

3 都市基盤の整備と維持

【直面する課題】

- 練馬区の特徴は、みどりが豊かなことです。緑被率は約25%と、23区で最も高くなっています。農地は、東京23区内の約4割を有しています。しかし、練馬区のみどりのうち、8割弱が農地や宅地などの民有地のみどりであり、相続などで減少しています。
- 区北西部には、鉄道駅から1 km以上離れた鉄道空白地域が存在しています。
- 区内の都市計画道路の整備率は約 50%で、23 区平均の約 64%を大きく下回り、特に西部地域の整備率は約 30%と低い状況です。
- 現在、練馬区には道路（区道延長約 1 千km）・橋梁（125橋）・公園や緑地（433か所・面積約90ha）等の多くのインフラ施設があります。これらの施設は、適切な維持管理や更新が必要です。

- 区民が将来にわたって、都市の利便性と良好な環境が両立した生活を送れるようにするため、区は次のような取組が必要と考えています。
 - ① **みどりのネットワークの形成**：公園や緑地を整備し、それらを結ぶ河川、道路などもみどりを増やすことで、みどりのネットワークを形成します。また、区民の皆さんと協働して、生け垣や花壇づくりなど、みどりが実感できるまちづくりを進めます。
 - ② **都市農地の保全**：都市農地の保全に向け、法制度の見直しなど国への働きかけや、都市計画制度を利用した農地や屋敷林の保全・活用を図ります。
 - ③ **大江戸線の延伸**：都営地下鉄大江戸線の延伸に向けて事業予定者である東京都との協議などを積極的に進め、早期延伸の実現をめざします。
 - ④ **道路の整備**：都市計画道路の整備をさらに進めます。道路が都市生活を支える良質な空間となるように整備していきます。あわせて、鉄道の立体化の促進に取り組みます。
 - ⑤ **インフラ施設の予防保全**：インフラ施設を予防保全的な管理へ転換し、施設の長寿命化を図るとともに、点検・維持管理方法の工夫をしていきます。

(1) 練馬区はみどりが豊かですが、今後もみどりを守れるのでしょうか？

➡ 8割が農地や宅地など民有地のみどりであり、減少が見込まれます。

区の緑被率は、25.4%と、23区で最も高く、みどりの豊かさと大都市の利便性を合わせて享受できることが区の特質となっています。とりわけ、農地は、東京23区内の約4割を有しており、農作物の供給を始めとして、防災、環境保全、景観形成、レクリエーション・コミュニティ、教育、福祉・保健といった多面的な機能を有効に保全・活用することが期待されています。

しかし、練馬区のみどりのうち、8割弱を農地や宅地などの民有地のみどりが占めており、今後も減少が見込まれます。

【区の考え】

みどりの拠点となる公園や緑地、拠点間を結ぶ河川、道路などの公共施設を、みどりを楽しむ空間ととらえ、公園・緑地整備、河川改修、道路整備を進めます。

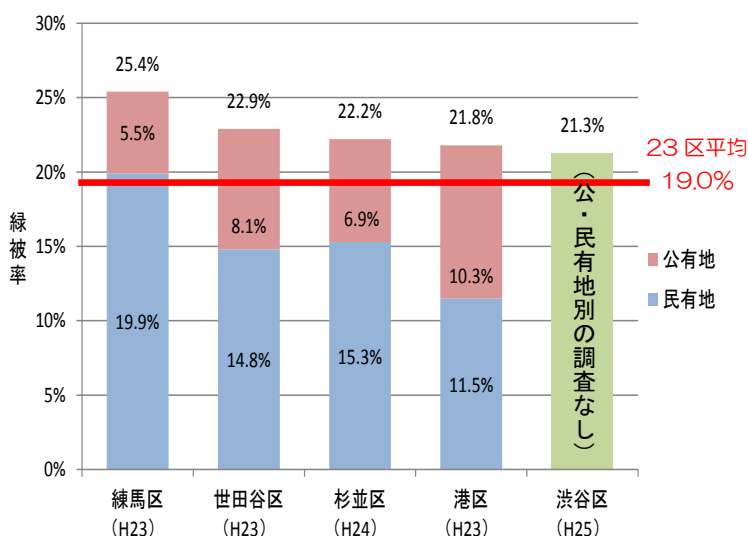
今後、みどりの確保・創出に向けて、生け垣や花壇づくりなど区民の皆さんとの協働をさらに進めることにより、みどりを実感できるまちづくりを進めます。

