

放射第 35・36 号線 歩道の整備等に関するアンケート調査 (第 1 回) へのご協力をお願い

日頃より放射第 35・36 号線を始めとします東京都の道路事業におきまして、ご理解ご協力をいただき、感謝申し上げます。

東京都では、放射第 35・36 号線（板橋区小茂根四丁目～練馬区早宮二丁目）に関しまして、現在「歩道の整備等に関する検討会」を設け、計画道路に接道する住民の皆様のご意見を伺いながら、検討を進めております。

つきましては、第 1 回のアンケート調査を実施させていただきたく、ご案内申し上げます。

ご多忙の中恐縮ですが、アンケート調査へのご協力をお願いいたします。

なお、アンケート調査票は、平成 29 年 8 月 30 日（水）までに、FAX、電子メール、アンケート用紙の郵送のいずれかにてご回答をお願いいたします。

※アンケート回答のあて先は、裏面をご参照ください。

アンケート調査概要

本依頼文のほかに、以下の資料を同封しております。

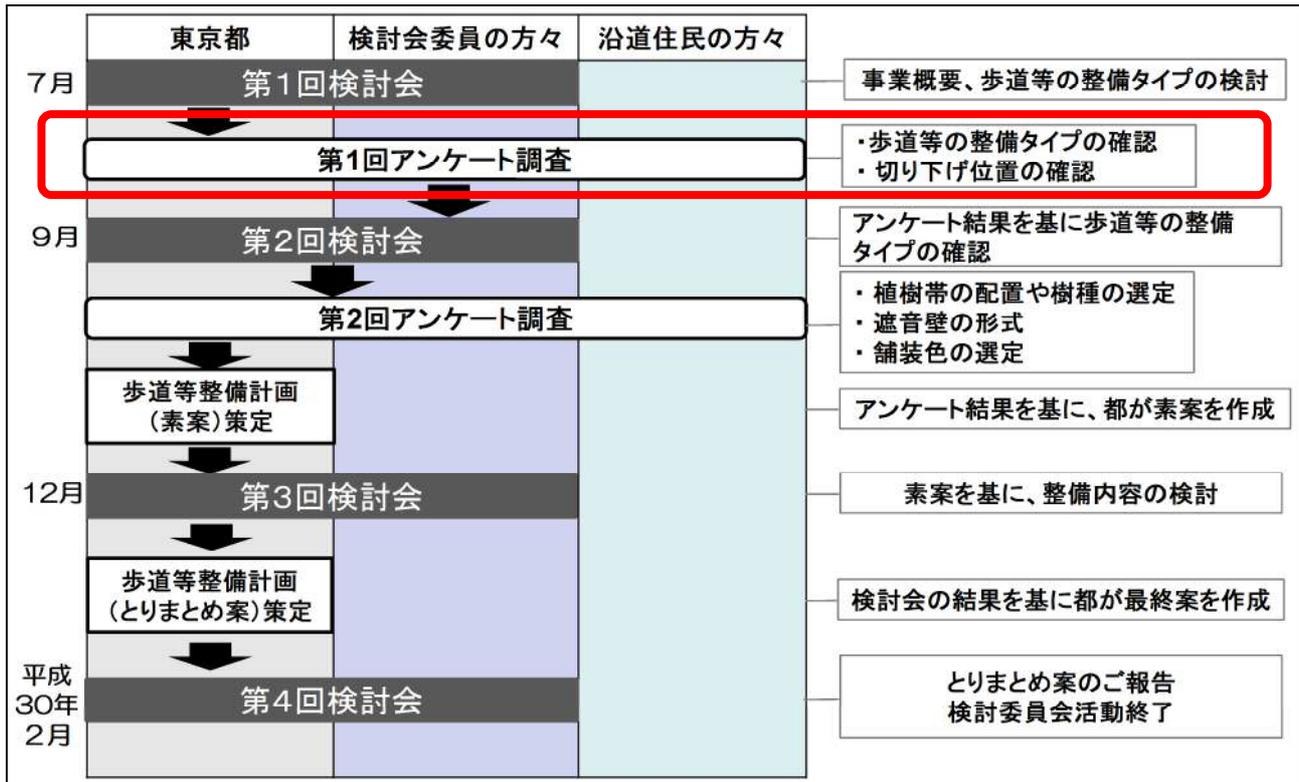
- ・歩道等（環境施設帯）整備に関するアンケート調査票
- ・別冊資料①（事業のあらまし）
- ・別冊資料②（検討会説明資料抜粋）

ご記入のアンケート調査票は、平成 29 年 8 月 30 日（水）までに

FAX、電子メール、アンケート用紙の郵送のいずれかにてご回答をお願いいたします。

- ご不明な点などございましたら、裏面のお問い合わせ先までご連絡ください。
- 本アンケートの回収につきましては、東京都が業務を委託している「セントラルコンサルタント株式会社」が行わせていただきます。
- いただいたご意見は本道路の歩道等（環境施設帯）の検討以外に使用することはありません。また、個人情報につきましては、東京都及びセントラルコンサルタント株式会社は、東京都個人情報の保護に関する条例に基づき、適切に管理します。

歩道等（環境施設帯）整備の進め方



 : 今回のご案内

説明会で使用した資料やアンケート結果などにつきましては、東京都第四建設事務所のホームページでも適宜公表します。

URL : <http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/jimusho/yonken/index.html>

アンケート回答のあて先 業務受託者

セントラルコンサルタント株式会社
 東京事業本部 技術第1部 道路第1グループ
 〒104-0053 東京都中央区晴海2丁目5番24号晴海センタービル10階
 TEL : 03-3532-8033 FAX : 03-3532-8025
 E-mail : 29_3536_hodokento@central-con.co.jp

お問い合わせ先

東京都 第四建設事務所 工事第一課
 〒170-0005 東京都豊島区南大塚2丁目36番2号
 TEL : 03-5978-1730
 FAX : 03-3947-1419
 E-mail : S0200200@section.metro.tokyo.jp

放射第35・36号線 歩道の整備等に関するアンケート調査票
(都市計画道路 放射第35・36号線(板橋区小茂根四丁目～練馬区早宮二丁目))

あて先: セントラルコンサルタント株式会社
東京事業本部 技術第1部 道路第1グループ
FAX: 03-3532-8025
E-mail: 29_3536_hodokento@central-con.co.jp

