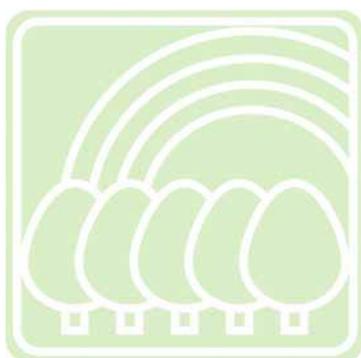


外環の地上部の街路について

● ● ● ● ● 検討の進め方 ● ● ● ● ●

環 境



防 災



交 通



暮 ら し



～ 4つの視点で検討を進めます～

平成20年3月



東京都都市整備局

はじめに

～「検討の進め方」パンフレットについて～

昭和41年、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「外環ノ2」という地上部の街路の都市計画を決定しています。

平成19年に外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更したことを踏まえて、今後、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、この地上部街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。

このパンフレットは、検討の視点と検討のプロセスをとりまとめたものです。



目次

| | |
|-----------|----|
| これまでの主な経緯 | 1 |
| 検討の視点 | 2 |
| 環境 | 4 |
| 防災 | 8 |
| 交通 | 12 |
| 暮らし | 16 |
| 検討のプロセス | 18 |

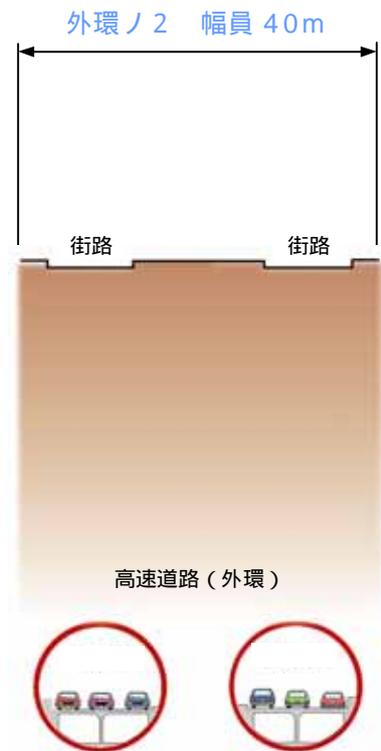
これまでの主な経緯

- 昭和41年 7月 外環の地上部街路を都市計画決定
 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、外環ルート上に地上部の街路「外環ノ2」を計画決定
- 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
 高速道路の外環について地下構造のイメージを提示
- 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
- 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
 「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」
 「代替機能を確認して都市計画を廃止」
 の3つの考え方を提示
- 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
- 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

<昭和41年7月>



<平成19年4月>



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）

検討の視点

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 ((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～



検討の視点

地上部街路の必要性やあり方について、「環境」「防災」「交通」「暮らし」の4つの視点で、「広域的な視点」と「地域的な視点」から検討します。

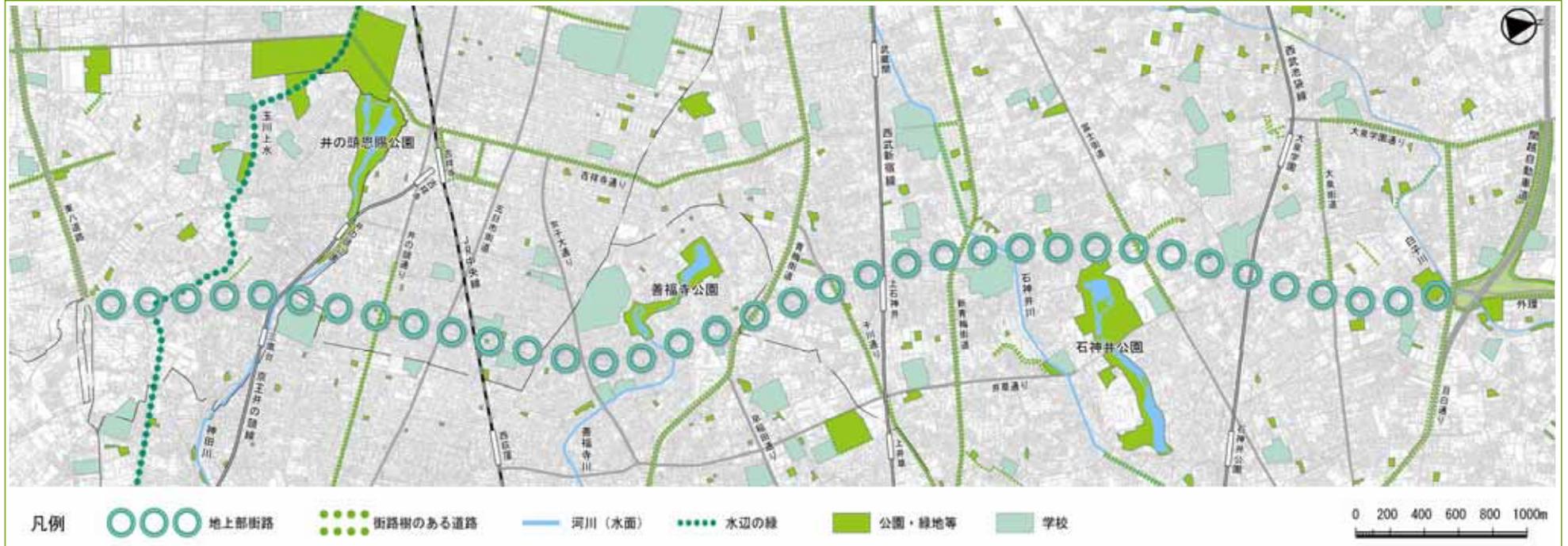
| | 広域的な視点 | 地域的な視点 |
|-----|--|---------------------------------------|
| 環境 | 快適な都市環境の創出 地球環境の保全 など | 地域環境の改善 良好な景観形成 など |
| 防災 | 広域的な救援・救護活動 緊急輸送ネットワークの 確保 など | 延焼遮断帯の形成 安全な避難路の確保 など |
| 交通 | 人とモノの流れの円滑化 地域間の連携 など | 交通事故の減少 日々の暮らしにおける 安全性の向上 など |
| 暮らし | 質の高い生活環境の創出 公共交通との連携強化 など | まちづくりへの支援 バリアフリー化の推進 など |





