

## 第2章 中村橋駅周辺の現状等

### 1 地域の概況

#### (1) 人口・世帯

中村橋駅周辺に係わる関連対象地区（駅より半径約400m圏内）では、平成15年で人口約18千人、世帯数約9.4千世帯で、平成7年以降人口・世帯数ともに増加しています。年齢3区分（表2）で見ると、平成15年1月1日では、65歳以上の人口は約2.7千人、14.8%、14歳未満の人口は約2.1千人、11.6%で、少子高齢化が進んでいます。ひとり暮らしの高齢者は477人、高齢者のみ世帯の高齢者数97人です。

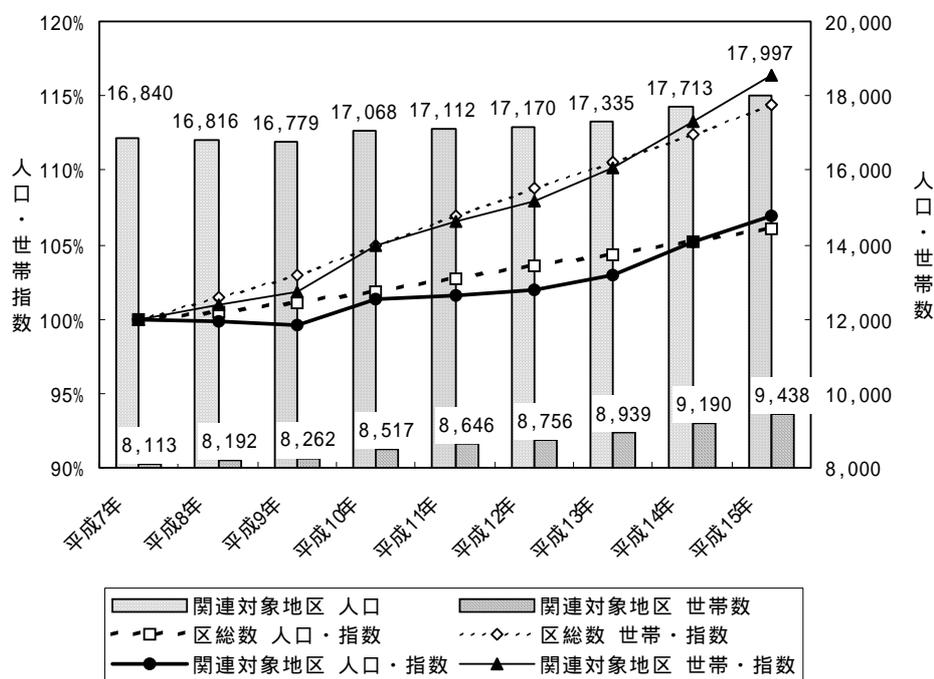
人口、世帯と世帯人員（平成15年1月1日現在）

表1

	区総数	関連対象地区計	中村3丁目	中村北2丁目	中村北3丁目	中村北4丁目	向山1丁目	貫井1丁目	貫井2丁目
人口	662,885	17,997	3,740	1,967	1,683	2,226	1,356	3,674	3,351
世帯数	302,605	9,438	1,816	992	940	1,188	850	1,854	1,798
世帯人員	2.2	1.9	2.1	2.0	1.8	1.9	1.6	2.0	1.9

出典：住民基本台帳による東京都の世帯と人口、平成15年1月

人口、世帯の推移（各年1月1日現在）



関連対象地区の年齢3区分別人口の推移

表2

			平成5年	平成10年	平成15年
関連対象地区	人口	0～14歳	2,292	2,117	2,079
		15～64歳	13,165	12,691	13,246
		65歳～	1,851	2,260	2,672
	構成比	0～14歳	13.2%	12.4%	11.6%
		15～64歳	76.1%	74.4%	73.6%
		65歳～	10.7%	13.2%	14.8%
区平均	人口	0～14歳	89,553	86,592	87,465
		15～64歳	464,803	462,032	465,650
		65歳～	66,784	87,203	109,770
	構成比	0～14歳	14.4%	13.6%	13.2%
		15～64歳	74.8%	72.7%	70.2%
		65歳～	10.8%	13.7%	16.6%

各年1月1日現在

注：関連対象地区とは、向山1丁目、貫井1～2丁目、中村北2～4丁目、中村3丁目

ひとり暮らし高齢者数、高齢者のみ世帯の高齢者数

(平成13年8月1日現在、住民基本台帳) 表3

	区総数	関連対象 地区計	中 村 3丁目	中村北 2丁目	中村北 3丁目	中村北 4丁目	向 山 1丁目	貫 井 1丁目	貫 井 2丁目
ひとり暮 らし高 齢者	13,701	477	66	34	51	70	32	136	88
高 齢者 の み 世 帯 の 高 齢 者 数	5,050	97	18	4	16	10	8	26	15

出典：ひとり暮らし高齢者等実態調査報告書 [平14年6月]

