

令和5年2月9日（木）、11日（土）の計2日間で開催した東急電鉄大井町線（戸越公園駅付近）の連続立体交差計画及び関連する道路計画と交通広場計画の都市計画素案説明会や、令和5年2月9日（木）～2月23日（木）まで受付いたしました都市整備局HPの質問フォーム等を通じて、多くのご質問をいただきました。

ご質問の主な要旨とそれに対する回答について、以下に記載いたします。

【都市計画、事業計画に関する内容】

Q1 開業までのスケジュールは。

A1

今後は、都市計画素案を作成した後に、案の公告縦覧、都市計画審議会審議、都市計画決定という流れになります。具体的な時期については、関係機関との協議等もありますので、確実な約束はできませんが、東京都としては、都市計画決定を約1年後と見込んでおります。

都市計画決定後、事業認可までは、約2年の期間を要すると考えております。事業認可を取得後、工事に入り、工事完了まで約11年を予定しています。工事着手後の工程については、今後実施する工事説明会の中で、具体的な詳細工程を皆様にお示しいたします。

Q2 今回の連立はなぜ必要か。

A2

今回の事業対象区間にある6か所の踏切は、ピーク時の遮断時間が1時間当たり40分以上の「開かずの踏切」であり、特に駅に近い戸越公園1号踏切では、1日の歩行者交通量が約1万人となっております。

これらの状況を鑑み、計画区間内にある踏切問題を抜本的に解消することが必要であり、解決策として、複数の踏切を同時に除却できる連続立体交差化が適当であると考え、都市計画素案を作成いたしました。

Q3 今後住民の意見が反映されることはあるのか。

A3

今回、ご説明した都市計画素案は、皆さまから出されたご意見等をもとに、さらに検討を行い取りまとめ、都市計画案を作成します。その後公告・縦覧を行い、その縦覧期間中に都市計画案に対して、ご意見のある方は、意見書を提出することができます。

頂いた意見書の要旨は、都市計画案を都市計画審議会に付議する際に、併せて提出し、都市計画案が適切であるか、審議され、適切であると認められた後に都市計画の決定となります。

Q4 なぜ環境影響評価を実施しないのか。

A4

今回の計画は、施工延長が約 0.9 km であり、東京都環境影響評価条例の対象とならないため、条例に基づく環境影響評価は実施いたしません。

しかし、事業者として、この計画が与える影響に配慮するため東京都の環境アセス技術指針に準拠した形で予測評価を行っております。自主的に行った調査については、環境影響調査書にまとめており、東京都の都民情報ルーム、建設局道路建設部計画課の窓口、品川区の都市環境部環境課で閲覧が可能です。また東京都建設局のホームページでも公表しております。

Q5 なぜ連立と交通広場整備を一体で行うのか。

A5

連続立体交差事業と交通広場や周辺の道路などを一体的に整備することで、踏切の除却だけでなく、総合的なまちづくりが行え、大きく地域の活性化を図ることができます。そのため、連続立体交差事業と交通広場計画を一体的に行っております。

【構造形式に関する内容】

Q6 なぜ高架方式にしたのか。

A6

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、これら 3 つの条件を基本として事業主体である東京都が、総合的に判断し選定しています。

このうち、事業的条件では、仮線高架方式の事業費が約 240 億円、地下方式の事業費が約 310 億円となります（事業費には用地費や補償費を含む）。このため、仮線高架方式が優位となります。

また、計画的条件では、仮線高架方式は 2 か所の道路で高さ制限がかかりますが、6 か所の踏切を除却できます。地下方式では、6 か所の踏切を無くすことはできますが、うち 3 か所の道路が通行できなくなります。このため、高架方式が優位となります。

以上のことから、高架方式を選定しています。

Q7 構造形式を選定する前に住民の意見を聞いたのか。構造形式（都市計画）はもう決定なのか。

A7

これまでも検討は行ってきましたが、都市計画の素案として皆様にご提示できるものとしては今回が初めてでございます。

都市計画素案説明会は、都市計画の手続きを進めていくにあたり、地域の皆様のご意見を伺うために開催しております。今回の説明会等で出された意見を参考にして都市計画案を作成し、都市計画法に定められた順序に則って進めます。

都市計画案については、今後、公告・縦覧の手続きを行い、縦覧期間中に意見書を提出していただくことができます。その後、都市計画審議会において審議され、その議決を経て、都市計画決定されます。

Q8 直上高架方式について説明しないのはなぜか。用地取得の面から、直上高架方式の方が優位になるのではないか。

A8

直上方式を採用した場合、事業費が約 290 億円となり、仮線方式と比べ約 50 億円高額になることから、直上方式は採用していません。

なお、直上方式を採用した場合においても、鉄道高架構造物から生じる日影への配慮等の観点から、関連側道を整備するため、沿線の用地買収にはご協力をお願いすることになります。

