

資料 2－7 議案第 204 号

都市計画法第 17 条に基づく都市計画（案）に関する意見の一覧

- I 本都市計画に関する意見・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 1～P. 6
- 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・・・・ P. 7～P. 16
- III 本都市計画に関しない意見・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 17

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	本計画案に反対します。鉄道を高架にしなければ必要のない道路です。
No.2	本計画案に反対します。大山駅と大山商店街を会社が大山にあるため通勤と日ごろの買いもので30年以上、わが街のように思い入れを持って利用している者です。30年以上お世話になっています。地下化にすれば必要のない計画です。東上線高架化を前提にした計画であり反対です。
No.3 ～ No.29	反対です。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のない計画ですので反対です。

要旨	(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】
No.1 ～ No.244	反対です。高架にしなければ本来不要です。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す。

要旨	(3)大山を壊さないでほしい。【3名】
No.1	大山をこわさないで。
No.2	ごみごみごちゃごちゃしている所壊さないで。
No.3	この感じが好きで住みました。やめて下さい。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	<p>第5号線は、第10号踏切の南→北へ通行する自動車の、迂回ルート※1として計画しているものと認識しております。板橋区のご担当者様より回答いただきました、第10号踏切の交通量調査結果（自動車）は以下の通りであり、南→北へ通行する自動車は97台でした。</p> <p>南→北： 97台（小型車91台＋大型車6台） 北→南： 313台（小型車293台＋大型車20台）</p> <p>またご回答いただきました調査結果の調査日は、平成27年12月15日（火）となっております。15日は五十日（ごとおび）にあたり、一般的に交通量の多い日とされており、平均的(日常的)に使用している台数は、97台より低いとも想定されます。</p> <p>上記の通り、そう多くない利用者のため、多額の税金を使用してまで※2、第5号線を建設する必要があるか、改めてご検討お願いいたします。</p> <p>※1：自動車に限定しているのは、2018/12/16の説明会においても、第10号踏切は多少掘下げ通行ゼロにはしないと説明あったため、二輪車・自転車・歩行者は通行できると想定しております。</p> <p>※2：費用は、建設費のほか、下記②のような保守費や、下記③のような準備費も含めて想定しております。</p> <p>第5号線を建設しなかった場合、実際にどれだけの人困るかは、実際にそうならないと本当のところは分からないと考えます。（ただ、①に記載した通り、それほど多くはいないと考えております） それに対し建設した場合、逆にいろいろ新たな問題が発生する可能性があると考えております。一度建設してからではもうもとは戻れません。</p> <p>第5号線の建設は、今回のタイミングで実現するのではなく、高架化された後に、実際になにが困って、どのような対策をとればよいか考える時間があると思います。ご検討よろしくお願いいたします。</p>

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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。【1名】
No.1	<p>第5号線は、高架の脇に建設されることや、①に示す通り利用者も多くない想定のため、目につきづらい道路になると考えます。目につきづらい道路（第5号線）が建設されることにより、以下のA～Dなどの問題点が懸念されます。もし第5号線を建設する計画のまま進める場合、対策方法についてご検討お願いいたします。</p> <p>A：敷地内へのゴミの投げ込み 現時点においても敷地内へのゴミの投げ込みがあり、目につきづらい道路があると、より増えると想定できます。</p> <p>B：第5号線内のゴミ問題 現時点においても周りの道路には、空き缶や吸い殻、時には粗大ごみが放置されていることがあります。目につきづらい道路があると、より増えると想定できます。</p> <p>C：迷惑行為や犯罪行為 高架の脇に目につきづらい道路があると、高架に落書きをされるなど、あたり一帯の雰囲気が悪くなると想定できます。そのような場所では、若者や酔っ払いのたまり場になる恐れや、犯罪行為の発生の恐れが高くなると想定できます。</p> <p>D：鳥獣問題 高架やトンネルなどには鳥が住み着いていることがよくあります。そのような場所では、鳥の鳴き声や糞の問題など発生すると想定できます。また鳥以外にも、ネズミなど小動物が住み着くことによる問題も可能性があります。</p>

