

第182回板橋区都市計画審議会

令和元年9月12日(木)

11階第一委員会室

○議長（河島会長） それでは、第182回板橋区都市計画審議会を開会いたします。

最初に、本審議会条例施行規則第4条第2項に基づきまして、署名委員を指名させていただきたいと存じます。

森本委員をお願いいたします。

議事に入る前に、今回の議事進行について、事務局より、説明をお願いいたします。

○都市計画課長 今回の議案3件は、まず、東京都が決定権者である東武東上線大山駅付近の立体化に関して、板橋区として意見を回答するに当たっての諮問、そして、立体化に係る計画として、板橋区が決定権者である鉄道附属街路及び駅前広場の付議となります。

これらは、相互に密接に係る都市計画として、鉄道立体化と鉄道附属街路及び駅前広場という沿線のまちづくりを一体的に進めることで相互の事業効果が高められるよう、取り組んできたものであり、案件ごとに異なる判断がなされると都市計画としての一体性が保てなくなるものと思われま

す。つきましては、本審議会での審議においては、本3議案を一括でご説明し、ご質問、ご意見も一括でお受けしたいと思

○議長 事前に、事務局からこのことについて相談を受け、検討しましたところ、ただいまの事務局の説明のとおり、本日の議事進行は、本3議案を一体のものとして処理すべきであると判断いたしました。

ついては、本日は3議案について、一括して説明を受け、ご質問、ご意見も一括してお受けいたします。その上で、3議案を一括して議決したいと考えておりますので、どうぞ、よろしくお

それでは、これより、議事に入りたいと存じます。

まず、議案第203号「東京都市計画都市高速鉄道（東武鉄道東上本線）の変更について」の諮問文、議案第204号「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附属街路第1号線ほか5路線）の変更について」及び議案第205号「東京都市計画道路（区画街路板橋区画街路第9号線）の変更について」の、付議文の紹介をお願いいたします。

○鉄道立体化推進担当課長 皆様、こんにちは。都市整備部鉄道立体化推進担当課長の千葉と申します。先日の6月7日のご報告、並びに、お忙しい中をお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、お手元の諮問文及び付議文を読み上げさせていただきます。

なお、諮問文及び付議文は、おのおのの資料の一番上の資料1-1、資料2-1、資料3-1にございますので、あわせて、ごらんいただければと思っております。よろしく、お願いいたします。

まず初めに、資料1-1、議案第203号、31板都抛第94号 東京都板橋区都市計画審議会 都市計画法（昭和43年法律第100号）第77条の2の規定に基づき、下記の事項について諮問する。令和元年8月20日 東京都板橋区長坂本健 記 東京都市計画都市高速鉄道（東武鉄道東上本線）の変更について（東京都決定） 理由 都市計画法第21条第2項において準用する同法第18条第1項の規定に基づき東京都知事から意見照会があった。

「案のとおり決定することに異議なし。」との回答をすることについて、板橋区都市計画審議会の意見を伺う。

続きまして、資料2-1でございます。議案第204号でございます。31板都抛第94号 東京都板橋区都市計画審議会 都市計画法（昭和43年法律第100号）第21条の第2項において準用する同法第19条第1項の規定に基づき、下記の事項について付議する。令和元年8月20日 東京都板橋区長坂本健 記 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附属街路第1号線ほか5路線）の変更について（板橋区決定） 理由 鉄道の立体化に伴う沿線の良好な住環境の保全や地域の利便性の向上などを目的として、都市高速鉄道附属街路として新たに区画街路を追加する。

続きまして、資料3-1、議案第205号、31板都抛第94号 東京都板橋区都市計画審議会 都市計画法（昭和43年法律第100号）第21条の第2項において準用する同法第19条第1項の規定に基づき、下記の事項について付議する。令和元年8月20日 東京都板橋区長坂本健 記 東京都市計画道路（区画街路板橋区画街路第9号線）の変更について（板橋区決定） 理由 交通の円滑化や歩行環境の改善による安全性の向上を図るため、追加する。

以上でございます。

○議長 引き続き、本日の3議案について、都市計画の内容及び都市計画法第17条の縦覧結果の説明をお願いいたします。

○鉄道立体化推進担当課長 それでは、説明させていただきます。

初めに、資料1-6をごらんいただければと思うんですけども、こちらの項番1ということで、大山駅付近の連続立体交差化計画及び大山駅の駅前広場計画等の概要について、ご説明いたします。

まず、今回ご審議いただく3つの都市計画の位置について、下の図を用いて、ご説明いた

します。

1つ目は、東武東上線大山駅を中心とした東武東上線の連続立体交差化計画であり、2つ目は、鉄道に沿って大山駅西側から山手通りまで、連続立体交差化計画に関連する6路線の鉄道附属街路計画であります。3つ目は、駅の東側に駅前広場計画がございます。

続きまして、第203号議案の東京都市計画都市高速鉄道の変更について、いわゆる、連続立体交差化計画は、東京都決定案件でございます。こちらは資料1-6の裏面(2)をごらんいただければと思います。

このたび、都市計画法に基づき、都知事より板橋区長宛ての意見照会がありましたので、その回答を行うにあたり、ご審議をいただくこととなります。

また、第204号議案の東京都市計画道路、(区画街路都市高速鉄道東武鉄道東上本線附属街路第1号線ほか5路線)の変更について、いわゆる、鉄道附属街路について、第205号議案の、東京都市計画道路区画街路板橋区画街路第9号線の変更について、いわゆる、駅前広場計画、こちらは板橋区決定案件になりますので、都市計画案についてご審議をお願いしたいと思います。

鉄道附属街路や駅前広場等の、沿線のまちづくりを鉄道立体化と一体的に進めることで、相互の事業効果が高められるよう、これまで、東京都、板橋区、東武鉄道が連携し取り組んできたものであり、これらの3つの計画は相互に密接に関係する都市計画であります。

それでは、第203号から第205号議案まで、一括で、3つの議案について説明させていただきます。

本件は全て、令和元年6月7日開催の第181回板橋区都市計画審議会でご報告させていただいた案件であり、計画内容についての変更はありませんが、改めてご説明をさせていただければと思っております。なお、本日の説明では、東武鉄道東上本線とする路線名を東武東上線とし、都市高速鉄道東武鉄道東上本線附属街路第1号線ほか5路線を鉄道附属街路、板橋区画街路第9号線を駅前広場とさせていただきます。

それでは、資料1-1で、先ほど読み上げました本都市計画審議会の諮問文でございますけれども、続きまして、次のページの資料1-2をごらんいただければと思います。こちらについては、東武東上線の立体化の都市計画案でございます。

これは、1ページと2ページに計画書を載せていただきまして、続きまして、3ページに、地図のところに総括図が載っています。ちょっと見づらいんですけども、右下の部分の大山駅の部分についての連続立体化の事業でございます。

続きまして、4ページから7ページまで、こちらが計画図になっておりまして、今回の連続立体化の事業区間の部分について示させていただいたところでございます。

続きまして、資料1-3は、後ほどご説明させていただきたいと思いますので、資料1-4の都市計画の案の理由書をごらんいただければと思います。

都市計画の変更理由をご説明いたします。

東武東上線大山駅付近では、幹線道路である補助26号線等が鉄道と平面交差しています。これらの、平面交差箇所にある踏切はあかすの踏切となっており、これらの踏切を解消し、地域の活性化を図ることが課題となっております。

こうしたことから、本都市計画案は、踏切による交通渋滞の解消及び沿線市街地の一体的なまちづくりの推進等を目的とし、都市計画を変更しようとするものでございます。

続きまして、計画内容について、ご説明いたします。

次のページの、資料1-5のカラーの部分の、2ページの計画の概要をごらんいただければと思います。

都市高速鉄道東武鉄道東上本線につきましては、事業区間としましては、板橋区板橋二丁目から板橋区中板橋を「大山駅付近」としてございます。

延長については、都市計画区間が約1.9キロメートル、事業区間が約1.6キロメートルでございます。

構造形式については、高架式及び地表式でございます。

駅施設については、ホーム延長が約210メートル、ホーム幅員が約6から10メートルとなっております。

立体化により除却される踏切につきましては、表に記載されているとおり、東上本線第10号から18号の、8カ所の踏切が、今回の立体化によって除却されることとなります。

続きまして、ちょっとわかりやすい図が載っていますので、次のページの3、4ページA3のほうを開いていただければと思います。

本計画は、図の右側、池袋方面ほうから見て、環状6号線を越えてから高架化し、仲町の架道橋付近で地上面に取りつける計画でございます。このように、8カ所の踏切が除却されるとともに、東上本線第16号踏切を含む補助26号線など、交差する道路と立体化されます。

なお、環状6号線から大山駅に向けて鉄道が運行できる最も急な勾配で高架化しても、ホームの位置は、今より約100メートル中板橋駅側に移動することになりますが、駅の入出口については現在と変わらない予定でございます。

また、図の右側にある東上本線第10号、第11号、第12号踏切部、こちらは、地表面から高架化への移行区間となりますので、通行できる高さに制限がかかります。

第12号踏切部では、地上から鉄道の高架橋までの高さが、おおよそ3.8メートルになります。11号踏切部では、高さがおおよそ2.6メートル、10号踏切部では、高さがおおよそ1.2メートルとなる予定でございます。

なお、10号踏切部は、車両の通行はできなくなりますが、道路を掘り下げるなどして、歩行者等が通行できるよう、今後、東京都と協力して、具体的な方法を検討していくこととなります。

続きまして、次のページの、5ページの標準横断図をごらんいただければと思います。

こちらは、一般部及び大山駅部ともに、池袋方面から川越方面を見たものとなっております。一般部における標準横断図では、一般部の高架構造物の地上からの高さは約2メートルから11メートル、幅は約10メートルでございます。大山駅部におきましては、標準横断図では、高架構造物の地上からの高さは約16メートル、幅は約20メートルから26メートルとなっております。

続きまして、次のページの、6ページから13ページなんですけれども、こちらについては、東京都の環境影響評価条例に基づくところの部分で、環境影響評価書案の内容になりますので、お時間の都合がありますので、説明は省略させていただきます。

また、14ページのほうを、また、ごらんいただければと思います。

こちらが、スケジュールなんですけれども、今、ちょうど、表の真ん中の都市計画審議会というところであるんですけれども、今後の予定としましては、都市計画決定、事業認可、工事着手ということで、こちらのほうは立体化の工事のスケジュールを載せさせていただいているところでございます。

続きまして、資料1-6の大山駅付近の連続立体交差化計画及び大山駅の駅前広場計画等の概要についてでございます。

こちらのページの裏面を見ていただいて、2ページの、これまでの経緯でございますけれども、先日も、ご報告でもさせていただいたんですけれども、素案説明会以降の連続立体交差化計画の都市計画にかかわる部分の経緯について、説明させていただきます。

2ページの中段をごらんいただければと思います。

平成30年2月に都市計画素案説明会、また、同年7月、8月には、東京都及び区の共催によるオープンハウスの開催、同年12月には都市計画案説明会を開催させていただいた次第で

ございます。

続きまして、3ページでございます。

こちら、12月14日に都市計画案説明会をやらさせていただいた前後に、12月14日から12月28日まで、都市計画法第17条に基づき、都市計画案の公告・縦覧を行うとともに、関係住民等の方から意見書を受け付けたところでございます。

また、令和元年6月に、板橋区都市計画審議会においてご報告させていただきました。なお、ここまで説明した経緯につきましては、第204号で鉄道附属街路、並びに205号議案の駅前広場計画も同様の経緯でございますので、申し伝えさせていただければと思います。

続きまして、項番2の、今後の予定について、ご説明させていただきます。

東京都が都市計画決定権者である本議案については、本日の審議会での答申結果を踏まえた板橋区の回答もあわせ、東京都都市計画審議会で審議される予定でございます。

資料中には、東京都の都市計画審議会というところで、下のほうなんですけれども、令和元年の秋ごろというところだったんですけれども、こちら日付、決まりまして、令和元年11月20日に開催されることと聞いております。その後、今年度中に都市計画決定・告示を予定しているところでございます。

以上までが、立体化のほうの、都市計画の概要となります。

次に、都市計画法17条に基づく縦覧結果について、ご説明申し上げます。

少し、資料に戻っていただきまして、資料1-3をごらんいただければと思います。

こちらは、項番3の縦覧期間というところで、平成30年、昨年12月14日から12月28日までの2週間、都市計画の縦覧をさせていただき、項番5の意見書数のとおりでございます。東京都に提出された方は、334名で通数としても334通の意見書が提出があったと、東京都から聞いております。

続きまして、議案第204号、鉄道附属街路について説明させていただければと思いますので、次のクリップどめのところでお願いいたします。

議案第204号、こちらは、板橋区が都市計画決定権者となります。

資料2-1は、先ほど読み上げました本都市計画審議会の付議文でありますので、資料2-2の、次のページの都市計画（案）をごらんいただければと思います。

こちらは、1ページから2ページが、鉄道附属街路の計画書になっておりまして、6カ所の附属街路を設置する予定でございます。

また、3ページについては、こちらが総括図でして、ちょっと小さくて見づらいんですけ

れども、丸で囲った、赤色の部分です、ここの6カ所の部分について、側道を設置させていただこうと考えています。

また、4ページについては、大きい、見やすい図ではあるんですけども、4ページに鉄道付属街路の位置について説明させていただいた、計画図が載っております。

続きまして、資料2-3は、後ほどご説明させていただきまして、ちょっと飛びまして、資料2-4です。都市計画の案の理由書のところをごらんいただければと思います。

都市計画の変更理由を、ご説明いたします。

平成29年12月に策定した「大山駅周辺の交通ネットワーク構想」において、補助26号線の整備及び鉄道立体化を見据えるとともに、駅前広場の整備などと連携し、安心・安全な地区の形成、アクセスの向上、にぎわいの維持・向上などに寄与する、駅周辺の交通ネットワークをめざす、としています。

一方、東京都では、踏切における交通渋滞や鉄道による地域分断等の問題を解決するため、東武東上線の大山駅付近について、連続立体交差事業を進めていくこととしています。

これらのことから、板橋区において、東武東上線の大山駅付近の連続立体交差化計画にあわせて、沿線の良好な住環境の保全や地域の利便性の向上を目的として、都市計画の決定をするものでございます。

続きまして、次のページの、資料2-5の、先ほどと一緒のカラーページのものなんですけれども、こちらの、3、4ページのA3の見開きの資料を見ていただければと思います。こちら、側道である都市高速鉄道東武鉄道東上本線付属街路につきましては、路線名は付属街路第1号線から第6号線であります。第1号線は、幅員6メートル、延長約40メートル、踏切の第10号から11号踏切間で線路の北側に位置しております。また、2号線については、こちらの幅員6メートル、延長が約60メートル、11号から12号踏切間で、線路の北側に位置しております。3号線についても、幅員6メートル、延長110メートル、12号から13号踏切間で、線路の北側に位置します。4号線についても、幅員6メートル、延長約90メートル、13号踏切から、今、大山の地下道があると思うんですけども、その線路の北側に位置するところでございます。また、5号線については、右側の山手通りのほうの鉄道付属街路の1号線の南側のほうなんですけれども、こちら、幅員6メートル、延長140メートル、こちら、10号、11号踏切間で線路の南側に位置しております。6号線については、大山駅の南側のところなんですけれども、こちらについては、幅員4から17メートル、延長約80メートルということで、大山駅に隣接した位置にあります。なお、こちらの幅員とか延長の部分

については、前のページの2ページの計画の概要のところ、参考にしてごらんいただければと思っております。

続きまして、次の5ページの標準横断面図の一般部をごらんいただければと思います。標準的なイメージとしましては、上の部分なんですけれども、約10メートルの高架構造物の北側に、幅員6メートルの鉄道附属街路が整備されるというところで、断面図を載せさせていただいているところでございます。

続きまして、資料2-6なんですけれども、こちら、先ほどと同じような資料で申しわけないんですけれども、こちらについては、素案説明会以降の部分について、連続立体交差化計画でご説明した部分と一緒にございますので、説明のほうは省略させていただければと思います。

