

「新井薬師前駅及び沼袋駅周辺の基盤施設整備基本計画」についての意見交換会

1. 概要

日 時	2010年9月7日(火曜日) 19時~21時
会 場	沼袋地域センター
出席者(中野区)	西武新宿線沿線まちづくり分野
出席者(住民等)	55名

2. 説明要旨

整備基本計画についてパワーポイントを用いた説明 約25分

3. 質疑要旨

質問・意見	回答・見解
<p>沼袋の商店街通りは、まちづくりの勉強会を7年間に渡り行っている。</p> <p>勉強会では、バスの相互通行や幅員16mではなく、12mで一方通行の歩行者優先道路にするべきという意見が多かったと思うが、反映されていないのでは。</p>	<p>まちづくりの勉強会では、いろいろな意見があり、バスの相互通行の意見もあった。</p> <p>区では、勉強会や地域の声を伺いながら、沼袋駅周辺の課題について検討した結果、地域の骨格となる南北の道路が必要であると考え、整備方針の中でもバスの相互通行の必要性を示している。</p>
<p>説明の中のデータは重要なので、資料として配って欲しい。また、この資料はだれが作成したものか。</p>	<p>今回の資料は中野区が作成したもので、区のホームページで公開したい。</p> <p>説明に用いたデータは、「基盤施設の整備基本計画」の中に記載されており、区のホームページで公開する。</p>
<p>昨年の7月に説明会があり、まちづくりの総論の話では、地域としても賛成する部分があったと思うが、今回、各論である道路幅員の話を出すのは、時期尚早ではないか。説明会の情報公開をお願いしたい。</p>	<p>昨年の7月に、沿線まちづくりについての説明会を4回行った。</p> <p>その結果については、議会に報告し、区のホームページでも公開している。</p> <p>区役所に来庁していただければ閲覧することが出来る。</p>
<p>沼袋まちづくり計画の沼袋駅周辺地区のまちづくり方針では、商店街の活性化をうたっているが、相互通行で幅員14mないし16mで商店街が活性化している例はあるのか。</p> <p>道路を拡幅しても商店を続けられるのか。この道路幅員では、車両優先の道路になるのでは。</p>	<p>商店街通りの現在の幅員は約6mであるが、交通量は1日で車が約2,500台、歩行者、自転車あわせて約22,000人であり、歩行者が安心して通行することができない。踏切除却により南北一体のまちとして、多くの方が安心して歩いて、楽しく買い物ができるような道路空間や景観が必要と考えている。</p> <p>幅員が広い商店街の活性化例は、地方ではあるが、都市部では少ない。鉄道立体化を契機として、中野区の新しいまちづくりを商店街と一体となって、地域、地権者と連携し、取り組んでいただきたいと考えている。</p> <p>今後、地域の協議組織を立ち上げて、権利者</p> <p style="text-align: right;">⇒次頁へ続く</p>

質問・意見	回答・見解
	<p>今後、地域の協議組織を立ち上げて、権利者の意向を把握しながら、商店街の再編を検討していく考えである。</p>
<p>沼袋より乗降客数が1割多い新井薬師前駅の駅アクセス道路の車道幅員が6mであるのに対し、沼袋駅のアクセス道路の車道幅員が7mであるのはなぜか。</p>	<p>沼袋に対して新井薬師前は、南北道路が3本あり、東西の五中つつじ通りは、現在バスが相互通行しているうえ、自動車、歩行者の交通量が少ないことから、現在の車道幅員6mを基本としている。</p>
<p>沼袋のアクセス道路を平和公園通りで早稲田通りまで結ぶのではなく、新井天神通りで中野通りにつないでいるのはなぜか。</p>	<p>早稲田通りに向かう平和公園通りは、すでに地区計画により、12mの道路幅員として位置づけられ、沿道の権利者は建替え時にセットバックする手法で道路整備が行われている。</p> <p>また、平和公園通りと早稲田通りとの交差点はずれており、これを解消するためには、地区計画でご協力いただいた方々の建物を再度除却しなければならないうえ、これに関連して、通過交通の増加が想定されるため、通過交通抑制などの観点から、現在のルートを設定した。</p>
<p>沼袋商店街通りは危険と言っているが、事故の統計はあるのか。頻繁に事故は起きていないのではないか。危険を第一の理由にするのはどうか。</p>	<p>危険であることが分かっているために、事故を起こさないように注意して通行していると考えている。危険は認識されており安全を確保することは重要であると考えている。</p>
<p>沼袋は小さなまちであり、区の財政を考えると、この道路は本当に必要なのか。      気をつけて通る道路、通りにくい道路があっても良いのではないか。これまで死亡事故も起こっていないため、一住民としてはこのままで良いと思う。(意見)</p>	<p>中野区では、連続立体交差事業を契機とした、まちづくりを進めるため、駅前広場や道路などの基盤施設の整備が必要と考えている。</p> <p>財源については、国や都の補助金等を活用して整備していく。</p>
<p>鉄道が地下化されると上部空間はどうなるのか。そこが駅前広場になるものと思っていたが、なぜ沼袋は南側に駅前広場が配置されるのか。      鉄道が地下化された場合、駅ビルができるのか。</p>	<p>新井薬師前は、北側に鉄道がずれて地下化されるため、その空いた南側の部分を中心に駅前広場を整備する考えである。</p> <p>沼袋は、駅の北側に線路と平行する道路があり歩行者等が多いため、線路上を駅前広場にした場合は、この道路との関係が生じ、駅前広場内に通過交通を入れると安全性に問題が生じる。</p> <p>また、現在より改札の位置が東側に移動することになり、商店街通りからの利便性が悪くなるなどの問題もあるため、南側への配置とした。</p> <p>駅ビルについては、今のところ西武からは何も聞いていないが、何らかの活用はあると思う。</p>

