都市高速鉄道
東武鉄道東上本線　大山駅付近

連続立体交差化計画の都市計画案
および環境影響評価書案

関連する道路の都市計画案

大山駅の駅前広場の都市計画案

東　京　都
板　橋　区
東 武 鉄 道 株 式 会 社

説明の概要

①東上本線（大山駅付近）の
連続立体交差化計画
- 都市計画案
- 環境影響評価書案

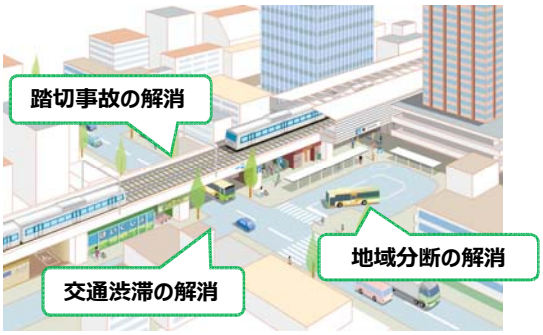
②関連する道路計画
- 都市計画案

③大山駅の駅前広場計画
- 都市計画案

東上本線（大山駅付近）
連続立体交差化計画

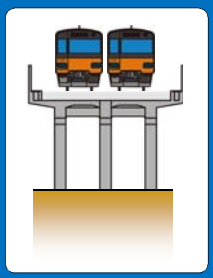
東上本線（大山駅付近）の現状

連続立体交差事業について

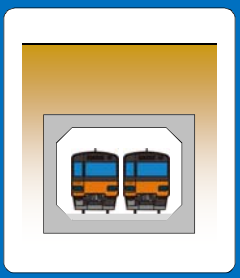


鉄道の構造形式

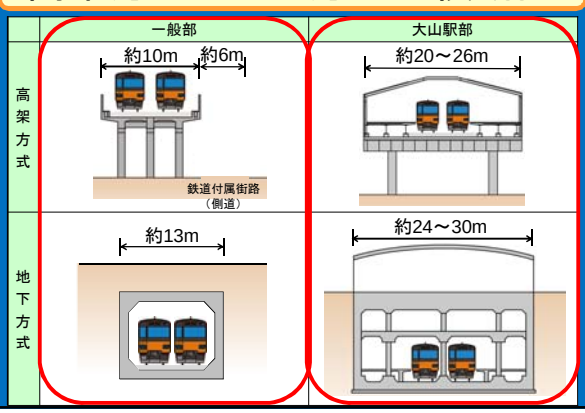
高架方式



地下方式



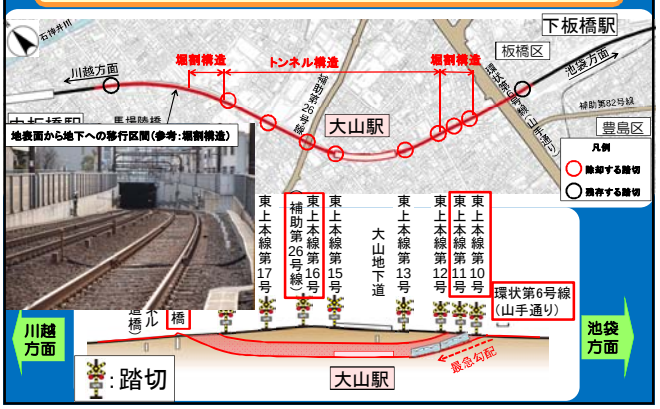
高架方式と地下方式の横断図



高架方式の概要

高架方式の概要

地下方式の概要



鉄道の構造形式の選定

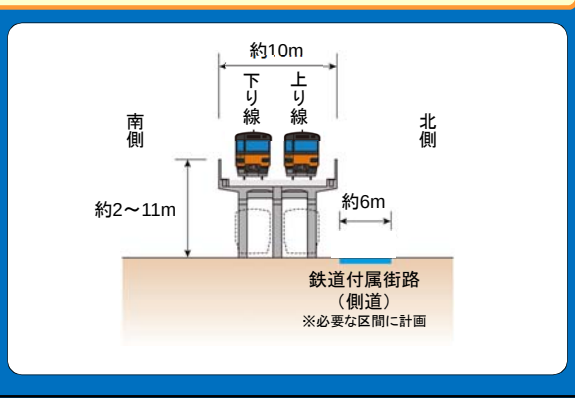
	高架方式	地下方式
地形的条件	可能	可能
計画的条件	8ヵ所の踏切を除却	8ヵ所の踏切を除却 うち2ヵ所の道路が通行不可
事業的条件	約340億 （用地費等を含む）	約550億 （用地費等を含む）

