

東京外かく環状道路の進捗状況について

区内で事業が行われている東京外かく環状道路について、進捗状況等を報告する。

記

1 東京外かく環状道路の全体計画

全体計画と幹線道路網図



東京外かく環状道路は、首都圏三環状道路（圏央道、外環道、首都高中央環状線）のひとつであり、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路である。

関越道から東名高速までの約16kmについては、平成21年度に事業化、平成24年4月には、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)に対して有料事業許可がなされ、国土交通省と共同して事業を進めている。

また、東名高速から湾岸道路間までの約20kmについては、予定路線として位置付けられている。

2 関越道～東名高速間の計画概要

- 工事区間：世田谷区大蔵 ～ 練馬区大泉町
- 延長：約16.2km
- 道路規格：第二種第一級（自動車専用道路）
- 構造形式：地下式（本線トンネルは、41m以上の大深度に計画）
 - 車線数 6車線
 - 設計速度 80km/時
- 高速道路との接続：東名高速道路（仮称 東名ジャンクション）
中央自動車道（仮称 中央ジャンクション）
関越自動車道（大泉ジャンクション）
- 出入口：仮称 東八道路インターチェンジ
仮称 青梅街道インターチェンジ ※ 大泉JCT方面のみ
仮称 目白通りインターチェンジ
- 建設主体：国土交通省、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)

3 関越道～東名高速間の主な経緯

昭和41年	7月	都市計画決定（高架方式）
昭和45年	10月	建設大臣が「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきではない。」旨の答弁（いわゆる凍結発言）
平成11年	12月	東京都知事が、「地域環境の保全やまちづくりの観点から、自動車専用部の地下化案を基本として計画の具体化について取り組む」ことを表明
平成17年	9月	国と東京都が「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方」公表
平成19年	4月	都市計画変更決定（地下方式）
	12月	基本計画決定
平成21年	4月	国と都が今後検討すべき課題と解決のための方針などを「対応の方針」としてとりまとめ公表
	5月	整備計画決定、事業化
平成24年	4月	東日本高速道路（株）、中日本高速道路（株）に対する有料事業許可
	9月	東京外かく環状道路（関越～東名）の着工式
平成26年	3月	大深度地下使用の認可、都市計画事業 承認及び認可
平成29年	2月	東名ジャンクション 本線シールドマシン発進式
令和2年	2月	本線シールドマシン（南行）区内の掘進完了
	6月	〃（北行） 〃
	10月	地表面陥没・空洞事故の発生（調布市）【添付 参考資料参照】
令和3年	3月	都市計画事業 変更承認及び認可（事業期間の延伸）
令和5年	1月	東名ジャンクション Hランプシールド掘進開始

4 関越道～東名高速間の工事進捗状況【別添① ②】

5 東名高速～湾岸道路間の現状

東名高速から湾岸道路間（約20km）は、予定路線としての位置付けはあるものの計画が具体化されていない。こうしたことから、計画の具体化に向けた意見交換、検討の場として国土交通省、東京都、川崎市の3者が、平成28年2月に「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」を設立した。

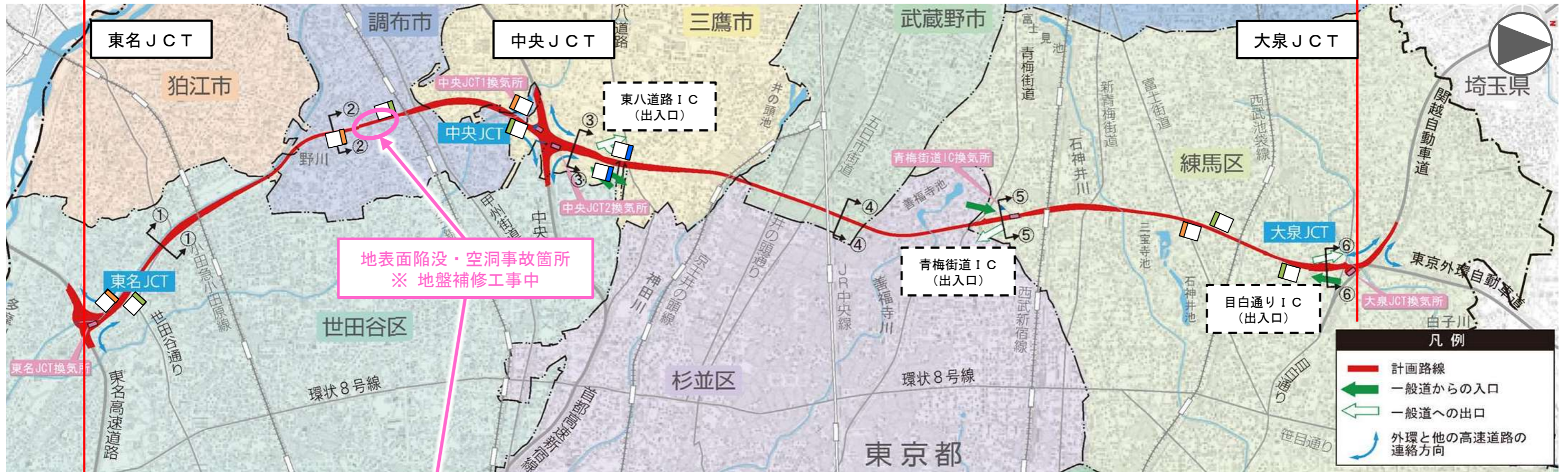
本年2月に開催された第6回計画検討協議会では、計画の基本的な方針の取りまとめに必要となる検討や、川崎縦貫道路の計画と一本化する場合についての整備効果や起終点、連結位置、費用負担の考え方などを検討することなどが確認された。

