

武蔵関駅駅前広場の整備に関する オープンハウスを開催しています

【オープンハウスの目的】

練馬区では、西武新宿線の連続立体交差事業を見据え、駅前広場の整備など、武蔵関駅周辺地区におけるまちづくりの検討を進めています。

本日、地域住民のみなさま、関係権利者のみなさまに、**武蔵関駅駅前広場の検討経過、整備計画（案）等についてご説明し、みなさまからご意見をお聞きするため、オープンハウスおよび意見交換会を開催しています。**
お気軽にお立ちよりください。



11月9日
(金)

【オープンハウス】

場所：1階 区民サロン
時間：17:00～20:00

【意見交換会】

場所：1階 講習室
時間：19:00～20:30（18:30 受付開始）

【オープンハウス】

説明パネルの展示とあわせて、担当者が対話形式で説明します。お気軽にお声がけください。

11月10日
(土)

【オープンハウス】

場所：1階 区民サロン
時間：10:00～15:00

【意見交換会】

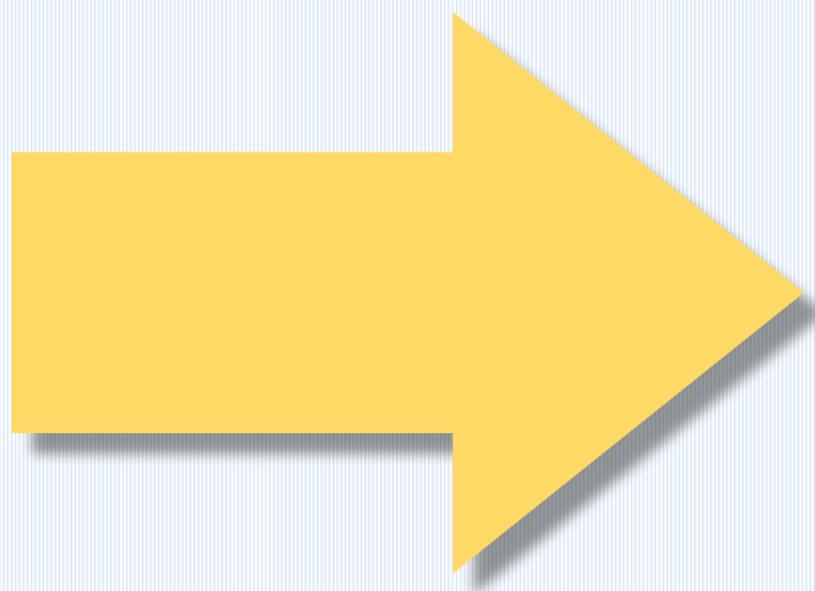
場所：1階 講習室
時間：14:00～15:30（13:30 受付開始）

【意見交換会】

練馬区より駅前広場の配置等とその経緯を説明の後、参加者同士で意見交換を行います。

駅周辺について

連続立体交差事業をはじめ
武蔵関駅周辺で実施、予定している
事業の概要をご紹介します



武蔵関駅周辺において実施（予定）している事業

●西武新宿線の連続立体交差事業

【事業の内容】

- 現在、東京都は武蔵関駅周辺を含む、西武新宿線の井荻駅～東伏見駅付近の連続立体交差化について、構造形式や施工方法の検討を進めています。

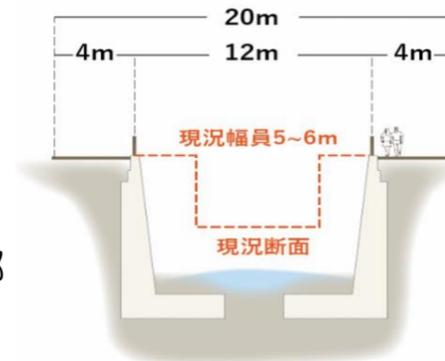


【整備事例】西武池袋線
(石神井公園駅付近) ※東京都HPより引用

●石神井川の河川改修

【事業の内容】

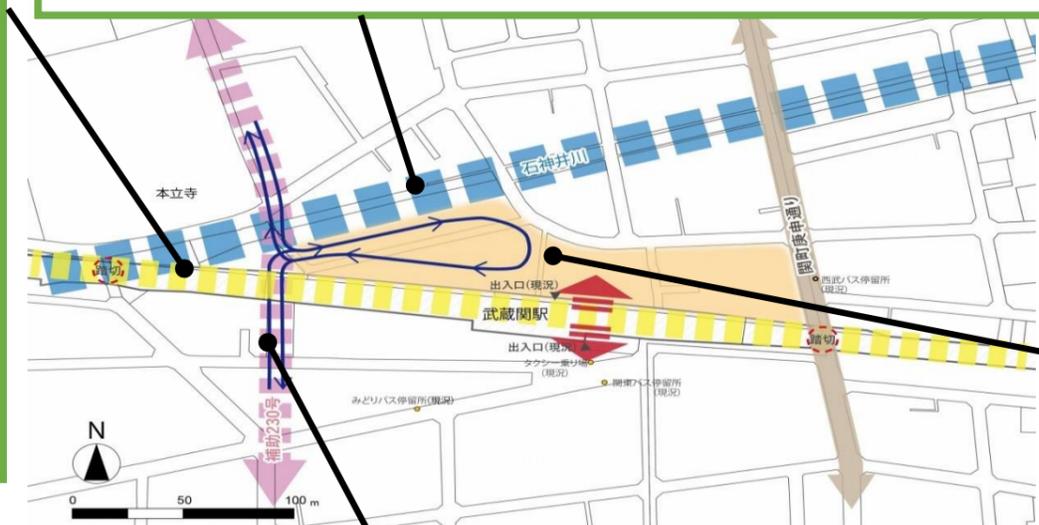
- 1時間あたり75mm規模の豪雨に対応するために、河川の拡幅や調節池の整備を東京都が実施しています。
- 武蔵関駅周辺では現在、用地買収が進められています。



【石神井川河川改修イメージ】
※石神井川河川整備計画（東京都）をもとに作成



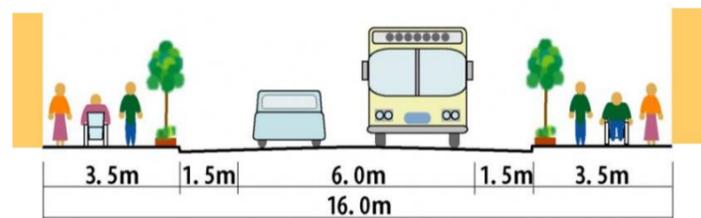
【整備事例】河川沿いの遊歩道
(石神井川上御成橋付近)



