

東京外かく環状道路(関越～東名)

区分地上権部における土地収用法に基づく裁決申請・明渡裁決申立について

東京外かく環状道路は、首都圏の渋滞緩和等を実現する上で重要な道路であり、関越道から東名高速までの約16kmについては現在、国土交通省、東日本高速道路(株)及び中日本高速道路(株)が、地元のご理解、ご協力を得ながら鋭意事業を推進しています。

平成22年度から用地取得に着手し、土地所有者を始めとする多くの皆さまのご協力をいただきながら、用地買収及び区分地上権の取得を進めており、本年8月末時点で用地取得率は約78%(面積ベース)となっています。

事業者として事業を推進するため、平成28年8月より、浅深度部の地下使用の権原を取得させていただく箇所(区分地上権の設定が必要な箇所)について、土地収用法の裁決申請に必要な書類(土地調書及び物件調書)を作成するため、土地収用法第35条に基づく立入調査を実施しているところです。

本日、東京外かく環状道路(関越～東名)の浅深度部の地下使用の権原を取得させていただく箇所のうち、任意交渉による解決が困難な1件について、東京都収用委員会に、土地収用法第39条第1項に基づく裁決申請及び同法第47条の3に基づく明渡裁決申立を致しましたのでお知らせします。

区分地上権部の用地取得は、本年8月末時点で未だ約600件の残件がある状況です。用地取得率は約5割(面積ベース)にとどまっており、厳しい状況が続いております。今後も引き続き、任意交渉による用地取得に全力を尽くして参りますが、必要に応じ、事業工程上必要な箇所から収用手続きを活用し、用地取得に努めて参ります。

1. 東京外環(関越～東名) 用地取得の態様

東京外環(関越～東名)の構造は、イメージ図のとおり、主にインターチェンジ・ジャンクション部、地上部開削ボックス及びトンネル部に区分され、トンネル部はさらに浅深度部と大深度部に区分されます。

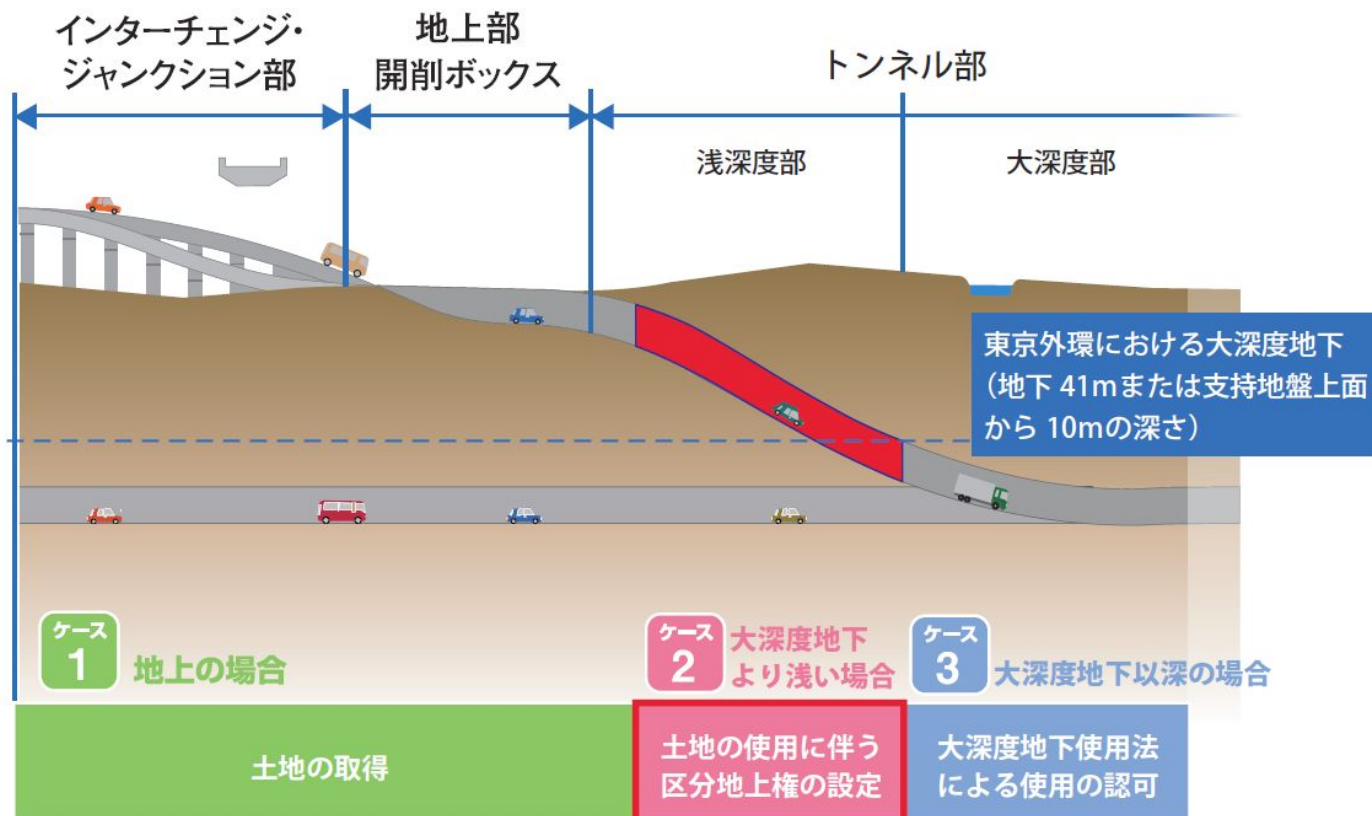
そのうち浅深度部の大部分は、区分地上権の設定をお願いし、地下使用の権原を取得させていただく箇所となります。

