

# 東京国際空港 D滑走路

- D滑走路2,500m（空港島：約150ha）
- 埋立・棧橋工法のハイブリッド構造

新国際線ターミナル

多摩川

## 【連絡誘導路部】

長さ：約620m  
現空港島とD滑走路  
を結ぶ幅60mの誘導  
路が2本と場周道路。

A.P.+15.0m

A.P.+7.3m

A.P.+17.1m

航路切り替え

【写真提供】羽田再拡張D滑走路建設工事共同企業体  
平成22年9月2日撮影

## 【棧橋部】

長さ：約1,100m、幅：約520m  
面積：約52ha  
多摩川の通水性を確保するための棧橋構造。  
鋼製ジャケット198基で構成されている。

## 【接続部】

棧橋部と埋立部を繋ぐ部分であり、  
温度変化や地震による相対変位を吸  
収する伸縮装置を設置。

## 【埋立部】

長さ：2,020m、幅：約420m  
面積：約95ha  
羽田特有の軟弱地盤への埋立となるため、海底地  
盤に対して地盤改良を実施。



# 24時間365日の工事の進展

【工事期間：H19.3.30～H22.8.30】

※(写真1,4,6)提供：D滑走路建設工事共同企業体、(写真2,3,5)撮影：東京空港整備事務所



## 【D滑走路工事の特徴】

- ◆ 鋼材、埋立材、コンクリートなど使用する材料が大量である。
- ◆ 平成19年3月30日に本格着工してから、わずか3年5ヶ月で工事が完成。
- ◆ 供用中の空港であるため、制限表面（高度制限）が航空法により設定されている。そのため、使用する建設機械は高さ制限を受ける。
- ◆ 周辺海域は、首都圏の海上物流を担う東京港の玄関口となっているため、タンカーやコンテナ船などの大型船舶が頻繁に行き交う。そのため、工事に使用する起重機船、地盤改良船、杭打ち船などの多種多様な船舶の安全管理が重要。

