

2. 外環整備に伴う課題と対応の方針

「検討すべき課題」は、地域課題検討会やこれまでオープンハウスなどで頂いた地域のみなさまのご意見を、交通、環境、まちづくりなどの項目に分類整理したものです。

「対応の方針」は、これらに対し、今後の進め方を含め国と都の考え方を示したものです。

1. 交通

(1) 地区交通

- ① 生活道路を通り抜ける交通が増え、住宅街での渋滞の発生や住環境が悪化するのではないかと懸念
- ② 周辺道路の整備により、生活道路を含めた地域の移動の利便性が向上することへの期待

○これまでに頂いた意見

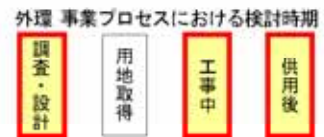
- 周辺の交通混雑の緩和や利便性の確保を行うために、外環の整備の大前提として、三鷹都市計画道路3・4・11を含む周辺交通の整備を優先的に考えた計画とする。
- 今後は車の交通量が減り、自転車や歩行者の移動を十分に考慮すべき時代である。都市計画道路を整備する際には、自転車・歩行者道(片側4m)を、できる限り確保してほしい。
- 現在も東八道路、烏山通り、吉祥寺通りの渋滞を避け生活道路に車が流入している。インターチェンジの出入り口ができれば間違いなくその状況は悪化する。外環整備と平行して周辺道路の整備が絶対必要条件である。
- インターチェンジを出入りする車が住宅地に入らないよう交通規制を徹底する。
- 東八インターチェンジ周辺にコミュニティーゾーンの施工。
- 北野1丁目から2丁目への生活道路としてジャンクションの上にループ状の道路を作る。

(国)

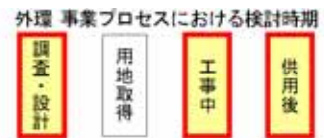
- 外環を整備することで、環状8号線をはじめとした南北方向の幹線道路を走行する自動車の一部が外環を利用することになり、幹線道路の混雑が緩和されると考えています。これにより、幹線道路の混雑を避け生活道路を走行していた通り抜け自動車が本来走行すべき幹線道路を走行するようになることから、地域の生活道路の混雑緩和にも寄与すると考えています。

- しかしながら、東八道路インターチェンジの整備に伴い、インターチェンジにアクセスする自動車などにより東八道路を走行する自動車の増加が見込まれています。現状の道路整備状況のままではインターチェンジにアクセスする自動車が周辺の生活道路へ進入する可能性があり、通り抜け自動車が、生活道路へ進入することを減少させるためにも外環本線の事業に合わせジャンクション周辺の都市計画道路等の整備が必要と考えています。

これらの都市計画道路等の整備については、区市及び東京都と適切な役割分担のもと進めていきます。



- また、生活道路への進入に対する通過交通対策等として、生活道路における、速度抑制や自転車・歩行空間の確保のためのハンプ・狭さく等の設置や歩行空間のバリアフリー化などの整備が必要となった場合には総合的な対策を実施できる「くらしのみちゾーン」等の事業制度の情報提供など、区市と連携し適切な役割分担のもと、通過交通の流入制限等の措置について検討を進めていきます。



※「くらしのみちゾーン」事業制度:

外周を幹線道路に囲まれている等のまとまりのある住区等において一般車両の地区内への流入を制限して身近な道路を歩行者・自転車優先とするなど交通安全の確保と生活環境の質の向上を図る取り組みに対し、その計画策定費や事業費の一部について補助する制度。

