

## 駅東ブロック 第23回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成25年10月8日(火) 午後7時～9時00分
開催場所	十条駅西口再開発相談事務所
出席者	部会役員：沖田部会長 事務局：岩本課長、國保、和田、新田（北区十条まちづくり担当課） コンサルタント：虎見、中島、新野（昭和(株)）
参加者	19名
議事次第	◆議題 1. 鉄道の立体化と駅周辺のまちづくりについて ◆報告 1. 第7回地域危険度測定調査の結果について

### 【開催要旨】

#### 1. 説明概要

##### 1) 鉄道の立体化と駅周辺のまちづくりについて

○十条駅周辺の現状、上位計画における位置づけやまちづくりの方針、現在進められているまちづくりの取組、鉄道の立体化について、北区から説明がありました。



#### 2. 質疑応答

- (参加者) 説明が、毎回同じように感じます。答えられる範囲で良いので、鉄道の立体交差化について具体的なものを示してほしいと思います。
- (部会長) 昭和58年に、区議会で地下化を決議しています。現在、立体交差化の構造形式について、結論が出ていない状態です。都からは、立体交差化に向けて調査に入っているという回答は得ています。現段階で構造形式は決定していませんが、立体交差化に向けて少しずつ進んでいます。
- (参加者) 資料P. 4の「木造住宅の密集地域の改善」の中に「早急な対応が必要」と書いてありますが、誰が対応するのですか。
- (北区) これまでも防災まちづくりの説明等をしてきましたが、基本的には行政側

が主体となります。ただ、それを進めていく上では、皆様方のご理解、ご協力が必要となります。まずは行政が主体となり、皆様のご協力をいただきながらまちづくりを進めていくこととなります。

- （参加者） 密集地域を改善するために、すぐにできることとして、4 m道路を確保することが防災上有益ではないかと言うことで、住民の方々はセットバックの協力をしています。まちづくりに携わっている行政の方達は、東口のまちづくりを進めていく上で、実際のまちの中で、何が問題なのかということを見てもらいたいと思います。資料P. 9に「主要生活道路の拡幅」の写真がありますが、問題はあると思います。
- （部会長） この道路は、まだ完成していません。
- （参加者） 道路が広がっても、電柱がまだあります。電柱があると、通りづらいです。早くこの電柱を移設するなど、そういった事が早急な対応だと思います。
- （部会長） この主要生活道路は、用地買収の途中で全て立ち退き等ができていません。「公園用地の取得」とある公園予定地については、柵に鍵がかかっているのも、「一時避難所」として使えるように、周辺の住民の方に鍵をお貸ししています。東町会内には、広場、公園等は整備されていませんので、今後、計画的に公園を整備することになると思います。
- （北区） 電柱については、電線の連続性を確保するため移設が困難ということがあるので、ご理解いただきたいと思います。
- （参加者） 昭和58年の区議会の決議では地下化ということでしたが、現在の立体交差化の検討状況については、地下化と高架化のどちらですか。
- （部会長） 決まっていないと聞いています。
- （参加者） 区議会の決議があるのであれば、地下化で進めていかざるを得ないと思います。昭和58年の決議当時、J R（当時は国鉄）との協議はどのようになっているのですか。
- （北区） 立体交差化は東京都の事業なので、都がどのような構造形式で行うのかを決めることとなります。昭和58年の区議会の決議では、赤羽と十条の立体交差化を合わせ決議となっています。その後、先行して赤羽が連続立体交差化で高架となりました。国鉄がJ Rとなり、赤羽線が埼京線に変わった中で、十条の立体交差化が頓挫した状況となっています。区は、都に対して、継続して交渉、協議を進めてきましたが、平成16年に都が踏切対策基本方針を発表し、平成20年に十条駅付近が立体交差化の候補区間となっています。平成23年度に事業の費用対効果の検証を都が行い、平成24年度から国費を導入し、具体的な事業の範囲、構造形式の調査を行っています。また、引き続き今年度も調査を行っていますが、結果については都から提示されていません。今後、提示されるものと認識されていますので、結果を踏まえて、地域の方々のご意見や区議会の判断等、総合的に判断して、区から都に対して意見を伝えていくものと考えています。まちづくりについては、現在、駅西口で再開発事業を進めていますが、当然、立体交差化と整合を図る必要があります。同時に、駅東側についても、構造形式によってまちづくりの方向性が変わってくるので、状況をみながら進めていきたいという状況です。
- （参加者） 立体交差化についての最終決定は、都が行うということですが、区議会

の決議はどうなりますか。

○（北区） 東京都が事業主体なので、都が決定方針を示し、区との調整を経て、その上でJRとの協議を踏まえ、事業を進めていくということになります。また、都市計画事業となるので、国が事業認可することとなります。

区議会の決議については、区議会が判断することになります。

○（部会長） 立体交差化を進める上で、事業化について国と都の判断があります。区議会、地元の意見を一本化して、都の方に伝えていけば考慮してくれるのではないかと思います。そのために協議会を設立したわけなので、地元の意見を力強く言っていないと、一本化できないと思います。

○（参加者） 東京都で検討していると言うが、どのような検討をしているのか説明してほしい。

○（部会長） 現在の都市計画は、補助85号線を高架化して線路と交差させる都市計画決定となっています。都は、道路を高架化することも含めて検討するという回答でした。仮に鉄道が立体交差化した場合、都市計画道路の変更が考えられますが、都ははっきりと結論を出していません。都市計画道路の計画線内の住民は、現状では建て替えることができません。昭和58年の決議以降から立体交差化の検討を続けており、早期に道筋を付けて、立体交差化を実現してもらいたいと思っています。今、なんとか道筋を付けておいて、子や孫の代には立体交差化になっていけば良いと思います。今、検討をしなければ、永遠にできないと思います。

まちづくりに関しては、駅西側に「にぎわい」のあるまちづくりを進めていただき、駅東側は安全で閑静な住宅街をめざしていこうと思っています。

○（参加者） 立体交差の構造について、地下になっても高架になっても、デメリットはあるのではないですか。

○（部会長） 地域としてどのような形になることが良いのか、皆さんで考えてもらいたいと思います。

○（参加者） 立体交差化事業は、どんどん進めていかなければならないと思います。

○（部会長） 例えば、補助83号線は、戦後復興の都市計画で、決定後60年以上経って事業が始まったということで、何もしていないでいると時間がかかることとなります。

○（参加者） 以前より、上十条一丁目内で建て替え工事があり、セットバックした場合に、東京電力の電柱と北区防犯灯の柱を移設してほしいということを伝えていますが、その後の状況について現地を見えていますか。防犯灯の柱は、東京電力の電柱と共架すれば、切り返しをせずに車が通行できるのではないかと思います。

○（北区） 前任から引き継いでいますが、現地の確認はしていません。

○（参加者） 先ほど意見があったように、対象となるまちの中を歩いて、地域の状況を把握しなければ、地域の住民も協力しようという気にならないのではないのでしょうか。資料P. 19にある防災マップが載っていますが、10年前のものをそのまま載せており、消火器が3倍に増えているにもかかわらず反映されていません。地元を見ていただいて、地元が色々なことやっているということを、常に把握していただきたいと思います。

○（北区） その都度できる限り現地を確認し、対応させていただきたいと思います。

- （部会長） 防災マップは、今後、みなさんでまち歩きをして作り直そうと考えているので、今回の資料に載せています。また、資料P. 20にある「可搬式スタンドパイプ」は、町会から都に補助の申請を行い、審査に入っているところです。これがあれば、バケツリレーの必要がなくなると考えています。
- （参加者） 「消防活動困難区域」は、町会でホースを用意しても解消できないのでしょうか。
- （部会長） 主要生活道路が完成すれば、「消防活動困難区域」は解消できるということです。スタンドパイプは、消火栓に直接つなげば、動力等の必要はなく、半径80m以内は消火できるというものです。

