

## 大山駅の駅前広場計画に関する都市計画素案説明会について

大山駅の駅前広場等の都市計画手続きを進めていくことに先立ち、地域の方々の意見をうかがうため、東京都、東武鉄道株式会社と共催で、「東武鉄道東上本線（大山駅付近）の連続立体交差化計画及び関連する道路計画と大山駅の駅前広場計画に関する都市計画素案説明会」を開催したので、以下のとおり報告する。

### 1 これまでの経緯

- ・平成26年3月 「大山まちづくり総合計画」策定
- ・平成26年9月 「東武東上線大山駅付近」が東京都により連続立体交差事業の事業候補区間に位置づけられる  
(事業範囲や構造形式などの調査・検討開始)
- ・平成27年2月 東京都が補助第26号線の都市計画事業の認可を取得
- ・平成29年3月 大山駅周辺のまちづくりを考える会が「大山駅の駅前広場のあり方について 提案書」を区に提出
- ・平成29年3月 「大山駅の駅前広場構想」策定
- ・平成29年4月 国により「東武東上本線大山駅付近」の連続立体交差事業が着工準備採択される
- ・平成29年12月 「大山駅周辺の交通ネットワーク構想」策定
- ・平成30年1月 「熊野・大山・氷川トライアングル【KOH-T】ビジョン」策定
- ・平成30年2月 東武鉄道東上本線（大山駅付近）の連続立体交差化計画及び関連する道路計画と大山駅の駅前広場に関する都市計画素案説明会

## 2 都市計画素案説明会の概要

### (1) 日 時

平成 30 年 2 月 16 日 (金) 19 : 00~20 : 30

平成 30 年 2 月 17 日 (土) 14 : 00~15 : 30

### (2) 場 所

都立板橋看護専門学校 体育館 (栄町 34-1)

### (3) 配布資料

- ・東武鉄道東上本線大山駅付近の連続立体交差化計画及び関連する道路計画について
- ・大山駅周辺の交通ネットワーク構想
- ・大山駅の駅前広場 (板橋区画街路第 9 号線) 都市計画素案
- ・説明スライド

### (4) 出席者

・2月16日(金) 507人

・2月17日(土) 386人

### (5) 主な質疑概要

別紙のとおり

## 3 今後の予定

- ・平成 30 年度 都市計画案説明会
- ・平成 31 年度 都市計画決定
- ・平成 33 年度 都市計画事業認可

**東武鉄道東上本線（大山駅付近）の連続立体交差化計画及び関連する道路計画と  
大山駅の駅前広場計画に関する都市計画素案説明会 主な質疑概要**

No.	項目	質問	回答
1	連続立体交差化計画	現時点における事業のスケジュールは。	<p>(東京都)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画案及び環境影響評価書案の説明会は平成30年度、都市計画決定は平成31年度、事業認可は平成33年度を予定している。</li> <li>・事業期間は、約10年を見込んでおり、平成42年度の完了を想定している。</li> </ul>
2	連続立体交差化計画	大山駅のカーブは急だが、高架化するときに改善する予定はあるのか。	<p>(東武鉄道)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在のホームの一部では、技術基準（曲線半径400m以上）を満たしていない箇所があるため、基準にあわせて今回解消する。</li> <li>・駅は引き続き曲線上に設置されるが、安全対策としては、今回の事業に合わせてホームドアを設置していく。</li> </ul>
3	連続立体交差化計画	豊島病院通りと交差する馬場陸橋の周辺は、勾配や曲線がきついが、安全上問題はないのか。また、今回の事業で改良するのか。	<p>(東武鉄道)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・曲線については現行とほぼ変わらないが、勾配については今回の事業で変更となる。</li> <li>・鉄道の運行にあたっては、勾配と曲線を考慮し、安全に走行できる速度を設定している。</li> </ul>
4	連続立体交差化計画	豊島病院通りと東上線の交差部（馬場陸橋）は、トラック等がよくぶつかっている。 今回の工事で改良されるのか。	<p>(東京都)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の高さ、約3.3mは確保する計画となっており、詳細は、今後、検討していく。</li> </ul>
5	連続立体交差化計画	工事完了後、大山駅にある地下道（旧14号踏切）は、どのようになるのか。	<p>(板橋区)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・立体化後は、地上で東西の通行が可能となる。</li> <li>・区としては、現在の地下道の通行状況や駅改札直近であることなどを踏まえ、歩行者自転車優先の通行形態を考えているが、今後、地域の皆様の意見や関係者との調整を踏まえて、検討していく。</li> </ul>