●都市計画道路補助230号線の整備

【事業の内容】

- 補助230号線（新青梅街道～青梅街道間）は、西武新宿線の連続立体交差事業にあわせて、練馬区が事業着手する予定です。
- 補助230号線に一部バス路線が移る可能性があり、これにより関町庚申通りの歩行者環境向上を図ります。



【補助230号線整備断面イメージ(想定)】



【整備事例】
都市計画道路補助132号線
(幅員16m、石神井町二丁目付近)

●駅前広場の整備

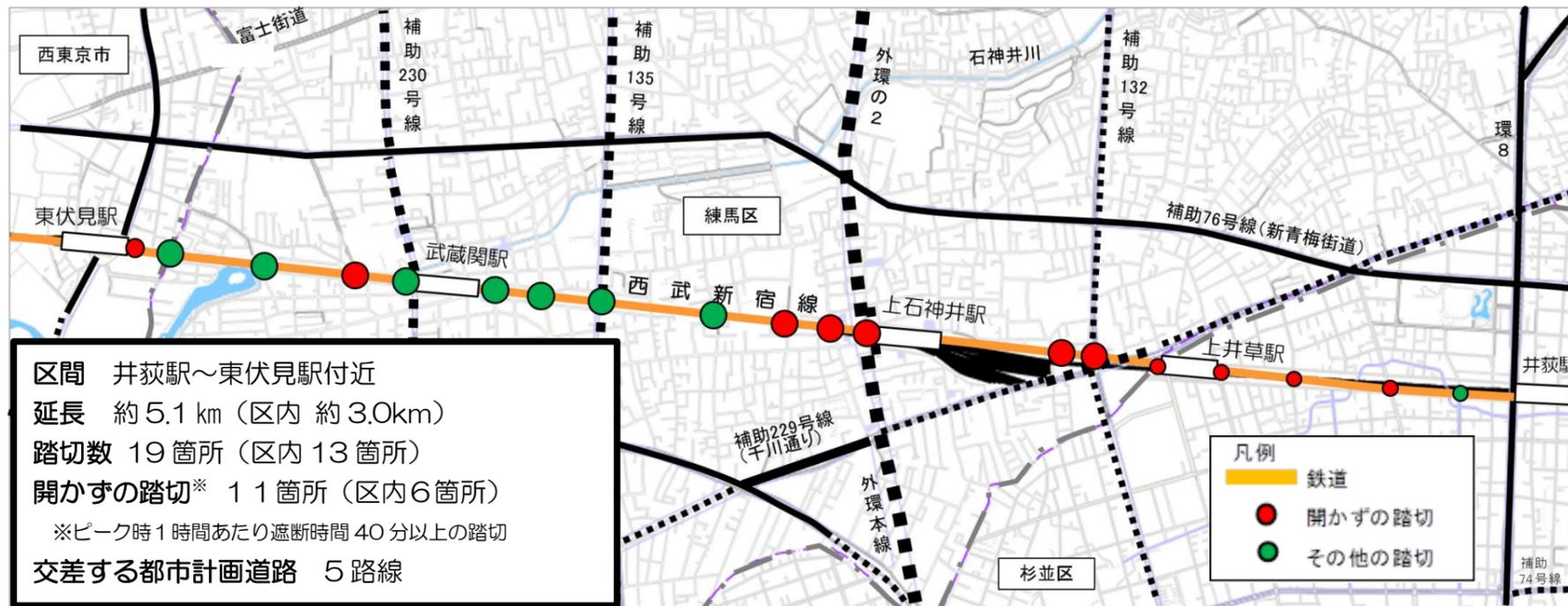
【事業の内容】

- 練馬区では西武新宿線の連続立体交差事業にあわせ、現在駅周辺に分散しているバス停とタクシー乗場を集約し、ゆとりある歩行空間を確保するために駅前広場の整備を計画しています。



