

都市計画決定（昭和41年）当時の 外環計画の考え方等について

○ 昭和41年の都市計画審議会での議事録から抜粋

1. 計画について

- 東京に向かって郊外の方から、西の方からは第三京浜、あるいは東名道路、あるいは中央道、あるいは東京—高崎線、北のほうから大宮バイパスといったように、東京の外側から東京に向かって、自動車専用道路が整備されてくる。これを、東京の周辺において分散処理して、都市構造を新しい社会情勢に適応するような都市計画とするため計画した。
- 東京を一点集中式の都市から、多角形の多心的な構造とするため、交通の処理を分散処理する必要がある。
- 東京全体の都市構造を考えると、将来計画地周辺に交通需要が発生してくることは避けることができない。
- 環状線の通る沿道の地帯の交通需要に対処するため、必要な路線である。
- 東名道、中央道、さらには新しく国会で審議されている縦貫道路法により、茨城方面からのルートも追加される予定であるなど、長距離の高速道路と内部に発生する交通との接触点である、既成市街地の周辺において両方の目的を果たす役割をはたすものである。

2. ルートについて

- 4つのルートをいろいろ検討した。
Aルートという路線は、環状八号線より内側の路線で、現在ご存じのように連続式の立体交差で整備している環状七号線ができ上がったとたんに、すでに交通量が非常

に多くなっております。したがって、この環状七号線だけでは将来の交通を処理するわけにはいかない。そういう点から検討し、環状八号線の問題についても、将来の交通需要というものを検討し、これでもなお将来の交通需要をまかなうことができない。さらにその外側に相当強力な道路をつくらなければ将来の交通需要をまかなうことができない。環状六号線、環状七号線、環状八号線、これだけでは環状方向の車をさばくわけにはいかない。将来さらにその外側に環状九号線ぐらいいあたるところに道路をつくらなければ交通需要をさばき得ない。こういう結論に達したので、このA案については取らない。

- B案は、環状八号線の上を使ったらどうか、こういう点から検討しましたが、環状八号線でも将来はまかなうことができないという点、さらに環状八号線は幅員25メートルです。25メートルで、すでにある部分では着工し、完成をした部分もあります。これを相当強力な路線とするためには、幅員を40メートル以上に再拡張し、その上に高速道路をのせるというようなことを考えなければならぬ。そのような点から、この環状八号線にのせるという点についても、私どもの検討としては、これをとらないということにしました。
- 次にもっと西側（Cルート）に通したらどうかということで、国鉄の西荻と吉祥寺の附近、この辺の将来発生するであろう交通量等を考えると、これをさばくにはどうしてもこの位置附近につくるのでなければ、将来の需要をさばききれないと考えます。
- さらにこの外（Dルート）の問題についても一応検討しましたが、23区の街路の再検討と合わせ、23区の西側の部分、三鷹とか調布とか武蔵野とか、こういう方面の街路網については、すでに昭和38年に検討を終えており

ます。そういう街路網との関係を考えると、この西を通しますと、どうしても三鷹より西になってしまいますが、それでは在来の街路網との関係が非常に大幅に矛盾を来たす点があるので、この案もとらないということです。

- したがって、われわれが従来検討してきたいろいろの点から、現在選ばれました路線が、われわれとしてはあらゆる点から交通量の問題、あるいは事業費の問題、あるいは地形、地物、その他の問題を考え、あるいは技術的基準に合致させるためのいろいろな条件、そういう条件を勘案し、私どもとしては現在の案が一番よいと考えております。

3. 交通量について

- 交通量は、昭和55年から60年ごろになると、この辺で42,000台、これは環状八号です。南へ下ると46,000台、こちらにまいますと51,200台。南のほうがやや多くなっています。それから外郭環状線については、この辺で57,000台、これより南は60,000台、さらに南にいくと66,500台。このように非常にふえております。北側にまいますと、この辺では38,600台、それより北にいくと37,000台、さらに北では多少ふえて37,800台、こういう数字は37年のOD調査の結果によりまして、その前の35年、33年のOD調査もございしますが、これを基にして、現在の東京都における全体の交通需要が伸びていることを勘案し、この程度の交通をさばくものを、いまから計画しておかなければ需要に追いつけないと考えています。

4. 都市計画審議会（昭和41年6月6日）について

- 当日、案件を決定することについて挙手により採決し、104名中、54名が賛成。

- その後、各行政区域ごとに挙手により決をとり、賛成多数により特別委員会の報告どおり付帯意見を付して、原案どおり答申することに決定。
- 付帯意見は、
 - (1) 要移転者に対しては、それぞれの事情を考慮し、代替地、移転先の斡旋等に努めるほか、適正な補償措置を講ずること。
 - (2) 騒音、排気ガス等の公害に対しては、道路構造の面でも極力留意すること。
 - (3) 横断歩道橋、横断地下道等をあわせて建設し、交通の安全を図ること。
 - (4) 沿道の土地利用計画を検討し生活環境の維持改善に努めること。