

## 第3章 中村橋駅周辺交通バリアフリー基本構想

---

### 1 構想の基本的な考え方（目標）

#### （1）基本的考え方

基本構想の実現にあたっては、障害者、高齢者などが安心して歩きやすい「まち」としていくことが大切です。そして、障害者、高齢者のみならず、乳幼児連れの方、次世代を担う子どもなど多くの人たちとともに、安心していきいきと暮らせるようなまちづくりを進めることが大切だと考えます。

バリアフリーのまちづくりを進める上でこの中村橋駅周辺は、モデル地区にふさわしいものとする必要があります。

そのため、通勤・通学や買い物などの日常生活などの場面でもバリアフリーの考え方を理解してもらい、協力のもとに安心して歩けるまちづくりをめざします。

#### 目標1 中村橋駅および福祉ケアセンターを中心とした歩行空間の形成

中村橋駅を起点として福祉ケアセンターへの経路については、道路での段差の解消など、バリアフリー化されたまちづくりを進め、安心して歩ける歩行空間の形成を進めます。

#### 目標2 ハードとソフトの総合的な取り組みによるバリアフリー化

歩道の段差や勾配など物理的なバリアの解消にとどまらず、誰もが歩きやすいことを基本とした街並みのデザインや自転車利用者のマナーの徹底などによりバリアフリーのまちづくりを進めます。

#### 目標3 区民・事業者・行政が連携したまちづくり

バリアフリー化されたまちづくりを進めるため、道路管理者、交通事業者、交通管理者が連携して、中村橋駅周辺のまちづくりに向けて取り組みを進めます。

また、放置自転車対策などのソフトにも取り組み、公共空間のみならず私的空間のバリアフリー化など、東京都、練馬区、各事業者だけでなく地域商店会や地元住民などと一体となってバリアフリー化されたまちをめざします。

#### 目標4 長期的な取り組みとモデル地区の取り組み

平成22年度までだけでなく、長期的で継続的な取り組みや幅広い住民の参加、先進的な取り組み等も検討しモデル地区にふさわしいように進めます。

## (2) 地区整備の基本方針

地区整備にあたっては、アンケート結果による地域住民や福祉ケアセンター利用者が多く利用するルートのほか、策定懇談会での検討結果をもとに地区内の歩行のネットワークを検討しました。

### 方針1 中村橋駅と福祉ケアセンターを結ぶルートを重点整備路線として整備

西武池袋線の高架化に伴い整備される鉄道附属街路と美術館・図書館・サンライフ練馬の外周道路をバリアフリー化した重点整備路線として整備します。

福祉ケアセンターの敷地外周部は安全に歩くことの出来る歩行空間を形成します。

### 方針2 新たに整備される補助133号線のモデル的な路線化

目白通りと千川通りを南北に結ぶ補助133号線は、バリアフリー化に向けた先進的な取り組みを行うなど、地区のモデル路線として位置づけ整備します。

### 方針3 駅周辺に広がる商店街などでの買い物や、通勤、通学などの際の利用を配慮した歩行空間の形成

千川通りでは、中杉通りとの交差点から補助133号線交差点までの間を重点整備路線として整備します。

目白通りの中杉通り交差点から補助133号線交差点までの間を重点整備路線として整備し、通勤・通学や買物などの利便性の向上を図ります。

補助133号線の整備により中杉通りの交通量の減少が予測できることから、駅周辺の日常生活における利便性を高めます。また、千川通りから目白通りの間は、商店会などでのまちづくりに併せて安心して歩ける歩行空間の形成・誘導を検討します。

中杉通りから、福祉ケアセンター方向への歩行の安全性を高めます。

## 2 重点整備地区、特定経路等の考え方

### (1) 検討にあたって

交通バリアフリー法では、法に基づく重点整備地区内で主要な経路を特定経路と定め、平成22年度(2010年度)を目標に、移動円滑化基準に定める歩道幅員の確保をすることとなっています。

しかし、道路整備は多大な経費と時間が掛かります。そのため、道路整備だけでなく、歩行者、自転車、自動車の交通のあり方も含めて検討し、安全な歩行のネットワークを実現していきます。また、路上の障害物の撤去など現況の道路を有効活用することにより、安全な歩行空間を確保します。

