現したほか、材料由来のCO₂排出量を大きく低減することができました。



コンクリート打込み状況



床版と壁高欄まで完成した気仙川大橋

既設橋梁を最大限再利用した拡幅

3車線から4車線への拡幅を行いました。ジャンクション間の機能向上により渋滞が緩和され、走行車両の流れがスムーズとなることでCO₂削減が期待できます。また、サンドイッチ工法により既設橋梁を最大限再利用することで資源の有効活用によるCO₂が削減され、さらに高速道路の耐震性を向上させて周辺への防災、減災の効果も得られました。



橋脚取替え工法の概要



施工前



施工後

小坂高架橋

交差点の立体交差化の急速施工

交差点の立体交差化により従来の平面交差で発生していた渋滞を解消しました。新設の高架橋の工事にともなう新たな渋滞の発生をできるだけ少なくできるように、架橋位置から離れた場所で上部工の組立を行いました。さらに下部工と上部工の施工を同時に進行させることで、従来工法に比べて現場工期を大幅に短縮することができました。交差点の立体交差化は道路機能の改善を図るものであり、自動車交通の時間距離の短縮によるCO₂の削減効果が得られました。



小坂高架橋

03 災害からの復旧

黄瀬川大橋

静岡県 2021

河川増水により被災した鋼橋の早期復旧

黄瀬川大橋は、2021年7月の集中豪雨にともなう増水により、橋脚1基が沈下、傾倒し、橋梁の一部が被災しました。損傷した橋桁を解体して撤去し、トラス構造の応急組立橋を架設して、被災から2か月の短期間に通行止めを解除することができました。



被災状況



復旧が完了した黄瀬川大橋

04 新たな取組み

※CO₂排出量の段階的な削減目標は、



下記URLから各社の開示情報をご参照下さい。 https://www.jasbc.or.jp/jba/carbon_neutral/

ここまでに例示した取組み事例に加えて、
カーボンニュートラル実現のため、鋼橋の建設と
保全におけるCO₂排出の主な発生源を特定し、
その削減対策を行ってまいります。
一例を以下の表に示します。

鋼橋の建設と保全におけるCO₂排出の主な発生源と削減対策例

CO ₂ 排出の主な発生源	削減対策の例
工場や現場での電力	<ul style="list-style-type: none">再生可能エネルギー由来の電力への切り替え自家発電の導入(太陽光、風力など)省電力の機器の導入急速施工による工期短縮
鋼材	<ul style="list-style-type: none">リユース、リサイクルグリーンスチールの活用水素利用の製鉄への協力
コンクリート	<ul style="list-style-type: none">エコセメントの活用
塗料	<ul style="list-style-type: none">高耐久の防食方法の活用塗膜下耐食鋼の活用耐候性鋼材の活用循環式blastによる廃棄物の削減
自動車の燃料	<ul style="list-style-type: none">電気自動車、燃料電池自動車への切り替え
紙	<ul style="list-style-type: none">ペーパーレス、電子決済

特集2

北陸事務所推薦
Vol.4 北陸の橋

この橋をみよ!

四季折々の風景や豊かな自然と調和した美しい景観が魅力的な北陸の橋

1 犀川大橋(石川)

犀川大橋は、1594年(安土桃山時代)に加賀藩祖・前田利家の命によって架けられて以来、金沢の発展を支えてきました。現在の橋は1924年(大正3年)に開通し、単径間のワーレントラス形式が採用されました。旧橋の多径間鉄筋コンクリート製橋梁が集中豪雨により開通後3年で失われたことを受け、ピアレス、堅牢性を重視した橋梁形式が選定されました。工事費は26万7千円で、関東大震災の影響による資材不足から、一部に英国製鋼材が使われています。定期的にメンテナンスが行われ、現在は、日本の伝統色である青色を、加賀友禅に見られるグラデーションで彩られています。また、ガス灯をイメージしたレトロな照明や、紅柄格子の高欄、金沢箔の橋名板が施されており、どこか趣を感じることができます。2000年には文化遺産に登録され、2024年には開通100周年を迎える多彩なイベントが開催されました。兼六園や長町武家屋敷跡、近江町市場からも徒歩圏内にあるこの橋は、加賀百万石の城下町を訪れる際にぜひ立ち寄りたいスポットです。



2 あやとりはし(石川)

石川県加賀市の山中温泉にあるあやとりはしは、鶴仙渓に架かる全長94メートルの歩行者専用橋で、対岸に渡河する機能だけでなく、その斬新なデザインは美しさと遊び心で見る人を楽しませ、訪れる人々を魅了しています。橋は単純曲線三弦トラス構造で、平面ではS字曲線を描き、縦断方向でも両岸の5メートルの高低差を活かした緩やかなS字形を成しています。ワインレッドの色合いは四季折々の景色に調和し、特に観光シーズンの紅葉や雪の季節には自然との美しいコントラストを楽しめます。また、あやとりはしが架かる鶴仙渓の上流には、木橋のこおろぎ橋もあり、あわせて旅の人気スポットとなっています。近くのゆげ街道では山中漆器に触れたり、温泉街の中心部にある総湯「菊の湯」では、有馬・草津温泉と並ぶ扶桑三名湯の一つ、山中温泉の源泉を楽しむこともできます。北陸新幹線が敦賀まで開業しアクセスが格段に良くなった今、次の旅先候補にしてみてはいかがでしょうか。





全国10箇所にある地区事務所が推薦する橋を紹介する特集2は、今回で4回目。北海道、沖縄、九州に続き、今回は「北陸の橋」を紹介します*。北陸地方は、冬の雪をはじめとした四季折々の風景や豊かな自然、美味しい食文化、伝統工芸など、多彩な魅力を持つ地域です。立山連峰や白山などの豊かな山々と日本海の美しい景観、米と日本酒や海の幸、郷土料理など食文化も豊かです。日本海側の港湾都市としての役割もあり、漁業や貿易、ものづくり産業も盛んです。そのような北陸には、自然と調和した美しい景観を楽しめる様々な橋が架かっています。

*今回紹介する橋は、新潟・富山・石川の橋となります。福井の橋は、近畿事務所が推薦する予定です

3 謙信公大橋(新潟)

上杉謙信の居城として知られる春日山城の麓、上越市を流れる一級河川関川を跨ぎ、上越市街と北陸自動車道上越ICを繋ぐ大小2連のローゼ橋が謙信公大橋です。この橋の特徴は国内でも珍しい異径間の単弦ローゼ橋が2連続く構造です。さらに塗装は雪景色には際立ち、雪のない季節には環境に調和する「蒸栗色」という淡く灰みがかった黄色が採用されています。橋の景観との調和が評価されグッドデザイン賞が贈られています。関川右岸側からは謙信公の時代から変わらぬ形で聳える妙高山を背景に現在の上越市の交通を支える大小2連の弧の優美な姿を望むことができます。



4 岩田橋(新潟)

新潟県長岡市の岩田橋は、渋海川に架かる単純トラス橋です。この橋は、もともと1898年に北越鉄道(現在のJR信越本線)の浦村鉄橋としてイギリスのハンディサイド社製の6連トラス橋で建設されたものです。信越本線の複線化による別線の新設に伴い、日本国有鉄道から新潟県に払い下げられ、6連のうちの1径間を1952年に道路橋として移設して再利用されたものが現在の岩田橋です。他にも渋海川の上流の不動沢橋も旧浦村鉄橋のうちの一連が道路橋として再利用されています。また、旧浦村鉄橋の残りの4連は拡幅されて信濃川に架かる越路橋の一部として道路橋として再利用された後、越路橋の掛け替え後は越路河川公園内で一部が保存されています。120年前に製作された鉄道橋が分割され、場所を変えても姿を留めて道路橋として現在でも人々の暮らしに役立っています。岩田橋はその歴史的価値が評価され、2019年に土木学会選奨土木遺産に認定されました。



この橋をみよ!



5 利賀大橋(富山)

富山県内で神通川に次ぐ長さの庄川に架かる本橋ですが、利賀ダム建設事業の工事用道路兼国道471号利賀バイパスとして整備が行われた道路の基点となり、現在供用中の橋梁です。

全長368m(アーチ部190m)の鋼上路式アーチ橋で、塗装は赤色系が採用され、周囲の景観に映えるアーチを描いています。アーチ部分は直径400mm~1,000mmのパイプを用いて三角トラス構造となっています。パイプは主に鋼板をプレス機で少しづつ曲げて造管しており、アーチ基部から頂部へ行くほどに厚みが薄くなっています。

上流には船でしか行くことができないドラマのロケ地として有名な大牧温泉、下流には砺波平野が広がり、こちらは日本最大規模の散居村として有名です。付近の散居村展望台では砺波平野を一望することができます。

6 新湊大橋(富山)

新湊大橋がある付近、奈吳の浦は、歌人大伴家持が越中国主として着任した当時より港として利用されていたと言われています。1961年、放生津潟を利用する形で、富山新港と工業地帯の造成に着工し、1967年には港口を切断、1968年に富山新港として開港し、工業港湾として着実に発展してきました。一方、道路や鉄道もあり陸続きであった東西両地区は、富山新港の整備に伴い交通が分断されました。新湊大橋は、分断された東西地域を結ぶ橋、物流の効率化や交通アクセスの向上、更には橋梁自体が新たな観光資源となるべく建設されました。形式は5径間連続複合斜張橋(主径間の360mが鋼桁)で、車道部のほか、その下には全天候型の歩行者通路が通っています。2012年に車道部、2013年に歩道部が開通しました。歩行者通路は、「あいの風プロムナード」と名づけられ、近くには、富山湾や立山連峰を一望できる海王丸パークや新湊きっとと市場などの観光資源もあり、夏には富山新港花火大会が開催され、また、富山マラソンのルートとなるなど、新たな賑わいが創出されています。



8



7 桜橋(富山)

JR富山駅から路面電車(通称「市電」)に乗り約5分、徒歩だと10分強の場所に位置する本橋は、昭和3年からの都市計画事業の一環で富山県庁、富山電気ビルディングと同時期に整備が行われ、1999年11月に県内の橋梁で初めて国登録有形文化財に登録されました。

1935年に松川に架橋され、構造は上路式鋼2ヒンジアーチ橋、接合部に今では見ることの少なくなったリベットが使用されています。また、歩道と車道の他に路面電車も本橋を通行しております。

松川は県内有数の桜の名所で、花見の時期には桜と橋と水によって構成される風景は非常に美しく、市民の憩いの場となっています。

富山市は2025年1月7日に米新聞「ニューヨーク・タイムズ」(電子版)にて“2025年世界の「行くべき所52か所」”に国内で大阪市とともに選ばれ、日本国内だけではなく、世界から注目されること請け合いです。

8 愛本橋(富山)

黒部川の中流、峡谷から平野部に変わる両岸が狭まった場所、黒部川扇状地の扇の要(扇頂部)に、橋長130mのニールセンローゼ橋の愛本橋があります。北アルプスを源とする黒部川は急流で、しばしば氾濫し人々を苦しめていました。1662年に加賀藩によって架設された橋長63mの刎橋(はねばし)は、山口県岩国市の錦帯橋、山梨県大月市の猿橋とともに「日本三奇橋」と言われました。この場所は谷間が深く急流のため、橋脚を建設することが難しく、両岸から刎木を出して橋を支えるよう架けられました。近くの黒部市歴史民俗資料館には、刎橋復元模型が展示されています。刎橋は8回架け替えられ、明治期には木造アーチ橋、大正期には12代目となる鋼トラス橋が架設されましたが、1969年の豪雨により流出したため、13代目となる現在の愛本橋が1972年に架設されました。上流には、黒部峡谷の豊かな自然に囲まれた宇奈月温泉が、また、峡谷を縫うように走り絶景が楽しめるトロッコ電車が、更に上流には黒部ダムがあります。一方の下流は、雄大な扇状地が広がっており、その先は富山湾に注ぎます。





ふ　し　こ　せん　こ　どう　きょう 富士戸線跨道橋 (仮)

道央圏連絡道路 長沼町 富士戸線跨道橋上部工事

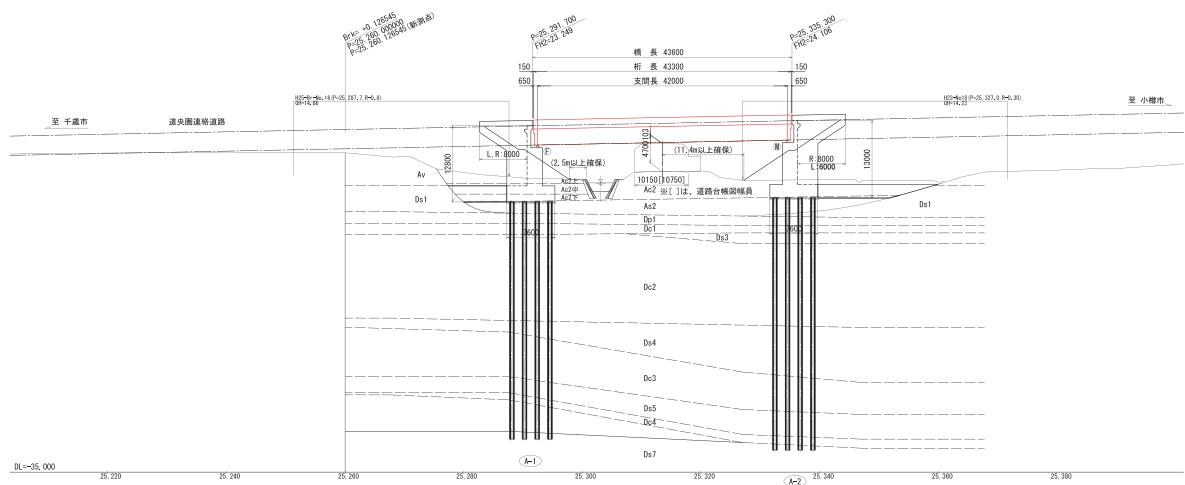
道央圏「第三の大動脈」

道央圏連絡道路は、北海道千歳市から小樽市に至る高規格道路であり、国際的な交流拠点である新千歳空港、重要港湾石狩湾新港、および小樽港を結び、札幌圏における人流・物流の連携を図る重要な役割を果たすものです。富士戸線跨道橋(仮)は道央圏連絡道路・長沼南幌道路の一部で、長沼町の町道を跨ぐ鋼橋です。本橋は横構を省略し、中間横桁を簡素化した柔構造形式の合理化鋼桁橋であり、斜角もあることから架設時にねじれ変形が生じる懼れが課題としてありました。その対策として、一時的に桁の形状を拘束する仮設の保持材を用いることで、架設時の出来形精度を確保出来るようにしました。また、作用応力の集中する溶接部に対し、母材への入熱量や溶接速度の管理を厳格化することで疲労に配慮しました。現地では架設クレーンヤードが軟弱地盤だったため、対策として地盤改良及び敷鉄板を敷設することでクレーンの地耐力の確保を行いました。また、架設時には交差する町道を通行止めにする必要がありましたが、交通量が多く、路線バスの経路にもなっている町道上であったため、官公庁への迅速な諸手続きおよび、周辺住民や企業へのチラシ配布による迂回路や工事内容の事前告知でご理解を頂くことで、円滑な工事進捗につながりました。

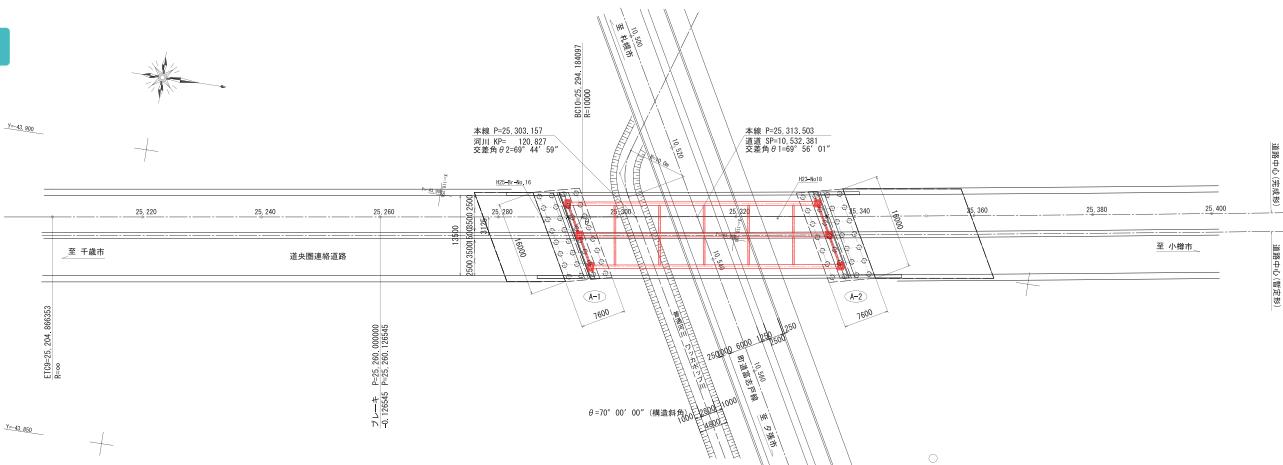
さらに作業ヤードの近隣に住宅があったため、クレーン等の重機運転および、主桁添接時に使用するドリフトピンの打撃に対して振動や騒音の低減対策を実施し、住環境の保護にも注力しました。また、現場施工中は複数の見学会を開催し、架設状況を大勢の学生や若手技術者に見学して頂きました。鋼橋や建設業に興味を持ち、技術的見識を深める一助となれば幸いです。本工事は令和4年9月から工場製作に着手し、主桁と合成床版の架設を経て、令和5年11月に竣工を迎えました。今後千歳市では次世代半導体の量産を目指して工場本格稼働が予定されており、本橋を含む道央圏連絡道路の全線開通により、道央自動車道や国道36号に次ぐ「第三の大動脈」として利用されることが期待されています。

Main Data

発注者：国土交通省
北海道開発局
札幌開発建設部
所在地：北海道夕張郡長沼町
形 式：単純非合成少數鋼鉄
桁橋
橋 長：43.6m
幅 員：14.5m
支間長：42.0m
鋼 重：165 t



平面図



施工前



架設中 (A2側G1桁)