質問・意見	回答・見解
<p>駅舎や鉄道敷について、西武鉄道の話も聞きたい。</p> <p>また、駅アクセス道路の整備によって、立ち退きや商売に不安がないよう対応してもらいたい。</p>	<p>今後は、西武鉄道の話聞く機会もあると考えるが、まずは、基盤施設の都市計画をしっかりと決めていきたい。</p> <p>公共事業で、移転や営業など、公共補償のルールに基づき対応する。商売を続けたい方など、権利者の意向にも十分配慮していきたい。</p>
<p>沼袋の商店街通りの交通量は、車が約2,500台、歩行者が約2万人、駅の将来乗降客数が20,500人とあるが、商店街通りの相互通行による将来の交通量はどうなるのか予測されているのか。</p>	<p>区内の類似例としては中杉通りがある。平成17年の都の調査では12時間で4,700台となっており、交通量予測の参考になると考えている。</p>
<p>沼袋の駅アクセス道路を他のルートにすることはできないか。また、駅アクセス道路の事業化までのスケジュールは、事業認可と事業着手は同時なのか。</p> <p>いつまで商売ができるか、将来とも商店街の活気が維持されるのかが気になっている。</p>	<p>沼袋の駅アクセス道路は、複数のルートを検討した結果、この案が最善と判断した。</p> <p>駅やアクセス道路は、連続立体交差事業に関連する事業として、平成23年度中に都市計画決定したいと考えている。</p> <p>その後、権利者の生活再建も踏まえて事業手法を検討し、平成26年度を目途に事業着手したい。その後権利者の意向を伺いながら事業を進め、平成32～35年の完成を目指したい。</p>
<p>沼袋の駅アクセス道路について、幅員14mまたは16mは、確定ではないことを確認したい。</p> <p>商店街の将来は、商店街が自ら考えることが必要である。道路拡幅により4m後退すると商売できなく店舗も多い。</p>	<p>この案は、区が現在の考え方を示したものである。アクセス道路や駅前広場についても東京都や警察、西武鉄道との協議はこれからである。</p> <p>今回の意見交換会は、全てが決まる前に区の考え方を示している。</p>
<p>勉強会の検討では、現状のまちに大きく影響を与えないことを基本として検討を行ってきた。</p> <p>勉強会では、沼袋の南北道路は、バス通り（商店街通り）と朝日通りの2本で処理することを検討した。その案に対する区の考え方を聞きたい。</p> <p>商店街通りを14～16mで都市計画決定した後に、まちづくりを進め、権利者がそのまま住み続けられることが可能であると考えているのか。</p>	<p>駅アクセス道路のルートは、商店街通り、朝日通り、新たな南北のルート、鉄道地下化後の上部利用などの検討を行った結果として、商店街通りのバス路線の維持と賑わいの創出などを考慮し、この案を示している。</p> <p>今後は、権利者の意向を伺いながら、事業方策などを含め、まちづくりを地域とともに考えていきたい。</p>
<p>連続立体交差事業との関係では、バス通り（商店街通り）だけのまちづくりで良いのか。妙正寺川沿いのうるおいを活かしたまちづくりなど、他のまちづくりも考えてほしい。</p> <p>駅アクセス道路は、相互通行が前提なのか。一方通行では都市計画決定ができないのか。</p>	<p>駅周辺の安全で快適なまちづくりに合わせて、みどりや河川を活かしたまちづくりも大切であると考えている。今回はまちづくりの核となる、基盤整備の考え方を示したものである。</p> <p>駅アクセス道路は、連続立体交差事業と一体的に進めるうえで、地域に必要な基盤施設と考えている。一方通行では都市計画決定はできない。</p> <p>商店街通りを南行き的一方通行、朝日通りを北行き的一方通行でセットとして考えた場合、朝日通りが離れ過ぎており、駅アクセス道路とすることは難しい。</p>

質問・意見	回答・見解
<p>本日の意見は今後どのような形で反映されるのか。</p>	<p>本日の意見は、駅前広場、関連街路、まちづくりなどの意見として承る。 都市計画の施設に関しては、一定の基準に基づき、区がしっかりと計画をしていく。今後とも意見交換は行っていきたい。</p>
<p>本日の意見は個人的な意見であるが、聞いたままなのか。今後、本日の意見を踏まえて修正することはないのか。</p>	<p>今回の3回の意見交換会でいただいた意見を参考としながら、さらに検討を進めていきたい。また、今後とも皆様の意見をお伺いしたいと考えている。 今回来られなかった方も多いことから、アンケートなどでご意見を伺いたいと考えている。</p>