

防災道路整備の路線検討に向けた住民懇談会の実施報告

開催結果

■第1回懇談会

- ・日時：令和4年5月29日（日）10:00~12:30
- ・会場：豊玉第二小学校 体育館
- ・参加者：27名

第1回懇談会の様子



■第2回懇談会

- ・日時：令和4年9月11日（日）10:00~12:45
- ・会場：開進第三中学校 西多目的室
- ・参加者：42名

第2回懇談会の様子



説明内容の概要

■まちづくりの経緯とこれまでの取組について

区内の木造住宅密集地域を対象とした調査により、「桜台二丁目」が相対的に最も危険度が高い地域として抽出されました。消防活動困難区域などの防災上の課題を共有する一体の区域として、桜台東部地区の区域を設定しました。

区では、「重点地区まちづくり計画」の策定と並行して、具体的な取組の一つである道路整備の検討を進めています。下図の路線A、B、Cを、道路整備の候補として検討しています。

●重点地区まちづくり計画(まちづくりの方向性)に関する取組

平成30年度

木造住宅密集地域を対象とした調査

令和2年度

桜台東部地区まちづくり協議会の発足

令和3年度

9月：計画作成に向けた住民アンケートの実施

10月：協議会による「まちづくり構想(提言書)」の提出

2月：素案説明会の実施

令和4年度

6月：案説明会の実施

●道路整備の検討に関する取組

令和3年度

12月~2月：道路整備の路線検討に向けた個別説明の実施

令和4年度

5月 第1回懇談会の実施

9月 第2回懇談会の実施

【消防活動困難区域および道路整備の候補路線】



■ 道路整備の検討状況について

—候補路線選定の考え方—

既存道路の幅員を考え、①～③の観点から候補路線を選定しました。

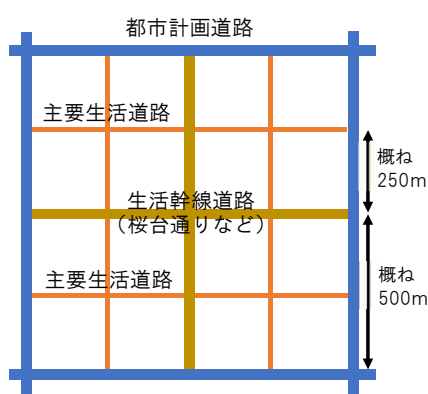
① 消防活動困難区域の解消

消防活動困難区域とは？

消防車が円滑に消防活動を行うために必要な幅員6m以上の道路から、消防ホースを伸ばした範囲（140m）に含まれない区域のことです。

② 生活道路の整備（道路ネットワーク）

区内の道路ネットワーク（練馬区道路網計画）は、3種類で構成されています。



道路の種類	担うべき機能	計画幅員
都市計画道路	都市における安全かつ快適な交通を確保するとともに、災害時には延焼遮断帯機能や避難路としての役割を果たすなど、多面的な機能を有する都市の骨格となる道路です。	—
生活幹線道路	都市計画道路を補完し、地区交通の主要な動線となる道路です。	12m以上
主要生活道路	生活幹線道路を補完し、区内交通を処理するとともに、日常消防活動の向上を図るための道路です。	6m以上

③ 消防車等の緊急車両が災害時により活動しやすい道路

進入して活動しやすいよう可能な限り直線状で、曲がりの少ない道路を候補路線としました。

—各路線選定の主な選定理由—

- 路線 A
- ・ 開進第三中学校へのアクセス道路
開進第三中学校は、避難拠点と医療救護所の指定がされており、周辺地域における重要な災害時の拠点となっています。水・食料の配給やケガ人等の送迎のためのアクセス道路が必要と考えられます。
 - ・ 桜台通りと正久保通りを直線状に繋ぐ路線
 - ・ 今後整備が予定されている補助 172 号線との距離
- 路線 B
- ・ 開進第三小学校へのアクセス道路
開進第三小学校は、避難拠点の指定がされています。
 - ・ 地区の南北に延びる路線
 - ・ 道なりに正久保通りと千川通りを繋ぐ路線
- 路線 C
- ・ 桜台通りと環七通りを直線状に繋ぐ路線
 - ・ 江古田方面に通じる駅前の路線

