

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について沿線自治体との意見交換等を踏まえ、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把握し、早期に外環に関する結論を出していくこととする。

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、

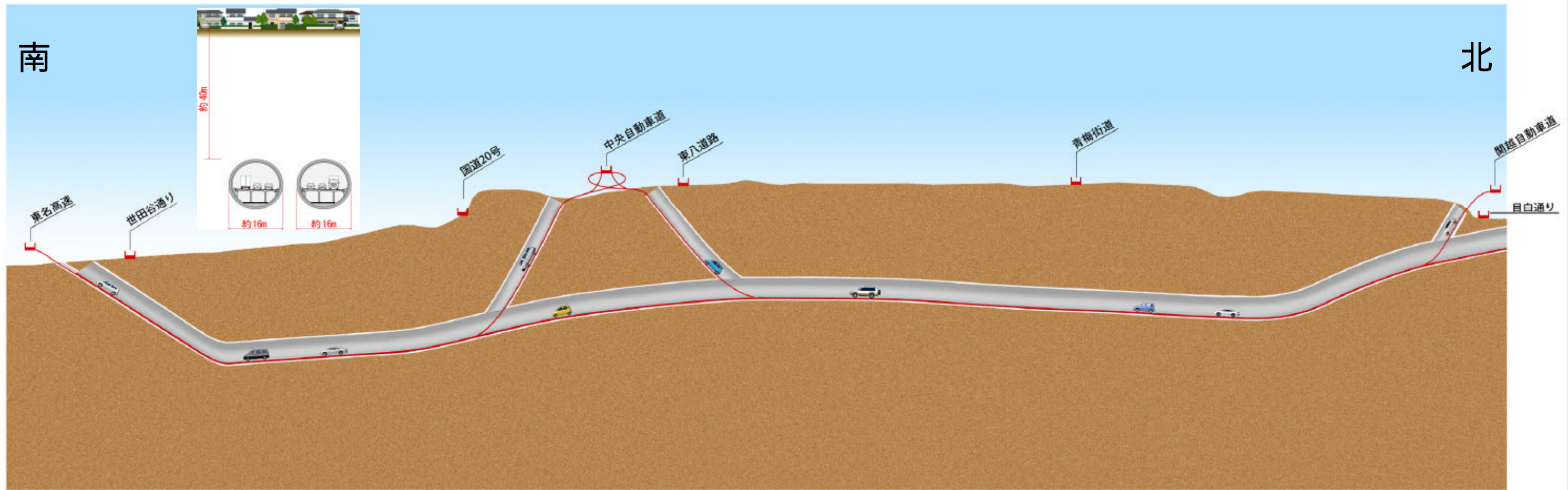
- ・外環本線は、シールドトンネルと3つのジャンクションを基本構造とする。
- ・トンネル構造は、3車線を収容する長距離シールドトンネル2本とし、外径は約16mに縮小する。
- ・地上部への影響を小さくするため、極力、大深度地下を活用する。

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、さらに地元の意向を把握していく。その他の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。

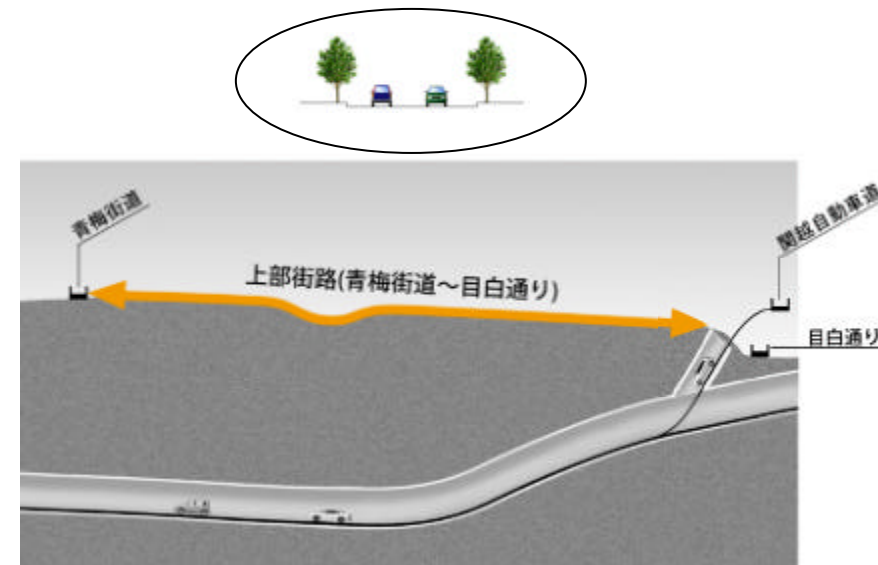
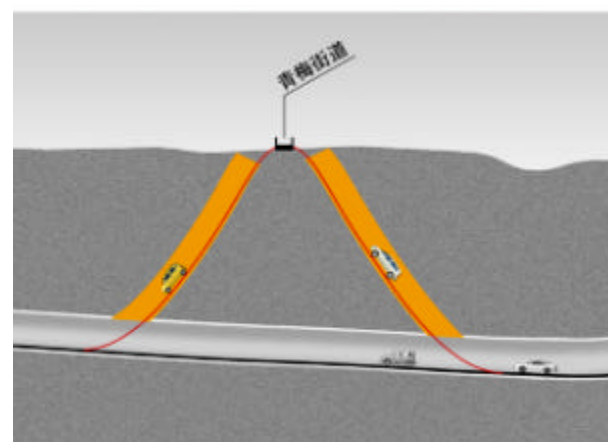
地元において地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していくものとする。なお、青梅街道から目白通りについては、地元の意向を踏まえながら、地上部街路の設置を検討する。

