

第3章 関連機関との協議用資料作成

以下の関係機関との協議用資料を示す。

- ・ 交通管理者協議
- ・ 江東区大規模公園リニューアル検討委員会

3.1 交通管理者協議資料

本年度は、道路の基本構成について区民に計画を提示するにあたり、事前に交通管理者に計画の妥当性の確認を行うことを目的として協議を行った。以下に協議資料を示す（基資料はA 3版）。

仙台堀川公園及び沿道整備基本計画
(断面構成)

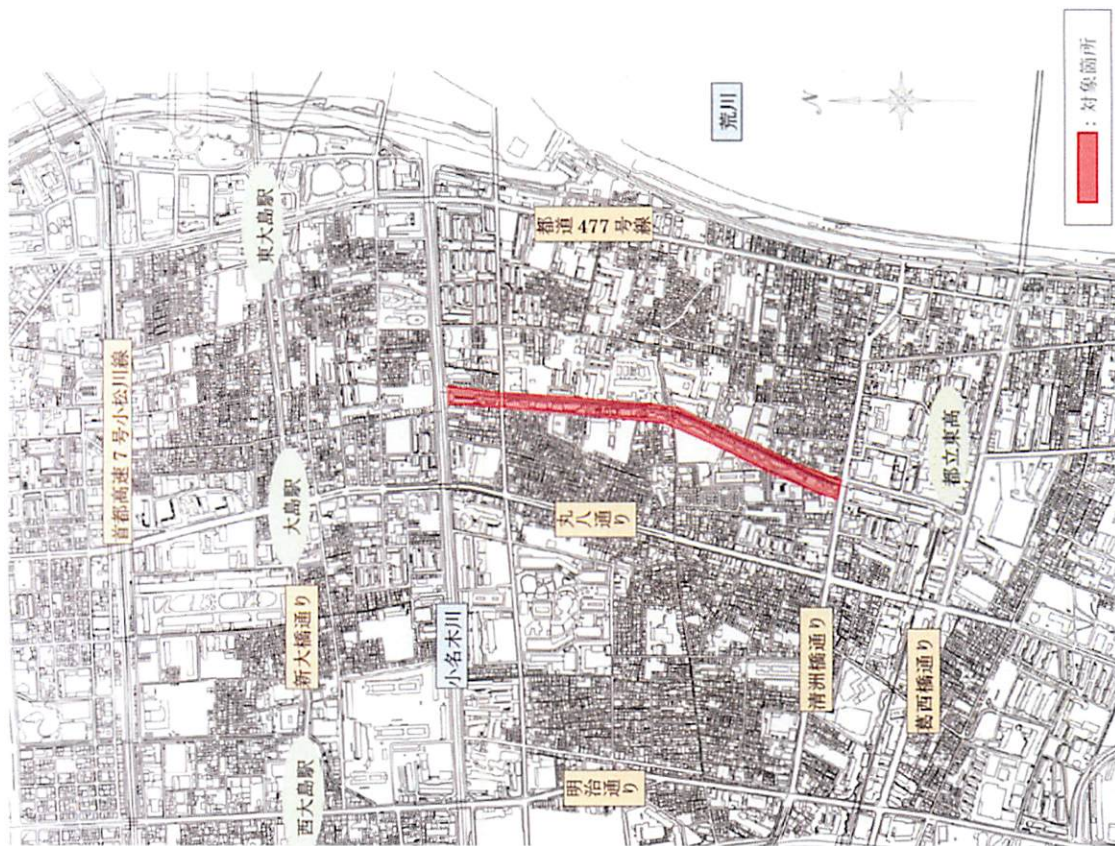
(1) 事業概要と協議目的

江東区では、仙台東川公園のコミュニティ・アールと合わせ、園内及び沿道の交通環境の改善を図るために、道路、公園、河川の一体化による断面構成の再構築を図るための基本計画を策定している。よって、基本設計に先立ち、標準的な断面構成について協議を行うものである。

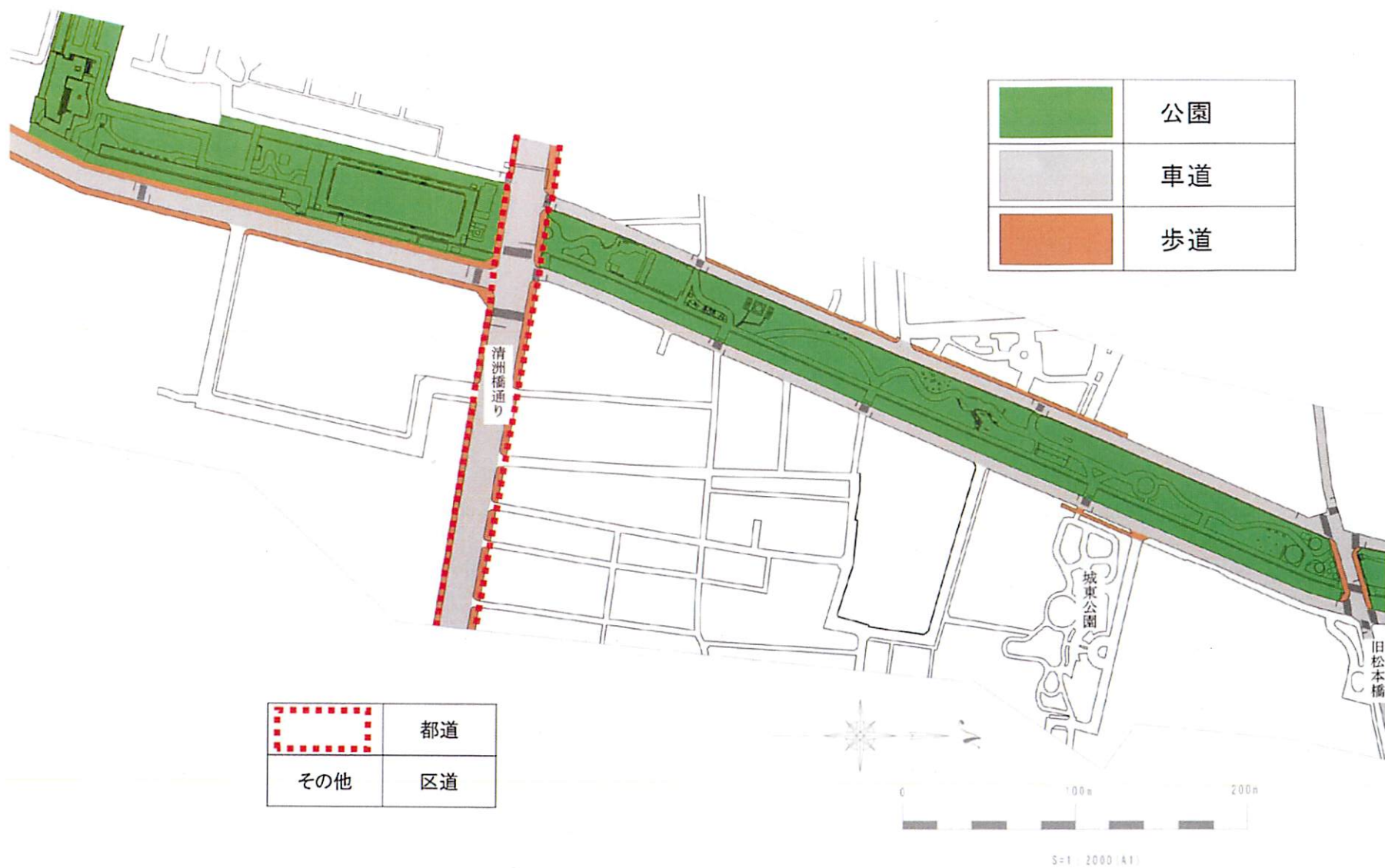


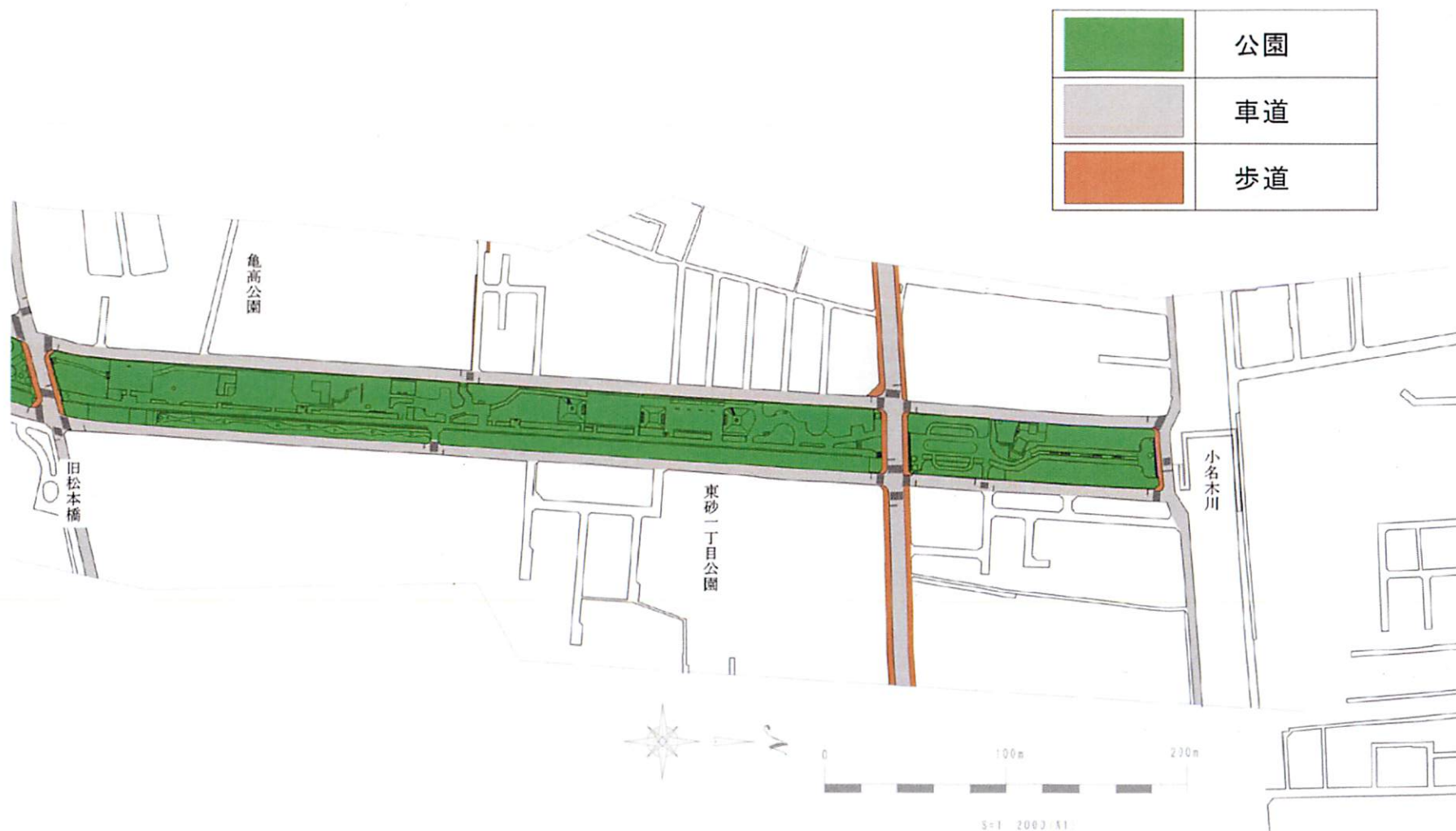
(2) 対象箇所位置図

対象箇所は、江東区仙台東川一部及びその沿道である。

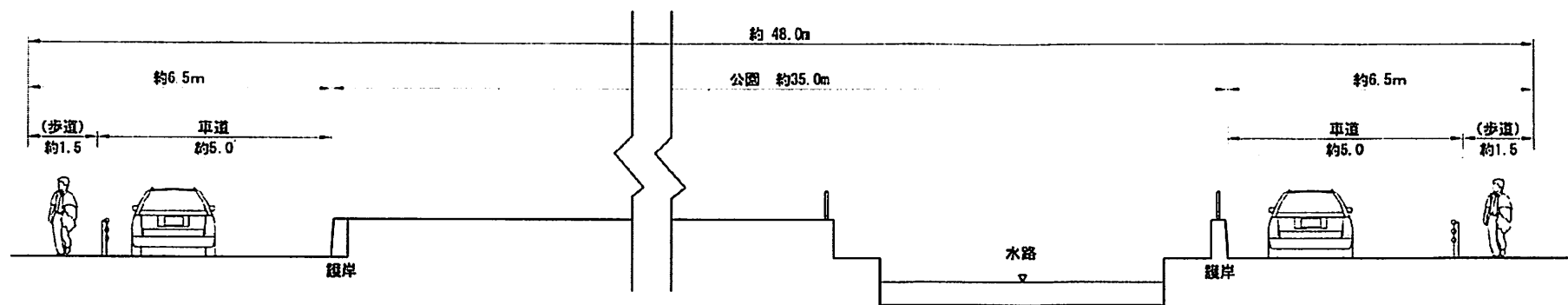


(3) 現況平面図





(1) 現況断面図



(5) 側面衝突回避の方針

現況の交通課題

- ・公園内の自転車交通量が増え、歩行者との接触により安全上の問題が生じている
- ・両側道路が狭く、歩道の幅員が不足しており、歩行者の安全確保が課題となっている
- ・公園と道路は、高低差や地形によって分断されており、都市計画により、仙台東川公園と周辺の道路が一体となった歩道が必要とされている

