

第 1 章 計画概要

1. はじめに

国土交通省と東京都では、東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）（以下、「外環」という。）について、計画の初期段階から幅広く意見を聴きながら検討を行ってきました。

構想段階では、平成13年に「計画のたたき台」、平成15年に「方針」を公表し、PI外環沿線協議会等様々な場を活用して、幅広く意見を聴きながら、その必要性等の検討を行ってきました。その検討を踏まえ、平成17年には外環の整備による首都圏の交通渋滞や環境の改善、経済効果、都市再生に果たす役割等から、沿線地域をはじめ首都圏全体として、外環の必要性は高いと判断し、構想段階を終了しました。

次の計画段階では、計画概念図を公表し、外環整備に伴う地域環境への影響や対策について、より詳細な検討を行い、東京都知事が平成19年4月に道路構造を高架方式から地下方式に変更する都市計画変更決定を行い、計画段階を終了しました。また、同年12月の第3回国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て、国土交通大臣は建設線の区間、主たる経過地などの基本計画を決定しました。

今後は地域の課題に対してどのような対応が可能か具体的に検討していく必要があります。これまで、今後のPIについて、PI外環沿線会議でのご意見、「外環ジャーナル」や「ホームページ」を活用して住民の方から頂いたご意見、有識者の方々からのご意見など多くのご意見を頂きました。国土交通省と東京都では、これらの意見を参考にしながら、今後事業を実施した際に、外環事業をよりよいものとするため、環境対策やまちづくりなど多岐にわたる地域の課題を地域ごとに整理し、その対応の方針をまとめることとしました。とりまとめにあたり、国土交通省と東京都は沿線区市と協力し、地域のみなさんの意見や考え方を取り入れるため、平成20年1月から、沿線の区市において地域課題検討会を順次開催しました。