みどり豊かな都市空間のネットワーク

◇ 外環の地上部街路が計画されている周辺地域では、石神井公園、善福寺公園や井の頭恩賜公園など大規模な拠点のみどりや、街路樹、玉川上水などがそれぞれに存在しています。



トピック

◇ 環境軸

「環境軸」とは、道路、河川、公園などのみどりとまちづくりで生まれるみどり等を連携することにより、厚みと広がりをもったみどり豊かな空間の創造を目指すものです。

みどり豊かな都市空間のネットワークを「つなげる」「広げる」「守り育てる」ことにより、都市の成長の過程で失われたみどりを回復し、美しいまち東京の復活に貢献するものです。



環境軸のコンセプト

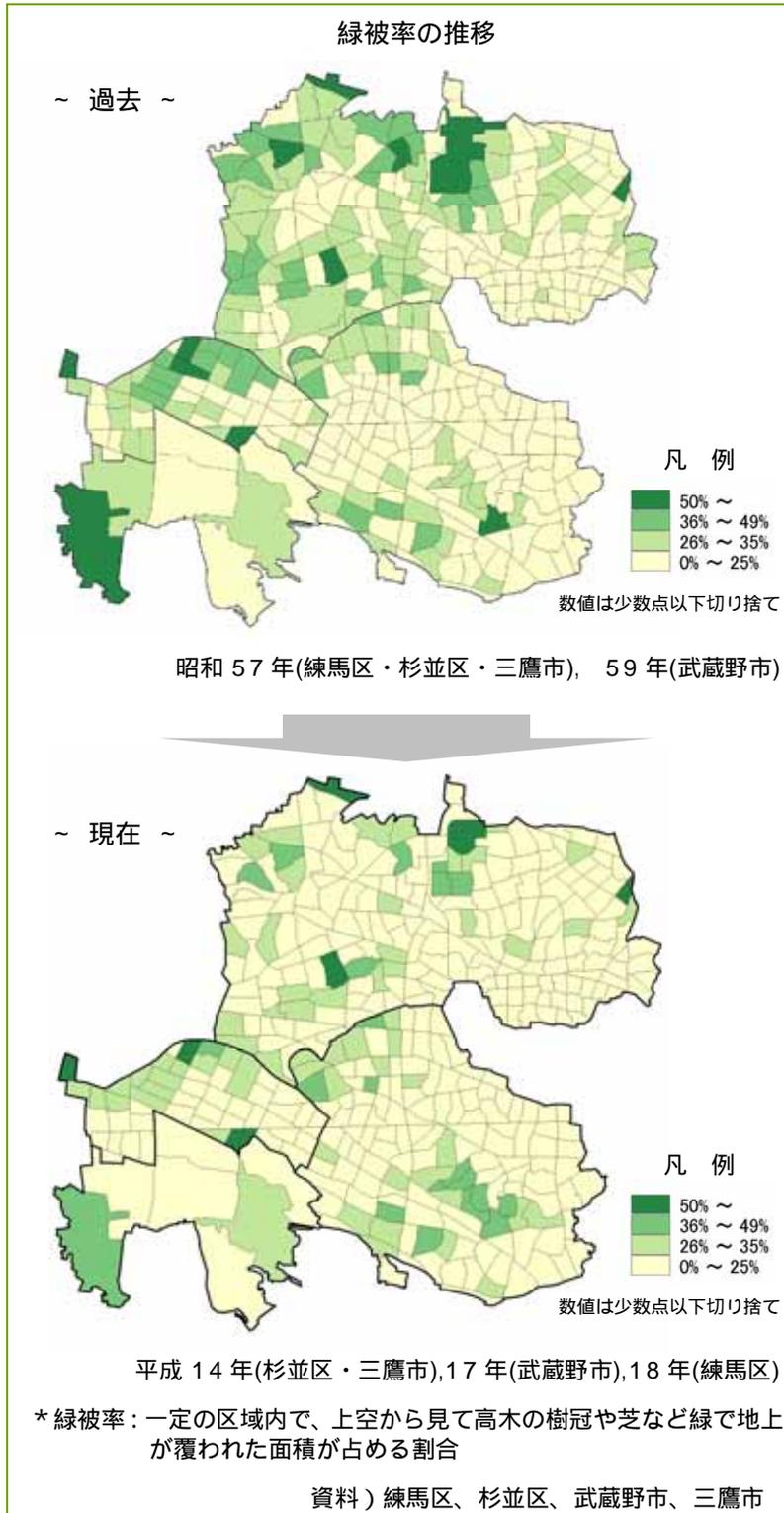


資料) 環境軸ガイドライン 平成19年6月 東京都



都市の成長の過程で失われたみどり

- ◇ 都市の成長の過程でみどりが減少しています。
- ◇ また、みどりの構成比は公共用地に比べて私有地の割合が高く、将来にわたって、みどりの保全が不確実な状況です。



