

東京環状道路有識者委員会の最終提言について

—記者発表資料—

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）のPIプロセスの透明性、客観性、公正さを保つことを目的とした「東京環状道路有識者委員会」（委員長：御厨 貴 政策研究大学院大学教授）を、昨年12月に設置しました。

その後、公正中立な立場から計13回にわたって議論が行われたところですが、本日（11月29日）開催されました第13回委員会において、最終提言がまとまりましたので、お知らせいたします。

なお、提言を始め有識者委員会に関する資料は下記のホームページでもご覧いただけます。

なお、東京都においても同時に発表しています。

東京外かく環状道路ホームページ

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

平成14年11月29日
国土交通省関東地方整備局

発表記者クラブ

国土交通記者会	国土交通省建設専門紙記者会
竹芝記者クラブ	さいたま新都心記者クラブ
横浜海事記者クラブ	神奈川建設記者会

問い合わせ先

【東京環状道路有識者委員会事務局】

国土交通省関東地方整備局道路部計画調整課長 伊藤 高
電話：【代表】048-601-3151（内線 4311）

『東京環状道路有識者委員会』最終提言について

本日開催の東京環状道路有識者委員会において最終提言がとりまとめられました。そのポイントは以下のとおりです。

〔ポイント〕

（PIの取り組みについての評価）

1. 我が国初の構想段階のPIとして実施したものであり、平成14年11月までのPIプロセスについては、総じて、行政側から概ね合理的な資料提供がなされているものと評価。

（意見の整理）

2. 広範な意見把握の結果によると、広域的には外環の必要性を認める意見が多いが、家屋移転や環境悪化など沿線地域への影響に対する地元の不安は依然解消されていない。

（基本の方針の決定）

3. 今後は、移転戸数を少なくし、地元住民への影響を軽減化するため、インターチェンジ無し地下案を検討の基本とし、地元区市と調整の上、速やかに基本の方針を決定すべき。

