

令和5年12月15日（金）、16日（土）の計2日間で開催した東急電鉄大井町線（戸越公園駅付近）連続立体交差事業及び鉄道付属街路事業と戸越公園駅の交通広場整備事業に関する用地測量等説明会などを通じて、多くのご質問をいただきました。

ご質問の主な要旨とそれに対する回答について、以下に記載いたします。

【都市計画、事業計画に関する内容】

Q1 事業完了までのスケジュールは。

A1

（東京都）

今後、現況測量を行い、順次、用地測量を行います。

その後、都市計画事業認可を取得し、事業に着手する予定です。なお、具体的な時期については、関係機関との協議等もありますので、確実な約束はできませんが、東京都としては、都市計画決定後（令和5年10月決定済）、都市計画事業認可までは約2年を見込んでおります。また、事業期間については、都市計画事業認可取得から11年を予定しています。

Q2 都市計画案に対する意見書はどのように扱われたのか。

A2

（東京都）

連続立体交差事業における都市計画案の意見書は、都市計画案を東京都都市計画審議会に付議する際に、意見書の要旨及びそれに対する都市計画決定権者の見解を取りまとめて、一緒に提出いたしました。

提出した意見書の要旨は、都市計画審議会が審議を行うにあたって、重要な判断材料の一つとして参考にさせていただいております。

（品川区）

鉄道付属街路事業と戸越公園駅の交通広場整備事業における都市計画案の意見書は、都市計画案を品川区都市計画審議会に付議する際に、意見書の要旨及びそれに対する都市計画決定権者の見解を取りまとめて、一緒に提出いたしました。

提出した意見書の要旨は、都市計画審議会が審議を行うにあたって、重要な判断材料の一つとして参考にさせていただいております。

Q3 なぜ環境影響評価を実施しないのか。

A3

(東京都)

今回の事業は、施工延長が約0.9kmであり、東京都環境影響評価条例の対象とならないため、条例に基づく環境影響評価は実施いたしません。

しかし、事業者として、この事業が沿線環境に与える影響に配慮するため東京都の環境影響評価技術指針に準拠した形で予測評価を行っております。自主的に行った調査については、環境影響調査書にまとめており、東京都の都民情報ルーム、建設局道路建設部計画課の窓口、品川区の都市環境部環境課で閲覧が可能です。また東京都建設局のホームページでも公表しております。

<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/content/000061357.pdf>

【構造形式に関する内容】

Q4 なぜ高架方式にしたのか。

A4

(東京都)

鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の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、これら3つの条件を基本として事業主体である東京都が、総合的に判断し選定しています。

このうち、事業的条件では、仮線高架方式の事業費が約240億円、地下方式の事業費が約310億円となります(事業費には用地費や補償費を含む)。このため、仮線高架方式が優位となります。

また、計画的条件では、仮線高架方式は2か所の道路で高さ制限がかかりますが、6か所の踏切を除却できます。地下方式では、6か所の踏切を無くすことはできますが、うち3か所の道路が通行できなくなります。このため、高架方式が優位となります。

以上のことから、高架方式を選定しています。

【高架化による影響に関する内容】

Q5 この事業によって中延架道函渠の幅や高さ、道路のクランクは変わるのか。

A5

(品川区)

現在、クランク状に曲がっている中延架道函渠は、既に道路と鉄道が立体化されていますが、今回の連続立体交差化に合わせ、道路の線形改良を行い、視認性を改良する方向で交通管理者（警視庁）、東京都、品川区、東急電鉄で調整していきます。

なお、道路の線形改良後の、鉄道との交差点における道路幅員と空頭については、同程度以上確保することを基本に、今後詳細に検討していきます。

Q6 過去の第二京浜の立体化事業により、クランク状に曲がっている戸越公園4号踏切部の道路は、今回の事業で元に戻るのか。

A6

(品川区)

現在、クランク状に曲がっている戸越公園4号踏切部の道路は、今回の連続立体交差化に合わせ、道路の線形改良を行い、視認性を改良する予定です。

また、かつて踏切が存在し、鉄道の南北に通行ができていた、戸越公園4号踏切と中延架道函渠の間（旧戸越公園4号踏切）についても、鉄道の高架化後は、南北に通行が出来るようにする予定です。

