

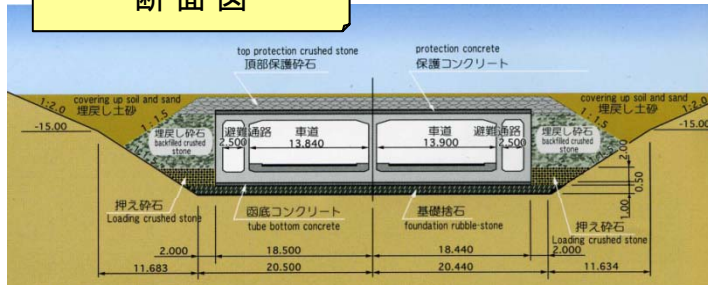
【沈埋トンネルの概要】

那覇港は4つのふ頭から成り、近隣諸外国との国際貿易港としての発展と、21世紀に向けた都市型海洋リゾート施設の整備が計画されています。一方、1999年5月に空の玄関口である那覇空港の国内線旅客ターミナルビルが供用開始され、それに伴い取扱貨物量及び人々の流入出の増大が予想され港湾・空港関連交通の輸送体系の整備が不可欠となっています。

那覇港と那覇空港を結ぶことで背後圏との円滑な輸送体系の強化、慢性的な交通渋滞の解消を図る為に西海岸道路の一区間として計画されたものであり、**県内初の海底トンネル**となります。

那覇沈埋トンネルは、那覇ふ頭三重城側と那覇空港側を8函の沈埋函で直結させる延長約724mの自動車専用道路トンネルです。**当事業では世界初の新工法も積極的に導入しています。**

