

1 調査名称：外環に係わるまちづくりに関する調査委託

2 調査主体：東京都

3 調査圏域：東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の沿線7区市（世田谷区、狛江市、調布市、三鷹市、杉並区、武蔵野市及び練馬区）

4 調査期間：平成19年度

5 調査概要：

東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路である。このうち、東京区間約16kmについては、平成19年4月、高架構造から大深度地下を利用した地下構造に都市計画を変更したところである。

本業務は、外環本線に伴い、外環に関連したまちづくりや道路計画について調査・検討を行うとともに、関係機関調整・住民説明に係る資料を作成するものである。

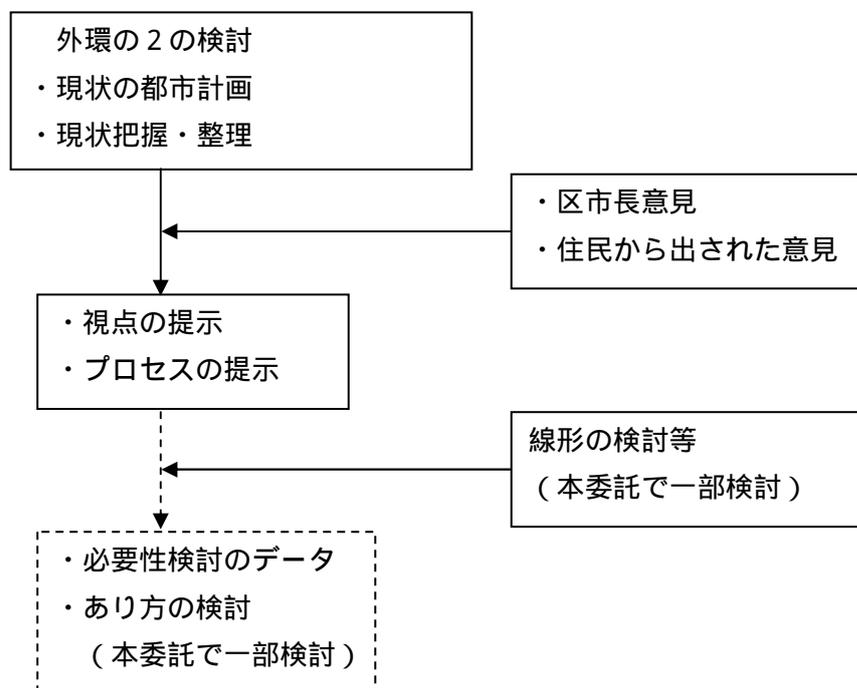
< 調査成果 >

1 調査目的

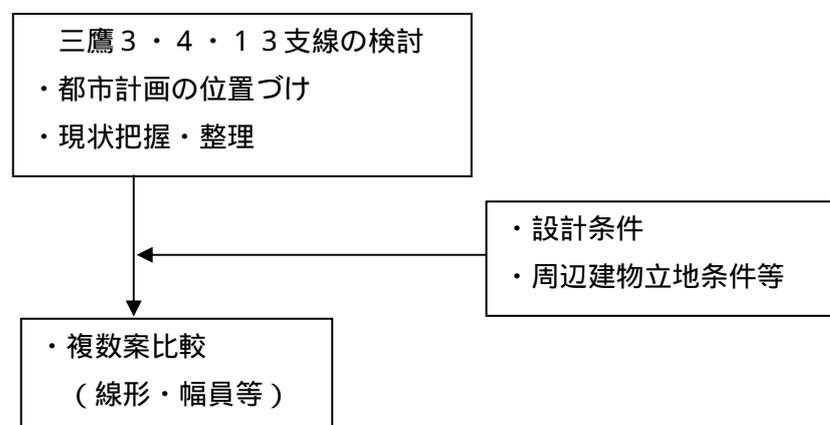
本業務は、外環本線に伴い、外環に関連したまちづくりや道路計画について調査・検討を行うとともに、関係機関調整・住民説明に係る資料を作成するものである。

2 調査フロー

【外環の2】



【三鷹3・4・13支線】



3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 外環及び優先整備路線等の整備に関連したまちづくり

1-1 はじめに

外環は、沿道環境を保全し、移転等の影響を極力少なくするため、大深度地下を活用した地下方式の計画である。ただし、他の高速道路を連絡するジャンクションが3箇所（東名高速、中央道及び関越道）に、一般道路と接続するインターチェンジが3箇所（東八道路、青梅街道及び目白通り）に設置される。このようなことから、外環の整備にあたって、これらのジャンクション、インターチェンジなど地上部の改変を伴う地域（開削区間）周辺では、環境への配慮やまちづくりなどが重要である。

