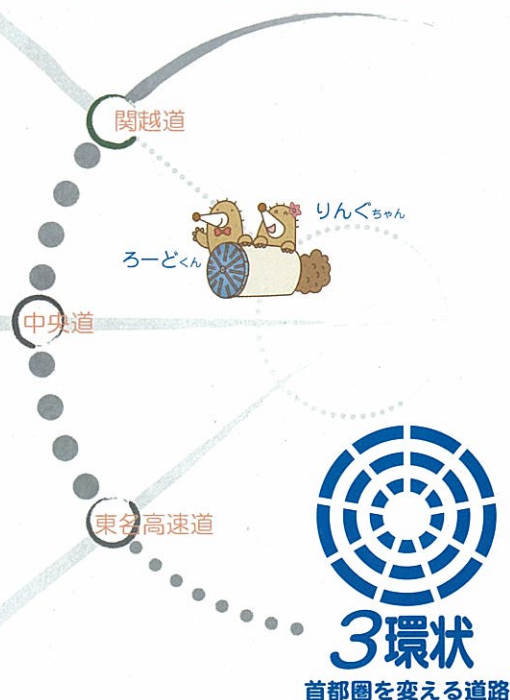
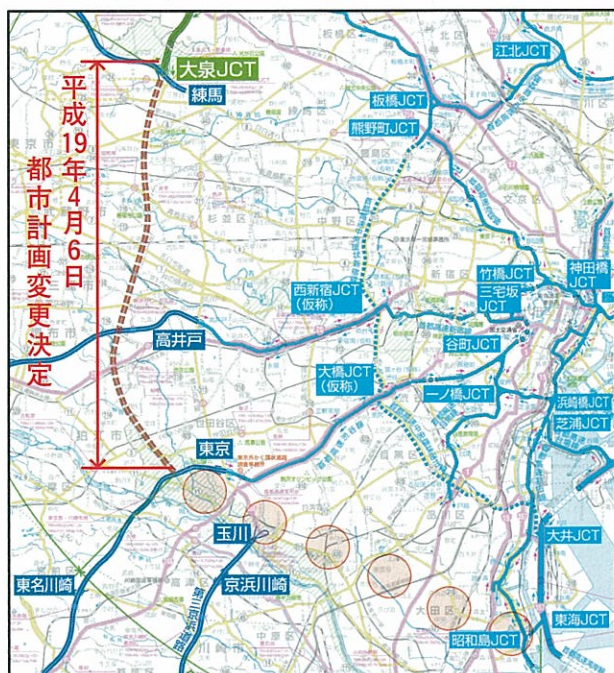




東京外かく環状道路 調査事務所 2007

Tokyo Outer **Ring Road** Research office

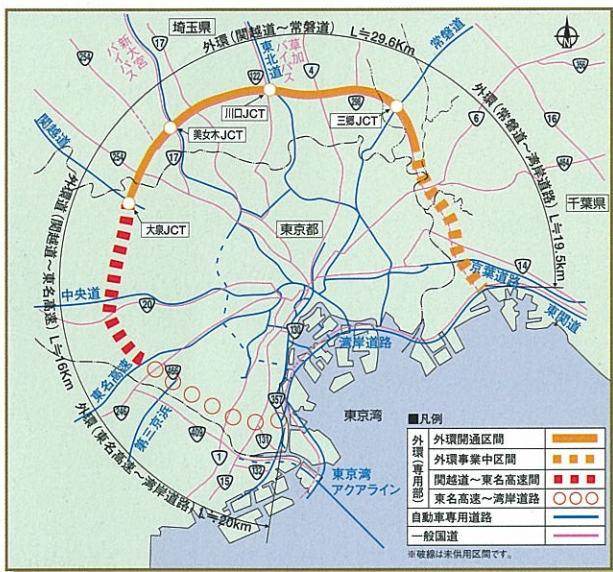


東京外かく環状道路調査事務所では、東京外かく環状道路の関越道～湾岸道路までの区間の調査を行っています。特に関越道～東名高速間の計画の進め方については、計画の構想段階から、幅広く意見を聴きながら、それらを計画づくりに反映するPI（パブリック・インボルブメント）方式で検討を進めています。