No.	項目	質問	回答
6	連続立体交差化計画	山手通り付近については、高架化に伴い、踏切部で高さ制限がかかるとのことだが、詳細はどうなるのか。また、下板橋駅側から地下化はできないのか。	(東京都) <ul style="list-style-type: none"> <li>・12号踏切の地点では、地上から高架橋までの高さが、約3.8mとなる予定である。これは、救急車やバス等の通行が可能な高さである。</li> <li>・11号踏切の地点は、同様に高さが約2.6mとなる予定であるが、一般的な普通車等の通行が可能な高さである。</li> <li>・10号踏切の地点は、同様に高さが約1.2mとなる予定であるが、地面を掘り下げるなど、歩行者等が通行できるように、今後、具体的な方法を検討していく。</li> <li>・下板橋駅側からの地下化については、9号踏切の下に下水道幹線があり、その下を通らなければならず、結果的に事業延長が延び、事業費が増大することとなる。</li> <li>・環状6号線は既に立体化していることから、環状6号線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。</li> </ul>
7	連続立体交差化計画	構造形式の選定について、詳しく説明してほしい。また、大山駅は移動するのか。	(東京都) <ul style="list-style-type: none"> <li>・構造形式の選定は、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除去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條件、これら3つの条件を総合的に判断して高架方式を選定した。</li> <li>・地形的条件については、高架式、地下式どちらも対応可能である。</li> <li>・計画的条件については、高架方式では、3か所の道路に高さの制限がかかるが、8か所の踏切を除却できる。地下方式では、8か所の踏切を除却できるが、このうち2か所の道路が通行できなくなるため、高架方式の方が優れている。</li> <li>・事業的條件については、高架方式は約340億、地下方式は約550億であり、高架方式に比べて、地下方式の方が事業費が高いため、高架方式の方が優れている。</li> <li>・これら3つの条件をもとに、総合的に判断した結果、今回、高架方式を選定した。</li> <li>・なお、大山駅のホーム位置は、約100m中板橋駅側に移動するが、駅の出入り口は、現在と変わらない予定である。</li> </ul>

No.	項目	質問	回答
8	連続立体交差化計画	今回の計画により影響を受ける世帯数は。	(東京都) <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地取得面積は、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件となっている。</li> <li>・計画決定後、用地測量等により精査していく。</li> <li>・参考として、地下方式では、用地取得面積は約1,500㎡、支障する建物は約35件となる。</li> </ul>
9	連続立体交差化計画	高架下利用（鉄道跡地）は検討しているのか。	(東京都) <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・利用する際には、ルールが設けられており、利用可能な面積の約15%は無償で板橋区が使うことができる。</li> <li>・最近では、保育所やデイサービス、図書館の返却窓口などの施設として利用している例がある。</li> <li>・利用方法については、今後、関係者間で検討していく。</li> </ul>
10	連続立体交差化計画	東上線は、線路沿いに民家がある。騒音がひどくなることを懸念している。	(東京都) <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、東京都環境影響評価条例に基づき、工事中、工事完了後の騒音について評価を進めていく。</li> <li>・基準を超える場合には、線路の継ぎ目を少なくすることや、高架橋に遮音壁を設置するなどの対策を講じることで基準を満たしていく。</li> </ul>
11	連続立体交差化計画	どのような方法で工事をするのか。	(東京都) <ul style="list-style-type: none"> <li>・用地取得を最小限とするため、鉄道敷地を最大限に有効活用するとともに、鉄道と並行した道路も活用していく。</li> <li>・駅部は、民地への影響を最小限とするため、現在の線路の直上に高架構造物を構築する直上施工を考えている。</li> <li>・駅部以外の一般部は、現在の線路の隣に仮線を敷設し、順次仮線に切替え、空いた用地に高架構造物を構築する。その後、仮線から順次高架構造物上に切り替える仮線施工を考えている。</li> </ul>

No.	項目	質問	回答
12	連続立体交差化計画	豊島病院が近くにあるが、工事中に救急車が通れなくなるなど影響はあるのか。	(東京都) ・救急車の経路の確保については、工事中に支障がないように検討していく。
13	連続立体交差化計画	今回の事業に伴うハッピーロードのアーケードへの影響を心配している。	(東京都) ・影響については、詳細を調査・検討した上で個別に相談していく。
14	連続立体交差化計画	今後の計画決定の過程で、しっかり説明してほしい。	(東京都) ・今回の都市計画素案は、都市計画案の手続きを進めていくことに先立ち、皆様の意見を伺うために作成したものである。 ・素案説明会でいただいた意見を参考に、都市計画案を作成し、都市計画案の説明会を開催し、都市計画案の縦覧期間中には意見書を提出できる。 ・その後、外部の委員で構成される都市計画審議会に諮るが、その際に意見書の要旨も提出する。
15	駅前広場	なぜ立体化と駅前広場を同時に都市計画決定しなければならないのか。	(板橋区) ・駅前広場の整備は、鉄道から他の交通機関への乗り換えができることを目的としている。また、駅前広場は人々の交流や都市景観を形づくるなど「環境空間」としての機能も期待されることから、地区のさらなる魅力向上に不可欠と考えている。
16	駅前広場	駅前広場に入るバスはどこから来るのか。	(板橋区) ・広場の規模として、バスも入れる広さを確保しており、路線については、バス事業者と協議している。