


Economy

02

高速道路を通じ 「暮らしやすさ」を追求

ネットワーク効果の最大化を目指して



地域の発展を高速道路の機能強化で支える



地域の発展を高速道路の機能強化で支える

NEXCO東日本グループは、災害に強い高速道路づくりのほか、ミッシングリンク（道路が途中で切れている未開通区間）の解消、暫定2車線区間の4車線化やスマートICの設置による高速道路の機能強化を重要な課題と捉えています。ネットワークの整備を着実に進めることで、災害時の代替路を確保するとともに、「安全・安心・快適・便利な高速道路サービス」を提供し、地域社会の暮らしの向上に貢献していきます。

金利谷JCT

ネットワークの整備で暮らしの向上

【ミッシングリンクの解消】

首都圏では、2017年に圏央道境古河IC～つくば中央IC間および2018年に東京外環道三郷南IC～高谷JCT間が開通したことにより、関越道から東関東道まで複数のルートでつながり、利便性が向上しました。現在、東京外環道や横浜環状南線を含む圏央道などの整備を進めています。ミッシングリンクがさらに解消することで、移動時間の短縮、地域経済の活性化や災害発生時の緊急輸送路としての役割が期待されます。

【暫定2車線区間の4車線化】

暫定2車線区間を4車線化することで、渋滞の解消・緩和、対面通行の解消に伴う対向車線へ飛び出すような重大事故の防止、維持修繕工事や事故発生時などの通行止めの減少が見込まれます。また、時間信頼性の確保、災害・大雪時の交通機能確保にもつながることから、計画的に4車線化を進め、安全・安心のための機能向上に取り組んでいます。

新設事業の状況

【首都圏中央連絡自動車道（横浜環状南線）】

横浜環状南線は、横浜横須賀道路の金利谷JCTと国道1号を結ぶ延長約8.9kmの自動車専用道路です。国土交通省と当社が共同で事業を進めています。金利谷戸トンネルは、NATM工法で施工する道路トンネルとしては世界最大級の断面積です。



横浜環状南線 金利谷戸トンネル
(最大断面積485㎡・幅29mの大断面トンネル)

4車線化事業の状況

【道東自動車道】

道東道は、道央圏と道東圏を結ぶ北海道横断自動車道の一部を担う高速道路です。現在、占冠IC～十勝清水IC間の延長35.4kmで4車線化工事を進めています。さらに、2024年3月に追分町IC～夕張IC間の延長約4.1kmが事業化されました。



道東道 トマムIC～十勝清水IC ベケレベツ川橋

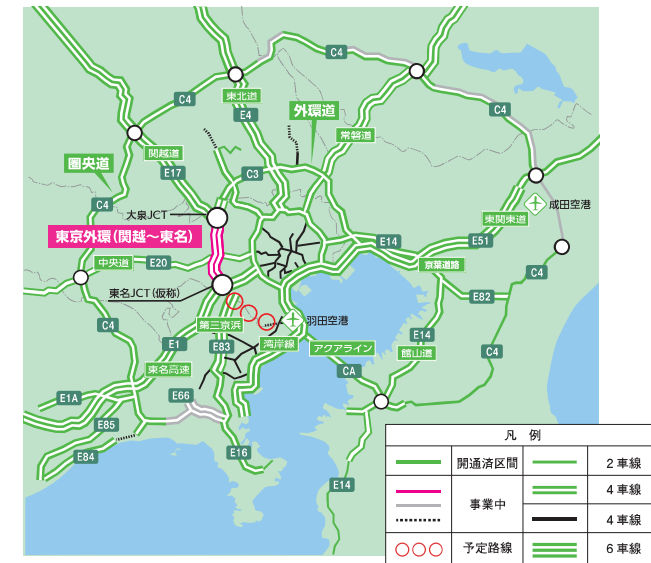
【東京外かく環状道路の整備】

東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路で、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑なネットワークを実現する上で、重要な道路です。

