

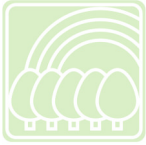
地上部街路の代替機能に関する検討  
(練馬区版)

平成 23 年 6 月

東京都 都市整備局

# 目 次

<b>環境</b>	緑のネットワークの形成、緑地空間の創出.....	1
<b>防災</b>	延焼遮断帯の形成、消防活動困難区域の解消.....	2
<b>交通</b>	周辺道路の円滑な交通処理、生活道路に流入する交通の減少.....	4
<b>暮らし</b>	公共交通空白区域の解消.....	6
<b>全機能を勘案した代替ルートの断面図</b>	.....	9
<b>代替ルート図</b>	.....	10



## 環境の代替機能

### 緑のネットワークの形成、緑地空間の創出

地上部街路を現計画通りに整備した場合、道路の他に緑地帯を設けることにより、面積にして約 6.9ha（純増は 3.8ha）の緑化を行うことが可能です。また、地上部街路は、石神井公園や善福寺公園などの大規模緑地を結ぶ場所に位置していることから、東京都が進めている「グリーンロードネットワーク」の形成にも寄与することが期待されます。

この緑の創出効果に対して、これに代わる機能を沿線地域において確保する場合、以下のような代替案が挙げられます。

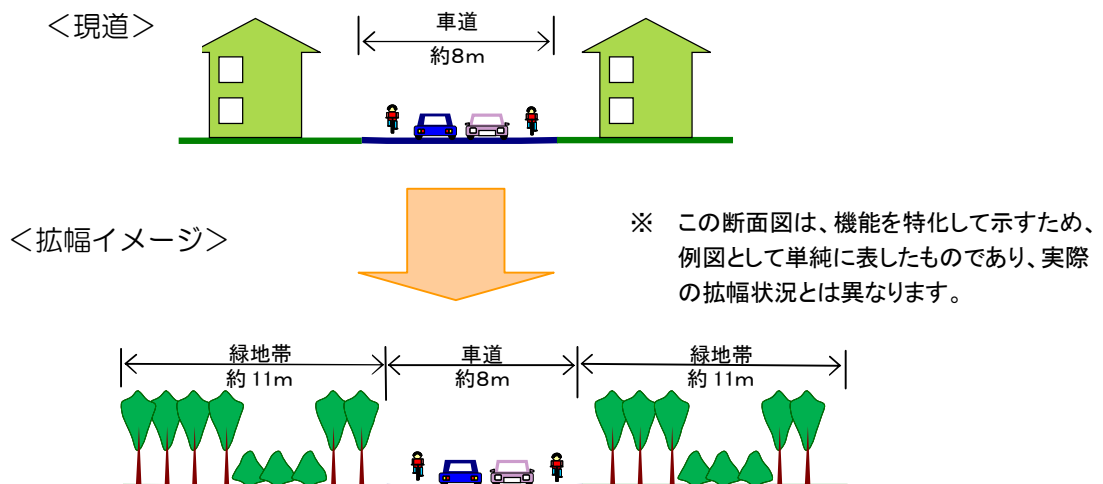
検討の視点	代替案
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 緑の創出による地域環境の保全のため、地上部街路の整備による緑地面積と同等の面積を確保</li> <li>○ 公園などの大規模緑地を結ぶグリーンロードネットワークの形成に寄与</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 緑のネットワークを形成する代替ルートを設定し、ルート上の現道への緑地帯または植樹帯の整備</li> </ul> <p>※ P. 10 代替ルート図参照のこと          ※ 公園等の面的な緑地整備も緑の創出による地域環境保全には寄与するが、グリーンロードネットワークの形成といった観点から、街路での緑地整備を代替案として採用</p>

#### 代替機能を確保する場合の課題

緑地帯または植樹帯を整備するには、現道を拡幅するため、約 6.9ha の用地買収や住戸の立ち退きが必要となります。また、拡幅のための新たな合意形成などが必要となります。