### 3. 報告事項

#### 1) 第7回地域危険度測定調査の結果について

- 東京都から公表された「地域危険度測定調査の結果」について、北区から報告がありました。
- （部会長） 上十条一丁目は、災害時の地域危険度がランク「4」、5, 133町丁目中202位ということで、高いところにあります。これは、狭あい道路が問題であるということですが、主要生活道路が完成すれば、ランクが下の方に行くのではないかと思いますので、なるべく早く努力していただきながらやっていきたいと考えています。

### 4. 質疑応答

- （参加者） このような調査は、5年前と比べてどうなっているのかということが大事だと思うので、そのような資料が欲しいと思います。また、まちづくりについて、以前に駅東側でも再開発事業の検討が行われ、紛糾した地域です。先ほどの意見のように、きめ細かなまちづくりを考えていただき、再開発事業や区画整理事業は住民の生活に大きく影響することなので、良く考えた対応をお願いしたいと思います。
- （部会長） 先ほどの意見の中で、セットバックを進めるべきとの意見がありましたが、新築そっくりりにリフォームすれば、道路は広がらないということもあります。また、電柱の移設については、電線が家の屋根の上を通ることになる場合は危険であるということで、断られたことがあります。きめ細かいまちづくりでまちを変えるということは大変な努力が必要であり、理解しておいた方が良いでしょう。
- （北区） 危険度測定調査の結果については、9月17日に発表されており、前回との比較については、次回まで時間をいただきたいと思います。また、ご指摘いただいた平成8年当時の駅東側の経緯と合わせて検討された駅西側については再開発事業を進めている状況となっておりますが、再開発区域内は不燃化された建物が建ち、防災備蓄や防火水槽など、安全面に配慮したものができあがるので、事業の効果についてはご理解いただきたいと思います。

## 5. その他

### 1) 防災マップ、可搬式スタンドパイプについて

- 平成13年、平成15年に作成された各町会の防災マップについて、北区から説明がありました。今後、マップの修正について、町会と調整しながら検討してきたいと考えています。
  
- （部会長） 消火栓は3種類の消火栓があります。四角い蓋のものと丸い蓋のものがあり、四角い蓋のものは2種類あります。工業用水を使っている消火栓、上水道を使っている消火栓、丸い蓋のものは耐震の菅に変えた消火栓となっています。スタンドパイプについては、先ほどお話しした通り、都に補助の申請しております。単一町会ですと、20万円助成金が得られるというものです。「上一西防災マップ」は、防災マップの第一号であり、これが他の町会に広まっていったという経緯があります。消火器が51基に増え、消火栓については消防署から図面をいただいているので、それに基づいて、消火器と防災協力井戸等を追加したいと思っています。マップにはブロック塀等の高さや幅員も記載されているので、改めて調査した後、記入していききたいと思いますので、ご協力をお願いします。

## 6. 質疑応答

- （参加者）地域危険度測定の資料で、地盤による震動の強さに関する資料をもらえますか。
- （北区） 都の資料を確認して報告します。

（まとめ）

- （北区） まちづくりに関して進捗等がありましたら、ご報告したいと思います。地域危険度につきましては、前回と比較した分析を次回に示したいと思います。防災マップにつきましては、年月が経過しているので、見直し、改訂をさせていただきたいと思います。鉄道立体化については、部会長から見学という提案をいただいたので、相談させていただきたいと思います。

以上



## 駅東ブロック 第24回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成25年1月30日（木）午前9時～午後3時
開催場所	石神井公園区民交流センター
出席者	部会役員：沖田部会長 事務局：岩本課長、國保、和田、新田（北区十条まちづくり担当課） コンサルタント：虎見、中島、新野、羽生（昭和(株)）
参加者	12名
議事次第	◆議題 1. 鉄道の立体交差化と沿線まちづくりの事例研究 （西武池袋線石神井公園駅周辺（練馬区））

### 【開催要旨】

#### 1. 視察

##### 1) 石神井公園駅周辺の視察

○鉄道の立体交差化と沿線のまちづくりの事例研究として、練馬区石神井公園駅周辺の視察を行いました。

#### 【視察の様子】



【石神井公園駅南口】



【側道】



【鉄道高架下利用】

#### 2. 議事（練馬区からの説明）

○石神井公園駅周辺のまちづくりについて、練馬区から説明がありました。

- ・石神井公園駅周辺のまちづくりの経緯
- ・地区計画について
- ・連続立体交差化事業について など

#### 3. 質疑応答（練馬区）

○（参加者） まちづくりの計画を策定してから、鉄道の立体交差化事業の工事着手まで、どれくらいの年数がかかりましたか。

○（練馬区） まちづくり全体構想は、平成15年6月に策定しましたが、まちづくり協議会による協議は平成12年からです。連立事業の事業認可は平成19年ですので、7年

位かと思えます。

- （参加者） まちづくり構想などに、まちづくり協議会からの意見は取り入れられていましたか。
- （練馬区） まちづくりへの提言として、取り入れられています。
- （参加者） 鉄道の立体交差化について、地下化の要望はありませんでしたか。
- （練馬区） 西側に外郭環状線（地下）の計画があり、鉄道の地下化ができない条件下なので、高架化となりました。
- （参加者） 鉄道の高架化に伴うまちづくりを行い、地元の商店街は活性化されましたか。
- （練馬区） 北口は建替が進んでいるところがありますが、南口はまちづくりの事業中であるので、成果はこれからです。地区計画も、計画決定したばかりなので、これからです。
- （参加者） 再開発ビルの建設にあたり、地元住民の方からの反対はありませんでしたか。
- （練馬区） 再開発ビル（石神井公園ピアレス）の計画は、昭和60年から始まっており、まちづくり全体構想の検討を始めた頃は、完成に近づいていました。北口についてもまちづくりを検討する必要があり、先行して再開発事業が進められていたので、途中で都市計画の変更がありましたが、事業を完成できたようです。
- （参加者） 都市計画道路（補助132号線）の整備は順調に進みそうですか。
- （練馬区） 平成18年度から、事業を進めているところです。
- （参加者） これから十条地区で進めようとしていることの事例として、大変参考になりました。
- （参加者） ロケーションが十条駅周辺に似ているので、参考になります。
- （参加者） 再開発ビルや鉄道高架下の商業施設と地元商店街の関係や、地元のまちづくり協議会における協議において、何か問題がありましたか。
- （練馬区） 高架下の商業施設に関しては、鉄道事業者主体の開発なので、区が立ち入る余地はありませんが、地元の商店街との関係で、問題があったとは聞いていません。
- （参加者） 高架下にイトーヨーカドーが出店しており、影響が出ていると思いますが、問題なく進みましたか。
- （練馬区） 大きな問題は聞いていません。
- （参加者） 鉄道の高架下利用について、関係者による検討会の中で、ある程度意見調整はできましたか。
- （練馬区） 東京都が検討主体となり検討会を設けています。区としては駐輪場等の公共施設を整備したいという考えがある一方、鉄道事業者としては駅前の一等地を商業利用したいという考えがあり、協議を重ねて調整していくため、時間はかかると思



【説明会の様子】

います。

- （参加者） 十条地区でも、同じような検討会を作りますか。
- （北区） 事業化されれば作ると思います。
- （参加者） まちづくり協議会と併せて、地元のみなさんの意見を聞く場を設ける必要があると思います。

