

練馬区における外環の地上部街路について これまでの検討の総括

東京外かく環状道路（外環）の地上部街路（外環の2）は、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都市計画決定されています。

東京都は、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際、関係区市等から出された要望を踏まえ、平成20年、「外環の地上部の街路について（検討の進め方）」を公表し、検討の視点と検討のプロセスを明らかにしました。これに基づき、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ることとしました。

このたび、これまでの検討を踏まえ、この地上部街路の都市計画に関する方針を定めました。このパンフレットは、練馬区における外環の地上部街路についてのこれまでの検討内容を取りまとめたものです。



注) 上図はイメージであり、実際の整備とは異なる場合があります。

これまでの検討にあたり、皆様方からたくさんのご意見をいただきました。
今後とも、引き続き、ご理解とご協力のほどよろしくお願いいたします。

目次		
1	はじめに	1
2	練馬区における外環の地上部街路 についての意見に対する都の見解	7
3	練馬区における外環の地上部街路 の断面構成と幅員の考え方	9
4	外環の地上部街路（外環の2） の都市計画に関する方針	11
5	練馬区における外環の地上部街路の必要性	13
6	練馬区における外環の地上部街路のあり方	23

平成26年6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 街路計画課 外かく環状道路係
〒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/> (関連資料の公表先)



登録番号 (26) 19 平成26年6月発行

1 はじめに

外環の地上部街路の都市計画の概要

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「外環の2」という地上部の街路の都市計画を決定しています。

■外環の地上部街路 (目白通り～東八道路)



■練馬区における外環の地上部街路 (目白通り～青梅街道)

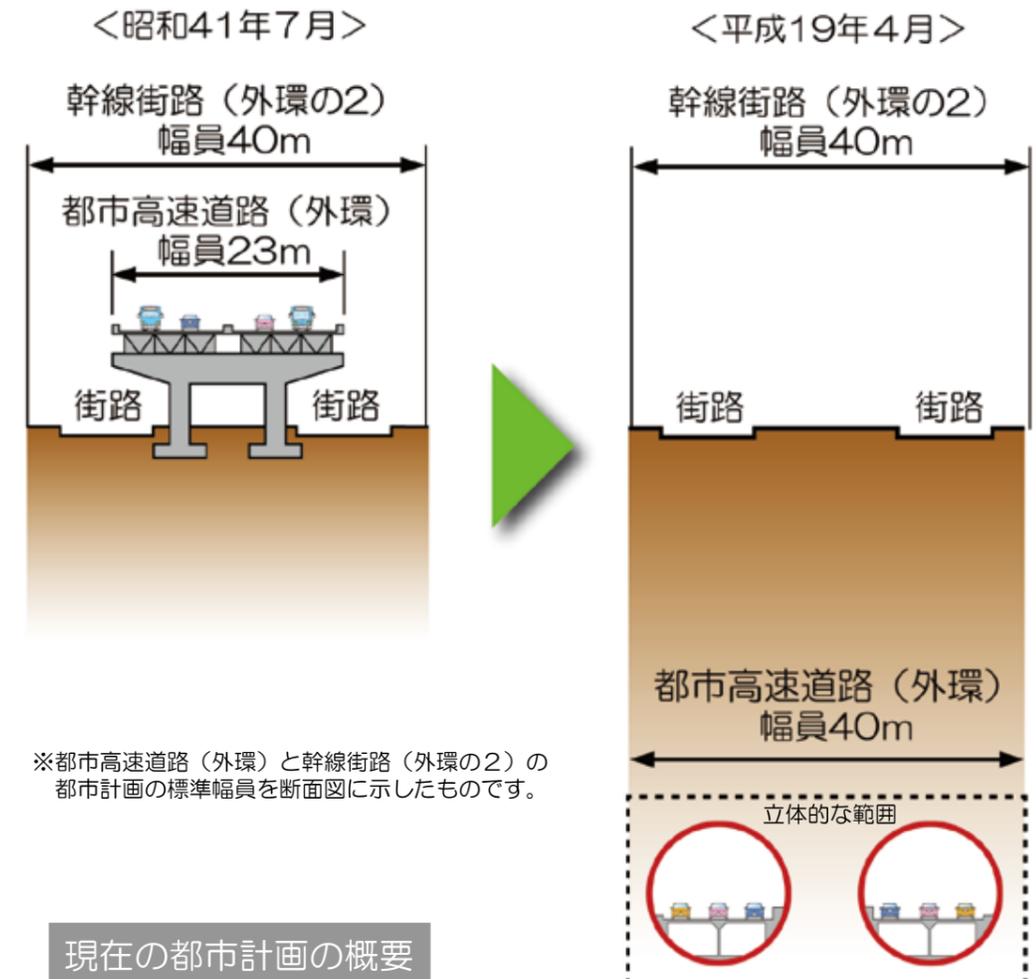


※外環大泉JCTの整備により分断される既存の都道を改良する必要があることなどから、高速道路の外環の整備と合わせて、外環の地上部街路の整備に着手

平成19年、高速道路の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、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、外環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ることとしました。

このたび、これまでの検討を踏まえ、この地上部街路の都市計画に関する方針を定めました。このパンフレットは、練馬区における外環の地上部街路についてのこれまでの検討内容を取りまとめたものです。

■標準断面図※



※都市高速道路（外環）と幹線街路（外環の2）の都市計画の標準幅員を断面図に示したものです。

現在の都市計画の概要

- 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（練馬区内約4.5km）
- 幅員：40m（標準）
- 構造：地表式
- 車線：規定なし

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「外環の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
 - ・ 地上部の利用について、検討するためのメニューを提示
- 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
 - ・ 青梅街道から目白通りについては、地元の意向を踏まえながら、地上部街路の設置を検討
- 平成17年 1月 外環の地上部街路についての基本的な考え方 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」
 - 「代替機能を確保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
- 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
 - ・ 地上部街路についての検討の視点と検討のプロセスを提示
- 平成21年 4月 東京外かく環状道路(関越道～東名高速間)対応の方針 公表
 - ・ 今後検討していく課題とその解決のための対応の方針などを提示

練馬区における検討のプロセス

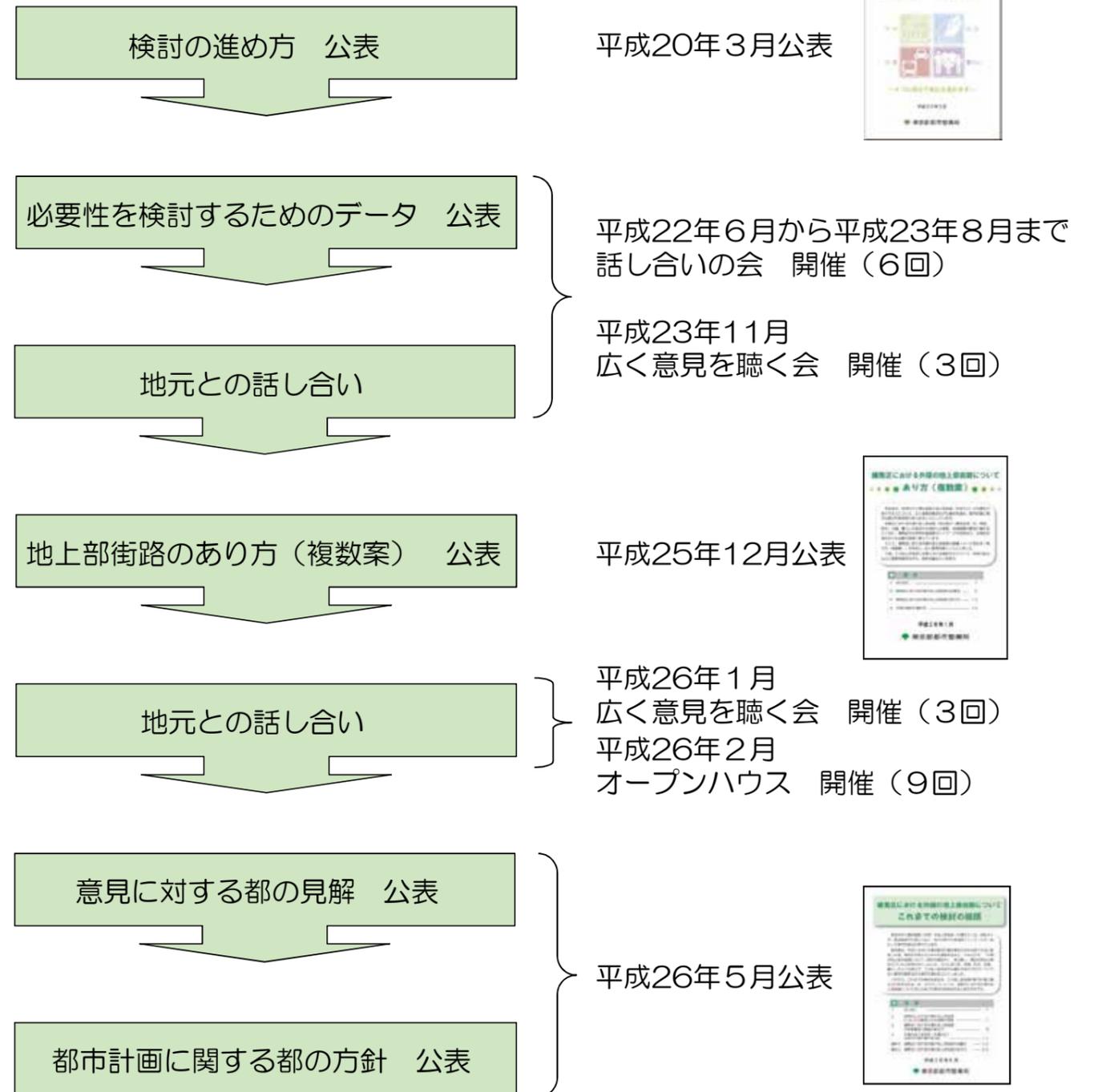
平成19年に高速道路の外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更したことを踏まえて、平成20年3月、外環の地上部街路についての「検討の進め方」を作成し、公表しました。