なお、東名高速から湾岸道路間の延伸が実現しない場合、環状道路としての機能が十分に発揮されないばかりか、東名東京インターチェンジ周辺の環状八号線、国道246号等の幹線道路の交通渋滞や周辺生活道路への通過交通の流入など、区内の交通環境の悪化が強く懸念されることから、区はこれまで計画を早期に具体化し事業化を図ることを国等に要望している。

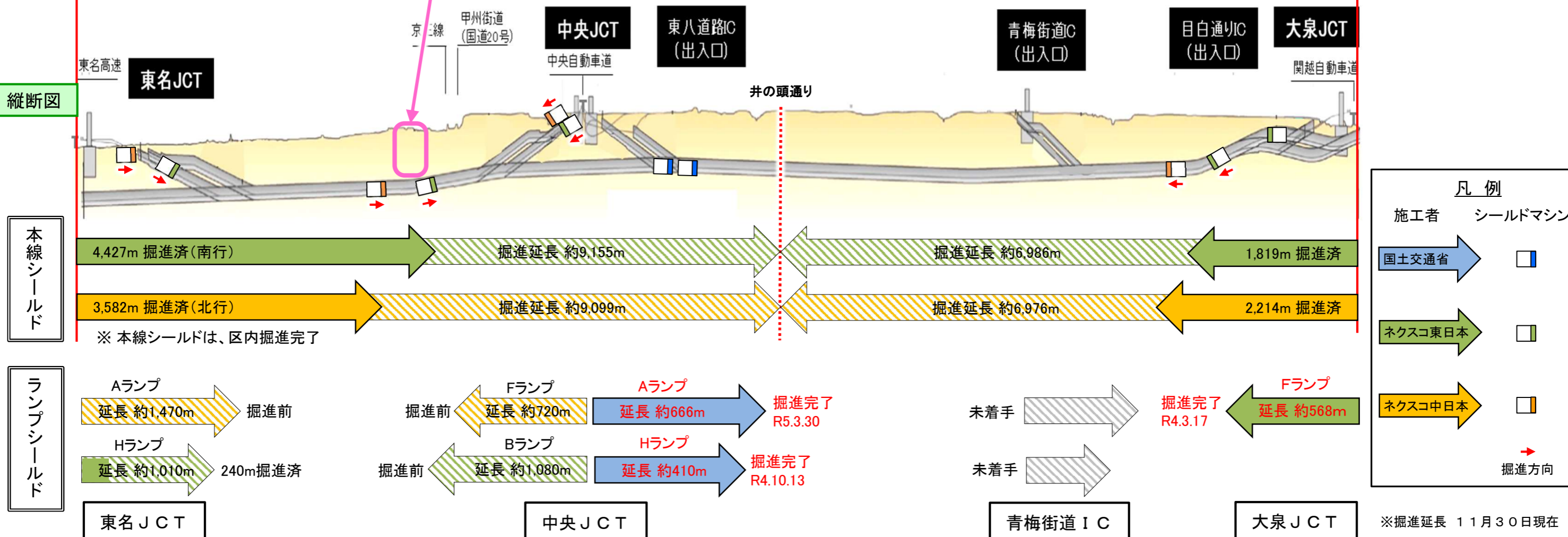
関越道～東名高速間の工事進捗状況 【シールドトンネルの工事状況】

平面図

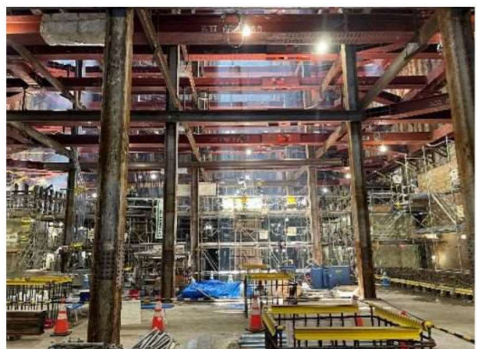
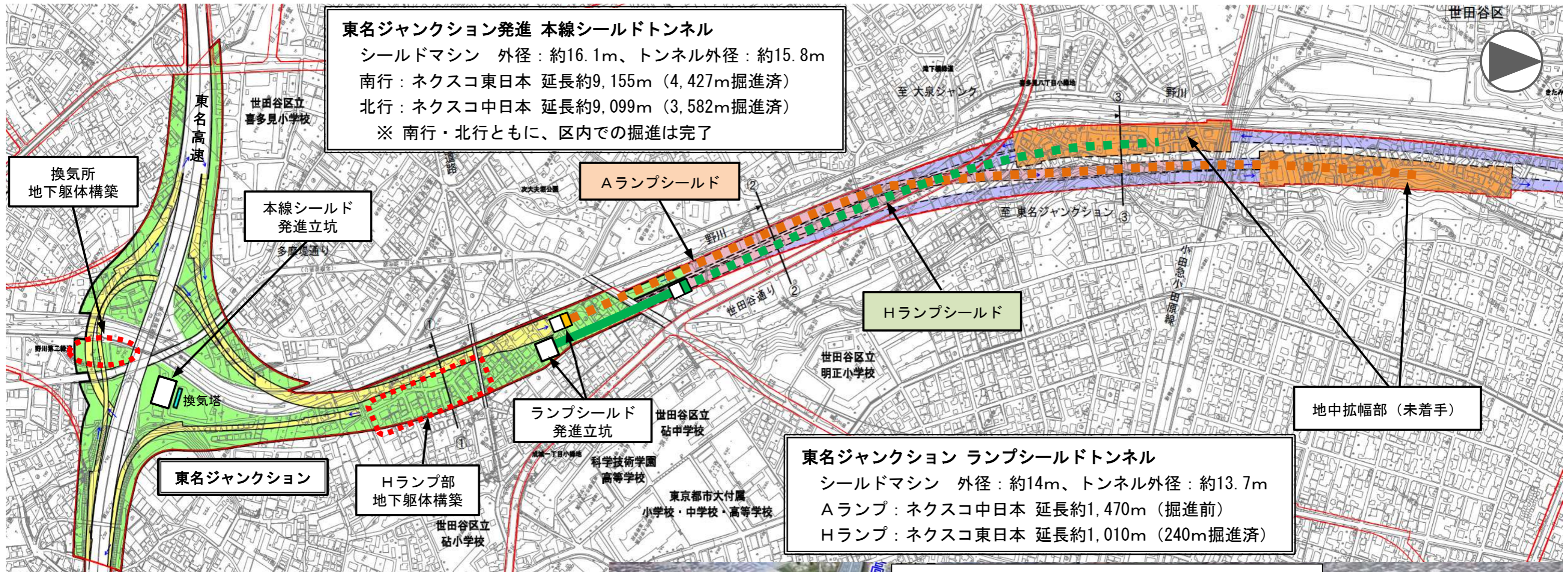
延長約16.2km



