

(2) まちづくりへの提言

① 交通整備について提言します

1) 東上線の立体化

- ・ 東上線による商店街回遊やまちの一体感の阻害、緊急車両や大規模災害時のアクセス障害などの市街地分断を原因とする問題や、踏切部分の危険性や混雑を解消する必要があります。また、鉄道沿線の都市景観の向上や地区のバリアフリー化についても推進します。
- ・ これらの問題を抜本的に解消し、駅を中心とした一体的なまちづくりを進めるために東上線の立体化（鉄道を高架化または地下化すること）を提言します。

◇地区内の踏み切りの位置と東上線による市街地分断◇



〔東上線の立体化に向けた取り組み〕

○東上線立体化の必要性に係るまちづくり課題や整備効果の共有

- ・踏み切り混雑の状況、安全性に係る問題の周知を図り、立体化の必要性をまち全体が共有する必要があります。
- ・立体化によるまちの安全性向上やまちづくりの活性化効果、波及効果の周知を図り、立体化による効果をまち全体が共有する必要があります。
- ・まちづくりへの波及効果としては以下の事項が挙げられます。

◇駅舎の改良（ランドマーク化、バリアフリー化等）、駅前広場整備に対応したバス路線網・駐輪場の整備、自転車動線の確保などにより、地区の交通拠点性が一層向上して来街者が増え、商店街との一体的な整備によりにぎわいのあるまちづくりの維持・促進が図られます。

◇鉄道による市街地分断が解消され、地区内から多方向への移動が可能となり、災害時の避難や緊急車両アクセス性が向上し、安全なまちづくりの促進が図られます。

◇鉄道運行の面でも、運行速度向上やスムーズな運行が可能です。加えて、池袋に近接する優位さを活かして住宅機能をはじめとする都市機能の集積が促進されます。

◇鉄道立体化により地域のまちづくりが促進され、建物の更新が進み、安全なまちの形成が図られます。

○東上線立体化に向けたまちづくりの促進

- ・東上線の立体化に向けて、大山駅周辺地区を対象としたまちづくり計画の作成、推進し、立体化の促進を図ります。
- ・地域住民との情報の共有化を推進します。

2) 駅前広場の整備

〔駅前広場の機能、規模〕

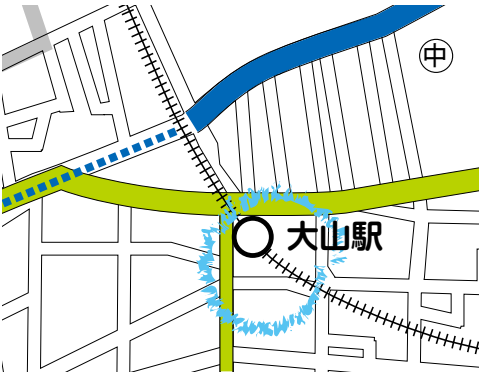
- ・駅前広場は、現状の大山駅乗降客数や周辺に病院等が多く立地するなどの駅特性を考慮すると、大山駅利用者がバス・タクシーへの乗換えを行うためのスペース、駅利用者を迎迎するための一般車乗降スペースを備える必要があります。

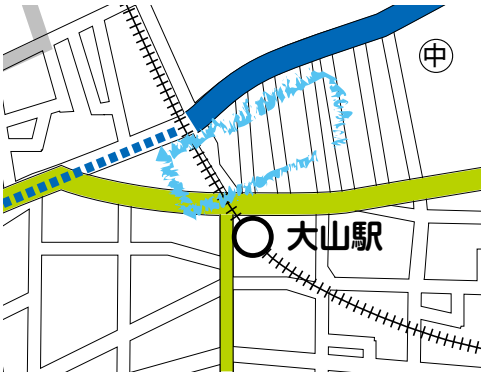
駅前広場の規模	・以下の機能整備に対し、約 3,000 m ² 程度が必要
駅前広場の機能	◇コミュニティバスなどの中・小型バス乗降場（2 台） ◇タクシー乗降場（2 台） ◇一般車乗降場（2 台） ◇タクシープール（10 台程度） ◇その他（トイレ、駐輪場、交番、広場、植栽、休憩施設等）

