

大山駅周辺の交通ネットワーク構想

(大山まちづくり総合計画)

平成29年12月

板橋区

目次

1 はじめに	・ ・ ・ ・	2
2 現状と特性		
2-1 大山駅周辺地区の特性	・ ・ ・ ・	3
2-2 大山駅の現状と特性	・ ・ ・ ・	4
3 課題		
3-1 大山駅周辺地区における交通面の課題①	・ ・ ・ ・	5
3-2 大山駅周辺地区における交通面の課題②	・ ・ ・ ・	6
3-3 大山駅周辺地区における交通面の課題③	・ ・ ・ ・	7
3-4 大山駅付近における空間的な課題	・ ・ ・ ・	8
4 駅前広場構想		
4-1 大山駅の駅前広場の基本方針	・ ・ ・ ・	9
4-2 大山駅の駅前広場のあり方	・ ・ ・ ・	10
4-3 大山駅の駅前広場の機能及び概略規模	・ ・ ・ ・	11
4-4 大山駅の駅前広場構想図	・ ・ ・ ・	12
5 交通ネットワーク構想		
5-1 大山駅周辺の交通ネットワークに関する位置づけ (大山まちづくり総合計画)	・ ・ ・ ・	13
5-2 大山駅周辺の交通ネットワークの基本方針	・ ・ ・ ・	14
5-3 大山駅周辺の交通ネットワーク構想図	・ ・ ・ ・	15
6 今後の整備の流れ	・ ・ ・ ・	15

1 はじめに

大山駅周辺地区では、平成26年3月に策定した「大山まちづくり総合計画」を基に、関連する各事業を進めています。また、東京都においても東武東上線の立体化に向けた調査・検討がされており、補助第26号線はすでに事業認可を取得し、整備中です。

区においては、これらの事業を見据え、大山駅から他の交通手段への乗り換えの利便性の向上などに向けて駅前広場の検討を進めており、平成29年3月には、駅前広場のあり方として基本的な考え方を示した「大山駅の駅前広場構想」を取りまとめました。

本構想は、「大山駅の駅前広場構想」を含めて、駅前広場や鉄道立体化の実現を見据えた駅周辺の交通ネットワークのあり方について基本的な考え方を示したものです。

＜本構想の位置づけ＞

板橋区都市計画マスタープラン

大山駅周辺地区まちづくり
マスタープラン
(「大山駅周辺まちづくり協議会」提言)