参考:くらしのみちゾーンの概要

身近な道路から通過交通を排除し、「くらしのみちゾーン」を実現します。
「くらしのみちゾーン」に取り組む地区には計画策定費や事業費の補助を重点的に配分します。



安全な交通環境

身近な道路から通過交通を排除し、「クルマ」中心から「ひと」中心へ

① 一方通行

交通の円滑化が目的ですが、扶輪員の道路で通行方向を限定することにより、歩道等のスペースを確保できます。



② 速度規制

ゾーンの入口・出口に標識を設置し、ゾーン内での車の最高速度規制を行うとともに、ゾーン境界を明示します。



③ クランク

車の通行部分をジグザグにしたリ蛇行させたりして、ドライバーに左右のハンドル操作を強いることで車のスピードを抑えます。



④ ハンプ

道路を凸型に舗装し、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことを狙います。



⑤ 歩行空間のバリアフリー化

広い歩行空間や平坦性を確保するなど、歩行空間のバリアフリー化を進めます。



美しい景観と環境への配慮

① ゆとりや美しい街並みを創出

植栽やベンチを設置し、立ち話やひとやすみができるような憩いの場を創出します。また、地上にはりめぐらされた電線類を道路の下に収め、美しい街並みを形成します。さらには、道路管理者による植樹や住民の協力などにより、沿道の緑化を図り、美しい街並みを形成します。



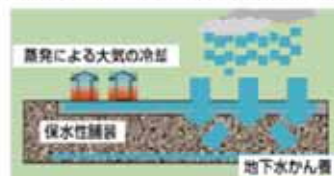
無電柱化・緑化等



たまりスペース

② 保水性舗装によりヒートアイランド現象を緩和

ヒートアイランド現象の緩和に向けて、道路の表面温度が上がるのを抑えるためには保水性舗装が有効です。これは、雨の日などに吸収した水分を晴れた日に蒸発させ、気化熱を奪うことにより、道路の表面温度を低下させるものです。このように、ヒートアイランド対策として保水性舗装を推進し、快適な生活空間を形成します。



資料:国土交通省道路局ホームページ

参考: 歩行者交通安全対策の事例

○品川・旗の台地区

最大積載量 3t 以上の貨物自動車等通行止め規制を併用したゾーン規制、交通信号機の改良、ハンプの設置等により、交通量の減少、走行速度の低下、振動・騒音の減少の効果が見られました。



旗の台地区の概要



ハンプの設置状況

資料: 国土交通省道路局ホームページ

○大阪・豊新地区

コミュニティゾーンの形成により、交通事故が年間 60 件から 23 件へと減少しました。



手前から奥に向けての通過交通に対し、手前に向かう方向で一方通行規制を適用するとともに、コミュニティ道路としても整備



2車線道路を一方通行とし、コミュニティ道路として整備

資料: 国土交通省道路局ホームページ

○三鷹・上連雀地区

地区内の流入交通量約47%の減少、ハンプ設置による自動車走行速度の減少、交通事故数が年間31件から14件へと減少(ハンプの設置、歩道の拡幅・整備、センターラインの除去を行った道路の事故件数)といった効果が見られました。



上連雀地区の概要



ハンプの設置



カラー舗装(狭く見せる工夫)



ボード(狭さく)の設置

走行速度の変化

速度区分	午前(7~9時)		午後(15~17時)	
	対策前	対策後	対策前	対策後
最高速度	62	46	54	41
平均速度	38	28	39	29
85 th -センチ値	43	30	43	30

交通事故数の変化(1996年は事業実施中)

事故種別	事前			事後			前後比較
	1994	1995	平均	1997	1998	平均	
死亡	0	0	0	0	0	0	0
重傷	0	4	2	1	0	0.5	-1.5
軽傷	21	37	29	13	14	13.5	-15.5
合計	21	41	31	14	14	14	-17.0

資料:国土交通省道路局ホームページ

(2) 幹線交通

- ① 吉祥寺通りや東八道路、烏山通りや、東八道路インターチェンジ周辺などへ交通が集中し、交通量が増加することによる道路混雑についての懸念
- ② 周辺道路の整備が遅れた場合の交通処理についての懸念
- ③ 東八道路を中心とした周辺の道路網が本線供用開始までに整備され、東八道路インターチェンジへの利便性を確保することへの期待
- ④ 外環や周辺道路の整備により、周辺道路の混雑が緩和することへの期待