トピック

◇ グリーンロード・ネットワーク

東京都では、「水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京を復活させる」ことを目標に、多摩川・荒川で囲まれた大きな軸と、その内側にある水辺空間や緑で東京を包み込み、都心の大規模緑地を幹線道路の街路樹で結ぶ、「グリーンロード・ネットワーク」の形成を目指しています。

東京の成長過程で失われた、水と緑に囲まれた都市空間を再生するとともに、美しい都市景観を創出し、東京の価値を更に高める取組です。

多摩川・荒川と帯状に連なる公園の緑などで東京を包み込む



資料) 10年後の東京～東京が変わる～ 平成18年12月 東京都



防災

～ 広域的な救援・救護活動や延焼遮断帯の形成などの観点から～

防災活動空間のネットワーク

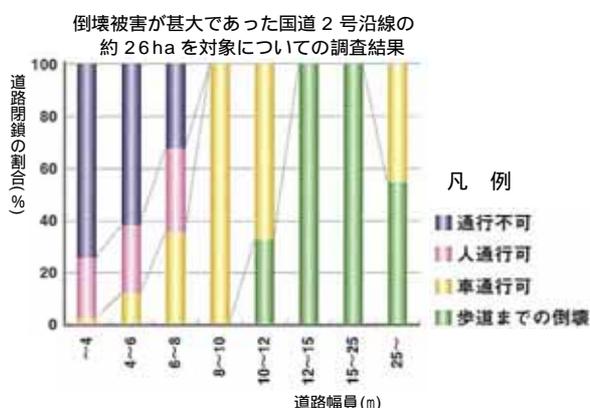
- ◇ 震災時に救出・救護活動等を迅速に行うため、消防車や救急車等の緊急通行車両以外は車両通行止となる「緊急交通路」があります。また、救助活動や物資輸送等を円滑に行うため、応急活動の中心となる防災拠点や庁舎等を相互に結ぶ「緊急輸送道路」があります。



震災時の道路閉塞や延焼を防ぐ道路

- ❖ 阪神・淡路大震災では、8 m未満の道路のほとんどで車両の通行が不能になったのに対し、8 m以上の道路では車両の通行が確保されました。また、12 m以上の道路で延焼が防止されました。
- ❖ 狭い生活道路が多い地域では、震災時において、円滑な救助活動等が行えないおそれがあります。

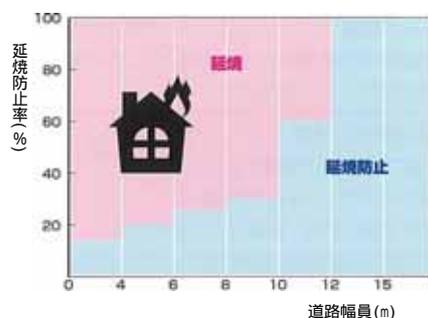
阪神・淡路大震災における
道路幅員と道路閉鎖との関係



- * 「車通行可」とは、車道（車道、歩道の区分がない場合も含む）上に倒壊建物があるが車の通行が可能なものをいう。
- * 「歩道までの倒壊」とは、歩道上に倒壊建物があるが、それが車道までは及んでいないものをいう。

資料) 新時代のまちづくり・みちづくり 都市整備研究会

阪神・淡路大震災における
道路幅員と延焼防止率



資料) 国土交通省

延焼遮断帯のイメージ

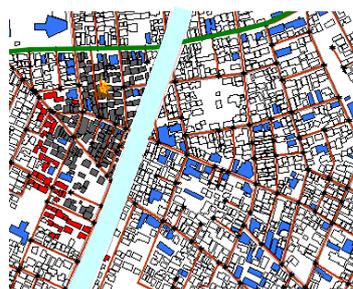


- * 大地震時において市街地大火を阻止する機能を果たす、道路、河川、公園等の都市施設と、それらの沿線の一定範囲に建つ耐火建築物等により構成される带状の不燃空間を「延焼遮断帯」といいます。