大山まちづくり総合計画

大山駅周辺の交通ネットワーク構想
大山駅の駅前広場構想

商店街（第15号踏切付近）



大山駅東口（臨時口）改札前



大山駅南口改札前

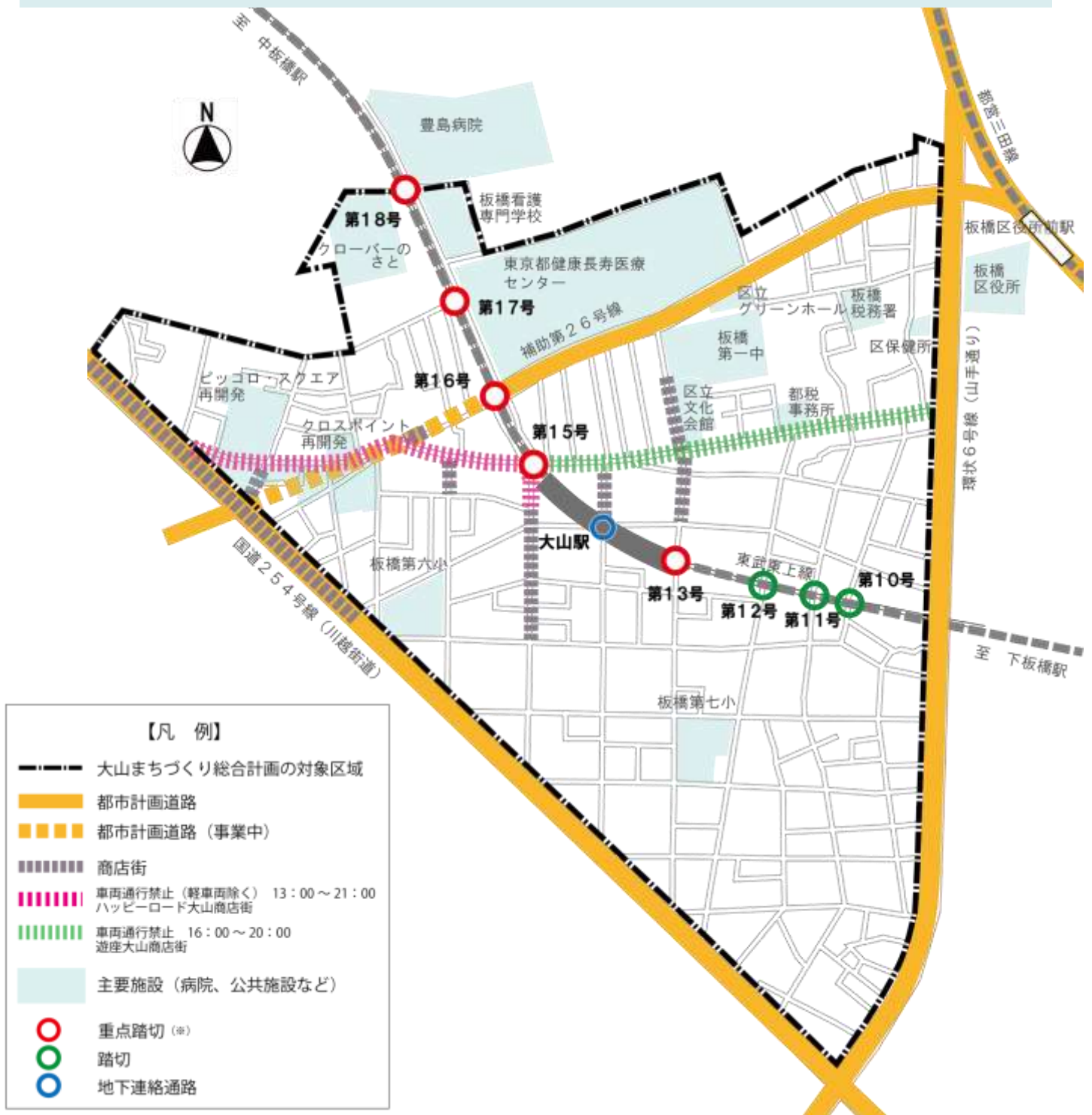


大山駅北口改札前



2-1 大山駅周辺地区の特性

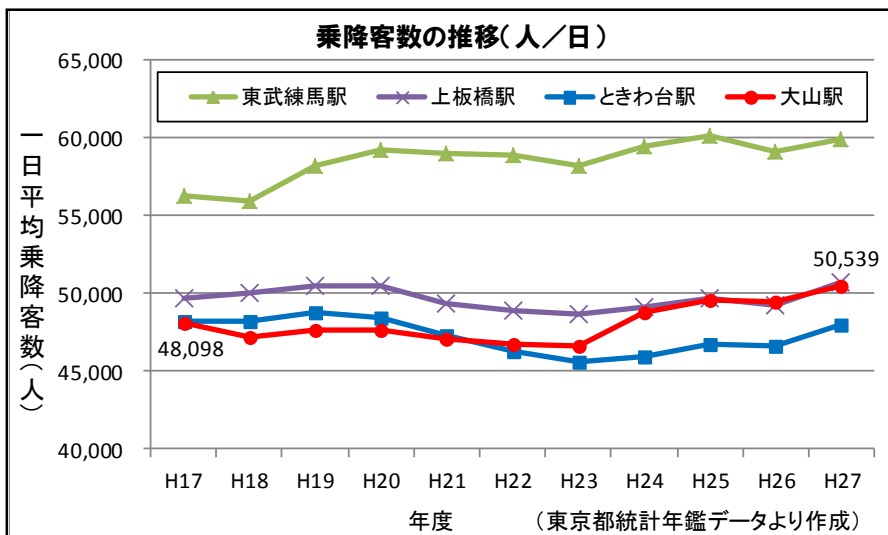
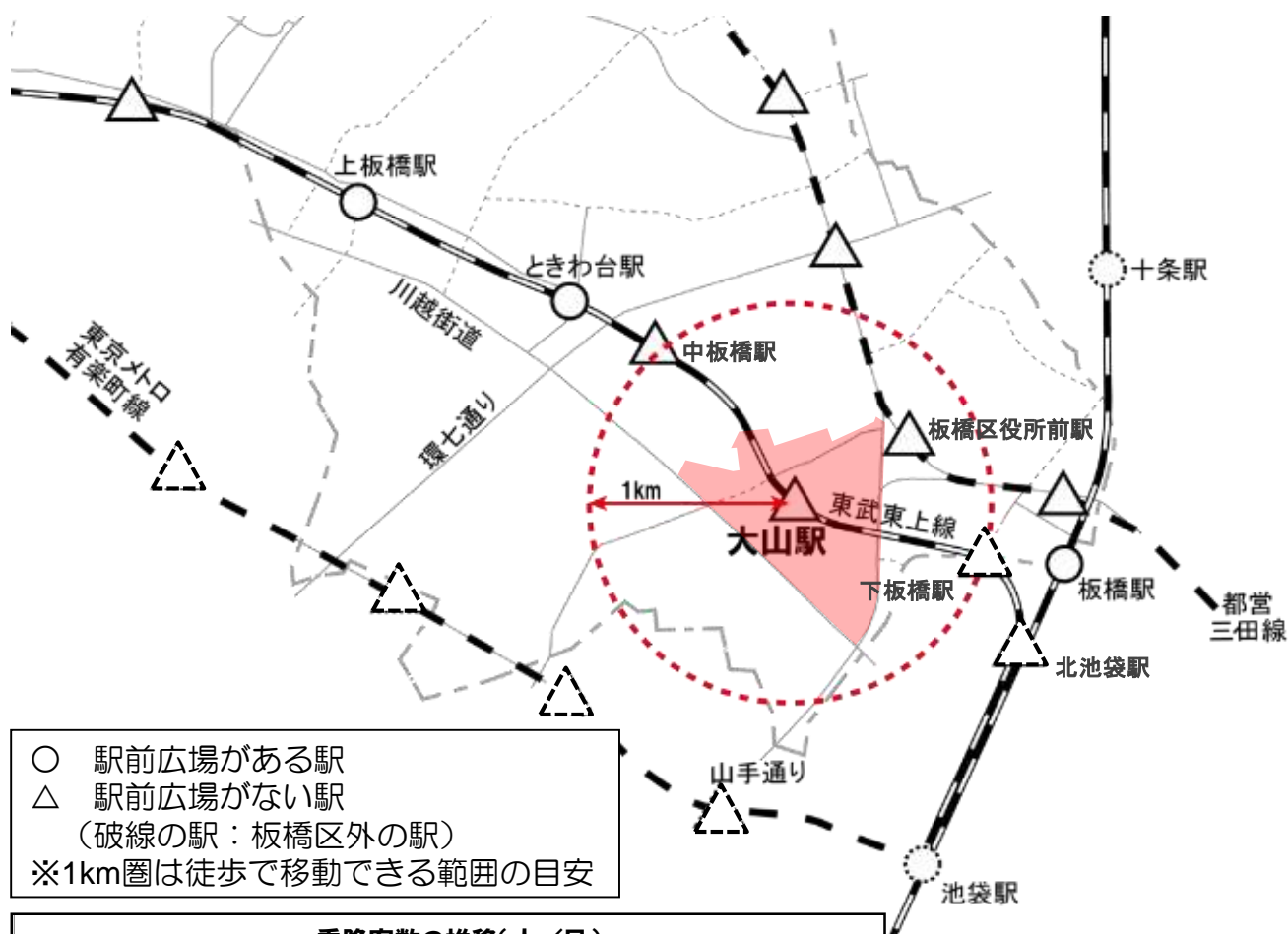
- 大山駅を中心に活気とにぎわいのある商店街が広がり、病院・文化会館などの公共施設が多数立地し、区役所や警察署なども近く、商業・医療・文化・公共施設が集積しています。
- 地区の中央部に東武東上線、東側至近に都営三田線が走っており、駅に向かう人の流れが形成されています。
- 地区の外縁は山手通りや川越街道にそれぞれ隣接しており、交通利便性の高い地区です。
- 地区内には8箇所の踏切があり、そのうち5箇所が重点踏切※に位置づけられています。
- 商店街は、時間帯指定で車両の通行が禁止されています。



