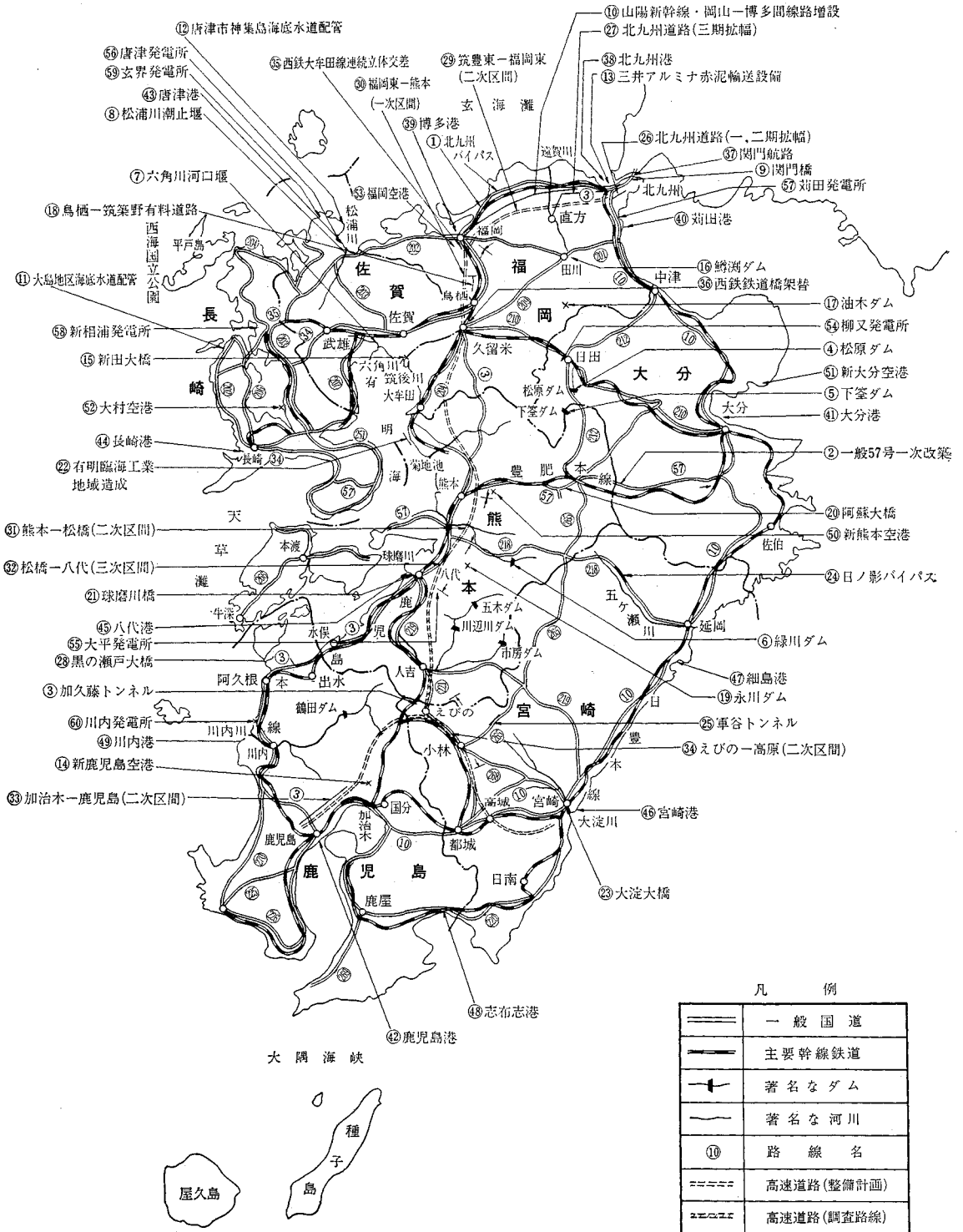


全国大会が開かれる九州地方の主要土木工事一覧——西部支部——



九州地方の主要土木工事一覧表

(昭和47年)

図面 対照 番号	工事名	事業主体	事業費 (億円)	工期 (昭和・年)	工事概要	特 徴
①	北九州バイパス	建設省 九州地方建設局	31.1	38~45	延長 20.3km, 幅員 1.5~6.5~1.5 (9.5)/1.75~7.0~1.75 (10.5), 規格 第三種第一級, 設計速度 80 km/h, 最小曲線半径 450m, 最急縦断 勾配 4.7%	コンクリート舗装版の下にアスファルトマット 4m を施工した
②	一般 57 号 一次改築工事	建設省 九州地方建設局	94.6	38~47	延長 91.0km, 幅員 1~0.75~6.0 ~0.75~1.0(9.5)/0.75~6.0~0.75 (7.5), 規格 第三種第三級, 設計速 度 40 km/h (一部 30 km/h あり), 最小曲線半径 30m, 最急縦断勾配 8%	トンネル 4 箇所, 橋梁 29 橋 (うち長大橋 15 橋). 九州を横断(大分一熊本一長崎)する幹線道路で, 経 済・文化交流等に寄与するところは大きいものがある 。また, 沿道には別府・阿蘇・雲仙と九州を代表 する観光地をひかえて, 四季それぞれ訪れる人々を 楽しませてくれると思われる。いわゆる景勝地での 土木工事である。
③	加久藤トンネル	建設省 九州地方建設局	21.2	44~47	延長 4030m (うちトンネル 1809 m/橋梁 232m), 幅員 0.75~7.0~ 0.75 (8.5)/1.25~6.5~1.25 (9.0), 規格 第三種第三級, 設計速度 60km/h, 最小曲線半径 150m, 最急縦断 勾配 6.0%	底設溝坑先進上部半断面掘削。半横流式換気を採用
④	松原ダム	建設省 九州地方建設局	261.6	33~47	ダム高 98m, 堤頂長 248m, 堤体 積 367万7000m ³ , 貯水量 5930万m ³	五芯不等厚アーチ型。左岸破砕帯ゾーンの置替えお よび特殊コンクリートグラウトによる強度の改良を 実施した。治水・発電を目的としたダムである
⑤	下釜ダム	建設省 九州地方建設局		34~47	ダム高 83m, 堤頂長 192m, 堤体 積 32万7800m ³ , 貯水量 5460万m ³	ダム堤頂を一般国道と併用するため, 景観の保護か らクレストゲート及びコースタゲートの機械室を内 部へ入れた。治水・発電を目的としたダムである
⑥	緑川ダム	建設省 九州地方建設局	101.0	39~46	ダム高 76.5m, 堤頂長 295.3m, 堤体積 36万7000m ³ , 貯水量 4600 万m ³	主ダム・重力式コンクリートダム, 副ダム・ロック フィルダム。主ダムの掘削岩を用いて, 副ダムの盛 立ロックを施工した。阿蘇溶岩の低溶結部をトン ネル工法を用いて置換えた。治水・特定かんがい・発 電を目的としたダムである
