



1. 迂回路を構築し、高架下空間を工事用動線として活用した
 2. 供用中の道路の間にある現場で圧入機を配置する様子
 3. 大井ジャンクションで大ブロックを撤去する様子
 4. 環境への配慮として透光型遮音壁を採用し、騒音や圧迫感を軽減した



日建連表彰2021



第2回土木賞

首都高速1号羽田線 東品川栈橋・鮫洲埋立部更新事業（I期）

受賞理由

本工事は、供用から五〇年以上が経過し、老朽化が著しい首都高速1号羽田線の大規模更新事業である。当該区間は、京浜運河上の区間であり、長年にわたる過酷な重交通や海水による腐食環境にさらされてきたことなどにより、その損傷は著しく、通常の補修補強では間に合わないため、維持管理性を確保し、高い耐久性を有する構造へ更新すべく二〇一六年二月に工事着手した。

東京モノレールが並走するなど近接構造物が多い京浜運河上の狭い現場であるが、一日七万台の交通を遮断することなく二〇二〇年夏までに新設構造物に交通を切り替えることを目標とした。

下の空間を工事用動線としても活用できる高架構造の迂回路を構

築し、工期短縮に大きく寄与した。

また、積極的にプレキャスト化を推進し、特に迂回路では七割以上の部材をプレキャスト化した。また、本線部においても、PCコンポ橋技術を活用したボックスカルバートの採用により工期を短縮し、維持管理性や耐久性を向上させた。運河橋梁部分は、飛来塩分付着を避けるために縦断線形を既設道路より高くするとともに、桁全体を覆い維持管理空間も確保する恒久足場を設置した。更に、鋼製橋脚へのステンレスライニングや、エポキシ樹脂塗装鉄筋の採用など維持管理性や耐久性向上のための様々な工夫も実施した。

施工にあたっては、規制時間を縮減するために大ブロック撤去・架設工法を採用した。狭い現場における確実な鋼管矢板施工には鋼管パイラーを最大七台投入し、プレキャスト製品の運搬架設には、機

動性の高いフォークリフトを活用して高速施工を実現させた。その他様々な工夫により、厳しい現場環境ではあったが、当初の予定どおり四年で新設構造に交通を切り替えることができた。

本工事は、供用させながら、維持管理性や耐久性の向上を図る大規模更新事業の先駆的な取り組みであることから、日建連表彰土木賞に値するものと認められた。

首都高速1号羽田線 東品川栈橋・鮫洲埋立部更新事業（I期） 概要

- 所在地 東京都品川区東品川2丁目～東大井1丁目
- 施設管理者 首都高速道路㈱
- 設計者 大林・清水・三井住友・東亜・青木あすなる・川田・東骨・MMB・宮地高速1号羽田線（東品川栈橋・鮫洲埋立部）更新異工種建設工事共同企業体
- 施工者 大林・清水・三井住友・東亜・青木あすなる・川田・東骨・MMB・宮地高速1号羽田線（東品川栈橋・鮫洲埋立部）更新異工種建設工事共同企業体
- 関係者 (株)野口工務店、(株)木田組、(株)藤重機建設、SMCシビルテクノス(株)、ライト工業(株)、金子建設(株)、島川工業(株)、藤井建設(株)、小林建設(株)、丸喜興業(株)
- 着工日 2016年2月1日
- 竣工日 2020年5月28日



詳細や他の写真などは左記のQRコードからWebページにアクセスしてご覧ください。

《日建連表彰2021 第2回土木賞受賞プロジェクト・構造物》 大分川ダム建設工事／鹿野川ダムトンネル洪水吐新設工事／国道325号 阿蘇大橋上下部工事（新阿蘇大橋 渡河部）／首都高速1号羽田線 東品川栈橋・鮫洲埋立部更新事業（I期）／新名神高速道路神戸ジャンクション建設プロジェクト／中央自動車道（特定更新等）弓振川橋床版取替工事／東京外環自動車道 大和田工事／東京外環自動車道 京成管野アンダーパス工事／阪神高速道路 西船場JCT下部その他工事／北薩横断道路 北薩トンネル出水工区／【特別賞】常磐橋修復事業

土木賞

土木賞は、募集の前年末までに概ね竣工した土木分野のプロジェクト・構造物を対象に、事業企画、計画・設計、施工、及び維持管理などに関する総合評価により選考を行います。選考に当たり、特に、施工プロセスの視点（施工プロセスの改善、良質な社会資本の効率的創出、土木技術の発展・伝承など）を重視しています。