現在、関越道から東名高速までの約16kmの区間について、国土交通省、当社、NEXCO中日本が共同で事業を進めています。

2020年10月18日に調布市東つじヶ丘2丁目付近において発生した地表面陥没・空洞事故に関しては、事故による被害を受けた皆さまへの補償および緩ませてしまった地盤の少しでも早い補修の完了に向けた取り組みを行っています。

引き続き、事業者一同、細心の注意を払い、安全に工事を進めてまいりますので、ご理解・ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。



期待される整備効果

【アクセス時間を短縮】

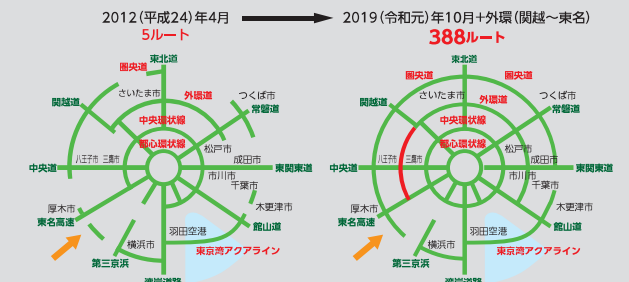
所要時間の短縮が見込まれ、さらに快適な環境となります。



【出典】整備前：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査を用いて算出
整備後：外環道は設計速度を用いて算出

【災害に強いまち】

災害などにより、一部区間に不通が生じても移動が可能になります。



三環状道路整備によるリダンダンシーの強化
(東名高速から東京都心へ至るパターン(試算))

事業の状況

【シールド工法によるトンネル工事】

東京外かく環状道路の本線トンネルは、大泉JCT方面へ向かう車が走行する「北行トンネル」と東名JCT(仮称)方面へ向かう車が走行する「南行トンネル」で構成されます。完成すると、片側3車線合計6車線の道路となります。

現在、大泉JCTを起点とした2本の本線シールドトンネルと、中央JCT(仮称)から1本、東名JCT(仮称)から2本のランプシールドトンネルの掘進作業を進めています。

【地盤補修工事】

住民の皆さまのご不安な気持ちを早く解消していただくとともに、工事中に仮移転していただく皆さまができる限り早く当地にお戻りいただくため、少しでも早い地盤補修の完了に向けて、2022年12月よりプラントヤードの整備等の準備工事、2023年1月に仮移転・買取にご協力いただいたお宅の家屋解体に着手しました。

2023年8月から実施している地盤補修においては、2023年11月、施工中に近隣の入間川より気泡が発生し、地域の皆さまにご心配をおかけしましたが、周辺環境への影響がないことを確認の上、工事を再開しています。

引き続き、騒音・振動に配慮しながら地盤補修を慎重に進めてまいります。



大泉JCT本線シールド(南行)発進立坑付近



地盤補修の現場

【東京外環プロジェクト】の詳細はこちら <https://tokyo-gaikan-project.com/>



TOPICS

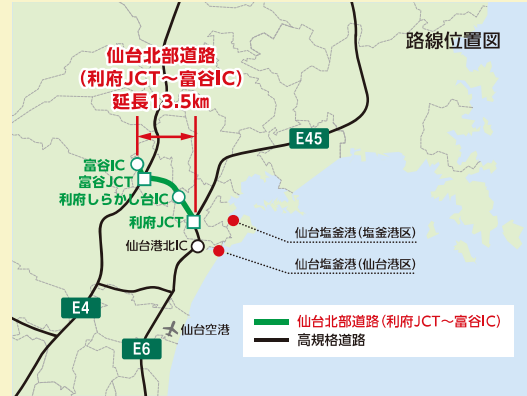
高速道路の整備効果 「仙台北部道路」

全線開通10周年を迎えた仙台北部道路

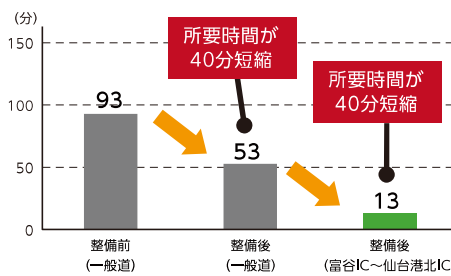
仙台北部道路は三陸沿岸道路と東北道を結ぶ、総延長13.5kmの自動車専用道路であり、仙台都市圏高速環状ネットワークを形成しています。2013年12月の富谷JCT～富谷IC間の開通により、全線開通となりました。2022年には累計交通量が約7,100万台となり、多くのお客さまにご利用いただいています。

