

- 世田谷区内では、環状8号線の慢性的な渋滞により生活道路への自動車の流入が発生している。東名高速～湾岸道路間の整備により、環状8号線の渋滞解消や生活道路への自動車の流入や交通事故の減少など、交通環境や生活環境の改善が図られるものと考ええる。
- 世田谷区内においては、道路ネットワーク及び公共交通の不足により南北方向の移動に課題がある。東名高速～湾岸道路間の整備により、羽田空港等湾岸方面へのアクセス向上が図られるものと考ええる。
- 東名JCTから湾岸方向にむかう場合、区内には二子玉川エリアや国分寺崖線など、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。また、第三京浜との接続箇所と想定されている玉川IC付近には玉川野毛町公園があり、園内には東京都指定史跡の野毛大塚古墳やスポーツ施設など、さらには隣接して23区内で唯一の渓谷を有する等々力渓谷公園があるなど、周辺部は区内の貴重なみどり豊かな環境空間が広がっている。このため、ルート及び第三京浜との接続位置の検討にあたっては、工事の安全性も含め、地形的な要素や貴重な緑の景観や環境などに配慮し、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。
- 資料によると世田谷区内への中間ICの設置予定は無いものの、既存の玉川ICが中間ICの機能を有することが想定される。玉川IC付近の道路は、既に交通集中による渋滞が発生しており、接続による更なる環境悪化が懸念される。このため、玉川IC付近の既存道路への交通影響を明示した上で、交通量が増加する際には、その対策を実施してもらいたい。
- 地表部の改変等が最小の範囲となることから、地下式を希望する。同時に換気塔等地上部施設の設置に関しては、慎重な検討をしてもらいたい。
- 東名高速～湾岸道路間は、全区間での早期整備を求めるが、第三京浜の都心側は高速道路ネットワークに未接続であり、交通影響の早期低減を図るため、東名高速～第三京浜間までの早期整備も選択肢の一つと考える。その場合は玉川ICが東京外かく環状道路の暫定的な終点となることから、周辺道路の更なる混雑が懸念される。このため、現在事業中の関越道～東名高速間も含め、湾岸道路まで整備が完成するまでの間の既存道路への交通影響を最小限にするとともに、その影響を明示した上で、対策を実施してもらいたい。
- 東名高速～湾岸道路間の整備による影響を受ける地元自治体として、引き続き周辺自治体意見交換会等に参加し、意見していく。
- 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。
- 今後の進め方のスケジュールについても、早期に示してもらいたい。
- 区内では、関越道～東名高速間の整備が進められており、東名高速～湾岸道路間の整備についても区民の関心が高い。このため、幅広くこれまでの検討状況などについて、積極的に情報提供をお願いしたい。
- 関越道～東名高速間の整備に関して従前からお願いしているとおり、大気質や振動、騒音、地下水の保全等、工事により懸念される環境への影響については、区民に丁寧な情報提供をすると共に、最新の技術を適用し必要な調査・対策を講じるなど、十分に配慮してもらいたい。なお、今後計画が具体化され、東名高速～湾岸道路間を整備する際には、同様に配慮をお願いしたい。

### ③第3回 令和元年7月25日

(結果概要)

ア 第5回計画検討協議会の開催結果について報告がなされた。

イ 世田谷区※及び大田区が今後の進め方等について意見を述べた。

※世田谷区意見

- 区内における、交通環境や生活環境の改善が図られることから、早期に計画を具体化し整備してもらいたい。
- 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。
- 湾岸道路まで整備が完成するまでの間の既存道路への交通影響を最小限にするとともに、その影響を明示した上で、対策を実施してもらいたい。