—道路整備の整備手法について—

道路整備の手法として、密集事業と地区計画を活用した、以下の3つの手法を検討しています。

密集事業（密集住宅市街地整備促進事業）とは？

震災時に大きな被害を受ける可能性がある密集市街地の改善を図るために、必要な道路や公園の整備、災害に強い建物への建替の支援等を行います。

地区計画とは？

建物の建て方や道路、公園等に関する地区独自のルールを定め、建替えや新築の際にルールに則って建物を建てていただくことで、徐々に目標とするまちづくりの実現を図ります。

① 密集事業で集中的に整備

密集事業により道路整備に協力頂いた敷地を、道路用地の買収と移転が必要になる建物等の補償を行いながら整備

② 地区計画で長期的に実現

地区計画制度を活用し、建替えの際にルールに沿って後退して頂くことで整備

①+② 密集事業と地区計画を合わせて活用

密集事業期間中のご協力して頂ける敷地においては、補償等を行いながら整備し、その後建替え等を行う敷地は、地区計画制度を活用して将来的にルールで実現

区では、密集住宅市街地整備促進事業（密集事業）と地区計画を合わせて活用した道路整備の検討を進めています。（①+②）

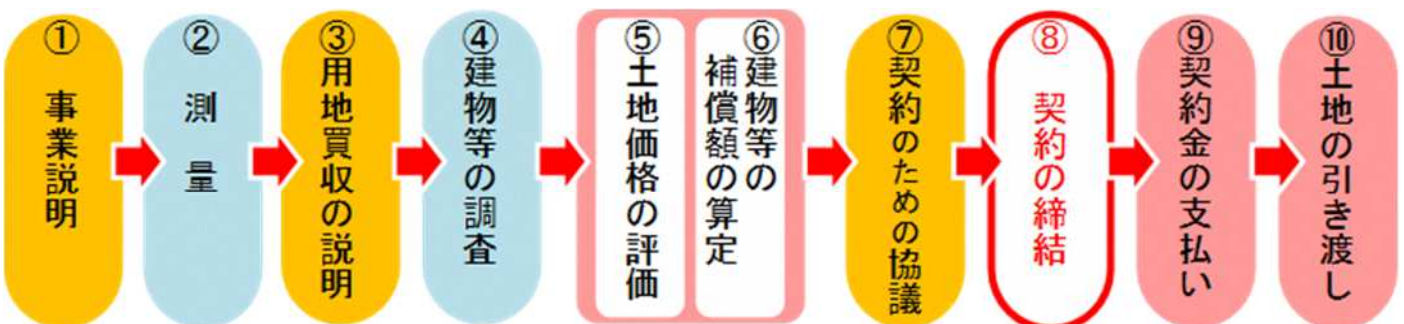
一般的な6m道路の整備による土地・建物への影響

- ① 道路整備により敷地と建築可能な建物規模が縮小
- ② 建物の配置や形状の自由度がやや増す（場合もある）

■補償の考え方

密集事業を活用した道路整備では、権利者の皆様と協議し、土地の任意買収や補償を行い進めていきます。土地の価格や補償額については、測量や建物等の調査を行った後、適切な価格を算定します。

一用地取得の進め方一



一土地代金について一

- 取得する土地の面積は、用地測量を実施した後、決定します。
- 取得する土地の価格は審議会に諮った上で、正常な取引価格で買収します。
- 取得する土地に借地権がある場合には、土地所有者と借地人の方との間で各々の配分を決めて頂き、その配分にしたがって補償します。