※「重点踏切」とは、東京都が「踏切対策基本方針（平成16年6月）」において、「2025年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切」と位置付けた踏切です。

2-2 大山駅の現状と特性

- 大山駅の日平均乗降客数は過去10年において概ね横ばいを続けており、平成26年度において約5万人/日となっています。
- この傾向は、沿線他駅においても同様となっています。
- 鉄道利用者の約50%が南口、約30%が北口、残りは臨時口を利用しています。
- 鉄道利用者数が最大となるのは、北口の朝8時台です。
- 大山駅は、池袋から電車で約5分の場所に位置し、普通列車のみが停車する駅です。
- 大山駅及び、半径1km圏内の駅も駅前広場は整備されていません。
- 鉄道利用者の端末交通は約9割以上が徒歩で、自転車を含めるとほぼ100%となります。

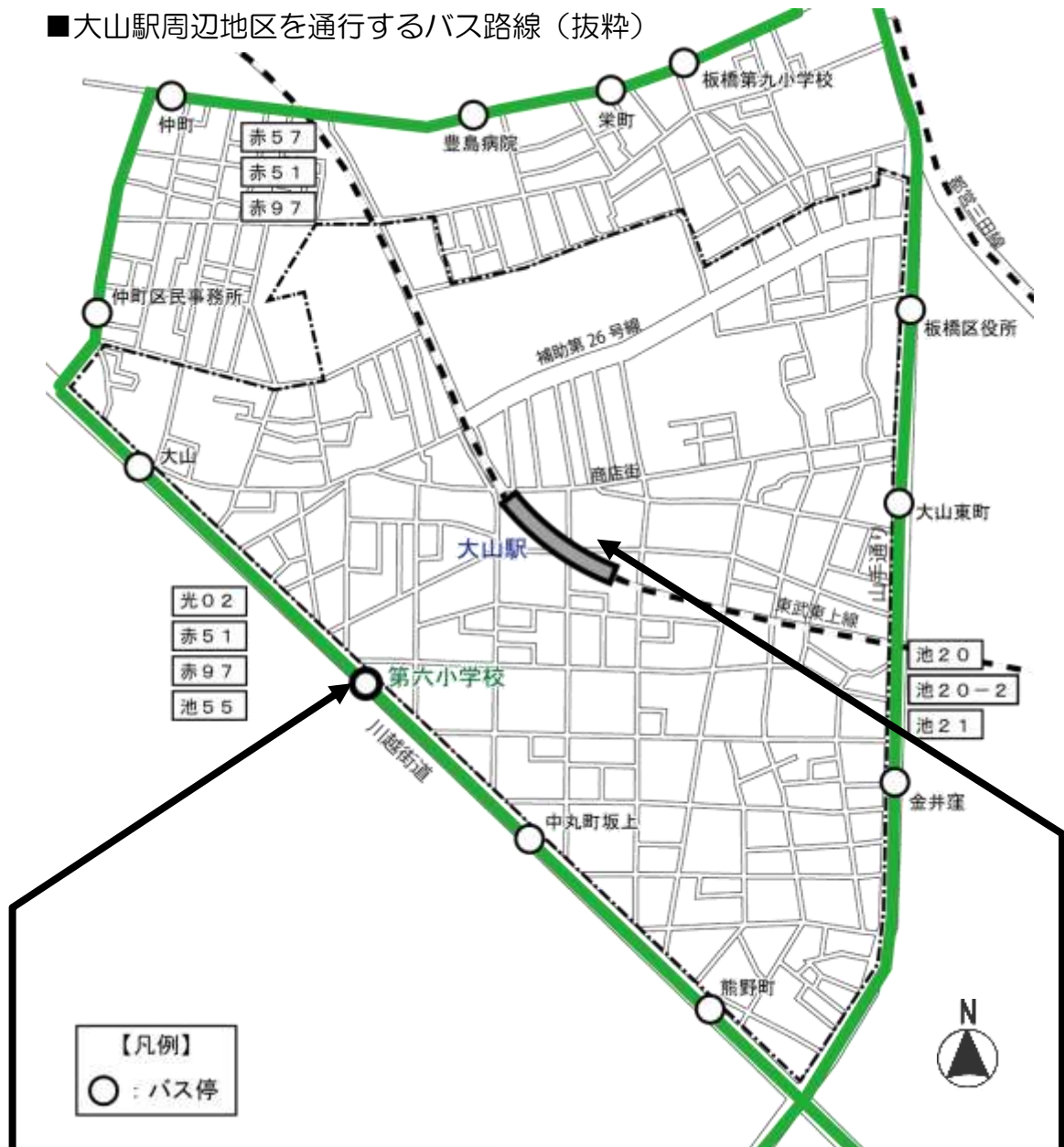


3-1 大山駅周辺地区における交通面の課題①

【バス・タクシー】

- 地区外縁の山手通り・川越街道及び地区の北側道路がバス路線になっており、大山駅を経由して地区内を通行する路線はありません。
- 大山駅から最寄りのバス停（第六小学校）まで約450m（徒歩約6分）です。
- 大山駅付近には、バスやタクシーが乗り入れできる空間がありません。

