

# 5 災害に強く生活しやすいまちをつくる

## (1) 良好な市街地を形成する

### ●まちづくり計画の策定

昭和30年代に始まった東京への人口集中が、周辺住宅地である練馬区の市街地化を急激に進行させた。

このため、都市計画道路や生活幹線道路、公園を始めとした都市基盤の整備が遅れ、狭く曲がった道路沿いに住宅が建ち並んだ密集住宅地や、住宅と工場が混在した地域が点在するなど、安全面や居住環境の面で多くの課題が残されている。

また、日常生活の拠点となる駅周辺は、駅前広場や道路が必ずしも十分に整備されているとはいえず、商業の集客力も弱い。

一方で、都営大江戸線の開業や、地下鉄有楽町線と西武池袋線との相互乗り入れ、さらに、副都心線の開業と相互乗り入れなどの交通・鉄道体系の変化が、都心との距離を一層短縮させた。

また、平成25年3月16日には副都心線が東急東横線・横浜高速鉄道みなとみらい線と相互直通運転を開始し、区内から横浜方面へは乗換えなしで、出かけられるようになったことにより、アクセスの利便性が向上した。その結果、市街化の更なる進行や、老朽家屋の建替えによる高容積利用が行われるようになってきている。

区ではこのような現状に対し、安全で住みやすいまちにするために、まちづくり計画を策定して、都市計画道路沿道地域や駅周辺の整備のほか住宅密集地や狭あい道路の改善など、良好な市街地形成に向けた取組を展開している。

### ●都市計画道路沿道地域のまちづくり

都市計画道路の整備進捗に併せ、沿道や周辺地区のまちづくりを進めている。

#### 1 補助230号線沿道地域のまちづくり事業

地下鉄大江戸線の導入空間となる都市計画道路補助230号線は、土支田中央土地区画整理事業の区域を除き都が整備を進めており、これまでに、笹目通りから土支田通りの区間において交通開放されている。区では大江戸線延伸の早期実現に向け、道路整備の促進とともに良好な市街地の形成を図るため、道路整備に併せた沿道地域のまちづくりを進めている。

現在、補助230号線の土支田・高松区間では、土支田中央土地区画整理事業（平成17年3月事業計画決定）、土支田・高松地区地区計画の都市計画決定（19年4月）、土支田中央地区地区計画の都市計画決定（20年10月）により、沿道地域のまちづくりが進められている。

また、大泉町・大泉学園町区間でも、地域特性に応じた3つの地区（大泉町二丁目沿道地区、大泉町三丁目沿

道地区、大泉学園町沿道地区）において、まちづくり計画を策定するための協議・検討を進めている。

#### 2 外かく環状道路沿道地区

東京外かく環状道路は国が、地上部街路である外郭環状線の2は都が事業を進めている。区では、区西部地域の南北を繋ぐこの重要な都市計画道路の整備を良質な都市空間の創出の機会と捉え、道路整備に併せたまちづくりを進めている。

現在、大泉JCT周辺では、重点地区まちづくり計画の策定に向けた取組を進めている。

#### 3 その他の都市計画道路沿道周辺地区

放射7号線沿道周辺地区では、4ブロックのまちづくり協議会が作成した計画を基に、23年度に重点地区まちづくり計画を策定した。現在、地区計画の策定に向けた取組を進めている。

放射35号線沿道周辺地区では、まちづくり協議会が作成した構想を基に、26年度に重点地区まちづくり計画を策定した。現在、地区計画の策定に向けて、地区計画検討会で協議・検討を進めている。

放射36号線沿道周辺地区では、まちづくりの方針を策定するため、現在、まちづくり検討準備会で協議・検討を進めている。

### ●地区計画制度によるまちづくり

地区計画制度は、個々の建築や宅地開発を行う際の土地利用や建築物に関するルールを都市計画として定め、地区特性を生かしたまちづくりを実現しようとする制度である。

具体的には、数街区程度から数10haの地区を対象として、道路や公園の配置・規模等の計画や、建築物の用途・敷地面積の最低限度等のルールを定め、この計画地区内で建築や開発行為を行うときに、計画やルールに沿って施工することにより、徐々にまちづくりを行い、計画の実現を図っていくものである。

区では、地区計画制度によるまちづくりを行うため、昭和58年度から調査を実施し、この結果に基づいて区内各地で地区住民と話し合いを進めてきた。平成27年3月31日現在、これらの地区のうちぎの表の31地区で計画が決定し、建築や開発行為について都市計画法および条例により規制誘導を行っている。

