

重点地区まちづくり計画（上石神井駅周辺地区まちづくり構想）の変更案に関する意見書等の要旨および区の見解について

重点地区まちづくり計画（上石神井駅周辺地区まちづくり構想）の変更案については、練馬区まちづくり条例に基づき、縦覧および意見書の受付ならびに公聴会を行いました。変更案に関する意見書等の要旨とそれに対する区の見解は、以下のとおりです。

- 計画案の縦覧等
 - ・縦覧期間：令和3年4月12日～5月7日
 - ・意見書受付期間：同上
 - ・意見書提出数：6通（39名、15件）
- 公聴会
 - ・開催日：令和3年5月13日
 - ・公述人：2名（6件）
 - ・傍聴人：7名

【意見書の要旨と区の見解】

意見書の要旨	区の見解
1. 歩行者系ネットワークに関すること	
1 「歩行者系ネットワーク」として新たに追加指定された上石神井1丁目20～22番付近の前面道路を、主要生活道路として幅員6mに拡幅する整備方針に反対である。 この道路は小中学生の通学路となっており、また、高齢者の利用も多く、歩行者の安全と安心を第一に考えるなら、必要最小限の車の通行にとどまっている現在の4m道路で十分である。	本まちづくり構想の中では、「歩行者系ネットワークの整備促進」を整備方針として掲げ、駅へ向かう歩行者が安全・安心に通行できるよう整備すべき道路を構想図にお示ししています。 歩行者系ネットワークとして当該路線を整備する際の具体的な方法については、今後、地区計画等の都市計画制度を活用しながら定めていくこととしています。 地区計画等の策定にあたっては、ご提案の内容も含めて、地域の皆様のご意見を伺いながら、検討を深めていきます。
2 上石神井1丁目20～22番付近の前面道路は、拡幅すると交通量が多くなり、今まで以上にスピードを出す車が増え、高齢者や身体の不自由な方や学区域の子どもたちの安全を守ることができないため、幅員6mへの拡幅には反対である。	
3 上石神井1丁目20～22番付近の前面道路を、主要生活道路として幅員6mに拡幅する整備方針に反対である。 この道路については、現在の幅員のまま道路の両側に緑地帯やオープンスペースを設け、実質的に道路空間を広げる「50cm緑地帯方式」による整備を提案する。	

<p>4 上石神井小と上石神井中の間の南北方向の道路についても歩行者が安心して歩行できるように整備してほしい。</p> <p>5 歩行者系ネットワークは、駅へ向かう方向のもののみを位置付ける計画になっているが、南北方向のネットワークを位置付ける必要がある。東通り商店街や、上石神井小と上石神井中の間の南北方向の道路、上石神井小通り・庚申通り、上石神井2丁目19～22番付近の南北方向の道路は、歩行者系ネットワークに組み込むべきである。</p>	<p>歩行者系ネットワークについては、歩行者が安全・安心に駅へアクセスするために重要な道路を位置付けていましたが、ご意見を踏まえ、上石神井小学校と上石神井中学校の間の南北方向の道路と、上石神井2丁目19～22番付近の南北方向の道路を新たに歩行者系ネットワークに追加いたします。</p> <p>東通り商店街や上石神井小学校の東側の通り・庚申通りについては、駅へのアクセスを考慮した歩行者系ネットワークには位置付けませんが、歩行者が安心して歩くことのできる商店街通りとして、整備方法等を検討していきます。</p>
<p>2. 主要生活道路に関すること</p>	
<p>南北道路と鉄道で区切られた4つのエリアが主要生活道路でネットワークされていない。</p> <p>(1)東西方向の主要生活道路は、南北道路と十字交差にすべきである。</p> <p>(2)上石神井1丁目東側と上石神井2丁目を繋ぐ主要生活道路が必要である。</p> <p>(3)交通広場に接続している主要生活道路は車の行き止まり路であり、再検討すべきである。</p> <p>(4)上石神井小通り、庚申通りは主要生活道路に位置付けるべきである。</p>	<p>道路については、その役割・機能ごとに整備していくことが必要です。</p> <p>主要生活道路は、地区内における交通を処理するとともに、消防活動の円滑化を図るために必要な道路を位置付けています。</p> <p>地区内におけるそれぞれの生活道路の整備については、今後、地域の皆様のご意見を伺いながら検討していきます。</p>
<p>3. 構想図の表現方法に関すること</p>	
<p>大規模公共事業の位置を構想図に記載し、既存の市街地や既存道路との関係をわかりやすく表現してほしい。</p> <p>また、次の事項については、構想図に表現する必要がある。</p> <p>(1)補132号西側の南北方向の道路から補229号までのつながり</p> <p>(2)上石神井小通り、庚申通りの位置付け</p> <p>(3)歩行者系ネットワークと地区内の公共施設との関係</p>	<p>本まちづくり構想は、地域の皆様・行政・関係機関等がまちづくりに取り組む際の整備の方向性を示すものであり、具体的な取組の詳細については、各事業の中で検討してお示ししていきます。</p> <p>なお、個別の内容については以下のとおりです。</p> <p>(1)ご意見を踏まえ、歩行者系ネットワークに追加いたします。</p> <p>(2)駅へのアクセスを考慮した歩行者系ネットワークには位置付けませんが、歩行者が安心して歩くことのできる商店街通りとして、整備方法等を検討していきます。</p> <p>(3)近隣の公共施設との連携については、今後策定する地区計画等の中で、位置付けや整備について検討していきます。</p>