浅深度部:トンネルの一部もしくは全ての構造が、大深度地下より浅い箇所
(主としてイメージ図ケース2)

大深度部:トンネルの全ての構造が、大深度地下以深になる箇所
(イメージ図ケース3)

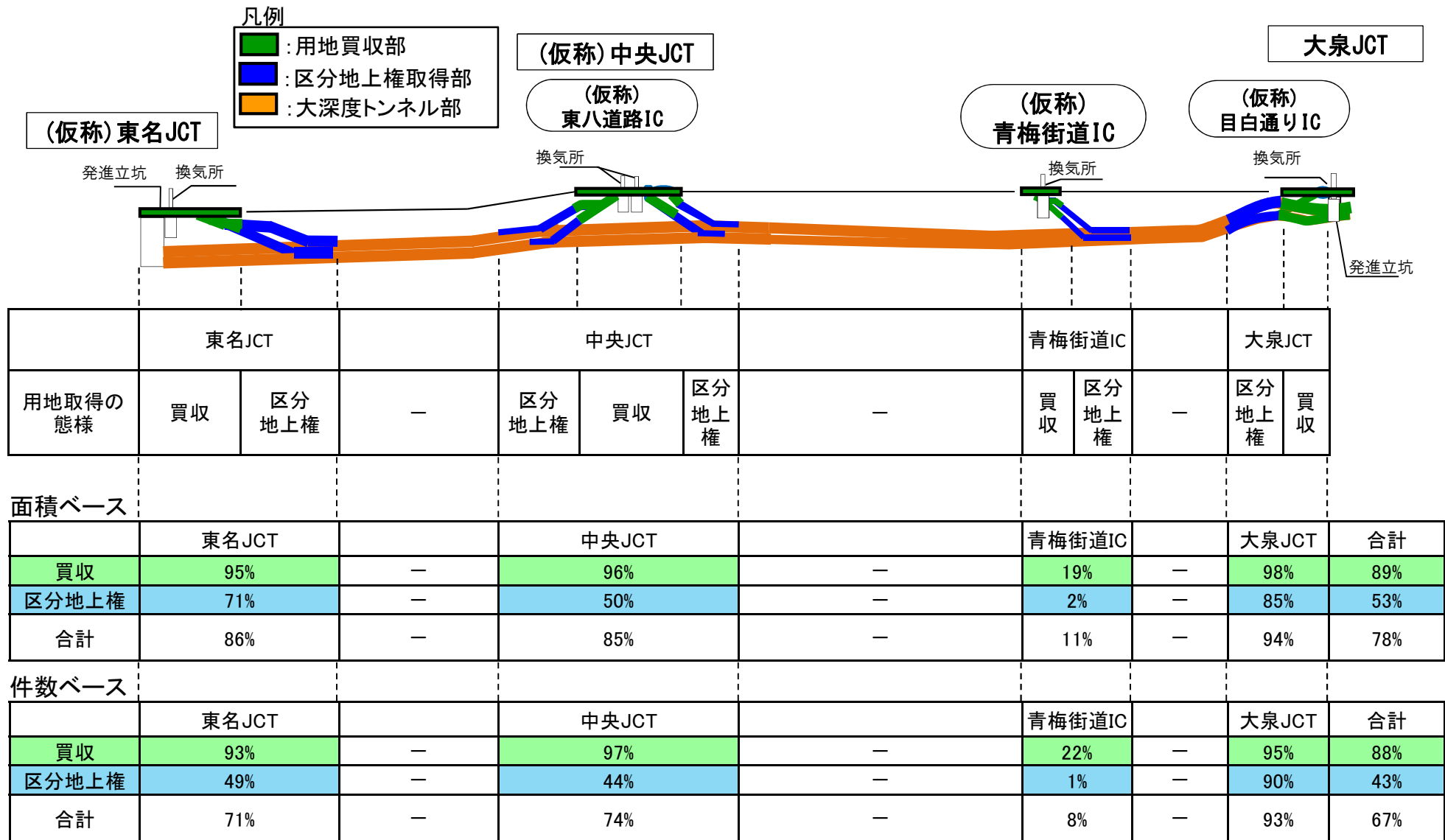
なお、東京外環(関越～東名)における大深度地下の深度は、地下41mまたは支持地盤上面から10mの深さのどちらか深い方とされているため、場所によって異なります。

