

上井草駅周辺道路・交通施設整備計画（案） 意見募集の結果

○意見募集期間 令和元年6月14日（金）～7月5日（金）

○意見提出件数 47件（延べ130項目）

○主なご意見の概要と区の考え方

No.	項目	ご意見の概要	区の考え方
1	計画（案） 全般	立体交差に伴う変化の計画全体を一度に説明頂ける機会をもっと多く設定してもらえると良かったと感じた。個人的には、現状に大きな不満は持っていない。今回の説明に、ほとんど数字の入った話が多かったが、数字によって賛成・反対の意見が変わる方もいるのではないかと。	「上井草駅周辺道路・交通施設整備計画（以下、整備計画）」は、駅前広場を北側に配置することや、バス通り（警察通り）の両側への歩道設置と必要な道路幅員を確保すること等を、整備に向けた基本的な考え方としています。
2	計画（案） 全般	計画の明細が必要。具体的にどのくらいの道路幅、流れ、範囲等が全くわからないため、意見は出せない。	今後、整備計画を策定した上で、道路・交通施設整備の具体的な内容について都市計画素案として取りまとめ次第、地域の皆様にご説明する予定です。
3	計画（案） 全般	上井草駅周辺道路・交通施設の整備等については賛成だ。西武線の立体化着手の前に、可能な限り、早期に着手されることを期待している。【同趣旨ほか3件】	また、今後も説明会の開催等により区のご意見をお示しするとともに、地域の皆様のご意見をお伺いしながら、整備に向けた取組を進めていきます。
4	計画（案） 全般	新旧のまちづくりを念頭に住みやすい街を作っていただきたい。完成までの期間が長すぎるため、開発のスピードを上げて検討してもらいたい。	
5	計画（案） 全般	上井草駅の駅利用者や、踏切を待つ人の滞留に関する課題についても触れており、鉄道の連続立体化により課題が解決されることが計画から伝わった。計画が滞りなく進められることを期待している。	
6	計画（案） 全般	井荻では地下道が出来、きれいになったと感じるが、浮浪者がいたりするため負の側面もあることも否めない。今回検討される整備が過剰な整備となり、負の側面が現れることのないよう、十分に検討して頂きたい。	頂いたご意見は、今後、上井草駅周辺の道路・交通施設の整備を進める上で参考とさせていただきます。
7	計画（案） 全般	駅に降りたらワンストップでいろいろとできるようにしてほしい。	
8	計画（案） 全般	きれいな街にして頂きたい。	
9	計画（案） 全般	計画案は実現可能か。	駅周辺の道路・交通面の課題解決のため、整備計画に基づき、着実に取り組んでいきます。

