

東京外かく環状道路(関越～東名)  
中央JCT付近及びシールドトンネル工事の状況等をお知らせする  
オープンハウスの資料

令和5年6月30日～7月1日

国土交通省 関東地方整備局 東京外かく環状国道事務所  
東日本高速道路(株) 関東支社 東京外環工事事務所  
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 .....	41
▪ 大気質・騒音・振動の調査結果 .....	44
▪ 安全対策の取り組み事例 .....	45
▪ 利用者等の避難 .....	46
▪ お問い合わせ先 .....	47



# 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

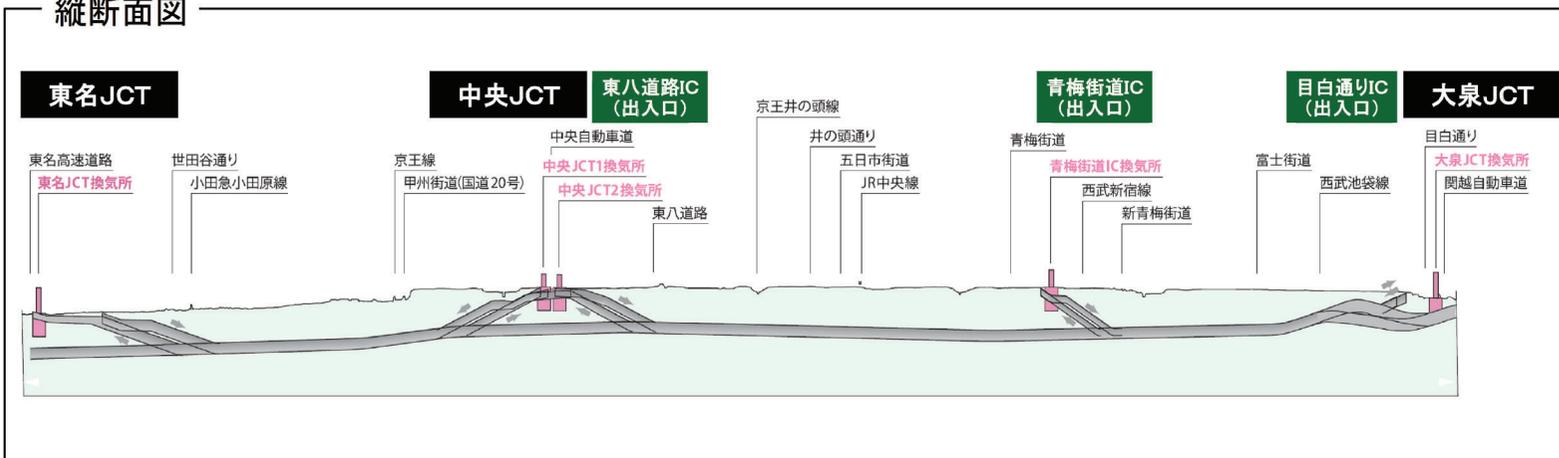
延長：約16km

高速道路との接続：3箇所  
 ・東名JCT(仮称)  
 ・中央JCT(仮称)  
 ・大泉JCT

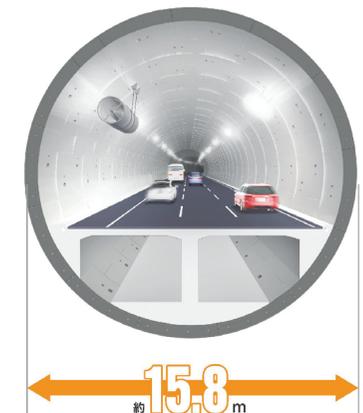
出入口：3箇所  
 ・東八道路IC(仮称)  
 ・青梅街道IC(仮称)  
 ・目白通りIC(仮称)

構造形式：地下式  
 (41m以上の大深度に計画)

縦断面図



トンネル完成イメージ



(JCT・ICは仮称。開通区間は除く)

