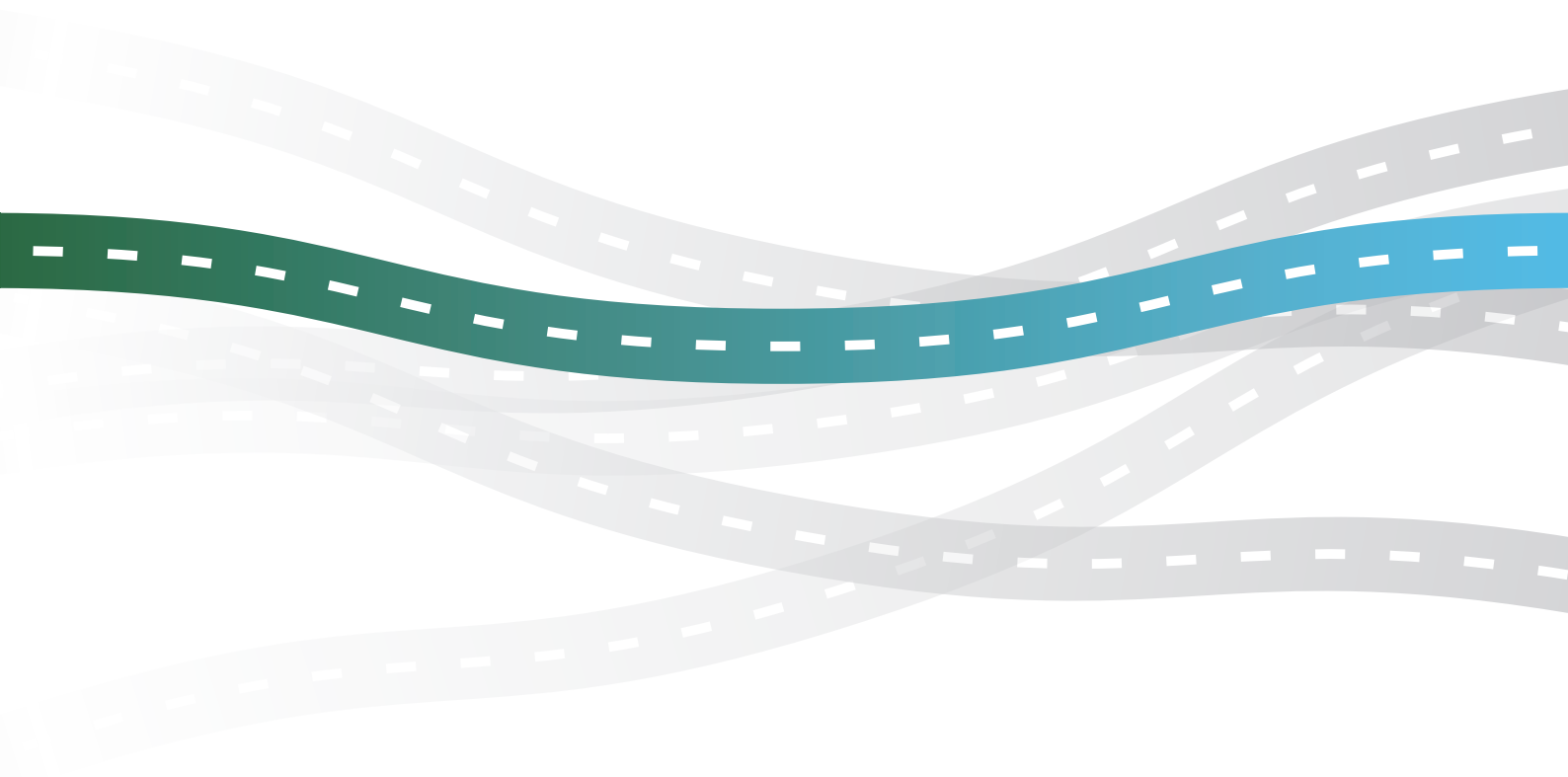


外環 千葉県区間



国土交通省



表紙デザインは松戸市の緑色、市川市の水色をモチーフとしています。

外環 千葉県区間

「外環」の機能

東京外かく環状道路(通称:外環)は、東京都心から半径約15kmの地域を環状に結ぶ幹線道路で、全体延長約85kmのうち、東京都世田谷区から千葉縣市川市に至る約67kmの区間が開通あるいは事業中となっています。埼玉県和光市から千葉縣市川市までの約44kmの区間については、高速道路4車線と、国道4車線(国道298号)が併設される構造となっています。

昭和30年代にモータリゼーションが大きく進展する中、外環は首都圏の道路交通の骨格として、計画が進められました。高速道路は東名、中央、関越、東北道など東京から放射方向に延びる路線から整備が進められてきましたが、その結果、都心に用いない通過交通も都心に集中することになり、慢性的な渋滞の原因となりました。

