

平成30年12月16日（日）・17日（月）に開催した、東武鉄道東上本線（大山駅付近）の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、関連する道路計画（鉄道付属街路）と大山駅の駅前広場計画（板橋区画街路第9号線）の都市計画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>

Q1. 今回提示された都市計画案について、住民の意向（構造形式など）は反映されているのか。

A1.

（東京都）

- 鉄道の構造形式については、地形的条件、計画的条件、事業的条件の3つの条件から総合的に判断して選定している。
- 区民、区、区議会議員から成る東武東上線大山駅付近立体化促進協議会から、「構造形式にかかわらず」や「都市計画素案をもとに」早期事業化を図ることという要望を伺っている。

Q2. 高架方式と地下方式の事業費はどのように算出されているのか。

A2.

（東京都・東武鉄道）

- 過去に東武鉄道が実施した連続立体交差事業等を参考にして算出している。
- なお、地下方式の場合は鉄道の運行を確保しながら、駅部直下などを掘ることとなり、その後、地下に鉄道を敷設することから、高架方式に比べ事業費が割高となる傾向になる。

Q3. 高架方式と地下方式で事業期間は変わるのか。

A3.

（東京都）

- 高架方式では約10年、地下方式では約12年を見込んでいる。

Q4. 山手通りより東側から地下化できないのか。

A4.

（東京都）

- 第9号踏切の下に下水道幹線があり、その下を通ることで事業延長が延びること、かつ、車両基地にも影響することから、山手通りから大山駅方向に向けた高架構造が適切だと考えている。

Q5. 駅舎の幅や駅出入口、昇降設備など、将来の大山駅はどうか。

A5.

(東武鉄道)

- 大山駅部の幅は約 20~26mとなる。ホームの最大幅員は現在とほぼ同等と考えている。
- なお、ホームドアの設置等により安全性や利便性を向上させる。
- 設備については、バリアフリーに適合したエレベーターを設置するとともに、エスカレーターについても検討していきたい。

(東京都)

- 駅出入口については、現在と変わらない位置に上下線共通の改札口を予定している。

Q6. ハッピーロード商店街のアーケードには影響があるのか。

A6.

(東京都)

- 高架構造物がアーケードの一部に支障すると考えており、都市計画決定後の用地測量等で詳細な調査を実施していく。
- 具体的な影響は、詳細を調査・検討した上で個別に相談していく。

Q7. 地下方式の場合には、地上部に多くの鉄道跡地が創出され、有効に活用できるのではないか。

A7.

(東京都)

- 鉄道跡地の利用については、高架方式、地下方式のどちらでも鉄道事業者の用地となる。
- 連続立体交差事業のルールにより、貸付可能面積のうち、原則 85%が鉄道事業者、残り 15%が自治体側で使用することとなる。
- 利用形態については、区民の意見も踏まえ、今後、関係者間で検討していく。

Q8. 地下方式の方が高架方式に比べ環境影響は小さいのではないかと。

A8.

(東京都)

- 構造形式の違いによる環境への影響については、一概にどちらが大きいとは言えない。
- 構造形式について総合的に判断した結果、高架方式を最適と選定した上で、環境に与える影響を調査して、大きく支障がないと考えている。

Q9. 騒音について、どのような地点で測定しているのか。また、夜間工事に対する配慮はあるのか。

A9.

(東京都)

- 騒音・振動の調査は、国の指針に基づき、鉄道の軌道中心から 12.5 メートルで、高さが 1.2 メートルの位置で測定している。
- 鉄道工事は実際の運行を確保しながら実施することから夜間工事も伴うため、低騒音、低振動の建設機械を用いて近隣に十分配慮して実施していく。

Q10. 景観に変化はあるか。

A10.

(東京都)

- 大山駅は駅を中心に商業施設、中高層・低層住宅があるが、構造物の高さは周辺の建物を大きく上回ることはなく、主要な景観の構成はほとんど変化しないと考えている。

Q11. 大山駅周辺の2つの商店街が高架橋で区切られると、視覚的に遮断され、賑わいが失われるのではないか。

A11.

(東京都)

- 環境影響評価の中で、高架橋による主要な景観の構成はほとんど変化しないと評価している。
- 2つの商店街の間の踏切が解消され、物理的な遮断がなくなることで一体感が生まれると考えている。

Q12. 今回の鉄道立体化計画において、高架方式・地下方式それぞれ影響を受ける世帯数は。

A12.

(東京都)

- 高架方式も地下方式どちらも土地をお譲りいただく部分がある。
- 今後の測量等の調査により、具体的な面積や件数が決まっていくが、現段階では、高架方式で約 1,800 ㎡となり、地図上で数えると支障する建物は約 37 件である。
- 参考として、地下方式では、約 1,500 ㎡、約 35 件となっている。

Q13. 鉄道立体化より補助第26号線が先に完成するが、渋滞・踏切対策や歩行者の安全対策はどう考えているのか。

A13.

(東京都)

- 補助第26号線については平成27年に事業認可を取得し、平成32年度に事業完了を目指している。連続立体交差事業については平成33年度に事業認可を取得し、事業期間は10年程度を見込んでいる。
- その間の暫定踏切については、交通管理者等と協議しながら安全対策を講じていく。

Q14. 補助第26号線の整備が進む中で、鉄道立体化や駅前広場計画はどのように整合を図っていくのか。

A14.

