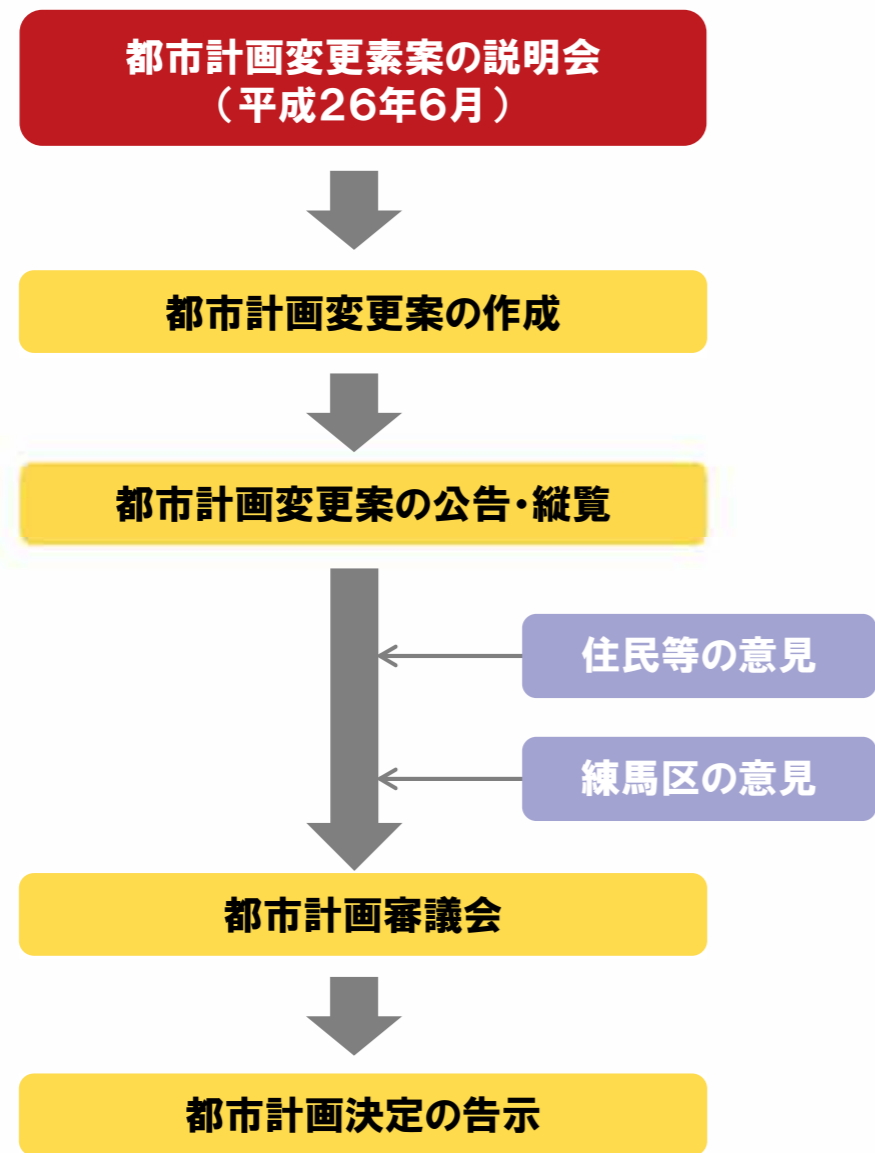


今後の都市計画の手続き



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)

東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2
(練馬区間)

都市計画変更素案の あらまし

平成26年6月

東京都

外環の地上部街路の都市計画の概要

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。

■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）



都市計画の区域を縮小する区間
(幅員変更区間)

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、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、これに基づき都市計画変更素案を作成しました。