<東京外環(関越～東名)の構造・用地取得の態様(イメージ図)>



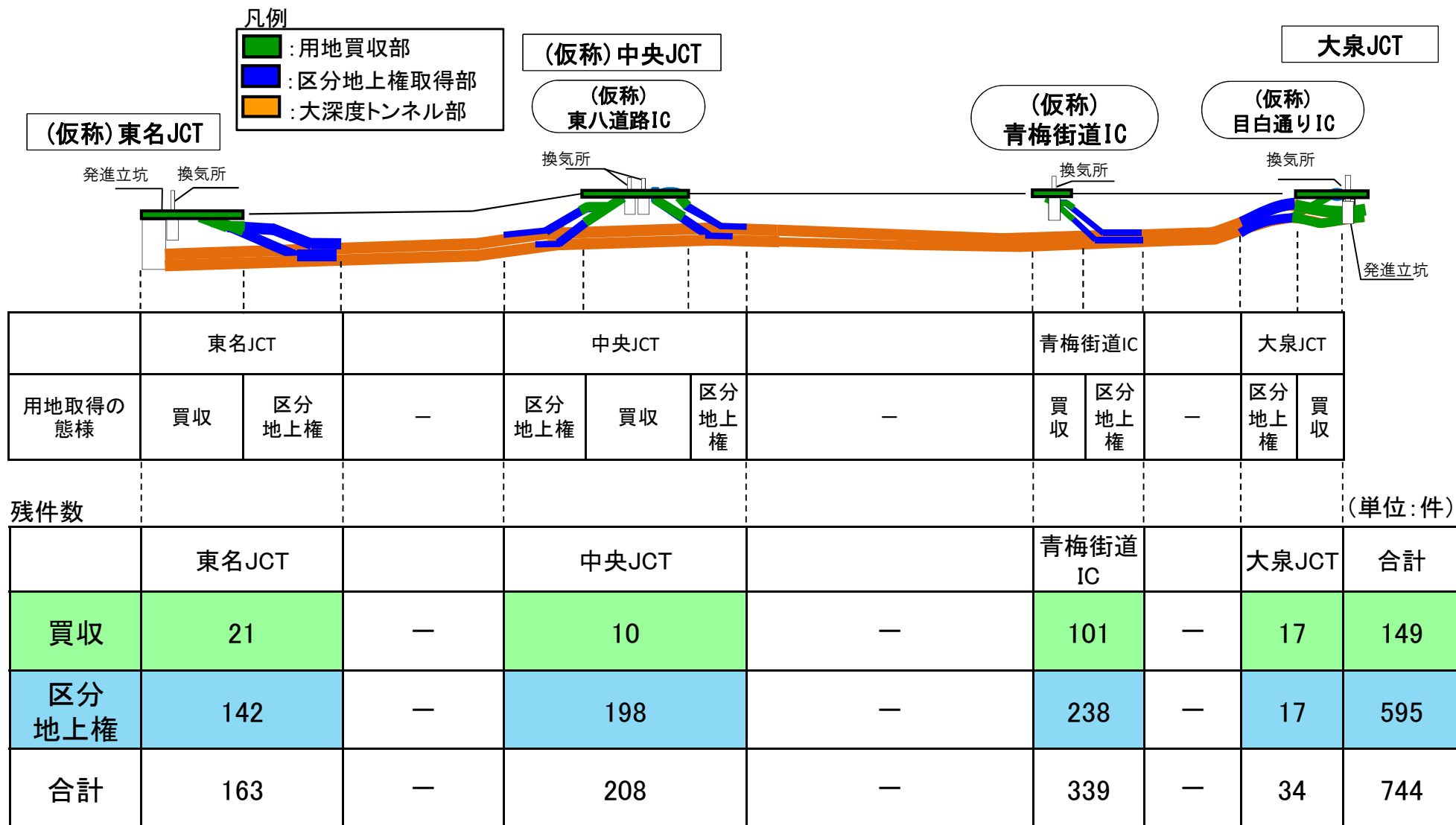
2. 用地取得の状況

○用地取得率(平成28年8月末時点)



※用地取得は、国、東京都、NEXCO東日本、NEXCO中日本が分担して実施