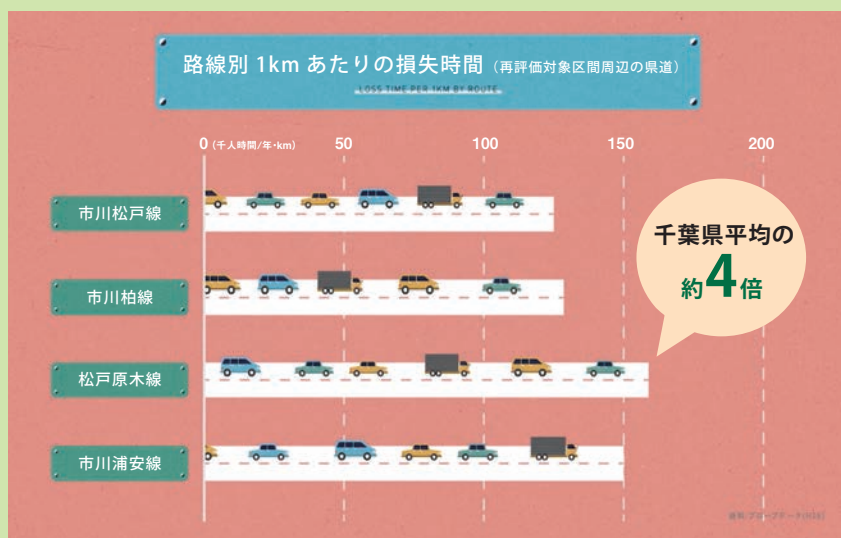
外環の整備により、この通過するだけの交通が都心を迂回することができるようになるとともに、経路選択の幅が広がるなど、首都圏の交通環境が大きく改善されることが期待されます。



交通環境を大きく改善 松戸市・市川市内の

千葉県区間は、松戸市小山から市川市高谷に至る延長約12.1kmの区間です。松戸市・市川市内には、国道6号や京葉道路など東西方向の幹線道路がありますが、南北方向には、市川松戸線、松戸原木線などの県道しかありません。そのため、例えば千葉湾岸方面から東北道へ向かう交通がこれらの路線に集中するなど、いずれの路線でも慢性的な交通渋滞が発生しています。また、この渋滞を避けようとする車が住宅地の狭い生活道路に入り込むなど、外環の沿線地域では厳しい交通環境が続いています。

