

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板橋区画街路第 9 号線

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

8 名

6 意見書数（提出数）

提出者 858 名 3 団体 通数 871 通 意見項目 90 件

I 本都市計画に関する意見	72 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	11 件
III 本都市計画に関しない意見	7 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板橋区画街路第 9 号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板橋区画街路第 9 号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 871 通（意見 90 件、858 名 3 団体）の意見書の提出があった。その意見書の要旨及び板橋区の見解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 【852 名 3 団体 867 通 72 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 板橋区画 街路第 9 号線	<p>(1) 反対。駅利用者は駅からの移動距離に鑑み、端末交通としてバス・タクシーを利用する必要がない近隣の居住者等が大半であり、本計画は駅利用者には何ら実益が生じない可能性がある。【2 名】</p> <p>(2) ハッピーロード大山商店街の北端から大山東町へ通じる道路は駅周辺の「一体感・連続性」を象徴する景観であり、長い年月をかけて醸成された景観を破壊した上で強制的に形成される景観は「一体感・連続性」を醸成する役割を担わない。よって、本計画は駅周辺の現状と比較し、「にぎわいに満ちた魅力ある空間づくり」に資する内容ではない。【2 名】</p> <p>(3) 反対。現状に不便を感じないため、駅前広場の必要性が理解できない。【10 名】</p>	<p>(1) ～ (5)</p> <p>大山駅周辺地区は、東武東上線、都営三田線や幹線道路に囲まれた交通利便性の高い地区である一方で、鉄道による市街地の分断、交通結節機能の弱さ、都市災害に脆弱な市街地が残されるなどの課題があり、行政・病院・商業などが集積する文化交流拠点に相応しい、利便性に優れた安心安全なまちの妨げとなっている。</p> <p>区では、こうした課題を解消するため、補助第 26 号線の整備や東武東上線の鉄道立体化を見据え、各交通機関への乗り換え利便性の向上や、大山のまちの顔となる公共空間の確保等を目的に駅前広場の整備が必要と考えている。</p> <p>また、駅前広場を整備することにより、ゆとりある歩行空間や滞留スペースが確保され、歩行者等の安全性が向上</p>

	<p>(4) 計画区域内で数十年来、営業しており、本計画の公表により、将来への不安・精神的苦痛を被っている。自身以外にも計画区域内には同様の精神的苦痛を受けている利害関係者が多く、計画を正当化するに足る程度の必要性・合理性を有し得ない。本件計画の白紙撤回を含め、再考されたい。【2名】</p> <p>(5) 大山を壊さないでほしい。【2名】</p>	<p>するとともに、公共的なオープンスペースとして、地震などの際の一時的な避難場所、緊急活動の拠点となる等、防災性の向上にも寄与する重要な事業であると認識している。</p>
	<p>(6) 反対。東武鉄道株式会社や東京都の所有地などには一切手を付けず、事前準備もしないまま、地域住民などにだけ一方的に負担を強いる内容であり、計画の中止を求める。 【1名】</p> <p>(7) 反対。都市計画案で示された場所に決定した経緯に納得できない。東上本線地下化による地上の有効利用を協議すべきであり、本都市計画案は再検討すべきである。【1名】</p> <p>(8) この場所であれば反対である。再検討を求める。【2名】</p> <p>(9) 高架の下、現在の線路上にバス停やタクシー乗り場を作ればよい。本計画では広場としての機能が期待できず、バス会社と交渉した記録もないと聞いている。【520名】</p> <p>(10) 反対。駅前広場に関して、東京都立ナーシングホーム移転跡地など、都の所有地利用を最優先に位置付けてこなかったのか、駅周辺の居住者や店舗・事業者の存在を考慮すれば利用可能な土地は都有地しかなかったはず。道路建設と一体のまちづくりであるのに、補助第26号線のみ先行し、関連事業を置き去りにした都や区の都市計画事業は計</p>	<p>(6)～(12)</p> <p>駅前広場計画の経緯については、平成24年3月に「大山駅周辺地区まちづくり協議会」から区に提言された「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」(以下、マスタープラン)において、駅前広場の必要性や規模、導入すべき機能とそれらの条件に基づく3つの配置案が提言された。</p> <p>区では、マスタープランの提言やパブリックコメント等を踏まえ、平成26年3月に「大山まちづくり総合計画」を策定し、マスタープランの3案の中から、補助第26号線及び大山駅からのアクセスのしやすさ、歩行者動線との錯綜の回避、まちのにぎわい維持等の視点から、最も有効な「補助26号線沿道配置案」を基本に検討を進めていくこととした。</p> <p>平成29年3月には、駅前広場の基本方針やあり方、導入を検討する機能や概略規模等を「大山駅の駅前広場構想」として取りまとめ、本構想に基づき検討したうえで規模や位置等を決定し、平成30年2月に開催した都市計画素案説</p>