開削区間のうち、中央道のジャンクション（以下、「中央 JCT」とする。）周辺では、

- ・中央 JCT と東八道路 IC が一体構造で整備され、改変される面積が大きいこと。
- ・インターチェンジ周辺の都市計画道路等の整備が行われること。
- ・宅地に加え、農地の再編や保全も合わせて検討の必要があること。

など、課題となる点があることから、本業務では中央 JCT 整備に係る課題と解決の方向性を整理する。

1-2 課題の整理

今後、外環及び中央 JCT を整備するにあたり、土地利用や周辺交通量の変化に伴い、既存の住環境等の保全への対処など周辺のまちづくりについて留意すべき点が多い。外環の整備にあたって、周辺のまちづくりに関する課題を整理する。

コミュニティの分断

外環は現道の全くない地域に新設される道路であり、町丁目境や小学校区など既存の境界に関係なく整備が進められることから、JCT や IC など地上部に整備される箇所については、既存の地域コミュニティが分断されることとなる。

営農継続のための農地の再編等

中央 JCT 周辺には生産緑地等農地が点在しており、農地がなくなることになる。周辺で農地を確保し営農希望農家のため、代替農地の先行取得や幹旋、農地の付替え、農業ができる土壌の確保、効率的な農地の再編等、農家の意向を踏まえた農業が行える対応が求められる。

未接道となる敷地の発生

外環が整備されることにより、既存の区画道路が分断されることとなり、一部で道路へ接道しない敷地が発生する。これら敷地については、建築基準法上、既存不適格となり、現状のままでは建替え等が不可能となることから、基準法上の接道条件を満たすような対処が求められる。

分断される道路機能の確保

外環が整備されることにより、既存の区画道路が分断されることとなり、それまで通り抜けが可能であった区画道路が、行き止まり道路となる路線がある。これら道路については、生活道路の交通機能としてのサービス水準の低下や緊急車両の通行など生活安全面から問題であることから、行き止まり状態を解消するような対処が求められる。

まちづくり

周辺地域のまちづくりの方針などと合わせ、秩序ある土地利用となるよう、土地区画整理事業やまちづくり事業等による適切な街路や公園・緑地の整備など、地域の活性化を図ることが求められる。

1 - 3 生活道路の整備に対する基本的な考え方

- ・既存の生活道路ネットワークの機能を極力保全する（横断方向の機能保全）道路整備を行う。
- ・上位、関連計画で位置づけられた路線の機能を確保できる道路整備を行う。
- ・未接道宅地を解消する道路整備を行う。
- ・行き止まり道路を解消する道路整備を行う（ループ状を最低水準とする）。
- ・開削ボックスの上部の有効活用を図る。
- ・平面（地表面）での道路整備を基本とするが、やむを得ない場合には立体整備（橋梁又は地下）を取り入れる。

1 - 4 周辺都市計画道路整備手法の整理

中央 JCT の整備にあたって、生活道路のネットワークとともに、都市の骨格となる都市計画道路の整備が不可欠であることから、都市計画道路の整備手法について整理する。この際、中央 JCT 周辺は宅地の他、農地（生産緑地等）が多く存在していることから、農地の保全及び効果的な農地の活用を勘案する。

交換分合・街路事業・土地区画整理事業の特質について整理した。

(2) 地上部街路の整理・検討

昭和41年、高速道路の外環とともに、都内の都市計画道路ネットワークの一部として、外環ルート上に「外環ノ2」という地上部の街路の都市計画を決定している。

平成19年に外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更したことを踏まえて、今後、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、この地上部街路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針をとりまとめていくこととする。