高架方式

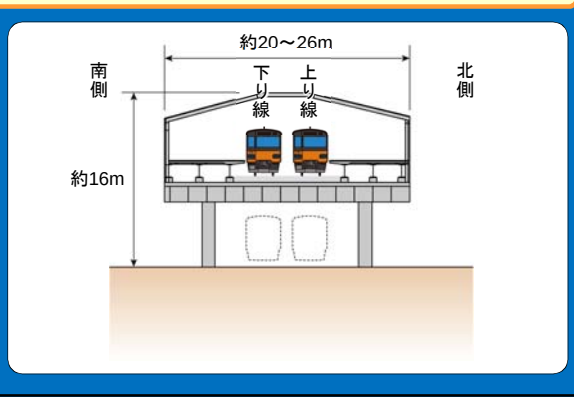
東上本線（大山駅付近）の連続立体交差化の都市計画案

都市計画区間

標準横断図（一般部）

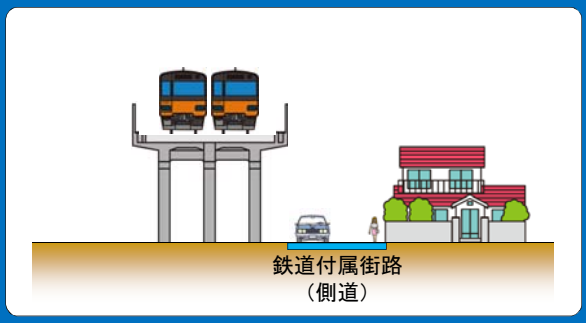


標準横断図（大山駅部）

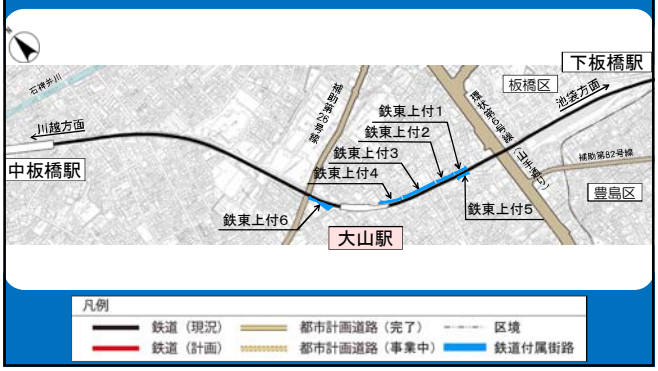


鉄道付属街路の都市計画案について

鉄道付属街路（標準断面図）



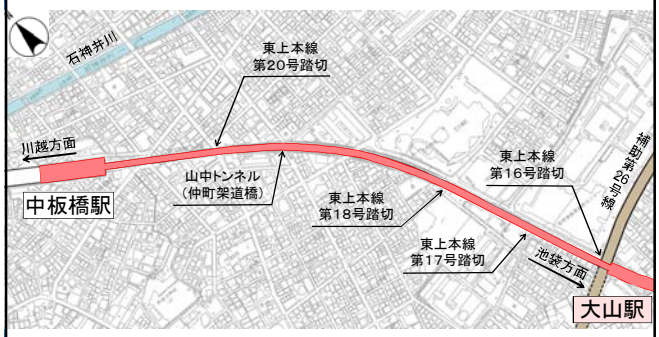
鉄道付属街路（全体計画）



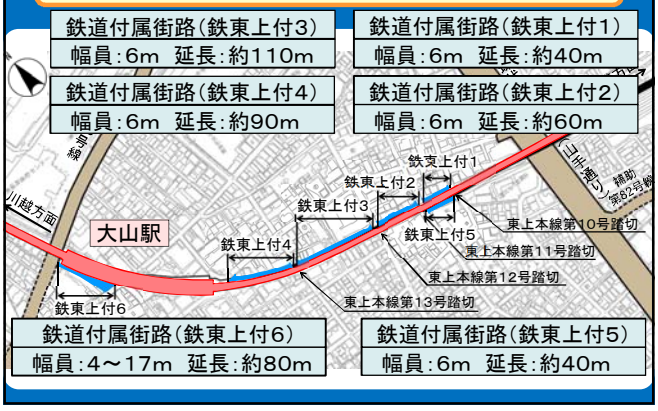
都市計画の区域について

都市計画の区域

都市計画の区域

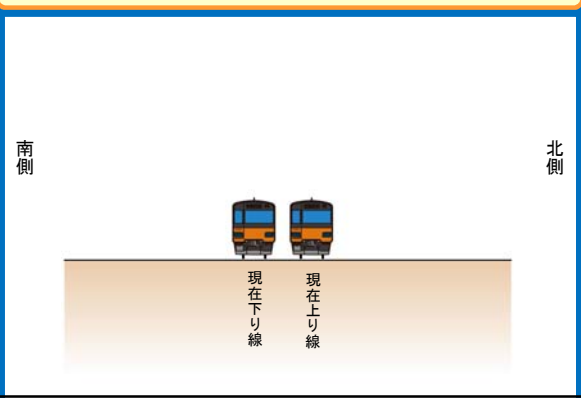


都市計画の区域

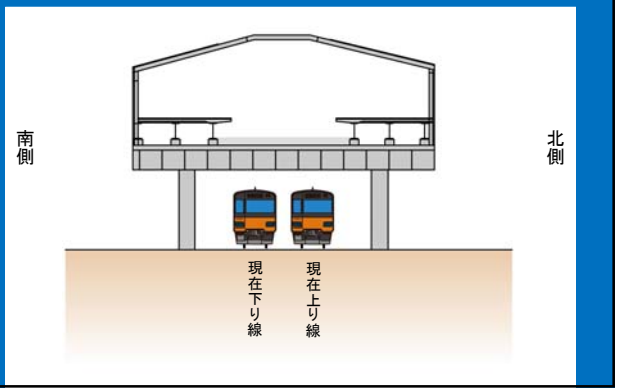


施工方法の概要

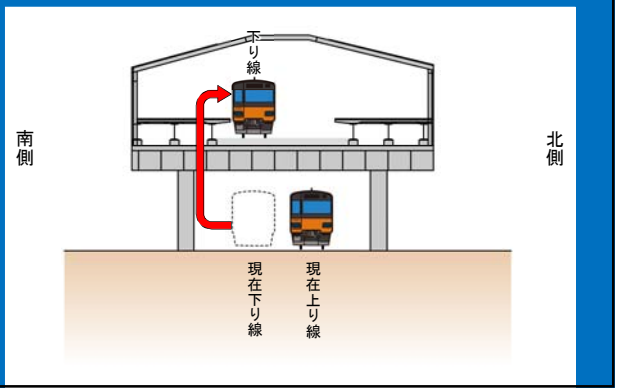