また、地区計画制度によるまちづくりを促進するため、昭和61年4月から地区計画に定められた道路・公園等について区が整備等を行っている。

平成21年4月からは、一定の要件を満たした道路・公園等の用地の買取りができるようにし、より一層の推進を図っている。

### ●沿道地区計画

沿道地区計画は、幹線道路における自動車騒音から住

民の生活を守るため、沿道を騒音に強い土地利用・建物構造にする規制・誘導を行うための制度である。

沿道地区計画決定地区内では、建築を行う際に、後背地への遮音効果を高めるために、間口率※の最低限度、高さの最低限度および防音等の構造に関する制限等を受けるが、防音改良工事や建替工事に対しては、都からの補助を受けることができる。

現在すでに、区内の環状8号線の一部、環状7号線全線、笹目通り全線の沿道地区で決定されている。

※間口率：
$$\frac{\text{建築物の幹線道路に面する部分の長さ}}{\text{敷地の幹線道路に接する部分の長さ}}$$

都市計画決定された地区計画		平成27年3月31日現在	
地 区	面積	都市計画決定年月日	
	約 ha		
春日町一・二丁目地区	5.2	昭和61年	8月12日
早宮二丁目地区	5.0	61年12月	2日
大泉町二丁目地区	2.4	61年12月	2日
田柄五丁目地区	19.6	63年	3月10日
高松四・五丁目、谷原一丁目地区	11.5	平成元年	10月11日
高野台一丁目地区	4.1	2年	7月16日
高松一・二丁目地区	21.3	2年12月	6日
春日町六丁目地区	28.0	4年	3月10日
土支田三丁目地区	2.3	6年	4月19日
三原台三丁目地区	2.7	6年	4月19日
北町六丁目地区	5.6	6年	6月30日
西大泉六丁目地区	3.6	6年	6月30日
中里地区	4.8	6年10月	25日
西大泉四丁目地区	5.5	12年	3月17日
大泉町一丁目地区	2.1	13年	5月15日
三原台二丁目地区	3.8	13年	5月15日
練馬駅南口地区	3.1	16年12月	10日
中村橋駅南口地区	2.6	17年	1月11日
江古田駅北口地区	4.2	18年	6月23日
補助230号線土支田・高松地区	11.6	19年	4月6日
土支田中央地区	14.3	20年10月	21日
練馬駅北口地区	3.0	21年	6月22日
上石神井四丁目地区	10.2	21年	9月30日
中里中央地区	4.5	22年	3月5日
東武練馬駅南口周辺地区	7.7	22年11月	30日
大泉学園駅北口地区	3.8	23年	4月4日
光が丘地区	98.4	23年	8月19日
大泉学園駅北口東地区	4.7	24年	3月30日
石神井公園駅南地区	14.0	24年	5月18日
中村橋駅北口地区	11.9	25年	3月29日
北町二丁目西部地区	5.7	27年	1月20日

●土地区画整理事業の推進

この事業は、一定の広がりをもった不整形で利用しにくい土地の区画を整え、宅地の利用増進を図るとともに、道路や公園などの公共施設を整備して、良好な市街地の形成を実現することを目的としている。

区では、区の面積の約44%が「土地区画整理事業を施行すべき区域」として昭和44年5月に都市計画決定されており、平成27年3月31日現在の区域面積は約

2,104.2haである。

23区随一の農地を有している練馬区では、都市化が進む中で後継者難や相続などを契機として農地が切り売りされ、年々農地と農家人口が減り続けている。また、3年4月に改正された生産緑地法により、「保全する農地」と「宅地化する農地」に分けられ、「宅地化する農地」の市街化が進んでいる。

