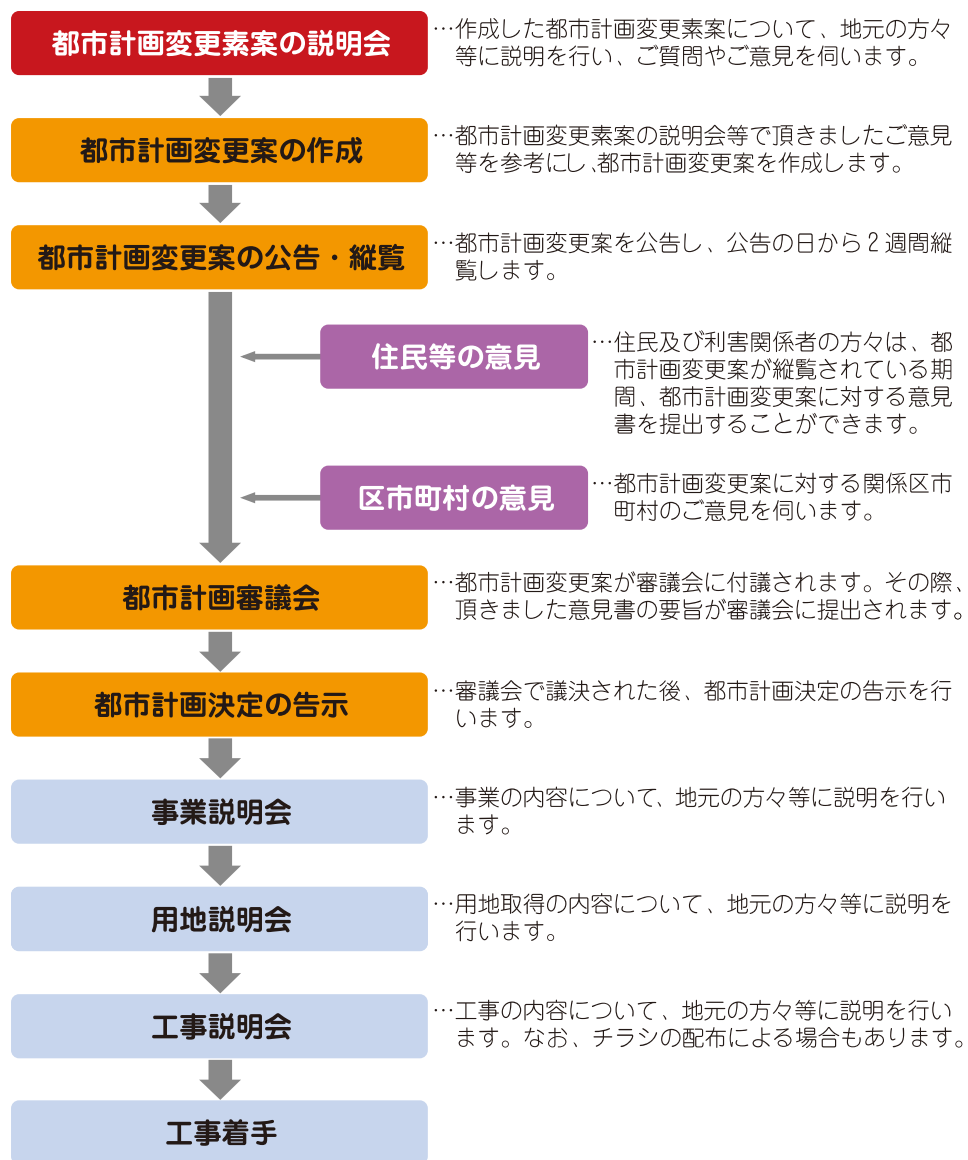


■今後の進め方



■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

住所：〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1 都庁第二庁舎22階南側
電話：03-5388-3328