	<p>画性がない。【1名】</p> <p>(11) 駅前広場をこの場所を選定した経緯が明確ではない。 【1名】</p> <p>(12) 補助第26号線や健康長寿医療センターなどの敷地を有効活用がなぜできないのか。【3名】</p>	<p>明会において公表した。</p> <p>駅前広場の具体的な位置や規模については、「補助第26号線沿道エリア」を前提に、駅前広場計画指針や道路構造令等、各基準に基づき、必要な施設の配置、利用者の利便性の確保、交通処理の円滑性や安全性の確保、まちの賑わいの維持向上等を総合的に検討し、最適な案を選定しており、適正な計画であると認識している。</p>
	<p>(13) 本計画の規模では、一般車両を含めた利用車両の離合等に相当の支障が生じることは自明であり、特に大型バスの安全な停車・走行は困難である。【2名】</p> <p>(14) 駅前広場にバスやタクシー、一般車が10,000台以上/日通行することになり、歩行者が安心して利用できなくなり、大山駅周辺の環境被害も生じる。【6名1団体】</p> <p>(15) ロータリーだけでは駅前広場とは言えない。乗用車乗降が増えることが予想され、歩行者優先の計画ではないため反対である。【1名】</p> <p>(16) 通り抜け道路を作ることは反対である。【3名】</p> <p>(17) 交通容量等が評価されておらず、バスやタクシー等の滞留による環境の悪化が懸念される。【1名】</p> <p>(18) 反対。補助第26号線から大山駅まで、バスやタクシーだけでなく、一般車両も通行することとなり、不法駐車や排気ガス等、周辺の環境悪化につながる。【123名】</p> <p>(19) 駅前広場の出入経路は2車線で狭隘なため、交通渋滞の因となることが予想され設計が妥当ではない。交通渋滞によ</p>	<p>(13) ～ (21)</p> <p>駅前広場の検討にあたっては、想定される車両交通量や歩行者通行量を基に、道路構造令等の基準に適合するように車道及び歩道の幅員を設定するとともに、バスやタクシー、一般車の乗降場等の施設配置については、各車両の軌跡を基に、各車両が停車している場合においても円滑に交通処理が出来る位置に設定している。</p> <p>なお、駅前広場の1日予測交通量は、駅前広場利用者数の想定と交通手段別の分担率を基に、約1,000台と想定している。</p> <p>信号設置等の安全対策については、引き続き交通管理者と調整し、安全かつ円滑な交通処理のため適切な対策を図っていく。</p> <p>なお、駅前広場については、「環境影響評価法」または「東京都環境影響評価条例」に規定する対象事業の要件に該当しないが、整備にあたっては、周辺環境に配慮しながら進めていく。</p>