「検討の進め方」では、地上部街路についての検討の視点のほか、4頁に示す検討のプロセスを提示しました。この検討のプロセスに基づき、練馬区においては、地上部街路の必要性を検討するためのデータを提示してご意見を聴くため、地域の方々などで構成する「話し合いの会」を計6回開催しました。また、話し合いの内容や提示したデータを広く周知し、構成員以外の地域の方々のご意見を聴くため、「広く意見を聴く会」を計3回開催しました。

平成25年12月、地域の皆さんが地上部街路に期待する機能などについてご意見を聴くため、地上部街路のあり方（複数案）を公表し、広く意見を聴く会とオープンハウスを計12回開催しました。

このたび、これまでいただいた意見や練馬区の意向を踏まえ、この地上部街路の都市計画に関する方針を定めました。

■検討のプロセス



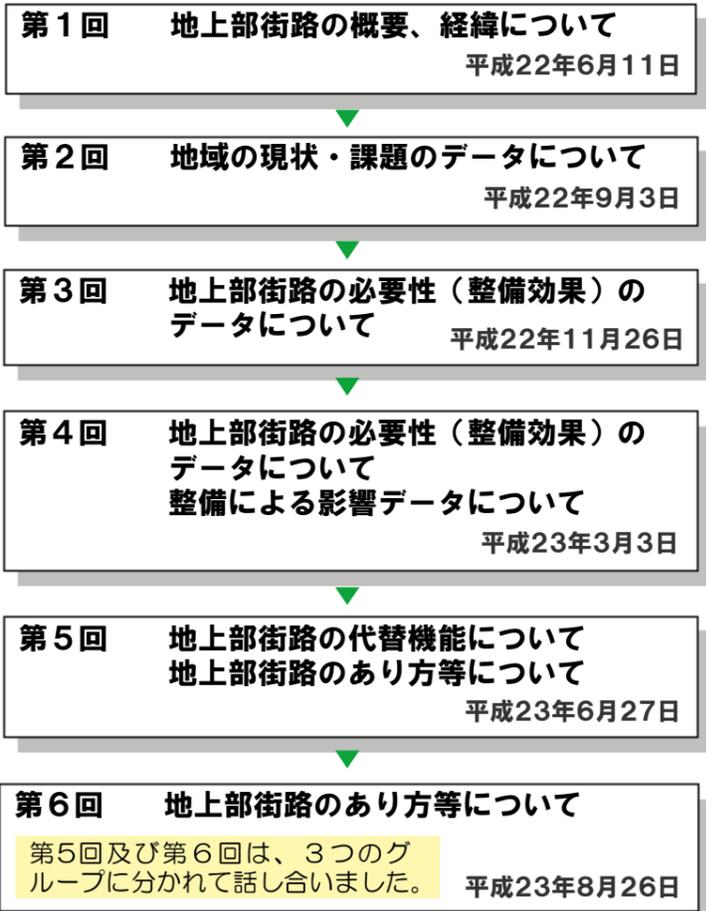
話し合いの会の開催 計6回(平成22年6月～平成23年8月)

練馬区における外環の地上部街路の必要性を検討するためのデータを提示して、地上部街路の計画についてご意見をお聴きしました。

■構成員

- 地域住民(公募) 10人
- 沿線町会・商店会等 13人
- 練馬区 2人
- 国土交通省 2人
- 東京都 2人

■話し合いの会の様子



広く意見を聴く会の開催 計3回(平成23年11月)

話し合いの内容や提示したデータを広く周知し、構成員以外の地域の皆様のご意見をお聴きしました。

開催日	場所	来場者
平成23年11月26日	上石神井小学校	104名
平成23年11月27日	泉新小学校	32名
平成23年11月28日	勤労福祉会館	95名

■配布したパンフレット



■広く意見を聴く会の様子

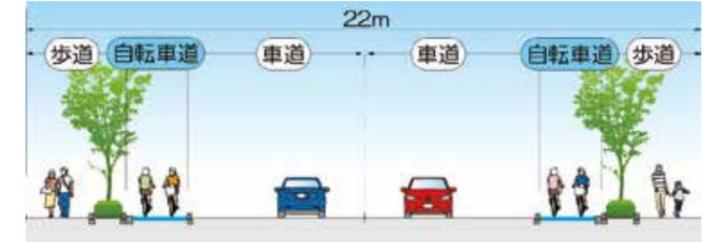
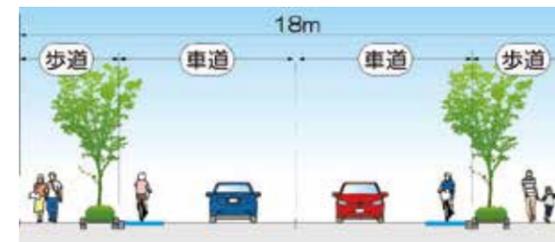


あり方(複数案)に関する 広く意見を聴く会の開催 計3回(平成26年1月) オープンハウスの開催 計9回(平成26年2月)

練馬区における外環の地上部街路のあり方(複数案)を公表し、地上部街路に期待する機能などについて地域の皆様のご意見をお聴きしました。

■あり方(複数案)

【案1 車道、歩道、植樹帯を設置した道路(幅員18m)】 【案2 案1に独立した自転車道を加えた道路(幅員22m)】



【案3 現在の都市計画の区域を活用して、案2に幅広い緑地帯を加えた道路(幅員40m)】



■広く意見を聴く会の概要

開催日	場所	来場者
平成26年1月16日	勤労福祉会館	111名
平成26年1月19日	上石神井小学校	102名
平成26年1月22日	石神井中学校	83名

■広く意見を聴く会の様子



■オープンハウスの概要

開催日	場所	来場者
平成26年2月10, 21, 23日	石神井台 地域集会所	45名
平成26年2月12, 18, 22日	石神井台みどり 地域集会所	83名
平成26年2月13, 15, 20日	東大泉 地域集会所	23名

■オープンハウスの様子



意見把握の方法

名称	時期	回数	来場者	ご意見カードの数
話し合いの会	平成22年6月～ 平成23年8月	6回	184人※	37通※
広く意見を聴く会	平成23年11月	3回	231人	118通
広く意見を聴く会	平成26年 1月	3回	296人	89通
オープンハウス	平成26年 2月	9回	151人	90通

※ 構成員を除きます。

意見件数内訳

分類	意見数
必要性	192件
あり方	170件
環境	97件
防災	56件
交通	94件
暮らし	76件
話し合いの会・広く意見を聴く会（H23）	82件
広く意見を聴く会・オープンハウス（H26）	65件
検討の進め方	153件
その他	63件
合計	1,048件

※意見書1通で複数の意見が述べられている場合があります。

意見に対する都の見解(抜粋)

