

「外環の2」に関する今後の取組方針（案）について

1 策定の背景

東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2（以下「外環の2」という。）について、都市計画決定権者である都は、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くこととしている。

その一環として、区内においては、都の主催により、平成22年6月から平成23年8月まで、「練馬区における外環の地上部街路に関する話し合いの会」が6回にわたり開催されるとともに、平成23年11月には、「練馬区における外環の地上部街路に関する広く意見を聴く会」が3回開催された。

都は、こうした話し合いなどを踏まえて、平成25年12月に、「練馬区における外環の地上部街路のあり方（複数案）」を公表した。

区はこれまでより、「外環の2」については、区内の南北交通に資する都市計画道路であるとともに、快適な都市環境の創出や延焼遮断帯の形成など環境面、防災面などの観点からも重要な都市計画道路であるとしている。

このため、区は、平成24年2月にとりまとめた「『外環の2』に関する今後の取組方針（素案）」について、区民意見反映制度に基づき寄せられた区民等からの意見を踏まえ、今回、「『外環の2』に関する今後の取組方針（案）」（以下「取組方針（案）」という。）をとりまとめた。

2 取組方針（案）および素案に対する区民からの意見の要旨と区の見解

取組方針（案）・・・P. 3～6

素案に対する区民からの意見の要旨と区の見解・・・P. 7～22

3 今後の予定

「『外環の2』に関する今後の取組方針」を策定し、都の動向を見据えつつ、都に対して必要な働きかけを行う。

4 参考資料

- (1) 外環の地上部の街路について 検討の進め方
- (2) 練馬区における外環の地上部街路に関する話し合いの会の記録（概要版）
- (3) 練馬区における外環の地上部街路について あり方（複数案）
- (4) 練馬区における外環の地上部街路 あり方（複数案）に関する広く意見を聴く会の記録

「外環の2」に関する今後の取組方針（案）

平成26年（2014年）2月

練馬区

今後の取組方針

1 「外環の2」について

区としては、「外環の2」は、区内の南北交通に資する都市計画道路であるとともに、快適な都市環境の創出や延焼遮断帯の形成などの環境面、防災面などの観点からも重要な都市計画道路であると考えている。

したがって、「外環の2」について、都市計画の取り扱いを明確にした上で、早期に整備を図るよう、都に要請していく。その際には、次の事項に配慮するよう、あわせて都に要請していく。

ア 広域的な幹線道路としての機能は、「外環」などが主に担うと考えられることから、「外環の2」については、地域における幹線道路としての機能を重視し、車道は2車線（片側1車線）とすること。その際は、緊急車両の円滑な通行が可能な車道幅員を確保すること。

イ 歩行者や自転車が安全かつ快適に通行できるよう、広幅員の歩道と自転車道を確保すること。

ウ 沿道の建築物の状況を踏まえ、延焼遮断帯としての機能が発揮できる幅員を確保すること。

エ 快適な都市環境の創出や身近なみどりの確保の視点から、広幅員の植樹帯など緑地空間を確保し、近隣のみどりとの連続性に配慮しながら、可能な限り緑化を図ること。

オ 周辺地域の公共交通の利便性の向上が期待されることから、道路整備とあわせた新たな公共交通の導入について、区と連携して取り組むこと。

カ 道路整備により移転を余儀なくされる関係権利者の生活再建について、迅速かつ適切な対応を行うこと。特に、「外環」が既に事業化されていることを踏まえ、国と調整し、「外環」に係る用地取得または権利設定と一体的な対応を図ること。

キ 道路整備により懸念される大気汚染や騒音・振動など環境への影響について、必要に応じて適切な対策を講じること。

ク 道路整備により懸念される通学路や交差道路の分断等について、区と協議しながら対策を講じること。

ケ 道路整備に対する地域住民の不安や懸念を払拭するため、今後も、計画、事業の各段階に応じて、適切かつ十分な情報の提供を行うとともに、意見の把握に努めること。

コ 都市計画決定から40年以上が経過していることから、早急に都市計画に関する都の方針をとりまとめ、早期に整備に着手すること。

2 西武新宿線の立体化および「外環の2」の周辺地域のまちづくりについて

「外環の2」と交差する西武新宿線の区内全区間について、沿線地域のまちづくりの熟度の高まりを踏まえて、早期に連続立体交差化を図るよう、都に要請していく。その実現に向けて、区は、地域住民などと協働して、促進活動を行うとともに、沿線地域のまちづくりを推進していく。

また、「外環の2」の整備の段階に応じて、すでにまちづくりの検討が始まっている上石神井駅周辺地区、大泉・石神井・三原台周辺はもちろんのこと、それ以外の沿道地域も含め、「外環の2」の周辺地域のまちづくりを、区は、地域住民などと協働して推進していく。

こうした地域住民や区が推進するまちづくりについて、総合的に支援や協力を行うよう、都に要請していく。

「外環の2」に関する今後の取組方針（素案）に対する
区民からの意見の要旨と区の見解

- 意見募集期間：平成24年2月21日から平成24年3月12日までの21日間
- 意見募集の周知方法：ねりま区報（平成24年2月21日号）および区ホームページに掲載
- 意見提出：201通（内訳：窓口へ持参148通、郵送10通、ファクス16通、電子メール27通）
- 意見件数：329件

意見件数内訳

分 類		意見数
1 「外環の2」について		
	全般	295 件
	交通	5 件
	防災	4 件
	環境	6 件
	暮らし	4 件
	今後の進め方	1 件
	小 計	315 件
2 西武新宿線の立体化および「外環の2」の 周辺のまちづくりについて		3 件
3 その他		11 件
合 計		329 件

※意見書1通で複数の意見が述べられている場合がある。

※329件について、意見の趣旨が同一のものは意見要旨をまとめ、81件に整理した。

対応の凡例

- ◎：方針に反映するもの
- ：趣旨が既に記載してあるもの
- ：その他

1 「外環の2」について

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
全 般	1	「外環の2」建設に反対である。	「外環の2」は、区内の南北交通に資する都市計画道路であるとともに、快適な都市環境の創出や延焼遮断帯の形成などの環境面、防災面などの観点からも重要な都市計画道路であると考えます。今後、都市計画の取り扱いを明確にした上で、早期に整備を図るよう、都に要請していきます。	☐
	2	上部通過は反対。地下通過は賛成。		☐
	3	「外環の2」は不要である。		☐
	4	「外環の2」の都市計画を廃止すべきである。		☐
	5	道路はこれ以上必要ない。		☐
	6	多数の区民が反対する「外環の2」建設に区が率先して取り組むべきではない。		☐
	7	「外環の2」の早期事業化を望む。		☐
	8	「外環の2」は大歓迎である。上石神井駅周辺では、車とバス、開かずの踏切ニアミスも何度も経験している。長く欧州に住んでいたが考えられないほどの狭い道路である。いち早く決行してもらいたい。		☐
	9	外環道は、広域的な観点から必要な道路で、地域にとって交通渋滞の解消や交通利便性の向上といった副次的効果が期待されると考える。これに対して、「外環の2」は、地域にとって、より効果的な道路とする可能性が高い道路と考える。このため、住民に最も近い自治体である区がその考え方を明確に示し、都に要請することを支持する。取組方針を早期に確定し、都に早く要請してもらいたい。		☐
	10	直下型地震が起きた際は、大型緊急車両がスムーズな活動が出来ない。 「外環の2」の整備で交通、防災環境を改善してほしい。		☐

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
全般	11	区としての意見をまとめるのは時期尚早である。他区市で「話し合いの会」が行われている途中であり、都も「計画の廃止」を含む選択肢をもっている状況で、区が先行して意見をまとめる段階ではない。	都は、平成 20 年に外環の地上部街路の「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。その検討のプロセスにおいて、「必要性を検討するためのデータ公表」および「地元との話し合い」が練馬区内においては既に終了しており、昨年末には「練馬区における外環の地上部街路のあり方（複数案）」が公表されました。区としては、そうした都の動向などを踏まえ、今後、都が、都市計画に関する都の方針をとりまとめるにあたっては、区としての考え方を適切に都へ伝えていくことが重要であると考え、「今後の取組方針」をとりまとめていくこととしました。	☐
	12	「外環の 2」に対する行政側の方針が一貫していない。都に先行して区が素案を公表するのは先走っている。素案は撤回すべきである。		☐
	13	計画の廃止という選択肢もあるのに、それがなくなかのように進められていくのが理解できない。		☐

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
全 般	14	戦後すぐに出来上がっている図面であり現状に則さない道路になっている。	「外環の2」は、都内の都市計画道路ネットワークの一部として、昭和41年に高速道路の外環とともに都市計画決定されています。その後、平成19年に、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したことを踏まえ、都は、平成20年に、外環の地上部街路の「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。都は、この「検討の進め方」に基づき、「外環の2」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ることとしています。	☐
	15	40年以上前の計画を進めるのはおかしい。地域住民の意見を踏まえて再検討してほしい。		☐
	16	外環は地下方式にする方針が出され安心していただけ、地上にも建設することになったのは納得できない。		☐
	17	「外環の2」は、地上に外環本線が存在することを前提として、計画決定されたものである。本線が地上に存在しなくなったことから「外環の2」の計画は無効で、早急に都市計画決定廃止の手続きをするべきである。		☐
	18	本線が地下化され上部に影響がなくなった現在、幅員は縮小の方向で見直されるべきである。		☐
	19	外環本線を地下に建設する意図から地上部計画は白紙に戻すべきである。交通、環境、防災の問題解決に当たっては、必要最小限の計画を、住民との話し合いの上で推進されたい。		☐
	20	杉並区に伸ばせない地上部道路は意味がない。		☐
	21	外環が地下につくられるなら、地上部については区民の意見を広く求めるべきである。		☐

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
全 般	22	整備費用がもったいない。費用を震災復興に向けるべきである。	都市計画道路は、交通を安全かつ円滑に処理する機能のみならず、ライフラインの収容空間、震災時の緊急輸送道路や延焼遮断帯として都市の防災性の向上に寄与するなど、区民の生活に欠くことのできない都市基盤です。しかし、区内の都市計画道路の整備率は、都内全体と比較して遅れている状況にあり、整備を着実に進めて行く必要があると考えます。また、福祉や医療、公共施設の維持修繕など、道路整備以外の施策においても的確に予算の配分がなされていると考えます。さらに、震災復興については、被災地に職員を派遣するなどの取組が行われており、道路整備以外の施策においても必要な対応がなされているものと考えます。	☐
	23	地下に膨大な税金をつぎこみ、また、地上にも膨大な税金を投入することは無駄遣いである。道路が狭いのであれば、今ある道路の拡幅でよい。大勢の立ち退きは必要ない。		☐
	24	建設にかかる巨費を社会保障に回すべきである。		☐
	25	救急活動については病院を増やせばよい。		☐
	26	都市計画道路ネットワークとしての役割やある程度の必要性はあるが、幅 40 メートルをそのまま使う取組方針（素案）は、税金を無駄に使う事になるので、反対である。		☐
	27	道路の新設より直下型地震に備え、老朽化している道路補修や緊急避難場所になる公共施設の耐震強化を急ぐべき。		☐
	28	個人の地域被害の意見より全体受益を優先させるべきである。昨今の東北災害などの体験から反省し、罹災対策等を考え優先すべきである。		☐
	29	震災時の火災の延焼遮断を言うなら、「外環の 2」建設予算で消防車等が通行できない地域の道路整備、緑地保存をすることの方が確実である。		☐

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
全 般	30	「外環の2」の周辺住民として早期整備を望むが、都市計画幅員が40mの規模である以上、幅員を減少することなく有効に利用した道路計画をお願いする。	道路の幅員や断面構成などの整備形態については、都が、平成20年に公表した外環の地上部街路の「検討の進め方」に基づき、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ることとしています。区は、地域における幹線道路としての機能を重視しつつ、都市計画の取り扱いを明確にした上で、早期に整備を図るよう、都に要請していきます。	○
	31	「外環の2」の整備に期待する。生活道路は、抜け道として利用されており、通過交通のために危険にさらされている。40メートルという広さを生かして、札幌の大通り公園のような道路を作っていただきたい。環境にも配慮した、うるおいが感じられる道路にしていきたい。生活道路に、通過交通がなくなる効果も期待する。早期整備を望む。		○
	32	区報にあるメリットは感じられない。騒音、大気汚染等デメリットしかない。	「外環の2」の整備には、必要性や効果と併せて、大気汚染や騒音など、懸念される影響が考えられます。都は、「外環の2」が整備された場合においても、周辺の大気の状態は環境基準を達成するものと考えられるとしており、騒音に対しては、できる限り低減に努めるとしています。区としては、懸念される影響について、必要に応じて適切な対策を講じるよう、都に要請していきます。	□
	33	取組方針（素案）は、整備の必要性について過大に効果を説明している。デメリットを伏せた資料を基にした取組方針（素案）は、受け入れられない。		□
	34	取組方針（素案）では、「外環の2」の整備によってしか解決できない問題と、他の方法でも解決できる問題との区分けされていないようである。区の意見として表明されることに反対する。		□
	35	取組方針（素案）は中立性、公平性に欠けている。		□

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
全 般	36	多数の立退きを強いる計画は不要である。	「外環の2」の整備に伴い、都市計画の区域内にある家屋等の移転が必要になることが懸念されています。一般に、公共事業においては、事業の実施に必要な用地を確保するために、事業区域内の家屋の移転が必要となる場合がありますが、その多寡のみをもって事業の必要性を議論することは適切ではないと考えます。一方、移転を余儀なくされる関係権利者に対しては、適正な補償のもと、その生活再建について配慮することが不可欠であると考えます。	☐
	37	立ち退きや工事によって住民に多大な迷惑をかけ、人生を狂わせる道路を造るのか理解できない。		☐
	38	少子化により交通量、税収が減少することが予測できる。大規模な道路を新たにつくる意味がない。	「外環の2」が整備されると、特に、南北方向の道路の旅行速度が向上し、自動車での移動にかかる所要時間の短縮が期待されるとともに、既存の路線バスの定時運行に寄与することも期待されます。さらに、生活道路に流入している通過交通等が「外環の2」に転換することにより、生活道路の交通量の減少が図られ、安全性の向上等が期待されるなど、周辺道路の交通状況の改善が図られると考えます。	☐
	39	若者の車離れや高齢化社会の中で、新たな道路を開拓していく利便性の意図が見いだせない。		☐
	40	区全体の交通政策を見すえた上で、外環大深度地下道建設工事との整合性を見る必要がある。	「外環の2」の整備にあたっては、区内の都市計画道路の整備状況や、外環本線の進捗状況などを踏まえることが必要と考えます。	☐

