

都市計画法第 17 条に基づく都市計画（案）の縦覧結果

1 対象となる都市計画の種類

東京都市計画道路区画街路都市高速鉄道東武鉄道東上本線付属街路第 1 号線ほか 5 路線

2 公告日

平成 30 年 12 月 14 日（金）

3 縦覧期間

平成 30 年 12 月 14 日（金）から平成 30 年 12 月 28 日（金）まで（2 週間）

4 意見書の提出期間

平成 30 年 12 月 14 日（金）から平成 30 年 12 月 28 日（金）まで（2 週間）

5 縦覧者

7 名

6 意見書数（提出数）

提出者 799 名 2 団体 通数 805 通 意見項目 47 件

I 本都市計画に関する意見	17 件
II 本都市計画に関連する連続立体交差化計画に関する意見	27 件
III 本都市計画に関しない意見	3 件

※意見書 1 通の中で複数の意見があり、同主旨の意見を 1 件として取りまとめている。

また、1 名で複数通の提出があったため、通数と人数は一致しない。

7 根拠条文

都市計画法第 17 条（都市計画の案の縦覧等）

第 1 項 都道府県又は市町村は、都市計画を決定しようとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公告し、当該都市計画の案を、当該都市計画を決定しようとする理由を記載した書面を添えて、当該公告の日から二週間公衆の縦覧に供しなければならない。

第 2 項 前項の規定による公告があつたときは、関係市町村の住民及び利害関係人は、同項の縦覧期間満了の日までに、縦覧に供された都市計画の案について、都道府県の作成に係るものにあつては都道府県に、市町村の作成に係るものにあつては市町村に、意見書を提出することができる。

## 東京都市計画道路区画街路都市高速鉄道東武鉄道東上本線付属街路第1号線ほか5路線の案に

### 対する意見書の要旨

東京都市計画道路区画街路都市高速鉄道東武鉄道東上本線第1号線ほか5路線に係る都市計画の案を平成30年12月14日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第21条第2項において準用する同法第17条第2項の規定により、総数805通（意見47件、799名、2団体）の意見書の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

※意見書1通の中で複数の意見があり、同主旨の意見を1件として取りまとめている。また、1名で複数通の提出があったため、通数と人数は一致しない。

#### I 本都市計画に関する意見 【280名1団体281通17件】

名称	意見書の要旨	板橋区の見解
東京都市 計画道路 区画街路 都市高速 鉄道東武 鉄道東上 本線付属 街路第1 号線ほか 5路線	<p>(1) 反対。東上本線高架化を前提にした計画であり、地下化にすれば必要ない。【29名】</p> <p>(2) 反対。鉄道の構造形式を高架にしなければ不要である。用が終わったら土地を返すというのも行政側の一方的な都合である。【244名】</p> <p>(3) 大山を壊さないでほしい。【3名】</p>	<p>(1)～(3)</p> <p>連続立体交差化計画における鉄道の構造形式については、事業主体である東京都が高架方式と地下方式について、鉄道周辺の地形等の地形的条件、除却する踏切の数等の計画的条件、事業費や事業期間等の事業的条件、これらの3つの条件を総合的に判断し、高架方式を選定している。</p> <p>区としては、踏切遮断による交通渋滞や踏切事故の危険性、鉄道による市街地分断の解消を図るため、連続立体交差事業の早期実現を求めており、東京都の判断を尊重している。</p> <p>鉄道付属街路については、鉄道の構造形式を踏まえ、沿線の良好な住環境の保全や地域の利便性の向上を図るため、連続立体交</p>

