

いまを支え、未来へとつなぐ。

100TH



株式会社 東京鐵骨橋梁

いまを支え、未来へつなぐ。

100TH



1928

**五反田駅
乗換跨線橋**
(1928) (当社分560t)

関東支庁管内最上線五反田駅から山形県へ乗り入れるための開通に伴い、当時の本格的な跨線橋の建設が必要となり、鋼材・鋼骨を多用し、かつ今も現存で活躍。当橋の完成により、五反田駅は山形県へ乗り入れるための重要な役割を果たした。



1958

**大夕張森林鉄道
夕張岳線第1号橋梁**
(1958)

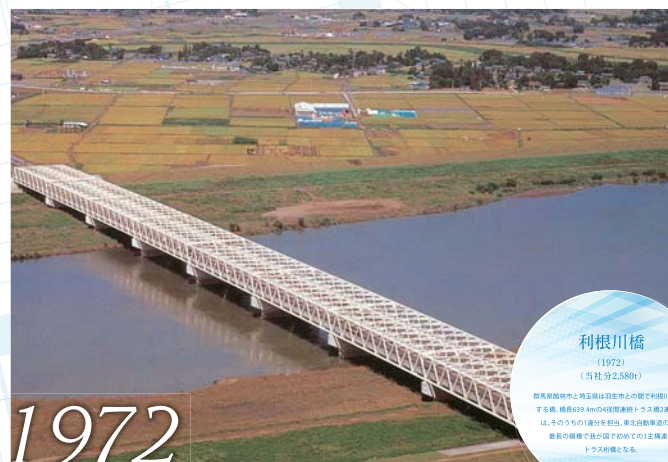
夕張橋の完成で、旭川市と夕張市の間に、旭川川を渡る鉄道の橋梁が完成した。旭川川は、旭川市と夕張市の間に、旭川川を渡る鉄道の橋梁が完成した。旭川川は、旭川市と夕張市の間に、旭川川を渡る鉄道の橋梁が完成した。



1931

御幸橋
(1931)
(当社分890t)

.....



1972

利根川橋
(1972)
(当社分2,580t)

群馬県利根川と埼玉県利根川を結ぶための利根川橋が完成した。利根川橋は、群馬県利根川と埼玉県利根川を結ぶための利根川橋が完成した。利根川橋は、群馬県利根川と埼玉県利根川を結ぶための利根川橋が完成した。



株式会社 東京鐵骨橋梁

いまを支え、未来へつなぐ。

100TH

1988



北備讃瀬戸大橋

(1988)

(当社分3,336t)

本四架橋の児島-坂出ルートに架かる「瀬戸大橋」6橋の南から2つ目の橋。総重量1,400tの列車を時速170kmで走らせることを想定して造られた世界に例のない「連続吊橋」。全長1,518mにわたる道路・鉄道併用橋。



株式会社 東京鐵骨橋梁

いまを支え、未来へつなぐ。



1993

レインボーブリッジ
(1993)
(当社分3,965)

新心筋と環状線(自由通路)を結ぶ、世界でも稀な臨海道路・橋脚構造。駅交差システムの1路線交通施設。橋脚76mの柱状コンクリート橋脚(トラス工法)で、建設時に建設された橋脚の橋脚。



1993

東神戸大橋
(1993)
(当社分2,130)

新幹線東海道線の神戸市東灘区に架かる全長850mの1線路単線橋脚構造。支塔高44mは国内では世界最大。7m以内で施工し、橋脚が中央部で連続なコンクリート支塔間の構造となっている。橋脚は連続橋脚となっている。



1994

多摩川橋梁
(1994)
(当社分2,311)

.....



株式会社 東京鐵骨橋梁

いまを支え、未来へつなぐ。

100TH

1997



名港トリトン

(1994、1997)

(中央大橋：当社分3,266t、
西大橋：当社分1,680t)

伊勢湾岸道路の東海ICから飛鳥ICの間にある3つの橋の愛称。それぞれ赤・白・黒に分けられていて、海の神ポセイドンの息子であるトリトン、「T」を意味する「tr」からこの愛称がつけられた。



株式会社 東京鐵骨橋梁

いまを支え、未来へつなぐ。

100TH



1995

東京湾横断道路
(アクアライン)
(1991, 1995, 1997)
(当社分1,116t, 2,000t, 1,070t)
東京湾の中央部を横断する全長約13kmの自動車専用道路。水深から4.4mの橋脚、川根から約5kmのトンネルの構造で、その橋脚部に設置した、トンネル中央部には、橋の設計者も、



1998

明石海峡大橋
(1998)
(当社分4,000t)
本邦最大の橋脚高さにあたる高さ191mの橋脚、中央径間391mは世界最大、鋼材溶接部自動溶接の技術をもつ世界最大の吊橋。主塔の高さは海面上約300mは世界最大(333m)の高さに設計。



2011

栄川大橋
(現・栄川運河橋)
(2011)(当社分955t)
山口県中津市に架かる180mの総延長と231m鋼材多量使用の鋼橋。平野部にはコンクリート橋脚で、鋼材使用量の少ない構造。1966年に建設された旧栄川大橋の跡地に「つしお」の橋は、異なる5つの橋。



株式会社 東京鐵骨橋梁