

## 沼袋区画街路第 4 号線の道路空間構成について

### 1 概要

沼袋区画街路第 4 号線の道路空間構成については、昨年度、都市計画審議会に諮問した「沼袋区画街路第 4 号線沿道地区地区計画」の報告に合わせ、適宜、その検討状況を報告してきたところである。

地区計画については、平成 30 年 1 月の都市計画審議会において了承の答申を頂き、3 月に都市計画決定している。

地区計画に係る答申を頂く際、都市計画審議会からは、「区街 4 号線の道路空間構成の検討については、本来、地区計画と一体で進められることが理想的である中で、地区計画についての議論が先行して終了することになるため、今後も一定の成果が出た段階で、適宜、都市計画審議会に報告すること」との意見を頂いていたことから、現在の検討状況について報告する。

### 2 現在の検討状況

別紙参照



## ■ 沼袋区画街路第 4 号線の道路空間構成について

### 1. 事業概要

東京都市計画道路区画街路中野区画街路第 4 号線

都市計画決定：平成 23 年 8 月 19 日（中野区告示第 103 号）

事業認可：平成 29 年 8 月 9 日（東京都告示第 1257 号）

事業期間：平成 29 年 8 月 9 日～平成 38 年 3 月 31 日

起点：中野区沼袋二丁目（新青梅街道） 終点：中野区沼袋一丁目（妙正寺川 新道橋）

	現状	都市計画
延長	—	約 560 m
幅員	約 6 m	14 m
車線数	1	2
歩道	なし	あり（両側）
交通規則	一方通行	相互交通
交通広場	なし	あり (面積約 2,800 m <sup>2</sup> 、バス・タクシー・自家用車乗降施設)



