

意見書及び公聴会における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の考え方

(東京都市計画都市高速鉄道事業京成電鉄押上線に伴う仮線工事及び区道付替工事(東京都葛飾区立石四丁目地内から同区立石七丁目地内まで)

○意見書の提出件数 53通(反対53通)

○公聴会における公述人の公述 10組(起業者を含む)

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画	1	線路は地下化すべき。	本件区間の地下化については、起業者が平成10年に行った鉄道立体交差の比較設計協議の中で、本体工事に係る周辺区域の具体的状況を踏まえた検討を行っているが、全体計画区間の前後区間である四ツ木駅及び青砥駅が既に高架化されているため、全体計画区間を地下化した場合は線路の縦断線形が凹型になり、連続立体交差事業の目的である踏切解消箇所数が高架案では11箇所解消できるのに対し、地下案では、普通鉄道構造規則(昭和62年運輸省令第14号)第17条に規定する線路の勾配(35%以内)を確保しようとすると9箇所しか解消できないこと、高架案より事業費が高価となることなどから、高架方式が採用されたことを確認している。
	2	小田急線は住民の要望を取り入れて地下化にされた。	
	3	立石駅高架建設の建設方法について、「仮線方式」ではなく「直上高架方式」の採用を求める。 この方式によれば、仮線と区道付替で土地を手放さなければならぬ地権者が救われ、同時に、建設費用も安く済む。	直上高架工法については、起業者が平成10年に行った鉄道立体交差の比較設計協議の中で、本体工事に係る周辺区域の具体的状況を踏まえた検討を行っているが、現況の鉄道を運行しながらその上空に高架構造物を構築するため、完成後の鉄道構造物が大型化し、仮線工法より鉄道幅員が広がること、その拡張した鉄道幅員は現況鉄道幅員の両側に用地買収が必要になり、周辺の土地利用に与える影響が増えること、高架の高さが高くなることにより北側の日影の影響範囲が広がること、線路閉鎖時間中の施工となるため仮線工法より夜間工事が増加すること、直上高架工法の方が仮線工法より事業費が高価となることなどから、仮線工法が採用されたことを確認している。 なお、直上高架工法でも鉄道幅員は現況より広がるため、仮線工法と同じく区道の付替は発生することを確認している。
	4	京浜急行蒲田駅付近の連続立体化事業では、直接高架工法方式を採用している(騒音振動などの悪影響がない、工期短縮、立ち退き(用地買収)無し、機能面でも非常に優れている)。この工法を採用しない手はない。これについてどうお考えか。	

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画	5	京急蒲田駅は2層駅舎となっていることから、立石駅は既存の上下線分割ホームをただ踏襲するだけでなく、島式ホームにするなどの検討も行うべき。	駅部における島式ホームの検討については、駅に向かって線路が左右に広がる形となり、一般部の鉄道幅員が広がるため、用地取得面積の増加となり周辺への影響が大きいことが明らかであるため、起業者においては島式ホームの採用はしないこととしていることを確認している。
	6	新しい立石駅がどのようなか(エレベーター、エスカレーター、駅出入口の位置等について)。	高架化後の京成立石駅については、1階が改札、2階がホームとなり、改札と上りと下りの各ホームの間には、東京都福祉のまちづくり条例(平成7年条例第33号)に基づき、高齢者・障害者等の全ての方が構内を円滑かつ安全に移動できるようエレベーター及びエスカレーターが整備される予定であるが、設置位置等詳細については今後検討していくこととされていることを確認している。
	7	新しい立石駅が完成することによって、乗降客数は現在より増えるか。	連続立体交差事業による効果は、交差する道路の交通の円滑化等であることから、本路線においても高架化後の運行本数の増減は予定されておらず、よって乗降客数の増減も想定されていないことを確認している。
	8	駅の位置を変更することはできないのか。	駅の位置を現在の位置から変更することは、周辺の土地利用、まちづくり等に与える影響が大きいことから、都市計画決定時においては、現在の駅の位置を基本として検討がなされており、その妥当性が確認されていることを確認している。
	9	工事期間中、近隣住民の通行に影響がないことを確認したい。	起業者は、工事期間中における踏切や道路の通行止めとなる期間については、可能な限り短期間とし、近隣住民の通行に支障がないよう努めることとしていることを確認している。 なお、高架工事の際における近隣住民の通行に関して、京成立石駅の北側にある現況の区道が仮線が敷かれる位置にあるため、現在の位置から北側に付け替えることとしているものである。
	10	地下道について、工事期間中は自転車、ベビーカー等が通行できる様にできないか。	地下道について、現況は、自転車は降車したうえでの通行は可能となっており、工事期間中は、仮線敷をぐる形で延伸し、可能な限りその機能を確保していく方針であることを、起業者から確認している。

