

平成28年10月14日（金）・15日（土）に開催した、東日本旅客鉄道赤羽線（埼京線）十条駅付近の連続立体交差化計画および関連する道路計画（鉄道附属街路、補助第85号線）等の都市計画案および環境影響評価書案の説明会において、多くのご質問をいただきました。

主な質疑について、以下に概要を掲載します。

<主な質疑概要>

【連続立体交差事業】

Q1. 埼京線を地下化してほしい。高架化には反対である。

A1.

（東京都）

- 構造形式については、加賀学園通り（補助第84号線）と環状第7号線がすでに立体交差されていることから、この区間において、鉄道立体化を高架と地下で比較検討した。
- 地形的条件、踏切の除却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つの観点から総合的に判断した。

地形的条件では、高架でも地下でも大きな差はなく、どちらも可能である。

計画的条件では、高架の場合、6か所の踏切が除却でき、地下の場合、仲原踏切と北仲原踏切が通行出来なくなる。

事業的条件では、事業費については、高架は340億円、地下は655億円、事業期間については、高架は11年、地下は13年となる。

- これらを勘案して、高架形式が適切だと判断した。
- なお、都で実施している連続立体交差事業の場合、事業費の1kmあたりの平均単価は、高架が約220億円、地下が約330億円となり、地下は1.5倍となっている。

（北区）

- 区としては、本会議でも答弁したとおり、都の検討結果を尊重する。したがって、地下化を東京都に申し入れることは考えていない。

Q2. 商店街の方々と高架にするという話をされているのだと思うが、その話し合いは、何年くらいで何回行っているのか。また、地元の方は入っているのか。

A2.

（東京都）

- 東京都としては特定の方々と話しをして、構造形式について決めているということはない。

（北区）

- 北区としても、構造形式について具体的な話し合いはしていない。
- 町会、自治会、商店街、PTA、大学等が入った十条地区まちづくり全体協議会において、構造形式を判断するような話し合いはしていないが、東京都が示した素案を基に区が説明して、議論したという経緯はある。

- 個別の町会、商店街で様々な議論がなされていると思うが、十条地区まちづくり全体協議会で、高架か地下かという議論はしていないと認識している。
- 区として、町会、商店街で行われている話し合いをこの場で申し上げるのは差し控えるが、全体協議会会長ほか10人から提出された早期実現に関する陳情を区議会で採択しており、この陳情内容は高架化に限った趣旨のものでない。

Q3. 地下化した時に踏切が除却できないという話があったが、無理に環七の下からのスタートではなく、もっと清水坂の方から掘っていけば、踏切の除却が完全にできると思うが、なぜできないのか。

A3.

(東京都)

- 東京都内にはまだ1,050か所という多くの踏切が残っている。その中で踏切をいかに除却していくかの方向性を平成16年に踏切対策基本方針で決めており、鉄道立体化で検討すべき区間を20か所選んでいる。
その中ですでに立体化されているところは、費用対効果の点から除き、対象区間を設定している。
- また、延長が延びると事業費もかかってくるため、それも課題となる。

Q4. 国鉄時代に北区に新幹線を通す代わりに赤羽駅は高架化、十条駅付近は地下化という協議がまとまっていたようである。民営化してJRになっても合意を引き継ぐことになっていたはずである。いつ、誰が、どのようにして、地下から高架にしたのかを明確にしてほしい。

A4.

(東京都)

- 当時の国鉄が進めていた、東北新幹線の建設計画および赤羽線の輸送力増強計画について、北区が赤羽駅付近の連続立体交差化および十条駅付近の地下化を条件として同意を与えたことについては承知している。
- 平成26年6月に、「JR埼京線十条駅付近の連続立体交差事業の早期実現に向けた陳情書」について、区議会で採択され、新たに「JR埼京線十条駅付近の連続立体交差事業の早期実現に関する決議」が北区議会で採択され、新たにJR埼京線十条駅付近の連続立体交差事業の早期実現に関する決議が北区議会でなされている。
- この決議において、連続立体交差事業が適切な構造形式により、早期に事業化されるよう、強く求めるものであるとしている。
- これを踏まえ東京都として、地形的条件、計画的条件、事業的条件を総合的に判断した結果、高架形式を最適案として選定した。

