

「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ての説明 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。妙正寺川沿いのうら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>

「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8日(水曜日) 19時～21時
会 場	上高田地域センター
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)	39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ての説明 約25分

3. 質疑要旨

質問・意見	回答・見解
鉄道が地下化するということだが、出入口の位置はどうなっているか。	鉄道に関する施設は、西武鉄道が検討することとなるが、一般的には、出入口は現状の位置が基本と聞いている。具体的な計画が今後鉄道事業者の方から説明があると思う。
哲学堂通りのバス路線を廃止するという説明であったが、哲学堂通りには坂があることから、年配の方がバスを利用していることが多い。バスの廃止については反対したい。	哲学堂通りからすべてのバス路線を廃止することは考えていない。現状で哲学堂通りには、4路線が集中しており、都市計画道路220号線を整備することにより、何路線かを転換し、哲学堂通りの交通負荷の軽減を図りたいと考えている。また、上高田一丁目などは、鉄道駅から遠いため、バスが通ること、交通の利便性向上につながると考えている。
哲学堂通りは、現状で8m程度だと思うが、これを11mにするということか。	哲学堂通りは、アクセス道路という位置づけではなく、拡幅はせず、無電柱化など歩行空間に配慮した整備を行っていきたいと考えている。
商店街がすたれてしまっていて非常に憂慮している。バスをはじめいろいろなものがなくなると、その影響が心配だ。商店街がだめになると周辺住宅地とも土地の価値が下がるなど影響が懸念されるため、バスを廃止するなど簡単に計画を進めてほしくない。(意見)	意見として承りたい。
説明の中で、駅を利用する交通のうち、徒歩の割合が約95%ということだが、自転車はどこに含まれているのか。	データの中で自転車は、オートバイを含め二輪車の中に含まれている。
放置自転車がひどい。気軽に安く使える駐輪場を整備する考えはあるか。	区では自転車の利用の総合計画を策定しており、その中で駅周辺には駐輪場の再配置などが位置づけられており、今後、鉄道上部の活用も含め、検討していく。

質問・意見	回答・見解
<p>五中つつじ通りは拡幅するのか。片方だけ拡幅するのか、両方拡幅するのか。</p>	<p>五中つつじ通りは、現在の幅員が11～12mを基本として、今回新たに都市計画道路として位置づける考えである。</p> <p>現時点で拡幅の考えはないが、今後、警視庁をはじめ関係機関との協議を経て最終的に決定していくことになる。</p>
<p>駅前広場を整備する西武鉄道の土地と共同ビルの土地の一角について、駅前広場となった場合に、関東バス、国際興業バスなど他社の乗り入れなどについて西武側と話しているのか。</p>	<p>駅前広場は、西武鉄道ではなく中野区が公共施設として整備を行うものである。このため、一部西武鉄道の土地があっても道路同様、公共の交通施設となるため問題はない。</p>
<p>移転にあたって他の店舗を探してくれるのか。</p>	<p>移転に伴う店舗の補償については、土地・建物の補償とあわせて、移転補償、商売をされている方には営業補償などがある。しかしながら、それぞれ権利者の方の事情により異なるため、今後、事業化の際には個別にご相談させていただく考えである。</p>
<p>地下に線路をつくるということだが、地下を掘るため、立ち退きも必要になるのではないか。その影響はどのようなものなのか。</p>	<p>一般的に地下トンネルはシールドマシンという機械を使って、モグラのように掘り進めるため、基本的に地上に大きな影響はないと考える。</p> <p>しかし、地下化にあたり、西武鉄道側の都合で、新井薬師前駅付近の線路のカーブをゆるくするために、線路を北側に振る計画が示されている。</p> <p>このため駅の北側の方々には用地買収などへのご協力をお願いすることになるが、これらは都市計画事業として東京都が行う予定である。</p> <p>また、騒音、振動など沿線の影響については、東京都で現在調査が進められており、次の説明会で報告されると考えている。</p> <p>東京都の予定として、平成22年度予定の都市計画案の説明会とあわせ、環境影響評価書案の説明会を予定しており、この中で、騒音・振動等の影響について説明があると考えている。</p> <p>また、今後、用地測量等説明会や平成24年度に予定している都市計画事業認可、その後の用地補償説明会、工事説明会など、段階ごとに説明があるものと考えている。</p>
<p>新井薬師前駅では、補助220号線や駅前広場の規模・施設、また、まちづくりを検討する区域が重要な点になると思うが、具体的な案があるのか。</p> <p>新井薬師前駅の南口で商売をしているので、駅前商店街の方とのつながりがあるが、今回の意見交換会の通知を受け取っていない方がいるため、どのような通知の出し</p> <p style="text-align: right;">⇒次頁へ続く</p>	<p>基盤施設整備については、基本的には区が必要な用地を取得して整備していくことになるが、ご協力頂く権利者の方々は、それぞれご意向やご事情が異なるため、その意向を伺った上で、整備手法などをご提案させて頂くので、権利者の方々には協議組織を立ち上げて、その中で、どういうまちにするのか、どう整備するのか検討していただきたいと考えている。</p> <p style="text-align: right;">⇒次頁へ続く</p>