【高架化による影響に関する内容】

Q9 この事業によって中延架道函渠の幅や高さ、道路のクランクは変わるのか。

A9

現在、クランク状に曲がっている中延架道函渠は、既に道路と鉄道が立体化されていますが、今回の連続立体交差化に合わせ、道路の線形改良を行い、視認性を改良する方向で交通管理者（警視庁）、東京都、品川区、東急電鉄で調整していきます。

なお、道路の線形改良後の、鉄道との交差部における道路幅員と空頭については、同程度以上確保することを基本に、今後詳細に検討していきます。

Q10 過去の第二京浜の立体化事業により、クランク状に曲がっている戸越公園4号踏切部の道路は、今回の事業で元に戻るのか

A10

現在、クランク状に曲がっている戸越公園4号踏切部の道路は、今回の連続立体交差化に合わせ、道路の線形改良を行い、視認性を改良する予定です。

また、かつて踏切が存在し、鉄道の南北に通行ができていた、戸越公園4号踏切と中延架道函渠の間（旧戸越公園4号踏切）についても、鉄道の高架化後は、南北に通行が出来る

ようにする予定です。

今後、これらについて、交通管理者（警視庁）、東京都、品川区、東急電鉄で調整していきます。

Q11 なぜ付替道路が必要なのか。

A11

鉄道を高架化する際に、既存区道の機能（車両や歩行者の通行・民地へのアクセス等）を阻害するため、その機能補償として整備する必要があります。

Q12 鉄道付属街路（側道）の最終的な運用形態は、車の通らない道路（歩行者主体）となるのか。

A12

鉄道付属街路（側道）については、歩行者・自転車専用の車の通らない側道にする方向で、交通管理者（警視庁）や東京都、品川区で調整していきます。

Q13 工事完了後の騒音・振動の影響とその対応策は。

A13

鉄道高架化後の軌道中心から、水平に 12.5m 離れた地点の、地上から 1.2m の地点において騒音・振動の予測を行ったところ、高架化後の騒音・振動の予測値は、現況値を下回る予測です。

工事完了後の騒音・振動の対策として、レールは、可能な限り継ぎ目を少なくすることや、レールを重量化することなどにより、騒音・振動の発生源抑制に努めます。また遮音壁の設置等により、騒音・振動の外部拡散防止に努めます。さらに高架橋は、大きな音の出やすい鋼橋ではなく、騒音の発生が比較的少ないコンクリート橋を予定しております。

なお、これらの対策を講じても、騒音・振動が著しく現況より悪化したと判断される場合には、さらなる騒音・振動対策を検討・実施していきます。

Q14 日影の影響はあるのか。

A14

鉄道に沿って鉄道付属街路（側道）を整備することで、鉄道付属街路（側道）を整備する範囲では、周辺の家屋において、「建築基準法」及び「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」の規制時間を超える日影は生じない予測です。

Q15 景観的な配慮はどう考えているのか。

A15

工事完了後の景観についてフォトモンタージュによる予測を行った結果、鉄道の高架構造物は、事業区間周辺の都市的景観と融合し、周辺の建築物等の高さを大きく上回るもので

はないことから、大きな変化はないと考えております。

駅デザインについては東急電鉄が今後検討していきますが、周囲の景観と調和したデザインを検討していきます。

Q16 工事施工中の列車による騒音・振動対策と、工事施工中の連絡先はどこか。周辺で行っている事業や経営等に影響が出た場合、補償はあるのか。

A16

工事施工中は、敷地境界付近には仮囲いを設置し、列車の安全な走行や工事に支障がない範囲で、可能な限りレールの継ぎ目をなくすほか、低騒音・低振動の建設機械を採用するなど、騒音・振動による周辺への影響が極力生じないよう努めます。なお、工事施工中の列車による騒音・振動の工事区域周辺への個別の補償等は考えておりません。

これらの対策を講じて、騒音・振動が著しく現況より悪化したことが確認された場合には、さらなる騒音・振動対策を検討、実施していきます。工事施工中の工事に関するお問い合わせ先などについては、工事着手前に開催する工事説明会等で説明いたします。

Q17 構造物の耐震性に問題はないのか。

A17

最新の耐震設計基準に基づいて設計し、設計耐用年数は、100年としております。工事完了後は、日々の点検や2年ごとの定期点検、地震後の点検等を行い、適切な維持管理を行っていきます。

Q18 工事着手前に家屋の調査を行うのか。また、工事により家屋に被害が出た場合の補償はどうなるのか。

A18

工事範囲に近接しているなど、必要と判断する範囲にある家屋については、工事着手前に家屋調査を実施いたします。なお、家屋調査を実施する範囲については、工事着手前に開催する工事説明会等で説明いたします。