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
全般	41	区西部地域の都市計画道路は、未整備のままである。現在、混雑している道路の整備を放置して、南北道路がないから「外環の2」が必要というのはおかしい。	区西部地域（笹目通りの西側の地域）の都市計画道路については、東西方向の路線の完成率に対し、「外環の2」を含む南北方向の路線の完成率は低い状況にあることより、西部地域における南北方向の都市計画道路の整備が急務であると考えます。「外環の2」が整備されると、特に、南北方向の道路の旅行速度が向上し、自動車での移動にかかる所要時間の短縮が期待されるとともに、既存の路線バスの定時運行に寄与することも期待されます。さらに、生活道路に流入している通過交通等が「外環の2」に転換することにより生活道路の交通量の減少が図られ、安全性の向上等が期待されるなど、周辺道路の交通状況の改善が図られると考えます。	☐
	42	安全で快適なまちであれば、莫大な資金を「外環の2」に使うよりもっと有効に安くできると思う。安全で快適なまちづくりと称して「外環の2」を進めることに反対する。		☐
	43	区内では、駅前等要整備の場所が目につく。現況を把握・認識し、区民の為に仕事をしてほしいと思う。		☐
	44	地下の外環を優先すべきである。その後10年ほどで交通量等の様子を見て考えるべきである。震災に対する交通については、地下外環とその他の道路を整備しておく必要がある。		☐
	45	区民の納得のある意見を聴く機会がほしい。	都は、平成20年に公表した「検討の進め方」に基づき、必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら、検討を進めています。区としては、都の動向を見据えつつ、区民意見反映制度に基づき、区民の意見を踏まえながら「今後の取組方針」を策定していきます。なお、道路整備に対する地域住民の不安や懸念を払拭するため、今後も、計画、事業の各段階に応じて、適切かつ十分な情報の提供を行うとともに、意見の把握に努めるよう、都に要請していきます。	☐
	46	取組方針（素案）について上石神井地区の賛否を調査し、反対が多数の場合は方針の変更をすべきである。		☐
	47	生活環境がどう変わるのかなど、納得いく説明がなされない場合は工事を阻止する。		☐

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
交通	48	幅員 40mで片側 1 車線ではなく、片側 2 車線は必要である。大規模震災時の緊急車両の通行を考慮する必要がある。	広域的な幹線道路としての機能は、「外環」などが主に担うと考えます。「外環の 2」は、地域における幹線道路としての機能を重視することより、車道は 2 車線（片側 1 車線）と考えます。緊急車両が円滑に通行可能となる車道幅員の確保については、新たに方針に記載します。	◎
	49	区西部地域においては南北方向の幹線道路が少なく、慢性的な交通渋滞、生活道路に流入する通過交通等、生活に支障が出ているので、南北幹線道路は必要である。	区西部地域（笹目通りの西側の地域）の都市計画道路については、東西方向の路線の完成率に対し、「外環の 2」を含む南北方向の路線の完成率は低い状況にあることより、西部地域における南北方向の都市計画道路の整備が急務であると考えます。	○
	50	「外環」と並行して「外環の 2」の建設は賛成である。大泉学園駅から上石神井駅の周辺は、幹線道路がなくバスや歩行者などが行き交い非常に危険な状況である。	「外環の 2」の整備において、歩行者や自転車が安全かつ快適に通行できるように、広幅員の歩道と自転車道を確保するとともに、快適な都市環境の創出や身近なみどりの確保の視点から、広幅員の植樹帯など緑地空間を確保し、可能な限り緑化を図るようを都に要請していきます。	○
	51	「外環の 2」に反対している方々は、自然環境破壊と言われているそうであるが、幅の広い歩道・自転車道や緑地空間を確保することの方が都市生活には重要である。一刻も早く取り組んでいただきたい。		○
	52	大規模震災時等は歩道に怪我をして動けない人もでてくるはずであるため、植樹帯はほどほどにして歩道を広くとるべきである。		○

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
防災	53	「外環の2」は、震災時に延焼遮断帯として果たす役割は多大である。区内は、東西に走る街道が多く、南北への延焼遮断の役割は事欠かないが、東西への延焼遮断は、環八と環七の2つくらいしかない現状であるため、「外環の2」の役割は絶大であり歓迎する。	延焼遮断帯は、地震等に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設およびこれらと近接する耐火建築物等により構成される带状の不燃空間のことで、震災時の避難経路、救援活動時の輸送ネットワークなどの機能を担うものとされています。「外環の2」は、都が平成22年1月に策定した「防災都市づくり推進計画」において、一般延焼遮断帯に指定されており、「外環の2」の整備とそれ	○
	54	直下型地震が来ると言われている。一刻も早く道路を整備し、区民が安心して住める住環境を目指して欲しい。	にあわせた沿道の建築物の不燃化を促進することにより、災害に強い都市構造の実現に寄与することが期待されています。「外環の2」の整備においては、沿道の建築物の状況を踏まえ、延焼遮断帯としての機能が発揮できる幅員を確保するよう、都に要請していきます。なお、耐震対策に関する取組も重要であると考えます。	○
	55	延焼遮断帯の機能や、一時避難場所や避難経路の確保、消防車や救急車などのスムーズな運行に寄与し、防災機能が向上する。		○
	56	いつきてもおかしくないと云われている首都直下地震への対策として今から道路を造っても絵に描いた餅である。先ず密集家屋の耐震対策を優先すべきである。延焼遮断帯というが地上部街路沿線の出火危険度は高くない。		□
環境	57	騒音防止に対処して、車道と歩道・自転車道の間に防音壁の設置を提案する。防音壁は延焼遮断にも役立つ。	「外環の2」の整備に伴い、自動車の走行による騒音が懸念されていますが、都は、「外環の2」の整備を行う場合には、できる限り騒音の低減に努めるとしております。区としては、必要に応じて適切な対策を講じるよう都に要請していきます。	□

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
環境	58	静かな住宅地に大気汚染や環境悪化で健康被害がでる。道路を造るメリットがない。	「外環の2」の整備に伴い、自動車の排気ガスによる大気汚染が懸念されていますが、都は、「外環の2」に類似する路線の二酸化窒素（NO₂）および浮遊粒子状物質（SPM）は、環境基準を達成していることから、「外環の2」が整備された場合においても、周辺の大気の状態は環境基準を達成するものと考えられるとしています。また、「外環の2」が整備されると、周辺道路の交通がスムーズになり、自動車からの窒素酸化物（NO_x）およびSPMの排出量が削減され、都市環境の保全に寄与することが期待されます。区としては、道路整備により懸念される大気汚染など環境への影響について、必要に応じて適切な対策を講じるよう都に要請していきます。	☐
	59	緑の多い街づくりを考えているのかと思ったら、排気ガスの多いまちづくりを考えている。		☐
	60	公害の拡散になる。一部が減少しても、他が増える。		☐
	61	「外環の2」が整備されれば、本線自体の交通はもとより、周辺道路の交通もスムーズになり、大気汚染の軽減など、環境改善が期待できる。		○
	62	道路整備に際しては、出来るだけ緑地を配置し、近隣の緑との連続性を確保しながら、周辺環境の維持、向上を図られたい。		◎

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
暮らし	63	新たな公共交通については、内容を明記して欲しい。	新たな公共交通については、今後、検討していきます。	☐
	64	新たな空間への新交通の導入の可能性や、現在ある公共交通網の再編などにより公共交通の充実を図られたい。	区は、平成20年3月に策定した「練馬区都市交通マスタープラン」において、地域特性に応じた交通サービスによる最寄駅等までのアクセスの確保や、公共交通の導入を支える道路網の整備等により、その改善を図ることとしています。「外環の2」が整備されると、新たな公共交通の導入空間として機能することが期待されることより、区と連携して取り組むよう都に要請していきます。	☐
	65	祖父の時代から外環には反対であった。子どもたちが増えてきているのに、学校に行くのに分かれてしまう。	道路整備により懸念される通学路や交差道路の分断等について、区と協議しながら対策を講じるよう都に要請していきます。	☐
	66	「外環の2」はバス路線の確保にならない。バス路線の整備は、現在ある道路を拡幅すれば解決する。	「外環の2」が整備されると、特に、南北方向の道路の旅行速度が向上し、自動車での移動にかかる所要時間の短縮が期待されるとともに、既存の路線バスの定時運行に寄与することも期待されます。	☐
今後の進め方	67	今後、都市計画方針の決定や周辺のまちづくりなどについては、情報提供と周辺住民の意見の尊重をお願いする。	道路整備に対する地域住民の不安や懸念を払拭するため、今後も、計画、事業の各段階に応じて、適切かつ十分な情報の提供を行うとともに、意見の把握に努めるよう都に要請していきます。また、区で行うまちづくりについても、事業進捗に応じて地域住民の意見を踏まえ、協働で進めています。	☐

2 西武新宿線の立体化および「外環の2」の周辺地域のまちづくりについて

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
西武新宿線の立体化および「外環の2」の周辺地域のまちづくり	68	西武新宿線の早期立体化は「外環の2」と同時に進めるべきである。「外環の2」の建設に平行して西武新宿線の立体化を成し遂げれば、防災面、渋滞緩和、まちの活性化に大きく貢献する。	連続立体交差事業の実施にあたっては、周辺の道路や駅前広場の整備など、沿線地域のまちづくりを一体的、総合的に進めることにより、事業効果を高めることが重要であるとされています。区としては、「外環の2」と交差する西武新宿線の区内全区間について、沿線地域のまちづくりの熟度を踏まえて、早期に連続立体交差化を図るよう、都に要請していきます。	○
	69	「上石神井駅周辺まちづくり協議会」を密室でなく公開で開き、提言を改めて関係住民に公開し意見を求めるべきである。	上石神井駅周辺地区では、平成13年12月に地元町会と商店会により、「上石神井駅周辺地区まちづくり協議会」が組織され、その中で、まちの課題、まちづくりの方針や土地利用および道路の交通網のあり方についての意見をまとめ、平成16年7月に、区長へ「上石神井駅周辺地区まちづくり構想(提言書)」を提出しました。その後、区は、平成20年3月に、今後のまちづくりの進め方について、この提言書をもとに、地域住民の意見を住民説明会等で確認しながら、「上石神井駅周辺地区まちづくり構想」を策定しました。	□

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
西武新宿線の立体化および「外環の2」の周辺地域のまちづくり	70	西武新宿線立体化は、状況を明らかにし、上井草地域・武蔵関地域の人達との協議を開くべきである。	上井草駅、上石神井駅、武蔵関駅の3駅の周辺地区ではそれぞれ、地域住民によるまちづくり協議会が組織され、区と協働し、立体化を見据えたまちづくりの検討を進めています。また、平成24年2月には、まちづくりフォーラムを開催し、3地域の協議会が連携するなど、沿線の地域が一体となり、まちづくりに取り組んでいます。	○

3 その他

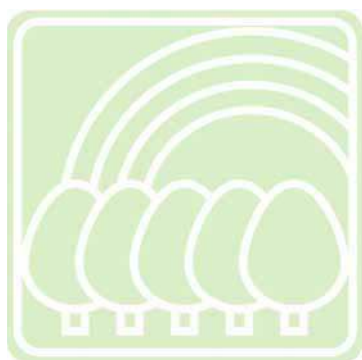
分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
その他	71	この計画は、関越出口を見越してのルートだと思うが、白子川や石神井公園があり地下化はかなり難しいと思われ、開発費用の増資は免れないと考えられる。	高速道路の外環については、国や都が、計画の初期段階から幅広く意見を聴きながら検討を進めるとともに、法令に基づく意見聴取を行いながら都市計画や環境影響評価の手続を進め、平成19年に道路構造を高架方式から地下方式に都市計画を変更しました。外環は、首都圏全体の道路ネットワークの形成と区内の深刻な交通問題の解決に資する重要な道路であり、区はこれまでも、その早期延伸を国や都に働きかけてまいりました。引き続き、国や都に対し、事業化にあたりとりまとめた「対応の方針」の確実な履行と、地域への適時適切な情報提供を行うよう求めるとともに、関係権利者の方々の生活再建について、適切な対応を責任を持って行いながら、早期整備を図るよう重ねて働きかけていきます。	☐
	72	青梅街道インターチェンジについては、インターチェンジ無し、一方向のみ（計画と逆方向を含む）、両方向の現時点でのデータによる差と有効性についての情報開示を求める。また、上記データを開示した上で、杉並区と共に再度検討および地域住民の意向をくみ上げて、区として青梅街道インターチェンジに対する立場を明確にしてもらいたい。	青梅街道インターチェンジは、環状八号線や大泉インターチェンジの渋滞状況の改善に加え、移動時間の短縮等、利便性の向上が見込まれるとして、都市計画や高速自動車国道の整備計画で、その設置が位置づけられています。なお、都市計画変更にあたり、区としては、フルインターチェンジの設置が望ましいものの、本線の延伸が喫緊の課題であることや、ハーフインターチェンジでも区	☐
	73	地下の「外環」も反対である。財政難なこの時期、東北の復興もままならぬこの時期に、外環を造らなくてよい。	（次ページにつづく）	☐
	74	青梅街道に予定しているハーフインター。そんな中途半端なものなら税金の無駄遣いである。作るならフルインターである。		☐
	75	青梅街道インターチェンジは、区長が地元住民の意見を無視して提案したものである、撤回してほしい。		☐
	76	外環建設は反対である。		☐
	77	練馬区側だけのインターチェンジ設定になっていて、排気煙突など環境悪化をまねくから反対である。		☐

分類	番号	意見要旨	区の見解	対応
その他	78	地下方式とはいえ環境を破壊して整備する為メリットが感じられない。	(前ページのつづき) 内の通過交通の排除や大泉周辺の交通混雑の緩和に一定の効果が認められることから、ハーフインターチェンジ案を受入れるとした意見を取りまとめ、都に提出した経過があります。	☐
	79	外環建設「反対」。現在日本はデフレ、円高、財政赤字、少子高齢化等の状況下であり、東日本大震災の復興、社会保障(年金の下落他)、欧来及びIMF から指摘されている消費税の増税問題(景気の悪化)等々が山積している中、外環建設議論すべてを凍結するべきである。		☐
	80	青梅街道から関越入口(大泉)までの適当な幅の道路は必要と感じる。しかし、地下外環建設とリンクする意味がないと感じる。従って外環は地下(大深度)で進め、青梅街道インターチェンジは不要と考える。		☐
	81	「外環の2」より、首都高速の修理工事を優先して欲しい。	首都高速道路の保全是、道路管理者によって適切に行われるべきものと考えます。	☐

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。



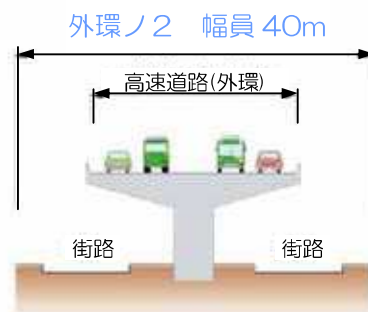
目次

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

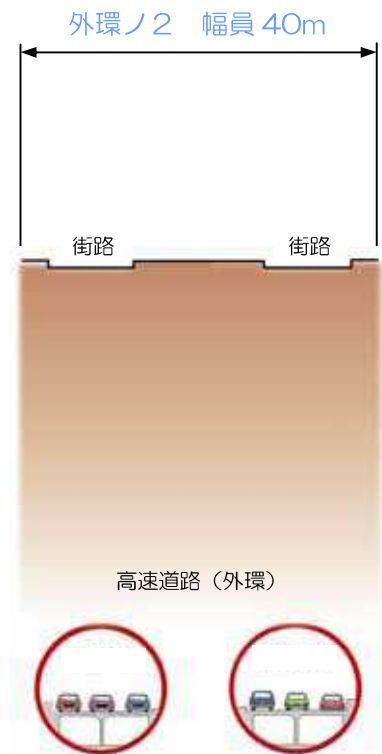
これまでの主な経緯

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

<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Ⅱ（（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

