

# 第1回 中央ジャンクション 三鷹地区検討会

平成20年8月23日(土)  
法政大学中学高等学校

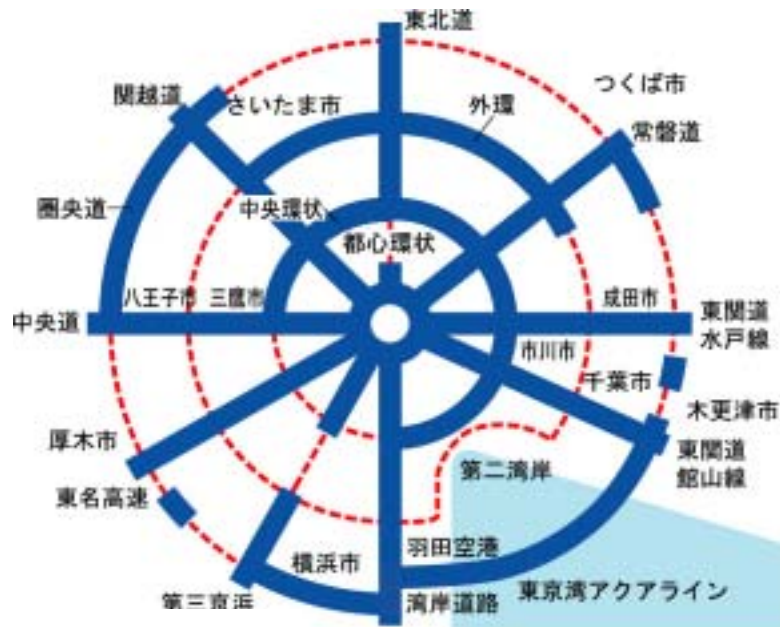
# 本日の情報提供内容

1. 東京外かく環状道路の概要
2. 外環の目的、整備効果
3. 三鷹地区検討会の位置づけ

# 1. 東京外かく環状道路の概要

# 東京外かく環状道路(「外環」)とは

「外環」は首都圏の円滑な交通ネットワークを実現する上で重要な道路  
「圏央道」、「中央環状線」とあわせて、首都圏の道路交通の骨格として、  
3環状9放射ネットワークを構成



H20.3.31現在



# 「外環」の全体計画

東京外かく環状道路は都心から15km圏を結ぶ、全長約85kmの環状道路

「外環」の全体計画と幹線道路網図



## 現在の整備状況

常磐道(三郷) ~ 湾岸道路(市川) 20km

- ・三郷IC ~ 三郷南IC 4km(H17.11開通)
- ・三郷南IC ~ 高谷JCT 16km(事業中)

関越道(練馬) ~ 常磐道(三郷) 29km

- ・大泉IC ~ 和光IC (H6.3開通)
- ・和光IC ~ 三郷IC (H4.11開通)