本業務においては、検討の視点と検討のプロセスを整理する。

2-1 検討の視点

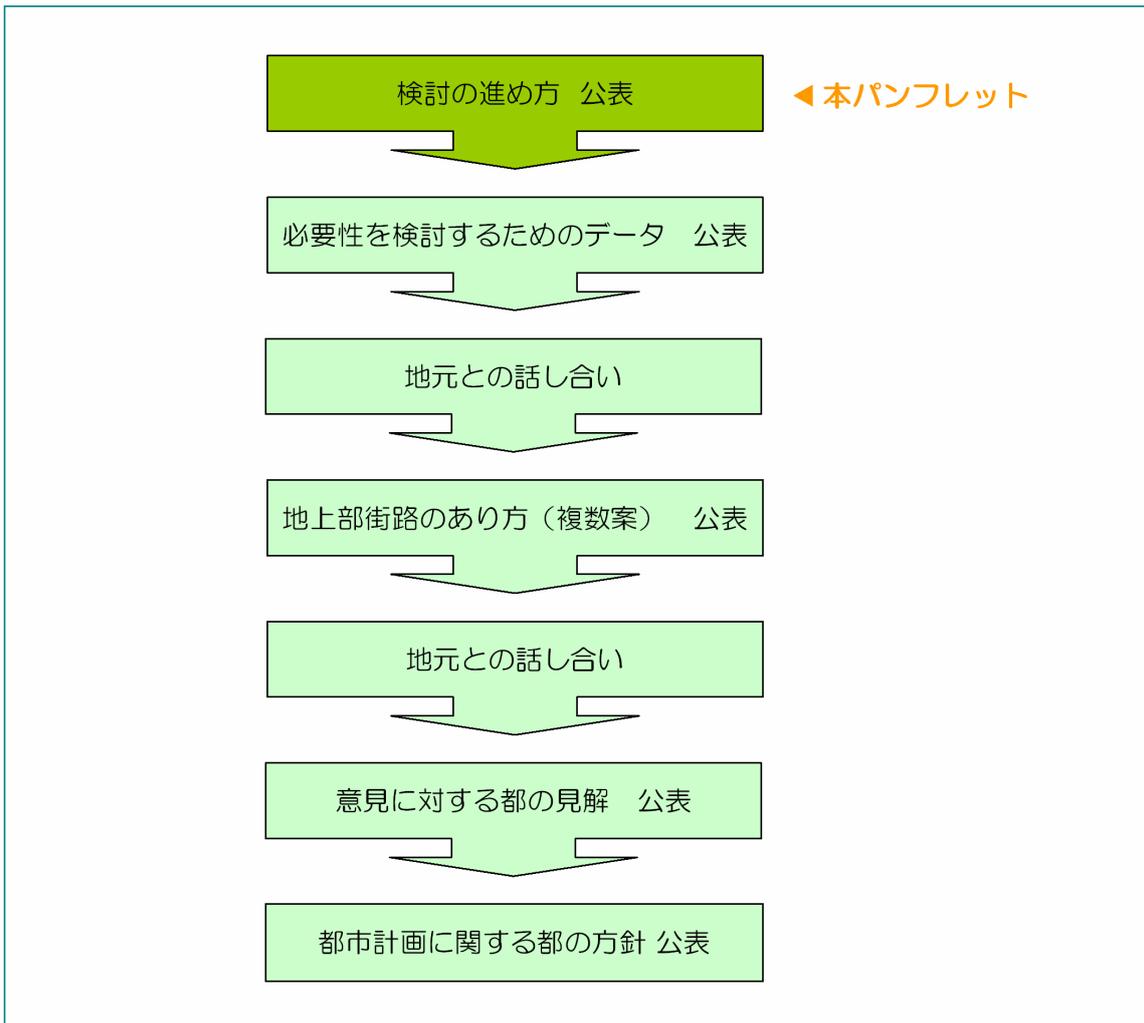
地上部街路の必要性やあり方について、「環境」「防災」「交通」「暮らし」の4つの視点で、「広域的な視点」と「地域的な視点」から検討する。



2 - 2 検討のプロセス

検討のプロセス

- ・外環の地上部街路について、検討のプロセスや検討の視点を明らかにするため、「検討の進め方」（本パンフレット）を作成しました。
- ・今後、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、この道路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針をとりまとめていきます。



外環の地上部街路について、皆さんの意見を聴きながら検討を進めてまいります。

お問い合わせ先

東京都都市整備局 都市基盤部 街路計画課 外かく環状道路担当

〒163-8001 東京都新宿区西新宿 2-8-1 第二本庁舎 22 階南側 電話：03-5388-3279

ホームページ：<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/gaikaku/index.html>

