

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

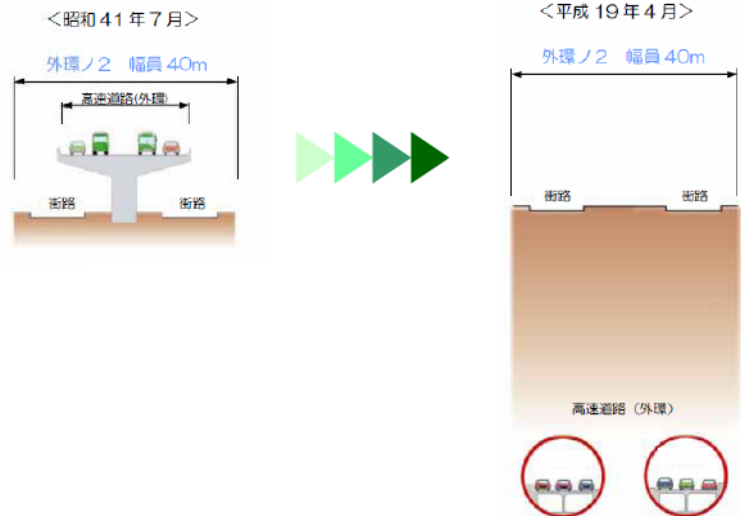


都市計画の概要

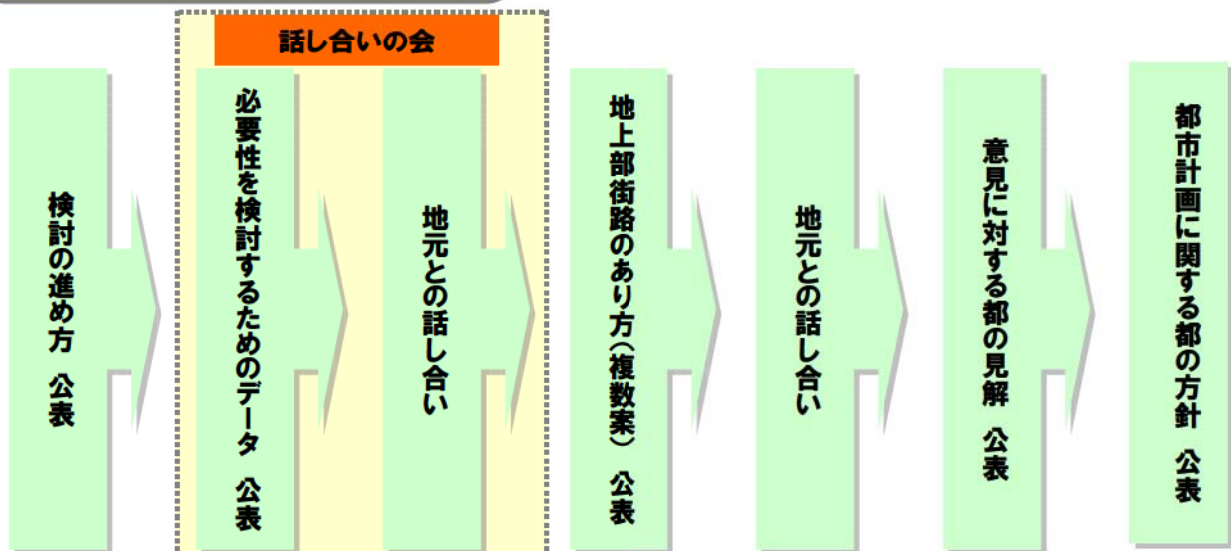
- ・名称：東京都市計画道路 幹線街路
外郭環状線の2
- ・区間：〔起点〕世田谷区北鳥山五丁目（東八道路）
〔終点〕練馬区東大泉二丁目（目白通り）
- ・延長：約9 km
- ・構造：地表式 ・車線：規定なし
- ・幅員：40m（標準）

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聴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

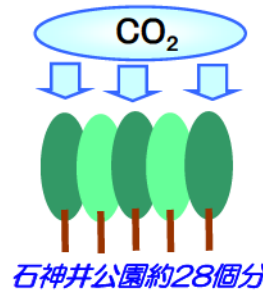
課題 練馬区では緑被率の目標（30%）達成に向け、公園、道路、河川等公共地と民有地の緑化推進など、みどりを増やす取組が必要です。