	<p>る騒音、振動、大気汚染は近隣居住者に影響するとともに、12m高層の壁となる駅舎、防音壁で公害は増幅する。</p> <p>【1名】</p> <p>(20) 大山西町方面からの車両はどこから駅前広場に進入するのか。広場入口に信号を設けて右折誘導する場合、当然交通渋滞を生み出す。【1名】</p> <p>(21) 駅前に一般の車両が通行するようになれば、歩行者が安心して利用できなくなり、排気ガス等の環境被害も生じる。</p> <p>【4名】</p>	
	<p>(22) 反対。現在の計画では魅力がない。大山の顔にもなる駅前広場は大切であり、魅力ある駅前広場の計画を求める。</p> <p>【1名】</p> <p>(23) 駅前広場の計画は、交通機関のモータープール機能の場に終わっており、地域住民の既得の生活権、営業権を大がかりに没収し、地域に公害をもたらす広場は、賑やかで住みよく緑の多いまちをめざしてきたこれまでのまちづくり活動とは背反する。【1名】</p> <p>(24) 広場と言いながら形状は全くそのようになっていない。地権者の多いマンションを避けての御都合主義の計画でしかない。本気で憩いの場となる広場を作ろうと思って計画したとは考えられない。【1名】</p> <p>(25) 反対。現在の行政主導の駅前広場計画は、単に道路を通し、駅前を空き地にするだけの計画で、住民の意向に基づ</p>	<p>(22) ～ (26)</p> <p>駅前広場の規模については、「駅前広場計画指針（旧建設省都市局監修）」に基づき、大山駅の乗降客数などから、将来の駅前広場利用者数と導入する施設を設定したうえで基準面積を約 3,000 m²と算出しており、本計画案は大山駅の駅前広場の規模として適正と考えている。</p> <p>基準面積の構成は、鉄道利用者のバス乗り換えやタクシー乗り換えなどのターミナル交通を処理する「交通結節機能」を果たすための空間である交通空間として約 2,000 m²、買い物客や待合わせなどの人々の交流や都市の景観の形成などの「都市の広場機能」を果たすための空間である環境空間として約 1,000 m²を確保しており、単に交通を処理するだけでなく、人々の交流や都市景観を形づくる役割も担うものと考えている。</p>

	<p>いて人々の憩いの場となる広場ではない。【4名】</p> <p>(26) 駅前広場はオープンスペースとして屋台や出店、イベントが行えるようにし、にぎわいが商店街にも波及させるような人々を誘引する起爆剤としてほしい。【1名】</p>	<p>「大山駅の駅前広場構想」において、「にぎわいに満ちた魅力ある空間づくり」として、駅・商店街・周辺施設など、まちの一体感・連続性の醸成や、人々が集い・憩い・語らうスペースの導入を示しており、今後、計画の具体化にあわせて、地域の意見も参考にしながら、本構想の実現に向け、駅前広場を含めた駅周辺のまちづくりに取り組んでいく。</p>
	<p>(27) 利用者数を踏まえると、バス乗降場と送迎車乗降場を逆にした方がよい。【1名】</p> <p>(28) 駐輪施設入口が大山駅から遠いため、利用客にとって使いづらい。駅舎に隣接した位置に変更すべきである。規模については、現状の放置自転車を鑑み、200台以上収容できる施設にしてほしい。【1名】</p> <p>(29) 歩道4m、車道4mの2車線と計画されているが、バスやタクシー、送迎車、障がい者等乗降場が設置できるのか。【1名】</p> <p>(30) タクシーの場合は、大山駅近隣に病院や介護施設があるため、利用度は高いと思うが、ターミナル駅で起きる順番待ち行列による道路占有が問題になる。送迎車や障害者用乗降場の場合は、緊急性のない車の乗り入れが横行しないように、管理する必要がある。【1名】</p>	<p>(27) ～ (30)</p> <p>駅前広場内の施設配置については、「大山駅の駅前広場構想」の「導入を検討する施設」に基づき、規模や位置の検討を行ったものであり、あくまで現段階のイメージである。</p> <p>施設配置については、事業認可取得後、用地取得状況に応じて、地域のニーズや時代の変化を把握し、関係機関との協議を経て、詳細な設計を進め、決定していく。</p>
	<p>(31) 計画の中止、変更を含めて関係者等の賛同が得られるよう、丁寧な対応を求める。【1団体】</p> <p>(32) 反対。計画区域内の地権者等に事前に計画を示さずに進め</p>	<p>(31) ～ (45)</p> <p>駅前広場計画の経緯については、平成24年3月に「大山駅周辺地区まちづくり協議会」から区に提言された「大山</p>