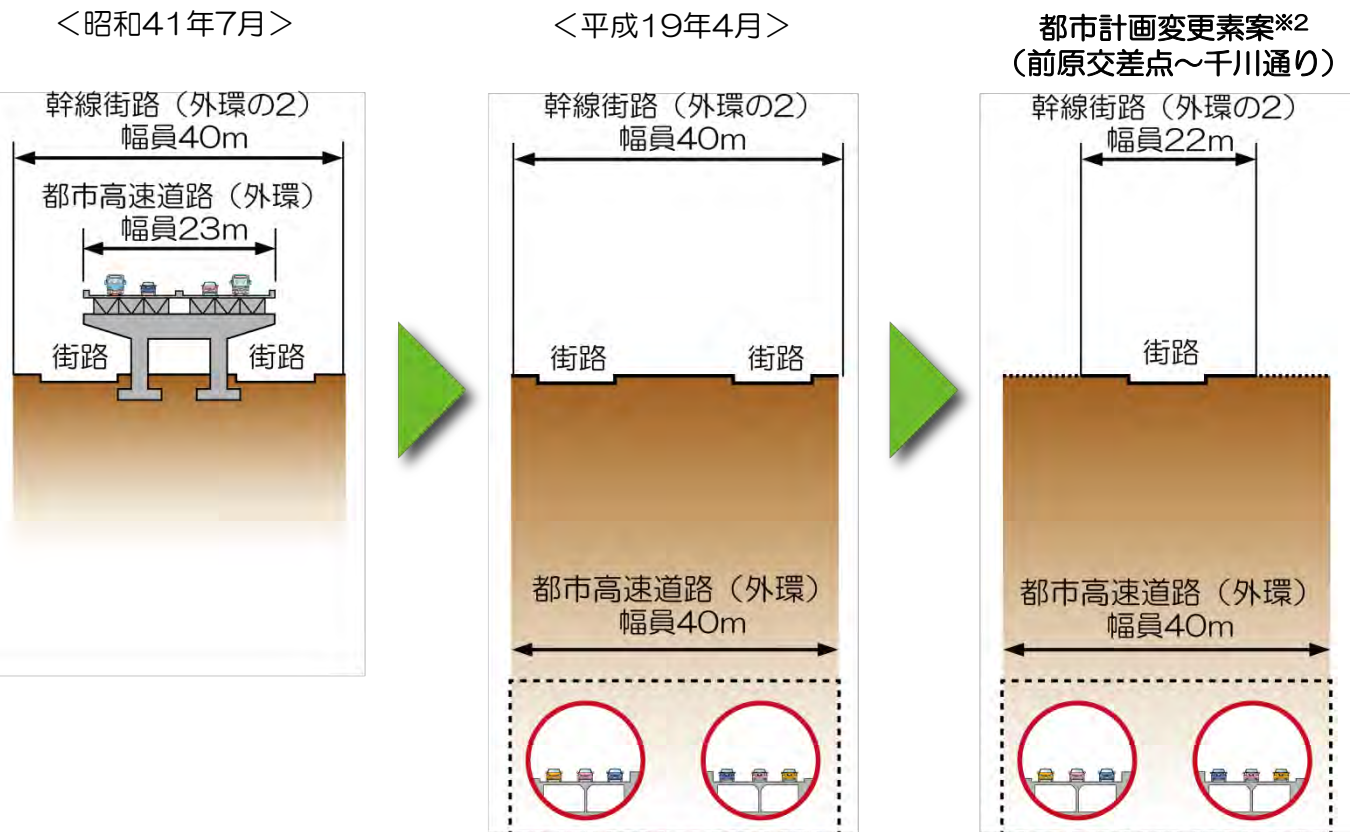
目白通りから青梅街道までの区間のうち、事業中の大泉ジャンクション地域及び（仮称）青梅街道インターチェンジの整備により地上部が改変される区間を除いて、都市計画の幅員を40mから22mに変更します。

上石神井駅周辺については、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し、交通広場を設置します。

■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	外郭環状線の2
変更概要	・一部幅員の変更	40m → 22m (延長約2,840m)	
	・交通広場の設置	面積約5,100㎡ (上石神井駅付近)	