東名高速(世田谷) ~ 関越道(練馬) 16km

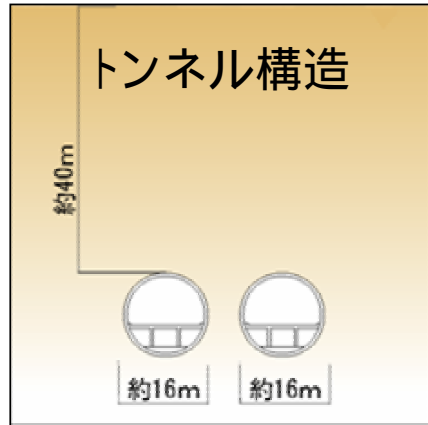
- ・H19.4都市計画変更

湾岸道路 ~ 東名高速(世田谷) 20km

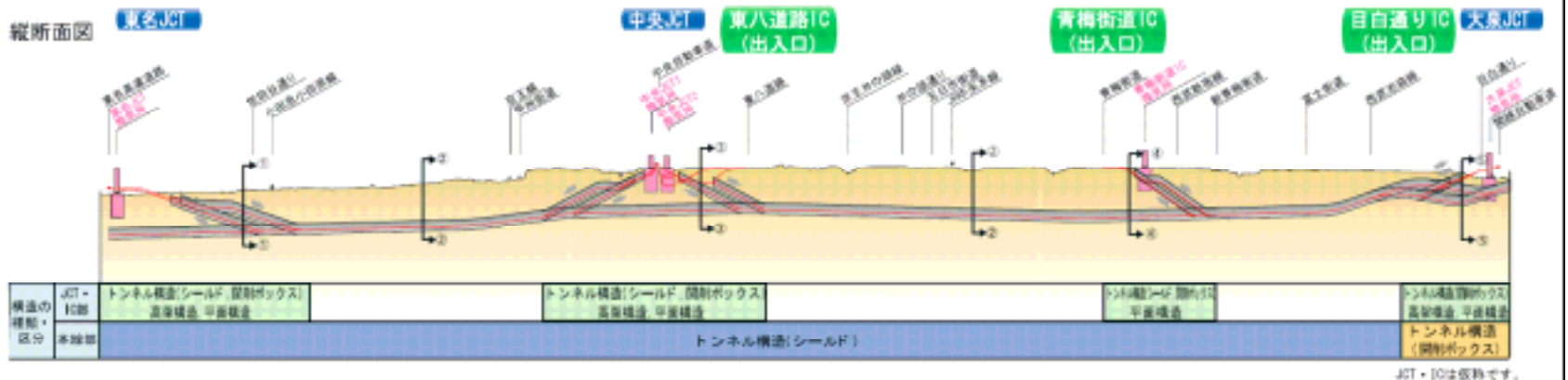
- ・調査中

# 外環の基本的な構造

現都市計画

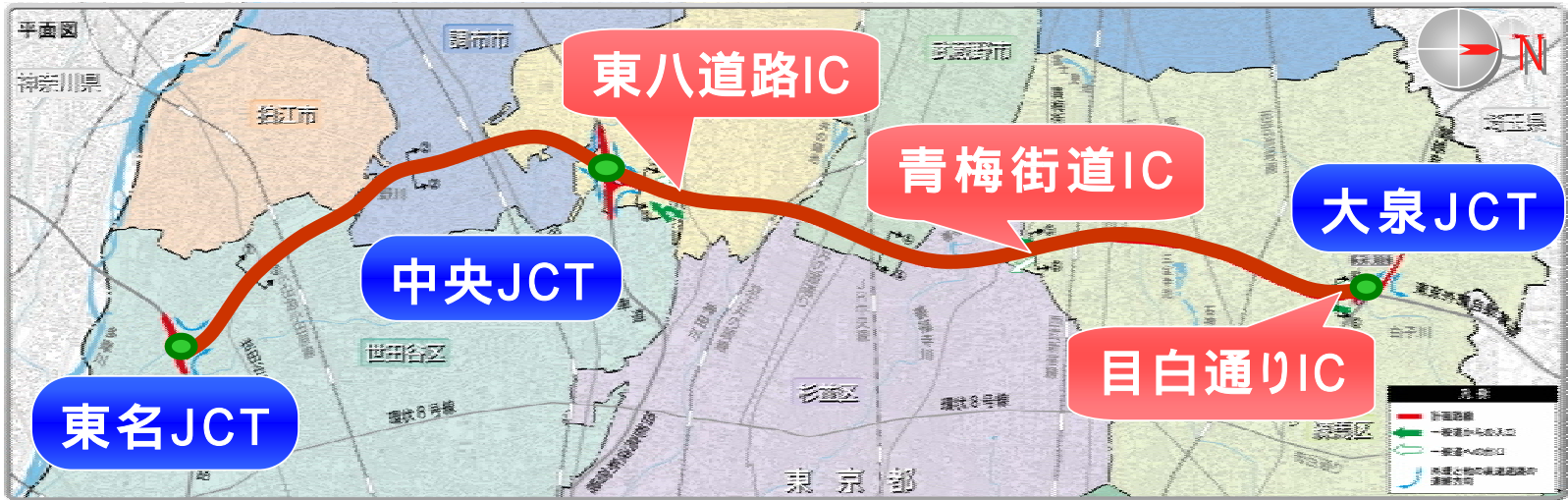


参考(旧都市計画)





