

佐藤渡辺 車両通行を維持しながらトンネル内施工



通行車線を確保しつつコンクリートを打設

佐藤渡辺関東支店は、中部工に縦取り式スリップフォーム工法を採用し、車両通行を維持しながら連続鉄筋コンクリートの打設を実施した。同

工事に隣接する工区では新清水JCT、富沢IC間の3月10日開通に向けて急ピッチで工事が進められている。そのため、同工法で施工することで隣接工区へ向かう車両の通行を確保しながら、安全かつ迅速に同工程を完了させた。

同工事は静岡県、山梨県、長野県の3県を結ぶ中部横断自動車道の建設工事の一環。約1・9kmの工区には楮根第一トンネル(約380m)、楮根第二トンネル(約131m)、楮根第三トンネル(約165m)の3本のトンネルが含ま

れ、これらのトンネル内を縦取り式スリップフォーム工法で施工し、8日間でコンクリート打設を終わらせた。

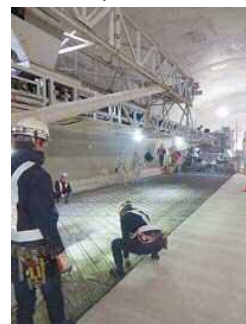
縦取り式スリップフォーム工法は、コンクリート縦取り機を導入することでアジターを導入することで鉄筋組立を進めるため、従来の地組方はライフサイクルコストの面

から、これらトンネル内を縦取り式スリップフォーム工法で施工し、8日間でコンクリート打設を終わらせた。縦取り式スリップフォーム工法は、コンクリート縦取り機を導入することでアジターを導入することで鉄筋組立を進めるため、従来の地組方はライフサイクルコストの面

式と比較して約1割の工期短縮が期待できる。同社が独自に考案した縦取り機は全長約32mあり、鉄筋組み立て作業スペース

からもコンクリート舗装の増は、近畿支店に所属し同工法での施工経験豊富な吉村祐二氏が現場代理人を務めている。これまで国土交通省の工

独自の機械で効率と安全両立



独自の縦取り機で余裕をもって鉄筋組み立てが可能

式と比較して約1割の工期短縮が期待できる。同社が独自に考案した縦取り機は全長約32mあり、鉄筋組み立て作業スペース

からもコンクリート舗装の増は、近畿支店に所属し同工法での施工経験豊富な吉村祐二氏が現場代理人を務めている。これまで国土交通省の工

同現場には20代から30代の若手技術者が4人従事しており、吉村氏は「これからは若手の時代だ。コンクリート舗装の経験者は社内ではまだ少ないので、彼らに後継者に育ててほしい」と期待を示す。



吉村現場代理人



辻監理技術者

事において、東北支店や近畿支店では同工法による複数の施工実績があるものの、関東支店での採用は初めて。そのため、今回の工事に当たって

