

東京外かく環状道路(関越～東名)

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)、中日本高速道路(株)が事業を推進しています。

現在は本線シールドトンネル発進のための立坑工事等を進め、また本線シールドトンネル工事についても契約するなど各種工事を進めるとともに、事業推進のため、平成26年8月より必要な未買収の用地について、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)の予定地のうち、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。

なお、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て参ります。

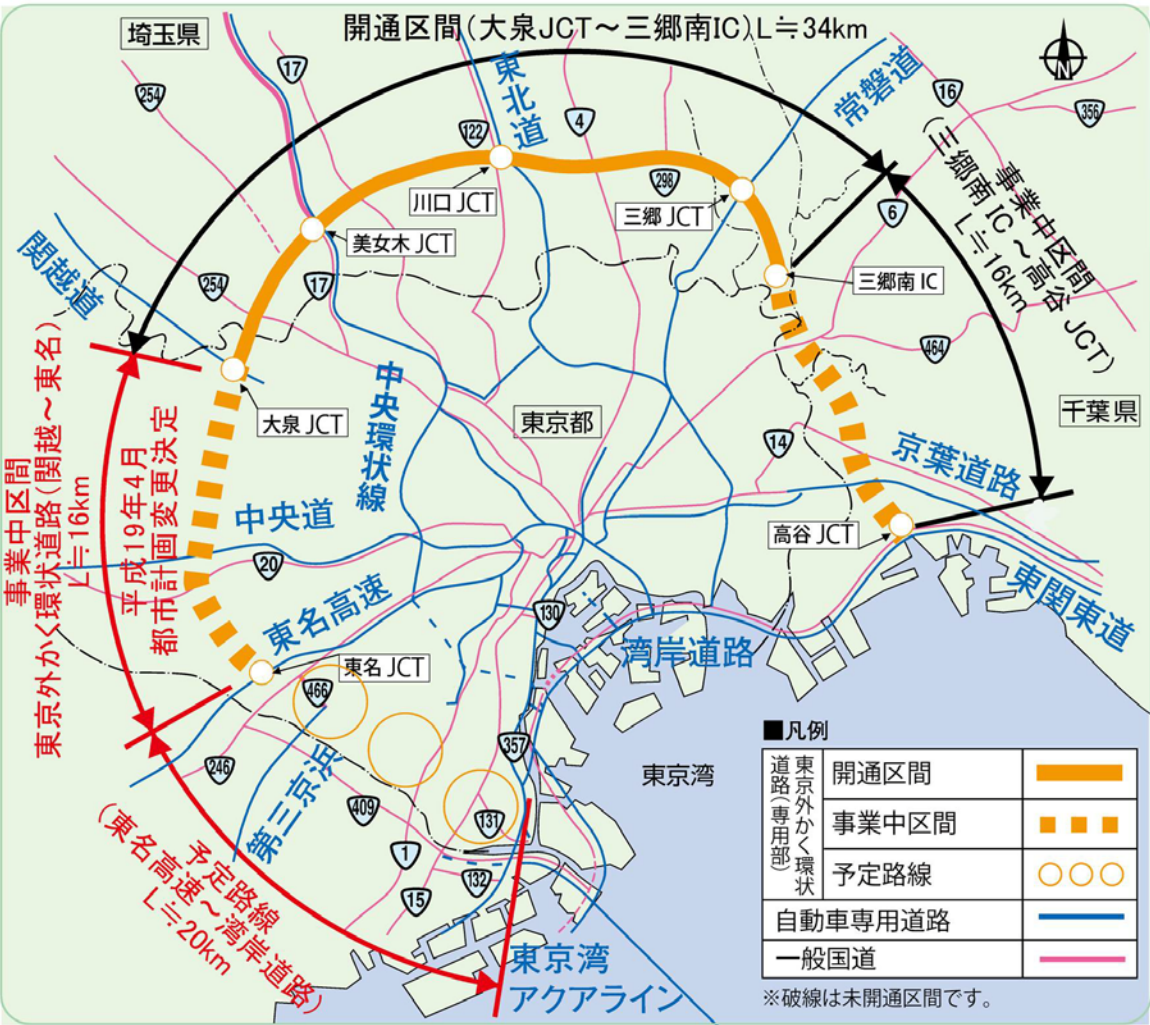
1. 東京外環(関越～東名)の概要

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。

現在までに「自動車専用部(高速道路)」は、関越道と連絡する大泉JCTから三郷南ICまでの約34kmが開通しています。

関越道から東名高速までの約16kmについては、平成21年5月には、整備計画が策定され、さらに平成21年度補正予算が成立したことを受けて事業化しました。

また、平成24年には東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)に対する有料事業許可がなされ、国を含む3者で事業を進めております。



(JCT・ICは仮称、供用区間は除く)