⑦	六角川河口堰	建設省 九州地方建設局	60.0	43~50	可動堰 5 門 (幅 26.7m×高さ 11.5 m), 可動堰 2 門 (幅 26.7m×高さ 6.0m), 開門 1 門, 貯水量 1900万 m ³	軟弱な粘土層 (ヘドロ) のためフーチングを弾性体 とみなし弾性床土上の平板とした。杭打工法として, リバースサーキュレーション工法を用いた。高潮防 除・不特定用水補給を目的として計画された
⑧	松浦川潮止堰	建設省 九州地方建設局	17.3	43~49	可動堰 6 門 (幅 32m×高さ 5m), 魚道 1	塩害防止の目的で施工
⑨	関門橋	日本道路公団 福岡支社	300.0	43~48	総延長 8.9km (うち橋梁 2583m, トンネル 1257m), 幅員 関門橋 28 m, 道路部 23m, 規格 第一級第三 種, 設計速度 80 km/h, 最小曲線半 径 400m, 最急縦断勾配 3.78%	関門橋 (L=1126m) は東洋一の吊橋である
⑩	山陽新幹線岡山 博多間線路増設	日本国有鉄道 下関工事局	1226.0	44~50	総延長 81.0km (うちトンネル部 31.6km, 橋梁 24.1m)	総延長の 39% はトンネルである。新関門トンネル 延長 18.7km は世界第 2 位
⑪	大島地区 海底水道配管	長崎県大島町	1.0	46~47	鋼材 79t, 鋼管 φ 200mm, 延長 1430m	海底曳航法を採用
⑫	唐津市神集島 海底水道配管	佐賀県唐津市	0.6	46~47	鋼材 44t, 鋼管 φ 150mm, 延長 1600m	海底曳航法を採用
⑬	三井アルミナ 赤泥輸送設備	三井アルミナ 株式会社	1.9	46~47	鋼材 647t, 鋼管 φ 300mm, 延長 9400m	
⑭	新鹿兒島空港	運輸省 第四港湾建設局	52.9	44~47	滑走路 延長 2500m×幅員 45m, 誘導路 延長 3056m×幅員 23m, エプロン 7ハース, その他 照明一式, 無線一式	滑走路の一部に高盛土 (高さ 30m, 延長 800m, 幅 150m, 埋立量 200万m ³) を採用した
⑮	新田大橋	福岡県	15.1	39~47	延長 2740m (うち新田大橋 818 m), 幅員 7.5m, 10 径間連続 P C 桁, 7 径間連続 P C 箱桁, 1 径間ロ ーゼアーチ橋	中央径間に 1 スパン (L=100m) のローゼアーチ橋 を採用した。軟弱地盤のため 40m のウエルを 3 基 採用した
⑯	鱒瀬ダム	福岡県	34.3	43~48	ダム高 62m, 堤頂長 215m, 堤体 積 15万2000m ³ , 貯水量 1360万m ³	治水ダムで, 貯留した水を北九州市上水道用水として 利用している
⑰	油木ダム	福岡県	58.1	42~46	ダム高 55.6m, 堤頂長 218m, 堤体積 17万5000m ³ , 貯水量 1820 万m ³	治水ダムで, 貯留した水を北九州市上水道用水およ び菊田工業用水として利用している