これまでいただいたご意見の一部を抜粋して記載しています。詳細は、お問合せ先の欄に記載したホームページをご覧ください。

	～いただいた主な意見～	～都の見解～
必要性	<ul style="list-style-type: none"> 次世代のため、安全・安心のための道路が必要 練馬区西部の南北道路は明らかに不足している 長い間、地元は整備を待ち望んでいる 高速道路の外環が地下化されたのだから、地上部の道路は廃止すべき 50年前の計画を進めるのは時代錯誤 被災地の復興など他の施策を優先すべき 	<ul style="list-style-type: none"> 外環の地上部街路は、都内の都市計画道路ネットワークの一部であり、高速道路の外環とは別の機能を持っています。 この道路は、地域課題の解決に資するとともに、練馬区内の都市計画道路ネットワークの形成など、広域的な視点からも必要と考えます。
あり方	<ul style="list-style-type: none"> 代替機能を確保して都市計画を廃止する案はないのか 将来世代のためにも幅の広い道路にすべき 影響を受ける権利者や早期完成を考えると、幅員40mにこだわる必要はない 幅員40mでは、地域分断や歩行者の横断が心配 	<ul style="list-style-type: none"> 代替機能を確保するには既存道路の拡幅が必要となり、その沿道の土地利用の状況等を考慮すると、廃止は困難と考えます。 標準幅員は、道路の基本的な機能を確保した上で、歩行者、自転車、自動車の通行空間を構造的に分離可能な22mとします。
環境	<ul style="list-style-type: none"> グリーンベルトを整備してほしい 緑は必要なところに増やせばよい 身近な緑が減少するのではないのか 沿道環境や石神井公園に与える影響が心配 	<ul style="list-style-type: none"> 近隣の緑との連続性や沿道環境の保全に配慮して、緑のネットワークの形成等に資する植樹帯を設置します。 交通量が同程度の2車線道路の沿道では、大気質や騒音等の環境基準等を概ね達成しています。
防災	<ul style="list-style-type: none"> 火災の延焼防止や緊急物資輸送のために必要 首都直下地震への備えとして必要 震災時には自動車が動かず機能しないのではないのか 延焼遮断帯として機能しないのではないのか 	<ul style="list-style-type: none"> 避難場所などへの安全な避難路が確保されるとともに、緊急輸送ネットワークが拡充されます。 都市計画道路は、延焼遮断機能に加え、救援・救護活動の空間等の役割を担うこととなります。
交通	<ul style="list-style-type: none"> 自動車交通に適した道路が不足している 少子高齢化により自動車交通が減少するため道路は不要 生活道路に通過交通が流入しており危険 交通事故の増加が心配 	<ul style="list-style-type: none"> 練馬区では、都市計画道路の整備率が5割を下回る状況です。 地上部街路の整備により、交通の円滑化が図られるとともに、生活道路を利用していただいていた自動車交通が地上部街路に転換し、生活道路の安全性が向上するものと考えます。
暮らし	<ul style="list-style-type: none"> 狭い生活道路をバスが行きかうため危険 地上部街路がなくても困らずにやってこられた 歩行者と自転車の通行空間を分離すべき ベビーカーや車いすが安心して通行できる歩道を整備してほしい 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺道路の交通の流れがスムーズになると、救急医療機関までの所要時間の短縮や、バスの定時性の向上が見込まれます。 歩行者、自転車、自動車の通行空間を構造的に分離可能な幅員22mを確保し、バリアフリー化された歩道を設置します。

3 練馬区における外環の地上部街路の断面構成と幅員の考え方

練馬区における外環の地上部街路（目白通り～青梅街道）は、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点から検討した結果、地域課題の解決に資するとともに、練馬区内の都市計画道路ネットワークの形成など、広域的な視点からも必要な道路と考えています。

環境 ～快適な都市環境の創出や地域環境の改善などの視点～	
地域の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ○将来にわたる保全が不確実な民有地の緑が多いため、公園、道路等の公共空間において永続的な緑を確保する必要があります。 ○外環の地上部街路の沿線では、石神井公園に加え、練馬区において石神井松の風文化公園が新たに整備されました。 ○国土交通省は「『八の釜憩いの森』の保全措置方針」を公表し、大泉JCT周辺地域において、失われる緑の量と同程度以上の緑の量の回復を図ることとしています。
断面構成と幅員の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○外環の地上部街路の沿線等では、公共空間における緑の確保に向けた取組が進んでいます。 ○こうした近隣の緑との連続性や沿道環境の保全に配慮して、緑のネットワーク形成や良好な景観形成に資する植樹帯を設置します。

～ これまでいただいた主なご意見 ～

- グリーンベルトを整備してほしい。
- 緑は必要なところに増やせばよい。
- 沿道環境に配慮すべき。
- 道路とは別に豊かな公園等を整備すべき。

防災 ～広域的な救援・救護活動や延焼遮断帯の形成などの視点～	
地域の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ○震災時に閉塞のおそれがある幅員5.5m未満の道路が約6割を占めていることから、震災時において避難、消防、救援・救護等の活動を支えるための道路が必要です。 ○火災の拡大を防止する延焼遮断帯の形成が遅れていることから、延焼遮断帯となる都市計画道路を着実に整備する必要があります。
断面構成と幅員の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○緊急車両の円滑な通行が可能な車道幅員を確保します。 ○延焼遮断機能を発揮できる道路幅員を確保します。

～ これまでいただいた主なご意見 ～

- 上石神井で火事があったとき、道が狭くて消防車が立ち往生
- 救急車、消防車のために車線は広い方がいい。
- 延焼遮断帯として機能しないのではないか。

事業中の大泉JCT地域と、(仮称)青梅街道ICの整備により地上部が改変される範囲を除く区間について、あり方(複数案)に寄せられた意見や練馬区の意向を踏まえ、4つの視点から断面構成と幅員を検討しました。その結果、道路の基本的な機能を確保した上で、歩行者、自転車、自動車の通行空間を構造的に分離可能な幅員としました。

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視点～	
地域の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ○練馬区では、都市計画道路の整備率が5割を下回る状況です。 ○周辺道路で渋滞が発生し、生活道路での事故率が高くなっています。 ○交通の円滑化とともに、生活道路に流入する通過交通を抑制するため、都市計画道路を着実に整備する必要があります。
断面構成と幅員の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○将来見込まれる自動車交通量を踏まえ、停車帯を備えた往復2車線の車道を確保します。 ○主要交差点において右折レーンが設置可能な車道幅員を確保します。 ○将来、バスルートとなった場合でも、バス停車時において後続車両が円滑に通行できる車道幅員を確保します。

～ これまでいただいた主なご意見 ～

- スムーズに走れる道路を望む。
- 4車線であれば使い勝手がよい。
- 一般車両の通行を不可とすべき。
- 車道はいらない。歩道と自転車道のみでよい。
- バスベイが必要
- 右折レーンで渋滞しないようにしてほしい。

暮らし ～質の高い生活環境の創出などの視点～	
地域の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ○歩道のない道路をバスが頻繁に行きかっていることから、安全で快適な歩行者・自転車空間の創出に向けた取組が必要です。
断面構成と幅員の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○歩行者、自転車、自動車の安全・安心を確保するため、それぞれの通行空間を構造的に分離します。 ○車いすのすれ違いが可能で、バリアフリー化された歩道を設置します。

～ これまでいただいた主なご意見 ～

- 歩行者と自転車の通行空間を分離すべき。
- 自転車道が便利なので幅員22mがよい。
- ベビーカーや車いすが安心して通行できる歩道を整備してほしい。
- 幅員40mでは、地域分断や歩行者の横断が心配

外環の地上部街路（外環の2）の都市計画に関する方針

東京都都市整備局

東京外かく環状道路（外環）の地上部街路（外環の2）は、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都市計画決定されている。

東京都は、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際、関係区市等から出された要望を踏まえ、平成20年、「外環の地上部の街路について（検討の進め方）」を公表し、検討の視点と検討のプロセスを明らかにした。これに基づき、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ている。

