

# 東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の

## 計画のたたき台

～幅広い議論のために～



平成13年4月

国土交通省関東地方整備局

東京都都市計画局

### ◆はじめに

国土交通省と東京都は東京外かく環状道路(関越道～東名高速間、約16km)について、原点に立ち戻って、計画策定の初期段階から皆さんのご意見をお聞きし、計画づくりに反映させていく「新しい検討方法」で検討します。

現在の計画は、都市計画決定後35年が経過し、その後の社会状況、地域の状況、土木技術力などが大きく変化していることから計画を見直す必要があります。

# 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中心に検討します。

検討のポイント

ルートについては、既存の建築物の立地状況、土地利用の改変状況、地下水など自然環境への影響、交通処理、ジャンクションやインターチェンジの施工時および完成時の地域への影響などの観点から検討します。

## 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。

検討のポイント

構造については、施工時および完成時の地域への影響、将来のまちづくり、地域コミュニティの保全、経済性、走行性等の観点から検討します。

## 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箇所に設置します。

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。

検討のポイント

インターチェンジについては、地域の利便性、地域コミュニティへの影響、接続道路への影響、設置しない場合に代わりとなり得るインターチェンジの位置、交通処理、施工時および完成時の地域への影響、さらには新たなまちづくりなどの観点から検討します。

## 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にメニューを示します。

検討のポイント

計画ルートの沿道では、交通や防災面などで課題を抱えている地域もあります。外環の地上部を利用して、緑豊かな公園の整備や新たなバスルートの新設等を行うことにより、こうした課題に対応することができます。今後、各地域の実状や地元の意向などを十分勘案しながら、検討します。ただし、地上部の建物はトンネルへの影響を考慮する必要があります。

## 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。

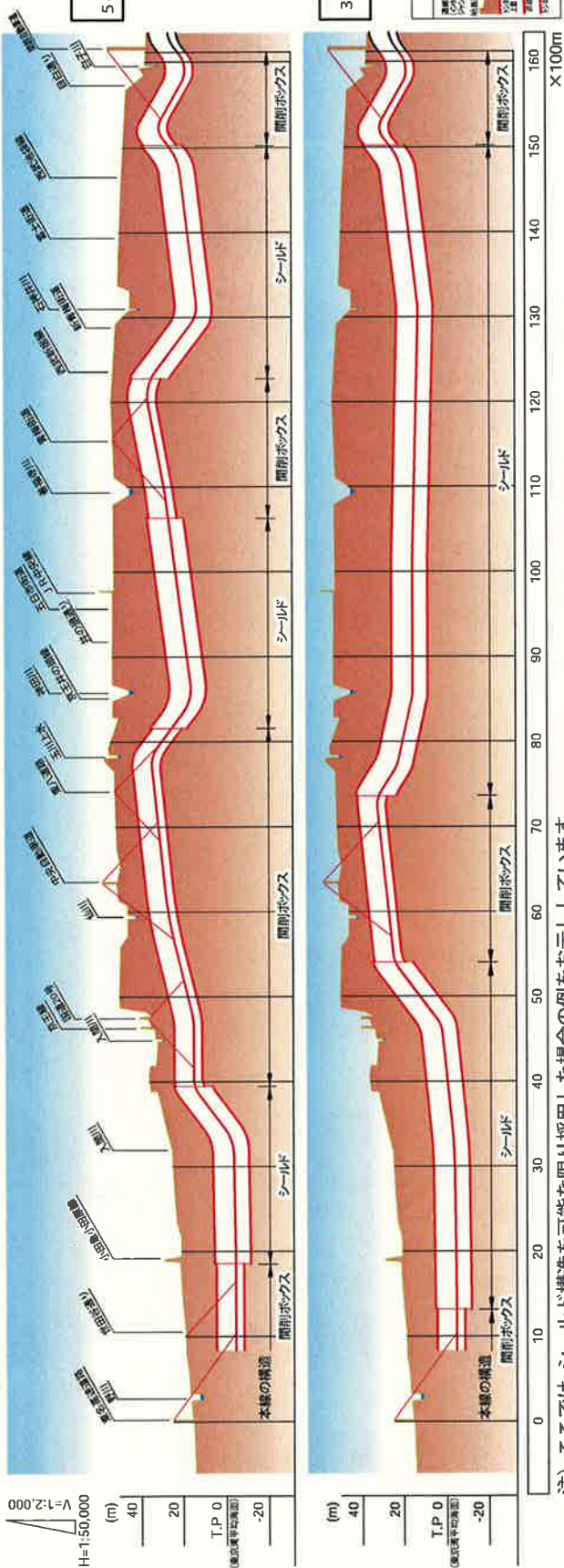
# 平面・縦断面 【3ジャンクション+5インターチェンジと3ジャンクションの例】

