

世界につづく道が 今、生まれ変わる。

HIGASHISHINAGAWA・SAMEZU RENEWAL PROJECT

PROJECT STORY 暮らしと経済を支えて半世紀 そして、次の時代へ

THE BIRTH OF SHUTOKO

首都高と東品川栈橋・鮫洲埋立部の生い立ち

我が国では、1950年代からモータリゼーションが急速に進展する一方で道路整備が遅れ、東京都心部では慢性的な交通渋滞が問題に。この渋滞の緩和を目指し首都高速道路の建設が始められ、1962年12月に京橋から芝浦までの4.5kmの首都高が誕生しました。



① 羽田線の東品川栈橋・鮫洲埋立部は、家屋の密集地を避けるため、公共空間である京浜運河内にて急ピッチで工事が進められ、東京オリンピック前の1963年12月に開通しました。

1964年10月の東京オリンピックまでには約33kmの首都高が開通。羽田空港から東京都心部へのアクセス向上など、大きな社会的要請に応えました。

AGING OF OVERUSED SHUTOKO

過酷に使われ高齢化の進む首都高

交通量が増えるにつれ、① 都心環状線から郊外へ向かう③ 渋谷線などの放射路線の整備、東名高速道路などの都市間高速道路との接続、山手トンネルに代表される② 中央環状線などのネットワーク整備が進められ、首都高の総延長は約327km、一日あたりの交通量は約100万台になりました。(2020年3月時点)

既に開発された都市内に、道路や河川などの公共空間を利用して建設された首都高。そのほとんどが高架橋やトンネルなどで構成されています。安全・安心そして円滑な道路交通を提供するため、これらの構造物には、きめ細やかな点検と補修を日夜行っています。



首都圏の物流を支える首都高は、構造物に負担となる大型車の交通量が他の道路に比べて非常に多く、過酷に使われている状況です。そして開通以来50年以上が経過し高齢化が進んだこともあり、これまでの点検と補修では対応が困難な箇所が浮き彫りになってきました。



① 羽田線(東品川・鮫洲)更新

ひと・まち・くらしをネットワーク
首都高速道路株式会社

THE ACTIVATION OF SHUTOKO RENEWAL PROJECT

首都高リニューアルプロジェクトの始動

首都高の過酷な使用状況と構造物の高齢化を背景に道路構造物を長期にわたり健全に保ち、ご利用のお客様に安全・安心な道路を提供し続けるために、橋梁の架け替えや床板の取り替えなどの「大規模更新」と、構造物全体を補修する「大規模修繕」の検討が、技術的・経済的見地から進められました。

検討の結果、2013年1月に首都高の大規模更新と大規模修繕に関する有識者の提言がなされ、提言に基づき2014年6月に東品川栈橋・鮫洲埋立部更新事業を含む首都高の大規模更新と大規模修繕の計画を策定。首都高リニューアルプロジェクトが始動しました。

東品川栈橋・鮫洲埋立部



高速大師橋



池尻・三軒茶屋出入口付近



竹橋・江戸橋JCT付近(日本橋区間)



銀座・京橋出入口付近(築地川区間)

FOR THE FUTURE

生まれ変わる東品川栈橋・鮫洲埋立部

首都高リニューアルプロジェクトの第一弾として、2016年2月から①羽田線(東品川・鮫洲)更新工事を進めています。

1964年の東京オリンピック直前に開通した東品川栈橋・鮫洲埋立部。開通以来50年以上にわたる過酷な使用や、海水による激しい腐食環境から重大な損傷が多数発生していた約1.9kmの道路構造物を、長期的な安全を確保するために、耐久性と維持管理性に優れた構造に造り替えています。

工事による長期通行止めにより、お客様の通行を妨げて首都圏の生活や物流と経済に影響を与えないよう、う回路を設置し1日約7万台の交通を確保しながら2028年度の完成を目指して工事を進めています。

首都高が100年先の未来においても、国際都市東京の重要かつレジリエンスの高い道路網として、安全を基礎に安心なものであり続けるため、首都高リニューアルプロジェクトの挑戦は続きます。



