

■外環千葉県区間の主な整備効果

効果1 走行時間の短縮

外環を利用することにより、各地への所要時間が大幅に短縮され、行動範囲も広がります。



市川市役所～増玉スタジアム2002	整備前75分 ➡ 整備後35分	40分短縮
松戸市役所～東京ディズニーリゾート	整備前70分 ➡ 整備後40分	30分短縮

効果3 みどり豊かな道路空間の創造

道路沿線に植樹帯を設け、みどり豊かな道路空間を創造します。



環境施設帯の整備イメージ

効果5 生活関連施設の収容

地下部分に、電気、電話、ガス、上下水道などの「ライフライン」を収容する空間を設けることにより、広い自転車歩行者道が整備されます。歩きやすくなり、まち並み美しく生まれ変わります。

■下水道整備による河川水質改善効果

外環の整備で下水道整備が進めば、周辺河川の大規模な水質改善が期待できます。

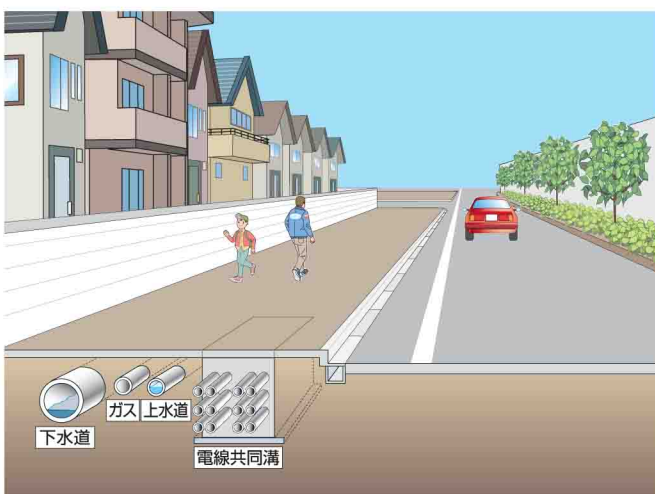
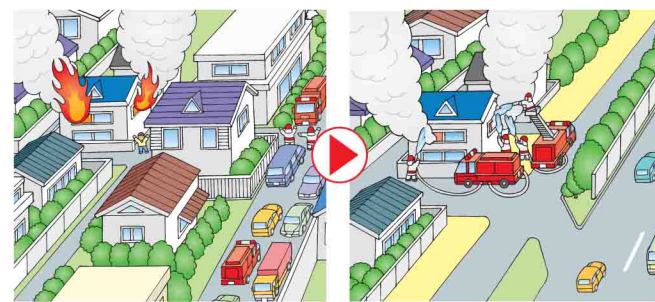
効果2 生活道路の安全性向上

外環ができることにより、生活道路に入り込んでいた車が転換され、交通事故の減少が期待されています。



効果4 防災空間として機能

外環の持つ広い道路空間は、地震などの災害時の一時的な避難路や緊急輸送路、火災の延焼防止など防災空間として機能し、地域の安全性の向上に貢献します。



■「外環」計画から完成までの流れ

昭和44年	都市計画決定(東京都豊島区、千葉県市川市及び松戸市)
昭和46年	市川市議会、松戸市議会、千葉県議会において「凍結・再検討」の請願採択
昭和50年	千葉県知事が建設大臣(当時)に対し再検討の要請
昭和60年	千葉県議会が「外環道路の早期進展」を可決
昭和62年	建設省(当時)が「ルート、構造の再検討」結果を千葉県知事に提示
平成元年	市川市議会が「東京外環状道路対策特別委員会」を設置(受入までに通算76回開催)
平成5年	松戸市長が千葉県知事に対し建設計画の受け入れを回答
平成6年	市川市長が千葉県知事に対し建設計画の受け入れを回答
平成6年	松戸市、市川市で事前説明会開催

都市計画変更案の公告・縦覧 環境影響評価準備書



平成8年12月 都市計画変更決定

平成9年 8月 事業計画説明会

測量・調査・設計

平成11年 1月	松戸市上・中矢切周辺地区
平成12年 1月	市川市高谷JCT周辺地区
平成12年 4月	松戸市三矢小台周辺地区
平成12年 6月	市川市高谷、田房周辺地区
平成12年10月	市川市京葉JCT周辺地区
平成13年 1月	市川市市川南IC周辺地区
平成13年 6月	市川市市川北・中国分、堀之内周辺地区
平成13年10月	市川市国分周辺地区
平成13年10月	市川市須和田、菅野、平田周辺地区