（まとめ）

- （北区） 説明や質疑の中にあつた通り、石神井公園駅周辺は十条駅と似ているところがあります。十条地区まちづくり全体協議会は平成17年に設置され、まちづくり基本構想も平成17年に策定されています。参加者には、視察地を見ていただき、同じようなイメージを持っていただけたらと思っています。今後に向けて様々な課題が出てくると思うので、各ブロック部会においても、視察のまとめをしたいと思っています。参加されなかった方に対して、本日見聞きしたことをお伝えいただいた上で、次回ブロック部会に臨んでいただきたいと思っています。

（あいさつ）

- （栗橋会長 まちづくり全体協議会） 貴重な時間をいただき、ありがとうございました。類似している環境も十分参考となりました。十条地区においても、今後、意見等をまとめながら、一步一步前進していきたいと思っています。十条地区のまちづくりが完成したときは、視察に訪れてください。

#### 4. 議事（北区からの説明）

- 事前に行った練馬区とのヒアリング結果について、北区から報告がありました。

#### 5. 質疑応答（北区）

- （参加者） 十条地区においても、まちづくりの将来形を見せて行くことが必要であると思います。将来、踏切が廃止になるということをはっきり示して、地域のみなさんにイメージを持ってもらうために、どんどん絵姿を示していくことが重要です。
- （北区） 十条地区まちづくり基本構想の中で、まちづくりの将来像を示しながら、今後展開すべきまちづくりについて検討している最中です。
- （参加者） 鉄道を立体化して駅前を整備していくハード整備に対して、商店を営んでいる方々に、どのような影響があるか心配しています。そのような心配を払拭させるために、検討会などで話し合いをしていく必要があると思います。地元の商店が活性化していく方策を示す必要があり、先を見ながら進めていかないと、心配ばかりが先に立ち、まちづくりが足踏みしてしまいます。環境が変わることによって、地域がどのように変わるのか、まとめておいた方が良くと思います。
- （北区） 木密地域不燃化10年プロジェクト（十条駅西地区）整備プログラムの一環で、駅周辺の商店街・商店会を対象にした意見交換の場を設けました。まちづくりの将来像をこれから検討する場として、自由に意見を出し合って検討していただくため、区は、まちづくりのコーディネーターを派遣しています。



- （参加者） 想定で、商店街のあるべき姿、まちのあるべき姿を示していかないと、事業は進まないと思います。
- （参加者） これから商店街の組合員を含めて、話し合いを進めていきたいと思っています。各商店街・商店会で話し合いを進めた上で、地元の商店街合同で意見を集約していきたいと考えています。
- （参加者） 十条駅周辺のにぎわいを活かそうとして、まちづくりの活動を行っているので、商店街の意見をまとめるには、良い機会だと思います。各商店街・商店会で話し合いを進めたうえで、意見を集約していくことは大切だと思います。

以上

## 駅東ブロック 第25回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成26年3月13日(木) 午後7時～午後8時
開催場所	十条駅西口再開発相談事務所
出席者	部会役員：沖田部会長 事務局：岩本課長、國保、和田、新田（北区十条まちづくり担当課） コンサルタント：虎見、中島、羽生（昭和(株)）
参加者	8名
議事次第	◆議題 1. JR埼京線沿線のまちづくりについて  ◆報告 1. 駅東ブロックの地域危険度について 2. 防災マップの作成について 3. その他

### 【開催要旨】

#### 1. 説明概要

##### 1) JR埼京線沿線のまちづくりについて

- JR埼京線沿線のまちづくりについて、1月30日に行った「鉄道の立体交差化」の事例視察を交えて、北区から説明がありました。また、十条駅付近の状況から、「十条駅付近のまちづくり」及び「今後の取り組み」について、北区から説明がありました。



【第25回ブロック部会の様子】

#### 2. 質疑応答

- (参加者) 練馬区の事例で、鉄道高架の横に側道を設けたという説明がありましたが、側道を整備する際、何軒の移転があったのか把握していますか。
- (北区) 具体的な棟数は把握していませんが、概ね6m幅の側道が整備されていま

した。場所によって両側、または片側で整備されています。高架化の工事中箇所については、側道用地を利用して高架化の工事を行い、鉄道の工事が終了したあとで側道を整備するという形で進めているようです。

- （参加者） 埼京線の線路沿いに住んでいる者なので、高架になった時の影響を心配しています。十条富士見中学校を建てたときに、敷地内に12mの鉄道の迂回のための用地が設けられていると聞いているので、線路から12mまで取り込まれるのか心配しています。
- （北区） 構造形式が決まっていないので、現時点では工事の方法はわかりません。工事を行うということになると、線路をずらして施行することになりますが、練馬区の事例では、片側6mあったので、その程度の幅があれば工事ができるのではないかと思います。十条駅付近の場合は、東京都の検討結果が出てこないとわかりません。

### **3. 報告事項**

#### **1) 駅東ブロックの地域危険度について**

- 第7回東京都地域危険度測定調査のうち、駅東ブロックに係る部分について、北区から報告がありました。

### **4. 質疑応答**

- （参加者） 火災危険度については8年前の状況であり、現在では大きく改善されています。そのような古いものを利用しているので、上十条一丁目の値が高くなっています。東京都が発表した首都直下地震の被害想定等を用いて多角的に検討するべきだと思います。

### **5. 報告事項**

#### **2) 防災マップの作成について**

- 以前作成した防災マップから年数が経過しているため、新たに更新し、作成することが、北区より報告がありました。

### **6. 質疑応答**

- （部会長） 東京都の「地域の底力再生事業助成」を受け、十条台地区の8町会でスタンドパイプを購入しました。設置箇所は、西町会では、上一西町会会館の隣の広場、十条野鳥の森広場に設置しています。スタンドパイプは、動力無しで半径80mの範囲で消火できるものです。
- （参加者） 出火の件数はどの程度を想定していますか。
- （北区） 東京都の公表した資料によると、消防庁が平成22年度に地震時における地域別出火危険度測定を行い、その資料を基に火災危険度を出していると思われるのですが、町丁目単位のデータは手元にありませんのでお示しできないと思います。

○（参加者） 以前、テレビで報道されていましたが、消火剤が入ったビンについて紹介していました。効果について調べて、メリット・デメリットについてまとめてもらいたいと思います。

○（北区） 具体的なものを示していただければ、調べて、次回お示ししたいと思います。

○（まとめ） 事例視察を踏まえ、今後、立体交差化を見据えて、駅東側については、もう少し踏み込んでまちづくりを進めていく必要があると考えています。参加されなかった方にも、資料を見せていただき、まちづくりについて話し合いをしていただければと思っています。

地域危険度についての質問に対しては、最新のデータや事例について、次回報告できるように準備したいと思います。

防災マップについては、できるだけ早くお届けしたいものなので、上一西町会からお配りしたいと思います。

以上

# 駅東ブロック部会の活動報告

## 1) 第26回ブロック部会議事要旨

駅東ブロック部会 第26回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成26年10月22日(水)午後7時～9時
開催場所	十条駅西口再開発相談事務所
出席者	部会役員：沖田部会長 事務局：岩本課長、國保、和田、新田(北区十条まちづくり担当課) コソカウト：高尾、木村、津端、鈴木(株)アルメックVPI
参加者	8名
議事次第	◆はじめに◆ ◆議題◆ 1. JR埼京線沿線のまちづくりについて ◆報告◆ 1. 十条地区のまちづくりの進捗状況について 2. その他

### 【開催要旨】

## 1. 説明概要

### 1) JR埼京線沿線のまちづくりについて

○十条駅周辺の防災性の状況、駅東ブロック周辺の上位計画等における位置づけについて、北区から説明がありました。



【第26回駅東ブロック部会の様子】

## 2. 質疑応答

- (参加者) 駅西ブロックの再開発のまちづくりは進んでいるのですか。
- (部会長) 進んでいると聞いています。再開発の準備組合の加入率は70%以上であり、準備組合から組合に進んでいくものと考えられます。ここの事務所の玄関口脇に模型が展示してあり、そこまで話が進んでいます。ご覧になっていただければ一目で分かると思われま。