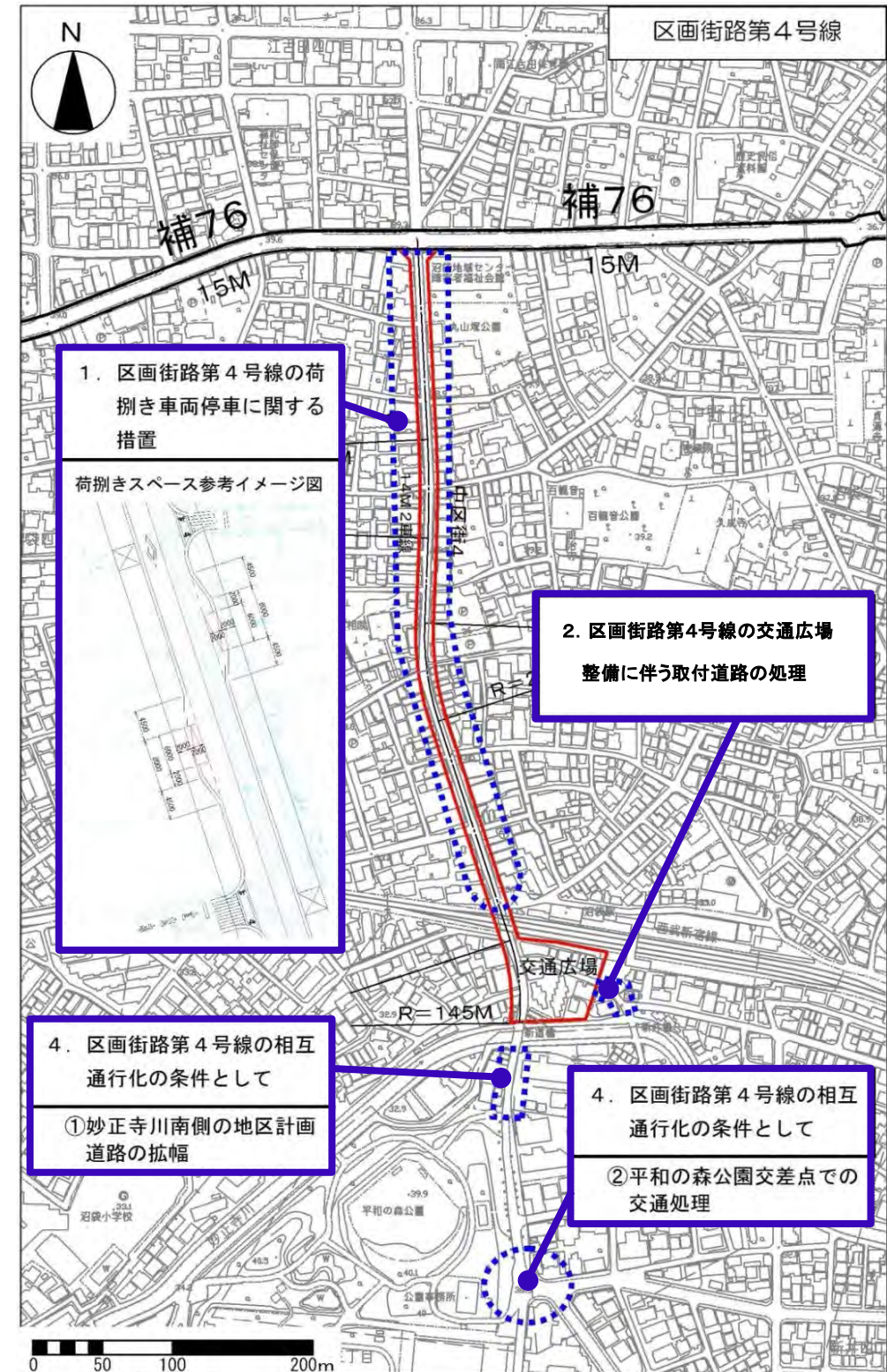
### \* 現場写真



### 2. 本路線に係る計画協議について

本路線については、平成 23 年 8 月に警視庁野方警察署より、「新井薬師前駅・沼袋駅周辺における基盤整備の計画協議について（回答）」を受けている。回答内容は下記のとおりである。

- 区画街路第 4 号線の荷捌き車両停車対策について検討を行うこと（全区間）
- 区道 33-340 については、自動車交通が交通広場に接続しないよう検討を行うこと
- 交通安全対策については、別途設計協議を行うものとする
- 西武新宿線連続立体交差事業及び周辺道路の整備状況により、交通の安全等で問題が生じた時は、その対策を行うとともに是正策について交通管理者と協議を行うものとする





3. 本路線の道路構造検討の手順

道路構造の決定にあたっては「道路構造令の解説と運用」に基づき、以下の手順で検討する。

II 道路の計画・設計の考え方

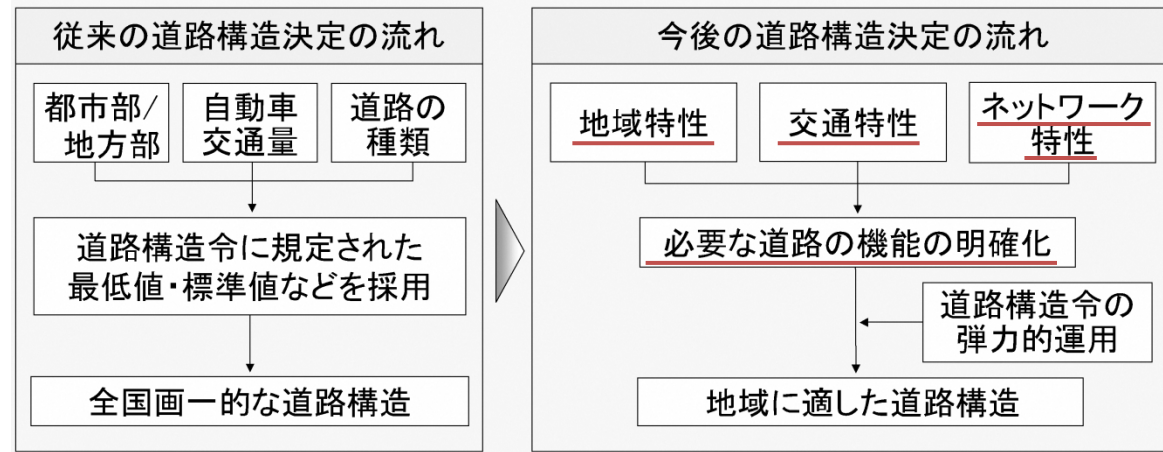
1-2-2 地域に応じた弾力的な基準の運用

道路を計画・設計する場合には、地域の状況を踏まえて、当該道路において重視すべき機能を明確にした上で、地域に適した道路構造を採用することが重要である。このため、道路構造に関する基準を全国画一的に運用するのではなく、地域の状況に応じて道路に求められる機能を勘案し、地域の裁量に基づき運用すべきである。