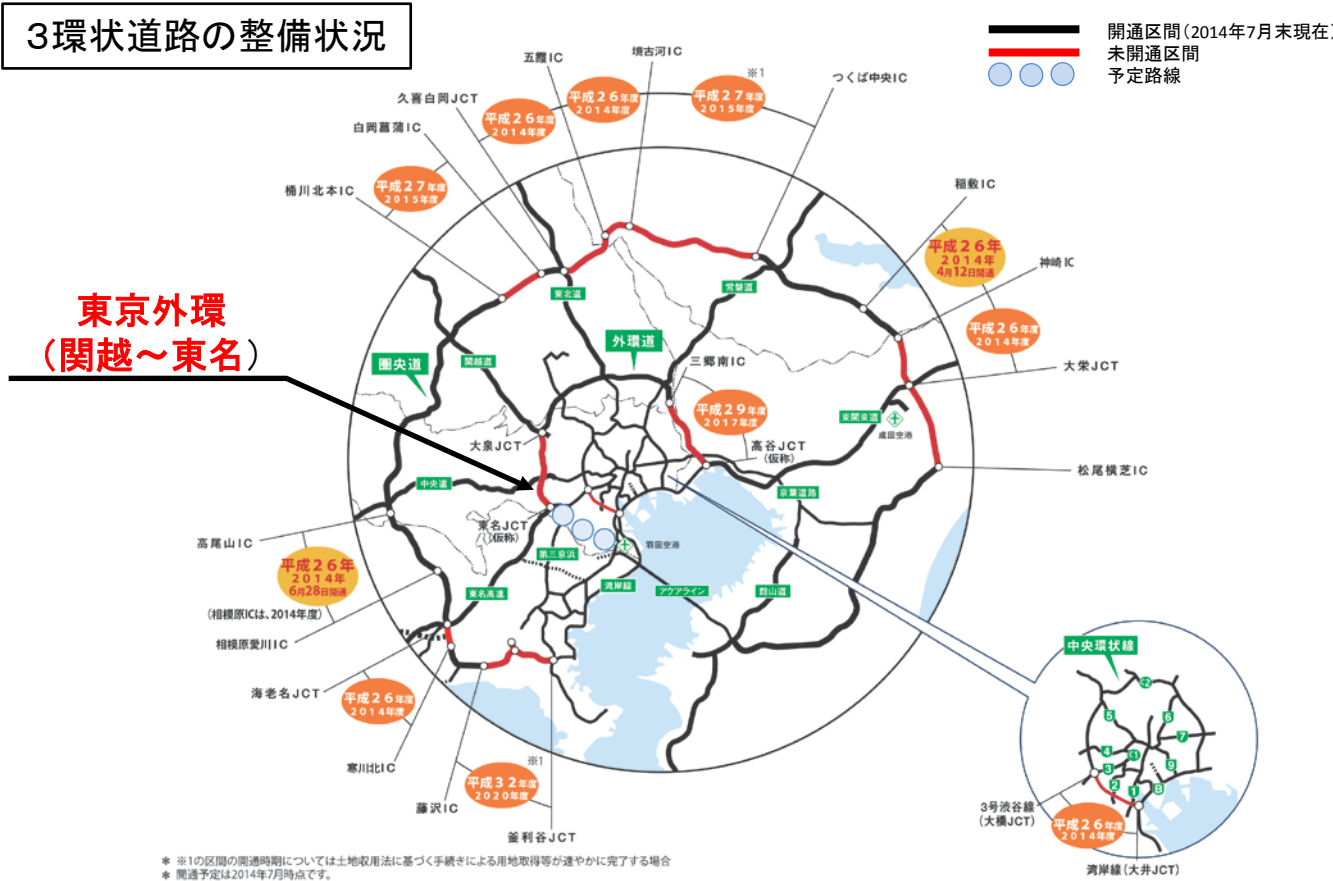
2. 外環(関越～東名)の主な整備効果

首都圏の道路交通の骨格として、1963年に3環状9放射のネットワークが計画されて以来、東名・中央・関越・東北道など放射方向の高速道路は整備されましたが、環状方向の高速道路の整備は遅れています。

