2 練馬区における外環の地上部街路の必要性

練馬区における外環の地上部街路は、地域課題の解決に資するとともに、広域的な視点からも必要な道路と考えています。

練馬区における外環の地上部街路の必要性の検討に当たっては、練馬地域の現状と課題、地上部街路の整備効果、地上部街路の整備による影響などの必要性を検討するためのデータを作成し、話し合いの会や広く意見を聴く会において、地域の皆さんのご意見をお聴きしました。

6～12頁には、練馬区における外環の地上部街路の必要性について、環境、防災、交通、暮らしの４つの視点から検討した内容と、これまでいただいた主なご意見を取りまとめています。この他にも、「次世代のため、安全・安心のための道路が必要」、「目白通りを整備するときには反対もあったが、整備されてよかった」、「住宅の立ち退きを減らすために外環本線は地下化されたのだから、地上部街路は廃止すべき」、「被災地の復興など他の施策を優先すべき」などのご意見をいただきました。

これまでの検討から、練馬区における外環の地上部街路は、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。

■検討の視点

	広域的な視点	地域的な視点
環　境	■快適な都市環境の創出 ■地球環境の保全 など	■地域環境の改善 ■良好な景観形成 など
防　災	■広域的な救援・救護活動 ■緊急輸送ネットワークの確保 など	■延焼遮断帯の形成 ■安全な避難路の確保 など
交　通	■人とモノの流れの円滑化 ■地域間の連携 など	■交通事故の減少 ■日々の暮らしにおける安全性の向上 など
暮らし	■質の高い生活環境の創出 ■公共交通との連携強化 など	■まちづくりへの支援 ■バリアフリー化の推進 など

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～

～　これまでいただいた主なご意見　～

○グリーンベルトを整備してほしい。
○地上部は、道路または緑のたくさんある公園にしてほしい。
○道路スペースを水面や緑地スペースなどに活用してほしい。
○街路樹による緑化の効果は薄いのではないか。
○緑は必要なところに増やせばよい。
○民有地の緑が本当に保護されるのか不安。

地域の現状

○将来にわたる保全が不確実な民有地の緑が多くなっています。

■緑の構成比

資料）練馬区みどりの実態調査（平成24年3月）

地域の課題

○民有地の緑化推進とともに、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。

■練馬区の取組

練馬区は「みどりを愛し守りはぐくむ条例」に基づき、憩いの森や保護樹林など、樹林を守る施策や公園・街路樹の整備、学校・公共施設の緑化などの施策を展開しています。

地上部街路の整備効果

■緑のネットワークの形成

○街路樹の整備により、約1～4ha※の公共の緑が確保され、石神井公園を中心とした緑のネットワークが形成されます。

※18頁「あり方（複数案）」参照

■東京都の取組

東京都は「２０２０年の東京」において、「水と緑の回廊」がめぐる東京を実現するため、みどりの拠点をつなぐ幹線道路などにおいて街路樹を倍増するなど、グリーンロード・ネットワークの形成に向けた取組を進めています。

■良好な景観形成

○街路樹による緑のネットワークの形成や電線類の地中化などにより、良好な都市景観が形成されます。

■緑のネットワークと電線類の地中化の例（調布保谷線）

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～

～　これまでいただいた主なご意見　～

○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
○火災の延焼防止、緊急物資輸送、人命救助のため、地上部街路が必要
○東日本大震災で必要性を感じた。
○防災等の課題のための必要性は理解したが、住み慣れた環境を離れるのは辛い。
○地上部街路ができても、地震が起きると渋滞が発生して機能しない。
○幅員が50mあっても、道路に自動車が存在すれば、延焼遮断帯として機能しない。

