

# 都は「外環の2」を 住民に どのように 説明 して来たか？

提出者：古川英夫

H13年4月

「外環計画のたたき台」発表  
国交省、東京都

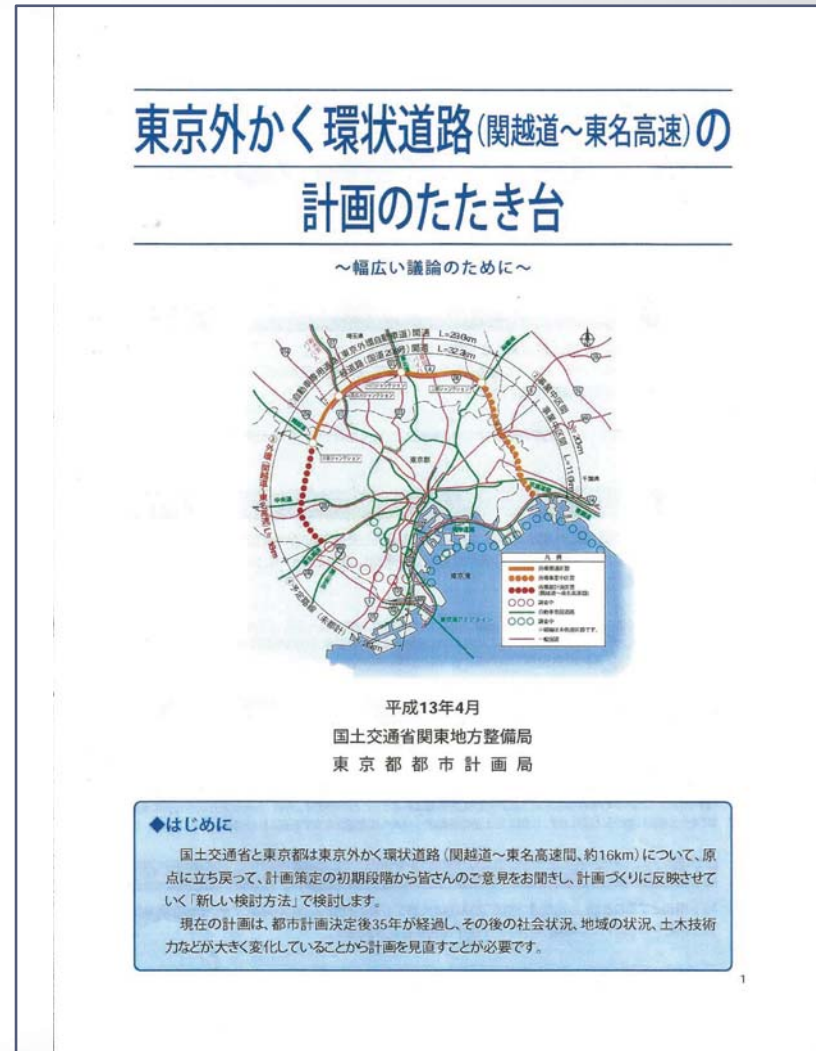
S41(1966)外環が都市計画決定  
以降**35年経過**し 計画内容を大きく  
変更して(高架式から地下式)再登場

住民は「外環は中止」になったと思っ  
て  
いたので 驚きをもって 説明会に  
参加した。

右図は説明会に使用された「たたき  
台  
パンフレット」今回配布資料、参照

右図の説明にあるように **35年間に**  
**社会情勢が大きく変化**してしまった。

「たたき台」パンフレット・表紙 参照





# 計画のたたき台 のポイント

5つのポイントが説明されたが  
主なものは次の二つ

● **構造**は  
**地下構造に変更**

● **地上部の利用**については  
**地域の実情**や**意向**等に  
合わせ検討できる様  
**5種のメニュー**を**提示**

「たたき台」パンフレット・2頁 参照

## 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、その他の区間が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、走行性能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・トンネルへの影響を考慮する必要があります。