東京外かく環状道路全体

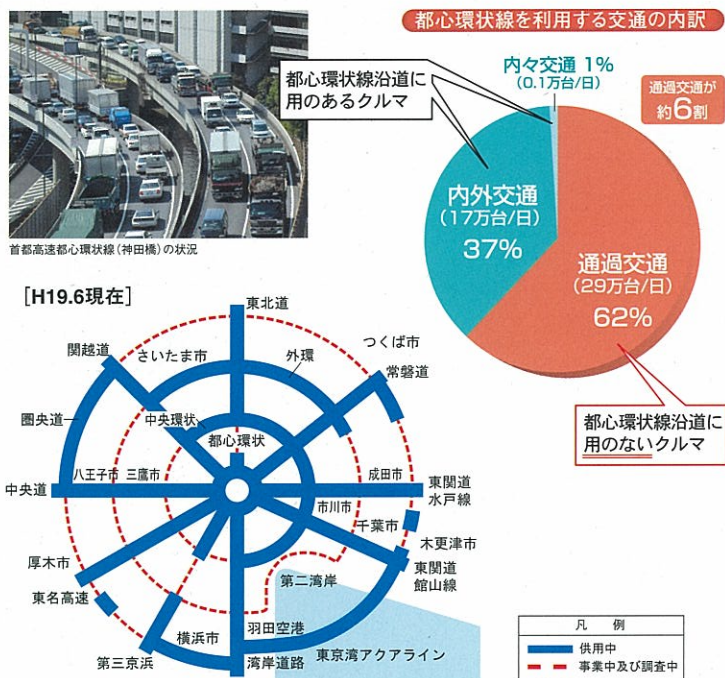
東京外かく環状道路（通称：外環）は都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路です。外環は首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路です。外環は、現在までに「自動車専用部（高速道路）」は、関越道と連絡する大泉JCTから三郷南ICまでの約34kmが供用されています。外環の関越道から東名高速までの区間（約16km）については、計画の構想段階から幅広く意見を聴き、計画づくりに反映するPI（パブリック・インボルブメント）方式で検討を進めています。

「外環」の全体計画と幹線道路網図



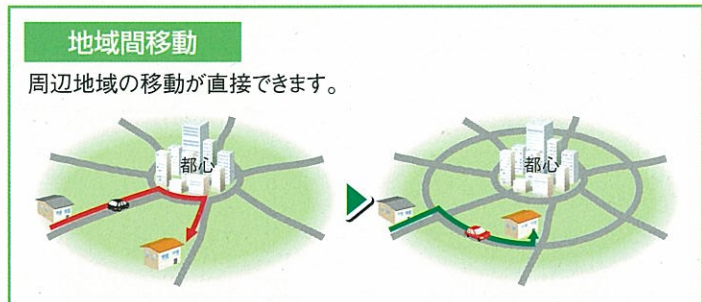
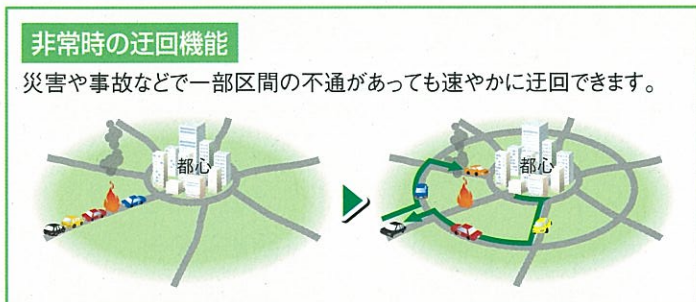
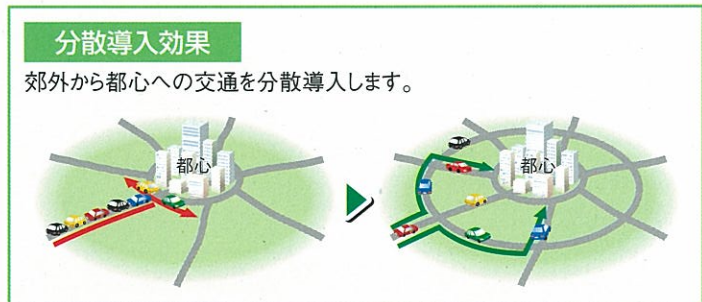
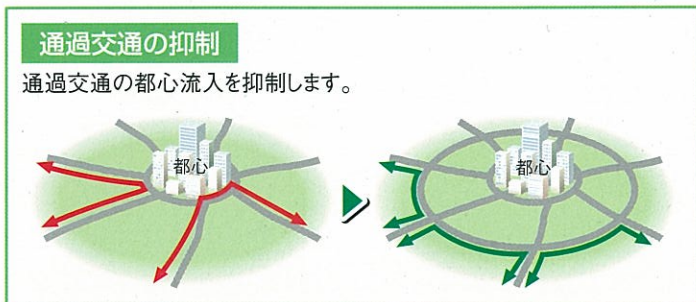
3環状9放射ネットワーク構想

首都圏の道路交通の骨格として、いまからおよそ40年前、3環状9放射のネットワークが計画されました。以来、東名、中央、関越、東北道など放射方向の高速道路は整備されましたが、環状方向は整備が遅れました。その結果、都心に用いない交通が都心環状線に集中し、慢性的な渋滞が発生しています。3環状道路が整備されれば、この都心を通るだけの交通を迂回させ、都心の渋滞解消が期待されます。