(1) 道路構造

- ① **ジャンクション (JCT) Junction**  
高速道路と高速道路が分岐合流するインターチェンジをジャンクションという。
- ② **インターチェンジ (IC) Interchange**  
立体交差する道路の相互間、または近接する道路相互間を連絡路によって立体的に接続する施設。
- ③ **シールド構造**  
地上から掘削は行わず、地下部でモグラのようなシールドマシンによりトンネルを構築するもの。地上部からの工事を最小限に抑えることが可能となる。
- ④ **開削ボックス構造**  
一旦、地上部から開削して道路構造物を構築し、再び埋め戻すもの。地上部から掘削するため、工事中は、建物の移転が必要。
- ⑤ **掘割方式**  
地上部から開削して道路構造物を構築する地下構造の一方式。半地下構造の意。原地盤より下に掘った形で作られる道路等の構造で、擁壁等により両側の地盤をおさえる形式。
- ⑥ **換気塔**  
トンネル（地下構造）内の排出ガスを処理する換気施設のこと。もしくは、その施設で処理されたトンネル空気を大気中の上空高く拡散するための塔のこと。
- ⑦ **大深度地下**  
次の(1)又は(2)のうちいずれか深い方以上の深さの地下をいう。(1) 地下室の建設のための利用が通常行われていることがない深さ（地下40m以深）。(2) 建築物の基礎の設置のための利用が通常行われていない深さ（支持地盤面から10m以深）。対象地域は、首都圏・近畿圏・中部圏。
- ⑧ **大深度地下使用法**  
正式名称は「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」といい、公共の利益となる事業による大深度地下の使用に関し、当該事業の円滑な遂行と大深度地下の適性かつ合理的な利用を図ることを目的とした法律で、平成13年4月1日から施行された。
- ⑨ **環境施設帯**  
第一種低層住居専用地域等の地域で、住宅の立地状況等から車道と民地との間を離すことにより良好な住居環境を保全する必要があると認められる場合に、地域を通過する幹線道路、自動車専用道路沿いに設けられる道路の部分。東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)の地上部においては、平成19年4月6日の都市計画変更後、道路の各側の車道端から幅20mの幅で設けられている。大気の浄化や道路景観に資する植樹帯を設置するほか、路肩、歩道、副道、のり面等で構成され、必要に応じ遮音壁等の施設も設けられる。
- ⑩ **機能補償道路**  
事業により分断される現況道路が担っていた機能を補償するために、事業者によって整備する道路のこと。現況道路位置にできるだけ近い場所に復元し、幅員は現況道路と同程度を基本とする。
- ⑪ **上部空間利用**  
ジャンクションの環境施設帯や道路の蓋掛け上部など、ジャンクション整備によって生じる空間を利用すること。

## (2) 環境

### ① NO<sub>x</sub> (窒素酸化物)

一酸化窒素 (NO)、二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) など、主に化石燃料の燃焼に伴って発生し、その発生源としては工場のボイラーなどの固定発生源や自動車などの移動発生源がある。

### ② SPM (浮遊粒子状物質) Suspended Particulate Matter

大気中に浮遊する粉じんのうち、粒径が10 $\mu$ m (=ミクロン) [100分の1ミリ]以下のもの。工場、事業所のばい煙発生施設などから排出されるばいじん及び硫黄酸化物、窒素酸化物等のガス状物質が大気中で粒子化したもの (二次生成物質)、ディーゼル自動車から排出されるディーゼル排気微粒子 (DEP) 等のほか、土ぼこり等も含まれる。

### ③ PM<sub>2.5</sub> (微小粒子状物質) Particulate Matter 2.5

大気中に漂う浮遊する粒子状物質 (PM) のうち粒径2.5 $\mu$ m [1000分の2.5ミリ]以下の小さなもの。粒径がより小さくなることから、肺の奥深くまで入りやすく、健康への影響も大きいと考えられている。従来粒子状物質の環境基準はSPMだけであったが、環境省は、平成21年9月9日「微小粒子状物質に係る環境基準について」の告示において環境基準を定め、1年平均値15 $\mu$ g/m<sup>3</sup>以下、1日平均値30 $\mu$ g/m<sup>3</sup>以下とした。

### ④ 環境アセスメント (環境影響評価)

土地の形状の変更、工作物の建設等の事業の実施が環境の及ぼす影響について、あらかじめ事業者自ら適正に調査、予測及び評価を行うとともに環境の保全のための措置を検討し、総合的に評価することで、事業に係る環境の保全について適正な配慮がなされることを確保するもので、そのための住民等の外部手続きを含む。