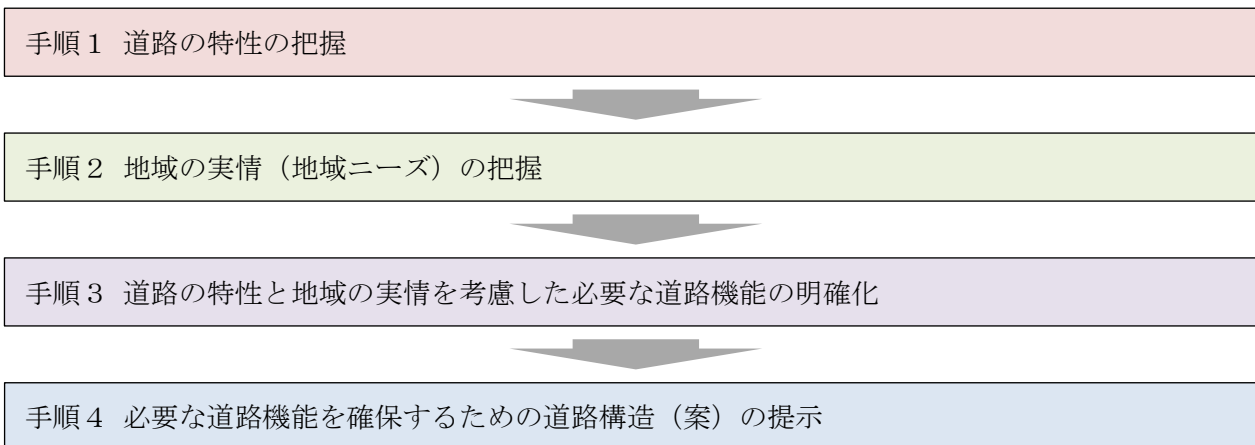
(1) 地域の状況から重視すべき機能を明確化

道路を計画・設計する場合には、地域住民・道路利用者のニーズによる様々な価値判断や急峻な地形、自然環境、積雪寒冷等気象などの制約条件について考慮する必要がある。

このため、道路の特性と地域の実情を考慮して、多様な道路の機能のうち当該道路において重視すべき機能を明確にした上で、地域に適した道路構造を採用することが重要である。



出典 「道路構造令の解説と運用 64頁、65頁参照」



4. 手順1 道路の特性の把握

イ) 地域特性

① 沿道の土地利用状況

種別	地域特性
用途地域	本路線沿道は商業地域、近隣商業地域であり、その後背地の多くは、第1種低層住居専用地域となっている
商店街	新青梅街道入口から沼袋駅まで商業店舗が連担した商店街を形成している

② 災害

種別	地域特性
地域危険度	総合危険度 <sup>※1</sup> は、本路線の東側(沼袋1、2丁目)で3、西側(沼袋3、4丁目)で4となっている
延焼遮断帯	東京都の防災都市づくり推進計画(H28.3)において、一般延焼遮断帯に位置づけられている
避難路	第40次中野区地域防災計画において、避難路として整備する都市計画道路に位置づけられている
消防活動困難区域 <sup>※2</sup>	本路線東西の第一種低層住居専用地域において、消防活動困難区域が存在する

※1 災害時活動困難度を加味した建物倒壊危険度及び災害時活動困難度を加味した火災危険度の危険量の和の大きな町丁目から順に高い5段階のランクに割り当てたもの(低1 ⇄ 5高)

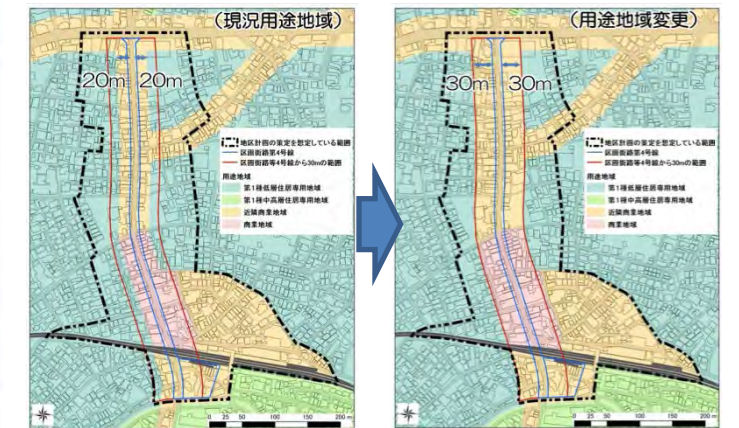
※2 消防自動車の出入りができる幅員6m以上の道路から消防ホースが到達する、概ね半径140m以上離れた区域