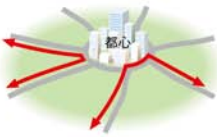







その結果、都心に用のない交通が都心環状線に集中し、慢性的な渋滞が発生しています。

3環状道路が整備されれば、この都心を通過するだけの交通を迂回させ、都心の渋滞解消が期待されます。

3環状道路の整備状況



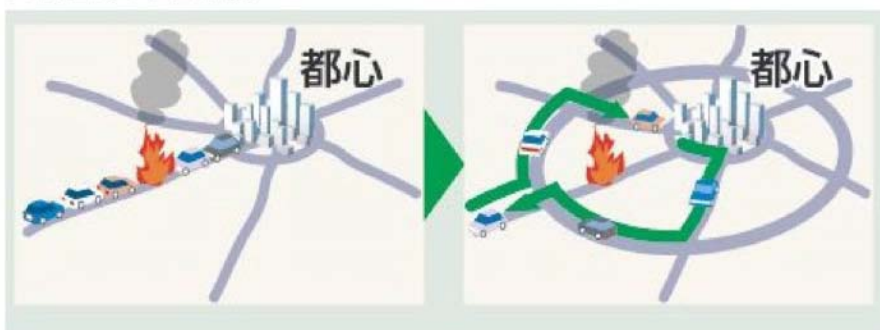
都心の渋滞解消だけではなく、環状道路には様々な役割があります。

| 通過交通の抑制 | 分散導入効果 | 非常時の迂回機能 | 地域間移動 |
|---|---|--|---|
| 通過交通の都心部への流入を抑制します。 | 郊外から都心部への交通を分散導入します。 | 災害や事故などで一部区間の不通があっても速やかに移動できます。 | 周辺地域の移動が直接できます。 |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

災害時の迂回機能(リダンダンシー)の確保

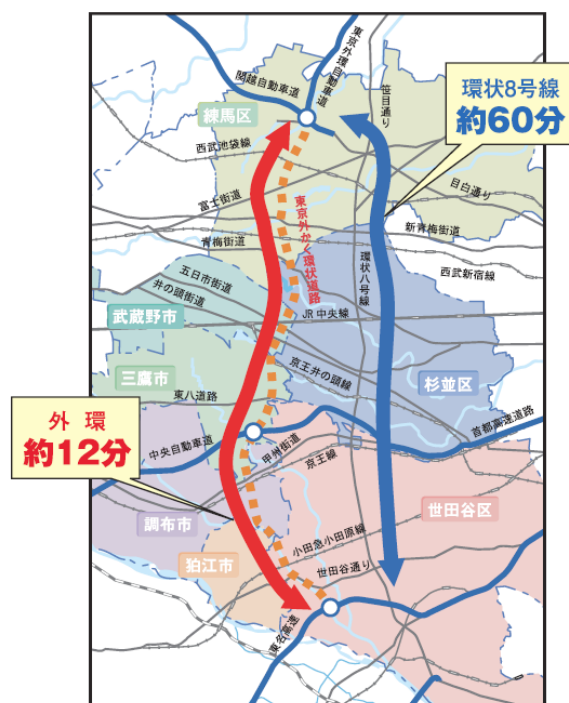
外環で関越道、中央道、東名高速が相互に連絡できることにより、災害や事故などにより一部区間の不通が生じた際にも、速やかに移動することが可能となるなど、災害時の広域交通ネットワークが強化されます。

■ 災害時の迂回機能



時間の短縮

外環の整備により、関越道～東名高速間が約12分で接続されることにより、所要時間の大幅な短縮が見込まれ、目的地までのスムーズな移動が可能となります。



3. これまでの経緯等（H26.12.19現在）

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 | 135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 | 185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 | | 550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、事業内容へのご理解・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。

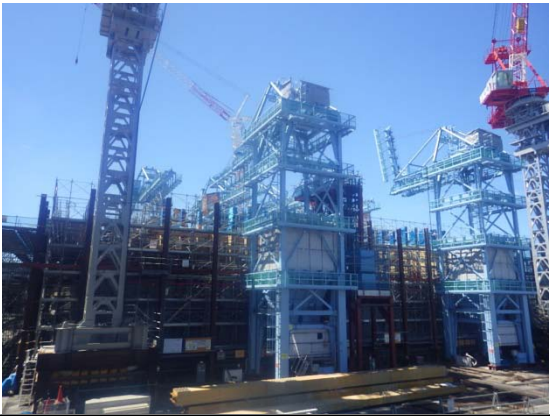
| 時期 | 主な経緯 |
|--------|---|
| H21. 5 | 整備計画決定 事業化 |
| H21.12 | 「事業の概要及び測量等の実施に関する説明会」を開催 |
| H22. 8 | 道路区域決定（東名・中央・大泉JCT地上部） |
| H23.1 | 「基本設計及び用地に関する説明会」を開催 |
| H25. 9 | 「大深度地下使用認可申請に向けた東京外かく環状道路（関越～東名）の説明会」を開催 道路区域決定（青梅街道IC地上部、地下トンネル部） |
| H26. 3 | 大深度地下使用の認可 都市計画事業承認及び認可 |
| H26.8～ | 土地収用法第35条に基づく立入調査の実施 |

