

平成21年8月19日  
武蔵野市における  
地上部街路に関する話し合いの会

東京都都市整備局

ページ

・東京の都市計画道路の概要

- ・都市計画道路とは 1
- ・都市計画道路の分類と配置 2
- ・東京都における都市計画道路の概要 3

・地上部街路の概要、経緯

- ・地上部街路の概要 5
- ・地上部街路に関する経緯 6

# 東京の都市計画道路の概要

## 都市計画道路とは

- ◇ 都市計画道路は、都市を形成する最も基本的な都市基盤です。
- ◇ 交通、環境、防災などさまざまな機能があり、これらの機能を十分発揮し、良好な都市形成に寄与するよう計画しています。



■都市計画道路の主な機能

機能の区分		内 容
交通機能	通行機能	人や物質の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）
都市環境機能		景観、日照等の都市環境保全のための機能
都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救護活動のための通路としての機能
	災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための機能
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間

資料）実務者のための新都市計画マニュアルⅡ（（社）日本都市計画学会 編）

～交通機能 のイメージ～



～都市環境 機能のイメージ～



～都市防災 機能のイメージ～



～市街地形成 機能のイメージ～



## 都市計画道路の分類と配置

- 都市計画道路は、広域的な観点から自動車専用道路、主要幹線街路、都市幹線街路を定め、地域の状況等を踏まえて補助幹線街路、区画街路等を必要に応じて定めています。

都市計画道路の分類と機能

道路の区分	道路の機能等	
自動車専用道路	都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量でかつ高速に処理する。	
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連絡し都市に出入りする交通や都市内の重要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	補助幹線街路	主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。
区画街路	街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。また街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路である。	

- 道路網は、道路機能に応じて段階的な順序で連結されることにより、道路ネットワーク全体の交通機能が向上するとともに、日常生活交通やアクセス機能が重視される補助幹線街路や区画街路では、通過交通の排除や良好な居住環境の保全が可能となります。



一般的に、都市内交通は宅地から出発して、「宅地  
区画街路 補助幹線街路 都市幹線街路 主  
要幹線街路 都市幹線街路 補助幹線街路 区  
画街路 宅地」の経路で目的地に至ります。

凡例	
—	自動車専用道路
—	主要幹線街路(タイプA、B、C)
—	都市幹線街路
—	補助幹線街路
—	側道・プラン等
→	一方通行

資料) 実務者のための新都市計画マニュアルⅡ ( (社) 日本都市計画学会 編)

# 東京都における都市計画道路の概要

- 区部では放射線と環状線を基本とし、多摩地域では都市計画区域相互及び区部との結びつきを考慮して、都市計画道路網を計画しています。

## 区部

- 区部の都市計画道路は、都市の骨格を形成する幹線街路の放射線・環状線と、それを補完する補助線街路などが計画決定されています。
- 戦前の震災復興計画などを経て、昭和21年に現在の都市計画道路網の当初計画が決定され、その後の社会経済情勢の変化等により、昭和25年、昭和39年（環6内側）、昭和41年（環6外側）、昭和56年に再検討が行われました。
- 現在、放射線は36路線（約363km）、環状線は12路線（約254km）、補助線街路は329路線（約977km）が計画決定されています。

## 多摩地域

- 多摩地域における都市計画道路は、昭和5年の八王子都市計画区域における計画決定以来、各都市計画区域ごとに計画決定されてきましたが、昭和36年、37年度に多摩地域全体を見据えた都市計画道路網の見直しを行いました。
- 東西、南北方向の主要な幹線道路が多摩地域全体の統一的な幹線網を構成するとともに、各都市計画区域に応じて、地域サービスを主体とした幹線街路及び区画街路が決定されています。
- 現在、多摩地域では、自動車専用道路を除く都市計画道路は649路線（約1,428 km）が計画決定されています。



平成21年3月現在

凡 例	
—	完成区間
⋯⋯	事業中区間
⋯⋯	概成区間
⋯⋯	未着手
—	自動車専用道路完成区間
—	自動車専用道路事業中区間
○	放射道路
□	環状道路
△	補助道路

## 都市高速道路

- ・戦後、自動車交通の混雑緩和や一般街路からの通過交通の排除等を図るため、一般街路とは分離した平面交差のない自動車専用道路が必要となったことから、昭和34年に8路線2分岐線（約71 km）の都市高速道路を都市計画決定しました。
- ・その後、新路線の追加、既定路線の延伸などを経て、現在、19路線3分岐線（約226 km）が計画決定されています。



# 地上部街路の概要、経緯

## 地上部街路の概要



### 都市計画の概要

- ◆ 名称：東京都市計画道路 幹線街路 外郭環状線の2
- ◆ 区間：〔起点〕世田谷区北烏山五丁目（東八道路）  
〔終点〕練馬区東大泉二丁目（目白通り）
- ◆ 延長：約 9km
- ◆ 構造：地表式
- ◆ 車線：規定なし
- ◆ 幅員：40m（標準）

# 地上部街路に関する経緯

## 昭和41年7月 外環本線、地上部街路、附属街路を都市計画決定

### 【地上部街路（外環の2）】

- ・地上部街路（外環の2）は、昭和41年に高速道路の外環とともに都内の都市計画道路ネットワークの一部として、外環ルート上に計画決定されました。
- ・当時、「都市構造の都心集中形態を排除」することを基本構想とした環状6号線（山手通り）外側の都市計画街路網の再検討を実施し、外環の2を含め、幹線街路の変更（85路線）、追加（92路線）が行なわれました。
- ・外環の2は、高架であった高速道路を収容する空間としての機能を兼ねるとともに、自動車交通の処理、防災性の向上、環境の確保、ライフラインの収容など多様な機能を発揮すると共に、地域のまちづくりに寄与することを目的としています。