大山駅付近の施工方法



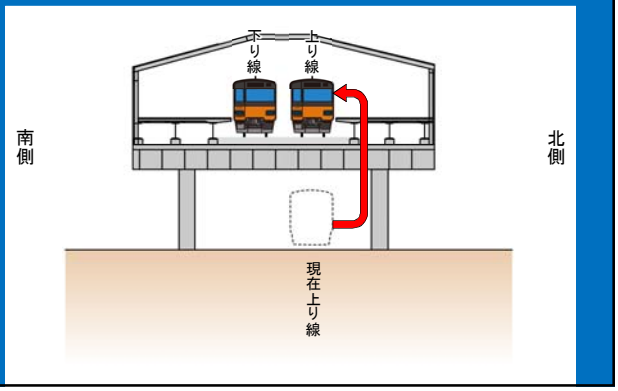
大山駅付近の施工方法



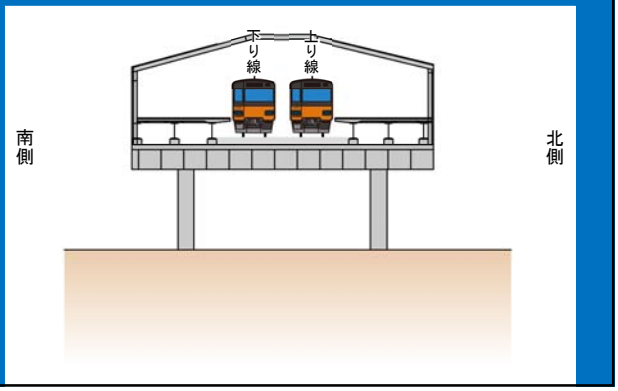
大山駅付近の施工方法



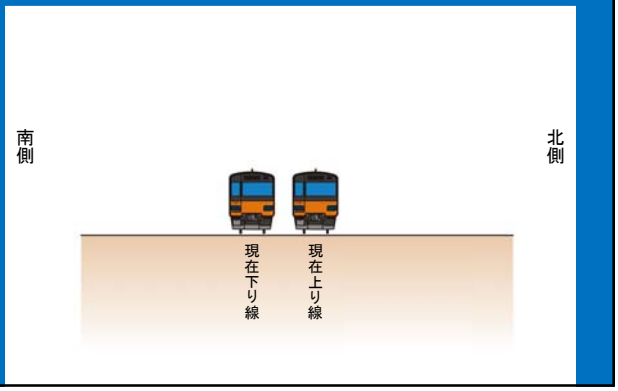
大山駅付近の施工方法



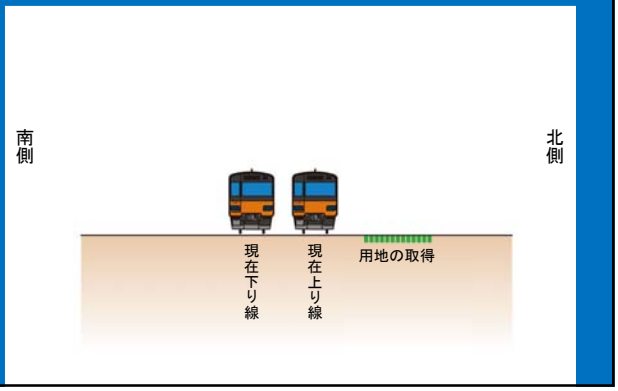
大山駅付近の施工方法



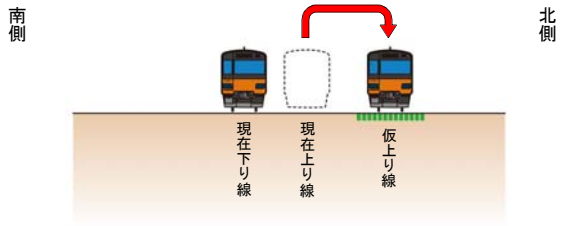
一般部の施工方法



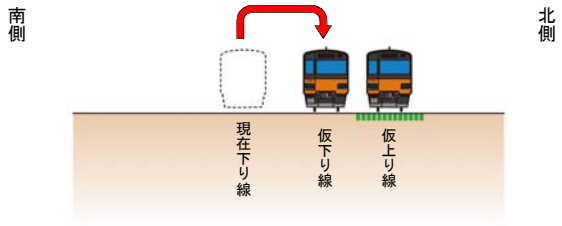
一般部の施工方法



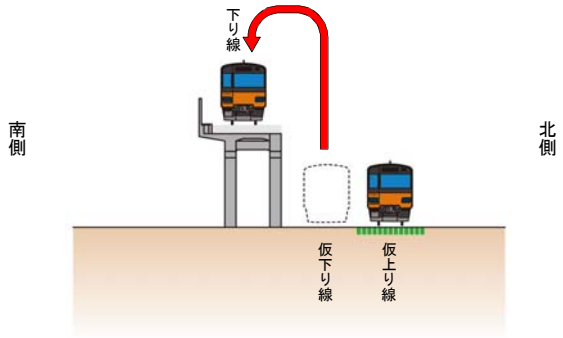
一般部の施工方法



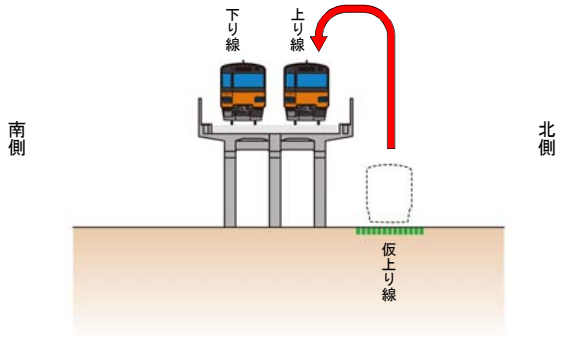
一般部の施工方法



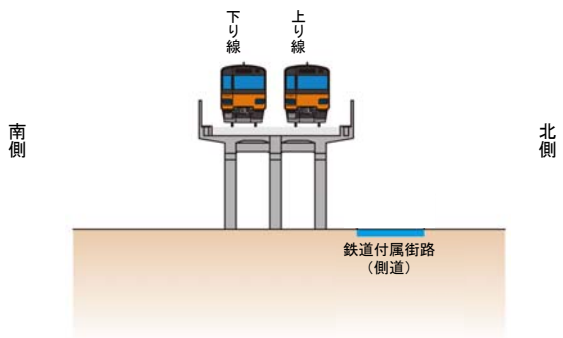