■断面図※1



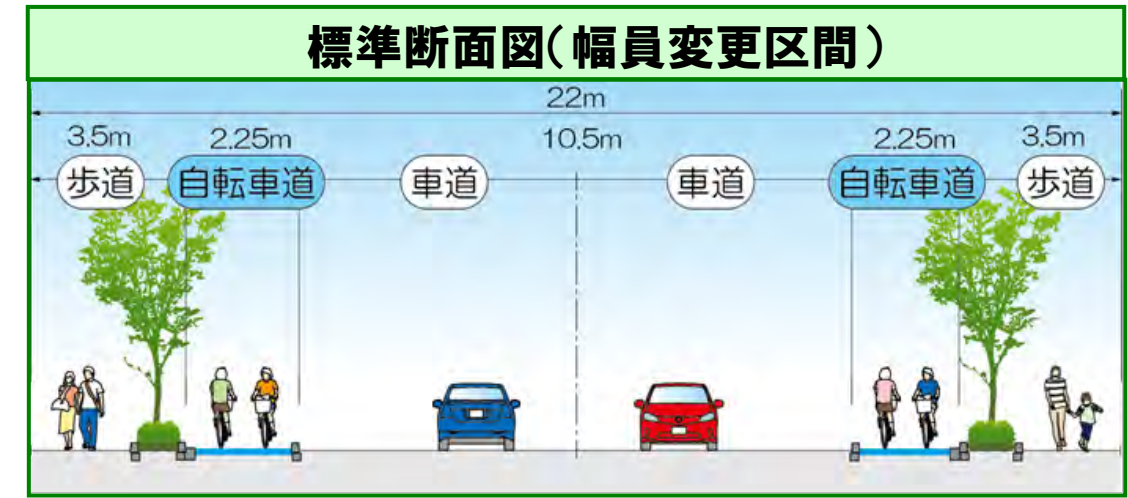
※1 都市高速道路（外環）と幹線街路（外環の2）の都市計画の標準幅員を断面図に示したものです。

※2 都市高速道路（外環）と幹線街路（外環の2）との位置関係は、場所によって異なります。

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。

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22mとしました。



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。

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私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。

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。

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。

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。

道路の線形の考え方

道路の線形については、安全で円滑な交通の流れを確保するため、線形の連続性に留意するとともに、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計画しました。