また、都市計画制度を利用して農地や屋敷林を保全しつつ、都市農地の多面的機能の活用を図っていきたいと考えています。相続税など税制の見直しを国に働きかけるなど、都市農地の保全に向けた取組を推進します。

区民の皆さんはどのようにお考えになりますか？

練馬区の緑被率、農地面積とも、23区で一番です。

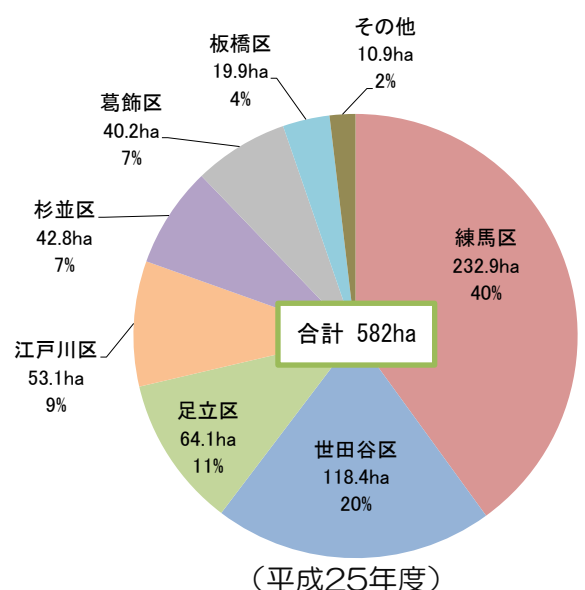
図表31 23区 上位5区の緑被率



※緑被率は各区のホームページやみどりに関する報告書より引用
 ※測定方法は各区により異なります。
 ※区名下の括弧内の数値は調査年度

[出典] 練馬区環境部資料

図表32 区部の農地面積構成比

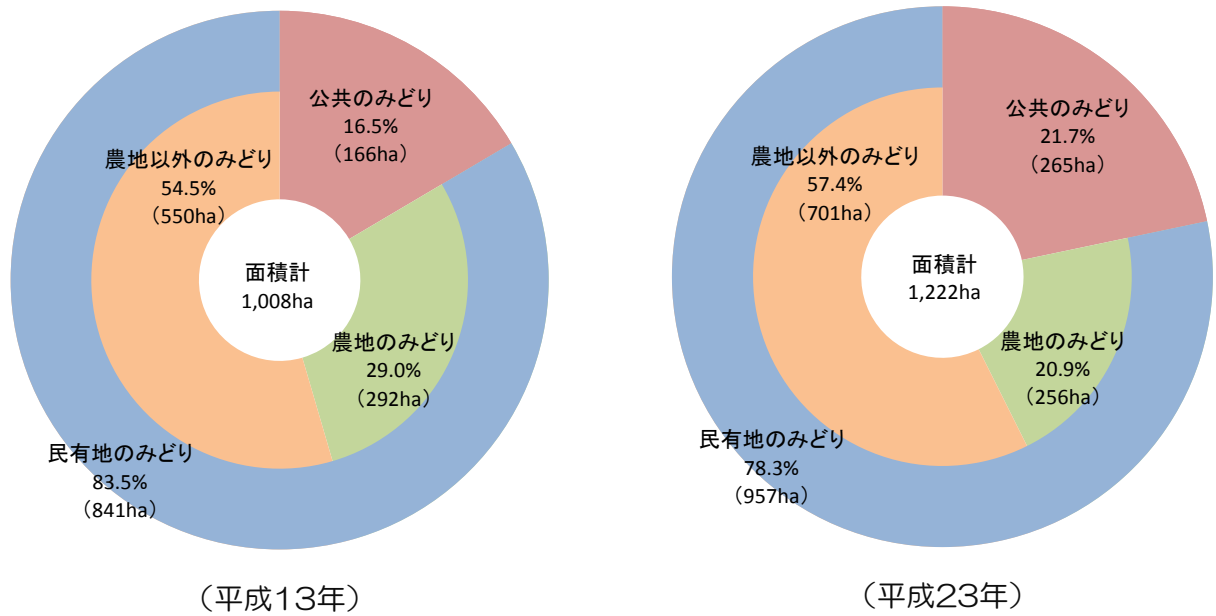


(平成25年度)