地域の現状

○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割を占めています。

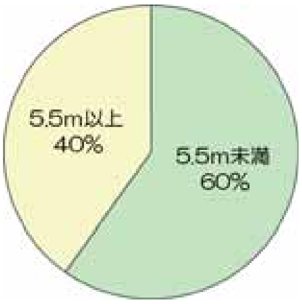
○火災の拡大を防止する延焼遮断帯の形成が遅れています。

地域の課題

○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。

○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。

■練馬区における幅員5.5m未満の道路延長の割合



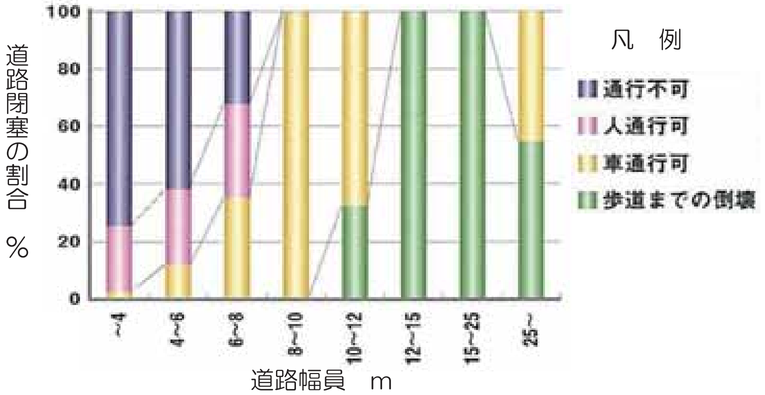
資料）東京都統計年鑑(平成23年)