10	計画（案） 全般	整備計画（案）の「3-1. 上井草駅周辺の現況」における記載について、高校生は生徒と呼び大学生は学生と呼ぶので「生徒・学生」と表記した方が良い。また、「3-4. 道路・交通現況（一般車両）」における記載について、主要生活道路の井草中通りの東西の北側に住宅が増え、歩行者も増えている。この通りは通過交通が現在でも非常に多いため、その旨表記願いたい。	整備計画の「3-1. 上井草駅周辺の現況」及び「3-4 道路・交通現況（一般車両）」において、いただいたご意見を踏まえた内容を修正・追記いたします。
11	計画（案） 全般	整備計画（案）の「7. 今後の流れ」において、計画におおよその日程を追記願いたい。それが分からないと立ち退き準備など住民の将来設計が出来ない。【同趣旨ほか2件】	上井草駅周辺の道路・交通施設整備につきましては、都市計画の手続きに沿って進める予定ですが、具体的な時期や事業費の分担は未定となっております。
12	計画（案） 全般	まちづくりの流れの中の今後の予定について、年度を入れるなど具体的に教えてほしい。事業費の分担についても知りたい。	今後、具体的な内容が定まり次第、地域の皆様にお知らせし、ご説明いたします。
13	駅前広場	上井草駅周辺の開発は難しいと考えるが、未来に対して、駅周辺の発達や道路も広げることも必要と考える。	上井草駅周辺は、「バスやタクシーの乗換えが不便」「道路は歩行者の安全性が低い」など道路・交通面でさまざまな課題があり、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、駅周辺の交通結節点機能を強化するとともに、鉄道による地区の分断を解消し、一体的なまちづくりを進めることとしております。
14	駅前広場	駅前広場をバスロータリーのような形で整備するのであれば、広めに作ってバス路線を増やしてほしい。	これらを踏まえ、区としましては、駅周辺に駅前広場を設け、バス、タクシー等の乗降場を集約することによる乗換え利便性の向上や、歩行者の安全性の確保、人々が憩い、集うことができる交流機能を備えることが必要と考えております。駅前広場の規模・配置については、高架構造による北側側道との一体的な整備や、千川通り側からの歩行者交通量、駅周辺の交通ネットワーク等の視点から、駅に接した北側に配置することが最適と考えております。
15	駅前広場	この整備計画は非常に良いことであるため、応援する。 駅周辺すべてを計画用地とし、バスのターミナルと憩いの広場、1階2階を商業スペースとした大型マンションを建築する再開発と道路拡幅を一緒にお願したい。	今後は、広場の規模やバスやタクシーの交通施設等について検討を進め、事業化に向けた取組みを進めていきます。 また、南側の広場は西武鉄道の敷地とな
16	駅前広場	駅前広場の整備等の件は大賛成であるため、一日も早く、すばらしい上井草に変わることを楽しみにしている。	
17	駅前広場	石神井公園から上井草間のバス停留所が駅から遠く不便である。	
18	駅前広場	高架となり日影となれば人が集う場所にはならない。人口減少の中、必要であるのか疑問。	
19	駅前広場	バス通りの整備があるとはいえ、混雑して通り抜けが大変になりそうだと感じたため、また、北口の既存の商店がなくなると終電で帰ってきた際に困るため、駅前広場の整備はどちらかというところと反対である。	

20	駅前広場	駅前広場計画は出来上がったから、どこの駅前も同じような個性のない姿になり、残念に思うことが多い。このエリアの特徴や良さを壊すことなく、安全や利便性を考えることを希望する。	<p>っているため、土地の利用については、今後、西武鉄道で計画されることとなりますが、まちづくりの観点から区としても必要な働きかけを行っていきます。</p>
21	駅前広場	40年間上井草で暮らしていて、駅周辺の整備は長年の悲願だったが、急行の止まらないマイナーなこの街に対し、これだけの投資を受ける意義が、人口、生産性の面でやや疑問を感じるが、基本的には応援したい。	
22	駅前広場	駅前広場は具体的な設計図面を作らないとイメージがわからない。早く案を示してもらいたい。	
23	駅前広場	南口広場と周辺、北口広場を機能分担する形で整備してほしい。	
24	駅前広場	待ち合わせスペース等、北側に入らなかった施設や機能を駅やロータリー南側で補うよう整備してほしい。	
25	駅前広場	駅前広場を南側にできないか。	
26	駅前広場	上井草駅南口は昭和40～50年代初頭までは、小さいながらも駅前広場があり、小学生の遠足などで集合することができる場所だった。そんな余裕のある駅前広場に突如、店舗が建設されて広場がなくなってしまった。まずは、その店舗をなくし、小さいながらも駅前広場をつくってはどうか。	<p>区では駅前の交通環境を改善し、鉄道・バスやタクシー相互の乗換え利便性を向上させるため、バス、タクシー等の乗降場を集約し、駅とバス通り（警察通り）に接する北側に駅前広場の整備を行うことが最適と考えております。</p>
27	駅前広場	拡幅しても狭い片側一車線の道路で右折を要するバスの動線から考えると、広場は一箇所に集約すべきか疑問である。現在、警察通りにある踏切の北に上り下りのバスが停まれるよう、道路を拡幅してバスベイを作ってはどうか。	
28	駅前広場	安全を確保するため、上井草駅北西部付近でのバスの乗降も検討してもらいたい。	
29	バス通り	上井草駅周辺を混んでいる時間帯に利用することが少なく、あまり不便を感じる機会がない。	<p>バス通り（警察通り）は、特に朝夕のピーク時には踏切に車両と歩行者・自転車が集中し、踏切の遮断時間も増え、交通利用環境が著しく低下している状況です。</p> <p>このため、区では整備計画に基づき、駅から千川通りにかけて両側への歩道設置や必要な道路幅員の確保による、歩行者等の安全性の確保を図ることとしております。</p>