お名前 : _____

ご住所 : _____

連絡先 : _____

① 歩道等(環境施設帯)の形式についてお伺いします。

あなたの周辺の歩道等(環境施設帯)の形式は、どちらを希望されますか?
該当する方を○で囲んで下さい。

1. 緑地タイプを希望する

2. 副道タイプを希望する

▶ 緑地タイプ、副道タイプの概要については、別冊資料②P.5～P.12をご参照ください。

② 車両出入口(切下げ)の設置希望についてお伺いします。

沿道住民の皆さま(本道路に隣接している方々)にお伺いします。
本道路への車両出入口(切下げ)を設置することを希望されますか?
該当する方を○で囲んで下さい。

1. 希望する

2. 希望しない

▶ 車両出入口(切下げ)の設置や構造等の概要については、別紙② P.13～P.16をご参照下さい。

▶ 本道路に隣接していない方々は、「2. 希望しない」を○で囲んで下さい。

その他にご意見等がございましたら、以下にご記入下さい。

(自由意見)

アンケート調査は以上です。ご協力ありがとうございました。

※平成29年8月30日(水)までにご回答願います。

計画のあらまし

放射第35号線は、練馬区豊玉中三丁目の環七交差点を起点とし、練馬区早宮などを経て、川越街道との交差点から新大宮バイパスとして都県境の板橋区新河岸三丁目に至る、延長8.46kmの都市計画道路です。このうち、練馬区早宮二丁目から練馬区北町五丁目間の延長1.33kmの区間で、現在、事業を実施しています。

また、放射第36号線は、豊島区要町一丁目の山手通り交差点を起点とし、練馬区早宮一丁目で放射第35号線と接続する延長4.29kmの都市計画道路です。このうち、豊島区要町一丁目から板橋区小茂根四丁目の環七までは、昭和62年に供用を開始しています。

今回、放射第36号線で唯一整備されていない板橋区小茂根四丁目の環七交差点から練馬区早宮一丁目の放射第35号線交差点までの区間と、放射第35号線の練馬区早宮一丁目から練馬区早宮二丁目までの区間について事業化を図るものです。

この区間の延長は1.97kmで、平面構造の4車線道路（片側2車線）として整備していきます。また、主に住宅地を通過することから、車道の両側に環境施設帯を配置し、沿道環境の保全に配慮した道路整備を行います。

本区間の整備により、区部北西部の体系的な道路ネットワークが形成され、交通の分散による渋滞緩和や交通の円滑化が図られます。また、地域の防災性を向上させるとともに、安全で快適な都市空間を形成し、周辺地域のまちづくりの推進にも寄与します。

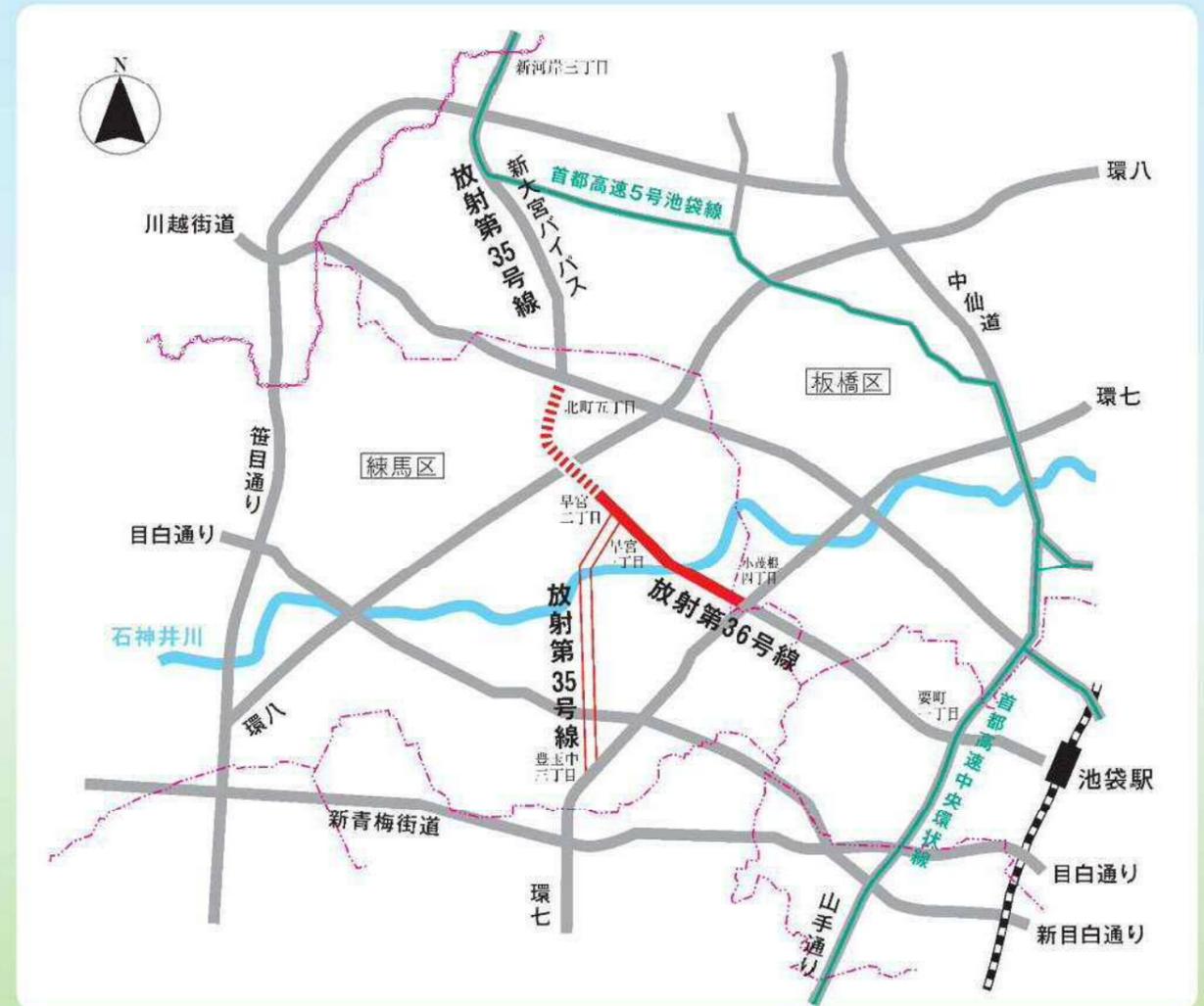
	事業の諸元
都市計画道路名	東京都市計画道路幹線街路放射第35号線 東京都市計画道路幹線街路放射第36号線
延長及び区間	延長:1.97km 起点:板橋区小茂根四丁目(環状第7号線交差点) 終点:練馬区早宮二丁目(補助第237号線交差点)
車線数	本線4車線(片側2車線)
道路幅員	40.0m~50.0m
道路構造	平面構造(橋梁部約30mを含む)

