

## 意見交換会実施結果報告書

番 号	2 1 - 2
案件名	「西武新宿線沿線まちづくり整備方針（野方駅周辺地区編）（素案）」について

### 1 意見交換会の実施状況（自治基本条例第 1 4 条の規定に基づき実施したもの）

#### (1) 実施概要

合計実施回数	3 回
合計参加人数	1 3 人

No	日 時	会 場	参加人数	区側出席者（職名）
1	7月17日（土） 14:00～15:30	野方区民活動センター	4 人	野方以西担当課長
2	7月18日（日） 14:00～15:30	野方区民活動センター	6 人	野方以西担当課長
3	7月21日（水） 18:00～19:30	野方区民活動センター	3 人	野方以西担当課長

#### ●配付書類

<ul style="list-style-type: none"> <li>・西武新宿線沿線まちづくり整備方針（野方駅周辺地区編）（素案）</li> <li>・西武新宿線沿線まちづくり整備方針（野方駅周辺地区編）（素案）のパワーポイントスライド資料</li> <li>・西武新宿線沿線まちづくり整備方針（野方駅周辺地区編）（素案）についてのご意見記載用紙</li> </ul>
---

#### (2) 意見交換会における意見・質疑の概要と区の見解・回答

合計意見数	2 0 件
-------	-------

No.	質問・意見	回答
＜まちづくり整備方針について＞		
1	整備方針の記載内容は、今後、検討を進めていくなかで、流動的に変更されていくものと考えて良いか。	整備方針は、まちづくりの方向性を示したものである。具体的な内容はこれから検討を行っていく。
2	整備方針素案冊子P15以降の各方針図に記載されている地区内幹線道路は、都立家政側のどこへ繋がっているかが分からない。また、整備方針の図ごとに野方駅の位置が違う。	整備方針全般の表記の仕方については改める。

3	西武新宿線の環七以東は延焼遮断帯の位置付けがある。環七以西についても、連続立体交差事業に合わせて延焼遮断帯の位置付けを延長することは出来ないのか。	まちづくりの中で地区内の道路を整備することなどにより地域の防災性の向上を図っていく。 なお、延焼遮断帯の位置付けは東京都が決めるものであるため、要望として受け取らせていただく。
4	若宮地区で取り組んでいる防災まちづくりと整備方針との整合性は取れているのか。	担当部署と連携を図りながら検討を行っていく。
5	まちづくりが開始される時期はいつ頃であるのか。また全体の事業完了まではどの程度かかるのか。	整備方針策定後は、例えば、駅前広場については位置等の検討を行い、その後、地域の皆さまと意見交換を行いながら、都市計画手続きに入る予定である。 また、事業完了については、現在事業中の中井駅～野方駅間と同等の期間を要すると考えている。
6	野方駅、都立家政駅、鷲ノ宮駅のまちづくりは一体として考えていくべきである。	今後、3駅の間で繋がりを持った沿線のまちづくりを進めていきたいと考えている。
<道路・交通について>		
7	整備方針素案冊子P15の方針図の中に、「西武新宿線の連続立体交差事業の実現に向けた連携」とあるが、どのような事を考えているのか。	鉄道の立体化とあわせて、地域と協働したまちづくりを推進していく。例えば、駅前広場を整備することで、バスと鉄道の乗換利便性を良くすること等を考えている。
8	現在、野方駅からバス停までは離れているが、バス停を駅に近づけるような具体的な案は決まっているのか。	今後、駅前広場の具体的な位置や形状を検討していく。
9	若宮地区から中野駅方面へのアクセスが不便である。	区としては、交通利便性の向上を図るための道路を検討していく。 また、区では、公共交通ネットワークの充実に向けた検討も進めている。
10	整備方針素案冊子P15の方針図に示している主な歩行者動線（改善を検討するもの）やバス動線（拡充を検討するもの）については、図中の緑や水色の点線部分を検討していくことで良いか。	地区内の交通や防災の観点から重要と考えているため、今後、検討を進めていく。
11	道路の拡幅や建築規制の有無については、早めに地域に知らせて欲しい。	都市計画に位置づける場合等は、説明会を開催する等、地域の皆さまの意見を伺いながら進めていく。

12	道路拡幅時等の用地買収によって立ち退く人たちの生活再建ができるようなまちづくりを考えて欲しい。	地域の皆さまの負担が少なくなるような方法を考えていく。
<連続立体交差事業について>		
13	区は、連続立体交差事業は都の事業であり、構造形式に関して何かを言える立場ではないとのことであるが、なぜなのか。	連続立体交差事業における鉄道の構造形式は、事業主体である東京都が、比較検討を行った上で最適な構造形式を選定するものであり、都市計画法の手続きも東京都が進めていくものである。
14	野方～井荻駅間の連続立体交差事業は、高架・地下は決まっているのか。 なお、地下の場合は、上部を緑化して欲しい。	連続立体交差事業における鉄道の構造形式は、事業主体である東京都が、比較検討を行った上で最適な構造形式を選定するものであるが、まだ構造形式は決まっていない。 また、構造形式によらず、鉄道跡地については鉄道事業者の用地のため、利用については関係機関と調整が必要である。
15	今後のまちづくりは、西武新宿線の立体化の構造形式と切っても切り離せない課題であると思うが、区はどのように考えているのか。	駅前広場など、まちの課題解決のために必要な機能は、構造形式により変わるものではないと考えている。
16	鉄道立体化に伴う用地買収による立ち退きについて、西武鉄道が十分な補償をできない場合、区が不足する分を補償してくれるのか。また、西武鉄道に補償をしてもらえるように区から働きかけをしてもらえるのか。	連続立体交差事業は東京都が行う公共事業である。 一般的に公共事業の用地買収に伴う補償については、補償基準に基づき補償している。 用地買収の際は、地域の皆さまの意見や要望を伺い、関係機関とともに、丁寧な対応を行っていく。
17	現在、工事を進めている中井駅～野方駅間の地下化工事を延伸すれば野方駅直近の踏切をなくすことができるのではないかと。	中井駅～野方駅間の連続立体交差事業はすでに構造形式等が都市計画決定され、現在事業中である。
18	区が行った野方第1号踏切をなくすための検討調査は、高架化を前提にした調査のみを実施し、地下化の場合に関しては調査対象外としたと聞いたが、なぜなのか。	過去に行った区の検討では、高架形式が優位であったことから、高架を前提に野方第1号踏切を除却する検討を行っている。
19	区が行った野方第1号踏切の検討調査結果をまちづくりの観点からも早期に公開して欲しい。	結果の公表のあり方については、今後、検討していく。

<その他>		
20	野方駅のバス停は多くの方が並んでおり、道路へ人がはみ出てしまっていて危ない。また、バス停付近は車が路上駐車していることもあり、バスの通行時に歩行者、自転車の妨げになっている。	安全にバスを利用できるように、今後、駅前広場の位置や形状を検討していく。

(3) まちづくり整備方針（素案）からの主な変更箇所

(下線部は変更箇所)

No.	頁	整備方針（案）	整備方針（素案）
1	1 2	東京都の「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(令和3年3月)	東京都の「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」 <u>の原案</u> (令和2年5月)
2	1～ 2 9	各図の野方駅の位置等の修正	—

2 その他の参加の手続き実施状況（個別意見の提出、団体等との意見交換等）

あり

※なしを選択した場合は、以下記入不要。

(1) 個別意見の提出

種 別	意見数
窓口	0 件
電子メール	2 件
ファクシミリ	0 件
電話	0 件
郵送	0 件
<b>計</b>	<b>2 件</b>