

(特別－１) 東京港連絡橋事業の概要

東京都港湾局建設部 正会員 佐藤次郎
正会員 平井功男
正会員 中島隼人

１．事業の目的

東京港連絡橋は、東京臨海部に建設される副都心の基幹交通施設および都市高速道路網の幹線として、臨港道路、首都高速１２号線、新交通システムの３つの機能が併設される重層構造の橋梁で計画された。その規模は首都圏で建設される最大級の橋梁であり、２１世紀の国際都市東京のシンボルとなる橋梁である。臨港道路および新交通システムは、臨海埋立地と既成市街地を結ぶことにより、背後を泊地に阻まれている埋立地の交通の便を確保するとともに、埋立地の開発促進・輸送経路の短縮による港湾機能の強化・周辺地域の交通混雑の緩和等を図ることを目的としており、首都高速１２号線は、千葉方面および神奈川方面から都心部へ向かう交通の混雑緩和と、羽田新空港および東京港埋立地と都心間を連絡することを目的としている。特に埋立地を中心とした臨海部は、既成市街地の再開発、新しい副都心の建設、東京港のシンボルゾーンや都民の憩いの場となる文化・レクリエーションゾーンとして開発整備が進められており、本連絡橋の建設は、同地域の開発促進に大きく寄与するものである。

２．事業の特色

東京港連絡橋は、臨港道路、首都高速１２号線および新交通システムの３つの機能が併設される重層的兼用工作物の橋梁として計画され、また、本橋の建設される地域は、基盤層がAP－３０m～４０mと深く、厚い軟弱地盤に覆われた地層となっており、その上東京港の航路制限・東京国際空港の航空制限がある。このため、橋梁は大規模かつ複雑な構造となり、特殊工法をはじめ、設計および施工に非常に高い技術が求められている。しかも、本事業は臨海部副都心計画に合わせ昭和６７年度までの完成が求められており、施工期間に余裕のない厳しい計画となっている。

一方、港湾法を根拠法とする臨港道路建設事業（事業主体は東京都）、都市計画法・道路整備特別措置法を根拠法とする高速道路建設事業（事業主体は首都高速道路公団）、都市計画法・鉄道事業法を根拠法とする新交通システム事業（事業主体はインフラ部東京都・インフラ外部東京臨海新交通株式会社）との競合事業の形で実施される本事業は、単一法での単独事業の実施に比べて、監督官庁との協議・予算・事業主体の組織体制・発注形態等が異なることからの事務量、事業内容の複雑化、事業の困難性等が大きくなることを認識し、各々の事業主体者が各々の事業のもつ責務と役割のもとに、計画・設計・施工の各面で調整し、一体化を図って、昭和６７年度完成を目途に本事業を適正かつ円滑に推進することが必要となる。このため、東京都と首都高速道路公団との間で、事業計画、費用負担、施工分担等について基本協定を締結するとともに、東京港連絡橋建設推進連絡協議会、事務局組織として予算部会・設計部会・施工部会を設置して事業を進めている。

３．事業の概要

東京港連絡橋の事業化への経緯は、昭和５６年１２月・東京港第４次改訂港湾計画において臨港交通施設として計画決定、昭和６１年３月・都市高速道路１２号線都市計画事業として計画決定、昭和６１年８月・東京港連絡橋景観検討委員会発足（昭和６３年３月答申）、昭和６１年１０月・東京都と首都高速道路公団の間で基本協定を締結した。この基本協定に基づき、昭和６２年１月に首都高速道路公団が施工分担する吊橋部（９１８m）工事に着手、昭和６３年８月には東京都が施工分担する取付部（２，８３０m）工事に着手した。

計 画 概 要		
事業の名称	東京臨海高速道路(橋路)	首都高速12号線
区間	起点・港区海岸 終点・港区台場	起点・港区海岸 終点・江東区有明 目明
延長	約3.75Km	約5.00Km
道路の規格	第4種第1級	第2種第2級
車線数	往復4車線	往復4車線
計画速度	60Km/h	60Km/h
推定交通量 昭和75年	22,000台/日	49,000台/日
活荷重	TL-20、TT-43	TL-20

地 質 概 要	
時代	地質名
沖積世	現世
	有楽町層
洪積世	東京層
	江戸川層
洪積世	上(上)層群
新第三紀	上(上)層群

はにに層土に。浦之、海場な
 這部部積部、芝、m25台、m
 機合地沖積層な、m25台、m
 賀没台、川没しは20、m25
 地埋没土層埋な3〜20、m
 のと埋没土、分層10、30〜20
 点部、りしは約部約25約。
 地地るより層布層部、ブ、約る
 段台より分層積部、部、部い
 架没か上東が東沖上几橋部上て
 埋分は、丹は、陸浦吊上陸つ

[illegible]