

第一章 道路

1.1 道路の現状

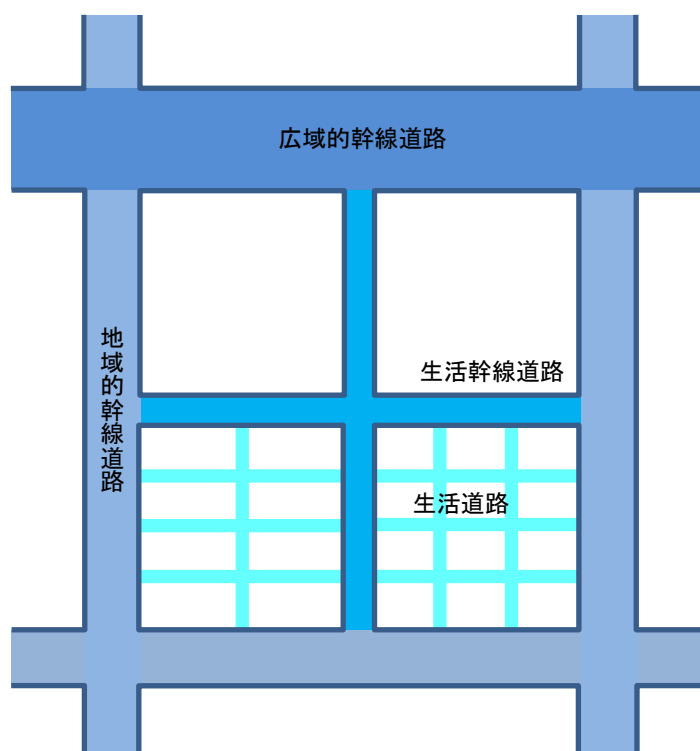
1.1.1 道路の種別

(1) 道路の機能別分類

道路は、その機能や幅員に応じて段階的に計画されており、下記の機能に分類されます。

- ① 自動車専用道路
高速道路など自動車専用の道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する道路。
- ② 広域的幹線道路（都市計画道路）
都内や隣接県を広域的に移動する、主要な交通を担う幹線道路。
- ③ 地域的幹線道路（都市計画道路）
広域的幹線道路につながり、地域の骨格を構成し、区域内で発生・集中する交通を担う幹線道路。
- ④ 生活幹線道路
地域的幹線道路を補完する、地区の主要な交通を担う道路。
- ⑤ 生活道路
都市計画道路や生活幹線道路以外の道路で、日常生活に密着した道路。

図表 19 道路の機能分類イメージ図



(2) 道路の管理者

道路は、国、都、区がそれぞれの役割分担に応じて整備・管理しています。

練馬区内の道路のうち、国が管理する道路は、自動車専用道路である関越自動車道、東京外かく環状道路と一般国道である川越街道です。都が管理する道路は、目白通り、青梅街道、環状7、8号線などです。それ以外の道路は区が管理する道路です。

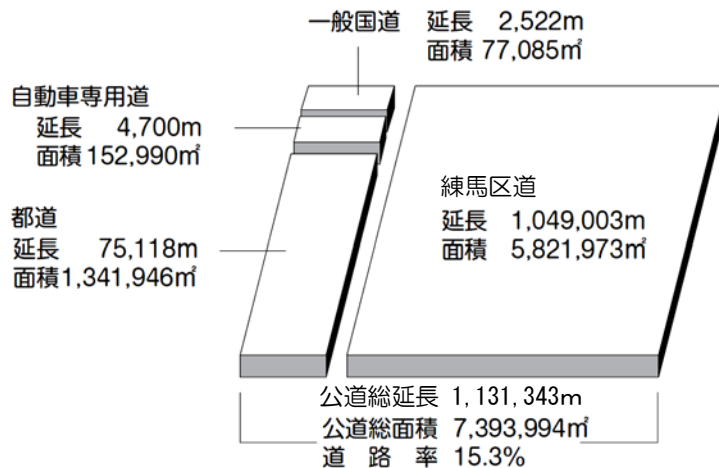
練馬区内の道路の総延長は1,131,343mです。その中で練馬区道の延長は1,049,003mであり、全体の約9割を占めています。総面積は7,393,994㎡です。その中で練馬区道の面積は5,821,973㎡であり、総面積の約8割となっています。

