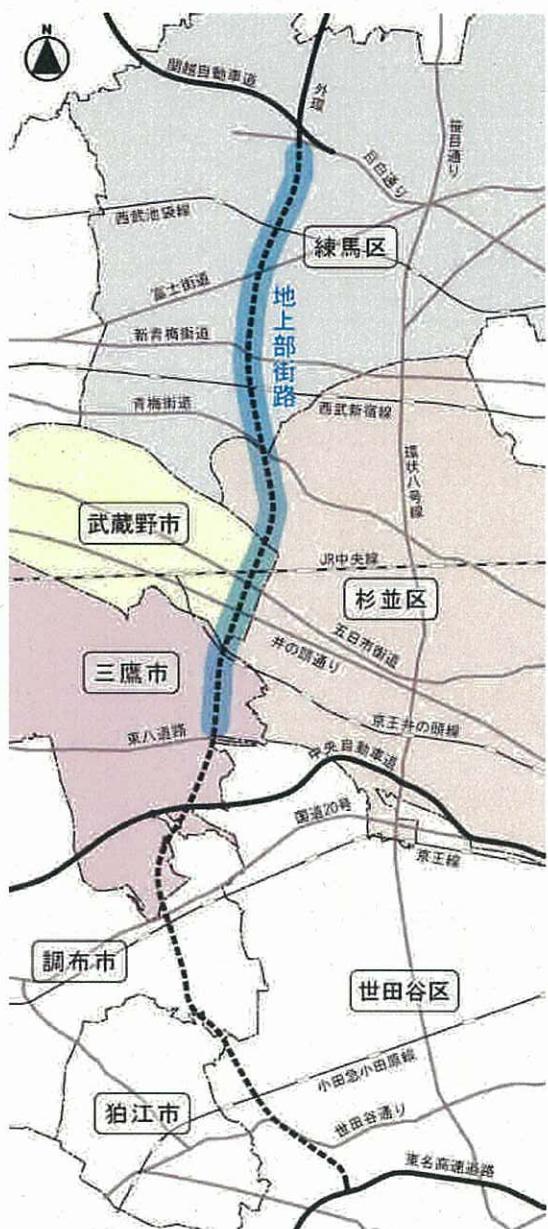


地上部街路の概要、経緯

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

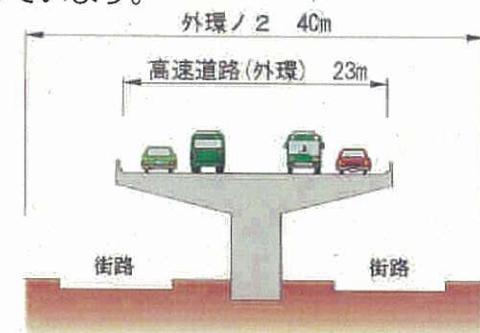
昭和41年7月 外環本線、地上部街路、附属街路を都市計画決定

【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。

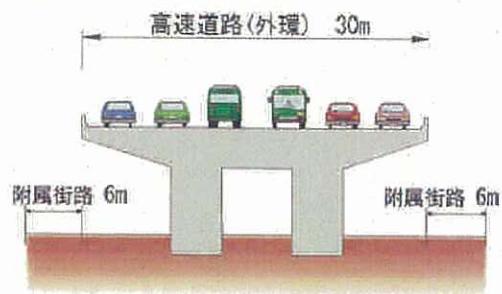


凡 例
地上部街路(外環の2)
附属街路
外環本線
ジャンクション予定箇所
インターチェンジ予定箇所



【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。

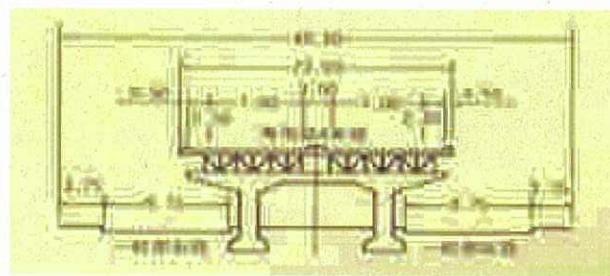


※野川に隣接する部分の附属街路は片側のみ

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

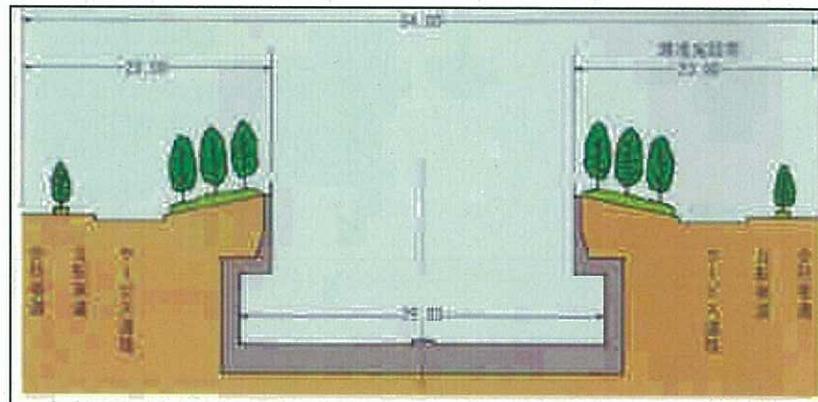


図 外環本線と地上部街路の都市計画変更前後の断面イメージ

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。

構造について

●現計画の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します。

地下構造



現在(昭和41年決定)の都市計画



地上部の利用について(検討するためのメニュー)

