

5.平成 17 年度の重点施策

(1)中央環状線の必要性和整備状況

21 世紀型都市再生を目的に内閣に設置された都市再生本部において、「首都圏三環状道路」が重点プロジェクトとして決定されました。

中央環状線は、「首都圏三環状道路」の中で東京都区部の主要拠点を結び、放射方向の道路と組み合わせる首都高速道路全体のバランスよい利用を可能とし、首都機能の維持・増進を図る総延長約 47km の路線です。

このうち、北側区間を形成する中央環状王子線が平成 14 年 12 月 25 日に開通しました。その結果、箱崎・両国ジャンクションや竹橋ジャンクションの通過時間が 2 ～ 3 割短縮し、東京線の渋滞の量が約 1 割減少する等、開通効果が現れていますが、さらにより大きな環状機能を発揮するには、西側区間の延長約 11km の中央環状新宿線の整備が必要であり、平成 18 年度内の完成を目指し、精力的に建設を進めています。なお、中央環状品川線は平成 16 年度内の都市計画決定を目指し、東京都により手続きが進められています。

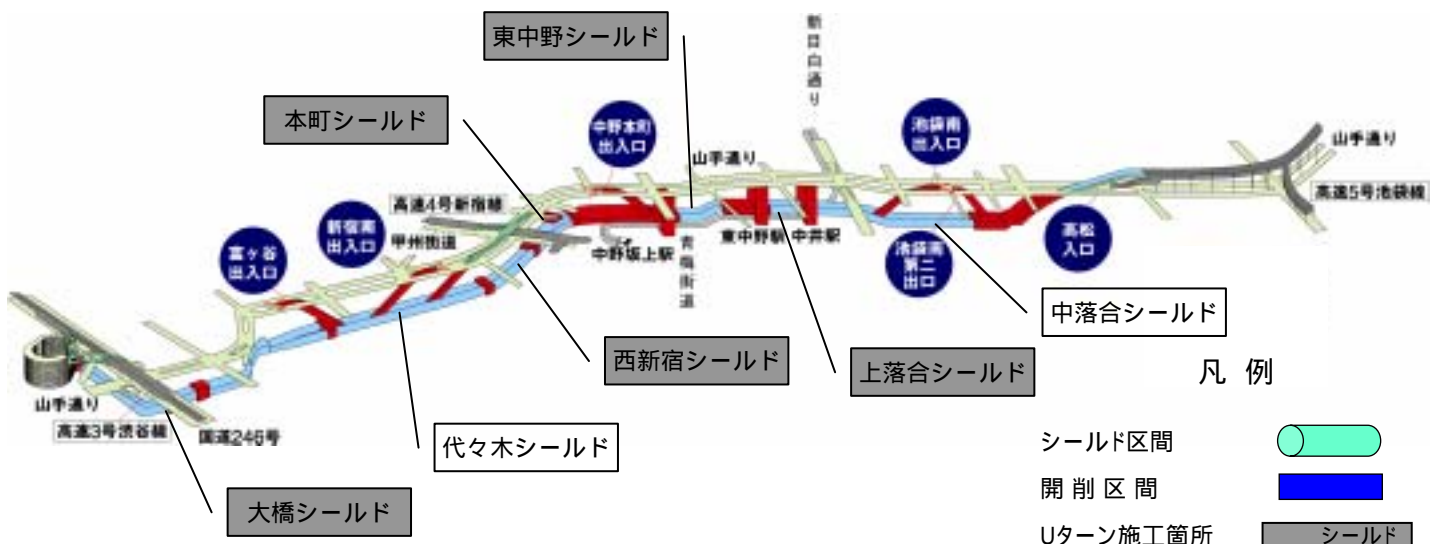
< 中央環状線の概要図 >



<中央環状新宿線の建設について>

中央環状新宿線は、周辺環境への影響を最小限にするため、主に山手通りの地下に建設しており、施工期間中でも山手通りの交通等への影響や周辺への騒音、振動などを最小限に抑えるシールドトンネル工法を採用しています。

