

令和 8 年 1 月 26 日
都市整備部交通企画課
土木部 特定道路課

請願第 6 号 大泉学園駅南側地区の補助 135・232 号線を優先整備路線から外すことを求めることについて

要旨

新たな「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」の策定にあたり、大泉学園駅南側地区・補助 135・232 号線を優先整備路線から外すよう、関係機関に働きかけてください。

陳情第 114 号 「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」の策定に当たり、優先整備路線指定の必要性の検証とその検討過程の公開等を求めることについて

要旨

東京における都市計画道路の整備方針策定に当たって、以下の事項について、練馬区および東京都に働きかけてください。

- 1 優先整備路線指定の必要性を検証すること。検証に当たっては気候危機対策に十分配慮し、その検討過程を公開すること。
- 2 外環の 2 および大二中をクロスする同補助線街路第 135・232 号線など、地域合意のない路線については、優先整備路線から外すこと。

1 東京の都市計画道路の整備状況

(1) 整備方針の経緯

都市計画道路の整備を計画的かつ効率的に進めるため、おおむね 10 年間で優先的に整備すべき路線を定めた「都市計画道路の整備方針（事業化計画）」を過去 4 回にわたり策定してきた。

【整備方針の経緯（区部）】

計画期間	事業化計画
昭和 56 年度策定 ～平成 2 年度	都市計画道路再検討 （第一次事業化計画）
平成 3 年度策定 ～平成 15 年度	第二次事業化計画
平成 15 年度策定 ～平成 27 年度	第三次事業化計画
平成 27 年度策定 ～令和 7 年度	第四次事業化計画

「東京における都市計画道路の整備方針（案）」P9 を基に作成

(2) 優先整備路線（第四次事業化計画）の着手状況および整備状況

【優先整備路線の着手状況】

[都全域]

区分	計画(km)	着手(km)	着手率(%)
区部	109	37	34
都施行	64	20	31
区施行	42	14	35
その他施行	3	3	100
多摩地域	117	38	33
都施行	82	28	34
市町施行	33	11	32
その他施行	2	0.3	15

(令和7年3月末時点)

「東京における都市計画道路の整備方針（案）」P9を基に作成

[区内]

練馬区	計画(km)	着手(km)	着手率(%)
全体	18.5	7.5	40
都施行	12.9	5.6	43
区施行	5.6	1.9	34

(令和7年3月末時点)

【整備状況】

[都全域]

	計画(km)	完成(km)	完成率(%)
区部	1,767	1,186	67.1
多摩地域	1,426	901	63.1
島しょ部	10	10	100.0
計	3,204	2,097	65.4

※都市高速道路および自動車専用道路は除く

(令和6年3月31日現在)

東京都都市整備局「事業概要（令和7年度版）」を基に作成

[区内]

練馬区	計画(km)	完成(km)	完成率(%)
	108	56	51.9

※鉄道附属街路、特殊街路等除く

(令和7年3月31日現在)

(3) 都内における見直し路線の経緯

これまでの事業化計画において、未着手の都市計画道路について、社会経済情勢やニーズを踏まえ、必要性が低いと評価された区間は、都市計画の廃止などの措置を講じてきた。

【都市計画道路の見直しの経緯】

	廃止・幅員縮小	拡幅・ルート変更	延伸・新規追加
道路再検討 (第一次事業化計画) 区部：昭和56年 多摩：平成元年	39区間 約24km	9区間 約6km	12区間 約10km
整備方針 (第三次事業化計画) 区部：平成16年 多摩：平成18年	8区間 約8km	1区間 約0.6km	1区間 約0.7km
整備方針 (第四次事業化計画) 平成28年	13区間※ 約8km	-	3区間 約2km

※このほかに、令和元年に策定した「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」に基づき、9区間約8kmの計画幅員を縮小しました。

