

Tokyo Ring Road Investigation Office



# 東京外かく環状道路 調査事務所 2006



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。



## 3環状9放射ネットワーク構想

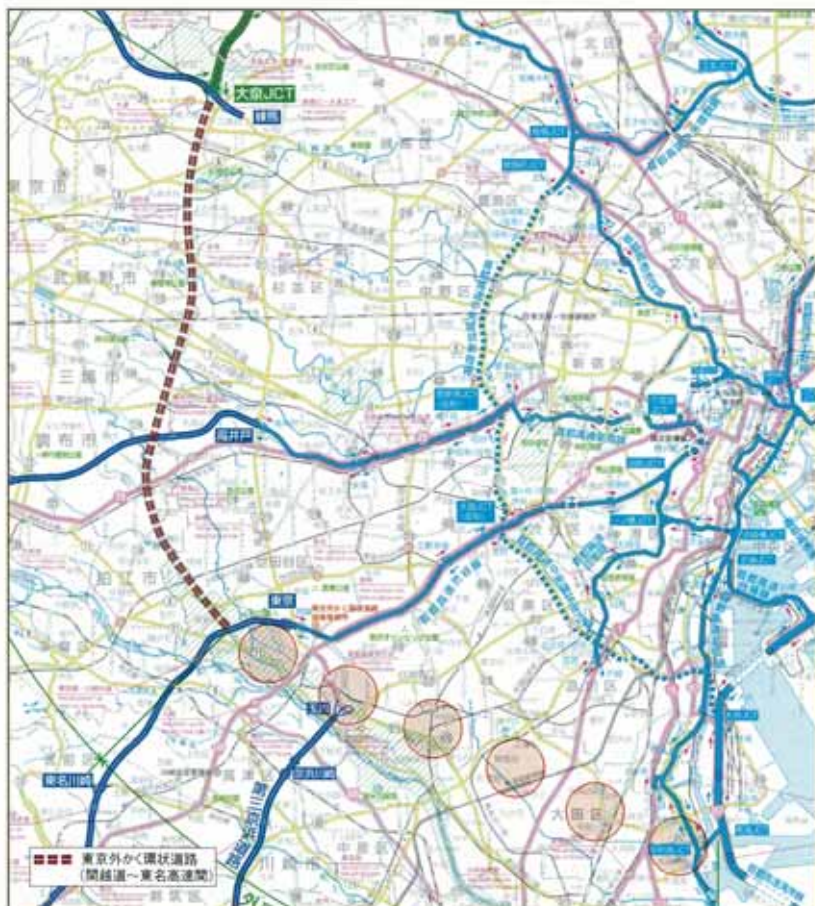
首都圏の道路交通政策の中核となるのが「3環状9放射ネットワーク構想」です。外環はこの一翼をなす道路です。



## 東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)

東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)は練馬区、杉並区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市、世田谷区の7区市に計画されています。

外環は、現在までに「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33.7km、「一般部(一般国道298号)」は、埼玉県和光市の一般国道254号バイパスから千葉県松戸市の一般国道6号までの32.2km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パブリックインボルブメント(PI方式)で検討を行っています。