東京都建設局道路建設部計画課

住所：〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1 都庁第二庁舎24階南側
電話：03-5320-5357

re70  PRINTED WITH SOYINK™
この印刷物は古紙混入率70%の再生紙と環境にやさしい「大豆インキ」を使用しています。

平成22年度
登録番号(22)4

東京都市計画道路幹線街路環状第5の1号線

豊島区目白一丁目から南池袋二丁目間

都市計画変更素案の あらまし



計画のあらまし

環状第5の1号線は、渋谷区広尾五丁目から新宿区、豊島区を経て北区滝野川二丁目に至る全長約14kmの路線であり、川越街道、甲州街道等の放射方向の幹線道路と連絡し、環状道路の一つとして、都心に集中する交通の分散化や、3つの副都心（渋谷・新宿・池袋）の連携強化等重要な役割を担っている路線です。

現在、この環状第5の1号線が千登世橋付近で未整備であること等から、池袋駅の周辺では明治通り等に自動車が集積し、交通混雑を引き起こしています。このため、円滑な交通処理や沿道への影響等を考慮し、都電荒川線を含めた道路全体の道路構造について検討を進めてきました。

このたび、学習院下停留場付近から東池袋交差点までの区間（豊島区高田三丁目から同区南池袋二丁目：約1.4km）を整備するにあたり、既定計画の地上4車線から、地上2車線と地下2車線に構造形式を変更するとともに、計画幅員の30～35mを30～40mに一部変更する都市計画変更素案をとりまとめました。

