

1 調査名称：外環に係るまちづくり等に関する調査

2 調査主体：東京都

3 調査圏域：東京都市圏

4 調査期間：平成13年度～平成25年度

5 調査概要：

東京外かく環状道路(外環)は、3環状9放射の一翼をなす道路で、放射方向の幹線道路を相互に連結して都心方向に集中する交通を円滑に分散・導入するとともに、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせる等の役割を果たす。平成21年5月には、関越道から東名高速までの約16kmについては、第4回国土開発幹線自動車道路建設会議の議を経て、事業化された。

本調査は、外環本線の地下化を踏まえ、外環の地上部街路である外環の2について、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ており、その検討に必要な調査を実施するものである。

I 調査概要

1 調査名

外環周辺の地域交通に関する調査委託

2 報告書目次

I. まちづくりの検討

- ・上石神井駅周辺地域

II. 外環周辺都市計画道路の検討

1. 外環地上部街路（外環の2）
2. 補助219
3. 三鷹3・4・13支線

3 調査体制

該当なし

4 委員会名簿等：

該当なし

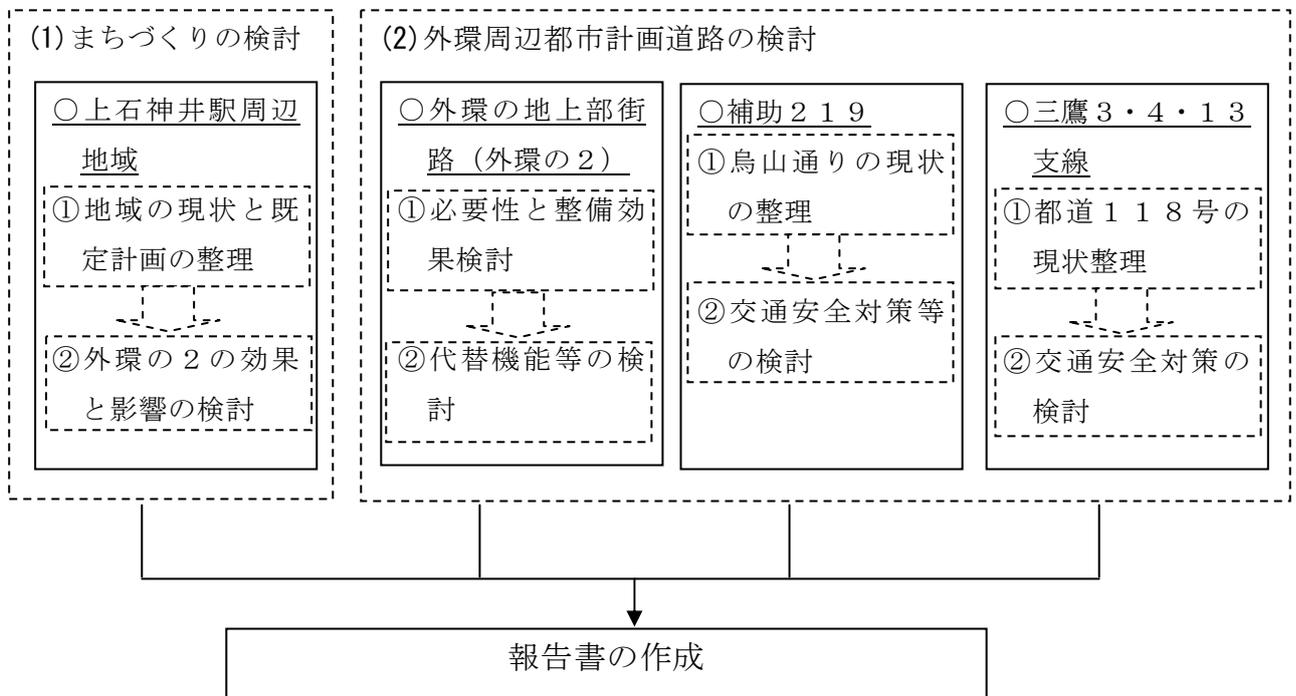
II 調査成果

1 調査目的

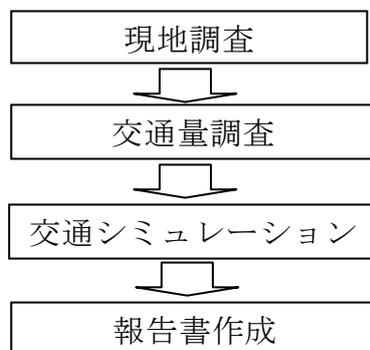
本業務の目的は、外環に関連したまちづくりや道路計画について調査・検討を行うとともに、関係機関調整・住民説明に係わる資料を作成するものである。