延焼遮断帯がない場合



延焼遮断帯がある場合



凡例

- 延焼中
- 延焼後
- 耐火建築物
- 延焼遮断帯

* 火災発生から2時間後

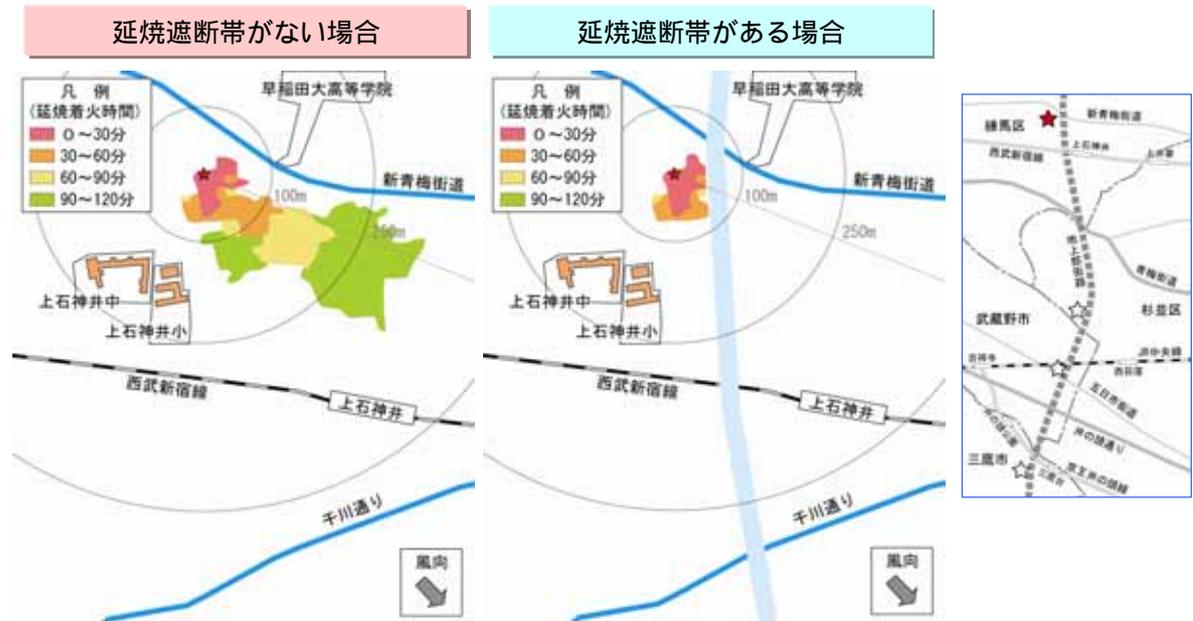


防災

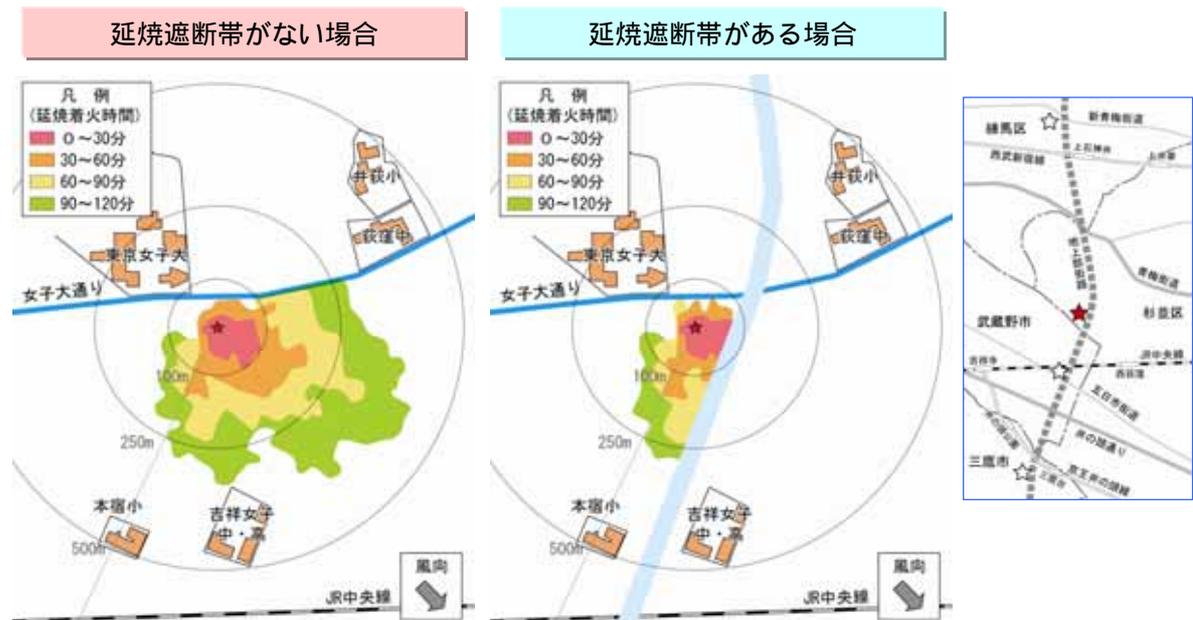
～ 広域的な救援・救護活動や延焼遮断帯の形成などの観点から ～

延焼遮断帯の検討イメージ

(練馬区 上石神井駅周辺)

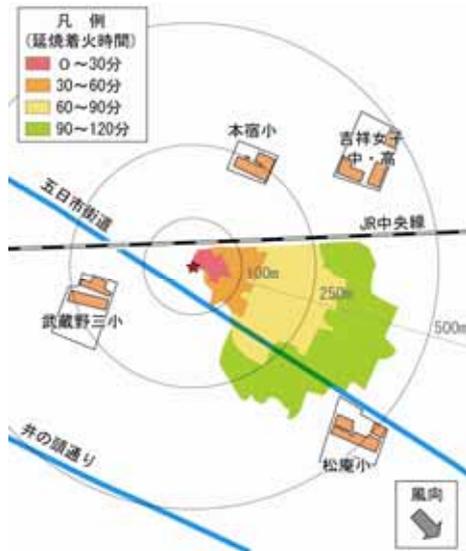


(杉並区 東京女子大周辺)