歩道等(環境施設帯)整備に関するアンケート調査 別冊資料①

東京都市計画道路 放射第35号線及び放射第36号線

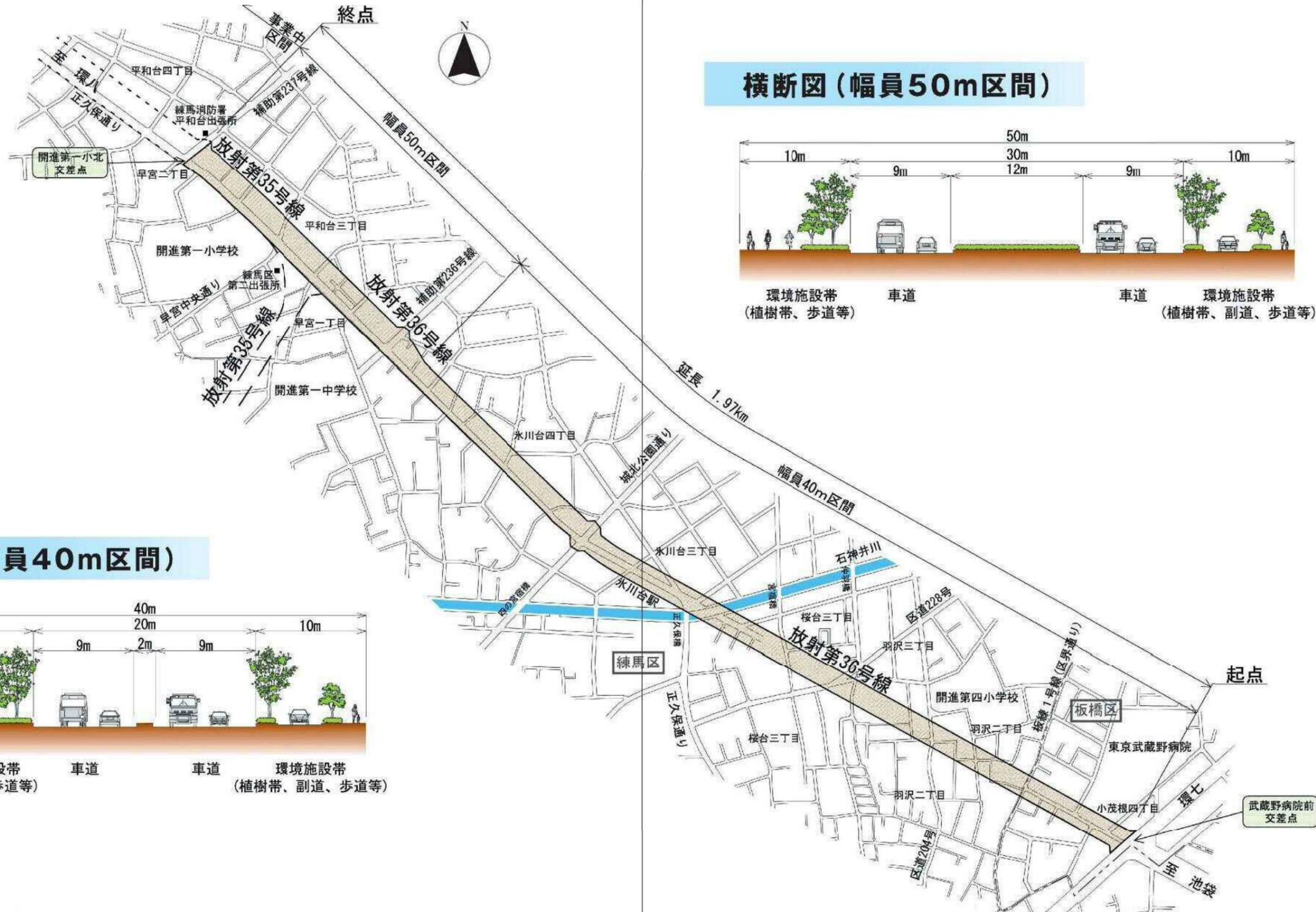
板橋区小茂根四丁目～練馬区早宮二丁目

事業のあらまし

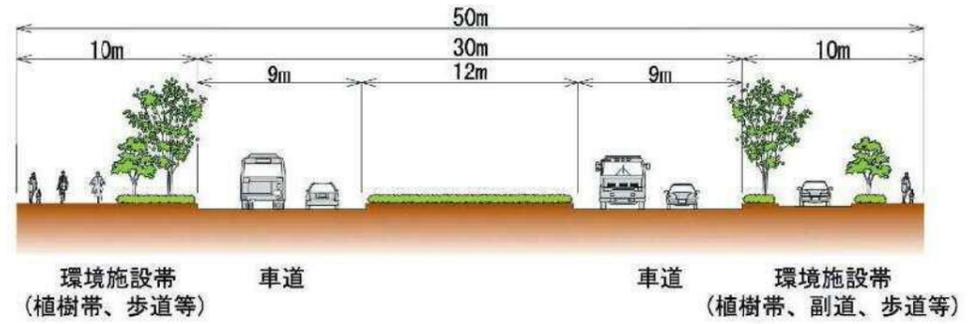


整備イメージ図

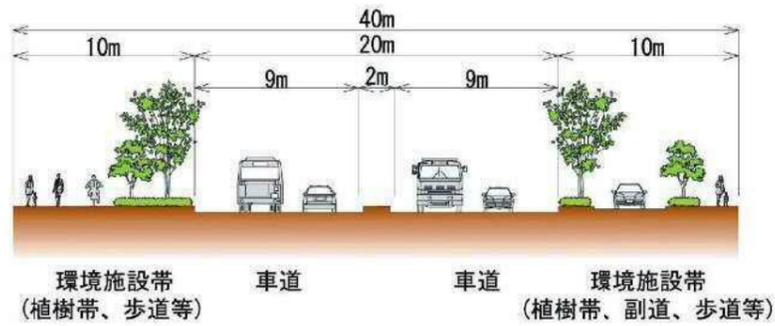
平面図



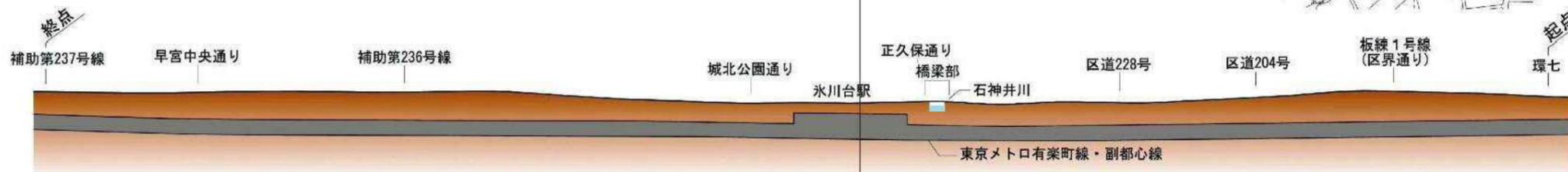
横断図 (幅員50m区間)



