

東京外かく環状道路が三鷹市に及ぼす影響調査
報告書

平成17年3月

三 鷹 市

目次

1. 外環計画による影響調査の前提	1
1.1 調査の目的	1
1.2 調査の前提	3
(1) 外環に関するこれまでの経緯	3
(2) 調査の前提となる計画内容	4
2. 外環が三鷹市に及ぼす影響と考察	10
2.1 三鷹市への影響予測	10
(1) 影響の種別	10
(2) 整備内容の違いからくる影響の変化（変動要因）	11
2.2 地域への具体的な影響	12
(1) 自然環境への影響	12
(2) 交通環境への影響	14
(3) 生活環境への影響	20
(4) 地域社会への影響	24
(5) まちづくり等への影響	27
(6) 産業への影響	31
3. インターチェンジ・ジャンクション設置に関する問題点	33
3.1 東京外かく環状道路（三鷹市～調布市の区間について：平成 17 年 1 月）に おける検討案	35
3.2 その他のインターチェンジ・ジャンクション設置案	37
(1) 中央道へ接続する I C 設置案	37
(2) 中央道調布 I C、高井戸 I C を利用して外環に出入りする案（東八道 路 I C、国道 20 号 I C を設置せず）	37
(3) 地下ジャンクション案	38
4. 市民意識の分析評価	39
(1) 環状道路の整備について	40
(2) 外環道の必要性について	41
(3) 地下構造への変更について	41
(4) インターチェンジの必要性について	42
5. 外環計画がもたらす影響・問題点への基本的視点～【助言者会議における検討 から】	43
5.1 外環検討にあたっての基本条件	43
(1) 外環整備を具体的にイメージすることの重要性	43
(2) 外環計画に対する市の基本方針策定の条件	43
(3) 外環整備を進めるための基本原則	43
5.2 外環整備を想定した場合の具体的視点	45

(1)	自然環境の保全対策	45
(2)	交通環境の水準確保	45
(3)	良好な生活環境の維持	46
(4)	地域社会への影響軽減	46
(5)	まちづくりへの配慮	47
(6)	産業面からの視点	47
5.3	インターチェンジ（ジャンクション含む）設置の考え方	48
(1)	外環全体計画と地域の課題との両立	48
(2)	東八道路インターチェンジの形態について	48
(3)	国道 20 号インターチェンジの形態について	49
5.4	その他	50
(1)	市民意見の聴取について	50
(2)	高速道路の料金体系について	50

1. 外環計画による影響調査の前提

1.1 調査の目的

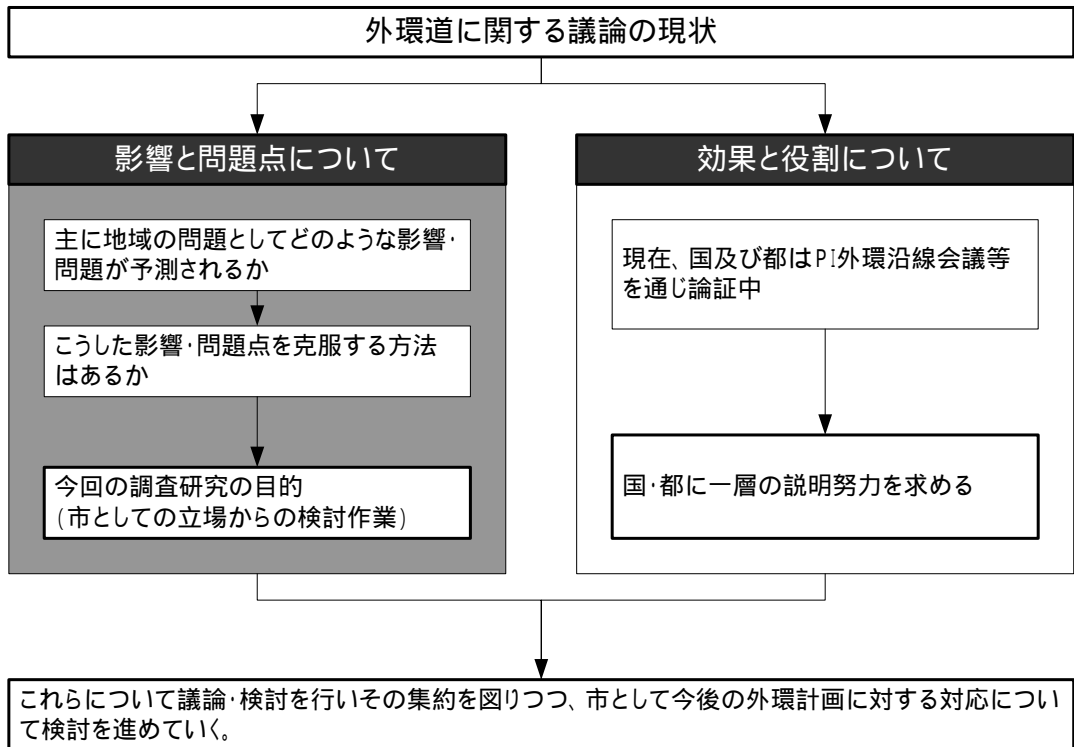
昭和41年に都市計画決定された東京外かく環状道路計画（以下、「外環」という。）については平成12年4月に、事業凍結以来30年ぶりに国、東京都、地元自治体及び住民との話し合いが始まり、平成14年6月には「P I 外環沿線協議会」が設置されました。約2年間に及ぶP I 協議会や、その後設置されたP I 沿線会議を通じて、国及び東京都から交通量予測等の様々な資料が出されていますが、これらの資料はいずれも外環計画の全体的な視点からまとめられており、三鷹市として、外環による影響やあり方など、地域の問題を検討するには、十分な資料とはいえません。

