

令和7年1月11日
道路・交通計画部道路計画課

東京外かく環状道路事業（東名ジャンクション周辺）の進捗状況等について

1 主旨

東京外かく環状道路は、首都圏三環状道路（圈央道、外環道、首都高中央環状線）のひとつであり、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重要な道路として、国及び東日本高速道路（株）、中日本高速道路（株）が共同して事業を進めている。東京外かく環状道路事業のうち、東名ジャンクション周辺における各工事の進捗状況等について報告する。

2 シールドトンネルの工事状況（令和7年1月1日時点）【別紙1】

| | トンネル名称 | 掘進済延長 | (進捗率) | 備考 |
|------------|-----------------|--------|---------|-----|
| 東名 JCT 周辺 | 本線シールドトンネル（南行） | 4,427m | (48.4%) | ※ |
| | 本線シールドトンネル（北行） | 3,582m | (39.4%) | ※ |
| | Hランプシールドトンネル | 1,008m | (100%) | 完了 |
| | Aランプシールドトンネル | 684m | (46.5%) | 工事中 |
| 中央 JCT 周辺 | Bランプシールドトンネル | 389m | (36.2%) | 工事中 |
| | Fランプシールドトンネル | 115m | (15.7%) | 工事中 |
| | Hランプシールドトンネル | 410m | (100%) | 完了 |
| | Aランプシールドトンネル | 666m | (100%) | 完了 |
| 青梅街道 IC 周辺 | ランプシールドトンネル（入口） | 0m | (0%) | 未着手 |
| | ランプシールドトンネル（出口） | 0m | (0%) | 未着手 |
| 大泉 JCT 周辺 | 本線シールドトンネル（南行） | 4,496m | (64.4%) | 工事中 |
| | 本線シールドトンネル（北行） | 4,443m | (63.7%) | 工事中 |
| | Fランプシールドトンネル | 568m | (100%) | 完了 |

※調布市内における地表面陥没・空洞事故の発生により、現在掘進が停止中

3 令和7年度の工事状況（東名ジャンクション周辺）【別紙2】

| 対象箇所 | 内容 |
|--------|--|
| ①トンネル部 | <ul style="list-style-type: none"> ・Hランプシールドマシンは掘進を完了（令和7年3月）。 ・Aランプシールドマシンは掘進中。 ・地中拡幅（南行）（成城3丁目）の部分拡幅部および標準拡幅部において、調査工、内部支保工を施工中。 ・地中拡幅（北行）（成城4丁目）の部分拡幅部において止水注入工の作業が完了し、内部支保工を施工中。 |
| ②開削部 | <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年9月に昨年度（令和6年8月）土留壁変状の影響により閉鎖した区道を復旧。 |

| | |
|--------|--|
| ③ランプ橋部 | ・作業ヤード内で東名高速本線の橋脚耐震補強工を実施中。 ・東名高速道路北側は下水道管移設工を実施。 ・東名高速道路南側は機能補償道路を一部交通開放。 |
| ④その他 | ・換気所部は維持管理用の電気室の躯体構築を施工中。 |

4 地中拡幅工事について【別紙3】

東名ジャンクションの地中拡幅部（分合流部）は、本線シールドトンネルとランプシールドトンネルを特殊な合成セグメントで接合する覆工構造により、構築することで工事の安全性、覆工の耐久性の向上を図ることとしている。

令和6年9月に開催された第30回トンネル施工等検討委員会において、「施工計画及び地域の安全・安心を高める取り組みは、安全性・確実性が確保された妥当なものであり、施工状況や周辺環境のモニタリングを行いながら、細心の注意を払って工事を進めていくこと」などが確認されており、令和7年7月に開催された第32回トンネル施工等検討委員会においては、再発防止対策及び地域の安全・安心を高める取り組みを踏まえた工事の実施状況について確認がなされた。