登録番号 (19) 157 平成 20 年 3 月

(3) 三鷹3・4・13支線の検討

3-1 三鷹3・4・13号支線1、2等の位置

三鷹3・4・13号支線1、2は、調布3・4・1号(甲州街道)に北側から接続する都市計画道路である。

多摩地域における都市計画道路の整備方針(平成18年4月:東京都・28市)において三鷹3・4・13号支線1、2は“高速道路が地下化された場合に検討が必要な路線”として位置づけられている。

本検討においては、外郭環状線の地下化を踏まえ、三鷹3・4・13号支線1、2の線形、構造等について、複数案を比較し整理した。

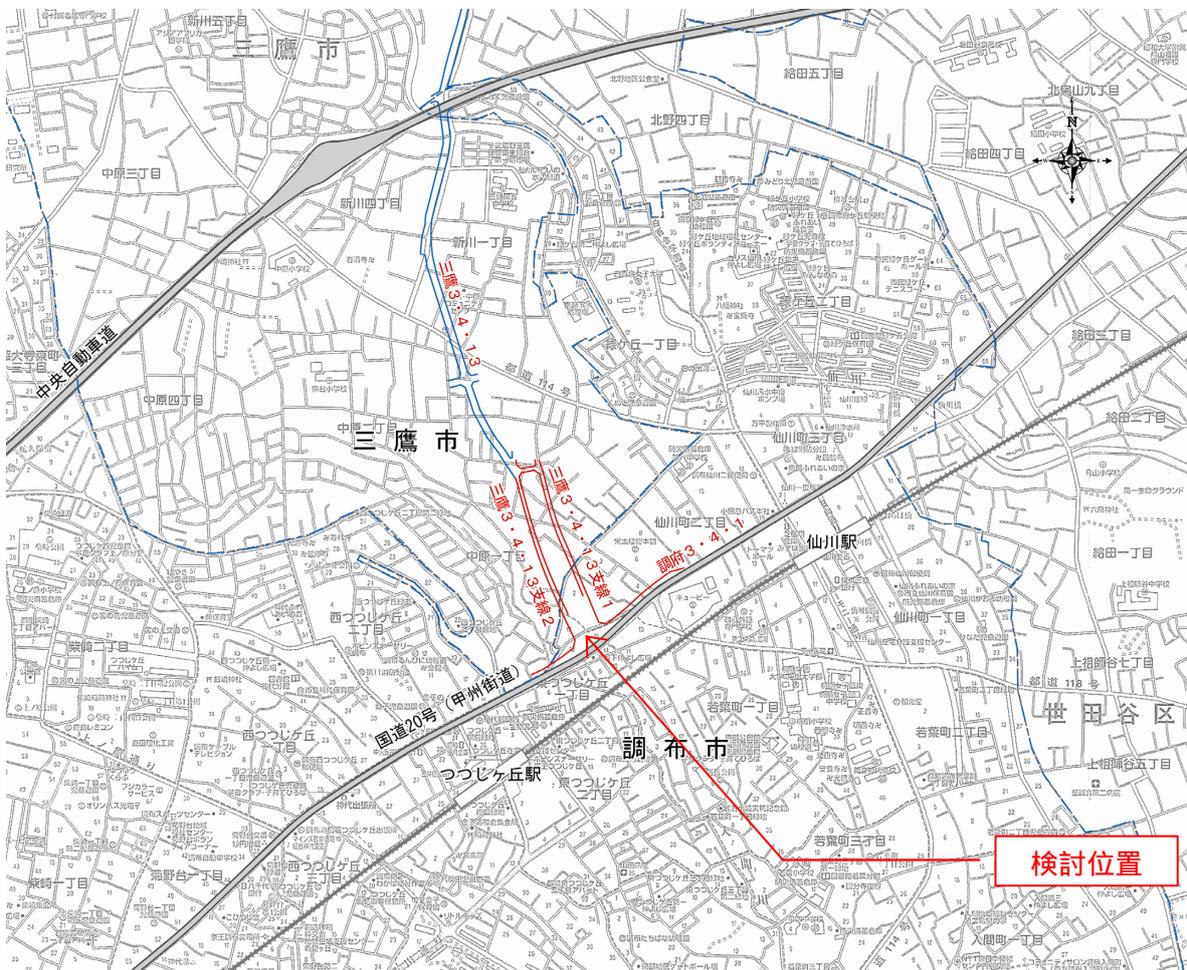


図 三鷹3・4・13号支線1、2等の位置

三鷹3・4・13号支線1、2 線形検討比較表				
検討案	第1案（現計画維持案）	第2案（支線1側集約案）	第3案（支線2側集約案）	第4案（現道活用案）
概略平面図				
概略縦断面				
検討概要	・現在の支線1、2の都市計画の区域を活用し、往復分離構造とする案	・支線1、2を統合し、支線4の都市計画の区域を活用する案	・支線1、2を統合し、支線2の都市計画の区域を活用する案	・現況道路を活用し、仙川2交差点付近に接続させる案
通行機能	安全性、快適性（平面計画） ・支線1側ではケラント形状となり安全性、快適性に課題。このため、通行可能な車両は、小型自動車(幅1.7m)に限定	・R=1,000にて支線1にすり付けるものとなり、安全性、快適性は良好	・R=400のS字曲線ですり付けるため、走行性に課題	・R=700にて現況道路法線にすり付けるものとなり、安全性、快適性は良好
	安全性、快適性（縦断計画） ・縦断勾配=8.0%（規定値6.0%）を採用するため、安全性、快適性に課題	・縦断勾配=8.0%（規定値6.0%）を採用するため、安全性、快適性に課題	・縦断勾配=3.0%（規定値6.0%）を採用するため、安全性、快適性に課題	・現況道路の縦断勾配（=1.5%程度）に合わせて計画するため、安全性、快適性は良好
沿道利用機能	円滑性（甲州街道交差点） ・東坂下～仙川2間に交差点を新たに設置する。分離構造で接続するため、交差点が複雑化	・東坂下～仙川2間に交差点を新たに設置	・東坂下～仙川2間に交差点を新たに設置	・新たな交差点の設置は行わないが、仙川2交差点に集約
