

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. 26
- 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. 27～P. 30
- III 本都市計画に関しない意見・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 31～P. 32

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	<p>本件計画に、強く反対する。</p> <p>貴庁作成平成29年3月付「大山駅の駅前広場構想（大山まちづくり総合計画）」においては、「大山駅の現状と特性」として「鉄道利用者の端末交通は約9割以上が徒歩で、自転車を含めるとほぼ100%となります」（3頁）、「大山駅付近には、バスやタクシーが乗り入れできる空間がありません」（4頁）、「駅前広場がなく、バス・タクシー等の乗降場がないので、乗り換えが不便となっています」（7頁）、「各交通機関への乗り換え利便性の向上を目的に駅前広場の整備を行う」（8頁）とされている。一方で、同書面においては、「大山駅の日平均乗降客数は過去10年において概ね横ばいをつづけており、平成26年度において約5万人／日となっています」、「この傾向は沿線他駅においても同様となっています」（3頁）、「駅付近及び商店街は、自転車・歩行者ともに交通量が多く、錯綜しています」（6頁）と記載されている。</p> <p>以上の記載に鑑みれば、現在の大山駅は、徒歩ないし自転車を端末交通として用いる利用者が大半であるにも関わらず、バス・タクシー等の乗降場が存在する沿線他駅と「同様の」一日平均乗降客数を維持しており、その利用者数、周辺歩行者数の多さがゆえに、貴庁の表現を用いるならば「まちのにぎわい」は十分に維持されているものといえる。仮に、大山駅の利用者が、バス・タクシーの利用を希望しているのであれば、バス・タクシー等乗降場が存在しないという現状に鑑み、バス・タクシー等乗降場の存在する沿線他駅と比較して、利用者の減少等、何らかの影響が見られて然るべきである。よって、大山駅が、沿線他駅と「同様の」一日平均乗降客数を維持していることから、大山駅の利用者は、大山駅降車後の移動距離に鑑みて端末交通としてのバス・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る可能性が、十分に存在する。そして、仮に上記が事実であれば、「各交通機関への乗り換え利便性の向上」が実現されたとしても、大山駅利用者には何ら実益が生じない可能性すら存在するのである。</p>
No.2	<p>本件計画に、強く反対する。</p> <p>貴庁作成平成29年3月付「大山駅の駅前広場構想（大山まちづくり総合計画）」において、「大山駅の現状と特性」として「鉄道利用者の端末交通は約9割以上が徒歩で、自転車を含めるとほぼ100%となります」（3頁）、「大山駅付近には、バスやタクシーが乗り入れできる空間がありません」（4頁）、「駅前広場がなく、バス・タクシー等の乗降場がないので、乗り換えが不便となっています」（7頁）、「各交通機関への乗り換え利便性の向上を目的に駅前広場の整備を行う」（8頁）とされている。一方で、同書面においては、「大山駅の日平均乗降客数は過去10年において概ね横ばいをつづけており、平成26年度において約5万人／日となっています」、「この傾向は沿線他駅においても同様となっています」（3頁）、「駅付近及び商店街は、自転車・歩行者ともに交通量が多く、錯綜しています」（6頁）と記載されている。</p> <p>以上の記載に鑑みれば、現在の大山駅は、徒歩ないし自転車を端末交通として用いる利用者が大半にあるにも関わらず、バス・タクシー等の乗降場が存在する沿線他駅と「同様の」一日平均乗降客数を維持しており、その利用者数、周辺歩行者数の多さがゆえに、貴庁の表現を用いるならば「まちのにぎわい」は十分に維持されているものといえる。仮に、大山駅の利用者が、バス・タクシーの利用を希望しているのであれば、バス・タクシー等乗降場が存在しないという現状に鑑み、バス・タクシー等乗降場の存在する沿線他駅と比較して、利用者の減少等、何らかの影響が見られて然るべきである。よって、大山駅が、沿線他駅と「同様の」一日平均乗降客数を維持していることから、大山駅の利用者は、大山駅降車後の移動距離を鑑みて末端交通としてのバス・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る可能性が、十分に存在する。そして、仮に上記が事実であれば、「各交通機関への乗り換え利便性の向上」が実現されたとしても、大山駅利用者には何ら実益が生じない可能性すら存在するのである。</p>

I 本都市計画に関する意見

<p>要旨</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>No.1</p>	<p>貴庁は、「大山駅の駅前広場のあり方」として、「安全で快適な空間づくり」（乗り換え利便性向上等）、「機能的な駅前空間づくり」に加えて、「にぎわいに満ちた魅力ある空間づくり」を挙げる（9頁）。そして、「にぎわいに満ちた魅力ある空間づくり」の具体的内容として、「駅前広場により、駅・商店街・周辺施設などまちの一体感・連続性を醸成」、「人々が集い・憩い・語らうスペースの導入」と記載されている。しかし、本件計画の対象とされている大山東町は、実に40年強の歴史を有する商店街「ハッピーロード大山」と共に、大山駅利用者及び周辺住民の衣食住に関する要望に応え、いわば大山駅の“顔”としての機能・役割を担ってきたものである。そして、ハッピーロード大山の北端から大山東町へ通じる一連の道路は、正に大山駅周辺地域の「一体感・連続性」を象徴する景観である。このように、周辺住民や事業者らによって長い年月をかけて醸成された景観を破壊した上で、都市計画により一方的・強制的に形成される景観は、大山駅周辺の「一体感・連続性を醸成」する役割を担うものとはなり得ない。以上より、本件計画は、大山駅周辺の現状と比較して「にぎわいに満ちた魅力ある空間づくり」に資する内容を有しているとはおよそ評価できない。</p>
<p>No.2</p>	<p>貴庁は、「大山駅の駅前広場のあり方」として「安全で快適な空間づくり」（乗り換え利便性の向上等）、「機能的な駅前空間づくり」に加えて、「にぎわいに満ちた魅力ある空間づくり」を挙げる（9頁）。そして、「にぎわいに満ちた魅力ある空間づくり」の具体的内容として、「駅前広場により、駅・商店街・周辺施設などまちの一体感・連続性を醸成」、「人々が集い・憩い・語らうスペースの導入」と記載されている。しかし、本件計画の対象とされている大山東町は、実に40年強の歴史を有する商店街「ハッピーロード大山」と共に、大山駅利用者及び周辺住民の衣食住に関する要望に応え、いわば大山駅の“顔”としての機能・役割を担ってきたものである。そして、ハッピーロード大山の北端から大山東町へ通じる一連の道路は、まさに大山周辺地域の「一体感・連続性」を象徴する景観である。このように、周辺住民や事業者らによって長い年月をかけて醸成された景観を破壊した上で、都市計画により一方的・強制的に形成される景観は、大山駅周辺の「一体感・連続性を醸成」する役割を担うものとはなり得ない。 ウ 以上により、本件計画は、大山駅周辺の現状から比較して、「にぎわいに満ちた魅力ある空間づくり」に資する内容を有しているとはおよそ評価できない。</p>