③ まちづくりの計画

本路線沿道の商店街のにぎわいの再生や防災性の向上を目的として平成30年3月に「地区計画の策定」及び「都市計画の変更」を都市計画決定した。

【沼袋区画街路第4号線沿道地区地区計画】

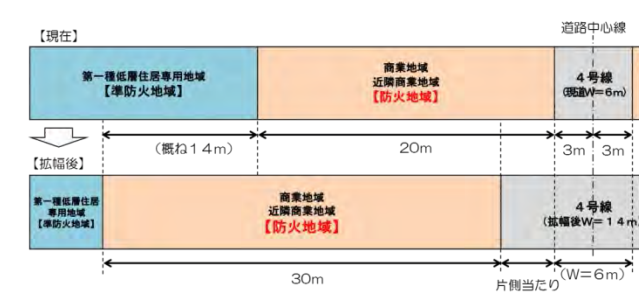
【都市計画の変更(①用途地域の変更)】



【都市計画の変更(③高度地区の変更)】



【都市計画の変更(②防火地域の変更)】





ロ) 交通特性

◆ 沼袋駅周辺地区の交通特性における課題（「西武新宿線沿線まちづくり整備方針（H27.9）」より）

(1) 駅前における交通結節機能の不足	駅前広場がないことや、バス、タクシー等の専用の乗降空間もないことから交通結節機能が不足している状況
(2) 脆弱な交通基盤	駅前バス通りは、幅員が約6mで、歩車分離がなされておらず、安心して歩ける空間となっていない。また、鉄道を南北に横断する道路が少なく、環状7号線に繋がる東西道路も十分に確保されていない
(3) バスの利便性の低さ	バスは南向き（中野駅行）の一方通行のみの運行であり、利便性が十分に確保されていない
(4) 路上駐輪の発生	駅周辺の駐輪場は駅から離れているものもあり、利用しにくい状況から、路上駐輪が多く見られる

① 現況交通量（平成29年11月27日（月）、平成30年1月14日（日）に実施した12時間交通量調査より）

種別	交通特性	
自動車	日交通量	約2,200台/日 <u>(通過交通：約400台/日、地域内交通：約1,800台/日<sup>※1</sup>)</u>
	大型車混入率	約17%
	ピーク時間交通量	約188台/h（午前9時～10時） ※約3台/min
	交通規制	一方通行規制
路線バス	運行本数	128便/日、ピーク時間（午前7時）12本/h
	乗降者数	【沼袋駅】（中野駅行）乗車613人/12h、降車142人/12h
	その他	中野駅方面への一方通行のみ運行
歩行者	歩行者交通量	11,400人/12h、ピーク時間（午前8時）1,500人/h
	横断歩行者交通量	丸山塚公園部：347人/12h、中央部：269人/12h、駅前部：1,415人/12h
	歩行者属性 <sup>※2</sup>	児童：1%、生徒：2%、大人：86%、高齢者：10%、身体障害者・その他：1%
自転車	自転車交通量	3,750台/12h、ピーク時間（午前8時）310台/h
	横断自転車交通量	丸山塚公園部：232台/12h、中央部：600台/12h、駅前部：609台/12h
	駐輪	放置自転車が見られるほか、通勤通学の自転車の商店街への駐輪が見られる