質問・意見	回答・見解
<p>方をしたのか教えてほしい。</p>	<p>このような考え方のもとに、計画している基盤施設周辺の方々を中心に、今回ビラを配り、事前の意見交換会ということで実施した。</p>
<p>今回の意見交換会は、3回それぞれで違った意見が出ていると思う。そのとりまとめや報告をどのように行うのか教えてほしい。</p>	<p>頂いた意見は、まとめて議会へ報告し、参加できなかった方にもご覧いただけるよう、区のホームページへの掲載も予定している。</p>
<p>駅前広場をつくただけでは人が集まらない。周辺の整備についてどう考えているのか。 広場の整備で店舗をつくるような土地をつくり出すことができるのか、一体どれくらいのことか検討されているのか知りたい。</p>	<p>現時点で具体的な計画はないが、大きなまちの将来像としては、昨年11月に策定した「西武新宿線沿線まちづくり計画」のまちづくり方針の中で、駅前やその周辺は、歴史文化資源を有する新井薬師前らしいシンボル性を持つものとし、魅力的な景観形成の誘導を図ることとしている。 まちづくりは行政が勝手に行うものではなく、地域の方々、地権者の方々と将来像を共有して進めていきたいと考えており、集合ビルなどが望ましいということであれば、区としても支援していきたいと考えている。</p>
<p>これまでさまざまな資料が区から提供されてきたと思うが、過去の検討の経過について、求めに応じて広く提示していく用意はあるのか。</p>	<p>まちづくりニュースは、今回配布したもののほかに特集号を含めて4号ある。また「西武新宿線沿線まちづくり計画」は簡単にご覧いただけるよう概要版があるので、意見交換会などの際には、自由に持ち帰れるように準備したい。</p>
<p>意見交換会のお知らせは、先ほどの説明で権利者になると思われるところに配布したとあった。特に当地区は補助220号線が大きな問題だが、補助220号線沿線にはお知らせを配布したのか。</p>	<p>今回は基盤施設の基本計画についての意見交換会であり、都市計画という私権の制限も発生してくることになるので、今後新たに都市計画として定める施設周辺の方々に通知を配布した。 補助220号線はすでに都市計画決定しているので、今回はお声掛けしていない。</p>
<p>補助220号線は、決定当時からさまざまな議論があった。都市計画決定していれば良いというものではなく、補助220号線についてもしっかり説明すべきではないか。 (意見)</p>	<p>意見として承りたい。</p>
<p>鉄道立体化の工事費について、西武の負担は2割程度だと聞いた。鉄道上部の利活用は緑地化や駐輪場の整備など、まちにとって重要だと思う。土地が西武鉄道のものだから、利用を決める権利がほとんど西武鉄道になってしまうということのないように折衝をきちんとしてもらいたい。住民も参加しながら、西武鉄道が主体的に決めてしまうのではなく、地域にとって有益な利用となるよう期待したい。(意見)</p>	<p>意見として承りたい。</p>

質問・意見	回答・見解
<p>駅前広場を整備することはわかるが、「一体的まちづくりを検討する区域」とは、抽象的で分かりづらい。</p> <p>駅前広場にあたる人たちは深刻だと思うが、「一体的まちづくりを検討する区域」として色が塗られている範囲の人も、立ち退きなど必要なのか。</p>	<p>駅前広場にご協力頂く権利者の方々が、近くで生活再建を検討する場合などに、色塗りした範囲は、駅前広場に面する周辺として、今後一体的なまちづくりの提案をさせて頂くエリアとして示している。</p>