[出典] 練馬区都市整備部資料

区のみどりの割合は、平成13年から10年間で公共のみどりが5ポイント増えました。

図表33 区の公共のみどりと民有地のみどりの割合の変化

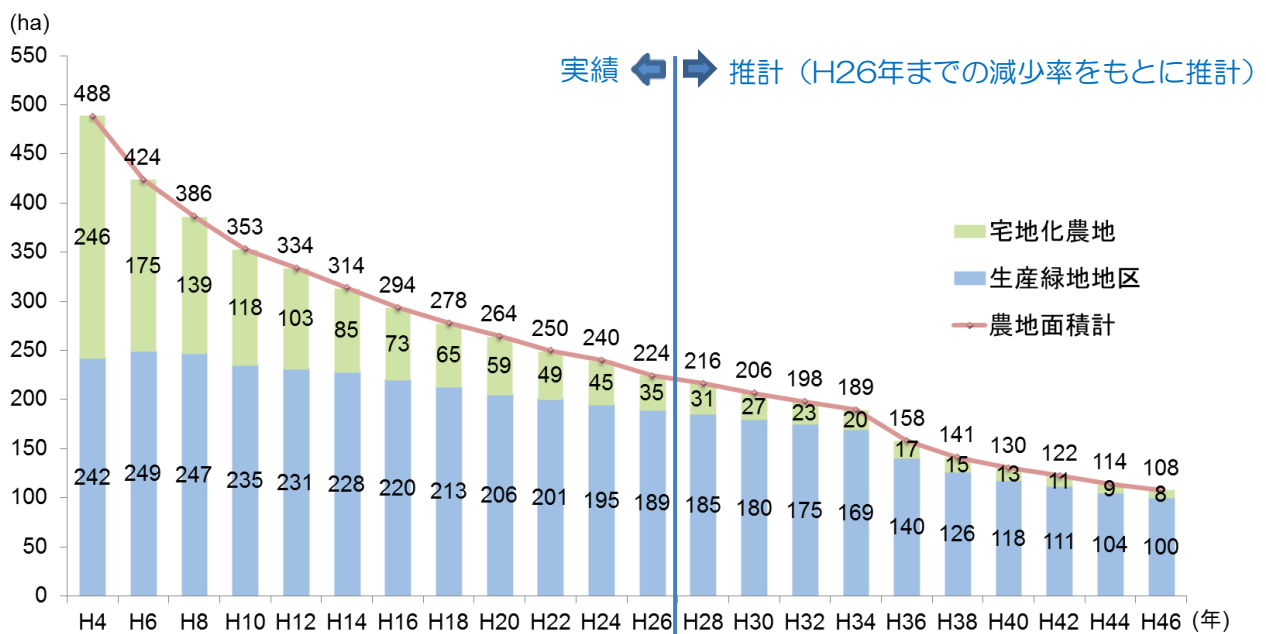


※面積は参考値。みどりの面積は、平成13年は10m程度、平成23年は1m程度を最小単位として調査している。
平成23年は、より小さなみどりまで抽出しているため、面積が増加している。

〔出典〕練馬区環境部資料

練馬区の農地面積は減少が続いており、今後さらに減少すると推計されます。

図表34 練馬区農地面積の実績・推計



〔出典〕練馬区都市整備部資料

(2) 区内の鉄道交通の利便性はどのような状況ですか？

➡ 都心部へのアクセスが向上しましたが、区北西部に鉄道空白地域があります。

区内には、西武池袋線や西武新宿線、東武東上線、東京メトロ有楽町線・副都心線、都営地下鉄大江戸線などが運行しており、相互乗り入れが進み、都心部へのアクセスが向上しました。