本冊子は、これまで頂いたご意見や地域課題検討会の結果を踏まえ、今後検討していく課題とその解決のための対応の方針などを国土交通省と東京都がとりまとめたものです。

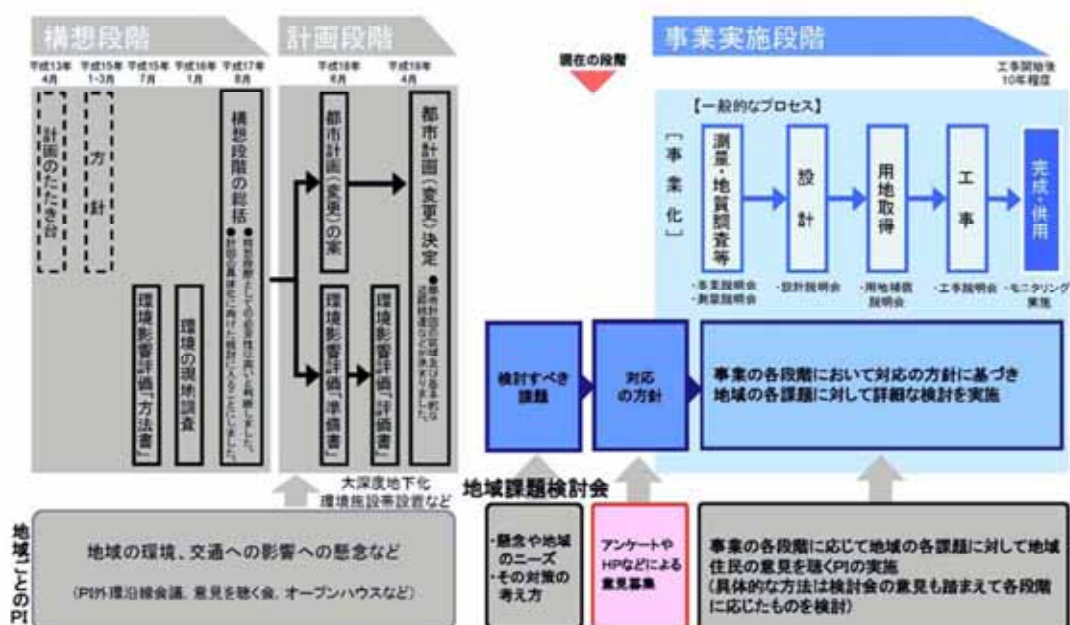


図 検討の経緯と今後の進め方

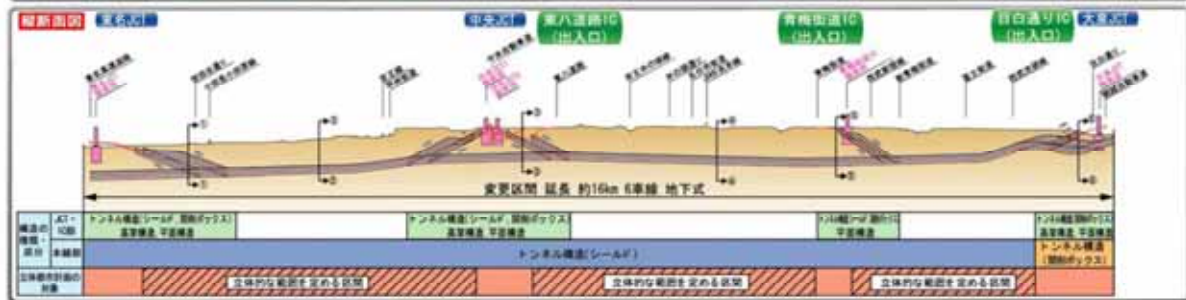
2. 外環の計画について

(1) 計画内容

外環は、都心から約15km圏を環状方向に結ぶ延長約85kmの高速自動車国道で、放射方向の広域幹線道路を相互に連絡して、都心に集中する交通や通過する交通を分散・バイパスさせる役割を果たす環状道路です。外環の関越道から東名高速の区間は、練馬区、杉並区、武蔵野市、三鷹市、調布市、狛江市を經由して、世田谷区に至る延長約16kmの地下方式の道路です。

延長	約16km	構造形式	地下式	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
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				

(JCT・ICは仮称です)



(2) 整備効果

外環の整備により、様々な効果が期待できます。なお、平成17年度の道路交通センサスや新たな人口推計等の最新データをもとにした新たな交通需要推計による整備効果については、とりまとめ次第公表します。

1. 時間の短縮・渋滞緩和

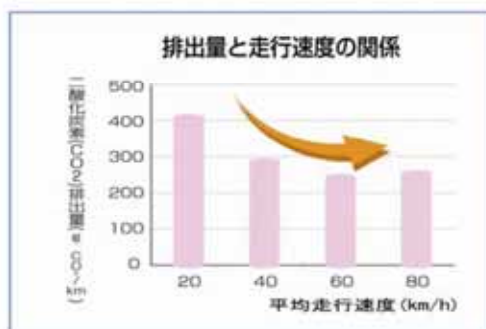
外環を含めた幹線道路ネットワーク整備が概ね完了することで、都心に用いない車がバイパスされ、都心に集中していた交通が分散されます。特に環状8号線や首都高速3号渋谷線、4号新宿線等を利用しての通過交通が外環に転換することで、これらの道路の渋滞緩和が期待されます。また、所要時間の大幅な短縮が見込まれ、目的地までのスムーズな移動が可能になります。



2. 環境の改善

現在の都心部は慢性的に渋滞しているため、自動車が低速で走行していることから、より多くの排出ガスが発生していると考えられます。

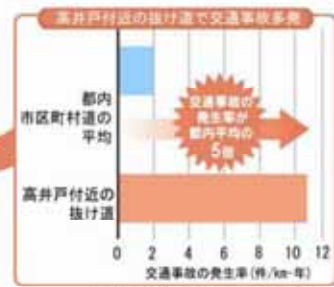
外環の整備により、都心に集中していた交通が分散され、通過交通が減少し、環状8号線や首都高速3号渋谷線、4号新宿線等の慢性的な渋滞の緩和が見込まれています。また、首都圏の交通の流れがスムーズになり、走行速度が向上するため、排出ガスの大幅な削減が期待できます。



3. 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。



資料：首都圏第3次交通対策プログラム
世田谷区資料、杉並区資料
交通事故統計年報(平成9,12年度版)
道路統計年報(1998年,2001年)