■都市計画道路網



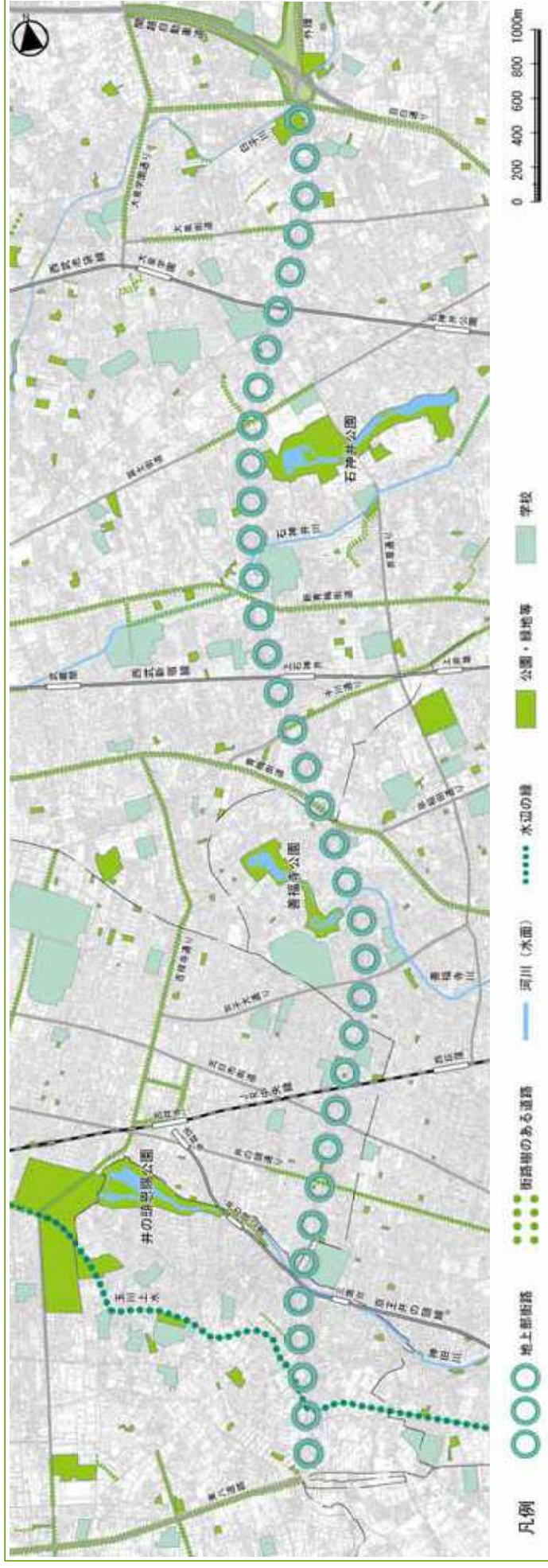


環境

～快適な都市環境の創出や地域環境の改善などの観点～

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



環境

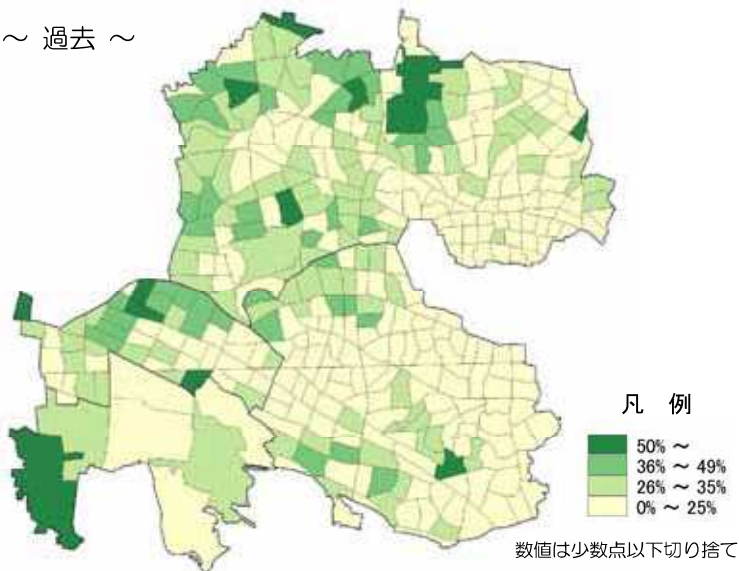
～快適な都市環境の創出や地域環境の改善などの観点～

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民有地の割合が高く、将来にわたって、みどりの保全が不確実な状況です。

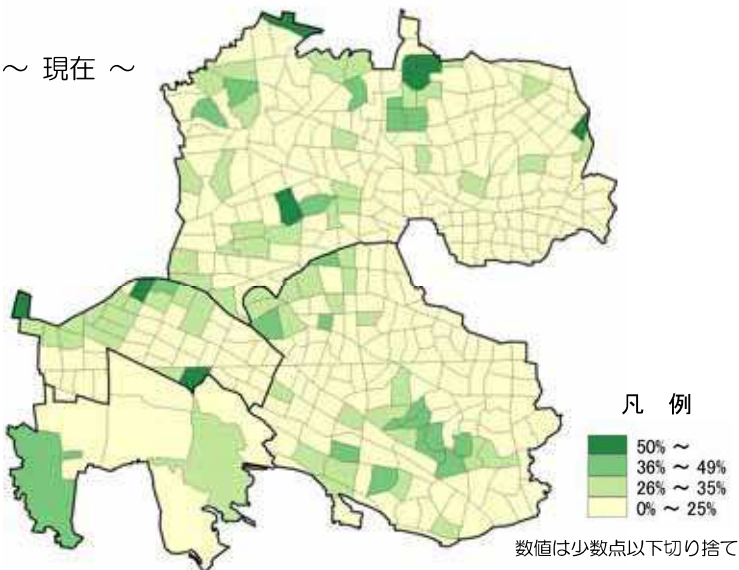
■緑被率の推移

～ 過去 ～



※昭和 57 年(練馬区・杉並区・三鷹市), 59 年(武蔵野市)

～ 現在 ～



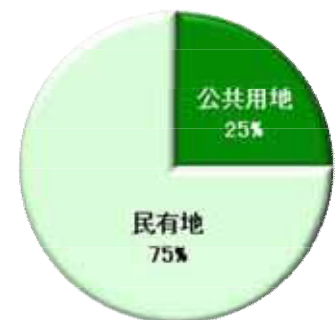
※平成 14 年(杉並区・三鷹市), 17 年(武蔵野市), 18 年(練馬区)

* 緑被率：一定の区域内で、上空から見て高木の樹冠や芝など緑で地上が覆われた面積が占める割合

資料) 練馬区、杉並区、武蔵野市、三鷹市

■みどりの構成比

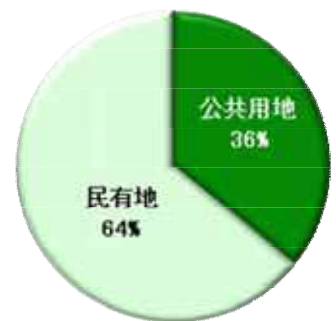
練馬区 (平成 18 年)



杉並区 (平成 14 年)



武蔵野市 (平成 17 年)



資料) 練馬区、杉並区、武蔵野市

✧ 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・荒川と带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～

防災活動空間のネットワーク

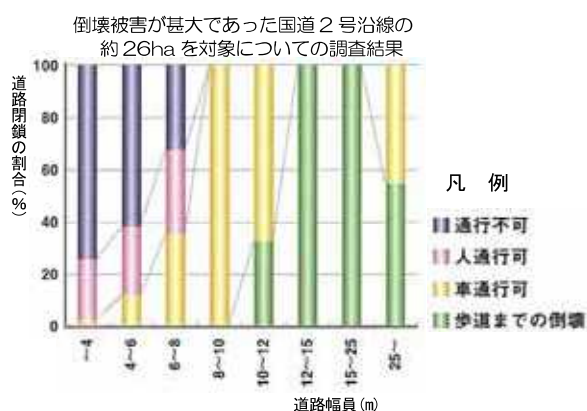
- ◇ 震災時に救出・救護活動等を迅速に行うため、消防車や救急車等の緊急通行車両以外は車両通行止となる「緊急交通路」があります。また、救助活動や物資輸送等を円滑に行うため、応急活動の中心となる防災拠点や庁舎等を相互に結ぶ「緊急輸送道路」があります。



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、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、8m以上の道路では車両の通行が確保されました。また、12m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。

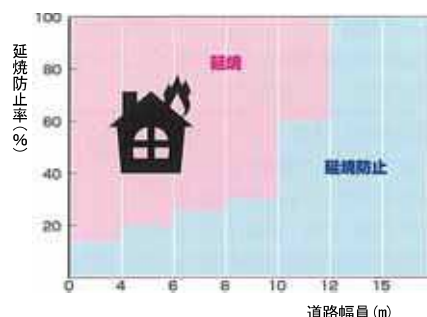
■阪神・淡路大震災における
道路幅員と道路閉鎖との関係



- *「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

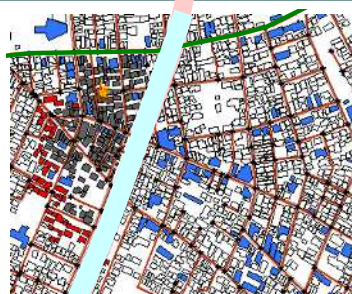


*大地震時において市街地大火を阻止する機能を果たす、道路、河川、公園等の都市施設と、それらの沿線の一定範囲に建つ耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間を「延焼遮断帯」といいます。

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～

■延焼遮断帯の検討イメージ

(練馬区 上石神井駅周辺)

延焼遮断帯がない場合



延焼遮断帯がある場合



(杉並区 東京女子大周辺)

延焼遮断帯がない場合

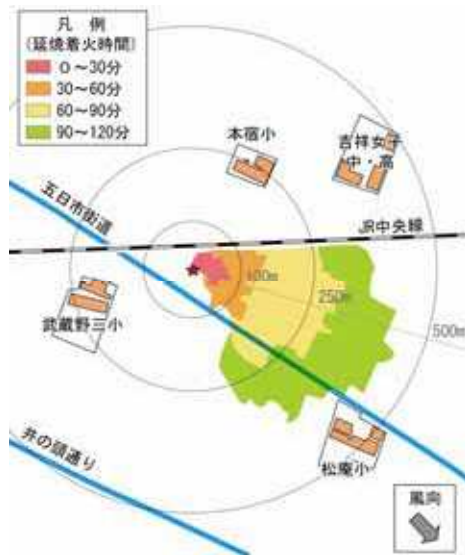


延焼遮断帯がある場合

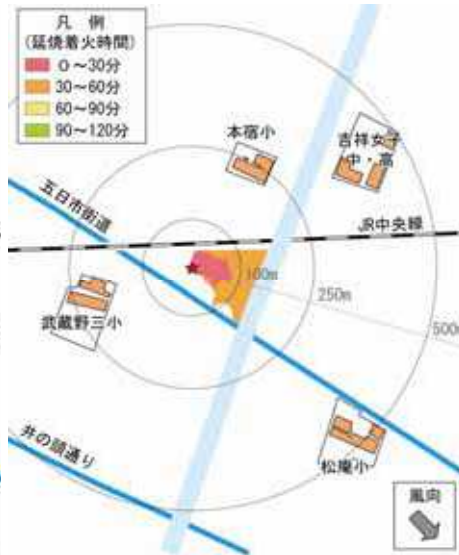


(武蔵野市 吉祥寺南町)

延焼遮断帯がない場合



延焼遮断帯がある場合

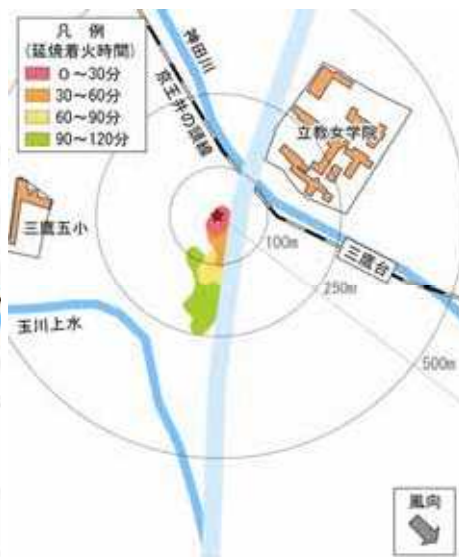


(三鷹市 三鷹台駅周辺)

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〕

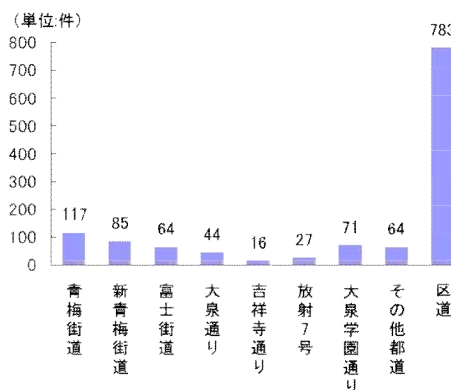


生活道路における事故の発生

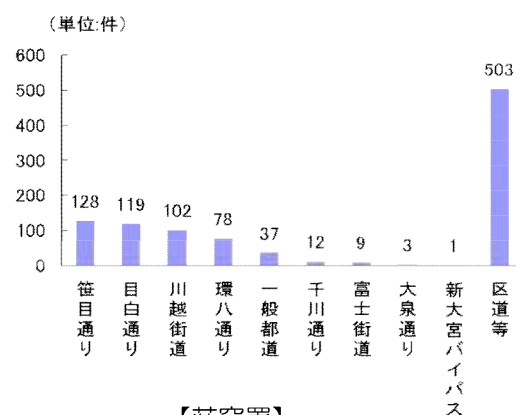
- ✧ 交通量の多い幹線道路だけでなく、暮らしに身近な生活道路で交通事故が発生しています。

