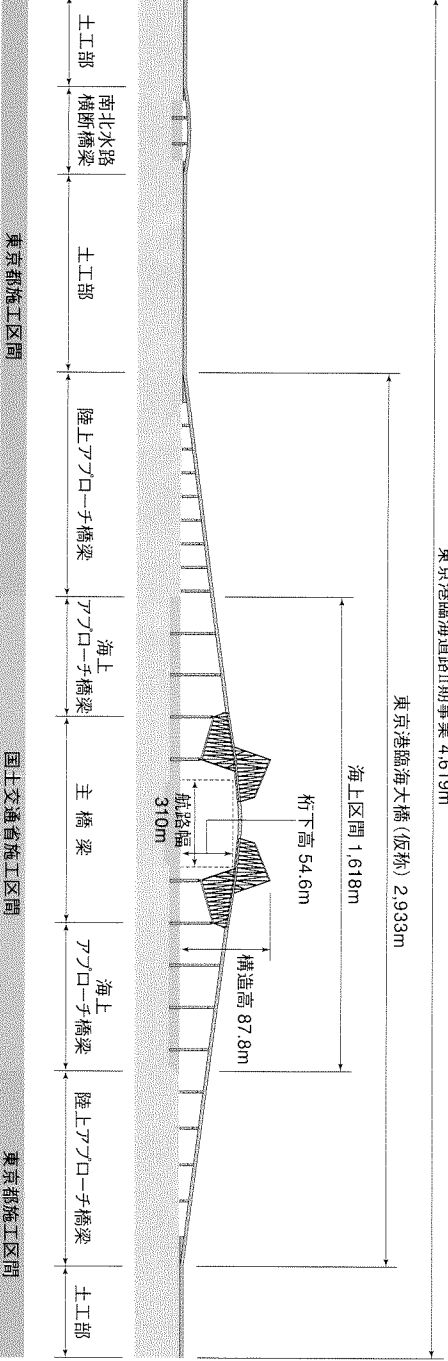


東京港臨海道路Ⅱ期事業の概要



道路の諸元

区間	中央防波堤外側埋立地～若洲
道路延長	4.6km
事業期間	2002年度～2010年度
事業費	1,410億円(2005年5月現在)
計画交通量	35,400台/日(2001年9月推計)
車線数	往復6車線(橋梁部:往復4車線)
設計速度	60km/h(橋梁部:50km/h)
道路区分	第4種1級(道路構造令)

橋の諸元

上部構造	主橋梁部	連続トラスボックス複合構造
陸上・海上	陸上・海上	連続鋼床版箱桁構造
下部構造	橋脚	RC構造
	基礎	鋼管矢板井筒構造
桁下高		A.P.+54.6m
構造高		A.P.+87.8m

国土交通省 関東地方整備局 東京港湾事務所

〒135-0064 東京都江東区青海2-43 青海フロンティアビル18階
TEL.03-3570-3231 (代表) FAX.03-3570-3700
URL. <http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/tokyo/>

