

ヒューム管 & ベルスタ推進工法

©ヒューム管 & ベルスタ推進工法協会HP

概要

既設地下構造物へ直接到達！！

1. 既設構造物に直接到達

掘進機外殻をCPC鋼管とし、掘進に必要な駆動機器類を組み込み掘進します。

到達後は掘進機内部機器類のみを回収し、外殻部分は管(構造物)として残置することで既設構造物への直接到達とコスト縮減を実現します。

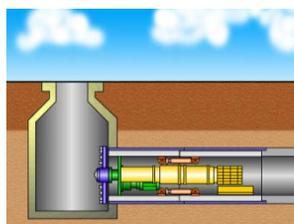
2. 長距離・急曲線推進

曲線形成能力を高めた掘進機を製作するとともに、推力を管列中心近くで伝達する方法により急曲線施工が可能になりました。

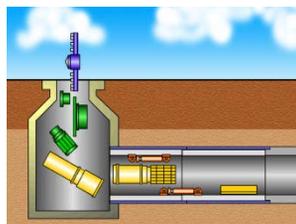
また、LVS長距離システムにより、推進力の大幅な低減を実現し、長距離推進を可能としています。

3. 耐震構造(レベル2対応)

地震発生時、既設構造物との接合部の破損を防ぐため、可とう性のゴムを装備しております。



直接到達



駆動部解体 外殻残置

特徴



既設人孔 直接到達



完成後管内【掘進機機外殻残置部】

施工実績

日本電信電話(株)、東日本旅客鉄道(株)、東京電力(株)、東京ガス(株)、国土交通省、東京都下水道局、各地方自治体

ヒューム管 & ベルスタ推進工法

©ヒューム管 & ベルスタ推進工法協会HP

施工事例 1

交通量の多い交差点内の既設人孔への直接到達【香川県内】



交通量の多い交差点内にある既設人孔へφ2000mm掘進機を直接到達いたしました。

施工事例 2

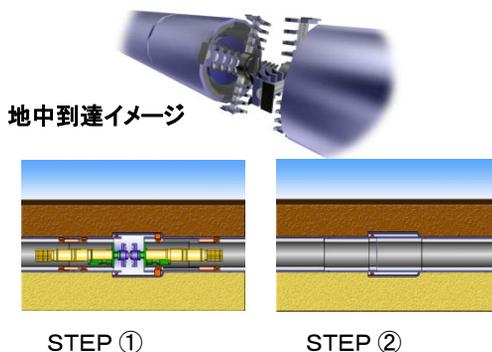
既設埋設管が多い都心部市街地内での施工【渋谷駅西口】



交通量・歩行者も多く、商業ビルも立ち並び、再開発工事進む日本有数の繁華街である渋谷駅の西口周辺地域において、他企業者の既設埋設管が非常に多いことから開削工事や立坑構築が困難であることから、急曲線対応型の掘進機により既設人孔へ直接到達いたしました。

施工事例 3

掘進機同士の直接接合(アースドッキング施工)【東京都内】



先行して施工し、地中内に残置したφ1350mm掘進機へ、φ900mm掘進機を地中内で直接接合させるアースドッキング施工を行いました。