一方、交通機能等の課題については未解決のままとなり、課題解決に向けた方策が必要となります。

参考：代替ルートのうち、現道の幅員が 8m の道路を拡幅した場合のイメージ





## 防災の代替機能

### 延焼遮断帯の形成、消防活動困難区域の解消

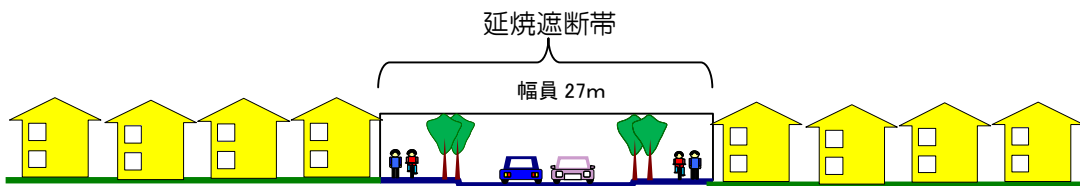
地上部街路を現計画通りに整備した場合、延焼遮断帯が形成され、防災機能の強化が図られるとともに、消防活動困難区域を解消する効果が期待されます。

この防災効果に対して、これに代わる機能を沿線地域において確保する場合、以下のような代替案が挙げられます。

検討の視点	代替案
○ 延焼遮断帯の形成及び消防活動困難区域の解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 延焼遮断帯を構成する代替ルートを設定し、ルート上の現道を必要幅に拡幅 ※ P10 代替ルート図参照のこと</li> <li>&lt;案一①&gt;</li> <li>○ 幅員27m以上で整備</li> <li>&lt;案一②&gt;</li> <li>○ 幅員11m以上16m未満で整備 ※ 道路境界から30mまでの建物で不燃化率80%以上とさせる</li> </ul>

#### 代替案の例（道路断面）

<案一①：幅員27m以上で整備>



<案一②：幅員11m以上16m未満で整備かつ沿道30m不燃化率80%以上>

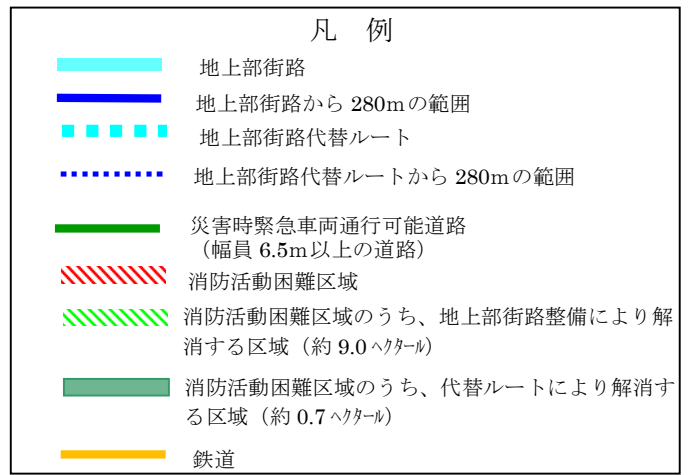
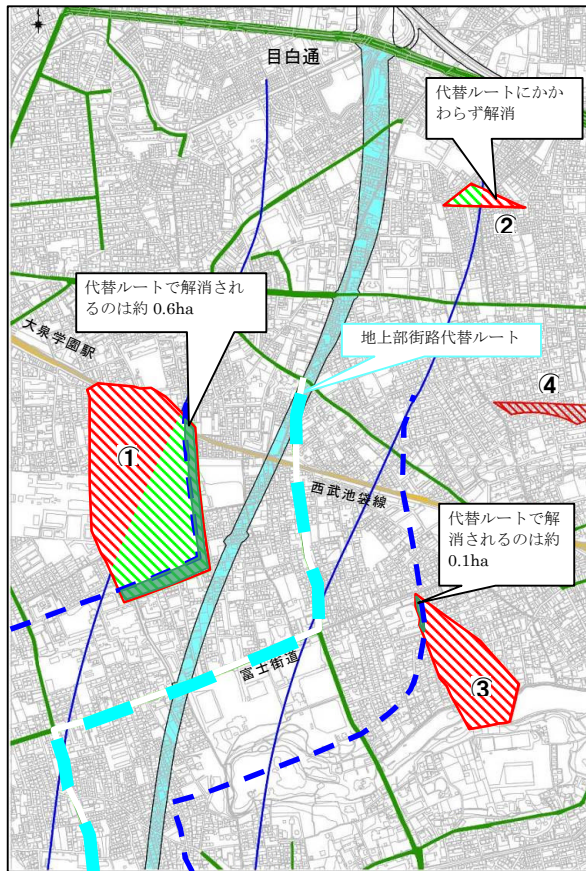


