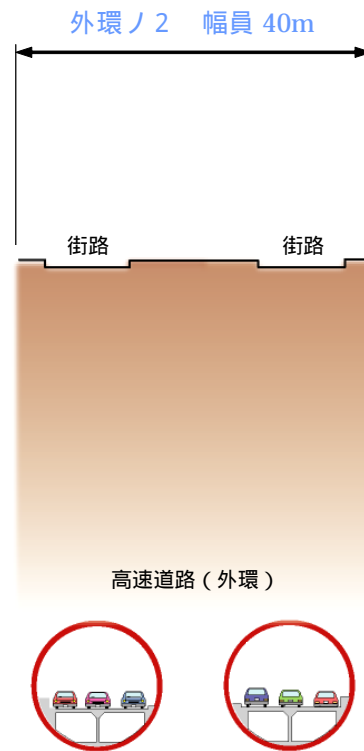


地上部街路の概要、経緯

地上部街路の概要



都市計画の概要

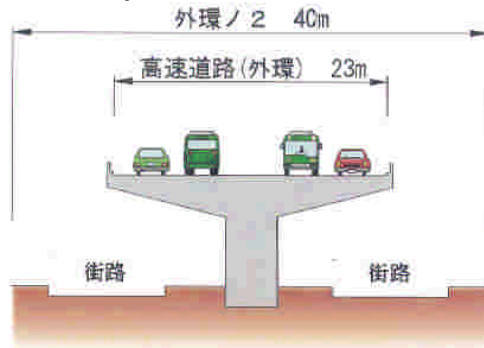
- ◆ 名称：東京都市計画道路 幹線街路 外郭環状線の2
- ◆ 区間：〔起点〕世田谷区北烏山五丁目（東八道路）
〔終点〕練馬区東大泉二丁目（目白通り）
- ◆ 延長：約 9km
- ◆ 構造：地表式
- ◆ 車線：規定なし
- ◆ 幅員：40m（標準）

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

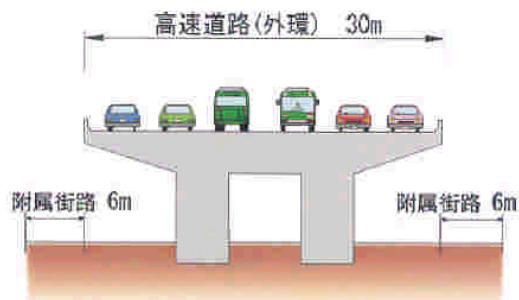
【地上部街路（外環の2）】

- ・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。



【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

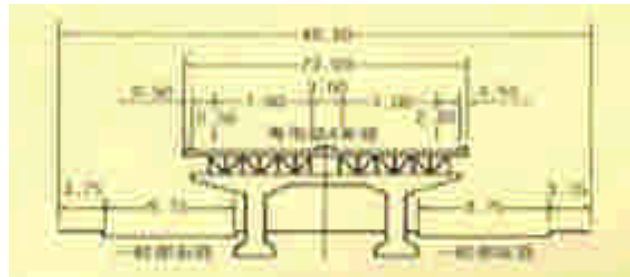
凡 例

- 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

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

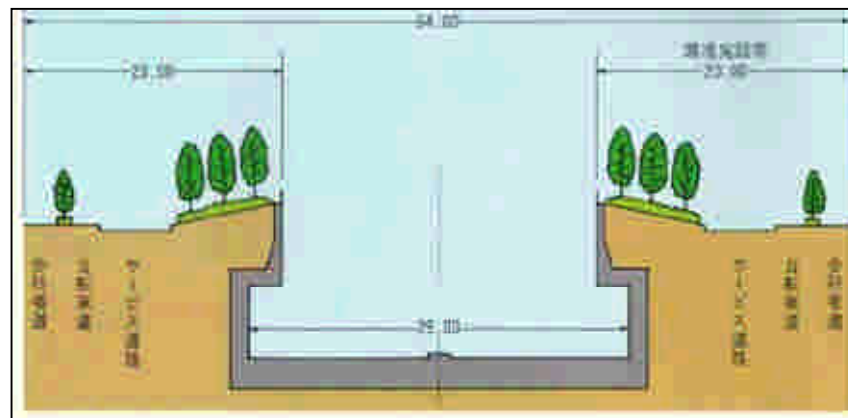


図 外環本線と地上部街路の都市計画変更前後の断面イメージ

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、公園や歩行空間を整備する場合、バス路線など公共交通を整備する場合、幹線道路を整備する場合及び住宅・地域コミュニティを維持する場合の4つを示しました。



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、安全で豊富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

踏切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

※開削工事の構造や掘削・転載が必要となります。

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 - 計画の具体化に向けて - 公表

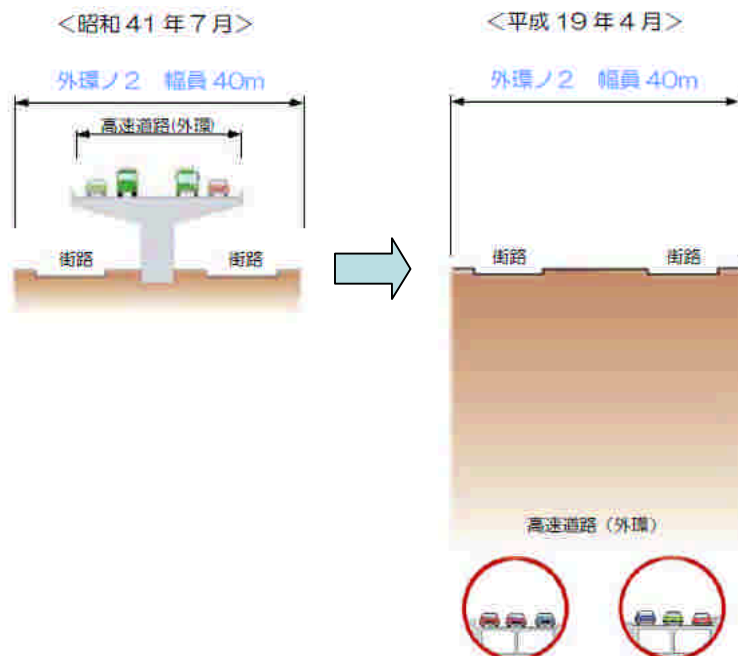
- ・ 外環本線は、既定都市計画の位置を基本として、極力、大深度地下を活用し、既存の高速道路とはジャンクションで接続し、インターチェンジを3ヵ所に設置する案をもとに、計画を具体化していくことを公表しました。

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。

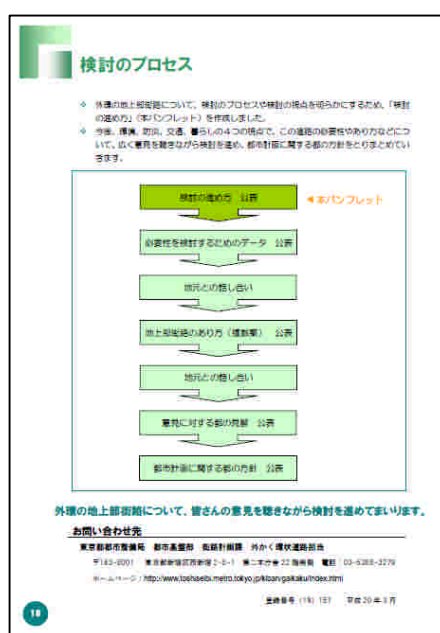
平成19年4月 高速道路の外環を高架方式から地下方式に 都市計画変更

- ・ 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