横断図 (幅員40m区間)



縦断図





都市計画道路 放射第35・36号線

歩道等(環境施設帯)整備に関するアンケート調査 別冊資料②

平成29年8月

東京都第四建設事務所
セントラルコンサルタント株式会社



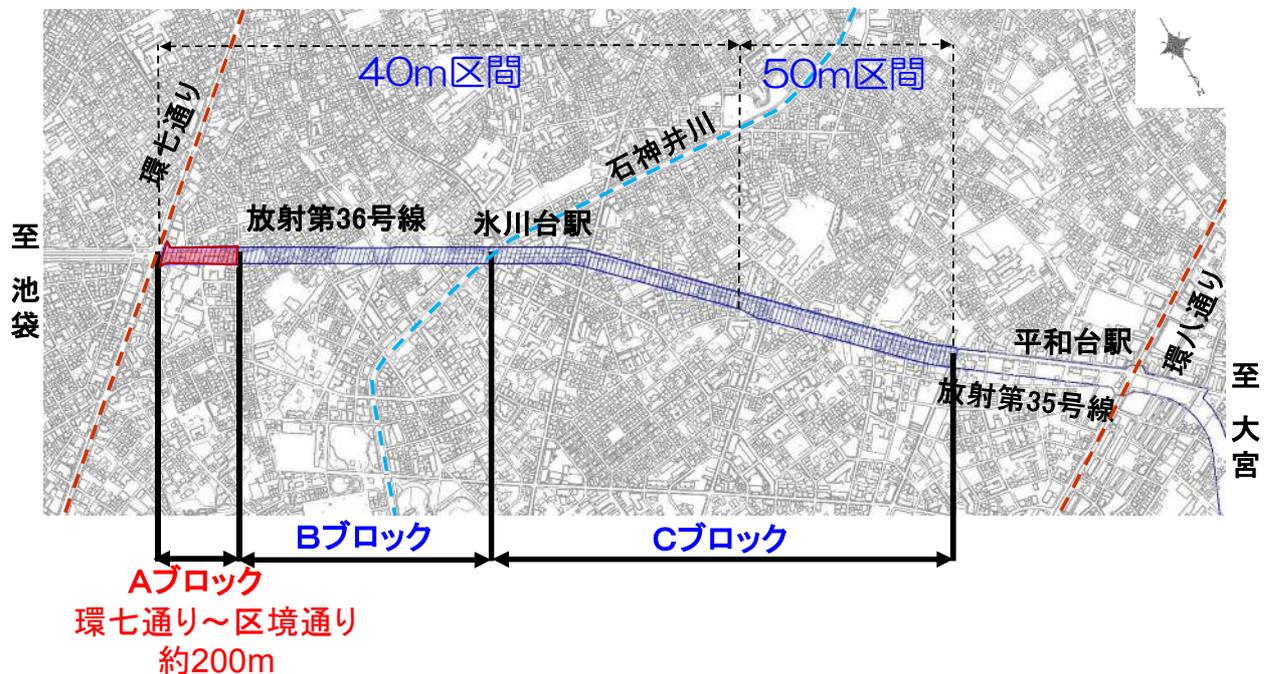
資料目次

1. 歩道等(環境施設帯)の
整備等に関する検討会について
2. 環境施設帯について
3. 歩道等(環境施設帯)整備の事例紹介
4. 車両の出入口(切り下げ)の概要