対応方針

- ・公園、道路を含めた全体幅員の中での歩行者、自転車、自動車の配置
- ・公園内の自転車交通量を確保し、歩行者の安全確保を向上
- ・両側道路と歩道、自転車道を確保し、それぞれの動線の安全確保、円滑性確保

歩行者動線

- ・自動車の動線との分離
- ・自転車の動線との分離
- ・安全、快適な歩行環境確保

◇公園利用者のために、道路内にも歩道が必要

⇒公園と道路の境界の適当な高低差の解消により歩道から公園内へのアクセスを良好なものとし、公園内の南北道路を歩行者の主要動線とする

⇒道路内には、必要最小限の歩道幅員（2.0m）を確保する

自転車動線

- ・歩行者動線との分離
- ・自動車の動線との分離
- ・安全な歩行環境確保

◇専用の自転車道が必要

・他動線から完全に分離した安全な歩道利用からの利便性を優先し、両側道路内にそれぞれ自転車道を確保する。（公園内は自転車道は排除する）

自動車動線

- ・現況機能（車道幅員）の確保
- ・歩行者、自転車の動線との分離
- ・当該道路への流入抑制
- ・スピード抑制
- ・安全性確保

◇地先利用主体である現況の機能に合わせた幅員確保が必要

◇地先利用以外の車の流入抑制、スピード抑制のために、通過交通のみにくい構造とすることが望まれる

⇒当該道路は、北側は小名木川、南側は葛西橋通りで突き当たりとなる道路であり、並行して約200m西側に都道476号（4車線）、約400m東側に都道477号（4車線）などがあることから、当該道路は地先利用が主体の道路と位置付けられる