東京港臨海道路Ⅱ期事業
21世紀を拓く夢の架け橋



国土交通省 関東地方整備局 東京港湾事務所

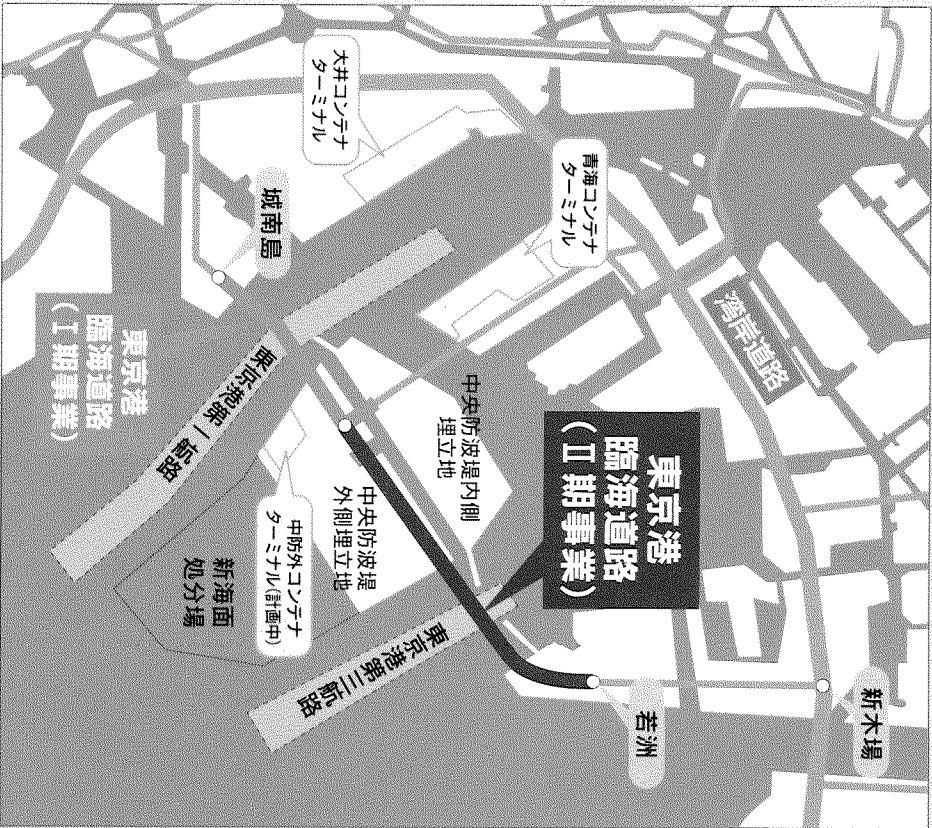
東京港臨海道路Ⅱ期事業とは



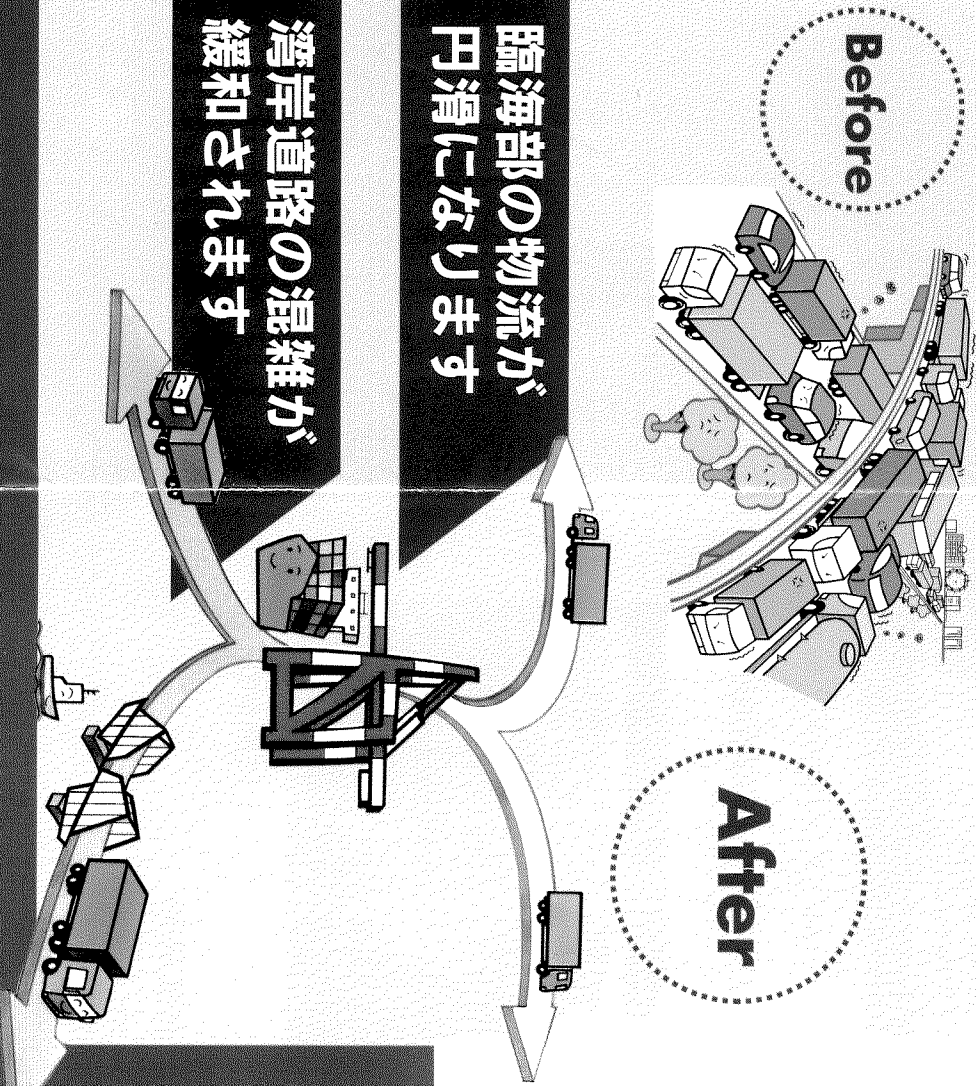
東京港臨海大橋（仮称） 完成イメージ

東京港臨海道路Ⅱ期事業は、中央防波堤外側埋立地から若洲までの約4.6kmの臨港道路を整備する事業です。
このうち第三航路部のある海域約1.6kmは橋梁（東京港臨海大橋（仮称））で横断します。
東京港臨海道路の完成により城南島と若洲とが約8.0kmで結ばれます。