一般部の施工方法



一般部の施工方法

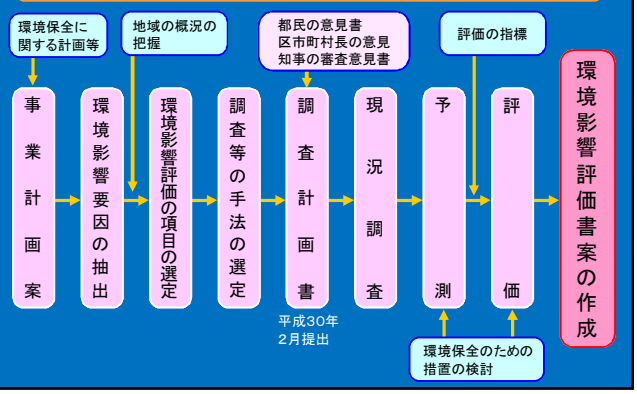


一般部の施工方法



環境影響評価書案のあらまし

環境影響評価書案の作成手順



環境影響評価書案の項目の選定

区分	環境影響要因 ＼ 環境影響評価の項目	大気汚染	悪臭	騒音・振動	水質汚濁	土壌汚染	地盤	地形・地質	水循環	生物・生態系	日影	電波障害	風環境	景観	史跡・文化財	自然との触れ合い活動の場	廃棄物	温室効果ガス
工事の施行中	建設工事			●													●	
	鉄道の走行			●														
工事の完了後	鉄道の走行			●								●						
	施設の存在										●	●		●				

騒音・振動

工事の施行中

建設作業騒音

建設作業振動

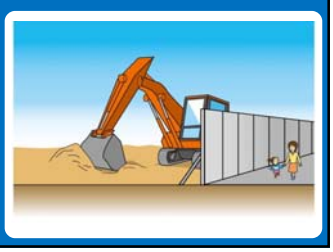
建設作業騒音の予測・評価の結果

単位：dB（デシベル）

予測値	基準値
66～80	80～85

基準値

- 「騒音規制法」
- 「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」



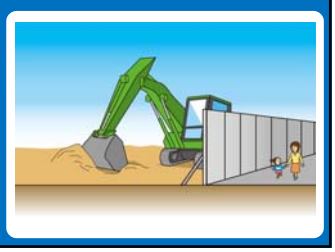
建設作業振動の予測・評価の結果

単位：dB（デシベル）

予測値	基準値
47～70	70～75

基準値

- 「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」



工事の施行中

鉄道騒音

鉄道振動

鉄道騒音・振動の予測・評価地点

工事の施行中

鉄道騒音の予測・評価の結果

工事の施行中

単位：dB（デシベル）

	予測値	現況値
昼間	53～58	63～69
夜間	48～54	58～65

鉄道振動の予測・評価の結果

工事の施行中

単位：dB（デシベル）

予測値	現況値
55～65	53～63

環境保全のための措置

工事の施行中

- 仮囲いの設置
- ロングレール及び
  ロングレールと同等の効果が
  見込まれるレール継ぎ目の溶接
- 最新の技術や低騒音・低振動
  の建設機械等の積極的な採用