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	なぜ駅前広場が必要なのか理解できない。
No.2	私は大山駅前広場の計画に反対です。私は現状の大山駅に不便を感じませんし、今の大山駅とハッピーロードが好きです。買い物をするのに便利です。雨が降ってもカサをささずに歩けます。他の商店街ではこうはいきません。
No.3	私は、大山駅前広場の計画に反対です。現状、何不自由なく生活できるため、駅前広場を作る必要性をかんじないからです。また、場所の選定や駅前広場を作る意味について十分検討されていないと思うからです。
No.4	こんな中途半端な計画では誰のためにもなりません。
No.5	ここにロータリーがほしいとは思いません。反対です。
No.6	大山駅にバス乗場やタクシー乗場はいらないと思います。周辺地域の人が必要なのは、病院や区役所に行くのにバスを使いたいのです。駅の移動も必要ないです。絶対反対です。
No.7	つるの首みたいな広場は必要ない。駅前広場等と云ってほしくない。
No.8 ～ No.9	現状、何不自由なく生活できるため、駅前広場を作る必要性を感じないからです。
No.10	私は、大山駅前広場の計画には現状では反対です。駅前広場を作り、バス・タクシーなどを乗り入れることが出来る様なことの計画の様ですが、現状で不便を感じない。作っても余り利用価値がないのではないかと。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	<p>現在、有限会社●●●は、本件土地にて「●● ●●●」の屋号で飲食店を営んでいる。「●● ●●●」は、昭和●●年、私の両親が開業した。平成●●年に本件土地を購入して以降、平成●●年に現在の建物を建設した。よって、「●● ●●●」は、創業以来●●年にわたって、大山駅周辺住民に支えられながら、本件土地において営業を継続してきたものである。</p> <p>イ また、私は、自身が●●歳であった当時（昭和●●年）、経営者であった父の病気を契機として大学を中退し、「●● ●●●」の運営に携わるようになった。以後、私は、自身の結婚、経営権の承継を経て、約●●年間にわたって本件土地において事業を継続し、かつ、現在の建物を建築して以降約●●年間にわたって居住してきたものである。</p> <p>以上の経緯より、私は、本件土地にて自身の体力の許す限り「●● ●●●」の営業を継続し、かつ、本件土地を終の棲家として居住し続け、そして、「●● ●●●」の営業を引退した後の店舗部分については他者へ賃貸し引退後の生活原資とする旨を疑うことすらなく、長年にわたって生活を営んできたものである。このような私にとって、本件計画から受けた衝撃・不安の程度は、筆舌に尽くしがたいものであった。私は、これまで自身が身命を賭して営んできた「●● ●●●」という店が、そして、自身の生活・経済的基盤・生きがいであった店舗と本件土地が、本件計画によって奪われてしまうという不安に苛まれ、甚大な精神的苦痛を被り、医療機関への通院・服薬までも余儀なくされている。私は、ごく平凡に、しかしながら真摯に事業を営み、堅実な生活を営んできた一般区民である。このような区民に対して、上記のような不安・精神的苦痛を与えることを正当化するに足る必要性・合理性が、本件計画に認められるものか、強く疑問を抱かざるを得ない。</p> <p>また、大山東町においては、私と同様に事業を営む事業者、居住する住民が多数存在する。本件計画が、このような多くの利害関係者に対して、上記と同様の精神的苦痛・不安を与えることを正当化するに足る程度の必要性・合理性を有し得ないことは、既に述べたとおりである。</p> <p>以上より、少なくとも、貴庁においては、およそ都市計画なるものが、対象となる土地にて事業を営み、また、居住する利害関係者の生活、生きがい、安心を奪い去るものとなり得ることについて十分に認識され、本件計画の必要性・合理性を改めて検討し、本件計画がそもそも多くの利害関係者の納得を得られる説明をなし得る計画であるのか、本件計画そのものの白紙撤回をも含め、行政機関としての矜持をもって再考されたいと切に願う次第である。 以上</p>

I 本都市計画に関する意見

No.2	<p>現在、私は本件土地にて●●●●●の屋号として不動産賃貸業を営んでいる。●●●●●は平成●年に亡父●●●●●が不動産賃貸ビルを建設し、現在、私が相続にて取得し不動産賃貸業として生計を立てている。●●●●●建設する以前、昭和●●年当時より大山駅前の●●●●●「●●●」として地元の住民の方に親しまれた喫茶店であった。</p> <p>私は板橋区に生まれ育ち、亡父●●●●●の残した●●●●●からの家賃収入で生計を立て、穏やかに暮らしていくことを望んでいます。</p> <p>以上の経緯より、私は、本件土地にて●●●●●の事業を継続し、かつ、本件土地を終の棲家として居住し続ける旨を疑うことすらなく、長年にわたって生活してきたものである。このように私にとって、本件計画から受けた衝撃・不安の程度は、筆舌に尽くしがたいものであった。私はこれから僅かながらの賃料収入と年金収入でごく平凡に、堅実な生活を営んできた一般区民である。このような区民に対して、上記のような不安・精神的苦痛を与えることを正当化するに足る必要性・合理性が、本件計画に認められるものか、強く疑問を抱かざるを得ない。</p> <p>また、大山東町においては、私と同様に、事業を営む事業者、居住する住民が多数存在する。本件計画が、このような多くの利害関係者に対して、上記と同様の精神的苦痛・不安を与えることを正当化するに足る程度の必要性・合理性を有し得ないことは、既に述べたとおりである。</p> <p>以上より、少なくとも、貴庁においては、およそ都市計画なるものが、対象となる土地にて事業を営み、居住する利害関係者の生活を、生きがい、安心を奪い去るものとなり得ることについて十分に認識され、本件計画の必要性・合理性を改めて検討し、本件計画がそもそも多くの利害関係者の納得を得られる説明をなす計画であるのか、行政機関としての矜持をもって再考されたいと切に願う次第である。 以上</p>
------	--

