

国道 298 号

東京外かく環状道路(千葉県区間)

(再 評 価)

平成 18 年 3 月 14 日

国土交通省
関東地方整備局

目 次

1. 事業の目的	1
(1) 外かん全体の目的	1
(2) 千葉外かんの目的	2
2. 首都圏の現状と課題	3
(1) 沿道環境状況	3
(2) 交通渋滞による膨大な時間の損失	4
(3) 都心部へ集中する自動車交通	4
3. 首都圏における3環状9放射の整備効果	5
(1) 渋滞解消	5
(2) CO ₂ 削減	6
4. 計画の概要	7
5. 事業の経緯	9
(1) 千葉外かんの事業経緯	9
(2) 千葉外かんの事業進捗	10
(3) 事業遅延の理由	11
(4) これまでの取り組み経緯	13
(5) 葛飾大橋(千葉方面行き)の供用	16
6. 道路整備の必要性および効果	19
(1) 現在の交通状況	19
(2) 交通事故の発生状況	23
(3) 下水道未整備による河川水質への影響	25
(4) その他の効果	26
7. 事業の進め方	29
(1) 環境への配慮	29
(2) 埋蔵文化財の調査	32
(3) 地元への対応	33
(4) 今後の進め方	34
8. 費用対効果	36
9. 今後の対応方針(原案)	37
(1) 事業の必要性等に関する視点	37
(2) 事業進捗の見込みの視点	37
(3) 対応方針	37
参考資料	38

1. 事業の目的

(1) 外かん全体の目的

- 3環状9放射の道路ネットワークの形成
- ・ 首都圏全体の道路ネットワークの形成
- ・ 多極分散型の地域構造を形成するための交通体系の構築
- ・ 災害時の基幹ネットワークの構築

東京外かく環状道路は、都心から半径約 15km の地域を環状に結ぶ全長約 85km の都市再生プロジェクトに位置づけられた幹線道路で、わが国の社会経済活動に大きな役割を果たす道路です。

東京都世田谷区から千葉県市川市に至る区間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に至る区間は、一般部(国道 298 号) 4 車線と専用部(自動車専用道路) 4 車線が併設されます。

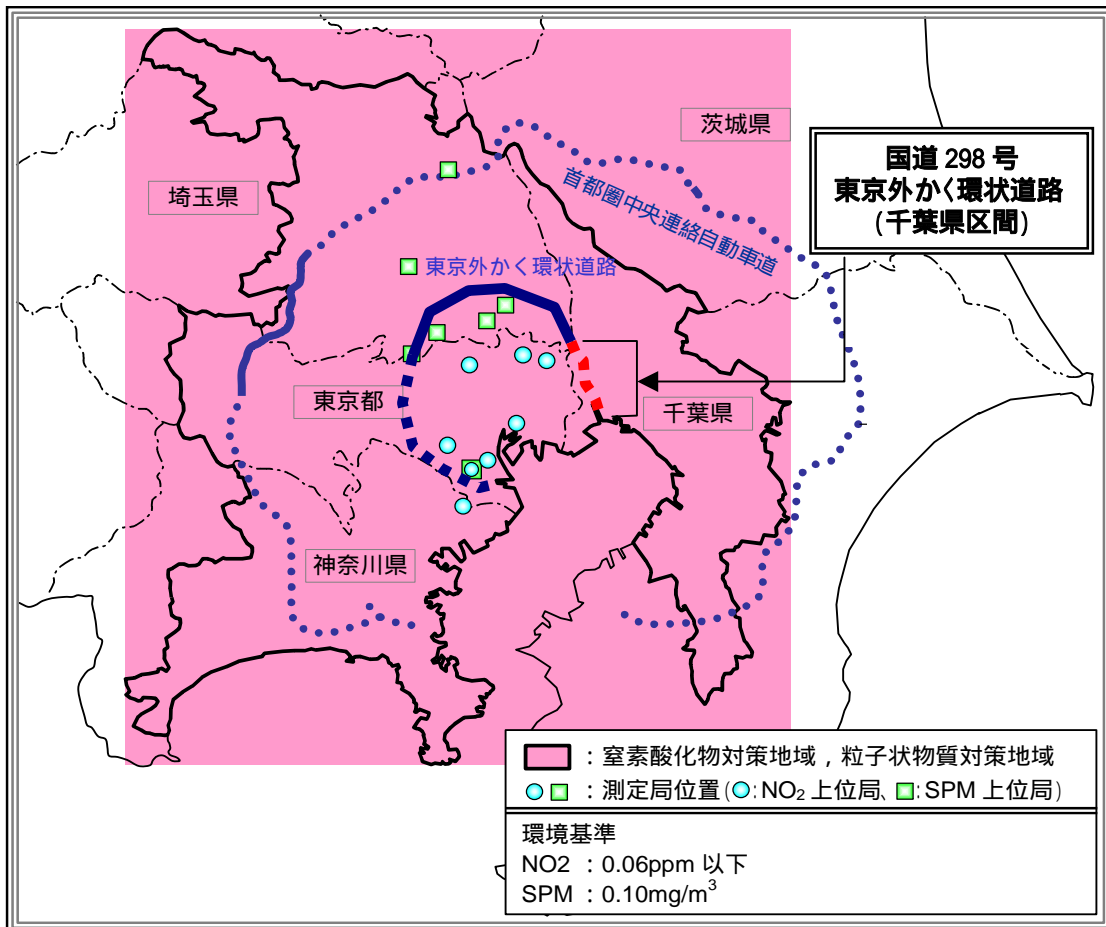


外かんの位置図

2. 首都圏の現状と課題

(1) 沿道環境状況

東京外かく環状道路の内側に全国ワースト10の
 NO₂ 自排局が7箇所
 SPM自排局が4箇所



NO₂測定値

順位	測定局名	都府県	市区	98%値(ppm)
1	環七通り松原橋	東京都	大田区	0.083
2	環七通り亀有	東京都	葛飾区	0.081
3	北品川交差点	東京都	品川区	0.076
4	中山道大和	東京都	板橋区	0.076
5	日光街道梅島	東京都	足立区	0.075
6	玉川通り上馬	東京都	世田谷区	0.074
7	岡崎市第三測定所	愛知県	岡崎市	0.074
8	長崎駅前	長崎県	長崎市	0.073
9	永大通り新川	東京都	中央区	0.072
10	遠藤町交差点	神奈川県	川崎市	0.071

赤字 ; 東京外かく環状道路内側の自排局
 二酸化窒素の1日平均値の年間98%値の上位測定局

SPM測定値

順位	測定局名	都府県	市区	2%除外値(mg/m ³)
1	岡崎市第三測定所	愛知県	岡崎市	0.143
2	戸田美女木自排	埼玉県	戸田市	0.108
3	環七通り松原橋	東京都	大田区	0.107
4	和光新倉自排	埼玉県	和光市	0.105
5	苦竹	宮城県	仙台市	0.104
6	三橋自排	埼玉県	さいたま市	0.102
7	草加原町自排	埼玉県	草加市	0.101
8	久喜本町自排	埼玉県	久喜市	0.101
9	鳩ヶ谷三ツ和自排	埼玉県	鳩ヶ谷市	0.097
10	垂水自動車	兵庫県	神戸市	0.096

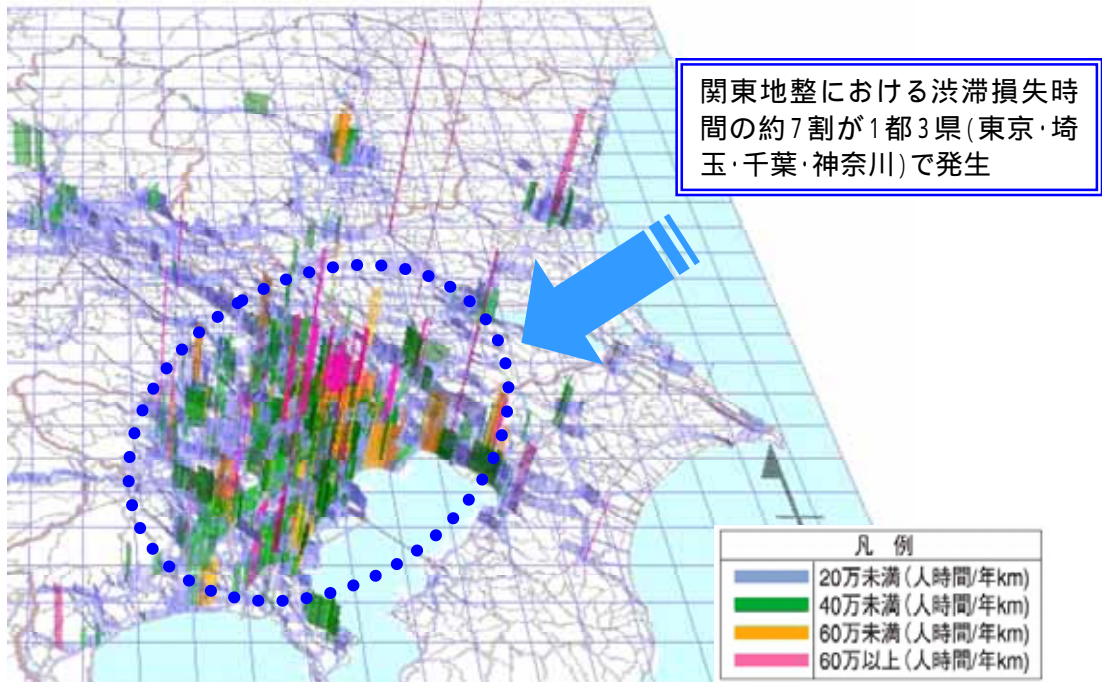
赤字 ; 東京外かく環状道路内側の自排局
 浮遊粒子状物質の1日平均値の年間2%除外値の上位測定局

出典) 環境省記者発表「平成16年度大気汚染状況について」

(2) 交通渋滞による膨大な時間の損失

- ・渋滞による損失時間は、全国で年間 36.9 億人時間(一人あたり約 30 時間)にのぼります。
- ・そのうち関東は 12.6 億人時間で、全国の 1/3 を占めています。

