

東京外かく環状道路（関越～東名）の地中拡幅部の都市計画変更について

1 概要

東京都市計画道路都市高速道路外郭環状線は、平成19年4月に、都市計画を高架方式から地下方式に変更し、平成21年5月に事業化された。このうち、本線シールドトンネルとランプシールドトンネルをつなぐ地中拡幅部については、平成26年6月に、有識者等からなる「東京外環トンネル施工等検討委員会」の「とりまとめ」の中で、より確実な安全性や健全性の確保が可能な構造として、円形形状を基本とし、十分な止水領域を確保することが提言された。

この提言を踏まえ、東京都は、事業者である国土交通省、東日本高速道路株式会社および中日本高速道路株式会社とともに、地中拡幅部の構造・範囲の見直しについて、沿線地域住民や関係権利者の意見を聴きながら、都市計画変更の進めを進めてきた。

本件は、東京都が、これまでの経緯を踏まえ、都市計画の変更を行うものである。

2 都市計画の変更の内容

P. 6のとおり

3 これまでの経過と今後の予定

昭和41年7月	都市計画決定（高架方式）
平成19年4月	都市計画変更決定（地下方式）
平成21年4月	国および都が、「対応の方針」をとりまとめ
平成24年7月	「東京外環トンネル施工等検討委員会」設置（8回開催）
平成26年3月	国等が、大深度地下の使用認可、都市計画事業承認および認可を取得
6月	「東京外環トンネル施工等検討委員会」が「とりまとめ」を公表
7月 ～8月	国等が、地中拡幅部の都市計画変更素案の説明会とオープンハウスを開催 （練馬区内で説明会1回開催、オープンハウス2回開催）
7月29日	練馬区都市計画審議会へ素案報告
8月 ～9月	国等が、地中拡幅部に係る関係権利者を対象とした説明の場を開催（練馬区内で2回開催）
9月26日	東京都が、練馬区へ案の意見照会
10月27日	練馬区都市計画審議会へ案報告
12月1日 ～15日	案の公告・縦覧、意見書受付（東京都）
12月5日 ～8日	国等が、オープンハウスを開催（練馬区内で2回開催）
12月18日	練馬区都市計画審議会へ付議

平成27年 1月 東京都へ意見回答
2月 6日 東京都都市計画審議会へ付議（東京都）
3月 都市計画決定・告示（東京都）

4 議案

議案第376号 東京都市計画道路 都市高速道路外郭環状線の変更（東京都決定）

- (1) 都市計画の案の理由書 P . 3
- (2) 計画書 P . 4 ~ 6
- (3) 位置図 P . 7
- (4) 計画図 P . 8 ~ 11
- (5) 参考図 P . 12 ~ 14

5 参考資料

- (1) 東京都市計画道路都市高速道路外郭環状線の都市計画変更案に関する練馬区の意見（案） P . 15

都市計画の案の理由書

1 種類・名称

東京都市計画道路 都市高速道路外郭環状線

2 理由

都市高速道路外郭環状線は、「東京の都市づくりビジョン（改定）」において、環状メガロポリス構造を担う広域幹線道路ネットワークとして位置付けられ、放射方向の道路を相互に連絡して都心方向に集中する交通を分散導入し、首都圏の交通・環境問題を改善する上で重要な環状道路である。

東名高速道路と関越自動車道を結ぶ約 1.6 km の区間については、地域住民や利用者等に幅広く意見を聴きながら検討した結果や地域の状況、土木技術の進歩、環境への配慮などを総合的に勘案し、平成 19 年に都市計画を^{かさ}嵩上式から地下式に変更した。

このうち、地下式の本線と連結路が分岐合流する 8 箇所については、市街地の地下部において、大規模な非開削による切り上げ工事により本線を拡幅することとしている。

この地中拡幅部について、事業者である国は、有識者等からなる「東京外環トンネル施工等検討委員会」を設置するなど、工法の技術開発状況等を踏まえて継続して検討し、平成 26 年 6 月、同委員会から「とりまとめ」が公表された。この中で、より確実な安全性や健全性の確保が可能な地中拡幅部の構造として、これまでの馬蹄形形状を変更して円形形状を基本とし、十分な止水領域を確保することが提言された。

この提言を踏まえ、幅員と立体的な範囲を一部変更する。

東京都市計画道路の変更（東京都決定）

1 東京都市計画道路中都市高速道路外郭環状線を次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における 鉄道等との交差の構造	
自動車専用道路		都市高速道路外郭環状線	世田谷区 鎌田二丁目	練馬区 大泉町一丁目	世田谷区宇奈根三丁目、 喜多見六丁目、狛江市東 野川四丁目、調布市入間 町二丁目、三鷹市北野四 丁目、武蔵野市吉祥寺南 町三丁目、杉並区善福寺 二丁目、練馬区関町南一 丁目、上石神井四丁目、 東大泉二丁目	約18,060m		6車線	40m		世田谷区大蔵五丁目地内で都市 高速道路3号線に接続 世田谷区宇奈根三丁目地内で第 一東海自動車道に接続 世田谷区北烏山八丁目地内で都 市高速道路4号線に接続 三鷹市北野三丁目地内で中央自 動車道に接続 練馬区大泉町五丁目地内で関越 自動車道に接続
		構造形式の内訳	世田谷区 鎌田二丁目	世田谷区 宇奈根三丁目		約630m	嵩上式		30m		
			世田谷区 宇奈根三丁目	練馬区 大泉町四丁目		約16,270m	地下式		40~98m		
			練馬区 大泉町四丁目	練馬区 大泉町一丁目		約1,160m	堀割式		64m		
	その他	<p>なお、三鷹市牟礼二丁目地内に入口1箇所、出口1箇所を設ける。</p> <p>なお、練馬区関町南一丁目地内に入口1箇所、出口1箇所を設ける。</p> <p>なお、練馬区東大泉二丁目地内に入口1箇所、出口1箇所を設ける。</p> <p>なお、練馬区大泉町五丁目地内に入口1箇所を設ける。</p> <p>なお、練馬区大泉町二丁目地内に出口1箇所を設ける。</p> <p>なお、世田谷区大蔵五丁目付近に換気所1箇所を設ける。</p> <p>なお、三鷹市北野三丁目付近に換気所1箇所を設ける。</p> <p>なお、三鷹市北野四丁目付近に換気所1箇所を設ける。</p> <p>なお、練馬区関町南一丁目及び上石神井南町付近に換気所1箇所を設ける。</p> <p>なお、練馬区大泉町二丁目付近に換気所1箇所を設ける。</p>									<p>入口起点・終点方向</p> <p>出口起点・終点方向</p> <p>入口終点方向・出口起点方向</p> <p>入口起点方向・出口終点方向</p> <p>入口終点方向</p> <p>出口起点方向</p> <p>路内</p> <p>路内</p> <p>路内</p> <p>路内</p> <p>路内</p>

