

## 東京国際空港（羽田空港）の新しい滑走路（D滑走路） 埋立/棧橋接続部護岸の施工状況 ～鋼管矢板井筒護岸の止水工を施工中～ トピックス

24時間365日の昼夜連続施工で進められている東京国際空港（羽田空港）の4本目の滑走路（D滑走路）建設工事のうち、埋立・棧橋ハイブリッド構造の根幹となる埋立/棧橋接続部（以下「接続部」と呼ぶ）においては、鋼管矢板井筒基礎内部のドライアップ※1に向けて、鋼管矢板継手部の継手処理・止水工としてのモルタル注入、井筒基礎内部の海底地盤面への止水盤コンクリート（厚さ:2.5m）の施工を最速で進めています。

11月上旬からは、いよいよ、止水盤コンクリートが完了した箇所についてドライアップを開始します。

接続部護岸（鋼管矢板井筒護岸）は、全長（約430m）に渡って滑走路直角方向に打設される2列の鋼管矢板φ1,600（外壁部）、それと直角に滑走路平行方向に打設される鋼管矢板φ1,600（隔壁部）及び鋼管矢板井筒基礎頂部に構築される頂版コンクリートで一体化した24個の連続した矩形セル※2により形成され、埋立部と棧橋部ジャケットという異なる構造を一体的に結びつける重要な構造物となります。

鋼管矢板の打設が完了した現在は、鋼管矢板で囲まれた井筒内部の海水を水中ポンプで排水し気中と同じ状態にする（ドライアップ）ために、鋼管矢板と鋼管矢板を結合する継手部にモルタルを注入する継手処理工と、井筒基礎内部を止水するための止水盤コンクリート工の施工を行っています。止水盤コンクリートはドライアップ後の上部構造（頂版コンクリートより上部の構造）を構築するための施工基盤としての役割も兼ねています。

なお、接続部の施工範囲は、C滑走路を離発着する航空機の飛行経路の直下に位置するために厳しい高さ制限が設けられており、クレーン作業等の高さ制限を越えての施工は、全て、C滑走路の使用が制限される「夜間」となります。

※1 ドライアップ…鋼管矢板井筒護岸の上部構築のために、鋼管矢板で囲まれた井筒内部の海水を排水し気中と同じ状態にすること。

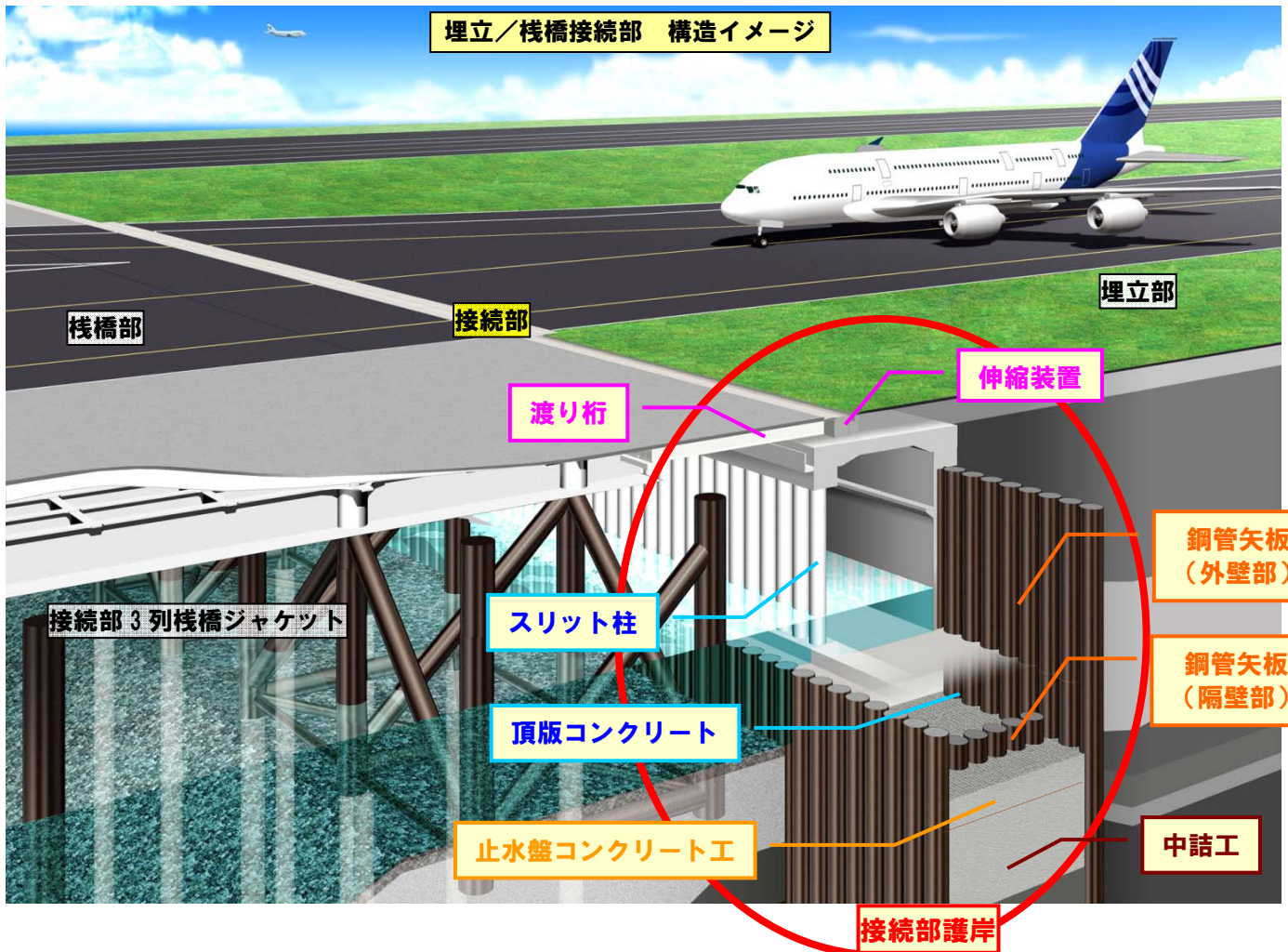
※2 矩形セル…滑走路直角方向の鋼管矢板と滑走路平行方向の鋼管矢板を繋いだ長方形のブロックのこと（2頁平面図参照）