1:50,000



凡 例

■	外環(環状部)環状部
■	ジャンクション
■	インターチェンジ
●	車線数
○	設計速度 80km/h



3ジャンクション+5インターチェンジの例

3ジャンクションの例

凡 例

■	シールド
■	間閉ボックス
■	本線の構造
■	設計速度
■	車線数
■	設計速度 80km/h

注)ここでは、シールド構造を可能な限り採用した場合の例をお示ししています。  
 ・この図は、インターチェンジの設置例のイメージを示したものであり、今後の設計により変更されます。

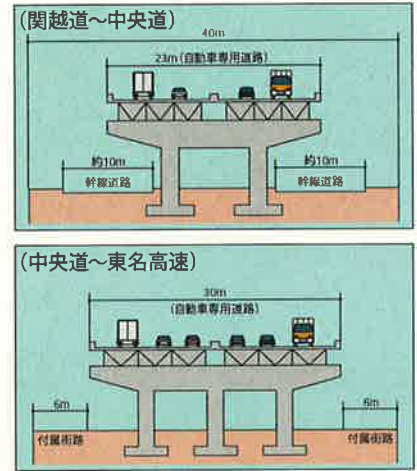
# 構造について

●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



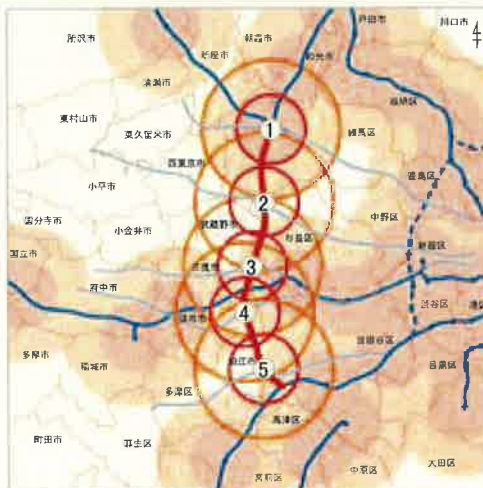
地下構造の形式

項目	シールド構造	開削ボックス構造
	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	<p>地上部の利用については、色々な選択肢があります。</p>	
構造等	<ul style="list-style-type: none"> <li>地上部からの工事を最小限に抑えることが可能です。</li> <li>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。</li> <li>トンネル内の排出ガスは換気施設で処理・排出します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>トンネル内の排出ガスは換気施設で処理・排出します。</li> </ul>

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)

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



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目白通りインターチェンジ
- ②青梅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

凡	例
外環のインターチェンジ	既設のインターチェンジ

## 地上部の利用について（検討するためのメニュー）

公園や  
歩行空間を  
整備する場合



公園や歩道など、  
安全で緑豊かな  
公共空間を整備します

バス路線など  
公共交通を  
整備する場合



バスなど公共交通  
サービスの充実を  
図ります

幹線道路を  
整備する場合



緑地を備えた便利な  
道路を整備します

住宅・地域コミュニティを維持する場合

住宅などに利用することができます



現状の市街地を維持することができます



※開削ボックス構造の場合、移転が必要です。

## 環境について

### A トンネルからの排出ガス対策について

- トンネル内の排出ガスを換気施設で処理するにあたっては、周辺環境への影響を最小限に留めるように努めます。このため、窒素酸化物を高効率で除去可能な脱硝装置について、実用化に向けて関係方面で進められている調査検討の成果を踏まえつつ、換気施設への適用を検討します。
- さらに、浮遊粒子状物質（SPM）を高効率で除去可能な集塵装置について、換気施設に設置することを検討します。

### B ジャンクションやインターチェンジ部での騒音対策や景観について

- 騒音対策については、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置など必要な対策に努めるとともに周辺の環境と調和した景観となるよう、検討します。

### C 地下水対策について

- 現地調査により正確な地下水の状況を把握する必要がありますが、影響を最小限にするよう適正な技術を活用して、積極的に対策に努めます。

### D 自動車の低公害化について

- ディーゼル車の排出ガス対策や低公害車の導入促進など、排出ガスの発生源である自動車の対策を推進します。