

公共交通機関対策等特別委員会資料

令和4年5月27日

東京外かく環状道路について

道路・交通計画部

～目次～

1	東京外かく環状道路の概要	
(1)	首都圏における道路交通ネットワーク	1
(2)	都市計画の概要（平成19年4月・平成27年3月都市計画変更決定）	2～8
①	東京外かく環状道路（関越～東名）の計画概要	2
②	世田谷区内の都市計画線（延長約3km）	3
③	東名ジャンクション・中央ジャンクション 完成イメージ	8
(3)	基本計画・整備計画について	9～10
①	基本計画（平成19年12月決定）	9
②	整備計画（平成21年5月決定）	9
2	これまでの動向	
(1)	主な経緯	11～12
(2)	事業化までの国、都の方針等について	13～14
①	平成15年3月14日公表「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針について」	13
②	平成17年9月16日公表「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方ー計画の具体化についてー」	14
(3)	パブリック・インボルブメント（PI）	14～16
①	PI外環沿線協議会	14
②	PI外環沿線会議	15
③	オープンハウス（事業化前）・意見を聴く会	15
④	住民アンケート（国土交通省・東京都実施）	15
⑤	地域課題検討会	16
(4)	事業化後の地元説明会等	17～21
①	事業説明	17
②	個別説明	17
③	オープンハウス	19
(5)	「対応の方針」	21～22
①	経過	21
②	「対応の方針」の構成	21
③	今後の予定	22
(6)	区への対応（要望事項等）	22～26
①	熊本前区長	22
②	保坂区長	24

(7)	環境影響評価に係る経緯	26～27
①	世田谷区内現地環境調査の項目	26
②	経緯	26
(8)	生活再建救済制度（平成16年11月～平成21年8月）	27
3	事業の進捗状況	
(1)	事業進捗率	28
(2)	用地取得率	28
(3)	本線シールドトンネルの施工状況	28～29
(4)	東名ジャンクション地域の施工状況	29
(5)	中央ジャンクション地域の施工状況	29
4	区での取り組み	
(1)	世田谷区東京外かく環状道路地域連絡会	30
①	東名ジャンクション周辺地域	30
②	中央ジャンクション周辺地域	30
(2)	ジャンクション周辺地区の街づくり	30～31
①	東名ジャンクション周辺地域	30
②	中央ジャンクション周辺地域	31
(3)	東名ジャンクション換気塔色彩デザインコンクール	31
5	埋蔵文化財	
(1)	埋蔵文化財の調査状況	32～33
(2)	殿山横穴墓群の活用	32
①	調査の状況等	32
②	外環事業者による記者発表	32
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	33
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	34
(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	34～36
①	第1回 平成28年2月10日	34
②	第2回 平成29年7月26日	34
③	第3回 平成29年12月22日	35
④	第4回 平成30年5月16日	36
⑤	第5回 令和元年6月26日	36
(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	36～37
①	第1回 平成30年6月28日	36
②	第2回 平成30年8月23日	36
③	第3回 令和元年7月25日	37

7	用語集	
(1)	道路構造	38
(2)	環境	39
(3)	制度	39
(4)	組織	40
8	参考資料	41～44

1 東京外かく環状道路の概要

(1) 首都圏における道路交通ネットワーク

東京外かく環状道路は、都心から約15km圏を環状方向に結ぶ延長約85kmの自動車専用道路で、放射方向の広域幹線道路を相互に連絡して、都心に集中する交通や通過する交通を分散・バイパスさせる役割を果たす環状道路です。

現在、東京圏では人・物が東京に一極集中する構造となっており、放射方向の広域幹線道路の整備に比べ、環状方向の幹線道路の整備が遅れていることから、都心部を中心に交通渋滞が慢性化しています。

この交通渋滞の発生は、都市活動の低下や東京における経済の高コスト、交通環境等に影響を及ぼしています。また、交通が集中する幹線道路の沿道環境については、依然として深刻な状況となっています。

このため、都心への人口の集中と都市機能の集積に伴い発生する交通を迂回・分散させる環状方向の道路ネットワークの整備が必要不可欠となっています。

また、都市機能の向上を図るため、現状の経済・社会活動を維持しながら都市構造の再編が進められており、都市構造の再編に伴い周辺地域との広域的な地域連携を強化するうえでも環状道路の整備が緊急の課題となっています。

計画路線の整備により、日本の大動脈である東名高速道路と東北自動車道、常磐自動車道等の各放射幹線道路が連絡されることから広域的な機能分担が図られ、幹線道路では交通の分散による交通渋滞の緩和、移動や輸送の時間短縮や沿道環境の改善に寄与します。

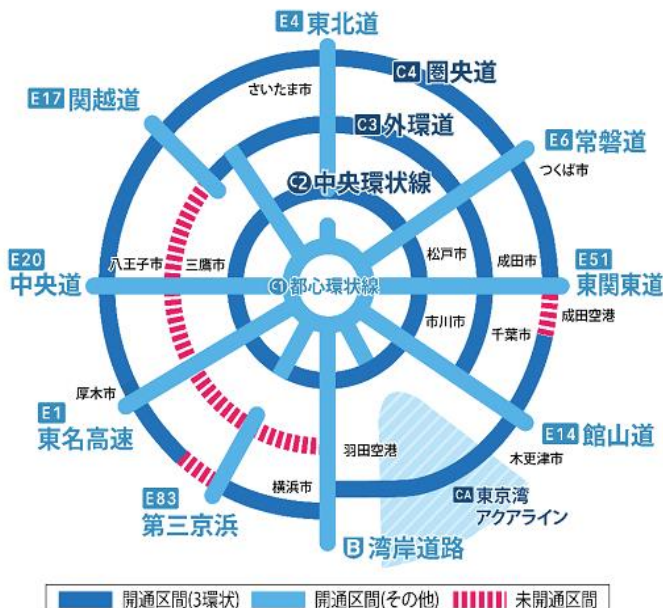
また、周辺地域においては、環状八号線等において、交通渋滞の緩和、沿道環境の改善、生活道路における交通事故の減少による安全性の向上等の効果が期待されます。

※ 環境影響評価書
都市高速道路外郭環状線（世田谷区宇奈根～練馬区大泉町間）事業
平成19年3月 東京都
第4章 都市計画対象道路事業の目的及び内容 から抜粋

●東京外かく環状道路

「埼玉区間」	関越道～三郷南 C	約34km	開通（平成17年11月）
「千葉区間」	三郷南 C～東関東道	約16km	開通（平成30年6月）
「東京区間」	関越道～東名高速	約16km	事業中（平成21年5月整備計画決定）
「東名以南」	東名高速～湾岸道路	約20km	予定路線 調査中

●3環状9放射ネットワーク構想



○中央環状線
位置：都心から半径約8km
総延長：約47km
開通状況：全線開通（平成27年3月）

○圏央道
位置：都心から半径約40～60km
総延長：約300km
開通状況：約270km

※ 国土交通省関東地方整備局HPより抜粋

①東京外かく環状道路(関越～東名)の計画概要

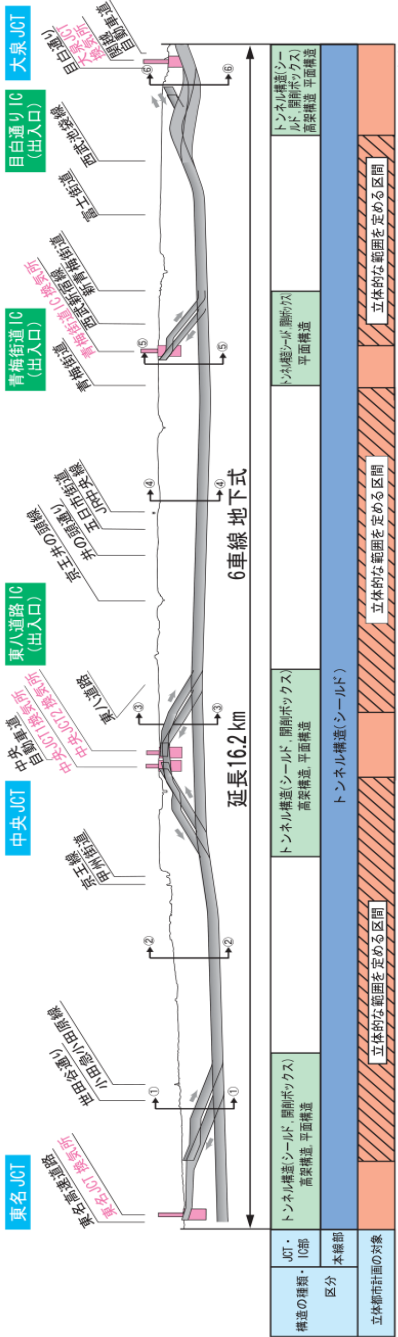
東京外かく環状道路(関越～東名)の計画

延長16.2km 計画諸元(構造規格:2種1級、設計速度:80km/h、車線数:6車線)



全体計画と幹線道路線図

【JCT・ICは仮称・閉通区間は除く】



- ①-①東名JCT部 (立体都市計画適用) 野川 (T.P.+2) 69m
- ②-②調布市東つじヶ丘付近 (立体都市計画適用)
- ③-③中央JCT～東八道路IC部
- ④-④武蔵野市吉住寺東町付近 (立体都市計画適用) T.P.+0 40m
- ⑤-⑤青梅街道1部
- ⑥-⑥目白通りIC～大泉JCT部

延長	16.2km	構造形式	地下式
幅員	40～98m	道路の区分	第2種第1級(自動車専用道路)
車線数	6車線	設計速度	80km/時
出入口(3箇所)	東八道路IC(仮称) 青梅街道IC(仮称) 目白通りIC(仮称)	換気所(5箇所)	東名JCT(仮称)付近、 中央JCT(仮称)付近2箇所、 青梅街道IC(仮称)付近、 大泉JCT付近