	<p>ていることは非常識であり、地権者や地域住民の合意がないことは問題である。【2名】</p> <p>(33) 反対。地域住民の同意を得ずに進めるのは拙速で強権的である。時間をかけて住民に理解を得られる方法を検討すべきである。【1名】</p> <p>(34) 商店街の利用者である地域住民の意見を聞いたうえで、地域住民にとって便利な「広場」を作る必要があり、現在の計画はそれとは程遠く、民意が反映されていない駅前広場計画に反対する。【7名1団体】</p> <p>(35) 反対。地元住民と事前協議せずに進んでおり、区画街路を作るために地元住民を立ち退かせることは絶対許せない。大山が住みよい町、住みたくなる街になるよう計画の見直しを求める。【1名】</p> <p>(36) まちづくりアンケートの結果を尊重してほしい。【1名】</p> <p>(37) 平成22年のまちづくりアンケートで「ロータリーが欲しい」という意見はなく、人の流れを優先し、ロータリーは不安であるという意見が多かった。交通の利便性を優先する本計画に反対である。【1名】</p> <p>(38) 駅前広場の場所は、店舗・住宅マンションの密集する地域であり、当該地域住民への詳細説明や意見聴取もないまま、都市計画決定へ有無を言わさぬ急ピッチの展開で住民合意形成のいとまがない。区民に説明し、合意形成しようと努力のかけらもなく、都市計画立案に関する姿勢が極めて強権的であり、認めがたい。【1名】</p>	<p>駅周辺地区まちづくりマスタープラン」(以下、マスタープラン)において、駅前広場の必要性や規模、導入すべき機能とそれらの条件に基づく3つの配置案が提言された。</p> <p>区では、マスタープランの提言やパブリックコメント等を踏まえ、平成26年3月に「大山まちづくり総合計画」を策定し、マスタープランの3案の中から、補助第26号線及び大山駅からのアクセスのしやすさ、歩行者動線との錯綜の回避、まちのにぎわい維持等の視点から、最も有効な「補助26号線沿道配置案」を基本に検討を進めていくこととした。</p> <p>平成29年3月には、駅前広場の基本方針やあり方、導入を検討する機能や概略規模等を「大山駅の駅前広場構想」として取りまとめ、本構想に基づき検討したうえで規模や位置等を決定し、平成30年2月に開催した都市計画素案説明会において公表した。</p> <p>住民の方々には、公平・公正性の観点から、駅前広場の位置や規模については、都市計画素案説明会において同じタイミングで公表している。</p> <p>都市計画素案説明会以降、同年6月には駅前広場の計画区域の住民を対象に、「大山駅の駅前広場計画に関する説明会」を実施し、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</p>
--	---	--