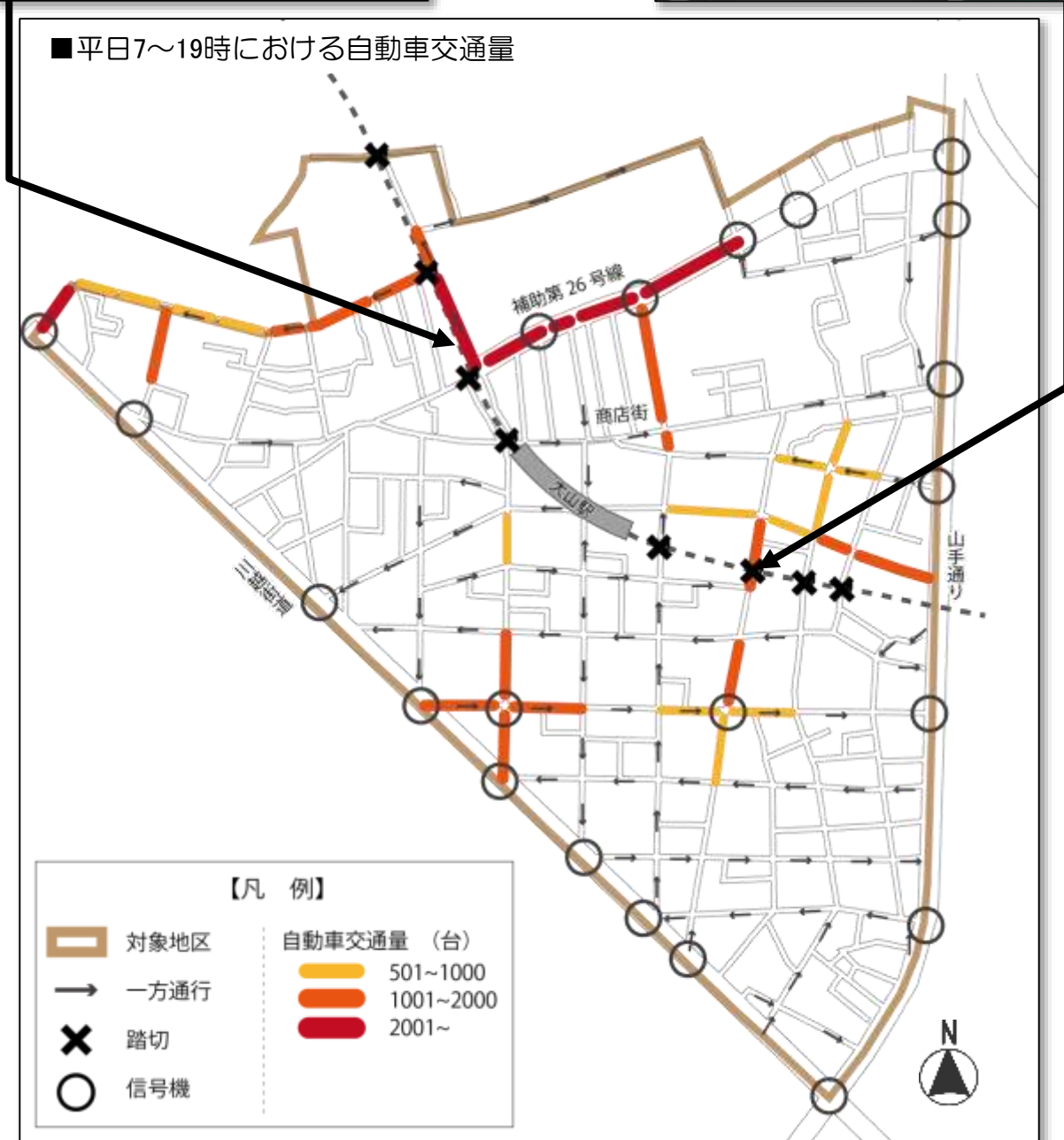
■大山駅周辺地区を通行するバス路線（抜粋）



3-2 大山駅周辺地区における交通面の課題②

【自動車】

- 地区内で自動車交通量が最も多いのは補助第26号線で、鉄道以西が未整備のため、これを北側へ迂回する交通量が多くなっています。
- 南北方向、東西方向ともに、相互通行が可能な道路の交通量が多く、商店街の車両通行規制が掛かる時間帯には、これらの道路が迂回道路として利用されています。



※交通量の図は、平成16～28年度に大山駅周辺で実施された交通量調査結果を活用して作成した現況交通量です。また、調査結果がないため交通量の表示がない区間が一部に存在します。