区はこのような状況に対応し、事業実施の円滑な活動を支援するため、「練馬区土地区画整理事業助成要綱」を昭和61年4月に施行し、調査設計費用などを助成している。

同時に、地域特性を踏まえつつ、農業と調和したまちづくりの実現に向けた地域の合意形成に努めている。

また、大江戸線延伸地域の土支田新駅予定地周辺地域では、交通環境の変化や将来開発に備えたまちづくりを進めるため、区施行の土地区画整理事業を実施している。

土地区画整理事業施行地区

地 区	面積	施行者	事業認可日	事業終了日
大泉町二丁目	2.2ha	組合	昭和59年 8月23日	平成2年 8月24日
高松・谷原	10.4ha	組合	61年11月 5日	8年 3月14日
土支田三丁目	1.8ha	組合	平成元年12月13日	7年 2月16日
西大泉六丁目	3.6ha	組合	2年10月 2日	7年 3月31日
三原台三丁目	1.7ha	共同	4年 4月23日	8年 3月18日
中里	4.3ha	組合	5年12月 6日	10年 3月31日
西大泉一丁目	1.4ha	共同	8年 7月24日	10年 8月 3日
西大泉四丁目	4.8ha	組合	8年10月 7日	13年12月10日
三原台二丁目	3.1ha	組合	10年 1月16日	15年11月 7日
西大泉四丁目西	1.6ha	組合	11年 3月30日	14年 1月15日
大泉町一丁目	2.0ha	組合	12年 3月30日	17年 7月20日
石神井六丁目	0.7ha	共同	16年 3月31日	17年 9月13日
土支田中央	14.3ha	区	* 17年 3月17日	事業中
早宮四丁目	1.9ha	組合	18年 3月31日	22年 7月20日
早宮四丁目南	0.4ha	共同	18年 3月31日	22年 3月31日
中里中央	3.9ha	組合	20年 3月31日	25年 1月30日
土支田一丁目	2.2ha	共同	26年 5月14日	事業中
田柄二丁目	0.4ha	共同	26年 5月14日	事業中
田柄二丁目北	0.6ha	共同	26年 5月14日	事業中

\*区施行の区画整理は、事業決定日である。

1 建築確認

建物を建築するときは、あらかじめ建築計画を示した申請書を提出し、建築法規に基づく確認を受ける必要がある。

平成26年度の建築確認の申請は222件（区扱いのみ・区計画通知17件を含む。）であった。

建築確認の受付状況（構造別）

平成26年度

区 分	件 数		
	一 般	区計画通知	計
	件	件	件
木 造	173	0	173
鉄 骨 鉄 筋	0	0	0
鉄 骨	28	9	37
鉄 筋	4	8	12
ブ ロ ッ ク	0	0	0
計	205	17	222

## 2 道路位置の指定など

前面道路が建築基準法上の道路でない場合、家を作るためには、道路位置の指定などを受ける必要がある。26年度は、道路位置指定16件、指定の変更1件、指定の廃止7件であった。

## 3 違反建築取締り

違反建築物の発生を未然に防止するとともに早期かつ効果的に是正するため、現場調査に基づき違反建築の取締りを行っている。26年度の違反建築物取扱件数は21件であった。その主な違反条項と件数の内訳は、建ぺい率10件、容積率2件、高度斜線2件、接道5件、防火地域内の建築物5件であった（重複を含む）。

### (2) まちの拠点機能を向上させる

#### ●駅周辺地区の整備

区内の各駅周辺では駅前広場や道路などの都市基盤の整備が必ずしも十分でなく、慢性的な交通渋滞を引き起こしている。また、商業活動も活性化を図る必要がある。

このため、区内の各駅周辺を中心核、地域拠点、生活拠点と位置づけて都市基盤の整備を進め、交通混雑を解消するとともに、買い物客・駅利用者の利便性、安全性を向上させ、商業基盤の拡充と拠点機能の向上を図っている。

#### ●練馬駅周辺整備

練馬駅周辺は、区役所を始め、警察署、消防署などの行政機関や、郵便局、文化センター、図書館、生涯学習センターなどの公共施設が集まっている。また、業務施設、商業施設の集積度も高い。しかしながら、道路や駅前広場など都市基盤の整備が遅れていたため、交通混雑

を引き起こし、商店街の活性化や発展にも弊害をもたらしていた。

そこで区では、練馬の中心核に位置づけ、道路や駅前広場を始めとした都市基盤の整備を進めるとともに、平成2年度には「練馬駅周辺地区街づくり構想」を作成（5年度に一部修正）し、この構想に基づいてまちづくりを推進している。

#### 1 地区整備の経過

駅北口地区においては、区として初めて都市計画決定した区画街路1・2号線が5年3月に完成した。また、駅北口公共駐車場は7年7月に、北口交通広場やペデストリアンデッキ（橋のような歩行者専用通路）は西武池袋線の高架化に併せて15年3月に完成した。