関東管内の渋滞損失時間3Dマップ

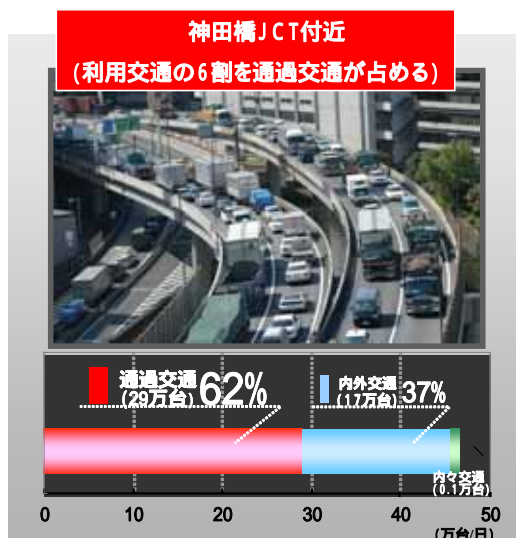


出典)国土交通省資料 平成16年度値

(3) 都心部へ集中する自動車交通

- ・都心環状線を利用する車の約6割が、放射線から放射線への通過交通となっています。このため、放射線からの通過交通が集中し、都心環状線は飽和状態となっています。

都心環状の利用交通内訳



平日朝ピーク時の渋滞状況



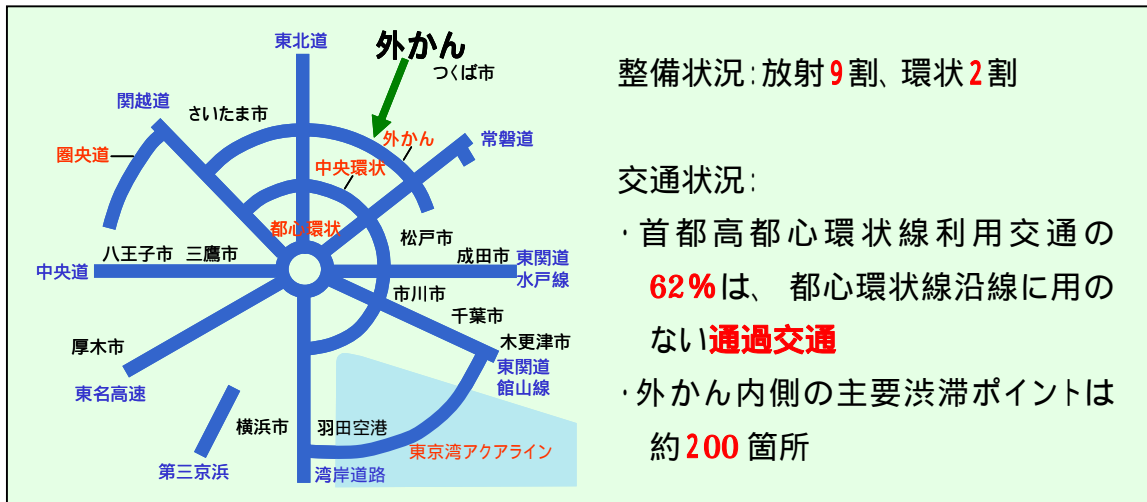
3. 首都圏における3環状9放射の整備効果

(1) 渋滞解消

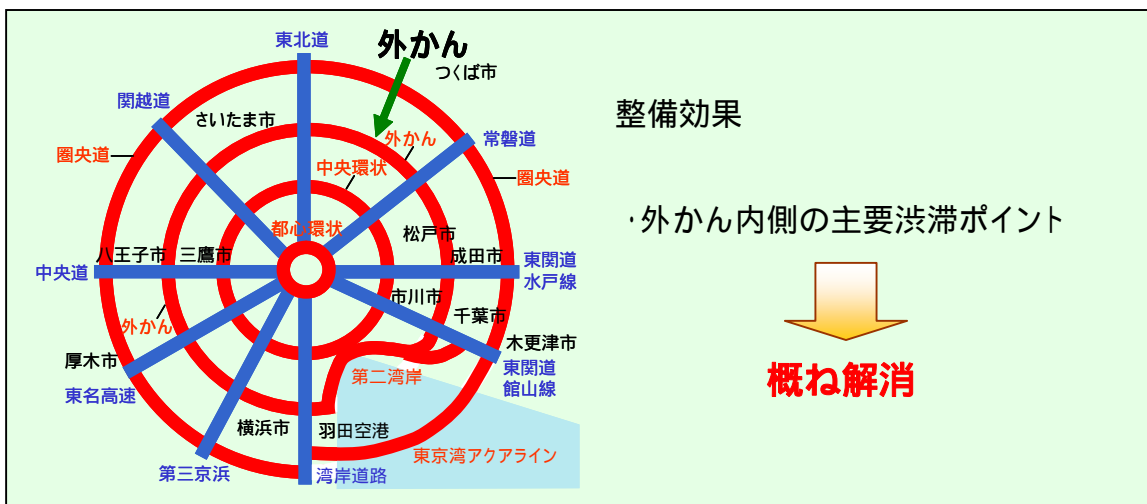
・首都圏の道路交通の円滑化が図られます。

郊外から都心部への交通を分散導入させたり、都心を起終点に持たない通過交通をバイパスさせるので、首都圏の道路交通の円滑化を図ることができます。

現況(平成18年3月現在)



完成形



4. 計画の概要

区 間 自: 千葉県松戸市小^{まつどしこやま}山地先

至: 千葉県市川市高^{いちがわしこうや}谷地先

計画延長 L = 12.1 km

構造規格 第4種第1級

設計速度 60 km/時

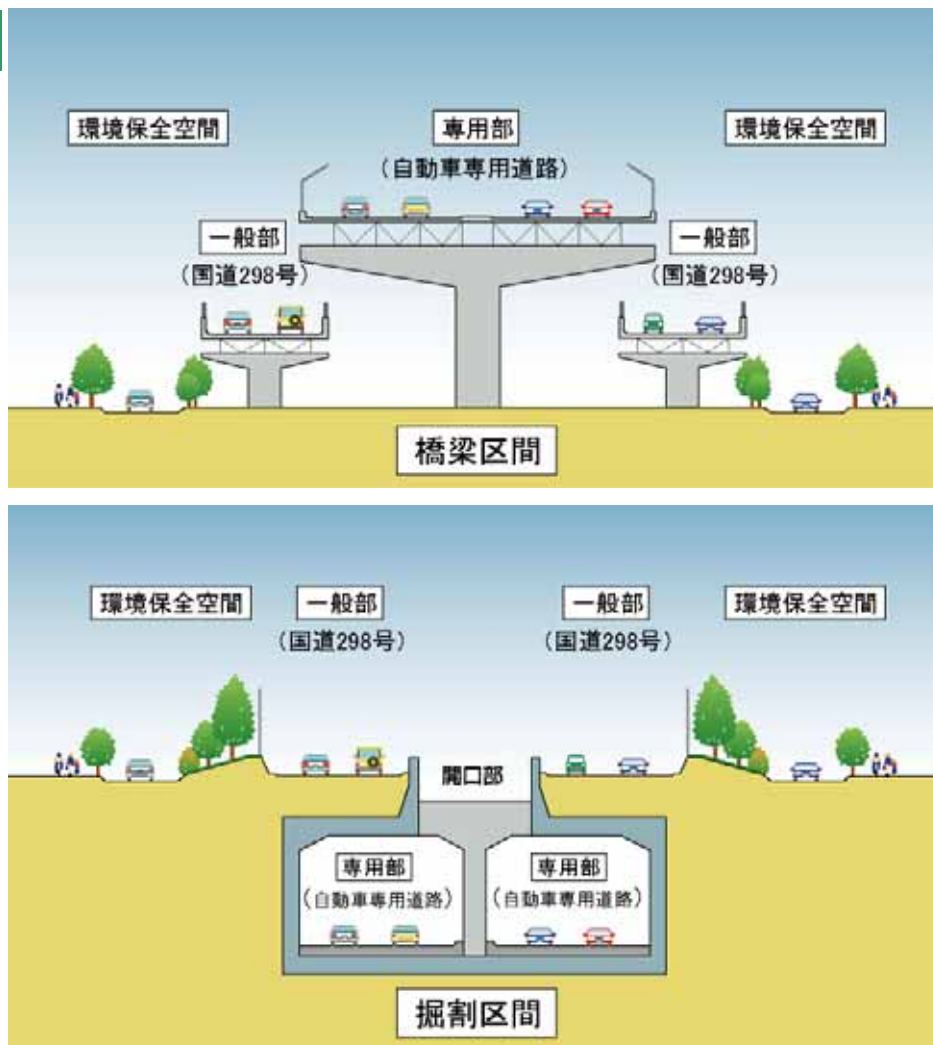
車線数 4車線

全体事業費 約 5,600 億円

参考（専用部）

- ・ 第1種第3級
- ・ 80 km/時
- ・ 4車線

横断図



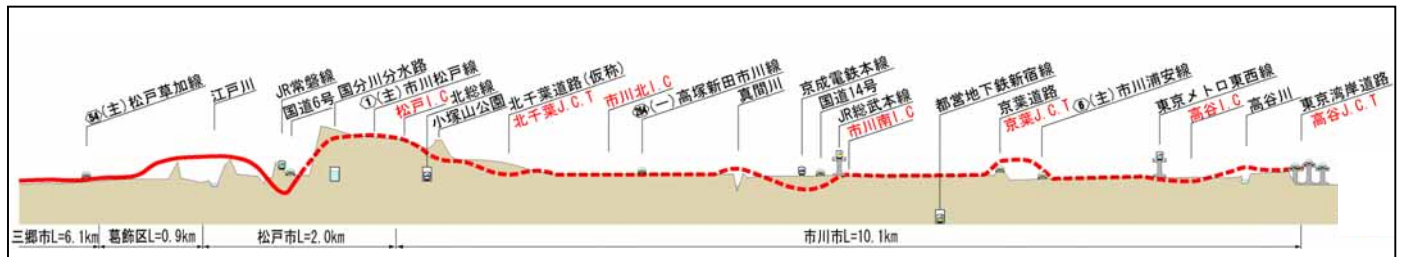
平面図



凡例	
--- (事業中區間)	国道298号東京外かく環状道路
--- (供用區間)	一般国道
---	主要地方道・一般県道
---	自動車専用道路
● O.N	インターチェンジ
○ F.F	

インターチェンジ、ジャンクションの名称は仮称

概略縦断図



凡例	
---	事業中區間(国道298号)
---	供用區間(")