■人身事故発生件数（平成 18 年）

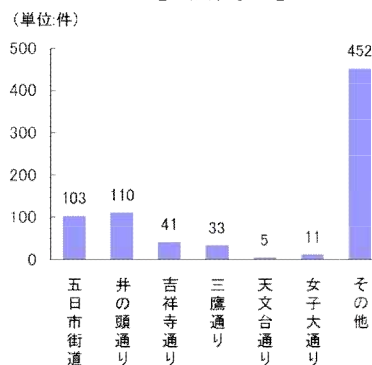
【石神井署】



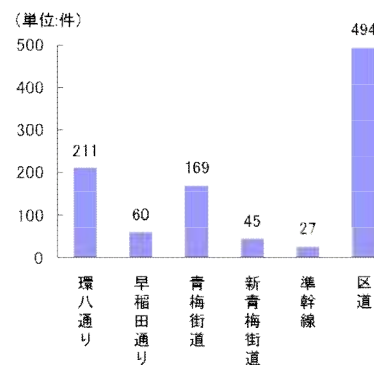
【光が丘署】



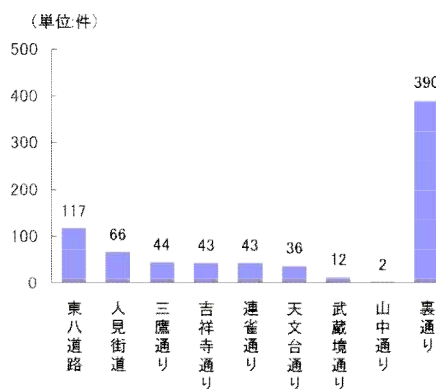
【武蔵野署】



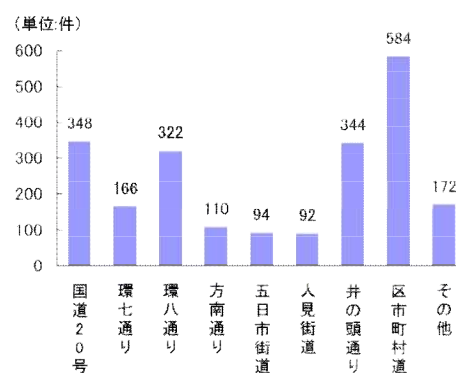
【荻窪署】



【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

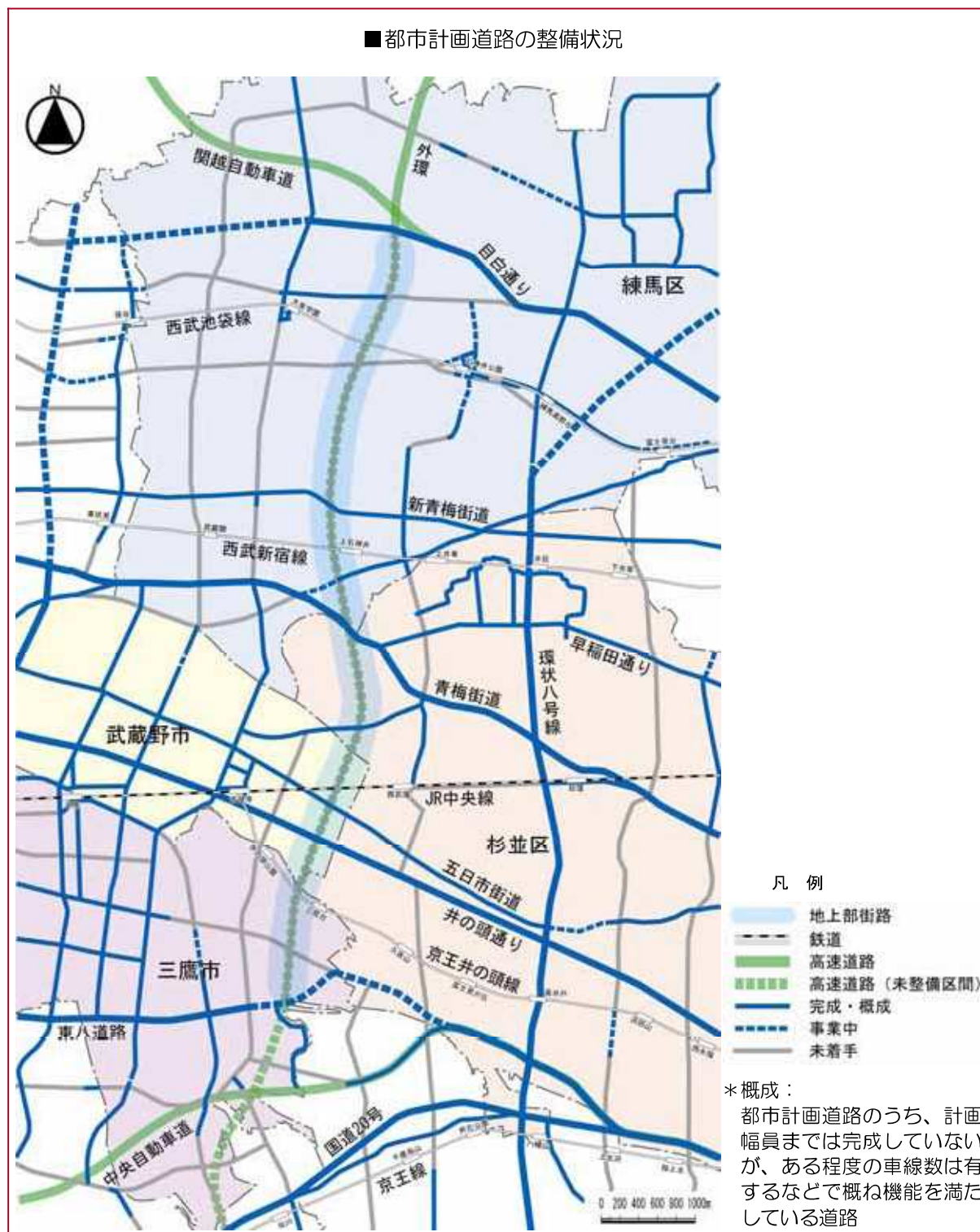


交通

～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～

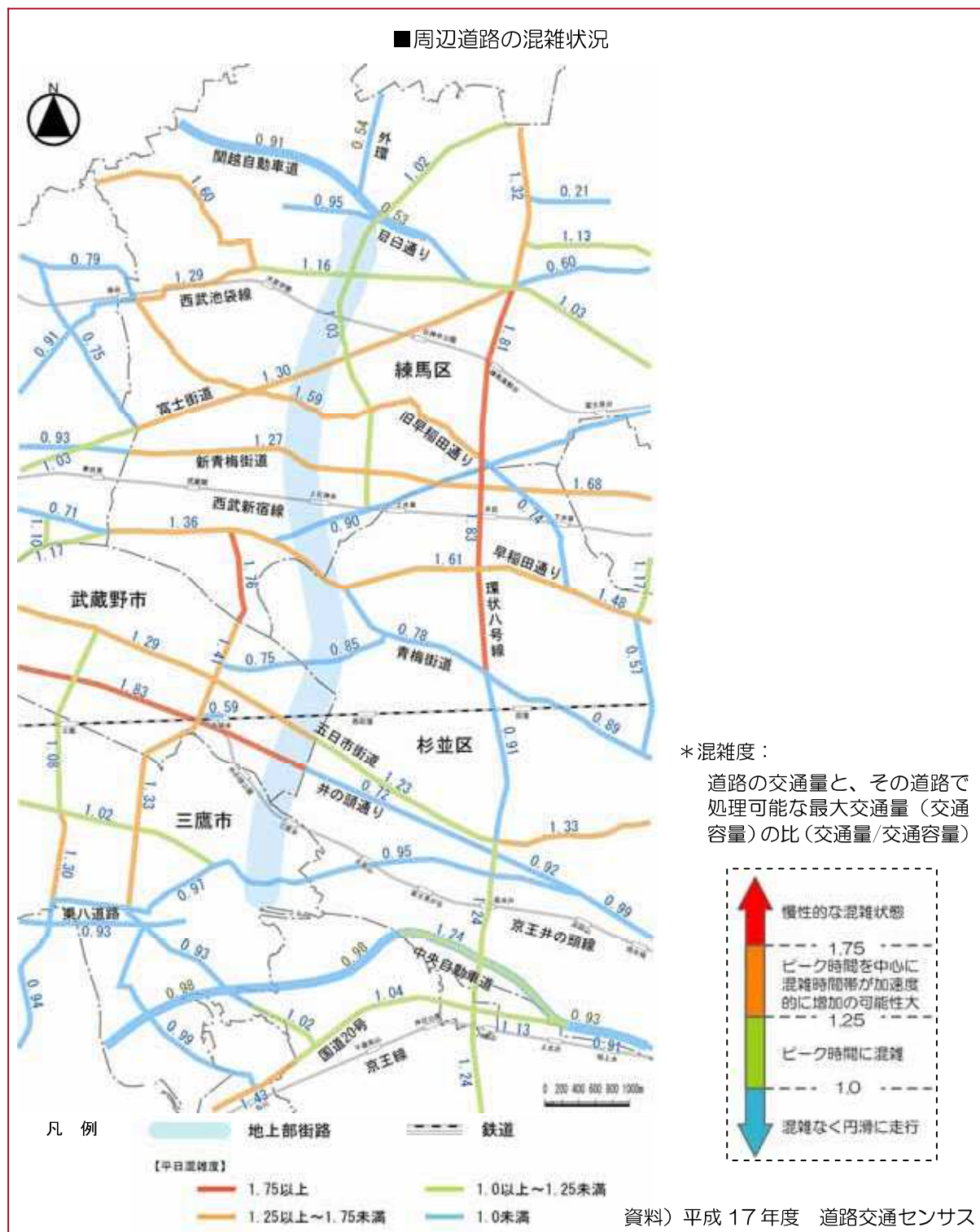
都市計画道路の整備状況

◇ 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。

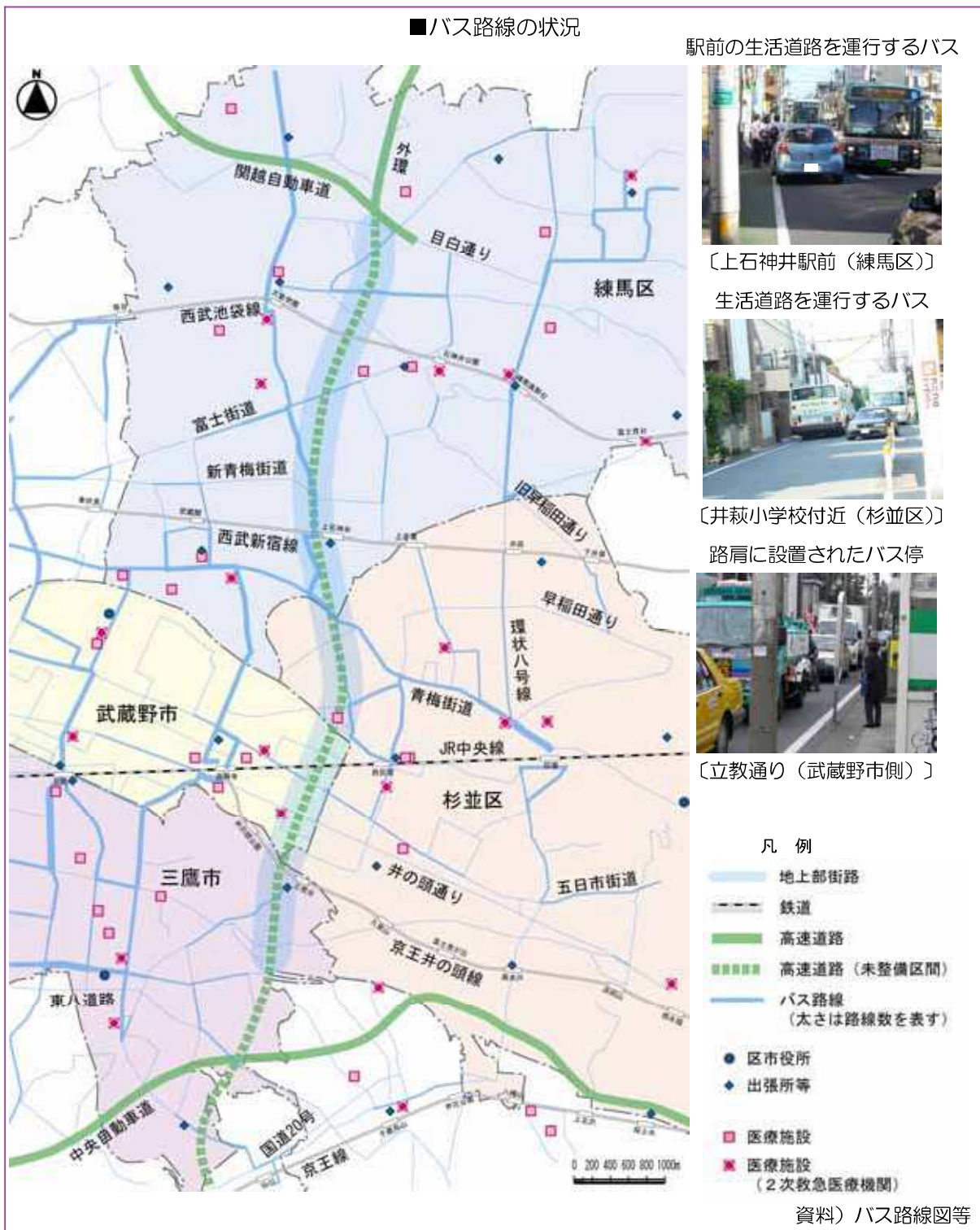




暮らし ～質の高い生活環境の創出などの観点～

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）〕

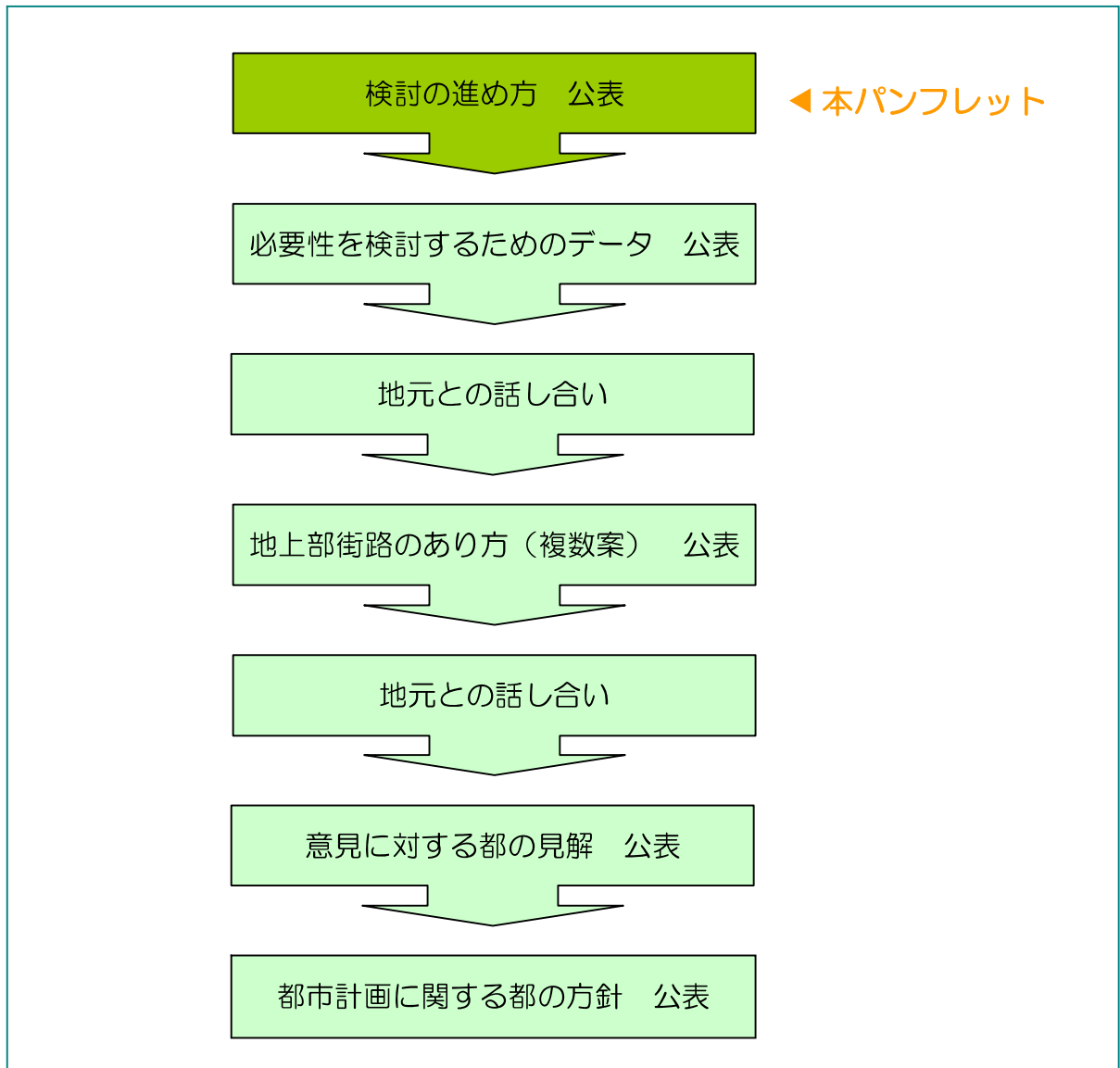


*ユニバーサルデザイン：あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方
〔平成 14 年 12 月に閣議決定された「障害者基本計画」における定義参照〕