家屋に被害が生じることのないよう、今後、施工計画等を作成いたしますが、万一家屋に被害が生じた場合には、因果関係を調査の上、適切な対応をいたします。

【用地に関する内容】

Q19 用地買収はどの範囲になるのか。

A19

都市計画素案において、現在の鉄道用地以外で新たに鉄道区域となる場所については、用

地を取得させていただきます。また、鉄道付属街路や付替道路、区が計画している交通広場となる場所についても、用地を取得させていただきます。工事で使用する可能性のある区域については、借地をさせていただく予定です。

詳細は、用地測量等を実施したうえで明らかにしていきますので、今後の測量作業へのご理解とご協力をお願いします。

Q20 用地の取得はいつ開始するのか。

A20

用地取得については、都市計画事業認可後に用地補償説明会を行い、その後に権利者と折衝させていただきます。なお、現時点では用地の取得はしておりません。

Q21 用地買収はどこが行うのか。

A21

連続立体交差事業にかかる用地取得業務は、事業施行者である東京都から委託を受けた、東急電鉄で行う予定です。

交通広場にかかる用地取得は、品川区が行う予定です。

Q22 用地の補償内容や補償費用は。

A22

補償項目の例としては、一般的に取得する土地に建物等がある場合には、これらの移転等のための建物移転補償があります。また、取得する土地に門、塀、庭石類等がある場合には、これらの移転等のための工作物移転補償などがございます。

個々の事情により補償内容や補償費用が異なりますので、今後開催する用地補償説明会で補償に関することを説明させて頂き、個別にお話しをさせていただきます。

【鉄道に関する内容】

Q23 戸越公園駅は今の駅の計画規模で大丈夫なのか。

A23

将来の駅の施設計画は、戸越公園駅周辺の開発計画等を考慮した計画としております。詳細については今後設計を進めて参ります。

Q24 駅の改札口の位置はどうなるのか。また、増設はしないのか。

A24

駅の改札の位置や設置数については、現在の位置や設置数と概ね変わらない計画として

いますが、今後東京都、品川区、東急電鉄等で調整していきます。

Q25 将来を見据え、各駅停車車両を現在の5両編成から車両を増やす考えはあるか。

A25

現時点において、大井町線各駅停車の車両編成を増やす計画はありません。

Q26 高架化して運行速度は変わるのか。

A26

工事完了後の線路の平面線形は現況と概ね変わらない計画であり、位置もほぼ今と同じなので、今と同等程度の運行速度を予定しております。

Q27 運賃は変わるのか。

A27

今回の連続立体交差化事業に伴う、駅位置の変更を理由とした運賃の変更は行う予定は現時点ではありません。

Q28 踏切除却までの間における安全対策はどう考えているか。

A28

今後、仮線化すると、仮の踏切に移すこととなります。その場合においても現在設置されている踏切警報機や踏切障害物検知装置等、踏切の安全対策を継続していきます。将来的に踏切はなくなりますが、高架化までは踏切障害物検知装置の3D化等、今の安全を維持し、さらに強化していきたいと考えております。

Q29 高架下の利用をどう考えているか。

A29

利用計画については、今後、地域住民の皆様のご要望を踏まえ、東京都、品川区、東急電鉄で検討してまいります。

なお、鉄道高架下の利用については、都市側（地方自治体）は鉄道事業者の業務に支障がない限り、公共の用に供する施設を設置することができます。

一般的には、高架下における貸付が可能な面積の15%部分を都市側で利用できます。

【交通広場に関する内容】

Q30 交通広場はなぜ必要なのか。

A30

現在、東急電鉄大井町線戸越公園駅周辺では、駅前にゆとりのある空間が不足しており、歩行者と自転車等が交錯するおそれがあるとともに、人々が交流できる空間や待合せができる憩いの空間がありません。また、駅前に車両が待機できる空間がないため、乗換えが不便となっており、特に高齢者や障がい者の方にとって駅へのアクセスが困難な状況にあります。

そこで、これらの課題解決に向け、歩行者空間の安全性・快適性確保や駅周辺のにぎわい向上、交通結節機能の強化を図るため、交通広場の計画素案を取りまとめました。

Q31 交通広場の位置はなぜ、この位置なのか。

A31

交通広場の位置は、駅や商店街、補助第29号線などの位置関係を踏まえ、歩行者と自動車の錯綜回避などの安全性、商店街や戸越公園等のまちとの連続性によるにぎわい、戸越公園駅へのアクセスのしやすさによる利便性等の視点から、交通広場の位置を選定しました。