		<p>差化計画にあわせて都市計画に定めて整備を行う予定である。</p> <p>鉄道附属街路の整備にあたり、必要となる用地を取得させていただき、整備後は道路として区が管理を行っていく。</p>
	<p>(4) 鉄道附属街路第5号線を通行すると想定される第10号踏切の交通量については、区の交通量調査より低いと想定され、多額の税金を使用してまで建設する必要があるのか、再検討願う。連続立体交差事業の完了後に発生する課題に対して対策を取ればよい。【1名】</p> <p>(5) 鉄道附属街路第5号線は高架の脇に建設され、利用者も多くないと想定され、目につきづらい道路となり、整備後には道路に接する敷地や道路内へのゴミの投棄、迷惑行為や犯罪行為、鳥獣問題等を招きかねない。もし計画のまま進める場合、対策方法を検討してほしい。</p> <p>【1名】</p>	<p>(4)～(5)</p> <p>鉄道附属街路第5号線については、現在の東上本線第10号踏切部において、鉄道の高架化後、車両の通行が不可能となるため、その代替機能として整備することを目的としている。</p> <p>今後、計画の具体化にあわせ、いただいた意見も参考にしながら、引き続き交通管理者等と調整し、適切な対策を図っていく。</p>
	<p>(6) 第10号踏切及び第11号踏切部について、道路を掘り下げて通行を確保する計画であるが、鉄道附属街路第1号線、第5号線、第2号線、第3号線と既存道路の接続部分も掘り下げる必要があり、近隣住民等にとって、傾斜による歩行性や安全性に不安、危険が生じる。また、豪雨の際には水没の可能性が増大し、近隣土地価値の棄損を生じかねない。【1名】</p>	<p>(6)</p> <p>東上本線第10号踏切部及び第11号踏切部においては、沿道の宅地等への影響を鑑み、現在の踏切前後の道路の高さを大きく変えない予定である。</p>

	<p>(7) 鉄道附属街路第6号線について、その役割や駅舎下の構造がわからないまま計画が進行しており、地域住民の意向が反映されていない。【1名】</p>	<p>(7)</p> <p>鉄道附属街路第6号線については、歩行者等の駅西側における補助第26号線から駅へのアクセスの向上等を高めることを目的に整備する。</p> <p>具体的な歩行者等の動線については、計画の具体化にあわせ、地域の意見も参考にしながら、駅前広場や高架下空間も含め、駅周辺の回遊性とにぎわいの向上に資するよう、引き続き検討を進めていく。</p>
	<p>(8) 住民無視のやり方には反対である。【3名】</p> <p>(9) 区民や駅利用者の声をよく聞いてほしい。【3名】</p> <p>(10) 名ばかりの連続立体化を理由とした街路計画で、住民の意見を反映させていない本計画に反対する。【3名】</p> <p>(11) 該当地域の権利者のみならず、借地・借家・間借りの権利者への個別説明について、事業段階で個別説明を行うため、現段階では一般公開の住民説明会でよいとの判断であれば、財産権、居住権の侵害につながると懸念する。【1名】</p>	<p>(8)～(11)</p> <p>鉄道附属街路については、鉄道の構造形式を踏まえ、沿線の良好な住環境の保全や地域の利便性の向上を図るため、連続立体交差化計画にあわせて都市計画に定めて整備を行う予定である。</p> <p>区としては、踏切遮断による交通渋滞や踏切事故の危険性、鉄道による市街地分断の解消を図るため、連続立体交差事業の早期実現を求めており、東京都の判断を尊重している。</p> <p>鉄道附属街路の計画内容については、連続立体交差化計画や駅前広場計画とあわせて、平成30年2月の都市計画素案説明会において説明し、同年7、8月には東京都と共催でオープンハウスを実施した。同年12月には、都市計画案説明会を開催するとともに、都市計画法に基づき都市計画案を縦覧し、関係住民及び利害関係者からの意見書を受け付けた。各説明会においては、住民の方のご意見を伺い、質疑応答を行うとともに、個別の問い合わせに対して対応を行っている。</p> <p>引き続き、個別の問い合わせ対応等を行うとともに、用地測量</p>

