

3 市街地整備の方針

(1) 「すべき区域」の市街地像

① 目標とする市街地像

区の約44%を占める「すべき区域」は、練馬の市街地像を形成するうえで大事な地域と言えます。そこで、「すべき区域」の市街地整備は、地区の多様性や課題を踏まえ、つぎのような市街地像を目標に具体のまちづくりに取り組んでいくものとします。

○ 地域の環境を継承するみどりの構造の保全を図る

「すべき区域」の指定区域には、河川域や斜面緑地、農地、屋敷林などが残っており、みどり環境を形成しています。これらは、練馬区都市計画マスタープラン全体構想においても、将来都市構造の中の「みどりと水のネットワークと拠点」の一部を形成するものとして組み込まれています。「すべき区域」内においても、これらのみどりを中心とする良好な環境を残し、更には身近なみどりを再生することにより、地域の自然環境や歴史・文化、郷土景観などを継承していきます。

○ 地区の特性を反映した多様・多彩な市街地の形成を図る

大規模な農地の集積地区から小規模な住宅の密集地区まで多様な地区特性を有した「すべき区域」の将来像は一様でなく、特性に即した形態・景観・環境等の多彩な表情を有した市街地形成をめざします。

○ 市街地形成の基本となる骨格的道路ネットワークの形成を図る

「すべき区域」の道路基盤は概して未整備であり、特に骨格的な道路が形成されないまま、小規模な開発等によるスプロールが進み、密集住宅地を形成しているところもあります。

こうした状況を改善するためには、それぞれの道路の機能に応じた整備が重要であり、練馬区では全区を対象に都市計画道路、生活幹線道路および主要生活道路による道路網計画を策定しており、これを骨格構造としたネットワークを形成します。

○ 幹線道路等の沿道地区と背後地区が一体的に調和した沿道市街地の形成をめざす

都市計画道路や生活幹線道路の沿道地区は、路線の性格や立地環境にふさわしい有効利用が図られることが望ましく、また背後の住宅地との調和、環境への配慮も求められてきます。前出の都市計画マスタープランでもとりわけ都市計画道路は、「沿道環境に配慮しながら商業・業務施設や都市型居住の立地を誘導する」とあり、こうした沿道型土地利用を図っていくものとします。

○ 農地と住宅地の共生した環境やみどり豊かな戸建住宅地の良好な環境の保全を図る

生産緑地に指定された農地のある地区は、大規模な農家住宅もあり、みどり豊かな環境が多く残されています。23区最大の規模を誇る練馬の農地は、都市部への新鮮野菜の供給源であると共に気候調節にも寄与しています。また、風致地区内の住宅地は細分化が進み小規模住宅が増えつつあるとは言え、いまだにみどり豊かな大規模住宅も多く、良好な住宅地が形成されています。

こうした環境・景観は、区を特徴付ける配慮すべき資産であり、都市計画マスタープランでも「農地と低層住宅が共存する地区（農業・住居複合地区）では、それぞれが調和した住環境を保全する」とあります。本方針でも、こうした良好な環境は残していくものとします。

○ **市街地整備上の課題を解消し、防災性を高めた安全・安心の市街地形成をめざす**

基盤未整備なスプロール市街地や密集住宅地においては、道路の不連続、消防活動困難、敷地の不接道など種々の課題を抱えています。それらの課題を解消するためには、事業等の導入も視野に入れますが、大きく広がる課題地区への取組として、当面可能な整備を進めるという観点も重要と考えます。

そこで地区計画によるほか、個別課題に対処する新たな取組により水準の向上を図ることとし、実質的で身近な課題解決の方策を導入しながら、できるところから進め、漸進的に市街地の基盤整備の水準を高め、安全・快適な市街地の形成をめざします。

