

1 調査名称：板橋区総合都市交通体系調査

2 調査主体：板橋区

3 調査圏域：東京都市圏

4 調査期間：平成22年度から平成22年度

5 調査概要：

本業務は、板橋区放射8号線（国道254号「川越街道」）B地区沿道において、道路交通騒音により生ずる障害を防止し、良好な市街地の形成を図るため、道路交通騒音等の現況調査を行うとともに、沿道環境整備の手法を検討し、沿道地区計画の策定を目的とした沿道地区計画素案の作成を行うことを目的とする。

I 調査概要

1 調査名 板橋区総合都市交通体系調査

2 報告書目次

序章

1. 業務の目的と調査範囲	序-1
(1) 業務の目的	序-1
(2) 調査範囲	序-1
(3) 路線名称について	序-1
2. 業務内容	序-2

第1章 上位・関連計画の整理及び放射8号線（国道254号）並びに沿道の概況

1. 上位・関連計画の整理	1-1
(1) 東京都における計画	1-2
(2) 板橋区における計画	1-4
(3) 関係法令及び方針	1-6
2. 放射8号線（国道254号）及び沿道の概況	1-12
(1) 放射8号線の概要	1-12
(2) 板橋区内における放射8号線（国道254号）沿道の都市計画・まちづくり等の状況	1-13
(3) 区内における放射8号線（国道254号）の道路内対策	1-15
(4) 助成対象額の予測	1-19
(5) 上位・関連計画及び沿道の概況のまとめ	1-20

第2章 対象区域の現況

1. ブロック区分設定	2-1
(1) 設定の考え方	2-1
(2) 設定区分	2-2
2. 人口・世帯数	2-3
(1) 板橋区	2-3
(2) 対象区域	2-3
3. 土地利用等の状況	2-4
(1) 建物用途の状況	2-4
(2) 敷地面積の状況	2-5
(3) 建物構造の状況	2-6
(4) 建物階数の状況	2-7
4. 間口率等の状況	2-8
(1) 間口率の状況	2-8
(2) 敷地長の状況	2-8

5. 公共・公益施設等の状況	2-13
6. 公園・緑地の状況	2-13
7. 道路網等	2-19
8. ブロック別現況特性図	2-20
9. 現況調査結果のまとめ	2-45
第3章 道路交通騒音値・交通量の調査、分析、整理	
1. 道路交通騒音値及び交通量の現況調査	3-1
(1) 調査位置	3-1
(2) 調査時期	3-3
(3) 調査方法	3-3
(4) 調査結果	3-5
(5) 道路交通騒音の推移	3-9
2. 道路交通騒音の予測	3-10
(1) 将来交通量	3-10
(2) 将来の道路交通騒音	3-11
(3) 道路内対策の可能性について	3-11
(4) 自動車交通量調査、道路交通騒音調査結果のまとめ	3-17
第4章 アンケート調査	
1. アンケートの概要	4-1
(1) 調査の目的	4-1
(2) 調査対象者	4-1
(3) 調査実施期間	4-1
(4) アンケート調査の内容	4-2
(5) 回収の状況	4-3
2. 調査結果	4-4
(1) 回答者の住まいや事業所などについて	4-4
(2) 防音構造化や、将来の利用について	4-8
(3) 道路の状態や、沿道環境について	4-10
(4) 今後の沿道まちづくりについて	4-13
(5) 自由回答	4-15
(6) アンケート調査結果のまとめ	4-18
第5章 課題整理	
1. 沿道環境の問題点・課題の整理	5-1
2. 沿道地区計画を円滑に進めるための課題（堀割構造区間の取り扱いについて）	5-9
(1) 堀割構造区間での対応	5-9
(2) 他のまちづくり手法について	5-9
(3) 用途地域の見直しについて	5-9
第6章 まちづくり構想の検討	
1. まちづくり構想の検討	6-1
(1) 川越街道沿道地区の将来像	6-1
(2) 拠点整備の方針	6-2
(3) 土地利用の方針	6-2
(4) 道路網整備の方針	6-2