■阪神・淡路大震災における道路沿道の建物倒壊状況

資料）地震予知総合研究振興会

■阪神・淡路大震災における道路幅員と道路閉塞との関係

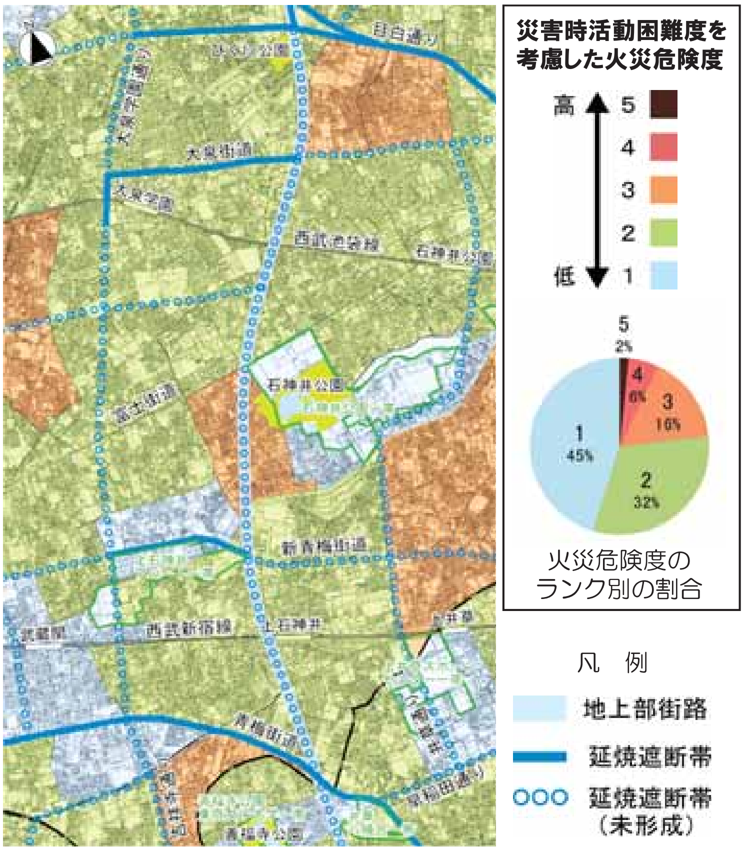
倒壊被害が甚大であった国道2号沿線の26haを対象とした調査結果



資料）新時代のまちづくり・みちづくり　都市整備研究会

阪神・淡路大震災では、６m未満の道路の６割以上で人の通行が不能となりました。また、８m未満の道路のほとんどで車両の通行が不能となりました。

■延焼遮断帯の形成状況



	延焼遮断帯計画延長	延焼遮断帯整備済延長	延焼遮断帯形成率
地上部街路周辺	27㎞	6㎞	23%
区部	1,407㎞	933㎞	66%

資料）防災都市づくり推進計画（平成22年1月 東京都）
　　　地震に関する地域危険度測定調査（平成25年9月 東京都）

地上部街路の整備効果

■震災時の活動を支える道路ネットワークの拡充

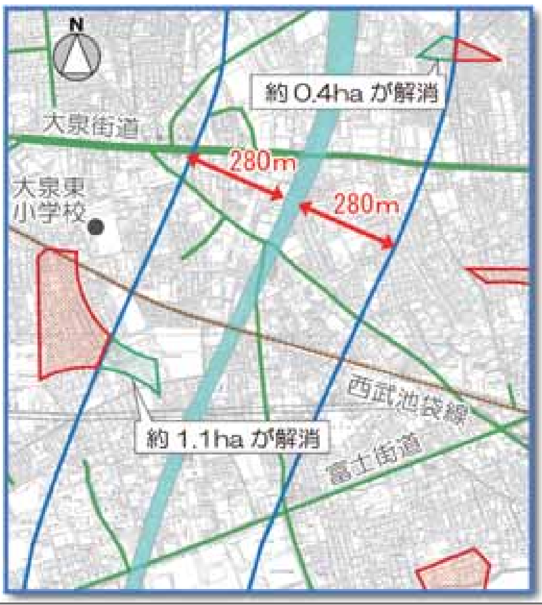
○避難場所などへの安全な避難路が確保されるとともに、緊急輸送ネットワークが拡充されます。

■緊急交通路・緊急輸送道路と避難場所

凡　例			
	地上部街路		
	緊急自動車専用路・緊急交通路		第一次緊急輸送道路
	避難場所		第二次緊急輸送道路
	避難地区割当		第三次緊急輸送道路

■消防活動困難区域の解消

○消防活動困難区域の一部（約1.5ha）が解消されます。



凡　例	
地上部街路	消防活動困難区域
幅員6.5m以上の連続した道路	消防活動困難区域の解消エリア

■緊急自動車専用路・緊急交通路
地震災害時に一般車両の通行が禁止される道路

■緊急輸送道路
応急活動の中心となる防災拠点や庁舎等を相互に結ぶ道路

■消防活動困難区域
震災時に消防車の通行が可能と考えられる幅員6.5m以上の連続した道路から、曲折を考慮した消防ホースの長さ280m以遠の区域

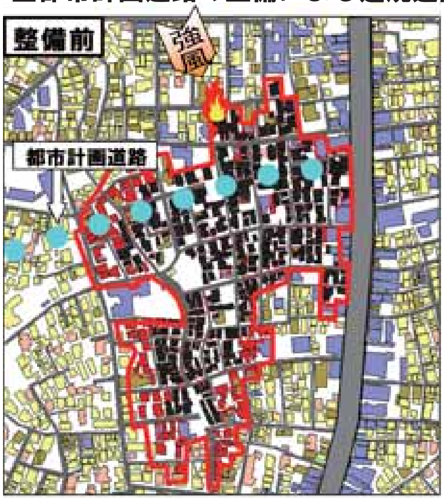
■延焼遮断帯
地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間。幅員27m以上の道路は単独で機能を発揮

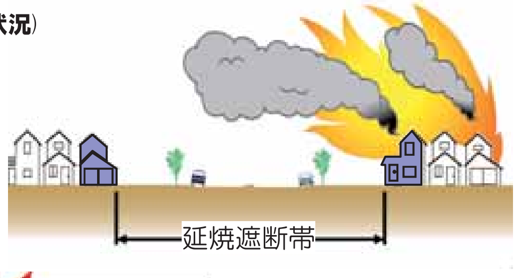
■災害時活動困難度を考慮した火災危険度
出火と延焼の危険性から測定される火災危険度に、道路基盤の整備状況から評価した災害時の活動のし易さを加味したもの

