

## 第4章 基本構想実現のために

### 1 取り組みのイメージ

#### (1) 重点的テーマについて

##### 自転車対策

##### (ア) 実現に向けた課題

自転車駐車場への誘導・整理や放置自転車の撤去等の対策の集中的な実施にあたっては、人員確保や撤去自転車を一時保管する場所の確保が必要になります。

自転車駐車場の利用促進や充実、放置自転車の規制を進めるためには、道路管理者、交通管理者等が周辺の交通の変化に併せて対策を実施するとともに、地域住民や商店会等との連携を強化することが課題です。

放置自転車を減らしていくためには、自転車利用者の理解と協力が重要で、行政による取り組みだけでなく、地域住民・商店会が参画するNPOの立ち上げ、継続的な実施に向けた体制づくり、区民・事業者・行政の継続的な取り組みの検討が課題です。

##### (イ) 取り組みの進め方

取り組みの実施にあたっては、関連主体での検討組織を立ち上げ協議を進めていきます。検討組織での検討とともに、自転車放置禁止区域の指定・拡大や周知徹底、放置自転車防止キャンペーンの実施など、短期に実施可能な対策についても検討し実施します。

検討組織での検討結果や区民の意見等を踏まえ、各事業者が実施計画を立案し、計画的に自転車対策ための事業を実施します。

##### 実施目標時期および関連事業者

取り組みの内容	実施目標時期		関連事業者
	平成 22 年度まで	平成 23 年度以降	
検討組織の設置、対策の検討	—		東京都 交通管理者 練馬区 鉄道事業 区民・地元商店会
自転車駐車場の利用促進策の検討・実施 ・自転車駐車場への案内・誘導サインの設置 ・自転車放置禁止区域の案内板設置 など 放置自転車の規制強化・撤去 ・自転車放置禁止区域の指定・拡大 ・放置自転車対策キャンペーンの実施 など	—	—	

交通規制（一方通行化、車両通行止め、信号機設置）

(7) 実現に向けた課題

補助133号線から図書館前交差点までの鉄道附属街路は、西方向あるいは東方向への一方通行化する場合、地区内へ通過交通が発生する可能性が指摘されています。そのため対策の検討が必要です。

美術館、図書館、サンライフ練馬の外周道路での一方通行をする場合は、一時停止位置の変更が必要となります。車両通行止めの区間延長は、該当路線における地域住民の合意形成が必要になります。

一方通行化など交通規制に関する所管は、東京都公安委員会で地域住民の総意であることが条件とされています。信号機設置に関する所管は警視庁で設置の必要性や効果的な場所への設置が条件とされています。信号機設置にあたっては道路の再整備が必要な場合があることも指摘されています。

一方通行化、車両通行止め、信号機設置などの交通規制は、鉄道附属街路、美術館、図書館、サンライフ練馬の外周道路など個別に改善策を検討するのではなく、中村橋駅周辺全体で交通規制のあり方をどうするか検討することが必要です。

(1) 取り組みの進め方

練馬第三小学校周辺の通学路、中杉通りも考慮に入れ、補助133号線開通後の地区全体における交通のあり方については、自動車の交通規制をどのように解決すべきかを東京都、警視庁、練馬区、地域住民などの関連主体で、検討組織を立上げ検討・協議を行います。

地区全体の交通処理方法の検討などを踏まえ、一方通行化、車両通行止め、信号機の設置などの交通規制対策について、各事業者が実施計画を立案し、計画的に各事業を実施します。

実施目標時期および関連事業者

取り組みの内容	実施目標時期		関連事業者
	平成22年度まで	平成23年度以降	
検討組織の設置、対策の検討	――		東京都 交通管理者 練馬区 地域住民・地元商店会
地区全体の交通処理方法の検討	――		
地区全体の交通処理方法に基づく、事業者ごとの事業計画の立案、実施	――	――	

## バス停の移設・ルート変更

### (ア) 実現に向けた課題

バス停の設置にあたっては、1台のバスの停留所(バスバース)につき15m程度のスペースが必要で中杉通りから補助133号線の間には3台分(乗車バース2カ所、降車バース1カ所)の確保は不可能な状況です。そのため、補助133号線の整備、供用開始にあたって、現在ある関東バスの中村橋駅バス停は、中杉通りと補助133号線との交差点との距離を考慮したバス停の配置を検討する必要があります。