しかし、区北西部には、鉄道駅から1 km以上離れていて、鉄道利便性が十分でない地域が存在しています。こうした鉄道空白地域は、23区内にはごくわずかしかありません。

区内すべての地域で、鉄道利便性の確保が必要です。そのためには、都営地下鉄大江戸線を大泉学園町まで延伸することが不可欠です。区は、区画整理事業や用地取得など沿線のまちづくりを進めています。

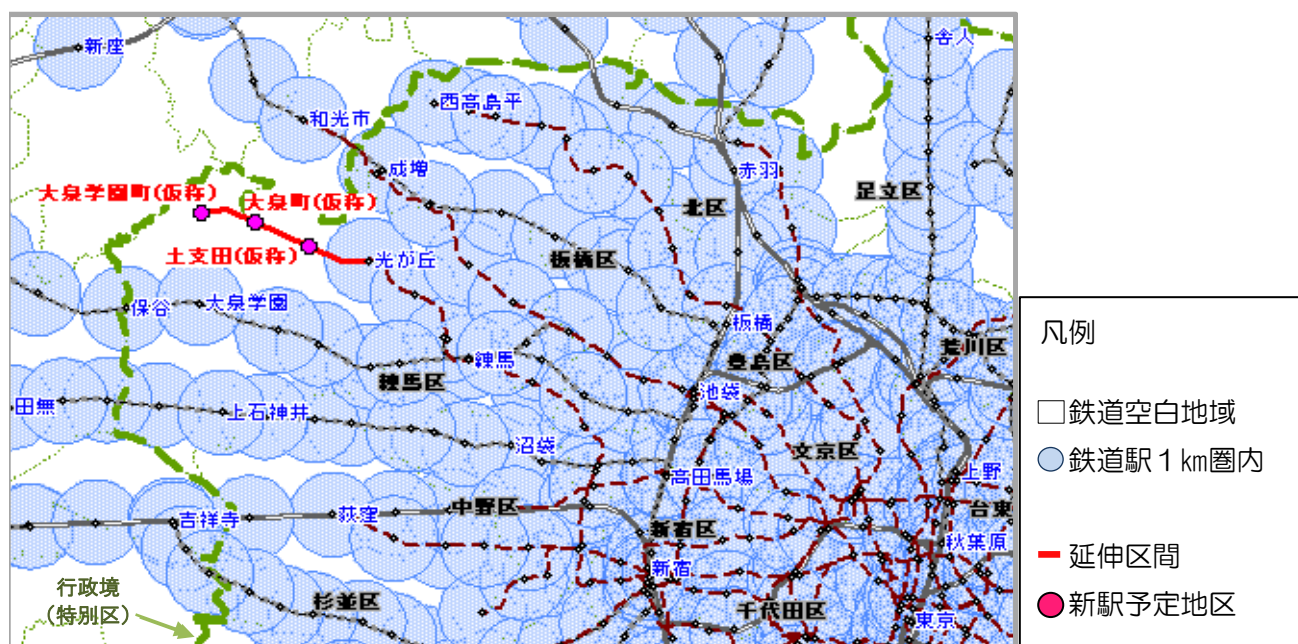
【区の考え】

都営地下鉄大江戸線の早期延伸をめざし、事業予定者である東京都との協議を進めます。また、延伸実現のためには、区も積極的に役割を果たすことが必要です。引き続き沿線のまちづくりを進めるとともに、大江戸線延伸推進基金を活用し、応分の負担をしていきたいと考えています。

区民の皆さんはどのようにお考えになりますか？

区北西部に鉄道駅から1 km以上離れた鉄道空白地域が存在しています。このような空白地域は23区内ではごくわずかです。

図表 35 大江戸線の延伸区間と鉄道空白地域



[出典] 練馬区都市整備部資料

(3) 区内の都市計画道路の整備は、どのような状況ですか？

➡ 区内の道路整備率は低く、特に西部地域の都市計画道路の整備率は3割にとどまっています。

道路は、交通・環境・防災・景観といった様々な機能を持ち、電柱や水道管などライフラインの設置空間となるなど都市生活に不可欠な役割を担う、まちづくりの基盤です。

区内の都市計画道路の整備率は50.3%^{*1}であり、23区平均の64.2%^{*2}を大きく下回っています。特に西部地域の整備率は30.1%^{*1}と低く、主に南北方向の道路整備の遅れが目立っています。本来、都市計画道路を通行すべき車両が住宅地の狭い道路へ流入しているため、交通事故の懸念があるほか、円滑な消防活動に支障をきたしているなどの問題があります。