また、3ページをごらんいただければと思います。今後の予定についてご説明いたします。

こちらは、板橋区が都市計画決定権者である本議案については、本日の審議会で答申結果を踏まえ、今年度中に都市計画の決定・告示を予定しており、先ほどご説明した、連続立体交差化計画と同時決定する案件となっております。

続きまして、また資料戻っていただきまして、資料2-3に戻っていただければと思います。

こちらが、都市計画法第17条に基づく都市計画（案）の縦覧結果ということで、項番1は、対象となる都市計画の種類ということで、附属街路ということで、項番2から4は、公告日、縦覧期間、意見書の提出期間は、連続立体交差化計画と同様でございます。

また、項番5については、縦覧者は7名。

項番6、意見書提出数は、提出者799名2団体、通数805通、意見項目は47件でございました。

なお、意見書の取りまとめについては、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おります。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ていませんので、ご了承願いたいと思います。

項番7については、根拠条文となっておりますので、ご参考に、ごらんいただければと思います。

続きまして、1枚おめくりいただきまして、こちらが鉄道附属街路の意見書の要旨、並びに、区の見解でございます。まずは、代表的なものというご説明させていただきたいと思っております。

こちらの1ページの部分の、本都市計画に関する意見のところでは、真ん中の左側の部分なんですけれども、本都市計画に関する意見が280名、1団体、281通、17件あり、こちらが1ページから5ページまで取りまとめてございます。主な意見をご紹介します。

まず、1ページの(1)から(3)をごらんいただければと思います。こちらの意見書については、鉄道の高架化を前提とした計画でありまして、高架化しなければ鉄道附属街路をつくる必要はない等との意見でございました。

区の見解といたしましては、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、地形的条件、計画的条件、事業的条件の、3つの条件を総合的に判断し、高架方式を選定しております。区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おります。鉄道附属街路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に利便性の向上を図るため、連続立体交差計画にあわせて、都市計画に定めて整備を行う予定でございます。

続きまして、2ページの(4)、(5)を、ごらんいただければと思います。

こちらの部分については、意見書の内容については、鉄道附属街路第5号線の必要性に関する意見でございます。鉄道附属街路5号線については、現在、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ります。こちら、高さ、先ほど説明した1.2メートルです。その代替機能として整備することを目的としております。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きたいというのが区の見解でございます。

続きまして、3ページの(8)から(11)をごらんいただければと思います。

こちらの意見書の内容については、計画に区民の意見が反映されていない等の区民意見の反映に関する意見でございます。

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、昨年2月の都市計画素案説明会、同年7月、8月の東京都と共催でのオープンハウスの実施、また、昨年12月の都市計画案等の説明会を開催するとともに、都市計画案を縦覧し、関係住民等からの意見書を受け付けました。引き続き、個別の問い合わせ対応等を行うとともに、用地測量等の各説明会を開催し、地域の方々に対して、わかりやすい、丁寧な説明に努めていくという区の見解でございます。

続きまして、4ページの(12)から(14)をごらんいただければと思います。

こちらについては、用地の取得に関するご意見でございます。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り、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、移転先については、権利者が探す際の支援など、さまざまなニーズの対応策を検討していくとの、区の見解でございます。

続きまして、少し飛びまして、6ページをごらんいただければと思います。

こちらが、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でございます。こちらについては、531名、1団体、536通、27件あり、6ページから11ページまでに取りまとめてございます。

主な意見を、ご紹介させていただきます。

7ページの(9)から(22)と、ちょっと長いんですけども、ごらんいただければと思います。

こちらの意見の内容としましては、鉄道の地下化を求める意見でございます。区の見解といたしましては、先に説明した、鉄道の構造形式に関する見解に加えまして、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昨年2月に素案説明会、同年12月に都市計画案等説明会を開催し、来場された方々へ、スライドやパンフレット等を用いてご説明し、ご意見をお伺いするとともに、説明会後も電話等において、個別対応を行っております。区としましても、引き続き、東京都と連携し、事業の効果や影響等について、地域の方々に対して、わかりやすい、丁寧な説明に努めていく、との区の見解でございます。

続きまして、10ページでございます。10ページの下の方の、(23)から(24)をごらんいただければと思います。

こちらは、地下化の場合の環境影響評価を求める意見でございます。東京都は、環境影響評価書案に係る見解書において、東京都の環境影響評価条例では、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、鉄道構造形式の比較・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ております。平成30年2月に開催した素案説明会で、高架方式について説明し、環境影響評価調査計画書を提出し、その後、同年11月に環境影響評価書案の提出、12月に都市計画及び環境影響評価書案説明会において、選定した環境影響評価項目、こちら、5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聞いております。

続きまして、最後の12ページ、こちらは、本都市計画に関しない意見ということで、2名、

2通、3件、ありました。こちらのほう取りまとめてございますので、後ほどで構いませんが、ごらんいただければと思います。

その他、資料2-7のほうには、意見の一覧を掲載しておりますので、ご参考に、ごらんいただければと思います。

続きまして、駅前広場についてでございます。こちらは、議案第205号ということで、こちらも、板橋区が都市計画決定権者となっております。資料3-1は、先ほど読み上げました本都市計画審議会の付議文ですので、また、資料3-2の都市計画（案）をごらんいただければと思います。

まずは、1ページ目が、駅前広場の計画書でございます。

続きまして、2ページ目が、図に書かれている総括図で、A3の見開きの真ん中ぐらいの赤色の部分が、駅前広場のところの部分でございます。

また、3ページについては、もうちょっと詳しい形で、計画図ということで、駅前広場計画の位置が載っているところでございます。

続きまして、資料3-3は、また、後ほどご説明させていただきたいと思いますので、資料3-4の、都市計画案の案の理由書をごらんいただければと思います。都市計画の変更理由を、ご説明いたします。

平成26年3月に策定した、大山まちづくり総合計画では、駅前広場の整備を中心とした交通結節点の強化を図ることは、今後の当地区のさらなる発展のために不可欠な取り組みとしています。当地区は、駅を中心に商店街が形成され、自転車、歩行者が多く通行していることに加えて、車両の通行が規制されている時間以外には、タクシーや一般車が流入し、接触事故が発生しているなど、歩行者の安全や通行を妨げています。また、既設の補助26号線の区間については、タクシーや一般車の路上駐停車が慢性的に発生し、交通の円滑化の妨げとなるほか、安全上においても、課題となっております。

これらの課題を踏まえ、連続立体交差事業とあわせて、交通の円滑化や歩行環境の改善による安全性の向上を図るため、交通広場を含む、板橋区画街路第9号線を決定するものでございます。

続きまして、資料3-5の見開きのカラー判のパフレットなんですけれども、表紙の裏面の真ん中、駅前広場の基本方針というところを、ごらんいただければと思います。

本計画は、補助26号線の整備や、東武東上線の鉄道立体化による交通利便性の向上を見据え、鉄道とバスやタクシー、自転車などの各交通機関との乗りかえ利便性の向上や、大山の

まちの顔となる、公共空間の確保などを目的としております。駅前広場の整備を行うことで、駅前広場が大山駅と補助26号線をつなぐ役割を果たすなど、大山駅周辺の機能向上を目指しております。

右側の上段の、駅前広場計画の概要をごらんいただければと思います。

こちらは、都市計画名称は東京都市計画道路区画街路板橋区画街路第9号線ということで、規模については、黄色の部分が取付道路の部分でございます。延長約20メートル、幅員が16メートルの二車線道路で、青い部分が交通広場部分の面積ですけれども、こちらが約3,300平方メートルとなっております。

位置は、既に整備されている補助26号線から取付道路を整備し、大山駅の東側に交通広場として整備いたします。駅前広場の規模につきましては、必要な施設が配置できるか、また、安全な交通処理ができるかなどの視点から、総合的に判断し、この規模としております。なお、歩車道幅員や場内の線形等については、駅前広場内の予測交通量をもとに、道路構造令等の諸基準に適合するように検討し、設定しております。

見開きの下段の駅前広場計画の導入機能及び計画のイメージ図を、ごらんいただければと思います。

駅前広場を利用する車両の出入りは、補助26号線からとし、駅前広場内はバスなどの車両が安全に旋回できる規模のロータリーを設置します。交通施設としては、バス、タクシー、障がい者用の乗降場などを配置します。そのほか、交番や公衆トイレ、地下自転車駐輪場の配置等についても検討していきます。なお、このイメージ図は検討中のものでございますので、今後、関係者との協議により、変更する可能性がありますので、ご了承願いたいと思います。

続きまして、資料3-6の、こちら3つの計画の内容と一緒にありますので、基本的に、連続立体交差化計画と区画街路の経緯、今後の予定については、先ほど説明したところでございます。一部、3ページなんですけれども、駅前広場計画については、3ページの真ん中の部分の令和元年7月というところで、駅前広場計画区域内の、土地、建物所有者で、希望者を対象に、個別相談会を実施させていただきました。主には、各権利者が抱えている事業スケジュールや用地補償の進め方などに関する不安な点や疑問点について、用地補償に精通した専門家を交えて、相談に応じさせていただきました。

今後の予定についても、板橋区が都市計画決定権者である本議案について、本日の審議会の答申結果を踏まえ、本年度中に都市計画決定の決定・告示を予定しておりますのでござい

ます。

続きまして、また、戻っていただきまして、資料3-3の都市計画法第17条に基づく都市計画（案）の縦覧結果をごらんいただければと思います。

項番1は、対象となる、都市計画の種類でございます。

項番2から項番4は、公告日、縦覧期間、意見書の提出期間は、連続立体交差化計画と同様でございます。

項番5は、縦覧者数は8名でございました。

項番6は、意見書数は、提出者858名、3団体、通数は871通、意見項目は90件でございます。なお、先ほどもご説明させていただきましたが、意見書の取りまとめについては、意見書1通の中で複数の意見があり、同主旨の意見は1件として取りまとめております。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ていませんので、ご了承願いたいと思います。

項番7については、こちら根拠条文となりますので、ご参考にごらんいただければと思います。

また、次のページをごらんいただきまして、こちらが、駅前広場の意見書の要旨と見解でございます。こちらについても、真ん中の左側部分、本都市計画に関する意見ということで852名、3団体、867通、72件、ありました。こちら1ページから12ページまで取りまとめてございます。こちら主な意見をご紹介します。

まず、1ページの、（1）から（5）をごらんいただければと思います。

こちらの意見書に内容については、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等の、駅前広場の必要性に関する意見でございます。

区の見解といたしましては、鉄道による市街地の分断、交通結節機能の弱さなどの課題を解消するため、補助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かえ、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おります。

また、駅前広場整備により、ゆとりある歩行空間が確保され、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、地震発生時の一時的な避難場所や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、という区の見解でございます。

続きまして、2ページの、（6）から（12）をごらんいただければと思います。

こちらの意見書の内容については、都市計画案に示された駅前広場の場所ではなく、高架下や東京都の土地を活用した案に再検討を望む等の、駅前広場の位置に関するご意見でございます。

こちら、区の見解としましては、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で、3つの駅前広場の位置の配置案が出されました。その中で、平成26年3月に策定した、大山まちづくり総合計画で、補助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観点から、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ました。その後、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、まちのにぎ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という区の見解でございます。

続きまして、3ページの(13)から(21)をごらんいただければと思います。

こちら、意見書の内容については、補助26号線から大山駅まで、一般車両も通行することで不法駐車や排気ガス等、周辺の環境悪化につながる等の交通処理、安全性に関する意見でございます。

区の見解といたしましては、駅前広場の検討に当たり、想定する車両交通量や歩行者通行量をもとに、道路構造令の基準に適合するように、歩車道の幅員を設定し、施設配置についても、各車両の軌跡をもとに、円滑に交通処理ができる位置に設定しております。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という、区の見解でございます。

続きまして、ちょっと飛ばさせていただきます、5ページの(27)から(30)をごらんいただければと思います。

こちらは、バス乗降場と送迎者乗降場を逆にしたほうが良い等の、駅前広場の施設配置に関する意見でございます。

こちら、区の見解といたしましては、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、規模や位置を検討しておりますが、あくまでも、こちらは、先ほども説明したとおり、現段階でのイメージでございます。今後、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、決定していくという、区の見解でございます。

続きまして、(31) から (45) をごらんいただければと思います。

こちらは、区民の意見が反映されていない等の区民意見の反映に関する意見でございます。

区の見解としましては、素案説明会以降、また、6月の駅前広場の計画区域の住民を対象にした説明会、7月・8月のオープンハウス、12月の都市計画案説明会を開催し、都市計画案を縦覧し、意見書を受け付け、引き続き、個別の問い合わせ対応等を行うとともに、用地測量等の各説明会を開催し、地域の方々に、わかりやすい丁寧な説明に努めていくというのが区の見解でございます。

続きまして、8ページ、(46) から (57) をごらんください。

こちらの意見書の内容については、駅前広場のために、住民を立ち退きさせることは納得できない等の、用地取得に関する意見でございます。

区の見解といたしましては、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ります。

事業を円滑に進めていくためには、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、個々の事情に配慮した、移転先情報の提供、建て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、さまざまなニーズに応じた生活再建を支援していくという、区の見解でございます。

続きまして、飛びまして、10ページの(62) から (65) をごらんください。

こちらは鉄道を地下化にし、駅跡地に駅前広場を整備することを望む等の、鉄道立体化との関係性に関するご意見でございます。

区の見解といたしまして、先ほどの鉄道附属街路計画でもご説明したように、鉄道の構造形式については、事業主体である東京都が地形的条件、計画的条件、事業的条件の3つの条件を総合的に判断し、高架方式を選定をしており、区は東京都の判断を尊重しております。東京都は、都内20区間の鉄道立体化の検討と対象区間の中で、補助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という、区の見解でございます。

続きまして、13ページから15ページ、こちらは、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でございます。こちらは、9名、9通、11件でございます。

こちらも参考に、説明のほうは省略させていただきたいと思います。最後の16ページ、こ

ちらについては、本都市計画に関しない意見でございます。こちら、9名、9通、7件で取りまとめてございますので、ごらんいただければと思っております。

その他、先ほどの鉄道附属街路と同様、資料3-7に意見の一覧を掲載しておりますので、ご参考に見ていただければと思います。

板橋区といたしましては、連続立体交差事業に関して、事業主体の東京都が、今回の都市計画案において、3つの条件から総合的に判断し、高架方式としたことは適切であると考えており、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、区は都の選定結果を尊重し、連続立体交差事業の早期実現に向け、取り組んでまいりたいと考えております。引き続き、東京都と連携し、手続を進め、今回の意見照会について、都が示した都市計画案に異議なしとする旨の回答をしたいと考えてございますので、よろしくお願いいたします。

また、連続立体交差事業にあわせて整備する鉄道附属街路は、鉄道の高架化に伴う日影の影響等、環境に与える影響の緩和を目的とするだけでなく、駅などへのアクセスの向上や沿道地域の利便性を高めるために、必要な施設であると板橋区は考えております。

最後に、東武東上線の鉄道立体化とあわせて、整備する区画街路第9号線である駅前広場は、各交通機関等との乗り換え利便性の向上を目的とするだけでなく、駅前広場整備により、ゆとりある歩行空間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発生時の一時的な避難場所となる等、防災性の向上に寄与する、大変重要な施設であると考えております。よろしくお願いいたします。

すみません、非常に長い説明で、申しわけございません。説明は終了となります。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○議長 ありがとうございます。

ただいまの説明につきまして、これから、ご質問、ご意見をお受けしたいと思いますが、発言される際は、今回、3つの議案を一括して審議している関係で、どの議案に対して、ということがわかりにくくなる可能性がありますので、発言される際は、初めに、どの議案に対するご質問、ご意見なのか、例えば、立体化の件、あるいは、附属街路の件、あるいは、駅前広場の件などと、該当する案件がわかるようにご発言をいただければと存じます。どうぞ、よろしくお願いいたします。

それでは、ご質問、ご意見がございましたら、挙手をお願いいたします。

鈴木委員。

○鈴木委員 ご説明、ありがとうございました。

それでは、何個か質問させていただければと思いますけれども、まず初めに、立体化の件ですけれども、鉄道の構造形式について、意見書しかり、また、地域の一部から地下化という声も、確かに地元からは聞こえてくることは、私自身も認識しておりますけれども、高架、地下、さまざまなメリット、デメリットは、人それぞれ感じられるものであると思います。これは仕方のないことなのかなというふうに、私自身、感じますけれども、ここで改めてお聞きをしたいんですけれども、この高架、地下の比較について、都が言っている3条件を、もう一度、詳しく教えていただければというふうに思います。