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:10.6t-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・ガイドランス」）
 ※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）



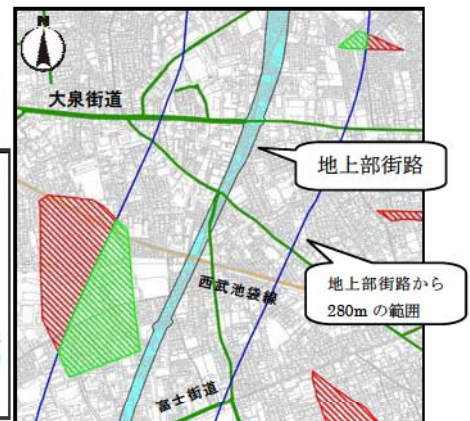
防災 ～広域的な救援・救護活動や延焼遮断帯の形成などの観点～

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▲

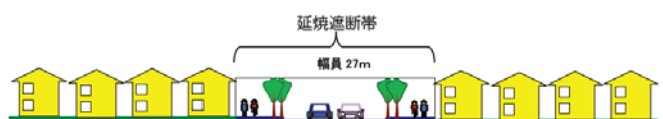
延焼遮断帯の形成

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帯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)



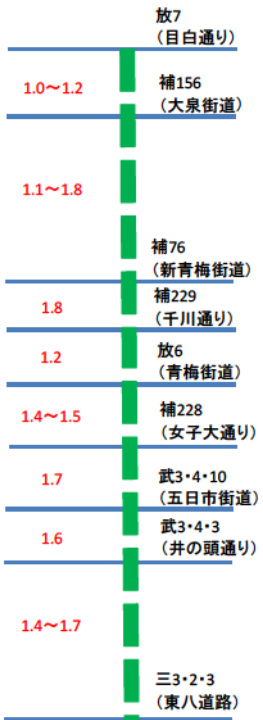
交通 ~人とモノの流れの円滑化や交通の安全性の向上などの観点~

周辺道路の将来交通状況(将来交通量推計結果)

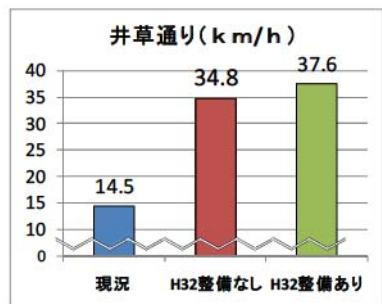
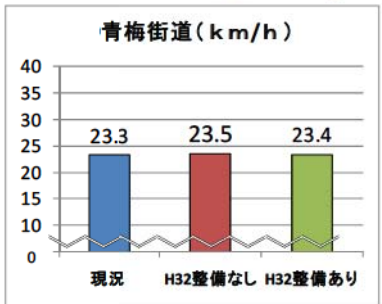
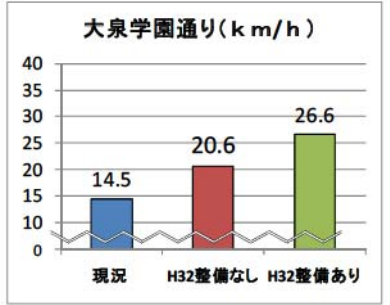
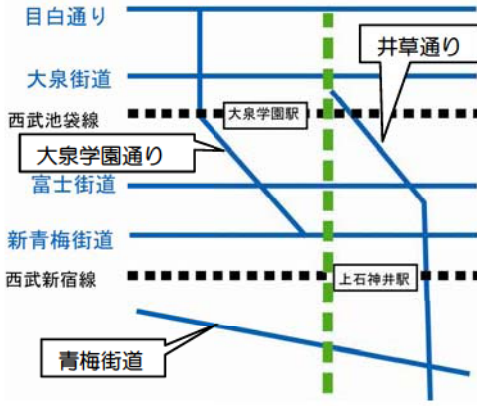
課題 安全で快適な交通環境確保のために都市計画道路や生活幹線道路などの整備が必要となっています。

