

6. 頂いたご質問と回答

ご意見、ご提案以外に、みなさんから頂いた主なご質問に対する回答をお示ししています。

6-1. 計画の内容について



外環は最終的にどこまでつくるのですか。

【回答】

東京外かく環状道路は、都心から約 15km の圏域で放射方向の高速道路を、環状に連絡する延長約 85km の道路です。現在外環は、関越道から三郷南インターチェンジまでの約 30km については供用中、三郷南インターチェンジから東関道までの約 20km については事業中、東名高速から湾岸道路までの約 20km については調査中となっています。関越道から東名高速までの約 16km の区間については、昭和 41 年に都市計画決定されましたが、その後、今日まで事業化されていませんでした。平成 13 年から、原点に立ち戻って計画策定の初期段階から P I 方式で検討を進めてきたところです。外環の機能をフルに発揮するためには、湾岸道路まで接続する必要があると考えており、今後、更に検討を進めていく必要があると考えています。



外環ができたときの一日の交通量はどのくらいなのですか。

【回答】

平成 32 年における外環の交通量(断面)は、約 7.2~10.1 万台/日、平成 42 年における外環の交通量(断面)は約 9.8~10.9 万台/日と推計されます。

(『「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」に基づく将来交通量について(H17.9)』参照)



外環の制限速度は何 km/h と考えているのですか。

【回答】

外環は、時速 80km で走行できるように設計しています。外環供用後の制限速度は警察が安全性などを考慮して検討します。



大深度とは地下何mを指すのですか。

【回答】

大深度地下は、1)地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下40m以深）または2)建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤上面から10m以深）の、どちらか深い方の深さの地下のことを指します。そのため、大深度区間では建築物の地下室や基礎杭とは抵触せず、また、外環整備後も地下室の建設、高層ビルの基礎杭の設置ができます。

外環の沿線地域における大深度とは、地下40m以深が対象になると考えています。



大深度地下方式によるメリットとデメリットを教えてください。また、大深度区間の地上部では移転をする必要がありますか？

【回答】

地下トンネルとすることで、排出ガスがそのまま大気中に拡散することなく、換気所で集約して処理することができるため、大気への影響を大きく低減することが可能となります。

さらに、大深度地下方式は、地上にある建物の移転の必要がないため、地域分断を最小限に抑えることができます。高架構造では都市計画のルート上の建物は全て移転が必要となりますが、大深度地下方式とすることで、移転が必要となるのは開削ボックスの区間の建物だけになります。

また、大深度地下方式はシールド工法という、シールドマシンが地中を掘り進む工法でトンネルを構築します。シールド工法は施工時及びトンネル構造の密閉性が高く、地下水への影響が少ない工法です。また大深度地下では、地下水がほとんど流動しないため、地下水の流れに影響を及ぼすことはほとんどないと考えられます。

さらに、一般に地下構造物は地震に対しても、地面と一緒に動くため、比較的安全と言われていています。大深度地下では地震の揺れは地表の数分の一以下となります。

一方、工事だけを考え、地上での工事と比較すると、工事に要する費用や期間は多くなりますが、用地買収、移転に要する費用や時間を考えると、そのデメリットは大きくありません。



区市毎の大深度、浅深度、開削区間の延長など、外環全体で大深度区間はどのくらいの割合ですか。

【回答】

浅深度部分と大深度部分が混在する断面があるため、一概に深度毎の距離は出せませんが、概念図（計画概念図参照）にある桃色（浅深度）と紫色（大深度）の比率で言えば、以下の通りになります。

①世田谷区：浅深度（約45%）、大深度（約55%）

- ②狛江市：浅深度（約0%）、大深度（約100%）
- ③調布市：浅深度（約15%）、大深度（約85%）
- ④三鷹市：浅深度（約30%）、大深度（約70%）
- ⑤武蔵野市：浅深度（約0%）、大深度（約100%）
- ⑥杉並区：浅深度（約0%）、大深度（約100%）
- ⑦練馬区：浅深度（約40%）、大深度（約60%）
- ⑧全体：浅深度（約25%）、大深度（約75%）



