

令和2年7月28日(火)  
国土交通省関東地方整備局  
東京都建設局  
東日本高速道路(株)関東支社  
中日本高速道路(株)東京支社

## 記者発表資料

### 東京外かく環状道路(関越～東名)事業連絡調整会議(第8回) 開催結果について

昨日開催した、東京外かく環状道路(関越～東名)事業連絡調整会議(第8回)の概要をお知らせします。

会議の概要は以下のとおりです。

#### <開催日時・場所>

令和2年7月27日 13時00分～14時00分  
WEB会議にて開催

#### <構成機関>

国土交通省関東地方整備局  
東京都  
東日本高速道路(株)関東支社  
中日本高速道路(株)東京支社

#### <議事について>

議事の概要は別紙のとおり

#### 発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、都庁記者クラブ、埼玉県政記者クラブ

#### 問い合わせ先

国土交通省関東地方整備局道路部  
道路計画第一課長 本村 信一郎 (もとむら しんいちろう)  
TEL 048-601-3151

東京都建設局三環状道路整備推進部  
整備推進課長 有江 誠剛 (ありえ せいごう)  
TEL 03-5320-5171

## 東京外かく環状道路(関越～東名) 事業連絡調整会議(第8回)結果の概要(速報)

令和2年7月28日(火)  
国土交通省関東地方整備局  
東京都建設局  
東日本高速道路(株)関東支社  
中日本高速道路(株)東京支社

国土交通省関東地方整備局、東京都、東日本高速道路(株)関東支社及び中日本高速道路(株)東京支社の4者は、今回の事業連絡調整会議において下記の事項を確認した。

### 1. 用地について

- ・H30.12～R2.6の19ヶ月間で、面積ベースでの全体の用地進捗率が9割を超え、残件数が78件減るなど着実な進捗がみられるが、未だ用地全体で残件が280件あること。
- ・区分地上権取得部の用地進捗率は84%、残件が186件あり、厳しい状況であること。

### 2. 埋蔵文化財調査について

- ・全体の調査進捗率は87%となった。

### 3. 工事について

- ・本線シールドマシンは4基とも着実に掘進を進め、合計約8kmの掘進が完了したこと。
- ・本線シールドマシン掘進に伴う漏気や振動については、水質調査や振動調査等を実施し、環境基準等を満足していることを確認しているが、引き続きモニタリングを継続していくこと。
- ・各ジャンクション部においても着実に工事を進めていること。
- ・中央JCT地中拡幅部について有識者による東京外環トンネル施工等検討委員会にて、以下の事項が審議されたこと。
  - ①中央JCT地中拡幅部は、世界でも類を見ない規模の、技術的困難さを伴う工事であり、その施工には、相当のコスト・工期の増加が見込まれるが、より安全性が高く合理的な工法である凍結工法や小口径シールドを用いた施工方法が必要であり、より確実な安全性や健全性の確保、コスト・工期縮減の検討を行いながら設計を継続すること。
  - ②青梅街道ICについても、今後、「地中拡幅部(中央JCT、青梅街道IC)の工法の考え方まとめ」に基づき、コスト、工期の観点も含め工法について検討を進めていくこと。

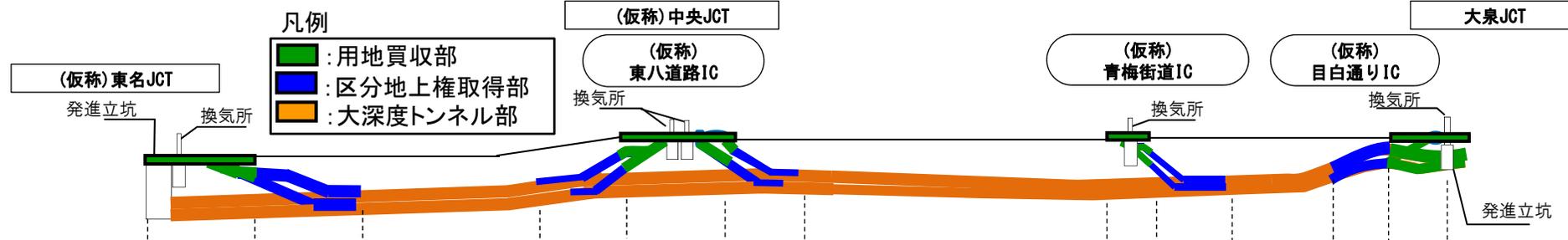
### 4. 工程について

- ・中央JCT地中拡幅部の検討結果等を踏まえた事業計画の見直しについては、今後、事業評価監視委員会にて審議予定。
- ・用地・工事にそれぞれ課題があるものの、事業者は、安全を最優先に工事を進め、早期開通を目指すこと。
- ・開通時期については、大口径による地中拡幅部が、世界でも類を見ない規模の、技術的困難さを伴う工事であり、現在、設計や施工の詳細な検討を実施している段階であることから、現時点において見通すことは困難だが、引き続き事業者において、専門家の意見を伺いつつ、最新の技術力を結集し、施工中の安全性と確実性を確保した上で、コスト・工期縮減の観点も含めて検討を行っていくこと。
- ・早期に開通時期の見通しを示すよう努めていくこと。
- ・引き続き、国、東京都、NEXCO東日本及びNEXCO中日本は、相互協力の下、事業推進に取り組むこと。