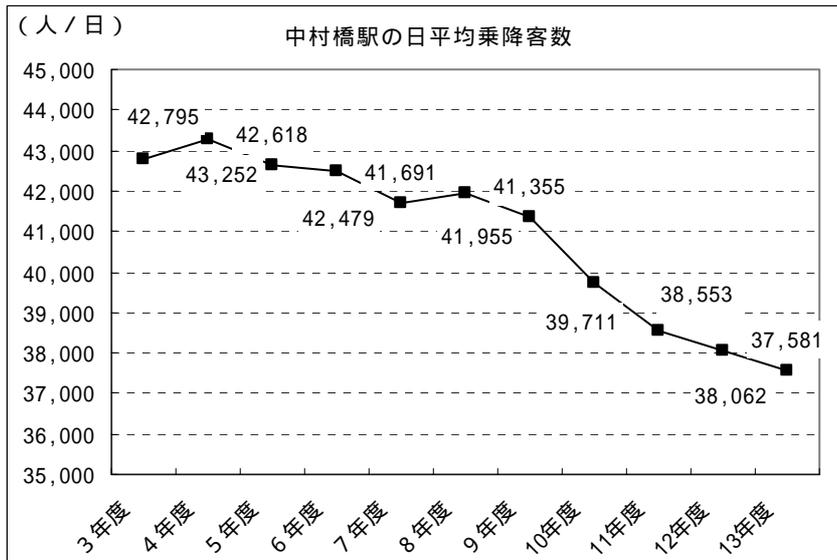
## (2) 公共交通など

### 鉄道

中村橋駅の駅乗降客数は、平成13年度で約37.5千人/日です。また、平成3年度以降の推移を見ると減少傾向にあります。

中村橋駅は、連続立体交差化事業に伴い、駅舎のバリアフリー化に取り組み、エレベーター・エスカレーター・点字ブロックなどの整備や車いす対応のトイレの整備が行われています。

図 中村橋駅の日平均乗降客数



### バス

中村橋駅周辺には西武バス(株)の5系統、関東バス(株)の5系統、東京都交通局の1系統、計11系統のバス路線があります。

中村橋駅南側の千川通り沿道の中村橋駅バス停は、阿佐ヶ谷駅・荻窪駅・中野駅に行く関東バスで上下703本、旧目白通りの中村橋駅入り口バス停は、練馬・成増などに行く西武バスが上下88本と運行本数が多い。

千川通りの中村橋バス停では、関東バスの阿佐ヶ谷駅、荻窪駅、中野駅方面のバスルートがあり、阿佐ヶ谷駅に向かう「阿01系統」、荻窪駅に向かう「荻06系統」の年間乗降客数は、各々2,120,688人(1日平均5,810人)、1,250,230人(1日平均3,425人)と各ルートの中で最も多い。

図 鉄道・バス



< バリアフリー化の状況（ノンステップバスなどの導入状況） >

西武バス(株)、関東バス(株)、東京都交通局の練馬区内に路線を持つ営業所の車両数および福祉対応車両数の状況を見ると、全体平均率で30.3%のバスがノンステップバスなどの福祉対応車両です。

バス会社別に見る福祉対応車両率は、大型車で西武バス(株)、東京都交通局ともに30%を超え、ほぼ3台に1台が福祉対応車両となっています。関東バス(株)は20.3%とやや低く、ほぼ5台に1台となっています。また、中型車は、関東バス(株)が64.5%と最も高くほぼ3台に2台が福祉対応車両です。

< バリアフリー化の状況（停留所の状況） >

停留所は、千川通り北側では歩道より高くなっている植栽帯の一部にあり、段差のあるバス停が多い。目白通りやその他のバス停はマウンドアップされた歩道にあります。

停留所のベンチや上屋に関しては、整備されていない停留所が多い。上屋に関しては、設置がありません。

視覚障害誘導用ブロックは、千川通り北側では整備されていません。

バス会社別、区内に路線を持つ営業所の車両数および福祉対応車両数(台)(平成15年9月現在)

会社名		小 型	中 型	大 型	計
西武バス(株)	車両数	5	41	116	162
	福祉対応車両数	5	7	48	60
	構成比	100%	17.1%	41.4%	30.1%
関東バス(株)	車両数	12	31	237	280
	福祉対応車両数	3	20	48	71
	構成比	25.0%	64.5%	20.3%	25.4%
東京都交通局	車両数	-	0	77	77
	福祉対応車両数	-	-	26	26
	構成比			33.8%	33.8%
計	車両数	17	72	430	519
	福祉対応車両数	8	27	122	157
	構成比	47.1%	37.5%	28.4%	30.3%