種 別	名 称		位 置			区 域	構 造			備 考	
	番 号	路線名	起 点	終 点	主な経過地	延 長	構造形式	車線の数	幅 員		地表面式の区間における 鉄道等との交差の構造
自動車専用道路	そ の 他		<p>なお、都市高速道路3号線との接続箇所付近、第一東海自動車道との接続箇所付近、都市高速道路4号線との接続箇所付近、中央自動車道との接続箇所付近、練馬区関町南一丁目地内に設ける入口付近、関町南一丁目地内に設ける出口付近及び関越自動車道との接続箇所付近において、環境施設帯を設ける。</p> <p>なお、世田谷区喜多見六丁目から調布市緑ヶ丘一丁目の区間において、立体的な範囲を定める（延長約5,300mの区間を対象）。</p> <p>なお、三鷹市北野一丁目から練馬区関町南二丁目の区間において、立体的な範囲を定める（延長約4,530mの区間を対象）。</p> <p>なお、練馬区上石神井南町から石神井町八丁目の区間において、立体的な範囲を定める（延長約2,910mの区間を対象）。</p>								

「区域、立体的な範囲及び構造は計画図表示のとおり」

5

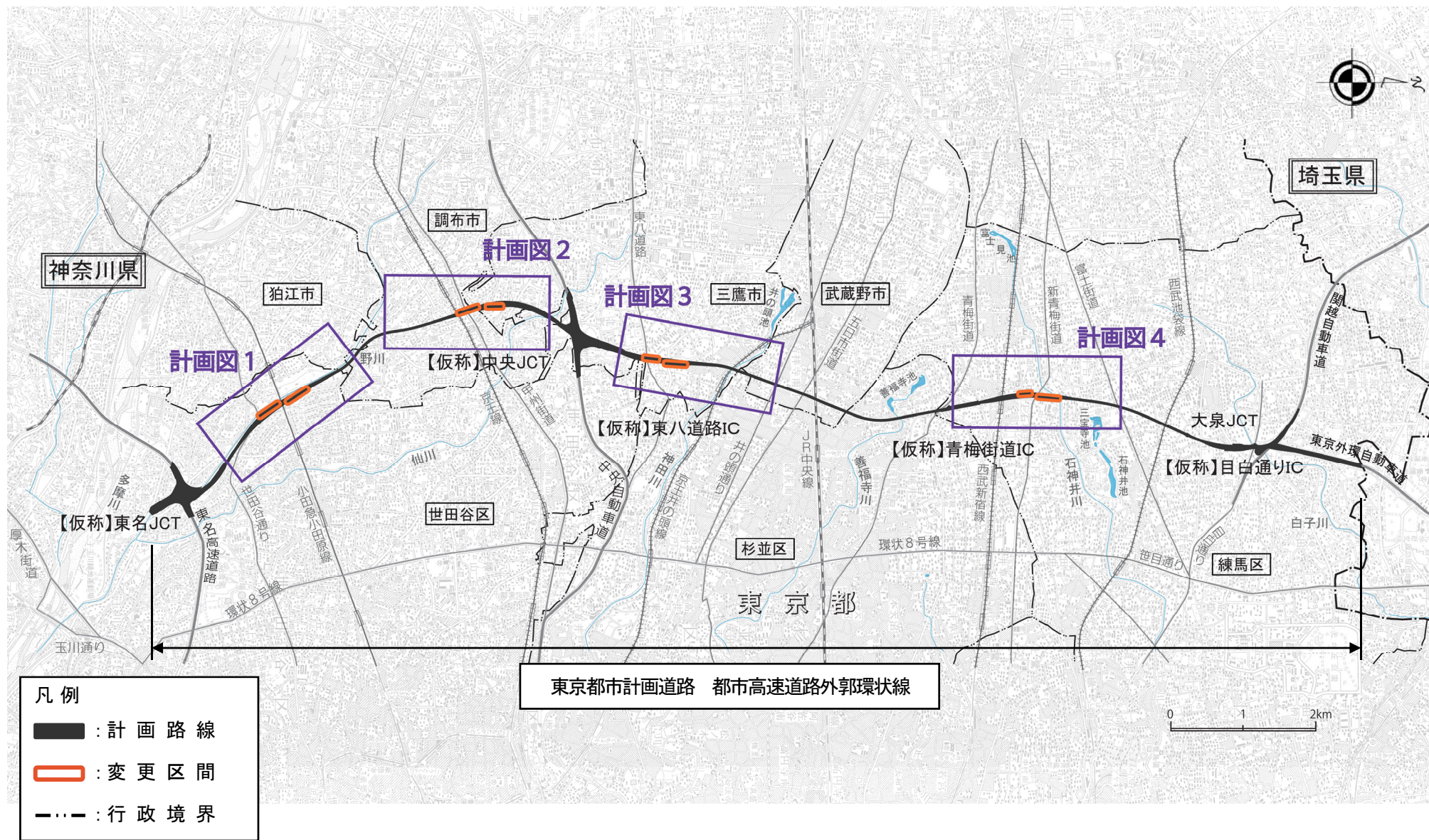
理由： 地下式の本線と連絡路が分岐合流する8箇所については、大規模な非開削による切り上げ工事により本線を拡幅することとしている。この地中拡幅部について、より確実な安全性や健全性の確保が可能な構造として、円形形状を基本とし十分な止水領域を確保するため、幅員と立体的な範囲を一部変更する。

変 更 概 要

名 称	変 更 事 項	
都市高速道路 外郭環状線	1 一部幅員の変更	81～93m 90～98m（世田谷区成城三丁目～喜多見八丁目 延長約360m） 59～79m 69～84m（世田谷区成城四丁目地内 延長約420m） 56～80m 67～87m（調布市東つつじヶ丘二丁目～三鷹市中原一丁目 延長約410m） 80～81m 83～92m（三鷹市中原一丁目地内 延長約250m） 80～82m 83～92m（三鷹市北野二丁目～三鷹市牟礼一丁目 延長約250m） 57～81m 67～87m（三鷹市牟礼一丁目～三鷹市井の頭一丁目 延長約410m） 75～76m 77～86m（練馬区上石神井四丁目地内 延長約230m） 53～76m 62～80m（練馬区上石神井四丁目～練馬区石神井台二丁目 延長約350m）
	2 一部立体的な範囲の変更	延長約360m（世田谷区成城三丁目、成城四丁目及び喜多見八丁目各地内） 延長約420m（世田谷区成城四丁目地内） 延長約410m（調布市若葉町一丁目、東つつじヶ丘一丁目、東つつじヶ丘二丁目、仙川町二丁目及び三鷹市中原一丁目各地内） 延長約250m（三鷹市中原一丁目地内） 延長約250m（世田谷区北烏山五丁目、北烏山七丁目、三鷹市北野二丁目、牟礼一丁目及び牟礼二丁目各地内） 延長約410m（三鷹市牟礼一丁目、牟礼二丁目及び井の頭一丁目各地内） 延長約230m（練馬区上石神井四丁目地内） 延長約350m（練馬区上石神井三丁目、上石神井四丁目及び石神井台二丁目各地内）