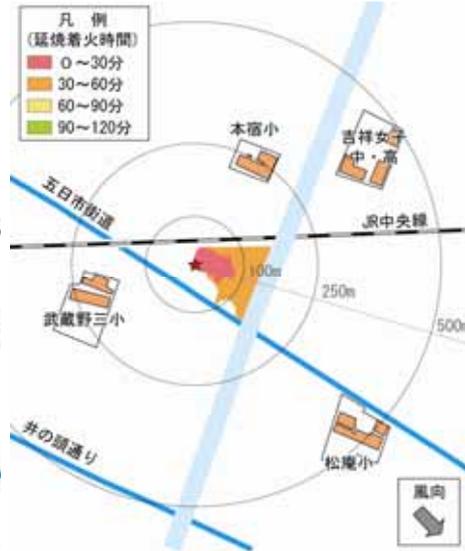


(武蔵野市 吉祥寺南町)

延焼遮断帯がない場合



延焼遮断帯がある場合

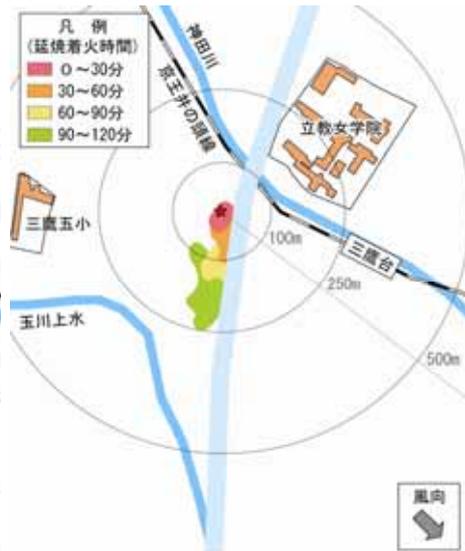


(三鷹市 三鷹台駅周辺)

延焼遮断帯がない場合



延焼遮断帯がある場合



簡易的な延焼シミュレーションの結果をもとに作成したイメージ図です。
延焼状況を見るため消防活動は考慮していません。



交通

～人とモノの流れの円滑化や交通の安全性の向上などの観点～

通過交通の生活道路への流入

- ◇ 幅員の狭い住宅地内の生活道路や、歩道が整備されていない生活道路に通過交通が流入すると安全がおびやかされ、交通事故が発生しやすくなります。

通過交通の生活道路への流入

交通が錯綜する駅前の商店街



〔上石神井通り(練馬区)〕

生活道路への通過交通の集中



〔西荻北4丁目南北方向の通り(杉並区)〕

生活道路への通過交通の流入



〔稲荷通り(武蔵野市)〕

抜け道になっている駅前通り



〔三鷹台駅前通り(三鷹市)〕



凡例

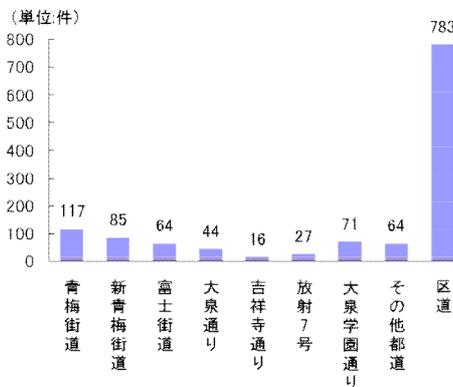
- 地上部街路
- 鉄道
- 高速道路
- 高速道路(未整備区間)
- 主な幹線道路
- 抜け道と考えられる生活道路
〔市販資料等参照〕

生活道路における事故の発生

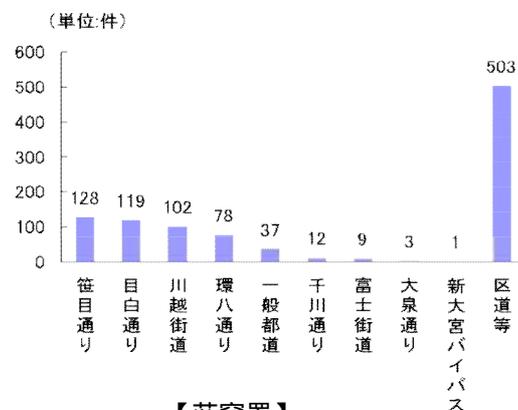
- ◇ 交通量の多い幹線道路だけでなく、暮らしに身近な生活道路で交通事故が発生しています。