注1:「福祉対応車両」とは、低床、超低床ノンステップバス、リフト付きやスロープ板付き車両など。

注2:大型は長さ9m以上、中型は7~9m、小型は7m以下

自転車駐車場

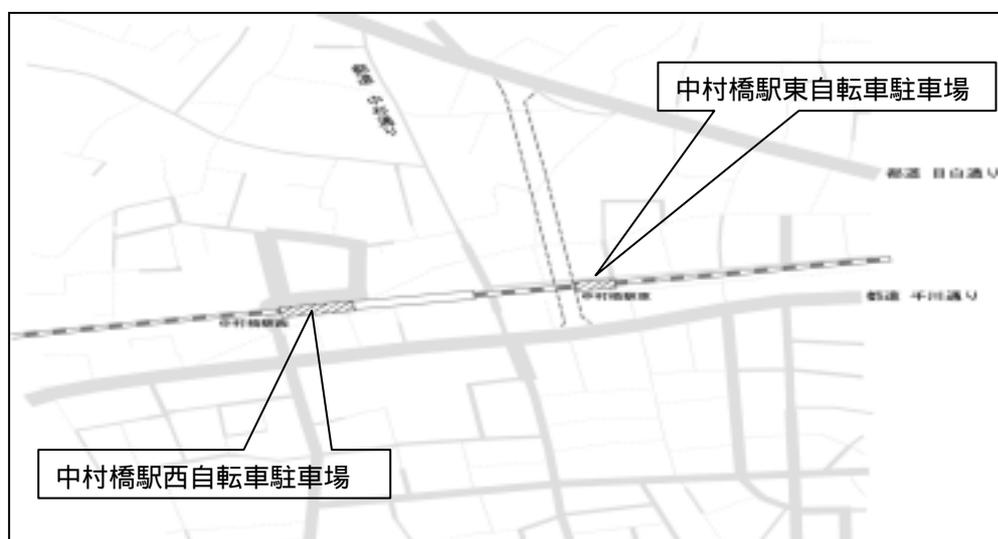
自転車駐車場は、駅の東側(中村橋駅東自転車駐車場)と西側(中村橋駅西自転車駐車場)の鉄道高架下の2カ所に設置しています。それぞれの適正収容台数は、東側が808台、西側が1,495台です。

平成16年2月のデータで見ると、東側の利用状況は、定期利用台数が503台です。また、一回利用台数は341台/日です。

西側は、定期利用台数237台、一回利用台数は178台/日です。

放置自転車台数は、平成15年5月のデータで見ると、駅の北側で168台、南側で371台、計539台の自転車が放置されています。

		自 転 車、バ イ ク		計
		定期利用	一回利用(一日)	
中村橋駅東自転車駐車場	収用台数	643	165	808
	利用台数	503	341	844
中村橋駅西自転車駐車場	収用台数	1,251	244	1,495
	利用台数	237	178	415



### (3) 道路・歩道の幅員

周辺の主要な幹線道路は、目白通り（放射7号線、幅員 25m）、千川通り（補助 229 号線、幅員 25m）、中杉通り（概ね幅員 7m）です。

幹線道路以外では、福祉ケアセンター周辺の公共施設集積地区で道路幅員が 12～14m、中村公園周辺の路線バスが通っている道路で約 8m です。

駅周辺では、目白通り、千川通りの他には、一部の区道以外は歩道が設置されていません。目白通りの歩道幅員は約 4.5m、千川通りの歩道幅員は北側が 3～4m 程度、南側が 2.5m 程度です。

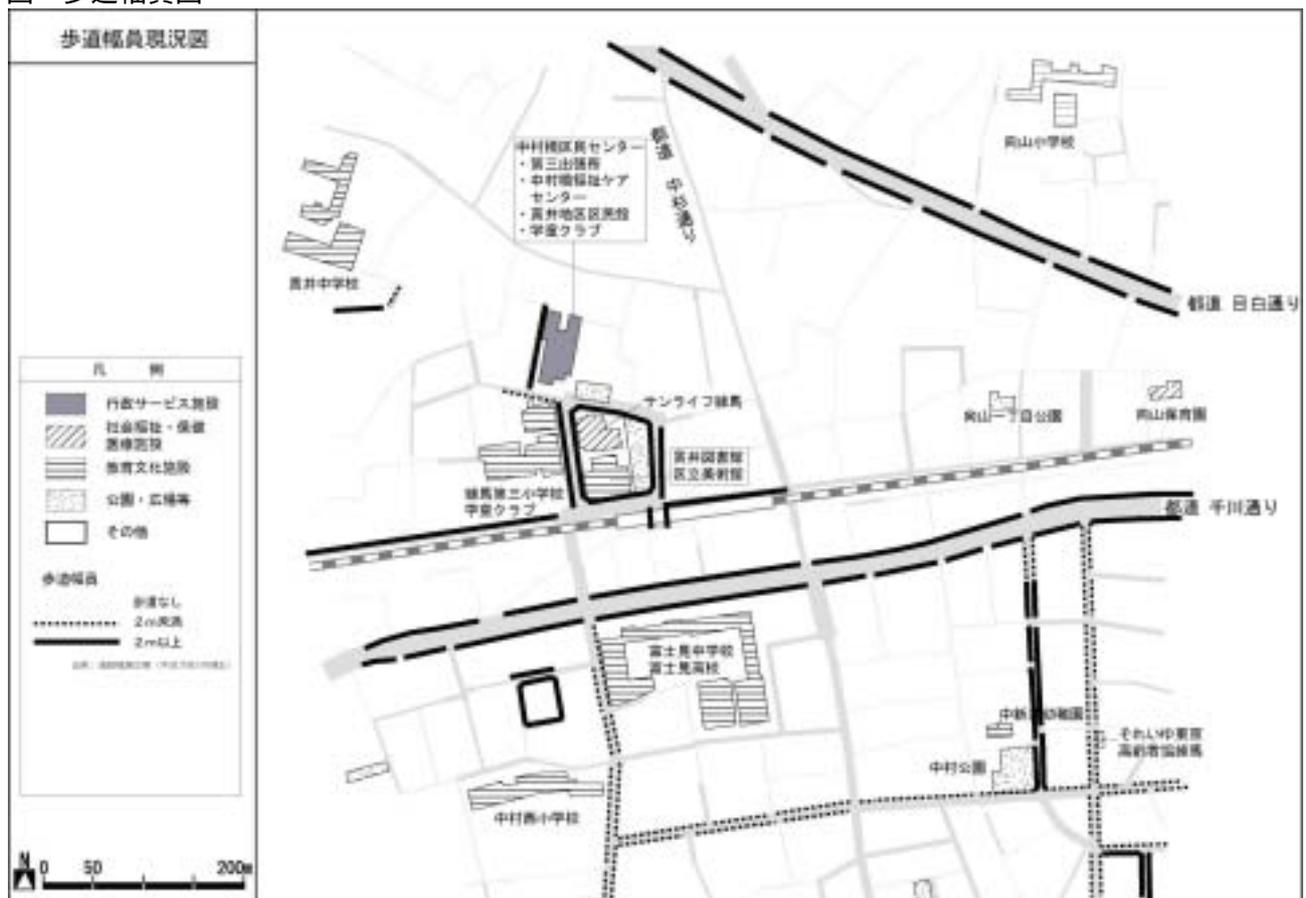
福祉ケアセンター周辺の公共施設集積地区で歩道幅員 2.5～4m 程度、中村公園周辺の路線バスが通っている道路で 1.3～1.5m です。

