

事業概要

都市計画道路「庄の原佐野線」は、東九州自動車道や都市内道路と一体的に機能し、地域間の連携と都市活動の活性化を目的とした、大分市内の東西連携道路です。本路線の整備により交通渋滞の緩和や高速道路へのアクセスが強化され、さらには、災害時の緊急輸送道路の役割が期待されます。現在、元町・下郡工区の整備に取り組んでおり、平成26年度から新大分川架橋（仮称）の上部工工事に着手しています。

事業効果

1 都市活動の活性化

主な幹線道路である国道10号、国道210号等を連結する大分市内の東西連携道路として整備します。

2 交通混雑の緩和

大分市内に点在する交差点や大分川架橋部における慢性的な交通渋滞を緩和します。

3 広域道路との連携

東九州自動車道等の広域道路と大分市内の各都心とを結ぶ都市内道路として、道路間の連携の大動脈となります。



路線の概要

[元町・下郡工区]

起 点：大分市六坊南町

終 点：大分市大字下郡

事業延長：L = 1.2km

道路幅員：W = 31.3m ~ 56.0m

道路規格：第4種第1級

設計速度：60km/h

事業期間：平成20年度～

お問い合わせ先

大分県大分土木事務所

〒870-0905

大分市向原西1丁目4番2号

Tel. 097-558-2141(代)

Fax. 097-558-2041

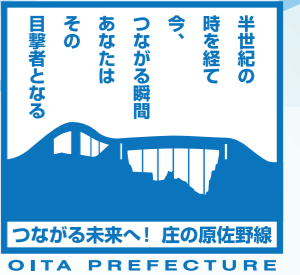


つながる未来へ！

地域高規格道路・大分中央幹線道路

庄の原佐野線

新大分川架橋 (仮称)



完成イメージCG



日本一のおんせん県おおいた

大分県



新大分川架橋(仮称)の概要

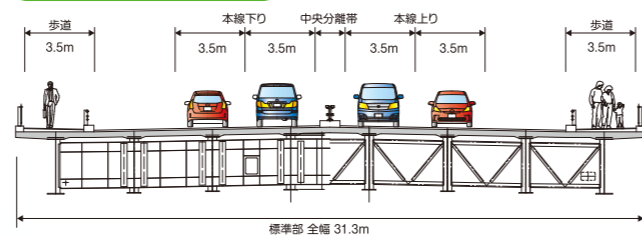
新大分川架橋(仮称)は大分川の河口部から約3k600mに位置します。大分川河口部では弁天大橋の建設以来、約半世紀ぶりの道路橋の新設です。また、橋長はL=349.9mあり大分川河口部に架かる橋としては弁天大橋を超えて最長です。

構造形式は「鋼6径間連続非合成鋼桁橋」であり鋼材には耐候性鋼材を使用し、両端の桁の外側には錆安定化処理を施工しています。架設工法は、手延式送出工法とトラッククレーンベント工法を採用しており、非洪水期間（10月21日から5月31日）で架設します。

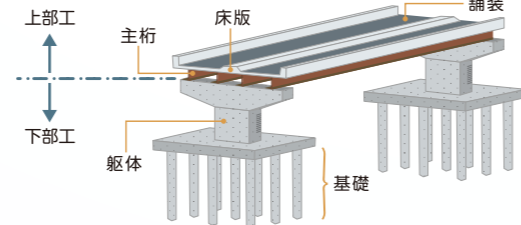
設計条件

道路規格	第4種第1級
設計速度	V=60km/h
橋長(支間長)	349.9m(57.25+4@58.25+57.25)
上部構造	形式 鋼6径間連続非合成鋼桁橋 (耐候性鋼材 錆安定化処理仕様)
	材料 SMA400W,SMA490W,SMA570W
下部構造	形式 逆T式橋台(A1,A2) 壁式橋脚(P1~P5)
	材料 $\sigma_{ck}=24\text{N/mm}^2, \sigma_{ck}=30\text{N/mm}^2, \text{SD345}$
基礎構造	形式 回転杭 $\phi 1000$
	材料 SKK490
適用示方書	道路橋示方書・同解説 平成24年3月