用地交渉	用地取得率100%(本線部)	H26.9現在
平成9年～	埋蔵文化財調査	
平成11年～	建設工事	

完 成 (平成29年度)

国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所
〒271-0072 千葉県松戸市竹ヶ花86
TEL: 047 (362) 4111 (代)
HP <http://www.ktr.mlit.go.jp/syuto/>
twitter https://twitter.com/mlit_syuto/
NEXCO 東日本高速道路(株) 関東支社 千葉工事事務所
〒261-0014 千葉県千葉市美浜区若葉2-9-3
TEL: 043 (350) 3321 (代)
HP <http://www.e-nexco.co.jp/gaikan/>

外環 千葉県区間の最新情報は、
ホームページで！

千葉外環 検索

埋蔵文化財調査

工事に先立ち、遺構や遺物の分布状況や時代などを把握するための埋蔵文化財調査を行っています。

これまでに、松戸市内の上矢切南台遺跡(上矢切地区)、下矢切東台遺跡(下矢切地区)、市川市内の稲荷作遺跡(北国分地区)、小塚山遺跡(北国分地区)、国分下台遺跡(中国分地区)、後通遺跡(須和田地区)、菅野遺跡(菅野地区)、平田遺跡(平田地区)で、調査を実施しました。

引き続き、道免き谷津遺跡(堀之内地区)、雷下遺跡(国分地区)、北下遺跡(国分地区)で、調査を実施します。



道免き谷津遺跡調査状況

現在の進捗状況

外環本線部の用地については、平成26年9月末現在で100%取得しています。

外環道路と交差する道路の影響範囲については、引き続き用地買収を進めます。

工事については、これまでに、松戸・市川両市の要望を踏まえ、市内の交通環境の改善など、地元沿線地域に早期に効果を発揮すると見込まれる国道部(国道298号)や歩道等の一部を、高速道路部の整備に先立ち、開通しています。

現在は、松戸・市川両市内の全区間で、掘削構造の高速道路部を構築する工事を進めています。

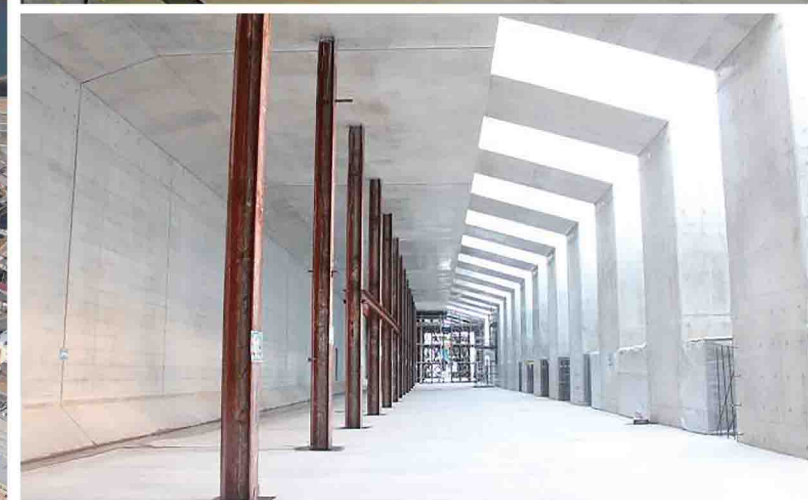
工事中はご不便をおかけ致しますが、施工には十分気をつけて参りますので、ご理解ご協力をお願い致します。