⑱	鳥栖一筑紫野 有料道路	福岡県 佐賀県	37.4	44~47	延長 13.5km, 幅員 1.5~6.5~1.5 (9.5), 規格 第三種第二級, 設計速 度 60 km/h, 最小曲線半径 300m, 最急縦断勾配 6%	橋梁 12 橋 (うち長大橋 1 橋)。二日市地区の交通 隘路区間 (人家連担) を緩和する
⑲	水川ダム	熊本県	27.0	43~48	ダム高 56.5m, 堤頂高 191.5m, 3 径間連続鋼桁, トラス逆ランガー 桁, 単純合成桁	治水ダムで, 貯留した水は, 三原地区上水道用水お よび畑地かんがい用水として利用している
⑳	阿蘇大橋	熊本県	3.2	42~46	延長 206m, 幅員 8m, 鋼重 524t, 3 径間連続鋼桁, トラス逆ランガー 桁, 単純合成桁	河床より 73m のハイブリッジ
㉑	球磨川橋	熊本県	12.2	45~49	延長 657m, 幅員 10.25m, 3 径間連続鋼箱桁 9 径間, 単純合成鋼箱桁 1 径間	橋脚・ニューマチックケーソン 9 基

図面 対照 番号	工事名	事業主体	事業費 (億円)	工期 (昭和・年)	工事概要	特 徴	
㉔	有明臨海工業地帯造成	熊本県	96.6	45~48	造成面積 268万1000m ²	造船工場予定地 1号ドック(長さ570m×幅85m)、2号ドック(長さ350m×幅85m)、工場設備関係投資額 350億円	
㉕	大淀大橋	宮崎県	10.0	41~46	延長500m、幅員17.0m/20.5m、9径間連続PC箱桁		
㉖	日ノ影バイパス	宮崎県	53.0	47~50	延長20.7km、幅員1.0~5.5~1.0(7.5)、規格第三種第四級、設計速度40km/h、最小曲線半径50m、最急縦断勾配7%		
㉗	軍谷トンネル	宮崎県	11.4	42~47	延長5.8km(うちトンネル部1.1km)、幅員1.0~5.5~1.0(7.5)/0.75~5.5~0.75(7.0)、規格第三種第四級、設計速度40km/h、最小曲線半径70m、最急縦断勾配7.1%	トンネルは軟弱地盤のため、上半断面掘削工法で施工した	
㉘	一般 有料 道	北九州道路(一、二期拡幅)	日本道路公団	64.0	46~48	総延長8977m、道路6647m、トンネル1330m(4か所)、橋梁1000m(15橋)	昭和36年供用の2車線を4車線に拡幅するものである
㉙		北九州道路(三期拡幅)	日本道路公団	242.0	39~48	総延長15911m、道路8823m、トンネル2587m(5か所)、橋梁4581m(22橋)	一次区間2車線供用、二次区間2車線拡幅とに分けて計画されているもので、すでに一部一次区間の築川一引野間を供用しており、現在4車線区間を拡幅工事中である
㉚		黒の瀬戸大橋	日本道路公団	18.3	45~49	総延長600m、道路100m、橋梁500m	潮流(約6ノット)の速い海中に橋脚橋台を施工、上部工は3スパン連続トラスである