環状道路の機能・効果

首都圏の3環状は、さまざまな整備効果をもたらします。





外環の整備効果

道路の円滑性、利便性が向上し、大気汚染の改善や安全性の向上が期待できます。

整備効果 1 慢性渋滞の緩和、利便性の向上

首都圏では、東京都心部に自動車交通が集中しています。都心へ集中する放射道路に対し、環状道路の整備が立ち遅れていることが要因と考えられます。

首都圏の交通の状況



関越道-東名高速道路

整備前 (環状8号線)
約40~100分

整備後 (外環)
約12分

外環が整備されると関越道-東名高速道路間が約12分で接続し、より効率的な流通が可能になります。例えば、東京都中央卸売市場は、毎日の生活に欠くことのできない水産物・青果物・食肉などの生鮮食料品等の円滑な流通を確保するための拠点となっています。

平成11年度道路交通センサスの混雑時平均旅行速度、設計速度により算出

例えば東京都中央卸売市場では、キャベツやみかんなど年間約220万もの野菜や果物を取り扱っています。

東京都中央卸売市場に入荷される野菜・果物

野菜	1位 キャベツ (11.0%・17万t)	果物	1位 みかん (22.9%・13万t)
	2位 ダイコン (8.5%・13万t)		2位 パナナ (11.6%・7万t)
	3位 タマネギ (8.4%・13万t)		3位 りんご (11.2%・6万t)

東京都中央卸売市場に入荷された野菜・果物の消費先

1位 東京都内 (56.7%)	3位 神奈川県 (9.6%)
2位 埼玉県 (11.8%)	4位 千葉県 (7.2%)

(出典:平成19年度東京都中央卸売市場HP掲載)

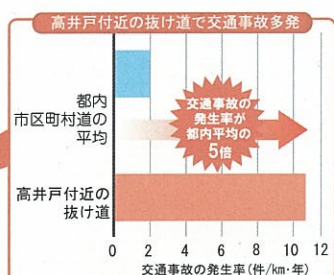
野菜や果物の4割以上は近県で消費されているの。



整備効果 2 生活道路の安全性の向上

都心の渋滞を避けるため、抜け道に通過交通が流入し安全性が低下しています。例えば、環状8号線に並行する生活道路では、交通事故の発生率が都内平均の5倍になっています。

外環が整備されると、生活道路では通り抜け自動車が減少し、安全性の向上が期待できます。



杉並区富士見ヶ丘駅付近



(練馬区谷原6丁目付近)



(杉並区上高井戸2丁目付近)



(世田谷区上用賀6丁目付近)

環状道路が整備されると都心に集中していた交通が分散し環状8号線や首都高速3号渋谷線、4号新宿線等の慢性渋滞は緩和されます。

首都高速3号渋谷線、4号新宿線の交通量
全体の交通量 → 約2割減

環状8号線の交通量
全体の交通量 → 約1~2割減
大型車の交通量 → 約3割減
通過交通 → 約8割減

※交通量は平成42年の推計値

整備効果 3 環境の改善

外環の整備により、走行速度の向上及び走行量が削減され、大気汚染の改善が期待できます。

(資料:平成42年度推計値を基に算出)

浮遊粒子状物質 (SPM)
1都3県(東京、神奈川、埼玉、千葉)の浮遊粒子状物質排出量が
約15~20t/年削減
約15~20万本のペットボトル・500mlに相当

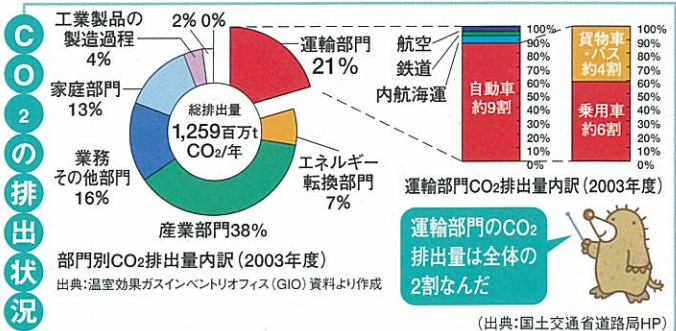


窒素酸化物 (NOx)
1都3県(東京、神奈川、埼玉、千葉)の窒素酸化物排出量が
約300~400t/年削減
約130~180万台のトラックに相当※



※東京都を走行する大型車に換算

二酸化炭素 (CO2)
1都3県(東京、神奈川、埼玉、千葉)の二酸化炭素排出量が
約20~30万t/年削減
沿線7区市(約200km²)の1~1.5倍の植林に相当