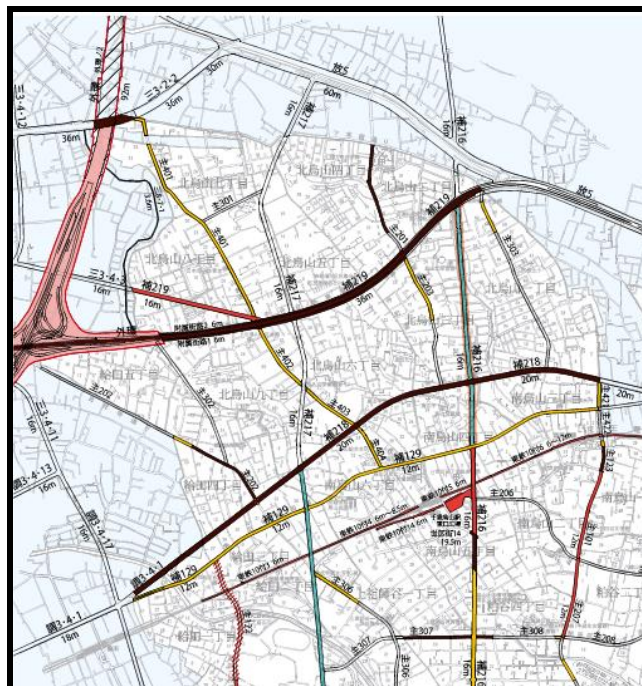
※大泉JCTを除くJCT及びICの名称は仮称

②世田谷区内の都市計画線（延長 約3km）

砧地域（東名ジャンクション）



烏山地域（東八道路インターチェンジ、中央ジャンクション）



※ 世田谷区道路網図（令和4年4月発行）から抜粋

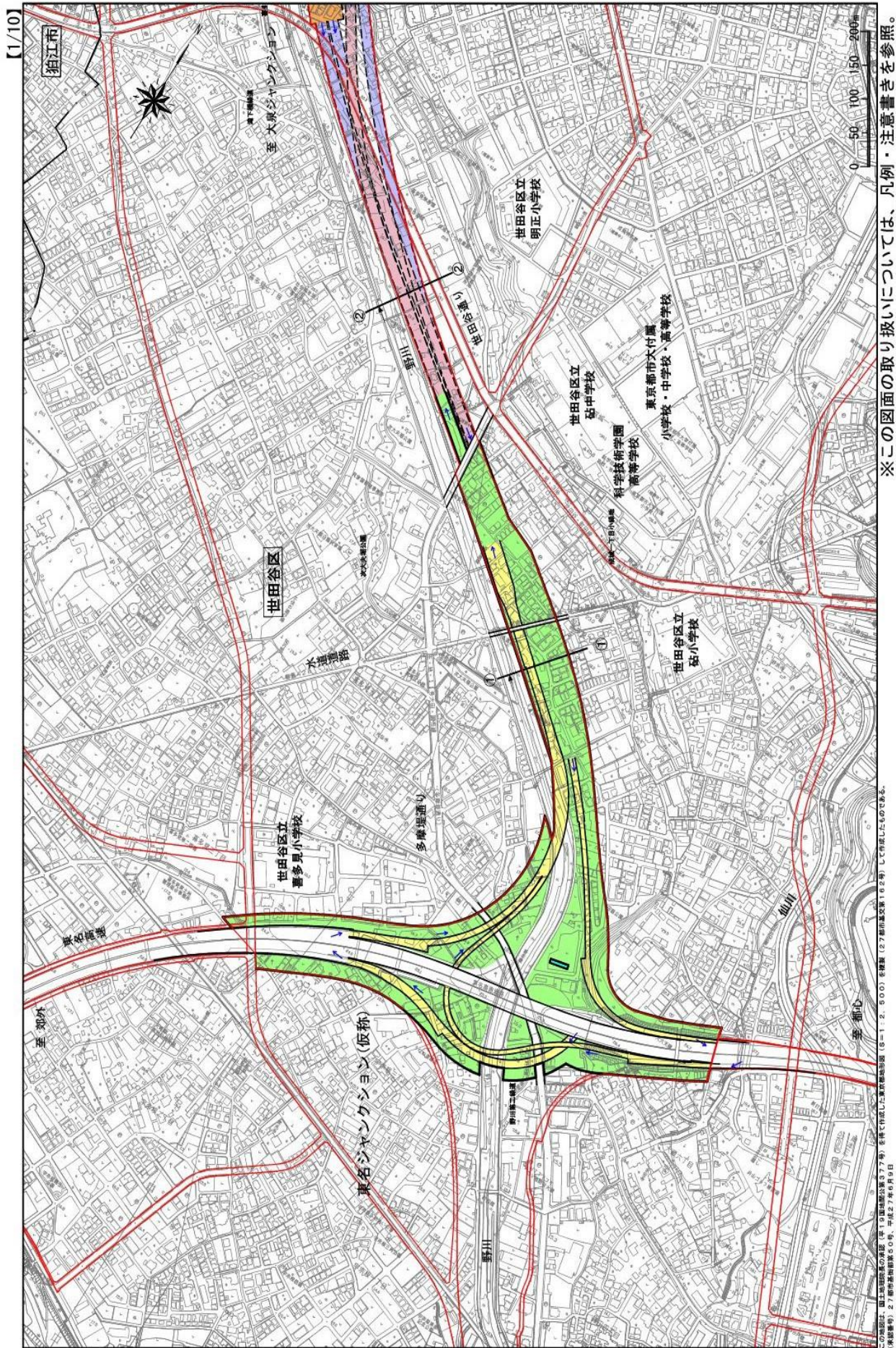
概念図（平成27年7月）（P4～7）

■概念図について

- ・本図は都市計画道路を、赤色の線で示しています。
- ・本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域、区分地上権設定の区域、大深度法適用区域を示すものではありません。
- ・本図に示されている都市計画線は、建築確認や土地取引等に伴う都市計画道路の境界確認に用いることはできません。
- ・本図の地形図は、現在の建物の立地状況と合致していない場合や多少の誤差があります。
- ・本図に示す構造物以外に、地下には、換気に必要な管路や避難路が設置されます。
- ・外環の整備に伴い付け替えが必要となる道路については、今後、ご意見を聴きながら検討を進めます。
- ・目白通りインターチェンジ付近の練馬主要区道33号線から目白通りまでの区間については、外環又は外環2として整備する範囲を示しています。なお、地表部（連結路を除く）の整備形態については、関係機関との協議により検討を進めます。

■凡例

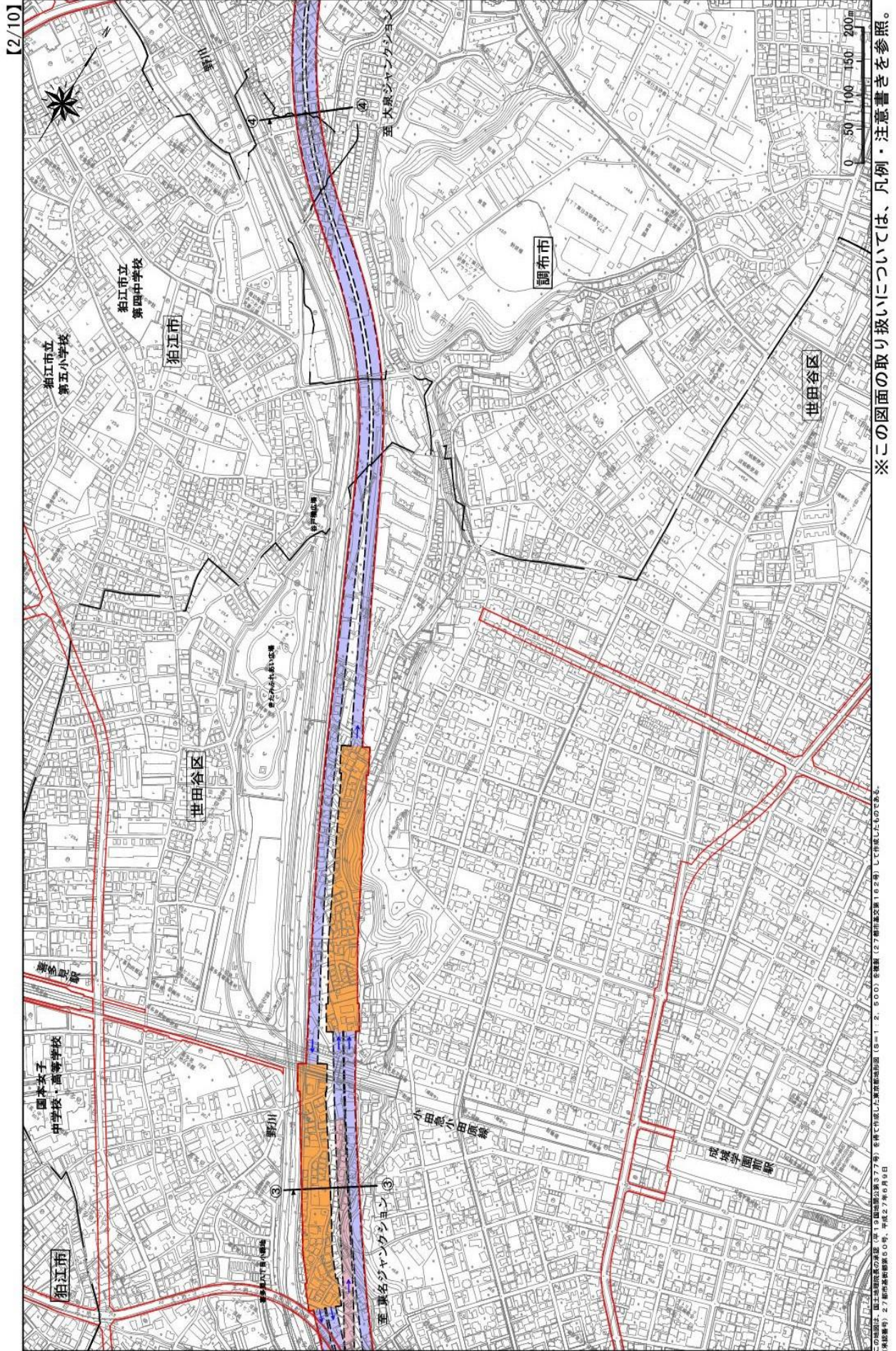
- 外環の地上部の事業範囲
- 二二二 外環の地下部の事業範囲(地上よりも内側となる範囲を除く)
- 地表部の路面(連結路)
- 地表部の路面(連結路併設道路等)
- 地表部のその他の施設
- 換気所(地表部)
- 都市計画道路
- ← 進行方向
- シールドトンネル部(区分地上権設定部)
- シールドトンネル部(大深度地下使用部)
- トンネル分合流部(区分地上権設定部)



※この図面の取り扱いについては、凡例・注意書きを参照。

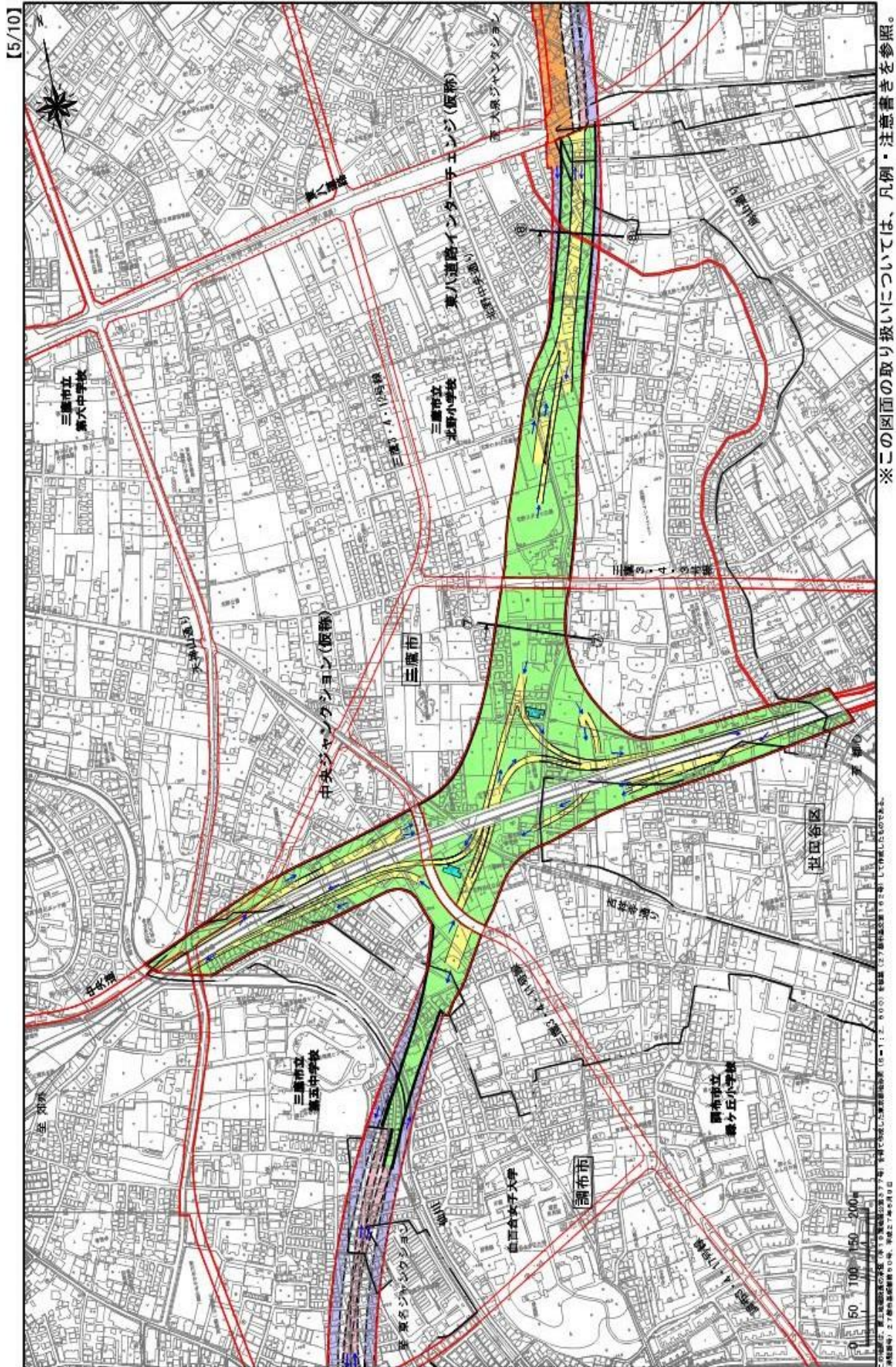
この図面は、国土交通省の委託（第19回国土計画第377号）に基づき作成した東京都道路（S-1、2、500）を基に作成したものであり、（東京都）27年度予算第50号、平成27年6月9日