⇒この位置づけを踏襲し、車道5m（対面交通）を確保しながら、新たに歩道、自転車道の確保を行う

⇒通過交通の流入を避けるために、単純に通行することがしにくい道路とする

⇒隣接公園がある部分は仙台東川公園との連携を図り、自動車の通行速度を抑制することにより、通過交通の排除を行う

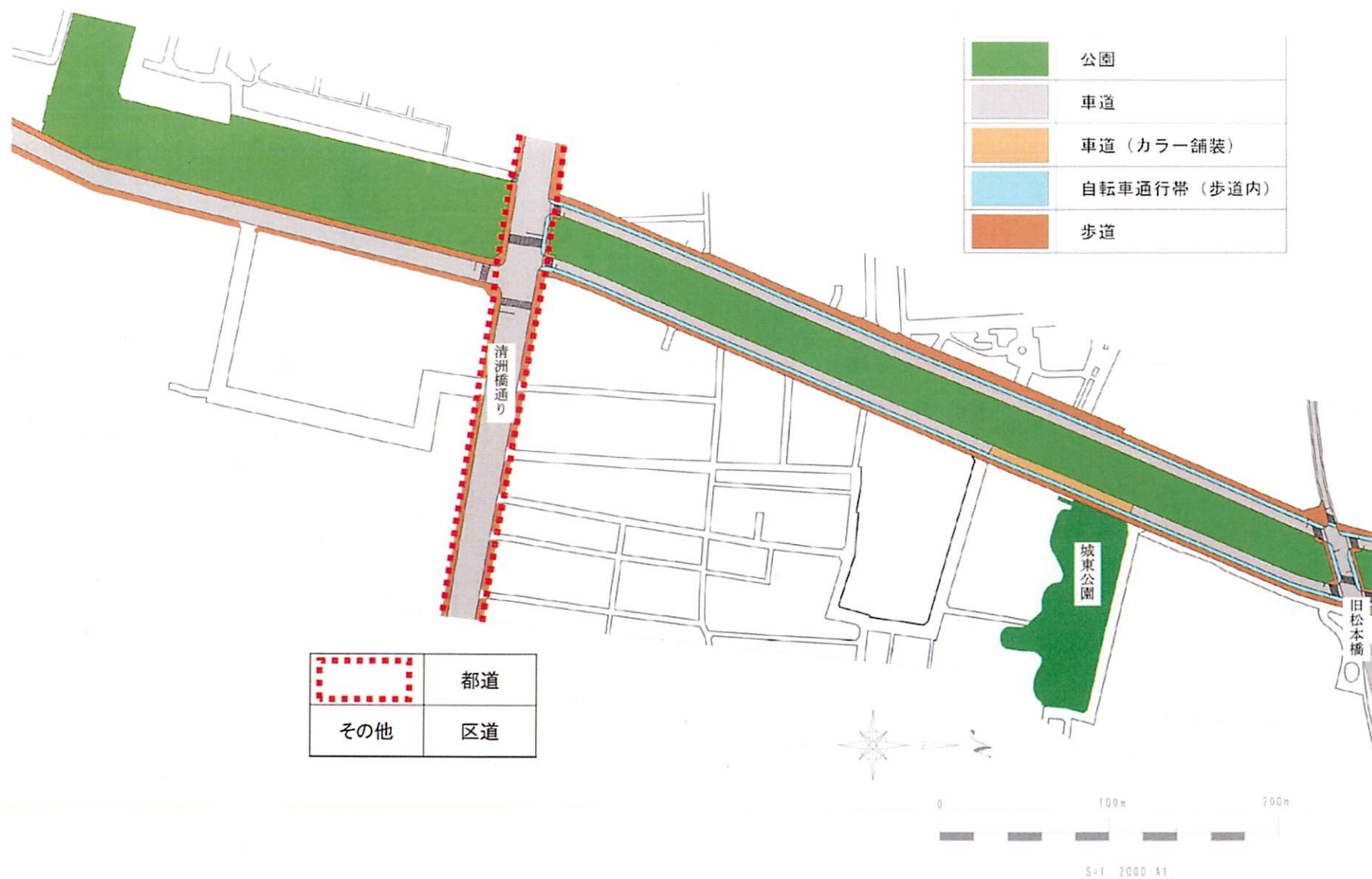
電線地中化

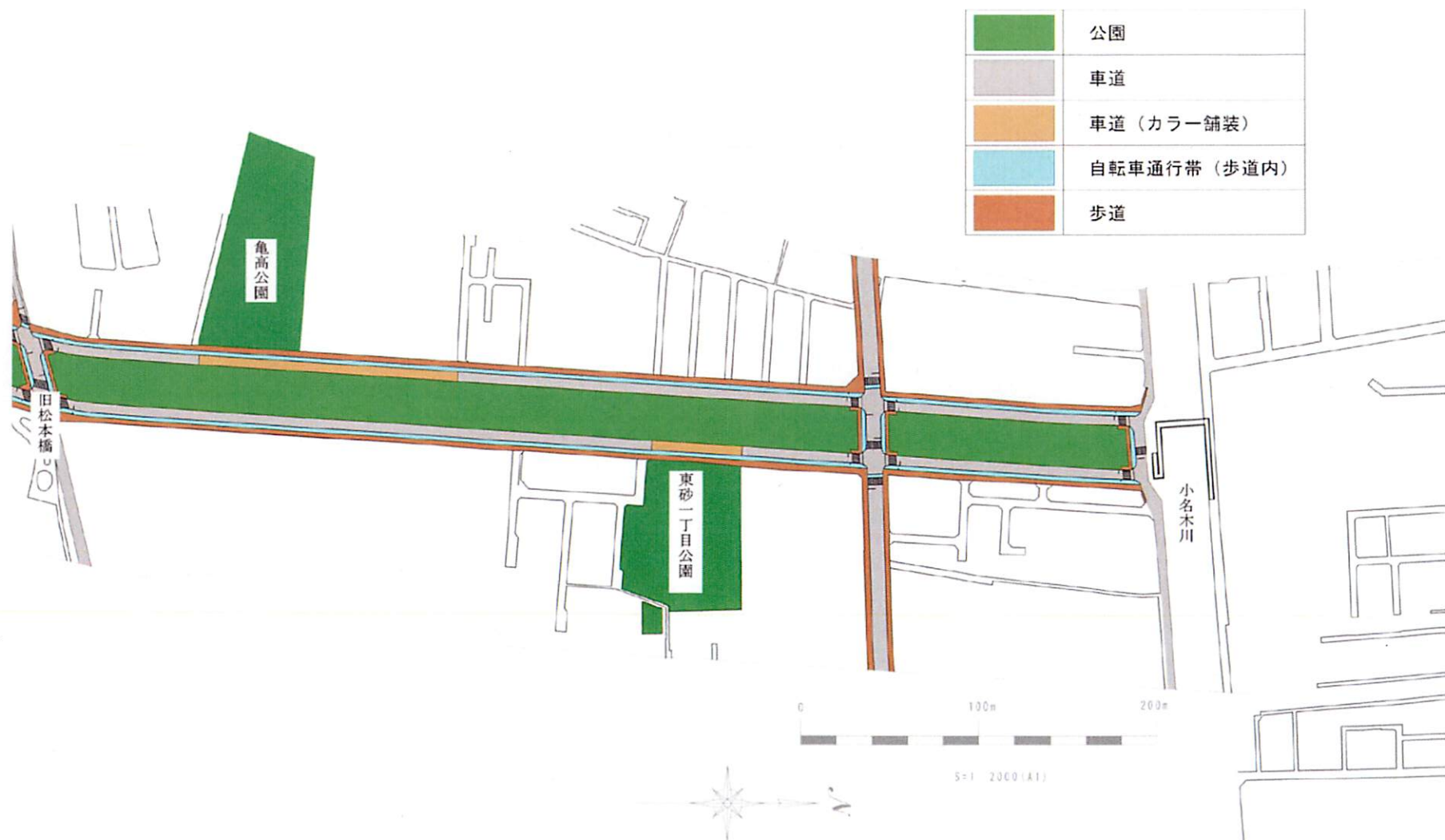
- ・通行の安全確保のために電線を地中化（無電柱化）

◇断面構成の最適化の中で地上機器の設置を考慮する必要がある

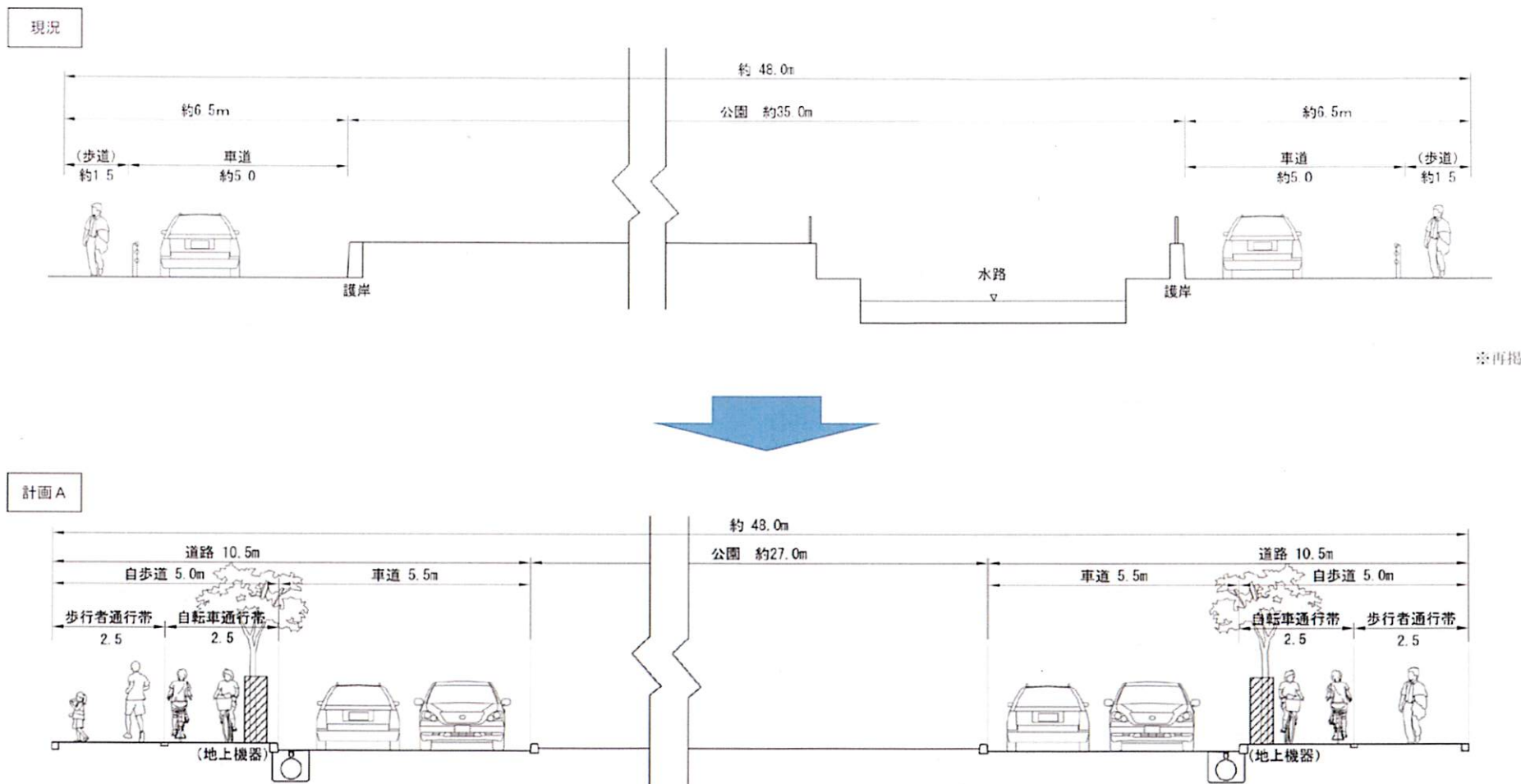
⇒自転車道と歩道の間に施設設置帯、植栽帯を設けた地上機器設置空間を確保する

(6) 計画平面図

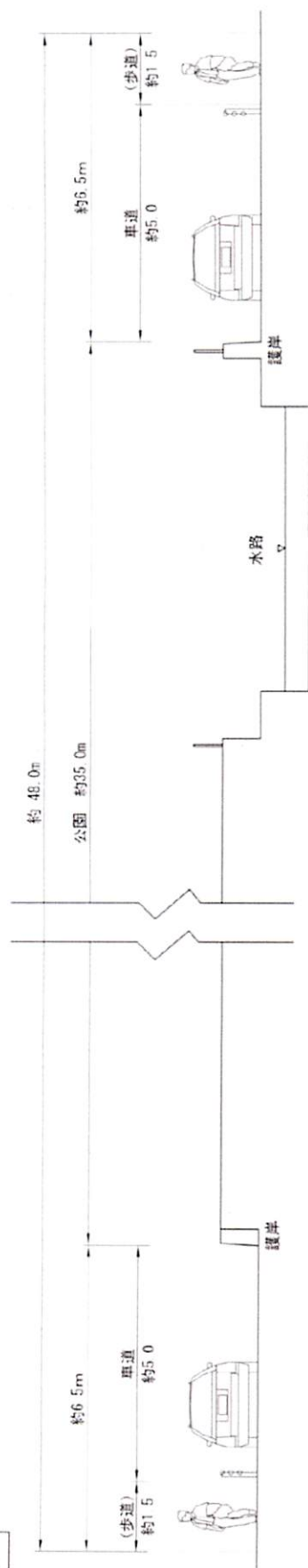




(7) 計画断面図



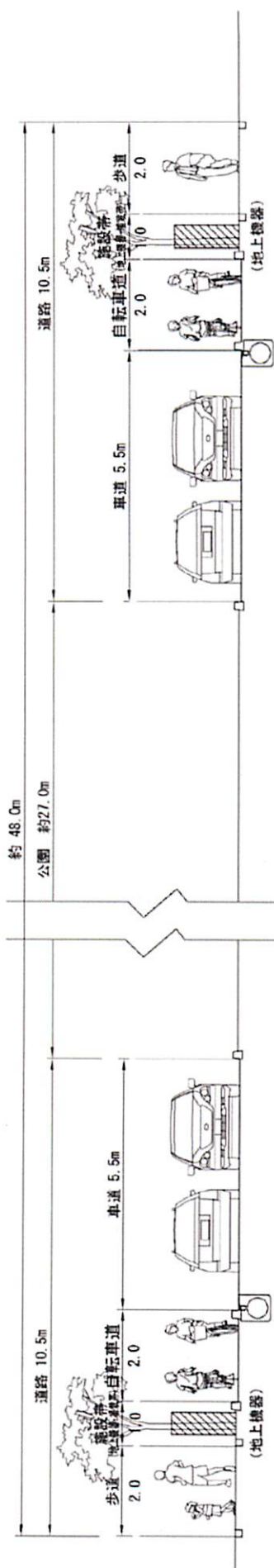
現況



※再掲



計画B





※道路区域の歩道幅員





項目	細目	現況	計画
1. 車道	①道路規格 ②幅員構成	- 第4種 第4級 (現況幅員より) 5.0m (0.5+1.0+0.5)	- 第4種 第4級 5.0m (0.5+1.0+0.5) (※1)
2. 自転車道	①交通量 ②幅員構成	- 計画地内4ヶ所平均交通量 (平日) H20調査 - 西側: 1,025 台/12h - 東側: 2,089 台/12h - 公園: 2,132 台/12h - 合計: 5,245 台/12h - 自転車道なし	- 片側自転車交通量が500~700 台以上/日のため、他の交通と分離する (※2) 2.0m (※2) 1600 台以下/時と想定されるため、2車線とする (※3)
3. 歩道	①交通量	- 北向き、南向き合計 計画地内4ヶ所平均交通量 (平日) H20調査 - 西側: 351 人/12h - 東側: 693 人/12h - 公園: 1,848 人/12h - 合計: 2,892 人/12h	現在公園内を走行している自転車等を公園外に誘導し、公園内の安全、快適な歩行環境を確保。また、公園内への進入を妨げている護岸を撤去し、どこからでも公園内に入れるように開放的な整備を行うことにより、歩行者が少ない道路 (概ね片側歩行者交通量が500人未満/日) と設定
4. 植樹帯 (地上機器配置 空間)	②幅員構成 ①配置 ②幅員構成	- 歩道なし~約4.9m (場所: 城東公園北側 集合住宅前の歩道) - 植樹帯なし	2.0m (※4) 既存歩道のある部分は、2.0m+既存歩道幅員 - 電線地中化に伴う地上機器設置のためのスペースを確保し、地上機器を設置しない区間は、植栽等を設置。歩行者と車両の区分を行うために、歩道と自転車道の間に設置し、路上施設幅 (※5) として確保 - 植栽帯の幅員は、1.0m~2.0mが標準であるが、1.0mの空間があれば地上機器が設置可能なことから1.0mを確保 (※6)

出典資料

※1 《車道》

道路構造令の解説と運用 P13, 14, 187

内 容

区 分	車道の左側に設ける路肩の幅員 (単位:メートル)			
第 1 種	第 1 級 及 び	普通道路	2.5	1.75
	第 2 級	小型道路	1.25	
	第 3 級 及 び	普通道路	1.75	1.25
	第 4 級	小型道路	1	
第 2 種		普通道路	1.25	
		小型道路	1	
第 3 種	第 1 級	普通道路	1.25	0.75
		小型道路	0.75	
	第 2 級から 第 4 級まで	普通道路	0.75	0.5
		小型道路	0.5	
第 4 種	第 5 級		0.5	
	4 級		0.5	

出典 道路構造令の解説と運用 P13

〔左側路肩の幅員〕

区 分	車道の右側に設ける路肩の幅員 (単位:メートル)		
第 1 種	第 1 級 及 第 2 級	普通道路 小型道路	1.25 0.75
	第 3 級 及 第 4 級	普通道路 小型道路	0.75 0.5
		普通道路 小型道路	0.75 0.5
	第 2 種	普通道路 小型道路	0.75 0.5
普通道路 小型道路		0.5 0.5	
第 3 種	普通道路 小型道路	0.5 0.5	
第 4 種	普通道路 小型道路	0.5 0.5	

出典 道路構造令の解説と運用 P14

〔右側路肩の幅員〕

d. 第3種第5級および第4種第4級の道路

第3種第5級および第4種第4級の道路は、道路構造令上は車線がなく車道のみで構成される道路であり、車両のすれ違いは原則として待避所で行われる。なお、この道路は1車線道路と呼ばれることが多い。

第3種第5級および第4種第4級の道路の車道幅員は、停車、乗用車相互のすれ違い、消防活動を考慮し4mとする。ただし、計画交通量が極めて少なく（おおむね100台/日以下）かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合には、3.0m（路料を含めた最小道路幅員4.0m）とすることができる。

出典 道路構造令の解説と運用 P187

〔4種4級道路の幅員〕

- 第10条 自転車道及び自転車の交通量を多い第3種又は第4種の道路には、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合には、この限りでない。
- 2 自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路（前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合には、この限りでない。
- 3 自転車道の幅員は、**2メートル以上**とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合には、1.5メートルまで縮小することができる。
- 4 自転車道に路上施設を設ける場合には、当該自転車道の幅員は、第12条の建築線等を勘案して定めるものとする。
- 5 自転車道の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

出典 道路構造令の解説と運用 P16

「自転車道幅員」

- (1) 自転車道等 もっぱら自転車又は自転車及び歩行者の通行の用に供するために設けられる道路又は道路の部分（当該道路の他の部分と設けられる道路とは異なるものに限る）をいう。
- (2) **A種の自転車道** B種の自転車道以外の自転車道をいう。
- (3) **B種の自転車道** 自転車道等のうち、屋外ランニングを主たる目的として設置されるものをいう。
- (4) 通行帯 自転車又は自転車及び歩行者の通行の用に供することを目的とする自転車道等の部分をいう。
- (5) 横断自転車道 自転車又は歩行者が車道及び歩道を横断するために設けられる自転車道等の一区分をいう。
- (6) 路肩 自転車道等の主要構造部を保護し、又は通行帯の効用を保持するために、通行帯に接続して設けられる帯状の自転車道等の部分をいう。

出典 自転車道等の設計基準解説 P2

「A種自転車道」

自転車交通を分離するかどうかは、特に自転車の交通量および自動車の交通量と進行速度の二者を考慮して判断すべきものと考えられる。

一般的には自動車と自転車との進行速度差が大きいところでは地方自転車交通を分離することが望ましい。自転車の進行速度は5~30km/hの範囲であり、平均的には17~18km/hと考えよう。自転車の進行速度が50km/hを超えるような道路では比較的小さい自転車交通量に対して自転車交通を分離するべきである。

また、自動車走行の際、運転者の目に常に自転車が見える状態は、明らかに自動車交通に障害を及ぼす状態と考えれば、自転車の平均年間距離L=500m、自転車の平均速度V=20km/hとすれば、片側1時間当たりの自転車交通量は、

$$N = \frac{1,000 V}{L} \text{ から } N=40 \text{ 台/時となる。}$$

したがって片側自転車交通量は80台/時となり、自転車交通量が80台/時（約700台/日）以上となれば、自動車走行に障害を与え、自転車交通も危険な状態になるといえる。また、この程度の交通量を超えたと歩行者ともあつて生じることが予想されるため歩行者との分離も必要と考えられる。

このような点を考慮すると、**自転車交通量が500~700台/日を超えるか否か**が自転車交通を分離する際の判断基準となる。

なお、都市内の自転車道の計画決定にあたっては、単に一区間の自転車交通の処理だけでなく、自転車道の通行経路全体について安全が図られるよう、自転車交通の動線に配慮して自転車道ネットワークが形成されるように留意する必要がある。なお、この場合、自転車交通が最短路を選択する傾向のあることに留意すべきではあるが、既設の道路で自転車の通行に適さない区間があるような場合には、自転車道を他の道路に迂回させるなどの検討を行うことも必要である。

出典 道路構造令の解説と運用 P23,224

「自転車交通の他交通との分離」

自転車道等の実用交通量は、種別、車線数に応じた表の実用交通量の欄に掲げる値を標準とするものとする。ただし、当該自転車道等が一方通行となつているときの実用交通量は、同表の実用交通量の欄に掲げる値に1.3を乗じて得た値とする。