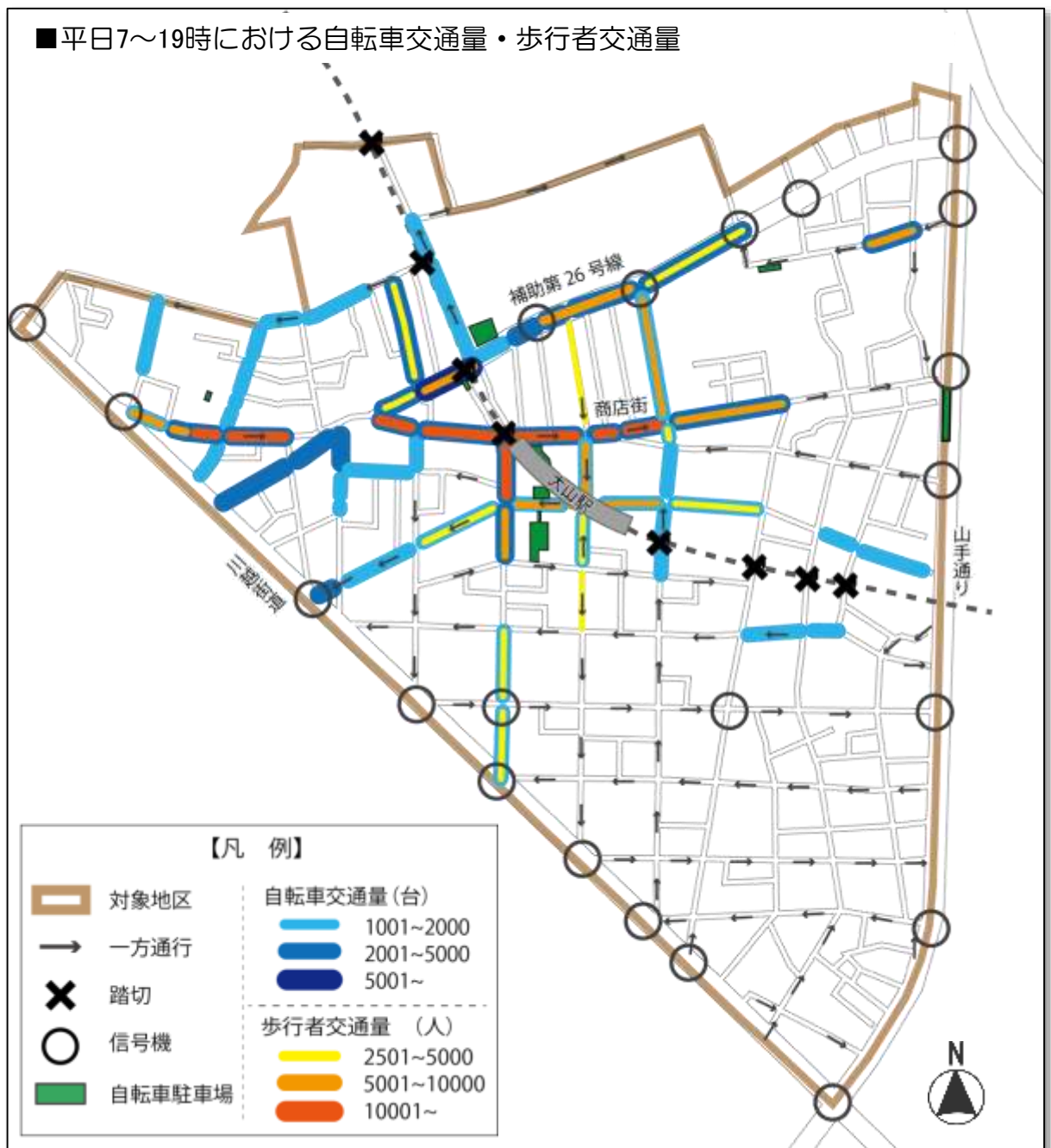
3-3 大山駅周辺地区における交通面の課題③

【自転車】

- 自転車の通行量は駅付近、商店街及び補助第26号線に多いです。
- 駅周辺には8箇所の自転車駐車場があるものの、駅付近を中心に放置自転車が多く、需要に応じた自転車駐車場の適正な配置ができていません。

【歩行者】

- 歩行者の通行量は駅付近、商店街に多いです。
- 駅付近及び商店街は、自転車・歩行者ともに交通量が多く、錯そうしています。
- 踏切により歩行者のスムーズな通行が妨げられています。
- 商店街が形成され、安心して買い物を楽しめる歩行環境やにぎわい空間の確保が必要です。



3-4 大山駅付近における空間的な課題

【大山駅付近における空間的な課題】

- 駅前広場がなく、バス・タクシー等の乗降場がないので、乗り換えが不便となっています。
- 十分な歩行空間が確保されず待合いや休憩、滞留するスペースもなく、まちの玄関口としてのゆとりがない状況となっています。
- 放置自転車が多くなっており、歩行者の安全な通行を妨げています。
- 災害時に一時避難出来る場所が確保されていません。

南口改札前



第15号踏切



大山駅付近



第16号踏切



4-1 大山駅の駅前広場の基本方針

【大山まちづくり総合計画】

- 駅前広場の整備箇所については、「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン（H24.3）」の中で提言があった3つの配置案の中から、補助第26号線及び大山駅からのアクセスのしやすさ、歩行者動線との錯綜の回避、まちのにぎわい維持などの視点から提言内容を確認し、最も有効な「補助第26号線沿道配置案」を基本に、検討を進めていくことにします。（大山まちづくり総合計画より）



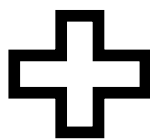
- ・アクセスのしやすさ
- ・歩行者動線との錯綜の回避
- ・まちのにぎわい

【駅前広場の基本方針】

- 補助第26号線の整備及び鉄道立体化を見据え、各交通機関への乗り換え利便性の向上を目的に駅前広場の整備を行うことで、駅前広場が、大山駅と補助第26号線をつなぐ役割を果たすなど、大山駅周辺の機能向上をめざします。

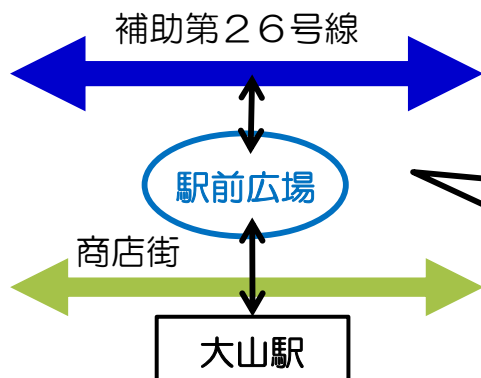
【交通利便性の向上】

- ・補助第26号線の整備
- ・鉄道立体化の実現



【乗り換え利便性の向上】

- ・駅前広場の整備



駅前広場が、大山駅と補助第26号線をつなぐ役割を果たす

4-2 大山駅の駅前広場のあり方

【駅前広場のあり方】

- 基本方針及び課題解決のため、区は、駅前広場の基本的な考え方を以下の通りとします。

■ 安全で快適な空間づくり

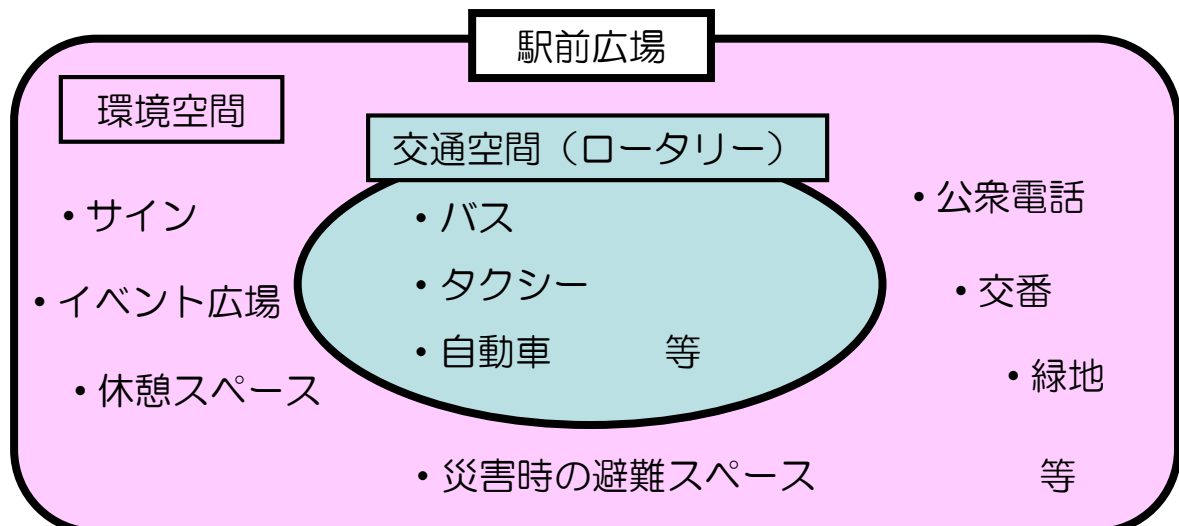
- ユニバーサルデザイン・バリアフリーの導入
- 乗り換え利便性の向上のための、ロータリーの導入
- 駅付近は歩行者優先とし、自動車・自転車との錯そを回避
- 駅と商店街、駅前広場、補助第26号線をつなぐスムーズな歩行者動線の確保