地上及び地下道路が整備されることにより、以下のような効果が期待できます。

放射道路と環状道路による骨格幹線道路網の形成

P7

池袋駅周辺や明治通りをはじめとする周辺道路の混雑緩和

P8

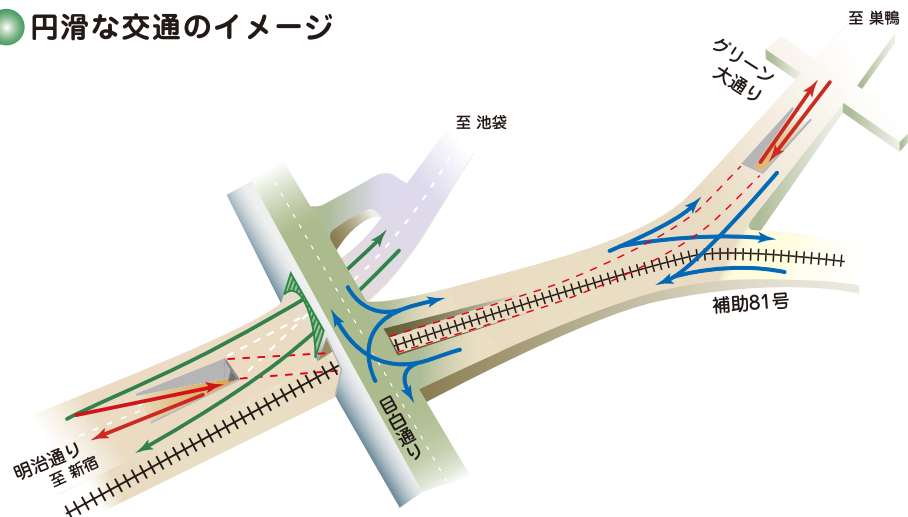
地域の防災性や安全性の向上

P9

みどり豊かな安全で快適な歩行空間の創出

P10

円滑な交通のイメージ



■環状第5の1号線全線図



凡 例	
—	：事業予定区間
—	：供用区間
—	：事業中区間

■位置図

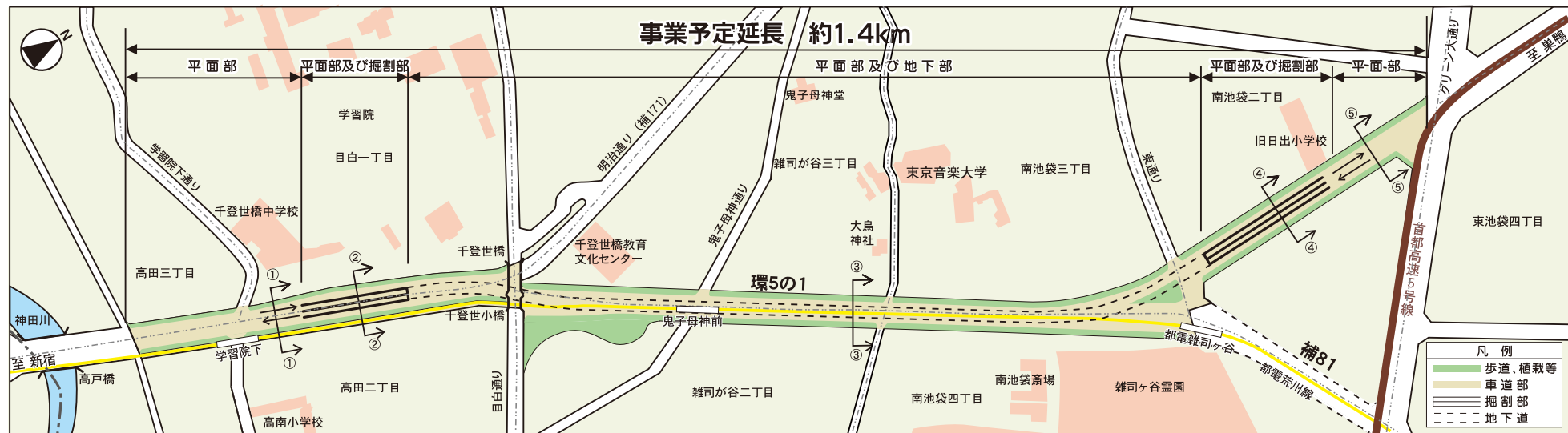


●都市計画変更の概要

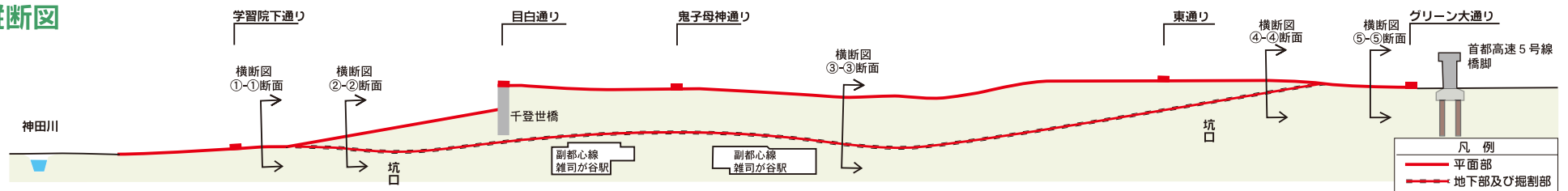
都市計画道路名	東京都市計画道路幹線街路環状第5の1号線
延長及び区間	延長：995m 起点：豊島区目白一丁目 終点：豊島区南池袋二丁目
計画幅員	30m～35m → 30m～40m
構造形式及び車線数 (構造形式変更区間)	地表式(平面構造) 4車線 → 地表式(平面構造) 2車線 地下式 2車線