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

練馬区における 外環の地上部街路に関する話し合いの会の記録 (概要版)

「練馬区における地上部街路に関する話し合いの会（以下「話し合いの会」）は、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くために、平成22年6月11日から平成23年8月26日まで6回開催いたしました。

「話し合いの会」では、環境、防災、交通、暮らしの4つの項目について、広域及び地域の視点で検討を進めました。

このパンフレットは、「話し合いの会」において、示したデータや、構成員の方から頂いたご意見の概要です。

平成 23 年 11 月



東京都都市整備局

地上部街路に関する話し合いの会の目的・経緯

都市計画の概要

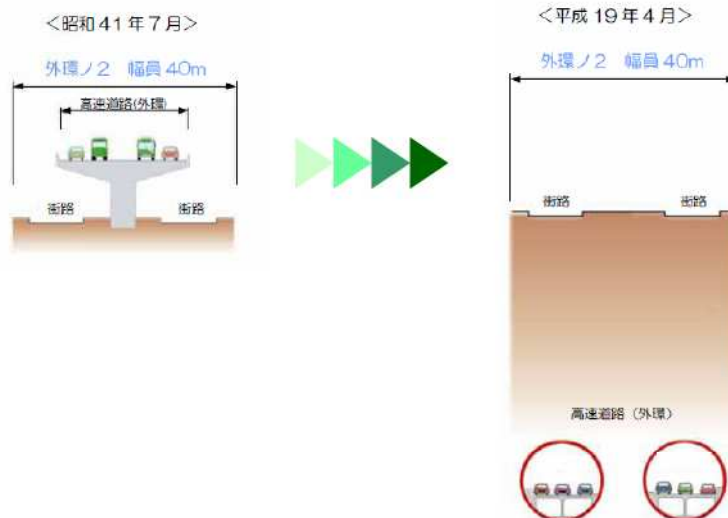


都市計画の概要

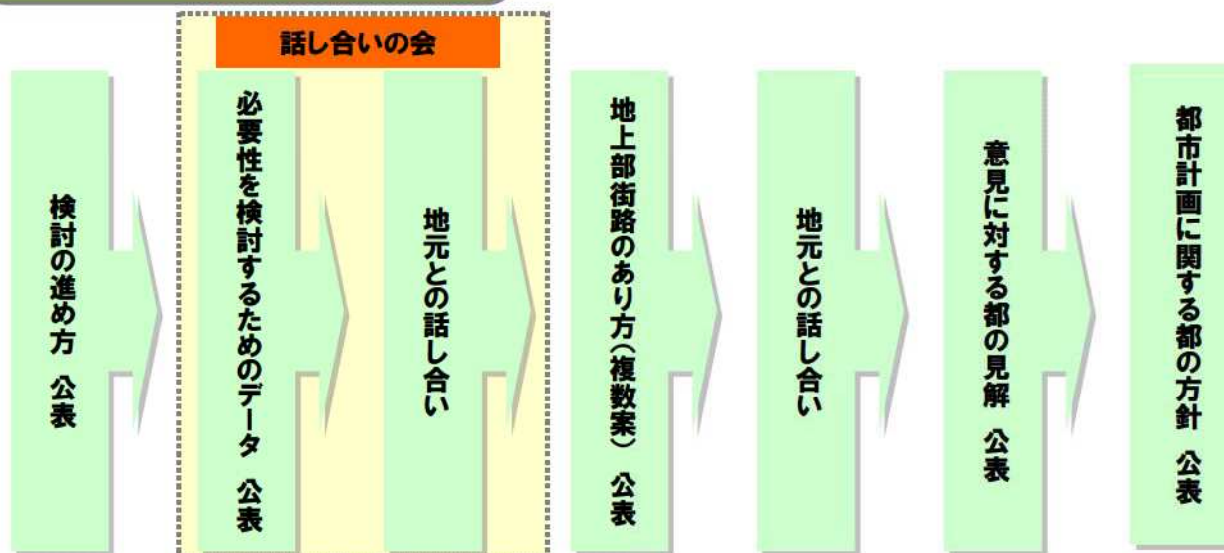
- ・名称：東京都市計画道路 幹線街路
外郭環状線の2
- ・区間：〔起点〕世田谷区北鳥山五丁目（東八道路）
〔終点〕練馬区東大泉二丁目（目白通り）
- ・延長：約9 km
- ・構造：地表式 ・車線：規定なし
- ・幅員：40m（標準）

これまでの主な経緯

- 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
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を公表
- 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
- 平成21年4月 「対応の方針」公表



検討のプロセス



話し合いの会の設置要綱

第1条 設置目的

東京都では、これまで、外環本線を地下化した場合の地上部街路について、「現在の都市計画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の2の都市計画を廃止」の3つの考え方を提示してきた。

平成20年3月には、「外環の地上部の街路について（検討の進め方）」を公表し、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、都市計画に関する方針をとりまとめていくこととした。

この一環として、地域住民の意見を聴くため、東京都は練馬区や国土交通省の協力を得て、練馬区における地上部街路に関する話し合いの会（以下、「地上部街路に関する話し合いの会」という。）を設置する。

第2条 構成

①地上部街路に関する話し合いの会は、地域住民（公募）、地上部街路沿線町会・商店会等、東京都、練馬区、国土交通省で構成する。

②それぞれの構成は、以下の人数の範囲内とする。

- (1)地域住民（公募） 10人
- (2)地上部街路沿線町会・商店会等 17人
- (3)練馬区 2人
- (4)国土交通省 2人
- (5)東京都 2人

③上記のほか、司会者を置く。

第3条 事務局

①事務局は、東京都が担当する。

②事務局には、東京都職員以外から専門的知識を有する者を置くことができる。

③司会者は、構成員以外から事務局が選定する。

第4条 位置付け

①地上部街路の計画について意見を聴く場であり、意思決定の場とはしない。

②話し合いは、原則公開とする。ただし、出席している構成員の意見を聞いた上で非公開とすることができる。

第5条 その他

①本会とは別に、構成員以外の地域住民から意見を聴くための手段を講じるものとする。

②この設置要綱に定めるもののほか、地上部街路に関する話し合いの会の運営に関し必要な事項は、運営要領で定める。

③地域住民の公募方法は、募集要項で定める。

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」から検討しました。



話し合いの会の開催状況

第1回 地上部街路の概要、経緯について

平成22年6月11日

第2回 地域の現状・課題のデータについて

平成22年9月3日

第3回 地上部街路の必要性（整備効果）のデータについて

平成22年11月26日

第4回 地上部街路の必要性（整備効果）のデータについて 整備による影響データについて

平成23年3月3日

第5回 地上部街路の代替機能について

地上部街路のあり方等について

平成23年6月27日

第6回 地上部街路のあり方等について

第5回及び第6回は、3つのグループに分かれて話し合いました。

平成23年8月26日

地上部街路に関する現状(課題)と必要性(整備効果)



環境 ～快適な都市環境の創出や地域環境の改善などの観点～

交通円滑化による CO₂ 排出量の削減

課題 運輸部門をはじめ、CO₂ 排出量の削減（地球温暖化の防止）に向け、あらゆる分野における取組を進める必要があります。

効果 周辺道路の交通の流れがスムーズになり、自動車からの CO₂ 排出量が東京都内で約 6,000t/年削減され、地球環境を保全する機能が図られます。

新たに創出される身近な緑地空間

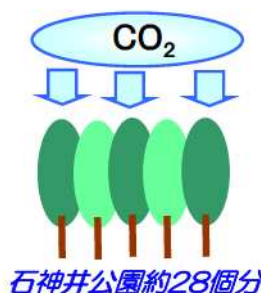
課題 練馬区では緑被率の目標（30%）達成に向け、公園、道路、河川等公共地と民有地の緑化推進など、みどりを増やす取組が必要です。

効果 地上部街路が現計画通りに整備された場合、植樹帯と緑地帯をあわせ、幅約 20m のみどりの空間が生まれ、**約 3.8ヘクタール**のみどりが創出されることで区全体の緑被率が 26.2%となり、地上部街路により**0.1%増加**します。

走行速度の向上^{※1}により、東京都内での CO₂ 排出量について

1年間に約 6,000t の CO₂ が削減

削減される CO₂ 排出量を森林の CO₂ 吸収量^{※2}に換算すると、石神井公園^{※3}**約 28 個分**の森林面積（560 ヘクタール）の CO₂ 吸収量に相当します。



※1:平成 32 年度交通量推計値をもとに算出

※2:森林 1 ヘクタール当たりの CO₂ 吸収量: 10.6 t-CO₂/年（「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイド」）

※3:石神井公園の面積 20.14 ヘクタール（東京都建設局公園緑地部 HP）



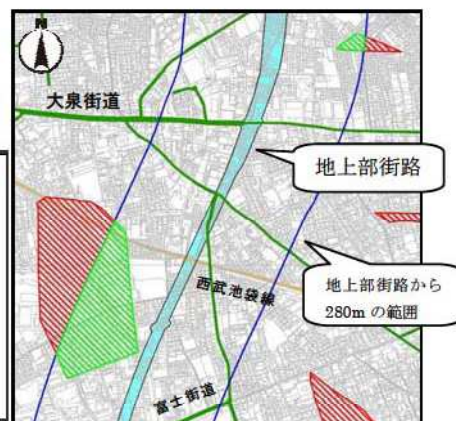
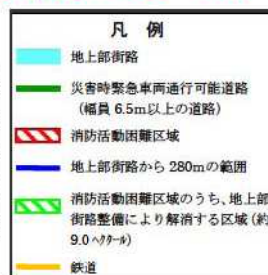
防災 ～広域的な救援・救護活動や延焼遮断帯の形成などの観点～

消防活動困難区域の解消

効果 地上部街路が整備された場合、練馬区内の消防活動困難区域^{*}約 409 ヘクタールのうち、**2.2%（約 9ヘクタール）が解消**されます。

【※消防活動困難区域とは】

震災時に放置された自動車や倒壊した建物等の影響を考慮して通行可能とされる幅員 6.5m 以上の連続した道路から、消防ホースの最大の長さである半径 280m 外の区域です。



地上部街路が整備された場合の消防活動困難区域の減少[▲]

延焼遮断帯の形成

効果 地上部街路が整備された場合、4.5km の延焼遮断帯[※]が形成されます。

【※延焼遮断帯とは】

延焼遮断帯とは、大地震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のことです。

27m 以上の道路幅員があれば、沿道の建築物の不燃化にかかわらず、延焼遮断帯として機能を発揮します。



▲延焼遮断帯のイメージ

について①

避難場所へのアクセス性の向上

課題 震災時における安全な避難路の確保など、防災性の向上に向けた取組が必要となっています。

効果 南北方向に幅員の広い避難路が確保され、より安全に避難することが可能となり、都指定の避難場所へのアクセス性が向上すると考えられます。

例えば、地上部街路が整備された場合、三原台中学校からの避難経路※では、通行止めになる可能性の高い6m未満の道路が10%から6%に減少します。また、避難距離も約450m短縮されます。

※ 三原台中を含む地区の避難場所は、光が丘団地・光が丘公園一帯に区分されていますが、距離としては、石神井公園一帯のほうが近いことから、石神井公園への避難経路を整理しました。



▲地上部街路の整備の有無による避難経路(三原台中～石神井公園一帯の比較)



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～

周辺道路の将来交通状況(将来交通量推計結果)

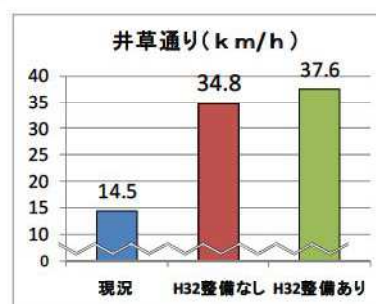
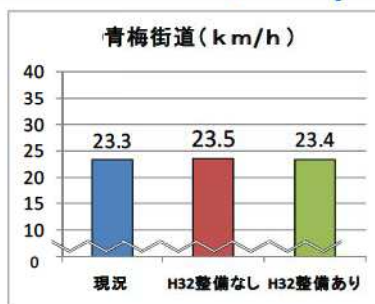
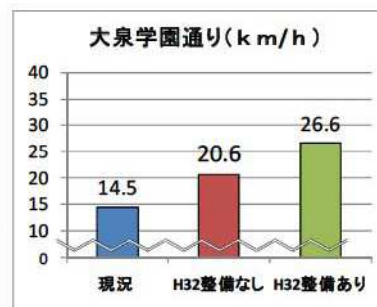
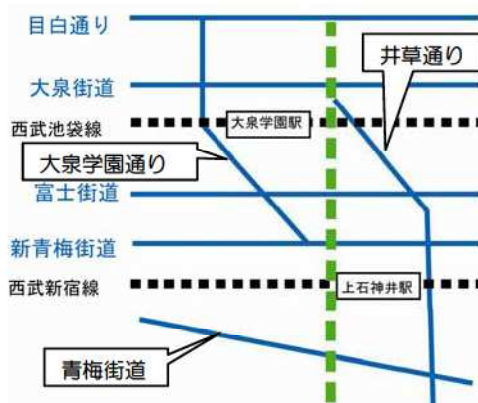
課題 安全で快適な交通環境確保のために都市計画道路や生活幹線道路などの整備が必要となっています。

推計 将来交通量推計結果では、地上部街路の日交通量は、平成32年では1万～1.8万台と推計され、2車線道路となります。

効果 地上部街路が整備された場合と整備されない場合を比較すると、整備された場合、東西方向の区間である青梅街道では旅行速度が低下しますが、南北方向の区間である大泉学園通りや井草通りでは旅行速度が向上し、大気汚染などの低減効果が期待されます。



平成32年交通量推計(地上部街路)万台/日



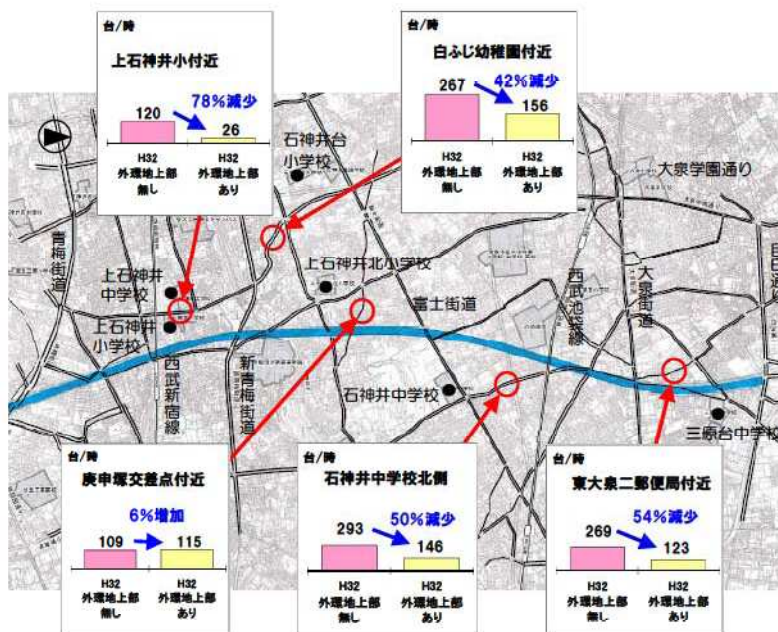
地上部街路に関する現状(課題)と必要性(整備効果)