30	バス通り	バス通りにある停留所（荻窪方面行き）はバス待ちの人が多く、通行人が車線に出ざるをえないため危ない。	バス通り（警察通り）は車道の両側で車道・歩道が分離されておらず、歩行空間も十分に確保されていません。さらに、荻窪方面行の上井草駅バス停留所に十分なスペースが設けられていないため、歩行者等にとって危険な状況となっております。
31	バス通り	歩行者が安全に歩行できるようにしてもらいたい。【同趣旨ほか1件】	このため、整備計画では、歩行者等の安全性の向上を図るため、バスやタクシー乗降場の集約や両側への歩道設置、必要な道路幅員の確保を目的としています。
32	バス通り	連立事業完了までの期間が長いため、上井草駅前の踏切は、車両、人（自転車）などにとって非常に危険である現状に対する改善が早急に必要である。	
33	バス通り	駅周辺に学習塾や眼科があるため、小学生くらいの子どもが多く利用するが、歩道・車道がきちんと整備されていないため危険である。 杉並区として美しい街を目指し、きちんと整備して行ってほしいと強く願う。	
34	バス通り	バス通りのみ無電柱化して十分な歩道を確保し、一方通行化して上下を別通りとするといった方策はとれないのか。過剰な開発・整備は止め、今ある雰囲気に対し手を加えて魅力的にする工夫を考えてはどうか。【同趣旨ほか1件】	上井草駅周辺地区は昭和初期に完了した井荻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。
35	バス通り	地域住民として、あらゆる時間帯に駅周辺を利用するが、通勤・通学のピーク時以外は人も車も多いわけではなく、よそから人が集まる街でもない。周辺道路も歩行者は住民中心で車や放置自転車等も少ないため、大きな問題は感じない。バス通りの道幅の狭さは電柱の地中化などで解消できるのでは。	整備計画では、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、地域への影響を与えないことを前提に、駅北側のバス通り（警察通り）の拡幅や両側への歩道設置により歩行者等の安全を確保する計画としています。
36	バス通り	「開かずの踏切」よりも、開いている踏切をスムーズに通過する車列のため、バス通りを渡れずに困ることの方が多い。	また、バス通り（警察通り）における電線類等の無電柱化の実施についてはまだ定まっておりませんが、拡幅を伴う道路整備の際には、あわせて無電柱化を行うことで、より道路整備効果の向上が見込まれると考えておりますので、今後、関係部署と検討を図っていきます。
37	バス通り	上井草駅から千川通りの「上井草駅入口信号」までの道路は、人と車が同じ道を使い、大変危険であるとともに、劣悪な環境である。その解消のため「1車線の一方通行路」としての整備を希望する。 空いた1車線分を歩道として利用できれば、道路を拡幅せずとも現在のまま歩道の拡幅が可能である。 上井草駅の西側（上石神井寄り）の通りは大変余裕があるため、「井草中前信号」から上井草スポーツセンターを通り上井草駅、千川通りに抜けるまでの道路を「バス通りとして整備」し、上井草駅の両端をバスが通るよう改善してはどうか。上井草スポ	

