

意見書の要旨及び区の見解

都市計画法第 17 条第 1 項に基づき、「東京都市計画道路区画街路杉並区画街路第 3 号線」

【杉並区決定】及び「東京都市計画道路区画街路都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路第 1 号線ほか 5 路線」【杉並区決定】、「東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線」【東京都決定】の都市計画案について、令和 2 年 10 月 6 日から令和 2 年 10 月 20 日まで縦覧に供したところ、同法第 17 条第 2 項に基づき、提出された都市計画案【杉並区決定】に関する意見書は 1 通でした。また、都市計画案【東京都決定】に対する意見書の総数は 22 通でした。

意見書の要旨及び区の見解は、以下に示すとおりです。

◎意見書の人数について

| | 賛 成 | 反 対 | ご意見 |
|----------------------------------------------------------|-----|-----|-----|
| 東京都市計画道路区画街路杉並区画街路第 3 号線【杉並区決定】 | 0 | 0 | 1 |
| 東京都市計画道路区画街路区画街路都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路第 1 ～ 4、10、11 号線【杉並区決定】 | | | |

●杉並区に対する意見

| 意見書の要旨 | 区の見解 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 駅前広場に関する意見 | |
| (1) 上井草駅には南北に貫通するバス通りがあるが、南行のバス停の位置が駅から離れており、且つバス待ちの乗客が待機する十分なスペースがないため乗客が歩道に溢れ、一般の歩行者が迷惑している実態がある。このためバス利用客がゆったりとバス待ちの出来るスペースの必要性は認められよう。一方、北行のバス停については駅直近にあり、スペースもあるので新たなスペースの必要性はない。また、現在タクシーの待機している駅前の道路は狭いため、自動車往来の障害となっているうえ、練馬区方面へのタクシー利用者にとっては不便な位置にあるので、その意味では、タクシーの待機所を利便性の良い場所に新しく作る必要はあると思われる。 | 上井草駅周辺は、「バス停が駅から離れている」「駅周辺の道路は歩行者空間が十分に確保されていない」など道路・交通面で大きな課題があります。区では、これらの課題を解決するため、駅前広場と接続する道路の拡幅整備等を骨子とした「上井草駅周辺道路・交通施設整備計画」を策定しました、この整備計画に基づき、バス、タクシー等の乗降場を集約する駅前広場等の整備を都市計画に定め、乗換え利便性と歩行者の安全性の向上に向けた整備を進めていきます。 |
| (2) 広場の規模については、ここまで広い広場が必要であろうかという意見がある。早期の計画図面の公表と、詳しい広場運用の公表が望まれる。また、広場の規模の縮小に関しては、南行、北行のバスルートの分離が有効な方策としてあるので、再度の検討を願いたい。 | 上井草駅の駅前広場については、「上井草駅周辺道路・交通施設整備計画」に基づき、鉄道・バス・タクシー等の乗降場を集約し、交通の円滑化を図り、また、都市の広場として、人々が憩い・集う交流機能や一時的に避難できる防災機能を備えた計画としています。 上井草駅周辺地区は昭和初期に完了した井荻 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>車の利用形態が今後大きく変化する可能性がある。その場合、バスルートの分離変更と広場の必要性は相反するものでない可能性がある。その意味で慎重且つ長期展望に基づく広場利用の検討を望みたい。</p> | <p>町土地区画整理事業により周辺道路が基盤の目状に整備され、歩行者の安全性確保の観点から、一方通行等の交通規制を導入し、交通ネットワークを形成しております。駅前広場については、すでに形成されている交通ネットワークや交通規制などを活かし、地域への影響を与えないことを前提に、整備の検討を進めました。バスルートの分離変更については、沿線住民や周辺の交通ネットワークへの影響が考えられるため、駅前広場とバス通り（警察通り）の拡幅及び両側への歩道設置による整備計画としました。</p> |
| <p>駅前広場周辺に関する意見</p> | |
| <p>(1) 本案のとおり駅前広場を作った場合、バス通りにおいて南行バスの右折問題が生ずる。右折安全のため信号機の設置は必須である。加えて、バス通りの広場入口を通行する歩行者の安全のため、駅に行くため、広場にいくためにバス通りを横断する歩行者の安全のための横断歩道と信号機設置も必須である。現在、線路北側の道路を西に向かって車が走行することが出来るが、計画では道路が広場で分断される。広場を車が通り抜けられるようにすると、広場の歩行者の安全に懸念が生ずるので、慎重に検討願いたい。</p> | <p>駅前広場交差点付近の信号機の設置については、千川通り交差点の信号から距離が短い事や交通量など課題がありますが、北側からのバス等の右折レーンや横断歩道の設置などの設置なども含め、歩行者に対する安全が確保されるよう、関係機関との協議を進めてまいります。</p> <p>駅前広場から線路北側の道路への通り抜けについては、駅前広場や鉄道附属街路第11号線の整備により歩道や自転車通行帯を設けることなどにより、歩行者の安全性向上に向けた整備を検討していきます。</p> |
| <p>(2) 高架化された線路の下の空間の活用方法を早期に明確にされたい。それには西武鉄道の意向が大きく係わるため、情報の速やかな公開を願いたい。また土地利用計画の変更と広場周辺と側道の開発計画は、今後の上井草駅周辺のまちづくりに大きな影響を及ぼすので、今後ともまちづくり協議会との協議継続を要望したい。</p> <p>今回の開発で立ち退き等の影響を受ける住民等には可能な限り早期の情報提供を願いたい。特にテナントビル、マンションなど賃貸物件のオーナーと賃借人の双方に対して不安を与えない配慮（適切な説明、情報提供）をお願いしたい。できれば金銭補償だけでなく、同程度以上に利便性の良い場所（代替地）の用意が出来ればそれを望みたい。さらに、上井草駅周辺の街の活性化のために、周辺道路の交通規則等をまちづくり協議会等と協議の上実施願いたい。</p> | <p>高架下利用については、高架下利用のあり方がその時々社会状況、地域の状況等によって、変化するものであるため、事業の進捗を見ながら、駅周辺の土地利用や側道整備なども含め、地域の皆様のご意見を伺っていきます。</p> <p>用地取得を含む事業スケジュール等につきましては、都市計画決定後の用地測量等説明会や用地補償説明会の開催等により、適宜、関係権利者の皆様に情報提供いたします。土地の取得にあたっては個々のケースにより対応が異なりますので、用地を取得させていただく段階で、個別に相談に応じたいと考えております。</p> |

