

陥没・空洞箇所 の 現況 及び シールドトンネル工事 の 状況等 に関する

オープンハウスの資料

【シールドトンネル工事の状況等】

令和6年6月1日

東日本高速道路(株) 関東支社 東京外環工事事務所
国土交通省 関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所
中日本高速道路(株) 東京支社 東京工事事務所

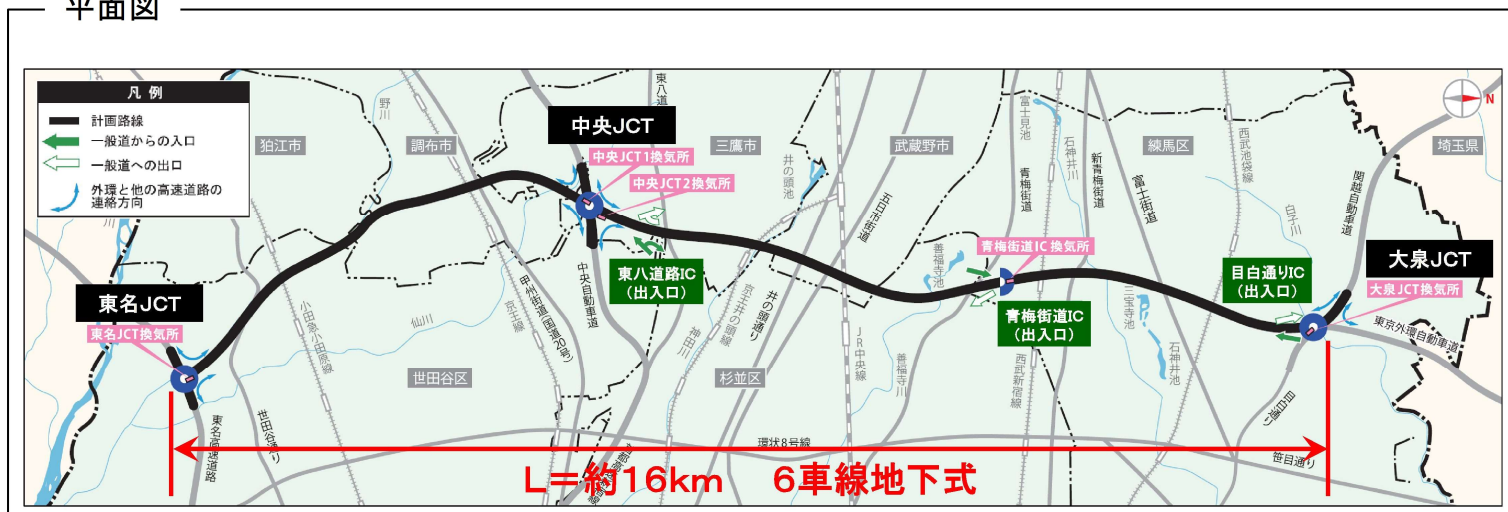
目 次

▪ 事業概要	1
▪ 東京外かく環状道路(関越～東名)現在の状況	8
▪ 中央JCT部の工事	12
▪ 中央JCT ランプシールドトンネル工事の掘進状況等	16
▪ 地下水の観測結果	42
▪ 大気質・騒音・振動の調査結果	45
▪ 安全対策の取り組み事例	46
▪ 利用者等の避難	47
▪ お問い合わせ先	48

東京外かく環状道路(関越～東名)の計画概要

(平成19年4月6日 都市計画変更(高架→地下))
(平成27年3月6日 都市計画変更(地中拡幅部))

平面図



計画概要

延長：約16km

高速道路との接続：3箇所

- ・東名JCT(仮称)
- ・中央JCT(仮称)
- ・大泉JCT

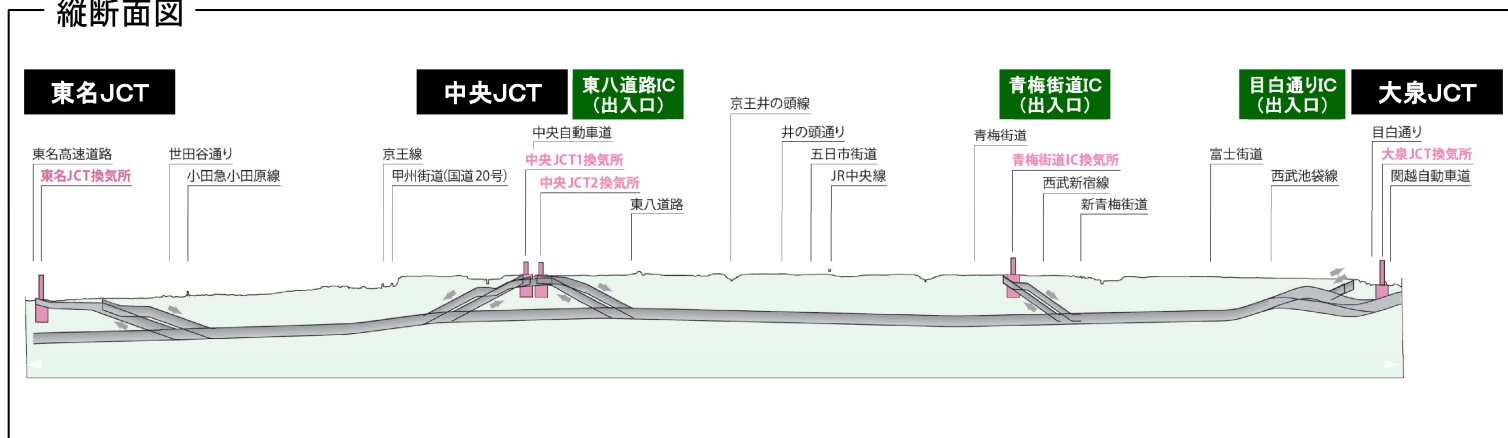
出入口：3箇所

- ・東八道路IC(仮称)
- ・青梅街道IC(仮称)
- ・目白通りIC(仮称)

構造形式：地下式

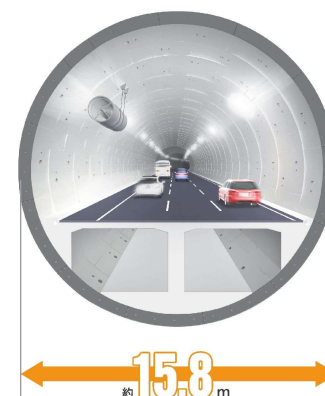
(41m以上の大深度に計画)

縦断面図



(JCT・ICは仮称。開通区間は除く)

トンネル完成イメージ



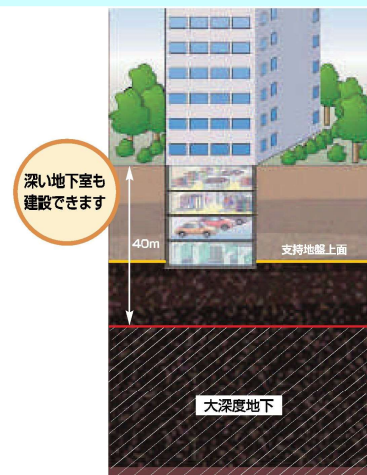
大深度地下利用について

東京外かく環状道路（関越～東名）は、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく大深度地下の使用の認可を受け本線トンネルの大部分を地下40m以深の大深度地下としました。これにより、用地取得等を伴う箇所が地上部と大深度地下以浅部のみとなり、地域分断等による地上部の影響が少なくなります。

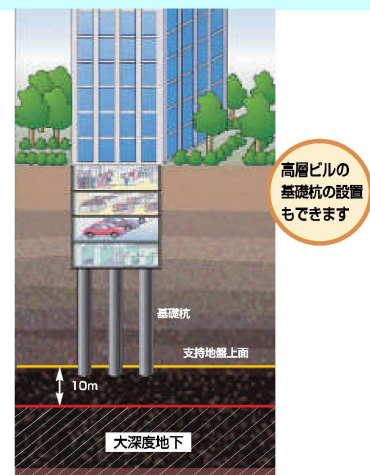
■大深度地下とは

・通常利用されない地下空間（①または②のいずれか深い方の空間）

①地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下40m以深）



②建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤上面から10m以深）



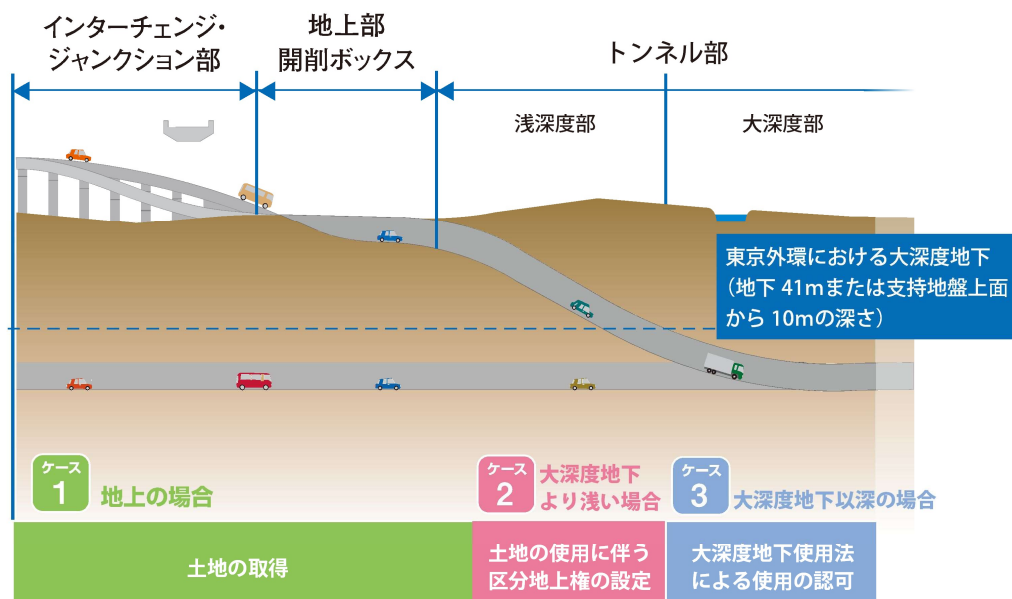
いずれか深い方の空間が大深度地下となります

東京外かく環状道路（関越～東名）（以下「東京外環」という）の構造はイメージ図のとおり、主にインターチェンジ・ジャンクション部、地上部開削ボックス及びトンネル部に区分され、トンネル部はさらに浅深度部と大深度部に区分されます。