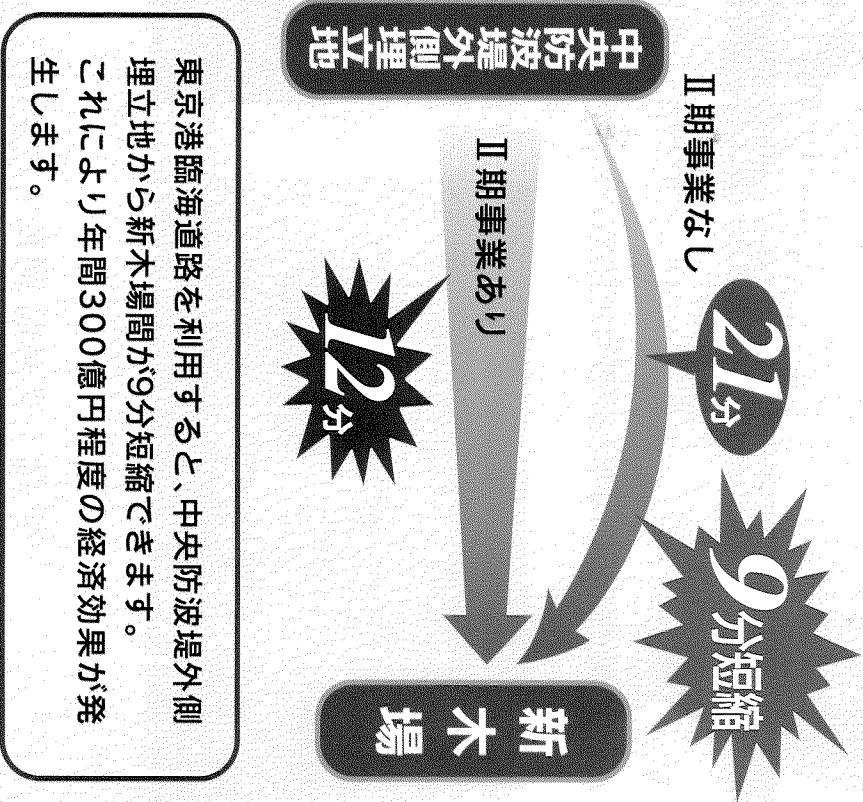
東京港臨海道路の位置



東京港臨海道路Ⅱ期事業が完成すると…



事業の効果



東京港臨海道路Ⅱ期事業のあらまし

東京港は、我が国を代表する国際貿易の玄関口です。毎年3万隻を超える船舶が入港し、9千万トンもの貨物が取り扱われています。なかでも、外貿コンテナの取扱量は日本一で、日本全国の約22%を占めています。

世界経済の成長や、輸送におけるコンテナ化の進展等を背景として、東京港で取り扱われるコンテナは年々増加を続けており、また将来もその傾向が続くと予想されています。このため、東京港では、中央防波堤外側埋立地に新規のコンテナターミナルを計画するとともに、コンテナターミナル等で発生・集中する物流関連車両を円滑にさばくため、1988年に東京港臨海道路を港湾計画に位置づけました。

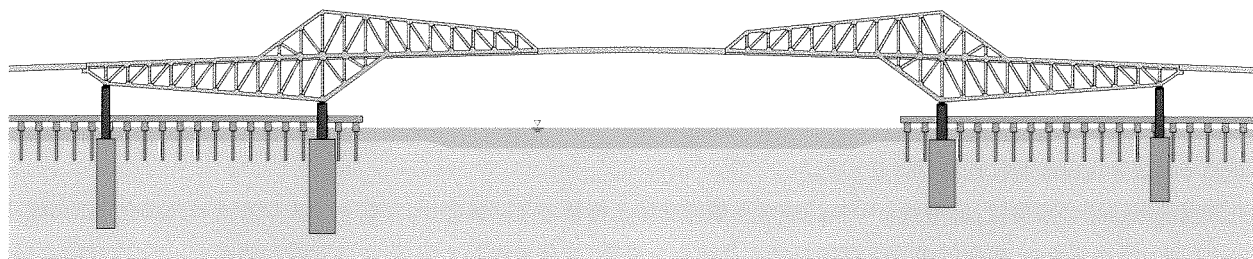
東京港臨海道路の整備は、城南島と中央防波堤外側埋立地とを結ぶⅠ期事業が、海底トンネル方式で2002年に完成、開通しました。Ⅱ期事業は、中央防波堤外側埋立地と若洲とを橋梁(東京港臨海大橋(仮称))で結ぶ事業で、2002年度より調査・設計、仮設構造物の設置を経て、2005年度より橋梁の本体工事に着手します。