駅北口の練馬一丁目地内では、道路の拡幅整備に併せてまちづくりの実現を図るため「練馬駅北口地区地区計画」を21年6月に都市計画決定した。

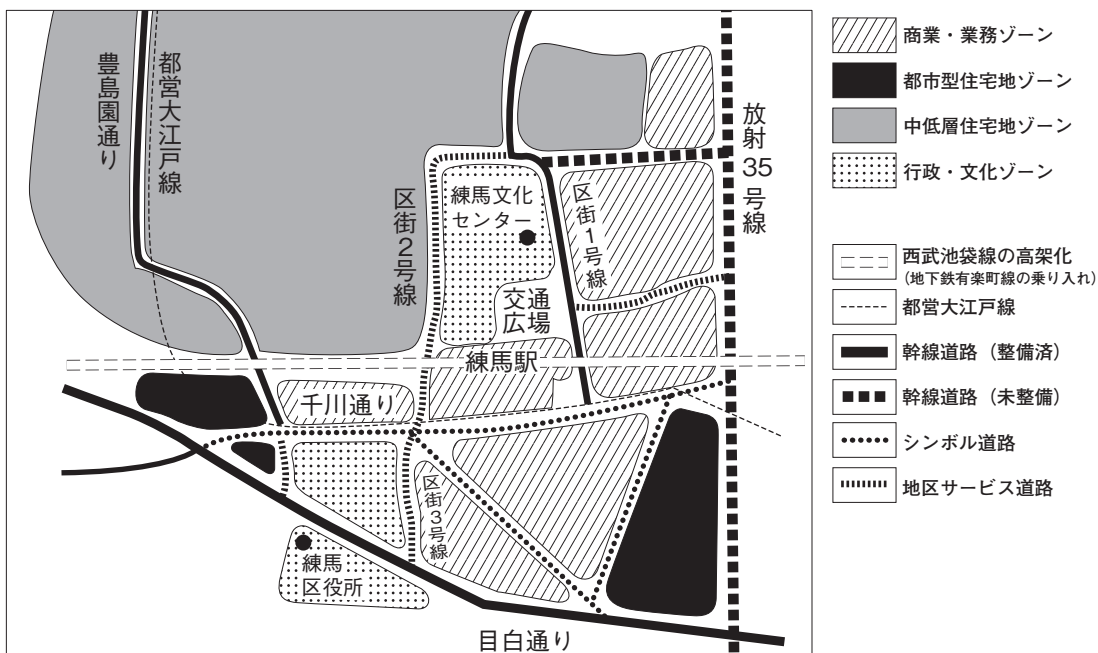
駅南口地区においては、区画街路3号線が7年2月に、区役所前立体区道（やすらぎ歩道橋）が9年6月に完成した。

豊玉北五丁目地区においては、区内で初めて「街並み誘導型地区計画」を活用した「練馬駅南口地区地区計画」を16年12月に都市計画決定した。また、道路の無電柱化が23年3月に完成した。

#### 2 北口区有地の活用および事業の完了

北口区有地は、駅北口に隣接している約4,000㎡の区有地である。これまで清掃車や区有車の駐車場および臨時的な駐輪場など、暫定的な利用に留まってきた。一方で、その活用のあり方について検討を進め、21年3月に「練馬駅北口区有地活用基本構想」を、22年7月に「練馬駅北口区有地活用事業計画」を策定した。

練馬駅周辺土地利用方針



事業は、北口区有地を練馬の中心核を形成する拠点の一つとして、にぎわいの醸成と活力の創造を目指すことを目的として実施するもので、民間事業者からの提案を受け、区施設、民間施設などからなる複合施設を、民間活力を利用して整備することとした。区施設として、子育て支援施設、区民交流・産業振興施設などを、民間施設として、民間事業者の提案に基づき、区内初となる回復期リハビリテーション病院や地域の活性化に寄与する商業施設などを整備することとし、23年度に事業へ参画する事業者と基本協定および土地賃貸借契約、建物売買契約を締結するとともに建設工事に着手し、25年度には工事が完了した。複合施設の名称を公募で「Coconeri (ココネリ)」と決定し、26年4月に開設した。

### 3 総合的なまちづくり事業の推進

このように、既に各種のまちづくり事業が展開されている。今後とも「練馬駅周辺地区まちづくり構想」に基づいて、まちづくりにかかわる各事業の調整と、総合的なまちづくりの促進を図り、区を中心核にふさわしい魅力あるまちへの整備を推進していく。

#### ●石神井公園駅周辺整備

石神井公園駅周辺は、公共機関や商店が多く、周辺住宅地域を含めた地域の中心的役割を果たしている。また、都立石神井公園の玄関口でもあり、地区外からの来訪者も少なくない。このような状況にもかかわらず、駅に通じる道路は狭く、駅前広場や道路、踏切など駅周辺の交通環境の整備が十分とはいえない状況であったため、鉄道の立体化と併せた駅前広場や都市計画道路の整備が進められている。

