

## 高速埼玉新都心線新都心西出入口工事

受賞機関 首都高速道路公団

はじめに

高速大宮線は、埼玉県戸田市美女木（美女木JCT）～浦和市三浦（第二産業道路）に計画された延長13.8kmの自動車専用道路であり、埼玉県南地域の業務核都市の相互連絡、新大宮バイパスの交通渋滞緩和と「さいたま新都心」へのアクセス道路としての目的を併せ持つ路線である。

本路線のうち、美女木JCTから与野まで新大宮バイパス上を北上する約8km区間は「高速埼玉大宮線」として平成10年5月にすでに供用している。

与野から東方向に伸びる区間については「高速埼玉新都心線」となり、県道与野大宮大通線に設けられる新たな出入口である「新都心西出入口」を「さいたま新都心」の街びらき（平成12年5月5日）に先立ち、関係者の努力と協力のもと平成12年4月17日に開通した。

事業の概要

路線呼称：高速埼玉新都心線

区間：埼玉県さいたま市上小町～さいたま市八王子一丁目

道路の構造：

構造規格 第2種第1級

幅員 3.5m

延長 さいたま新都心方面行き（A連結路）約1.6km、美女木方面行き（B連結路）約0.8km

工事期間：平成9年3月～平成12年4月

事業費：約240億円（工事費）

新都心西出入口事業の特徴

従来、高速埼玉大宮線与野出入口から与野大宮大通交差点を利用して「さいたま新都心」方面に向かっていた高速道路利用者が交差点信号による制約を受けずに県道与野大宮大通線に乗り入れることができるようになることから、「高速埼玉大宮線」の利便性が向上するとともに与野大宮大通交差点などの周辺街路の混雑緩和が図られた。

本出入口は、伸縮継手の騒音が少なく、耐震性

に優れた、橋脚・横梁・桁が剛結の多径間（2～7径間）連続箱桁ラーメン橋を採用している。鋼橋設計に際しては、製作・現場施工の省力化を行った。主なコスト縮減の項目は、工場での板継ぎ・溶接の削減、フィラープレートの使用、補剛材への電炉材の使用、全工場塗装の採用、支圧板式アンカーフレームの採用などである。

新大宮バイパス上での桁架設については、狭作業帯等制約条件が厳しいため、予め与野ジャンクションの予定地を利用して桁を組み立て、交通量の多い上下6車線のうち夜間2車線を規制し、2台の“大型輸送式キャリア”という特殊な機械により架設場所まで搬送しクレーンにより夜間一括架設を行った。



全景



位置図



高速埼玉新都心線新都心西出入口工事

受賞賛助会員 伊藤組土建(株)、大木建設(株)、奥村組土木興業(株)、川田工業(株)、川田建設(株)、川崎重工業(株)、(株)栗本鐵工所、小松建設工業(株)、駒井鉄工(株)、(株)サクラダ、高田機工(株)、(株)長大、東京エンジニアリング(株)、(株)東芝、日本国土開発(株)、日本建設コンサルタント(株)、日本技術開発(株)、日立造船(株)、丸誠重工業(株)東京支店、(株)ユーディーケー