(5) 公園、緑地整備の方針	6-2
2. 推進方策及び整備手法の検討	6-9
(1) 道路交通騒音により生ずる障害の防止に関する方針	6-9
(2) まちづくりに関する方針	6-10
第7章 沿道地区計画素案の作成	
1. 沿道地区計画策定の方向性	7-1
2. 沿道地区計画の区域	7-2
(1) 沿道地区計画の区間	7-2
(2) 沿道地区計画の幅	7-2
3. 沿道地区計画に定めることができる事項	7-4
4. 条例化しなければならない事項	7-5
(1) 間口率の最低限度	7-5
(2) 建築物の高さの最低限度	7-6
(3) 建築物の構造に関する遮音上の制限	7-7
(4) 建築物の構造に関する防音上の制限	7-8
5. 川越街道A地区及び環7沿道地区及び環8沿道地区計画で定めている事項	7-9
(1) 壁面位置の制限	7-9
(2) 建築物の用途の制限	7-10
(3) 垣・さくの制限	7-11
(4) 土地利用に関する事項	7-12
6. 定めることのできるその他の事項、特例制度	7-13
7. 川越街道B地区沿道地区計画計画書(案)	7-14

巻末資料

1. 住民説明会	資料 1-1
2. 沿道ニュース	資料 2-1
3. 宅地建物台帳	資料 3-1
4. 道路交通騒音・交通量	資料 4-1

3 調査体制

4 委員会名簿等：

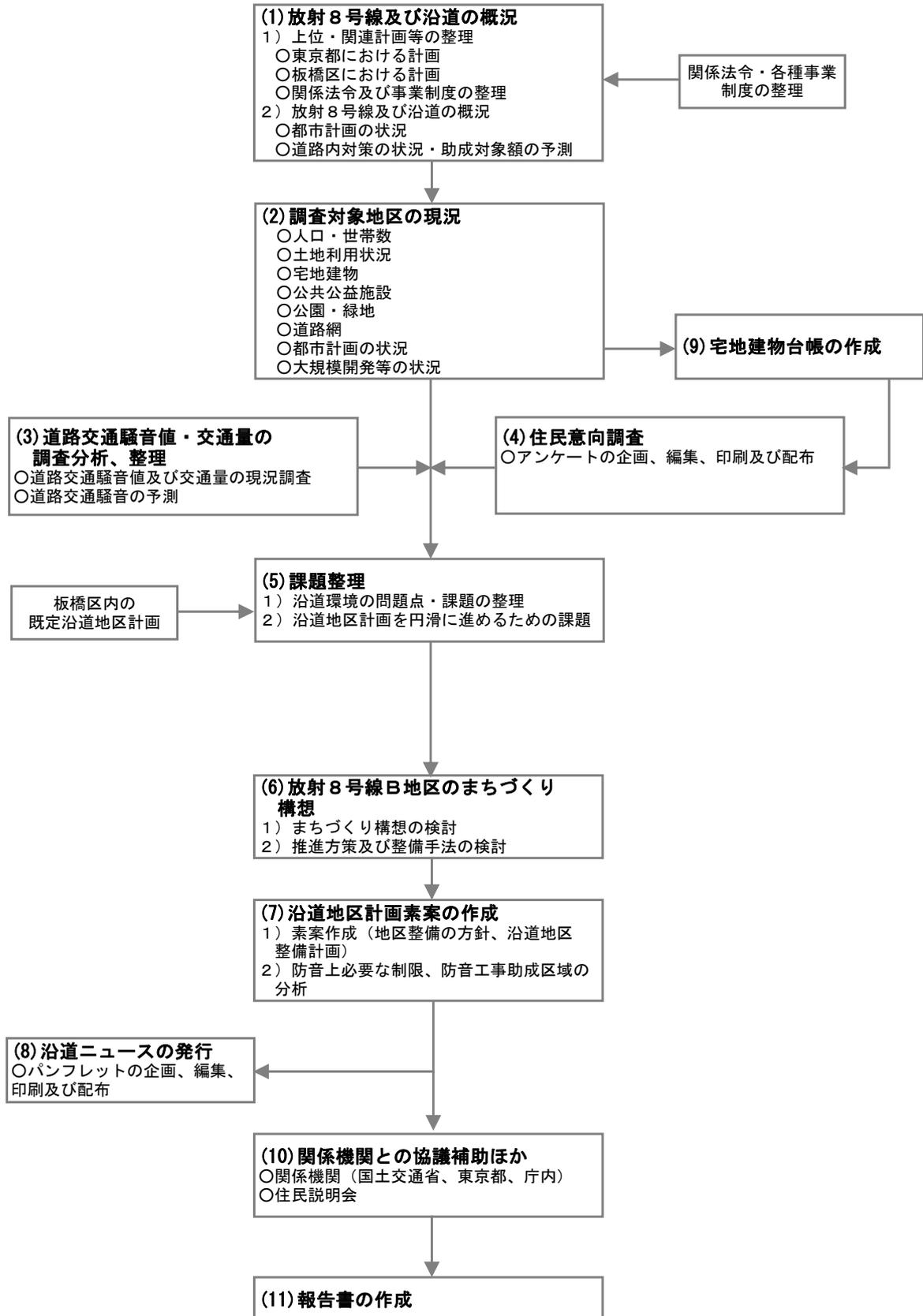
Ⅱ 調査成果

1 調査目的

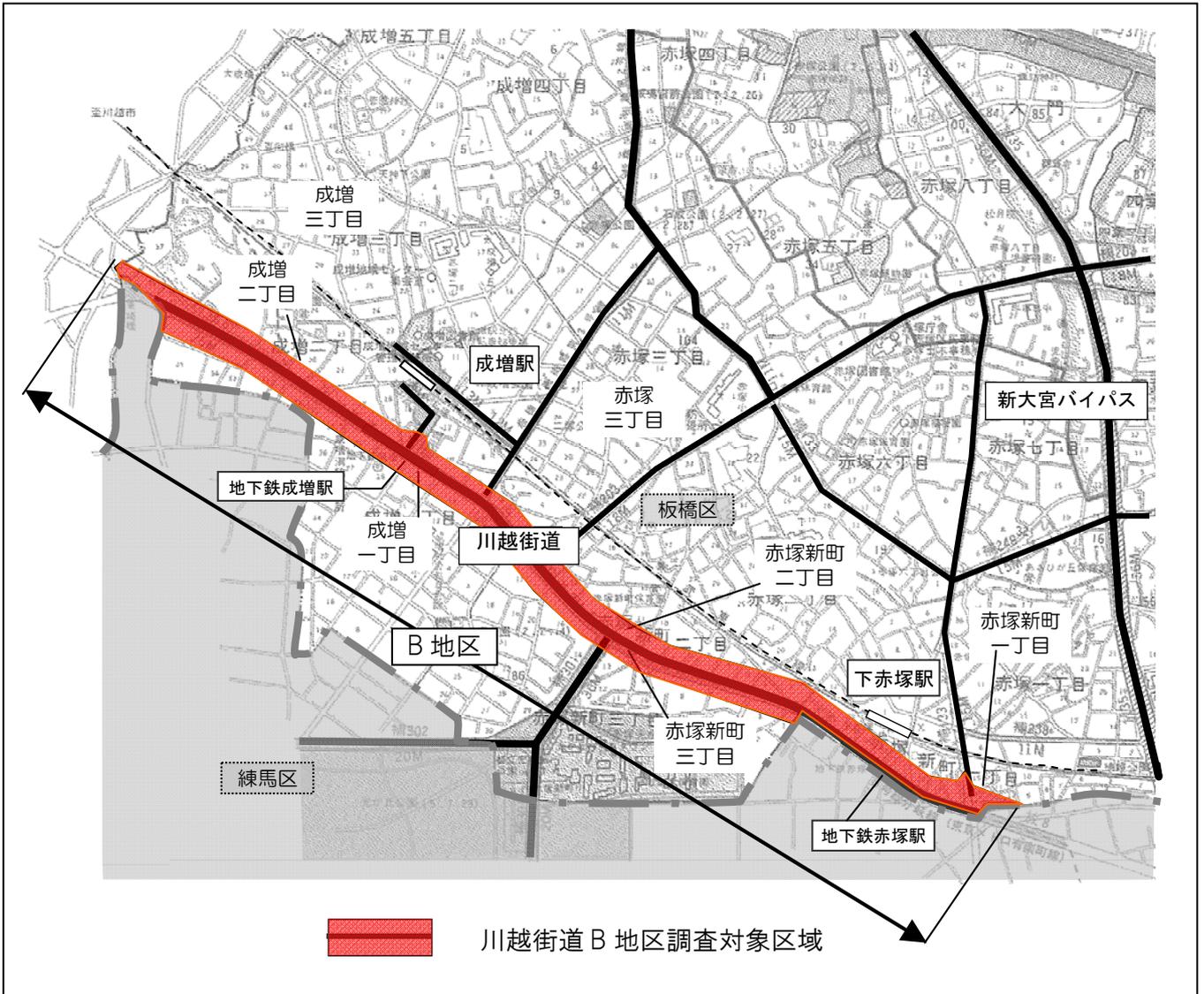
本業務は、板橋区放射8号線（国道254号「川越街道」）B地区沿道において、道路交通騒音により生ずる障害を防止し、良好な市街地の形成を図るため、道路交通騒音等の現況調査を行うとともに、沿道環境整備の手法を検討し、沿道地区計画の策定を目的とした沿道地区計画素案の作成を行うことを目的とする。