このたび、これまでの検討を踏まえ、この地上部街路の都市計画に関する方針を下記のとおり定めた。

記

1 目白通りから青梅街道までの区間（練馬区間）

- 車線数は、2車線（片側1車線）とする。
- 標準幅員は、道路の基本的な機能を確保した上で、歩行者、自転車、自動車の通行空間を構造的に分離可能な2.2mとし、事業中の大泉ジャンクション地域及び（仮称）青梅街道インターチェンジの整備により地上部が改変される区間を除いて、都市計画の区域を縮小する。
- 上石神井駅周辺については、「上石神井駅周辺地区まちづくり構想（練馬区）」に示されたまちづくりの方向性を踏まえ、鉄道やバス等の交通手段を結節する機能を確保するため、現在の都市計画の区域を一部活用する。
- 具体の道路線形については、現在の都市計画の区域内において、地形、地物、現道活用等に配慮して設定する。
- 今後、地域住民等の意見を聴きながら都市計画変更の手続きを進める。

2 青梅街道から東八道路までの区間（杉並、武蔵野、三鷹区間）

- 引き続き、検討のプロセスに基づき、広く意見を聴きながら検討を進める。

外環の地上部街路（外環の2）の都市計画に関する方針の付図

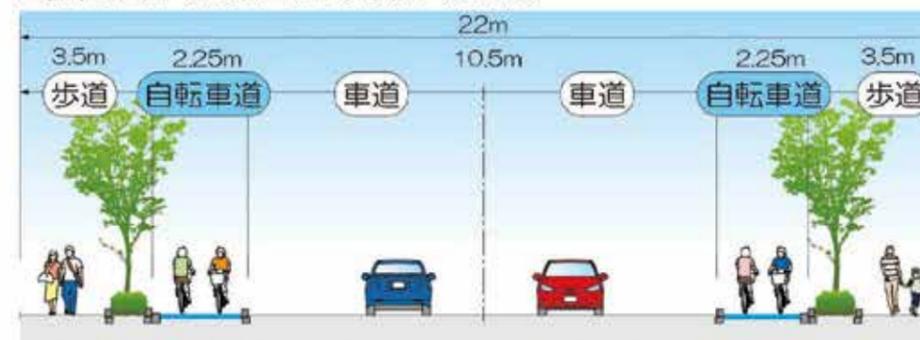
■平面図



■拡大図（目白通り～青梅街道（練馬区間））



■標準断面図（都市計画の区域を縮小する区間）



注：自転車道の整備形態については、今後、関係機関と調整し検討していきます。

練馬区における外環の地上部街路は、地域課題の解決に資するとともに、広域的な視点からも必要な道路と考えています。

練馬区における外環の地上部街路の必要性の検討に当たっては、練馬地域の現状と課題、地上部街路の整備効果、地上部街路の整備による影響などの必要性を検討するためのデータを作成し、話し合いの会や広く意見を聴く会等において、地域の皆様のご意見をお聴きしました。

13～22頁には、練馬区における外環の地上部街路の必要性について、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点から検討した内容と、これまでいただいた主なご意見を取りまとめています。この他にも、「次世代のため、安全・安心のための道路が必要」、「練馬区西部の南北道路は明らかに不足している」、「長い間、地元は整備を待ち望んでいる」、「高速道路の外環が地下化されたのだから、地上部の道路は廃止すべき」、「50年前の計画を進めるのは時代錯誤」、「被災地の復興など他の施策を優先すべき」などのご意見をいただきました。

これまでの検討から、練馬区における外環の地上部街路は、地域課題の解決に資するとともに、練馬区内の都市計画道路ネットワークの形成など、広域的な視点からも必要な道路と考えています。

■検討の視点



～ これまでいただいた主なご意見 ～

- グリーンベルトを整備してほしい。
- 地上部は、道路または緑のたくさんある公園にしてほしい。
- 道路スペースを水面や緑地スペースなどに活用してほしい。
- 街路樹による緑化の効果は薄いのではないか。
- 緑は必要などところに増やせばよい。
- 私有地の緑が本当に保護されるのか不安。

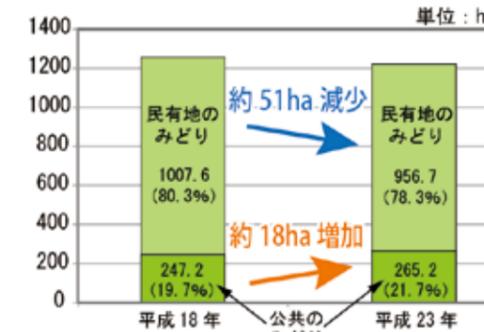
地域の現状

- 将来にわたる保全が不確実な私有地の緑が多くなっています。

地域の課題

- 私有地の緑化推進とともに、公園、道路等の公共空間において、永続的な緑を確保する必要があります。

■練馬区における緑の構成比



資料) 練馬区みどりの実態調査 (平成24年3月)

■練馬区の実践

練馬区は「みどりを愛し守りはぐくむ条例」に基づき、憩いの森や保護樹林など、樹林を守る施策や公園・街路樹の整備、学校・公共施設の緑化などの施策を展開しています。

地上部街路の整備効果

■緑のネットワークの形成

- 植樹帯の設置により、約1haの公共の緑が確保され、石神井公園を中心とした緑のネットワークが形成されます。

■東京都の実践

東京都は「2020年の東京」において、「水と緑の回廊」がめぐる東京を実現するため、みどりの拠点をつなぐ幹線道路などにおいて街路樹を倍増するなど、グリーンロード・ネットワークの形成に向けた取組を進めています。

■良好な景観形成

- 街路樹による緑のネットワークの形成や電線類の地中化などにより、良好な都市景観が形成されます。

■緑のネットワークの例 (吉祥寺通り)



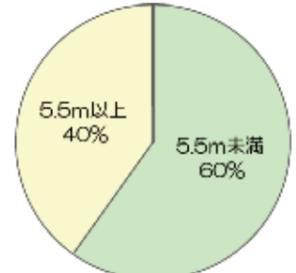
～ これまでいただいた主なご意見 ～

- 上石神井で火事があったとき、道が狭くて消防車が立ち往生
- 火災の延焼防止、緊急物資輸送、人命救助のため、地上部街路が必要
- 首都直下地震への備えとして必要
- 防災等の課題のための必要性は理解したが、住み慣れた環境を離れるのは辛い。
- 震災時には自動車が動かず機能しないのではないか。
- 延焼遮断帯として機能しないのではないか。