生活道路に流入する通過交通の減少

効果

地上部街路が整備された場合、生活道路に流入している通過交通等が地上部街路等に転換することにより、生活道路の交通量減少が図られ、安全性の向上等が期待できます。

朝ピーク(7時~8時)の交通量のシミュレーションでは、石神井中学校北側では**50%減**(地上部街路整備なしで293台に対して整備されると146台)、上石神井小付近では**78%減**(地上部街路整備なしで120台に対して整備されると26台)、と大きな交通量の減少が図られます。



地上部街路周辺の生活道路のピーク時交通量(平成32年度地上部街路整備有り、無し)の比較▲

地上部街路整備による時間短縮効果

現状

区内の公共交通は、鉄道が都心から東西を横断する形で走っています。このため、バス路線が南北方向の主要な交通手段となり、鉄道駅へのアクセス手段として利用されています。

課題

地上部街路周辺道路の混雑度は全体として高い状況にあり、自動車で移動する際には多くの時間がかかっています。地上部街路が整備された場合、特に南北方向の自動車での移動の際に、所要時間の短縮が期待されます。

効果

例えば、石神井公園駅から吉祥寺駅までの所要時間は、現在約27分かかりますが、地上部街路が整備された場合は**約14分**となります。



移動時間の比較 ▲

について②



暮らし ～質の高い生活環境の創出などの観点～

救急活動

効果

避難拠点や都指定の避難場所から災害拠点病院までの所要時間の短縮が期待され、安心な生活環境を創出できます。

例えば、上石神井アパート一帯から荻窪病院までの所要時間は、現在約10分かかりますが、地上部街路が整備された場合は約8分となります。



快適なバス走行環境の確保

▲上石神井アパート一帯から荻窪病院までの所要時間の比較

効果

バスルート上の南北方向の交通がスムーズになり、路線バスの定時運行が期待され、公共交通との連携を強化する機能が図られます。

例えば、6路線の路線バスが運行している大泉学園通りでは、旅行速度が6km/h上がることから、定時運行が期待されます。



▲バス路線の旅行速度向上の例(大泉学園通り)



▲大泉学園通りの路線バス系統

話し合いの会(第2回、第3回)において、ここに示した項目以外にも、現状・課題、整備効果に関するデータをお示しました。

環境：緑のネットワークの形成／交通円滑化によるNO_x、SPM排出量の削減／街路樹や電線類地中化による景観向上

防災：緊急輸送ネットワークの拡充

暮らし：バリアフリー化された歩道の整備／安全で快適な歩行者・自転車ネットワークの創出／緑地を活かし、コミュニティの活性化やにぎわいを創出

話し合いの会での配付資料や議事録は、東京都都市整備局のホームページでご確認いただけます。

<http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/gaikaku/gairo-nerima.htm>

地上部街路整備による影響

道路整備における影響（デメリット）について話し合いました。



環境 ～快適な都市環境の創出や地域環境の改善などの観点～

大気汚染

懸念 地上部街路の整備によって、自動車の排気ガスによる大気汚染が懸念されませんか？

評価 地上部街路に類似している路線の主な大気汚染(NO_2 、SPM)は環境基準を達成していることから、地上部街路が整備された場合においても、周辺の大気の状態は環境基準を達成するものと考えられます。

騒音

懸念 地上部街路の整備によって、自動車の走行による騒音が懸念されませんか？

評価 地上部街路に類似している路線では、環境基準を達成できていない場合もあることから、地上部街路の整備を行う場合は、出来る限り騒音の削減に努めます。

振動

懸念 地上部街路の整備によって、自動車の走行による振動が懸念されませんか？

評価 幹線道路において環境省の要請限度を超過する箇所がないことから、地上部街路においても要請限度を超えるような大きな振動の発生はないものと考えられます。

身近な緑の減少

懸念 地上部街路の計画線内側には樹木地、雑草地などが点在しており、地上部街路の整備により、それら既存の緑が失われることが懸念されませんか？

評価 現計画通りに整備した場合、植樹帯や緑地を整備することにより、緑の空間を増やすことが可能です。



五反田東口駅前広場の事例 ▶



暮らし ～質の高い生活環境の創出などの観点～

地域分断

懸念 地上部街路が整備されることにより、通学路、主な生活動線、町会の一体性等への影響が懸念されませんか？

評価

- ・地上部街路が整備された場合にも、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。
- ・地上部街路と既存道路との交差箇所には、信号機や横断歩道を適切に設置することにより、通学路など歩行者動線の安全性の確保が可能です。
- ・現計画幅員 40mで地上部街路を整備した場合には、緑地などを活用することにより、日常生活の憩いの場を創出し、新たな地域活動やコミュニティの場として利用することも可能です。



◀ 住民主体の花のある道づくり(大阪府)による日常生活のコミュニティの場の例※1

農産物等の販売「街路市」(高知市)による街を特徴付ける観光スポットとしての地域活性化の例※2



※1 出典：Think Our Street 推進委員会 HP

写真提供：高知市

※2 出典：道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン 平成17年3月 国土交通省道路局

話し合いの会（第4回）において、上記以外にも影響に関するデータをお示しました。

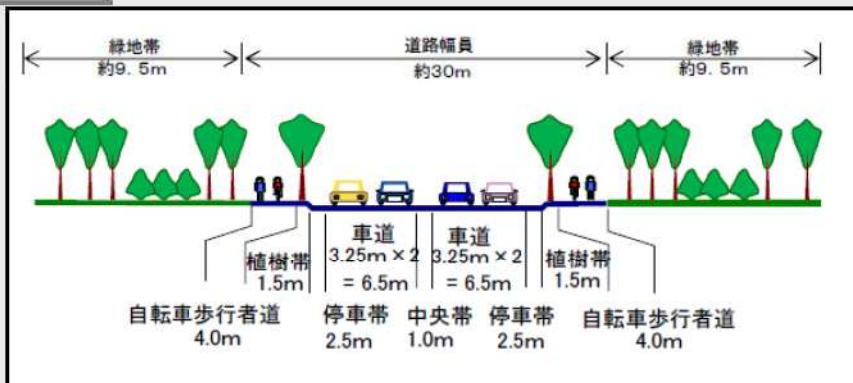
環境：舗装による気温の上昇
交通：交通事故の発生
暮らし：住宅環境の変化

地上部街路の代替機能

既存の道路を改良し、環境、防災、交通、暮らしの各機能について、地上部街路を整備した場合と同じ程度の効果を得るための方法を検討しました

代替機能を勘案した断面

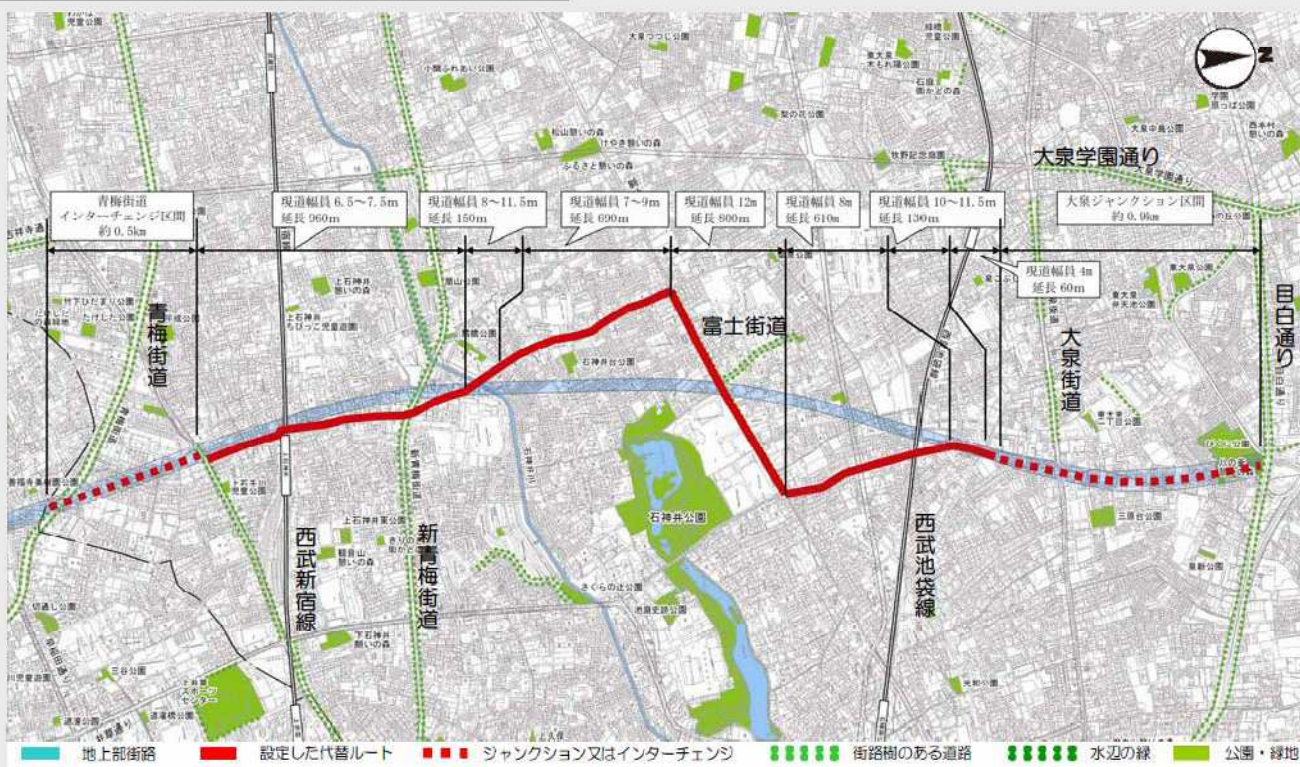
【環境】【防災】【交通】【暮らし】の視点に対して、地上部街路の持つ機能を確保することを想定して既存道路を代替ルートとして改良した場合には、右図のような道路になります。



▲ 代替機能を勘案した断面イメージ※

※この断面図は、各機能を特化して示すため、例示として単純に表したものであり、実際の構成及び幅員と異なる場合もあります。

代替機能を勘案した代替ルート(例)



▲ 想定した代替ルート案

話し合いの会（第5回）において、上記の考えに基づく代替機能に関するデータを都からお示ししました。

- 環境**: 緑のネットワークの形成、緑地空間の創出
- 防災**: 延焼遮断帯の形成、消防活動困難区域の解消
- 交通**: 周辺道路の円滑な交通処理、生活道路に流入する交通の減少
- 暮らし**: 救急活動

話し合いの会でいただいたご意見

道路が必要と考える理由、道路が必要ないと考える理由、必要かどうかを決められない理由など、それぞれのテーマについて3つのグループに分かれ、話し合いました。

テーマ 地上部街路が必要と考える理由、必要な機能についてなど

新たなルートとして外環その2が必要

- カーナビ 裏道に大泉 IC の近く入ってくる車が多くて、通学、歩行が危険
- 車で商店会に買物が不便
- 帰宅困難者のための道路として期待している
- 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
- 外環その2も必要だし、代替ルートも拡充も必要である
- 鉄道の立体化と外環その2の一体整備することで、効果がある
- 全線を通しての計画が大切で、部分で異なる計画をすると、齟齬が出る
- 道路は必要、その為に何をどうするのか？
- 練馬区の道路は狭すぎる、広くすべき
- 車は必要、青梅 IC はフルで作るべき
- 経済の発展のために必要（自動車、道路）
- 道路を造ることで経済効果がある
- 目白通りを作る時は広くて反対があったが、今では機能している良かった

広い道路幅員が必要

- 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（朝ラッシュ、渋滞中）
- 狭いため、登下校の生徒が危険⇒安全確保（都営団地の建替に）タクシー、バスが入り込む
- 幅員 22m程度が好ましい
- 上石神井駅 まちづくり、区に提案（外環ノ2を 22m）8年前から検討
- できるだけ大きな幅で確保したい 将来への自由性を作っておきたい
- バス通りの幅が狭く、バス停に止まると後続が渋滞
- 震災対策としても道路は必要
- 避難のためにも道路や緑は必要

道路スペースを活用したい

- 道路のオープンスペースとしての使い方のアイデアを！（水面あり、グリーンも）
- 緑地スペース、広い歩道を、祭、イベントで使用している例もあります（管理者の了解が必要であるが）
- バスベイが必要
- 鉄道高架（大泉）が必要
- 地域の発展のためには道路が必要という立場

情報提供、広報による理解の向上が大切

- 情報、格差がないようにして（インターネット）
- 道路計画の（PR）広報の徹底を
- 分からないから反対という人もいるのではないか
- 東大泉2丁目（大泉 JCT）どういう形で作られるのか説明がなく、わからない
- 50、60 年住んできた人に対して、親切な対応が必要
- 先を見た計画は必要→どうやって実現するか視点で要求すべき

その他

- 代替ルートはありえない
- 緑地 民有の緑地、樹木が本当に保護されるか不安
- 条例などで保護すべき
- 練馬は緑が多いので、緑に特化して考える必要はない。ほどほどにすべき
- 連立事業についても、進めなければ意味ない
- 谷原の交差点の改良が必要
- 事業を進めるための運動も必要である
- 今回の地震で必要性を感じた

テーマ 代替機能を確保して、地上部街路が必要ないと考える理由

既存道路の整備を行うべき

- 既存道路の整備が先決
- バス通りを整備すべき
- 一車線増やして歩道の充実を！
- 外環の2は必要ない 現在ある生活道路を歩道と自転車が行ける道路に整備して欲しい
- 電柱の地下化をすべきである
- 車の量は減っている、人口も減ってくる、これからは自転車のことも重要
- 歩行者も自転車も自動車も、調和を持って考えていくことが重要

計画の見直しが必要

- 地上部街路は東八で止まっていて意味のない道路である
- 南北でなく東西道路を何とかすべき
- これから道路を作るのなら金のかからない（用買不用）環八の下に高速を作ればよい
- 全体ネットワークを考えるべきである
- 大泉通過交通を流したいという思いが見える 東八で止めては意味ない
- 生命と暮らしを守るために絶対反対
- 現在の道路拡張が一番早道
- 本線以外の小枝の道路づくりが本当は必要ではないか

代替機能に期待していない、 代替案を見直す必要がある

- 道が広いから燃えないとは言えない
- 道は道機能のみにした方がいい
- 緑地帯が必ずしも空気がキレイになるわけではない
- 代替機能は立派すぎる 現実を見ての案を出して欲しい
- 代替案について、消防、防災の役に立たない
- 代替案には賛成 ちゃんとやるなら 資料案ではダメ
- 今回の案では代替は認められないもっとちゃんとした案にして欲しい周辺道路の問題も含めて
- 外環の2と同じ幅(40m)の代替案が間違いである
- 地域の意見を聞いて代替案を考えるべきである
- 都の代替提案は現実的ではない
 - たくさんの人が立退かなければならない
 - 理想的な道路を作るには、たくさんの犠牲の上にあることの認識が必要