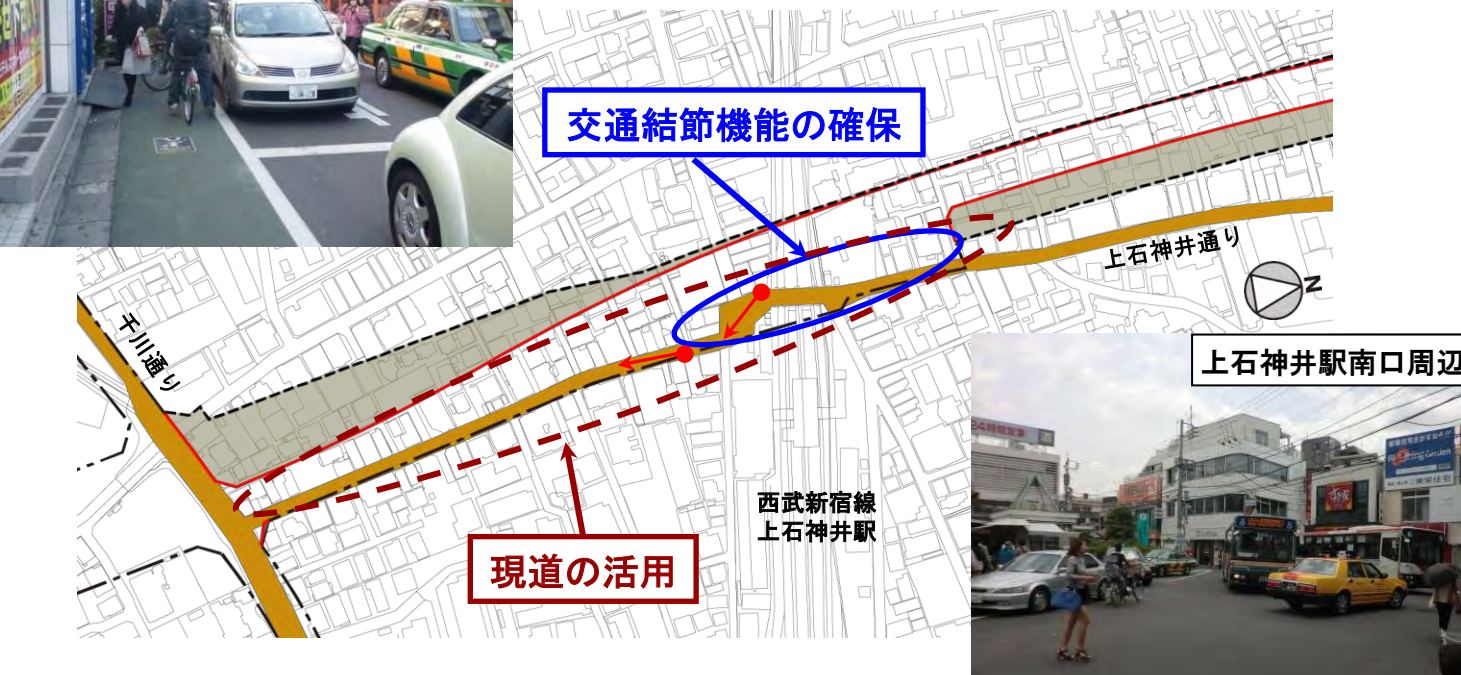


① 交通結節機能の確保

○ 上石神井駅周辺については、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しました。



交通結節機能の確保



② 現道の活用

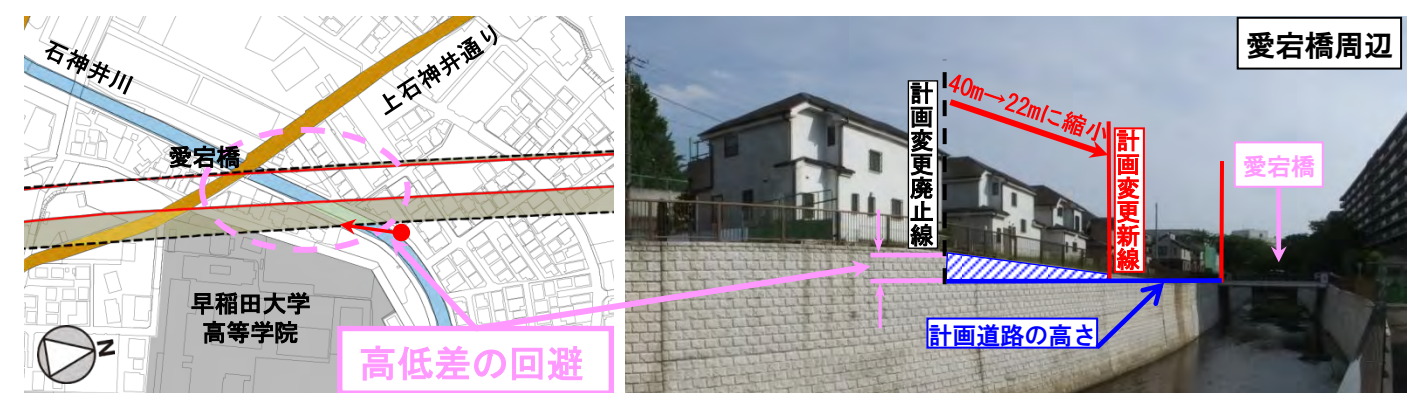
○ 現在の都市計画の区域内にある現道（井草通り、上石神井通り）を出来るだけ活用しました。