※この断面図は、機能を特化して示すため、例図として単純に表したものであり、実際の拡幅状況とは異なります。

代替機能を確保する場合の課題①<案①：27mに拡幅した場合>

現在、地上部街路の周辺には下記のとおり、約 23.4ha の消防活動困難区域が存在し、地上部街路が整備された場合は、このうち約 9ha の消防活動困難区域が解消されます。しかし、現道を拡幅して代替ルートを確認した場合は、消防活動困難区域の解消の程度は約 1.1ha となります。また、新たな用地約 5.8ha の買収が必要となるとともに、緑化についての効果はあまり期待できず、課題解決に向けた別の方策が必要となります。

地上部街路及び代替ルートによる消防活動困難区域の解消範囲



【解消区域の面積 (図中の範囲)】

(単位 : ha)

	消防活動 困難区域	代替ルート で解消され る区域	地上部街路 で解消され る区域
①	17.3	0.6	8.6
②	0.7	0.4	0.4
③	5.4	0.1	0.0
計	23.4	1.1	9.0

※④の面積を除く

代替機能を確保する場合の課題②<案②：11~16m未滿に拡幅した場合>

11~16m未滿の幅員の道路では、沿道 30mの範囲の建築物を不燃化することにより、延焼遮断帯としての機能を果たすこととなります。不燃化のため住宅等を耐火構造や準耐火構造に建替えを行うことは、費用がかかることや、意匠等にも制約がかかる可能性があります。また、防火地域指定等を行って不燃化を進めたとしても、個々の建替えを待つ必要があるため、不燃化の効果が得られるまでには多くの時間を要することになります。

さらに、新たな用地約 0.8~約 2.4ha の買収が必要となるとともに、消防活動困難区域の解消についての効果はあまり期待できず、課題解決に向けて別の方策が必要となります。



## 交通の代替機能

### 周辺道路の円滑な交通処理 生活道路に流入する交通の減少

地上部街路の想定交通量は、10,000～18,000 台/日となっており、南北方向の自動車交通を支える重要な役割を持っています。また、幹線道路として通過交通を処理する機能を担うこととなり、生活道路に流入する通過交通を排除することとなります。

代替機能については、代替ルートを確認し、地上部街路を走行する車両を代替ルートに誘導することが考えられます。

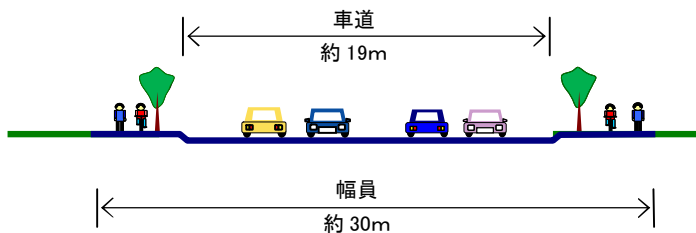
検討の視点	代替案
○ 周辺道路の円滑な交通処理の実現	<p>地上部街路の想定交通量を現道の拡幅による代替ルートに誘導 * P. 10 代替ルート図参照</p> <p>地上部街路の交通量が代替ルートに全部流入したとすると約 23,000 台から約 24,000 台程度の車が走行することとなるため、交通量に見合う幅員への拡幅が必要になります。</p>

#### <代替ルートの幅員のイメージ>

【現況の道路幅は車道部で約 7m】 (※歩道が無い区間)



【交通量の増大に伴い、道路幅員を約 30m に拡幅】 (※歩道等を同時に整備する場合)