インターチェンジ、ジャンクションの名称は仮称

5. 事業の経緯

(1) 千葉外かんの事業経緯

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 46 年 6 月	市川市議会において凍結再検討の請願を採択
昭和 46 年 7 月	松戸市議会、千葉県議会において凍結再検討の請願を採択
昭和 47 年 10 月	市川市議会において計画反対を決議
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、ルート・構造の再検討案を提示
昭和 62 年 12 月	市川市議会に東京外郭環状道路対策特別委員会設置(受け入れまでに 76 回開催)
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 5 年 6 月	市川市長が千葉県知事に対して受入回答
平成 6 年 11 月 ~ 12 月	松戸市、市川市で計画案の事前説明会開催
平成 8 年 12 月	都市計画変更(千葉県区間)
平成 9 年 8 月	事業計画説明会
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 13 年 8 月	都市再生プロジェクト(都市再生本部第二次決定)
平成 17 年 2 月	葛飾大橋開通(千葉方面)(L=0.4km)
平成 17 年 3 月	東京都と千葉県の都県境 ~ 千葉県松戸市 (国道 6 号)L=0.7km 4 車線化

(2) 千葉外かんの事業進捗

現在の状況

千葉外かんは、平成8年度に現在の構造で都市計画変更され、早期に整備効果を発現すべく事業を推進してきました。平成17年2月20日には江戸川を渡る葛飾大橋(千葉方向行き)が開通し、平成17年3月27日には東京都と千葉県の都県境から国道6号までが4車線で完成しました。

平成17年9月末現在で、用地進捗率は面積ベースで約88%となっています。

全体事業費	約 5,600 億円
執行済み額	約 3,900 億円(約 70 %)
残事業費	約 1,700 億円

今後の予定

平成20年代半ばの開通を目標に引き続き事業を推進します。

なお、市川市と松戸市からは、市内の交通環境を一日も早く改善するため、一般部(国道298号)を先行的に整備することのご要望を頂いています。そのため、一部区間の一般部を先行的に整備します。

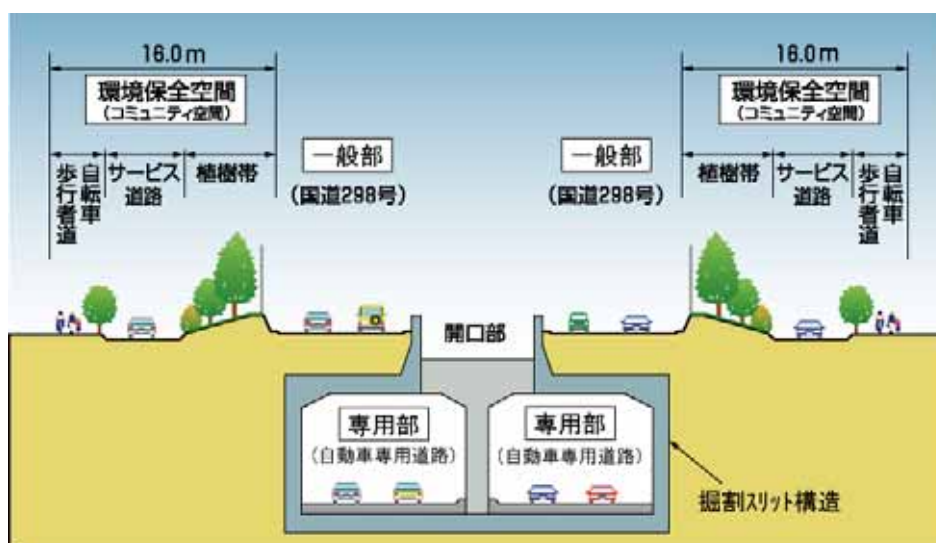
(3) 事業遅延の理由

事業の進捗状況

- ・ 千葉外かんの用地進捗率（面積ベース）は現在（平成17年9月末）約88%ですが、未取得用地が約450件残っている状況です。
- ・ そのうち、土地・建物の調査拒否により用地交渉に入れな方は70件となっています。
- ・ そのため、専用部と一般部をあわせた全線一括供用は困難な状況となっています。
- ・ 特に半地下構造の専用部（掘割スリット構造）については、本体構造物の連続的な工事施工が困難となっており、一体構造である国道298号についても、部分的に整備を進めている状況です。



（松戸市内の掘割スリット完成イメージ）

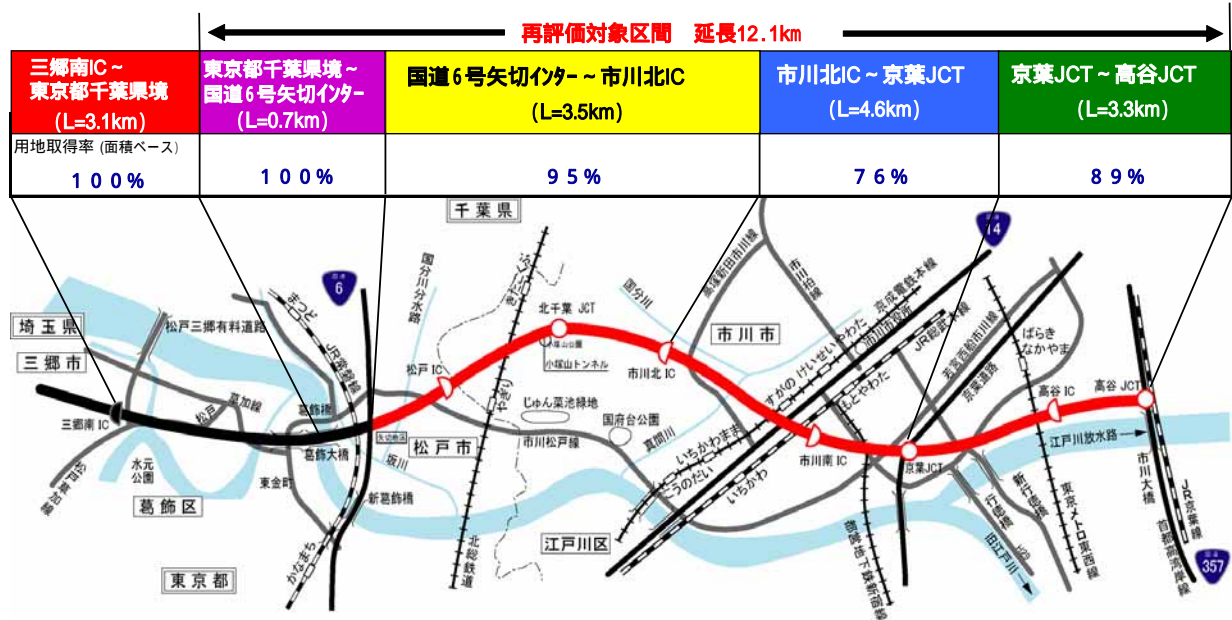


（千葉県区間の標準断面図）

用地の進捗

用地取得は、面積ベースで約88%まで進んでおり、用地交渉を促進中です。また、整備効果を早期に発現させるため、先行的に整備できる箇所から工事を進めています。

用地及び工事の進捗状況



「国道6号矢切インター」は、国道6号と国道298号の相互交差部
用地取得率は平成17年9月末現在



国道6号矢切インター付近



小塚山公園付近



国道14号・
JR総武線交差付近



京葉JCT付近



高谷JCT付近

(4) これまでの取り組み経緯

昭和44年当初、専用部を高架構造で都市計画決定した千葉外かんの事業計画に対し、生活環境の悪化などを懸念する住民による反対運動が起こりました。松戸市議会と市川市議会、千葉県議会において凍結・再検討の要請が採択。

当時の市民の懸念は「自動車による生活環境の悪化」、「道路建設による地域の分断」、「市内に残された緑地の保全」にあり、こうした市民の懸念を踏まえ、昭和62年にはルート・構造の再検討案を提示。

再検討案では景観、日照、電場障害対策上有利な掘割スリット構造を採用。さらに、沿道環境に配慮して本線両側に幅16mの環境保全空間を配置しました。

計画に対する市民の懸念

昭和44年
11月8日
東京新聞

昭和53年6月29日
12万3,841名の建設廃止を願う署名活動

旧都市計画標準断面図(昭和44年5月)



昭和62年当時変更案標準断面図



主な構造の変更は

- 1) 周辺環境に配慮して専用部を半地下構造(掘割スリット構造)とする。
- 2) 道路を拡幅して一般部の外側に側道(サービス道路)や植樹帯等からなる標準幅員16mの環境保全空間を設ける。

環境保全空間については、P29「環境保全空間の整備」参照。

- ・昭和62年にルート・構造の再検討案を提示した結果、松戸市から平成元年に、市川市から平成5年に計画の受入について回答が提出されました。
- ・平成8年には千葉外かんの建設に係わる環境影響評価の手続きの中で、千葉県環境担当部局から主に次のような意見が提出されています。

環境担当部局からの意見

全般

「予測条件の推移を確認し、必要に応じ予測評価の見直し及び対策を講じること」等

大気質について

「浮遊粒子状物質等について、既存資料により現況を把握するとともに、類似事例等により供用後の周辺環境への影響を検討し、必要な対策を講じること。また、DEPの知見の収集に努めること」等

騒音について

「等価騒音レベルの予測・評価の方法に関する知見の収集に努めるとともに、必要に応じて等価騒音レベルによる予測・評価を行い適切な対策を講ずること」等

地盤沈下(地下水位)について

「大規模地下構造物の設置に伴う地下水脈の遮断を防止する工法について、具体的に明らかにすること」等

自然環境について

「貴重な植物に対する影響の予測において、直接的改変の有無の他に貴重種の生育環境に与える影響についても検討し、必要な保全対策を講ずること」「事業に伴う改変部分が極力クロマツに抵触しないように配慮するとともに、抵触する場合は現状の位置、形に移植復元するよう努めること。また、移植に当たっては過去の事例を参考とするとともに専門家の指導、助言を得て進めること」等

監視計画について

「施工時の建設作業に伴う騒音・振動、掘削工事等に伴う排水の水質、周辺の地下水質及び地下水位について監視すること」等

- ・「環境担当部局からの意見」に対しては、個別に「クロマツ保全検討会」、「小塚山地区樹木移植検討会」など各種検討会を立ち上げ、対策を検討しています。
- ・「環境担当部局からの意見」に対しては、外かん事業者の対応状況を県や市の環境担当部局に定期的に報告し、各種検討会の結果等を踏まえて環境に配慮しながら進めています。

・外かん千葉県区間に関する有識者懇談会

市川市長、松戸市長より、事業の状況を明らかにするとともに、円滑な推進に向けた方策について、地元や民間企業の意見や知恵を積極的に聴取し活用するよう要請を受けて設置しています。