公園や
歩行空間を
整備する場合



公園や歩道など、
空全て緑豊かな
公共空間を整備します。

バス路線など
公共交通を
整備する場合



バスなど公共交通
サービスの充実を
図ります。

幹線道路を
整備する場合



隣地を備えた便利な
道路を整備します。

住宅・地域コミュニティを維持する場合



住宅などに利用することができます。



環状の市街地を維持することができます。

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）についての考え方一計画の具体化に向けて一 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。

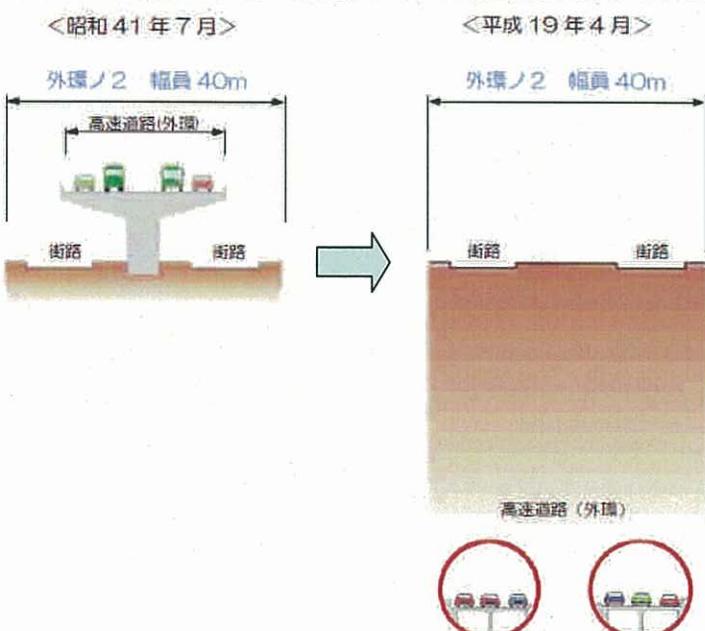
平成18年11月 外環の地上部街路について沿線区市への回答

- ・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的回答しました。

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23年7月 第1回「杉並区における地上部街路に関する 話し合いの会」開催

東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の 計画のたたき台

～幅広い議論のために～



平成13年4月
国土交通省関東地方整備局
東京都都市計画局

◆はじめに

国土交通省と東京都は東京外かく環状道路(関越道～東名高速間、約16km)について、原点に立ち戻って、計画策定の初期段階から皆さんのご意見をお聞きし、計画づくりに反映させていく「新しい検討方法」で検討します。

現在の計画は、都市計画決定後35年が経過し、その後の社会状況、地域の状況、土木技術力などが大きく変化していることから計画を見直すことが必要です。

計画のたたき台の5つのポイント

① ルートについて

現在都市計画決定されているルートを基本に検討します。

検討のポイント

ルートについては、既存の建築物の立地状況、土地利用の変更状況、地下水など自然環境への影響、交通処理、ジャンクションやインターチェンジの施工時および完成時の地域への影響などの観点から検討します。

② 構造について

沿道環境への影響を考慮し、現計画を地下構造に変更します。

インターチェンジやジャンクション部は、開削ボックス構造等で、その他の区間はシールド構造を活用するなど、地域の特性を踏まえ検討します。

検討のポイント

構造については、施工時および完成時の地域への影響、将来のまちづくり、地域コミュニティの保全、経済性、走行性等の観点から検討します。

③ ジャンクションとインターチェンジについて

ジャンクションについては、外環が関越道、中央道、東名高速と交差する3箇所に設置します。

インターチェンジについては、地域の意向や交通状況を考慮し、それぞれどのように設置するか、設置の有無を含めて検討します。

検討のポイント

インターチェンジについては、地域の利便性、地域コミュニティへの影響、接続道路への影響、設置しない場合に代わりとなり得るインターチェンジの位置、交通処理、施工時および完成時の地域への影響、さらには新たなまちづくりなどの観点から検討します。