種別	車線数	実用交通量(単位:台/時)
A種の自転車道	2	1,000
	3	2,400
B種の自転車道	2	1,300
	3	2,000
自転車道	4	2,800

出典 自転車道等の設計基準解説 P21

「自転車道の交通量」

※4 《歩道》 道路構造令の解説と運用 P17,18	4-1 通行帯の幅員 (1) 通行帯は、車線より規定されるものとし、車線の幅員は1メートルとする。ただし、地形の状況その他の理由により、やむを得ない場合においては、0.75メートルまで縮小することができる。 (2) 通行帯の幅員は、縦断歩道橋等を利用する自転車交通の量と交通の状況等を勘案して定めるものとする。なお、歩行者交通量が特に多いと予想される区間では、歩行者の通行のための車線を考慮するものとする。 出典 自転車道等の設計基準解説 P27 「自転車道の幅員」
※4 《歩道》 道路構造令の解説と運用 P17,18	(歩道) 第1条 第4種（第4級を除く。）の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）、歩行者の交通量が多い第3種（第5級を除く。）の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）又は自転車道を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 2 第3種又は第4種第4級の道路（自転車歩行者道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合には、歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては2メートル以上とする。 4 横断歩道橋等又は路上横断歩道を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の他に横断歩道橋等を設ける場合にあっては3メートル、ベンチの上端を設ける場合にあっては2メートル、並木を設ける場合にあっては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあっては1メートル、その他の場合にあっては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあっては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 5 歩道の幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況等を考慮して定めるものとする。 出典 道路構造令の解説と運用 P17,18 「歩道幅員」
※5 《自転車道の路上施設幅》 自転車道等の設計基準解説 P35	また、ガードレール、標識等を設ける路上施設幅としては、0.5メートル以上あればよい。植栽帯に並木を設ける場合は1.5メートル、そのせいかん木間度であれば1メートルとし、このなかに路上施設を設けることができる。 出典 自転車道等の設計基準解説 P35 「自転車道施設幅」

(1) 樹 帯

植樹帯の幅員は1.5mを下限とする規定されているが、この規定はおおむね1m以上2m以下を意味する。植樹帯は道路の空間機能を行う重要な緑化構成要素であり、都市の空間形成の中心となるような道路や交通空間を通過する道路等、空間機能を重視すべき場合には、標準値以上の広い幅員を確保する必要がある。植樹帯に開放される、都市の緑地や、緑地帯などの空間機能、道路施設等における緑化空間としての役割を十分に発揮するためには、その幅員は、それらの機能を果たすために必要な幅員に加え、空間機能を付加するにふさわしい道路全体の幅員、全体幅員と植樹帯幅員のバランスを考慮して決定する必要がある。また、樹木の樹形、配置および他の植樹構成要素とのバランス等にも十分配慮する必要がある。特に苗木の場合は、根の成長により直接する樹幹が損傷をうけ、平坦性を損なうおそれがあるので、植樹帯程度の植樹帯幅を確保することが望ましい。

出典 道路構造令の解説と適用 P253
「植樹帯の幅員」

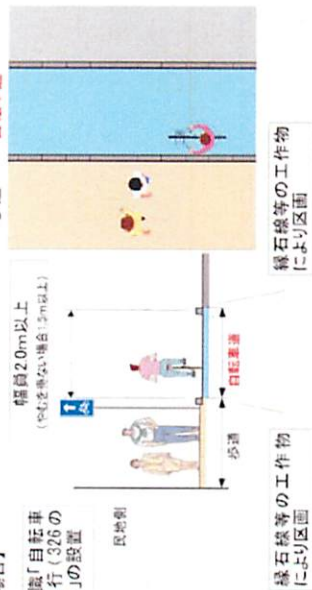
(11) 参考資料

■ 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省 警察庁)

○ 自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工造物により区画して設けられる道路の部分という。(道路構造令第2条第2項・道路交通法第2条第1項第3号の3)

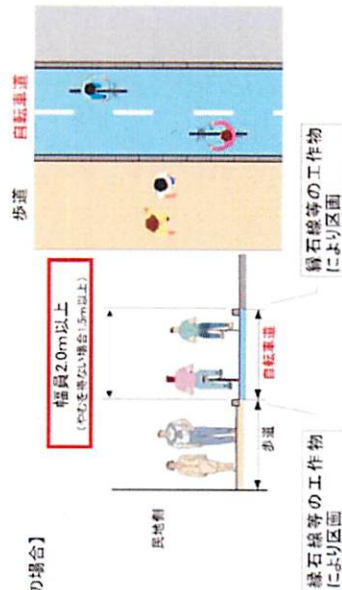
【一方通行の場合】

道路標識「自転車
一万通行(325の
2-A・B)」の設置



【双方方向通行の場合】

幅員2.0m以上
(やむを得ない場合1.5m以上)



出典 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン II-4

「自転車道の幅員」

(一般部)



(車両乗り入れ部)

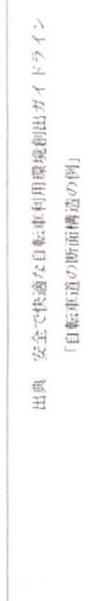


図 II-2 自転車道の断面構造の例

出典 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン II-5
「自転車道の断面構造の例」

3.2 江東区大規模公園リニューアル検討委員会

「江東区大規模公園リニューアル検討委員会」とは、公園リニューアルに際して、計画内容の審査を行う会議体である。

議長は副区長とされ、直接的に調査計画・設計施工に関係する土木系部署のみならず、政策経営部、地域振興部、文化観光課などによって構成されている。

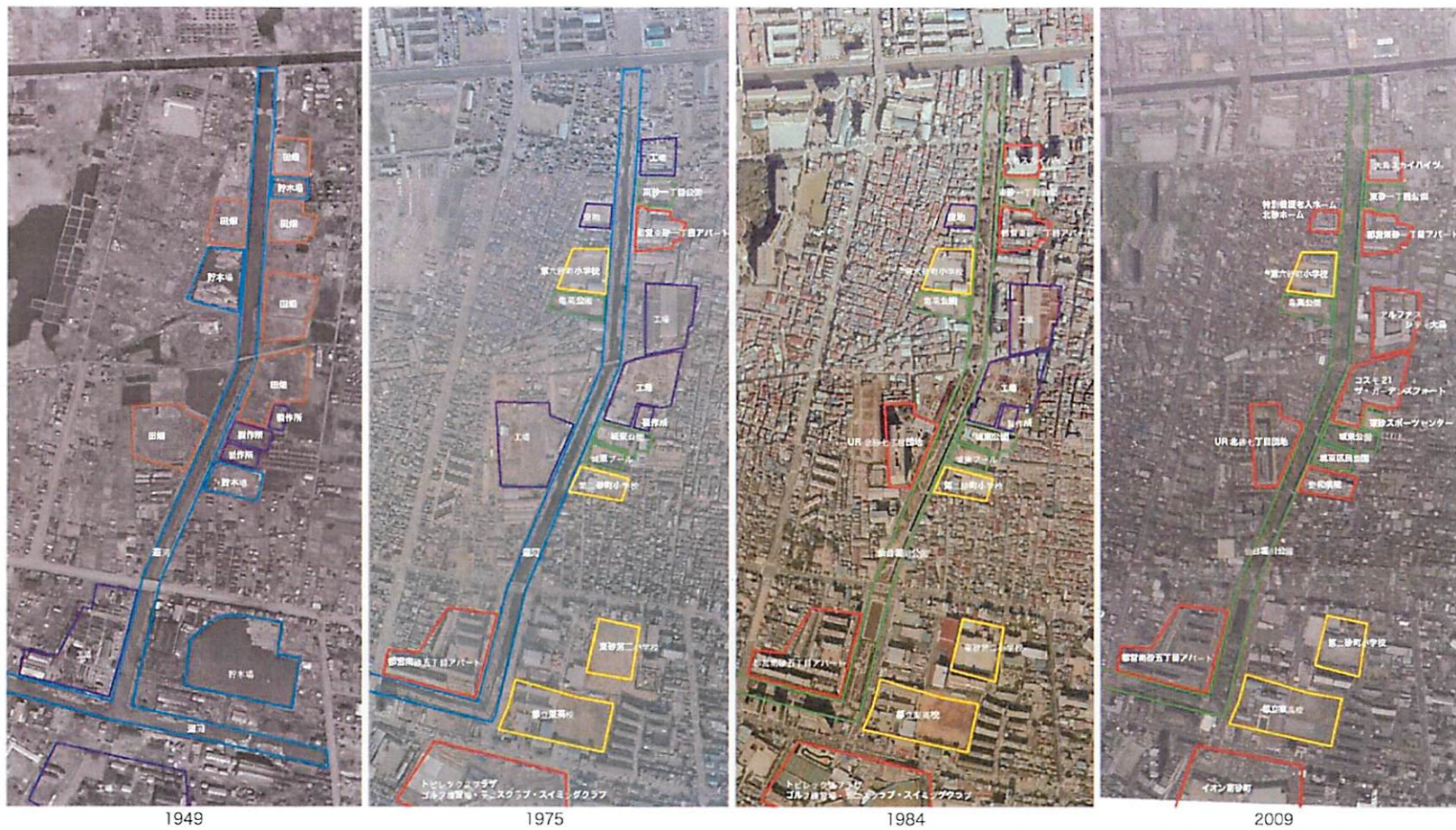
仙台堀川公園については、平成 26 年度に 2 回開催された。第 1 回目は事業概要（背景、目的など）の確認、第 2 回目は区民との対話結果の報告である。

次項に、次第、提供資料、議事録を示す。

(1) 第 1 回（平成 27 年 1 月 21 日）

事業の概要（背景、現況の課題、目的、地域からの要望）、断面構成の見直し（自転車動線を公園外に設けること）、デザインコンセプトなど、再整備の着手に対しての区役所内の意思統一を目的に実施された。

報告の通り、了解を頂いた。なお、今後の基本設計にあたるアイデア、合意形成の方法について、意見を頂いた。詳細は議事録を参照されたい。



仙台組川周辺の変遷 文国土地理院 地図・空中写真閲覧サービス (<http://maps.gs.go.jp/mapInfoSearch.do>) より

仙台堀川公園整備事業 基本計画概要書

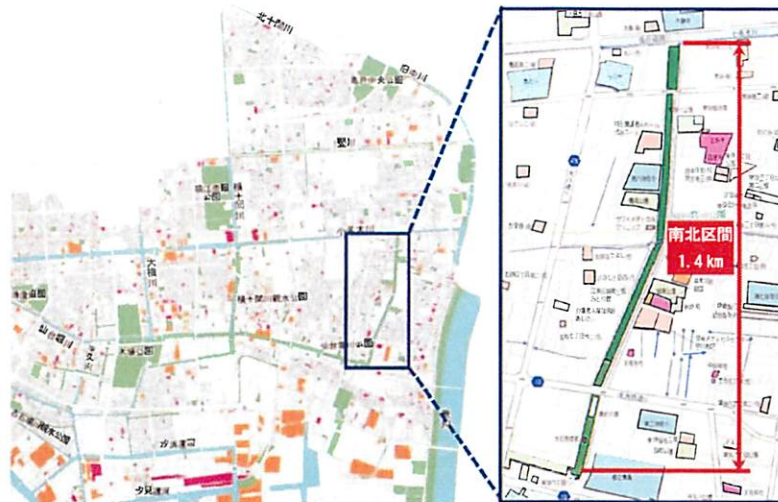
平成27年1月

土木部 河川公園課 計画調整担当

1. 事業の概要（これまでの検討結果、および地域からの要望）

北砂・東砂の境に位置する仙台堀川公園のうち、城東地区を南北に縦断する1.4km区間について、昭和50年代に整備された施設の老朽化や、交通安全などの課題解決のため、公園の改修工事を予定している。

- 交通安全：公園内の歩行者と自転車の錯綜 → 自転車走行空間の確保
 - 快適：施設の老朽化、親水性が低い水路 → 親しみやすい河川、実感できる緑の創造
 - 防災：両側道路の狭い歩道と電柱の存在 → 無電柱化による歩道、ライフライン安全性の向上
- 道路・公園・河川の一体整備による解決**



(1) 背景

- ・区民に親しまれる総延長3,700m、面積10.4haに及ぶ都内最大級の親水公園
- ・親水性のあるみどりの拠点のほか、砂町を南北に結ぶ重要な歩行者・自転車動線として機能

