

2. 外環整備に伴う課題と対応の方針

「検討すべき課題」は、検討会やこれまでオープンハウスなどで頂いた地域のみなさまのご意見を、交通、環境、まちづくりなどの項目に分類整理したものです。

「対応の方針」は、これらに対し、今後の進め方を含め国と都の考え方を示したものです。

1. 交通

(1) 地区交通

- ① 東十一小路、宮本小路等の生活道路を通り抜ける交通が増え、住宅街での渋滞の発生や住環境の悪化が生じるのではないかと懸念

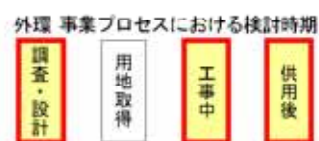
○これまでに頂いた意見

- ・通り抜けのできない道路にする等の工夫を。
- ・東十一小路・宮本小路の事例は、武蔵野市としての通過交通の課題に対処したものである。現実の交通量の状態をあわせて見てほしい。

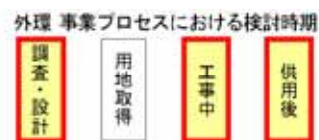
(国)

- ▶ 外環を整備することで、環状8号線をはじめとした南北方向の幹線道路を走行する自動車の一部が外環を利用することになり、幹線道路の混雑が緩和されると考えています。これにより、幹線道路の混雑を避け生活道路を走行していた通り抜け自動車が幹線道路を走行できるようになることから、地域の生活道路の混雑緩和にも寄与すると考えています。

- ▶ しかしながら、東十一小路や宮本小路等の生活道路においては、通過交通が進入する可能性があり、その対策については、事業の進捗に合わせ、地域のみなさまの意見を聴きながら武蔵野市等関係機関と協力のもと検討を進め、適切な役割分担のもと進めていきます。



- ▶ また、生活道路への進入に対する通過交通対策等として、生活道路における、速度抑制や自転車・歩行空間の確保のための整備が必要となった場合には総合的な対策を実施できる「くらしのみちゾーン」等の事業制度の情報提供など、武蔵野市と連携し適切な役割分担のもと、通過交通の流入制限等の措置について検討を進めていきます。



※「くらしのみちゾーン」事業制度:

外周を幹線道路に囲まれている等のまとまりのある住区等において一般車両の地区内への流入を制限して身近な道路を歩行者・自転車優先とするなど交通安全の確保と生活環境の質の向上を図る取り組みに対し、その計画策定費や事業費の一部について補助する制度。

参考:くらしのみちゾーンの概要

身近な道路から通過交通を排除し、「くらしのみちゾーン」を実現します。
「くらしのみちゾーン」に取り組む地区には計画策定費や事業費の補助を重点的に配分します。



安全な交通環境

身近な道路から通過交通を排除し、「クルマ」中心から「ひと」中心へ

① 一方通行

交通の円滑化が目的ですが、扶輪員の道路で通行方向を限定することにより、歩道等のスペースを確保できます。



② 速度規制

ゾーンの入口・出口に標識を設置し、ゾーン内での車の最高速度規制を行うとともに、ゾーン境界を明示します。



③ クランク

車の通行部分をジグザグにしたリ蛇行させたりして、ドライバーに左右のハンドル操作を強いることで車のスピードを抑えます。



④ ハンプ

道路を凸型に舗装し、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことを狙います。



⑤ 歩行空間のバリアフリー化

広い歩行空間や平坦性を確保するなど、歩行空間のバリアフリー化を進めます。



美しい景観と環境への配慮

① ゆとりや美しい街並みを創出

植栽やベンチを設置し、立ち話やひとやすみができるような憩いの場を創出します。また、地上にはりめぐらされた電線類を道路の下に収め、美しい街並みを形成します。さらには、道路管理者による植樹や住民の協力などにより、沿道の緑化を図り、美しい街並みを形成します。



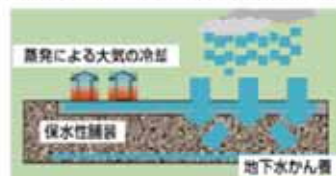
無電柱化・緑化等



たまりスペース

② 保水性舗装によりヒートアイランド現象を緩和

ヒートアイランド現象の緩和に向けて、道路の表面温度が上がるのを抑えるためには保水性舗装が有効です。これは、雨の日などに吸収した水分を晴れた日に蒸発させ、気化熱を奪うことにより、道路の表面温度を低下させるものです。このように、ヒートアイランド対策として保水性舗装を推進し、快適な生活空間を形成します。



資料:国土交通省道路局ホームページ

参考: 歩行者交通安全対策の事例

○品川・旗の台地区

最大積載量 3t 以上の貨物自動車等通行止め規制を併用したゾーン規制、交通信号機の改良、ハンプの設置等により、交通量の減少、走行速度の低下、振動・騒音の減少の効果が見られました。



旗の台地区の概要



ハンプの設置状況

資料: 国土交通省道路局ホームページ

○大阪・豊新地区

コミュニティゾーンの形成により、交通事故が年間 60 件から 23 件へと減少しました。



手前から奥に向けての通過交通に対し、手前に向かう方向で一方通行規制を適用するとともに、コミュニティ道路としても整備



2車線道路を一方通行とし、コミュニティ道路として整備

資料: 国土交通省道路局ホームページ

○三鷹・上連雀地区

地区内の流入交通量約47%の減少、ハンプ設置による自動車走行速度の減少、交通事故数が年間31件から14件へと減少(ハンプの設置、歩道の拡幅・整備、センターラインの除去を行った道路の事故件数)といった効果が見られました。