④ 地上部の利用について

それぞれの地域の実状や、地域の意向等にあわせて検討するためにメニューを示します。

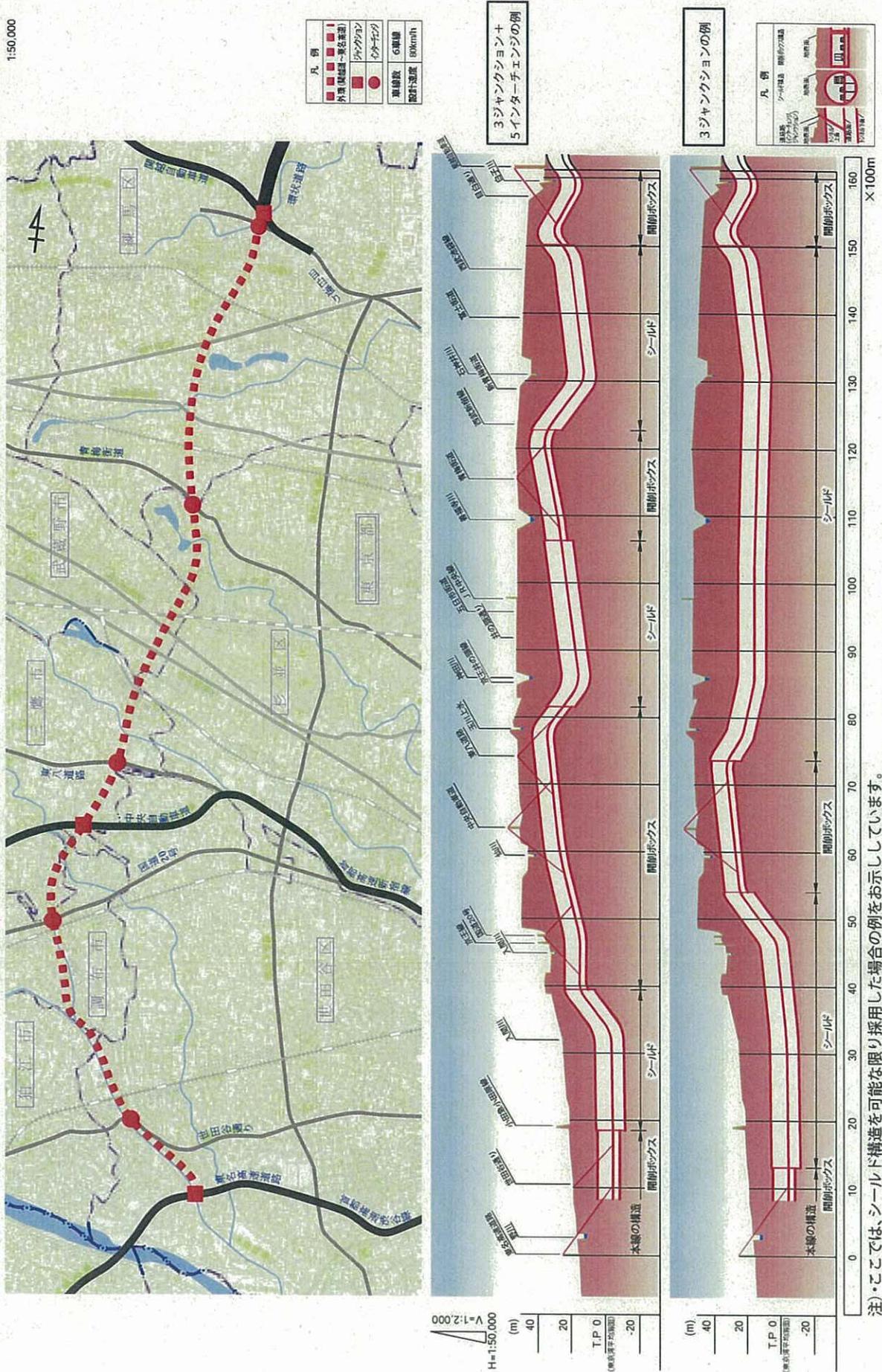
検討のポイント

計画ルートの沿道では、交通や防災面などで課題を抱えている地域もあります。外環の地上部を利用して、緑豊かな公園の整備や新たなバスルートの新設等を行うことにより、こうした課題に対応することができます。今後、各地域の実状や地元の意向などを十分勘案しながら、検討します。ただし、地上部の建物はトンネルへの影響を考慮する必要があります。

⑤ 環境について

地下構造として、当初懸念された諸課題は大部分が解決できると考えられますが、十分な現地調査と予測や評価を行い、地域への影響が最小限になるよう努めます。

平面・縦断面 [3シャンクション+5インターチェンジと3シャンクションの例]