#### 1 整備の方針

区では石神井公園駅周辺地区を区西部における地域拠点の一つと位置づけ、機能の向上を図るため、駅北口地区市街地再開発事業を実施してきた。

平成15年6月には、「石神井公園駅周辺地区まちづくり全体構想」を策定し、つぎのような整備方針に基づいて総合的なまちづくりを推進している。

- (1) 車、歩行者の利用特性に応じた駅周辺道路を整備するとともに、駅に集中する交通を処理、連結する交通結節機能と、駅利用者が憩い、集い、語らう広場機能とを合わせ持つ駅前広場を整備し、地域の交通拠点機能を高める。
- (2) 交通渋滞や市街地の分断要素となっている西武池袋線の鉄道高架化を契機として、交通環境の改善と南北地区の一体的な土地利用の形成を図る。
- (3) 商業と住宅が調和した駅前商業地を形成するとともに、土地の高度利用を図る。

#### 2 駅周辺まちづくり事業の推進

区では、地元住民からの提言を踏まえて、今後のまちづくりのあり方を示した「石神井公園駅周辺地区まちづくり全体構想」に基づきまちづくり事業を推進し、27年1月には西武池袋線の鉄道高架化が完了し、27年3月には

南口駅前広場の整備が完了した。現在、駅南口を中心に、都市計画道路の整備を進めながら、地区にふさわしい街並みの形成や商業の活性化を図るための検討を行っている。

なお、21年3月には「石神井公園駅南地区まちづくり推進協議会」が設立され、23年10月に「まちづくり計画」を策定した。これを受けて、区では「石神井公園駅南地区地区計画」を策定し、24年5月に都市計画決定した。

#### ●大泉学園駅周辺整備

大泉学園駅は、1日8万人以上の利用者があり、路線バスの発着本数が1日千本を超える区内屈指の交通拠点である。しかしながら、駅前広場や道路など、駅周辺の都市施設の整備が十分とはいえない状況であったため、都市計画道路、周辺道路などと一体となった地区整備が進められている。

#### 1 整備の方針

区では大泉学園駅周辺地区を区西部における地域拠点の一つと位置づけ、機能の向上を図るため、駅北口・南口地区を一体とした駅前地区市街地再開発事業を実施してきた。

平成23年4月には、北口における交通結節機能の向上と商業環境の改善を図るため、大泉学園駅北口地区地区計画および北口地区市街地再開発事業等の都市計画決定が行われた。また、北口地区に隣接する北口東地区では、良好な住環境の保全を図るため、24年3月に大泉学園駅北口東地区地区計画の都市計画決定が行われた。

#### 2 北口地区市街地再開発事業の完了

駅北口地区約0.8haについては、23年4月に都市計画決定、24年3月に組合設立、9月には権利変換計画が認可された。その後、25年2月に施設建築物新築工事に着手、続いて3月には公共施設整備工事に着手し、27年3月に工事が完了した。

#### 3 駅周辺まちづくり事業の推進

駅前地区市街地再開発事業は14年度で完了し、北口地区市街地再開発事業は26年度で完了した。今後も、大泉学園駅周辺地区を区西部における地域拠点にふさわしいまちとするため、総合的なまちづくりを進めていく。

#### ●生活拠点の整備

区では、練馬駅・石神井公園駅・大泉学園駅・光が丘駅を除く各駅周辺地区を生活拠点として位置づけ、駅利用者の安全性と利便性を向上させる等、拠点にふさわしいまちづくりを進めることとしている。

江古田駅周辺地区では、平成18年6月に「江古田駅北口地区地区計画」を都市計画決定し、ゆとりある歩行者空間の確保と、低層の街並みの形成を目指している。

また、東武練馬駅南口周辺地区では、22年11月に「東武練馬駅南口周辺地区地区計画」を都市計画決定し、魅力ある、安全で快適なまちづくりを目指している。

さらに中村橋駅周辺地区では、17年1月に「中村橋駅南口地区地区計画」を、25年3月に「中村橋駅北口地区地区計画」を都市計画決定し、住環境の保全と活力ある市街地の形成を目指している。

西武新宿線沿線地域では、20年3月に上石神井駅周辺地区、26年5月に武蔵関駅周辺地区、26年11月に上井草駅周辺地区において重点地区まちづくり計画を策定し、この地域の骨格事業である鉄道の立体化と都市計画道路の整備を見据え、まちづくりを進めている。

