

第4章 合意形成のための意見・課題整理

再整備の検討初年度であたる基本計画であるため、前項「3.2 江東区大規模公園リニューアル検討委員会」にて了解が得られた内容として、事業概要（背景、目的など）、整備方針、デザインコンセプトについて、意見聴取を行う。

計画がない当初からワークショップなどを行った場合、意見の方向性が発言者によって大きく異なる場合、計画案への昇華が難しいことが想定される。このため、地域との合意形成においては、区報を通じて検討着手の報告と現状の施設に対しての意見聴取を行った後、町会の代表者に改めて方針を説明した。

なお、公園規模を定める道路拡幅について、技術的な論理構成を行うための調査が必要であることから、本年度は、再整備の方向性や方針についての合意形成を行っている。

4.1 意向確認 区報を利用した意見聴取（平成26年10月）

検討着手の報告と現状の施設に対しての意見聴取を目的に、区報にて広報を行った。なお、意見募集期間は1ヶ月程度とした。

（1）区報への掲載内容

次項に、こうとう区報（平成26年10月11日号）より抜粋する。

（2）主な意見・課題整理

区役所あてに届いた意見が寄せられた。課題整理などのまとめは、前項「2.3 計画内容の検討及び方針設定」「（5）導入施設の方針」を参照されたい。

4.2 住民説明（平成 27 年 2 月）

「江東区大規模公園リニューアル検討委員会」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た。

なお、対象とした町会などは、前項「3.2 江東区大規模公園リニューアル検討委員会」 「(2) 第 2 回（平成 27 年 3 月 17 日）」を参照のこと。

(1) 説明用資料

次項に、説明用資料を示す。

(2) 主な意見・課題整理

意見聴取の結果は、前項「3.2 江東区大規模公園リニューアル検討委員会」 「(2) 第 2 回（平成 27 年 3 月 17 日）」を参照のこと。



仙台堀川周辺の変遷 ※国土地理院 地図・空中写真閲覧サービス (<http://maps.gsi.go.jp/mapioSearch.do>) より

仙台堀川公園及び沿道整備基本計画 概要書

平成 27 年 2 月

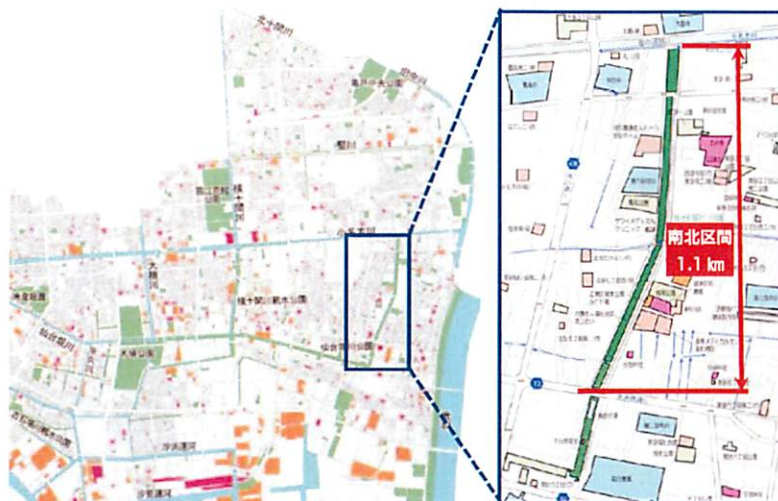
土木部 河川公園課 計画調整担当

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 1.1 km 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り解決



(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、現在に相應しい**適切な公園空間、施設、植栽の再配分・配置**

(4) 現地状況



(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
その他	自動車のスピード抑制、電線地中化
	住民との意見交換による計画策定