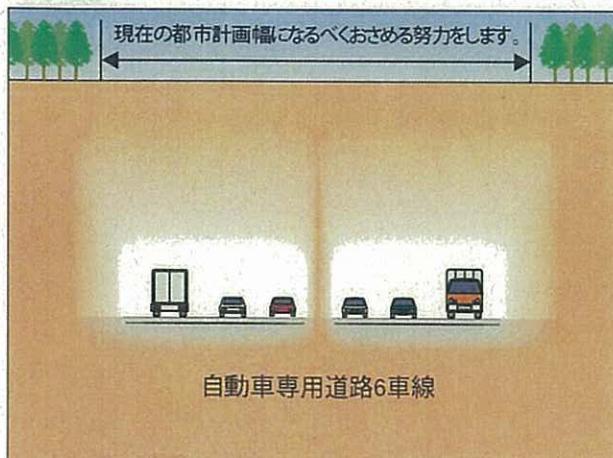
注) ここでは、シールド構造を可能な限り採用した場合の例をお示ししています。

*この図は、インターチェンジの設置例のイメージを示したものであり、今後の設計により変更されます。

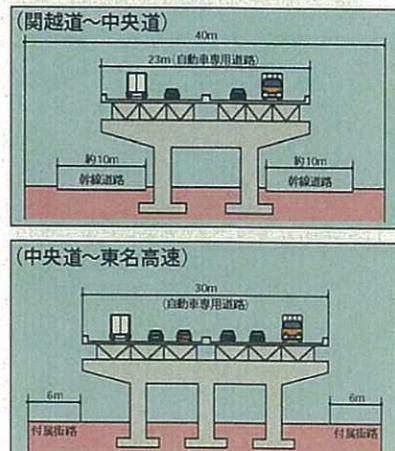
構造について

●現計画の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します。

地下構造



現在(昭和41年決定)の都市計画

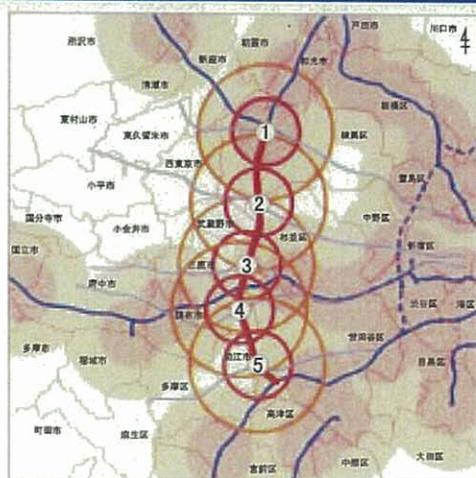


地下構造の形式

項目	シールド構造	開削ボックス構造
	地上から掘削は行わず、地下部でモグラのようなシールドマシンによりトンネルを構築するもの	一旦、地上部から開削して道路構造物を構築し、再び埋め戻すもの
断面		
構造等	<ul style="list-style-type: none"> 地上部からの工事を最小限に抑えることが可能です。 地上部は、現状の市街地を維持することができます。一方、地域のための道路や緑地帯、公園などの整備を含め改めてまちづくりを行うことも可能です。 トンネル内の排出ガスは換気施設で処理・排出します。 	<ul style="list-style-type: none"> 地上部から掘削するため、工事中は、建物等の移転が必要です。 埋め戻した後の地上部は、地域のための道路や緑地帯、公園などの整備を含め新たにまちづくりを行うことが可能です。 トンネル内の排出ガスは換気施設で処理・排出します。

なお、地下構造としては、この他に掘削構造が考えられます。

インターチェンジについて(参考)



設置の検討の対象となる、現在都市計画決定されている5つのインターチェンジ。

- ①目白通りインターチェンジ
- ②青梅街道インターチェンジ
- ③東八道路インターチェンジ
- ④国道20号インターチェンジ
- ⑤世田谷通りインターチェンジ