※浅深度部：トンネルの一部若しくは全ての構造が大深度地下より浅い箇所

（主としてイメージ図ケース2）

大深度部：トンネルの全ての構造が大深度地下以深になる箇所（イメージ図ケース3）

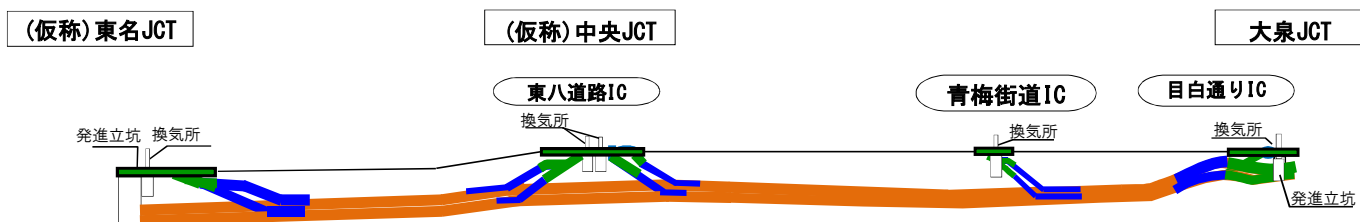


<イメージ図>

用地取得および埋蔵文化財調査の状況

■ 用地取得区分イメージ

凡例
■ : 用地買収部 ■ : 区分地上権取得部 ■ : 大深度トンネル部



用地取得の状況

令和6年3月末

		東名JCT	中央JCT	青梅街道IC	大泉JCT	合計
面積 ベース	買収	99%	99%	38%	99%	94%
	区分地上権	98%	97%	57%	100%	90%
	合計	99%	99%	47%	99%	93%
件数 ベース	買収	97%	99%	55%	99%	94%
	区分地上権	95%	94%	59%	100%	89%
	合計	96%	97%	57%	99%	92%

埋蔵文化財調査の状況

令和6年3月末

埋蔵文化財調査対象地のうち着工可能な面積の割合

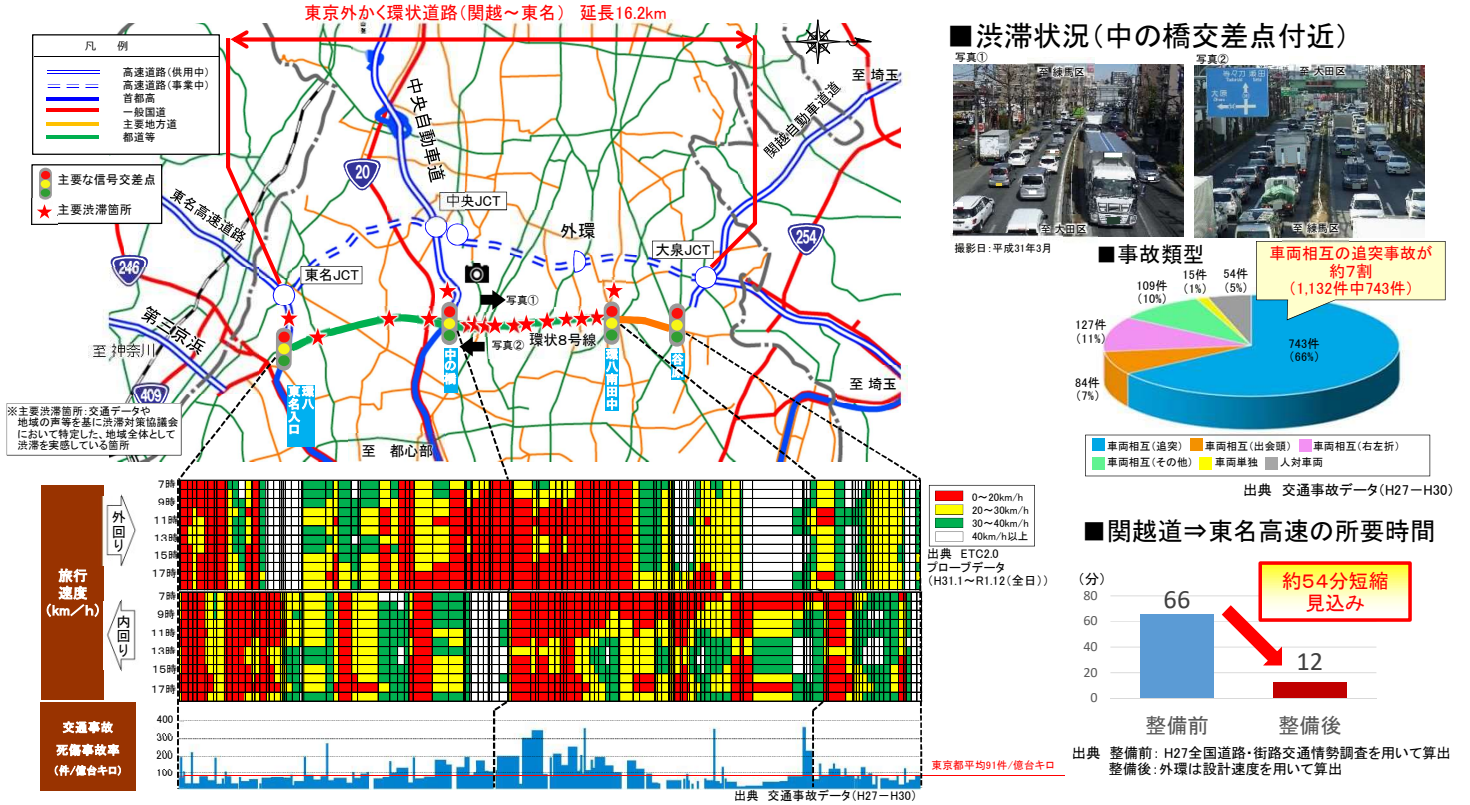
※進捗率 = $\frac{\text{調査済み面積}}{\text{調査対象面積}}$

	東名JCT	中央JCT	青梅街道IC	大泉JCT	合計
進捗率	98%	100%	0%	100%	88%

東京外かく環状道路(関越～東名)沿線の課題

環状8号線の交通状況

- ・外環(関越～東名)に並行する環状8号線では、高速道路との交差部周辺で交通渋滞が発生。
- ・事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約7割。
- ・外環(関越～東名)の整備により、交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が期待。



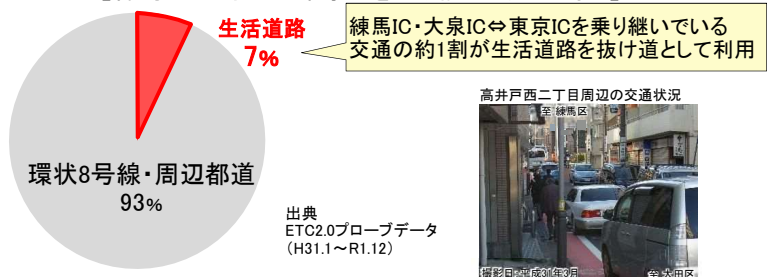
環状8号線周辺の生活道路の交通状況

- ・関越道(練馬IC)及び外環(大泉IC)と東名高速(東京IC)を乗り継ぎしている交通の約1割が、環状8号線周辺の生活道路を抜け道として利用。
- ・環状8号線周辺の生活道路の交通事故件数は、都内の市区町村道と比較して8倍～13倍。
- ・外環(関越～東名)の整備により、抜け道利用交通が転換することで、生活道路の安全性向上が期待。

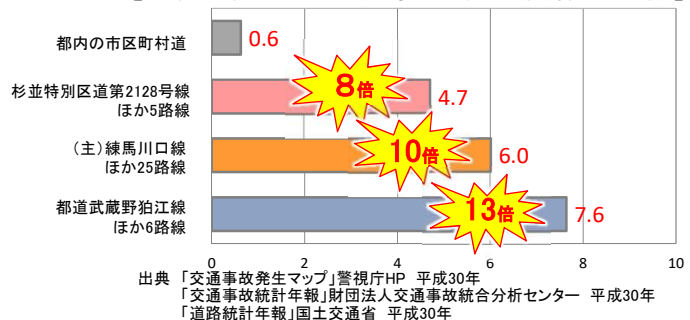
■ 環状8号線周辺道路の抜け道



【練馬IC・大泉IC⇄東京ICを乗り継ぐ交通の割合】



【生活道路における交通事故の発生率(件/km・年)】



東京外かく環状道路(関越～東名)の整備効果 1/2

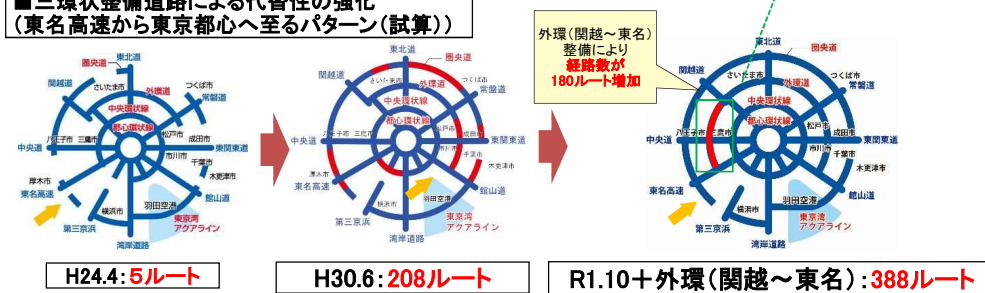
災害時等の代替路の確保

- ・首都直下地震(M7クラスの地震)が今後30年以内に発生する確率は70%程度と推定。
- ・道路管理者と関係機関は、首都直下地震に備え、都心に向けた八方向を優先啓開ルートに設定(八方向作戦)。
- ・リダンダンシーの強化により、災害だけでなく、事故などで放射道路が寸断された場合でも都心への経路が確保可能。



■三環状整備道路による代替性の強化(東名高速から東京都心へ至るパターン(試算))

出典 内閣府中央防災会議資料を元に作成



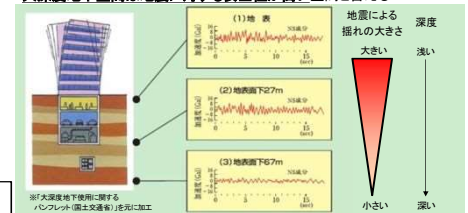
放射道路(首都高新宿線)寸断による影響 ※西新宿JCTにおける事故(R2.7.15)