地域の歩行のネットワークを形成する上での重点路線のうち特定経路以外の路線は、準特定経路として現況や周辺環境などに配慮した整備を進めます。

### (2) 重点整備地区、特定経路等の位置

重点整備地区は、アンケート結果や策定懇談会での論議を踏まえ「地区整備の基本方針」で示したルートを含む範囲の地区とします。

特定経路は、中村橋駅と福祉ケアセンターを結ぶ区間、中村橋駅と千川通りバス停結ぶ区間、バリアフリーのモデル路線とする補助133号線とし、これらの特定経路では、歩道を整備することにより歩行者と車が分離され歩行者が安全に歩ける経路として整備します。

図 重点整備地区、特定経路等の位置



### 3 取り組みの方針

中村橋駅周辺地区では広幅員の道路が限られているため、道路整備のあり方の他、歩行者、自転車、自動車の交通のあり方、路上の障害物の撤去などによる道路の有効活用のあり方も含めて、安全な歩行空間を確保していくものとします。

検討段階で地区全体に多く関わる課題とした「自転車対策」、「交通規制」、「バス停の移設・ルート変更」の3つの取り組みについては、「重点的に取り組むテーマ」として推進していきます。

その他の特定経路などの整備に向けた取り組みについては、路線別に事業実施を検討していきます。

#### (1) 重点的テーマの取り組み

##### 自転車対策

###### (F) 概況

策定懇談会では、駅周辺の中杉通り、鉄道付属街路、千川通り、図書館周辺などにおいて放置自転車が多く歩きにくく、バリアになっていることが指摘されています。

練馬区では、中村橋駅周辺の自転車対策として、

- ・自転車駐車場に関しては、駅西側高架下に1カ所のほかに周辺の5カ所の民有地を賃借し設置していました。駅東側高架下での新規整備により、周辺の5カ所を廃止し、駅東西の高架下の2カ所へ統合しました。高架下の2カ所については、駅寄りに出入口が整備されています。
- ・自転車の誘導、整理に関しては、駅改札口前に自転車誘導業務員（平成16年度まで）を朝7時～10時まで1名配置しているほか、千川通りに自転車整理員を7時から11時まで2名配置しています。
- ・放置自転車の撤去に関しては、自転車放置禁止区域内で1カ月に2回程度の撤去作業を実施しています。

このうち自転車の誘導・整理、放置自転車の撤去に関しては、区内の22駅での対応や撤去した自転車の集積場の収用可能台数の限界などから現状以上の実施は難しい状況となっています。なお、撤去した自転車の集積場については、2カ月の保管期間の短縮、集積場の統廃合などで効率化についての調整が図られています。

###### (I) 基本的な方針

路上の障害物を排除して既存の道路を有効活用するという点から、放置自転車対策は特に重要な課題としてとらえ安全な歩行空間を確保する取り組みのモデル地区として、地域住民との協力により次のような対応策を重点的・継続的に講じていきます。

(ウ) 取り組み内容

自転車駐車場の利用促進

- ・道路整備と併せた案内表示板等の設置などで自転車放置禁止区域の周知徹底を図ります。
- ・区と地域住民等による駅周辺での自転車駐車場への誘導員の配置など、放置撲滅キャンペーンを実施します。
- ・駅前のスーパーの開店、鉄道付属街路の供用開始、補助133号線の供用開始など、駅周辺の交通の変化にあわせた、自転車駐車場利用促進策の実施をします。

放置自転車の規制強化、撤去

- ・補助133号線沿道、鉄道付属街路、駅南口広場など自転車放置禁止区域の指定・拡大を行います。

図 重点的な自転車対応策実施エリアのイメージ



今後、可能性を検討すべき取り組み（策定懇談会からの提案より）

- ・自転車駐車場の低料金化
- ・地域の協力を得て、自転車駐車場利用者への特典の提供（商店街での優待券など）
- ・一定期間でキャンペーン的に、連日、放置自転車の撤去
- ・空き店舗の活用による買い物客用の自転車駐車場の設置と商店会による管理

## 交通規制（一方通行化、車両通行止め、信号機設置）

### (7) 概況

地区内には歩道のない道路が多く歩行者の安全確保のためには、道路拡幅、歩道整備などが望まれますが、時間と多額の経費が必要になります。

信号機は、千川通り、中杉通りの交差点に設置されていますが、地区内の他の交差点には設置されていません。美術館・図書館・サンライフ練馬の外周道路の交差点では、自動車の右左折による歩行者の横断時の危険が指摘されています。