(出典:国土交通省道路局HP)



外環の主な経緯と取組み

東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)の主な経緯



平成13年1月
国土交通大臣が現地を視察



平成14年6月
「PI外環沿線協議会」
発足



平成17年1月
「PI外環沿線会議」
発足



平成17年11月
「大深度トンネル技術検討委員会」
設置

昭和41年	7月	都市計画決定(高架方式)
昭和45年	10月	建設大臣が「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきではない。」旨の答弁(いわゆる凍結発言)
平成10年	3月	東京都が建設省・関係区市からなる「東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会議」を設置
平成11年	10月	東京都知事が、武蔵野市、練馬区の現地を視察
	12月	東京都知事が、「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て計画の具体化について取り組む」ことを表明
平成12年	4月	東京外かく環状道路に関する地元団体との話し合いを開始
平成13年	1月	国土交通大臣が、三鷹市、武蔵野市の現地を視察
	4月	現計画を地下構造に変更する「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台」を公表、説明会を開催
	5月	国土交通大臣が参議院国土交通委員会で「遺憾の意」を表明
	12月	「東京環状道路 有識者委員会」設置
平成14年	1月	沿線区市長意見交換会開催(以降7回開催)
	6月	「PI外環沿線協議会」発足(以降42回開催)
	10月～	沿線区市で「外環相談所」開催
	11月	「東京環状道路有識者委員会」が国と東京都に対して最終提言
平成15年	3月	国と東京都が「東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する方針」公表
	6月～	沿線区市で「外環オープンハウス」開催(以降100回開催)
	7月	「環境影響評価方法書」公告
平成16年	1月～	沿線の環境調査を開始
	5月～	沿線区市で「地域毎の話し合い」を開催
	10月	「PI外環沿線協議会」2年間のとりまとめ(42回開催)
平成17年	1月～	「PI外環沿線会議」発足(以降25回開催)
		「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」設置
		沿線区市で「意見を聴く会」を開催(以降43回開催)
	8月	「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」とりまとめ
	9月	国と東京都が「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」公表
	10月	「計画概念図」を公表
	11月	「大深度トンネル技術検討委員会」設置
平成18年	2月	「環境への影響と保全対策」を公表
	6月	都市計画変更及び環境影響評価の手続きに着手(「都市計画案」「環境影響評価準備書」公告・縦覧及び説明会を開催)
平成19年	1月	「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく事業間調整を実施
	3月	東京都都市計画審議会の審議の結果、原案どおり議決
	4月	都市計画変更決定(地下方式)



平成14年1月
沿線区市長意見交換会開催



平成15年6月
沿線区市で「外環オープンハウス」
開催



平成17年1月
沿線区市で「意見を聴く会」を
開催



平成18年6月
都市計画変更及び環境影響評価の
手続きに着手

様々なPI活動で話し合いが行われています。



オープンハウスの様子

外環に関して原点に立ち戻り、計画の必要性からPI外環沿線協議会、PI外環沿線会議などを通じて話し合い平成17年8月に構想段階の議論を終了し、平成17年9月に「これまでの検討の総括」を公表しました。今後は、地域によって課題も違うことから、地域毎に話し合いを通じて、課題の整理などを実施していきます。また、引き続きオープンハウス(会場に模型やパネルなどを展示し、外環に関する説明を行い、来場者の疑問や相談に応じています。)等による情報提供などを実施していきます。

※PI:住民、利用者等に情報を提供した上で、広く意見を聴きながら検討する方式

有識者・専門家による第三者委員会の助言を受けながら計画検討を進めています。



大深度トンネル技術検討委員会の様子

●東京環状道路有識者委員会

外環の構想段階の検討にあたり、公正中立な立場からPIの進め方について審議、評価、助言することを目的に開催。(平成13年12月～14年11月)

●東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会

沿線住民や関係自治体などに示していく資料に関し技術的見地からその妥当性について審議することを目的に開催。(平成17年1月～)

●大深度トンネル技術検討委員会

大深度地下トンネルを活用した道路計画の技術的課題について検討することを目的に開催。(平成17年11月～)