杉並区富士見ヶ丘駅前

参考：中央環状王子線供用による沿線の死傷事故件数の変化

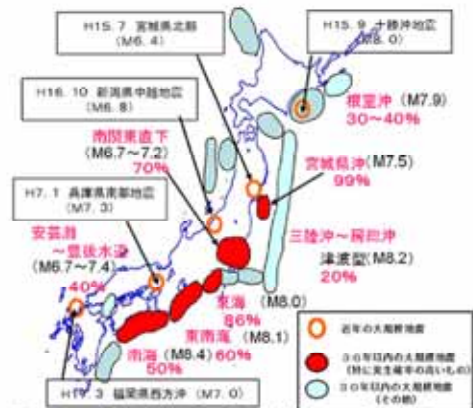
中央環状王子線(平成14年開通)沿線の生活道路では、王子線の開通により、死傷事故件数が開通前に比べて3割減少しました。環状道路の整備は、渋滞していた幹線道路から環状道路へ、交通の転換を促し、さらに、幹線道路へ生活道路から交通の転換を促します。



国土交通省関東地方整備局資料

4. リダンダンシーの確保

外環の整備により、首都圏直下地震等の大規模地震など災害発生時の避難や救助、その後の復旧活動において、安定した交通確保が可能となります。



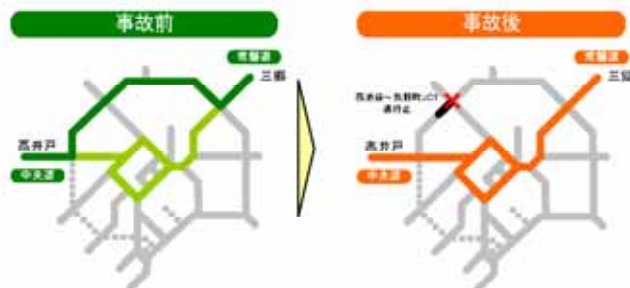
最近の大規模地震と、今後30年以内の発生が予想される大規模地震

参考: 首都高速 5号池袋線(下)のタンクローリー横転・車両火災事故

平成 20 年 8 月 3 日 (日)、午前 5 時 52 分、首都高速道路 5 号池袋線下り熊野町ジャンクションにおいて、走行中のタンクローリーが横転し、炎上した事故が発生しました。道路網が未完成のため、周辺の交通や経済活動に大きな影響を与えました。

交通事故の概要

- ・ 発生日時 平成20年8月3日 (日) 午前5時52分
- ・ 発生場所 5号池袋線下り熊野町ジャンクション
- ・ 事故概要 タンクローリー横転炎上



高井戸から三郷までの所要時間の変化(平日11時)



※期間の平均

※所要時間(分): 出発地から目的地に到達するまでの要する時間。

※このデータは、午前11時のものであり、他の時間では異なる状況となっています。

3. 地域課題検討会について

(1) 目的

国土交通省、東京都、沿線区市は、多岐にわたる地域の課題を整理し、その対応の方針を検討するにあたり、地域のみなさんの意見や考え方を一層具体的に取り入れるため、地域課題検討会を順次開催してきました。

(2) 検討の対象

環境対策や地域交通、沿道を含む土地利用・景観など、地域における具体的な課題を、都市計画や環境影響評価の予測評価の内容を踏まえて、議論しました。

(3) 検討の進め方

各地域において地域課題検討会を実施するにあたっては、地元自治会等の代表者やP I 外環沿線会議委員など、地元の方々との話し合いを行い、参加者の募集方法等についてご意見をいただきながら、具体的な地域課題検討会の進め方を決定しました。

地域課題検討会では、各地域にお住まいのみなさんに、地元ならではの視点から、外環整備に関する地域の具体的な懸念や対応のアイデアなどについて意見を頂き、それに対する考え方をまとめました。

また、考え方をまとめるにあたっては、参加者が10人程度のグループに分かれ話し合いを行い、とりまとめた結果を発表するワークショップ形式を基本に検討して頂きました。

(4) 結果の反映

頂いた意見は、外環整備に伴う地域の課題の解決に向けた対応の方針を検討するにあたり可能な限り反映しました。また、対応の方針とりまとめ後も、各段階ごとに引き続き地域の意見を聴きながら、より具体的な対応について検討します。