地域の現状

- 震災時に閉塞のおそれがある幅員5.5m未満の道路が約6割を占めています。
- 火災の拡大を防止する延焼遮断帯の形成が遅れています。

■練馬区における幅員5.5m未満の道路延長の割合



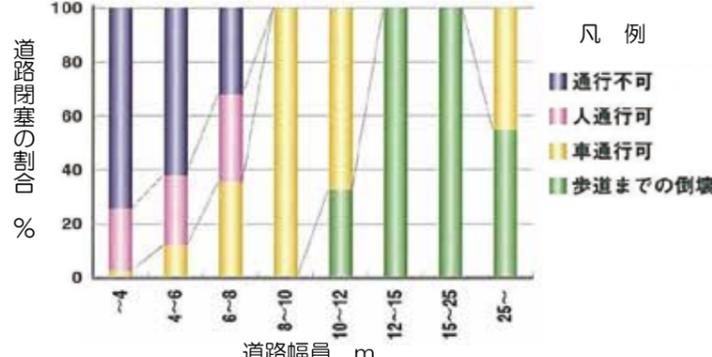
■阪神・淡路大震災における道路沿道の建物倒壊状況



資料) 東京都統計年鑑(平成23年) 資料) 地震予知総合研究振興会

■阪神・淡路大震災における道路幅員と道路閉塞との関係

倒壊被害が甚大であった国道2号沿線の26haを対象とした調査結果



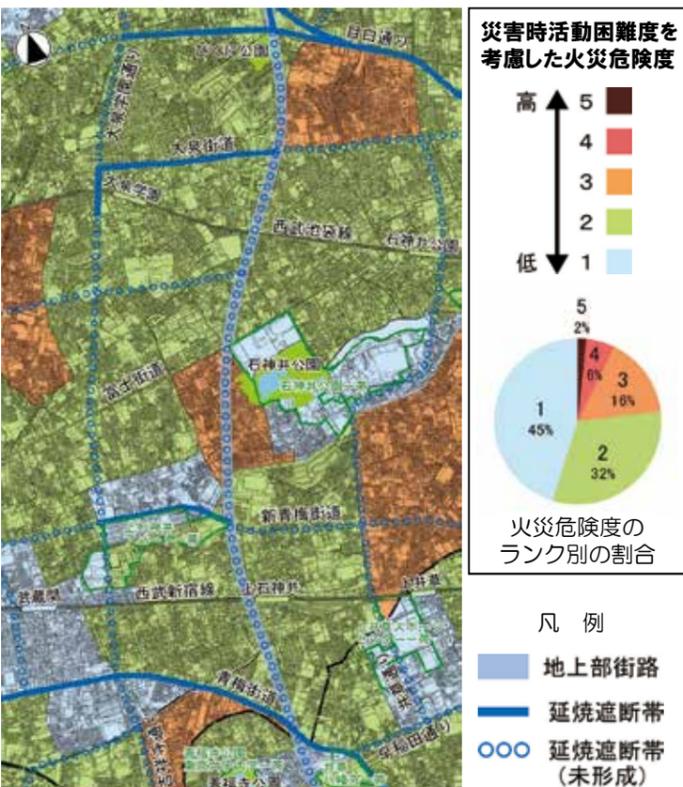
資料) 新時代のまちづくり・みちづくり 都市整備研究会

阪神・淡路大震災では、6m未満の道路の6割以上で人の通行が不能となりました。また、8m未満の道路のほとんどで車両の通行が不能となりました。

地域の課題

- 震災時において避難、消防、救援・救護等の活動を支えるための道路が必要です。
- 延焼遮断帯となる都市計画道路を着実に整備する必要があります。

■延焼遮断帯の形成状況



	延焼遮断帯計画延長	延焼遮断帯整備済延長	延焼遮断帯形成率
地上部街路周辺	27km	6km	23%
区部	1,407km	933km	66%

資料) 防災都市づくり推進計画(平成22年1月 東京都) 地震に関する地域危険度測定調査(平成25年9月 東京都)

地上部街路の整備効果

■震災時の活動を支える道路ネットワークの拡充

- 避難場所などへの安全な避難路が確保されるとともに、緊急輸送ネットワークが拡充されます。

■緊急交通路・緊急輸送道路と避難場所



■延焼遮断帯の形成

- 地上部街路の整備により、周辺の延焼遮断帯の形成率が23%から40%に向上します。

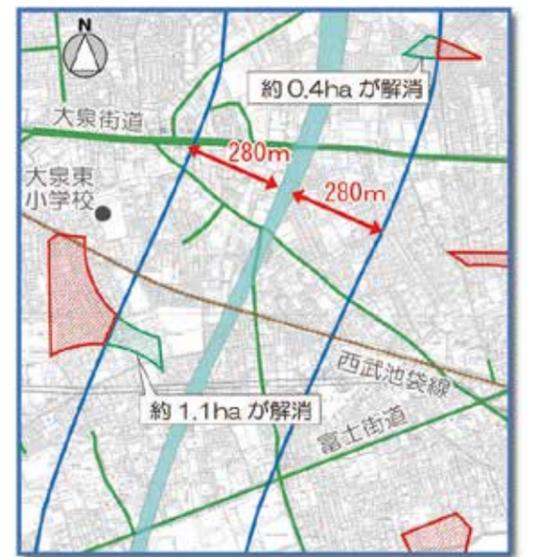
■都市計画道路の整備による延焼遮断効果のイメージ(火災発生から6時間後の延焼状況)



資料) 特定整備路線の概要(平成25年5月 東京都)を一部修正

■消防活動困難区域の解消

- 消防活動困難区域の一部(約1.5ha)が解消されます。



■緊急自動車専用路・緊急交通路

地震災害時に一般車両の通行が禁止される道路

■緊急輸送道路

応急活動の中心となる防災拠点や庁舎等を相互に結ぶ道路

■消防活動困難区域

震災時に消防車の通行が可能と考えられる幅員6.5m以上の連続した道路から、曲折を考慮した消防ホースの長さ280m以遠の区域

■延焼遮断帯

地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間。幅員2.7m以上の道路は単独で機能を発揮

■災害時活動困難度を考慮した火災危険度

出火と延焼の危険性から測定される火災危険度に、道路基盤の整備状況から評価した災害時の活動のし易さを加味したもの

~ これまでいただいた主なご意見 ~

- 練馬区においては、自動車交通に適した道路が不足している。
- 大泉学園通りなど、渋滞がひどい。渋滞対策のためにも絶対必要
- 生活道路に通過交通が流入しており危険
- 少子高齢化により自動車交通が減少するため道路は不要
- 南北道路よりも、東西道路の整備を優先すべき。
- 幹線道路の整備により交通量が増加し、生活道路の交通量は減らないのではないか。

地域の現状

- 周辺道路では渋滞が発生しています。
- 生活道路での事故率が高くなっています。

地域の課題

- 交通の円滑化とともに、生活道路に流入する通過交通を抑制するため、都市計画道路を着実に整備する必要があります。

周辺道路の混雑状況



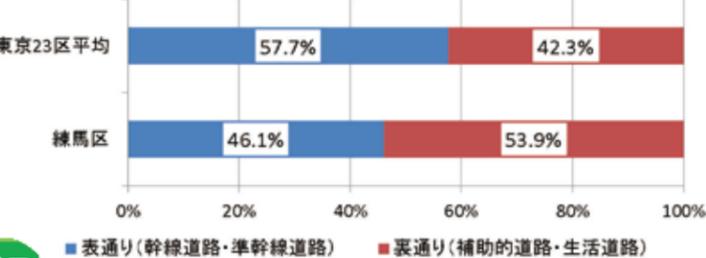
【交通状況の雑感】
 ピーク時間帯を中心に、慢性的交通混雑状況が、混雑時間帯が拡大する傾向にあり、可能性大
 ピーク時間帯に混雑、遅延なく円滑に走行
 1.75 1.25 1.00
 ※混雑度：道路の交通量とその道路で処理可能な最大交通量（交通容量）の比（交通量/交通容量）
 資料）道路交通センサス（平成22年度）
 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料

都市計画道路の整備状況



平成24年度末現在
 概成：都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、ある程度の車線数は有するなど概ね機能を満たしている道路
 地上部街路
 完成・概成
 事業中
 未着手

交通事故の発生割合（表通りと裏通り）



生活道路の事故率



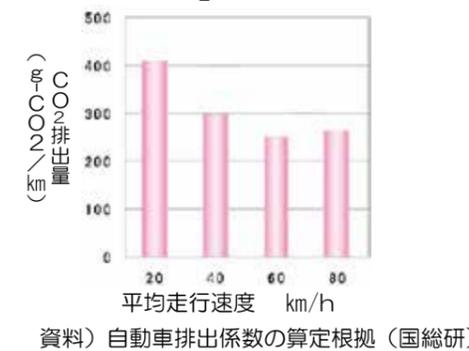
地上部街路の整備効果

交通の円滑化

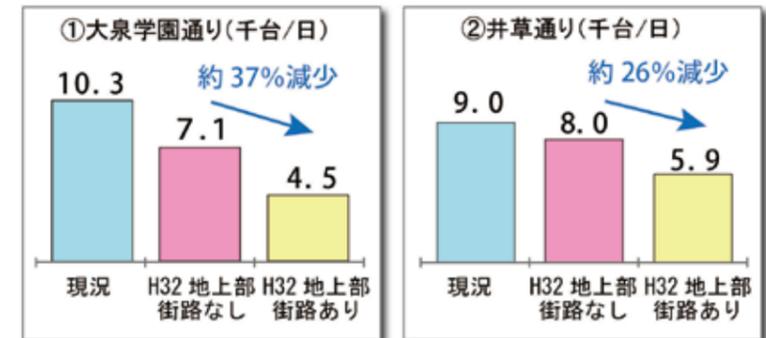
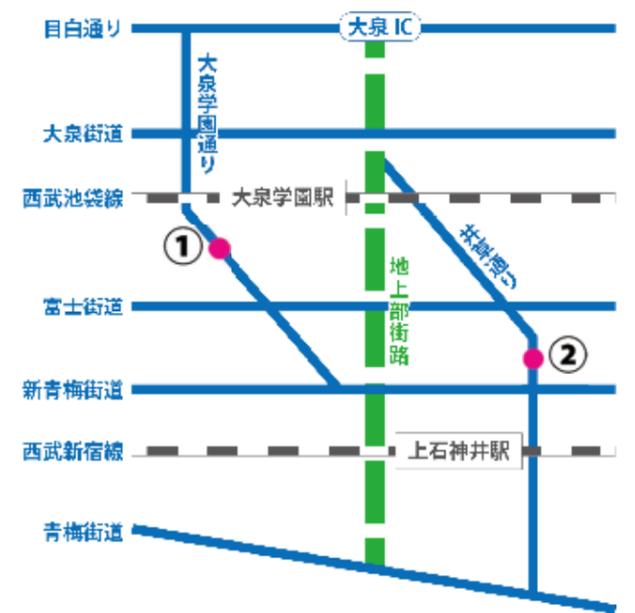
- 地上部街路の交通量は、平成32年では約1.0~1.8万台/日*と推計されます。
- 南北方向の交通が地上部街路に転換することにより、井草通りや大泉学園通りなどでは交通量の減少が見込まれます。
- 大泉ICから上石神井駅周辺までの所要時間は、現在の約20分から約12分に短縮するものと見込まれます。
- 周辺道路の交通の流れがスムーズになると、自動車から排出されるCO₂が削減されます。