今後、これらについて、交通管理者（警視庁）、東京都、品川区、東急電鉄で調整していきます。

Q7 なぜ鉄道付属街路が必要なのか。

A7

(東京都)

鉄道施設の高架化に伴う日影等の環境に与える影響を緩和するため、また、駅などへのアクセスの向上など地域の利便性を高めることを目的として整備します。

(品川区)

鉄道沿線に整備する側道は、高架化に伴う日影等の環境に与える影響を緩和するとともに、駅などへのアクセスの向上や沿線地域の利便性を高めること、防災性を向上させること、高架下利用をやすくすることを目的として整備します。

Q8 鉄道附属街路の整備範囲は。

A8

(東京都)

戸越公園駅よりも下神明駅側に1か所、中延駅側に2か所、幅員6mの鉄道附属街路を整備します。概ねの範囲につきましては、東京都のHPに「東急電鉄大井町線（戸越公園駅付近）連続立体交差事業等について」という事業パンフレットを掲載しておりますので、そちらをご確認ください。

<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/content/000065966.pdf>

※事業パンフレット4ページの平面図に青い太線で表示している範囲

Q9 仮線整備に必要な範囲は鉄道附属街路の整備範囲に収まるか。

A9

(東京都・東急電鉄)

鉄道附属街路の整備範囲に収まる予定です。なお、戸越公園駅付近の仮線の整備範囲については、交通広場の整備範囲に収まる予定です。また、北側に鉄道附属街路を整備しない東京都立大崎高等学校付近等については、工事期間中に土地をお借りさせていただく予定です。

詳細は、現況測量及び用地測量を実施したうえで明らかにしていきますので、今後の測量作業へのご理解とご協力をお願いします。

Q10 なぜ付替道路が必要なのか。

A10

(東京都)

鉄道を高架化する際に、既存区道の機能（車両や歩行者の通行・民地へのアクセス等）を阻害するため、その機能補償として整備する必要があります。

Q11 工事完了後の騒音・振動の影響とその対応策は。

A11

(東京都・東急電鉄)

鉄道高架化後の計画線最寄り軌道中心から、水平に12.5m離れた地点の、地上から1.2mの高さにおいて騒音・振動の予測を行ったところ、高架化後の騒音・振動の予測値は、現況値を下回る予測です。

工事完了後の騒音・振動の対策として、可能な限りレールの継ぎ目を減らすことや、レールを重量化することなどにより、騒音・振動の発生源抑制に努めます。また遮音壁の設置や弾性直結軌道を採用することなどにより、騒音・振動の外部拡散防止に努めます。さらに高架橋は、大きな音の出やすい鋼橋ではなく、騒音の発生が比較的少ないコンクリート橋を予定しております。

なお、これらの対策を講じても、騒音・振動が著しく現況より悪化したと判断される場合には、さらなる騒音・振動対策を検討・実施していきます。

Q12 日影の影響はあるのか。

A12

(東京都)

鉄道に沿って鉄道附属街路を整備することで、鉄道附属街路を整備する範囲では、周辺の家屋において、「建築基準法」及び「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」の規制時間を超える日影は生じない予測です。

Q13 景観的な配慮はどう考えているのか。

A13

(東京都・東急電鉄)

工事完了後の景観についてフォトモンタージュによる予測を行った結果、鉄道の高架構造物は、事業区間周辺の都市的な景観と融合し、周辺の建築物等の高さを大きく上回るものではないことから、大きな変化はないと考えております。

駅デザインについては東急電鉄が今後検討していきますが、周囲の景観と調和したデザインを検討していきます。

Q14 工事施工中の列車による騒音・振動、建設機械による騒音・振動の対策は。

A14

(東京都・東急電鉄)

工事施工中は、敷地境界付近には仮囲いを設置し、列車の安全な走行や工事に支障がない範囲で、可能な限りレールの継ぎ目を減らすほか、低騒音・低振動の建設機械を採用するなど、騒音・振動による周辺への影響が極力生じないように努めます。