■ 機能的な駅前空間づくり

- 必要な機能や駅前広場の利用者数などを考慮した適正な規模を確保
- 地下空間の有効活用（無電柱化、自転車駐車場など）
- 需要に応じた自転車駐車場の配置

■ にぎわいに満ちた魅力ある空間づくり

- 駅前広場により、駅・商店街・周辺施設などまちの一体感・連続性を醸成
- 人々が集い・憩い・語らうスペースの導入
- 必要な機能の適正な配置のため、分散型の駅前広場についても検討



4-3 大山駅の駅前広場の機能及び概略規模

【駅前広場の機能】

- 駅前広場に導入する機能及び施設については、下表を基本に関係事業者等との協議を進め、検討していきます。

機能		導入を検討する施設	空間
交通結節機能		バス乗降場 自転車駐車場 タクシー乗降場	交通空間
都市の 広場機能	交流機能	イベント広場 休憩スペース	環境空間
	景観機能	緑地 地区のシンボルとなる駅前広場	
	サービス機能	交番・公衆トイレ 公衆電話	
	インフォメーション機能	案内板 サイン	
	防災機能	災害時の避難スペース 備蓄施設	

【駅前広場の概略規模】

- (想定①) 大山駅の乗降客数の推移や、周辺再開発等の影響、非鉄道利用者を含めて、駅前広場利用者数を想定します。
- (想定②) 上記の表から交通空間として導入を検討する施設と、環境空間として導入を検討する施設を一箇所に導入した場合を想定します。

これら、駅前広場利用者数と駅前広場に導入を検討する施設を考慮し、「駅前広場計画指針(旧建設省都市局監修)」を基に試算すると、大山駅の駅前広場として3,000㎡程度となります。

- ※ 駅前広場の機能及び規模は、配置する位置や関係機関との協議・調整により、今後、更新又は変更する場合があります。
- ※ 駅前広場に加えて、補助第26号線と駅前広場をつなぐ取付道路部分の整備に向けた検討も合わせて進めていきます。





4-4 大山駅の駅前広場構想図

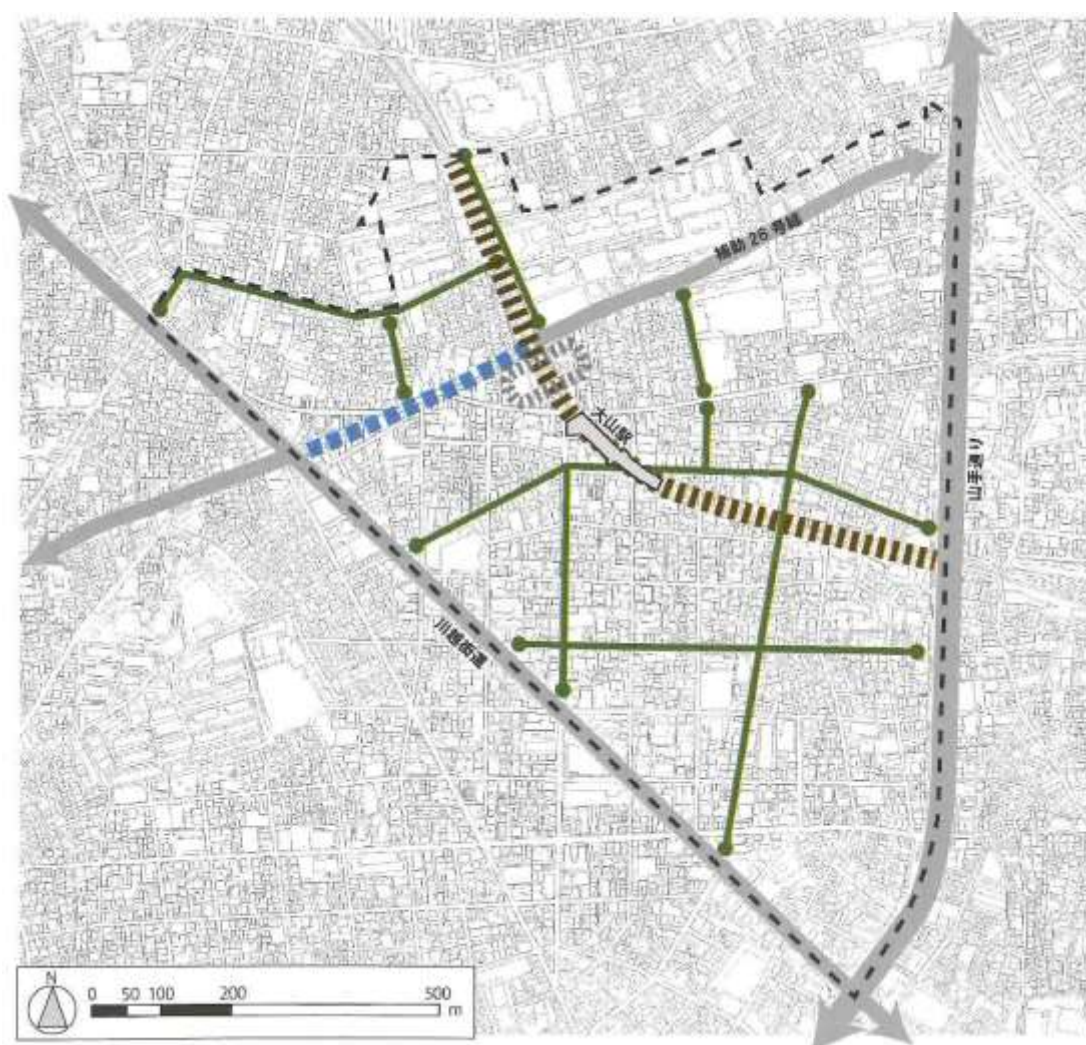


5-1 大山駅周辺の交通ネットワークに関する位置づけ (大山まちづくり総合計画)