(2) 課題

- ・施設の老朽化や自転車と歩行者の錯綜、植栽木の生育不全など
- ・逐次改修されたことによって、施設・植栽の配置が混乱
- ・公園の両側の道路は幅員が狭く、安全性に課題

(3) 事業の目的

- ・砂町地区における水と緑を身近に感じる、**潤いのあるまちづくりの進化**
- ・公園と道路の一体整備による、**親水性の高い、緑豊かな憩い空間の創出**
- ・**安全な遊歩道、自転車道、車道の機能を充足した交通環境の改善**
- ・「みどりと自然の基本計画」に位置付けられる**避難路ネットワークとしての機能確保**
- ・周辺地域との連携を考慮し、現在に相応しい**適切な公園空間、施設、植栽の再配分・配置**

(4) 現地状況



開園後30年を経た**施設の老朽化**



狭く**交通安全に課題がある道路、不十分な緑化**



流れの不足による**不十分な水路**



植栽木（サクラ）の**生育不全**



自転車の通行量増加

自転車の増加による散策等の公園機能の阻害



護岸による**周辺の施設との分断**



単調な水路

高低差があり、単調で**親水性が低い水路**



煩雑な空間、**混乱した施設・植栽**

(5) 地域からの意見（平成26年度アンケート結果概要）

公園	歩行者と自転車の分離（安全・快適に歩行できる園路） 水路の親水性の改善、壁当ての存続や運動機能確保、桜の名所の存続
道路	護岸撤去による公園と道路の高低差解消 自動車のスピード抑制、電線地中化
その他	住民との意見交換による計画策定

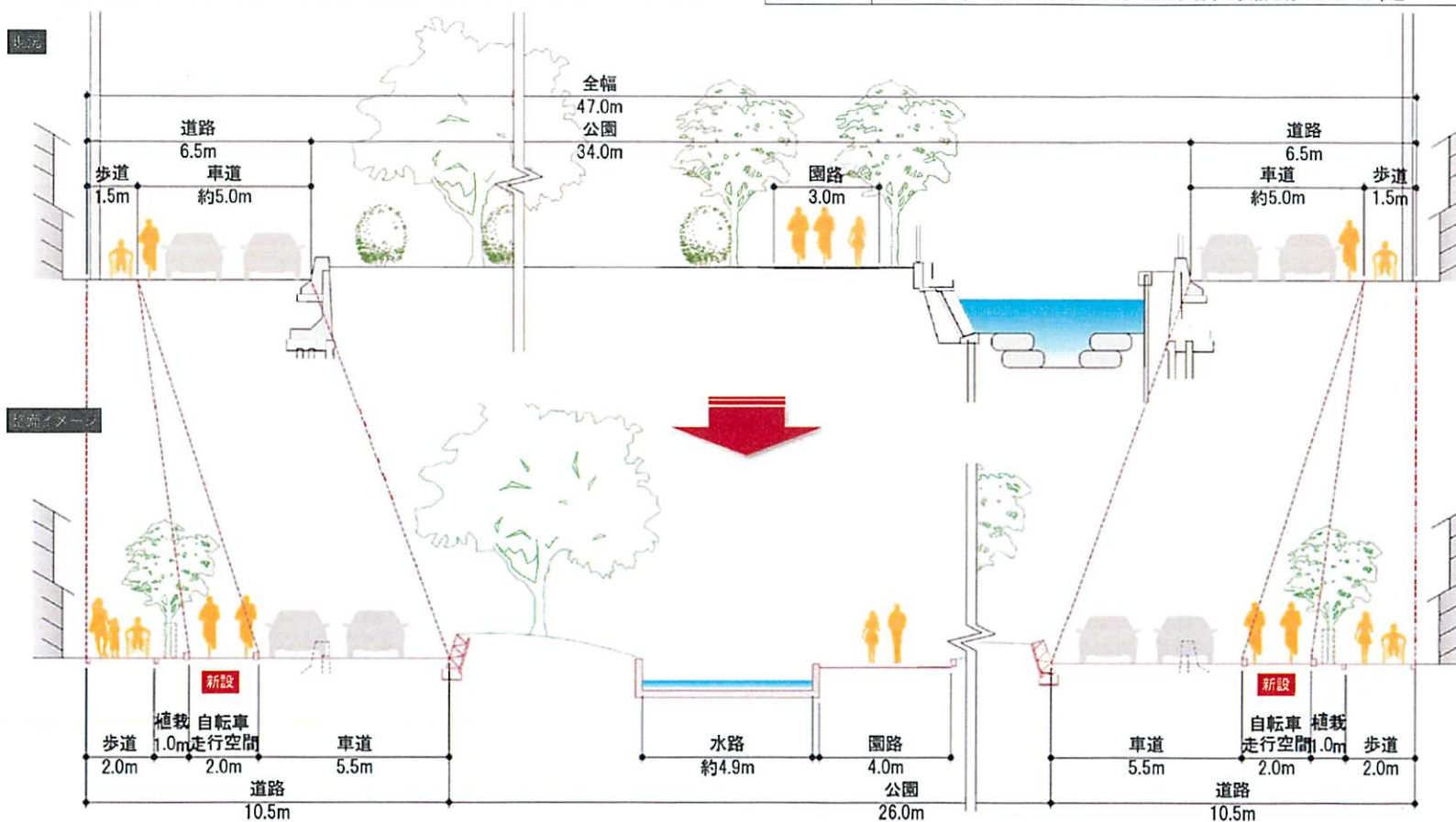
2. 道路：断面構成の見直し（平成 26 年度 城東警察署との協議結果）

公園、道路を含めた全体幅員の中で 歩行者、自転車、自動車動線の最適化

公園内から自転車動線を排除し、公園機能の向上、歩行者の安全性を確保
両側道路に歩道、自転車道を確保し、それぞれの動線の安全性、円滑性確保
電線地中化による道路空間の有効活用

■断面構成

歩行者動線	公園内は歩行者専用、園内に 4.0mの歩道を確保 両側道路に 2.0mの歩道を確保
自転車動線	公園内の通行を抑制、両側道路に 2.0mの自転車道を確保 ※全国統一の新形式「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(h24.9) に準拠 ※自転車道と歩道の間に、1.0mの施設帯を確保。電線地中化の地上機器や植栽を配置
車道	現況 (5.0m) ではすれ違いがしにくいため、若干の拡幅を行い 5.5mの車道



3. 公園：リノベーション

■デザインコンセプト

**砂町の真ん中に返り咲く、
安全で親しみのある緑道・親水公園へのリノベーション**

Point

- 真ん中** ……人を惹きつけるリクリエーション機能、イベントで集まれる広場、地域を代表する景観
- 安全** ……沿岸道路も含めた再配分によって、自動車・自転車・歩行者にとって心地よい空間
- 親しみ** ……住宅・道路・公園を緩やかに分節し、入りやすい、相互に目線が通る空間
- 緑道** ……災害時の避難路にもなる細長い敷地を活かして、明るい緑陰の中を飽きずに歩ける環境
- 親水公園** ……運河としての歴史をベースに、敷地内に自然に水が引き込まれることを活かした親水空間

公園ができるまでの周辺状況

- ・開削当時は貯木場などがある工場地帯、1960年代には急激な宅地化が始まり、公園や小学校が設置
- ・東京では多くの水路が暗渠化され失われたが、砂町では豊かな住環境を目指し**運河は公園に再生**

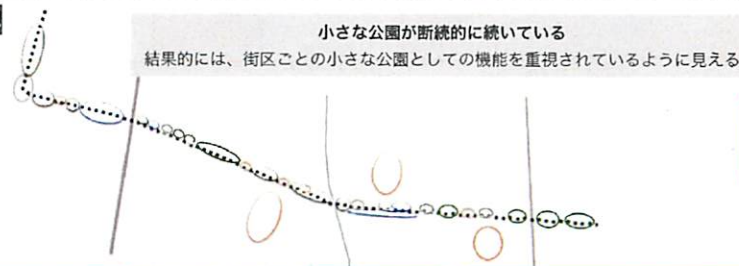
公園ができから現在までの30年間の変遷

- ・開削当初は、更なる宅地化に促される「子どもたちの遊び場」として整備を重視
- ・沿道の公園の再整備、スポーツセンター・ショッピングモールなど、周辺のリクリエーションの充実

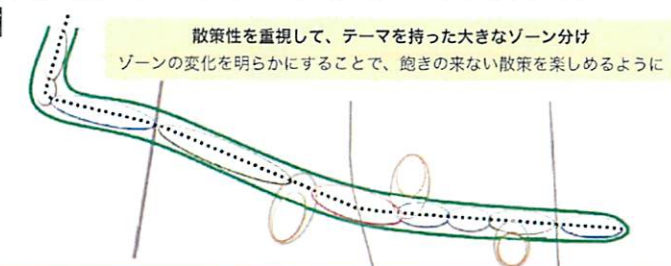
これからの時代に求められる姿

- ・次の30年間に對して、多様かつ高いニーズにも対応できる柔軟性
- ・日光を浴びる、水や緑に囲まれると気持ちいいという人間としての普遍的な欲求を満たす自然の公園