*地上部街路の全線が整備された場合の推計結果

走行速度とCO₂排出量の関係



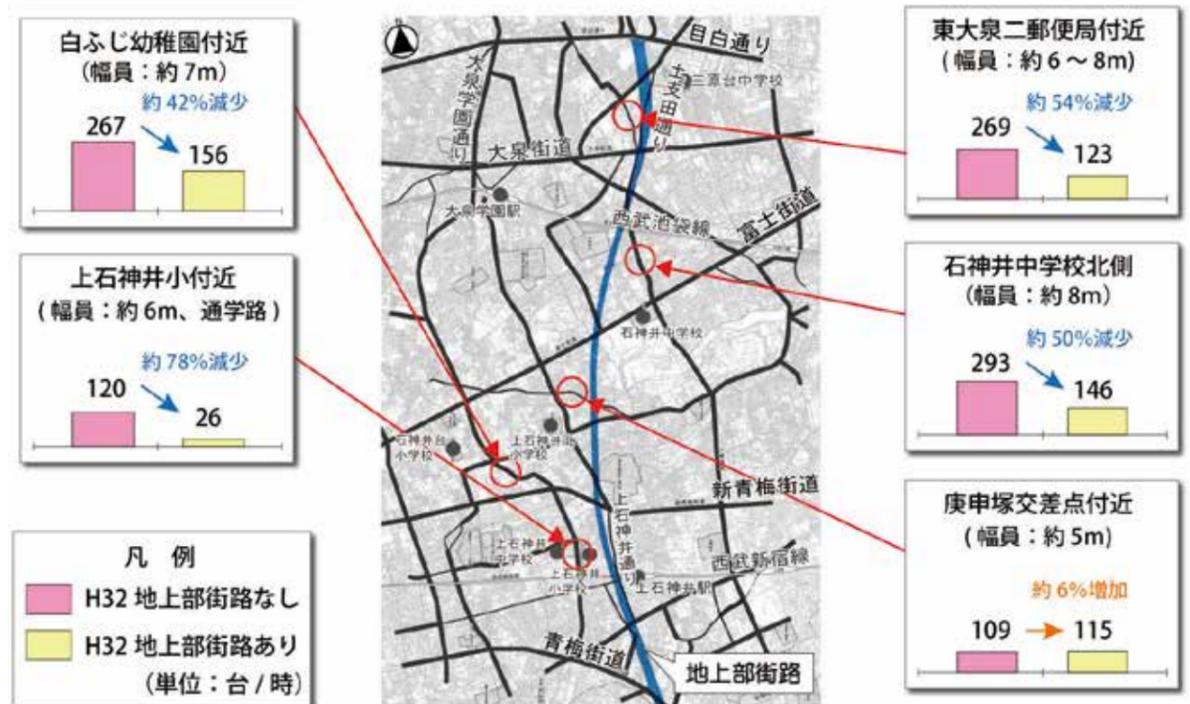
南北道路の将来交通量推計結果



生活道路に流入する交通量の減少

- 幼稚園や小中学校付近などの身近な道路においても、交通量の減少が見込まれます。

朝ピーク(7~8時)の交通シミュレーション



~ これまでいただいた主なご意見 ~

- 狭い生活道路をバスが行きかうため危険
- 地上部街路がなくても困らずにやってこられた。
- 歩行者と自転車の通行空間を分離すべき。
- ベビーカーや車いすが安心して通行できる歩道を整備してほしい。

地域の現状

○南北方向の鉄道駅間を結ぶ公共交通は、バスが担っています。

○歩道のない道路をバスが頻繁に行きかうなど、だれもが安全で快適に利用できる歩行者・自転車空間が少ない状況です。

■歩道のない道路を通行するバス(上石神井駅周辺)



■バス路線と歩道設置の状況



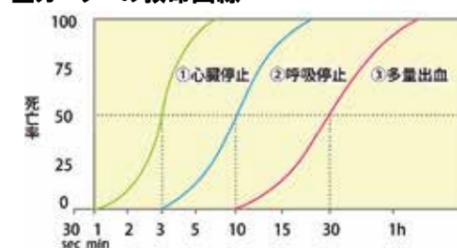
地域の課題

○1分1秒を争う救命活動のために、救急医療機関までの所要時間の短縮に資する円滑な移動環境の整備が必要です。

○バスの定時運行の確保やバス停環境の改善など、バス走行環境の改善に向けた取組が必要です。

○自動車と歩行者・自転車との分離や、歩道のバリアフリー化など、安全で快適な歩行者・自転車空間の創出に向けた取組が必要です。

■カラーの救命曲線



※心臓停止、呼吸停止、多量出血等の緊急事態における経過時間と死亡率の目安をグラフ化したもの

例) 上石神井アパート一帯(避難場所) ~荻窪病院(救急医療機関)
約10分 → 約8分

■独立した自転車道の例 (大阪府堺市)



地上部街路の整備効果

○周辺道路の交通の流れがスムーズになると、救急医療機関までの所要時間の短縮や、バスの定時性の向上が見込まれます。

○地上部街路には、安全で快適な歩行者・自転車空間を創出することができます。

地上部街路の整備による影響

~ これまでいただいた主なご意見 ~

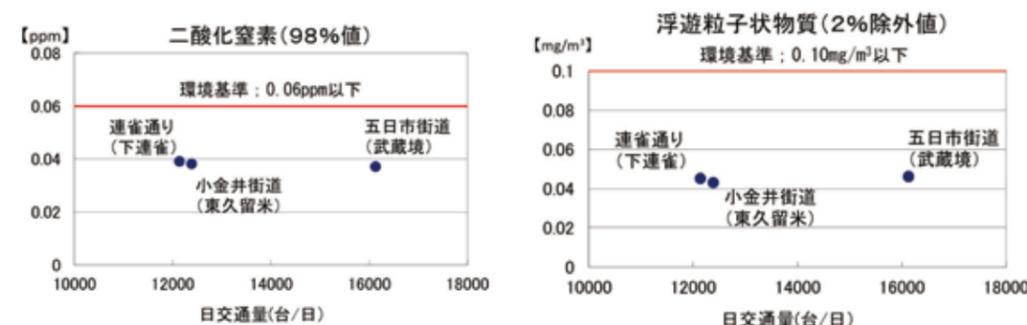
- 沿道環境や石神井公園に与える影響が心配
- 身近な緑が減少するのではないかと
- 交通事故の増加が心配
- 幅員40mでは、地域分断や歩行者の横断が心配

大気質

■類似路線沿道

○類似路線※沿道の主な大気汚染物質(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)の濃度は、環境基準を達成していることから、地上部街路の沿道においても、大気質の状況は環境基準を達成するものと考えられます。※往復2車線かつ日交通量1.0~1.8万台の道路(3地点)

■類似路線沿道の自動車排出ガス測定局における環境基準の達成状況

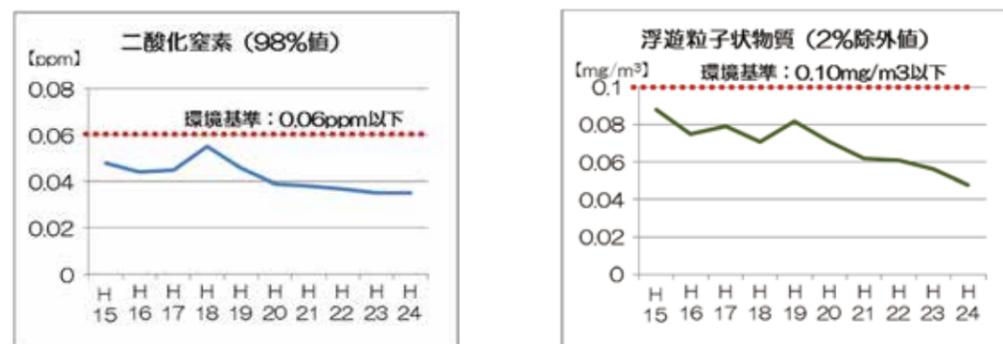


資料) 平成24年度 東京都自動車排出ガス測定局の測定結果(東京都環境局)