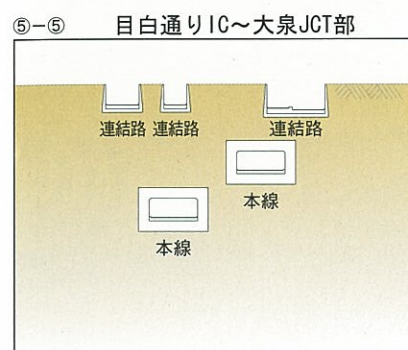
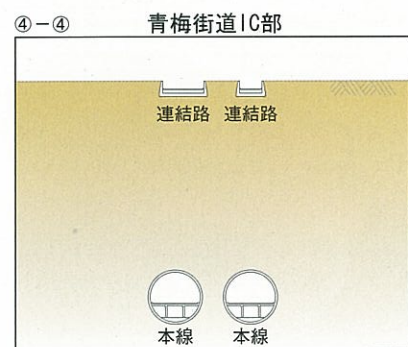
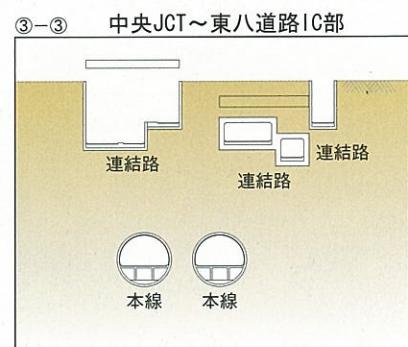
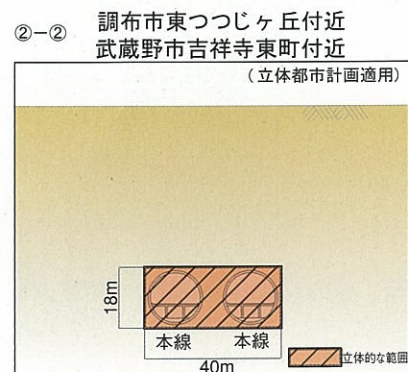
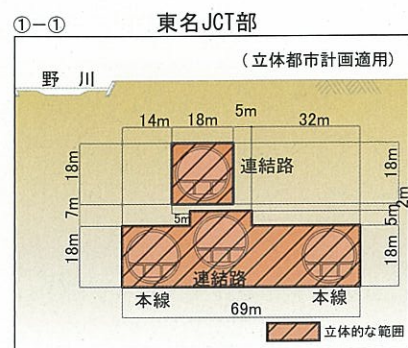
PI
パブリック・
インボルブメント

第三者委員会
(有識者・専門家)



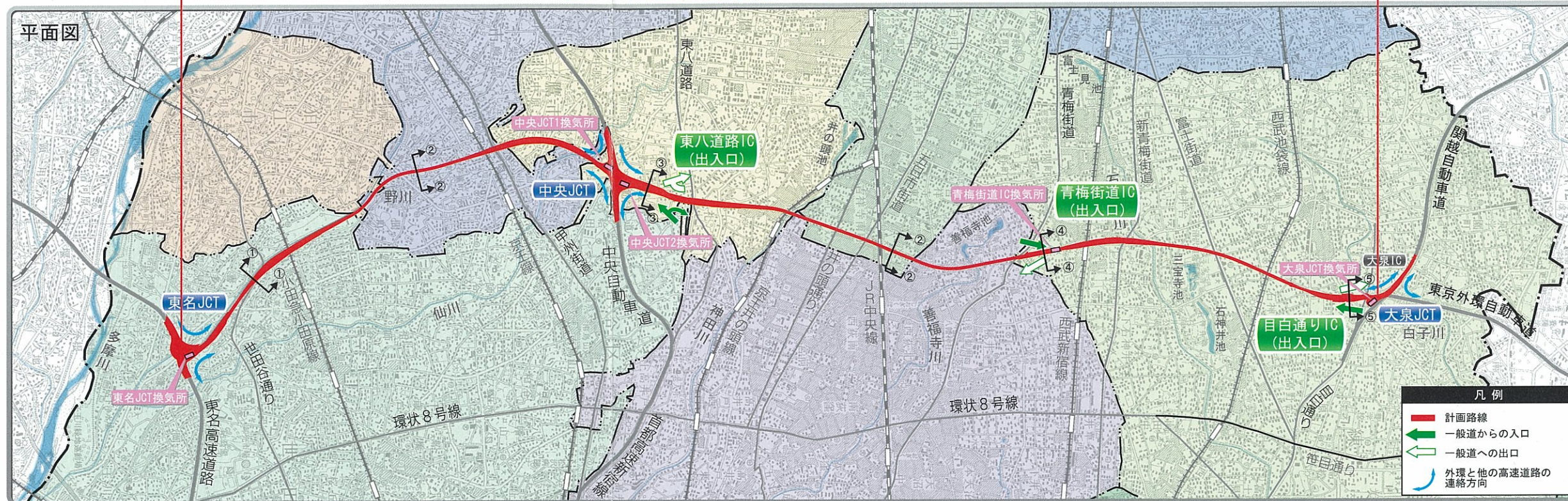
外環の計画概要

横断面図

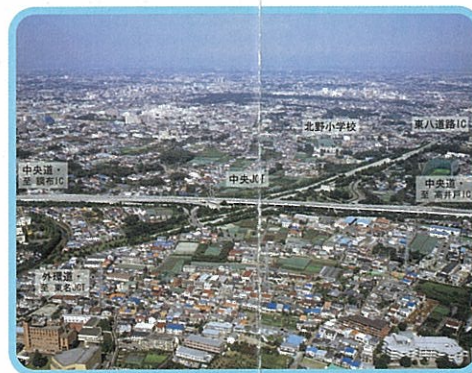


延長約16km 計画諸元(構造規格:2種1級、設計速度:80km/h、車線数:6車線)