# 連結施設 (JCT、IC) の概要



JCT

ジャンクション: 高速道路と高速道路をつなぐ施設

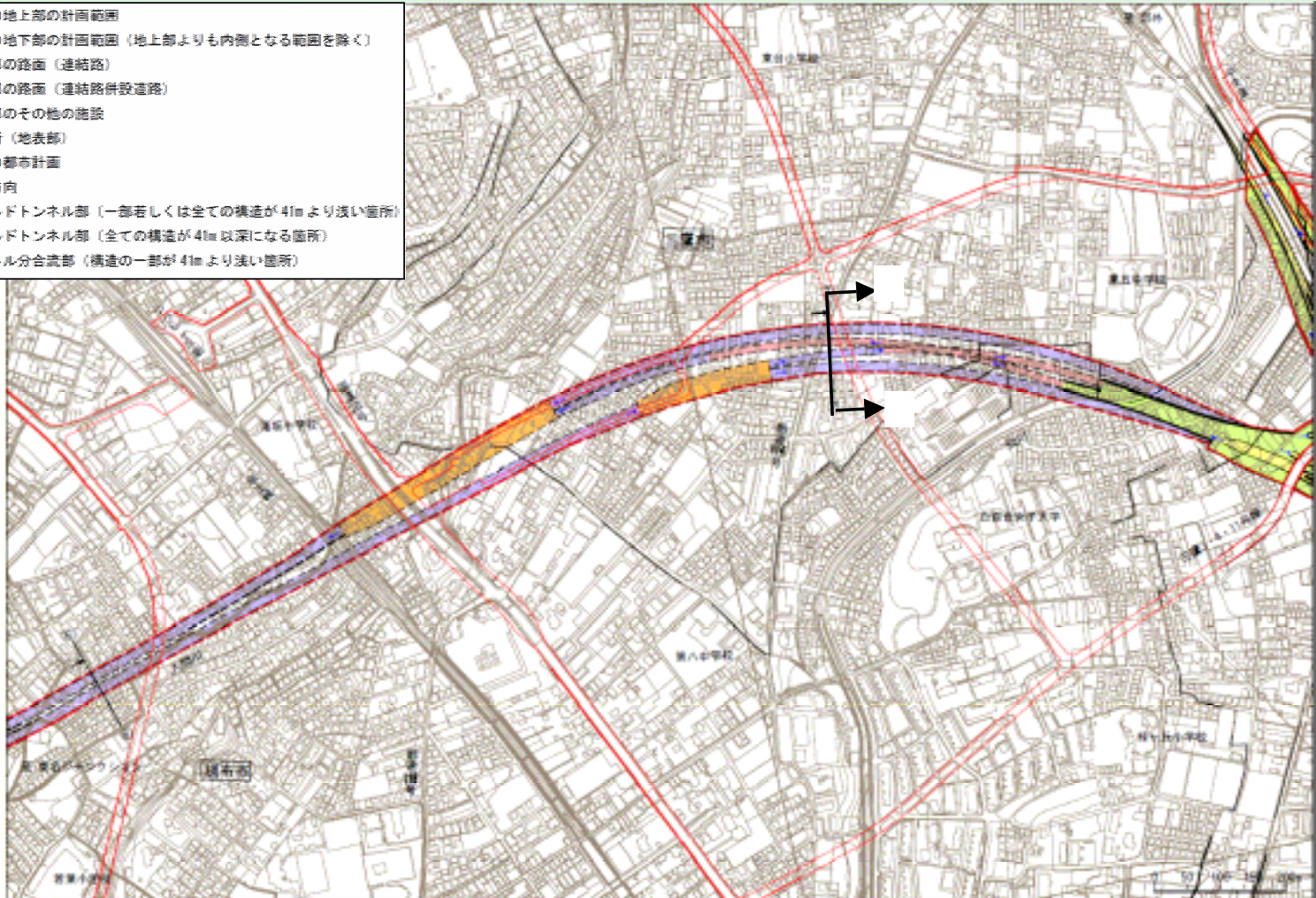
IC

インターチェンジ: 一般道と高速道路をつなぐ出入口

未完成のジャンクションやインターチェンジ名は仮称です。

# 中央ジャンクション周辺の計画概念図(1/3)

- ≡≡≡ 外環の地上部の計画範囲
- ≡≡≡ 外環の地下部の計画範囲（地上部よりも内側となる範囲を除く）
- 地表部の路面（連結路）
- 地表部の路面（連結路併設道路）
- 地表部のその他の施設
- 換気所（地表部）
- 現在の都市計画
- 進行方向
- シールドトンネル部（一部若しくは全ての構造が41mより浅い箇所）
- シールドトンネル部（全ての構造が41m以深になる箇所）
- トンネル分合流部（構造の一部が41mより浅い箇所）