## 東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)の経緯

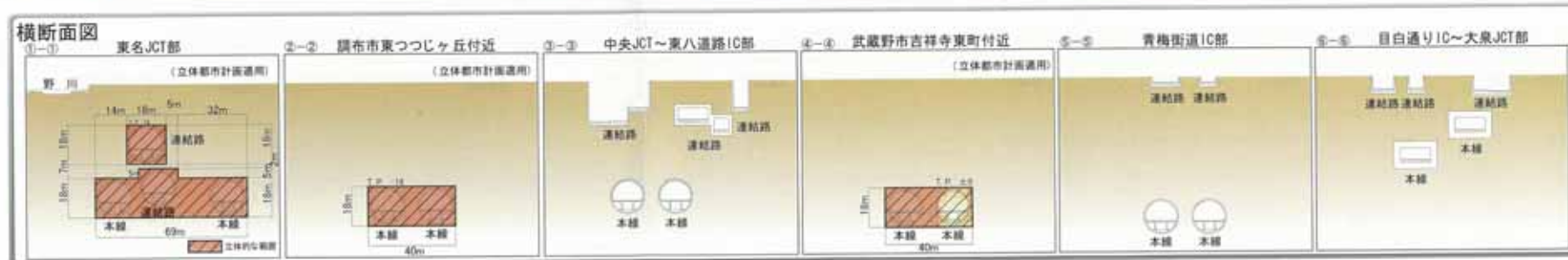
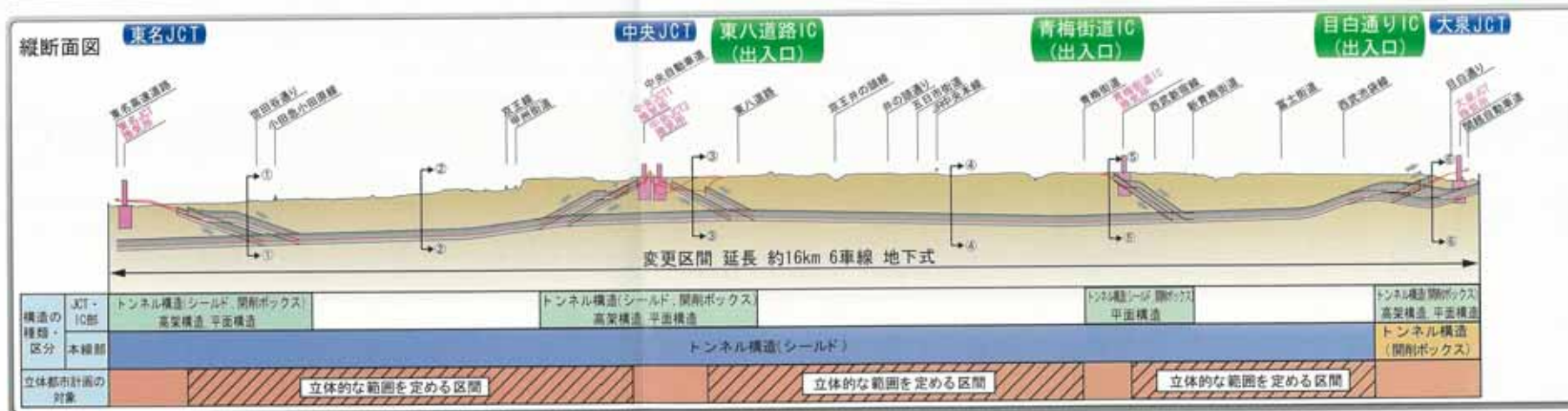
昭和41年	7月	都市計画決定(東京・埼玉県境から東名高速まで)
昭和45年	10月	建設大臣が「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきではない。その間においては、しばらく凍結せざるを得ない。」旨の答弁
平成10年	3月	東京都が建設省・関係区市からなる「東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会議」を設置
平成11年	10月	東京都知事が、武蔵野市、練馬区の現地を視察
	12月	東京都知事が、「地域環境の保全やまちづくりの観点から、自動車専用部の地下化案を基本として計画の具体化について取り組む」ことを表明
平成12年	4月	東京外かく環状道路に関する地元団体との話し合いを開始
平成13年	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
	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
	5月～	「東京外かく環状道路の計画のたたき台」の説明会を開催
平成14年	12月	「東京環状道路有識者委員会」設置
	1月	東京外かく環状道路(関越道～東名高速)沿線区市長意見交換会開催(以降6回開催)
	4月	東京外かく環状道路調査事務所設置
	6月	「PI外環沿線協議会」発足
	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	1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
	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78回開催)
平成16年	7月	「環境影響評価方法書」公告縦覧
	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20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
平成18年	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
		沿線区市で「意見を聴く会」を開催(「考え方」「計画概念図」について説明)(以降28回開催)
平成18年	2月	「環境への影響と保全対策」を公表
	6月	「都市計画案」・「環境影響評価準備書」公告縦覧(7/3まで)及び説明会を開催



# 東京外かく環状道路(関越道~東名高速間)における都市計画案の概要

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しています。なお、インターチェンジは、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箇所に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しています。

路線名	東京外かく環状道路(関越道~東名高速間)
延長	約16km
幅員	40~93m
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(仮称)付近
構造形式	地下式



