報告事項３
説　明　資　料

令和２年３月25日
第224回都市計画審議会

西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）の連続立体交差化計画および道路等の都市計画案について

１　概要

区内の西武新宿線には、13か所の踏切があり、交通渋滞の発生や踏切事故の危険性、地域の分断など区民の日常生活に支障を及ぼしている。

また、沿線の上石神井駅や武蔵関駅、上井草駅の周辺では、鉄道やバス等の乗換え利便性や歩行者等の安全性に課題を抱えている。

本計画は、これらの課題を解決するため、西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差化により踏切を除却し、あわせて側道や交通広場等を設置するものである。

２　都市計画案の概要

（１）　西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差化計画（東京都決定）

- 区　　間：井荻駅～西武柳沢駅
- 延　　長：約5.5㎞（事業予定区間：5.1㎞）
- 構造形式：高架式（嵩上式）および地表式
- 立体化される駅：上井草駅、上石神井駅、武蔵関駅、東伏見駅
- 除却踏切数：19か所
- 交差する都市計画道路：５路線

（２）　西武鉄道新宿線（西武新宿駅～上石神井駅間）複々線化計画の廃止（東京都決定）

- 複々線化（線増線）計画の全区間12.840㎞の廃止
- 西武新宿駅（地下　約5,300㎡）および高田馬場駅（地下　約6,000㎡）の廃止

（３）　区画街路都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路第５号線～第９号線の追加

- 総延長：約2,420m
- 計画幅員：６～15m

（４）　特殊街路練馬自転車歩行者専用道第２号線および第３号線の追加

- 総延長：約150m
- 計画幅員：６m

（５）　区画街路練馬区画街路第８号線（武蔵関駅交通広場）の追加

- 計画面積：約5,200㎡

（６）　関町北四丁目一団地の住宅施設の変更

・　変更後面積：約 1.9ha（変更前面積：約 2.0ha）

３　これまでの経過と今後の予定

平成31年２月13日	都市計画素案（原案）説明会
～ ２月16日	
２月21日	都市計画原案の公告・縦覧、意見書・公述の申出受付
～ ３月14日	
３月20日	練馬区都市計画審議会へ都市計画素案（原案）を報告
４月23日	都市計画原案に係る公聴会
令和２年３月25日	練馬区都市計画審議会へ都市計画案を報告
令和２年度以降	都市計画案の公告・縦覧、意見書の受付
	都市計画案・環境影響評価書案説明会
	練馬区都市計画審議会へ付議
	東京都都市計画審議会へ付議（西武鉄道新宿線）
	都市計画決定・告示

※　都市計画の手続とあわせて、環境影響評価の手続を行う。

４　添付資料

（１）　都市計画案

ア　西武鉄道新宿線	Ｐ３～45
イ　都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路第５号線～第９号線	Ｐ47～54
ウ　練馬自転車歩行者専用道第２号線および第３号線	Ｐ55～58
エ　練馬区画街路第８号線（武蔵関駅交通広場）	Ｐ59～61
オ　関町北四丁目一団地の住宅施設	Ｐ63～67

（２）　都市計画原案に関する区民意見の要旨および区の見解　Ｐ69～88

（３）　西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業の環境影響評価書案（要約）　別添資料

東京都市計画都市高速鉄道の変更（東京都決定）

東京都市計画都市高速鉄道のうち、西武鉄道新宿線を次のように変更する。

1　線路部分

名　称		位　　置			区　域	構　　造		備　考
番号	路線名	起　　点	終　　点	主な経過地	延　長	構造形式	地表式の区間における幹線街路等との交差の構造	
	西武鉄道 新宿線	新宿区高田馬場二丁目	新宿区中落合一丁目	新宿区下落合一丁目	約 1,690m			線路線数２ 連続立体交差事業
		新宿区中井一丁目	中野区野方六丁目	中野区上高田五丁目 中野区沼袋一丁目	約 2,740m			線路線数２ 連続立体交差事業
		杉並区下井草五丁目	練馬区関町北三丁目	杉並区上井草三丁目 練馬区上石神井 一丁目 練馬区関町北二丁目	約 4,360m			線路線数２ 連続立体交差事業
	内　　訳	新宿区高田馬場二丁目 新宿区中井一丁目 中野区上高田五丁目 中野区野方四丁目 杉並区下井草五丁目 杉並区上井草一丁目	新宿区中落合一丁目 中野区上高田五丁目 中野区野方四丁目 中野区野方六丁目 杉並区上井草一丁目 練馬区関町北三丁目		約 1,690m 約 490m 約 2,080m 約 170m 約 430m 約 3,930m	嵩上式 地表式 地下式 地表式 地表式 嵩上式	幹線街路と立体交差２箇所	

「区域及び構造は、計画図表示のとおり」

２　主要施設

名称			位置	備考
番号	路線名	施設名		
	西武鉄道新宿線	下落合駅	新宿区下落合一丁目	約２，９００㎡
		新井薬師前駅	中野区上高田五丁目	約３，５００㎡
		沼袋駅	中野区沼袋一丁目	約６，０００㎡
		上井草駅	杉並区上井草三丁目	約２，９００㎡
		上石神井駅	練馬区上石神井一丁目	約６，６００㎡
		武蔵関駅	練馬区関町北二丁目	約３，５００㎡
		上石神井車庫	練馬区上石神井一丁目	約９，１００㎡

「区域及び構造は、計画図表示のとおり」

理　由

西武鉄道新宿線の井荻駅～西武柳沢駅間において、踏切による道路交通渋滞の解消及び沿線市街地の一体的なまちづくりの推進等を目的として、連続立体交差事業を実施するため、都市計画を変更する。

なお、本事業の実施が周辺環境に与える影響については、東京都環境影響評価条例（昭和 55 年東京都条例第 96 号）に基づく環境影響評価書案のとおりであり、都市計画を定める上で支障がないと判断する。

また、同線の西武新宿駅～上石神井駅間の線増線については、都市交通の利便性向上及び円滑化が一定程度図られることとなったため、都市計画を変更する。

変　更　概　要

名　　称	変更区間・位置	変　更　事　項
西武鉄道新宿線	新宿区新宿三丁目～練馬区上石神井一丁目	1　廃止（線増線）
	新宿区高田馬場二丁目～新宿区中落合一丁目	1　起終点位置の変更
	新宿区中井一丁目～中野区野方六丁目	1　起終点位置の変更
	杉並区下井草五丁目～練馬区関町北三丁目	1　新規追加（連続立体交差事業）
同線　西武新宿駅	新宿区新宿三丁目	1　廃止（線増線）
同線　高田馬場駅	新宿区高田馬場一丁目	1　廃止（線増線）
同線　上井草駅	杉並区上井草三丁目	1　新規追加（連続立体交差事業）
同線　上石神井駅	練馬区上石神井一丁目	1　新規追加（連続立体交差事業）
同線　武蔵関駅	練馬区関町北二丁目	1　新規追加（連続立体交差事業）
同線　上石神井車庫	練馬区上石神井一丁目	1　新規追加（連続立体交差事業）

西東京都市計画都市高速鉄道の決定（東京都決定）

西東京都市計画都市高速鉄道のうち、西武鉄道新宿線を次のように決定する。

1　線路部分

名　称		位　　置			区　域	構　　造		備　考
番号	路線名	起　　点	終　　点	主な経過地	延　長	構造形式	地表式の区間における幹線街路等との交差の構造	
	西武鉄道新宿線	西東京市東伏見三丁目	西東京市柳沢一丁目	西東京市東伏見二丁目	約 1,140m			線路線数２ 連続立体交差事業
	内　　訳	西東京市東伏見三丁目 西東京市東伏見一丁目	西東京市東伏見一丁目 西東京市柳沢一丁目		約 520m 約 620m	嵩上式 地表式	幹線街路と立体交差１箇所	

「区域及び構造は、計画図表示のとおり」

２　主要施設

名称			位置	備考
番号	路線名	施設名		
	西武鉄道新宿線	東伏見駅	西東京市東伏見二丁目	約６，１００㎡

「区域及び構造は、計画図表示のとおり」

理　由

西武鉄道新宿線の井荻駅～西武柳沢駅間において、踏切による道路交通渋滞の解消及び沿線市街地の一体的なまちづくりの推進等を目的として、連続立体交差事業を実施するため、都市計画を決定する。

なお、本事業の実施が周辺環境に与える影響については、東京都環境影響評価条例（昭和 55 年東京都条例第 96 号）に基づく環境影響評価書案のとおりであり、都市計画を定める上で支障がないと判断する。

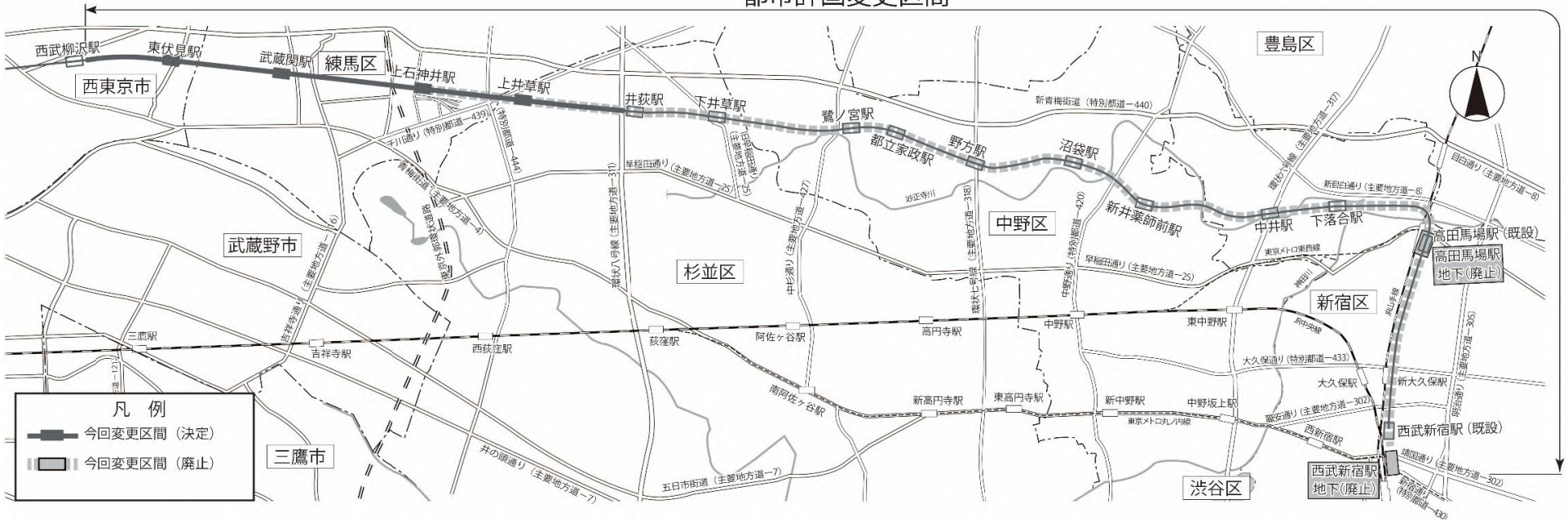
変　更　概　要

名　称	変更区間・位置	変　更　事　項
西武鉄道新宿線	西東京市東伏見三丁目～西東京市柳沢一丁目	１　新規追加

東京都市計画都市高速鉄道　西武鉄道新宿線
西東京都市計画都市高速鉄道　西武鉄道新宿線　位置図１　〔東京都決定〕

〔参考〕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、第２号線、第３号線、第４号線、第１０号線、第１１号線　〔杉並区決定〕
〔参考〕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〕
〔参考〕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５号線、第６号線、第７号線、第８号線、第９号線　〔練馬区決定〕
〔参考〕東京都市計画道路区画街路練馬区画街路第８号線　〔練馬区決定〕
〔参考〕東京都市計画道路特殊街路練馬自転車歩行者専用道第２号線、第３号線　〔練馬区決定〕
〔参考〕東京都市計画一団地の住宅施設関町北四丁目一団地の住宅施設　〔練馬区決定〕
〔参考〕西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、第２号線、第３号線、第４号線、第５号線、第６号線、第７号線、第８号線　〔西東京市決定〕
〔参考〕西東京都市計画道路３・４・１７号東伏見線　〔西東京市決定〕

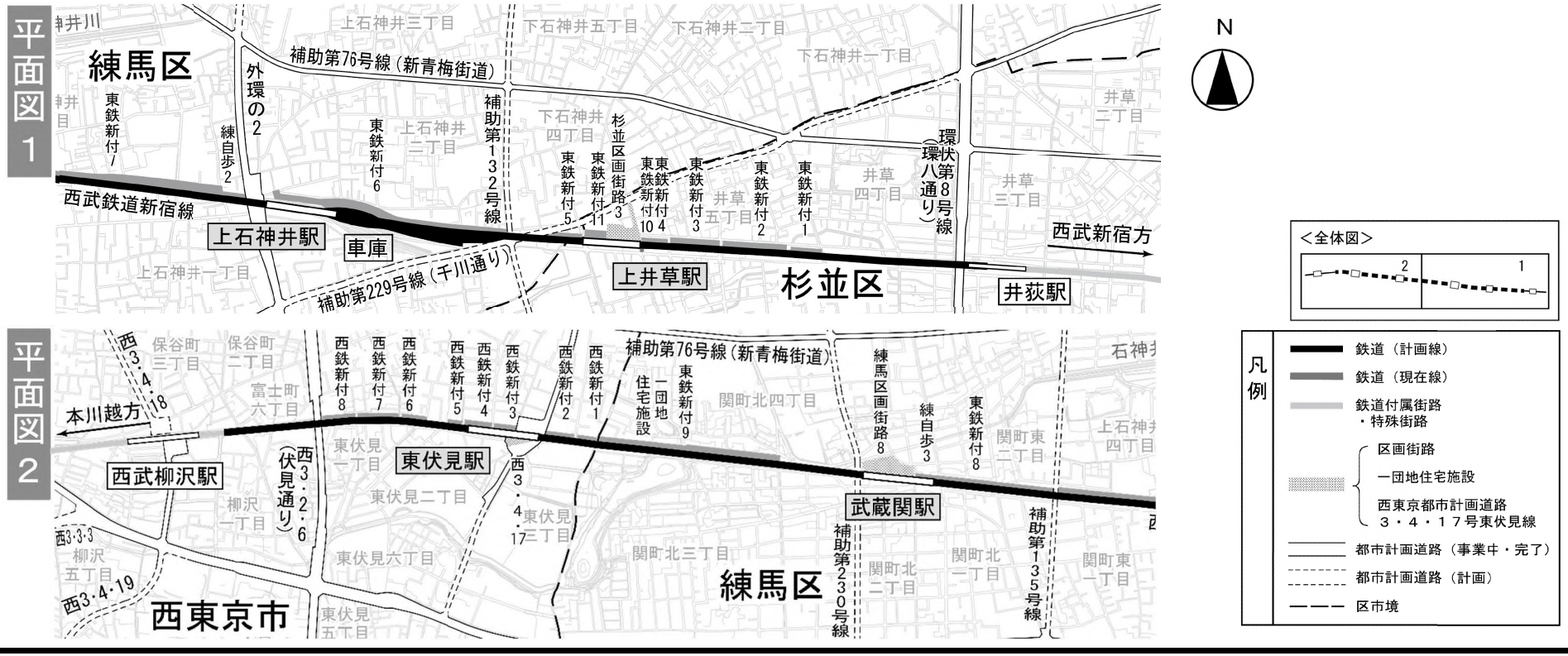
都市計画変更区間



東京都市計画都市高速鉄道　西武鉄道新宿線
西東京都市計画都市高速鉄道　西武鉄道新宿線　位置図２

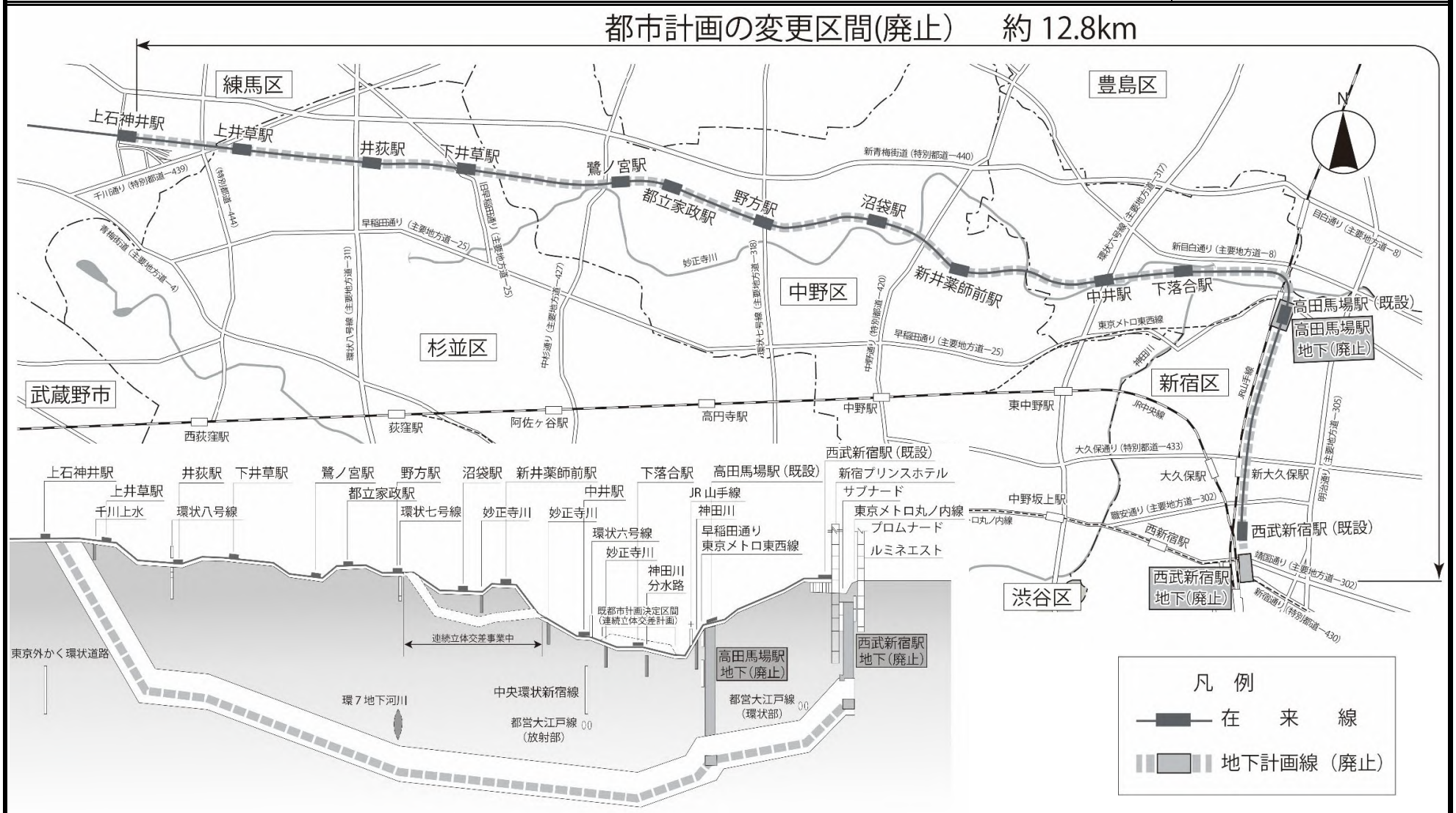
〔東京都決定〕

〔参考〕東京都市計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号線、第２号線、第３号線、第４号線、第１０号線、第１１号線　〔杉並区決定〕
〔参考〕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〕
〔参考〕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５号線、第６号線、第７号線、第８号線、第９号線　〔練馬区決定〕
〔参考〕東京都市計画道路区画街路練馬区画街路第８号線　〔練馬区決定〕
〔参考〕東京都市計画道路特殊街路練馬自転車歩行者専用道第２号線、第３号線　〔練馬区決定〕
〔参考〕東京都市計画一団地の住宅施設関町北四丁目一団地の住宅施設　〔練馬区決定〕
〔参考〕西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、第２号線、第３号線、第４号線、第５号線、第６号線、第７号線、第８号線　〔西東京市決定〕
〔参考〕西東京都市計画道路３・４・１７号東伏見線　〔西東京市決定〕

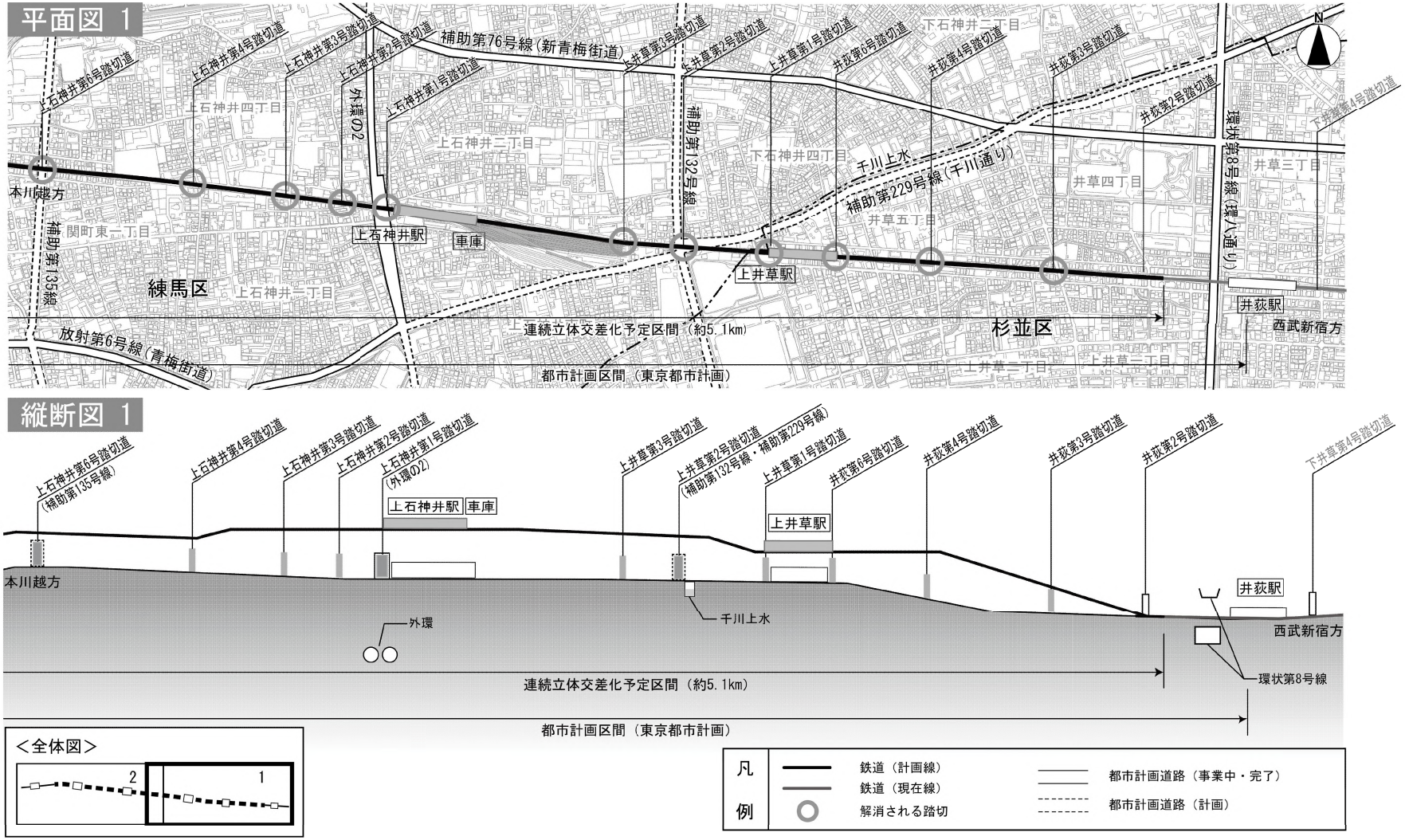


東京都市計画都市高速鉄道　西武鉄道新宿線　参考図１

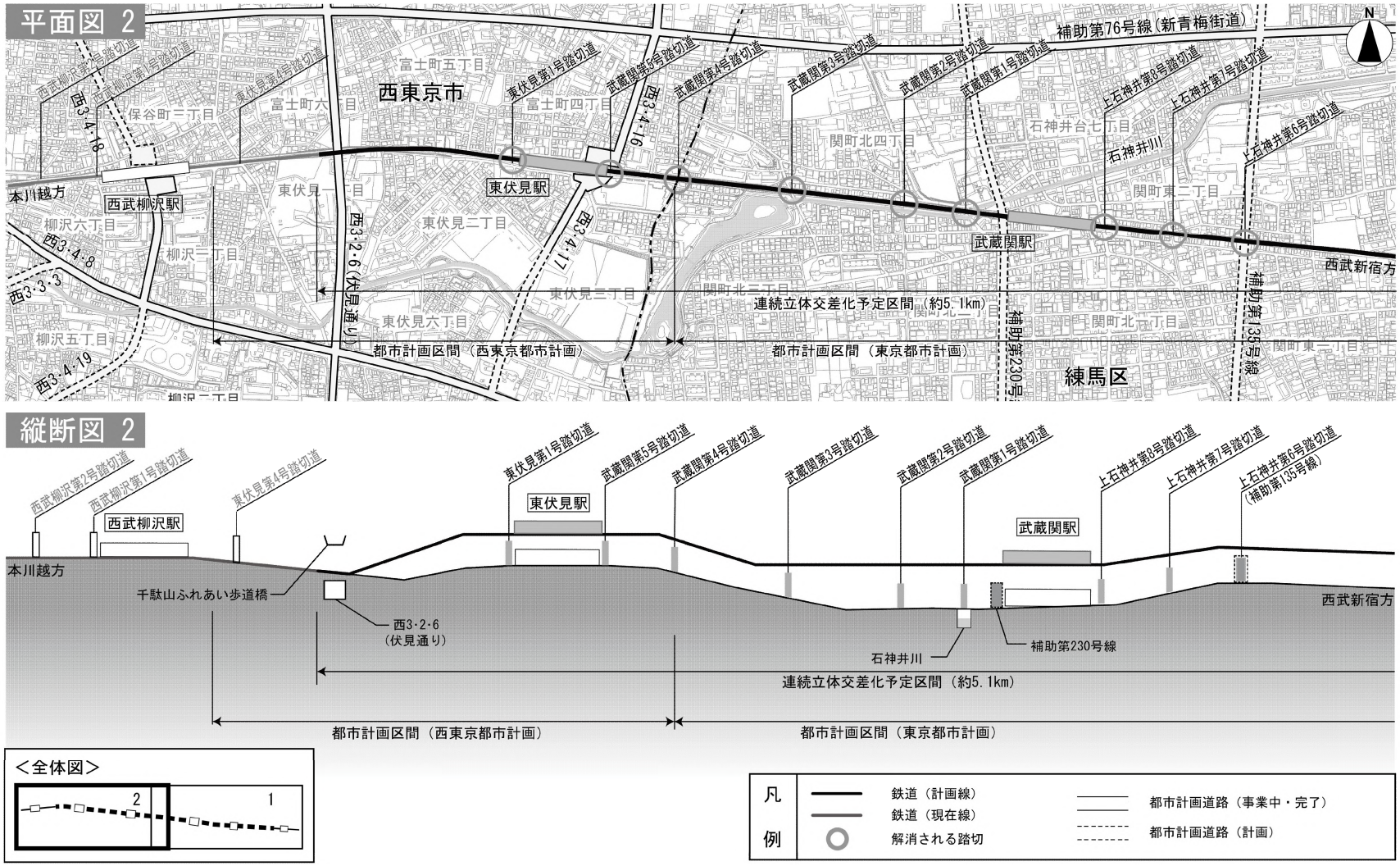
〔東京都決定〕



東京都市計画都市高速鉄道　西武鉄道新宿線
西東京都市計画都市高速鉄道　西武鉄道新宿線　　参考図２　〔東京都決定〕



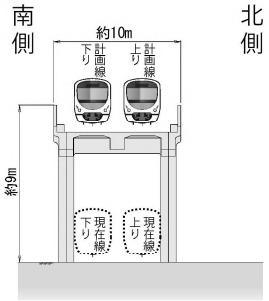
東京都市計画都市高速鉄道　西武鉄道新宿線
西東京都市計画都市高速鉄道　西武鉄道新宿線　　参考図３　〔東京都決定〕



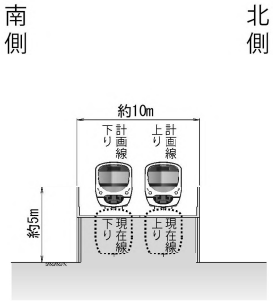
東京都市計画都市高速鉄道　西武鉄道新宿線
西東京都市計画都市高速鉄道　西武鉄道新宿線　　参考図４　　〔東京都決定〕