【1/10】



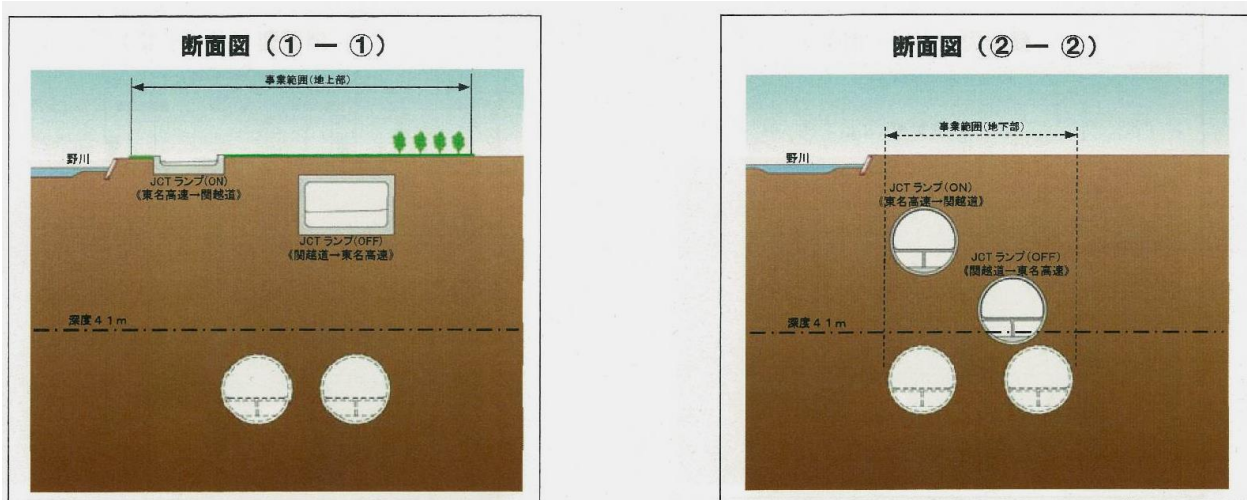
※この図面の取り扱いについては、凡例・注意書きを参照。

この図面は、国土交通省国土院（旧国土院）が作成した都市計画図（1:500）を基に、27年度版（27年度版）として作成したものである。（27年度版）27年度版都市計画図（1:500）を基に、27年度版（27年度版）として作成したものである。

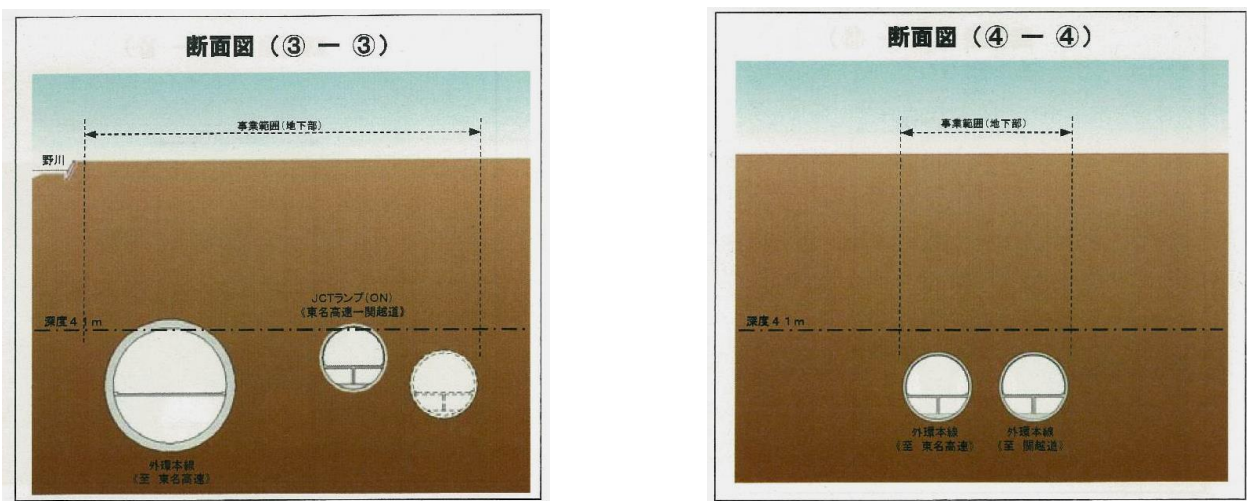


エ 断面図

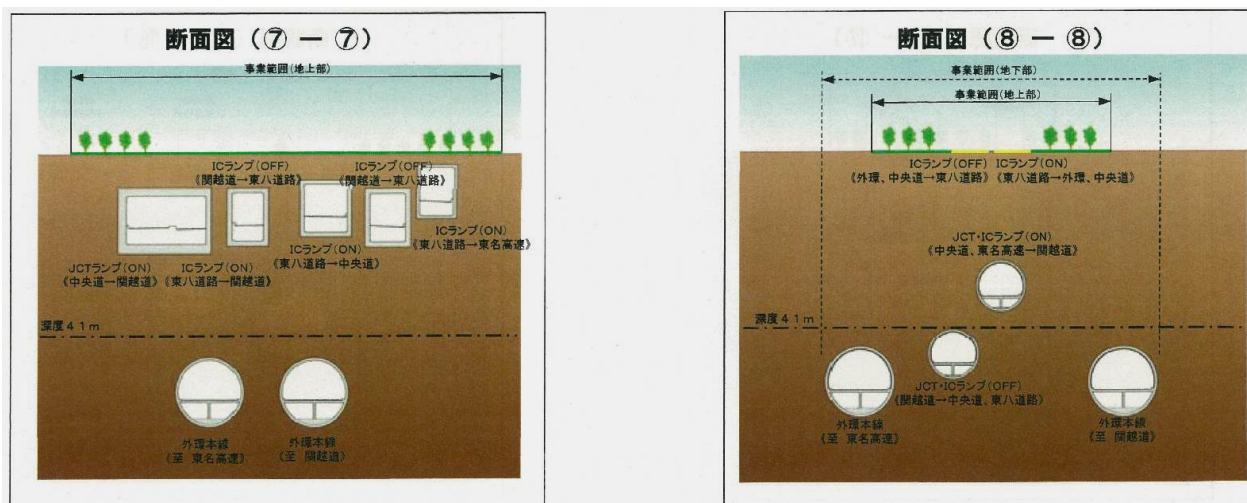
(ア) ①-①・②-②地点 (砧地域 (東名ジャンクション) 概念図1/2図内)



(イ) ③-③付近・④-④地点 (砧地域 (東名ジャンクション) 概念図2/2図内)



(ウ) ⑦-⑦・⑧-⑧地点 (烏山地域 (東八道路インターチェンジ、中央ジャンクション) 概念図内)



③東名ジャンクション・中央ジャンクション 完成イメージ

《東名ジャンクション》



《中央ジャンクション》



(3) 基本計画・整備計画について

東京外かく環状道路の建設については、高速自動車国道法並びに国土開発幹線自動車道建設法に基づき、「基本計画」、「整備計画」が決定されている。

なお、平成22年3月12日に上記の高速自動車国道法及び道路整備事業にかかわる国の財政上の特別措置に関する法律の一部を改正する法律案、国土開発幹線自動車道建設法を廃止する法律案が国会に提出されている。

①基本計画（平成19年12月決定）

国土交通大臣は、平成19年12月25日に開催された「第3回国土開発幹線自動車道建設会議」の議を経て、以下の基本計画を決定した。

三鷹・東京練馬間の国土開発幹線自動車道建設線の基本計画

- ア 建設線の区間
三鷹市から東京都練馬区まで
- イ 建設線の主たる経過地
武蔵野市、東京都杉並区
- ウ 標準車線数
6車線
- エ 設計速度
80キロメートル／時
- オ 道路等の主たる連結地
三鷹市付近 東京都練馬区付近
- カ 建設主体
国土交通大臣又は高速道路株式会社法（平成16年法律第99号）第1条に規定する会社

三鷹・東京世田谷間の国土開発幹線自動車道建設線の基本計画

- ア 建設線の区間
三鷹市から東京都世田谷区まで
- イ 建設線の主たる経過地
調布市
- ウ 標準車線数
6車線
- エ 設計速度
80キロメートル／時
- オ 建設主体
国土交通大臣又は高速道路株式会社法（平成16年法律第99号）第1条に規定する会社

②整備計画（平成21年5月決定）

平成21年4月27日に開催された「第4回国土開発幹線自動車道建設会議」において、外環（関越～東名）区間他3区間の整備計画について原案どおり了承され、平成21年5月29日に国土交通大臣による決定が行われた。

関越自動車道新潟線の三鷹市東京都練馬区間の新設に関する整備計画

- ア 経過する市町村名
三鷹市 世田谷区 杉並区 武蔵野市 練馬区
- イ 車線数
全区間6車線
- ウ 設計速度
全区間80キロメートル／時

エ 連結位置及び連結予定施設

連結位置	連結予定施設
三鷹市	都道新宿国立線
東京都練馬区	都道東京所沢線
東京都練馬区	都道練馬所沢線

オ 供用開始までの工事に要する費用の概算額

約7,640億円

カ 施行主体

国土交通大臣又は高速道路株式会社法(平成16年法律第99号)第1条に規定する会社

中央自動車道富士吉田線の三鷹市東京都世田谷区間の新設に関する整備計画

ア 経過する市町村名

三鷹市 調布市 狛江市 世田谷区

イ 車線数

全区間6車線

ウ 設計速度

全区間80キロメートル/時

エ 供用開始までの工事に要する費用の概算額

約5,180億円

オ 施行主体

国土交通大臣又は高速道路株式会社法(平成16年法律第99号)第1条に規定する会社

2 これまでの動向

(1) 主な経緯

昭和41年	7月	都市計画決定
昭和45年	10月	建設大臣発言 「地元と話しうる条件の整うまでは強行すべきではない」 旨の発言
平成13年	4月	計画のたたき台を公表（国土交通省関東地方整備局、東京都都市計画局）
平成14年	1月	東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）沿線区市長意見交換会（第1回） ※平成21年4月まで9回開催
	6月	PI外環沿線協議会設置 ※協議員：沿線7区市関係者、地元自治体、国土交通省、東京都
	11月	東京環状道路有識者委員会「最終提言」を取りまとめ終了
平成16年	10月	PI外環沿線協議会「2年間のとりまとめ」を行い終了
平成17年	1月	PI外環沿線会議設置 ※委員：PI協議会協議員経験者（住民協議員）、地元自治体、国土交通省、東京都
	9月	国と都が「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方」を公表
平成18年	6月	「都市計画案及び環境影響評価準備書の説明会」を開催 「都市計画案及び環境影響評価準備書」公告・縦覧
平成19年	4月	都市計画（変更）決定
	12月	第3回国土開発幹線自動車道建設会議開催 「基本計画」決定
平成21年	4月	東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）沿線区市長意見交換会（第9回）開催 「対応の方針」とりまとめ（国・都） 第4回国土開発幹線自動車道建設会議開催「整備計画」了承
	5月	「整備計画」決定（概算事業費12,820億円） 平成21年度補正予算成立（外環事業費95億円）⇒事業化
	12月	「事業の概要及び測量等の実施に関する説明会」を開催
平成22年	8,11月	道路区域決定（東名ジャンクション、中央ジャンクション・東八道路インターチェンジ、大泉ジャンクション・目白通りインターチェンジ）
平成23年	1月	「基本設計及び用地に関する説明会」を開催
	3月	用地幅杭設置作業に着手 道路区域決定（東名ジャンクションの一部） ※東名アンダーパス化に伴う編入
平成24年	4月	高速道路株式会社に国土交通大臣の事業許可（有料道路事業） ※中央ジャンクション～大泉ジャンクション 9.8km 東日本高速道路株式会社（NEXCO東日本） ※東名ジャンクション～中央ジャンクション 6.4km 中日本高速道路株式会社（NEXCO中日本）
	9月	着工式（本線シールドトンネル立坑工事着手）