 ※用地買収部については平成26年度より土地収用法に基づく収用手続きを活用中
 (事業者からの裁決申請・明渡裁決申立後は東京都収用委員会において手続きを実施)

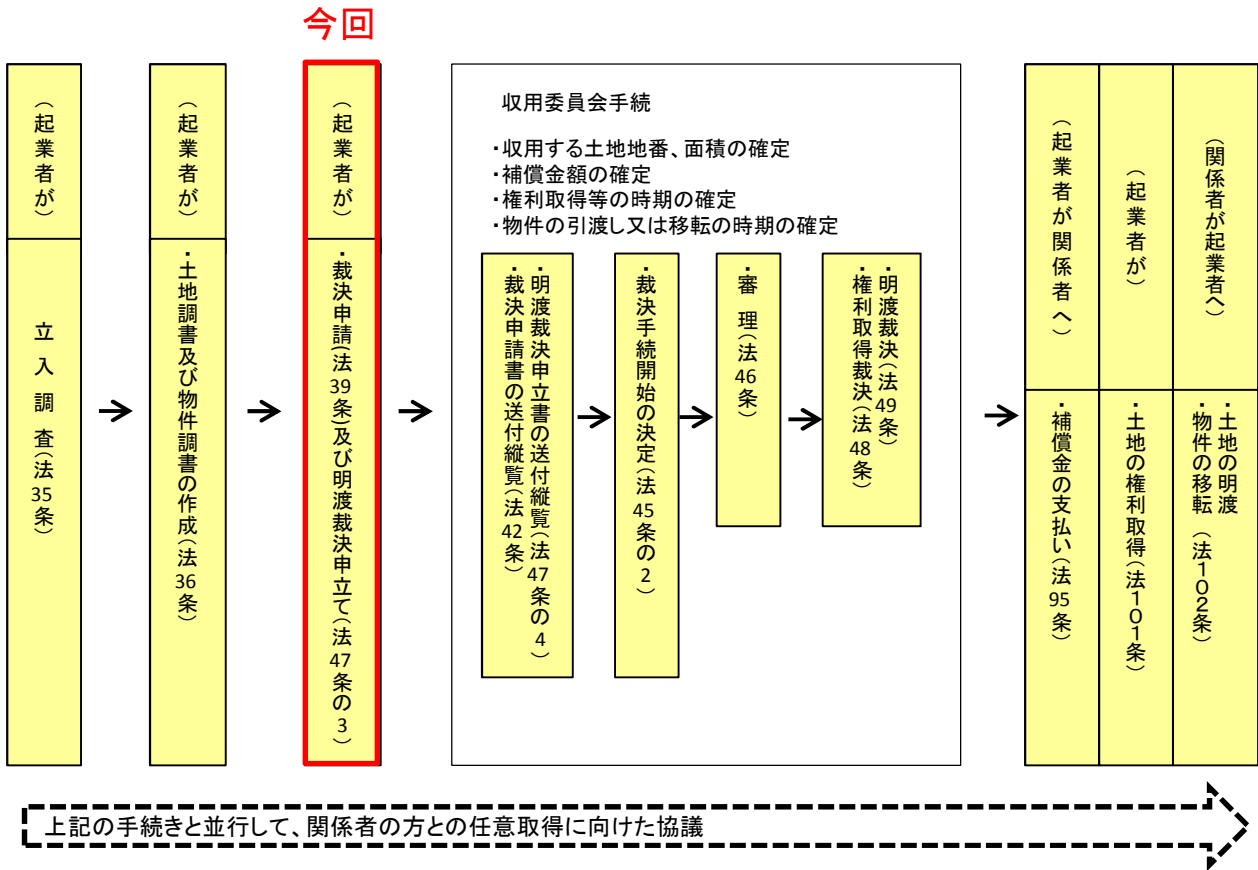
○残件数(平成28年8月末時点)



