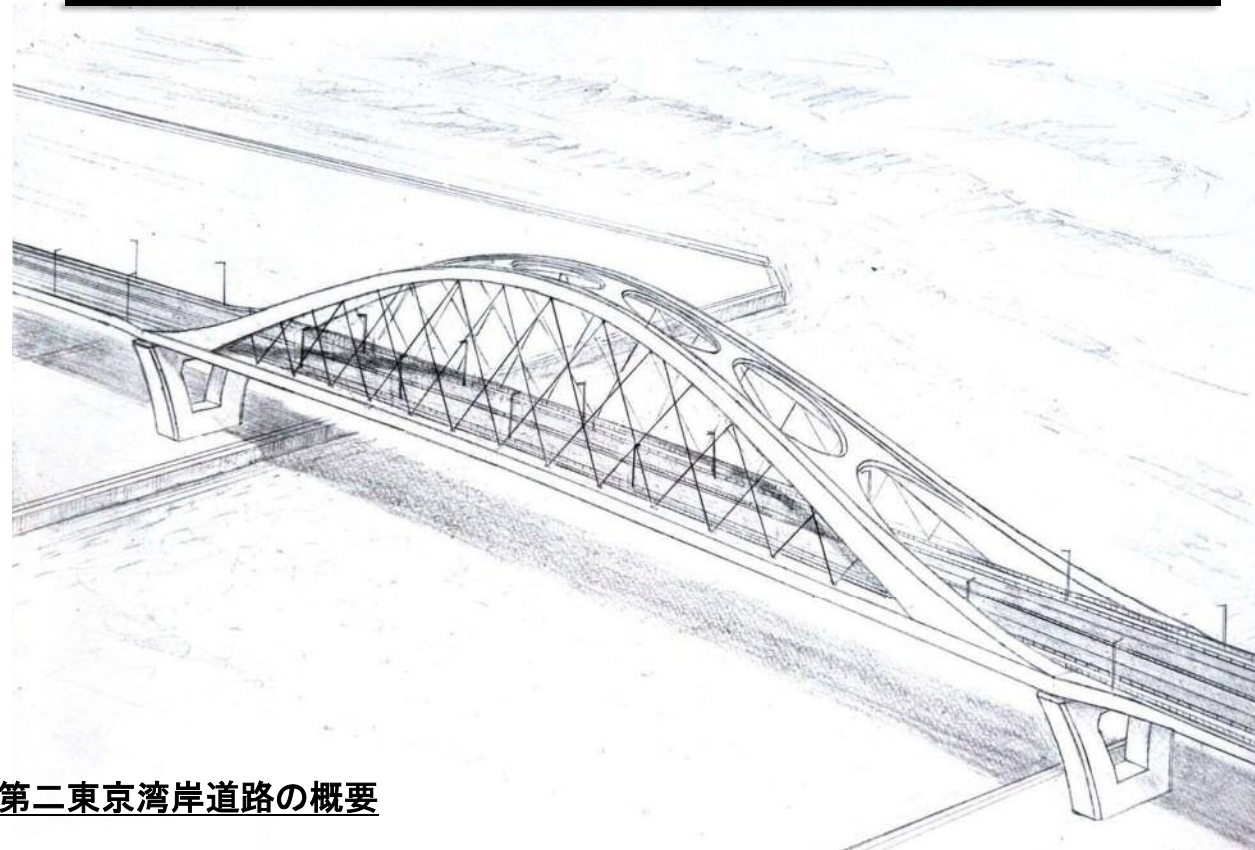
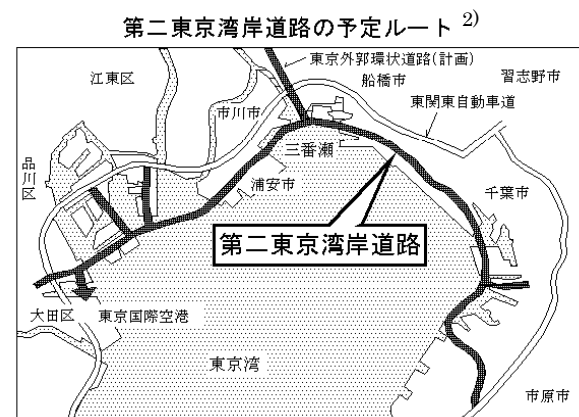


# 第二東京湾岸道路に架ける橋



## 第二東京湾岸道路の概要

第二東京湾岸道路は首都高速道路湾岸線や関東自動車道のさらに海側に構想されている路線であり、1994年12月16日地域高規格道路の候補路線に指定された。東京外環自動車道と共に首都圏の環状高速道路の2環目を構成する。東京都大田区城南島と千葉県市原市廿五里の間の約50kmを結ぶ幹線道路であり、東京湾岸地域の輸送力増強のために計画され、東京湾口道路、東京湾アクアライン、東京湾岸道路などとともに東京湾を8の字状に結ぶ東京湾環状道路の一部としても位置づけられている。<sup>1)</sup>