ROOTS OF SHUTOKO

首都高のルーツは江戸の水路

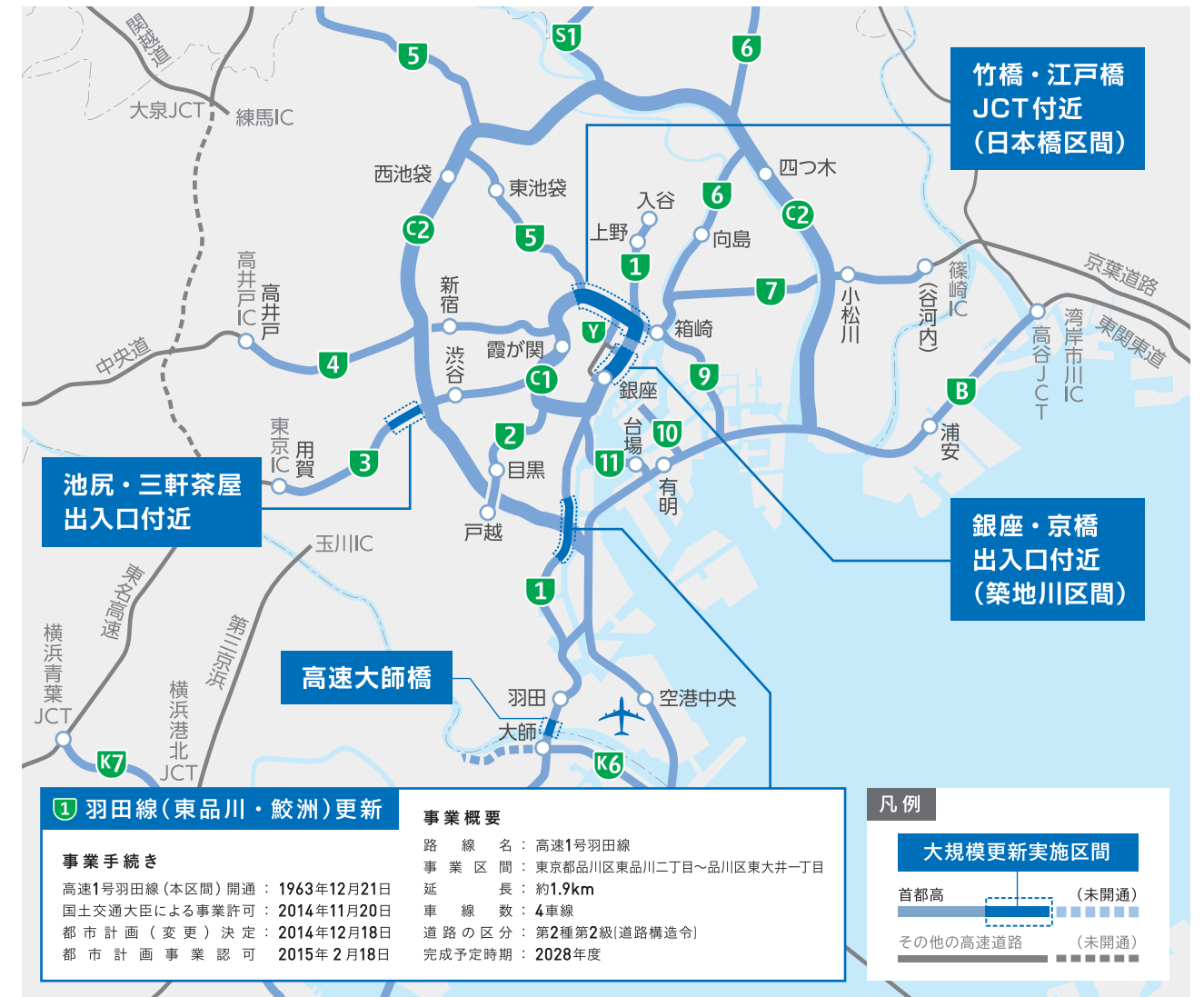
19世紀中頃まで江戸と呼ばれていた日本の首都東京。江戸では1603年に徳川家康が幕府を開き、江戸城を中心として、五つの街道と総延長2,000kmにも及ぶ水路網が整備されました。当時、人の移動には道が、米など生活物資の輸送には水路が使われました。