道路構造の概要（イメージ図）

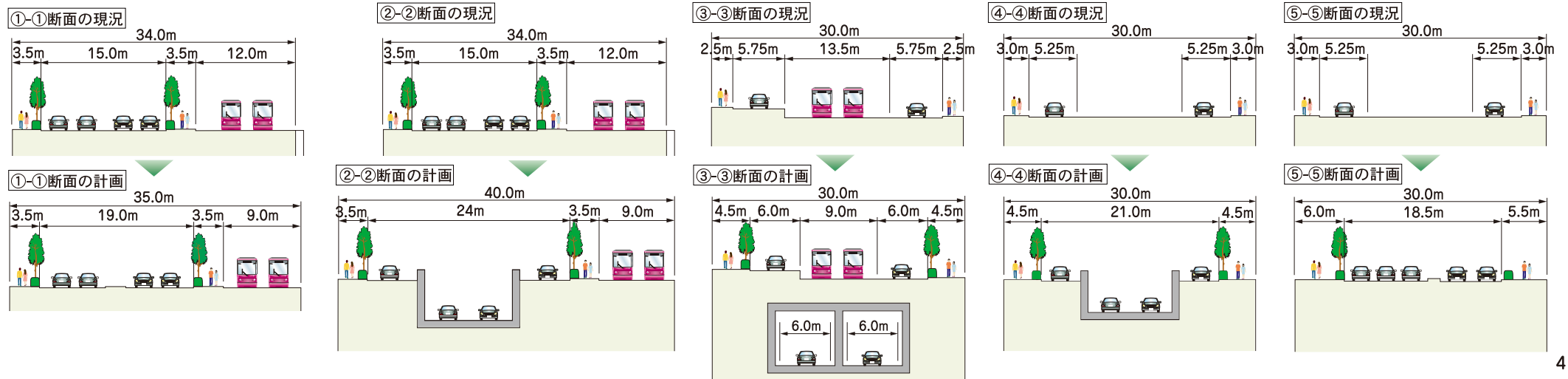
● 平面図



● 縦断面図



● 横断面図



都市計画変更素案の概要

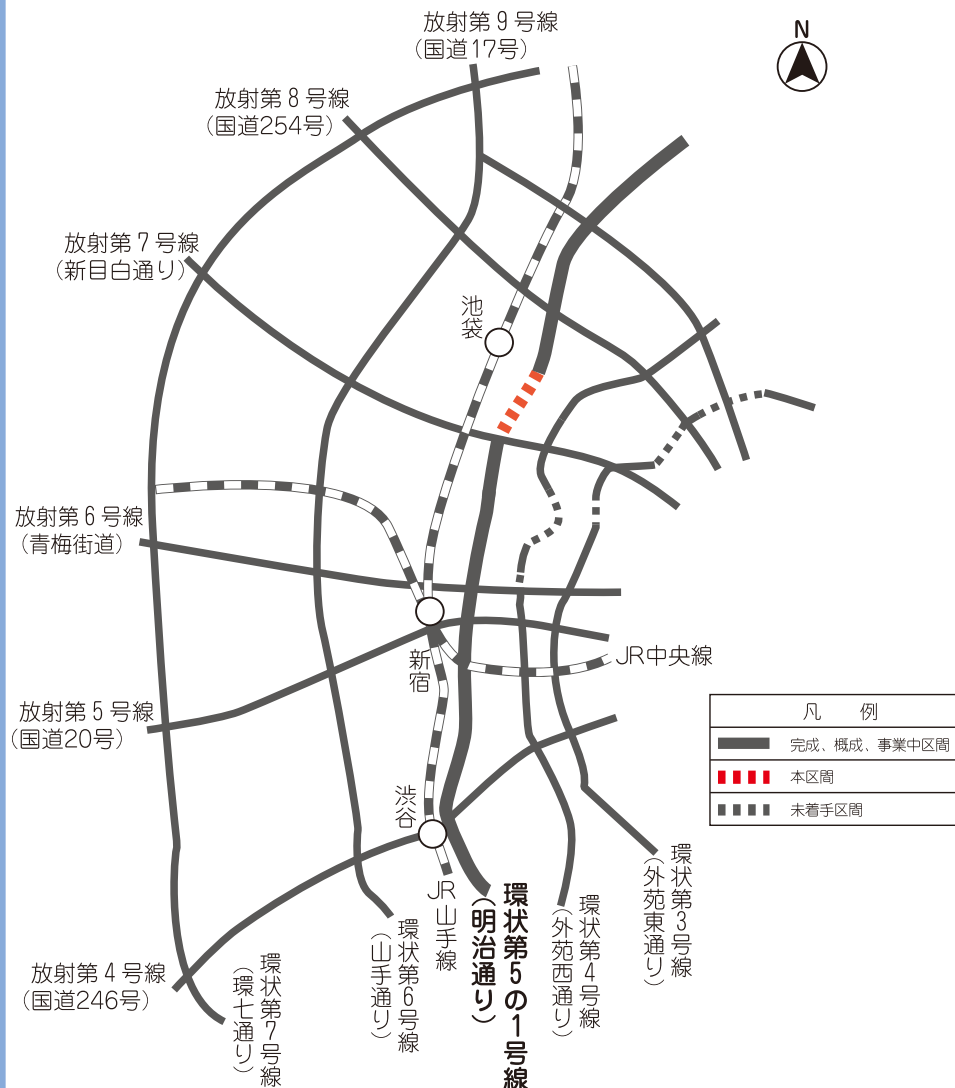


道路の整備効果

放射道路と環状道路による骨格幹線道路網の形成

本区間の整備は、区部の放射道路や環状道路による骨格幹線道路網を形成し、地域間交流の活性化や連携強化、自動車交通の円滑化を図るために重要です。

【環状第5の1号線周辺の骨格幹線道路網の現況】



池袋駅周辺や明治通りをはじめとする周辺道路の混雑緩和

本区間の整備により、明治通りに集中していた交通が、環状第5の1号線地下道路に分散します。これにより、池袋駅周辺や明治通りをはじめとする周辺道路の混雑が緩和されます。

【整備前の車の流れのイメージ】



現在の明治通り（南池袋一丁目交差点付近）

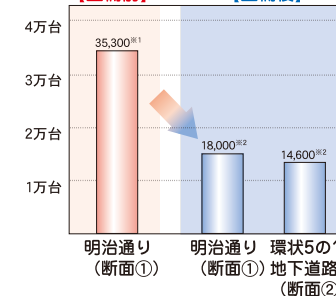


【整備後の車の流れのイメージ】



地下道路整備による交通量の変化

【整備前】 【整備後】



※1 平成17年度道路交通センサスによる
 ※2 平成31年度（環状第5の1号線の供用開始時点）の計画交通量

道路の整備効果

地域の防災性や安全性の向上

現在整備を進めている事業と合わせて、地域の防災性や安全性の向上に重要な役割を果たします。

- 災害時には、本路線が安全な避難経路となり、支援物資等の輸送路としても機能します。
