東京外環
（関越～東名）

GAIKAN
# 外環journal ジャーナル

2005年10月23日
第20号

〔発行所〕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7F　TEL/FAX 03-3707-1491（外環専用ダイヤル）
http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/

# 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

## ― 計画の具体化に向けて ―

国土交通省
東　京　都

**国土交通省と東京都は、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、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た。**

**今般、これまでの検討を踏まえ、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、計画の具体化に向けた考え方をとりまとめた。**

### 本　　線

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する。

### インターチェンジ（出入口）

外環本線と同時に整備するインターチェンジについては、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する。

- **目白通りインターチェンジ（仮称）：** 大泉ジャンクションとの一体構造
- **青梅街道インターチェンジ（仮称）：** 練馬区内に関越道方向へ出入り可能な構造
- **東八道路インターチェンジ（仮称）：** 中央ジャンクション（仮称）との一体構造
（中央道への乗り降り可能な構造）

**今後、この考え方について沿線自治体等の意見を聴きながら、早期に計画を具体化し、外環整備に伴う環境への影響や、環境対策について検討を行っていく。また、外環に関連する沿線のまちづくりや周辺道路の整備等についても、沿線自治体とともに検討を進めていく。**

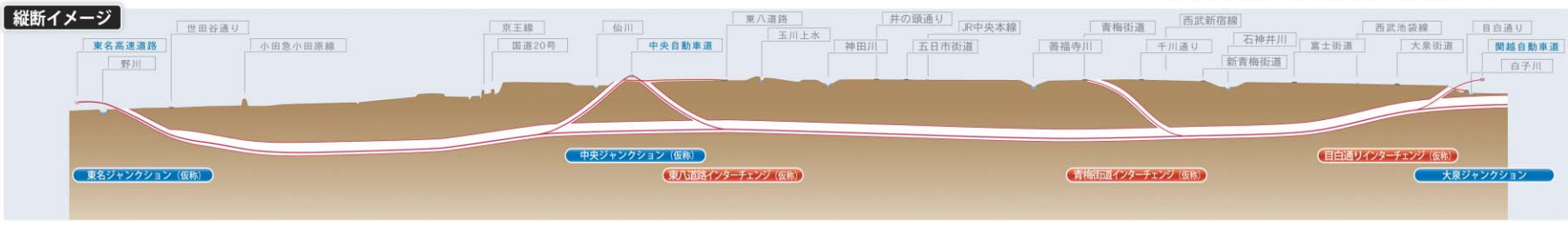
**（平成17年9月16日）**

## 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

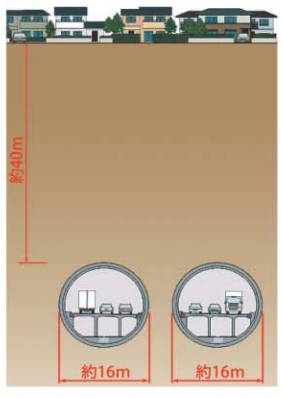
### 平面イメージ

※外環の位置・範囲は、現在の都市計画を基本に目安として示しています。

### 縦断イメージ




### 大深度区間のイメージ




### 東八道路インターチェンジ（仮称）

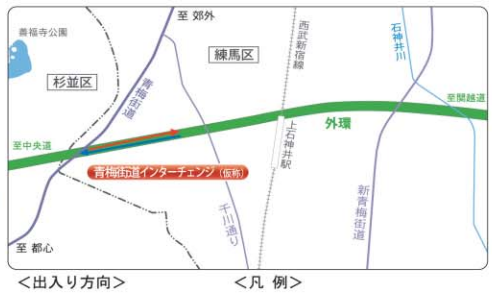
中央ジャンクション(仮称)との一体構造
(中央道への乗り降り可能な構造)

