

東京外かく環状道路 道路事業調査の経緯（昭和36、37年度）

【昭和36年度調査】

東京外かく環状道路について(昭和36年度道路事業調査) - 本報告 - 0ページ

「はじめに」より抜粋

「東京外かく環状道路は、昭和36年度、道路事業調査として、調査実施を行い、その調査結果を取り纏め、本報告書を作成したものである。

本報告書において述べたように、なお幾多の問題点を蔵しており昭和37年度、引続き調査を実施し、最終ルート決定を行い報告する計画である。」

東京外かく環状道路について(昭和36年度道路事業調査) - 本報告 - 1ページ

「東京外かく環状道路計画の経緯」より抜粋

「昭和35年春、第三京浜道路の計画が具体化するにつれて、その交通をいかにして東京都の区部内に円滑に受け入れるか？が問題となった。

その後、東海道高速道路、中央自動車道、東北縦貫自動車道等東京都の区部の周辺に将来予想される放射状の幹線道路の構想や計画の進展に伴いこれらの道路から区部内への交通の導入について総合的に検討する必要性が高まって来た。

この処理対策としては、これら都市間の幹線道路の交通を一旦区部の密集市街地の外縁部をめぐる外かく環状道路にうけて都市内の道路系統に円滑に分散導入することが必要であるとされた。

かくして昭和35年8月以降、建設省をはじめ、首都圏整備委員会、関係都府県等において、一般図に示すようなA、B、Cの3ルートが提案され、36年度関東地方建設局においてルートの選定、平面及び縦断の作成、交通解析、事業費の算出等具体的な調査を行い36年3月に中間報告をとりまとめ建設本省及び関係都府県と協議を行った。その結果新たに提案されたDルート、B+Aルート、D+Aルート、D+Bルート等について調査検討を加えた。

このような経緯から東京外かく環状道路の目的は、次のように考えられる。

- (1) 東海道高速道路をはじめ外部の幹線道路から、区部へ流入する交通を都市内の道路系統に円滑に分散、導入させること。
- (2) 東海道、東北道、中央道等の幹線道路を相互に連絡し、区部を必要な経過地、出発地、目的地としない交通（例えば神奈川、千葉両県間の直通交通等）をバイパスさせる。

なお、波及的效果として地区によっては地域的な開発を促進したり逆に障害となったりすることも考えられるが、後述のごとく外かく環状道路のルートは、首都圏整備計画の近郊地域（グリーンベルト）を経過地とする区間も多いので今後の行政措置等も関係し、この点は俄かに速断を許さない。」

東京外かく環状道路について(昭和 36 年度道路事業調査) - 本報告 - 105 ページ

「ルートを選定」より抜粋

「昭和 36 年度調査においては、A、B、C、D 及びその組合わせ等、各種ルートについて、利用交通量、概算建設費などの比較をおこなったが、各ルートはいずれも当初関係機関から独自に提案されたルートについて調査担当者の主観を交えずに調査したもので、現実問題として用地取得、構造、インターチェンジ等において不可能、もしくは疑問な点も多いので、今後は、利用交通量について、大概の傾向はつかめているので、現実には外かく環状線を建設するという立場に立って、国鉄中央線の横断箇所その他国、私鉄及主要道路との交差位置、既設永久構造物、団地計画等によりおのずからルートは決まるものと思われるが、これ等諸点を充分考慮してルートを選定を行ないたい。」

東京外かく環状道路について(昭和 36 年度道路事業調査) - 本報告 - 107 ページ

「結び」より抜粋

「全般をとおして、交通量、事業費などいずれも現状における比較である。

吾々は、外かく環状道路の現地踏査をしながら、最近における東京郊外の著るしい市街化の進展を目のあたりに見ることが出来た。1000万人の東京のもつ、この異常な発展力は、程度の差こそあれ今後とも続くものと見なければならぬ。

この場合、ある程度、市街化の進んでいる区域を通る A ルート、D ルートの事業費は、著増すると思わないが、今後の発展の余地の多い区域を経過地とする B、C ルートでは事業費の増加が大であろう。

従って、問題は「いつ工事を施行するか？」ということによって、構造も、巾員も、ルートもある程度変って来るであろう。

さらに、このような地域では、道路数となる部分について、予め何等かの「建築の規制の措置」を講ずる必要があるであろう。

特に区部内⇔区部内の外かく環状道路利用交通量を算定する場合、営業用乗用車（流しハイヤー等）等の外かく環状道路の利用はあまり考えられないので、過大な利用交通して算定される外、各区の交通は中心地に集中するものとしたので実際はその区全域に流出する交通が、計算上最短ルートであるが故に外かく環状道路を利用するとは考えられない。結局はインターチェンジに接するある地域に流入する交通のみが実際の外かく環状道路利用交通量となるものと考えられる。この点についても今後充分検討したいと思う。」