三鷹市は、幹線道路網としての外環の果たす役割については、認識をするものですが、実際に、現在、国から示されている「計画のたたき台」や「方針」に基づき外環が建設されるとなると、三鷹市内には、ジャンクションが整備されるほか、インターチェンジが設置される可能性もあるため、地域への影響は、沿線各区市の中で最も大きいと予想されるところから、今回、独自に市に及ぼす影響を調査するものです。

現在は、市として外環を受け入れる以前の段階にあります。国が示す「たたき台」や「方針」で外環が建設された場合の三鷹市地域への影響について可能な限り予測し、分析することを通じて外環計画における地域の課題と問題点を明らかにする必要があります。また、こうした課題や問題点について具体的に対応する方策があるのかどうかについても、慎重に検討を進める必要があります。

本調査においては、こうした状況を踏まえ、現在までに国及び都から示されている資料を中心としながら、三鷹市として外環計画について検討する際の参考となるよう、資料の収集及び整理を図り、助言者会議からの助言も頂きながら分析を加えて、今後の検討や意志決定のための基礎的データとすることを目的としています。

【本調査の目的・位置づけフロー】



1.2 調査の前提

(1) 外環に関するこれまでの経緯

外環は、昭和41年に都市計画決定されていますが、当時の建設大臣により事業が凍結されるなどの経緯があり未だ事業化には至っていません。現在、国や東京都では、計画の構想段階から、沿線地域の住民、利用者や国民一般に情報を公開した上で、広く意見を聴き計画作りに反映させる、PI（パブリックインボルブメント）方式にて検討を行っています。