○議長 それでは、願いたします。

○鉄道立体化推進担当課長 こちらは、先ほどもさらっと説明させていただいたんですけれども、鉄道の構造形式については、事業主体である東京都が鉄道周辺の地形的条件、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、この3つの条件を総合的に判断し、高架方式を選定しております。地形的条件については、大山駅については両案可能でございます。計画的条件については、高架方式では10号踏切が約1.2メートル、11号踏切が約2.6メートル、12号踏切では高さ3.8メートルという、3カ所の道路に高さの制限が加わりますけれども、8カ所の踏切を除却することができます。一方、地下方式では、8カ所の踏切を除却できますが、このうち、10号、11号踏切の2カ所については、道路が鉄道の掘割区間に位置し、通行できなくなるため、高架方式のほうがすぐれているとの認識でございます。

また、3つ目の、事業的条件については、事業費については、高架方式の場合は、約340億円、地下方式の場合は約550億円と、高架方式に比べて、地下方式のほうが事業費が高いため、高架方式のほうがすぐれています。また、事業期間についても、高架方式は約10年間、地下方式は約12年間ということで、約2年早いというところがありますので、こういった中で、区としても早期実現を求めているということで、区も、東京都の見解について尊重するとともに、高架方式がいいというところで認識をしているところでございます。

○議長 鈴木委員。

○鈴木委員 ありがとうございます。

事業費の話が出ましたけれども、区も負担するというふうに認識はしておりますけれども、実際に、費用的な負担、もう一度教えていただきたいと思うんですけれども、それとあと、高架と地下化でどのくらいの違いがあるのか、再度、教えていただければというふうに思います。

○議長 お願いします。

○鉄道立体化推進担当課長 都側と鉄道事業者の事業費の負担割合については、こちらは国の要綱で定めておりました、区部、多摩部で若干違います。一般的に高架方式については、区部については、まず、国が約42%、都約30%、区は約13%、鉄道側は約15%でございます。

地下化については、こちらは、別途、要綱の中で協議するという事になっておりますので、はっきりした、明確な分担については、ないというところでございます。

○議長 鈴木委員。

○鈴木委員 ありがとうございます。

それと、この3条件で、高架、地下化を判断するというのは、今回の大山だけ、ということなのか、もう一度お聞かせいただければ、というふうに思います。

○鉄道立体化推進担当課長 こちらは、3条件については、東京都も幾つか、練馬、あとは、杉並、品川、いろいろなところで、立体化をやっているところでありましてけれども、こちらの部分については、東京都は、さっきの3条件の中で判断して、高架方式、地下方式、そういったところで構造形式を選んでいる、選定しているところでございます。

○議長 鈴木委員。

○鈴木委員 もう少し、よろしいですか。

○議長 どうぞ。

○鈴木委員 わかりました。

あともう一つ、まちづくりの上での効果というのは、判断の指標にはならないのかという点も、教えていただければというふうに思います。

○議長 お願いします。

○鉄道立体化推進担当課長 そういったご意見があるんですけども、やはり、その部分については、東京都も、ほかの区も、3条件でやっていますし、そういったところは考えていません。やはり、時代の変化に応じて、なかなか、その上で難しいという点もあると思いますので、ほかの区と同様、3条件で比較・検討させていただいて、区も高架方式で、というところを認識しているところでございます。

○鈴木委員 ありがとうございます。

そして、先ほど言いました、東武東上線の区内の連続立体化は、我々、当然、反対意見もありますけれども、区としても、区議会としても、長年の悲願として掲げているものです。ただ、大山だけでも10年という長い期間、そして、先ほど課長からいただきましたけれども、

340億円という多額の費用がかかる事業でもありますので、段階的に進めてはいかなければならないという認識も、大変に深まりました。ですので、区、区議会が両輪となって大山の駅前の高架化、それに関する側道、駅前広場の実現に向けて取り組んでいく事業だと、今の意見で強く感じさせていただきました。ありがとうございます。

以上でございます。

○議長 ありがとうございます。

ほかに、いかがでしょうか。

五十嵐委員。

○五十嵐委員 先ほど、1時間ほどかけて説明をしていただきましたので、それに答えるべく、しっかりと質疑をしないといけないというふうに、この審議会委員として指名していただいた限りは、責任を全うさせていただきたいと思って、きょうの、この審議会に臨んでおります。

その中で、今、3条件とありました。しかしながら、これは都が考えるものですが、区が考えるときに、どれだけ区民の方に、いろいろな迷惑をかけるか、そこは考えないといけないと思うんです。最終的に、区民を守っていくのは自治体です。だからこそ、区は、この、都の3条件をうのみにしてしまっているのかどうか、そこは全く考えないんですか。

それから、板橋区としては、立体化ということで、悲願としていましたけれども、立体化イコール高架化ではありません。区民の皆さんは、しっかりと高架化か、地下化、ということで議論がなされると思っていたと思うんです。そう、私の周りの方もたくさん、そうおっしゃっていますけれども、それがなされずに、高架化とすぐにきたわけです。それを、本当にそのまま受けてしまっているのかどうか、そして、340億円と550億円の違いがあるとおっしゃいましたけれども、ここの部分でも、数字的には、簡単に見ればそうです。しかしながら、いろいろな迷惑をかけることにもなりますし、また、用地買収とか、そこでいろいろなトラブルだって発生してくるわけです。10年と12年の違いがあると言っても、用地買収に時間がかかってしまったら、この2年の差なんて、あっという間に覆されます。そして、340億円と550億円というのは、1.6キロの区間だけの金額であって、例えば、3キロ掘った場合は、地下化のほうが安くなるからおっしゃっていますよね。最終的に、先ほど区長もおっしゃっていました、一番最初に。区内全線の突破口、だから、区内全線ということは、成増まで、最終的に考えるんですよね。だから、この大山の前後のことだけ考えて、ここの部分は1.6キロしかないから、だから、とおっしゃいますけれども、本当にこの部分だけ考えて、最終

的に、約10キロありますよね。そのときに、3キロ掘れば、地下化のほうが安いんですよ。最終的に高架化のほうが高くついたりしませんか。その部分をどのように区が考えているのかを、わかりやすく、きょうは本当に区民の方たちも関心を持って傍聴にいらっしやっていますし、この1時間だけの説明で、審議会委員の人たちが、本当に100%理解できているかという、私は、それはどうかなと思うんです。

先ほど、議会の話がありましたけれども、議会、この間、閉会中の委員会ありました。その中で話し合われました陳情ですけれども、約1,600通の意見書の内容を公開してもらいたい、それから、その意見書の大半が反対表明である場合は、都市計画審議会に拙速に諮ることはやめてもらいたい。それから、スケジュールを、同じように民意にこたえてもらいたい、中止にしてもらいたいというような意見書でしたけれども、これは、反対多数で不採択と、委員会の中ではされました。ただ、それをするときの委員の意見としては、都市計画審議会の中では、専門家の人が集まって、また、関係者が集まって、議会の代表も住民として入っているし、商連の方々も入っているし、さまざまな意見を聞くことができるから、そういったところで一定の結論を出していくべきじゃないかというような、そういうご意見もあったわけです。そうすると、ここの審議会というのは、本当に、議会からも、そういう責任を負わされているというか、任されている場なわけですから、ここで、私たちが一人一人が、しっかりと審議をしていくこと、これは本当に大事になると思うんです。区民に対して、審議もろくすっぽししないで通してしまったとは言えないわけですよ、本当に、一人一人が、一人一人の区民のこれからの未来を考えて、この場で審議しないといけないと思っていますので、それに対しての、本当にわかりやすく、誠意のあるお答えを、私はいただきたいと思いますので、まずは、今、ちょっと幾つか質問しましたけれども、それから、お願いいたします。

○議長 ちょっと確認したいんですが、今のご質問部分は、3条件の評価だけで、構造形式を決めることがいいのかどうか、本当にそれでいいと思っているのか、区として、もっと別に考えることがあるんじゃないか、評価、別の条件を考えれば、こういった選択にならないんじゃないか、そういうような趣旨でいいですか。それに対してお答えをいただければいいですか。

○五十嵐委員 そういうことです。金額とかの考え方も、340億円と550億円といっても、その一部分だけ考えて決めてしまっているのか。全体を考えなくていいのか、というところもあります。

○議長 その辺をお答えしてください。

○鉄道立体化推進担当課長 まず、3条件については、先ほども説明したとおり、東京都の立体化については、東京都が事業主体であったり、区がやっているところもありますけれども、基本的に、3条件で決めているところでございます。また、事業的条件で、約340億円が高架で、地下は約550億円というところではありますけれども、素案説明会の質疑応答でもありましたように、東京都の見解としては、高架も用地買収1,800平方メートル、約37件ありますし、地下についても、約35件、1500平方メートルという用地買収がありますので、そういった部分で言うと、高架、地下であろうとも、用地買収が発生して、地権者さんに対してはご迷惑、ご心配をかけるというところではございません。

○五十嵐委員 それだけでいいですか。

○鉄道立体化推進担当課長 あとは、全体的には、やはり、3キロというお話しが出たんですけども、平成16年6月に、東京都のほうで、踏切対策基本方針というのがあります。その中で、板橋区は、立体化の検討対象区間として大山駅、上板橋駅、ときわ台駅となっております。その中で、大山駅については、補助26号線の事業認可、平成21年6月の協議会から、まちづくりの醸成が成り立って、事業候補区間となり国に採択されて、国からも了承を得たというところで事業が動いていますので、その部分については、今現在は、大山駅に、申しわけないですが特化して、踏切対策基本方針をもとにやっていますので、3キロという事業区間というのは、今現在、成り立つ状況ではございません。

○議長 五十嵐委員。

○五十嵐委員 続けて、質問させていただきます。

全体の事業があるわけなのに、部分的なものだけを見て、事業をつなげあわせていく。パッチワークしていく、パッチワーク、きれいですけども、ただ、こういう場合のパッチワークはどうなのかなと思うんですけども、時間と費用は、もっとかかる、机の上で考えている以上にかかってしまうと思うんですけども、本当にそれはすんなり進むと思っていらっしゃるのでしょうか。今、まだ、さっき、37件とおっしゃいましたけれども、その方たちには、ここにかかるかもしれませんよという、そういうお話しも、何もしていないんですよ、その地権者の方には。そのように聞いておりますけれども、ある日突然、ここに側道をつくるから立ち退いてくれとか、例えば、家の半分かかりますよ、10センチかかるだけでも壁がなくなってしまうんですから、そこのお宅にとっては大変なことになるわけです。それが、まだ何も、その方たちに対して説明もなされないまま、こうして、私たちだけで決めてしまってよいものなのでしょうか。そして、これは、この先、成増までつなげるんですよ。と

したら、その後、ほかの場所でも同じようなことが起きてくるわけです。そのときに、その方たちが、「いや困るよ、そんなこと」と言ったときに、「いえいえ、大山のときはそれで大丈夫でした」って、今回のことを前例にしてしまうんでしょか。私は、この後も、それで困ってしまう方がたくさん出るんじゃないかと、危惧しているんです。今回のことでも、事ここに至ってまで、該当する方には何にも伝えてないわけです。法的にそうしなくてもいいんだとおっしゃるかもしれませんが、でも、いつも、区は、区民に寄り添うというふうにおっしゃっているじゃないですか。寄り添うんだったら、法律がどうたらというんじゃないかと、それ以上に、手厚く、区民の方々にこれから困るんじゃないかと、もうわかっている人たちには、本当に、もしかしたら、そこの家にかからないかもしれない、でも、そのときにはそういう可能性があるけれども、かからないで済みましたと言えればいいことで、急に、かかりましたと言われるよりはずっといいと思うんですけども、どうして、そのことをしないんでしょうか。

○議長 お答えできますか。

○鉄道立体化推進担当課長 はい。立体化もそうですし、側道もそうですし、駅前広場計画も用地買収があります。東京都のほうは、立体化と側道の部分については説明会等で、2,500分の1の掛図というもので、大体、このラインに来ますよというところの中で、区もそういった絵を見た方とか、うちも情報発信しているところもありまして、そういった説明をさせていただいている方も、正直、いらっしゃいます。

駅部については、駅広についても同様に区で、そういった説明をさせていただいているところがございます。もちろん、用地取得の件で、ご不安・ご心配かけていただいている方は、私も昨年4月に課長として赴任して、ご意見・ご要望をいただいているのは、十分認識しているところがございますので、その部分については、東京都と連携して、移転先の確保等、いろいろな施策がありますので、そういったところで、ニーズにこたえられるように、鋭意、努力していきたいと考えております。

○議長 確認しますけれども、こちらから積極的に、まだ計画が決定されていない段階に、お宅はここがどのくらいかかりますよ、というお話しはしてないけれども、その案を、素案とか、その後の案を、区民の皆さんに示しているわけですから、あれ、自分のところはひっかかっているんじゃないかと思って心配されて、お尋ねに来られた方に対しては、それは丁寧に対応をしている、ということよろしいんですか。

○鉄道立体化推進担当課長 そうです。

○五十嵐委員 それでは、もう一つお伺いしますが、説明会はなさっていますけれども、説明会というのは、気がつかなかったら参加できませんし、お仕事があつたり、体調が悪かつたりしても、参加することはできません。そういう場合に、また、その情報が一人一人、格差がありますから、知らなかった、という方だってまだいらっしゃいます。区のほうから、例えば、素案を37軒の方に、また、37軒以外でも、影響があるというような方のところに、1軒1軒お持ちなさっているのでしょうか。今は、とりあえず、側道の部分でお願いします。

○議長 お答えを、お願いします。

○鉄道立体化推進担当課長 側道の部分については、オープンハウス、そういったものを実施していますし、側道の部分については、基本的に、チラシ等で周知させていただいているところがございます。

○五十嵐委員 オープンハウスだけではわかりません。自分のところに本当に関係しているかどうか、気がつかなかったら、オープンハウスの説明会になんか、誰も足を運びません。だからこそ、本当に寄り添うんだったら、37軒、37軒しかないんです、私から言わせれば。そこにどうして素案をお持ちしないんですか。

○鉄道立体化推進担当課長 立体化と側道であたる部分、ありますけれども、やはり、お知らせをポスティングしたというところと、あと、駅前広場については、地権者さんに郵送したというところと、「広報いたばし」、東京都板橋区のホームページやツイッター、あとは、大山駅構内のポスターの掲示、また、板橋・熊野・仲町・仲宿地域センターへの掲示、及びチラシの配布というところで周知させていただいたところがございます。

○議長 五十嵐委員。

○五十嵐委員 今、側道のこと、というふうに私は申し上げたんですけれども、駅前広場のところも、今、おっしゃったので、それでは、駅前広場のことも申し上げますが、駅前広場の一番最初、計画案が示されたときにも、やはり、区民の方たちには何も伝えられなくて、ただ、説明会をして、そこで初めて区民の方たちは知ったから、また、驚いたわけです。それで代替地も示されず、そして、測量しないと、結局は、幾ら補償になるかわからない、新しく建てたばかりの家だとか、いろいろな条件のお宅があるわけですよ。だから、1軒1軒違うわけなんですけれども、公平公正に、といつもおっしゃいますよね。ご迷惑をおかけしたその分、何か考えたり、配慮とか、そういうことも何も示されていません。そこで営業なさっている方もいますけれども、別の土地に行って、今と同じような営業ができるかどうかわからないから、営業補償がなされているかどうか、それも、まだ区はしていないですよ。

何にもしていない中で、何も示さない中で、ただ、寄り添います、とだけ言って、それで計画に賛成してくださいと言っても、ほとんどの方は、まず、それで賛成できるというふうに、私は思わないですね。だからこそ、そういうことをやっているからこそ、説明会しますと言っても、区は信用してもらえていないんですよ、今の状況を考えると。幾ら、説明会しますと言ったって、投資型のマンションとか、そういう方たちのところは、総会とかでお話しはなされたというようなことは伺いましたけれども、昔から住んでいる個人の方たちと投資型マンションの方たちは、やっぱり、イコールとはいかないと思うんです。その辺をもう少し、詳しく、どのように対応しているか、また、その説明会も投資型マンションの方がどのくらい、そして、個人の方がどのくらいいらっしゃったのか、私はある程度知っていますけれども、ご存じない方もいらっしゃいますので、もう一度、この場でお返事、お願いできますか。