東京外かく環状道路について(昭和 36 年度道路事業調査) - 本報告追録 - 16 ページ

「総合比較」より抜粋

「西側部分については概ねいずれのルートでも 1 台当りの建設費は略等しく、東側部分については A、B、D ルートの順に高くなっている。以上より西側部分のルートは主として用地並びに物件等の支障がなるべく少ないような選定をなすべきであり、東側部分については建設効果の最もよいものを選ぶべきであろう。」

東京外かく環状道路について(昭和 36 年度道路事業調査) - 本報告追録 - 17 ページ

「結び」より抜粋

「昭和 36 年度本報告書及び上述の全般をとおして、交通量、事業費、用地取得の難易、施工上の問題点等を考慮し、現地踏査及び調査結果を取り纏めた吾々の判断から結論を下すと、

西側を D ルート 東側を A ルート

と各ルートを折衷した D + A ルートが総合的に最も効果的なルートと考えられる。

但し、西側 D ルートと東側 A ルートの接合点においては相互のルートがくい違うので、この間の接合は比較的地理的条件のよい、川越街道～笹目橋を B ルート、笹目橋～東北道までは C ルートを採った。」

【S 37 年調査】

東京外かく環状道路について(昭和 37 年度道路事業調査) 1 ページ

「まえがき」より抜粋

「昭和 37 年度には最終的にルートの決定した西側についてのみ、比較的詳細な計画線調査を行った。なお海岸部については、ルートは決定したが、詳しい計画線調査を行う段階でないので概略調査に止まった。また未調査のまま残された東側については、調整をとるべく作業を進めていたが、途中、急拠「東側については荒川堤防を利用する」という線が打ち出されたので、この線に沿って作業を進めたが、何分共時間的余裕がなかったので西側と同程度の精度には実施できなかった。」

東京外かく環状道路(昭和36年度道路事業調査)