縦断図



関越道～東名高速間の工事進捗状況 【東名ジャンクション周辺部の工事状況】



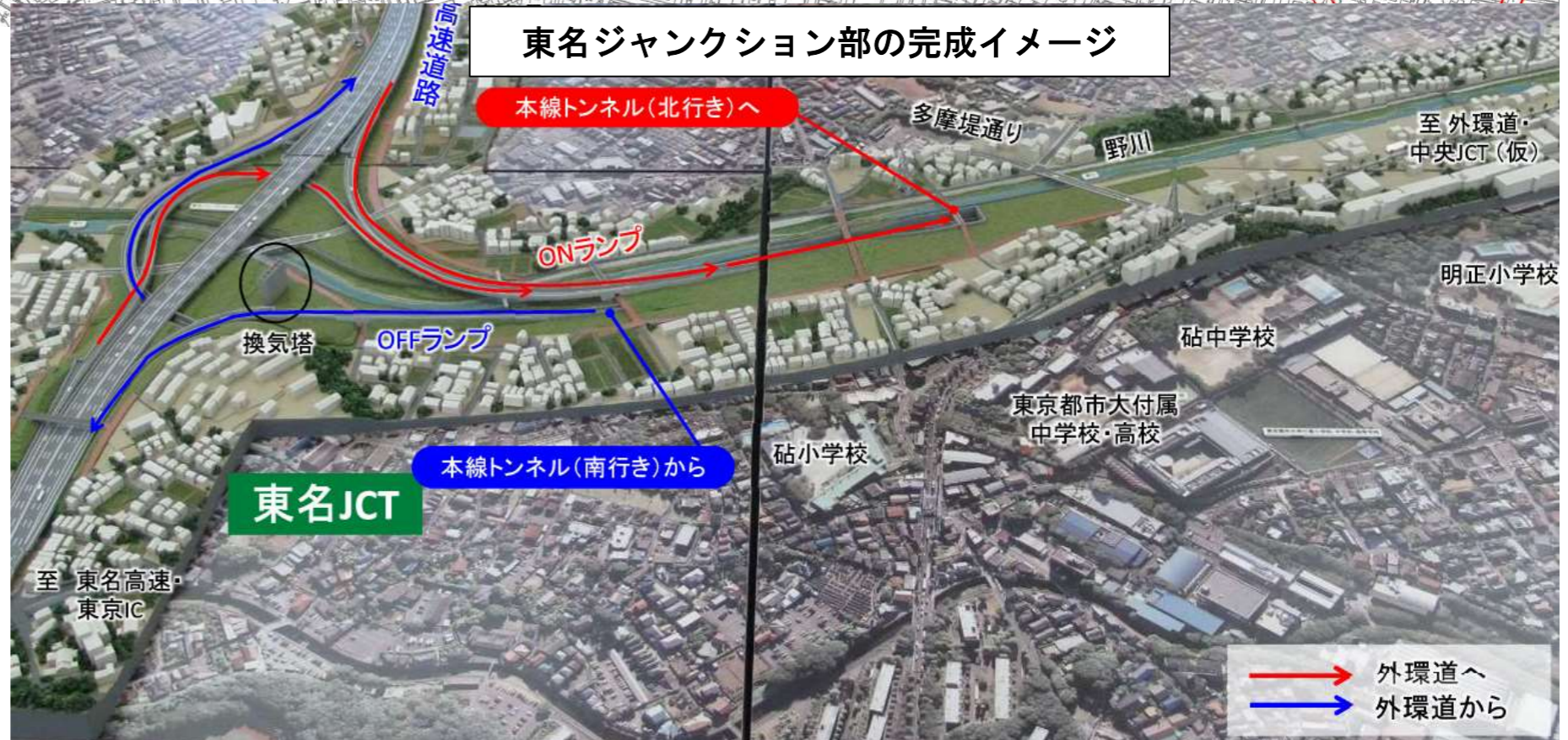
換気所地下構造物の立坑内の状況(床付け)
(令和5年5月18日)



Hランプ躯体構築の状況
(令和5年5月18日)



シールド内部状況
(令和5年6月27日)



〈地表面陥没・空洞事故の概要〉

令和2年10月18日に調布市つつじヶ丘2丁目付近で、調布市道の地表面が陥没する事故が発生した。外環事業者は翌19日に「東京外環トンネル施工等有識者委員会」を立ち上げ、陥没事故周辺で様々な地盤調査を行ったところ、3箇所地中に空洞を発見（充填作業実施済み）したことに加え、地盤の緩みも確認された。なお、陥没・空洞箇所周辺以外では、地盤の緩みや空洞は確認されなかった。

陥没や空洞形成は、当該地周辺の特殊な地盤条件となる区間で、東名ジャンクションを発進した本線シールドマシンの前方にあるチャンパー内で掘削した土砂が良好な固さ（塑性流動性）や水の通り（止水性）の確保が困難となり、土砂を削り取るカッターが回転不能となる事象（閉塞）が発生し、これを解除するために行った特別な作業に起因するシールドトンネルの施工が要因であると推測された。また、結果として土砂を取り込み過ぎたと推定され、施工に課題があったことが確認された。

〈陥没・空洞事故の発生地域での対応〉

陥没・空洞箇所周辺の被害の申し出る住民に対し、個別に事情を確認し必要な補償や補修の対応を行っている。また、地盤補修範囲の住民に対し、仮移転や買取等のお願いをしている。

