

## 東京外かく環状道路とは

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。

この道路は、首都圏の3環状9放射の道路ネットワークを構成する道路で、放射方向の高速道路を相互に連絡して、都心部に集中する交通を円滑に分散導入するとともに、都心に用のない交通をバイパスさせる等の役割を果たします。これにより、首都圏における交通混雑を緩和し、都市間の円滑な交通ネットワークの実現へ導くとともに、環境改善の効果等が期待できる重要な道路です。

現在、関越道から常磐道までの約30kmについては供用中、常磐道から東関道までの約20kmについては事業中、東名高速から湾岸道路までの約20kmについては、調査中となっています。



## 東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の経緯

東京外かく環状道路のうち、関越道から東名高速までの約16kmの区間については、昭和41年に都市計画決定されましたが、その後、今日まで事業化に至っていません。

現在、国と東京都では、計画の構想段階から、沿線地域の住民、利用者や国民一般に情報を公開した上で、広くご意見をお聴きし、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)方式で検討を行っています。

## 検討経緯

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」旨の答弁
平成4年	11月	三郷JCT(常磐道)～和光IC間 供用
平成6年	3月	和光IC～大泉JCT(関越道)間 供用
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」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「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
平成13年	4月	地下構造のイメージを示した「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
平成13年	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	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
	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	3月	国と東京都が「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)に関する方針」公表
	6月～	沿線区市で「オープンハウス」開催
	7月	「環境影響評価方法書」公告・縦覧
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
平成17年	1月～	「PI外環沿線会議」開催
	1月～	沿線区市で「オープンハウス・意見を聴く会」開催

## PI方式での検討

## 沿線住民との話し合い

PI外環沿線協議会において、沿線7区市の住民・区市の担当者・国・東京都で、話し合いをしてきました。平成16年10月に「2年間のとりまとめ」を公表しました。

現在、引き続き「PI外環沿線会議」や今回の「意見を聴く会」などで話し合いを行っています。

また、広域的に、利用者や関係団体等からもご意見を伺っていきます。



## 地域における話し合い・情報提供

各沿線地域において、「オープンハウス」や「地域毎の話し合い」などで、様々な資料を提示し、みなさまからご意見等をお聴きしています。



オープンハウス

## 情報の発信



外環の情報を広報紙、ホームページ、パンフレット等で公開しています。

## 計画検討の流れ

外環の検討にあたっては、計画の構想段階から広くご意見をお聴きし、計画づくりに反映し、よりよい案としていくことが重要であると考えています。

外環について議論するにあたっては、沿線地域の課題について具体的に検討し、また、想定される様々な案について提示し、地域のみなさんご意見をお聴きする必要があります。

武蔵野市の地域では、外環整備による効果や影響について、ご意見をお聴きしながら検討を進めます。このことは、必要性を議論する上で重要なことです。

平成13年4月 計画のたたき台 公表

平成15年1月・3月 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

平成15年7月 環境影響評価方法書 公告・縦覧

平成16年1月～ 環境の現地調査

今回、事前に様々な検討案についてご意見をお聴きします。

道路計画を定め、環境への影響の予測・評価を行います。

都市計画変更案/環境影響評価準備書 公告・縦覧

東京都都市計画審議会、東京都環境影響評価審議会にて審議されます。

説明会を実施するとともに、住民等の意見を伺います。

都市計画変更 告示・縦覧/環境影響評価書 公告・縦覧

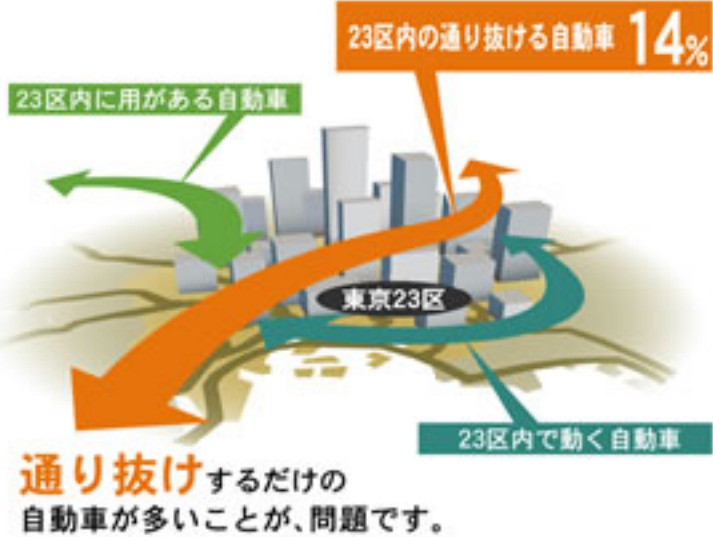


## 首都圏の交通問題

### 慢性的な渋滞が発生

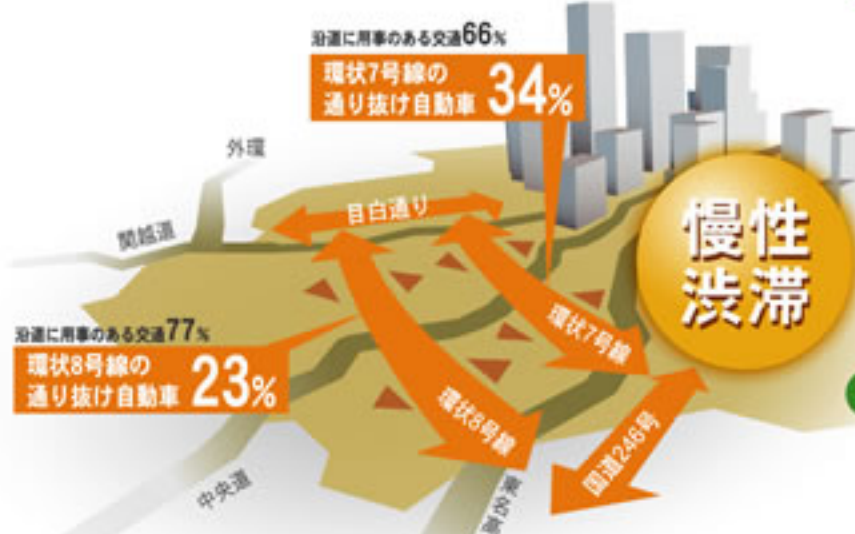


首都圏では、東京都心部に自動車交通が集中しています。都心へ集中する放射道路に対し、環状道路の整備が立ち遅れていることが原因と考えられます。



### 東京の西部地域では

南北方向の交通が環状7号線と環状8号線に集中しています。



### 交通が集中することにより



### 交通渋滞を避けるために

通り抜け自動車が生活道路に侵入しています。



### 慢性的な渋滞が発生

環状7号線、環状8号線では慢性的な渋滞が発生し、日常的に用賀から大泉まで1時間以上もかかっています。



## 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。

### 1 安全で円滑な幹線道路網の形成

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見込まれます。

### 2 慢性渋滞の緩和

環状8号線の周辺道路の慢性渋滞は緩和されます。



## 外環を利用する交通の内訳

外環を利用する交通の内訳としては、地元(7区市)関連交通は約1割程度になると見込まれます。また、地元(7区市)関連以外の交通としては、埼玉南部と神奈川間の交通が約2割、北関東と神奈川間の交通が約2割を占めています。