※1 現況再現推計による内訳

※2 目視確認による参考値

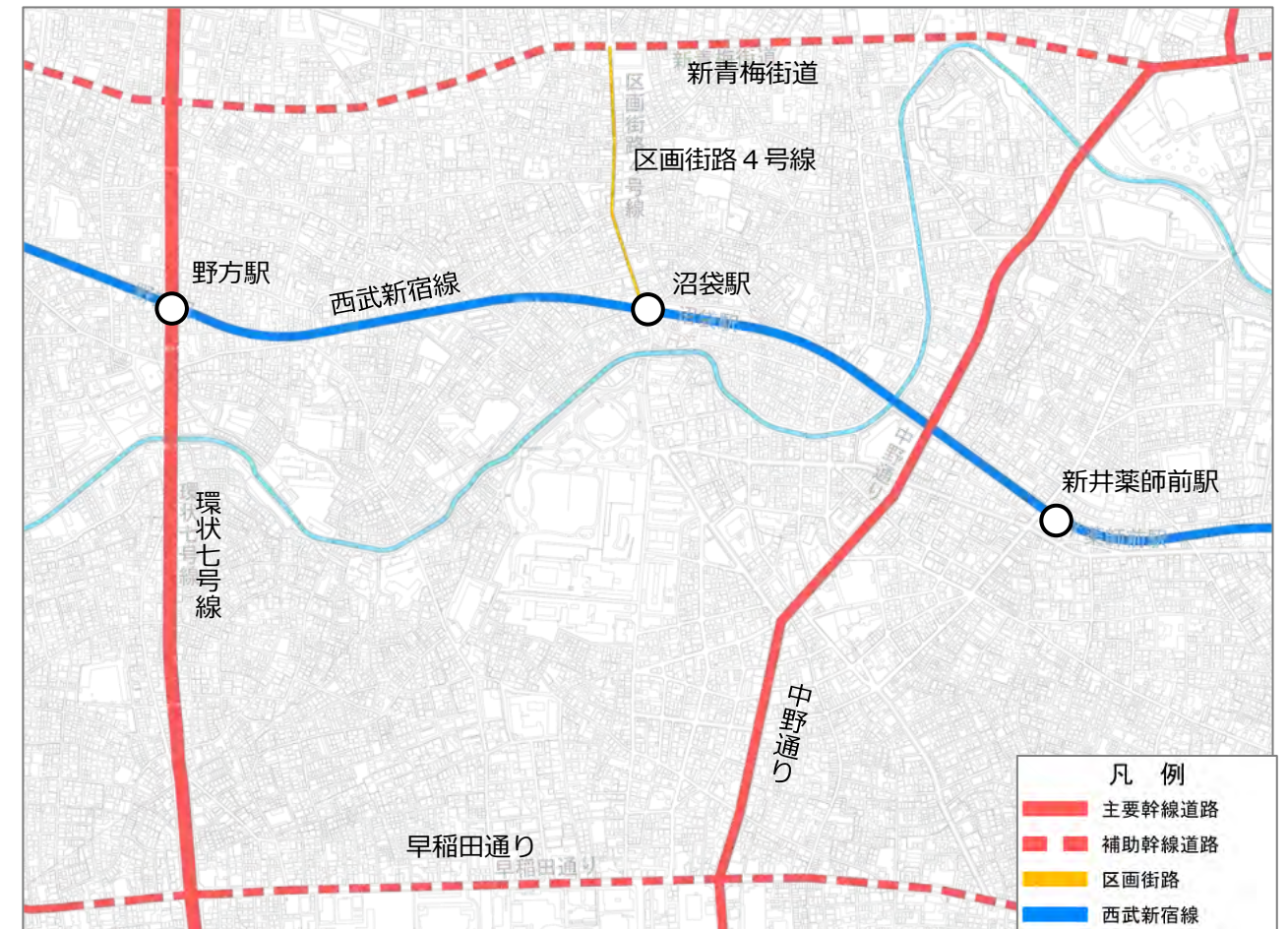
② 将来交通量推計結果

種別	交通特性	
自動車	日交通量	3,600～4,000台/日 <u>(通過交通：約500台/日、地域内交通：約3,100～3,500台/日)</u>
	ピーク時間交通量	約308～342台/h（午前9時～10時）
	その他	相互通行
歩行者	歩行者交通量	2,089人/h (現況ピーク時間の歩行者交通量に開発増加分を考慮)
自転車	自転車交通量	624台/h (現況ピーク時間の歩行者交通量に開発増加分を考慮)

ハ) ネットワーク特性

種別	ネットワーク特性
都市計画運用指針（国土交通省）	区画街路の位置づけから、幹線道路等で囲まれた区域内の交通を円滑に集散するよう、また区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置することについて位置づけられている
西武新宿線沿線まちづくりに係る基盤施設の整備基本計画（中野区）	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者、自転車交通の安全に配慮</li> <li>地域にとって必要な機能を有する道路とし、商店街への影響を軽減</li> <li>駅前広場へのアクセス機能を有し、地区内交通を担う道路として適した道路構造</li> </ul>
中野区自転車利用総合計画（中野区）	通勤・通学等における駐輪対策については、鉄道上部空間を含めた配置について位置づけられている
中野区バリアフリー基本構想（中野区）	本路線は、歩道の有効幅員を原則2m以上確保する生活関連経路と位置づけられている