架設中 (A1側G2桁)



完成後



いす しま おお はし
出島大橋

町道女川出島線出島架橋本体工事

『命の橋』ここに繋がる

出島大橋は、三陸復興国立公園に指定されている牡鹿半島の付け根に位置する出島と女川町本土を結び、震災以降、診療所の閉鎖による医療不安の解消や架橋による物流機能の向上を目的に、地域住民の方々の安全・安心を守るためにもいち早い開通が望まれていた離島架橋事業です。

本橋は、設計施工一括方式を採用し、品質向上とコスト縮減を実現するとともに『町道女川出島線出島架橋技術検討委員会』による『長大海上橋における高耐久化及び維持管理性向上の実現』を検討テーマとした審議のもと、様々な内容が設計段階で取り入れられています。

例えば、耐久性向上のため、金属溶射+重防食塗装の採用、現場溶接による遮塩効果の向上、アルミ製付属物の採用などを実施するとともに、維持管理性向上のため、部材数の削減や点検設備の最適配置なども合わせて実施しています。

現地架設は、シーパル女川汽船の定期航路であり、漁業関係者の船舶往来も多いことから、架設作業による影響を最小限に抑えるために、海上ペントを2基に限定したうえで、側径間、中央径間を起重機船にて架設する大ブロック架設工法を採用しました。

メインの中央径間は、製作工場でブロック化された部材を海上輸送し、女川港石浜ヤードにて地

組立を行い、本土側・出島側側径間架設後に一括架設を行いました。

一括架設に際しては、温度や製作・施工誤差による伸縮量や仕口角度の影響を解析及び現地計測で事前シミュレーションした上で確実に落とし込み架設ができるよう、アーチ基部に架設用の仮支承としてピボット支承を配置して回転に追随できる構造とし、海上ペント上で側径間ブロックをジャッキアップすることで、仕口間距離を拡大・調整できる対応を行いました。

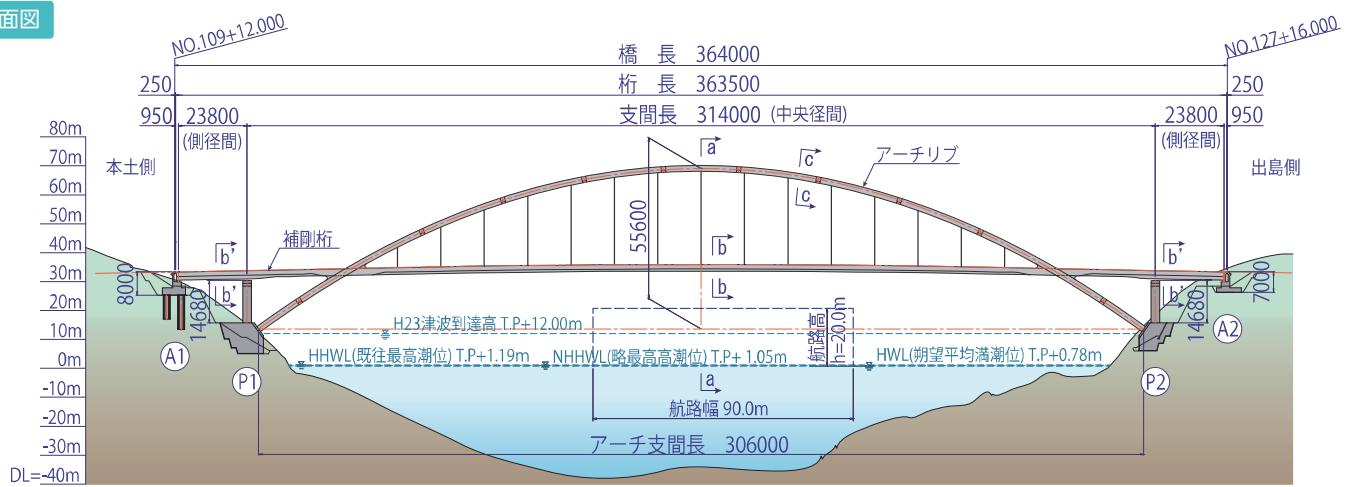
また、今回の架設地点は、中央径間地組立ヤードから架橋地点まで起重機船の吊曳航距離が7kmもある上に、太平洋に面した外洋での架設であったため、気象・海象の影響を受けやすく、3度の大ブロック架設は非常に苦慮しましたが、いずれの作業も安全かつ円滑に実施することができました。

架橋構想から40余年、多くの困難を乗り越え、ブルーインパルスが青空を飛ぶ中、令和6年12月19日に出島大橋は無事に開通しました。女川町悲願の『命の橋』が、今後、地域生活・産業・未来を支える礎になることを期待します。

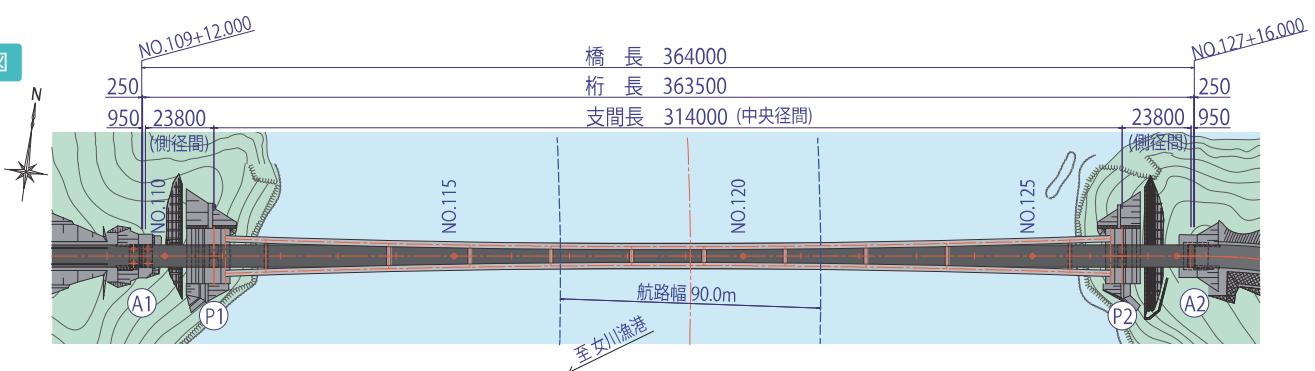
Main Data

発注者	宮城県
所在地	宮城県牡鹿郡女川町 竹浦・出島
形 式	鋼中路式アーチ橋
橋 長	364.0m
幅 員	7.7m~8.9m
支間長	23.8m+34.0m+ 246.0m+34.0m+ 23.8m
鋼 重	4,119t

側面図



平面図



中央径間地組立補剛桁架設



側径間ブロック FC架設



中央径間ブロック地組立完了



中央径間ブロック FC架設



こん まち がわ ばし
米町川橋

一般国道249号 国道改築5類工事（米町川橋上部工）

斜角を有する鋼床版箱桁の送り出し架設

一般国道249号は、七尾市を起点とし、能登半島を周回して金沢市に至る、総延長約222kmの幹線道路で、能登地域の生活・観光の両面において極めて重要な路線です。しかしながら、本橋架橋地点付近では過去に浸水被害が発生していたことから、現在、米町川の河川改修事業を進めています。本工事は河川改修により撤去される旧橋の架け替えとして、新橋を製作・架設する工事です。

新橋架設位置は、県内でも有数の軟弱地盤であることから、形式選定にあたり、中間橋脚を省略でき、自重が軽減できる単純鋼床版形式を採用しています。

鋼床版の現場継手方法としては、橋軸直角方向はボルト添接、橋軸方向には5線の現場溶接となりました。また、軟弱地盤であることによりベントの設置も困難であったため、送り出し架設工法で施工を行いました。送り出しステップとしては、箱桁全9ブロックを3分割し、終点側橋台背面に設けたヤードにて3ブロックを地組した後に送り出しを実施するステップを計3回繰り返した後、降下設備にて降下を行いました。桁降下の際には橋台上のスペースが狭く橋台上のみで降下設備を設置できなかったため、桁上に降下用のセッティングビーム設備を設け、桁降下を行いました。

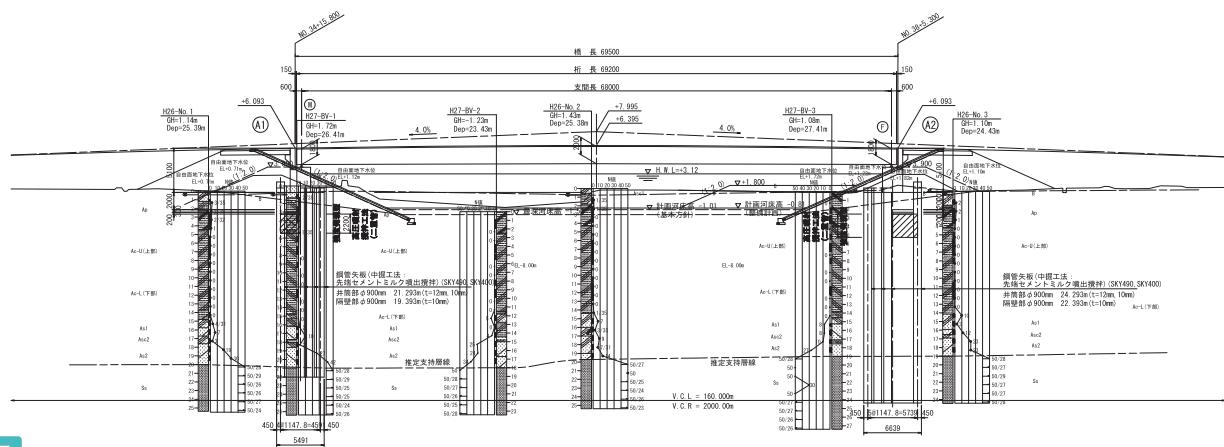
本橋は斜角64°程度を有する橋梁であり、送り出し架設の進捗とともに桁がねじれやすく、それに伴い反力も複雑に変化します。そこで、桁位置・変位、反力を集中管理室で一元管理するシステムを導入し、架設中の桁の位置及び反力の調整を行うことで、送り出し架設の安全性を確保しました。また、供用中の道路に近接した送り出し架設であり、架設中の桁の逸走による災害を防止するため、桁後部にワイヤとジャッキで構成する逸走防止装置を追加し、逸走防止機構を多重化して、更なる安全性の向上に努めました。

本工事では架設直前の段階で令和6年能登半島地震が発生し、架設現場の位置する志賀町でも震度5弱が観測されました。現場施工ヤードの地盤ひび割れ・沈下などの被害が確認されましたが、平板載荷試験を行うなどヤード周辺の安全を確保して、設備の点検や早期修繕に着手することができたため、無事工期内に完成することができました。本橋が地域の生活・観光の両面だけでなく、震災復興支援への一助となることを期待しております。

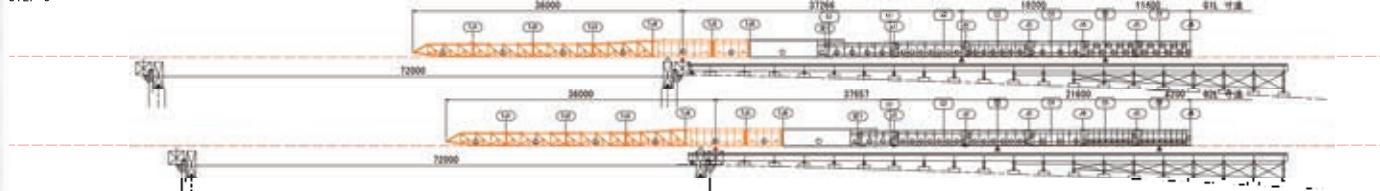
Main Data

発注者	石川県
中能登土木総合事務所	
所在地	石川県羽咋郡志賀町 清水今江地内
形 式	単純鋼床版箱桁橋
橋 長	69.5m
幅 員	14.0m
支間長	68.0m
鋼 重	513t

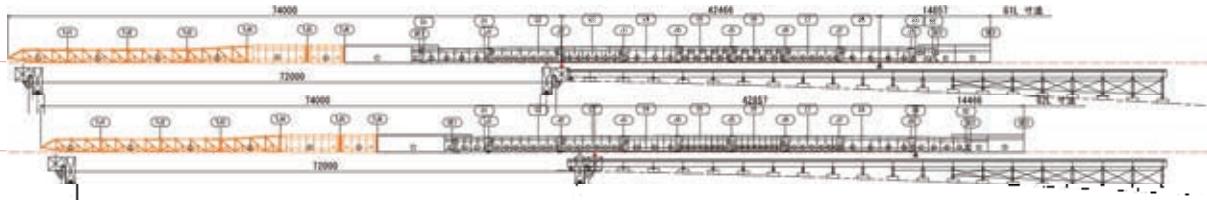
側面図



送り出し架設図



STEP-8



送り出し架設状況



逸走防止機構の多重化



クレーンヤードの地割れ



クレーンヤードの復旧



きぬがわばし 鬼怒川橋

R3圏央道鬼怒川橋上部工事

供用中の高速道路に近接した送出し架設

首都圏中央連絡自動車道（以下、圏央道）は都心から半径40km～60kmの位置を環状に結ぶ総延長約300kmの高規格幹線道路です。本道路は、放射状の高規格幹線道路を相互に結ぶことによって首都圏の広域的な幹線道路網を形成し、都心に集中する機能を適切に分散させることで地域開発の促進、産業活力の向上等、首都圏の発展に対して重要な役割を果たしています。暫定2車線での供用が開始された久喜白岡ジャンクション（JCT）～大栄JCT（延長92.2km）においては、慢性的な渋滞、事故や通行止めに対する問題を抱えていることから、早期の解消を目指して4車線化事業が進められています。

本工事は、圏央道4車線化事業のうち、坂東インターチェンジ（IC）～常総IC間にある鬼怒川を跨ぐ鋼橋上部工事で、橋梁形式は鋼6径間連続合成少數鋼桁橋です。本工事は河川条件の制約から、高水敷内にヤードを設置できるPD20-PD21、PD24-P26間の合計3径間はクレーンベントにて架設を行ない、流水部となるPD21-PD24間の3径間はPD20-PD21間の鋼桁上および隣接工区の床版上に軌条設備を設置し、河川条件の制約を受けない送出し架設にて施工を行いました。

施工箇所である鬼怒川は高水敷内での施工が非

出水期内に限られるため、作業日程に制限がある工程条件であるとともに、供用中の高速道路に近接していることから、高速道路利用者の安全確保が必須となる、厳しい条件下での施工管理が求められました。また、軌条設備が鋼桁部分と施工済み隣接橋梁の床版部分に跨るため、支持点の反力や平面位置の管理が課題となりました。

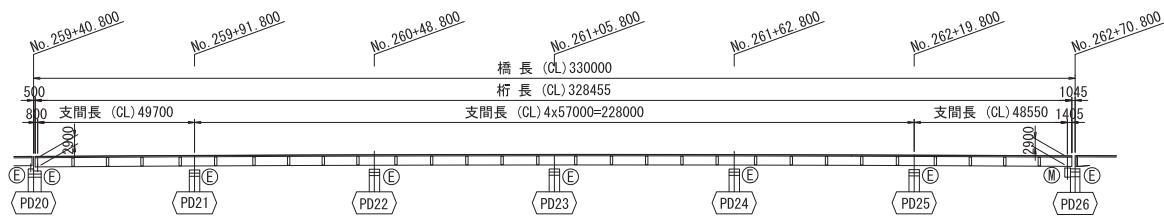
それらの対策として、供用中の高速道路や近接構造物等を構築したCIMモデルによる架設計画、各支点の反力バランスや平面位置をリアルタイムで一元管理する集中管理システムの構築、桁降下時の脱落防止など、各種対策を実施することにより、遅滞なく施工を完了させることができました。

その後、床版工、壁高欄工などの施工を非出水期内に完了し、無事故・無災害にて2024年8月に竣工しました。圏央道4車線化事業は令和8年度開通を目指して現在も事業進行中です。開通したのち、本道路が地域開発、安全の一助となることを期待しております。

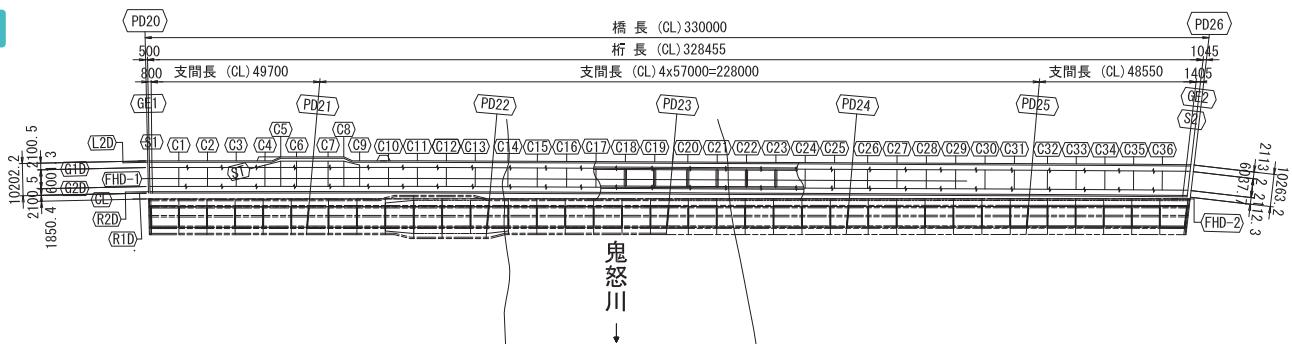
Main Data

発注者	国土交通省 関東地方整備局 北首都国道事務所
所在地	自)茨城県常総市花島町 至)茨城県常総市三坂町
形 式	鋼6径間連続合成少數 鋼桁橋
橋 長	330.0m
幅 員	10.2m
支間長	49.7+4@57.0+48.6m
鋼 重	882t