これらの対策を講じても、騒音・振動が著しく現況より悪化したことが確認された場合には、さらなる騒音・振動対策を検討、実施していきます。

Q15 高架化された場合、駅や電車から家が覗かれるのではないかと。

A15

(東京都・東急電鉄)

駅部については側壁を設置する予定です。なお、駅間について、列車は走行しておりますので、覗くことは難しいと考えております。

【測量に関する内容】

Q16 現況測量とは何か。

A16

(東京都・品川区・東急電鉄)

現況測量は、連続立体交差事業の事業区域とその周辺の建物、樹木、塀、道路などの位置や形状を測量し、都市計画線の位置を正確に把握するものです。

Q17 用地測量とは何か。

A17

(東京都・品川区・東急電鉄)

用地測量は現況測量に引き続き行うもので、事業に必要となる土地の面積を確定させることを目的として行います。所有されている土地と隣接する土地との境界を確認する必要があるため、境界立会いへのご協力をお願いいたします。

Q18 測量作業のスケジュールは。

A18

(東京都・品川区・東急電鉄)

「現況測量のお知らせ」を送付した上で令和6年1月から現況測量を進めております。今後、令和6年6月頃から「事前調査のお願い」を送付し、用地測量の作業に入る予定です。

時期につきましては、あくまで予定であるため、作業状況によって前後する場合がありますので、ご了承ください。

Q19 現況測量はどの範囲で行うのか。

A19

(東京都・品川区・東急電鉄)

連続立体交差事業及び鉄道付属街路事業の事業範囲から約 30m の範囲です。また、戸越公園駅の交通広場整備事業については、事業範囲及び事業範囲に隣接する土地で行います。

Q20 測量作業はどこが行うのか。

A20

(東京都・品川区・東急電鉄)

連続立体交差事業と鉄道付属街路事業については、事業主体である東京都と鉄道事業者である東急電鉄株式会社から受託した株式会社八州が行います。

戸越公園駅の交通広場整備事業については、事業主体である品川区から受託した株式会社八州が行います。

Q21 既に土地の境界が確定している場合にも測量は必要なのか。

A21

(東京都・品川区・東急電鉄)

本事業において、改めて測量を実施した上で、既に土地の境界が確定している面積に相違ないということを確認させていただきます。今後の測量作業へのご理解とご協力をお願いします。

Q22 実測面積が登記簿面積より少なかったらどうするのか。

また、その場合の補償はどうなるのか。

A22

(東京都・品川区・東急電鉄)

用地測量では、地権者の方に境界の位置を示していただき、その位置を本事業で測量した実測面積を基に事業を進めさせていただきます。実測面積と登記簿面積の差が一定の数値を越える場合は、お譲りいただく土地の売買契約締結後に地積更正登記を行います。

なお、土地の地積更正登記は連続立体交差事業及び鉄道付属街路事業については東京都が、戸越公園駅の交通広場整備事業については品川区が実施する予定です。

また、土地の取得に伴う補償は、実測面積に基づいての補償となります。

Q23 隣地の土地所有者が不明の場合、境界立会いはどのように行われるのか。

A23

(東京都・品川区・東急電鉄)

お譲りいただく土地及び隣接地の土地所有者の方全員の立会いが必要ですが、個別の事情がある場合には、別途ご相談させていただきます。

Q24 分譲マンションの境界確認はどのように行うのか。

A24

(東京都・品川区・東急電鉄)

マンションのように、区分所有や共有で、土地や建物の権利をお持ちの場合、関係する全ての方の立会いが必要となりますが、管理組合に委任することも可能です。

マンション管理会社を介して、マンション管理組合へ、我々からご連絡させていただきます。マンション管理組合の了解を得ることで、所有者全員の同意となる場合、管理組合を通じてやり取りをさせていただき、境界確認書はマンション管理組合とを取交しさせていただきます。