出典 日本道路交通情報センター(R2.7.15 13時25分の状況図を元に加工) 交通事故による通行止めはmew-ti(道路交通情報@首都高 首都高ツイッター)より

■地震に対する安全性について

一般に地震の際の揺れは、地下深くなるほど小さくなる傾向にあるため、大深度地下空間は地震に対する安全性が高い空間と言える

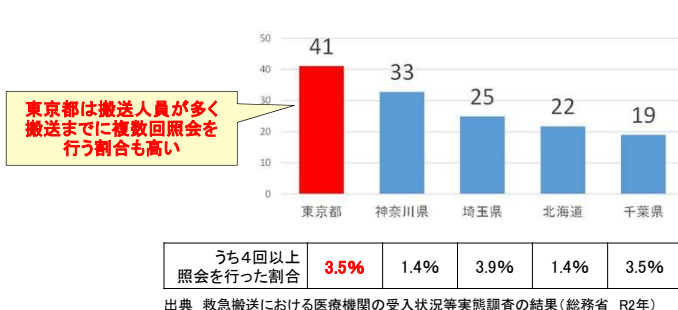


救急医療への支援

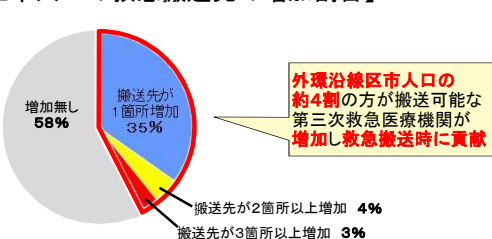
- ・東京都は重症者の救急搬送人員が最も多く、搬送までに複数回照会を行う割合も高い。
- ・外環(関越～東名)が整備されることで沿線区市人口の約4割の方が、多量出血による死亡率が50%となる30分で搬送可能な第三次救急医療機関の数が増加。
- ・外環(関越～東名)が整備されることで救急搬送先の選択肢が増加し、沿線の高度救急医療を支援。

■沿線区市の救急搬送先の増加

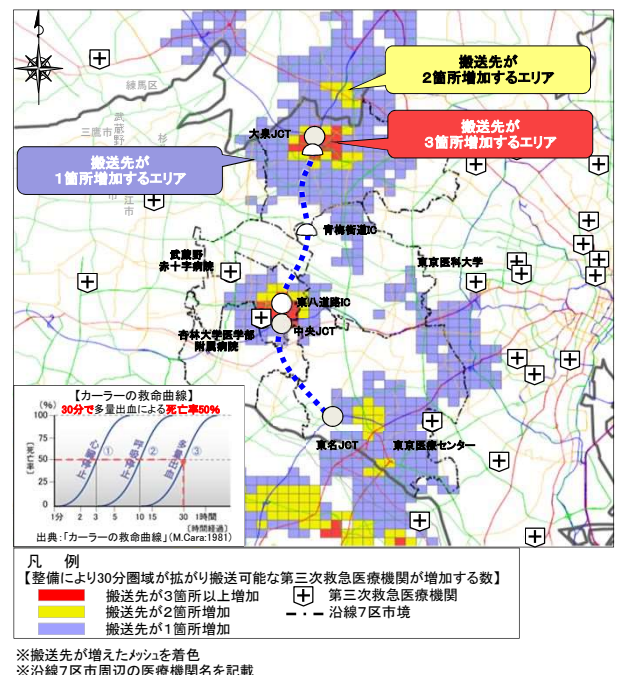
【都道府県別重症者以上搬送人員ランキング 上位5位】



【外環沿線区市人口の救急搬送先の増加割合】



出典 人口: 国勢調査(H27年度 外環沿線区市: 288万人)
速度: 現況はETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12)、整備後は現況+外環(設計速度80km/h)により算出
※外環沿線区市(練馬区、杉並区、世田谷区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市)を対象とした集計
※第三次救急医療機関: 心臓梗塞、脳卒中、頭部外傷など一刻を争う重篤な救急患者の救命医療を担当する機関



東京外かく環状道路(関越～東名)の整備効果 2/2

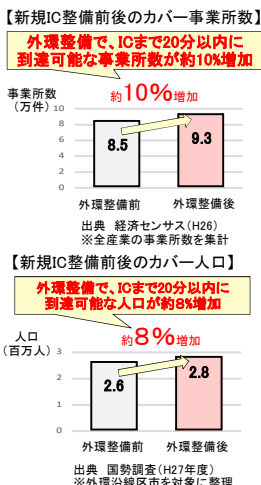
企業活動の支援

- ・外環(関越～東名)整備による既存路線の渋滞緩和、所要時間の短縮、時間圏域の拡大などを通じて、物流コスト削減、ドライバーの長時間労働緩和、物流品質の向上など企業活動を支援。

■所要時間の短縮効果



■沿線アクセスの向上



■企業の声

①広域的な企業活動の支援(所要時間の短縮等)

物流業 A社

- ・東松山の配送センターから、関越道や首都高を利用して横浜町田エリアへ荷物を配送している。
- ・外環(関越～東名)整備により、都心の中央環状線を通過することなく、配送できるため、時間短縮や安全性向上に期待している。

※ヒアリング実施日: 令和2年6月

②沿線企業の企業活動の支援(物流品質の向上)

- ・花の流通を行っており、鮮度(物流品質)が重要となるが運送上の都合によっては時間が読めないこともある。
- ・外環が整備されることで、大田市場より、環八沿線に複数立地する販売店に輸送する際、輸送時間の短縮や安定化が図られ、品質を維持しやすくなることが期待される。

生花卸業: 株式会社大田花き



画像出典: 公式HP

※ヒアリング実施日: 令和2年7月

③沿線企業の企業活動の支援(ドライバー負担軽減等)

- ・製品・部品の輸出入のため、田無の製造所と大黒ふ頭のバックヤード間で、運送を行っている。
- ・外環(関越～東名)整備により、ドライバーの負担が軽減することを期待している。



画像出典: 公式HP

※ヒアリング実施日: 令和2年7月

バスの定時性向上

- ・環状8号線は東西に延びる複数の鉄道路線の主要駅間を南北に結ぶバスルートとして利用。
- ・環状8号線には主要渋滞箇所が複数存在しており、所要時間(最短・最長)の差にバラツキがあり、定時運行に懸念が存在。
- ・外環(関越～東名)が整備されることで、環状8号線の混雑が緩和され、バスの定時性向上が期待。

■環状8号線周辺のバスルート



■企業の声

定時性の確保により、高頻度の運行が可能に

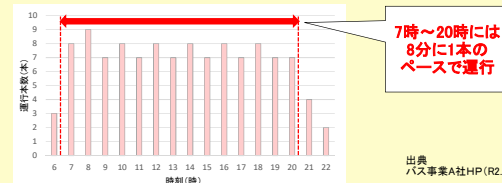
- ・渋滞の影響を受け、通過時間が読みにくい路線があります。
- ・外環(関越～東名)整備により定時性が確保され、所要時間が短くなれば利用者の増加や、より高頻度の運行が期待されます。

バス事業 A社



※ヒアリング実施日: 平成30年11月

【環状8号線利用バス路線 運行本数一例】



出典 バス事業A社HP(R2.7時点)

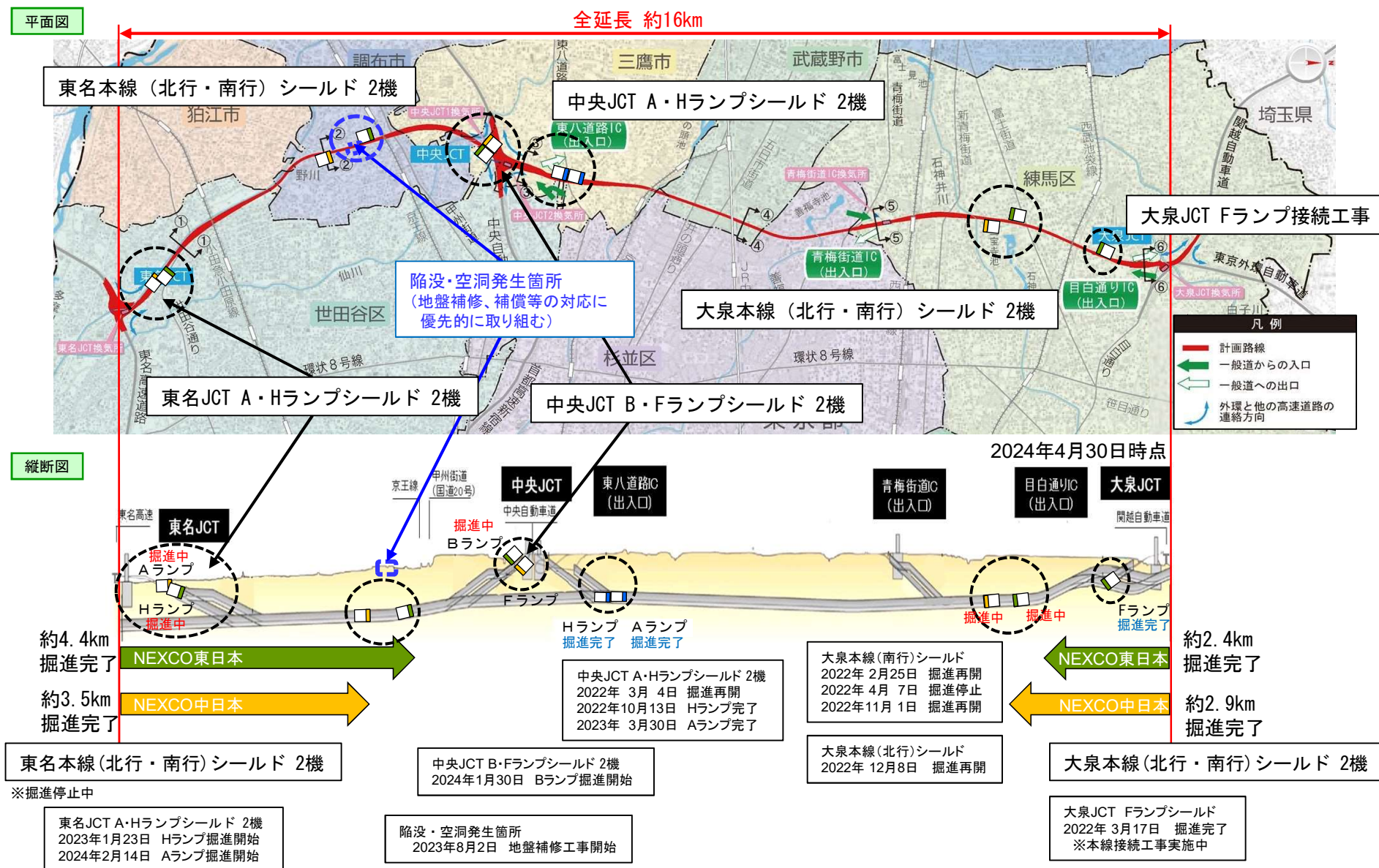
【環状8号線(中央線～京王線)の時間信頼性】

交通状況により約2倍の所要時間がかかる



出典 ETC2.0プローブデータ(H31.1～R1.12(全日 昼12時間))
所要時間は東電鉄道支社前交差点～上高井戸一丁目交差点間を対象に整理
最短・最長所要時間: 特異値(所要時間の上位10%、下位10%)を除いた所要時間のバラツキ