要旨	(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】
No.1	<p>私は、今回の【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本件に関連する道路計画（鉄道附属街路 第1号線～第6号線）】計画には下記の理由により断固反対をいたします。東武東上本線第10号踏切及び第11号踏切について、通行の確保の為に掘り下げて通行を確保するという計画であるが、現在ある街路と鉄道附属街路（鉄東上付1）及び鉄道附属街路（鉄東上付5）、鉄道附属街路（鉄東上付2）、鉄道附属街路（鉄東上付3）との接続には、同様にこれらの街路の接続部分を掘り下げ、高さのレベルを合せなければならなくなり、近隣住民特に高齢者等にとっては、これらの接続で生じる交差点での傾斜による歩行の困難になることや出会いがしらの交通事故等、通行安全性において不安・危険を生じる。また、掘り下げたことにより、近年頻発している豪雨の場合、今まで水没が発生していない地区にも拘らず、水没の可能性が増大する。更に、街路と所有地の段差を生じ、前述の水没の可能性等により、近隣土地価値の棄損を生じかねない。</p>

要旨	(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】
No.1	<p>鉄道附属街路（鉄東上付6）について、地域協議会が区の呼びかけで発足し、長年話し合いを行ってきたにも拘わらず、その役割や大山駅舎下の構造が分からないまま、本計画が進行している事は、地域住民の意向が反映されておらず、計画立案時の不備といわざるを得ない。</p>

I 本都市計画に関する意見

要旨	(8)住民無視のやり方には反対である。【3名】
No.1	住民無視のやり方は反対です。
No.2	区民の声を無視しないで下さい。
No.3	住民の意見をきかない一方的な計画には絶対反対。住民との話し合いがもっともっと必要であり理解不足・・・。

要旨	(9)区民や駅利用者の声をよく聞いてほしい。【3名】
No.1	30年近く大山駅を利用していますが、具体化にあたっては区民の声をよく聞いて実施すべき。
No.2	住民の声をよく聞いてください。
No.3	型だけ意見を聞くふりをして、計画を進めるやり方には納得できない。大山駅を利用する人々の意見を広く聞くべき。

要旨	(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】
No.1 ～ No.3	名ばかりの連続立体化を理由とした街路計画には反対です。又、住民の意見を反映させていない今回の計画には反対です。

要旨	(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】
No.1	該当地域の権利者のみならず、借地・借家・間借りの権利者に即影響する戸別説明がおこなわれたのか、疑問である。もし「いずれ事業実施段階では戸別説明をするので、現段階では一般公開の住民説明会でよい」との判断ならば、財産権、居住権の侵害につながってくるかと懸念する。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	第●号線建設予定地は、現在●●●●●●として収入を得て事業を運営しています。用地補償においては、単純に用地の補償だけでなく、収入源の低下、使用者への対応、工事費などの対応も必要と考えておりますが、どのように対応いただけるか不明な状況であります。また用地補償で得た収入などの所得に対しは、本来（現状であれば）収める必要のなかった税金を課せられる可能性も考えられ非常に遺憾です。

要旨	(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】
No.1	37件の立ち退きが出てくると承ったが、どこをさすのか説明できないとの職員回答であった。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。

要旨	(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】
No.1	高架になり家のすぐわきの頭の上を電車が通る、それだけでも大変なのにおまけに道路建設により土地が取られてしまうなど踏んだり蹴ったりとはこの事を云うのでしよう。地権者は高架により個別的利益は得ることができません。高架化に反対です。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	都市計画書縦覧したが、付属する地図上には、付属街路に該当する範囲の「番地」乃至「号」は示されていない。職員に説明を求めたが明確な回答は得られなかった。明らかな準備不足、計画上の瑕疵であり、これをもって「計画書」として区民に提示すること自体不当である。
要旨	(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】
No.1	今回について苦言を申せば、「意見書の締め切りは、28日です！」と言われるが、下々の一般住民は、年末で忙しい。商売人は、もっと多忙である。役所は、28日に仕事終わり。意見書を見るのは来年ではないだろうか。であるならば、来年仕事始めの日必着でも可いのでは？と。 以上
要旨	(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】
No.1	説明では都の費用負担なのか、区の負担なのかははっきり示されませんでした。あいまいなままの進め方では不安なので反対です。

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

要旨	(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】
No.1	標記計画では、東武東上線大山駅付近を連続立体交差化させるとしており、その理由として、「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」が標榜されています。更に、「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」ともあります。これらには事実と反する点を有し、また、本計画は、「まちづくり」どころか都市破壊をもたらすものであるので、以下申し上げます。まず、大山駅付近の踏切では、交通渋滞など発生していません。元々交通量が少ないので、そのような状態にはなっていないのです。もし、本計画が企図するように、立体交差化がなされれば、交通量が爆発的に増大し、交通危険度もそれに伴い飛躍的に増大するわけで、「安全性の向上」どころか、むしろ危険性が増大します。