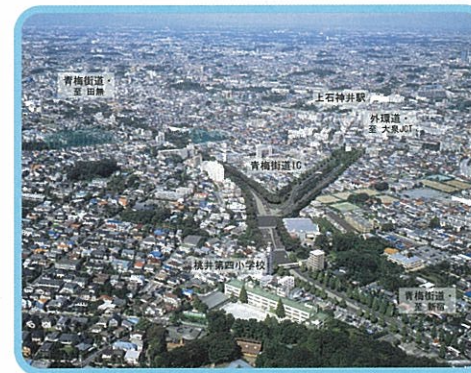
昭和41年7月都市計画決定 平成19年4月都市計画変更



東名JCT完成イメージ



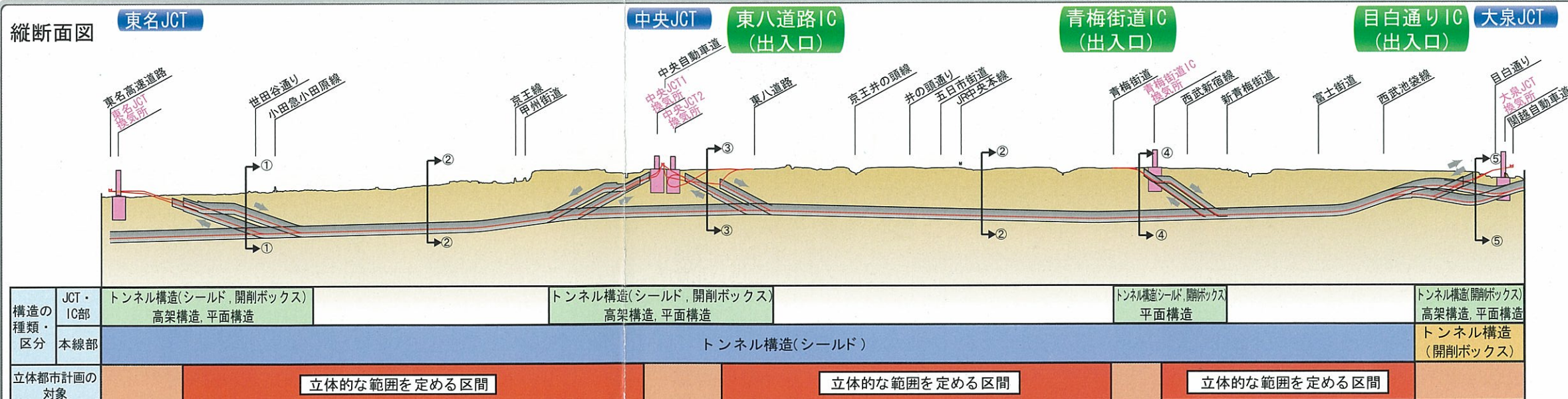
中央JCT完成イメージ



青梅街道IC完成イメージ



大泉JCT完成イメージ





環境への配慮

環境影響評価では、環境要素18項目について予測及び評価を行いました。

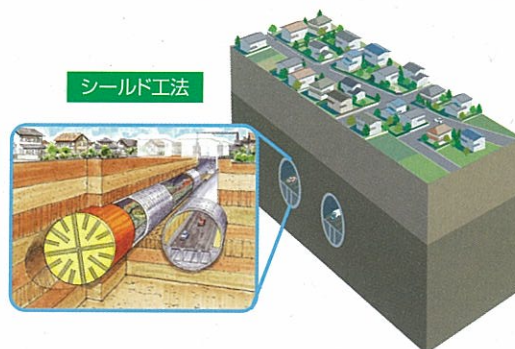
予測の結果、環境への影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減しているものと評価されました。

予測・評価項目	大気	騒音	振動	水循環	地形及び地質	地盤沈下	日照障害	電波障害	動物植物(重要な種及び群落)	生態系	景観(主要な眺望景観)	景観(市街地の地域景観)	史跡・文化財	人と自然との触れ合いの活動の場	廃棄物等
環境影響要因	質	音	動	音	環	質	害	害	物	系	系	系	財	場	等
完成道路の存在	—	—	—	—	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	—
完成自動車の走行	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
後換気所の存在又は供用	○	○	○	○	—	○	○	○	—	—	—	○	○	—	—
工事中	○	○	○	—	○	○	—	○	○	○	○	○	○	○	○