新たに整備される外環に南北方向の交通を転換させることで、松戸市・市川市内のこうした課題が大きく改善されることが期待されています。

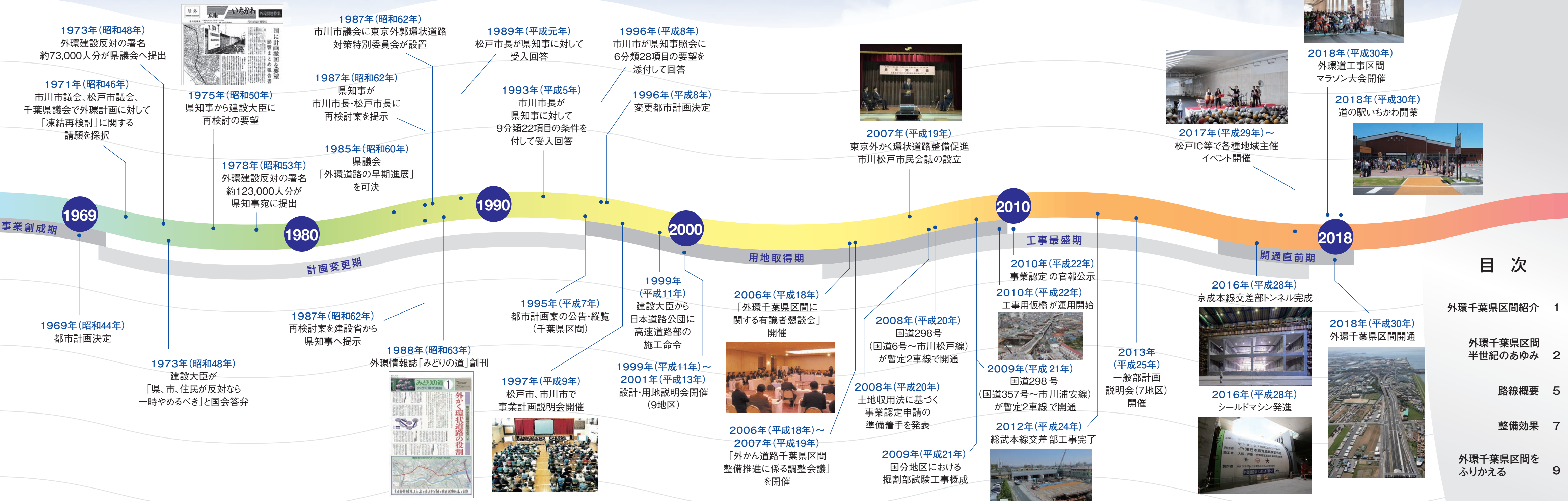


松戸市・市川市を結ぶ県道の渋滞状況



生活道路の通り抜け交通の状況

外環 千葉県区間 半世紀のあゆみ



目次

外環千葉県区間紹介	1
外環千葉県区間半世紀のあゆみ	2
路線概要	5
整備効果	7
外環千葉県区間をふりかえる	9

社会の主な動向

1969年(昭和44年)
アポロ11号により人類が初めて月面に到達

1969年(昭和44年)
南極観測隊が日本人として初めて南極に到達

～1973年(昭和48年)
高度経済成長期による交通量の増加



1978年(昭和53年)
新東京国際空港(成田国際空港)開港

1980年代 バブル景気を迎える

1989年(平成元年)
消費税導入開始

1995年(平成6年)
阪神淡路大震災発生

1991年(平成3年)
湾岸戦争勃発

2001年(平成13年)
全国でETC(自動料金収受システム)サービス開始



2001年(平成13年)
アメリカで同時多発テロ発生

2005年(平成17年)
日本道路公団民営化

2011年(平成23年)
東日本大震災発生



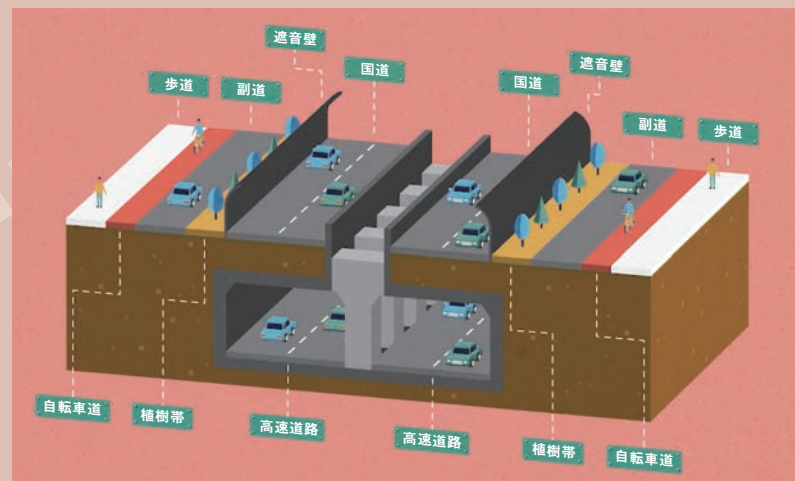
2013年(平成25年)
2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が決定

2015年(平成27年)
首都高速中央環状線が全線開通

概要

計画概要

区間	千葉県松戸市小山地先から千葉縣市川市高谷地先	
事業着手年度	昭和45年度(1970年度)	
延長	約12.1km	
計画諸元	高速道路部／構造規格:1種3級 設計速度:80km/h 車線数:4車線	国道部／構造規格:4種1級 設計速度:60km/h 車線数:幅員4車線 歩道:幅員4m 自転車道:幅員3m 副道:幅員5m



●高速道路

千葉県区間の大部分にあたる延長約10kmにおいて、沿道環境に配慮した掘割スリット構造を採用しています。

約3～4km間隔で4つのハーフICが設置され、それぞれ国道298号に接続できます。また、外環と交差する京葉道路及び東関東道とJCTで接続します。

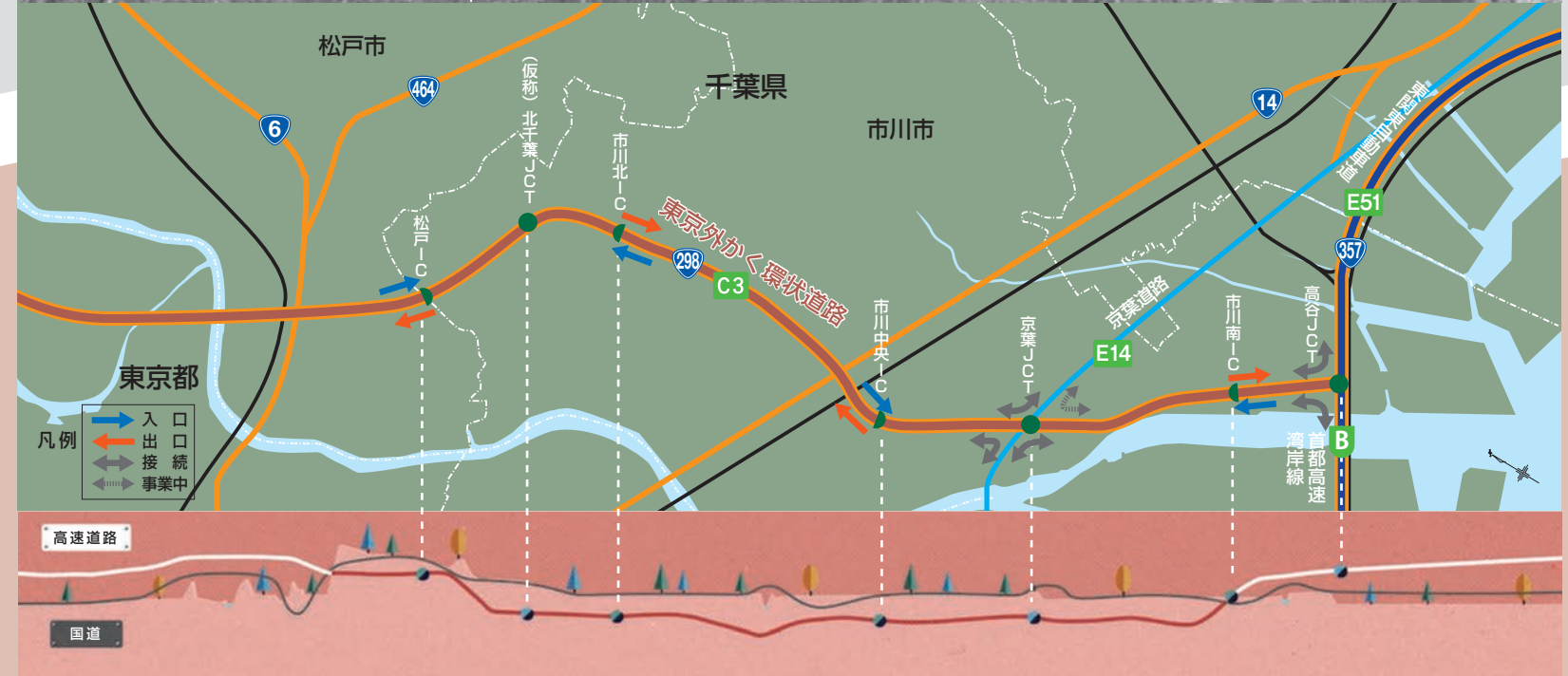
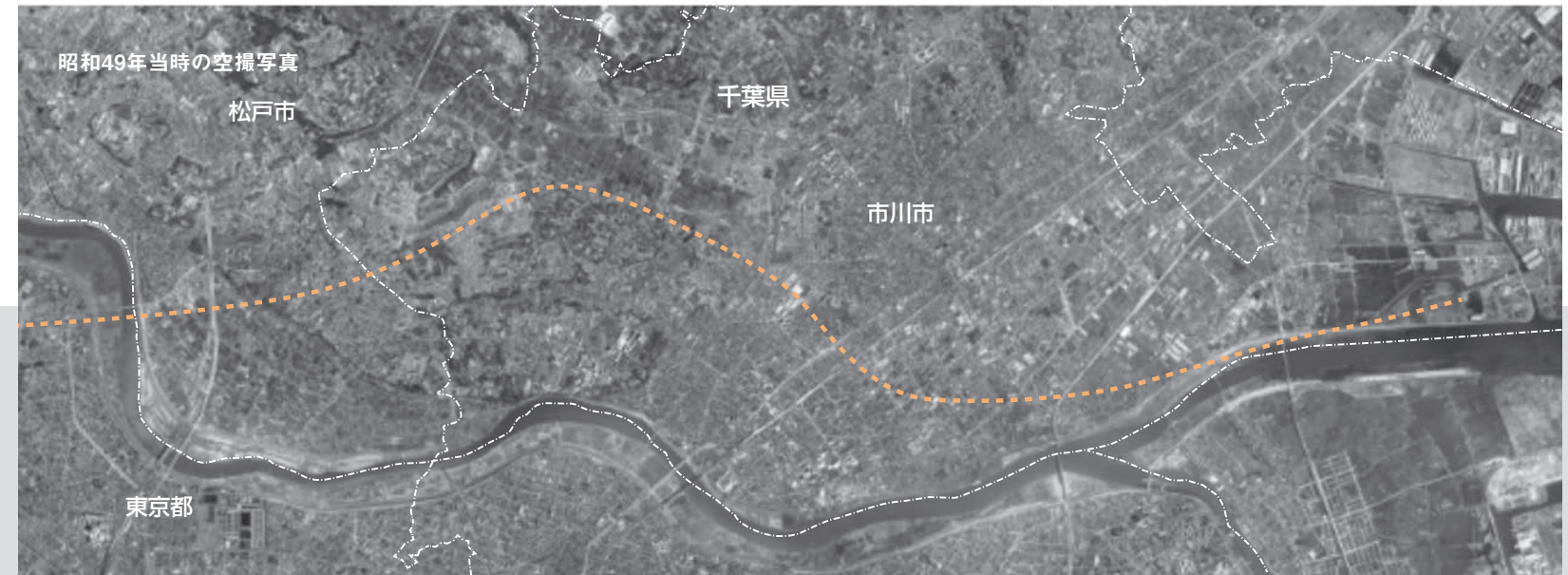
●国道298号