トンネル区間の外環本線が交差して右側通行になっているのはなぜですか。

【回答】

本線を入れ替えない場合（左側通行とした場合）、ランプが本線の外側から分岐する形となり、建築制限のない現在の都市計画線の外側にランプが配置され、建築物の基礎等が支障となる事が懸念されます。このため、本線を入れ替えて、ランプを本線の内側から分岐するように計画を具体化しています。

また、本線を入れ替えることにより、火災時の避難経路として、2本の本線トンネルを結ぶ避難路とした場合、走行車線の広い路肩側から、反対車線の走行車線の広い路肩側へ避難することができます。



計画概念図のピンク色の部分（浅深度区間）を区別して表現しているのはなぜですか。
地上部の建物はどうなるのですか。

【回答】

ピンク色の部分は、深さが41mより浅い区間です。

この区間は、シールド工法でトンネルを構築するため、地上の改変を行わず、建物の移転も必要ありません。ただし、深さが浅いため、大深度法の適用を受けず、地下利用の阻害状況に応じて区分地上権を設定し、地下の使用権を取得させて頂くことになります。

（計画概念図とは、国土交通省と東京都が公表した外環の計画図（最新はH18.2公表）のことです。）



計画概念図のオレンジの部分（トンネルの分岐合流部）はどのくらいの深さで、他の部分とどう違うのですか。

【回答】

オレンジ色の部分は、外環の本線とジャンクションやインターチェンジのランプ部が分岐合流する部分です。地中で2本のシールドトンネルを横方向につなぐため、本線のシールドトンネルを拡幅する補助工法が必要となります。

補助工法にはいくつかの方法が考えられますが、現有技術を用いた曲線パイプーフ工法を用いた場合、トンネルの断面が上側に拡がり、構造の一部が地下 41mより浅いところにトンネルが構築されることとなります。

ただし、この補助工法を採用するかどうか決まったわけではなく、今後の技術開発の動向を見ながらさらに検討していきます。

(計画概念図とは、国土交通省と東京都が公表した外環の計画図（最新はH18.2公表）のことです。)



計画概念図の緑色の部分は、どのような意味があるものですか。

【回答】

緑色の部分は、ジャンクションやインターチェンジの設置に伴い、地上部に整備するランプ部の周辺に環境施設帯などを設置するための空間です。

環境施設帯は、昭和 41 年当時の計画には考え方がなかったものですが、幹線道路周辺の環境への影響を小さくするために設置するもので、都内では、調布保谷線などの事例があります。

なお、計画概念図の緑色の部分は、工事に伴って地上部を改変することになるので、基本的に買収させていただくことになります。

環境施設帯の詳細については、今後の検討事項です。事業実施段階で、今後、外環本線の検討と並行して、みなさんのご意見をお聞きしながら検討を進めていきます。

(計画概念図とは、国土交通省と東京都が公表した外環の計画図（最新はH18.2公表）のことです。)



ジャンクションのランプ部などの縦断勾配はどの程度ですか。

【回答】

本線の縦断勾配は4%、ジャンクションランプは5%と6%、インターチェンジランプは8%を最急勾配として検討しています。縦断勾配の違いは設計速度及び道路規格の違いによるものです。なお、縦断勾配については、道路構造基準の標準値を採用しており、他の道路においても用いられているものであり、走行安全性に問題は無いと考えています。



外環が南伸する際、東名ジャンクションにインターチェンジの設置を考えているのですか。

【回答】

計画の具体化の検討を進める中で、東名ジャンクションと一体的にインターチェンジを設置するこ

とは考えていません。

今後、外環の東名以南について検討する際に、インターチェンジの設置についてはみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