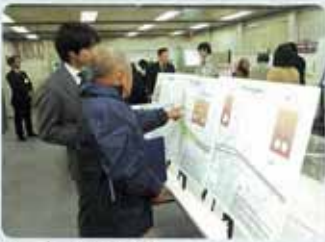
PI  
(パブリック・  
インボルブメント)

様々なPI活動で話し合いが行われています。



PI外環沿線会議の様子

外環に関して原点に立ち戻り、計画の必要性から話し合うため、沿線7区市にお住まいの方と沿線自治体、国土交通省及び東京都の担当者で構成するPI外環沿線協議会が、平成14年6月に発足、平成16年10月には「2年間のとりまとめ」を公表しました。平成17年1月からは、PI外環沿線会議において話し合いが行われており、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。また、現在計画段階の議論を行っています。



オープンハウスの様子

沿線地域でのPI(オープンハウス、意見を聴く会)

オープンハウスでは、会場に模型やパネルなどを展示し、相談コーナーなどを設け、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。(練馬区、三鷹市に常設会場を設置しています。)

また、計画の内容や沿線地域の課題について、地域のみなさんのご意見をお聴きする「意見を聴く会」を行っています。

オープンハウスとは米国の公共事業などで行われている市民との対話手法の一つです。会場にパネル等を展示し、個別対話により個々のご意見を把握します。

第三者委員会  
(有識者・専門家)

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プロセスについて審議、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～)

環境の  
予測・評価

環境に及ぼす影響を予測・評価しています。

環境影響評価準備書では、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しました。

今後、客観的・専門的な視点から審議しつつ、検討されます。

予測・評価項目	大気	騒音	低周波	水質	地形及び地質	日照	電磁波	動物(野生動物)	植物(緑の豊かさ)	生態系(緑の豊かさ)	景観(都市景観・眺望景観)	史跡・文化財	人々の暮らし(静かなる生活環境)	産業・労働
環境影響要因	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
道路の存在	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
自動車の走行	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
歩道の存在又は利用	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
工事	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

○: 調査した項目

●都市計画及び環境影響評価の手続き



# 外環の整備効果

道路の安全性や円滑性、利便性が向上。大気汚染の改善や経済効果が期待できます。

## 整備効果 1 慢性渋滞の緩和

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号新宿線の慢性渋滞は緩和されます。

東京都心に自動車交通が集中しています。

東京23区の大客車の走行量が減少します

東京23区の自動車の走行速度がアップ



都心に発着しない車をバイパス

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されます。これにより、都心部の交通量が減少し、走行速度がアップすると考えています。

環状8号線の交通量が減少します

首都高速3号渋谷線、4号新宿線の交通量が減少します



環状8号線周辺では

外環本線の交通量 約7~12万台/日  
※ICの条件等により異なります。

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

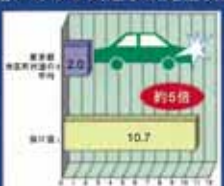


環状8号線の道路状況(世田谷区上用賀6丁目付近)

## 整備効果 2 生活道路の安全性の向上

通り抜け自動車が減少し、生活道路の安全性が向上しています。

高井戸付近の抜け道と考えられる道路における交通事故発生状況



(平成12年データ)



資料：首都圏第3次広域対策プログラム 世田谷区資料 杉区資料 交通事故統計年報(平成9、12年度版) 道路統計年報(1999年、2001年)



練馬区上石神井付近



練馬区三軒倉付近

## 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)

SPM 1都3県(東京、神奈川、埼玉、千葉)のSPM排出量が 約15~20t/年削減



約15~20万本のペットボトルに相当

窒素酸化物 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 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区市の1~1.5倍の植林に相当

## 整備効果 4 経済効果

外環が整備された場合の移動時間短縮、走行コスト削減、交通事故減少がもたらす金額換算が可能な便益は、年間約3,000億円と見込まれます。

外環の完成による経済便益



## 整備効果 5 利便性の向上

外環(関越道~東名高速区間)が整備されると高速道路が連結され、移動や輸送の時間が短縮します。



※平成11年度道路交通センサスの道路平均旅行速度、規制速度により算出

## 整備効果 6 費用対効果

外環整備の費用対効果は3.3です。

B/C=3.3(ゼロICの場合)