戦前の東京では水運が栄え、ベニスと並ぶ「水の都」と呼ばれていました。戦後、江戸時代以来の水路の一部は首都高速道路に姿を変えました。現代では、人の移動も物の移動も「みち」が主流となっています。



長期の安全・安心を確保する「大規模更新」「大規模修繕」

道路構造物を長期にわたり健全に保ち、ご利用のお客様に安全・安心な道路を提供し続けるために、構造上・維持管理上の問題や損傷状況を細かくチェックしながら、首都高の更新・修繕事業を進めています。



※この他に大規模修繕実施箇所として55kmを選定

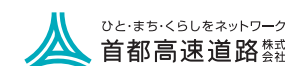
ホームページ「INFOBASE」をご利用ください

- 基本的な情報を知りたい方。
 - 事業路線を見てみたい方。
 - より専門的なことを調べたい方。
- 当事業の情報が集約された情報発信基地です。
- <https://www.shutoko.jp/ss/higashishinagawa/>



お問い合わせ

工事詳細や最新情報は、上記ホームページをご確認ください



■ 工事について

首都高速道路株式会社 更新・建設局 品川工事事務所
〒141-0032 東京都品川区大崎5-4-3 ONOビル2F
TEL 03-3779-5106 (受付時間: 平日 10:00~17:00)

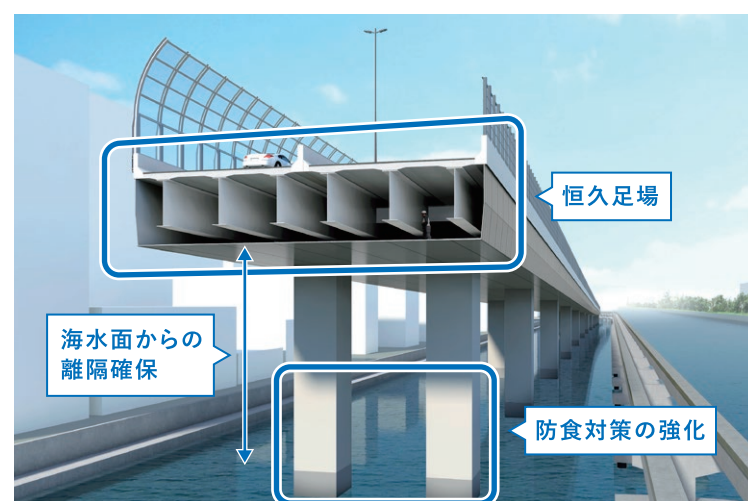
■ 計画について

首都高速道路株式会社 更新・建設局 調査・環境課
〒101-0054 東京都千代田区神田錦町2-2-1 KANDA SQUARE 17F
TEL 03-6803-3770 (受付時間: 平日 10:00~17:00)