		ーツセンターから上井草駅までの道は、バス通りとして利用しても、歩道には十分余裕がある。	
38	バス通り	バス通りを一方通行にするとともに歩道のガードパイプを道路の両側に設置して、税金をかけずに安全の確保を図ってほしい。	
39	バス通り	整備にあたっては電柱を地中化してほしい。【同趣旨ほか1件】	
40	バス通り	駅南側のバス通りの拡幅の計画もあると思うが、その情報も細めに発信しながら、なるべく早く進めてほしい。	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、また、井草中通りより北の路線については、現状の道路幅員において早期に安全対策を行う必要性が高い安全対策路線に位置付けております。拡幅を伴う整備については現時点で具体化されておられません。まずは交通安全に対する効果を早期に実現するため、令和元年度中に交通安全対策工事を実施し、整備効果について検証を行っていきます。
41	バス通り	上井草駅から南のバス通りの拡幅を今回は見合わせるようだが、将来は拡幅をする計画があるのかわからないのが明確でない。南側の利用者は狭い片側歩道で、歩行者同士のすれ違いもままならないため、計画に盛り込んで表記してもらいたい。	
42	バス通り	石神井公園行きの井草中学校バス停は、ベビーカーで降りると、車道にはみ出て、逃げ道がないまま交差点の横断歩道まで歩く必要がある。バスから降りた後は、乗客やベビーカーが、マンション私有地まで避難し、バス発車までマンション内に侵入している状況となっている。また、すぐ横を車やバスが通りぬけ、かなり危い状況である。雨の日に傘をさしているとさらに危険になるため、南側の警察通りの歩道・バス停を整備して、暮らしやすい街を形成し、街を活性化させてほしい。	
43	バス通り	南側のバス通りも道幅を広くするとともに、歩道を確保してほしい。南側の住民は交通環境が悪いままになってしまう。【同趣旨ほか2件】	
44	バス通り	バス通りの駅より南側を利用する歩行者のために、ガードレール(ガードパイプ)を道路両側に設置して歩道を確保して頂きたい。そのためには、高	

		張力鋼を使用したガードパイプを採用することで、歩道幅が広くできるので検討願いたい。	
45	バス通り	バス通りの整備は何mに広げるのか知りたい。	整備計画は、バス通り（警察通り）の両側への歩道設置と必要な道路幅員を確保することを、整備に向けた基本的な考え方としています。今後、整備計画を策定し、道路・交通施設整備の具体的な内容を取りまとめ、地域の皆様にご説明する予定です。
46	側道	線路沿いは特に交通量も多いわけではなく、今のままで十分である。	整備計画（案）でお示した側道は、駅周辺の利便性や回遊性の向上を図り、連続性のある歩行者・自転車空間の創出、鉄道の高架化に伴う日影等の住環境に与える影響の緩和を目的として新設されます。側道の機能等については、今後の都市計画手続きのなかで地域の皆様のご意見を伺いながら、検討を進めていきます。
47	側道	すでに線路沿いに一本道の道路が通っていることと、コンクリートの下は寒々しく、暗い雰囲気になりがちで、印象が悪いため、側道の整備には反対である。どうしても側道を整備が必要であれば、レンガ造りや木造などにするか、ガンダムの基地内部風のデザインにするなど、コンクリート特有の寒々しさを感じさせないものにしてもらいたい。	区内では西武新宿線を挟んで東西方向に2本の区道が整備されており、車両交通が十分処理されているため、側道の交通処理については、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、地域への影響を与えないことを前提に計画していきます。 また、連続性のある歩行者・自転車空間の創出を整備に向けた基本的な考え方としており、整備にあたっては、必要箇所に隅切りを配置するなど、歩行者等の通行の安全に配慮していきます。
48	側道	回遊性のあるみどりのネットワーク作りは評価出来るが、側道機能の単一化による弊害が心配である。側道の通行者が増えれば、並行する東通り商店街の利用者が減るという懸念がある。これまで関係住民は、商店街に回遊性をもたせる努力をして来た。まして東通りは、井荻方面で遊歩道と接続している事実がある。むしろ買い物・飲食客の回遊性を高める意味で、商店街・東西通りの無電柱化・緑化・緑地整備等を今回の計画に加えて頂きたい。 側道については、バス通り以東を東方向への一方通行とし、商店街・東通りの自動車通行を減らすためのバイパスとした方が利点も多いと思われる。	