		等説明会や用地補償説明会、工事説明会等を開催し、地権者をはじめ地域の方々に対して、分かりやすい丁寧な説明に努めていく。
	<p>(12) 用地補償について、収入源の低下や使用者への対応など、具体的な対応が不明である。また、補償で得た収入などの所得に対して課税される可能性もあり非常に遺憾である。【1名】</p> <p>(13) 37件の立ち退きがどこを指すのか不明瞭である。居住、生活、営業等に決定的影響を及ぼす事項についての未説明は許されない。【1名】</p> <p>(14) 高架になり家のすぐわきの頭の上を電車が通り、道路建設により土地が取られてしまうなど、地権者は高架により個別的利益を得ることが出来ない。【1名】</p>	<p>(12) ～ (14)</p> <p>東京都は、連続立体交差化計画と鉄道附属街路第1号線～第4号線により影響を受ける世帯数について、今後の測量等の調査により、具体的な面積や件数が確定するが、現段階では、地図上で計上すると、支障する建物は約37件としている。</p> <p>用地の取得に関しては、公平公正な基準に基づく用地補償等により、関係権利者の理解を得ながら進めていくこととなる。</p> <p>事業を円滑に進めていくため、引き続き関係する方々の意向把握に努め、移転先について権利者が探す際の支援など、様々なニーズへの対応策を検討していく。</p>
	<p>(15) 都市計画図書には付属街路に該当する範囲の番地や号が示されておらず、これを計画書として区民に提示すること自体不当である。【1名】</p>	<p>(15)</p> <p>都市計画図書は、都市計画法第14条第1項及び同法施行規則第9条に基づき、総括図、計画図及び計画書を作成している。同法において、「計画図及び計画書における都市計画施設の区域の表示は、土地に関し権利を有する者が、自己の権利に係る土地が都市計画施設の区域に含まれるかどうかを容易に判断できるものでなければならない。」とされており、本都市計画の計画図においても、おおむねの位置として2,500分の1の縮尺で計画区域を明示している。</p>

	<p>(16) 意見書の提出期間は12月28日までではなく、区役所の仕事始めの日に必着でもいいのではないか。住民は年末で忙しい。【1名】</p>	<p>(16)</p> <p>都市計画案に関する縦覧と意見書の受付期間については、都市計画法第17条第1項及び第2項に基づき、公告後2週間としている。本都市計画案については、平成30年12月14日（金）に公告し、平成30年12月28日（金）までの2週間を縦覧・意見書の提出期間とした。</p>
	<p>(17) 側道の費用負担が都か区か示されず、曖昧な進め方には反対である。【1名】</p>	<p>(17)</p> <p>鉄道附属街路第1号線～第4号線の費用については、連続立体交差事業の概算事業費に含まれており、同事業と同様に「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」及び「同細目要綱」（平成19年8月 国土交通省）等に基づいた割合で、国、東京都、区、鉄道事業者で費用を負担していくものと認識している。</p> <p>また、鉄道附属街路第5号線及び第6号線については、区が進める都市計画事業として、国からの補助金等も活用する予定である。</p>

Ⅱ 本都市計画に関連する連続立体交差化計画に関する意見 【531 名 1 団体 536 通 27 件】

名称	意見書の要旨	板橋区の見解
	<p>(1) 連続立体交差化計画の実現により交通量が増大し、安全性の向上どころか、むしろ危険性が増大する。</p> <p>【1 名】</p> <p>(2) 反対。商店街のアーケードを撤去してしまう可能性のある鉄道立体化には賛成できない。事前に商店街側に説明もないことは大変遺憾である。再度の検討を望む。</p> <p>【1 名】</p> <p>(3) 反対。東上線立体化について、高架化として突如発表され、住民説明会は都市計画手続きのワンステップに過ぎず、区民が求めた資料提出なし、資料不足、説明不足で地元住民に示されていない。合意形成が念頭にない急ピッチでの都市計画決定に向けて日程ありきで強権的に動き始めたことに抗議したい。【1 名】</p> <p>(4) 当該都市計画案全般が、補助第 26 号線建設を前提とした提案であり、道路計画自体に納得していない多くの居住者・営業店舗・利用者がいる。鉄道高架化に特化して慎重かつ十分に検討されていると認識できない。</p> <p>【7 名】</p> <p>(5) 鉄道の高架化に賛成・反対はないが、行政手順に不備がある。東京都の担当部署と地域住民との話し合いや説明、意見の聴取が全くないままに計画案が発表され、地域住民の生活環境や商業環境に対する意向が全</p>	<p>(1) ～ (6)</p> <p>東京都では踏切遮断による交通渋滞・地域分断・踏切事故など、様々な問題の解決に向けて、重点的かつ計画的に踏切対策をすすめていくため、平成 16 年 6 月に「踏切対策基本方針」を策定した。大山駅付近は、この中で、「鉄道立体化の検討対象区間」のうちの 1 区間に位置付けられている。</p> <p>大山駅付近の連続立体交差事業の実施により、補助第 26 号線などの 8 か所の踏切が除却され、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上が図られる。さらに、鉄道により分断されていた地域が一体化されるとともに、都市計画道路などの整備を併せて推進することにより、安全で快適なまちづくりが実現されると考えている。</p> <p>連続立体交差化計画の内容については、事業主体の東京都が、平成 30 年 2 月に都市計画素案説明会、平成 30 年 12 月に都市計画案及び環境影響評価書案説明会を開催し、来場された方々にご理解いただきやすくするために、都市計画図やスライド、パンフレット等を用いて説明に努めてきた。また、説明会において、住民の方のご意見を伺い、質疑応答を行うとともに、説明会後も電話等において個別に対応を行っている。</p> <p>区としても、引き続き、東京都と連携し、事業の効果や影響等について、地権者をはじめ地域の方々に対して、分かりやすい丁寧な説明に努めていく。</p>