② **市街地像の基本構造**

以下に示すような市街地の構造と将来像を基本にして、「すべき区域」の市街地整備を進めていくものとします。

○ **道路網計画を基本にした骨格道路の形成を図り、大街区を構築する**

- 既定の都市計画道路（幅員 15m以上）により構成する概ね 1 km 間隔の市街地を基本単位とします。
- その中に、道路網計画の生活幹線道路（幅員 12m以上、概ね 500m間隔）と主要生活道路（幅員 6m以上、概ね 250m間隔）を配し、概ね 5～6 ha の大街区を形成します。
- これらは、安全性、防災性、利便性を確保した良好な市街地環境を形成する骨格構造であり、主に行政が責任を持ってその形成を推進していきます。

○ **大街区内は多様な道路パターンによる多様な市街地形成を図る**

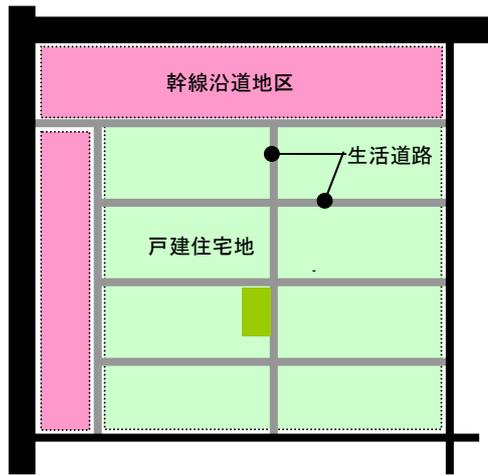
- 大街区内は様々な土地利用形態に即した多様な生活道路の配置により、柔軟に市街地形成を進めていきます。
- 生活道路（幅員 4～6m）は宅地内をきめ細かくサービスする道路であり、民間を中心とした地区環境を生かした多様なまちづくりの中で形成していきます。