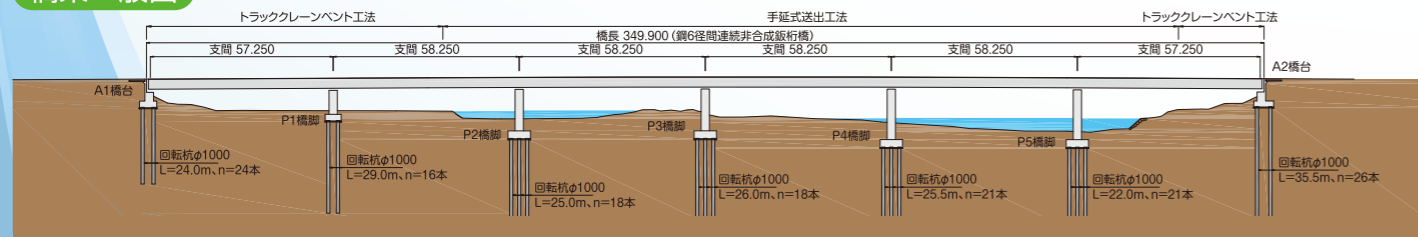
上部工標準断面図



構造



橋梁一般図



上部工の架設について

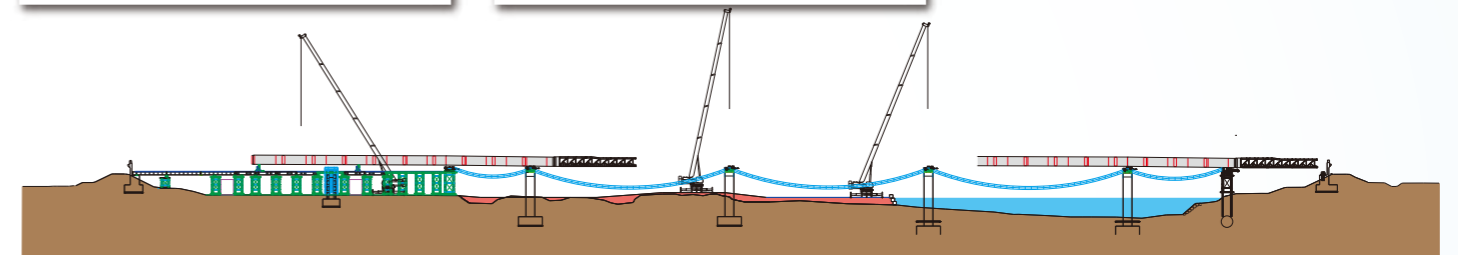
STEP 1 送しヤード設備の設置 H27.10~H27.12

手延式送出工法により低水路部を架設する際に主桁の組み立て及び送り出し作業を行うヤードを設置します。送しヤードは左岸高水敷きにベントを並べて組み立てます。



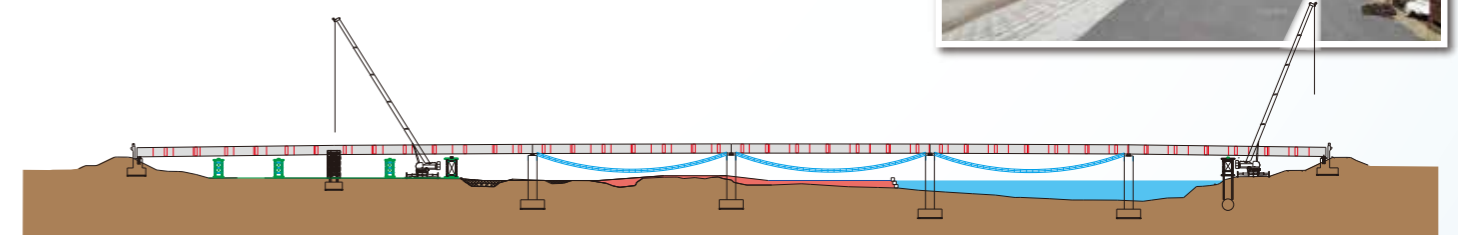
STEP 2 手延式送出工法による架設 H27.12~H28.3

低水路部の架設ではベント設備が設置できないため手延式送出工法を採用しています。本工法は手延機という軽い桁(写真青色の桁)を主桁の前面に継ぎ足し、安全に送り出す架設工法です。



STEP 3 トラッククレーンベント工法 H28.3~H28.5

高水敷き部ではトラッククレーンベント工法により架設を行います。本工法は主桁をベントで支持しながら順次、クレーンによって架設する工法です。



架設完了 (平成28年5月13日)
地域の代表者ととも最後のボルトを締結し架設が完了しました。



STEP 4 床版コンクリートの打設 H28.10~

橋を通行する際に車や歩行者を直接支えるコンクリート部分の打設を行います。

