

中村橋駅周辺まちづくり検討会

第4回駅周辺まちづくり部会 議事要旨

[日 時]

令和5年11月20日(月) 18時30分から20時00分まで

[会 場]

サンライフ練馬3階 研修室第一・第二

[出席者]

部会長 杉崎 (学識経験者)

委員 山本(学識経験者)、江村(商店会)、関口(商店会)、内田(商店会)、
野島(町会)、佐藤(学校)

オブザーバー 荻原 (専門調査員)

[事務局]

美術館再整備まちづくり担当課 竹内、松本、中山、納谷

美術館再整備担当課 稲永

[傍聴者] 1名

[議事次第]

1. 開会

2. 議題

(1) 駅周辺まちづくり構想のイメージ

(2) 中村橋駅周辺まちづくりの課題「バス路線の改善」の検討

3. その他

[配布資料]

- ・資料1 駅周辺のまちづくり構想のイメージ
- ・資料2-1 中村橋駅周辺まちづくりの課題「バス路線の改善」の検討
- ・資料2-2 第1回駅周辺まちづくり部会まちづくり課題シート(抜粋)

1. 開会

- ・部会長の挨拶の後、プログラムに沿って議事を進めた。

部会長	<ul style="list-style-type: none">・本日は、バス路線について検討したい。・1. 現在ある課題を解決、2. 将来、補助 133 号線[南]が整備されるタイミングでのまちの課題の解消などについてディスカッションしたい。
-----	---

2. 議題

(1) 駅周辺まちづくり構想のイメージ

- ・事務局から資料1の説明。

事務局	<ul style="list-style-type: none">・本検討会の目的は、「駅周辺まちづくり構想」をつくっていくことである。前回までの検討を踏まえ、事務局側で考えた構想イメージをお示しする。(資料1)・構成は「1. これまでのまちづくり」「2. 今後のまちの変化」「3. 今後のまちづくりの課題」「4. 各課題の方針の検討」。・「3. 今後のまちづくりの課題」については、(1)バス路線の改善、(2)133 未開通部分沿道まちづくり、(3)中杉通りのあり方、(4)アートを感じられるまち。・本日の議題は、この中の(1)バス路線の改善である。駅前のバス停の位置やバスルートなどに課題がある。なお、今後もトピックごとに検討を進めていく予定である。
-----	---

(2) 中村橋駅周辺まちづくりの課題「バス路線の改善」の検討

- ・事務局から資料2の説明を行ったあと、中村橋駅周辺まちづくりの課題「バス路線の改善」に関するディスカッションを行った。

<文中の場所の名称について>

補助 133 号線[南](千川通り南側の事業中の区間)

補助 133 号線[完成](目白通りと千川通りを繋ぐ整備済区間)

補助 133 号線[北](目白通り北側の未整備の区間)

中杉通り[南](千川通りから南側の区間)

中杉通り[北](千川通りから北側の区間)

交差点「中村橋駅」(現状における名称)

交差点「仮称 中村橋駅東」(補助 133 号線と千川通りの交差点)

交差点「中村西小学校入口」(現状における名称)

バス停「中村橋駅」(現状における名称)