外環を整備する場合に建設及び管理に要する費用(C)と、供用後40年間の事業に伴う経済便益(B)を、それぞれ現在価値に換算し、比較しています

※費用便益マニュアル(H15.8国土交通省道路局都市地域整備局)に基づき算出

## 構想段階

平成13年 平成15年 平成15年 平成16年 平成17年  
4月 1・3月 7月 1月 8月

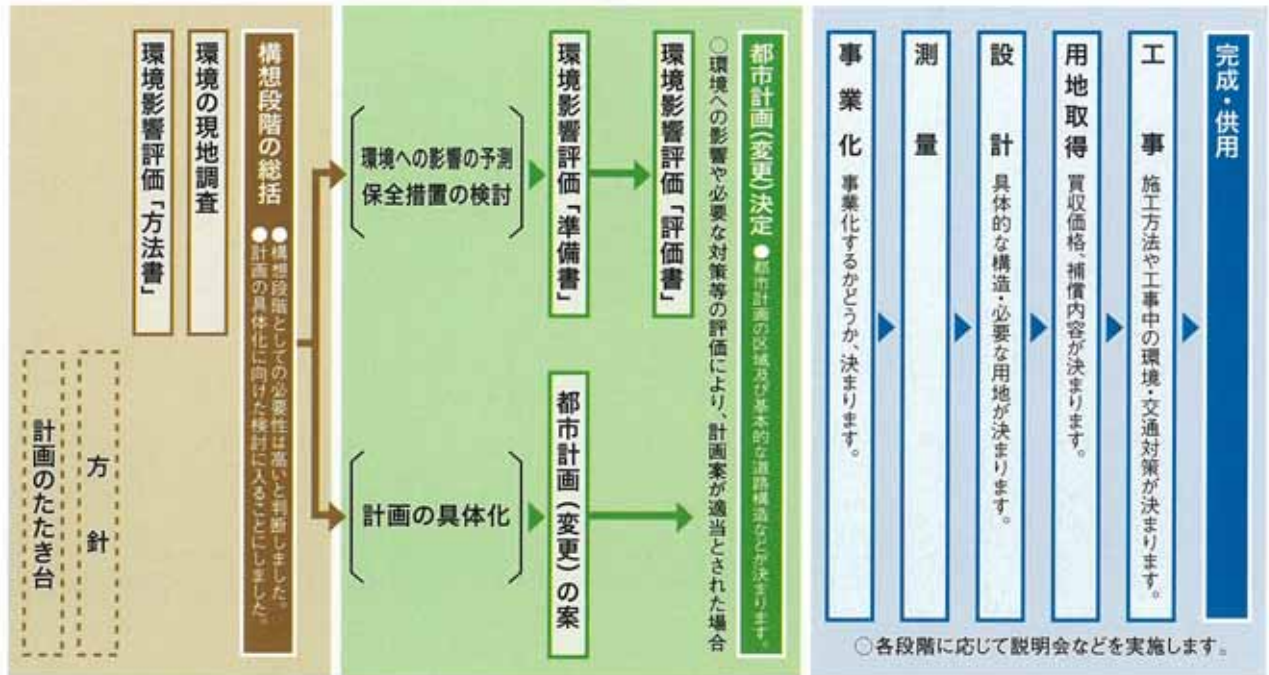
## 計画段階

平成18年 現在は  
6月 この段階です 手続きに  
1~2年

## 事業実施段階

工事開始後  
10年程度

### 手続き及び事業の流れ



PI外環沿線協議会	平成14年6月	【42回開催】
PI外環沿線会議	平成17年1月~	【現在継続中】
外環オープンハウス	平成15年6月~	【現在継続中】

## 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



〒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

ビル全貌



東急田園都市線「用賀」駅下車、北口から徒歩3分。まことに近所ですが、駐車場がありません。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。

### ■外環ジャーナル



ご請求いただければ郵送致します。

### ■パンフレット



### ■ホームページ



### ホームページ

<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>  
e-mailアドレス  
[gaikan@ktr.mlit.go.jp](mailto:gaikan@ktr.mlit.go.jp)

### 外環専用ダイヤル 【電話受付時間 平日9:15~18:00】

外環に関するご質問は5分以内 TEL&FAX **0120-34-1491**