工事へのご理解とご協力をお願いします

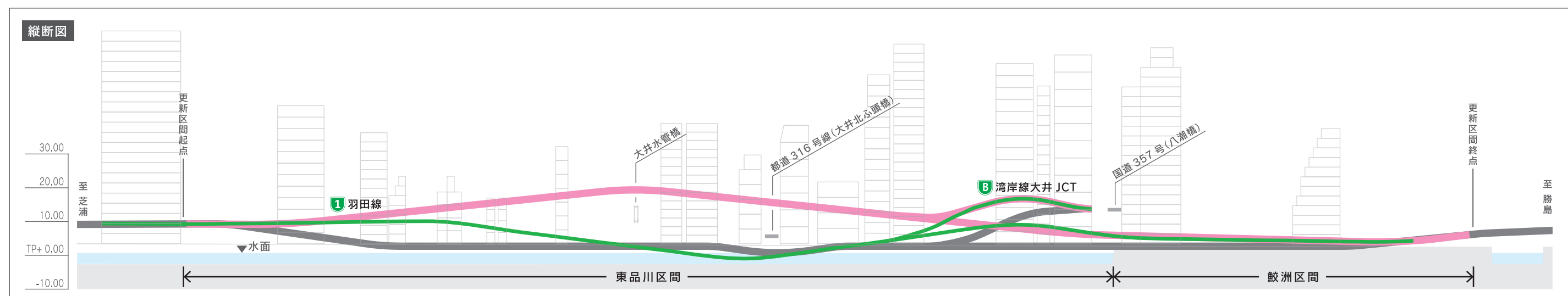
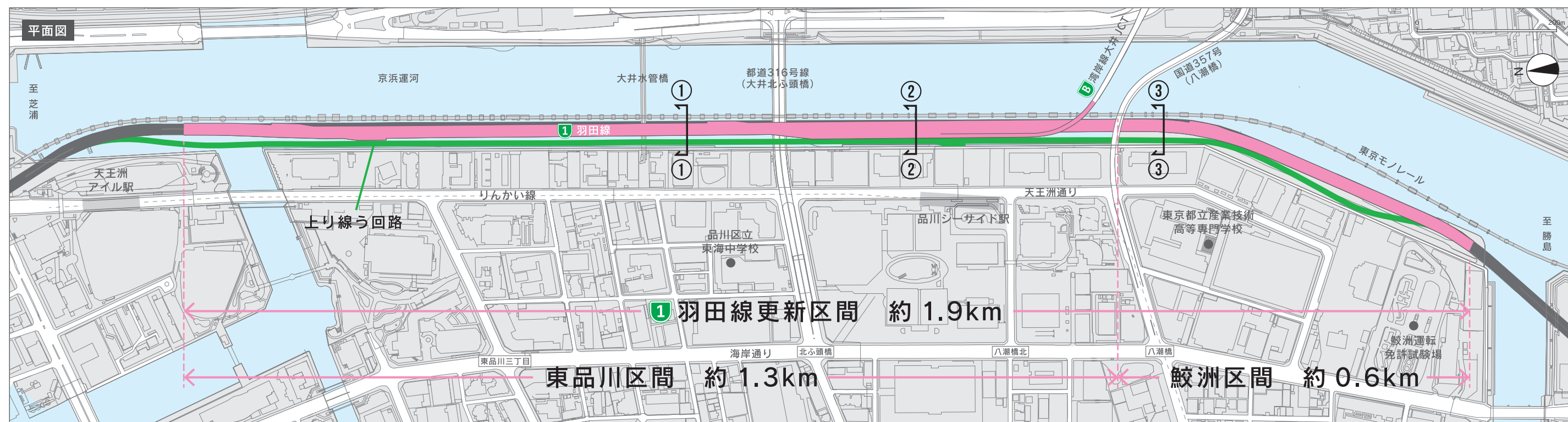
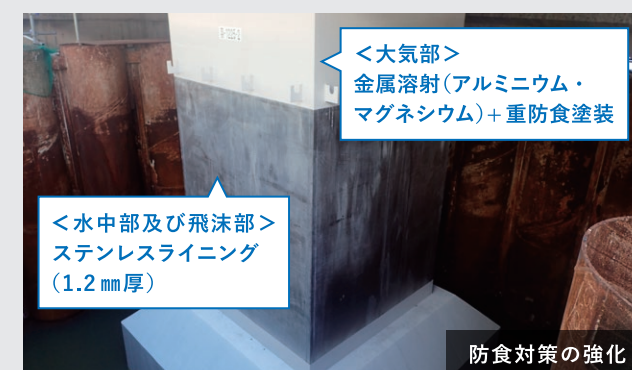
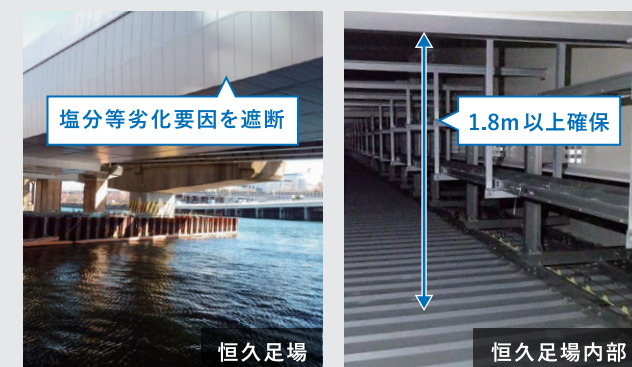
RENEWAL AREA