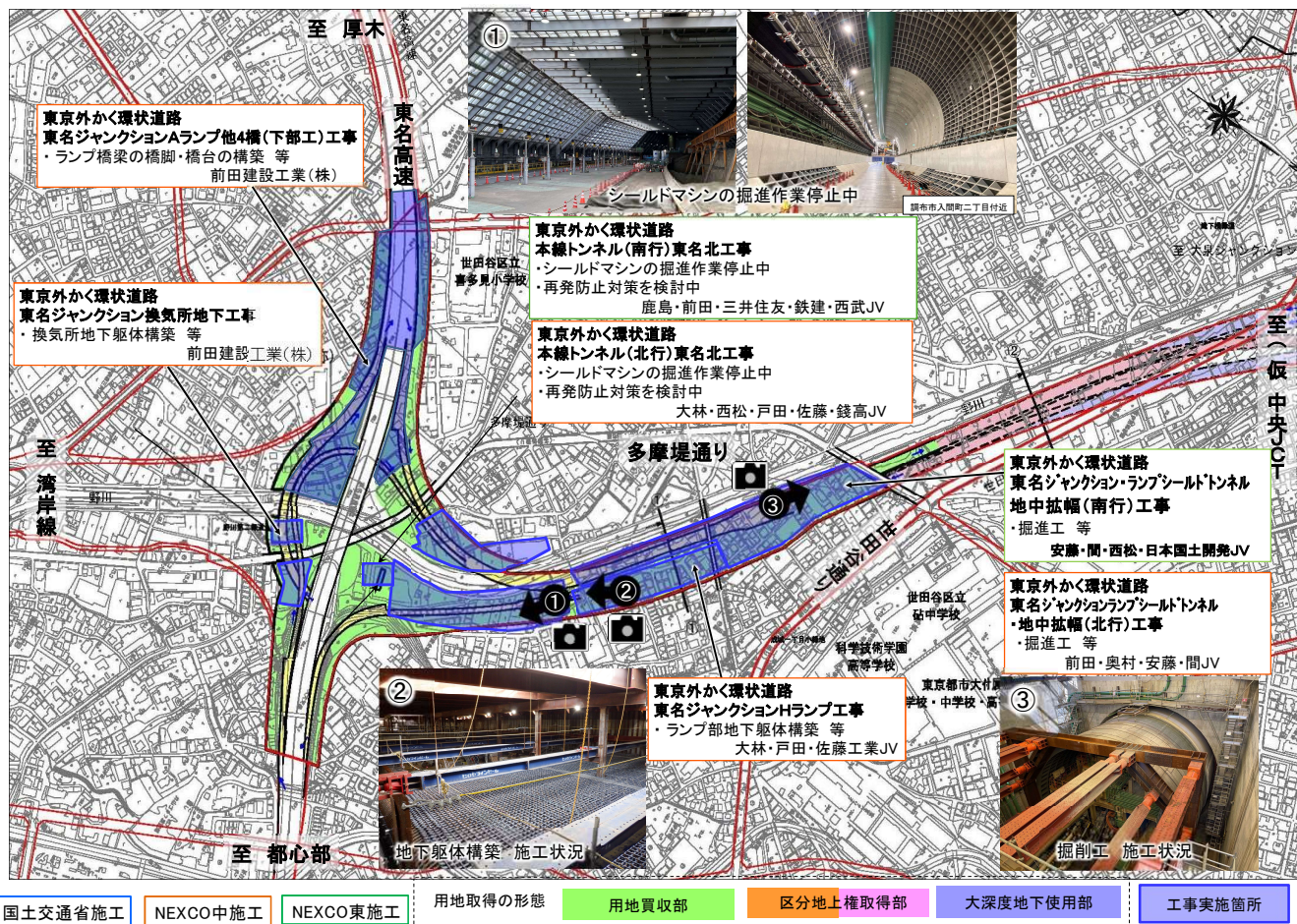
東京外かく環状道路(関越～東名) 現在の状況



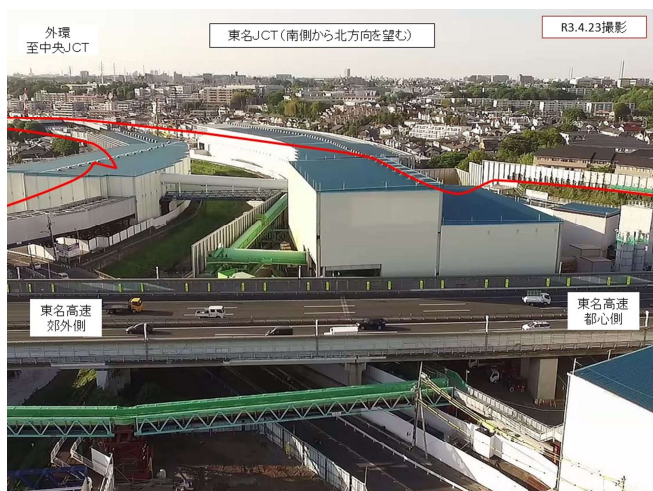
現在の状況【東名JCT】

工事の状況

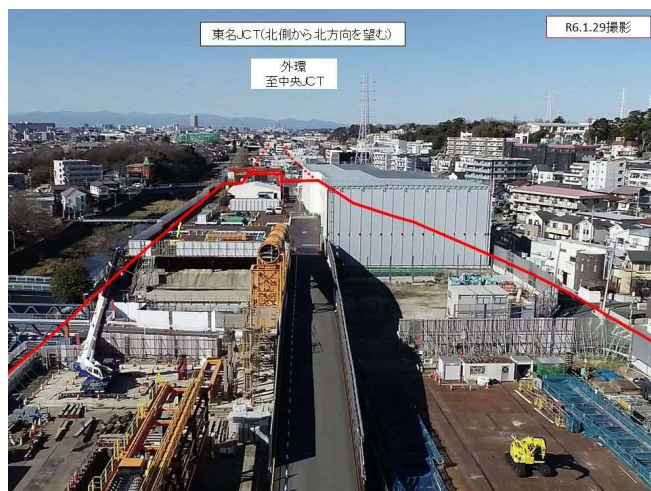
令和6年4月現在



空撮写真



[令和3年4月時点]

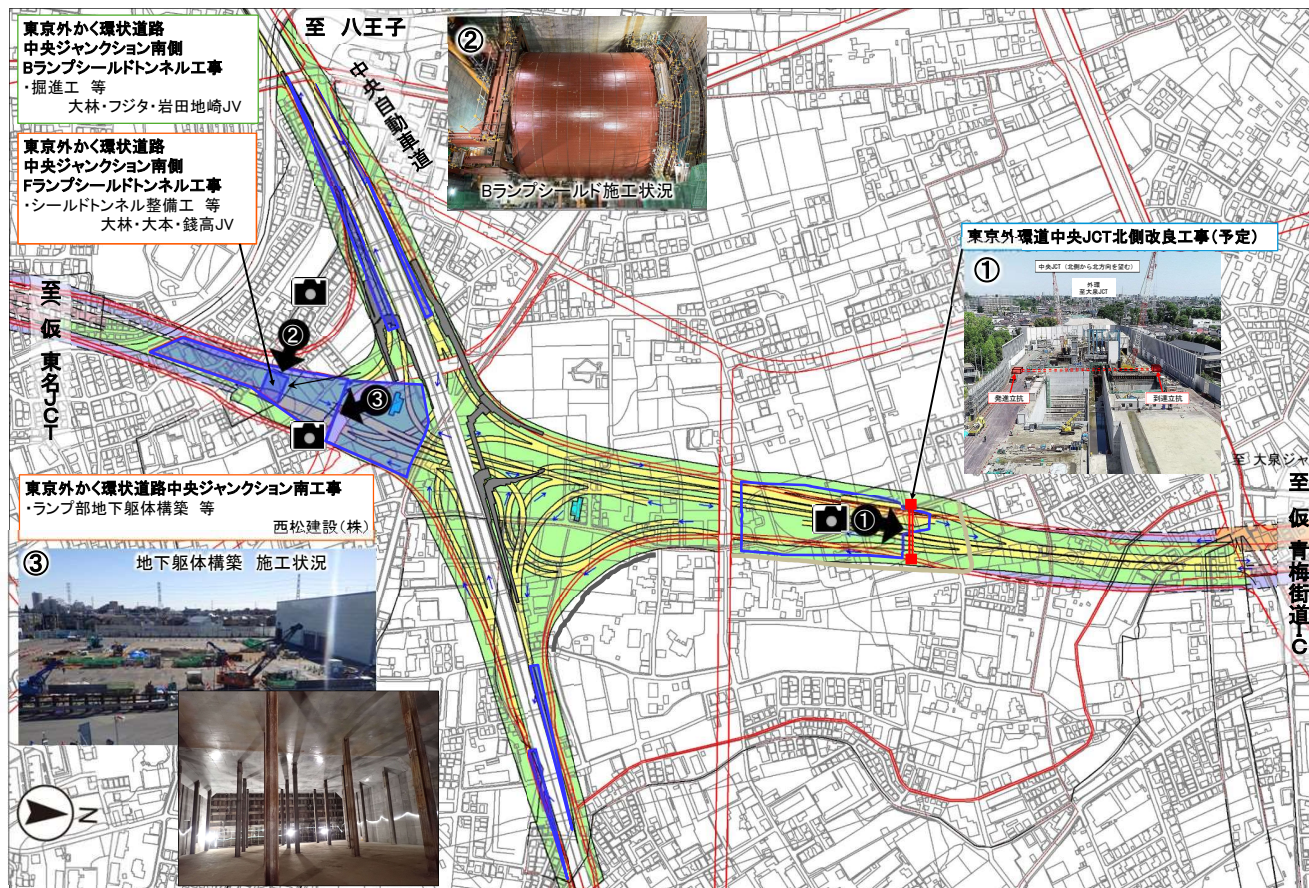


[令和6年1月時点]