(北区)

- 北区議会、区ともに地下化を要望して推進してきたが、その間、国鉄からJR東日本となり、社会・経済状況の変化に伴い、区としては、それを一旦置いて、様々なまち

づくり事業に取り組んできた経緯がある。

- 平成26年6月、陳情を受けて、全会派一致で採決した決議を新たに行っており、適切な構造形式により早期に事業化されるよう強く求めるとしている。
- 北区都市計画マスタープラン2000では地下化を目標としていたが、北区都市計画マスタープラン2010では鉄道の立体交差化を実現すると大きく捉えている。
- したがって、北区並びに北区議会は、地下化にこだわった考えは持っていない状況である。
- 東京都が選定した高架方式を尊重するという立場である。

Q5. 高架にした場合、地震で壊れる可能性はないのか。

A5.

(JR東日本)

- 新たに計画される構造物については、最新の耐震基準、設計基準を用いて設計をし、施工していく。
- 先ごろの熊本地震においても、最新の耐震基準に基づいて施工し、そういう基準に基づいて施工及び補強された構造物においては、甚大な被害は発生していない。

Q6. JR東日本、東京都、国、北区の費用負担を教えてください。

A6.

(東京都)

- 国土交通省が定める連続立体交差に関する要綱に基づいて負担割合が決まっている。全体事業費に占める割合から言うと、国が約47%、東京都が約27%、北区が約11%、JR東日本が15%というのが、一般的な負担割合である。

【環境影響評価書案】

Q7. 木造家屋が密集しており高い建物がない地域だが、景観について、鉄道の高架構造物が周辺建物の高さを超えることはないと言っているのはおかしいのではないか。

A7.

(東京都)

- 事業区間周辺は十条駅を中心に、住宅、商業施設が建ち並び、その中で埼京線が都市的な景観の要素の一部となっている。
- 高架構造物が周辺の建物を大きく上回ることはないと考えており、周辺の都市的景観要素と融合し、地域景観の特性は大きく変化しないと考えている。
- 景観の評価については、景観等の専門家である学識経験者も入った東京都環境影響評価審議会にて、第三者による評価がなされる。

Q8. 高架化により沿線から離れたところが今よりうるさくなるのではないかと、5m、10mの高さでの騒音を示してほしい。

A8.

(東京都)

- 環境省の「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」という指針に基づき、予測、評価を行っている。
予測・評価地点は、近接している鉄道の計画線の中心から水平距離で12.5m離れた位置の高さ1.2mの位置となっており、現況の騒音を大きく上回らないこととしている。
- 5m、10mの高さでの騒音については、フジサンロードにおいて、予測している。
昼間においては、高さ5mの位置で現況値が69デシベル、高架化後が57デシベル、高さ10mの位置で現況値68デシベル、高架化後は63デシベル、
夜間においては、高さ5mの位置で現況値が65デシベル、高架化後が53デシベル、高さ10mの位置で現況値が64デシベル、高架化後が59デシベルとなっている。

Q9. 高架化を前提とした環境影響評価書案だけでなく、地下化方式の環境影響評価書案も作るべきではないか。

A9.

(東京都)

- 東京都の環境影響評価条例上、本事業については、複数案の環境影響評価に該当しないため、3条件を総合的に判断し、最適と判断した高架についてのみ実施している。

【鉄道付属街路】

Q10. 鉄道付属街路について、何世帯が立ち退きになるのか。補償はどうなっているのか。

A10.

(北区)

- 鉄道付属街路について、代替地の確保は、関係機関含めて確保できるように取り組んでいるが、お示しできる状況にはなっていない。
- 具体的な数は、測量などの調査を行っていないので正確な数字ではないが、概ね110件から120件の方に土地をお譲りいただくことになる。事業費は、他の周辺の都市計画道路の事業と比べて、100億円まではかからないと考えている。
- 鉄道付属街路の補償については、個別の相談会を、昨年度2回行ったが、今年度も開催する。一般的な都市計画道路の補償について、土地・建物の補償、それに関わる動産の移転補償、仮住居の補償、借家人への補償、営業補償、家賃の減収補償、移転雑費などの補償があるので、個別の相談会においてご説明する。

【補助第85号線】

Q11. 補助第85号線は、幅30m必要なのか。

A11.