工事の完了後

鉄道騒音

鉄道振動

鉄道騒音・振動の予測・評価地点

工事の完了後

鉄道騒音の予測・評価の結果

工事の完了後

単位：dB（デシベル）

	予測値	現況値
昼間	57～61	63～69
夜間	53～57	58～65

鉄道振動の予測・評価の結果

工事の完了後

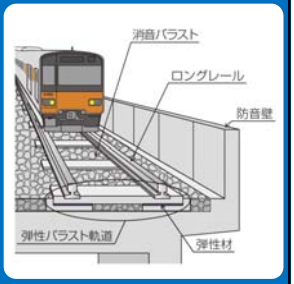
単位：dB（デシベル）

予測値	現況値
45～47	53～63

環境保全のための措置

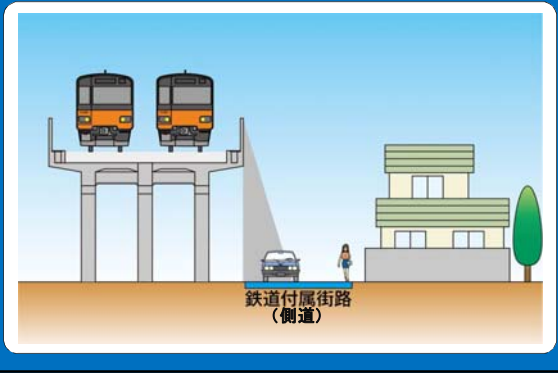
工事の完了後

- ロングレール及び
  ロングレールと同等の効果が
  見込まれるレール継ぎ目の溶接
- 弾性バラスト軌道の採用
- 防音壁の設置
- 車両や軌道の検査、保守
  作業の十分な実施



日　影

日影の予測・評価の結果



環境保全のための措置

事業の実施に伴う日影の影響を可能な限り回避又は低減するため、鉄道施設の構造及び高さに配慮します。

電波障害

電波障害の予測・評価の結果

地上デジタル放送

電波障害の予測・評価の結果

衛星放送

環境保全のための措置

電波障害が明らかになった場合には、アンテナ設置位置の調整やケーブルテレビによる受信対策などを実施します。

景　観

景観の予測・評価地点

景観の予測・評価の結果

①第15号踏切付近（商店街）

現況

将来(イメージ)

景観の予測・評価の結果

②第16号踏切付近

現況

将来(イメージ)

環境保全のための措置

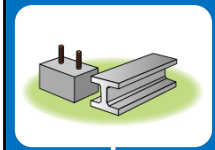
高架橋や駅舎の外壁については、周辺環境や地域景観と調和するようデザイン、色彩等に配慮します。