# 東京外環 用地取得の状況

資料1

R2年6月末



用地取得の 態様	東名JCT		-	中央JCT			-	青梅街道IC		-	大泉JCT	
	買収	区分 地上権		区分 地上権	買収	区分 地上権		買収	区分 地上権		買収	

面積ベース													
	東名JCT			中央JCT				青梅街道IC			大泉JCT		合計
買収	99%(+1%)	-	-	99%(±0%)	-	-	29%(+5%)	-	99%(±0%)	93%(+1%)			
区分地上権	97%(+3%)	-	-	95%(+2%)	-	-	27%(+20%)	-	100%(±0%)	84%(+6%)			
合計	98%(+1%)	-	-	99%(+1%)	-	-	28%(+12%)	-	99%(±0%)	90%(+2%)			

件数ベース													
	東名JCT			中央JCT				青梅街道IC			大泉JCT		合計
買収	97%(+1%)	-	-	99%(±0%)	-	-	37%(+9%)	-	99%(+1%)	92%(+1%)			
区分地上権	90%(+7%)	-	-	92%(+4%)	-	-	24%(+13%)	-	100%(±0%)	81%(+6%)			
合計	93%(+4%)	-	-	96%(+2%)	-	-	30%(+12%)	-	99%(+1%)	87%(+3%)			

残件数													
	東名JCT			中央JCT				青梅街道IC			大泉JCT		合計
買収	8(-4)	-	-	2(±0)	-	-	81(-12)	-	3(-3)	94(-19)			
区分地上権	27(-20)	-	-	26(-16)	-	-	133(-23)	-	0(±0)	186(-59)			
合計	35(-24)	-	-	28(-16)	-	-	214(-35)	-	3(-3)	280(-78)			

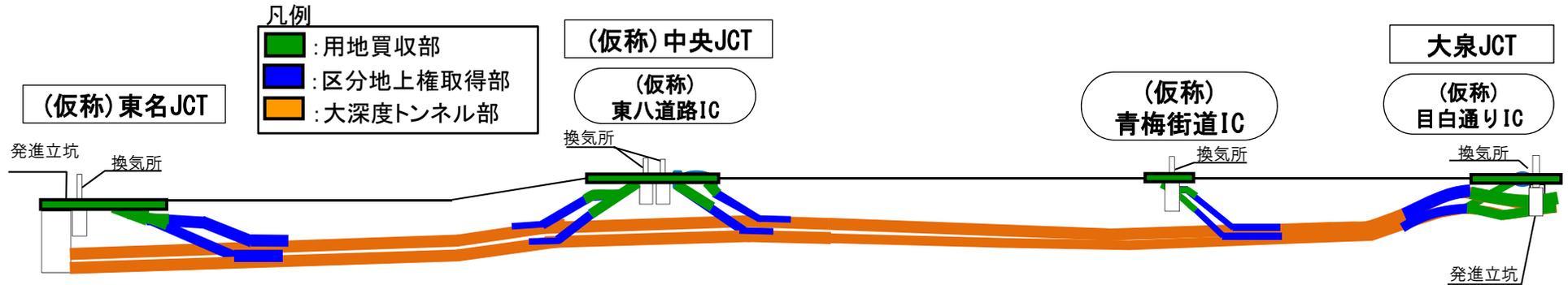
※用地取得は、国、東京都、NEXCO東日本、NEXCO中日本が分担して実施  
 ※用地買収部については平成26年度より土地収用法に基づく収用手続きを活用中  
 (事業者からの裁決申請・明渡裁決申立後は東京都収用委員会において手続きを実施)

※( )内の数値は、H30年11月比

# 東京外環 埋蔵文化財調査の状況

資料2

R2年6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

	東名JCT	中央JCT	青梅街道IC	大泉JCT	合計
進捗率	96% (±0%)	100% (±0%)	0% (±0%)	100% (±0%)	87% (±0%)

※( )内の数値は、H30年11月比

※東京都との調整により調査必要範囲を事前に確定  
 ※調査必要範囲について、工事着工前に区市の立ち会いのもと試掘調査(確認調査)を実施し、その結果を踏まえ、必要に応じて東京都にて本掘調査を実施

