



多摩川スカイブリッジ



川崎市建設緑政局



東京都

東京都建設局



つながる、羽田空港・川崎臨海部、そして世界と

2022年3月12日

羽田空港と川崎臨海部をつなぐ

「多摩川スカイブリッジ」の開通です



出典:国土地理院撮影の空中写真(1965年撮影)

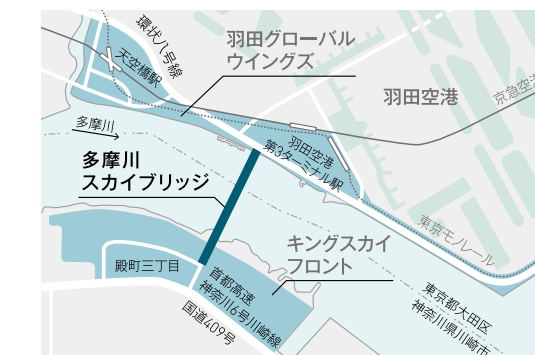
2022年3月、イノベーション創出と新産業創出・発信拠点である羽田グローバルウイングズとキングスカイフロントが、多摩川スカイブリッジでつながりました。

道路延長約840m(橋梁延長約675m)、標準幅員17.3mと多摩川にかかる橋のなかで最も長く、最も下流に位置する橋梁です。車道のほか、人や自転車も通行できる歩道・自転車道が整備され、壮大な景色を眺めながら渡ることができます。

世界への玄関口であり、多彩な施設が建ち並ぶ羽田グローバルウイングズと先端医療関連企業が集まるキングスカイフロントが、ひとつのエリアとなり、国際的なビジネス拠点を形成、競争力のある事業展開が期待されます。

2014～2016 羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会

- | | | |
|------|----|-----------------|
| 2016 | 11 | 自主的環境影響評価審査書 公告 |
| 2016 | 12 | 都市計画変更 告示 |
| 2017 | 01 | 都市計画事業 認可取得 |
| 2017 | 06 | 工事契約 締結 |
| 2022 | 03 | 多摩川スカイブリッジ開通 |



のびやかな曲線とスレンダーなシルエット

国内最大の支間長を誇る

多摩川スカイブリッジ



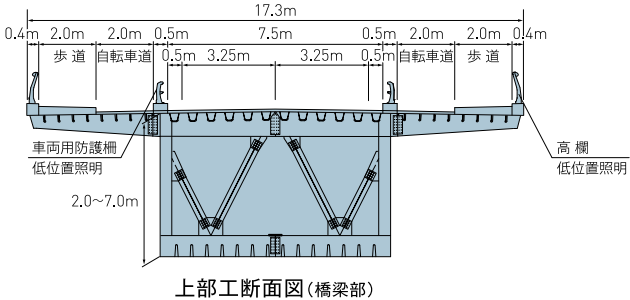
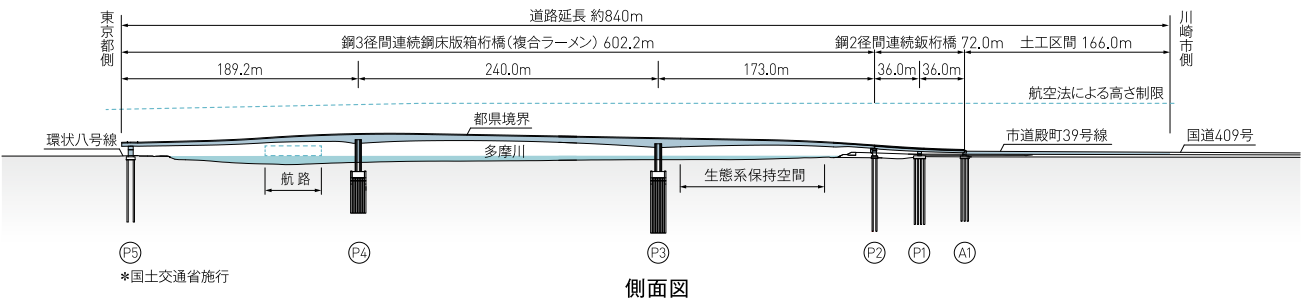
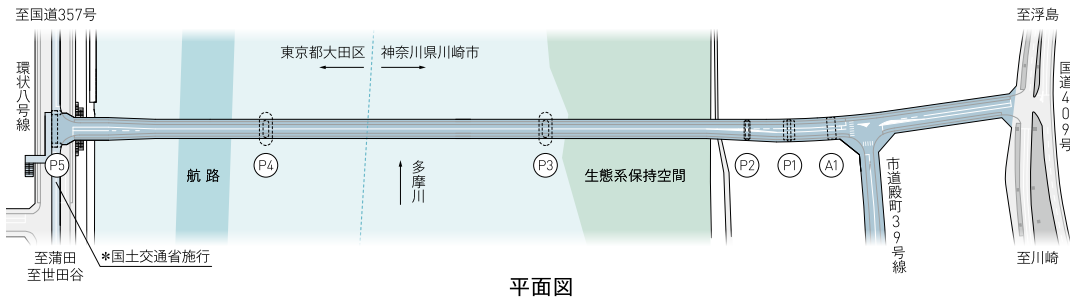
橋梁諸元	
路線名	川崎市計画道路殿町羽田空港線 / 東京都市計画道路補助線街路第333号線
道路規格	第4種第1級
設計速度	V=60km/h
形式	〈渡河部〉鋼3径間連続鋼床版桁橋(複合ラーメン) / 〈取付部〉鋼2径間連続桁橋
橋 長	〈渡河部〉L=602.200m / 〈取付部〉L=72.000m
支間長	〈渡河部〉182.00m + 240.00m + 171.75m / 〈取付部〉35.20m + 35.20m
上部構造	有効幅員
	渡河部 車 道 0.5m(路肩) + 3.25m(車道) + 3.25m(車道) + 0.5m(路肩)
	歩道・自転車道 2.0m(歩道) + 2.0m(自転車道) × 2
下部構造	取付部 車 道 0.5m(路肩) + 3.25m(車道) + 3.00m(車道) + 3.25m(車道) + 0.5m(路肩)
	歩道・自転車道 2.0m(歩道) + 2.0m(自転車道) × 2
	形 式
基 礎	RC逆T式橋台(A1)、RCT形橋脚(P1、P2)、RC壁式橋脚(P3、P4)、RCラーメン式橋脚(P5)
	鋼管矢板基礎 外周矢板φ1200、隔壁矢板φ1117.6(P3、P4)、SC+PHC杭φ1000(P1、P2、P5)
材 料	コンクリート / 鉄 筋 〈コンクリート〉σck=24N/mm ² 、σck=30N/mm ² / 〈鉄筋〉SD345、SD490、SKY400、SKY490