■延焼遮断帯の形成

○地上部街路の整備により、周辺の延焼遮断帯の形成率が23%から40%に向上します。

■都市計画道路の整備による延焼遮断効果のイメージ（火災発生から６時間後の延焼状況）





凡例
出火点
木　造
木造モルタル等
柱等が鉄骨等
鉄筋コンクリート造等
延焼中建物
焼落ち建物

資料）特定整備路線の概要（平成25年5月 東京都）を一部修正

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～

～　これまでいただいた主なご意見　～

○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
○生活道路に通過交通が大量に入り込んでいるため、交通事故の危険性が高い。
○練馬区においては、自動車交通に適した道路が不足している。
○少子高齢化が進み、自動車交通の減少が予測できるため、新しい道路は不要
○幹線道路の整備により交通量が増加し、生活道路の交通量は減らないのではないか。
○南北道路よりも、東西道路の整備を優先すべき。

地域の現状

○周辺道路では渋滞が発生しています。
○生活道路での事故率が高くなっています。

地域の課題

○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。

■周辺道路の混雑状況

資料）道路交通センサス（平成22年度）
首都圏渋滞ボトルネック対策協議会資料

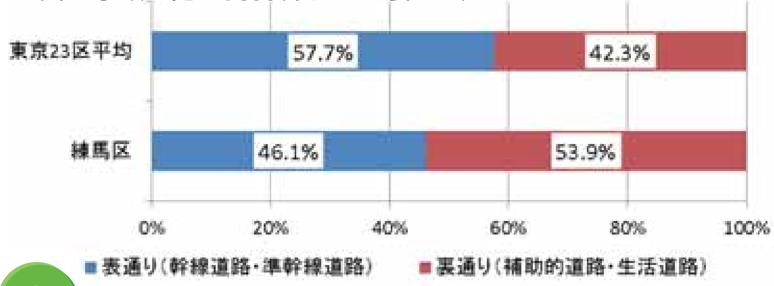
■都市計画道路の整備状況

平成24年度末現在

地上部街路
完成・概成
事業中
未着手

概成：都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、ある程度の車線数は有するなど概ね機能を満たしている道路

■交通事故の発生割合（表通りと裏通り）



資料）第八次練馬区交通安全計画（平成18年度～平成22年度）

■生活道路の事故率

都内平均の事故率に対して
土支田通りは6倍
上石神井通りは10倍

資料）平成18年度道路行政の達成度報告書（国土交通省道路局）
交通事故発生マップ（平成21年上半期　警視庁）

地上部街路の整備効果

■交通の円滑化

○地上部街路の交通量は、平成32年では約1.0～1.8万台/日※と推計されます。

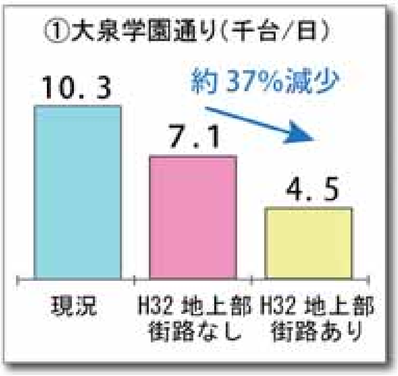
○南北方向の交通が地上部街路に転換することにより、井草通りや大泉学園通りなどでは交通量の減少が見込まれます。

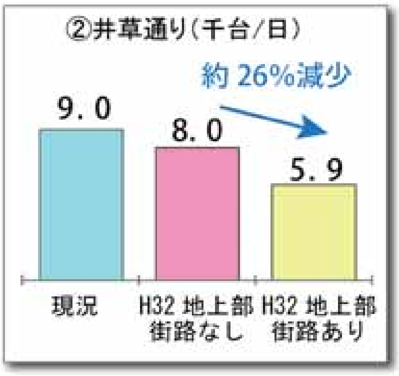
○大泉ＩＣから上石神井駅周辺までの所要時間は、現在の約20分から約12分に短縮するものと見込まれます。