防災への対応を検討することが必要

- 面整備すべき 防災を考慮しているのであれば
- 震災を踏まえて基準を見直してから検討をし直すべきである
- 建築規制がかかっていたため、外環のエリアは防災に対応した建物が建っていない行政の責任である
- 道路ができると、災害時に車が放置され、火がついて引火したら危険である
- 地震が起きると、渋滞が発生している地上部街路ができても同じことが起こる

テーマ → 決められない理由、新しい考え方の提案など

必要性がわからない

- 必要性の説明が不十分、もっとわかりやすく説明せよ！
- 道路の持つ機能は広い、その部分の理解を広げることが必要(4つの機能 3つの提案)

整備コストや補償について不明

- コスト意識を持った計画策定にすべき！

計画を再検討してはどうか

- 地下と同時平行ではなく、外環を整備してからデータを採取し、再度検討
- 地域の実情に合った計画(商店、農地)
- メリットとデメリットは必ずある、必要だが犠牲者はある、補償なども考える必要がある

当初計画で整備すればよかった

- そのまま計画通りに作れば良かった
- 外環本線は地下化せず、計画通り上につくれば良かった

その他の意見

- 東北の復興を優先すべき、震災を踏まえ検討し直すべきである
- 被災者を救うべきである
- 都市計画道路は昭和初期の計画である
- ジャンクションは地域を分断させる
- インターの周辺が発展されるわけではない
- 都市計画、5年毎に見直しとあるが直近はいつなのか
- 杉並三鷹はどうなっているのか

▼話し合いの様子



グリーンベルトを整備してほしい

- 道路は後にして、グリーンベルトを整備
- グリーンベルトは歩道や自転車道にして、石神井公園、善福寺公園、井の頭通りを結び、ネットワークを

安全性がわからない

- 道路を造った時の安全策を充実させるべき！

予算を他にまわしてほしい

- 外環の2の予算を震災や福祉にまわしてほしい

施設の提案

- 例として、バスの停車帯以外に、壁から椅子が出てきて座れる設備があれば良い
- 第5回資料の代替ルート幅員 50mの意味が分からない



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/index.html>

練馬区における外環の地上部街路について

あり方（複数案）

東京都は、東京外かく環状道路の地上部街路（外環の2）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取りまとめることとしています。

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。

そこで、練馬区における外環の地上部街路の整備イメージを示す「あり方（複数案）」を作成し、広く意見を聴くこととしました。

今後、この地上部街路に必要とされる機能などについて、地域の皆さんのご意見を聴きながら、検討を進めていきます。



目次

1	はじめに	1
2	練馬区における外環の地上部街路の必要性	5
3	練馬区における外環の地上部街路のあり方	13
4	今後の検討の進め方	19

平成26年1月



東京都都市整備局

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)

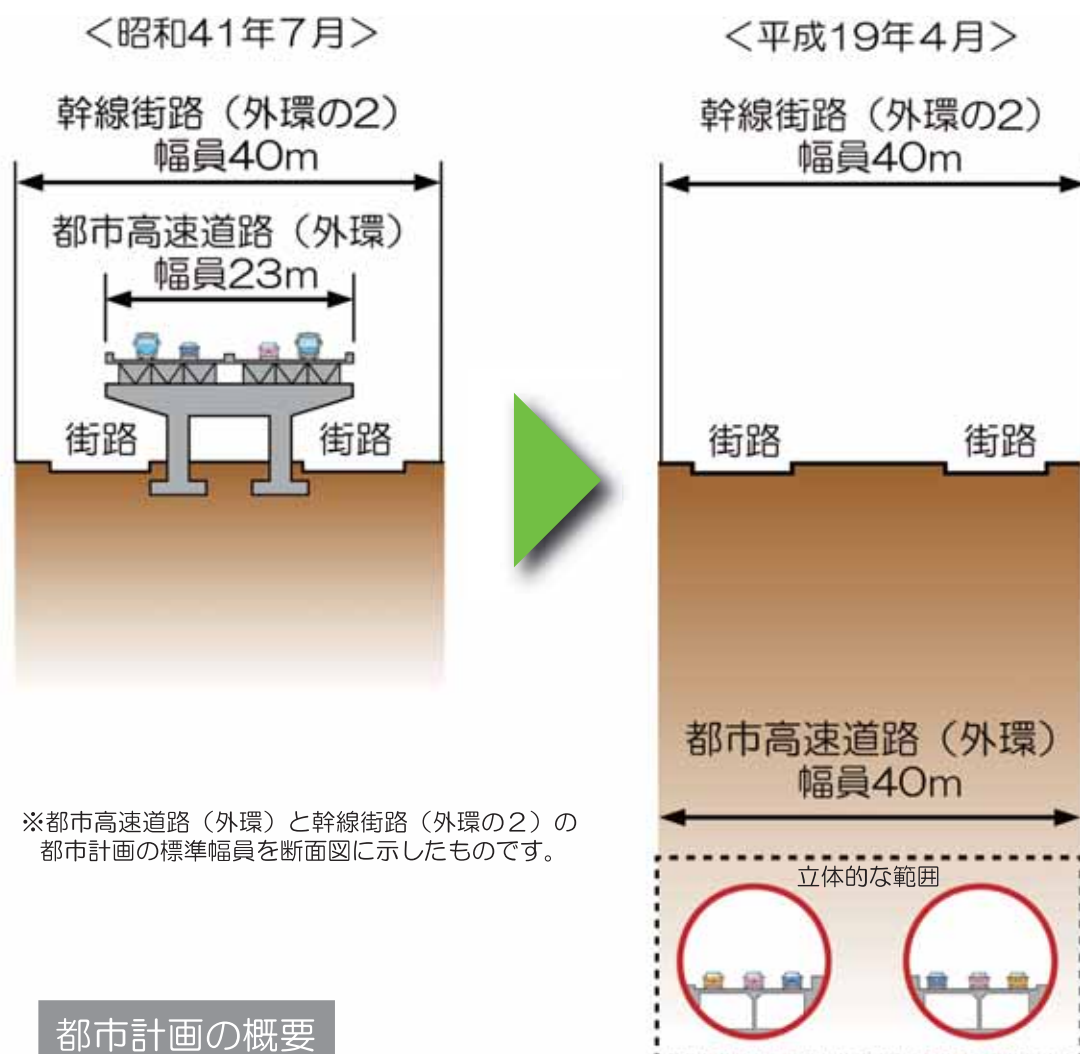


※外環大泉JCTの整備により分断される既存の都道を改良
する必要があることなどから、高速道路の外環の整備と合
わせて、外環の地上部街路の整備に着手

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、都市計画に関する都の方針を取りまとめることとしています。

このパンフレットは、練馬区における外環の地上部街路の必要性とともに、この地上部街路の整備イメージを機能別に示す「あり方（複数案）」（平成25年12月公表）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。

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）
- ・ 構造：地表式
- ・ 幅員：40m（標準）
- ・ 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
- 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、19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皆様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。

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	17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



第1回 地上部街路の概要、経緯について

平成22年6月11日



第2回 地域の現状・課題のデータについて

平成22年9月3日



第3回 地上部街路の必要性（整備効果）のデータについて

平成22年11月26日



第4回 地上部街路の必要性（整備効果）のデータについて 整備による影響データについて

平成23年3月3日



第5回 地上部街路の代替機能について 地上部街路のあり方等について

平成23年6月27日



第6回 地上部街路のあり方等について

第5回及び第6回は、3つのグループに分かれて話し合いました。

平成23年8月26日

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さん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

■広く意見を聴く会の様子



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において、地域の皆さんのご意見をお聴きしました。

6～12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」、「目白通りを整備するときには反対もあったが、整備されてよかった」、「住宅の立ち退きを減らすために外環本線は地下化されたのだから、地上部街路は廃止すべき」、「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





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～

～ 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。

■緑の構成比



資料) 練馬区みどりの実態調査(平成24年3月)

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

- 街路樹の整備により、約1～4ha※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。

※18頁「あり方(複数案)」参照

■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。

■緑のネットワークと電線類の地中化の例(調布保谷線)





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～

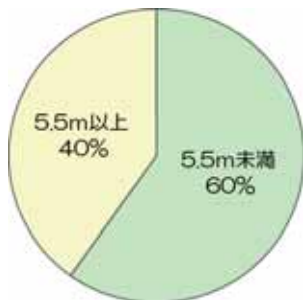
～ これまでいただいた主なご意見 ～

- 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
- 東日本大震災で必要性を感じた。
- 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。
- 地上部街路ができて、地震が起きると渋滞が発生して機能しない。
- 幅員が50mあっても、道路に自動車が存在すれば、延焼遮断帯として機能しない。

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



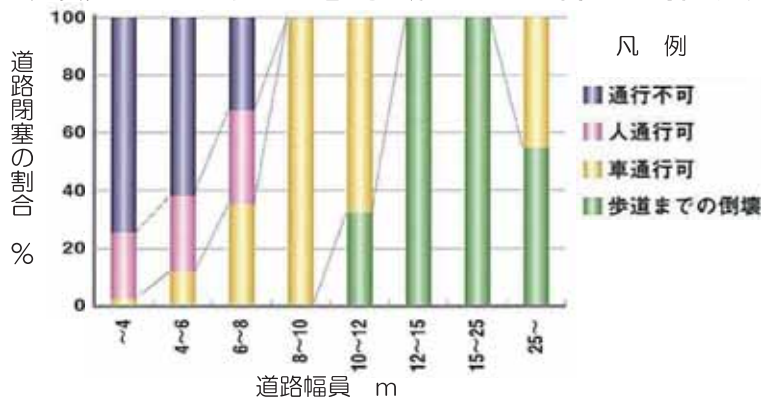
■阪神・淡路大震災における道路沿道の建物倒壊状況



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。

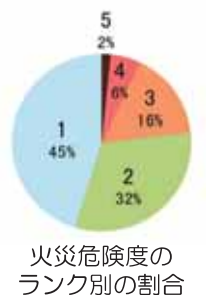
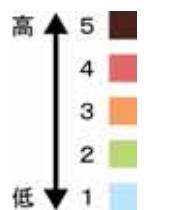
地域の課題

- 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。

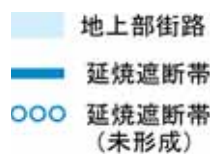
■延焼遮断帯の形成状況



災害時活動困難度を考慮した火災危険度



凡 例



	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



■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27m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

■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



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～

～ これまでいただいた主なご意見 ～

- 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大量に入り込んでいるため、交通事故の危険性が高い。
- 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。
- 少子高齢化が進み、自動車交通の減少が予測できるため、新しい道路は不要
- 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。
- 南北道路よりも、東西道路の整備を優先すべき。

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。

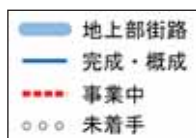
■周辺道路の混雑状況



地域の課題

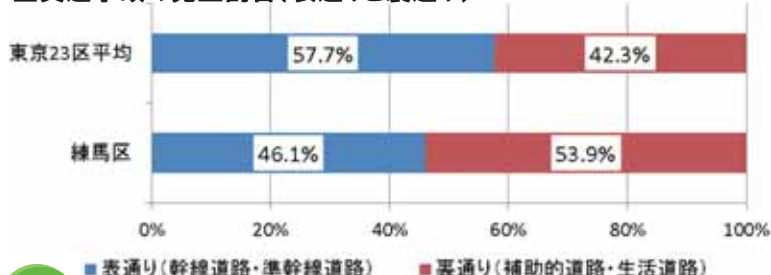
- 交通の円滑化とともに、生活道路に流入する通過交通を抑制するため、都市計画道路を着実に整備する必要があります。

■都市計画道路の整備状況

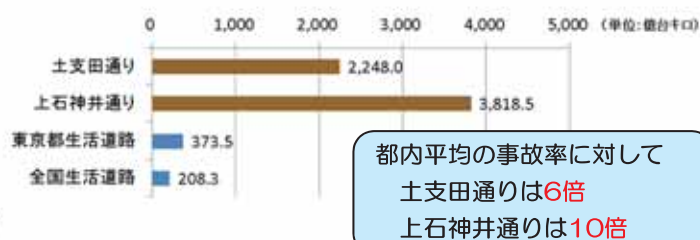


概成：都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、ある程度の車線数は有するなど概ね機能を満たしている道路

■交通事故の発生割合(表通りと裏通り)



■生活道路の事故率



都内平均の事故率に対して
土支田通りは**6倍**
上石神井通りは**10倍**



～ これまでいただいた主なご意見 ～

- バス路線の整備を重点に実施すべき。
- 自転車専用道を独立して設置し、歩道と分けてほしい。
- 地上部街路がなくても困らずにやってこれた。

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)



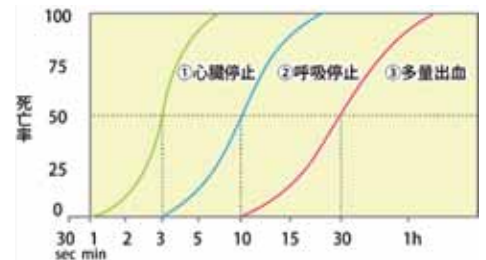
■バス路線と歩道設置の状況



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。

■カーラーの救命曲線



※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 ～

- 交通量の多い道路ができると、健康面に関して危険ではないか。
- 環境基準を満足しているだけでは大気汚染や騒音の被害が出ることを認識すべき。
- 地上部街路ができて大型店ができて渋滞が発生したら困る。
- 地区割りが変わることによって生活が激変し、地域社会が破壊されないか。

大気

類似路線※¹沿道の主な大気汚染物質(NO₂、SPM)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、大気の状態は環境基準を達成するものと考えられます。

騒音

類似路線※¹沿道では、環境基準を達成できていない場合もあることから、地上部街路を整備する場合は、低騒音舗装や植樹帯の設置などにより、騒音の低減に努めます。

※¹ 往復2車線かつ交通量1.0～1.8万台／日の道路

振動

幹線道路沿道※²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。

※² 道路交通振動調査を実施している都内312地点

身近な緑

現在の都市計画を活用して植樹帯や緑地帯を設置した場合、緑の空間を増やすことができます。

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。

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。

■五反田駅東口駅前広場の例



資料) 東京都道路整備保全公社HP

■住民主体の花のある道づくり(大阪府)の例



資料) Think Our Street 推進委員会HP

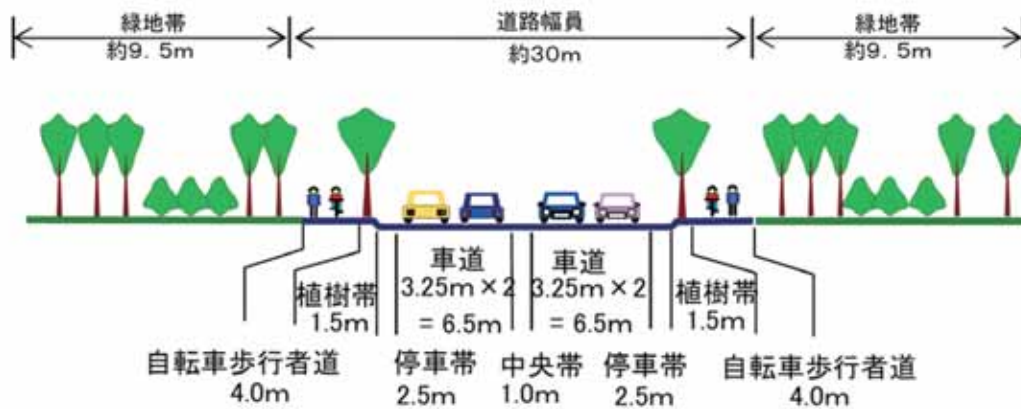
地上部街路の代替機能

「代替機能を確保して都市計画を廃止」については、既存道路の拡幅が必要となり、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 of 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。

