

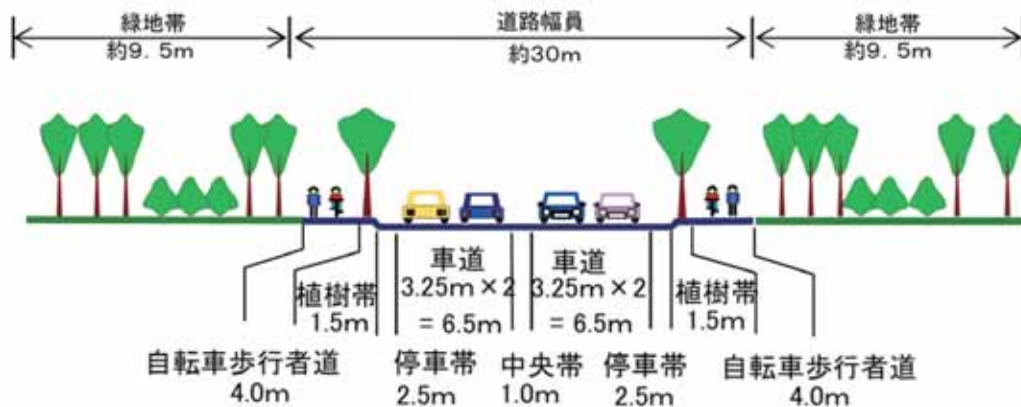
## 地上部街路の代替機能

「代替機能を確保して都市計画を廃止」については、既存道路の拡幅が必要となり、沿道の土地利用の状況などを考慮すると、採用は困難と考えています。

練馬区における外環の地上部街路については、その代替機能を確保して都市計画を廃止することも選択肢として検討を進めてきました。

具体的には、既存道路を活用した代替ルート of 例と断面イメージを作成し、話し合いの会や広く意見を聴く会において、地域の皆様のご意見をお聴きしました。

■代替機能を勘案した断面イメージ



～ これまでいただいた主なご意見 ～

- 外環の2も必要だし、代替ルートの拡充も必要である。
- 防災や交通のために道路が必要であれば、既存道路を拡幅すべき。
- 代替ルートは立ち退きが多くなり、現実的でない。
- 代替機能は立派すぎる。地上部街路の機能を100%代替ルートに持たせなくてよい。

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、広域的な視点からも必要な道路と考えています。この道路には、円滑な自動車交通の処理とともに、緑のネットワーク、延焼遮断帯、安全で快適な歩行者空間などの機能が重要と考えています。

既存道路を活用した代替ルートにおいてこれらの機能を確保するためには、現道の拡幅が必要ですが、代替ルートの沿道には既に堅固かつ中層以上の建築物が立地しています。一方、都市計画道路の区域内では、長年にわたり都市計画法に基づく建築制限が設定されています。

