

芦屋鳴尾浜線 鳴尾橋本復旧工事



発注者	兵庫県 西宮土木事務所
形式	単純鋼床版箱桁
橋長	60.0m (支間長 : 58.975m)
有効幅員	7.50m (車道) + 2.25m (歩道)
撤去桁重量	420 t (鋼重+壁高欄+舗装)
鋼材重量	215 t
架設工法	テーブルリフトジャッキ搭載台船による一括撤去・架設
完工	令和元年9月
特徴	

平成30年9月4日の台風第21号の影響で沖合に係留していた土運船が走錨し、鳴尾橋P2～P3間の橋桁に衝突した結果、桁が大きく損傷するとともに橋軸直角方向北側に約40cmずれたため全面通行止めとなった。

平成30年12月10日に応急復旧を完了し1車線の規制を解除した。

架替え工事では、現地の水深が浅い海上であり、南側約50cmに阪神高速道路湾岸線が並走しており通常工法である起重機船による架替えができなかった。①経済性、②通行止期間の短縮、③阪神高速道路湾岸線への影響、④施工の確実性を検討し復旧工法の選定を行った。工法はテーブルリフトジャッキを載した台船による架替工法とした。桁撤去作業の際に干潮時に台船を桁下に潜り込ませ、満潮時に橋桁をジャッキアップすることにして、大潮の時期の干満差でも約4mのジャッキアップ（ダウン）量が必要であったため、ジャッキを2段重ねを1組とし、関西では珍しい3組計6台を集中制御可能なテーブルリフト型のジャッキアップ工法を採用して、風波の影響を受けやすい海上作業における安全性を確保した。

本工事は、応急復旧工事も含め、芦屋鳴尾浜線の通行止め期間を可能な限り短縮する目標で施工した。事故発生から、応急復旧による片側1車線の暫定供用まで3ヶ月、新橋への架け替えによる通行止めに2.5ヶ月と全面通行止め期間を全5.5ヶ月間に短縮して完工、事故発生から1年後の令和元年9月4日に全面復旧、供用を再開した。