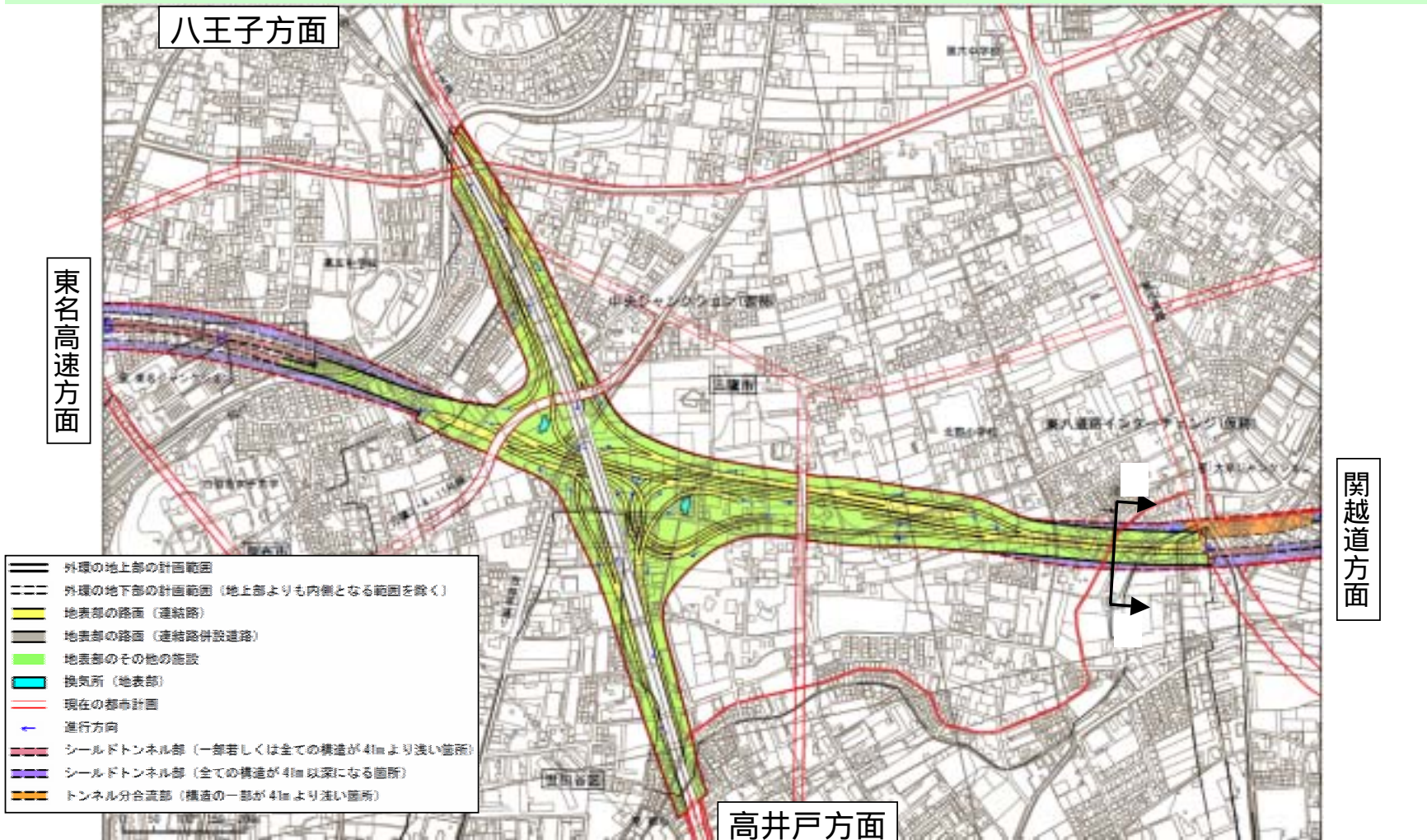
東名  
高速  
方面

関越  
道  
方面



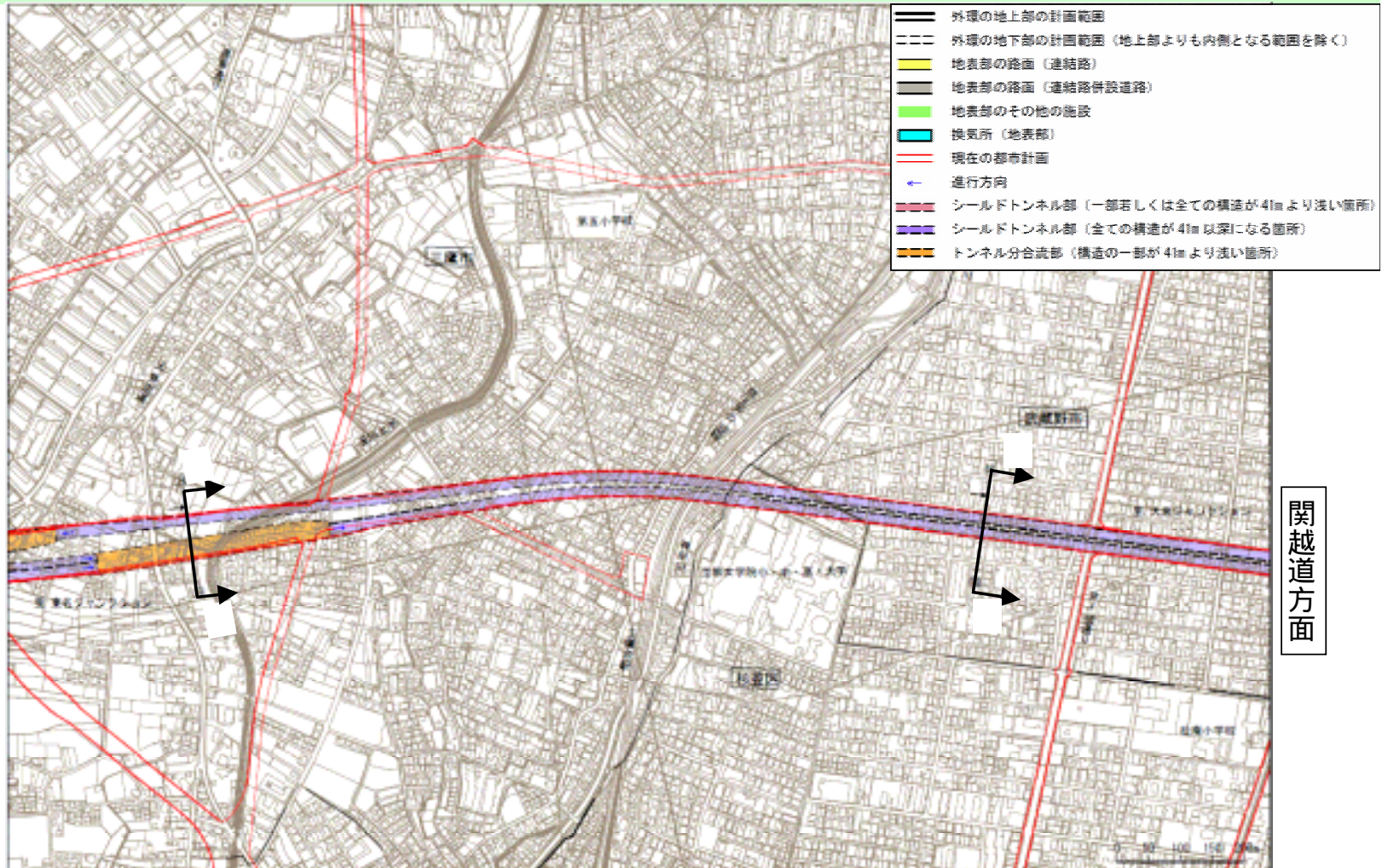


