

東京外環
(関越道～東名高速)

2007年9月

外環 *Journal*

ジャーナル

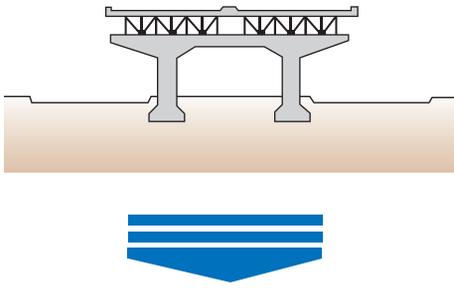
第27号

(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 0120-34-1491 (フリーダイヤル)
窓口受付時間(平日9:15～18:00)

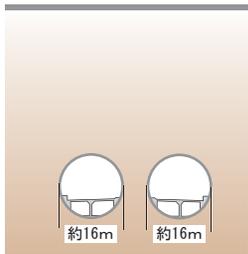
<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>

外環(関越道～東名高速間)が地下方式に都市計画変更

昭和41年 都市計画決定(高架方式)



平成19年 都市計画変更決定(地下方式)



※大深度地下とは
通常利用されない空間が大深度地下です。外環が計画されている区間では現段階では地下40m以深と考えられます。

◆大深度部断面図



外環とは

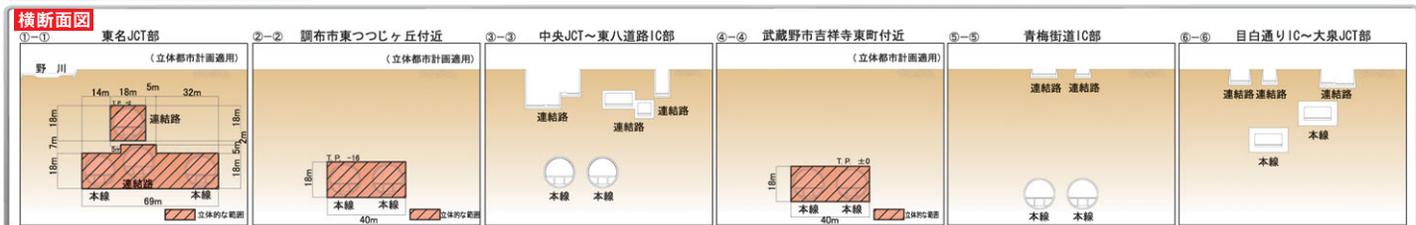
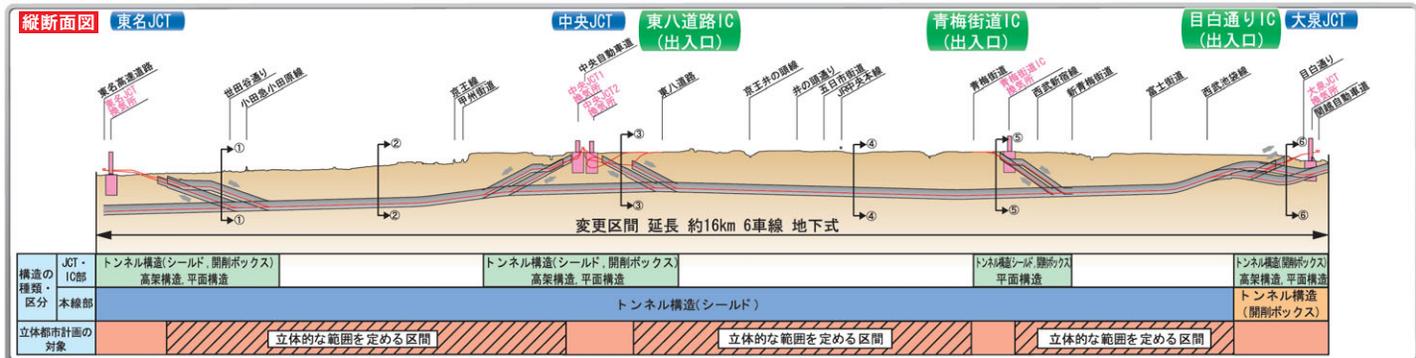
外環は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する首都圏の交通ネットワークを支える延長約85kmの道路です。

▼都市計画変更決定
東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)は、PI方式による検討を踏まえ、平成19年4月6日に従来の高架方式から大深度地下な環境保全対策の検討を行いました。(経緯についてはP3参照)