2 調査フロー

本業務の内容・フローは以下のとおりである。



3 調査圏域図



4 調査成果

第1章 上位・関連計画の整理及び放射8号線（国道254号）並びに沿道の概況

【上位・関連計画のまとめ】

首都圏の主要な幹線道路としての機能と地域の主要道路の性格をあわせもっている。

- ・放射8号線（川越街道）は、東京都心と埼玉県西部を結ぶ放射状道路で、広域的な幹線道路である。
- ・幹線道路の沿道の整備に関する法律では、道路交通騒音より生ずる障害の防止を図り、適正かつ合理的な土地利用を図り、これにより円滑な道路交通の確保と良好な市街地の形成に資する道路「沿道整備道路」として位置づけられている。
- ・放射8号線（川越街道）は、避難経路と一体となった防災上安全で、住環境、街並み形成に配慮した市街地をめざすと位置づけられている。

災害時における緊急輸送路として、沿道環境の整備が求められている。

- ・東京都防災都市づくり推進計画において、放射8号線（川越街道）は、「一般延焼遮断帯」として整備が必要な路線となっている。
- ・放射8号線（川越街道）と補助301号線は、都市防災不燃化計画の「避難路」に指定されている。
- ・板橋区地域防災計画では、災害時の避難道路として位置づけられ、緊急輸送路として優先的に復旧等を行う路線となっている。
- ・沿道30mには防火地域が指定されているが、放射8号線（川越街道）と補助301号線の沿道30mにおける都市防災不燃化促進事業は完了している。（平成8年7月1日から平成17年度事業終了）

沿道の有効高度利用の推進と緩衝機能の充実による住環境の保全が求められている。

- ・放射8号線（川越街道）沿道の用途地域は、地下鉄赤塚駅と地下鉄成増駅の間等の沿道30mの範囲では近隣商業地域、地下鉄成増駅及び地下鉄赤塚駅周辺は商業地域、終点側の一部区間のうち、上り側は準工業地域、下り側は第一種住居地域にそれぞれ指定されている。
- ・容積率は、商業地域は400%・500%、近隣商業地域、第一種住居地域、準工業地域は300%に指定されている。
- ・沿道全ての区域が最低限高度地区（7m）に指定されている。
- ・沿道全ての区域が防火地域に指定されている。
- ・沿道の後背地では、第一種住居地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域が指定されており、容積率は200%・300%・400%・500%、建ぺい率は60%・80%となっている。

自動車交通機能としての道路整備は完了しているが、沿道環境の向上、道路施設の充実については整備中である。

- ・標準幅員25m（歩道幅員4.5m）の道路としての整備は完了している。
- ・歩道部については、一部電線共同溝工事が行われている。
- ・沿道環境の向上及び道路施設の充実が望まれている。

第2章 対象区域の現況

2. 現況調査結果のまとめ

川越街道という幹線道路沿道にあるが住居系の建物が多い。居住環境の向上に留意する必要がある。

- ・対象区域の人口の伸び率は、区全体と比較して4%以上上回って増加している。
- ・建物用途は、沿道10mでは店舗併用住宅が多く、沿道30mでは戸建住宅や共同住宅が多くなっている。
- ・沿道10mでは、併用住宅が30%と最も多く、うち店舗併用住宅は29%を占めている。
- ・沿道30mでは、集合住宅が28%と最も多く、次いで独立住宅27%となっている。
- ・敷地面積をみると、200~500㎡の敷地が37%と最も多く、平均敷地面積は491㎡となっている。

沿道は耐火造建築物が半数を占め、防火地域に指定されていることから、建替えの際には、沿道の不燃化を図る必要がある。

- ・建物構造は、沿道10mでは耐火造・防火造建築物が多く、沿道30mでは防火造建築物が多い。
- ・対象地域の背後地についても、防火造建築物が多く見られる。
- ・対象地域は防火地域であり、不燃化を図ることが必要となっている。

3階以下の低層建築物は沿道で約6割を占めており、沿道建物の建物高さの制限による遮音対策が必要である。

- ・建物階数は、沿道10mでは3階以下の低層建築物が57%を占め、沿道30mでは75%を占めている。
- ・対象地域の背後地についても、3階以下の低層建築物が多く見られる。
- ・建物棟数は、沿道10mで240棟、沿道30mで522棟となっている。
- ・平均階数は、沿道10mで4.1階、沿道30mで3.0階となっている。
- ・川越街道は自動車交通量が多く、この沿道では騒音対策が望まれており、住居系建築物も多いことから、沿道部の建物高さの制限による遮音対策が望まれる。