現道の活用

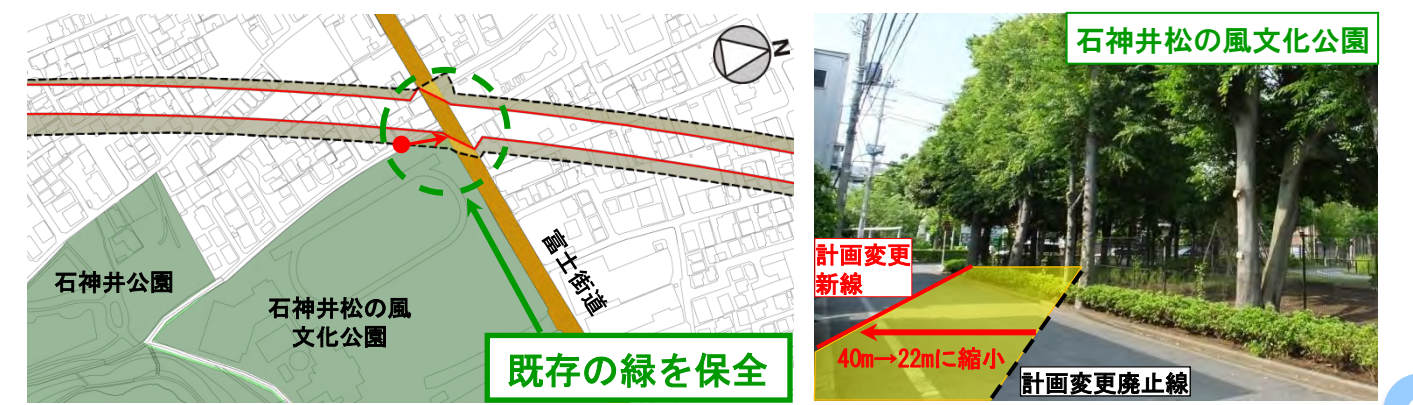
③ 周辺地盤(地形)とのすりつけ

○ 沿道との高低差を出来るだけ少なくするため、道路線形を西側に計画しました。

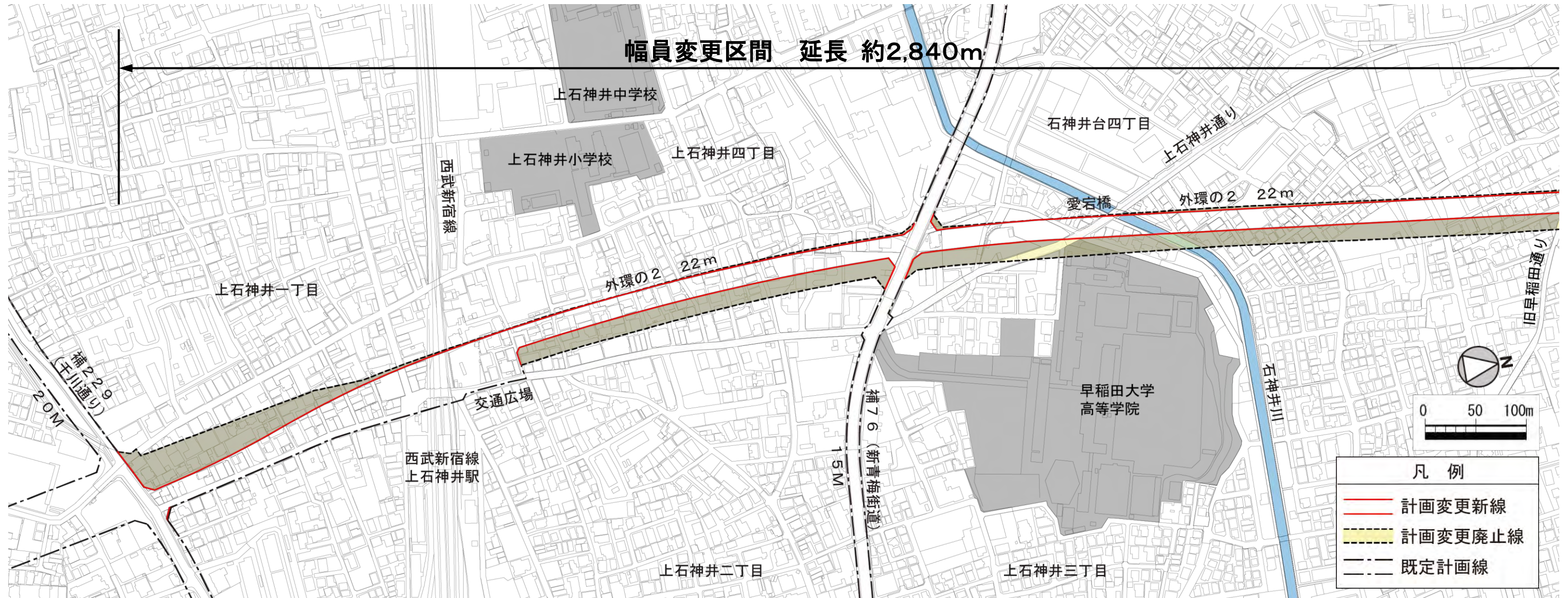


④ 緑の保全

○ 富士街道との交差点において、安全で円滑な交通の流れを確保した上で、石神井松の風文化公園の緑を出来るだけ保全するため、道路線形を西側に計画しました。

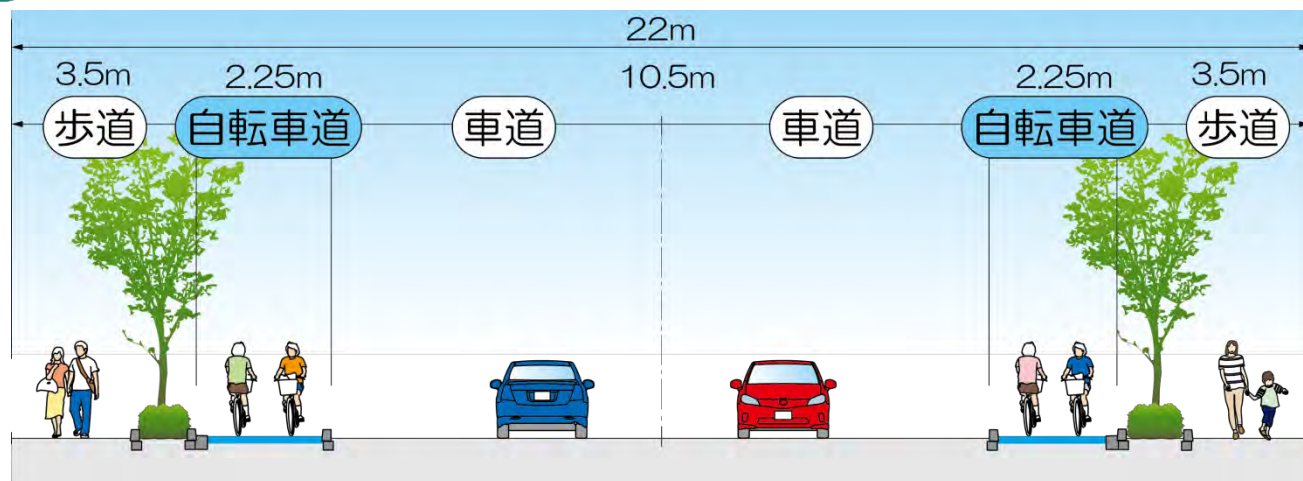


● 平面図