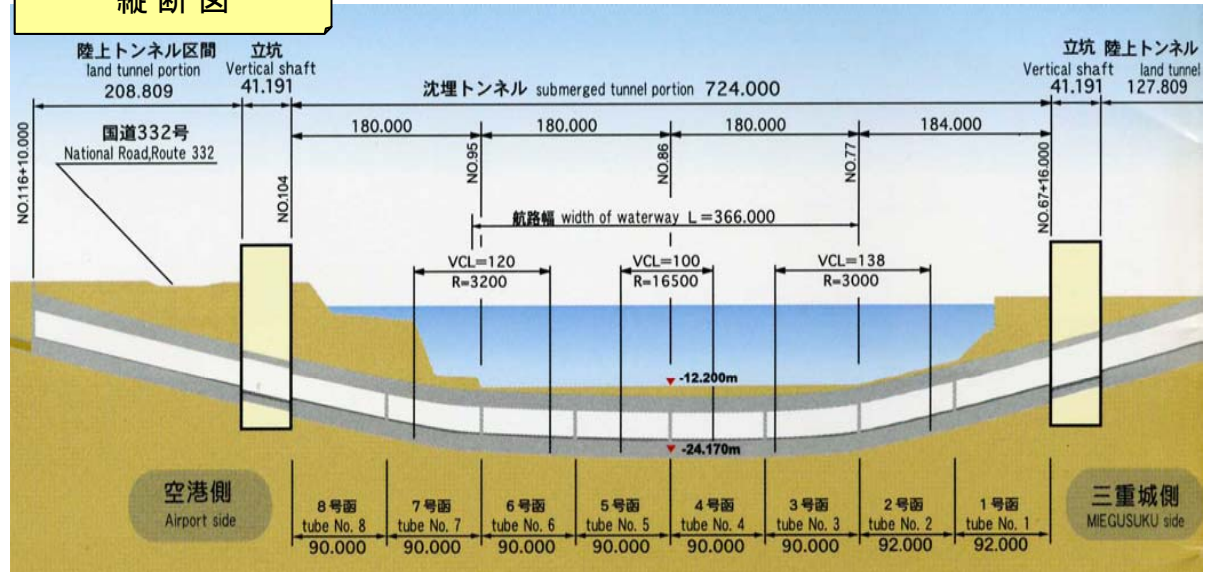
断面図



平面図



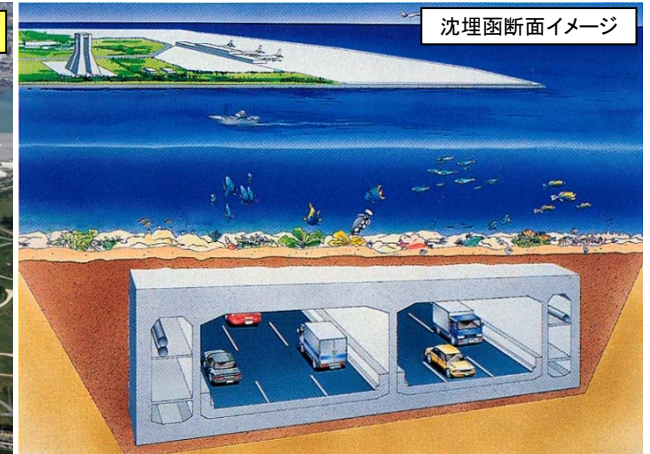
縦断面図



道路諸元

道路種別	臨港道路(空港線)
ルート	若狭IC～那覇水路～空港IC
延長	沈埋トンネル 724m
横断部構造	ハイブリッド型沈埋函による海底トンネル
道路規格	第3種1級
設計交通量	53,600台/日(平成42年度推計)
車線数	6車線(片側3車線)
設計速度	80km/h
トンネル部曲線半径	1,000m
縦断勾配	三重城側 4.9% 空港側 4.0%
航路将来計画水深	DL-12.2m

完成予想図



臨港道路（空港線）の必要性

沈埋トンネル整備の意義

臨港道路(空港線: 沈埋トンネル)の整備は、**空の玄関口である那覇空港から宜野湾、北谷まで連続する西海岸道路の一区間**(若狭IC～那覇水路～空港IC)延長3km片側3車線の上下6車線を整備する事によって、背後圏(市街地)との円滑な輸送体系を強化します。

沈埋トンネルと主要幹線道路の位置関係



沈埋トンネルが出来るまで

本土での施工

鋼殻製作



本土 ~ 沖縄へ

回航



沈埋函諸元

構造	鋼コンクリート合成構造		
鋼殻寸法	36.9m × 8.7m × 92m(1~2号函)		
	36.9m × 8.7m × 90m(3~8号函)		
重量	鋼殻のみ	約3,500t	
	沈埋函完成時	約27,000t	
乾舷量	鋼殻のみ	7.7m	
	沈埋函完成時	0.5m	
喫水	鋼殻のみ	1.0m	
	沈埋函完成時	8.2m	
高流動コンクリート打設量	11,000m ³	200~300m ³ /日	(30-65-20)

沖縄での施工

高流動コンクリート打設全景 (那覇港(浦添ふ頭地区))



沈埋函設置全景

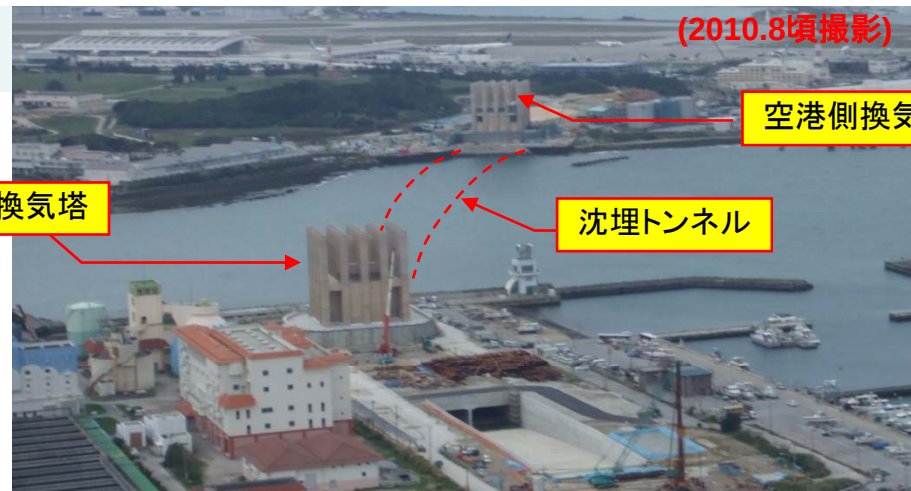


那覇港海底わくわくウォーク (沈埋トンネル一般開放)

(2009.11.21~22)



上空写真 (現在)



(2010.8頃撮影)

空港側換気塔

三重城側換気塔

沈埋トンネル



三重城側換気塔

(2010.8頃撮影)



空港側換気塔

(2010.8頃撮影)



(ライトアップ時)



(ライトアップ時)