- （参加者） 十条駅周辺のまちづくりは、十条駅付近の立体化を前提としているものですか。立体化がいつになるのか決まっていらないのに、まちづくりだけを漠然と進めるのですか。
- （部会長） 立体化と沿線まちづくりは一緒に行わなければなりません。いつ立体化するかは分かりませんが、計画はある程度進んでいます。また、まちづくりについては、できるところは進めています。
- （参加者） 駅から離れたところでのまちづくりはできますが、十条駅近くのまちづくりはできないではありませんか。
- （部会長） その通りであり、補助85号線のうち上十条一丁目から二丁目の部分は、都市計画道路の単独立体化のための側道部が未整備という計画であるため、沿道での建て替えにあたっての助成金は出ません。地元では鉄道の立体化の議論をしていますが、東京都は都市計画道路の単独立体化のための側道部の計画線を消してくれません。このため、建て替えが難しい状況にあります。
- （参加者） 立体化になるということは決まっていますか。立体化の計画がなくなるとどうなるのですか。あと何年待てばよいのですか。何をどう考えれば良いかわかりません。
- （北区） 駅周辺のまちづくりは、できるところから始めています。鉄道立体化とは関係のない地区のまちづくりの問題・課題については遅れてはいけないので進めていきます。
- （部会長） 赤羽の鉄道立体化の際は、交差する幹線道路が2本以上というのが条件で、このとき十条は補助85号線だけでしたので、無理という話でした。それが皆さんの力で変わってきました。以前は、鉄道立体化の資金源は自動車税が使えましたが、今は使えず、苦しい状況ではあります。そういう中でも、幹線道路が2本なくても危険な状況を回避するためには十条駅付近の埼京線の立体化が必要だということで、立体化を認められるようになってきています。現在、区議会で議論中ですが、年内にはもう少し進んだ話を報告できると思われま。
- （参加者） 北区ニュース（平成26年10月20日発行）に、十条駅西口の再開発に1億円を使った旨の記載がありましたが、こんなに必要でしょうか。
- （北区） その記載は平成25年度決算報告であり、昨年度、再開発準備組合に1億円以上を助成したことを示しているものです。実際にはもっと多くの費用がかかっています。内容は、再開発に必要な調査費や、施設建築物自体の基本設計費のほか、地下駐輪場を整備するための計画や設計費も含まれています。必要額については、十条駅西口地区が特別に高いということではなく、他地区をみてもこの程度の費用は必要です。
- （参加者） 再開発はどの程度進んでいますか。
- （北区） 平成24年10月に都市計画決定しました。これは、事業を行うという意思表示を示したものです。
- （参加者） 駅の東口はどうなるのでしょうか。助成金はありますか。
- （北区） まちづくりについて、どのような進め方にするかは、これからの検討になりますが、駅の西と東では地区特性が異なりますので、西口と同様という話にはならないと考えます。東口がもっている特性にあったまちづくりを進めていくことになる

と思います。助成金はどういうまちづくりをするのかによります。

- （部会長） 駅東口は閑静な住宅街をめざしているのですが、大きな商業施設が立地するようなまちづくりには反対していきたい考えを持っています。
- （参加者） 駅近くに住んでいる者にとっては他人事ではありません。
- （部会長） 区議会でも取り上げてもらいましたが、駅東口はガス灯が灯るまちとするのが良いのではないのでしょうか。ガス灯にあった安らぎのある駅前商業地区とし、こうしたまちづくりをすることに協力して欲しいと思います。
- （参加者） 埼京線を立体化するためには、現在の狭い鉄道敷きでは無理で拡幅が必要となるでしょう。だからそばに住んでいる人は心配しているのです。どの程度影響がでるのでしょうか。
- （部会長） それは誰もが興味あることですが、現段階ではまだ分かりません。いくつかの可能性を前提にして考えることはできます。例えば、駅西口の計画図を見せてもらったことがあります。計画図に示されてある鉄道は現状のままです。このため、鉄道が高架した場合と地下化した場合の計画図も必要ではないかといったことがあります。
- （参加者） 昨年度視察に行かれているが、どのような状況でしたか。
- （北区） 西武池袋線の石神井公園駅を視察しましたが、高架構造となっています。沿線のまちづくりが一体的に進められており、鉄道沿いに6 mまたはそれ以上の側道が新しく整備されていました。この例から分かるように、鉄道が立体化されると鉄道沿いも影響を受けるということで、認識しておくべきことだと思います。
- （部会長） JR東日本は埼京線の混雑緩和のため増両にしていますが、十条駅のホームの長さの関係で10両となっています。今後、JR東日本が各駅停車と急行の車両数を変えたとしたら、十条駅は踏切の関係でホーム延長できないので、各駅停車しか停まらなくなります。そうすると1時間あたりの本数が減り、十条は各駅停車のまちということになり、まち全体の価値が下がることにつながりかねません。補助85号線の現在の都市計画は、道路の単独立体化です。このため踏切付近の側道の計画のある一定区間では、建物の建て替えの際は6 m超セットバックしているところがあります。側道の計画線のない駅から離れたところは、建て替えの際は都市防災不燃化促進事業で助成してもらえますが、踏切付近は立体化の方向性が決まるまで助成してもらえません。
- （北区） 踏切付近の都市防災不燃化促進事業は、補助85号線の都市計画が変わらないと導入できません。
- （参加者） 駅東口はにぎわいの拠点に位置づけられていますが、これと安らぎのあるガス灯のまちづくりとは相容れないと思います。
- （部会長） そういう意見はよく聞きます。現在駅東口は駅裏の状態にあります。このため、例えば安っぽい居酒屋ではなく、デザインされたものにする、地区計画を導入し、建物の形状や色をそろえるなどすれば良いと思っています。
- （参加者） 資料の3ページ下の図は、取り扱いで整合が図れてないなど問題があると思います。これではなくて東京消防庁が示している被害想定図を出してください。
- （北区） 最新の地域危険度は昨年東京都が公表したものですが、建物の構造に関するデータは、東京都主税局が持っている平成22年1月1日時点の固定資産税台帳が

もともになっています。また、土地利用に関するデータは、東京都の平成18年の土地利用現況調査がもともになっています。平成22年1月を基準日としているため、それ以前のデータをもとにするしかないということです。

さきほどご意見のあった首都直下地震等による東京の被害想定は、東京都が平成24年4月に公表したものです。この被害想定と地域危険度のデータは同じ部分もありますが、結果の部分は異なっています。また、地震想定は同じ条件ではないということです。

今回地域危険度で示したのは、これまで7回測定されてきており継続性があり、時系列的に比較しやすいという理由からです。

- （参加者） 被害想定のもととなる建物に関するデータは平成22年時であり、平成18年と比べると4年も違います。また、被害想定は時系列的に比較できるので、次回示して欲しいと思います。
- （北区） 検討します。
- （参加者） 前回ご紹介しました消火用のボトルの件はどうなりましたか。
- （北区） 当方で調査したものが1つありました。しかしながら、一社しか扱っておらず、オンライン販売のみです。一般の消火器より高額であり、東京都ホームページで確認したところ特に推奨してはいませんでした。
- （参加者） オンライン販売ということですが、私が以前見たものは、ホームセンターの広告です。
- （北区） そちらのものの詳細が分かれば、ご報告致します。

### **3. 報告事項**

#### **1) 十条地区のまちづくりの進捗状況について**

- 十条地区全体のまちづくりの進捗状況について、地区全体、埼京線、地区の西側、地区の北側、地区の東側に区分して、北区から報告がありました。また、このうち現在取り組んでいる密集事業の進捗と今後の予定について、北区から報告がありました。