横断図

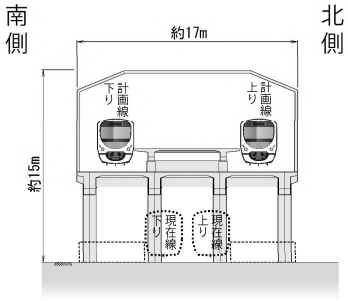
一般部



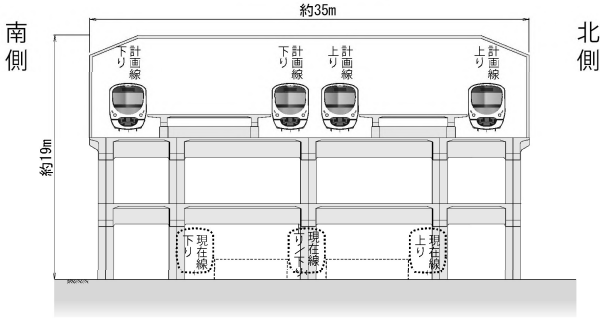
取付部



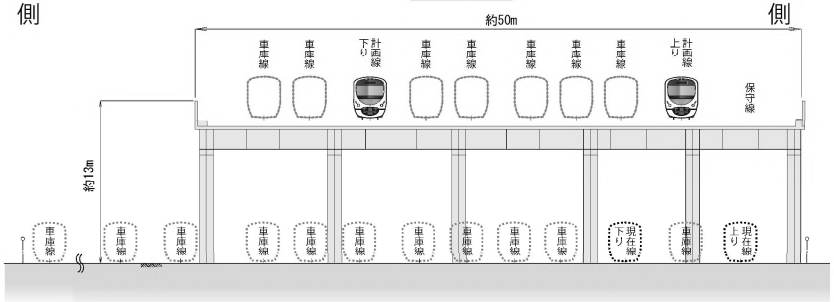
上井草駅部



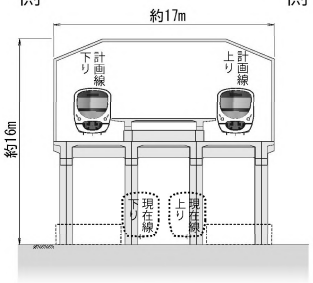
上石神井駅部



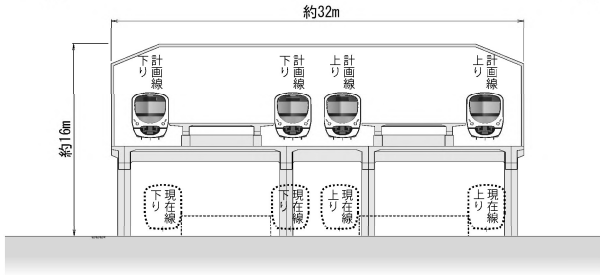
車庫部



武蔵関駅部

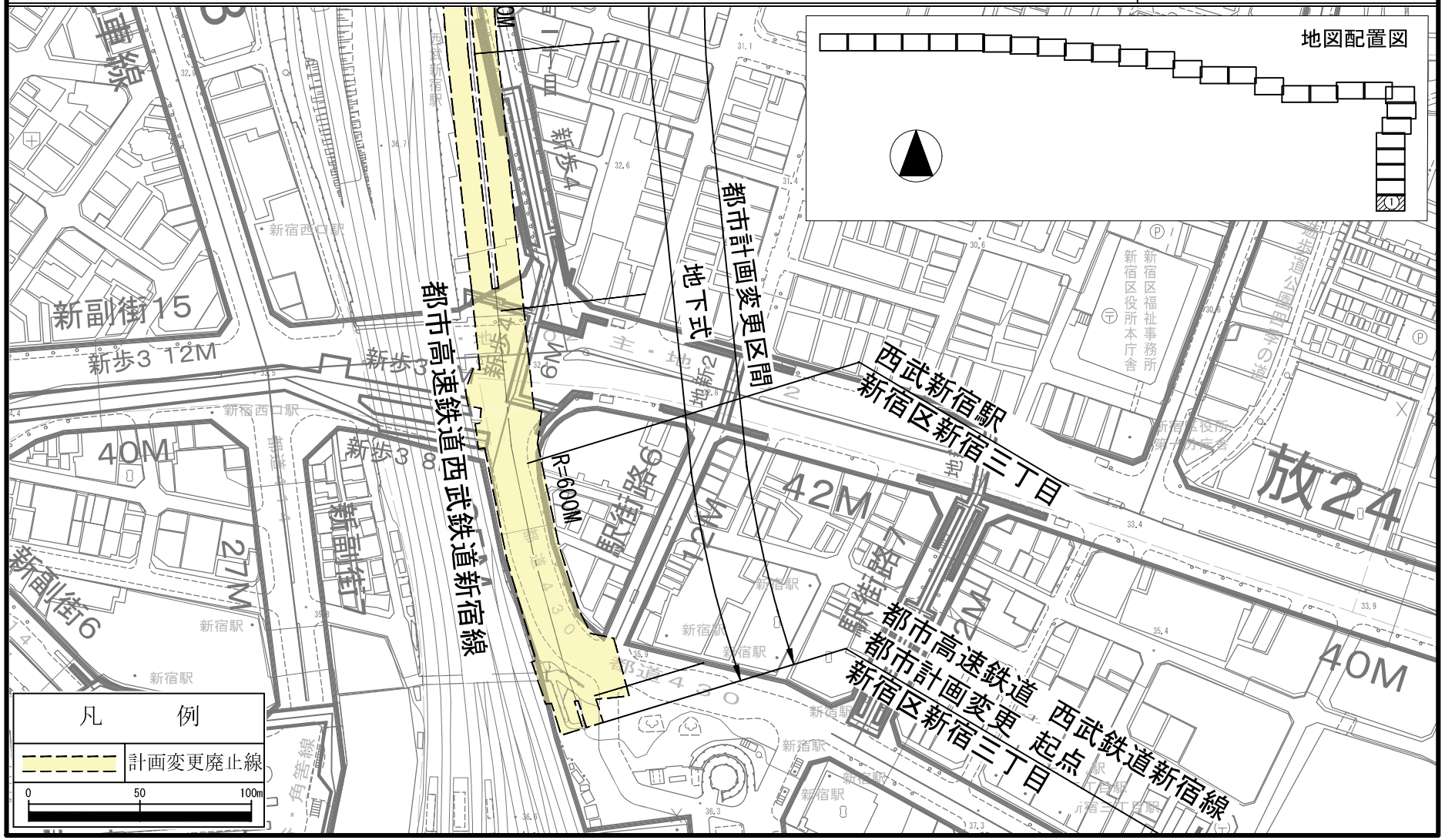


東伏見駅部



東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図１

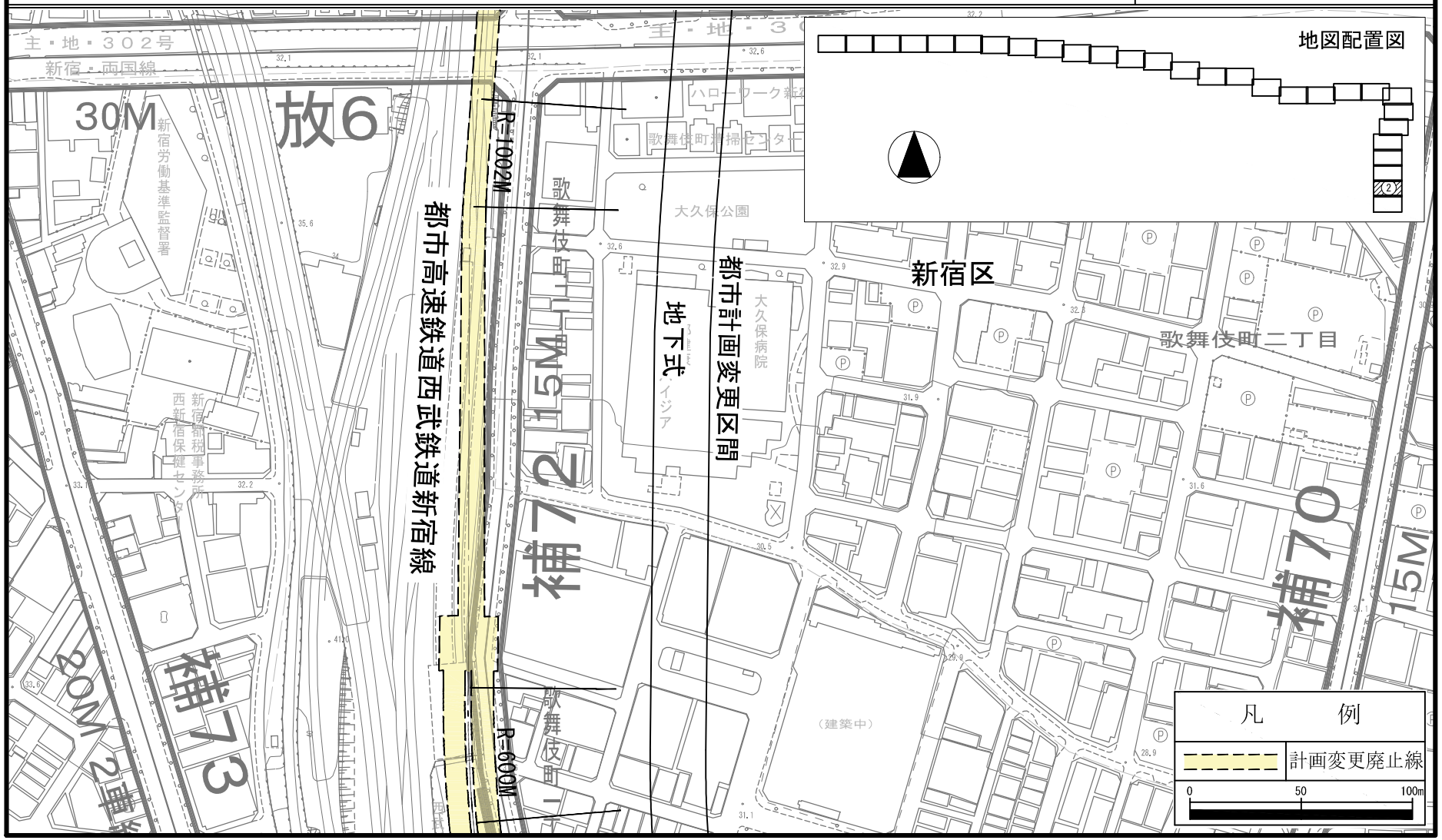
〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図２

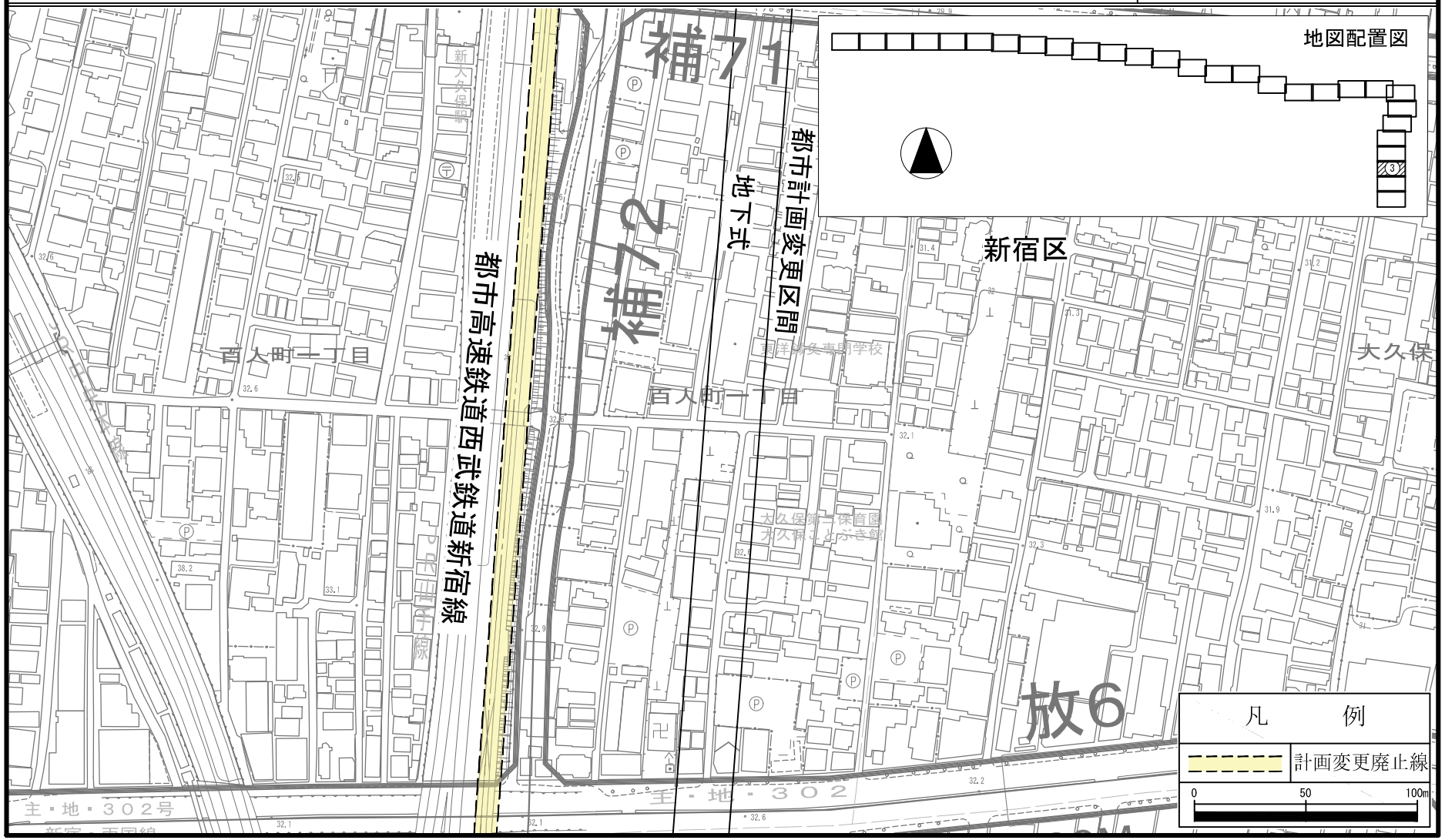
〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図３

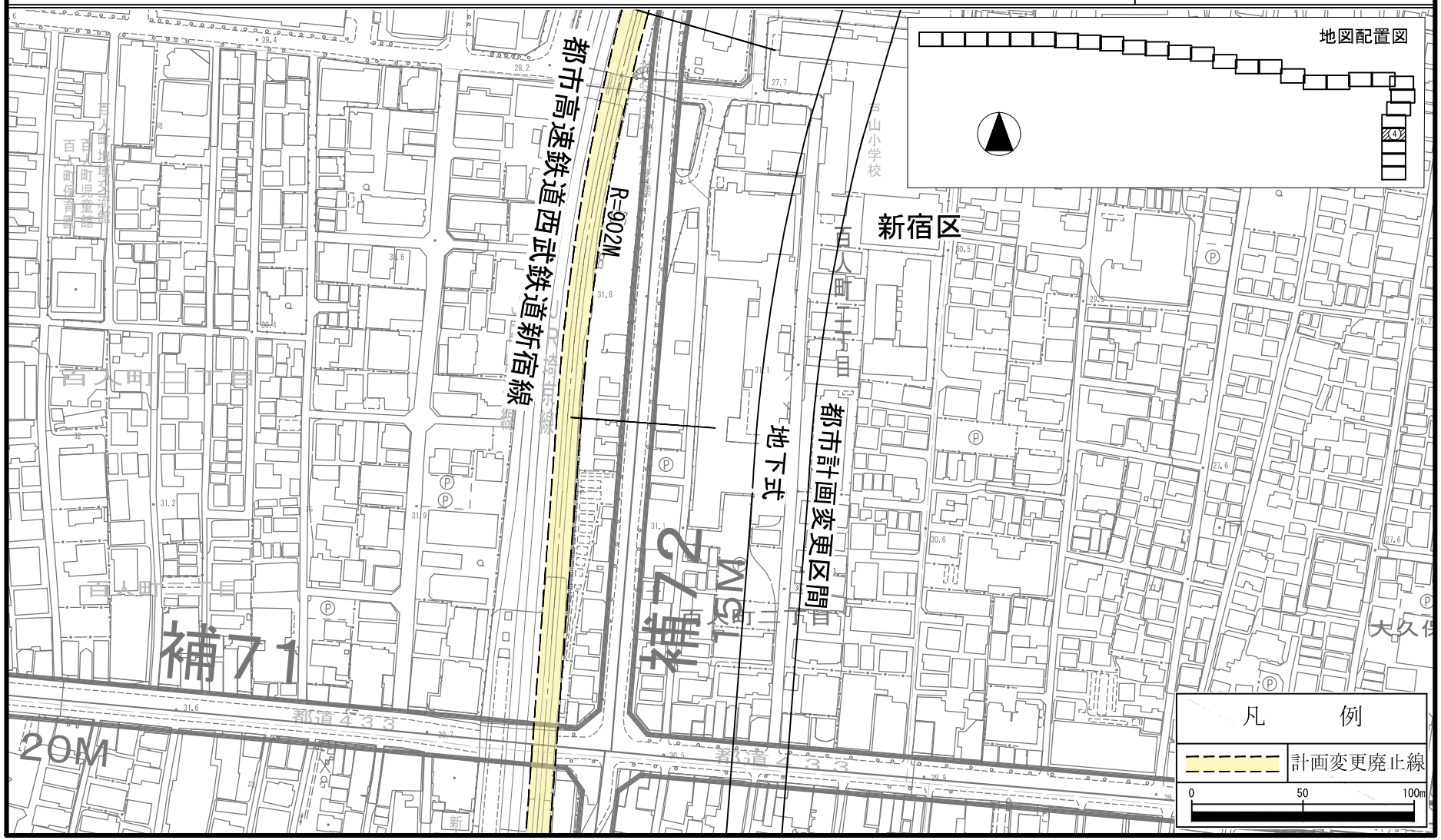
〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図４

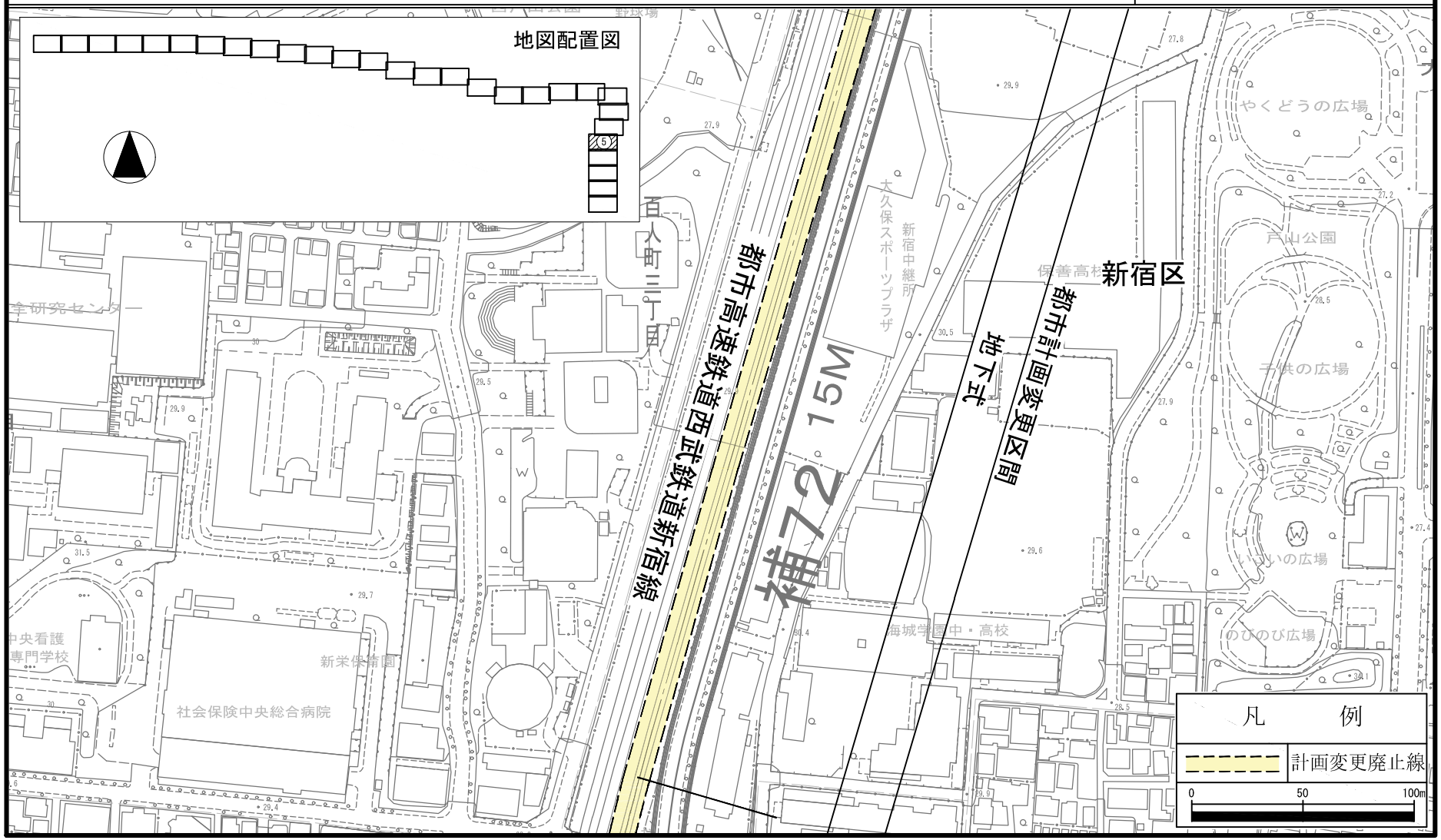
〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図５

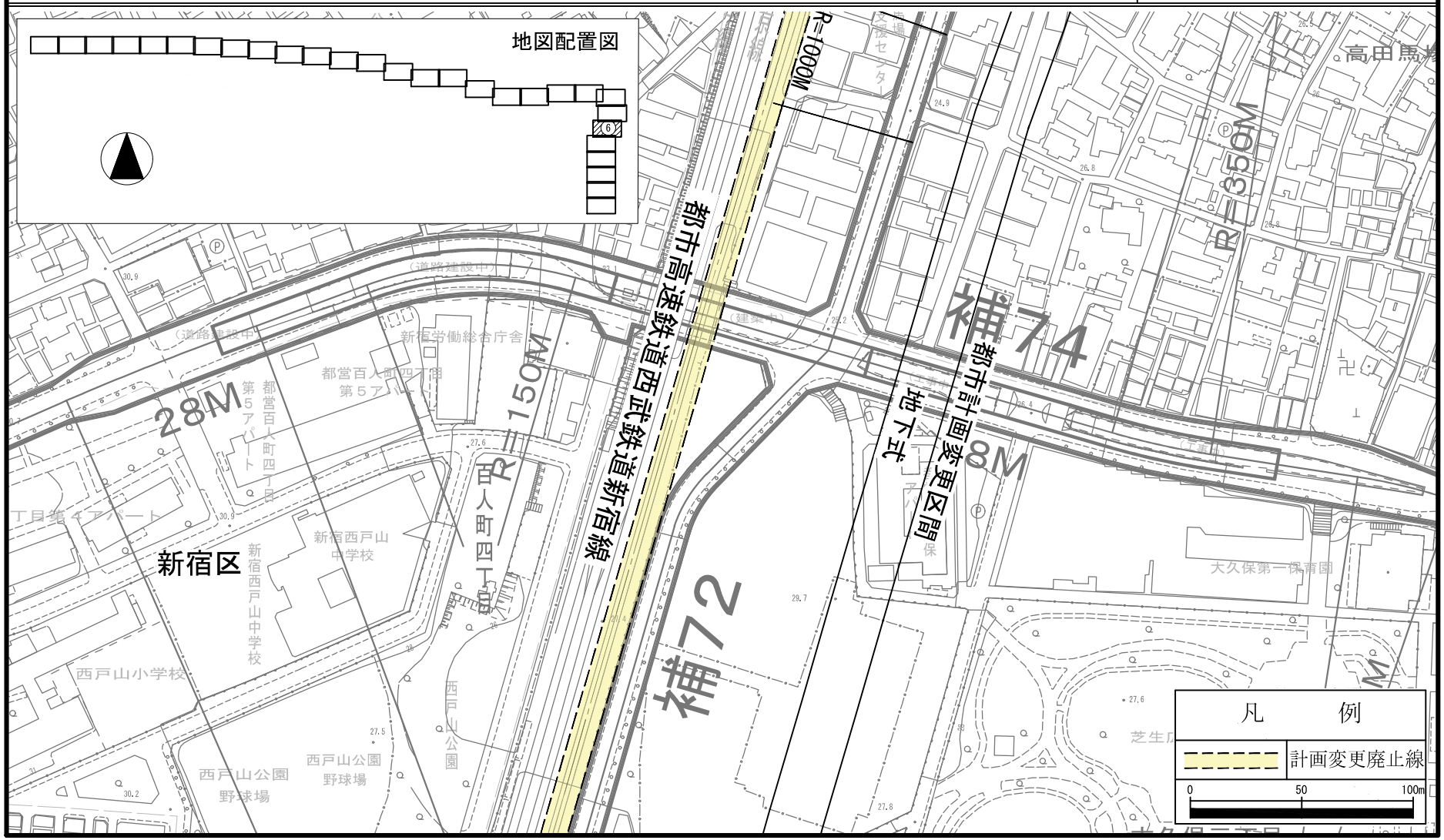
〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図６

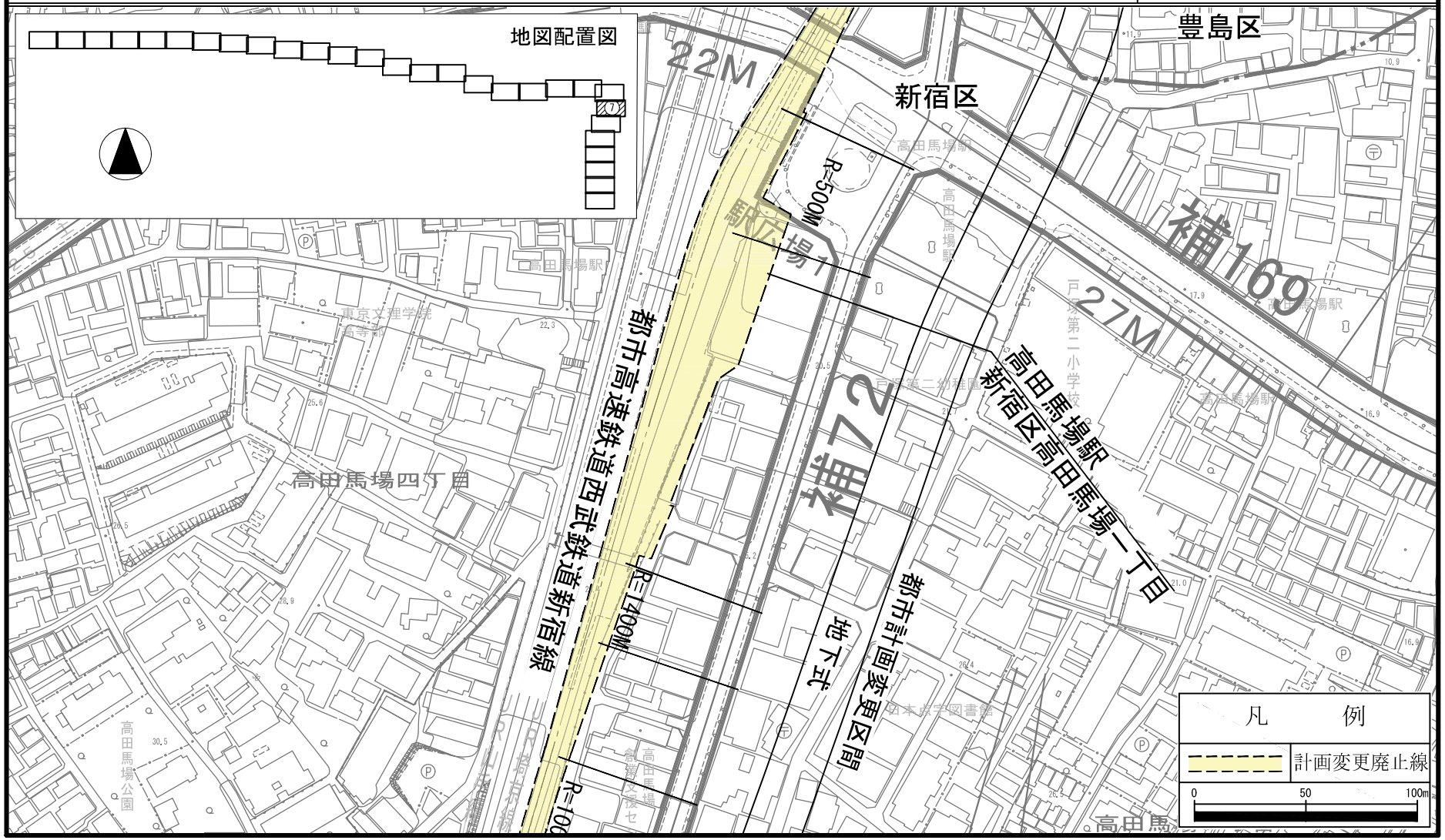
〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図７

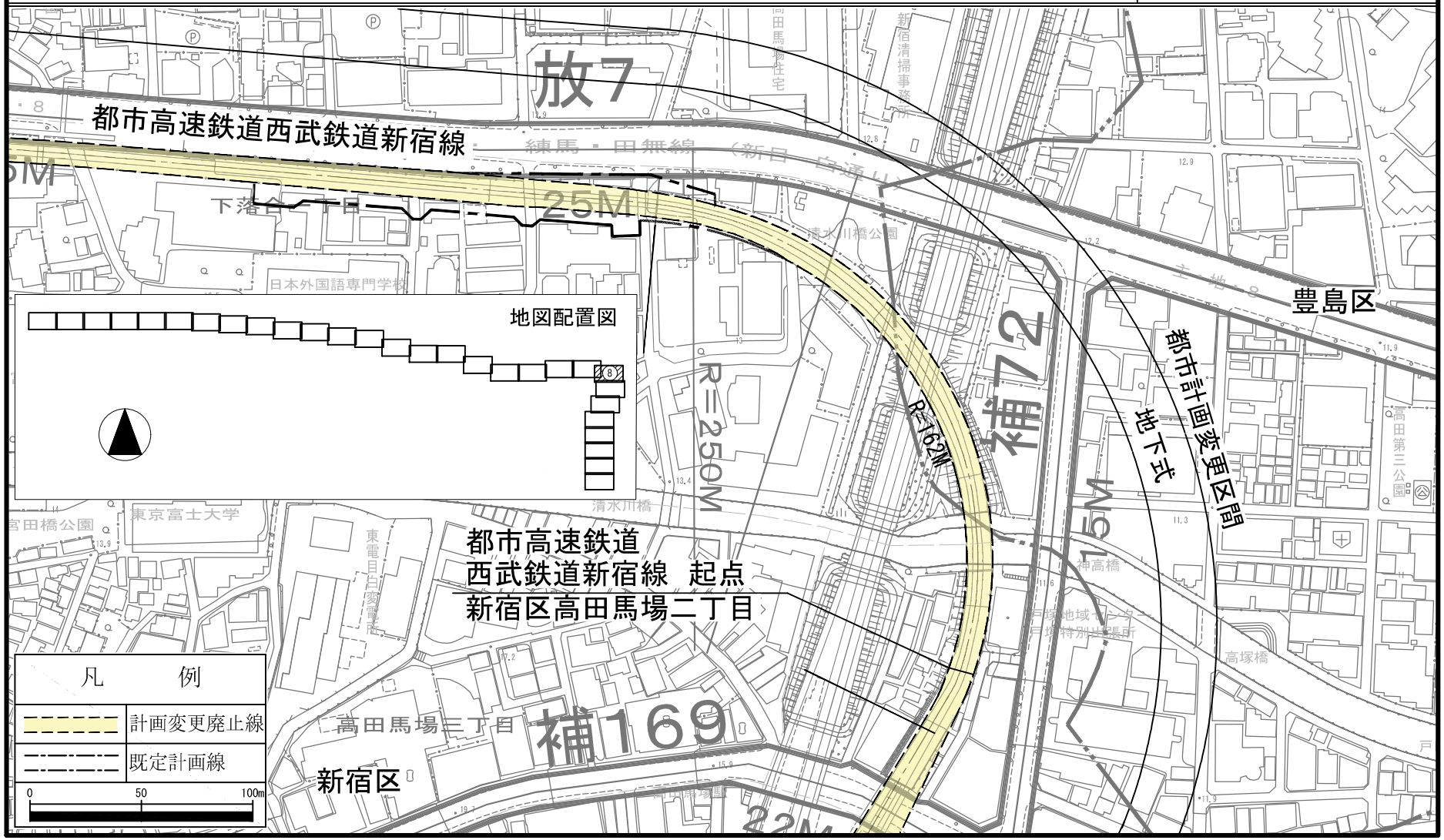
〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図８

