83号線ブロック　第２１回ブロック部会　議事要旨

83号線ブロック　第２１回ブロック部会　議事要旨	
開催日時	平成２４年２月２９日（水）午後７時～８時３０分
開催場所	十条台ふれあい館
出 席 者	部会役員：大野副部会長 事 務 局：田山課長、荒井、岡（北区十条まちづくり担当課） ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄ　：矢倉、桑山（パシフィックコンサルタンツ(株)）
参 加 者	２０名
議事次第	１．防災まちづくりの取り組みについて ２．木密地域不燃化10年プロジェクトについて ３．十条地区まちづくり基本構想（案）に対する意見募集結果について

【開催要旨】

１．説明概要

１）防災まちづくりの取り組みについて

○首都直下型地震の被害想定、阪神・淡路大震災による被害状況、東京都による地域危険度や防災都市づくり推進計画、十条地区での防災まちづくりの取り組みについて、北区から説明がありました。

２）木密地域不燃化10年プロジェクトについて

○平成24年１月に東京都から発表された「木密地域不燃化10年プロジェクト実施方針」について、北区から説明がありました。

３）十条地区まちづくり基本構想（案）に対する意見募集結果について

○平成23年10月～同11月に実施された『十条地区まちづくり基本構想2011(案)』に関するパブリックコメントの実施結果について、北区から説明がありました。

【第21回駅東ブロック部会の様子】

第21回

２．質疑応答

１）防災まちづくりについて

○（会員）　農林水産省と国交省が「公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律」を作り、平成22年10月に施行しました。それは公共建築物を木造で作ることを意図しており、絶対に木造でなければならない、というものではないですが、木材の利用を促進する努力義務を定めています。公共建築物とは学校、保育所、診療所等を指しています。現在、それが都道府県、市町村に降りてきて、その方針を策定しているそうですが、戦後数十年経った中での大転換である。これまで鉄筋コンクリートで建てることを奨励していたのに、これからは努力義務とは言え、木造で建てることを奨励しています。

現在は環境を壊したら何も出来ない時代なのに、富士塚を壊しながら「まちづくり」だと言っていることに対し、私は疑問を感じています。そして、幅員７ｍの道路が20ｍに拡幅されると町会が完全に分断され、災害時でも道路の反対側へは簡単に助けに行けなくなるし、情報も分断されます。そのようなまちづくりには、私は首をかしげざるを得ないと思います。

○（北区）　都内では環状７号線周辺に多くの木造住宅が残っており、それらを燃えにくい建物に建て替えながら防災まちづくりに取り組んでいますが、必ずしも全部の木造住宅を耐火建築物に建て替えることを目指している訳ではなく、「新たな防火規制」に適合するよう、一定の範囲で防火性能を持ってもらうことを目的としています。その点についてはご理解願いたく思います。

○（会員）　今日の資料によれば、中十条四丁目は危険度が低いとのことです。環状７号線、京浜東北線、埼京線に囲まれているため燃えにくいのかもしれませんが、そこに住んでいる者としては、その付近で火災が発生すると燃え広がるように感じがします。そのため、ぜひ不燃化促進事業を実施してもらいたく思います。

○（会員）　以前、テレビである実験を放映していましたが、それによると道路幅が６ｍあれば道路の反対側に燃え移ることはないそうです。ですから、道路幅が６ｍあれば延焼遮断帯になるのではないですか？　また、阪神・淡路大震災大震災に関する報告書では、道路そのものが壊れて通行できなくなり、それが一番の原因になったそうです。だから、道路の耐震性を高めることが一番重要だと思います。単に広い道路を整備すれば良いというものではないと思います。

○（北区）　今回の東日本大震災では、あちこちで液状化の問題が発生しました。この十条地域の高台については地盤も比較的良いと言われていますが、電柱の倒壊等も心配されるので、その点についての整備も進めてもらうよう東京都に求めています。

阪神・淡路大震災の際、火災旋風というのが発生しました。木造密集地域において同時多発的に火災が発生した場合、かなりの勢いで燃え広がります。そうすると、次のまちへの燃え広がりを防止することを考えた場合、道路に加えてその両側の不燃化建物が必要だとの考え方で、都市防災不燃化促進事業を道路の両側30ｍの範囲で進めています。最低高さが７ｍの不燃化建物が建ち並ぶことで、延焼遮断帯が形成されると考えています。

