

東京外かく環状道路（関越～東名）

**地中拡幅部の構造、範囲を見直します。
～より確実な安全性や健全性の確保を目指して～**

国土交通省、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社では、東京外かく環状道路（関越～東名）の事業を推進しているところです。

このうち本線シールドトンネルとランプシールドトンネルが地中で接合する地中拡幅部については、市街化された地域の地下部において大規模な非開削による切り上げ工事となることから、有識者等からなる「東京外環トンネル施工等検討委員会」において、構造や工法について検討をすすめてきました。今般、同委員会から「とりまとめ」が公表され、「円形形状を基本」とし「十分な止水領域を確保」した構造が提言されたところです。

事業者としては、この提言を踏まえ、地中拡幅部の構造、範囲を見直すこととし、今後、当該部分に関する都市計画の変更などについて関係機関と調整してまいります。

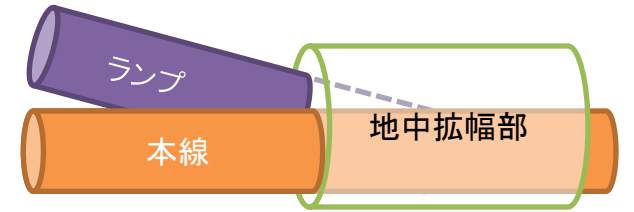
東京外環（関越～東名）地中拡幅部の構造、範囲の変更について

○ 東京外環（関越～東名）のJCT・IC部は、地中で分岐・合流を行う計画となっています。本線シールドトンネルとランプシールドトンネルをつなぐ地中拡幅部は、断面が大きく、地下深い地中での切り上げ工事であるため、その構造・工法等について、有識者らからなる「東京外環トンネル施工等検討委員会」を設置し、現状の技術の状況等も踏まえ、検討を行ってきました。

○ 今般、その成果として、「とりまとめ」が公表され、地中拡幅部には①施工時の安全性を確保するため、施工中の高い止水性能、十分な耐力の確保が必要、②長期的な構造物の健全性を確保するため、完成時の構造物のひび割れ発生抑制、応力の集中回避、漏水を防ぐ止水性能の確保が必要、とされ、従来想定してきたパイプルーフ併用NATM工法構造でもこれらの性能の確保は可能であるが、より確実な安全性や健全性の確保が可能な構造として、「円形形状を基本」とし「十分な止水領域を確保」した構造が提言されました。

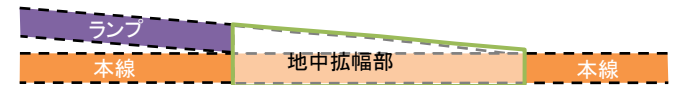
○ 事業者としては、委員会の「とりまとめ」の提言を踏まえ、地中拡幅部の構造について見直すこととします。また、これに伴い地中拡幅部の範囲も変更となることから、当該区間に関する都市計画の変更などについて関係機関と調整してまいります。

地中拡幅部
拡大イメージ

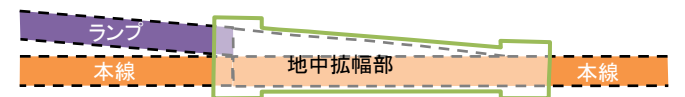


平面図

■従来の範囲

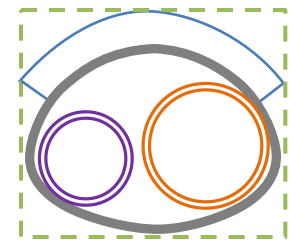


■今回の範囲(イメージ)

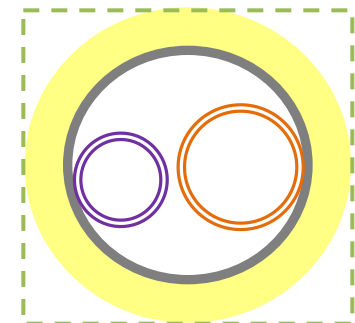


断面図

■現在の範囲



■今回の範囲(イメージ)



黄色範囲は止水領域