4. 地域拠点にふさわしい商業エリアの形成に関すること	
<p>駅前的高度利用を促進するための土地利用制限の解除は、行うべきでない。</p>	<p>上石神井駅周辺は、練馬区都市計画マスタープランにおいて、地域拠点として交通網や文化施設などの充実、高度利用を進める地区に既に位置付けています。</p> <p>高度利用の具体的な内容については、今後地域の皆様と検討していきます。</p>
5. みどりに関すること	
<p>上石神井地区は、練馬区の中で緑被率の高い地区ではないので、まちづくり計画において、緑被率を飛躍的に高めるような計画としてほしい。</p>	<p>本まちづくり構想の中では、「みどりの保全と創造」を整備方針として掲げています。</p> <p>具体的な整備の方法については、今後地域の皆様と検討していきます。</p>
6. 区民意見の反映に関すること	
<p>1 本まちづくり計画は、将来にわたってこの地域に居住しようとする住民の意見を反映しておらず、再検討すべきである。</p> <p>2 説明会はコロナ禍の中で行われたために参加者が少なかったと思われ、質問件数や質問時間が限られる等、十分な説明にはなっていない。質問に対する説明が十分に行き届くよう説明会をもっと開催し、計画案の再縦覧を行ってほしい。</p>	<p>上石神井駅周辺地区では、平成13年に町会や商店会の方々と共にまちづくり協議会を設立し、地域の皆様からまちづくりに関する様々なご意見を伺いながら、平成20年3月に現在のまちづくり構想を策定しました。</p> <p>今般の構想の変更については、練馬区まちづくり条例の規定に基づいて手続を進めており、適切な時期に地域の皆様のご意見を伺う機会を設けています。また、今回の説明会は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の状況を踏まえ、必要な対策を講じた上で開催いたしました。</p> <p>今後のまちづくり構想の具体化に際しては、引き続き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。</p>
7. その他	
<p>1 上石神井は幅員の狭い道路が多く、歩道の白線はあっても、電柱が多いために実質的には歩道がない場所も多くある。電線の地中化を進め、歩行空間を確保してほしい。</p>	<p>本まちづくり構想の中では、「すべての人に優しい歩行空間の確保」を整備方針として掲げ、電線類の地中化や建物のセットバック等を進めることとしています。</p> <p>電線類の地中化については、整備に長い時間を要することや、地上変圧器の設置場所確保などの課題があり、こうした課題の解消が見込まれる路線から具体的な検討を進めていきます。</p>
<p>2 南北道路・交通広場の事業計画は、中止または変更すべきである。</p>	<p>上石神井駅周辺では、南北方向の幹線道路が整備されておらず、バスやタクシーが歩道のない道路を通行するとともに、駅前に交通広場がなく、自動車と歩行者が錯綜して日常的に危険な状況です。地区の課題となっているこれらの交通環境を改善するために、南北道路や交通広場の整備が必要不可欠です。</p>

	<p>平成30年12月25日付けで、南北道路は東京都が、交通広場は練馬区が事業認可を取得し、現在事業を進めています。</p>
<p>3 西武新宿線の立体化については、線路の半地下化や大泉学園駅西側のような車道が線路の下をくぐる方法など最小限の立体化を行い、大掛かりな高架化や地下化から生ずる不安を除去する計画の検討があってもいいのではないか。</p>	<p>東京都では、西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）の踏切問題を抜本的に解決するには、複数の踏切を同時に除却できる連続立体交差化がふさわしいとしています。また、その構造形式については、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の3つの条件から総合的に判断し、高架方式を選定しています。</p> <p>都市計画の手続を進めるにあたっては、説明会やオープンハウスを開催するなど、計画の内容を地域の皆様にお知らせする機会を設けてきました。</p> <p>今後とも、地域の皆様のご理解とご協力をいただけるよう丁寧な説明に取り組んでいきます。</p>
<p>4 南北道路工事の進捗状況／工事計画のスケジュール／進捗を進めるための対策等について、地域住民に見えづらいつと感じるため、区のHP等において見える化をしてもらいたい。</p>	<p>南北道路などの事業を進めるにあたっては、地域の方々のご理解が不可欠であり、そのためには適切な情報発信が必要です。</p> <p>これまでも、まちづくり広報紙の発行や上石神井駅に設置する掲示板の活用などに取り組んできましたが、事業が進むこれからは、更に充実した情報発信に努めます。</p>

