

あだち中央地区部会

「次世代へ、またその先へ、
今の想いを繋ぐまちづくり」

(推進委員)

青木 慎治
鈴木 圭子
高田 一雄
鳥之海 貴芳

上野 須美代
川俣 毅
戸田 美代
米重 哲彦

(カウンセラー)

川島 俊一
小宮 和子
二瓶 義治
吉澤 正幸



あだち中央地区の概要

【位置】

北は環状七号線（ただしその北側の島根は含む）、南は荒川、西は栗原、西新井、本木に接し、東は綾瀬川に囲まれた（中央本町、青井、弘道、西綾瀬、足立、梅田、関原、梅島、島根）足立区中央の地区

【地域の資産】

行政拠点の足立区本庁舎が中央に位置し、残しておきたい路地の風景、寺社・史跡がある

【地区の特性】

☆東武スカイツリーライン南西地区

◇“ほぼ全てが木造住宅密集地域” ⇒ 道路や公園が不足し、防災や住環境に課題

☆東武スカイツリーライン北東地区

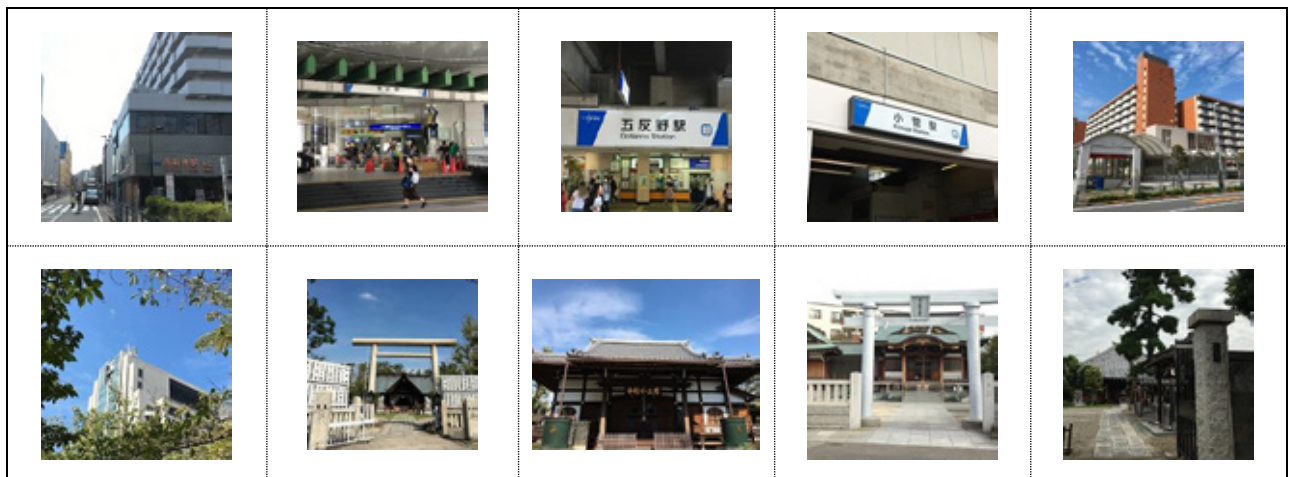
◇“70%が都市基盤の未整備地区”（木造住宅密集地域・区画整理整備済み地区混在）≪都営住宅が多い≫
⇒ 主要生活道路や細街路の整備が課題

☆鉄道主要駅周辺

◇西新井駅東口 ⇒ 交通広場がなく交通処理機能に課題

◇梅島駅 ⇒ 旧日光街道（主要生活道路）は路線バスが通り自動車・自転車・歩行者が集中しており、駅前広場がないことから駅周辺利用者の交通安全の確保が課題


◇五反野駅 ⇒ 平成30年度に交通広場が設置されバスやタクシーなどの交通は改善されるも、通過車両と歩行者が混在し歩行者の安全性が課題



平成29年度からの三カ年の活動

テーマ

ねらい

	<p>ねらい</p> <p>地域コミュニティの核である 梅島駅前通り商店街（旧日光街道） ⇒ バリアフリーからユニバーサルデザイン化 ⇒ 安全安心と活性化</p>
---	--