49	側道	計画案において、側道の必要性がよく分からない。人の通行が多いのは南側ではないのか。調査結果をきちんと示してもらいたい。	
50	側道	側道を「歩行者・自転車専用」とした場合、南北方向の道の車両交通との出会いがしらの事故も心配されるが、何か対策を講じているのか。	
51	側道	線路北側の自転車道はマンホール等による凸凹の少ない走りやすいものにしてほしい。	
52	側道	現在、存在している線路北側に並行している西向きの一方通行路（区道 2111-1 号線）は広場を貫通するのか、歩行者道路になるのか不明であるため、詳しい説明を追記願いたい。また、引き続き西方向への車の通行は可能となるのか知りたい。	<p>上井草駅周辺では昭和初期に完了した井荻町土地区画整理事業により、周辺道路が碁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。</p> <p>駅前広場内や広場西側の特別区道第 2111-1 号線の交通処理につきましては、すでに形成されている交通ネットワークに極力影響を与えない交通処理を、今後検討していきます。</p>
53	その他道路交通	踏切による自動車の遮断は環八経由にすれば今でも問題はない。	<p>上井草駅周辺地区は、東西方向の通過交通を担う都市計画道路である早稲田通り、千川通りがあり、特に千川通りと西武新宿線が交差する踏切がクランク状で未整備であるため、練馬区側に右折ができないことや、踏切を避けて車両が走行する傾向があることから、井草中通りに通過交通が流入している状況があります。</p> <p>将来、西武新宿線の立体化が実現すると、西武新宿線と交差する千川通りと補助 132 号線（井草高通り）の交差部の改善や、東西方向の通過交通を担う千川通りの交通機能の向上により、通過交通を適切に処理することが期待できます。また、鉄道の連続立体化により多くの踏切が除去されると、交通ルートを選択肢が大幅に増えるため、これまで東西方向の通過交通が流入していた井草中通りの負担が軽減され、交通量の減少が期待できると認識しています。</p>
54	その他道路交通	上井草駅周辺は道路が狭く、踏切もあるため車の渋滞が少しも改善されてない。歩行者、バス利用者、西武線利用者にとって住みよい街になってほしい。	
55	その他道路交通	上井草駅付近だけではなく外環との兼ね合い等、広域的に考えてほしい。	

			<p>このように新たな道路ネットワークが形成されると、広域的な自動車交通を円滑に処理する幹線道路と、地区内の身近な交通が中心となる生活道路など、それぞれの道路の役割が明確になり、地区内へ流入する通過交通が抑制され、地域の住環境の向上につながるものと考えています。</p>
56	その他道路交通	<p>すぎ丸、コミュニティバスを阿佐ヶ谷駅、上井草駅まで運行してもらいたい。荻窪駅行きを減らして阿佐ヶ谷駅行きの本数を増やしてほしい。</p>	<p>コミュニティバスは、交通不便地域の解消等を目的に運行しております。開設にあたっては交通状況や需要などを見極め判断していきます。また、いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
57	その他道路交通	<p>杉並区のコミュニティバスも通るようになると便利になる。特に吉祥寺駅など、現在つながっていない駅とつなげてほしい。</p>	
58	その他道路交通	<p>上井草駅から警察通りを南下し、早稲田通りを右折後、吉祥寺駅まで運行する「すぎ丸」を走らせてほしい。</p>	
59	その他道路交通	<p>井草中通り北側の路側帯には、電柱が歩行をすこぶる危険にしている箇所があるため、外環道完成前に電柱の地中化、ガードパイプ両側設置を緊急に検討願いたい。</p>	<p>井草中通りについては、平成29年策定の「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」において安全対策路線に位置付けており、平成30年度に交通安全対策工事を実施いたしました。今後整備効果について検証を行っていきます。</p>
60	その他道路交通	<p>この機会に、上井草駅北側バス通り、側道を含め、今回整備される地域全域で「電柱の地中化」をお願いしたい。</p>	<p>バス通り及び周辺道路における電線類等の無電柱化の実施についてはまだ定まっておりませんが、今後、必要に応じ、関係部署と検討を図っていきます。</p>
61	その他道路交通	<p>旧井草川は歩行者専用から自転車専用に変更してもらいたい。</p>	<p>旧井草川の遊歩道は、緑道としての機能を持つため、植樹帯のスペースを確保する必要があり、自転車専用道として必要な幅員の確保が困難であることから、現時点において、旧井草川の遊歩道を歩行者専用道路から自転車専用道に変更する考えはございません。</p>
62	その他道路交通	<p>旧井草川遊歩道の線路下に通路を設けてほしい。</p>	<p>旧井草川遊歩道の鉄道との交差部は、単独での立体交差化を行った場合、今後実施される西武鉄道新宿線連続立体交差事業の支障となるため、連続立体交差事業前の整備は考えておりません。</p>