▼沿線地域の環境保全
計画変更にあたっては、沿線地域の環境保全のため、環境への影響について予測評価を行い、必要な環境保全対策の検討を行いました。(P2参照)

▼地域ごとのPIを実施
地域における懸念等の整理及びそれぞれの対応の検討を行うために、国・都・関係区市の共同で地域課題ごとにPIを実施していきます。(P4参照)

※PIとは、住民、利用者等に情報を提供した上で、広く意見を聴きながら検討する方式



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				

CONTENTS

— 内容 —

- P4 今後のPIについてのご意見
- P3 都市計画変更決定までの経緯
- P2 沿線地域の環境保全について

沿線地域の環境保全について

沿線地域の環境に配慮し、トンネル構造を採用

沿線地域の環境への影響を少なくするため、外環本線部を、高架構造(高上式)からトンネル構造(地下式)に変更しました。トンネル構造を採用したことにより、以下の環境改善効果が期待できます。

- 地上の影響範囲を極力減少
- 車からの騒音、振動等の影響を最小限に抑制
- 車からの排気ガスをトンネル内及び換気所で出来る限り処理

環境への影響について、予測評価と環境保全対策

本線部はトンネル構造であるため、地下水への影響や、換気所からの影響に対する対策が必要になります。

また、地上への連絡路が必要となるジャンクション、インターチェンジ部では、騒音・振動などの影響に対する対策が必要になります。

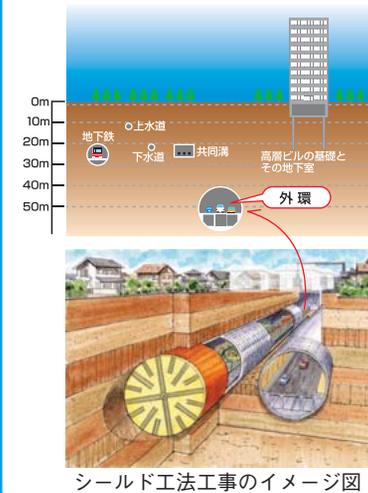
これらの外環を整備することによる環境への影響については、平成16~17年の現地調査の結果をもとに、予測評価を行い、必要な環境保全対策の検討を行いました。

これらは環境影響評価法などにに基づき、住民の皆さんや関係自治体などの意見を聴くとともに専門的立場からの内容の審査を経て、予測評価及び環境保全対策をまとめました。

今後、環境保全対策の具体化などを検討していきます

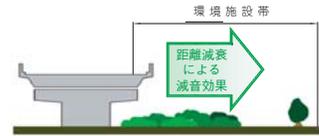
今後は、地下水の流動を確保する地下水流動保全工法や、地上部の騒音・振動対策である環境施設帯の設置、遮音壁の設置など環境への影響に対する保全対策について、さらに詳細に検討を進め地域の皆様の意見を聴きながら、具体化を検討していきます。