- 交通ネットワークの形成として、「鉄道立体化の促進」「補助第26号線の未整備区間の整備促進」「地区周辺幹線道路の機能維持」「主要生活道路の機能確保」を位置づけているほか、移動手段別の交通ネットワークを下記のように示しています。

■交通ネットワークの形成

東武東上線による市街地分断や踏切部分の混雑の解消を図り、周辺のまちづくりを促進します。	
沿道におけるまちづくりと補助26号線の未整備区間の整備を促進します。整備にあたっては、商店街の歩行者の流れの妨げにならないような配慮を検討します。また、補助26号線の開通にあわせ、バス路線誘致を行います。	 (補助26号線)
都市交通の骨格となる道路機能の維持及び円滑な歩行者、自転車ネットワークの形成、誰にもやさしい歩道環境の確保を図ります。	 (地区周辺の幹線道路)
地域全体の生活の軸として、通過交通が排除され、歩行者が安全に通行できる道路環境を確保します。	 (主要生活道路)



■移動手段別の交通ネットワークの考え方

- ア. バスネットワーク : バスの誘致
- イ. タクシー・自家用車ネットワーク : 乗降場、送迎場所の確保
- ウ. 自転車ネットワーク : 歩行者ネットワークとの重複の回避
適切な場所における駐輪場整備の検討
- エ. 歩行者ネットワーク : 商店街を中心とした動線の確保

(大山まちづくり総合計画より)