要旨	(5)大山を壊さないでほしい。【2名】
No.1	51年住んでいる大山をこわさないでほしい！絶対反対です。
No.2	ごみごみごちゃごちゃしている所壊さないで。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	私は大山駅前広場の計画に反対です。区からは、今年2月の説明会で、駅前広場計画についての情報開示は、全ての区民に対し、あえて一切せず、今回発表したとの事でした。しかも、その時点で、31年度には都市計画として決定するという予定まで発表するという、一方的な説明会でした。私は、区が説明会でこの計画の指針としたとする「大山駅周辺地区町づくりマスタープラン」作成に、地域代表として参加しましたが、このプラン作成時に、区の担当者から「大山駅前広場」の議題提案があり、その議論の中で「将来、駅周辺に駅前広場を計画すれば、そのエリアに入った関係者からすると、大変な資産的価値や生活基盤などにかかわる計画となるので、理解と協力をしてもらうためには、事前に資金面の準備だけではなく、駅周辺などにそれなりの代替地を準備しておかないと、受け入れてもらえないだろう」また、「東武の所有する大山駅隣接の広大な土地や東京都の所有地なども考慮に入れ、東武や都と早めに事前協議しながら計画するべき」との発言があり、ほとんどの委員からの賛同を得て、マスタープランに反映するよう強く進言しましたが、区の担当者からは「反映するには、難しいところがある」との事で何故かほとんど反映されませんでした。そして結局、今回区より出された計画案は、東武や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、地域区民などにだけ一方的に負担を強いる内容となっております。以上の理由から、この計画の中止を申し入れます。

要旨	(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】
No.1	本計画案で示された場所に決定した経緯が納得できません。公募委員も参加して作ったまちづくり協議会の「マスタープラン」ではいくつかの場所を提起はしましたが、そもそもまちづくり協議会では東上本線地下化を求める声が大変強くあがりました。東上本線地下化による地上の有効利用を協議すべきです。本都市計画案の「区画街路9号線＝駅前広場」については白紙に戻して一から再検討すべきと考えるため反対です。

要旨	(8) この場所であれば反対である。再検討を求める。【2名】
No.1	反対です。この場所であれば反対です。白紙に戻しての再検討を求めます。
No.2	絶対反対です。この場所であれば反対です。白紙に戻しての再検討を求めます。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1 ～ No.123	高架の下、現状の線路の上にバス停や、タクシー乗り場をつくれればよいのではないのでしょうか？今回の図面では、広場としての機能が期待できません。バス会社との交渉した記録もないと聞いています。高架の下、で十分です。
No.124 ～ No.520	交通結節点を強化とありますが、単にバス停を作るだけで用が足りるではなんでしょうか？高架の下にバス停や、タクシー乗り場をつくれればよいのではないのでしょうか？そもそも、ほとんど広場機能がない。バス会社との交渉した記録もないと聞いています。

要旨	(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画性がない。【1名】
No.1	反対です。 近年、補助26号線事業化の再燃と関連して、駅前広場に関し、東京都立ナーシングホームなどの移転に併せて同地跡地を駅前広場とする案がかなり公然と取り沙汰されていたが、それは実現しなかった。東京都、並びに板橋区は、なぜ、補助26号線に関連する都市計画のあり方について総合的に考え 都の所有地利用を最優先に位置付けてこなかったのか。駅周辺の極めて多数の居住者や店舗・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。道路建設と一体の町づくりであるのに、補助26号線建設のみ先行を急いで、関連事業を置き去りにした都や板橋区の都市計画事業は計画性がなく、「出たところ勝負」との非難は免れない。都も区もその不明を恥じて、総合計画の立場から現行計画を白紙に戻し、出発点に立ち返って住民とともに再検討すべきと考える。

要旨	(11)駅前広場をこの場所に選定した経緯が明確ではない。【1名】
No.1	この場所に選定した経緯が明確でない！！

要旨	(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】
No.1	私は、大山駅前広場の計画に反対です。バス停と、タクシー乗り場だけの駅前広場などいらない。26号線の道路に作ればいいだけのこと。
No.2	東京都市計画も計画者であれば、補助26号線・長寿医療病院敷地の有効活用ロータリー化で何故計画が出来なかったのか？ 大山：中板橋間短いと思いますが、何故大山駅を100m中板橋側に移動するのに、あと???m移動すれば、長寿医療病院敷地にコンコースでロータリーを計画できないのか？ 補助26号線に立体駅計画にて計画できないのか？
No.3	駅前広場は元の医療センターの所が空いていると思いますがいかがですか。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	<p>仮に大山駅利用者においてバス等利用の必要性が認められるとしても、本件計画において予定されている駅前広場ロータリーは、3,300㎡・一方通行というものである。このようなロータリーでは、一般車両も含めた利用車両の離合等に相当の支障が生じることとは自明であり、特に大型バス（大山駅利用者において、大型バスの利用が必要であるという前提をとったとしても）の安全な停車・走行は困難であると見込まれる。本件計画においては、上記の観点からの検討が十分になされた形跡を窺い知れず、その必要性・合理性が実際に存在するののかについては甚だ疑問である。</p> <p>少なくとも、貴庁は、上記必要性・合理性につき、周辺住民・利害関係者に対する十分な説明を尽くせていないものと評価せざるを得ない。</p>
No.2	<p>仮に大山駅利用者においてバス等利用の必要性が認められるとしても、本件計画において予定されている駅前広場ロータリーは、3,300㎡・片側一車線循環道路というものである。このようなロータリーでは、一般車両も含めた利用車両の離合等に相当の支障が生じることとは自明であり、特に大型バス（大山駅利用者において、大型バスの利用が必要であるという前提をとったとしても）の安全な停車・走行はおよそ不可能と見込まれる。</p> <p>エ 本件計画においては、上記の観点からの検討が十分になされた形跡を窺い知れず、その必要性・合理性が実際に存在するののか甚だ疑問である。</p> <p>少なくとも、貴庁は、上記必要性・合理性につき、周辺住民・利害関係者に対する十分な説明を尽くせていないものと評価せざるを得ない。</p>