東京都市計画道路 都市高速道路外郭環状線 位置図

[東京都決定]



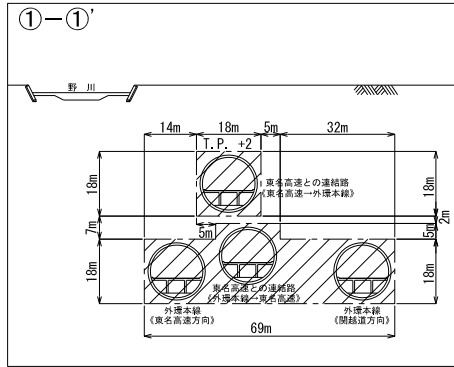
東京都市計画道路 都市高速道路外郭環状線 計画図 1

[東京都決定]

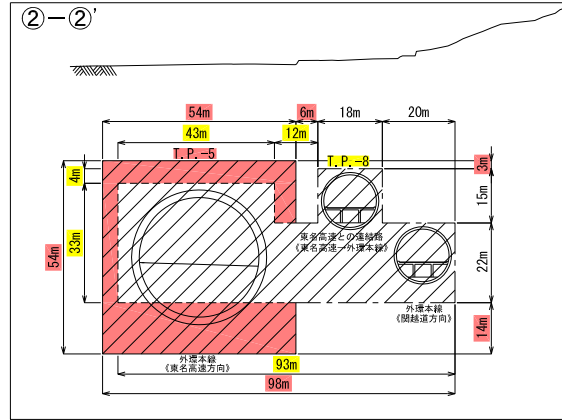
平面図



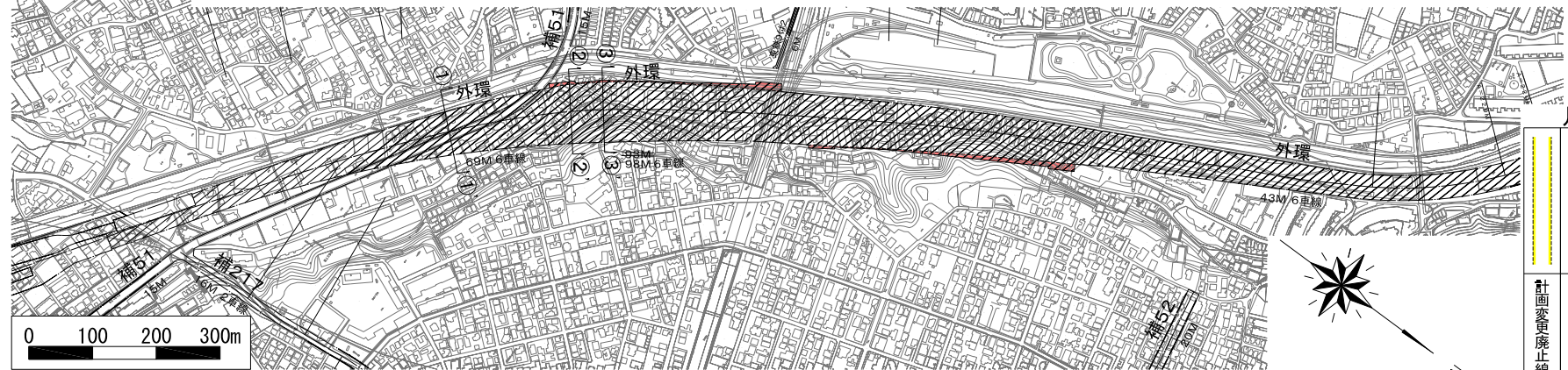
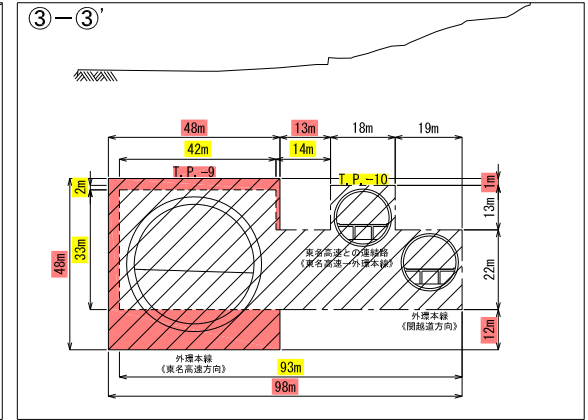
横断面図



横断面図



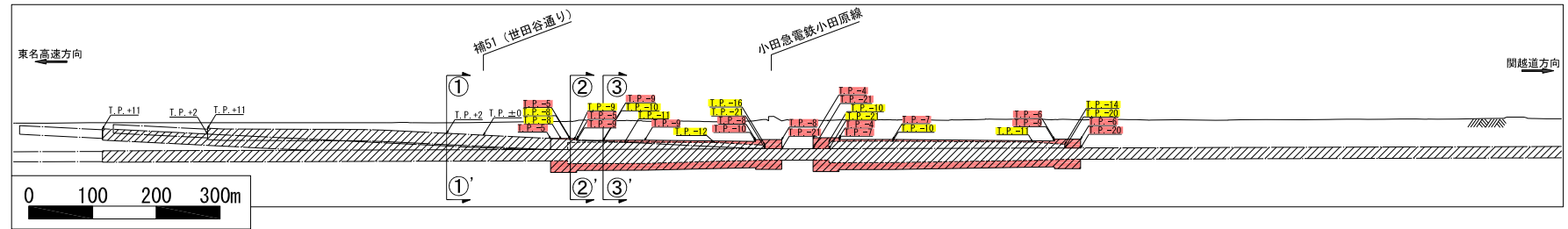
横断面図



凡例

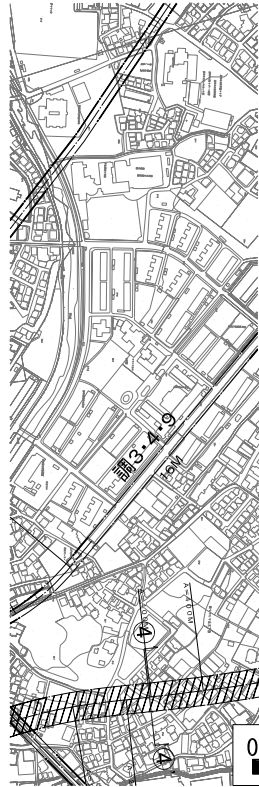
計画変更廃止線	立体的な範囲	計画変更新線	既定計画線
		地下部	

縦断面図

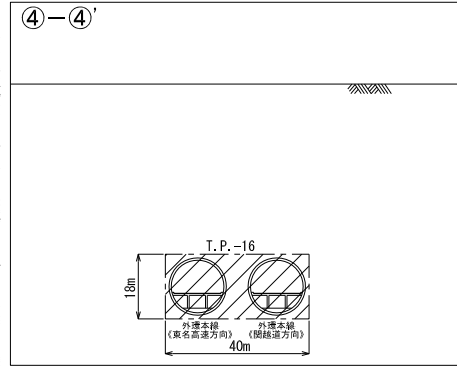


東京都市計画道路 都市高速道路外郭環状線 計画図 2 [東京都決定]