とりわけ、上石神井駅周辺地区については、駅のすぐ西側に外郭環状線の2の都市計画があることから、都と連携しながら沿道のまちづくりと駅前広場の整備に向けた検討を進めている。

### (3) 災害に強いまちをつくる

#### ●防災まちづくりの推進

区内には、高度経済成長期を経て急激に市街化が進んだため、木造家屋が密集した災害に弱い地域がある。

また、都市の重要な基盤である道路も狭い道路が多いため、大地震等の災害時において、家屋・ビルの倒壊および二次災害として発生する火災などによる大きな被害が心配される。

このような現状を改善し、災害に強い、安全なまちとするためには、都市構造そのものを災害に強い構造にすることが必要である。

このため、区では防災再開発促進地区の指定を行うとともに、密集住宅市街地整備促進事業などにより、区民の理解と協力を得て道路の拡幅、公園などオープンスペースの確保などの事業を推進している。

区は建築物の耐震化を促進するため、平成19年3月に「練馬区耐震化促進計画」を策定した。

計画では、27年度までの耐震化率の目標を区立施設100%民間建築物90%と定めている。

この目標に取り組むため、耐震診断および耐震改修工事に係る助成制度や合意形成の困難なマンションを対象とした無料のアドバイザー派遣制度等を創設した。

さらに特定緊急輸送道路沿道建築物に対する助成制度を創設し、耐震化に取り組んでいる。

#### ●密集住宅市街地整備促進事業

この事業は、区内の老朽建築物等が密集し、かつ、公共施設等の未整備により、良質な住宅の供給と住環境の改善が必要な地区において、老朽建築物等の建替えを促進し、住宅水準の向上および住環境の整備を図り、併せて、災害に強い総合的なまちづくりを行うことを目的としている。

事業内容は、老朽住宅などを耐火構造などの建築物に建て替える場合の助成（建築設計費、除却費、共同施設整備費など）や、オープンスペースの確保、公共施設・道路・公園などの住環境の整備で、行政と民間が役割を分担してまちづくりを行っている。

練馬地区（練馬一～四丁目の各一部、面積約20ha）では、昭和61年10月に建設大臣（平成8年4月継続承認）、3年10月に都知事の承認を受けた。なお、練馬地区は、18年3月31日をもって事業を終了した。

江古田北部地区（小竹町一・二丁目、羽沢一丁目、栄町、旭丘一・二丁目の各一部、面積約46.4ha）では、4年7月に建設大臣、5年6月に都知事の承認を受けている。

北町地区（北町一・二丁目の各一部、面積約31.1ha）では、9年3月に建設大臣、同年9月に都知事の承認を受けている。両地区は、現在事業中である。

貫井・富士見台地区（貫井一～四丁目、富士見台三・四丁目の各一部、面積約92ha）では、23年7月から事業に取り組んでいる。

なお、9年11月に、「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」（密集整備法）が施行されたことに伴い、11年1月に江古田北部地区、12年2月に北町地区、26年12月に貫井・富士見台地区が防災再開発促進地区の指定を受けている。

#### ●狭あい道路拡幅整備事業

幅員が4mに満たない「狭あい道路」で建築基準法上後退が必要な道路を拡幅整備する場合、塀等の撤去と整備費の一部を助成する。平成26年度の助成件数は42件であった。

#### ●練馬区震災復興マニュアル

地震によって大きな被害が生じた場合、以前と同じような街並みを復旧したのでは、従来と同じ災害に弱いまちとなるおそれがある。そこで、地域の方々と話し合い、安全で住みやすいまちづくりを行っていく必要がある。そのため、被災時において、区民と区とが協働で復興を進める地域協働復興を基本に『都市の復興』、『住まいの復興』、『暮らしの復興』、『産業の復興』を進めることとしている。

区は、平成19年度に、まちの復興計画および復興まちづくりなど被災市街地の復興の過程を盛り込んだ練馬区震災復興マニュアルを策定し、20年度には練馬区震災復興の推進に関する条例を制定した。

#### ●河川の改修

かつて区内には3河川が流れていた。しかし、都市化の進展に伴い河川の機能を失った田柄川は下水道幹線として暗きょ化され緑道となり、現在では石神井川、白子川の2河川を残すのみとなっている。このように都市化の進展と下水道の普及に伴い、河川は都市排水の基幹としての能力増強を求められている。

区内の河川については、暫定改修（1時間30mmの降雨に対応できる改修）が完成している。本改修（1時間50mmの降雨に対応できる改修）も進み、石神井川で71.0%が完成している。また、白子川については、現在21.9%が完成し、比丘尼橋上流右岸側に34,400㎡、比丘尼橋下流左岸側に212,000㎡を貯留する調節池の整備が完了している。