## (3) 制度

### ① PI (パブリック・インボルブメント) Public Involvement ※略称: ピーアイ

施策の立案や事業の計画・実施等の過程で、関係する住民、利用者や国民一般に情報を公開した上で広く意見を聴取し、それらを反映する方式。

### ② 都市計画

健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保し、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための都市に関する総合的な計画をいう。略して「都計」ということもある。

### ③ 道路交通センサス

道路交通センサス (正式名称「全国道路・街路交通情勢調査」) は、いわば道路に関する国勢調査のようなもので、昭和3年度の全国交通量調査に端を発し、昭和55年度以降は概ね5年に一度の割合で全国的に実施している調査であり、道路の状況と断面交通量を調査する「一般交通量」と、自動車の通行状況などを調査する「自動車起終点調査 (OD調査)」及び駐車場施設の規模などを調査する「駐車場調査」の三つに大別される。道路交通センサスの調査結果は、将来の道路整備計画を立案するうえで基礎的な資料となる。

### ④ 新たな将来の全国交通量

平成17年に実施された最新の道路交通センサス調査結果を基に、全国の将来人口やGDP等の社会経済指標を踏まえて、将来の全国交通量を推計したもの (現在、この将来の全国交通量に基づき、路線別の将来交通量の算出に向けて推計作業を実施しているところ)。

#### (4) 組織

① **PI協議会(ピーアイきょうぎかい)**

国土交通省関東地方整備局と東京都都市計画局が、東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）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を聞き計画づくりに反映するため、パブリック・インボルブメント（PI）方式で話し合うことを目的として設置した協議会。沿線7区市の関係者、地元区市、国及び都で構成されている。正式名称は、PI外環沿線協議会。平成16年10月21日第42回協議会で、「2年間のとりまとめ」を行い終了。

② **PI会議(ピーアイかいぎ)**

PI協議会の協議員経験者、国、東京都及び沿線自治体の担当で構成され、外環の必要性や「PI外環沿線協議会2年間のとりまとめ」において今後の課題とされた事項について引き続き話し合う場として平成17年1月に発足した。平成17年8月には、各委員から、これまでの議論を踏まえた総括的な意見表明を行い、構想段階の議論の区切りを行った。

③ **東京環状道路有識者委員会**

国土交通省関東地方整備局と東京都都市計画局が、東京外かく環状道路（関越道から東名高速）計画において、PIプロセスの時間管理を念頭に置きつつ、手続きの透明性、客観性、公正さを確保するため、公正中立な立場から、PIプロセスについて審議、評価、助言していただくことを目的として、設立した委員会。平成13年12月6日に第一回委員会が開催され、平成14年11月29日の第十三回委員会で最終提言がなされ、終了。

④ **国土開発幹線自動車道建設会議 ※略称：国幹会議（こつかんかいぎ）**

国土開発幹線自動車道建設法及び高速自動車国道法により定められた審議事項を処理するため、国土交通省に設置している会議で、審議事項は、① 基本計画に関する審議（国土開発幹線自動車道建設法第5条）、② 整備計画に関する審議（高速自動車国道法第5条）、③ 路線指定及び予定路線（国土開発幹線自動車道建設法の別表以外の高速自動車国道の予定路線）に関する審議を行う。