＜出入り方向＞
東八道路の南側出入り口を利用し、関越道、東名高速方向及び中央道へ行き来することができます。

＜凡 例＞
→ 東八道路から外環・中央道への入口
→ 外環・中央道から東八道路への出口

### 青梅街道インターチェンジ（仮称）

練馬区内に関越道方向へ出入り可能な構造




＜出入り方向＞
青梅街道の北側出入り口を利用し、関越道方向へ行き来することができます。

＜凡 例＞
→ 青梅街道から外環への入口
→ 外環から青梅街道への出口

### 目白通りインターチェンジ（仮称）

大泉ジャンクションとの一体構造

＜出入り方向＞
目白通りの南側出入り口を利用し、中央道、東名高速方向へ行き来することができます。

＜凡 例＞
→ 目白通りから外環への入口
→ 外環から目白通りへの出口

# 「考え方」への10の質問・疑問

「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」に関して、ご質問が多かった10の疑問にお答えします。

## A Q1 これまでのPI方式での検討は、今回の「考え方」にどのように反映されたの？

これまで、PI協議会、PI会議、オープンハウス、意見を聴く会、インターネット、フリーダイヤル、アンケート調査等を通じ、膨大な意見が寄せられています。寄せられた意見は、数の上では早期整備を求める意見が多くなっていますが、一方で、沿線地域の環境への影響、生活への影響等について心配する意見も多数出されています。特にPI協議会、PI会議では、外環の必要性について十分に議論を行いました。今回公表した「考え方」でも、これまでの検討を踏まえ、地域への影響を極力小さくする大深度地下の活用や、地元の意向も踏まえたインターチェンジ（IC）の設置案について提示しています。今後とも、十分なご理解を得られるよう沿線住民や沿線区市などから幅広く意見を伺いながら、検討を進めていきます。

## A Q2 現在の都市計画のルートを基本とした理由は？

外環のルートについては、ICやジャンクション（JCT）の位置等は、都市計画決定され、権利制限をかけてきていることや、現在の土地利用の状況、既存の高速道路との接続の構造などを考慮すると、現在の都市計画のルートを基本とするのが適当と考えています。

## A Q3 インターチェンジを3箇所としたのはなぜ？

ICの設置については、周辺道路の交通状況、設置による利便性向上の程度、地元の意向、周辺環境への影響等を総合的に考慮した案としています。今後、「考え方」について、沿線自治体等の意見を聴きながら、計画を具体化します。

●目白通りIC（大泉JCTと一体構造で設置）

目白通りICは、近接する練馬ICからは外環を利用することはできないことからICを設置することにより区部西部や多摩北部地域の利便性向上が見込まれます。また、大泉JCTと一体的に整備することとなり、地上部への影響は比較的小さい状況で設置が可能となります。こうしたことなどから、目白通りICを設置する案としました。

●青梅街道IC（練馬区側に関越道方面へ出入り可能な構造で設置）

青梅街道ICは、周辺にICがないことから、青梅街道にICを設置することにより、広域的な利便性の向上が見込まれます。また、青梅街道ICを設置することにより、関越道の練馬ICや外環の大泉ICに集中する交通を分散し、生活道路に入り込む交通が排除されるなどの効果が見込まれます。

地元からは、地域の交通問題解消等のため必要とする意見や、地元への影響等から不要との意見がありますが、練馬区からは、ICの整備が必要との意向が示されています。一方で、杉並区からは、ICに近接して小学校があることや、周辺環境への影響、交通集中の懸念からICの設置には反対との意向であるなどの地元の意向にも考慮したものです。

なお、青梅街道ICは仮にフルICとした場合、関越道方面の利用の方が多く、練馬区側だけの整備でも効果は高いことなどから、練馬区側に関越道方面へ出入り可能な構造で設置する案としました。

●東八道路IC（中央JCTと一体構造で設置）

東八道路ICは、中央JCTとの一体的整備により、JCTのみ設置した場合と比べて、地上への影響は比較的小さい状況で設置が可能となります。

また、東八道路は4車線の都市計画道路として整備中であり、接続道路としての機能が十分であること、地域の利便性が向上することなどから、東八道路ICを設置する案としました。あわせて、地元の意見や利便性向上等から、中央道にも乗り降り可能な構造とする案としました。