● トンネル構造



シールド工法工場のイメージ図

● ジャンクション、インターチェンジ部における環境施設帯の設置

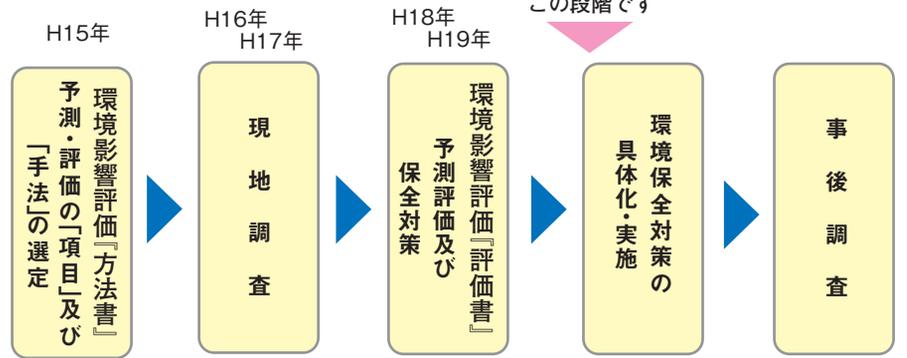


環境施設帯とは、良好な生活環境を保全するため、車道端から一定幅の用地を取得し、適切な植樹帯と必要に応じ歩道などを整備する空間。



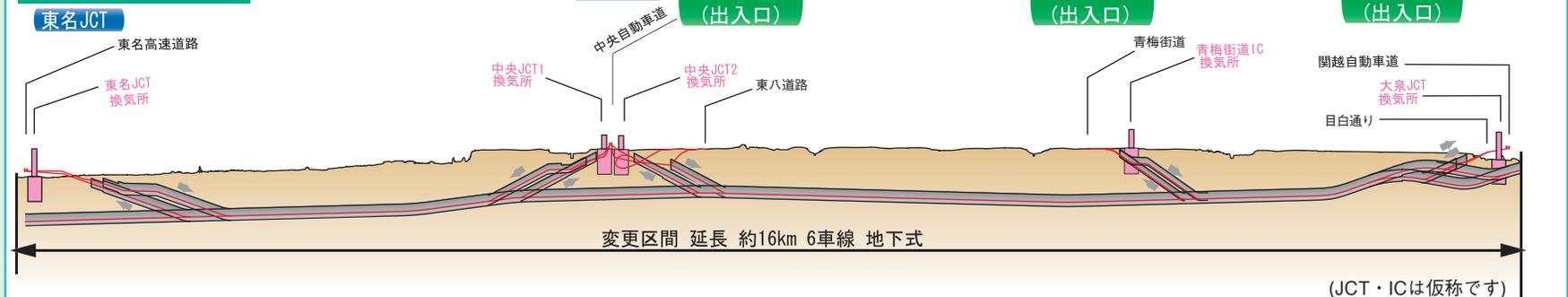
名古屋市南区における環境施設帯の事例

● 環境保全対策の流れ



換気所の対策について

図① 換気所の位置



(JCT・ICは仮称です)

換気所の必要性と配置(図①)

本線部をトンネル構造としたことから、換気所が必要になります。これらは、各ジャンクション、インターチェンジ部に設置(5箇所)されます。

また、各換気所の高さは、周辺の地形や土地利用、建物高さの状況等を踏まえて、約15~30mの高さになります。

換気所のしくみ(図②)

換気所からトンネル内の空気を外に排出し、外の空気を給気します。排気する前に換気所に設置する除じん装置により、煤じんを極力除去し、換気所の塔頂部から上空高く吹き上げ、十分な排気上昇高さを確保して拡散させます。

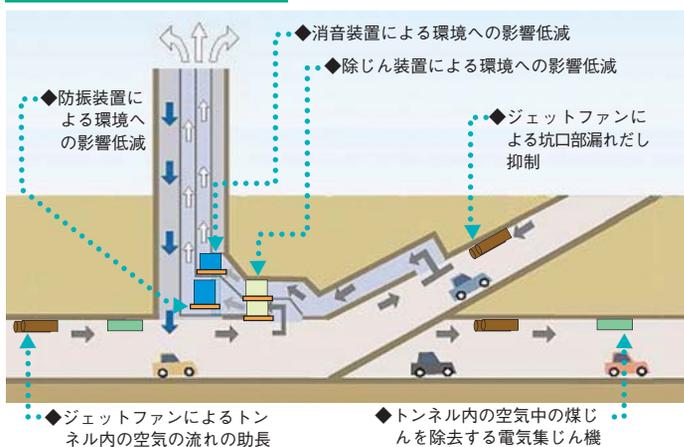
トンネル内には、トンネル内環境保全のため、空気中の煤じんを除去する電気集じん機、トンネル内空気の流れの助長及び抗口部漏れ出し抑制を図るジェットファンを設置します。

また、防振装置の設置、消音装置の設置により、換気所の供用による環境影響の低減を図ります。

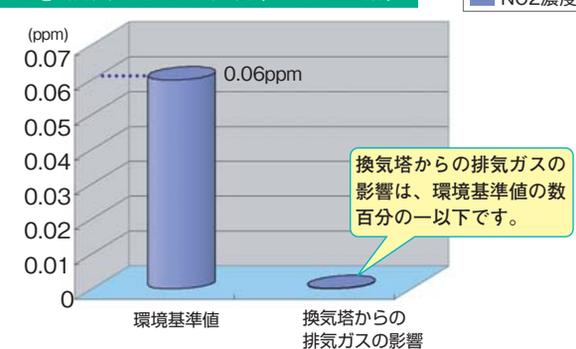
換気所からの影響(図③)

換気所から排出される二酸化窒素(NO2)と浮遊粒子状物質(SPM)の地表付近への影響は現在の濃度と比べて非常に小さいものです。環境基準値と比べても数百分の1以下となります。