図表 20 練馬区内の道路一覧

管理者	道路の種類および 主な道路	延長 (m)	面積 (㎡)	機能別分類				
				自動車専用道路	広域的幹線道路	地域的幹線道路	生活幹線道路	生活道路
国	高速自動車国道 (自動車専用道路) ・関越自動車道 ・東京外かく環状道路	4,700	152,990	○				
	一般国道 ・川越街道	2,522	77,085		○			
東京都	都道 ・目白通り ・青梅街道 ・環状7、8号線など	75,118	1,341,946		○	○	※	※
練馬区	練馬区道	1,049,003	5,821,973			○	○	○
合計		1,131,343	7,393,994					

※一部の道路については東京都が管理しています。

図表 21 練馬区内の管理者別道路の状況



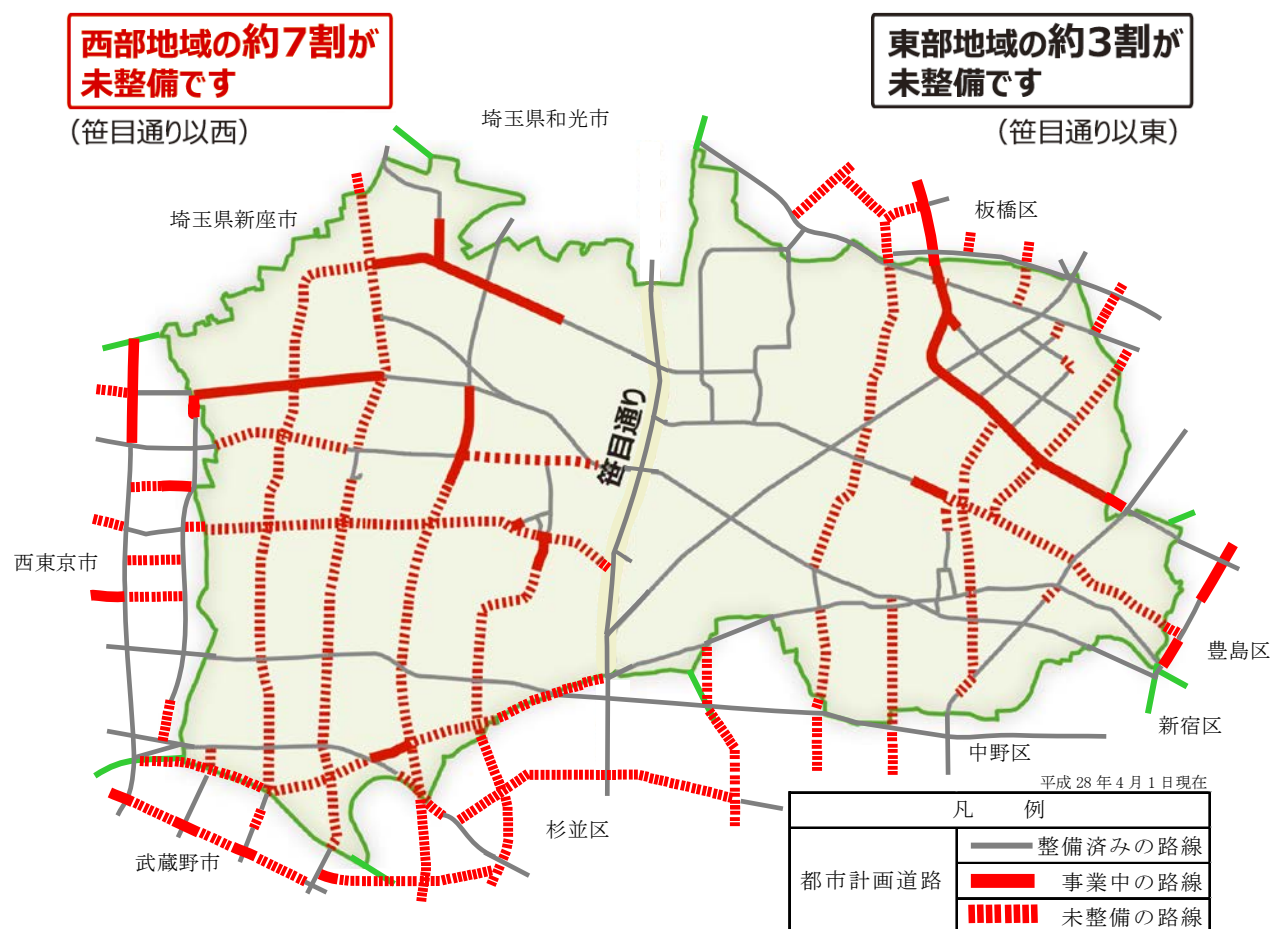
平成28年4月1日現在
資料：一般国道、自動車専用道、
都道は「東京都道路現況調査
平成27年版」（東京都建設局）