●国道20号IC（設置しない）

国道20号は、現状において交通混雑が激しく、設置した場合には、交通量が増大し、さらなる混雑が見込まれます。国道20号にICを設置しなくても、調布市内には中央道に調布ICがあることや、近接する東八道路ICを設置する案としており、東八道路ICへのアクセスを確保することにより、十分な利便性が確保されます。また、IC計画地は地形の条件が厳しいことや、国道20号から中央道とのJCTまでの区間はロングランプとなり、ICの設置に伴う影響範囲が大きくなることなどから、国道20号にはICを設置しない案としました。

●世田谷通りIC（設置しない）

世田谷通りは、計画どおり2車線で整備が完了しており、現状において交通量が多く、ICを設置した場合には、さらなる混雑が見込まれます。また、ICを設置しなくても東名高速の東京ICにも近接しており、一定の利便性が確保されています。

また世田谷区からも、現在の世田谷通りの交通状況ではIC設置は困難との意向が示されています。このようなことから、世田谷通りにはICを設置しない案としました。

## A Q4 インターチェンジは決まったの？沿線区市も同意しているの？

今回の公表した「考え方」は、これまでのPIや、区市の意向も踏まえ、国土交通省と東京都の考え方をとりまとめてお示ししたものです。

沿線区市等に対しては、この「考え方」を説明していきます。今後の計画の具体化にあたっては、十分に意見を聴きながら検討を進めていきます。

## A Q5 環境への影響はどうなるの？

現在の都市計画の高架構造を見直し、大深度地下を活用する地下構造とすることにより、地上部への影響を大幅に緩和することができると考えています。

環境への影響については、環境影響評価の中で予測・評価していく必要があります。これまで、環境影響評価方法書に基づく環境の現地調査を実施しています。今後、計画の具体化を図り、大気環境、水環境、土壌に係る環境、その他の環境（地下水、動物、植物、生態系、景観、人と自然との触れ合い活動の場、廃棄物等の項目について予測し、環境への影響が見込まれる場合には、影響が小さくなるよう、環境保全措置の検討を行い、住民の意見も聴きながら、評価していくことになります。

## A Q6 建設するとなれば、完成はいつ頃になるの？

検討が進み、都市計画変更の手続きに入った場合、その手続きに1年～2年程度、その後買収に入り、工事に着手してから完成までは10年程度かかると見込んでいます。

## A Q7 外環を建設することが決定したの？

国と都は、首都圏の渋滞緩和や環境改善などから改めて外環の必要性は高いと判断しました。

一方で、PI会議等では、「具体的な計画検討に入っても計画を止めることもあり得るとの前提で検討するべき」等のご意見もいただいています。

環境への影響が重大と判明した場合には、計画を止めることもあり得ると考えており、今後とも意見をよく聞かせていただいて、改めて判断したいと考えています。

## A Q8 今後の検討はどのように進められるの？

構想段階の外環の必要性の議論は終了しましたが、今後も引き続き、関係区市や地元住民から幅広く意見を聴きながら、計画を具体化していきます。

## A Q9 地上部街路についてはどう考えているの？

今回の考え方は、外環本線についての考え方を示したものですが、地上部街路の計画（外環ノ2）についても、地元の意見を聴きながら、引き続き検討していくことになると考えています。

## A Q10 東名以南の計画はどう考えているの？

外環の東名以南についても、環状道路の機能として必要だと考えています。

今後、関越道から東名高速間の方向が出た段階で、東名以南についても関係自治体と調整会議を設けるなど検討のスピードを速め、事業化に向けて努力していきます。

**外環に関する情報を公開しています。**
**http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/**

【お問い合わせ】
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7F
TEL＆FAX 0120-34-1491(外環専用ダイヤル)（平日9：15～17：30）
E-mail gaikan@ktr.mlit.go.jp

東京都都市整備局
都市基盤部外かく環状道路担当
〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1 東京都庁第2本庁舎22階
TEL 03-5388-3279（直通）　FAX 03-5388-1354
E-mail S0000179 @section.metro.tokyo.jp