【本路線と周辺道路との関係】



## 5. 手順2 地域の実情（地域ニーズ）の把握

### ◆ 地域ニーズの区分

- ① 中野区都市計画審議会      ② 中野区議会      ③ 地域住民、地域まちづくり団体等

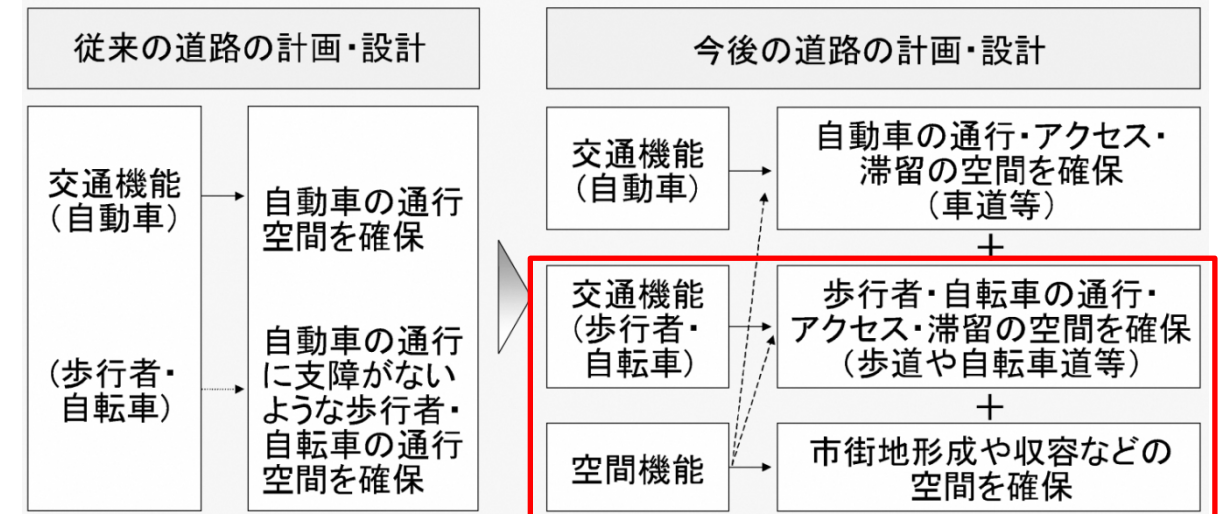
地域ニーズ	
<b>(1) 商店街を分断せず、にぎわいを喪失しない道路構造</b>	
具体的内容	・当該地区では、「商店街にとって好ましい道路構造」「建築物の建替えによる商店街の形成」「にぎわいを生む商業政策」の3つが必要 (①)
	・商店街としての <u>買い物利便性</u> 、 <u>回遊性の追求</u> と <u>歩行者の安全確保</u> (①)
	・賑わいと荷捌きの課題解決 (①)
	・ <u>拡幅整備</u> に際しては、 <u>沿道の商店街の活性化をどう確保していくか</u> を考える必要がある (②)
	・この商店街は、道路部分も含めて商店街を形成しているので、商店街を分断せず、商店街として対面性を大切に <u>した安全にどこからでも横断できるみちの実現</u> を目指す (③)
・ <u>買い物時間帯</u> に歩行者横断しやすい交通規制の誘導 (①)	
<b>(2) 人が最優先のみち</b>	
具体的内容	・人を滞留させる仕組みづくりや車道が相互交通となるため、人が安心して通れるように <u>自動車がスピードを出しにくくする</u> ような対応が必要 (②)
	・道路構造の工夫により自動車の <u>速度抑制</u> 、 <u>通過交通の排除</u> (①)
	・時間帯による交通規制などで、 <u>地区内を通過する自動車を今より減らすこと</u> により、人が最優先のみちを目指す (③)
<b>(3) 適切な自転車利用環境の整備</b>	
具体的内容	・商店街利用者の <u>駐輪施設の確保</u> 、 <u>自転車通行機能の確保</u> (①②)
	・自転車走行環境や自転車駐車場の整備により、自転車を利用しやすい環境を整えるとともに、 <u>自転車利用のルール</u> の徹底と <u>マナーの向上</u> (③)

## 6. 手順3 道路の特性と地域の実情を考慮した必要な道路機能の明確化

本路線の道路の特性（地域特性、交通特性、ネットワーク特性）と地域の実情（地域ニーズ）を考慮すると、当該地域の状況から重視すべき機能は以下のとおりである。

- ・拡幅後も商店街を分断せず、にぎわいを喪失しない道路構造が求められていること
- ・道路空間内に、商店街の荷捌き車両の対策が求められていること
- ・当該路線を利用する歩行者が、市街地における一般都道府県道の歩行者平均交通量（806人/12h）に比べ、10倍以上多いこと
- ・適切な自転車利用環境の整備が求められていること
- ・区域外からの通過交通の進入を誘導しない路線とすべきであり、且つ、将来推計日交通量においても通過交通が1割程度であるため、自動車の交通機能の重要性や必要性が小さいこと

以上より、地域に適した道路構造を採用するにあたり、地域の状況を踏まえ、当該道路において重視すべき機能は、下記の歩行者・自転車の交通機能や空間機能であると判断できる。