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画	11	工事中の通行誘導については、注意してやっていただきたい。	起業者は、工事期間中における歩行者等への対応について、交通誘導員の配置を行うなど、安全に配慮して工事を実施していくこととしていることを確認している。
	12	工事中でも、駅のエレベーターは使用できるか。	現状の京成立石駅のエレベーターは、駅南側に駅内へ出入りするためのものが1基、改札を入り上り線ホームへ出入りするためのものが1基設置されている。工事期間中、工事工程により位置が移動するなどの影響が出るものの、できる限り、エレベーターの機能の確保に努めていく考えであることを、起業者から確認している。
	13	工事開始前に、周辺住民への詳細な工事説明会の開催を要望する。	起業者は、平成27年12月に工事説明会を開催しており、工事の際には、工事の内容、工程等を示した看板の設置、工事に関するチラシの配布等を行うことによって、地域住民に対する工事内容の周知を図ることとしていることを確認している。
	14	工事の施工によって、家の傾き、ヒビなどが出た場合には元通りにしてもらえるのか。	一般的に、工事の実施に起因した損害等の発生が懸念される場合には、工事の事前・事後において土地、建物等の調査を行い、発生した損害と工事との因果関係が認められる場合には、事業損失として費用負担の対象となりうるものとされている。 本件事業においても、万一、施工に伴い家屋等への損傷が生じた場合には、本件事業との因果関係の調査も含め、起業者は適切に対応することとしていることを確認している。
整備効果	15	工事完了後の高架下の活用について説明願いたい。	今回の連続立体交差事業における高架下の活用については、今後、東京都、葛飾区、京成電鉄株式会社の3者で検討していくことを、起業者から確認している。
	16	立石駅より青砥方面すぐの区間について、カーブを緩やかにする理由を、鉄道のスピードを速めるためと聞いているが、高速化が目的ではないとすればどういうことか。北口の再開発を進めるために、大きなエリアであるそこを切ってしまうというふうにも見える。	京成立石駅から青砥方面すぐの区間について、今回の事業において線路をより北側に振る計画とされているが、その目的は線路の曲線半径を、現行基準である鉄道に関する技術上の基準を定める省令(平成13年国土交通省令第151号)第3条の規定により京成電鉄株式会社が定めた、「線路・建造物実施基準(平成14年3月31日)」第15条に規定される曲線半径(R=400m)に適合させるためであることを確認している。

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
高架下に 係る街づ くり	17	どうしても高架にするなら、高架下のまちづくりでも、立石らしさに配慮した景観となるのか。	高架下の利活用については、今後、東京都、葛飾区、京成電鉄株式会社の3者で検討していくことを、起業者から確認している。
環境	18	高架下にコンクリートの柱が並ばない様な工夫はできないのか。あるいはその柱の角を丸くするとか、アーチ型にするなどして、アートの柱と感ぜさせないようなことはできないか。	高架橋の構造については、技術的な要件及びコスト面への影響を考慮しつつ、地域の景観にも配慮しながら、今後検討していくことを、起業者から確認している。
	19	高架下や駅の周りが暗くなることが無いようにしてほしい。	
	20	工事中及び工事後の騒音はどうなるか。	<p>本件連続立体交差事業は、東京都環境影響評価条例(昭和55年条例第96号)の対象事業であり、条例等に基づいた予測・評価が実施されている。</p> <p>工事中の作業騒音の予測値は、環境基準値を下回っている。</p> <p>工事完了後の鉄道騒音の予測値は、環境基準を満足する。</p> <p>工事中の鉄道騒音(仮線時)の予測値は、一部で現況値を上回るものの、工事中は仮囲いを設置するとともに、工事中及び完成後の鉄道施設について、レールの重量化、ロングレールの採用など、騒音の低減化を図る。</p> <p>また、完成後には、塗油、車輪の整備、車両の整備、レール研磨等の保守作業を十分に実施することなど騒音低減対策に努める。</p> <p>よって、工事中及び工事後においても、周辺地域に与える騒音の影響は現況と同程度又は低い値になることとされている。</p>