1. 歩道等(環境施設帯)の整備等に関する検討会について

ブロック分けについて

対象区間を沿道の土地利用状況、計画道路の構造、町会等の区分などを考慮し、3つのブロックに分割し、ブロックごとに検討会を行います。

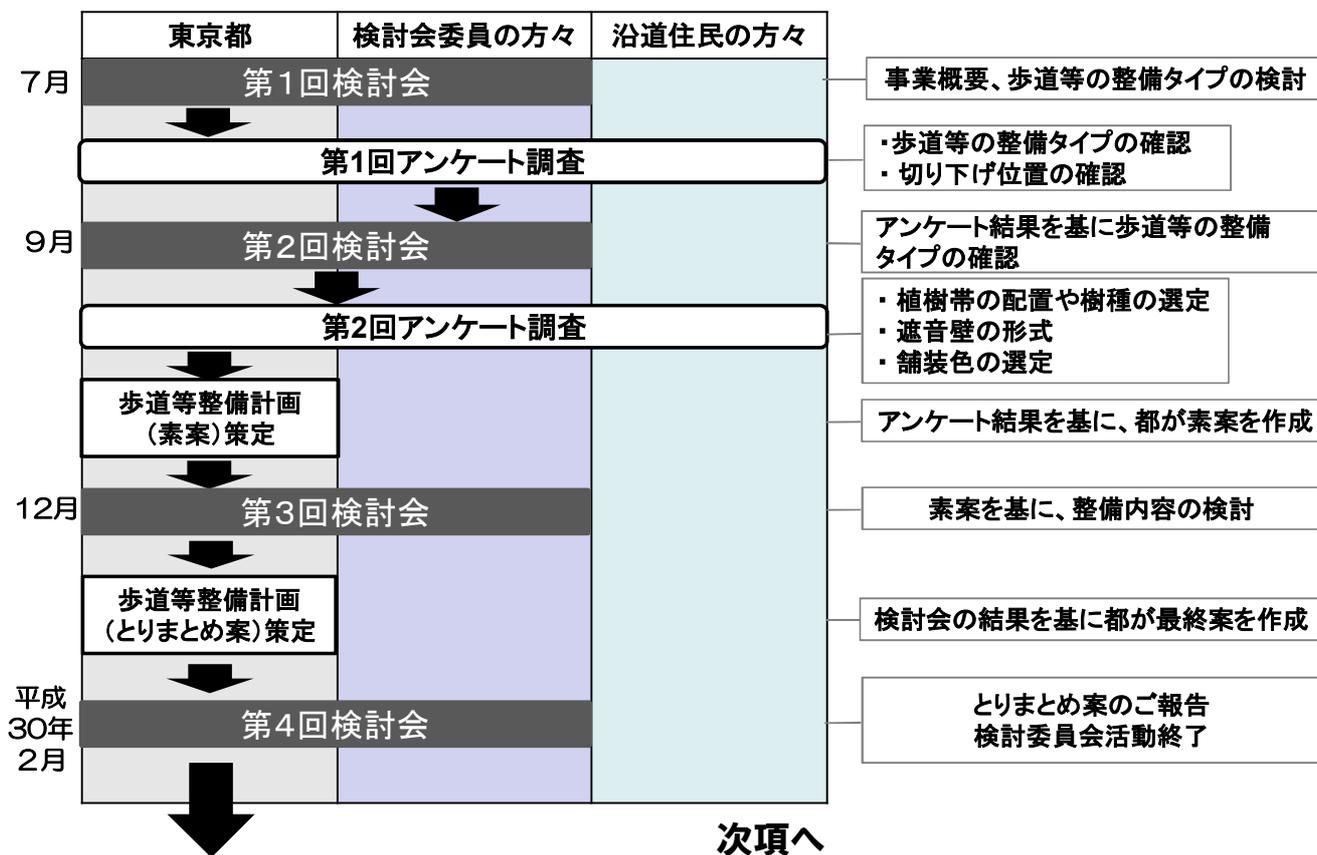


ブロック検討会の検討内容

ブロック検討会は、4回開催いたします。

- **第1回 歩道等(環境施設帯)の整備タイプの検討・意見交換**
その他の要望等について
- **第2回 歩道整備内容の検討・意見交換**
(整備形態、街路樹等の選定)
- **第3回 平面図の提示・歩道整備内容の検討**
- **第4回 最終案の確認およびまとめ**

検討の流れとスケジュール案(1)



検討の流れとスケジュール案(2)

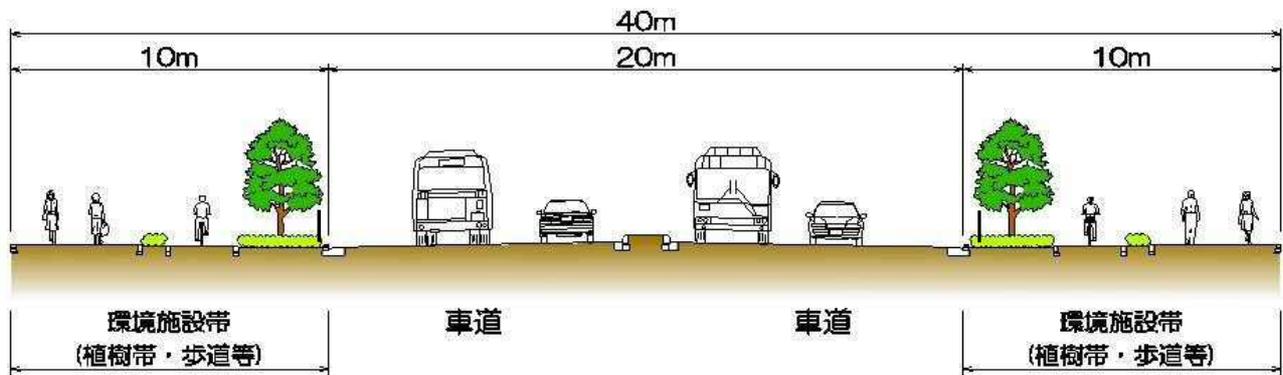


2.環境施設帯について

2. 環境施設帯について

2.1 環境施設帯とは

■ 環境施設帯とは、沿道の生活環境を保全するために設けられる、通常の歩道よりも広い歩道(片側10m)です。



■ 環境施設帯は歩道・自転車道・植樹帯等で構成されます。

2. 環境施設帯について

2.2 環境施設帯の役割と効果

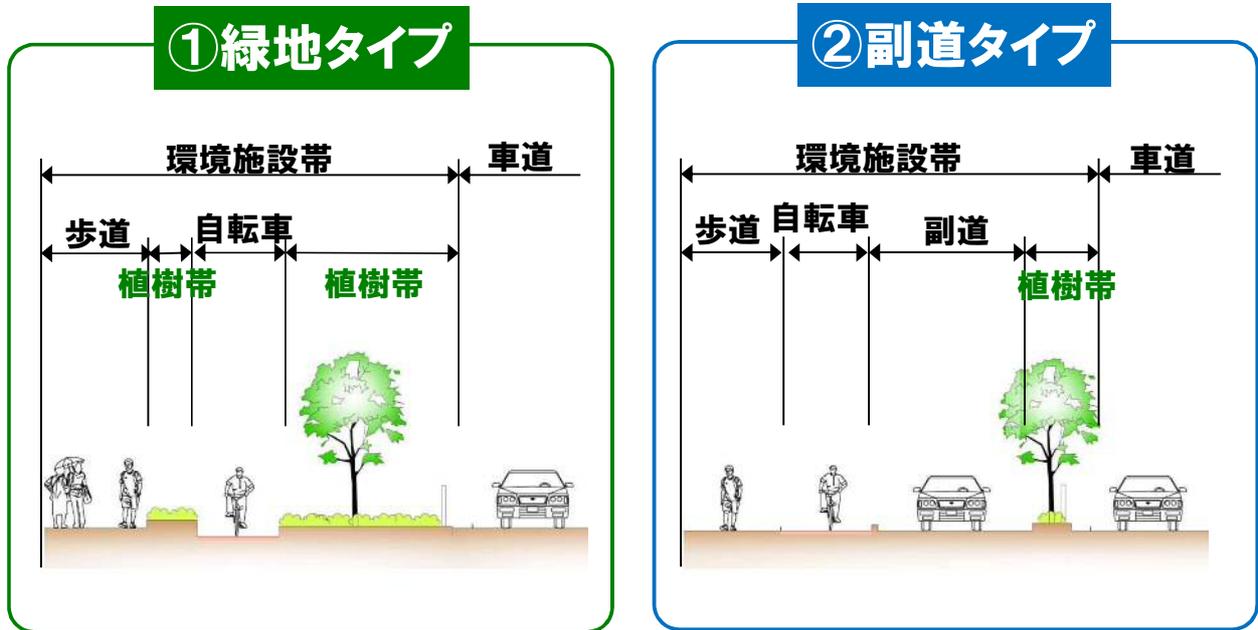
環境施設帯には4つの役割と効果があります。

- 豊かなみどりによる道路景観の向上
- ゆとりある空間によるコミュニティの場の創出
- 自動車による騒音や排気ガスなどの影響の緩和
- 災害時における重要な防災空間の確保