なお、地域課題検討会の進め方の例は以下の通りです。

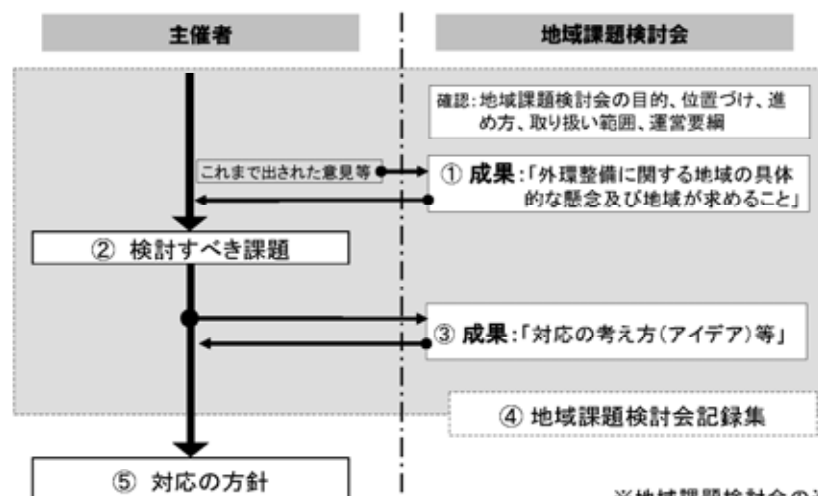


図 地域課題検討会の進め方のイメージ

※地域課題検討会の進め方のイメージを示したものであり、地域の状況に応じて変更している。

(5) 対応の方針

外環整備に伴う地域の課題の解決に向けた対応の方針は、次の構成でまとめました。

1. 交通

(1) 地区交通

① 生活道路の交通量が増え、住宅街での渋滞や住環境の悪化への懸念

○これまでに頂いた意見

- 地域の道路網が未整備の状況では、生活道路の交通量が増大し、静かな住宅街の住環境の悪化が懸念される。都市計画道路などの幹線道路による段階構成を整備して、成城地域の閑静な住宅街の環境を維持してほしい。
- 大蔵5丁目を抜けて多摩堤通りに抜ける道は地元住民に通勤などで日常的に使われており、地区外からの通過交通も多いので、代替の道路を確保すると同時に、周辺の道路の処理を検討してほしい。

①

②

(国)

➢ 外環が整備されると、都心に用のない車がバイパスされ、都心に集中していた交通が分散されます。その結果、都心部の交通量が減少し、走行速度が上がり、スムーズな交通の流れとなることが期待されます。外環を含めた幹線道路ネットワーク整備が概ね完了した時点では、環状8号線の交通量が減少することなどにより、生活道路を走行していた通り抜け自動車が幹線道路を走行するなど交通の転換が促され、生活道路に入り込んでいた通過交通が減少し生活道路の安全性が向上する等の効果があると見込んでいます。

➢ しかしながら、東名東京インターチェンジ周辺の生活道路においては、通過交通が進入する可能性があり、ハンブや標識の設置などの対策については、事業の進捗に合わせ、地域のみなさまの意見を聴きながら世田谷区等関係機関と協力のもと検討を進め、適切な役割分担のもと進めていきます。



③

① 検討すべき課題※

地域課題検討会やこれまでオープンハウスなどで頂いたご意見を、交通、環境、まちづくりなどの観点から地域のみなさまの懸念や期待としてまとめたもの

② これまでに頂いた意見

地域課題検討会やこれまでオープンハウスなどで地域のみなさまに頂いたご意見

③ 対応の方針

①、②に対し、今後の進め方を含め国と都の考え方を示したもの。また、事業の基本的なプロセスにおける、「調査・設計」・「用地取得」・「工事中」・「供用後」のどの段階で対応するかを明示している

※検討すべき課題は、地域のみなさまから頂いた意見のうち心配されていることや不安や疑問に思われていることなどを「懸念」、要望されていることや地域への効果として期待されていることなどを「期待」として整理しています。

4. 今後の予定

外環沿線各区市における地域課題検討会などを通じて、地域においてこれまでに頂いたさまざまな意見を整理しました。今回、国と都は沿線地域ごとに整理した課題に対し、いつ、誰が、どのように対応するかという方針をまとめた「対応の方針（素案）」を公表しました。

「対応の方針（素案）」に関して、ホームページなどを活用し広くご意見を募集します。頂いたご意見を踏まえて、「対応の方針」をとりまとめる予定です。

「対応の方針」とりまとめ以降は、事業の各段階において対応の方針に基づき、詳細な検討を実施します。また、今後の詳細な検討においては、引き続き地域PIなどの取り組みにより、地域のみなさまのご意見を聴きながら進めてまいります。