資料の説明

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ディスカッションでは、具体的なバスルート(バス停)の変更、補助 133 号線[南]の開通前、開通後の将来像について検討したい。 ・アンケートや部会から寄せられた主な意見としては、「現在、既存のバスルートは商店街と住宅街の中を通過しており、駅から離れている。」「バス停が駅から遠く、分散していて不便。千川通りを横断せずに利用できるようにして欲しい。」「中杉通りのバスルートを変更して欲しい。」「千川通りと中杉通りの交差点が危険。」などがある(資料2-1)。 ・過去に行った検討について(資料2-2)。現在、バス停「中村橋駅」は、千川通り沿いに5ヶ所点在している。うち本地区で主要な交通手段となっている関東バス「阿 01」「荻 06」「中 24」は、当バス停を始発・終点とする路線であり、終点での転回は中村北三丁目市街地内を廻ることで対応している。バス進行方向が反時計回りのため、バス停位置は駅と反対の千川通り南側歩道に設けられている。それに対し次の3つの検討ルートが考えられる。 ・検討ルート①は、バス進行方向を時計回りとしたルート。このルートは、かつて採用されていたが、渋滞発生等の課題があったため、商店街等の要請により昭和40年代に現在の時計回りに変更した経緯がある。 ・検討ルート②は、交差点「中村西小学校入口」から中村西小学校へ進み、中村北四丁目市街地内を時計回りに進むルート。周辺がスクールゾーンとなっており、バスが進入できない時間帯があるため実現しなかった。 ・検討ルート③は、補助 133 号線[完成]の沿道にバス転回スペースを確保するルート。中杉通り⇄千川通り⇄補助 133 号線[完成]を往復するバスルートが検討されたが、バス転回スペース用地が沿道に確保できなかった。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・バスルートの検討については、補助 133 号線[南]が整備されるタイミングでの見直しが考えられる。 ・バス停の検討については、駅からの利便性に配慮したバス停位置の見直しが考えられる。一般的に交差点近くへのバス停の配置は、安全性確保や渋滞回避のため難しい。現在、交差点「仮称 中村橋駅東」と、交差点「中村橋駅」の離隔距離が短いため、交差点間にあるバス停には、複数台のバスが縦列停車の出来ない状況である。 ・一方、現在のバスルートとバス停については、現況やまちの課題に合わせ決まった経緯があることから、必ずしも見直しが良いとも限らない。例えば、現在のバスルート上にあるバス停「中村公園」は、片側歩道道路の歩道側にあり、バスルートを現在の反時計回りから時計回りに変更すると、バス停の位置を歩道側から車道側へ移すことになる。

交差点「中村橋駅」の渋滞の状況

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、一方通行である中杉通り[北]は、昔は相互通行であった。相互通行から一方通行に変更したのは、渋滞解消のためである。 ・中杉通り[北]に鉄道踏切があった頃は、交差点「中村橋駅」を起点に中杉通り[南]での渋滞が大変ひどかった。
----	---

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞の状況は、過去に比べてどうか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・昔に比べ渋滞は少なくなっているが、本日もここへ来るとき、中杉通り[南]から交差点「中村橋駅」に出る車で渋滞していた。 ・渋滞の発生は、曜日や時間帯で異なり、特に夕方は渋滞する。 ・道路が狭いため、大型バスが曲がる時はさらに渋滞する。 ・中杉通り[南]をどうするかは、補助 133 号線[南]が整備されることで車交通量がどれだけ減るかによる。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・以前より渋滞が落ち着いてきているのなら、補助 133 号線[南]が整備されるまでの間、検討ルート①の時計回りの可能性はあるかもしれない。 ・ただし、交差点「仮称 中村橋駅東」と交差点「中村橋駅」の間のバス停に停車できるバスは 1 台程度が限界であろう。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・中村橋駅周辺の路線バスは、1 日約 200 台通行しており、バス停「中村橋駅」は、絶えず複数のバスが滞留する状況のため、交差点「仮称 中村橋駅東」と交差点「中村橋駅」の間では距離が短く成立しにくい。

過去・現在のバスルート

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・約 20 年以上前、バスルートを時計回り(検討ルート①)としていた時期があり、バス停は千川通り北側にあった。当時は、駅改札とバス停は横断歩道を渡らず行き来ができた。 ・現バスルート(反時計回り)のバス停では、荻窪行きと阿佐ヶ谷行きが同方向へ向き、縦列停車している。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・現在のバスルートでは、交差点「中村西小学校入口」でバスの右折が行われており、バスが曲がる時は道幅ギリギリで通過している状況である。

バスルートの検討について

部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・補助 133 号線[南]が出来て、当該道路をバスルートとした場合、中杉通り[南]の現バスルートはどうするのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・現バスルートについて、現段階で見直すべき部分はないか、ご意見いただきたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・おおむね、現在のバスルートで良いと思われる。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の状況を踏まえてバスルートやバス停に決まってきたことから、一つの最適解と言えそうである。 ・補助 133 号線[北]の完成は遠い将来のことではあるが、当該道路完成後の将来のバスルートをどのように想定していくか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・補助 133 号線[北]が出来た場合、当該道路により北へ行くバスルートの可能性はあるか。 ・バスルートが北へ伸びた場合、バス停「中村橋駅」が発発駅でなくなる懸念がある。始発駅があるという理由で中村橋に住んでいる方もいるだろう。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・バスルート上にある(鷲ノ宮駅周辺)西武新宿線の横断では、踏切渋滞の解消