※残件数については、今後の測量等により変動があります

- ・大泉JCT部の買収部は、平成28年度半ばの用地取得及び埋蔵文化財調査の完了が必要
- ・東名JCT部の買収部は、平成29年度半ばの用地取得及び埋蔵文化財調査の完了が必要
- ・大泉JCT部及び東名JCT部の区分地上権部は平成29年度半ばの用地取得の完了が必要

3. 土地収用法の手続きの主な流れ



※本事業は、都市計画事業の承認・認可を受けているため、土地収用法の事業認定は不要です。(都市計画法第70条第1項)

■土地収用法第39条第1項「裁決申請」とは

起業者が収用委員会に対して土地の収用又は使用の裁決を求める行為です。収用又は使用の裁決は「権利取得裁決」と「明渡裁決」からなります。

「権利取得裁決」とは、収用委員会が起業者からの裁決申請を受けて、土地及び土地に関する権利について、その対価補償、権利取得の時期等を定めるものです。

■土地収用法第47条の3「明渡裁決申立」とは

起業者が収用委員会から「権利取得裁決」を受けて取得した土地の明け渡しを求める行為です。

「明渡裁決」とは、収用委員会が起業者からの明渡裁決の申立てを受けて、明渡し期限等を定めるものです。「明渡裁決」は、「権利取得裁決」とあわせて、又は「権利取得裁決」のあった後に行われます。

4. これまでの経緯等

関越道から東名高速までの約16キロメートルについては、計画の構想段階から幅広く意見を聴き、計画作りに反映するPI(パブリック・インボルブメント)方式で検討を進めてきております。

時期	名称等	開催回数
H13.4～	地元団体との話し合い	45回
H13.5～	意見を聴く会 等	194回
H14.6～	PI外環沿線協議会/PI外環沿線会議等	117回
H15.6～	オープンハウス	206回
H20.1～	地域課題検討会	26回
H22.7～	道路区域の決定/用地に関する説明会 等	42回
計		630回