- 広幅員の空間を確保することにより、延焼防止機能が強化されます。

【環状第5の1号線周辺の避難場所と8m以上の道路】

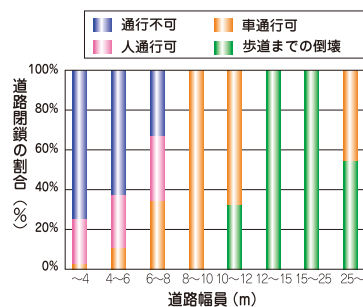


■ 阪神淡路大震災における道路幅員と道路閉鎖の関係

阪神淡路大震災では幅員8m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、幅員8m以上の道路では車両の通行が確保されました。

※阪神淡路大震災時、倒壊被害が甚大であった国道2号沿線の約26haを対象とした調査結果より

出典：新時代のまちづくり・みちづくり都市整備研究会



※「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。

みどり豊かな安全で快適な歩行空間の創出

2車線の地下道路を整備することにより、地上部にみどり豊かな安全で快適な歩行空間を生み出すことができます。

- 電線類を地中化し、安全で快適な歩行空間と良好な都市景観を創出します。また、都市防災機能の強化を合わせて図ることができます。
- 歩道や中央分離帯等に植栽することで、周辺道路や緑の拠点である雑司ヶ谷霊園等と連携した、みどりのネットワークが形成されます。

【電線共同溝イメージ図】

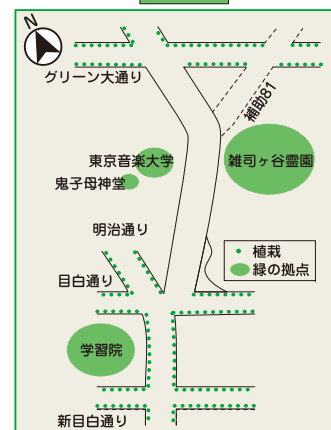


【無電柱化の事例 環状第7号線 世田谷区代田】



【植栽イメージ図】

現 況



将 来

