

# 「外環の2」に関する今後の取組方針（素案）

平成24年（2012年）2月

練馬区



## はじめに

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。）は、昭和41年7月に、東京都市計画道路都市高速道路外郭環状線（以下、「外環」という。）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」と同じ位置に都市計画決定された。その後、「外環」については、平成19年4月に、高架方式から地下方式に都市計画が変更され、平成21年5月に事業化されたが、「外環の2」については、都市計画の取り扱いが未だ定まっておらず、都市計画に伴う建築の規制などにより、周辺地域のまちづくりの進展が、長期にわたって制約を受ける状況となっている。

この「外環の2」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、都の主権により、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回開催されたところである。都は、こうした話し合いなどを踏まえて、今後、「地上部街路のあり方（複数案）」を公表することとしている。

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が、こうした都の動向などを踏まえ、今回、「『外環の2』に関する今後の取組方針（素案）」（以下、「取組方針（素案）」という。）をとりまとめた。

今後は、この「取組方針（素案）」について、区民意見反映制度に基づき、区民の意見を聴きながら、「『外環の2』に関する今後の取組方針」をとりまとめていく。

# 目次

今後の取組方針をとりまとめるにあたって	1
1 「外環の2」について	1
(1) 都市計画の概要について	1
(2) これまでの主な経緯について	1
(3) 整備の主な必要性（効果）について	1
(4) 整備に伴い懸念される主な影響について	3
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	4
(1) 西武新宿線の立体化について	4
(2) 「外環の2」の周辺地域のまちづくりについて	4
今後の取組方針	6
1 「外環の2」について	6
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	7
別冊	資料編

# 今後の取組方針をとりまとめるにあたって

## 1 「外環の2」について

- (1) 都市計画の概要について 【資料編P. 1】
- (2) これまでの主な経緯について 【資料編P. 2～3】
- (3) 整備の主な必要性（効果）について

### ア 区西部地域における都市計画道路の整備状況 【資料編P. 4】

都市計画道路は、歩行者や自転車、自動車などの交通を安全かつ円滑に処理する機能のみならず、水道、下水道、電気、電話、ガスなどのライフラインの収容空間、震災時の緊急輸送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、区民の安全で安心、快適な生活に欠くことのできない都市基盤である。区内では、こうした都市計画道路の完成率が約5割であり、都内全体の約6割と比較して遅れている状況にある。

中でも、「外環の2」の沿線地域を含む、区内を南北に通過する笹目通りを挟んで西側の地域（以下、西部地域という。）における都市計画道路の完成率は約3割であり、東側の地域の約7割と比較して大きく遅れている。

さらに、この西部地域には、東西方向に7路線、南北方向に4路線の都市計画道路が都市計画決定されており、それぞれが約1km間隔で配置されているが、東西方向の路線の完成率は約4割であるのに対し、「外環の2」を含む南北方向の路線は約1割であり、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。

### イ 二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量の削減 【資料編P. 5】

地球温暖化の防止（CO<sub>2</sub>排出量の削減）に向け、運輸部門をはじめ、あらゆる分野における取組を進める必要がある。

「外環の2」が整備されると、周辺道路の交通の流れがスムーズになり、自動車からのCO<sub>2</sub>排出量が削減され、地球環境の保全に寄与することが期待される。

### ウ 窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）、浮遊粒子状物質（SPM）の削減 【資料編P. 6】

自動車からのNO<sub>x</sub>およびSPMの排出量は、走行速度が高まるにしたがい減少する傾向にある。

「外環の2」が整備されると、周辺道路の交通の流れがスムーズになり、自動車からのNO<sub>x</sub>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る。

### エ 身近な緑地空間の新たな創出 【資料編P. 7～11】

区は、平成18年12月に策定した「みどり30推進計画」において、概ね30

年後に緑被率30%を実現することを目指し、道路、河川などの連続するみどりを増やしていくこととしている。

「外環の2」が整備されると、植樹帯など緑地空間の確保により、連続したみどりの空間が創出されることが期待される。

オ 街路樹の形成や電線類の地中化による景観の向上 【資料編P. 12】

良好な景観は、暮らしに潤いと安らぎを与えるものであり、より快適に暮らす都市環境を形成するには、重要な要素のひとつである。

「外環の2」が整備されると、街路樹の形成や電線類の地中化などにより、良好な景観が形成されることが期待される。

カ 延焼遮断帯の形成 【資料編P. 13～14】

延焼遮断帯とは、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帯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も担うものとされている。