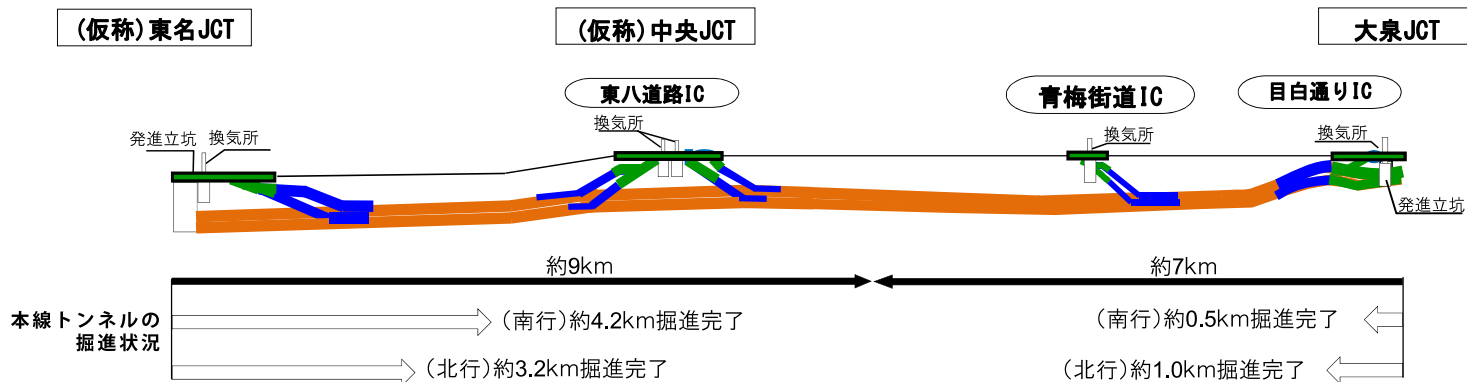
## 8 参考資料

- ・東京外環 用地取得の状況等（P27・P31 関連） …P41
- ・本線トンネル工事について（P27 関連） …P42
- ・工事実施状況（東名ジャンクション）（P28 関連） …P43
- ・工事実施状況（中央ジャンクション）（P28 関連） …P44

（出展：オープンハウスでの展示パネル）

## ■用地取得区分イメージ

凡例 ■ : 用地買収部 ■ : 区分地上権取得部 ■ : 大深度トンネル部



## 用地取得の状況

		東名JCT	中央JCT	青梅街道IC	大泉JCT	合計
面積ベース	買収	99%	99%	29%	99%	93%
	区分地上権	97%	95%	27%	100%	84%
	合計	98%	99%	28%	99%	90%
件数ベース	買収	97%	99%	37%	99%	92%
	区分地上権	91%	92%	24%	100%	81%
	合計	94%	96%	30%	99%	87%