Ⅱ期事業の完成により、中央防波堤外側埋立地と新木場が12分で結ばれ、スーパー中枢港湾東京港にふさわしい道路ネットワークができあがります。

現在までの経緯

1986年 10月	「東京港の将来像検討委員会報告」において、東京港臨海道路の整備が提言される。
1988年 3月	東京都「臨海部副都心開発基本計画」において、2000年度完成をめどに整備を推進する広域幹線道路として位置づけられる。
1988年 6月	東京都「東京港港湾計画(第5次改訂)」において、臨港道路として位置づけられる。
1989年 4月	臨港道路として補助対象事業に採択される。東京都による調査・設計が開始される。
1993年 7月	東京港臨海道路Ⅰ期事業、工事着手。
1997年 3月	東京都「臨海副都心まちづくり推進計画」において、整備時期についてⅠ期事業は2001年度までに、Ⅱ期事業は今後の社会経済の状況や周辺の整備状況を鑑み、整備スケジュールを改めて作成することとする。
2000年 12月	東京都知事「城南島と若洲を結ぶ東京港臨海道路は、湾岸エリアのアクセスを大きく改善する。思い切った国費を投入し、短期間で整備するよう、強く国に要求していく」。
2001年 4月	国による事業採択。国土交通省 関東地方整備局 京浜港湾工事事務所(現:京浜港湾事務所)にて事業検討を開始。
2002年 4月	東京港臨海道路Ⅱ期事業が直轄事業として採択される。 東京港湾事務所、発足。
2002年 4月	東京港臨海道路Ⅰ期事業、完了。臨海トンネルが開通する。
2005年 3月	東京港臨海道路臨海大橋(仮称)、仮設栈橋完成。
2005年 8月	東京港臨海道路臨海大橋(仮称)、基礎工事開始 着工式。

東京港臨海大橋(仮称) 建設工事の工程



<凡例> 上部工 基礎工
下部工 仮設工

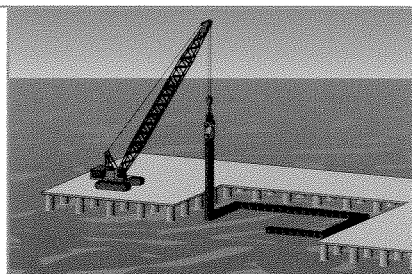
仮設工

東京港臨海道路(仮称)の基礎および橋脚は、海上に建設されます。
このため、橋脚を設置する場所まで建設機械を搬入するための仮設栈橋、栈台(作業台)を整備します。



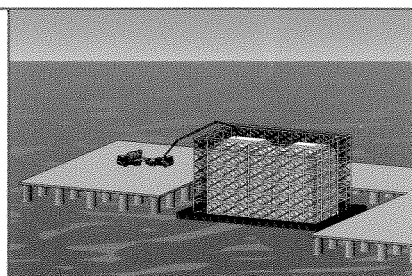
基礎工

橋梁上部や橋脚を支えるための地下構造物を設置するのが基礎工です。
本橋では、鋼管矢板井筒基礎を採用しています。
直径1.5mの鋼管杭を地中に1本ずつ打設して井筒状に壁を形成し、その内部にコンクリートを打設して基礎とします。



下部工

橋脚を整備するのが下部工です。
橋脚は鉄筋コンクリート製で非常に体積が大きいため、数メートルずつコンクリートを打ち継ぎながら製作していきます。



上部工

道路部とトラスを整備するのが上部工です。
中央部はトラスボックスという珍しい構造になっています。トラスは大重量であるため、大型の起重機船で設置することを検討しています。

トラスとは? 三角形に組み合わせた骨組みのことです。
東京港臨海大橋は、このトラス構造を採用した橋です。