「東京における都市計画道路の整備方針（案）」P13を基に作成

【必要性の検証項目と評価指標】

検証項目		評価指標
都全域に関わる項目	1 骨格幹線道路網の形成	・骨格幹線道路に該当する都市計画道路
	2 交通処理機能の確保	・将来の交通量が6,000(台/日)以上見込まれる都市計画道路
	3 物流ネットワークの形成	・重要物流道路(代替・補完路を含む。)に該当する都市計画道路 ・広域道路ネットワークに該当する都市計画道路
	4 広域的な災害対応機能の強化	・緊急輸送道路に該当する都市計画道路 ・広域防災拠点へのアクセスルートとなる都市計画道路 ・都県境に位置する都市計画道路
	5 延焼遮断機能の向上	・延焼遮断帯に該当する都市計画道路
地域に関わる項目※	6 持続可能な地域公共交通等の実現	・地域公共交通等の導入が望ましい地域にある都市計画道路(公共交通空白地域に位置する道路 など) ・自転車が利用しやすい空間を備えるべき都市計画道路(自転車走行空間に関する計画に位置付けがある道路 など)
	7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出	・まとまった緑同士を街路樹等で結ぶ緑豊かな都市計画道路(一定規模(2ha以上)の緑地等を連絡する道路 など) ・緑と水のネットワーク形成に寄与する都市計画道路(緑の基本計画等に位置付けがある道路 など)
	8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上	・災害対応の際に機能する都市計画道路(土砂災害警戒区域等が被災した際にう回路となる道路 など) ・地域住民の避難経路となる都市計画道路(緊急輸送道路と避難所等を結ぶ道路 など)
	9 命を守る道路ネットワークの形成	・身近な歩行者空間の安全性向上に資する都市計画道路(ゾーン30周辺や通学路となっている道路 など) ・円滑な救急搬送を支える都市計画道路(第二次及び第三次救急医療施設へのアクセスに資する道路 など)
	10 地域の魅力的な拠点の形成	・個性あるまちづくりに寄与する都市計画道路(各区市町の都市計画マスタープランに位置付けられている道路、駅前広場、地域の拠点、観光スポット等にアクセスする道路 など)

「東京における都市計画道路の整備方針(案)」P44より

(3) 優先整備路線の選定

- ・必要性が高い路線の中から、道路整備の四つの基本目標を踏まえ、整備効果、重要性および緊急性を考慮し、広域的な視点と地域的な視点から6つの選定項目を設定する。
- ・都施行路線は、広域的な視点による選定項目に複数該当する路線を基本とし、事業の継続性や整備の順序、関連事業の状況などを踏まえて総合的に評価する。
- ・区市町施行路線は、地域的な視点による選定項目に該当する路線の中から、まちづくりの取組状況など各区市町の実情を踏まえて評価する。

【優先整備路線の選定項目】

選定項目	選定の視点	
	広域的な視点	地域的な視点
1 骨格幹線道路網の形成	●骨格幹線道路のうち、ミッシングリンクの解消や渋滞緩和に寄与する区間	—
2 首都東京の強靱化	●緊急輸送道路に指定されている道路のうち、現況幅員がおおむね10m未満となっている区間 ●都県境をつなぐ道路並びに広域防災拠点及び災害拠点病院へのアクセス強化に寄与する区間	●浸水想定区域からの避難路の確保、避難場所等へのアクセス向上、延焼遮断帯の形成など、地域の防災性向上に寄与する区間
3 スムーズな道路網の形成	●主要渋滞箇所又は混雑度が1.25を上回る道路の渋滞緩和や自動車交通流の分散に寄与する区間	●駅周辺等における交通混雑や公共交通空白地域の解消など、地域の交通課題の解消に寄与する区間
4 誰もが安全に暮らせるまちづくり	●人身事故密度ランク上位50%以上の住宅エリアを含む街区において、道路の新設により、通過交通の流入抑制や安全性の向上に寄与する区間	●自転車の通行空間の確保や安全な通学路の確保が必要な区間、バリアフリー基本構想の重点整備地区内で歩道幅員が不十分な区間など、地域の交通安全に寄与する区間
5 国際競争力の強化	●国が定めた重要物流道路(代替路・補完路を含む。)及び広域道路ネットワークに位置付けられた区間 ●MICE施設と高速道路のインターチェンジを結ぶ区間のうち、交通の円滑化が期待される区間 ●都市機能が集積している地域において、ウォークアブルな道路空間を充実させるため、都市計画区域マスタープランにおける中核的な拠点内で、歩行空間の拡充が必要な区間	●高速道路のインターチェンジ周辺の物流拠点や観光拠点等へのアクセス向上に寄与する区間
6 持続可能な地域のまちづくりへの貢献	—	●拠点間連携、地域の活性化、緑豊かな空間形成などに寄与する区間 ●土地区画整理や市街地再開発、鉄道の連続立体交差事業などの他事業との連携など、地域のまちづくりを進める上で整備が必要な区間