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

- 本線トンネルの東名側シールドマシン2基は平成29年2月に発進し、それぞれ約3.7km、約2.8kmのトンネル掘進完了。
- 本線トンネルの大泉側シールドマシン2基は平成31年1月に発進し、それぞれ約0.9km、約0.5kmのトンネル掘進完了。

## ・東名側シールドマシン

・発進式(平成29年2月19日開催)



・施工状況(令和2年7月撮影)

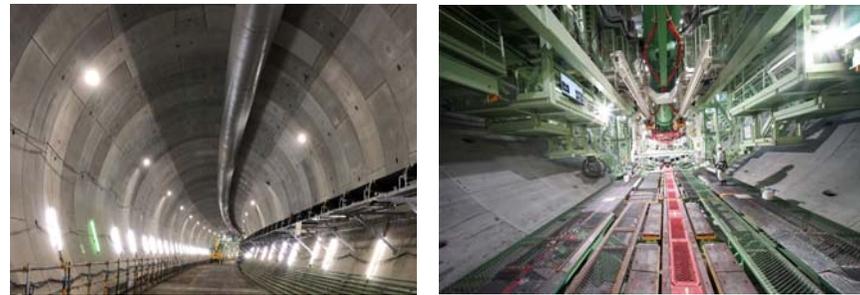


## ・大泉側シールドマシン

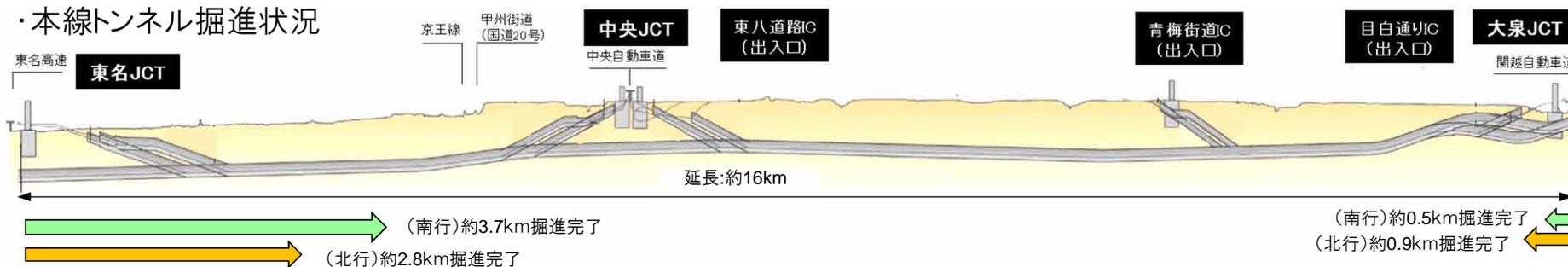
・発進式(平成31年1月26日開催)



・施工状況(令和2年7月撮影)