【現状と課題】

現状把握のために数回の街歩きとともに、駅の乗降客数、地区計画等の調査を行なった。

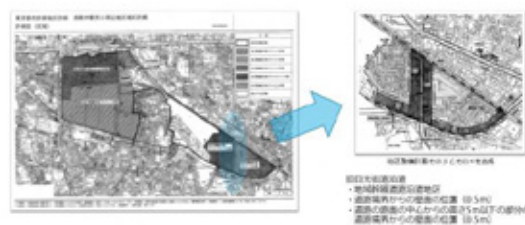
現状と課題

現状と課題

- A 交通結節点としての梅島駅前
梅島駅（乗降33千人/日）、都バス王49、はるかぜ4号線
⇒ 重要な移動手段
- B 旧日光街道の過渡車両が多い
⇒ 歩道巾拡幅困難
- C 商店街訪問・通勤通学
⇒ 歩道巾2.5m内外、自転車と人の混在 ⇒ 危険
- D 地区計画…壁面0.5m（高さ5m以下）セットバック
- E 補助138、255号線
⇒ 旧日光街道の迂回可能性

西新井駅西口周辺地区地区計画

西新井駅西口周辺地区地区計画



西新井駅西口周辺地区地区計画

- ・駅前直結地区
- ・駅前直結地区の周辺地区（約500m）
- ・駅前直結地区の中心部の周辺地区（約250m）
- ・駅前直結地区の周辺地区（約500m）

《平成29年度》
三つの提案
【バスレーン化】【梅島小学校用地を活用】【梅島駅北側民間用地】



《平成30年度》
『商店街の方とヒアリング・街歩き』『調査』



《令和元年度》
☆1【提案】の実現可能性について関係自治体及び署官庁との協議を行う。
☆2 それを踏まえて梅島駅前通り商店街の方々との意見交換を行う。

≪平成29年度（2017年度）≫


三つの提案【バスレーン化】【梅島小学校用地を活用】【梅島駅北側民間用地】

【提案1 バスレーン化 課題の解決提案】

提案1 バスレーン化 その1

- A 交通結節点としての機能は維持
⇒ 歩道巾拡幅でバリアフリー促進 ⇒ ユニバーサルデザイン
- B 旧日光街道の通過車両が多い
⇒ バスレーン化で通過車両を迂回させる ⇒ 歩道巾拡幅
- C 商店街訪問・通勤通学
⇒ 歩道巾5m内外、自転車と人の混在工夫 ⇒ 危険減少
- D 地区計画…壁面0.5m(高さ5m以下)セットバック
⇒ バスレーン化と併せて歩道巾拡幅(5m内外)
⇒ “通りのゆとりと賑わいづくり” ⇒ 商店街と足立区の協創
- E 補助138、255号線の旧日光街道の迂回路
⇒ バスレーン化
⇒ 車両進入は「地域住民」と「店舗般出入」、「緊急車両」
⇒ 一般車両進入禁止対策は商店街、地域住民、足立区、警察と協創

※バスの相互通行
バス停「エルソフィア前」(南端) ⇄ バス停「梅島駅前」(北側)



梅島駅前

エルソフィア前

2018022 まちづくり推進委員会 あだち中央地区部会 6


【提案1 バスレーン化 計画面】

旧日光街道の構造は現在、道路巾13m、車道2車線、歩道2.5m内外。その南北約260mを、地区計画による壁面0.5mセットバックと併せて道路有効巾14m、車道巾4m、歩道巾5m内外の構造とし、バス相互通行一車線（巾4m）のバスレーン（専用道路）とする。


一般車両は進入禁止とし迂回させる。バス停は専用道路外の南北にある既存をそのままとする。通行できる車両は、「地域住民」「店舗の搬出入車」「緊急車両」とする。店舗への般出入のため適宜停車スペースを設ける。自転車は通行可。