側面図



平面図



クレーンベント架設



送出し桁架設



送出し架設



送出し架設



降低作業



床版コンクリート打設完了



みや ぐち ばし
宮口橋

令和4年度 155号豊田南BP宮口橋鋼上部工事

万全な傾斜・挙動管理で安全確保

国道155号は愛知県常滑市を起点とし、名古屋市周辺の都市（知多市、東海市、大府市、刈谷市、知立市、豊田市、瀬戸市、春日井市、小牧市、一宮市、稲沢市、津島市）を結び、同県弥富市に至る延長約130kmの環状幹線道路です。うち「豊田南バイパス」は豊田市駒場町～同市逢妻町までの延長12.9kmの路線となり交通渋滞の緩和、交通事故の削減、物流効率化の支援を、整備の主な目的としています。

この12.9km区間では南側の約9.2km（71%）が4車線または2車線で供用が始まっており、本工事は北側未供用区間に当たる逢妻女川渡河橋（同市田町地先）の新設となります。橋長、幅員はそれぞれ78.0m、13.95m、橋梁形式は鋼単純非合成箱桁橋（2主桁）です。

周辺状況を含めた3次元モデルを用いて架設状況等を立体的な表現で再現し、2次元照査では確認困難な干渉などの発見や合意形成の円滑化を図るため、BIM/CIMモデルを活用しながら工事計画・施工をすすめました。

今回の工事は逢妻女川を跨ぐため、渇水期（11月～翌年3月まで）に架設しました。河川内での架設に必要な仮設構造物の転倒などが発生しないよう、無線式センサーを用いた傾斜管理、GPS測

位装置による堤体の挙動管理を実施し、ICT技術を活用しながら“安全第一”で施工を進めてまいりました。

施工途中では、児童たちに地元の建造物や建設業に关心を持ってもらうため、豊田市の小学校の6年生を対象に桁架設の見学会を開催しました。

他の工事におきましても、地元住民のご理解を得ながら、今後も安全で安心していただける社会の基盤となるインフラ整備を心掛け“モノづくり圏「中部」”に貢献できる工事を進めていきたいと考えています。

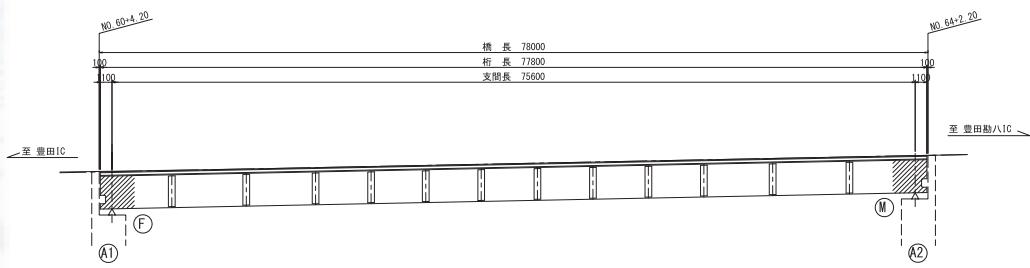


現場見学会

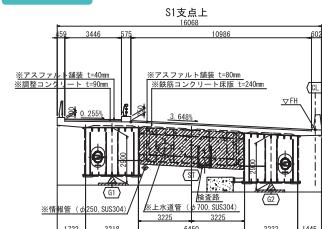
Main Data

発注者	国土交通省 中部地方整備局
所在地	愛知県豊田市
形 式	鋼単純非合成箱桁橋
橋 長	78.0m
幅 員	13.9m
支間長	75.6m
鋼 重	579t

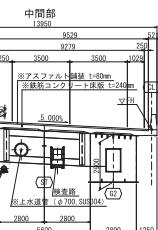
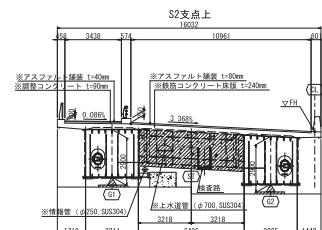
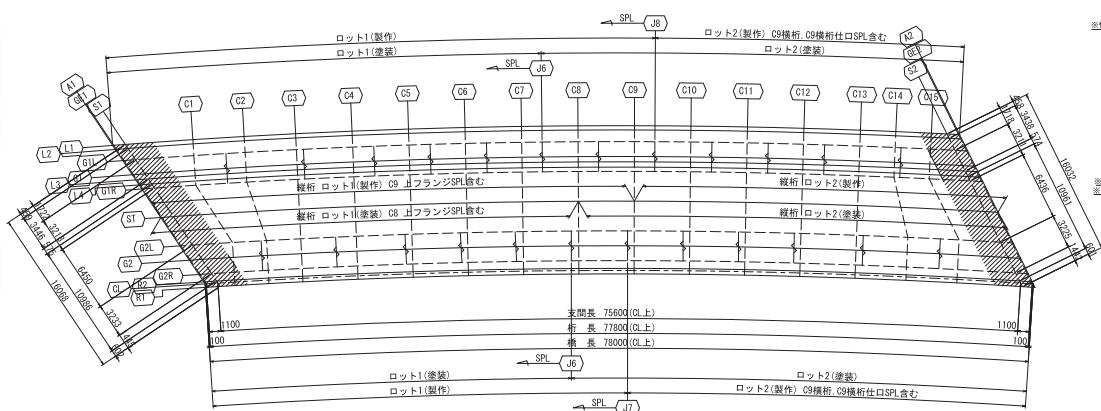
側面図



断面図



平面図



桁架設完了(BIM/CIMモデル)



クレーンベント架設(BIM/CIMモデル)



桁架設完了



クレーンベント架設



まいしまひがしこうかきょう 舞洲東高架橋

(仮称) 舞洲東高架橋架設工事－2

鋼床版箱桁橋の多軸式特殊台車による一括架設

大阪市西部に位置する人工島夢洲は、2025年大阪・関西国際博覧会の開催に際して、会場整備や鉄道、道路などの都市基盤施設の整備が進められています。本橋は、博覧会開催地の夢洲北側に位置する舞洲内の舞洲東交差点を立体交差化する道路橋となります。舞洲東交差点は、博覧会会場につながる夢舞大橋と市街地につながる此花大橋を結ぶ幹線道路の交差部となります。舞洲は東側が物流・環境ゾーン、西側がスポーツ・レクリエーションゾーンと位置付けられており、一般車両のみならず物流関係車両の通行が盛んな人工島です。

本橋は、博覧会開催期間中の想定来場者数の上振れやシャトルバスの集中利用による渋滞が懸念されるため、夢舞大橋方面からの車両を常時右折可とすることで円滑な交通の確保を図ることを目的として計画されました。

本工事では、交差点上の中央径間は一日の全面通行止め規制で架設可能な多軸式特殊台車による一括架設を採用しました。側径間については架設位置が作業帶内であるため、トラッククレーンベント工法で架設を行いました。

多軸式特殊台車は前方・後方それぞれ2台ずつとし、各台車の組み合わせは3軸+4軸の7軸編成としました。大ブロックの地組立はP1橋脚を跨い

で行ったため、前方台車と後方台車を繋ぐ梁を設置することができず、ツーオペレータで操縦する計画となりました。大ブロックの総重量は、約300tであり、多軸式特殊台車および車上設備を加えると前方台車・後方台車それぞれに約330tの反力が載荷されます。車上設備としてマルチベントを使用し、その上には大ブロック搭載用にテープルリフト（昇降能力300t / ストローク2.1m）を設置しました。多軸式特殊台車は、限られたヤード内で事前に桁搭載・試験走行を行い、動作確認を実施しました。

一括架設は、物流関係車両の交通が少ない土曜日の深夜に行いました。大ブロックの運搬はスムーズに行われ、所定の位置までおよそ1時間で完了しました。仕口の併合は、多軸式特殊台車で行い、最後の微調整を台車上のスライドジャッキを用いて行い、問題なく架設を終えることができ、第三者からの苦情等もなく無事に交通開放を行うことができました。

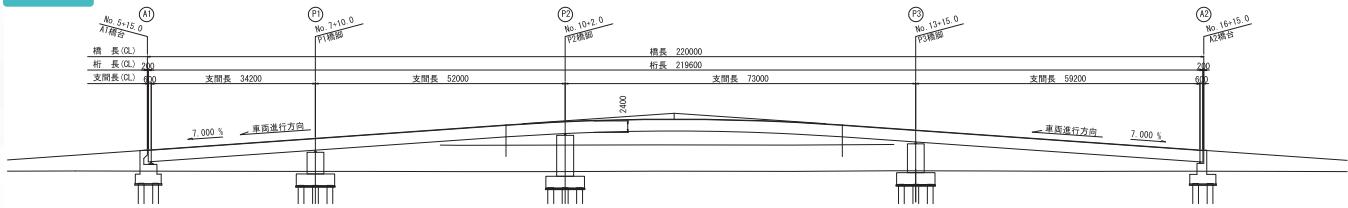
舞洲東高架橋は令和6年12月に無事に開通を迎える予定です。本橋が渋滞や交通事故の減少に繋がり、道路交通の円滑化と安全の一助になることを期待しております。



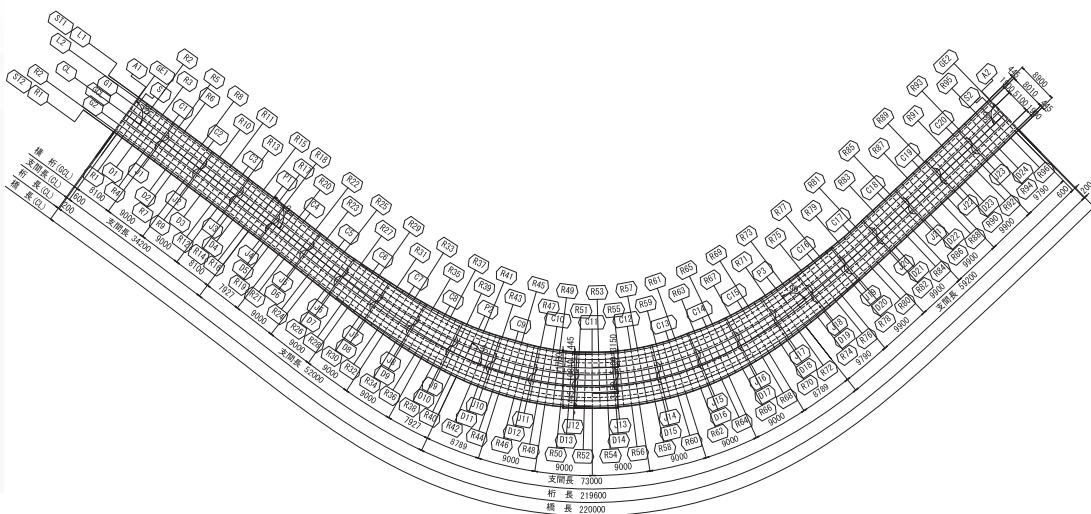
Main Data

発注者	大阪市建設局
所在地	大阪市此花区 北港白津1～北港緑地1
形 式	鋼4径間連続鋼床版 箱桁橋
橋 長	220.0m
幅 員	8.9m～11.7m
支間長	34.2m+52.0m+ 73.0m+59.3m
鋼 重	1,017t

側面図

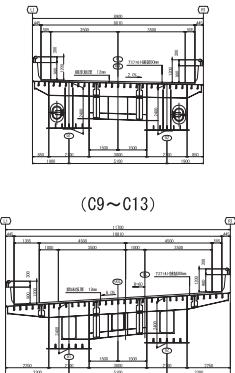


平面図



断面図

(S1, S2)



多軸式特殊台車組立



一括架設状況



一括架設完了





どう しょう こう か きょう 道照高架橋

令和5年度国道2号道照高架橋鋼上部工事

国道2号西条バイパスにおける交通要所の立体化

広島県東広島市の国道2号と市道土与丸御菌宇線が交差する「道照交差点」は慢性的な交通渋滞と交通渋滞に起因する事故が多発しており、これらを解消するための立体交差化事業の一環として高架橋の架設を行いました。

本工事は交通量の多い供用中の国道2号に近接するうえ、架設ヤードが軟弱地盤であるという特徴がありました。そのため、架設時の地盤沈下に伴うベントやクレーンの転倒防止について検討し、第3者災害のリスクを低減する必要がありました。また、架設時は国道2号と市道を夜間通行規制するため、時間的制約がある中で確実に架設を完了させる必要がありました。

架設ヤードにおける地耐力の検討として、平板載荷試験による地表面の地盤支持力の確認に加え、盛土層(N値=3)や沖積砂質土層(N値=4)で構成され、特に懸念のあった地中面での地盤支持力を照査しました。ベント設備の安全対策としては、ベントの基礎梁にカウンターウエイトとしてH形鋼を配置する転倒防止策を実施しました。また、クレーンの安全対策として、アウトリガー直下は専用覆工板と敷鉄板の二重構造とし、ベント及びクレーンとともに自動追尾式トータルステーションを用いて24時間の計測監視を行い、異常変位が発生した

場合に即時対応できる体制を構築しました。

加えて、規制により時間的制約がある中で確実に架設を完了させるため、3Dスキャナーによる現場の点群データを反映したBIM/CIMモデルを作成し、仮設物や交通規制状態を詳細に反映した架設ステップ毎の4D施工シミュレーションを行いました。これにより、施工計画を可視化することで、関係者や協力会社間で施工のイメージを共有することができ、各作業における危険箇所や工程上の問題点を再確認し、対策を徹底することができました。

上記の安全対策や緻密な施工計画の共有により、施工時には計画通りの架設を行うことができ、架設完了後の床版および壁高欄の施工においてもトラブルを発生させることなく、無事故、無災害により完成を迎えることができました。

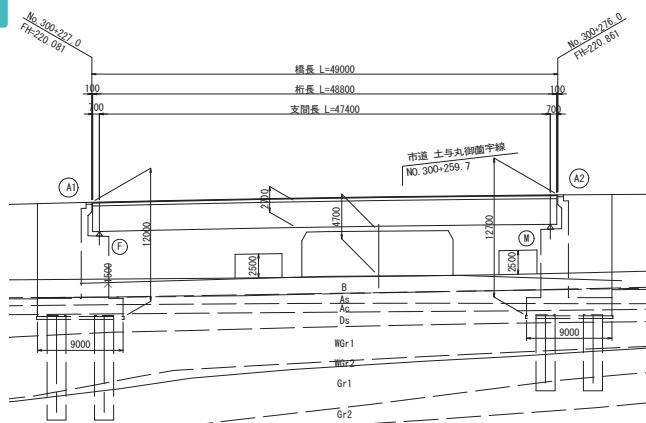
床版コンクリートの打設完了後には、近隣の保育園児を招待した見学会を開催しました。桁やコンクリートに直に触れて頂き、鋼橋の魅力を伝える一助になったものと考えます。開通後は、地域の交通渋滞が大幅に緩和され、住民の皆様の生活がより安全で快適になることが期待されます。

Main Data

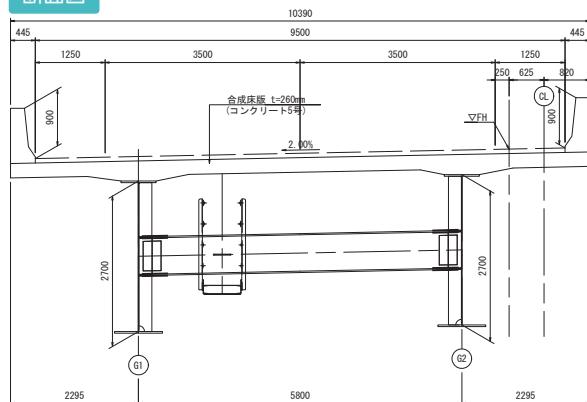
発注者：国土交通省
中国地方整備局
広島国道事務所

所在地：広島県東広島市西条町
形 式：鋼単純合成少數鉄桁橋
橋 長：49.0m
幅 員：10.3m
支間長：47.4m
鋼 重：120t

側面図



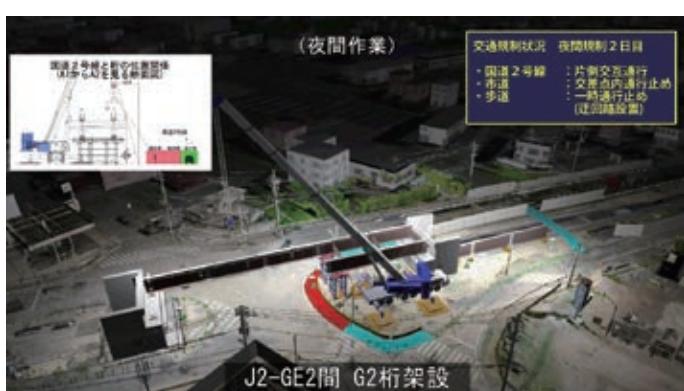
断面図



完成時航空写真



ベント設備転倒防止対策



CIMモデルによる架設シミュレーション



大型クレーンによる桁架設



床版コンクリート打設完了



地域の保育園による見学会



口石大橋

すさきばし 須崎橋・木場川橋・口石大橋

令和4年度 佐世保道路 須崎橋他2橋(鋼上部工)工事

1夜間80m級スパン送り出し橋梁

西九州自動車道は福岡市から唐津市、伊万里市、佐世保市などを経由して佐賀県武雄市に至る延長約140kmの自動車専用道です。そのうち佐々ICから佐世保大塔IC間における4車線化事業の一つとして本工事があります。当該区間の既設I期線は暫定2車線で供用中ですが、生活道路として利用されており1日当たりの断面交通量が約2万台と非常に多く、また高架下においては国・自治体道とも交差・近接しているため、施工に際して極力交通流動を確保し、常に細心の注意を払いながら安全に努めた工事でした。

工事内容は須崎橋・木場川橋・口石大橋(鋼橋区間)の3橋が有りますが、本工事にて最大の特徴は国道204号線上の80m級スパンを1夜間で送り出した口石大橋です。通行止め時間と回数をできるだけ減らすため、いくつかの工法検討をおこないました。その一つが既設I期線PC桁上からの多軸台車を使用した一括架設でしたが既設桁の強度不足により断念し1夜間での送り出し架設を採用しました。作業ヤードはA1橋台裏でありましたが、交通量が多い既設I期線に隣接しており、狭小なヤード内での作業でしたので、安全かつ工程管理に細心の注意を払いながら設備を組立てました。送り出し架設時は国道204号の夜間通行止めが必要