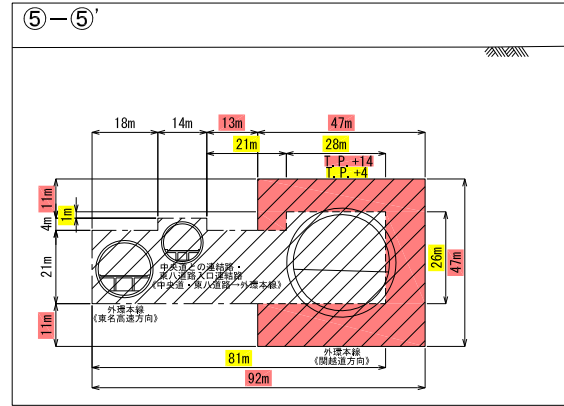
平面図



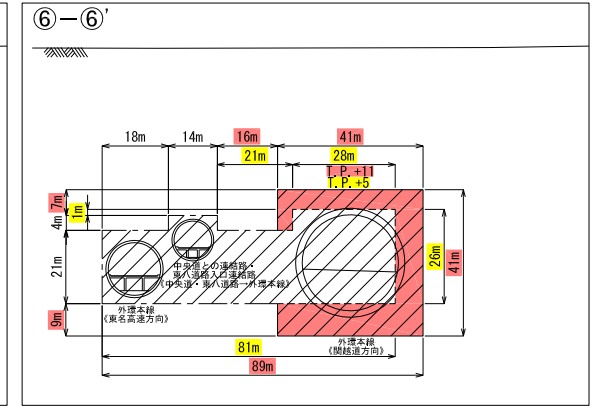
横断面図



横断面図



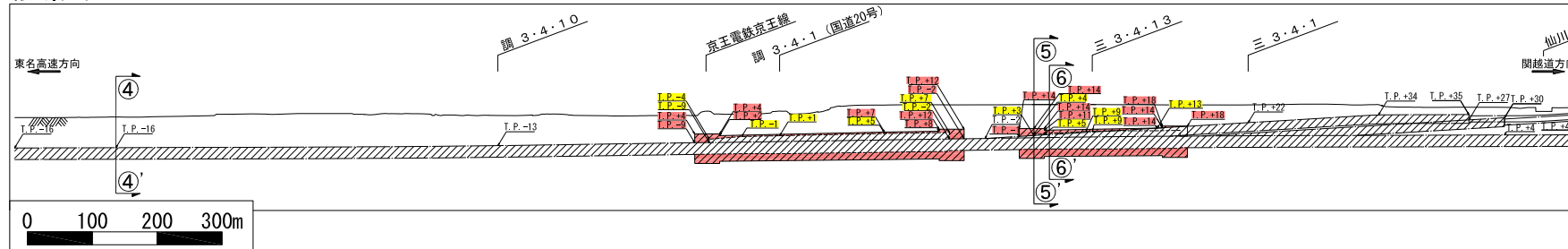
横断面図



凡例

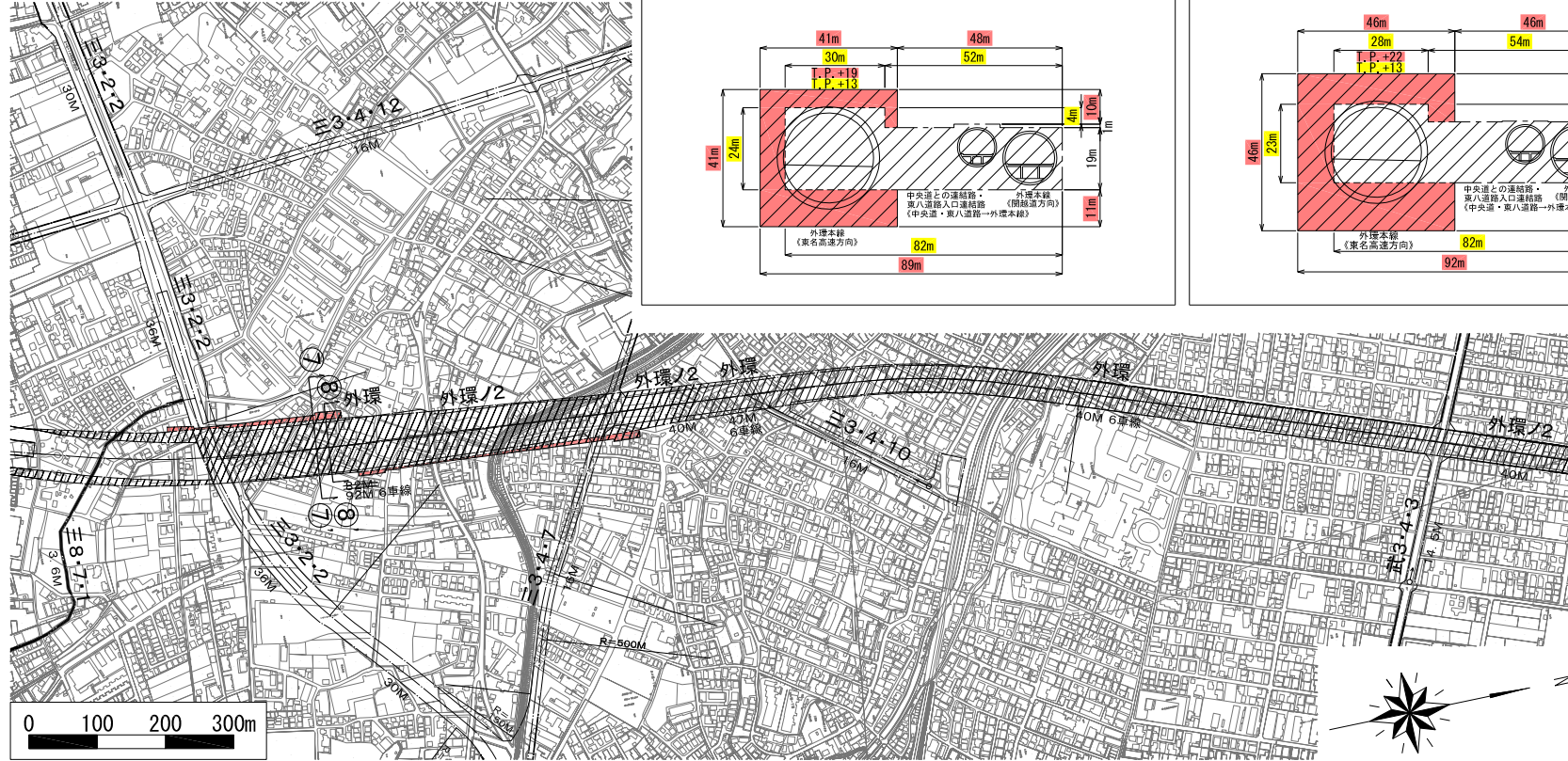
計画変更廃止線	立体的な範囲	計画変更新線	既定計画線

縦断面図

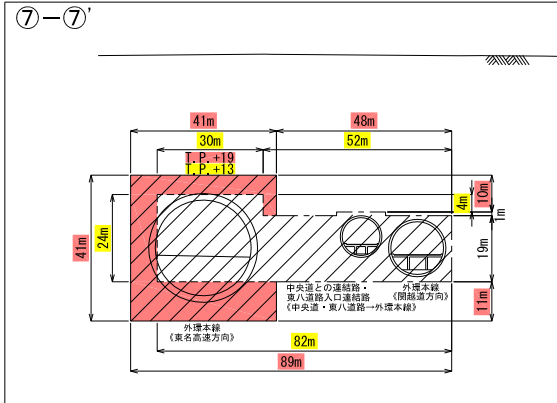