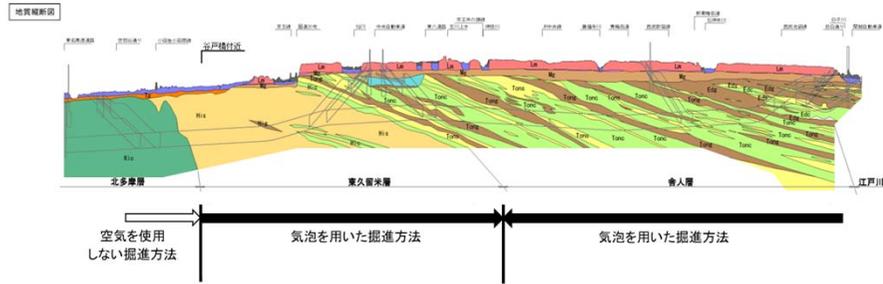
## ・本線トンネル掘進状況



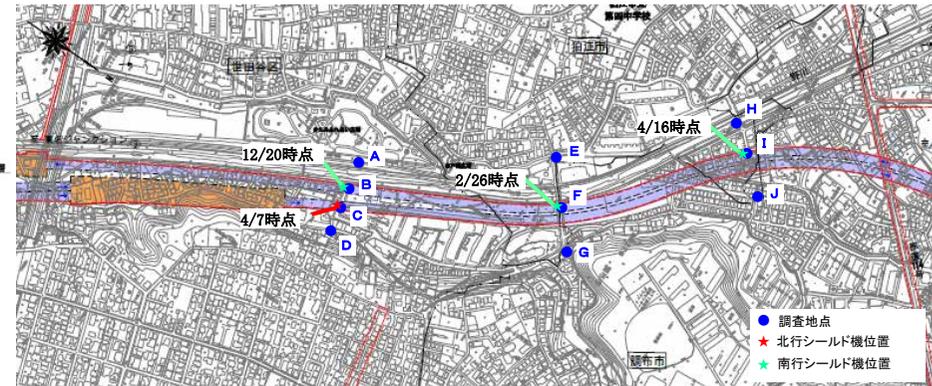
※掘進延長はR2.6月末時点

- 粘性土層である北多摩層では空気を使用しない掘進方法としてきたが、谷戸橋付近以降から添加材として気泡を用いた掘進を実施。大泉側本線シールドは添加剤として気泡を用いた掘進を実施。
- シールドマシン掘進位置の地上部で確認された漏気については、水質調査や井戸・地下室での酸素濃度調査等の結果、環境基準等を満足しており、周辺環境へ影響を及ぼすものではないことを確認。
- 掘進に伴う振動は、指定建設作業に適用する勧告基準や日常生活等に適用する規制基準よりも小さい値であることを確認。引き続き、住民からの問合せに対しても適切に対応する。
- 引き続き、安心を確保するために、情報収集に努め、モニタリングを行いながら、細心の注意を払い安全に掘進を進めていく。