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

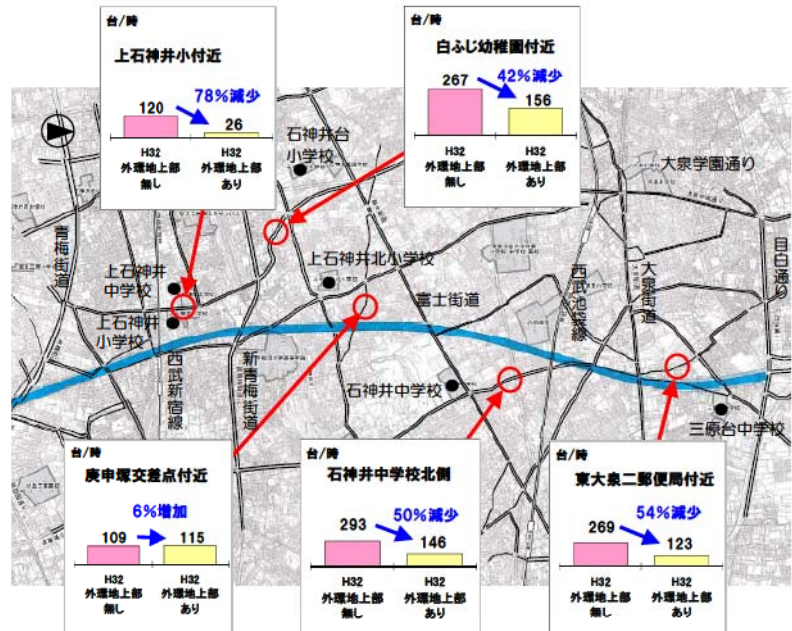


地上部街路に関する現状(課題)と必要性(整備効果)

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。



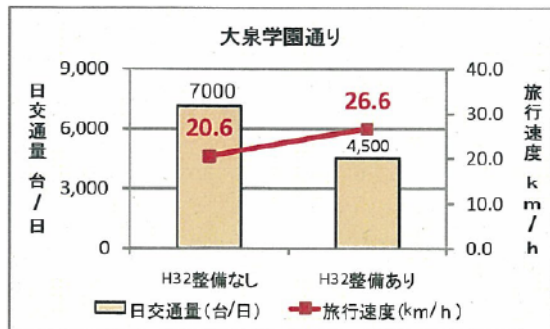
▲上石神井アパート一帯から荻窪病院までの所要時間の比較

快適なバス走行環境の確保

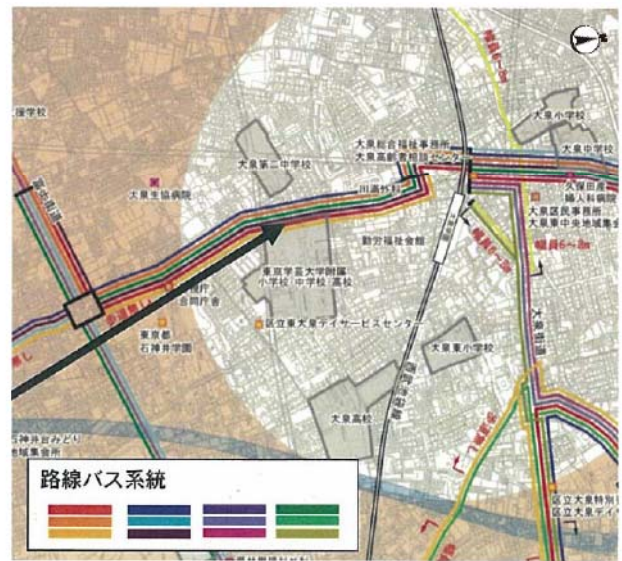
効果

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NOx、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(NO₂、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え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。

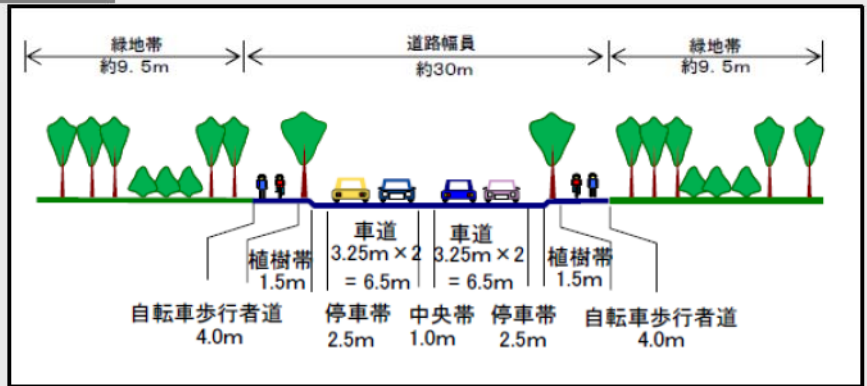
- | | |
|-------|--------------|
| 環 境 | ： 舗装による気温の上昇 |
| 交 通 | ： 交通事故の発生 |
| 暮 ら し | ： 住宅環境の変化 |