トンネル部3箇所、橋梁部3箇所以外の区間は地表部を走行します。県道や主要な市道との交差点が約300～500m間隔で23箇所あり、それ以外の一般道からは環境施設帯にある副道を経由して国道298号に入ることができます。

また、横断歩道橋を29箇所設置し、外環を挟んだ地域の行き来や通学路の安全を支えます。

●環境施設帯

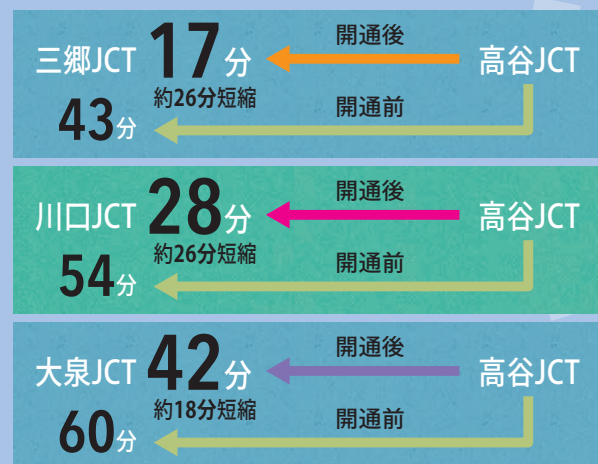
車道からの騒音や振動を緩和する空間であるとともに、標準で幅4mの歩道と幅3mの自転車道、植樹帯等が配置され、また地下には各種ライフラインが埋設されることで、市民の快適な移動や暮らしを支えます。



整備効果

走行時間の短縮

外環を利用することにより、各地への移動時間が大幅に短縮され、また、経路選択の幅が広がることで地域間の移動性が向上します。



【算出条件】都心ルート:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
一般交通量調査の旅行速度(昼間12時間平均)による所要時間
外環ルート:今回開通区間は速度80km/hで走行した場合の所要時間

交通環境の改善

これまで市内の県道に進入していた車両が軽減され、スムーズな移動ができるようになります。

また、渋滞の抜け道として狭い生活道路や通学路等に入り込んでいた車両も減少し、安心して通行できるようになります。



速度20km/h以下・ETC2.0プローブデータをもとに算出した走行速度(H29.10～H29.11:7時台)