【シールドマシンの掘進方法】



【東名側本線シールド掘進に伴う振動調査結果】  
（令和元年12月～令和2年4月測定分）



【野川での漏気状況】



【白子川での漏気状況】



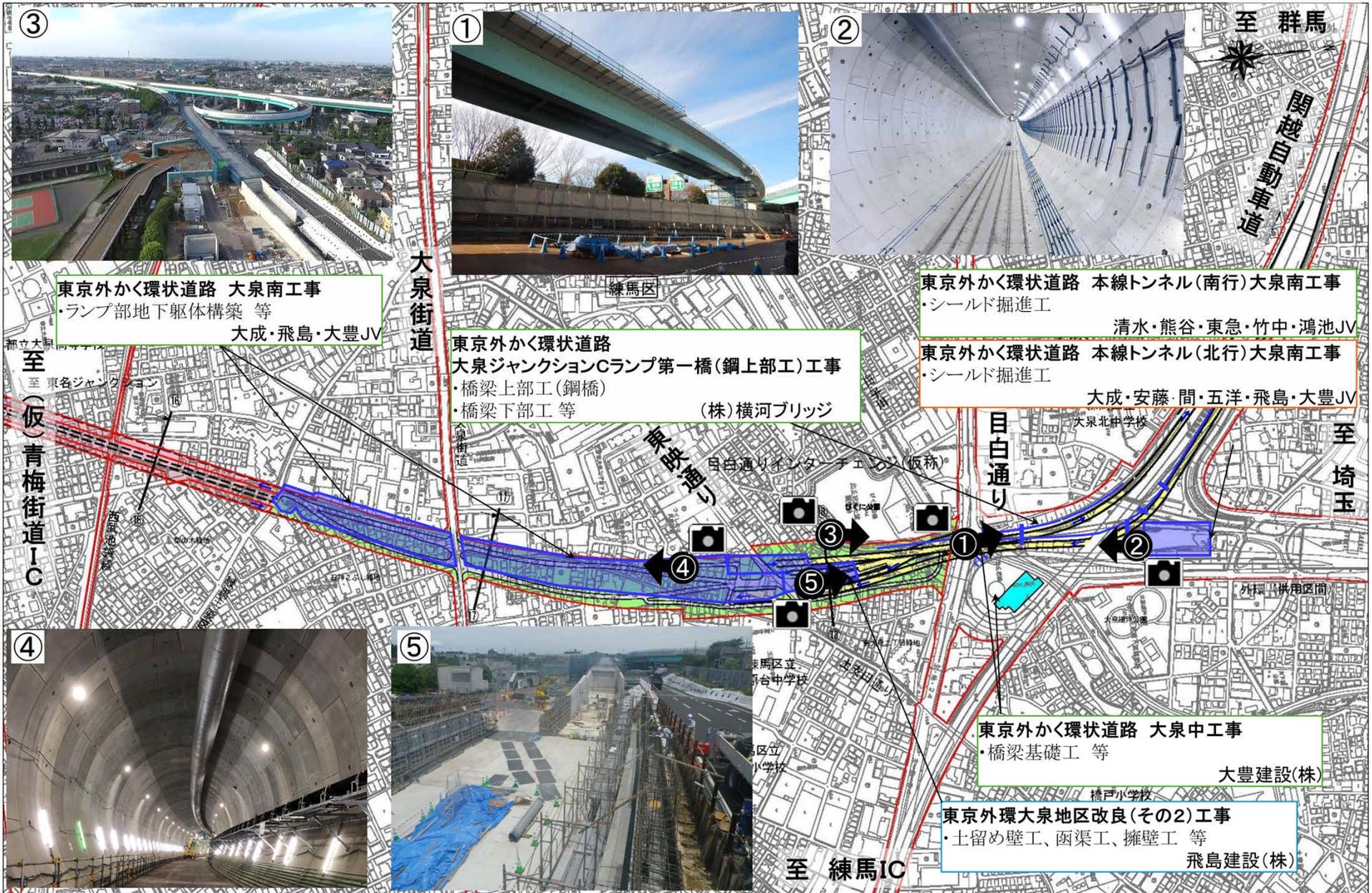
調査地点	シールド機先端からの平面距離	調査日	調査時間	振動レベルL10 (dB)	
				停止中最大	掘進中最大
A	北行から約90m	4/7(火)	1400~2200	35	38
	南行から約90m	12/20(金)	1800~2300	29	37
B	南行直上付近	12/20(金)	1800~2300	24	37
C	北行直上付近	4/7(火)	1400~2200	29	39
D	北行から約90m	4/7(火)	1400~2200	30	39
	南行から約85m	12/20(金)	1800~2300	26	33