# D 滑走路の仕組み

## 【防食】

海上という厳しい環境であるため、桁を保護するためにカバープレートを設置。杭部分はステンレスライニング、電気防食で錆を防ぎます。



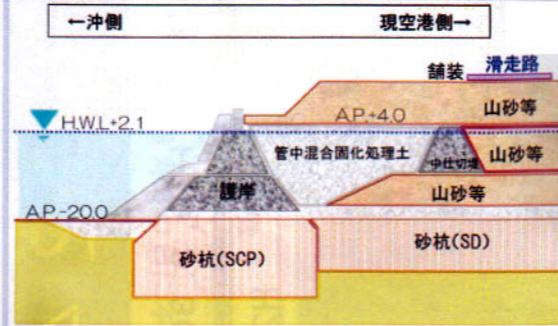
## 【連絡誘導路ジャケット】

重さ約700t、幅60m、長さ30m、高さ約11~23m(標準型)のジャケットを40基据付しました。



## 【グライドスロープ】

航空機に対して電波で滑走路中心からの上下のズレを示します。



## 【埋立部】

護岸断面は、沈下に対して追従性の高い傾斜堤構造を採用。

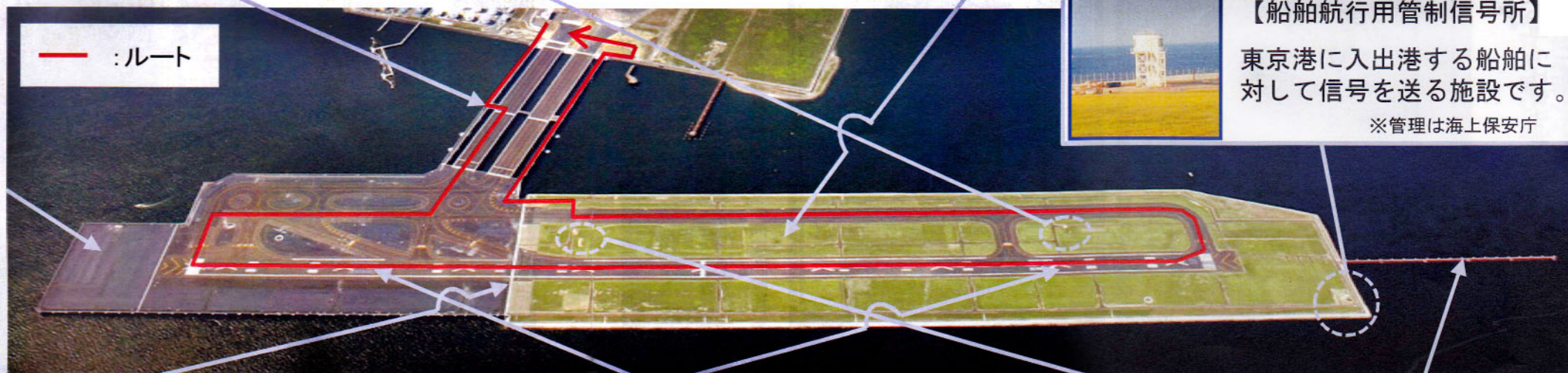
埋立土量は、約3,800万m<sup>3</sup>(東京ドーム31個分相当)になります。

着陸帯部分は芝生が張られ、その面積は約60haになります。



## 【棧橋部ジャケット】

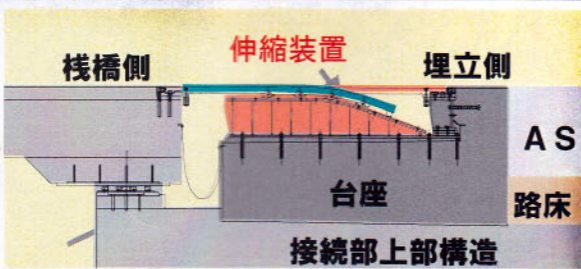
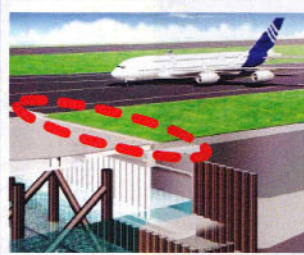
重さ約1,300t、幅63m、長さ45m、高さ約32m(標準型)のジャケットを198基据付しました。



## 【船舶航行用管制信号所】

東京港に入出港する船舶に対して信号を送る施設です。

※管理は海上保安庁



## 【伸縮装置】

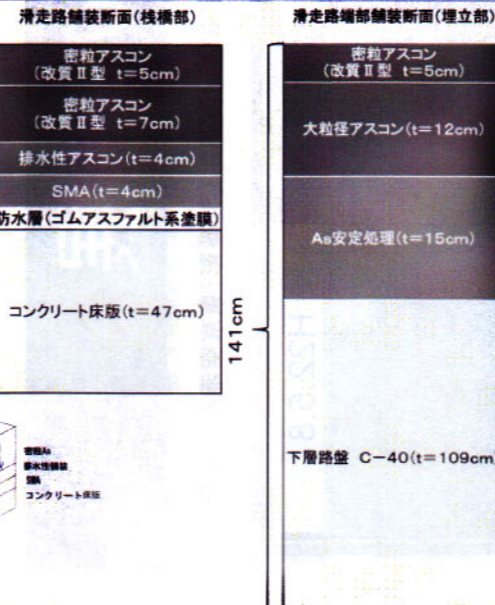
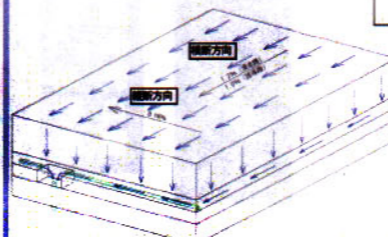
温度変化や地震による相対変位に対する追従性(±60cm)を有しています。

航空機が何度も通過するため、繰り返し载荷に対する耐荷性が求められます。



## 【滑走路舗装】

棧橋部においては、舗装体内への滞水防止及び床版上面の防水を考慮した断面となっています。



## 【ローライザー】

航空機に対して電波で滑走路中心からの方位のズレを示します。



## 【進入灯橋梁】

着陸しようとする航空機に最終進入の経路、滑走路への入り口を示す灯火を設置するための橋で、延長は560mあります。