(*1 平成27年3月31日現在、 *2 平成26年3月31日現在)

道路と交差している鉄道については、踏切部における渋滞や市街地の分断などの問題があります。西武池袋線の一部は、鉄道の立体化が進んでいますが、他ではいまだ未着手です。

【区の考え】

事業中路線の整備を着実に進め、5年後には、整備率を23区平均であるおおむね6割に、また、都と区市町で検討している平成28年度から37年度までの事業化計画では、完成後において、完成後の整備率がおおむね8割になることをめざします。

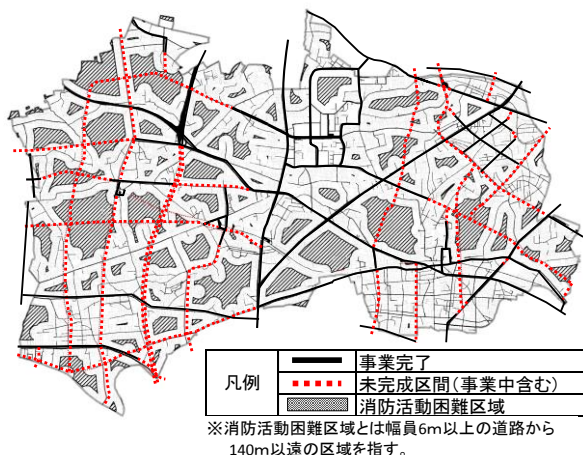
整備に際しては、単に自動車交通としての道路整備ではなく、街路樹等による緑化や無電柱化、自転車レーンの整備など快適な都市環境を創出していきます。

また、外環の2などの都市計画道路と交差する西武新宿線については、沿線まちづくりを進めるとともに、事業化を都に働きかけ、早期の鉄道立体化をめざします。

区民の皆さんはどのようにお考えになりますか？

未完成区間の道路整備が進むと、消防活動が困難な区域が少なくなります。

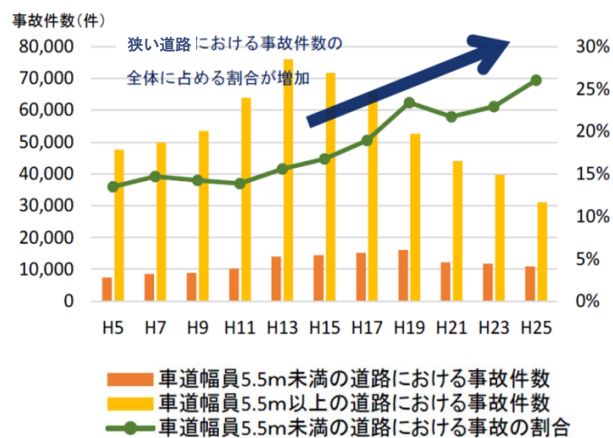
図表36 区内における都市計画道路の整備状況および消防活動困難区域



※都市計画道路の整備状況は、平成27年3月31日時点
 ※消防活動困難区域は平成23年度
 [出典] 練馬区都市整備部資料

全体の事故件数は減っていますが、狭い道路での事故件数は横ばいです。

図表37 都内における事故発生件数の割合



[出典] 東京都・特別区等「東京における都市計画道路の整備方針(第4次)中間のまとめ」(平成27年5月)をもとに作成

(4) 都市計画道路の整備には、どのくらい費用がかかるのですか？

➡ 都市計画道路の整備には、1mあたり、おおむね900万円の費用がかかると試算されます。整備費用には国や都の補助金などを活用します。

都市計画道路の整備には、用地買収費や工事費など、さまざまな費用がかかります。各年度の整備費用は、事業の進捗や買収する事業用地の地価によって大きく異なり、平成22年度～26年度の5年間では約5億円から約22億円程度でした。整備費用には、国の社会資本整備総合交付金や都の都市計画交付金が交付され、残りの区が支出する経費についても特別区財政調整交付金（58頁参照）の対象となり、財源が確保される仕組みとなっています。