また、代替ルートは整備延長が長くなるうえ、整備効果が低くなります。

以上のことから、代替機能を確保して都市計画を廃止することは困難と考えています。

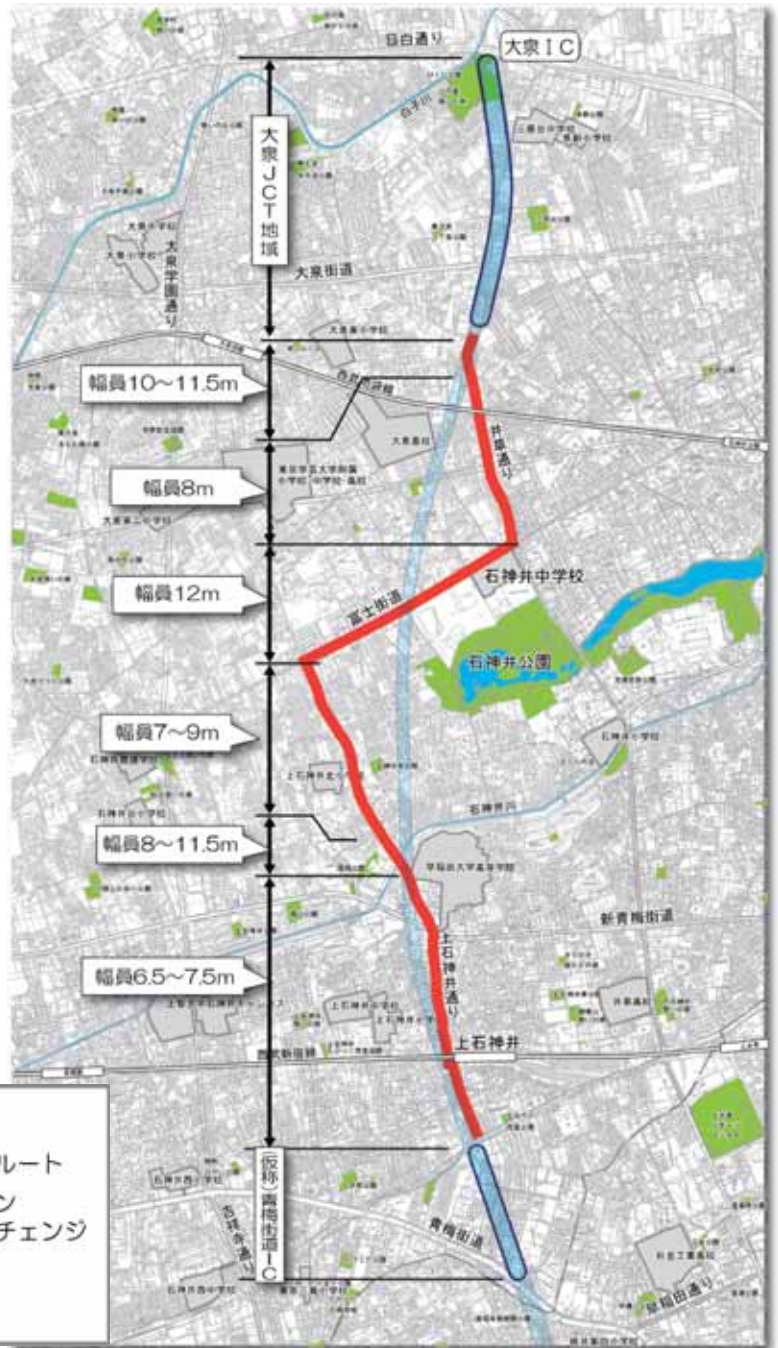
■代替ルート沿道の建築物の状況(富士街道)



■都市計画法に基づく建築制限の状況(上石神井駅周辺)



■代替ルート(例)



■現在の都市計画と代替ルート案の比較

	現在の都市計画	代替ルート案
沿道に立地する 堅固かつ中層以上の建築物※	—	約40棟
整備延長	約2.8km	約3.4km
大泉IC～上石神井駅周辺の 所要時間	約12分	約14分
消防活動困難区域の解消面積	約1.5ha	約0.5ha

※耐火構造かつ4階以上の建築物の概数。都市計画道路の区域内では、容易に移転・除却できる建築物の建築のみ許可されます。

## 都市計画道路の機能

○都市計画道路は、都市を形成する最も基本的な都市基盤です。

○交通、環境、防災など様々な機能があり、これらの機能を十分に発揮し、良好な都市形成に寄与するよう計画しています。

～交通機能のイメージ～



～都市環境機能のイメージ～







～都市防災機能のイメージ～



～市街地形成機能のイメージ～



練馬区における外環の地上部街路に必要とされる基本的な機能と、これを確保するための道路の構成要素は、以下のように考えています。

	地上部街路に必要とされる機能	道路の構成要素
 <b>環境</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑のネットワーク</li> <li>・沿道環境の保全</li> <li>・良好な景観形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・植樹帯を備えた歩道</li> <li>・電線類の地中化</li> </ul>
 <b>防災</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発生時の避難路</li> <li>・火災等の拡大の遅延・防止</li> <li>・緊急輸送ネットワーク</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電線類の地中化</li> <li>・延焼遮断帯として機能する道路幅員</li> </ul>
 <b>交通</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・円滑な自動車交通処理</li> <li>・バスや自転車の通行空間</li> <li>・沿道アクセス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・停車帯を備えた往復2車線の車道</li> </ul>
 <b>暮らし</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で快適な歩行者空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・分離された歩車道</li> <li>・バリアフリー化された歩道</li> </ul>