であるため、時間的制約がある中での作業となりました。更に、近接するI期線は交通を確保した状態であるため、安全・工程管理に細心の注意を払い架設を行いました。

須崎橋は既設I期線ランプ車線の張出部が新設橋梁に支障となるため、張出部分の床版及び桁を切断撤去・補修し、旧支承も台座から撤去したのち、新しい支承を据えて新設橋梁を架設しています。

木場川橋は既設I期線ではPC桁でしたが位置的に橋長及び径間長が長くなるため鋼2主桁に変更しています。集合住宅および生活道路に隣接しており、狭小なヤード内での作業となりましたが、生活道路の随時通行止めを行い、常時周辺状況に注意を払いながら架設を完了しました。

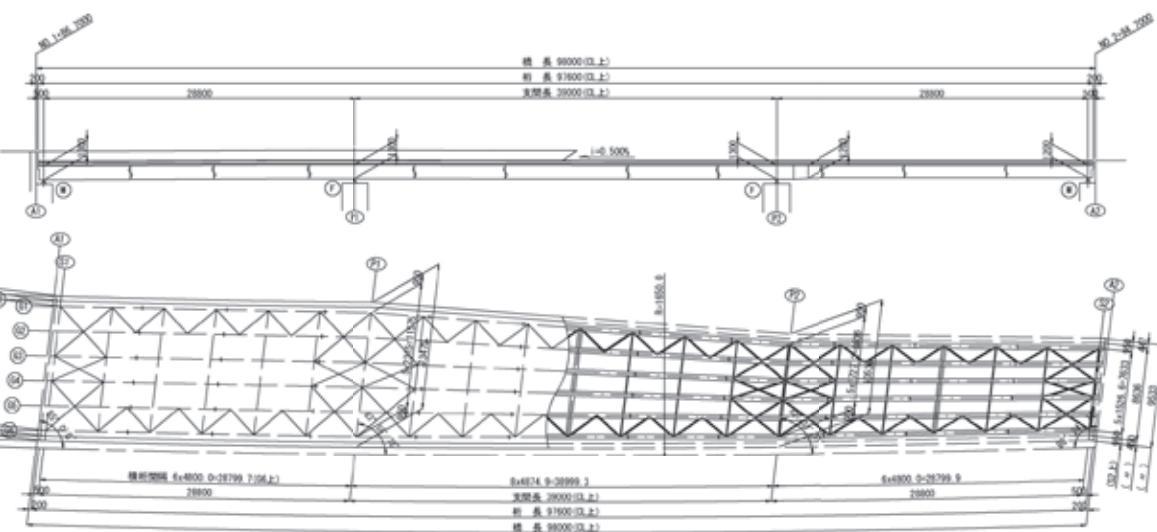
全3橋すべてにおいて、施工条件・工程ともに厳しい制約がある工事でしたが無事竣工することができました。本工事が地域の道路交通・環境の改善の一助となることを期待しております。

Main Data

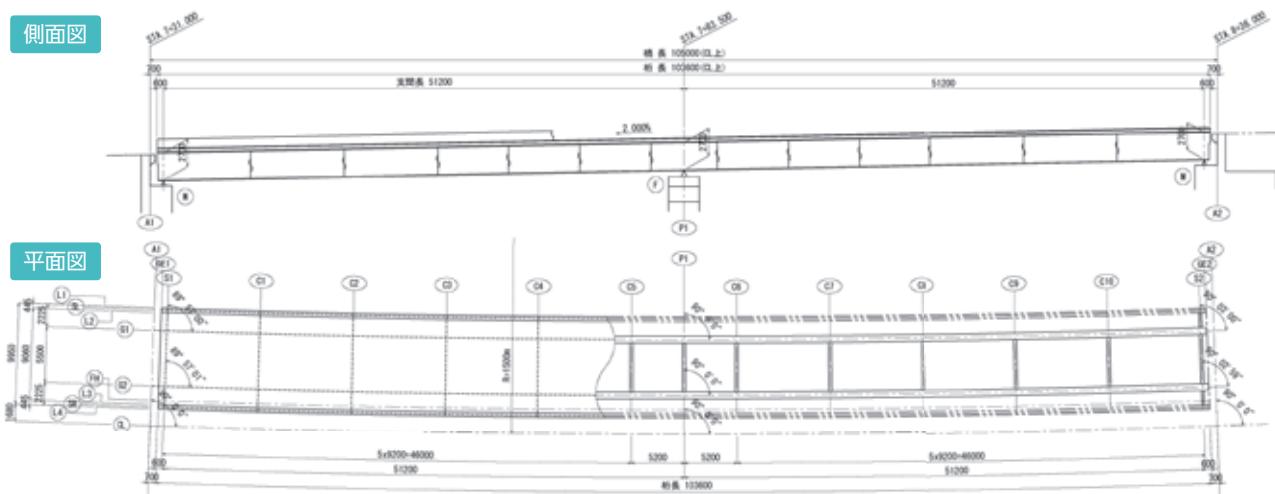
発注者	西日本高速道路株式会社
九州支社	
所在地	自) 長崎県北松浦郡 佐々町 至) 長崎県北松浦郡 佐々町
形 式	①須崎橋: 3径間連続 6主非合成鋼桁橋 ②木場川橋: 2径間 連続2主合成鋼桁橋 ③口石大橋: 2径間 連続合成細幅箱桁橋
橋 長	①98.0m②105.0m ③141.0m
幅 員	①13.4 ~ 9.4m ②10.0m③10.0m
支間長	①28.8m+39.0m+28.8m ②2@51.2m ③80.6m+58.0m
鋼 重	①274t②195t ③597t合計1,066t

須崎橋

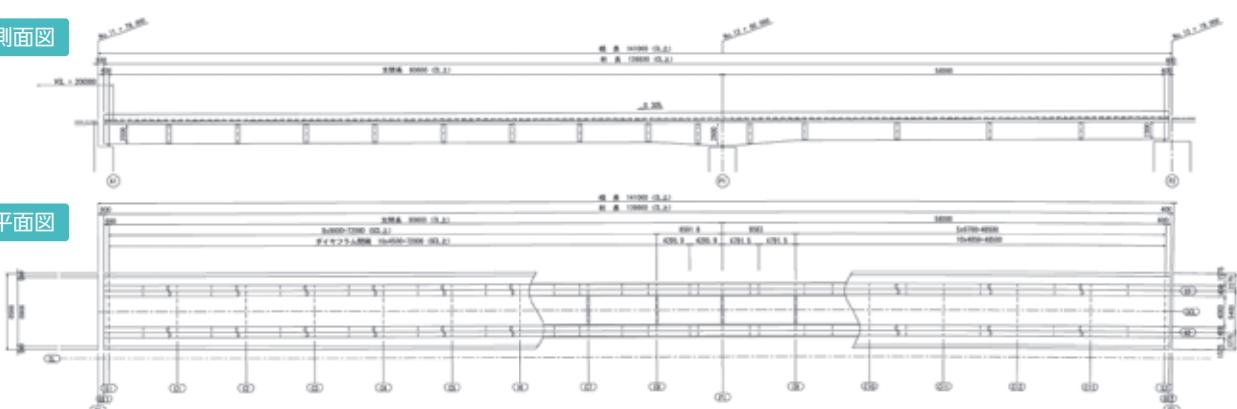
側面図



木場川橋 側面図



口石大橋 側面図



須崎橋施工後



木場川橋施工後



だに ばし ケヤキ谷橋 補強拡幅工事

令和4－5年度 越知道路ケヤキ谷橋補強拡幅工事

単純合成箱桁から鋼2径間非合成箱桁へのリニューアル

本工事は、一般国道33号越知道路のケヤキ谷橋補強拡幅工事です。補強する単純合成箱桁（以下、既設桁）は、昭和31年道路橋示方書を適用し、1等橋として昭和38年に建設されました。このため、補強設計において活荷重をB活荷重として照査したところ許容応力を超過していたため、断面力低減対策として2径間化が採用されました。2径間化の方法として、現況の桁下空間が急峻な支持層傾斜という条件から、アーチ桁により既設桁を支持する方法が採用されました。また、床版については、中性化の影響により耐用年数が19年程度と推定されたことから床版取替が採用されました。その他、既設桁の2径間化による断面力変化及び平成24年度の道路橋示方書に適合させるための既設桁補強、車両を片側通行させながら床版取替えを行うための縦桁補強、ブラケット及び縦桁により支持するFRP床版を用いた歩道の追加、可動・固定の鋼製支承から免震ゴム支承への取替えなど様々な補強方法が採用されています。

アーチ桁による2径間化は、新たに製作したアーチ桁で既設桁を支持するため、橋台、既設桁の形状、アーチ基部の位置、中間支点の位置などの取合いを確認後、アーチ桁の製作を行いました。アーチ桁の架設は、既設桁の横でベント+トラス

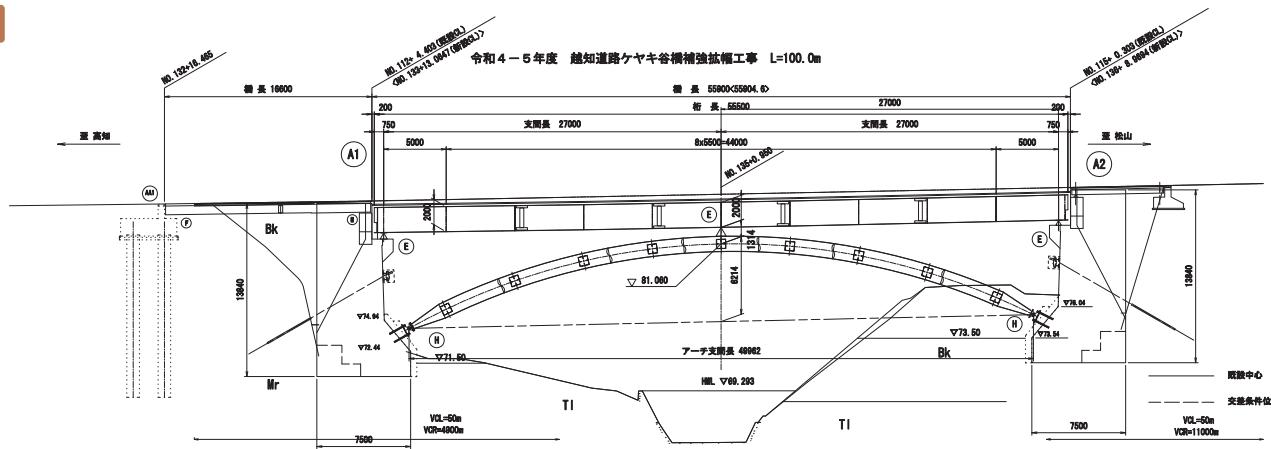
ガーダーにより多点支持状態で地組立を行い、既設桁直下に横取り架設を行いました。これら、一連のアーチ桁架設はCIMモデルによる施工シミュレーションを行うことでスムーズな施工がきました。既設桁補強の当初計画はアーチ桁による既設桁の2径間化を行う前に補強する計画でしたが、車両通行中の既設桁に補強部材取付け用のボルト孔の断面欠損により応力増加が懸念されたため、既設桁の応力を増加させないように既設桁をアーチ桁で支持し、活荷重の断面力を低減させた後、既設桁補強を行ってから2径間化を行いました。

鋼製支承から免震支承への取替えは橋台前面に鋼製ブラケットを設置し、ブラケットにて鋼桁を仮支持してから鋼製支承の撤去、免震支承への取替えを行いました。橋台は建設当時から2回拡幅されていたため、アンカーボルトの施工においては、鉄筋の切断を最小限にするため、鉄筋探査を行い、鉄筋を切断しても耐久性に問題がないことを確認してからアンカーボルト孔の削孔を行いました。今後、床版取替、歩道の設置工事を進める予定です。

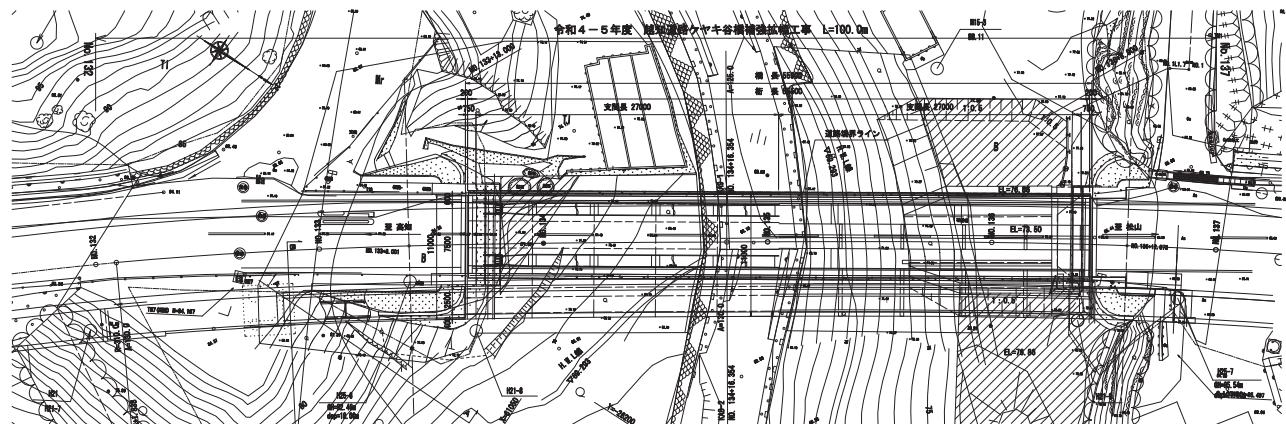
Main Data

発注者	国土交通省 四国地方整備局 土佐国道事務所
所在地	高知県高岡郡越知町 越知丁
形 式	鋼2径間連続非合成 箱桁橋+アーチ桁橋
橋 長	55.9m
幅 員	11.0m
支間長	27.0m+27.0m
鋼 重	243t

側面図



平面図



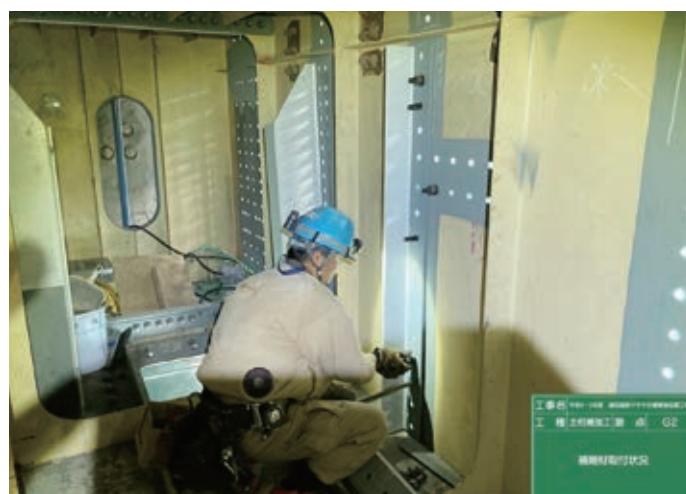
施工前



地組立



横取り架設



行補強



海外調査報告

はじめに

今年度の当協会の海外調査団は、連続斜張橋であるフランスのミヨー橋とスコットランドのクイーンズフェリークロッシング橋を訪問しました。一般的な斜張橋は主塔から張り出すケーブルの配置や2本の主

塔の配置など景観的対称性が強調される場合が多いように感じますが、連続斜張橋は主塔が整然と並ぶ景観的連続性が強調されるように感じました。いずれの連続斜張橋も建設時には景観を懸念する声があったようですが、橋の存在感が周辺の景観とも違和感なく調和されていたように思います。

フランスのミヨー橋は石灰岩台地の谷を跨ぐため、谷底から立ち上がる下部工の高さが高く、橋脚も大きな構造となります。橋脚の上部を橋軸方向に分割することで、より橋脚をスレンダーに見せる工夫がされていたように思います。最も深い谷に位置する径間は仮設ベンチの設置が困難なため、長支間の張り出しが可能となるよう、桁と主塔、そしてケーブルを組み立てた状態で送り出し架設が行われたよう

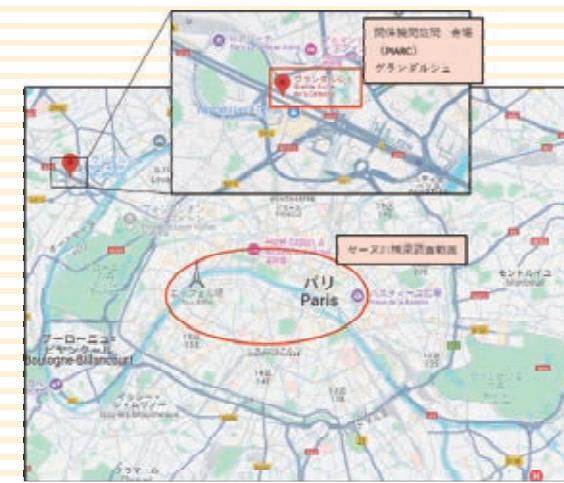
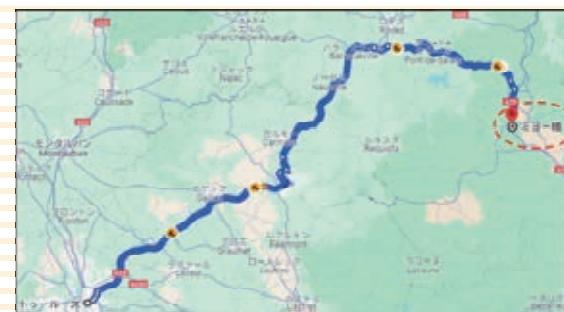
で、施工方法もかなり工夫されたようでした。

スコットランドのクイーンズフェリークロッシング橋に関して、スコットランド道路庁(道路管理者)との面談では、海峡部中心にあった岩礁を利用して中央の主塔を建設し、海峡深部での下部工施工を軽減するということで、連続斜張橋形式が採用されたとのことでした。湾口側からトラス構造のフォース鉄道橋、吊り橋のフォース道路橋、そして連続斜張橋のクイーンズフェリークロッシング橋と異なる形式の大きな橋梁が並んでおり、圧倒的な景観を創り出していました。