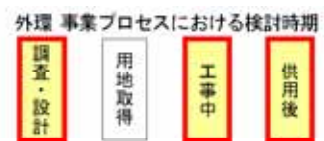
○これまでに頂いた意見

- 吉祥寺通りの機能を確保し、地域の交通の利便性を保つために、三鷹都市計画道路 3・4・11 が整備された場合でも、三鷹都市計画道路 3・4・11 につなげるなどによって、現在の吉祥寺通りの機能を確保する。
- 外環整備と平行して、都市計画道路や主要道路(東八道路、吉祥寺通り、甲州街道(国道 20 号)、烏山通り)の整備を行い、今よりも快適な生活環境をつくってほしい。
- 東八インターチェンジから甲州街道(国道 20 号)へ向かう車は烏山通りに集中し、烏山通りが渋滞することが明白であるため、烏山通りを再整備する必要がある。
- 東八との接続は、ループ式交差点として、信号機なしとする。

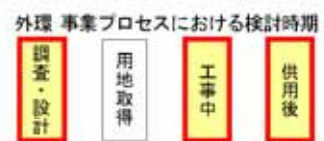
(国)

➤ 外環を含めた幹線道路ネットワーク整備が概ね完了した時点では、東八道路(牟礼付近)の交通量が約3.7万台/日と推計されており、外環のアクセス向上などに資する周辺の道路整備を外環本線の事業に合わせておこなうことにより、東八道路インターチェンジ周辺については、円滑な交通流動の実現が図られると見込んでいます。

➤ しかしながら、東八道路インターチェンジ周辺における渋滞等の交通環境への影響については、事業の進捗に合わせ、沿線区市、関係機関と協力の下、現地の状況の把握、インターチェンジ周辺の交通分析、将来の土地利用動向などを踏まえ、交差点改良や右左折レーンの設置などの具体的な対策について地域のみなさまの意見を十分聴きながら検討し、適切な役割分担のもと進めていきます。



➤ また、「区部における都市計画道路の整備方針」及び「多摩地域における都市計画道路の整備方針」において、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、東京都及び特別区、28市町により概ね10年間で優先的に整備すべき路線に位置づけられている調布3・4・9号線、調布3・4・10号線、調布3・4・17号線、調布3・4・18号線、三鷹3・4・3号線、三鷹3・4・11号線、三鷹3・4・12号線の一部区間、放射5号線などの都市計画道路については、整備に向けた補助制度の活用など可能な限り必要な支援について協力していきます。