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>(3) 現在の歩行者の量と動線を勘案すれば、線路北側バス通りの拡幅の必要性は認められるが、拡幅幅は妥当であろうか。再度検討を望みたい。一方で、線路南側のバス通りは本案では拡幅計画なしとされているが、狭いままではバス通り利用者の不便と危険は残ったままである。本計画の対象とできないのであれば、区の方針に従って拡幅計画を早急に促進するように要望したい。もし、拡幅が不可能ならば、南行、北行バスルートの分離と一方通行化も有効な方策として再度検討願いたい。</p> | <p>拡幅幅について、現状のバス通りの交通量に対して駅前広場や千川通りとの交差点における交通処理について検討した結果、右折レーンがない場合は車両の滞留（渋滞）が生じることから、円滑な車両通行を図るため、駅前広場交差点及び千川通りの交差点（上井草駅入口交差点）において右折レーンを設ける計画としました。このため既存の車道2車線に右折レーン分及び路肩を加え、さらに車道の両側に歩道を加えた断面構成を想定しています。</p> <p>また、本計画の対象とはなっておりませんが、バス通り（警察通り）のうち、早稲田通りより北の路線については、平成29年策定の「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」において、計画幅員12mの主要生活道路に位置付けております。</p> <p>バスルートの分離変更については、沿線住民や周辺の交通ネットワークへの影響が考えられるため、今後も、バス事業者と協議を行っていきたくて考えております。</p> |
| <p>(4) 駅北側の付属街路11号の使い方については未決定のようであるが、早急に検討し、公表願いたい。</p> | <p>側道は、鉄道の高架化に伴う日影の影響など環境に与える影響を緩和する目的に加えて、駅などへのアクセス向上や地域の利便性を高める目的で計画するものです。</p> <p>東鉄新付11号線の幅員は約19~20mとなり、車道に加え、歩行者が安全に歩ける歩道や植栽の整備などについて検討を進めお示ししていきたいと考えています。</p> |
| <p>無電柱化に関する意見</p> | |
| <p>(1) 駅前広場、バス通り、付属街路11号、高架下付属街路1~4号など新規開発の行われるところは勿論、駅周辺に亘って無電柱化を実施するよう願いたい。</p> | <p>一般的に、2.5m以上の歩道が整備される道路は無電柱化を進めてまいります。また、2.5m未満の歩道がある道路や歩道のない6m未満の道路については、電線類以外の地下埋設物との位置関係や地上機器の設置場所など技術的な課題があるため、国や都の技術検討結果等を参考に、今後、実現の可能性を研究してまいります。</p> |

緑地推進に関する意見

(1) この地区は緑に富んだ風景が残されているところに特徴があるが、連続立体化に伴い沿線風景が殺風景となる事が想定され、また、駅前広場、区画街路3号線の拡幅によりさらなる緑の減少が懸念される。緑を増やし、豊富な緑を活かしていくことが地域の魅力を増し活性化させることにつながるものと考えられる。よって、地域の緑化をまちづくり協議会等の地元住民と協議しながら推進願いたい。

区では駅周辺のみどりの保全・育成を図るため、みどりあふれる歩行者空間の確保を整備の目標として検討を進めてきました。「上井草駅周辺道路・交通施設整備計画」では、側道の整備に伴う、みどりあふれる歩行者空間の形成や、駅周辺のみどりの空間の確保を整備の視点としています。

また、平成28年策定の「西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針」において、公園・遊歩道・屋敷林・農地などの保全や建築物の屋上・壁面・接道部の緑化及び生垣化の促進により、身近なみどりを増やし、みどりの風景の形成を進めるとしております。

これらを踏まえ、今後のまちづくりを進める際には、まちづくり協議会をはじめとした地域の皆様のご意見を参考にしながら、上井草駅周辺のみどりの確保等に努めていきます。

立体横断施設に関する意見

(1) 連続立体化計画は15年と長きにわたるので、現在朝の通勤時間帯で45分~50分間も踏切で待たされ通学に難儀している学童・生徒約150人のために、一日でも早く、八丁通り西側の旧井草川鉄橋下を掘って切り通しを造り、歩行者が通行できるようにして貰いたい。

八丁通り西側の旧井草川にあたる杉並歩行者道1号線については現在、未整備の状態となっております。仮に、連続立体交差事業前に単独での立体交差化を行った場合、今後実施される鉄道高架化事業の支障となるため、連続立体交差事業の進捗状況や周辺踏切の安全対策を踏まえ、適切な時期に整備を行ってまいります。