	<p>く反映されておらず、住民軽視甚だしく、行政手順の不備である。【1名】</p> <p>(6) 鉄道立体化は補助第26号線を通すことがあって進められた話であり、道路を通す必要がないため高架化は反対である。【1名】</p>	<p>なお、本事業とは別に、東京都は、ハッピーロード大山商店街と交差する都市計画道路である補助第26号線は、平成27年2月に事業認可を取得し、現在用地取得を進めている。</p>
	<p>(7) 連続立体化というものの、大山駅付近だけの高架化計画であり、隣接駅はそのままという、連続立体化に値しない計画は都市計画として不適切かつ不当である。【4名】</p> <p>(8) 大山駅付近のみを高架化すると、高低差の激しい線路になり、安全性に大いに問題がある。【2名】</p>	<p>(7)～(8)</p> <p>東京都が策定した「踏切対策基本方針」において、大山駅に隣接する下板橋駅や中板橋駅については、大山駅付近とは異なり、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」に抽出されており、踏切道の拡幅、歩道橋の設置、踏切システムの改善など早期に実施可能な対策を関係者間で検討する区間となっている。</p> <p>区としては、東武東上線の区内全線の立体化は区民の悲願であるとは認識しているが、まずは大山駅付近の立体化を早期に実現させることが重要と考えている。</p> <p>なお、連続立体交差化に関する鉄道構造は、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」及びこれに準ずる諸基準に適合した鉄道線形であると認識している。</p>
	<p>(9) 高架化と地下化を対比した総合的な検討を望む。【2名】</p> <p>(10) 鉄道の高架化に反対。地下化を求める住民要望が反映されておらず検討していない。【1名】</p> <p>(11) 鉄道の高架化に反対。高架化によって現在の大山駅を壊してほしくない。大山の歴史と地域住民の生活を第一</p>	<p>(9)～(22)</p> <p>東京都では踏切遮断による交通渋滞・地域分断・踏切事故など、様々な問題の解決に向けて、重点的かつ計画的に踏切対策をすすめていくため、平成16年6月に「踏切対策基本方針」を策定した。大山駅付近は、この中で、「鉄道立体化の検討対象区間」のうちの1区間に位置付けられている。大山駅付近の連続立</p>