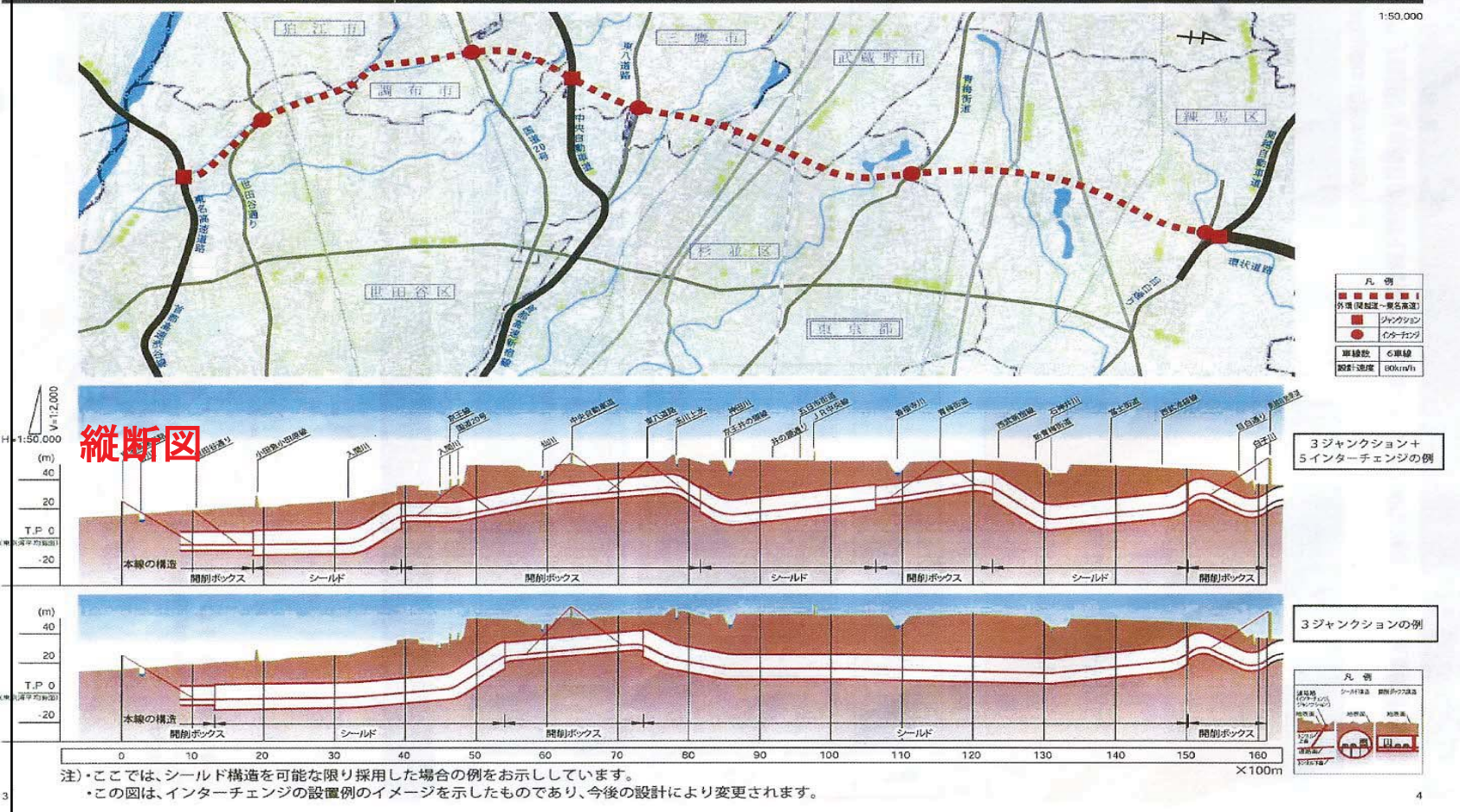
### ⑤ 環境について

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。

この説明図には地上部に地上部街路(外環の2)が表示されていない。**外環の2**は本線と共に **地下に移った**からである。

平面図

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】



「たたき台」パンフレット・3頁, 4頁 参照

● **構造**については

「**自動車専用道路(外環本線)**と**幹線道路(外環の2)**の  
広域機能を**集約**して、**全線地下構造**とする」

「たたき台」パンフレット…5頁・参照

● **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 **改めて街づくり**を行  
うことも可能です。