平成25年	10月	中央ジャンクション準備工事着手
	11月	中央ジャンクション工事用仮橋設置工事着手
平成26年	2月	大深度地下使用認可申請に伴う公聴会の開催
	3月	都市計画事業の承認及び認可取得 大深度地下使用認可取得
	4月	本線シールドトンネル工事着手 「都市計画事業の概要及び土地・建物等についての制限内容等に関する説明会」を開催
	7月	「都市計画変更素案の説明会」の開催（地中拡幅部関連）
	12月	「都市計画変更案」公告・縦覧
平成27年	3月	都市計画（変更）決定 道路区域及び道路の立体的区域の決定（東名及び中央ジャンクションの一部） ※地中拡幅部における都市計画変更に伴うもの 中央ジャンクション北側ランプ改良工事着手
	6月	都市計画事業の変更承認及び認可取得（地中拡幅部） 中央ジャンクションAランプシールド工事着手 中央ジャンクションHランプシールド工事着手 中央ジャンクション南側ランプシールドトンネル立坑工事着手
	7月	中央ジャンクションFランプシールド工事着手 中央ジャンクションランプ橋（下部工）工事着手 中央ジャンクションBランプシールド工事着手 「都市計画事業の概要及び土地・建物等についての制限内容等に関する説明会」を開催
	11月	中央ジャンクション北側ランプ工事着手
平成28年	3月	中央ジャンクション北側ランプ函渠工事着手
	6月	東名ジャンクションAランプ工事着手
	9月	東名ジャンクションランプシールドトンネル・地中拡幅工事着手 東名ジャンクションHランプ工事着手
	10月	中央ジャンクション南工事着手
平成29年	2月	シールドマシン発進式（本線トンネル・東名JCT）
平成30年	2月	中央ジャンクション南側ランプ及び換気所地下部工事着手
平成31年	1月	シールドマシン発進式（本線トンネル・大泉JCT）
令和元年	8月	東名ジャンクション受電設備（鉄塔、受変電設備）設置工事着手
	9月	中央ジャンクションAランプ橋他2橋（下部工）工事着手
令和2年	8月	東名ジャンクション換気所地下工事（電気室）着手 東名ジャンクションランプシールドトンネル・地中拡幅工事（坑外設備工、シールド機組立工）着手 中央ジャンクションAランプ・Hランプシールド工事着手
令和3年	3月	都市計画事業の変更承認及び認可（事業施行期間の変更）

(2) 事業化までの国、都の方針等について

①平成 15 年 3 月 14 日公表

「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針について」

東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針について

国土交通省
東京都

国土交通省と東京都は、1 月 10 日に公表した外環の方向性を踏まえ、下記のとおり、外環の方針を定めた。今後、この方針を軸に地元の意向等を掌握し、早期に外環に関する結論を出して行くこととする。

記

- 外環整備は喫緊の課題で 1 日も早い整備が望まれるため、早く、安く完成できるよう十分考慮し、沿線への影響を小さくする。
このため、
 - ・外環本線は、シールドトンネルと 3 つのジャンクションを基本構造とする。
 - ・トンネル構造は、3 車線を収容する長距離シールドトンネルを 2 本とし、外径は 16m に縮小する。
 - ・地上部の影響を小さくするため、極力、大深度地下を活用する。
- インターチェンジについては、今後、地元の意向等を踏まえながら、設置の有無について検討する。その際、設置要望のあった青梅街道インターチェンジについては、ジャンクション構造の一体的活用について検討する。
- 地元において地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していくものとする。なお、青梅街道から目白通りについては、地元の意向を踏まえながら、地上部街路の設置を検討する。
- この方針について、沿線の住民や自治体等の関係者から幅広い意見や意向を把握するため、模型等を活用したわかりやすい資料や情報の提供を行う。

②平成17年9月16日公表

「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方 ―計画の具体化について―」

東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）についての考え方―計画の具体化について―国土交通省
東京都

国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）（以下、「外環」という。）について、平成13年に「計画のたたき台」、平成15年に「方針」を公表し、PI外環沿線協議会等様々な場を活用して、幅広く意見を聴きながら、その必要性は高いと判断し、計画の具体化に向けた考え方をとりまとめた。

○本線

外環本線は、現在の都市計画の位置を基本として、極力、大深度地下を活用し、既存の高速道路（関越道、中央道、東名高速）とは、ジャンクションで接続する案とする。

○インターチェンジ（出入口）

外環本線と同時に整備するインターチェンジについては、周辺の交通状況や利便性、地元の意向等を踏まえ、目白通り、青梅街道及び東八道路の3箇所インターチェンジを設置し、国道20号及び世田谷通りにはインターチェンジを設置しない案とする。

- ・目白通りインターチェンジ（仮称）：大泉ジャンクションとの一体構造
- ・青梅街道インターチェンジ（仮称）：練馬区内に関越道方面へ出入り可能な構造
- ・東八通りインターチェンジ（仮称）：中央ジャンクション（仮称）との一体構造
（中央道への乗り降り可能な構造）

今後、この考えについて沿線自治体等の意見を聴きながら、早期に計画を具体化し、外環整備に伴う環境への影響や、環境対策について検討を行っていく。

また、外環整備に関連する沿線のまちづくりや周辺道路の整備等についても、沿線自治体とともに検討を進めていく。

(3) パブリック・インボルブメント（PI）

東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）については、計画の構想段階から、沿線地域の住民や利用者等に対して、情報を提供した上で広く意見を聴き、計画づくりに反映するPI（パブリック・インボルブメント）方式で検討を行ってきた。

①PI外環沿線協議会

外環沿線7区市の住民と、国、東京都及び沿線自治体の担当者が構成され、外環（関越道～東名高速）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交換を行う場として、平成14年6月に発足した。

発足以来、PI委員協力のもと2年間にわたる、計42回の議論の末、平成16年10月に「PI外環沿線協議会2年間のとりまとめ」を公表した。

ア 沿線7区市：東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）の計画予定区域を含む区市

練馬区、杉並区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市、世田谷区

イ PI（パブリック・インボルブメント）Public Involvement

計画の早い段階から、市民等の関係者の方々に積極的に情報を提出し、コミュニケーションを図りながら、市民の意見を計画に反映する取り組み。

平成14年6月 第1回協議会 ～ 平成16年10月 第42回協議会（終了）

②P I 外環沿線会議

P I 外環沿線協議会の協議員経験者、国、東京都及び、外環沿線7区市の担当で構成され、外環の必要性や「P I 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、引き続き話し合いを行う場として、P I 委員協力のもと平成17年1月発足した。

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が行われ、構想段階の議論の区切りとなった。

平成17年1月 第1回会議 ～ 平成19年10月 第26回会議

③オープンハウス（事業化前）・意見を聴く会

沿線地域の住民に向けた、「外環オープンハウス（出張説明会）」や「意見を聴く会」などを沿線各所で開催し、地域の抱える課題や外環が整備された場合の各地域への具体的な効果・影響などを、模型、パネル・パンフレット等を用いて、詳細に説明するとともに、意見を聴く活動を行った。

【世田谷区での開催状況】

平成15年度8、12、1月 喜多見東地区会館、砧区民会館（来場者数 500名）計3回
 平成16年度7、2月 喜多見東地区会館、砧小学校（来場者数 168名）計5回
 平成17年度12、2、3月 烏山区民センター、喜多見東地区会館、砧区民会館、砧小学校、鎌田区民センター、三鷹市北野常設会場、砧区民センター（来場者数 417名）計9回
 平成18年度9月 砧小学校、砧総合支所（来場者数 101名）計2回
 平成19年度7、12月 砧総合支所、喜多見小学校（来場者数 248名）計3回

④住民アンケート（国土交通省・東京都実施）

ア 首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路に関するアンケート調査

(ア) 実施期間

平成14年10月

(イ) 調査対象

1都3県(東京、埼玉、千葉、神奈川) 5,000人

(ウ) 回収数

3,509人(有効回収率70.18%)

(エ) 結果(抜粋)

外環道東京区間 「賛成できる」 約74%
 「賛成できない」 約25%

イ 沿線地域アンケート

(ア) 実施期間

平成15年1月

(イ) 対象

沿線7区市 計画線内及び両側50m

(ウ) 回収数

	配布数	回収数	回収率 (%)
全体	17,279	4,652	26.9
世田谷区	2,056	489	23.8

(エ) 結果(抜粋)

・外環の整備について 「賛成」 約56% (内世田谷区 約60%)
 ・高架 → 地下化 「評価する」 約55% (内世田谷区 約55%)
 ・世田谷通りIC 「必要」 約39% (内世田谷区 約38%)
 「不必要」 約43% (内世田谷区 約46%)

⑤地域課題検討会

国、東京都、外環沿線7区市では、多岐にわたる地域の課題を整理し、その「対応の方針」を検討するにあたり、地域住民の意見や考え方を一層具体的に取り入れるために「課題検討会」等を開催した。

ア 東名ジャンクション周辺地域の課題検討会

(ア) 内容

東名ジャンクション周辺地域の課題検討会では、地域住民に、地元ならではの視点から、外環整備に関する地域の具体的な懸念や対応のアイデアなどについてワークショップ方式で意見を伺い、それに対する考え方をまとめた。

(イ) 検討対象範囲

「地域課題検討会」では、都市計画や環境影響評価書の内容を踏まえて、環境対策や地域交通、沿道を含む土地利用・景観など、当地域における外環整備に関する地域の具体的な課題を対象とした。

(ウ) 開催状況

平成20年1月	第1回	砧中学校（参加者数 73名）
3月	第2回	砧中学校（参加者数 67名）東名ジャンクション周辺計画地を見学
5月	第3回	砧中学校（参加者数 60名）
6月	第4回	砧中学校（参加者数 52名）
9月	第5回	砧中学校（参加者数 56名）

イ 中央ジャンクション周辺地域の課題検討会

(ア) 内容

国土交通省、東京都、三鷹市、調布市及び世田谷区（以下「行政」という。）は、区市ごとに検討する場（以下「各地区検討会」という。）を設置し、世田谷区においては、「中央ジャンクション世田谷地区検討会」（略称：中央・世田谷検討会）とした。

中央ジャンクション周辺地域の地区検討会では、地域住民に、地元ならではの視点から、外環整備に関する地域の具体的な懸念や対応のアイデアなどについてワークショップ方式で意見を伺い、それに対する考え方をまとめた。

なお、各地区検討会及び区市ごとの準備・運営会議の運営を円滑かつ効率的に進めるため、情報を共有した。

(イ) 検討対象範囲

「地区検討会」では、都市計画や環境影響評価書の内容を踏まえて、環境対策や地域交通、沿道を含む土地利用・景観など、当地域における外環整備に関する地域の具体的な課題を対象とした。