<p>(39) 駅前広場を作るならば、形式的な意見の聴取ではなく住民の意見、様々な専門家の意見などを聞き、時間をかけて街の発展のための広場を検討してほしい。【1名】</p> <p>(40) 駅前再開発を行うのであれば、大山駅や商店街の利用者の意見を聞き、何よりも地域住民の意見をしっかり聞いて作る必要がある。上から目線の行政主導の開発は大反対である。【1名】</p> <p>(41) 反対。特に「広場」（人々の憩いの場としての）機能に疑念があり、まちの活性化についても含めて地元と十分に検討すべきである。【2名】</p> <p>(42) 補助第26号線に関わる住民や商店街の利用者を対象に大規模な意見交換会を開くべきである。商店街の利用者にも反対者が多いことを考えてほしい。【1名】</p> <p>(43) 住民の意見を反映させていない行政主導の本計画に反対である。【6名】</p> <p>(44) 都市計画素案説明会に至るまで、住民・関係者に対して一切の情報開示がなく、スケジュールも発表するという一方的なものであった。都市計画案の意見書を受け付けた後に説明会を開催することを強く要望する。このまま地権者や住民等の意見や事情を考慮せず、一方的に都市計画決定がなされてしまうのではないかと危惧している。【1団体】</p> <p>(45) 都市計画案説明会での質疑の時間が少なかった。立ち退き対象者や地域住民に対し、納得できるまで質問や協議できるよう協議会の開催や方策を考えてほしい。【1名】</p>	<p>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>駅前広場に導入する機能や駅前広場のあり方については、大山まちづくり総合計画の対象区域向けの全体的なまちづくりに関する説明会や、駅周辺の町会および商店街振興組合の代表の方々と構成された「大山駅周辺のまちづくりを考える会」での意見交換、その他町会長会議やまちの方と様々な機会でお話しする中で様々なご意見を頂いているが、具体的な位置や規模については、各基準を基に検討し、関係機関とも協議を経て、作成した本都市計画案について、適正な計画であると認識している。</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> <p>なお、マスタープランの策定に当たっては、計3回アンケートを行っており、平成24年1月のアンケートにおいて、駅前広場の整備について、「やや満足」及び「満足」が全体の60.9%となっている。</p>
---	---

<p>(46) 計画区域内に建物を所有しており、用地取得にあたっては、現状と同等の条件の代替地を確保しない限り検討の余地はない。【1団体】</p> <p>(47) 「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」におけるまちづくりのテーマである『未来につながるまち』、『子育てに優しいまち』、『心のかよう温かいまち』に反し、住み続けたいと願う住民を追い出すという冷たい計画であり反対する。【15名】</p> <p>(48) 反対。高齢者に対し、自分で移転先を確保してほしいというのはとんでもない。【1名】</p> <p>(49) 駅前広場計画区域内の店舗や医療機関、住民が立ち退きとなるため反対である。【1名】</p> <p>(50) 資産価値が下がるため反対である。【1名】</p> <p>(51) 絶対反対。立ち退き対象区域において、住民の生活基盤と事業者の経営・経済基盤を脅かし、生涯設計の大幅変更を伴うとともに、周辺地域においても住環境の悪化が予想される。【30名】</p> <p>(52) 立ち退き対象区域において、住民の生活基盤と事業者の経済基盤を根底から脅かし、周辺地域においても住環境を悪化させ、資産価値の低下を招くにもかかわらず、行政側の費用負担という勝手な都合で住民と事業者の都合を考えない一方的な決定には反対である。【263名】</p> <p>(53) 反対。駅前広場のために、住民を何人も立ち退きさせることは不条理であり、納得できない。【124名】</p>	<p>(46) ～ (57)</p> <p>大山駅周辺地区は、東武東上線、都営三田線や幹線道路に囲まれた交通利便性の高い地区である一方で、鉄道による市街地の分断、交通結節機能の弱さ、都市災害に脆弱な市街地が残されるなどの課題があり、行政・病院・商業などが集積する文化交流拠点に相応しい、利便性に優れた安心安全なまちの妨げとなっている。</p> <p>区では、こうした課題を解消するため、補助第26号線の整備や東武東上線の鉄道立体化を見据え、各交通機関への乗り換え利便性の向上や、大山のまちの顔となる公共空間の確保等を目的に駅前広場の整備が必要と考えている。</p> <p>また、駅前広場を整備することにより、ゆとりある歩行空間や滞留スペースが確保され、歩行者等の安全性が向上するとともに、公共的なオープンスペースとして、地震などの際の一時的な避難場所、緊急活動の拠点となるなど、防災性の向上にも寄与する重要な事業であると認識している。</p> <p>用地の取得に関しては、都市計画道路の一般的な事業手法である街路事業として、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、民間事業者のノウハウとネットワークを活用して、個々の事情に配慮した移転先情報の提供、建て</p>
---	---