自動車の一方通行化は、中杉通りでは既に実施されています。策定懇談会のまちあるき点検では歩行者、自転車、自動車が錯綜し、また、自動車による追い越し時などで歩行者の危険が指摘されています。サンライフ練馬から中杉通りに入る道路でも、道路幅員が狭いうえに自動車の交通量が多いことが指摘されています。

このほか、最近の地区内道路の交通規制に関する動向として以下のとおりです。

- ・ 鉄道附属街路のうち駅舎北側部分が、一方通行の道路として整備されました。
- ・ 鉄道附属街路を主路線として美術館、図書館、サンライフ練馬の外周道路の一時停止位置の変更を予定しています。
- ・ 図書館前の鉄道附属街路並びに図書館前交差点から千川通り間の道路整備を計画しています。

### (1) 基本的な方針

補助 133 号線や鉄道附属街路の整備を契機として、地区内全体での交通のあり方を見直し、現況の幅員の中で自動車の交通規制などにより歩行者の安全性確保の早期実現をめざします。

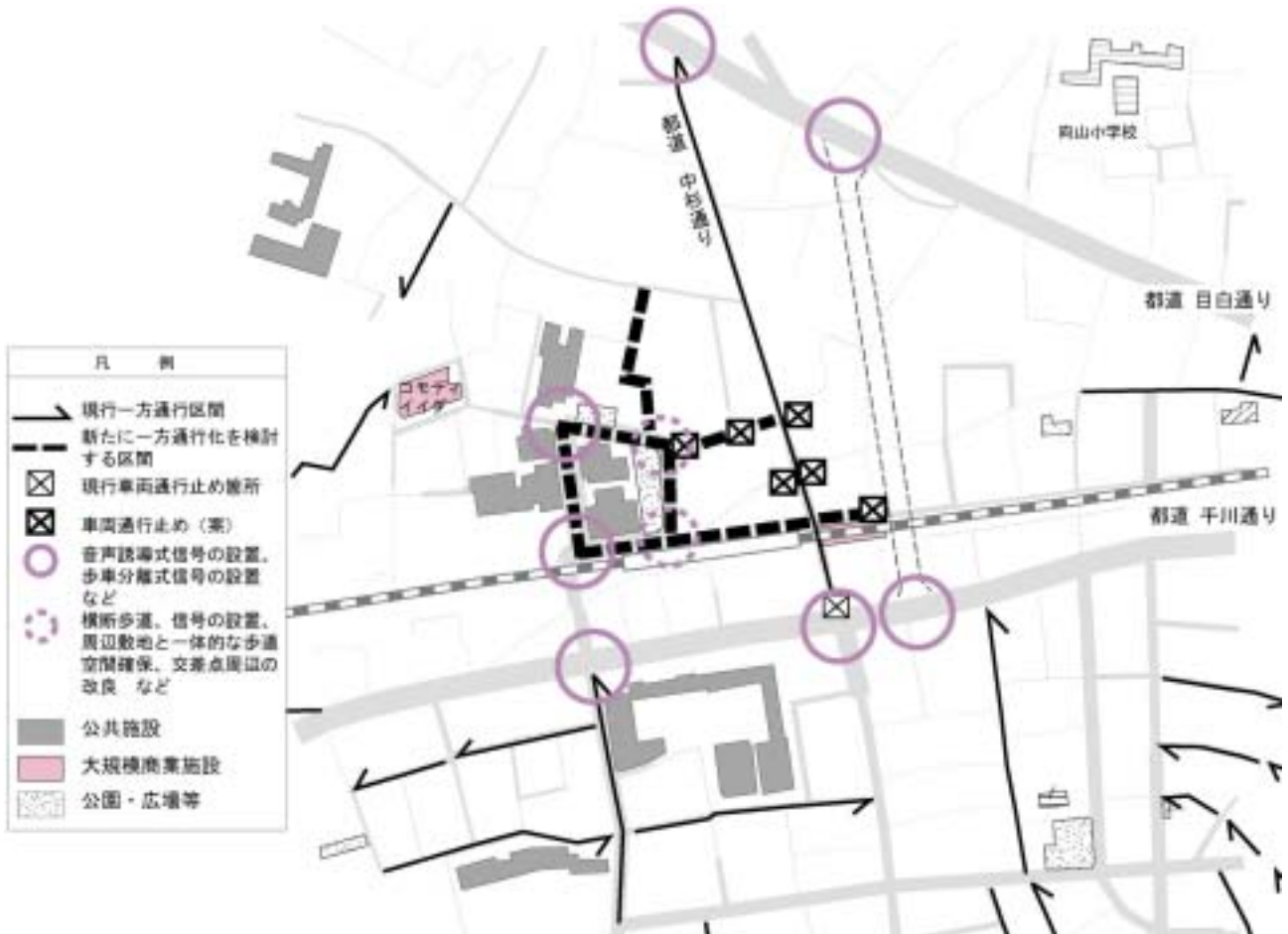
福祉ケアセンターや図書館、美術館等の公共施設周辺や駅周辺等においては、歩行者優先の考え方を基本として、一方通行化や信号機設置による交差点の安全性向上、ゆとりある歩行空間の確保を実現します。