■ **市街地内を構成する各道路の役割と空間イメージ**

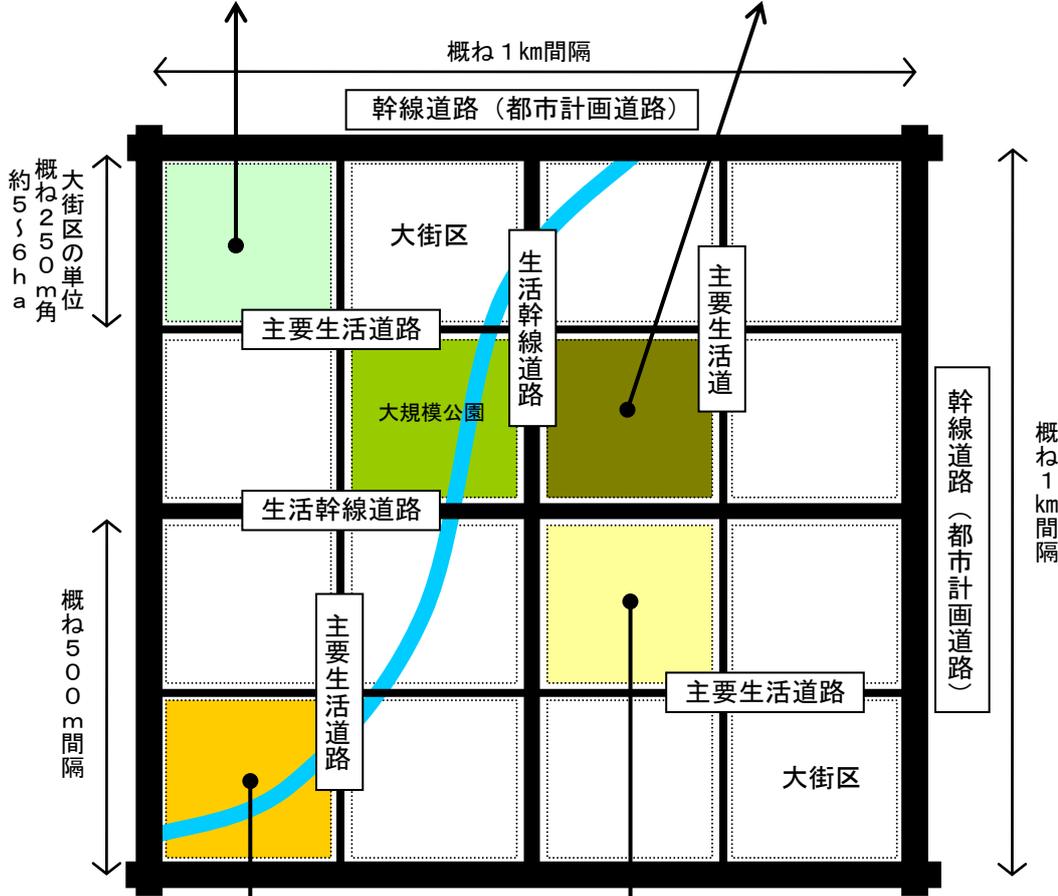
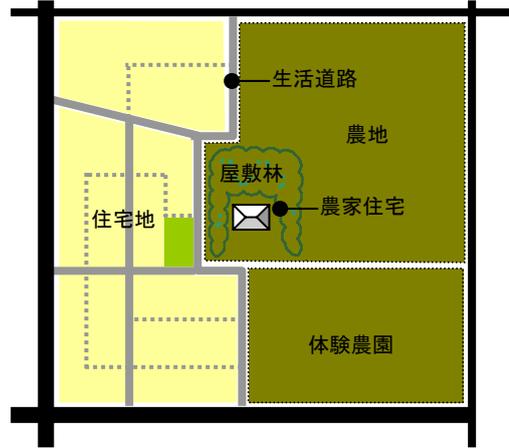
道路の分類	大街区を形成する骨格道路		大街区内をサービスする道路
	生活幹線道路	主要生活道路	生活道路
幅員と配置の考え方	標準 12 m 計画予定幅員 12 m以上 概ね 500 m間隔に配置	幅員 6 m以上 概ね 250 m間隔に配置	幅員 4 m～6 m 土地利用形態に即し配置
交通機能 ：人と物の移動、沿道土地・施設へのアプローチ機能	<ul style="list-style-type: none"> ・歩車分離した歩行空間 ・地区内の交通を処理できる道路 ・バス路線の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・日常的な生活交通(人と車)をネットワークする道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・宅地サービスを担う、住民にとって最も身近な道路 ・歩車共存が最低確保できること
居住環境機能 ：地区の居住環境を維持するオープンスペースの機能	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の避難ルート、消防活動空間、延焼防止等の空間 ・地区住民の生活機能や環境創造を担う都市空間 	<ul style="list-style-type: none"> ・消防車両が円滑に通行でき、消防活動困難区域の解消効果を持つ道路 ・歩行者が気持ちよく利用できる沿道環境 	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急避難できる公共空間 ・生活と密着した親しみやすい近隣空間
市街地形成機能 ：街の構成や土地利用を方向付ける機能	<ul style="list-style-type: none"> ・地区の街並み、土地利用の骨格構造の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・まとまりある市街地の構成単位である大街区を形成する道路 	<ul style="list-style-type: none"> ・サービス領域が明確で安心快適な近隣街区を構成し、建築物の接道要件を満たす道路

■基本となる市街地像

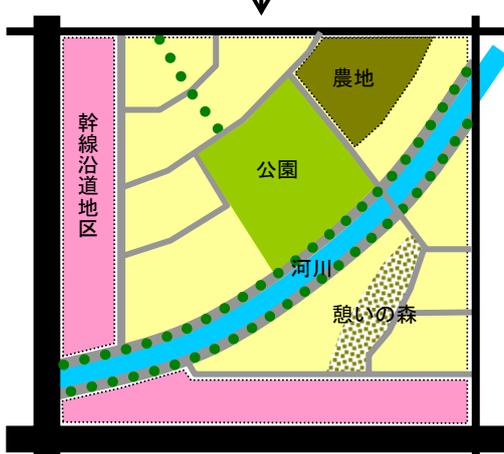
〔良好な環境を保全した戸建住宅地と背後環境に配慮し有効利用を図った幹線沿道地区が共存する住宅地区〕