「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9日(木曜日) 19時~21時
会 場	新井地域センター
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)	27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
意見交換会のお知らせは、何軒に配ったのか。また、次回の意見交換会の予定はいつごろか。	お知らせは、6月の測量説明会の際の範囲と同じ約3,000戸に配布している。また、これに加えまちづくり勉強会の方にも配布している。次の意見交換会の予定はまだ決まっていない。
都市計画の決定までに、意見交換会などは行われるのか。	都市計画素案説明会の前に、区の方案をまとめて、意見交換会を行いたいと考えている。
意見交換会のお知らせの配布範囲が狭い気がする。道路は、住民の生活に密接に関連しており、交通事故の問題もあるので、広い範囲に配ったほうがよい。	ご意見として承り、検討する。
現在、自転車の問題となっている。自転車の専用道路を確保してほしい。 地下化に伴う地上部分の利用計画はどうなっているのか。	鉄道地下化の後の地上部の利用については、国のルールの中で定められており、駅の出入り口や鉄道の運行上必要となる様々な施設を除いた部分の概ね15%程度を鉄道側と協議により行政側で利用できることになっている。 中野区では、11月に策定した沿線まちづくり計画の中で示した、緑道などが人が通行できる空間への利用を考えており、実際に連続立体交差事業が始まり、様々な協議が進んでいく中で、住民の方々の意見も伺っていきいたいと考えている。
説明に専門用語が多く分かりにくい。 鉄道の敷地跡には、駐輪場を作ってもらいたい。	ご要望については真摯に受け止め、今後、改善するところは改善していきたい。
補助220号線にバスが通るということは、哲学堂通りにはバスが通らなくなるということか。哲学堂通りには企業もあり、そういう方への対応をどう考えているのか。	哲学堂通りのバス4系統をすべてなくすのではなく、補助220号線の整備により、哲学堂通りの自動車やバス交通の一部を220号線に転換し、哲学堂通りの自動車交通負荷を軽減したいと考えている。

⇒次頁へ続く

質問・意見	回答・見解
	あわせて、哲学堂通りの無電柱化なども検討していきたい。
<p>現在、哲学堂通りは、国際興業と関東バスの2会社、4系統が運行しているが、バス会社を1社に絞ることも考えているのか。</p>	<p>区としては、バス事業者を絞るといったようなことは考えてはいない。</p>
<p>週に何回か上高田図書館に行くために、哲学堂通りを通るが、哲学堂通りの踏切付近や五差路付近は、信号があってないような現状であり、車やバイク、自転車が多く通るため、歩くには事故にならないよう、注意が必要である。</p> <p>このような現状を解消するための交通規制や道路の拡幅、歩道の設置については、西武新宿線の地下化まで待たなくてはならないのか。</p>	<p>本日は、区が新たに都市計画として整備を考えている箇所の説明だが、危険箇所や信号を設置して欲しい箇所などについての要望は、区でも承っており、これまでも対応できるものは、改善をしている。北側の五差路については、初めて伺った。意見として、担当の部署に伝えておく。</p>
<p>まちづくりニュースの中に、「立ち退きが求められるのか」という質問が記載されているが、はっきりとした回答が記載されていない。</p> <p>新井薬師前駅の駅前には大きなビルが建っているが、広場をつくとすると、そうしたビルに立ち退きを要求していくものなのか。ビルを取り壊すのか。</p>	<p>新井薬師前の建物やそれ以外に道路の拡幅等に必要となる用地については、権利者の皆様にご協力をいただき、土地の買収、建物の補償という形で、区が取得をさせていただきたいと考えている。</p> <p>それぞれの権利者で、所有形態などが異なるため、今後、権利者の方のご意見をうかがいながら、個別に補償を進めていきたいと考えている。</p>
<p>協力しない人がいれば、計画の実施が伸びるのか。</p>	<p>事業が早く進むかどうかは、用地の買収が、整備の時間を決める大きな要因となっている。中野区としては、誠意をもって、それぞれの権利者に対応させていただきたいと考えている。</p>
<p>いつごろから権利者に対して買収の話が始まるのか。商売をされている方は、予定が立たないと不安だと思うが。</p>	<p>現在、区では平成23年度に都市計画決定していきたいと考えており、都市計画決定後、現地調査等を行い、概ね2～3年後に事業認可を取得し、事業に着手する。</p> <p>ここから具体的な用地の取得となるが、都市計画決定後であれば具体的なご相談ができると思う。</p> <p>基本的には、事業認可後、皆様のご意向を伺い、買収のご相談を進めることになるが、整備工事は順調でも平成32年以降を想定しており、これまでの間でご協力いただければと考えている。</p>
<p>平成24年に、地元協議会によるまちづくりルール等の検討・地元案とりまとめとあり、その前に、都市計画決定されるようだが、どのようなことか。</p>	<p>まず、駅前広場や道路部分については、必要な施設として平成23年度に都市計画決定したいと考えている。その後、該当する地権者の方や、その周辺の方と生活再建や周辺まちづくりの話し合いの</p> <p style="text-align: right;">⇒次頁へ続く</p>