中杉通りでは、地域住民の意向を踏まえ車両進入禁止区間の延長などにより、商店街の歩行者の安全性を高めていきます。

(ウ) 取り組み内容

- ・東京都、練馬区、交通管理者との連携や地域住民との協議による区内交通処理を検討します。
- ・歩道空間の確保や交差点周辺の改良をします。

図 交通規制のイメージ



\* 補助 1 3 3 号線の千川通り～目白通りの区間については、信号設置予定箇所が不明のため、表示していない。

今後、可能性を検討すべき取り組み（策定懇談会からの提案より）

- ・美術館、図書館、サンライフ練馬の外周道路の、交差点の安全性向上のため一方通行化
- ・サンライフ練馬から中杉通りに出る道路の一方通行化
- ・中杉道路に流入する自動車交通量の減少させるため、中杉通り～補助 133 号線間の鉄道沿い北側道路の一方通行化
- ・車両通行止め箇所を増やし、中杉通りの車輛進入禁止区間を千川通り～貫井 1 丁目と貫井 2 丁目の境界道路との交差点まで延長。
- ・特定経路の交差点での音声誘導式信号、歩車分離式信号設置。



## バス停の移設・ルート変更

### (ア) 概況

策定懇談会において、千川通り南側歩道の中村橋駅バス停周辺では、バス待ちの人と自転車や歩行者の通行による混雑で危険が生じていることが指摘されています。

現在、周辺で行われている事業、運行されているバスルート等に関する動向としては、以下のとおりです。

- ・補助133号線は、平成16年度中の開通をめざしています。補助133号線の開通により、バス停の移設が予想されますが、千川通りとの交差点の駅寄りへのバス停の配置は安全面から難しい。補助133号線以東への配置となると考えられます。
- ・中杉通りの一方通行化以前に時計回りルート（右回り）では降車待ちのバスが千川通り以南の中杉通りに溜まり危険なので反時計回りルート（左回り）になった経緯があります。

### (イ) 基本的な方針

千川通り南側歩道の一部のバス停を歩道幅員の広い北側歩道へ移設するなどを検討し、南側歩道の混雑の緩和と安全性の向上を図ります。

### (ウ) 取り組み内容

- ・補助133号線と千川通りの交差点部分の改良と併せた、バスルート及びバス停の配置、歩道の拡幅など関係者間での総合的な検討を行います。

今後、可能性を検討すべき取り組み（策定懇談会からの提案より）

- ・関東バスのバス路線のうち、中村公園を経由する阿01、荻06、中24の3路線（合計598回/日）について、現在反時計回りのルートを、時計回りに変更し、バス停を北側歩道に移動する。

図 バス停の移設・ルート変更イメージ



## (2) 地区（路線）別の取り組み

美術館、図書館、サンライフ練馬の外周道路

### (ア) 概況

福祉施設、文化施設、小学校など公共施設が集中し、障害者、高齢者、子ども等の歩行者が多く往来する道路です。

策定懇談会では、歩道上の段差・勾配、放置自転車など路上の障害物が指摘されています。外周の三叉路については、自動車の右左折による交差点を横断する際の危険が指摘され、交差点の安全性の向上が課題としてあげられています。