東京都市計画道路 都市高速道路外郭環状線 計画図 3 [東京都決定]

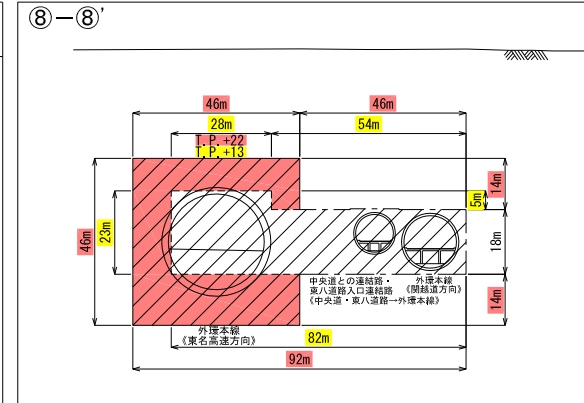
平面図



横断面図



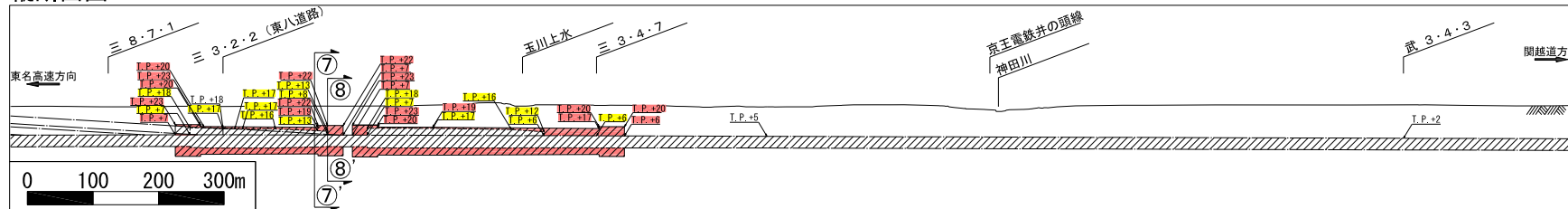
横断面図



凡例

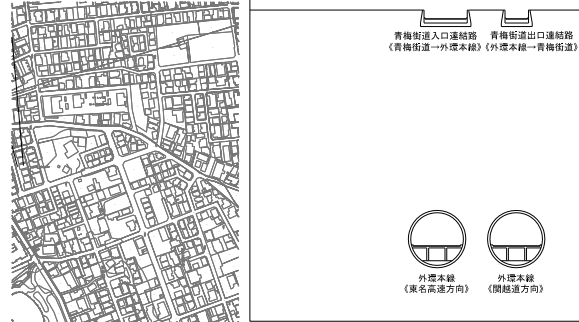
計画変更廃止線	立体的な範囲	計画変更新線	既定計画線
	地下部		

縦断面図

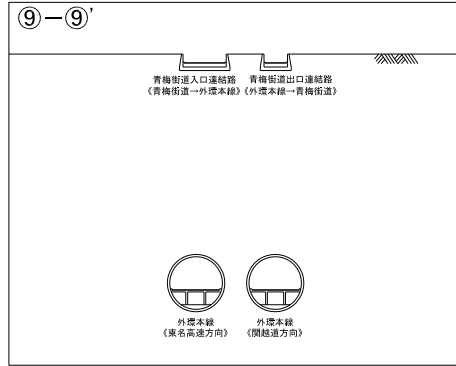


東京都市計画道路 都市高速道路外郭環状線 計画図 4 [東京都決定]