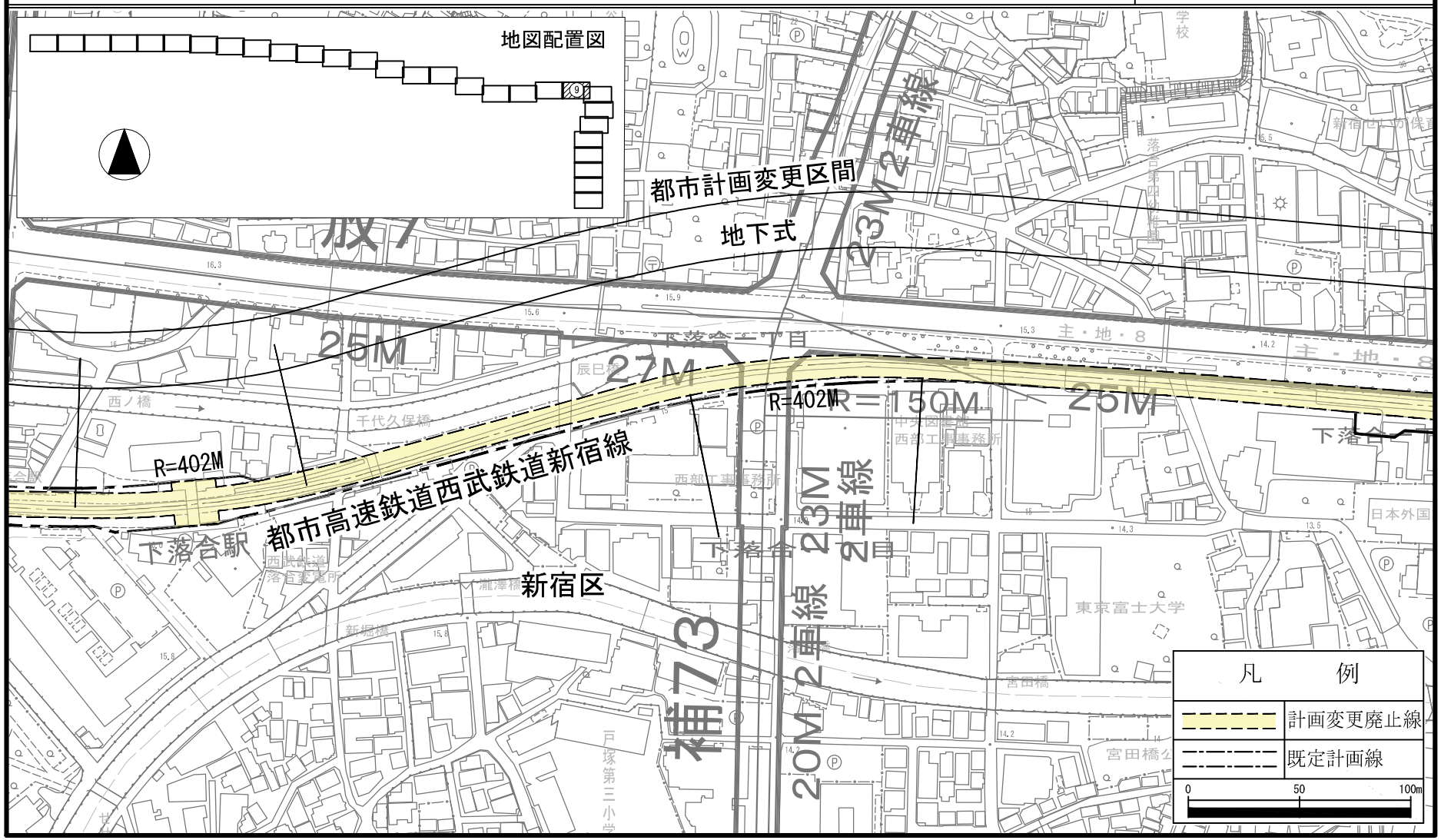
〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

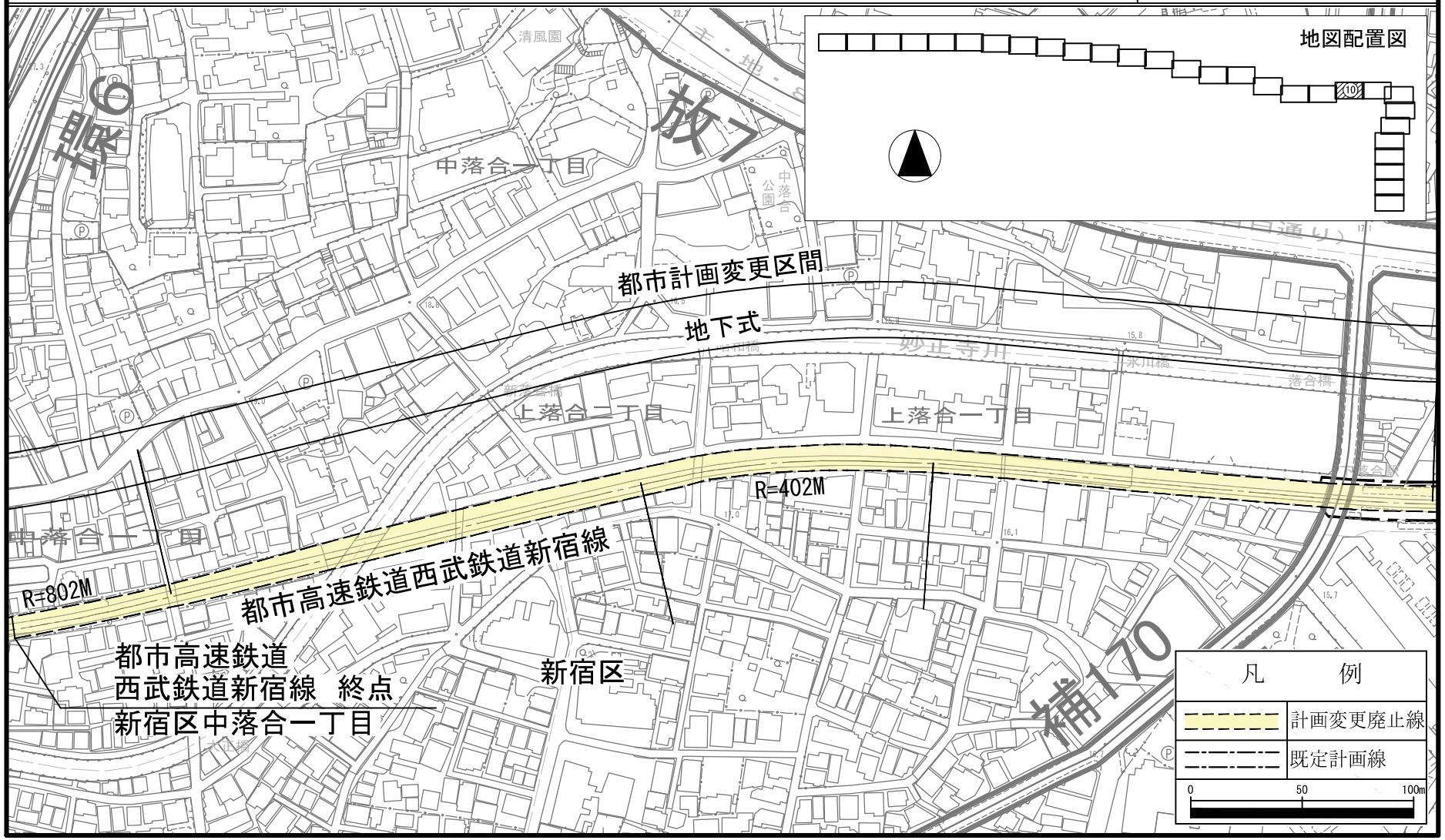
東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図９

〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

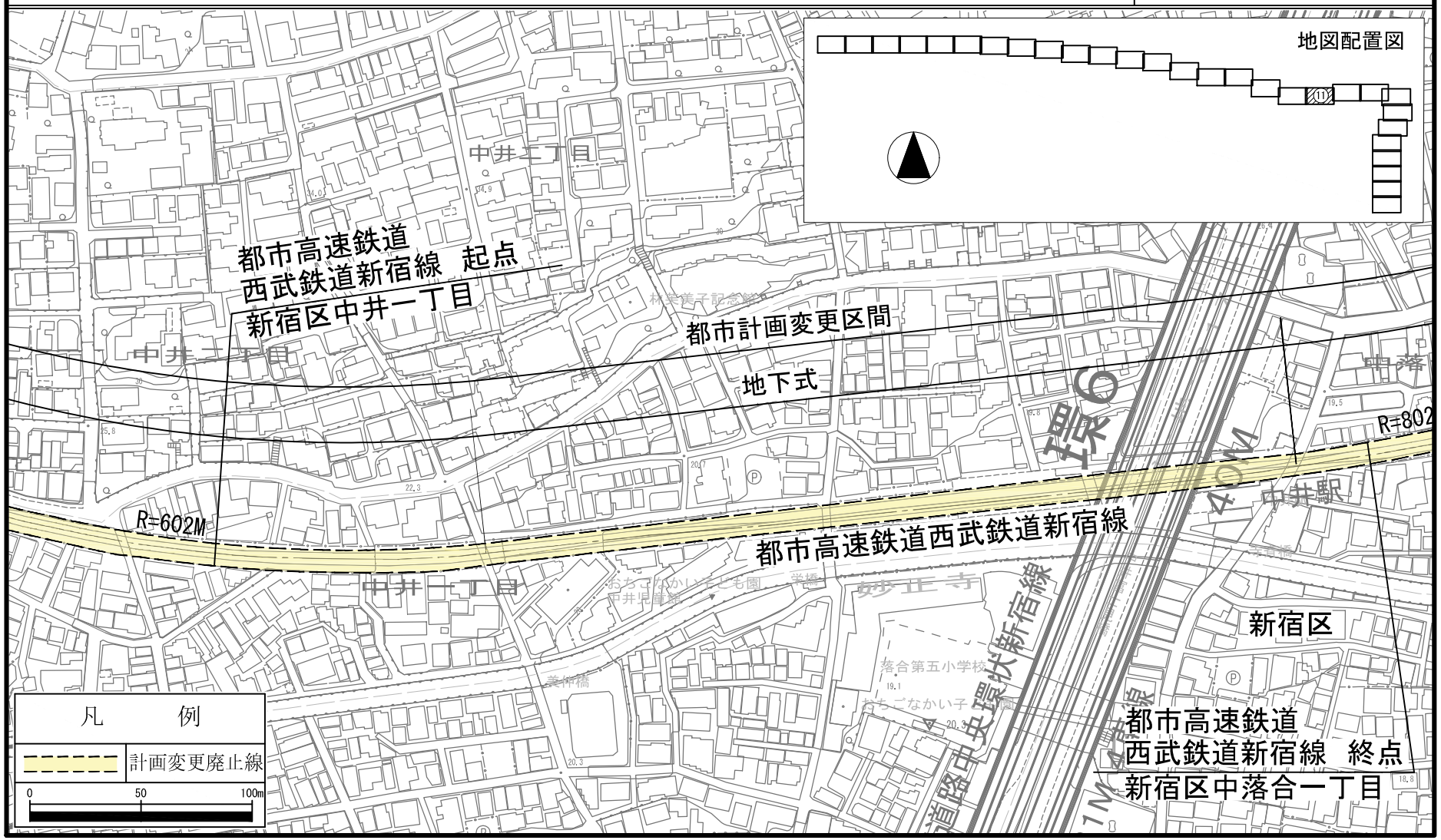
東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図10　〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

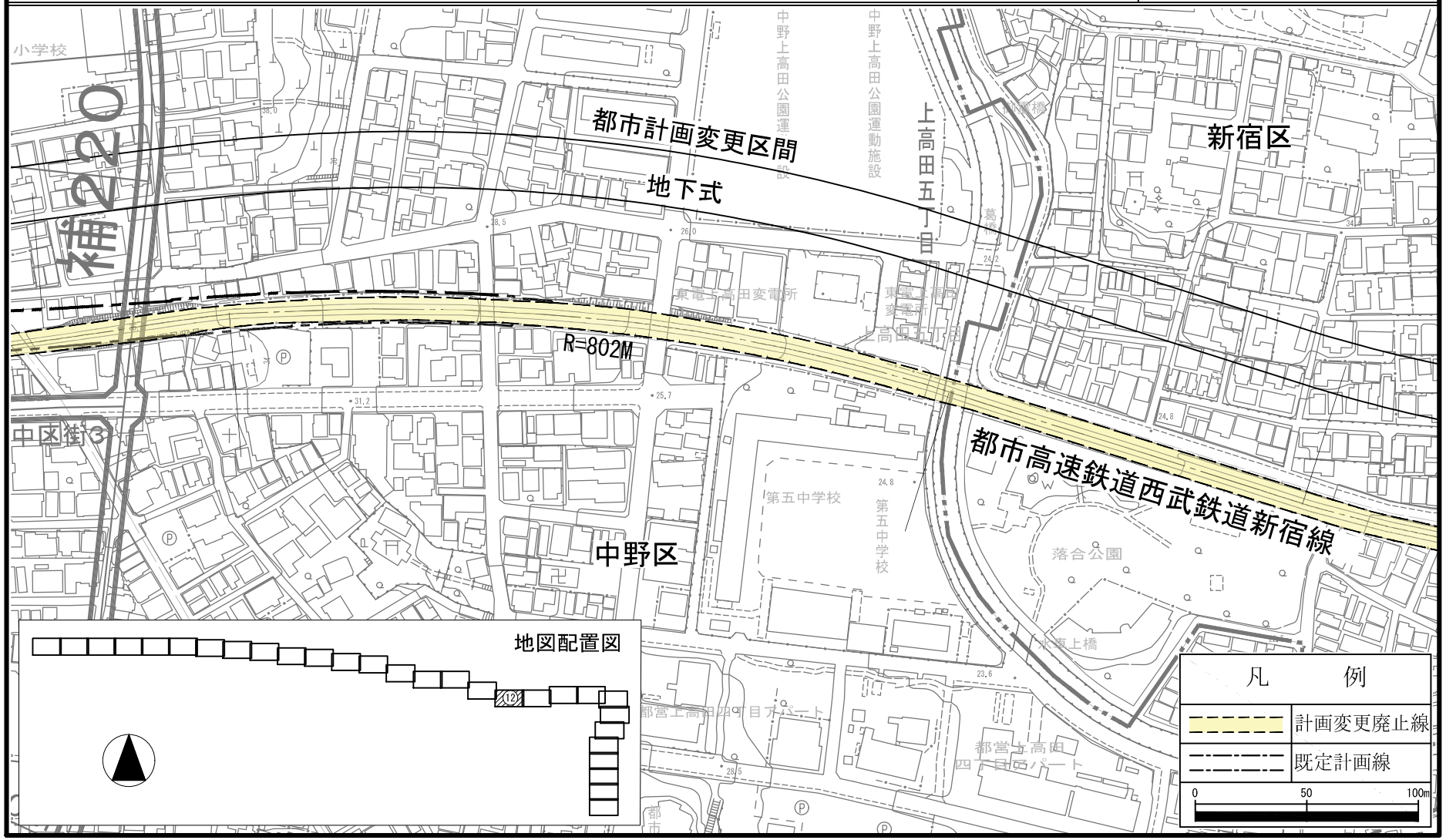
東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図11

〔東京都決定〕



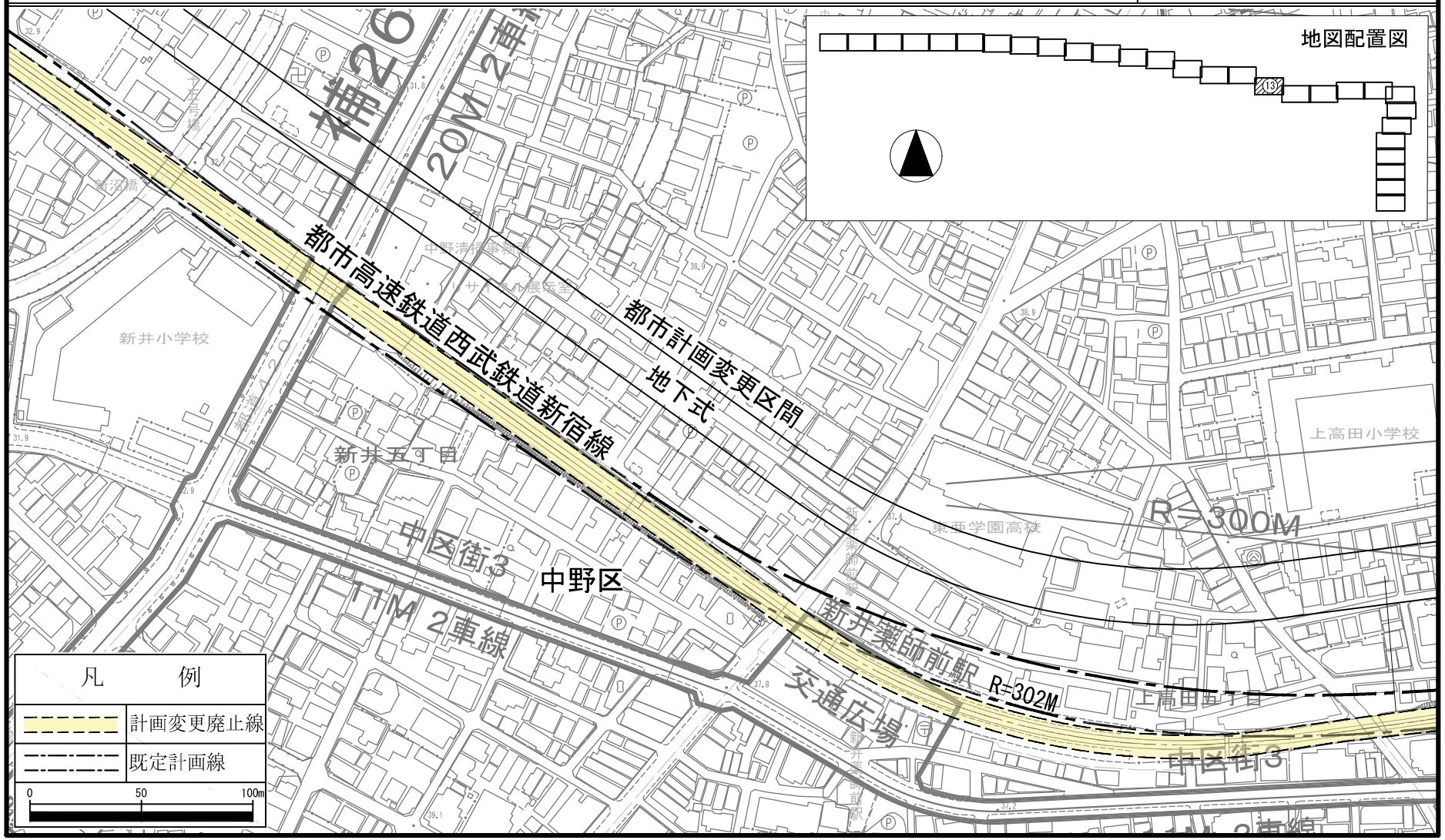
この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図12　〔東京都決定〕



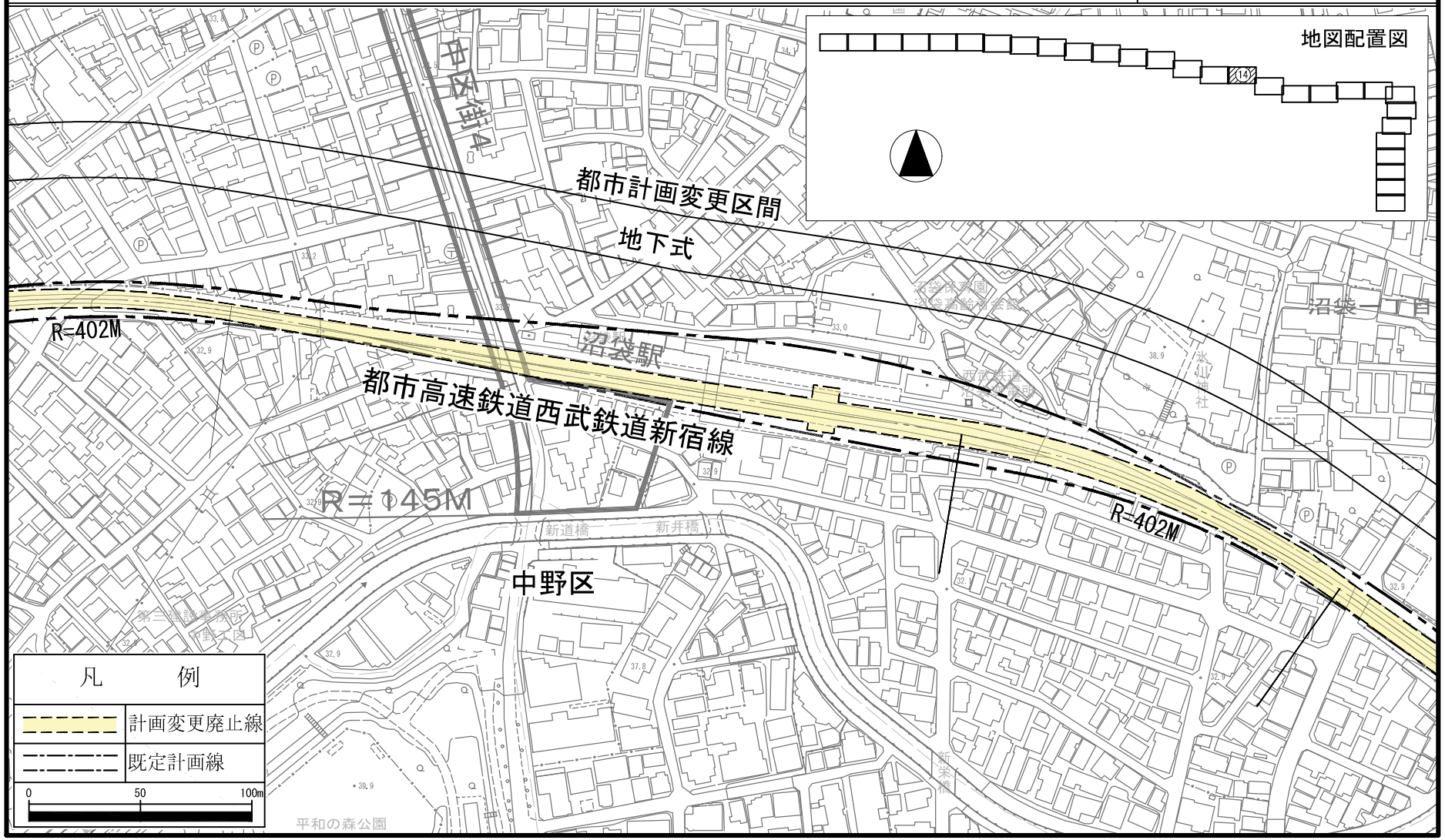
この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図13　〔東京都決定〕



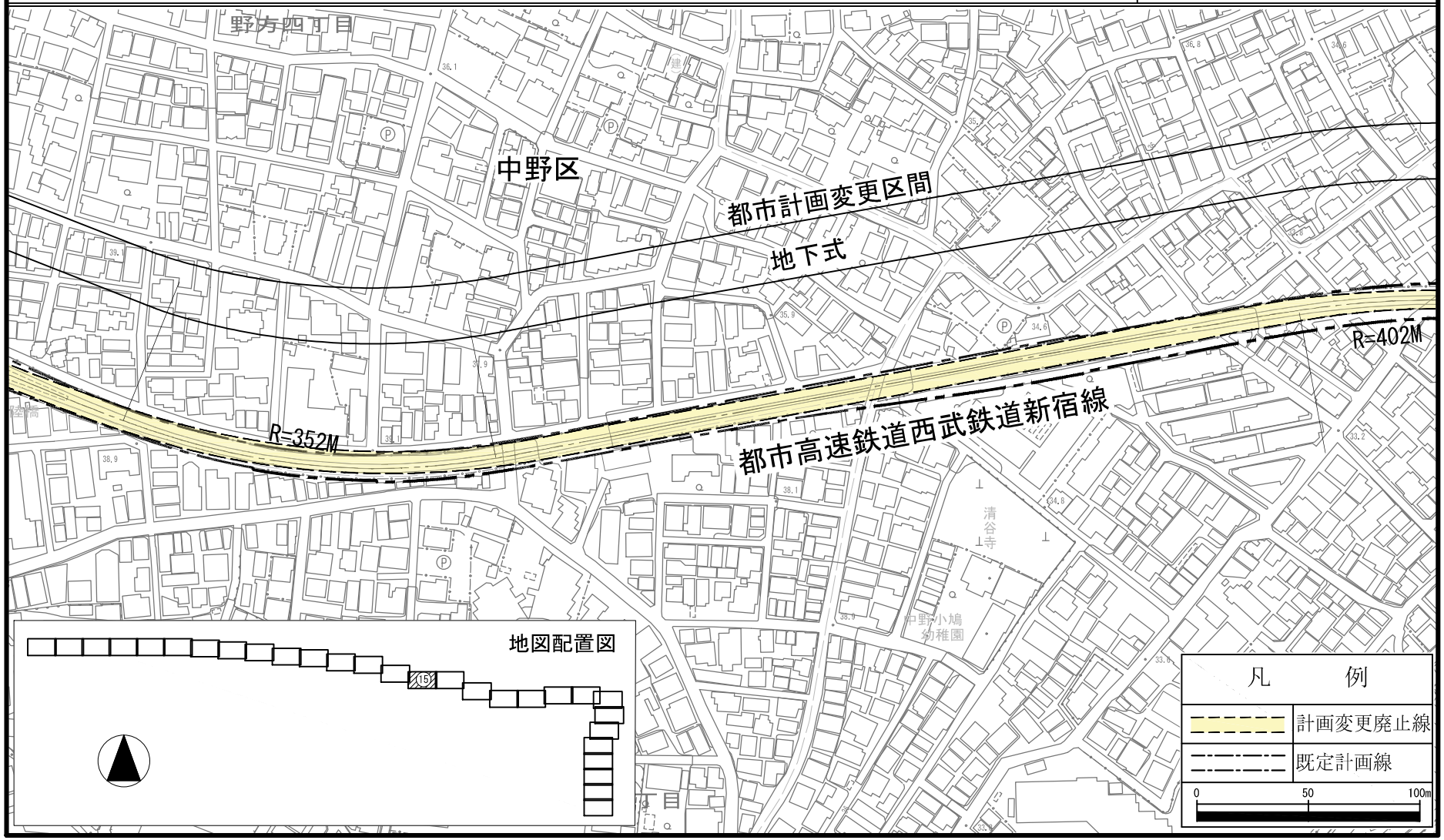
この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図14　〔東京都決定〕



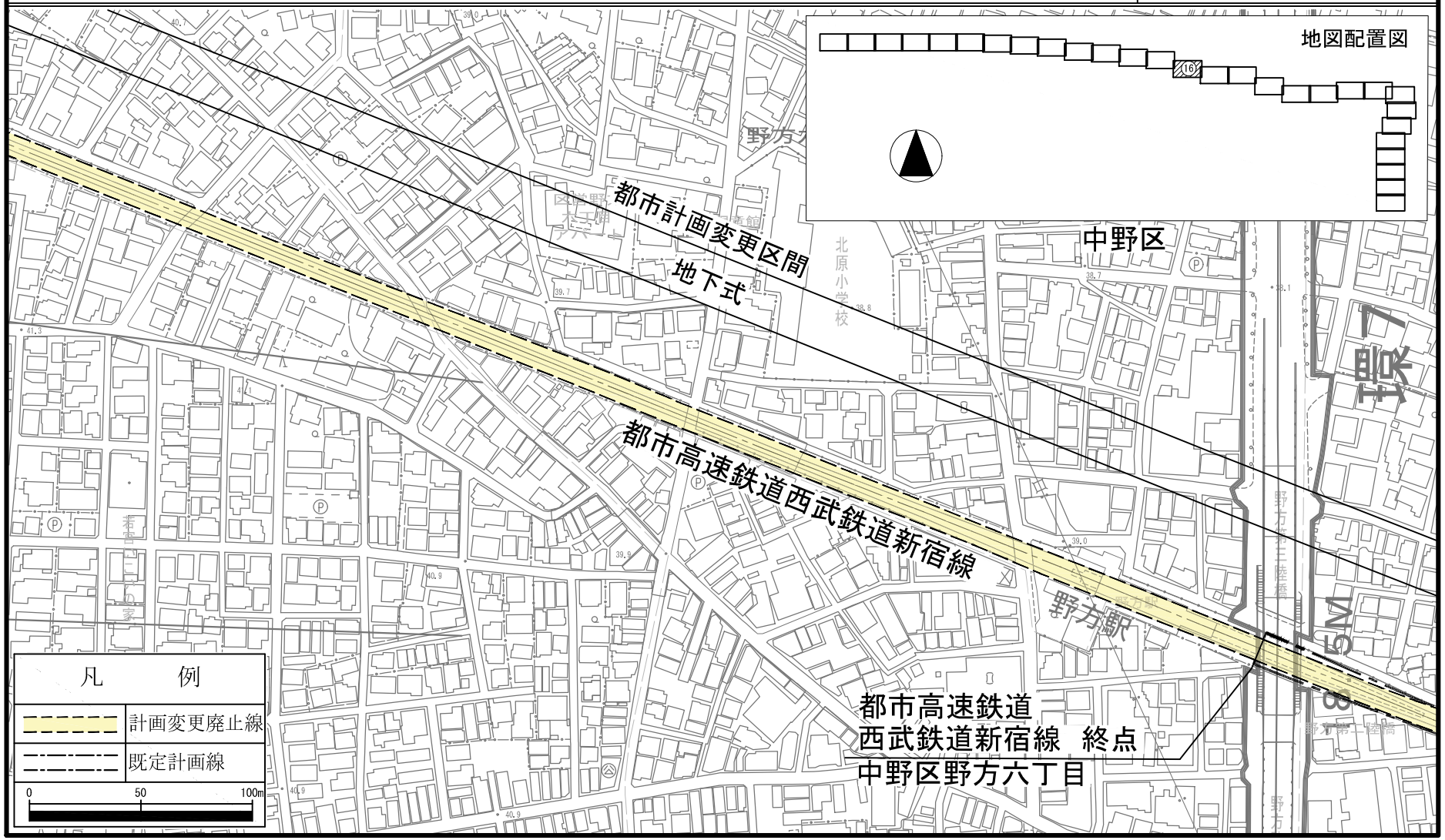
この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図15　〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