注) 練馬区道路台帳をもとに、道路幅員、歩道幅員を作成しました。

注) 歩道幅員については、植栽帯、電柱などの道路占有物による有効幅員の減少は考慮していません。

注) 千川通り北側の副道については、歩道幅員として扱っています。

図 歩道幅員図



#### (4) 交通規制・事故の状況

##### 交通規制

千川通りより北側の中杉通りは、南北方向への一方通行です。駅南側では、一方通行の道路が多くなっています。

千川通り、目白通りの歩道は、自転車通行可の歩道になっています。

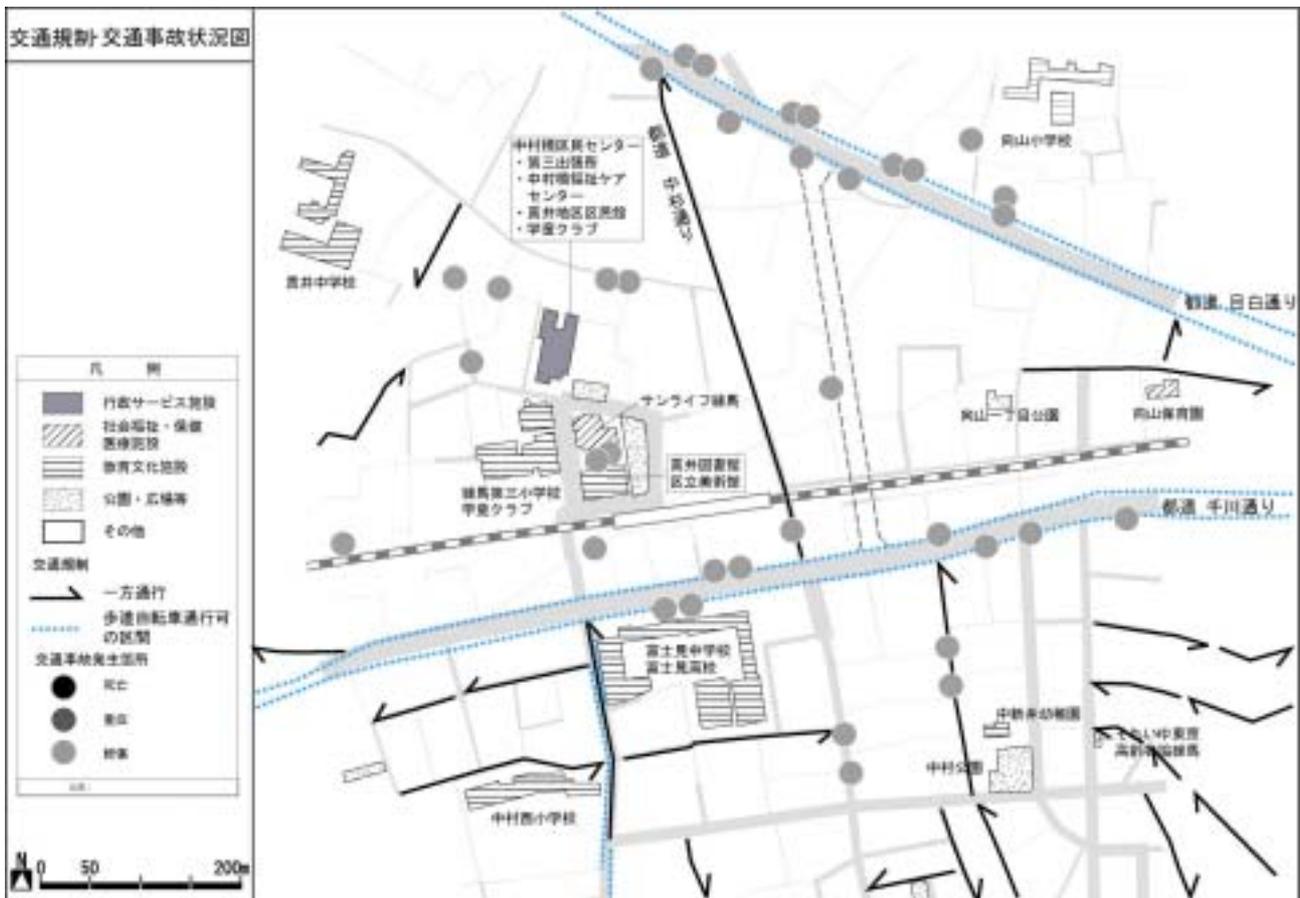
##### 事故

平成14年度の中村橋駅周辺での交通事故の発生状況は、死亡、重傷、軽傷の3区分でみると軽傷の事故のみで、事故の多くは、千川通り沿道、目白通りの交差点付近で発生しています。

千川通り、目白通りでは、横断歩道以外の横断による事故などが多い。

(練馬警察署のデータより)

図 交通規制・交通事故発生状況



## (5) まちづくりの動向

### 鉄道高架化の整備（連続立体交差化事業）

西武池袋線では、昭和46年1月に桜台駅～石神井公園間の高架化、練馬駅～石神井公園間の複々線化が都市計画決定され、桜台駅～練馬高野台間については、事業が完了しています。

区 間	延長   踏切数 (都市計画決定内容)	都市計画決定	事業認可	在来線高架化	複々線化
桜台駅～練馬駅付近	2.1km   7カ所	昭和46年1月	平成2年7月	下り:平成6年10月 上り:平成9年8月	平成13年3月