平成20年10月21日  
国土交通省 関東地方整備局 東京空港整備事務所

問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 東京空港整備事務所 D滑走路プロジェクト推進室 北川・篠原  
住所 東京都大田区羽田空港3-5-7メンテナンスセンターアネックス5階  
電話 03-5756-6580  
HP <http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/haneda/>

■埋立／棧橋接続部 鋼管矢板井筒護岸 概要





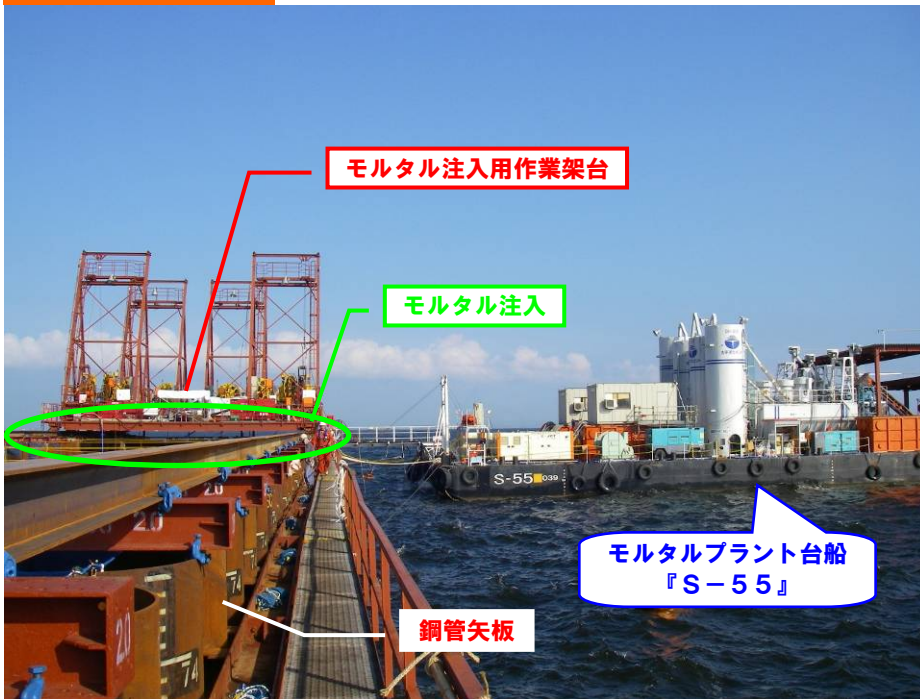


■埋立／栈橋接続部 鋼管矢板井筒護岸 施工状況

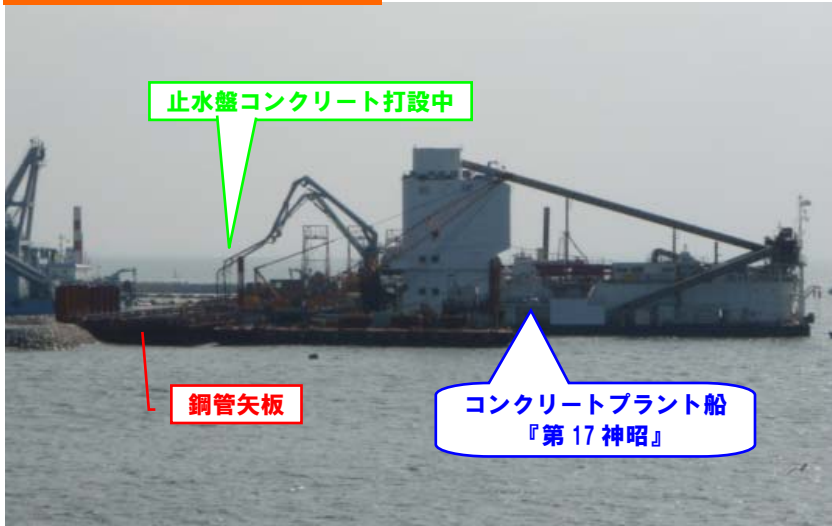
接続部施工状況



継手処理工施工状況



止水盤コンクリート施工状況



コンクリート打設状況