質問・意見	回答・見解
	<p>場として協議会の設置などを考えている。</p> <p>その中で、周囲の方々と建物の共同化を検討するなど事業の手法等についても、皆様と一緒に検討を進めていきたいと考えている。</p>
<p>鉄道地下化については、都市計画決定されたのか。</p>	<p>地下化については、今年の2月に、東京都が都市計画の素案として公表しているものであり、まだ都市計画として決定はしていない。</p>
<p>今回の計画に係る、費用と財源は、意見交換会は、1回しかやらないのか。</p>	<p>費用については、現段階では不確定であり、具体的には示せない状況である。</p> <p>財源については、連続立体交差事業と一体となって進めるまちづくりであるため、国の補助金、都の交付金などを活用して整備していきたいと考えている。</p> <p>意見交換会についても、検討の段階に応じて、開催したいと考えている。</p>
<p>中野区が示した、平成21年11月の沿線まちづくり計画では、新井薬師前駅、沼袋駅、野方駅、都立家政駅、鷺ノ宮駅、すべての駅に、商店街の活性化という項目がある。</p> <p>沼袋の商店街通りは、幅員14mへの計画案が出されているが、商店街活性化の観点から、なぜ14mとしたのか教えてほしい。</p>	<p>現在、商店街通りは、1日の交通量が、歩行者・自転車で約22,000人、自動車が約2,500台である。</p> <p>こうした交通量を踏まえ、歩道については一般的には2mであるが、商店街ということで、ウィンドショッピングなど、ただ歩くだけではなく、買い物空間としての利用も重要と考え、歩道は3.5mとしている。</p>
<p>歩道を広くすることが、商店街の活性化につながると中野区は考えているということか。</p> <p>14mにした場合、現在の幅員が6mなので、プラス8m必要になる。単純に、片側4mずつ広げた場合、新青梅街道から沼袋駅までの約550mの間で、商店街を形成している店がどのくらいなくなるか、実際に調査しているか。</p>	<p>道路の拡幅は、片側ずつ4mと決まっているわけではない。</p> <p>現在の商店街通りは、道路がまっすぐではないため、一定の基準に従い計画すると、どうしても拡幅は一律に何mとはならず、場所により差が出ることとなる。商店街への具体的影響については、まだ、線形が確定しているわけではないので、明確にはわからない。</p>
<p>拡幅が単純に両側ではなく、場合によって片方が8mになるというような拡幅案が提案されたなら、街が二分されてしまう。</p> <p>どのような拡幅にするべきか、全然検討されていないという話であったが、それはあまりにも生ぬるいと思われる。</p> <p>沼袋地域センターは、道路が4m拡幅されたなら、どうなるか調べているのか。</p>	<p>沼袋地域センターは、4m拡幅すれば、建物の一部は当たると思われる。</p> <p>道路の計画線は、全く検討していないわけではなく、確定していないということである。</p>
<p>確定していないということは、14mの幅員についても、変わる可能性があるということか。</p>	<p>これまで、交通量の調査や、様々な検討をした中で、中野区の案として示しているものであるが、これを基に関係機関と協議を進めていく。</p>