凡例	
外環のインターチェンジ	既設のインターチェンジ

既設及び外環のインターチェンジを中心として、半径2km、4kmの範囲を図示したものです。

地上部の利用について（検討するためのメニュー）

公園や歩行空間を整備する場合



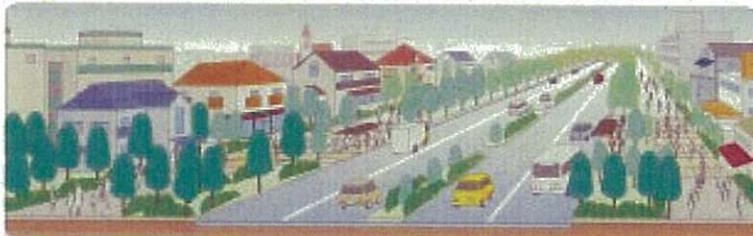
公園や歩道など、安全で緑豊かな公共空間を整備します

バス路線など公共交通を整備する場合



バスなど公共交通サービスの充実を図ります

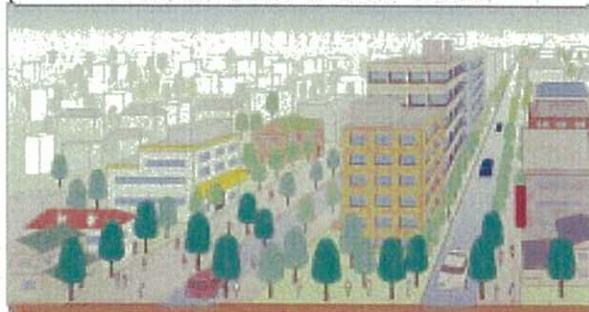
幹線道路を整備する場合



緑地を備えた便利な道路を整備します

住宅・地域コミュニティを維持する場合

住宅などに利用することができます



現状の市街地を維持することができます



※開削ボックス構造の場合、移転が必要です。

環境について

A トンネルからの排出ガス対策について

- トンネル内の排出ガスを換気施設で処理するにあたっては、周辺環境への影響を最小限に留めるように努めます。このため、窒素酸化物を高効率で除去可能な脱硝装置について、実用化に向けて関係方面で進められている調査検討の成果を踏まえつつ、換気施設への適用を検討します。
- さらに、浮遊粒子状物質(SPM)を高効率で除去可能な集塵装置について、換気施設に設置することを検討します。

C 地下水対策について

- 現地調査により正確な地下水の状況を把握する必要がありますが、影響を最小限にするよう適正な技術を活用して、積極的に対策に努めます。

D 自動車の低公害化について

- ディーゼル車の排出ガス対策や低公害車の導入促進など、排出ガスの発生源である自動車の対策を推進します。

B ジャンクションやインターチェンジ部での騒音対策や景観について

- 騒音対策については、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置など必要な対策に努めるとともに周辺の環境と調和した景観となるよう、検討します。

外環について、扇大臣が国会答弁・石原都知事が記者会見

「反省すべき点があつた」

扇大臣は今年1月、外環（関越道・東名高速間）計画予定地の2カ所を視察しました。このことが5月の国会でもとりあげられ、扇大臣は「話し合いの場を設置したい」と答弁しました。またこの答弁について石原東京都知事は、記者会見で「これは大きなターニングポイントになる」と発言しました。

さる5月24日(木)、参議院国土交通委員会で松谷蒼郎議員から扇大臣に対して外環都内区間の取扱いを質問しました。

扇大臣の答弁

(要旨)

首都圏の3つの環状道路につきましては、計画延長に対する供用延長が約2割にしか達していないという、大変残念なことになつてゐると思います。私は今まで33年間凍結されてゐるこの現状はやはり都市計画自体の手続きが一方的であったのではないかなどと思います。考えてみれば、やはりこの都市計画を一方的に住民の話し合いがなくて線引きしたことには、私は4月13日、外環の関越道から東名高速までの間について、地下構造の具体的イメージとなる計画のたたき台を東京都とともに取りまとめて公表したところです。

石原都知事、記者会見での発言

この国会審議の翌日、質問に対して次のような石原東京都知事は定例記者会見に臨み、記者の見解を発表しました。

石原都知事の発言

(要旨)

扇国土交通大臣



石原東京都知事

都市計画があるんだから、例えば鉄筋の家にします。

ようやくという感じがないまま、地元の方々に、それは大きなターニングポイントになると思っています。

35年間この問題を放置してきたことで、なにかと地元の方々に、それには大きな迷惑をかけたと思いますし、都知事としても非常に遺憾に思っています。

院国土交通委員会で松谷蒼郎議員から扇大臣に対して外環都内区間の取扱いを質問しました。

石原都知事は定例記者会見に臨み、記者の見解を発表しました。

石原都知事の発言

(要旨)

●主な経緯

平成10年3月 東京都が建設省・関係区市からなる「東京外かく環状道路とまちづくりに関する連絡会」を設置

平成11年10月 東京都知事、武藏野市、練馬区の現地を視察

12月 東京都知事、都議会定例会で「自動車専用部の地下化を基本として計画の具体化について取り組む」ことを表明

平成12年4月 東京外かく環状道路に関する地元団体との話し合いを開始

平成13年1月 国土交通大臣、三鷹市、武藏野市の現地を視察。三鷹市では東京都知事が同行

平成13年4月 國土交通省と東京都が外環計画の「たたき台」を公表

5月 参議院国土交通委員会で国土交通大臣が遺憾の意を表明

5月~6月 國土交通省と東京都が外環計画の「たたき台」について説明会を実施

6月~7月 國土交通省と東京都が相談所を開設

外環計画の「たたき台」は、パンフレットとホームページでご覧になれます。

■パンフレット請求先

国土交通省関東地方整備局 川崎国道工事事務所 調査第一課
神奈川県川崎市高津区桙ヶ谷2-3-3 〒213-8577
電話&ファックス 044-888-6417(外環専用ダイヤル)