バスルートの変更にあたっては、中村橋駅交差点など、右折・左折が変更になる交差点について歩行者の横断時の安全性確保、交差点改良などを検討する必要があります。また、バスルート変更、バス停の移設による、同一方面のバス停が分散すること、駅からバス停までの距離が長くなることなどバス停の利便性の低下についても十分な検討が必要です。

千川通り南側の歩道拡幅の検討も必要です。

補助133号線の整備に併せた千川通りの一部区間の整備も予定されており、補助133号線、千川通りの道路管理である東京都と協力した取り組みが必要です。

### (イ) 取り組みの進め方

バス停の移設・ルート変更にあたっては、補助133号線の開通に伴う交通処理を含めた関係事業者間で協議する検討組織を立ち上げて検討します。

検討組織の検討結果や住民の意見等を踏まえ、バス停の移設・ルート変更のための対策を明らかにし、事業者ごとの実施計画の立案を進めます。

### 実施目標時期および関連事業者

取り組みの内容	実施目標時期		関連事業者
	平成22年度まで	平成23年度以降	
検討組織の設置、内容の検討	――		東京都 交通管理者 練馬区 バス事業者
検討組織の検討結果を踏まえた、事業者ごとの事業計画の立案、実施	――	――	

## (2) 地区（路線）別について

### 美術館、図書館、サンライフ練馬の外周道路

#### (ア) 実現に向けた課題

美術館、図書館、サンライフ練馬の外周道路の一方通行化、信号機設置を行う場合、個別に改善策を検討するのではなく、中村橋駅周辺全体の交通規制のあり方を検討する必要があります。

美術館、図書館、サンライフ練馬周辺は、公共施設などの建設と併せて道路が整備されたため、歩道の段差・勾配、点字・誘導ブロックなど交通バリアフリー法や東京都の福祉のまちづくり条例などに適合しないところもあります。

#### (イ) 取り組みの進め方

重点的に取り組むべきテーマについての検討組織での検討結果を踏まえ、特定経路にふさわしい道路として、実施計画の立案、計画的な事業実施を進めます。

### 実施目標時期および関連事業者

取り組みの内容	実施目標時期		関連事業者
	平成 22 年度まで	平成 23 年度以降	
西武池袋線と美術館・図書館の間の道路の南側部分での歩道設置	——		練馬区 交通管理者
その他外周道路の事業計画の立案、実施	——	— — — —	

### 鉄道付属街路

#### (ア) 実現に向けた課題

中杉通りから補助 1 3 3 号線までの鉄道付属街路では、一方通行化、交通規制、歩道設置などの整備が必要です。

一方通行化などの交通規制をする際は、地域住民、地元商店会との合意形成が必要です。中杉通り以西の鉄道付属街路では、道路の整備が実施されています。地域住民、地元商店会などの意見を踏まえた、道路の利用が課題となっています。

放置自転車対策、路上の障害物対策が課題となっています。

#### (イ) 取り組みの進め方

検討組織での検討結果や地区全体の交通処理の検討結果を踏まえて特定経路にふさわしい道路として、実施計画の立案や事業の実施を進めます。

放置自転車対策、路上の障害物の除去のため、地域住民、地元商店会などとの協働の取り組みを検討します。

実施目標時期および関連事業者

取り組みの内容	実施目標時期		関連事業者
	平成 22 年度まで	平成 23 年度以降	
中杉通りから補助 1 3 3 号線までの鉄道 附属街路の部分や通路などの整備検討	———		練馬区 交通管理者 地域住民・地元商店会
中杉通り以西の鉄道附属街路の道路整備	———	- - - - -	
放置自転車対策、路上の障害物対策など、 地域住民、地元商店会などとの協働の取り 組み検討、実施	———	- - - - -	

千川通り

(ア) 実現に向けた課題

バス停の移設、ルート変更についての検討が必要であり、道路管理者、交通管理者、バス事業者との協議以外に地域住民の合意形成も必要です。

千川通りの歩道では、鉄道附属街路と同様に、放置自転車、路上の障害物の除去、バス停の設置などの取り組みが必要です。

(イ) 取り組みの進め方

バス停の移設、ルート変更についての検討結果を踏まえ、特定経路にふさわしい道路として、実施計画の立案、計画的な事業実施を進めます。また、併せてバス停での段差解消、点字案内、音声式誘導、上屋の設置等の実施計画の立案、計画的な事業実施を進めます。