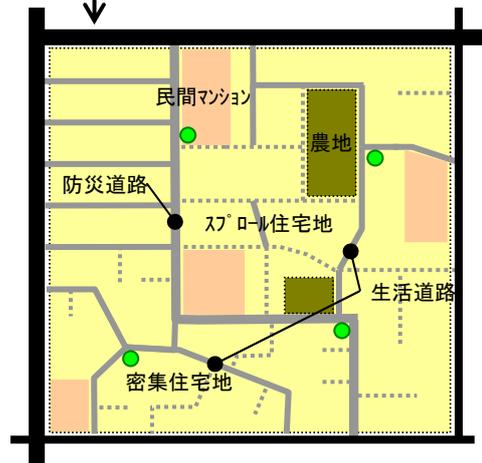
〔集約保全された農地や緑地と良好な住宅地が共生する農地・住居複合地区〕



〔みどりを中心とする良好な環境を活用した住宅地区〕



〔市街地環境上の課題を解消し安全性・快適性を高めた一般住宅地区〕



(2) 方針の基本的な考え方

「すべき区域」については、取り巻く様々な状況を踏まえ、つぎの5つの基本的な考え方に基づき市街地整備を進めていくものとします。また、この進捗状況に合わせて「すべき区域」の都市計画の取扱いについても検討していきます。

① 市街地の状況に沿った整備の方向付けを行う

- 現況の市街化状況に合わせて市街地の類型化を行い、それに沿って整備の方向付けを行います。
- その際、ガイドラインに基づく整備水準評価（整備確定地区、整備手法変更地区、面的整備地区の3分類）と「すべき区域」の取扱い方針を踏まえつつ検討します。
- 区特有の地区特性を踏まえ、ガイドラインの枠組みに配慮しつつも多様な整備方向を想定し、地元意向を踏まえた地区に合った進め方を選択していきます。

② 道路網計画を道路ネットワークの基本骨格とする

- 道路網計画を「すべき区域」における道路の基本骨格と位置付け、市街地整備計画はこれに基づき作成するものとし、道路網を整備誘導していきます。
- 道路網計画（都道の生活幹線道路を除く）と重複した予想街路（市街化予想線）は、道路網計画に合わせて位置・幅員を変更していきます。

③ 他のまちづくり手法を活用したまちづくりの推進を図る

- 整備確定地区は、すでに良好な市街地が形成されており、「すべき区域」を解除する方向で手続を進めます。
- 整備確定地区以外については、土地地区画整理事業の可能性がある地区の事業化を推進し、可能性がない地区については基本的に地区計画等の積極的活用による地元意向を反映したまちづくり計画を策定し、整備手法を変更していきます。
- 整備手法変更地区の相当部分を占め、概ね市街化が進行しており完了水準達成までわずかな課題項目を残すのみの地区（整備概成地区：未整備都市計画道路を含まず概ね完了水準に近い整備手法変更地区）については、地区計画の導入に至らない場合でも、個別の課題解消をめざす施策を導入し、部分的な修復を行います。

④ 道路整備を契機としたまちづくりの推進を図る

- 都市計画道路の優先整備路線や生活幹線道路の整備促進路線の事業化に合わせ、沿道や背後地区の一体的なまちづくりを検討します。
- 地区の道路基盤の整備状況に即した規制緩和策（容積緩和による道路整備の誘導等）など、基盤を誘導する整備計画も検討していきます。

⑤ 区の特徴を踏まえた整備方向を検討する

- 区の特徴として、良好な環境を有する農地集積地や風致地区などでは、保全型整備も選択肢に加えます。
- 一方の特徴でもある密集住宅地は、防災上の課題も多く、解消のための道路整備も容易ではないため、すべき区域外も含めた区全体での整備優先度を整理し、順次取り組んでいくものとします。また並行して、隅切りの確保やボトルネックの拡幅など、可能な整備の積み重ねにより、実質的な整備水準の向上、課題の解消を図っていきます。