(ウ) 開催状況

平成20年 6月	第1回	烏山区民会館（参加者数 33名）
8月	第2回	烏山中学校（参加者数 25名）中央ジャンクション周辺計画地を見学
10月	第3回	烏山中学校（参加者数 20名）
11月	第4回	烏山中学校（参加者数 21名）

(4) 事業化後の地元説明会等

①事業説明

	開催概要			
	開催日	会場	地域	来場者数
1	・事業の概要及び測量等の実施に関する説明会			
	平成21年12月10日	成城ホール	東名ジャンクション	311名
	平成21年12月11日、14日	調布市立緑ヶ丘小学校、三鷹市立北野小学校	中央ジャンクション	540名
2	・基本設計及び用地に関する説明会			
	平成23年1月13日	成城ホール	東名ジャンクション	312名
	平成23年1月17日、27日	三鷹市立第五中学校、調布市立緑ヶ丘小学校	中央ジャンクション	565名
3	・都市計画事業の概要及び土地・建物等についての制限内容等に関する説明会			
	平成26年4月23日	喜多見7丁目常設会場	東名ジャンクション	81名
	平成26年4月25日	北野3丁目常設会場	中央ジャンクション	148名
4	・地中拡幅部の都市計画変更素案の説明会			
	平成26年7月23日	三鷹市立北野小学校	中央ジャンクション	96名
	平成26年7月24日	世田谷区立明正小学校	東名ジャンクション	90名
5	・都市計画事業の概要及び土地・建物等についての制限内容等に関する説明会			
	平成27年7月21日	喜多見7丁目常設会場	東名ジャンクション	43名
	平成27年7月23日	北野3丁目常設会場	中央ジャンクション	28名

②個別説明

	開催概要			
	開催日	会場	地域	来場者数
1	・道路区域一部決定に伴う建築の制限等について関係権利者を対象に説明			
	平成22年7月31日、8月3日、11月5日、7日	北野3丁目常設会場	中央ジャンクション	398名
	平成22年11月1日、6日	喜多見東地区会館	東名ジャンクション	274名
2	・用地測量の進め方について関係権利者を対象に説明			
	平成23年10月19～21日	北野3丁目常設会場	中央ジャンクション	246名
	平成23年10月25～29日	喜多見小学校	東名ジャンクション	164名
3	・東名ジャンクション準備工事に係る工事内容等について施工箇所周辺住民を対象に説明			
	平成24年3月26日、27日	石井戸会公会堂、氷川神社社務所	東名ジャンクション	48名
4	・東名ジャンクションの事業状況や土壌汚染対策等について東名ジャンクション周辺住民を対象に説明			
	平成24年7月2～5日	喜多見7丁目常設会場	東名ジャンクション	299名
5	・用地補償の進め方等について中央ジャンクションの関係権利者を対象に説明			
	平成24年8月6～9日	北野3丁目常設会場	中央ジャンクション	206名
6	・東名ジャンクション準備工事における土壌調査の結果や対策について東名ジャンクション周辺住民を対象に説明			
	平成24年10月9日、10日	喜多見7丁目常設会場	東名ジャンクション	114名
7	・機能補償道路の素案についてジャンクション周辺住民を対象に説明			
	平成25年2月7～9日	喜多見7丁目常設会場	東名ジャンクション	188名
	平成25年2月13～16日	北野3丁目常設会場	中央ジャンクション	303名
8	・東名ジャンクション立坑工事に係る工事内容などについてジャンクション周辺住民を対象に説明			
	平成25年5月17～18日	喜多見7丁目常設会場	東名ジャンクション	134名

9	・道路の立体的区域の決定、区分地上権の設定、用地補償、用地測量等についてジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 25 年 8 月 29 日、9 月 1 日	世田谷区立明正小学校	東名ジャンクション	145 名
		平成 25 年 8 月 30 日、9 月 1 日	三鷹市立北野小学校	中央ジャンクション	114 名
10	・大深度地下使用認可申請内容についてジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 25 年 9 月 5 日	世田谷区立明正小学校	東名ジャンクション	108 名
		平成 25 年 9 月 6 日	三鷹市立北野小学校	中央ジャンクション	132 名
11	・立坑箇所における土壌調査結果、今後の予定等についてジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 25 年 10 月 18 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	47 名
12	・機能補償道路（案）について中央ジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 25 年 11 月 8、9 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	225 名
13	・中央ジャンクション準備工事について中央ジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 25 年 11 月 28～30 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	168 名
14	・地中拡幅部の都市計画変更素案について地中拡幅部の地権者、隣接者を対象に説明	平成 26 年 8 月 31 日、9 月 1 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	49 名
		平成 26 年 9 月 11、13 日	牟礼東地区公会堂	中央ジャンクション	39 名
15	・本線トンネル東名北工事に係る施工基地造成工などについて東名ジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 27 年 1 月 18、19 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	82 名
16	・中央ジャンクション準備工事に係る工事内容などについて中央ジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 27 年 5 月 22、23 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	70 名
17	・本線トンネル東名北工事に係るシールド機組立工事などについて東名ジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 27 年 6 月 26、27 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	101 名
18	・中央ジャンクション本体工事に係る工事内容などについて中央ジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 27 年 9 月 25、26 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	166 名
19	・中央ジャンクション本体工事に係る工事内容などについて中央ジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 28 年 6 月 17、18 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	107 名
20	・東名ジャンクションにおける工事内容などについて東名ジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 28 年 8 月 26、27 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	70 名
21	・本線トンネル東名北工事に係るトンネル掘進工事などについてジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 29 年 2 月 2、4 日	世田谷区立砧小学校	東名ジャンクション	162 名
		平成 29 年 2 月 3、4 日	三鷹市立北野小学校	中央ジャンクション	141 名
22	・中央ジャンクションランプシールドに係る準備工事などについて中央ジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 29 年 2 月 9、11 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	110 名
23	・中央ジャンクション準備工事に係る工事内容などについて中央ジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 29 年 5 月 19、20 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	68 名
24	・東名ジャンクションにおける H ランプ工事内容などについて東名ジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 29 年 6 月 23、24 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	122 名
25	・東名ジャンクション H ランプ工事における水道管の移設工事に伴う迂回路などについて東名ジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 30 年 1 月 30 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	11 名
26	・中央ジャンクションの市道切り直し・地下構造物に係る工事内容などについて中央ジャンクション周辺住民を対象に説明	平成 30 年 2 月 23、24 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	71 名
27	・本線トンネル（北行・南行）東名北工事に関する掘進状況と今後の掘進計画についての説明	平成 30 年 12 月 14、15 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	155 名
28	・東名ジャンクションにおける受電設備（鉄塔等）設置に係る工事内容などについて東名ジャンクション周辺住民を対象に説明	令和元年 6 月 9 日、15 日	宇奈根地区会館	東名ジャンクション	11 名

29	・中央ジャンクションランプ橋下部工に係る工事内容などについて中央ジャンクション周辺住民を対象に説明	令和元年9月20、21日	北野3丁日常設会場	中央ジャンクション	23名
	・東名ジャンクション換気所地下工事の電気室構築及びランプシールドトンネル・地中拡幅工事の坑外設備工の内容などについて東名ジャンクション周辺住民を対象に説明	令和2年8月7、8日	東名インフォメーションセンター	東名ジャンクション	46名
31	・中央ジャンクション北側ランプシールドトンネル掘進工事の内容などについて中央ジャンクション周辺住民を対象に説明	令和2年8月7、8日	北野3丁日常設会場	中央ジャンクション	49名
	・調布市内で発生した地表面陥没事象等の調査結果と分析・対策などについて本線シールドトンネルの周辺住民を対象に説明	令和3年4月3日	世田谷区立砦小学校	東名ジャンクション	44名
32		令和3年4月7日	三鷹市立北野小学校	中央ジャンクション	48名
	・中央ジャンクション北側ランプシールドトンネル工事の「再発防止対策」および「今後の対応」などについて中央ジャンクション周辺住民を対象に説明	令和4年1月26日	三鷹市立北野小学校		47名
33		令和4年1月29日	中央ジャンクション北側事業地内 プレゼンテーションルーム	中央ジャンクション	35名

③オープンハウス

	開催概要			
	開催日	会場	地域	来場者数
1	・「対応の方針」の内容や今後の進め方等について提示 ・用地補償に関する相談			
	平成21年5月29、30日	北野3丁日常設会場	中央ジャンクション	294名
	平成21年6月1日	喜多見東地区会館	東名ジャンクション	192名
2	・測量、井戸調査、地質調査等について提示 ・用地補償に関する相談			
	平成22年1月30日、2月2日	北野3丁日常設会場、緑ヶ丘地域 福祉センター	中央ジャンクション	194名
	平成22年1月31日、2月1日	喜多見地区会館、喜多見東地区会館	東名ジャンクション	203名
3	・測量等現地調査結果の説明及びこれを踏まえて実施中の構造の検討状況等について提示 (東名ジャンクションのアンダーパス案等) ・生活再建(用地買収)に関する説明、相談			
	平成22年11月25日	北野3丁日常設会場	中央ジャンクション	130名
	平成22年11月29日	喜多見東地区会館	東名ジャンクション	95名
4	・平成23年度予算概要、取得用地保全工事、費用便益比総点検結果の提示 ・平成23年1月実施の「基本設計及び用地に関する説明会」内容(基本設計内容、用地補償に関する進め方等)の提示 ・生活再建(用地買収)に関する説明、相談			
	平成23年7月21日	喜多見小学校	東名ジャンクション	62名
	平成23年7月22日	北野3丁日常設会場	中央ジャンクション	71名
5	・平成24年3月に東名ジャンクション地域において着手した準備工事に関する説明 ・平成24年4月に高速道路株式会社が事業主体に加わったこと等について説明 ・用地買収に関する説明、相談			
	平成24年9月13日	北野3丁日常設会場	中央ジャンクション	107名
	平成24年9月14日	喜多見7丁日常設会場	東名ジャンクション	129名

6	・事業概要、機能補償道路（案）、区分地上権設定及び大深度地下使用許可申請等に関する説明			
	・用地買収に関する説明、相談			
	平成 25 年 9 月 9 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	129 名
	平成 25 年 9 月 10 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	104 名
7	・事業概要、大深度地下使用許可申請内容等に関する説明			
	・用地買収に関する説明、相談			
	平成 26 年 1 月 22 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	79 名
	平成 26 年 1 月 24 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	106 名
8	・現在の進捗状況、地中拡幅部の「都市計画変更案」等について説明			
	・用地買収に関する説明、相談			
	平成 26 年 7 月 28 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	96 名
	平成 26 年 7 月 30 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	55 名
9	・現在の進捗状況、家屋調査の方法、地中拡幅部の「都市計画変更案」等について説明			
	・用地買収に関する説明、相談			
	平成 26 年 12 月 6 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	78 名
	平成 26 年 12 月 7 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	57 名
10	・現在の進捗状況、家屋調査の方法、現在の工事状況、地中拡幅部の「都市計画変更」等について説明			
	・用地買収に関する説明、相談			
	平成 27 年 7 月 26 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	50 名
	平成 27 年 7 月 26 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	92 名
11	・現在の進捗状況、家屋調査の方法、現在の工事状況、地中拡幅部の内容等について説明			
	・用地買収に関する説明、相談			
	平成 28 年 2 月 19 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	127 名
	平成 28 年 2 月 20 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	52 名
12	・現在の進捗状況、家屋調査の方法、現在の工事状況、地中拡幅部の内容等について説明			
	・用地買収に関する説明、相談			
	平成 28 年 7 月 30 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	83 名
	平成 28 年 8 月 6 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	87 名
13	・現在の進捗状況、現在の工事状況等について説明			
	・用地買収に関する説明、相談			
	平成 29 年 3 月 11 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	94 名
	平成 29 年 3 月 11 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	122 名
14	・現在の進捗状況、現在の工事状況等について説明			
	・用地買収に関する説明、相談			
	平成 29 年 7 月 29 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	94 名
	平成 29 年 7 月 30 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	83 名
15	・現在の進捗状況、現在の工事状況等について説明			
	・用地買収に関する説明、相談			
	平成 30 年 2 月 1 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	40 名
	平成 30 年 2 月 3 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	95 名
16	・現在の進捗状況、現在の工事状況等について説明			
	・用地買収に関する説明、相談			
	平成 30 年 7 月 7 日	喜多見 7 丁目常設会場	東名ジャンクション	118 名
	平成 30 年 7 月 8 日	北野 3 丁目常設会場	中央ジャンクション	72 名