写真



写真



写真



写真

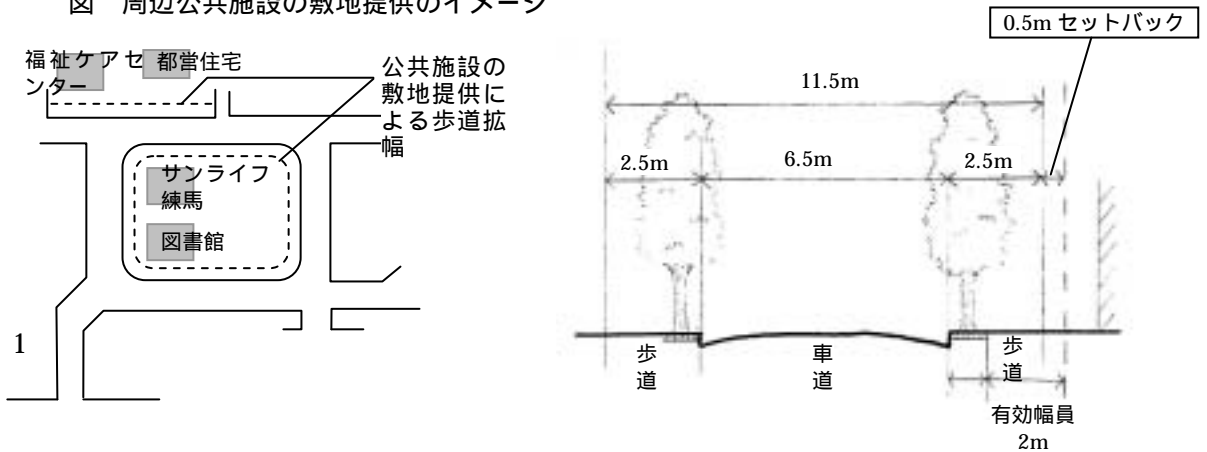
(イ) 基本的な方針

現在の街路樹のみどりを生かし、交差点の安全性を高め、ゆとりのある道としていきます。

(ウ) 取り組み内容

- ・ 地区内全体での交通のあり方についての検討結果を踏まえ、歩道の改修、交差点の改良などの取り組みを検討します。
- ・ 歩道の段差、凹凸、勾配等の改善と歩道拡幅をします。