# 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)

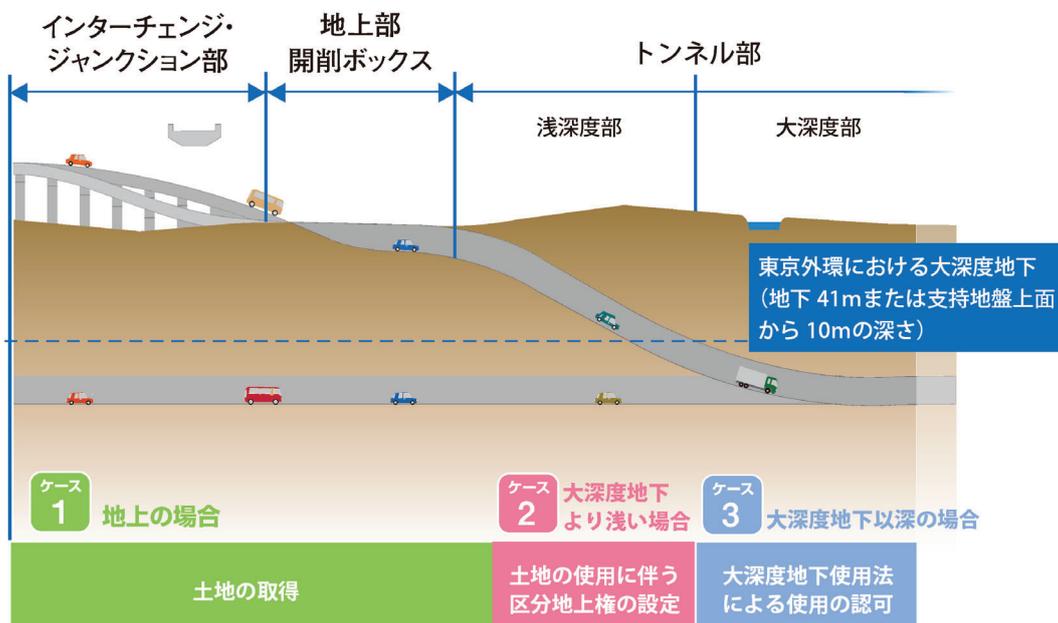


いずれか深い方の空間が大深度地下となります

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）

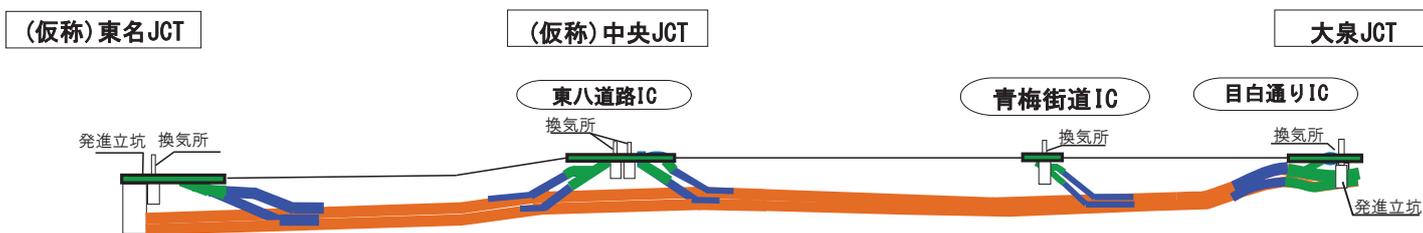


<イメージ図>

# 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5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%	36%	99%	94%
	区分地上権	98%	96%	53%	100%	89%
	合計	99%	99%	44%	99%	92%
件数 ベース	買収	97%	99%	52%	99%	94%
	区分地上権	93%	94%	52%	100%	87%
	合計	95%	97%	52%	99%	91%