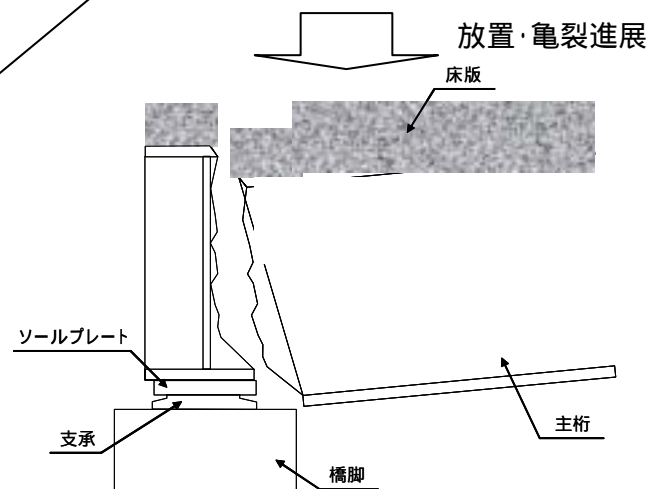
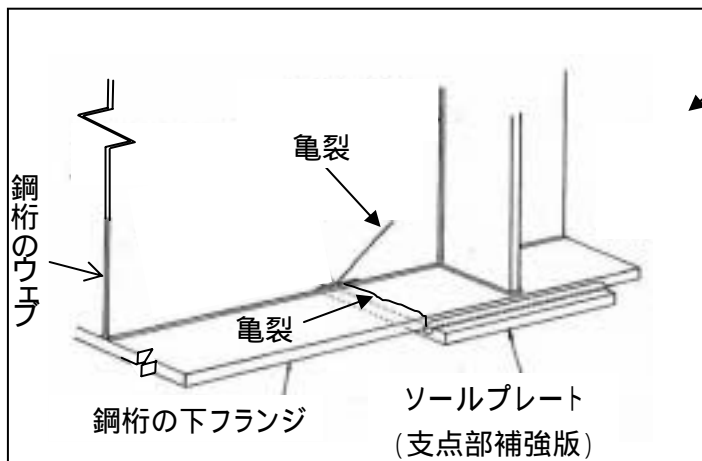
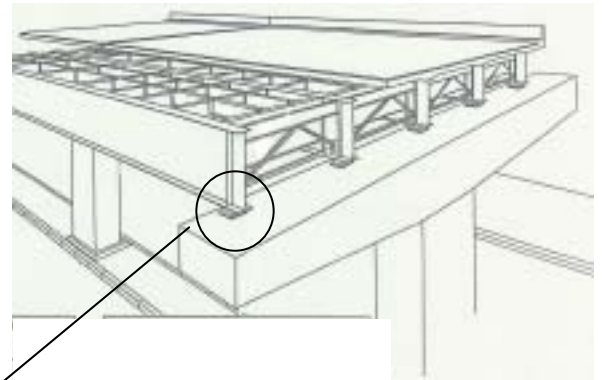
シールドトンネル工法の区間のうち、上落合、東中野、本町、西新宿、大橋の各シールドトンネルでは、建設コストの縮減のため、一度到達したシールドマシンの向きを回転させてシールドマシンを再利用する U ターン施工を積極的に採用しています。平成 17 年度末には、シールドトンネル工事がほぼ完了する見込みです。



(2)鋼橋重大疲労損傷対策の実施

首都高速道路の鋼橋では、重交通に起因する重大な疲労損傷が発生しています。こうした鋼桁などの上部構造に発生している疲労損傷は、放置すれば落橋や通行止めを生じ、復旧には橋梁の架替えが必要となるような緊急かつ重大な損傷となるため、鋼橋の補修・補強を行う疲労損傷対策を実施していきます。

早急な補強対策を講じることにより、将来に膨大な費用を投じて橋梁の架替えを行うことなく道路機能を維持していくことが可能となります。これにより、費用の低減が図られ、長期の通行止めによる社会的な経済損失を防ぐことにもなります。



〔ソールプレート(支点头補強板)溶接部から進展した鋼桁の疲労亀裂の例〕

〔イメージ図〕

〔参考〕

〔首都高速道路の供用経過年数〕

経過年数	延長	構成比	累計	
			延長	構成比
40年以上	13.4km	4.7%	13.4km	4.7%
30年以上	94.4km	33.4%	107.8km	38.1%
20年以上	53.0km	18.7%	160.8km	56.8%
10年以上	70.6km	24.9%	231.4km	81.7%
9年以下	51.9km	18.3%	283.3km	100.0%
計	283.3km	100.0%		

〔首都高速道路の構造種別〕