# 中央ジャンクション周辺の計画概念図(2/3)





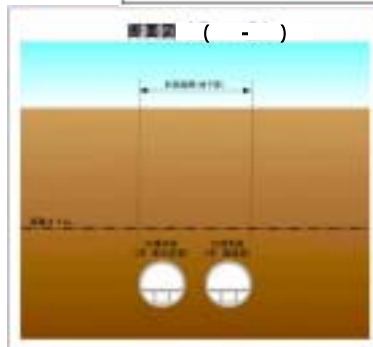
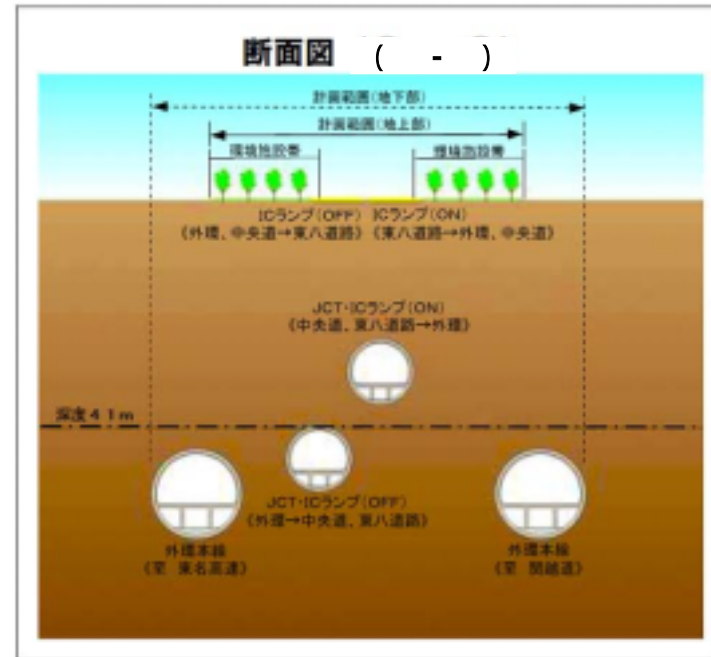
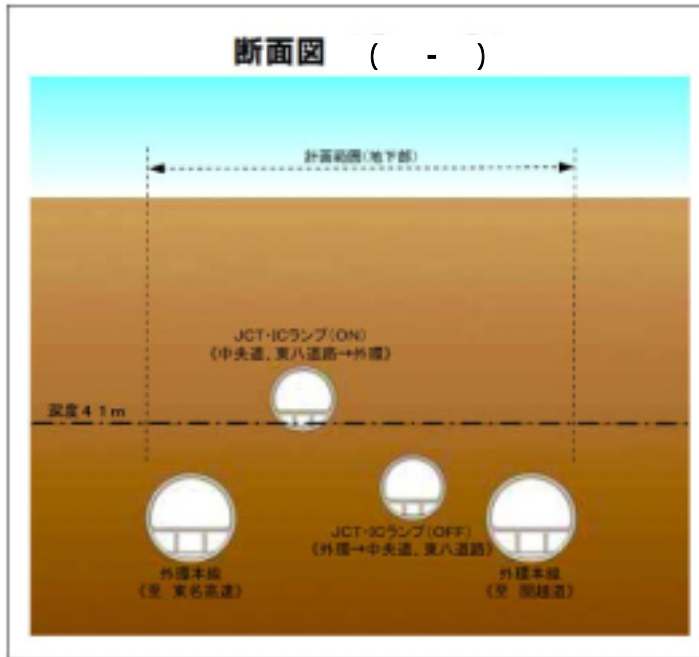
# 中央ジャンクション周辺の計画概念図(3/3)