また、連合王国(イギリス)では、橋梁プロジェクトも少なく、数年前には橋梁建設で有名なクリーブランド社も倒産し、橋梁技術者の枯渇が懸念されているとのことで、昨年間20万トンを大きく下回る日本の橋梁業界の未来についても心配となりました。

パリでは、PIARC本部を表敬訪問し、パトリック・マレジャック事務局長やNEXCO東日本から出向されている広地さんから、PIARCの活動について紹介があり、我々の方からは、日本橋梁建設協会について紹介をさせていただきました。

パリは石造りの高さのほぼ等しい建物が放射状の道路に沿って立ち並ぶことで街全体がテーマパークのように美しい景観を創り出していました。PIARC本部周辺は新都心開発で高い建物が林立するような場所となっており、それぞれが個性的な建物でしたが、建物の外観に統一感がなく街全体としては逆に少し残念な感じでした。これから日本の橋梁建設においても、何百年後の住民にも評価されるような橋梁を建設していくないと、あらためて感じました。



フランス ミヨー橋 調査

ミヨー橋

ミヨー橋は、フランスの南部、アヴェロン県の主要都市であるミヨー近郊のタルン川に架かる自動車専用道の8径間連続鋼斜張橋です。

ミヨー橋の設計には、橋梁技術者のミシェル・ヴィルロージュ氏が携わり、デザイン設計は建築家であるノーマン・フォスター氏により行われました。

ミヨー橋の最も大きな特徴は、主塔の地表面からの総高さであり、その高さは343mで世界一の主塔高を誇っています。周囲の自然環境と調和するように考えられたスリムなフォルムは、谷の景観を損なわず、むしろ引き立てるよう設計されており、時期、時間帯によっては、雲海より上方を走行できる天空の橋として、有名な観光地の一つにもなっています。

ミヨー橋の現地調査は、はじめにミヨー橋の北側に位置するサービスエリアから徒歩で展望台へ向かいました。展望台からのミヨー橋の眺望は、雄大な自然と美しい橋梁の構造美を感じられるものでした。

また、サービスエリアと一体となっているミヨー橋展示施設の調査も併せて行いました。展示施設はVIADUC EXPOと呼ばれ、展示室とシアタールームに分かれ、展示室内では、ミヨー橋の模型、動画、掲示等を通じて、設計段階から架設段階までの詳細や、ミヨー橋の特徴を学ぶことが出来ました。また、シアタールームでは、プロジェクションマッピングによる臨場感のある動画が再生されていました。

サービスエリア・展望台での現地調査後は、バスでミヨー橋を通行し、車内から橋面上や主塔、ケーブルを確認した後、タルン川近くの場所へ移動し、下面からも調査を行いました。スリムな橋脚に日本との違いを改めて実感するとともに、排水管が桁内から橋脚内に設置されている状況が見え、景観に配慮した設計を確認することができました。



イギリス (スコットランド) 橋梁調査

クイーンズフェリークロッシング橋

クイーンズフェリークロッシング橋は、スコットランドのフォース湾に架かる全長2,700mの3塔式ケーブル斜張橋です。2017年8月30日に開通し、フォース道路橋およびフォース鉄道橋と並んで「フォースの3つの橋」の一つとなりました。



建設経緯は、既存のフォース道路橋の交通量の増加と老朽化に対応するために計画されました。

建設過程において、主塔の建設には自己昇降式クライミングフォームワーク、ケーブルの架設には高精度のGPSシステムというように、多くの最新の技術と工法が採用され、スコットランドでの今世紀最大の建設事業となりました。

クイーンズフェリークロッシング橋は、スコットランドが誇る最新の土木技術の結晶であり、その壮大なスケールと優美な姿は、技術と芸術の見事な調和を体现していました。また、2017年の開通以来、フォース鉄道橋、フォース道路橋と共に、フォース湾を跨ぐ新たなランドマークとして、地域の発展と観光に大きく貢献していると感じました。

本橋の調査を通じて、インフラ整備における技術革新の重要性と、地域社会への貢献度の高さを改めて実感し、今後の橋梁建設プロジェクトにおいても、本橋から学ぶべき点は数多くあると感じました。

フォース鉄道橋

フォース鉄道橋は、スコットランド・エジンバラ近郊のフォース湾を南北に横断するカンチレバートラス橋です。1890年に完成し、開通当時はカンチレバートラス橋として世界第1位の支間長518mを誇っていました。現在は、カナダのケベック橋に次いで世界第2位となっています。

当初は吊橋として計画されていましたが、ティ橋の崩落事故(「ティ橋の悲劇」)により、強風の影響を考慮した設計に見直され、現在の構造形式となりました。また、建設工事には、日本土木史の父と呼ばれる渡邊嘉一が監督係として参画しており、カンチレバー橋の原理の実演した写真が有名です。

2011年12月に補修と全面塗替え工事が完了し、130年以上経過した現在も複線の鉄道橋として現役で活躍しています。また、フォース鉄道橋左岸のノース・クイーンズフェリー駅には、使用した塗料缶などの資料が展示されていました。

130年以上も使用してきたとは思えないほど健全な状態が保たれているように見受けられ、塗装塗り替えをはじめとしたメンテナンスを確実に行うことで、ここまで長期に渡って品質を保つことができているという点は、鋼橋の優位性を示す非常に良い事例であると考えられます。このような長寿命化を実現できたのは、適切な維持管理の実施だけでなく、滯水しやすい部位のような弱点になり得る部分を極力排除した構造が採用されているという点も影響していると考えられます。



フォース道路橋

フォース道路橋は、フォース鉄道橋と並びフォース湾を南北に横断する吊橋です。1964年に完成し、開通当時は最大スパン長が世界第4位の1,006mを誇りました。

ピーク時は計画時の倍の交通量があり、当初120年と計画していた本橋の寿命について懸念が生じ、2017年にクイーンズフェリークロッシング橋が完成したことにより補修が行われ、現在はバス、タクシー、自転車、歩行者専用として利用されています。

周囲のフォース鉄道橋、クイーンズフェリークロッシング橋と合わせ、構造の異なる3橋が並ぶ姿は、建設当時の時代背景や技術者の苦労が伺え、大変興味深い光景でした。また、本橋は設計当時に想定された交通事情からの変化や腐食損傷に対応するため、補修工事を複数回実施し今日に至っていることから橋梁の適切な補修は、インフラの持続可能性を支える鍵であることを強く実感しました。



スコットランド道路庁

スコットランド道路庁のロバート・マクコラ氏とBEAR社のデイビッド・ビショップ氏より、クイーンズフェリークロッシング橋について説明いただきました。また、意見交換では、橋梁工事やフォースロードブリッジの今後、床版、溶接などについて、貴重な意見をお聞きすることができました。



フランス（パリ）橋梁調査

PIARC（世界道路協会）

PIARCのパトリック・マレジャック事務局長より、PIARCの主な活動などについて説明いただきました。

また、意見交換では、地球温暖化の課題、ドイツのカローラ橋の落橋等について、貴重な意見をお聞きすることができました。



セーヌ川橋梁

ビル・アケム橋

16区のパッシーと15区のビラケムとを結ぶ橋になります。1階が歩行者、自動車用、2階部分がメトロ用の鉄橋となっています。



ドゥビリ橋

16区ニューヨーク大通りと7区ブランシリ河岸とを結んでいる歩道橋になります。1900年に万国博覧会のために仮設橋として建設されました。仮設橋として建設されたため、常に解体される危機にさらされながらも、エッフェル塔と同時代の貴重な建築として1966年4月に歴史的建造物に指定され、解体の危機を免れた橋になります。



アルマ橋

7区と8区及び16区との間に架かる橋になります。元々は3径間石造アーチ橋でしたが、幅員が狭く、老朽化に伴い沈下してしまい、船の航行の邪魔になるという理由で1974年に現在の鋼橋に架け替えられました。上流側の橋中央の橋脚にはズアーブ兵の全身像の装飾がなされており、この像はセーヌ川の増水を判断するための目安として役立っています。



レオポール・セダール・サンゴール橋

1859年のイタリアで起きた「ソルフェリーノの戦い」での勝利を記念しソルフェリーノ橋と呼ばれていました。その後1961年に歩道橋に架けかえられ、1992年まで使われていました。現在の鋼製アーチ式歩道橋は1999年に完成し、2006年セネガル大統領レオポール・セダール・サンゴールにちなんでレオポール・セダール・サンゴール橋と改名されました。



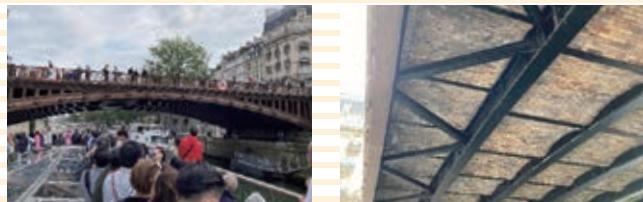
ノートルダム橋

パリで初めて橋が架けられた場所に架かる橋になります。初めて架けられた橋はグラン・ポン(大きな橋)と呼ばれています。1443年にノートルダム橋と名付けられ、現在の橋は1919年に完成したものになります。



ドゥブル橋

4区のシテ島と5区のモンテベロ河岸通りを結ぶ美しい小さな橋になります。元々はフランソワ1世の要請で、患者をセーヌ川のこの区間を渡ってテルデュー病院まで搬送するために建設されました。騎乗で渡るのに2倍(ドゥブル)の通行料が必要だったことが名前の由来になります。



アレキサンドル3世橋

アンヴァリッド広場とグラン・パレ、プティ・パレの間を結ぶ橋になります。パリで最も美しい橋とも言われており、アールヌーボーの街灯、天使やニュンペーの像、ペーガソスといった華麗な装飾が有名です。橋の4隅には高さ17mの柱が立っており、上にはそれぞれ「芸術」、「農業」、「闘争」、「戦争」を意味する女神像が立っています。



ポンデザール橋

旧橋は、ナポレオン・ボナパルトの命により架けられたパリで初めての鉄製の橋になります。この橋は、セーヌ川左岸と右岸のルーヴル宮殿を結んでおり、ルーヴル宮殿は芸術の宮殿と呼ばれていたため、芸術橋と名付けられました。



アルコル橋

1828年、歩行者用の2径間吊橋がシテ島と右岸のグレーヴ広場の間に架けられましたが、1854年に車両も通ることのできるよう鉄の橋に架けかえされました。この橋は、セーヌ川に架かる橋のうち川の中に橋脚を持たない初めての橋であるとともに、初めて鍛鉄ではなく鍛鉄を使用した橋になります。しかし1888年に突然20cmほどのたわみが生じたため補強工事が行われました。



シェリー橋

4区のアンリ4世通りと5区のサンジエルマン大通りを結ぶ橋になります。サン・ルイ島の先端をかすめる形で2つの橋からなっています。現在の橋は1876年に完成し、命名はアンリ4世の宰相であったシェリー公に因んだものとなります。



現場見学会

未来を担う子供たちの憧れの職業でありたい。我々は、そう考え未来への架橋に携わっています。

そして鋼橋の魅力を伝えるため、橋の役割や仕事の内容を楽しく理解してもらうため、全国各地で学校向けの現場見学会を開催しています。どうやって橋を架けていくのか、模型を使って分かりやすく説明すると子供たちはキラキラとした真剣なまなざしを向け聞いてくれ、また高校生・高専生・大学生は自分の将来に向けしっかりと現場状況を見学いただいています。

地域の方々、先生方、発注者にご理解を頂きながら作業現場の見学だけでなく、さまざまな体験メニューを用意し、橋梁建設現場をより知って頂くよう努めています。

令和6年度は全国各地で48回の見学会を開催し、2,587名の児童生徒学生の皆さんにご参加いただきました。



2 ➤ 6月3日 石川工業高等専門学校



11 ➤ 8月29日 第二美園こども園



12 ➤ 9月13日 水俣市立湯出小学校



16 ➤ 10月21日 宇和島市立住吉小学校



38 ➤ 1月16日 桑名市立桑部小学校



41 ➤ 1月20日 川根本町立三ツ星小学校

2024年度 (R6) 現場見学会実績

No.	実施日	実施学校	対象工事	参加人数
1	令和6年 5月18日	福岡大学	佐賀208号川副1号橋上部工工事	120人
2	令和6年 6月 3日	石川工業高等専門学校	柳田地区 柳田橋上部工	38人
3	令和6年 6月 7日	アイグラン保育園	令和5年度国道2号道照高架橋鋼上部工事	18人
4	令和6年 7月10日	筑波大学	R4圏央道上郷高架橋上部その2工事	12人
5	令和6年 7月23日	広島大学 徳山工業高等専門学校他	広島はつかいち大橋	44人
6	令和6年 7月31日	地元小学生	岩野目橋	39人
7	令和6年 8月 2日	北条児童クラブ	北条高架橋	54人
8	令和6年 8月 7日	地元見学会	令和4年度 東海環状員弁川橋鋼上部工事	36人
9	令和6年 8月24日	キャンパスアジア	6号橋上部工	43人
10	令和6年 8月27日	地元自治会	R5国道6号牛久土浦地区跨道橋上部その1工事	22人
11	令和6年 8月29日	第二美園こども園	令和3年度 302号庄内川橋鋼上部工事	40人
12	令和6年 9月13日	水俣市立湯出小学校	熊本3号湯出川橋上部工工事	28人
13	令和6年 9月27日	海津市立下多度小学校	令和5年度 東海環状海津高架橋鋼上部工事	18人
14	令和6年10月 8日	高山学園つくば市立高山中学校	R4圏央道上郷高架橋	400人
15	令和6年10月18日	筑波研究学園専門学校	R4東関道小泉第一高架橋上部工工事	50人
16	令和6年10月21日	宇和島市立住吉小学校	重要港湾宇和島港 樺崎大橋上部工工事	50人
17	令和6年10月25日	伊達市立大滝徳舜高等学校	一般国道453号 壮瞥町 長流川橋上部工工事	49人
18	令和6年10月26日	地元小学生	R3圏央道利根川橋境地区上部工工事	70人
19	令和6年10月28日	壮瞥町立壮瞥小学校	一般国道453号 壮瞥町 長流川橋上部工工事	20人
20	令和6年11月 1日	土浦工業高等学校	R4東関道水戸神栖線橋上部工	40人
21	令和6年11月 5日	鹿児島大学	志布志道路R5-2工区	30人
22	令和6年11月 7日	上牧小学校	新名神高速道路 高槻高架橋	50人
23	令和6年11月 8日	五領小学校	新名神高速道路 高槻高架橋	50人
24	令和6年11月 8日	水戸農業高等学校	R5国道6号牛久土浦BP土浦地区跨道橋上部その1工事	45人
25	令和6年11月10日	地元小中高生	県道坂本人吉線災害復旧坂本橋上部工	67人
26	令和6年11月12日	海津市立下多度小学校	令和5年度 東海環状海津高架橋鋼上部工事	65人
27	令和6年11月15日	東京都立大学	新神谷長寿命化工事	10人
28	令和6年11月16日	地元見学会	R4圏央道上蛇高架橋	34人
29	令和6年11月18日	海津市立海津小学校	令和5年度 東海環状海津高架橋鋼上部工事	72人
30	令和6年11月22日	大和高田市立浮孔小学校	大和御所道路権原高田IC・A6ランプ橋他鋼上部工事	73人
31	令和6年12月 1日	梅林地区小学校、幼稚園、保育園	川の内線橋りょう鋼上部工事	137人
32	令和6年12月 3日	富里小学校	工場見学会	71人
33	令和6年12月17日	兵庫県立西脇高等学校	西脇北バイパス下戸田高架橋(A1-P3)鋼橋上部工事	63人
34	令和6年12月17日	浜松市立三ヶ日東小学校	東名高速道路(特定更新等)浜名湖橋支承取替工事	35人
35	令和6年12月23日	香川高等専門学校	工場見学会	50人
36	令和7年 1月14日	串本西中学校	すさみ串本道路田並川橋上部工事	28人
37	令和7年 1月15日	瑞浪市立土岐小学校	令和4年度 瑞浪恵那道路瑞浪1号橋鋼上部工事	48人
38	令和7年 1月16日	桑名市立桑部小学校	桑部橋	37人
39	令和7年 1月17日	志布志市立安楽小学校	志布志道路R5-3工区	40人
40	令和7年 1月18日	長町小学校、長町南小学校、鹿野小学校	宮沢橋橋梁上部工工事	24人
41	令和7年 1月20日	川根本町立三ツ星小学校	新長尾川橋	134人
42	令和7年 1月29日	岡山県立高松農業高等学校	令和6年度玉島笠岡道路六条院西鋼上部工事	35人
43	令和7年 2月 4日	球磨村立球磨清流学園	球磨村道大瀬吉松線災害復旧大瀬橋上部工工事	10人
44	令和7年 2月 7日	八代市立八竜小学校	県道坂本人吉線災害復旧坂本橋上部工	30人
45	令和7年 2月11日	地元見学会	令和5年度玉島笠岡道路鳩岡川橋鋼上部工事	28人
46	令和7年 3月 5日	桑名市立伊曾島小学校	令和4年度 木曾川大橋橋梁補修補強工事(橋梁補修)	60人
47	令和7年 3月 9日	地元見学会	豊崎入路等鋼桁工事	30人
48	令和7年 3月20日	小佐々地区小学校	佐世保高架橋拡幅	40人
計				2,587人

技術展示会

橋建協では、一般の方々にも鋼橋の魅力を知っていただくため、全国で開催されている建設フェアなどのイベントにブースを出展しています。

ブースでは最新の橋梁技術を紹介したり、お子様向けに橋のパズルなども用意しています。また、様々な技術パンフレットやグッズも配布していますので、ご来場の際はぜひ橋建協ブースへお立ち寄りください。