〔国土交通省 関東地方整備局 作成〕

西側区間(大師～東北道区間)に関する記述の抜粋

ルート名	Aルート	Bルート	Cルート	Dルート
延長(西側*1区間) 比率(対Aルート)	L = 44 km 1.00	(13.5 km)*2 1.00	L = 45 km 1.02	(11.5 km)*2 0.85
設計速度	V = 100 km/h			
車線数	6車線			
インターチェンジ	外部から外かく環状道路へ流入する場合のインターチェンジ = 東海道、中央道、関越道等の高速道路、一級国道、川越街道や青梅街道、放射7号等特に交通量の多い道路			
将来交通量 昭和35年データを用いた昭和55年推計交通量	59,874 台	57,616 台	-	62,753 台
利用交通量1台当たり建設費	1,880千円	1,823千円	-	1,879千円
	概ねいずれのルートでも1台当たりの建設費はほぼ等しく、ルートは主として用地並びに物件等の支障がなるべく少ないような選定をなすべき。			
主な経過地 と主な連絡道路	・東京都世田谷区鎌田町で東海道(東名)高速道路に連絡 ・上北沢で国道20号(甲州街道)に連絡 ・国鉄(JR)中央線とは阿佐ヶ谷駅と荻窪駅の間で交差	・東京都世田谷区玉川瀬田町より東京都市計画街路環状8号線に沿う ・国道20号とはAルートより約0.8km西側で連絡 ・国鉄(JR)中央線とは、荻窪駅の西約0.4kmで交差	・成城町の住宅街西側を経て ・国道20号とは調布市仙川町で連絡 ・国鉄(JR)中央線とは、三鷹電車区と武蔵境の間で交差	・Cルートに沿って成城町の住宅街西側を経てBルートとCルートの中間部を通り ・国道20号とはCルートと同様仙川町で連絡 ・国鉄(JR)中央線とは、西荻窪駅約0.75km西側で交差
問題点	二子橋付近から川越街道(東名高速～関越道)区間について			
河川との関係	・二子玉川より川越街道までの間において入間川、仙川、烏山川、神田上水、善福寺川、妙正寺川、石神井川、田柄川等の中小河川をルートが横断する箇所における台風時の氾濫浸水による水害の問題。	・二子橋より川越街道までの区間ではAルートと同様の中小河川による水害の問題がある。	・二子橋より川越街道までの区間では前記のA、B、2ルートに比較して、小規模ながら水害の問題がある。	・二子橋より川越街道までの区間については、野川、入間川、石神井川、田柄川等中小河川の台風時における氾濫浸水による水害の問題がある。
既成市街地との関係	・中央線荻窪付近では、これらの問題のため延長約2,000mの地下道が考えられている。ただし、換気・照明・排水等の構造上の問題や交通安全の確保・事故防止の点や更に地下鉄荻窪線との交差、青梅街道との連結方式等の諸問題が派生する。	・中央線荻窪駅付近では、Aルートと同様な問題があり、特にこの場合、環状8号線として計画されている部分に幅員9～11m位の在来道路があるので沿道商店街の移転など、この意味ではAルートより多少問題が多い。	・中央線三鷹駅付近では、A、B両ルートほどではないが、既成市街地を貫通する。	・20号国道と交差する仙川地区及び三鷹台付近において現在建設中の都営住宅団地(緑が丘団地、三鷹台団地)を截る問題がある。 ・中央線西荻窪付近ではA、B両ルートと略同様な問題があり、京王井の頭線三鷹台駅付近より、1,800mの地下道が考えられる。
地質及び地盤沈下との関係	・二子玉川より板橋区赤塚町付近までの区間は武蔵野台地であり関東ローム層平均7m以下の段丘層からなり問題は少ない。	Aルート同様	Aルート同様	Aルート同様
インターチェンジ	・最も都心に近い二子玉川より17号国道間であり、インターチェンジ箇所がいずれも住宅密集地や市街地であり、交通量から見て直結式を加味した4枝交差を必要とされるがインターチェンジの設置は広大な用地確保の上から非常に困難である。	・二子玉川より～川越街道迄の間は環状8号線に接するルートでAルートと比較しても地形的な変化が少ないがインターチェンジ箇所がいずれも層の厚い密集市街地であり、用地取得上非常に大きな問題がある。	・A、B、両ルートに比較し既成市街地を出来るだけさけた外側のルートであるため、問題点は少ないが、1級20号国道とのインターチェンジ設置カ処が両側にキュービーマヨネーズ等の工場があるのでルートの変更を考慮する必要がある。	・二子玉川より川越街道迄の間はAルートとCルートの中間を通るルートであり、インターチェンジ設置カ処についてもA、B両ルートとほぼ同様の問題がある。
結び	交通量、事業費、用地取得の難易、施工上の問題点等を考慮し、現地踏査及び調査結果を取り纏めた吾々の判断から結論を下すと、 西側をDルート 東側をAルート と各ルートを折衷したD+Aルートが総合的に最も効果的なルートと考えられる。			

注) *1:本表中の西側とは、大師～東北道間を指す。

*2:()内の数値は、東海道(東名高速)～目白通り(放7)間の延長。

東京外かく環状道路(昭和37年度道路事業調査)