### **4. 質疑応答**

- （参加者） 新しい公園の管理などについて地域の協力が必要になるのでしょうか。
- （北区） 区としては、投げかけをさせて頂くことになると思います。
- （参加者） 上十条一丁目西町会は野鳥の森の管理を任されていますが、十条は他の地区と比べて極めて高齢化しており、担い手としては厳しい状況にあります。消防車が入れるような道路を整備して、その脇に小さい公園を設置するというのは如何でしょうか。
- （北区） 新しい公園は防災性に寄与すべきものと位置づけています。今後地域の方々とワークショップを行い、方針を固めていきたいと考えていますが、消防車が入れるような仕上げにすることも、その際にご提案頂ければと思います。

- （参加者） 足立区は無接道でも建て替えができる基準をもうけているらしいのですが、そういうのを導入して防災性を高めるといことは考えられませんか。
- （北区） 建築基準法の緩和によるものと思われませんが、無接道の敷地いわゆる3項道路として基準を緩和するという考えは、北区としては現段階では持ち合わせてはいません。ただし将来的にはあるかもしれません。意見として承っておきます。
- （参加者） リフォームにより、前面道路を拡幅しないで更新される住宅をみかけます。このような道路が拡幅されない状況をどう思われますか。
- （北区） 2項道路沿道においてリフォームは、法律上のルールで言えばセットバックの義務は発生しません。この対策のためには、根本のところでは法律を変える必要がありますが、自治体レベルで対応するということになると、法律との整合があり難しいと思われまます。今の意見は関係部署に伝えまして、何か分かるようでしたら次回報告いたします。  
明らかに違反建築があるようでしたら、区が指導しますので、通報して頂ければと思います。
- （部会長） 違法建築と判明すると赤紙が貼られます。かつて補助85号線沿道で3階建ての建物が建てられようとしていましたが、途中で違法建築と分かりました。そこは都市計画道路の区域内で制限がかかっており、3階以上の耐火建築物は禁止されています。このため、建築主は2階建てということにしたらしいです。
- （参加者） リフォームの物件は、資料の2ページや3ページの図には反映されているのでしょうか。
- （北区） 建物構造については固定資産税台帳がもととなっていますので、そちらに反映されているかどうかによります。もとの調査は現地確認や登記簿による確認となりますので、そこで判明しなければ分からないと思います。ただしリフォームの場合は、構造的には変わりませんので、資料の図には反映されていないということになります。
- （参加者） リフォームで木造に鉄骨を入れたら固定資産税は変わりますか。
- （北区） リフォームは登記しませんので、自己申告しない限り分かりようがなく変わりません。また、外観では分からないので家の中に入らないと分からないということもあります。
- （参加者） 駅東ブロック内の世帯数が約1,800世帯となっていますが、まちづくり事業では、家を所有している世帯が重要と思いますので、どの程度か教えてください。
- （北区） 用地買収を伴うような密集事業を導入する際は、個別に建物所有状況を調査しますが、目的以外で公表するのは個人情報扱いもありますので、難しいと思います。
- （参加者） 駅東ブロック内の居住者数と建物棟数を教えてください。
- （北区） 平成26年5月現在で、人口は2,955人、世帯数は1,757世帯です。建物棟数は土地利用現況調査で調べることになります。

#### （まとめ）

- （北区） 立体化があつてまちづくりなのか、まちづくりがあつて立体化なのかの議

論が中心であったと思われませんが、どちらもそれぞれ必要性を持って進めつつ、その中で調整を図ることが大切かと思われます。次回以降、より具体的な話を報告できるよう準備して参りたいと思ひます。また、公園については、来年度はワークショップという手法で、地域の方々からご意見を伺ひ、整備の方向性や管理の方法などを検討して参りたいと思ひます。

- （部会長） 次回は12月ごろに開催したいと思ひます。立体化について新しい情報を提供できると思ひます。

以上



# 駅東ブロック部会の活動報告

## 1) 第27回ブロック部会議事要旨

駅東ブロック部会 第27回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成26年12月9日(火) 午後7時～9時10分
開催場所	十条駅西口再開発相談事務所
出席者	部会役員 : 沖田部会長 事務局 : 岩本課長、國保、和田、新田(北区十条まちづくり担当課) コソカト : 桑山(パシフィックコンサルタンツ(株)) : 高尾、津端、鈴木((株)アルメックVPI)
参加者	24名
議事次第	◆議題◆ 十条駅付近沿線まちづくり基本計画(案)について ◆報告◆ その他

### 【開催要旨】

## 1. 説明概要

### 【JR埼京線沿線のまちづくりについて】

○十条駅付近沿線まちづくり基本計画(案)について、北区から説明がありました。



【第27回駅東ブロック部会の様子】

## 2. 質疑応答

○(参加者) 本日の資料では、過去の住民からの様々な意見が反映されておらず、結果だけがあるようにみえます。これまでの経緯を示すべきだと思います。

東口は開発をしない方向でまとまったはずですが。

6m以上の道路と駅前広場がありますが、連立の構造によって変わるのではないのでしょうか。また、補助73号線ができた時を想定しておく必要があります。連立が決まってないのに、なぜ今年度中にまちづくり基本計画をつくるのでしょうか。

○(北区) 過去の経緯として、駅東側では再開発は行わない結論が出たことは踏まえ

ており、住宅地区について大規模に開発するとはしていません。

しかし、連立を早期に実現させ、事業効果を高めるためには、周辺のまちづくりを進める必要があります、気運を高める必要があります。

駅前広場の位置は、鉄道の立体化の構造が決まっておらず、どこに出入り口ができるかも決まっていないため、補助85号線から演芸場通りの範囲としています。

○（参加者） 資料3ページ上段の対象区域をみると、端が明確でなくぼんやりとした表示となっていますが、自分の居住地が含まれているのかどうか分かりません。

○（北区） 対象区域は環七から原町踏切までで、沿線の全てです。端がうすくぼんやりしているのは、範囲をイメージとして示しているためです。

○（参加者） 東側の住宅地区は開発しないとしているが、計画としては大きな影響があります。道路計画は住民にとっては大きなことと感じます。

7ページ下段に「鉄道沿いに残る震災時の消防活動困難区域の解消を図るために、鉄道沿いの補助第85号線～フジサンロード間に幅員6m以上の道路整備が適切」とありますが、どのように適切と判断し、どのような根拠なのですか。

○（北区） 大規模な開発とは、再開発を意味しており、道路計画は大きな影響があることは事実です。

幅員6m以上の道路が整備されていない区域では、震災時における消防活動困難区域が生じてしまいます。駅の東側には南北方向を結ぶ幅員6m以上の道路がなく、密集事業による主要生活道路を整備した後も、消防活動困難区域が残ってしまいます。これを解消するためにこの配置で道路を整備することが適切ということです。

○（参加者） 立体化の構造をある程度知りたいと思います。高架が前提のようにみえますが、高架の場合と地下の場合、それぞれへの対応をするべきではないでしょうか。消防活動困難区域について、建前は分かるが、連立後の跡地のことが想定されていません。道路計画について、他の方法があるのではないのでしょうか。

○（北区） 連立事業の主体は東京都であり、構造についても東京都が検討しています。今のところ、内容は伝えられていません。

この計画で、立体化の構造と密接な関係があるのは、駅前の広場の位置と考えております。なお、跡地の活用という話がありますが、区が公共的に使えるのは全体の15%と決まっています。その部分の利用方法については今後の検討となります。構造形式が明らかにならないと、跡地利用の範囲は分かりません。

○（北区） 駅西口の再開発は平成24年10月に概略を都市計画決定し、再開発の規模や駐輪場などを明らかにしました。しかし、詳細はこれからの決定となります。これと同じように、本日の基本計画（案）は、全体の方向を定めたものであり、詳細は高架または地下化が明らかになった時点で検討していくこととなります。