○:選定した項目

●シールド工法の採用●

シールドトンネルを採用することにより、地表の改変や自動車からの排出ガス、騒音、振動等が沿道に与える影響を最小限に抑えることができます。



主な環境保全対策

自動車からの影響

自動車の走行に伴う環境への影響を、下記に示すような環境保全措置により軽減します。

大気質・騒音

・環境施設帯の設置による低減効果(距離減衰)と緑豊かな道路空間を創出

騒音

・遮音壁の設置による騒音低減

騒音

・騒音低減効果の高い排水性舗装

大気質

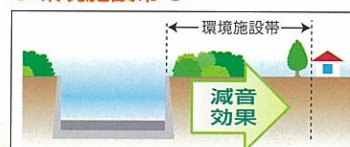
・トンネル内のジェットファン設置によるトンネル内空気の漏れ出しの抑制

●騒音低減効果のある舗装●



音が一部吸収されて発生音などが軽減できます。

●環境施設帯●



環境施設帯の設置により、距離減衰による減音効果が見込まれる他、緑豊かな道路空間が創出できます。

●遮音壁●



音の遮へい効果により、騒音の低減が図られます。

道路構造物(トンネル及び橋等)からの影響

トンネルや橋など構造物の施工中・完成後に伴う環境への影響を、下記に示すような環境保全措置により軽減します。

水循環・地盤沈下

・地下水流動保全工法の採用

動物・生態系

・動物に配慮した夜間照明の適正配置、河川流量の確保、古巣の保全等

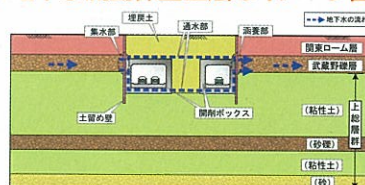
植物・生態系・人と自然との触れ合い

・水源の確保による水辺環境の整備、及び消失する生息・生育環境の代償措置

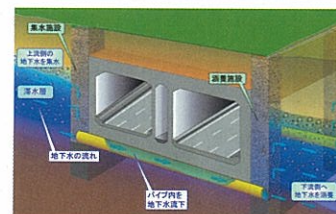
景観

・景観に配慮したデザイン・色彩等

●地下水流動保全工法のイメージ図●



●夜間照明の適正配置イメージ図●



●生息・生育環境代償のイメージ●

<代償地の事例>

横浜横須賀道路釜利谷JCTホテル水路整備事例