要旨	(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。【1名】
No.1	私は、鉄道の高架化に反対です。ハッピーロード大山商店街のシンボルであり地域住民の日々の買い物場である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ません。しかも事前に商店街側に説明もない事態大変遺憾であります。再度の検討を望みます。

要旨	(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】
No.1	反対です。永年の懸案事項でありながら何の方針も示されなかった「東上線立体化」が、「高架化」として突如発表され、「住民説明会」は「都市計画化」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、地元住民のはしめされていない。合意形成が念頭にない急ピッチでの都市計画決定へ向けて、日程ありきで強権的に動き始めた。このことに先ず抗議の意を表明したい。

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

要旨	(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。【7名】
No.1 ～ No.2	今回提案されている都市計画案のすべては、補助26号線道路ありきで進められているものであり、道路計画そのものも住民の間には納得していない方も多いと聞きます。鉄道高架化が単体としてまともに検討されているとは思えません。
No.3	今回提案されている都市計画案のすべては、補助26号線道路ありきで進められているものであり、住民の間には道路計画そのものを納得していない方も多いと聞きます。鉄道高架化が単体としてまともに検討されているとは思えません。
No.4 ～ No.5	そもそも、補助26号線を是が非でも通すという結論が先にあって、鉄道高架化それ自体については大した検討も行われていないのではないかと考えているからです。
No.6	当該都市計画案全般が、補助26号線道路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・利用者がいます。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ません。
No.7	そもそも補助26号線を是が非でも通すという結論が先にあって、鉄道高架化それ自体について、大した検討もされていないように思います。今ある大山商店街の歴史的価値、コミュニティとしての価値をもっと大きく評価してもらいたいと考えます。

要旨	(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】
No.1	私は、私は、鉄道の高架化に、賛成・反対はありませんが、行政手順に不備があると思います。東京都の担当部署である、東京都都市整備局都市基盤部交通企画課 及び東京都建設局道路建設部計画課と、地域住民との話し合いや説明、意見の聴取が全く行われないままに「東武鉄道東上本線（大山駅付近）の連続立体交差化事業計画素案」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く反映されておらず、住民軽視甚だしく、また、行政手順の不備と考えます。この様なことばかりだと、やはり行政は、区民、都民の一般意見など、聞く気などなく住民軽視と言われても当然だと思います。

要旨	(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】
No.1	そもそも、立体交差は補助26号線を是が非でも通すという結論が先にあってすすめられた話であって、道路を通す必要がないので高架化は不要です。大山駅は月に2回は必ず利用します。

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

要旨	(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】
No.1 ～ No.2	連続立体化というものの、その実は大山駅付近だけの高架化計画であり、大山駅のホームから見える隣接駅はそのままの計画です。連続立体化に値しないような計画そのものが「連続立体化」に値しない計画は、都市計画として不適切＆不当な都市計画であると考えます。
No.3	連続立体化というものの、その実は大山駅付近だけの高架化計画であり、大山駅のホームから見える隣接駅はそのままの計画です。連続立体化に値しないにもかかわらず、「連続立体化」を騙る計画であり、都市計画として不適切で不当な都市計画です。私は大山ハッピーロード商店街が大好きで、区民ではありませんが頻繁に買い物に訪れる商店街は大山ハッピーロードであり大山駅です。従って、大山ハッピーロードを利用する都民の一人として、今回の都市計画に関わる利害を有している者です。
No.4	連続立体化を掲げながら、大山駅付近のみの部分的な高架化計画が実情であり、隣接の駅は現状どおりの計画です。連続立体化の実現しない計画自体が都市計画に不適合と考えます。

要旨	(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】
No.1 ～ No.2	大山駅のホームから見えるほどに近い隣接駅を含まずに、大山駅のみを高架化したら、まるでジェットコースターのような高低差の激しい線路になってしまい、安全性の観点から、大いに問題があると考えます。

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

要旨	(9)高架化と地下化を比較した総合的な検討を望む。【2名】
No.1	まずは高架化と地下化を対比した総合的な検討を望みます。
No.2	地下化を含めた抜本的再検討を求める立場から今回の計画案には反対です。

要旨	(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】
No.1	鉄道の高架化に反対です。住民合意がなされていない。地下化の意見、要望が素案説明会で出されていたのに全く内容が変わらない。検討していない。