出典 「道路構造令の解説と運用 63頁参照」

### 【歩行者・自転車の交通機能】

- ・**通行機能** : 商店街利用者等が並んで歩くための必要な幅員、高齢者や身体障がい者等の移動のための平坦性や歩道形状の確保
- ・**アクセス機能** : 歩行者や自転車利用者の沿道施設への出入りのしやすさ
- ・**滞留機能** : 商店街利用者のための自転車の駐輪

### 【空間機能】

- ・**市街地形成** : 商店街のための荷捌きスペース、商店街を利用しやすい道路横断・歩道幅員
- ・**防災空間** : 緊急車両通行空間の確保・避難路確保のための無電柱化
- ・**収容空間** : 情報通信施設やライフラインなどを収容するための空間



7. **手順4** 必要な道路機能を確保するための道路構造（案）の提示

**(1) 歩行者が横断しやすい構造**

- ・スムーズ横断歩道（横断歩道をハンプにする）
- ・横断歩道を密に配置
- ・交通島の設置

**(2) 適切な自転車利用環境の整備**

- ・自転車通行空間の確保
- ・自転車駐車を歩道上に設置

**(3) 自動車の走行速度を抑制する構造**

- ・狭窄部、ハンプ、車線のスラローム（蛇行）化

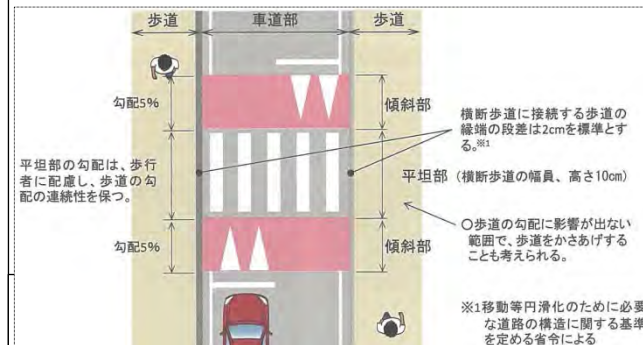
**(4) その他**

- ・バスベイの新規設置
- ・細街路交差点の歩道の連続化