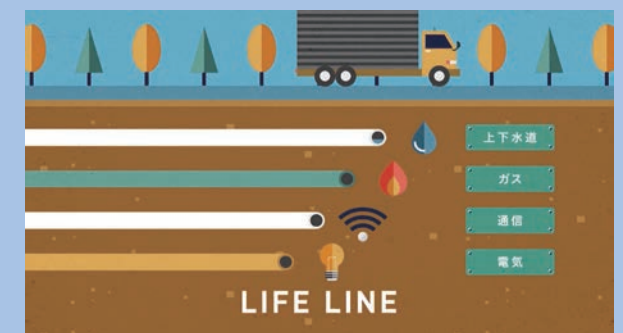
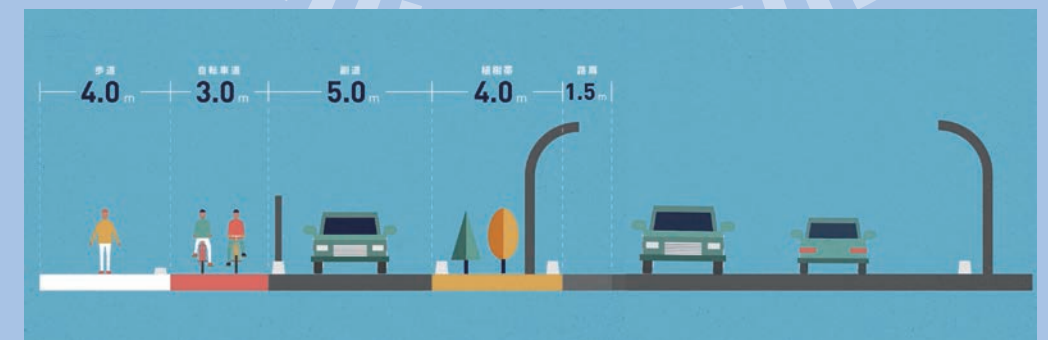
防災空間としての機能

周辺地域に火災が発生した場合に、より速やかな救助活動が可能となります。また、60mある広い道路幅は火災の延焼防止にも役立ちます。さらに、首都直下地震など大規模災害の際には、遠方から応援が駆けつけるルートにもなり、沿線地域での迅速な復旧や救援活動が可能となります。



新しい都市空間の創出

地上の国道の両側にある延長約12.1kmの環境施設帯には、歩道、自転車道、植樹帯などが整備され、ウォーキングやサイクリングも楽しめる新しい都市空間が創出されます。また、環境施設帯の地下には電気・通信・ガス・上下水道などライフラインが収容されます。市川市内では大雨が降った後市内が冠水することもありましたが、環境施設帯の中で新しい排水路を設置することで、被害を大幅に軽減することができます。



外環の整備効果について
詳しくは外環千葉県区間の情報まとめサイトへ

外環インフォグラフ 検索

計画の具体化と凍結、再検討



昭和40年代の都心の交通状況
(写真提供:共同通信社)

首都圏を変える
道路として計画



都市間高速道路整備構想(昭和38年)
(出典:国土交通省資料)

地域からの反対を受け
事業は凍結、再検討へ

**外環道、撤回を
知事に要望つきつける**

市川市は、建設省が京葉
湾に建設する外環道(外環)の
うち、市川市を通過する区
間(約1.5km)について、地
域からの反対が激しく、事
業は凍結、再検討中である。
市川市は、建設省に対し、
この区間の外環道を撤回す
るよう要望している。



当時の広報いちかわ(昭和50年)・千葉日報(昭和48年)

高度経済成長期、人口や産業等が高密度に集積する首都圏では、慢性的な交通混雑によって、都市機能が著しく低下している状況にありました。こうした背景の中、1963年(昭和38年)に、首都圏の道路交通の骨格として、3環状9放射のネットワークが計画されました。

外環は、東京都心から約15kmの圏域を環状に結ぶ延長約85kmの道路として構想され、千葉県松戸市から市川市にかけての千葉県区間は、1969年(昭和44年)に都市計画決定し、翌年に事業化されました。

都市計画決定後の1971年(昭和46年)から翌年にかけて、計画ルートが住宅の密集地・文教施設が多い場所を通過し、交通公害によって生活環境が破壊されること等を理由に、市川市議会、松戸市議会、千葉県議会において、計画の凍結、再検討や建設反対の請願が採択され、約7.3万人分の建設反対の署名が千葉県議会に提出されるなど、地域から計画受け入れ反対の声が挙がりました。

こうした状況の中、1973年(昭和48年)当時の建設大臣が衆院建設委員会において「県、市、住民が反対なら一時やめるべき」と答弁し、事業は凍結、再検討に向かって動き出しました。

TOPICS

道路需要を高めたモータリゼーション

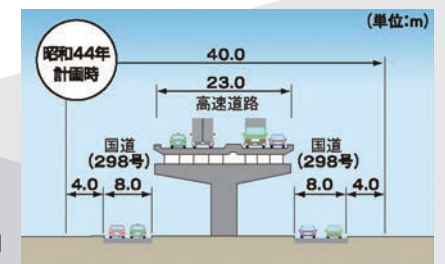
環状道路など道路ネットワーク整備の必要性が高まった主な要因となったのが、1960年代頃から急速に発展したモータリゼーションです。自動車の利便性・国民生活水準の向上等により、国内の乗用車保有台数は1989年(平成元年)には3,000万台を突破し、20年前の約6倍になるなど急増したため、首都圏では交通渋滞が慢性化していきました。



当初の都市計画で生じた課題

当初の計画は高速道路部が高架構造となっていました。当時は公害や環境破壊が全国的な社会問題になりつつあったこともあり、地域からは多くの通過車両による大気汚染・騒音・日照などの公害、街の景観や自然への影響、道路による市内の分断、多くの市民の立ち退き等を懸念する声が多く挙がりました。