## 埋蔵文化財調査の状況

令和5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

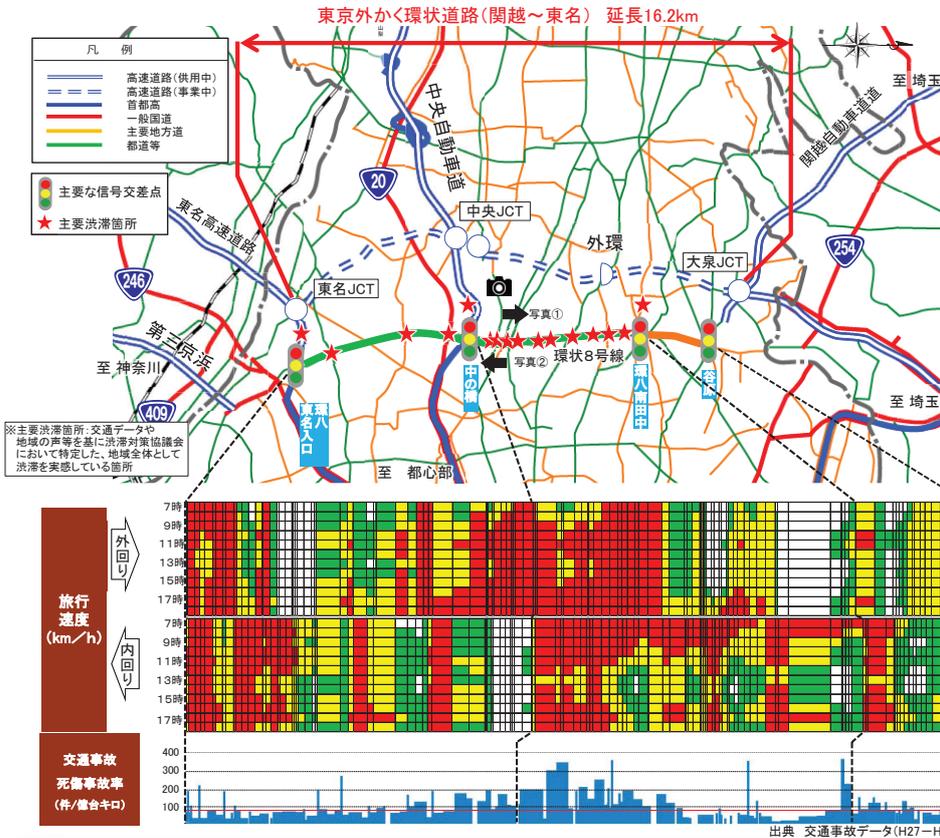
※進捗率 =  $\frac{\text{調査済み面積}}{\text{調査対象面積}}$

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

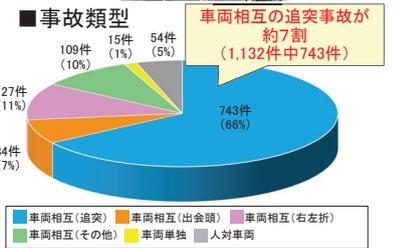
# 東京外かく環状道路(関越～東名)沿線の課題

## 環状8号線の交通状況

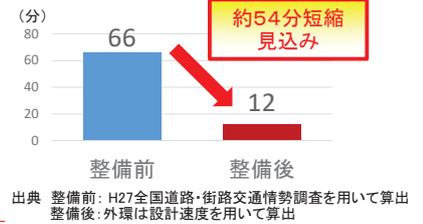
- 外環(関越～東名)に並行する環状8号線では、高速道路との交差点周辺で交通渋滞が発生。
- 事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約7割。
- 外環(関越～東名)の整備により、交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が期待。