※この図面は平成20年に実施した航空測量をもとに作成しているため、現在の土地利用が反映されていない部分があります。

● 標準断面図

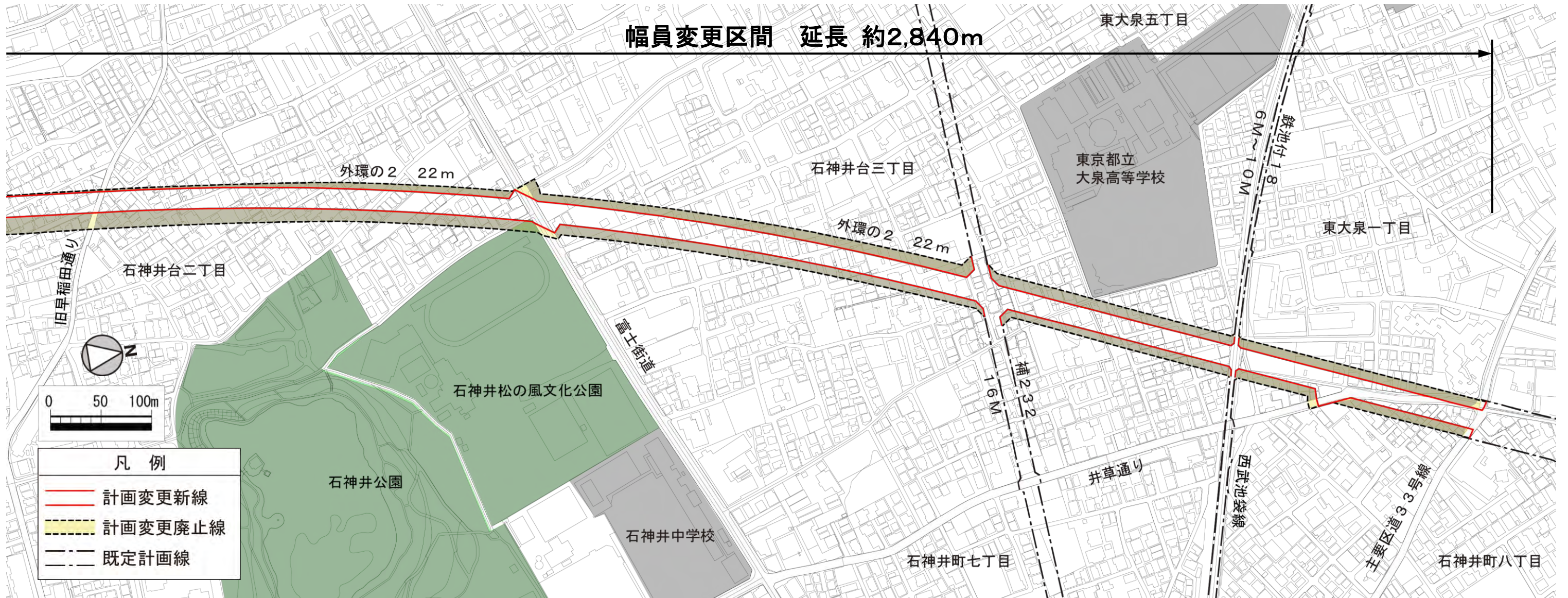


※自転車道の整備形態については、今後、関係機関と調整し検討していきます。

● 整備イメージ



● 平面図



※この図面は平成20年に実施した航空測量をもとに作成しているため、現在の土地利用が反映されていない部分があります。

● 道路の整備事例

■ 自転車走行空間の整備事例



■東京都練馬区（千川通り）



■大阪府堺市（新金岡80号線）

※ 写真は他路線の整備事例であり、今後、詳細については関係機関と調整し検討していきます。