資料：板橋区

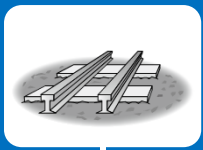
廃 棄 物

廃棄物の予測・評価の結果

鉄骨・コンクリート



レール・マクラギ



建設発生土

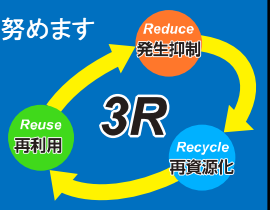
有効利用・再利用及び再資源化に努めます

環境保全のための措置

・レール、マクラギ、鉄骨及びコンクリート等は再利用及び再資源化に努めます

・建設発生土は場外に搬出する総量の削減を努めるなど有効利用を行います

・建設泥土は、縮減・再資源化に努めます

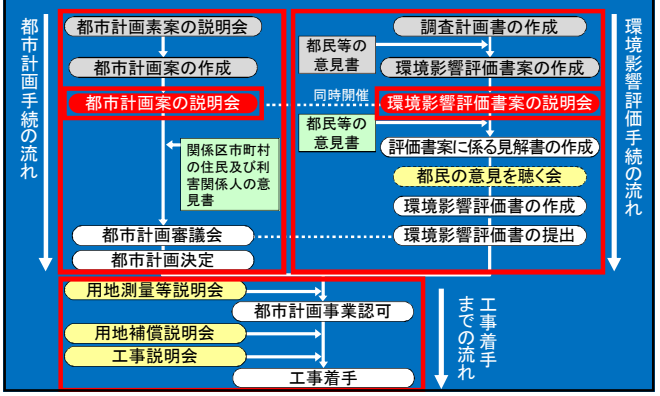


環境影響評価書案のまとめ

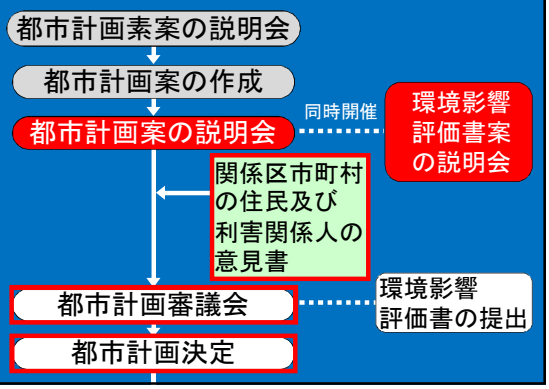
- 選定された項目に対して、環境保全のための措置を実施することにより、周辺環境に与える影響は小さいと予測されます
- 工事の施行中及び完了後には、事後調査を実施します

連続立体交差化計画の今後の手続きの流れ

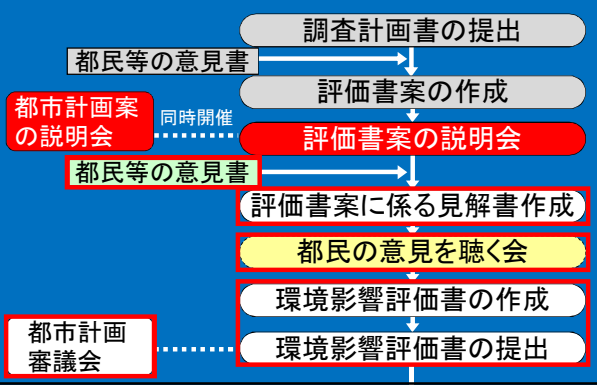
今後の手続きの流れ



都市計画手続きの流れ



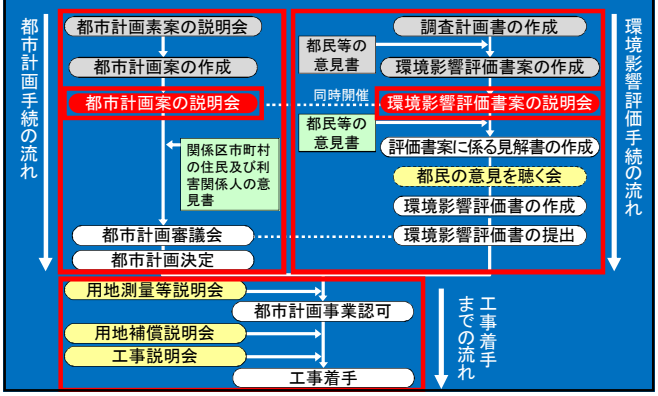
環境影響評価手続きの流れ



工事着手までの流れ

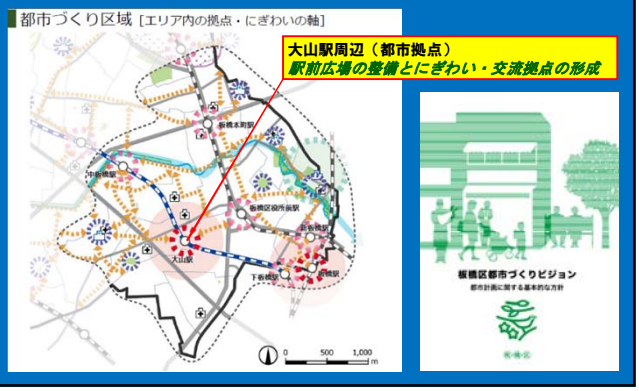
- 都市計画審議会 …… 環境影響評価書の提出
- 都市計画決定
- 用地測量等説明会
- 都市計画事業認可
- 用地補償説明会
- 工事説明会
- 工事着手

縦覧場所、縦覧期間及び意見書の提出先



大山駅の駅前広場計画

板橋区都市づくりビジョン



大山駅周辺のまちづくり

【大山駅周辺地区の将来のまちの姿】

文化交流拠点に相応しい、交通基盤整備や鉄道立体化により利便性に優れ
誰もが暮らしやすく、にぎわいに満ちた安心安全なまち ～大山～

「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」
平成24年3月策定
（大山駅周辺地区まちづくり協議会）