東京都都市計画局 施設計画部 外かく環状道路担当
東京都新宿区西新宿2-8-1 〒163-8001
電話 03-5388-3279(直通) / ファックス 03-5388-1354

■7区市の窓口でも配布しています

部署名	電話番号
練馬区 都市整備部交通企画担当課	03(3993) 1111(代表)
杉並区 都市整備部都市計画課	03(3312) 2111(代表)
武蔵野市 都市開発部計画課	0422(51) 5131(代表)
三鷹市 都市整備部都市計画課	0422(45) 1151(代表)
調布市 都市整備部街づくり推進課	0424(81) 7111(代表)
狛江市 都市建設部計画課	03(3430) 1111(代表)
世田谷区 建設住宅部土木調整課	03(5432) 1111(代表)

■外環に関する国土交通省のホームページとメールアドレス

ホームページ <http://www.ktr.mlit.go.jp/kawakoku/galkan/>
e-mailアドレス kawakb60@ktr.mlit.go.jp



■外環に関する東京都のホームページとメールアドレス

ホームページ <http://www.toshikei.metro.tokyo.jp/douro/>
e-mailアドレス S0000179@section.metro.tokyo.jp



東京環状道路有識者委員会最終提言の参考資料

<参考資料4>

インターチェンジの有無による違い(その2)

	開削ボックスと考えられる区間 内にある建物数	市町村
西側リインターチェンジ がある場合	JCTの範囲内	
青梅街道インターチェンジ がある場合	約410棟	狛馬区: 約210棟 北区: 約170棟
東八道路インターチェンジ がある場合	約120棟	三鷹市: 約120棟
国道20号インターチェンジ がある場合	約460棟	三鷹市: 約130棟 狛馬区: 約330棟
世田谷環状インターチェンジ がある場合	約70棟	世田谷区: 約70棟

注1)建物数は、都市計画図を用いて、地下構造を想定した場合の概ねの数であり、具体的な調査・設計等により変動する数値です。

<参考資料5>

移転の影響

現行市町区 (新規市町村)	地下構造の場合			
	各インターチェンジがない場合		各インターチェンジありの場合	
	開削ボックスと と考えられる区間	シールドと と考えられる区間	開削ボックスと と考えられる区間	シールドと と考えられる区間
世田谷区内	約330棟	約200棟 約270棟	約50棟	約110棟
狛江市内	約20棟	—	約20棟	約20棟
昭布市内	約510棟	約150棟 約160棟	約30棟	約250棟
三鷹市内	約680棟	約280棟 約300棟	約50棟	約250棟
武蔵野市内	約240棟	—	約240棟	約240棟
杉並区内	約370棟	約150棟 約170棟	約200棟	約340棟
練馬区内	約830棟	約400棟 約550棟	約340棟	約550棟
合計	約3010棟	約1200棟 約2600棟	約950棟	約1760棟

注1)地下構造の場合の建物数は、都市計画図を用いて、地下構造を想定した区市別の概ねの数であり、具体的な調査・設計等により変動する数値です。

注2)()内は、開削ボックスと考えられる区間のうち、完成後も地上の利用が困難と考えられる区間の建物数で、遮絡路が地図に出る位置からと仮定。

注3)開削ボックスと考えられる区間には、工事後埋戻しをして地上を住宅や公園等に利用可能と考えられる区間と、地上部が連絡路となり完成後も利用が困難と考えられる区間が考えられます。

<参考資料4>

インターチェンジの有無による違い(その3)

インターチェンジまでのアクセス時間圏域

<現況>



<インターチェンジがある場合>



<インターチェンジまでのアクセス時間圏域の計算>

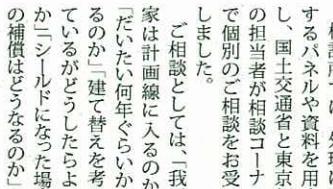
①主要地方道以上を対象に道路交通センサス(H11)の旅行速度(ピーク時)を用い、一般県道以下の主な路線については、旅行速度を16km/hと設定し、5分、10分、20分毎の範囲を計算しました。

②時間圏域は、①の結果からプロットされたポイントを単純に結び、示した概ねの範囲です。

③外環浜川による一般道の速度変化は考慮していません。



第11回 P-I外環沿線協議会



相談所の様子(石神井公園区民交流センター)

P-I外環沿線協議会、計11回開催

影響)などについて資料を提出

東京外かく環状道路(関越道・東名高速間)の計画について、計画沿線7区市の関係者と7区市、国土交通省、東京都の担当者の29名で構成される

「P-I外環沿線協議会」(略称・沿線協議会)は、平成14年6月に発足以来12月までに11回の会合を開催されました。

この沿線協議会ではこれまで、首都圏の交通の現状と課題、P-Iの進め方、協議会の進め方、必要性の有無などを議論すべきなどといつては、協議会の進歩をめざすものではありません。また、議論すべきなどといつては、協議会の進歩をめざすものではありません。