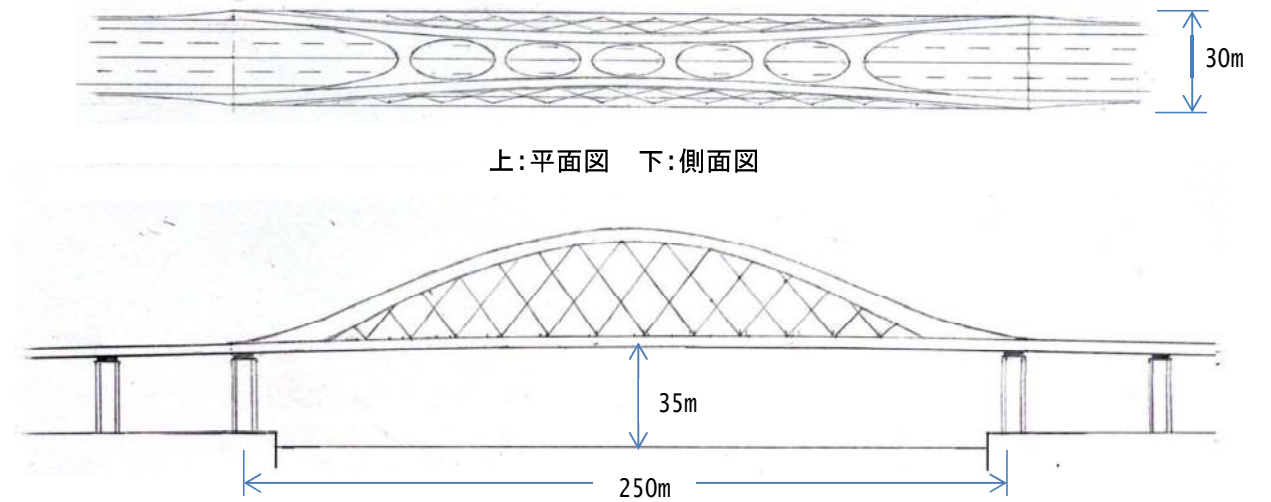
## 東京オリンピック開催決定

2014年8月現在では構想段階の道路で、具体的な計画や構造は未定である、しかし2020年東京オリンピックの開催決定により、この第二東京湾岸道路の構想が計画段階へと発展する可能性が期待できる。首都高湾岸線は京浜間、京葉間の大動脈となっているだけでなく、羽田・成田の両空港を結んでいるため慢性的な渋滞を起こしており、オリンピック開催時に利用者が急増したときに備えこうした問題を解決する必要があるからだ。全ての予定ルートをあとも6年足らずで完成させることは難しいので、競技場に近い東京都側の一部が優先的に建設されることだろう。特に江東区や品川区は多くの埋立地を結ぶことになり、その間には大規模な橋が架けられるはずだ。オリンピック終了後も旧湾岸線のバイパス道路として、渋滞緩和に大いに役立つものであり、建設の意義は十分にある。

## デザインの概要

### 【全体】

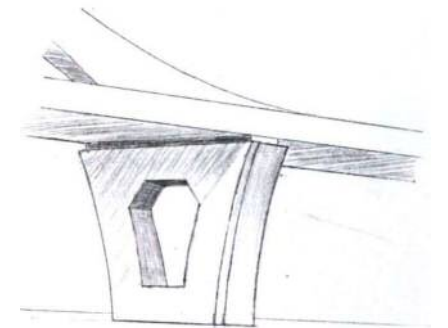
今回想定した架橋地点の条件は、第二東京湾岸道路の構想路線のうち、江東区・品川区にある埋立地同士のいずれかを結ぶものとした。構造形式はニールセンローゼアーチ、支間長は250m、アーチライズ比1/6、幅員は30m、上下4車線に両側3mの広い歩道がある。航路高は30mを想定した。アーチリブは新国立競技場のような白色の流線型であり、上横構は五輪をイメージして大きさの異なる楕円形の穴が5つ開いたものとなっている。全体的にはスポーティーさをコンセプトとした。



上:平面図 下:側面図

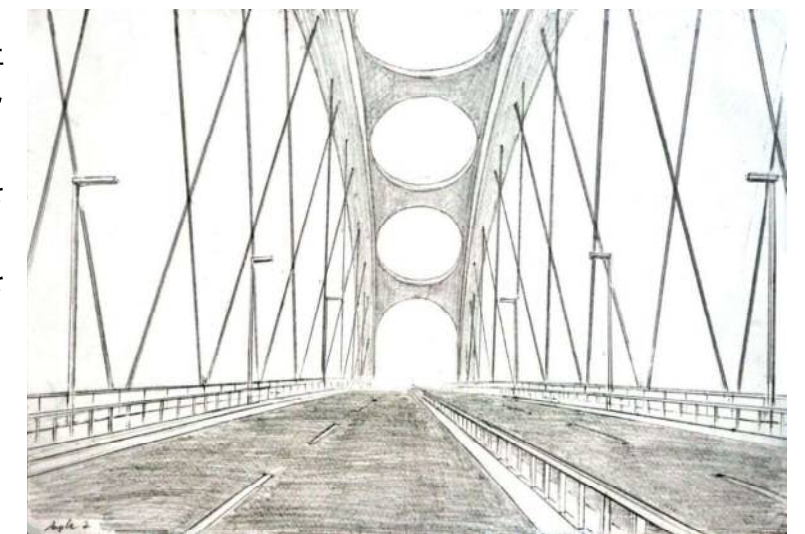
### 【橋脚】

橋脚は上部工と統一感を持たせるため、基部に向かって曲線的に絞った形状をしている。また視覚的な圧迫感を与えないため真中に穴を開け、側面端部を切り落とした。橋脚隅角部における応力集中を低減するため、穴の形は六角形になっている。右図では高さを約30mとして描いた。



### 【ドライバーからの眺め】

橋を走行中のドライバーからは右図のように見えるだろう。平面図では橋軸方向に伸びた楕円形であった上横構の穴が、ドライバー視点では真円か横に伸びた楕円形に見えるかもしれない。視覚的な圧迫感を抑えるために上横構はアーチリブより薄くなっていて、より開放的で軽快な印象を与えるよう工夫している。



### 出典

- 1) Wikipedia・第二東京湾岸道路
- 2) JAWAN 日本湿地連合