人身事故発生件数（平成 18 年）

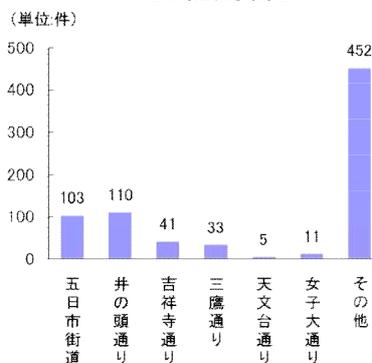
【石神井署】



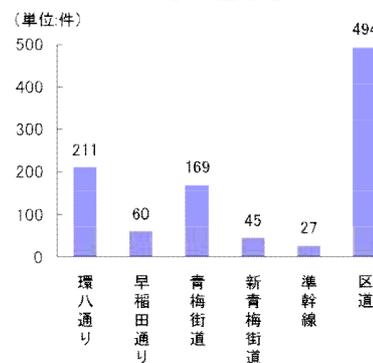
【光が丘署】



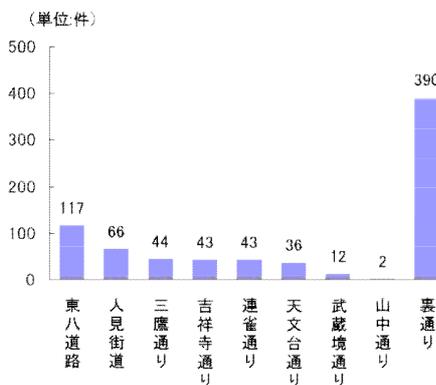
【武蔵野署】



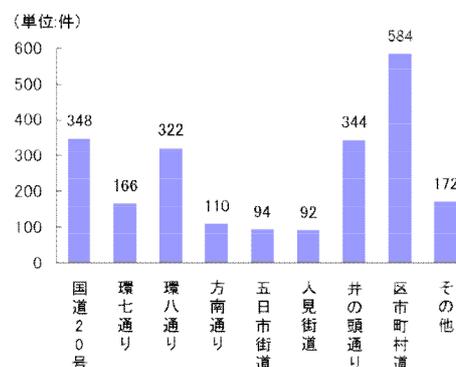
【荻窪署】



【三鷹署】



【高井戸署】



資料) 石神井警察署、光が丘警察署、荻窪警察署、高井戸警察署、武蔵野警察署、三鷹警察署ホームページ

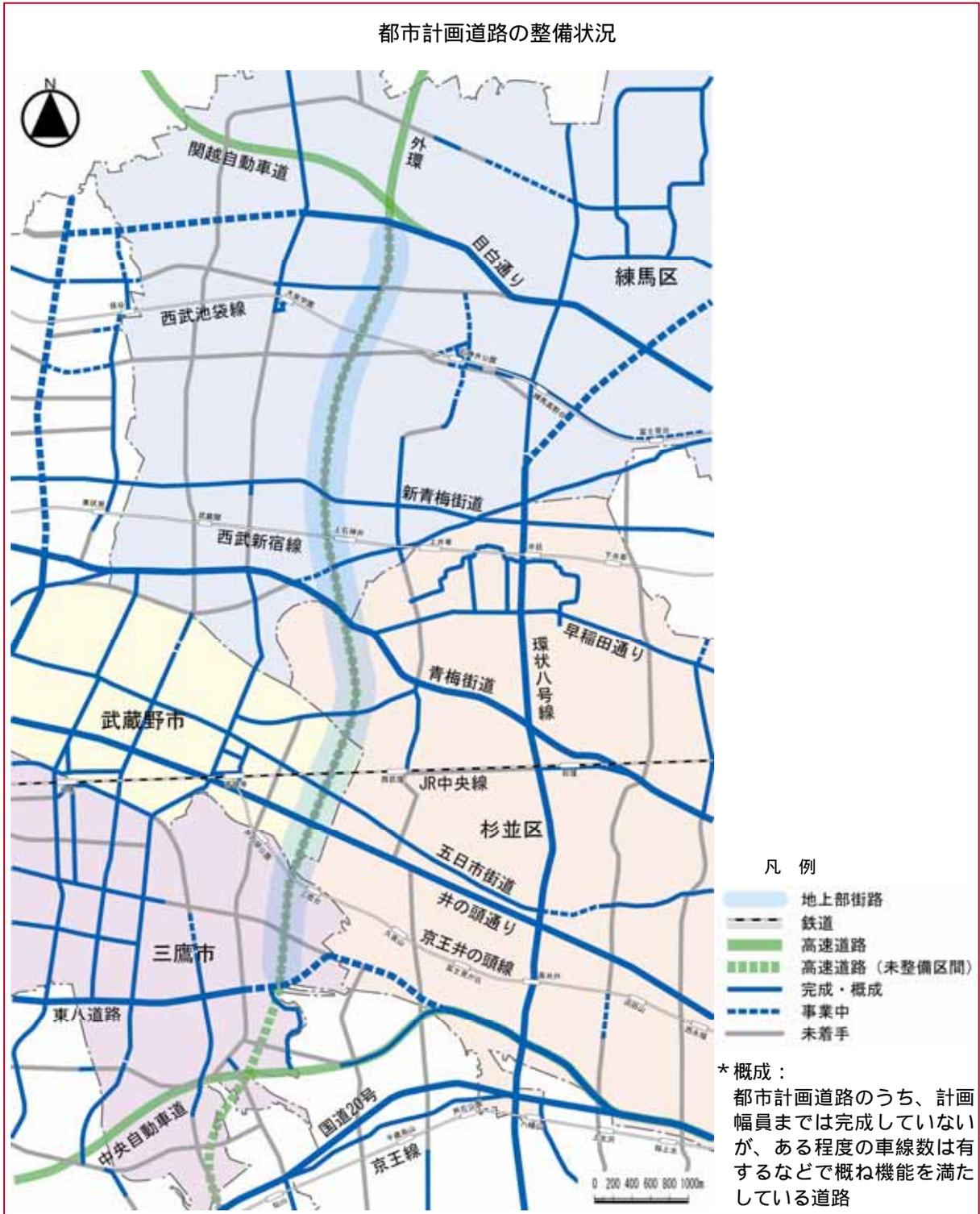


交通

