



大和川線

まち、川、緑とともに 大和川線
HANSHIN EXPRESSWAY YAMATOGAWA ROUTE NEWSLETTER
平成26年度末の完成にむけて、大和川線の〈旬〉をお届けします。

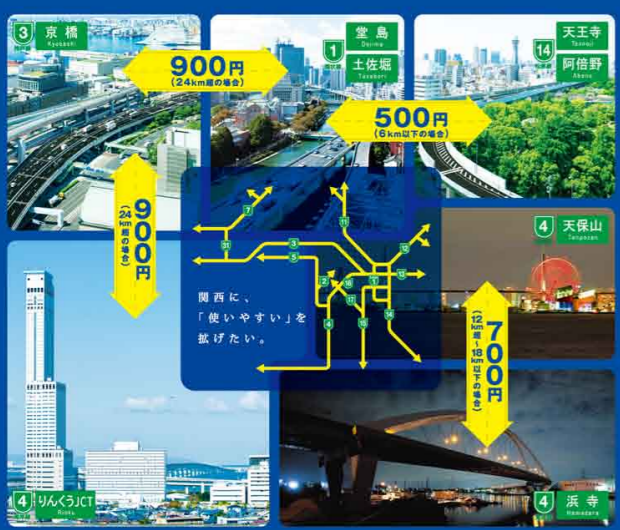
インフォメーション

平成24年1月1日午前0時 阪神高速は、
料金圏のない、上限普通車900円の
「距離料金」に。

「距離料金」は、走った分だけ お支払いいただく料金です。
ETC普通車500円(6km以下)~900円(24km超)利用距離に応じた料金(6km毎に100円ずつ加算)
現金車は、一部端末区間を除き全線普通車900円です。※8号京都線は、これまで通り「均一料金」です。

たとえば料金は、このようになります。(ETC普通車)	
●大浜~りんくうJCT / 1,200円 ▶ 900円	●大浜~京橋(神戸) / 1,200円 ▶ 900円
●堺(R26)~湊町 / 700円 ▶ 700円	●高石~助松・助松JCT / 200円 ▶ 500円

「距離料金」の詳細な情報は阪神高速ホームページで
<http://www.hanshin-exp.co.jp/> **阪神高速** **検索**



沿線レポート!

大和川線沿線連絡協議会 理事
錦西校区自治連合協議会 会長 八内 靖夫

一日も早い大和川線の完成を願っております!

大和川線の通過する錦西校区は、縦に細長く、南海本線とチンチン電車(阪堺線)に挟まれた、殊に震災に免れたところに古い町並が残っており、歴史が生きているところです。

鉄砲鍛冶屋敷、河口慧海が学んだ寺子屋の清学院等、最近、堺市が観光に力を入れていただいているお陰で観光客がよく目立つようになってきました。

どこの校区にも言えることですが、子どもの減少、高齢者の方々の増加といった福祉の問題をかかえています。

新しいマンションなども開発されていっていますが、自治会に加入しないところが多いということが悩みの一つです。

数年先に大和川線も開通し、また、新しい複合施設の計画もあがっており、実現すれば人々の交流も増え、地域の活性化が進むものと確信しております。

一日も早い大和川線の完成を願っております。



現場レポート!

阪神高速道路株式会社
堺建設部 大和川線建設事務所 植田 拓磨

引き続きご理解とご協力をお願いいたします。

現在、三宝ジャンクション建設現場では、既設の三宝出入口の撤去作業が完了し、新設の橋脚工事を進めています。今春には一部の桁の設置工事にも着手する予定です。完成後は、4号湾岸線と大和川線を相互に結ぶジャンクションとして新たに生まれ変わります。

大和川線建設工事は、これから最盛期を迎えますが、今後も工事による騒音・振動には一層配慮し、安全に工事を進めてまいりますので、引き続き沿線地域の皆さまのご理解とご協力をお願いいたします。

大和川線Q&A

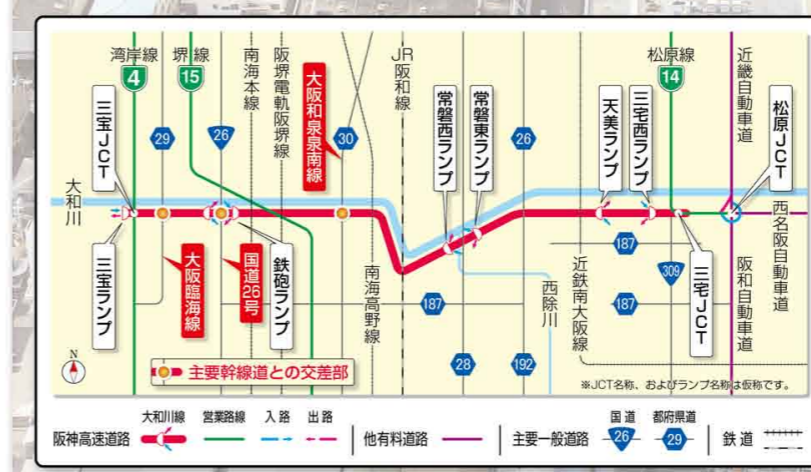
大和川線やニュースレターに関する疑問、質問、ご意見などは下記までご連絡下さい。

Q トンネル工事で発生した土はどのように処理されているのですか?