計画概念図 1/10 の断面図 (⑪-⑪) で、トンネルが 4 本あるのはなぜですか。

【回答】

計画概念図 1/10 断面図 (⑪-⑪) の上 2 本のトンネルは、関越道方面からの外環が東名ジャンクションへ接続するためのトンネルで、現在、計画を具体化しているものです。下 2 本のトンネルは、将来東名以南に延びていった場合のトンネルを示したものです。

(計画概念図とは、国土交通省と東京都が公表した外環の計画図 (最新は H18.2 公表) のことです。)



青梅街道インターチェンジの乗り降りの仕方を教えてください。

【回答】

青梅街道インターチェンジは、青梅街道と外環の関越道方面とを接続する構造となっています。

つまり、青梅街道からは外環の関越道方面へのみ入ることが可能で、中央道・東名高速方面へは入ることはできません。

また、外環からは、関越道方面からきた車は青梅街道へ降りられますが、中央道・東名高速からきた車は青梅街道へ降りることはできない構造となっています。



外環ノ 2 と附属街路はどう違うのですか。外環ノ 2 とはどこの区間にあるのですか。

【回答】

昭和 41 年に決定した外環の都市計画は、外環の本線にあわせ、地上部に「外環ノ 2」と「附属街路」という街路が都市計画決定されています。

外環ノ 2 は、目白通りから東八道路の間に、都内の都市計画道路ネットワークの一部として決定されているものです。外環を地下化しても、外環ノ 2 の計画は残るため、今後、取り扱いについて検討する必要があります。

附属街路は東八道路から東名高速道路の間に、外環沿いにお住まいの方の宅地からの出入りを確保するためのものとして都市計画決定されています。このため、外環が地下化すれば附属街路は機能として不要なため、原則廃止となります。なお、ジャンクションやインターチェンジなど地上に道路構造物ができる場所では、宅地からの出入りを確保するための道路を配置します。

現在は、外環本線について計画を具体化しているところです。地上部街路については、まちづくり等の観点も含めて、今後、外環本線の検討と並行して、住民のみなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。



地上部街路の代替機能とは何を指すのですか。

【回答】

外環の地上部街路のうち、目白通りから東八道路までの間に「外環ノ2」が都市計画決定されています。外環本線が地下化されれば、外環ノ2の取り扱いを今後検討しなければなりません。その選択肢の一つとして、代替機能を確保し「外環ノ2」の都市計画を廃止することが考えられます。

都市計画道路を廃止する際の代替機能とは、車が通る機能だけではなく、火災や地震が起こったときの避難路や、焼け広がらないようにする延焼遮断路が必要かということまで含めた代替策という意味です。

また、都市計画道路ネットワークの一部として計画されていることから、一部の区間が廃止されることで、交通処理上、他の道路で代替できるかどうかも考慮しなければなりません。

6-2. 環境について



外環の環境影響評価について教えてください。

【回答】

外環の環境影響評価は、現在、環境の予測、評価の結果の案と保全対策の案について検討を進めている段階です。今後、環境影響評価準備書が公告、縦覧され、その後みなさんからの意見書を受け付けることとなります。



環境への影響はいつの時点で判断するのですか。

【回答】

環境影響評価準備書がとりまとめられた後、準備書が縦覧され、その後みなさんから意見書を受け付けることとなります。

また、事業予定者である国土交通省は、みなさんの意見と意見に対する見解を都知事と区市長に送付します。その後、東京都環境影響評価審議会で専門家の意見を聴きながら、都知事は事業予定者である国土交通省へ意見を述べます。

次に、国土交通省は都知事からの意見の内容を検討し、必要に応じて準備書の内容を見直した上で環境影響評価書を作成します。評価書は国土交通大臣と環境大臣が審査し、環境大臣は国土交通省へ意見を述べます。国土交通省は意見の内容を検討し、必要に応じて見直したうえで、最終的に評価書を確定します。この段階で環境への予測結果と保全対策が確定します。