	<p>に向けた動きがある。例えば、西武池袋線のように鉄道高架化が行われ踏切渋滞が無くなれば、バス移動の時間が短くなり利用しやすくなるだろう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・感覚として、現在、「中村橋駅」から「阿佐ヶ谷駅」間は約 30～40 分。踏切渋滞が無くなれば 15 分ぐらいになるのでは。
--	---

バス転回スペースの検討について

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・補助 133 号線沿いにバス停を設けるのが現実的である。 ・過去、補助 133 号線[完成]沿道の土地にバス転回スペースを設ける案を検討したが、実現しなかった。 ・改めてバス転回スペースの整備を検討してはどうか。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・バス転回スペースの確保が可能であれば、バスルートやバス停の検討条件が変わってくる。現状バスルートの課題が改善されそうである。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・仮に、補助 133 号線[完成]沿道にバス転回スペースが確保出来たとしても、バス転回スペースに至るルート上にある交差点「中村橋駅」⇔「仮称 中村橋駅東」間では、渋滞することが懸念される。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・現在のバスの一方向ルートから往復ルートへ変更した場合、バスの交通量が増え渋滞につながることを懸念される。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・関東バス株式会社の意向はどうなのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・過去の検討では、関東バス株式会社が転回スペースの確保について積極的に検討したことがある。結果、実現化できなかった。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・バス転回スペースを住宅市街地の中に設けることについて、「住宅地がうるさくなる」などの反対意見があったようである。

バス停の検討について

部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停「中村橋駅」の千川通りの北側への移設は、交差点と交差点の距離が短くバスの複数縦列停車が難しいこと、交差点から右折車両による渋滞になる可能性があることから、現実的に難しいであろう。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・駅に近い交差点「中村橋駅」の中杉通り[南]の渋滞は以前ほどひどくない。当交差点近くのバス停「中村橋駅」の位置については、現在の道路南側、又は検討ルート①の時計回りにして道路北側へ設けたとしても、駅までの距離はそれほど変わらない。 ・バスから鉄道に乗り継ぐ乗降者にとっては、バス停は千川通り北側にある方が便利である。ただし、現在の千川通り南側にあるバス停であっても、近くに信号機のある横断歩道があり、安全に横断して駅へ行ける。現状のままでも良いと思う。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点近くのバス停を設置(又は変更)する場合、許可を受けるのが難しい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停変更が商店街ほどの程度影響するかは分からないが、バス停の近くで商売している方への影響が懸念される。 ・できれば、雨でも濡れない屋根のあるバスターミナルのような施設がよい。

バス運営の状況

部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・今後起きうる事態について確認しておくことは大事である。 ・近年、乗客数は十分であっても運転手が少ないため減便せざるを得ないなど、バス会社の運営は厳しい状況である。 ・例えば、バス転回スペースの用地確保について、バス会社がバスの運行本数を減らすような意向であれば、前向きに取り組んでくれないだろう。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・以前に比べ、中村橋駅から中野駅行きのバスは、ずいぶん本数が減った(現在は1日2本)。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・練馬駅と中野駅を繋ぐバス(京王バス)の本数はたくさんある。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者については、バス運賃割引(「東京都シルバーパス」年齢制限は70歳以上)を受けられるため、電車よりバスを利用する方が多い。練馬駅から中野駅へ行く場合でも、電車ではなくバスを利用している。

バス交通を改善した事例(石神井公園駅周辺)

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・石神井公園駅周辺は、狭い道路をバスが通るなどの課題があったが、都市計画道路の整備により改善された。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・石神井公園駅周辺の商店街は、バスの交通が改善されて良くなった。