㉛	高速自動車国道九州縦貫自動車道	筑豊東一福岡東(二次区間)	日本道路公団	296.0	43~52	総延長3万6800m、道路3万5060m、橋梁1740m(29か所)、切・盛土工686万2000m ³	直方地区は軟弱地盤地帯で工事(土工関係)が非常にむずかしい。また、生ボタの施工にも特徴がある
㉜		福岡東~熊本(一次区間)	日本道路公団	852.2	41~50	総延長10万3600m、道路9万4800m、橋梁8800m(101か所)、切・盛土工1517万3000m ³	福岡南ICから久留米IC間は6車線(暫定4車線)であり、中央分離帯は10mである。熊本県内は、マサと灰土(高含水比火山灰土)の土工工事であり、とくに灰土については非常に苦勞した。現在一部(熊本一植木間)を供用中
㉝		熊本~松橋(二次区間)	日本道路公団	167.0	43~50	総延長2万4000m、道路2万2430m、橋梁1570m(18か所)、切・盛土工357万4000m ³	かなり広範囲の湛水地域があるうえ、軟弱地盤であるので、その処理が大変である
㉞		松橋~八代(三次区間)	日本道路公団	134.0	44~52	総延長1万9300m、道路1万8300m、橋梁1000m(14か所)、切・盛土工84万m ³	ルートは国道3号と併行して山すそを走っている
㉟		加治木~鹿児島(二次区間)	日本道路公団	250.0	43~50	総延長2万9130m、道路2万5760m、トンネル1250m(2か所)、橋梁2120m(30か所)、切・盛土工576万4000m ³	問題のシラス地帯であり、土工工事ではその対策に注意をはらっている
㊱		えびの~高原(二次区間)	日本道路公団	120.0	43~50	総延長2万8890m、道路2万8090m、橋梁800m(18か所)、切・盛土工327万5000m ³	鹿児島シラスよりさらに悪質な二次堆積のシラス地帯である
㊲	西鉄大牟田線連続立体交差	福岡市	48.9	46~49	現在線の線路中心線を約12.5m横に移設し、高架橋を新設する(L=3240m)。踏切除却数15か所	交通渋滞の解消と踏切事故の防止を図ることに、幹線街路22本の立体交差化をなすことにより、背後地の開発および中心市街地のよりいっそうの発展に寄与する	
㊳	西鉄筑後川鉄道橋梁替	建設省九州地方建設局	15.5	46~51	筑後川改修計画に伴う架替工事である。延長374.7m	3径間連続下路鋼鉄桁2連	
㊴	関門航路	運輸省第四港湾建設局	242.0	46~50	水深12m、航路整備	ドラッグによるしゅんせつ。砕岩船による硬土鬆掘削	
㊵	北九州港	運輸省北九州港建設局おのび九州港管理組合	673.1	46~50	太刀浦地区：水深12m岸壁、外貿埠頭整備。警備の大規模開発	外貿埠頭10バースにおよぶ大規模な外貿センターの形成。総面積4000haの警備開発の一部を実施	
㊶	博多発	運輸省福岡市第四港湾建設局	257.2	46~50	水深10m岸壁。箱崎流通センター整備	大都市港湾に不可欠な大規模流通センターの形成	