No.	実施日	出展名	開催場所	主催者	橋建協対応	参加者数
1	令和6年6月5日～6日	EE東北'24 ～広げよう新技術つなげよう未来へ～	夢メッセみやぎ	東北地方整備局	出展	17,100人
2	令和6年7月14日	学都「仙台・宮城」サイエンス・ディドボクを体験 つよいぜ!! 紙で橋をつくってみよう	東北大学 川内北キャンパス	特定非営利活動法人 natural science	出展	10,708人
3	令和6年10月8日～9日	九州建設技術フォーラム2024	福岡国際会議場	九州建設技術フォーラム 実行委員会	実行委員出展	2,804人
4	令和6年10月30日～31日	建設技術フォーラム2024inちゅうごく	広島産業会館 東展示館	建設技術フォーラム2024inちゅうごく実行委員会	実行委員出展	4,200人
5	令和6年11月7日～8日	建設技術展2024 近畿 ええもん技術 使こて、ええモン創ろ!	インテックス大阪	日刊建設工業新聞社 (一社)近畿建設協会	共催出展	17,336人
6	令和6年11月15日～16日	ふれあい土木展2024 近畿	近畿技術事務所	近畿地方整備局 近畿技術事務所	出展	1,300人
7	令和6年11月21日～23日	東京 橋と土木展	新宿駅西口広場 イベントコーナー	東京都建設局	出展	47,000人
8	令和6年11月28日～29日	建設技術フェア2024in中部	ポートメッセなごや	建設技術フェア2024in中部実行委員会	後援・出展	18,281人
合計						118,729人



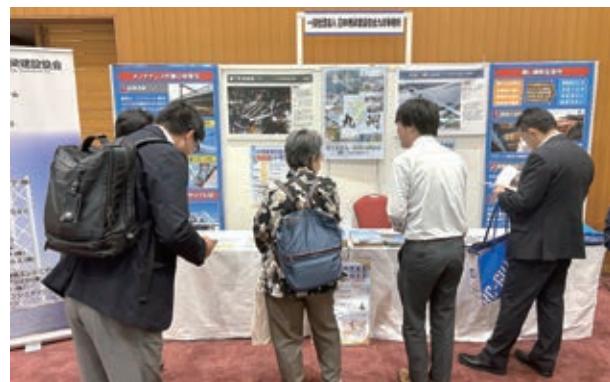
1 ➔ 6月5～6日 EE東北'24



1 ➔ 6月5～6日 EE東北'24



2 ➔ 7月14日 学都「仙台・宮城」サイエンス・ディ



3 ➔ 10月8～9日 九州建設技術フォーラム2024



4 ➤ 10月30~31日 建設技術フォーラム2024inちゅうごく



5 ➤ 11月7~8日 建設技術展2024近畿



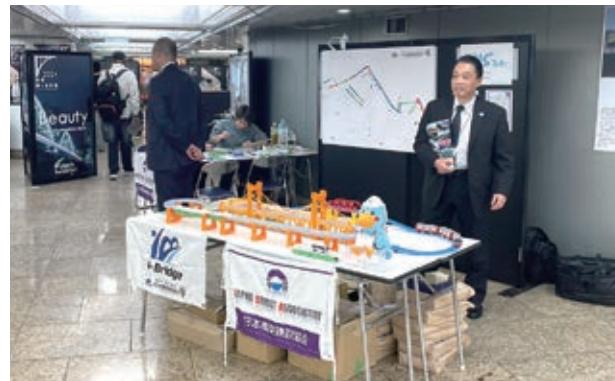
5 ➤ 11月7~8日 建設技術展2024近畿



6 ➤ 11月15~16日 ふれあい土木展2024近畿



7 ➤ 11月21~23日 橋と土木展



7 ➤ 11月21~23日 橋と土木展



8 ➤ 11月28~29日 建設技術フェア2024in中部



8 ➤ 11月28~29日 建設技術フェア2024in中部

橋梁模型コンテスト

橋建協では、将来の橋梁技術者を目指す学生のみなさんに、模型製作を通じて、ものづくりの楽しさ、奥深さを知ってもらいたいという思いから、橋梁模型コンテストを応援しています。

令和6年度は、4つの大会を後援、共催するとともに審査員の派遣等を行いました。

No.	実施日	出展名	開催場所	主催者	橋建協対応	参加組数
1	令和6年 9月11日～13日	JSBC(Japan Steel Bridge Competition) 2024	京都大学 桂キャンパス	実行委員会 (大学・高専)	後援 審査員 特別講演	18チーム
2	令和6年 10月13日	第16回 橋梁模型コンテスト	橋の科学館	本州四国連絡高速道路 株式会社	協賛 審査員	一般部門： 22チーム 学生部門： 37チーム
3	令和6年 11月7日～8日	建設技術展2024近畿 橋梁模型製作コンテスト	インテックス大阪	日刊建設工業新聞社 (一社)近畿建設協会	共催 審査員	12チーム
4	令和7年1月23日 (一次審査会) 令和7年2月13日 (二次審査会)	高校生「橋梁模型」 作品発表会	国土交通省 東北技術事務所 エル・パーク仙台	第23回 高校生「橋梁模型」作品 発表会 実行委員会	実行委員 審査員	学生 20チーム



1 ➡ 9月11日～13日
JSBC(Japan Steel Bridge Competition) 2024



2 ➡ 10月13日 第16回橋梁模型コンテスト



3 ➡ 11月7日～8日
建設技術展2024近畿 橋梁模型製作コンテスト



4 ➡ 1月23日(一次審査会) 2月13日(二次審査会)
高校生「橋梁模型」作品発表会

出前講座・業界セミナー

橋建協では、優れた橋梁技術を次世代へ継承するため、将来の担い手となる優秀なエンジニアの確保の一環として、大学生・高専生を対象に「出前講座」・「業界セミナー」を開催しております。

「出前講座」では橋梁技術に関する内容を、「業界セミナー」ではリクルート活動の一環として、鋼橋業界全体の紹介を行っています。

どちらの講義でも、会員会社の第一線で活躍している技術者を講師として派遣しております。

令和6年度は、両講義合わせて35回開催しました。



2 ➤ 福岡大学



3 ➤ 富山大学



12 ➤ 徳島大学



2 ➤ 法政大学

出前講座	
1	大阪工業大学
2	福岡大学
3	富山大学
4	立命館大学
5	函館工業高等専門学校
6	舞鶴工業高等専門学校
7	明石工業高等専門学校
8	東京都市大学
9	苫小牧工業高等専門学校
10	北海学園大学
11	岐阜大学

出前講座	
12	徳島大学
13	大阪公立大学
14	長岡技術科学大学
15	愛媛大学
16	長岡工業高等専門学校
17	関西大学
18	関東学院大学
19	神戸大学
20	長崎大学
21	八戸工業大学
22	木更津工業高等専門学校

出前講座	
23	琉球大学
24	北見工業大学
25	秋田大学
26	北海道大学
27	宮崎大学
28	東北大
29	大分工業高等専門学校
30	豊田工業高等専門学校
31	山口大学
32	北海学園大学

業界セミナー	
1	九州建設技術フォーラム
2	法政大学
3	日本大学

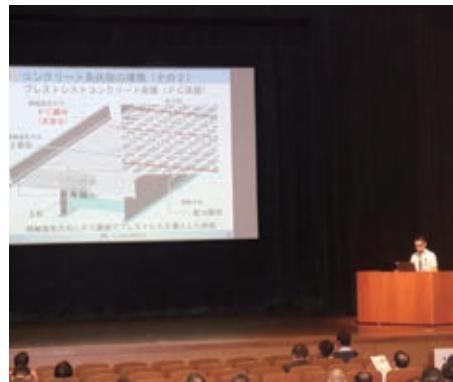
令和6年度 橋梁技術発表会

橋建協では、これまで培った豊富な経験や実績を基に鋼橋建設・保全に関する様々な新技術の研究、開発に日々取り組んでいます。この成果の一部を広く皆様に紹介させていただきたく『橋梁技術発表会』を例年全国6か所で開催しています。参加者は、官公庁、各種団体、大学、民間会社等多岐にわたり1,414名でした。

初めての取組みとして、九州地区では、ライブ配信を実施いたしました。

各地区3テーマの技術発表を行い、その後外部から講師をお招きして特別講演をしていただきました。

引き続き鋼橋の技術向上のため取り組んでまいりますので、今後とも多くの方々の参加をお待ちしております。



技術テーマと発表会場	東京地区	大阪地区	北海道地区	中部地区	九州地区	東北地区
	10月4日	10月18日	10月25日	11月1日	11月15日	11月28日
参加者数	329	295	136	172	114+ 184(Web)	184
高速道路橋を2週間の通行止めで架け替え ～首都高 高速大師橋 約300m区間のリニューアル工事～	●				●	●
鋼橋床版の劣化評価と補強工法について ～コンクリート系床版の損傷評価と対策例～	●		●			●
ブライラ橋の建設工事報告 ～東欧最長の長大吊橋建設～	●	●			●	
大型試験桁を用いた金属溶射の耐久性調査 ～沖縄地区での21年目調査報告～		●		●		
ケン・ブリッちくんと行く保全工事の世界 ～難条件を種々の工夫で乗り越えろ！～		●	●	●		
鋼橋におけるDXの取り組み ～鋼橋事業の生産性・安全性の向上～				●	●	
曲線細幅箱桁橋の試設計について ～H29道示による設計の留意点～			●			●
伊藤學賞受賞者 野上 邦栄 鋼橋の座屈・耐荷力に関する二、三の話題	●					
阪神高速道路(株) 小林 寛 阪神高速リニューアルプロジェクト			●			
阪神高速道路(株) 桐間 幸啓 港大橋開通50周年						
京都大学大学院教授 杉浦 邦征 アジア・メガシティの腐食環境と途上国における鋼橋の維持管理				●		
名古屋大学 判治 剛 准教授 鋼橋の低サイクル疲労破壊の予測と防止					●	
九州地方整備局 企画部 技術調整管理官 阿部 成二 九州地方整備局における働き方改革の取り組みについて						●
東北大学 斎木 功 准教授 DX時代の構造力学						●



令和6年度 表彰 受賞者の紹介

伊藤学賞

東京都立大学 客員教授

野上 邦栄氏

伊藤学賞をいただいて

令和6年度の伊藤学賞を受賞できましたことは、大変光栄に存じます。この受賞は、多くの皆様方のご指導、ご協力の賜物であり、心より御礼申し上げます。伊藤先生には、土木学会および鋼橋技術研究会において様々なご指導を賜りました。

長い間、一貫して鋼橋の性能設計、耐荷性能評価技術および維持管理に関する研究に携わせていただきました。その間、道路橋示方書、土木学会の鋼合構造標準示方書や鋼構造架設設計施工指針および本州四国連絡橋の吊橋主塔設計要領の改訂に参画させていただきました。また、土木学会活動では、先人の築き上げた技術・研究面の技術継承による人材育成を目標に年1回の鋼構造技術継承講演会をスタートさせました。

さらに、維持管理に関する研究では、(国研)土木研究所、土木学会および日本鋼構造協会において、腐食劣化した鋼橋および鋼部材の残存耐荷力特性に関する活動に参画させていただきました。また、送り出し架設時の局所荷重を受ける腹板の座屈安全性照査法について、日本橋梁建設協会の会員の皆様と共同研究をできたことは望外な喜びです。

現在、社会構造は大きく変化しており、橋梁の世界は近年の気候変動を含むSDGsへの取組みやデジタル化により人と機械の共存が求められている中で、日本橋梁建設協会には時代の流れに対応できる技術開発とともに国内外で活躍できる人材育成により、益々社会貢献していくだけるものと期待しております。

最後に、日本橋梁建設協会の会員の皆様とともに設計合理化、維持管理の高度化などについて研究開発できることは大変名誉なことであり、皆様に深く感謝申し上げます。

技術功労賞

ヤマダインフラテクノス株式会社 代表取締役

山田 博文氏

技術功労賞受賞にあたり

この度は、令和6年度技術功労賞という栄誉ある賞を受賞させていただき、誠に光栄です。ご推薦いただきました木下先生や東海構造研究グループの皆様、ご指導いただきました諸先輩方や共に取り組んできた仲間に皆様に感謝の意を表します。

鋼橋にRc-I塗装系が導入されて約20年が経過しますが、私は「ゴミを減らして世界を変える」の精神を貫き、プラスチの際に発生する産業廃棄物の量を少しでも多く抑制できる機材の開発に取り組んでまいりました。同時に、施工時の安全性や品質確保等についても妥協することなく常に前進させてきたつもりです。このようにして開発した「循環式プラスチ工法®」を全国に普及させるために設立いたしました(一社)日本鋼構造物循環式プラスチ工法協会ですが、おかげさまで会員数も増え、約140社の仲間とともに、環境保全型のプラスチを全国的に提供できるようになってまいりました。

また、塗替塗装工法において、循環式プラスチのシステムを応用することで既設鋼橋の疲労強度改善を可能とした「循環式ショットピーニング工法」についても福岡大学の木下先生(当時岐阜大学)との共同研究により開発いたしました。現在、高速道路大規模リニューアル工事等でご採用いただいている。

今回の受章を励みとし、今後も鋼橋の予防保全メンテナンスの推進に、より一層貢献出来ますように精進してまいるとともに、橋建協の益々のご繁栄を祈念申し上げます。

技術功労賞

和合建設コンサルタント株式会社

瀬田 真氏

技術功労賞受賞にあたり

この度は技術功労賞の表彰をいただき、まことに光栄に存じます。平成9年に保全技術部会に参画させていただいてから18年間保全委員会で活動いたしました。

私が橋建協に入会当時は、「これからは保全の時代だ」と言われ、各社が補修会社を立ち上げた時期でした。しかし、実際には維持修繕工事は採算が取れず、結果的に各社はせっかく立ち上げた補修会社を閉鎖していくことになります。

平成24年に笹子トンネル天井版落下事故がきっかけとなって、5年毎に実施されることになった定期点検により、橋梁の老朽化が明らかとなり、橋梁の維持修繕は喫緊の課題となりました。保全委員会では、広報委員会、契約制度委員会、積算部会、各地区事務所などと連携して、鋼橋の補修・補強の特殊性・専門性などをテーマとして、各発注機関と情報交換や意見交換を重ね、維持修繕工事の契約条件を改善するべく努めてまいりました。

この活動は予想していたものの毎々として進まず、なかなか成果は出ませんでした。私は道半ばで橋建協を退会いたしましたが、関係する皆様の引き続きの活動により、時間のかかる活動ですが、補修・補強工事が収益性の高い事業となり、安全な社会資本の構築に寄与することを期待しております。

橋建協で知り合った皆様は、私にとっては貴重な財産となっています。今回の受賞についても関係する皆様にはご尽力いただき、心から御礼申し上げます。日本橋梁建設協会の益々の発展を期待しております。

令和6年度 奨励賞 受賞者

【設計部門】



三井住友建設鉄構エンジニアリング㈱
技術本部 西部橋梁設計部

井上 大地氏



(株)IHI インフラシステム
橋梁技術本部エンジニアリング部 設計グループ主査

杉山 直也氏



高田機工㈱ 技術本部 設計部
設計課 係長

二宮 めぐみ氏



エム・エムブリッジ㈱
技術部 設計グループ

鍵村 俊哉氏



川田工業㈱ 橋梁事業部 技術統括部
東京技術部 東京技術課主任

竹田 知樹氏

【製作部門】



川崎河ブリッジ 設計本部 東京設計第一部
兼 新規プロジェクト推進室

池末 和隆氏



日本車輪製造㈱ 総務・インフラ本部
技術計画室 技術計画グループ

長瀬 雅司氏



澁上工業㈱ 保全グループ係長

田中 聰氏



JFE エンジニアリング㈱
改築事業部 工事部

門田 徹氏



日本ファブテック㈱工事統括部
工事部 計画技術課 係長

上遠野 直人氏



川田工業㈱ 広報室

釣田 まこと氏

「伊藤学賞」候補者推薦要項

候補対象者 長年にわたり、鋼橋に関連する業務に従事し、我が国の鋼橋技術の進歩・発展に寄与するとともに鋼橋を通じて社会に貢献した者。

推薦者 鋼橋に関連がある学・協会・法人あるいはそれに所属する個人、並びに当協会会員会社。

推薦方法 所定の様式による推薦書コピー1部とその電子データを協会事務局まで提出願います。なお、別に審議に必要な資料を添付することは妨げません。推薦書の様式は協会事務局に用意してある用紙、あるいは協会ホームページに掲載しているファイルを参照願います。

応募締切日 毎年6月末日必着

審査 当協会表彰委員会が審査を行います。

表彰 当協会「橋梁技術発表会(東京地区)」時に表彰を行います。

提出先 〒105-0003 東京都港区西新橋1丁目6番11号
一般社団法人 日本橋梁建設協会「伊藤学賞」
表彰委員会

Tel. 03-3507-5225 Fax. 03-3507-5235

当協会ホームページアドレス

<https://www.jasbc.or.jp>

当協会メールアドレス jba@jasbc.or.jp

ブリッジトーク

ブリッジトークとは橋建協会員の切磋琢磨の場であり、情報共有や若手技術者のレベルアップを目的とした講義形式の座学の取り組みです。

令和6年度は3回開催し、第3回では、業界外から講師をお招きして講演していただきました。

異なる視点からのアプローチをしていただき、視野を広げるきっかけになったのではないかと思います。

今後も橋梁技術の発展の為、さまざまな企画を準備し継続していきます。

第1回

講義風景



第2回

講義風景



第3回

講義風景



令和6年度

NO.	開催日	場所	テーマ	講師	出席者数
1	令和6年5月29日	東京	関東地整における道路事業の未来	国土交通省 関東地方整備局 道路部長 野坂 周子 様	53人
2	令和7年1月24日	大阪	賛助会員と若手技術者との融合	(株)カナデビアエンジニアリング、シバタ工業(株)、 田中亜鉛鍍金(株)、日本ペイント(株)	37人
3	令和7年3月18日	東京	写真家からみた現場の魅力	写真家 山崎 エリナ 様	35人