<p>に考えてほしい。【1名】</p> <p>(12) 鉄道の高架化によりアーケードが壊されると現在の商店街が利用しにくくなり、利便性や価値を失ってしまう。全国的な知名度のある商店街を失うことは、区民の財産を失うことと同じであるため反対する。【5名】</p> <p>(13) 地下化により、たとえ時間や費用が多くかかろうと完成後の景観や住民の住みやすさを第一に考えてほしい。高架化の場合、ハッピーロード大山商店街のアーケードも壊すこととなり、補助第26号線による分断に加え、商店街自体の壊滅に繋がるため地下化を求める。</p> <p>【1名】</p> <p>(14) 大山駅前まちづくりの会で2～3年意見を交わしてから高架か地下の決定をしようと言っておきながらすぐに高架案が発表されて驚いた。地域住民の意見を無視した計画には反対である。【1名】</p> <p>(15) 鉄道の高架化に反対。高架化に決定した理由は曖昧なデータを根拠にしたものであり、到底納得できない。地域住民や関係者の意向を全く無視し、一方的に決定したものであり地下化への計画変更を求める。</p> <p>【1名】</p> <p>(16) 鉄道の高架化は地下化に比べてまちの分断、騒音、駅前広場の制約と悪化と良いことがない。【1名】</p> <p>(17) 鉄道の高架化に反対する。大空も星空も人々、万人のものである。きれいな空気、騒がしくない町、人々の</p>	<p>体交差事業の実施により、補助第26号線などの8か所の踏切が除却され、踏切での交通渋滞の解消、道路と鉄道それぞれの安全性の向上が図られる。さらに、鉄道により分断されていた地域が一体化されるとともに、都市計画道路等の整備を併せて推進することにより、安全で快適なまちづくりが実現されと考えている。</p> <p>なお、鉄道の構造形式については、事業主体である東京都が高架方式と地下方式について、鉄道周辺の地形等の地形的条件、除却する踏切の数等の計画的条件、事業費や事業期間等の事業的条件、これらの3つの条件を総合的に判断し、高架方式を選定している。</p> <p>区としては、踏切遮断による交通渋滞や踏切事故の危険性、鉄道による市街地分断の解消を図るため、連続立体交差事業の早期実現を求めており、東京都の判断を尊重している。</p> <p>連続立体交差化計画の内容については、事業主体の東京都が、平成30年2月に都市計画素案説明会、平成30年12月に都市計画案及び環境影響評価書案説明会を開催し、来場された方々にご理解いただきやすくするために、都市計画図やスライド、パンフレット等を用いて説明に努めてきた。また、説明会において、住民の方のご意見を伺い、質疑応答を行うとともに、説明会後も電話等において個別に対応を行っている。</p> <p>区としても、引き続き、東京都と連携し、事業の効果や影響等について、地権者をはじめ地域の方々に対して、分かりやすい丁寧な説明に努めていく。</p>
--	--

	<p>会話のある町は人間が生きていくのに必要である。地球の表面がコンクリートで覆われない、緑があり、水があり、土があるのは生物が生きるのに必要だからである。【1名】</p> <p>(18) 鉄道の高架化により、降雨時でも買い物に便利なハッピーロード大山商店街が今まで通り利用できなくなってしまう。全国に誇れる大山の駅前商店街がなくなり、どこにでもあるような魅力のない街となる。地下化ではなく高架を選定した理由は「コストの問題」と説明されたが、失ってしまう商店街の魅力はお金には変えられない価値がある。単純な工事費用の理由だけの高架化計画には納得できない。費用対効果として一時的な経済的支出で判断することは、今ある大山駅前商店街の歴史的、社会的価値を見逃すこととなる。</p> <p>【8名】</p> <p>(19) 開かずの踏切は事故の原因となるため困っているが、鉄道の高架化には反対する。費用は地下化の方が高くなると思うが、景観のことを考えると地下化にした方が絶対に良い。【1名】</p> <p>(20) 鉄道の立体化について、商店街へのアーケードへの影響や、まちの活性化についての比較検証がなされていない。鉄道事業は100年後の将来を見据えるべき重要な案件であり、地元住民との協議・検証の場を持つ必要がある。行政の安易で強硬的な手順による高架方式</p>	
--	---	--