要旨	(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】
No.1 ～ No.7	現在の、行政主導の駅前広場計画は「駅前広場」を作る計画ではありません。単に道路（区画街路9号線）を通し、バス停にするだけの道路計画になります。バス・タクシー・一般車両が（10,000台以上/1日）通行するようになれば、歩行者が安心して利用することができなくなり、大山駅周辺の環境被害も生じます。

要旨	(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】
No.1	ロータリーだけのうなぎの寝床のような区画街路9号線はとても「大山駅前広場」とは言えません。乗用車乗降も増えると見込まれ、歩行者優先の計画となっていないため反対です。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(16)通り抜け道路を作ることは反対である。【3名】
No.1	駅前広場ならぬ単なる通り抜け道路になるのではないか。
No.2	中途半端な駅前広場で、ただの通り抜け道路なので反対です。
No.3	中途半端な駅前広場ならぬただの通り抜け道路なので反対です。

要旨	(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】
No.1	交通容量等が評価されていない。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。

要旨	(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、周辺環境悪化につながる。【123名】
No.1 ～ No.123	大山駅の駅前広場計画（板橋区画街路第9号線）に反対です。今回の「駅前広場」計画には反対です。26号線から大山駅まで、バスやタクシーだけでなく、一般の車両も通行することになり、不法駐車や排気ガス等、周辺環境がかえって悪くなります。

要旨	(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。【1名】
No.1	仮に計画通りの広場ができたとして、出入経路2車線で狭隘なために交通渋滞の因となることが予想され設計が妥当でない。出入口狭隘となったのは高層マンションがあるためだが、それは板橋区の無計画性の産物である。交通渋滞する広場の騒音、振動、大気汚染はマンション居住者にも大山東町居住者にも影響する。さらに、12m高層の壁となる駅舎、防音壁で、公害は増幅する。

要旨	(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】
No.1	6、大山西町方面からくる車両はどこからこの駅前広場に侵入するのか。説明がない。広場入口に信号を設けて右折誘導すれば、当然交通渋滞を生み出す。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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。【4名】
No.1 ～ No.2	大山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することができなくなってしまい、かつ、排気ガス等の環境被害も生じてしまうからです。場所の選定や、駅前広場の必要性について、十分検討されているとは思えないからです。
No.3	大山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することができなくなってしまい、かつ、排気ガス等の環境被害も生じます。
No.4	私は、大山駅前広場の計画に反対です。大山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することができなくなってしまい、かつ、排気ガス等の環境被害が生じてしまうからです。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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。【1名】
No.1	この度の「駅前広場」計画に反対します。魅力ある大山まちづくり計画に基づくものであれば良いのですが、現在の計画では魅力がありません。また、地元住民の事前協議も必要です。大山の顔にもなる駅前広場はとても大切です。魅力ある駅前広場の計画をお願いします。
要旨	(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】
No.1	計画の「駅前広場」は、はたして「広場」機能を潤滑に果たせるものだろうか。説明リーフの「駅前広場の導入機能及び計画イメージ図」で見る限り、これは補助26号線と大山駅を結びつけるための交通機関のモータープール機能の場に終わっている。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町づくり活動とは背反する。
要旨	(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】
No.1	ひろば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ご都合主義での計画でしかない。本気でここにいわゆる人々が集い、いこいの場となるひろばを作ろうと思って計画したとは考えられない計画案である。まさに道路でしかない。
要旨	(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、住民の意向に基づいて人々の憩いの場となる広場ではない。【4名】
No.1	私は、大山駅前広場の計画に反対です。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、住民の意向にもとずいて人々の憩いの場となる広場ではない。
No.2 ～ No.3	私は、行政主導での駅前広場の再開発に反対します。私は、大山駅の駅前が、住民の意向に基づいて、人々の憩いの場となるような広場として再開発されるのであれば賛成します。しかし、現在の、行政主導の駅前広場計画を見てみると、単に道路を通し、駅前を空き地にするだけの計画で、これは「広場」を作る計画であるとはいえないからです。
No.4	行政主導での、駅前広場の再開発に反対します。私は、大山駅の駅前が、住民の意向に基づいて、人々の憩いの場となるような広場として再開発されるのであれば賛成します。しかし、現在の、行政主導の駅前広場計画を見てみると、これは「広場」を作る計画ではありません。単に道路（区画街路9号線）を通し、バス停にするだけの計画です。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	駅前広場に道路を通せば、大山ハッピーロードが繁栄するかについて、駅前の店を撤去し雑居ビルが出来て終わりという感じです。私の考えならば、駅前広場はオープンスペースとして屋台や出店を出させて賑わいを作りかつイベントを行ない、商店街にも波及させるように人々を誘引する起爆剤とすること。

要旨	(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良い。【1名】
No.1	スライドにおいて、あくまでイメージという但し書きはありながら、駅前広場における乗降場の位置を示されていましたが、利用者の数を考えると、バス乗降場と送迎用乗降場の位置は逆のほうがよろしいのではないかと（駅近くの位置だとバス用には有効長が足りないのかもしれませんが）。

要旨	(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】
No.1	駐輪施設の入口が補助線街路第26号線の近くにあり、大山駅から遠い位置にあるので通勤通学者・買物客にとって使いづらいと思います。地方の駅前には、駐輪場・駐車場は駅舎に隣接していることが当たり前になっていますので、是非その様に変更して下さい。駐輪施設の位置は、板橋区画街路9号線の道路の地下部分と聞いていますが、現状の放置自転車を鑑み、200台以上が収納可能な施設を考えているのでしょうか。

要旨	(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】
No.1	歩道4mと車道4mの2車線が出来ると計画されていますが、そこにバス・タクシー・送迎車・障害者用等の乗降場を作るようですが、果して可能なのでしょうか？