2. 環境施設帯について

2.3 環境施設帯のタイプ

環境施設帯は、大きく2つのタイプに分類されます。



2. 環境施設帯タイプの紹介

2.3 緑地タイプと副道タイプのイメージ比較

緑地タイプ



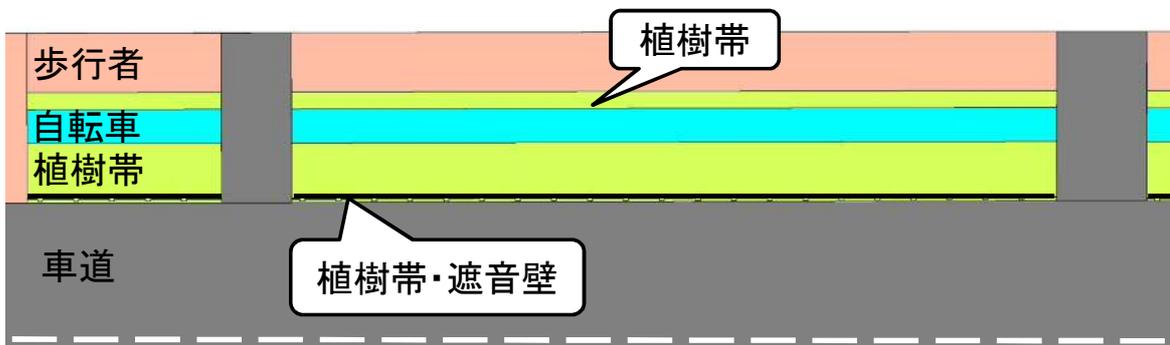
副道タイプ



2. 環境施設帯タイプの紹介

2.4 緑地タイプの概要

■緑地タイプは、植樹帯の幅員を大きく確保することができる



■メリット

乗り入れの少ない区間では、植樹帯・遮音壁の連続性が保たれる
植樹帯による歩行者と自転車の分離が可能

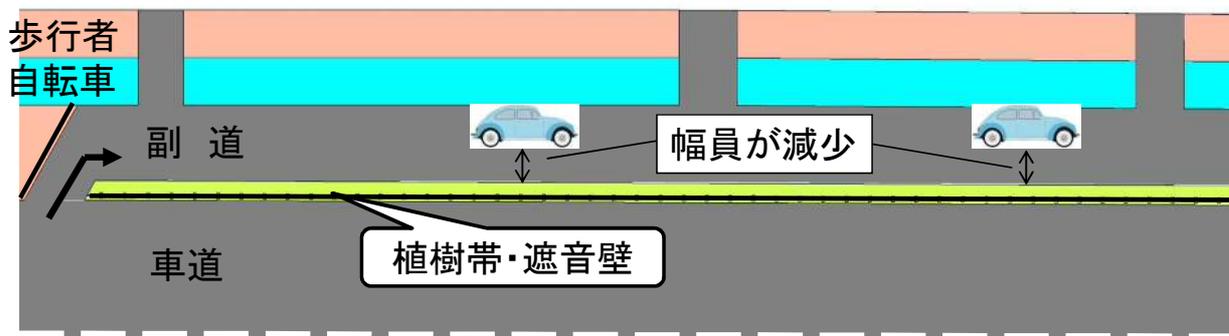
■デメリット

乗り入れの多い区間では、連続的に遮音壁が設置できない

2. 環境施設帯タイプの紹介

2.5 副道タイプの概要

■副道とは、車両の乗り入れ箇所を集約し、車道と並行して設けられる道路である。



■メリット

遮音壁の連続性が保たれる
乗り入れ箇所が多い区間における車道への交通の円滑化

■デメリット

緑地空間の減少、違法駐車が増加の懸念

3.歩道等(環境施設帯) 整備の事例紹介

歩道等(環境施設帯)整備の事例紹介

■環境施設帯のタイプ

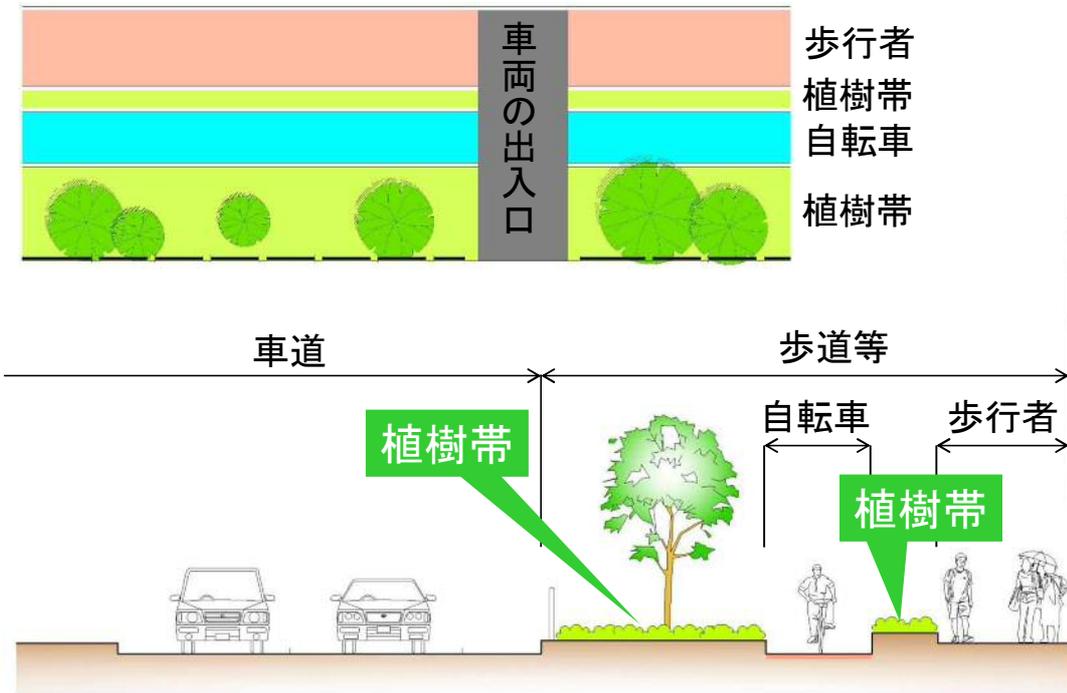
緑地タイプ

- 植樹帯による構造分離
- 舗装色による視覚分離
- 車道側自転車分離

副道タイプ

歩道等(環境施設帯)整備の事例紹介

■緑地タイプ (植樹帯による構造分離)