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
用地補償	21	東京都による生活再建(補償)についての説明内容では、今後の見通しが立たない。これでは私は立ち退くことができない。	損失の補償に関する事項であり、本件事業認定の可否の判断において考慮すべき事項ではない。
	22	「完全補償」の確約を求める。現在の家と同等以上の条件を満たした場所と建物を、自己負担なしで取得でき、当然移転等に関わる費用も補償すると、確約してほしい。	
	23	土地の評価を説明するとき、路線価の言葉が多く出るが、一番安い評価を用地買収に使うことは、行政が信用できない要因にもなる。公示価格がなぜ説明にでてこないのか。	
	24	葛飾区は代替地を用意してあるということだが、ある程度の人数しか入れないと思われる。東京都にも提供できる代替地があるのか。	
	25	本件事業での、住民の生活再建措置について起業者である東京都の説明が全く不足している。安心できるまで十分に説明をした上で、地権者の生活再建措置を最優先に対処すべき。	
	26	用地交渉の窓口は、東京都、葛飾区、京成電鉄のいずれか。	本件連続立体交差事業の事業者は東京都である。 なお、東京都、葛飾区、京成電鉄株式会社の3者で役割分担し、本件事業のうち京成立石駅部の用地交渉窓口は葛飾区となっていることを確認している。

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
地元説明	27	連続立体交差事業について、東京都の説明がまだ不十分。土地収用を行う以前に、地権者や周辺住民への説明を納得がいくまで行うべき。	土地収用法(昭和26年法律第219号)第15条の14の規定に基づく説明会については、適法に実施されていることを確認している。 その他、起業者においては、用地補償に関する説明会、工事に関する説明会を行う等、地権者や周辺住民に対して説明に努めていることを確認している。
	28	起業者である東京都は形式だけの説明会を開いてから約半年後に事業認定申請を行っているが、内容を理解できていない中であまりにも早急である。地権者には対応方法が見えてこない。	
申請時期	29	(収用の手続きについて)先行買収区間と手続保留区間それぞれの時期はいつごろか。	手続保留区間の裁決申請の時期については未定であり、起業者において工事工程等を考慮し、適切に判断されるものである。

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
再開発	30	立石北口再開発問題がまだ解決されていない。この問題の決着のしかたによっては、仮線と区道付替えにかかる地権者は、他所に転出しなくて、立石にとどまる可能性が出てくる。 再開発問題の決着まで、土地収用法適用は待つてほしい。	本件連続立体交差事業とは別の事業に関する事項であり、本件事業の認定の可否の判断において考慮すべき事項ではない。
	31	再開発と連立事業は一つの事業と考えられていた(葛飾区が示してきた再開発の図面には、今回の駅部については、連立事業に係る都市計画道路の収用の線が引かれていなかった)。	
	32	「一部連立による買収、一部連立による借地、一部残地」となる地権者もあり、借地など返されてもどうしようもなく、また、残地に再建したとしても、再開発で取り上げられてしまう。再開発事業と連立事業が一体だったのを切り離したからこんな矛盾が出てきた。	
	33	新しい立石駅が完成することによって、「駅前」はどうなるのか。	
その他	34	地権者、住民の生活権を保護する為の措置を要請する。	本件事業が生活環境等に与える影響については、都市計画決定に先立ち、平成12年11月に東京都知事が東京都環境影響評価条例に基づき実施している。 騒音、振動については、建設作業時は、騒音規制法や東京都環境確保条例で定める環境基準値を下回り、工事完了後の鉄道騒音は、環境基準を満足する。完了後の鉄道振動は、現況値を上回る予測となっている地点もあるが、騒音・振動対策を実施することにより、周辺的生活環境に与える影響は、現況と同程度又は低い値になることとされている。また、工事完了後には事後調査を行い、影響を確認していくことを、起業者から確認している。 また、損失の補償に関する事項は、本件事業の認定の可否の判断において考慮すべき事項ではない。