なお、10月時点における地中拡幅工事については、トンネル坑内からの調査工及び止水注入工、内部支保工を行っている。

5 オープンハウスの開催状況について（令和7年1月以降）

| 開催時期 | 内容 | 来場者・参加者数 |
|----------------------|---|--|
| 令和7年 1月10日 11日 | 東名JCT地中拡幅工事の施工計画などに関する オープンハウス | オープンハウス：36名 意見交換会：9名 現場視察会：20名 |
| 令和7年 1月17日 18日 | 外環事業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（中央JCT周辺） | オープンハウス：138名 意見交換会：9名 現場視察会：100名 |
| 令和7年 1月24日 25日 | 外環事業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（東名JCT周辺） | オープンハウス：142名 意見交換会：7名 現場視察会：118名 |
| 令和7年 9月4日 7日 | 外環事業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（東名JCT周辺） | オープンハウス：133名 意見交換会：6名 現場視察会：113名 |
| 令和7年 9月12日 13日 | 外環事業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（中央JCT周辺） | オープンハウス：133名 意見交換会：7名 現場視察会：117名 |

6 事業再評価の結果について

国土交通省では、公共事業の効率性及び透明性の一層の向上を図るため、事業の必要性等の視点から、事業の継続等を決定する再評価を行っているが、外環道についても前回（令和2年度）評価から5年経過したことを受け、事業再評価が行われた。

事業再評価の審議は、10月9日に開催された「令和7年度 第3回 関東地方整備局事業評価監視委員会」で実施され、次回委員会で引き続き質問への回答と審議を行う「継続審議」となった。その後、10月27日に開催された「令和7年度 第4回 関東地方整備局事業評価監視委員会」にて、再度審議が行われ、前回（令和2年度）の付帯意見への対応を引き続き行うものとし、事業主体の対応方針（原案）のとおり了承（事業継続）となった。

なお、今回の評価より、前回（令和2年度）の事業評価監視委員会での委員からの主な意見で「三環状は全体のネットワークとして効果を発揮するものであり、ネットワーク全体としての整備効果を検討してはどうか」との意見が出されたこともあり、広域ネットワークとしての費用便益分析という観点から外環道開通済区間の高谷ジャンクションから三郷ジャンクション、大泉ジャンクション間と現在、施工中の区間を合わせて評価する一体評価が初めて行われている。

[外環道事業再評価の概要]

(1) 一体評価による費用便益分析

- ・供用開始年次（供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次であり、開通済区間はそれぞれの時期による）

令和13年度〔前回実施なし〕

- ・事業費

約4兆6,407億円〔前回実施なし〕

- ・計画交通量

37,200～103,500（台／日）〔前回実施なし〕

- ・費用便益比（B／C）

4.4〔前回実施なし〕

※〔 〕内の数値は、前回（令和2年度）再評価時

※一体評価対象区間

東名JCT～大泉JCT及び開通済の大泉JCT～三郷JCT～高谷JCT

(2) 個別評価（東京外かく環状道路（関越～東名））による費用便益分析

- ・供用開始年次（供用開始年次は、費用便益比算定上設定した年次である）

令和13年度〔令和13年度〕※変更なし

- ・事業費

約2兆7,625億円〔約2兆3,575億円〕+約4,050億

- ・計画交通量

74,700～94,600（台／日）〔72,600～92,200（台／日）〕

- ・費用便益比（B／C）

1.2〔1.01〕

※〔 〕内の数値は、前回（令和2年度）再評価時

(3) 審議結果

- ・前回（令和2年度）の付帯意見への対応を引き続き行うものとし、事業主体の対応方針（原案）のとおり了承（事業継続）となった。

【前回（令和2年度）付帯意見】

- ・早期の完成と供用に努めること。
- ・コスト縮減を徹底するとともに、事業費増の要因を分析し、厳格なコスト管理を行うこと。
- ・事業進捗について、定期的に関係自治体と共有するなど引き続き事業の透明性を高めること。
- ・事業の必要性や現場で行われている事業の工夫などを社会一般に知ってもらえるよう、わかりやすい情報発信を行うこと。