平成21年の事業化以降、用地取得のための説明会や設計を説明する説明会等の開催を通じ、地元の皆様からご理解・ご協力をいただく取組を進めて参りました。

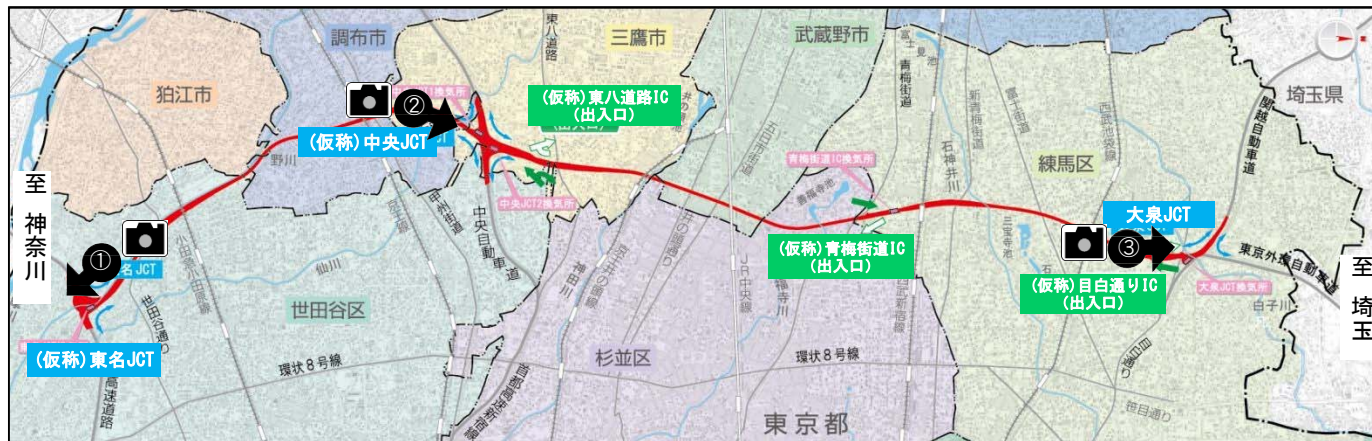
平成26年3月には、大深度地下の使用認可や都市計画事業として施行するための承認及び認可告示がされ、事業を進めているところです。

同承認及び認可については、地中拡幅部の都市計画変更(平成27年3月)に伴い、平成27年6月に承認及び認可がなされております。

時期	主な経緯
H21. 5	整備計画決定 事業化
H21.12	「事業の概要及び測量等の実施に関する説明会」を開催
H22. 8	道路区域決定(東名・中央・大泉JCT地上部)
H23.1	「基本設計及び用地に関する説明会」を開催
H25. 9	「大深度地下使用認可申請に向けた東京外かく環状道路(関越～東名)の説明会」を開催 道路区域決定(青梅街道IC地上部、地下トンネル部)
H26. 3	大深度地下使用の認可 都市計画事業承認及び認可
H26.7	地中拡幅部の都市計画変更素案に関する説明会を開催
H27.3	都市計画変更決定(地中拡幅部) 道路区域変更決定(地中拡幅部)
H27.6	都市計画事業承認及び認可

5. 現在の工事の状況

凡例	
	計画路線
	一般道からの入口
	一般道への出口
	外環と他の高速道路の連絡方向
	計画交通量



①(仮称)東名JCT



・本線トンネル掘削のための施工基地の整備等を実施中

②(仮称)中央JCT



・ランプトンネルの発進立坑及びランプ部の工事等を実施中

③大泉JCT



・本線トンネルの発進立坑及びランプ部橋梁工事等を実施中

【平成28年8月 撮影】

6. 首都圏三環状道路の概要

- 東京外かく環状道路を含む首都圏三環状道路は、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中核に当たる首都圏の経済活動と暮らしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路です。
- 近年の開通により、首都圏全体の生産性を高める重要なネットワークとしてストック効果を発揮しております。
(圏央道は約8割が開通済み。外環道は約4割が開通済み。中央環状線は全線開通済み。)

○首都圏中央連絡自動車道(圏央道)

- ◆都心から半径約40～60km
延長約300km





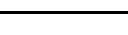


○東京外かく環状道路(外環道)