現在の状況【中央JCT】

工事の状況

令和6年4月現在



国土交通省施工 NEXCO中施工 NEXCO東施工

用地取得の形態

用地買収部

区分地上権取得部

大深度地下使用部

工事実施箇所

空撮写真



[令和6年1月時点]

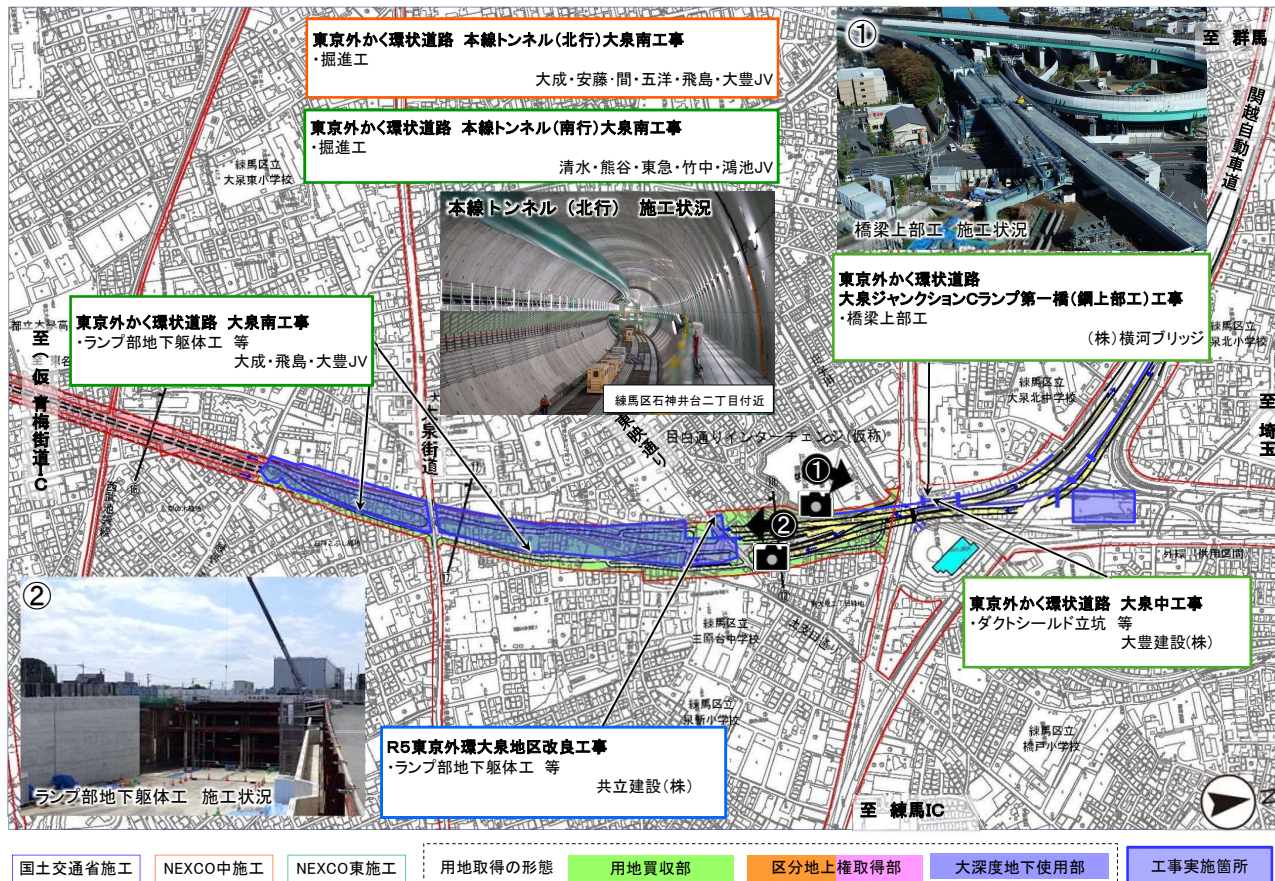


[令和6年1月時点]

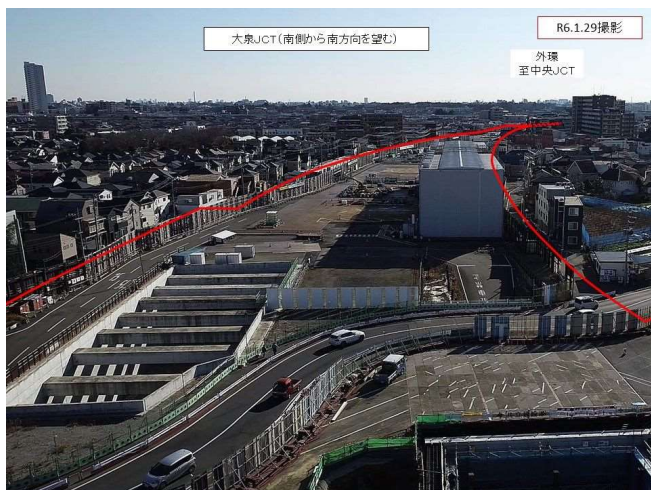
現在の状況【大泉JCT】

工事の状況

令和6年4月現在



空撮写真

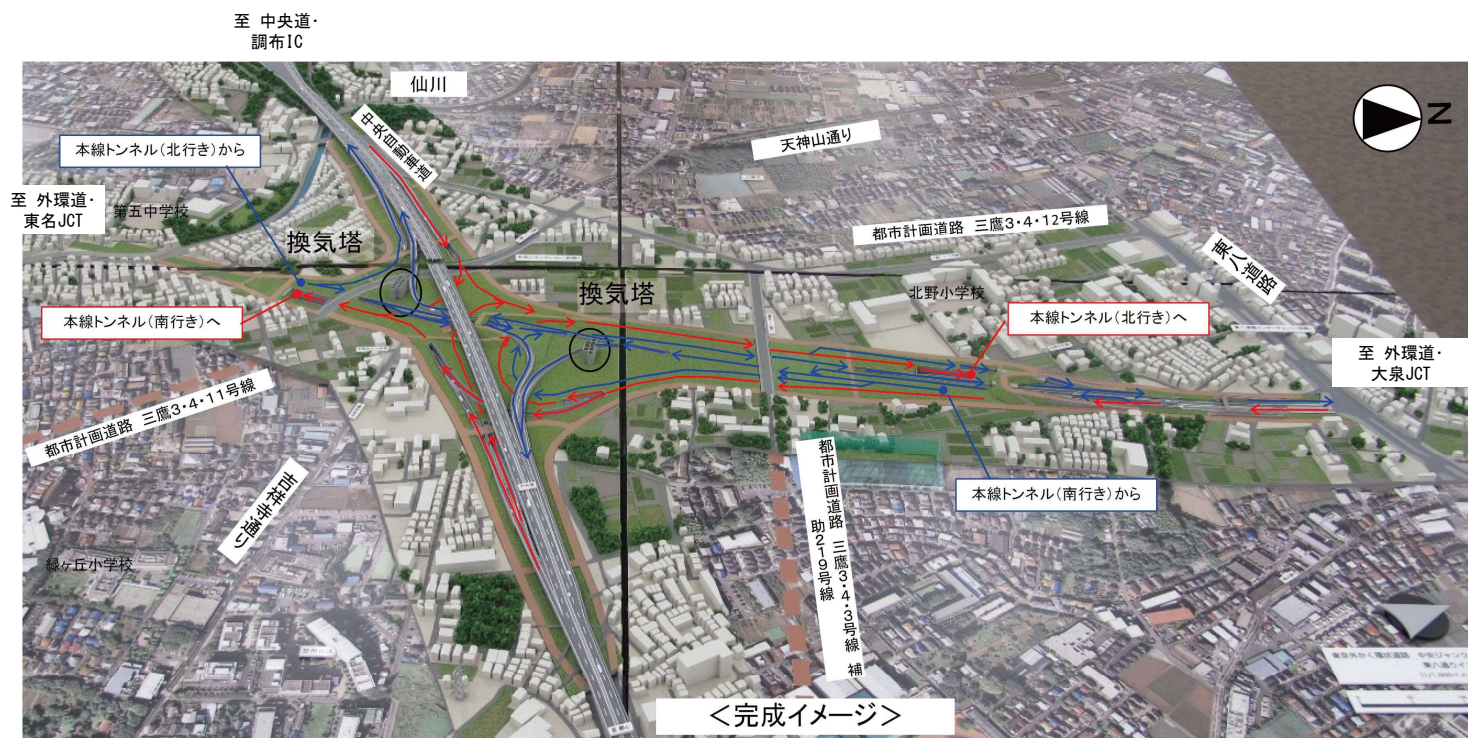


[令和6年1月時点]