調査地点	シールド機先端からの平面距離	調査日	調査時間	振動レベルL10 (dB)	
				停止中最大	掘進中最大
E	南行から約100m			26	40
F	南行直上付近	2/26(水)	1500~2300	25	45
G	南行から約85m			27	49

調査地点	シールド機先端からの平面距離	調査日	調査時間	振動レベルL10 (dB)	
				停止中最大	掘進中最大
H	南行から約95m			37	45
I	南行直上付近	4/16(木)	1300~2300	25	42
J	南行から約85m			22	36

# ■工事実施状況（大泉JCT）

R2年6月現在



用地取得の形態

用地買収部

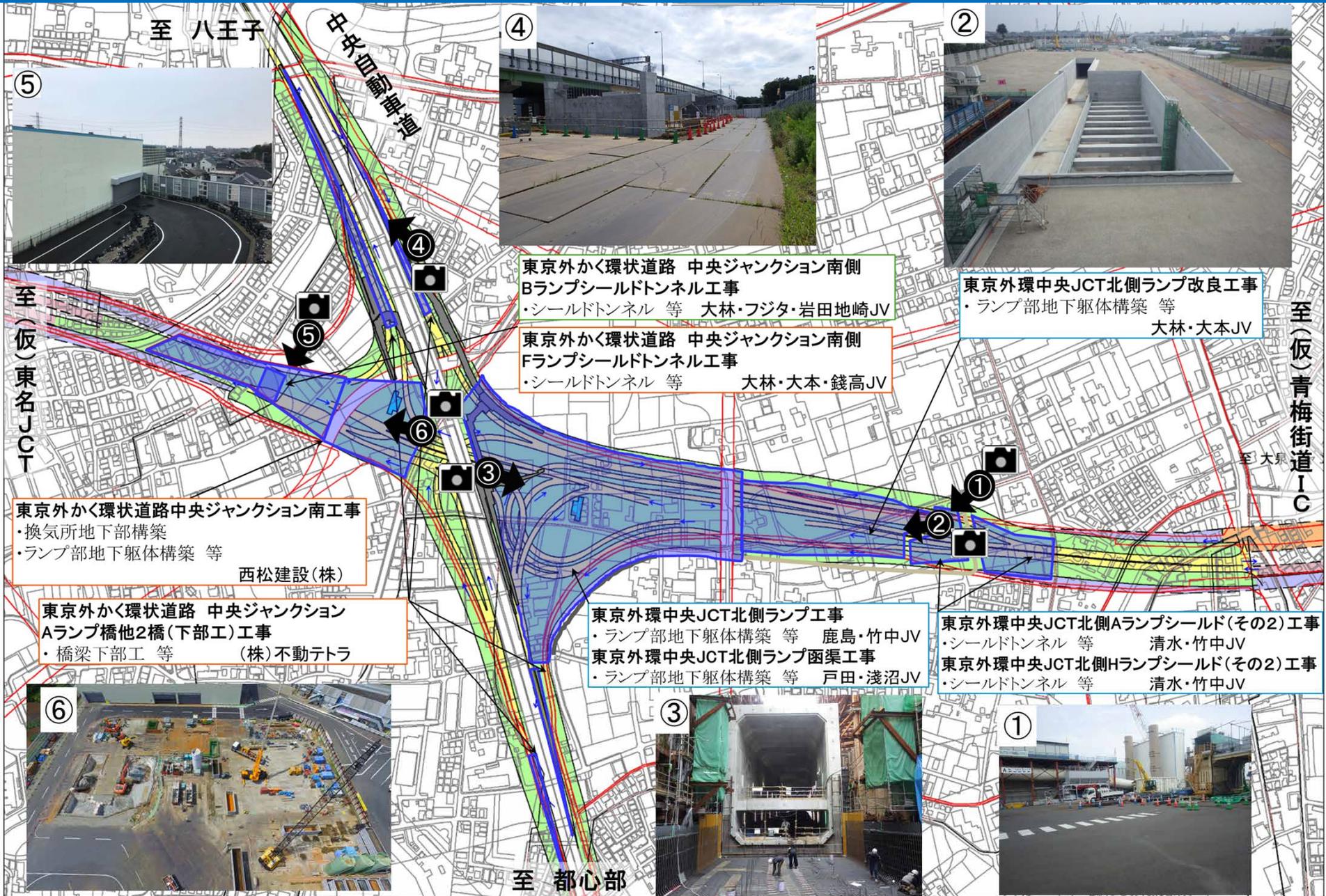
区分地上権取得部

大深度地下使用部

工事実施箇所

# ■工事実施状況（中央JCT）

R2年6月現在



④ 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  
・シールドトンネル 等 大林・フジタ・岩田地崎JV

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  
・シールドトンネル 等 大林・大本・銭高JV

② 東京外環中央JCT北側ランプ改良工事  
・ランプ部地下躯体構築 等  
大林・大本JV

⑤ 東京外かく環状道路中央ジャンクション南工事  
・換気所地下部構築  
・ランプ部地下躯体構築 等  
西松建設(株)

⑥ 東京外かく環状道路 中央ジャンクション  
Aランプ橋他2橋(下部工)工事  
・橋梁下部工 等 (株)不動テトラ

③ 東京外環中央JCT北側ランプ工事  
・ランプ部地下躯体構築 等 鹿島・竹中JV  
東京外環中央JCT北側ランプ函渠工事  
・ランプ部地下躯体構築 等 戸田・浅沼JV

① 東京外環中央JCT北側Aランプシールド(その2)工事  
・シールドトンネル 等 清水・竹中JV  
東京外環中央JCT北側Hランプシールド(その2)工事  
・シールドトンネル 等 清水・竹中JV