【整備事例】
西武池袋線石神井公園駅 北口駅前広場

西武新宿線の連続立体交差事業（井荻駅～東伏見駅付近）の概要



- 区内 13 箇所の内 6 箇所が開かずの踏切
- 慢性的な交通渋滞や踏切内の事故が発生
- 鉄道による地域の分断

区民の日常生活
への支障

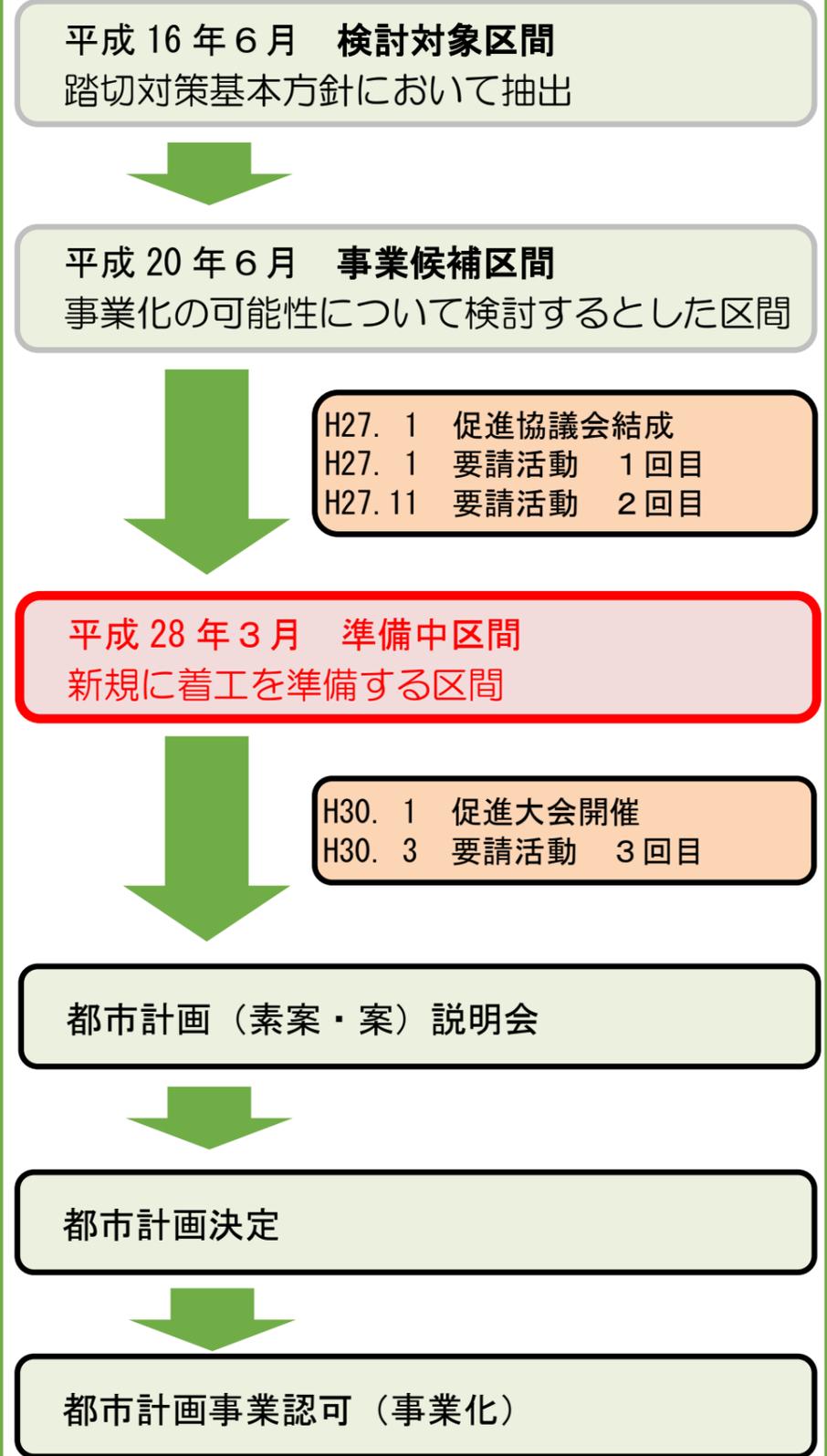
道路と鉄道の
連続立体交差化
により解消

連続立体交差事業とは…
道路と交差する鉄道を一定区間連続して、高架化または地下化し、多数の踏切の除却と新設交差道路の立体交差を一挙に行う事業

▼西武池袋線の事例（石神井町七丁目付近）



●連続立体交差事業の事業化までの流れ



武蔵関駅周辺のまちづくりの経緯

平成20年 6月 西武新宿線（井荻駅～東伏見駅付近）を
東京都が連続立体交差事業の**事業候補区間**に位置付け

平成22年 5月 「**武蔵関駅周辺地区まちづくり協議会**」
(以下、協議会) 設立

平成24年 5月 協議会より区へ「**武蔵関駅周辺地区のまちづくり提言書**」
提出

平成26年 5月 区が「**武蔵関駅周辺地区まちづくり構想**」策定
(駅周辺のまちづくりの方針を策定)



