

春日部駅付近連続立体交差事業及び関連する都市計画に関する説明会 開催結果・主な質疑内容について

1 開催日時・開催場所・参加者数

開催日	開催場所	参加者数
平成 30 年 6 月 23 日（土）午後 3 時～	春日部市立粕壁小学校体育館	404 名
24 日（日）午後 3 時～		245 名
26 日（火）午後 7 時～	埼玉県東部地域振興ふれあい 拠点施設「ふれあいキューブ」 コンベンションホール	250 名
27 日（水）午後 7 時～		272 名
合 計		1,171 名

2 主な質疑内容

《事業計画について》

Q 事業完成までの期間とスケジュールはどのようなものか

A（越谷県土整備事務所）

都市計画決定後、国からの事業認可を取得し、用地測量、用地買収、工事着手の流れとなります。事業期間は事業認可から最短で約 12 年を見込んでいます。

Q 総事業費と埼玉県、春日部市、東武鉄道の負担割合はどのようなものか

A（越谷県土整備事務所）

総事業費は概算で約 650 億円を想定しており、負担割合は今後検討していきます。

Q 地下化を含め、様々な工法や他事例を検討したのか

A (越谷県土整備事務所)

春日部駅周辺にとってどの区間をどのような工法がふさわしいのか、道路の立体交差化との比較を含めて検討しました。また、事業期間や事業費など、総合的な観点から、最良と考える計画をお示しさせていただきました。

【補足（立体交差化の比較）】

連続立体交差の概算事業費、事業期間が約 650 億円、12 年であるのに対し、地下化は約 1,840 億円、16 年となります。さらに地下化は、掘削部において道路の廃止や跨線橋の敷設が必要となります。

単独立体交差（鉄道は地表で、道路を各々立体化）は幹線道路や交通渋滞が発生する自動車ボトルネックの踏切など 5 路線で検討した結果、合計の概算事業費が約 733 億円となります。連続立体交差 9 路線と比べて交差道路が少ないにも拘わらず、事業費が大きくなります。

Q 内谷陸橋を残す計画としたのはなぜか

A (春日部市)

鉄道高架の工事に伴い内谷陸橋を取り壊す場合、工事期間中は内谷陸橋の通行ができなくなります。内谷陸橋は駅付近で東西を行き来する唯一の重要な道路であり、通行止めにすると市民生活や緊急車両の通行等にも大きな影響を与えるため、内谷陸橋を残す計画としています。

Q 側道はなぜ必要なのか

A (春日部市)

鉄道の高架構造物を建てる際に、現在の鉄道の脇に仮の線路をつくりませんが、この仮の線路部分を利用し側道を設置する考えです。また、側道は機能補償、日影対策、避難路、高架下空間の利活用の機能を持たせるために整備するものです。

Q 野田線のホームを 2 面としたのは、春日部駅以東の複線化を視野に入れてのものか

A (東武鉄道)

50 年、100 年先を見据え、柔軟な運行形態を提供するために野田線ホームを 2 面としました。複線化については、現時点では計画はありませんが、将来、沿線人口が増加し輸送需要の増加が見込まれた際には検討を行うこととなります。

Q 連続立体交差事業に関連する道路などの事業スケジュールはどなっているのか

A (春日部市)

連続立体交差事業の整備状況に合わせ、順次進めていきたいと考えています。

Q 伊勢崎線第 128 号踏切や野田線第 85 号踏切は廃止となるが、対策はあるのか

A (春日部市)

伊勢崎線第 128 号踏切と野田線第 85 号踏切は、鉄道の高架化に伴い人が通行できる高さを確保できなくなるため、廃止となります。今後のまちづくりの中で、市が主体となって皆様と影響を最小限にするための検討を行っていきたいと考えています。

Q 北越谷駅から春日部駅間の高架化はできないのか

A (越谷県土整備事務所)

