

# 東京外かく環状道路に関する 三鷹市の基本的な考え方・国および都への要望書(案) ◆◆◆◆◆ ご意見をお寄せください ◆◆◆◆◆

国および東京都は昨年9月以降、「東京外かく環状道路についての考え方」などの資料を公表し、外環計画の具体化に向けた取り組みを進めています。三鷹市では、沿線各区市の中で最も大きな影響を受けるため、国や都が公表した考え方をもとに、市としての外環計画の課題と問題点について鋭意検討を進めてきました。このたび、市の基本的な考え方と国や都に対しての要望書の案をまとめましたので、市民のみなさんのご意見をお聞かせください。

本文中の図・写真については、国土交通省のデータを基にしています。

⇒ 都市計画課 ☎ 内線2815

## 東京外かく環状道路について

東京外かく環状道路(以下、外環)は、都心から約15キロメートルの圏域で放射方向の高速道路を環状に連絡する延長約85キロメートルの道路です。  
三鷹市域を通る関越道から東名高速までの約16キロメートルの区間については、昭和41年に高架式の高速度道路として都市計画決定がされましたが、地元住民および自治体などから、沿線地域に与える影響が懸念され、昭和45年から事業を凍結してまいりました。しかし、その後、交通量の増大などから、広域環状道路の必要性が高まり、国および都は平成13年に入り、「自動車専用部の地下トンネル案」を今後の計画決定をするうえでのたたき台として公表し、広く住民の意見を聴く場を設け、計画づくりの検討に反映させてきました。



## 国および都が公表した「東京外かく環状道路についての考え方」の概要

平成17年9月には、国および都はさまざまな場での議論、検討を踏まえ、外環の必要性が高いと判断し、基本的な方針を示した「東京外かく環状道路についての考え方」を公表しました。その後、各地域で意見を聴く会を開催し、住民の意見を聴取するなど、計画の具体化に向けた取り組みを進めています。

本線 外環本線は、現在の都市計画の位置を基本として、極力、大深度地下(地下40メートル以深)を活用し、既存の高速道路(関越道、中央道、東名高速)とはジャンクション(1)で接続する案とする。

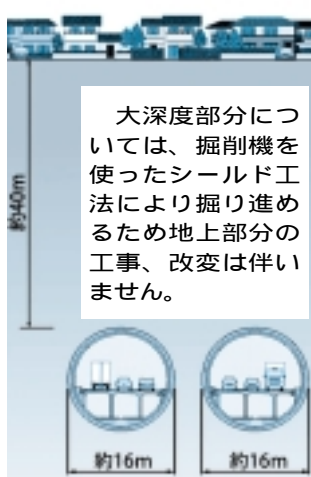
インターチェンジ(2)(出入口) 外環本線と同時に整備するインターチェンジについては、周辺の交通状況や利便性、地元の意向などを踏まえ、目白通り、青梅街道および東八

道路の3カ所にインターチェンジを設置する案とする。東八道路インターチェンジ(仮称)については、中央ジャンクション(仮称)との一体構造(中央道への乗り降り可能な構造)とする案とする。

1 ジャンクション(以下、JCT) 複数の高速道路を相互に連絡するための立体交差部分  
2 インターチェンジ(以下、IC) 高速道路の出入口

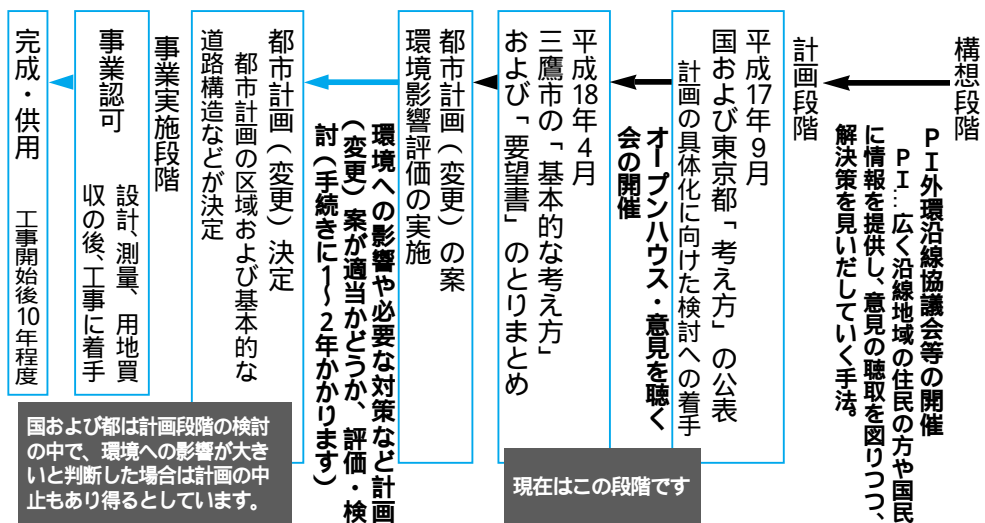


## 大深度地下のイメージ



大深度部分については、掘削機を使ったシールド工法により掘り進めるため地上部分の工事、変更は伴いません。

## 外環の手続きの段階と事業の流れ



**傍聴できます 都市計画審議会**  
簡章事項  
東京外かく環状道路計画に関する三鷹市の要望書(案)について  
4月21日(金)午後2時から、市議会全員協議会室(市役所3階)  
4月14日(金) (必着) までに住所・氏名・電話番号を記入し、はがきまたはEメールで「〒181-8555 三鷹市役所都市計画課都市計画係」に送付してください。  
係: toshikeikaku@city.mitaka.tokyo.jp へ申し込む。定員15人(申込多数の場合は17日(月)に抽選。傍聴可能な場合は通知します。)

国および都は計画段階の検討の中で、環境への影響が大きいと判断した場合は計画の中止もあり得るとしています。

現在はこの段階です