

# しほむ経済効果

# 誰のための外環道

遅すぎた  
50年越しの着工

世田谷の地下に搬入される国内最大のシールドマシンのドリル部分。4機で本線トンネルを掘る計画だ

1966年の立案から半世紀、一時は凍結された外環道の延伸計画が再び動きだした。膨らむ事業費を前に、国や東京都がうたう費用対効果は本当に得られるか。

本誌：真城愛弓、筑紫祐二

提供：東京外環プロジェクト

**東** 線の二子玉川駅から車で約15分の住宅街の一角。東名高速道と交差する周辺エリアが防音パネルで囲われ、敷地の中には縦穴を囲む形で超大型クレーンが立ち並ぶ。深さ70メートルの地下空間に降り立つと、巨大な簡状の機械が横たわる。

これは直径約16メートル、国内工事で使われるものとしては過去最大の、トンネルを掘るシールドマシン（写真）だ。このマシンが掘るのは東京外かく環状道路（外環道）の延伸部分。ここで田谷区の東名（仮称）ジャンクション（JCT）と練馬区の大泉JCTからそれぞれ2機のマシンが発進し、片側3車線の地下トンネル2本を掘り進む。東名JCTからは3月末までに発進する見通しだ。この区間の計画ができたのは1966年。一時は「幻」と化したプロジェクトが、約50年の月日を経ていよいよ本格的に始動する。

都心から半径15キロメートルの地域を環状に結ぶ外環道は、首都高速道路中央環状線、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）とともに首都圏の「三環状」と呼ばれる。大泉JCTから三郷南インターチェンジ（IC）に至る埼玉区間は2005年に全線開通。その先の三郷南ICから高谷（仮称）JCTまで、東を走る千葉区間も17年度中に開通する予定で、

## ■ 東京、千葉で整備が進む外環道

■ 地元の反対が根強く、着工までに50年  
—東京外かく環状道路(関越→東名)計画の経緯—

1966年 7月	高架方式による東京外かく環状道路(外環道)の都市計画が決定
70年 10月	地元住民の反対を理由に、根本龍太郎建設相(当時)が参議院建設委員会で関越→東名について「凍結宣言」
99年 12月	石原慎太郎都知事(当時)が都議会において、地下構造を基本として、凍結されていた外環道の計画の具体化を取り組むことを表明
2001年 4月	「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」施行
05年 11月	大泉JCT→三郷南IC区間が全線開通
07年 4月	大深度地下を活用した地下方式に都市計画を変更
09年 5月	整備計画が決定・事業化。この年から事業費を予算計上
12年 9月	関越→東名間の着工式

(出所)国土交通省などの資料を基に本誌作成

大泉→東名間が完成すれば、世田谷区から千葉県市川市まで一本で結ばれることとなる(左図)。大泉→東名間の着工がここまで遅れた最大の要因は、地元住民の根強い反対だ。この区間は、練馬区や杉並区、世田谷区など古くからの住宅がひしめく。そこに高架式で外環道

を通そうとしたため、大規模な立ち退きが前提とされた。さらに、時あたかも自動車の排ガスが深刻な社会問題化していた時期。環境への影響を不安視した地元の反対は想定以上だった。1970年、住民の反対運動を受け、当時の根本龍太郎建設相はこの区間の計画

凍結を宣言。その後、約30年間、事業は止まつたままとなつた。

過去最大のトンネル工事  
都心の渋滞緩和に効果!?

時計の針が再び動き出すきっかけを作つたのは、99年に東京都知事に就任した石原慎太郎氏だ。石原氏は就任早々、地下構造を基本構組みとして、計画具体化を表明。地表から40m以深の「大深度地下」にトンネルを通して、用地買収は道路が地上に出るJCTとICの周辺だけで済む。大深度地下法の施行や掘削技術の進歩が後押しとなり、計画は一氣に実現に向け動き出した(左表)。

これほどのカネや技術を投入して延伸する外環道だが、最大の整備効果は何か。それは都心の交通渋滞緩和だ。事業主体である国土交通省によると、大泉JCTから東名高速道の東京ICまでは、慢性的な渋滞で有名な環状八号線(環八)を経由して、平均で60分かかるといふ。それが外環道の大泉→東名間を通れば、5分の1の12分で行けるようになるというわけだ(82~1図)。

トンネル本線をシールドマシンで掘る工事は、大成建設、大林組、清水建設、鹿島のスーパーゼネコン4社を代表とするJV(共同企業体)が、工区を四つに分けてそれぞれ担当する。立坑やJCT、IC周辺の分岐トンネルを除く本線工事に限つても、契約金額の総額は5000億円超。参画するゼネコンは20社にも及ぶ。国内の建設市場は20年の東京五輪に向けて競技会場の整備や大型再開発案件が目白押しだが、その中でも最大級の工事となる。

国交省東京外かく環状国道事務所の四童子隆所長は、「東京は縦方向のネットワークが限られており、中でも環八は特に混雑する。抜け道を通り多くの周辺の生活道路はほかの地域より事故が多い。長距離大型車が外環を使うようになれば、周辺地域の環境も改善する」と強調する。

佐川急便や、空港へのリムジンバ