中村橋駅～富士見台駅付近	2.0km   9カ所	昭和46年1月	平成6年1月	下り:平成9年12月 上り:平成9年9月 逆立体部:平成12年3月	平成15年3月
練馬高野台駅付近	1.6km   3カ所	昭和46年1月	昭和46年7月	昭和62年12月	平成6年12月
石神井公園駅付近	2.7km   9カ所	平成17年度予定	平成19年度予定	-	-

### 都市計画道路の整備

#### < 補助133号線 >

中杉通りに平行して千川通りと目白通りを結ぶ補助133号線の整備が進み、近年中に完成する予定です。この道路の標準的な幅員は16mで、歩道が片側3.5m、車道が9mとして予定されています。また、電線類の地中化の工事も行われています。

#### < その他道路（鉄道附属街路） >

連続立体交差化事業に伴い、鉄道附属街路として幅員6mの道路の整備が進められています。このうち、補助133号線から貫井図書館・美術館の区間と練馬第三小学校から富士見台駅方面までの間の鉄道附属街路が整備されました。

図 まちづくりの動向



## 参考： 駅周辺の道路の性格

中村橋駅周辺の道路に関して「練馬区都市計画マスタープラン地域別指針」では、道路の性格を次のように位置づけています。

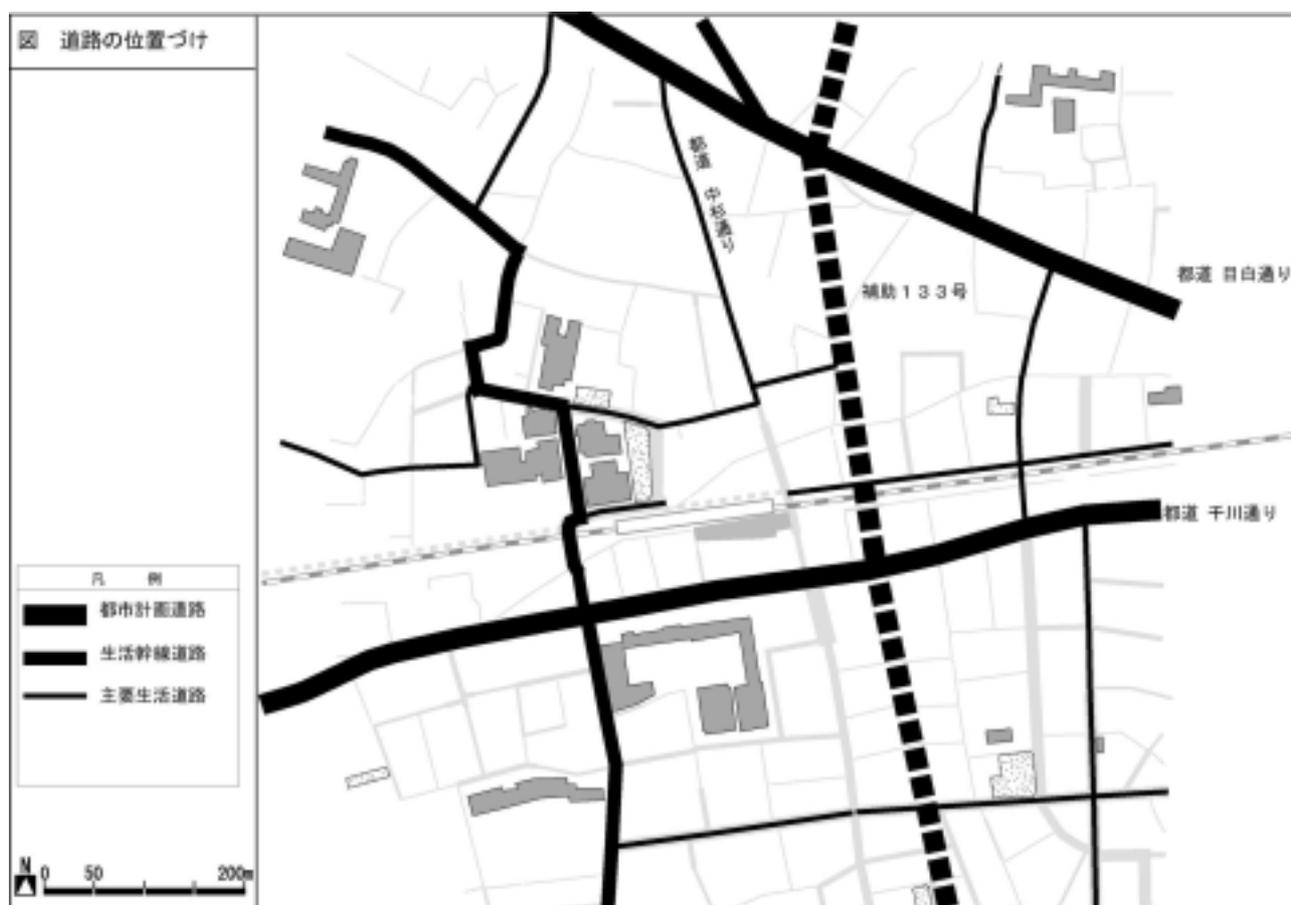
自動車交通は、目白通り、千川通り、補助133号線が担うことを想定し、その他の路線については、基本的に地区内の施設利用者や居住者の地区内交通のための道路です。