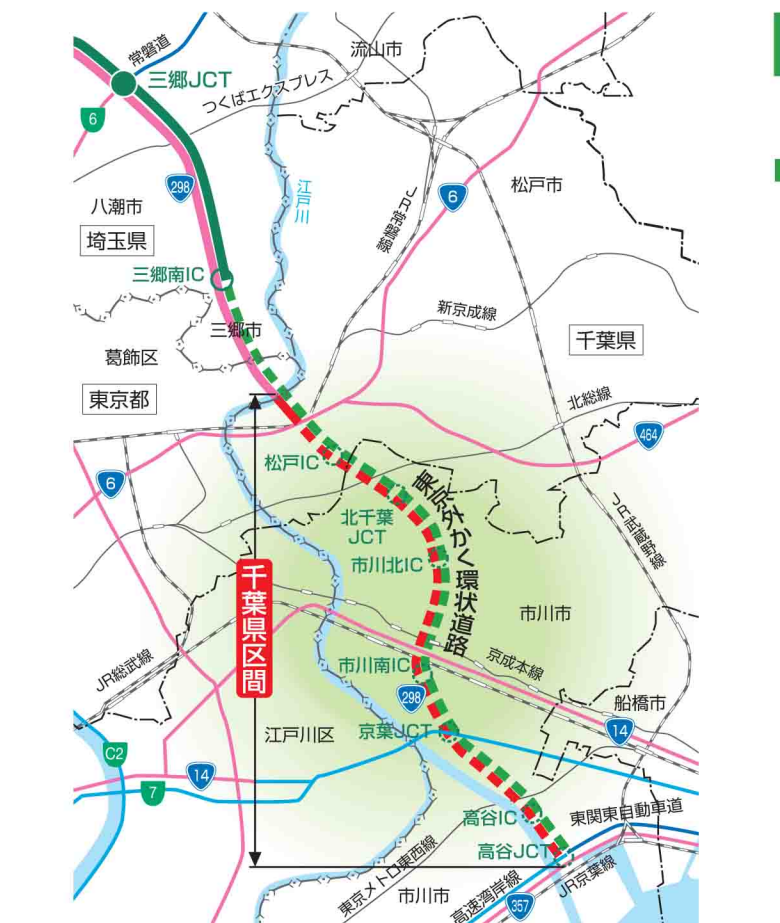
▲松戸市小山付近(江戸川架橋)



▼市川市北国分付近(北総線交差部)



▲市川市国分付近



IC、JCT名は仮称です。(三郷JCT、三郷南ICは除く)

東京外かく環状道路 千葉県区間

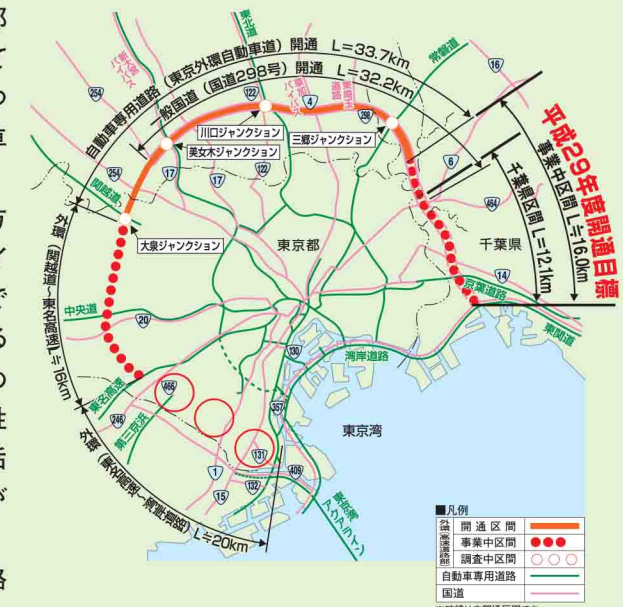
東京外かく環状道路

首都圏の交通混雑を緩和し、円滑な道路ネットワークを創造するみどりの道

東京外かく環状道路(通称・外環)は、都心から半径約15kmの地域を環状に結ぶ幹線道路で、全体延長約85kmのうち、東京都世田谷区から千葉県市川市に至る約67kmが都市計画決定されており、埼玉県和光市から千葉県市川市までの約44kmの区間については、国道部4車線(国道298号)と、高速道路部4車線(自動車専用道路)を併設する計画となっています。