今回の「環境への影響と保全対策」で、なぜ外環ノ2を見込んで将来交通量を算出しているのですか。

【回答】

外環の環境への影響の予測にあたっては、より環境に厳しい条件を設定しました。

具体的には、インターチェンジ周辺の交通量は外環ノ2が無い場合よりも、外環ノ2がある場合の方が大きく、騒音などの予測結果も「外環ノ2あり」の方が大きくなることから、外環ノ2がある場合を想定した交通量をもとに予測した方が沿道の環境対策上適当であると考えています。

また、「意見を聴く会」においても、将来交通量予測にあたっては、より環境への影響が大きくなる外環ノ2があることを想定して算出すべきとのご意見も頂いています。



大気質の予測の最大値、最小値とはどういう意味ですか。

【回答】

環境影響評価では、大気質への影響については、ジャンクション及びインターチェンジ周辺地域の複数地点を対象に、平成32年と平成42年の2時点で、二酸化窒素と浮遊粒子状物質の将来濃度の予測値を算出しています。大気質の予測値の最大値、最小値とは、この全ての地点における平成32年と平成42年の予測値の最大値と最小値を示しています。



降下煤塵が12t/km²/月とはどのくらいの量の事ですか。

【回答】

降下煤じんとは、大気中に排出された煤じん（燃料その他の物の燃焼または熱源として電気の使用に伴い発生するすすや固体粒子）や風により地表から舞い上がった粉じん（物の破碎、選別等の機械的処理又は鉱石や土砂の堆積に伴い発生し、又は飛散する物質）などのうち、比較的粒径が大きく重いため大気中で浮かんでいられずに落下するもの、あるいは雨や雪などに取り込まれて降下する物をいいます。（環境省HP（環境用語集））

降下煤じんの量が12tとは、1km²で1ヶ月当たりの降下煤じん量の事です。1m²あたりに換算する

と12gで、1m²で1ヶ月に角砂糖3個分程度の煤じんや土ぼこり等が自然に降下、または雨などに混じって降下していることとなります。

降下煤じん量は、比較的高い地域で10t/km²/月程度です。

なお、降下煤じんは、工場等からの影響や、周辺の農地やグラウンドからの土ぼこり等も影響しており、道路のみの影響で高いというわけではありません。

一般に道路の供用に伴い降下煤じんや粉じんが問題となることは無く、工事の実施による粉じんについて、予測します。(予測の結果は「環境への影響と保全対策(H18.2)」参照。)

環境保全の観点から、粉じんに係る環境保全の目標値は、スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標を参考とした20t/km²/月が目安となると考えています。



浅層地下水と深層地下水の深さの基準は何ですか。

【回答】

外環では、立川礫層、武蔵野礫層中の地下水を「浅層地下水」と、上総層群中の地下水を「深層地下水」と表現しています。深さの目安としては、「浅層地下水」は地表から5mから15mの深さで、深層地下水は外環本線が設置される40mから60mくらいの深さにある地下水です。



世田谷区の地質断面図と外環の現地調査の地質断面図にどうして相違があるのですか。

【回答】

東京外かく環状道路調査事務所作成の地質断面図は、現地調査に加え、多くの既存調査結果（東京都土木技術研究所で収集している地質データ（約1,000本（世田谷周辺では、約100本））を考慮し、作成しています。

ご指摘いただいた地質断面図について、世田谷区都市整備部に確認したところ、「世田谷区資料「安心して住めるまちづくり」は、「砂」の地質記号を修正した際に、「Tag（立川礫層）」と同じと誤解を受ける地質記号を記載していた。今後、訂正する。」とのことでした。

