

## 外環整備に伴う安全・安心のまちづくり連絡協議会（令和7年度第1回） 議事要旨

- 1 日 時 令和8年2月10日（火）午後3時30分～午後4時45分
- 2 会 場 中央ジャンクション北側事業地内監督官詰所会議室
- 3 出席者 19名（協議会会員）
- 4 概 要

冒頭、会長より連絡協議会構成員変更の確認及び傍聴の可否を求める確認があり、連絡協議会において承認された。また、協議会からの求めに応じ、事業者から東京外かく環状道路の整備状況等及び中央ジャンクション周辺都市計画道路の工事について説明を行った。

その他として、次回の連絡協議会は、工事の進捗状況等を考慮して会長と相談し開催することをお知らせして閉会した。

### 5 会議内容

#### (1) 報告事項(1)東京外かく環状道路の整備状況等について

##### ア 説明概要

事業者より、現時点における東京外かく環状道路（関越～東名）全体の工事状況、中央ジャンクションで現在実施中の工事及び今後実施される予定の工事について説明後、意見交換を行った。

##### イ 意見・要望

○北野情報コーナー沿いの南北の道路について夜間かなり暗い。歩道側に街灯を設置するなど、改善を検討してほしい。

→（国）確認し、検討させていただく。

○北野情報コーナー沿いの南北の道路と、ゲートがある東西の道路について、夏場の暑さが保護者の間で問題になっている。何か暑さ対策を検討いただきたい。

→（国）こちらについては昨年度よりご要望いただいている内容となっており、昨年10月に暫定開放広場のところのパネル（南北方向）をメッシュタイプのもので変えさせてもらったので、風通しは改善しているのではないかと考えている。今年の夏に効果等を確認し、状況を踏まえて引き続き検討していきたい。

#### (2) 報告事項(2)中央JCT周辺都市計画道路の工事について

##### ア 説明概要

事業者より、周辺都市計画道路の整備状況等について説明後、意見交換を行った。

##### イ 意見・要望

○三鷹3・4・12号の先行開通時に信号機をつけることができないから、安全対策としてカラー舗装などを実施するということだが、これでどれだけ効果があるのか。また、誘導員設置についても一定期間に限ったことなのか。

→（東京都）カラー舗装の効果に関する具体的なデータはない。一般的には、カラー舗装することで、スピード抑止効果があると考えている。また、一定期間の誘導員設置についてだが、信号機のない横断歩道に児童が慣れてもらうまでの期間を想定している。

○三鷹3・4・12号はいつ開通するのか

→（東京都）現段階ではいつできるとお伝えできない。切れ目なく工事を実施し、できる限り早い開通を目指している。

○その早期開通とはいつか

→（東京都）順次工事を進めているところであり、具体的な時期をお伝えすることはできない。

○三鷹3・4・12号の整備の進捗が遅いと感じるが、何か現場の問題で進捗が遅いのか、外環の開通に合わせるために進捗が遅いのか

→（東京都）外環と整備時期を合わせているわけではない。東八道路～吉祥寺通りを結ぶ区間は、先行して開通したいと思っている。

○天神山通り（三鷹市道）は、駐停車が多い。三鷹3・4・12号が開通した際に同じようになったら、運転手が小学生などを目視しづらく事故が起こってしまうのではないか。ガードレールや植栽についてどのように考えているのか。また、カラー舗装だけでなく、「止まれ」の標示をしていただきたい。

→（東京都）自転車通行空間を示す青い路面標示を施す予定であり、これにより駐車車両の抑制効果があると考えている。また、横断歩道付近の植栽については、低木の植栽で考えている。

○天神山通りは、自転車通行帯の青舗装はできるのか

→（三鷹市）来年度以降、自転車走行空間整備事業として、青い舗装（自転車レーン）に取り組んでいく予定である。また連絡協議会の場でその効果などを共有したいと思っている。

○自転車通行帯には駐停車はしてはいけないのか

→（三鷹警察）駐車禁止の規制がある場合は、駐車はしてはいけない。5分以内の積み下ろしであれば、法的には問題ない。

○三鷹3・4・12号の早期開通に向け、北野小学校の通学路となる箇所には、カラー舗装を行う予定になっているが、カーブになっている横断歩道箇所も小中学生が通るため、安全対策が必要だと思う。

→（東京都）カーブの箇所については、見通しが悪いことは認識しており、

その対策として車線に点線を入れ、速度抑制を図ろうと考えている。カラー舗装に関しては現在のところ考えていないが、今後、小・中学校などから児童の横断箇所などを聞かせてもらいながら考えていきたい。

○信号設置には設置基準があり、先行開通ではその設置基準に満たないため、信号機が設置できないとの説明だが、そもそも、外環開通後の三鷹3・4・12号の交通量は何台程度と考えているのか。外環開通後には設置基準を満たして、設置するというのであれば、先行開通の時点で設置したら良いのではないか

→（東京都）外環ができた際の交通量は一日あたり7000台程度と推計しているが、先行開通の際の正確な交通量推計はやっていない。また、早期開通時点で設置すれば良いのではないかという問いについては、交通量が少ないと信号無視をする歩行者が出てきてしまい、かえって危ないため設置しないという理由である。

○市道第183号線が東八道路から人見街道に入ろうとする車でいつも混み合っている。三鷹3・4・7号ができることによって解消する可能性はあるか

→（東京都）当該路線は、現在策定中の事業化計画の中で、事業化に向け構造等の課題があるため、計画内容再検討路線となっている。

○吉祥寺通り、北野地区公会堂の前に下水のマンホールがあるが、ここ1、2年でマンホールが沈んでいるようで、自転車が通るときに危ない。現状確認し、対応願いたい。

→（東京都）確認して対応する。

○信号機の設置基準も満たさないような交通量であるにも関わらず、三鷹3・4・12号を先行して開通させる目的は何か

→（東京都）交通量が少ないとはいえ、北野中央通りの交通を転換できるなど、地域交通の安全性が高まるといった効果が期待できる。

○東八道路から烏山通りへの右折がなかなかできず、裏道として北野中央通りなど、地域の道路を通っている。東八道路から烏山通りの信号の右折時間を延ばしていただけないか

→（東京都）まずは現場を見させていただく。ただ、実際に信号を変えらるとなると他の方向への行き来するための時間が短くなる。また、レーン長を長くすることも簡単なことではないと考えている。

以上