## 埋蔵文化財調査の状況

埋蔵文化財調査対象地のうち着工可能な面積の割合

$$\left[ \text{※進捗率} = \frac{\text{調査済み面積}}{\text{調査対象面積}} \right]$$

	東名JCT	中央JCT	青梅街道IC	大泉JCT	合計
進捗率	96%	100%	0%	100%	87%

# 国内最大のシールドトンネル工事

- 国内最大の直径約16mのシールドマシンにより本線トンネルを構築。
- 東名側、大泉側からそれぞれ2台のシールドマシンで全線を掘進する計画。



## ○ 工事名：本線トンネル(南行)東名北工事

- 発注者：東日本高速道路(株)
- 施工者：鹿島・前田・三井住友・鉄建・西武JV



## ○ 工事名：本線トンネル(北行)東名北工事

- 発注者：中日本高速道路(株)
- 施工者：大林・西松・戸田・佐藤・銭高JV



## ○ 工事名：本線トンネル(南行)大泉南工事

- 発注者：東日本高速道路(株)
- 施工者：清水・熊谷・東急・竹中土木・鴻池JV



## ○ 工事名：本線トンネル(北行)大泉南工事

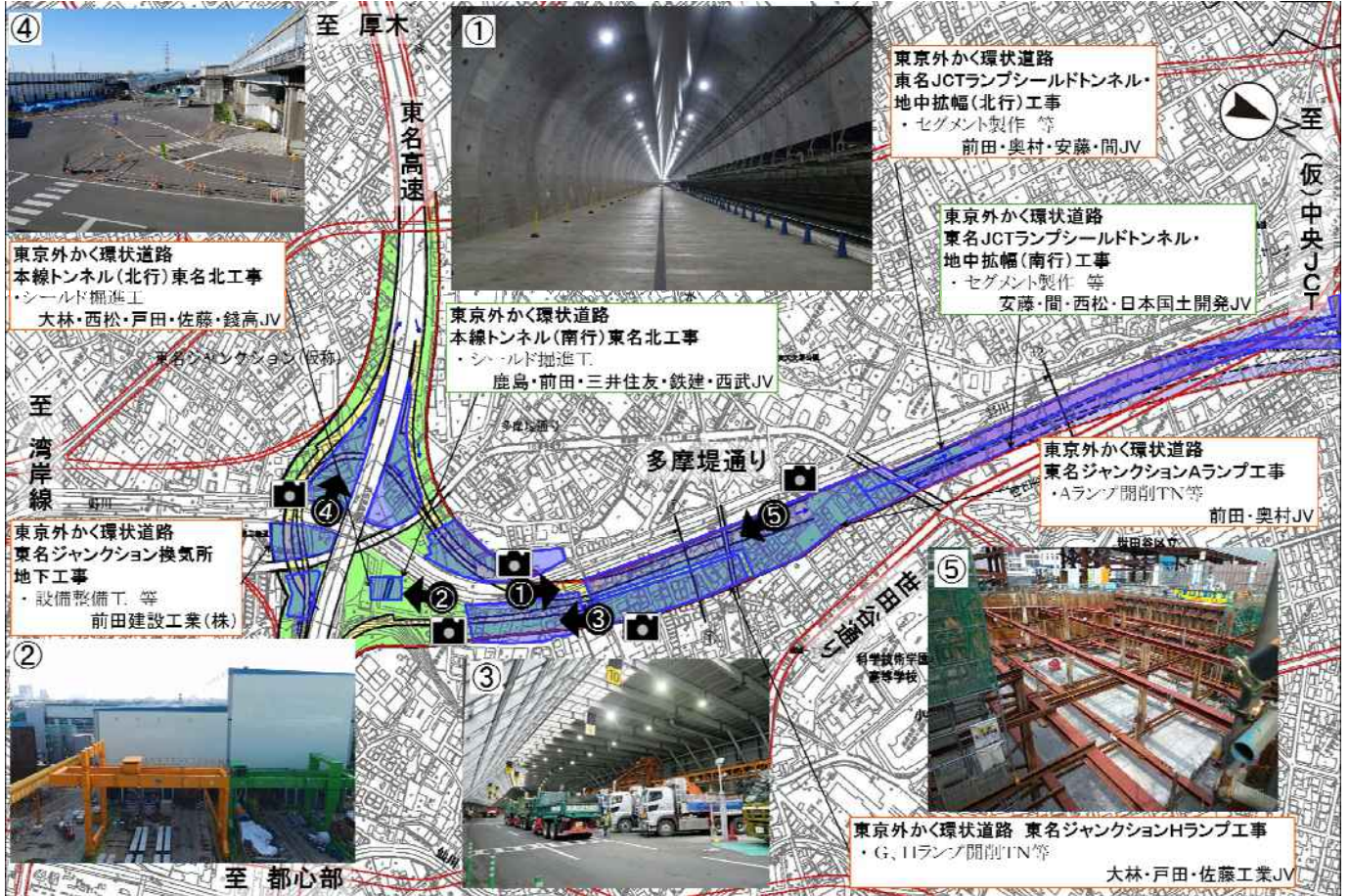
- 発注者：中日本高速道路(株)
- 施工者：大成・安藤・間・五洋・飛島・大豊JV



# 東名JCTの工事について

## 工事の状況

令和2年8月現在



### 凡例

#### 工事発注者

工事実施箇所

国土交通省

NEXCO東日本

NEXCO中日本

#### 用地取得の形態

用地買収部

区分地上権取得部

大深度地下使用部

## 空撮写真



[令和2年8月時点]