中杉通り[南]の検討について

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・中杉通り[南]は、車の他に自転車も通行しており、人の歩けるスペースがほとんど無い状況である。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・中杉通り[南]は、一方通行にするのが良いのではないか。 ・中杉通り[北]は、一方通行であり、補助133号[完成]が開通したことで車の交通量が減り人通りは増えた。 ・中杉通り[南]の幅員は、千川通り側の北部分は広く、南部分は狭く(約7m)なっている。現在、その狭い道路をバスが通り、人通りは少ない。 ・例えば、中杉通り[南]を一方通行にした場合、バスが通過しても今より人が通行しやすいスペースができる。また、歩道を確保すれば、沿道の店にとって商売がしやすくなる。 ・中杉通り[南]は、バスが通ることもあり、歩行者や自転車の安全確保のためには、道路の拡幅が必要と思われる。例えば、道路の幅の狭い部分(幅員約7.2m)を幅9mに拡幅すれば歩道が整備できる。または、沿道に建物を建築する時に道路空間を広げる壁面後退をしてもらい、代わりに容積率を緩和するまちづくりルールを定めるなど。ただし、沿道権利者に反対の方がいると難しい。中杉通り[北]で検討した経緯はある。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・中杉通りは都道であり、道路拡幅には東京都との調整が必要であり、ハードルが高い。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・中杉通りが都から区に移管されれば、道路拡幅の可能性はあるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・中杉通りの都から区への移管については未定である。 ・車が補助133号線[南]に流れるようになれば、中杉通り[南]の車交通量は減

	少すると思われる。そうすると今とは違う道路空間を考えることになるだろう。例えば、車は通れるが歩行者の安全のため道路空間を広げるケース、道路空間は広げないが歩行者を優先するケースなど、人の歩きやすい空間づくりが考えられる。
部会長	・補助 133 号線[南]が整備された後の中杉通り[南]については、今後、まちなみや道路空間についての議論が必要になる。例えば、歩行者のために、建物をセットバックして道路空間を広げるなど。
委員	・道路拡幅をして歩道を整備すれば、歩道下に電線を埋設することで無電柱化も出来るだろう。まちなみが良くなる。 ・周辺の無電柱化の状況について。中杉通り[北]で無電柱化の検討をしたが、道路の幅が狭く電線の地中化は難しかった。補助 133 号線[完成]では無電柱化している。補助 133 号線[南]も無電柱化するだろう。豊中通りも無電柱化を計画(モデル事業)しているが、整備は中々進んでいない。
部会長	・今後、補助 133 号線[南]の整備後、中杉通り[南]をどのようにしていくかという、まちづくりの議論の場が設けられるだろう。 ・補助 133 号線[南]の整備後は、中杉通り[南]を通るバスルート、道路(幅員、歩道等)、沿道(壁面後退、まちなみ等)などの検討が考えられる。 ・区ではどのように考えているのか。
事務局	・まさに、このような検討会の場で皆さんから色々なご意見を頂く段階であり、現段階では、区で詳細な検討まで至っていない。

中杉通り[北]の一方通行化の経緯

コンサルタント	・中杉通り[北]が一方通行になった経緯が分かれば教えていただきたい。
委員	・中杉通り[北]は幅員が狭い道路である。 ・昭和 40 年初期頃に一方通行になった。それまでは相互通行で、舗装はされていない状況であった。 ・一方通行にした経緯は、当時、地元から要望したようである。
部会長	・当時、目白通りがかなり渋滞しており、中杉通りへ車を入れない方向で規制したと考えられる。
委員	・相互通行は、商店街で商売している人にとっては不便である。例えば、中杉通り[南]を一方通行にする場合、幅員は 5~7m を踏まえて歩道を整備すれば、商店街としての環境は良くなると思う。無電柱化もできる。

中村橋歩道橋の利用状況

事務局	・千川通りを横断する中村橋歩道橋の利用状況が分かれば教えていただきたい。
委員	・歩行者の千川通りの横断では、一般の方は横断歩道を渡るため、歩道橋はあまり使われていないと思われる。 ・富士見中学校高等学校では、駅側から通学する学生には、歩道橋を渡るよう指導しているようである。なお、バス停「中村橋駅」で降りた学生は、中杉通り(南)の横断歩道を横断している。

部会長	・歩道橋は、大事な通学ルートということである。
委員	・自動車中心の社会から歩行者中心の社会に変わってきている。一昔前は、よく歩道橋が整備されていたが、最近は歩道橋をつくらなくなってきた。