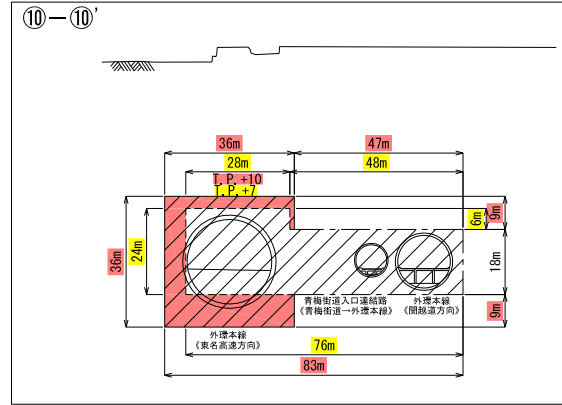
平面図



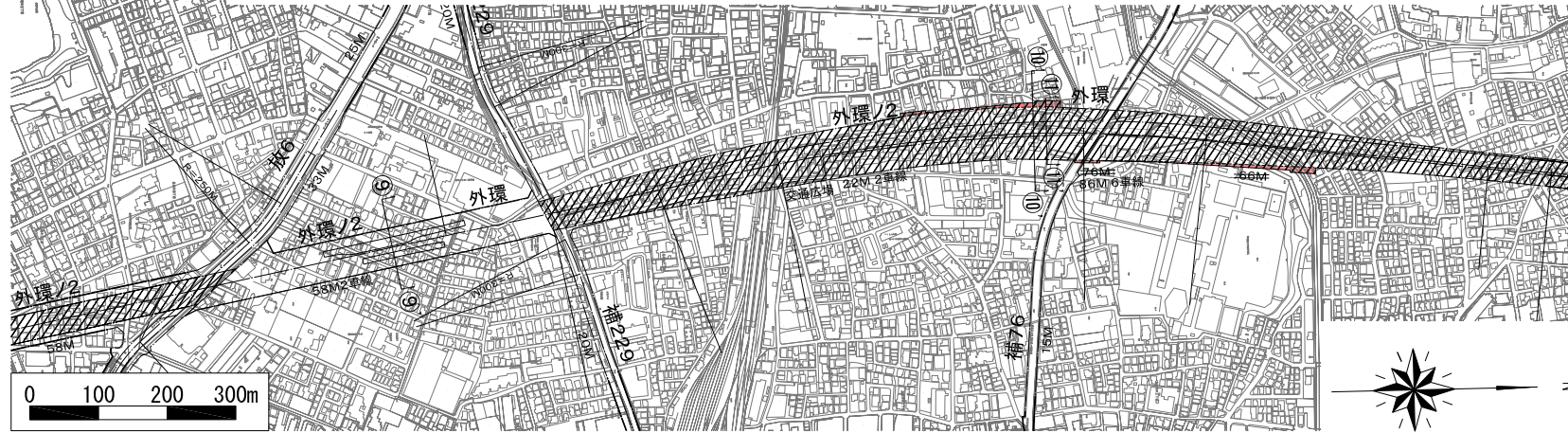
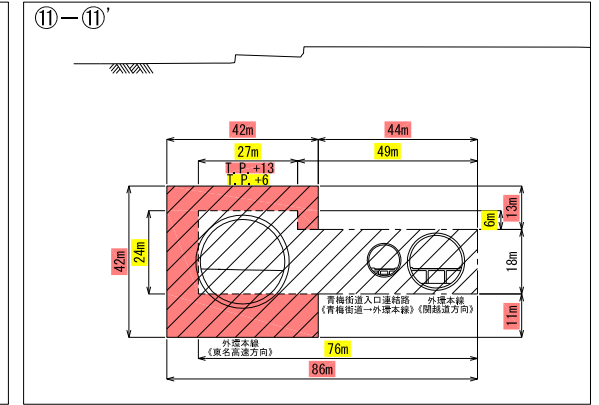
横断面図 ⑨-⑨'



横断面図 ⑩-⑩'



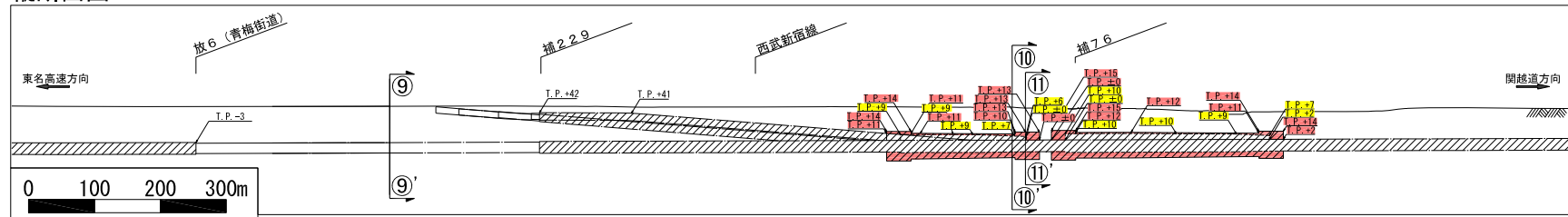
横断面図 ⑪-⑪'