要旨	(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】
No.1	タクシーの場合は、大山駅から、近隣に病院や介護施設があるので、利用度は高いと思いますが、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と思います。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。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	「駅前広場計画案」に対し、全くの準備不足と、関係者などに対する一方的な対応と、配慮の無さを指摘させていただいた上で、今後の区の都市計画認可に向けた作業に対し、計画の中止、変更などを含めた柔軟な姿勢で、関係者や住民などに対して、時間をかけ納得が得られるような、内容のある対応を求めるとともに、関係者などから賛同が得られるまで、都市計画決定を強行しない事を強く要望するものであります。

要旨	(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】
No.1	私は大山駅前広場の計画に反対です。地権者、地域住民の合意がない。対象となる地域を事前に地権者、関係者に示さずいきなり素案説明会に示してきた。あまりに非常識なすすめ方。
No.2	私は、大山駅前広場の計画に反対です。近隣住民や計画圏内に住む住民の大多数が賛成せず また、詳しい事前協議もないまま進められた計画には賛成することはできません。地域住民との十分な協議を求めます。

要旨	(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が得られる方法を検討すべきである。【1名】
No.1	反対です。駅前広場計画（板橋区画街路第9号線）の立ち退き対象区画は、長く板橋区に住居を構え、地元を愛する人々です。住民は生活及び経済活動を行い日本国に寄与しています。説明会だけ聞いて、地元の同意も無くこの事業を進めるのは、非常に拙速すぎで、強権的にみえます。もっと、住民に理解ある方法を考えるべきで、行政能力が問われる内容です。より多くの時間をかけて検討するべき問題です。

要旨	(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】
No.1 ～ No.7	（民意が反映されていない）行政主導での、駅前広場計画に反対します。東武東上線大山駅の駅前広場計画は、住民との十分な協議の場がなく、地元住民の意向（人々の憩いの場となるような計画）が反映された計画ではありません。なぜ、既存の地域コミュニティ、伝統のある大山の街なみが破壊されなければならないのでしょうか。遊座大山商店街・ハッピーロード大山商店街の利用者である地域住民の意見を聞いた上で、真に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（区画街路9号線計画）」に反対します。
No.8	なぜ既存の地域コミュニティ、伝統のある大山の街なみが破壊されなければならないのでしょうか。 駅前再開発を行うのであれば、大山駅・大山ハッピーロード商店街の利用者である地域住民の意見を聞いた上で、真に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いものであり、民意が反映されていない計画には反対します。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	私は大山駅前広場の計画に反対です。素案説明会で聞きましたが、地元住民と事前協議をせずに計画がすすんでいるようではないですか！区画街路を作るために地元住民を立ち退かせるなど絶対に許せません！大山という町が住みよい町、住みたくなる町になるよう計画を見直ししてください。

要旨	(36)まちづくりアンケートの結果を尊重してほしい。【1名】
No.1	まちづくりアンケートの結果を尊重してください。

要旨	(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】
No.1	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」という意見はありませんでした。人の流れを優先しロータリーは不安との意見が多かったと思います。交通の利便性を優先する今回の計画は反対です。

要旨	(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】
No.1	東上線立体化について、区議会も区も一貫して関係機関に要望してきたが、国も都も何ら意向を示さなかった。ところが、今般、突如「東上線高架化」計画の提示と同時に「第9号線」として駅前広場を都市計画決定の一環として発表した。選んだ場所は、驚いたことに店舗・住宅マンションの密集する大山駅周辺地域である。多数当該地域住民への詳細説明も意見聴取もないままに、都市計画決定へと、有無を言わさぬ急ピッチの展開である。これでは住民合意形成のいとまがない。「住民説明会」や「計画書縦覧」等の住民関連を、単なる手続き項目としか見ていない。区民によく説明し、合意点を形成しようとの努力のかけらもない。都市計画立案に関する姿勢がきわめて強権的であり、認めがたい。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	仮に駅前広場を作るならば、単なる形式的な意見の聴取でなく、住民の意見、様々な専門家の意などを聴き、時間を掛けて街の発展のための広場を検討してほしい。いそぐ必要はないと思います。

要旨	(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】
No.1	私は、大山駅前広場の計画に反対です。大山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くこと。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ります。上から目線の行政主導の開発は大反対です。

要旨	(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】
No.1 ～ No.2	私は、十分な地元との協議をせずに、強引に進めている、大山駅前広場計画について反対します。地元住民・商店街との、十分な検証がなされていません。特に「広場」（人々の憩いの場としての）機能に疑念があります。地元、遊座大山商店街・ハッピーロード大山商店街との協議検証の場を十分に持ち、街の活性化策も含めて検討すべきと考えます。

要旨	(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】
No.1	26号線そのものをそれに関わる住民や商店街を使っている人たちにもっと大規模な意見交換会を開くべき。そこに直接関わる人だけでなく商店街を使っている人達に反対者が多い事を考えて下さい。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1 ～ No.3	補助第26号線ありきで進められている今回の計画には反対です。同時に、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。
No.4	大山に住んでいる区民、大山駅を利用する区民の要求が反映されるのでしたら、ちょっと考えるのも必要かとは思いますが、やっぱり、今のままがいいです。
No.5	行政主導での駅前広場の再開発に反対。
No.6	大山駅、大山ハッピーロード商店街の利用者である地域住民の意見を聞かないで、行政主導の駅前広場計画に反対します。