外環道整備へ有識者懇

国土交通省 地元の要請受け市川で

国土交通省と東日本高速道路会社は三十一日、東京外郭環状道路（外環道）の早期整備に向け、有識者や地元関係者の意見を聞く「外かん千葉県区間に関する有識者懇談会」を市川市内のホテルで開いた。地元市長の要請を受けたもの。根強い反対を続ける地元住民の理解を得られる方法を探り、早期供用につなげる考え。

懇談会の座長には東京理科大学の内山久雄教授が就任。委員は市川市の千葉光行市長や松戸市の戸市小山から市川市高谷川井敏久市長、両市の市議会議長や商工会議所会頭、千葉県の青山俊行・県土整備部長で構成する。地元業界団体などもオブザーバー参加する。

懇談会では、事務局の国土交通省側が外環道の千葉県区間の用地買収率が約八八％になるなど、事業の進捗よくを説明。出席者からは「開通可能な部分から着工すべきだ」「民間の用地買収の専門業者を活用できないか」などの意見が出た。

外環道千葉県区間は松戸市小山から市川市高谷

までの約十二・一キロ。一九七〇年度に事業着手したが、地元住民の反対で九六年に高架式を半地下式に都市計画変更。供用開始時期も当初予定の〇七年度から「平成二〇〇八年（〇八年）代半ば」にずれ込んでいる。

- ・ 第一回懇談会 平成18年1月31日開催
- ・ 第二回懇談会 平成18年2月22日開催

懇談会メンバー

- <座長>

東京理科大学 教授	内山 久雄
-----------	-------
- <委員>

市川市長	千葉 光行
松戸市長	川井 敏久
市川市議会議長	井上 義勝
松戸市議会議長	松井 貞衛
市川市議会東京外郭環状道路特別委員長	芝田 康雄
市川商工会議所会頭	片岡 直公
松戸商工会議所会頭	下山 誠
千葉県県土整備部長	青山 俊行

- <オブザーバー>
 市川市、松戸市の農商工団体や自治会関係者ら
 各種業界団体(22人)

- <事務局>
 国土交通省関東地方整備局道路部
 " 首都国道事務所
 東日本高速道路株式会社関東支社
 " 千葉工事事務所



有識者懇談会の模様



懇談会の様子は一般にも公開

(5) 葛飾大橋(千葉方面行き)の供用

平成17年2月に葛飾大橋(千葉方面)が開通しました。この開通によって交通渋滞の大幅な緩和や所要時間の短縮がもたらされました。



葛飾大橋を千葉方面へ向かう利用車

参考【葛飾大橋(千葉方面行き)の整備効果】

効果1: 葛飾橋の交通が3割転換

葛飾大橋の供用によって、右左折を繰り返して葛飾橋へ迂回していた千葉方面へ向かう交通の3割が転換しました。



(開通前後の交通量の変化)



開通前: 平成 16 年 11 月 9 日、開通後: 平成 17 年 3 月 2 日
 葛飾橋は、葛飾大橋(千葉方面行き)の開通に伴い、一方通行から対面通行に変更。
 四捨五入のため、断面交通量と方向別の交通量の合計が一致しない場合がある。

効果2：周辺道路の交通渋滞が大幅に緩和

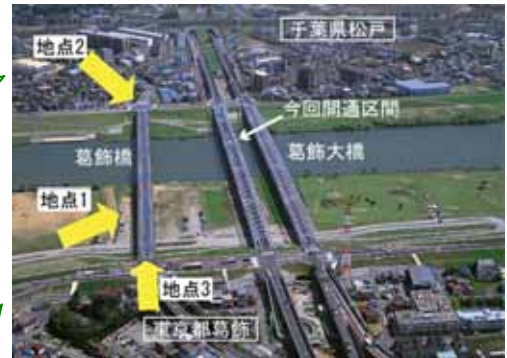
国道298号から葛飾橋への迂回交通や右左折交通の輻輳が解消することで、交通渋滞が大幅に緩和されました。

地点2：松戸草加線

開通前



開通後



地点3：葛飾橋西詰交差点

開通前



開通後



地点1：葛飾橋

開通前 渋滞長：670m



開通後 渋滞長：150m



効果3：千葉方面行きの所要時間が約5割短縮されました。



測定日 開通前：平成16年11月9日、開通後：平成17年3月2日

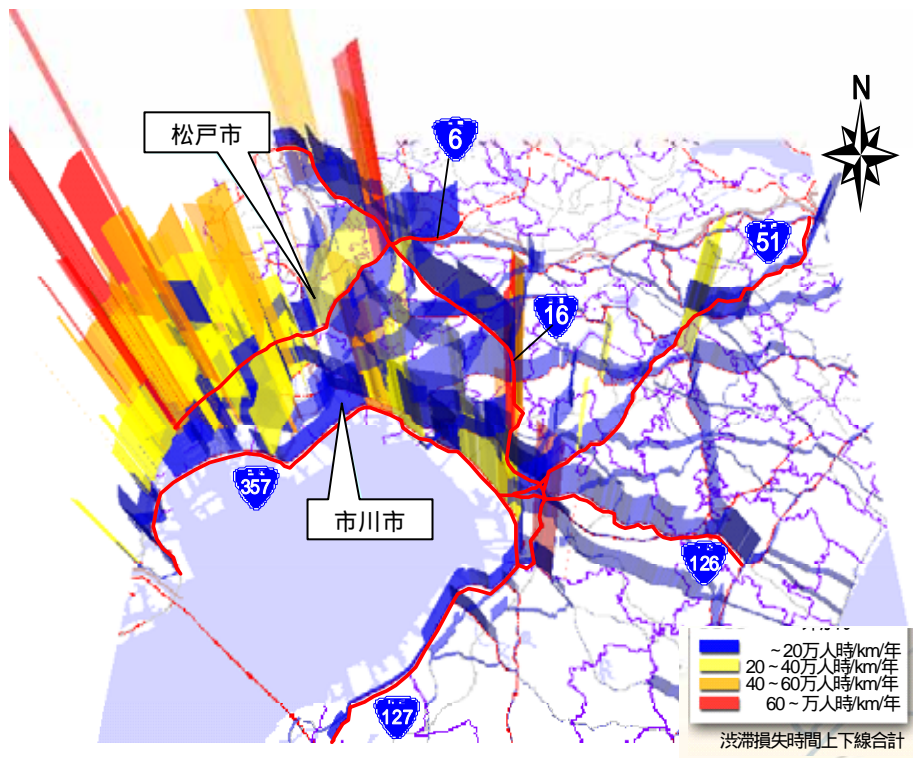
6. 道路整備の必要性および効果

(1) 現在の交通状況

1) 千葉県の交通状況

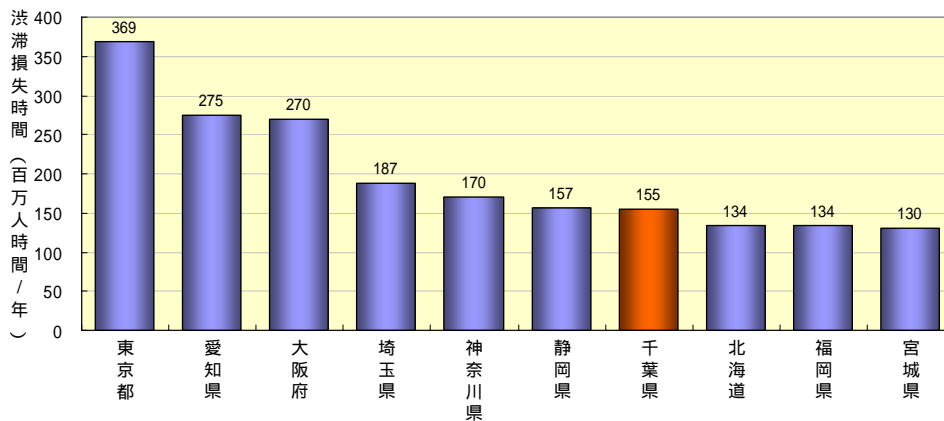
千葉県内では、松戸市、市川市を含む県北西部で損失時間が多くなっています。また、渋滞による損失時間は、全国ワースト7位と厳しい状況となっています。

道路1kmあたりの渋滞損失時間



出典：国土交通省データ

都道府県別の渋滞損失時間の比較



出典：国土交通省データ

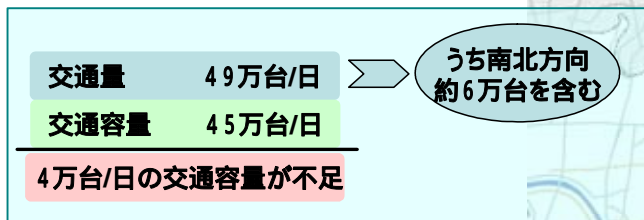
2) 市川市、松戸市の交通状況

市川市、松戸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号等が整備されていますが、江戸川断面では1日当たり約49万台の交通が通過しており、交通容量が約4万台分不足している状況となっています。

なお、この約49万台のうち、都心部に目的をもたない南北方向の交通が約12%、約6万台が存在しています。

残る南北方向交通は、市川松戸線、松戸原木線、市川柏線等に集中し、いずれの路線でも著しい交通渋滞が発生しています。

江戸川渡河部の交通容量

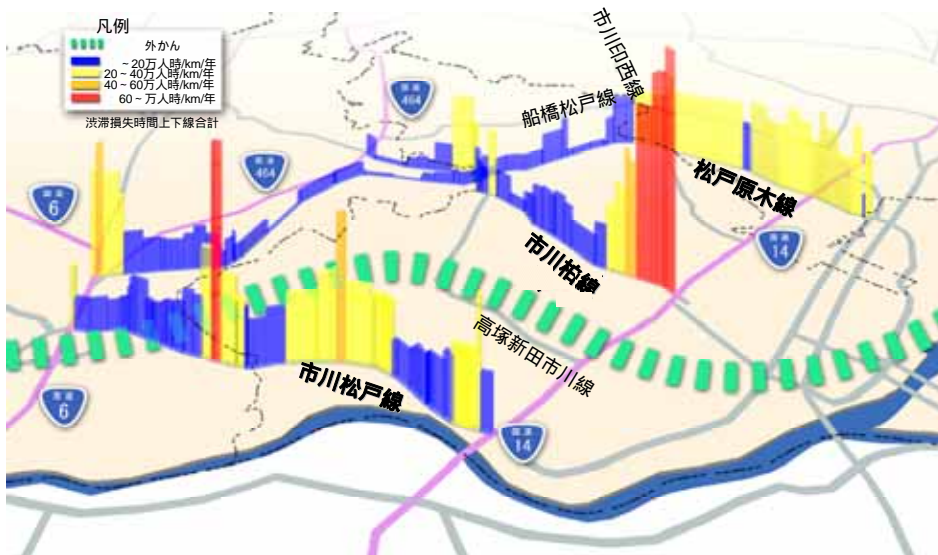


出典；平成11年度道路交通センサス



松戸市、市川市の道路1km当たりの渋滞損失時間は、千葉県平均の約3倍となっています。南北方向の県道では、いずれも渋滞による損失時間が多い状況です。

南北方向道路の渋滞状況(県道)



