

# 伊万里港臨港道路(久原～瀬戸線)

受賞機関 国土交通省九州地方整備局唐津港湾事務所

## はじめに

伊万里港臨港道路は、伊万里湾によって東西に分断された港湾機能の一体化を図るために計画した。

平成2年度に事業着手し、約12年間の工事を経て暫定2車線での供用開始を迎えた。このことにより、距離にして約10km、時間にして約30分の短縮が実現した。

## 整備の概要

### (1) 橋梁部

橋梁名称：「伊万里湾大橋」、一般公募により選定

橋 長：651m（うち海上部約520m）

全 幅：21.3m

車 道：3.25m × 4車線

自転車道・歩道：2.5m × 2

設計速度：50km/h

桁下空間：高さ20.5m、湾奥と行き来する航行船舶を考慮して桁下空間を決定

設計荷重：B活荷重

構造形式は地域の新しいシンボルとしてふさわしいものであるよう、ダイナミック性とシンボル性を考慮してアーチ橋形式を採用することとした。

橋梁の構造形式は主橋梁部が鋼3径間連続中路口ーゼ（70m + 250m + 70mのブロック）であり、九州では最大級のアーチ橋である。

3ブロックは海上架設とし、中央部の最大のブロックは、3,000吊の起重機船2隻による架設を行なった。

また、取付部はPC3径間連続ラーメン箱桁、PC2径間連続ラーメン箱桁、PC単純合成桁を採用した。

下部工は土質等に応じ、橋台は鋼管杭基礎の逆T



伊万里湾大橋全景

型、直接基礎の逆T型を、橋脚は鋼管杭基礎の壁式橋脚、鋼管矢板基礎の壁式橋脚、直接基礎の壁式橋脚を採用した。

### (2) 道路部

延 長：2,290m

自転車道・歩道：2.5m × 2

全 幅：20.75m

設計速度：50km/h

車 道：3.25m × 4車線

最大縦断勾配：5%

瀬戸地区については、標高136mの牧島山を主体とした地形になっているため、この部分については、牧島山を迂回したオープンカット構造とした。

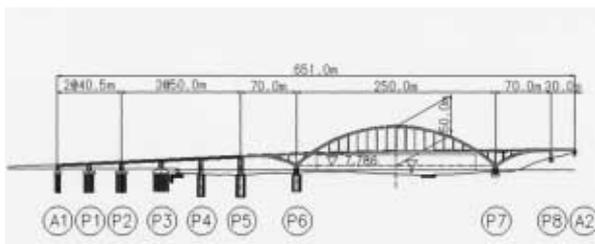
基本的にのり面については、自然環境との調和に配慮し緑化による対応としたが、一部区間については岩質が脆く崩壊のおそれもあることから、グランドアンカー等によるのり面保護を行っている。

### おわりに

本来計画の4車線化は暫定供用後の交通量をみて必要と判断される時点で整備を図ることとしている。

地元及び港湾利用者からの期待もあり、今後とも伊万里港の港湾機能を高めるとともに背後圏の経済活動等の自立的な発展に貢献して参りたい。

受賞賛助会員 (株)安部工業所、梅林建設(株)、川田工業(株)、(株)栗本鐵工所、五洋建設(株)、佐伯建設工業(株)、JFEエンジニアリング(株)、東亜建設工業(株)、東洋建設(株)、日本橋梁(株)、(株)間組、(株)ピーエス三菱、日立造船(株)、(株)福田組、三井住友建設(株)、三菱重工業(株)



伊万里湾大橋一般図