○（参加者） 立体化の話がありません。前回から話が進んでいないと感じます。

○（北区） 現在、国と東京都が比較設計協議を行っている状況です。これが決まれば皆さんに説明ができるようになると考えております。昨年までは、十条駅付近は立体化するかどうか分からないという状況でしたが、今年度には準備中区間に位置づけられました。今後、東京都が説明をしていくこととなります。

○（参加者） 連立に関して都が説明するのは、いつですか。また、構造はどのようなのですか。地下とも高架とも情報がなく、どっちつかずのままですので、一般住民には分か

りません。

- （北区） 国と東京都が検討している状況にあります。決まってからでないとは公表されないと考えております。
- （参加者） 周辺まちづくりは鉄道立体化を前提に検討をされていて、80%ぐらい立体化するだろうという前提で話しが進んでいるようですが、我々素人の住民には分からないことが多すぎます。
- （北区） 他地区の事例をみると、まちづくりの計画を先に決め、その後、連立の構造が明らかになるというのが一般的です。
- （参加者） 連立の早期実現のために、まちづくりの案をつくり、国や東京都に示すということですか。
- （北区） そのように考えてもらえれば結構です。
- （参加者） 本計画（案）に関して、東京都と話をしているのですか。国や都が連立の計画を定めるのは、いつごろになるのですか。
- （北区） 都には、まちづくり基本計画（案）について説明をしています。いつかという点については、分かりませんが、国の補助金を使って行う事業であり、国が事業を判断する基準のひとつに、地域のまちづくりの進捗状況があります。このため、これまで色々な計画や事業を進めてきました。今回のこの基本計画（案）が策定されれば、大きく前進することになると考えております。
- （参加者） 今回の道路計画は、まだ誰も知らないもので、丁寧に説明していくべきです。よく住民の話を聴くべきだと思います。慎重に進めてください。
- （参加者） 6mの道路計画案が出ましたが、今回の説明で納得するという気持ちにはなりません。ここにいる住民みんなが、なるほど、それは必要だね。と納得するような説明をするべきではないでしょうか。
- （北区） この案は、今回初めて公表するものです。十条駅周辺のまちづくりの課題として、まず開かずの踏切の解消のために鉄道の立体化を進めるということがあります。また、十条地区全体は災害に弱い地域ですので、防災まちづくりを進めています。そして駅周辺は、人が集中する状況のなかで、空間や道路ネットワークの問題等があります。これら十条駅周辺の課題は、十条に住んでいる方々の共通認識であると区は考えています。以上の課題に基づき、案を示しています。  
合意形成について、この場ですぐにとということが難しいのは認識しています。ただし、まちづくりの課題や今後進めるべき方向については、共通認識として持っていただき、議論していただきたいと思います。
- （北区） 合意形成について、ここで賛否をとるということではなく、これがスタートとなります。案はブロックごとに説明し、その中で合意形成を図っていきます。道路は法的には都市計画事業という形で進めていきます。連立も都市計画事業で進めていきます。引き続きご意見などを賜りながら議論していきたいと思います。
- （参加者） 合意形成ができるのでしょうか。道路は、本当に生活をする上で必要なののでしょうか。鉄道沿いに道路を整備しても防災につながるか疑問です。建替える際、セットバックを行い、2項道路も幅4mなるようにしています。障害になっているのは電柱です。電柱を動かしていない箇所があるので、どうにかするべきではないでしょうか。

- （北区） 建築時に電柱の移設の指導は行っていますが、セットバックした部分の電柱については、用地使用の承諾がないと電柱を移設できません。また、仮に移設が可能だとしても、電線が家の上を通るようであれば移設はできません。移設可能な箇所は、これまでも対応はしております。
- （部会長） 町会事務所の前の電柱を動かそうとしたことがあります。しかし、電線が家の上を通るため移設できないと言われました。私有地の場合は東電が借地して使用料を払いますが、だめと言われたらそれまでです。  
中十条2丁目で火事があった時、消防車が入り込むのに大変な時間を費やしました。幅員が6 m以上ないと消火活動ができないのです。密集事業の主要生活道路1号～3号が整備されると消防車がスムーズに入ることができ、上十条一丁目西町会は消火可能になります。  
上十条一丁目と中十条二丁目にまたがる新しい公園は、ワークショップを行い、住民の意見を聴きながら計画を作成することになっています。完成したら一時避難所となります。  
鉄道沿いの6 m道路は、先ず立体化のための工事を行う上で必要であり、このため鉄道の東側になっています。東側にはJR東日本の用地があり、その分費用がかからないということも考えられます。
- （参加者） 強制力とはどういう意味ですか。また、駅東側の6 m道路は、高架化がかなりの線で決まっており、高架化のための工事が必要ということで、消火活動のための道路と称して配置しているのではないですか。
- （北区） 資料の10ページに、「体系的な道路網の形成に向けて、南北方向の主要生活道路を都市計画等に位置づけ」とある通り、強制力とは、道路を都市計画に位置づけ、事業を進める際には都市計画法に基づいて行うため、強制力が発生するということです。なお、高架であっても地下であっても工事ヤードとなる用地は必要と考えています。
- （参加者） 強制力とは、6 m道路となる所に住んでいる者が反対し、とどまることはできないということですか。最終的に退けということですか。
- （北区） これからこのような道路を計画し、整備に繋げていきたいということが本日の説明の趣旨です。そして道路計画が具体化され、都市計画道路に位置づけられた場合、都市計画事業として、事業が進むこととなり、その際に強制力が働くということですが。逆に強制力を働かせないと、いつまでたっても道路ができなくなる可能性があります。今後、都市計画に定めるためにも、合意形成が必要と考えております。
- （参加者） 資料の最後に地元合意形成とありますが、道路をつくることに反対する住民がいても、法律に則って整備されるということですか。このことと、地元合意形成について意見交換というところが、どう繋がるのか良くわかりません。最終的には退いてくれということですか。
- （北区） 道路を整備する場合は、都市計画手続きの流れの中で、合意形成を図る部分が出てきます。一方で、資料の最後に示す合意形成というのは、基本計画（案）に関する合意形成です。
- （参加者） 反対意見が出されたとき、どのような対応をするのですか。また、6 m道路で立ち退きを余儀なくされる人に、情報を流しているのですか。それとも気づか

ない住民が悪いのですか。

- （北区） 最初に情報ということですが、当ブロック部会の周知は、町会での回覧と、町会の掲示板で行っています。また、北区のHPでもお知らせをしています。都市計画を定めるという段階での情報は、関係するエリアの全戸に周知するとともに、区の広報紙に掲載する、というのが一般的です。

この基本計画（案）は法律に基づいて定めるものではなく、十条駅周辺のまちづくりを進めるための実施計画であり、過去のブロック部会の経緯のなかで、基本計画の中のいくつかの計画について、それぞれ合意形成を図ってきたと認識しております。なお、この基本計画（案）は、十条駅の東側の一部に特化した非常に具体的なまちづくりの計画案であり、本日はじめて示すものです。

- （参加者） 急に6m道路が必要という結論にどうしてなるのですか。今ある道路を活かせないのですか。お金もかかるし、みんなに協力してもらい実現するという方法がないのですか。また、東京成徳大学の学生には、地元としては、踏切から少し離れた信号機のあるところで渡るべきと学校側に言っており、学校側も協力しています。学生が通るからという理由をつけて、そこに配置するのはおかしいです。消防車の中には小さいものもあります。住民に対して強制的にということではなく、もう少し穏やかに解決できないのですか。長く住める北区にならないと思います。長生きするなら北区が一番という標語がありますよね。