▶ 生活への支援

全線開通により、富谷IC～仙台港北IC間において所要時間が80分短縮されるとともに、死傷事故率が並行する一般道(国道4号)に比べ約3%であるなど、渋滞・事故リスクの回避により、内陸部と湾岸部の通勤・通学の利便性向上を支援しています。

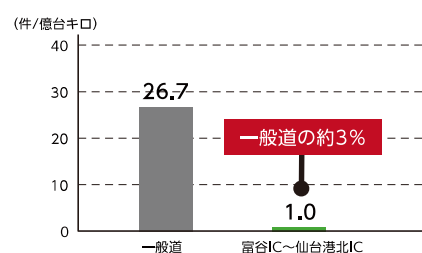


[所要時間]



※整備前:1999年、整備後:2021年の混雑時(7時～9時、17時～19時)所要時間
(出典) 全国道路・街路交通情勢調査(1999年、2021年)

[死傷事故率]



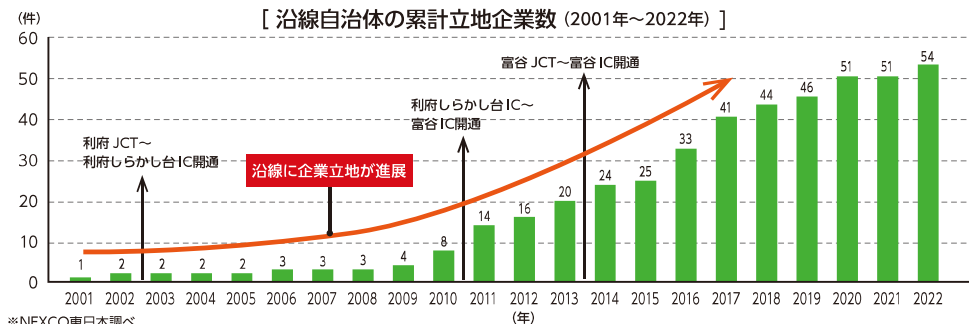
(出典) NEXCO東日本調べ、イタルダデータ(2018年～2021年)

▶ 企業・産業活動への支援

仙台北部道路の沿線は、東北地方で貨物量シェア1位を占める仙台塩釜港・仙台空港が立地し、東北地方各地の産業の玄関口となっています。工業団地が複数立地する中で、全線開通により利府しらかし台IC～仙台港北IC間の所要時間が半分以下に短縮するなど各方面へのアクセス性が向上し、企業や物流施設の立地が進展しました。

各地へのアクセス性や内陸部～沿岸部の移動にかかる時間信頼性の向上により、東北の重要な物流拠点の集積地として大型物流施設の進出とともに、周辺の企業活動や地域産業の活性化を支援しています。

[沿線自治体の累計立地企業数(2001年～2022年)]



※NEXCO東日本調べ

※沿線立地企業の抽出条件:2001年以降に沿線自治体(富谷市、利府町、大和町、大衡村、大郷町、仙台市宮城野区、仙台市泉区)に1,000㎡以上の用地を取得して立地した製造業企業

▶ 経済波及効果

仙台北部道路の経済波及効果^{*}は一部開通から20年間で約6,800億円にのぼり、地域経済の発展に寄与しています。

※経済波及効果について……道路整備による地域間の時間短縮効果をもたらし企業活動の生産性向上、設備投資等の経済活動の関係をモデル化した地域計量経済モデルを用い、仙台北部道路の整備あり・なしによる地域間の時間短縮効果から、仙台北部道路が存在することによって想定される過去20年間(部分開通時の2002年から全線開通を経て直近の2022年まで)の経済波及効果をセブティサーチ&コンサルティングの協力のもとに算出。