平成27年 10月 「**武蔵関駅前まちづくり推進会**」設立



平成28年 3月 西武新宿線（井荻駅～東伏見駅付近）を
東京都が連続立体交差事業の**準備中区間**に位置付け

平成29年 6月 **武蔵関駅周辺地区のまちづくりに関する
オープンハウス**開催



平成29年 11月 協議会での話し合いを再開



平成30年 8月 駅北側の権利者等に対して、**ヒアリング調査**を実施

本日

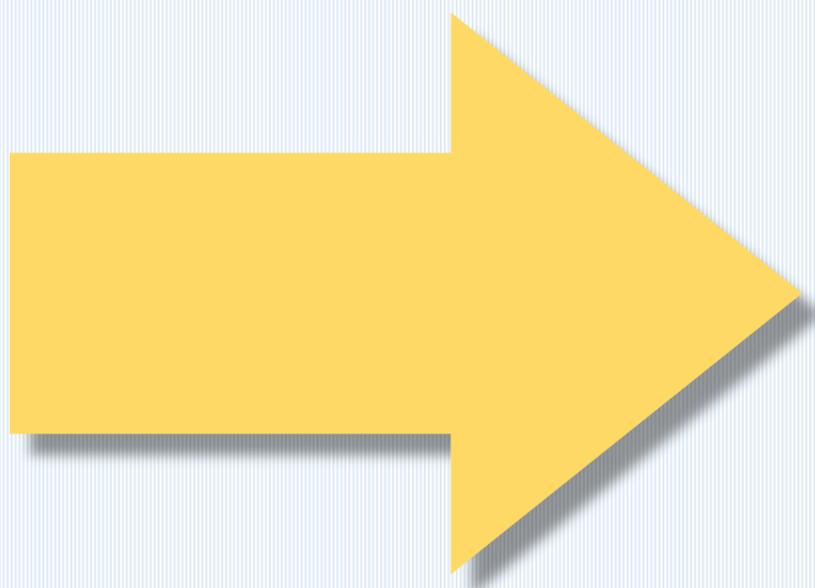
平成30年 11月 武蔵関駅駅前広場の整備等に関するオープンハウス開催

駅前広場の提案

武蔵関駅駅前広場に関する

これまでの検討経過と

整備イメージをご紹介します



武蔵関駅周辺の交通課題

鉄道・バス・タクシーなどの乗換が不便

駅周辺のバス停留所は4か所に分散している上、駅から最長200m以上離れているなど、鉄道との乗換が不便



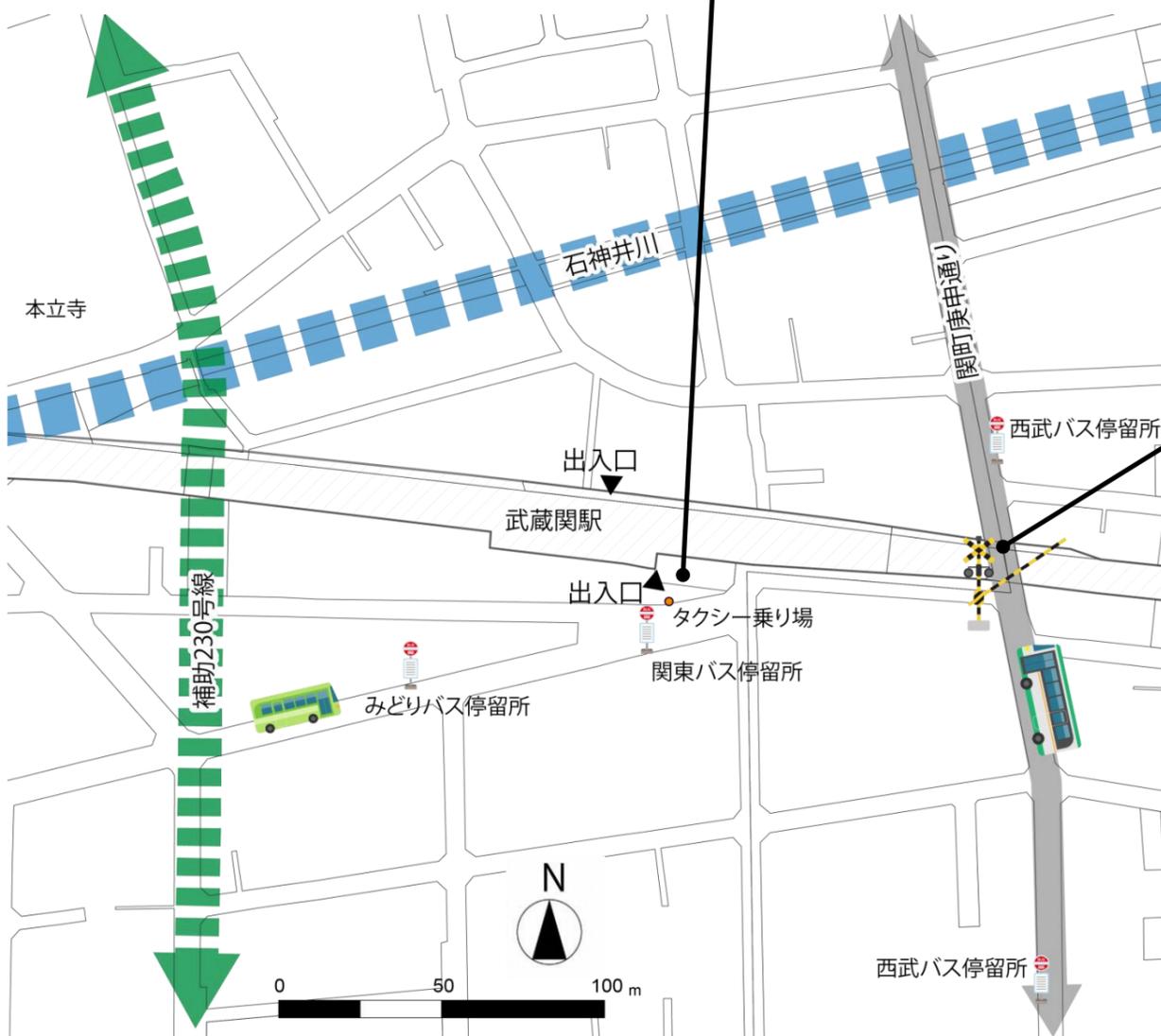
正式なタクシー乗り場がなく、待機スペースもない

駅周辺の安全な歩行空間の確保

南口の駅前道路に
 ・バス
 ・タクシー
 ・自家用車
 ・自転車
 が錯綜し、歩行者には危険



歩道のない通りにバスが多数運行しており、危険



踏切付近の危険性

ピーク時の遮断時間が40分近い踏切により、慢性的な交通渋滞が発生



踏切事故発生の危険性



課題解決には、駅前広場や駅前広場への安全な動線を確保していく必要があります。
 鉄道の連続立体交差化や都市計画道路にあわせて整備することで、事業効果が高まります。

駅前広場の整備にあたって

【駅前広場の機能】

鉄道・バス・タクシー
などの便利な乗換機能
(交通空間)

+

買い物客や待ち合わせ
の人々の憩い・交流
(環境空間)

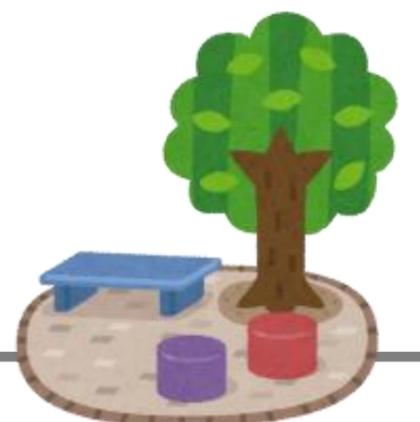


【交通空間の整備に向けて】

- バス停留所とタクシー乗り場を集約
- 鉄道・バス・タクシー利用者の乗換利便性を向上
(駅出入口と、バス・タクシー乗り場への人の流れを考慮)
- バス・タクシーなどが駅前広場へ安全にアクセスする道路の整備
- 駅前広場への安全な歩行者動線の確保

【環境空間の整備に向けて】

- 待ち合わせスペースなどゆとりのある空間を確保
- 石神井川と一体となった空間の創出
- 地域資源を活かした地域のシンボルとなる駅前広場を整備



駅前広場の位置の検討について

武蔵関駅前まちづくり推進会（H27.10～H29.3）

- ・推進会では、駅前広場の配置について5つのパターンを想定し、メリット・デメリットを整理しました。

「武蔵関駅前まちづくり推進会検討のまとめ（駅前広場の配置について）」を参照

武蔵関駅周辺地区まちづくりに関するオープンハウス（H29.6）

- ・区は以下のポイントを考慮して、**北側案**・**西側案**に絞って、更に検討を進めることとし、オープンハウスにて報告しました。

【ポイント】

- ・安全なアクセス経路（どの道路から駅前広場に入るか）
- ・事業費
- ・地域への影響



【オープンハウスでの主なご意見（抜粋）】

- ・石神井川と一体での整備ができるとうい
- ・補助230号線につけて配置するのは良い
- ・北口がゴチャゴチャしているので広く整備されたら良いと思う

「前回オープンハウスの開催概要」を参照

武蔵関駅周辺地区まちづくり協議会（H29.11～H30.6）

【協議会での主なご意見（抜粋）】

- ・駅前広場は事業が集中している北側に整備するのが望ましい
- ・西側案は駅前商店街の多くの店舗がなくなってしまう
- ・北側は南大泉方面から徒歩や自転車で駅を利用している人が多い

