

平成30年2月2日（金）・3日（土）に開催した、東日本旅客鉄道赤羽線（埼京線）十条駅付近の連続立体交差事業及び鉄道附属街路事業の用地測量等説明会において、多くのご質問をいただきました。

主な質疑について、以下に概要を掲載します。

### <主な質疑概要>

#### Q1. 借地をしているため、今後どのように進むのか教えてほしい。

A1.

（東京都）

- 事業認可取得後に用地補償説明会を開催し、一般的な補償内容についてご説明する。
- 用地取得については、東京都都市づくり公社が担当することになるため、個別にご相談いただきたい。

#### Q2. 埼京線の西側を測量する必要があるのか。

A2.

（東京都）

- 現況測量は、連続立体交差事業及び鉄道附属街路事業のために必要な基礎資料を得ることを目的として、事業の区域とその周辺の建物、樹木、塀及び道路などの位置や形状を測量するものである。  
現況測量は、それぞれの事業範囲から約30mの範囲で行う予定である。
- 現況測量が完了した後に、用地測量を行う。
- 用地測量は、連続立体交差事業及び鉄道附属街路事業のために、皆様から提供いただく土地の、正確な面積を求めることを目的に行う。  
用地測量の対象となるのは、連続立体交差事業及び鉄道附属街路事業の都市計画線にかかる土地をお持ちの方々のほか、その土地に隣接する土地所有者の方々にも境界立会いのご協力をお願いすることとなる。

#### Q3. 立ち退きになる住民のために、代替地は確保されているのか。

A3.

（北区）

- 代替地確保の必要性は大いに認識している。
- 関係機関含めて情報収集を図りながら検討を進めているが、現在、具体的な用地をお示しできる状況にはなっていない。
- 引き続き、東京都や国とも相談しながら、代替地の確保に努めていく。

**Q4. 工事着工までのスケジュールを教えてください。**

A4.

(東京都)

- 今回の用地測量等説明会の後、現況測量、用地測量に順次着手する。
- その後、国土交通省より都市計画事業認可を取得するが、これが事業着手となる。なお、事業認可取得はおおむね2年後を想定している。
- 事業認可取得後、用地補償説明会、工事説明会を開催したのちに、工事着手する予定である。

**Q5. 埼京線の西側にも用地買収は発生するのか。西側にも側道をつくるのか。**

A5.

(東京都)

- 鉄道の高架構造物のために必要となる用地のうち、一部西側にも用地取得することとなる。
- 西側に側道をつくることはない。

**Q6. 鉄道高架下はどのように利用する計画なのか。**

A6.

(東京都)

- 高架下利用について、都市側（地方自治体）は、鉄道事業者の業務に支障ない限り、公共の用に供する施設を設置できるとされている。
- 一般的には、高架下における貸付可能面積の15%部分について、都市側が利用できる。
- 利用方法については、今後、地域住民の皆様方のご意見などを踏まえながら、北区やJRなど関係者間で協議を行いながら決定していく。

**Q7. 高架にした場合、地震で壊れる可能性はないのか。**

A7.

(JR東日本)

- 新たに計画される構造物については、最新の耐震基準、設計基準を用いて設計をし、施工していく。
- 一昨年4月の熊本地震においても、最新の耐震基準を用いて施工された構造物においては、甚大な被害は発生していないという実績もある。

**Q8. 騒音の問題が不安なので、高架化はやめてほしい。**

A8.

(東京都)

- 鉄道の騒音については、環境省の「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」という指針に基づき、予測、評価を行っている。  
予測・評価地点は、近接している鉄道の計画線の中心から水平距離で12.5m、高さ1.2mの位置となっており、評価の指標は、現況の騒音を大きく上回らないこととしている。
- 環境影響評価書を提出しているが、評価の指標を満たすことを確認している。

**Q9. 鉄道附属街路を整備する必要性はなにか。**

A9.

(北区)

- 鉄道附属街路は地域内の生活道路に位置付けており、駅などへのアクセスの向上や防災性の向上など、地域の利便性や安全性を高めることを目的とした、十条のまちづくりに必要な道路である。
- また、東西方向に比べて不足している南北方向の道路網を形成するため、駅付近道路網を強化し、歩行空間の確保が図られるよう配置するとともに、十条駅東側の災害時の消防活動困難区域の解消等、木造住宅密集地域の改善にもつながる。
- このため、北区として、連続立体交差化計画の構造形式にかかわらず必要な道路として整備していく。

**Q10. 過去の経緯も踏まえ、埼京線を地下化してほしい。高架化には反対である。**

A10.

(東京都)

- 地形的条件、踏切の除却数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的条件の3つの観点から総合的に判断した。

地形的条件では、高架でも地下でも大きな差はなく、どちらも可能である。

計画的条件では、高架の場合、6か所の踏切が除却でき、地下の場合、仲原踏切と北仲原踏切が通行出来なくなる。

事業的条件では、事業費については、高架は340億円、地下は655億円、事業期間については、高架は11年、地下は13年となる。

これらを勘案して、高架形式が適切だと判断した。

- 都市計画審議会における審議を経た後、平成29年11月30日に高架で都市計画決定された。
- 都で実施している連続立体交差事業では、地下の事業費は高架の1.5倍となっている。
- なお、地下の場合でも、現在の鉄道敷地の中では収まらないため、お譲りいただく必要のある土地が出てくる。

(北区)

- 平成26年に区議会が、連続立体交差事業が適切な構造形式により早期に事業化するよう強く求めるとの新たな決議を行った。これらを踏まえ、東京都が適切だと判断した高架形式を尊重するという立場である。
- 都市計画審議会でも適切な審議をいただき、答申を受けて、平成29年11月30日に都市計画の決定、告示という運びとなった。経過を含めてご理解いただきたい。

(JR東日本)

- (高架形式を選定するという) 事業主体である東京都の判断を尊重して事業を進めていきたい。

Q11. 住民に対して十分な説明がされないまま進んでいる。住民合意がないがしろにされている。

A11.

(東京都)

- 平成27年2月に都市計画素案説明会を開催し、2日間で合計839人の方に参加いただいた。その後、環境影響評価調査計画書の提出・縦覧等を行い、17通の意見書をいただいた。
- さらに、平成28年10月に都市計画案及び環境影響評価書案の説明会を開催し、2日間で合計566名の方に参加いただいた。さらに、都市計画案あるいは環境影響評価書案について公示・縦覧を行い、意見をいただいた。
- 平成29年4月には、環境影響評価条例に基づき、都民の意見を聴く会が開催され、13人の方に公述人としてご意見をいただいた。
- その間も意見書や個別で問い合わせをいただき、それに対して説明等を行いながら、適切に対応してきたと考えている。ご理解とご協力をいただきたい。

(北区)

- 鉄道附属街路について、平成27年2月に都市計画素案説明会を開催し、その後、平成28年1月、3月、平成29年2月に個別の相談会を開催し、ご相談を受けている。
- 平成28年10月の都市計画案の説明会においても、都と一緒に説明を行っている。
- 十条地区のまちづくり全体協議会におけるブロック部会で、平成25年度から報告をし、ご意見をいただいたり、質問に答えたりしている。また、十条地区内には全戸配布のニュースを用いて、できる限りの説明、周知の方法を取っている。

#### <その他の意見・質問等>

- まちこわしである。今の十条のままがいい。
- 十条に住んでいる人たちのことを考えて計画してほしい。
- 北仲原踏切は廃止してもよいのではないか。
- 地下化にして、その上を遊歩道として整備してほしい。