○（会員）　関東大震災の際には、不燃構造物であるとされる銀座の煉瓦街まで燃えたと言われています。不燃化建物が本当に有効なのか、科学的な根拠を示して欲しいと思います。
○（北区）　今日は手元に資料がないので、次回以降、お示しすることを考えたいと思います。

２）十条地区まちづくり基本構想2011について

○（会員）　まちづくり構想のパブリックコメントにより、内容で変更した部分はありますか？
○（北区）　細かな表現については変更した部分や、再開発等に関係して少し追加した部分はありますが、大きく変更したところはありません。
○（会員）　変更した点があるならば、ぜひそれを見たいです。
○（北区）　３月中に印刷して発行する予定です。

３）木密地域不燃化10年プロジェクトについて

○（会員）　「10年プロジェクト」の中で、不燃化特区のことが説明されました。北区はモデル地区の指定に向けてエントリーするとのことですが、それは先行実施地区のほうですか、それとも後からの地区を想定しているのですか？
○（北区）　区としては、先行実施地区のほうにエントリーしたいと考えています。
○（会員）　それは、志茂地区でも同様であると考えてよいですか？
○（北区）　志茂地区についても、エントリーする要件はクリアしていると考えていますが、十条地区、志茂地区、西ヶ原地区の中では十条地区が重点地区との位置づけになっているため、まずは十条地区で先行地区にエントリーすることを想定しています。

以上

83号線ブロック　第２２回ブロック部会　議事要旨

開催日時	平成２４年８月２８日（水）午後７時～８時３０分
開催場所	十条台ふれあい館
出 席 者	部会役員：島田部会長、大野副部会長 事 務 局：岩本課長、荒井、岡（北区十条まちづくり担当課） 澤井課長、渡邉、小美濃（東京都） ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄ　：矢倉、桑山（パシフィックコンサルタンツ(株)）
参 加 者	２２名
議事次第	１．延焼遮断帯として必要な空間 ２．首都直下型地震等による東京の被害想定 ３．災害への備え　－「自助」と「共助」－ ４．避難について ５．十条地区のまちづくりについて（報告） ６．補助８３号線の進捗状況について（東京都より報告）

【開催要旨】

１．説明概要

１）延焼遮断帯として必要な空間について

○第21階ブロック部会（平成24年２月29日開催）において質問が出された補助83号線の延焼遮断帯として必要な空間について、北区から説明がありました。

２）首都直下型地震等による東京の被害想定について

○平成24年４月に東京都が公表した首都直下型地震等による東京の被害想定について、北区より説明がありました。

３）災害への備え　－「自助」と「共助」－　について

○「自助」と「共助」という災害に対する備えについて、北区から説明がありました。

４）避難について

○83号線ブロック周辺の一時（いっとき）集合場所や避難場所、避難所等の位置や避難の際の注意事項について、北区から説明がありました。

５）十条地区のまちづくりについて（報告）

○平成24年３月に改定された「十条地区まちづくり基本構想」について、北区から報告がありました。

６）補助８３号線の進捗状況について（東京都より報告）

○整備を進めている補助８３号線の事業の進捗状況について、東京都から報告がありました。

【第22回８３号線ブロック部会の様子】

２．質疑応答

１）延焼遮断帯について

○（会員）　延焼遮断帯の必要幅として40～50m程度が必要だとの図が示されていますが、そうすると道路幅としては20mも必要ないのではないですか。

○（北区）　補助８３号線の整備にあわせて建替えが進んでいきますが、全ての建物が不燃化される訳ではなく、耐火建築物が70%となると想定して、道路空間20mとその両側の沿道の市街地で延焼を防止できると考えられています。

○（会員）　沿道の市街地で耐火建築物が70%程度にしかならないと、その隙間から炎や熱が出てきて危険な状態になる可能性があるのでは？

○（北区）　沿道市街地での不燃化が70%程度まで進めば、補助８３号線は避難路としても安全な空間が確保されると考えられます。逆に言えば、補助８３号線を安全な避難道路や、延焼遮断帯としの機能を持たせるためには、不燃化率を70%程度として沿道両側それぞれ30m以上の幅で不燃化を進めることが必要となります。