旧都市計画標準横断面図



地域にご理解頂き都市計画を変更



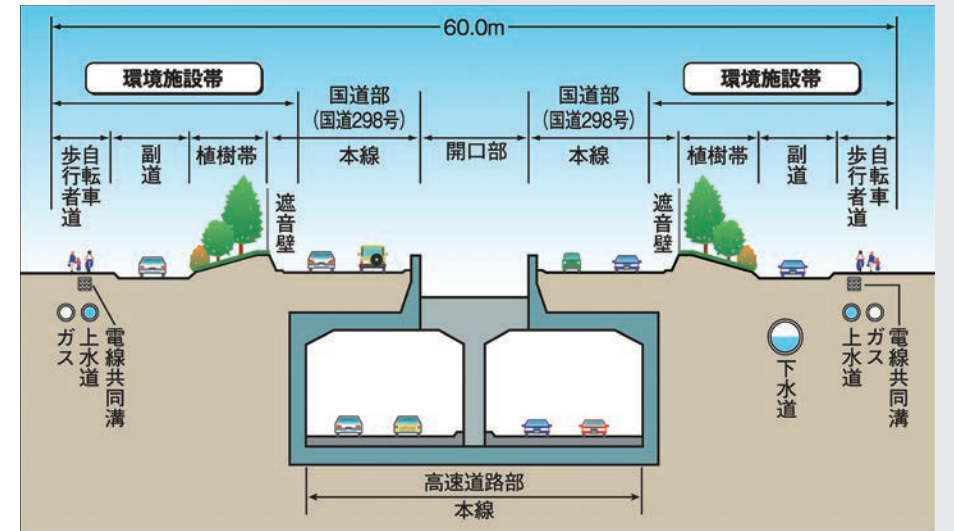
説明会の様子

地域のご理解に
向けて



外環の計画や事業進捗等について地域に伝える
情報誌として昭和63年に創刊された「みどりの道」

地域の受け入れを経て都市計画変更へ



半地下構造

分類	要望事項	分類	要望事項
1. 路線	路線については、提示された都市計画ルートでの建設が本市のまちづくりに応応すると考えられる。なお、関係住民に対しては建設計画の十分な周知を図ること。	7. 交通	1)外環道路に接続する都市計画道路及び現存する国・県・市の幹線道路の整備、交差点改良並びに江戸川架橋の具体化も含め、市内の円滑な交通対策に配慮すること。 2)ジャンクションやインターチェンジの計画については、本市と事前に十分協議すること。
2. 構造	1)構造については、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のうえ計画すること。 2)京成青野駅付近及び小塚山公園付近については、可能な範囲で蓋掛け等による地下構造にするともに、周辺の土地利用状況と整合が図れる構造で実現すること。	8. 関連事業	1)京成線の連続立体交差化については実現に向け努力するものとし、当面は外環道路と交差する部分についての単独立体化として計画すること。 2)外環道路以外の主要幹線道路と京成線との立体交差化については実現に向け努力すること。 3)江戸川左岸流域下水道松戸幹線の整備促進を図るとともに、江戸川幹線への暫定接続などによる公共下水道の早期普及を図ること。 4)治水施設の地下空間への設置やライフライン施設の収容など、外環道路の地下空間が有効に活用できるように配慮すること。
3. 環境	1)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こと。 2)環境保全には、将来とも技術の粋を集め万全の対策を講ずること。 3)環境施設帯の整備においては、景観面に十分な配慮を行うとともに、植栽の工夫等により季節感の創出を図ること。	9. その他	1)市川二期埋立計画については、下水道事業の推進、本市域内の住工混在の解消など、本市のまちづくりに係る計画との整合に努力すること。 2)市川都市計画道路3・4・18号線の早期事業認可と、それにあわせて下水道市川幹線の整備を図ること。また、北千葉鉄道計画についても早期事業化に向け最大限の努力をすること。 3)都市公園等公共施設の建設について協力すること。 4)その他、本市の行う都市計画事業等によるまちづくりについて、その促進に協力すること。 5)現時点以降の課題等については、その都度国・県・市の三者で協議し、市民に十分周知すること。
4. 移転	1)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とし、代替地を希望する人については、適切な確保に努め、賃貸住宅等に居住する人に対しては公的住宅等を活用した斡旋に努めること。		
5. 分断	2)移転資金を必要とする人に対しては、利子補給事業等によりその対応にあたること。		
6. 抵触	分断される自治会・商店会・学区・道路などについては、その影響が極力少なくなるように、平面交差点や立体横断施設を適切に配置すること。		
	1)黒松については移植を行うなど、出来る限りその保全を図るとともに、新たな植樹も行うこと。 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、緑の創出を図るとともに、抵触する道筋についても適切な処置を講ずること。		

市川市から付された9分類22項目の要望事項

1987年(昭和62年)、建設省関東地方建設局長(当時)は、千葉県知事にルート・構造の再検討を行った建設計画を通知しました。路線の役割や地域の声を踏まえ、ルートについては当初の都市計画のとおりとしつつも、構造については掘割スリット構造を基本として、植樹帯等の環境保全空間を確保すること、また、本計画について地元の理解と協力を得るべく努力することが伝えられました。

県知事は、松戸市長、市川市長に対し、この建設計画に関する検討を求め、事業者から沿線地域に対する本格的な説明が始まりました。市議会での審議や地元説明会、広報誌等によるお知らせなど、行政や自治会等多くの皆様にご協力頂きながら、あらゆる方法で地域のご理解を頂く努力が進められました。

松戸市・市川市の検討を経て、1989年(平成元年)に松戸市長から、1993年(平成5年)に市川市長から、要望事項を付して提示案を受け入れる旨の回答がなされました。

その後、千葉県による都市計画変更や、環境影響評価の手続きが実施され、1996年(平成8年)に現在の計画に変更となりました。市川市から付された9分類22項目の要望事項をはじめとする松戸・市川両地域からの要望や環境影響評価の内容については、県市等のご協力を頂きつつ、事業進捗の中で実現に向け最大限の努力をしてくこととなります。

TOPICS

開通までに200回以上開かれた 外環特別委員会

1987年(昭和62年)12月、市川市議会に設置された外環道路対策特別委員会(現外環道路特別委員会)は外環のルートや構造、環境などについて議論する場として、委員長、副委員長以下11名の市議会議員により構成されています。委員会は2016年度(平成28年度)末までに207回開催され外環に関する様々な議論が行われてきました。