鉄道附属街路と同様に、放置自転車対策、路上の障害物の除去など、地域住民、地元商店会などと協働の取り組みを検討します。

実施目標時期および関連事業者

取り組みの内容	実施目標時期		関連事業者
	平成 22 年度まで	平成 23 年度以降	
(仮称)「中村橋駅周辺バス交通等検討部 会」の検討結果を踏まえた、千川通り整備 のための事業計画の立案、実施	———	- - - - -	東京都、交通管理者、 バス事業者
放置自転車対策、路上の障害物対策など、 地域住民、地元商店会などとの協働の取り 組み検討、実施	———	- - - - -	東京都、練馬区、地域 住民、地元商店会

補助 1 3 3 号線

(ア) 実現に向けた課題

自転車を放置されないような対策が課題です。

区道との接続部分の段差解消、整備後の歩道部分への放置自転車対策が課題です。

(イ) 取り組みの進め方

検討組織での検討結果をもとに、区道との接続部分の段差解消や放置自転車対策、路上の障害物対策など地域住民、地元商店会などとの協働の取り組みを検討します。

実施目標時期および関連事業者

取り組みの内容	実施目標時期		関連事業者
	平成 22 年度まで	平成 23 年度以降	
補助 1 3 3 号線のモデル的整備	———		東京都、練馬区
区道との段差などの解消、自転車対策等	———	— — — —	東京都、練馬区、地域住民、地元商店会

駅周辺

(ア) 実現に向けた課題

駅周辺では、駅南側の未利用地部分を歩行者系広場として整備することが計画されていることから、バリアフリーに配慮した整備が課題です。

中杉通り以東、駅前と補助 1 3 3 号線を結ぶ鉄道南側を特定経路としていますが、駅や大規模店舗に近いために自転車の放置、路上の障害物などが課題です。

中村橋駅南側では、魅力ある市街地形成に向けて、地域住民主体の地区計画の策定に向けた検討が進められて、バリアフリー化への配慮が必要です。

(イ) 取り組みの進め方

地域住民の合意に基づく駅南側での地区計画と連携を図ります。

駅南側広場、駅と補助 1 3 3 号線を結ぶ道路のバリアフリーに配慮した整備を進めます。検討組織での検討結果をもとに自転車対策、路上の障害物の除去などのため、地域住民、地元商店会などとの協働の取り組みを検討します。

実施目標時期および関連事業者

取り組みの内容	実施目標時期		関連事業者
	平成 22 年度まで	平成 23 年度以降	
駅南側地区計画区域との連携	———		地元住民、練馬区
駅南側歩行者広場のバリアフリーに配慮した整備	———		東京都、練馬区、鉄道事業者、地域住民・地元商店会
駅前と補助 1 3 3 号線を結ぶ道路整備	———		東京都、練馬区、地域住民・地元商店会
自転車対策、路上の障害物対策	———	— — — —	東京都、練馬区、地域民・地元商店会

## 中杉通り

### (7) 実現に向けた課題

中杉通りは、歩行者と車が分離されていない一方通行の道路ですが、沿道には商店街が形成されています。安全に歩け買い物を楽しめるようにするためには、自転車の放置、路上の障害物への対応、電線の地中化など歩行者と車の共存のための工夫や中村橋駅での音声誘導、沿道の建物のバリアフリー化などが課題です。

### (4) 取り組みの進め方

北口のまちづくり協議会の意向も踏まえ、さらに検討組織での検討により事業計画を検討します。

### 実施目標時期および関連事業者

取り組みの内容	実施目標時期		関連事業者
	平成 22 年度まで	平成 23 年度以降	
中杉通り沿道のバリアフリー化		-----	国、東京都、練馬区、 交通管理者、鉄道事業者、バス事業者、地域 住民・地元商店会

## 2 バリアフリーまちづくり大作戦の提案

### (1) 重点的テーマの取り組みに向けて

#### 重点的テーマの取り組みのための検討組織の設置

「自転車対策」、「交通規制（一方通行化・車両通行止め、信号設置）」、「バス停の移設・ルート変更」の3つのテーマについては、中村橋駅周辺のバリアフリー化にあたって、最も重要なテーマであるものの、その性格上、多様な主体によるさまざまな取り組みが必要となります。

そのため、以下の検討組織を設置します。

- ・「自転車対策」を検討する組織
- ・「地域交通対策（一方通行化・車両通行止め、信号設置）」を検討する組織
- ・「バス交通等対策（バス停の移設・ルート変更など）」を検討する組織