地区内交通の道路のうち、生活幹線道路は地区内の主要な交通軸という位置づけから、自動車交通についても考慮します。

地区内交通の道路のうち、中杉通りは歩行者優先を基本とします。

生活幹線道路：都市計画道路を補完し、地域内の主要な交通軸となる位置づけの道路

図 駅周辺道路の性格



## 2 まち歩き点検による現状と課題

### (1) まち歩き点検の実施

平成15年8月には福祉ケアセンター利用者や居住者へのアンケート調査(資料4参照)とともに、平成15年10月18日(土)に「車いす利用者」、「視覚障害者」、「聴覚障害者」などの協力を得てまち歩き点検を実施しました。まち歩き点検は、アンケート結果などをもとに、3つのルートを設定し、それぞれA、B、Cのグループに分かれて点検しました。



写真 歩道の段差や勾配を点検



写真 路上の障害物等も点検



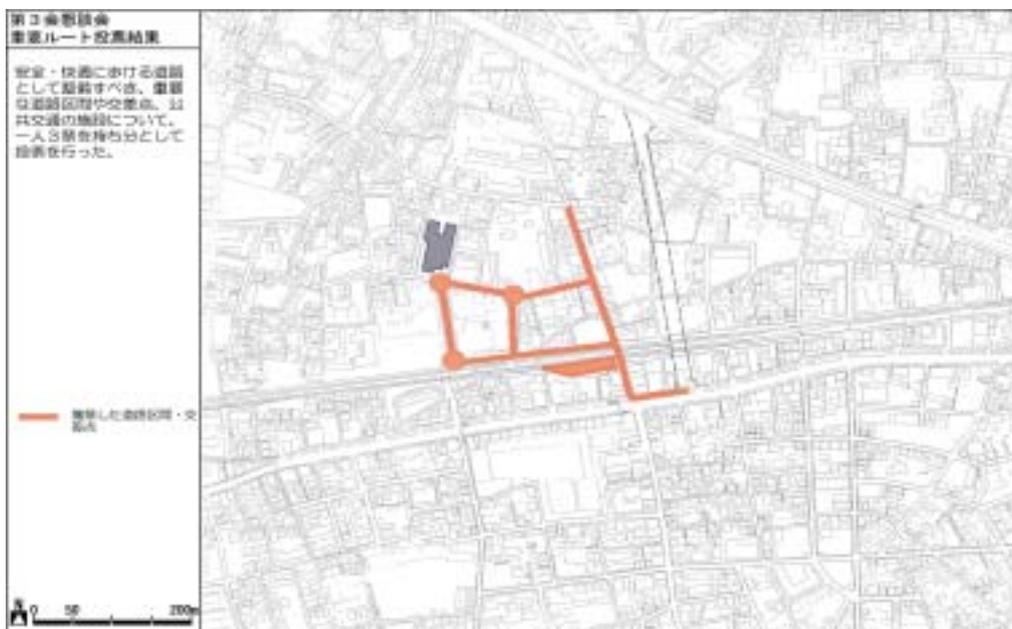
写真 通行可能な幅員も点検

その結果、各グループより、歩道幅や路面の凹凸などの道路の問題、自転車など路上の障害物の問題、商店街での大型車の通行など交通の問題、案内板の高さなど案内・サインの問題などの課題があげられました。(「図 まちあるき体験により抽出された課題」参照)