要旨	(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に考えてほしい。【1名】
No.1	鉄道の高架化に反対です。東上線を高架にしてほしいと思ったことはありません。高架化されたら、現在の大山駅はどうなるのでしょうか。現在の大山駅を壊すのでしょうか。私はそれが嫌です。今あるものを残してほしいです。大山の歴史と、そこに暮らす区民の生活を第一に考えて下さい。

要旨	(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】
No.1	鉄道の高架化に反対です。高架化するとアーケードを壊すことになると思います。そうすると買物に便利なハッピーロード大山商店街が今までどおり利用できなくなります。
No.2	鉄道の高架化に反対です。高架化するとアーケードを壊すことになると思います。そうすると買物をするの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るからです。
No.3	鉄道の高架化に反対です。高架にすると、大山ハッピーロード商店街のアーケードを壊すことになります。利便性はもちろんのこと、大山ハッピーロード商店街としての価値を失ってしまいます。板橋区内の全国的な知名のある商店街が失われることは、区民の財産を失うことと同じです。
No.4	鉄道の高架化に反対です。高架化すると、アーケードをこわすことになり、買い物をするの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るし、結果的に商店街がなくなり、大山のまちが魅力のないところになってしまうからです。
No.5	鉄道の高架化に反対です。高架化は大山ハッピーロード商店街にとって有害です。商店街が活発にならないような高架化、反対します。

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

要旨	(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。【1名】
No.1	私は、東武鉄道東上本線の高架化には絶対に反対です！先日の素案説明会で地下化と高架化との比較で地下化の方が時間も費用も掛かるということでしたが、たとえ時間や費用が多くかかろうと完成した後の景観や住民にとっての住みやすさを第1に考えてください！ そして高架化になった場合、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ます。26号線がハッピーロードを分断しさらに高架化でアーケードの取り壊しとなると大山商店街自体が壊滅してしまいます。そのことも考えて東武鉄道東上本線の立体化は絶対地下化にするべきです。

要旨	(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ましょ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】
No.1	私は、鉄道の高架化には反対です。大山駅前まちづくりの会で2～3年意見をかわしてから高架か地下の決定をしましょうと言っておきながらその後すぐに区から駅の高架の計画案の発表があり、おどろいております。地元住民の意見を無視した計画には反対です。議会の傍聴でも国が高架で進めているので地下化の計算はしていないとの答えでした。最初から高架ありきの案には反対です。

要旨	(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者であり、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。【1名】
No.1	私は鉄道の高架化に反対です。今年2月の説明会で、都から東上線の立体化の計画について、唐突に高架化に決定したとの発表がありました。しかも、その理由は、曖昧なデータを根拠にしたものであり、到底納得できるものではありませんでした。又、区が主催して、何年も前から近隣住民や商店街の代表者を集めて開催している、東上線の立体化をテーマの中心とする協議会の議論の中で、参加者の圧倒的な総意として、地下化を要望することを、区を通して繰り返し都に伝えていたにもかかわらず、2月の説明会の直前まで、地下化又は高架化については、まだ検討中で、具体的にないとの区の担当者を通しての話だったのが、結果として、高架化に決定する説明会が唐突に2月に開かれたと、協議会参加者より聞いております。ついては、この高架化決定案は、地域住民、関係者の意向を全く無視し、一方的に決定したものであると判断し、地下化に計画変更することを申し入れます。

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

要旨	(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】
No.1	反対します。高架化は地下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ありません、やめて下さい。

要旨	(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】
No.1	鉄道の高架化に反対です。東武東上線は板橋区民限定のものではありません。私も利用しているからです。ハッピーロード商店街も同様です。大空も星空も人々のためのものです。万人のものだからです。きれいな空気、騒がしくない町、人々の会話のある街は人間が生きて行くのに必要だからです。地球の表面がコンクリートでおおわれない、緑があり、水があり、土があるのは生物が生きるのに（人間が生きるのに）必要だからです。以上。

要旨	(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。【8名】
No.1	鉄道の高架化に反対です。大山の街が好きだから。私は年老いています。高架化すると、アーケードを壊すとか。そうすると買いものをするの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るから。 高架化はコストの問題と行政は説明する。高架化によって今ある大山の価値が下がってしまうことを把握していないから。
No.2	私は鉄道の高架化に反対です。一時的な経済的支出だけがコストではなく、今、ある、大山駅前の商店街の歴史的価値、コミュニティとしての価値を勘案せずにコストを考えることが、短絡的な考えであると思うからです。
No.3	私は大山の街が大好きです。しかし、今回提案されている計画ではこの大山の街が壊れてしまいます。高架化すると、大山ハッピーロードを壊すことになると思います。そうすると、降雨時でも買いものをするのに便利な商店街が、今まで通り利用できなくなってしまう。鉄道の高架化がされると、大山の街の様相が大きく変わってしまい、今ある良い雰囲気も壊れてしまいます。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になってしまいます。地下化ではなく高架を選定した理由については、「コストの問題」と説明がされましたが、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と思います。単純な工事費用の理由だけの高架化計画には納得できません。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になるのではないのでしょうか。