	<p>(54) 反対。なぜ地域にとって必要とされる医療機関を追い出してまで、バス停を作らなければならないのか。【397名】</p> <p>(55) 都市計画図書では立ち退きに該当する権利者数、世帯数、店舗事業者数等を示さない大雑把なものであり、生活する多数の人々の人権、居住権、営業権をあまりに軽視しており容認できない。【1名】</p> <p>(56) 百害あって一利ない「道路」のために、なぜ地域住民は立ち退きを強いられなければならないのか。【1名】</p> <p>(57) 反対。住み暮らしている人を追い出してまでこの場所に道路を作る理由が明らかでない。【1名】</p>	<p>替えや移転等に関する電話相談窓口の設置の検討や既存の区有地の活用方法の検討等、様々なニーズに応じた生活再建を支援していく。</p>
	<p>(58) 板橋区都市づくりビジョン等を踏まえ、駅前広場の整備により都営三田線や東武東上線、有楽町線間のバス連絡改善を目指すなど、期待される便益を具体的に示してほしい。【1名】</p> <p>(59) 大山駅に駅前広場を整備することにより、板橋区の都市拠点を効率的に結ぶ急行バスを設定することを求める。【1名】</p> <p>(60) バス路線の変更についても関係住民の理解が得られているか疑問である。【1名】</p> <p>(61) バス事業者による運行バスやコミュニティバスでは、大山駅にバス停を作っても利用客はあまり存在しないと思う。一方通行の道路にも入れるような100円区民バスを運行し、板橋駅～板橋区役所～東京都健康長寿医療センター・大山駅～日大板橋病院～豊島病院～仲宿～大山駅～板橋区</p>	<p>(58) ～ (61)</p> <p>板橋区都市づくりビジョンにおいて、大山駅周辺地区は、都市づくり推進地区（都市づくりの推進を望まれる、今後20年で都市づくりを優先的に推進する地区）に位置付けており、その取組内容として、「大山駅周辺地区における都市づくりの推進」、「東武東上線の立体化の促進」、「駅前広場の整備とにぎわい・交流拠点の形成」、「バス利便性の向上」等を挙げている。</p> <p>特に「補助第26号線と大山駅をつなぐ駅前広場の整備を行い、地域交通結節機能の向上を推進する」としている。また、「バス利便性の向上」として、「駅前広場の整備や補助第26号線の整備にあわせてバス事業者と協議を行い、バスの利便性の向上を図る」としている。</p> <p>区では、現状で大山駅を経由するバス路線がないという</p>

	<p>役所～下板橋駅～板橋駅という循環バスを作る案を提案する。【1名】</p>	<p>課題を解消するため、補助第26号線の開通及び連続立体交差事業の実現という交通の変化や駅利用者の利便性の向上の点から、バスの誘致を考慮し、バス乗降場の配置が必要と考えている。</p> <p>現段階で、バス事業者や路線は確定していないが、駅前広場の整備や補助第26号線の整備にあわせて、引き続き、バス路線の誘致の必要性についてバス事業者に働きかけていく。</p>
	<p>(62) 反対。鉄道を地下化にすれば必要のない計画である。 【1名】</p> <p>(63) 鉄道地下化により、地上の有効利用の展開を含めた緑豊かな憩いと交流の板橋ならではの「駅前広場・駅付近広場」を望むため、ロータリーだけの本計画には反対である。 【30名】</p> <p>(64) 鉄道を地下化にすれば駅跡地に広場を作ることが可能である。【1名】</p> <p>(65) 駅前広場を作らなくても東上線の立体化が可能とのことなので、白紙撤回すべきである。【1名】</p>	<p>(62) ～ (65)</p> <p>連続立体交差事業は、事業にあわせて周辺のまちづくりを行うことで、都市の再生・活性化に強いインパクトを与える事業であることから、区では、連続立体交差事業や補助第26号線の開通を見据え、大山駅の乗り換え利便性の向上等を図るため、駅前広場の整備を行い、相互の事業効果が高められるようまちづくりを進めている。</p> <p>東京都は、平成16年に策定した踏切対策基本方針において選定した、都内20区間の鉄道立体化の検討対象区間の中で、補助第26号線の事業化や区の駅前広場計画等のまちづくりの進展を受け、大山駅付近の連続立体交差事業の事業化に向け手続きを進めており、区としても引き続き、連続立体交差事業にあわせて駅前広場計画の事業化に向けて取り組んでいく。</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</p>