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

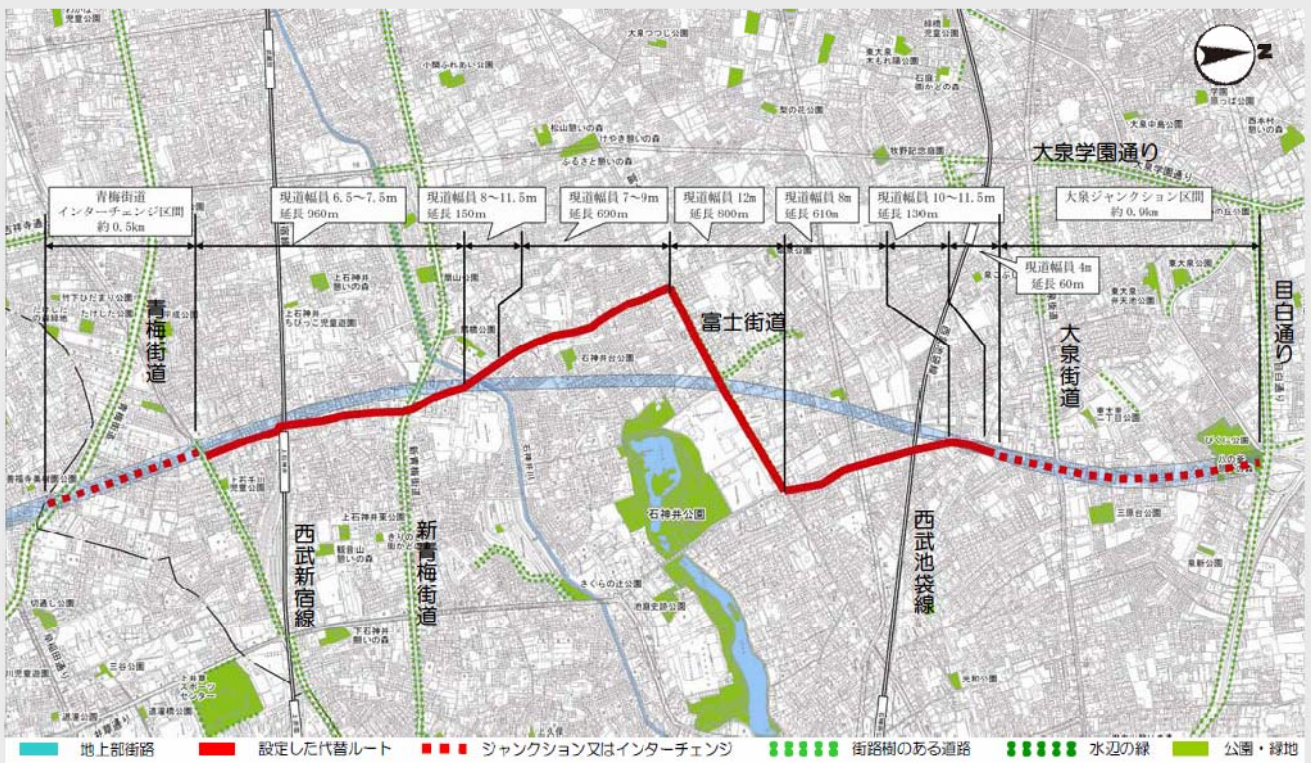
【環境】【防災】【交通】【暮らし】の視点に対して、地上部街路の持つ機能を確保することを想定して既存道路を代替ルートとして改良した場合には、右図のような道路になります。



▲ 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があります。

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と説明がなく、わからない
- 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する理由

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を通れ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)の代替案が間違っている
- 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
 - たくさんの方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!
- 道路の持つ機能は幅広い、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



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!
- 道路の持つ機能は幅広い、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)

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>