補助133号線、補助203号線の整備が必要である。また、沿道の一部に法面の樹林地が見られるが、沿道に面する街区公園がなく、全体として緑が少ない。

- ・補助133号線と補助203号線は、未整備となっている。
- ・光が丘公園（一部区域）と赤塚光が丘公園、下赤塚公園は、赤塚新町三丁目に設置されている。赤塚新町一・二丁目と、成増一・二丁目内の一部の区域においては、近隣の街区公園における誘致圏域に含まれている。
- ・川越街道沿道の上り側（成増二丁目周辺）に法面の樹林地や、終点側（練馬区）には白子川などがある。

現在の高い間口率を維持していくため対策を講じる必要がある。

- ・沿道一列目における間口率は80%であり、間口率70%以上の敷地は約70%となっている。
- ・平均間口率50%未満の建物は、独立住宅や小規模の集合住宅が多い。
- ・沿道一列目における敷地長は18m程度であり、敷地長20m未満は、全体の65%を占めている。

第3章 道路交通騒音値・交通量の調査、分析、整理

1. 道路交通騒音値及び交通量の現況調査

道路交通騒音及び交通量の調査位置は、放射8号線（国道254号）B地区の構造及び主要な交通流動の状況、配置バランスを考慮して、図3-1に示す代表1箇所、補足調査5箇所の計6箇所とした。また、調査時期は、8月（夏期）と10月（秋期）の平日2回とした。

【自動車交通量調査結果】

交通量は沿道整備道路の指定要件（1万台/日）を超えている。

①概要

- ・日交通量はNo.1地点及びNo.4地点で37,942～39,907台であり、沿道整備道路の指定要件（1万台/日）を超えている。
- ・大型車混入率は平均で約13～18%であるが、時間帯別では早朝4～5時が約26～35%と高くなっている。
- ・平均走行速度は40～62km/hである。

②No.1地点（Bブロック、赤塚新町2-10,11）

- ・日交通量は37,942～39,276台であり、沿道整備道路の指定要件（1万台/日）を超えている。
- ・夜間8時間交通量(22時～翌6時)は6,887～7,079台である。
- ・大型車混入率は平均で13～18%、時間帯別最大で32%となっている。
- ・平均走行速度は40～62km/hである。

③No.2地点（Bブロック、赤塚新町2-14,17）

- ・夜間8時間交通量(22時～翌6時)は6,853～7,295台である。
- ・大型車混入率は平均で15～16%、時間帯別最大で28%となっている。
- ・平均走行速度は41～53km/hである。

④No.3地点（Bブロック、赤塚新町3-17,成増1-1）

- ・夜間8時間交通量(22時～翌6時)は7,155～7,311台である。
- ・大型車混入率は平均で15～16%、時間帯別最大で34%となっている。
- ・平均走行速度は41～54km/hである。

⑤No.4地点（Cブロック、成増1-29,30）

- ・日交通量は39,907台であり、沿道整備道路の指定要件（1万台/日）を超えている。
- ・夜間8時間交通量(22時～翌6時)は6,669～7,116台である。
- ・大型車混入率は平均で14～16%、時間帯別最大で35%となっている。
- ・平均走行速度は33～54km/hである。

⑥No.5-1地点（Dブロック、成増2-27）

- ・夜間8時間交通量(22時～翌6時)は6,815台である。
- ・大型車混入率は平均で17%、時間帯別最大で31%となっている。
- ・平均走行速度は47～59km/hである。

⑦No.5-2地点（Dブロック、成増2-27,33）

- ・夜間8時間交通量(22時～翌6時)は7,046台である。
- ・大型車混入率は平均で15%、時間帯別最大で32%となっている。
- ・平均走行速度は40～49km/hである。

【道路交通騒音調査結果】

全ての調査地点で環境基準を超過する騒音が発生しており、全区間にわたって道路内対策や沿道地区計画などにより、道路交通騒音対策を講じる必要がある

①概要

- ・等価騒音レベル（LAeq）は、道路端で昼間70～72dB、夜間68～70dBであり、沿道整備道路の指定要件（路端で昼間70dB、夜間65dB）を超えている。
- ・環境基準の達成状況については、全地点において道路端で基準値を超過しており、また、No. 1～No. 4地点では道路端から20m又は30m地点の背後地においても、基準値を超過している。
- ・沿道整備道路の防音工事助成の対象要件（LAeqで昼間70dB、夜間65dB）は、道路端から10mの範囲まで該当しており、一部地区では推計で20mの範囲まで拡大する事が想定された。
- ・本地区内（赤塚新町3-3）の既存調査結果においては、平成16年度から平成20年度のいずれの年度でも、昼間・夜間の両時間帯で環境基準値を超過している。