凡 例	
	地上部街路(外環の2)
	附属街路
	外環本線
	ジャンクション予定箇所
	インターチェンジ予定箇所



### 【附属街路】

- ・附属街路は、高架の高速道路により出入りのできなくなる宅地の出入りを確保するために、本線の両側に計画されました。

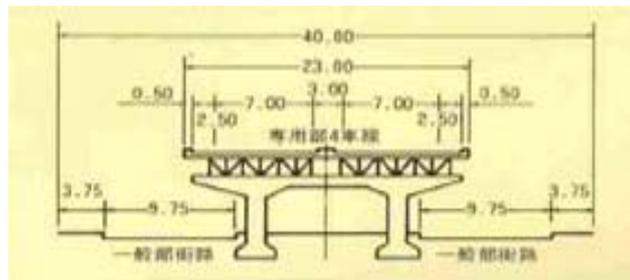


※野川に隣接する部分の附属街路は片側のみ

## 昭和61年1月 地上部街路の一部区間を廃止（練馬区内）

- ・外環本線（関越道～埼玉県境）について、構造形式を高架方式から掘割式に変更し、車線数を6車線とするとともに、両側に環境施設帯を設置するため、幅員を23mから64mに拡幅する都市計画変更を行いました。
- ・一方、地上部街路（目白通り～補助230号線）、附属街路（補助230号線～埼玉県境）については、都市計画を廃止しました。
- ・環境施設帯の中には、植樹帯のほかに、地域のサービス道路、自転車道、歩行者道を設置することとしました。

変更前



変更後

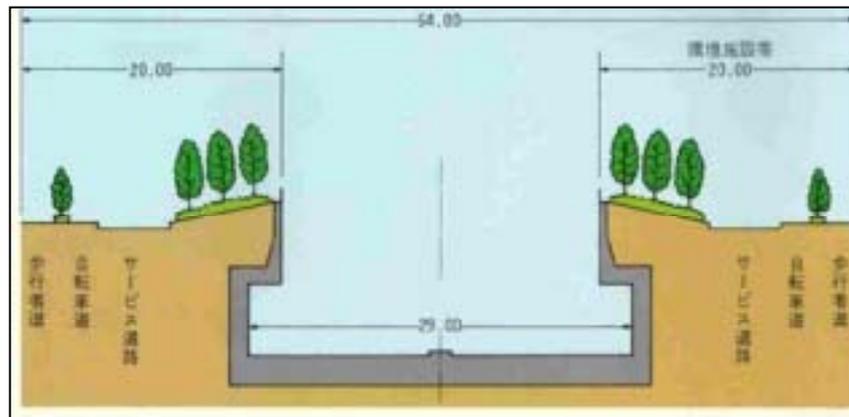


図 外環本線と地上部街路の都市計画変更前後の断面イメージ

## 平成13年4月 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台公表

- ・外環本線の構造について、高架方式だった自動車専用道路と幹線道路の広域機能を集約して、全線地下構造の自動車専用道路とするイメージを提示しました。
- ・また、外環本線を地下構造とした場合の地上部の利用について、検討するためのメニューとして、①公園や歩行空間を整備する場合、②バス路線など公共交通を整備する場合、③幹線道路を整備する場合及び④住宅・地域コミュニティを維持する場合の4つを示しました。



## 平成15年3月 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）に関する方針公表

- ・高速道路の外環について大深度地下の活用等の方針を公表しました。

## 平成17年1月 外環の地上部街路について基本的な考え方公表

- ・高速道路の外環を地下化した場合の地上部の取り扱いについて、意見を聴きながら具体的な検討を進めることとしました。
- ・地上部の取り扱いについて3つの考え方を示しました。
  - ◆現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備
  - ◆都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備
  - ◆代替機能を確保して都市計画を廃止

## 平成17年9月 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）について の考え方—計画の具体化に向けて— 公表

- ・外環本線は、既定都市計画の位置を基本として、極力、大深度地下を活用し、既存の高速道路とはジャンクションで接続し、インターチェンジを3カ所に設置する案をもとに、計画を具体化していくことを公表しました。

## 平成18年11月 外環の地上部街路について沿線区市への回答

- ・同年10月の沿線区市の要望に対して、必要性の検証を行う旨の回答しました。

## 平成19年4月 高速道路の外環を高架方式から地下方式に 都市計画変更

- ・外環本線（東名高速～関越道間）について、沿道環境を保全し、移転等の影響を極力少なくするため、構造等を嵩上式から地下式に都市計画を変更しました。
- ・同時に、沿道の地先利用を考慮して計画されている附属街路については、外環本線の地下化に伴い、その機能が不要となることから廃止しました。
- ・地上部街路については、住民の意見を聴きながら検討を進め、取扱をとりまとめていくこととしており、この時点では地上部街路の都市計画は変更していません。



## 平成20年3月 「外環の地上部の街路について（検討の進め方）」 公表

- ・外環の地上部街路について、検討のプロセスや検討の視点を明らかにするため、「検討の進め方」（パンフレット）を公表しました。
- ・環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、この道路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針をとりまとめていきます。



## 平成21年4月 「対応の方針」公表

- ・地上部街路の検討に関して、以下の事項を表明しました。
  - 地上部街路に関する話し合いの場を新たに設け、話し合いを行うこと。
  - 地域課題検討会でのご意見は、今後の地上部街路の検討に活かしていくこと。
  - 話し合いについての準備を進め、早期に地元の皆様との話し合いの実現に努めていくこと。

## 平成21年8月 第1回「武蔵野市における地上部街路に関する 話し合いの会」開催