

【岩見沢発】旧清幌橋

解体工事の施工に当たる宮坂・山田組・豊松吉JVは、六百五十トまで吊上げ可能なクローラークレーンを導入した。上部に伸びるラフティングジブを付けて作業するのは道内初。オペレーターが高い技術で操作し、四ロックの桁解体作業を進めた写真。

同JVが施工しているのは、札幌建設発注の「栗沢南幌線交付金13改築旧橋解体工事」。五百二十九×六・五桁の旧橋解体工事で、工期は昨年九月十七日からことし三月三十日までとなっている。これまで橋面のアスファルトと床版コンクリートを剥がす作業は、六十



650トの大型クレーン導入

宮坂・山田組・豊松吉 JV

ラフティングジブ装着は道内初

い作業範囲を可能とするクレーンが必要に。このため、日立住友重機建機クレーン(株)の6000SL Xクローラークレーン(六五〇ト)を導入した。車体から伸びる三十六桁のジブと、その上部の六十桁のラフティングジブにより作業半径を拡大。車両に重りを付けることで、六百五十トの吊上げが可能となっている。一台約七億円で全国に二台しかなく、ラフティングジブを付けて作業するのは道内では同現場が初となった。

五トクローラークレーンで進めてきたが、川の上にあるのは道内では同現場が初となった。このクレーンによる作業は、十二月二十四日から二日間にわたり実施。一ブロック十六〜二十三桁で、重さ二十七〜五十六トに及ぶ桁を、合計四ブロック解体した。作業員が、切断した桁を下す際に一桁ほど吊り上げ、ゆっくりと地面に下ろす作業を繰り返した。下ろされた橋桁は六桁ごと切断され、トレーラーで運ばれていった。福浦弘幸工事事務所長は「冬期における高所作業のため転落事故を防ぐよう呼びかけている。約八十桁あるクローラークレーンの操作には高度な技術が必要であり、特に風に注意しなければいけない」と話していた。