

道路・公園・河川事業が連携した取り組み (東伏見の杜と一体となった水と緑に親しめ 歩きたくなる空間づくり)

THE ACTION THAT A PARK AND A RIVER COOPERATED WITH A ROAD

近藤 拓也^{1*}・小山 純一郎²

In the Higashifushimi, Nishitokyo city district a road and a park and a river, three city planning repeated or, among city planning road Chofu Hoya Line, approached it and became the problem of the maintenance. In this report, I report the precedence-like action that a road and a park and a river, the business cooperate and pushed forward maintenance in the basic concept by water and the making of united with a forest of Higashifushimi mainly on tunnel maintenance of the Chofu Hoya Line under the ground space that it is green and get close and wants to walk.

Key Words : city planning road, city planning park, city planning river, cooperation, Higashifushimi,

1. はじめに

東京都では、東京の最大の弱点である交通渋滞を解消し、快適で利便性が高く、環境負荷の少ない都市を実現するため、東京の道路ネットワーク（図-1）に示すとおり、区部の放射・環状方向、多摩地域においては、南北方向や区部と多摩地域を東西方向に結ぶ骨格幹線道路について、つながっていない区間（ミッシングリンク）を重点的に整備している。

本稿では、多摩地域の南北道路である都市計画道路調布保谷線のうち、西東京市東伏見地区において、地下トンネル整備を中心として、「東伏見の杜と一体となった水と緑に親しめ歩きたくなる空間づくり」を基本コンセプトに道路、公園、河川の3事業が連携し整備を進めた先行的な取組事例を紹介する。

2. 調布保谷線

(1) 路線概要

調布保谷線（図-2）は、稲城市矢野口の川崎街道を起点とし、稲城市、調布市、三鷹市、武蔵野市、西東京

市を經由して、西東京市北町の都県境を終点とする、延長14.2kmの骨格幹線道路である。

(2) 都市計画の経緯

調布保谷線などの多摩南北道路の当初都市計画は、昭和37年から昭和42年に決定された一方で、整備は、甲州街道や青梅街道などの東西道路に比べ立ち遅れていた。平成元年12月の「多摩地域都市計画道路基本計画」において事業化することが決定したが、道路幅員が18m～25mであり既存の都市計画道路ネットワークは、歩行者空間の確保、潤い、ゆとりある道路づくりといった観点からすると十分な空間（幅員）が確保されているとは言えないものであった。

そのため構造について、平成2年から学識経験者からなる「東京都多摩道路整備計画専門調査検討委員会」による調査検討を始め、庁内では平面形式、トンネル形式等あらゆる構造形式について比較検討を行った。その結果、道路構造、用地問題、景観、事業費等から平面形式が最も優れていることが確認され、地元の意見も聞きながら、沿道環境の保全と事業費など総合的に判断し幅員を36mと決定した。

計画幅員を18～25mから36mに拡幅変更する方針は、

キーワード：都市計画道路、都市計画公園、都市計画河川、事業連携、東伏見地区

¹非会員 東京都建設局道路建設部（〒163-8001 東京都新宿区西新宿 2-8-1）、E-mail: Takuya_Kondou@member.metro.tokyo.jp

²非会員 東京都建設局道路建設部



図-1 東京の骨格幹線道路ネットワーク

まちづくりに多大な影響を与えることから、都市計画変更の手続き及び事業を円滑に進めるうえで地元市の協力が不可欠だった。このため、都市計画変更の素案説明に先立ち、平成7年に沿線市に対し整備方針の提案を行った。

この提案により、4車線の道路整備予定が地元住民にも周知される結果となり、これを契機に地元では、環境悪化を危惧して、反対運動や要望活動等が展開され、都議会やマスコミを巻き込んだ運動となった。都は、これらの運動に対して、話し合いなど地元要望に可能な限り応じ、徐々に理解を得て、平成9～11年度の都市計画変更手続きを経て順次事業化を図った。

これらの状況を鑑みて整備にあたっては、沿道の生活環境を保全することが必要であった。このため、幅員16mの車道の両側に10mずつの環境施設帯を設置し、総幅員36mの道路（図-3）とし、環境施設帯には、沿道状況に応じて植栽帯、副道、自転車走行空間等を組み合わせ、緑豊かな安全で快適な歩行者空間を確保した整備を行っている。

