

第4回 大山駅周辺地区まちづくり協議会 議事概要

開催日時 : 平成21年10月7日(水) 午後19時05分～21時25分
会場 : 区立グリーンホール 504 会議室
参加者 : 協議会委員 29 名
板橋区 : 産業経済部産業振興課商工振興係長
事務局 : 板橋地域まちづくり推進担当課長 尾科・浅子係長・橋本係長・高澤主査
義本主査・松本
事務局補助: まちづくりコンサルタント ランドブレイン株式会社 6 名
株式会社トーニチコンサルタント 2 名
傍聴者 : 1 名

-
- 都市整備部 板橋地域まちづくり推進担当課長挨拶 [課長 挨拶]
 - 第3回 大山駅周辺地区まちづくり協議会議事録の確認 [事務局より説明]
 - 議題
- (1) 協議会規約及び傍聴規程の制定と役員を選出について 資料1 資料2
[事務局より説明]

<質疑応答>

[委員] 協議会規約は、第9条で「この規約に定めのない事項は、会長が定める」とあり、会長にかなり権限が集中しているが、他の役員たちも一緒に決めていく方が良いのではないか。

[事務局] 規約上からも、事務局が一緒に入って決めさせていただく。協議会規約第8条には、協議会の役員と事務局で運営を行うとあり、会長ひとりに負担を強いるわけではない。

－ 協議会規約及び傍聴規程について議決 －

- (2) 第3回協議会におけるグループ討議の結果確認について 資料3
[ランドブレイン(株)より説明]
- (3) 課題討議(「鉄道立体化とまちづくり」について) 資料4、資料5 資料6
[株)トーニチコンサルタントより基礎知識の解説、ランドブレイン(株)より討議内容について説明]

<質疑応答>

[委員] 今は東上線の幅がとても狭いので高架ではなく地下になってしまうのではないか。

[事務局] 鉄道敷地の幅が狭い場合でも、高架化は可能である。

[委員] 上には両側に建物があるのではないか。

[事務局] 全てではないが一部買収する範囲はでてくる。工事中も列車は走らせなければならない。立体化の工事を行う隣の土地を買収して、そこに線路をしいて、電車を走らせておき、工事する方法、または、現在の線路の直上か直下で工事をするので、小規模な用地買収で抑える方法などがある。

[委員] 道路の問題との関連は。

[事務局] 道路の問題と密接に関連してくる。都市計画の手続きを経て、国の補助金を活用するため、国の採択が必要。道路等を含めたまちづくりの検討を進め、鉄道立体化による事業効果を上げることが事業採択につながっていく。

[委員] 時間的な問題はどうか。10～30年後の話なのか。

[事務局] 工事期間や国の採択を受ける手続きの時間、買収などを含めると、最短でも約15年かかる事業である。マスタープランは23年度を目標に、20年後の「まち」をイメージしてつくっていく。鉄道に限らず、今年はこの街の将来のあり方、未来像を話していく。来年以降は事業化できるのかなど、より具体的な議論をしていく。

□ グループ討議の発表(発表順)

〔B 班〕 鉄道が立体化したら2つの商店街に一体感が生まれる。そこに、ゾーン分けをして、いろいろな街、いろいろな人の顔がわかるように老若男女が安心して歩けるようにしたら良い。大きい駅ビルは不要だが、コンパクトな駅前広場をつくり、コミュニティバスや公害のない車を走らせる。駐輪場は駅の高架下に。高齢化が止まらないので駅から動く歩道等を設け、高齢者が安心して通える医療設備をつくる。

〔D 班〕 地下にすれば工事の騒音も少なく電車も静か。緑が足りないことの解消にもつながる。他にも、立ち退きにあった人達への救済場所に。また、人工地盤を作り、その上に建造物をつくることのできるのでは。駅の出入口は両商店街と交番側の3ヵ所とし、駅としてのランドマークとなる建物をつくる。駅前広場を複数配置し、これらが連携できる道路を設置する。2つの商店街を一体として利用していただく。駐輪場は駅前広場の地下を使う。

〔A 班〕 地下化によって遊座とハッピーロードがつながり、すばらしい商店街ができる。安全性についても地下化して一体化すると避難しやすい。ホームは地下を利用して直線にし、駅舎の位置は今のままで、ホームだけを移し、病院の近くに出口を設置すると患者さんに便利。大山駅のシンボルとなる駅ビルを建て、ミニシアター等の集客施設を入れる。そのためには、居住者が多くないといけないのでファミリー型の住居施設をつくる。

〔C 班〕 鉄道の立体化により、踏切が無くなることで車の流れが円滑になり、通勤・通学の待ち時間も減る。また、商店街が一体化して良くなる。高架の場合は、圧迫感が出てくることや、いくつもの踏切が廃止され、行き来が困難となる場合には防災上問題がある。

駅の周りの整備のためには地下が良いと思う。地下にした場合、カーブを直線にし、ホームや出口の位置は同じにする。養育院にタクシープールをつくれれば駅前広場を広く取る必要は無い。駐輪場を設置すれば、商店街の来客にも便利であり、放置自転車の改善や防災上・交通安全上もよくなる。

〔E 班〕 鉄道の立体化により、人の流れが活発になる。踏切を無くすことで比較的安全に通行でき、東西に人の流れを生む効果がある。車の交通量が増えるので、一方通行の整理をしていく必要がある。

駅にはバスやタクシーとのつながりが良くなるような広場が必要ではないか。補助 26 号線ができると商店街がつぶれてしまうので、新しく遊座の沿線部分に商業施設を誘致するような措置を考える必要がある。また、駅の再開発に合わせて公共施設を設置する必要もある。

□ 討議内容の総括

〔ランドブレイン株〕

- ・ 立体化後の鉄道敷地をうまく活用していきたいということと、地下化の方が活用の選択肢が増えるのではないかと意見が合った。
- ・ 東西の商店街が一体化されることで、その部分のアクセスが駅の出入口の位置関係になることや、タクシーを現在の駅前に導くのが難しいので、広場を分散配置する話があった。また、道路の関係を含めて考えてはどうかという意見があった。

〔株トニーコンサルタント〕

- ・ 道路整備にせよ、道路と鉄道の立体交差化にせよ、地域の利便性や魅力の向上のためには、地域の皆さんの協力で踏切をなくしていく方向で進めていくしかない。
- ・ 駅前広場は、地域住民の利便性向上のために、バスを呼び込むよう整備していくとよい。
- ・ ホームを別の場所に移動すれば直線にできるが、ホームの位置を変えない場合、今の線路敷と周辺の建物がある土地を交換しなければならない。まちづくりとして議論していく必要がある。

以上

■ 閉会