

1. 事業概要

目的

- 老朽化した神宮橋の架け替えを実施
- 安全・安心な道路ネットワークの確保

計画概要

- 事業区間：自) 茨城県潮来市洲崎
至) 茨城県鹿嶋市大船津
- 計画延長・幅員：1.8km・25.5m
- 車線数：4車線
- 事業化：平成26年度
- 全体事業費：約335億円
- (当初事業費：約160億円)

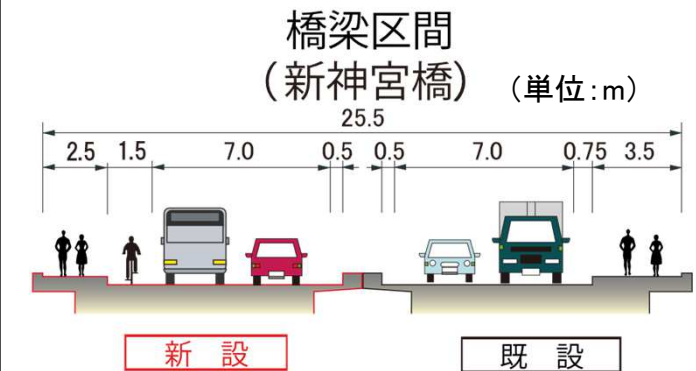
変更概要

今回の検討会で報告・確認する下部・基礎構造の変更、施工方法の変更、上部工支点構造の変更の増加により、事業費が約175億円増加

位置図



横断面図



平面図

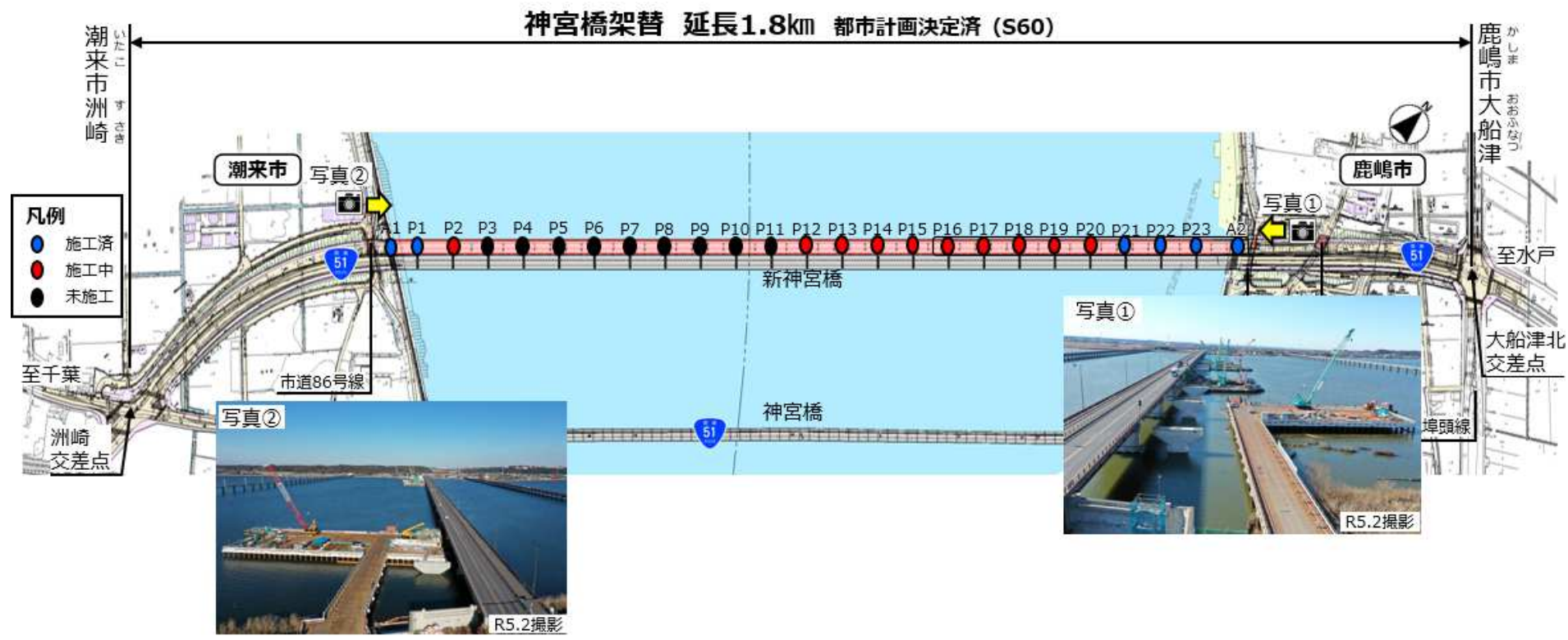