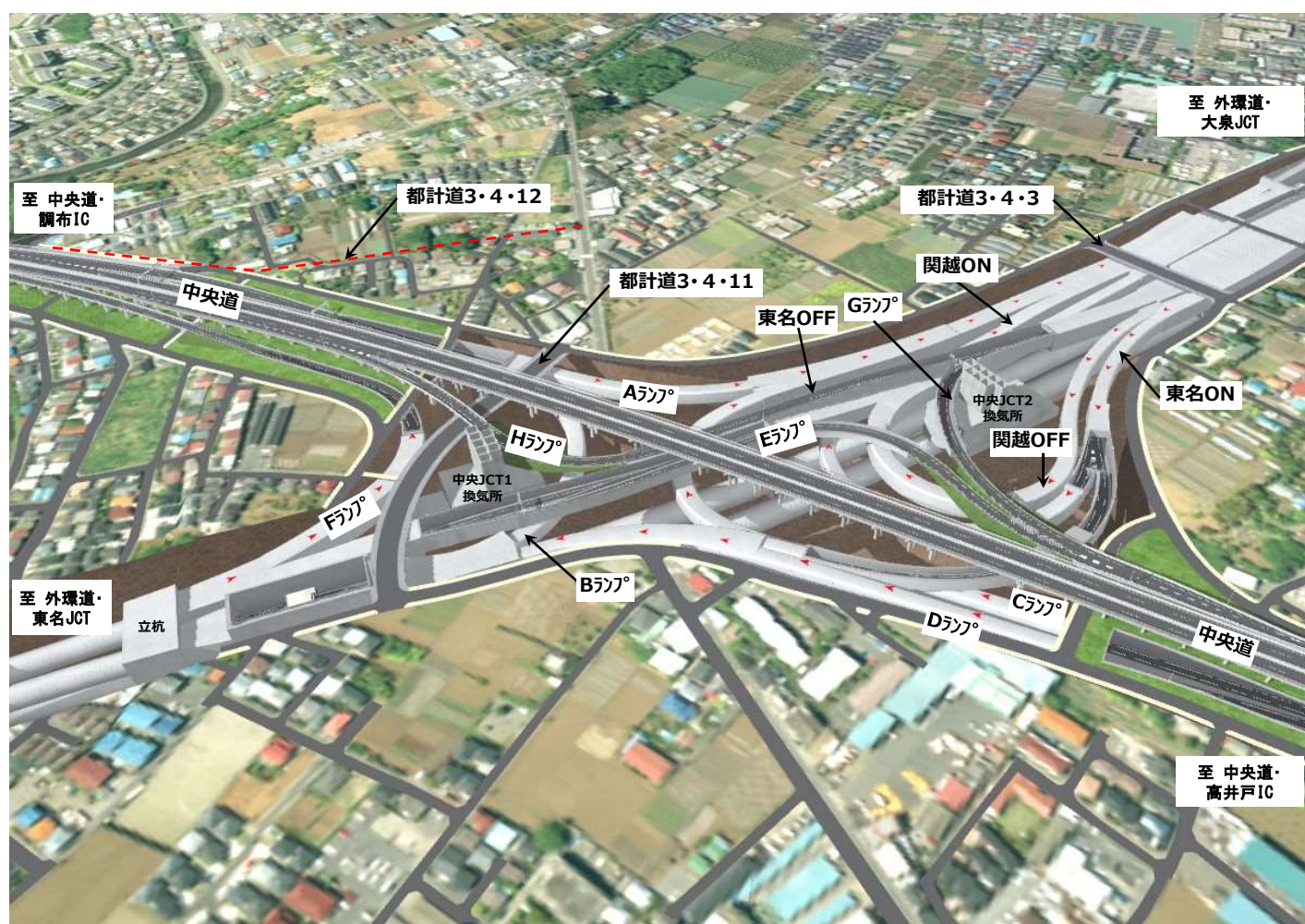
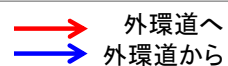


[令和6年1月時点]

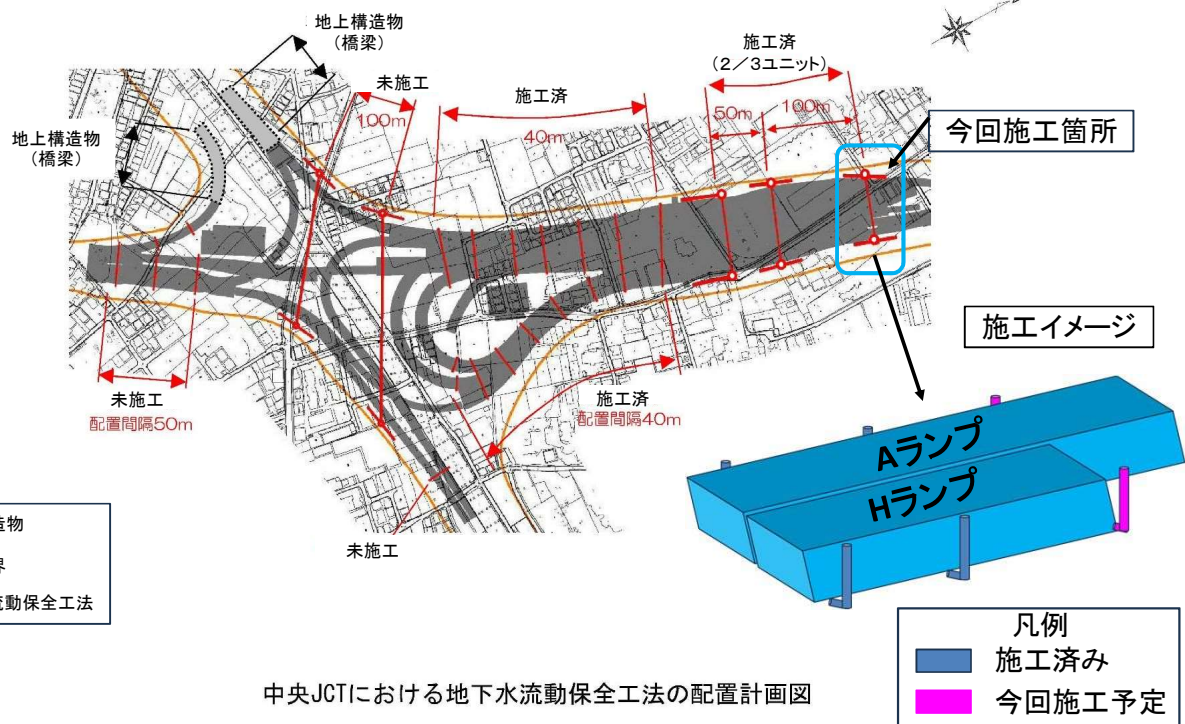
中央JCT部の工事【完成イメージ】



至 中央道・高井戸IC



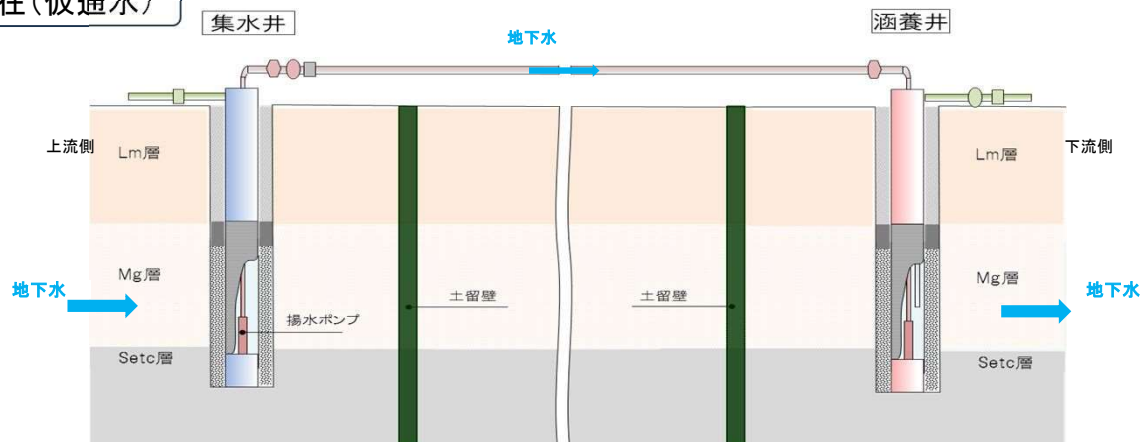
中央JCT北側改良工事の概要



中央JCTにおける地下水流動保全工法の配置計画図

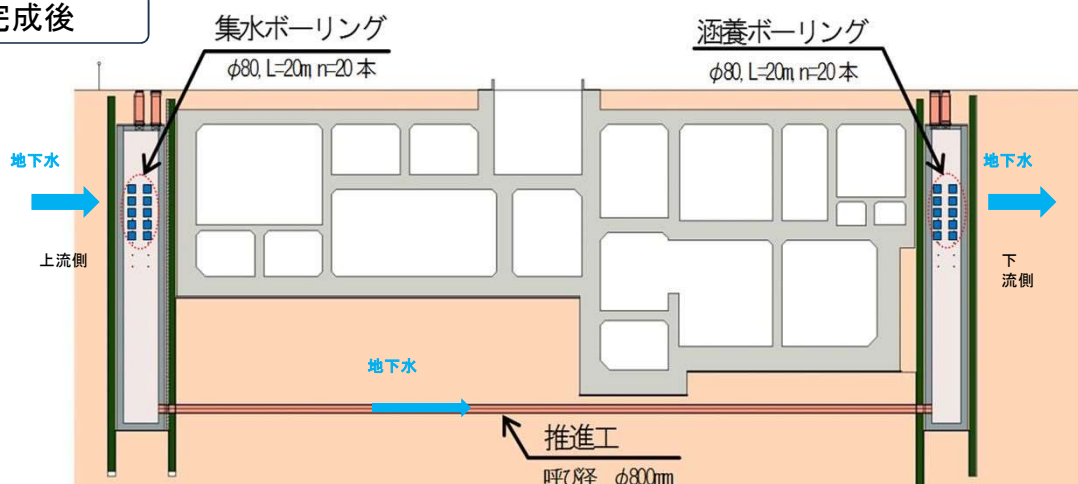
(第8回地下水検討委員会資料より抜粋、今回施工箇所等の追記)

現在(仮通水)



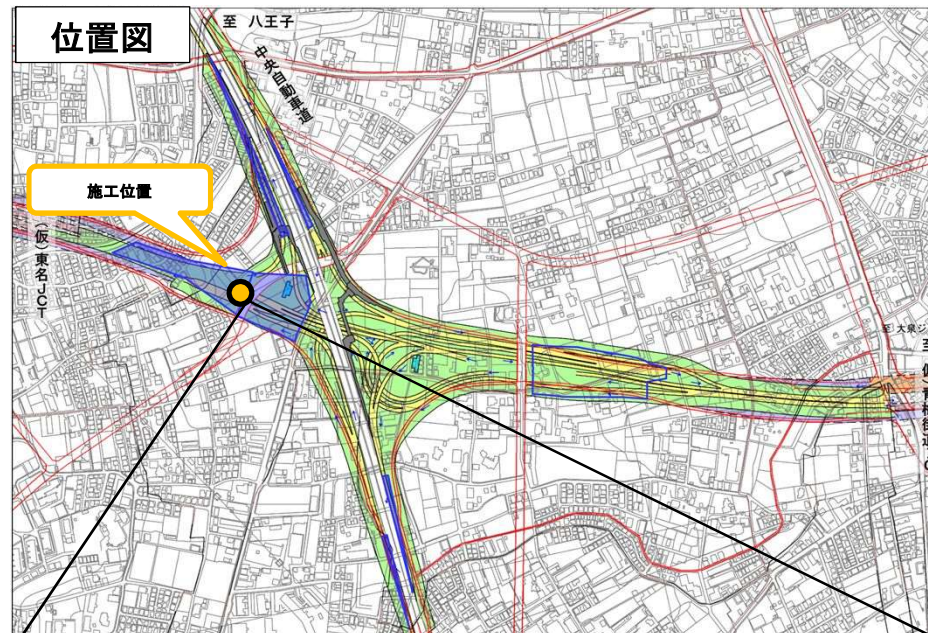
(イメージ図)

