

美女木JCTと市街地の形成



昭和50年頃



平成26年3月



第3章

首都圏をつなげる外環

首都圏の道路交通ネットワークを更に強化していくため、外環では、残る東京都区間の整備や湾岸道路に至るまでの計画の具体化、機能向上のための改築、更には長寿命化に向けたメンテナンス等、現在も様々なプロジェクトや事業が展開されています。

本章では、外環の完成を目指して現在進められている事業、また、外環の更なる機能強化を図るための取り組み等、これから首都圏をより強固に“つなげる”ための外環について、紹介します。

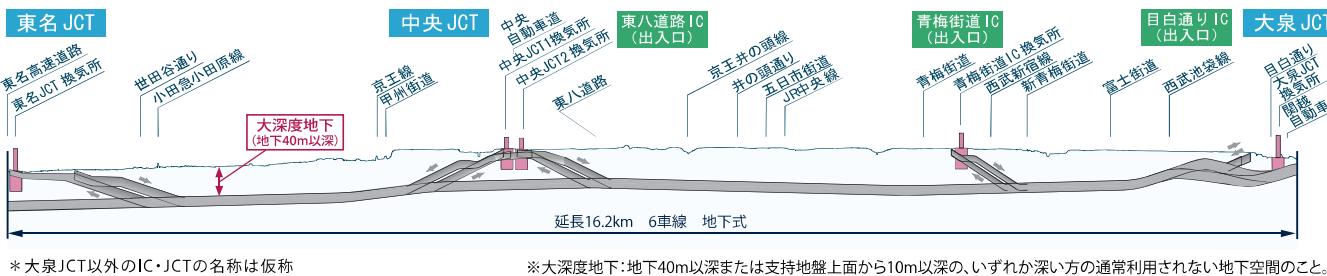
道路交通ネットワークの完成に向けて

地下を突き進む東京都区間

現在、外環の完成を目指して事業中の東京都区間（関越道～東名高速間）は、大深度地下^{*}を利用した全国で初めての道路事業です。平成26年3月に「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、通常利用されない地下空間において本線トンネル等の工事を進めています。



断面直径が16mにもなる国内最大級のシールドマシンの組み立て(大泉JCT) 平成30年7月4日撮影



地域との対話の取り組み

東京都区間では、都市部におけるインフラ整備のモデルとして、構想段階から様々なPI^{*}活動を実施しており、今後の事業の具体的な検討に向け、地域との対話に取り組んでいます。

PI外環沿線協議会（PI協議会）

外環沿線7市区の住民と国、東京都及び沿線自治体の担当者で構成され、外環（関越道～東名高速）について原点に立ち戻り、計画の構想段階から幅広く意見交換を行う場として、平成14年6月に発足しました。



PI外環沿線會議（PI會議）

PI外環沿線協議会(PI協議会)の協議員経験者、国、東京都及び外環沿線7市区の担当者で構成され、外環の必要性やPI協議会で今後の課題とされた事項について、引き続き話し合いを行う場として、平成17年1月に発足しました。



地域課題検討会

各地域の方々に、地元の視点から、外環整備に関する地域の具体的な懸念や対応のアイデアなどについて意見を頂き、意見に対する考え方をまとめました。また、頂いた意見等を踏まえ、今後検討していく課題とその解決のための方針などを「対応の方針」としてとりまとめました。



外環オープンハウス

地域の抱える課題や、外環が整備された場合の各地域への具体的な効果などを、模型やパネル、パンフレット等を用いて地域住民等へ説明しています。また、工事の進捗状況等にあわせて工事説明会を実施しています。



具体化に向けて動き出した東名高速から湾岸道路間

東名高速から湾岸道路間は計画が具体化されていませんが、京浜臨海部と高速道路ネットワークを接続する、いわば3環状道路の総仕上げの区間です。平成28年2月、計画の具体化に向けて必要な意見交換、検討を行うことを目的に計画検討協議会（構成員：国土交通省、東京都、川崎市）を設置し、現在、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を進めています。