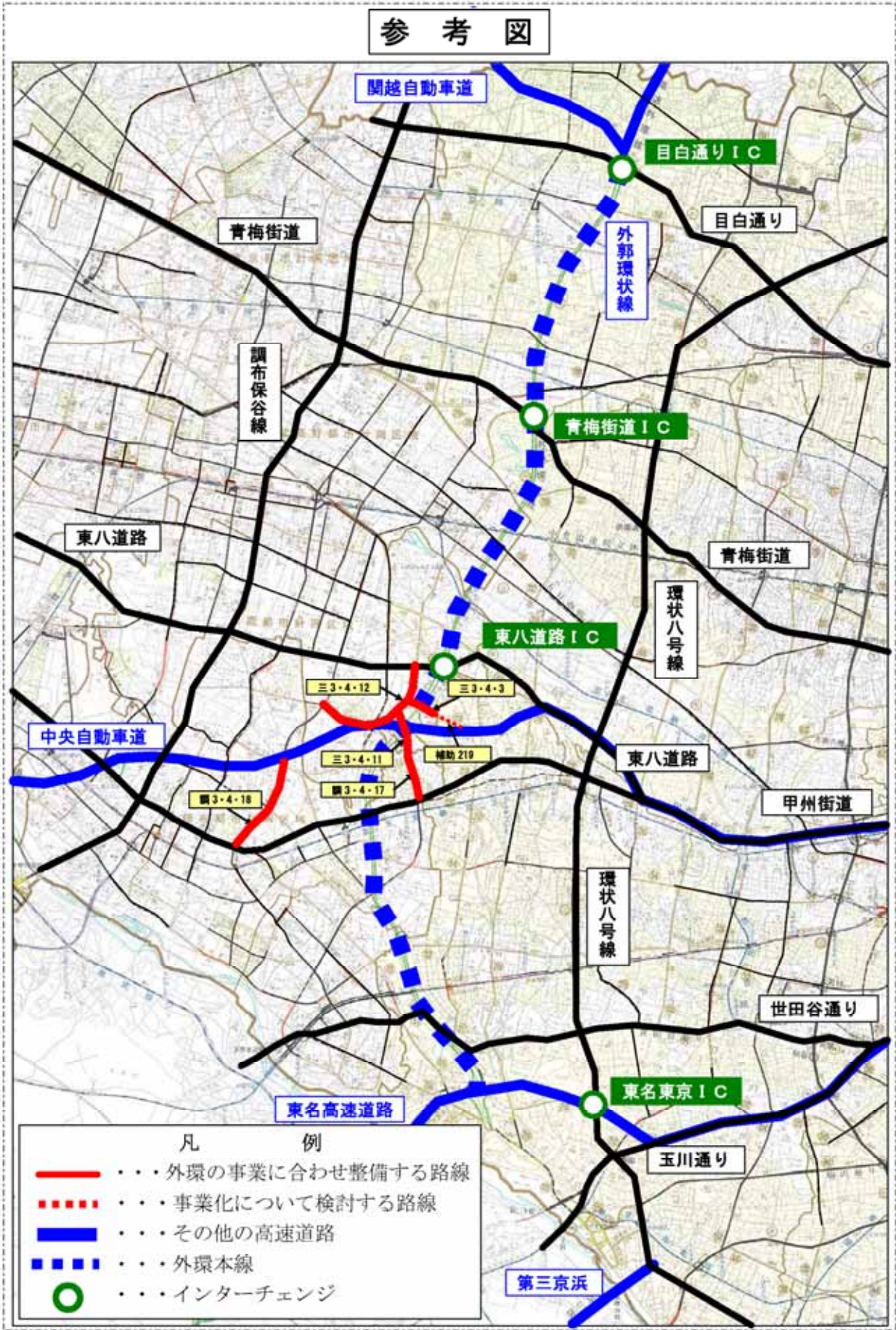


(都)

- 外環の高速道路としての機能を最大限に発揮することに加え、周辺生活道路への通過交通の流入を極力抑えるためには、外環の完成を見据え、都市計画道路ネットワークを計画的に整備していく必要があります。東京都では、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、概ね10年間で優先的に整備すべき路線を選定し、事業化計画を策定しています。

- 中央JCT、東八IC周辺において定めている都施工の優先整備路線のうち調布3・4・17号線、調布3・4・18号線、三鷹3・4・3号線、三鷹3・4・11号線と三鷹3・4・12号線の一部区間については、外環本線の事業にあわせて整備してまいります。(次ページ参考図参照)
中央ジャンクション周辺において、既に事業に着手している放射5号線については、早期完成に向け着実に事業を進めてまいります。また、補助219号線(世田谷区・三鷹市境から烏山通りの区間)については、優先整備路線には位置付けられていませんが、三鷹3・4・3号線と接続する路線であり、事業化について検討を進めてまいります。

- なお、事業化計画において、外環の地下化に伴い検討が必要とされている路線のうち、三鷹3・4・10号線、三鷹3・4・13支線1・2については、引続き、計画や構造の検討を進めてまいります。