< 主要渋滞ポイント >

千葉県・東京都内の渋滞ポイントのうち渋滞対策事業として「外かん」が挙げられている箇所は下図のとおりです。

対象区間周辺の主要渋滞ポイント



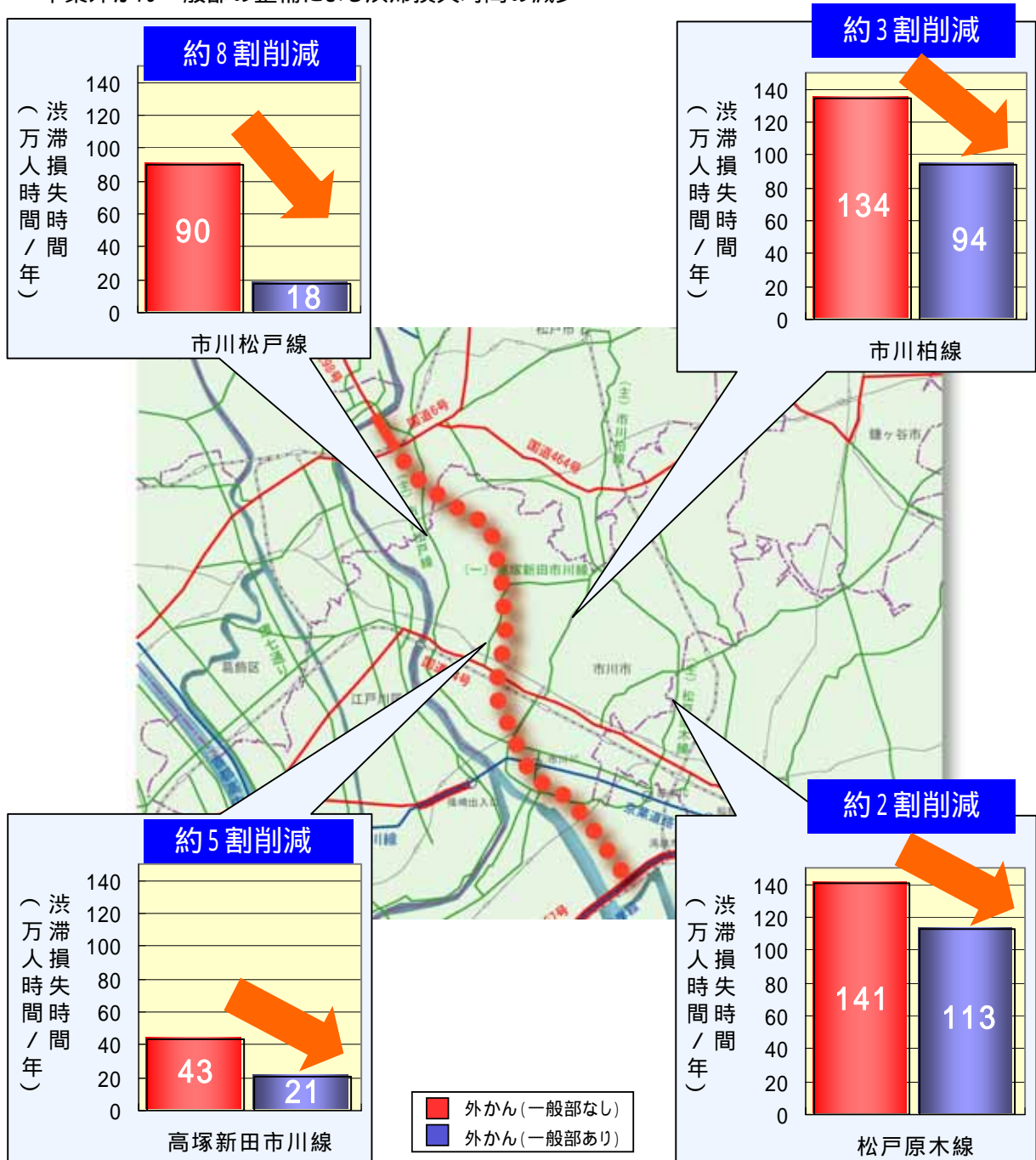
第三次渋滞対策プログラム主要ポイントより
(現在渋滞が解消されている箇所は除外)