「東京における都市計画道路の整備方針(案)[概要版]」P7より

3 整備方針（案）における区内の優先整備路線

都施行			
路線名	区間	延長	選定理由
放射 35 号線	環状 7 ～放射 36	2,780m	骨格・交通・安全
環状 7 号線	豊玉南二丁目～放射 35	240m	関連事業
外環の 2	放射 6 ～補助 229	500m	交通・安全
外環の 2	補助 76～富士街道	1,090m	交通・安全
補助 133 号線	補助 172～放射 8	2,070m	交通・安全
補助 156 号線	放射 7 ～外環の 2	1,310m	強靱化・交通・安全
補助 172 号線	環状 7 ～早三東通り	1,450m	交通・安全
計		9,440m	

区施行			
路線名	区間	延長	選定理由
補助 132 号線	石神井町五丁目 (豊島橋交差点～ 石神井公園前交差点)	300m	強靱化・国際・まち
補助 135 号線	補助 76～練馬区画街路 6	1,850m	強靱化・交通・安全 ・まち
補助 232 号線	富士街道～外環の 2	830m	安全・まち
補助 232 号線	外環の 2 ～東大泉六丁目	690m	強靱化・まち
補助 232 号線	補助 135 付近	510m	強靱化・まち
計		4,180m	

< 優先整備路線の選定項目 >

- 1 骨格・・・骨格幹線道路網の形成
- 2 強靱化・・・首都東京の強靱化
- 3 交通・・・スムーズな道路網の形成
- 4 安全・・・誰もが安全に暮らせるまちづくり
- 5 国際・・・国際競争力の強化
- 6 まち・・・持続可能な地域のまちづくりへの貢献

「東京における都市計画道路の整備方針（案）」P78～83 を基に作成

(1) 外環の2（放射6～補助229、補助76～富士街道）

ア 選定理由

①外環の2（放射6～補助229）

「スムーズな道路網の形成」、「誰もが安全に暮らせるまちづくり」

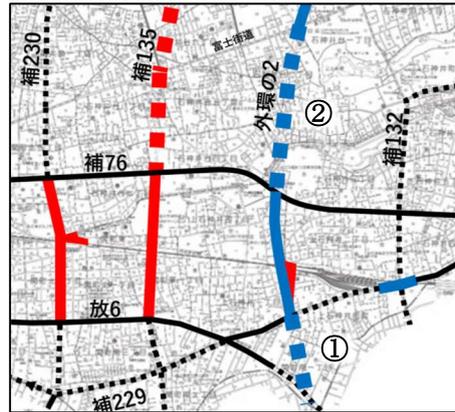
②外環の2（補助76～富士街道）

「スムーズな道路網の形成」、「誰もが安全に暮らせるまちづくり」

イ 進捗状況

令和3～6年 補助76（新青梅街道）～富士街道間の現況および用地測量を実施

ウ 位置図



(2) 補助135・232号線

ア 選定理由

①補助135号線（補助76～練馬区画街路6）

「首都東京の強靱化」、「スムーズな道路網の形成」

「誰もが安全に暮らせるまちづくり」

「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」

②補助232号線（補助135付近）

「首都東京の強靱化」、「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」

イ 進捗状況

令和7年3月 「大泉第二中学校の教育環境保全と大泉学園駅南側地区まちづくりの取組方針」の策定

11月 事業概要および測量説明会等の開催

ウ 位置図



エ 事業概要および測量説明会等について別紙のとおり

4 今後の都市計画道路の在り方

新たな整備方針（案）では、今後の道路整備にあたって、車道や歩道、自転車通行空間の確保はもとより、樹冠拡大の効果が期待できる街路樹や植樹帯の整備による緑陰確保など安全で快適な道路環境の創出や関係法令に基づき自然環境への配慮や生物多様性への影響の回避・低減に努める。また、自動運転などの技術革新に伴う道路へのニーズを把握していく。