## 地上部街路のあり方(複数案)

地域の皆さんがこの地上部街路に期待する機能などについてご意見をお聴きするため、整備イメージを機能別に示す「あり方(複数案)」を作成しました。

### ■対象区間

○目白通り～青梅街道のうち、事業中の大泉JCT地域と、(仮称)青梅街道ICの整備により地上部が改変される範囲を除く約3km区間としました。

### ■断面構成と幅員

○いただいたご意見を参考に、道路の基本的な機能を確保して都市計画の区域を縮小した案(幅員18m、22m)と、現在の都市計画の区域を活用して緑地帯を設置した案(幅員40m)を作成しました。

○3案について、道路の機能や事業性を比較しました。

○上石神井駅周辺については、「上石神井駅周辺地区まちづくり構想(練馬区)」に示されたまちづくりの方向性を踏まえ、鉄道やバス等の交通手段を結節する機能についても検討する必要があります。

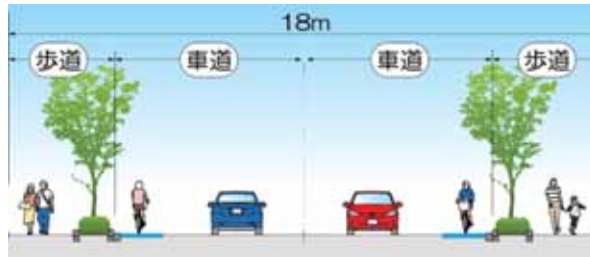


### ～ これまでいただいた主なご意見 ～

- 道路の持つ機能は幅広い。
- 地上部街路は道路の機能のみにした方がいい。
- 自転車専用道を独立して設置し、歩道と分けてほしい。
- 地上部は、道路または緑のたくさんある公園にしてほしい。
- 緑は必要なところに増やせばよい。
- 道路は、できるだけ大きな幅で確保したい。
- 道路幅員は検討の余地がある。道路幅員は16m、20m、22mがよい。
- メリット、デメリット、立ち退き戸数、概算コストなどを示すべき。

## 案1 車道、歩道、植樹帯を設置した道路（幅員18m）

○案1は、都市計画の区域を縮小して、車道（2車線）、歩道、植樹帯を設置した道路のイメージです。



※自転車は車道の自転車レーン（青色部分）を一方通行することとなります。

## 案2 車道、自転車道、歩道、植樹帯を設置した道路（幅員22m）

○案2は、都市計画の区域を縮小して、案1に独立した自転車道を加えた道路のイメージです。



### 案3 車道、自転車道、歩道、植樹帯、緑地帯を設置した道路（幅員40m）

○案3は、現在の都市計画の区域を活用して、案2に幅広い緑地帯を加えた道路のイメージです。



注：各案の断面構成は現時点でのイメージであり、今後の検討により変更になることがあります。

### ■「あり方(複数案)」の比較

		案1(幅員18m)	案2(幅員22m)	案3(幅員40m)
環境	環境	植樹帯の設置により、約1haの公共の緑が創出されます。	植樹帯と緑地帯の設置により、約4haの公共の緑が創出されます。	植樹帯と緑地帯の設置により、約4haの公共の緑が創出されます。
	防災	沿道の建物の不燃化と合わせて、延焼遮断帯が形成されます。	沿道の建物の不燃化と合わせて、延焼遮断帯が形成されます。	沿道の建物の不燃化にかかわらず、延焼遮断帯が形成されます。
交通		いずれの案も、必要な交通機能は確保されます。		
暮らし		自転車は車道を一方通行することとなります。	自転車は、独立した自転車道を相互通行することができます。	
事業性	移転棟数	約370棟	約400棟	約540棟
	事業費	約260億円	約320億円	約570億円

注：移転棟数及び事業費は、比較のために試算した概数です。