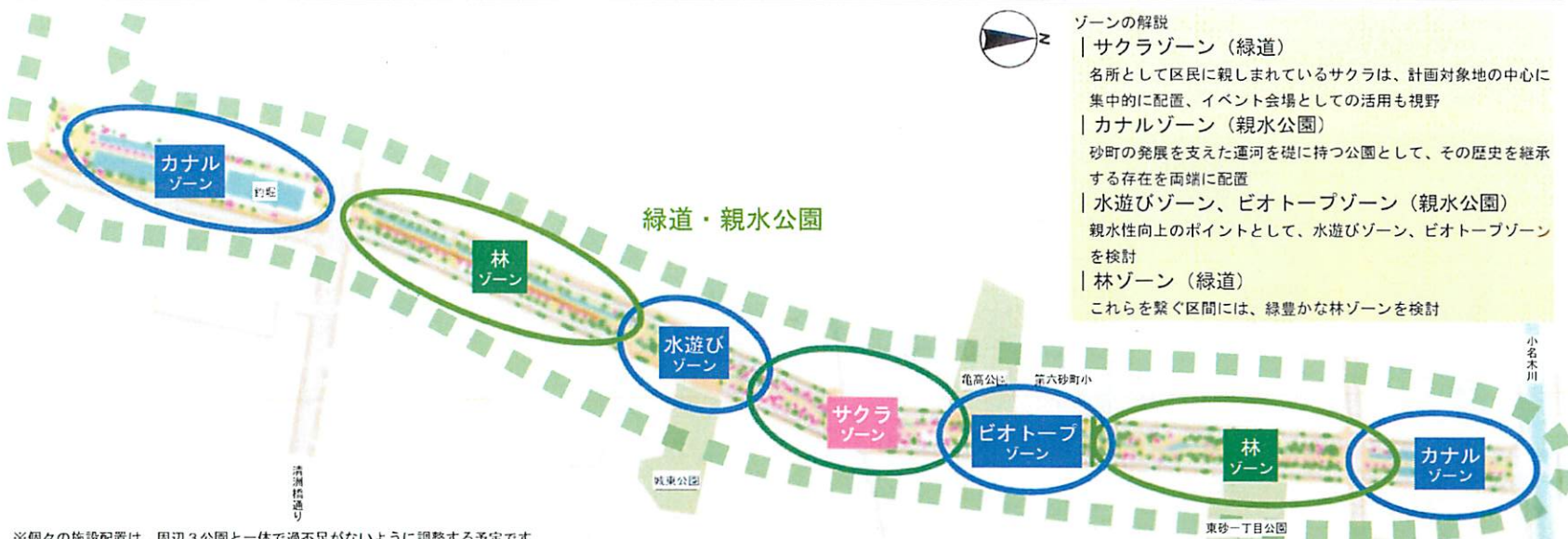
現況



整備イメージ

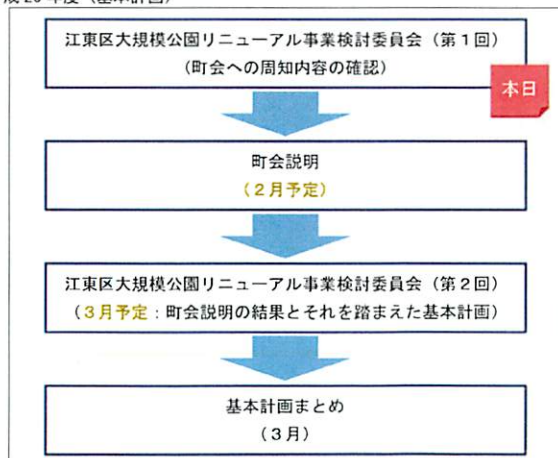


4. ゾーン分けの考え方

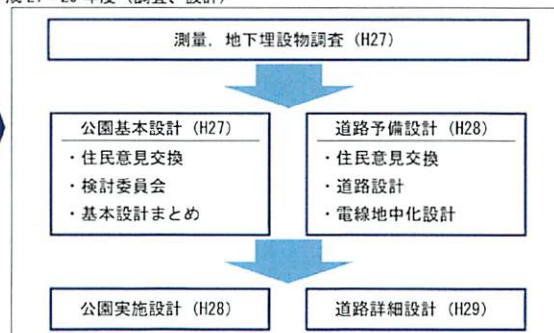


5. 今後の予定

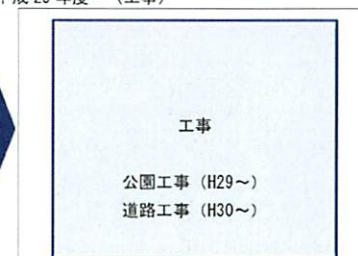
平成26年度（基本計画）



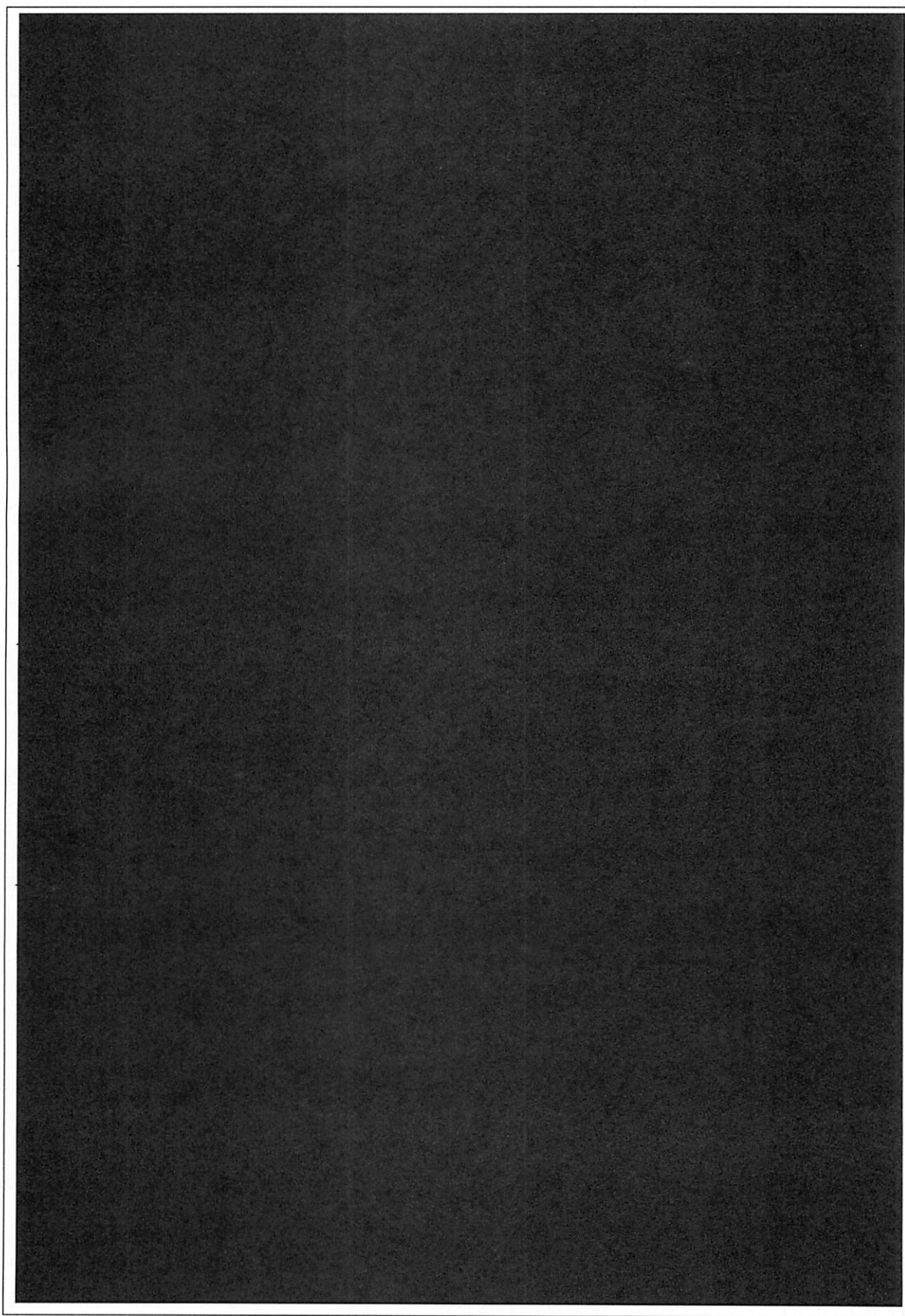
平成27～29年度（調査、設計）

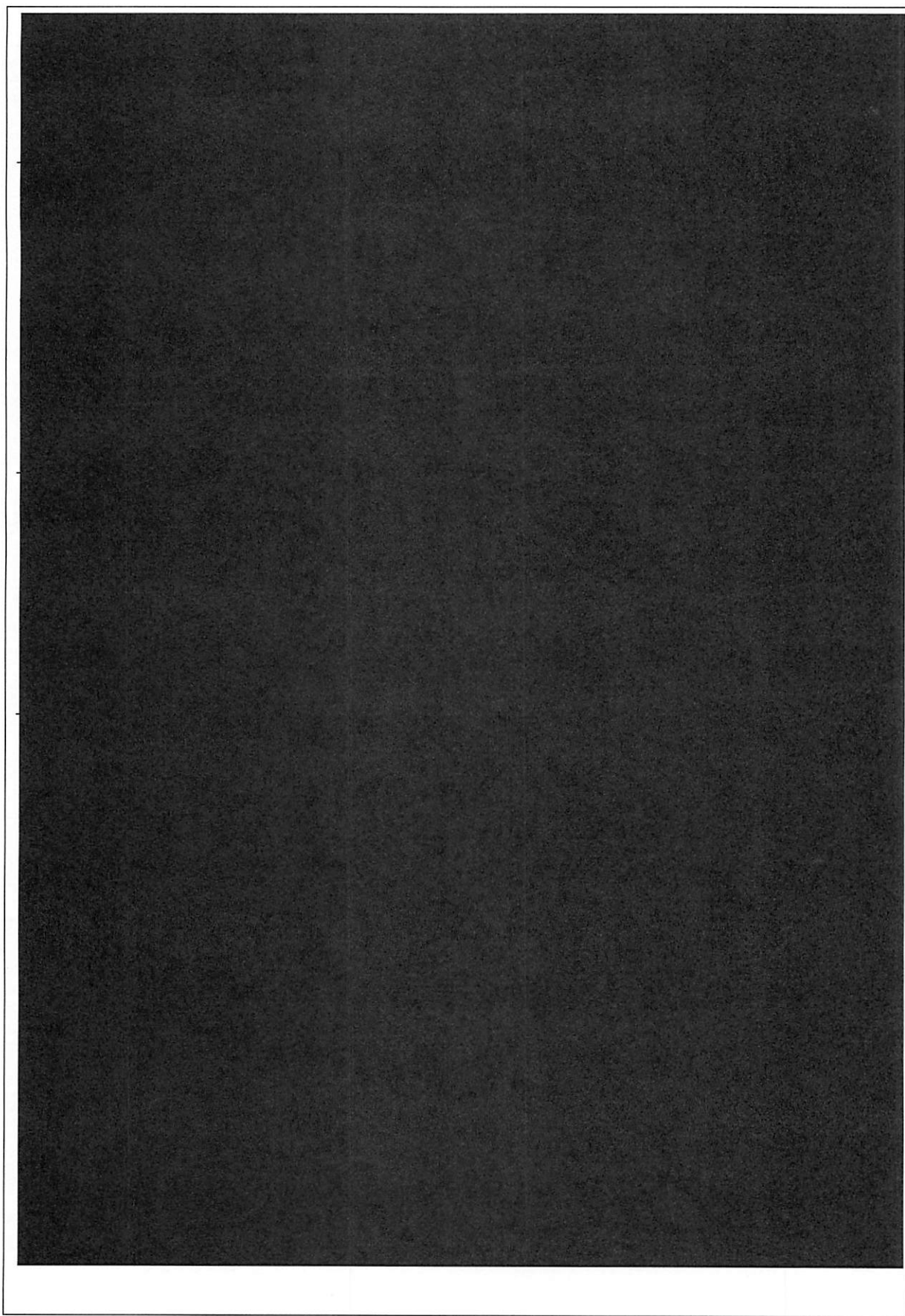


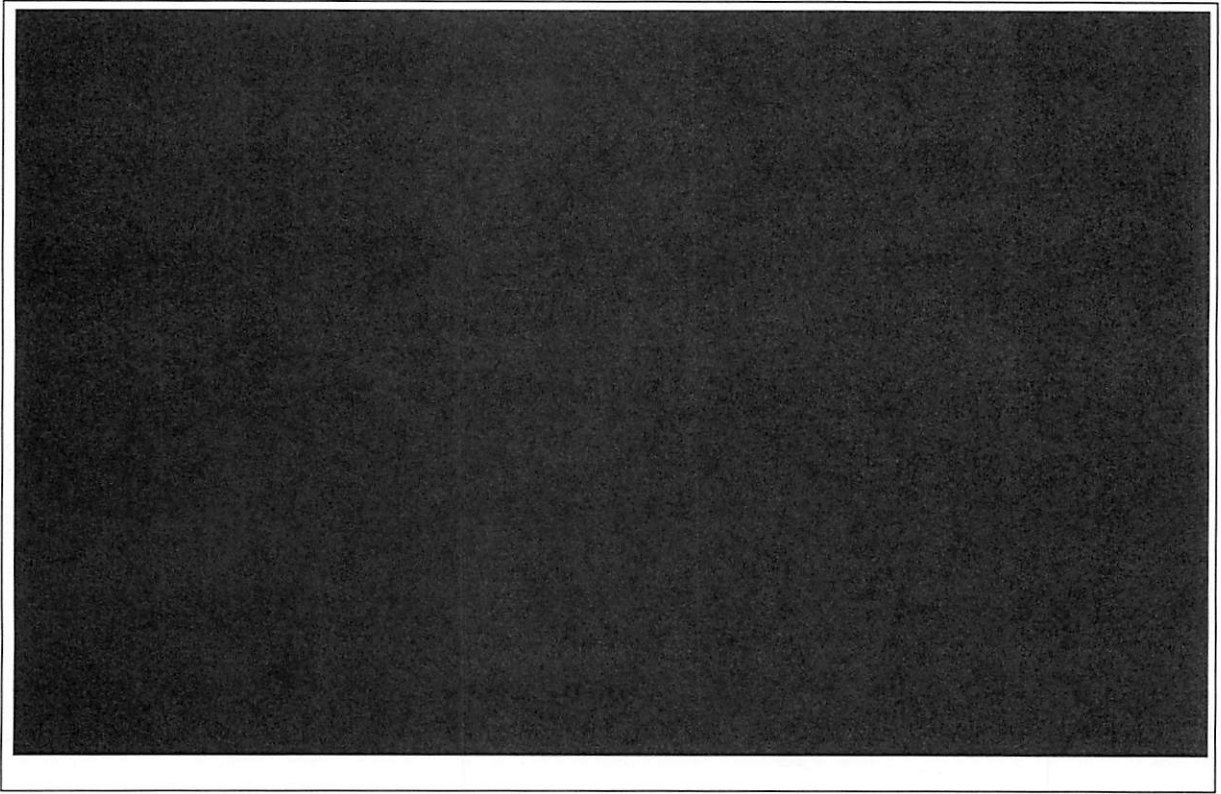
平成29年度～（工事）



大規模公園リニューアル事業検討委員会 議事要旨	
日時	平成 27 年 1 月 27 日 10:00~11:00
場所	防災センター3 階 土木部会議室
出席者	佐藤副区長（委員長）、政策経営部長、地域振興部長、都市計画部長、土木部長 企画課長、計画推進担当課長（欠席）、財政課長、地域振興課長、経済課長、 文化観光課長、都市計画課長、まちづくり推進課長（欠席）、管理課長、 道路課長、河川公園課長、施設保全課長、交通対策課長
議事内容	