この沿線協議会は、平成13年8月6日の第4回

に開催されました。P-Iの進め方について、議論を行いました。

これまでの主な意見は、資料の内容などについて、議論を行いました。

これまでの主な意見は、資料の内容などについて、議論を行いました。

これまでの主な意見は、資料の内容などについて、議論を行いました。

これまでの主な意見は、資料の内容などについて、議論を行いました。

これまでの主な意見は、資料の内容などについて、議論を行いました。

これまでの主な意見は、資料の内容などについて、議論を行いました。

これまでの主な意見は、資料の内容などについて、議論を行いました。

8会場に466名が来場

東京外かく環状道路「相談所」を開催

国土交通省と東京都は、東京外かく環状道路(関越道・東名高速間)に関する情報提供し、皆さんからのご意見・ご相談をお受けける目的で相談所を開催しました。

相談所では、外環に関するパネルや資料を用意し、国土交通省と東京都の担当者が相談コーナーで個別のご相談をお受けました。

ご相談としては、「我が家は計画線に入るのか」「だいたい何年ぐらいかかるか」「建て替えを考えているがどうしたらよいのか」「シールドになった場合の補償はどうなるのか」と

いうご相談をお受けしました。また「沿線住民は苦労している。やるやらないの結論を早く出してほしい」といったご意見もいたしました。

この相談をお受けました。

この沿線協議会は、平成13年8月6日の第4回に開催されました。P-Iの進め方について、議論を行いました。

これまでの主な意見は、資料の内容などについて、議論を行いました。

これまでの主な意見は、資料の内容などについて、議論を行いました。

これまでの主な意見は、資料の内容などについて、議論を行いました。

これまでの主な意見は、資料の内容などについて、議論を行いました。

日程	会場	来場者数
10月18日(金)19日(土)	練馬区・石神井公園区民交流センター	127名
25日(金)26日(土)	調布市・文化会館づくり	72名
11月1日(金)2日	世田谷区・砧区民会館	59名
(土)狛江市・狛江役所小田急線高架下分室		21名
8日(金)9日(土)	三鷹市・井の頭コミュニティセンター	37名
8日(金)9日(土)	杉並区・区立勵労福祉会館	49名
15日(金)16日(土)	武蔵野市・吉祥寺南町コミュニティセンター	28名
15日(金)16日(土)	練馬区・上石神井区民館	73名

1~2月の開催日程

- ▼第12回 1月21日(火)
- ▼第13回 2月4日(火)
- ▼第14回 2月20日(木)

外環の地上部の街路について

外環につきましては、高速道路にあわせ、地上部に「外環ノ2」「附属街路」という街路が都市計画決定されています。

これまで、「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)の計画のたたき台(平成13年4月)」や「東京外かく環状道路(関越道～東名高速)に関する方針(平成15年3月)」を作成し、様々な場で意見を聴いてまいりました。

外環の検討を進めるにあたっては、同じ位置に都市計画決定されている地上部街路についても、基本的な考え方を示し、地域の皆さん 의견を聴きながら検討する必要があります。

東京都では、改めて現在の都市計画の内容を地域の皆さんにお示しし、高速道路の外環を地下化した場合の地上部の取扱いについて、今後、皆さんの意見を聴きながら具体的な検討を進めてまいります。

平成17年1月

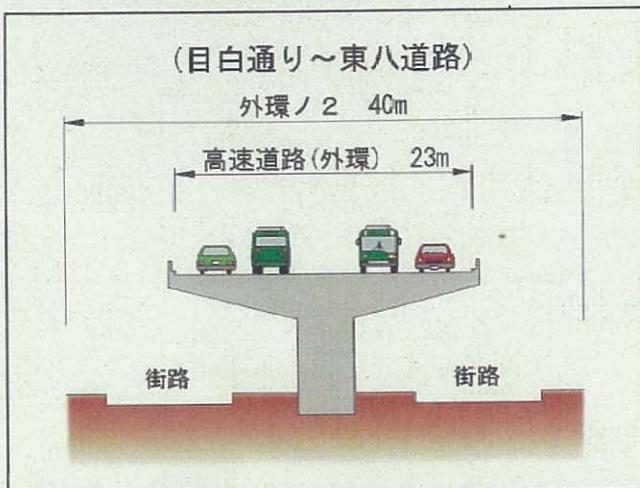
東京都 都市整備局

お問合せ先

東京都 都市整備局
都市基盤部 外かく環状道路担当
〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1
TEL 03-5388-3279(直通)／FAX 03-5388-1354
e-mail S0000179@section.metro.tokyo.jp