○鉄道立体化推進担当課長 先ほどの、まずは駅前広場の部分についてなんですけれども、先ほど、区の見解でも示させていただきましたとおり、ご不安、ご心配を地権者さん、また、借家人の方にはかけているということで、非常に、私も、そういったところは認識しているところでございます。そういった中で、移転先の電話相談窓口や、既存の区有地の活用方法を検討したり、代替地の確保等も視野に入れて、対応していく予定でございます。

また、そういったご意見、ご要望が昨年2月の素案説明会以降ありまして、6月に駅前広場説明会、7月、8月オープンハウス、12月には都市計画案説明会、そして、都市計画審議会の前に、個別相談会として用地補償の専門のコンサルの協力も得ながら、ご心配、ご不安を抱えている方に個別相談させていただいて、その中で、できる限り、ご心配、ご不安をぬぐえるように実施したところでございます。

○議長 五十嵐委員。

○五十嵐委員 今、代替地も視野に入れて予定しておられる、というようなことでしたが、それは視野に入れて、予定だけであって、予定は未定とよく言いますけれども、まだはっきり示されていないわけですよ。その状態で賛成しろと言われても、それは難しいんじゃないかと、私は思います。そして、どうして駅前広場のときに先に発表してしまって、その後で、地権者の方たちが、えっ、知らなかったって、そこから皆さん、今、区に対して不信感を持ったり、また、区議会に対しても陳情がたくさん出されているわけじゃないですか。それって、トップダウンで、まちづくりとか、住んでいる人のことを聞かないでやったからそうなっているのであって、側道の件も、結局、同じことになるんじゃないですか。同じことを繰

り返していたら、何にも学習していないということになるんじゃないでしょうか。トップダウンではなくて、まちづくりは、本当に、みんなですていかないと、そこに住んでいる人にとって本当に大事なことですから、どうしてそれを繰り返すんでしょうか。

○鉄道立体化推進担当課長 その部分については、あくまでも、平成21年6月にまちづくり協議会をつくりまして、まちの皆さん、商店街、地域、町会の方々、いろいろな方々に協議会で、そこからマスタープラン、区の総合計画というところで、先ほど言ったとおり、補助26号線、大山駅の間に駅前広場をつくりましょうということになりましたので、それだけ具体的な位置については、昨年2月に公表させていただきました。そこについては、区の責任のもと、やはり、いろいろな地権者さんとか、借家人さんの関係で、いろいろかかわってくる部分がありますので、そこは区が、具体的な位置については決定させていただいたところでございます。

○議長 五十嵐委員、まだ、ほかの委員さんも質問を残しておりますので、まとめていただいて、またその後、時間があればということにしたいと思います。そろそろ、まとめていただきたいと思うんですが。

○五十嵐委員 私は、先ほども申し上げましたけれども、本当に、この委員会、きょうで決着をつけたいとおっしゃるからこそ、こうして質問をさせていただいております。1時間もかけて説明したことに対して、質疑が、例えば1時間しかないとか、それはおかしいと思うんです。だからこそ、こうして質問させていただいています。

○議長 時間を同じにしなければいけないとか、そういうことはないと思います。できるだけ、質問者の方も、議事を簡潔に進めるためのご協力をお願いしたいと思うんです。

○五十嵐委員 協力はさせていただきますけれども……

【傍聴席より発言】

○議長 傍聴席の方に申し上げます。不規則な発言は慎んでいただきたいと思います。そういう不規則発言をされるのであれば、傍聴をお断りしなければならなくなります。規則、運営要綱等ありまして、皆さん、きょうも入るときに、それをお聞きになっていると思います。こういう議事というのは、あくまでも審議会が中心であって、それを傍聴するために皆さんは、今、傍聴席にいらっしゃいます。この審議をきちんと進めるということが最も重視されるべきであって、やはり、傍聴席からのそういう発言が議事の妨げになるようなことは防がなければいけません。その点をご理解いただきたいと思います。

これ以上、そういった発言を、直接、傍聴席から、自分たちの主張としてなされる場合は、

私も、この議事を進める責任がある立場として、申しわけないけれども退場していただくこととなりますので、その点は十分、皆さんもお考えになって、ご静粛にお願いしたいと思います。

五十嵐委員、どうぞ。

○五十嵐委員 ありがとうございます。

住まいは人権と申します。公務員の方は、皆さん、服務宣誓をしていますよね。これ、私、2年間、委員会の中でも聞いておりますけれども、余り返事が返ってきませんでした。公務員は憲法を守ると、服務宣誓をしています。反するようなことはしてはいけないと思いますし、政策としても、そのようなことはしてはいけないと思いますけれども、住まいを、代替案も補償も何もないまま、取り上げるような、そういう計画をして、それは服務宣誓に反していないというふうに思うのでしょうか、私は違うと思うんです。だからこそ……

○議長 少しよろしいですか、五十嵐委員、何の補償もせずに取り上げるという、その前提自体が少し違うのではないかな、公共事業として行う場合は、先生もご存じだと思いますけれども、通損補償と、通常生じる損失については、きちんと補償するというのが今のやり方ですから、何もせずに取り上げるというのは、ちょっと前提が違うから、それに基づく質問をされても、多分、答えようがないと思ういます。その辺はもう少し工夫して質問していただきたいと思います。

○五十嵐委員 はい。

それでは、いつかはお支払いくださるとは思うんですけれども、幾ら補償してくださるか分からない状況では、何も言えないと思うんです。今、現実として、何も区は提示していないんです。そういう意味で私は、今、言っているんですけれども。それがわからないうちには、賛成も反対も言えないと思いますし、私たちも不安に思っている区民が現実には、やらなければならないことは、やはり、受けとめることが大事だと思っています。

○議長 今のはご意見に近いと思います。それで、今の意見を、私なりにまとめると、これまでの区の進め方というのは、今回の都市計画案に係ると目されるような地権者などの方に対して、事前の説明ということを決める前の、事前の説明ということが不十分ではなかったのか、そういう進め方ではよくないのではないかというようなご意見と受けとめましたけれども、総括、それでよろしいですか。

○五十嵐委員 はい、ありがとうございます。そうです。

○議長 そうしましたら、それはそれで、ほかの委員さんも、五十嵐委員がそういう意見をお

持ちだということはわかったわけですから、ほかの話を簡潔にさせていただきたいと思います。

○五十嵐委員 それでは、今回の資料の中で、金額が書いていません。鉄道立体化基金というものを、ことしからつくりました。これは財政調整基金から45億円入れているわけですが、この45億円は、この大山の前後のことだけなのか、また、関することとあるので、大山の駅前広場も入れてなのか、それとも、この先のことも考えての45億円なのか、その辺が、金額的な、これだけ大きなプロジェクトをするのに、基金が45億円あります、というだけで進めるということは、また、私たちも、そういう意味では、もう少し、内訳というか、区の見通しというか、これでは足りないから、もっと基金を積み増していくとか、その辺の説明をお願いしたいんですが。

○議長 五十嵐委員、この事業を進めるに必要な板橋区のほうの財源の問題でしょうか。今回の、都市計画を決めようとする場合に、当然、そういったことが無関係ではないので、恐らく、議会の中ではそういったことの議論は、区の予算を使う話ですから、深く議論されるんだろうと思うんですが、都市計画として、これが、先ほどから区のほうが説明しているように、いろいろな交通上の問題だとか、安全上の問題だとか、あるいは、地域の、これからの繁栄を考えたときの必要性だとか、そういったようなことを踏まえて、都市計画として決めるべきかどうかという、今、議論を中心にやっているわけです。ですから、その中で関連する事項として、財源が十分に手当てされているかどうかというところまでは、実はまだ、今の段階では詰め切れない部分もあるので、それは、都市計画を決めてから、事業化の段階において、よく十分に検討し、前に進めることではないかと思うんです。余り話を広げ過ぎてしまうと、それこそ、都市計画審議会の領域を超えるような話がたくさん出てきてしまいますので、その点については、ご配慮をいただきたいと思うんですが。

○五十嵐委員 はい。ありがとうございます。ただ、この間、議会の中では、ここに専門家の方々もたくさんいらっしゃるから、その中でしっかりと話し合っほしいと、議会の中で、委員会の委員さんがおっしゃっていたということもありますので、その中では、はっきりした基金の内訳のところの話は出てきませんでしたので、ですから、ここで話しをしなければいけないのかなと思ひまして、今、聞かせていただきました。

○議長 ただ、この委員、今、集まっている委員の中で、議会でそういった議論をされた方はそういった基金が、今、幾らあって、それを充当するのかどうかというようなことについて、一定の知識をお持ちかもしれませんが、ほかの委員は、学識経験者とか、あるいは、関係行政機関の委員さんであるとか、あるいは、さらに地域団体の委員の皆さん、なかなか、

そこまで知識はお持ちではないし、今、ここでそういう資料もないですよ、ですから、そういった話を議論するのは、少し広げ過ぎているのではないかなと、私は思います。

【傍聴席より発言】

○議長 傍聴席の皆さん、本当、に静かにしてくださいね。一人一人、特定をこれからさせていただくようなことになりますので、不規則な発言をされた方について、お静かにしていただきたいと思います。

○五十嵐委員 この審議会がとても大事なものだからと思うからこそ、聞かせていただいております。

それからもう一つ、ちょっと、単純な質問させていただきます。

資料1-5、この9ページ、ここに、鉄道の騒音という数値が書いてあります。東京都が、平成30年11月に出しました環境影響評価書案、こちらの96ページ、そうすると、数値がまるで逆なんですよ。きょう、資料として出していただいているほうは、現状のほうの数値が高く、予測値のほうが低くなっていますけれども、こちらの、東京都のほうが出しているこの資料を拝見いたしますと、予測値のほうが高くなっています。これはどっちが本当なんでしょうか、間違った資料のもとで話し合うというのはよくないと思いますので、まずは、そこを確認して、もし訂正するなら訂正、また、その現実を、周辺の人にお伝えしないといけないと思うんですけども、それはどのようにお考えでしょうか。

○議長 具体的に、どの場所でしょうか。

○五十嵐委員 資料1-5の9ページです。9ページの上の段に、鉄道騒音という表があります。現況値として、昼間とか、夜とかで値が書いてあるんですけども、ここの部分だけ見ると、予測値のほうが低くなっているんですよ。

○鉄道立体化推進担当課長 こちらについては、素案説明会后、現地に入らせていただいて、騒音であれば騒音の基準や指針に基づいて、判断指標があります。その中で、現況値は書いてあるんですけども、こちらの資料9ページですけども、地上からの高さが1.2メートル地点というところで、基本的に、東京都の環境条例上、1.2メートルの地点というのを測定になります。ただ、こちらの緑の冊子、こちらの東京都の見解の中にも、やはり、参考値として高さ3.5、5メートル、10メートル、15メートルというところで、基準値より現況値のほうを上回るという部分がありますが、それは参考値として、そういったものが出ているものについては、環境保全措置をして、ロングレールとか、継ぎ目とか、そういった鉄道騒音が少なくなるような環境保全措置をとるということで、この資料については、間違いはあ

りません。

○議長 五十嵐委員。

○五十嵐委員 それでは、東京都のほうが出した、こちらの数値はお伝えはしないんですか。10メートル、15メートルになると、今の値よりも、現況値よりも予測値のほうが高くなるというところは、あくまでも、どこにもお伝えしないんですか。

○鉄道立体化推進担当課長 こちらが環境影響評価書案の中では、決めるに当たっては1.2メートルの地点でもありますけれども、こういった東京都環境影響評価書案の見解書というところで、こういった冊子は東京都から出ていると思いますので、そういったところで、ちょっと一部、その部分も書いてある部分がありますので、参考にさせていただければ、後ほど、そちらはご説明させていただきたいと思います。

○議長 五十嵐委員。

○五十嵐委員 ただ、それを、一般の人に、それ、見てくださいと言ったって、まず、手に入らないですよ。で、今から高架化にするわけですから、高架化したときに影響が出る方に、しっかりと、今よりもうるさくなりますよ、振動がふえますよ、ということを伝えないといけないんじゃないでしょうか。その方の、例えば、資産だって評価が変わってくるでしょうし、さまざまな影響があると思うんですけれども、その部分は、板橋区は、あくまでもお知らせはしないんでしょうか。

○鉄道立体化推進担当課長 こちらについては、東京都の条例でありますので、やはり、1.2メートルというところで決まりがありますので、そういったところで都市計画案の説明会をしているところであります。ただ、先ほど言ったとおり、こういった内容についても、東京都で縦覧していますので。

○議長 環境影響評価条例に基づく手続が、都市計画の手続と並行して、今、進んでいて、既に見解書も出ていて、縦覧などをやった後、意見書を受け付けて、その上で、事業者としての見解書も出ている、というような段階まで来ていると聞いています。

ですから、こんなふうに、もしかしたら、あなたのところうるさくなりますよというようなことを個別に説明するということは、おそらく、東京都もやっていないと思うんですけれども、東京都の立場としては、そういう環境影響評価条例の一連の手続の中で、情報はきちんと開示して、それをごらんになって、不安に思われた方は意見書を出していただいて、それに対して事業者が答えるというようなやり方で進めていくのが、この仕組みなのかと思います。今の話を、この場でやるのも少し、区には荷が重い話なのではないかと、私は感じ

ます。

○五十嵐委員 それでは、ちょっと長くなりましたので、ほかの方に。

○議長 スタートして、もうすぐ2時間ぐらいになりますので、2時間ぐらいで少し休憩をとらないと、トイレ休憩なども必要とする方もいらっしゃるかもしれませんので、もう少しして、4時前後になりましたら、若干の休憩を入れますので、ご了承いただきたいというふうに思います。

それでは、ほかのご質問、ご意見がある方は、挙手をお願いします。

萱場委員、お願いします。

○萱場委員 いろいろ、説明だとか、五十嵐委員の意見も伺いましたけれども、私も、本日の資料をいただいて、自分なりに、ずっと検討しました。ただ、私は商店の人間ですから、やはり、地元というのは大事にしたい。そういう中から、私は見ておまして、どの程度、本当に地元の意見を取り入れながら、なおかつ、これ、事業を詰めているのか、この実態が、僕は知りたいと思う。ということは、僕は、昔のことはわかりませんが、過去のことは。やはり、我々委員としても、実地がどういうところなのか、時には現地に行って、地元の人意見も聞きながら、それで最終的に判断するというのが本当じゃないかな。卓上で簡単にこれだけで、はい、それで結構ですと決めるというのはどうかなという気がしているんです。今回の場合は、ハッピーロードと補助26号線の問題、駅前、東上線、この3つが絡んでいるわけですから、それぞれ、かなり大きい問題だと思います。それだけに、簡単に、はい採決します、はい賛成です、反対ですということでやっていいのかどうか、私、随分、悩んでいるんです、今現在。その辺を考えた場合に、もっともっと論議すべきじゃないかなという気がしております。ですから、私たち、これをいただいたときに、決定という言葉が載っていたんです、最初から。どういう意味かなと思って考えていました。そうすると、いずれにしろ、この場で2時間あるかないかわからないところで、最終的にもう決めちゃいますよ、採決しますよというぐあいに、私は解釈したんですけども、やはり、今出てきて、いろいろ聞いていますと、そう簡単には、自分の意思表示出せと言われても、出てこないですね。もう少し時間をかけてやっていただかないと無理じゃないかと思いますが、ぜひ、会長のほうでご理解いただきたいと思います。