	<p>案に反対する。【2名】</p> <p>(21) 地下方式の再考を望む。説明会の資料は、地下方式についての詳細が殆どなかった。地下方式にすれば、駅前広場の設置も縮小あるいは不要になる。京王線では高架後、周りの景色が閉塞感を覚えるように一変してしまったようだ。将来の板橋区に何世代先までもいい景色を残したいものだと思う。【1名】</p> <p>(22) 鉄道の高架化に反対。大山が「優しい街である」ことや「コミュニティに溢れている」ことが一目でわかる景観はとても大切であり、今まで築いてきた地域のコミュニティが破壊されないまちづくり計画を求める。 【1名】</p>	
	<p>(23) 鉄道の高架化により、既存のコミュニティが破壊され、大山の街が魅力のない街になってしまう。高架化を選択した理由は、「コストの問題」としているが、高架化によって大山の街の価値が大きく下がってしまうことを適切に把握しているのか。なぜ、地下化の環境影響評価を省き、適切な比較検証をしないのか。鉄道高架化について十分な検討がされておらず、地元住民の意志が全く反映されていない街壊しの計画に反対する。 【9名1団体】</p> <p>(24) なぜ地下化の環境評価をしないのか。「景観」、「住民の暮らしやすさ」という観点から、鉄道の立体化には反対する。東京都では、東京オリンピックを前にして、昨</p>	<p>(23) ～(24)</p> <p>東京都は、大山駅付近の連続立体交差事業に関する環境影響評価書案に係る見解書において、『鉄道の構造形式の比較検討は、高架方式と地下方式の二つの案を検討した。鉄道周辺の地形等の地形的条件、除却する踏切の数等の計画的条件、事業費や事業期間等の事業的条件を総合的に比較・検討した結果、高架方式が最適案であると判断した。『東京都環境影響評価条例』においては、事業の実施が環境に及ぼす直接的な影響について事前に予測・評価を行うものとしているため、比較・検討の結果、最適と判断した高架方式について、環境影響評価を実施することとし、平成30年2月に開催した都市計画素案説明会においては、選定した構造形式である高架方式について説明し、環境影響評価調査</p>

	<p>年「無電柱化推進条例」が可決された。小田急線の下北沢駅で出来たことがなぜ大山駅で出来ないのか。</p> <p>【４９４名】</p>	<p>計画書を提出した。その後、平成 30 年 11 月に環境影響評価書案を提出し、同年 12 月に開催した都市計画案及び環境影響評価書案説明会においては、選定した環境影響評価項目について予測・評価の結果及び環境保全のための措置等を説明した。』としている。</p>
	<p>(25) 騒音などで資産価値が下がるため反対である。</p> <p>【１名】</p> <p>(26) 振動・騒音対策もない、住民の声も聞かない。もう少し考え直してほしい。【１名】</p> <p>(27) 地域住民の意向や地域環境が検討されること無しに半ば強引に「高架方式」が進められている。環境評価においても、生活道路に配慮が足りない。【１名】</p>	<p>(25) ～ (27)</p> <p>東京都は、大山駅付近の連続立体交差事業に関する環境影響評価書案に係る見解書において、「本計画における環境影響評価書案では、環境影響要因として５項目を選定し、事業の実施が周辺環境に及ぼす直接的な影響について、調査、予測及び評価を行っている。事業実施にあたっては、関係法令等を遵守し、周辺環境に配慮していくとともに、同条例に基づき、工事施工中や工事完了後に事後調査を行い、事後調査報告書を作成する。なお、当該事業が環境に著しい影響を及ぼすおそれがある場合は、更なる環境保全のための措置を検討していく。」としている。</p>

Ⅲ 本都市計画に関しない意見 【2名2通3件】

名称	意見書の要旨	板橋区の見解
	<p>(1) 大山駅の他に板橋駅、ときわ台駅、上板橋駅等の駅周辺の再開発計画があると聞く。ばらばらに説明会を開くと全体像が分かりにくい。住民の立場を考えて分かりやすく行って頂きたい。【1名】</p> <p>(2) 本計画の最大の目的である補助第26号線の整備は、区が全国に誇る宝のような商店街を分断・破壊することとなり、本計画は補助第26号線と共に商店街とその付近を分断・破壊してしまう無謀な計画である。【1名】</p> <p>(3) 設計、工事施工業者の決定過程、工事の各過程のチェック、責任者等を透明性を持たせ、いつでも公表できるようにするべきである。【1名】</p>	