

東京外かく環状道路 (大泉ジャンクション)

ドボクの面白さを、古いもの、新しいもの、消えゆくもの、身近なものなどを通じて広くお伝えします。ウェブサイトとの連動企画です！

【絵】モリナガ・ヨウ／【文】溝渕 利明



土木学会誌5月号にて公開中！

土 木まぐのうちの二つめは、東京外かく環状道路の西側で未開通部分の発進場所である大泉ジャンクションの工事を紹介していきます。

東京外かく環状道路は、東京の中心から放射線状に延びている高速道路を環状に結んでいく三環状道路（首都高速中央環状線（すでに全線開通）、首都圏中央連絡自動車道（圏央道で、全線のほぼ9割が開通）および東京外かく環状道路）の一つで、延長約85km（事業化されているのはそのうち67km）のうち約34kmが開通しており、東側の未開通部分（三郷南～高谷ジャンクションまでで、延長約16km、2018年6月までに開通予定）と西側の未開通部分（大泉ジャンクション～東名ジャンクション（仮称）までで、延長約16km）において工事が進められています。

今回取材に訪れた大泉ジャンクションは、関越自動車道と東京外かく環状道路の開通部分に挟まれた非常に狭い場所に南行きと北行きの2本のシールドトンネルの発進部の工事を進めており、訪れた時は立坑の掘削がほぼ終了し（穴というよりも細長い回廊のような斜路）、シールドマシン据付けのための工事をしていました。シールドマシンは、世界最大級の直径約16mで、地下約40m以深の大深度を掘進していきます。

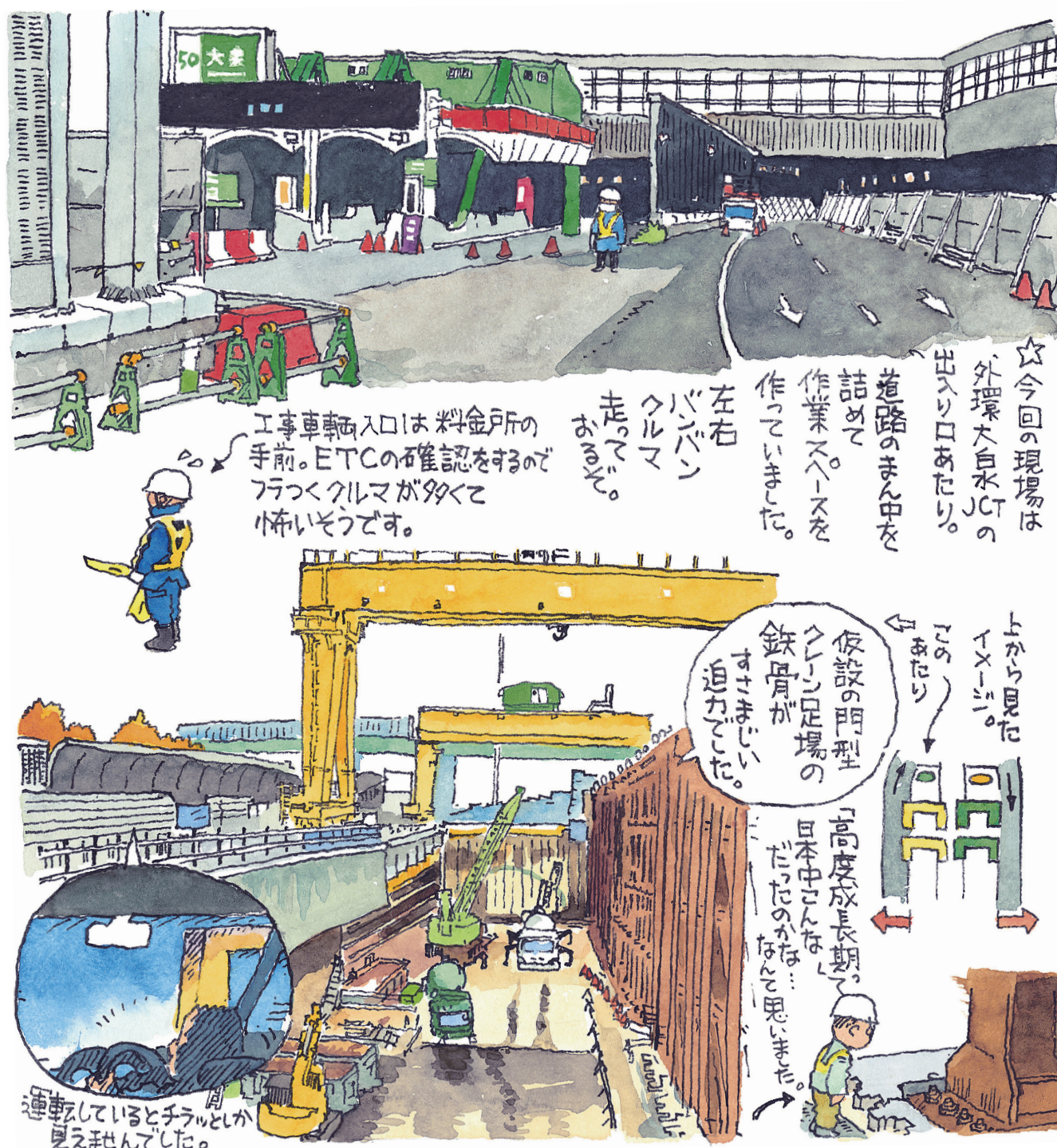
シールドマシンはまだありませんでしたが、巨大な門型クレーンと発進予定箇所の壁面に緑と黄色の巨大な丸が描かれているのがとても印象的でした。

モリナガ・ヨウ 1966年生まれ。現場見学だけは経験値の高い文系イラストレーター。『築地市場 絵でみる魚市場の一日』で第63回産経児童出版文化賞受賞。みぞぶち・としあき 法政大学デザイン工学部教授、専門はコンクリート材料、維持管理（非破壊検査）等、モットーは“コンクリートの一生を考える”



東京外かく環状道路の未開通の西側ルート（大泉JCT～東名JCT）の工事が大泉ジャンクションで始まっています。この大泉JCT工事は、世界最大級のシールドトンネルの発進場所でもあります。今回訪れた時は、発進立坑の建設中では掘削が終わり、シールドマシンの据え付けのための地盤の補強などが行われていました。この発進立坑は、長さが約80m、幅が46m、深さが9～23mで、開削工法で行われています。立坑というよりは細長い斜路のような構造です。周りに何もなかったところであれば、東名JCTのような立坑となつたでしょうが、関越自動車道路と東京外かく環状道路が交わる地点で、非常に狭い場所でもあるので、このような構造にせざるをえなかったと思います。すぐ横の高速道路を車が走り来しているその間で、淡々と工事が進められているのを見ると、まさにザ・土木の世界だと思いました。

この斜路のような立坑の先端にシールドマシンを組み立てるための巨大な門型クレーンが設置されています。周囲からみて何か工事しているのかなとわかる唯一のものではないでしょうか。高速道路を走っている人たちは、ここで巨大プロジェクトが進行していることなど、きっとわからないと思います。（溝渕利明）



☆今回の現場は外環大泉JCTの出入り口あたり。道路のまん中を詰めて作業スペースを作っていました。

左右バンブルム走ってあるぞ。

工事車両入口は料金所の手前。ETCの確認をするのでトラックが多くて小渋いそうです。

仮設の門型クレーン足場の鉄骨がすさまじい迫力でした。

「高度成長期で日本中こんなだったのかな！なんて思いました。」

上から見たイメージ。

運転しているとチラッとか見えませんでした。