※ この断面図は、機能を特化して示すため、例図として単純に表したものであり、実際の拡幅状況とは異なります。

#### 代替機能を確保する場合の課題

現道を拡幅するためには、約 6.7ha の用地買収が必要になります。また、現道での拡幅工事により、交通渋滞の発生が懸念されます。

また、代替ルート交通量が大幅に増加することにより、周辺環境への影響が懸念されます。

緑地面積を地上部街路と同等に増加させるためには、さらなる買収が必要となります。



## 暮らしの代替機能

### 公共交通空白区域の解消

地上部街路周辺の鉄道は東西方向に複数の路線があります。南北方向に位置する地上部街路にバスを運行させることにより、駅と駅、地域と駅を結ぶ、主要なバス路線となることが期待されます。これによって、区内の公共交通空白地域が減少し、この地域における快適な移動が可能となります。

この暮らしに関する効果に対して、これに代わる機能を沿線地域において確保する場合、以下のような代替案が挙げられます。

検討の視点	代替案
○ 公共交通空白地域の解消	○ 大泉街道等におけるバスルートの新設・充実

#### ※公共交通空白地域

駅から 800m 以上かつバス停 (30 分に 1 便以上運行) から 300m 以上の地域を公共交通空白地域として定義(「練馬区都市交通マスタープラン H20.3」により)