要旨	(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】
No.1	<p>当社は、区が発表した「大山駅の駅前広場計画案」の区域内に、自社の土地、建物を所有しております。また、当社の●●●、●●●●は板橋区主催の「大山駅周辺地区まちづくり協議会」の委員に、地域住民の代表として選出され、個人として平成24年3月に完了した「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」作成にも参加させて頂いております。</p> <p>つきましては、今回の計画案発表までの区への対応についての意見、及び当社の計画地内の地権者としての見解をお伝えさせて頂きます。大山駅前広場の計画については平成30年2月に大山地域全体の住民、関係者を対象にした、都の「大山駅立体化計画説明」に併せる形で「駅前広場都市計画素案説明」として、初めて発表されました。区の担当者からは、この説明会まで駅前広場計画についての情報開示は一切ありませんでした。しかも、その時点で、31年度には都市計画として決定し、33年度には事業認可を受けるという予定スケジュールまで発表するという、一方的なものでした。その後、6月15・17日に計画区域の関係者に対する初めての説明会として「大山駅前広場計画の説明会」が開かれました。この会の後、区の担当者から「反対意見は、ある程度予想していたが、これほど多くの強い反対意見が出るとは考えていなかった。今後は、関係者などに納得してもらえる様に、時間をかけて慎重に対応したい」とのお話を伺いました。ところがこの度、12月に入ってから開催案内が配布され12月16・17日、急に大山地域全体に対する2回目の説明会「都市計画案の説明会」が開かれました。その中で、この計画に対する意見がある方は12月28日までの、わずか11日程の提出期限で、意見書の提出を受け付ける、との案内がされました。区の担当者が話していた「今後は、関係者などに納得してもらえる様に時間をかけて慎重に対応したい」との発言はどうなってしまったのでしょうか。又、区が「駅前広場の説明会」などの次の開催を予定していないことについての質問に対し、「機会があったら検討したい」とのお話でしたが、意見書の提出という「民意」を募集し、受け取られた後の説明会は、重要と考えますので、開催を強く要望します。当方としましては、形式的で、一方的な説明会が終了し、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、大変危惧しております。</p>

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	<p>この度12/17日の説明会を出席いたしました。基本立体化には賛成で板橋を活性、安全快適に暮らせる区政・都政をお願いしたいと思っている区都民です。説明を聞いている中で、質問等がありましたので意見書として提出したいと思います。</p> <p>立ち退き対象者や地域住民に対して、質疑が少なく又、質疑迄の期間が少なく感じられますが都区民に対して回数を増やす＋質疑期間の延長はできないのでしょうか？又延長できる方策をお教えてください。</p> <p>都区民が納得できる迄、質問質疑協議できる様な方策をお教えてください。</p> <p>私は反対者ではないが開発の反対者との協議会開催しないと不公平に感じられる。もう少し反対者立ち退き者の意見を聞くべきと説明会で感じましたが、反対者との協議会は設けられますか？</p>

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	<p>計画区域内の地権者として、当社の方針をお伝えさせていただきます。大山駅前広場計画区域内に、当社が所有する</p> <p>この建物の収入が無くなる事は、正に、当社であります。つきましては、区にの土地、建物を売却する考えは一切無い事、並びに、代替地の提案についても、現状と同等の立地条件（現在と同レベルの賃料が見込める）の大山駅前の商業地以外に検討の余地は無いことなどを、5月には区役所をお尋ねし、担当者には、すでに詳しくお伝えしてありますが、改めて、お伝えをさせていただきます。また、その時の区の担当者のお話ですと、区としては、代替地の必要性について重要なのは認識しているが、全く未着手の状態なので、今後、努力したいとの事でした。当方としましては以前に、代表者のが「大山駅周辺地区まちづくりマスタープラン」作成に、地域代表として参加した時に、区の担当者から出された「大山駅前広場」の議題提案に対し、自身の会社の所有建物が、提示された複数の候補エリアの一つに入っている事に驚きましたが、議論に影響しない様、あえて明かさないうまま参加させて頂きました。その打合せの中で、区の担当者から、当社の所有建物があるエリアは、「有力な候補地だったが、大きなマンションが建ってしまったので難しくなってしまった」との発言があり、内心、ホッとしたことを記憶しております。また、その議論の中で「将来どのエリアなるとしても駅前広場を計画すれば、そのエリアに入った関係者からすると、大変な資産的価値や生活基盤などにかかわる計画となるので、理解と協力をしてもらう為には、事前に資金面の準備だけではなく、駅周辺などにそれなりの代替地を準備しておかないと、受け入れてもらえないだろう」との進言をさせて頂きました。また、「東武の所有する大山駅隣接の広大な土地なども考慮に入れ、東武と早めに事前協議しながら計画すべき」との進言もあり、ほとんどの委員からの賛同を得て、マスタープランに反映するよう強く進言しましたが、区の担当者からは「反映するには、いろいろと難しいところがある」との事で何故かほとんど反映されませんでした。</p>

要旨	(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】
No.1 ～ No.15	絶対反対です。公募委員も参加して作ったマスタープランは「未来につながるまち、子育てにやさしいまち、心のかよう温かいまち」をスローガンとしました。今回の計画は「温かいまち」どころか住みつづけたいと願う住民と自営業者追い出しの冷たい計画であり絶対反対です。

要旨	(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】
No.1	「高齢なのに一人でどことも知らない処へ自分で住む場所を選べとのこと。」知り合いの住民から聞きました。とんでもない進め方です。絶対反対です。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	本計画案に反対します。 大山駅とハッピーロード大山商店街・遊座大山商店街、そして大山東町59番と60番の商店とクリニックを、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。当該住民とクリニック、自営業者の立ち退きとなりますので絶対反対です。

要旨	(50)資産価値が下がるため反対である。【1名】
No.1	資産価値が下がるため反対です。

要旨	(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】
No.1 ～ No.30	絶対反対です。立ち退き対象の区域では、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います。周辺の地域でも住環境悪化が予想されます。

要旨	(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】
No.1 ～ No.5	反対。当該都市計画の広場及び、立ち退き対象地区から見て、経済基盤と地域経済活性につながるとは到底想定がしがたい。行政都合による勝手な計画は一方的すぎる。
No.6 ～ No.64	反対です。立ち退き対象区域では、住民の生活基盤と事業者の経済基盤を根底から脅かし、周辺地域で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をしている。
No.65 ～ No.263	反対です。立ち退き対象区域では、住民の生活基盤と事業者の経済基盤を根底から脅かし、周辺地域でも住環境を悪化させ、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をしている。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1 ～ No.123	駅前広場を作るために、板橋に住んでいる住民を何人も立ち退きさせることは、不条理です。納得できません。反対です。
No.124	どうしても都区民が立ち退きを迫られないのかが納得できません

要旨	(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】
No.1 ～ No.397	大山駅の駅前広場計画（板橋区画街路第9号線）に反対です。私は●●●●●●●●●●に通院している患者の一人です。●●●●●●●●●●は、地域の人々にとって必要な●●●です。駅前広場を作るために、●●●●●●●●●●が立ち退きされることは、私たち患者にとっても困ることです。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でしょうか。反対です。