策定懇談会では、まち歩き点検結果をもとに、歩きやすくするために必要なことを3つのグループに分けて議論した結果、道路の線形の変更、放置自転車対策、一方通行化など交通規制などがあげられました。また、具体的なアイデアとして「できれば道路拡幅する。それが難しいならば交通規制する」など、実現の可能性も考慮した複数案の提示も出ました。(「図 策定懇談会ワークショップによる提案」参照)

特に重要なルートとして、中杉通り、福祉ケアセンターの周辺道路があげられました。(「図 策定懇談会での重要ルート投票結果」参照)

図 策定懇談会での重要ルート投票結果



## (2) 歩道の段差実験結果

### 実験概要

歩道段差の従来型を含め8種類の段差を体験いただきました。

### 実験期間

平成15年10月18日から平成15年12月17日までに、全8回開催いたしました。

### 参加人員

疑似体験者を含め約100名の方に参加頂き、アンケートの回収は77人分で、その内、視覚障害者の方19人、車椅子利用者の方13人でした。

### アンケートの集計

#### 1) 良いと感じたもの

- ・車椅子利用の多くの方(86%)は、上り下りともDタイプを良いと答えています。
- ・視覚障害者の方は、各種のタイプに評価が分かれ特定にいたりませんでした。

上りでは、

AタイプとCタイプが各約24%、Dタイプが約18%、Bタイプ、Fタイプ、Gタイプで各約12%の方が良いと答えています。

下りでは、

Aタイプが約25%、CタイプとDタイプが各約19%、Bタイプ、Fタイプ、Gタイプでそれぞれ約12%の方が良いと答えています。

- ・疑似体験のほとんどの方は、上り下りともDタイプを良いと答えています。

#### 2) 悪いと感じたもの

- ・車椅子利用の方は、上り下りとも各種タイプに評価が分かれませんでした。

Gタイプで50%、Hタイプで約33%、Fタイプで約17%の方が悪いと答えています。また、Eタイプについては、車輪を合わせにくいとのことでした。

- ・視覚障害者の方は、各種タイプに評価が分かれ特定にいたりませんでした。

上りでは、

Eタイプが13%、Hタイプで約7%、Dタイプが約4%、Aタイプを含む5タイプで各2%の方が悪いと答えています。

下りでは、

Eタイプが約31%、Hタイプで約19%、DタイプとFタイプで各約13%、Aタイプを含む4タイプで各約6%の方が悪いと答えています。

- ・疑似体験の半数近くの方は、Fタイプを悪いと答えています。

### 集計を終えて

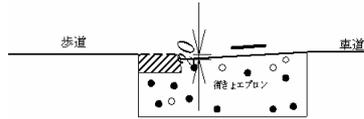
今回のアンケートの集計より車椅子利用の方は、顕著な結果が出ましたが、視覚障害者の方

は、日常の生活の中での経験による個人差が大きく、意見が分かれることがわかりました。

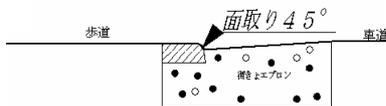
今回の実験のアンケートの集計をもとに、視覚障害者の方および車椅子利用者の方と意見交換を行ないながら、練馬区内で使用していく歩道段差のタイプについて決定していきます。