**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

現在の都市計画幅はなるべくおさめる努力をします。

自動車専用道路6車線

現在(昭和41年決定)の都市計画

(関越道~中央道) 40m  
27m(自動車専用道路)  
約10m(管線道路) 約10m(管線道路)

(中央道~東名高速) 30m  
自動車専用道路  
約10m(管線道路) 約10m(管線道路)

地下構造の形式

項目	シールド構造	開削ボックス構造
項目	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		
工事等	<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、建物等の移動が必要で、</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>

地上部の利用については、様々な選択肢があります。

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。

●**地上部街路(外環の2)**が  
地下に移ったので  
**地上部の利用**についての説明

「たたき台」パンフレット・・・6頁・参照

地元の意向で下記の  
メニューから選択可

**A: 公園、歩行空間**






**B: バス路線、公共交通**

**C: 幹線道路**

**D: 住宅地**

**E: 現状の市街地の維持**

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		

※開削式ボックス構造の場合、移転が必要です。

平成 15 年 3 月 14 日

## 「外環に関する方針」

国交大臣、都知事・発表

石原知事・記者会見

だんだん春ですなあ、眠いねえ。今朝(3月14日)の閣議の後、担当の副国土交通大臣からも口頭での説明が国交省の記者たちの伝わったと思うが。図で説明するのは初めてですからね、是非、都民の皆さんも参考にして頂きたいが、こういう形で具体的に環状道路の整備方針についてほぼ決定した。一刻も早く完成させるために、大深度の工法を全線に活用する。それから経費を少なくするために、トンネルの断面を18mから16mに縮小し、ジャンクションは関越道、中央道、東名高速の3か所に設置する。

インターチェンジは無しを基本にしてきたが、練馬区などから強い要望があり、青梅街道に設置する方向で考えている。その他のインターチェンジについては、地元の意向を踏まえて検討するし、後にそういう需要があればまた立地等考えながら実現できることになるでしょう。それから

地上部街路については 地元の意向を踏まえて、青梅街道から目白通りの間で設置する

方向で検討している。今後国と協力してこの案を軸に地元の意見を十分聞きながら、いずれにしろ幹線道路であるこの外環道のできるだけ早い完成に詰めていきたいと思う。この縮尺だが、判り易いいうと、この地下に入って行く上り、下りの角度は大分実際とは違う。以下 [質疑応答] 略



平成15年3月

## 外環の方針発表

国交省、東京都

右文書の **赤** 枠内文章を下記に転記する。

地元においても**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。

### 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

国土交通省  
東京都

国土交通省と東京都は、1月10日に公表した外環の方向性について沿線自治体との意見交換等を踏まえ、下記のとおり、外環の方針を定めた。今後、この方針を軸に地元の意向等を把握し、早期に外環に関する結論を出していくこととする。

記

- 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16m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。