「大山まちづくり総合計画」
平成26年3月策定
（板橋区）

大山駅周辺地区の交通面の課題

- 大山駅から最寄りのバス停（第六小学校）まで約450mである。
- 大山駅付近にはバス・タクシーが乗り入れる空間がないため、大山駅を経由して地区内を通行するネットワークがない。

大山駅周辺地区の交通面の課題

- 自動車交通量が多いのは補助第26号線だが、鉄道から川越街道までの区間が事業中のため、これを迂回する道路等の交通量が多い。
- 駅付近及び商店街は、自転車・歩行者ともに通行量が多く、錯そうしている。

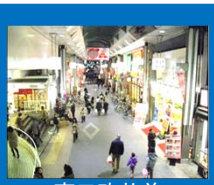
自動車交通量

自転車・歩行者通行量

大山駅付近の空間的な課題

- ロータリー機能を持つ駅前広場がなく、バスやタクシーが駅前に乗り入れることができないため、乗り換えが不便である。
- 十分な歩行空間が確保されず、待合いや休憩、滞留するスペースがないため、まちの玄関口としてのゆとりがない。
- 放置自転車が多く、歩行者の安全な通行を妨げている。

補助第26号線沿道


南口改札前

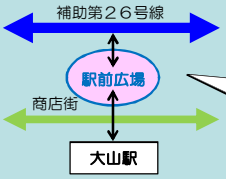
大山駅付近

駅前広場の基本方針

【交通利便性の向上】
- 補助第２６号線の整備
- 鉄道立体化の実現

＋

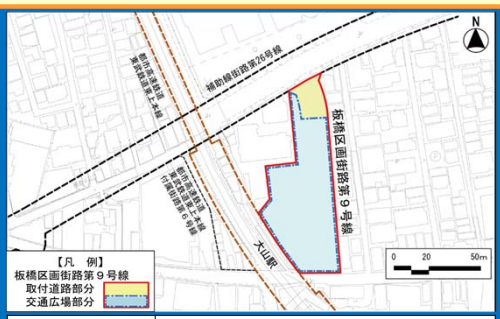
【乗り換え利便性の向上】
- 駅前広場の整備



駅前広場が、大山駅と補助第26号線を**つなぐ役割**を果たす

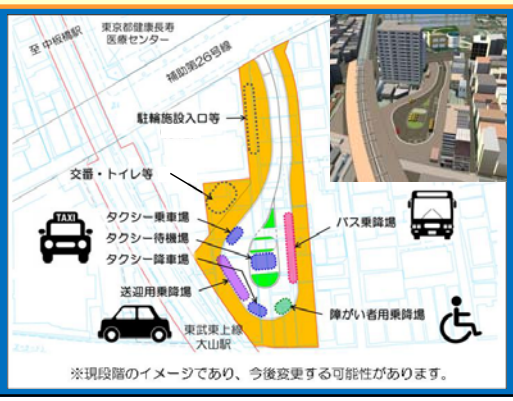
出典：「大山駅の駅前広場構想（平成29年3月）」

大山駅の駅前広場 都市計画案



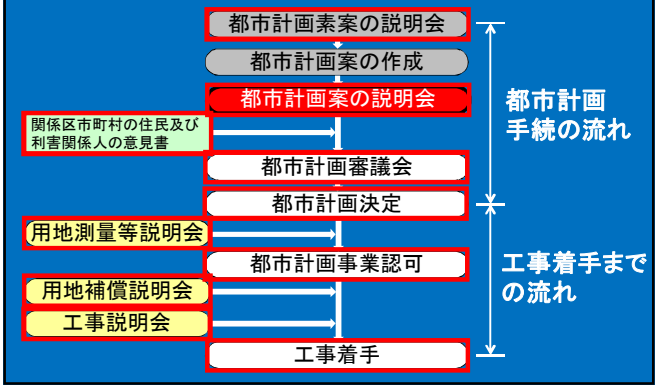
名　称		東京都市計画道路　区画街路　板橋区画街路第9号線
規模	取付道路部分	延長約20m、幅員16m、2車線
	交通広場部分	面積約3，300㎡

駅前広場の施設配置イメージ



※現段階のイメージであり、今後変更する可能性があります。

今後の流れ



皆様のご理解とご協力を
お願い申し上げます

東　京　都
板　橋　区
東武鉄道株式会社