凡例

計画変更廃止線	立体的な範囲	計画変更更新線	既定計画線

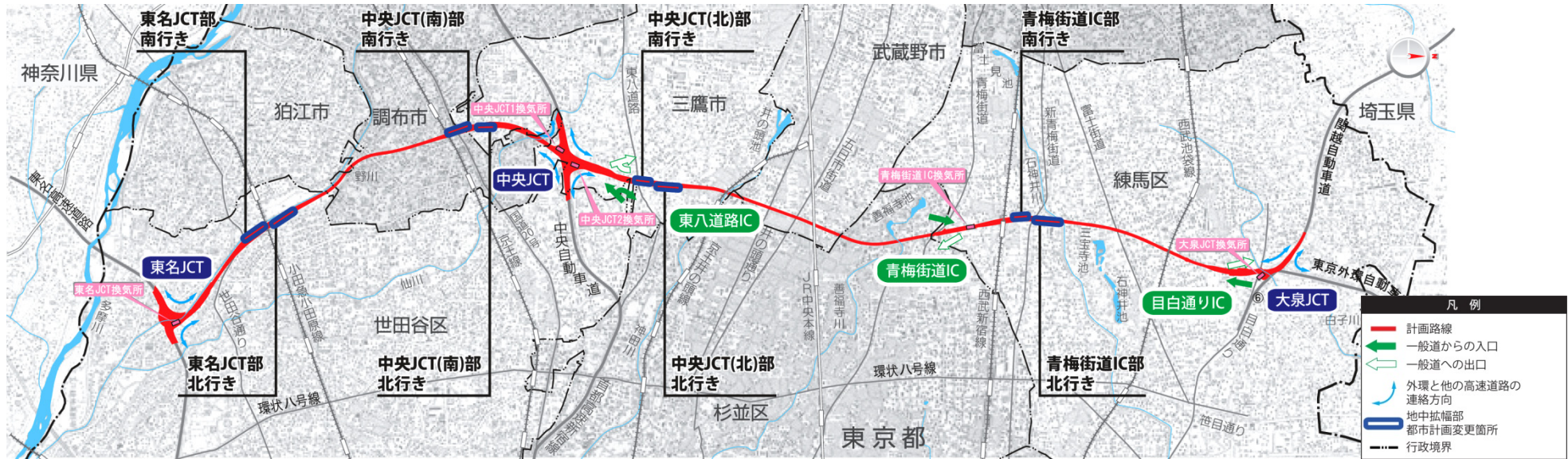
縦断面図



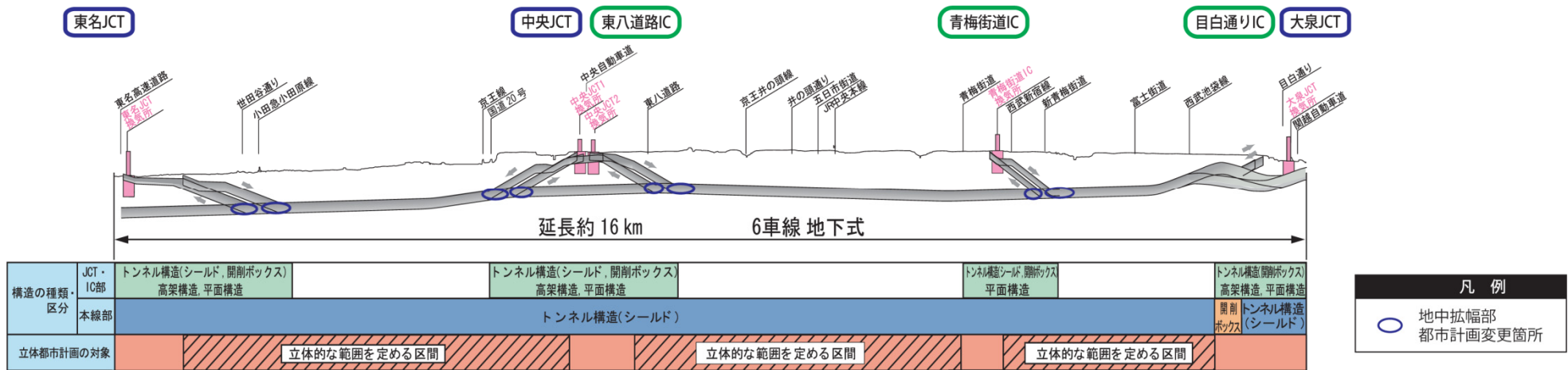
東京都市計画道路 都市高速道路外郭環状線 参考図（構造図1）

[東京都決定]

道路計画平面図



道路計画縦断面図

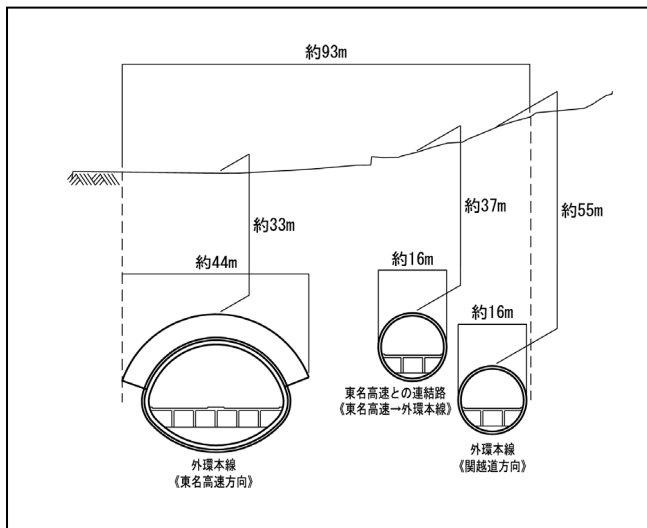


東京都市計画道路 都市高速道路外郭環状線 参考図 (構造図2)

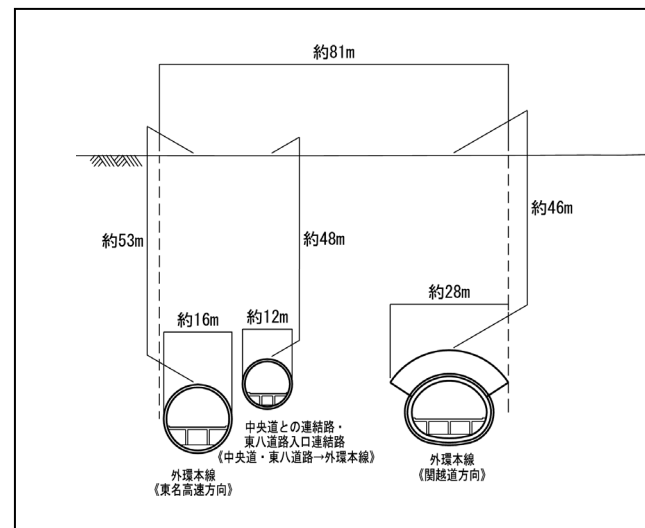
[東京都決定]

変更前

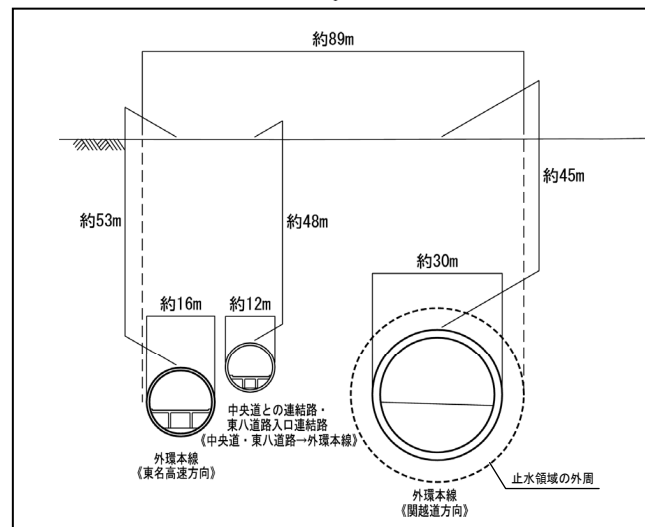
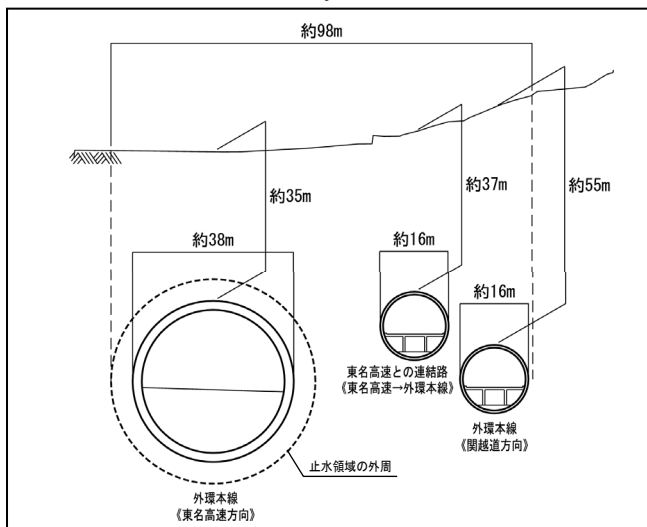
世田谷通り付近
横断面図