街路樹の充実（安全性や快適性の確保）

○道路の緑には、都市環境の改善、美しい都市景観の創出など様々な役割があり、それらが最大限に発揮できるよう、都道や区市町道の緑の保全及び整備が必要

街路樹による緑陰確保

- 街路樹については、歩道幅員などの状況を踏まえ、計画的な剪定などにより、暑さ対策として樹冠拡大による緑陰確保を推進
- 道路整備において、幅員構成や沿道等の状況を踏まえ、樹冠拡大の効果が期待できる樹種の選定などにより、街路樹の樹冠拡大等を推進



出典：東京都「東京都の緑の取組 Ver.3」を基に作成

緑の多様な機能の活用

グリーンインフラの導入

○道路での雨水流出抑制設備やバイオスウェル等の導入を推進

<都内のグリーンインフラの事例>

立教通り（豊島区）

新たに「環境モデル路線」として位置付け、雨水貯留浸透施設を設置（令和8年11月竣工予定）



出典：東京都「東京都の緑の取組 Ver.3」「あまみずグリーンインフラ CONCEPT BOOK」を基に作成

自然環境に配慮した道路整備

緑豊かな環境との共存

<整備事例>

環状第5の1号線（千駄ヶ谷）

隣接する新宿御苑内の貴重な樹木（ラクウショウなど）に配慮し、平面4車線から地上・地下の2層構造へと都市計画を変更して整備しました。



出典：第37回国土計画部会（第1分科会）「令和7年度国土計画部会第2回第3回委員資料」を基に作成

自動運転車の普及が道路空間に与える影響のイメージ

出典：東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」を基に作成

■高密度な追従走行が実現

自動運転車が普及することにより、自動運転車単体では車線内走行を維持（レーンキープ）し、自動運転車同士では車間距離が短縮されることで高密度な追従走行が実現し、1車線当たりの交通容量が増加することを想定

<従来>非自動運転車両同士の場合



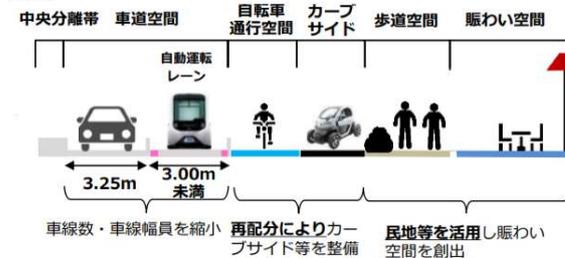
<将来>自動運転車両同士の場合



【高密度走行イメージ（出典：国土交通省資料）】

■道路空間の再配分が可能

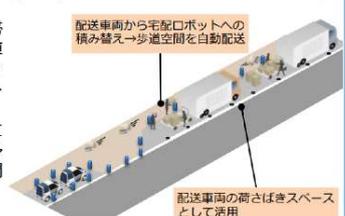
自動運転車の普及による車道空間の縮小が可能となることで、道路空間を再配分し、路肩側の車道空間であるカーブサイド、自転車通行空間及び歩行者道路空間の創出



■カーブサイド（路肩側の車道空間）の利用ニーズが高まる

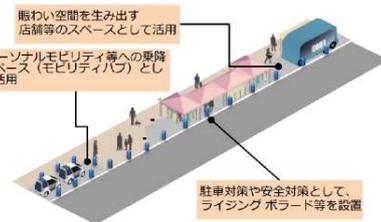
[通常]

カーブサイドでは、地域のニーズや時間帯に応じて、荷さばき車両や超小型モビリティ等のシェアリングサービスの乗降スペース、歩行者の滞留空間やにぎわい空間等として多目的利用ができる空間を創出



[ランチタイムなど]

賑わい空間を生み出す店舗等のスペースとして活用
パーソナルモビリティ等への乗降スペース（モビリティバフ）として活用
駐車対策や安全対策として、ライジングボード等を設置



「東京における都市計画道路の整備方針（案）」P138、139より

5 検討経過および今後の予定

- 令和6年10月～ 東京都、区市町で構成する策定検討会議（5回）、学識経験者で構成する専門アドバイザー委員会（7回）を開催
- 令和7年 7月 「中間のまとめ」公表、パブリックコメント
道路整備の方向性等を示し、都民等の意見を募集
- 12月 「整備方針（案）」公表、パブリックコメント
- 令和8年 1月 オープンハウスの開催（新宿駅西口広場、立川駅北口）
各区市町でのパネル展示等
- 3月 整備方針の策定（予定）