7 東名以南の進捗状況について

予定路線としての位置づけがある「東名高速から湾岸道路間」について、計画の具体化に向けた意見交換及び検討の場として、国土交通省、東京都、川崎市の3者で構成される計画検討協議会が平成28年2月より開催されており、計画の必要性や概略ルートに関する論点等について検討が行われている。

令和6年11月に開催された第7回計画検討協議会において、今後の進め方については、「社会情勢の変化等を踏まえ、計画の基本的な方針のとりまとめに必要となる検討を進めるとともに、引き続き、川崎縦貫道路の計画と一本化する場合について、整備効果や起終点、費用負担の考え方についての検討を進めること」などが確認されている。

区は、計画の早期実現を進めるとともに、具体化にあたっては透明性の高いプロセスの中で、自然環境や地形にも配慮した上で検討を進めてほしい旨、引き続き求めていく。

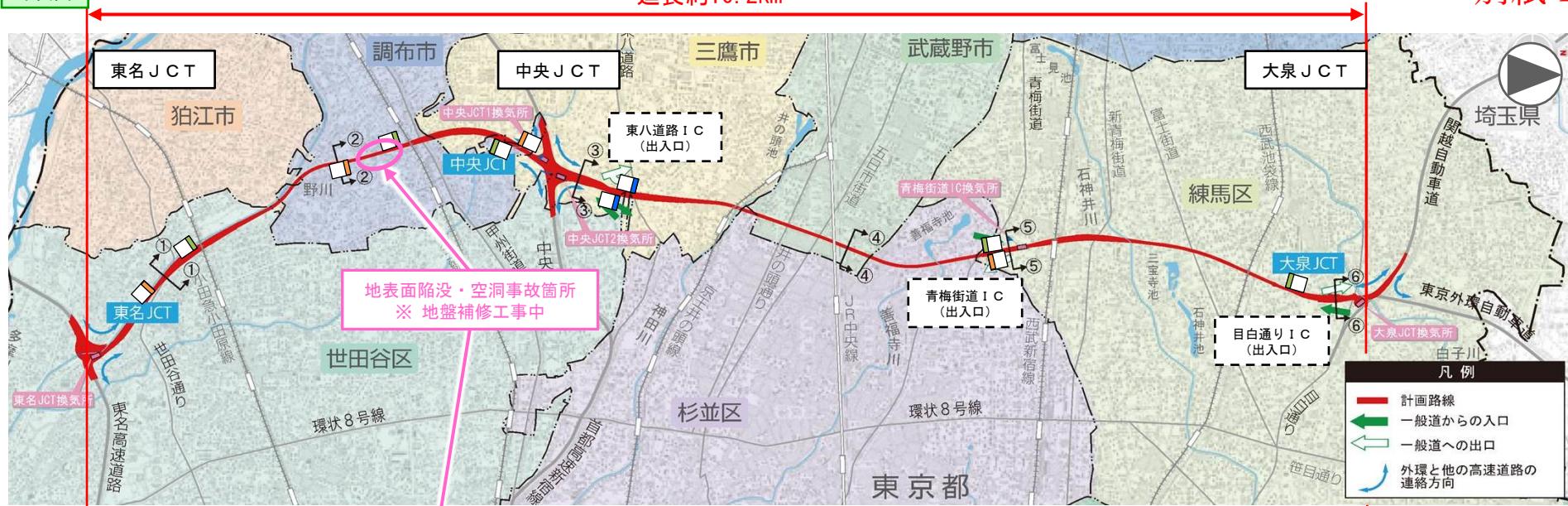
【関越道～東名高速間 シールドトンネルの工事状況】

令和7年11月1日時点 ※事業者作成資料を基に公表 データを区で加筆・修正

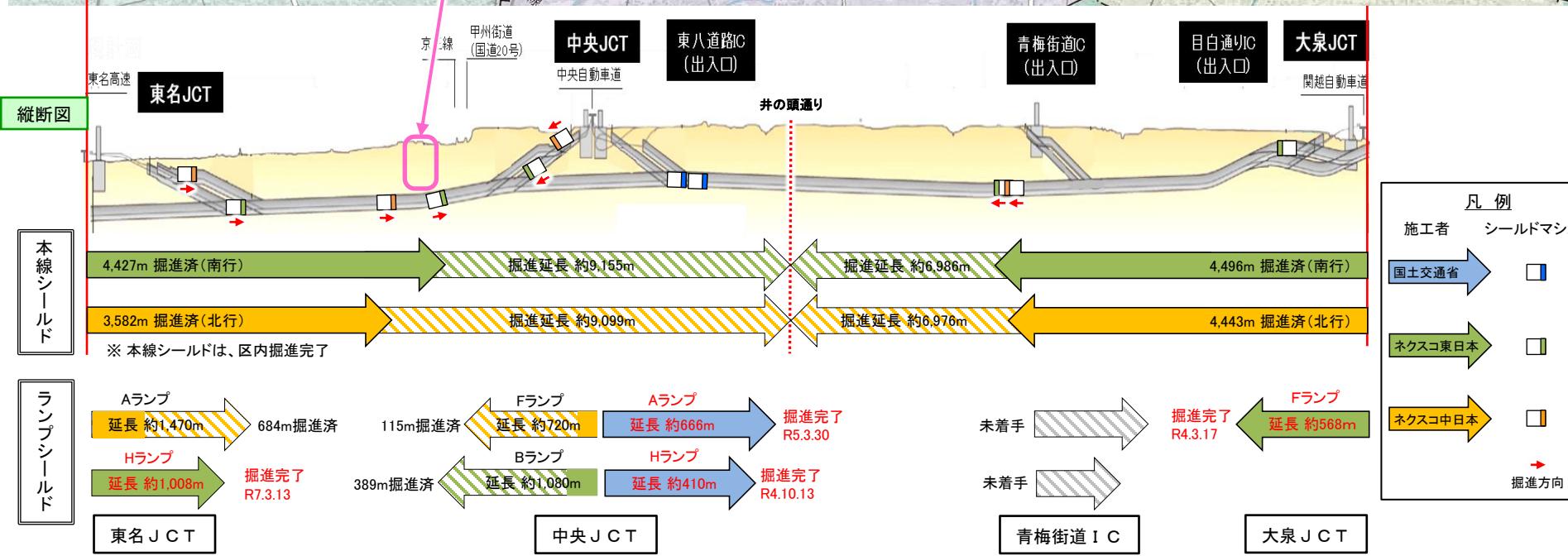
別紙 1

平面図

延長約16.2km



総断図

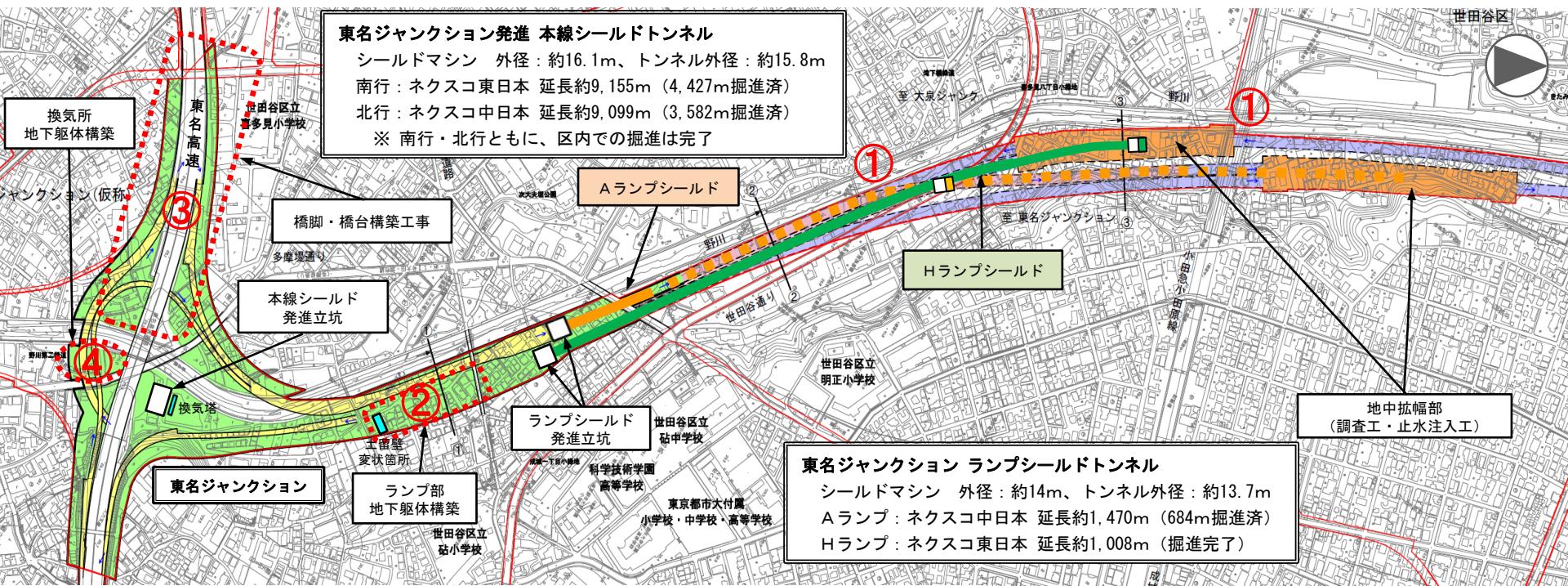


【東名ジャンクション周辺部 令和7年度の工事状況】

※シールド掘進位置及び掘進済延長のみ時点更新

令和7年11月1日時点
※事業者作成資料を基に公表
データを区で加筆・修正

別紙2