1.1.2 道路整備の現状

(1) 都市計画道路の現状

練馬区内の都市計画道路の整備率は約 50%で、東京都全体の整備率約 63%、23 区平均の整備率約 65%を大きく下回っています。特に区の西部地域の整備率は約 30%と低くなっています。また、東西方向の整備に比べて、南北方向の道路の整備が遅れています。

図表 22 都市計画道路の整備の状況



都市計画道路の整備の遅れは、区内の各所で交通渋滞を発生させ、地域に用事のない通過車両が生活道路に侵入し、日常生活を脅かしています。また、日常生活を脅かすだけでなく、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、練馬区の将来に向けた持続的発展への妨げになります。

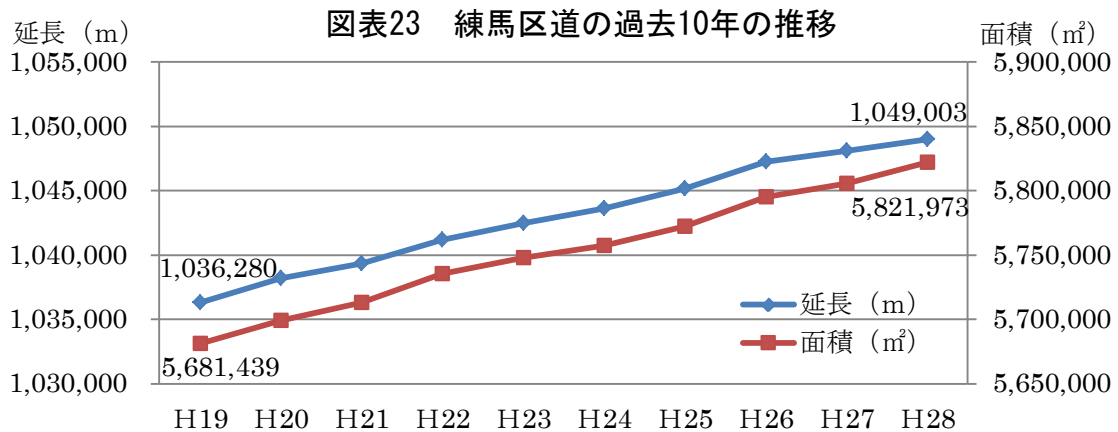
都市計画道路は、地震等の災害時における延焼遮断帯となり、緊急車両の通行路として消防・救急活動の要でもあります。整備の遅れは、都市における防災機能を著しく低下させる要因となっています。

(2) 生活幹線道路と生活道路の現状

生活幹線道路は、現道の拡幅を基本として、全体で約 110 k m 計画しています。そのうち約 24 k m が整備完了し、現在、約 5 k m が整備中です。しかし、まだ約 80 k m が未着手の状況です。

生活道路については、6m未満の道路が多く、公道として必要な 4mに満たない道路も多く残っています。まちづくりにより徐々に拡幅整備を進めています。また、民間事業者による開発行為などに伴って、新たな区道が整備されています。