諸対策として「商店街街路灯移設」「電柱地中化」は併せて推進することでよりユニバーサル化された環境が整備される。

提案1 バスレーン化 その2



バスレーン断面
バスレーン4mとセットバック0.5m ⇒ 歩道巾5m内外



バスレーン全体イメージ

諸対策

- 1 商店街街路灯移設
- 2 電柱地中化
- 3 搬出入車両停車スペースは適宜設置する

迂回路

補助135及び255号線を迂回路とする
旧日光街道のバスレーン化

2018022 まちづくり推進委員会 あだち中央地区部会 6

【提案2 梅島小学校用地を活用】

旧日光街道東側沿道の一部建設用地において、学校用地 0.5 mの有効活用

**提案2
梅島小学校用地を活用**



梅島駅
梅島小



梅島小
現況

旧日光街道東側一部の敷地
(黄色部分)

セットバック0.5m分の
梅島小学校用地を活用



20160323 まちづくり推進委員会 あだち中央地区部会 7

＜参考＞成田市が成田山表参道整備事業で店舗前面の巾2mを歩道化したセットバック事業

店舗前面の巾2mを歩道整備し歩行者空間を創り出している

(成田市ホームページより)



【提案3 梅島駅北側民間用地】

交通結節点としての様々な移動手段のハード面に有効な施設として足立区と民間とで実現できるよう協創する。⇒ 例として、公共の駐車・駐輪所としての活用

**提案3
梅島駅北側民間用地**



梅島駅



梅島駅北側民間用地
(薄緑色部分)

公共の駐車・駐輪場としての活用

地区計画区域外



20160323 まちづくり推進委員会 あだち中央地区部会 8

《平成30年度（2018年度）》

『商店街の方とヒアリング・街歩き、そして調査』

二年目は、一年目の三つの提案と平行して、商店街の方のご要望を聞き取り、街歩き、そして調査を実施した。課題解決の期間や費用見込みより、すぐ出来そうなものは「短期課題」、その他を「中長期課題」として整理した。

A 商店街の方の要望

10月・12月に2回実施

『歩道の自転車が危ない』ので何とかしたい!!