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

# ■工事実施状況（東名JCT）

R2年6月現在



用地取得の形態

用地買収部

区分地上権取得部

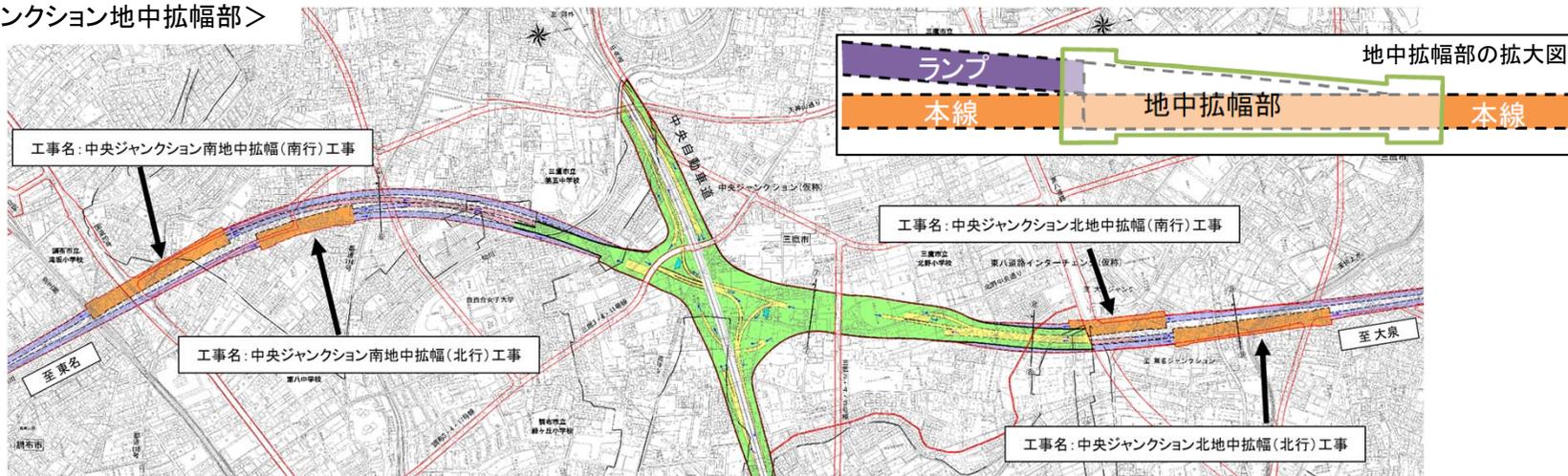
大深度地下使用部

工事実施箇所

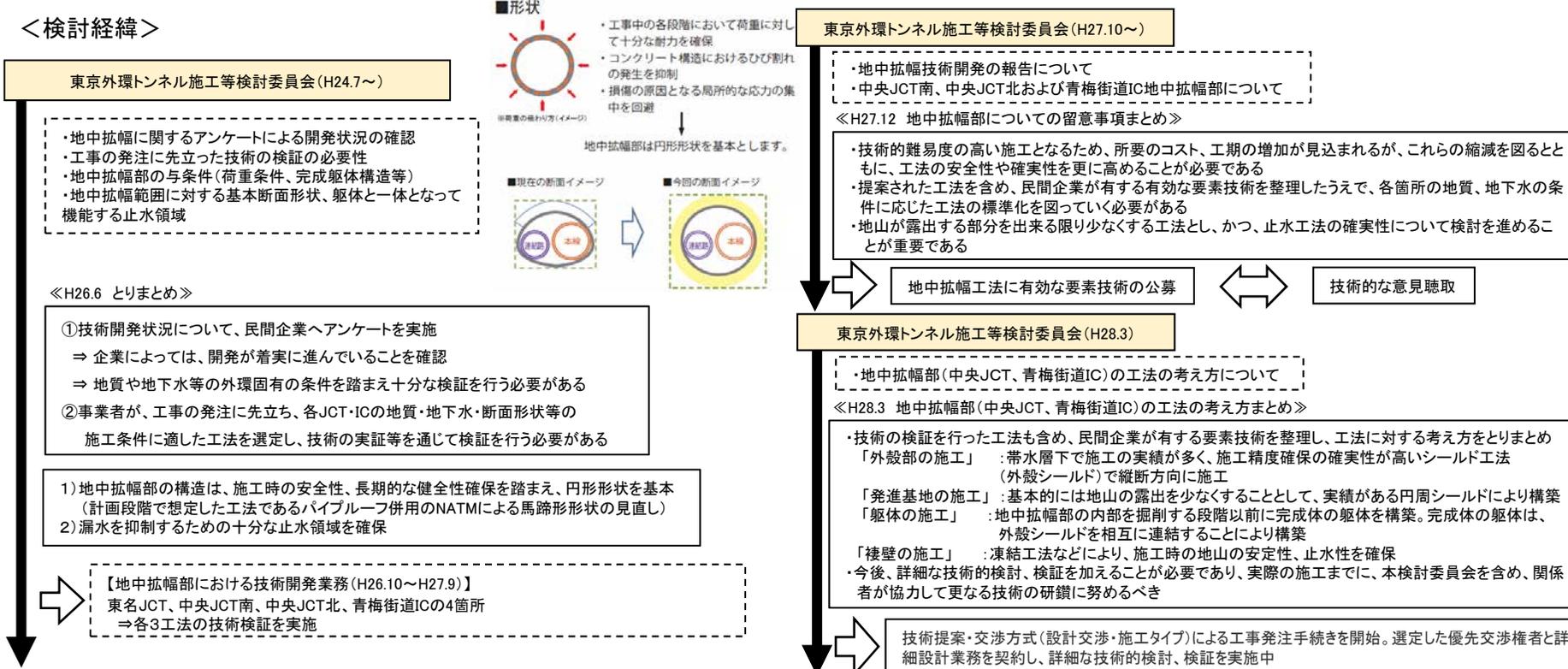
# 中央JCT地中拡幅の検討状況

資料4

## <中央ジャンクション地中拡幅部>

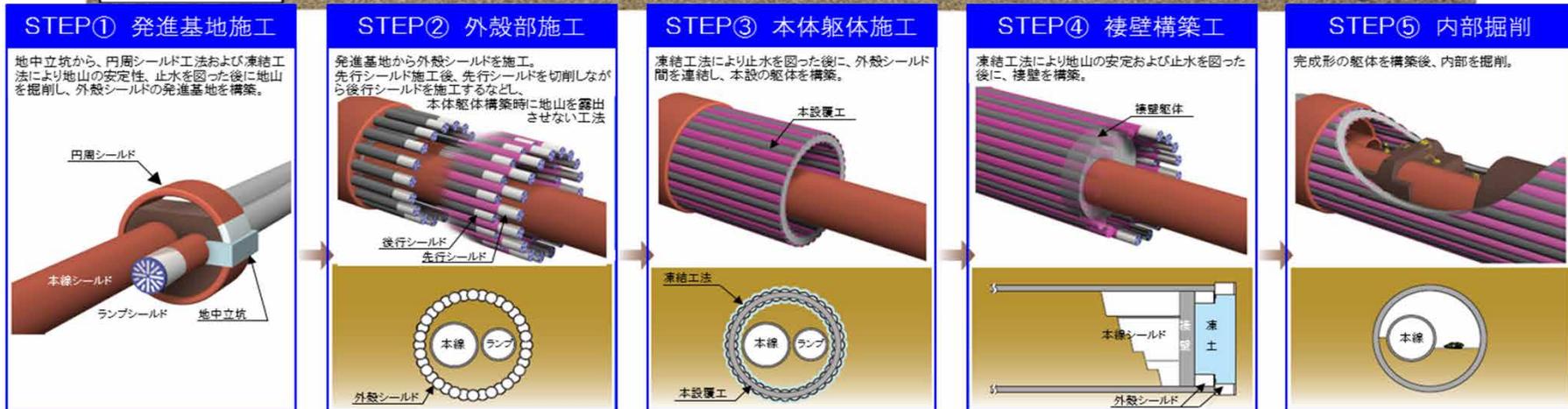
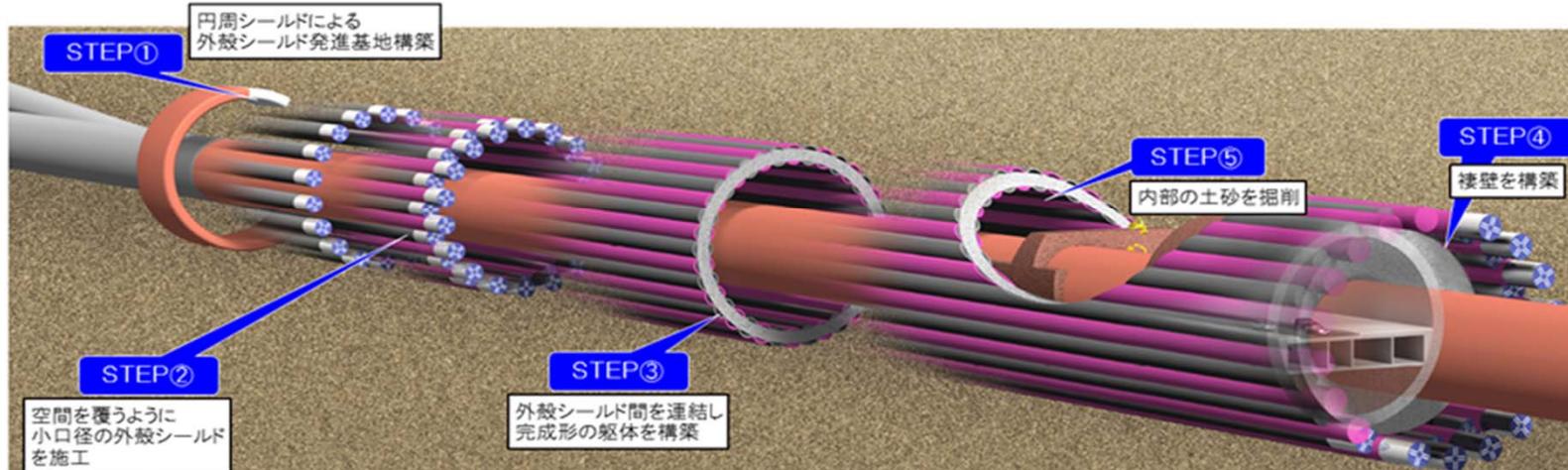


## <検討経緯>



# 中央JCT地中拡幅の検討状況

## <中央JCT地中拡幅部工法>



## <トンネル委員会(令和2年7月17日)での結果概要(議事抜粋)>

- 中央JCT地中拡幅部の工事の設計方針及び概略の構造について報告があり、平成28年3月24日に示した「地中拡幅部(中央JCT、青梅街道IC)の工法の考え方とめ」の発進基地、外殻部、躯体、棲壁の考え方に基いていることを確認した。
- 市街化された地域の大深度地下部において、地下水を有する地盤内に非開削で構築する必要がある中央JCT地中拡幅部は、世界でも類を見ない規模の、技術的困難さを伴う工事である。東名JCT部と比較して地山の透水性が高く、地山の自立性が低い中央JCT部の地質条件を踏まえると、施工時の止水性および地山安定性の確保のため、相当のコスト・工期の増加が見込まれるが、より安全性が高く合理的な工法である凍結工法や小口径シールドを用いた工法が必要であることを確認した。
- 近年の中央JCT部周辺における深層地下水位上昇傾向は、地下水の揚水規制が要因と考えられ、今後も継続することが想定されることから、将来の深層地下水位上昇を見込んだ施工検討が必要であり、設計上それが考慮されていることを確認した。
- 断面の合理化について検討しているところであり、引き続き、より確実な安全性や健全性の確保、コスト・工期の縮減について検討を行いながら、詳細な設計を進めていくことを確認した。