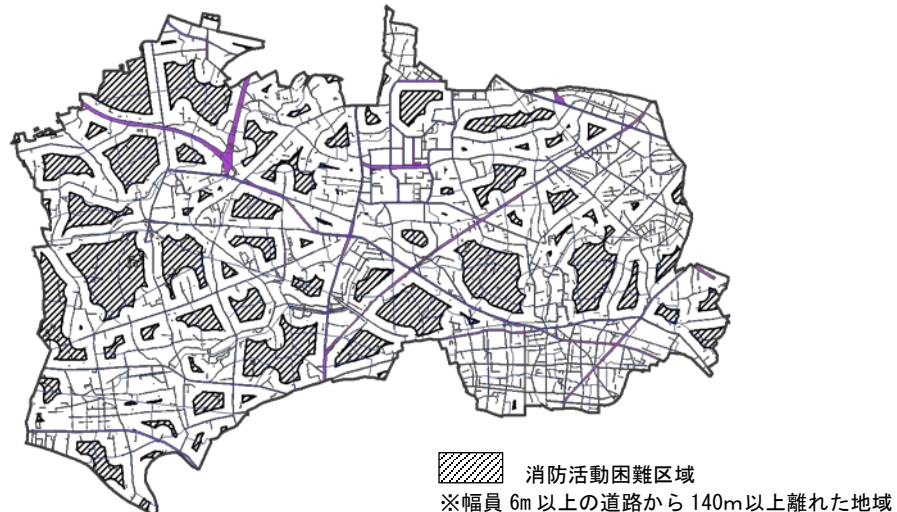
練馬区道の延長は、平成 19 年度に約 1,036 k m であったものが、平成 28 年度は約 1,049 k m となり、10 年で約 13 k m 増加しました。また、面積は約 568 万 m² から約 582 万 m² となり、10 年で約 14 万 m² 増加しました。



生活幹線道路や生活道路の拡幅整備が遅れているため、常に人と車両が隣あって交錯している道路や見通しの悪い交差点など日常的に交通の危険にさらされている地区が多く存在しています。

また、道路が狭く、消防車などの緊急車両の通行に支障がある、消防活動困難区域も多く残されています。

図表 24 消防活動困難区域の状況



1.2 道路整備の方針

1.2.1 都市計画道路の整備

東京都、特別区および26市2町で連携・協働して検討を進め、平成28年3月に、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」を策定し、今後10年間で優先的に事業に着手する路線である優先整備路線を選定しました。

練馬区内では、都内最長となる18.5kmの優先整備路線が選定されています。整備は、東京都および練馬区がそれぞれの役割に応じて行い、練馬区は約5.6kmの区間の整備を着実に進め、優先整備路線完成後の整備率を都心部と同程度の8割に向上させます。

整備にあたっては、交通処理機能のための整備だけではなく、豊かな街路樹によるみどりを楽しめる歩道の整備、沿道の緑化の促進と併せたみどりのネットワークの形成、自転車の走行空間の整備、良好な街並み景観の形成など、良好な都市空間を創出します。

※ 都市計画道路の整備費

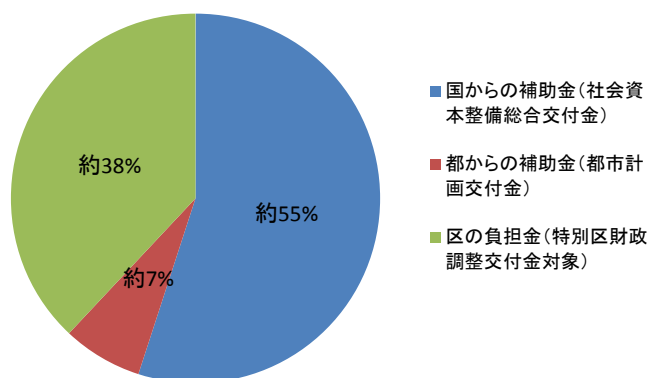
都市計画道路の整備には、用地買収費や工事費など、様々な費用がかかります。各年度の整備費用は、事業の進捗や買収にかかる費用によって大きく異なります。平成22年度～26年度の5年間では、1年あたり約5億円から約22億円程度でした。