#### その他地区別（路線別）の取り組みに対応する検討組織と連携

3つの重点的テーマについては、テーマ別に検討組織の設置をすることとしました。その他地区別（路線別）の取り組みは、検討組織で検討するテーマと関わっていることから、各検討組織の中で事業計画の検討をします。

#### 総合的な組織の設置

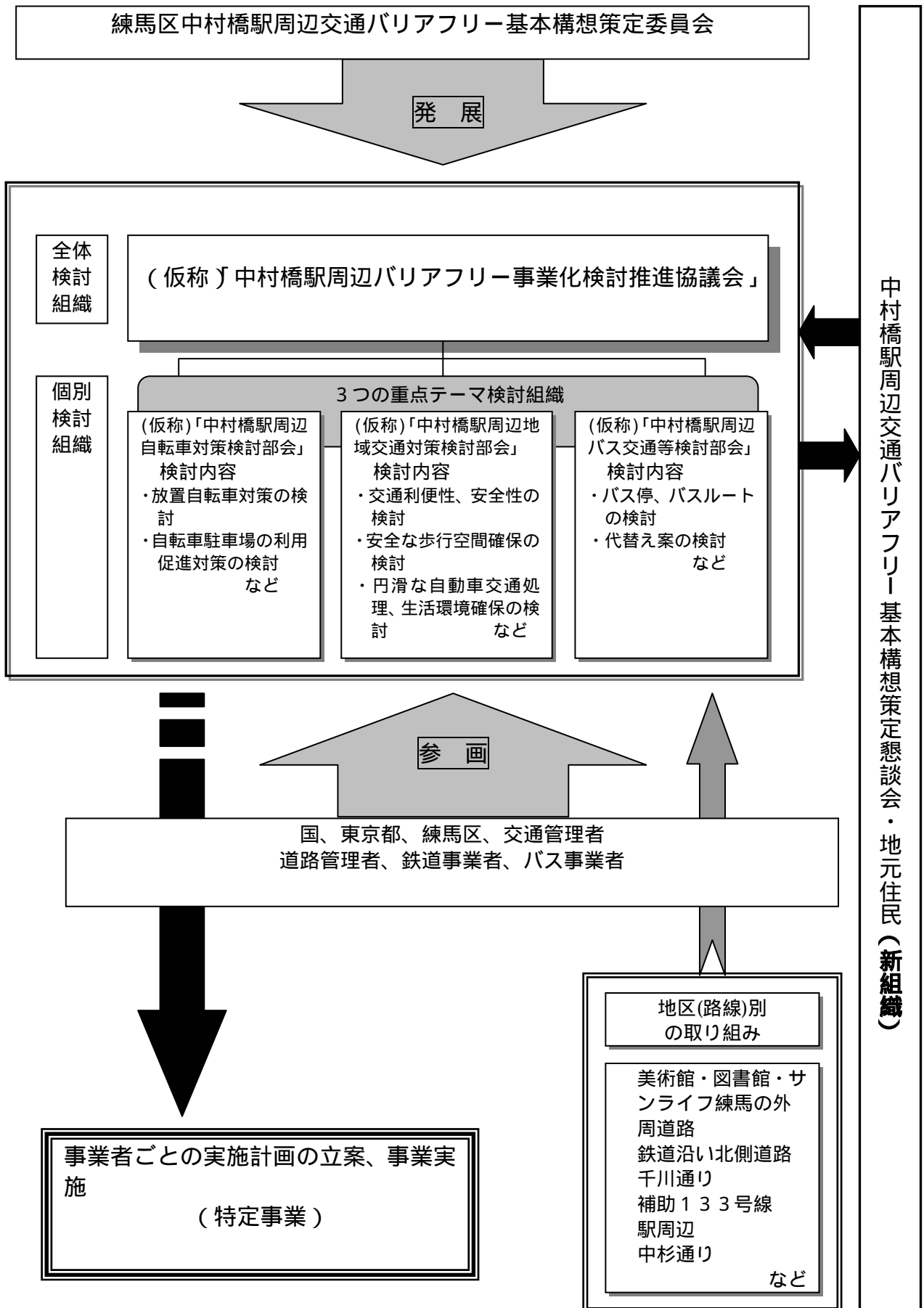
重点的テーマは、その内容からそれぞれに影響を及ぼすことが予想されます。そのため、全体をまとめる総合的な組織を設置します。