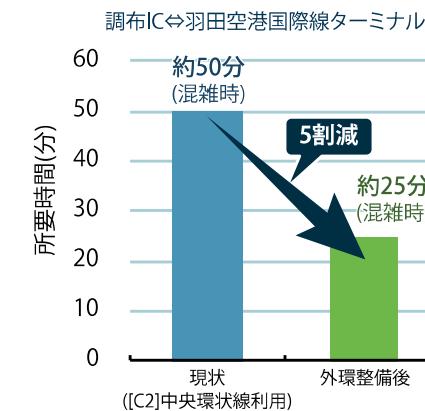


東名JCT(仮称)より湾岸方面を望む



期待される整備効果の具体例

外環(関越道～湾岸道路)の整備により、我が国のゲートウェイである羽田空港へのアクセス性が向上します。例えば、多摩地域から羽田空港では、混雑時の所要時間が概ね半分に短縮すると考えられています。



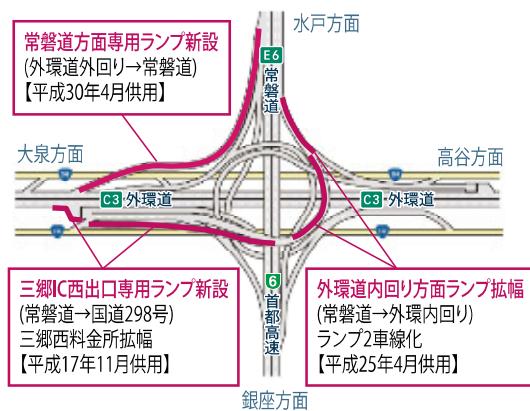
外環の更なる機能強化へ

快適で安全な外環を目指して

埼玉県区間では、これから多くの人に快適で安全な道路を利用していただくため、局部的な渋滞の解消による交通の円滑化や、交差点改良による安全性向上などの取り組みを進めています。

三郷JCTの改築事業

外環道では、三郷JCTにおける通勤時等の局部的な渋滞を解消するため、平成17年から25年にかけ、一部ランプを1車線から2車線に拡幅しました。また、平成30年4月には常磐道方面専用のランプを新設し、混雑緩和を図っています。



松ノ木島交差点の改築事業

国道298号の松ノ木島交差点(埼玉県和光市)では、通勤時等に発生する渋滞を解消するため、直進・右折車線を増設し、交通の円滑化や交通事故のリスク軽減を図っています。



新たな休憩施設の整備

外環道は、埼玉県和光市の新倉PA以外に休憩施設が設置されていないことから、例えば、東関東道の湾岸幕張PAから東北道の蓮田SAまでの約57kmを走行する場合、高速道路上で途中休憩をとることができません。

そこで、埼玉県八潮市付近(草加IC～外環三郷西IC)に「八潮PA(仮称)」を整備し、休憩施設の空白地帯を解消する事業を現在進めています。



八潮PA(仮称)の整備イメージ(埼玉県八潮市) 出典:NEXCO東日本資料

構造物の長寿命化に向けた取り組み

東京外環道リニューアル事業

埼玉県区間は、平成4年の開通から既に25年以上が経過していることから、路面を支える鋼床版と呼ばれる部分に疲労き裂が生じている可能性があります。疲労き裂は、対策せずにそのまま放置してしまうと、最悪の場合、路面の陥没が生じ、安全性を損なう恐れがあるため、点検等により疲労き裂を早期に発見し、必要に応じて、特殊な工法によるアスファルト舗装の補修を実施しています。



路面損傷状況の一例

既存舗装の撤去～SFRCの施工



通常ならば、表面の舗装を撤去した後、鋼床版の上にすぐアスファルト舗装を施工しますが、リニューアル事業では、橋梁の長寿命化を図るため、剛性の高いコンクリート(SFRC:鋼纖維補強コンクリート)をまず施工します。



その後、コンクリート上にアスファルト舗装を施工し、路面を仕上げます。

*写真はいずれも平成29年度施工時

国道298号の橋梁点検及び耐震補強

国では、橋梁の長寿命化を図るため、管理する全ての橋梁で定期的な点検を実施し、点検によって補修が必要と判断された場合は、順次補修を行っています。

また、国道298号は、災害時における避難、救助活動、物資供給や広範囲的な応急対策活動等を行うための緊急輸送道路に指定されていることから、将来発生が予測されている首都圏直下型地震等の大規模地震に備えるため、耐震補強工事を推進しています。



橋梁点検車による点検