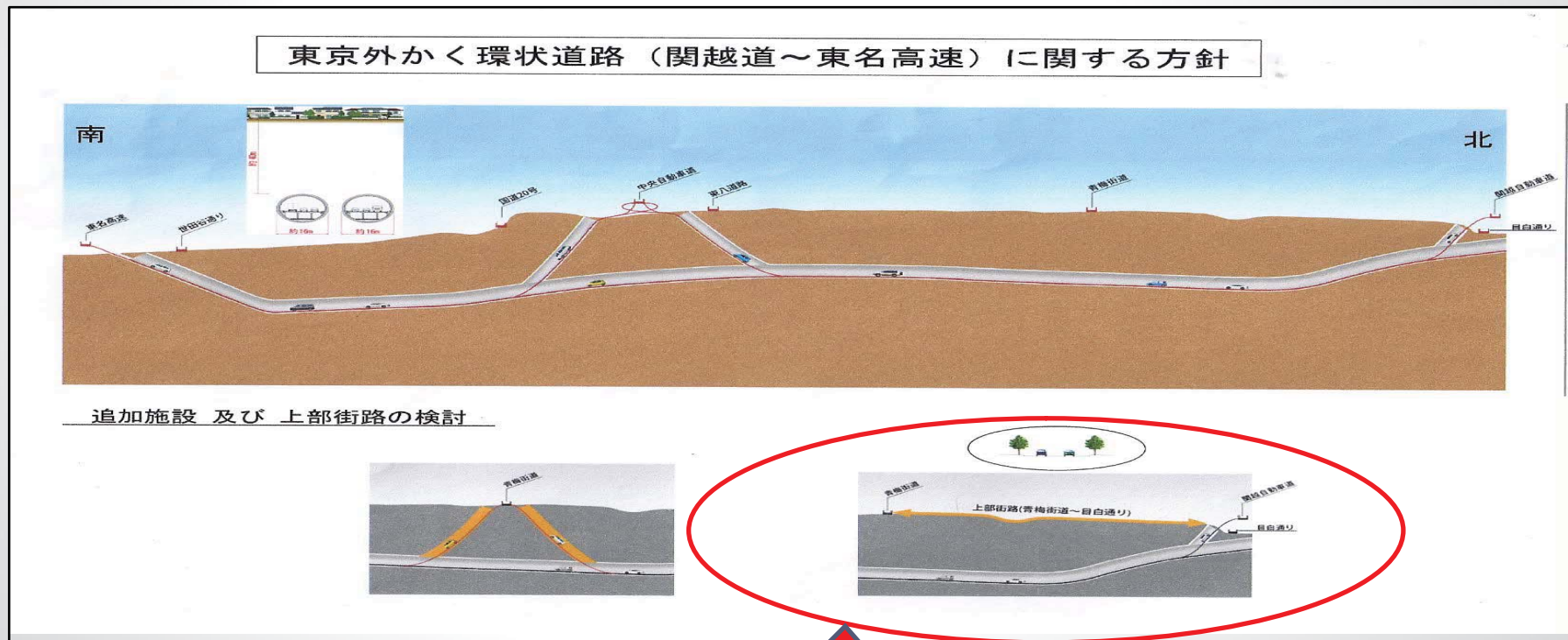
- この方針について、沿線の住民や自治体等の関係者から幅広い意見や意向を把握するため、模型等を活用したわかりやすい資料や情報の提供を行う。

平成15年3月

「外環の方針」発表時 同時配布された図面  
(国交省、東京都)

地上部に「外環の2」が明示されていない

右下図面に 青梅街道から目白通り までの 上部街路が有り (今後の検討分)



青梅街道から目白通りまでの上部街路が有り

# H17年1月 都が初めての独自の 「外環の2」パンフレット 作 成

但し このパンフレットの説明会は  
無く、国主催のオープンハウスの  
資料台に 置かれたただけであった。  
(希望者のみ 持ち帰り)

このパンフレットの時から  
都の「外環の2」に対する考え方が  
初めて示されるようになった。

即ち「高速道路の外環(本線)」を  
地下化しても地上部に都市計画  
決定された“外環の2”の計画が  
残るため、今後「外環の2」の取り  
扱いを検討する必要があります...  
と明記された。

## 外環の地上部の街路について

外環につきましては、高速道路にあわせ、地上部に「外環ノ2」「附属街路」という街路が都市計画決定されています。

これまで、「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台<平成13年4月>」や「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)に関する方針<平成15年3月>」を作成し、様々な場で意見を聴いてまいりました。

外環の検討を進めるにあたっては、同じ位置に都市計画決定されている地上部街路についても、基本的な考え方を示し、地域の皆さんの意見を聴きながら検討する必要があります。

東京都では、改めて現在の都市計画の内容を地域の皆さんにお示しし、高速道路の外環を地下化した場合の地上部の取扱いについて、今後、皆さんの意見を聴きながら具体的な検討を進めてまいります。

平成17年1月

東京都 都市整備局

お問合せ先  
東京都 都市整備局  
都市基盤部 外かく環状道路担当  
〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1  
TEL 03-5388-3279(直通)/FAX 03-5388-1354  
e-mail S0000179@section.metro.tokyo.jp