「武蔵関駅周辺地区まちづくり協議会の意見のまとめ（駅前広場の位置について）」を参照

協議会の意見を踏まえ、区は**北側案**の検討を更に進めることとしました。現在、対象範囲内の地権者へ、ヒアリングを実施中です。

＜ヒアリングの対象範囲＞

【ヒアリング結果（H30.10.31 現在）】

対象人数：68人

実施済人数：52人

（対象者全体の約77%が実施済）



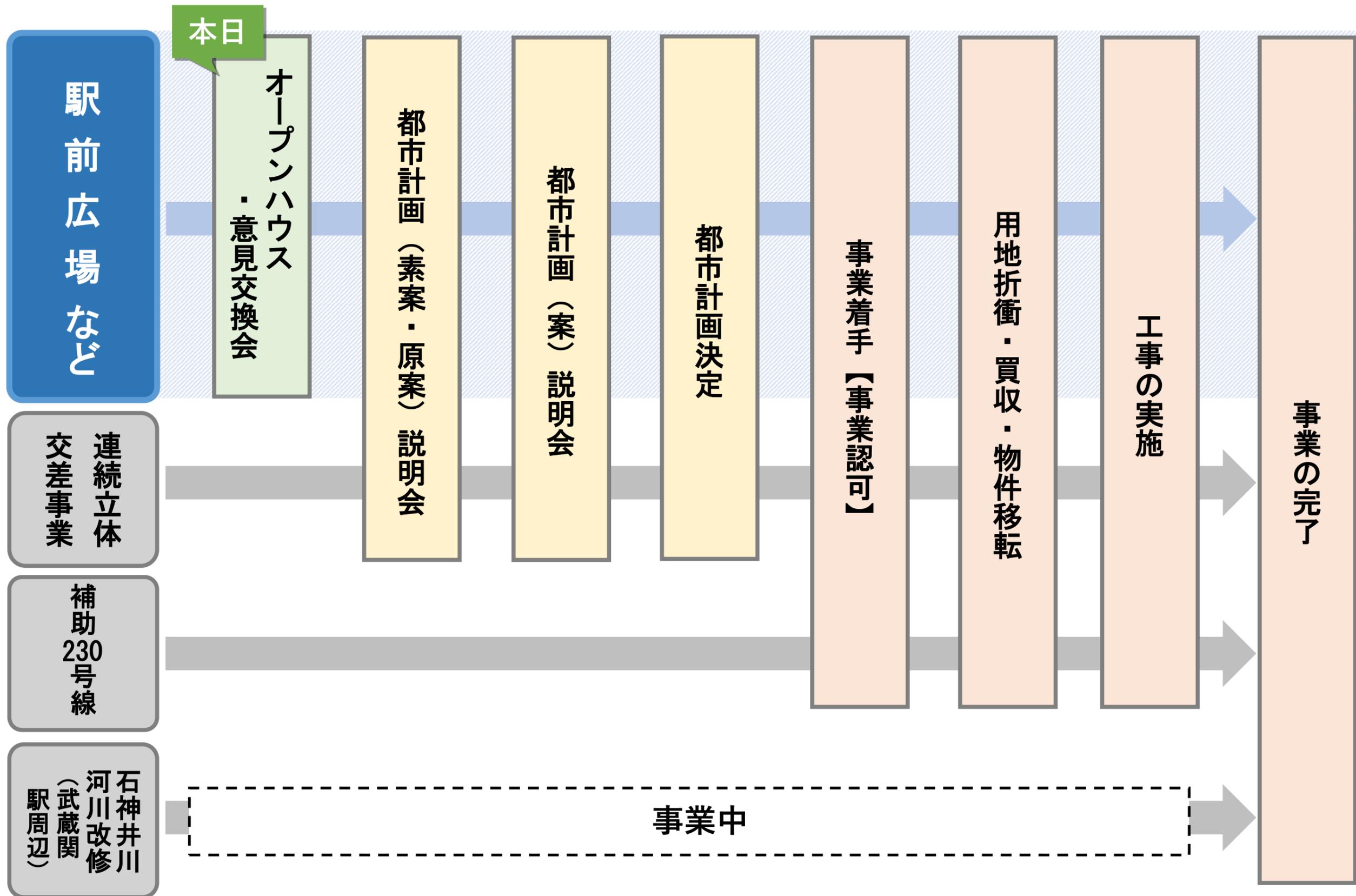
駅前広場の配置と整備イメージ



※イラストは、現段階でのイメージです

駅周辺事業の今後の進め方

～練馬区では、今後連立事業等とスケジュールを合わせながら、整備に取り組んでいきます～



今後の

武蔵関駅周辺のまちづくり

練馬区では、駅前広場などの基盤整備にあわせて、賑わいのある商店街の形成など、地域の方々とさらにまちづくりを進めてまいります。

例えば…

👉 まちづくりのルールを検討

(建築に関する制限や看板設置のルールなど)

👉 建物の共同化の検討

👉 現在ある駅南口広場の再整備を検討

(待ち合わせスペースなどゆとりのある空間の整備など)

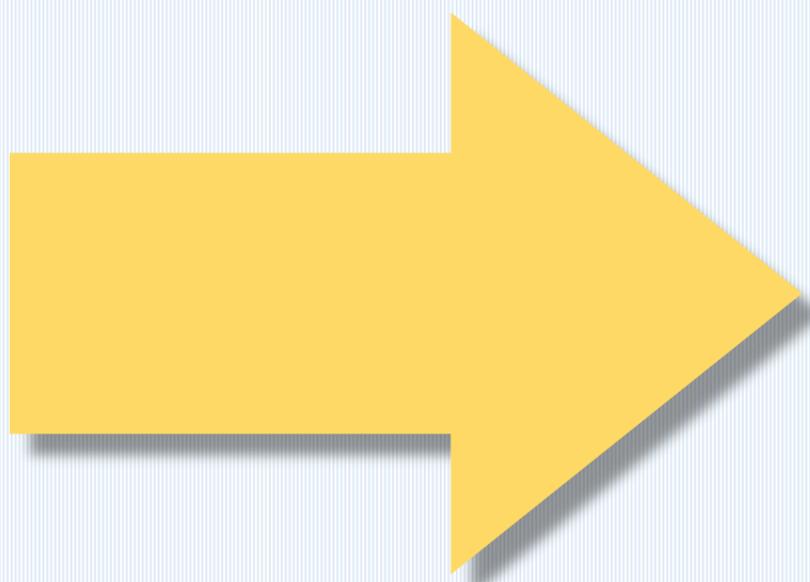
など

これまでの検討の詳細

武蔵関駅駅前広場に関する

これまでの検討経過について

詳細にご紹介します



武蔵関駅周辺地区まちづくり構想

まちづくりの
目 標

みんなで育てよう！
暮らしてみたいまちの魅力、暮らし続けたい安心感
のあるまち

駅と駅前

-  駅南北をつなぐ駅前空間
-  立体化された西武新宿線
-  魅力ある商店街と居住環境が調和した暮らしのゾーン

道路と交通

-  都市計画道路
 - ・広域交通を担う道路
 - ・広域的な自転車利用の確保
 - ・街路樹や植栽帯の整備
-  生活幹線道路
 - ・地区内外の交通を円滑に処理する道路
 - ・歩車分離で安全な歩行空間
-  主要生活道路
 - ・地区内の交通処理
 - ・消防活動
 - ・歩行者の安全確保
-  生活道路
 - ・歩行者の安全確保

-  駅アクセスの向上を検討するルート
-  都市計画道路と駅前空間をつなぐ道路
※ルートは要検討

石神井川

-  うるおいを感じられるまちのイメージを象徴する河川空間
 - ・地区の東西を横断する水とみどりの軸
 - ・散策ルートの軸

街並み

-  住環境の保全・向上や調和による良好な街並み
-  宅地のみどりが豊かで落ち着いた街並み
-  文教施設の多い落ち着いた雰囲気のある街並み
-  幹線道路沿道の街並み

将来のまちのすがた



武蔵関駅前まちづくり推進会 平成27年10月～平成29年3月（計9回）開催

武蔵関駅前まちづくり推進会検討のまとめ（まちづくりの方向性について）

●駅前広場の整備

- ・鉄道とバス、タクシーの乗り換えの利便性を高める
- ・バス、タクシーの乗り入れを優先
- ・待ち合わせスペースなどの空間の確保
- ・関のポロ市など歴史的資源を活かした特徴あるデザイン
- ・石神井川の水とみどりを踏まえ、まちの顔となる大木などを植樹し、自然素材を活かしたほっとできる空間
- ・武蔵関駅への観光バスなどの発着場所の確保