中杉通り[南]周辺の住宅市街地について

委員	・住宅地内は、先代のおかげで区画道路等の整備(耕地整理)が済んでおり、道路は碁盤の目になっている。当時は畑の地権者が協力してくれた。
----	--

まちの将来像を描く

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・「駅周辺まちづくり構想」の策定では、色々な可能性を担保しつつ、いくつかのシナリオを用意しておく。補助 133 号線[南]整備を見据えて、周辺市街地を面的にどうしていくのか。各関係者次第であり、途中色々配慮しなければならないことは、戦術をもって対応していく。 ・1つ目は、補助 133 号線[完成]の鉄道北側では、バス転回スペースの整備が考えられる。例えば、ターンテーブルを置くことも考えられる。戦術としては、ここにバス転回スペースが欲しいという、地域の意思を持ち、早い段階で表示していく。その上で、どのようなシナリオが展開できるか考えていく。 ・2つ目は、いくつか候補場所のある新バス停の計画。例えば、バスの停車台数が多くなるようであれば、延長の長いバス停の確保や、バス停周りには人の滞留空間などが欲しい。バス停周りの開発事業との連動が考えられる。今後整備される補助 133 号線[南]に新バス停を設けていくとすれば、事業化のタイミングを見計らいつつ、大きな柱として将来像をどのように描いていくかが大事である。そのためにも本検討会の役割は、イメージを出し合い共有していくことである。 ・3つ目は、中杉通りの人と車の交通をどうしていくか。これは色々な議論がある。本日、中杉通りを歩いてきたが、夕方は車で渋滞していた。それが、補助 133 号線[南]完成する頃には、「自動運転」の車が走っている可能性もあり、それにより車の交通量がどう変わっていくのか。海外事例からは、例えばパリでは相当厳しく交通制限をしており(パリ市内では、時速 30 キロ以下の速度制限、一方通行の道路整備、自転車走行環境の改善など行っている)、バルセロナやロンドンもそうである。そうすると、歩行者専用空間としながらも、バスやタクシーなどの公共交通機関が速度を落として進入し共存する「トランジットモール」なども考えられる。 ・将来の中村橋駅周辺は、新しい美術館も完成しており、「ウォークブル」(居心地が良く歩きたくなる)なまちにしていく構想も考えられる。車イスなどは電動が一般化する社会になっていくかもしれない。ヨーロッパなどはそのようになっている。 ・駅を中心として、周辺がどのようなまちになっていくといいのか、まず夢を描くことが良いと思われる。一方、関係する事業者、権利者などあることから、色々なシナリオを作り、戦術を考えながら、具体的にどうしていくのか
----	--

	検討が必要である。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・バス転回スペースを補助 133 号線[北]に設けるためにはどうするかなど、当面の検討を考える上でも、将来像を留意することは大事である。補助 133 号線[南]が完成しているだろう時期には、乗り物の形がだいぶ変わり、車やバスは小型化し、自動運転で走行しているかもしれない。中杉通り[南]を含む市街地エリア内の交通は、歩行者、自転車、バスだけとなり、一般車両を止めているかもしれない。そうなると、バス転回スペースの意味も変わっているかもしれない。 ・その時々々の社会状況や地域ニーズなどを踏まえて、まちづくりの突破口となる検討を、段階毎に詰めていくことが大事である。

補助 133 号線[完成]沿道の現在の状況

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、補助 133 号線[完成]沿道にはお店が少なく人通りは少ない。中杉通り[北]はお店が多く人通りは多い。夜間の歩行では、お店のある道路の方が安全である。今後、補助 133 号線沿道にお店が増えてくれば、安心して歩行できる空間になる。
----	---

補助 133 号線[南]沿道の「残地」活用

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・補助 133 号線[南]が出来ると、沿道には新しいマンションが建ち、1 階にはコンビニ、クリニック、理髪店など、新しい業態が出てくるだろう。 ・通常、都市計画道路沿いには、用地買収時に道路として買わない「残地」が出てくる。残地のまちづくりにおける活用なども考えられる。 ・沿道の新しい業態進出や残地活用などを、バス停整備と結び付けて戦略的に考えていきたい。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・残地を活用したバス停整備などが考えられそうである。 ・補助 133 号線[南]の設計を始める前までには、バスが何台か停まれるバス停が欲しいなど、東京都へ意向を伝える整理をしたい。 ・例えば、道路幅員を広げる要望を都へ出すこと等が考えられる。都市計画道路の断面構成を考えてみる。車道としてバス車両が行き帰りと 2 台分の幅が必要であり、バスベイをつくる場合は、もう 1 台分の幅が必要になり、歩道を含む道路幅員を広げることになる。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・補助 133 号線[南]の現在の断面計画は、道路幅員 16m で、車道の両側に歩道があり、寸法は、歩道 3.5m + 車道 9.0m + 歩道 3.5m = 計 16m である。
コンサルタント	<ul style="list-style-type: none"> ・補助 133 号線[南]沿いにバス停を設ける場合、交差点「仮称 中村橋駅東」には右折レーンが 1 本追加されることから、バス停車スペースに干渉しないよう、交差点から離して設けることが望ましい。 ・バス停に接する歩道部分については、人の滞留する空間と人が通行できる空間を確保するために、広くすることが望ましい。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点「仮称 中村橋駅東」については、道路断面構成と一緒に、具体的に考えていくことが大事である。