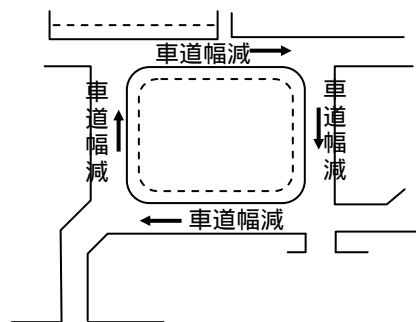
図 周辺公共施設の敷地提供のイメージ



今後、可能性を検討すべき取り組み（策定懇談会からの提案より）

- ・ 音声（または無線）誘導式信号の設置
- ・ 一方通行化による交差点の改善と歩道拡幅
- ・ 歩道照明等夜間の安全対策

図 一方通行化イメージ



## 鉄道附属街路

### (ア) 概況

< 中杉通り～補助133号線 >

中杉通りから補助133号線は、相互通行で歩道のない幅員6mの道路になっています。



写真 中杉通りより補助133号線方向

< 中杉通り～ >

中杉通り以西は、一方通行で幅員6m、うち歩道幅員2mで整備が行われました。



写真 緑地公園との交差点より中杉通り方向

### (イ) 基本的な方針

駅から福祉ケアセンターまでや駅と補助133号線を安全に行き来できる道路として、交通規制などと併せた安全な歩行空間を確保していきます。

### (ウ) 取り組み内容

- ・有効幅員確保の検討を行います。
- ・車いすなどが安全にすれちがえるかの検証を行います。

今後、可能性を検討すべき取り組み（策定懇談会からの提案より）

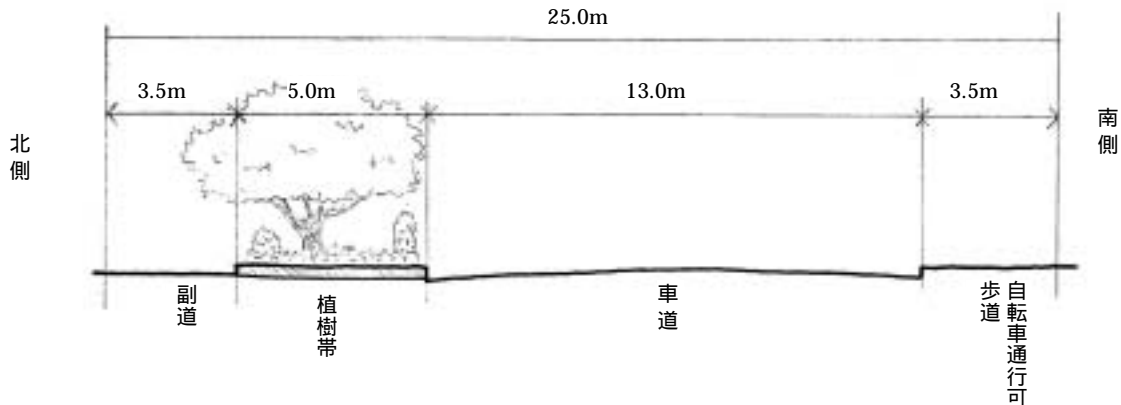
- ・西武鉄道側敷地との一体的整備による歩行者空間の確保。
- ・中杉通り～補助133号線間での歩道設置。
- ・居住者などの自動車利用者に限定した交通規制（道路交通法による歩行者用道路化、中杉通り交差点での車両通行止めの柵の設置など）

## 千川通り

### (ア) 概況

千川通りの歩道は、バス停周辺の人と自転車の混雑による危険が指摘されています。また、電柱、放置自転車、店の看板など路上に障害物があるため通りにくいと指摘されています。千川通り北側では、植樹帯を活かした歩行空間の拡幅も提案されています。

図 現在の標準断面構成（道路台帳に基づく想定）



### (イ) 基本的な方針

緑豊かで安全な歩行空間としていきます。

### (ウ) 取り組み内容

- ・地区全体の交通規制に関する検討結果、バス停の移設・ルートの変更に関する検討結果を踏まえ、道路整備のあり方に関する検討をします。
- ・バス停での段差解消を実施すると共に、点字案内、音声式誘導、上屋の設置等を検討します。

今後、可能性を検討すべき取り組み（策定懇談会からの提案より）

- ・放置自転車や商品の陳列など、路上の障害物の除去
- ・北側の植樹帯を活用した歩行者空間拡幅、電柱の地中化、バスルートの変更
- ・道路線形の変更で南側歩道の拡幅（バスルートの変更はなし）

## 補助133号線

### (ア) 概況

補助133号線は、平成16年度中の開通をめざして整備が進められて、バリアフリー仕様で設計されています。



写真 整備中の補助133号線

### (イ) 基本的な方針

安全で快適な歩行空間を確保します。

### (ウ) 取り組み内容

・補助133号線と区道との取り付け部分について、バリアフリーの視点から整合を図ります。

## 駅周辺

### (ア) 概況

駅の南側は、鉄道の高架化後、空地となっています。



写真 駅南側の空地

### (イ) 基本的な方針

多くの人々が、円滑に行き来できる駅前空間としていきます。

### (ウ) 取り組み内容

・地域住民の意向もふまえ、バリアフリーの考え方を取り入れた駅前広場の整備をします。  
・中杉通り以東、駅前と補助133号線を結ぶ鉄道南側を歩行者専用道路として整備します。

今後、可能性を検討すべき取り組み（策定懇談会からの提案より）

・駅西口改札

## 中杉通り

### (ア) 概況

千川通りから目白通り間の中杉通りは、幅員5～8mで歩道のない道路になっています。策定懇談会では、放置自転車や看板、商品陳列など路上の障害物が多く、自動車、自転車、歩行者が錯綜し、自動車や自転車の追い抜き時の歩行者の危険が指摘されています。



写真 中杉通りの商店街

### (イ) 基本的な方針

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として、歩行者、自転車、自動車が共存できる思いやりの道路づくりをめざします。

### (ウ) 取り組み内容

- ・地域住民、地元商店会の意向もふまえたバリアフリーのまちづくりに向けた検討をします。

今後、可能性を検討すべき取り組み（策定懇談会からの提案より）

- ・中村橋駅への音声誘導
- ・路上専有物の撤去
- ・歩車共存整備
- ・電線地中化
- ・沿道建物のバリアフリー化