「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る。

キ 救急活動への寄与 【資料編P. 15～16】

都内における救急車の現場到着時間は、減少傾向にあるが、全国平均に比べて時間を要している。

「外環の2」が整備されると、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る。

ク 周辺道路の交通状況の改善 【資料編P. 17～18】

「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。

また、既存の路線バスの定時運行に寄与することも期待される。

ケ 生活道路に流入する通過交通の減少 【資料編P. 19】

「外環の2」が整備されると、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。

コ 新たな公共交通の導入の可能性 【資料編P. 20】

区内には、駅やバス停から離れ公共交通を利用しづらい地域が存在している。

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、駅から800m以上かつバス停（30分に1便以上運行）から300m以上の地域を「公共交通空白地域」として定義するとともに、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る。

「外環の2」の計画区域周辺には、こうした「公共交通空白地域」が分布しており、「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。

#### (4) 整備に伴い懸念される主な影響について

##### ア 家屋等の移転

「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となることが懸念されている。

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、事業区域内の家屋等の移転が必要であるが、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。

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。

##### イ 大気汚染への影響

【資料編P. 21～24】

「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る。

これに対し、都は、「外環の2」に類似する路線の二酸化窒素（NO<sub>2</sub>）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る。

##### ウ 騒音への影響

【資料編P. 25～27】

「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る。

これに対し、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いる。

##### エ 振動への影響

【資料編P. 28～29】

「外環の2」の整備に伴い、自動車の走行による振動が懸念されている。

これに対し、都は、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、「外環の2」が整備された場合においても、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るとしている。

##### オ 地域の分断

「外環の2」の整備に伴い、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ている。

これに対し、都は、「外環の2」が整備された場合においても、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るとしている。

## 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

### (1) 西武新宿線の立体化について 【資料編P. 30】

区内の西武新宿線には、13箇所踏切が存在し、交通渋滞の発生や、踏切事故の危険性、地域の分断による生活の不便や沿線地域のまちづくりの遅れなどの問題を引き起こしている。

また、「外環の2」を含め5本の都市計画道路と交差する計画となっている。

国は、平成19年4月に公表した「踏切交通実態総点検結果」において、遮断時間が長い、または自動車の交通量が多い、歩行車および自転車の交通量が多いといった観点から、区内6箇所を「緊急対策踏切」として抽出している。

また、都は、平成16年6月に策定した「踏切対策基本方針」において、区内7箇所を「重点踏切」として抽出するとともに、これらの解消を図るため、区内全区間を含む井荻～東伏見駅付近を「鉄道立体化の検討対象区間」として位置付けている。その後、都は、平成20年6月に、この区間について連続立体交差事業の「事業候補区間」に位置付け、事業化に向けた取組を進めるとしている。

連続立体交差事業とは、市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化または地下化することにより、多数の踏切の除却や新たに整備する道路との立体交差化を一挙に実現する都市計画事業であり、道路整備の一環として実施されている。

一方、こうした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る。

そこで、立体化の実現に向けては、沿線地域のまちづくりの熟度を高めていくことが不可欠である。

こうした中、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、地域住民によりまちづくり協議会が組織され、立体化を見据えたまちづくりの検討が進められてきている。

### (2) 「外環の2」の周辺地域のまちづくりについて 【資料編P. 31～32】

区は、平成13年3月に「練馬区都市計画マスタープラン」を策定し、「だれもが安心して快適に暮らせるまち、地域コミュニティを大切にした活力のあるまち」をまちの将来像の目標として掲げ、地区ごとにまちの特性や課題、まちづくりの方針を踏まえて、その実現を目指してきた。

「外環の2」の周辺地区においても、暮らしやすい生活環境の創出、災害に強いまちづくり、快適な住環境の整備・保全、円滑で安全な交通環境の向上などの視点から、まちづくりを推進していくことが必要である。

このうち、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交通網などのあり方についての意見をとりまとめ、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、整備の方向性を示すために、この提言書をもとに、地域住民の意見も踏まえ、「上石神井駅周辺地区まちづくり構想」を策定している。

また、大泉・石神井・三原台周辺でも、平成23年8月に地域住民により「大泉・石神井・三原台周辺まちづくり協議会」が発足し、まちづくりの方向性やあり方を検討している。

## 今後の取組方針

### 1 「外環の2」について

地域の現状や「外環の2」の整備効果などを踏まえ、区としては、あらためて、「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。

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認すること。

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認すること。

エ 快適な都市環境の創出や身近なみどりの確保の観点から、広幅員の植樹帯など緑地空間を確認し、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。