国道20号付近
横断面図

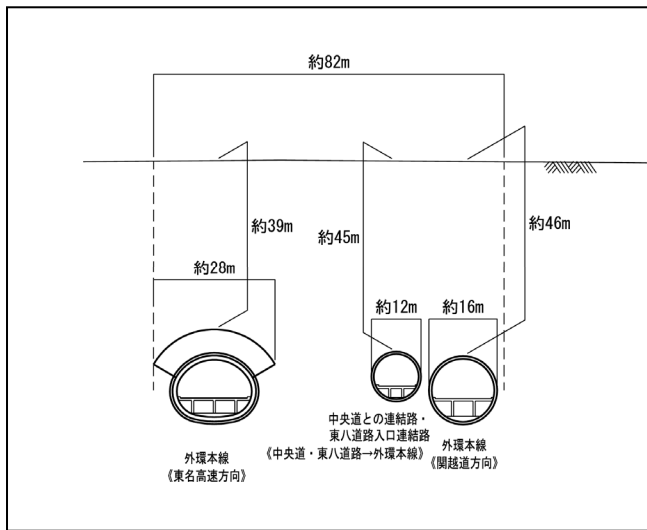


変更後

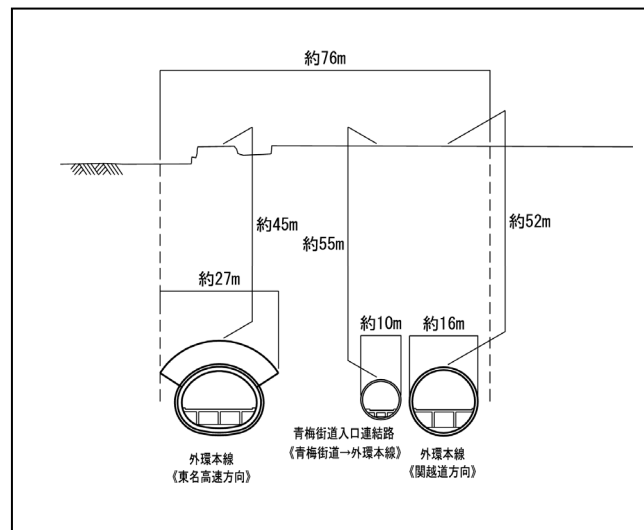


変更前

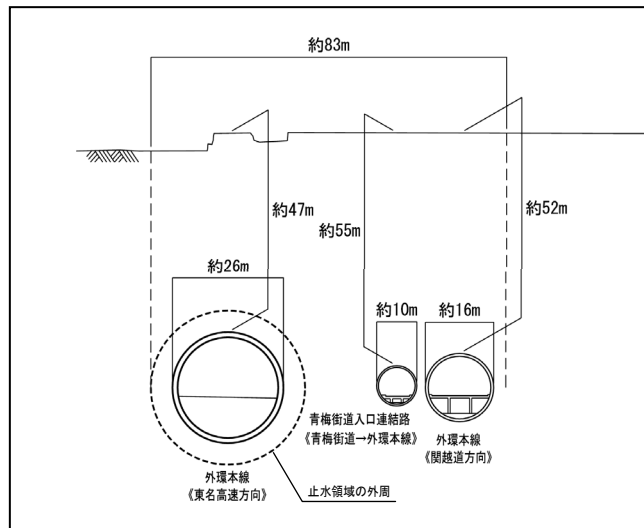
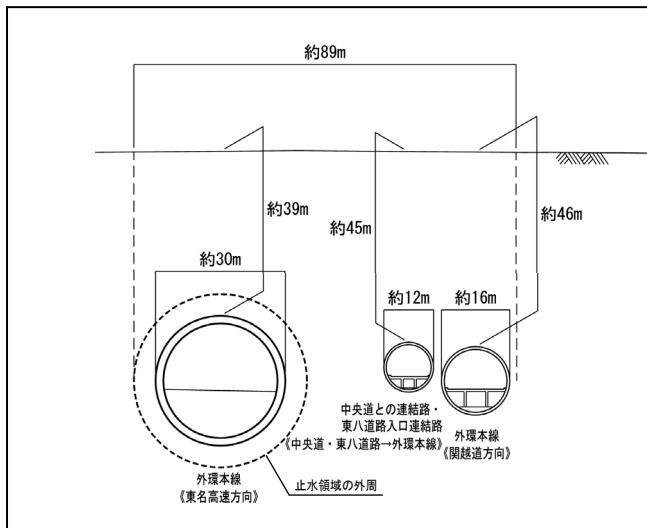
東八道路付近
横断面図



新青梅街道付近
横断面図



変更後



東京都市計画道路都市高速道路外郭環状線の 都市計画変更案に関する練馬区の意見（案）

区は、「東京都市計画道路都市高速道路外郭環状線」（以下「外環」という。）については、首都圏全体の道路ネットワークの形成と、区内の深刻な交通問題の解決に資する重要な道路であると考えている。

外環は、平成 19 年 4 月に、都市計画を高架方式から地下方式に変更し、平成 21 年 5 月に事業化された。このうち、本線シールドトンネルとランプシールドトンネルをつなぐ地中拡幅部については、平成 26 年 6 月に、有識者等からなる「東京外環トンネル施工等検討委員会」の「とりまとめ」の中で、より確実な安全性や健全性の確保が可能な構造として、円形形状を基本とし、十分な止水領域を確保することが提言された。

この提言を踏まえ、東京都は、事業者である国土交通省、東日本高速道路株式会社および中日本高速道路株式会社とともに、地中拡幅部の構造・範囲の見直しについて、沿線地域住民や関係権利者の意見を聴くなど丁寧な対応を行いながら、都市計画変更の手続を進めていると理解している。

地中拡幅部については、従来の馬蹄形形状でも施工時の安全性や、長期的な構造物の健全性の確保は可能であるとされているが、照会のあった都市計画変更案の構造とすることで、より確実な安全性や健全性の確保が可能になると理解している。

よって、外環については、都市計画変更案のとおり、都市計画変更の手続を進めていただくとともに、下記の事項に確実に取り組みながら、早期完成を図るよう求めるものである。

記

1 地域への適切な情報提供について

沿線地域住民の抱く不安や懸念を払拭するためには、地域への丁寧な情報提供が必要不可欠である。沿線地域住民との話し合いの経緯を十分考慮に入れ、事業の各段階に応じて必要な情報を提供するよう都としても、国等の事業者に対して働きかけること。

2 「対応の方針」の確実な履行について

「対応の方針」は、国および都が、整備に伴う環境対策や蓋かけ部の環境整備などの地域の課題や対応の方向性を取りまとめ公表したものであり、事業化に向けた前提といえるものである。

このことから、「対応の方針」について、国等の事業者と都が完成まで責任を持って、沿線地域住民や区の意見を聴きながら、確実に履行すること。

3 関係権利者の生活再建について

関係権利者の生活再建に際しての適切な対応を国が責任を持って行うよう都としても、国に対して働きかけること。また、平成 26 年 11 月に都市計画が変更された外環の 2 を早期に事業化し、外環と外環の 2 が重なる区域の関係権利者に対して、国と調整し、一体的な対応を図ること。