東京外かく環状道路調査事務所作成の地質断面図と、世田谷区資料「安心して住めるまちづくり」の「砂」の地質記号を修正する前（今後、訂正された後）とは整合しています。

6-3. まちづくりについて



外環が整備された場合、外環周辺の用途地域は変更されるのですか。

【回答】

外環が整備されれば、必ず周辺の用途地域を変更することにはなりません。ただし、地域にお住まいのみなさんの希望があれば、区市の判断で用途地域を変更することも可能です。用途地域の変更が必要かどうか、変更する場合はどういう地域にしていくのかなど、周辺のまちづくりを含め、今後、みなさんのご意見をお聴きしながら関係区市とともに検討を進めていきます。

6-4. 用地・補償について



生活再建救済制度はどこに申し込めばよいのですか。

【回答】

生活再建救済制度に関するお問い合わせは

国土交通省 関東地方整備局 東京外かく環状道路調査事務所 電話0120-34-1491(外環専用ダイヤル)

東京都都市整備局 都市基盤部 外かく環状道路担当 電話 03-5388-3279(直通)

までお願いします。



立ち退き後にまた元の場所へ戻ることも可能であると言っていたのは、計画概念図のどの箇所を指すのですか。

【回答】

外環が事業化されれば、計画概念図の黄色および緑色の部分については地表部を整備するため、地権者の土地は買収させて頂き、移転して頂くこととなります。

このうち、黄色の部分は外環のランプ部として整備します。緑色の部分は車線部分ではありませんが、地上に整備されるランプ部と近接していることから、環境施設帯として利用することを検討しています。詳細については今後の検討事項ですので、外環本線の検討と並行して、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

(計画概念図とは、国土交通省と東京都が公表した外環の計画図(最新はH18.2公表)のことです。)

6-5. 進め方について



外環は、何が原因で事業が進んでいないのですか。

【回答】

外環は昭和 41 年に都市計画決定されましたが、地元住民および地元自治体の激しい反対などから、昭和 45 年に当時の建設大臣により「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきではない。その間においてしばらく凍結せざるを得ない」とされ、以来、今日まで事業化されていません。当時、都市計画決定された外環は、高架構造で計画されており、沿線地域に与える影響が懸念されました。また、計画決定当時の都市計画法(大正 8 年制定)では、関係する住民や自治体等に事前に説明し、意見を聴く機会がないなど、現在からみれば十分な手続きではありませんでした。こうしたことが反対を招き、今日まで問題が継続する要因となったと考えています。



国は外環を凍結したのに、なぜ計画の具体化を進めようとしているのですか。

【回答】

外環については、昭和 41 年に都市計画決定されましたが、地元住民等の反対などから、昭和 45 年に当時の建設大臣により「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきではない。その間においてしばらく凍結せざるを得ない」とされ、以来、事業化されていません。その間、長年にわたり建築制限をかけているなど、解決しなければならぬ等の問題があります。

こうした問題の解決をめざし、平成 11 年に東京都知事が外環の計画予定地を視察し、「地域環境の保全やまちづくりの観点から、自動車専用部の地下化案を基本とし、計画の具体化について取り組む」ことを表明したことがきっかけとなり、平成 12 年には住民団体と国土交通省・東京都との話し合いが始まり、平成 13 年には国土交通大臣が計画予定地を視察する等、長年にわたる問題の解決の機運が高まりました。

国土交通省と東京都は、これまでの経緯を踏まえ、幅広い議論のための「計画のたたき台」を公表し、原点に戻って、計画策定の初期段階から広くご意見を聴き、計画づくりに反映させていく PI 方式で検討していくこととしました。



「都市計画変更のための合理的な理由」とはどのようなものですか。

【回答】

都市計画法では、「都市計画を変更する必要があるときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならない」とされています。(都市計画法第 21 条) 外環は、昭和 41 年に都市計画決定がされて以

後、今日まで事業化されていません。その間、長年にわたり建築制限をかけているなど、解決しなければならぬ問題があります。現在の土地利用状況等を考えると、今後外環を整備する場合は、地域分断や環境への影響を極力抑えることが必要なことから、外環は大深度地下方式で整備する案としました。このような理由から構造を変更することとなったため、都市計画の変更が必要となりました。