これまでの整備実績（補助132号線、補助235号線の用地買収費、工事費等）によると、整備費は1mあたり概ね900万円となります。

第四次事業化計画に基づき練馬区が整備する約5.6kmの区間に掛かる整備費は、約500億円と推計されます。20年間で整備した場合、1年あたり約25億円となります。

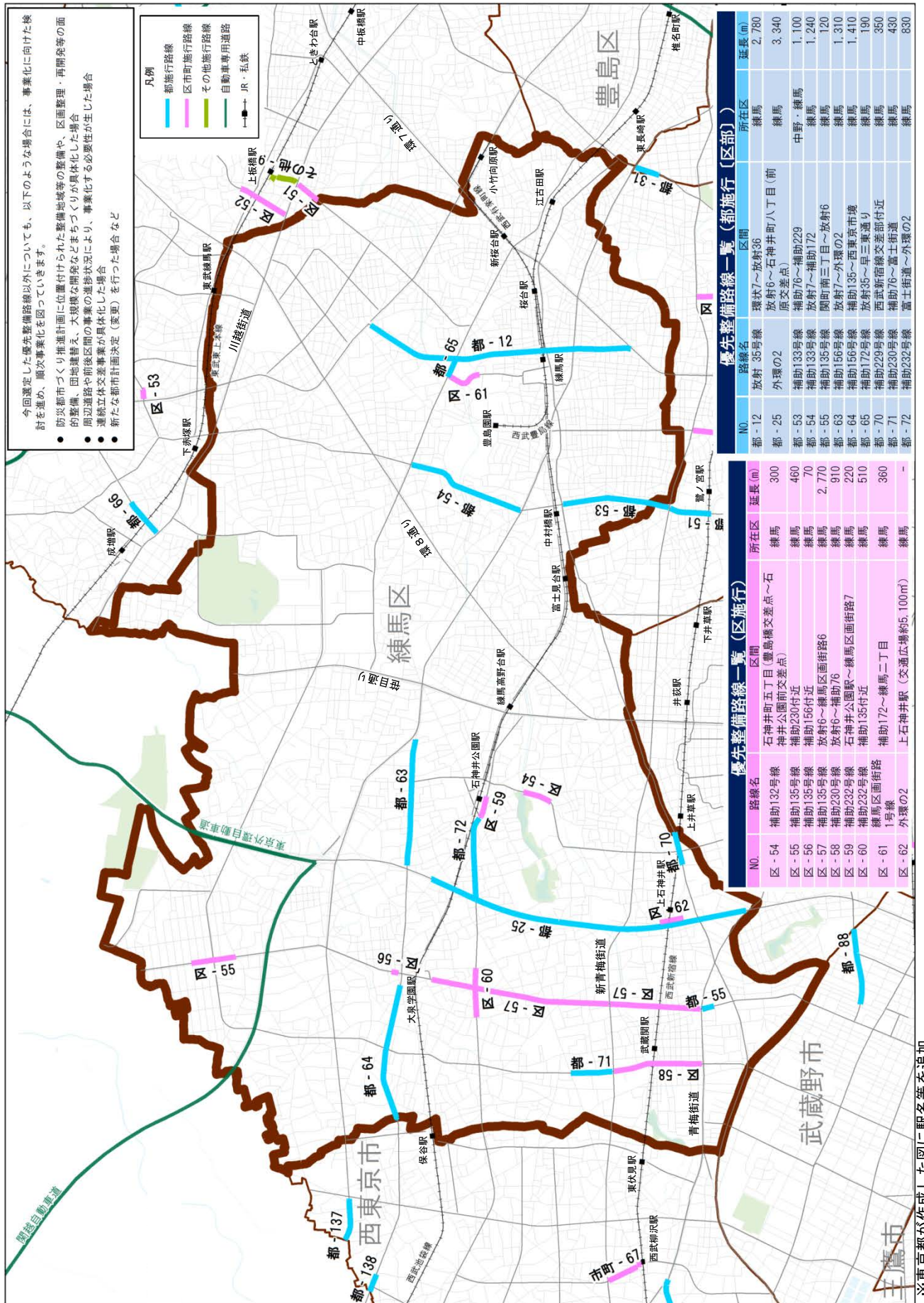
整備費については、国や都の交付金および特別区財政調整交付金により、財源が確保される仕組みとなっています。

図表 25 都市計画道路の整備に係る財源構成



※整備路線によって補助金の財源比率は異なる。

図表 26 東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画：練馬区)



※東京都が作成した図に駅名等を追加。

1.2.2 生活幹線道路と生活道路の整備

生活幹線道路や生活道路は、地区計画や密集住宅市街地整備促進事業などのまちづくりの計画に合わせて整備を進めます。生活幹線道路については、都市計画道路とのネットワークの形成など優先度を踏まえて整備します。