■地上部街路の周辺地域

○地上部街路の周辺地域における主な大気汚染物質(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)の濃度は、環境基準を達成しており、大気質の状況は年々改善しています。

■一般環境大気測定局(練馬区石神井町)における環境基準の達成状況



資料) 平成24年度 東京都一般環境大気測定局の測定結果(東京都環境局)

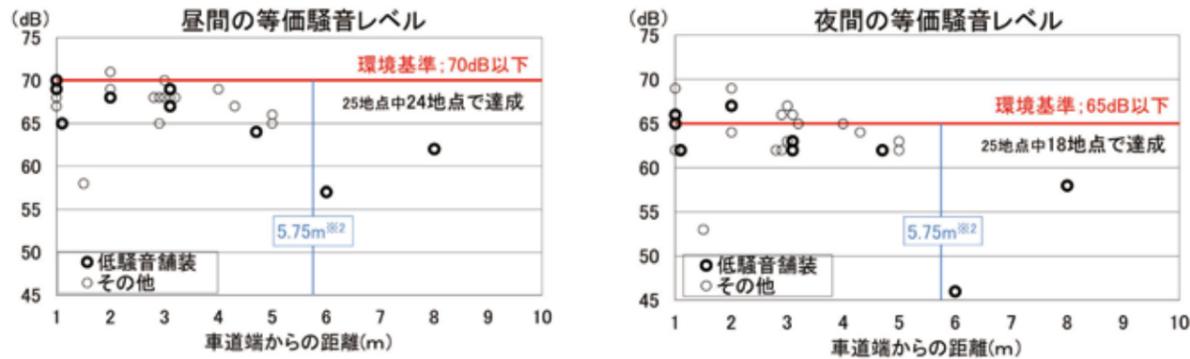
■用語解説

- 環境基準 : 環境基本法第16条に基づく「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」であり、人の健康等を維持するための最低限度としてではなく、より積極的に維持されることが望ましい目標
- 日交通量 : 測定局周辺の路線における平日1日の交通量(道路交通センサス(平成22年度))
- 98%値 : 1年間の測定により得られた1日平均値のうち、低い方から98%に相当する値
- 2%除外値 : 1年間の測定により得られた1日平均値のうち、高い方から2%の範囲内にあるものを除外した後の最高値
- 等価騒音レベル : 一定時間内の騒音の総エネルギーの時間平均値をレベルで表示するもの

騒音

○類似路線※¹沿道のうち、車道端からの距離が十分確保されている地点では、環境基準を達成していることから、地上部街路の沿道においても、騒音の状況は環境基準を達成するものと考えられます。 ※¹ 往復2車線かつ日交通量1.0~1.8万台の道路(25地点)

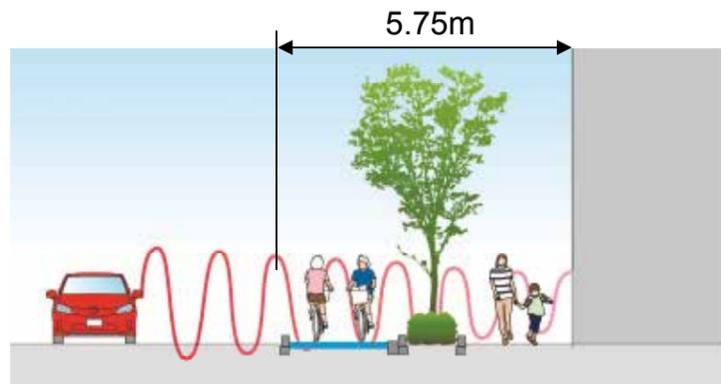
■類似路線沿道の調査地点における環境基準の達成状況



※²: 幅員22mの歩道と自転車道の幅員の合計値(12頁の標準断面図参照資料)平成23年度 道路交通騒音振動調査報告書(東京都環境局)

■車道端からの距離減衰による騒音の低減

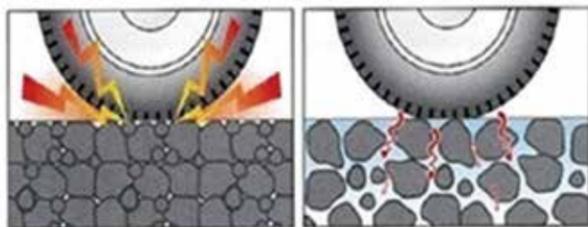
○沿道での騒音は、車道端から離れるにつれて低減します。



■低騒音舗装による騒音の低減

○自動車が行くとき、タイヤと路面の間に空気が入ります。この空気が圧縮・膨張し、騒音が発生しています。

○低騒音舗装は、こうした空気を舗装の中に逃すことができ、騒音を低減する効果があります。



通常の舗装

低騒音舗装

資料) 東京都建設局ホームページ

振動

○幹線道路沿道※では、環境省の要請限度を超える箇所がないことから、地上部街路の沿道においても、要請限度を超える振動は発生しないものと考えられます。

※道路交通振動調査を実施している都内312地点

身近な緑

○地上部街路の整備に伴い減少する緑は主に民有地のものであり、その減少量は、植樹帯の設置により新たに創出される公共空間の永続的な緑の量と同程度と見込まれます。

交通安全

○交差点付近の交通安全対策としては、右折レーンの設置やカラー舗装等の対策が考えられます。また、歩行者と自転車を分離することにより、歩行者と自転車の接触機会を減らすことができます。

■歩行者と自転車の通行空間の分離例※



千川通り(練馬区)



新金岡80号線(大阪府堺市)

※自転車道の整備形態については、今後、関係機関と調整し検討していきます。

住環境の変化

○身近なまちづくりのルールを定める地区計画などを活用し、建物の用途や形態など、地域特性を活かしたまちづくりを進めることができます。

地域分断

○道路の横断箇所を適切に配置することにより、通学路や主な生活動線、町会の一体性への影響を緩和することが可能と考えられます。

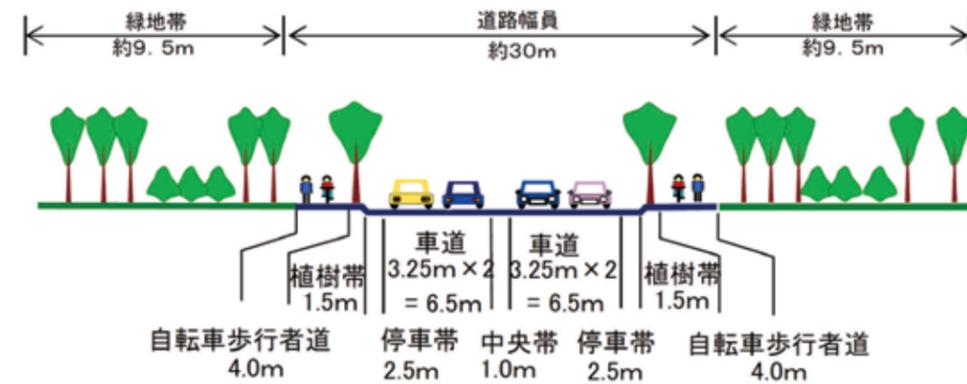
地上部街路の代替機能

「代替機能を確保して都市計画を廃止」については、既存道路の幅員が必要となり、沿道の土地利用の状況などを考慮すると、採用は困難と考えています。

練馬区における外環の地上部街路については、その代替機能を確保して都市計画を廃止することも選択肢として検討を進めてきました。

具体的には、既存道路を活用した代替ルートの例と断面イメージを作成し、話し合いの会や広く意見を聴く会において、地域の皆さんのご意見をお聴きしました。

■代替機能を勘案した断面イメージ



～ これまでいただいた主なご意見 ～

- 外環の2も必要だし、代替ルートの拡充も必要である。
- 防災や交通のために道路が必要であれば、既存道路を拡幅すべき。
- 代替ルートは立ち退きが多くなり、現実的でない。
- 代替機能は立派すぎる。地上部街路の機能を100%代替ルートに持たせなくてよい。
- 代替機能を確保して都市計画を廃止する案はないのか。