外環に関する情報はどのように入手できますか。

【回答】

外環に関する情報は、外環ホームページ(<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>)のほか、沿線にお住まいのみなさんには『外環ジャーナル』を新聞折り込み等で配布しています。また、区市報でも情報を随時ご提供しております。

外環に関して、ご不明な点がございましたら、お電話でお問い合わせください。

国土交通省 関東地方整備局 東京外かく環状道路調査事務所 電話 0120-34-1491(外環専用ダイヤル)
東京都都市整備局 都市基盤部 外かく環状道路担当 電話 03-5388-3279(直通)



以前行ったというアンケートの概要、対象範囲を教えてください。

【回答】

国土交通省と東京都は、平成12年6月に「首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路（外環）に関するアンケート調査」を、また平成14年10月に「首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路（外環）に関するアンケート調査〔第2回〕」を、さらに平成15年1月に「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する沿線地域のアンケート調査」を実施しました。

平成12年のアンケート調査は、1都3県（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）に居住する20歳以上の男女を住民基本台帳から無作為に抽出した7,019人を対象とし、6,278人より回収されました。アンケートでは、道路交通の現状と交通対策について、社会資本整備について、外環について、外環に関する新しい検討方法についてなど、お聴きしました。

平成14年のアンケート調査は、1都3県（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県）に居住する20歳以上の男女を住民基本台帳から無作為に抽出した5,000人を対象とし、3,509人より回収されました。アンケートでは、日常のクルマの運転について、道路交通の現状と交通対策について、社会資本整備について、外環に関する検討についてなど、お聴きしました。

平成15年のアンケート調査は、外環の沿線（昭和41年決定の都市計画区域内および都市計画区域境界から片側50m幅）にお住まいの全ての世帯、事業所を対象に、調査対象者のポストの調査票を投函し、後日郵送にて回収する方法で実施しました。17,279の調査票を配布し、4,652通回収されました。アンケートは外環計画について、地下構造の変更について、インターチェンジの設置について、最寄りのインターチェンジについてなど、お聴きしました。

これらのアンケートについて、詳しくは外環ホームページをご覧ください。



PI とは何か、分かりやすく説明してください。

【回答】

PI とは、計画の構想段階から、沿線地域の住民、利用者や国民一般に情報を提供した上で、広くご意見をお聴きしながら検討を進める方式です。



外環は今、事業のどういう段階なのか。また、今後の手続き及び事業の流れを教えてください。

【回答】

現在は、計画の必要性等を検討する構想段階を終え、具体的な計画を検討する計画段階です。

計画段階は、都市計画の区域および基本的な道路構造などを決める都市計画（変更）決定をもって終わりますが、現在は、計画の具体化を進めるとともに、環境への影響の予測、保全措置について検討する段階です。計画の具体化の検討が進んだ後、都市計画（変更）の案をとりまとめていくこととなります。



「手続き及び事業の流れと各段階での検討事項」の「沿線まちづくりや関連道路について」の項目は地上部街路に関するのでしょうか。

【回答】

「沿線まちづくりや関連道路について」の項目は、外環の整備に合わせた沿線まちづくりや周辺道路の整備等のことです。

外環の地上部街路については、今後、みなさんのご意見をお聴きしながら具体的な検討を進めていきます。



外環及び外環ノ2の事業者は誰になるのでしょうか。

【回答】

高速道路の整備には、現在は、国が直轄事業として整備する方法と、高速道路株式会社が採算性の範囲内で自ら資金調達して整備し、料金で返済する方法の2つがありますが、外環の事業手法及び主体は現在のところ未定で、今後さらに検討していきます。

また、外環ノ2の事業主体についても未定です。外環ノ2については、外環本線の地下化が決められれば、その取り扱いについて検討する必要があります。