(東京都)

- 30mの幅員については、防災の視点、歩行者・自転車利用者など安全性・快適性の視点、十条駅周辺のまちづくりの視点などで検討した。
- 防災の視点では、災害時に大きな被害が想定される整備地域において延焼遮断帯を形成する補助第85号線の整備により、道路空間を確保し、早期に防災性を向上させる必要があると考えている。
- 安全性・快適性の視点では、多くの歩行者・自転車利用者が混在しているため、安全に安心して快適に通行できる空間の確保が必要だと考えている。
- 十条駅周辺のまちづくりの視点では、交流機能を向上させるための空間の確保、延焼遮断機能を早期に発揮できる幅員の確保について、地元北区からも要望を受けている。
- こうしたことから、現在の都市計画幅員を活かし、まちづくりに資する道路空間をつくっていききたいと考えている。

Q12. 補助第85号線は、幅30mの区間をどう決めたのか。

A12.

(東京都)

- この区間は、学校関連施設、障害者支援施設、医療施設、自衛隊関連施設など大規模な施設や活気のある商店街が立地しており、こうした施設や商店街を利用する方々など、多くの人が集まるエリアに位置している。
- さらに、まちづくりの観点からも、回遊性を高める歩道空間が必要であるため、約620mの事業予定区間について、拡幅整備が必要と考えている。

Q13. 補助第85号線の拡幅によって、どれくらいの方に影響があるのか。

A13.

(東京都)

- 測量をした段階で正確な数字は確定するが、航空測量による2,500分の1の地形図に基づく図面によると、拡幅により影響のある建物棟数は約120棟である。

Q14. 補助第85号線の拡幅によって商店街に影響が出るが、将来の商店街をどのように考えているのか。

A14.

(東京都)

- 補助第85号線の拡幅は、十条駅周辺の東西方向の歩行者ネットワークの軸として機能し、駅周辺の回遊性や交流機能の向上に役立つと考えている。

- この道路拡幅とあわせ、北区が誘導する商業施設と住宅の立体的共存など、沿道のまちづくりと連携することにより、にぎわいを維持し発展させる地域づくりに寄与すると考えている。
- 用地買収をさせていただく方々、地権者の皆様には、今後とも丁寧な対応に努め、事業の必要性について、ご理解いただけるようしっかり取り組んでいく。

＜その他の意見・質問等＞

- 目先のことだけを考えず、将来の十条地域の人々のために長期戦略として考えてもらいたい。
- 費用の面を見れば地下化の方が高いが、将来を見据えて考えてもらいたい。
- 高架化で立ち退きになる不安やストレスなど、一番大切なのは精神的な問題の解決である。
- 埼京線を地下化すれば、西口再開発や補助第73号線の目的が達せられる。
- 十条の踏切がしょっちゅう閉まっているので、踏切を廃止するための署名運動をし、東京都に提出した。踏切を廃止しようということで、線路を上にするか、下にするかという問題が出てきた。それではまちづくりをどうしようかということで、商店街と町会を集めて話しをしたところ、高架にしようという意見が一致した。それを今、我々が話し合いを進めているということである。
- 1か所の踏切において、高架下の高さが足りないので階段を整備するという話があったが、階段だけだと人の往来が制限され転倒リスクもあるので、出来ればスロープを設置してほしい。
- 高架にするということは完全に決まったことなのか。
- 動線の話だが、家政大、帝京大や自衛隊など、駅の南側に道路を横断している人がいっぱいいる。駅をつくる時に、駅を道路の上で横断してもらい、少数の人が道路を横断するようにしてほしい。駅が高架なり地下なりになった時に人間と車が交差することによって渋滞が起きたら何の意味もない。
- 6月に商店街の方々が北区に対して要望書を提出したと聞いている。要望の中身はどういうものか。
- 補助第85号線の事業予定区間の事故件数を教えてほしい。
- 補助第85号線を30mに拡幅するよりも、パーキングメーターを撤去した方が良いのではないか。
- 記録をしっかりしていただきたい。私達の意見、質問を記録していただいて、この記録をみなさんにオープンにしていきたい。