

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附属街路第5号線から第9号線の案および、東京都市計画道路練馬区画街路第8号線の案に関する意見書の要旨ならびに区の見解について

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附属街路第5号線から第9号線の案、および東京都市計画道路練馬区画街路第8号線の案については、下記の日程で縦覧および意見書の受付を行い、意見書が提出されました。

案に関する意見書の要旨とそれに対する区の見解は、以下のとおりです。

○ 案縦覧等

- ・案縦覧期間：令和2年10月6日～10月20日
- ・意見書受付期間：同上
- ・意見書提出件数：7通（6名1団体、17件）

意見書の要旨	区の見解
<b>1 鉄道附属街路に関する意見</b>	
<p>(1) 鉄道高架化に付随する側道ができれば、日の当たらない冬は雪の解けない道路となり、治安悪化、事故の発生などが想定される。西武池袋線の高架の側道は、閑散として暗い道路となっている。</p>	<p>(1) 鉄道附属街路は、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。</p> <p>また、西武池袋線の側道は、地域にお住いの方や駅へのアクセスに重要な道路として利用されています。</p>
<b>2 練馬区画街路第8号線（武蔵関駅交通広場）に関する意見</b>	
<p>(1) 「街づくり協議会」および「練馬区」は一切当方との対話や協議をする場を持たず、半ば強引に石神井川の整備事業と合わせて事を進めているように感じられる。</p> <p>武蔵関駅北口の商店街のほとんどを半ば強引に退去させ、人の往来が紡ぎ出すぬくもりある街づくりができるのかと大きな疑問を感じる。武蔵関駅北口の再開発事業は街が歩んできた大きなプロセスを真っ向から否定するものであり、人と人の繋がりのない空虚な街づくりであると感じる。上記の理由等により計画案に反対する。</p>	<p>(1) 武蔵関駅交通広場の計画は、平成22年に設立した駅周辺地域の町会・商店会の代表および公募区民で構成するまちづくり協議会等において検討するとともに、計画区域内の権利者への個別訪問やオープンハウスでのご意見を踏まえて作成しています。また、平成31年2月に東京都や西武鉄道等と共に開催した説明会で都市計画原案をご説明し、皆様からご意見を頂いた後に都市計画案として取りまとめ、昨年10月に説明会を開催しています。</p> <p>交通広場の整備は、鉄道の立体化や補助第230号線のほか、現在事業中の石神井川</p>

	<p>の整備と連携して進めていきます。今後も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。</p> <p>また、高架下空間の活用や駅周辺における回遊性の向上など、利便性が高く賑わいのあるまちや商店街となるように、今後も地域の方々と駅周辺のまちづくりを推進していきます。</p>
<p>3 用地や建物の補償に関する意見</p>	
<p>(1) 計画にかかるマンションにおいて、立ち退き対象となる住民は、新しい住まいを求める事を余儀なくされ著しい不利益が生じる。転居先を確保する必要に加え家族の将来計画が不確実となり、大きな不安要因を抱える事になる。残る住民はマンションの規模縮小による影響がハード・ソフトのあらゆる側面に及び、長期にわたり経済的、社会的、環境的な不利益を被る。経済的な不利益は、固定的な費用負担が試算で概ね倍増する見込みであり、大きな課題を長期に亘り背負うこととなる。共有地の売却には区分所有者全員の賛成が必要であり、合意形成は極めて難しい。</p> <p>(2) マンションの想定される将来は一部解体、規模縮小である。解体対象部分については一戸建て立ち退き条件に近似する可能性はあるが、規模縮小については条件が一切知らされないまま承諾するということがあれば、高架化には到底賛同できない。</p>	<p>(1)(2) 事業により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。</p> <p>土地や建物等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いうえで、建物等の調査を実施し、個々の状況に応じて額を算定します。</p> <p>事業の進捗にあわせて、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。</p>
<p>4 その他</p>	
<p>【連続立体交差化に関する意見】</p> <p>(1) 新型コロナウイルスの感染拡大による新しい生活様式で、鉄道利用者が減り運行本数が減れば、開かずの踏切の時間も短くなり、連立事業は最優先する事業とは言えない。(同様意見他1件)</p> <p>(2) 関町庚申通りに関しては、混雑が見られる事はあるが、一日中踏切が閉じていることは無い。歩行者の通行部分が狭く、危険であることは認知しているが、駅を迂回す</p>	<p>(1)(2) 西武新宿線は練馬区内に13か所の踏切があり、うち6か所がピーク時の遮断時間が一時間あたり40分以上の「開かずの踏切」となっています。関町庚申通りの踏切は「開かずの踏切」ではありませんが、自動車や歩行者の通行が特に多く、緊急車両の通行や踏切事故など地域活動に大きな影響を与えています。連続立体交差事業の実施により、こうした問題が解決され、さらに、鉄道により分断されていた地域が</p>