図② 換気所のしくみ



図③ 換気所からの影響(二酸化窒素)



◆除じんの装置の例 (神戸淡路鳴門自動車道舞子トンネル電気集じん室(天井設置型))



◆トンネル内の電気集じん室の例 (神戸淡路鳴門自動車道舞子トンネル電気集じん室(天井設置型))



◆ジェットファンの例 近畿自動車道(紀勢線)高田山トンネル

都市計画変更決定までの経緯

東京外かく環状道路(関越道)東名高速間は、昭和41年の都市計画決定以来、地元の反対等から、計画の検討が長い間進みませんでした。

しかし平成11年の東京都知事、平成13年の国土交通大臣の現地への視察

PII方式での検討経緯

沿線住民と話し合うためPII外環沿

線協議会、PII外環沿線会議の開催や、地域の意見を聴くためのオープンハウス等を実施してきました。同時に、有識者や専門家の委員会において、技術的な検討やPIIの進め方を議論してきました。これらの検討を踏まえて、平成19年4月に都市計画変更決定がなされました。

41年S	45年	10年H	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年				
7月 都市計画決定(高架方式)	10月 建設大臣が「地元と納得する条件の整うまでは強行すべきでない。」旨の発言(いわゆる凍結宣言)	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	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	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	1月 国土交通大臣が三鷹市、武蔵野市の現地を視察(写真①)	4月 現計画を地下構造に変更する計画のたたき台公表	1月 沿線の環境調査を開始	7月 「環境影響評価方法書」を公告	3月 国と東京都が「東京外かく環状道路に関する方針」を発表	10月 「計画概念図」を公表	9月 国と東京都が「東京外かく環状道路についての考え方」を公表			
10月 PII外環沿線協議会が発足(全42回)	6月 PII外環沿線協議会が発足(全42回)	1月 PII外環沿線協議会が発足(以降25回)	8月 「構想段階の議論の総括」	1月 現計画を地下構造に変更する計画のたたき台公表(地域説明会(全23回))	4月 現計画を地下構造に変更する計画のたたき台公表	12月 東京環状道路有識者委員(全13回)	1月 沿線区市長意見交換会(以降7回)	11月 国と東京都に最終提言(写真③)	1月 東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会(以降5回)	8月 技術専門委員会ととりまとめ	11月 大深度トンネル技術検討委員会(以降5回)	3月 東京都都市計画審議会が原案通り議決	1月 「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づく事業調整を実施	3月 東京都都市計画審議会が原案通り議決	4月 都市計画変更決定(地下方式)

写真④
「PII外環沿線会議」発足

写真⑤
地域住民への説明会を開催

写真⑥
「大深度トンネル技術検討委員会」設置

写真①
国土交通大臣が現地を視察

写真②
オープンハウスでは個別の相談を対応

写真③
沿線区市長意見交換会開催

※回数はH19.8時点

インフォメーション

国土交通省では、今年度、高速道路ネットワークの更なる有効活用に向け、料金社会実験を進めています。この一環として、ETC車を対象に、圏央道で8月1日から実験を開始しています。

※実験終了日は未定です。改めてHP等でお知らせいたします。

1

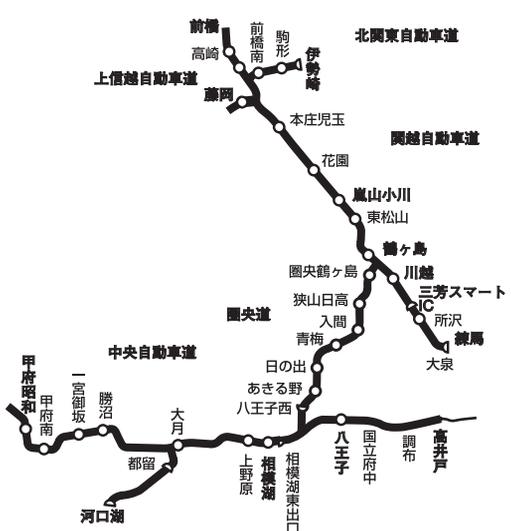
圏央道全線利用割引
全線利用で圏央道区間
30%割引

2

中央道(高井戸方面)
圏央道連続利用割引
中央道(高井戸方面)との
連続利用で
一律300円割引

詳しくは、チラシまたはホームページでご確認下さい。

- NEXCO中日本ハイウェイガイド TEL 0570-090333(ナビダイヤル)
又は TEL 052-223-0333 (PHS、IP電話からお掛けになる場合)
- NEXCO中日本ホームページ <http://www.c-nexco.co.jp>



本号で紹介した資料や外環に関する情報をホームページでご覧になれます。

<http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/>



外環

Click!