○議長 ご意見として承ります。

ほかに、いかがでしょうか。

内田（忠）委員、お願いします。

○内田（忠）委員 先ほどご説明いただきました資料の中で、何点か、不明な点がございまして、ご質問をさせていただきます。

まず、資料1-5、3ページ、4ページに、平面図と縦断面図というのがあるんですが、資料の性質上、当然、やむを得ないものであるかと思うんですけども、多分、縦断面図というのが、長さ方向、水平方向に対して、高さ方向の縮尺が相当小さいというんですか、高さが強調されるようなつくり方をされているかと思うんですが、おおむねで結構ですので、水平方向の長さに対して、高さが何倍ぐらいになっていますよというようなことをご説明いただければと思います。

○議長 お願いします。

○鉄道立体化推進担当課長 そちらについては、基本的に10対1という形で縮尺はつくっておるところでございまして。高さ方向に、10倍強調されているということです。

○内田（忠）委員 はい、わかりました。

次に、同じく、今の資料1-5の5ページなんですが、一般部の断面図によりますと、高架の橋脚というか、橋台といいますか、足をつくるときに、現在の鉄道が走ったままでは工事ができないのかな、というように思うんですが、それと同じ資料の7ページの下段、工事中の鉄道騒音のところ、仮線区間の鉄道騒音の予測値、というような表現があるんですが、工事中に仮の線路を恐らくつくられるのかなと思うんですが、その仮の線路というのはどのような形状になることを想定されているのかを、ご説明いただければと思います。

○鉄道立体化推進担当課長 今の、資料1-5の3と4の概要図、A3を見ていただければと思うんですけども、基本的には、補助26号線から東側の側道のうち、線路の北側の側道です。こちらについては、用地買収をさせていただいて、その中で、今、上下線、走っていると思います。北側が上り線、南が下り線なんですけれども、側道部分を用地買収させていただいて、そこがあきますので、上下線をよっこいしょと、2つ、側道と上り線の部分を、移動しまして、そこの、あいた下り線の部分に高架構造物を建てて、それから、という工程の順番でいきます。ですので、ここ的大山駅から東側が、現在側道がないというところもありますし、環境側道、工事中は仮線、工事完了後は環境側道、健康長寿医療センターのほうは現在も側道がありますので、そういったものを利用しながら、上下線の中で仮線をつくって、よっこいしょして、1個余った線路について高架橋を建てて、徐々に構造物をつくっていくというところがございます。

○内田（忠）委員 そうすると、今回の側道の1号から4号のところについては、工事中には

道路になる前に、仮線路で使われるというように理解すればよろしいのでしょうか。

○鉄道立体化推進担当課長　そうです。

○内田（忠）委員　ありがとうございます。

それと、高架事業と、それから、都市計画にもちょっとかかわるんですが、線路下、それから、駅の高架下、これが将来、どのように利用されるというような計画があるのでしょうか。

○鉄道立体化推進担当課長　基本的に、高架下の活用については、決まりがありまして、高さが3.2メートルを超えた時点から面積を割り出して、その中で約15%は、都と区、多分、区が使えると思うんですけども、区が使えるというところでありますので、そこは、事業が進むに当たって、そこはやはり、地域とか商店街の皆さんの意見を聞きながら、高架下の活用については、東京都と東武鉄道と区とで協議させていただきながら、活用については考えていきたいと思えます。

○議長　内田（忠）委員。

○内田（忠）委員　今現在は、まだ決まってないということですね。

○鉄道立体化推進担当課長　決まってないです。

○内田（忠）委員　はい。

それと、あと駅前広場の件なんですが、資料3-5の2ページ、2ページというのは、上に青い駅前広場があって、下にタクシー乗り場がある、この絵なんですけれども、この絵によりますと、駅前広場に補助26号線のほうから入ってきた車は、基本的に、南側の商店街のほうへは出ないで、北側へ出ていくというようなことを、現在では計画されているということによろしいのでしょうか。

○鉄道立体化推進担当課長　そこについては、今、内田（忠）委員さんおっしゃったとおり、補助26号線から入ってきまして、一方通行という形で、また、補助26号線に戻るということで、ここの部分については、商店街の中に入ってしまうと、また課題である車両と歩行者、自転車、そういった錯綜もしますので、今の計画では、補助26号線から入って補助26号線に出るという計画で考えております。

○議長　どうぞ。

○内田（忠）委員　それと、最後にもう1点、同じく、今の図で、駅前広場が計画されていて、大山駅ということが書いてあるところの西側のほうに、計画道路の6号線というような計画があるかと思うんですけども、駅前の通行なり、というふうに考えたときに、この

駅前広場と6号線のほうの幅員が、最低幅員4メートルかと思うんですけれども、駅前広場と6号線をつなぐような、歩行者なりの道路が、4メートルがふさわしいのかどうかわかりませんが、4メートルなりでつながるようなことにならないと、西側と東側が駅で分断されたというような計画になってしまうかと思うんですが、何か、つなぐ方策というか、そういうのはどのようにお考えなんでしょうか。

○議長 お願いします。

○鉄道立体化推進担当課長 その部分については、具体的な部分では、やはり、駅舎も含めて、まだ、確定はしないんですけれども、そういったご意見もありますので、そういった、西と東とで分断を解消するという意味でも、今回の立体化を考えていますので、そういった意見があるところもわかりながら、今後、検討していきたいと考えております。

○議長 よろしいですか。

それでは、先ほどお話ししたとおり、もう4時になりますので、ここで、おおむね10分ほど、委員の皆さんお帰りになったらスタートさせたいと思いますので、なるべく、早目にお戻りいただけたらと思いますが、一応、4時10分再開ということで、休憩を入れたいと思います。

午後4時00分休憩

午後4時10分再開

○議長 それでは、休憩前に続いて、議事を再開したいと思います。

それでは、委員の皆さんで、ご質問、ご意見等ございましたら挙手をお願いします。

原田委員。

○原田委員 余り長くならないように話ししたいと思いますけれども、この事業については、いろいろ自分なりに考えているところがありますので、できるだけわかりやすく説明なり、自分の意見陳述なり、させていただきたいと思います。

事務局と多少重なるところがあるんですけれども、大山駅周辺のまちの課題と言いますと、ここは非常に都内でも有数の商店街が形成されていて、多くの人が集まる、にぎわいのあるまちだと思います。ただし、周辺地域は、木造密集市街地が広がっていて、道路整備が十分ではないということで、まちの安全性、利便性などに課題があると思います。私も、川越街

道のほうから大山駅に、車でアクセスしようとする、細い道があって、相当、一方通行規制がありますから、なかなか、たどり着けないということもありましたし、また、駅の西側に16号踏切がありまして、これは補助26号線に位置しているところなんですけれども、その南側の道路は、まだ道路ができていませんから、例えば、夕方の時間帯なんかは、歩行者と自転車と、それから車両が混在して通行している、危ない道路かなと思います。また、そこを通っていると、周りで会話されている人の中に、この踏切で30分待たされることもある、というお話を聞きました。

今回、計画をしている連続立体交差事業と、それから鉄道附属街路と、それから駅前広場、この3点、賛成する立場から意見を述べるわけなんですけれども、この事業を進めることで、どのような事業効果があるかということなんですけれども、安全性の観点からいきますと、多少、事務局と重なりますけれども、例えば、踏切の除却や補助26号線の整備によって、補助26号線というのは、幅員20メートルあって、無電柱化も実施しますし、自転車走行空間も整備します。なので、平常時は、車両と歩行者、自転車の安全性が向上するということや、あるいは、細街路に入っている道路、車が減少して、通過交通は、補助26号線を通っていくということになると思います。

また、緊急時の話ですけれども、当然、踏切がなくなれば、消防車や救急車の移動が円滑になるということや、補助26号線、幅員20メートルありますけれども、かつて、阪神・淡路大震災で、延焼火災、相当発生しましたけれども、そのときの経験から言うと、幅員12メートル以上の道路があれば延焼遮断の効果があると言われていきますから、補助26号線は、十分、延焼遮断効果があると思いますし、また、鉄道を高架化することによって、その高架構造物、あるいは、側道整備しますから、そこに相当量の空間ができるということで、補助26号線の東側、西側、あるいは、高架鉄道に沿った北側、南側で延焼遮断効果があると考えられます。

駅前広場につきましても、災害時には、防災上の拠点として活用するということから、この事業を進めることによって、地域の安全性は大きく向上するということだと思います。

高架か、地下にするかということなんですけれども、費用が約200億円違うということで、今、私が話した効果というのは、高架構造であっても、地下構造であっても、多少の違いはあるんですけれども、大きくは、同じ効果が得られるものと思います。

そういう中で、あえて、200億高い構造形式を選ぶというのは、やっぱり、それなりの理由が必要で、安いほうを選ぶということが、自然な選択だと思います。単に、高いほうを選ぶだけでは、例えば、費用負担する鉄道事業者だって納得するとは限らない。鉄道を利用す

る方もいれば、鉄道会社の株主もいるわけで、そういうことも配慮する必要があるんじゃないかと思います。

それから、続きまして、幾つかの、きょう出たご意見や、あるいは、意見書の中で気になるところ等をお話ししたいと思えますけれども、今回、大山駅付近だけを、1.6キロメートルだけを検討して、それでいいのかどうかという、これは、私も素案説明会など出ましたから、そこでいろいろ意見が出されて、そういった考え方があるのは、わかっております。全線立体化というのは、誰が、何のためにするのかというところがないと、なかなか検討のしようもないと思うのですけれども、例えば、東京都であれば、踏切を除却するために立体化検討対象区間ということで、東武東上線では、大山とときわ台～上板橋間を挙げているわけで、ここは東京都は、検討の上、立体化する可能性があるわけなんですけれども、そのほかの区間は、誰が何の目的で立体化するのかはわからないという状況があると思います。また、東武鉄道も、全線、立体化するという考え方を持っているわけではないので、だから、私がほかの区間も検討するとなったら、誰が、どうやって検討するのかな、何を根拠に決めるのかなというのは、非常に疑問に感じる場所なんですけれども、そうは言っても、板橋区の都市づくりビジョンの中に、全線立体化という言葉が出てきていますから、自治体の立場から立体化ということを考えるのであれば、それは、連続立体交差事業を進めていこうということなのかなと思います。

そういう仮の前提に立って、板橋区内の東武東上線を眺めてみますと、例えば、環6とか環7、環8、大宮バイパスといった、都市の骨格幹線道路等は、もう既に立体化されていて、そういう立体化されているところはそのまま残して、残りの区間で立体化を検討するというのが自然だと思います。既に立体化がなされていて、十分、機能を果たしているところを全く考慮しないで立体化し直すということは、非常に非効率なことだと思いますので、既に立体化されているところは極力生かして、その間の区間で立体化を検討する、そういうところが自治体としての基本的、自然な前提条件じゃないかと思います。

そのときに、例えば、大山駅付近の前後で考えてみたときに、パンフレットの資料の4ページなんかは平面図があるわけなんですけれども、今回、大山駅付近で1.6キロメートルで立体化、高架化するわけなんですけれども、例えば、中板橋駅、ここは、特に誰が立体化するのかわかりませんが、立体化しようとする、そのすぐ隣に石神井川があって、さらに環状7号線が走っていて、環7はアンダーパスで、もうできていますから、この中板橋駅を地下化するという考え方は、私は余りセンスのいいものではないんだと思うんです。普通に検討す

ると高架化ということになるんだろうと思います。

また、この大山駅の池袋寄りですけれども、ここも環状6号線と交差していますから、ここは生かすとして、その向こう側で高架か地下か考えればいいわけであって、ここは、また、図面が切れていますけれども、資料の後ろのほうを見ていただくと、パンフレットの後ろですけれども、その先の豊島区内も含めて、多少、図面、出ていますけれども、下板橋駅や北池袋駅、ここを高架化するというのがあれば、ここは豊島区内なので、豊島区がそういう方針あるかどうかわかりませんが、高架化するなり、地下化するなり、そのときしっかり検討すれば足りることであって、大山駅の構造によって影響されるものではないと考えております。ですので、今回、大山駅をもって高架化するということに対して、ほかの区間が検討されてないからおかしいという考え方は、私は、当たらないと考えております。

それから、あと、意見書の中に、この高架構造物がアーケードに影響するというご意見が出てまして、これは、やっぱり、大切なアーケードですから、それに支障するということになれば大変心配されるということもわかります。意見書の中には、商店街が非常に利用しにくくなる、あるいは、場合によっては壊滅するというご意見、表現ありますけれども、そこまでなるんだろうかというところで、どんな状況か説明させていただきたいんですけれども、ぶつかるところというのは、パンフレットの4ページでいきますと、15号踏切の角の部分です。ここで、都市計画案の説明会の中では、東京都のほうから2メートル程度ぶつかるといった話がありました。これについては、用地測量をやって、また、アーケードの構造調査をしっかりとやって、その中で、どんな対応が可能かということ、商店街の方にきちんと相談して決めていきたいという回答でしたけれども、この2メートル程度ということ、大体、そのとおりだとすれば、例えば、今使っているアーケードの下の道路、そこが狭くなるわけではないんです。道路の上にアーケードがあって、屋根があって、屋根が2メートルほど削られて、そこに高架橋の駅舎が出てくる、それは上空での話であって、道路空間自体は狭くなるわけではないということですから、そこは、詳細なことはこれからの測量や構造調査を待ってからになりますけれども、アーケードの使い勝手が、商店街の使い勝手が悪くなるわけではないと、私は思います。

【傍聴席より発言】

○議長 傍聴席は静かにしてください。

○原田委員 それから、いろいろ言いたいことはあったんですが、なかなか複雑で、まとまらないとか、それで、あと、まとめに入りますけれども、大山駅周辺の地域の将来にわたる発

展を考えるときに、やっぱり、これから活性化とか、利便性の向上、それも重要なんですけども、何と言っても、安全の確保が大前提になると考えます。大地震が発生したときなどの救急活動のために、延焼遮断のために、一定の空間を、道路などで確保することが、これは必要不可欠になると思います。そのために、丁寧かつ十分な説明と、適切な補償のもとに、用地を、これは公共側が取得せざるを得ないと考えております。

そのようなことで、今、考えられている事業を進めることによって、板橋区のほうで、29年度末に策定しました都市づくりビジョンにある、東京で一番住みたくなるまち、これは具体的にどういうことかというご意見も、この審議会の中であったと思いますけれども、その目標にも合致する具体的な取り組みだと思えます。鉄道施設による商店街のアーケードへの影響などを含めて、地域の方々との話し合い、意見交換を、今後とも継続して、区の目標にかなったまちの実現を期待いたします。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

ご意見ということで、よろしいですね。

それでは、ほかには、いわい委員。

○いわい委員 幾つか確認をしたいんですけども、今、聞いたご意見も、少し逆に聞きたいことも、ちょっと出てきちゃった感じなんですけれども。

先に、計画のほうで、先ほど少し、冒頭にやりとりがあった、鉄道立体化の負担割合の話が少しあったかと思うんですけども、先ほどの負担割合の話で言うと、鉄道事業者は15%、残りが、国、都、区で85%というふうにご説明されていたんですけども、意見書に対する回答もそのように書かれているんですけども、鉄道事業者が総事業費の15%という理由を知りたいということと、それから、もう一つは、先ほどの負担割合は高架化についてはそういうルールが決まっているということなんだけれども、地下化については、別途、協議をするということになっているということなんだけれども、それはなぜなのかということをお教えください。

○議長 お願いします。

○鉄道立体化推進担当課長 15%については、約15%というところで、都と区もそうですけれども、そういった決まりというのは、基本的に何かで書いてあるということは……このパンフレットだと、決まり的には、鉄道事業者は15%というところでは書いてあります。

○議長 その根拠を、ちゃんと示してください。

○鉄道立体化推進担当課長 15%については、基本的に……

○議長 村尾委員、お願いします。

○村尾委員 当時の運輸省鉄道局と建設省都市局で協定を結んで、個別の場所で議論をすると、要するに、勝ち負けを競うわけです。鉄道会社も株主に責任を負っているから、何でおまえは8%で手を打ったんだ、というと、なかなか決まらない。それで、協議にすごく時間を要していたんで、確か、昭和47年に協定を結んで、例えば、23区だったら15%とか、多摩だったら10%とか、地方にいくと8%とか、その中身というのは、高架化したときの、高架下の利用益だとか、踏切がなくなるんで、踏切を除却すると管理する費用がかからなくなるとか、そういうのをお互いに積み上げて、平均的なあれを出して、ここでお互い協議をするのはやめましょう、時間がかかり過ぎるから。だから、地区がここだと言ったらぱっと決まることにすれば、鉄道側も、それから、東京都や区も議論をする必要がなくなるんです。そのおかげで、各全国で連続立体交差事業が促進された。それで踏切がなくなるのがどんどん促進されるようになったということなんです。ですから、これはもう、23区という属地的に全て、もう議論なし。だから、東武鉄道も株主に説明する必要はない。東京都も議会に説明して、何でそれで手を打ったんだと言われる必要はないような状態に、全国を持っていっています。したがって、それは、議論の余地をなくすことのほうが、事業が進んで、都民や国民のためになるだろうということで協定を結んだ。それに基づいて全ての連続立体交差事業が行われています。

