

平成 16 年 5 月 19 日  
都市整備部交通企画担当課

## 東京外かく環状道路に関する調査等に基づく今後の取り組みについて

東京外かく環状道路は都心から半径約 15km を環状に結び延長約 85km の自動車専用道路で、常磐道、東北道、関越道、中央道、東名高速などと連絡し、首都圏における交通渋滞の緩和や都市間の円滑な交通ネットワークの形成などを目的として計画されている。現在、外環については関越道～常磐道間約 30km が供用されているほか、常磐道～東関道水戸線までの区間も平成 19 年度の完成を目指し、整備が進められているところである。

この外環の関越道から東名高速間の整備については、現在、計画の初期段階から広く意見を聞き、計画づくりに反映させていく P I 方式で議論している。・・・[ 別添資料 P 1 ～ 2 ]

本資料は、これまでに国土交通省及び東京都から提供された資料、ならびに区が実施した調査結果をもとに、外環整備に関連する情報を整理するとともに、これらを踏まえ、今後の取り組み方針（案）を提案するものである。

### 1. 外環（関越道～東名高速）について

平成 15 年 3 月に国土交通省および東京都から「東京外かく環状道路( 関越道～東名高速 ) に関する方針」が発表されており、その主な内容は以下のとおりとなっている。

外環本線は、喫緊の課題で一日も早い整備が望まれるため、早く、安く完成できるように十分考慮し、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 16 m 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。

【外環が整備されると】

・・・[別添資料 P 3 ~ 5]

- ・ 環状 8 号線の交通量はインターチェンジがない場合で約 2 割、インターチェンジがある場合には約 3 割減少する。(平成 11 年観測交通量を使って外環が開通した場合を想定した推計値)
- ・ 環 8 の渋滞が緩和されることで、生活道路に入り込んでいた迂回交通が環 8 を走行するようになり、生活道路の安全性が向上することが期待される。
- ・ 自動車の走行がスムーズになり、SPM (浮遊粒子状物質) や Nox (窒素酸化物) などによる大気汚染が改善される。
- ・ 外環の整備により、年間約 3,000 億円の経済効果が見込まれる。
- ・ 地下工事により、地下水に影響が出る可能性がある。
- ・ インターチェンジやジャンクション、換気所の設置箇所ではトンネルからの排気ガスや騒音など影響が出る可能性がある。

なお、練馬区内の大深度区間の範囲については国及び都において検討中であるが、一定の条件のもとで区が独自に推測すると、両インターチェンジ設置の場合、概ね富士街道周辺から新青梅街道周辺までの約 1.5km が大深度区間となり、青梅街道にインターチェンジを設置しない場合は概ね富士街道周辺から南側約 2.5km が大深度区間になるものと想定される。

2. インターチェンジについて

現在、練馬区内の外環大泉インターチェンジ及び関越道練馬インターチェンジが高速道路の端末となっているため、1 日約 7~8 万台もの自動車が両インターチェンジから出入りしている。このため、高速道路を利用する車両が目白通りや笹目通りなどに集中し、供用開始以来、慢性的な交通渋滞を引き起こしている。また、これら幹線道路の混雑により、大泉インター周辺地域をはじめ、区西部地域の生活道路に抜け道として通過車両が入り込み、交通安全性の低下や住環境の悪化などの問題が発生している。

【インターチェンジが設置されると】

・・・[別添資料 P 6 ~ 11]

周辺道路に及ぼす影響

- ・ 外環に合わせて目白通り・青梅街道インターチェンジが整備された場合、周辺地域の交通量の減少が期待される。青梅街道インターがない場合は、青梅街道の交通量は減少するものの、区西部地域内に通過交通が入り込み、現状と同様の問題が残される可能性がある。

#### 利便性の向上

- ・ 青梅街道インターの整備によって区南西部がインターチェンジ利用利便圏域に含まれ、10分圏域に含まれる練馬区の人口は約8万人、周辺区市を含めるとその人口は約23万人と想定され、区民の旅行時間が短縮される。

#### 地域に及ぼす影響

- ・ 目白通りインターチェンジによる家屋の移転については、ジャンクションの開削工事区域の中で設置できるので、インターチェンジの有無による影響は同程度である。
- ・ 青梅街道インターチェンジについては、国の資料によると約240棟(練馬区内分)の家屋移転が生じるものと想定されているが、一定の条件のもとで区が独自に推測すると、構造等の工夫により半数程度まで移転棟数を抑えられる可能性がある。
- ・ インターチェンジ設置に伴い、分断される生活道路が生じる。

#### 環境に及ぼす影響

- ・ インターチェンジ周辺では、地上への連絡路での排出ガスや騒音、地下水など影響が出る可能性がある。

### 3. 外環の2(地上部街路)について

現在、外環の都市計画区域内には、4車線(片側2車線)の都市計画道路(外環の2)が外環に並行して決定されている。区西部地域では、この外環の2も含めて東西系7系統、南北系5系統の都市計画道路が決定されており、その道路網間隔は約1km前後となっている。このうち、整備済みの都市計画道路の割合は、東西系が約35%であるのに対し、南北系は17%にとどまり、特に南北方向の都市計画道路の整備水準は低い状況にある。