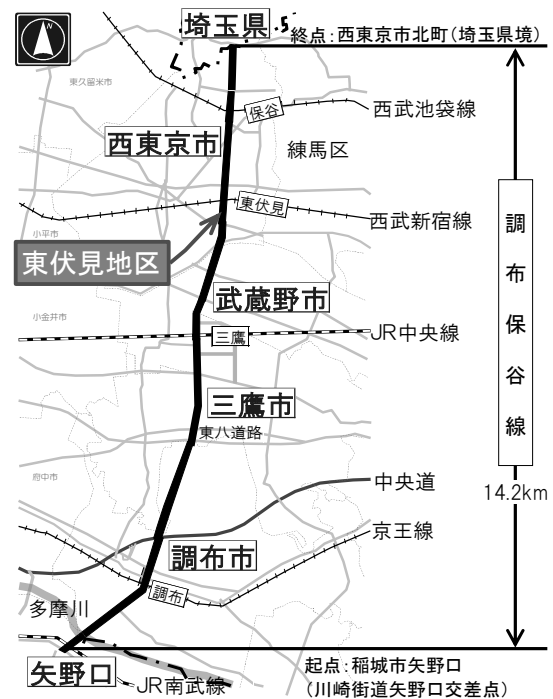


図-2 調布保谷線

3. 東伏見地区の都市施設

(1) 平面的に重複及び近接した都市計画

東伏見地区は、西東京市の南東部に位置し、西武新宿線と青梅街道に挟まれた区域にあり、地区内には、東伏見稲荷神社や、石神井川が流れている地域である。

本地区に計画された都市施設は、昭和16年4月に東伏

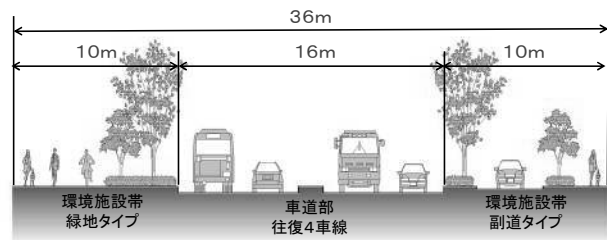


図-3 調布保谷線標準断面図



図-4 昭和42当時の都市計画平面図

見公園、昭和42年4月に石神井川、昭和42年5月に調布保谷線が別々に都市計画決定（図-4）されており、公園、河川及び道路が平面的に重複、近接して決定していた。

(2) 都市計画変更

調布保谷線の整備方針（計画幅員36mに拡幅変更）が示されたが、本地区の規定計画は、道路と公園が平面的に重複するなど整備の課題があった。そのため都市計画の整合を図る目的で道路、公園、河川の各管理者等で協議を重ね、調布保谷線は、東伏見地区の地形を生かし南側の青梅街道側は地表式（平面形式）とし、北側は西武新宿線との交差区間も含め地下式（トンネル形式）に変更した。これに伴い東伏見公園区域を変更した。

また、公園と公園を河川で接続することによる「水と緑のネットワーク化」を図るため石神井川の都市計画区域に旧河川の区域を加え、東伏見石神井川緑地として新たに決定した。また、東伏見公園の計画地内にある東伏見稲荷神社は、良好な自然環境を形成している樹林地を保全する目的で、地域地区の一つである緑地保全地区として決定した。これら調布保谷線に関連する都市計画（図-5）は、平成11年2月26日に変更告示された。

4. 整備に向けた調整

(1) ワーキング会議の設置

東伏見地区の計画は都市計画変更を経て平成13年度に事業認可を取得し、直ちに用地取得に着手した。この地区では道路、公園、河川事業が近接、重複して実施されることから、各事業間の連携効果を高める方策を検討す



図-5 平成11年の都市計画平面図

るとともに、課題を調整し、事業の円滑な推進を図ることを目的として「調布保谷線・東伏見公園・石神井川交差地区ワーキング会議」等を設置し検討を進めた。

(2) 基本コンセプトの設定

会議では、まず現況把握を行ったうえで、各事業の連携効果を高め、それぞれの事業の円滑な推進を図るため、

- ① 事業連携により期待される効果
- ② 都の上位計画である「10年後の東京」
- ③ 地元西東京市の「都市計画マスタープラン」

との整合を図り、整備概要の検討の基本コンセプトを、「東伏見の杜と一体となった水と緑に親しめ歩きたくなる空間づくり」と設定し、その後の検討を進めた。

(3) 事業推進に向けた事業間調整

基本コンセプトに基づき、水と緑に親しめ歩きたくなる空間としていくため、①アクセス機能の向上、②景観・緑地の保全と創出、③防災機能の向上の視点から配慮事項を定め整備概要（図-6）を決定した。