2. 事業化の経緯

事業の経緯

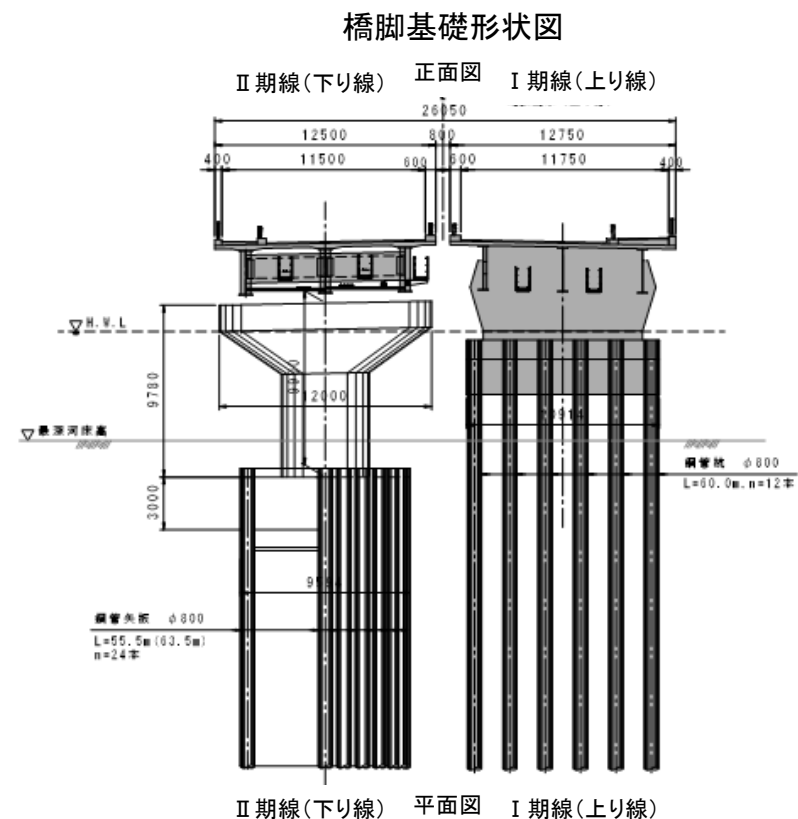
昭和35年度	神宮橋開通
昭和60年度	新神宮橋都市計画決定
平成14年度	新神宮橋2車線開通
平成22年度	東日本大震災(平成23年3月11日)
平成26年度	神宮橋架替事業化
平成29年度	工事着手

現場の状況



○下部・基礎構造の変更

- I 期線はH8道路橋示方書に基づき設計。
II 期線はH24道路橋示方書に基づき構造を変更。
- 河川条件、施工条件などを満足させるため、基礎天端を河床以下とし、鋼管矢板基礎を選定。
- I 期線 鋼管杭 φ800 12本
II 期線 鋼管矢板 φ800 24本