～人とモノの流れの円滑化や交通の安全性の向上などの観点～

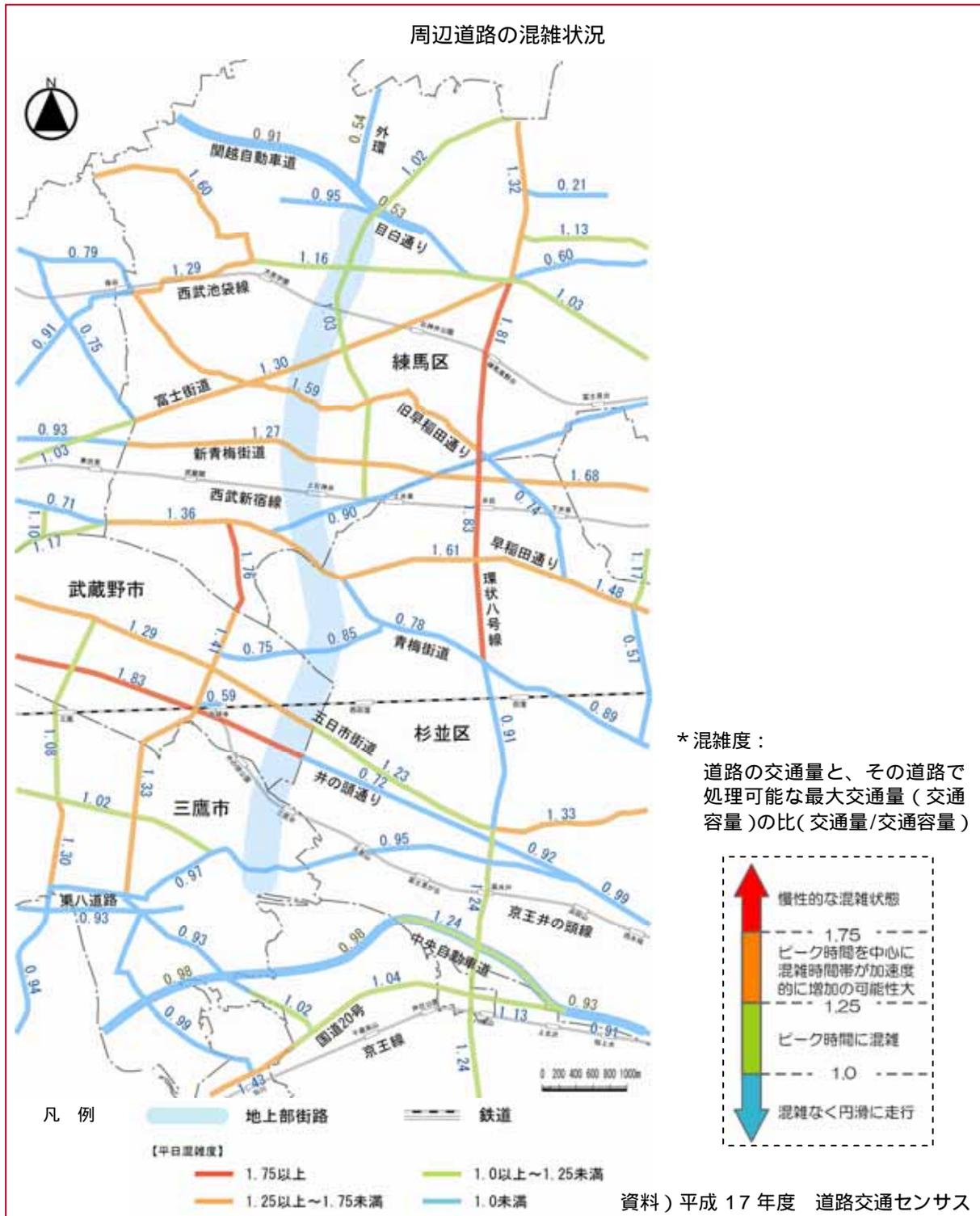
都市計画道路の整備状況

◇ 全体として東西方向に比べて南北方向の都市計画道路の整備が進んでいない状況です。



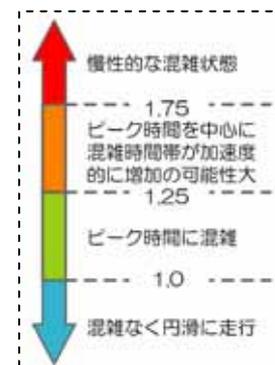
周辺道路の混雑状況

◇ 周辺道路の混雑度は全体として高い状況です。



*混雑度：

道路の交通量と、その道路で
処理可能な最大交通量（交通
容量）の比（交通量/交通容量）





暮らしを支える公共交通

- ◇ 鉄道駅間を南北方向に結ぶ公共交通はバスが担っています。
- ◇ 生活道路を運行するバスの定時性確保や、安全・安心で快適なバスの利用についての取組が重要です。