検索

東京外かく環状道路調査事務所へお気軽にお立ち寄りください。

東京外かく環状道路調査事務所
東急田園都市線 用賀駅 北口から徒歩3分

まことに恐縮ですが、駐車場がございません。
お車でのご来所はご遠慮くださるようお願い申し上げます。

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 TELビル7F
TEL&FAX: 0120-34-1491 (フリーダイヤル) [平日9:15~18:00]
E-mail gaikan@ktr.mlit.go.jp

東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課 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階南側
TEL: 03-5388-3279 (直通) FAX: 03-5388-1354
E-mail S0000179@section.metro.tokyo.jp

地域の皆さんのご意見を計画検討に活かすため地域ごとのPIを実施します

2月以降、今後検討すべき課題やPI手法などについて外環ジャーナルやホームページで広くご意見を聴くとともに有識者の方々からもご意見を頂きました。引き続き、地域の特性や抱える懸念等を考慮し、地域・課題ごとにPI手法やスケジューリングを検討していきます。

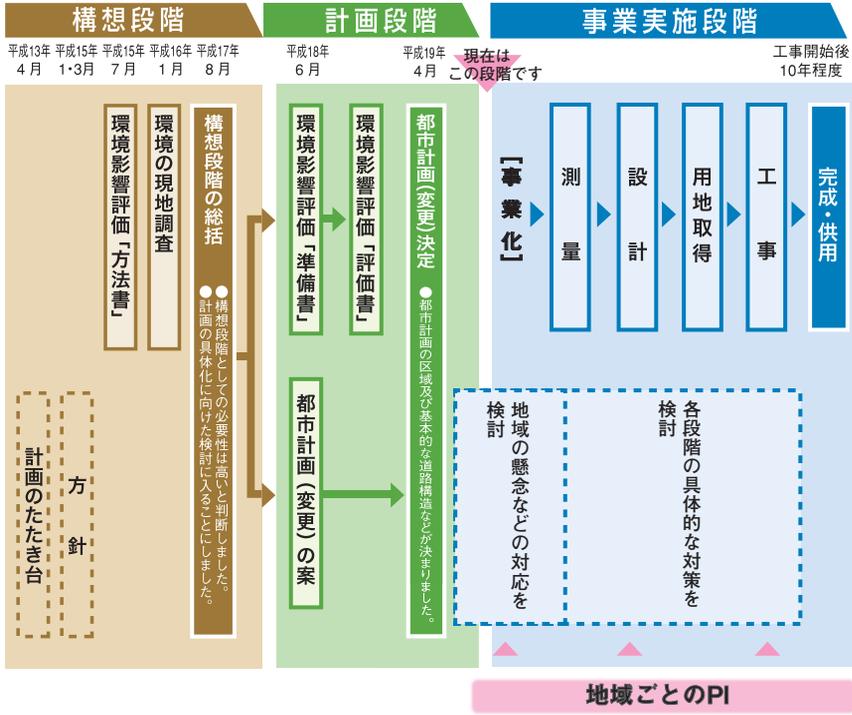
目的

地域ごとのPIは、外環の計画を進めるにあたり、地域の皆さんの懸念及び地域のニーズや懸念への対策の考え方について意見を頂くために開催します。

進め方

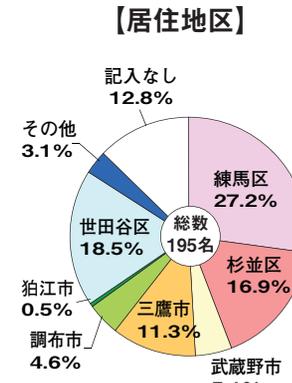
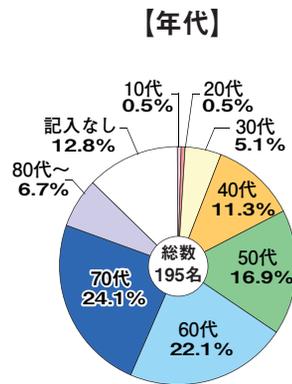
地域ごとのPIで出された意見をもとに、国、都及び沿線区市で地域の懸念などに対する対応を検討します。その結果をもとに、さらに地域のご意見を聴きながら、具体的な対策を検討し、設計や工事に反映していきます。