完成後

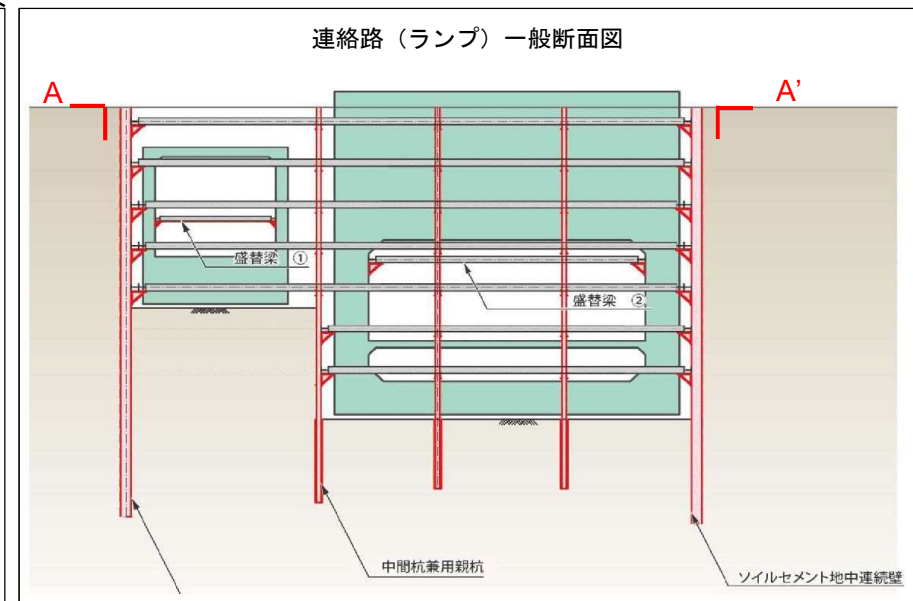
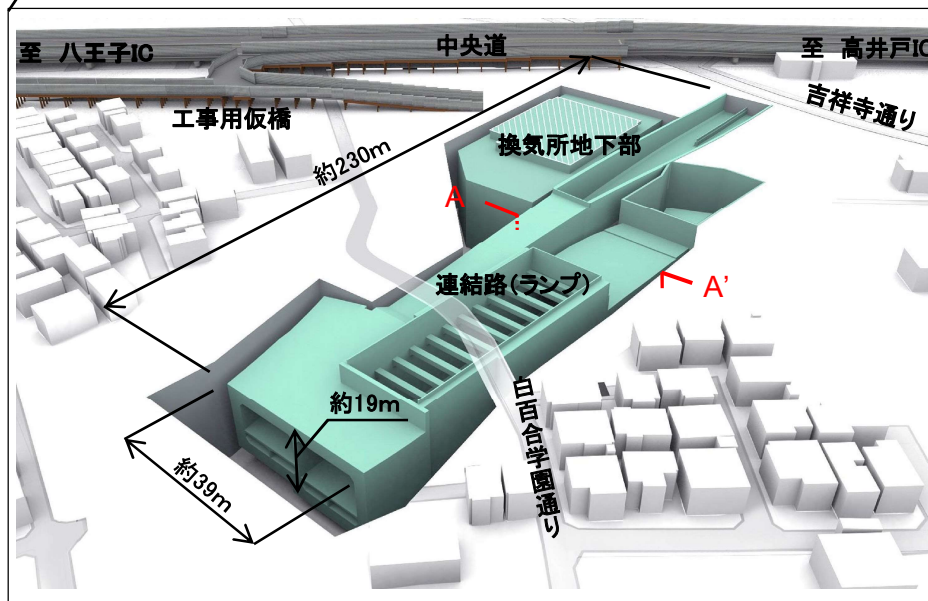


(イメージ図)

中央JCT改変部 工事の概要



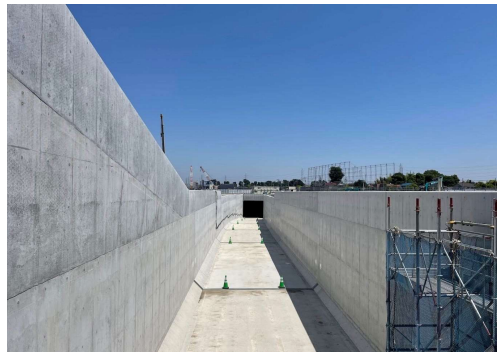
中央JCT改変部	
工事名称	東京外かく環状道路 中央ジャンクション南工事
発注者	中日本高速道路(株) 東京支社
施工者	西松建設(株) 関東土木支社
工事内容	<ul style="list-style-type: none"> ・開削によるランプボックスの構築(開削工) ・維持管理用の電気室の構築(地下構造物工) ・地下水流動保全工



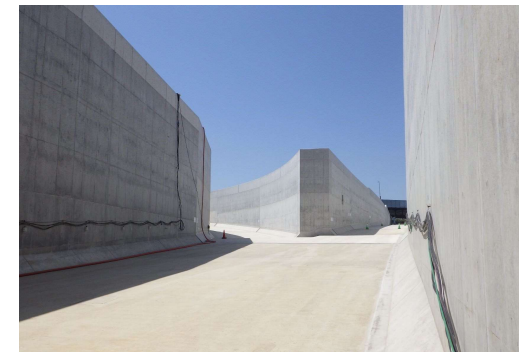
現場写真【中央JCT関連工事】



中央JCT北側開削トンネル施工状況
(令和5年5月16日)



中央JCT北側開削トンネル施工状況
(令和5年5月16日)



中央JCT北側開削トンネル施工状況
(令和5年5月16日)



中央道へアクセスする工事用仮橋設置状況
(外景) (令和元年6月17日)



中央JCT上り線ONランプ工事用仮橋の状況
(令和5年5月18日)



中央JCT北側開削トンネル施工状況
(令和5年2月1日)



中央JCT南側ランプシールド防音設備設置状況
(令和4年9月27日)



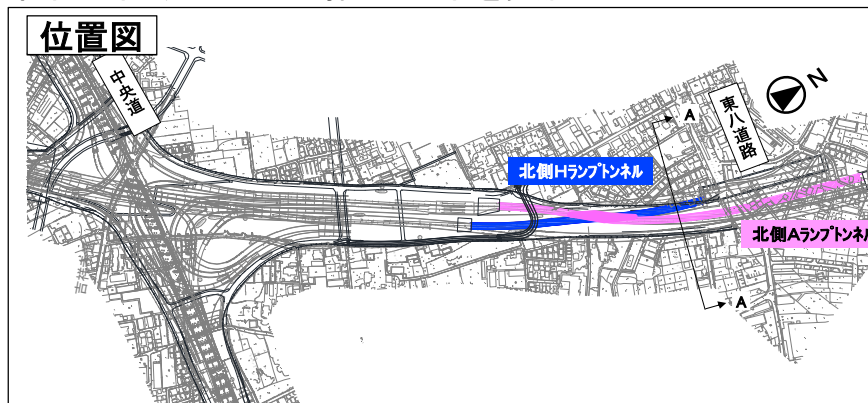
中央JCT南側開削トンネル施工状況
(令和5年12月20日)



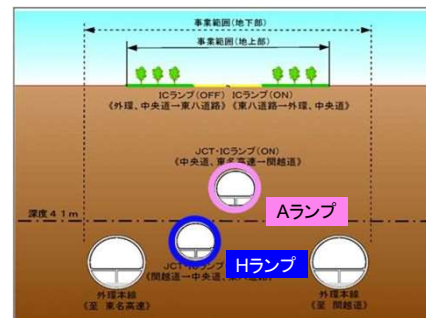
中央JCT南側開削トンネル施工状況 (地上部)
(令和6年2月28日)

中央JCT北側ランプシールドトンネル工事の概要

令和4年3月4日から掘進作業を実施



断面図(A-A)



Aランプシールド	
工事名称	東京外環中央JCT北側Aランプシールド工事
発注者	国土交通省 東京外かく環状国道事務所
施工者	清水・竹中土木特定建設工事共同企業体
工事内容	・泥土圧シールド シールド機外径φ約12m、セグメント外径φ11.5m ・延長約650m
工事場所	東京都三鷹市北野一丁目～牟礼一丁目

Hランプシールド	
工事名称	東京外環中央JCT北側Hランプシールド工事
発注者	国土交通省 東京外かく環状国道事務所
施工者	清水・竹中土木特定建設工事共同企業体
工事内容	・泥土圧シールド シールド機外径φ約12m、セグメント外径φ11.5m ・延長約410m
工事場所	東京都三鷹市北野一丁目～北野二丁目

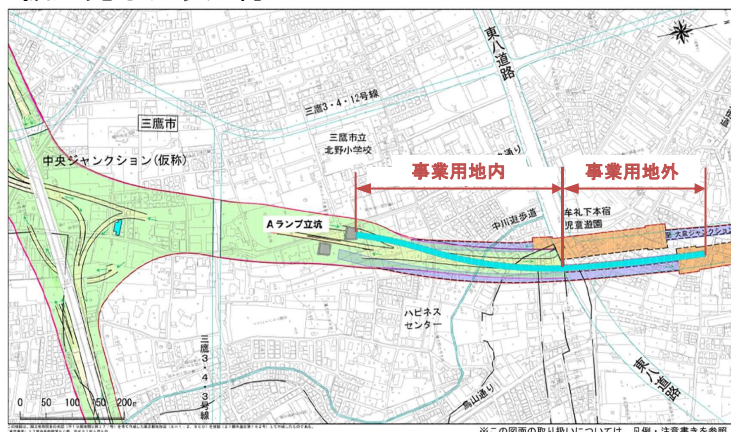
Aランプシールド

令和4年 4月11日～ 4月19日 約15mの掘進
 令和4年 4月20日～10月23日 本掘進を行うための段取り替え
 令和4年10月24日～令和5年3月30日 本掘進(掘進完了)
 令和6年 3月29日 工事完了

