

3 事業の進捗状況

(1) 事業進捗率（関越～東名、事業費ベース）

約56%（令和3年3月現在）

(2) 用地取得率（令和2年8月末現在、面積：面積ベース、件数：件数ベース）（P41に参考資料あり）

	東名ジャンクション		中央ジャンクション		全 体	
	面積	件数	面積	件数	面積	件数
買 収	99%	97%	99%	99%	93%	92%
区分地上権	97%	91%	95%	92%	84%	81%
全 体	98%	94%	99%	96%	90%	87%

※全体の数値は、他のジャンクション等を含む。

(3) 本線シールドトンネルの施工状況（本線トンネルの概要について、P42に参考資料あり）

東名ジャンクションから平成29年2月に掘進を開始したシールドマシンは、ネクスコ東日本施工の南行（通称：みどりんぐ）が令和2年2月に、ネクスコ中日本施工の北行（通称：がるるん）が令和2年6月に世田谷区を通過した。現在、調布市内で掘進作業を一時中止している。また、大泉ジャンクションから平成31年1月に掘進を開始したシールドマシン2基も、大泉ジャンクション内で掘進作業を一時中止している。

[野川の気泡漏出等について]

平成30年5月中旬に野川河床から気泡の漏出（7月下旬に収束）と観測井や工事ヤード内において地下水の流出が本線トンネル工事を起因し発生した。

これはシールド工事の掘削時に添加材として使用している気泡の一部が破泡し、空気が観測井等の人工的な孔を通して上昇したことにより発生した。事業者は河川内の水質や周辺の気体の成分等を調査したところ、全てにおいて基準等を満足していることが確認された。

その後、区内では地質状況に合わせ添加材に空気を使用しない方法によりシールド工事が行われた。

[調布市内で発生した地表面陥没事象等について]

令和2年10月18日に本線トンネル工事現場付近の調布市道において、地表面の陥没事象が発生した。事業者は原因が究明されるまでランプトンネルを含む全てのシールドマシン（7基）の掘進作業を一時中止すると共に、中立的な立場での確認、検討を目的として「東京外環トンネル施工等検討委員会 有識者委員会」（以下、「有識者委員会」という。）を設置し、原因究明のための調査等を実施した。その後、陥没箇所周辺の地盤状況を確認するために行ったボーリング調査で、地中の空洞が3箇所確認された。

区は、区内において同様の事象の発生に対する懸念等を踏まえ、10月20日に区長から事業者に要請書を手交した。また、「第5回 東京外環トンネル施工等検討委員会 有識者委員会」の調査状況の中間報告を受け、12月22日に区長から事業者へ2回目の要請書を手交している（区長から事業者への要請の概要はP25を参照）。

その後、有識者委員会が調査結果や施工データを分析したところ、第6回有識者委員会（令和3年2月12日開催）で、特殊な地盤条件下において行われたカッターが回転不能となる事象を解除するために行った特別な作業に起因するシールドトンネルの施工が、陥没・空洞事象の要因である可能性が高いことが確認された。

区内を含む掘進が完了した区間で安全性を確認するために行われた物理探査結果では、地盤の緩みや空洞は確認されず、掘進再開時にカッターが回転不能となる事象もなかったことから、地盤に緩みが生じている可能性は極めて低いとされた。また、あわせて行われた路面下空洞調査で異常信号があった箇所は、トンネルの直上に集中していないことから、トンネル工事の施工が影響している可能性は低いとされた。

事業者は陥没事象発生後、事象の要因や補償方針等について、陥没箇所周辺の住民を対象とした説明

会を延べ9回開催し、家屋補償等に関する相談窓口を開設するなどの対応を行っている。また、これまで有識者委員会で議論された内容について、沿線7区市の住民を対象とした説明会を令和3年4月2日から7日にかけて延べ10回開催した。

今後、事業者は陥没箇所周辺の地盤の補修や再発防止対策を実施するとしている。なお、シールド工事の再開については現時点で未定としている。

(4) 東名ジャンクション地域の施工状況（P43に参考資料あり）

東名高速と連絡するランプ（東名高速と外環道の連結路）の開削トンネル構築と共に、構築の際に支障となる水道管・下水道管の移設工事が行われている。また、令和2年8月から換気所地下部の電気室の構築、本線トンネルと連絡するランプトンネル用のシールドマシンの組立等が始まった。