1	・現在の進捗状況、現在の工事状況等について説明 ・用地買収に関する説明、相談			
7	平成31年2月14日	北野3丁目常設会場	中央ジャンクション	92名
	平成31年2月16日	喜多見7丁目常設会場	東名ジャンクション	68名
1	・現在の進捗状況、現在の工事状況等について説明 ・用地買収に関する説明、相談			
8	令和元年7月4日	喜多見7丁目常設会場	東名ジャンクション	76名
	令和元年7月5日	北野3丁目常設会場	中央ジャンクション	76名
1	・現在の進捗状況、現在の工事状況等について説明 ・用地買収に関する説明、相談			
9	令和2年2月6日	喜多見7丁目常設会場	東名ジャンクション	64名
	令和2年2月8日	北野3丁目常設会場	中央ジャンクション	158名
2	・現在の進捗状況、現在の工事状況等について説明 ・用地買収に関する説明、相談			
0	令和2年9月27日	北野3丁目常設会場	中央ジャンクション	123名
	令和2年9月28日	東名インフォメーションセンター	東名ジャンクション	47名

(5) 「対応の方針」

これまでオープンハウスや住民参加による地域課題検討会等で頂いた、地域住民の意見や要望などを踏まえ、外環整備に伴う環境対策など、地域の今後検討していく課題とその解決に向けて、国と都の考え方を「対応の方針」としてとりまとめた。

①経過

- 平成21年1～2月 「対応の方針（素案）」公表及び意見募集
 3月 「対応の方針（素案）」に掛かる世田谷区長意見書提出
 4月 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）沿線区市長意見交換会（第9回）を都庁にて開催 — 「対応の方針」とりまとめ
 「対応の方針」及び「対応の方針（素案）」について頂いた意見の概要と国と都の見解の公表

②「対応の方針」の構成

ア 地域

(ア) 外環整備に伴う地域の課題解決に向けた「対応の方針」は、沿線を7つの地域に分け、それぞれの地域ごとに「対応の方針」がまとめられている。

(イ) 世田谷区は、東名ジャンクション周辺地域と中央ジャンクション周辺地域の2地域が対象となっている。なお、中央ジャンクション周辺地域は、世田谷、調布、三鷹の各地区での課題をすべて統合し、共通の「対応の方針」となっている。

イ 項目

各地域の「対応の方針」は、下記の項目に分類して、とりまとめている。

1. 交通	(1) 地区交通、(2) 幹線交通、(3) 広域交通
2. 環境	(1) 大気質、(2) 騒音・振動・低周波音、(3) 地下水、(4) 動物、植物、生態系 (5) 緑の量、(6) 景観、(7) 日照阻害・電波障害・風など、(8) 史跡・文化財、 (9) 環境一般
3. まちづくり	(1) まちづくり全般、(2) 地域分断、(3) 土地利用
4. 安心・安全	(1) 交通安全・治安、(2) 災害・事故時の対応
5. 工事中	(1) 工事中の交通への影響、(2) 工事中の環境への影響、(3) 工事中の安全性
6. 用地補償	
7. 計画検討の進め方	(1) 計画検討全般、(2) 意見反映、(3) 情報の提供

※上記は、東名ジャンクション周辺地域及び中央ジャンクション周辺地域の項目

③今後の予定

国及び東京都は、今後、事業の各段階においてこの「対応の方針」に基づき、詳細な検討を実施するとしている。また、今後の詳細な検討においても、引き続き地域P1などの取り組みにより、地域のみなさんのご意見を聴きながら進めていくとしている。

(6) 区の対応（要望事項等）

①熊本前区長

平成18年3月31日 国土交通省関東地方整備局長、東京都都市整備局長への要望書要旨

- ・整備にあたっては、野川・国分寺崖線等自然環境への十分な配慮と、ジャンクション等地上部区間周辺への影響を極力小さくすることが重要である。
- ・外環道の計画は、世田谷区基本計画、都市整備方針、道路整備方針、交通まちづくり基本計画等世田谷区の方針・計画等との整合を図り、地域のまちづくりに資するようなものとなるよう十分な配慮が必要である。
- ・外環道の計画は、世田谷区環境基本条例、みどりの基本条例、国分寺崖線保全整備条例、風景づくり条例等の制定の趣旨を踏まえ、世田谷区の自然環境の保護及び保全並びに生活環境へ十分配慮することが必要である。
- ・計画を進めるにあたっては、環境や周辺への影響等、住民が不安を持っている事柄について、分かりやすく説明し、また、住民の意見をよく聴きながら計画を進めることが重要である。
- ・外環道の東名以南の整備については、外環道が一時的に東名ジャンクションで止まった場合、区内周辺交通へ与える影響が大きいと考えられるため、早期整備が必要である。
- ・外環のランプ部について、環境施設帯の延伸を行うこと。
- ・環境施設帯の整備にあたっては、地先アクセスの確保などの観点から、原則として外縁部に幅員6m以上の生活道路を設置すること。
- ・新たに都市計画が廃止になる部分について、土地の有効活用が図れない箇所については、国による任意買収等の方法で、緑地等の整備を行う等、特段の配慮を行うこと。
- ・地下トンネルの開口部について、開削区間だけでなくその周辺部分についても緑地等の整備を行うこと。
- ・外環道の連絡路及び東名高速の高架下について、地域貢献施設の設置等を検討すること。
- ・外環道の整備により消滅又は分断される道路について、代替道路の整備等により、従前の機能を確保すること。
- ・吉祥寺通りについては、立体化等の方策により現況の線形の維持を検討すること。やむを得ず、線形の維持が困難な場合は、都市計画道路調布3・4・17号線との間を少なくとも幅員12m以上の道路で連絡すること。
- ・東名高速北西側の側道については、近隣に代替となる都市計画道路が計画されていないことから、代替道路等の整備により、現在の交通機能を確保すること。

平成18年10月25日 沿線6区市長より国土交通省関東地方整備局長、東京都都市整備局長への要望書要旨

- ・ジャンクションやインターチェンジの整備による、外環本線以外での沿線地域内の交通量や流れの大きな変化をどう予測し、問題の発生に対してどのように対処しようと考えているか、明らかにすべきである。
- ・外環及びインターチェンジ開設時まで、周辺道路整備をどのように進める必要があると考えているのか、また事業主体側の責任においてどこまで整備しようと考えているのか、明らかにすべきである。
- ・ジャンクション部やインターチェンジ部は可能な限り蓋掛けを行い、その上部や環境施設帯については、地元の利便にも供したいという意向を聞いているが、いつまでに、何について、どのような方法で検討を進めようと考えているのか、明らかにすべきである。
- ・ジャンクション及びインターチェンジの整備による地域・コミュニティの分断に対し、具体的にどのような方策を考えているか、明らかにすべきである。
- ・現在、外環本線の都市計画案について、外環の2に関する事業者としての基本的な考え方、今後の検討の具体的な方向性などが不透明であるため、区市における外環本線の検討にも大きな影響を及ぼしている。現時点での基本的な考え方、都市計画変更へと至るまでの地元との協議・検討のプロセス、おおよその時期等について、明らかにすべきである。また、この検討が幹線道路としての広域的な視点だけでなく、各区市の実態に即して進むよう、交通量や流れのシミュレーション、延焼防止効果などの防災シミュレーション、移転家屋数や整備手法のモデル提示など、検討に必要な基本的データの提示を求めたい。
- ・東名以南の外環の整備については、現在の計画案で外環整備が進んだ場合は、早期整備が必要不可欠であると考え。外環道が湾岸道路までつながることにより、東名ジャンクション周辺の環境改善にも大きく寄与することが期待できることから、具体的な取り組みを進めることを強く要望し、早急に、今後の検討プロセスや基本的な考え方を提示されたい。
- ・外環の計画は、各区市が行う地域のまちづくりに対して大きな影響を与えるものと思われることから、その円滑かつ効果的な進捗を図る上で、各区市が行うまちづくりに対する補助制度の拡充などの支援策や協力体制、またその範囲について、基本的な考え方を提示されたい。
- ・外環計画について、生活再建救済制度のあり方についての検討が必要と考える。住民の生活再建に資するという制度の趣旨に鑑み、制度の充実などについて、基本的な考え方を提示されたい。
- ・現時点では、外環の整備についての事業主体が決まっていないと聞いているが、今後事業着手に至るまでのプロセス、またその中で事業主体を決定する方法や過程、また仮に事業主体が株式会社となった場合の国の関与や、その場合に各区市の要望をどのように確実に実現していくのかの方法について、明らかにすべきである。

平成19年1月12日 都市計画法に基づく東京都への意見要旨

- ・東名高速道路以南（東名高速～湾岸道路）について、都市計画決定を早期に行い、東京区間（世田谷区宇奈根～練馬区大泉間）の整備にあわせて確実に東名以南の整備を進めること。
- ・環境・景観への配慮について、整備にあたっては、野川及び国分寺崖線等における緑と水の自然環境と景観への十分な配慮を行うとともにジャンクション等の構造を含め地上部区間周辺への影響を極力小さくすること。
- ・周辺まちづくりの観点から、外環道のジャンクション及びインターチェンジ周辺の都市計画道路などの都市基盤整備については、その必要性、整備手法、時期等について区と十分協議し総合的なまちづくりを進めること。

平成21年10月23日 沿線6区市長より国土交通大臣、東京都知事への要望書要旨

- ・外環本線の事業実施にあたっては、事前に地元住民や沿線区市に対し、適切かつ十分な情報提供を行うこと。なお、都においては、国に働きかけること。
- ・国及び都が、外環本線整備に伴う環境対策や蓋かけ部の環境整備などの地域の課題を、とりまとめ公表した「対応の方針」について、確実に履行するとともに、早期に事業説明会を開催するなど、地元住民や沿線区市の意見を聞きながら進めること。なお、都においては、説明会の開催などを国に働きかけること。

- ・今年度必要な予算を確保するとともに、平成22年度以降も事業費の安定的な確保に取り組み、早期完成に向けて着実な事業実施に努めること。なお、都においては、国に働きかけること。
- ・外環の事業に伴い、区市が行う周辺のまちづくりに対し、整備手法等に関する支援や協力を実施すること。
- ・予定路線である東名高速から湾岸道路の区間についても、早期に具体化すること。なお、都においては、国に働きかけること。

平成22年5月28日 沿線6区市長より国土交通大臣、東京都知事への要望書要旨

- ・「対応の方針」について、整備手法に関わらず、国が完成まで責任を持って、国と都が連携し、地元住民や沿線区市の意見を聞きながら、確実に履行すること。
- ・外環本線の事業にあたっては、国において必要な手続きを早急に行い、関係権利者に不公平が生じることなく税制上の措置が講じられるなど、生活再建に際しての適切な対応を責任を持って行うこと。また、施行者に関わらず、区市の土地開発公社が協定書に基づき、生活再建救済制度で取得した用地の買い戻しなどに対し、国が責任を持って対応すること。なお、都においては、国に働きかけること。
- ・予定路線とされている東名高速から湾岸道路までの区間について、早期に計画を具体化するよう、国に働きかけるとともに、都としても必要な検討を進めること。