また、都は、平成22年度から目白通りの地下約35mの深さにトンネル（内径10m、延長約3.2km）を掘り、新たに212,000m<sup>3</sup>を貯留する地下調整池の工事に着手している。

区では、河川災害を防ぐため、しゅんせつ（河床整正）工事を行い、水防器材の充実、注意箇所の確認、降雨量や水位の観測、行政機関相互の情報交換等により河川災害対策の充実を図っている。

河川の現況		平成27年4月1日現在
河川名	延長(m)	本改修済延長(m) (改修率)
石神井川	11,644	8,264 (71.0%)
白子川	6,513	1,429 (21.9%)

### ●雨水流出抑制施設の整備

急速な都市化の進展に伴い、多くの雨水が下水道や河川に一気に流入して起こる「都市型水害」を防ぐために、河川の改修、調節池の整備などを行ってきたが、より総合的な治水対策を推進するため、区では平成2年6月に「練馬区総合治水計画（24年3月改定）」を策定し、雨水を地中へ浸透させる施設の整備を進めている。

26年度までに、道路、公園、学校などの公共の施設で202,127m<sup>3</sup>、大規模民間施設等で244,148m<sup>3</sup>、合計446,275m<sup>3</sup>の雨水の浸透貯留可能な雨水流出抑制施設を整備した。

### ●練馬区耐震改修促進計画および耐震改修に係る支援事業

災害に強いまちづくりに向け、平成19年3月に策定した練馬区耐震改修計画に基づき、18年時点での住宅の耐震化率76.5%を、27年度まで建築物の自然更新や自発的な建替えを含め、区の支援による耐震補強を併せて耐震化率90%にすることを目指している。

耐震化へ向けた具体的な支援策としては、戸建住宅に対しては無料で簡易診断を行い、さらに、耐震改修工事に対する助成を行っている。対象となる建築物は住宅のみではなく分譲マンション、特定建築物（賃貸住宅、店舗、事務所など不特定多数の方が利用する用途で一定規模以上の建築物）、私立幼稚園、保育園等の公共的施設、災害時医療機関等、緊急輸送道路沿道の建築物としている。

20年度からは、木造住宅に住んでいる高齢者等を対象に耐震シェルターや防災ベッドの設置に対して助成を開始した。

また、東京都が特定緊急輸送道路沿道建築物に対する耐震化に関する条例を23年3月に施行したことに伴い、対象建築物に対する助成事業を23年10月から開始した。

### 耐震改修工事等助成費用（[]は限度額）平成27年3月31日現在

区分	耐震診断	実施設計	改修工事
戸建住宅※1	費用の3分の2 【8万円】	費用の3分の2 【22万円】	費用の3分の2 【100万円】※2
分譲マンション※1	費用の3分の2 【150万円】	費用の3分の2 【200万円】	費用の3分の1 【2,000万円】
特定建築物	費用の3分の2 【150万円】	費用の3分の2 【200万円】	費用の6分の1 【1,000万円】
公共的施設	費用の3分の2 【150万円】	費用の3分の2 【200万円】	費用の2分の1 【3,000万円】
災害時医療機関等および緊急輸送道路沿道の建築物	費用の3分の2 【200万円】	費用の3分の2 【450万円】	費用の2分の1 【6,000万円】
特定緊急輸送道路沿道の建築物	費用の6分の5	費用の6分の5 【560万円】	費用の6分の5 【9,000万円】

※1 戸建住宅と分譲マンションは無料で簡易診断を実施  
 ※2 世帯所得が一定以下で、それを証明できる方の場合、費用の5分の4で限度額120万円

### 1 耐震改修工事等助成事業

26年度は戸建住宅に対して、簡易耐震診断105件実施し、耐震診断37件、実施設計37件、耐震改修工事31件、簡易補強工事3件助成した。

### 2 耐震シェルター等設置助成事業

26年度は耐震シェルター・防災ベッドの設置に対して、2件助成した。

### 3 特定緊急輸送道路沿道建築物耐震化促進事業

26年度は特定緊急輸送道路沿道建築物に対して、耐震診断16件、実施設計16件、耐震改修工事等7件助成した。

## (4) だれもが利用しやすいまちをつくる

### ●練馬区福祉のまちづくり推進条例によるバリアフリー整備の推進

区ではすべての人が、等しく社会参加する機会を確保し、もって安心して快適に暮らし続けることができる地域社会の実現を目的に、平成22年3月「練馬区福祉のまちづくり推進条例」を制定し、10月から施行した。