6 その他（検討過程等を公開している自治体）

(1) 杉並区

- ・未整備の都市計画道路を対象とした検証
- ・アンケート調査
- ・オープンハウスの開催（検証結果）
- ・有識者ヒアリングの実施

(2) 小金井市

- ・未整備の都市計画道路を対象とした検証
- ・アンケート調査
- ・説明会の開催（検証結果、アンケート調査結果）

東京都市計画道路 幹線街路 補助線街路第 135 号線（富士街道～区画街路第 6 号線間）および補助線街路第 232 号線（主要区道 39 号線～主要区道 42 号線間）事業概要および測量説明会の開催結果等について

1 説明会等の開催結果

(1) 事業概要および測量説明会

・来場者数

令和 7 年 11 月 7 日（金）19：00～

来場者数：119 名

令和 7 年 11 月 8 日（土）10：00～

来場者数：86 名

・主な意見と区の見解

主な意見	区の見解
<ul style="list-style-type: none"> ・測量説明会の開催案内についてもっと広範囲に配布すべき。 ・また地元説明会を開催してほしい。 	<p>測量を前提とした説明会のため、測量範囲内である都市計画道路区域とその両側約 30m の権利者を中心に、案内チラシを約 3,500 枚配布しました。また、計画区域内にお住いの権利者の方々を直接訪問して説明会開催の案内、周知を行い、あわせて、今回の資料等について、区のホームページで公表し、広く周知しています。</p> <p>11/7、11/8 の 2 日間で事業概要および測量説明会、11/21、22 に個別相談会を開催し、いただいた皆様の意見をしっかりと受け止め、今後の説明会の開催については、検討させていただきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・残地は買い取ってもらえるのか。 	<p>残地が不整形や狭小な場合は、取得させていただく場合もあります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・騒音・振動対策はどうなっているのか。 	<p>騒音・振動対策を設計段階から配慮し、地域の方々に悪影響がないよう検討を進めます。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・ロードふじみは混雑していない。 	<p>さまざまな意見があることは認識していますが、これまでのオープンハウスや個別補償説明会などにおいて、「ロードふじみは、非常に危険で子どもを歩かせられない。」「都市計画道路を早期整備すべき。」等の意見も承っています。</p> <p>説明スライドの現況写真は令和6年に撮影したものであり、ピーク時などに交通が錯綜し、子どもを乗せた自転車が車の間をすり抜けているなどの状況があります。保育園も複数あり危険と捉えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ロードふじみから富士街道までの区道（主要区道42号線）は幅員が狭く、普通乗用車でもすれ違いは非常に苦労している状況なのに、補助232号線が主要区道42号線に繋がると、逆に車が流入するのではないか。 	<p>これまでの調査において、主要区道42号線の12時間交通量が約3,000台となっており、南北方向の通過交通がロードふじみ（区道42号線）を通過して富士街道まで抜けている状況となっています。都市計画道路の整備により、南北方向の通過交通については補助135号線への転換が図れ、地域の安全性が高まると認識しています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ロードふじみは、歩行者、自転車、自動車が錯綜しており、すごい危険だと思うが、交通事故などの子供の安全面や健康面などを公平に検討し、道路事業が本当に必要か判断すべき。 	<p>大泉学園駅南側地区は、狭あいな道路が多く、学芸大通りやロードふじみなどの生活道路に通過交通が流入し、歩行者や自転車の安全確保など交通環境の改善やまちの防災性に課題を抱えています。</p> <p>そうした当地区の課題を抜本的に解決するためには都市計画道路の整備が不可欠であり、教育環境を保全しつつ、都市計画道路と当該地区のまちづくりを進めていく必要があると考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備ではなく、学芸大通りを拡幅すべき。 	<p>都市の骨格となる都市計画道路を整備し、それを補完する生活幹線道路、主要生活道路を適正に配置することで地域の防災性向上や交通の円滑化が図れると考えています。</p>