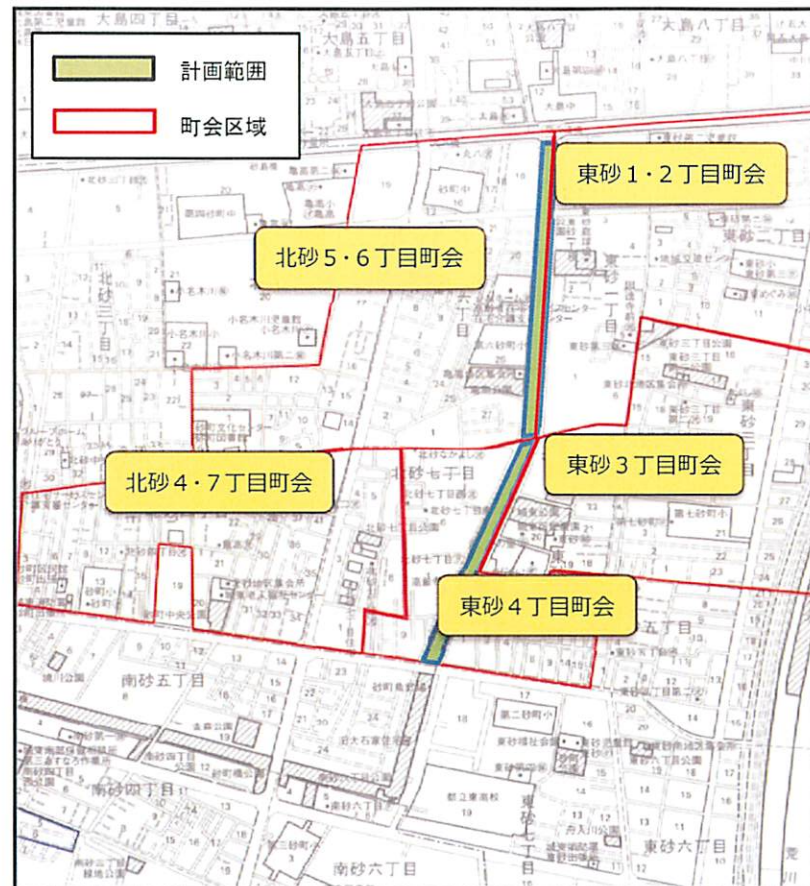
(2) 第2回（平成27年3月17日）

第1回資料をもとに、仙台堀川公園の再整備について、町会の代表者に向けての説明会が実施され、その際の主な意見の報告がされたものである。

報告の通り、了解を頂いた。

1. 対象町会

・仙台堀川公園及び沿道に接している町会



- ・北砂地区
北砂 4・7 丁目町会、北砂 5・6 丁目町会
- ・東砂地区
東砂 1・2 丁目町会、東砂 3 丁目町会、東砂 4 丁目町会

2. 説明内容

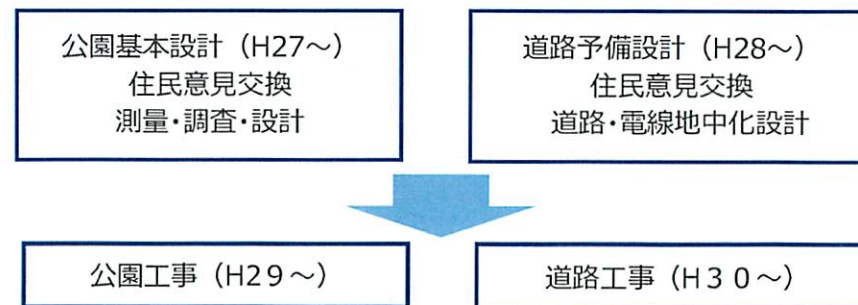
- 交通安全：公園内の歩行者と自転車の錯綜、両側道路の狭い歩道と電柱の存在
→ 自転車走行空間の確保、電線類地中化による歩道、ライフライン安全性の向上
- 快適：施設の老朽化、親水性が低い水路
→ 親しみやすい河川、実感できる緑の創造

道路・公園の一体整備により解決を図る

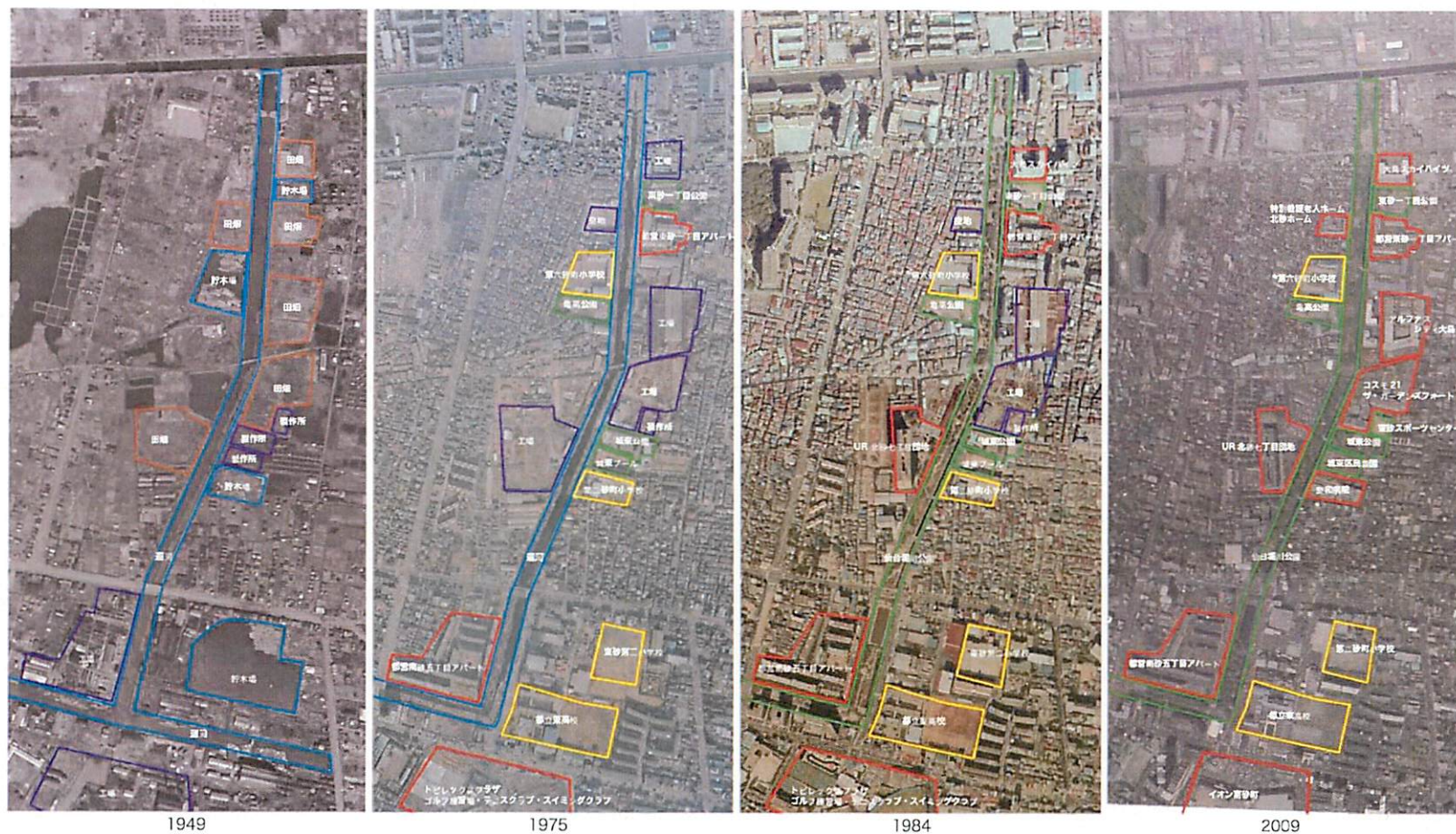
3. 主な意見

- 道路部分について
 - ・道路の幅や電線類地中化については概ね賛成である。
 - ・道路幅により車がスピードを出してしまうことがないようにしてもらいたい。
 - ・対面交通とのことだが、一方通行にするとの検討はしなかったのか。
- 公園部分について
 - ・江戸川区の親水公園のような水路の流れや、水質にってもらいたい。
 - ・水路を浅くすると藻などが発生しやすくなるのではないかな。
 - ・立派に育った桜は、なんとか保全してもらいたい。
 - ・北砂地区と東砂地区の行き来を容易にできるようにしてもらいたい。
 - ・公園内に自転車が入ることを完全に規制することは難しいと思う。
公園内にも自転車走行空間を整備するべきではないか。
 - ・盆踊りができるような広場スペースを確保してもらいたい。

4. 今後のスケジュール



資料2 (参考)



仙台堀川公園整備事業 基本計画概要書

平成 27 年 1 月

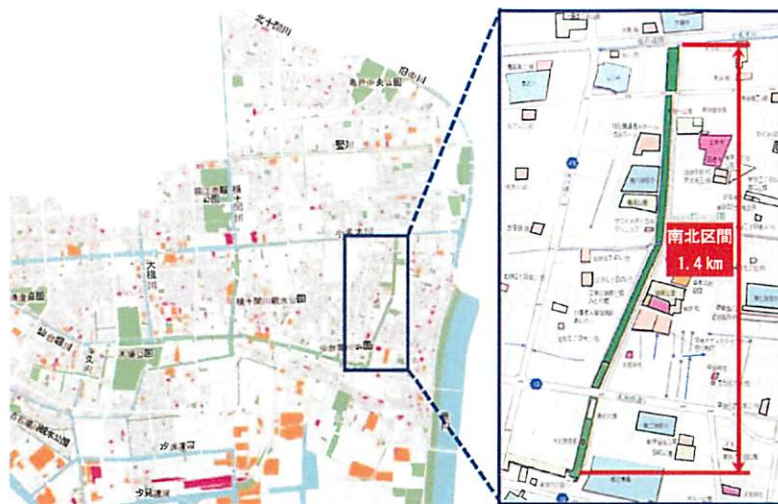
土木部 河川公園課 計画調整担当

1. 事業の概要（これまでの検討結果、および地域からの要望）

北砂・東砂の境に位置する仙台堀川公園のうち、城東地区を南北に縦断する1.4km区間について、昭和50年代に整備された施設の老朽化や、交通安全などの課題解決のため、公園の改修工事を予定している。

- 交通安全：公園内の歩行者と自転車の錯綜 → 自転車走行空間の確保
- 快適：施設の老朽化、親水性が低い水路 → 親しみやすい河川、実感できる緑の創造
- 防災：両側道路の狭い歩道と電柱の存在 → 無電柱化による歩道、ライフライン安全性の向上

道路・公園・河川の一体整備による解決



(1) 背景

- ・区民に親しまれる総延長3,700m、面積10.4haに及ぶ都内最大級の親水公園
- ・親水性のあるみどりの拠点のほか、砂町を南北に結ぶ重要な歩行者・自転車動線として機能

(2) 課題

- ・施設の老朽化や自転車と歩行者の錯綜、植栽木の生育不全など
- ・逐次改修されたことによって、施設・植栽の配置が混乱
- ・公園の両側の道路は幅員が狭く、安全性に課題

(3) 事業の目的

- ・砂町地区における水と緑を身近に感じる、**潤いのあるまちづくり**の進化
- ・公園と道路の一体整備による、**親水性の高い、緑豊かな憩い空間の創出**
- ・**安全な歩道、自転車道、車道の機能を充足した交通環境の改善**
- ・「みどりと自然の基本計画」に位置付けられる**避難路ネットワークとしての機能確保**
- ・周辺地域との連携を考慮し、現在に相応しい**適切な公園空間、施設、植栽の再配分・配置**

(4) 現地状況



開園後30年を経た施設の老朽化



狭く交通安全に課題がある道路、不十分な緑化



流れの不足による不十分な水路



植栽木（サクラ）の生育不全



自転車の通行量増加

自転車の増加による散策等の公園機能の阻害



護岸による周辺の施設との分断



単純な水路

高低差があり、単調で親水性が低い水路



煩雑な空間、混乱した施設・植栽

(5) 地域からの意見（平成26年度アンケート結果概要）

公園	歩行者と自転車の分離（安全・快適に歩行できる園路） 水路の親水性の改善、壁当ての存続や運動機能確保、桜の名所の存続
道路	護岸撤去による公園と道路の高低差解消 自動車のスピード抑制、電線地中化
その他	住民との意見交換による計画策定