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。

東京外かく環状道路（関越道～東名高速）に関する方針



追加施設 及び 上部街路の検討



扇大臣閣議後記者会見の概要（平成15年3月14日）

平成15年3月14日（金）

8：57～9：05

於：衆議院議員食堂

閣議・閣僚懇

かねてから懸案でございました東京の外環でございますけれども、少なくとも東京の外郭環状道路の関越道から東名高速まで、昭和45年から凍結状態になってたのは御存じの通りでございますけれども、平成13年の1月16日に私現地にまいりました。で、話し合いを続けてきたところですが、先日1月10日でございますけれども、外環の方向性としては、大深度地下の活用など、これを東京都と共に提案をいたしました。でその後、1月に提案した沿線住民等を対象としたアンケートにおきまして、約55%が地下の大深度案に賛成との結果が出てまいりました。そういうことで、このために更に1歩進めて、この本線については大深度地下の活用を基本とした、いわゆるインターチェンジやまちづくりに関しては地元の意向を今後よく聞いて、それを踏まえた上で意見の集約を図るということで、東京都と合意をいたしました。以上でございます。

知事定例記者会見速記メモ（平成15年3月14日：都市計画局）

今日は2つほど先に申し上げます。1つは、今朝の閣議の後、担当の扇大臣からも口頭での説明が国交省の記者達に伝わったと思いますが、図で説明するのは初めてですからね。ぜひ都民の皆さんも参考にして頂きたいのですが、こういう形、具体的に、環状道路の整備方針についてほぼ決定しました。一刻も早く完成させるために大深度の工法を全線に活用します。それから経費を少なくするために、トンネルの断面を18mから16mに縮小し、ジャンクションは関越道、中央道、東名高速の3ヶ所に設置します。インターチェンジは無しを基本にしてきたんですけども、練馬区などから強い要望がありまして青梅街道に設置する方向で考えております。その他のインターチェンジについては、地元の意向を踏まえて検討しますし、後にそういう需要があればまた立地等を考えながら実現できることにもなるでしょう。それから地上部街路については、地元の意向を踏まえて青梅街道から目白通りの間で設置する方向で検討してます。今後、国と協力してこの案を軸に、地元の意見を十分聞きながら、いずれにしろ幹線道路であります外環道のできるだけ早い完成について詰めていきたいと思っております。この縮尺ですね、わかりやすくするために、地下へ入っていくこの上り下りの角度はだいぶ実際とは違いますからね。

質疑

Q) 今、発表された案を軸に、地元の意見を聞きながらということなんですけれども、いつ頃までに最終的な決定をするというおつもりなのか。案というようなことをおっしゃいましたね。ですから、この案を、もうその案をとって計画だというふうにして、都市計画決定の変更の手続きとか、いろいろ入っていくことになると思うのですけれども。

A) それは専門家に後で聞いてくれ。詳しいことはしらない。できるだけ早く、とにかく着工し完成してもらいたいと思っています。

Q) 確認なんですけど、大深度で整備するというのは行政として決定したことというふうに理解してよろしいのでしょうか。

A) そうでしょうね。それしかできないもの。要するに既にあるレベルの住宅地が出来ているところに、再三言ってきたことだけど、上、高架で走るというのは、ちょっと失礼千万な話でね。急ぎますからって、人が飯食ってるちゃぶ台をまたいで家の中通り抜けていくみたいな話だからね。私は現地を見たときにこれはもう地下しかないなと思いましたよ。

Q) それから大深度になると地上部の移転戸数の問題がでてくるんですが、移転補償費というのはなくてもいいということで、かえって地元との交渉が難航することもあるかなと思いますけども、その辺についてはどうですかね。地元には一部補償を求めている声もあるんですが、大深度で施工した場合に。

A) 個々ことについては後で聞いて欲しい。当事者がケースバイケースでいろいろ交渉するんでしょから。