東名JCT A・Hランプシールドトンネル・地中拡幅工事の概要

7

別紙 3 - 1

【Hランプシールドトンネル・地中拡幅(南行)】

工事名称：東京外かく環状道路 東名ジャンクションランプシールドトンネル・地中拡幅(南行)工事

発注者：東日本高速道路(株)関東支社

施工者：安藤・間・西松・日本国土特定建設工事共同企業体

工事内容：Hランプシールド

泥土圧シールド(シールド機外径 約 ϕ 14m、セグメント外径 約 ϕ 13.7m)、延長 約1,010m
地中拡幅

標準拡幅部 延長 約153m、部分拡幅部 延長 約68m 合計 約221m

工事箇所：東京都世田谷区大蔵～世田谷区成城

【Aランプシールドトンネル・地中拡幅(北行)】

工事名称：東京外かく環状道路 東名ジャンクションランプシールドトンネル・地中拡幅(北行)工事

発注者：中日本高速道路(株)東京支社

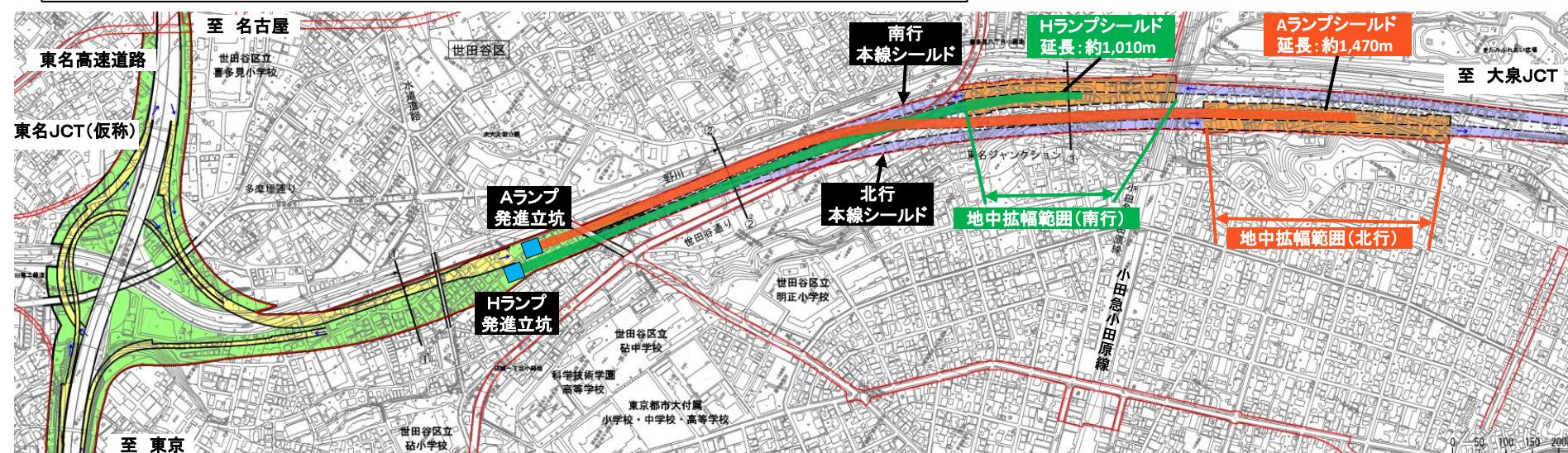
施工者：前田・奥村・安藤・間特定建設工事共同企業体

工事内容：Aランプシールド

泥土圧シールド(シールド機外径 約 ϕ 14m、セグメント外径 約 ϕ 13.7m)、延長 約1,470m
地中拡幅

標準拡幅部 延長 約258m、部分拡幅部 延長 約116m 合計 約374m

工事箇所：東京都世田谷区大蔵～世田谷区成城



地中拡幅部について

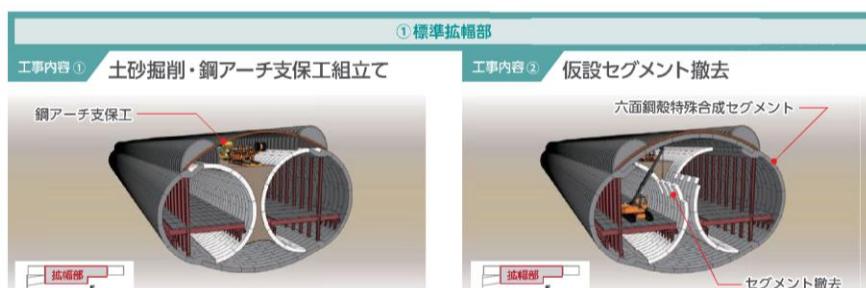
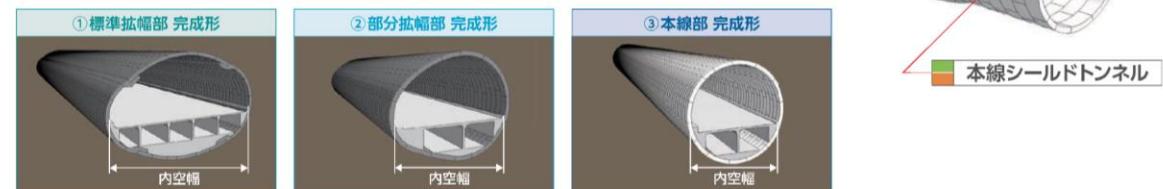
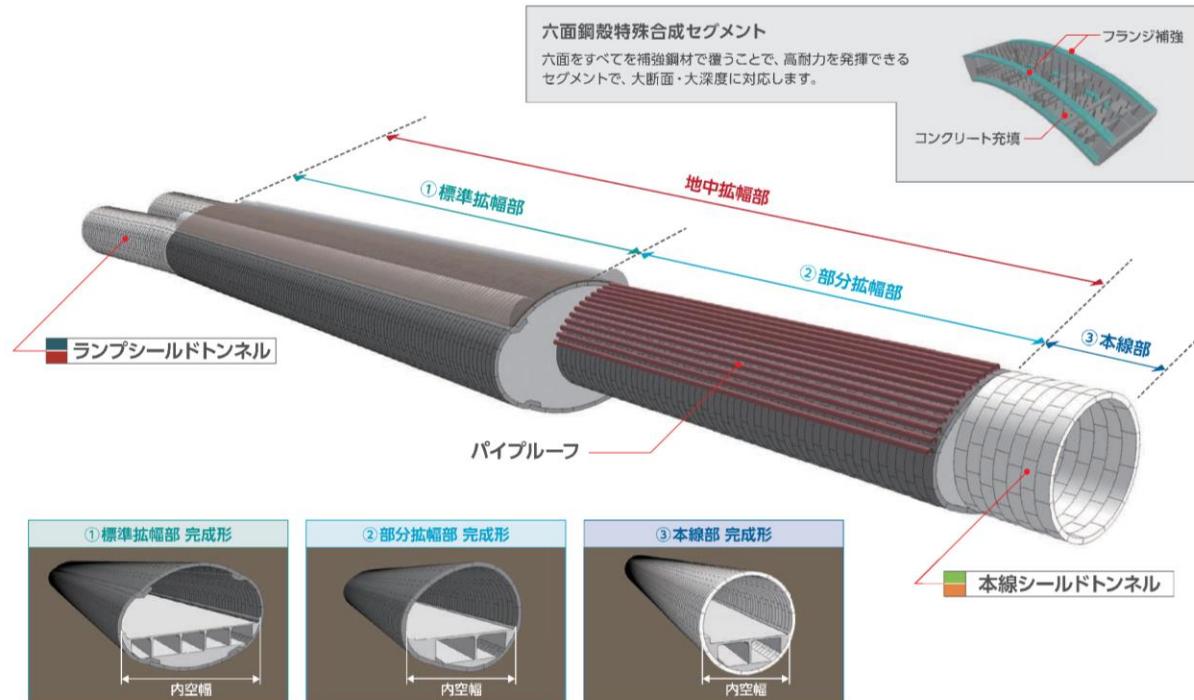
8