年月	動向・経緯
昭和41年7月	都市計画決定（埼玉県境から東名高速間約16km）
昭和45年10月	建設大臣が「地元と話し得る条件の整うまでは強行すべきでない」旨の発言（凍結宣言）
昭和62年5月	三鷹市議会において、東京外郭環状道路調査対策特別委員会を設置
平成4年11月	常磐道～和光IC間供用
平成6年3月	和光IC～関越道間供用 （常磐、東北、関越道が直結される）
平成6年11月	第8回首都道路会議で「地下構造を含め検討を行う」ことを確認
平成10年3月	国、東京都、関係区市からなる「東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会」を設置
平成11年10月	石原都知事が武蔵野市と練馬区上石神井の現地視察。「高架で通すのは無理。凍結を解除し、住民の意見をかなえる努力をしなくては」との見解
平成12年2月	「首都圏の社会資本整備と東京外かく環状道路に関するアンケート調査」を実施
平成12年4月	地元団体との話し合い開始（第2回：H12.7、第3回：H12.11）
平成13年1月	扇国土交通大臣と石原東京都知事が三鷹市、武蔵野市の現地を視察
平成13年4月	外環道（関越道～東名高速間）の計画のたたき台を発表 地下構造を前提にここから地元団体と国・都との話し合い始まる。
平成13年5月	扇国土交通大臣が遺憾の意を表明
平成13年5月	「計画のたたき台」についての地元説明会開催（計10回）
平成13年12月	東京環状道路有識者委員会開催（計13回）
平成14年1月	意見交換会の開催（第2回：H15.1、第3回：H15.5、第4回：H15.8、第5回：H15.11）
平成14年6月	P外環沿線協議会始まる。（計42回）
平成14年11月	東京環状道路有識者委員会が「最終提言」を発表
平成15年3月	国土交通省及び東京都が「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」を公表
平成15年6月	沿線区市でオープンハウス開催
平成15年7月	「環境影響評価方法書」公告・縦覧
平成16年1月	沿線の環境調査を開始
平成16年5月	沿線区市で「地域ごとの話し合い」を開催
平成16年10月	「P外環沿線協議会」2年間のとりまとめ
平成17年1月	「PI外環沿線会議」を開催 「東京外かく環状道路の計画に関する技術専門委員会」を開催

(2) 調査の前提となる計画内容

①東京外かく環状道路の概要

東京外かく環状道路とは、都心から半径 15 km を環状に連結する約 85 km の幹線道路です。

関越道から東名高速までの約 16 km は、昭和 41 年 7 月に都市計画決定されましたが、地元住民及び関係区市の大きな反対運動が展開され、昭和 45 年 10 月に事業が凍結されました。この外環計画においては、三鷹市の中原、新川、北野、牟礼、井の頭地域を約 3.3 km にわたり、高架構造で南北に縦貫し、更に北野地域において、中央自動車道と連絡するジャンクションや東八道路と接続するインターチェンジの設置が計画されています。

【ＩＣ、ＪＣＴの計画】

区分	名称	接続道路	区市
JCT	関越 JCT	関越自動車道	練馬区
IC	目白 IC	目白通り	練馬区
IC	青梅 IC	青梅街道	練馬区
IC	東八 IC	東八道路	三鷹市
JCT	中央 JCT	中央自動車道	三鷹市
IC	国道 20 号 IC	国道 20 号	調布市
IC	世田谷 IC	世田谷通り	世田谷区
JCT	東名 JCT	東名高速道路	世田谷区

注：インターチェンジとは高速道路の出入口、つまり一般の道路と接続する施設のことをいいます。ジャンクションとは高速道路等相互を接続する施設ののことをいいます。

【東京外かく環状道路の全体ルート図】



資料：「東京外かく環状道路の計画たたき台」（平成 13 年 4 月）国土交通省

②「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台」の概要

平成 13 年 4 月に、国土交通省から「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台」が発表されました。現在、このたたき台をベースとして、国・都・住民の話し合いが進められています。

《計画のたたき台の 5 つのポイント》

①ルートについて

- ・現在都市計画決定されているルートを基本に検討します。

②構造について

- ・沿道環境への影響を考慮し、現計画を地下構造に変更します。
- ・インターチェンジやジャンクション部は、開削ボックス構造等で、その他の区間はシールド構造を活用するなど、地域の特性を踏まえ検討します。

③ジャンクションとインターチェンジについて

- ・ジャンクションについては、外環が関越道、中央道、東名高速と交差する 3 箇所を設置します。
- ・インターチェンジについては、地域の意向や交通状況を考慮し、それぞれどのように設置するか、設置の有無を含めて検討します。