平成28年度からを計画期間とする都市計画道路の新たな整備方針では、区が整備する都市計画道路として、約5.6kmの区間を位置付けています。その全ての整備には、測量などの準備期間も含め、おおむね20年の期間と約500億円の事業費がかかると試算しています（事業費は区が整備した補助132号線、補助235号線の用地買収費、工事費等を参考に算出）。1年あたりでは約25億円、1mあたりに換算するとおおむね900万円となります。

【区の考え】

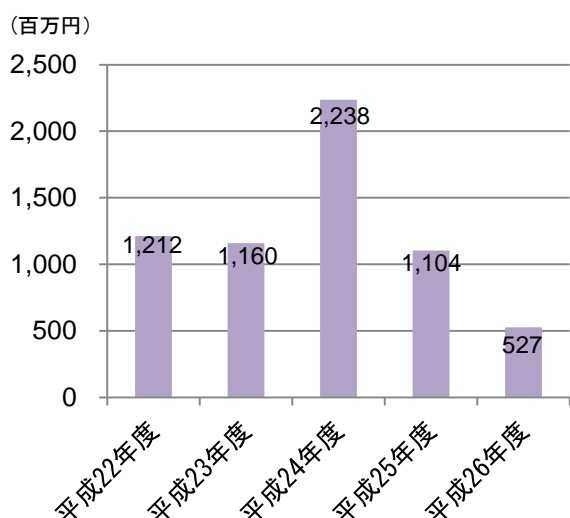
都市計画道路の整備の遅れは、防災上や交通安全上の支障があることに加え、東京全体の交通ネットワークから区が取り残されることとなります。活気に満ちた、安全・快適で住みよいまちを未来の世代へ引き継いでいくためにも、財源を確保しながら、都市計画道路の整備を着実に進める必要があります。

区民の皆さんはどのようにお考えになりますか？

事業費は、事業の進捗や用地の地価等に大きく左右されます。

都市計画道路の整備は、全額、国や都からの補助金等を活用しています。

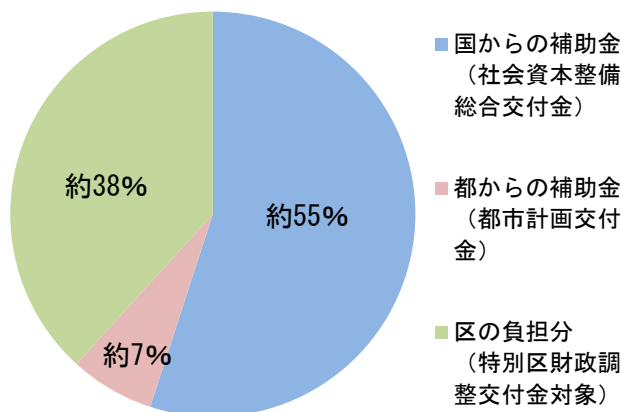
図表38 都市計画道路事業に係る決算額
(平成22年度～26年度)



[出典] 練馬区都市整備部資料

図表39 都市計画道路整備に係る財源構成

※整備路線によって補助金等の財源比率は異なる。



[出典] 練馬区都市整備部資料

(5) 区道や区立の公園などを維持管理していく経費は、どのくらいですか？

➡ 年間の維持管理費は約40.5億円です。一方、道路占用料や駐車場の利用料などにより年間約31.8億円の収入があります。

現在、区が管理する道路（特別区道延長約1,047km*）・橋梁（125橋*）・公園や緑地（433か所 面積約90ha*）などの維持管理には、年間約40.5億円を要しています。