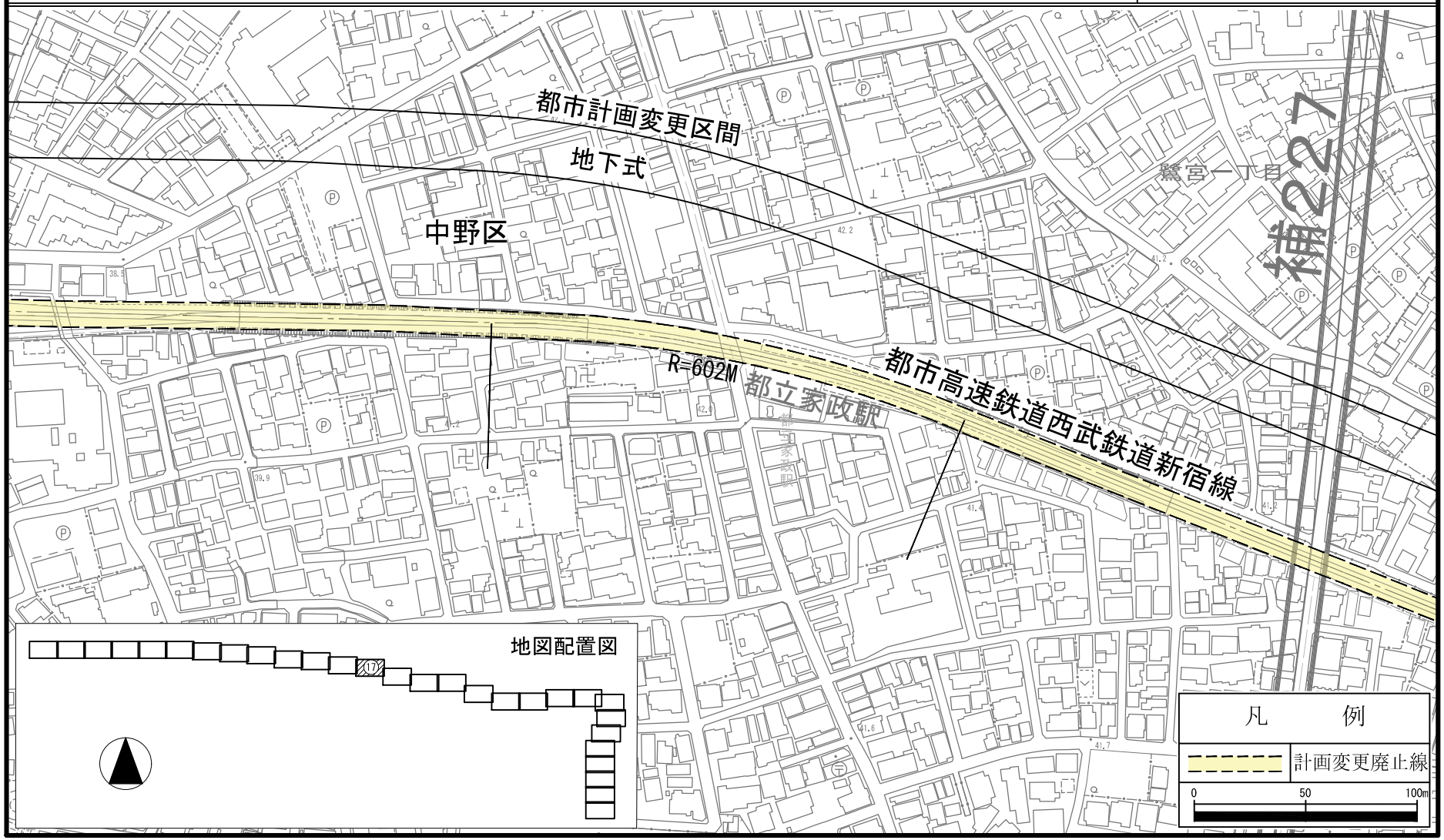
東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図16　〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

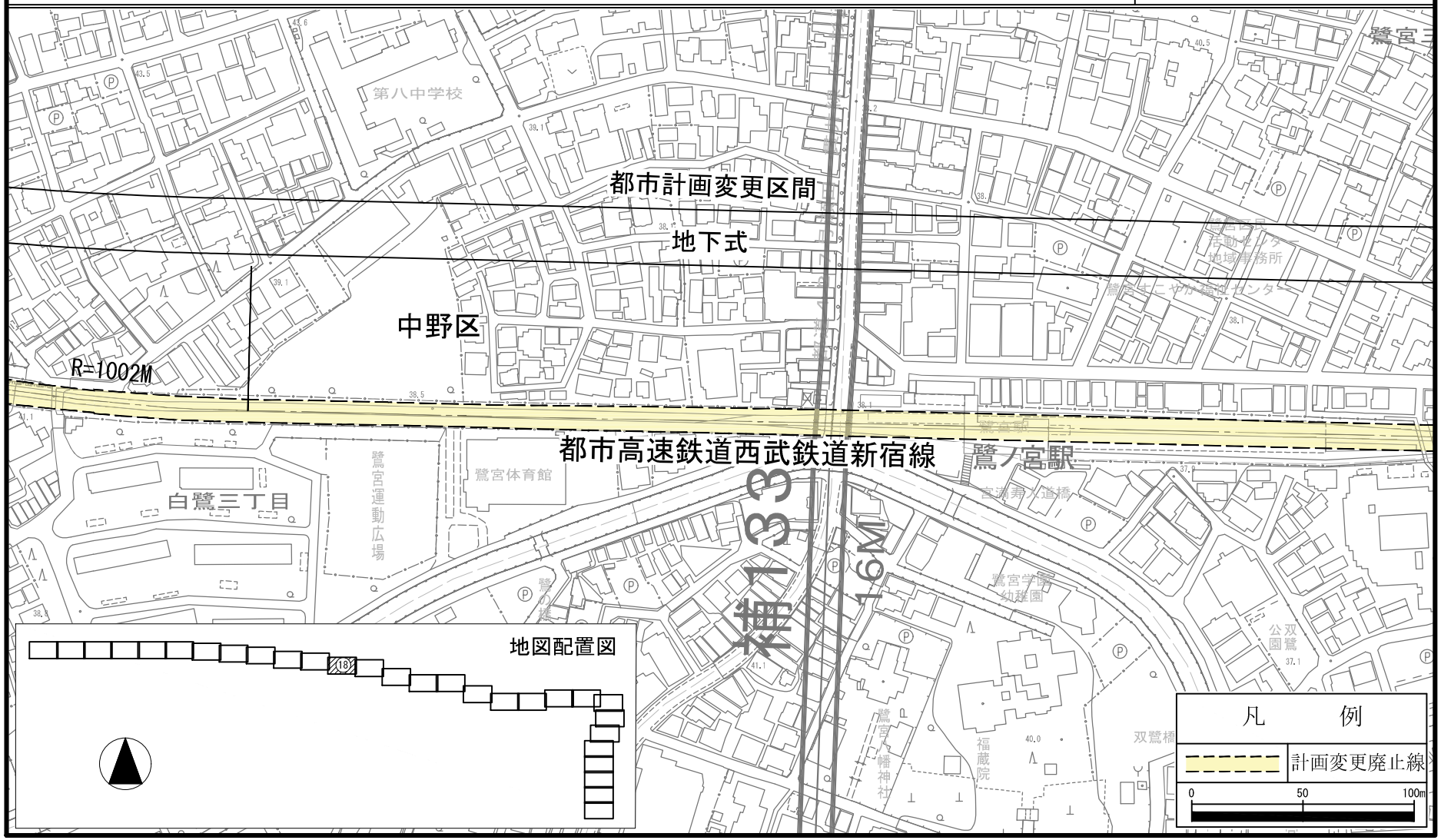
東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図17

〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

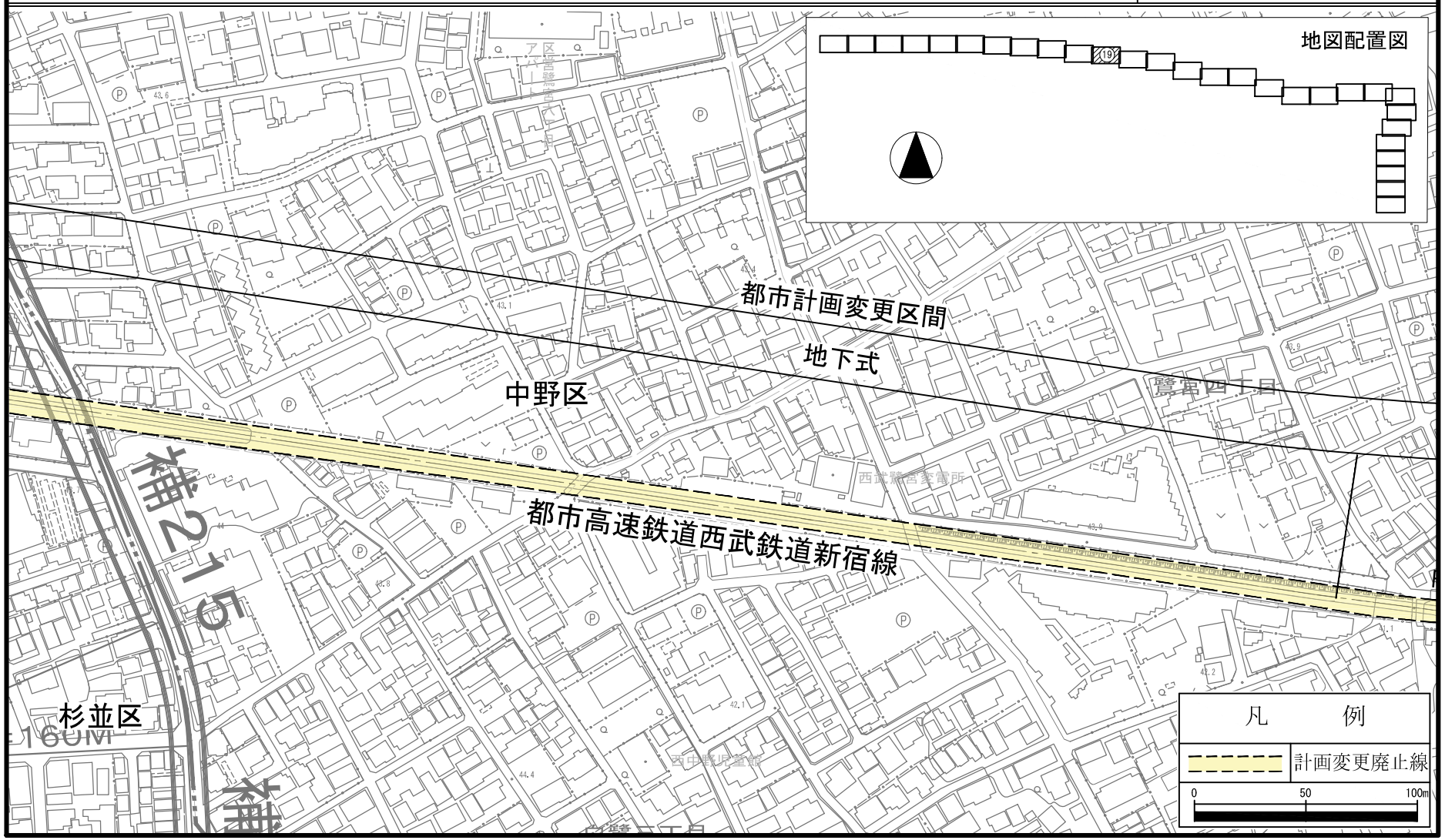
東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図18　〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

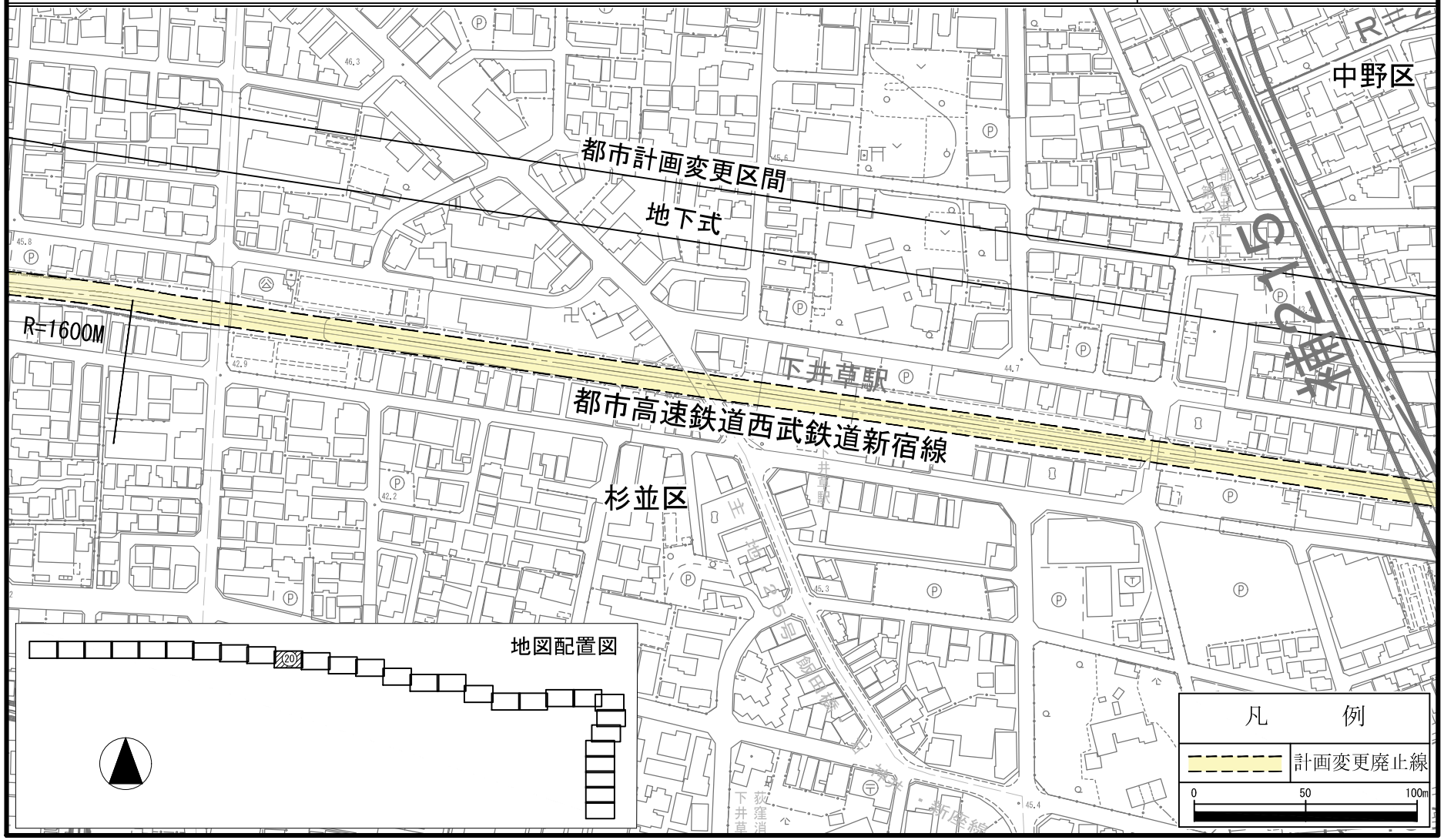
東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図19

〔東京都決定〕



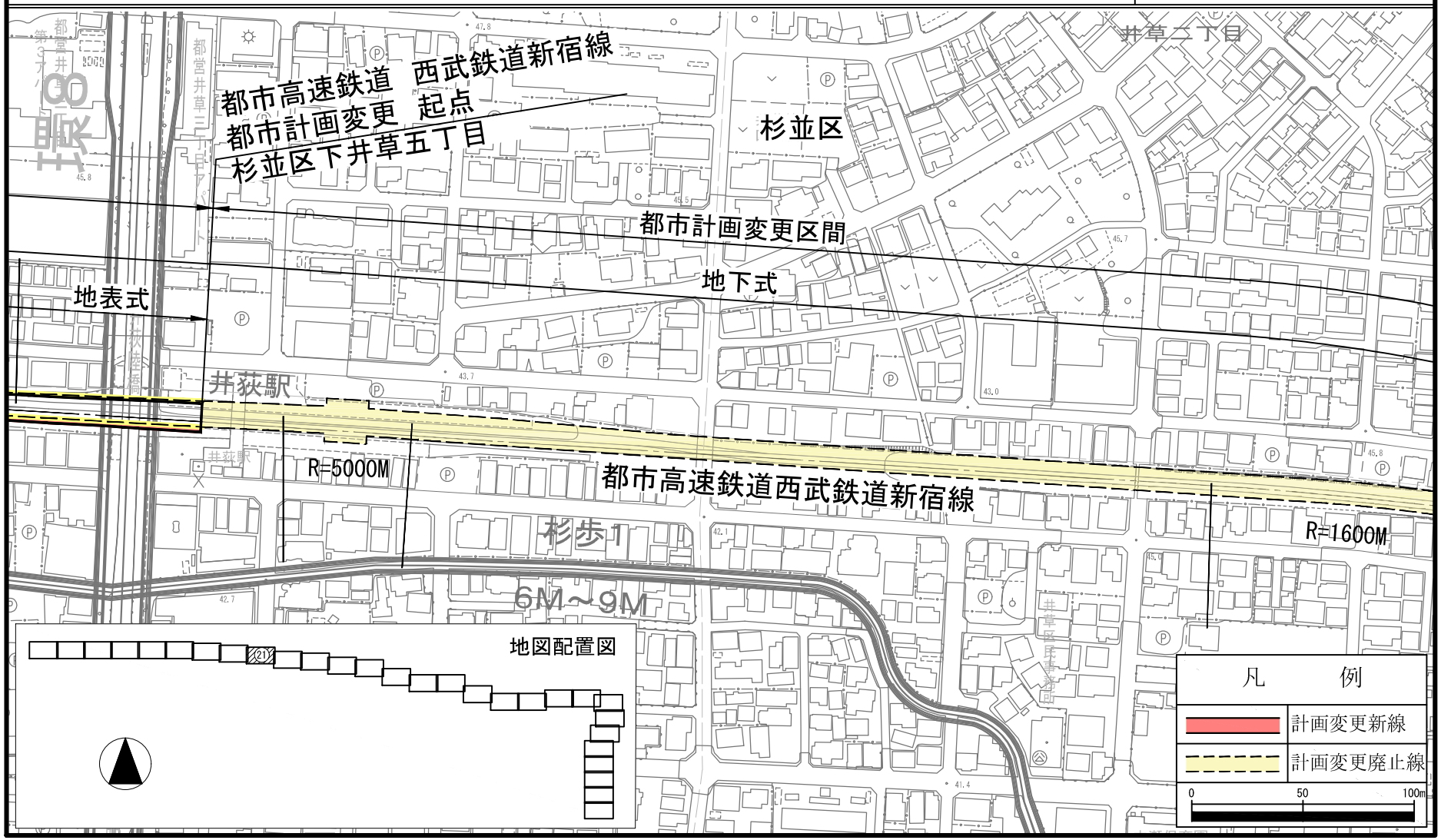
この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図20　〔東京都決定〕



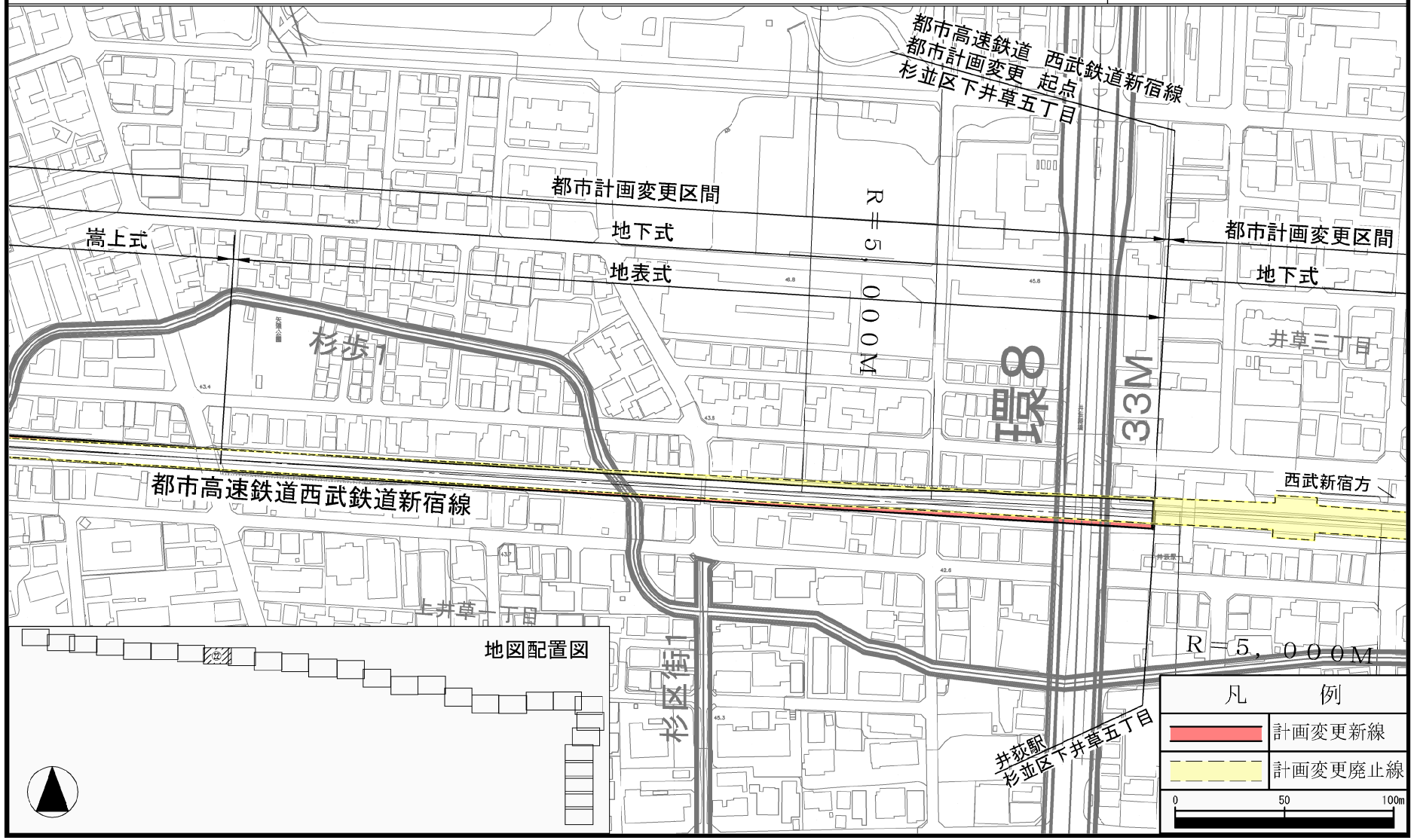
この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図21　〔東京都決定〕



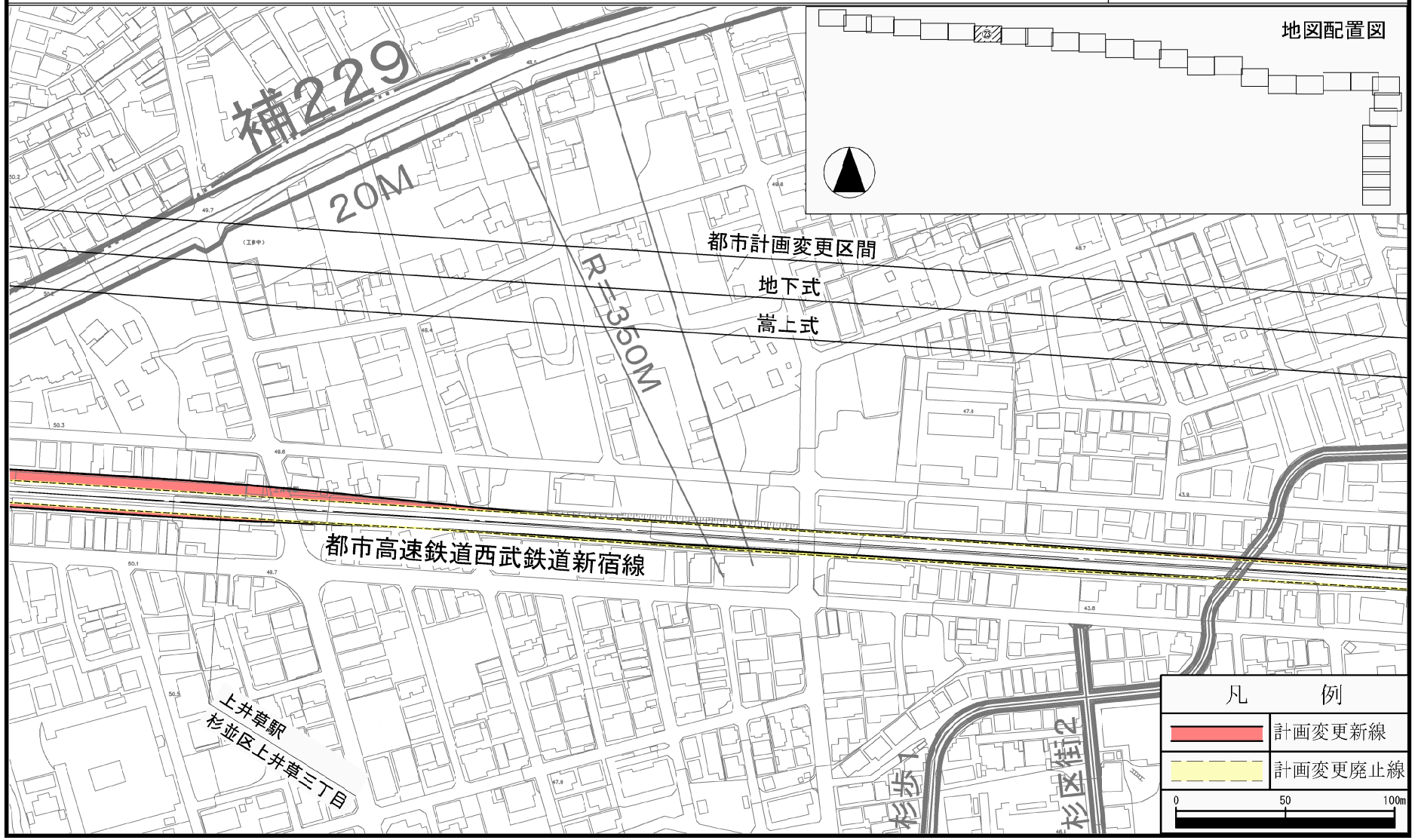
この地図は、国土地理院長の承認（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図22　〔東京都決定〕



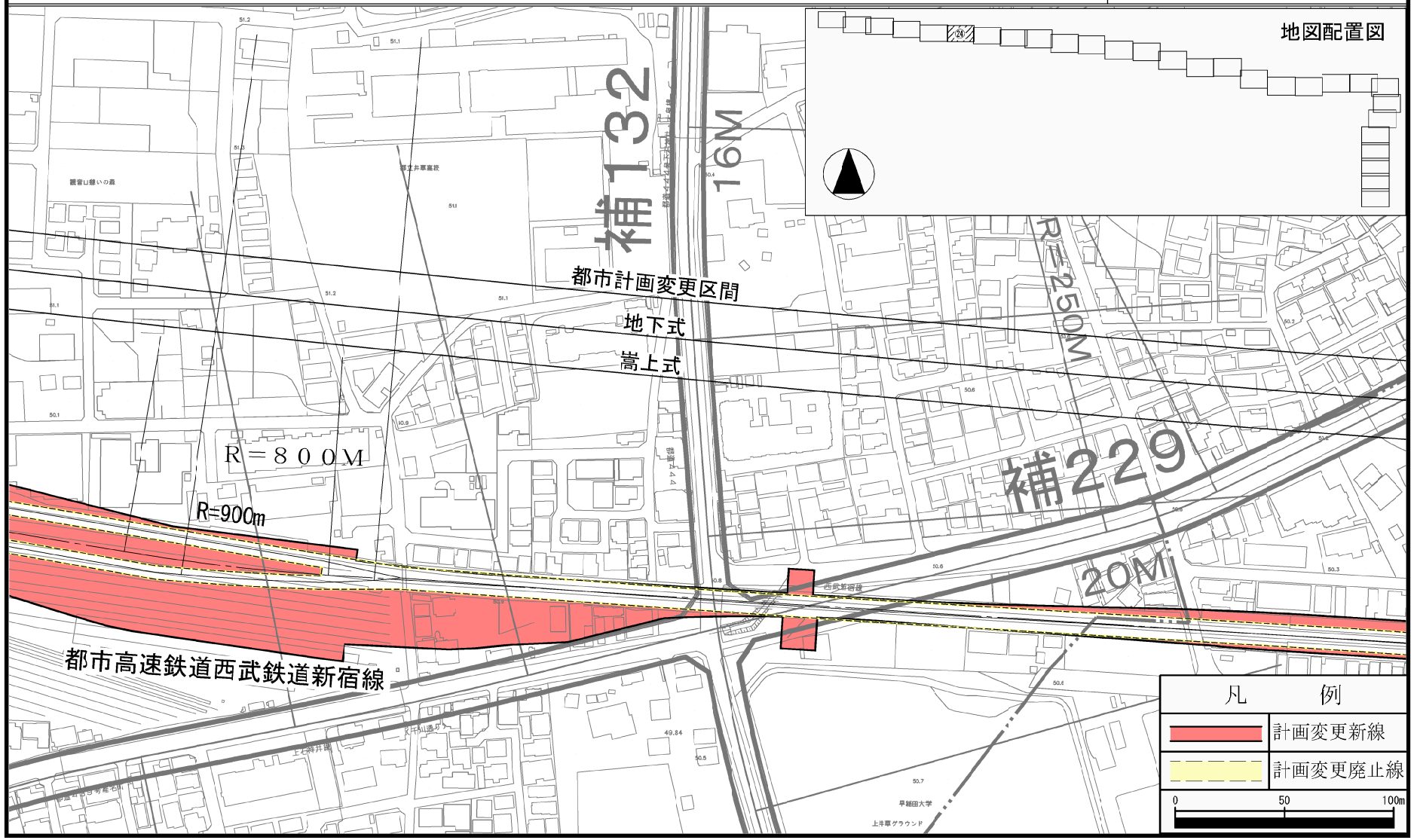
この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(31都市基交第466号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。
(承認番号)31都市基交都第17号、令和元年8月8日　　(承認番号)31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図23　〔東京都決定〕