(5) 中央ジャンクション地域の施工状況（P44に参考資料あり）

中央道と連絡するランプ（中央道と外環道の連結路）橋の橋脚や、ランプ部の地下躯体の構築などが行われている。なお、本線トンネルと連絡するランプトンネル用のシールドマシン（北側）は令和2年9月に掘進を開始したものの、陥没事象等の発生を受けて掘進作業を一時中止している。

4 区の取り組み

(1) 世田谷区東京外かく環状道路地域連絡会

東京外かく環状道路の整備に伴い、用地取得や地域環境等、周辺への影響が予想される地域の方々に世田谷区、国土交通省、東京都及び外環事業予定者等からの情報を提供し、地域の意見を反映していくため、世田谷区東京外かく環状道路地域連絡会を設置し、世田谷区及び関係機関等との連絡・調整を行っていく。

①東名ジャンクション周辺地域

世田谷区東京外かく環状道路 砧地域連絡会

地元7町会（成城自治会、喜多見東部町会、喜多見上部自治会、喜多見中部町会、宇奈根町会、大蔵本村睦会、石井戸会）の代表及びP1外環沿線会議委員3名、世田谷区（砧総合支所、道路・交通計画部）、外環事業者（国土交通省東京外かく環状国道事務所、東日本高速道路株式会社東京外環工事事務所、中日本高速道路株式会社東京工事事務所）で組織（第5回より喜多見中部町会、JA東京中央が参加）。

第1回	平成21年11月	第2回	平成22年1月	第3回	平成22年6月
第4回	平成22年11月	第5回	平成23年3月	第6回	平成23年9月
第7回	平成25年1月	第8回	平成25年8月	第9回	平成26年11月
第10回	平成27年7月	第11回	平成29年2月	第12回	平成30年2月
第13回	平成31年2月				

②中央ジャンクション周辺地域

世田谷区東京外かく環状道路 給田・烏山地域連絡会

地元2町会（烏山上町会、給田町会）、JA東京中央、日本女子体育大学の代表、世田谷区（烏山総合支所、道路・交通計画部）、外環事業者（国土交通省東京外かく環状国道事務所、東日本高速道路株式会社東京外環工事事務所、中日本高速道路株式会社東京工事事務所）で組織。

第1回	平成21年8月	第2回	平成21年11月	第3回	平成22年1月
第4回	平成22年7月	第5回	平成22年11月	第6回	平成23年3月
第7回	平成23年9月	第8回	平成25年1月	第9回	平成25年8月
第10回	平成26年10月	第11回	平成27年6月	第12回	平成29年2月
第13回	平成30年2月	第14回	平成31年2月		

(2) ジャンクション周辺地区の街づくり

東京外かく環状道路の整備に伴い、用地取得や地域環境等、周辺への影響が予想されるジャンクション周辺地区について、整備、供用開始後も引き続き良好な市街地の形成が図られるよう、地区計画等の手法を活用した区民主体の街づくりを進めていく。

①東名ジャンクション周辺地域（砧総合支所街づくり課）

平成22年8月 東名ジャンクション周辺地区街づくり方針を策定

平成24年度～ 機能補償道路、上部空間利用に関する検討

ア 東名ジャンクション周辺地区街づくり

平成25～26年度 住民参加によるまち歩き・検討会（全9回）を開催

平成27年度 区画道路の意見交換会（各1回、全5回）を開催

平成28年度 地区計画（方針案）の意見交換会（全2回）を開催

平成29年度 地区計画（たたき台）の意見交換会（全2回）を開催

地区計画（たたき台）個別相談会（全2回）を開催

令和元年度 地区計画（素案）個別相談会を開催

地区計画（素案）説明会を開催

令和3年度以降 地区計画（修正素案）の説明会等を開催予定

イ 東名ジャンクション上部空間等利用計画

- | | |
|-----------|---|
| 平成 26 年度 | 住民参加による講演会・ワークショップ（全 3 回）を開催 |
| 平成 27 年度 | 上部空間等利用計画素案を公表、意見募集、報告会を開催 |
| 平成 28 年度 | 上部空間等に係るにぎわいづくりの可能性について検討・公表 |
| 平成 29 年度 | 子どもワークショップ（全 2 回）を開催
上部空間等利用計画素案の修正にかかる報告会（全 2 回）を開催 |
| 平成 30 年度～ | 上部空間等利用計画案の作成に向けた利用可能区域等の明確化について、外環事業者等との協議・調整を継続 |

②中央ジャンクション周辺地域（烏山総合支所街づくり課）

- | | |
|-----------|-------------------------------|
| 平成 22 年度 | 基礎調査実施 |
| 平成 24 年度～ | 機能補償道路に関する検討
隣接市との情報共有及び連携 |