効果 走行時間の短縮

千葉外かんの整備による走行時間の短縮効果は、1年当たり市川市全域では約360億円、松戸市全域では約260億円となります。

外かんの効果は都内等広範囲におよび、その他分が約1,100億円、総和では約1,700億円となります。

千葉外かん一般部の整備による渋滞損失時間の減少

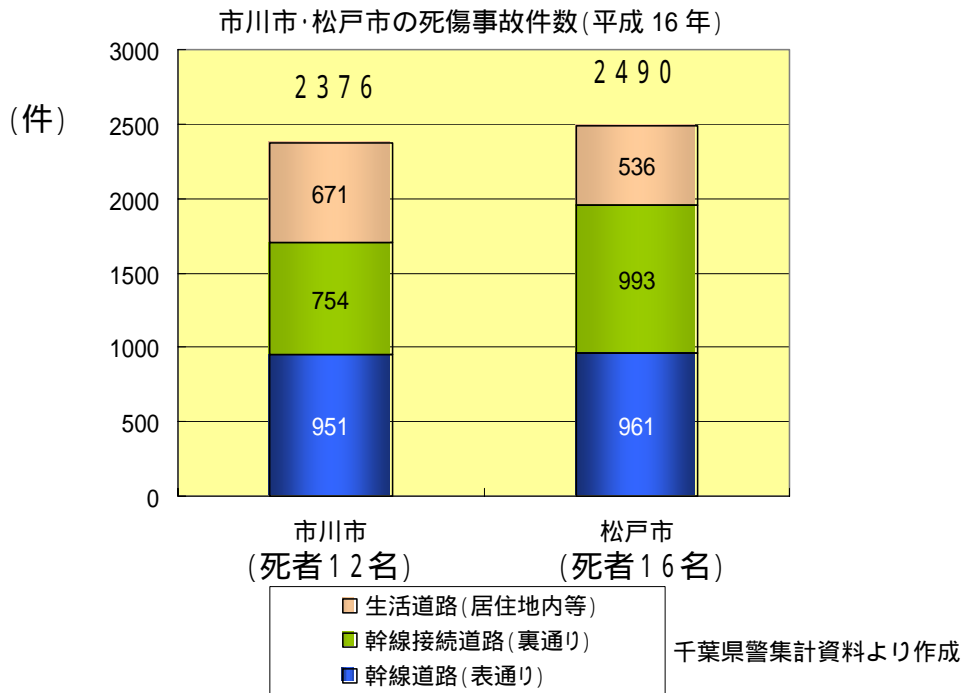


出典：国土交通省データ

(2) 交通事故の発生状況

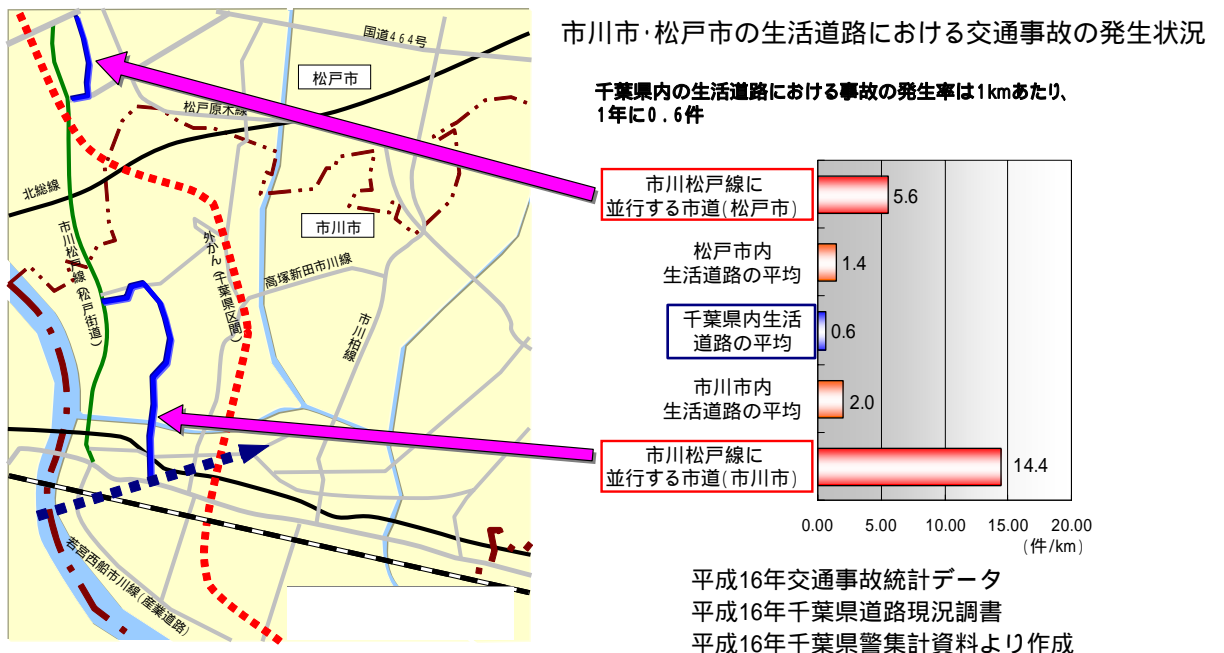
市川市、松戸市における死傷事故の発生状況

市川市、松戸市では年間約5000件の交通事故が発生し、約6000名が死傷しています。また、平成16年では交通事故により28名が死亡しています。

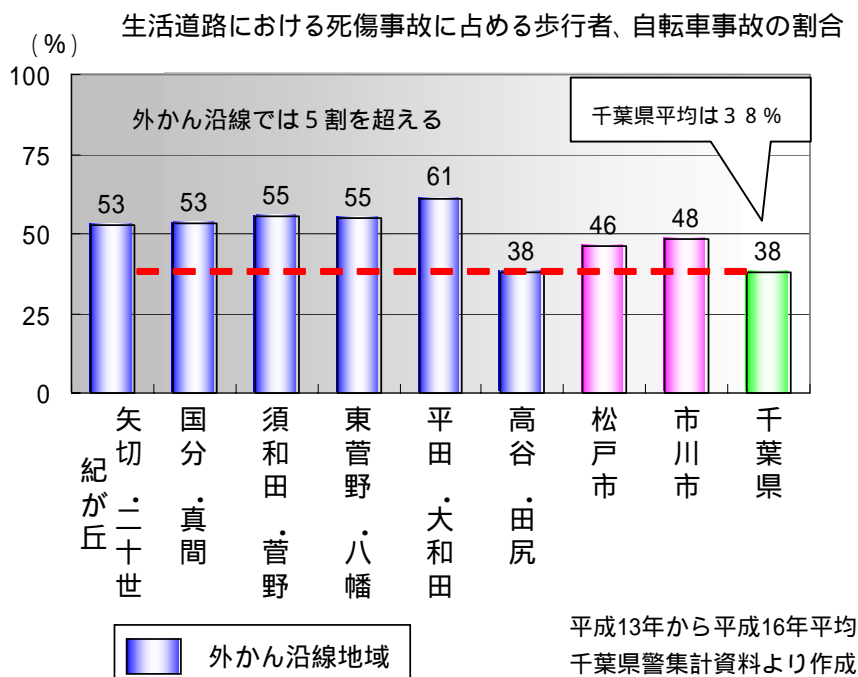


市川市、松戸市内の生活道路における交通事故の発生状況

市川市、松戸市の生活道路における交通事故の発生状況は県内平均の約3倍となっています。市川松戸線に並行する生活道路では県内平均の7倍を超えています。



- 市川市、松戸市で発生する死傷事故のうち、歩行者、自転車が巻き込まれる割合は千葉県内平均より約10%高くなっています。さらに、外かん沿線の生活道路では歩行者、自転車が巻き込まれる割合が5割を超えています。



市川市平田1丁目付近



市川市真間5丁目付近

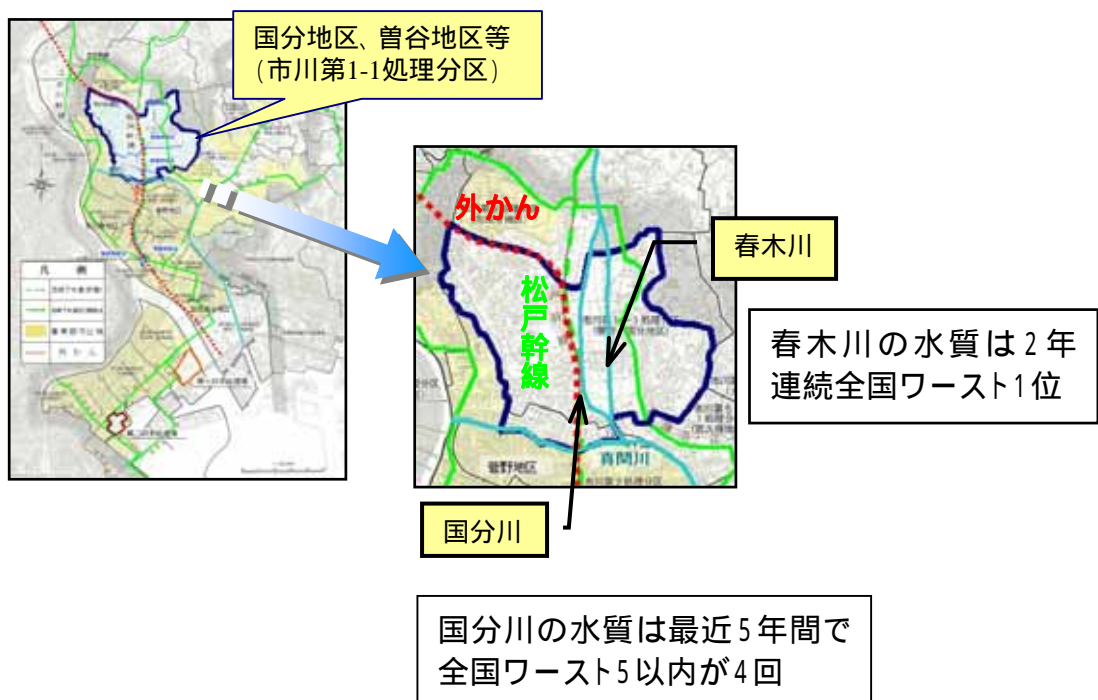
効果 生活道路の安全性向上

千葉外かんの整備によって、幹線道路の混雑を避けて生活道路に入り込む交通が減少し、生活道路の安全向上、環境の改善が図られます。また、生活道路での交通事故の減少も期待されています。

(3) 下水道未整備による河川水質への影響

- ・外かん千葉県区間のうち、市川市内の一部区間については、外かんの道路空間を利用して、流域下水道「松戸幹線」の整備が計画されています。
- ・外かんが未整備のため松戸幹線などの下水道整備が進まず、市川市内の国分地区、曾谷地区などの約44,000人(市川市民の約9%)の清潔で快適な生活環境に影響が出ています。
- ・下水道整備が進まないことから生活雑排水が川に流れ込み、河川の水質を悪化させています。この国分地区、曾谷地区などを流れる春木川、国分川の水質は全国ワースト5にランキングされています。

〔春木川、国分川の水質〕



(環境省発表) 公共用水域水質測定結果
BODでみた水質下位水域(ワースト5)より

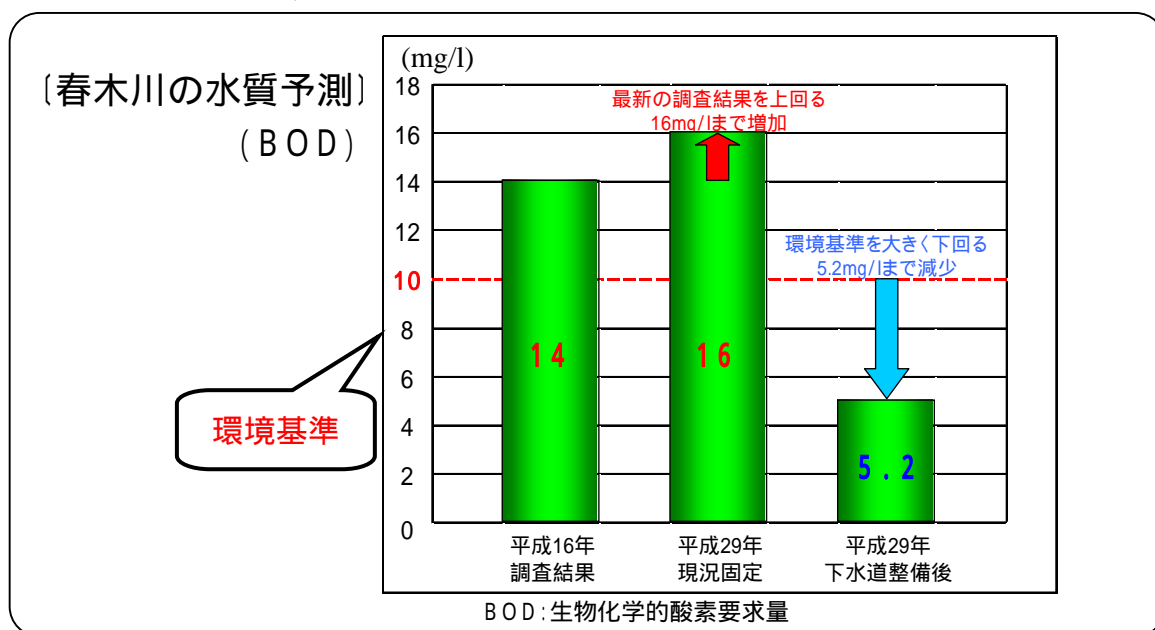
	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
春木川	3位	1位	3位	1位	1位
国分川	2位	4位	-	5位	3位

順位はいずれも水質の悪い順

効果 下水道整備による河川水質改善効果

外かんが整備され、松戸幹線などの下水道整備が進むと、周辺河川の水質改善につながります。

千葉県東京湾流域別下水道整備総合計画によると、平成9年時点の下水道整備状況(現況固定)のままと仮定した場合、平成29年にはBOD値が現在よりもさらに高くなりますが、平成29年までに計画されている下水道が全て完成したとすると、河川の水質が環境基準を満足する値まで下がるとされています。



(4) その他の効果

効果 みどり豊かな道路空間の創造

千葉外かんの整備によって、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。

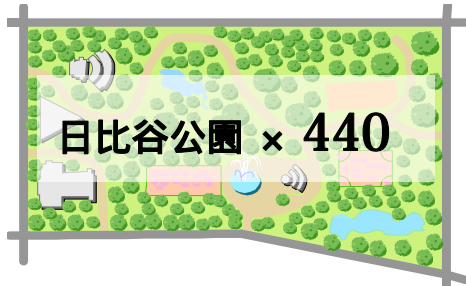


効果 大気環境の改善

千葉外かんの整備によって、温室効果ガス等排出量が削減されます。

一般部の整備による効果

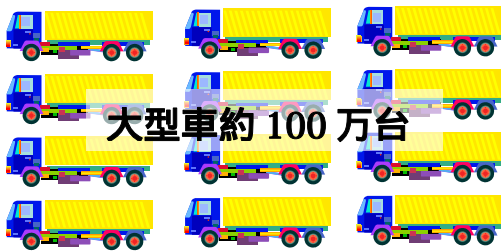
二酸化炭素 (CO₂) . . . 約 74,000t- CO₂/年 削減



森林のCO₂吸収量は、10.6t-CO₂/ha・年とした。
 出典：「土地利用、土地利用変化及び林業に関する
 グッド・プラクティス・ガイダンス(優良手法指針)」