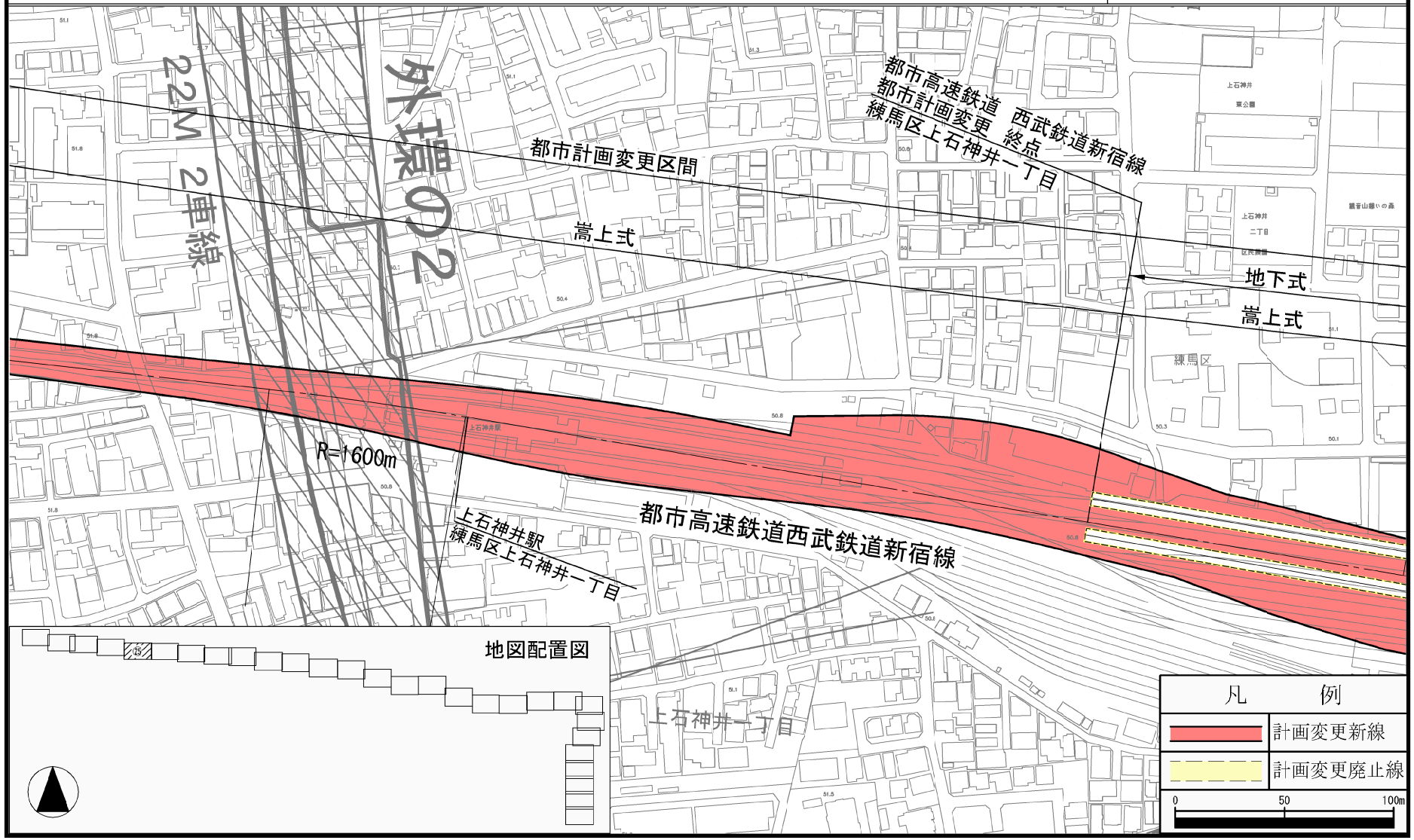
この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(31都市基交第466号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。
(承認番号)31都市基交都第17号、令和元年8月8日　　(承認番号)31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図24　〔東京都決定〕



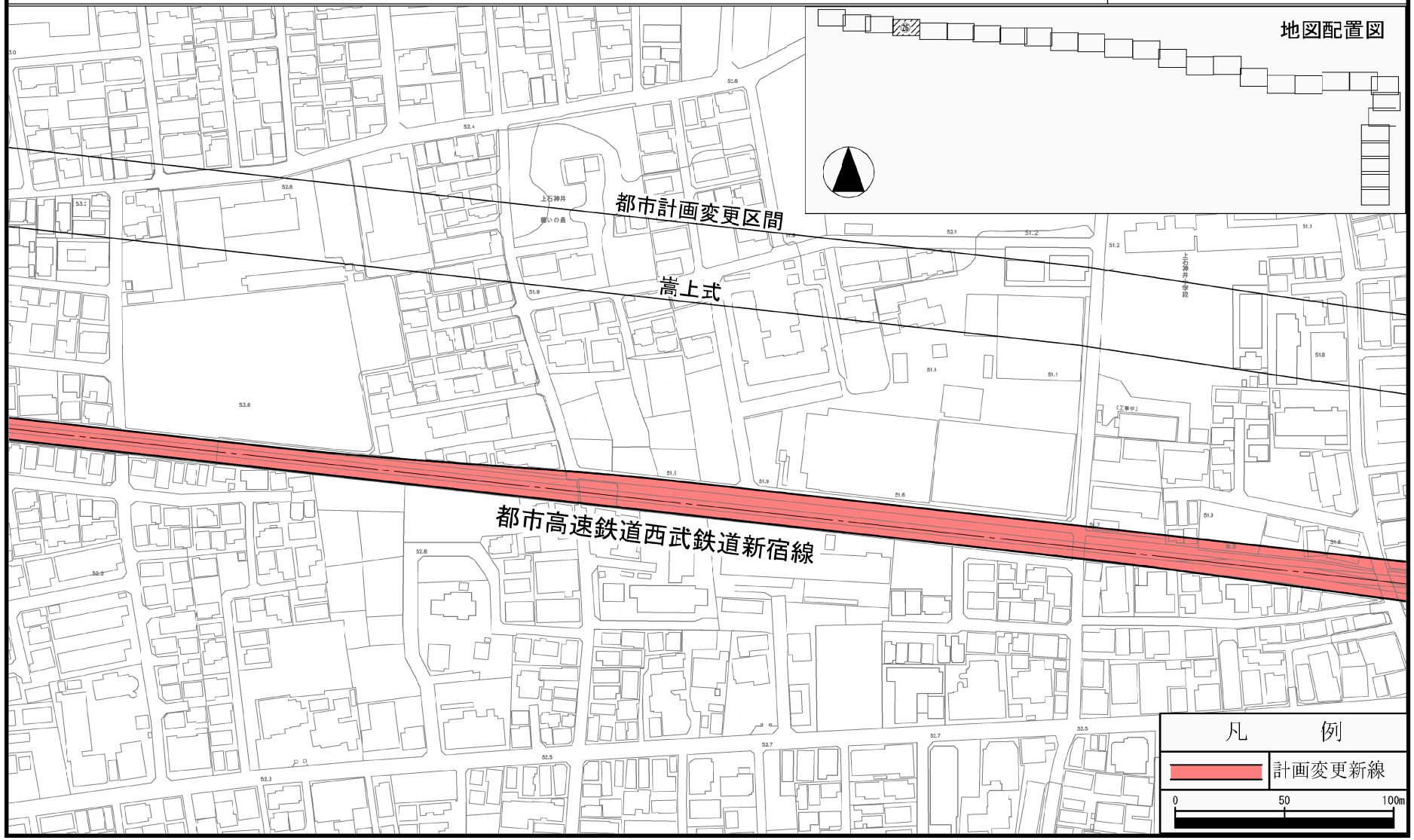
この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(31都市基交第466号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。
(承認番号)31都市基交都第17号、令和元年8月8日　　(承認番号)31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図25　〔東京都決定〕



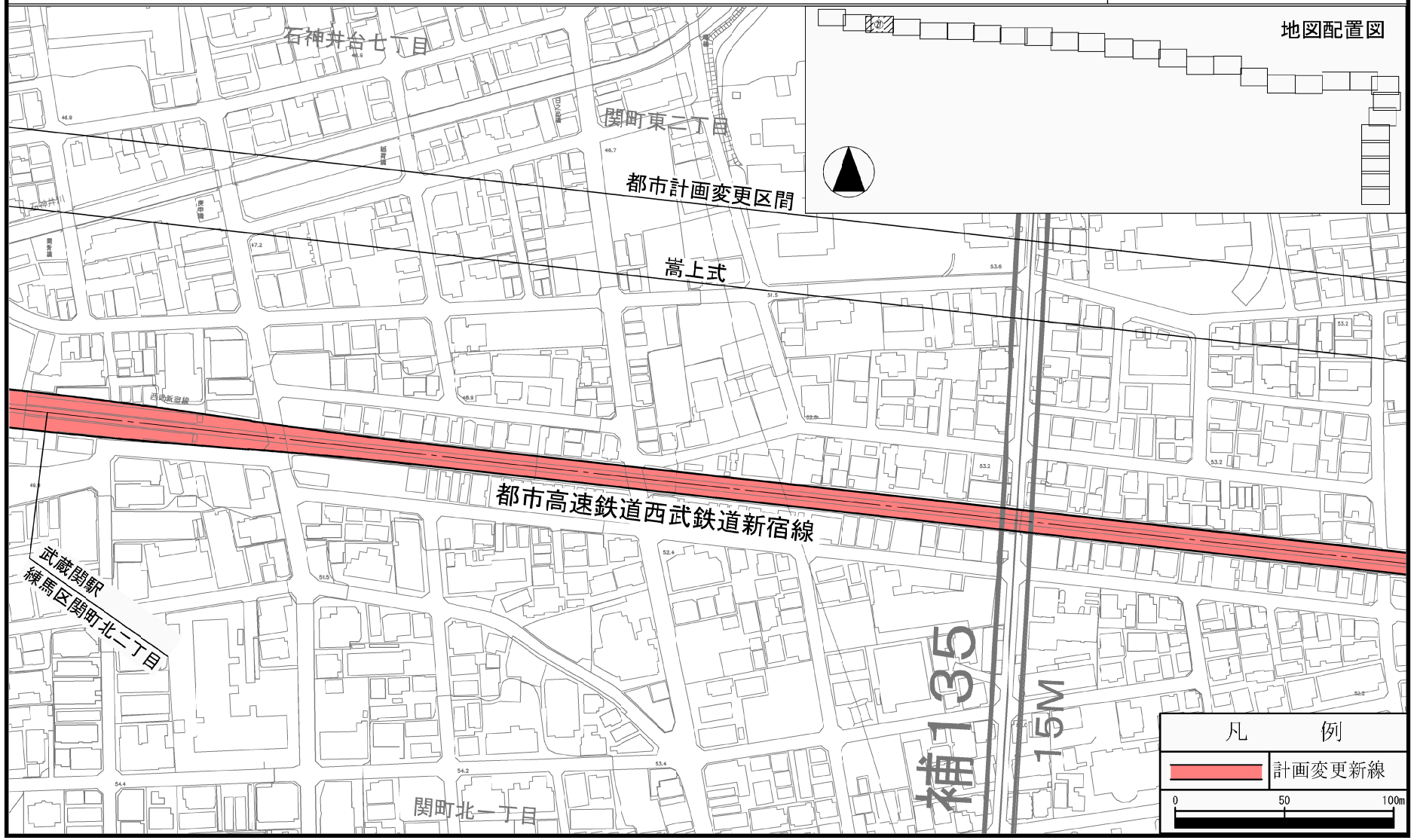
この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(31都市基交第466号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。
(承認番号)31都市基交都第17号、令和元年8月8日　　(承認番号)31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図26　〔東京都決定〕



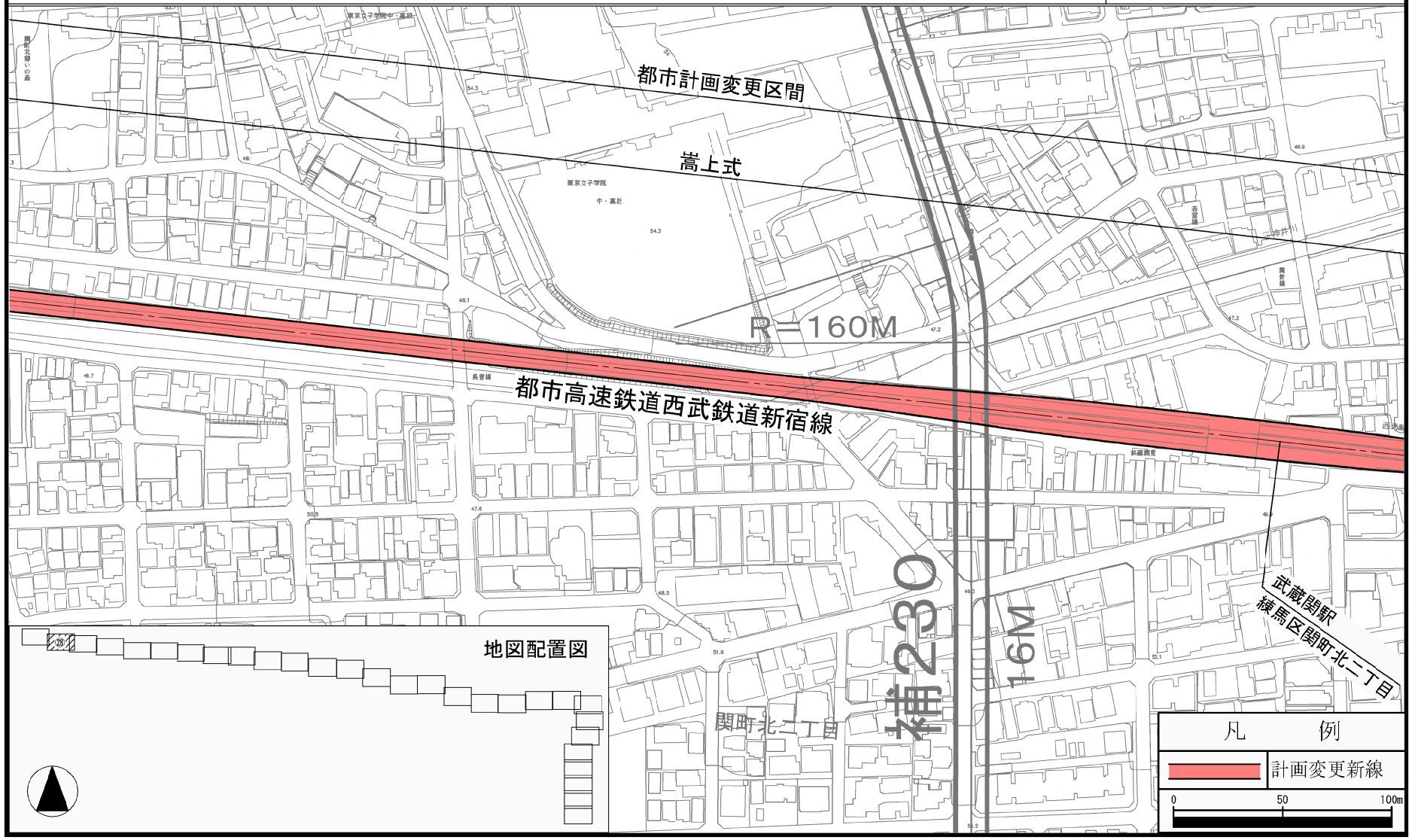
この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(31都市基交第466号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。
(承認番号)31都市基交都第17号、令和元年8月8日　　(承認番号)31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図27　〔東京都決定〕



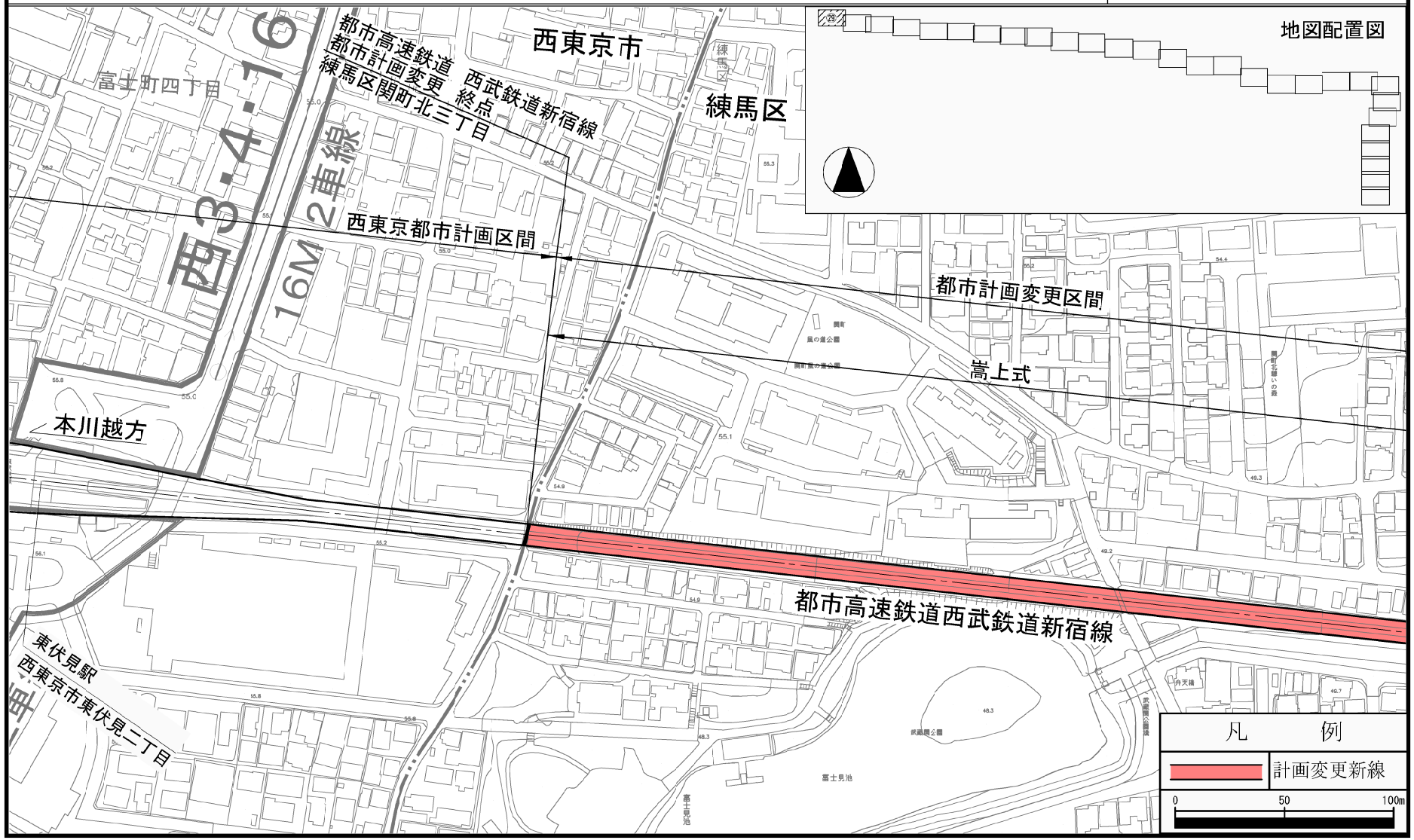
この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(31都市基交第466号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。
(承認番号)31都市基交都第17号、令和元年8月8日　　(承認番号)31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図28　〔東京都決定〕



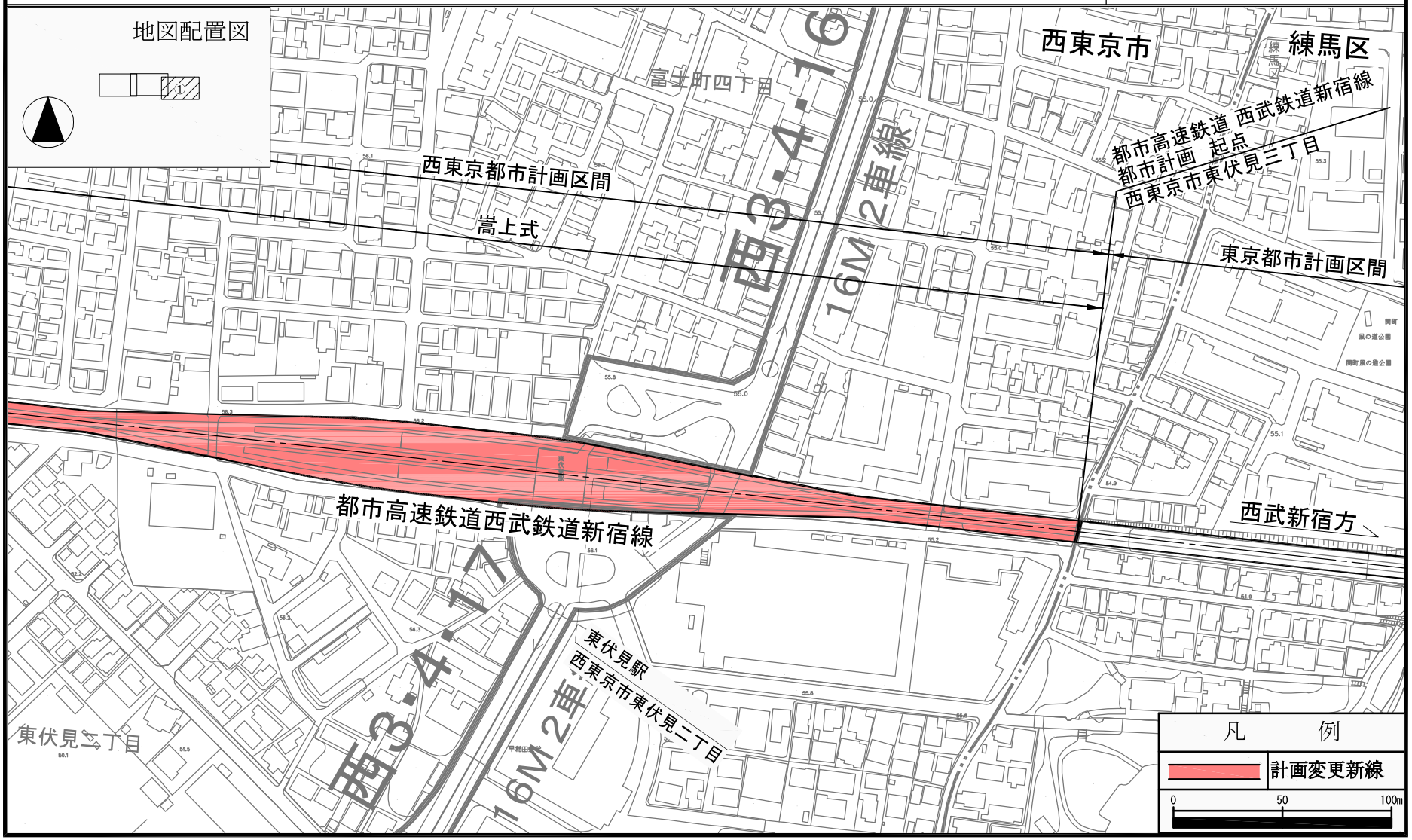
この地図は、国土地理院長の承認（平24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図29　〔東京都決定〕



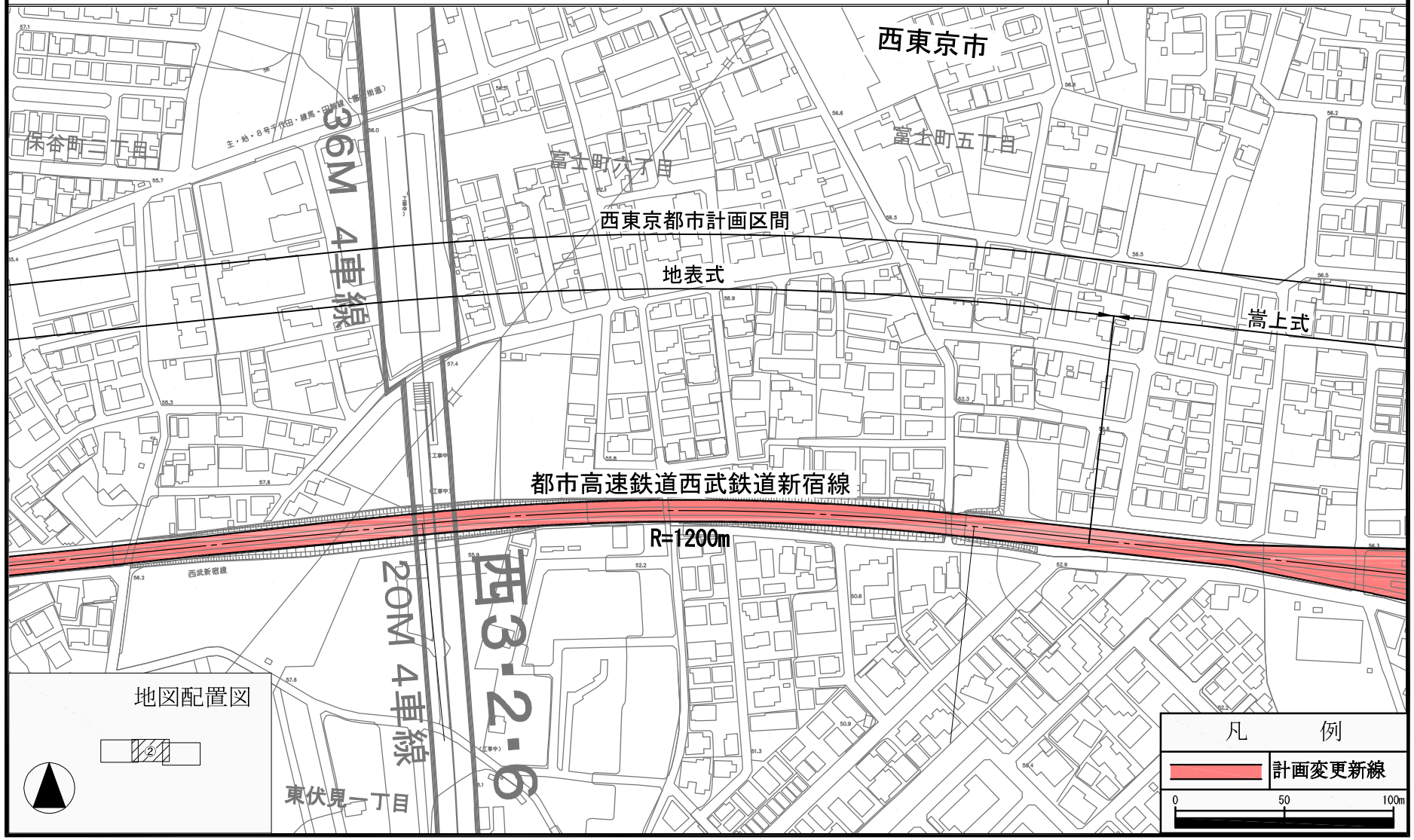
この地図は、国土地理院長の承認(平24関公第269号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(31都市基交第466号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。
(承認番号)31都市基交都第17号、令和元年8月8日　　(承認番号)31都市基街都第121号、令和元年8月14日

西東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図１〔東京都決定〕



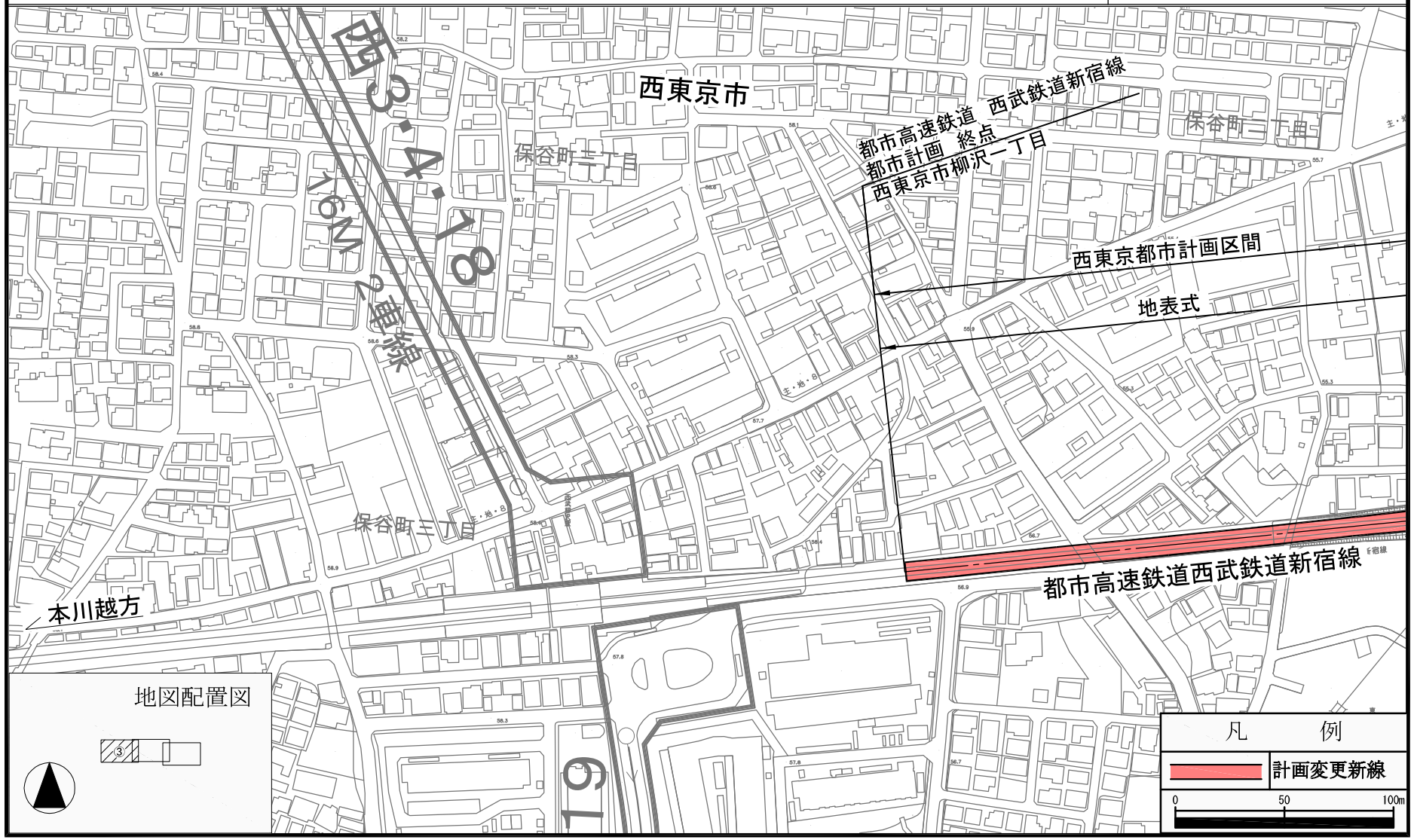
この地図は、国土地理院長の承認（平24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1：2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

西東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図２〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1：2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

西東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線　計画図３〔東京都決定〕



この地図は、国土地理院長の承認（平24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1：2,500）を使用（31都市基交第466号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）31都市基交都第17号、令和元年8月8日　　（承認番号）31都市基街都第121号、令和元年8月14日

都市計画の案の理由書

1　種類・名称

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５号線

区画街路都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路第６号線

区画街路都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路第７号線

区画街路都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路第８号線

区画街路都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路第９号線

2　理　由

「練馬区都市計画マスタープラン」では、西武鉄道新宿線の連続立体交差化を進めるとともに、沿線の上石神井駅周辺、武蔵関駅周辺、上井草駅周辺の交通環境や商業環境の向上による拠点性の向上を図ることとしている。

東京都では、踏切による交通渋滞や鉄道による市街地分断等の問題を解消するため、平成16年６月に「踏切対策基本方針」を策定し、西武鉄道新宿線の井荻駅から東伏見駅付近を鉄道立体化の検討対象区間に抽出し、連続立体交差事業を進めていくとしている。

これらを踏まえて、沿線各駅周辺において練馬区まちづくり条例に基づき策定した重点地区まちづくり計画では、立体化の促進による交通環境の改善や駅南北をつなぐ駅前空間の創出、歩行者の回遊性の向上を図ることとしている。

このことから、西武鉄道新宿線井荻駅から西武柳沢駅間の高架方式による連続立体交差化にあわせて、沿線の良好な住環境を保全する必要があり、さらに駅へのアクセス向上や防災性の向上などを図るため、区画街路都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路第５号線ほか４路線を東京都市計画道路に追加する都市計画変更を行うものである。

