

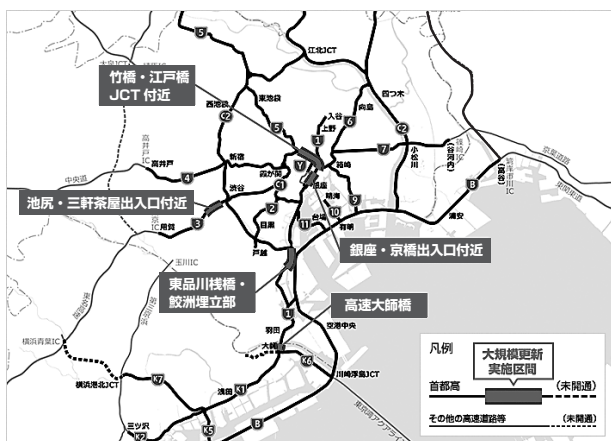
—首都高速道路株式会社—

首都高速道路における大規模更新事業の取り組みについて

1. はじめに

首都高速道路は、総延長約320kmのうち、開通から40年以上を経過した区間が全体の約4割（約132km）に達し、道路の高齢化が進んでいる。また、きめ細やかな維持管理が必要な高架橋やトンネルなどの構造物が総延長の約95パーセントを占めており、他の道路と比べて著しく高い。さらに大型車交通量が一般道路に比べて著しく多いなど、過酷な状況にさらされている。

このような状況下で、構造物を安全な状態に保つため、日夜きめ細やかな点検を実施し適切な補修に取り組んでいるが、進行する構造物の高齢化や過酷な使用状況等により、重大な損傷も発見されている状況にあった。2013年に「首都高速道路構造物の大規模更新のあり方に関する調査研究委員会」から提言を受け、首都高速道路の更新計画の検討を行い、2014年11月に大規模更新箇所・延長約8km、大規模修繕箇所・延長約55kmとする更新計画について国から事業許可を取得した。大規模更新箇所のうち、1号羽田線（東品川栈橋・鮫洲埋立部）は初の大規模更新事業として2016年2月に工事着手し、鋭意工事を進めているところである。今回は高速1号羽田線（東品川栈橋・鮫洲埋立部）更新事業の概要について報告する。



首都高速道路における大規模更新事業実施箇所図

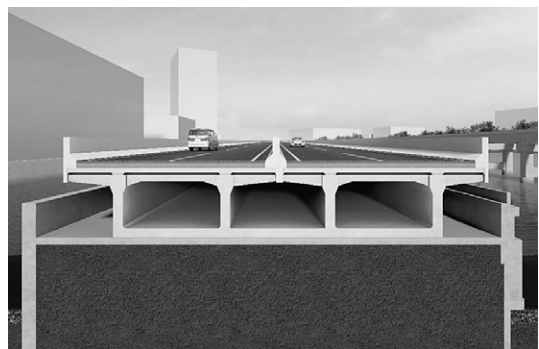
2. 東品川・鮫洲埋立部更新事業の概要

高速1号羽田線の東品川栈橋・鮫洲埋立部は1963（昭和38）年の開通から50年以上が経過し、交通

量約7万台/日という過酷な使用状況や激しい腐食環境などから重大な損傷が多数発生していた。そのため、更新後の構造物は、栈橋部には海面からの離隔を確保した橋梁に恒久足場を設置する構造、埋立部にはプレキャストボックス構造を採用するなど、維持管理・長期耐久性を考慮した構造としている。



東品川栈橋部完成イメージ



鮫洲埋立部完成イメージ

なお、首都高速道路および周辺の交通影響を考慮して長期の本線通行止めはせず、う回路を構築し、交通を段階的に切り回しながら施工を進めている。

2019年1月現在、東品川栈橋部では更新上り線の桁架設工事を、鮫洲埋立部では更新上り線のプレキャストボックス設置工を実施中で、2020年東京オリンピック・パラリンピック時には、損傷した道路を通行させないように、更新上り線を完成させて暫定的に下り線として供用させる予定である。その後、更新下り線を構築し、う回路を撤去することで約10年にわたる事業を完了させる計画である。

（首都高速道路株式会社 東京西局プロジェクト本部
吉田 大二郎）