安全で快適な歩行者空間

- ◇ だれもが安全で快適に利用できる歩行者空間が少ない状況です。
- ◇ 歩行者のだれもが安心して利用できるように、バリアフリーの概念を拡張したユニバーサルデザインによる歩行者空間についての取組が重要です。

歩行者空間等の状況



〔上石神井駅付近（練馬区）〕



〔桃井第四小学校前（杉並区）〕



〔立教通り（武蔵野市側）〕



〔三鷹台駅前通り（三鷹市）〕

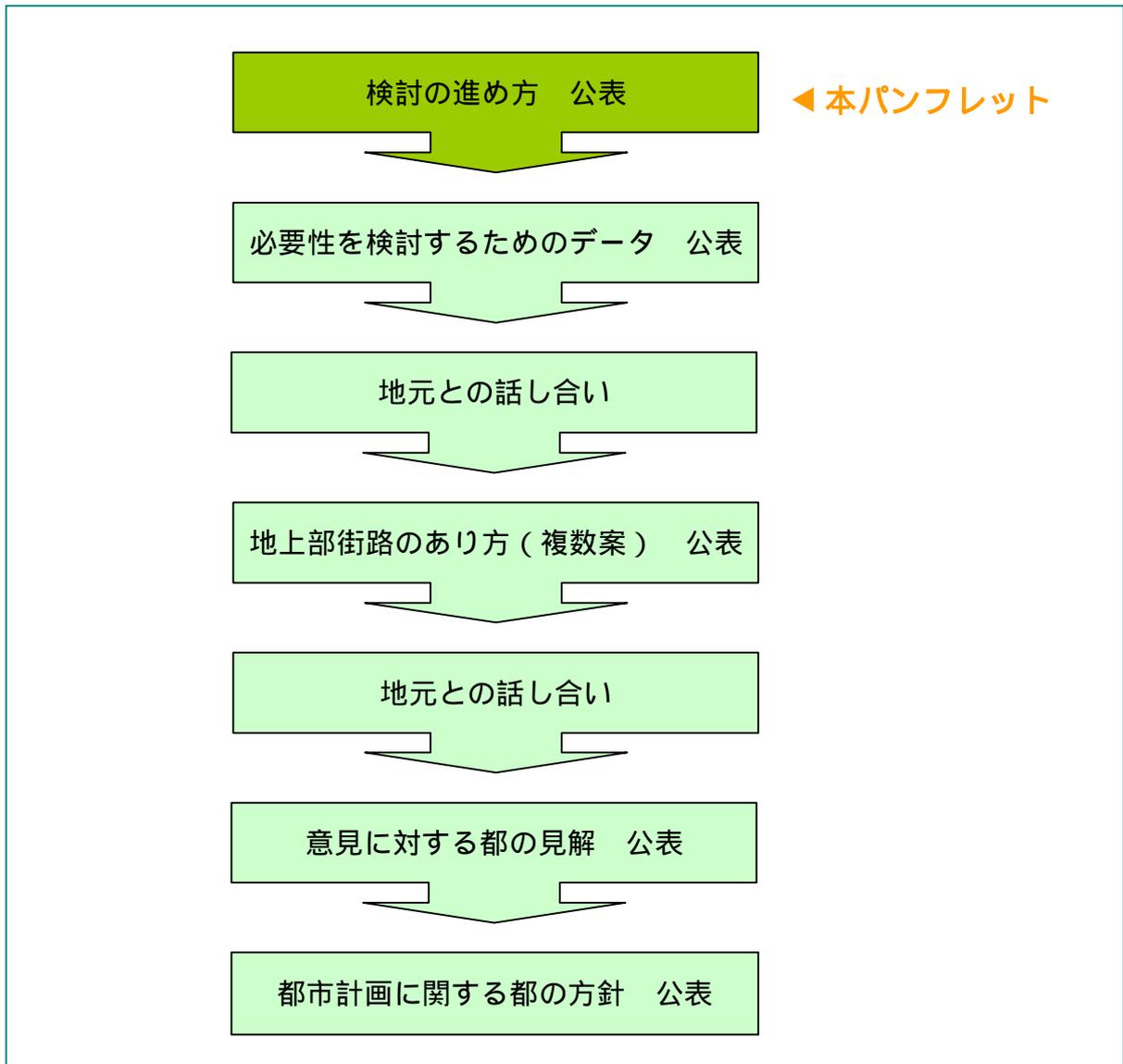


*ユニバーサルデザイン：あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方
〔平成14年12月に閣議決定された「障害者基本計画」における定義参照〕



検討のプロセス

- ◇ 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」(本パンフレット)を作成しました。
- ◇ 今後、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。



外環の地上部街路について、皆さんの意見を聴きながら検討を進めてまいります。

お問い合わせ先

東京都都市整備局 都市基盤部 街路計画課 外かく環状道路担当

〒163-8001 東京都新宿区西新宿 2-8-1 第二本庁舎 22 階南側 電話：03-5388-3279

ホームページ：<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/gaikaku/index.html>

登録番号(19)157 平成20年3月