A 発生した土は、本工事および他の公共工事への流用や埋立事業に再利用することで、有効活用を努めています。

ご存知ですか? 「大和川線」のホームページ

詳しい内容はこちらで検索 **大和川線** **検索**



~道路直下でトンネル工事が進行中~

大和川線の三宝から南海高野線までの区間は、開削工法により工事を進めています。工事は着実に進んでおり、一部区では、トンネル本体が完成し、土による埋め戻しも完了しています。(3面「大和川線 NOW」遠里小野町(大阪和泉泉南線西側)参照)

表紙の写真は、南海高野線上空より大和川下流側を撮影したもので、手前の大阪和泉泉南線との交差部の工事では準備工事が完了し、現在、トンネル本体の工事を実施しています。今回は、大和川線と主要な幹線道路が交差する箇所での開削工法による工事の進め方についてご紹介します。

工事期間中は、何かとご迷惑をおかけしますが、皆さまのご理解とご協力をお願いいたします。

阪神高速
阪神高速道路株式会社 建設事業本部 堺建設部
〒590-0075 堺市堺区南花田町2-3-20 (住友生命堺東ビル5階)
TEL: (072)226-4801 FAX: (072)226-4602

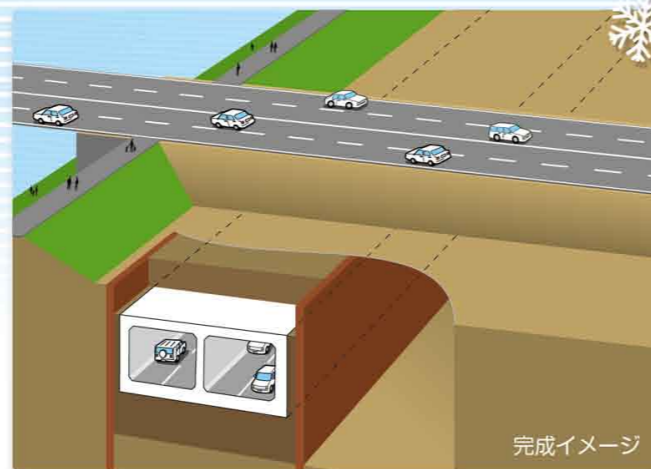
PRINTED WITH SOY INK
この印刷物は、環境にやさしい「植物性大豆インキ」を使用しています。



『どうやって道路の下にトンネルを造るの?』

道路を切り替えながら工事を進めています!

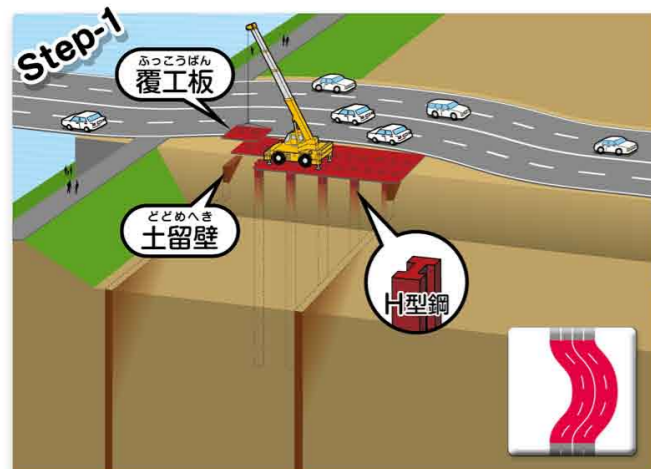
大和川線の三宝から南海高野線までの区間は、地表から土を掘りトンネルを造る開削工法を採用しています。また、この区間には、交通量の多い主要な幹線道路である大阪臨海線、国道26号や大阪和泉泉南線が、大和川線と交差する箇所があります。これらの交差箇所では、地域の生活、経済活動を支える車の通行への影響を、できる限り少なくするよう工事を行う必要があるため、通行止めをしないよう道路を切り替えながら工事を進めています。そのため、工事の状況により通行帯が変更になりますので、ご注意ください。ご迷惑をお掛けしますが、ご理解とご協力をお願いいたします。