外環は、都心部から伸びる放射道路を相互に連絡して、都心方向に集中する交通を分散するとともに、都市部の通過交通をバイパスさせるなど、首都圏の渋滞緩和に大きな役割を果たす道路です。このうちの千葉県区間は、松戸市小山から市川市高谷に至る延長約12.1kmの区間で、平成29年度の開通を目標に整備を進めています。この地域は南北方向へアクセスする道路が少なく、慢性的な渋滞が発生しています。また、渋滞を避けようとする車が生活道路などに入り込んで事故を増加させるなど、交通環境の悪化が問題となっています。

外環はこれらの問題を解消する松戸市・市川市の中心的な道路としての役割が期待されています。

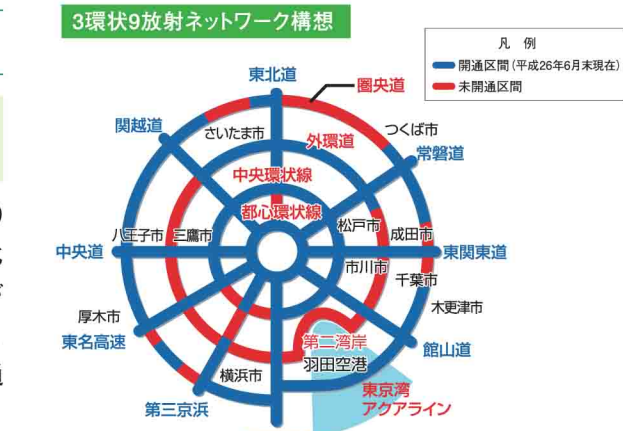


3環状道路の計画

首都圏では、今後次々と環状道路が開通。

交通の流れが変わっていきます。

首都圏の道路交通の骨格として、いまからおそ50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、都心に用の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、この通過するだけの交通がバイパスされ、都心の渋滞解消が期待されます。

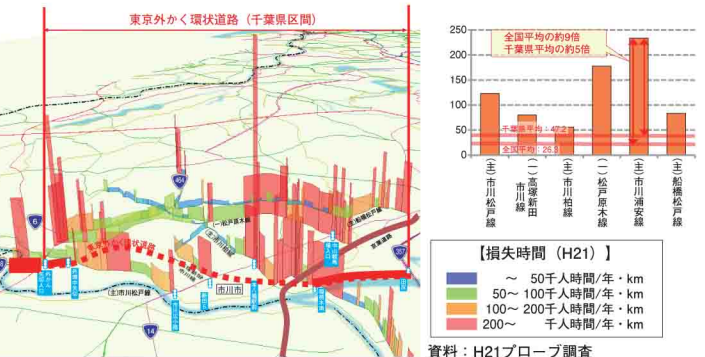


■松戸市・市川市の交通状況

■南北方向の道路では渋滞が発生

松戸市、市川市内を通過する東西方向の幹線道路としては、京葉道路、高速湾岸線、国道6号、14号、357号などの複数のルートがありますが、それに比べて南北方向の幹線道路は、不足しており、市川松戸線、松戸原木線、市川柏線などに交通が集中し、いずれの路線でも著しい交通渋滞が発生しています。

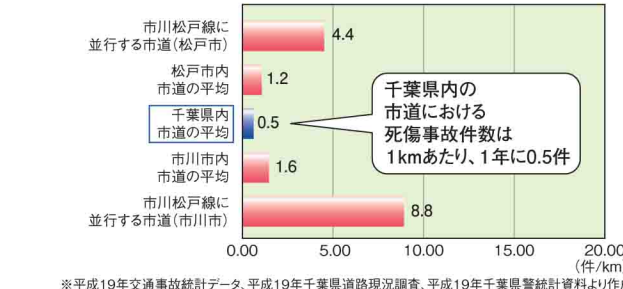
■南北方向道路の渋滞状況(県道)



■松戸市・市川市内の道路では死傷事故が多発

松戸市、市川市では、生活道路となっている市道での1kmあたり死傷事故件数は県内平均より高い水準を示しており、特に市川松戸線に並行する市川市内の市道では、非常に高くなっています。