(3) 東名ジャンクション換気塔色彩デザインコンクール（都市整備政策部都市デザイン課）

- | | |
|----------|--|
| 平成 29 年度 | 東名ジャンクションに設置が計画されている換気塔について、区民参加による都市デザイン及び風景づくりを推進するため、色彩デザインコンクールを開催
平成 30 年 3 月 4 日に世田谷美術館にて、入選作品の表彰式及び記念講演を開催 |
| 平成 30 年度 | 平成 30 年 10 月に色彩デザインコンクールの作品集を発行
色彩デザインコンクール第 1 席作品を基に、事業者へ提案する着彩案を検討・調整 |
| 令和元年度 | 事業者へ着彩案を提案 |

5 埋蔵文化財

(1) 埋蔵文化財の調査状況 (令和2年8月末現在) (P41に参考資料あり)

- ・東名ジャンクション 96%完了
- ・中央ジャンクション 100%完了
- ・全体 87%完了 ※全体の数値は、他のジャンクション等を含む。

(2) 殿山横穴墓群の活用

① 調査の状況等

平成27年6月16日	横穴墓を2基発見 (6月22～26日に世田谷区において調査済)
平成27年7月14～27日	横穴墓15基を確認
平成27年8月3日 ～平成27年10月19日	東京都埋蔵文化財センターによる調査
平成27年9月26日	地元住民を対象とした現地見学会を開催(主催:東京都埋蔵文化財センター)
平成27年10月20日	東京都教育委員会教育長より中日本高速道路(株)東京工事事務所長宛に発掘調査終了通知(事業者へ現場引き渡し)
平成27年10月22～28日	復元を可能とするための内部及び全景の3次元データ取得 一部崩落危険箇所への対策工を実施
平成27年11月11日 平成27年11月17日	公共交通機関対策等特別委員会における請願審査により、継続審査となった 外環事業者による遺跡の活用に関する記者発表

② 外環事業者による記者発表

「東京外かく環状道路(関越～東名)(仮称)東名JCT予定地における埋蔵文化財調査について」

東京外かく環状道路(関越～東名)(仮称)東名JCT予定地における埋蔵文化財調査について

国土交通省
東日本高速道路(株)
中日本高速道路(株)

東京外かく環状道路は、首都圏の渋滞緩和等を実現する上で重要な道路であり、関越道から東名高速までの約16kmについては現在、国土交通省、東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)が事業を推進しています。

(仮称)東名JCT予定地において、古墳時代の横穴墓群が出土したため、公益財団法人東京都スポーツ文化事業団東京都埋蔵文化財センターがその発掘調査を実施してきましたが、東京都教育委員会より、発掘調査終了、調査地の引き渡し及び工事に着手して差し支えない旨の通知を受けました。

また、世田谷区から、この横穴墓群を地域の教育的・文化的資源として活用したいとのご意見をいただいたことを踏まえ、最新のデジタル計測技術を活用し、横穴墓群15基について、復元可能とするための3次元データを取得しました。

これを受けて、速やかに工事を再開する予定ですが、さらに、当面工事に影響のない1基については保護しつつ、取得したデータ(復元可能な「型」)を含め、世田谷区と共同で有識者などとの検討会を設け、教育的・文化的資源としてのこれらの活用について検討して行く予定であることをお知らせいたします。

③「東名ジャンクション」殿山横穴墓群に関する活用検討会

平成28年7月より有識者、区民、世田谷区、外環事業者を委員とした「東名ジャンクション」殿山横穴墓群に関する活用検討会を開催し、殿山横穴墓群の活用の方向性がとりまとめられ、世田谷区と外環事業者に提出されている。

ア 検討の経過

実施内容	開催日	概要
第1回検討会	平成28年 7月14日	・検討の方向性について
アイデア募集	平成28年 9月16日～ 平成28年10月7日	・活用アイデアの募集 (応募者数：11名)
第2回検討会	平成28年11月17日	・活用について ・とりまとめについて
第3回検討会	平成29年 1月24日	・とりまとめについて

6 東名以南（東京外かく環状道路〔東名高速～湾岸道路間〕）

（1）経緯

東名高速から湾岸道路間については、国土開発幹線自動車道建設法の予定路線に位置づけられている。

平成21年4月に公表された「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）対応の方針」において「東名ジャンクション以南についても、環状道路の機能を発揮するうえで、必要であると認識しています。