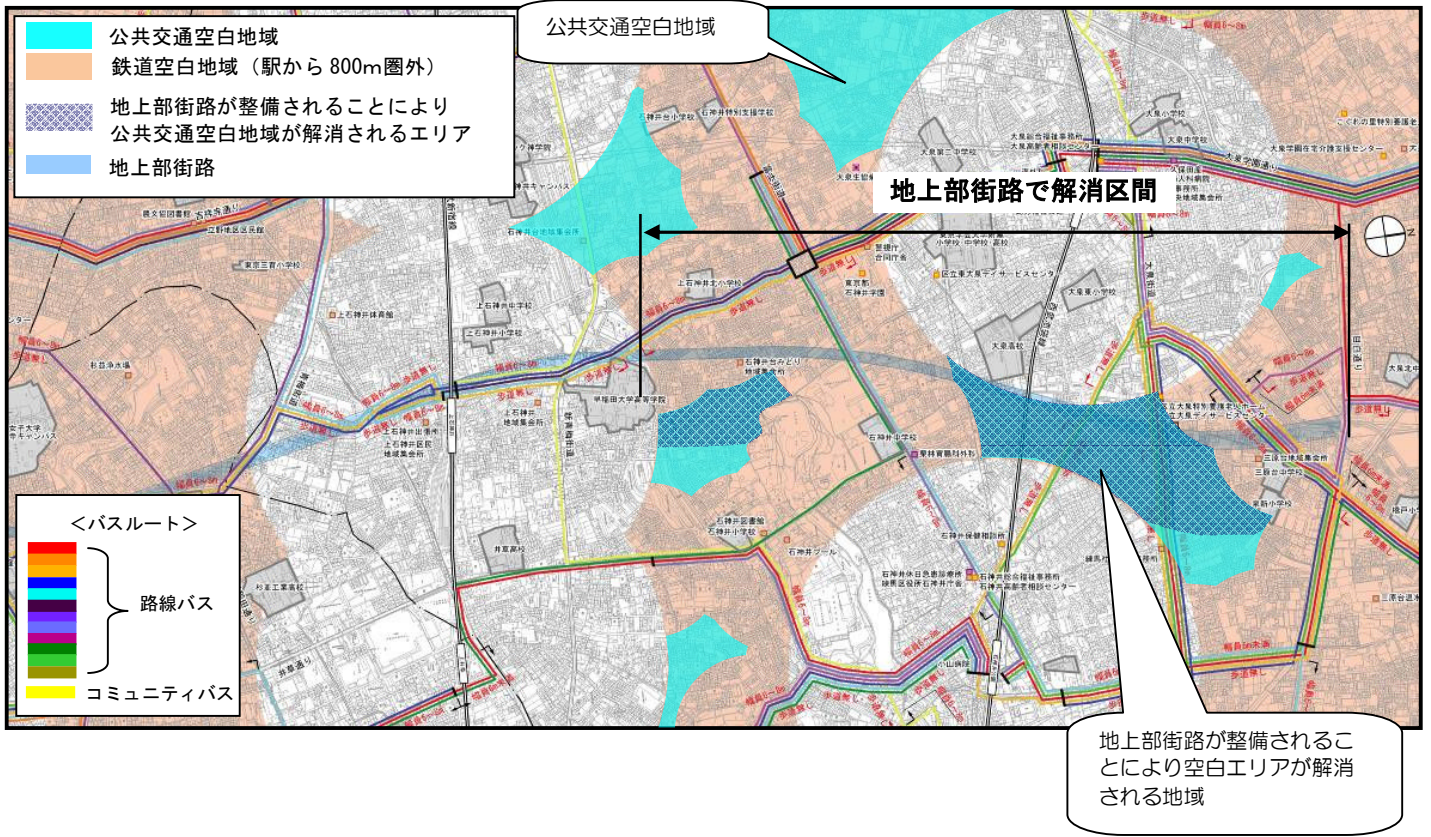
#### 代替機能を確保する場合の課題

現状の公共交通空白地域は次頁の図内で約 115ha あり、地上部街路が整備された場合、公共交通空白地域は現状に比べ最大約 43ha 解消されることとなります。

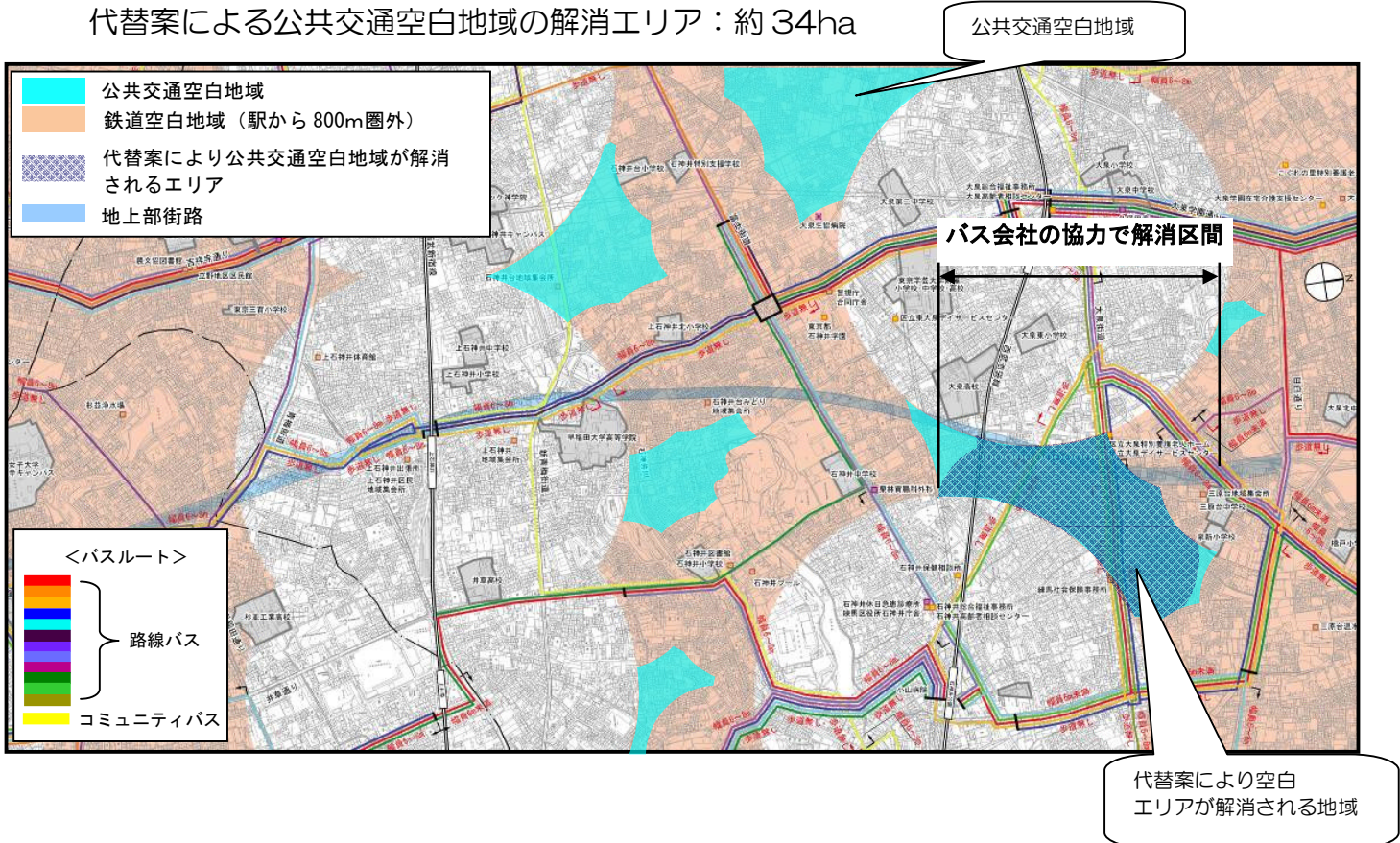
代替案として、現状のバスルート路線である大泉街道等のバス路線の充実が候補に挙げられますが、新設ルートやバスの本数を増やすことは、経営上の判断が必要であり、実現性を約束できるものではありません。たとえバスルートの新設・充実を図ることができたとしても、公共交通空白地域が解消される面積は約 34ha 程度となります。また、安全で快適な交通機関とするためには、既存路線にあるバス停の改良が合わせて必要となります。