・森林面積約 1.4 万haの
 CO₂吸収量に相当
 ・これは日比谷公園
 (16ha)面積の
 約 440 倍に相当

窒素酸化物 (NO_x) . . . 約 330t/年 削減



東京都を走行する
 大型車に換算すると
 約 100 万台に相当

大型車 1 台が 40 km/h で東京都内の平均走行距離
 約 70 km を走行した場合に排出する NO_x 量に換算

浮遊粒子状物質 (SPM) . . . 約 30t/年 削減



1年間で 500ml ペット
 ボトル 30 万本に相当

500ml ペットボトル 1 本は SPM 約 100g として換算



算出対象範囲

効果 防災空間として機能

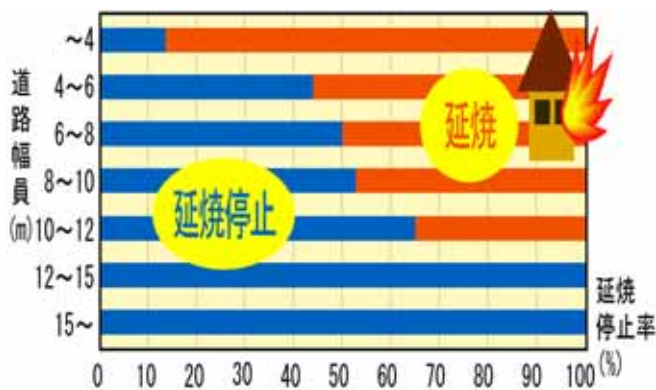
道路空間は、地震等災害時の緊急輸送路、火災の延焼防止空間としての機能を発揮します。

外かんは、市川市、松戸市内の南北方向に防災・延焼防止空間として機能し、地域の安全性の向上に貢献します。

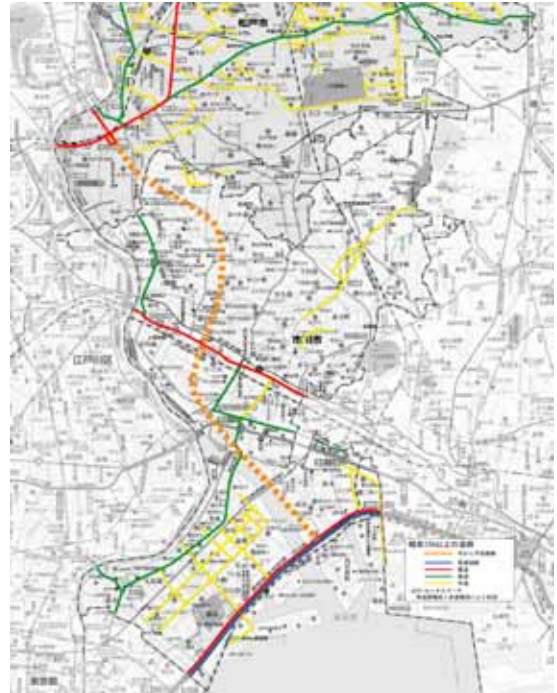
道路幅員別延焼停止・延焼別延長にみる
道路幅員別の焼け止まり効果

市川市、松戸市内の道路幅員12m以上の道路

(神戸市長田区において激甚な延焼火災に見まわれた7地区)

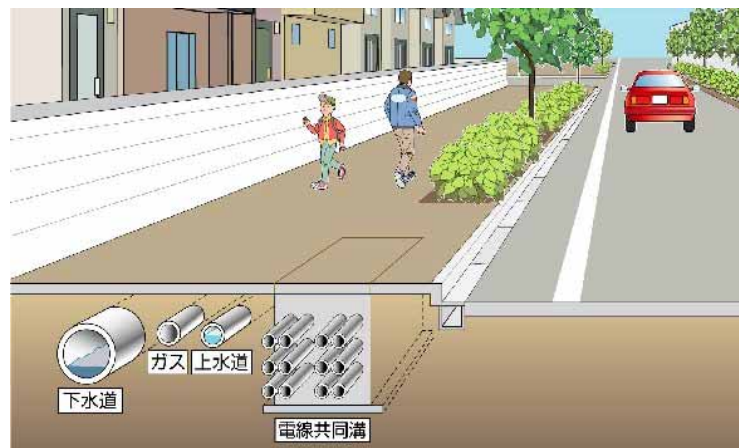


国土交通省資料より



効果 生活関連施設の収容

千葉外かんの整備によって、地下部分が電気・電話・ガス・上下水道などのライフラインを収容する空間として機能し、歩行空間の通行機能や景観の向上に寄与します。

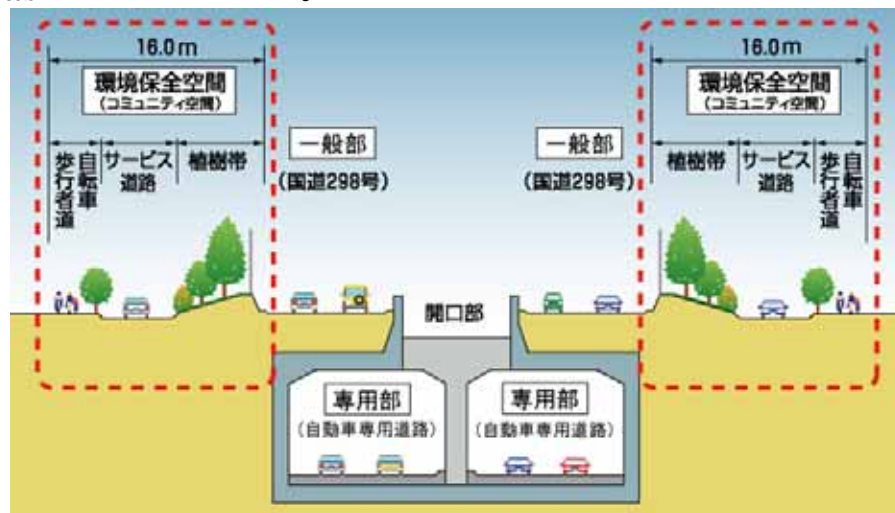


7. 事業の進め方

(1) 環境への配慮

環境保全空間の整備

- ・ 千葉外かんでは、沿道地域の生活環境を保全するため、自転車歩行者道、地域内交通のためのサービス道路、植樹帯で構成される、標準幅員16mの環境保全空間を整備することとしています。
- ・ 整備にあたっては、学識経験者で構成される「千葉外かん環境保全空間整備検討会」を設置し、環境保全空間を設計する上での基本となる考え方、合意形成の手法についてとりまとめています。
- ・ また、環境保全空間の具体的なイメージを持ってもらうために、「モデル道路」と称した区間を先行的に整備し、地域住民や、その他多くの方に体験検証してもらうことにしています。
- ・ さらに、モデル道路の検証によって出された幅広い意見や検討会における議論を踏まえ「千葉外かん環境保全空間整備の手引き」を作成し、地域住民との合意形成を図りながら環境保全空間全体の整備を進めています。



地区検討会の様子



地区検討会委員による現地見学会の様子

事例：松戸矢切地区のモデル道路整備

- ・松戸矢切地区では、委員に地元町会代表者19名、アドバイザーとして学識経験者3名、地元市である松戸市を加えて、平成16年8月～平成17年7月にかけて計9回の検討会開催し、検討会設立趣旨から植栽樹木の決定までを行い合意形成を図りました。
- ・第5回検討会においては、埼玉県区間の外かんの現地見学会、最終回の第9回では、検討会で決定したモデル道路の歩行者空間の実地検証も行いました。
- ・植栽については、地区検討会で決定した内容を基に平成18年1月より施工を開始し、3月末の完成を予定しています。



・地区検討会の開催時期と検討事項

- 第1回(平成16年8月28日) 地区検討会の進め方
- 第2回(平成16年9月25日) 植栽帯、サービス道路、歩道等の幅員構成
- 第3回(平成16年10月30日) 植栽帯、歩道等の幅員構成
- 第4回(平成16年11月27日) 歩道の構造と舗装材
- 第5回(平成16年12月18日) 埼玉県区間の外かん現地見学会
- 第6回(平成17年1月29日) 植栽帯、歩道側植栽スペースの構造と配植
- 第7回(平成17年2月26日) 植栽帯、歩道側植栽スペースの配植と樹種
- 第8回(平成17年5月28日) 環境保全空間全体における植栽整備
- 第9回(平成17年7月9日) モデル道路の検証、植栽整備や休憩施設

緑地の保全

1) 小塚山地区の緑地保全（植樹移植）

- ・市川市北国分の小塚山公園通過区間については、緑をできる限り改変しないこととし、非開削工法のトンネル構造を採用しています。
- ・やむを得ず開削となる部分については、移植などによる保全を図るため、平成14年度に学識経験者、樹木医等の専門家で構成する「東京外かく環状道路小塚山地区樹木移植検討会」を設立し、関係機関と調整を図りながら小塚山地区の緑地保全、樹木移植等について具体的な設計を行い工事を進めています。
- ・移植した樹木は小塚山公園に復元することとし、復元時の植栽樹木として、市民参加により公園内の樹木から採取した種子で実生^{みしょう}苗^{なえ}の育成も行っています。

[検討会における主な検討内容]

- (1) 緑地保全方針
- (2) 開削後復元する部分の復元目標
- (3) 移植樹木の選定方針
- (4) 移植工法
- (5) 移植後の管理計画



外かん完成後の小塚山付近のイメージ

(2) 埋蔵文化財の調査

- ・千葉外かんでは、埋蔵文化財の包蔵地とされている箇所が存在しているため、文化財保護法第94条に基づき道路工事を実施する前に埋蔵文化財の発掘調査を行っています。
- ・発掘された土器や石器などの出土品については、千葉県教育委員会と協議のうえ記録保存の方法で成果のとりまとめを行っています。



雷下遺跡(調査風景)



雷下遺跡(縄文早期集石跡)



道免き谷津遺跡

- ・また、市民のみなさまに、千葉外かんの事業と埋蔵文化財の関わりを理解していただくため、発掘調査を行っている遺跡で「埋蔵文化財発掘体験」イベントも開催しています。



埋蔵文化財発掘体験の様子

(3) 地元への対応

- ・ 昭和 44 年の都市計画決定当初から、土地の立ち退き、地域の分断、騒音や大気汚染等の問題を懸念して地元住民の方々から反対運動が起きました。
- ・ 自治体を含めた反対運動の高まりの中で、一般部の江戸川架橋を除いて、事業は凍結状態となりました。
- ・ 昭和 60 年以降、計画を見直してルート・構造の再検討案を千葉県に提出しました。
- ・ その結果、松戸市が平成元年に、市川市が平成 5 年に計画の受入回答をしました。市川市から受入回答とあわせて 9 分類 22 項目の要望が提出されています。