	<p>学芸大通りは道路計画に伴う建築制限がなく、鉄筋コンクリート造の建物が30棟程度建設されており、沿道拡幅は都市計画道路と比べると合意形成に時間を要するなど困難な面があります。</p> <p>まずは都市計画道路を優先して整備していくことが必要と考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・早急に学芸大通り、ロードふじみ、主要区道42号線の交通量調査を実施すべき。 	<p>交通量調査については、令和元年に当地区の交通量調査を実施しています。今後、都市計画道路の事業認可を見据え交通量調査についても検討していきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・都営住宅の三角公園は、道路でなくなる。近くの認可・認証保育園で三角公園をその条件としている園がいくつあるか把握しているのか。 	<p>都営東大泉第2アパートの広場（東大泉6-35地内）を認可および認証の要件（屋外遊戯場）にしている保育施設はありません。</p> <p>今後、まちづくり検討にあたっては子供たちが安全で安心して過ごせるようなまちづくりを進めていきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・第二運動場について、体育の授業で休み時間の間に第二運動場に集合することができるのか。 ・移動時間を除くと授業の時間が無くなってしまわないのか。また、教員も授業の準備などが大変ではないか。 ・新しい大二中の運動場約7,300㎡について、これまでのような運動会ができるのか。 	<p>第二運動場については、現段階では部活動などでの活用を検討しています。新しい運動場と第二運動場で同時に複数の部活が活動できるなど、部活動の取組の幅が広がる面もあると考えています。</p> <p>新しく整備する運動場での運動会については、観客席等を確保した上で実施ができると考えています。今後、具体的な設計の中で、円滑な運動会や部活動の実施を検討していきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・大南小について、補助232号線により敷地が小さくなることについて、どう考えているのか。 	<p>大南小については、敷地南側のプールがあるあたりに補助232号線の計画線が通っています。そのため、すでに先行して南西側に敷地を確保しています。補助232号線の整備にあわせて校地再形成とプール改修を並</p>

	行して行い、教育環境を保全していきます。
--	----------------------

(2) 用地補償個別相談会

・来場者数

令和7年11月21日（金）17：30～

来場者：8世帯

令和7年11月22日（土）10：00～

来場者：10世帯

別途、個別訪問も実施（5世帯）

・主な意見と区の見解

主な意見	区の見解
<ul style="list-style-type: none"> ・道路計画があることは承知して家を購入している。年齢のこともあるので早く事業化してほしい。 ・個別相談会では、もう少し具体的な話を聞けるかと思っていた。早く事業を進めてほしい。 ・学芸大通りを自転車で通る時、狭いので人や電柱を避けるために車道に出たりするが、バスや大型車が多く、今の学芸大通りは危ないと思う。 	<p>大泉学園駅南側地区は、狭あいな道路が多く、学芸大通りやロードふじみなどの生活道路に通過交通が流入し、歩行者や自転車の安全確保など交通環境の改善やまちの防災性に課題を抱えています。</p> <p>そうした当地区の課題を抜本的に解決するためには都市計画道路の整備が不可欠であり、教育環境を保全しつつ、都市計画道路と当該地区のまちづくりを進めていく必要があると考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・先日の測量説明会に参加したが、計画に反対の方が自分たちの意見に終始してしまい、我々のような計画線にかかっている、事業が生活に直結する人間が聞きたいことを聞けなかった。 	<p>区は、令和7年3月に策定した「大泉第二中学校の教育環境保全と大泉学園駅南側地区まちづくりの取組方針」に基づき、補助135・232号線の事業化に向けて今年度より測量に着手しました。</p> <p>引き続き、早期事業化に向けて地域の皆様の御意見を伺いながら、取り組んでいきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・説明会に参加したが反対者の方々に圧倒された。あの場では言えなかったが、事業に協力していきたい。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・代替地は用意してもらえるのか。 	<p>原則として金銭により補償させていただきますが、代替地を確保</p>

	するケースもあります。
・解体費は補償してもらえるのか。	お譲りいただく土地に建物があり、移転等が必要と認められる場合には、建物の構造、用途、その他の条件を考慮して移転工法を認定し、解体費を含めて補償移転等に必要な費用を補償させていただきます。なお、建物の解体は所有者の方に行っていただく必要があります、補償金等をもとに解体をしていただきます。
・所有地の一部しか道路計画線はかからないが、補償はどうなるのか。	残地が不正形や狭小な場合は、取得させていただく場合もあります。

2 周辺道路の拡幅に係る建物数

計画幅員 12m（現道中心から両側 6 m の拡幅を想定〈住宅地図ベース〉）

- ・ 主要区道 39 号線（学芸大通り）
約 90 棟（うち、RC 構造約 30 棟）
- ・ 主要区道 42 号線
約 110 棟（うち、RC 構造約 20 棟）