#### 【外環の2(地上部街路)が整備されると】 ・・・[別添資料P12~14]

外環本線が4車線から6車線になることでトリップ長の長い交通は外環本線を利用することが想定されるため、地上部街路については、地域の道路としての機能を重視した2車線(片側1車線)の道路とする。

#### 道路網の形成

- ・ 南北方向の都市計画道路が充実し、区内交通の混雑緩和に貢献する。
- ・ バス交通を支える道路網が形成される。

#### 地域に及ぼす影響

- ・ 延焼遮断帯、避難路が確保され、震災時の安全性が向上する。
- ・ 広幅員の歩道のある道路が整備され、交通安全性が向上する。
- ・ 地域に用事のない通過交通の住宅地区内への流入を抑制することにより、良好な住環境が確保される。

- ・ 都市内のオープンスペースとして、通風、採光、緑化に寄与する。
- ・ 道路計画線にかかる家屋の移転が生じる。(40m幅員の場合：約900棟、17m幅員の場合：約500棟)
- ・ 沿道では排出ガスや騒音など影響が出る可能性がある。

#### 4. 西武新宿線について

練馬区内の西武新宿線は約3.1kmの延長をもち、13箇所の踏切がある。現在、これらの踏切のうち5箇所がボトルネック踏切となっており、交通渋滞や地域の分断などが生じている。また、井草通り(補132)と千川通り(補229)が鉄道上で交差しているため(上井草第2号踏切)、クランク状になっている千川通りを直進できず周辺生活道路への迂回交通の流入などを招いている。

#### 【踏切問題の解消に向けて】

・・・[別添資料P15]

踏切問題を解消するための方法としては、鉄道の立体化や道路側での単独立体化などが考えられる。

鉄道の立体化については、練馬区内のほとんどの踏切の除却が可能であり、また、鉄道による地域の分断も解消されるが、車庫の取り扱い、事業費、隣接区市との協力等の課題がある。今後は、まちづくり面での検討とあわせて、道路と鉄道の立体交差化の方法などについて検討を深めていく必要がある。

#### 5. 上石神井駅周辺まちづくりについて

外環を巡る、国や都の検討等の動きの中、地元町会と商店会では、この機を捉えて地域住民自ら駅周辺地区のまちづくりを検討することが必要であると考え、平成13年12月に「上石神井駅周辺地区まちづくり協議会」を設立した。これまでに13回開催し、平成16年2月には、「まちづくり構想 中間まとめ」をとりまとめた。現在、地域住民からの意見を収集しており、とりまとめ終了後に区は提言を受ける予定である。

区は、協議会からの提言や地域住民の意見を受け、「まちづくり構想」を作成することになっている。

#### 【地域の課題】

・・・[別添資料P16]

上石神井駅周辺のまちづくりの主な課題は、駅周辺の交通問題にある。解決するためには、駅へアクセスする道路(外環の2)と駅前広場を整備する必要があるが、外環の2と西武新宿線をどのように交差させるかによって、駅前広場の接続方法などまちに与える影響が大きく異なることから、交差方法についての方向性を定める必要がある。

## 6. 今後の取り組み方針について

上記1から5の内容を踏まえ、以下の取り組みが必要であるとする。今後は、アンケート調査により区民の意向を把握し、区の取り組み方針を決定する。

### (1) 外環の早期整備について

外環が大泉インターチェンジで止まっていることにより生じている周辺地域の様々な問題を改善するとともに、区内における幹線道路の慢性的な交通渋滞を緩和するために、外環を早期に整備することが必要である。

したがって、国及び都に対して、環境に配慮した大深度方式による早期整備を要請していく。

### (2) インターチェンジの設置について

区民の利便性向上を図るとともに、大泉インターチェンジ周辺地域などの交通集中に伴う諸問題の改善を図るために、外環本線整備と併せて青梅街道および目白通りにはインターチェンジの設置が必要である。

したがって、インターチェンジの設置を国および都に要請していく。また、インターチェンジの設置に当たっては、周辺環境に配慮し、十分な対策を講じるよう要請していく。

### (3) 外環整備に合わせた沿線のまちづくりについて

#### 地上部街路について

区西部地域における南北方向の都市計画道路ネットワークの充実を図るとともに、生活道路への通過交通の排除や延焼遮断帯を確保するためにも、本線地上部には都市計画道路の設置が必要である。

したがって、地域の主要な生活道路としての機能を重視した2車線(片側1車線)と広幅員の歩道を確保した道路の整備について都に要請していく。

#### 生活拠点の整備と西武新宿線の立体化について

長年にわたり外環計画線の影響を受け、練馬区都市計画マスタープランで生活拠点に位置付けられている上石神井駅周辺のまちづくりを推進する。さらに、まちづくりと併せて、踏切による交通渋滞や地域分断が生じている西武新宿線の立体化が必要である。

したがって、立体化の実現に向けて都に要請していく。