

本トンネルの沈埋函の大きさは、日本最大級で、技術面では世界初の目新しい技術が多く採用されており、また九州・沖縄地区で自動車用道路としての沈埋トンネルは初めてです。

整備目的(図1参照)

那覇港は、離島沖縄の海の玄関として県内で消費・生産される生活物資が經由される流通港湾として重要な役割を果たしています。

那覇沈埋トンネルは、那覇港と背後地域との円滑な輸送体系を構築するために計画され、那覇ふ頭地区の港口部を横断することで、空港とのアクセス強化、慢性的な渋滞が続く国道五十八号のバイパスとしての役割を果たすものです。

## 接合工法を世界に先駆け採用

沈埋函の最終継手(6と8函目を接合する七号函)として、従来の継手構造を發展させた沈埋函くさび接合工法を世界に先駆け採用。

フルサンドイツ構造の沈埋函としては世界初の浮遊状態でのコンクリート打設。なお、このコンクリートは高流動コンクリートを採用しています。(大量使用では沖縄県初)

那覇沈埋トンネルは、今までの沈埋トンネルの施工にない工法及び構造を採用しています。

可とう性継手構造として、鋼製ベローズ変位の吸収及び止水効果がある）を採用。

## 沈埋トンネルの特徴

那覇港湾空港工事事務所におい

那覇港空港工事事務所において建設中の沈埋トンネル号函(トンネルの本体となる函)の曳航・沈設作業が九月二十九日・十月一日にかけて実施されました。

作業のプロセスをドキュメント方式で概説します。

昨年十月北九州より那覇港に回航された二号函鋼殻は、海上浮遊状態で高流動コンクリート打設され沈埋函として完成しました。

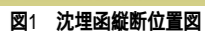


写真1 九月二十九日三重城上空  
沈埋函1号函が引き込まれる三重城側立坑及び

写真2 九月二十九日(土)午前七時  
浦添市勢理客の沈埋函係留施設より、曳航開始する。