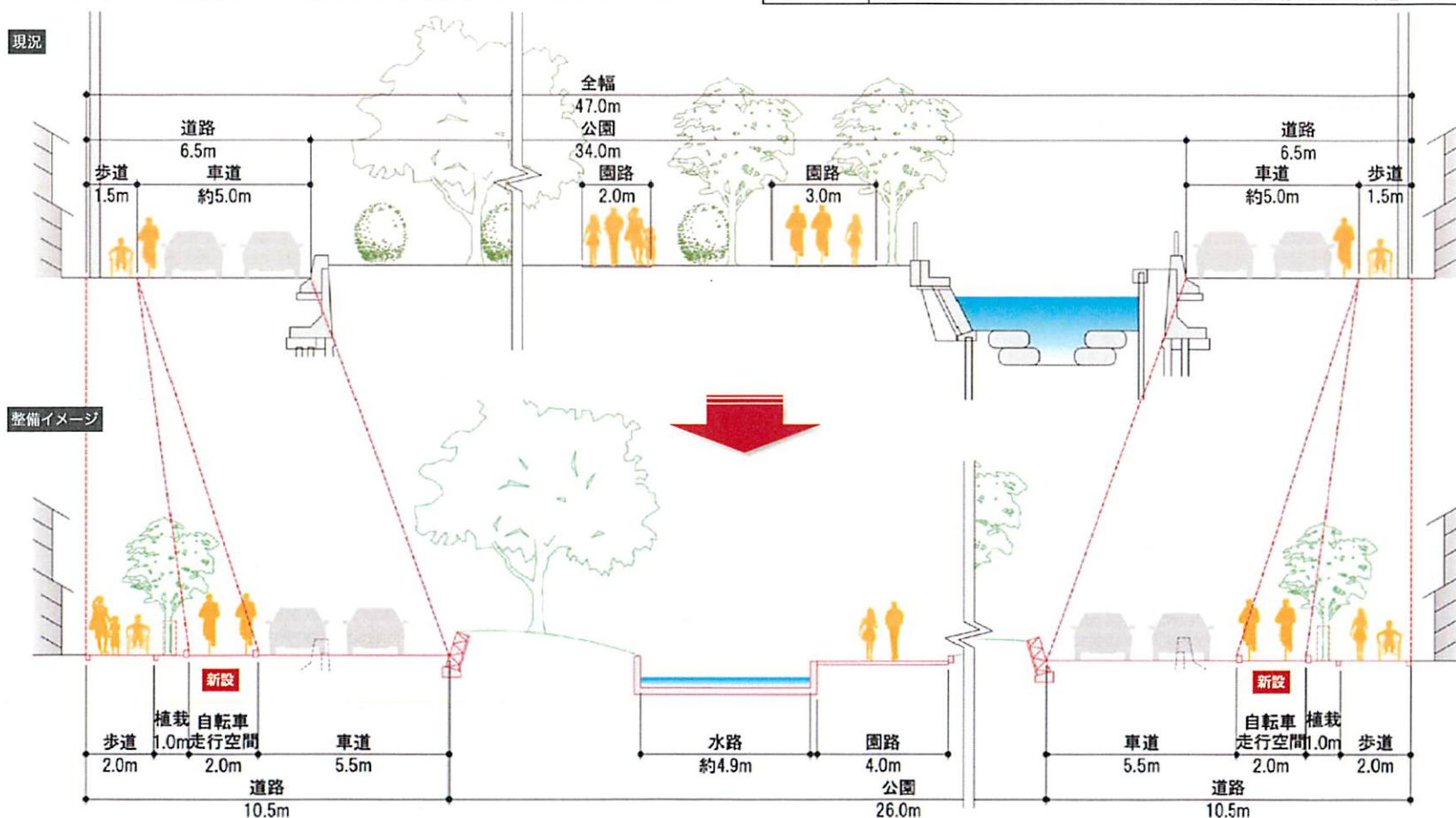
2. 道路：断面構成の見直し（平成26年度 城東警察署との協議結果）

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、相互に視線が通る空間
- 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**

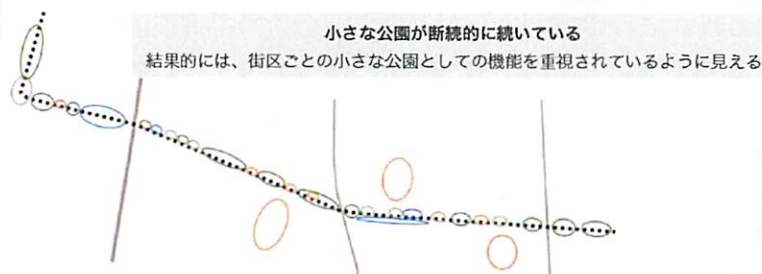
公園ができから現在までの30年間の変遷

- ・開園当初は、更なる宅地化に際する「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

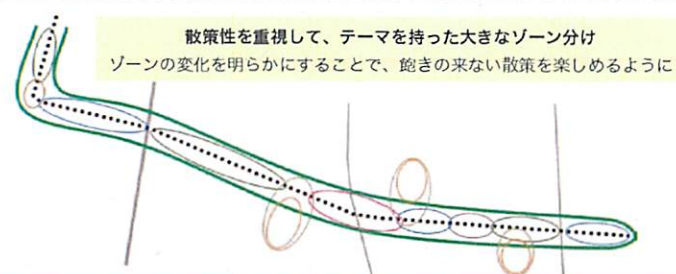
これからの時代に求められる姿

- ・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



簡易模型 (S=1:100)