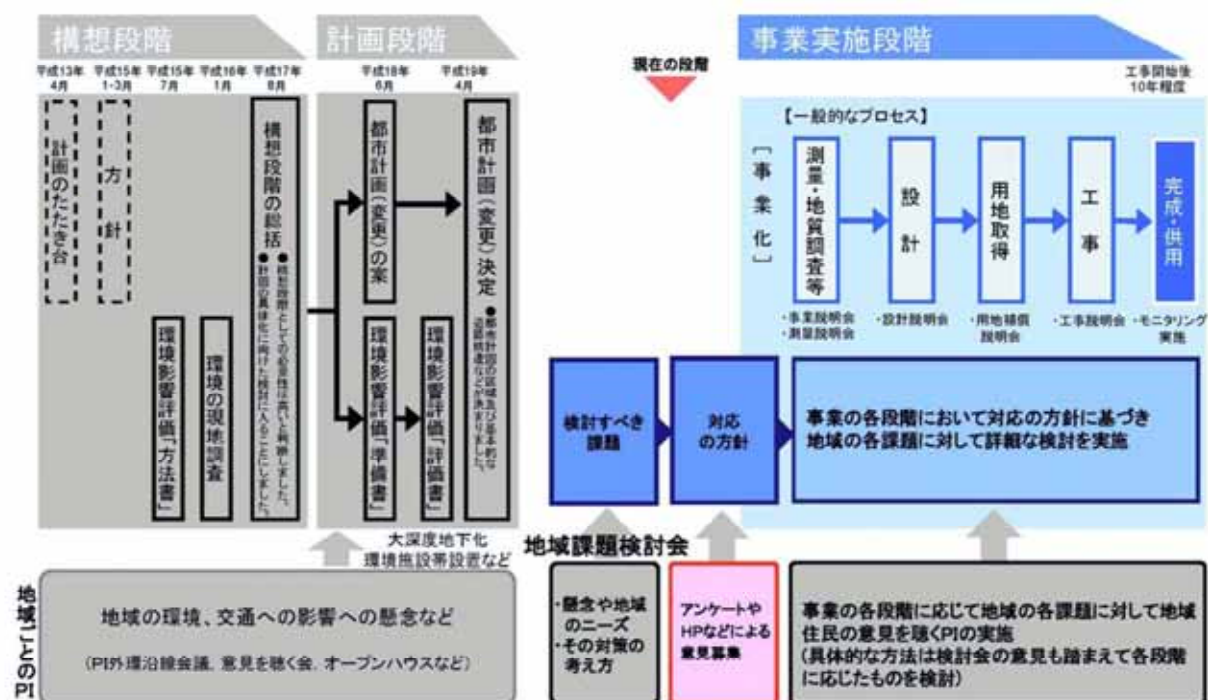


図 検討の経緯と今後の進め方

(参考)地域課題検討会開催状況



●練馬区域

・大泉JCT周辺地域

- H20.3.29に第1回検討会を実施
- H20.5.24に第2回検討会を実施
- H20.7.13に第3回検討会を実施
- H20.10.13に第4回検討会を実施

●杉並区域

- H20.7.26に第1回検討会を実施
- H20.10.4に第2回検討会を実施
- H20.12.6に第2回検討会の補足の会を実施

●武蔵野市域

- H20.10.5に第1回検討会を実施
- H20.11.16に第2回検討会を実施
- H20.12.18に第3回検討会を実施

●三鷹市域

・中央JCT周辺地域

- H20.8.23・24に第1回検討会を実施
- H20.9.27・28に第2回検討会を実施

●調布市域

・中央JCT周辺地域

- H20.7.6に第1回検討会を実施
- H20.8.9に第2回検討会を実施
- H20.9.20に第3回検討会を実施
- H20.10.18に第4回検討会を実施

●狛江市域

- H20.3.23・24に検討会を実施

●世田谷区域

・中央JCT周辺地域

- H20.6.28に第1回検討会を実施
- H20.8.30に第2回検討会を実施
- H20.10.12に第3回検討会を実施
- H20.11.15に第4回検討会を実施

・東名JCT周辺地域

- H20.1.26に第1回検討会を実施
- H20.3. 2に第2回検討会を実施
- H20.5.11に第3回検討会を実施
- H20.6.22に第4回検討会を実施
- H20.9. 7に第5回検討会を実施