- ◆都心から約15km、延長約85km

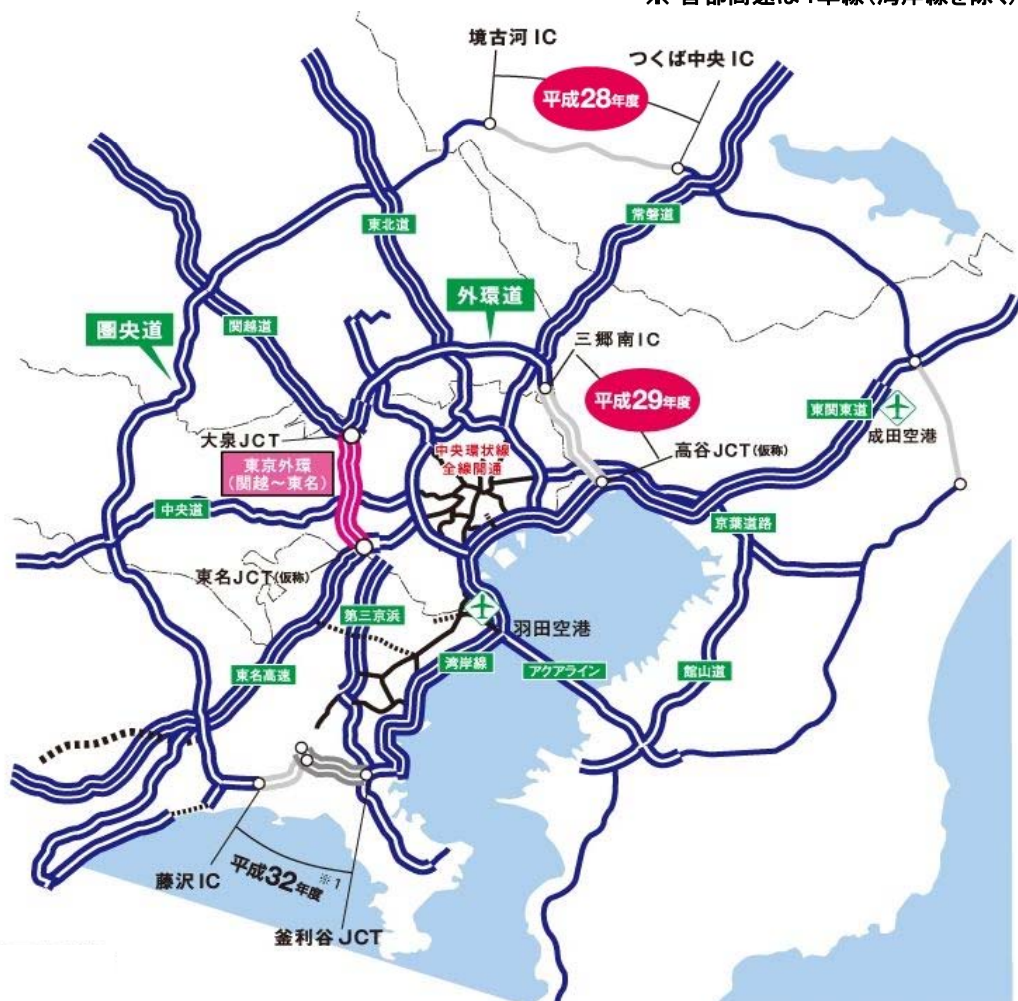
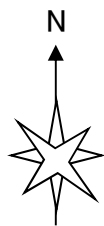
○首都高速中央環状線(中央環状線)

- ◆都心から約8km、延長約47km

平成28年7月時点

凡 例			
	開通済区間		2車線
	事業中		4車線
			※ 4車線
			6車線

※ 首都高速は4車線(湾岸線を除く)



注1: ※1区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
注2: 久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線

7. 東京外環(関越～東名)の概要

東京外かく環状道路は、都心から約15キロメートルの圏域を環状に連絡する延長約85キロメートルの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路です。

国土交通省、東日本高速道路(株)及び中日本高速道路(株)は地元の皆様を含めた多くの方々から、その開通について大きな期待が寄せられている東京外環(関越～東名)について、事業を鋭意進めているところです。



[JCT・ICは仮称・開通区間は除く]