外環特別委員会
初回会合当時の新聞記事
(昭和63年千葉日報)



【多数の傍聴人が見守る中活発な討論が行われた
外環道路対策特別委員会の初回会】

地域からの要望を踏まえた計画変更

計画の再検討にあたっては、沿道の環境保全を図ることやうるおいのある緑豊かな空間を創出すること等を基本事項として構造検討しました。その結果、高速道路部を地下に入れるとともに、地上部には環境施設帯を設置することで、植樹帯や遮音壁による沿道の環境保全、また、歩道、自転車道、横断歩道橋の設置により日常のスムーズな移動を確保する計画となりました。

環境施設帯



多くの関係者にご協力頂いた用地取得

ここは、「外かん」の
ための用地です。

3,000件に及ぶ
都市部での
用地取得

外環建設の用地取得地の様子

外環予定地の様子



用地取得進捗状況に関する地域への広報



用地調査の様子



東京外かく環状道路(千葉県区間)整備促進
市川・松戸市民会議による広報活動

地域のご協力により
用地取得完了へ

外環事業予定地の様子

松戸・市川市域の外環のルート上には、住宅地、商業地、工業地、農地等が存在し、これら約3,000件にも及ぶ土地を事業用地として取得することが重要な課題でした。

用地取得にあたっては、所有者が困らないよう、緊急を要する場合の買い取り要望への対応や松戸市・市川市内での代替地の確保を行い、また、本格的な用地取得が始まった1996年(平成8年)以降は、関係機関にご協力頂きながら用地説明会の開催や個別説明、話し合い等に全力で取り組むことで、関係者ならびに地域の皆様からご理解・ご協力を頂けるよう努力を重ねました。

2005年(平成17年)頃までに約80%以上の用地を取得させて頂きましたが、次第に取得が思うように進まない状況となりつつあり、開通時期への影響が懸念されていました。その一方で、多くの市民、地元行政、市民団体から早期開通への期待が寄せられており、松戸・市川両市からのご要望を踏まえ、市内の交通環境の一日も早い改善のため、取得済み用地を活用した国道部の先行整備を開始しました。

2008年(平成20年)、用地取得の見通しが立たない場合に備え、任意での話し合いと並行して、土地収用法の手続きを開始することとなりました。2014年(平成26年)には、本線に必要な用地をすべて取得することができ、以後、開通に向け工事が最盛期を迎えていきます。

TOPICS

代替地対策

外環の用地取得にともない、松戸・市川の両市において多数の住宅、店舗、工場等の移転が必要となったため、代替地の確保は最重要の課題となり、両市の外環受け入れの際の要望事項の一つとなりました。

事業者は松戸・市川市内で代替地の確保に努め、ダム事業以外の代替地対策としては最大級のものとなりました。

1990年(平成2年)に松戸市、1998年(平成10年)に市川市において代替地の提供を開始し、地権者の皆様にご協力を頂くうえで一定の役割を果たしています。

代替地
案内パンフレット



有識者懇談会の開催

事業の円滑な推進に向けた方策について、地元や民間の意見や知恵を積極的に聴取し、活用することを目的に、「外環千葉県区間に関する有識者懇談会」が2006年(平成18年)1月から4月まで3回開催されました。有識者懇談会では事業にご協力頂いた方の想いや早期開通を願う多くの声を広く伝えることなど、地域が事業者と協力していく具体的な行動方針がとりまとめられました。

有識者懇談会の様子

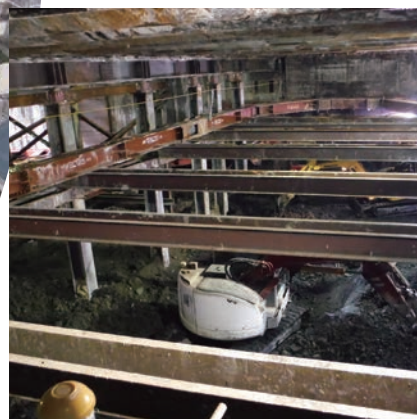


厳しい制約のもと 土木技術の粋を 集めた工事を展開

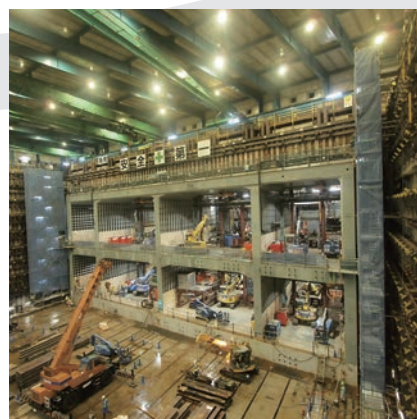


国道298号工事の様子

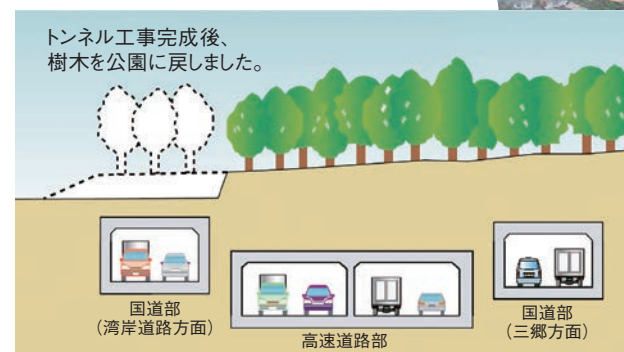
膨大な調整を要した工事
高度な技術と



函体工事の様子



京成菅野駅直下の函体工事



小塚山緑地保全断面



小塚山公園周辺工事に伴う樹木移設の様子

細心の配慮と取組み
周辺環境への



小塚山周辺工事の様子

高速道路の基本構造や仮設工事、地下水対策、防災計画等について各種有識者委員会での検討や試験施工を経
ることで、工期やコストの最適化、周辺環境への影響の緩和等に最大限努めながら進められました。