※ 壁面 50cm セットバック (地区計画) はいつ整備できるかわからない

二年目の取組み

【検証：商店街の方のご要望と街歩き】

A 商店街の方の要望

商店街の方々より聞き取りした要望

『歩道の自転車が危ない』

課題解決の期間、費用見込みより
すぐ出来そうなもの「短期課題」、その他を「中長期課題」

20190318 まちづくり推進委員会 あだち中央地区部会 2

A 商店街の方の要望 具体的なご指摘

1 大雨で道路冠水箇所および道路雨水排水樹冠水

写真：乗用車付近が道路冠水箇所⇒



2 ガードレールの改良で歩道有効幅拡幅できないか

写真：ガードレール⇒



3 商店街街灯、道路照明灯、電柱を移設して歩道拡幅できないか

写真：商店街街灯、道路照明灯、電柱の様子⇒



※ 壁面50cm
セットバックは
世代をまたぐ
時間がかかる

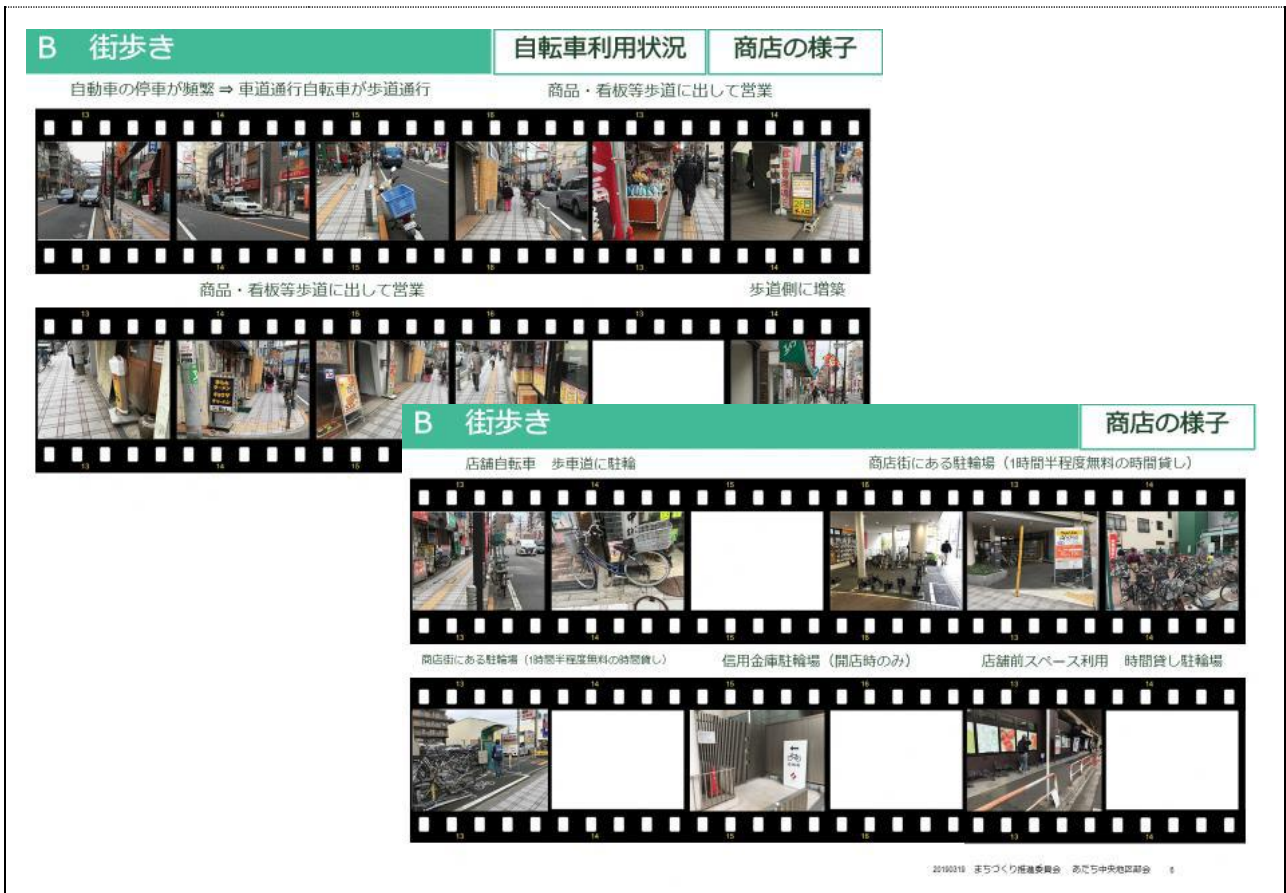
B 街歩き -1

- 1 自転車利用状況
- イ 通勤用は高架下、駅周辺に存在する有料駐輪場で概ね収納
 - ロ 商店街利用は店付近の歩道に停めて用足し
 - ハ 車の停車が頻繁で通過自転車が歩道通行



B 街歩き -2

- 2 商店の様子
- イ 商品・看板等を歩道に出して営業
 - ロ 店舗の自転車等を歩車道に駐輪
 - ハ 歩道側へ増築

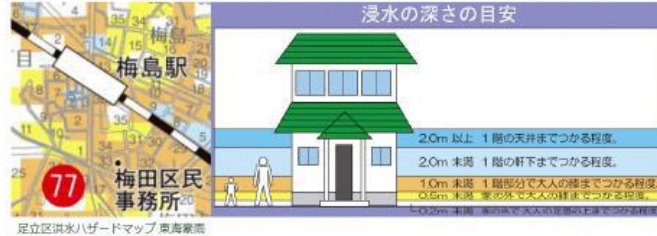


C 調査

C 調査

要望A1関連

- イ 今までに経験がない異常気象による道路冠水等にはその備えが大切（土嚢、商品保護等）
「足立区洪水ハザードマップ 東海豪雨」より



- ロ 道路雨水排水樹冠水 まちづくり課に相談
⇒昨年7月に一度だけ溢れた。本管が異物で詰まったことが原因。都下水道局が清掃した。その後溢れていない。

20190319 まちづくり推進委員会 あだち中央地区部会 7

D 提案

【提案1】 短期的課題 = 商店街の努力で解決可能

- 1 自転車を車道側に出す。（歩道に自転車を入れない）
⇒ 自動車の駐停車を禁止し自転車を通りやすいようにする。
- 2 客用自転車置き場をなるべく近場に確保する。
⇒ 店舗セットバックスペース又は商店街店舗駐輪場共同利用
- 3 店用の自転車は少し離れた所に置いてもらう。（店の前には置かない）
⇒ 店舗セットバックスペース又は商店街店舗駐輪場共同利用
- 4 50cmのセットバックを無視して増築している店舗には引っ込めてもらう。
- 5 歩道にはみ出して商品、看板などを出して販売しているところは、はみ出さないようにしてもらう。