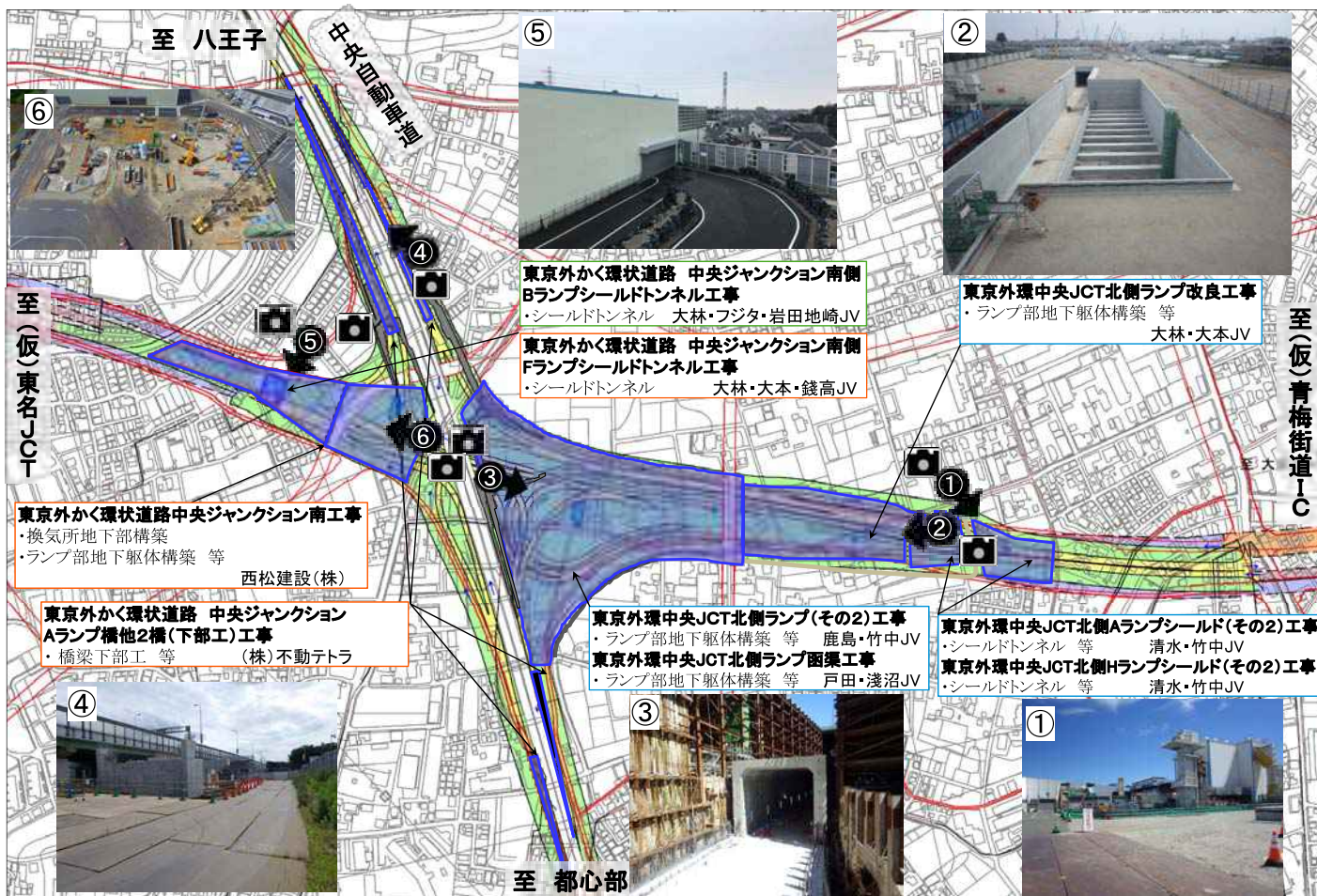
[令和2年8月時点]



# 中央JCTの工事について

## 工事の状況

令和2年8月現在



### 凡例

工事実施箇所

工事発注者

国土交通省

NEXCO東日本

NEXCO中日本

用地取得の形態

用地買収部

区分地上権取得部

大深度地下使用部

## 空撮写真



[令和2年8月時点]



[令和2年8月時点]