

計画9 鉄道、道路などインフラの整備

< 5 年 後 の 目 標 >

- 1 都営地下鉄大江戸線の延伸
 - ・ 交通政策審議会から整備に向けた答申を得て、事業化の諸手続を促進
- 2 都市計画道路の整備
 - ・ 外環の2の整備を契機に、快適な都市環境を創出するものとして積極的に捉え、道路整備に対する発想の転換を推進
 - ・ 整備率を 23 区平均である概ね6割に
- 3 西武新宿線の立体化
 - ・ 沿線のまちづくりを進め、都、鉄道事業者とともに、都市計画などの手続が進展

5 か 年 の 取 組

1 都営地下鉄大江戸線の延伸

- (1) 事業予定者の都と事業化に向けての実務的な協議を進めていきます。
- (2) 大江戸線が延伸した場合の区民生活や地域経済への整備効果を積極的にPRするとともに、区内の各種団体へ延伸促進への協働を働きかけるなど、区民の機運をより一層盛り上げていきます。
- (3) 大江戸線延伸推進基金を積み増すとともに、延伸実現のため有効に活用します。
- (4) 新駅予定地を中心に、都市生活を支えるサービス施設等の立地を促進し、良質な都市環境に資するまちづくりを具体化します。

2 都市計画道路の整備

- (1) 道路整備に際しては、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ます。
- (2) 国、都などと連携し、外環道（関越道～東名高速）の完成に向けて整備を促進します。外環の2（前原交差点以南）の早期の事業着手を都に働きかけ、街路樹を充実し、広幅員の歩道と自転車道を設けるとともに、沿道のまちづくりを進めることで、都市生活を支える良質な空間の形成に繋がります。
- (3) 都などと連携し、放射7号線（補助135号線（大泉学園通り）以西）や放射35・36号線（環状7号線～放射8号線（川越街道））、補助230号線（土支田通り～補助135号線（大泉学園通り））などの早期の完成や補助133号線（補助229号線（千川通り以南））などの早期の事業着手など、整備を促進します。
- (4) 区が施行する都市計画道路の整備を着実に進め、石神井公園駅周辺の補助132号線（西武池袋線～都立石神井公園付近）などを完成させるとともに、補助135号線（区街6号線～富士街道）などに事業着手します。

(5) 平成 27 年度に、都と区市町で、平成 28 年度から 37 年度までの 10 か年を計画期間とした新たな事業化計画を策定します。この計画では、完成後の整備率が概ね 8 割になることをめざします。

3 西武新宿線の立体化

西武新宿線と交差する外環の 2 は、鉄道の立体化を前提に都市計画変更が決定されました。外環の 2 の整備促進とともに、早期の鉄道立体化に向けて、区民、区議会、区が一体となった要請活動に取り組みます。沿線のまちづくりを進め、早期の事業化を都に働きかけます。

都営地下鉄大江戸線新駅予定地



- ① 区北西部には、最寄りの駅まで 1 キロメートル以上離れ、都心などへアクセスするには交通の不便な鉄道空白地域があります。区北西部の交通環境を改善するためには、光が丘まで開通している都営地下鉄大江戸線を大泉学園町まで延伸することが必要です。
- ② 区内の都市計画道路の整備率は約 49.9%であり、23 区平均の約 63.8%を下回っています。特に西部地域の整備率は約 29.0%と低く、南北方向の道路整備の遅れが目立っています。このため、主要道路での渋滞や生活道路への車両等の流入が続いています。
- ③ 道路と鉄道が平面交差する踏切には、交通渋滞の発生や踏切事故の危険性など、多種多様な問題が発生しています。区内には踏切が 33 か所（練馬区近接も含む）あります。その中には遮断時間が長い踏切もあり、日常生活の移動の負担になっています。このようなことから、国、都、近隣区市、鉄道事業者などと連携し、鉄道の立体化などに取り組むことが必要です。