#### 策定懇談会の今後の組織

今後、各事業の計画・実施を行うこととなります。この事業計画や実施にあたり協議や意見を求める場等として、策定懇談会を発展させた組織の設置をします。



検討組織のイメージ



## (2) 自転車対策に向けた取り組みの検討・実施

駅周辺では、整備が行われた鉄道附属街路、補助133号線、整備が計画されている駅南側歩行者系広場など、駅周辺の交通環境が大きく変化することが予想されています。

環境の変化への対応を早期に図るとともに、中村橋駅周辺でのバリアフリー化に向けて、出来ることを、出来るだけ早期に取り組んでいくことが大切です。

策定懇談会、策定委員会では、重点的なテーマの1つである「自転車対策」について区を事務局として、商店会の方・住民の方・策定懇談会の方・鉄道事業者の方・警察の方・東京都の方などの協力のもとで平成16年3月8日(月)～12日(金)の5日間、放置自転車対策のキャンペーンとして午前7時から9時までの2時間、街頭に立って放置禁止への協力依頼や自転車駐車場への誘導などを実施しました。

放置自転車対策キャンペーン参加数

単位：人

	3月8日	3月9日	3月10日	3月11日	3月12日	合計
人数	34	36	32	28	27	157

写真 放置自転車防止キャンペーン風景



### 3 「福祉のまちづくり」の実現に向けて

中村橋駅周辺は、練馬区における「福祉のまちづくり」の地区モデル計画として位置づけられ検討が進められました。

中村橋駅周辺でのバリアフリー化に向けた、(仮称)「中村橋駅周辺バリアフリー事業化検討推進協議会」での取り組みやその結果を踏まえて全区的に「福祉のまちづくり」の取り組みを進めることが重要です。

福祉のまちづくりにあたって、区では「普及・啓発・教育」、「道路・公園・公共交通」、「民間・公共の建築物」、「地区モデル地区」の4つの分野に分けて検討を進めています。

道路、公共交通など中村橋駅周辺での検討にあたって課題として取り上げられたテーマ以外に、「普及・啓発・教育」や「民間・公共の建築物」など、本地区の主要な課題として取り上げられなかった課題も少なくありません。

検討にあたっては、本構想の基本的考え方で示したように、全区的にバリアフリーのまちづくりを進めるためには、国、都、交通管理者、区、交通事業者のみならず、地域住民、地元商店会など区民も一体となって福祉のまちづくりを進めていくことが大切です。

「道路・公園・公共交通」、「民間・公共の建築物」など特定の場所での取り組みが有効なものについては、都市計画マスタープランや各地区で行われているまちづくり、商店街の環境整備などと併せて、バリアフリー化に向けた取り組みを検討することも有効な方法だと考えられます。

#### (1) 中村橋周辺での取り組みを活かした他地区への展開に向けて

中村橋駅周辺でのバリアフリー化に向けてあげられた3つの重点テーマは、それぞれ国、都、交通管理者、交通事業者、区、地域住民・地元商店会などの合意が必要なものであり十分に検討を深める必要があります。

平成14年度に実施した障害者に対するアンケートでは、「自転車対策」に関する意見が多く、中村橋駅でのバリアフリー化に向けて掲げた3つの重点テーマは、他地区での取り組みにあたってその結果が展開可能なモデル性の高いものとなることが期待されます。

バリアフリー化のために歩行者のみならず、自転車、自動車など交通手段の違いによる「動き」の整序化のために、今年度の中で行った放置自転車防止キャンペーンの実施など、具体的な取り組みが必要です。

#### (2) ハード事業、ソフト事業のバランスある展開に向けて

現在の厳しい財政状況などから、区全体での歩行空間の充実には、時間がかかることやバリアフリーの段差実験結果により、障害の種類や日常生活により段差解消方法に対する意見が分かれることがありました。また、路上の障害物の撤去や放置自転車に対応するためには、歩行空間の充実などハード的な事業だけに頼ってバリアフリー化を進めることには、限界があることが分かりました。

他地区への展開に向けてハード的な事業だけでなく、ソフト的な事業の取り組みも行い、バランスある展開を進めていくことが大切です。そのため、福祉のまちづくりの必要性や多様

な人々との協働の取り組みのため、情報の提供、体験の場づくりなど「出会い」の場づくりを検討・充実する必要もあります。また、福祉のまちの実現に向けて中村橋駅周辺で検討された課題などを共有するための「学びあい」や共に生き・住まい続けていくために一人一人が出来ることを具体的に行動していく「支え合い」の活動の支援を進めていきます。