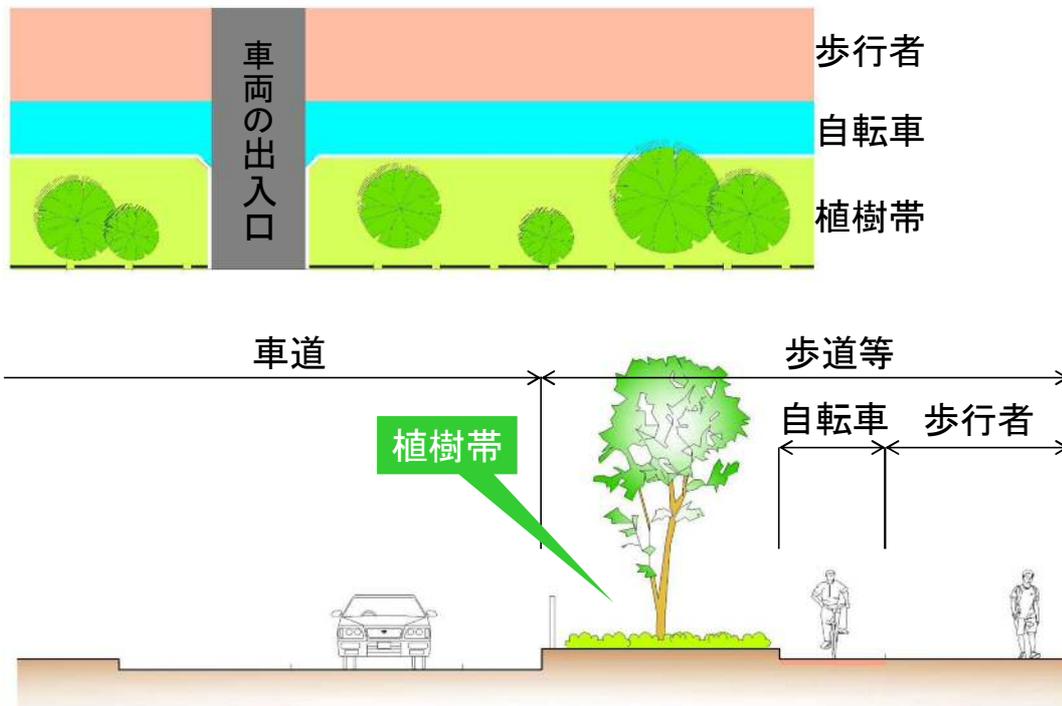
歩道等(環境施設帯)整備の事例紹介

■緑地タイプ (植樹帯による構造分離)



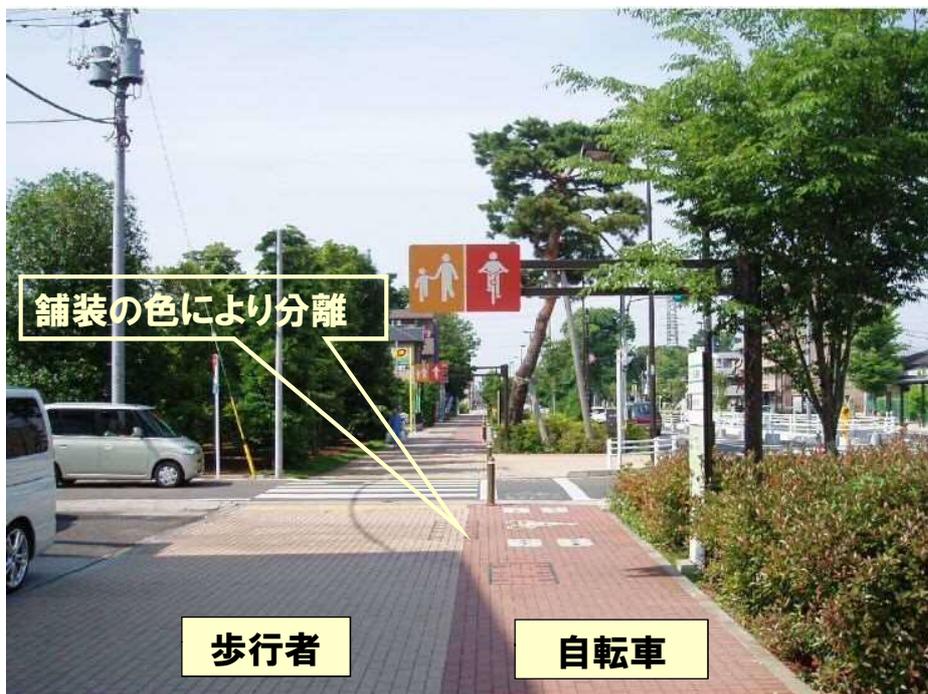
歩道等(環境施設帯)整備の事例紹介

■緑地タイプ (舗装色による視覚分離)



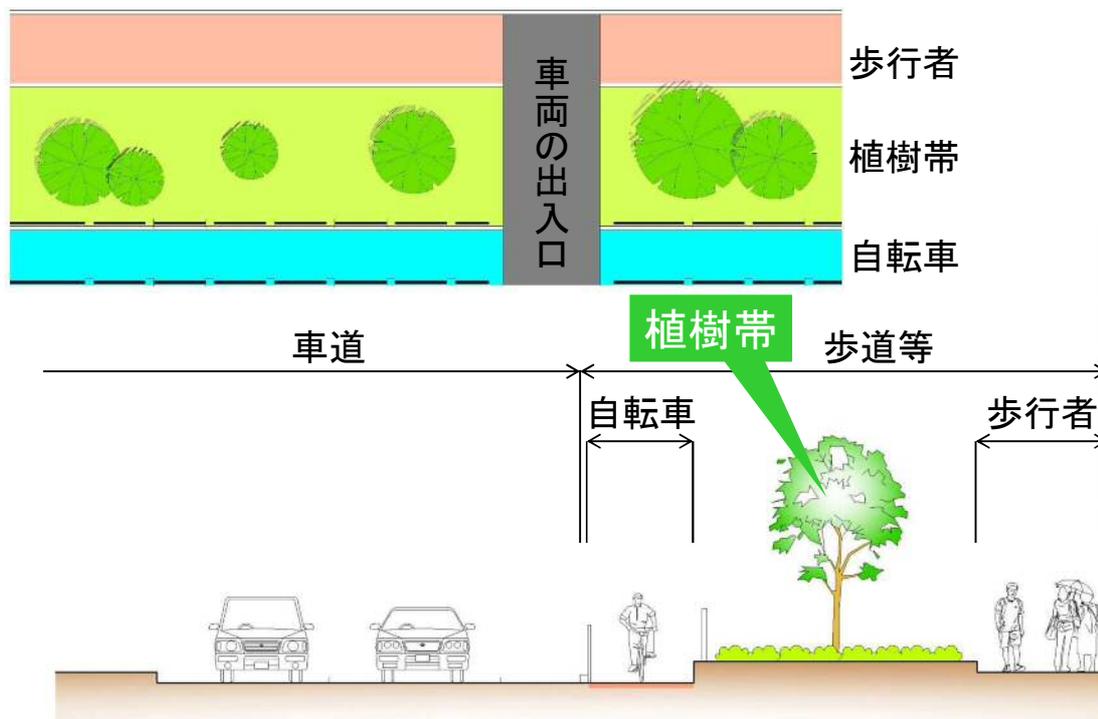
歩道等(環境施設帯)整備の事例紹介

■緑地タイプ (舗装色による視覚分離)