■松戸市、市川市の市道における交通事故の発生状況



※平成19年交通事故統計データ、平成19年千葉県道路状況調査、平成19年千葉県統計資料より作成

がい かん
外環千葉県区間の概要

■事業経緯・千葉県区間

昭和44年 5月	都市計画決定(東京都葛飾区、千葉県松戸市及び市川市)
昭和47年10月	市川市議会で「凍結再検討」を決議
昭和48年 3月	建設大臣が「県、市、住民が反対なら一時やめるべき」と国会答弁
昭和48年11月	松戸市長、「外環反対」を表明
昭和50年 9月	千葉県知事から建設大臣に再検討の要請
昭和50年 9月	松戸市議会で「ルート及び構造の再検討」を可決
昭和56年 7月	葛飾大橋開通(埼玉方面行き)
昭和60年10月	千葉県議会で「外環道路の早期進展」を可決
昭和62年10月	関東地方建設局長(現関東地方整備局長)から千葉県知事に 対し、検討結果を提示

昭和62年12月 市川市、「東京外郭環状道路対策特別委員会」を設置、
再検討案の検討開始

平成 元年12月 松戸市長が千葉県知事に対して受入回答
平成 3年12月 第29回国土開発幹線自動車道建設審議会で基本計画策定
(三郷市～市川市)

平成 5年 6月 市川市長が千葉県知事に対して条件を付して受入回答

平成 6年11月 松戸市、市川市で計画案の事前説明会開催

平成 7年 8月 都市計画案の公告・縦覧(千葉県区間)

平成 8年12月 都市計画変更(千葉県区間)
第30回国土開発幹線自動車道建設審議会で整備計画策定
(松戸市～市川市)

平成 9年 7月 都市計画案の公告・縦覧(葛飾区区間)

平成10年 7月 都市計画変更(葛飾区区間)

平成10年12月 第31回国土開発幹線自動車道建設審議会で整備計画策定
(三郷市～松戸市)

平成11年1月～平成13年10月 設計・用地説明会(9地区)開催

平成17年 2月 葛飾大橋開通(千葉方面行き)

平成17年 3月 埼玉三郷市境～千葉県松戸市(国道6号)全線4車線化

平成18年 1月～4月 外環千葉県区間に関する有識者懇談会開催(1～3回)

平成18年 3月 事業評価監視委員会(国道部)

平成18年10月 外環道路千葉県区間整備促進に係る調整会議

平成19年 2月 5月 11月

平成20年 3月 国道6号～(主)市川松戸線の国道部が暫定2車線で開通

平成20年 9月 事業認定へ向けた事前説明会

平成21年 2月 事業認定の申請

平成21年 3月 事業評価監視委員会(高速道路部)

平成21年 4月 事業認定へ向けた公聴会

平成21年 8月 国道357号～(主)市川浦安線の国道部が暫定2車線で開通

平成21年12月 市川市分地区で歩道等の一部開通
(平成22年3月、4月及び平成23年3月延伸)

平成22年11月 事業評価監視委員会(国道部)

平成22年12月 事業認定の官報告示

平成23年12月 事業評価監視委員会(高速道路部)

平成25年 7月～8月 一般部計画説明会(7地区)開催

平成26年 1月 事業評価監視委員会(国道部)

平成26年 8月 一般部計画とりまとめ

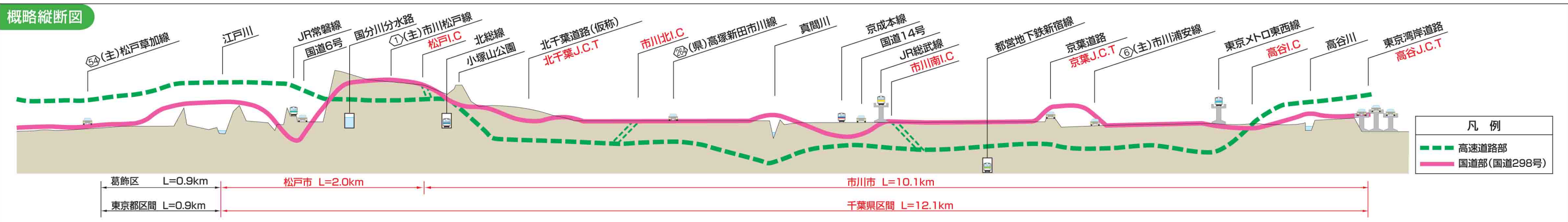


■計画概要

区 間	自：千葉県松戸市小山地先 至：千葉県市川市高谷地先
事業着手年度	昭和45年度
延 長	約12.1km
設計諸元	●国道部／構造規格：4種1級 設計速度：60km/h 車線数：4車線 ●高速道路部／構造規格：1種3級 設計速度：80km/h 車線数：4車線
都市計画	●松戸市／ 平成8年12月20日(都市計画変更) ●市川市／ 平成8年12月20日(都市計画変更)