(東京都)

- 補助第26号線については、延焼遮断帯の形成による防災性の向上を目的に整備を進めている。
- 大山駅周辺地区では、同じエリアで補助第26号線の整備と連続立体交差事業の2つが進められることが大きな特徴になっているが、整合を図りながら進めていく。
- 駅前広場も含め、全体として調和のとれたまちになっていくように区と連携して進めていく。

Q15. なぜ連続立体交差化計画と駅前広場計画は一体的に行われているのか。

A15.

(東京都)

- 鉄道立体化を進めるにあたっては、駅へのアクセス性の向上のためにも駅前広場を完成時期も含めて一体的に進める必要があると考えている。

(板橋区)

- 鉄道立体化にあわせて周辺のまちづくりを行うことで、相互の事業効果を高められるよう、鉄道立体化と駅前広場、側道はあわせて進めていきたい。

Q16. 都所有の長寿医療センターの敷地を使って駅前広場を整備できるのではないかと、都の見解を伺う。

A16.

(東京都)

- 鉄道利用者を円滑にバスやタクシー等の交通に乗り継ぎさせるため、駅の直近に交通結節機能があることが望ましいという考えに基づき、板橋区と一緒に計画を進めている。補助第26号線を渡るという形では交通安全上でも課題となる。そういったことも踏まえ、区で検討してこの位置になったものと認識している。

Q17. 環境機能がないようであれば駅前広場ではなく道路ではないか。

A17.

(板橋区)

- 駅前広場は都市計画法上の道路であり、交通広場であるロータリーが主となる。
- 環境空間については、平成 29 年 3 月に策定した「大山駅の駅前広場構想」で示している基準面積約 3,000 m²のうち、交通空間が約 2,000 m²、環境空間が約 1,000 m²と考えている。環境空間の一例として、交流機能、イベント広場、休憩スペース、景観機能、サービス機能、インフォメーション機能、防災機能がある。
- 広場となると、歩行者のみをイメージされるかもしれないが、かねてより、大山駅周辺のまちづくりのなかで駅前に整備する交通広場として駅前広場という言葉で、進めてきている。

Q18. 高架下に駐輪場を作ることにもできるのに、駅前広場の地下に必要なのか。

A18.

(板橋区)

- 高架下に駐輪場を整備することもあり得るが、大山駅は板橋区内でも放置自転車が多くの駅なので、相当数の駐輪場を整備する必要があると考えており、駅前広場の地下に駐輪場を整備したいと考えている。

Q19. タクシー乗り場が必要だという要望があったのか。

A19.

(板橋区)

- 大山駅周辺まちづくり協議会による「大山駅周辺まちづくりマスタープラン」において、タクシー乗降場やタクシープールを含めた駅前広場の整備が必要であると区に提言されている。

Q20. 駅前広場の事業費はいくらか。

A20.

(板橋区)

- 今後、用地測量や物件調査等により、補償費を明らかにしていくため、変動する可能性があるが、現段階の担当課の試算では約 70~80 億と考えている。

Q21. 鉄道工事のために駅前広場用地が必要なのではないか。

A21.

(板橋区)

- 駅前広場の工事と鉄道工事はそれぞれ別に行うことができると考えており、鉄道工事の資材置き場などに使用する考えはない。

Q22. 今回の駅前広場計画では、何世帯の住民や商店を立ち退きの対象にしているのか。

A22.

(板橋区)

- 区域内の登記簿調査によると、建物が23件、土地は29筆、土地所有者は約80名である。

Q23. 駅前広場の計画にあたり、地権者を立ち退かせるのに代替地もないと聞いている。

A23.

(板橋区)

- 今後、地権者に対して個別のヒアリングを検討しており、あわせて代替地の確保など、生活再建に関する方策を検討していく。

Q24. 位置について、区が議論して決めたと言うが、委託業者が検討した結果を区は丸呑みしたのではないか。

A24.

(板橋区)

- 区としては、委託業者の提案を丸呑みしているわけではなく、庁内外の関係者とも協議しながら比較検討した結果、今の位置が適正であると考えている

Q25. 今後も説明会は行われるのか。

A25.

(東京都)

- 用地測量等の説明会、用地補償説明会、工事に関する説明会など、地域の方々のご理解を得るべく、今後も丁寧に説明していく。

Q26. 都市計画案の意見書を出す期間が2週間では短いため延長してほしい。また、持参や郵送だけでなく、Eメールや問い合わせフォームを作ってほしい。

A26.

(東京都)

- 都市計画法に基づき手続きを進めているため、期限の延長はなく、2週間以内に書面で郵送または直接提出いただきたい。

Q27. 提出した都市計画案の意見書は、どのように取り扱われるのか。個別に返事をもたらえるのか。

A27.

(東京都)

- 都市計画案の意見書は、都市計画案を都市計画審議会に付議する際に、意見書の要旨及びそれに対する都市計画決定権者の見解を取りまとめて、一緒に提出することとなる。
- このため、提出された意見書に対して個別の返事はしていない。