○周辺道路の交通の流れがスムーズになると、自動車から排出されるCO_2が削減されます。

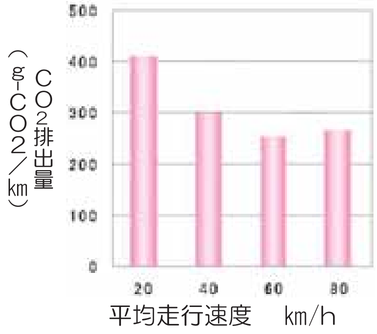
※地上部街路の全線が整備された場合の推計結果

■南北道路の将来交通量推計結果





■走行速度とCO_2 排出量の関係

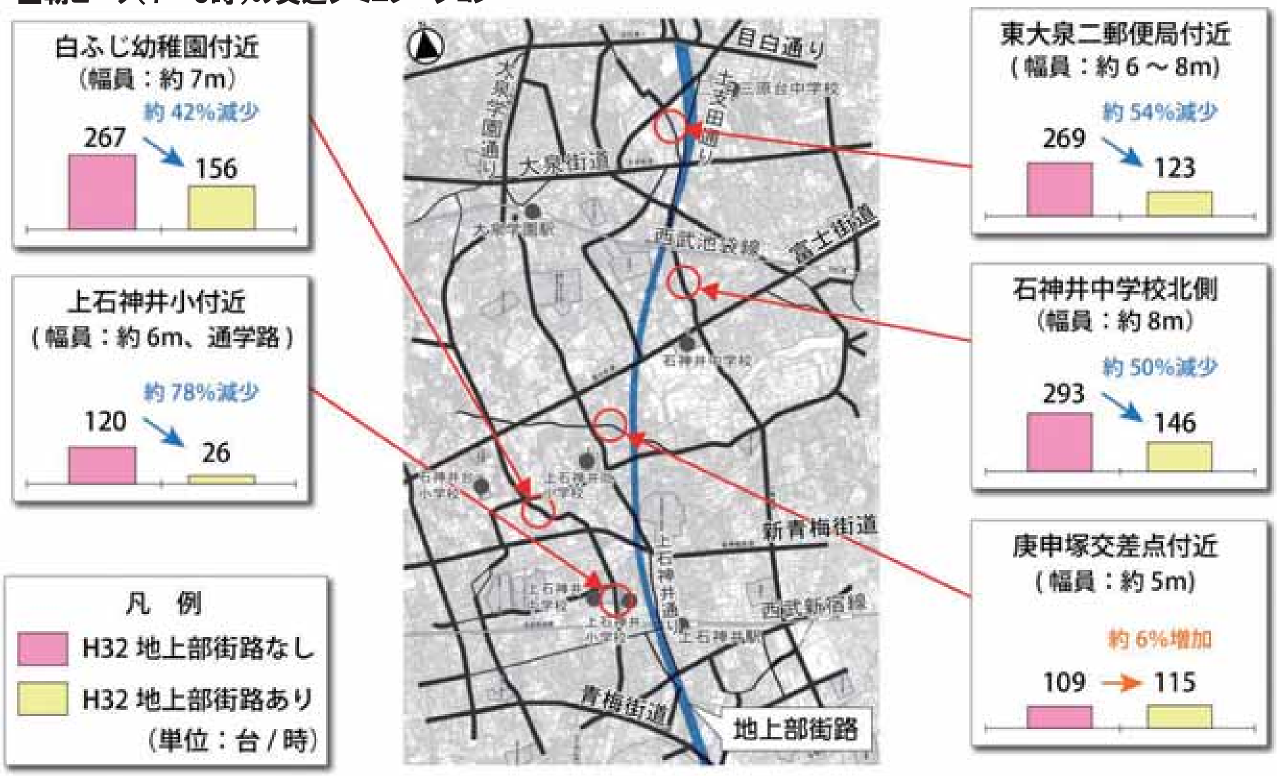


資料）自動車排出係数の算定根拠（国総研）

■生活道路に流入する交通量の減少

○幼稚園や小中学校付近などの身近な道路においても、交通量の減少が見込まれます。

■朝ピーク（7～8時）の交通シミュレーション



～　これまでいただいた主なご意見　～

○バス路線の整備を重点に実施すべき。
○自転車専用道を独立して設置し、歩道と分けてほしい。
○地上部街路がなくても困らずにやってこれた。

地域の現状

○南北方向の鉄道駅間を結ぶ公共交通は、バスが担っています。

○歩道のない道路をバスが頻繁に行きかうなど、だれもが安全で快適に利用できる歩行者・自転車空間が少ない状況です。

■歩道のない道路を通行するバス（上石神井駅周辺）

■バス路線と歩道設置の状況

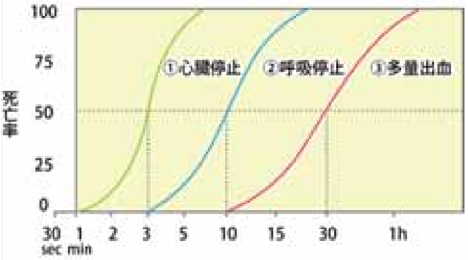
地域の課題

○１分１秒を争う救命活動のために、救急医療機関までの所要時間の短縮に資する円滑な移動環境の整備が必要です。

○バスの定時運行の確保やバス停環境の改善など、バス走行環境の改善に向けた取組が必要です。

○自動車と歩行者・自転車との分離や、歩道のバリアフリー化など、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。

■カーラーの救命曲線



※心臓停止、呼吸停止、多量出血等の緊急事態における経過時間と死亡率の目安をグラフ化したもの

例）上石神井アパート一帯（避難場所）
～荻窪病院（救急医療機関）
約１０分 → 約８分

地上部街路の整備効果

○周辺道路の交通の流れがスムーズになると、救急医療機関までの所要時間の短縮や、バスの定時性の向上が見込まれます。