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必要と考えています。

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、現道の拡幅が必要ですが、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。

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。

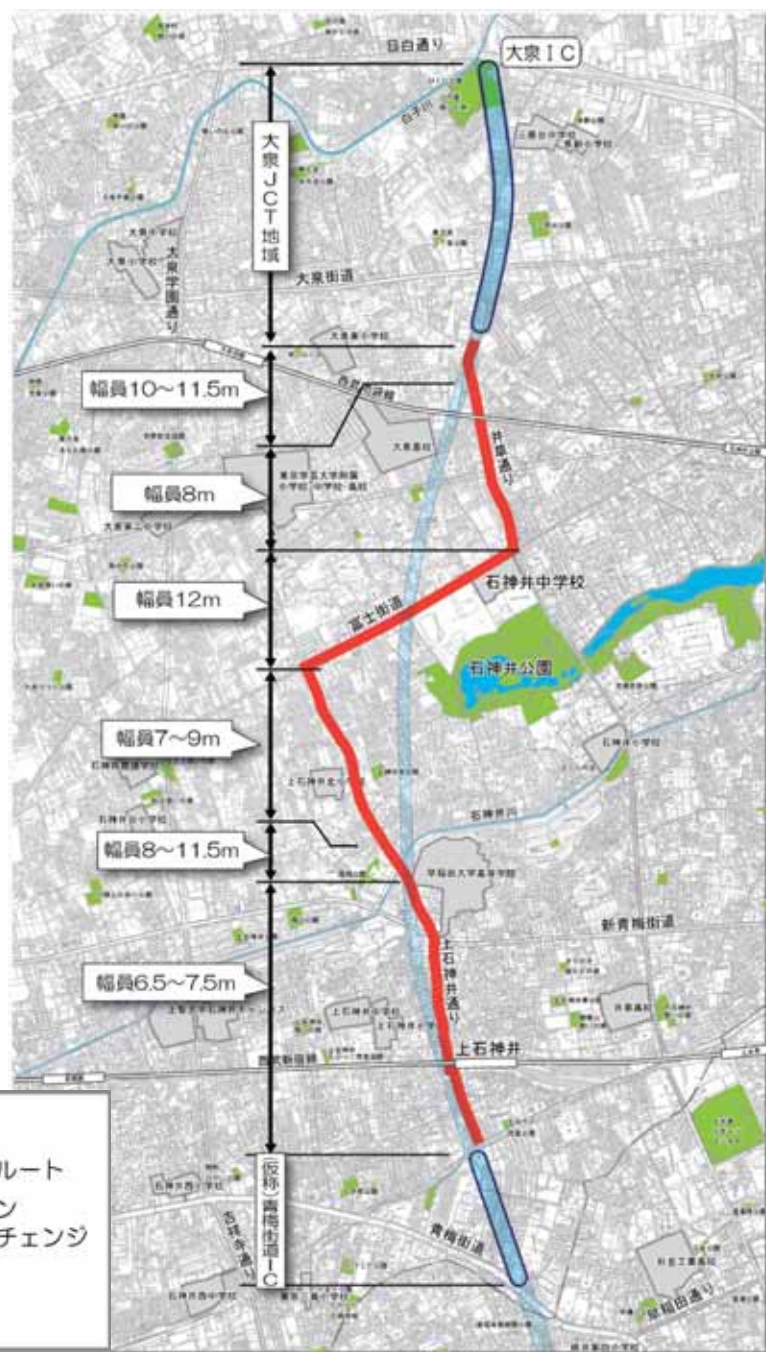
■代替ルート沿道の建築物の状況(富士街道)



■都市計画法に基づく建築制限の状況(上石神井駅周辺)



■代替ルート(例)



■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。

都市計画道路の機能

○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、防災など様々な機能があり、これらの機能を十分に発揮し、良好な都市形成に寄与するよう計画しています。

～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～



練馬区における外環の地上部街路に必要とされる基本的な機能と、これを確保するための道路の構成要素は、以下のように考えています。

	地上部街路に必要とされる機能	道路の構成要素
 環 境	・緑のネットワーク ・沿道環境の保全 ・良好な景観形成	・植樹帯を備えた歩道 ・電線類の地中化
 防 災	・災害発生時の避難路 ・火災等の拡大の遅延・防止 ・緊急輸送ネットワーク	・電線類の地中化 ・延焼遮断帯として機能する道路幅員
 交 通	・円滑な自動車交通処理 ・バスや自転車の通行空間 ・沿道アクセス	・停車帯を備えた往復2車線の車道
 暮らし	・安全で快適な歩行者空間	・分離された歩車道 ・バリアフリー化された歩道

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

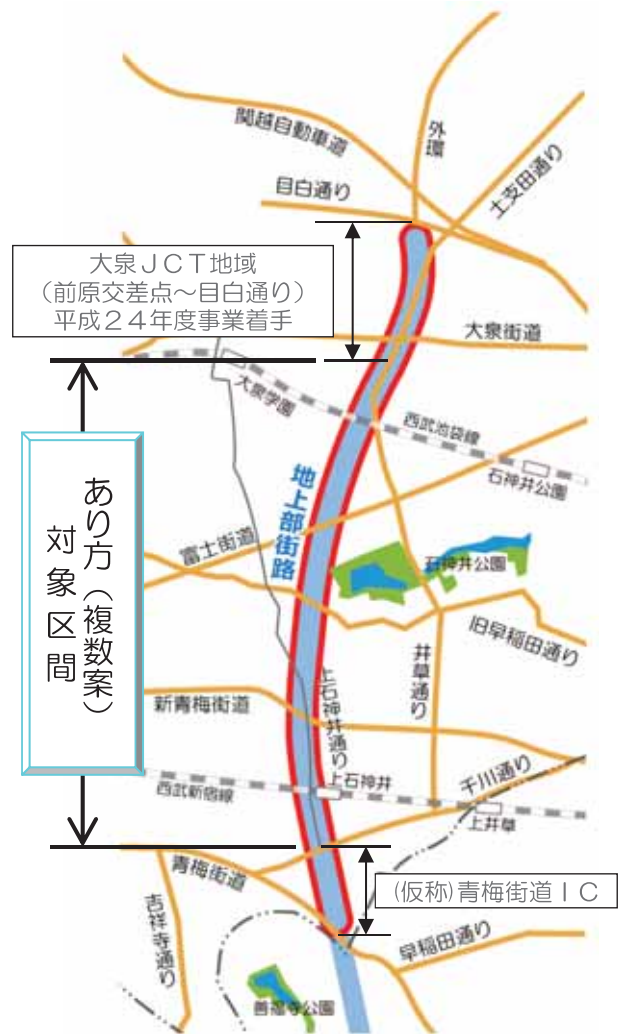
○目白通り～青梅街道のうち、事業中の大泉JCT地域と、(仮称)青梅街道1Cの整備により地上部が改変される範囲を除く約3km区間としました。

■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。
- 地上部は、道路または緑のたくさんある公園にしてほしい。
- 緑は必要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。

案1 車道、歩道、植樹帯を設置した道路（幅員18m）

○案1は、都市計画の区域を縮小して、車道（2車線）、歩道、植樹帯を設置した道路のイメージです。



※自転車は車道の自転車レーン（青色部分）を一方通行することとなります。

案2 車道、自転車道、歩道、植樹帯を設置した道路（幅員22m）

○案2は、都市計画の区域を縮小して、案1に独立した自転車道を加えた道路のイメージです。



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）

○案3は、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のイメージです。



注：各案の断面構成は現時点でのイメージであり、今後の検討により変更になることがあります。

■「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 防災 交通 暮らし	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。
	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。

4 今後の検討の進め方

今回お示した「あり方（複数案）」を基に、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、広く意見を聴く会やオープンハウスを通じてご意見をお聴きします。

今後、いただいたご意見に対する都の見解とともに、都市計画に関する都の方針を取りまとめていきます。

検討の進め方 公表

平成20年3月公表



必要性を検討するためのデータ 公表

平成22年6月から平成23年8月まで
話し合いの会 開催（6回）

地元との話し合い

平成23年11月
広く意見を聴く会 開催（3回）

地上部街路のあり方（複数案） 公表

◀ **本パンフレット**

広く意見を聴く会やオープンハウス※
を開催します

地元との話し合い

※オープンハウスでは
パネルなどを用いて対話形式により説明し、
地域の皆さんのご意見をお聴きします。

意見に対する都の見解 公表

都市計画に関する都の方針 公表

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）

練馬区における外環の地上部街路 あり方(複数案)に関する 広く意見を聴く会の記録

東京都は、東京外かく環状道路の地上部街路（外環の2）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取りまとめることとしています。

この一環として、練馬区における外環の地上部街路のあり方（複数案）を作成し、この地上部街路に必要とされる機能などについて地域の皆さんのご意見を聴くため、平成26年1月に広く意見を聴く会を開催しました。

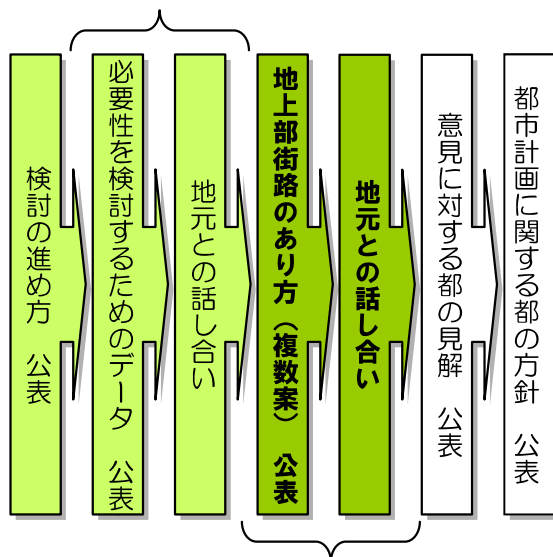
このリーフレットは、「広く意見を聴く会」でいただいたご意見の概要です。

検討のプロセス

広く意見を聴く会の概要

話し合いの会（平成22年6月～平成23年8月）

広く意見を聴く会（平成23年11月）



広く意見を聴く会（平成26年1月）

オープンハウス（平成26年2月）

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

いただいたご意見カード：87通（平成26年1月末現在）

■配布したパンフレット



■広く意見を聴く会の様子



お問合わせ先

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）

広く意見を聴く会でいただいたご意見の概要

地上部街路の必要性についてのご意見

地域の現状

- 練馬区西部地域の道路は明らかに不足（特に南北方向）
- 南北道路は狭いので、渋滞も度々発生している
- 狭い生活道路をバスが走る。安全面から早期改善が必要
- 歩道のない道路が多い。事故の危険性を感じる
- 子どもが救急車を利用したときに時間がかかった
- 避難路としての道路整備が他地域と比較して著しく遅れているとは思わない
- 南風と北風が多いため、南北道路は延焼防止にならない

他の施策を優先すべき

- 狭い道路の拡幅に力を注ぐべき
- 耐震・耐火住宅への建替えとセットで進めるとよい
- 今ある道路の歩道をしっかり整備してほしい
- 西武新宿線の踏切解消を優先にすべき

地上部街路の都市計画

- 幅員40mは広いと思ったが、先見の明がうかがえる
- 沿道環境を保全し立ち退き戸数を減らすために、外環本線を地下化したのだから、地上部街路は廃止すべき
- 50年前の計画を進めるのは時代錯誤
- 地上部街路の計画を知らない人が多い
- 都市計画の詳細な図がほしい

地上部街路に求める機能についてのご意見

- 良好な都市環境を考えると、幅員40m案がベスト
- 幅員40m案で、バス、タクシーの専用レーンや、ウォーキング、ジョギングの専用レーンをつくってほしい
- 幅員18m、22m案でも十分この地域に効果があると思うが、将来のことを考えると40m案に賛成したい
- 理想的には幅員40m案だが、実情に沿うのは幅員22m案
- 早期完成や影響を受ける権利者のことを考えると、幅員40m案にこだわる必要はない
- 幅員22m案は、歩行者と自転車の分離も可能で、街も分断されないので評価する
- 自転車道に賛成。幅員22m案がよい
- 植樹帯が広いと管理費がかさむため、幅員22m案がよい

検討の進め方についてのご意見

広く意見を聴く会の運営方法

- 必要性や整備方針が良く理解できた
- 必要性がわからない。説明やデータが不十分
- 住民の声を聴いていない。丁寧に聴いてほしい
- 質疑応答の時間をもっととるべき
- 賛成の人は発言しない。反対意見ばかり残ることが不安
- パンフレットを全戸配布すべき
- 広く意見を聴く会での意見を集約すべき

検討の進め方

- 地上部街路の具体案が示されてよかった
- 今後の進め方やスケジュールが知りたい

地上部街路は必要、不要

- 地元の発展のため、地元の人は長い間待ち望んでいる
- 練馬区だけでなく、東京の西側の交通を大きく改善する
- 首都直下地震への備えのためにも、早期完成を望む
- 交通安全の点から重要度が高い
- 人口減や若者の自動車離れが進んでいるため不要
- 広幅員道路は、郊外の住宅地である石神井地域には不要
- 青梅街道ⅠCと同じ位置の地上部街路は撤回すべき
- 道路がどうしても必要であれば、スタート地点に戻って、地域にふさわしい必要最小限の道路を整備すればよい

地上部街路の代替機能

- 廃止案を含めて検討すべき。どうしたら廃止できるのか
- 代替ルート案は、南北、東西に吹く風にも強く、石神井公園と小中学校を結ぶことから優れている
- 既存道路である代替ルートを拡幅する方が現実的
- 幅員18m、22m案の代替案を示してほしい

地上部街路の整備による影響が心配

- 地上部街路の整備により、緑地が減るのではないかと
- 石神井公園の生態系が崩れるのではないかと
- 騒音や排気ガスによる住環境の悪化が心配
- 地域分断や交通事故が心配
- 首都直下地震が発生した場合、街路樹の倒壊が心配

- 幅員18m案は自転車の安全性に不安がある
- 自転車レーンを省略した幅員12mで十分
- 自動車利用者にとっては、往復4車線が使い勝手がよい
- 一般車両の通行を不可とし、自転車、バス、緊急車両の専用道とすべき
- 乳母車や車椅子が安心して通れる歩道にしてほしい
- 街路樹は常緑樹がよい。維持費が安い低木がよい
- 車道に挟まれた緑地帯では子供は遊ばない
- 緑地帯は道路の両端につくってほしい
- 道路とは別に豊かな公園等を整備すべき
- 特に幅員40m案は、地域交流の障害となり、幼児や高齢者の交通事故も心配

- 今後とも住民の意見をよく聴いて計画してほしい
- 都市計画変更する場合、権利者に丁寧な説明が必要
- 練馬区が実施したパブリックコメントの内容を参考に、都の案をまとめてほしい
- これまでの意見が反映されていない
- これまでの意見に対する都の回答がない
- 幅員40m案ありきではないかと
- 地域住民が嫌だといっても進めるのか
- 知事不在の中で進める理由は
- 練馬だけ切り離して進めるのか
- 杉並、武蔵野の話し合いを待って、練馬を検討すべき
- 大泉JCT地域を先行して事業化した理由
- 3案のB/C（費用対効果）が知りたい