【事例】練馬高野台駅北口広場

●補助230号線の整備

- ・自転車や歩行者が安心して通行でき、まちが分断されないような整備
- ・将来的にバスルートを、補助230号線をメインにする
- ・電線類の地中化
- ・歩道に中低木を植樹し、緑豊かな道路として整備

●鉄道立体化、補助230号線の整備、石神井川の河川改修事業を活かした駅南北の回遊性の向上

- ・高架下を利用した南北動線の確保、駅南北をつなぐ都市計画道路の整備、石神井川沿いの遊歩道の整備などにより駅南北を楽しく回遊できる環境を向上させる



【事例】石神井川上御成橋付近の遊歩道

●関町庚申通りの歩行環境の改善

- ・関町庚申通りはバス通りとして狭く危ないが、堅固な建物が建ち並んでいるため拡幅整備は困難
- ・バス路線を補助230号線などに変更し、歩行者の空間を確保

●石神井川沿いの整備

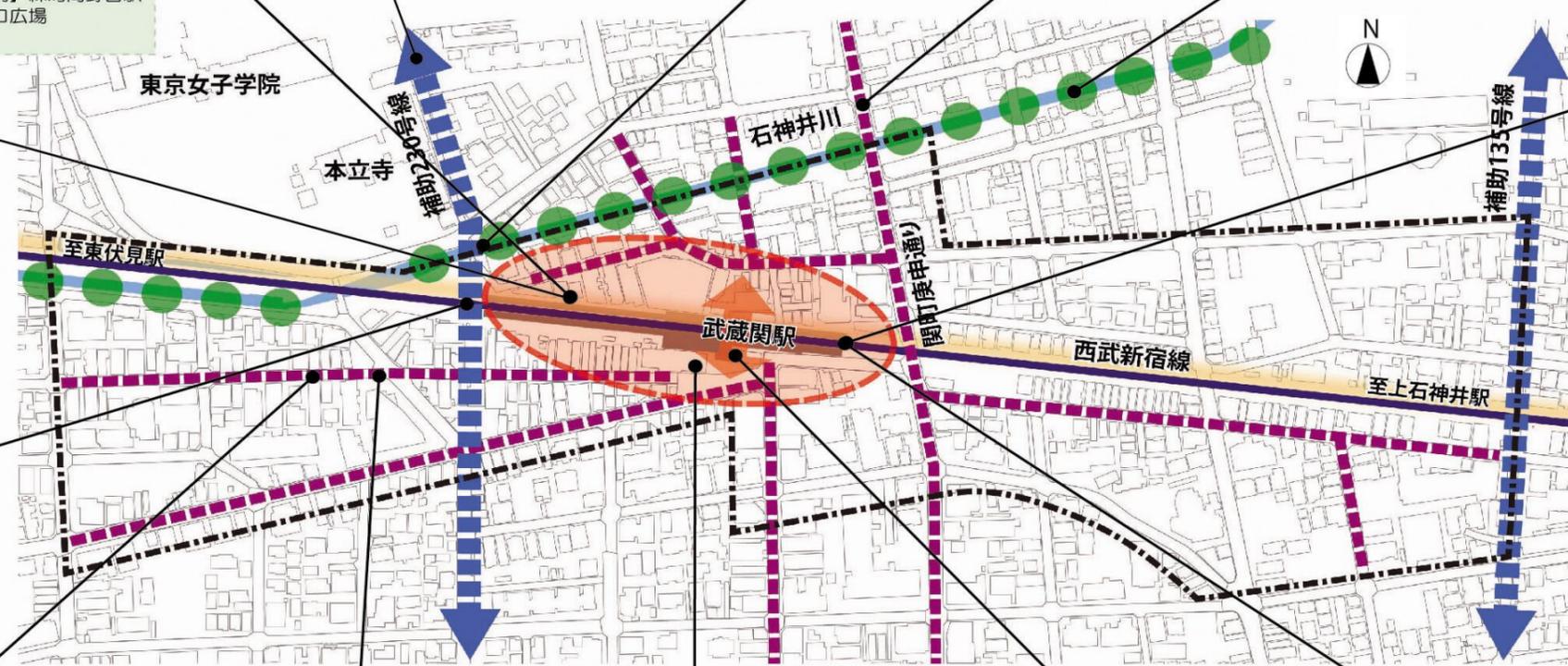
- ・河川改修にあわせて石神井川沿いを緑化し、周辺のみどりと駅前空間をつなぎ、散策できる環境を整える
- ・河川沿いの遊歩道には、まちのシンボルとして親しまれている桜のほか、四季折々に楽しめる樹木を混在させて植樹
- ・川を眺められるテラスや川に降りられる場所などの親水空間を整備

●駅前広場へのアクセス道路の整備

- ・補助230号線や関町庚申通りから駅前広場へのアクセス道路を整備

●バス路線の充実

- ・補助230号線の整備に伴い、バス路線の一部を補助230号線に変更し、バス利用の利便性や安全性を向上



●駐輪場の確保

- ・鉄道立体化により創出される高架下などを活用して駐輪場を確保
- ・買い物時の一時利用を検討

- 駅前広場の検討範囲
- ⇄ 都市計画道路（広域交通を担う道路）
- 商店街通り
- 鉄道
- 駅前広場へのアクセス道路
- 石神井川の水とみどり
- 武蔵関駅前まちづくり推進会の検討範囲

●賑わいがあり、調和のとれた商店街通りの街並みの誘導

- ・商店街通りの1階部分を店舗とするなど商業環境と調和した街並みのルールづくり
- ・建物の高さや形態、看板デザインなどの調和がとれた街並みを誘導

●商店街通りの買物空間の改善

- ・自動車の交通規制、歩道の確保など歩行者の安全対策を推進
- ・壁面後退などによる店先の駐輪スペースの確保
- ・電線類の地中化



【事例】壁面後退による店先のスペースの確保（練馬駅南口地区）

●駅周辺の歩行空間の改善

- ・電線類の地中化や建物の壁面後退などにより歩行者やベビーカーがゆったりと歩ける空間を確保

●南北の商店街の連携強化

- ・鉄道立体化により南北の行き来がスムーズになる機会を捉え、南北の商店街が連携して、まちの賑わいづくりに取り組む

●鉄道立体化を契機とした駅前の賑わい空間の創出

- ・高架下などに店舗や行政サービス機能を集積させ、駅利用者の利便性を向上
- ・鉄道の高架下を利用して、多目的空間を確保
- ・小規模な店舗を共同化し、賑わいの拠点づくりを進めることも検討