20190319 まちづくり推進委員会 あだち中央地区部会 8

【提案2】 中期的課題 = 自治体と協議で解決可能性

A 2	ガードレール改良または歩車道緑石改良等で撤去検討 建築物等に商店街灯を付替え、歩道街灯を撤去。
A 3	道路照明灯、交通信号柱及び電柱は協議。 ⇒ 電柱地中化（チャレンジ路線に）

20190319 まちづくり推進委員会 あだち中央地区部会 9

【提案3】 道路整備や現実性=長期的課題解決アイデア

【提案3】 長期的課題解決アイデア

【バスレーン化】 【梅島小学校用地活用】 【梅島駅北側民間用地】



20190319 まちづくり推進委員会 あだち中央地区部会 10

《令和元年度（2019年度）》

☆1【提案】の実現可能性について関係自治体及び署官庁との協議を行う。

☆2 それを踏まえて梅島駅前通り商店街の方々との意見交換を行う。

☆1 部会より「確認・質問事項」を提示し、7月に区関係部署と協議を行なった。

1	<p>【提案1の1】 通過目的の自転車の車道通行を促すため、車道を駐停車禁止とする。 例えば、車道の駐停車禁止と共に、商店街や周辺地域住民の努力で“歩道での自転車通行は手押しのみ”とする。</p>	交通規制を所管する交通管理者（警察）の見解は以下のとおり。（以下、略）
2	<p>【提案1の2】 駐輪スペースが可能な店舗軒下に駐輪設備、例えば商品名サイクルラック等を設置する場合、補助金はありますか。</p>	・店舗利用者のための駐輪場整備についての補助金はありません。（略）
3	<p>【提案2のA2】 歩道有効幅を拡幅するために、現在の丸柱＋チェーン型ガードレールを改修する。例えば、幅が狭いガードレールに改修する。</p>	・改修時期に合わせて整備することになります。 現時点での改修時期は、未定ですが中長期的になる見込みです。
4	<p>【提案2のA2】 歩道有効幅を拡幅するために、現在の丸柱＋チェーン型ガードレールを撤去する。</p>	・道路交通法、道路法に拘束され、ガードレールが不可になることはありません。
5	<p>【提案2のA3】【提案3】 商店街街灯の撤去、新設には補助金等がありますか。</p>	・撤去、新設共補助金有 ・区の補助金、都の補助金 ・補助率最大 4/5 ・事前に相談必要
6	<p>【提案2のA3】【提案3】 道路照明灯、交通信号、西側電柱を地中化する。</p>	・改修時期に合わせて整備することになります。 現時点での改修時期は、未定ですが中長期的になる見込みです。（略）
7	<p>【提案3 バスレーン化 その1、2】 バスレーン化すること。 ★1 バスは「エルソフィア前」と「梅島駅前」間で相互通行 ★2 歩車道の構造は、バスレーンが幅4m、その他は歩道とする。</p>	バスレーン化について 補助255号線及び南北構想線が実現出来た場合、旧道は現在の交通量が減少すると考えられます。 ご提案の通り、長期的に検討していく路線であることを区は認識しています。（略）
8	<p>【提案3 バスレーン化 その1、2】 バスレーン化することにより、一般車両（自転車、地域店舗及び住民車両、緊急車両以外）は通行禁止させ迂回路を通行する。</p>	バスレーン 4m単独道路については、道路交通法上交通管理者である警察からの同意が得られない可能性が大了。
9	<p>【提案3 梅島小学校用地を活用】 地区計画で壁面を 0.5mセットバックするが、梅島小学校に隣接する土地は 0.5mセットバック分梅島小学校用地を活用できるようにする。</p>	梅島小敷地は足立区の財産。50cmセットバックできる条件が整えば梅島小敷地のセットバックは可能です。