西側区間(東名高速～川越街道区間)に関する記述の抜粋

延長	約19.8km *1																																																																																									
道路区分	自動車専用道路とし、「高速自動車国道等の技術基準案」の区分2級による。																																																																																									
設計速度	V = 100 km/h																																																																																									
車線数	6車線																																																																																									
幾何構造	区分2級による主要構造規格は次の通りである。																																																																																									
平面半径	700m以上	ただし、特別な場合400mまで縮小してよい。																																																																																								
縦断勾配	3%	ただし、特別な場合 5%まで縮小してよい。																																																																																								
変速車線	加速車線長	240m(含むテーパー長50m)																																																																																								
	減速車線長	150m(含むテーパー長50m)																																																																																								
インターチェンジ	<ul style="list-style-type: none"> 東名高速～目白通り(放7号)間で6地点[東名高速、補助51号、20号国道、中央道、青梅街道、目白通り(放7)] 本道路の目的が都内への交通の分散・導入にあるので、インターチェンジ間隔は比較的短く、平均3.3km *2 である。 																																																																																									
規模	<ul style="list-style-type: none"> 1)外かく環状道路と都市間高速道路のインターチェンジに関しては、高度の規模のものを採用する。 2)外かく環状道路と一般道路のインターチェンジに関しては、簡略な規模のものを採用する。 																																																																																									
考え方	すなわち基本的な考え方として、高速道路相互のインターチェンジは、自動車の性能・機能を考慮した、ほぼ、理想的な形態のものを採用したが、一般道路とのインターチェンジでは、一般道路上の走行速度が現実には30～40km/hであり、かつ用地的制約も極めて厳しい地域であるので、本線上の走行速度100km/hを変速車線によって20km/hに低下させ、然る後は、この20km/hをインターチェンジの設計速度として採用した。																																																																																									
最小曲線半径	25m																																																																																									
最急勾配	7%																																																																																									
側道	内陸部高架道路及び盛土区間については、在来の宅地や農地の利用及び用地取得の難易をも考慮して、全て両側に幅員5.5mの側道を附した。 なお、横断する一般道は、高架については全て、盛土区間にあっても数本を纏めることはあっても、必ず横断できるように措置した。																																																																																									
事業費(百万円)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>本線費</th> <th>工区</th> <th>延長(km)</th> <th>区間</th> <th>事業費(予備費無し、百万円)</th> <th>km当り(億円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>第 工区</td> <td>約 7.2</td> <td>東名インター(測点102) ～ 中央インター(測点140)</td> <td>31,378</td> <td>43.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td>第 工区</td> <td>約 4.6</td> <td>中央インター(測点140) ～ 青梅街道(測点163)</td> <td>17,414</td> <td>37.9</td> </tr> <tr> <td></td> <td>第 工区</td> <td>約 8.0</td> <td>青梅街道(測点163) ～ 川越街道(測点203)</td> <td>24,078</td> <td>30.1</td> </tr> <tr> <td></td> <td>合計</td> <td>約19.8</td> <td></td> <td>72,870</td> <td>36.8</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>連絡施設費</th> <th>工区</th> <th>インターチェンジ名</th> <th>事業費</th> <th>インターチェンジ名</th> <th>事業費</th> <th>インターチェンジ名</th> <th>事業費</th> <th>インターチェンジ名</th> <th>事業費</th> <th>事業費計(百万円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>第 工区</td> <td>東名高速</td> <td>2818</td> <td>多摩水道路(補15号)</td> <td>1,027</td> <td>仙川(国20号)</td> <td>1,690</td> <td>中央道</td> <td>3,813</td> <td>9,348</td> </tr> <tr> <td></td> <td>第 工区</td> <td>青梅街道</td> <td>1644</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1,644</td> </tr> <tr> <td></td> <td>第 工区</td> <td>目白通り(放7号)</td> <td>1237</td> <td>川越街道</td> <td>939</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>2,176</td> </tr> <tr> <td></td> <td>合計</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>13,168</td> </tr> </tbody> </table>					本線費	工区	延長(km)	区間	事業費(予備費無し、百万円)	km当り(億円)		第 工区	約 7.2	東名インター(測点102) ～ 中央インター(測点140)	31,378	43.6		第 工区	約 4.6	中央インター(測点140) ～ 青梅街道(測点163)	17,414	37.9		第 工区	約 8.0	青梅街道(測点163) ～ 川越街道(測点203)	24,078	30.1		合計	約19.8		72,870	36.8	連絡施設費	工区	インターチェンジ名	事業費	インターチェンジ名	事業費	インターチェンジ名	事業費	インターチェンジ名	事業費	事業費計(百万円)		第 工区	東名高速	2818	多摩水道路(補15号)	1,027	仙川(国20号)	1,690	中央道	3,813	9,348		第 工区	青梅街道	1644							1,644		第 工区	目白通り(放7号)	1237	川越街道	939					2,176		合計									13,168
本線費	工区	延長(km)	区間	事業費(予備費無し、百万円)	km当り(億円)																																																																																					
	第 工区	約 7.2	東名インター(測点102) ～ 中央インター(測点140)	31,378	43.6																																																																																					
	第 工区	約 4.6	中央インター(測点140) ～ 青梅街道(測点163)	17,414	37.9																																																																																					
	第 工区	約 8.0	青梅街道(測点163) ～ 川越街道(測点203)	24,078	30.1																																																																																					
	合計	約19.8		72,870	36.8																																																																																					
連絡施設費	工区	インターチェンジ名	事業費	インターチェンジ名	事業費	インターチェンジ名	事業費	インターチェンジ名	事業費	事業費計(百万円)																																																																																
	第 工区	東名高速	2818	多摩水道路(補15号)	1,027	仙川(国20号)	1,690	中央道	3,813	9,348																																																																																
	第 工区	青梅街道	1644							1,644																																																																																
	第 工区	目白通り(放7号)	1237	川越街道	939					2,176																																																																																
	合計									13,168																																																																																

注) *1:西側区間のうち東名高速～川越街道間の延長

*2:外環全線(路線延長約88km)での平均距離