（* 平成26年4月1日現在）

一方、電柱・電線や水道管、ガス管などの道路占用料や、自動車駐車場・自転車駐車場の利用料として、年間約31.8億円の収入があります。

道路や公園は、今後も着実に整備していく必要がありますが、整備が進めば維持管理費用が増大します。また、安全に利用していただくためには、適切な維持補修が必要です。道路や公園の管理面積の増加を考慮して今後30年間の維持管理費を試算すると、約1,373億円となります。

さらに、橋梁をはじめ、高度経済成長期に整備された施設が多く、これらの更新時期が集中し、一時的に多額の費用が必要となることも想定されます。

【区の考え】

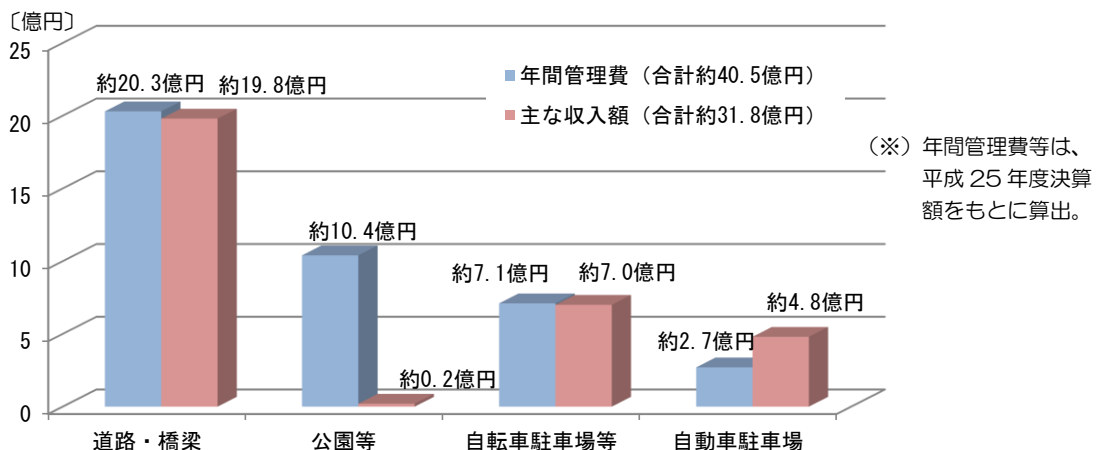
今後、計画的かつ予防保全的な管理を進め、施設の長寿命化を図るとともに、維持管理費を圧縮していきます。