橋建協 出版物のご案内

No	書籍名	西暦	発行年月	価格
1	'21デザインデータブック	2021	改R03/5	5,500
2	鋼橋伸縮装置設計の手引き(改訂版)	2019	改R01/5	2,750
4	合成桁の設計例と解説(改訂版)	2024	改R06/6	3,850
10	支承部補修・補強工事施工の手引	2013	改H25/1	3,850
16	わかりやすい鋼橋の架設II	2007	改H19/9	4,400
17	高力ボルト施工マニュアル(合本・改訂版)	2013	改H25/6	1,650
25	鋼橋の現場溶接(改訂版)	2014	改H26/4	1,650
26	耐候性鋼橋梁の手引き	2021	改R03/11	2,750
27	鋼橋付属物の設計手引き(改訂2版)	2013	改H25/3	2,750
44	I形鋼格子床版設計・施工の手引き <small>改訂版</small>	2024	改R06/8	3,300
53	工法別架設計算例題集シリーズ(2) 送出し工法	2009	改H21/3	2,750
54	工法別架設計算例題集シリーズ(1) ベント工法	2009	改H21/5	2,750
55	工法別架設計算例題集シリーズ(5) 一括架設(FC)工法	2014	改H26/8	2,750
56	鋼橋の計画・設計におけるチェックポイント(改訂2版)	2012	改H24/8	2,750
57	鋼橋へのアプローチ	2022	改R04/1	4,950
60	工法別架設計算例題集シリーズ(3) 片持ち式工法	2010	H22/2	2,750
64	工法別架設計算例題集シリーズ(4) ケーブル式工法	2011	改H23/12	2,750
71	APPROACH FOR STEEL BRIDGES	1999	H11/3	2,750
73	PC床版施工の手引き(場所打ちPC床版編)	2022	R04/8	4,400
75	新しい鋼橋(改訂版)	2004	改H16/2	4,400
76	鋼床版2主鉄橋設計例	2015	H27/1	2,750
79	少数主桁橋の足場工選定フローと標準図集(鋼2主桁橋)(改訂版)	2008	改H20/3	2,750
80	下横構を省略した上路式プレートガーダー橋の設計例	2000	H12/3	2,750
83	鋼橋の損傷と点検・診断(点検・診断に関する調査報告書)	2000	H12/5	4,950
86	鋼橋保全技術の紹介(改訂版)	2005	改H17/4	5,500
87	補修・補強工事安全の手引き(改訂版)	2005	改H17/4	4,950
88	R C床版施工の手引き(改訂版)	2018	改H30/11	3,300
89	連続合成2主桁橋の設計例と解説(改訂版)	2019	改R01/9	3,850
91	鋼橋のQ&Aシリーズ 現場溶接編	2001	H13/10	1,650
92	鋼橋構造詳細の手引き	2022	改R04/1	4,400
95	足場工防護工の施工計画の手引き(鋼橋架設工事用)	2022	改R04/3	4,400
97	落橋防止システム設計の手引き(改訂版)	2019	改R01/6	2,750
102	鋼道路橋の疲労設計資料	2003	改H15/10	3,300
104	細幅箱桁橋の設計例と解説	2021	R03/7	4,950

No	書籍名	西暦	発行年月	価格
105	現場溶接施工管理の手引き	2013	H25/11	2,750
106	わかりやすい膨張コンクリート施工の手引き	2005	H17/3	2,750
108	連延合成構造の手引き 場所打ちPC床版編	2005	H17/5	1,650
110	PC床版設計の手引き	2021	改R03/10	3,300
113	複合橋梁の概要	2007	改H19/4	3,850
114	鋼コンクリート合成床版 維持管理の計画資料	2021	改R03/1	4,400
115	鋼道路橋計画の手引き <small>改訂版</small>	2025	改R07/5	3,300
116	合理化橋梁設計の留意点と検証事例	2009	H21/4	2,750
117	工法別架設計算例題集シリーズ(6) 一括架設工法(大型搬送車編)	2010	H22/6	2,750
118	溶接止端仕上げの手引き	2012	H24/4	1,650
119	安全衛生Q&A(橋梁架設工事において200の質問に答える)(改訂版)	2024	改R06/6	5,500
120	施工チェックマニュアル(大型搬送車による一括架設工法編)	2017	H29/2	3,300
121	床版取替え施工の手引き	2018	H30/9	3,300
122	鋼コンクリート合成床版 設計・施工の手引き	2021	R03/1	4,400
123	輸送の手引き	2021	R03/9	4,400

No	書籍名	西暦	発行年月	価格
1	橋梁年鑑(平成21年版)	2009	H21/5	7,700
2	橋梁年鑑(平成22年版)	2010	H22/5	7,700
3	橋梁年鑑(平成23年版)	2011	H23/5	7,700
4	橋梁年鑑(平成24年版)	2012	H24/5	7,700
5	橋梁年鑑(平成25年版)	2013	H25/5	7,700
6	橋梁年鑑(平成26年版)	2014	H26/5	7,700
7	橋梁年鑑(平成27年版) CD版	2015	H27/5	3,300
8	橋梁年鑑(平成28年版) CD版	2016	H28/5	3,300
9	橋梁年鑑(平成29年版) CD版	2017	H29/5	3,300
10	橋梁年鑑(平成30年版) CD版	2018	H30/5	3,300
11	橋梁年鑑(令和元年版) CD版	2019	R01/5	3,300
12	橋梁年鑑(令和2年版) CD版	2020	R02/6	3,300
13	橋梁年鑑(令和3年版) CD版	2021	R03/6	3,300
14	橋梁年鑑(令和4年版) CD版	2022	R04/7	3,300
15	橋梁年鑑(令和5年版) CD版	2023	R05/6	3,300
16	橋梁年鑑(令和6年版) CD版	2024	R06/6	3,300
17	橋梁年鑑(令和7年版) CD版 <small>NEW</small>	2025	R07/5	3,300

※価格はすべて税込

購入方法



直接、一般社団法人 日本橋梁建設協会の窓口にてお頒けします。



郵送・宅送をご希望の場合は右記の販売代行店へwebまたはFAXでお申し込み下さい。

協会員に限り、
協会窓口から
の郵送をお受け
いたします。

東京官書普及株式会社 ☎03-3291-5773

インターネット注文

FAX 03-3291-5780

〒101-0054 東京都千代田区神田錦町1-2



※一般書店(東京官書普及株式会社以外)では取り扱っておりません。

離島架橋推進プロジェクト

橋建協では、離島架橋プロジェクトの創出を推進しています。技術委員会では、離島架橋推進プロジェクトPart1として、小豆島への現地調査を行いました。岡山から小豆島へ渡るルートをあらかじめ想定して、チャーター船に揺られながらイメージを膨らませました。

小豆島周辺の香川県の3島の情報

3島の住民は約3万人ですが、アートの直島では、昨今は、年間50万人以上の観光客が島を訪れています。

島名	面積(km ²)	人口(人)
小豆島	153	25,880
直島	8	3,070
豊島	15	770



前日の会議 明日船でてくれよ



宇野港到着 架橋ルートは?



小豆島には、世界一狭い海峡があります
海峡に架かるこの橋は、橋建協の会員会社が施工しました

参加者の感想

- 改めて現場を見ることが重要性を実感した。
- 地図や写真だけではわからない。イメージがわいた。
- 思いのほか水深が浅かった。
- 島内は生活道路しかなく、島内のアクセスが難しいかも。



小豆島と小豊島と豊島は、水深が60m以上のところがあり深いです。長大橋が必要です。長大橋をかけたいなあ～



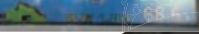
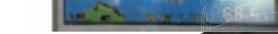
岩盤は硬そうです



小豆島に上陸しました。二十四の瞳像の前で



▲航路や水深を確認します



直島では、こんなバスを見ました



小豆島本島と沖之島を結ぶ沖之島離島架橋の建設工事が進行中です
この間に橋が架かります。地元の強い要望が間もなく叶うようです

令和7年度 地区事務所 一覧表

北海道事務所

所長 釧路 松原 弘晃

副所長 横山 宏平
檜崎 古田 英志

〒060-0051 北海道札幌市中央区南1条東1丁目2-1
(株)鉄路製作所内
TEL・FAX 011-232-0303

幹事
川田 鹿戸 秀規
瀧上 内田 興明
巴 土肥 伸介
IIS 吉室 晃逸
日フブ 土井 章人
横河 高間 雅人



東北事務所

所長 IIS 佐藤 正幸

副所長 日塔 菅原 壮洋
宮地 野村 洋

〒980-0014 宮城県仙台市青葉区本町1-1-1
大樹生命仙台本町ビル IIS内
TEL・FAX 022-262-4855

幹事
MMB 樽石 敏彦
川田 今村雄一郎
駒ハル 中原 勤
佐藤 大塚 崇之
高田 田代 貴義
瀧上 藤川 裕之
日車 井上 裕康
日フブ 匠原 克直
カケフ 藤岡 浩平
三井 松浦 高明
横河 毛利 隆



関東事務所

所長 IIS 蘆田 真一

副所長 日橋 伊藤 優三
駒ハル 白田 達也

〒105-0003 東京都港区西新橋1丁目6番11号
西新橋光和ビル9F
TEL 03-3507-5225 FAX 03-3507-5235

幹事
MMB 藤井 祥平
カケフ 佐藤 健一
川田 池田 守
佐藤 杉森 幸雄
JFE 石川 崇
高田 岡田 泰明
日車 青木 一矢
日フブ 辻野 拡栄
三井 鹿山 栄
宮地 依田 道拓
横河 大河原 宏



北陸事務所

所長 北都 瀬川 和宏

副所長 川田 高島 康浩
佐藤 堀田 政和

〒950-0087 新潟市中央区東大通 1-3-10
(大樹生命新潟ビル) IHI内
TEL・FAX 025-244-8641

幹事
駒ハル 中村 昌義
宮地 永野 晃生
横河 宮崎 紘一
JFE 宇津木 学



中部事務所

所長 川田 永井 正樹

副所長 横河 愛甲 智広
佐藤 神矢 貞司

〒460-0008 愛知県名古屋市中区栄 2-4-1
広小路栄ビルディング 2F 川田工業(株)内
TEL・FAX 052-228-1766

幹事
IIS 山路 祥一
宇野 澤田 成寿
MMB 山本 博俊
カケフ 中林 秀樹
駒ハル 安東 一朗
JFE 中田 光一
高田 濱西 康浩
瀧上 中野 靖彦
日橋 鹿島龍太郎
日車 外山 聰也
日フブ 鈴木 達也
三井 竹尾 和幸
宮地 伊藤 浩之



近畿事務所

所長 日車 上津慶太郎

副所長 IIS 宇野 秀司
MMB 丸山 泰造

〒550-0005 大阪市西区西本町一丁目8番2号
三晃ビル5階
TEL 06-6533-3238 FAX 06-6535-5086

幹事
か元ア 藤田 誠司 橫河 阿部 泰久
日橋 大山 浩伸 坂口 博俊
宮地 清水 康史 日アブ 秋山 忠平
UBE 堀越 健三 三井 高田 昌伸
駒ハル 松井 烈裕 川田 烈史
JFE 柿市 朋哉



中国事務所

所長 橫河 宮本 弘幸

副所長 川田 林 克宣
UBE 石川 知仁

〒732-0828 広島市南区京橋町1-23
(大樹生命広島駅前ビル4F) (株横河ブリッジ内)
TEL・FAX 082-263-7550

幹事
IIS 大野 孝侍 前川 英治
MMB 井上賢太郎 揚石 敏宏
か元ア 濱田 恭一 宮地 白井 英志
駒ハル 五十嵐 賢人
瀧上 安達 正人
日車 大上 義弘



四国事務所

所長 日アブ 松室 芳武

副所長 橫河 大峯 優志
三井 矢野 智宣

〒764-0017 香川県仲多度郡多度津町西港町17
川田工業(株)内
TEL・FAX 0877-32-0006

幹事
IIS 西川 祐希
川田 加藤 栄一
駒ハル 相原 健吾
宮地 前澤 謙



九州事務所

所長 日車 池野 隆雄

副所長 日塔 平松 洋
高田 遠矢 良一

〒812-0879 福岡市博多区銀天町2-2-28
(CROSS福岡銀天町) 日本車輪製造(株)内
TEL・FAX 092-593-0101

幹事
か元ア 大川 隆志 日橋 小市 勉
瀧上 手塚 信一 川田 河村 淳也
宮地 田頭 正臣 MMB 宮村 隆弘
横河 小畠 貴浩 IIS 吉田 充弘
三井 熊谷健志郎 駒ハル 田村 有治
日アブ 佐藤 浩 名村 倉林 司



沖縄事務所

所長 川田 比嘉 智

副所長 日アブ 新垣 庸造
宮地 村島 康文

〒900-0015 那覇市久茂地3丁目22-1
日高ビル5F 川田工業(株)内
TEL 098-862-0072 FAX 098-861-1919

幹事
IIS 明比 幸造
横河 上木戸 功太



橋梁年鑑が変わります!

この度、DVDで配布しておりました橋梁年鑑は、

当協会ホームページから閲覧いただけれるようになりました。

お手持ちの様々なデバイスでいつでも気軽にご覧いただけます。

今後とも、より一層のご愛顧を賜りますようお願い申し上げます。



黎明小橋
(令和5年度完工)



橋梁年鑑(電子版)

<https://www.jasbc.or.jp/publication/yearbook/>

橋梁年鑑データベースはこちら

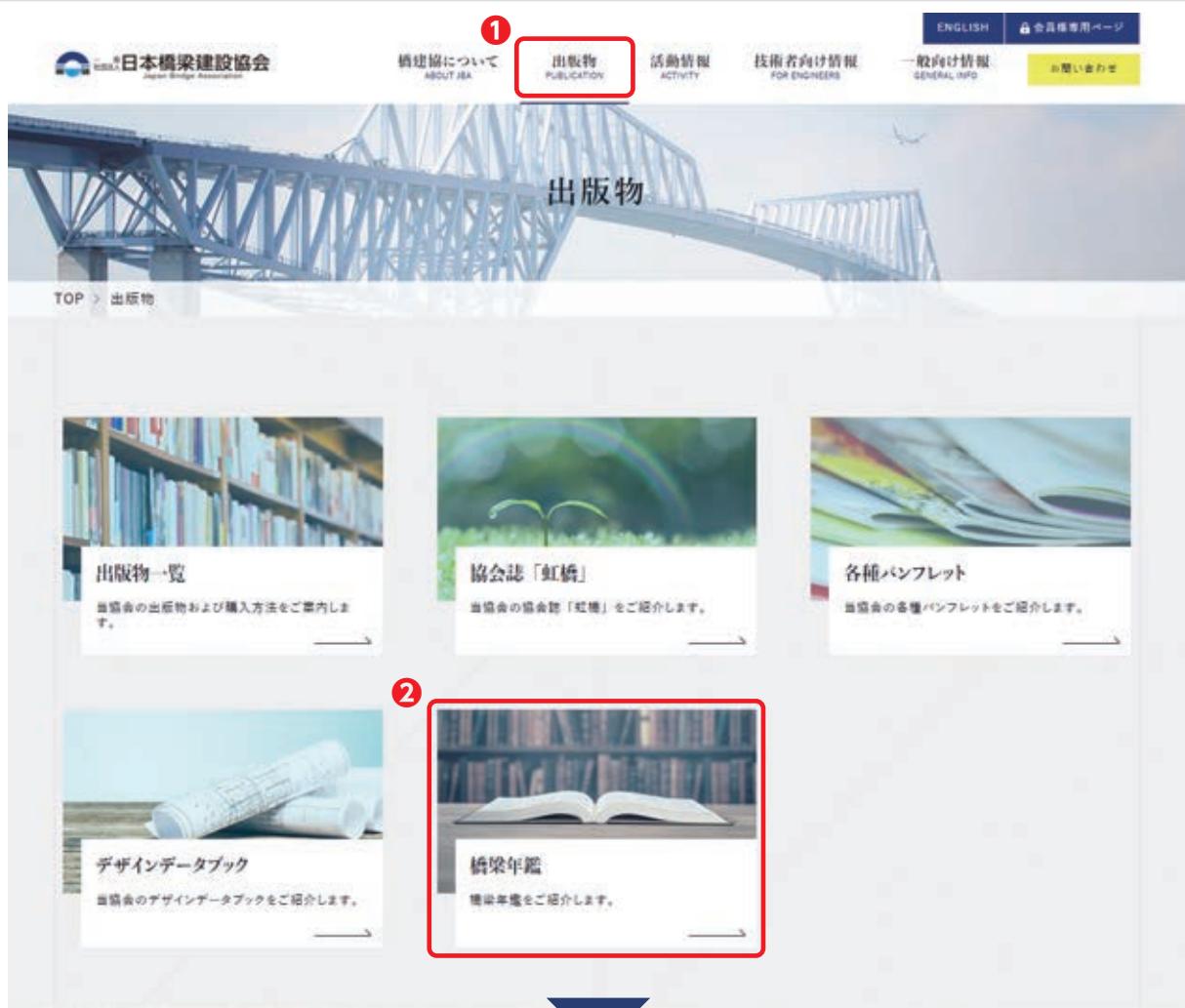
<https://www.jasbc.or.jp/kyoryodb/>



橋梁年鑑（電子版）の閲覧方法

操作手順

- ① 日本橋梁建設協会ホームページ上部の「出版物」タブを選択
⟨URL⟩ <https://www.jasbc.or.jp/>
- ② 「橋梁年鑑」を選択
- ③ 閲覧したい年度の「目次」及び「PDF」を選択



日本橋梁建設協会
Japan Bridge Association

出版物

出版物一覧

協会誌「虹橋」

各種パンフレット

デザインデータブック

橋梁年鑑

橋梁年鑑（電子版）



橋梁年鑑 令和6年度版

令和4年度完工
第一白川橋りょう きたひろしま3号橋 富士川かりがね橋（J46～A2）
千丈高架橋 上信大橋 カルナ橋 他

③

目次（2頁）

PDF（約4.25MB、117頁）

橋梁年鑑
STEEL BRIDGES

橋梁年鑑データベースの閲覧方法

操作手順

- ① 日本橋梁建設協会ホームページ上部の「技術者向け情報」タブを選択
(URL) <https://www.jasbc.or.jp/kyoryodb/>
- ② 「橋梁年鑑データベース」を選択

日本橋梁建設協会

橋建設について
ABOUT JBA

出版物
PUBLICATION

活動情報
ACTIVITY

① 技術者向け情報
FOR ENGINEERS

ENGLISH 会員様専用ページ

一般向け情報
GENERAL INFO

お問い合わせ

技術者向け情報

TOP > 技術者向け情報

技術資料
技術資料をご紹介します。

技術短信
技術短信をご紹介します。

耐候性鋼橋の実績資料集
耐候性鋼橋の実績資料集をご紹介します。

鋼橋へのアプローチ
鋼橋へのアプローチをご紹介します。

鋼橋の製作
鋼橋の製作をご紹介します。

鋼橋の架設
鋼橋の架設をご紹介します。

i-Bridge
当協会のi-Bridge推進の活動をご紹介します。

耐候性鋼橋のさび外観評価補助システム
耐候性鋼橋のさび外観評価補助システムをご紹介します。

会員会社保有の橋梁新技術(資料集)
当協会会員会社の橋梁新技術をご紹介します。

賛助会員会社保有の橋梁新技術(資料集)
当協会賛助会員会社の橋梁新技術をご紹介します。

② 橋梁年鑑データベース

技術データベース

鋼橋のQ&A

技術短信

橋梁年鑑データベースの閲覧方法

操作手順

③ 入力フォームに従い検索事項を入力

日本橋梁建設協会
Japan Bridge Association Inc.