また、交差点等とりわけ危険性が高い箇所については、局所改修を行うことにより、歩行者の安全性確保、車両交通の円滑化を図っていきます。

4m未満の狭隘道路については、区からの助成を行い、沿道権利者による幅員4mと隅切り2mの整備を誘導していきます。

1.2.3 無電柱化の推進

「練馬区無電柱化基本方針（平成28年5月策定）」に基づき、都市計画道路や生活幹線道路の整備にあわせて無電柱化を進めます。

これまで無電柱化が困難であった歩道が狭い、または歩道のない道路についても、新たな整備手法を確立し、防災に寄与する路線から、順次無電柱化を進めます。

また、駅周辺地域などまちづくりを進めている地域においては、住民とともに策定するまちづくり計画に基づいて無電柱化に取り組みます。

電柱が多い道路では地震等による倒壊の危険性が高い



無電柱化により防災性や快適性が向上した道路（補助132号線）



1.2.4 バリアフリー化の推進

だれもがスムーズに移動できる経路を増やすため、まずは鉄道駅と施設を結ぶルートについて段差解消や点字ブロックの設置など、バリアフリー化を進めます。

将来的には、面的な整備を進め、だれもが自由に社会参加できるユニバーサルデザインのまちを目指します。



1.3 区道の維持管理の現状

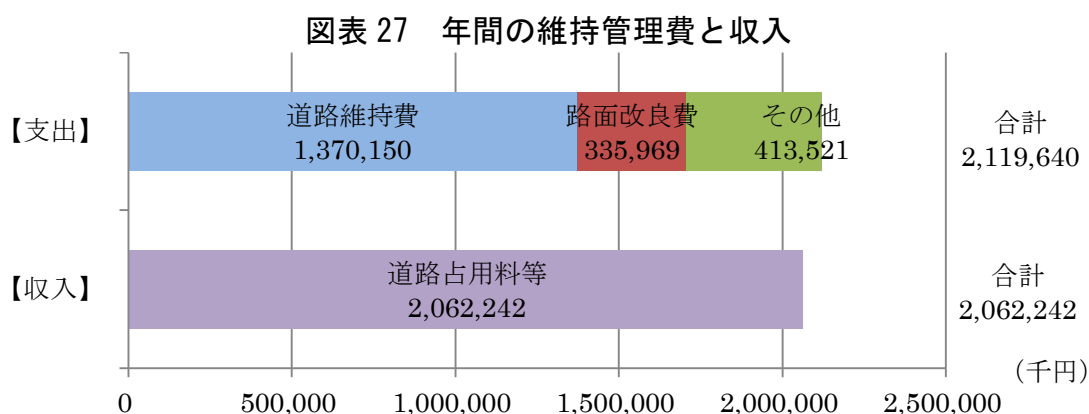
(1) 維持管理費と収入（平成 23 年度～27 年度平均）

区道は、上・下水道や電気、ガス等の生活を支える施設の収納空間です。これら埋設施設の企業者による維持管理や沿道の土地利用に伴い、日々各地で掘削・復旧が行われており、計画的な維持補修が困難になっています。

道路の維持管理については、日常の巡回点検や区民からの情報などを通じて、適宜補修や改修を行っています。主なものは、舗装や側溝、街路灯等の維持補修や路面の改良等であり、年間の維持管理費は約 21.2 億円です。

一方、上・下水道や電気、ガス等の道路内埋設施設の占用企業者から占用料を徴収しており、その収入は年間で約 20.6 億円あります。

現在、道路の日常的な維持管理経費と占用料の収入はほぼ同額となっています。



(2) 今後 10 年間にかかる維持管理費の試算

今後 10 年間にかかる道路の維持管理の費用は、道路の整備の進捗による増加分を加えて、これまでの実績からの推計で約 214.9 億円となります。

一方、新たな道路の整備に伴い、電気、ガス等の道路埋設施設も増加するため、占用料による収入の増加が見込まれます。

1.4 区道の維持管理の方針

(1) 都市計画道路や生活幹線道路の維持管理

歩道が設置されている都市計画道路や生活幹線道路では、上・下水道や電気、ガス等の施設が歩道に埋設されていることが多く、占用企業者による車道の掘削がほとんどありません。

そのため、経年劣化を勘案した、計画的な修繕を行い、維持管理を効率的に進めます。

(2) 生活道路の維持管理

生活道路については、今後も占用企業者による掘削・復旧が見込まれ、計画的な修繕は困難です。

定期的に巡回し、異常個所がないかなどを点検して必要な修繕を行います。沿道建築物の建て替えや、日常の埋設施設の維持管理に伴う工事の状況の把握に努め、占用企業者と十分な調整を行い、効率的な維持管理を進めます。

(3) 区民との協働

植栽や街路樹の管理については、区民との協働を進め、地域住民による管理の拡大に取り組みます。

また、「ねりまちレポーター」により道路の破損等の情報を得て、速やかに修繕するなど、区民の協力のもとにきめ細かく維持管理を行います。