東名高速方面

関越道方面

# 中央ジャンクション周辺での基本的な構造



# 大深度地下の深さ

大深度地下とは、次の または のうちいずれか深い方の深さの地下とされています。

地下室の建設のための利用が通常行われない深さ **地下40m以深**

建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ **支持地盤上面から10m以深**

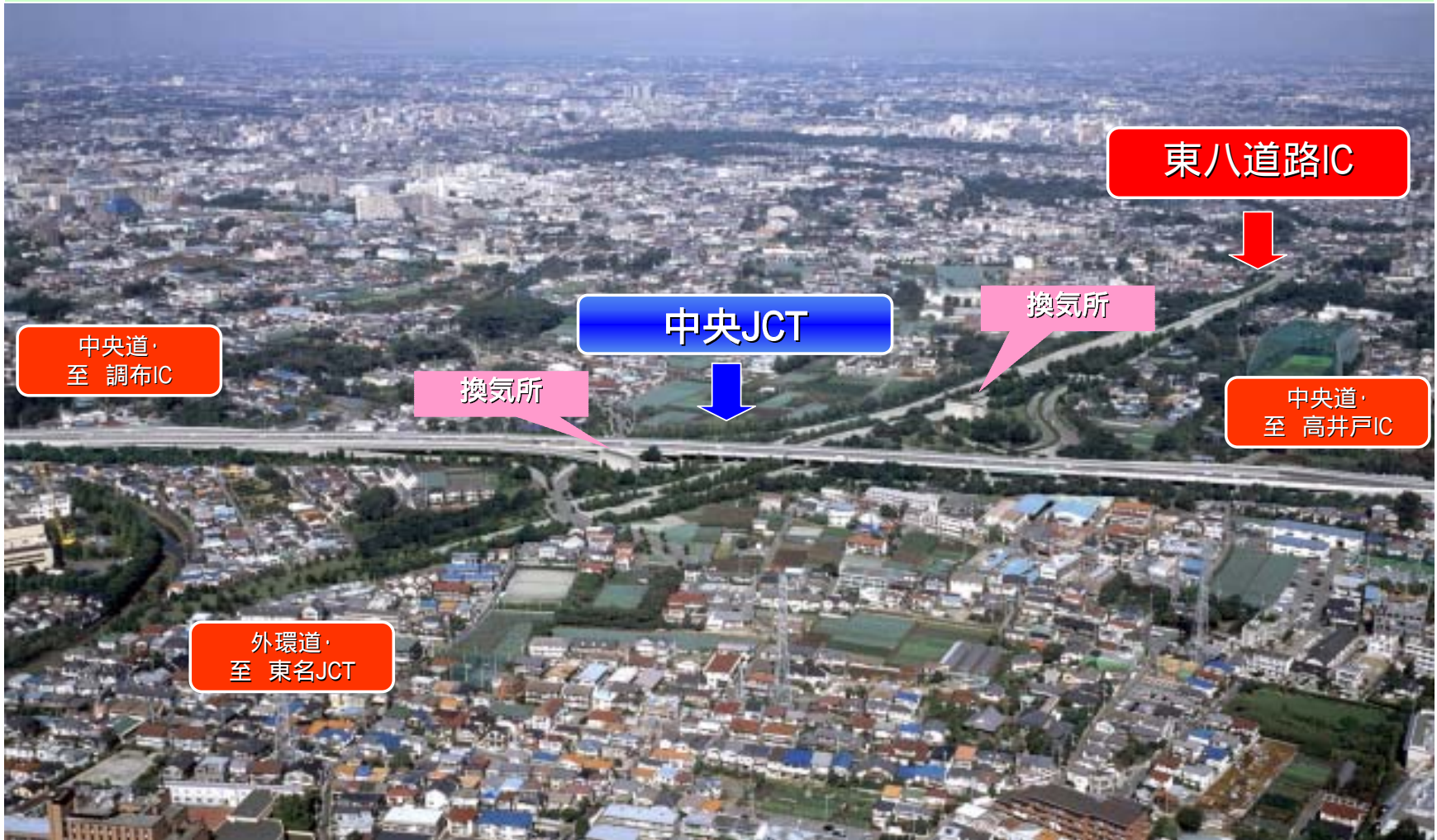
既存文献等を調査した結果、外環が計画されている区間の支持地盤上面は、地下25mの位置になり、の「支持地盤上面から10m以深」とは、地下35m以深となります。