H17年1月 都作成の

## 「外環の2」パンフレット 内容

### 都の「外環の2」基本的な考え方

高速道路の外環を地下化しても、**地上部に**都市決定された「外環の2」の計画は残る為、今後、「外環の2」の取り扱いについて**検討する必要があります。**

今後の検討は 次の3案で検討する。

- 1 現、都市計画の区域を活用
- 2 現、都市計画の区域を縮小
- 3 代替機能を確保して「外環の2」の都市計画を廃止

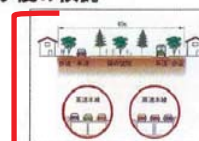
## 高速道路の外環を地下化した場合の地上部の取扱いについて

### ■「外環ノ2」

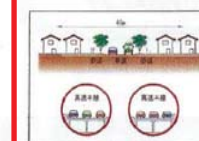
#### ●基本的な考え方

高速道路の外環を地下化しても、地上部に都市計画決定された「外環ノ2」の計画は残るため、今後、「外環ノ2」の取扱いについて検討する必要があります。

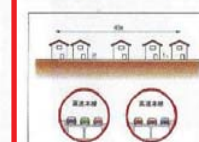
#### ●今後の検討



現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備



都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備



代替機能を確保して「外環ノ2」の都市計画を廃止

### ■「附属街路」

#### ●基本的な考え方

- ・高速道路の外環の地下化に伴い、附属街路は機能として不要なため原則廃止となります。
- ・ジャンクション・インターチェンジ部など地上に道路構造物ができる場所では、宅地からの出入を確保するため道路を配置します。

#### ●今後の検討

- ・高速道路の地下化、附属街路の廃止を受け、まちづくりの視点から地上部の取扱いについて検討する必要があります。

今後、皆さんの意見を聴きながら具体的な検討を進めてまいります。

**H18年6月**

**これまでに**

**外環について**

**戴いたご意見と**

**それに対する**

**「国と都」の考え方**

**発表**

**東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)**

これまでに頂いたご意見・ご提案と  
計画の具体化の検討等における考え方

平成18年6月

国土交通省関東地方整備局  
東京都都市整備局

H18年6月

「これまでに戴いたご意見と対する国と都の考え方」 発表

「地上部利用について」 国と都の考え方が示されました。(73  
頁)

● 総論的な意見と考え方

地上部に有効活用を図ることが大切だと思います。


● 考え方

・外環の環境への影響や移転や地域分断への影響を考慮し、大深度地下構造としたことから、**地上部の利用が可能となった。**

・大深度のシールド工法を活用した区間では、**移転の必要がなくなることから、これまで通りの生活が可能です。**

4-4-2 地上部利用について

● 総論的な意見と考え方

 地上部の有効活用を図ることが大切だと思います。

<意見例>

- ・これまで計画段階で地上の土地利用を規制してきたため空き地、駐車場などの遊休地も多く残っているが、大深度地下化することで逆にこれらの規制を廃し、地上に無秩序に建築を許してしまえば未来に対する貴重な資産を喪失することになりかねない。大深度化したとしても地上の緑化、遊歩道建設など再開発は真剣に取り進めて欲しい。
- ・外環が整備された場合、外環周辺の用途地域の変更はあるのか。
- ・外環の上部は”環境に配慮した”歩道、緑地を大幅に備えた新しい形にして欲しい。

【考え方】

- 外環は環境への影響や移転や地域分断への影響を考慮し、大深度地下構造としたことから、地上部の利用が可能となりました。
- 大深度のシールド工法を活用した区間では、移転の必要がなくなることから、これまで通りの生活が可能です。またジャンクション周辺など開削工法で整備する区間では、外環整備後に埋め戻す区間や、環境施設帯を設置する区域など、地上部の利用が可能となる場所もあります。
- 地上部の利用については、周辺のまちづくりも含め、今後、みなさんのご意見をお聴きしながら検討を進めていきます。

## H20年3月 都独自の「外環の2」パンフレット 第2作目が登場

4つの視点で検討することとした。  
(環境、防災、交通、暮らし)

この時もパンフレットについての説明会は開催されず、国主催のオープンハウスの会場に他の資料と共に並べられていただけだった。

### 外環の地上部の街路について

●●●●● 検討の進め方 ●●●●●



～4つの視点で検討を進めます～

平成20年3月

● 東京都都市整備局