②No. 1 地点（Bブロック、赤塚新町2-10, 11）

- ・等価騒音レベル（LAeq）は、道路端で昼間70～72dB、夜間68～70dBであり、沿道整備道路の指定要件を超えている。環境基準の達成状況については、道路端及びそこから20m地点の背後地において、基準値を超過している。
- ・防音工事助成の対象要件は、道路端から10mの範囲まで該当している。

③No. 2 地点（Bブロック、赤塚新町2-14, 17）

- ・等価騒音レベル（LAeq）は、道路端で夜間69dBであり、環境基準値及び沿道整備道路の指定要件を超えている。防音工事助成の対象要件は、道路端のみ該当している。

④No. 3 地点（Bブロック、赤塚新町3-17, 成増1-1）

- ・等価騒音レベル（LAeq）は、道路端で夜間70dBであり、沿道整備道路の指定要件を超えている。
- ・環境基準の達成状況については、道路端及びそこから30m地点までの背後地において、基準値を超過している。防音工事助成の対象要件は、道路端から10mの範囲まで該当しており、推計では20mの範囲まで拡大する事が想定された。

⑤No. 4 地点（Cブロック、成増1-29, 30）

- ・等価騒音レベル（LAeq）は、道路端で夜間68dBであり、沿道整備道路の指定要件を超えている。
- ・環境基準の達成状況については、道路端及びそこから20mの地点の背後地において、基準値を超過している。防音工事助成の対象要件は、道路端のみ該当している。

⑥No. 5-1 地点（Dブロック、成増2-27）

- ・等価騒音レベル（LAeq）は、道路端で夜間68dBであり、環境基準値及び沿道整備道路の指定要件を超えている。防音工事助成の対象要件は、道路端のみ該当している。

⑦No. 5-2 地点（Dブロック、成増2-27, 33）

- ・等価騒音レベル（LAeq）は、道路端で夜間69dBであり、環境基準値及び沿道整備道路の指定要件を超えている。防音工事助成の対象要件は、道路端のみ該当している。

第4章 アンケート調査

1. アンケートの概要

放射8号線（川越街道）B地区沿道の住民等に対し、沿道環境、道路の改善、沿道まちづくりに関する意見や要望を把握し、沿道地区計画検討の基礎資料とすることを目的として、アンケート調査を行った。

【配布等対象者】

アンケート調査票の配布対象は、川越街道（赤塚新町一丁目～成増二丁目）沿道おおむね30mの範囲にある土地建物の関係権利者（所有者、居住者、利用者）とした。

地区内の土地建物所有者、居住者、利用者へは各戸にポストイング配布し、地区外に居住する土地建物の所有者へは、土地及び建物登記簿の現住所に郵送した。

【配布等期間】

①地区内関係権利者

平成22年10月22日（金）及び平成22年10月29日（金）

②地区外関係権利者

平成22年10月22日（金）メール便にて送付

【回収等】

郵送回収とし、平成22年12月10日到着分までを有効とした。また、平成22年11月16日、17日、18日の3日間に個別訪問を行った。

【配布等状況】

属性	数
地区内配布数	3,313
地区外送付数	750
合計	4,063

2. 調査結果

沿道全域にわたり、早急な沿道環境改善が求められている。

夜間でも発生するサイレンや大型車等の騒音に対する防音対策が求められている。

街路樹の充実など、うるおいある沿道環境づくりが求められている。

安全でゆとりある歩行空間の確保が求められている。

成増駅周辺では、生活利便に優れたまちづくりが求められている。

防音性の高い構造や、生活道路の整備により安全性を高めたまちづくりが求められている。

沿道地区計画制度についてより解り易くPRしていく必要がある。

第5章 課題整理

1) 周辺地域の位置づけ

- ・川越街道は板橋区の放射状の幹線道路、和光 IC へのアクセス区間ともなっており、広域、地域交通を受け持つ区間である。
- ・沿道は、戦後から昭和 40 年頃までに急激に宅地化が進んだ地区であるが、近年、商業や交通の利便性の高い地区条件を背景に、副都心に比較的近い住宅適地として、新たな市街地の変貌を見せている。
- ・東武東上線成増駅と地下鉄有楽町線地下鉄成増駅周辺の成増一丁目・二丁目・三丁目一帯の地区は、「バリアフリー化を促進する地区」に位置づけられている。