5. 綿密な工事調整を経て開通へ

(1) 工事連絡協議会

平成18年度から工事着手したが、搬入路が青梅街道からに限定されたことから、橋梁、トンネル、西武線立体化などの工事を、同一の搬入路を使用して同時に進めなければならなかった。そのため、発注者、受注者が参加する工事連絡協議会を開催し、工程管理、安全管理、工事調整に関して綿密な調整を実施し工事を進めた。

①アクセス機能の向上

基本的な考え方

都民に親しまれ、地域の水と緑の拠点として活用されるため、歩行者や自転車利用者などのアクセスを向上させる。

配慮事項

- ・西武線北側の人々が東伏見地区にアクセスする歩道橋の整備
- ・調布保谷線で途切れずに歩ける公園と川沿いをつないだ散策路の整備
- ・駅から誘導するサイン、ベンチなどの休息施設整備

②景観・緑地の保全と創出

基本的な考え方

今ある緑を活かすとともに、新たな緑を創出して地域の景観向上を図る。

配慮事項

- ・東伏見の杜と公園を一体的にデザインした広がりのある公園の整備
- ・周辺環境と調和した環境施設帯における緑の創出と電線類の地中化
- ・石神井川沿いの自然林の保全、自然石を使用した緩傾斜護岸の整備

③防災機能の向上

基本的な考え方

震災や洪水の防災機能を高めるための整備を行う。

配慮事項

- ・調布保谷線、東伏見公園、石神井川の整備によって、延焼遮断帯、広域避難場所、治水安全度の向上を図るとともに、事業間連携を行い、防災性をさらに向上
- ・東伏見公園の避難場所に至る安全で使いやすい通路の整備

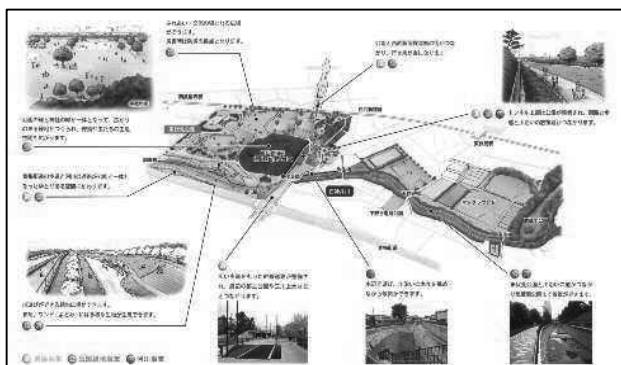


図-6 東伏見地区の整備概要（将来イメージ）



写真-1 着手前状況（手前が青梅街道）

(2) インフォメーションセンター

本工事はトンネルなど大規模かつ長い工期を要することから、周辺住民の理解と協力が不可欠であったため、現場内にインフォメーションセンターを設置し、きめ細やかな情報提供に努めながら工事を進めた。



写真-2 インフォメーションセンターの模型



写真-3 交通開放の状況



写真-4 調布保谷線上部の東伏見公園

(3) 交通開放

平成18年4月21日15時、都市計画変更から約14年、事業認可取得から約11年の歳月をかけ東伏見地区の調布保谷線は開通した。開通に先立ち、道路、公園、河川合同の記念式典を開催し、地元の方にも歓迎された。

6. 終わりに

本事業は、調布保谷線の整備方針を契機に、道路、公園、河川が都市計画手続きから連携し整備を進め、水と緑のネットワークが形成され、人々が集い、賑わいのある空間を実現した先行的な事例である。

今後も東京都は、2020年東京オリンピック・パラリンピック大会を跳躍台にして、「世界一の都市・東京」へと進化させるため、その原動力となる都市活動や都民生活を支える、道路、河川、公園などの都市基盤整備と管理に全力で取り組むと共に、インフラの多機能利用など価値ある空間を作り出していく。