※地域ごとPIとは、ワークショップ、オープンハウス、意見交換会、懇談会等様々な手法の総称
※PIとは、住民、利用者等に情報を提供した上で、広く意見を聴きながら検討する方式



今後のPIについてのご意見をお聴きしました。

今後のPIの進め方に皆さんのご意見を反映するために、今後のPIで話し合う課題やPIの実施方法について、外環ジャーナル26号とホームページで、広くご意見をお聴きし、195名の方々からご意見を頂きました。主なご意見を紹介します。



「話し合う課題について」

「地域が分断されると、買い物や通勤が不便になってしまうので、対策を検討しておく必要がある。」



「外環を走行する自動車や換気所からの排出ガス、騒音・振動の影響が心配なので、対策を話し合いたい。」

「ジャンクションなどの構造物による景観が心配。デザインなどについて話し合いたい。」



「工事車両が地域に集中し渋滞が発生したり、事故が生じたりしたら困るので、工事車両対策について話をしたい。」

「換気所が住宅地や緑地の景観を阻害することのないよう、景観対策やデザインについて話し合いたい。」



「工事車両の排気ガス、騒音・振動などの影響が懸念される。」

「インターチェンジ周辺の生活道路が抜け道となり、生活道路の安全が心配なのでインターチェンジ周りの交通対策について話し合いたい。」



「その他の意見」

「トンネル内で火災が起きたときの消火対策や避難路の確保など、トンネルの安全対策を議論したい。」



「外環の整備効果など、さらなる議論が必要。」

「地震などの災害時の対策や安全に運転できるように話し合う必要がある。」



「用地、補償、移転の具体的な内容について話し合いたい。」

「PIの実施方法について」

「地域毎に課題が異なるので、地域単位や町会単位で話し合える場が必要。」

「参加者同士で目的を共有化した上で議論した方がよい。」

「期限を設けて時間管理を徹底すべき。」

「会議は原則公開してほしい。」

「専門的な見地からの意見を得るため、学識経験者等を含めて話し合いたい。」

「沿線共通の課題に関する議論のために、全地域合同による話し合いの場が必要。」

「PI会議の位置づけ、委員の選出方法など、PI会議のあり方を見直した方がよい。」

「オープンハウスの開催やパンフレットの配布など、情報提供は継続してほしい。」

「沿線住民には詳細な計画内容や検討状況に関する正確な情報が伝わるようにしてほしい。」

「専門用語が多く、図面もわかりにくいので、市民にとってわかりやすく情報提供してほしい。」

「計画内容や、住民の意見と行政側の見解、スケジュールなどの情報がほしい。」

「PIをただ実施するのではなく、住民の意見が反映されるのが重要。」

「市民の意見の真意をしっかりと把握するために、多様な手段で、広く意見を収集してほしい。」



今後のPIについて有識者の方々からもご意見を頂きました。

今後のPIの進め方について、PIに詳しい有識者の方々からご意見を頂きました。

「石田東生教授(筑波大学)からの「ご意見」

- 地域ごとのPIでは、これまで十分に議論ができていない周辺地域のまちづくりについて議論する必要がある。
- 地域ごとのPIは複数の地域で実施することになり、地元区市の積極的な協力が欠かせない。
- 工事中や供用後もモニタリングを実施していくべきであり、モニタリングの方法などについて地域ごとのPIで議論していくのも良いのではないかと。
- 多様な関係者が様々な考えをお持ちなのだから、議論の場は必要に応じて多様に設けたほうがよい。

「屋井鉄雄教授(東京工業大学大学院)からの「ご意見」

- 今後は論点を明確にした上で、議論することが重要であるため、地域ごと、課題ごとにPIを設けることは良い。
- 地域ごと、課題ごとのPIで議論した内容がどこに反映されるのかPIに参加する市民に期待される役割が何であるのか、前もって整理しておくことが重要。
- 時間管理の観点から、今後のPIのプロセスを明らかにした上で、適切な期限を区切って議論を集中的に進められるように、環境を整備すべき。
- 今後のPIを進めていく中では、PIのプロセスチェックをする機能も必要ではないか。