④地上部の利用について

- ・それぞれの地域の実状や、地域の意向等にあわせて検討するためのメニューを示します。

⑤環境について

- ・地下構造とすることで、当初懸念された諸課題は大部分が解決できると考えられますが、十分な現地調査と予測や評価を行い、地域への影響が最小限になるよう努めます。

《進め方について》

①情報の共有

- ・情報を広く公表し、共有していきます。

②意見の把握

- ・皆さんや各行政機関からのご意見、ご意向を頂けることを期待しています。

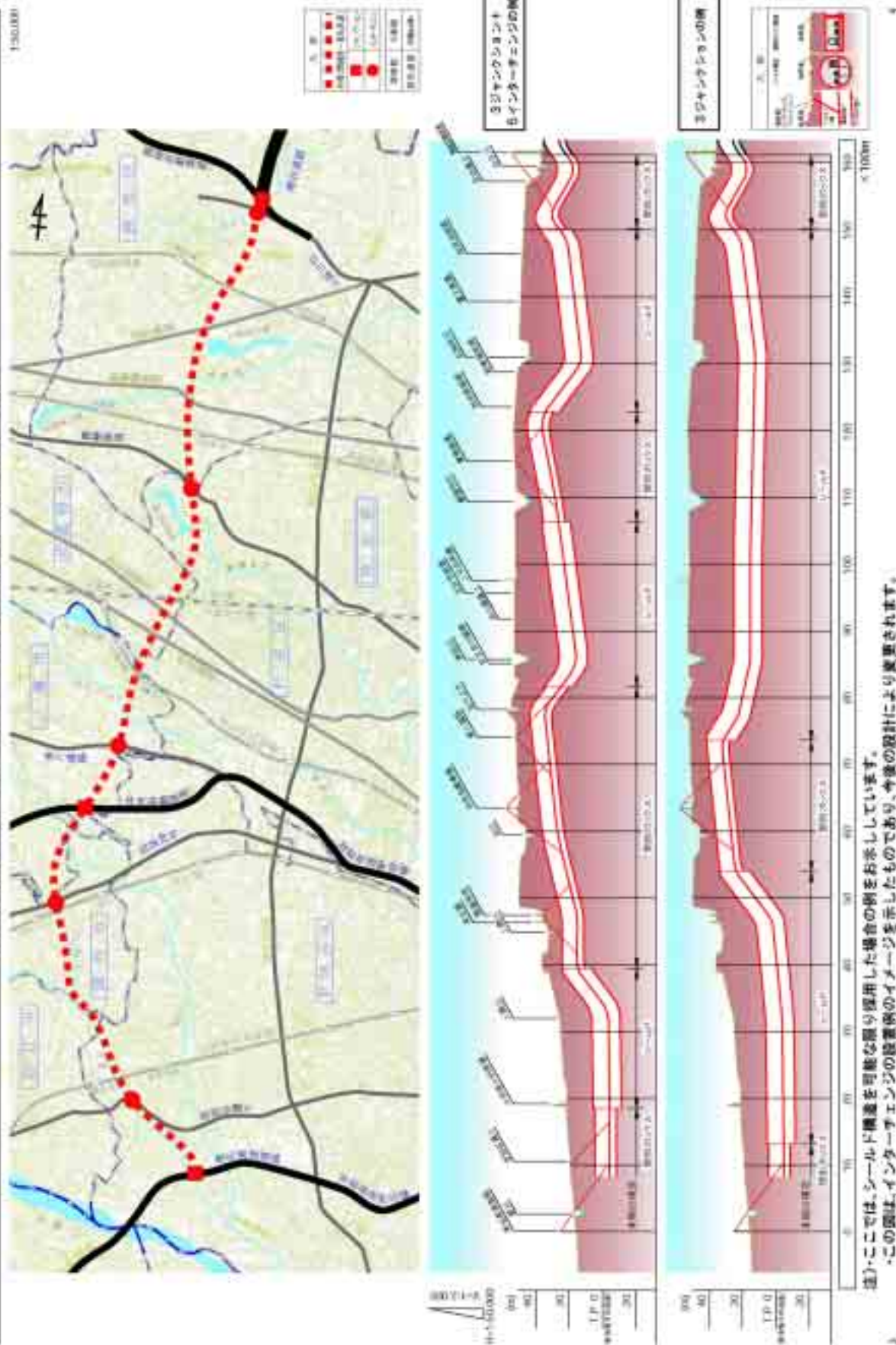
③意見の公表

- ・どのようなご意見が寄せられたかを分類整理し、その結果を公表します。

④意見の反映

- ・寄せられたご意見、ご意向を計画づくりに反映していきます。

平面・縦断面 【3ジャンクション+5インターチェンジと3ジャンクションの例】



資料：「東京外かく環状道路の計画のたたき台」（平成13年）国土交通省・東京都

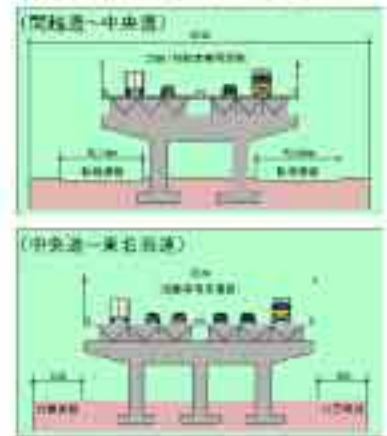
構造について

●現計画の自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とします。

地下構造



現在(昭和41年決定)の都市計画



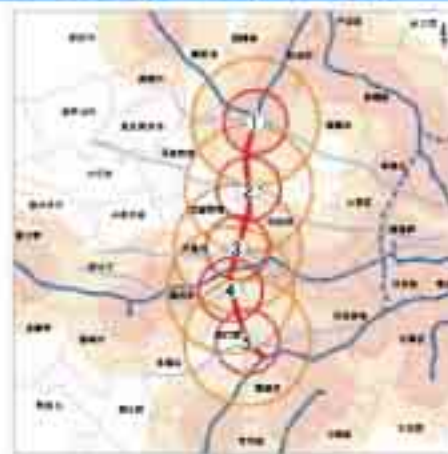
地下構造の形式

項目	シールド構造	開削ボックス構造
概要	地上から掘削は行わず、地下部でモグラのようなシールドマシンによりトンネルを構築するもの	一旦、地上部から開削して道路構造物を構築し、再び埋め戻すもの
断面		
メリット	- 地上部からの工事を最小限に抑えることが可能です。 - 地上部は、現状の市街地を維持することが可能です。一方、地域のための道路や緑地帯、公園などの整備を含め改めてまちづくりを行うことも可能です。 - トンネル内の排気ガスは換気施設で処理・排出します。	- 地上部から掘削するため、工事中は、建物等の移転が必要です。 - 埋め戻した後の地上部は、地域のための道路や緑地帯、公園などの整備を含め新たにまちづくりを行うことが可能です。 - トンネル内の排気ガスは換気施設で処理・排出します。