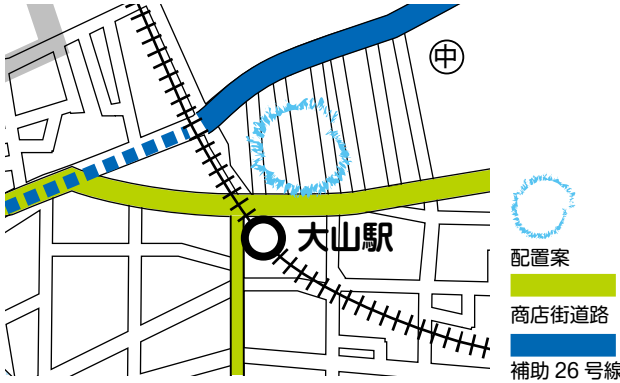
〔駅前広場の配置と課題〕

- ・駅前広場は大山駅との乗り換えに便利であると同時に周辺幹線道路へのアクセスが可能な位置で、算定した広場規模を確保できる位置に配置することが必要です。
- ・また、大山駅前には 2 つの商店街の接続部分にあたることから、商店街買い物客を中心とする歩行者の広場空間を十分に確保しながらにぎわいを持った整備とする必要があります。
- ・放置自転車対策に十分配慮した整備とする必要があります。

前ページの条件を踏まえ、具体的な配置案（３案）とその評価を以下に提言します。

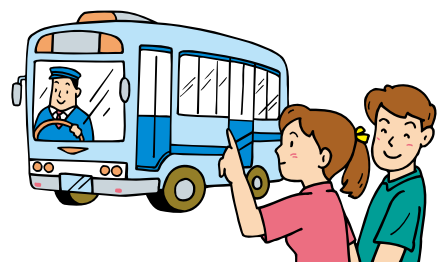
駅直近配置案	
◇配置の考え方	◇評価すべき点
・現在の大山駅の直近の位置に駅前広場を配置します。 ・歩行者広場については、商店街回遊の起点となるように、駅前広場や商店街道路に連続して配置します。	・駅舎に隣接し、乗換えに便利です。 ・交通結節機能の向上が見込まれます。 ・駅前としての拠点性の向上が見込まれます。 ・商店街利用者のタクシー利用が容易になります。 ・東西両方向からの利用しやすいのバランスが確保されます。
	◇課題
	・周辺幹線道路へのアクセス道路が必要です。 ・アクセス道路により、商店街の歩行者動線が分断されます。 ・駅前広場単独での整備を行う場合、駅前広場部分以外の木造住宅密集区域の解消策が別途必要になります。 ・駅前広場の形状が鉄道敷きや駅舎用地を含む場合は、鉄道立体化後の整備となります。

補助 26 号線沿道配置案	
◇配置の考え方	◇評価すべき点
・補助 26 号に接して駅前広場を配置します。 ・歩行者広場については、駅前広場と商店街道路を連結する位置に配置します。	・木造住宅密集区域の解消策が、駅前広場整備と同時に実施可能です。 ・駅前広場利用交通導線の単純化、円滑化、最短化が可能になります。
	◇課題
	・駅舎から離れた位置にあるため、駅舎から広場までの歩行者誘導路が必要です。 ・密集住宅地での整備となることから関係権利者が多くなります。 ・堅牢な建物に駅前広場用地がかかる可能性があります。

中間配置案	
◇配置の考え方	◇評価すべき点
・商店街道路北側に接して、駅前広場を配置します。 ・歩行者広場については、商店街道路と一体的な広場として確保します。 	・駅周辺拠点との一体的開発が可能です。 ・商店街利用者のタクシー利用が容易になります。 ・木造住宅密集区域の解消策を同時に実施することが可能です。
	◇課題
	・周辺幹線道路から駅前広場までのアクセス道路が必要になります。 ・木造住宅密集区域での整備となることから関係権利者が多くなります。 ・商店街に近接した位置となり、歩行者の流れやにぎわいを損なわない工夫が必要です。

〔整備手法〕

- ・駅前広場の整備手法として、用地買収方式による街路事業があげられますが、周辺の商店街や密集市街地等と一体的に整備を図る場合は、整備手法として市街地再開発事業の適用を検討します。



3) 道路の整備

- ・幹線道路や補助幹線道路から生活道路にいたるまで、地区内の安全で円滑な道路交通の整備を図るため、道路の位置づけに応じた整備の推進を提言します。

〔整備内容〕

○幹線道路：川越街道、山手通り

- ・都市内交通の骨格であり、災害時に地区内から広域避難場所への避難道路としての機能を充実させます。（沿道建物の不燃化の促進、延焼遮断帯整備など）
- ・歩道空間の段差解消を図るなど、バリアフリー化した歩きやすい道路整備を進めます。

○補助幹線道路：補助26号線

- ・避難道路（幹線道路）までの安全な避難経路として重要な役割を果たすため、未整備区間の整備促進を図ります。
- ・整備にあたっては沿道商店街のまちづくりと一体的にすすめ、商店街歩行者など人の行き来を分断しないよう、道路整備のあり方を含めた検討を進めます。
- ・歩道のバリアフリー化、街路樹整備、電線類の地中化、延焼遮断帯整備などによる歩行者空間の充実や景観の向上などを図ります。