管理組合が代表となることが出来ない場合は、区分所有者全員から同意を得る形で、手続きを行っていきます。

なお、個々のマンションにより状況は様々あると思われるので、その都度、個別に相談・対応させていただきます。

Q25 用地測量の事前調査において敷地内に立ち入る際は、個別に連絡いただけるのか。

A25

(東京都・品川区・東急電鉄)

事前調査を実施する際、作業の10日程度前に「事前調査のお願い」を送付いたします。敷地内に入らせていただく際には別途、お声かけし、ご了承いただいた上で作業をいたします。

#### 【用地に関する内容】

Q26 用地取得はどの範囲になるのか。

A26

(東京都・品川区)

現在の鉄道用地以外で新たに鉄道区域となる土地については、お譲りいただきます。また、鉄道付属街路や付替道路、品川区が計画している交通広場となる土地についても、お譲りいただきます。工事で使用する可能性のある土地については、お借りさせていただく予定です。

詳細は、現況測量及び用地測量を実施したうえで明らかにしていきますので、今後の測量作業へのご理解とご協力をお願いします。

Q27 仮線や側道（鉄道付属街路）は北側にできるが、南側にも用地取得が必要になるのか

A27

（東京都・東急電鉄）

連続立体交差事業について、鉄道沿線の南側にある東急電鉄所有の土地を最大限活用する計画といたしましたが、南側の一部でお譲りいただく必要のある土地がございます。

Q28 用地買収はどこが行うのか。

A28

（東京都・品川区・東急電鉄）

連続立体交差事業及び鉄道付属街路事業にかかる用地取得業務は、事業施行者である東京都と東急電鉄とが協定を締結し、東急電鉄が行う予定です。

戸越公園駅の交通広場整備事業にかかる用地取得は、品川区が行う予定です。

Q29 用地の取得はいつ開始するのか。

A29

（東京都・品川区）

用地取得の時期については、都市計画事業認可後に開催する用地補償説明会で説明させていただきます。その後に、権利者の方と個別にお話をさせていただきます。

Q30 用地測量をした結果、都市計画線に掛かった建物はどうなるのか。

A30

（東京都・品川区）

土地の取得に伴って、その土地に建物・工作物等が存する場合は、事業用地以外の場所へ移転していただきます。その際の建物等の移転費用等を「通常生じる損失」として補償します。

個々の事情により補償内容や補償費用が異なりますので、今後開催する用地補償説明会で補償に関することを説明させていただき、個別にお話しをさせていただきます。

Q31 用地の補償内容や補償費用は。

A31

（東京都・品川区）

補償項目の例としては、一般的に取得する土地に建物等がある場合には、これらの移転等のための建物移転補償があります。また、取得する土地に門、塀、庭石類等がある場合には、これらの移転等のための工作物移転補償などがございます。

個々の事情により補償内容や補償費用が異なりますので、今後開催する用地補償説明会で補償に関することを説明させていただき、個別にお話しをさせていただきます。

【工事に関する内容】

Q32 連続立体交差事業はどのような施工方法となるのか。

A32

(東京都・東急電鉄)

施工方法は、仮線高架方式を基本とします。

仮線高架方式とは、現在の線路の隣に仮線を敷設し、現在線を順次仮線に切り替え、空いた用地に高架構造物を築造します。その後、仮線から順次高架構造物上の計画線に切り替える工法です。

詳細につきましては、工事着手前に開催する工事説明会等で説明させていただきます。

Q33 工事中、通行止めはあるのか。

A33

(東京都・品川区・東急電鉄)

具体的な施工計画については、今後検討していくこととなりますが、極力皆様にご不便をおかけしない形を考えていきます。

工事に関する詳細につきましては、工事着手前に開催する工事説明会等で説明させていただきます。

Q34 工事中の周辺道路における歩行者の安全対策はどのように行うのか。

A34

(東京都・品川区・東急電鉄)

工事用車両の出入りについては、交通誘導員を配置するなど安全対策には万全の注意を心がけます。工事に関する詳細につきましては、工事着手前に開催する工事説明会等で説明させていただきます。

