

東京国際空港（羽田空港）の新しい滑走路（D滑走路） 埋立/棧橋接続部の鋼管矢板井筒護岸の施工状況 トピックス

東京国際空港（羽田空港）の4本目の滑走路（D滑走路）建設工事では、平成20年3月初めから、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）の鋼管矢板井筒護岸の施工を開始しています。

接続部護岸は、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となります。接続部護岸の特徴としては、護岸背面の埋立土による土圧に抵抗する機能と、沈下を抑制する機能を持った「鋼管矢板井筒護岸」を基本構造とし、その上部に航空機荷重を支え、かつ波浪影響を低減する消波機能を有したプレキャストコンクリート柱によるスリット構造の上部構造、さらに棧橋部との間を「渡り桁¹」及び「伸縮装置²」で接続する構造となっています。また、接続部護岸前面は、護岸変形を抑制するため、海底地盤をSCPにより地盤改良（78%・60%・30%改良、施工済み）するとともに、捨石マウンドを構築します。

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1,600（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1,600（隔壁部）及び鋼管矢板の頂部に構築される頂版コンクリートを一体化した24個の連続した矩形セル³により形成されます。

平成20年4月22日には、鋼管矢板の外壁部と隔壁部の交差する鋼管矢板（以下、格点部と呼ぶ）の施工が終了し、現在は矩形セルを形成するために、格点部以外の鋼管矢板（隔壁部及び外壁部）の打設を3隻の杭打船（第88大栄号、第18御在所号、第50幸神丸）で実施しています。鋼管矢板の打設は平成20年8月頃まで行われ、その後、鋼管矢板で囲まれた内部の海水を排水しドライアップ後、上部構造の施工を開始する予定です。

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高さ制限が設けられており、その高さ制限を越えての施工となる工事は航空機が離発着する時間は施工できません。そのため鋼管矢板の打設はすべて、C滑走路の使用が制限される「夜間」に施工しています。

- 1 渡り桁…鋼管矢板井筒護岸の上部構造部と棧橋部の間を接続するコンクリート製の桁。
- 2 伸縮装置…渡り桁と埋立部の間に設置し、地震時や温度変化による構造物の変位を吸収する装置。
- 3 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（次頁平面図参照）。

平成20年5月7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護岸 施工状況