要旨	(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】
No.1	計画書は立退きに該当する権利者数、世帯数、店舗事業所数等の現構成、人員等を示さないおおざっぱなものである。移転補償をすれば立ち退かし得ると考えているのではないかと私は疑義を抱く。ここに生活する多数のひとびとの人権、居住権、営業権をあまりにも軽視していて、容認できない。

要旨	(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】
No.1	百害あって一利ない「街路」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でしょうか。

要旨	(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】
No.1	本計画案に反対します。この場所に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。ひろば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ご都合主義での計画でしかない。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	平成30年12月16日に実施された当該都市計画案についての説明会のスライド（以下、スライドとします。）において、駅前広場新設が求められる課題と問題解決としての駅前広場新設を示されていますが、期待される便益の記載が抽象的で具体的な例が記載されておらずわかりづらく、説明会の後、大山まちづくり総合計画（平成26年3月）を確認しましたがやはり明確な便益がイメージできませんでした。板橋区都市づくりビジョン（平成30年3月。以下、ビジョンとします。）第2章において区の東西のアクセス性について課題設定されているのであれば、例えば大山駅の駅前広場新設を契機として三田線、東上線ないし有楽町線間のバス連絡改善を行うことを目指すなど区または都の具体的な目論見をはっきりされた上で説明・議論されたほうがよいのではないか（欺様な改善を実際に目指されるのかどうかは存じませんが）。その際は、単に東西のアクセスが改善されますと書くだけではなく、バス連絡改善については区はビジョン第6章にいうにぎわいの軸を中心に検討なさるのでしょけれども、例えば「大山駅近傍の東京都健康長寿医療センターへ〇〇エリアから従来〇〇を用いて〇分のところ〇分程度でアクセスできるようになる」など、大山駅近傍エリアはもちろん、大山駅がいまは使いづらいエリアにどのような生活上の便益実現を目論むのかまではっきりされたほうがよいのではないかと。

要旨	(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】
No.1	都市計画案についての説明のスライドにおいて、駅前広場新設が求められる課題として「（大山）駅を經由して地区内を通行するネットワークがない」ことを書かれています。大山駅周辺に現在バス停がないわけではなく川越街道という幹線沿いにありますから、大山駅徒歩圏内の区民としては、駅から少し遠いバス停を、広くなるとはいえ近くに寄せるだけのために欺様な大規模な投資や区民の立ち退きが必要なのか若干疑問に感じました。区はビジョン第4章において志村三丁目駅、東武練馬駅、成増駅、高島平駅、浮間舟渡駅、上板橋駅、板橋駅、大山駅を地域交通結節点にするとされていますが、大山ー板橋、大山ー志村三丁目など異なる路線の都市拠点を効率よくつなぐ急行バスの設立などにより地域交通結節点として実際に機能させるために駅前広場の新設が要するというのなら当該投資や立ち退きも意義があり必要だろうとおもいます。あるいは、ビジョン第6章において区をいくつかのエリアに分けられています。病院や区地域センターなど大規模公共施設の立地にはエリアごとに偏りがあるでしょうから、当該急行バスを活用してその平準化を図る地域交通結節点として機能させるために駅前広場新設が要するというのなら、同じく、意義があり必要だろうとおもいます。が、スライドやパンフレットの内容ではビジョンにいくつも記載されているどの課題／問題解決とどうつながっているのかよくわかりませんでした。都市計画審議会においては上記がよくわかるように議論いただき、その結果を区民に公表いただきたいとおもいます。駅前広場新設により大山駅利用圏の射程範囲と、便益を受ける利用者の人数を広く向上させることができるなら、高架化とあわせて数百億円の投資という金額に見合ったものになるとおもいます。

要旨	(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】
No.1	バス路線に関しても、川越街道から中山道間の路線が当然変更になるや、と思いますが、関連する住民の理解が、得られているか疑問が残ります。ここは一旦立ち止まって、白紙に戻って考える事が最善と考えます。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	バスの場合は、バス事業者やコミュニティバスを検討しているようですが、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います。その理由は、池袋～大山間でバス220円、東上線170円ですし、中山道や川越街道は昼夜渋滞で定時運行が出来ないからです。私の考えならば、一方通行も入れる小さな100円区民バスを運行して、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～板橋区役所～下板橋駅～板橋駅という循環バスを作ったら良いかと思います。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	反対です。地下化にすれば必要のない計画です。

要旨	(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】
No.1 ～ No.30	たんに大山地域の方だけの問題ではありません。鉄道地下化による立体化で、地上の有効活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は絶対反対です。

要旨	(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】
No.1	地下化にすれば、駅跡地に広場を作ることが可能です。

要旨	(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】
No.1	駅前広場を作らなくても東上線の立体化が可能との答弁であるからこの都市計画案は白紙撤回すべきである。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	私は大山駅前広場の計画に反対です。補助26号線が通らなければ、駅前広場を作る意味はありません。補助26号線は、大山駅の既往のコミュニティを破壊し、住民が大切に思っている商店街を壊すというとても賛成できない計画であり、大山にとっては不要なものです。そのような不要な道路があることを前提として駅前広場を作る計画には意味がありません。

要旨	(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】
No.1	特定整備路線補助26号線計画についてはハッピーロード分断となるとともに回遊性が保障されていない計画であり、私は国の認可取り消しを求めています。これを前提にした「板橋区画街路第9号線」計画は絶対反対です。

要旨	(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】
No.1	私は、大山駅前広場の計画に反対です。補助26号線は町のコミュニティをこわします。この補助26号線をつくらなければ、計画されている駅前広場・道路は必要ありません。住民の意見を聞かない計画は市民社会の意義に反します。ハッピーロード商店街が生き生きとした商店街になることこそ大事です。

要旨	(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】
No.1 ～ No.2	補助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からです。そして、補助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という誰も支持しない計画なので、大山にとっては不要な計画です。そのような、現実には不要な道路があることを前提として、駅前広場を作る計画は、意味がありません。駅前再開発を行うのであれば、大山駅・大山ハッピーロード商店街の利用者である地域住民の意見を聞いた上で、真に地域住民にとって便利な広場を作る必要があるとおもいますが、現在の計画はそれとは程遠いものだからです。