Q35 連続立体交差事業区間の両端は既に高架化しているが、現在の高さと変わるのか。

A35

(東京都・東急電鉄)

本事業では、既に立体化している両端部の擁壁や高架橋などの構造物は大きく改変せず、ほぼ現在の高さと変わらない計画としています。

【鉄道に関する内容】

Q36 将来を見据え、各駅停車車両を現在の5両編成から車両を増やす考えはあるか。

A36

(東急電鉄)

現時点において、大井町線各駅停車の車両編成を増やす計画はありません。

Q37 駅の改札口の位置はどうなるのか。また、増設はしないのか。

A37

(東京都・東急電鉄)

駅の改札口の位置は概ね変わらない計画としております。また、現在上り線と下り線それぞれに設置してある改札口を、高架後は1箇所に集約し増設は行わない計画です。

(品川区)

連続立体交差事業完了後、利用者数が大幅に増えるなど状況に大きな変化が生じた場合は、必要な対策を考えていきます。区としては今後も利用状況に注視してまいります。

Q38 高架化後、駅の位置は変わるのか。

A38

(東京都・東急電鉄)

高架化後、戸越公園駅のプラットホームの位置は、現在の位置より約30m中延駅側に移動します。なお、駅の改札口は現在の位置と概ね変わらない計画としています。

Q39 将来的に鉄道敷地の幅は現況より広がるのか。

A39

(東京都・東急電鉄)

現在の鉄道敷地を最大限活用する計画としております。詳細は今後、用地測量を行い明らかにしていきます。

【交通広場に関する内容】

Q40 交通広場はなぜ必要なのか。

A40

(品川区)

現在、東急電鉄大井町線戸越公園駅周辺では、駅前にゆとりのある空間が不足しており、歩行者と自転車等が交錯するおそれがあるとともに、人々が交流できる空間や待合せができる憩いの空間がありません。また、駅前に車両が待機できる空間がないため、乗換えが不便となっており、特に高齢者や障がい者の方にとって駅へのアクセスが困難な状況にあります。

そこで、これらの課題解決に向け、歩行者空間の安全性・快適性確保や駅周辺のにぎわい向上、交通結節機能の強化を図ることを目的として、交通広場を整備することとしました。

Q41 交通広場の位置はなぜ、この位置なのか。

A41

(品川区)

交通広場の位置は、駅や商店街、補助第29号線などの位置関係を踏まえ、歩行者と自動車の錯綜回避などの安全性、商店街や戸越公園等のまちとの連続性によるにぎわい、戸越公園駅へのアクセスのしやすさによる利便性等の視点から、交通広場の位置を選定しました。

Q42 戸越公園駅北側の第二京浜から大崎高校に接続する道路（特別区道V-7号線）は交通広場や再開発事業により通れなくなるのか。

A42

(品川区)

現在、当該区道を含む範囲において、市街地再開発準備組合がまちづくりの検討を進めている段階です。当該区道の機能については、交通広場の取付道路の機能と合わせて、今後も準備組合と連携して検討していきます。

【その他】

Q43 連立の説明会は今回限りか。

A43

(東京都・品川区・東急電鉄)

今後も、用地補償説明会、工事説明会など、事業の節目ごとに説明会を開催し、地域の皆様方のご理解とご協力を得ながら取り組んでいきます。

Q44 不明点に関する問合せ先について。

A44

(東京都・品川区・東急電鉄)

○用地測量に関する問合せ先

《連続立体交差事業及び鉄道付属街路事業に関わる測量作業について》

東急電鉄株式会社 鉄道事業本部 工務部 土木課

TEL 03-5459-5244

《戸越公園駅 交通広場整備事業について》

品川区 都市環境部 都市開発課

TEL 03-5742-7653

○その他連続立体交差事業に関する内容等について

東京都 建設局 道路建設部 計画課

〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1

TEL 03-5320-5387 (ダイヤルイン)

※内容によっては別の部署より回答差し上げる場合もございます。

※お問合せは、土曜・日曜・祝日を除く午前9時30分から午後4時30分までの間  
お願いいたします。