地下については、高架じゃないので、高架下利用益という積み上げができない。それからもう一つは、鉄道を地下化すると、耐火性能を高めなきゃいけないんです。よく、地下で列車火災が起こると非常に危険なんで、列車も耐火性能にしなければいけない、そういう費用だとか、そういうのを積み上げると、地域によって非常に誤差が出る。したがって、その場合は、大体、私の経験では、東京都でも積み上げて、いろいろ議論しながらやりますけれども、鉄道側が出すのが10%。6%とか、5%とか、むしろ、鉄道側はお金出さない。それは、鉄道施設にかなりお金がかかるようになるから、自分たちは、それでもう負担しているんだという言い方をして、列車を新しい、燃えにくい列車に変えなきゃいけないとか、そこは都市側が出してあげませんから、その分含めると、費用負担すごく薄くしているんです。それがオールジャパンのルールになっていて、そのことによって、この場合は15%というふうに決まっております。

○議長 ありがとうございます。

いわい委員

○いわい委員 何となく、経過はわかったんだけど、そのときの経過の平均で積み上げたという中身が全くわからないので、単純に、素朴に言うと、事業者側が15%で、あとの残りの85%は税金投入するというのが、素朴に、疑問なわけですよ。持ち主は鉄道事業者、だけれども、それを高架にするか、地下にするか、その計算が単純に、ルールで、その当時、議論して決まったということなんだけれども、じゃあ、何が、どう積み上がって、鉄道事業者の負担が、これ以外に何かかかるのかということも明らかにされないまま、ルールです、決まったから、というふうな流れで、これが示されているんだけど、非常にそれは、住民としても、これを決定する私としても、そのルールがなぜそうなったのかがわからないというのは、私はちょっと、その経過をきちんと示してもらう必要があるんじゃないかなというふうに思っています。

それで、あわせて、地下の場合は、また別途費用がかかるという話で、なるほどと思ったんですけども、地下のほうは協議するという事になっているんですけども、これについては、非常に、費用の比較が、この間、議論になっているんだけど、高架だったら340億、地下だったら550億という費用の比較の中で、負担割合がどう変わるのかということがわからないから、板橋区が一体幾らぐらい負担するのかということもわからないというふうに思うんです。そうすると、比較・検討、どちらにするかという検討が、当然、過去にはあったんじゃないかと思うんだけど、地下化にした場合は、どういう負担割合になるのか、例えば、大山だったら、という協議はされたのかということを知りたいんですけども。

○議長 お願いします。

○鉄道立体化推進担当課長 その部分については、さっき言ったとおり、3条件の中で比較検討した結果、高架方式というところでありまして、地下の部分については、区としては東京都と何かお話ししたということは、ありません。

○議長 いわい委員。

○いわい委員 そうすると、これはルールで、先ほどの負担割合、高架化は決まっているけれども、地下の場合は協議するというのは、どっちかに決まって、もしかしたら、地下と決まった場合には協議するという事なのか、どの段階で協議するというルールになっているのでしょうか。

○鉄道立体化推進担当課長 その部分については、東京都のほうが事業主体でありますので、なかなか、いつというところは、私も認識はちょっとないんですけども。

○議長 いわい委員。

○いわい委員 そうすると、協議すると決まっているのは、誰と誰が協議するという事なんですか。

○鉄道立体化推進担当課長 事業者が立体化は東京都なので、東京都と東武鉄道が協議します。

○いわい委員 その協議に、区はかかわらないということなんですか。

○鉄道立体化推進担当課長 直接はかかわりません。

○いわい委員 負担割合を、国、都、区、鉄道事業者で、負担割合を割り振るのに、その協議に、国も市区町村もかかわらない協議で決める、ということなんですか。

○鉄道立体化推進担当課長 その部分については、また、地下というところではなかった、高架というところだったので、地下の協議のやり方についてというのは、私のほうでも詳しい現状というのはわからない状況です。

○いわい委員 現状、わからないということなんですか。

○鉄道立体化推進担当課長 はい。

○いわい委員 そうすると、現状の費用の比較というのは、総事業費では比較できるけれども、板橋区が幾ら税金を投入するののかという判断比較は、比較の中には入っていないということですか。

○鉄道立体化推進担当課長 あくまでも、高架の前提のもと、13%というところで考えています。

○議長 いわい委員。

○いわい委員 やっぱり、意見書の中に費用の負担割合がわからないとか、どれほどの経費がかかるのかということが不明確という意見が、非常に多かったのを確認したんですけども、私もこの意見書を見て、過去の資料をずっとひっくり返したんです。板橋区議会で最終的に報告された負担割合は、10年前なんですけれども、そのときは平成4年の国の考え方に基づいて、何かしらの数値を示さなければいけないという区の判断で示しているんですけども、それは、平成4年に国が出した手引きに基づいて、地下であっても、高架であっても、国と鉄道事業者は、高架方式で負担した場合の負担額を限度とする、というのが最終の、平成4年の手引きに書かれているそうなんです。それを区がご報告されているんですけども。それに基づくと、340億の高架だろうが、550億の地下化だろうが、国と鉄道事業者は、高架に係る費用以上のお金は払わないので、どんなに金額が膨れ上がっても、東京都と区が負担する額が変動するという事になるというふうには、区は報告されているんです、10

年前に。なので、それが先ほどの原田委員のご意見で、安いほうを選ぶのは当然だという話だったんだけど、費用負担を考えれば、鉄道事業者が、地下では納得されないということなんですけれども、過去の区の示してきた数字と、国の手引きの考え方をすると、高架だろうが、地下だろうが、鉄道事業者が負担する額は変わらないということになるんじゃないかと思うんですけれども、その考え方は、今も同じでしょうか。

○鉄道立体化推進担当課長 その点については、先ほど村尾委員さんからもありましたとおり、基本的に、協議というところでありまして、韓国のあいつた火災事故もありましたので、やっぱり、地下というデメリットとしては、やはり、火災によっていろいろな部分でデメリットがありますので、そういったところで、鉄道の構造が防火とか、そういったところで費用が負担するということで、やはり、15%より低い形になる、鉄道事業者さんは割合は低い形になると想定されます。

○いわい委員 私が聞いているのは、その考え方は今も変わらないか、ということなんですけれども、変わらないというお答えでよろしいんですか。

○鉄道立体化推進担当課長 その前の資料の考えではなく、今の考えです。地下は別途協議で、もし地下であれば、鉄道事業者のほうは、先ほど言ったとおり、耐火構造、そういったところでつくりましますので、事業費が15%より少なくなる可能性があります。

○議長 原田委員から発言を求められていますので、原田委員、お願いします。

○原田委員 関連する話なので、私のほうからお答えさせていただきますけれども、平成4年の、国で定めた要綱等々、協定の中では、高架限度額という考え方、言葉はあったと思います。それは都市側と鉄道側で、いろいろな交渉のかけ引きがあつて、そういう中で出てきた言葉だと思うんですけれども、今、そういう考え方はとっておりません。地下にしたら地下にしたなりに、500何億だったかな。550億の負担をもとに協議をするんですけれども、そのときに、地下になった場合は、多分、想定でいくと、鉄道事業者の負担は、15%より少し減って、都市側の負担は、国と、都と、区ですけれども、そこは鉄道事業者の分を除いた額で、国が総合交付金でいくと、今、50%払って、残りを都と区で7対3で分ける、そういう考え方になると思います。

○議長 ありがとうございます。

いわい委員。

○いわい委員 ありがとうございます。

平成4年のものは引き継がれていないけれども、負担割合は、そうすると、地下化にする

と高架化と同じ負担割合ではない、別途、協議するという事になっているということなのかなと思いました。ありがとうございました。

そうすると、別のところを確認したいんですけども、今回の340億の中に、側道をつくるための費用というのは入っているのかどうかということ、教えてください。

○鉄道立体化推進担当課長 こちら、素案説明会の中で、高架約340億円、地下約550億円というところではありますけれども、こちらについては、立体化の関係と、側道1から4、環境側道と言われている北側の部分についての部分が入っている事業費になります。

○議長 いわい委員。

○いわい委員 地下にした場合は、側道はつくられるんですか。

○鉄道立体化推進担当課長 地下の場合は、側道は入っていませんので、そういった意味で、用地買収とか、そういったところで、同じ側道がある、なし、ありますけれども、同じ対等の条件で事業費は出しておるところでございます。

○いわい委員 340億と550億の用地取得の費用と工事費の費用の額というのは、出ますか。

○鉄道立体化推進担当課長 基本的に、先ほど、両方とも用地買収が必要だということの中で、地下も高架も用地買収については約70億円かかります。その中で、高架であれば約340億円ですから、そのほかの約270億円が工事関係、地下の場合については約550億円の約70億円用地買収というところで、約480億円という形になります。

○いわい委員 ありがとうございます。

もう一つ、意見書の中で、駅前広場の資料3-3の10ページに、駅前広場をつくらなくても、立体化は可能なんじゃないですかという意見があったんですけども、それは、仕組み上はどのようになっていますか。

○鉄道立体化推進担当課長 先ほども説明したとおり、平成16年6月に踏切対策基本方針の中で、やはり、まちづくりの醸成というの、正直言って、立体化の検討対象区間の中で格付けされるというところで、まちづくりというのが必要なんです。立体化をするためには、まちづくりも必要だということの中で、補助26号線の事業認可と、まちづくりの醸成がされたというところで、大山駅については、立体化の検討対象区間であったんですけども、着工準備採択されて、事業化が進んできたというところの経緯でございます。

○議長 いわい委員。

○いわい委員 確認したいのは、考え方はわかるんですけども、具体的に、法律上、どういう仕組みで決まっているのかという、要するに、駅前広場をつくらなければならないという

ころの根拠を知りたいんです。

○鉄道立体化推進担当課長 まちづくり醸成という面では、いろいろな部分があると思うんですけれども、基本的に、先ほど言ったとおり、21年6月から、大山については、そういったいろいろな課題がありながら交通結節点が必要だということでもありますので、そういった部分で駅前広場が必要だということの中で、まちづくり醸成というところといったところ

○議長 いわい委員。

○いわい委員 考え方はずっと繰り返し聞いてきているんです。だから、仕組み上、意見書の中で駅前広場をつくらなくても鉄道立体化はできないんですか、という意見が出ているんだけれども、その考え方ではなくて、法律上、そういうことはできないのかということを確認したいんです。

○鉄道立体化推進担当課長 そういったことはできます。まちづくりという面では駅前広場というわけではないですけれども。

○議長 原田委員から、また、発言を求められていますので、お願いします。

○原田委員 なかなか、答えにくい話なんですけれども、法律上ということであれば、法律にそういう定めはありません。ただし、まだまだ、連続立体交差事業をやるべきところがたくさんある中で、やっぱり、事業効果の高いところというのを自然と選ぶ、そういう傾向はあるんだと思います。なので、まちづくりをやらなくなると、もっともっと進んでいるところのほうに事業化しようとか、そういう考え方になってくるんだろうと思います。

○議長 私の理解では、区は高架化事業を都がやるという決断をしてもらう必要がある、そういう中であっては、沿線のまちづくりをしっかりと高架化の事業効果を発揮できるようにしていく、高架化を前に進めるために、というのが一つの理由としてあったんだろうと思うんです。さらに、もう一つは、もっと、まちを本当に見たときに、大山の駅には、今、広場がなく、タクシーやなんかの車寄せもない、そういうような状態を改善しなきゃいけない、バスも入ってない、だから、やっぱり、交通機能上、ぜひ欲しいという区の方針がそれとは別にあって、高架化の事業を前に進めるということとは別に、まちづくりの観点から見て、ぜひ、やっぱり、大山には必要だという判断があって、方針として、区は高架化と一緒に駅前広場も整備するんだ、こういう決断をしたんだと、私は、そんなような理由なんじゃないかなと考えますけれども。

○いわい委員 それをどう受けとめるかは別の話で、要するに、仕組み上、別でできることが

あるのかということの確認をしたかったわけで、法律上としては、そういう仕組みはないということが確認できたので結構です。

それから、意見書の中で、多くあった一つが、経済的な効果について、どういうふうに検証をするのかということが幾つかあったかなというふうに思っているんですけども、この点で言うと、東京都と区、大山駅周辺地区と区、情報連絡会というのをやられているかと思うんですが、ここに、板橋区からは産業経済部も参加して、各東京都の部署からご意見をいただいているというふうに聞いているんですが、この辺については、どのようなアドバイスがされているのかということは、わかりますでしょうか。

○鉄道立体化推進担当課長 アドバイスというのはどういった……わからないんですけども。

○議長 いわい委員。

○いわい委員 意見の中で、そういう意見が多かったので、経済的な部分で、経済効果とか、そういう部分で、今回の大山駅周辺地区の計画の過程で、都と区の情報連絡会に産業経済部が参加しているというふうに聞いたものですから、当然、まちのにぎわいって何なのかという部分は、さまざま、疑問が出ているんですけども、どういうふうに、このまちづくりで活性化を図っていくのか、道路や鉄道やハードの部分ではない部分で、どんな意見が交わされているのかな、ということは気になったんですけども、その辺は、何か、今、わかればと思うんですが。

○議長 何か、わかりますか。

○鉄道立体化推進担当課長 その部分については、確かに、ハードの部分では所管課でありますけれども、ソフトの部分は産業経済部さんという部分でありますけれども、まだ、何か具体的などいうところではありませんので、それは、今後、また、いろいろな施策を通じて商店街と、そういったまちのにぎわいというところでやっていきたいと思っていますし、私も地元の板橋区民として、大山、ずっと近い中で、ずっと通ってきました、その中で、やはり、まちのにぎわいをより一層向上させるためにも、こういった業務を遂行している部分ではありますので、そういったところでは、連続立体交差化も含め、駅前広場も含めて、より一層、いろいろな反対意見はありますけれども、そういったところは説明しながら、やっていきたいと考えております。

○議長 いわい委員。

○いわい委員 私もまとめに入らせていただきたいと思いますと思いますが、もう一つだけ、最後、確認したいのが、意見書がものすごくたくさん出されているなというふうに思うんです。私

も、この審議会委員として、そんなに経験ないんですけれども、やってくる中で、こんなに3桁を超える意見書が出ているケースって初めてだなというふうに思っているんです。この意見書の中で、全部見させていただいたんですけども、ぜひ、今の計画のまま進めてほしいという意見は、幾つあったのか教えてください。

○鉄道立体化推進担当課長 立体化については、正直言うと、対象がどこまでかというのがありますし、どれぐらい意見があったかというのは、吸い上げてはないことはあるんですけれども、駅前広場については、区の事業というところで、地権者の半分ぐらいは賛成していますので、そういった中では、やはり、別に反対派ではなく、賛成の意見も、駅前広場も含め、側道も含め、立体化も含め、あるということは、私の耳に入っているところでございます。

○議長 いわい委員。

○いわい委員 私が聞きたいのは、今回寄せられた意見書の中に、ぜひ、この計画で進めてもらいたいという意見があったのかということをお答えいただきたい。

○鉄道立体化推進担当課長 意見書の中には、ほとんど、反対な意見なところかなというところではありますけれども、ただ、その部分については、反対という文言もありながら、解釈もありますけれども、ほとんど、意見的には反対というところでございます。