市川市の受け入れ回答時の要望

分類	主な要望事項
路線(1 項目)	関係住民に対しては建設計画の十分な周知を図ること。
構造(2)	提示案を基本に、地域の特性や利便性・防災性・安全性等に十分配慮すること。
環境(3)	都市計画変更に伴う所要の手続きの中で環境影響評価を適切に行い、大気質・騒音・振動等について、環境保全目標を達成するよう対策を講ずる。
移転(2)	抵触する人に対しては個々の意向に沿った措置を講ずること。
分断(1)	分断される自治会・商店会・学区・道路等については、影響が少なくなるように、平面交差や立体横断施設を適切に配置すること。
抵触(2)	抵触する公園・緑地等については、代替地の確保に努め可能な限り生態系に配慮し、抵触する遺跡についても適切な処置を講ずること。
他にも「交通(2)」、「関連事業(4)」、「その他(都市計画道路の事業認可など)(5)」の 9 分野で計 22 項目の受入条件が出されている。	

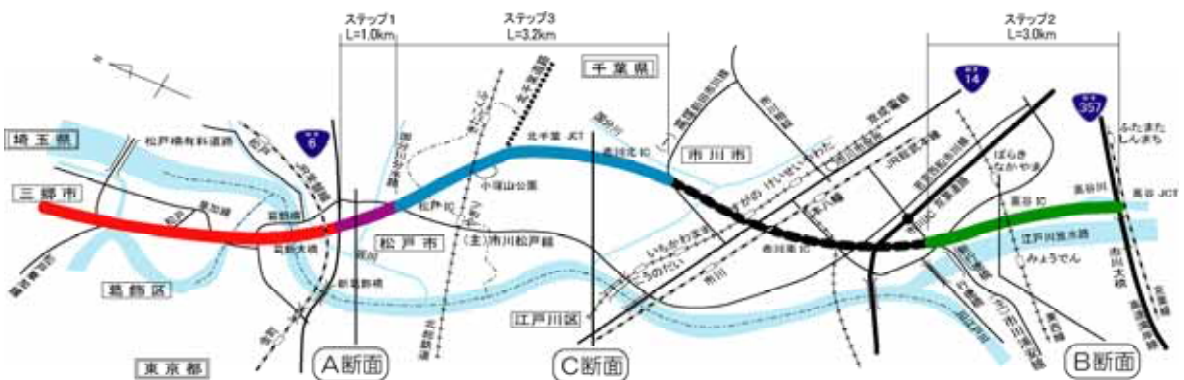
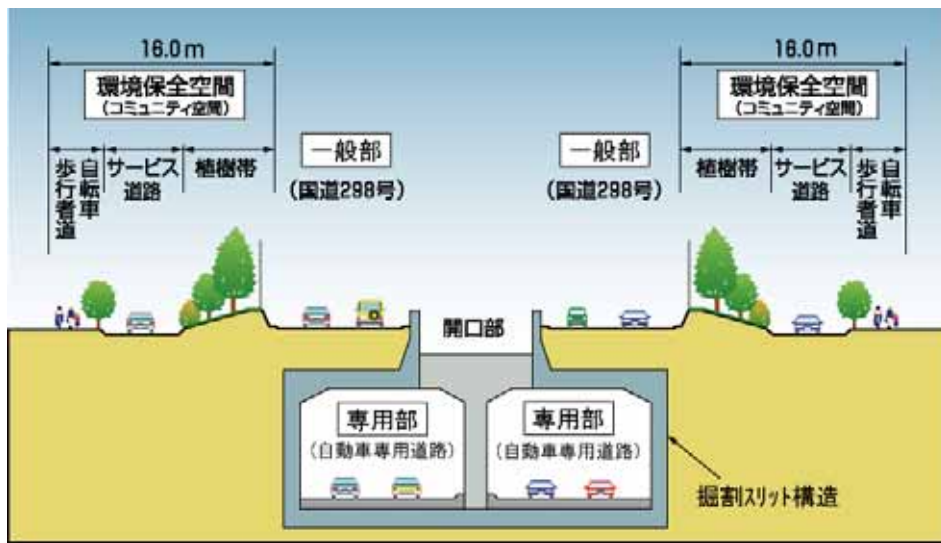
市川市の受け入れ回答時の要望(9 分類 22 項目)(抜粋)平成 5 年 6 月 2 日

(4) 今後の進め方

当面の方針

- ・ 市川市、松戸市の要望を踏まえ、早期に地元地域への効果発現が見込める区間について、取得済用地を有効活用しながら、一部区間の一般部先行整備を実施します。
- ・ 専用部(掘割スリット構造)の連続的な工事施工が困難なため、全線一括供用の目標は平成20年代半ばとしています。

千葉県区間の標準断面



一般部先行整備の実施区間については、地元地域への効果発現、用地の取得状況等を勘案し、ステップ1～3に分け、段階的に整備を進める。

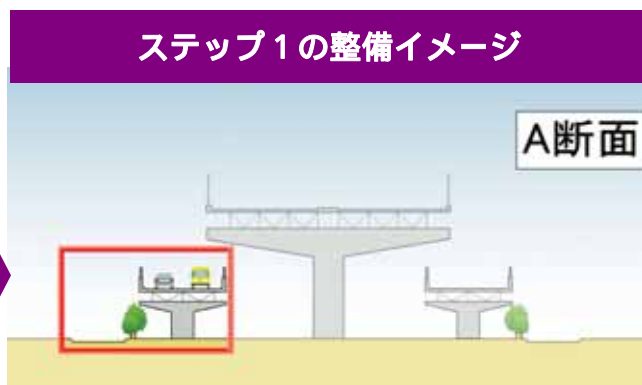
整備イメージ

<ステップ1>

区間: 国道6号～(主)市川松戸線

延長: 1.0km

開通目標: 平成19年度

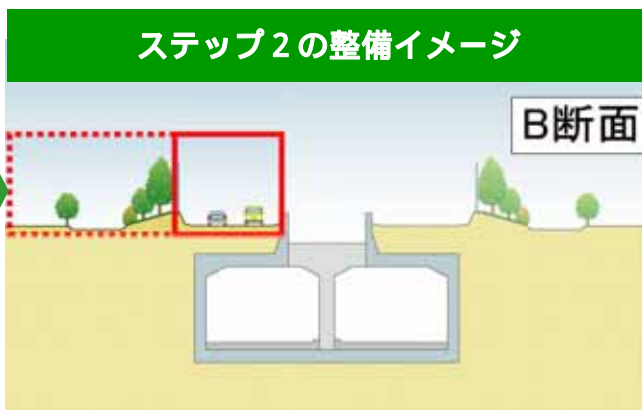


<ステップ2>

区間: 国道357号～(主)市川浦安線

延長: 3.0km

開通目標: 平成20年度



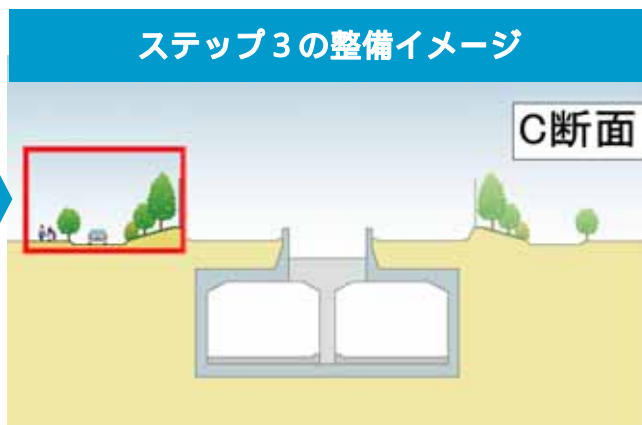
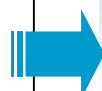
<ステップ3>

区間: (主)市川松戸線～

(一)高塚新田市川線

延長: 3.2km

開通目標: 平成20～22年度まで逐次



8. 費用対効果

B / C

路線名	事業名	延長	車線数
国道 298 号	東京外かく環状道路 (千葉県区間)	L=12.1 km	4

費用

	改 築 費	維持修繕費	合 計
基 準 年	平成 17 年		
単純合計	5,600 億円	100 億円	5,700 億円
基準年における 現在価値 (C)	6,400 億円	40 億円	6,500 億円

便 益

	走行時間 短縮便益	走行費用 短縮便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成 17 年			
供 用 年	平成 27 年			
初年便益	848 億円	20 億円	4 億円	872 億円
基準年における 現在価値 (B)	11,342 億円	270 億円	49 億円	11,660 億円

算定結果

B / C	11,660 億円(総便益)/6,500 億円(総費用)	1.8
-------	------------------------------	------------

注) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

9. 今後の対応方針(原案)

(1) 事業の必要性等に関する視点

対象区間周辺の市川市、松戸市の南北方向道路では、慢性的な渋滞が発生し、生活道路への通過交通の進入などが問題となっています。これらの区間における混雑緩和、適切な交通の分散・誘導を図るためにも当事業が必要です。

(2) 事業進捗の見込みの視点

当事業に関しては、都県境から国道6号までの区間が平成17年3月までに開通しています。また、市川市の区間では橋梁下部工事やトンネル工事に着手しています。

用地の取得は約88%完了しており、体制を強化し、今後更に取得を促進して参ります。

(3) 対応方針

当事業は継続が妥当と考え、一般部は早期の整備効果を発現すべく、用地の取得ができた箇所より段階的に整備を進めるとともに、専用部の事業者である東日本高速道路(株)と連携をとりながら、平成20年代半ばの開通を目指し、計画的に事業を推進してまいります。

整備にあたり、学識経験者や地元団体で構成される「有識者懇談会」や「環境保全空間整備検討会」の意見、および地域の声を聞きながら進めてまいります。

参 考 資 料

- ・ 他の計画における事業の位置づけ

計画名	策定者	位置づけ
首都圏基本計画(第5次)	国土交通省 平成11年3月	首都圏の道路網を形成し、分散型ネットワーク構造の実現に資する環状方向の道路整備
首都圏整備計画	国土交通省 平成13年10月	環状方向の幹線道路の整備
都市再生プロジェクト (第二次)	都市再生本部 平成13年8月	大都市における環状道路の体系的整備
ちば2005年アクションプラン	千葉県 平成17年7月	観光立県千葉の実現や産業振興の活性化のための根幹的な施設としての整備
新世紀ちば5か年計画	千葉県 平成12年11月	地域の交流と連携を支援する交通・物流基盤の総合的な整備