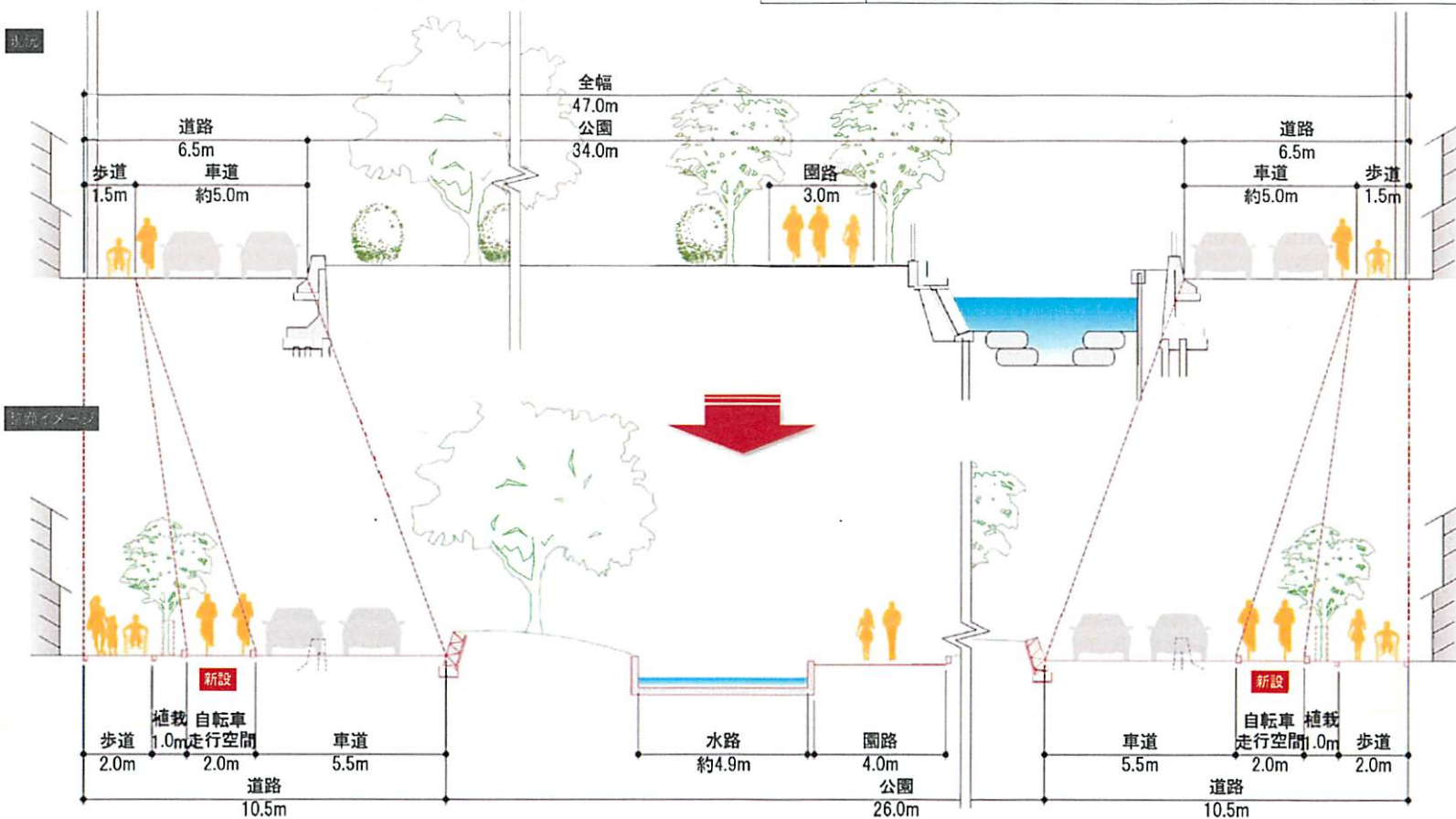
2. 道路：断面構成の見直し（平成 26 年度 城東警察署との協議結果）

公園、道路を含めた全体幅員の中で 歩行者、自転車、自動車動線の最適化

公園内から自転車動線を排除し、公園機能の向上、歩行者の安全性を確保
両側道路に歩道、自転車道を確保し、それぞれの動線の安全性、円滑性確保
電線地中化による道路空間の有効活用

■断面構成

歩行者動線	公園内は歩行者専用、園内に 4.0mの歩道を確保 両側道路に 2.0mの歩道を確保
自転車動線	公園内の通行を抑制、両側道路に 2.0mの自転車道を確保 ※全国統一の新形式「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(h24.9) に準拠 ※自転車道と歩道の間に、1.0mの施設帯を確保。電線地中化の地上機器や植栽を配置
車道	現況 (5.0m) ではすれ違いがしにくいため、若干の拡幅を行い 5.5mの車道



3. 公園：リノベーション

■デザインコンセプト

**砂町の真ん中に振り返く、
安全で親しみのある緑道・親水公園へのリノベーション**

Point

- 真ん中** ……人を惹きつけるリクリエーション機能、イベントで集まれる広場、地域を代表する景観
- 安全** ……両岸道路も含めた再配分によって、自動車・自転車・歩行者にとって心地よい空間
- 親しみ** ……住宅・道路・公園を緩やかに分節し、入りやすい、相互に目線が通る空間
- 緑道** ……災害時の避難路にもなる細長い敷地を活かして、明るい緑陰の中を飽きずに歩ける環境
- 親水公園** ……運河としての歴史をベースに、敷地内に自然に水が引き込まれることを活かした親水空間

公園ができるまでの周辺状況

- ・開削当時は貯木場などがある工場地帯、1960年代には急激な宅地化が始まり、公園や小学校が設置
- ・東京では多くの水路が暗渠化され失われたが、砂町では豊かな住環境を目指し**運河は公園に再生**

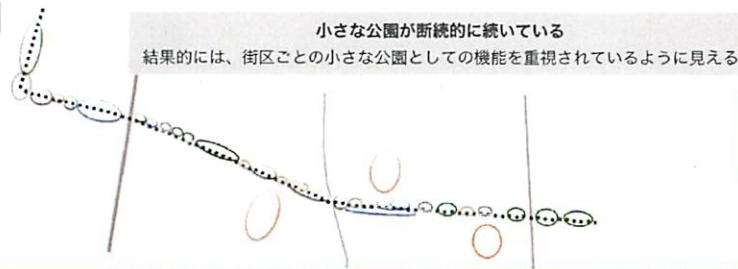
公園ができから現在までの30年間の変遷

- ・開削当初は、更なる宅地化に促せる「子どもたちの遊び場」として整備を重視
- ・沿道の公園の再整備、スポーツセンター・ショッピングモールなど、周辺のリクリエーションの充実

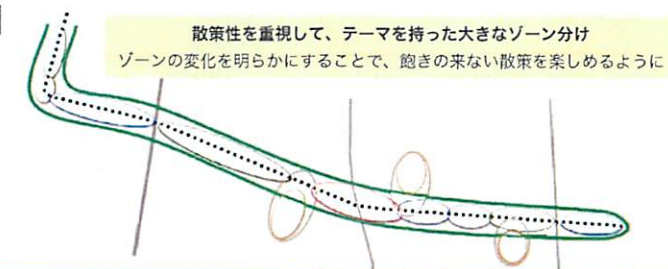
これからの時代に求められる姿

- ・次の30年間に對して、多様かつ高いニーズにも対応できる柔軟性
- ・日光を浴びる、水や緑に囲まれると気持ちいいという人間としての普遍的な欲求を満たす自然の公園

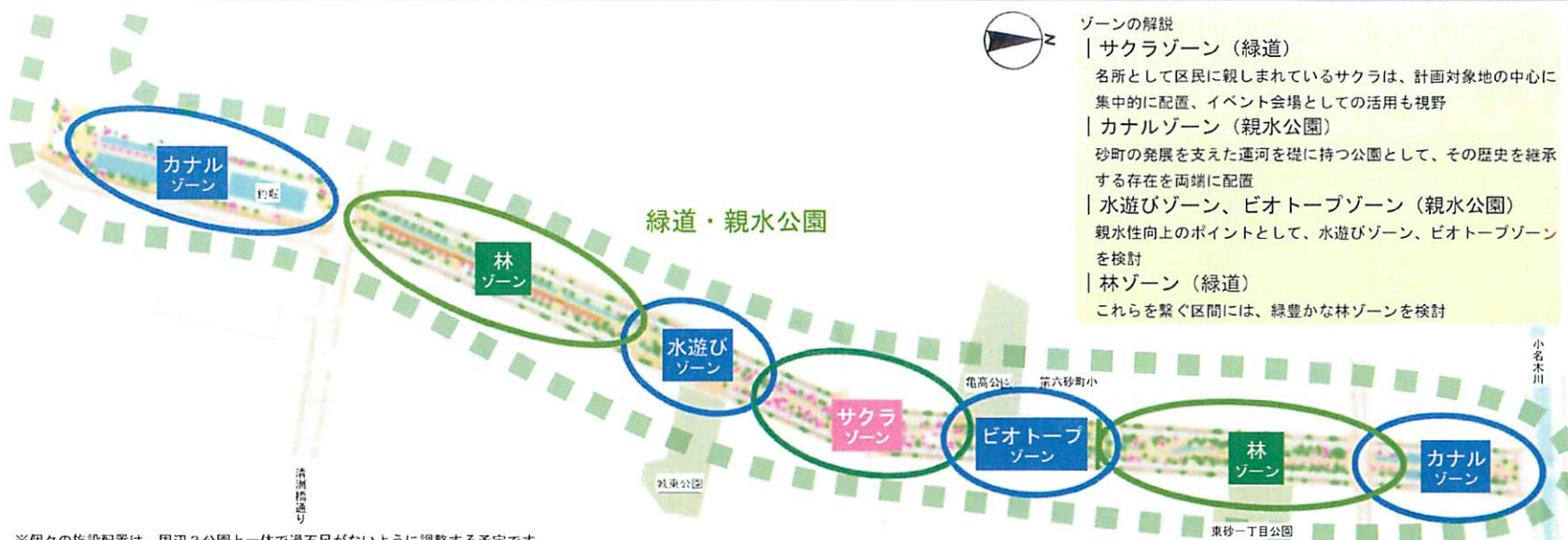
現況



整備イメージ

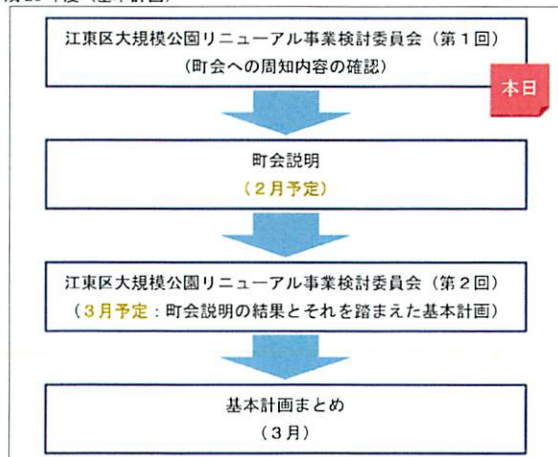


4. ゾーン分けの考え方

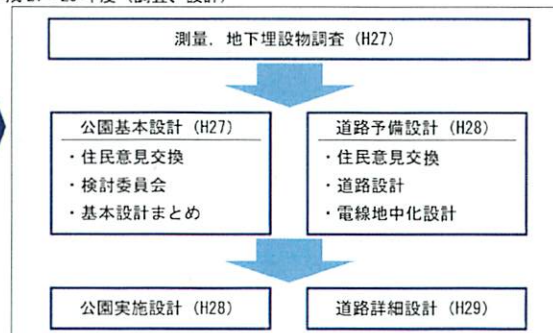


5. 今後の予定

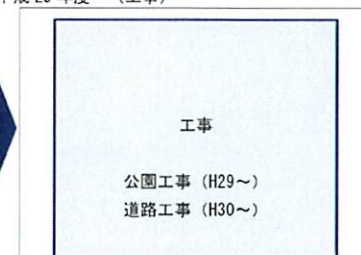
平成26年度（基本計画）



平成27～29年度（調査、設計）



平成29年度～（工事）



大規模公園リニューアル事業検討委員会 議事要旨	
日時	平成 27 年 3 月 17 日 9:30~10:00
場所	防災センター3 階 土木部会議室
出席者	佐藤副区長（委員長）、政策経営部長、地域振興部長、都市計画部長、土木部長 企画課長、計画推進担当課長、財政課長、地域振興課長、経済課長、 文化観光課長、都市計画課長、まちづくり推進課長、管理課長、 道路課長、河川公園課長、施設保全課長、交通対策課長（欠席）