東京都市計画道路の変更（練馬区決定）（案）

東京都市計画道路に、区画街路都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路第５号線ほか４路線をつぎのように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
区画街路	東鉄新付５	都市高速鉄道 西武鉄道新宿線 付属街路第５号線	練馬区 下石神井 四丁目	練馬区 下石神井 四丁目		約 110m	地表式		６ｍ	幹線街路と平面交差１箇所	
	東鉄新付６	都市高速鉄道 西武鉄道新宿線 付属街路第６号線	練馬区 上石神井 二丁目	練馬区 上石神井 二丁目		約 690m	地表式		９～15m	幹線街路と平面交差１箇所	
	東鉄新付７	都市高速鉄道 西武鉄道新宿線 付属街路第７号線	練馬区 上石神井 四丁目	練馬区 関町東 一丁目		約 740m	地表式		８～15m	幹線街路と平面交差１箇所	
	東鉄新付８	都市高速鉄道 西武鉄道新宿線 付属街路第８号線	練馬区 関町東 二丁目	練馬区 関町北 二丁目		約 340m	地表式		６ｍ	幹線街路と平面交差１箇所	
	東鉄新付９	都市高速鉄道 西武鉄道新宿線 付属街路第９号線	練馬区 関町北 四丁目	練馬区 関町北 三丁目		約 540m	地表式		８～10m		

「区域および構造は、計画図表示のとおり」

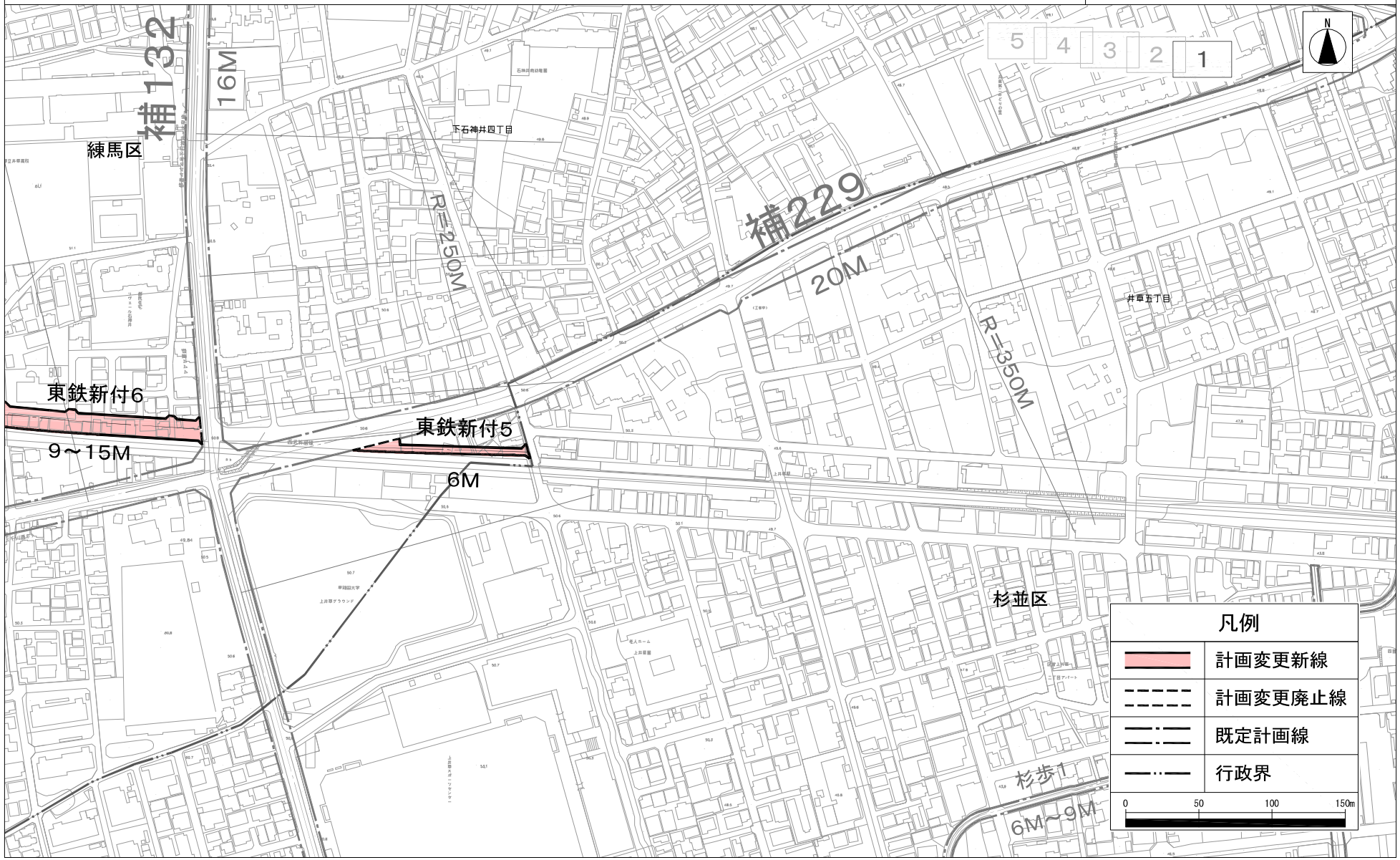
理　由　：西武鉄道新宿線井荻駅から西武柳沢駅間の連続立体交差化計画に伴い、沿線の良好な住環境を保全する必要があり、さらに駅へのアクセス向上や防災性の向上などを図るため、追加する。

変 更 概 要

名　　称	変　　更　　事　　項
都市高速鉄道 西武鉄道新宿線 付属街路第５号線	１　新規追加
都市高速鉄道 西武鉄道新宿線 付属街路第６号線	１　新規追加
都市高速鉄道 西武鉄道新宿線 付属街路第７号線	１　新規追加
都市高速鉄道 西武鉄道新宿線 付属街路第８号線	１　新規追加
都市高速鉄道 西武鉄道新宿線 付属街路第９号線	１　新規追加

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５号線～第９号線　　計画図１
［練馬区決定］

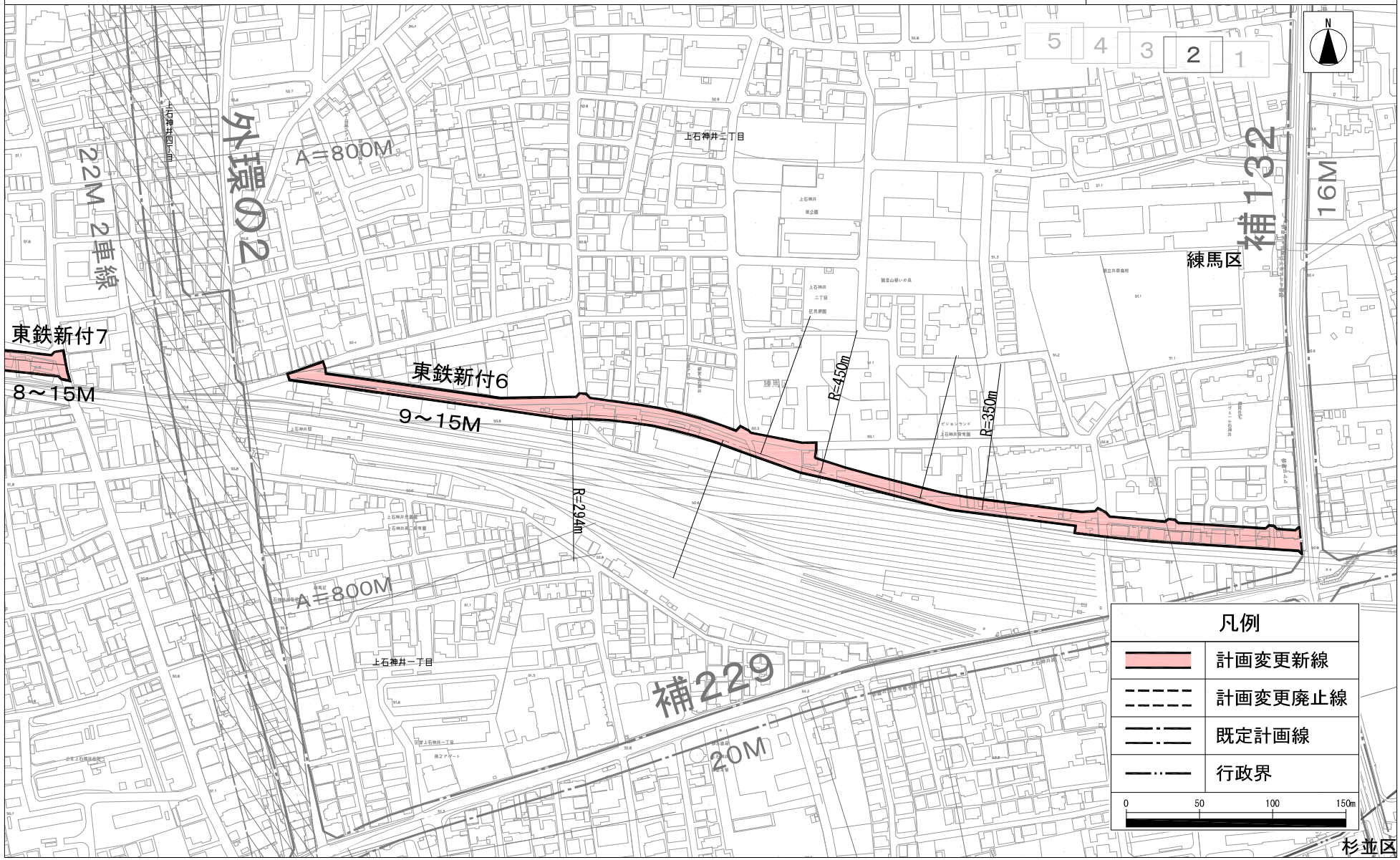
案



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。
（承認番号）31都市基交著第1号　（承認番号）31都市基街都第95号 令和元年7月25日

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５号線～第９号線　　計画図２
［練馬区決定］

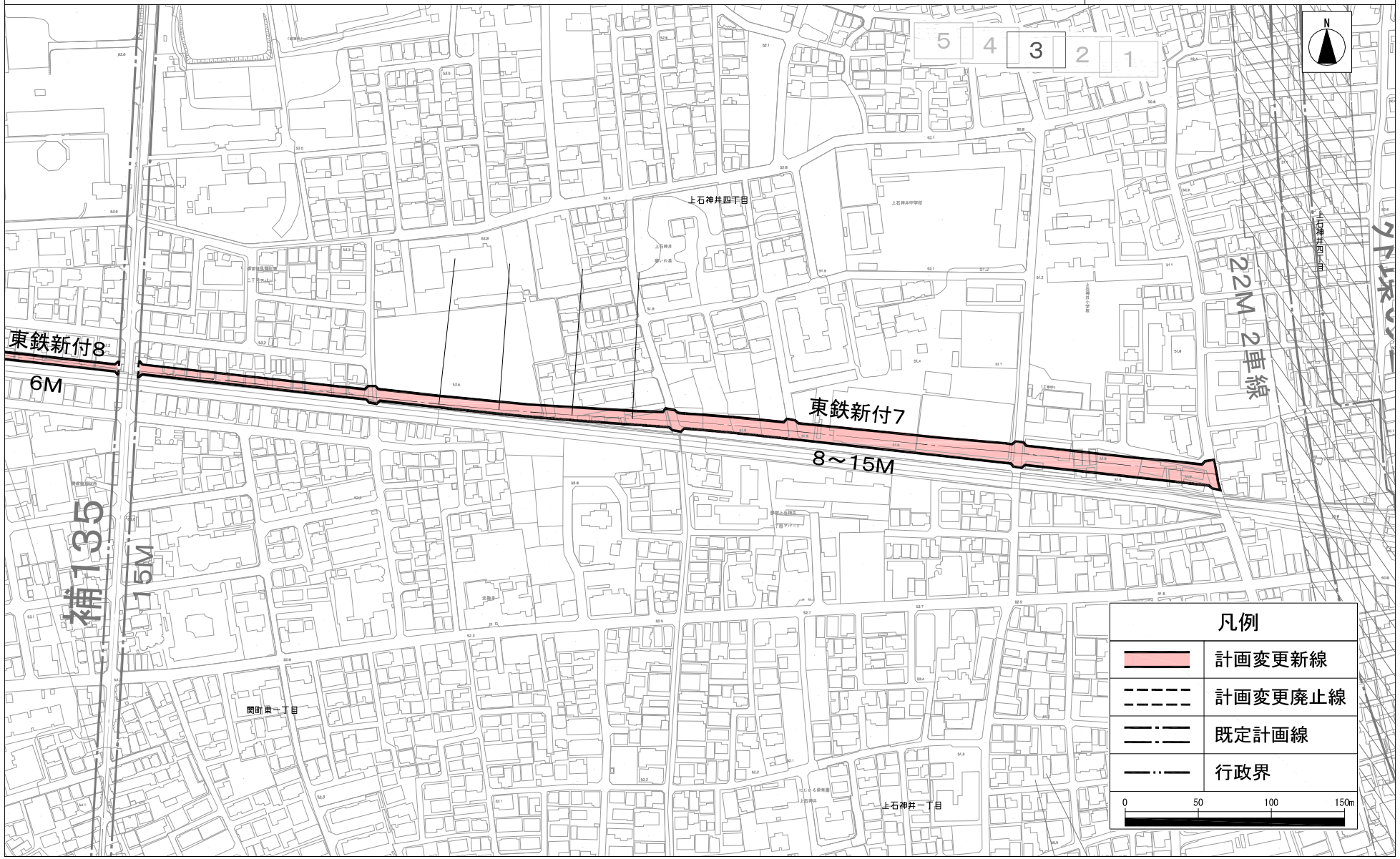
案



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。
（承認番号）31都市基交著第1号　（承認番号）31都市基街都第95号 令和元年7月25日

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５号線～第９号線　　計画図３
［練馬区決定］

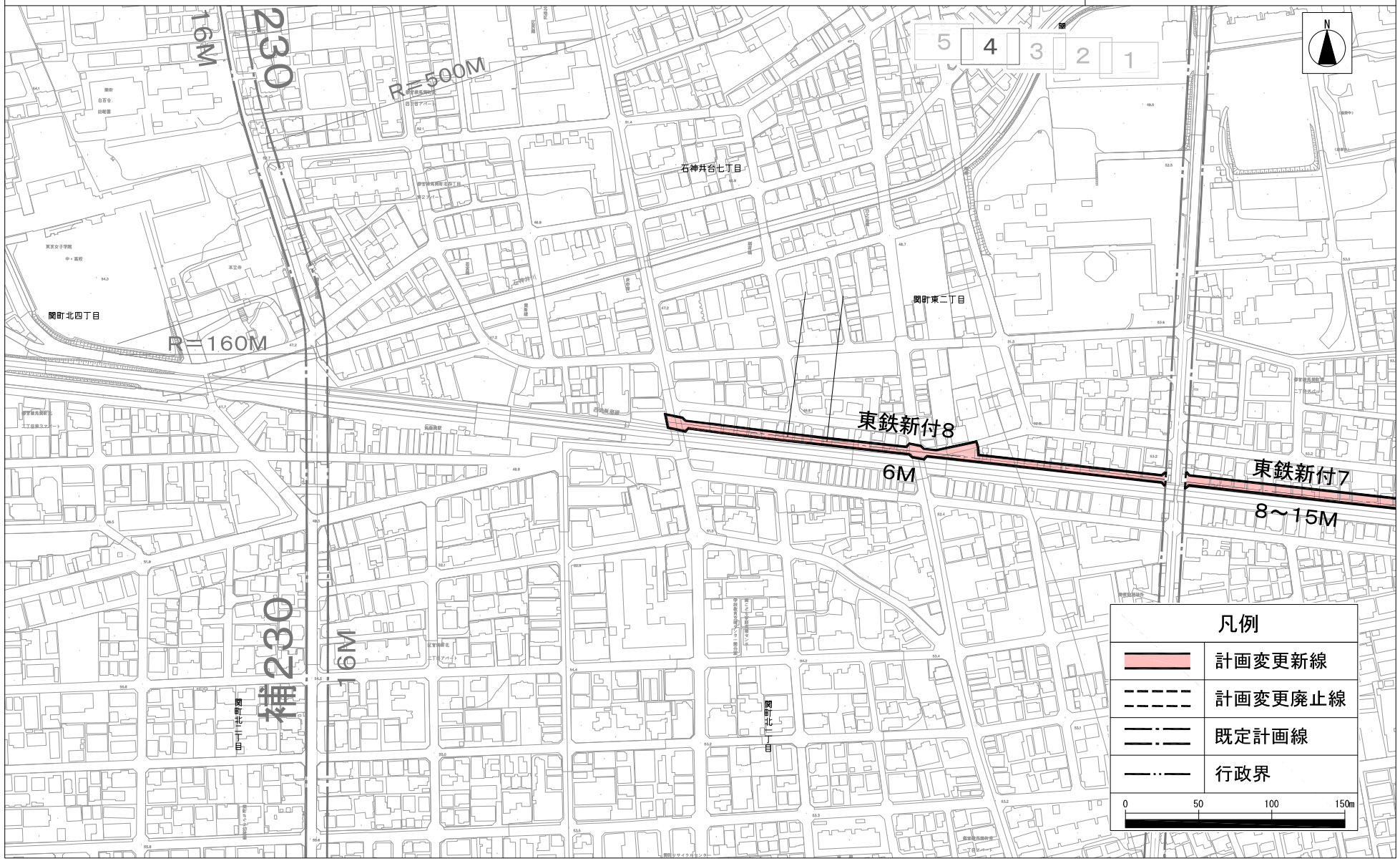
案



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。
（承認番号）31都市基交著第1号　（承認番号）31都市基街都第95号 令和元年7月25日

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５号線～第９号線　　計画図４
［練馬区決定］

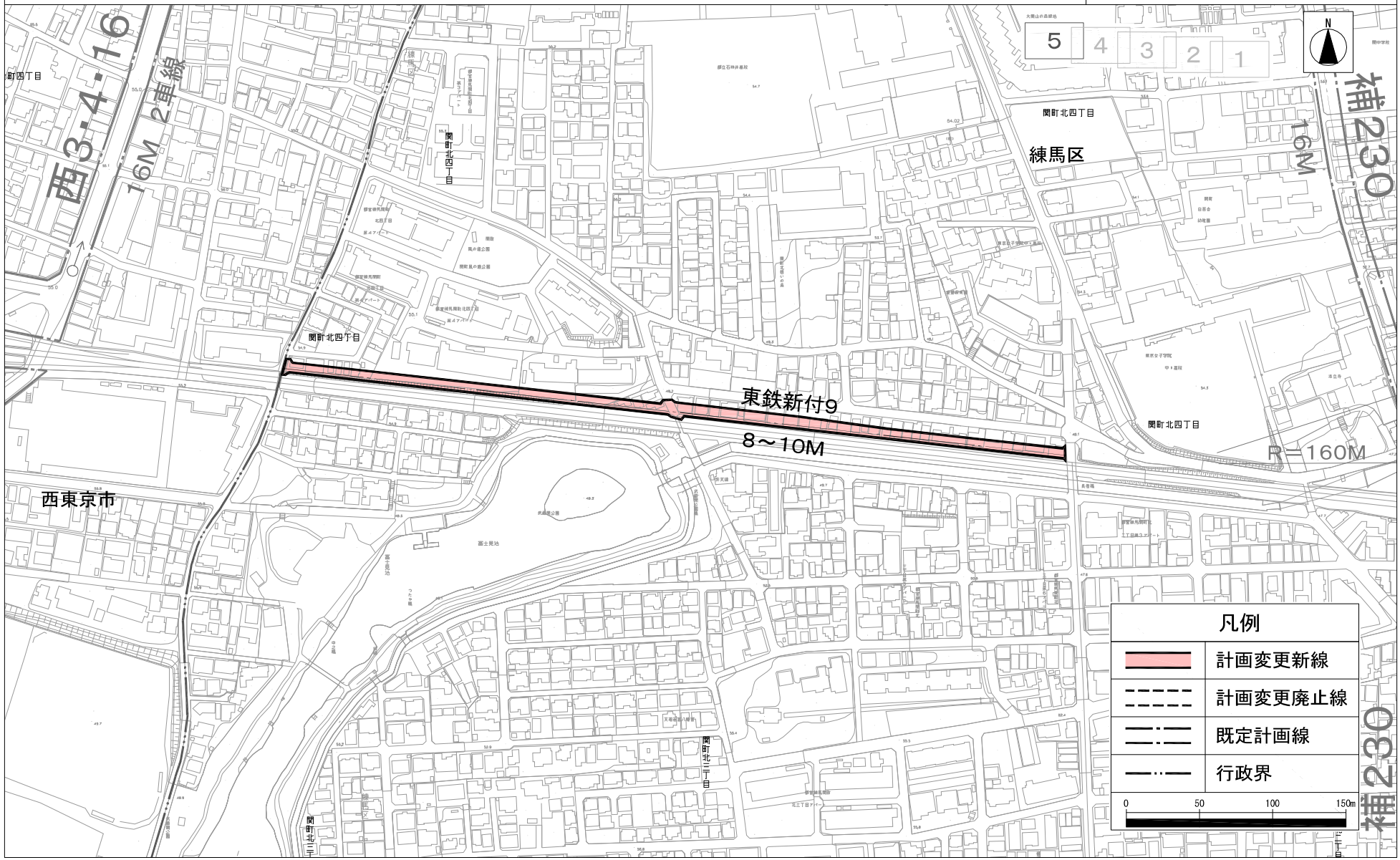
案



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。
（承認番号）31都市基交著第1号　（承認番号）31都市基街都第95号 令和元年7月25日

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５号線～第９号線　　計画図５
［練馬区決定］

案



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。
（承認番号）31都市基交著第1号　（承認番号）31都市基街都第95号 令和元年7月25日

都市計画の案の理由書

1　種類・名称

東京都市計画道路

特殊街路練馬自転車歩行者専用道第２号線

特殊街路練馬自転車歩行者専用道第３号線

2　理　由

「練馬区都市計画マスタープラン」では、西武鉄道新宿線の連続立体交差化を進めるとともに、沿線の上石神井駅周辺、武蔵関駅周辺、上井草駅周辺の交通環境や商業環境の向上による拠点性の向上を図ることとしている。

東京都では、踏切による交通渋滞や鉄道による市街地分断等の問題を解消するため、平成 16 年６月に「踏切対策基本方針」を策定し、西武鉄道新宿線の井荻駅から東伏見駅付近を鉄道立体化の検討対象区間に抽出し、連続立体交差事業を進めていくとしている。

これらを踏まえて、沿線各駅周辺において練馬区まちづくり条例に基づき策定した重点地区まちづくり計画では、立体化の促進による交通環境の改善や駅南北をつなぐ駅前空間の創出、歩行者の回遊性の向上を図ることとしている。

このことから、西武鉄道新宿線井荻駅から西武柳沢駅間の連続立体交差化計画にあわせ、駅へのアクセス向上や防災性の向上などを図り、安全かつ円滑な歩行者動線などを確保するため、特殊街路練馬自転車歩行者専用道第２号線および第３号線を東京都市計画道路に追加する都市計画変更を行うものである。

東京都市計画道路の変更（練馬区決定）(案)

東京都市計画道路に、特殊街路練馬自転車歩行者専用道第２号線および第３号線をつぎのように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
特殊街路	練自歩２	練馬自転車歩行者専用道第２号線	練馬区上石神井四丁目	練馬区上石神井四丁目		約70m	地表式		６ｍ	幹線街路と平面交差１箇所	
	練自歩３	練馬自転車歩行者専用道第３号線	練馬区関町北四丁目	練馬区関町北四丁目		約80m	地表式		６ｍ		

「区域および構造は、計画図表示のとおり」

理　由　：西武鉄道新宿線井荻駅から西武柳沢駅間の連続立体交差化計画にあわせ、駅へのアクセス向上や防災性の向上などを図り、安全かつ円滑な歩行者動線などを確保するため、追加する。

変更概要

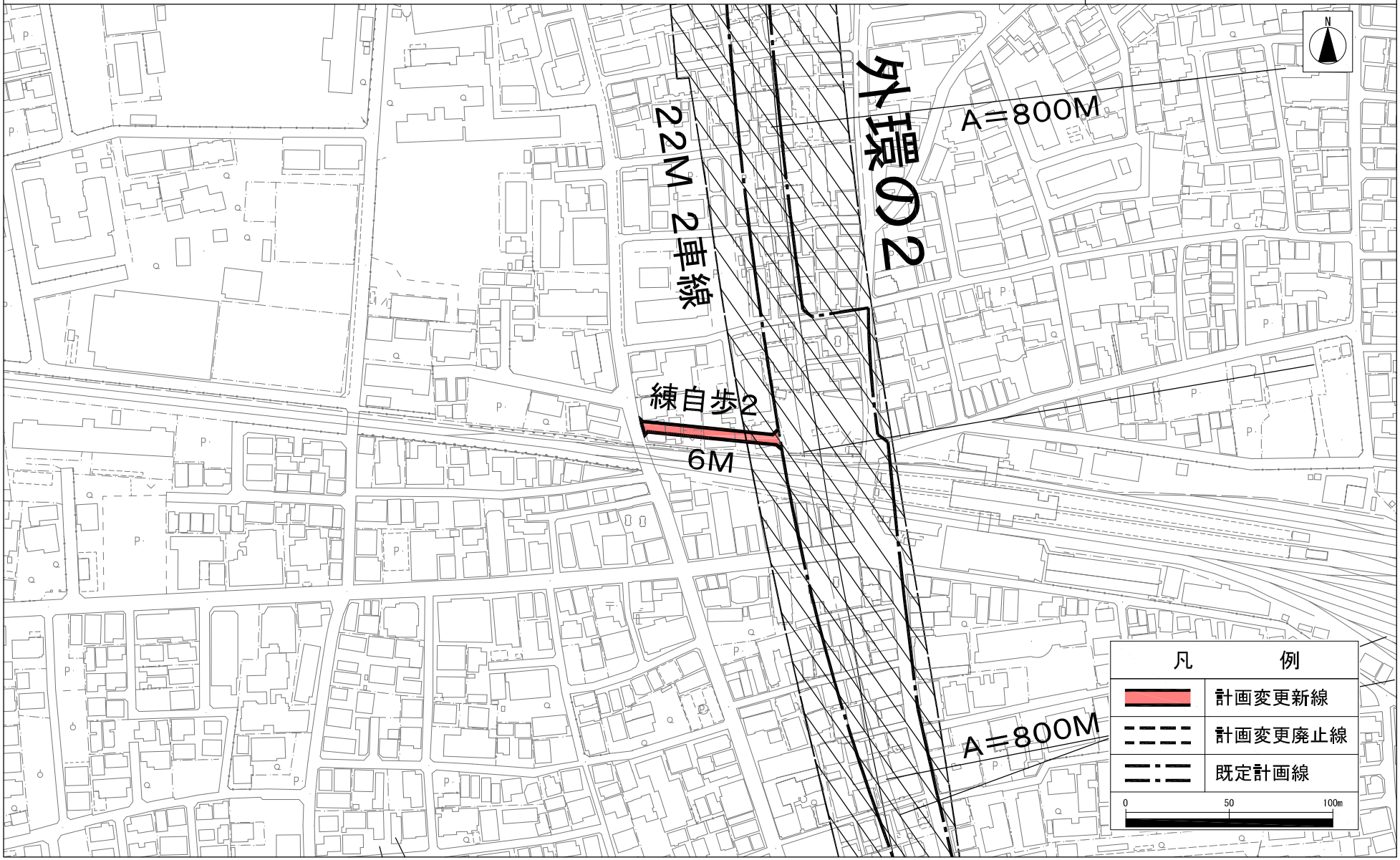
名称	変更事項
練馬自転車歩行者専用道第２号線	１　新規追加
練馬自転車歩行者専用道第３号線	１　新規追加

東京都市計画道路
特殊街路練馬自転車歩行者専用道第２号線
特殊街路練馬自転車歩行者専用道第３号線

計画図１

［練馬区決定］

案



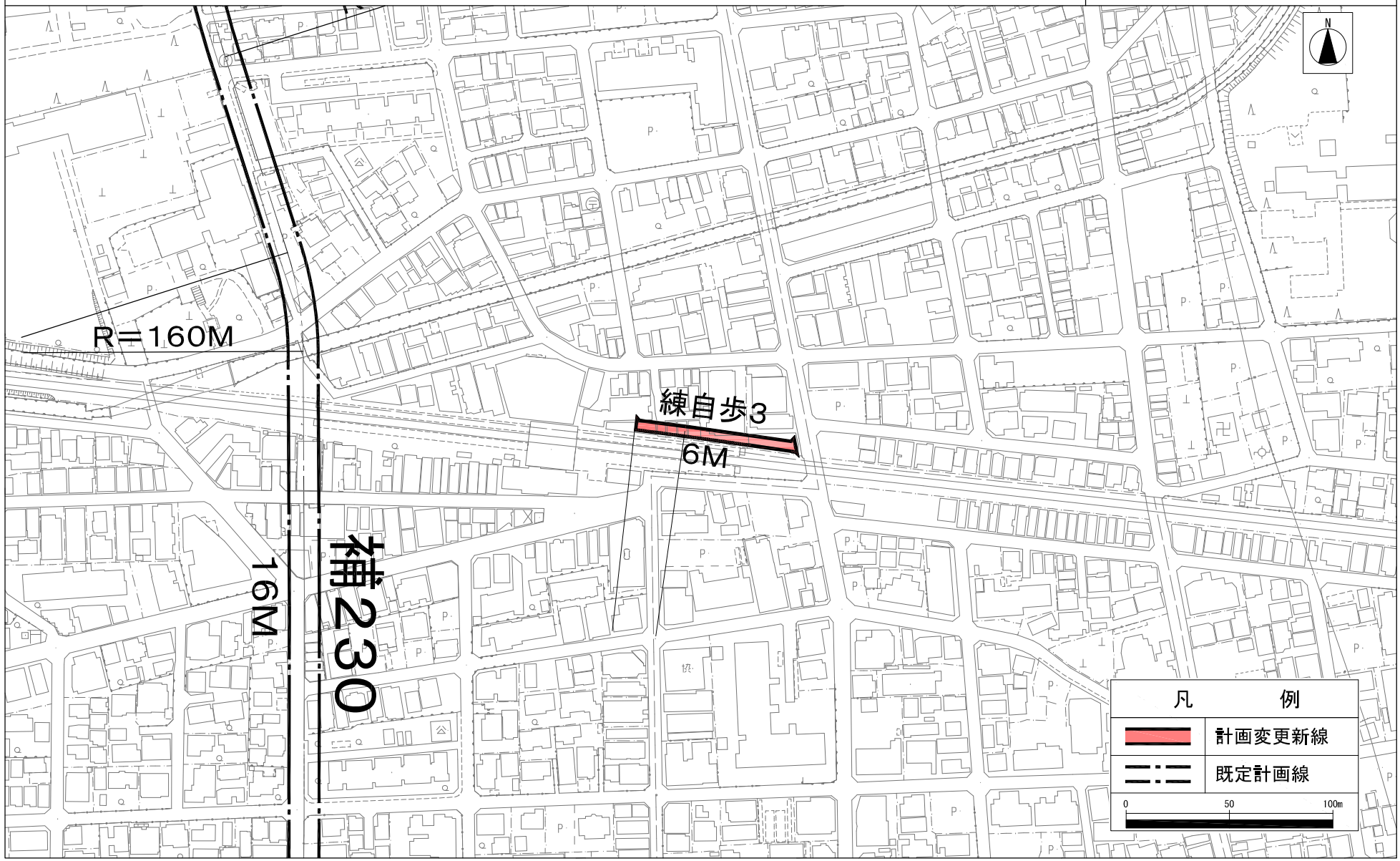
この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2500分の1地形図を利用して作成したものである。（承認番号）３１都市基交著第１号
（承認番号）３１都市基街都第１５７号　令和元年１０月２日