このため、平成21年度に国と都による検討の場を設置し、これまでの基礎的な調査を踏まえ、周辺の土地利用や関連する計画等を把握し、ネットワーク上の位置付けなどについて具体的な検討を実施してまいります。また、その検討結果を適切に公表してまいります。」と記載されている。

平成28年2月、国、都、川崎市の3者により計画の具体化に向けた意見交換、検討の場として「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」が設立された。一方、区では、早期事業化及び意見表明や協議の仕組みづくりなどについて、平成29年3月、国土交通省関東地方整備局長、東京都都市整備局長に要望書を提出した。

こうした中、平成30年6月に計画検討協議会の構成機関に周辺自治体である世田谷区、大田区を加え、計画に関する意見交換、調査を行うことを目的とした「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）周辺自治体意見交換会」が設立された。

（2）東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会

①第1回 平成28年2月10日

（結果概要）

- ア 協議会を設置し、国土交通省関東地方整備局と東京都都市整備局が庶務を担当すること
- イ 首都圏における道路ネットワークの状況、課題について
 - ・中央環状線が全通し、圏央道が概成しつつあること
 - ・中央環状線の内側において渋滞が大きく減少するなどの効果も発現している一方で、大橋JCTなどに局所的な交通集中、渋滞が発生していること
 - ・外環道も千葉県区間や関越道～東名高速間において一定の進捗が図られているが、東名高速～湾岸道路間は計画が具体化されていないこと
- ウ 地域の状況、課題について
 - ・第三京浜が環状道路に未接続であり、端末部から交通が一般道に流出入していること
 - ・東名高速～湾岸道路間が繋がっていない状況下の生活環境等に懸念の声があること
 - ・多摩川の対岸である川崎市域を含め、周辺の環状8号線や国道409号等の幹線道路や主要交差点においては依然、渋滞と交通事故が発生していること
 - ・東名高速～湾岸道路間は周辺に主要な空港・港湾である羽田空港や京浜港、広域的な防災拠点が存在すること
- エ 東名高速～湾岸道路間は外環道の最後の区間であるとともに、3環状の総仕上げの区間であり、つなげることで中央環状線や圏央道のように大きな効果が期待されることから、その整理は地域的視点のみならず広域的視点から行うことが望ましいこと
- オ 計画の具体化に向けた検討の進め方について、今後、議論を進めること

②第2回 平成29年7月26日

（結果概要）

- ア 調査報告（概要）
 - ・国から、これまでの調査内容について報告がなされた。
 - ・広域的な整備効果の視点から、都心部における渋滞緩和や、羽田空港及び京浜港へのアクセス向上による物流の効率化、関東エリアにおける広域的な観光圏の形成による観光振興等の整備効果について報告がなされた。
 - ・地域的な整備効果の視点から、環状8号線、国道409号の渋滞緩和や、周辺の生活道路も含めた交通

事故の減少による生活環境の改善等の効果について報告がなされた。

- ・計画検討上の制約条件や、概略ルート、構造の検討状況について報告がなされた。

イ その他

- ・計画に関する周辺自治体の意向を確認するため、次回協議会までにヒアリングを実施するよう提案があった。
- ・計画の具体化に向けては、客観性・透明性を確保しつつ、スピード感をもって検討を進めるべきとの意見が出された。
- ・環状道路としての機能を最大限発揮させるため、羽田空港に向かって計画化し、早期に全体像を示すことが重要との意見が出された。
- ・ルートの検討にあたっては、川崎縦貫道路の計画との一本化を図りつつ、検討を進めるべきとの意見が出された。
- ・早期効果発現の観点から、特に渋滞の激しい東名～第三京浜間を優先するなど、区間を分割して段階的に整備することも含めて検討を進めるべきとの意見が出された。

③第3回 平成29年12月22日

(結果概要)

ア 周辺自治体の意見聴取結果について

- ・事務局より、世田谷区、大田区の意見聴取結果について報告がなされた。※

イ 概略ルート等の比較について(案)

- ・起終点については、外環道の最後の区間として、羽田空港に向かって計画化していくことが重要であり、東名高速から湾岸道路間の全線について具体化する必要があるとの意見が出された。
- ・湾岸道路側への接続については、東京側では昭和島JCT・東海JCT、川崎側では大師JCT・川崎浮島JCTへの接続が想定されるが、どちらの場合でも羽田空港へのアクセス性は大幅に改善することを確認した。
- ・概略ルートについては、湾岸道路側で川崎側に接続することにより、川崎縦貫道路の計画との一本化が図れるとの意見が出された。