交差点「仮称 中村橋駅東」周辺のまちづくり

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点「仮称 中村橋駅東」周辺をどのようにイメージしていくか。駅周辺というまちづくりの「核」に対し、交差点「仮称 中村橋駅東」周辺という「核」が考えられそうである。 ・例えば、補助 133 号線[南]にバス停を設け、多くの乗降者や行き交う人々が溜まれる空間を確保する。バス停とはある意味で広場であり、広場周りの民間開発等にも協働してもらおう。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点「仮称 中村橋駅東」周辺の考え方を、地元の意見として集約していければよいと思う。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停確保のため都市計画道路を拡幅するなど、東京都へ提案できると良い。例えば、道路事業でタイミング良く出てくる残地を活用すれば、バスの溜まれるスペースや停留所にちょうど良い場所が確保できる、といった具体的な提案など。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都へは、地元からこういうまちなみにしていきたいと提示していく必要がある。 ・色々な課題があるからこそ、将来像やまちづくりビジョンを考える必要がある。

まちづくりビジョンの作成

委員	<ul style="list-style-type: none"> ・本日の検討を踏まえて、補助 133 号線[南]完成後について、まちづくりビジョンとして整理、位置付けていきたい。 ・例えば、3つのまちの「核」として、駅周辺、美術館周辺、交差点「仮称 中村橋駅東」周辺を位置付けるなど。 ・「ウォークアブル」なまちづくりとして、「核」である交差点「仮称 中村橋駅東」周辺から中村北三丁目エリアへ人が流れていくよう「面」として位置付ける。具体的には、中杉通りのまちなみは、補助 133 号線とは違う人々が散策できる連続したまちなみができていく。補助 133 号線には車通行による新しいまちなみができ、2つの通りの間を歩行者がせわしなく行き交うような空間がイメージされる。 ・そのようなビジョンを、今の段階から描いていく。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・中杉通り[南]は、現在の車交通が補助 133 号線[南]へ移れば、車交通量が少なくなり歩行者にとって良い環境になる。 ・車が通行する補助 133 号線[南]については、歩道部分の並木や植栽が育てば快適な歩行者空間となり、エリア内を回遊するルートの一部になる。

商店街の将来像

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・こんな商店街になったらいいな、といったご意見があれば伺いたい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・補助 133 号線[南]が整備されることで、中杉通り[南]の商店街がどうなっていくのか。商店会ではそのような話は出たことがない。 ・今後の商店街は、我々が思っている昔の業種イメージにはならないだろう。業種は昔に比べ変わってきている。昔の生鮮製品の商店街は成立しない。生

	<p>鮮産品は大手の西友などが担っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商店会の後継者問題がある。子どもは勤めに出てしまい、後を継いで店を営むところはほとんどない。自分の店を持っていた方は、新しいビルに建替え、下層階にテナントを入れ、テナント収入を得て暮らしている。テナントの業種は、例えば、病院、接骨院などである。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・新しい店が出てきているのか。 ・1階の空き店舗が住宅等へ変更することなく、店舗で成立しているのか。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・新しい店は少しずつ増えている。現在の商店会員は50名。中には商店会員にならない方もいる。 ・現状は、1階、2階に店、3階以上はオーナー等の住宅である。 ・最近の新店舗の出店については、練馬区の空き店舗活用支援(商店街空き店舗入居促進事業)もあり4~5軒ある。業種は洋服屋など。当支援では、リフォームの補助金を受けられるが、条件として商店会へ入会することになる。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・昔からの店が少なくなってきたため、それに替わる新しい店の出店を促すような魅力的で人通りの多い商店街にしていきたい。現在のように、バスが通るため人の通行が難しい商店街通りでは、新たに出店者は増えない。例えば、商店街通りにはバスは通さず利用者の車両だけに限定するなど。 ・今後の中杉通り[南]の商店街を考えていく上では、バスルートをどうするかという視点が大事。バスを時計回りにするか、反時計回りにするか。あるいはバスを通さないか。例えば、バスを一方通行とすることで歩道を整備し、人を歩きやすくするなど。 ・商店街に歩道を整備するとなると、自分達の代では無理だろう。次の世代に向けて、新しい人が出店していける活気のあるまちにしたい。 ・商店街の魅力化を図る上で、バス停の位置は留意したい。 ・参考として、店が成立する商圏は、駅から150m圏内という市場調査結果がある。
部会長	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、商店街の中を車が通行しているが、駅から近いことで店舗のニーズはあり、空き店舗になっても埋まっている状況と言えそうである。それをさらに安心して歩けるよう、歩行環境を良くしていくことが考えられる。 ・事例を知ることが大事。例えば、中央線の駅の中には、中杉通りを考える上で参考となる既存商店街と都市計画道路による街がいくつかある。都市計画道路の樹木が高く育ちみどり豊かな沿道空間になっており、近くには安心して歩ける既存商店街がある。