２）被害想定について

○（会員）　平成24年４月の東京都全体の被害想定が示されていますが、北区としての被害想定はどのようなものですか？

○（北区）　被害想定については、東京都から公表されているものをお示ししています。お尋ねのような北区だけのものは公表されていません。

○（会員）　前のブロック部会資料では町丁目別の危険度が示されていますが、今回の被害想定では町丁目別には示されていないのですか？

○（北区）　今日は資料の持ち合わせがありません。現在、北区地域防災計画の見直しも進めているので、あらためて説明する機会を持ちたいと思います。

○（会員）　以前の資料では道路交通センサスについての説明もあったので、その資料についても知りたいと思います。詳しい資料がないと議論が進みません。

３）補助８３号線の整備の進捗について

○（会員）　83号線がどのように整備されるのか、図面で示すべきだと思います。口頭で説明するだけでは信用できません。植樹や歩道がどのようになるのかを示してください。

○（東京都）　昨年の８月にこちらのブロック部会に出席した際、補助８３号線をどのように整備するのかを説明しました。道路を整備するには、道路構造令という法律に基づいて行う必要があります。どのような種別の道路には、どのような車線や歩道、路側帯を設けるのかがきっちり決められています。計画幅員20ｍの補助８３号線では車道は３ｍ、路側帯は２ｍ、歩道は５ｍで、車線数は片側１車線、往復２車線です。

○（会員）　それならば、それを図に示して提示してください。このような説明会で、これまで見せてもらっていません。新しく部会に出てくる方もいるはずなので、きちんとした図面を示してください。横断歩道がどこに出来るのか、横断歩道橋が設けられるのかなど、これまで全く示されていません。ぜひ示してください。

○（会員）　埼京線の立体化を進めるとのことですが、財政が逼迫しているこの時代に、多額の費用がかかる事業を行うことは無理ではないですか。立体化する理由は地域分断の解消だとの説明ですが、もっと切実な問題としては幅員20ｍの補助８３号線により地域が分断されることです。幅員20ｍの道路を高齢者が横断している時、事故に遭う危険性が大変高いです。また道路整備により富士塚が壊されてしまいます。なぜ道路を広げる必要があるのですか。

○（北区）　北区では十条地区全体で防災まちづくりに取り組んでいますが、補助８３号線には延焼遮断帯としての機能を持たせることを考えています。また、十条地区の南には清水坂公園や中央公園といった避難場所もあり、そこへの避難道路となる位置付けも重要です。

鉄道の立体交差化ですが、この付近には６ヶ所の踏切があり、区役所通りが「開かずの踏切（ピークの１時間のうち40分以上遮断される踏切)」であるほか、他の踏切も遮断時間が長くなっています。この踏切遮断による交通渋滞で環境が悪化することや地域の分断を解消することが、十条地区での埼京線立体化の大きな役割として期待されます。北区としては十条地区の防災まちづくりを進める中で、ぜひ埼京線の立体化も実現させたいと考えています。

○（東京都）　現在の岩槻街道は歩道もない危険な道路ですが、補助８３号線を整備して両側に幅５ｍの歩道を確保することで、安全で良好な歩行環境が整備されることになります。

富士塚は平成３年に北区から有形民俗文化財としての指定を受けましたが、都市計画施設の区域内の土地は買収させて頂くことになります。そこにある文化財の取扱いについては、所管する北区教育委員会と調整させて頂くことになります。

○（会員）　補助８３号線の整備は十条台小学校から富士塚の近くまでの区間で認められ、その後徐々に進んでいますが、買収した土地では雑草が生えたりしています。２ヶ月に１回程度刈り取ってはいるようですが、この区間の整備は５年程度で進む見通しですか？　電線類の地中化もされるらしいですが、どのような景観の街並みが出来てくるのですか？

○（東京都）　補助８３号線の十条台小学校から荒川小学校までの区間については、平成27年度までを事業期間として認可されています。東京都としてはその期間で事業が進むよう、用地買収等に取り組ませて頂いています。この道路については全ての電線類を地下化する予定ですが、今後、埋蔵文化財の調査を行い、その後、埋設物の調整を進める予定です。