### ■ 渋滞状況(中の橋交差点付近)



### ■ 関越道⇒東名高速の所要時間

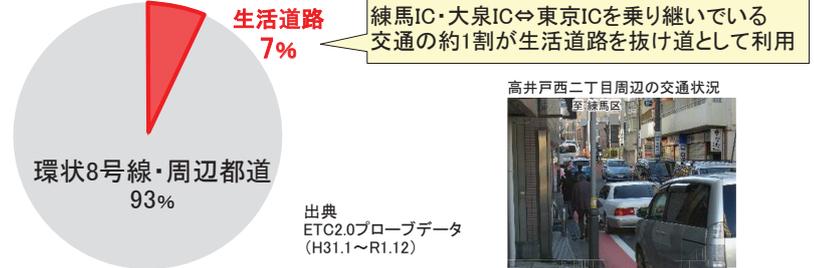


## 環状8号線周辺の生活道路の交通状況

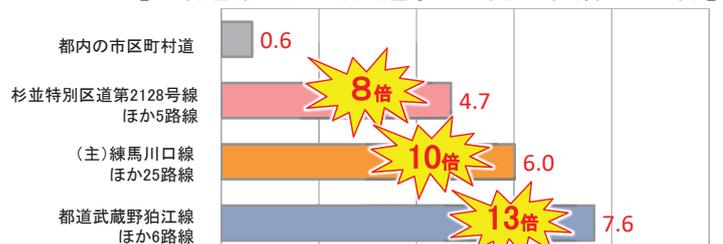
- 関越道(練馬IC)及び外環(大泉IC)と東名高速(東京IC)を乗り継ぎしている交通の約1割が、環状8号線周辺の生活道路を抜け道として利用。
- 環状8号線周辺の生活道路の交通事故件数は、都内の市区町村道と比較して8倍～13倍。
- 外環(関越～東名)の整備により、抜け道利用交通が転換することで、生活道路の安全性向上が期待。

### ■ 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)】



出典 「交通事故発生マップ」警視庁HP 平成30年  
 「交通事故統計年報」財団法人交通事故総合分析センター 平成30年  
 「道路統計年報」国土交通省 平成30年

# 東京外かく環状道路(関越～東名)の整備効果 1/2

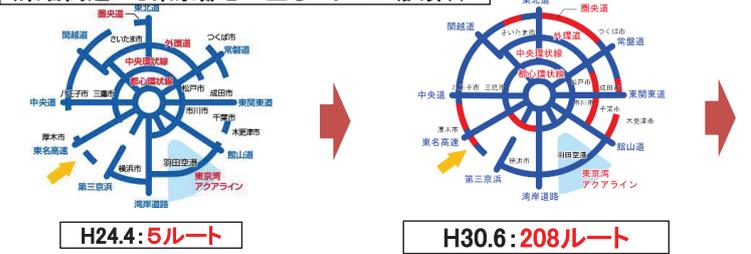
## 災害時等の代替路の確保

- 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



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時間はmew-ti(道路交通情報@首都高 首都高ツイッター)より

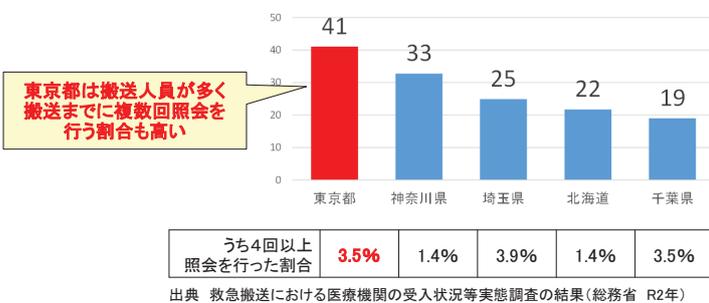


## 救急医療への支援

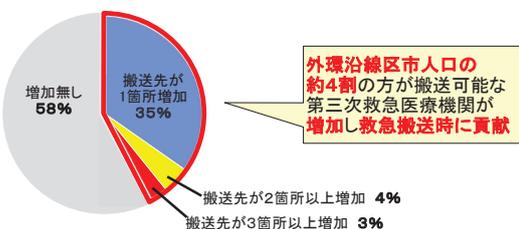
- 東京都は重症者の救急搬送人員が最も多く、搬送までに複数回照会を行う割合も高い。
- 外環(関越～東名)が整備されることで沿線区市人口の約4割の方が、多量出血による死亡率が50%となる30分で搬送可能な第三次救急医療機関の数が増加。
- 外環(関越～東名)が整備されることで救急搬送先の選択肢が増加し、沿線の高度救急医療を支援。

### 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フローデータ(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: 心筋梗塞、脳卒中、頭部外傷など一刻を争う重症患者の救命医療を担当する機関