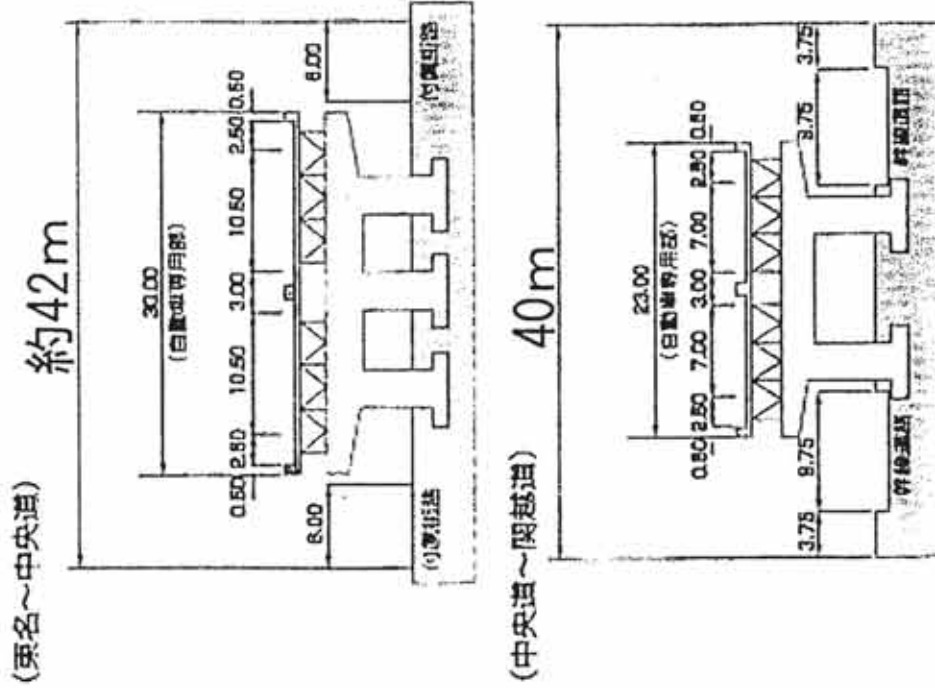
（環境への配慮等）

4. 沿道環境への影響などについては、基本の方針を定めた後に、正式な環境アセスメント手続きの段階で、さらなる評価を行うべき。

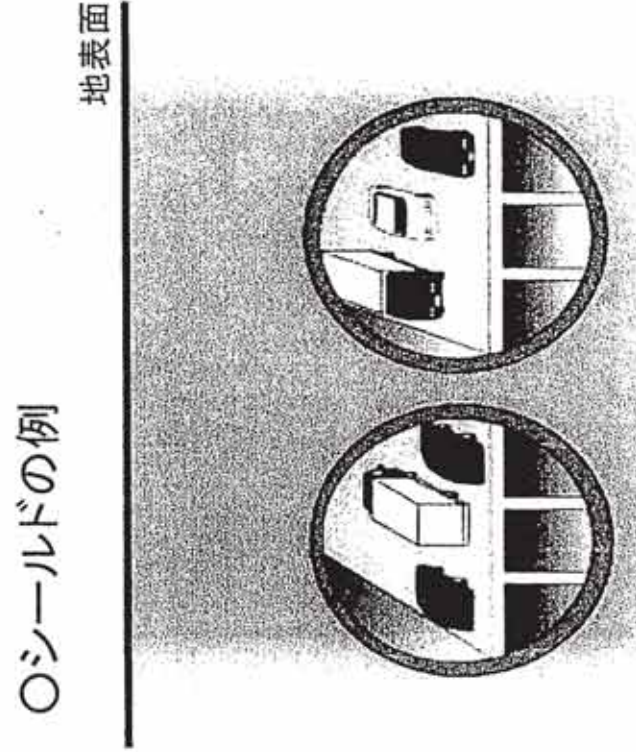
(参考)

外環(関越道～東名高速間)の地下化イメージ断面図

昭和41年都市計画決定の構造(5ICあり高架)



今後の検討の基本案イメージ(OICの地下等)



④c

移転の影響

<参考資料5>

④d

	現都市計画 (高架構造)	地下構造の場合			
		各インターチェンジがある場合		各インターチェンジがない場合	
		開削ボックス と考えられる区間	シールドと 考えられる区間	開削ボックス と考えられる区間	シールドと 考えられる区間
世田谷区内	約 330 棟	〈約 200 棟〉 約 270 棟	約 60 棟	〈約 130 棟〉 約 200 棟	約 110 棟
狛江市内	約 20 棟	—	約 20 棟	—	約 20 棟
調布市内	約 510 棟	〈約 180 棟〉 約 480 棟	約 30 棟	〈約 60 棟〉 約 150 棟	約 250 棟
三鷹市内	約 650 棟	〈約 280 棟〉 約 590 棟	約 60 棟	〈約 160 棟〉 約 340 棟	約 250 棟
武蔵野市内	約 240 棟	—	約 240 棟	—	約 240 棟
杉並区内	約 370 棟	〈約 60 棟〉 約 170 棟	約 200 棟	—	約 340 棟
練馬区内	約 890 棟	〈約 190 棟〉 約 550 棟	約 340 棟	〈約 130 棟〉 約 310 棟	約 550 棟
合計	約 3010 棟	〈約 910 棟〉 約 2060 棟	約 950 棟	〈約 480 棟〉 約 1000 棟	約 1760 棟

- 注1) 地下構造の場合の建物数は、都市計画図を用いて、地下構造を想定した区市別の概ねの数であり、具体の調査・設計等により変動する概数です。
- 2) 〈 〉内は、開削ボックスと考えられる区間のうち、完成後も地上の利用が困難と考えられる区間の建物数で、連絡路が地表に出る位置からと仮定。
- 3) 開削ボックスと考えられる区間には、工事後埋戻しをして地上を住宅や公園等に利用可能と考えられる区間と、地上部が連絡路等となり完成後も利用が困難と考えられる区間が考えられます。

東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)に関する 方針について

国土交通省
東京都

国土交通省と東京都は、去る平成14年11月29日に東京環状道路有識者委員会（委員長：御厨 貴）から最終提言を頂いた
ので、この提言を尊重し、下記により早急に外環の方向性を定め
ていくこととした。

○基本的には、沿線への影響を小さくするため、地下構造で、
早く・安く完成できるように十分考慮する。

○検討にあたっては、

- ・トンネル構造については、3車線で「たたき台」（外径約
18m）より小さくする。
- ・さらに、ジャンクション及びインターチェンジとの関係を
考慮しながら、大深度法の活用を検討する。
- ・また、インターチェンジについてはインターチェンジ無し
を検討の基本とするが、その設置については地元の意向等
を踏まえる。