上連雀地区の概要



ハンプの設置



カラー舗装(狭く見せる工夫)



ポラード(狭さく)の設置

走行速度の変化

速度区分	午前(7~9時)		午後(15~17時)	
	対策前	対策後	対策前	対策後
最高速度	62	46	54	41
平均速度	38	28	39	29
85 th パーセンタイル値	43	30	43	30

交通事故数の変化(1996年は事業実施中)

事故種別	事前			事後			前後比較
	1994	1995	平均	1997	1998	平均	
死亡	0	0	0	0	0	0	0
重傷	0	4	2	1	0	0.5	-1.5
軽傷	21	37	29	13	14	13.5	-15.5
合計	21	41	31	14	14	14	-17.0

資料:国土交通省道路局ホームページ

(2) 幹線交通

- ① 青梅街道インターチェンジの設置に伴い、女子大通り、吉祥寺通りなどの交通量が増加し、道路混雑が発生するのではないかと懸念
- ② 他の都市計画道路の整備が遅れるのではないかと懸念

○これまでに頂いた意見

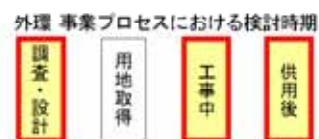
- 青梅街道インターチェンジから一般道に出る箇所は渋滞が発生しやすいと思うので、設計上の配慮をしてほしい。
- 外環の計画地周辺には、未整備の都市計画道路が多い。生活に密着したこれらの一般道路の整備を優先する必要がある。

(国)

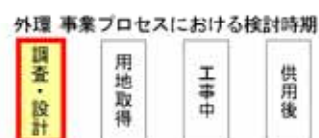
- 外環を含めた幹線道路ネットワーク整備が概ね完了した時点では、環状8号線の交通量が減少するなど、周辺の道路整備を合わせておこなうことにより、青梅街道インターチェンジ周辺については、円滑な交通流動の実現が図られると見込んでいます。

(P223「参考：武蔵野市周辺地域における主要道路の交通量の変化」参照)

- しかしながら、女子大通りや吉祥寺通り等へ進入する車両による交通環境への影響については、事業の進捗に合わせ、沿線区市、関係機関と協力の下、現地の状況の把握、青梅街道インターチェンジ周辺の交通分析、将来の土地利用動向などを踏まえ、交差点改良や右左折レーンの設置などの具体的な対策について地域のみなさまの意見を十分聴きながら検討し、適切な役割分担のもと進めていきます。



- さらに、青梅街道インターチェンジの交差点の設計にあたっては、交通実態を考慮し、適切に実施していきます。



(東京都)

- 外環の高速道路としての機能を最大限に発揮することに加え、周辺生活道路への通過交通の流入を極力抑えるためには、外環の完成を見据え、都市計画道路ネットワークを計画的に整備していく必要があります。

- 東京都では、都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するため、概ね10年間で優先的に整備すべき路線を選定し、事業化計画を策定しています。

参考:武蔵野市周辺地域における主要道路の交通の変化

外環整備に伴う周辺道路の交通への影響などについて具体的に検討するため将来交通量推計を行っています。武蔵野市周辺の主要道路の将来交通量は、現況値に対し、ほとんど変化なし、もしくは減少するものと見込んでいます。



※将来交通量推計の前提条件

- ・ 将来交通量の予測年次は、外環道の供用開始年次を想定した平成32年及び幹線道路ネットワークの整備が概ね完了した状態を想定した平成42年としています。
- ・ 平成11年度道路交通センサスなどのデータを基に作成した将来OD表(地域間を往来する自動車交通の移動量)により推計しています。

参考:多摩地域における都市計画道路の整備方針

東京都及び28市町より、多摩地域における都市計画道路の整備方針が示されています。都市計画道路の必要性の検証、優先整備路線の選定等の方針に基づき、都市計画道路の整備を推進します。



「多摩地域における都市計画道路の整備方針」の主な内容

- 都市計画道路の必要性の確認**
 未着手の都市計画道路を対象として、4つの基本目標に基づき必要性の確認を行いました。その結果、検討が必要と思われる「要検討路線(区間)」として1路線(区間)を抽出しました。また、「特別の事由」に該当する路線(区間)を「要検討路線(区間)」として9路線(区間)を抽出しました。
- 第三次事業化計画(優先整備路線の選定)**
 「必要性の確認」において、必要性が確認された都市計画道路のうち、今後10年間(平成18~27年度)で優先的に整備すべき路線を4つの基本目標に基づき選定しました。
- 多摩の地域特性を踏まえた新たな道路整備のあり方の提案**
 多摩の地域特性を踏まえ、みどり豊かで良好な都市空間の創出に資する横断軸の形成や、近隣農を結ぶ新たな道路ネットワークの形成に向けた縦横軸を越えた道路網の拡充について、提案しています。
- 都市計画法第53条に基づく「都市計画道路区域内における建築制限の緩和」**
 都市計画法第53条に基づく都市計画道路区域内における建築制限緩和の基準を設けます。

資料:「多摩地域における都市計画道路の整備方針」(東京都・28市町)