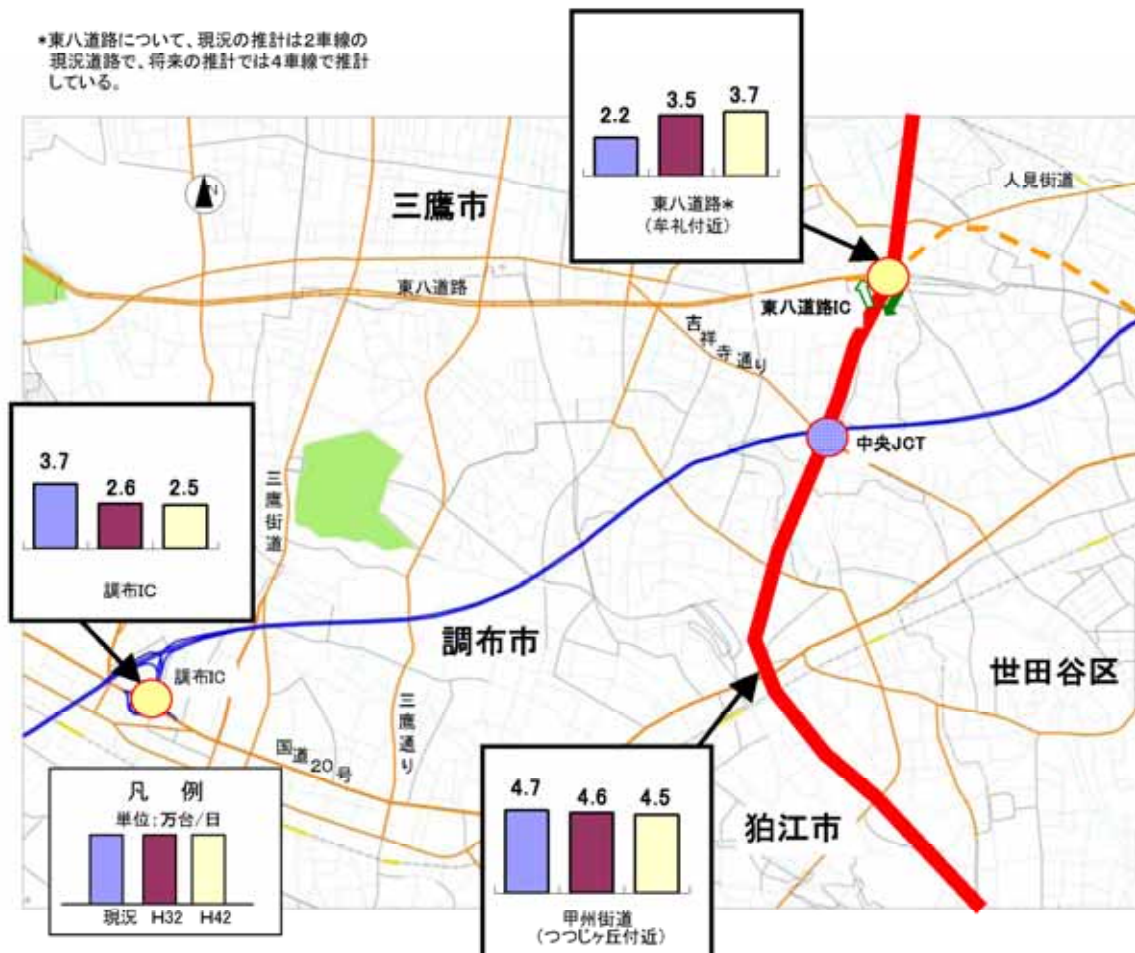


第3節 中央ジャンクション周辺地域

参考: 中央ジャンクション周辺地域における主要道路の交通の変化

外環整備に伴う周辺道路の交通への影響などについて具体的に検討するため将来交通量推計を行っています。中央ジャンクション周辺の主要道路の将来交通量は、東八道路(牟礼付近)では、東八道路の全線開通も起因して交通量が増加しますが、そのほかの地区では現況値に対し、ほとんど変化なし、もしくは減少するものと見込んでいます。

