

前回の質問について

環境

メモ内容	回答
<p>・地下構造にするとゆう水が出て来ますが、有効利用できますか。</p>	<p>・大深度トンネルの施工で採用するシールド工法は、技術進歩により止水性が高く、ほとんど漏水がないトンネルが数多く施工されています。そのことから、現時点において有効利用は考えておりません。</p>

防災


メモ内容	回答
<p>・出火危険度のランク設定の考え方が分からないと、どれくらい危険なのかイメージできないのでは？</p>	<p>・ 東京消防庁では、過去の地震被害の事例などから、出火要因として</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 火気器具</li> <li>(2) 電気関係</li> <li>(3) 化学薬品</li> <li>(4) 工業炉</li> <li>(5) 危険物施設</li> <li>(6) その他 (LP ガスボンベ、高圧ガス施設)</li> </ul> <p>の6つの要因に分類し、出火要因別の出火率を算定しています。</p> <p>これらの出火要因別の出火率や分布状況、火気器具の使用状況を掛け合わせることによって、出火要因別の出火危険度を算定しています。</p> <p>危険度の大きい順にランク6からランク1に区分されており、各ランクの内訳は、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ランク6が約2%、</li> <li>ランク5が約3%、</li> <li>ランク4が約4%、</li> <li>ランク3が約8%、</li> <li>ランク2が約14%、</li> <li>ランク1が約69%</li> </ul> <p>となっています。</p>

交通

メモ内容	回答
<p>・2008 年から車の台数は減っております。上・下の道路をつくる必要性が理解できません。生活道路の整備が先決ではないか。</p>	<p>・車の台数について、都内保有台数は、平成20年から平成21年をみると、455万から449万台になりますが、地上部街路周辺の道路の混雑度は高い状況にあります。</p> <p>・また、地上部街路である外環の2は、各地区間の交通を集約し処理する道路であり、地下の高速道路である外環本線は、広域交通を大量でかつ高速に処理する道路であり、それぞれ道路の機能が違います。なお、外環の2については、必要性やあり方について、話し合いの会等で広く意見を聴きながら検討を行っていきます。</p> <p>・生活道路については、「練馬区道路網計画」に基づき計画的に整備されるものと考えております。</p>
<p>・練馬区の都市計画の整備率の低い原因は何か。他の区部に比較してみてください。 予算配分か（都・区） 地元の反対なのか</p>	<p>・東京圏の拡大による急激な宅地化に対し、都市基盤である都市計画道路が未整備のまま市街化が進んだことがひとつの理由と思われる。</p>
<p>・生活道路の事故は、死傷事故率より面積あたりの事故件数（事故密度）が適切ではないか？</p>	<p>・死傷事故率は、自動車が走った程度（交通量、走行距離）に応じてどれくらいの事故が発生しているか示した値です。自動車の走行に対して事故が多いか少ないかを把握するため、交通量を反映した今回のやり方が適当と思われます。</p>
<p>・外環その1（本線）とその2をシーケンシャルで検討できないのか。今は平行で考えているが、すべてのデータも大きく変わる可能性がある（本線をまず作り、その後渋滞率などデータを取り直す）。</p>	<p>・外環本線は、着工から完成まで概ね10年かかると予想されます。その間、外環の2の計画検討が放置することなく、進める必要があると考えます。</p> <p>・外環の2の検討にあたっては、本線が完成することを前提として、外環の2が整備された場合の効果、影響などを整理していきます。</p>

暮らし

メモ内容	回答
<p>・地上部をつくれれば路線バスまで便利になるという</p>	<p>・地上部街路の整備により、混雑度が緩和し、バス</p>

のは余りに飛躍すぎではないか。	ルートの交通がスムーズとなり、路線バスの定時性向上が期待できます。
・上石神井通りにバスを通さないようにできないのか？	・結節点である鉄道駅を結ぶ路線で利用者が多いため、廃止・変更することは現時点で困難であるとバス会社より聞いています。
・40Mの幅の道路が現在までつちかった生活の分断をゆうはつしないための考リヨは？放射 36 号要町通りのアンダーパスは有効だと思いが。	・外環の 2 が整備されることとなった場合には、事業者が具体的な対策について地域の皆様と話し合いながら、事業を進めていくこととなります。
・バリアフリーはネットワークで考えるべき。何と何をつなぐか、というところから議論しないと、むしろ危険ではないか？(バリアフリー道路と従来のマウントアップが交差するだけで、段差が生じる)。	・基本的に地域のアクセスの核となる鉄道駅を中心に、官公庁施設、福祉施設、病院等がネットワークとして形成される必要があります。 ・また、東京都福祉の街づくり条例で定める「施設整備マニュアル」では、歩行者の通行動線が連続的かつ安全に確保されることが望ましいとされており、段差等がないよう適切に処理していきます。
・確認したいのですが、歩道は自転車通行止めになったのではないのですか？	・道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられており、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。 ・ただし、下に示す道路標識等で指定された場合は、自転車は歩道を通行することができます。 ・なお、平成 19 年の道路交通法の改正において、運転者が 13 歳未満もしくは 70 歳以上もしくは身体の不自由な方の場合や、車道又は交通の状況からみてやむを得ない場合も自転車は歩道を通行することができます。 

その他

メモ内容	回答
・練馬区の行政の方、東京都の方にだけ任せるのではなく、練馬区民のためにしっかり意見を受け止めて下さい。	・区は、外環地上部街路に関する区民からのご意見について、しっかり受け止めるとともに、今後のまちづくりに等に際し、ご意見を踏まえながら取り組んでまいります。

<p>・練馬区分以外も含めた全線の図面が、議論には必要ではないか？</p>	<p>・外環の大泉 JCT から東名 JCT までの図面を提示します。</p>
<p>・ランドマークも入れてほしい。学校だけでは分からない。</p>	<p>・その他公共施設等も記載します（主要な駅、学校、消防署、警察署、市役所・区役所、河川、主な公園）</p>