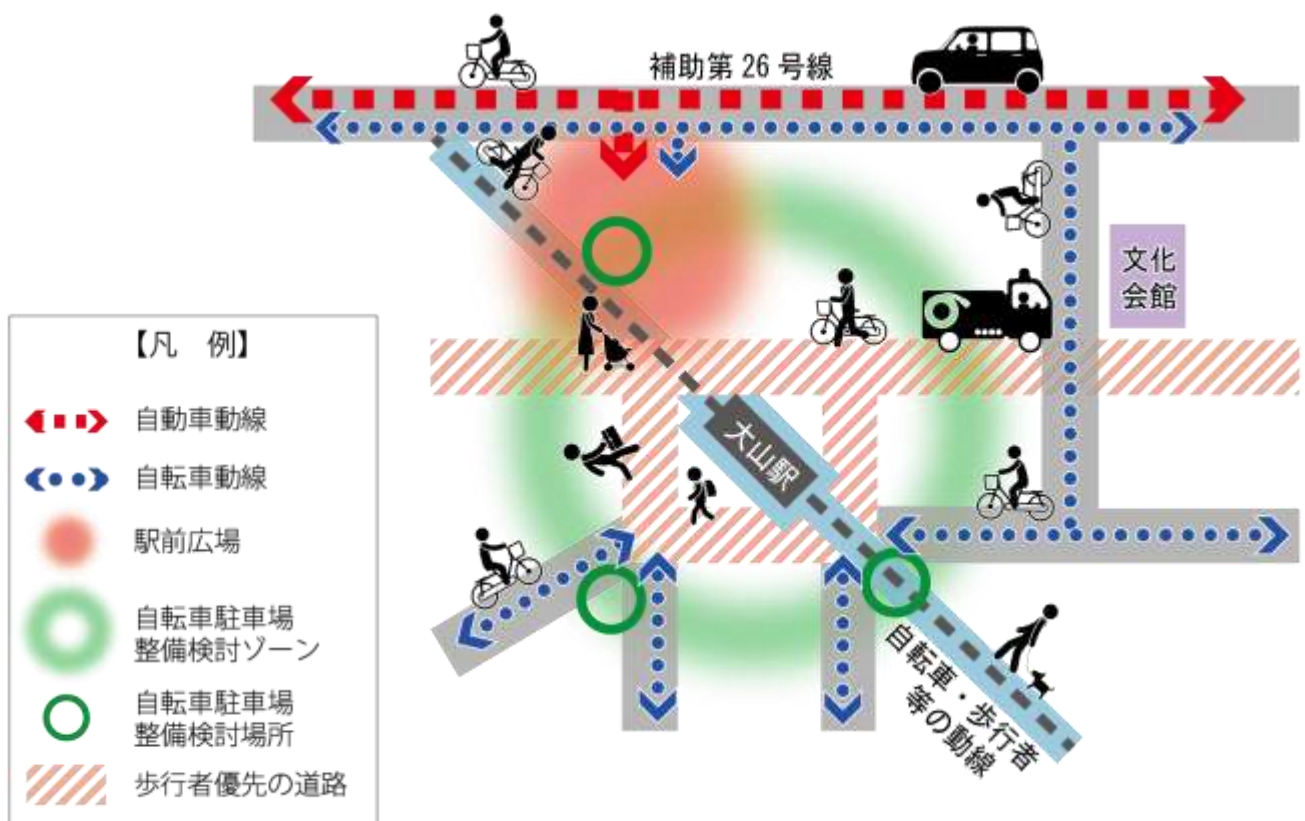
5-2 大山駅周辺の交通ネットワークの基本方針

【大山駅周辺の交通ネットワークの基本方針】

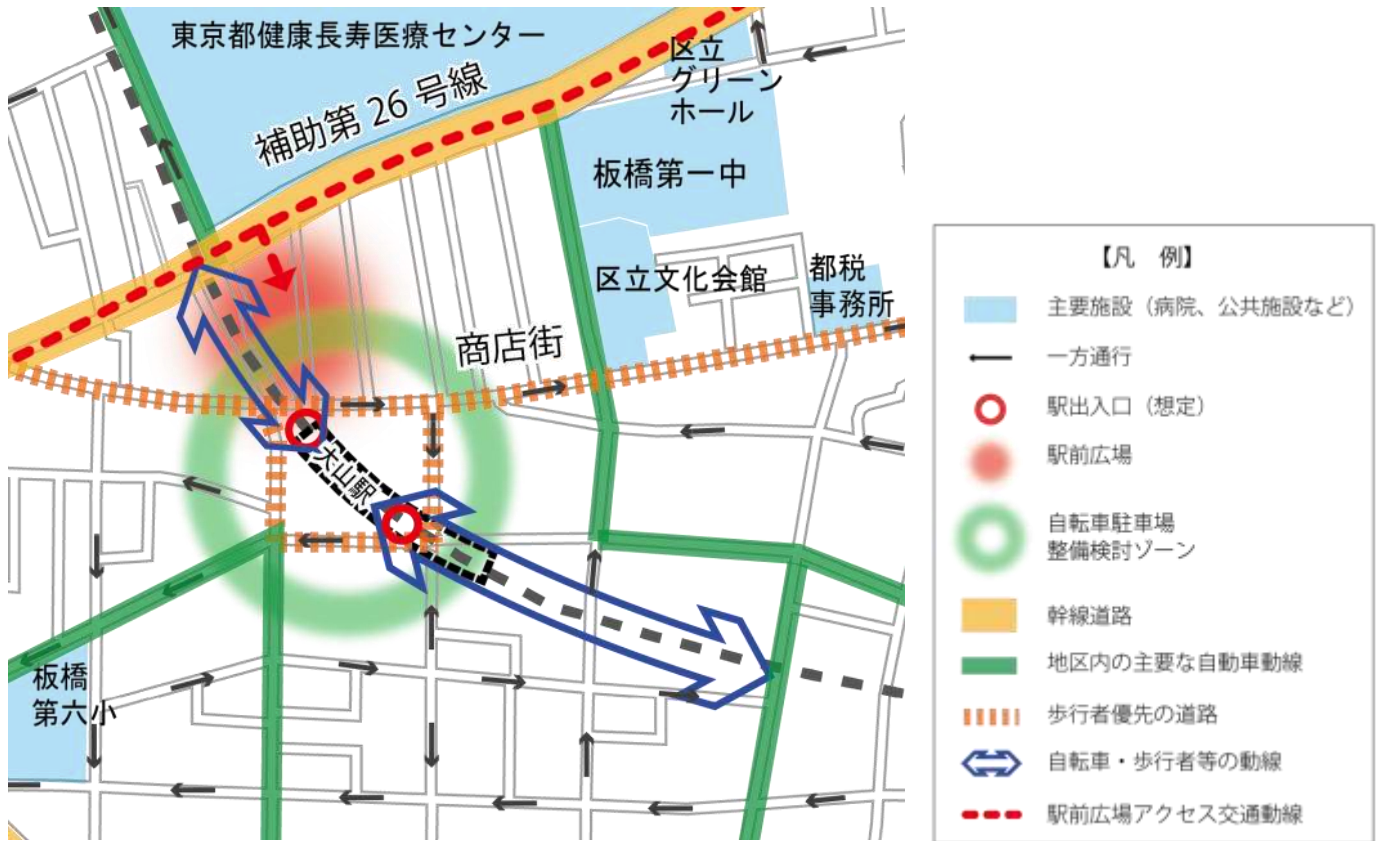
- 補助第26号線の整備及び鉄道立体化を見据えるとともに、駅前広場の整備などと連携し、適正な道路の機能分担と交通のすみ分けにより、安心安全な地区の形成、アクセスの向上、にぎわいの維持・向上などに寄与する駅周辺の交通ネットワークをめざします。

安心安全な地区の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・人の集まる駅周辺には歩行空間を配置するが、発災時には緊急車両のアクセスを確保する ・駅に集まる多様な交通のすみ分けを行う ・自動車の駅へのアクセスは駅前広場に限定する ・方面別に自転車駐車を分散して配置し、駅周辺では歩行者との錯そを回避する
アクセスの向上	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備によりバスやタクシー、自家用車等の駅へのアクセスをしやすいとする ・鉄道敷地に沿って自転車・歩行者等の動線を確保し、駅へのアクセスをしやすいとする
にぎわいの維持・向上	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街と駅に接続する区間は歩行者優先の空間とする

■大山駅周辺の交通ネットワーク方針図

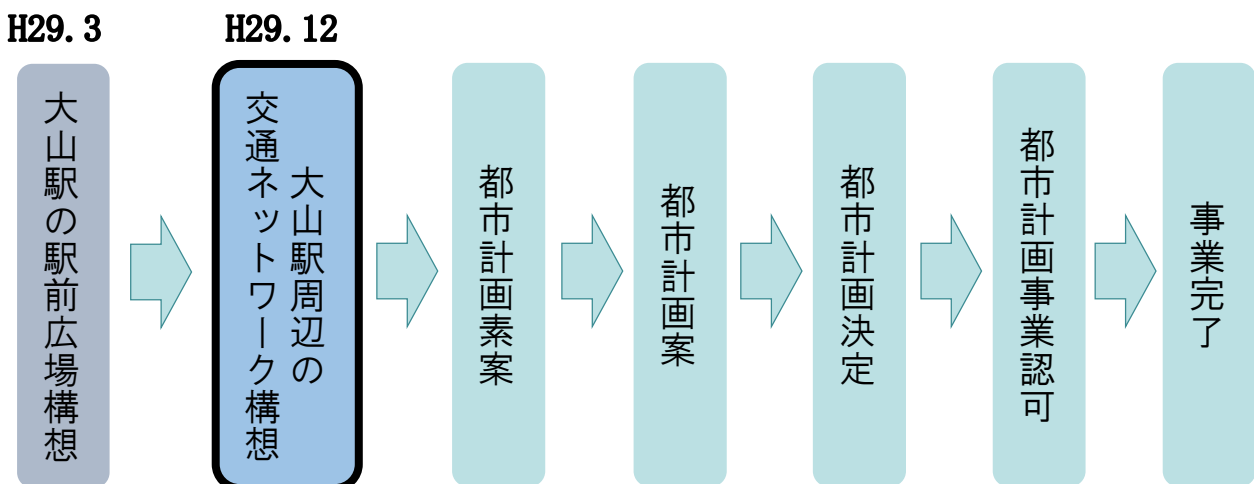


5-3 大山駅周辺の交通ネットワーク構想図



※今後、本構想に基づき、必要な都市計画の手続きを進めるとともに、大山まちづくり総合計画の対象地区全体の交通ネットワークについては、関連する各事業の具体的な計画と整合を図りながら検討していきます。

6 今後の整備の流れ



【本冊子に関するお問い合わせ先】

板橋区都市整備部 拠点整備課 鉄道立体化促進グループ

TEL 03 (3579) 2587 (直通)

FAX 03 (3579) 5437

Email t-train@city.itabashi.tokyo.jp