質問・意見	回答・見解
<p>この計画案が、まだ確定していないということを知って安心した。</p> <p>沼袋地域センターは、4m拡幅すると、東側のテラス部分を約50cm削ることになり、すべて建物を壊さなければならないと思う。そこまで必要な幅員なのか疑問である。</p> <p>板橋区の大谷口の商店街では、道路拡幅前に105あった店舗が、現在では、30店舗になったと聞いており、商店街のある役員の方は、「拡幅は失敗だった」と言っていた。</p> <p>中野区が示した、平成21年11月の沿線まちづくりでは、すべての駅周辺で、「災害に強い市街地への改善」として、アクセス道路などは、避難路の確保、延焼遮断帯の形成を図ると記述があるが、計画している14mでは、延焼遮断帯にはならないと思う。延焼遮断帯にするのであれば、道路の幅員は、20m必要ではないか。さらに、幅員と同じ高さ、もしくはそれよりももう少し高い不燃性の建物を両側に建てないと、延焼遮断帯にはならないのではないかと。</p>	<p>防災性については、6mの道路から14mに広がれば、災害時の避難路としての機能は確実に高くなる。また、大型の消防車の通行も容易になるので、消防活動などについても貢献すると考えている。また、道路、駅前広場などの空間が増加すること自体が、火災の延焼を遅らせる効果があり、20mないと、効果がないというわけではない。</p> <p>建物の関係では、例えば環状7号線では、堅い建物でしかも一定の高さの建物とするルールがある。商店街についても、延焼遮断帯として、より一層の効果を期待するのであれば、建物について地域のルールとして地区計画を定めることにより、延焼遮断帯としての効果は高くなるものと考えられる。今後、まちづくりを検討していく中で、場所によっては、裏側の方々へも話をして、建物の共同化などのご提案や、支援をさせていただきたいと考えている。</p>
<p>計画は、意見交換したものを踏まえて、次のステップに進むことが重要である。</p> <p>道路のネットワークを考えるのであれば、平和の森公園からまっすぐ早稲田通りまで結ぶ方がよいのではないかと。</p> <p>駅へのネットワークが重要であると中野区が認識しているのであれば、まっすぐ伸ばしてけやき通りに通じるようにすることが良いのではないかとと思われる。</p>	<p>単純に道路のネットワークのみで考えれば、まっすぐ早稲田通りへ結ぶルートも考えることだと思われるが、平和公園通りは、地区計画の中で、12mという道路計画が決まっている。</p> <p>地区計画で12mとしている道路を、新たに都市計画施設として決定するという手続きを踏むよりは、すでにある12mの道路をバスの動線として考えた方が、より現実的であると考えている。</p>
<p>昭和55年に、新青梅街道から、早稲田通りまで1.5kmを20mにするという案が突如として出たが、道路網について、今回斟酌していない点が疑問に感じる。</p> <p>幅員が14mありきで検討している感じがする。道路拡幅は、商店街にいるものにとって財産権が大きく侵害されるため、本当に14mが必要なのか疑問である。</p> <p>前回の意見交換会では、関係団体はどういうところかと聞いた際、住民のことは一切言わず、警察など公共的な関係団体という返事を聞いて憤慨した。一番大事なものは、住民ではないか。</p> <p>警察は、商店街と利害関係は一致しない。人と車を分離して、流れをよくして、事故を少なくするという方針を決める。そうではなく、元町商店街のようにジグザグにして自動車が通れないような道にしたほうが、街としてはいい。関係住民の意見を聞いてほしい。</p>	<p>意見として承りたい。</p>

質問・意見	回答・見解
<p>鉄道跡地の15%を公共利用するために協議しなければならないと先ほど説明されていたが、その内容を開示してもらえるのか。我々もそれに参加できるのか。</p>	<p>駅施設自体の設計については、西武鉄道が行うことになっているが、デザインや、鉄道跡地の利活用は、街側にも大きな影響があるため、経過については、ご説明したいと考えている。</p> <p>これらについては、実際に連続立体交差事業が始まり、鉄道施設の詳細な設計段階に進まないと、鉄道上部利用や駅のデザインなどの具体的な協議を進めることはできない。</p>
<p>デザインを決める際、西武側の土地は、西武のデザイナーが決めていくのか。駅前広場のほうは中野区が決めるのか。共同で進めていくのか。</p>	<p>まちづくり計画の中に示されているように、駅周辺の魅力的な景観形成を進めることになっている。駅舎も広場もまちの玄関口なので、デザインなど細かい部分などについては、住民の意見を盛り込んでいきたい。</p>
<p>新井五差路は、渋滞すると思われる。商店街通りを広げて、新井五差路方面に交通を流すことは、交通渋滞などを考えると住民として大変心配である。</p>	<p>相互通行になると、交通の流れが変わってくるものと思われるが、この点については警視庁とも南北がつながることを踏まえた協議を進めている。</p>
<p>沼袋・新井薬師前駅周辺で6年ほど前からまちづくりの会で議論を進めている。その中では、駅前広場の地下について、駐輪場、防火水槽などに利用できないかと提案させていただいた。また、鉄道敷地についても、避難道路として利用できないかとも提案させていただいたが、これらは計画に反映されるのか。</p> <p>また、駅前広場を整備する際には、さまざまな問題が生じるものと思われるので、区に行かなくても相談できる事務所なども開設してほしい。</p>	<p>駅前広場の地下利用については、防火水槽や、簡易な雨水貯留地などとしての活用の可能性があるほか、東村山駅の駅前広場の地下にある駐輪場のような活用の可能性もあるので、様々な可能性も含め、今後検討していきたい。</p> <p>今後、用地買収や生活再建のご相談を進める段階で、これらの相談窓口の設置を検討していきたいと考えており、前向きに検討していきたいと考えている。</p>
<p>中野区では、警察大学校跡地も含めて、大きな事業がいくつかあるが、政権交代などの際に、これらの事業がどうなっていくのかが心配である。</p>	<p>中野区では、警察大学校跡地、中野駅周辺の整備、西武新宿線連続立体交差事業、それに伴う駅前広場や道路整備などを進めていく考えである。そのためには多額の事業費を要するが、都や国の補助金などを活用して、事業を進めていきたいと考えている。</p> <p>中野区の10か年計画では、これらの事業を位置付けており、中野区として財源を確保しながら、整備を進めていく考えである。</p>
<p>商店街は家族のようなものである。ここで商売を続けていきたいと考える人が多いと思われるので、区も住民の意見を真摯に受け止めてほしい。</p>	<p>各権利により、個別さまざまな事情があると思われるので、事業化に際しては、それぞれの権利者のご意向を十分伺っていきたいと考えている。</p> <p>あわせて、区としては、ただ、道路や駅前広場の整備をするだけでなく、魅力的な沿線まちづくりを進めていきたいと考えており、周辺権利者とも一緒に考えながら、まちづくりを検討していきたい。</p>