○東京外かく環状道路 東名JCTは、本線シールドトンネルとランプシールドトンネルを特殊な合成セグメントで接合する覆工構造を採用し、工事の安全性、覆工の品質と耐久性の向上を図っていきます。

別紙3－2

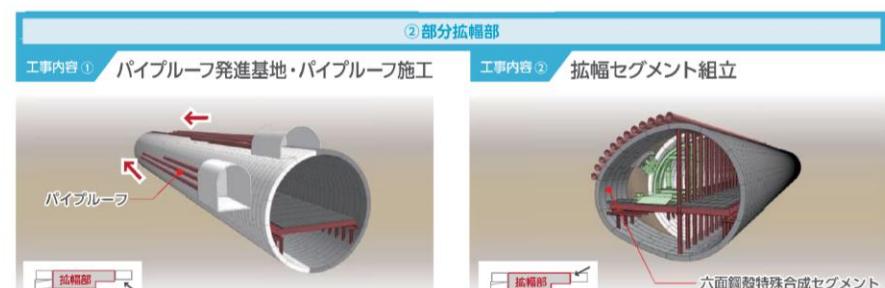
地中拡幅部の覆工構造

地中拡幅部は、本線シールドトンネルとランプシールドトンネルの分合流部として必要な内空幅が変化していきます。そこで、覆工構造を必要内空断面に応じた2タイプ（標準拡幅部、部分拡幅部）として、構造・施工の合理化を図っています。



ランプシールドトンネル延伸後、本線とランプを接続するため、分割掘削後、上側、下側の六面鋼殻特殊合成セグメントを組立てます。その際に、鋼アーチ支保工などを用いて地山を支保します。

上側、下側を六面鋼殻特殊合成セグメントで併合した後に、内側のセグメントの一部を撤去します。



本線シールドトンネルのシールドマシン通過後、補強のための支保工を設置し、本線シールドトンネル内からパイプルーフ発進基地を施工し、パイプルーフを施工します。

本線シールドトンネルのセグメントの一部を撤去・掘削し、六面鋼殻特殊合成セグメントを随時組立てます。