- ・荷捌き駐車場

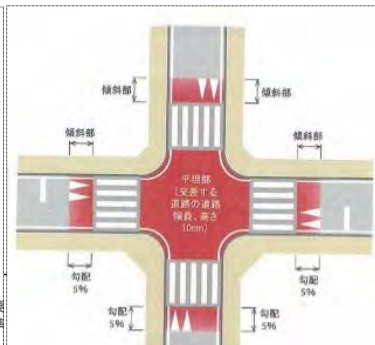
◆ スムーズ横断歩道のイメージ

（出典：改訂 生活道路のゾーン対策マニュアル（(一社)交通工学研究会）75頁、83頁参照）

【平面図の例①】



【平面図の例②】



【イメージ写真】

（つくば市設置事例：中野区業務受託者提供）



◆ 駐輪場のイメージ

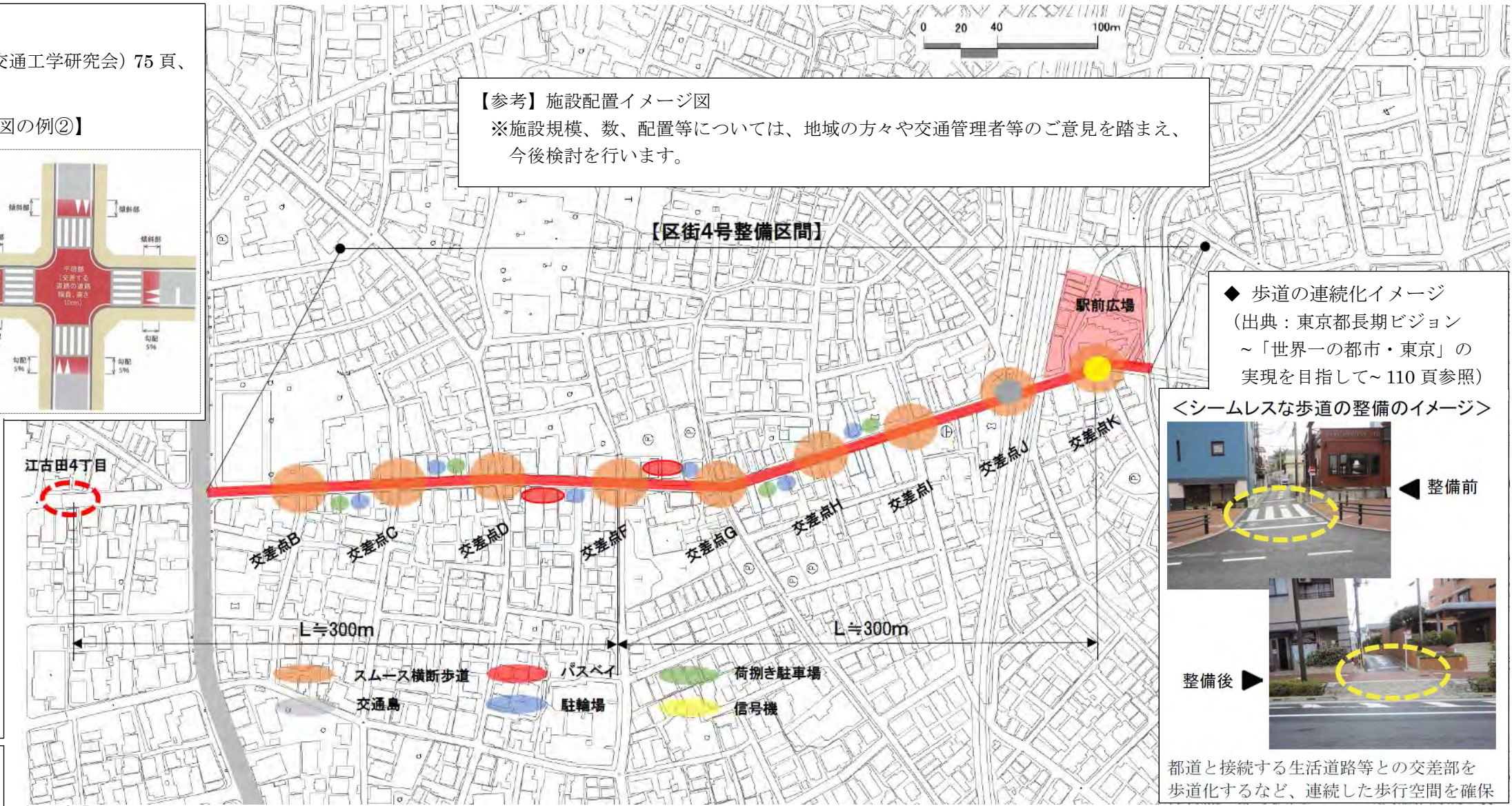
（出典：路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針同解説（(社)日本道路協会）70頁参照）

【イメージ図】



【参考】施設配置イメージ図

※施設規模、数、配置等については、地域の方々や交通管理者等のご意見を踏まえ、今後検討を行います。



◆ 歩道の連続化イメージ

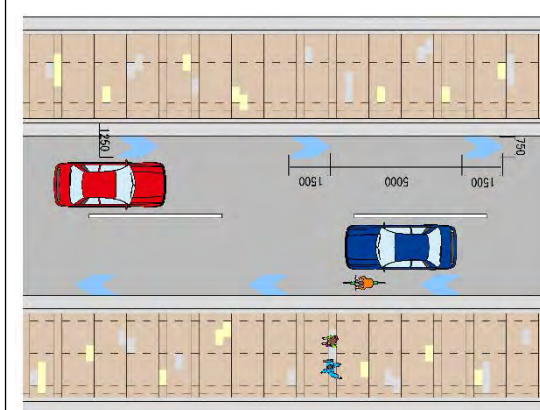
（出典：東京都長期ビジョン～「世界一の都市・東京」の実現を目指して～110頁参照）

＜シームレスな歩道の整備のイメージ＞

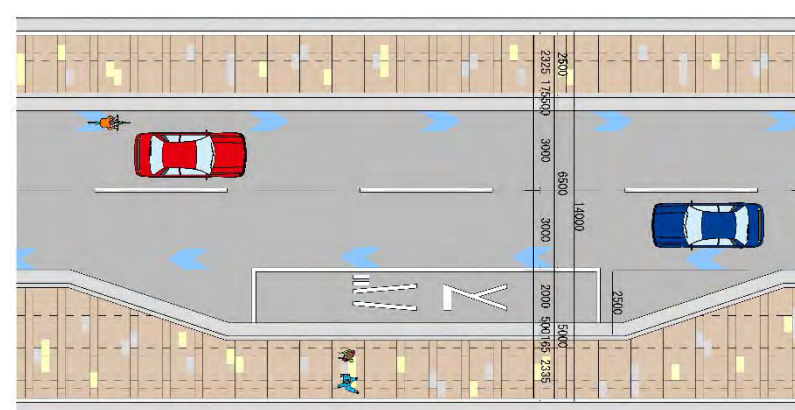


都道と接続する生活道路等との交差点を歩道化するなど、連続した歩行空間を確保

【標準部】



【バスベイ部】



【交通島部】