羽田空港に近く航空法による高さ制限があること、さらに、河口の水平基調の景観との調和、橋上での開放感が体感できることなどを考慮して、橋梁形式には、鋼3径間連続鋼床版桁橋(複合ラーメン)を採用しました。

環境への影響を最大限抑えるため、河川内の橋脚は2基、最大支間長は240mと国内最大の橋脚は2基、最大支間長は240mと国内最大の複合ラーメン橋です。桁高を抑えたシルエットが

特長の本橋は、構造物等の突起物が少なく、鳥類の飛翔を妨げることがありません。橋梁の色彩には、多摩川と空に融和しながらも、存在感を感じさせる色を選定しました。空・橋・河川の三層が印象的な光景を演出しています。

また、歩道部マウントアップ部を活用した鋼製排水溝の採用により、維持管理面に配慮しつつ、景観性の向上も図りました。





多摩川の貴重な生態系を守るための
さまざまな架設工法

建設地には、東京湾に残された貴重な多摩川河口干潟が広がります。多くの生物が生息する、この生態系保持空間を守るため、さまざまな架設工法が選定されました。

P3橋脚側からは、クレーンでブロックを張出して架設する「トラベラクレーン架設」、P2橋脚側からは、橋桁を送出して架設する「送出し架設」を採用、干潟を最大限守りながら施工しました。

01 川崎側に広がる施工前の干潟 02 トラベラクレーン架設 03 送出し架設 04 干潟をまたぎ、環境を守りながら施工



川の生きものとの共生
渡るひとを安全に、楽しませる演出

高欄は、河口の水平基調の景観との調和などを考慮して横桟形式としました。約30m間隔でアクセントタイル、案内板を配置し、渡るひとが楽しめる設計に。また、できるだけ川面に光が漏れないよう低位置照明を採用、夜間に河川を照らすことによる生態系への影響を軽減しています。

01 広く光が当たることなく足を照らす、トップレール(手すり)内蔵型の照明 02 高欄の高さは1.2m、幅広で楕円形のつかみにくいトップレール、歩道側に傾斜させた支柱など、よじ登りがしにくい構造に 03 全42か所に設置、歩行者を楽しませるサイン 04 ドライバーへ配慮した、グレア(眩しさ)対策