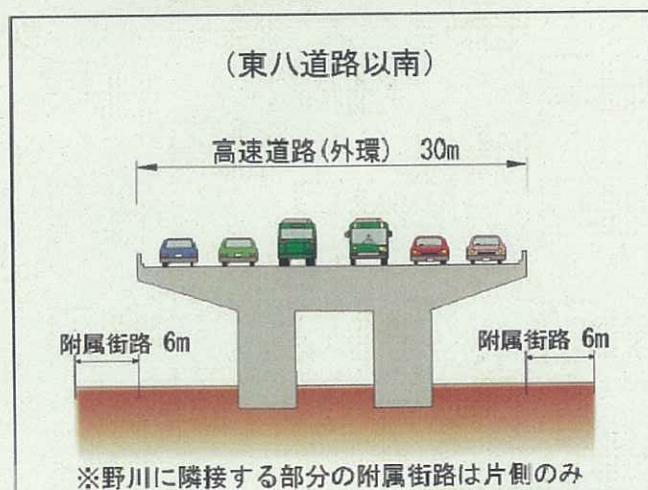
現在の地上部街路の都市計画

■「外環ノ2」の都市計画



高速道路の外環にあわせ、都内の都市計画道路ネットワークの一部として「外環ノ2」が都市計画決定されています。

■「附属街路」の都市計画



※野川に隣接する部分の附属街路は片側のみ

高速道路沿いにお住まいの方の出入りを確保するため、「附属街路」が都市計画決定されています。



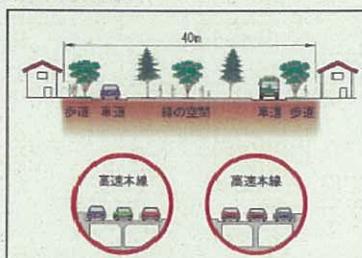
高速道路の外環を地下化した場合の地上部の取扱いについて

■「外環ノ2」

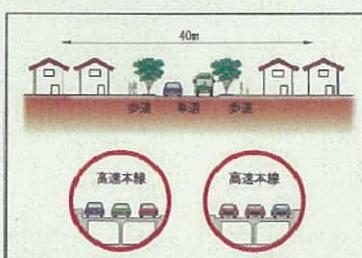
●基本的な考え方

高速道路の外環を地下化しても、地上部に都市計画決定された「外環ノ2」の計画は残るため、今後、「外環ノ2」の取扱いについて検討する必要があります。

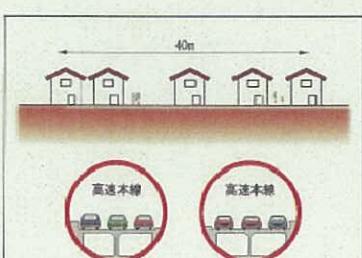
●今後の検討



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「外環ノ2」の都市計画を廃止

■「附属街路」

●基本的な考え方

- ・高速道路の外環の地下化に伴い、附属街路は機能として不要なため原則廃止となります。
- ・ジャンクション・インターチェンジ部など地上に道路構造物ができる場所では、宅地からの出入を確保するため道路を配置します。

●今後の検討

- ・高速道路の地下化、附属街路の廃止を受け、まちづくりの視点から地上部の取扱いについて検討する必要があります。

今後、皆さんの意見を聴きながら具体的な検討を進めてまいります。

街路の整備による効果

活力

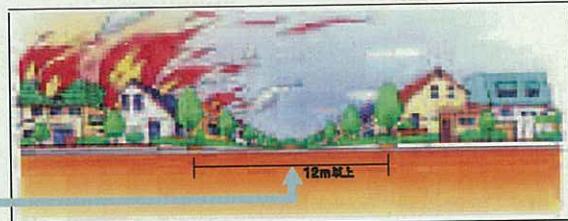
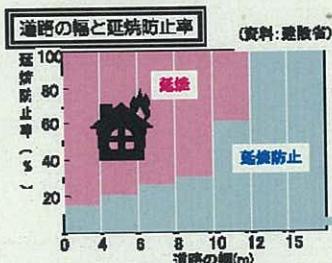
都市計画道路の整備により、多様な交通需要に対応し、
東京の持続的な発展を支えます

安全

阪神大震災に見る延焼遮断効果

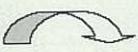
平成7年(1995年)1月17日に発生した阪神大震災では、幅員の広い道路が火災時の延焼防止に大きな効果を上げています。(下図参照)

阪神大震災の教訓を生かして、公園や緑地の確保だけでなく広幅員の道路整備による防災都市づくりを進めています。



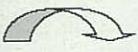
道路整備により延焼遮断帯としての効果が発揮されます

暮らし



道路整備により安全な歩行空間が形成されます

環境



道路整備にあわせ電線の地中化・街路樹の整備が
図られ都市景観が改善されます