また、公園等の地域管理など、区民の皆さんとの協働による点検・維持管理の工夫をしていきたいと考えています。

区民の皆さんはどのようにお考えになりますか？

インフラ施設の年間管理費は約 40.5 億円です。

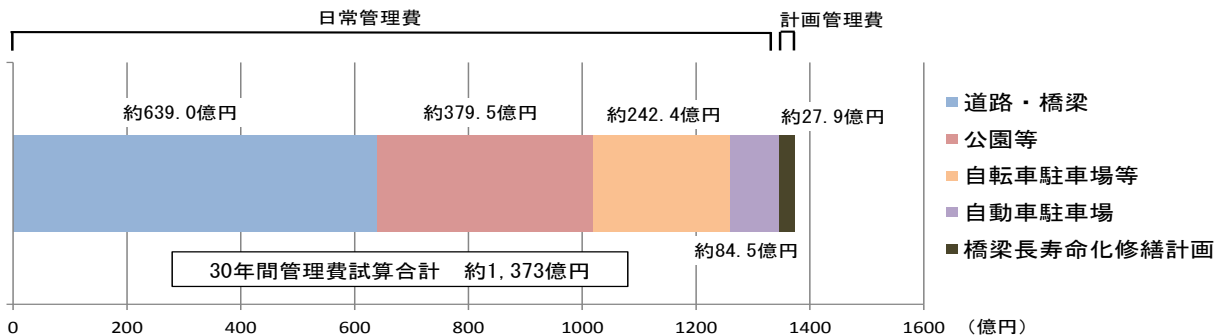
図表 40 インフラ施設の維持に要する年間管理費および主な収入額



[出典] 練馬区土木部資料

今後 30 年間に維持管理等に要する費用(試算)は約 1,373 億円にのぼります。

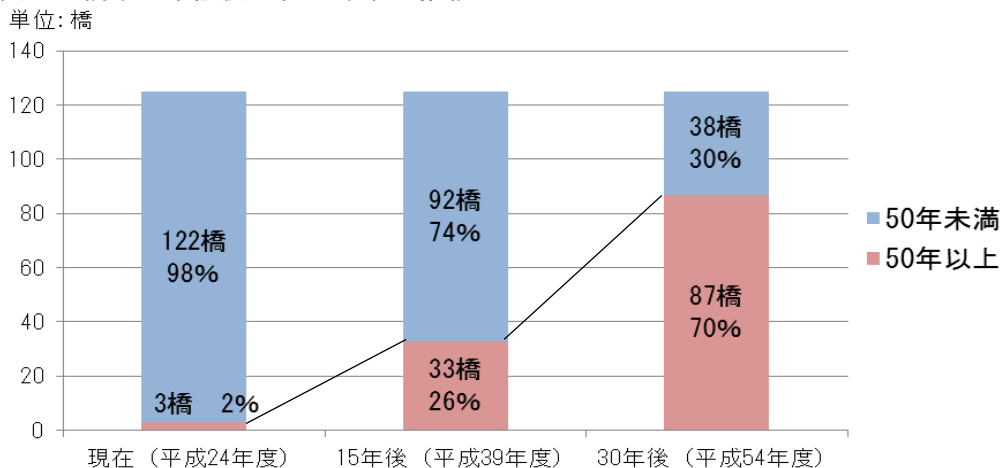
図表41 インフラ施設の維持管理等に要する費用試算 (今後30年間)



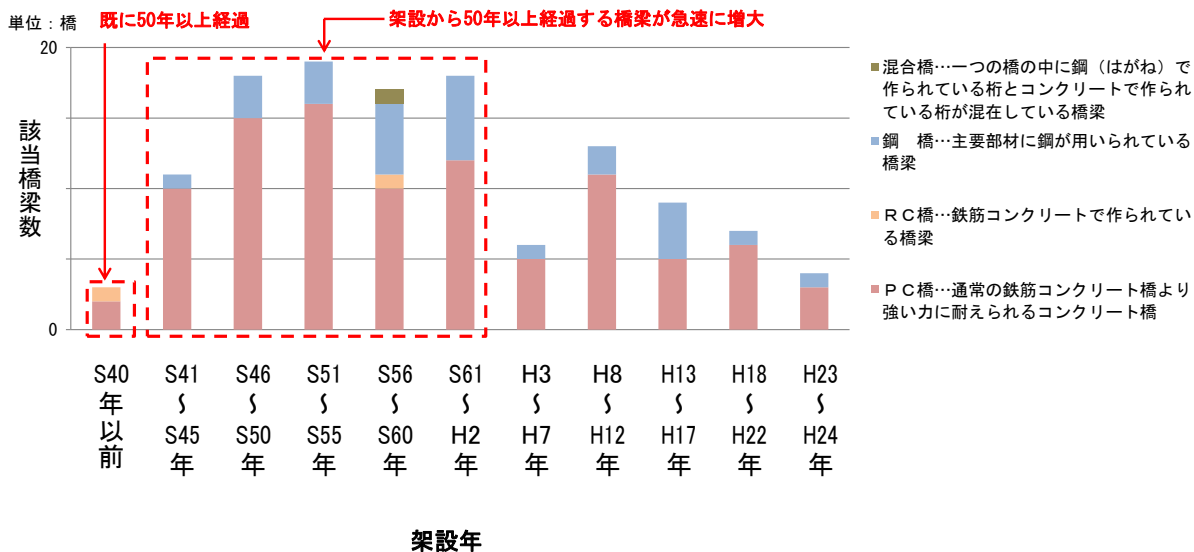
[出典] 練馬区土木部資料

今後 30 年で架設から 50 年以上経過する橋梁が大きく増加します。

図表42 橋梁の架設後の経過年数の推移



[出典] 練馬区土木部資料



[出典] 練馬区「練馬区橋梁長寿命化修繕計画」(平成 25 年 7 月)