㊷	苅田港	運輸省福岡市第四港湾建設局	216.8	46~50	水深10m・延長約10kmの航路整備。木材港をふくむ工業用地の造成。長距離フェリー埠頭の整備	大土量の航路しゅんせつ。周防灘開発へ結びつく工業開発。九州で初めての公社方式のフェリー埠頭に着手	
㊸	大分港	運輸省大分県第四港湾建設局	614.2	46~50	防波堤の整備。工業開発。長距離フェリー埠頭の整備	新産都市第二計画に基づく大規模工業港整備。苅田港同様、公社方式のフェリー埠頭に着手	
㊹	鹿児島港	運輸省鹿児島県第四港湾建設局	354.6	46~50	谷山二区の埠頭整備。工業用地の造成	単なる流通港湾としての整備ばかりでなく、工業港整備も併進	

図面 対照 番号	工 事 名	事 業 主 体	事 業 費 (億円)	工 期 (昭和・年)	工 事 概 要	特 徴
㊸	唐 津 港	運輸建設省 第四港湾建設局 佐賀県	86.5	46~50	水産埠頭・防波堤の整備、大規模ヨットハーバーの整備	大規模なレクリエーション港湾としての整備
㊹	長 崎 港	運輸建設省 第四港湾建設局 長崎県	251.1	46~50	港口防波堤の整備、工業用地の造成	水深 35 m 以上の大水深防波堤、長崎県の大規模な開発の一環としての工業港整備
㊺	八 代 港	運輸建設省 第四港湾建設局 熊本県	64.9	46~50	水深 10 m 岸壁の整備、工業用地の造成	きわめて軟弱な地盤上に大型岸壁の建設(サンドレーン工法)
㊻	宮 崎 港	宮 崎 県	87.0	46~50	湾口防波堤の整備、流通港湾としての埠頭整備	大規模なしゅんせつ、漂砂を相手とする防波堤工事
㊼	細 島 港	宮 崎 県	57.9	46~50	古川防波堤の整備 木村港の整備	延長 1400 m の長大防波堤の整備
㊽	志 布 志 港	鹿 児 島 県	39.3	46~50	外港防波堤の整備	志布志湾の大規模開発につながる港湾の整備
㊾	川 内 港	鹿 児 島 県	56.6	46~50	防波堤の整備	地域開発のための港湾整備
㊿	新熊本空港	運輸建設省 第四港湾建設局	40.7	44~51	滑走路(延長2500 m×1本)、誘導路、駐車場、道路、エプロン	阿蘇火山灰土よりなる高遊原台地の切・盛土工事
①	新大分空港	運輸建設省 第四港湾建設局	65.4	44~51	滑走路(延長2000 m×1本)、誘導路、エプロン、駐車場、道路	国東半島沿岸の海岸埋立による用地造成
②	大村空港	運輸建設省 第四港湾建設局	109.0	46~51	滑走路(延長2500 m×1本)、誘導路、エプロン、駐車場、道路	岩石からなる箕島の掘削と海上埋立
③	福岡空港	運輸建設省 第四港湾建設局	58.4	46~51	滑走路(延長2700 m×1本)の改良 誘導路、エプロン、駐車場、道路	基幹空港の整備
④	柳又発電所	九州電力株式会社	97.8	44~48	導水路 内径 5.06 m・4.82 m、総延長 1万3278 m、発電所 半地下式鉄筋コンクリート造り、放水路 内径 5.10 m、総延長 828 m	最大出力 6万1900 kW の水力発電所
