

# 第14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 22 年 7 月 14 日 (水) 19 時 00 分～21 時 10 分  
会場 : 区立グリーンホール 601 会議室  
参加者 : 協議会委員 24 名  
議事進行 : 協議会監事荒井氏  
事務局 : 板橋地域まちづくり推進担当課 尾科課長・浅子係長・義本係長・澤本・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 5 名  
株式会社トーニチコンサルタント 1 名  
傍聴者 : 1 名

---

## ■ 大山駅周辺地区まちづくり協議会会長挨拶

〔会長 松野 榮仁氏 挨拶〕

本日 14 回目と次回 15 回目は交通の整備方針について討議いただくということになっている。特に鉄道の立体化のイメージづくりについては、6 月 15 日の見学会が大変参考になったのではないかと思うので、いろいろ検討していただきたい。

先日、板橋キャンパス再編整備事業について以下の 4 項目を、今後板橋区と区議会に対して、要望として提出することが仲町支部の町会長会議で決定したので報告する。

〔仲町用地関連〕

- ① 大山町と仲町間の通路を設置すること
- ② 緑地・広場の整備
- ③ 防災拠点として防災備蓄倉庫などの整備
- ④ 高齢層と若年層との交流が図れるように、新施設に保育園を併設

## ■ 第 13 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〕

## ■ 報告

(1) 第 13 回グループ討議のまとめ

〔ランドブレイン(株)より説明〕

(2) 交通の整備方針案について

〔ランドブレイン(株)より説明〕

## ■ 議題

### (1) 東上線大山駅付近の課題と立体化

[株式会社トーニチコンサルタント(以下、トーニチ)より説明]

以下、説明内容に関する質疑応答

[委員] 鉄道が高架となった場合に改札口は1つになる可能性が高いとの説明だが、現在、大山駅には2箇所の改札口がある。成増でも1箇所であるので、大山駅クラスの乗降客の駅に2箇所の改札口は必要なのか。

[トーニチ] 現状ではハッピーロード、遊座側共に改札口の間口が、改札機6台程度の設置が限界であり、改札機6台では処理能力が足りないため、改札口を2箇所設置している。しかし、高架になると、駅舎は現在ホームとして利用している土地も含めた幅になるため、1箇所の改札口における改札機は今より多く設置できる。また、最近ではICカードが普及し、券売機に割くスペースが少なくて済むので、改札口に使える面積も広がっているため、1箇所の改札口で規模的に問題ない。

[委員] 地下化になった場合、1つの地下駅舎に対して出入り口を3つも設けた私鉄の事例は聞いたことがない。実例などあるのか。また、物理的に可能なのか。

[トーニチ] 私鉄の地下化だとあまりない事例かもしれない。地下鉄のイメージである。物理的には可能である。商店街を活性化させるには出入り口を分散させずに集約した方がよいという考えもあるだろうから、それも含めて今後検討していくとよいと思う。

[委員] 補助 26 号線(未整備部分)と東武東上線が交差していて、その脇に商店街があるが、大きい道路と鉄道が交差する場合、どのような形を取るのが効率的なのか。

[トーニチ] 補助 26 号線については、鉄道が高架化、地下化と立体化するためには、どちらにしても、道路は平面で交差しているという条件がある。それ以外の未整備部分については、東上線の立体化とは別の観点から、商店街の今後の発展等、沿道まちづくりの視点も加味して考えることになる。

[委員] 資料によると、駅が補助 26 号線側に伸びて描かれているが、駅を伸ばしたり縮めたりすることは可能なのか。また、そのようなことへの規制はないのか。

[トーニチ] 大山駅付近のみの立体化の場合、大山駅付近は他に比べて高い位置にあり、現状の位置のままを高架化しようとする、ホームが現在の勾配を保つことができないため、このような形になってしまう。高架にしても地下にしても、メインの改札口は今の商店街通りとの交差点付近になる。完成時のホームと駅舎

との形態としては問題ない。また、駅舎を大きくすることへの規制はない。

また、現在大山駅のホームはカーブしているので、安全面を考慮して直線の方が望ましいのではという意見がある。現在のホームは(曲線半径が)417mだが、直線化するためにホームを移動させると、駅ホームの位置が北側にずれることになる。

ただ、現在のホームは安全基準(曲線半径 400m 以上)を満たしているため、今の状態でも問題はない。

[委員]大山駅付近が周囲より高い位置にあるということだが、高架と地下化のどちらがリーズナブルな案なのか。

[トニーチ]鉄道立体化の費用については、高架化か地下化だけでなく、どのような施工法を用いるかについても併せて考えなくてはならない。例えば、高架の場合に仮の線路を引いて、線路を横に寄せて、今の線路がある土地に高架を作る工法が多く見受けられるが、この場合は用地取得費が非常にかかる。他にも直上高架や直下地下等、様々な施工法があるが、まちづくりに与える影響も大きい。結果として、何をどこまで含めるかの範囲にもより、金額に違いが出てしまい、どちらが費用的に安いとはいえない状況。まちづくりと上手く絡めて、地域の活性化が図れる方法を考えていただければと思う。

## (2) 交通の整備方針案について

[ランドブレイン株式会社より説明]

## (3) 「主要な生活道路」の整備方針について

[ランドブレイン株式会社より検討の進め方を説明]

以下、グループ討議。討議内容は次回まとめて発表。

## (4) 第 13 回協議会での質疑応答において「大深度地下(※)において地上権が及ぶ範囲はどこまでか？」という質疑に対する補足説明

[事務局より説明]

※大深度地下:地上から40m以深、または、建築物の基礎杭の支持地盤上面から10m以深の地下。平成13年施行の「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」による概念。

## ■ 質疑応答

[委員]本日の課題だが、道路整備という視点で討議をおこなった。これまでは商業施設等の拠点整備等を考えてきたが、道路整備の視点から討議すると、整備した施設によって道路の広さなどが変わってくる。矛盾が生じるのではないか。

[ランドブレイン]最初から全体を通じて議論をすると無理が生じるため、個別の事

案を検討し、ある段階で組み立て、一定の方向性を見出そうと考えている。

〔委員〕個別の課題を討議することによってそれぞれ生じる問題点を取りまとめた上で解決していくのであり、現時点で矛盾が生じることは仕方ないという理解で良いか。

〔ランドブレイン〕そのように理解していただきたい。

■ その他

(1) 大山駅周辺地区まちづくりニュース 3 号編集委員募集について

〔事務局より説明〕

(2) 大山駅周辺まちづくり協議会 納涼会(役員会主催)開催のお知らせ

〔役員より説明〕

■ 閉会