—物件移転等に対する補償金—

土地の取得に伴って、その土地に建物・工作物等がある場合は、その移転に必要な移転料、その他移転により通常生ずる損失に対して補償します。

補償項目	自分の建物に居住している場合	建物を賃貸借している場合	
		建物所有者	借家人
(1) 建物移転補償	●	●	—
(2) 工作物移転補償・立木補償	●	●	▲ (自己の工作物があるとき)
(3) 動産移転補償	●	—	●
(4) 仮住居補償	▲ (仮住居が必要と認められるとき)	—	▲ (仮住居が必要と認められるとき)
(5) 借家人補償	—	—	● (仮住居補償以外の場合)
(6) 営業補償	● (営業者に限る)	●	● (営業者に限る)
(7) 家賃減収補償	—	●	—
(8) 移転雑費補償	●	●	●

■道路整備以外の取組

桜台東部地区では、公園整備、建物の不燃化、幅員4m未満道路の解消、危険なブロック塀等の撤去、駅前空間の改善、防災イベントの実施等、様々なまちづくり手法を複合的に活用し、多方面から防災まちづくりに取り組みます。

—ブロック塀等の撤去—

震災時には、ブロック塀等の倒壊により、道路の閉塞の恐れや通行人がブロック塀の下敷きとなる被害が懸念されます。今後、地区内の路線を指定し、指定路線沿いでは、ブロック塀等の撤去費用助成制度を拡充します。



—防災イベントの実施—

防災まちづくりは、ソフト・ハードの両面から取り組むことが重要です。

ソフト面の取り組みとして、今後、地域全体の防災意識の向上を目指したイベントを実施します。

消火体験



起震車体験

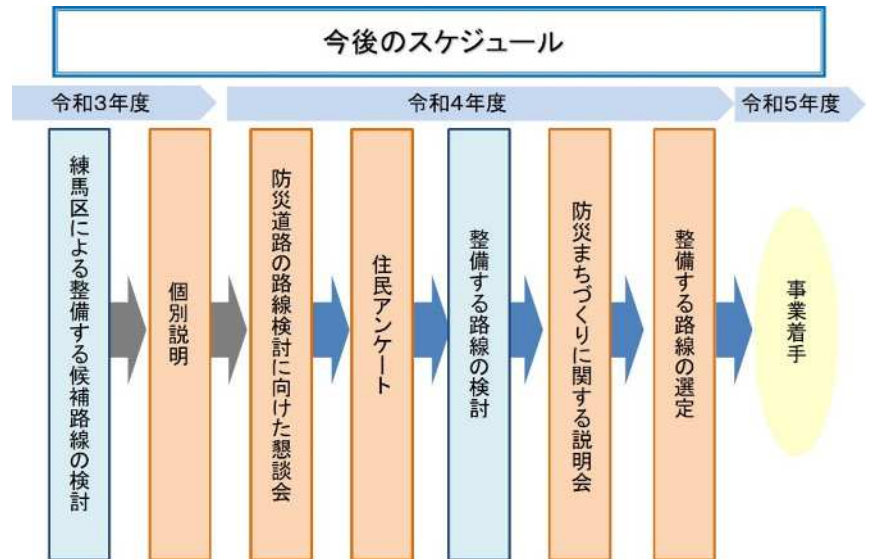


■今後の検討の進め方について

令和4年度内に防災道路の選定を行い、令和5年度から事業着手（測量の実施）を予定しています。

懇談会開催後、地区全体を対象とした住民アンケートと防災まちづくりに関する説明会を行う予定です。

アンケート結果と説明会を踏まえ、整備する路線を選定します。



ご意見と区の見解

Q. 消防活動困難区域の根拠は？ 東京消防庁が定めたものではないのか？

A. 幅員6m以上の道路から半径140m以上を「消防活動困難区域」として設定しています。この基準は、国土交通省が推薦しているハンドブック（震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引）に記載されており、条例や法律で定められたものではありませんので、様々な考え方があります。

練馬区としては、安全・安心なまちにするためには、より厳しい手法をもって、また、勘案して、防災まちづくりを進めることが必要だと考えています。

消防車は通常、200mまでホースを延長して消火活動を行います。屈曲を考慮して140mと設定しています。震災時の対応として、さらにホースを伸ばし消火活動を行うことも考えられますが、ホースを伸ばすと消火活動に時間を要することになりますので、本来的な対応でないかと思えます。区では震災時でももとより、平常時でも円滑な消防活動ができるような基盤を整備することが重要であると考えています。