事業地内に無数のライフラインが存在する都市部での工事のため、多くの関係者との事前協議や調整、対策工事等
に多大な時間が必要であったこと、掘削工事により出される約550万m³の土砂を工所用道路で運搬・処理しなけれ
ばならなかったこと等、非常に厳しい制約条件下の工事となりました。

さらには、JR総武本線、京成電鉄、東京メトロ東西線、京葉道路、一般国道14号等の重要な交通インフラと交差する
ため、高度な技術を要する難工事箇所も多数ありました。

事業地は大都市部、人口密集地であるため、工事では、沿道環境や交通安全への対策にも高い水準の取組みと細
心の注意が求められました。

例えば、現場内工所用道路の設置、運行車両の厳格な通行ルールの設定、工事中の騒音等の環境モニタリング、夜
間工事箇所における防音ハウスの設置など、最大限の取組みを実施するとともに、沿線住民や関係者に対する工事
情報の提供などに努めました。

また、地域の貴重な自然やシンボルを可能な限り保存するため、工事に影響のある樹木の仮移植や苗の栽培復元も
行う等、地域の声をしっかりと受け止めながらの工事に努めました。

TOPICS

京葉道路や県道等を切り回しての難工事

京葉ジャンクションの工事箇所は、京葉道路の本線や市川ICのほか、県道市川浦
安線、国道298号（暫定供用）及び接続する市道など、市川市内の交通の要衝で
あることから、交通に影響を与えないよう、何度も道路を切り回しながら、地下の高速
道路や上空（橋）の国道の工事をを行いました。また、地下のランプ（接続路）のうち、
道路の切り回しが困難な2箇所のトンネルは、交通に影響を与えないようシールド工
法で工事をを行いました。

京葉JCT切り回し工事の様子



地域に配慮し工事車両専用の仮橋整備

地下の函体をつくるためには、工所用の大型機械の他、大規模な掘削による大量の土
や、鉄筋・コンクリートなどの大量の資材を運搬する必要がありました。このため、周辺地
域や道路に工事車両がご迷惑をおかけしないよう、延長約4kmにわたる工事車両専用
の仮設の橋を現場内に整備し、これを往復しながら運搬しました。

工事車両専用仮橋



より魅力的な松戸・市川となるために



道の駅「いちかわ」

都市部の貴重な
公共空間としての可能性

矢切富士見公園(松戸市)



自転車道・歩道

「外環道&道の駅 オープンフィールド in いちかわ」の様子



外環松戸サバイバルパークの様子



地域の期待と共に
外環がいよいよ開通

MATSUDO DAN DAN HIGHWAY.
「春のコンサート&オープンフィールド」の様子

2018年(平成30年)4月7日、国道298号に接する道の駅「いちかわ」がオープンし、市川市に新しい公共空間が生まれました。都心に最も近い道の駅として、市内外から多くの訪問者で賑わいを見せており、街の新しいシンボルになることが期待されています。

この他にも、標準幅員60mの外環を都市部の貴重な公共空間として捉え、松戸市、市川市、あるいは様々な市民団体と連携し、環境施設帯の下に下水幹線を敷設すること等による内水被害の軽減、外環の上部空間を利用した公園等整備による新しい街のシンボルの創出など、外環の空間を最大限に活用し、街の発展につなげる取組みを進めています。

工事が概ね完成しつつあった2017年(平成29年)以降は、関係機関の協力を頂きながら、イベントの開催やオープンフィールド(現場見学会)を通じて、情報発信の取組みを加速させました。

市や経済団体等が主催した外環の開通プレイベントでは、松戸・市川合わせて約4.5万人にも及ぶ本当に多くの皆様が現場に足を運んでくださるなど、外環の開通に大きな関心と期待が寄せられています。

半世紀に及ぶ事業の歴史を礎に、より魅力的な松戸・市川、そして千葉県を実現していくため、外環千葉県区間が、いよいよ全線で開通します。

TOPICS

外環の整備にあわせた内水氾濫対策

市川南地区において、浸水対策事業としての「市川南7号幹線」を外環の環境施設帯の地下に整備しています。外環道路東側区域の雨水を江戸川に排出するために、大和田ポンプ場まで導く施設の一部です。
これにより、雨水排水能力が約2倍に向上し、浸水被害が軽減されます。

市川南7号幹線工事の様子



松戸・市川の新たな可能性

2017年度(平成29年度)に実施した市民アンケートでは、松戸市・市川市の新しい魅力として、「外環の歩道や自転車道で、散歩やジョギング、サイクリングを気軽に楽しめるまち」(回答率約45%)、「交通量が減少した市内の道路を会場としたお祭りなど、身近な公共空間で様々なイベントを楽しめるまち」(回答率約20%)を期待する声が多く寄せられました。

松戸まつりにおける
広報活動の様子



事業にご理解・ご協力頂いた地域の皆様、関係者の皆様に 心より感謝申し上げます

開通した外環が、首都圏を支える路線として、また千葉県、松戸・市川をさらに飛躍させる路線としての役割を十分果たせるよう、努力して参ります。
引き続き、皆様のお力添えの程、よろしくお願い申し上げます。





国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所

〒271-0072 千葉県松戸市竹ヶ花86 TEL.047-362-4111(代表)

首都国道

検索

Twitter アカウントはこちら
@mlit_syuto



東日本高速道路株式会社 関東支社 千葉工事事務所

〒261-0014 千葉県千葉市美浜区若葉2-9-3 TEL.043-350-3321(代表)

千葉外環

検索