63	商業にぎわい	お年寄り、若い人達、子供達と一緒に何か をできる実際の広場、スペース等の場を是非計画の 中に入れてほしい。将来町を挙げて一緒に作り上げ るイベントができるような上井草になってほしい。	商業施設等の誘致など、駅周辺のにぎわ いと利便性の向上は今後まちづくりを進め る上で重要な課題と認識しております。 また、駅周辺の土地や建物の利用につい ては、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、 みどり豊かでゆとりある住環境を維持・向 上するため、現在の土地利用を維持すると ともに、駅周辺の商業地や幹線道路の沿道 地域と周辺住宅地が調和した魅力あるまち なみ形成を図ることとしています。 いただいたご意見につきましては、今後 のまちづくりの参考とさせていただきます。
64	商業にぎわい	商店街の活性化と高層ビルを建てる環境を作っ てほしい。	
65	商業にぎわい	商業施設の誘致をしてほしい。【同趣旨ほか 1 件】	
66	商業にぎわい	スーパー、ドラッグストア、本屋など、駅前に日 用品を買い揃える主要店舗がなく、かなり不便であ るため、西武新宿線側に人が集まらず、高齢化で街 はくたびれていく一方である。さらに南北が分断さ れており、南側の人ほとんど北側に行かず、北側 の人はわざわざ南側に買い物にいかない状況となっ ている。	
67	商業にぎわい	駅前広場の周辺の土地利用計画はどうなるのか。 例えば広場の回りに商店は作れるのか。	
68	商業にぎわい	駅周辺の店舗の誘致や選択に関して、地域の特色 やテーマに沿った街づくりをしてほしい。	
69	みどり	環境面で癒しになり、シンボルにもなる屋敷林を 保存してほしい。コンクリートばかりだと井草の良 さが失なわれるため、現状維持を目標に計画をして ほしい。【同趣旨ほか 3 件】	区では駅周辺におけるみどりの保全是必 要と認識しており、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。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け 垣化の促進により、身近な緑を増やし、み どりの風景の形成を進めるとしておりま す。 今後のまちづくりを進める際には、地域 の皆様のご意見を参考にしながら、上井草 駅周辺地域のみどりの確保等に努めていき ます。
70	みどり	上井草に居住して 2 年程であるが、東京 2 3 区内 で希にみるローカルな景観がある場所なので、でき る限り緑の木々と現状を残してほしい。	
71	みどり	駅前広場及びバス通りは、歩行者の安全を最優先 すると共に緑を多くしてほしい。	

72	用地	生活プランを確定したいため、できるだけ早く用地測量の段階まで進めてほしい。	<p>用地測量の具体的な時期につきましては、原則、都市計画決定後、必要な準備や手続きが整い次第実施することとなります。現時点において具体的な実施時期は未定となっておりますが、時期が定まり次第、権利者の皆様に対しお知らせいたします。</p> <p>また、用地の取得につきましては、お譲りいただく土地の調査、建物等の物件調査を行い、移転に係る補償額を算定させていただいたのち、権利者の皆様に補償に関する説明等、十分に話し合いをさせていただき、ご納得いただいた上で土地をお譲りいただくことが原則と考えております。</p>
73	用地	今後の用地買収など大変だと思うが、早く着工できるようがんばってほしい。	
74	用地	駅前広場や側道の買収は進むのか。	
75	用地	立ち退きになる方には丁寧に説明をした上で、用地を取得してほしい。	
76	用地	現在、駅前広場、及びバス通りには、商店やテナントビル、マンションなどが林立しているが、用地買収する場合は、その代替地、代替商業施設の用意をしてほしい。また北側側道対象地域に住む対象者を含め、用地買収される方たちに不安や不利益が無いように、準備と説明を十分に徹底してほしい。	
77	用地	北側側道の買収について、所有者の残地利用が困難になるため、全部買収する等対策や買収後の対応について考慮が必要。【同趣旨ほか1件】	

※このほか、鉄道の高架化など、整備計画（案）に係る事業以外に対するご意見等がありましたが、これらにつきましては、東京都や鉄道事業者など関係機関にお伝えいたします。