○主要生活道路

- ・居住者が日常的に利用する生活の軸となる道路として、通過交通の排除や十分な歩行者空間を確保します。
- ・各主要生活道路の道路幅員は、6 m以上とします。（路線ごとに法で定められた幅員を確保し、その幅員が6 mに満たない場合は6 m以上に拡幅するように誘導します）
- ・歩行者の安全な通行を確保するため、無電柱化や沿道建物のセットバック（50 c m程度）による歩行者空間の拡充を促進します。
- ・沿道建物の不燃化・中層化により幹線・補助幹線道路への避難経路を確保します。
- ・各路線の整備イメージ、役割は以下の通りです。

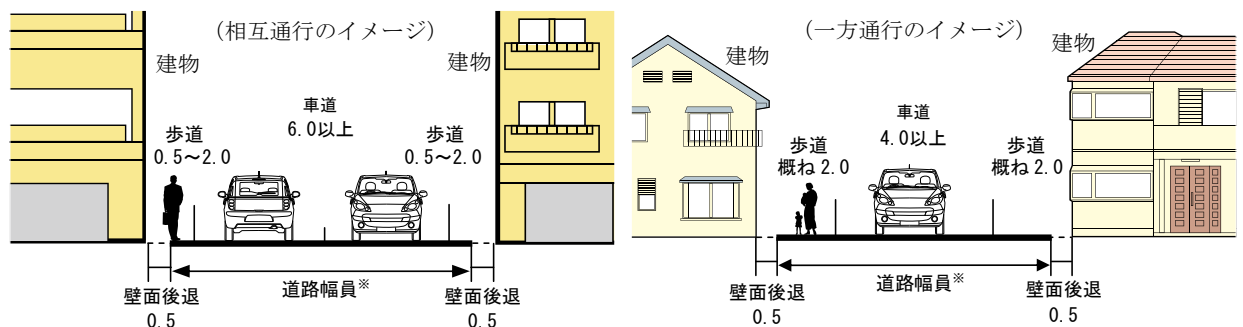
（川越街道）



（補助 26 号線）



◇主要生活道路の整備イメージ◇



※道路幅員：路線ごとに法で定められた幅員を確保し、その幅員が6mに満たない場合は6m以上に拡幅する。

◇主要生活道路の配置と各路線の役割◇



補足事項

※1 路線Cの整備については、板橋キャンパスの整備に伴い、道路拡幅を行い、東上線の立体化と併せ相互通行可能な道路として整備します。

※2 路線Hの商店街交差点部分については、ポケットパーク等の整備により見通しを確保し、信号処理によらない安全で商店街の連続性に配慮した交差点として整備します。

※3 相互通行や一方通行への変更については、補助26号線整備や東上線立体化に併せ、地区内交通量の状況と歩行者の安全性に配慮し検討します。

○生活道路

- ・各宅地に接続する道路であり、災害時の緊急車両の進入が容易な道路となるよう、隅切の改善などを促進します。
- ・身近なコミュニケーション空間となるので、住宅街を通過する車両対策や、道路沿いの宅地の緑化を進め、安全で快適な生活道路空間づくりを進めます。

(隅切の改善事例)



○商店街道路

- ・地区のにぎわいの中心である商店街道路（ハッピーロード大山商店街、遊座大山商店街）については、バリアフリー化、電線類地中化を進めます。
- ・また、歩行者の安全性を高めるために車両進入規制、幹線道路との接続部の見通し確保（角地のポケットパーク整備など）、駐輪場の確保、商品のはみ出し規制について検討を進めます。

○その他の道路

- ・東上線の立体化後の鉄道敷きについては、避難路、歩行者・自転車専用道路、駐輪場、緑道などに活用することを事業者と協議します。

(啓発活動の事例)

○自転車について

- ・自転車の安全な利用を目的として、商店街道路を含め、幹線道路から生活道路までの各道路について、交通ルールを守りマナーの向上を図る啓発活動を進めます。
- ・便利で環境にやさしい身近な交通手段としての自転車利用を進めるため、駐輪場などの整備を進めます。



〔整備手法〕

- ・補助幹線道路（補助26号線）の未整備区間については、沿道商店街の意向を反映しつつ、商店街のまちづくりと一体となって進めます。
- ・主要生活道路の整備については、沿道の居住者、地権者等との協議を進め、地区計画制度の活用による整備を検討します。
- ・防災緑道については、都税事務所周辺拠点整備と一体的に整備を図ります。
- ・木造住宅が密集する地域における主要生活道路、生活道路の整備にあたっては、住宅市街地総合整備事業（密集型）の適用を検討します。
- ・自転車については、駐輪場や自転車レーンの整備、マナー向上の呼びかけ活動などを進めます。