東京都市計画道路
特殊街路練馬自転車歩行者専用道第２号線
特殊街路練馬自転車歩行者専用道第３号線

計画図２

［練馬区決定］

案



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2500分の1地形図を利用して作成したものである。（承認番号）３１都市基交著第１号
（承認番号）３１都市基街都第１５７号　令和元年１０月２日

都市計画の案の理由書

1　種類・名称

東京都市計画道路　区画街路練馬区画街路第８号線

2　理　由

「練馬区都市計画マスタープラン」では、武蔵関駅周辺地区を生活拠点に位置づけており、交通の利便性や安全性、買い物などの回遊性を高めていくこととしている。駅周辺のまちづくりにあたっては、西武新宿線の連続立体交差化を見据えて、駅周辺の機能を高める交通広場などの整備と連動しながらまちづくりを進めることとしている。

現在の武蔵関駅前では、バス停留所やタクシー乗り場が分散し、関町庚申通りなどの歩道のない道路上にバス停留所が配置され、安全性や利便性などに課題を有している。

こうした課題を解決するため、練馬区まちづくり条例に基づく「武蔵関駅周辺地区まちづくり構想」では、鉄道立体化にあわせて、安全・快適な道路や駅前広場を含む駅周辺の整備を推進することとしている。

これらのことから、西武新宿線の連続立体交差事業のほか、都市計画道路補助第230号線や都市計画河川第５号石神井川の整備とも連携し、武蔵関駅周辺の交通結節機能の強化や駅周辺の歩行者の安全性および快適性の向上を図るため、武蔵関駅の北側に約5,200平方メートルの交通広場として、区画街路練馬区画街路第８号線を東京都市計画道路に追加する都市計画変更を行うものである。

東京都市計画道路の変更（練馬区決定）（案）

東京都市計画道路に、区画街路練馬区画街路第８号線をつぎのように追加する。

種別	名称		位置	区域	備考
	番号	路線名			
区画街路	練区街８	練馬区画街路第８号線	練馬区関町北四丁目地内	計画図表示のとおり	交通広場 面積約 5,200 ㎡

「区域および構造は、計画図表示のとおり」

理　由：武蔵関駅周辺の交通結節機能の強化や駅周辺の歩行者の安全性および快適性の向上を図るため、追加する。

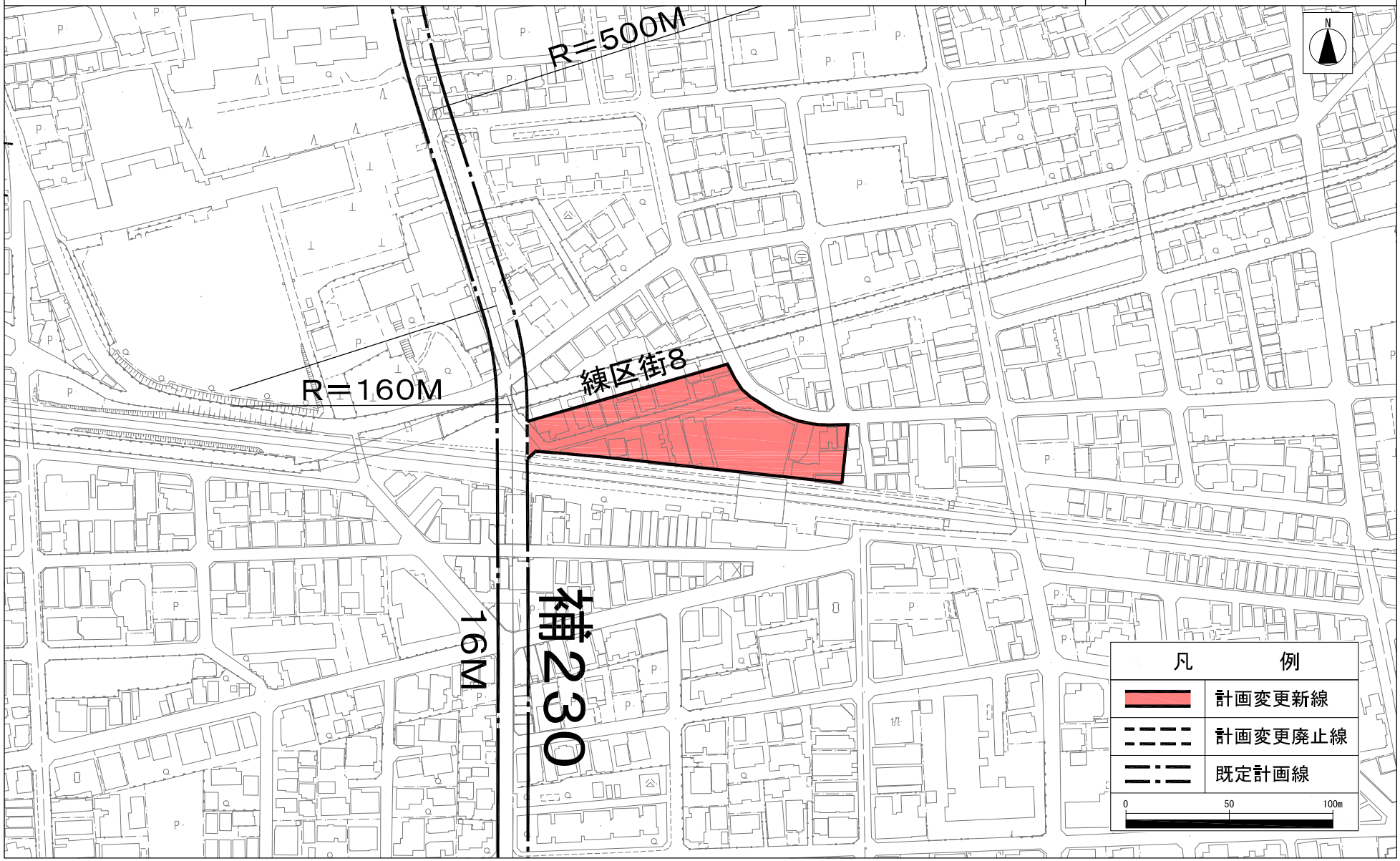
変更概要

名称	変更事項
練馬区画街路 第８号線	１　新規追加 ２　交通広場の設置　面積約 5,200 ㎡（練馬区関町北四丁目地内）

東京都市計画道路　区画街路練馬区画街路第８号線　計画図

［練馬区決定］

案



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2500分の1地形図を利用して作成したものである。（承認番号）３１都市基交著第１号
（承認番号）３１都市基街都第１５７号　令和元年１０月２日

都市計画の案の理由書

1　種類・名称

東京都市計画一団地の住宅施設　関町北四丁目一団地の住宅施設

2　理　由

関町北四丁目一団地の住宅施設は、昭和 29 年に都市計画決定された一団地の住宅施設であり、その後、平成９年に都市計画変更を行い、中層住宅団地の整備が行われた。

本一団地の住宅施設に隣接する西武鉄道新宿線井荻駅から西武柳沢駅間の連続立体交差化計画に伴い、区は、区画街路都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路第５号線ほか４路線を東京都市計画道路に追加する都市計画変更を行うこととした。

鉄道付属街路の区域が本一団地の住宅施設の区域に入るため、一団地の住宅施設の区域、面積等を変更するものである。

東京都市計画一団地の住宅施設の変更（練馬区決定）（案）

都市計画関町北四丁目一団地の住宅施設をつぎのように変更する。

名　称			関町北四丁目一団地の住宅施設	
位　置			練馬区関町北四丁目地内	
面　積			約１．９ha	
建築物〔密度〕の限度			建築面積の敷地面積に対する割合	延べ面積の敷地面積に対する割合
			4/10 以下	10/10 以下
住宅の予定戸数		高　層	―	
		中　層	約 190 戸	
		低　層	―	
		計	約 190 戸	
配置の方針	公共施設	道　路	団地の外周に、原則として幅員 6m以上の区画道路を配置し歩道を設置する。	
		公　園および緑　地	公園：２箇所、約 2,300 ㎡ 緑地：団地内に適宜配置する。	
配置の方針	公共施設	その他の公共施設	上水道：水道業者より供給を受ける。 下水道：公共下水道に放流する。 ガス：ガス事業者より供給を受ける。	
	公益的施設		集　会　所：１箇所 駐　車　場：計画戸数の約３割に相当する台数分を確保し団地内に適宜配置する。 自転車置場：計画戸数の約 1.5 倍に相当する台数分を確保し団地内に適宜配置する。	
	住　宅		周辺環境との調和を図りつつ、土地の合理的かつ有効な利用を図るため、中層住宅を適宜配置する。 また、住棟の周辺等は緑化に努める。	

「区域ならびに公共施設、公益的施設および住宅の配置は、計画図表示のとおり」

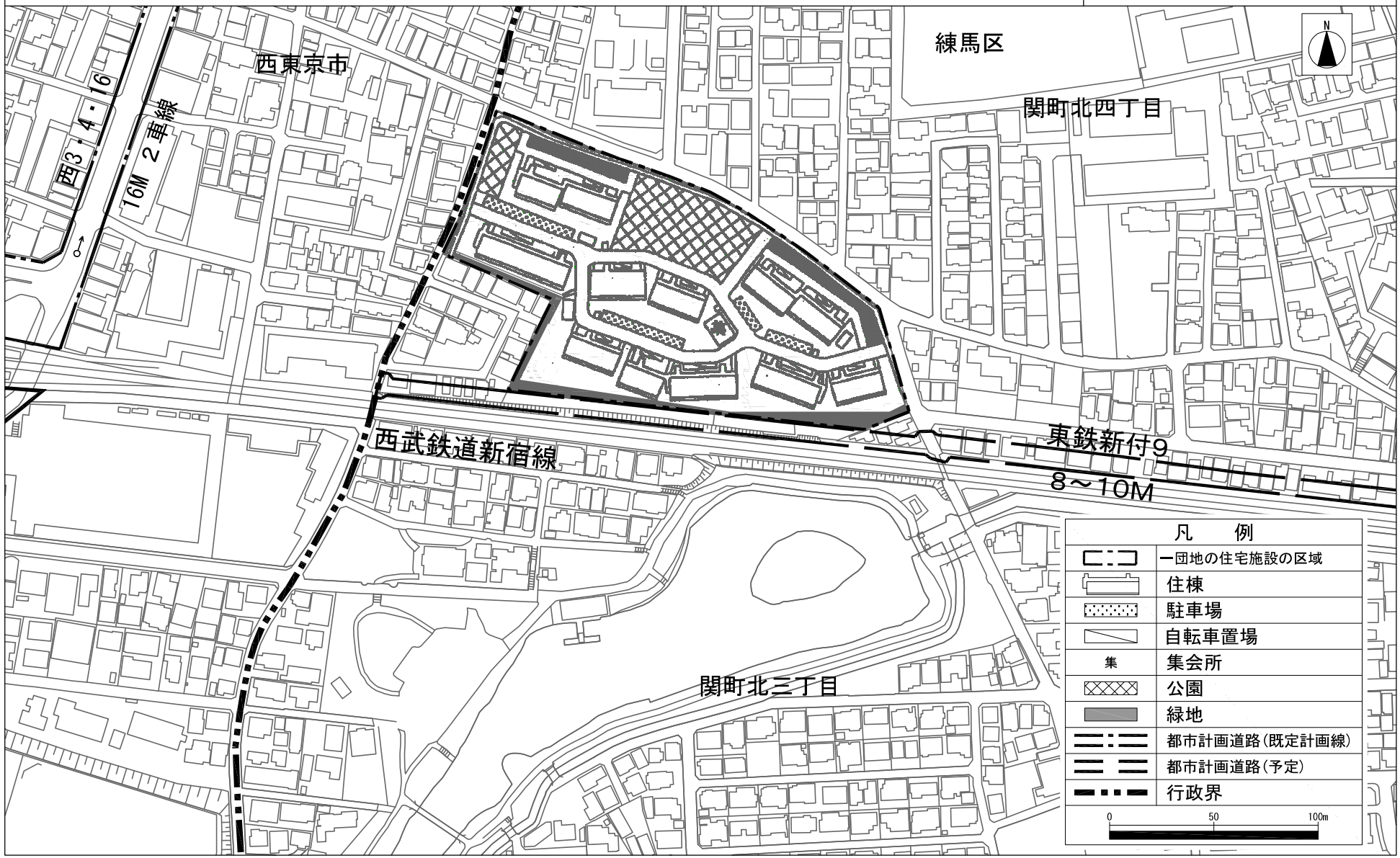
理　由　　区画街路都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路の区域が関町北四丁目一団地の住宅施設の区域に入るため、一団地の住宅施設の区域、面積等を変更する。

関町北四丁目一団地の住宅施設の変更概要（新旧対照表）

	変更前	変更後	考え方
面積（区域）	約２．０ha	約１．９ha ※区画街路都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路の幅員　８．０ｍ	「区画街路都市高速鉄道西武鉄道新宿線付属街路」の区域が関町北四丁目一団地の住宅施設の区域に入るため、一団地の住宅施設の区域、面積等を変更する。

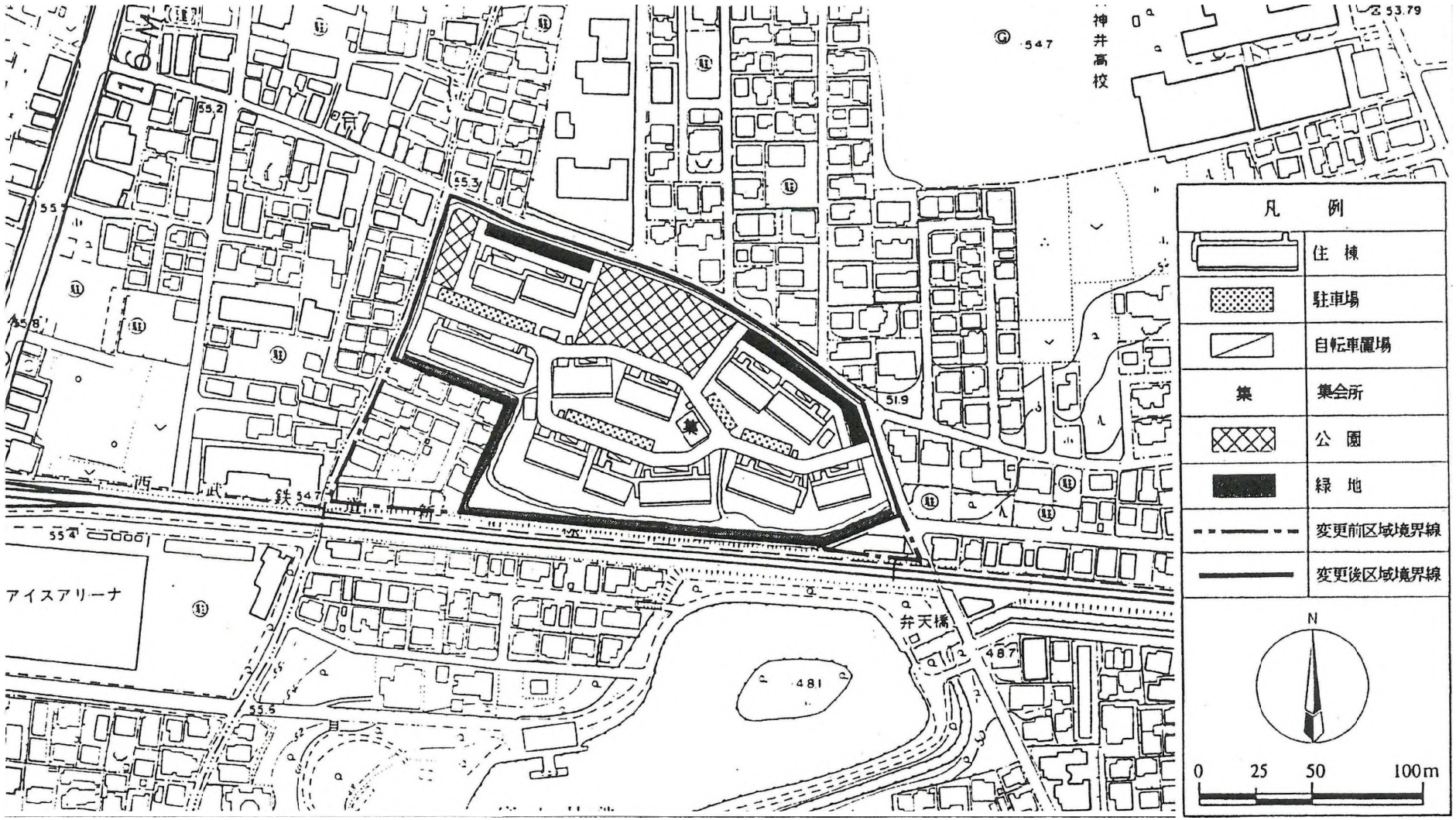
東京都市計画一団地の住宅施設　関町北四丁目一団地の住宅施設　　計画図　［練馬区決定］

案



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。
（承認番号）31都市基交著第1号　（承認番号）31都市基街都第95号　令和元年7月25日

東京都市計画一団地の住宅施設　関町北四丁目一団地の住宅施設　　参考図（旧計画図）



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５号線から第９号線の原案、練馬区画街路第８号線の原案および東京都市計画一団地の住宅施設関町北四丁目一団地の住宅施設の原案に関する区民意見の要旨および区の見解について

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５号線から第９号線の原案、練馬区画街路第８号線の原案および東京都市計画一団地の住宅施設関町北四丁目一団地の住宅施設の原案については、下記の日程で原案の縦覧および意見書の受付ならびに公聴会を開催し、多くの方から意見が提出されました。提出された意見の要旨と、それに対する区の見解は、以下のとおりです。

○　原案縦覧等
- 原案縦覧期間　：平成３１年２月２１日～３月１４日
- 意見書受付期間：同上
- 意見書提出件数：１３件

○　公聴会
- 開催日：平成３１年４月２３日
- 公述人：４名
- 傍聴人：３４名

【意見書による意見】

意見書の要旨	区の見解
１　鉄道付属街路に関する意見等	
（１）　地下方式にすれば側道もいらず、将来永い眼で見たら全てが良い方向に行くと思う。 （２）　付属街路は、歩行者、特に高齢者や幼児と乳母車そして自転車利用者などの安全性・快適性などで問題が多いと思う。付属街路により、日常の当たり前が変わり「不安やストレス」などから外出が遠のき、引きこもりにならないかとても気になる。 （３）　線路高架化に付属して我が家の土地を側道として使われる、強制的に提供させられることに確固として反対する。	（１）～（３）　連続立体交差事業の実施により、数多くの踏切が同時に除却され、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上が図られます。さらに、鉄道により分断されていた地域が一体化されるとともに、側道や鉄道と交差する都市計画道路の整備などをあわせて推進することにより、安全で快適なまちづくりが実現されます。 鉄道付属街路は、鉄道の高架化による日影の影響を緩和し、沿線の良好な住環境を保全するとともに、駅などへのアクセス向上や防災性の向上などを図るため計画する道路です。 幅員に応じて、車道に加え、植栽を設けた歩道を整備するなど、より安全で快適に通行できるよう検討していきます。詳細については、今後、交通管理者などの関係機関と協議し検討していきます。 なお、地下方式の場合についても、側道を整備することにより、まちづくりの向上

	に資する区間には、側道を計画します。 事業の進捗にあわせて、事業内容や補償等について丁寧にご説明し、皆様にご理解いただけるよう努めます。
２　連続立体交差化に関する意見等	
（１）　連続立体交差事業で生じる日影をクリアーにするための側道で住民が立ち退かなければならないのであれば、それは、本当に求められている事業とは思わない。皆が住み慣れたこの練馬区で住み続けられる事業を行うべきである。 （２）　線路を高架化することも、地下化にも、側道を作るため土地を提供することにも反対である。 （３）　開かずの踏切をなくすためなら、踏切自体を立体交差することを提案する。 （４）　地下化にすれば、周辺の土地の価値自体が相対的に上がり、その価値が上がる事自体が、区の利益にもなる。	（１）～（４）　連続立体交差事業の実施により、数多くの踏切が同時に除却され、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上が図られます。さらに、鉄道により分断されていた地域が一体化されるとともに、側道や鉄道と交差する都市計画道路の整備などをあわせて推進することにより、安全で快適なまちづくりが実現されます。 区では、西武新宿線の立体化等を契機とした駅周辺のまちづくりに取り組むとともに、区民、区議会および区が一体となった西武新宿線立体化促進協議会を設立し、西武新宿線の立体化の早期実現に向けた促進活動に取り組んできました。
３　暮らしに関する意見等	
（１）　２月１日に練馬区長が所信表明で述べた「高齢者が住み慣れた地域で暮らせるまち」は本心ではないのか。 （２）　地元住民への影響が少なく、良好な住環境を確保、安全で住み良い魅力的な街づくりを実現して欲しい。 （３）　現在、練馬区内において西武新宿線沿線は区役所等の立地する西武池袋線沿線に比べ公共施設の配置が大きく立ち遅れ、また、外環の建設により関町南１丁目は東西が分断されてしまうことになる。この機会に西武新宿線沿線の住民や通勤通学客の生活の利便性を高めていただきたい。 （４）　西武新宿線を地下化として緑地を増やし、住みやすいまち、区長のモットーである「みどりの風吹くまちビジョン」［みどりあふれる練馬区］を、未来を生きる若者や子	（１）～（６）　連続立体交差事業の実施により、数多くの踏切が同時に除却され、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上が図られます。さらに、鉄道により分断されていた地域が一体化されるとともに、側道や鉄道と交差する都市計画道路の整備などをあわせて推進することにより、高齢者を含めた地域住民にとって安全で快適なまちづくりが実現されます。

ども達へ残して頂きたく強く要請する。 （５）　何よりも先に地権者とそこに居を構えている住民の意見や考えに耳を傾けることこそ第一にすべきである。そうすることこそ前川区長の所信表明「高齢者が住み慣れた地域で暮らせるまち」「障害者の安心を支える・・・まち」は意義のあるものとなる。 （６）　高架化に比べて地下化は、費用が掛かるが、安全で快適なみどりあふれるまち・みどり豊かなまちの実現を目指すため、地域のため、子供たちのためであるので、未来に繋がる子どもたちにとっても資産としての付加価値はより高いと思う。	
４　連続立体交差化計画の構造形式に関する意見等	
（１）　地下化には技術的な問題があると言われているが、西武線の地下化は可能と確信する。 （２）　西武新宿線の踏切の撤廃という案自体はとても良いと思うが、立体交差の高架化には大反対である。高架ではなく地下化にするべきと考える。 （３）　南北を分断してしまう高架方式の線路の計画を改め、地下方式に計画を変更していただきたい。 （４）　今一度、側道設置の見直しを含め、近隣住民へ影響が少なく地域の景観向上にも繋がる地下方式による工事計画の再検討をお願いしたい。	（１）～（４）　鉄道の構造形式の選定にあたっては、事業主体である東京都が、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的条件、これら３つの条件を総合的に判断し、高架方式を選定しています。
５　環境影響に関する意見等	
（１）　連続立体交差化により交通環境は良くなるが、住環境は、騒音問題、工事中の騒音・粉塵問題、電車からの見下ろされる視線問題などで悪化する。 （２）　高架になると南側にも騒音が発生する。先般の説明会では、騒音基準を超える所だけしか防音壁はつけないとのことであったが、平面から聞こえて来る音と、普通の家	（１）～（７）　事業延長１ｋｍ以上の鉄道改良事業は、東京都環境影響評価条例における対象事業となるため、今回の連続立体交差事業も該当します。そのため、本条例に基づき、事業主体となる東京都が、事業の実施が環境に及ぼす影響について、事前に調査、予測および評価を行うとともに、環境保全のための措置を検討し、これらの措置がとられた場合の環境影響を予測および評価し

屋の3階近くのような高さから聞こえて来る音と振動では住民の受けるストレスはずっと多くなる。もし高架化されるのでしたら、殆どの区域で防音壁が必要となるでしょうし、そのための費用もかさむ事となるでしょう。その予算は見込まれているのか。 （3） 地下化にすれば、周辺の騒音や振動の問題が大きく緩和され、住環境が改善する。 （4） 西武新宿線が高架化されることになれば、高架化工事や完成後の環境悪化によってカワセミの飛来する環境が保てるのか。 （5） 練馬区には景観条例があるが、高架化は「ねりま」らしさに反することにはならないのか。 （6） 高架化は騒音もまき散らし、沿線近隣の多くの住民の生活がおびやかされる。日陰も沿線北側に延々と生じ、一帯がコンクリートの橋脚と相まって暗い殺伐とした印象の目をそらしたくなるような景観となる。一方、地下方式であれば、騒音は皆無、日照問題もなくなり、環境が大変良くなる。今まで、電車の騒音、振動で悩まされていた沿線が一変して閑静になる。 （7） 見慣れた風景が大きく変わることも納得できない。	ます。 また、環境保全のための措置に要する費用については、適宜、反映していきます。
6 用地や建物の補償に関する意見等	
（1） 側道の補償のみで、今後、どうやって生計を立てろと云うのか。 （2） 事業予定地の広さはどのくらいか。 （3） 事業予定地1平米に対し、補償額はいくらになるのか。 （4） 残地処分の進め方、手続きなど、体が不自由な住民に代わってしてもらえるのか。 （5） 事業予定地にはいつまで住んでいられるのか。	（1）～(11) 連続立体交差事業に必要となる用地については、現在の鉄道用地内を最大限に活用することとしていますが、現在の鉄道用地の外側にも必要となる区域があります。 また、鉄道の高架化とあわせて、沿線の住環境の保全等を目的に、鉄道の北側に鉄道付属街路を計画します。 連続立体交差事業および鉄道付属街路等の整備が行われた場合に移転等が必要となる方には、事業者が、各々の方の状況に応じて、移転や建替え等の生活再建のための補償を行っていきます。

（６） 移転に伴い環境に対応できる住居探しや移転時の作業、引っ越し作業の公的手伝いはあるのか。 （７） 以上（２）～（６）の問題点を都市計画素案を成案化する前に解決し、覚書を交わしてほしい。都市計画案になってから、あるいは事業が始まってからの説明交渉開始では遅すぎる。 （８） 高架化は無慈悲な多くの立ち退きも生じさせる。一方、地下方式であれば、立ち退きが大幅に減る。 （９） 我が家の土地をわずかな補償と引き換えに側道として使用されることに大反対である。 (10) 住み慣れたこの地の人々、隣り近所の友達、仕事仲間などとの長年にわたり築き上げてきた絆を断ち切ることは頭の隅にさえない。 (11) 我々は憲法で居住の自由も保障されている。	用地や建物の具体的な補償については、都市計画決定後に用地測量を実施し、事業に必要な土地の範囲を確定させたうえで、用地補償説明会後に個々の状況に応じて算定します。 なお、土地の取得に伴う補償は、原則として、金銭での補償としています。移転先につきましては、原則としてご自身でお探しいただくこととなりますが、用地補償説明会以降、個別にご相談させていただきながら進めていきます。 事業の進捗にあわせて、事業内容や補償等について丁寧にご説明し、皆様にご理解いただけるよう努めます。
(12) 側道がマンションの南側および西側の棟にかかることとなる場合、当マンションは、設計上１棟の建物として東京都へ届出をしており、南側および西側の棟のみを解体することは建築基準法上容易なことではなく、全棟建て替えが必要となる可能性があり、各区分所有者へ多大なる影響が出ることを非常に危惧している。 (13) 敷地を削られることは、騒音問題もさることながら南側および西側の棟の避難経路が無くなり、二方向避難が困難になるという問題もある。 (14) 側道の計画で、当マンション南棟のみならず、マンション全体の価値が大きく毀損されるであろうことは明白であり、居住者	(12)～(14) 用地や建物の具体的な補償については、都市計画決定後に用地測量を実施し、事業に必要な範囲を確定させたうえで、用地補償説明会後に個々の状況に応じて算定します。 マンションの建替えや一部移転などの再建方法は複数あり、権利者の皆様のお考えにより異なります。事業の進捗にあわせて、管理組合や所有者など個々の方々と協議し、ご理解とご協力を得ながら進めていきます。

にとっては大問題である。	
7　高架下利用および上石神井車庫の跡地利用に関する意見等	
（1）　連続立体交差事業を地下化で行い、西武鉄道の協力を得て緑道に出来れば、沿線の住環境が保全され、さらに駅へのアクセスや震災が発生した時の防災性が向上し、震災時の帰路としての道や、インフラ供給拠点としても有効活用が出来ると思う。 （2）　上石神井付近については、本件立体交差化計画、外環自動車道関連の計画の推進により今後再開発が進むことが期待される。また、上石神井駅電車車庫の貴重な跡地も有効に利用することが重要と考える。 （3）　地下化の後には線路沿いに緑地・緑道が生まれ、沿線住民に貴重な憩いの場が生まれる。特に上石神井車庫の跡地は南北をつなぐ広い空地ができる。そして、そこには上石神井地区に足りない震災時の避難地となるような緑の公園、高齢者施設、保育園などこの地域に人々に必要な施設を作る事が出来る。地下化で出来る空き地は西武鉄道が 85 パーセントの権利を持ち、公共的には 15%しか使えないとのことだが、予算的にそれらの土地を買い取ることなくとも借地として利用出来ると明記されている。立体交差化経費の 85%が税金でまかなわれるのに、なぜ地下化した場合は公共用地として 15%しか使えないのかも納税者として納得できない。西武鉄道は、公共予算、税金で、それだけ広い空地を得るのですから、公共施設として使える面積をもっと増やすよう交渉すべきと納税者として強く要請する。 （4）　地下化にすれば、上石神井の辺りに現在の駅と車庫部分を合わせた広大な地上空間ができ、そこを有効活用する事が出来る。 （5）　地下化にすれば、線路の跡地を有効活用し、駅へのアクセスルートや避難ルート、緑道などに使用できる。	（1）～（7）　高架下や地上部の自治体側利用可能面積は、原則として貸付可能面積の 15%です。残りの土地については原則として鉄道事業者が利用を検討することとなります。 　高架下利用については、今後、事業の進捗にあわせ、地域の皆様のご意見を伺いながら、地域のまちづくりに資する利用となるよう、地元区市、東京都、西武鉄道などの関係者間で検討していきます。 　上石神井車両基地の用地および跡地については、原則的には土地所有者である西武鉄道が利用を検討することになりますが、区では地域の皆様のご意見を伺いながら、地域のまちづくりに資する利用となるよう協議を進めていきます。