歩道等(環境施設帯)整備の事例紹介

■緑地タイプ(車道側自転車分離)



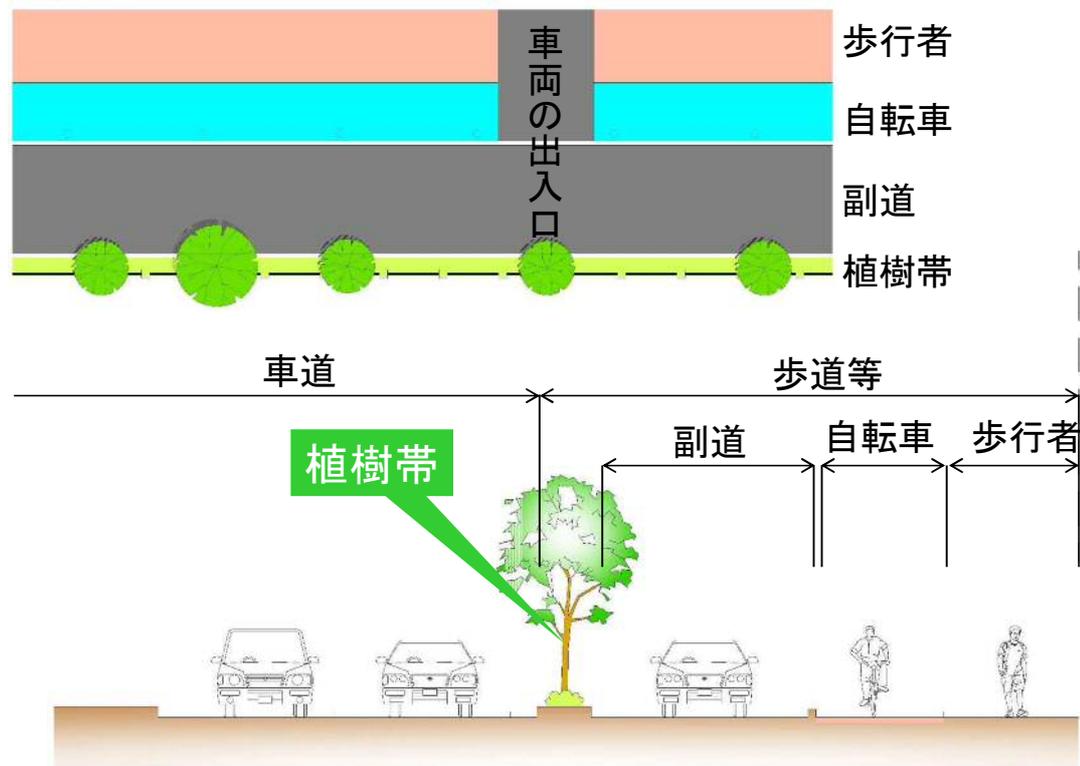
歩道等(環境施設帯)整備の事例紹介

■緑地タイプ(車道側自転車分離)



歩道等(環境施設帯)整備の事例紹介

■副道タイプ



歩道等(環境施設帯)整備の事例紹介

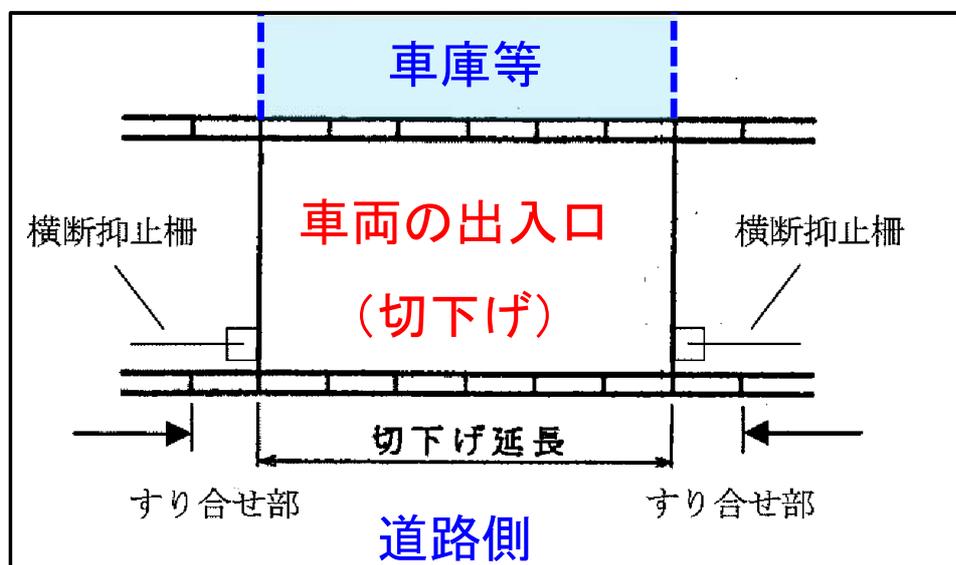
■副道タイプ



4.車両の出入口(切り下げ)の概要

一般的な車両の出入口(切下げ)について

- 車両の出入口(切下げ)は、道路に隣接する民地の車庫等の施設に、車両を出入させる必要がある場合に設置する。



一般的な車両の出入口(切下げ)の基準

■ 一般的な車両の出入口延長(間口幅:通行車両により異なる)

軽自動車	: 約3m
普通乗用車	: 約4.2m
2~4 tトラック	: 約5.5m
大型トラック	: 約7.3m



車両の出入口延長

設置イメージ

■ 車庫等の出入口が歩道側にくる予定のお宅には、車両の出入口(切下げ)を設置します



※車両の出入口の場所によっては、交通安全上の観点等から、設置ができない場合があります。

車両の出入口(切下げ)の基準

■ 車両の出入口を設置できない場所

1) 交差点・横断歩道及びその前後5m以内の部分



車両の出入口(切下げ)の基準

■ 車両の出入口を設置できない場所

2) 地下道、地下鉄の出入口等から5m以内の部分



車両の出入口(切下げ)の基準

■ 車両の出入口を設置できない場所

3) バス停留所・タクシー乗り場