	歩道の快適性（縦断計画） ・縦断勾配2.0%（規定値5.0%）を採用することから、バリアフリーに課題	・縦断勾配8.0%（規定値5.0%）を採用することから、バリアフリーに課題	・縦断勾配8.0%（規定値5.0%）を採用することから、バリアフリーに課題	・縦断勾配1.5%を採用することから、バリアフリーに対応可能
その他	沿道利用の利便性 ・支線1、2に挟まれる土地利用者の利便性を阻害する可能性 ・現況高さや計画道路高さに差があるため、適正な沿道利用に課題 ・接続道路を分断する箇所があるが、横断路、取付道路の設置により、接続道路の機能は確保	・現況高さや計画道路高さに差があるため、適正な沿道利用に課題 ・接続道路を分断する箇所があるが、横断路、取付道路の設置により、接続道路の機能は確保	・現況高さや計画道路高さに差があるため、適正な沿道利用に課題 ・接続道路を分断する箇所があるが、横断路、取付道路の設置により、接続道路の機能は確保	・現況道路の幅員であり、現況高さや計画道路高さが大きく異なるため、沿道利用機能及び接続道路の機能は維持 ・取付道となっている現道と同ルートとなることから、通過交通が減少し安全性の向上が期待
	都市計画制限（制限線数、関係線数）（現計画、追加、廃止） ・制限を受ける対象者の数は現存と同様（7.5棟、7.5棟） （7.5棟、0棟、0棟）	・都市計画を追加、廃止する区域が発生（8.5棟、1.2棟） （2.7棟、3.7棟、4.8棟）	・都市計画を追加、廃止する区域が発生（6.8棟、1.14棟） （2.9棟、3.9棟、4.6棟）	・過去に都市計画を廃止し、今回再び都市計画を追加する区域が発生し合算形成に課題（5.1棟、1.10棟） （1.6棟、3.5棟、5.9棟）
経済性 都市計画への影響	・側道B〇X、擁壁構造が、支線1、2それぞれで計画されるため、事業費は4案の中で最も高くなると思われる。	・側道B〇X、擁壁構造が生じるため、事業費は高くなると思われる。	・側道B〇X、擁壁構造が生じるため、事業費は高くなると思われる。	・主に現況道路の幅員であり、大規模な擁壁構造も生じないため、他の計画案に比べ事業費は安くなると思われる。

表 三鷹3・4・13号支線1、2 線形比較表（イメージ）

(4) その他アクセス道路等にかかる検討

外環に関連したアクセス道路等について、以下に示す。

周辺の道路は、「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）平成18年4月 東京都・28市町」で優先整備路線が選定されている。また、市から整備要望が出されている路線がある。