4. 現在の工事状況（H26.12.19現在）

現在では、各JCT部において各種工事が着工となっており、また平成26年4月には本線シールドトンネル工事が契約となりました。
今後も工事を円滑に実施していくため、早期の用地取得が必要になります。

| 時期 | 主な工事 |
|--------|-------------------------|
| H24. 3 | 東名JCT 準備工事着手 |
| H25. 5 | 東名JCT 本線シールド発進立坑工事着手 ※① |
| H25. 8 | 大泉JCT 準備工事着手 ※② |
| H25.11 | 中央JCT 準備工事着手 ※③ |
| H26. 4 | 本線シールドトンネル 工事契約 |
| H26. 5 | 大泉JCT 氷川橋改良工事 工事着手 |
| H26.10 | 大泉JCT 本線シールド発進立坑 工事着手 |

<東名JCT>



本線シールドを発進させるための立坑工事を
施工中 ※①

<大泉JCT>



工事用車両が関越道へ出入りするための通
路などを施工中 ※②

<中央JCT>



中央道へ出入りする工事用仮橋などを施工
中 ※③

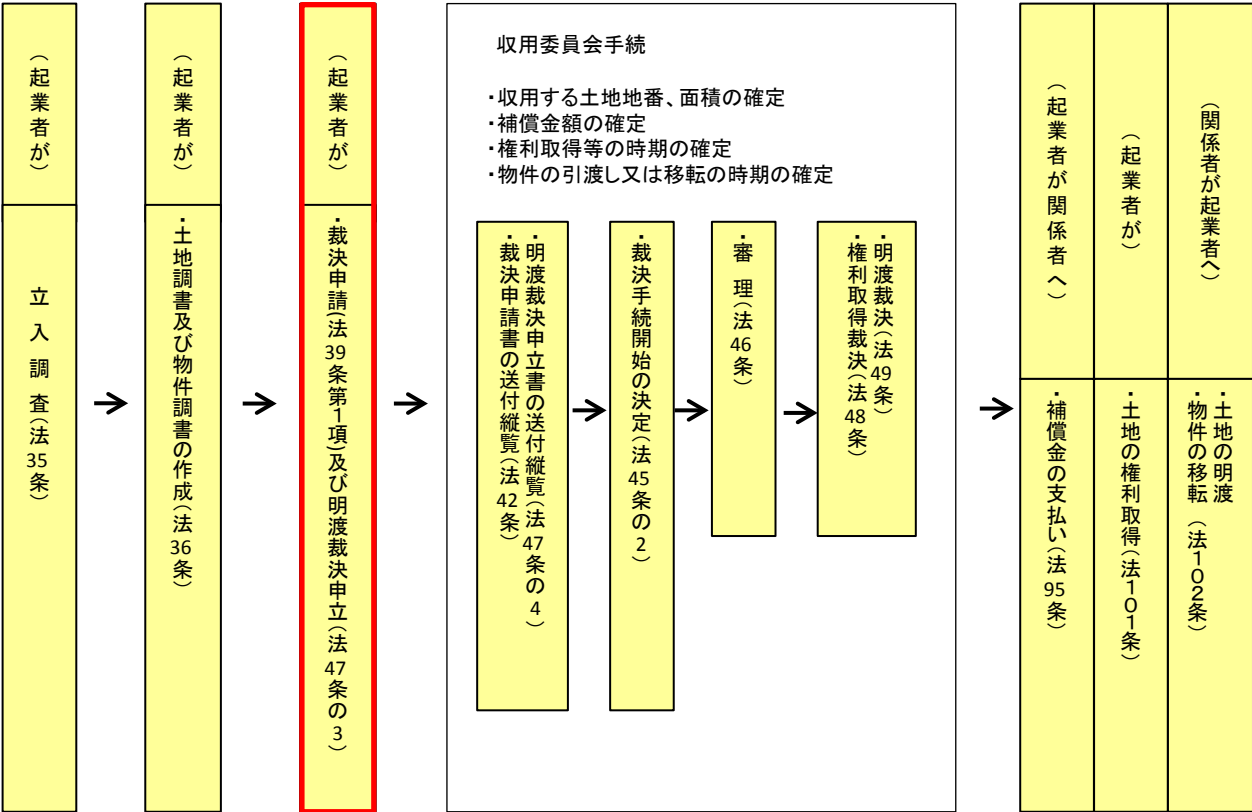
土地収用法の手続きの主な流れ

■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し立てを受けて、土地の上にある物件の移転、それに伴う損失の補償、明け渡し期限について定めるものです。「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。

H26.7.28
記者発表

今回



上記の手続きと並行して、関係者の方との任意取得に向けた協議

※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)
※なお上記とは別に、土地収用法第39条第2項に定められた、自己の権利に係る土地について起業者に対し裁決申請をすべきことを請求することができるという規定に基づく申請が土地所有者等からあり、これについては別途、土地収用法に基づく手続きを3件進めています。