（６） 線路跡を緑道に転用すればさらに心地良い憩いの場が生まれる。 （７） 区全体の緑被率は、減少率が増加傾向にある。地下化による地上部や上石神井駅車庫付近の面積は33,200㎡となり、この70%を緑化すると、緑地面積は 23,240 ㎡となる。この分は、未来永劫に亘ってみどりを確保できる。 （８） 高架化された石神井公園、練馬高野台、大泉学園でも、高架下が利用されているのは各駅のほんの周辺だけで、緑の植栽も豊かとは言えず殺風景である。	（８） 高架化された西武池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）においても、地域の皆様のご意見を伺いながら、高架下利用の方針を定め、自治体が利用可能な土地には、既に公共施設を設置し有効に活用しています。駅直近以外の高架下についても、現在、西武鉄道が有効な利用方法を検討しています。
８ 連続立体交差化計画の詳細検討に関する意見等	
（１） 付属街路により、何世帯が立ち退きになるのか。 （２） 地下方式の方が線路北側側道の買収面積が狭く、従って買収期間も高架方式より短期化され立体交差が早く進む。 （３） 関西の大震災の時も、高架の高速道路、鉄道などが倒れたり傾いたりして大きな被害が出ている。今後 30 年以内に大震災の起きる予測率が引き上げられる現状では、住宅密集地を走る高架計画には大きな不安がある。 （４） 高架になると、武蔵関駅から武蔵関公園の沿線道路のさくら並木も、石神井川の拡幅に伴い切り倒すとのこと。地下化になれば、線路上の空地を利用し石神井川の整備を北よりに移し、あの美しいさくら並木を	（１） 平成 27 年度東京都地形図等をもとに算出すると、区内区間の鉄道付属街路等に支障となる建物件数は、約 150 件です。 （２） 本計画の構造形式の選定において算出した事業期間は、高架方式で約 15 年、地下方式で約 16 年であり、いずれも用地取得の期間を含んでいます。権利者の皆様のご理解とご協力を得ながら用地取得を進め、早期の踏切除却を目指します。 （３） 新たに計画される構造物は、最新の耐震設計基準を用いて設計および施工を行います。 （４）（５） 鉄道の構造形式の選定にあたっては、事業主体である東京都が、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的条件、これら３つの条件を総合的

残す事も可能である。	に判断し選定しています。 本連続立体交差事業は、都市計画河川である石神井川に近接している箇所があるため、河川部署とも調整を行いながら事業を進めていくものと考えています。区としても、河川整備工事との調整を行いながら、より良いまちづくりに向けて取り組んでいきたいと考えています。
（5） 地下化にすれば、武蔵関周辺の石神井川の拡幅に、現在の線路の部分を一部あて、拡幅用地に使用できる可能性がある。	
（6） 高架式より地下方式の方が経費がかかるとのことだが、地下化経費の増える大きな要因は駅舎や上石神井車庫を地上から掘り下げなければならないことが大きな原因との説明であった。地上から掘り下げて駅舎を改造し高層化しショッピングモールや賃貸住宅など若者を引きつける施設を形成し、井荻、上井草、上石神井、東伏見の駅前整備が進めば、新宿に近い大変便の良いこれらの地区にもっと多くの若者が住み、西武鉄道の利用者も大幅に増え鉄道利益もずっと上がるであろうことを強く西武鉄道にアピールして、西武鉄道の分担金を 15%とは決めず、もっと増額するよう交渉すべきである。	（6） 連続立体交差事業は、数多くの踏切を同時に除却することにより、交通渋滞や地域分断などを解消し、地域の活性化にも資する極めて公共性の高い事業であり、都市計画事業として東京都や特別区等が取り組んでいます。国や東京都などの都市側と鉄道側の費用負担は、国土交通省の要綱により、原則として都市側が約 85%となります。具体的な負担額は、今後、詳細な協議を行った上で決定していきます。
（7） 地下化により、買収が必要な用地がかなり減り、さらに区分地上権を使用すれば、買収の費用がかなり圧縮される上、買収されなくなった土地が有効活用できる。	（7） 連続立体交差事業に必要となる用地については、現在の鉄道用地内を最大限に活用することとしていますが、高架方式、地下方式ともに、現在の鉄道用地の外側にも必要となる区域が生じることになります。 地下方式の場合、地盤条件や土被り、建物構造等により鉄道施設および地上構造物に影響を及ぼす可能性があり、影響がないことを確認できない限り、区分地上権の設定はできないと考えます。本計画路線は、現段階で影響がないことを確認できないため、区分地上権は設定せず、用地取得としています。
（8） 地下化による緑化は、みどりを増やす、またとない絶好の機会である。みどり豊かで快適な空間を創出する交通インフラの整備は、みどり豊かな空間の演出という質の高いインフラ整備を行うことができるチャ	（8） 区では、都市計画道路の整備にあわせ、街路樹による多くのみどりの創出や無電柱化などを行うことで、快適で安全な歩行空間の整備を推進しています。 本計画における鉄道付属街路では、幅員

ンスである。	に応じて、車道に加え、植栽を含む歩道を整備するなど、より安全で快適に通行できるよう検討していきます。詳細については、今後、交通管理者などの関係機関と協議し検討していきます。
（９） 地下化にすると、地表面から地下への移行区間のために市道 2035 号線（アンダーパス）が利用できなくなるという問題は、事業予定区間を延長して、市道 2035 号線に影響がないところで地表面から地下への移行区間を設けることによって解決できると思う。	（９） 東京都では、平成 16 年に「踏切対策基本方針」を策定し、「鉄道立体化の検討対象区間」を 20 区間選定しました。その中の一つに西武新宿線（井荻～東伏見駅付近）の連続立体交差化が含まれており、それに基づいて計画範囲を定めています。起点側は井荻駅付近で環状第８号線、終点側は西東京３・２・６号調布保谷線（伏見通り）が、それぞれ既に鉄道と立体化していることから、それに支障しない計画としています。
９ 練馬区画街路第８号線（武蔵関駅交通広場）に関する意見等	
（１） 武蔵関駅の南北を一体化した広場にしていただきたい。南北どちらかが便利で賑わい栄え、他方が寂れていく事の無い一体化した広場が理想である。	（１） 練馬区画街路第８号線（武蔵関駅交通広場）の整備により、駅周辺の課題である鉄道やバスなどの乗換え利便性や駅周辺の安全性が向上します。 交通広場の位置は、現在事業中の石神井川河川改修事業との一体的な整備や連続立体交差事業の影響範囲などを考慮し、駅北側に計画します。 また、鉄道の立体化とあわせて駅周辺のまちづくりを推進することにより、南北が鉄道で分断されていたまちが、高架下空間等と回遊性を高めることで、さらに賑わいのあるまちや商店街になるものと考えています。
10 これまでの経過に関する意見等	
（１） なぜもっと早く地権者に立体化や側道の計画がある旨の連絡が出来なかったのか。西武鉄道の高架の計画がある等とは考えも及ばなかった。 （２） 練馬区のホームページから、更新日：2019 年２月 21 日、西武鉄道新宿線付属街路、武蔵関駅の交通広場等の都市計画原案を発見した。これらの原案は全て西武新宿線立体交差を高架にすることを前提に作成されている。それでは、関係地域住民の意向を尊	（１）～（８） 東京都は、平成 16 年に策定した「踏切対策基本方針」において、西武新宿線（井荻～東伏見駅付近）を含む 20 区間を「鉄道立体化の検討対象区間」に選定しています。また、区では、西武新宿線の立体化等を契機とした駅周辺のまちづくりに取り組むとともに、区民、区議会および区が一体となった西武新宿線立体化促進協議会を設立し、西武新宿線の立体化の早期実現に向けた促進活動に取り組んできました。平成 28 年には、東京都は本区間を準備中区

重すると言う２月 13 日より始まった説明会は何のためだったのか。 （３） なぜ住民の意向を吸い上げた立体交差の素案が決まらないうちに、鉄道付属街路の原案の理由書に「このことから、西武鉄道新宿線井荻駅から西武柳沢駅間の高架方式による連続立体交差化にあわせて、沿線の良好な住環境を保全する必要があり」という文章がでてきているのか。 （４） 住民説明会において、初めて高架化の計画を知った。住民に何の説明もなく、相談もなく勝手に高架で素案として進めて一体どういうことか。 （５） この地域の住民の多くは高齢者であり、家に閉じこもり、外の情報が共有できていない。西武鉄道が立体交差するという情報さえ共有されていない。 （６） 事業に着手する以前に、一軒一軒を訪問し、イラストや写真を使用しながら、大きな声でゆっくりと説明することが必要である。 （７） 住民の理解を得たうえで、一人ひとりの抱える状況・問題に合わせ、街路に関する理解を得ることが先決である。 （８） 当該案が唐突に提示されたことに驚きを禁じえず、誰が、如何なる検討を行い、如何なる段階を経て、如何なる機関により決定されたのか、居住者にはこの間一切知らされず、結果に、大きな不安と憤りを覚える。	間として、ホームページやパンフレットに掲載するなど情報提供に努めるとともに、構造形式や施工方法等の検討を行ってきました。 その後、東京都および区等は、関係機関と調整を行い都市計画素案としてまとめ、地域の皆様に計画内容をご説明しご意見やご質問を伺うため、平成 31 年２月に都市計画素案説明会を開催しました。 さらに、区では、練馬区まちづくり条例に基づき、鉄道付属街路などの都市計画原案を縦覧し、地域の皆様からご意見を伺っています。 また、オープンハウスの開催や、鉄道北側の側道等の計画区域にかかるお宅への個別訪問などを通じ、地域の皆様へ計画内容の周知を行っています。 今後も、用地測量等説明会や用地補償説明会、工事説明会等、事業の節目毎に説明会を開催するなど、地域の皆様のご理解とご協力を得ながら取り組んでいきます。
11 説明（周知）に関する意見等	
（１） 住民の立ち退きは、長く住んでいる高齢者も多く、年老いてから他の地域への移住は負担が多い。 （２） 付属街路の追加により、立ち退く住民たちの心のケアは行うのか。	（１）（２） 区では、都市計画素案説明会後も、オープンハウスの開催や、鉄道北側の側道等の計画区域にかかるお宅への個別訪問などを通じ、地域の皆様へ計画内容の周知を行っています。 事業の進捗にあわせて、事業内容や補償等について丁寧にご説明し、皆様にご理解

	いただけるよう努めます。
12　その他の意見等	
（１）　憲法第25条及び29条を如何がお考えか。	（１）　憲法第 25 条では、「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する」とされ、第 29 条では、「財産権は、これを侵してはならない」とされている一方で、同条において、「私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用ひることができる。」とされています。 本事業が行われた場合に移転等が必要となる方には、事業者が、各々の方の状況に応じて、移転や建替え等の生活再建のための補償を行っていきます。
（２）　上石神井駅付近に以下のような公共施設等の配置・建設をしていただくよう希望する。 （ア）　区役所のサービス窓口 （イ）　図書館 （ウ）　保健所 （エ）　スポーツセンター（民間事業による選択肢も有りうる。） （オ）　上石神井駅東口改札の開設及び車庫跡地における線路の南北をつなぐ道路の設置 （カ）　関町南１丁目において東西をつなぐ生活道路の橋を外環に架けていただくこと。	（２）　公共施設は、区内全域に適正に配置されるよう計画・配置することが必要です。いただいたご意見は、今後の検討の際の参考にさせていただきます。

【公聴会での意見】

公述内容の要旨	区の見解
1　鉄道付属街路に関する意見等	
（1）　高架方式に伴う付属街路計画により、土地や家を奪われることに強い憤りを感じる。沿線には住宅街が続いていて、長年住み続けた高齢者もたくさん住んでいる。余りに地権者に負担の大きい付属街路の原案は見直すべきである。 （2）　高架にした場合、駅付近の一部を除き、北側道路は１日の大半は暗く、夕方ともなれば冬は寒く、風も強く吹くことは住民の実感である。景色も一変し、周辺住民の圧迫感は想像がつく。	（1）（2）　連続立体交差事業の実施により、数多くの踏切が同時に除却され、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上が図られます。さらに、鉄道により分断されていた地域が一体化されるとともに、側道や鉄道と交差する都市計画道路の整備などをあわせて推進することにより、安全で快適なまちづくりが実現されます。 鉄道付属街路は、鉄道の高架化による日影の影響を緩和し、沿線の良好な住環境を保全するとともに、駅などへのアクセス向上や防災性の向上などを図るため計画する道路です。 幅員に応じて、車道に加え、植栽を設けた歩道を整備するなど、より安全で快適に通行できるよう検討していきます。詳細については、今後、交通管理者などの関係機関と協議し検討していきます。 事業の進捗にあわせて、事業内容や補償等について丁寧にご説明し、皆様にご理解いただけるよう努めます。
2　連続立体交差化に関する意見等	
（1）　当地区は、学校や保育園、幼稚園も多く、児童生徒の数多く通う文教地区である。高架下の影や、数多く連なるコンクリートの橋桁で遮られる見通し、駅付近以外はフェンスで囲われた無人の線路下空き地が延々と連なることになれば、治安の悪化やごみも懸念され、子どもたちの安全・安心が心配になる。 （2）　将来に緑の遺産を残し、住民が安心して住み続けられ、ほっとして我が家に帰ってこられるようなまち、この地区に合ったまちづくりで、高架ではなくて鉄道の地下化で住民とともに推進していただけるように望む。 （3）　完成まで 15 年以上もかかる大きな工事	（1）～（4）　連続立体交差事業の実施により、数多くの踏切が同時に除却され、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上が図られます。さらに、鉄道により分断されていた地域が一体化されるとともに、側道や鉄道と交差する都市計画道路の整備などをあわせて推進することにより、安全で快適なまちづくりが実現されます。 区では、西武新宿線の立体化等を契機とした駅周辺のまちづくりに取り組むとともに、区民、区議会および区が一体となった西武新宿線立体化促進協議会を設立し、西武新宿線の立体化の早期実現に向けた促進活動に取り組んできました。

である。50 年、100 年先の住民が、住みよい、いいまちだと思える都市計画を実行していただきたい。 （４）　「高齢者が住みなれた地域で暮らせるまちをつくる」、「子どもたちの笑顔輝くまちをつくる」を掲げる練馬区は、東京都とともに、西武新宿線の立体交差事業を高架方式ではない方法で行っていただきたいと望む。	
３　連続立体交差化計画の構造形式に関する意見等	
（１）　高架と地下の構造形式の比較検討はどのように行われたのか。 （２）　高架方式と地下方式についての詳しい説明をしてほしい。何にどのくらいの費用がかかるのか、見積もりを示して住民に十分説明してほしい。その上で、なぜ地下方式はだめなのか、高架方式でなければいけないのかを納得させてほしいと望む。	（１）（２）　鉄道の構造形式の選定にあたっては、事業主体である東京都が、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的条件、これら３つの条件を総合的に判断し、高架方式を選定しています。
４　環境影響に関する意見等	
（１）　付属街路を設けるということは、高架方式ありきで話が進んでいるということである。高架方式により、沿線住民は環境面で不利益をこうむる。騒音・振動問題、工事中の騒音・粉じん問題、電車から見おろされる視線問題、コンクリート橋の圧迫感、首都直下型地震での倒壊不安などが悪化する。 （２）　高架方式の場合、環境に与える影響が大きい。これからの時代に必要なまちのプランニングを考えるべきである。 （３）　環境を重視することが、これからの都市空間づくりには非常に重要なこととなる。高架橋でみずからそれを破壊するのは、都市設計として間違っている。 （４）　高架化によって騒音や振動がひどくなってしまう上、日中はずっと日陰になってしまう。付属街路に仮の線路ができることになるが、その線路は工事期間の 10 年間程度	（１）～(11)　事業延長１ｋｍ以上の鉄道改良事業は、東京都環境影響評価条例における対象事業となるため、今回の連続立体交差事業も該当します。そのため、本条例に基づき、事業主体となる東京都が、事業の実施が環境に及ぼす影響について、事前に調査、予測および評価を行うとともに、環境保全のための措置を検討し、これらの措置がとられた場合の環境影響を予測および評価します。 　また、環境保全のための措置に要する費用については、適宜、反映していきます。 　なお、新たに計画される構造物は、最新の耐震設計基準を用いて設計および施工を行います。

使用されることと思う。あくまでも仮の線路であるので、その際の振動や騒音は今よりさらにひどいものになる。そういった工事時の仮の線路は、法律的には環境アセスメントの対象に入らないということを聞いたので、適当な工事をされてしまうのではないかと、不安はさらに増している。 （5） 昨今の災害の状況を考えると、仮線が走る 10 年間の間に大きな地震や大雨による被害がある可能性は、決して小さいものではない。地震や大雨によって仮線が崩落、決壊したら、その被害はとても大きなものになってしまうのではないか。 （6） 地下化方式を選択すれば、工事の際の騒音はあるが、鉄道の騒音、振動は現状レベルのままで進められていく。また、地上の工事用地は縮小され、付属街路も必要がなくなると思う。また、地下化の工事が終われば、騒音や振動もほぼなくなり、景観や自然も守られ、住環境は大きく向上することになると思う。 （7） 高架化に伴う道路がつくられれば、都営団地の直近、南側全面は巨大な 10 メートル超の高架線路と等間隔に連なるコンクリの橋桁で太陽と景観を奪われる。 （8） 高架ともなれば、さらに広範囲に騒音は広がる。地下化であれば騒音を封じ込めることが可能となる。 （9） 鉄道を高くして、膨大なコンクリートで橋桁をつくり、アスファルトの付属街路で沿線を埋め尽くせば、ただでさえ高温の練馬の夏の温度は上がらないか。 (10) 練馬区景観計画の理念を鑑みるとき、西武新宿線立体交差化のために高さ 15 メートルに及ぶコンクリートの鉄道橋を 5.5 キロメートルにわたって建設することがふさわしい地域景観とは考えられない。高架方式は、長く高い鉄道橋が壁となり、地域住	

民を南北に分断する。高架方式では、走る電車の音はより遠くまで届き、今以上の騒音の発生が想像される。 (11)　地球規模で温暖化ストップが叫ばれる中、ヒートアイランド現象を助長するコンクリートの鉄道橋をつくることは、時代の流れに逆行するものである。	
5　用地や建物の補償に関する意見等	
（1）　この計画が動き出し、住みかえを考えた際、ここの土地は価値が下がってしまい、住みかえをできる資金は到底担保できないはずである。そうなった際の補償など、立ち退きの直接の対象ではない場合でも、きちんと行っていただけるのか。また、そういったことを考えての資金計画になっているのか。 （2）　私たちを代替地に追いやることはないか。もし代替地を用意しているなら、住んでいる人たちのそれぞれの家の価値に見合ったものでないと納得できない。 （3）　計画によって一部の土地を削られてしまう人たちの残りの土地に対する補償はしてもらえるのか。 （4）　売買の交渉を複数の権利者で行うことは可能か。 （5）　補償された金額に税金はかかるのか。 （6）　いま一度の説明会をお願いする。付属街路のために立ち退き対象となる住民への説明である。一軒一軒、収用面積と補償、その方法、立ち退く場合の行き先、引っ越しに至るまで、行政は何ができて、何ができないのか、住民がわからないゆえに持つ不安は解消してほしい。	（1）～（6）　連続立体交差事業に必要となる用地については、現在の鉄道用地内を最大限に活用することとしていますが、現在の鉄道用地の外側にも必要となる区域があります。 　また、鉄道の高架化とあわせて、沿線の住環境の保全等を目的に、鉄道の北側に鉄道付属街路を計画します。 　連続立体交差事業および鉄道付属街路等の整備が行われた場合に移転等が必要となる方には、事業者が、各々の方の状況に応じて、移転や建替え等の生活再建のための補償を行っていきます。 　用地や建物の具体的な補償については、都市計画決定後に用地測量を実施し、事業に必要な土地の範囲を確定させたうえで、用地補償説明会後に個々の状況に応じて算定します。 　なお、土地の取得に伴う補償は、原則として、金銭での補償としています。移転先につきましては、原則としてご自身でお探しいただくこととなりますが、用地補償説明会以降、個別にご相談させていただきながら進めていきます。 　事業の進捗にあわせて、事業内容や補償等について丁寧にご説明し、皆様にご理解いただけるよう努めます。
6　上石神井駅車庫に関する意見等	
（1）　西武鉄道は南入曽、玉川上水車庫で主な車両留置、整理は賄われているのではないか。広大な上石神井車両基地全部を地下ま	（1）　上石神井車両基地は、西武新宿線で最も都心側にあり、上石神井駅始発および終電車への対応や、緊急時の対応など、西武新

たは高架にする必要があるのか。	宿線の車両運用上で重要な拠点です。高架後の車庫は、高架化の工期短縮や事業費の抑制の観点から、拠点としての機能を確保したうえで、現在の車両基地の一部を既存の他の車庫等に移し、面積を縮小します。
7　高架下利用および上石神井車庫の跡地利用に関する意見等	
（1）　地下方式とし、西武鉄道の協力を得て緑道にできれば、付属街路の理由にも挙げられている沿線の住環境が、今住んでいる人たちを含め保全され、さらに駅へのアクセスや、震災が発生したときの防災性が向上し、震災時の帰路としての道やインフラ供給拠点としても有効活用ができると思われる。 （2）　都市計画の原案の理由にある歩行者の回遊性の向上も、線路の跡地を利用することで十分行えると思う。 （3）　武蔵関駅が地下化された場合、それによりできる土地とあわせて広場を計画し、武蔵関駅南北の分断の解消を図り、武蔵関駅近くの地下に駅と直結する駐輪場を整備するなど、有効的な計画を考えていくことが大切だと思う。 （4）　地下化で生み出される空地なら、付属街路と一体となり、太陽の下、住民や子どもが行き交い、空地利用もスムーズにいく。 （5）　車両基地縮小により生じた空地部分は、地上には有用な建造物、地下にはゲリラ豪雨などの増水に対応する導水管を線路下から引いたりした際の緊急時の貯水槽などもつくることができたり、現状よりはるかに有益な利用ができるのではないか。	（1）～（5）　高架下や地上部の自治体側利用可能面積は、原則として貸付可能面積の 15%です。残りの土地については原則として鉄道事業者が利用を検討することとなります。 高架下利用については、今後、事業の進捗にあわせ、地域の皆様のご意見を伺いながら、地域のまちづくりに資する利用となるよう、地元区市、東京都、西武鉄道などの関係者間で検討していきます。 上石神井車両基地の用地および跡地については、原則的には土地所有者である西武鉄道が利用を検討することになりますが、区では地域の皆様のご意見を伺いながら、地域のまちづくりに資する利用となるよう協議を進めていきます。
8　連続立体交差化計画の詳細検討に関する意見等	
（1）　高架化や北側の付属街路の次に計画されている石神井川の南側への拡幅で桜並木が伐採される。地下化であれば、線路跡の空地で、この桜並木が救われるスペースができ、石神井川は桜の名所になる。	（1）　鉄道の構造形式の選定にあたっては、事業主体である東京都が、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的条件、これら３つの条件を総合的に判断し選定しています。

	本連続立体交差事業は、都市計画河川である石神井川に近接している箇所があるため、河川部署とも調整を行いながら事業を進めていくものと考えています。区としても、河川整備工事との調整を行いながら、より良いまちづくりに向けて取り組んでいきたいと考えています。
（２） 地下方式の場合の付属街路収用地を示した住宅地図の公表を求める。	（２） 本計画における鉄道付属街路は、鉄道の高架化による日影の影響を緩和し、沿線の良好な住環境を保全するとともに、駅などへのアクセス向上や防災性の向上などを図るため計画する道路です。 なお、決定した構造形式において、事業の収用範囲等を示した図は、都市計画決定後に用地測量等を実施したうえで作成することとなります。
（３） 高架と地下の比較において、公共事業として本来あるべき費用対効果による判断は、どのような項目で計算されたのか。	（３） 連続立体交差事業の費用便益は、選定された方式（構造形式）において、移動時間短縮便益、走行経費減少便益および交通事故減少便益の３つの便益から算定しています。
（４） 高架方式の場合の沿線立面図を求める。 （５） 本事業の費用対効果項目及び数値の公表を求める。 （６） 本事業の工程表を求める。 （７） 付属街路の計画に関しての予算の見積もりは幾らと考えているか。また、その根拠となるものは何か。	（４）～（７） 連続立体交差事業の詳細な検討に関する資料は、区では保有していません。
（８） 広大な西武鉄道上石神井車両基地を高架にした場合、今後起こり得る震災時に、かつて阪神・淡路大震災のときに同様の車両基地が崩壊した例もあり、緊急時の避難経路の大きな妨げとなる。	（８） 新たに計画される構造物は、最新の耐震設計基準を用いて設計および施工を行います。
９ 練馬区画街路第８号線（武蔵関駅交通広場）に関する意見等	
（１） 武蔵関北口の広場は、武蔵関北西の住民、石神井高校や東京女子学院、本立寺につながる動線の向上、車の乗降場の整備などに	（１）～（３） 練馬区画街路第８号線（武蔵関駅交通広場）の整備により、駅周辺の課題である鉄道やバスなどの乗換え利便性や駅周

とどめ、現状のバス停は基本的に残し、そこのバス停への動線を工夫する。 （２）　北口の交通広場なるものを活用するならば、駅の北西部の循環バスや、武蔵関駅と保谷駅をつなぐようなコミュニティーバスの路線を２～３系統新設するほうが効率的である。 （３）　タクシーは、武蔵関から人を乗せる場合、荻窪や吉祥寺など、南東方向へのお客様を想定するはずなので、北西方向の交通広場は余り利用しないと思う。	辺の安全性が向上します。 交通広場の位置は、現在事業中の石神井川河川改修事業との一体的な整備や連続立体交差事業の影響範囲などを考慮し、駅北側に計画します。 また、鉄道の立体化とあわせて駅周辺のまちづくりを推進することにより、南北が鉄道で分断されていたまちが、高架下空間等と回遊性を高めることで、さらに賑わいのあるまちや商店街になるものと考えています。
10　補助第 230 号線に関する意見等	
（１）　線路の北側は東京女子学院や本立寺があり、南側にも高いマンションが建っている。また、230 号線のほうに西武バスのルートを変更すると、現状に比べて遠回りになり、信号がふえ、さらに駅前広場に乗り入れることを考えると、所要時間が大幅にふえてしまう。このため、230 号線の実現が本当に可能なのかどうか、本当に必要なのかが疑わしい。 （２）　現状の関町庚申通りを活用し、道路は電柱を優先して地下化したり、できる範囲で歩行者専用道路を整備するなどして、道路機能のマイナーチェンジを図り、230 号線の計画を見直す。 （３）　都市計画は定期的に見直し、その都度、その時勢に合ったものに改変していくべきだと考える。	（１）（２）　補助第 230 号線は、平成 28 年３月に策定した「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、令和７年度までに優先的に事業に着手すべき路線として、優先整備路線に選定しています。 本路線は、自動車交通を処理するほか、武蔵関駅へのアクセス性の向上や歩道の整備による安全な歩行空間の確保など、地域の課題を解決するうえで重要な都市計画道路です。 補助第 230 号線の整備により、バスなどの自動車交通の転換が適切に図られるものと考えます。 （３）　都市計画道路は、交通、物流機能の向上による経済の活性化のみならず、日々の生活を支え、災害時には救急救援活動を担う重要な都市基盤です。 これまで、都市計画道路の整備を計画的、効率的に進めるために、事業化計画を策定するとともに、あわせて見直しを適宜行ってきました。 今後とも、必要な都市計画道路の整備を着実に進めるとともに、社会経済情勢や道路に対するニーズの変化等を踏まえ、都市計画道路の不断の見直しを行っていきます。
11　これまでの経過に関する意見等	

（1） 地域住民との合意形成ができていない。地域の皆さんの意見は聞いたのか。地権者にこの計画を知らない人が大勢いるということは、聞いていないに等しい。小学校での説明会は、余りに突然の知らせであったため、説明会を知らない方も大勢いる。合意形成以前の高架方式に伴う付属街路の利害関係者に対する説明が十分ではない。街路は練馬区の事業であるから、練馬区が現時点でエリア分けして個別相談会を複数回開催することを要望する。計画の説明をすること、残地の扱い、家屋の扱い、マンションの場合はどうなるのか、補償も含め意見を聞き、膝を突き合わせた相談会の開催を強く求める。 （2） 今年の２月に、突然、西武新宿線の立体交差の説明会があり、高架化で計画が進んでいることを聞き、とても驚いた。以前からお住まいになられた周辺住民の方たちも、この計画が高架化で進んでいるものとは全く知らず、困惑している。計画の事前の説明や周知が全然行われていなかったということである。 （3） 素案の説明は、あたかも決定事項のように高架方式が説明された。	（1）～（3） 東京都は、平成 16 年に策定した「踏切対策基本方針」において、西武新宿線（井荻～東伏見駅付近）を含む 20 区間を「鉄道立体化の検討対象区間」に選定しています。また、区では、西武新宿線の立体化等を契機とした駅周辺のまちづくりに取り組むとともに、区民、区議会および区が一体となった西武新宿線立体化促進協議会を設立し、西武新宿線の立体化の早期実現に向けた促進活動に取り組んできました。平成 28 年には、東京都は本区間を準備中区間として、ホームページやパンフレットに掲載するなど情報提供に努めるとともに、構造形式や施工方法等の検討を行ってきました。 その後、東京都および区等は、関係機関と調整を行い都市計画素案としてまとめ、地域の皆様に計画内容をご説明しご意見やご質問を伺うため、平成 31 年２月に都市計画素案説明会を開催しました。 さらに、区では、練馬区まちづくり条例に基づき、鉄道付属街路などの都市計画原案を縦覧し、地域の皆様からご意見を伺っています。 また、オープンハウスの開催や、鉄道北側の側道等の計画区域にかかるお宅への個別訪問などを通じ、地域の皆様へ計画内容の周知を行っています。 今後も、用地測量等説明会や用地補償説明会、工事説明会等、事業の節目毎に説明会を開催するなど、地域の皆様のご理解とご協力を得ながら取り組んでいきます。
12 説明（周知）に関する意見等	
（1） エリア分けした個別相談会の開催スケジュールを求める。 （2） 練馬区が率先して住民と東京都の間に立って、この計画について、住民の意見を尊重して話し合うべきではないか。 （3） 西武線の立体交差事業の計画やまちづくりの都市計画は、周辺住民には説明が足りていない。このため、周辺住民や関係交通会社、地権者を加えて、説明会やタウンミ	（1）～（4） 区では、都市計画素案説明会後も、オープンハウスの開催や、鉄道北側の側道等の計画区域にかかるお宅への個別訪問などを通じ、地域の皆様へ計画内容の周知を行っています。 事業の進捗にあわせて、事業内容や補償等について丁寧にご説明し、皆様にご理解いただけるよう努めます。

ーティングをしていき、都市計画を練り直していくことを切にお願いする。 （４）　今回の付属街路を含む都市計画素案の住民への周知は大変不十分と思う。 （５）　この都市計画の説明会に住民の参加が必要と考えるならば、税金の請求のように個人名で、少なくとも住民台帳の戸主宛てに通知してほしい。	（５）　都市計画素案説明会開催のお知らせは、本計画の内容を沿線の住民の方々に周知するため、連続立体交差化予定区間の沿線100ｍに掛かる町丁目内の各戸への配布のほか、区報や区ホームページなどでもお知らせしました。