地上部街路を整備した場合の公共交通空白地域の解消エリア：最大約 43ha



代替案による公共交通空白地域の解消エリア：約 34ha



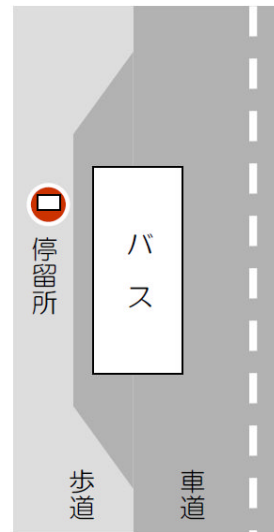
(参考：バス停の改良例)



(上石神井通りバス停の状況)



屋根やベンチがある快適なバス停  
(都内 事例写真)



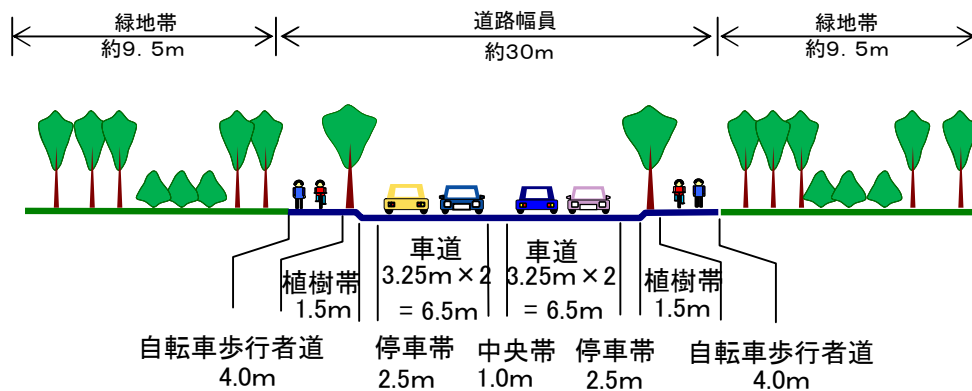
歩道に切り込みを入れてバスの停留所を設けるものであり、後続車の追越しを容易にさせることができる。

出典：道路構造令の解説と運用

(社 日本道路協会 H16.2)