Hランプシールド

令和4年 3月 4日～10月13日 本掘進(掘進完了)
 令和6年 3月15日 工事完了

掘進完了延長 約666m



掘進完了延長 約410m



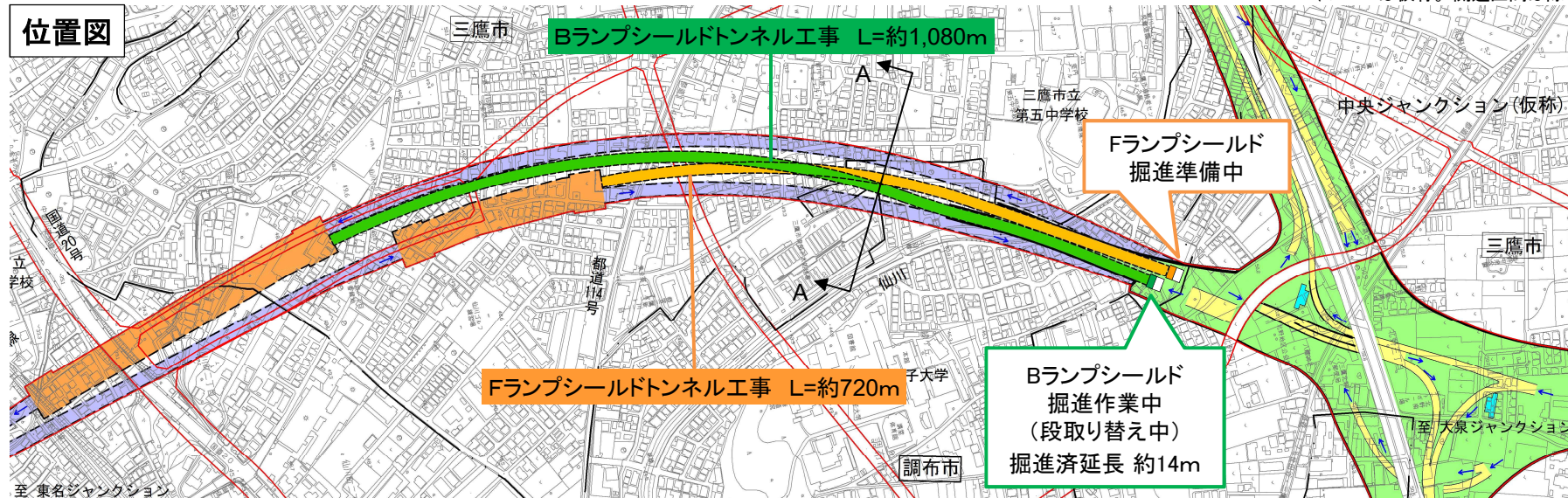
令和6年3月31日時点

<工事完了後の地域の安全・安心を高める取り組みについて>

- ・GNSSや合成開口レーダーを活用し、掘進完了済区間の地表面変位の傾向を継続して把握します。
- ・掘進工事完了箇所での巡回監視については、道路管理者の意見を踏まえつつ、適切な対応を行っていきます。

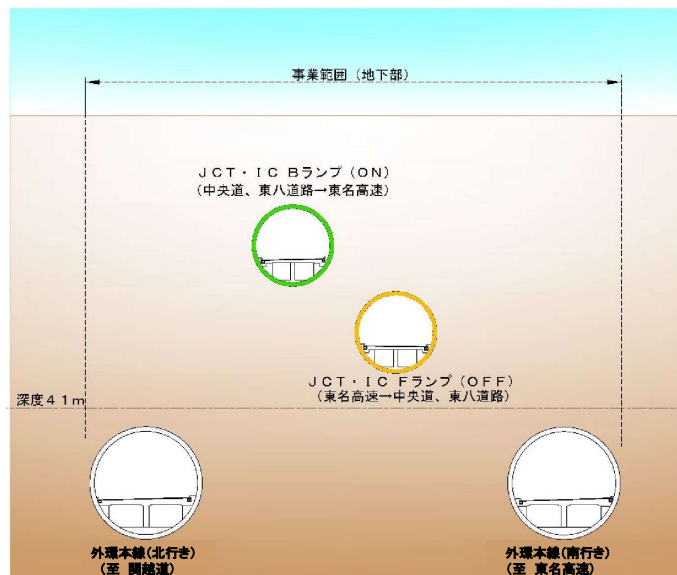
中央JCT B・Fランプシールドトンネル工事の概要

(JCTは仮称。開通区間は除く)



令和6年4月30日時点

断面図(A-A)



B ランプシールドトンネル	
工事名称	東京外かく環状道路 中央ジャンクション南側 B ランプシールドトンネル工事
発注者	東日本高速道路(株) 関東支社
施工者	大林組・フジタ・岩田地崎建設 特定建設工事共同企業体
工事内容	・泥土圧シールド シールド機外径φ約 12m、セグメント外径φ11.5m ・延長約 1,080m
ランプシールド区間	東京都三鷹市北野～中原

F ランプシールドトンネル	
工事名称	東京外かく環状道路 中央ジャンクション南側 F ランプシールドトンネル工事
発注者	中日本高速道路(株) 東京支社
施工者	大林組・大本組・銭高組 特定建設工事共同企業体
工事内容	・泥土圧シールド シールド機外径φ約 12m、セグメント外径φ11.5m ・延長約 720m
ランプシールド区間	東京都三鷹市中原～北野

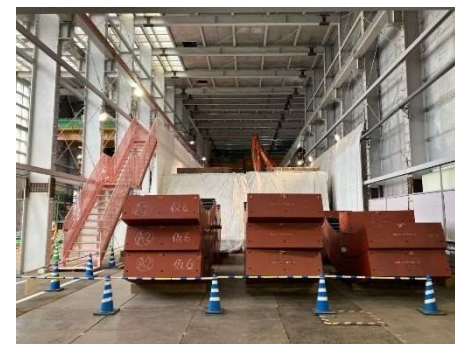
現場写真【中央JCT Bランプシールドトンネル工事】



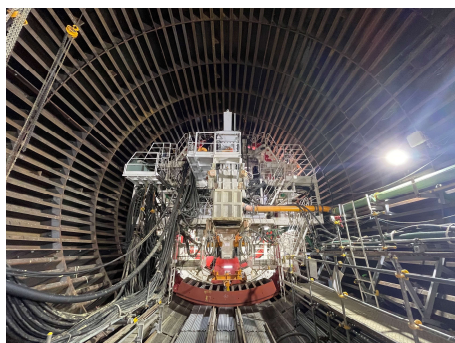
シールドマシンの組立状況
(平成30年12月11日)



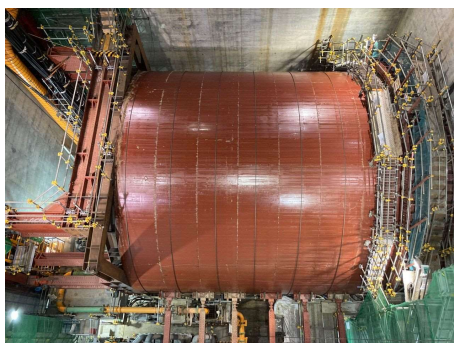
シールドマシン発進前の状況
(令和5年1月20日)



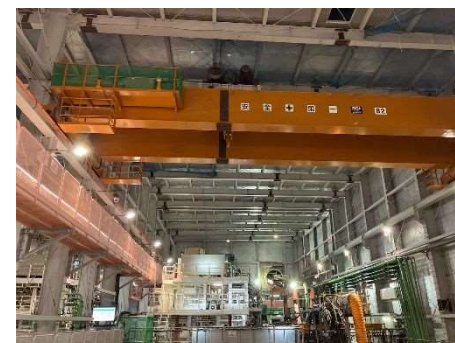
セグメントストックヤードの状況
(令和6年3月1日)



シールドマシン後方の状況
(令和6年3月29日)



発進立坑部の状況
(令和6年4月3日)



防音ハウス内の状況
(令和6年4月16日)



ベルトコンベアの状況
(令和6年4月16日)



土砂ピットヤードの状況
(令和6年4月16日)



土砂ピットヤード内部の状況
(令和6年4月16日)

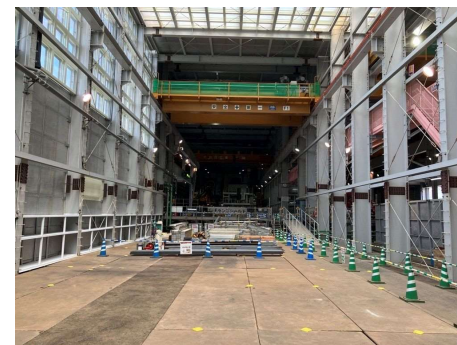
現場写真【中央JCT Fランプシールドトンネル工事】



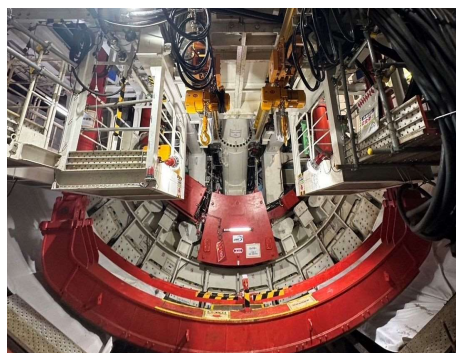
シールドマシンの組立状況
(平成30年12月19日)



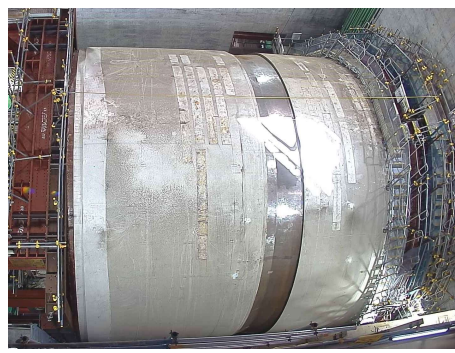
シールドマシン発進前の状況
(令和5年1月20日)



セグメントストックヤードの状況
(令和6年4月16日)



シールドマシン後方の状況
(令和6年4月16日)



発進立坑部の状況
(令和6年4月16日)



防音ハウス内の状況
(令和6年4月16日)



ベルトコンベアの状況
(令和6年4月16日)



土砂ピットヤードの状況
(令和6年4月16日)



土砂ピットヤード内部の状況
(令和6年4月16日)

シールドマシンの動画

