

首都圏中央連絡自動車道あきる野IC～日の出IC建設事業

受賞機関

国土交通省関東地方整備局相武国道事務所
日本道路公団東京建設局八王子工事事務所

はじめに

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径約40～60kmの位置に計画されている総延長約300kmの高規格幹線道路であり、首都高中央環状線、東京外かく環状道路と一体となって、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の道路ネットワークを形成し、首都圏の交通混雑緩和に大きく寄与することが期待されている。

また、多摩地域で不足している南北方向の新たな幹線道路として機能し、周辺道路の混雑緩和、行動範囲の拡大などに大きな期待が寄せられている。

本事業は、国土交通省と日本道路公団の合併施工方式で事業を実施し、平成17年3月21日開通したところである。



全景

事業の概要

- 延 長：約2.0km
- 構造規格：道路種別：1種3級、設計速度：80km/h
車線数：4車線
- 事業費：約700億円

事業の特徴

本事業区間は、日の出ICより南進し、JR五日市線を掘割構造で通過したのち、秋川の河岸段丘に達し、盛土区間、橋梁区間と構造を変化させつつあきる野ICで国道411号と接続する延長約2.0kmである。このうち、掘割構造、橋梁構造の構造物区間が約7割を占めている。

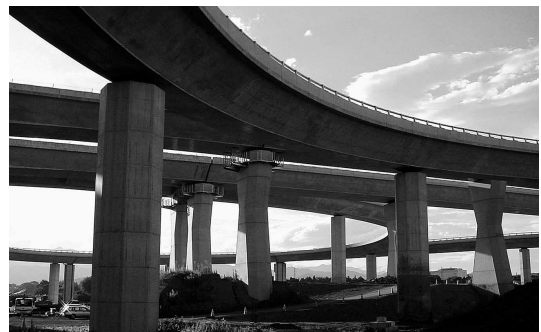
あきる野IC、秋川高架橋の橋梁区間においては、圧迫感を与えず、周辺の環境と調和が図られるよう検討し、その結果、本線橋脚を鼓型に、ランプ橋脚を8角形型の構造を採用している。

掘割区間上部には幹線道路、沿線には住居や生活道路が近接しているため、遮音壁の裏面には沿道環境に配慮し、低彩度の色に塗装した外装版を設置した。また、掘割区間走行時の明暗が繰り返されるため、蛍光灯を採用し走行環境の向上を図った。

秋川高架橋には、経済性、維持管理、施工性、耐久性を考慮し、従来、主桁を構成するコンクリート部材内に配置していたPC鋼材を、コンクリート部材の外側に配置してプレストレスを与える構造の外ケーブル工法を採用している。

おわりに

今回の開通により、並行する国道411号線の交通量が約2割減少するなど周辺の交通改善が図られ、これに伴い、年間約460tのCO₂が削減されるなど、沿道環境の改善に寄与しているところであり、今後も引き続き、南伸区間の工事を安全第一に考え、地域に親しみのある道路を整備して参りたい。



あきる野IC橋脚



掘割構造区間

賛助会員 青木あすなろ建設(株)、(株)鴻池組、大日本土木(株)、飛鳥建設(株)、西松建設(株)、日本国土開発(株)、福田道路(株)、前田建設工業(株)