盛土法面下に、動物や植物が生息・生育する空間「ビोटープ」として、自然な状態を創出した例です。

換気所からの影響

換気所の稼働に伴う環境への影響を、下記に示すような環境保全措置により軽減します。

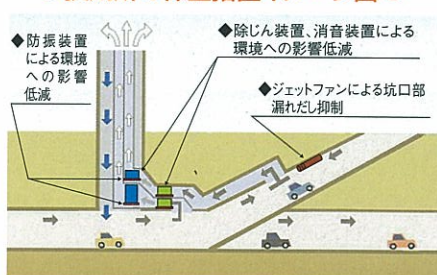
大気質・騒音

・除じん装置、消音装置の設置

振動

・防振装置の設置

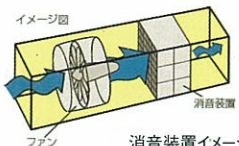
●換気所の保全措置イメージ図●

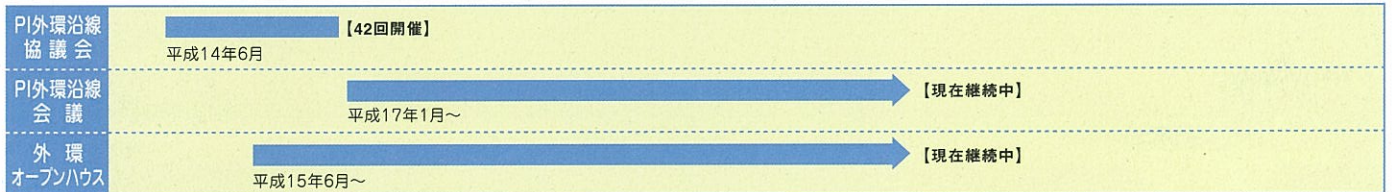
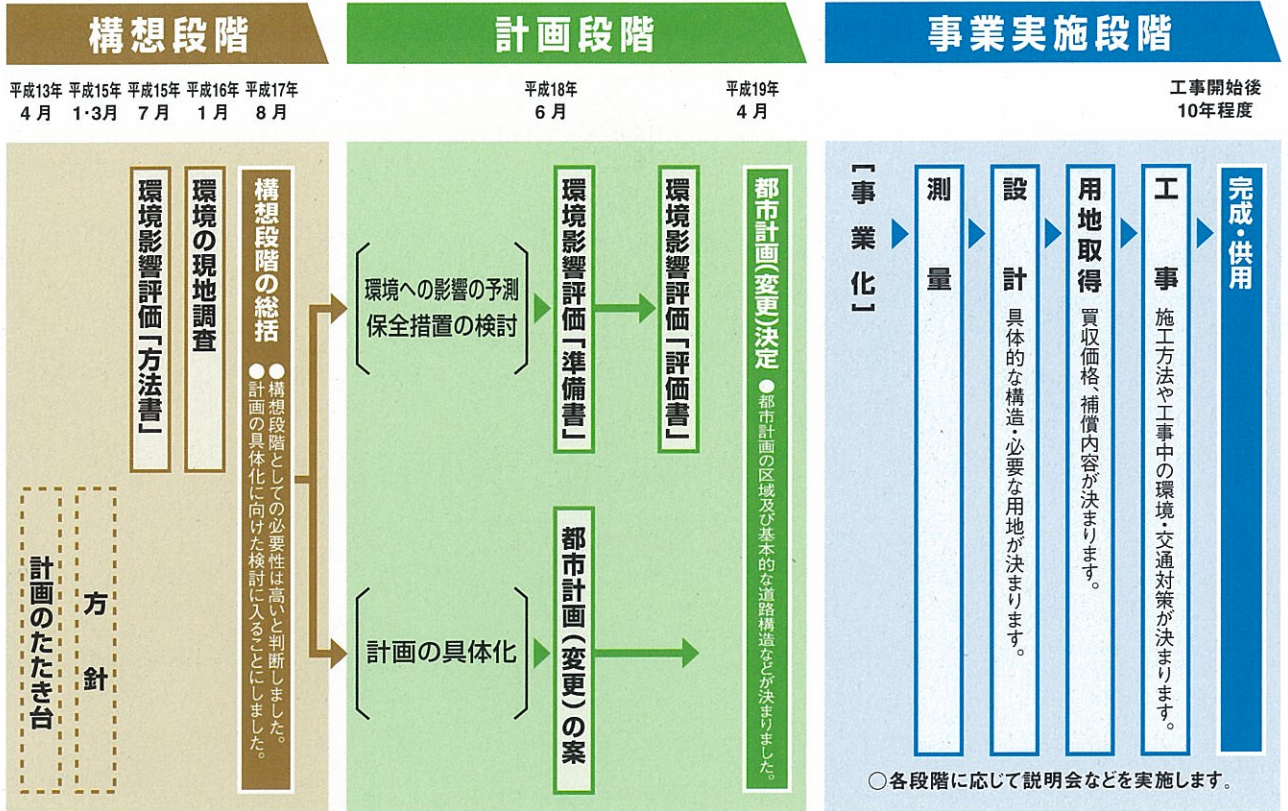


電気式集塵装置設置例



ジェットファン設置例





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



ビル全景

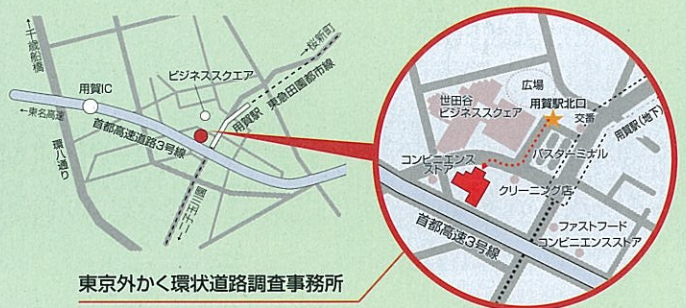
〒158-8580
東京都世田谷区用賀4-5-16 TEビル7階
TEL 03-3707-3000 (代表)
FAX 03-3707-3648

外環専用ダイヤル【電話受付時間 平日9:15～18:00】

外環に関する
ご意見はこちらに



0120-34-1491



東京外かく環状道路調査事務所

東急田園都市線 用賀駅 北口から徒歩3分
まことに恐縮ですが、駐車場がございません。
お車のご来所はご遠慮くださるようお願い申し上げます。

東京外かく環状道路の情報を広報誌「外環ジャーナル」、ホームページ、パンフレット等で公開しています。

ホームページ



TOKYO RING STEP

外環

Click!

検索

外環に関する情報を
ホームページでご覧になれます。

<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>
e-mailアドレス gaikan@ktr.mlit.go.jp