市川市議会「東京外郭環状道路対策特別委員会」受け入れ検討経緯

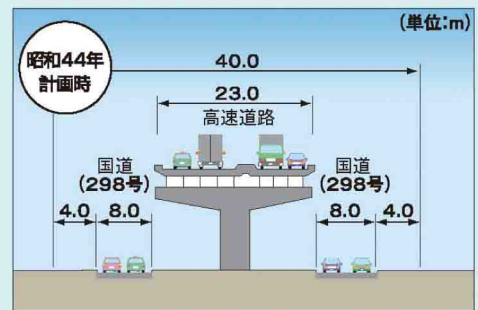
昭和62年12月	市川市、「東京外郭環状道路対策特別委員会」を設置、再検討案の検討開始
平成 元年 4月	一般市民等15名と15団体を公募し 意見聴取・学識経験者から意見聴取
平成 3年 9月	市川市が3ルート及び構造の 比較検討結果を提示
平成 4年 4月	市川市への陳情者から意見聴取 (賛成・反対各10名)
平成 5年 2月	外環受け入れを可決
平成 5年 5月	市川市議会定例会にて特別委員会 委員長より外環受け入れを報告 賛成多数にて承認 市川市長が外環受け入れを表明 (開催回数:通算76回)



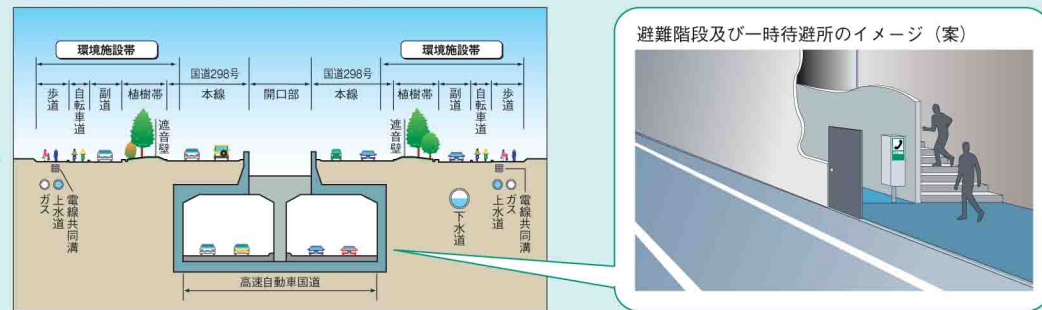
外環の構造

千葉県区間は、当初高架構造で計画されていましたが、掘割部及び環境施設帯の設置など構造変更を行いました。

●旧都市計画標準横断面(S44.5)



●都市計画標準横断面(現行)



① 専用部(高速道路)

広域的な通過交通を地域から吸収するとともに、他の地域への高速交通手段となります。

② 一般部(国道298号)

市内の街路と密接に連絡し、地域の南北方向の交通軸となるとともに、バス路線としても活用できるなど、まちづくりの骨格となります。

③ 環境施設帯

歩行者や自転車の通行空間、地域内自動車交通のための副道、国道部との分離のための植樹帯等で構成されています。

④ 地下収容空間

上下水道・ガス・電気・電話など、暮らしに欠かすことのできない施設を収容します。

■国道部(国道298号)先行整備

松戸・市川の両市からは、一日も早い市内の交通環境の改善や地域経済の活性化につなげるため、外環の国道部(国道298号)を先行的に整備するようご要望いただいています。これを踏まえ、市内の交通環境改善など、地元の沿線地域に早期に効力を発揮すると見込まれる区間の国道部(国道298号)を、区間1から区間3に分け、高速道路部よりも先に整備を進めました。

※高速道路部を含めた開通については、平成29年度を目標に整備を進めます。

それぞれ以下の区間です。