以上

83号線ブロック　第２３回ブロック部会　議事要旨

開催日時	平成２４年１２月１２日（水）午後７時～８時１５分
開催場所	十条台ふれあい館
出 席 者	部会役員：　－ 事 務 局：岩本課長、荒井、岡（北区十条まちづくり担当課） ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄ　：矢倉、桑山（パシフィックコンサルタンツ(株)）
参 加 者	１６名
議事次第	１．補助８３号線沿道での防災まちづくりについて ２．十条駅周辺でのまちづくりの方向性と考え方について ３．「木密地域不燃化10年プロジェクト」について（報告）

【開催要旨】

１．説明概要

１）補助８３号線沿道での防災まちづくりについて

○補助83号線沿道の不燃化、主要生活道路や公園の整備等、補助83号線沿道で進められている防災まちづくりの内容について、北区から説明がありました。

２）十条駅周辺でのまちづくりの方向性と考え方について

○十条駅周辺の現状や課題、現在進められている取り組み等を踏まえ、課題解決に向けた今後の取り組みの考え方について、北区から説明がありました。

３）「木密地域不燃化10年プロジェクト」について（報告）

○東京都と北区が連携して取り組んでいく「木密地域不燃化10年プロジェクト」において、十条駅西地区が不燃化特区制度の『先行実施地区』として、補助73号線が『特定整備路線』として選ばれたとの報告がありました。

【第23回８３号線ブロック部会の様子】

第23回

２．質疑応答

１）延焼遮断帯について

○（会員）　現在、鉄道立体化についてＪＲとどのような話し合いを行っているのか、出来る範囲で教えてください。個人的には、現在のバス通りの車道、歩道をそのままにして、鉄道のほうを高架化するのが良いと思います。その成功例は赤羽駅だと思います。昔、赤羽駅は十条以上の大きな踏切がありましたが、それをうまく解決しました。踏切の問題を解決するには、地元も含めて取り組む必要があると思いますが、その点はどうですか？

○（北区）　ＪＲとの話し合いについては、区としては行っていません。ただし、十条駅付近は東京都の「踏切対策基本方針」の中で鉄道立体化の検討を進めていく区間となっています。今年度は東京都が調査を行っていると聞いております。この地域では地元の皆さんに署名活動を行って頂いた経緯もあり、区としても積極的に取り組んでいきたいと考えています。

○（会員）　岸町の崖の部分では急傾斜危険箇所がかなり広がっていて、その中でも特に危険なものとして十条台小学校にかなり危険な箇所があるそうです。この急傾斜地問題と補助83号線の拡幅整備との優先順位はどのようにつけたのでしょうか。

○（北区）　急傾斜地の危険箇所については、これまで多摩地域と島しょ部についての対策を進めてきましたが、都市部についても対策が必要だとのことで、東京都と関係区が対応を協議しています。

都市計画道路の整備の優先順位については、東京都全体の都市計画の中での優先順位で進めています。急傾斜地の対策について区部は後発ですが、道路と急傾斜地崖地対策のどちらを優先するのかと比べるものではなく、道路整備は従来からのプロジェクトとして、急傾斜地対策などは東日本大震災以降加速している災害対策の新しいプロジェクトとして進められています。

○（会員）　今年の春頃、飛鳥山公園周辺での絶対高さ制限を設けたと聞きました。これは地区計画による高さ制限でしょうか？　私は以前から、十条地区においても地区計画で絶対高さ制限を設けてもらいたいと考えていましたが、補助83号線沿道での地区計画の素案の段階では絶対高さ制限の項目が入っていましたが、決定までの段階で無くなりました。

○（北区）　飛鳥山周辺の明治通り、本郷通りの沿道で絶対高さ制限を設けたものは地区計画制度ではなく、地域地区の一種である「高度地区」で定めたものです。高さ35ｍと40ｍを上限とする制限を定めました。