平成22年8月25日 沿線6区市長より国土交通大臣への要望書要旨

- ・国は、沿線地域住民との話し合いの経緯を鑑み、事業の各段階に応じて必要な情報を提供すること。また、国は沿線区市長に対し、本事業に関する情報を適時適切に提供するとともに、沿線区市長の意見に配慮すること。
- ・「対応の方針」について、整備手法に関わらず、国が完成まで責任を持って都と連携し、沿線地域住民や沿線区市の意見を聞きながら、確実に履行すること。
- ・外環本線の事業にあたっては、沿線地域住民への丁寧な説明を行った上で、全ての関係権利者に不公平が生じることなく税制上の措置が講じられるよう、国において必要な手続きを早急に行い、生活再建に際して迅速かつ適切な対応を責任を持って行うこと。
- ・関係権利者の生活再建および「対応の方針」の確実な履行を踏まえた着実な事業実施のために、来年度予算要求において、必要な直轄事業費を計上するなどの対応を要望する。
- ・国、都、区市による協定書に基づき、事業化以前に区市の土地開発公社が生活再建救済制度で取得した用地の買い戻しについて、国が責任を持って履行すること。
- ・予定路線とされている東名高速から湾岸道路までの区間について、国において早期に計画を具体化すること。

②保坂区長

平成23年12月7日 区有地の使用に伴う東京外かく環状国道事務所長への要望事項

区有地の使用を承諾する際に、外環事業用地内の用地処理や公共施設の代替機能の確保等について、別途、協議すること、以下の要望事項に配慮することを条件に付した。

- ・住宅・集合住宅の地下に築造される道路が地盤、地表に与える影響、また地震や交通事故などの非常事態における予測される影響について今後とも最近の知見による周辺住民への情報提供を求めたい。
- ・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、最新の技術を適用し必要な調査・対策を講じるなど、十分に配慮されたい。
- ・排気ガスの影響など環境影響に関する取り組みや事業スケジュール等については、地元住民へ具体的な情報をわかりやすく、できる限り速やかに周知するなど、十分な情報提供を図られたい。
- ・今後の人口減少傾向もふまえた最新の交通量予測をもって、外環道から環状8号線等への車両流入・渋滞予測を開示していただきたい。
- ・事業及び工事に関する地元要望への回答や意見の反映については、当該地域のオープンハウスを活用し、また積極的に周辺住民との情報交換の場の設置や機会を増やすなど、誠実な対応に努めていただきたい。
- ・ジャンクションが築造予定の周辺においては、地元住民等から、東名以南が整備されない場合の地域負担の懸念、排気ガスや光化学スモッグの発生、環境アセスのやり直し、残地の取得、代替地の確保など、

様々な意見や要望を受けてきたことをふまえ、これらについて丁寧な対応をなされたい。

- ・以上、その他事項についても、「PI 外環沿線協議会」「PI 外環沿線会議」をへて「地域課題検討会」までに出された論点をまとめた「対応の方針」（平成21年4月）を遵守し、さらに具体的な対策や計画について情報開示につとめ、地域の課題解決に努められたい。

平成27年1月14日 都市計画法に基づく東京都への意見要旨

- ・「対応の方針」に書かれている東名高速道路以南の外環計画に向けた「検討の場」を早期に設置し、東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）の整備に併せて確実に東名高速道路以南の整備を進めること。
- ・整備にあたっては、野川、国分寺崖線及び成城みつ池等における緑と水の自然環境と景観への十分な配慮を行うとともに、ジャンクション等の構造を含め周辺への影響を極力小さくすること。また、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などについては、必要な調査・対策を講じること。
- ・周辺まちづくりの観点から、外環道のジャンクション及び東名東京インターチェンジ周辺の都市計画道路などの都市基盤整備にあたっては、整備手法、時期等について、事前に区と十分協議し、早期に整備すること。
また、区が進めている外環道のジャンクション周辺まちづくり及び上部空間等の利用について協力すること。
- ・事業に関する地元要望への回答や意見の反映については、当該地域のオープンハウス等を活用し、積極的に権利者や周辺住民との情報交換の場や機会を増やすと共に、必要に応じて個別に対応するなど、周辺住民への誠実かつ丁寧な対応に努めること。
- ・平成23年12月7日付で国土交通省関東地方整備局東京外かく環状国道事務所長あてに回答した「世田谷区所有地の使用について（回答）」（23世道外第80号）に付した、「別紙」要望事項の7点を踏まえて対応されたい。

平成29年3月2日 東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路）の早期整備等に関する国土交通省関東地方整備局長及び東京都都市整備局長への要望事項

- ・東名以南の整備に向けた考え方やスケジュールを早急に提示するとともに、路線全体の計画を早期に具体化し、事業化を図ること。なお、都においては、事業化を国に働きかけるとともに、都としても必要な検討をすすめること。
- ・外環事業による影響を受ける地元自治体として、世田谷区を協議の主体として位置付け、「検討の場」における意見表明や協議の仕組みを設けること。
- ・関越道から東名高速までの外環道の整備に伴う環八通りなど既存周辺道路の交通影響について、最新の予測データを示すとともに、必要な渋滞対策等を科学的根拠に基づき実施し、地域に与える影響を最少とするよう最大限努力すること。なお、都においては、国に働きかけること。また、区民・事業者等関係者への理解を得るため、十分な説明と丁寧な対応に努めること。なお、都においては、国に働きかけること。

令和2年10月20日 調布市内で発生した地表面陥没事象等に関する事業者への要請事項（1回目）

調布市内で発生した地表面の陥没事象に伴い、以下の事項の早急な確認とその結果について、区への報告及び区民への周知を行い、原因究明がなされるまで、工事を再開しないよう事業者へ要請した。

- ・陥没原因の解明及び本線シールドトンネル工事との関係性について
- ・世田谷区内における同様な事象発生の可能性の検証について
- ・掘進完了箇所における継続的な安全性の確認について
- ・本線シールド工事の影響による場合、今後の具体的な再発防止対策について

令和2年12月22日 調布市内で発生した地表面陥没事象等に関する事業者への要請事項（2回目）

12月18日に開催された「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」において、調査状況の中間報告が公表されたことに伴い、以下の事項が確実に履行されるよう事業者に要請した。

- ・ 陥没・空洞事象に関する説明会を1月を目途に開催し、区民に説明を行うこと。
- ・ 陥没・空洞事象の原因究明調査及び掘進完了箇所における調査について、進捗状況及び結果の詳細を引き続き区に情報提供すること。
- ・ 十分な再発防止策、安全対策が講じられるまでは、工事の再開をしないこと。
- ・ ランプシールドトンネル、地中掘削の施工に際しては、十分な事前調査を行い万全の安全対策を講じること。

(7) 環境影響評価に係る経緯

国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路について、沿線自治体や地域住民をはじめ幅広く情報を提供し、意見の聴取をしながら検討を行ってきたところであるが、「検討の熟度を高めるためには、より詳細な環境への影響についてデータを示し、より具体的な議論をすべきである」との意見も数多く寄せられたことから、大深度地下を活用した地下式トンネル構造を対象に、環境への影響をより詳細に把握するための調査を、環境アセスメントの仕組みを活用し、平成16年1月から平成17年8月まで実施した。

①世田谷区内現地環境調査の項目

- ア 大気質、強風による風害
- イ 騒音、振動、低周波音
- ウ 地形及び地質、地盤、水循環
- エ 動物、植物、生態系
- オ 景観
- カ 史跡、文化財
- キ 人と自然とのふれあいの活動の場
- ク 日照障害、電場障害

②経緯

- | | | | |
|-------|-----|------|--|
| 平成15年 | 7月 | 東京都 | 方法書公告、縦覧開始 |
| | 9月 | 東京都 | 区に対して区長意見の照会、区長 世田谷区環境審議会へ諮問 |
| | 10月 | 世田谷区 | 環境審議会開催、世田谷区環境審議会答申、世田谷区長意見 東京都へ回答 |
| | 11月 | 東京都 | 環境審議会開催 |
| | 12月 | 東京都 | 知事意見作成 |
| 平成16年 | 1月 | | 現地環境調査開始 |
| 平成17年 | 8月 | | 現地環境調査終了、現地環境追加調査（鳥類）開始 |
| 平成18年 | 2月 | | 「環境への影響と保全対策」公表 |
| | 6月 | | 環境影響評価準備書公告・縦覧 |
| | 7月 | | 世田谷区環境審議会報告 |
| | 8月 | 東京都 | 区に対して意見照会、世田谷区環境審議会諮問 |
| | 9月 | 世田谷区 | 環境審議会答申 |
| | 10月 | | 区長意見書提出 |
| | 11月 | 東京都 | 環境影響評価審議会審議 |
| 平成19年 | 1月 | | 環境影響評価書に対する環境大臣意見を都知事宛てに送付
環境影響評価書に対する国土交通大臣意見を都知事宛てに送付 |
| | 4月 | | 環境影響評価書公告・縦覧 |
| 平成20年 | 3月 | | 住民要望に基づく現地環境追加調査（大気質・気象）開始
観測地点 砧中学校、喜多見小学校、大蔵五丁目私有地 |

- 平成 24 年 3 月 東京都環境影響評価条例の規定に基づく報告
 ※「事後調査の手続きについて（報告）」「着工の報告について」「事後調査の計画」
- 平成 25 年 3 月 東京都環境影響評価条例の規定に基づく報告
 ※「事後調査の報告（事業計画の変更）」
- 7 月 東京都環境影響評価条例の規定に基づく報告
 ※「事後調査の報告（事業計画の変更）」
- 平成 26 年 7 月 東京都環境影響評価条例の規定に基づく報告
 ※「事後調査の報告（事業計画の変更）」

(8) 生活再建救済制度（平成 16 年 11 月～平成 21 年 8 月）

世田谷区土地開発公社は、「世田谷区東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）における生活再建救済制度要綱」による区からの「用地取得協力依頼」に基づき、東京外かく環状道路計画地内の土地についての先行取得事業及び国への譲渡事業を開始した。その後、平成 21 年 5 月の外環事業化に伴い、区が同年 8 月 31 日をもって同要綱を廃止したことから、平成 21 年度以降は用地取得が行われていない。なお、本制度により先行取得した用地 4 件については、平成 27 年度までに全て国による買戻しが履行された。

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60%（令和4年3月現在）

(2) 用地取得率（令和4年1月末現在、面積：面積ベース、件数：件数ベース）

	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%	93%
区分地上権	98%	92%	96%	94%	87%	85%
全 体	99%	95%	99%	97%	92%	90%

※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（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、陥没事故の発生により調布市内で掘進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機も、大泉ジャンクション内で掘進作業を一時中止していたが、令和4年2月25日からネクスコ東日本施工の南行（通称：グリルド）が事業地内で掘進を再開した。その後、4月7日に大泉ランプと本線トンネルが合流する区間の工事のためあらかじめ設置していた鋼材とシールドマシン前面のカッターが接触し、部品が破損したことから掘進を停止した。シールドマシンの補修は、半年程度の期間が見込まれている。

[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進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、掘進が行われた。

[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、陥没事故が発生し、その後、地中に空洞が3箇所確認された。事業者はランプトンネルを含む全てのシールドマシン（7機）の掘進を一時中止するとともに、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」を設置し、原因究明等の調査を実施した。

区は、区内において同様の陥没・空洞の発生が懸念されたことから、区長から事業者に要請書を2度手交した。また、事業者は陥没事故発生後に安全性を確認するため地盤の緩みや空洞を確認する調査を実施したところ、本線シールドトンネルの施工が原因と思われる異常は、区内では確認されなかった。

その後、有識者委員会で特殊な地盤条件となる区間においてカッターが回転不能になる事象（閉塞）が発生し、これ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・空洞の要因である可能性が高いことが確認され、事業者は沿線7区市の住民を対象とした説明会を令和3年4月に延べ10回開催した。