東品川区間の構造

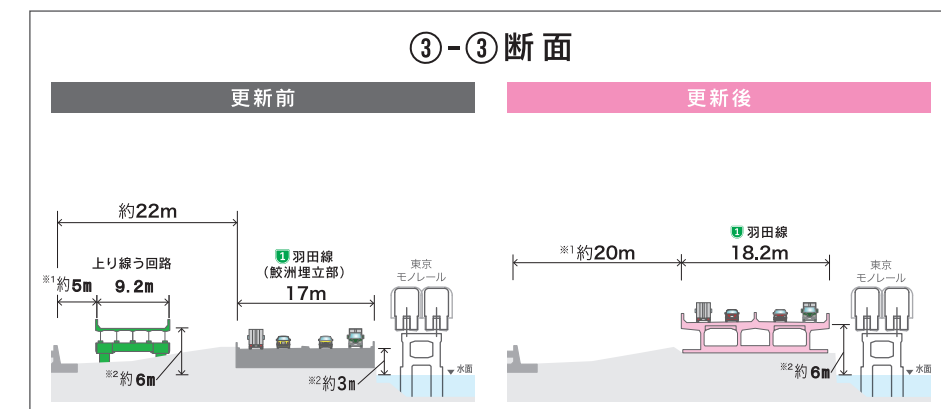
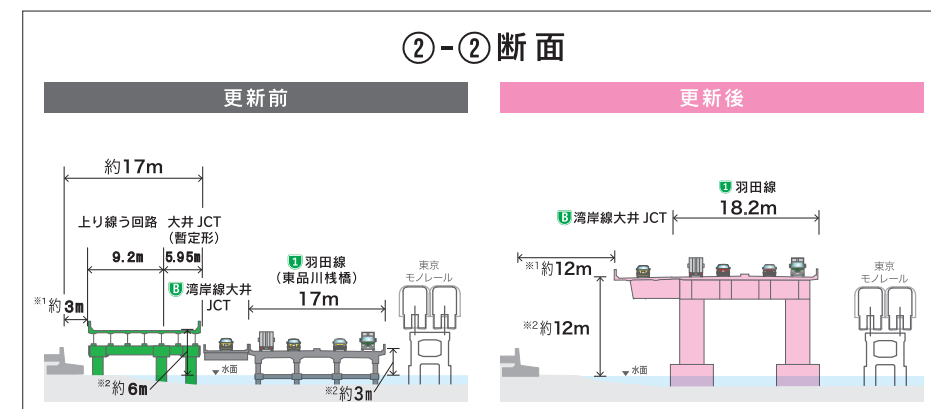
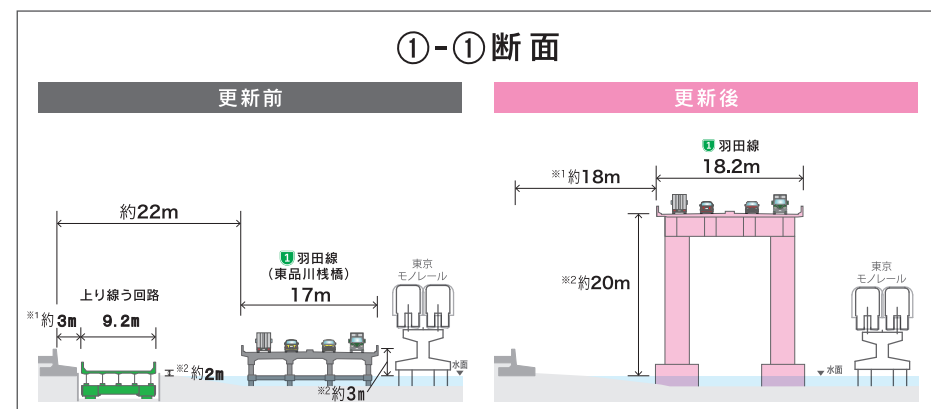