補助83号線沿道で地区計画を検討する際、高さ制限については北区全体での考え方が必要だとの判断で入れなかった経緯があります。ただ今のご意見は、十条地区においても高さ制限を設けてもらいたいとのご要望だと理解しましたが、現時点では高さ制限を設ける考え方はありません。今後、補助83号線の北部地区で地区計画を定める際に、その必要性も含めて検討したいと考えます。

○（会員）　平成24年９月に、東京外かく環状道路の世田谷区～練馬区の約15kmの着工式が行われたそうです。この路線はかなり前から住民からもめていたそうですが、住

民が反対しているのは騒音や排気ガスなどの環境悪化が一番の要因とのこと。この道路は昭和40年代に地上部分で計画されていたものが、平成９年に地下式に変更されたそうです。補助83号線が現在の７ｍ程度から20ｍに広げられることで、住民にとってどのような利点があるのか教えてください。

○（北区）　現状は７ｍ程度の幅員で歩道も無い道路であるため、交通事故も多く見受けられます。これが両側歩道で、車道は現状とほぼ同じ道路となるため、地区の皆さんにとっても利便性が向上するし防災性も向上するので、とても使いやすい道路になると思われます。

○（会員）　私も歩道は必要だと思いますが、広くなると自動車のスピードが上がるのが心配です。今は狭いことを考慮してゆっくり走っていると思いますが、広がると交通事故が起こる可能性が高くなるのではないでしょうか。

○（北区）　現在の道路は歩道がなく、自動車が通るすぐ脇を歩行者が歩いている状況です。歩道が整備されればガードレールが設けられて自動車が飛び込む危険性は低くなり、また、信号機が所々に設けられるので安全な道路になると思われます。

○（会員）　私は補助83号線から少し入ったところに住んでいるが、近所の建物のところにたくさんの人が自転車を止めています。それを片付ける人が来てくれますが、その時にある自転車を片付けたらそれで終わりです。その後の分は私が片付けたりしていますが、土日には20～30台止めたままになります。郵便局の車が来ても、ポストの前に止められません。その近くで空き地になった場所がありますが、そのような場所を区が借りて駐輪所に出来ないのでしょうか。また、駅に近い人も自転車に乗ってきて付近に置いているので、近くに住んでいる人は歩いて来るように広報してもらいたいです。補助83号線が整備されて幅５ｍの歩道が出来ても、そこに自転車が止められたら歩くことは出来なくなります。この付近では、公園を整備するよりも駐輪場を整備してもらいたいという強い希望を持っています。

○（北区）　違法駐車問題としては、まちづくりの視点の中で長期的な視点で考える必要がありますが、速やかな対応という意味では交通担当課が所管していますので、そちらの課にもそのような要望があったことをお伝えします。

○（会員）　警視庁が生活道路での自動車の制限速度を30㎞に引き下げるとの新聞記事を読んだが、十条でその制限にならない道路があるのですか？

○（北区）　それは『ゾーン30』と呼ばれている施策のことだと思われます。交通規制については赤羽、王子、滝野川の各警察署の管内毎に、公安委員会が決定した規制内容について公表されていると思います。

　補助83号線の交通規制については、今後の整備にあわせて警察と協議して決めることになると思われますが、現時点ではそこまでの状況には至っていません。

以上

83号線ブロック　第２４回ブロック部会　議事要旨

開催日時	平成２５年３月１日（金）午後７時～８時１５分
開催場所	十条台ふれあい館
出 席 者	部会役員：島田部会長、大野副部会長 事 務 局：岩本課長、荒井、岡（北区十条まちづくり担当課） ｺﾝｻﾙﾀﾝﾄ ：矢倉、桑山（パシフィックコンサルタンツ(株)）
参 加 者	１７名
議事次第	１．十条駅周辺でのまちづくりの方向性と考え方について ２．その他

【開催要旨】

１．説明概要

１）十条駅周辺でのまちづくりの方向性と考え方について

○十条駅周辺の現状や課題、現在進められている取り組み等を踏まえ、課題解決に向けた今後の取り組みの考え方について、北区から説明がありました。

【第24回８３号線ブロック部会の様子】

２．質疑応答

１）延焼遮断帯について

○（参加者）　十条地区まちづくり基本構想の中には中十条四丁目も範囲の中に入っていたと思いますが、今日の説明の中ではその点には触れられていません。どのような扱いになったのか説明してください。また、その付近では道路がかなり狭いと思うので、今後、対策を進めてもらいたいですが、どのようになっていますか？

