

戦略計画 12

みどり豊かで快適な空間を創出する交通インフラの整備

● 5年後（平成35年度末）の目標

- 1 質の高い都市空間の創出や交通の円滑化、防災機能の向上を実現する都市計画道路の整備、西武新宿線の立体化の推進
- 2 大江戸線延伸の事業化、みどりバスの再編による公共交通の充実

● 現状・課題

区内の公共交通は、東西方向を鉄道が走り、それらをつなぐように南北方向にバスが走っています。近年は、交通網の充実により、区全体としては都心などへのアクセスも飛躍的に向上しました。しかし、都市計画道路の整備率は区内で約 50%と、23 区平均の 65%を大きく下回っており、生活道路への車両の流入を招いています。また、道路と鉄道が平面交差する踏切が 28 か所あり、日常的に交通渋滞が発生しています。

23 区では稀な鉄道空白地域が区北西部を中心に残されているほか、鉄道駅とバス停から離れた公共交通空白地域が存在しています。

区が東京都の交通ネットワークから取り残されることなく、さらに発展するためには、都市計画道路の整備や大江戸線の延伸により、交通インフラの整備を積極的に進めることが必要です。道路や鉄道の交通インフラ整備の遅れは、見方を変えれば、今後、みどり豊かな空間の演出やバリアフリー施設の充実など、質の高いインフラ整備を行うことができるチャンスでもあります。

● 5か年（平成31～35年度）の取組

1 都市計画道路の整備

豊かなみどりを楽しめる歩道、快適な自転車の走行空間、電柱のない街並みなど、豊かで美しい都市空間を創る道路整備に積極的に取り組みます。

「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）」において、練馬区は都内最長となる18.4Kmが、優先整備路線[※]に位置付けられました。これらの整備により、区内の都市計画道路の整備率は約8割となります。今後 5 年間では、区内の整備率

※優先整備路線・・・都市計画道路のうち、平成 37 年度までに優先的に整備すべき路線

約7割を目指して、約14kmの事業着手に向け取り組みます。

補助135号線および補助232号線（大泉学園駅南側地区）については、大泉第二中学校の教育環境保全と道路整備を両立させる取組方針を策定し、早期事業化を図ります。

2 西武新宿線の立体化

西武新宿線（井荻駅～東伏見駅付近）の立体化については、区民、区議会、区が一体となった促進活動や駅周辺のまちづくりの進捗に伴い、事業主体である東京都により準備中区間に位置付けられました。

東京都と連携して、交通広場等の関連する計画とともに鉄道立体化の都市計画決定を行い、早期の事業着手を目指します。連続立体交差事業への取組に合わせて、各駅周辺のまちづくりを進めます。

3 都営地下鉄大江戸線の延伸

大江戸線の延伸については、国の交通政策審議会答申および東京都の広域交通ネットワーク計画において、整備に向けた明確な位置付けがなされました。

事業予定者の東京都と、駅・トンネル構造等の具体的な計画や費用負担のあり方などについて更に協議を進め、早期着工を目指し、事業化に向けた手続の着手に取り組みます。合わせて新駅予定地周辺など沿線のまちづくりを進めます。

大江戸線延伸推進基金を積み増し、合計で50億円とします。

4 みどりバス再編等による公共交通空白地域改善の推進

公共交通空白地域改善計画に基づき、みどりバスのルート再編や利用者が多い時間帯の増便、高齢化率が高い地域へのバス停設置に取り組み、公共交通空白地域の改善を進めます。

<都市計画道路の整備率>