○議長 いわい委員。

○いわい委員 今の話で聞いても、私自身も、皆さんも、意見書を一つ一つ読まれたかと思うんですけれども、これほどの意見が上がっていて、都市計画決定をこの段階で判断してしまっているのかなというのが、非常に思うところなんです。何しろ、通数で800件を超えて意見が上がっていて、立体化のほうでは334通、それも全部読みましたけれども、ぜひ、このまま進めてもらいたいというのは、一つもなかったんです。中には、立体化について、高架、地下化、どちらにしても、賛成、反対はありませんで、ただ、そういう人がどうしても意見を言いたいのは、この進め方について非常に不備があるという意見があって、どの意見にもあったので同じ方なのかなと思うんですけれども、住民との話し合いや説明、意見の聴取がほとんどない中で計画案が発表されて、地域住民の意向が全く反映されていない、行政手順の不備だということを、非常に怒りを持って書かれている意見があるわけです。それは本当に、このまま計画決定を、この段階ですていいのかなと、私は非常に思います。中には、駅前広場の中で、精神的苦痛を与えられている、ということまで意見書では出されているんです。私は、この都市計画決定は、そこに住んでいる人、商売している人の人生がかかっていると思うんです。だからこそ、私は、先ほど、萱場委員からの提案で、もうちょっと時間を

かけてはどうかという意見がありましたけれども、私も、その意見に同意したいと思っているんです。なので、今のままでは、私は、決定できないというのは、率直な思いじゃないかと思うんです。

それと、先ほど、原田委員からも、安全性の問題は、地下であっても高架であっても、その効果はほとんど変わらない、あとは費用の問題だと話がありましたように、私は、地下か高架か、ということの議論に、住民が参加できてないんじゃないかというふうに思うんです。そういうことも含めて、いま一度、きょう判断するんじゃないかと、もう少し審議会で時間をかけて決定を考えるということを議論してもらえないかということをご提案したいというふうに思っています。よろしくお願ひします。

【傍聴席より拍手】

○議長 拍手はやめてくださいね。

お答えが、あるんですか。

○鉄道立体化推進担当課長 はい。

行政手順に不備がないとは、区は思っています。また、立体化については、昔から、区の悲願であるということで、特別委員会も昭和62年からできているというところではありますので、そういった中で、立体化の中で、さっき言ったとおり、まちづくりの醸成、補助26号線の事業認可という中で、やっぱり、ここは一つは、板橋区の立体化を進めるに当たって一つのポイントとなってきますので、その部分については、区の姿勢としては、やっていきたいというところと、あとは、皆様に、ご心配、地権者の方にご心配、ご不安をかけている部分がありますので、そこについては、いろいろなニーズを把握しながら、有効な施策をいろいろ考えていって、まだまだ、まだまだと言っても時間は短いですが、事業認可まではありますので、そういったところで、皆様とお話ししたり、そういったご意見、要望を聞きながら、いろいろな施策を考えていきたいと考えております。

また、促進協議会も、まちの人とか、議会の方とか、いろいろな中でも早期実現ということがありますので、地域の方の意見を聞いてないというところではありますので、そこはご理解いただければと思っております。

○議長 ほかに、いわい委員。

○いわい委員 一つだけ、そういうふうにおっしゃるなら、私は言いたいです。きょう、私は質疑を経て思いましたけれども、そもそも、地下か高架かの負担割合の協議すら、高架しかルールが決まっていない、地下については、別途、協議する、その協議もされていない。そ

の段階で、私は、高架ありきで進んできたというふうに言わざるを得ないと思っています。そのルールが定まっていなから。その状況で、今、高架か、地下かという判断、すべきじゃないと思います。

それから、促進協議会で議論してきたと言うけれども、促進協議会の中でも、意見はいろいろありましたよ、私、その中身読みましたけれども。地下も含めて、もっと検討してもらいたいという意見が、直近でも議論の中にあるじゃないですか、私はそれを受けて、そのまま粛々と計画を進めていくというのは、余りにも強硬だと思います。改めて、一回、立ちどまる必要があると思います。

以上で、意見を終わります。

○議長 大道委員。

○大道委員 避難場所となる公園の整備を担当している立場から、ちょっと、1つ、2つ質問させていただきたいんですけども、広場とか、公園とか、オープンスペースは、都心において貴重な公共空間として、避難場所ですとか、救出、救助の活動拠点になる重要な役割があると思っていますけれども、そこでお伺いしたいのは、今回の駅前広場の整備に当たって、交通機関の乗り換えの利便性の向上に加えて、大山駅周辺地区の防災性の向上という観点からも効果が期待できるんだろうなと思っているんですけども、いかがでしょうか。

○鉄道立体化推進担当課長 補助26号のできる中で、緊急的な輸送道路ができて、その中で交通結節点の中でも環境空間というところもつくる予定でいますので、そういったところで地震とか、災害が発生したときにも、有効なまちづくりだと考えております。

○議長 大道委員。

○大道委員 安全・安心、防災性の向上という面で、相当の効果もある計画なんだなということがわかりまして、やっぱり、立体化を前提としていいもの、スキームを進めていく事業なのかというふうに思いました。ただ、その事業を進めていく上では、意見書でも、かなりいろいろな意見をいただいているようですので、用地を地権者の方々にお譲りいただくということになるに当たって、丁寧に生活再建等、含めて、寄り添いながら取り組みをしていく姿勢が、公共事業ですから、大いに必要だと思いますけれども、区のお考えを、改めてお聞きしたいと思います。

○議長 お願いします。

○鉄道立体化推進担当課長 そこについては、区のほうも認識してしまして、こういった駅前広場、立体化は、東京都でありますけれども、こういった地権者さんの用地をお譲りいただ

くこともありますので、そういったところで、先ほど言ったとおり、相談窓口とか、生活再建に対する、そういった施策というのは、これからも引き続き、重要な課題として、施策をいろいろ考えていって、地権者の方々に、何か方針ができた際には、説明させていただきたいと考えております。

【傍聴席より発言】

○議長 少し静粛にしてくださいね。大道委員と、私、言いましたよ。静粛にしてください。ほかに意見、ありますか。

稲垣委員。

○稲垣委員 稲垣です。時間が大分押していますけれども、なるべく手短にやらせていただきます。

一つは、この審議会の審議の仕方について、意見というか、反省も含めてなんですが、大体、都市計画審議会で、きょうは付議とか、諮問とか、そういう段階になる前の審議会でご報告をいただいて、きょうの報告内容は、ある意味では、意見の関係のところを除くと、みんな、前回で伺ったことだったわけですね。前回のときに、もっと意見を申し上げられなかったのは大変残念で、申しわけなく思っているんですけども、その理由の言いわけじみた一つとしては、通常、多分、そうだと思うんですが、今回、住民の方の意見というのが、初めて、最後の、この付議の段階で出てきたんですね。通常は、案件によって16条と、それから17条という、意見を聞くような機会があるわけですが、少なくとも、16条というのは、前の報告のときに出てくるときが多かったのではないかと、そんな気がして、17条で、ぽっといっぱい出てきたということで、正直言いまして、そういうご意見をたくさん知ることによって、非常にディテール的な問題点も見えてまいりますし、私の考える視野のようなものも広がって、審議をする、計画を見る視点が深く、厚くなったという実感を持っております。そういうことで、しかも、17条の意見というのは去年の段階で意見を取られているのが、なんで6月の審議会に出されなかったんだろうか、もし、そのときに出されていれば、きょうのご意見の半分ぐらいは、そのときの議論になって、また、それに対して区の方法をお考えになって、きょう発表されるというようなことができたように思って、私も反省しておりますし、何か、そここのところに、もうちょっといいやり方がなかったのかと思っております。

それで、今回は、もう、東京都の都市計画審議会の日程まで決まっていますと、区としては、どうしても、諮問のほうは案のとおり決定することに異議なし、ということ、きょう決めてほしいと思っていらっしゃるだろうというのは、重々わかるわけなんです、何か結

局、今、このごろ、ずっといろいろな問題を考えてきますと、そういう民主主義の成熟というようなことも含めて考えますと、ちょっと口はばったいですけれども、やはり、初めにスケジュールありきでやるようなことに対する、いろいろな問題点というのが、大分認識されてきているんだと思うんです。そういう意味で、じゃあ、何回延ばせばまとまるか、合意ができるかというのは、実は非常に難しいところがあります。ただ、私、きょう、非常に気になったのは、例えば、資料2-3の一番最初の立体化じゃなければ、ということで、きょう説明もありましたけれども、東京都が3つの条件で検討して、高架方式を選定している、その次に、区としては、とにかく早くやりたい、連続立体交差事業の早期実現を求めているから、東京都の判断を尊重してやると書いてあるんですね。とにかく、早くやってもらいたいから、何となく、これを読みますと、ご説明は、必ずしも、そうじゃなかったもので、これはちょっと口が滑った、筆が滑ったというふうに理解すべきかもしれませんが、やはり、とにかく急いでやってもらいたいから、その3つをのむしかないんだ、区としてはどうも言いようがない、と読めなくもないような書き方になっているのが、大変残念で、実は、長くなりますけれども、私は、前回の報告のときに意見を申し上げたんですけれども、東京都の環境影響評価書案の中で、景観のところ、主要な景観の構成要素はほとんど変化しない、それから鉄道施設の高さは周辺建築物と大きく上回ることはなく、事業区間周辺の都市的景観要素として融合するものと考えます、と書いてあって、これはちょっと違うでしょう、道路の真正面にこんな高架のが出てきて、それが景観が余り関係ありませんよ、周りの建物が、建物が、じゃあ高さ的には変わらないかもしれないけれども、そこに騒音を発生するような、電車が通るようなものとは違うでしょうと、そこまでは言いませんでしたけれども、そういう趣旨で申し上げたわけで、そういうこと言うと、やっぱり、これからの長い期間の景観というものを考える、やっぱり、まちの美しさでしょうね、住みたいまちとなるような美しさというのが、やはり、区としてはそういうことも考えなくちゃいけないんじゃないかと、非常に思うわけです。

それから、もう一つ、長くなりますけれども、立体化促進協議会というのは、先ほど、原田委員のご説明、非常に説得力があつてよくわかったんですけれども、なんで、全線を立体化するときの考え方をいろいろやって、石神井川の下を通るのは無理であるとか、そういうことをもっとわかりやすく、私たちに出していただければ、もめないで済むような議論も、随分、あつたと思うんです。そういう意味において、私は、きょう決めないで、少なくとも住民の方が納得なさるまで待つというのは無理だとしても、区として、もうちょっとしっか

りとした、東京都の判断を尊重しましたじゃなくて、区としても、こういうことをちゃんと考えて、考えましたというような報告が欲しいなということでございます。

先ほどのプロセス、質問ですけれども、17条の報告がおくれたと言いますか、随分、今回になったのは、どういうことなんでしょうか。

○鉄道立体化推進担当課長 地区計画の場合ですと、やはり、法律上、都市計画法16条の中で意見書をいただいて、区としては都市計画審議会に報告させていただいて、その後17条という形で、また意見書をいただいて、付議するということで、立体化事業は、あくまでも17条だけというところなので、意見書の受ける回数は1回なんです。地区計画は2回なんですけれども、ご報告については、6月に報告させていただいてはいて、意見書は12月に受けているところではあるので、もう少し、前でもよかったというところは、ちょっと反省すべきところがありますので、そこについては、今後、こういった立体化とか、そういった地区計画ではないものについては、今後、そういった進行をどうしていくかというのは、検討させていただければと思っています

○稲垣委員 別に、16条のものがあつたはずだということを申し上げたんじゃなくて、やはり、説明会、16条も絶対やらなきゃいけないというふうに法律上はなっているわけじゃありませんから、いろいろな説明会の意見なんかを事前に教えていただくという手もあつたわけなんです。とにかく、それは別として、12月にやったのが、なんで6月に出てこないで、今出てきたのかという理由はあれでしたけれども、それはもうちょっと早くやっていただく、今から言ってもしょうがないんですけれども、そういう気がいたしました。それが意見です。

それで、例えば、プロセスの中では、大山駅周辺地区のまちづくりマスタープランとか、最終的には駅前広場構想とか、そういうのを、私たちには何も資料が出されないの、なるほど、こういうプロセスを経て決まってきたんだということが、今の段階でわからないので、私としては、もう少し、そういう、さっき申し上げたように、あえて、今回、決定しないで、そういうことをもう少しはっきりさせていただいてから、いろいろな関係があるのはわかりますけれども、決定するようにしていただきたいと思います。

以上です。

○議長 都市計画審議会の縦覧意見書に対する対応のやり方に、ちょっと、今までのやり方と違ったやり方が必要だというご意見に、今、なっていると思うんです。

○稲垣委員 今申し上げたのは、12月受理した意見書が、何で6月に出せなかったのかということ。

○議長 時間が、間があいているということですね。

○稲垣委員 そうですね。最終の、それが今回みたいに、非常に意見がいっぱいあって、先ほど、いわい委員がおっしゃいましたけれども、そういうのを、最後に決を取る段階でお出しただけでも、もちろん、事前には送付されてきましたけれども、それで出されても、ちょっと、なかなか、難しいということです。

○議長 私がお説明するのもおかしいのかもしれないけれども、ただ、今後のこともあるので、ちょっと、私の考えを述べたいと思うんだけど、今回の付議された東京都決定の立体化の案件、これは全く、意見書の中身は、今回、出ていません。それはなぜかという、意見書は東京都に対して出されているんです。東京都は、去年12月の末に、案の縦覧をして意見書を皆さんからいただいて、その意見書も見ながら、一方で、環境アセスの進め、さらに言うならば、今回の地元区に対する意見照会に対する回答も束ねて、そして、さっきお話しがあった、11月20日でしたか、東京都の都市計画審議会に、全部、そこでお示ししよう。それは意見書に対して案を出している側、決定をする側は、その意見書を採用するのか、しないのかということが大切なわけです。全て、意見書というのは採用しないものだというわけではなくて、意見書が出たら、案に対して一定の修正を加えるということもあり得るわけです。そういうことを考えると、いろいろな情報、アセスの話だとか、そういう意見書の話だとか、東京都の立場で言えば、区からの意見照会に対する回答だとか、そういうものを含めて、最終的に意見書に対してどういう対応をするのかという考え方とともに付議をするというのが、今までのやり方なんです。

○稲垣委員 もっと言うなら、東京都のやり方ということですか。

○議長 そうですね。アセス対象案件であるがゆえに、その期間が長くなっている、東京都の、今回の立体化の話は。そして、区の話、区の話も同じように、間があいているわけですが、それはなぜかという、東京都と一緒に走っているから、ということだと思うんです。もっとほかの案件であれば、短い期間で手続を進められるんだけど、区としては、やはり、この案件について、区決定の案件について立体化と別に決定することはできない。冒頭お話ししたとおり、3つの案件は一体性を持っているから、だから、区としても、頂戴した意見書に対して、どう対応するかという最終判断をして、区としてそれを示すのは、付議をする、この段階だということにならざるを得ないのかなという感じはします。ただ、今、稲垣委員がおっしゃったように、素案説明会とか、縦覧前に行った案の説明会で、質疑応答がそこであるわけです。そういったものについては、もちろん、これは開示はできる。事実、

東京都はホームページでそれを開示したりしています。区もそれは確か、区議会で説明をしているだろうと思います。ですから、そういうような資料をちゃんと、都市計画を決めるプロセスの中できちんと審議会の場に開示していただいて、それで委員の皆さんの理解を深めていただく、こういう努力は、私も必要だと思います。

若干、考えが違うところがあったので、私の考えを申し上げました。

○稲垣委員 会長の言葉ではございますけれども、つまり、議論を活性化するために、それから、ある意味では効率よくするために、なるべく情報を早目にいただいておいたほうがいいんじゃないかという趣旨で申し上げたんです。