【事例】高架下を利用した商業施設（練馬高野台駅）

武蔵関駅前まちづくり推進会検討のまとめ（駅前広場の配置について）

～駅前広場の整備については、配置についても検討を行いました～

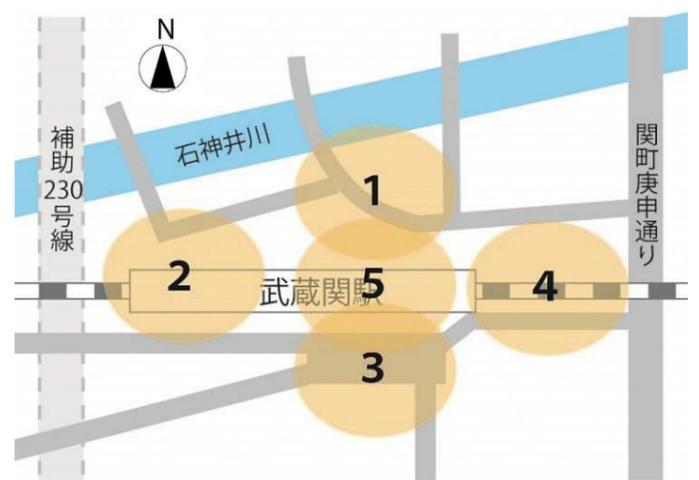
●駅前広場の配置について

- ・ 駅利用者の利便性を考慮し、現在の駅出入口付近に駅前広場を配置すること
- ・ 周辺市街地への影響を最小限に抑えるために、できるだけ鉄道の高架下を利用して整備すること
- ・ 石神井川、駅前広場へのアクセス道路の整備など駅北側の整備を踏まえると、線路北側に駅前広場を整備するのが妥当
- ・ 補助230号線のそばに駅前広場を整備すると、周辺の市街地への影響が最小限に抑えられる
- ・ 線路南側の配置も現在のイメージに近いが、駅前広場に安全にバスが通行できる道路を整備することが必要
- ・ 鉄道の立体化により南北をつなぐ駅前広場の可能性もある

●駅前広場の配置パターンの評価

- ・ 推進会では、駅前広場の配置について右図の5つのパターンを想定し、評価を行いました

・ 今後は、このような評価などを踏まえて、練馬区が主体となり、鉄道事業者や権利者と協議の上、具体的な駅前広場の配置について検討を進めるようお願いします

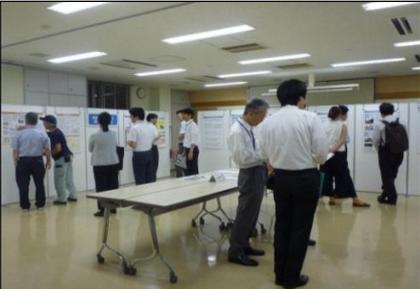


配置パターン	メリット（良い点）	デメリット（問題点・課題）
1. 駅北側	<ul style="list-style-type: none"> ○駅前広場へのアクセス道路、石神井川の整備とあわせて整備を行うことができ、周辺の市街地への影響が少ない ○石神井川と駅前広場が一体的に整備できればまちの顔ができる ○現在の駅への出入口と広場が近い 	<ul style="list-style-type: none"> △南側は歩行者中心のまちとして整備するなど活気を生み出すことが必要
2. 駅西側	<ul style="list-style-type: none"> ○駅前広場へのアクセス道路、石神井川の整備とあわせて整備を行うことができ、周辺の市街地への影響が少ない ○石神井川と駅前広場が一体的に整備できればまちの顔ができる 	<ul style="list-style-type: none"> △駅の出入口と広場が離れ不便であるため、動線を工夫することが必要
3. 駅南側	<ul style="list-style-type: none"> ○現在の駅への出入口と広場が近い 	<ul style="list-style-type: none"> △商店街通りにバスを通すため道路の拡幅が必要 △堅固な建物があるため、東寄りにするなど配置を工夫する必要がある
4. 駅東側	<ul style="list-style-type: none"> ○駅前広場へのアクセス道路とあわせて整備を行うことができる 	<ul style="list-style-type: none"> △駅の出入口と広場が離れ不便であるため、動線を工夫することが必要
5. 南北中間	<ul style="list-style-type: none"> ○駅の南側から坂を下って駅の北側や西側に行くのは大変なので、この位置はよい ○現在の駅への出入口と広場が近い 	<ul style="list-style-type: none"> △バスのルートによっては商店街通りの拡幅が必要

武蔵関駅周辺地区のまちづくりに関するオープンハウス

平成 29 年 6 月 23、24 日 開催

前回オープンハウスの開催概要

開催日時	平成 29 年 6 月 23 日 (金) 17:00~20:00 平成 29 年 6 月 24 日 (土) 10:00~13:00	
開催場所	関保健相談所 1 階 集団指導室 (練馬区関町東 1-27-4)	
来場者	69 名 (2 日間延べ人数) 〔23 日 (金) 29 名 24 日 (土) 40 名〕	

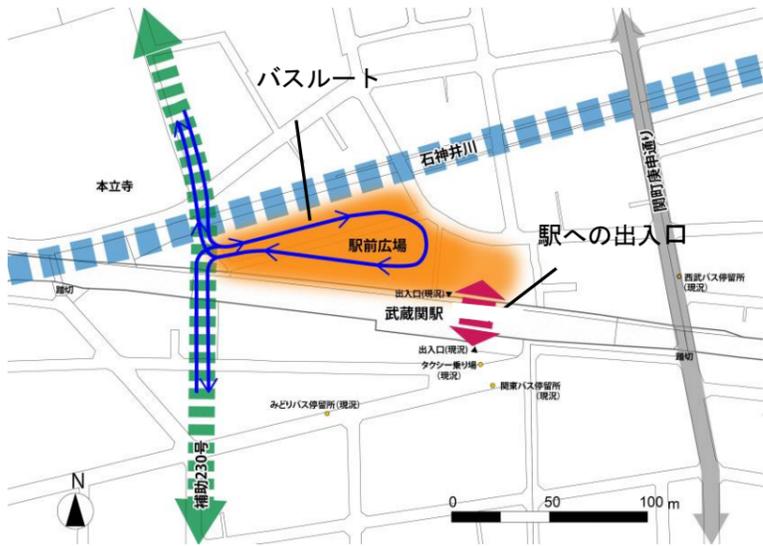
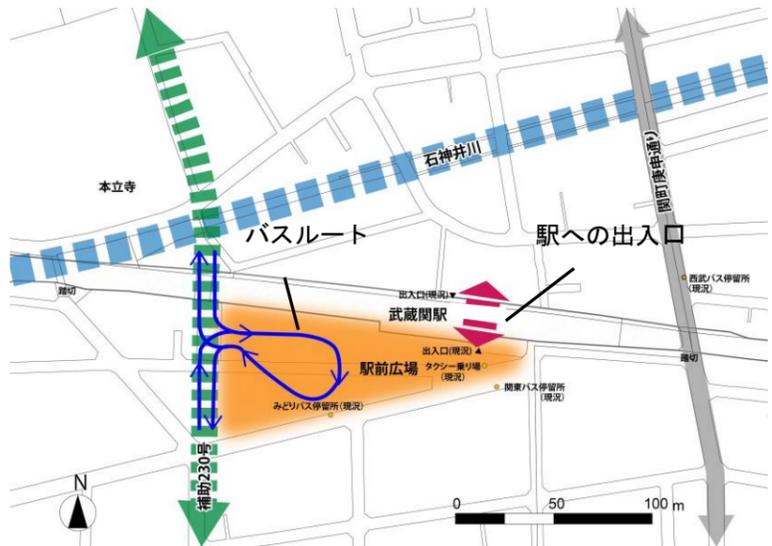
今後の武蔵関駅周辺のまちづくりに関する主なご意見