		<p>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て、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>(66) 反対。大山駅の既往のコミュニティを破壊し、商店街を壊す補助第26号線計画を前提としている駅前広場計画には意味がない。【1名】</p> <p>(67) ハッピーロード大山商店街を分断し、回遊性が保証されていない補助第26号線計画を前提にした「板橋区画街路第9号線」計画に反対である。【1名】</p> <p>(68) 反対。補助第26号線は街のコミュニティを壊す。補助第26号線を作らなければ、駅前広場・道路は必要ない。住民の意見を聞かない計画は市民社会の動議に反する。【1名】</p> <p>(69) 補助第26号線が通らなければ駅前広場を作る意味は皆無である。補助第26号線は大山駅の既存のコミュニティを破壊し、価値ある商店街を壊す不要な計画である。駅、商店街利用者である地域住民の意見を聞いたうえで、真に地域住民にとって便利な広場を作る必要があるが現在の計画はそれとは程遠い。【2名】</p>	<p>(66) ～ (69)</p> <p>大山駅周辺地区は、東武東上線、都営三田線や幹線道路に囲まれた交通利便性の高い地区である一方で、鉄道による市街地の分断、交通結節機能の弱さ、都市災害に脆弱な市街地が残される等の課題があり、行政・病院・商業等が集積する文化交流拠点に相応しい、利便性に優れた安心安全なまちの妨げとなっている。</p> <p>区では、こうした課題を解消するため、補助第26号線の整備や東武東上線の鉄道立体化を見据え、各交通機関への乗り換え利便性の向上や、大山のまちの顔となる公共空間の確保等を目的に駅前広場の整備が必要と考えている。</p> <p>また、駅前広場を整備することにより、ゆとりある歩行空間や滞留スペースが確保され、歩行者等の安全性が向上するとともに、公共的なオープンスペースとして、地震などの際の一時的な避難場所、緊急活動の拠点となるなど、防災性の向上にも寄与する重要な事業であると認識している。</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 号線について、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>(70) 都市計画案説明会の質疑応答の結果を公表してほしい。 【1 名】</p>	<p>(70)</p> <p>都市計画案説明会開催後、東京都のウェブサイトにおいて公表している。なお、板橋区のウェブサイトにも、当該ページの URL を掲載している。</p>
	<p>(71) 大山全体の将来イメージに基づき、広場機能は連関すべきだが、一連の都市計画はバラバラな状態にある。一部分だけの都市計画・行政の安易で強硬的な手順・不十分な検証で進められている区画街路第 9 号線計画に反対する。 【2 名】</p> <p>(72) 駅前広場計画は、補助第 26 号線や健康長寿医療センターの事業と同時に一体的に出来なかったのか。作為的に時間差を設けているように感じられる。都区民、医療、交通、地域の総括的な計画をすれば官民が協力して開発できたのではないか。【1 名】</p>	<p>(71) ～ (72)</p> <p>本都市計画案を定めるにあたっては、連続立体交差化計画や鉄道付属街路、補助第 26 号線等、周辺における相互の都市計画の決定権者と協議し、都市計画としての整合を図りながら手続きを進めており、引き続き、各計画の事業者と連携し、まちづくりを推進していく。</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 【9名9通11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。【1名】</p> <p>(2) 鉄道立体化は、補助第26号線の対策だけの為の計画であり、都区民の為の開発ではないのではないか。今までの経過と協議内容を教えてほしい。【1名】</p> <p>(3) 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。【4名】</p>	<p>(1)～(3)</p> <p>連続立体交差事業は、数多くの踏切を同時に除却することで、交通渋滞や地域分断を解消し、地域の活性化や防災性の向上にも資する極めて効果の高い事業である。</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>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>(4) 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>(5) 環状七号線、中山道、川越街道に挟まれている地域は、東上線に道路が分断されている。分断解消のため、大山駅付近だけではなく、中板橋駅付近の立体化も同時にできないか。【1名】</p>	<p>(4) ～ (5)</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等、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>(6) 連続立体交差事業に関する都・区・東武鉄道の負担割合を教えてください。【1名】</p>	<p>(6)</p> <p>事業の費用負担については、「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）等に基づき、東京都が施行する連続立体交差事業について、一般的には、国が約42%、東京都が約30%、区が約13%、鉄道事業者が約15%となっているが、各事業により個別に協議して決定していると認識している。</p> <p>大山駅付近においても、今後、事業主体である東京都と関係者の協議により決定されるものと認識している。</p>
	<p>(7) 反対。高架化よりも地下化の方が生活するうえで安全である。【1名】</p>	<p>(7) ～ (11)</p> <p>鉄道の構造形式については、事業主体である東京都が高</p>