■ 植樹帯の整備事例



■東京都武蔵野市（吉祥寺通り）



■東京都小金井市（新小金井街道）

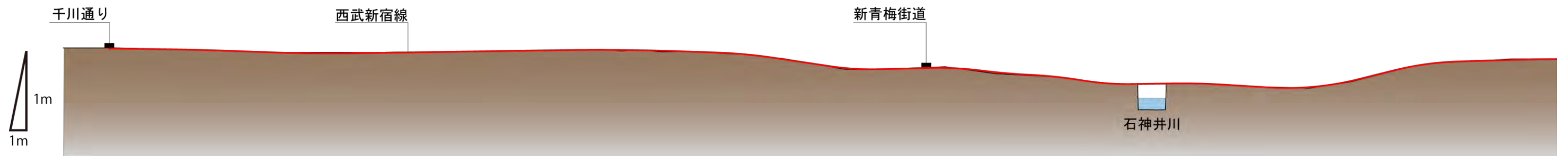
道路構造の概要(イメージ) (1/2)

● 平面図



※この図面は平成20年に実施した航空測量をもとに作成しているため、現在の土地利用が反映されていない部分があります。

● 縦断面図



道路構造の概要(イメージ) (2/2)

● 平面図



※この図面は平成20年に実施した航空測量をもとに作成しているため、現在の土地利用が反映されていない部分があります。

● 縦断図