これまでの検討から、練馬区における外環の地上部街路は、地域課題の解決に資するとともに、広域的な視点からも必要な道路と考えています。この道路には、円滑な自動車交通の処理とともに、緑のネットワーク、延焼遮断帯、安全で快適な歩行者空間などの機能が重要と考えています。

既存道路を活用した代替ルートにおいてこれらの機能を確保するためには、現道の幅員が必要ですが、代替ルートの沿道には既に堅固かつ中層以上の建築物が立地しています。一方、都市計画道路の区域内では、長年にわたり都市計画法に基づく建築制限が設定されています。また、代替ルートは整備延長が長くなるうえ、整備効果が低くなります。

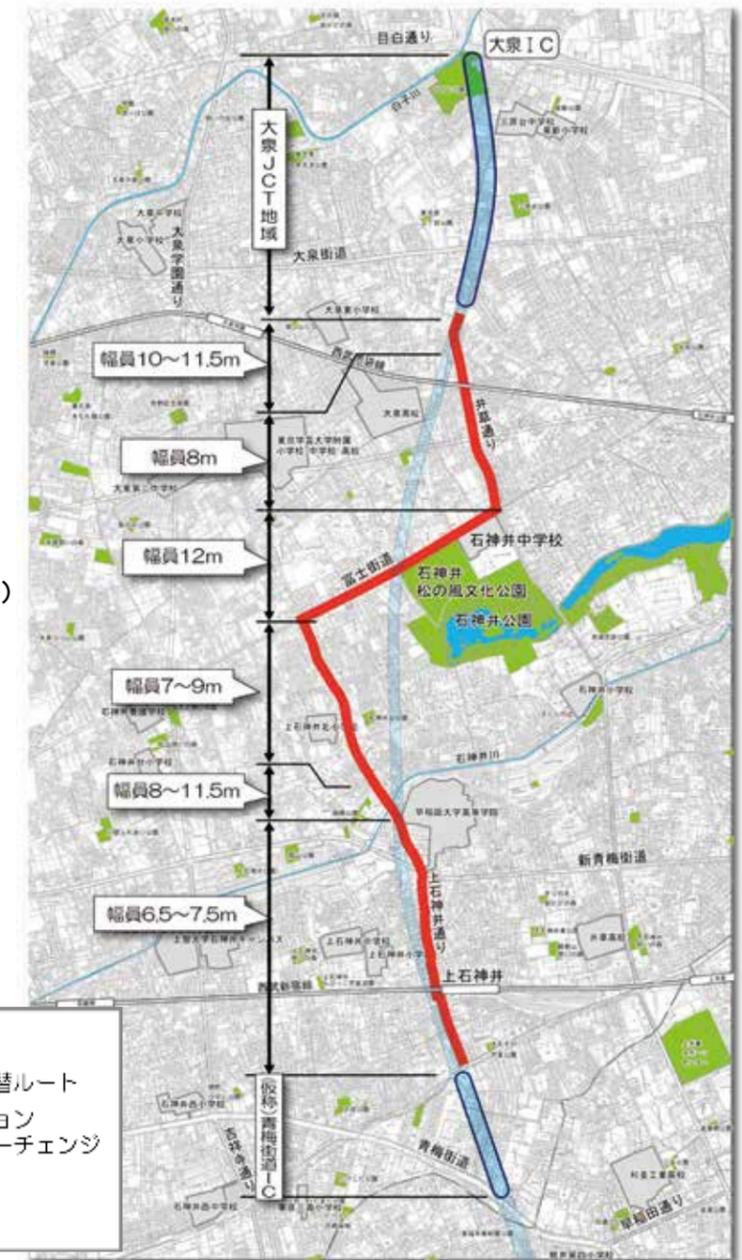
なお、幅広い緑地帯を確保しない場合でも概ね同じ結果となります。

以上のことから、代替機能を確保して都市計画を廃止することは困難と考えています。

■代替ルート沿道の建築物の状況(富士街道)



■代替ルート(例)



■都市計画法に基づく建築制限の状況(上石神井駅周辺)



■現在の都市計画と代替ルート案の比較

	現在の都市計画	代替ルート案
沿道に立地する堅固かつ中層以上の建築物*	—	約40棟
整備延長	約2.8km	約3.4km
大泉IC～上石神井駅周辺の所要時間	約12分	約14分
消防活動困難区域の解消面積	約1.5ha	約0.5ha

*耐火構造かつ4階以上の建築物の概数。都市計画道路の区域内では、容易に移転・除却できる建築物の建築のみ許可されます。

地上部街路のあり方(複数案)

地域の皆さんがこの地上部街路に期待する機能などについてご意見をお聴きするため、整備イメージを機能別に示す「あり方(複数案)」を作成しました。

■対象区間

○目白通り～青梅街道のうち、事業中の大泉JCT地域と、(仮称)青梅街道1Cの整備により地上部が改変される範囲を除く約3km区間としました。

■断面構成と幅員

○いただいたご意見を参考に、道路の基本的な機能を確保して都市計画の区域を縮小した案(幅員18m、22m)と、現在の都市計画の区域を活用して緑地帯を設置した案(幅員40m)を作成しました。

○3案について、道路の機能や事業性を比較しました。

○上石神井駅周辺については、「上石神井駅周辺地区まちづくり構想(練馬区)」に示されたまちづくりの方向性を踏まえ、鉄道やバス等の交通手段を結節する機能についても検討する必要があります。



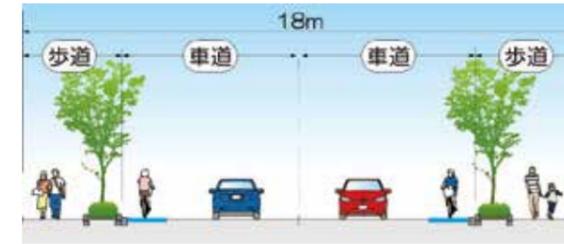
～ これまでいただいた主なご意見 ～

- 道路の持つ機能は幅広い。
- 地上部街路は道路の機能のみにした方がいい。
- 自転車専用道を独立して設置し、歩道と分けてほしい。
- 地上部には、道路または緑のたくさんある公園がほしい。
- 緑は必要なところに増やせばよい。
- 道路は、できるだけ大きな幅で確保したい。
- 道路幅員は検討の余地がある。道路幅員は16m、20m、22mがよい。
- メリット、デメリット、立ち退き戸数、概算コストなどを示すべき。

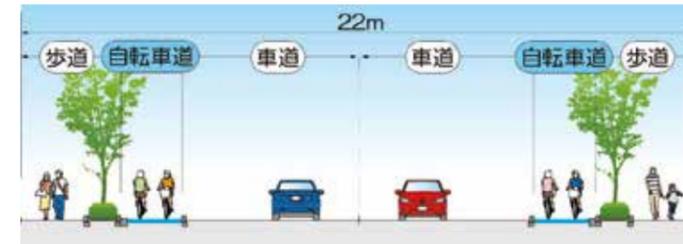
※あり方(複数案)の作成前にいただいたご意見です。

■あり方(複数案) 平成25年12月公表

案1 車道、歩道、植樹帯を設置した道路(幅員18m)



案2 車道、自転車道、歩道、植樹帯を設置した道路(幅員22m)



案3 車道、自転車道、歩道、植樹帯、緑地帯を設置した道路(幅員40m)



■あり方(複数案)の比較

		案1(幅員18m)	案2(幅員22m)	案3(幅員40m)
環境	環境	植樹帯の設置により、約1haの公共の緑が創出されます。	植樹帯と緑地帯の設置により、約4haの公共の緑が創出されます。	植樹帯と緑地帯の設置により、約4haの公共の緑が創出されます。
	防災	沿道の建物の不燃化と合わせて、延焼遮断帯が形成されます。	沿道の建物の不燃化と合わせて、延焼遮断帯が形成されます。	沿道の建物の不燃化にかかわらず、延焼遮断帯が形成されます。
交通		いずれの案も、必要な交通機能は確保されます。		
暮らし		自転車は車道を一方通行することとなります。	自転車は、独立した自転車道を相互通行することができます。	
事業性	移転棟数	約370棟	約400棟	約540棟
	事業費	約260億円	約320億円	約570億円

注：移転棟数及び事業費は、比較のために試算した概数です。