5) 整備課題

①道路の整備課題

- ・道路端における騒音レベルが環境基準値を超過しているため、沿道整備による騒音対策を推進しない場合には、低騒音舗装の敷設・維持や遮音壁の設置などの道路内対策が必要である。
- ・速度違反車の取締り強化や交通規制の強化を行う必要がある。
- ・粉塵等による影響の防止や景観の向上を図るため、道路内の植栽を手入れしやすい樹種を検討することなどが望まれる。また、堀割構造区間下り側の道路区域内の法面の樹林地の保全が望まれる。
- ・渋滞を緩和するため、駅周辺の路上駐車対策や、路線バスの駐車など、路上駐車対策の検討が必要である。
- ・放置自転車の解消や、舗装の改善等、バス停周辺の歩行空間の充実が望まれる。

②沿道の整備課題

- ・住宅の防音構造化を促進するとともに、背後の住宅への影響に配慮しつつ、耐騒音型街並みへと誘導していく必要がある。
- ・駅周辺においては、周辺の住宅地の環境に配慮しつつ、建物のセットバックや生活道路における段差解消等によるバリアフリーのまちづくりへの取り組み、街並み景観の向上、風俗関連営業施設の禁止等、商業地としての景観や環境の維持、向上が望まれる。
- ・都市計画道路 133 号線と補助 203 号線の整備が必要である。
- ・緊急避難道路である川越街道沿道の不燃化促進が必要である。
- ・ブロック塀等の倒壊危険物の解消等、災害時の避難の際の安全性を確保する必要がある。
- ・赤塚新町三丁目以外の区域においては、街並み景観の向上や緑化の推進が必要である。また、赤塚新町三丁目においては、みどりに恵まれた環境を生かし、良好な住宅市街地としての土地利用の増進を図るため、街並み景観の向上や、さらに緑の充実を図ることが望まれる。
- ・堀割構造区間の法面の樹林地については、隣接する史跡や神社の境内の樹林地と一体的な保全が望まれる。

第6章 まちづくり構想の検討

1. まちづくり構想の検討

(1) 川越街道沿道地区の将来像

川越街道沿道B地区の将来像は、上位計画、沿道状況、アンケート調査を考慮して、設定する。

緑、にぎわい、多様な空間が連続する幹線道路沿道地区

- ・川越街道の沿道空間の環境整備と街並み景観の形成
- ・赤塚新町公園、樹林地の緑の維持・活用
- ・駅前周辺や商店街の利便性の高いにぎわいづくり

生活利便に優れた、安全、安心に暮らせるまち

- ・幹線道路沿道、2線の駅に近い交通利便性の活用
- ・緩衝建築物による後背住宅地の良好な居住環境の確保

(2) 拠点整備の方針

板橋区都市計画マスタープランにおける鉄道駅周辺のにぎわい拠点の形成、成増駅周辺地区のまちづくり推進地区、まちづくり方針の「利便性の高い、賑わい拠点づくりをめざす」、まちづくりの取り組みの「駅周辺の賑わいの創出、バリアフリーのまちづくり」を踏まえ、川越街道と重なる東武東上線成増駅及び地下鉄成増駅周辺については、駅周辺の賑わいの創出、バリアフリーのまちづくりに取り組む。

(3) 土地利用の方針

既成市街地の状況、交通利便性、商業利便性を踏まえ、川越街道沿道は幹線道路沿道にふさわしい土地利用を図るものとし、鉄道駅周辺については商店街等による拠点機能の充実を図る。沿道後背地は沿道の緩衝建築物の立地誘導を促進することにより、居住環境を保全し、良好な住宅地の形成を図る。

(4) 道路網整備の方針

川越街道は、東京都の広域交通網の骨格となる放射状幹線道路、地域の主要幹線道路であり、都市防災不燃化計画における「主要延焼遮断帯」の整備路線、板橋区地域防災計画における「避難路」に指定されている。このため、広域交通及び都市防災上の機能の充実、都市計画道路整備の促進、不燃化の促進や道路交通騒音対策を進め、歩道整備による安全な歩行者空間の確保を図るとともに、隣接する鉄道駅の歩行者空間の確保を図る。

(5) 公園、緑地整備の方針

川越街道は武蔵野台地に位置しているが、終点練馬区側に白子川が南北に流れ、起伏のある変化に富んだ沿道風景を形成している。また南北崖線から川越街道に向かって標高が下がり、沿道後背地と掘割構造区間では、高低差が見られる。また、沿道には赤塚新町公園以外には公園はなく、掘割区間の樹林地とあわせて、貴重な緑空間となっている。