質問・意見	回答・見解
<p>哲学堂通りについては、無電柱化を検討すると書いてあるが、この「検討」とは予算の関係で進めることができない事を想定した表現か。何かほかに理由があるのか。</p>	<p>基本的に、無電柱化すると、電気の変圧器等が収まっている大きな箱が歩道に設置されるため、歩道がないところでは難しい。しかしながら、たとえば高幡不動の商店街などでは、歩道は無いが無電柱化を行った例はある。</p> <p>哲学堂通りの幅員は8mあり、実現性はあると考えているが、具体的な検討をしていないため、計画では検討という表現としている。</p>
<p>哲学堂通りの拡幅予定はないのか。歩道は付けないのか。</p>	<p>道路の幅は、現状のままである。</p> <p>補助220号線が整備され、交通状況を見ながら、歩道を分離するのかは、今後検討していきたいと考えている。</p>
<p>哲学堂通りについては、今のところ拡幅の予定がないということでしょうか。</p>	<p>その通りである。</p>
<p>アクセス道路の整備のあり方により、駅前広場の整備イメージも変更になる可能性があるのか。</p>	<p>駅前広場単体では成り立たないので、道路としての都市計画が決まらなければ、駅前広場だけができることはない。</p>
<p>補助220号線の計画について、今年初めて知った。今は一方通行の道であるが、突然バスが相互通行するような道路になると、生活が激変する。地権者に説明をしているのか。</p>	<p>補助220号線については、都市計画決定されているので、いずれ整備を実施することとなる。事業に入る前には、説明会を実施する予定である。</p>
<p>西武新宿線について、地下化ではなく高架化の計画があるという話を聞いたことがあるが、その可能性があるのか。</p>	<p>連続立体交差事業については、都と国の協議により地下方式で、都市計画決定を予定しているため、高架化にはならないものと考えている。</p>
<p>駅前広場について、場所などについては、もう決まっていることなのか。測量に入った家は、おおむね駅前広場の位置に該当すると理解してよいのか。</p>	<p>測量に入ったエリアが必ずしも駅前広場になるとは限らない。</p> <p>周りの道路との関係や駅前広場内の歩行者動線などを考えながら、結果として場所が決まっていくことになる。</p>
<p>駅周辺が閑散としていたら、盛り上がりがないので、周辺も区画整理を一体的にやらないといけないのではないかとと思われる。そういった事例等を勉強したりすることが区としてもあるのか。</p>	<p>駅前広場を作るということは、権利者の方のご協力が不可欠である。また周辺の方と一緒に街づくりをしていくことが重要であるため、権利者の方で協議会を作っていただき、そこを中野区が支援する形で、何かできればと考えている。</p>
<p>西武新宿線が地下化した場合、沼袋駅は、緊急の場合には、急行の停車も可能であると聞いている。できれば、沼袋にも急行を停車させることによって、街を活性化していただきたい。</p>	<p>西武鉄道に、ご意見として伝える。</p>