ウ その他

- ・計画の基本的な方針については、有識者や周辺自治体等の意見も伺いながら早期に策定する必要があるとの意見が出された。
- ・具体的なルートや連結地等については、今後、周辺自治体に参加してもらいながら検討していく必要があるとの意見が出された。

※世田谷区意見(要旨)

- 東京外かく環状道路は、関越～東名間の整備が進められているが、東名高速で止まることなく、東名以南の整備を速やかに進める必要がある。
- 東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)に影響を受ける地元自治体として、構想の早い段階から、区も協議の場等に参加し、今後も意見していく。そのため、計画の具体化にあたっては、十分な比較検討によりメリットやデメリットを明らかにし、透明性の高いプロセスの中で検討を進めてもらいたい。
- 東名ジャンクションから湾岸方面へ向かう場合、区内には二子玉川エリアや国分寺崖線、等々力渓谷など、商業拠点や良好な市街地、みどり豊かな環境空間などがある。ルートの検討にあたっては、工事の安全性も含め、地形的な要素や環境資源等に十分配慮してもらいたい。
- 第三京浜との接続地について、区内の貴重な緑の景観などに配慮し、慎重な検討が必要であることから、十分に協議してもらいたい。
- 現在事業中の関越～東名間の整備による既存道路への交通影響を最小限にするために、渋滞対策を実施するとともに、湾岸道路までの計画の具体化を進めてもらいたい。その際、交通影響の早期低減を図るため、時間・予算等を考慮して東名高速から第三京浜までの区間の早期整備は選択肢の一つであるとする。ただし、段階的に整備する場合には、第三京浜まで整備した際の既存道路への交通影響

を明示したうえで、その対策を実施してもらいたい。

④第4回 平成30年5月16日

(結果概要)

ア 有識者及び周辺自治体等への意見聴取方法(案)

- ・計画の具体化に向けて、交通や地域計画等の専門分野に係る有識者を対象に、外環道(東名高速～湾岸道路間)の必要性や整備効果、概略ルート、構造等の比較等について意見を聴取することを確認した。
- ・また、周辺自治体等への意見聴取について、周辺自治体は意見交換会形式で実施するとともに、外環道(東名高速～湾岸道路間)に関係する自治体や経済団体に対しても意見聴取することを確認した。

⑤第5回 令和元年6月26日

(結果概要)

ア 有識者及び周辺自治体等の意見聴取結果について

有識者及び周辺自治体等の意見聴取結果について報告がなされ、主な意見として以下を共有した。

- ・東名高速～湾岸道路間については、首都圏の渋滞対策や羽田空港、京浜港へのアクセス強化などの観点から、早期整備の必要性が高く、速やかに計画を具体化するべき。
- ・環状道路としての機能の発揮や事業の効率化という観点からも、川崎縦貫道路との一本化を前提とするべきではないか。
- ・計画の具体化にあたっては、その進め方やメリット・デメリットを示し、地域とのコミュニケーションを行いながら、透明性の高いプロセスの中で検討を進めてほしい。
- ・地域への影響が小さくなるよう配慮するべき。

イ 今後の進め方について

- ・計画の基本的な方針の取りまとめに必要となる検討を進めることを確認した。また、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、連結位置、費用負担の考え方などを、さらに検討することを確認した。
- ・これらの検討を基に、次回の協議会において、計画の基本的な方針の取りまとめに向けて意見交換することを確認した。

(3) 東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)周辺自治体意見交換会

①第1回 平成30年6月28日

(結果概要)

- ア 世田谷区、大田区から意見聴取を行うため意見聴取資料について説明があった。
- イ 次回の意見交換会までに、世田谷区、大田区が意見を取りまとめることを確認した。
- ウ 意見については、計画検討協議会で報告することを確認した。

②第2回 平成30年8月23日

(結果概要)

ア 周辺自治体である世田谷区※と大田区が意見聴取資料について意見を述べた。

※世田谷区意見

○東京外かく環状道路については、東名高速～湾岸道路間の延伸が実現されない場合、環状道路としての機能が十分に発揮されないばかりか、東名東京インターチェンジ周辺の環状8号線、国道246号等の幹線道路の交通渋滞や周辺生活道路への通過交通の流入など、区内の交通環境の悪化が強く懸念される。このため、関越道～東名高速間の整備に続き東名高速で止まることなく、東名高速～湾岸道路間の整備を速やかに進める必要があると考える。