- （北区） はじめに道路の必要性について説明します。資料の6ページの上に、上位計画のまちづくり基本構想からの今後展開すべきまちづくり抽出という部分で、「東口駅前基盤整備と活性化」や「十条駅周辺道路ネットワーク整備と活性化」があります。このことはこれまでに説明してきたものとなっております。

今ある道路の活用については、4m未満の道路は4mにするという取り組みはしており、日常時に火災が発生した場合は、幅員4m以上の道路が必要ということで、基本的にセットバックで対応が可能です。一方、震災時に火災が発生した場合は、ブロック塀が崩れることなどを想定すると幅員6m以上が必要です。

なお、さきほど部会長が、主要生活道路1～3号が整備されると上十条西町会は解消されるという話をされましたが、十条駅の近くで解消されない区域が若干残ってしまいます。

大学生の通学については、信号機のあるところを渡り中学校の前に出るように誘導していますが、その道路も6m未満であり、通学時間帯は学生が占拠するような形になるため、歩行空間が十分とは言えないと考えます。

- （参加者） 消防活動困難区域は道路からどの位離れた範囲ですか。

- （北区） 資料の7ページ下に示す通り、震災時には幅員6m以上の道路から140mまでが活動可能な区域、日常時には幅員4m以上の道路から50mまでが活動可能な区域で、それを越えると困難区域となります。

- （参加者） 資料の7ページ下の図の赤い部分がそうですか。

- （北区） 赤い部分が、主要生活道路1～3号が整備されても、十条駅の近くで震災時の消防活動困難区域が残る部分です。

- （参加者） この部分だけを解消するためだけに道路が必要ということですか。

- （北区） それだけではありません。防災性の向上のほか、駅へのアクセスなど交通



機能の強化、歩行空間の確保、にぎわい拠点の整備のためにも必要な道路と考えております。

- （参加者） 前回の部会で、「駅西口の再開発の設計をすることについて、鉄道が高架化した場合と地下化した場合の2ケースで行ったらどうかと言ったことがあるが、お金がかかるから断られた」という話がありましたが、駅東については、住民と区が考えるので、複数案を出したらどうでしょう。

住民というのは、区民であるとともに、都民でもあり、国民でもある。一体いつどこに対して意見をいえばよいのか。形骸化したパブコメだけではなく、きちんと意見を伝える場があるのでしょうか。

- （北区） 連立事業に関するものであれば、主体は東京都であるため、意見は東京都に言うこととなります。連立事業は都市計画事業となるため、都市計画に基づいて意見を出してもらうこととなります。

- （参加者） 配布資料について、本日は概要版が示されていますが、概要版でないものも示して欲しいと思います。また、（案）はどの段階で取るのでしょうか。

- （北区） （案）を取るのは、今年度中を予定しています。こういう（ブロック部会という）形で住民意見を聴き、ご意見を踏まえて（案）を取った形で発表します。

配布資料についてですが、概要版以外に本編があります。本日は用意していませんが、窓口での配付等については検討します。

- （参加者） 消防活動困難区域の赤い部分は、駅西口の駅前広場から行けないのですか。

- （北区） 現状は、鉄道で分断されているため、西側からの消防活動は出来ないと考えております。

- （参加者） 震災時は、鉄道は停止するのではないのでしょうか。

- （北区） そのような考え方もあると思いますが、指標として、一定の考え方がある以上、独自の考え方は通用しないと考えます。

- （参加者） 対外的な説明を重視するより、住民にとって大変かどうかの方が重要ではないのでしょうか。理屈上は言えるが、駅前広場から約50mしかありません。そういうところが消防活動困難区域になるわけがないと思います。

- （北区） ご意見として賜ります。

- （参加者） スケジュールの件ですが、来年3月で定まることになっています。平成24年度から検討してきて、本日公表し、しっかりとした住民合意をしないで、来年3月決定ということですか。

- （北区） 現況と課題や方向性などについては、過去において検討してきました。そのことを踏まえ、平成24年度から基本計画を検討してきました。

- （参加者） 駅東ブロックの参加者は、スケジュールについて認識しているのですか。

- （北区） スケジュールは本日はじめて示すものです。

- （参加者） このようなスケジュールでは、きちんとした住民合意が図れないのではないかということ、意見として申し上げます。

### 3. 報告事項

- 密集事業の一環として整備する公園予定地について、来年度に住民参加のワークショップを行い、意見を聴きながら整備をしていくこととしているが、区の予算編成の準備を進めていることと、来年度の早い段階で区からお知らせをする旨の報告がありました。

### 4. 次回

- （部会長） 次回は来年3月ごろを予定しています。

以上

# 駅東ブロック部会の活動報告

## 1) 第28回ブロック部会議事要旨

駅東ブロック部会 第28回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成27年3月11日(水) 午後7時~8時40分
開催場所	十条駅西口再開発相談事務所
出席者	部会役員 : 沖田部会長 事務局 : 岩本課長、國保、和田、新田(北区十条まちづくり担当課) コソカウト : 高尾、木村、津端、鈴木((株)アルメックVPI)
参加者	55名
議事次第	◆議題◆ JR埼京線(十条駅付近)連続立体交差化計画および関連道路(駅東側)等の計画について ◆報告◆ その他

【開催要旨】

### 1. 説明概要

#### 【連続立体交差化計画および関連する道路計画等について】

○十条駅付近の連続立体交差化計画および関連する道路計画と、これに関する北区議会における質疑応答の骨子について、北区から説明がありました。



【第28回駅東ブロック部会の様子】

### 2. 質疑応答

○(参加者) 十条駅付近の連続立体交差化計画について、東京都に詳細の質問を投げかけてきましたが、適切な回答が得られなかったため、本日、東京都知事に対して、文書により意見書を提出しました。これを踏まえ、いくつか意見を述べます。

- ・都市計画法第6条では、「都市計画区域について、おおむね五年ごとに、都市計画に関する基礎調査として、国土交通省令で定めるところにより、人口規模、産業分類別の就業人口の規模、市街地の面積、土地利用、交通量その他国土交通省令で定め

る事項に関する現況及び将来の見通しについての調査を行うものとする」となっていますが、資料の開示を求めます。

- ・昭和51年に、区長が都知事に対し、国鉄東北線及び山手赤羽線の連続立体化事業の促進を要望し、昭和58年度に区議会が地下化を決議したという流れの中で、経費と工期を根拠に推進しなければならないのでしょうか。
- ・高架化のための仮線用地を防災のための生活道路の必要性という大義名分のもと、最終的に収用法で進めようとしているが、少子高齢化という時代背景と地元総意による高架化推進であれば、反対派に組する者ではありません。
- ・北区に対して、高架化による日影について質問したことがあります。南北方向に走っているので、それほど影響はないとの回答でしたが、正確な説明を求めます。また、斜線制限などの条件がありますので、整備前の建物と同じ規模のものが建てられるか、明確な回答を求めます。
- ・日影の損害については、建設省が定めている「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用」について質問しようとしたところ遮られたのは、これについて触れられたくないのかと考えています。建築基準法などによる高さ規制は、建築する場合は守らなければならないが、道路・鉄道は建築基準法から除外されています。このため、地元では昔から地下化を決議してきたのです。また、この件で北区環境審議会傍聴時に区職員から「ルールを守って発言してください」と言われたことについて、誠意ある謝罪を求めます。
- ・東京都の回答では、都内でJRが地下化した例はありませんということでしたが、武蔵野線の一部は地下化しています。また、地下鉄は道路下を利用できる場合に限るという回答でしたが、小田急線や東急目黒線が地下化しています。理解力が低いのではないのでしょうか。
- ・十条駅付近を地下化して上部を避難道路や緑道にするということを全面的に否定する法律的なしほりとして何が存在するのか。東京都にたいして明解な回答を求めます。
- ・オリンピック開催を迎えるにあたり、時代の趨勢として次世代に残すべき本当に価値ある環境とは何であるのかを見極められる確かな目が今こそ必要です。都知事の良識ある大岡裁きを切にお願いする次第であります。