⑤	大平発電所	九州電力株式会社	185.0	46~51	上部ダム 高さ 68 m/下部ダム 89 m (いずれもロックフィルダム)、導水路 内径 5.60 m/延長 1119 m、発電所 幅 18.80 m×長さ 64.00 m×高さ 42.45 m (地下式)、放水路 内径 5.60 m/延長 1343 m	最大出力 50万 kW の揚水式発電所
⑥	唐津発電所(Ⅲ期)	九州電力株式会社	171.0	45~48	冷却水路設備 取水路 170 m/放水口 1基、重原油タンク 75000 kℓ 1基	最大出力 50万 kW の火力発電所
⑦	苅田発電所(Ⅳ期)	九州電力株式会社	127.0	44~47	揚油設備 3500 DWT ドルフィン1基、冷却水路設備 カーテンウォール方式取水設備一式、重原油タンク 3万 kℓ 3基	最大出力 37万5000 kW の火力発電所
⑧	新相浦発電所	九州電力株式会社	157.0	45~48	敷地造成19万5000 m ² 、護岸延長 240 m、揚油設備 3500 DWT ドルフィン1基、冷却水路設備 取水路 381 m/放水路 419 m、重原油タンク 3万 kℓ 2基/5000 kℓ 1基	最大出力 37万5000 kW の火力発電所
⑨	玄海発電所	九州電力株式会社	464.0	44~50	敷地造成工事 13万8000 m ² (発電所用地面積約 73万8000 m ²)、岸壁工事 パース長 110 m/水深 6 m、原子炉基礎掘削工事 15万5000 m ³ 、貯水池ダム工事 頂長 97 m/高さ 19 m	九州初の原子力発電所である。① 立地条件が良い。a) 防波堤が不要、b) 取放水路設備をつくるに地形が良い、c) 掘削量が少ない、二) 湛水源に恵まれている、② 地質が良い。最大出力 50万 kW
⑩	川内発電所	九州電力株式会社	231.0	46~49	敷地造成 25万1000 m ² 、護岸延長890 m、揚油設備 7000 DWT ドルフィン1基、冷却水路設備 取水路 699 m/放水路 473 m、重原油タンク 6万 kℓ 2基/6000 kℓ 1基	最大出力 60万 kW の火力発電所

会誌記事訂正のご案内 下記のとおりまちがいがございましたので訂正させていただきます。

巻 号	ページ	行	誤	正
57 - 6	106	右下の図	新・新宿駅縦断面図	新・新宿駅横断面図
57 - 6	107	左上の図	1) 幡ヶ谷駅縦断面図 2) (左下の数値) 500	1) 幡ヶ谷駅横断面図 2) (左下の数値) 800
57 - 7	70	左段下から 5	施工監理技士	土木施工管理技士
57 - 7	70	右段下から 4	昨年	昭和44年度に
57 - 8	目 次	(話のひろば)	一あらゆる災害に立ち向新潟のまち一 (ページ) 71	一あらゆる災害に立ち向かう新潟のまち一 (ページ) 81
57 - 8	55	(著者名)	トンネル工学委員会をとる。	
57 - 8		構造物シリーズ<その7>の各ページ	61~68 を 81~88 に変える。	