*東八道路について、現況の推計は2車線の現況道路で、将来の推計では4車線で推計している。



※将来交通量推計の前提条件

- 将来交通量の予測年次は、外環道の供用開始年次を想定した平成32年及び幹線道路ネットワークの整備が概ね完了した状態を想定した平成42年としています。
- 平成11年度道路交通センサスなどのデータを基に作成した将来OD表(地域間を行き来する自動車交通の移動量)により推計しています。

参考: 区部及び多摩地域における都市計画道路の整備方針

東京都及び特別区より区部における都市計画道路の整備方針が、東京都及び28市町より多摩地域における都市計画道路の整備方針が、それぞれ示されています。都市計画道路の必要性の検証、優先整備路線の選定等の方針に基づき、都市計画道路の整備を推進します。

区部における
都市計画道路の整備方針

概要

活力 環境
安全 暮らし

平成18年3月
東京都・特別区

「区部における都市計画道路の整備方針」の主な内容

- 1 区部における都市計画道路の「必要性の検証」**
区部の都市計画道路を対象として、東京が目指すべき都市づくりにおいて今後とも必要性が認められるかを「4つの基本目標」に基づいて検証を行い、「都市計画の見直し候補区間」として区間を選定しました。
- 2 「第三次事業化計画」：優先整備路線**
「必要性の検証」において、今後ともその必要性が確認された都市計画道路のうち、今後12年間（平成18年度～27年度）で優先的に整備すべき区間を「4つの基本目標」に基づいて選定しました。
- 3 都市計画法第53条に基づく「都市計画道路区域内における建築制限の緩和」**
都市計画法第53条に基づく都市計画道路区域内における建築制限に関する新たな緩和基準を設けます。
- 4 橋成道路における「新たな整備手法」の提案**
既に一定の道路幅員を有し、道路としての機能を兼ね備えている橋成道路における歩行者空間の確保のために、新たな整備手法を検討しています。

資料:「区部における都市計画道路の整備方針」(東京都・特別区)

多摩地域における
都市計画道路の整備方針
(第三次事業化計画)

概要

平成18年4月
東京都・28市町

【28市町】
八王子市 立川市 武蔵野市 三浦市 東横市 調布市 町田市 稲城市 東大和市 小平市
小平市 日野市 東村山市 国分寺市 国立市 瑞穂町 国分寺市 東大和市 稲城市
鶴川市 日野市 東村山市 国分寺市 国立市 瑞穂町 国分寺市 東大和市 稲城市

「多摩地域における都市計画道路の整備方針」の主な内容

都市計画道路の必要性の確認
求着手の都市計画道路を対象として、4つの基本目標に基づき必要性の確認を行いました。その結果、検討が必要と思われる「要検討路線(区間)」として1路線(区間)を抽出しました。また、「特別の事由」に該当する路線(区間)を「要検討路線(区間)」として9路線(区間)を抽出しました。

第三次事業化計画(優先整備路線の選定)
「必要性の確認」において、必要性が確認された都市計画道路のうち、今後10年間(平成18～27年度)で優先的に整備すべき路線を4つの基本目標に基づき選定しました。

多摩の地域特性を踏まえた新たな道路整備のあり方の提案
多摩の地域特性を踏まえ、みどり豊かで良好な都市空間の創出に資する環境軸の形成や、近隣関係を結ぶ新たな道路ネットワークの形成に向けた都市景観を軸とした道路網の拡充について、提案しています。

都市計画法第53条に基づく「都市計画道路区域内における建築制限の緩和」
都市計画法第53条に基づく都市計画道路区域内における建築制限緩和の基準を設けます。

資料:「多摩地域における都市計画道路の整備方針」(東京都・28市町)

(3) 広域交通

- ① 渋滞等が発生し、交通環境が悪化するのではないかと懸念
- ② インターチェンジ周辺の総合的な交通規制の確立への期待

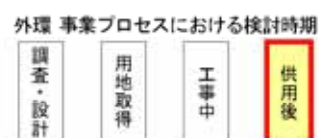
○これまでに頂いた意見

- 中央道の高井戸入口をつくる。
- 東八インターチェンジに入出する車の渋滞を防ぐため東八インターチェンジ付近の環境施設帯を拡げる。
- 東八インターチェンジ付近のトラック流通基地を制限する。