れば危険を回避でき、また歩道と車道を明示することや踏切を多少拡大し歩行者専用道を整備するなどで解決できるため、立体交差化の必要性はないと考える。

**【構造形式に関する意見】**

- (1) 周辺住民の安全かつ円滑な移動を可能にする為、立体化には賛成するが、手段としては地下化を再考して欲しい。(同様意見他 2 件)
- (2) 高架化案の比較対象とされた地下化案であるが、一部住民から対案として提示された複線シールド方式を否定するのであれば、説得性のある根拠を持って誠実な態度で行うべきである。
- (3) 事業費を削減する方向を模索し、再度 2 つの方式について熟考するべきである。(同様意見他 1 件)

**【都市計画道路に関する意見】**

- (1) 伏見通りから環八までの 5.1km(井草通りまでなら 4.3km)の中に 6 本もの 20m 近い幅員の道路が計画されている。本当にこの地域に必要な道路なのか、もう一度熟考してほしい。  
広い道路が何本も通り、交通量が飛躍的に増加すると、光化学スモッグが発生する頻度が増すのではないかと危惧している。

**【補助第 230 号線に関する意見】**

- (1) 西武新宿線の高架化により、朝夕の踏切の問題が解決されるため補助 230 号線は

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。

- (1)～(3) 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條件、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。  
選定方法等については、平成 31 年 2 月の都市計画素案説明会、令和 2 年 10 月の都市計画案説明会にてご説明しました。

- (1) 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。区西部では都市計画道路の整備が遅れており、生活道路への車両の流入を招いています。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、当該区間の都市計画道路は必要性が確認されており、今後とも必要な整備を着実に進めてまいります。  
また、都市計画道路の整備により交通の流れがスムーズになると、自動車排出ガスの排出量が削減され、都市環境の保全に寄与することが期待されます。

- (1)～(3) 補助第 230 号線は、自動車交通を処理するほか、武蔵関駅へのアクセス向上

必要ない。大きな道路ができると、夜間のトラック等の交通量の増大が予想され、騒音に住民が悩まされることになる。このような問題点を回避するには、道路を地下に通すのが好ましい。

(2) 武蔵関駅付近では、駅前広場への車両のアクセスは西側の道路(補助 230 号線)からだけとなっているが、一方通行にすることで、東側(関町庚申通り)からも進入することができ、交通量も分散される。230 号線を通すとしても、一方通行ならば 16 m の幅員は不要である。また、対面通行であっても、例えば 13m (停車帯 1.5m を路肩 0.5m とし、歩道を 3.5m から 3m に変更)ならば支障はないのではないかと考える。

(3) 武蔵関駅東側に隣接する踏切は歩行者の通行部分が狭く、危険であることは認知しているが、駅を迂回すれば危険を回避でき、また歩道と車道を明示することや踏切を多少拡大し歩行者専用道を整備するなどによって解決できるため、都市計画道路補助 230 号線の必要性はないと考える。

**【景観・環境に関する意見】**

(1) 今回の計画により景観、環境への悪影響がある。(同様意見他 2 件)

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。

本路線の整備により、バスなどの自動車交通が関町庚申通り等から補助第 230 号線へ転換されるものと考えます。

なお、本路線は、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。

(1) 連続立体交差事業の実施にあたっては環境影響評価(環境に及ぼす影響について、事前に調査や予測、評価を行い、環境保全のための措置を検討し、これらの措置が取られた場合の環境への影響を評価する)を行います。評価書案では景観など 8 項目に対して評価を行い、環境保全のための措置を実施することにより、周辺環境に与える影響は小さいと予測されています。