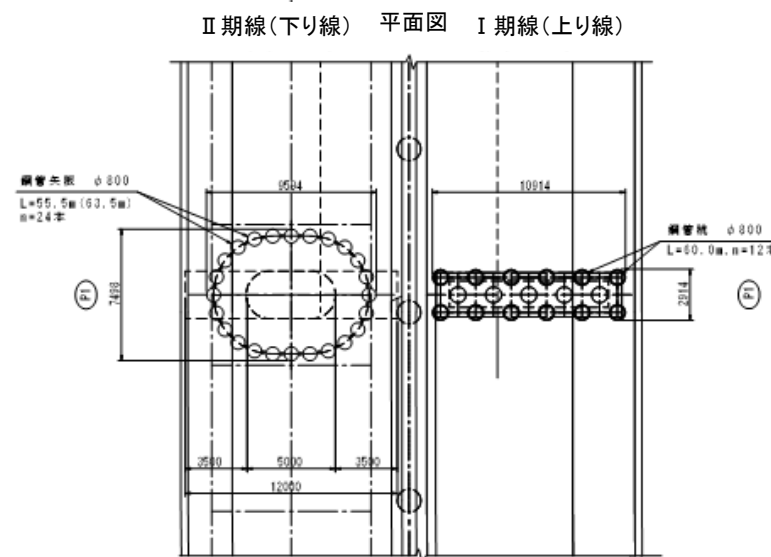


■ I 期線構造



上下部剛結構造

スリムな基礎を
鋼製ジャケット
で橋脚に接続

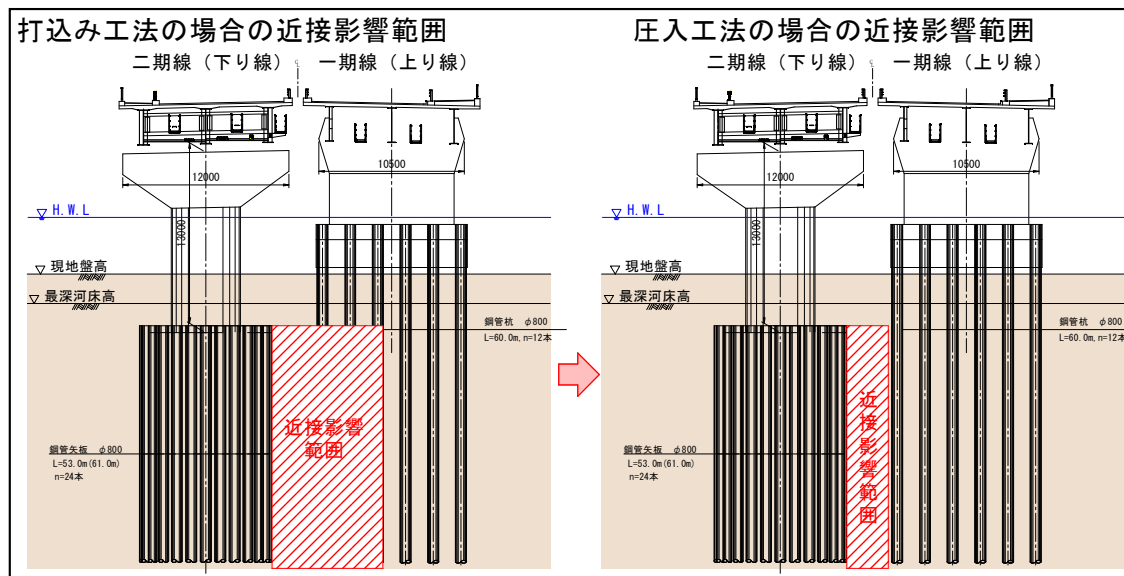


3. 増額要因の概要②

○下部・基礎の施工方法の変更

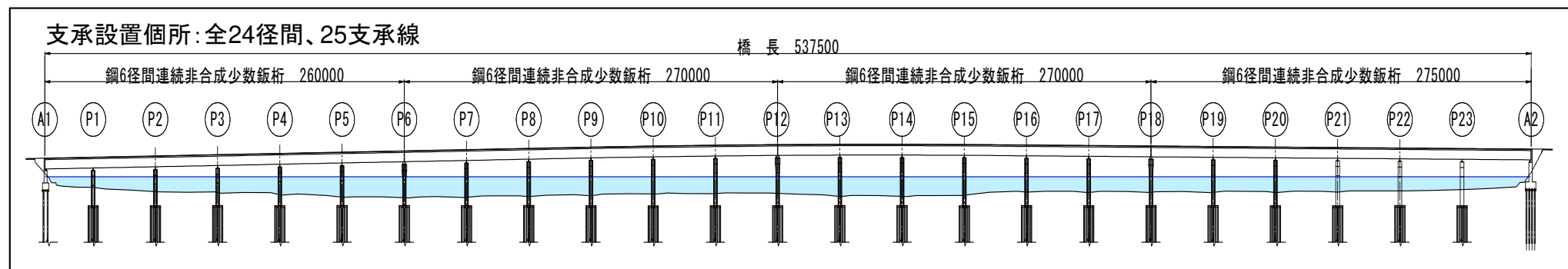
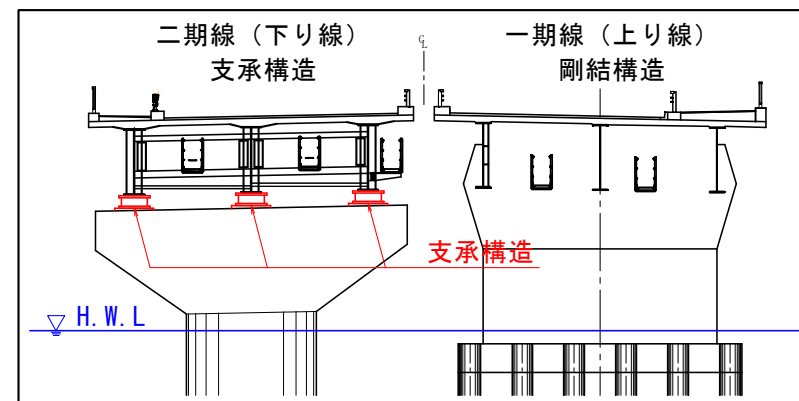
- 基礎工の構造変更に伴い、近接施工検討及び支持力試験を実施した結果、圧入＋最終打撃に施工方法を変更。工法変更に伴い材質を変更。
- 基礎杭の施工方法が打撃から圧入＋最終打撃工法へ変化したことにより、台船供用日数の増加、クレーンの大型化などで費用が増加した。

近接施工の影響範囲



○上部工支点構造の変更

- 道示改定にともなう基礎構造の見直し変更にあわせ、上下部工を支承で分離し、基礎への負担を低減する構造に変更した。
- 大型のゴム支承構造により製作費等が増加



○鋼材等における単価上昇

- 今般の世界的な需要拡大に伴い、鋼材を始めとする建設資材全般で単価上昇が確認されており、これら差額について追加が必要なもの。
(参考 鋼管ベース単価 H26年 133千円/t → R4年 197千円/t)
- なお、今後も鋼材単価の上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性はある。