なお、地下構造としては、この他に掘削構造が考えられます。

インターチェンジについて(参考)

環状及び外環のインターチェンジを中心として、半径2km、4kmの範囲を図示したものです。



設置の検討の対象となる、現在都市計画決定されている5つのインターチェンジ。

- ①目黒通りインターチェンジ
- ②青橋街道インターチェンジ
- ③東八道路インターチェンジ
- ④国道20号インターチェンジ
- ⑤世田谷通りインターチェンジ



資料：「東京外かく環状道路の計画のたたき台」(平成13年)国土交通省・東京都

③「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針」平成 15 年 3 月（国及び東京都
が公表）

外環整備は喫緊の課題で 1 日も早い整備が望まれるため、早く、安く完成できるように十分考慮し、沿線への影響を小さくする。このため、

- 外環本線は、シールドトンネルと 3 つのジャンクションを基本構造とする。
- トンネル構造は、3 車線を収容する長距離シールドトンネル 2 本とし、外径は約 16 m に縮小する。
- 地上部への影響を小さくするため、極力、大深度地下を活用する。

インターチェンジについては、今後、地元の意向等を踏まえながら、設置の有無について検討する。その際、設置要望のあった青梅街道インターチェンジについては、さらに地元の意向を把握していく。その他のインターチェンジについては、ジャンクション構造の一体的活用について検討する。

地元において地上部整備の方向が定まった場合、大深度区間であっても、地元の意向を踏まえながら、その整備を支援していくものとする。なお、青梅街道から目白通りについては、地元の意向を踏まえながら、地上部街路の設置を検討する。

この方針について、沿線の住民や自治体等の関係者から幅広い意見や意向を把握するため、模型等を活用した、わかりやすい資料や情報の提供を行う。

④東京外かく環状道路（三鷹市～調布市の区間について）平成 17 年 1 月

国土交通省関東地方整備局、東京都都市整備局から、以下のような4つのインターチェンジ検討案による比較検討資料が示されました。