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

No.4	<p>私は大山の街が大好きです。しかし、今回提案されている計画ではこの大山の街が壊れてしまいます。高架化すると、大山ハッピーロードを壊すことになると思います。そうすると、降雨時でも買い物をするのに便利な商店街が、今まで通り利用できなくなってしまいます。鉄道の高架化がされてしまうと、大山の街の様相が大きく変わってしまい、今ある良い雰囲気が壊れてしまいます。全国に誇れる大山の駅前商店街なくなり、どこにでもあるような魅力のない街になってしまいます。地下化ではなく高架を選択した理由については、「コストの問題」と説明がされましたが、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ります。単純な工事費用の理由だけでの高架化計画には納得できません。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、文化的、社会的価値を無視する偏った恣意的判断です。</p>
No.5	<p>私は大山の街が大好きです。しかし、今回提案されている計画ではこの大山の街が壊れてしまいます。高架化すると、大山ハッピーロードを壊すことになると思います。そうすると、降雨時でも買い物をするのに便利な商店街が、今まで通り利用できなくなってしまいます。鉄道の高架化がされてしまうと、大山の街の様相が大きく変わってしまい、今ある良い雰囲気が壊れてしまいます。全国に誇れる大山の駅前商店街なくなり、どこにでもあるような魅力のない街になってしまいます。地下化ではなく高架を選択した理由については、「コストの問題」と説明がされましたが、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と思います。単純な工事費用の理由だけでの高架化計画には納得できません。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にならないのでしょうか。</p>
No.6 ～ No.7	<p>鉄道の高架化には反対です。私は、大山のまちが大好きだからです。高架化すると、アーケードを壊すことになると思います。そうすると、買い物をするの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るからです。鉄道の高架化がされてしまうと、大山のまちの様相が大きく変わってしまい、今ある大山の良い雰囲気が壊れてしまうからです。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になってしまうからです。行政は、地下化ではなく高架化を選択した理由は、「コストの問題」と説明しますが、高架化によって今ある大山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ないと思うからです。一時的な経済的支出だけがコストではなく、今ある大山駅前の商店街の歴史的価値、コミュニティとしての価値を勘案せずにコストを考えることが、短絡的な考えであると思うからです。</p>
No.8	<p>大山駅に接する既存の商店街を破壊する計画に反対いたします。当該計画全般の根本的な見直しを切に要望いたします。地元の人々によって長年を経て形成された大山の街が損なわれます。高架化事業により、ハッピーロード大山のアーケード商店街の機能が著しく低下し、天候に影響されることなく訪れる大勢の買い物客にとって非常に不便になります。鉄道の高架化により、全国有数の大山駅前商店街の地域性による特色が色褪せ、画一的で平凡な街路へ変貌します。当該計画によって、顧客本位の独自性を備えた個人商店が失われます。地下化によらず高架を採用するに際し、「費用の問題」との理由による説明でしたが、商店街の魅力の損失は事業費に代えられないもので、容認できません。断片的な経済効率のみによる判断は、歴史に育まれた大山駅前商店街の生活文化を死滅させます。</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

要旨	(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】
No.1	鉄道の高架化には反対です。開かずの踏切には誠に困ります。事故の原因にもなります。しかし、鉄道を高架化か地下化となると、是非とも地下化を考えてほしい。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と思います。将来のことを考え、悔いを残すことのない様に検討することを望みます。区側は仕事としてやればそれで終わりですが、区民は永久に関わり続けて行きます。是非再考を。

要旨	(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案に反対する。【2名】
No.1 ～ No.2	商店街のアーケードへの影響や、街の活性化についての重要な事柄についての比較検証もなされていません。鉄道事業は、100年後の将来を見据えて行なうべき、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ります。行政の安易で強行的な手順による、高架方式案には、反対します。