○（事務局） 北区議会の定例会で区長が答弁したとおり、連続立体交差事業は東京都が事業主体であり、構造形式の選定については東京都が決定権者ということで、この結果については北区としては尊重する。ということです。東京都から聞いているところでは、鉄道周辺の地形の条件、除却する踏切の数などの計画的条件、各構造形式の事業費・事業期間などの事業的条件という3条件に基づいて、総合的に判断した結果であるということです。

また、さきほどの意見のなかで区とのやりとりにおいて、区職員に不十分な対応があったとすれば、ここにお詫びする次第であります。

○（参加者） 十条富士見中学校の近くに住んでいるが、これまで幅員6mの側道ができると聞いていて、少し削られるくらいと思っていたが、これが10mになるということで驚いています。借地ですが半分程度がなくなってしまいます。

- ・資料の6ページに住民の意思というものを簡潔にあらわしていますが、赤羽線十条

駅改造問題等、対策協議会がまちぐるみでできた経緯があります。まちの意見を二分するような問題を、どのように尊重するかということで、意見をまとめて、北区や東京都に対して決議をあげて、これを議会で、全会一致で決めたという経緯があります。一方資料の最終ページの区議会の決議文では、早期に事業化を求める記載はありますが、地下化には触れられていません。ということは地元意向としては地下化というのは変わってないだろうと思います。そしてその時、北区は地元意向を踏まえ、東京都に対して地下化を要望したとしていますが、このことを今北区は、どのように判断するのですか。

- ・この対策協議会は目的を達成したあとは解散していますが、その際に発生した余剰金を北区に寄贈しています。これについて北区はどの様に受け取り、その後どの様に検討したのかを伺います。
- ・十条富士見中学校の一部は仮線用地となりますが、工事終了後は返還されるということですが、しかしながら学校用地外のところは、仮線用地で工事終了後は道路になってしまいます。この件について北区に問いただしたところ、「そこは都市計画道路として後から使います」という回答でした。このような馬鹿な話があるのでしょうか。おかしいと思います。このことを非常に強く言いたいと思っています。また、地下化の方向であったのを高架化にするのはいかがなものなのでしょうか。計画に反対します。

○（事務局）かつて、地下化の決議がありましたが、今回の決議は全会一致で「連続立体交差事業が適切な構造形式により、早期に事業化されるよう、強く求めるものである」とあります。北区としては事業主体である東京都の構造形式の決定については尊重するという立場であります。

対策協議会に関する寄付については、事実を把握していませんので、これから確認いたします。

側道の件については、最初にJRが仮線用地として空間を使いますが、その後は、十条駅付近沿線まちづくり基本計画に基づき、十条駅周辺の現状や課題を踏まえ道路の整備を進めていく計画としています。十条駅東側は、密集事業を進めていますが、この事業を完了したとしても、消防活動困難区域が残ること、連続立体交差化にあわせ駅付近の道路網の強化や広場の確保、歩行空間の確保が求められことから、都市計画道路として整備していきたいと考えています。

○（参加者）説明会では、連続立体交差化により東西の通路ができて、まちが一体化するということでしたが、本日の説明では、JRが高架下を85%使うということなので、事務所や店舗が入ると通路が入る余地はなく、まちの一体性は確保できないのではないのでしょうか。

○（事務局）高架下利用について国の要綱では、公租公課相当分（15%）を地方公共団体が利用できることと定めており、これに基づき整備を考えています。なお、東西のまちの一体性とは、6箇所の踏切の解消という意味です。

○（部会長）高架下の利用は、これから先の検討であり、そのなかで当部会をはじめ地元住民からいろいろなことをJRや区に提案していくのが良いと考えています。

○（参加者）説明会では、仲原踏切の高架下の高さは3.2mになるということでした、そうすると四間通りは消防車のはしご車は通れなくなります。防災上課題あると

ということだが、この件について北区はどのように考えていますか。

- （事務局） 東京都によると、立体交差化の構造形式は、先程述べました3条件に基づいた総合的な判断の結果ということでした。仮に地下化すると、北仲原踏切と仲原踏切の2つが通行できなくなるという説明でした。これが高架化であればはしご車は通れないが2箇所の踏切は解消されます。
- （部会長） はしご車は通れないが、普通の消防車は通れる。
- （参加者） さきほどから事業主体は東京都であると言われていたのですが、東京都とJR東日本と北区の3者が協力して進めていくという話を聞いています。それによるとJRは北区が確保した用地を利用して、高架工事を進めるということであり、北区が側道をつくらなければ立体化できないということになります。そして、バス通りから原町踏切の幅員10mのこの側道は、不燃化特区に指定されている訳ではないため、防災性向上の必要性から除外されている地域ということになります。防災性を高めるため幅員6mの側道をつくるということですが、私どものところはなぜ幅員10mなのでしょう。以前北区に聞いたところでは、大規模な施設があるためだという回答でした。大規模な施設とは何でしょうか。
- （事務局） 事業費負担として、都市側である国と都と北区が85%、鉄道側が15%負担します。施工は鉄道事業者であるJRが行います。このように役割があるので、パンフレット等でも3者になっています。十条駅周辺では防災まちづくりを進めていますが、駅西ブロックは特に改善が必要ということで不燃化特区を活用して加速的に防災まちづくりを進めることとしています。大規模な施設とは大学などです。多数の学生や職員などが朝、駅から南に向けて溢れるように向かっているのが現状で、歩行空間を強化する必要があるとの認識から、車道に別途歩道を加えた歩車分離の、車いすも通行できる10mの幅の計画としました。
- （参加者） 南口改札は乗降客が全体の2割の利用であると聞きました。大規模な施設と言われましたが、自衛隊も含め、西口を利用している人が多いのに、なぜ東側に幅員10mの道路が必要なのでしょう。
- （事務局） 高架化されれば、東西両方向に自由に行ける様になります。南に向かうルートとして、鉄道沿いに道路があることがよいと考えます。駅西側では補助73号線を特定整備路線として整備し、また駅東側では側道を整備し、両者を原町踏切部分で接続させ、鉄道東西の行き来を確保する考えです。
- （参加者） 考えは簡単にされているようですが、幅員10mの道路によって立ち退きを余儀なくされる人がたくさん出てくるわけです。いま4mですが、これが10mとなると倍以上になります。その空間を北区が確保して、JRがそこを活用し工事を進めるということですから、その点で見れば北区が先導できる立場にあるのではないのでしょうか。都の方が不燃化特区で防災まちづくりを進めると言っていましたが、私のところはちょっと違うのではないのでしょうか。どうしてこちらの方に通すのか理由がわかりません。
- （事務局） 十条駅周辺は東西方向には比較的良好に道路が整備されていますが、南北方向は不足しています。このため、補助73号線を整備することとし、補助83号線を整備していますが、この間には十分な道路がありません。このため密集事業を進めて

も消防活動困難区域が残ることになります。これらを解決するために、都市計画事業として側道が必要ということになります。

- （参加者）それならば、側道を不燃化特区に指定されてから進められたらどうでしょうか。
- （部会長）時間がきましたので、やむを得ませんが終了したいと思います。
- （幾人かの参加者）他にも意見があります。
- 本日はまちづくり協議会のブロック部会です。区が主体で開催しているものではありません。区に対するご意見があれば、区の方に直接言って頂きたいと思います。

### **3. 報告事項**

- 上十条一丁目東町会の防災マップを作成したこと、これをニュースと一緒に配付することの報告がありました。

以上