リニューアルのポイント

- 海水面から一定程度離れた高架構造に更新
- 並行するモノレールからの隔離を確保
- 景観性に配慮した常設の維持管理用足場（恒久足場）の設置
- 橋脚の防食対策の強化（金属溶射・ステンレスライニング）



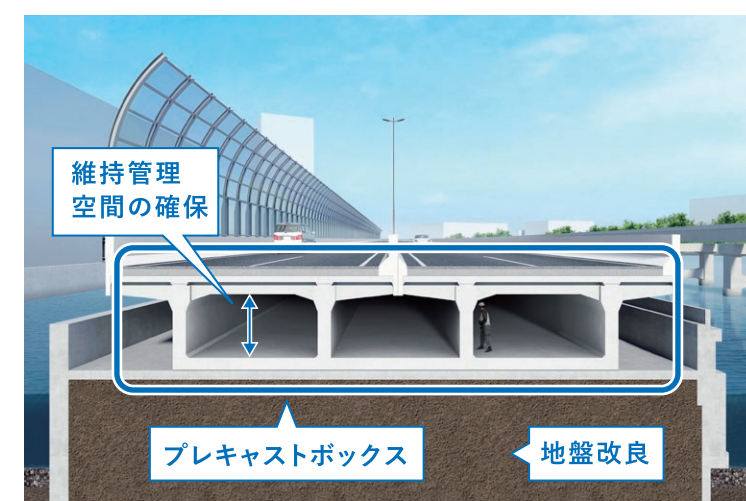
※縦断面は縦横比を3:1に変えており、高さは東京湾の平均的な海面高さ(TP+0.0m)を基準として表示しています。なお、建物及び建物高さはイメージです。



※1 道路端から護岸までの距離
※2 東京湾の平均的な海面高さ(TP+0.0m)から道路面までの高さ

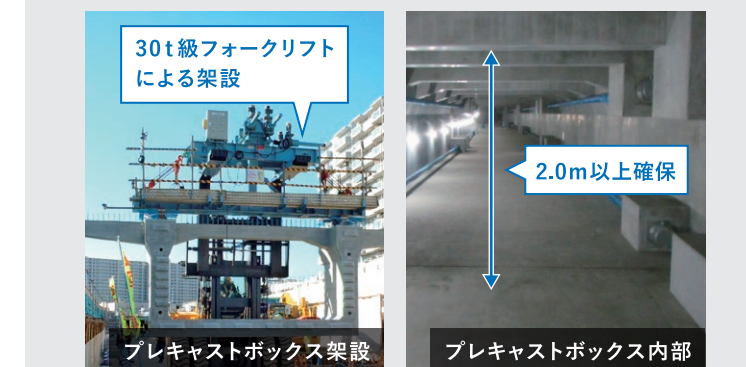


鷺洲区間の構造



リニューアルのポイント

- 中空のプレキャストボックス構造の採用による耐久性・維持管理性の向上
- エポキシ樹脂被覆鉄筋の採用による更なる耐久性の向上
- プレキャストボックス下の地盤改良（地耐力確保・液状化対策）



PROCESS 施工ステップと工事中的ご利用方法

- 1 羽田線本線の交通機能を確保するため、う回路を設置し、交通を切り替えながら本線を半断面ずつ造り替えます。
- 今後の施工ステップによってご利用いただく道路を切り替えますので、走行にご注意ください。