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1	<p>説明会は平成30年12月16日開催のものに初めて参加しましたが、説明後の質疑応答を眺めていて、都市計画原案の説明会時の質疑応答を取りまとめたものがあれば、いますこしスムーズに進んだのではないかとおもいました。何度も似たような質疑応答を繰り返すのでは建設的ではありませんし、すれ違い答弁のようになってもしこりを残すので、12月16日・17日に実施された説明会についてはその質疑応答結果について、都市計画審議会において詳しく議論されるのだらうとは思いますが、区民にも、意見したかた・区・都ないし東武鉄道の考えがわかるよう、取りまとめ及び公表願います（すでに公表されているのであれば申し訳ありません）。</p>

I 本都市計画に関する意見

要旨	(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】
No.1 ～ No.2	大山全体の将来イメージに基づいて(広場機能は)連関する必要があると思いますが、一連の都市計画は、バラバラな状態にあります。一部分だけの都市計画・行政の安易で強行的な手順・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、反対します。

要旨	(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のか。【1名】
No.1	補助26号線計画と長寿医療病院計画と駅前計画との時間差について作為が感じられる。詳細にご回答お願い致します。補助26号線の計画と実施と長寿医療病院の事業と同時に出来なかったのか。都区民が立ち退きしなくても、都所有の土地で計画できたのではないのか？長寿医療病院を先行して都区民、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のか？長寿医療病院を既成事実として先行したのではないのか？都庁主導の時間差開発で都区民が立ち退きを余儀なくされているのではないのか？今までの経緯と協議内容をお教えてください？

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	(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)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】
No.1	質疑をまとめていたら、全体的に補助26号線の対策だけの為に立体化する様にしか見れなくなってしまいました。 立体化は補助26号周辺に合わせた開通させる為、都区民の為地域の為の開発ではないか？今までの経緯と協議内容をお教えてください？
要旨	(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】
No.1	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.2 ～ No.4	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。

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)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	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。
No.2 ～ 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.4	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&不当な都市計画であると考えます。

要旨	(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】
No.1	何故中板橋付近迄立体化で、大山駅、踏切問題、道路分断問題で、付近の立体化も一緒に検討できないか？後500m程度ではないか？板橋の地形上縦に横断する道路が少なく、環七中山道川越街道に挟まれている地域は東上線に分断されている状況です。防災路に挟まれている状況？この狭さで縦系の利便性を検討して、20・21号踏切を立体化にして、分断されない鉄道事故の無いトライアングル地域が出来ないか？17・18踏切は東西通過と認識しています是非南北に生活導線出来る立体化で検討できないか又、中板橋を立体駅にすることにより、地域活性利便性は取れないか？大山駅だけでなく、環七中山道川越街道に挟まれた地域の計画も検討は今後検討案の対象になりますか？東上線の立体化・開かずの踏切対策と名目で一部の地域しか検討せずやっつけ開発ではないか？18・19号の開かずの踏切対策が検討されていないのでは？今までの経緯と協議内容をお教えてください？

要旨	(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】
No.1	予算の構成はどのようなになっていますか？都・区負担・東武負担

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)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】
No.1	反対です。高架化より地下化こそが生活していく上でも安全です。

要旨	(8)まちを分断する高架化には反対である。【1名】
No.1	まちを分断する高架化には反対します！！

要旨	(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】
No.1	現在、大山駅を中心に、遊座・ハッピー両商店街は、東上線の踏切があっても、ひとつながりで楽しみの多い商店街を形成している。他の駅に見受けるように、高架にある駅舎は両商店街のつながりを失うことになることを懸念する。

要旨	(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】
No.1	「鉄道の構造形式の選定」に関する説明で、高架方式340億円、地下方式550億円と記している。比較して地下方式が高額であることは解るが、安価であればよいというものではない。現に高速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ではないか。坂本区政の区民に向ける政治姿勢が問われている。これらの理由で計画に反対である。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。

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	(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】
No.1	大山駅周辺のみでの立体化では事業計画における連続立体化は実現せず、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。
No.2 ～ 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うと思います。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、今ある良い雰囲気も壊れてしまいます。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るのではないのでしょうか。
No.4	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うと思います。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、今ある良い雰囲気も壊れてしまいます。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＆社会的価値を見逃すこととなります。

Ⅲ 本都市計画に関しない意見

要旨	(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】
No.1	私は、大山駅前広場の計画に反対です。大山駅は板橋区民限定駅でないからです。ここを利用しているからです。人々の交通便利な所に市が出来、広場が出来て駅が出来ました。長い人類の歴史上の事実です。大山ハッピーロード商店街なぜ今までこんなに長く人々に愛されて来ているかという必要だからです。公務員の方々は広く人々のために仕事を遂行されるべき担当者の方々です。以上。

要旨	(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】
No.1	私は、大山駅前広場の計画に反対です。経済産業省が商店街100選に選んだ大山ハッピーロード商店街を破壊する計画が信じられません。駅前広場再開発は即ハッピーロード商店街の破壊です。

要旨	(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】
No.1	補助26号線の開通と共に、大山駅が補助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さびれると思いますが、大山駅から分断される補助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が重要となるので、その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、商店街の人たちと地元住民と板橋区が十分に話し合い・構想を巡らせて大山ハッピーロードを壊さないで発展存続できるように、我々利用者にとって引き続き買物ができることを願ってやみません。
No.2	補助26号線のこととの関りを考えているのかもしれませんが、ハッピーロード商店街は絶対に保存し、更に商店街として発展させることを考えるべきと考えます。

Ⅲ 本都市計画に関しない意見

要旨	(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か。【1名】
No.1	全部で「街づくり」で工事を行うと3ヶ所（大きく）以上と聴いています。3ヶ所も長い時間かけて工事している間、大山の商店街は耐えられるのでしょうか？

要旨	(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】
No.1	さらに、東武鉄道には、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、かつ駐輪場を作ることになっているのでしょうか、是非実現を為て頂きたい。

要旨	(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】
No.1	補助26号線が通れば、大山駅の既存のコミュニティを破壊し、かつ排気ガス等の環境被害も生じてしまう。

要旨	(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】
No.1	26号線が通る商店街は分断される。街はさびれるでしょう。
No.2	26号線が通ると、大山の商店街は分断されます。
No.3	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。本計画の全面的な撤回を求めます。