2 調査フロー

①外環に係わるまちづくりに関する調査



②外環周辺の地域交通に関する調査



3 調査圏域図



4 調査成果

1－Ⅰ. まちづくりの検討

1. 上石神井駅周辺地域

(1) 外環の2に係るまちづくりの課題

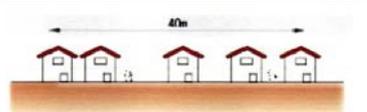
当該地域の特性・問題点と上石神井駅周辺地区まちづくり構想を踏まえ、外環の2に係るまちづくりの課題を次のとおり整理する。

環境	・道路空間及び沿道の良い景観形成の誘導
防災	・延焼遮断帯の形成
交通	・まちづくりの軸となる南北道路の整備
暮らし	・駅前広場の整備の検討

(2) 外環の2による効果と影響

- ・外環の2の横断構成

外環の2の整備においては、以下の3つの考え方があり、それぞれについて周辺市街地への効果と影響を整理する。

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「外環ノ2」の都市計画を廃止
		

1－Ⅱ. 外環周辺都市計画道路の検討

1. 外環地上部街路（外環の2）

(1) 必要性及び整備効果に係わるデータ

「外環の地上部の街路について」（平成20年3月 東京都都市整備局）に示す「交通」「防災」「環境」「暮らし」の機能について、必要性と整備効果に係わるデータ作成を行った。

	検討の視点	必要性及び整備効果の項目(例)
環境	◇広域的な視点 快適な都市環境の創出	緑のネットワークの形成
	◇広域的な視点 地球環境の保全	交通円滑化によるCO ₂ 、NO _x 、SPM排出量の削減
	◆地域的な視点 地域環境の改善	新たに創出される身近な緑地空間
	◆地域的な視点 良好な景観形成	街路樹や電線類地中化による景観向上
防災	◇広域的な視点 緊急輸送ネットワークの確保	震災時における広域避難所への緊急輸送ネットワークの拡充
	◇広域的な視点 救援・救護活動	震災時における救急医療施設へのアクセス性向上
	◆地域的な視点 安全な避難路の確保	避難場所へのアクセス性の向上
	◆地域的な視点 延焼遮断の形成	延焼遮断帯の形成
交通	◇広域的な視点 人とモノの流れの円滑化	周辺の交通状況
	◇広域的な視点 地域間の連携	道路整備による時間短縮効果
	◆地域的な視点 交通事故の減少、日々の暮らしの安全性の向上	生活道路における安全性の向上
暮らし	◇広域的な視点 公共交通との連携強化	快適なバス走行環境の確保
	◇広域的な視点 質の高い生活環境の創出	安全快適な自転車走行空間の創出
	◆地域的な視点 バリアフリー化の推進	バリアフリー化された歩道の整備
	◆地域的な視点 まちづくりへの支援	緑地を活かしコミュニティの活性化や賑わいを創出

(2) 代替機能の検討

東京都では、外環の2について「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つの考え方を示してきた。

これを踏まえ、外環の地上部街路の代替機能となるものについて、主に4つの視点から検討を行った。

2. 補助 2 1 9

烏山通りの現状と交通安全対策

交通安全対策
①歩道未設置区間における歩道の新設及びバス停整備
②信号交差点における右折レーンの設置
③補助 219 号と烏山通りの交差点検討

3. 三鷹 3・4・13 支線

現状と交通安全対策

交通安全対策
1)部分的な道路拡幅による歩道の設置
2)路側帯拡幅による歩行者通行空間の確保
3)交差点での交通事故対策
①無信号交差点の明確化による事故対策
②交差道路側の交通安全施設整備や進入規制

②外環周辺の地域交通に関する調査

(1) 交通量調査

エリア内の主要 40 交差点で朝ピーク（7:00～10:00、主要交差点 3 箇所では 24 時間調査）の方向別交通量と、2 交差点で渋滞長、25 交差点で信号現示、80 断面でナンバープレート調査を行った。

(2) 将来交通シミュレーション

将来交通シミュレーションは（1）で実施した交通量調査の結果をもとに、地域交通に関する交通シミュレーションを実施した。