Q. 法的な強制力が無い中で道路整備を進めると、6m拡幅部分の区間がデコボコに存在することになる。消防活動困難区域がどう改善されるのか。

A. 防災道路の整備については、整備を必要とする路線全てが6mに広がることを目指していますが、路線の全てが広がる前に、一部でも広くなれば、消火活動の円滑性が増し、閉塞の可能性も低くなると考えています。また、都市計画法に基づく地区計画による規制・誘導により、幅員6mの道路整備を進める手法も検討しています。地域の皆様のご理解・ご協力いただきながら、早期の実現を目指します。

Q. 道路位置のバランスの良し悪しは、どのように決まっているのか？

A. 整備する路線については消防活動困難区域の解消だけでなく、地区内の道路ネットワークを考慮して選定しています。また防災上必要な道路は、消防車が進入して活動しやすいよう可能な限り直線状で曲がりの少ない道路が望ましいと考えています。

Q. 建替えが必要になった際の、補償についてはどうなるのか。

- A. 道路の整備手法は、事業で短期的に整備する場合とまちづくりのルールを決めて整備する場合があります。事業で進める場合には、道路の測量や建物調査を行い、提供頂く土地や支障になる建物、工作物等の移転と再建等に要する費用に対して補償します。現段階では、測量や調査を行っていないため、具体的な補償額等をお示しすることはできません。

Q. 6m道路を整備するよりも、4mに満たない道路を整備したほうが防災面では良い。

- A. 道路は、4mの幅員が最低限必要です。したがって、区では助成制度を設け、幅員4m未満の道路の拡幅整備や隅切りの整備を促進しています。消防活動を円滑に行うためには、地区内に一定の間隔で幅員6m以上の道路の整備が必要です。

Q. 防災道路を整備するより、補助172号線を整備したほうがよいのではないか。

- A. 東京都と区市町は、共同で「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）」を定め、令和7年度までに優先的に整備する都市計画道路を指定しています。地区内の補助172号線は、優先整備路線に指定されておらず、整備時期は未定となっています。なお、補助172号線が整備された場合であっても、当該地区の消防活動困難区域を全て解消することはできません。そうした状況のもとにおいても、桜台東部地区の防災性を向上させるために、消防車が進入し、円滑に活動が行える幅員6m以上の道路整備が必要です。

Q. 道路整備より、消防水利を整備したほうが早いのではないか。防災設備を設け、地域で訓練を行うなど、消防車が来ないことも見据えた上での対応を考えて頂きたい。

- A. 災害に強いまちをつくるためには、様々な取組が必要です。火災等に備えるため、消防水利の設置や防災設備の効果的な活用等が必要です。それだけでなく、消防活動を円滑に行うための道路整備も不可欠です。

Q. 密集事業の認定と地区計画の決定における住民の関与はどのようなものがあるのか。

- A. 密集事業では、説明会で住民のご意見を伺う機会があります。事業導入後も測量等の調査の際には説明会を開催します。地区計画については、まちづくり協議会等で委員の方々のご意見を聞きながら計画案をつくり上げていきます。都市計画手続きに入っていく中で、これまでの重点地区まちづくり計画と同様に説明会や都市計画審議会等で住民の皆様のご意見を聞く場があります。

Q. 測量と今後の活動についてお聞きしたい。

- A. 6m道路の位置を決めるために、現況測量を行い、現状の道路はどれくらいの幅があるのかを確認させていただきます。それを基に、図面上で仮に6mの線を引いて、そのあと用地測量を行い、権利者の立ち合いのもと、現地道路計画線の位置を確認していただきます。

Q. 測量の際は、賃借人も立ち会う必要があるのか。

- A. 用地測量の際は、土地所有者の方に立会いをお願いします。賃借人の立ち合いは必要ありません。