

## 事業名 <sup>はこぎき</sup>箱崎ジャンクション改良事業

首都高速都心環状線の箱崎ジャンクション付近下り線の交差（織込み）交通による渋滞に対して連結路を増設し、渋滞緩和及び交通の安全性が向上したとして利用者の評価の高い事業

受賞機関 首都高速道路公団

事業実施期間 平成6年11月～平成10年3月

事業費 2,600百万円

### 事業等の特徴

首都圏における渋滞の中でも箱崎付近を先頭とする下り線の渋滞は、首都圏における交通の動脈としての役割に大きな支障をきたしてきた。本事業は、この渋滞の原因である車線変更する自動車の織り込み現象をなくすために専用道路を増設し、渋滞緩和を図ったものである。

### 事業の概要と利用者等の評価

本事業は、この織込み現象を解消するとともに交通の安全性向上のために都心環状内回りから直接9号線へ進入できるよう6号向島線の上空を超える約310mに渡る専用車線を増設し、渋滞緩和を図るものである。

箱崎ジャンクション付近の工事現場は、都心の住居及び商業地域で、北側には街路を挟んで住宅、幼稚園、マンション等が軒を連ね、近接している。また、南側は既存の高速道路で多くの車が通行している。このように人通りが多くかつ狭隘な現場作業空間で、地元住民に対する十分な配慮が必要であるなど多くの制約条件の中、鋼橋脚7基及び桁架設を行う難工事であった。

本工事の特徴は、以下のとおりである。

高速本線通行止めを最小とするため、高速本線上空での桁架設を一夜の一括架設とした。

ジャンクション分合流部での走行安全性確保のため、伸縮継手をなくす構造を採用した。

景観への配慮から、桁と橋脚の一体化や外装板・化粧版設置を行った。

箱崎ジャンクション改良後は渋滞緩和をはじめ、次のような効果があった。都心環状内回り（銀座方面）から9号線（辰巳方面）に向かう交通約3,500



銀座方面より



辰巳方面より

台/日が、当初の計画通り新設した車線に転換したため、車の流れが整理され、箱崎ジャンクションの交通量は、約85,000台/日から約88,000台/日と増加した。交通の流れが良くなり、渋滞が緩和された。（都心環状線内回り（銀座方面の汐留ジャンクション）（汐留トンネル付近）から箱崎ジャンクションの所要時間は、平均で約8分から約6分に短縮された。）江戸橋ジャンクション合流部から箱崎ジャンクション分流部までは交差（織込み）交通がなくなり、月平均の交通事故件数が約12件から約7件に減少した。渋滞緩和による走行時間の短縮と事故の減少による経済効果を算出すると年間約17億円になった。首都高速道路モニター64名へのアンケート調査の結果、約7割が「車線変更がやりやすくなった」「安全になった」との評価であった。また、平成12年度に首都高速道路利用者を対象としたアンケート調査では、料金所配布アンケート票への回答者1,493名のうち、約40%の利用者から「渋滞が緩和された」との回答が得られている。また、インターネット調査への回答者128名では過半数が「渋滞が緩和された」との回答であり、利用者から本事業に対する満足度としての十分な評価が得られている。

### 審査委員会委員の意見等

- ・東京都心の事業として、注目される。サービスレベルの改善など定量的評価と利用者アンケートがうまく結びつけられていて、アピール力の高い評価となっている。
- ・渋滞問題は大きな社会問題である。様々な取り組みの待たれるところである。都市再生上不可欠な課題解決の事例となることを期待される。

受賞賛助会員 川田工業(株)、(株)サクラダ