令和3年12月には大泉側本線シールド工事、大泉ジャンクションランプシールド工事並びに中央ジャンクションランプシールド工事における「再発防止対策及び地域の安全・安心を高める取り組み」を取りまとめ、令和4年1月～2月にかけて住民説明会を開催した。その後、令和4年2月25日から大泉ジャンクション本線シールド、3月4日から中央ジャンクション北側ランプシールドの掘進を事業地内で再開した。

なお、事業者は陥没・空洞箇所周辺での地盤補修に関する具体的な検討や、被害住民への補償等の対応を引き続き行っている。

(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）の地下躯体や換気所地下躯体の構築、支障となる水道管・下水道管の移設工事、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行われている。

(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）の地下躯体の構築等が行われている。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、調布市内での陥没事故の発生を受け掘進を一時中止していたが、令和4年3月4日から事業地内で掘進を再開した。

4 区を取り組み

(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4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4年1月末現在）

- ・東名ジャンクション 98%完了
- ・中央ジャンクション 100%完了
- ・全体 88%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)
7月14～27日	横穴墓15基を確認
8月3日 ～10月19日	東京都埋蔵文化財センターによる調査
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）
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）
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
11月11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
11月17日	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～ 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～湾岸道路間がつな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。

- 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。

7 用語集 外環のホームページ、外環ジャーナル、対応の方針等から転載

(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 **掘削方式**
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_x (窒素酸化物)

一酸化窒素 (NO)、二酸化窒素 (NO₂) などで、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 μ 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_{2.5} (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 μ 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 μ g/m³以下、1日平均値30 μ g/m³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 P I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（P I）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、P I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 P I会議(ピーアイかいぎ)

P I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「P I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、P I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、P I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的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

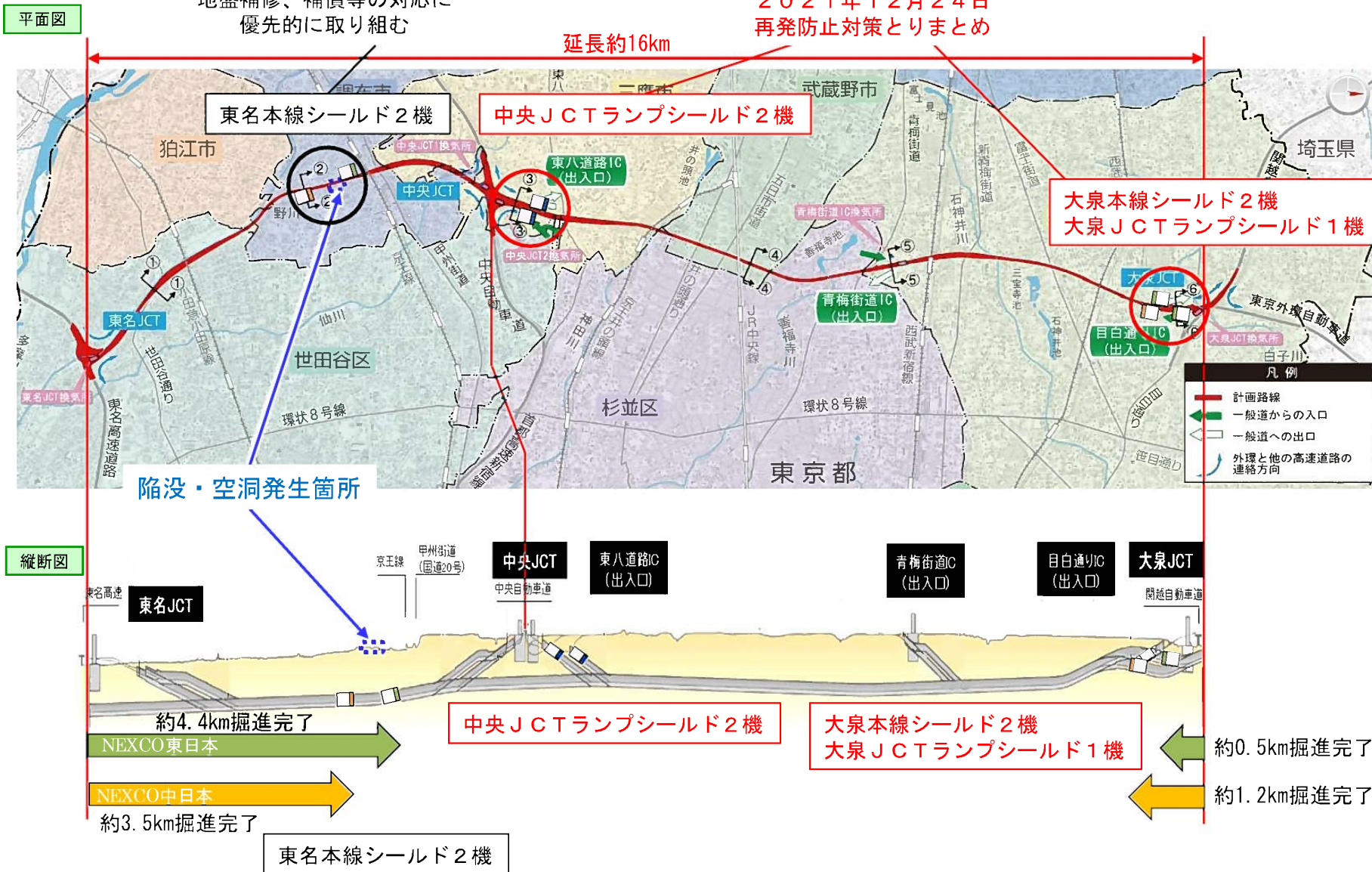
- ・位置図（シールドトンネル）（P28 関連） …P42
- ・工事実施状況（東名ジャンクション）（P29 関連） …P43
- ・工事実施状況（中央ジャンクション）（P29 関連） …P44

（出展：東京外かく環状道路（関越～東名）事業連絡調整会議資料 令和4年2月8日開催）

位置図

地盤補修、補償等の対応に
優先的に取り組む

2021年12月24日
再発防止対策とりまとめ



■工事実施状況（東名JCT）

※R4年1月末現在



東京外かく環状道路
東名ジャンクション換気所地下工事
・換気所地下躯体構築等
前田建設工業(株)

東京外かく環状道路
本線トンネル(南行)東名北工事
・シールドマシンの掘進作業停止中
・各事業者において再発防止対策の具体化を実施中
鹿島・前田・三井住友・鉄建・西武JV

東京外かく環状道路
東名ジャンクションランプシールドトンネル
・地中拡幅(北行)工事
・ヤード整備工等
前田・奥村・安藤・間JV

東京外かく環状道路
東名ジャンクション・ランプシールドトンネル
地中拡幅(南行)工事
・ヤード整備工等
安藤・間・西松・日本国土開発JV
明正小学区

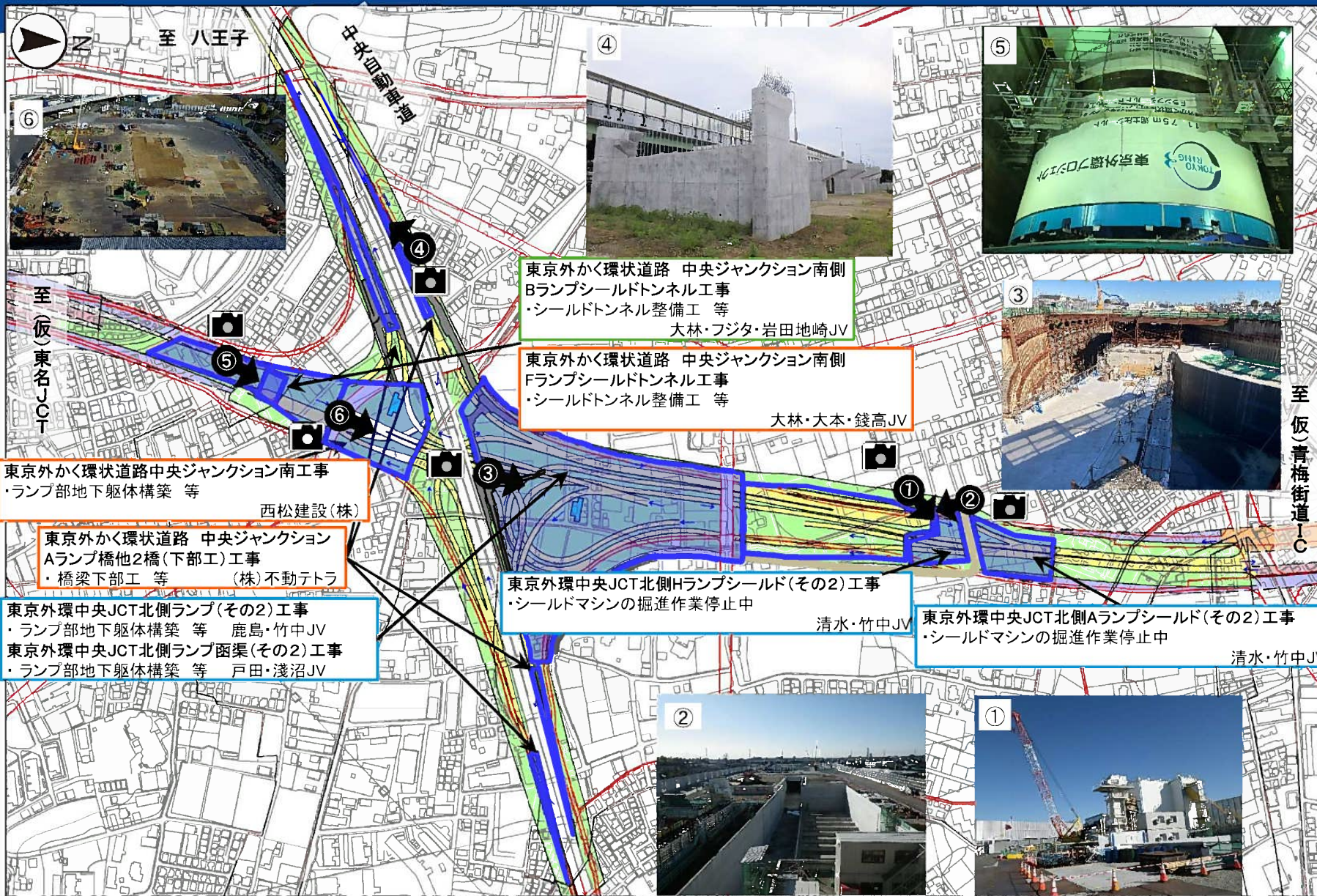
東京外かく環状道路 東名ジャンクションHランプ工事
・ランプ部地下躯体構築等
大林・戸田・佐藤工業JV

東京外かく環状道路
本線トンネル(北行)東名北工事
・シールドマシンの掘進作業停止中
・各事業者において再発防止対策の具体化を実施中
大林・西松・戸田・佐藤・銭高JV



■工事実施状況（中央JCT）

※R4年1月末現在



東京外かく環状道路中央ジャンクション南工事
・ランプ部地下躯体構築 等
西松建設(株)

東京外かく環状道路 中央ジャンクション
Aランプ橋他2橋(下部工)工事
・橋梁下部工 等 (株)不動テトラ

東京外環中央JCT北側ランプ(その2)工事
・ランプ部地下躯体構築 等 鹿島・竹中JV
東京外環中央JCT北側ランプ函渠(その2)工事
・ランプ部地下躯体構築 等 戸田・浅沼JV

東京外かく環状道路 中央ジャンクション南側
Bランプシールドトンネル工事
・シールドトンネル整備工 等
大林・フジタ・岩田地崎JV

東京外かく環状道路 中央ジャンクション南側
Fランプシールドトンネル工事
・シールドトンネル整備工 等
大林・大本・銭高JV

東京外環中央JCT北側Hランプシールド(その2)工事
・シールドマシンの掘進作業停止中
清水・竹中JV

東京外環中央JCT北側Aランプシールド(その2)工事
・シールドマシンの掘進作業停止中
清水・竹中JV

国土交通省施工 NEXCO中施工 NEXCO東施工 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 工事実施箇所 6