この条例は区民、事業者、区が連携・協力し「福祉のまちづくり」を推進することを基本理念に、その活動を促進する施策を規定している。

また、本条例は都の建築物バリアフリー条例と東京都福祉のまちづくり条例、練馬区福祉のまちづくり整備要綱の規定を整理・一本化しており、一定規模の公共的建築物等を建築する場合の事前協議と適合義務、措置の公表について規定している。これにより新築等の建築物のバリアフリー整備を図っている。

なお、この条例に基づく公共的建築物の事前協議受付は、26年度は183件だった。

一方、一定の要件を満たす既存建築物については、その経費の一部を助成し、バリアフリー化を推進している。

## ●鉄道駅のバリアフリー化

公共交通機関を利用する際の移動の利便性および安全性の向上を図ること等を目的として、平成12年5月に「交通バリアフリー法」（18年12月にハートビル法と合わせて、いわゆるバリアフリー新法として統合）が施行され、行政、公共交通事業者および国民の役割が明確となり移動円滑化に向けた制度整備が図られた。

交通バリアフリー法の施行を踏まえ、区では、区内鉄道駅のバリアフリー化を促進するため14年1月「練馬区鉄道駅エレベーター等整備事業補助要綱」、18年7月「江古田駅鉄道駅総合改善事業費補助交付要綱」を制定し、区内5駅で事業者が行うエレベーター等の整備に対し、その経費の一部を補助してきた。

23年8月には区内21駅全てにバリアフリールートが確保された。

区では更なるバリアフリー化を促進するため、引き続き事業者へ働きかけている。

## (5) 上・下水道の整備

### ●上水道

東京の水道は、最も重要な都市基盤の施設の一つとして人々の生活と都市活動を支えており、区内の給水普及率は100%である。東京都の水道は国が定めた水質基準よりも高い目標を定め、徹底した水質管理を行っている。また、通常の浄水処理に加え、オゾン処理と生物活性炭吸着処理を行う高度浄水処理の導入や残留塩素の低減化などにより安全でおいしい水道を供給するための様々な取組を進めている。

地震が発生した場合でも水道施設の被害を最小限にとどめ、可能な限りの給水を確保するため、地震に強い施設の整備や応急給水の確保等、震災対策を推進している。

浄水場のろ過地、配水地等の施設の耐震強化をしたり、強度が低い材質が使用されている古くなった水道管を計画的に強度の高い水道管に取り替えている。また水道管の取替えに当たっては、過去の大地震の教訓を踏まえ、管の継ぎ手が抜け出すことを防ぐ耐震継手管を採用している。

さらに、地震により水道施設が被害を受けた場合にも、飲料水を確保できるよう下記の給水拠点を設けている。

#### 区内給水拠点

施設名	所在地
練馬給水所	光が丘2-4-1
区立大泉公園	大泉学園町6-25
区立学田公園	豊玉南3-32
区立はやいち公園	早宮1-47-11
区立みんなの広場公園	石神井町8-41

### ●下水道

#### 1 普及率はおおむね100%に

下水道は都市の基幹的な施設であるとともに、雨水の排除、浸水の防除、地域の環境改善、便所の水洗化、川や海などの公共水域の水質保全という重要な役割を担っている。

昭和42年度から始まった区の下水道整備は、平成7年度末に普及率がおおむね100%に達している。また、下水道管きよの総延長は、27年3月末現在1,275kmとなっている。

下水道管きよ延長 平成27年3月31日現在

総延長	管きよ内訳	
	幹線	枝線
m 1,275,074	m 64,182	m 1,210,892

資料：東京都下水道局

#### 2 雨水流出抑制型の採用

区の下水道は、雨水と汚水を一緒に流す合流式を採用しており、一定量以上の雨が降ると、雨水は下水管を通じて、一部が河川に放流される仕組みになっている。

しかし、放流される河川の本改修（1時間50mmの降雨に対応できる改修）が遅れているため、大泉・石神井地区では、大幅な下水道の普及が図れないという問題が生じた。

そこで都と区は、こうした区域にも下水道を普及する手段として、できる限り河川への流出を少なくする雨水流出抑制型下水道を採用し、7年度末には、おおむね100%の整備を行った。

この方式は、透水性舗装や浸透雨水ます等により雨水を地下に浸透させ、雨水が一時に河川に流れ込まないようにするといった、従来とは異なる排除方式を用いたものである。