

名古屋と世界をつなげるコンテナ棧橋工事



令和2年度 名古屋港飛島ふ頭東岸壁(-15m)棧橋上部工事(その2)



名古屋港は我が国の基幹産業である自動車産業等、製造産業の輸出入拠点であり、総取扱貨物量が19年連続で全国1位の国際港湾である。近年コンテナ輸送業界では世界全体でコンテナ船の大型化が進んでおり、名古屋港においても水深15mが必要な大型コンテナ船の需要が増している。

本工事は、名古屋港の国際競争力を高めるためのふ頭再編改良事業の一環として実施されており、そのうち名古屋港飛島ふ頭東岸壁(-15m)における棧橋部の上部工、背後地の土工・舗装工を施工した。



完了全景

工事概要

工事名	令和2年度 名古屋港飛島ふ頭東岸壁(-15m) 棧橋上部工事(その2)
工事場所	愛知県海部郡飛島村東浜2丁目地先
工期	令和2年10月26日～令和4年3月24日
発注者	国土交通省 中部地方整備局 名古屋港湾事務所
施工者	東洋・あおみ・株木 特定建設工事共同企業体
工事内容	受梁上部コンクリート：7,491m ³ PC桁製作：66本、PC桁据付：520本 渡版工(渡版製作・設置)：197m 付属工：1式、路床・路体盛土：5,164m ³ 路盤・アスファルト舗装工：4,000m ² 半たわみ性舗装 t=10cm：4,243m ²



底型枠組立状況 海上施工 汐待



底型枠組立完了



プレキャスト鉄筋組立完了



プレキャスト鉄筋投入状況



PC桁架設状況

担当者の声

本工事は海上での施工であるため、底枠の設置・解体・回収の工程で波浪の影響を大きく受けしてしまうことが想定されました。そのため一ヶ月単位で事前に正確な潮位の確認を行い、潮位の下がる夜間の作業なども取り入れながら、施工を行いました。

水中施工となる部分では、波浪による施工への影響を最小限に抑えるため、陸上で鉄筋を組立て、その後鋼材で補強しクレーンで水中の型枠内に投入するという方法を採用しました。

また、天候の影響だけでなく、国際航海船舶が着岸する制限区域内での施工であるため、入場ゲートでは警備員による厳重な入退場の管理もあり、通常とは違う車両の登録申請等には苦勞しました。

さらに、現場周辺はコンテナトレーラーやストラルドキャリアという特殊車両の往来が激しく、接触事故が起こらないよう、現場内での運行ルールの教育はいつも以上に徹底しました。

数年前に取得した海上工事の資格を実践で活かすこともでき、自己の成長にも繋がりました。



名古屋支店 土木部 大久保雄樹