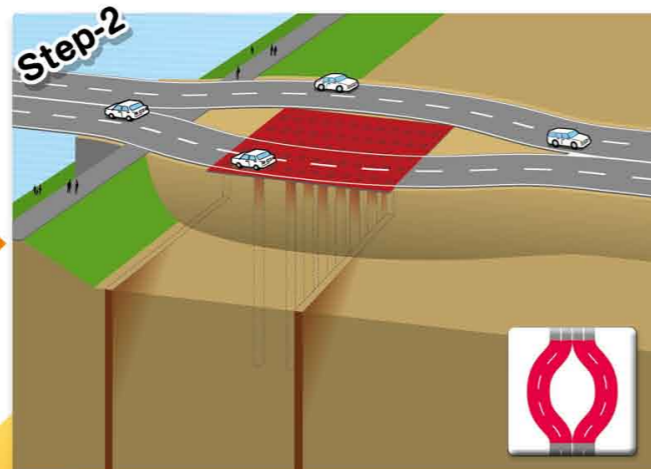
完成イメージ

道路下の作業空間の造り方

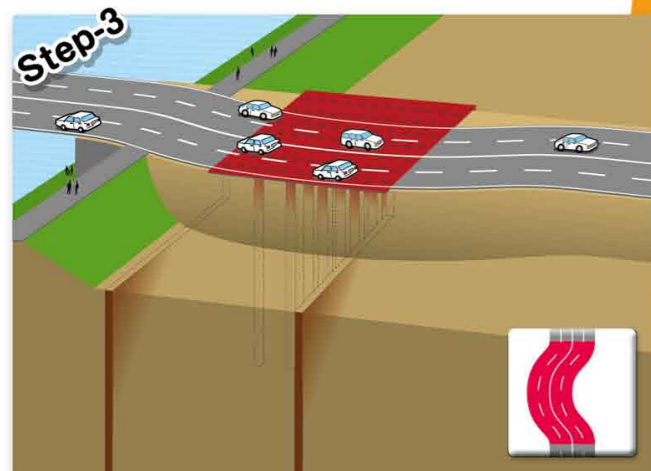
■ まず、トンネルを造る準備工事(土留壁、覆工板(仮の道路面)などの設置)のため、道路の車道を切り替えて施工します。



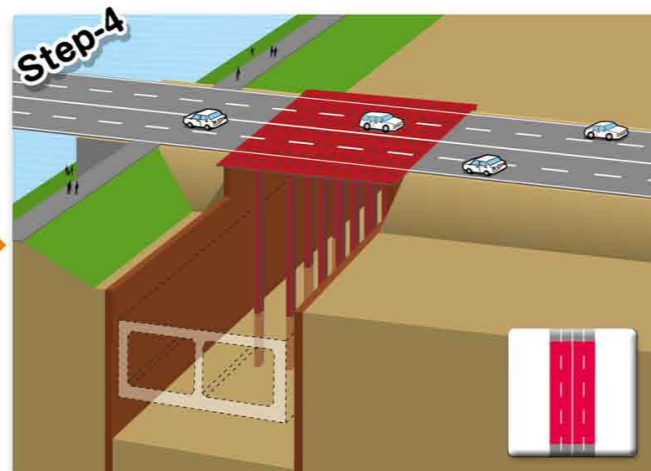
道路の左側部分を施工するために、車道を右側に切り替えて工事をします。



道路の中央部分を施工するために、車道を左右に振り分けて工事をします。



道路の右側部分を施工するために、車道を左側に切り替えて工事をします。



車道をもとの位置に戻し、準備工事が完了します。準備工事で設置した覆工板(仮の道路面)の下で、土を掘り、トンネルを造ることができます。

■ トンネルが完成すると、覆工板(仮の道路面)などを、準備工事と同様の手順で撤去して、もとの道路面に復旧して完成です。

主要幹線道路との交差部工事の状況



■ 大阪臨海線交差部

車道を切り替える前に、歩道橋などを切り替えて準備工事を行っています。(左図Step-1の前段階)



■ 国道26号交差部

準備工事が完了し、道路の下では、トンネルの底部が一部完成しています。(左図Step-4)



■ 大阪和泉泉南線交差部

準備工事が完了し、道路の下では、トンネルの天井部を造っています。(左図Step-4)

シールドトンネル情報

シールドマシン完成間近!

夏から本格的に現地での組立が始まったシールドマシンは、現在、大きなパーツの大部分が立坑内に搬入されて、直径φ12.47m、長さ約12.8m、重さ約2,000tの大きな機体の全容が見られるようになってきました。これからパーツを溶接で一体化する作業や、マシンを動かすために必要な電気配線や油圧配管などの周辺設備工事を行って、いよいよ今春にシールドマシンが発進する予定です。



大和川線 NOW

平成23年12月現在

全区間、安全第一で工事を進めています。



▲ 築港八幡町《4号湾岸線西側》

足場を組んで、鉄筋コンクリートの橋脚を立ち上げています。



▲ 松屋大和川通《大阪臨海線西側》

トンネルの外壁や中壁の鉄筋を組んでいます。



▲ 南島町《国道26号西側》

南島下水ポンプ場の北側で、土留壁の施工を行っています。



▲ 阪堺線立体交差部《阪堺電気軌道(株)が施工》

線路下に対し鉛直方向へ、鉄道部分を支える屋根を押し込んでいます。



▲ 遠里小野町《大阪和泉泉南線西側》

トンネル本体が完成し、土による埋め戻しが完了しました。



▲ 東浅香山町《常磐浜寺線西側》

西除川河川内で、土留壁および中間杭の施工を行っています。