## 段 差 実 験 タ イ プ ( 8 タイプ )

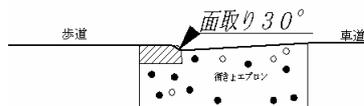
( A ) 従来型



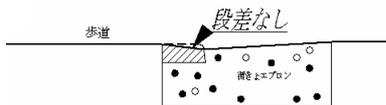
( B ) 面取り 45°



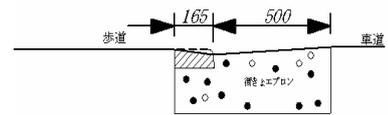
( C ) 面取り 30°



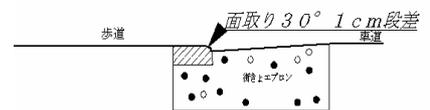
( D ) 段差なし



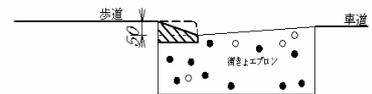
( E ) 溝つき街キヨ



( F ) 面取り 30°、1cm 段差



( G ) 勾配 30%、5cm 歩道の段差なし



( H ) 勾配 20%、5cm 歩道の 1cm 段差

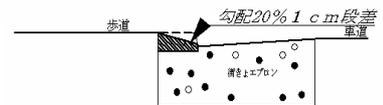


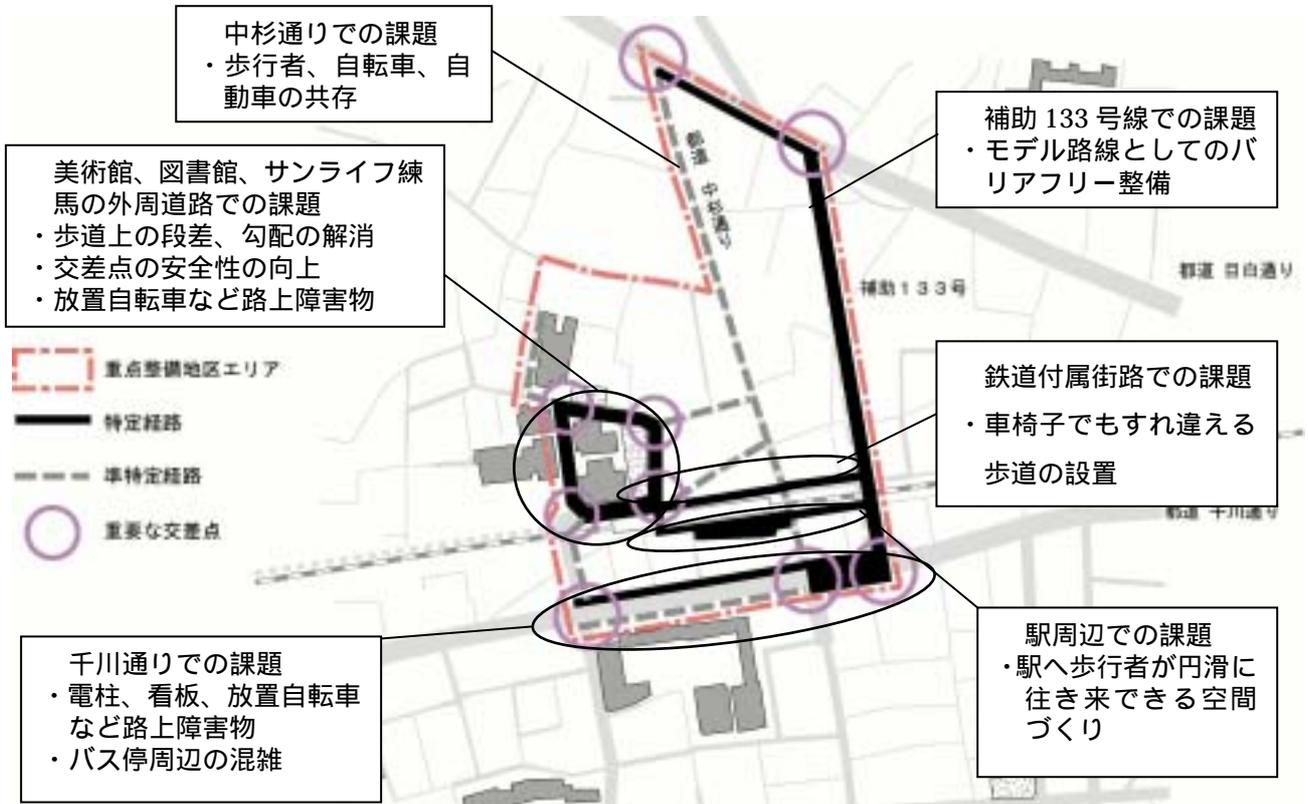
写真 段差実験の風景



### (3) まち歩き点検による検討結果

策定懇談会では、アンケート結果やまち歩き点検結果をふまえて、地区（路線）ごとに課題があげられ、その解決に向けて議論が行われました。

図 地区（路線）ごとの主な課題



#### 美術館、図書館、サンライフ練馬の外周道路 通りの目標イメージ案

- ・ゆとりある道、安全に渡れる交差点にする  
バリアフリーの取り組みの方向案
- ・車の流れを整序する
- ・交差点の安全性を高める
- ・段差の解消・路上の障害物をなくす

#### 鉄道附属街路

##### 通りの目標イメージ案

- ・駅と福祉ケアセンター、駅と補助133号を結ぶ道路を歩行者が安全に通れる道にする  
バリアフリーの取り組みの方向案
- ・歩行者と車の分離・路上の障害物をなくす

## 千川通り

### 通りの目標イメージ案

- ・ 緑豊かで安全な歩行者優先空間にする。また、バスの円滑な乗り降りができるようにする
- ・ バリアフリーの取り組みの方向案
- ・ 歩くための空間を増やす
- ・ 路上の障害物をなくす
- ・ まちの美観への配慮をする

## 補助133号線

### 通りの目標イメージ案

- ・ バリアフリーのモデル道路にする
- ・ バリアフリーの取り組みの方向案
- ・ 理想的なバリアフリーの空間とする
- ・ 中杉通りとの役割分担をする

## 駅周辺

### 通りの目標イメージ案

- ・ 多くの人が円滑に行き来できる駅前にする
- ・ バリアフリーの取り組みの方向案
- ・ 路上の障害物をなくす
- ・ 多くの人がいられる場所をつくる
- ・ 美観への配慮をする

## 中杉通り

### 通りの目標イメージ案

- ・ 安全に歩いて買い物を楽しめる商店街、まちの顔となる商店街、思いやり道路。車も人も自転車も譲り合って通る道にする
- ・ バリアフリーの取り組みの方向案
- ・ ソフト面の工夫をする
- ・ 路上の障害物をなくす
- ・ 進入車両を減らす
- ・ 自転車に乗る人のルールと自転車駐車場を利用する人にメリットを提供する

図 まち歩き点検により抽出された課題



図 懇談会ワークショップによる提案