○地上部街路には、安全で快適な歩行者・自転車空間を創出することができます。

■独立した自転車道の例　（大阪府堺市）

地上部街路の整備による影響

～　これまでいただいた主なご意見　～

○交通量の多い道路ができると、健康面に関して危険ではないか。
○環境基準を満足しているだけでは大気汚染や騒音の被害が出ることを認識すべき。
○地上部街路ができても大型店ができて渋滞が発生したら困る。
○地区割りが変わることによって生活が激変し、地域社会が破壊されないか。

大気

類似路線※1沿道の主な大気汚染物質（NO_2、SPM）の濃度は、環境基準を達成していることから、地上部街路の沿道においても、大気の状況は環境基準を達成するものと考えられます。

騒音

類似路線※1沿道では、環境基準を達成できていない場合もあることから、地上部街路を整備する場合は、低騒音舗装や植樹帯の設置などにより、騒音の低減に努めます。

※1　往復2車線かつ交通量1.0～1.8万台／日の道路

振動

幹線道路沿道※2では、環境省の要請限度を超える箇所がないことから、地上部街路の沿道においても、要請限度を超える振動は発生しないものと考えられます。

※2　道路交通振動調査を実施している都内312地点

身近な緑

現在の都市計画を活用して植樹帯や緑地帯を設置した場合、緑の空間を増やすことができます。

■五反田駅東口駅前広場の例

資料）東京都道路整備保全公社HP

交通安全

交差点付近の交通安全対策としては、右折レーンの設置やカラー舗装等の対策が考えられます。また、歩行者と自転車を分離することにより、歩行者と自転車の接触機会を減らすことができます。

住環境の変化

身近なまちづくりのルールを定める地区計画などを活用し、建物の用途や形態など、地域特性を活かしたまちづくりを進めることができます。

■住民主体の花のある道づくり（大阪府）の例

資料）Think Our Street 推進委員会HP

地域分断

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。