駅前広場 関連	交通環境全般	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅南口は交通整理員がいないと危ない状態だ。バスを待つあいだもあぶない。 ・ 関町庚申通りは歩道が狭く、車との距離が近いので恐怖を感じる。 ・ 関町庚申通りの開かずの踏切を何とかしてほしい。 ・ 一方通行や商店街通りの拡幅等、利便性のある道路を整備して欲しい。
	駅前広場の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場はもちろん必要だ。大泉学園駅は駅前広場が整備されて随分よくなった。 ・ 高齢者が増えると今以上に公共交通の必要性が出てくる。そのためのスペースが必要。 ・ 都市計画道路、駅前広場は防災上、交通安全上必要。1 日も早く事業化してほしい。
	駅前広場の配置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 石神井川と一体での整備ができるとうい。 ・ 補助 230 号線につけて配置するのは良い。 ・ 北口がゴチャゴチャしているので広く整備されたら良いと思う。 ・ 南北両方に駅前広場があるとよい。 ・ 経済性だけでなく、本当によいものは何かで決めてほしい。 ・ 高架下を駅広に使えると良い。
	機能やデザイン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場に車の流入を避け、自転車の乗り入れも禁止すべき。 ・ 駅前で少し休める様な空間があると良い。
その他	鉄道・駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ かつて西武鉄道が武蔵関駅周辺の水没で使えなくなったので、高架で整備してほしい。 ・ 高架化による連続立体交差は景観上よくない。
	補助 230 号線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南北方向の道路が少ないので作ってもらった方がよい。 ・ 広い道路で街は発展するのだから都市計画道路は必要である。 ・ 補助 230 号線の整備について検討してほしい。地域を絞った組織の立ち上げを望む。 ・ 補助 230 号線はまちが分断されるので一番困る。車道を広げると環境を損なうことになる。 ・ 補助 230 号線を大前提にした議論や計画には反対である。
	石神井川	<ul style="list-style-type: none"> ・ 石神井川の側道は部分的に分断されていて歩きづらい。 ・ 石神井川を活かすならば親水空間や桜並木の整備などがほしい。
	商店街の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今のやり方では賑わっていない。高齢化が進むと坂の下の駅前に買物に行かない。 ・ 駅北側が寂しい。 ・ 駅前の商店街に賑わいができるとう嬉しい。

武蔵関駅周辺地区まちづくり協議会（再開）平成29年11月～平成30年6月（計4回）開催

武蔵関駅周辺地区まちづくり協議会の意見のまとめ（駅前広場の位置について）

●協議会では「駅利用実態」「他事業との関係」「地域資源との関係」「にぎわい形成」「その他」等の視点から、北側案と西側案について検討しました。

		北側案	西側案
案の内容			
検討の視点	駅利用実態	<ul style="list-style-type: none"> 北側は南大泉方面から徒歩や自転車で向かい、武蔵関駅を利用している人が多いのではないかと。 現在の北口にはバスもタクシーも寄り付くことができない。 	<ul style="list-style-type: none"> 南口方面に居住している人はJR中央線を利用する人が多いのではないかと。
	他事業との関係	<ul style="list-style-type: none"> 北側では河川改修事業が事業中のため、一部の土地、建物が影響を受ける。また、鉄道が高架になれば、一般的には線路の北側が影響を受けることが多いので、駅前広場はこれらの事業が集中している北側に整備するのが望ましい。 高架の北側に駅前広場ができると、広場北側の日陰になる部分を有効活用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 北側は河川改修事業により街並みが再編される。駅前広場を西側案で整備することで、駅の南北ともに大きく街並みを変化させることができる。
	地域資源との関係	<ul style="list-style-type: none"> 北側案では、石神井川の河川改修事業とあわせて、景観的にも魅力あるものとするのが可能。 北側案は河川区域に接しているため、河川管理用通路と一体となった広々とした駅前広場を計画できる。 	
	にぎわいの形成	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道が高架になると、人々が集い、にぎわうためである駅前広場において、日陰となる部分が多くなってしまふ。 	<ul style="list-style-type: none"> 西側案であれば、現在の南側の広場と同じ側にバス停があるので、現在武蔵関駅を利用している人にとって使い勝手が大きく変わらないため、戸惑う人が少ないだろう。 西側案は現在の駅前商店街の多くの店舗が無くなってしまふ。南口の商店街は将来もこのまま残していきたい。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 北側案の範囲は、現在、店舗を含めた建物の棟数が少なく、住宅の多くは賃貸住宅であることから、用地交渉から整備までに要する時間が短くて済むのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> 西側案には多くの店舗があり、整備までに相当時間がかかってしまふ。

駅前広場に関する主なご意見

<駅前広場の必要性について>

- 将来のまち全体のことを考えると駅前広場の整備は必要。
- 関町庚申通りのバス停留所は駅から離れており不便。また歩道がなくてバスの乗り降りも危険なので、駅前広場を整備して安全に乗り降りできるようにしたい。
- 新たなバス停は不要だ。鉄道が立体化しても駅前は今ままで十分なのではないか。

<駅南北の交流について>

- 高架下の土地も活用して駅前広場を整備すると、より広く使い勝手がよくなり、南北のまちが交流できる。
- 高架下を利用して駅南北の行き来ができる通路を整備できるとよい。
- 北側案にせよ、西側案にせよ、駅前広場の整備を契機に、駅の南北がにぎやかになるとよい。

<その他のご意見>

- 駅前広場の整備のために立退く住宅や商店が近隣に移転できるのか等、生活再建の事も検討・情報提供が必要だ。
- 石神井川などの地域の資源を活かした、武蔵関ならではの駅前広場になるとよい。