## 代替機能を勘案した断面図

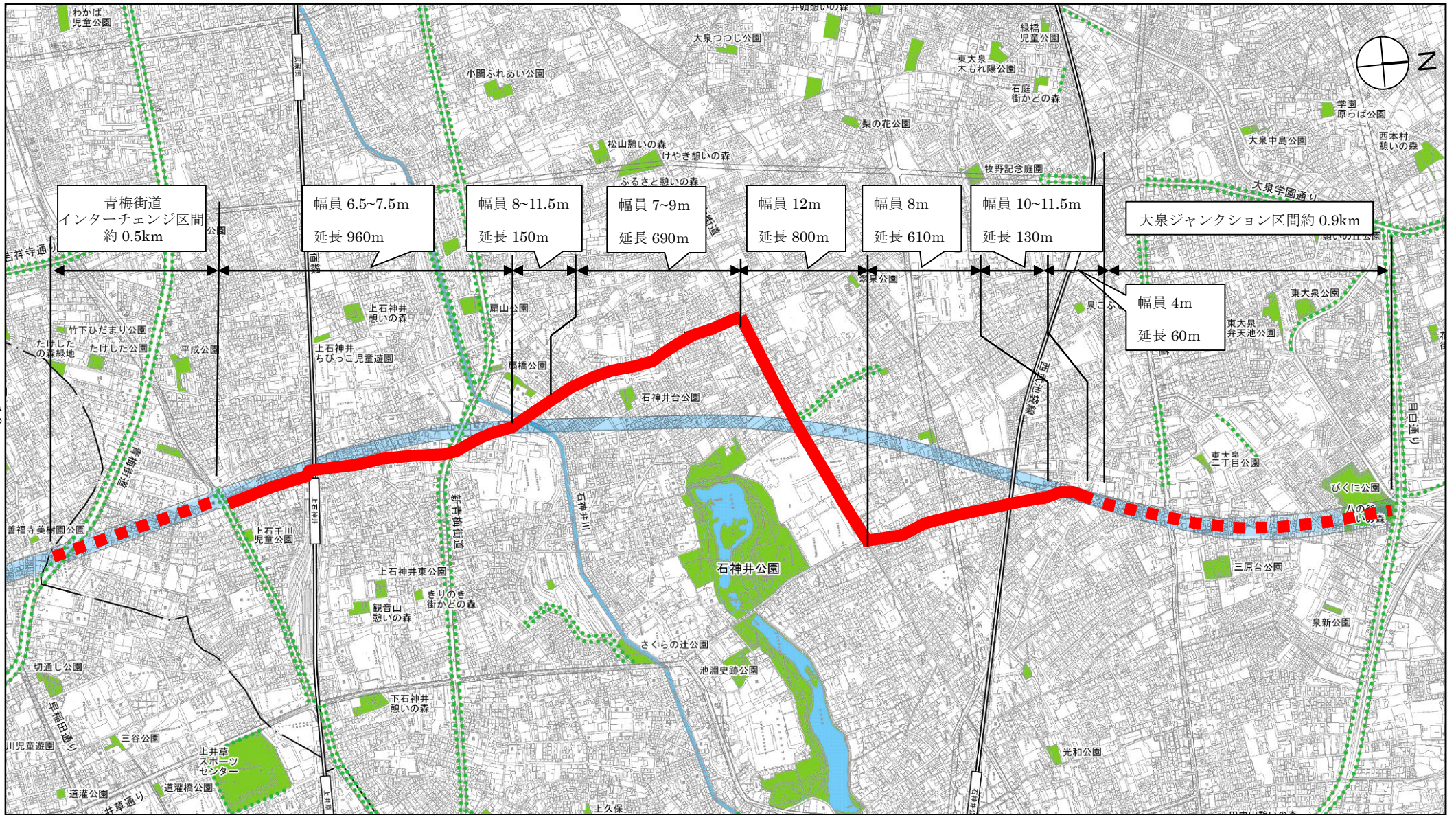
これまでの【環境】【防災】【交通】【暮らし】を踏まえ、地上部街路の持つ全ての機能を確保するためには、既存道路を代替ルート（P.10 参照）として改良する必要があります。この場合の道路断面のイメージを示すと、下図の通りになります。



※ この断面図は、各機能を特化して示すため、例示として単純に表したものであり、実際の構成及び幅員と異なる場合もあります。

代替ルートを整備した場合、幅員約49mの道路に整備することとなります。この場合、現道幅約9mとすると、用地買収面積は、約12.6haとなります。

# 代替ルート案



■ 地上部街路   
 ■ 設定した代替ルート   
 ■ ■ ■ ジャンクション又はインターチェンジ   
 ● ● ● ● ● 街路樹のある道路   
 ● ● ● ● ● 水辺の緑   
 ■ 公園・緑地