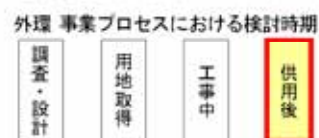
(国)

▶ 未整備の中央道高井戸インターチェンジ下り入口については、東八道路インターチェンジに交通が集中しないよう、その整備を進める必要があると考えています。今後、現在事業中の放射5号線の整備状況などを踏まえ、地域のみなさまとの合意形成を図り、早期整備されるよう働きかけます。

▶ 供用後に、首都高4号線や環状8号線などの交通の状況を調査して外環の整備効果を検証し、公表します。



▶ 東八道路インターチェンジ周辺で著しい渋滞や環境影響が生じた場合や外環供用後において、騒音・大気質の測定結果が環境基準を上回った場合は、現地の状況を十分把握し、利用者や地域のみなさまの意見を聴きながら、円滑な交通が確保されるよう、区市や関係機関とともに、周辺の交通規制や大型車の規制、交差点改良等適切な対策を検討していきます。



2. 環境

(1) 大気質

- ① ジャンクション・インターチェンジ、周辺道路などから発生する排出ガスによる大気質への影響についての懸念
- ② 換気所から発生する窒素酸化物・浮遊粒子状物質等の排出ガスによる大気汚染への影響についての懸念

○これまでに頂いた意見

- 中央ジャンクションの掘割部から排出ガスが漏れ出して、大気が汚染されることが心配である。工事中も含めて、掘割部から排出ガスが漏れ出さないように、ドームカバーを設置するなどの検討をしてほしい。
- ETC の設置により、料金所付近での加減速が減り、排出ガスの排出量を低減させることができる。
- 地域住民にとっては大気質の汚染が進んでいることが直ぐに確認できない不安がある。環境汚染の指標として、木枯れの状態を観察できるような外環の環境施設帯の緑地整備を提案する。
- トンネル内からの大気質の影響が換気所だけの処理では不安がある。その課題解決のため、より空気が浄化されるよう、トンネル内のジェットファンにも最新の排出ガス処理技術の導入を図ってほしい。
- 排出ガスの処理機能が備わっていてもメンテナンスが不適切になることによる影響の不安がある。その課題解決のため、ジェットファンやフィルターなどの処理装置の維持管理を常に適切に行ってほしい。
- モニタリング体制 (PM2.5を含む) の確立。
- NOx、SPM の削減を図るため処理技術の高度化を図る。
- 排出した空気が完全に消化される力の設備にする (排出力強化)。
- 換気所から放出された排出ガスによる影響や、影響をおよぼす範囲について、具体的なデータを示されていないことが不満であり不安である。換気所からの排出ガスが、どれくらい拡散できるかなど、具体的な数値や場所を地域へ公表してほしい。
- 外環の排出ガスの影響による喘息の悪化が懸念されるため、排出ガス処理の最新技術を導入してほしい。
- 特に脱硝装置をつけること (中央環状の例)。
- CO₂ を減らす代替案を選択するー電気自動車しか通さないー。

【ジャンクション部及び換気所】

(国)

- 環境への影響については、環境影響評価法に基づき、事業特性や地域特性を勘案の上、環境影響評価を適切に実施しその結果、供用時における中央ジャンクション周辺や、換気所周辺の大気質は環境基準を達成すると見込んでいます。
- しかしながら、事業実施段階においては、供用直前の中央ジャンクション及び接続する一般道路を含むインターチェンジ周辺、換気所周辺の大気質の環境基準達成状況や短期的濃度について十分把握するとともに、周辺の建物や地形の状況も考慮して窒素酸化物及び浮遊粒子状物質 (SPM) の削減技術の開発動向等を踏まえ、必要に応じ、事業者の実行可能な範囲内で最新技術の適用について検討し、関係機関と連携して、適切な措置を講じます。