〈地盤補修工事〉

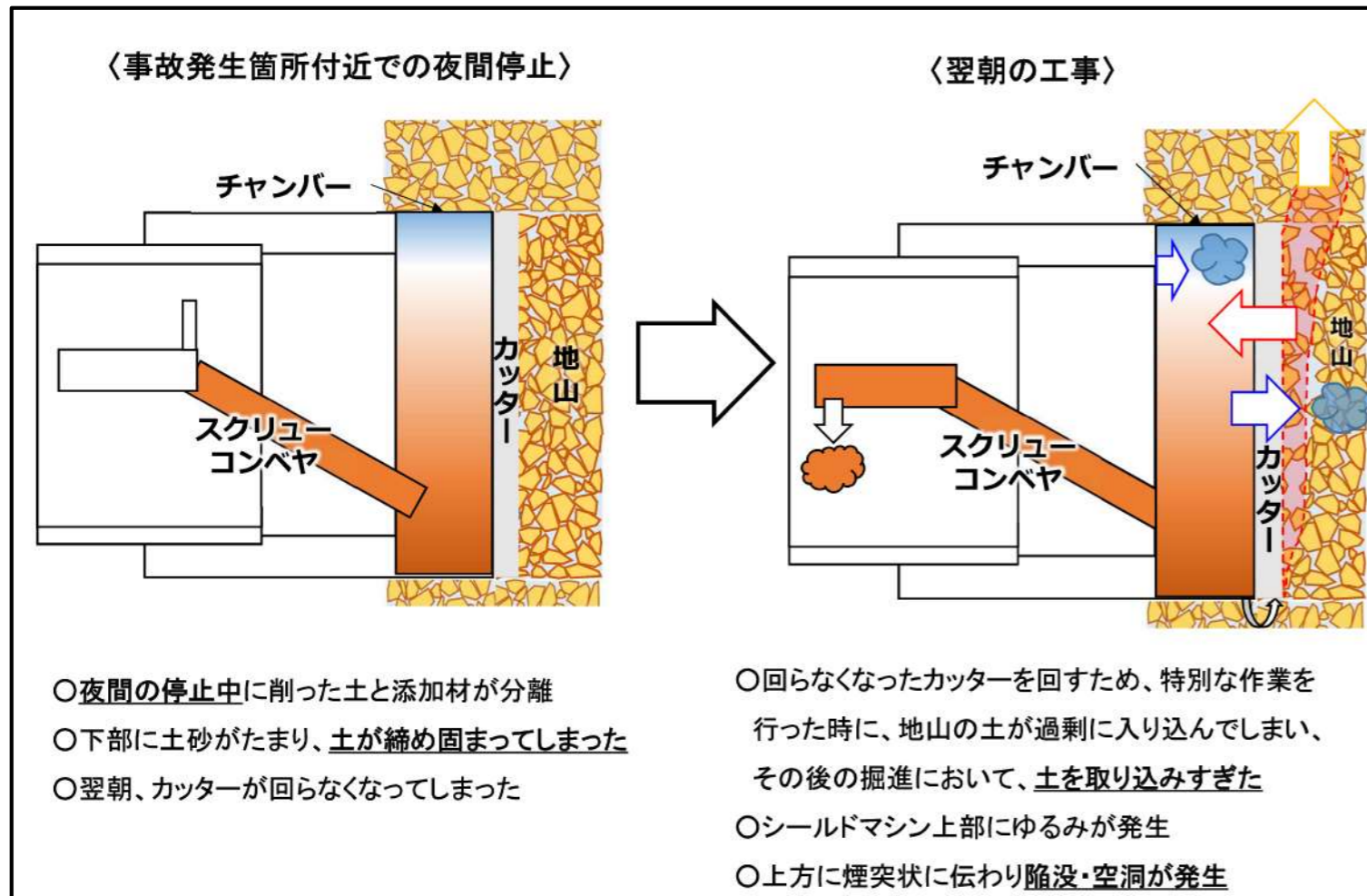
シールドトンネル工事により緩んだ地盤を補修するため、昨年12月から準備に取り掛かり、今年の8月から地盤補修工事に着手した。

〈再発防止対策等〉

外環事業者は、大泉側本線シールドトンネル工事及び中央ジャンクション北側ランプシールドトンネル工事について令和3年12月に再発防止対策を取りまとめ、シールドトンネル工事を再開した。その後、東名ジャンクションを発進した本線シールドマシンを除く外のシールドマシンも順次、掘進作業を開始した。

また、地域の安全・安心を高めるため、騒音・振動の低減、モニタリングの強化、情報提供の強化、緊急時対応の整備等について、取り組んでいる。

【陥没・空洞の原因】



【事故を踏まえた対応】