北越谷駅から春日部駅間は既に立体化している道路が多いことから、鉄道を高架化する計画はありません。春日部駅付近連続立体交差事業における高架化区間については、事業期間や事業費などを総合的に判断して、内谷陸橋から北側の区間の計画としました。

Q 高架化する線路の勾配はどれくらいか

A (東武鉄道)

東武鉄道の基準に則り、最急勾配は 25 / 1, 000 としています。

Q 都市高速鉄道の高架化区間と都市計画決定区間は何が違うのか

A (越谷県土整備事務所)

高架化区間は、実際に鉄道が高架化される区間を示しています。都市計画区間は、都市計画案を都市計画として定める上で、必要となる区間を示しています。都市高速鉄道の機能は駅間の輸送を担うことであるため、都市施設の完結性を考慮して都市計画決定を行う観点から駅間を原則に都市計画を定めています。(高架化される区間は一部でも、都市計画決定は駅間で定める必要があります。)

《工事について》

Q 完成するまでの間、東西通行はどのように考えているのか

A (東武鉄道)

現在、竹ノ塚駅のような仮設地下通路が設置できないかを検討しています。詳細な時期や内容などについては、今後、埼玉県・春日部市と検討していきます。

Q 工事の全てが完了するまで事業効果を実感できないのか

A (東武鉄道)

線路を段階的に高架化していくことで、踏切の遮断時間を減少させたいと考えています。線路を高架化する順番などは今後検討し、工事着手前に実施する工事説明会の中で説明いたします。

Q 列車が仮線を走行するようになった時、今ある踏切は通行できなくなるのか

A (東武鉄道)

今ある踏切は原則通行できますが、工事の方法により、一部の踏切で一時通行止めにする可能性があります。なお、伊勢崎線第128号踏切、野田線第85号踏切に関しては高架橋への移行区間となるため、通行できなくなります。極力ご不便を軽減できるよう、検討していきます。

《用地について》

Q 用地買収の時期はいつか。代替地はあるのか。

A (越谷県土整備事務所)

詳細な時期については未定ですが、都市計画決定後、国の事業認可を取得した後に用地測量、用地買収となる予定です。

また、補償の方法は金銭補償ですが、皆様の事情に応じて個別に対応させていただきます。

詳細につきましては、国からの事業認可取得後に開催する用地説明会で説明します。

《まちづくりについて》

Q 中心市街地の活性化について、どのように考えているのか

Q 駅前広場はどのように整備していくのか

A (春日部市)

連続立体交差事業によって新たな生じる高架下空間や駅前広場などのまちづくりについては、市民の皆様と協働で進めることで、新たな賑わいの創出を考えています。都市計画決定後速やかに、市民の皆様や学識経験者の方々等との情報交換の場を設置する予定です。

Q 富士見町地下道にエレベーターを設置する計画があると聞いているが

A (春日部市)

富士見町地下道のバリアフリー化に向け、現在、エレベーターの設置を検討しております。

《環境について》

Q 環境調査の具体的な内容を教えてほしい

A (越谷県土整備事務所)

鉄道の騒音については、環境省から示されている指針に従い、高架化の前後で騒音を悪化させないことを基準として調査、予測及び評価した結果、基準以下となっております。

構造物による日照障害は、環境側道を設置することで、日影規制との整合が図られています。

電波障害については、一部の地域で電波障害が発生することでテレビが映りにくくなる可能性があることが予測されていますが、保全措置を行うことで障害を解消させて頂くことを考えております。

【補足（鉄道の騒音について）】

環境省から示される指針は、「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」を用いています。これによると「近接側軌道中心線から水平距離が 12.5m 地点、地上高さ 1.2m」の箇所で「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」とされており、本事業ではこれを満足するものと予測しています。

【補足（鉄道の振動について）】

鉄道の振動については、環境省から勧告された「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」を準用し、予測値が 70dB を下回ることを基準としています。調査等を行った結果、本事業ではこの基準値である 70dB を下回るものと予測しています。