要旨	(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】
No.1	地下方式を再考してはどうか。説明会の資料は、地下方式についての詳細が、高架方式に対して殆どなかった。地下方式の詳細を示すべきだ。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と思える。加えて言えば、京王線高架後、周りの景色が一変してしまったようだ。閉塞感を覚える。この後、80年、100年後までの景色の中で人々が暮らすのか・・・このままいけば、2050年代に日本の人口約9千万人、2090年代には今の半数あるいはそれ以下になるというのが分かっている。東京だけはそうはならないということは言えない。将来の板橋区に、何世代先までも、いい景色をも残したいものだと思う。

要旨	(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】
No.1	この度の「鉄道立体化（高架化）」計画には反対します。魅力ある大山のまちづくりに於いて街並みや景観はとても大切です。少子高齢化を迎えるこれからの時代においても、緑多く賑わいやコミュニティがとても大切になります。そのような観点からも大山が「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す。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お願い致します。

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

要旨	(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】
No.1 ～ No.8	鉄道の「高架化」には反対です。大山の街は、大変歴史のある街です。買い物をするのに便利というだけでなく、現代社会で失われつつある人と人のつながり、地域コミュニティが温存された貴重な場です。しかし、鉄道の高架化がされてしまうと、大山の街の様相が大きく変わってしまいます。既存のコミュニティが破壊され、大山の街が、どこにでもあるような魅力のない街になってしまいます。なぜ鉄道は、地下化ではなく高架化なのでしょう。検証内容に疑問があります。行政は、地下化ではなく高架化を選択した理由は、「コストの問題」と説明しますが、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でしょうか。なぜ、地下化の環境評価を省き、適切な比較検証をしないのでしょうか？そもそも、大山全体のまちづくりの中で、鉄道高架化それ自体については十分な検討が行われていないのではないかという疑念があります。また、地元住民の意志が、全く反映されていません。このような、大山の街壊しの計画には反対します。
No.9 ～ No.10	私は、十分な地元との協議をせずに、行政が強引に進めている、高架方式案について反対します。高架方式案・地下方式案について、十分な検証がなされていません。特に、地下方式案について、環境評価しないとのことで、それでは比較検証をすることができません。

要旨	(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。【494件】
No.1 ～ No.472	なぜ、地下化の環境評価をしないのか、高架立体化反対 地下化すべき。「景観」「住民の暮らしやすさ」という観点から、鉄道の立体化には断固反対します。板橋区は、大山を板橋区の拠点にするなら、なおさら「東武鉄道」は地下化すべきです。東京都では、東京オリンピックを前にして、昨年「無電柱化推進条例」が可決されたではありませんか。小田急線の下北沢も地下化されました。なぜ板橋区の拠点である大山駅でできないのでしょうか。納得できません。反対です。
No.473 ～ No.494	「景観」「住民の暮らしやすさ」という観点から、鉄道の立体化には断固反対します。板橋区は、大山を板橋区の拠点にするなら、なおさら「東武鉄道」は地下化すべきです。東京都では、東京オリンピックを前にして、昨年「無電柱化推進条例」が可決されたではありませんか。小田急線の下北沢でできたことが、なぜ大山駅でできないのでしょうか。

要旨	(25)騒音などで資産価値が下がるため反対である。【1名】
No.1	騒音などで資産価値が下がるため反対です。

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

要旨	(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】
No.1	振動・騒音対策もない、住民の声も聞かない。もう少し考えてください。

要旨	(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】
No.1	上記にの様に本計画は、十分に地域住民の意向や地域環境が検討される事無しに半ば強引に「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ず本計画が進行していることは、大変問題である。

Ⅲ 本都市計画に関しない意見

要旨	(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】
No.1	今回は大山駅の説明会だが、ほかに板橋駅、常盤台駅、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と思う。

要旨	(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】
No.1	そして、本計画の最大の目的として窺われるのが、「補助26号線の整備」です。連続立体交差化の理由付けを読むからに、真の目的はここにあるのは明らかです。補助26号線の計画では、必然的に、ハッピーロード大山商店街を分断・破壊することになります。そのようなことは絶対に許されません。起源が旧川越街道に由来し、昭和53年にアーケードが建設されたハッピーロード大山商店街は、活気に溢れ、雨の日でも傘を差さずに済む利便性とも相まって、常に大勢の来客で賑わっています。中小企業庁の「がんばる商店街77選」にも選ばれています。いわば、板橋区が全国に誇る宝のような存在です。本計画は、補助第26号線道路計画と共に、このハッピーロード大山商店街とその付近を分断・破壊してしまう内容です。それは、行政自らが、自分自身の貴重な財産を台無しにしてしまうような無謀な計画です。以上により、本計画の全面的な撤回を求めます。

要旨	(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】
No.1	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。