

「女神大橋」誕生までの軌跡 (その2) …前号から続く。



平成16年6月からは、主桁バランシング架設を開始しました。これは、主塔を中心に、陸側の側径間、海側の中央径間でバランスを取りながら、主桁のブロックを架設し、橋桁を伸ばしていく工程です。



主桁を支えるケーブル張りは側径間側から行います。このケーブルは直径7ミリの高強度の垂鉛メッキ鋼線を数百本束ね、ポリエチレンで覆ったものです。女神大橋で使用されるケーブルのうちで最大のものは、直径およそ18cmで、一本で1037トンの重さに耐えることができる強靱なものです。



平成17年4月13日、女神大橋建設工事は大きな節目の日を迎えました。最後の桁ブロックの架設です。工場から台船に乗せられてきた桁ブロックが現場に到着。それを迎えるように、クレーンのワイヤーが降りていきます。ゆっくりと、そして確実に吊り上げられるブロック。慎重な作業の末、無事に橋の中央へと収まりました。



平成17年12月11日、女神大橋開通の日です。事業着手から15年、工事の着工から12年、今まで海で隔てられていた、長崎市の西部と南部が一本のかけ橋によって繋がりました。長崎市周辺のスムーズな交通を支える道として、また産業活動を支える道として、そして長崎港の新たなランドマークとして、女神大橋の誕生です。

追記となりますが…

「土木学会 田中賞」の受賞



「土木学会 田中賞」は1966年度から、橋梁・鋼構造工学に関する優秀な業績に対して授与されている学会賞です。女神大橋は平成17年度作品部門で受賞、また新西海橋が翌18年度受賞となり、長崎県の高い技術力を示すものとして関係者の大きな誇りになりました。

新西海橋については、また別の機会にご紹介したいと思います。