川越街道は、公園のない区域において街並景観の向上や緑化の推進を図るとともに、公園のある地区は街並景観の向上や、さらに緑の充実を図るものとする。樹林地については隣接する史跡との一体的な保全が望まれる。また、電線類の地中化によるゆとりある歩行者空間の確保や街路樹の植栽を推進し、うるおいある水と緑のネットワークの形成を図るものとする。

第7章 沿道地区計画素案の作成

1. 沿道地区計画策定の方向性

沿道整備道路に指定されている川越街道B地区について、緊急性の高い「騒音防止対策の促進」のための一律の沿道地区計画を定めるものとする。

<沿道地区計画策定の方向性(案)>

- 沿道環境整備を早急に行うことが重要であり、その促進策である沿道地区計画を策定し、緩衝建築物の助成制度及び建築条例を制定し、防音助成制度の適用を図る。
- 川越街道の掘割区間を除く区間について、早急に行うことが望まれている騒音防止対策として、一律の内容で策定する。

川越街道B地区沿道地区計画計画書（素案）

名称	板橋区国道 254 号線（川越街道）B 地区沿道地区計画		
位置	板橋区成増一丁目、成増二丁目、赤塚新町一丁目、赤塚新町二丁目、赤塚新町三丁目各地内		
面積	約 12.0ha（約 2.3km）		
沿道の整備に関する方針	道路交通騒音により生ずる障害の防止に関する方針	国道 254 号線沿道の住居系建築物の防音構造化を促進するとともに、背後地域へ道路交通騒音が伝わることを防ぐため国道 254 号線に遮音上有効な建築物の誘導を図る。	
	土地利用に関する方針	国道 254 号線沿道は、公共交通や日常の買い物などの利便性が高く、居住系を中心とした市街地が形成されている。今後は、商業系建築物やマンションを中心に土地の更なる高度利用の進展が予想される。 そこで、幹線道路の沿道にふさわしい土地利用を適切に誘導し、防災性の向上、緑化の推進等を図り、良好で潤いある健全な沿道環境を創出する。	
沿道地区整備計画	区分	国道 254 号線に面する建築物	それ以外の建築物
	※建築物の沿道整備道路に面する部分の長さの敷地の沿道整備道路に接する部分の長さに対する割合の最低限度	7 / 10 ただし、都市計画施設内は適用を除外する。	
	※建築物の高さの最低限度	国道 254 号線の路面の中心からの高さが 5m。 ただし、都市計画施設内は適用を除外する。	
	※建築物の構造に関する遮音上必要な制限	国道 254 号線の路面の中心からの高さが 5m 以下の範囲を空隙のない壁が設けられたものとするなど、遮音上有効な構造とする。 ただし、都市計画施設内は適用を除外する。	

	※建築物の構造に関する防音上必要な制限	住宅、病院、学校その他の静穏を必要とする建築物については、居室部分の閉鎖した際の窓、出入口並びに屋根及び壁等に防音上有害な空隙のないものであるとともに、防音上支障がない構造であることとする。 なお、建築基準法施行令第136条の2の5第1項第15号(建築物の構造に関する防音上必要な制限)に定める措置を講じるものとする。	同 左 (川越街道の道路端より20mまでとする。)
	壁面の位置の制限	国道254号線に面する部分の長さが30m以上である建築物は、国道254号線の道路境界から当該建築物の1階及び地階における壁またはこれに代わる柱の面(敷地が国道254号線に接する位置における地表面からの高さが2.5m以内の部分に限る。)までの距離の最低限度を1.5mとする。 ただし、都市計画施設内は適用を除外する。	
	区 分	国道254号線に面する建築物	それ以外の建築物
沿道地区整備計画	建築物等の用途の制限	風俗営業等の規制及び業務の適正化に関する法律(昭和23年法律第122号)第2条第6項に規定する「店舗型性風俗特殊営業」を営む建築物は建築してはならない。	同 左
	垣又はさくの構造の制限	道路に面する垣又はさくの構造は生垣又はフェンスとする。(戸建ての住宅に付属する垣、さくを除く。) ただし、コンクリートブロック造、石造及びこれらに類する構造の部分の高さは1.0m以下とする。	道路に面する垣又はさくの構造は生垣又はフェンスとする。 ただし、コンクリートブロック造、石造及びこれらに類する構造の部分の高さは1.0m以下とする。
	土地利用に関する事項	区域内において緑化の推進を図る。	

※条例に定める事項

「区域及び地区の区分は計画図表示のとおり。」

理由：国道254号(川越街道)の道路交通騒音により生ずる障害を防止すると共に、良好な市街地の形成を図るため沿道地区計画を決定する。