



東京湾アクアライン裏側探検 一般向け土木施設見学会を行いました

- 日 時：2023年12月22日(金)
- 見学時間：14:00~15:30
- 参加者：28名



一般の方々を対象にした見学会は、土木に関する施設などを実際に見ていただき、日本の土木技術力やインフラ施設の重要性を感じてもらえるよう、魅力ある建設業を伝えています。

今回は「東京湾アクアライン裏側探検」を開催しました。

i 調査に約20年、建設に約10年… 世界最大規模の海洋土木工事 「東京湾アクアライン」を知る

当日は鍛冶橋駐車場で受付を行い、一同はバスで見学場所のある海ほたるへ向かった。1時間の自由行動ののち「東京湾アクアライン裏側探検」ツアーを開始。運営は東京湾横断道路株式会社で、専属ガイドの方が案内を行う人気のツアーである。

最初は展示場で当時の東京湾アクアライン建設記録映像を鑑賞。東京湾アクアラインは、東京湾の中央部を横断する全長15.1kmの自動車専用道路であり、神奈川県川崎市と千葉県木更津市を約15分で結ぶ。調査に約20年、建設に約10年を要した難工事であり、数多くの困難を乗り越えて1997年12月18日に開通。その建設は、設計から施工まで当時の最先端技術とノウハウを集結し、新技術・新工法が開発・実用化され、「土木のアポロ計画」とも呼ばれた。臨場感ある当時の建設記録映像は、その工事の難易度の高さを一般の方にも分かりやすく説明する内容となっていた。



展示場での事前説明の様子。シールドマシンの模型や実際に使用されていた裏込注入材・カッタービットなどの実物展示も豊富だった

i 海底トンネルへ潜入!

映像の鑑賞後は外に出て、車両が猛スピードで走り去っていく高速道路のすぐそばを歩きながらトンネル開口部へ向かった。通常使用されている片側2車線道路のすぐ隣に開口スペースがあり、普段は整備用道路として立ち入り禁止となっている。将来、交通量が増えた際には3本目のトンネルを掘るシールドマシンの発進基地にもできるように設計されている。

入口ドアに到着すると専属ガイドの方が小さな吹流しを手に持ち、ドアを開ける。火災時に避難経路へ火や煙が流れないように、気圧調整のために吹き出す風を分かりやすく説明する工夫に、参加者も興味津々な様子で避難通路へ入っていった。

i 非常時に命を守る防災設備

避難通路は車道の真下にあり、頭上40cm上を車が走行しているため、通路内は車の走行音が常に響いていた。車道下に避難通路を設けるという構造は、アクアラインが世界で初めて採用した。避難通路の天井高は2.7mと低く、コンパクトなつくりになっているため、水や消火剤を積んでいない車高の低い専用消防車と通路内に張り巡らされた給水栓を利用して消火活動を行うそうだ。

車道上での避難が危険な際に避難通路に降りるための滑り台は、勢いが出すぎないようにS字カーブになっており、子どもや負傷者も降下しやすい。その後も、負傷者を乗せたストレッチャーを通すことができる消防隊員用のスロープや非常用電話を見学した。



風が隙間から通り抜ける音とともに、吹流しでも強い風を視覚的に実感できる



避難用滑り台と非常用電話。こうした設備は150～300mピッチで設置されており、非常用電話を使用すると、さいたま市にある道路管制センターに繋がる



緊急時に迅速に出動できるよう、橋梁部分・トンネル部分の海ほたるから川崎市までの上り線は木更津市、下り線は川崎市が管轄消防署となっている



階段には海面下の深さが掲示されている

土木現場のスケールを体感

避難通路での見学が終わると、息も絶え絶えになりながら120段の階段を上って地上に出る。デッキでは専用消防車やカッターフェイスのモニュメント、水平線の向こうに見える風の塔を見学してツアーは無事終了した。

普段入れない場所での特別な体験を通して、土木インフラの重要性を五感で直接感じることができる、まさに裏側“探検”となった。コロナ禍でここ数年は開催を見送っていた一般向け見学会であったが、今回のツアーを通してより一層その重要性を実感した大変実りのある見学会となった。今後も技士会では一般の方々に向けて土木の役割・重要性を伝えるための企画を行っていく。

【一般参加者アンケート(抜粋)】

- ・トンネルの下に避難通路があったことを初めて知った。
- ・日本の海洋開発・橋梁建設などの技術力はすごいと思った。
- ・子供が興味深く話を聞いていた。
- ・建設記録映像で海ほたるの歴史を観たのが感動的だった。土木施工管理技士の方々の努力の結晶を垣間見て尊敬の念を覚えた。