○議長 それは、私も同感でございます。

○鉄道立体化推進担当課長 わかりました。

○議長 ほか、森本委員、お願いします。

○森本委員 大分、時間がたっているのです、できるだけ、手短にお話しをしたいと思います。

きょうの資料の中で、それぞれ、立体化、駅前広場、側道もそうなんですけれども、資料の中で、これまでの経緯というのが記載をされていて、平成24年に大山駅周辺地区まちづくり協議会というところから、まちづくりのマスタープランが提案されながら、その後、総合計画や構想の計画がつけられているということで、私も事務局にお願いをして、それぞれ入手をして、中身を精査させていただきました。非常に強く思うのは、今回、交通関係の3つのプロジェクトというか、大きな事業の審議ではあるんですけども、関連するまちづくりとあわせて、一体的な計画になっているというところに、私は非常に注目をしておりまして、そういった意味で、特に、沿道の土地利用ですとか、駅周辺のまちづくりというところと連動して、初めて、効果が発現するものなのに、今回、交通のところばかりが先に出て議論をして、皆さんがご不安になられているところが一番心配でございまして、ぜひ、ここに書かれている、いろいろな案が脈々と書かれていますので、これを忠実に実行していただきながら、相乗効果をとっていただきたい。もう一つは、交通の専門家から言うと、今回、交通ネットワーク、変わることによって、利便性、当然、上がりますし、踏切も解消するんですけども、一方で、交通の中身も間違いなく大きく変わりますから、地域内の生活交通なんかも変わりますから、ぜひ、この交通ネットワーク構想と書かれているような総合的なものと、ぜひ、連動させながら対策をとっていただきたいというのがお願いでございます。

最後、私もたくさんの意見書が出ているということに大変憂慮しておりまして、本当に地域の方々と十分に合意形成をとりながらやらないと、まちづくりという観点ではなかなか前

に進みませんので、そういった意味でも、今後も、ぜひ、皆さんの意見を聞きながら、配慮しながら、ぜひ、まちづくりという視点で、事務局、あるいは、行政ということでご尽力いただければというふうに思います。

意見でございます。

○議長 ありがとうございます。

ほかに、いかがでしょうか。

田中委員。

○田中委員 確認だけさせていただきたいんですけれども、鉄道の連続立体化と、それから側道整備、駅前広場整備、これを一体的に開発をしたとして、最短でも、鉄道の立体化も含めて10年以上かかるというような大きな事業で、この地域に住んでいらっしゃる方々は、確実に、その建設が、このまま計画が進んだとして、建設ができたとしても、早くても10年先、11年先に、この駅前が整備されるというところで、この駅前の整備されることに対して、どうしても、皆様の健康も含めてですけれども、10年先って、10年、確実に年齢を重ねるわけですね。重ねていく中で、整備はやっぱり進めていかなければいけない大切な事業なんですけれども、健康で、生き生きと暮らしていく、板橋のまちづくりの中で、やはり、10年たつと皆さんの体力も落ちていく、今、現状でいる、それぞれの板橋区民の皆さんが10歳以上年をとる、そのときに、鉄道の拠点というのは、健康を維持するために、とても大切なインフラ整備だと思うんです。なぜなら、これからはA Iが進んで、自動運転システムもできてきて、どうしても皆様の拠点となるのが病院だったり、学校だったり、それから、鉄道というところで、移動するためには、鉄道網をしっかりと整備していかなければいけないというところで、個のご家庭もふえる、一人で移動しなればいけないというところも考えると、どうしても、駅周辺の整備というのは大切な問題になってくる。その大切な駅周辺の整備と、それから、これからテクノロジーがどんどんどんどん進化していくというところでは、やっぱり、まちづくりを整備していかなければいけない。

なので、この大山駅前の、まずは連続立体化をして、で、踏切を除去することによって、そういう交通弱者の方の懸念を取り払っていく。取り払っていった上で、しっかりと駅前広場を整備することによって、その駅前広場を、お一人で移動する方が、安心して、安全で移動ができるために、この整備が必要だというふうに、私は別の側面から思うんですけれども、この部分について、いかがですか。

○鉄道立体化推進担当課長 田中しゅんすけ委員さんのおっしゃるとおりです、そういった高

齢者とか、そういった方々、障がいをお持ちの方とか、そういった方々に対して、やはり、いろいろ、タクシーとか、バス、鉄道を起点として、そういったところで、大山駅のところから、また、いろいろな場所に、今のご意見も、私もそういった意見というか、意識を持っているところでございます。

○田中委員 最後は、ちょっと意見になってしまうんですけども、板橋区は、元気で健康で生き生き暮らせるまちづくりを目指しているわけですよ。そのまちづくりを目指すためには、こういうインフラの整備も、とても必要なことな一つなわけです。ただし、これだけいろいろな意見を付与されている現状の中で、この、今の瞬間だけではなくて、これから先、事業がもし事業化したとしても、事業のしている間も含めて、で、完成した先も含めて、丁寧に丁寧に、区民の皆さんに対応していただきたいという意見を添えて、私の意見とさせていただきます。

以上です。

○議長 ありがとうございます。

ほかに、ありますか。

五十嵐委員。もう、時間も時間ですので、簡潔にお願いします。

○五十嵐委員 はい。先ほどはお時間いただきまして、ありがとうございます。

2点です。

意見書について、意見書は、区と都と、それぞれに出しているはずなんですけれども、区だけでも、先に、どうしてまとめて出せなかったのかというところが一つ。

それから、区が、この意見書は公表しないと言っていますよね。陳情で公表してくださいと言っていますけれども、それでも、これは公表できませんと、いつもお答えいただいていると思うんですけども、でも、こうやって、せっかく板橋区の見解が書かれているわけです。反対の人がたくさんいるのに、お答えをしなかったら、今以上に理解は進むとは考えられないんですけども、それでも、これは公表はしないのでしょうか。

以上です。

○議長 お願いします。

○鉄道立体化推進担当課長 まず、1点目ですけれども、都で出た意見書については、うちのほうで、特に、立体化ですね。都が受けるものですので、うちが受けることではないというところでございます。

○五十嵐委員 だから、板橋区が受けた分について、早く出すことはできなかったんですかと

言っているんです。都と、区と、両方に出しているわけですから、区だけ、駅前広場は板橋区の事業ですよ。だから、板橋区に対して意見書を出していると思うんですけども。

○鉄道立体化推進担当課長 その部分については、都市計画審議会なので、議会の話をされるとあれなんですけれども。その部分については、先ほど言ったとおり、都市計画審議会の中で、意見の要旨、それから区の見解をお示しさせていただいた中で、都市計画施設として、いかどうかという判断をしていただきたいというところは、この前も議会で答弁させていただいたところがございます。

○五十嵐委員 今も、早く欲しかったというご意見もありましたよね、6月の時点で欲しかったというご意見もありましたけれども、板橋区のところだけだったら、6月に出すこともできたんじゃないでしょうかということです。

○鉄道立体化推進担当課長 なので、その部分については、あくまでも、都市計画審議会にかけるときに意見書の要旨を提出しなければならないというところでもありますので、付議するときですね。そういったところで、報告のときではなく、今回、意見書を公表させていただいたところがございます。ただ、きょうの内容については、その後、ホームページ等で載せさせていただきますので。

○議長 きょう、本日、資料の最後に、板橋区決定分に対して出された意見書については、通常はやってないようなんですけれども、全文を、個人情報削除して提出しているわけですよ、最後の資料。

○鉄道立体化推進担当課長 はい、提出しています。

○議長 資料2-3と7、これは時期的に遅過ぎるというご意見はあるかもしれませんがけれども、本日、事務局、板橋区は、必要なところは塗り潰して、全部、開示しています。まず、それは一つある。

あと、東京都のほうが出せませんよ、という話は、これはホームページにありますから、後ほど確認していただきたいと思うんですけども、都のホームページに、30年12月16、17日に開催した都市計画案の説明会において、多くのご質問をいただきました、ということで、その質問と回答、Q&Aが出ています。そのQ&Aの最後のところ、27番に、提出した都市計画案の意見書はどのように取り扱われるか、個別に返事をもらえるのか、という質問に対して、東京都の回答は、都市計画案の意見書は、都市計画案を都市計画審議会に付議する際に、付議する際に、ということは、今度、11月20日になりますけれども、意見書の要旨及びそれに対する都市計画決定権者の見解を取りまとめて、一緒に提出することになるという、

こういう回答をしております。このため、提出された意見書に対して、個別の返事はしていない、これが東京都の公式見解になっています。こういう扱いを、都市計画はしているという事です。

ほかに、ございましょうか。

萱場委員。

○萱場委員 先ほど、大ざっぱな言い方で大変失礼しましたんですが、やはり、私としては、さっき、専門家の委員の方もいろいろ意見、いただきましたけれども、やっぱり、聞いていても、これだけですぐ決めろというのはちょっと納得いかないですね。やはり、きょう初めて審議したような感じですから、次回、採決しますよというならまだわかるんですけども、それと同時に、できれば、さっきもお話ししたように、現地がどうなっているのか、それから、現状はどうなっているか、そういうことも確認しながら、それで、最終的な判断をさせていただきたいと、私は、そう思っておりますが。

以上です。

○議長 はい。

ほかには、いかがでしょうか。

最後に、私から、一つ、確認の意味で質問させていただきたいんですけども、先ほど来、お話しありましたように、今回の縦覧に対する意見書というのは、ほとんどが反対の立場から出されたものであった。それにもかかわらず、板橋区はこの立体化、そして、その立体化に伴って、あわせて一緒にやるべき付属街路と駅前広場、この沿線のまちづくりにつながる話を一緒に決めたいということで、きょう、付議されているわけです。冒頭、区長のご挨拶、ありましたけれども、この3つの案件というのは、板橋区にとって、とても大切だ。区長としては、少しオブラートに包んだ表現をとってございましたけれども、東京都の構造形式に関する検討結果、それを、区としては尊重します、ということは、高架方式を前提として、だから、必要になる付属街路の案も出します。そして、高架方式によって、線路の、今回の場合ですと、おおむね、南北の行き来が非常にしやすくなって、踏切が除却されて、まちが一体化する。そういったことに着目しながら、一層、大山の拠点化を進めるための駅前広場を実現したい、こういう思いで、今回、付議されている、というふうに、私は理解している。区長がお話しされていた中には、板橋区政の発展に必要な不可欠な事業である。ですから、区長も、なかなか、苦渋の決断の部分もあったかと思うんですが、多くの反対の意見書は出ているけれども、決して、それが全ての区民の意見であるとは考えておられないのだろう、そ

れ以前の、いろいろな立体化の促進協議会の話やなんかも踏まえて、そういう判断をされているのではないかと見るわけですけれども。板橋区として、これは、区政全体、区民から行政を付託されている板橋区は、この3つの議案を付議して、決めたい、ぜひ、それが必要だと考えているということで、理解してよろしいのでしょうか。

○鉄道立体化推進担当課長 はい。今、河島会長のおっしゃったとおりです。区としては、やはり、いろいろな意見ありますけれども、立体化、側道、駅前広場含めて、今がチャンスというところもありますので、ただ、課題はありますので、そこの部分については、区としても、できる限り、いろいろな姿勢というか、支援というか、そういったものをしていきたいと考えておりますので、皆様方には、長時間、いろいろ、ご審議いただきましたけれども、ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○議長 それでは、非常に長時間、休憩を挟んで、3時間半に及ぶ、ご熱心な審議をしていただきました。ありがとうございました。

一応、きょうの時点でのご質問、ご意見は、出尽くしたというふうに判断をいたしますので、これから、議決に入りたいと思います。

○いわい委員 もう一度やってもらいたいという意見が複数の方から、私自身も言いましたし、出たんですけども、それについても、ぜひ、諮っていただきたいと思っているんです。

○議長 それは、議決の仕方においてですか。

○いわい委員 はい。

○議長 ということは、そういう議事進行の動議で、どういうことを諮ればよいということなんでしょうか。きょう議決しないで、本日、議決は保留して、さらに審議を継続して、次回以降に続ける、こういう動議を出されるということですか。

○いわい委員 はい。

○議長 議事進行の、そういう動議ということなんで、それはそれで処理をしたいと思うんですが、一応、それに伴う影響ということを、採決する場合には把握する必要があると思いますけれども、きょう、もし議決しないと、どういうことが生じるか、事務局のほうから、説明をしていただけますか。

○鉄道立体化推進担当課長 きょう、駅前広場、側道のほうで、立体化は諮問ですけども、まず、この3つが議決できなければ、板橋区の立体化というのは、先、将来的にあるかどうかもわかりませんし、今の現時点で、もうないという前提のもと、今回、3つの議案について付議させていただいたところでございます。

○議長 原田委員、お願いします。

○原田委員 この連続立体交差事業を含めた都市計画案ですけれども、私はもう、素案説明会のときから気になっていたし、説明会も出ましたし、現地も見て、まちの問題がどういうものかということと、これで解決できるのかどうかということ、現地を歩きながら実感したつもりです。それは、6月の時点でも、この都市計画審議会の中で資料は出されているわけですから、私は、各委員が、この事業の重要性は多分わかっておられたと思うので、その間に、現地を確認するということはできたと思うんです。ただ単に、先延ばしするという考え、ただじゃないんですけれども、おっしゃることはよくわかるんですけれども、出された意見の、もうほとんどが反対意見というところで、もう少し、というところはあるんでしょうけれども、ただ、議論すべきところは、もう随分、出されたと思うんですよね。これから次の都市計画審議会まで延ばしたとしても、もう、今、いらっしゃる方の意見としては、大体、出ましたから、今、判断できると思いますし、現地を見る時間もあつたと思います。

私は以上です。そう考えます。

○議長 そういうような、事務局からの答弁は、立体化そのものがどうなるかわからなくなってしまう、こういうご答弁だったんですけども、いや、今回、これを決定しないで、それで次回に、となると、次回の日程を調整して、一定の時間がかかる。そうすると11月20日に間に合うのかとかいう、そういう懸念もあるわけですけども、その点は、どうなりますか。

○いわい委員 20日の前に7日があるじゃないですか。

○議長 そういうので大丈夫なんですか。東京都のほうの、そういう議案の準備とか、そういうものもあると思うんですね。

○鉄道立体化推進担当課長 事務的に、11月7日に都計審がありますけれども、やはり、いろいろな事務的な業務も発生しますので、そういった中で、今回の付議というところで、今年度中というところだったんですけども、9月12日に付議させていただくというところがございます。

○議長 相当、時間をかけてやるということの、できれば、そうしたいという思いもあつても、それがもたらす影響というのは深刻なものもあるかもしれないという話になるんですけども、採決をします。

いわい委員のおっしゃるように、きょう、議決をするのは控えて、次回以降に、再度、この件について、継続審議として議論をして決する、こういうふうにすべきだ、こういう動議ですよ。そのことについて、賛成なのか、反対なのか、あるいは、それ以外のご意見なの

かということ、まず初め、議事進行の動議なので、採決をしたいと思いますが、いいですか。

それでは、お諮りします。

いわい委員から出された議事進行動議、本日付議された3議案について、本日、議決するのを見送り、次回以降に継続審議とするということに賛成の方は、挙手をお願いします。

〔賛成者挙手〕

○議長 8対8、今、賛成の方ということですがけれども、その他の方は皆、反対であると理解してよろしいですか。棄権があると数が狂ってしまうんですけども。

それでは、賛否同数ということになりますので、私としては、議決を先送りするのは適切ではないと判断いたしますので、この席で3議案に対する採決をしたいと思います。これが議決のルールであります。

【傍聴席より発言】

○議長 傍聴者の方、静かにしてくださいね。

今、掲示された方、直ちに退場してください。

【傍聴者の一部退場】

○議長 それでは改めて、本日付議された議案についての議決を行いたいと思います。

本日、冒頭でお話ししたとおり、本日の3議案については、一括で議決をさせていただきたいと思います。

それでは、議案第203号 東京都決定の東京都市計画都市高速鉄道（東武鉄道東上本線）の変更案に関する東京都からの意見照会に、区が案のとおり決定することに異議なしと回答することによろしいかという諮問、並びに、板橋区決定の議案第204号 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附属街路第1号線ほか5路線）の変更について、及び、議案第205号 東京都市計画道路（区画街路板橋区画街路第9号線）の変更についてを、いずれも案のとおり決定することにご異議がない方は、挙手をお願いいたします。

〔賛成者挙手〕

○議長 10名の方が賛成されています。

ありがとうございました。

賛成多数と認めます。

それでは、議案第203号の諮問、並びに、議案第204号及び議案第205号の都市計画変更案について、いずれも、案のとおり決定することに、異議なしとの答申をいたします。

以上をもちまして、第182回板橋区都市計画審議会を閉会いたします。

午後5時40分閉会