☆2 梅島駅前通り商店街の方々と意見交換を行う。

8月30日、商店街にある店舗にて商店街の方と意見交換を行なった。以下が《概要》
1 街路灯の撤去新設共に補助金がある。現在の街路灯を撤去後、建物の壁に街路灯を設置するには構造的なことを検討するのと、建物建替えの時に対応が必要になる ⇒現在の街路灯を撤去すれば歩道幅が広がる部分が出てくる。
2 歩車道の段差を解消出来ないか。 ⇒区の説明によると、現在の区の歩車道は段差を付けず縁石で分離することなので、将来改修時にはその可能性があると思われる。
3 梅島小学校用地を50cmセットバックに興味がある。 ⇒区の説明によると、条件が揃うことと住民の方の要望があれば可能性がある。
4 バスが迂回出来ないか。 ⇒区の説明によると、「バスレーン化について、補助255号線及び南北構想線が実現出来た場合、旧道は現在の交通量が減少すると考えられます。長期的に検討していく路線であることを区は認識しています。」バスの迂回も同様だと思われる。

三カ年計画を終えるにあたって

推進委員 歩道を広げることは時間がかかる事がわかりました。出来る事から対策を施し歩道の安全対策を実現してもらいたい。
推進委員 梅島駅前通り商店街の利用者と地権者の安全安心と活性化をコーディネートするのが、まちづくり推進委員会あだち中央部会の使命との想いで活動してきました。 更に行政関係所管との調整能力が問われた三年間でした。
カウンセラー 梅島駅前商店街沿道の旧日光街道のあり方をどう考えるか、を焦点にしたまちづくりの一つの提案が出来たことはあだち中央部会の見識と情熱の賜物と感銘した。今後、梅島・西新井地区の道路網整備とまちづくりを見守っていきたい。

「次世代へ、またその先へ、
今の想いを繋ぐまちづくり」

あだち中央地区部会研究発表について

地域の特性を大切にまちづくり

発表の資料の中で、あだち中央地区の特性と課題とあり、特性とはすなわち課題ではないし、もちろん特性とはイコールそのまま魅力でもないという捉え方をされています。また、地域特性について、これらが異なるということを前提に課題を発見し、それを精査し、解決法につなげていくという、その研究のプロセスが素晴らしいと思いました。

歩道を広げたいからスタートし、でも歩道を広げるのはなかなか難しい、では、そもそも「どうして歩道を広げたいのか」というところに立ち返られたのではないかと思います。ハード面、歩道を広げるだけでなく、自転車が停まっていて利用できる部分が少ないからよくないとか、自転車の運行と車、あるいは歩行者との棲み分けがうまくできていないとか、問題は歩道が狭いことではなく、歩いたり移動したりするときに危険があることが問題だとお考えになったと思います。このように原点に戻られたことで、実際と理想のギャップのありかが鮮明になりました。

先ほどもお話に出ましたウォークアブルシティ、歩きやすいことも大事ですし、自転車も、もちろん大事にしたい。緊急車両のこともありますし、車の運行が必要であることは、もちろん否定しません。さまざまな方法で、さまざまなスピードで移動される方たちにとって、共存の空間として、まち、あるいは道というものを考えていかなければいけないということが結論に結びついているのかなと思います。

「すぐには難しいことがわかりました」と、ご発表にありましたが、歩行者と車の共存、歩車共存の言葉は、その理念が生まれ、具体例があり、世界のいろいろなところで実現しています。私たちは歩行者として歩きたいし、自転車のユーザーとしても利用したい、時には公共交通と車でも移動したい、そういった多様な移動者にとって、ここは快適で安全であるということをご共有したい。この概念が、皆さんのさまざまな調査などによって共有される。そしてこの概念が、新しい時代のまちや道を作っていく土台になっていくと思います。



山田あすか

東京電機大学
未来科学部建築学科教授