Q32 交通広場の位置について選定の経緯・手続きを教えてください。

A32

区の上位計画である「戸越公園駅周辺まちづくりビジョン駅前広場計画編（令和3年5月公表）」において、交通広場の候補位置を比較し、9番地区を基本に検討を進めることをお示ししておりました。その後、交通管理者（警視庁）や東京都と協議を進め、交通安全上の観点やまちづくりの観点から、現在の計画位置が適切であると考え、都市計画素案をお示しさせていただきました。

今後は、今回の説明会等で出された意見を参考にして都市計画案を作成し、都市計画法に定められた順序に則って手続きを進めます。都市計画案については、今後、公告・縦覧の手続きを行い、縦覧期間中に意見書を提出していただくことができます。その後、都市計画審議会において審議され、その議決を経て、都市計画決定されます。

Q33 戸越公園駅北地区再開発事業で生み出される公開空地と鉄道の高架下を利用して交通広場の整備ができないのか。

A33

公開空地は、市街地環境の改善を図るために、再開発計画敷地内で一定の建蔽率等の制限を受けて確保されるスペースであり、別の都市計画事業である交通広場で使用することはできません。

また、北地区再開発事業予定区域に隣接する鉄道の高架下は、駅施設の設置が見込まれることから、交通広場として必要な面積を確保することは難しいと考えております。

Q34 交通広場を5-10番地区で、戸越公園駅北地区再開発事業に含めて計画できないのか。

A34

5-10 番地区で計画されている北地区再開発事業では、災害に強い市街地の形成や幅広い年代の定住人口の確保などを期待しておりますが、この北地区再開発事業を実現しつつ、当該地区内に交通広場として必要な面積*を確保することは難しいと考えております。

※交通広場の規模については、旧建設省が監修している「駅前広場計画指針」に則って算出しており、円滑な交通処理ができるように必要な面積を確保することになっております。

Q35 交通広場の整備が必要かどうか住民への調査をお願いしたい。

A35

これまで公表した上位計画等により、区の考えをお示しし、これらの計画を元に地域の会合等で意見交換をさせていただいておりました。今後は、都市計画案に対して、ご意見のある方は、意見書を提出することができ、都市計画審議会を経て都市計画決定することになりますので、これらの都市計画手続きの中でご意見を伺いたいと考えております。

Q36 交通広場の整備費用を教えてください。

A36

現時点で事業費に関しては確定しておりません。交通広場に必要な機能等を勘案し、事業計画を今後検討していく中で事業費の精査を行ってまいります。

Q37 戸越公園駅のホーム延伸に伴い道路の線形を変更した下神明2号踏切部について、連続立体交差計画完了時には元の道路線形に戻るのか。また、線路の南側から交通広場に行くとき、車で行き来できるのか。

A37

下神明2号踏切は、ホーム延伸により現在の位置に移設した経緯がありますが、今回の連続立体交差化に合わせて旧下神明2号踏切位置（元の位置）に戻す方向で、交通管理者（警視庁）、東京都、品川区、東急電鉄で調整してまいります。

道路線形改良後の車の通行の可否については、今後、交通管理者（警視庁）と調整していきますが、安全面の観点から歩行者および自転車みの通行を想定しています。

Q38 補助第29号線から交通広場への車両の流入動線について、補助第29号線の東側の歩行者動線が遮られているように見えるが、歩行者に対する配慮はあるのか。

A38

補助第29号線の東側の歩道を歩行者が安全に通行できるよう、補助第29号線から交通広場への取付道路部分については、横断歩道などの安全施設を設置する予定であり、今後、交通管理者（警視庁）や東京都、品川区で調整してまいります。

【その他】

Q39 戸越公園駅北地区再開発事業はどのような計画か。

A39

品川区が策定した上位計画においては、戸越公園駅北地区を含むエリアで、災害に強い市街地の形成を目指すとともに、高度利用を図った都市型住宅と生活利便施設との複合施設の整備を促進し、幅広い年代の定住人口を確保することを計画に掲げております。

これらの区の計画を踏まえて、商店街機能の維持および活性化や駅前の基盤整備を含めて、地域の方々に市街地再開発事業に向けた話し合いが行われているところです。

Q40 歴史的に価値のあるものは残してほしい。

A40

事業範囲については文化財の調査をしており、現時点では指定・登録文化財は存在せず、周知の埋蔵文化財包蔵置は確認されておりません。工事を進めていく中で新たに埋蔵文化財等が発見された場合には、文化財保護法等に基づいて適切な措置をとって進めていきます。

Q41 戸越六丁目児童遊園の桜の木は伐採されてしまうのか。

A41

工事の際に支障する可能性が高いと思われませんが、詳細は今後の施工計画の中で対応方針を検討してまいります。

Q42 連立の説明会は今回限りか。

A42

都市計画決定後、用地測量等説明会、用地補償説明会、工事説明会など、事業の節目ごとに説明会を開催し、地域の皆様方のご理解とご協力を得ながら取り組んでいきます。