区から都への要望について

事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・補助133号線[南]は東京都が行う事業であり、今後、東京都で設計などを進めていくことになる。道路整備が終わった後に、「バス停が欲しい」などの要望を都へ出しても対応してくれない。タイミングを見計らい、区から都へ要望を出していく。その前段として地域からのご意見などをまとめておきたい。例えば、バスベイ(バス停のある場所の歩道に切れ込みを入れてバスが停車できるように設けられたスペース)を、どの部分へ設けたいかなど。
-----	--

事務局	<ul style="list-style-type: none"> 冒頭で提示した課題について、今後も皆さんと話し合いながら、ご意見などをまとめていく予定である。本日は(1)バス路線の改善についてご意見をいただいた。次回以降は(2)133 未開通部分沿道まちづくり、(3)中杉通りのあり方などの課題を話し合いたい。
-----	---

本日検討会のまとめ

部会長	<ul style="list-style-type: none"> 本日は、皆さんから過去の経緯が聞け、課題の共有ができた。だいぶ先のことではあるが、実現するためにはもう動いていかないといけない。 現在のバスルートを踏まえると、補助 133 号線[完成]にバス転回スペースをつくることで課題解決になる。地域から強く提案していきたい。 補助 133 号線[南]整備後の中杉通り[南]のまちづくりは、バス交通の見直しを踏まえつつ、新設道路を含めたまちづくりとして考えていく。 美術館周辺、駅周辺、交差点「仮称 中村橋駅東」周辺の3つを、地域の「核」に位置づけていく。交差点「仮称 中村橋駅東」周辺については、当交差点から南側の新設道路沿道の土地利用が変わるタイミングに併せて、バス停の整備や沿道開発の誘導などを検討していく。 今後の作業としては、シミュレーションをすることが大事である。現実的な選択肢は数パターンに整理できそうである。イメージが広がり整理されてくると、具体的にどこの土地がどうなるかなど、見えてくる部分はある。その議論をしていきたい。 戦略として、補助 133 号線[南]の設計等が始まる前までに、東京都へ練馬区として意思を伝えていく。東京都に対し、補助 133 号線[南]に対する地域の考え方を伝えるのは早い方がよい。さらに、まちづくりを後押しするためにも、区でまちづくりの考え方を作成して、早い段階で東京都と協議していくのがよい。今後、どう引き継ぎ、まとめていくのか整理が必要である。
委員	<ul style="list-style-type: none"> 文字の整理だけでは、イメージを共有できないため、例えば、資料1「駅周辺まちづくり構想のイメージ」課題・方針の部分に、具体的な場所と紐づけてイメージできるような図や絵を入れる。 本日議論した途中のプロセスが大変大事である。前回のワークショップでも、良い意見がたくさんあった。次に引き継げるように整理して欲しい。

3. その他

事務局	<ul style="list-style-type: none"> 次回は12月19日(火)に第4回美術のまち部会を予定している。 練馬区立美術館では現在「アート de ねりまち」を行っており、1月20日(土)、21日(日)には「アートマルシェ」を開催する予定である。地域の方々に出店等のご協力をいただきつつ、区のまちづくり課でもまちづくりイベントを考えている。今後、機会があれば情報を周知させていただきたい。
-----	--

以上