ホーム English Member サイトマップ お問い合わせ
Google 検索

橋梁協紹介 活動情報 技術情報 一般者向け情報 リンク

技術短信(新技術・新工法)
鋼橋へのアプローチ
鋼橋の製作
鋼橋の架設
橋梁年鑑データベース
技報データベース
鋼橋Q&A
協会誌「虹橋」
技術資料

inet

③ 橋梁年鑑データベース

橋梁年鑑データベース 検索入力フォーム

橋種分類	指定しない
橋梁形式	指定しない 「道路橋」「鉄道橋」「その他」選択は「指定しない」と同条件 注) 2016年以前の合理化橋は[<単純・連続・合成・非合成>]の区別なく、[少弾孔橋]、[細幅箱桁橋]、[開断面箱桁橋]として登録。 (2017年以降は、単純・連続・合成・非合成により細分化して登録)
路面形式	指定しない
主径間長	□ m ~ □ m
斜角	□ 度 ~ □ 度
曲率	□ m ~ □ m
床版形式	指定しない 「道路橋」「鉄道橋」「その他」選択は「指定しない」と同条件
耐候性鋼材	指定しない
架設工法	指定しない 架設工法名略称の凡例は こちら
発注者	□ 発注者名略称の凡例は こちら
橋名	□
所在地	指定しない OR ブルダウムメニューでは、都道府県、海外(一部の国名)を選択できます。 直接入力では、ブルダウムメニューに無い海外国名、路線名を入力して検索して下さい。 直接入力される場合、ブルダウム選択メニューは「指定しない」を選択して下さい。 「指定しない」以外の場合、直接所在地の入力は無視され、ブルダウム選択メニューが有効になります。
完工年度	指定しない 西暦 □ 年 ~ □ 年 完工年を直接入力される場合、ブルダウム選択メニューで「指定しない」にして下さい。 「指定しない」以外の場合、直接完工年の入力は無視され、ブルダウム選択メニューが有効になります。 データベースに示す完工年と橋梁年鑑の発行年には2年の差があります。(完工年+2年=発行年)
施工会社	□ AND検索 OR検索 施工会社の入力はスペースを開けて複数入力ができます。入力の個数に制限はありません。 ただし、個数が多くなると検索に時間が掛かりますのでご注意下さい。 施工会社名略称の凡例は こちら
検索条件	大文字・小文字、半角・全角を区別しない
表示件数	50 件ごと

クリア 検索

2026年「季節の壁紙カレンダー」用写真 募集

風景・人物等自由な主題の写真で「鉄の橋」が重要な構成要素の一部となっている作品を募集します。※鋼橋に限ります

応募要項



応募資格

アマチュアの方に限ります。

応募作品の規格

デジタルカメラで撮影したもの(データ形式: JPEG、500万画素以上を推奨)。ただし、組写真や合成写真等は不可。



応募方法

下記内容を【事務局・送付先】まで宅配便または、Eメールでお送り下さい。(インターネット等を利用して也可)

- ①記入した応募用紙
- ②写真データ(宅配便の場合はCD-ROM等にコピーしてください)

応募期限

2025年11月15日 到着分まで

採用された
写真1枚につき
クオカード1万円分と
応募者全員に
粗品を贈呈

応募上の注意点

- 応募作品は、自作・未発表のものに限ります。
 - 応募数は5作品までとさせていただき、出来る限り四季に渡った作品をお願いします。
 - 応募作品は下記内容を記載した応募用紙(別添)を必ず添付して下さい。
①撮影者(職業・氏名・年齢・住所・電話番号) ②撮影年月日 ③撮影場所(分かる範囲で)
④橋名(分かる場合)
 - 投稿された写真の著作権は投稿者個人に属しますが、版権は主催者に帰属するものとします。
 - 応募作品は返却致しません。
 - 応募に関わる費用は、応募者でご負担ください。
- ※ご不明な点は、【事務局・送付先】までご連絡下さい。

作品掲載

(一社)日本橋梁建設協会ホームページ「鋼橋の壁紙カレンダー」画面に掲載します。

審査方法

- (一社)日本橋梁建設協会 広報委員会で審査し、採用写真(12点)を選定します。
- 採用の可否につきましては、12月上旬当協会ホームページ上に発表します。

事務局・送付先

〒105-0003

東京都港区西新橋1丁目6番11号

一般社団法人日本橋梁建設協会 広報委員会 宛

TEL:03-3507-5225

Eメールアドレス:ko-ho@jasbc.or.jp **※今年度から変更しております。**

橋建協ホームページ:www.jasbc.or.jp

橋を、未来へ。

橋の寿命を伸ばしたい。50年、100年、その先へ。

今までにない新しい溶接工法
MWTスタッド工法 NETIS登録番号
KK-230016-A

現地調査・設計から施工まで
一貫管理で高品質

非排水型伸縮装置

橋梁メンテナンス

防水・止水工事

振動・環境対策

設計・調査

橋梁付属物用ゴム製品



中井商工株式会社
<https://www.nakaishoko.co.jp/>

大阪本社 06-6976-4483
大阪支店 06-6976-4481
東京支店 047-408-2220
名古屋支店 052-822-2817
福岡支店 092-409-2264
東北支店 022-281-9404
広島営業所 082-569-5612

06-6976-4350
06-6981-0165
047-408-2221
052-822-2837
092-409-2254
022-281-9405
082-569-5613



日々の生活の中に
伸縮装置から安全・安心を求めて

YAMAU HOLDINGS



 **中外道路株式会社**

TEL. 078-451-2350 FAX. 078-451-2357

<https://www.joint-chugai.co.jp>

〒658-0015 兵庫県神戸市東灘区本山南町8丁目6番26号 東神戸センタービル WEST棟13階
東北・東京・北陸・名古屋・関西・広島・四国・福岡





高性能型高減衰ゴム支承

HDReX®

新製品

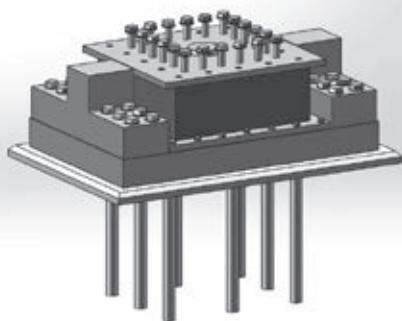
NETIS 登録番号
CB-210011-A

特徴

減衰性能向上

温度依存性向上

危機耐性向上



開発：日本鋳造(株) / 住友理工(株)



(一社)日本支承協会会員
日本道路ジョイント協会会員・DRB 研究会会員
日本鋳造株式会社
<http://www.nipponchuzo.co.jp>

エンジニアリング営業部 〒210-9567 川崎市川崎区白石町 2-1 ————— TEL 044(322)3760 FAX 044(333)4575

大阪事務所 〒550-0004 大阪市西区鞠本町 1-10-24 三共本町ビル 3 階 ————— TEL 06(6445)3326 FAX 06(6445)3327

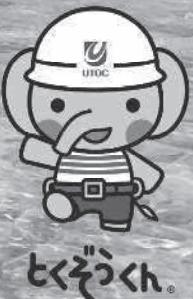
九州事務所 〒812-0025 福岡市博多区店屋町 1-35 博多三井ビルディング 2 号館 7 階 ————— TEL 092(710)6222

「安全・安心」であること、 それが宇徳の源です。

何よりもかけがえのない存在である我が子。
その尊さを想いながら、共に過ごす日々を大切に。

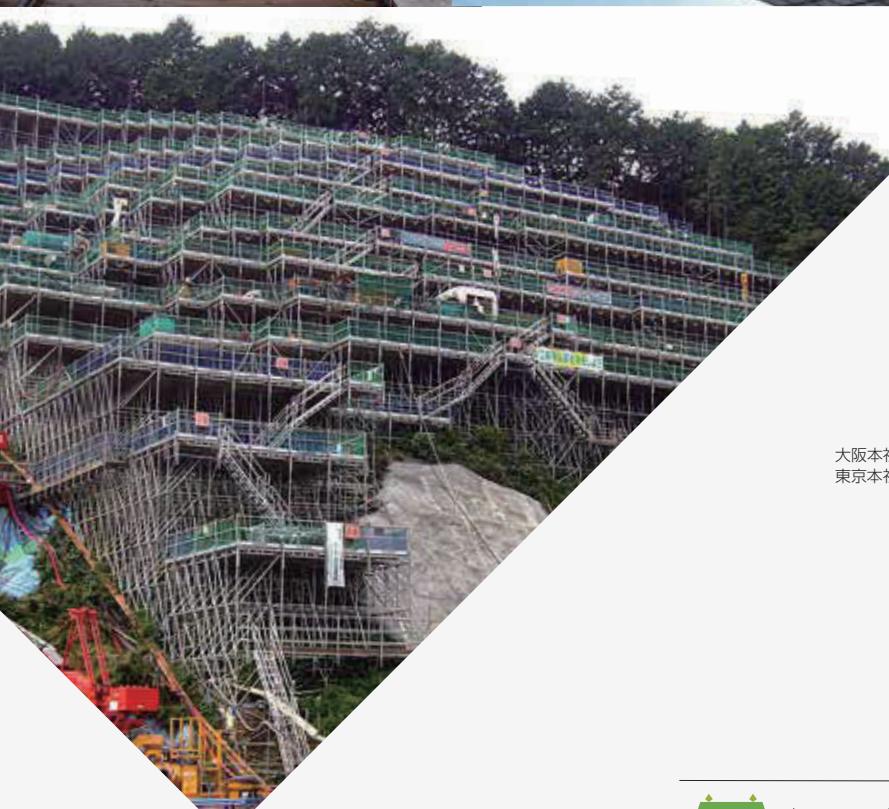
私たちは一世紀以上にわたって、「重量物の宇徳」として電力・プラント関連等で
一品一様の重量物や長尺物の輸送・据付・維持管理を行っております。

プロジェクトを遂行する思いは、
我が子を想う親の気持ちと一緒にです。



株式会社 宇徳
UTOC CORPORATION

本 社：〒231-0007 神奈川県横浜市中区弁天通6-85 Tel: 045-201-6931
<https://www.utoc.co.jp/>



社会インフラの構築・橋梁保全のために
それらに取り組む方々の安全のために
そして、多くの人々の豊かな生活のために

私たちは、安全への架け橋として
「足場」を通して貢献します

株式会社タカミヤ

大阪本社 大阪市北区大深町 3-1 グランフロント大阪 タワー B27 階 ☎ 530-0011
東京本社 東京都中央区日本橋 3-10-5 オンワードパークビルディング 12 階 ☎ 103-0027

札幌支店	T 011. 200 2071	名古屋支店	T 052. 571 3900
東北仙台支店	T 022. 266 8864	大阪支店	T 06. 6375 3900
北関東支店	T 029. 297 2406	中四国支店	T 0879. 24 9960
東京支店	T 03. 3276 3900	九州福岡支店	T 092. 473 0009
新潟支店	T 025. 248 5730		

www.takamiya.co



システム吊り棚足場協会
System Suspended Scaffolding Association

当協会は、システム吊り棚足場製品の
メーカー・レンタル会社・施工会社 52 社で構成されており、
吊り棚足場施工の製品開発・安全管理を図る活動をしております。

www.tsuridana.org



地域と技術を繋ぐ 懸け橋 私たちは走り続けます!!



秋田発 日本



ヤマコ総合物流株式会社

■本社

〒010-1601
秋田県秋田市向浜一丁目1-185
TEL.018(883)3555 FAX.018(863)3581
E-mail honsya@yamako-pd.co.jp

■東京office

〒105-0003
東京都港区西新橋二丁目8-2日欧ビル5F
TEL.03(6910)2582 FAX.03(6910)2583
E-mail tokyo-office@yamako-pd.co.jp

■関東支店矢板物流センター

〒329-1579
栃木県矢板市こぶし台4-2
TEL.0287(48)6091 FAX.0287(48)6092
E-mail yaita@yamako-pd.co.jp

■名古屋営業所

〒470-2105
愛知県知多郡東浦町大字藤江字皆栄町108
TEL.0562(83)1141 FAX.0562(83)1015
E-mail nagoya@yamako-pd.co.jp



車両ラインナップ

- 40t海上コンテナシャーシ
- 20t海上コンテナシャーシ
- 26t高床ウイングトレーラー
- 27t高床セミトレーラー
- 37t連動ステアリング式低床重セミトレーラー(幅2,990)
- 30t低床重セミトレーラー(幅2,990)
- 27t中低床セミトレーラー
- 増t高床ウイング車
- 増t低床ウイング車
- 4tウイング車
- 増t高床平ボディー
- 増t低床平ボディー
- 4t平ボディー
- 2t平ボディー
- 7tユニック車
- 6tユニック車
- 6tフォークリフト
- 3.5tフォークリフト
- 3tフォークリフト
- クランプフォークリフト



環境にやさしい
活動をしています



御嶽海

牛若



TAKUMA KOQA

横山 剣

Yamada infra technos co., ltd. Contract sponsor



OFFICIAL SITE

INSTAGRAM

X

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

私たち、未来につながる SDGs に取り組んでいます



豊かな日本の橋を守り続ける

ヤマダインフラテクノスは、社会基盤と環境を共に守るため
時代の変化に柔軟に対応した様々なソリューションを提案・提供いたします。
そして、日本の明るい未来を築く為に事業の枠を超えた変革と挑戦を続けて参ります。



ヤマダインフラテクノス株式会社
YAMADA INFRA TECHNOS Co., Ltd.

Yamada's Superior technology

令和3年度 3R推進功労者等表彰
内閣総理大臣賞

循環式プラスト工法®

建設技術審査証明取得技術 (建審証第 2201 号)
NETIS KT-230028-A

令和4年度 文部科学大臣表彰
科学技術賞(技術部門)

循環式ショットピーニング工法

国内特許第 6304901 号・第 6501718 号 / 米国特許 US11959148 B2
韓国特許 10-2025-0019722 / NETIS CB-180024-VE (活用促進技術)

令和5年度
NETIS 推奨技術

エコクリーンクールスーツ

JIS T 8153 (送気マスク) / JIS T 8115 (化学防護服) 適合
NETIS CB-190009-VE

私たちの生活に当たり前にある「橋」
その「橋」を守り続ける、若者たちがいた
彼らの名前は鉄人「ウシワカ」。

-ushiwaka-

日本のインフラを守る
技能者たちの挑戦

®

There is a "bridge" in rich Japan.

Challenge drama of young people who continue to protect such a "bridge"!

「牛若」はウシワカ製作委員会の商標登録です



アーカイブ放送はこちら

テレビ番組「牛若」第一章～第五章全話ご視聴いただけます

<https://ushiwaka-japan.com>

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT GOALS

私たちウシワカ製作委員会は
持続可能な開発目標 (SDGs) を支援しています。



第六章制作決定!

番組制作協力企業

第一章

株式会社デーロス・ジャパン

TAMANO*

株式会社オリエンタルコンサルタンツ

DNT

Safe and high-quality

Masakari

OGK 岡野技捷株式会社

WING

岐阜大学

株式会社横河フリッシュ

*玉野総合コンサルタント株式会社は2022年7月1日に日本工営株式会社都市空間事業と組織統合し、日本工営都市空間株式会社になりました。

第二章

TAKITOMI

ヤマダインフラテクノス株式会社

RENT

アセアン協同組合

Int'l
Institution

株式会社アック

HIRONAGUMA GUTI

第三章

IHI Realize your dreams

NISSO

Live let Group

藍アカムラ

Kanjohi

アースシフト

アーバンサンド

CRETEC

広島大学

第四章

若狭建設

文保塗装

SAFELINES

AIRMAN

北島工業株式会社

アイケーディ

名古屋大学

日進機工株式会社

第五章

荒川鉄工株式会社

セキュリティスタッフ株式会社

大陽塗装工業株式会社

大成建設

岐阜県東濃こすも

金沢大学

協力

NEXCO

日本橋梁建設協会

JSCB

本四高速

日本橋梁建設協会

中部の未来創造大賞推進協議会

JSSP

愛知県建設業協会

一般社団法人
日本建設機械レンタル協会中部支部

後援

JSSC

日本鋼構造協会

JBEC

日本橋梁建設協会

中部の未来創造大賞推進協議会

JBEC

日本橋梁建設協会

愛知県建設業協会

一般社団法人
日本建設機械レンタル協会中部支部

協賛

SMBC NIKKO

NOMURA

MUFG

MST

MUFG

三菱UFJモルガン・スタンレー証券

MARUYASU
OCEANS

TAKUMA KOQA

DRC

放送局

METI

KBC TV

ORI-TV

ncc

岩手朝日テレビ

YBS山陽放送

KKB

dbn

さくらんぼナビ

テレ

OHK

とちテレ

虹橋

No.89

令和7年7月(非売品)



橋建協 オリジナルジグソーパズル

橋建協 オリジナルペーパークラフト



橋建協ではオリジナルジグソーパズル・ペーパークラフトを製作しています。今年(第12弾)は、「犀川大橋」です。今後主催する各種イベント、現場見学会、出前講座、壁紙カレンダーへの応募で入手可能となっております。