【公述内容の要旨と区の見解】

公 述 内 容 の 要 旨	区 の 見 解
1. 歩行者系ネットワークに関すること	
<p>「歩行者系ネットワーク」として新たに追加指定された上石神井1丁目20～22番付近の前面道路を、主要生活道路として幅員6mに拡幅する整備方針に反対であり、当該道路を主要生活道路に規定する構想の方針は白紙撤回する必要がある。</p> <p>幅員を6mに広げて歩道を整備するという「歩行者系ネットワーク」の考え方は、単なる「道路整備だけ」、「初めに道路整備ありき」に偏っていて、この地区にふさわしいまちづくりの理想やビジョンが感じられない。住民の安全や緑豊かな景観づくりにも配慮した、静かな住宅街にふさわしい道路空間のあり方を、多角的に時間をかけて検討する必要がある。</p> <p>また、地区計画は、住民の意向に基づいて策定するものであり、地権者の大多数が反対している当該道路は地区計画の案からも外してほしい。</p>	<p>本まちづくり構想の中では、「歩行者系ネットワークの整備促進」を整備方針として掲げ、駅へ向かう歩行者が安全・安心に通行できるように整備すべき道路を構想図にお示ししています。</p> <p>歩行者系ネットワークとして当該路線を整備する際に道路の拡幅を要するか等の具体的な内容については、今後、地域の皆様と検討していきます。</p> <p>地区計画等の策定にあたっては、地域の皆様のご理解が必要です。引き続き、ご意見を伺いながら検討を深めていきます。</p>
2. 地域拠点にふさわしい商業エリアの形成に関すること	
<p>駅前的高度利用を促進するための土地利用制限の解除は、行うべきでない。</p>	<p>上石神井駅周辺は、練馬区都市計画マスタープランにおいて、地域拠点として交通網や文化施設などの充実、高度利用を進める地区に既に位置付けています。</p> <p>高度利用の具体的な内容については、今後地域の皆様と検討していきます。</p>
3. みどりに関すること	
<p>上石神井地区は、練馬区の中で緑被率の高い地区ではないので、まちづくり計画において、緑被率を飛躍的に高めるような、夢のあるビジョンを計画の中にも含めるべきである。</p>	<p>本まちづくり構想の中では、「みどりの保全と創造」を整備方針として掲げています。</p> <p>具体的な整備の方法については、今後地域の皆様と検討していきます。</p>
4. 区民の意見の反映に関すること	
<p>本まちづくり計画は、将来にわたってこの地域に居住しようとする住民の意見を反映しておらず、再検討すべきである。</p>	<p>上石神井駅周辺地区では、平成13年に町会や商店会の方々と共にまちづくり協議会を設立し、地域の皆様からまちづくりに関する様々なご意見を伺いながら、平成20年3月に現在のまちづくり構想を策定しました。</p> <p>今般の構想の変更は、道路や鉄道の計画内容が明らかになったことに伴って行うものです。なお、練馬区まちづくり条例の規定に基づいて手続を進めており、適切な時期に地</p>

	<p>域の皆様のご意見を伺う機会を設けています。また、今回の説明会は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の状況を踏まえ、必要な対策を講じた上で開催いたしました。</p> <p>今後のまちづくり構想の具体化に際しては、引き続き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。</p>
<p>5. その他</p>	
<p>1 南北道路・交通広場の事業計画は中止し、従来の道路の拡幅・再構成等によって交通状況の改善を図るべきである。</p>	<p>上石神井駅周辺では、南北方向の幹線道路が整備されておらず、バスやタクシーが歩道のない道路を通行するとともに、駅前に交通広場がなく、自動車と歩行者が錯綜して日常的に危険な状況です。地区の課題となっているこれらの交通環境を改善するために、南北道路や交通広場の整備が必要不可欠です。</p> <p>平成30年12月25日付けで、南北道路は東京都が、交通広場は練馬区が事業認可を取得し、現在事業を進めています。</p>
<p>2 西武新宿線の立体化については、線路の半地下化や大泉学園駅西側のような車道が線路の下をくぐる方法など最小限の立体化を行い、大掛かりな高架化や地下化から生ずる不安を除去する計画の検討があってもいいのではないか。</p>	<p>東京都では、西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）の踏切問題を抜本的に解決するには、複数の踏切を同時に除却できる連続立体交差化がふさわしいとしています。また、その構造形式については、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の3つの条件から総合的に判断し、高架方式を選定しています。</p> <p>都市計画の手続を進めるにあたっては、説明会やオープンハウスを開催するなど、計画の内容を地域の皆様にお知らせする機会を設けてきました。</p> <p>今後とも、地域の皆様のご理解とご協力をいただけるよう丁寧な説明に取り組んでいきます。</p>