よって、外環が計画されている区間の大深度地下の深さは、**現段階では**  
**の地下40m以深**と考えられます。





# 中央ジャンクション周辺の整備イメージ





# 手続き上における現在の位置づけ

- 平成19年4月、地下構造で「**都市計画**」が決定(変更)
- 平成19年12月、国幹道法 に基づく「**基本計画**」が決定  
国土開発幹線自動車道建設法

道路の区域、種別、構造等が決定



今後...

- 高速自動車国道法に基づく「**整備計画**」を決定  
概算工事費や施行主体等の決定
- 道路の詳細な構造、生活道路の付けかえ方、  
具体的な環境対策などについて検討

# 「都市計画」の内容(東名～関越道間)

東京都決定

道路などの都市施設を計画的に整備するため、位置、規模、構造を定める

種別・名称	自動車専用道路 都市高速道路外郭環状線	
位置	世田谷区宇奈根三丁目～練馬区大泉四丁目	
延長	約16,270m	
区域	(計画図に表示)	
車線の数	6車線	
幅員	40～93m	
構造形式	地下式	
出入口	3箇所	東八道路インターチェンジ(仮称)(東名高速道路側・関越自動車道側及び中央自動車道への出入口) 青梅街道インターチェンジ(仮称)(関越自動車道側への出入口) 目白通りインターチェンジ(仮称)(東名高速道路側への出入口)
換気所	5箇所	東名ジャンクション(仮称)付近、中央ジャンクション(仮称)付近2箇所 青梅街道インターチェンジ(仮称)付近、大泉ジャンクション(仮称)付近

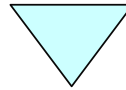
# 高速自動車国道の法定手続きについて

国土開発幹線自動車道建設会議

## 予定路線(法定)

国土開発幹線自動車道建設法第3条

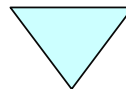
- ・路線名
- ・起終点
- ・主たる経過地



## 基本計画の決定 (大臣)

国土開発幹線自動車道建設法第5条

- ・建設線の区間
- ・建設線の主たる経過地
- ・標準車線数
- ・設計速度
- ・道路等との主たる連結地
- ・建設主体



## 整備計画の決定 (大臣)

高速自動車国道法第5条

- ・経過する市町村名
- ・車線数
- ・設計速度
- ・連結位置及び連結予定施設
- ・工事に要する費用の概算額
- ・その他必要な事項(施行主体)

# 「基本計画」及び「整備計画」の内容

国土交通大臣決定

## 基本計画

	関越自動車道(練馬区～三鷹市)	中央自動車道(三鷹市～世田谷区)
建設線の区間	三鷹市から東京都練馬区まで	三鷹市から東京都世田谷区まで
建設線の主たる経過地	武蔵野市・東京都杉並区	調布市
標準車線数	6車線	6車線
設計速度	80km/h	80km/h
道路等との主たる連結地	三鷹市付近・東京都練馬区付近	-
建設主体	国土交通大臣又は高速道路株式会社法第1条に規定する会社	

高速道路株式会社法第1条では6社の高速道路株式会社が、高速道路の整備と管理を担当する会社であると述べられている。

## 整備計画 (今後、策定)

### 【決定する事項】

- ・経過する市町村名
- ・車線数
- ・設計速度
- ・連結位置及び連結予定施設
- ・工事に要する費用の概算額
- ・その他必要な事項(施行主体など)

位置する市町村名及び連結する道路等

# 外環(関越道～東名高速間)の経緯





# これまでのPI(市民参画)の取り組み

地元との話し合いを6年間にわたって開催し、意見を聞いてきました。(「たたき台」以降)



PI外環沿線協議会



沿線区市長意見交換会



PI外環沿線会議



オープンハウス