	<p>(8) まちを分断する高架化には反対である。【1名】</p> <p>(9) 高架の駅舎は大山駅を中心にひとつながりで楽しみが多い商店街のつながりを失うことになる。【1名】</p> <p>(10) 鉄道の構造形式の選定において、安価であればよいというものではない。高速5号線に続く豊島区・中野区側では長期にわたる検討を経て地下方式が採られている。地下方式を採用すれば、立ち退きに該当する権利者の人権・居住権や駅前広場が出来たことによる環境への影響等の困難はすべて解消できる。【1名】</p> <p>(11) 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。【4名】</p>	<p>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て、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>
--	---	--

Ⅲ 本都市計画に関しない意見 【9名9通7件】

名称	意見書の要旨	板橋区の見解
	<p>(1) 人々の交通に便利なところに市が出来、広場が出来て駅が出来たことは長い人類の歴史上の事実である。ハッピーロード大山商店街がなぜ今までこんなに長く人々に愛されてきているかという必要だからである。【1名】</p> <p>(2) 駅前広場再開発は即ハッピーロード商店街の破壊である。【1名】</p> <p>(3) 補助第26号線の開通と共に、大山駅が補助第26号線側に移動することで、おそらく川越街道側の商店街が寂れると思うが、駅から分断される補助第26号線の間の地域と、駅前広場から山手通りまでの間の地域にある区間の商店街をどう活性化させるかを考える必要がある。この事については、商店街及び地元住民と板橋区が十分に話し合い、大山ハッピーロードを壊さずに発展存続できるように、考えるべきである。【2名】</p> <p>(4) 街づくりとして大きく工事を3か所以上行くと聞いているが、長期間の工事に商店街は耐えられるのか。 【1名】</p> <p>(5) 東武鉄道株式会社に今まで以上に通勤通学のための駐輪スペースを所有敷地内に確保させるようにしてほしい。【1名】</p> <p>(6) 補助第26号線が通れば、大山駅の既存のコミュニティを破壊し、排気ガス等の環境被害も生じてしまう。【1名】</p> <p>(7) 補助第26号線が通ると商店街が分断され、街は寂れてしまう。【3名】</p>	