駅西口では再開発が進められるようですが、駐輪場の計画はどのようになるのです

か？　現在、西口北側の駐輪場を利用していますが、特に抽選などもなく安い料金で使えます。再開発によりその駐輪場がなくなったり、抽選に漏れて利用出来なくなると不便になります。そのようなことがないようにしてもらいたいです。

○（北区）　現在、補助83号線の整備を東京都が進めていますが、どの路線から優先的に整備するのかについては東京都の中で位置づけがあり、十条台小学校から環状７号線までの区間については東京都都市整備局が整備することになっています。また、環状７号線北側から赤羽までの区間は東京都建設局が整備を行うことになっています。環状７号線と補助83号線は立体交差にする計画なので、北区としては出来るだけ一体的に整備してもらいたいと要望しています。環状７号線から南側の区間の整備が順調に進んでいるので、その部分の整備をいつ行うかについては今後、調整していくことになると思います。環状７号線の北側については地形に高低差があるので、道路整備にあわせてまちづくりにも取り組んでいく必要があると考えています。

駐輪場については、再開発により広場の地下に設ける予定です。現在の西口自転車駐車場の部分を含めて再開発されるので、この駐輪場が新たな地下駐輪場に生まれ変わることになります。それ以外の例えば東口の自転車駐車場については存続すると思いますが、地下駐輪場については現在の西口自転車駐車場の台数と放置されている台数を考慮して、概ね 1,200台程度の台数を設ける予定です。また料金については、これまでの料金が維持されると思います。

○（参加者）　鉄道立体化の説明がありましたが、立体化の方法として高架方式と地下方式があると思います。東京都や鉄道事業者が検討しているのでしょうが、北区としてはどちらの方法を軸として考えているのですか？

○（北区）　鉄道立体化は東京都が事業主体になるため、現在、東京都が事業範囲や構造形式の検討を進めています。構造形式については、東京都が地形的な特性や費用対効果の点等を考慮して検討結果を示してくると思われるため、それを踏まえて北区として判断したいと考えています。なお、北区議会としては以前より地下化してもらいたいとの議決をしていることから、東京都の考え方が示された後に北区議会の判断を含めて北区としての判断を行うことになると思います。

○（参加者）　補助83号線の件ですが、土地買収の契約や覚書等の手続きが進んでいるのですか？　私が住んでいる中十条二丁目の一部では取り壊しされた箇所がありますが、それ以外にはどうですか？　資料P.８に「今後取り組みを検討するエリア」として富士塚から北側の区域が示されていますが、そもそも「検討するエリア」と書かれていることに愕然としました。補助83号線は一気通貫で行うのがベターだと思われ、富士塚のところで止まってしまうことを懸念しています。

○（部会長）　富士塚から北側の区間の整備がどのようになるのか、地元でも心配する声が多いので、その点について説明してください。

○（北区）　具体的な細かな数値については承知していませんが、全体の概ね半分以上の方との契約が済んでいると聞いています。ただし、生活再建の問題等もあるので、契約してもすぐに取り壊しになる訳ではないようです。

○（参加者）　契約したまま、何年間もその状態でいる訳ではないと思われ、契約後に移転するまでの時期的なリミットがあると思います。その点はどうですか？

○（区）　ケースバイケースだと聞いていますが、次回以降、東京都に出席して答えてもらいたいと思います。

資料P.８に「今後まちづくりを取り組むエリア」として示していますが、道路の整備は東京都が行うもので、南側区間の進捗状況を踏まえて時期を固めていくことになると思います。区としては道路整備にあわせて沿道のまちづくりを一体的に進めていることが必要だと考えており、それが着実に進めていけるように準備を行いたいと考えています。道路整備については、当初の説明会において「概ね10年を目途に完了させたい」と東京都が説明しており、それに向けて取り組んでいると思います。道路整備が始まった際にまちづくりのほうが遅れることがないよう、区としても今後の準備を進めたいと考えています。

○（参加者）　富士塚についてはどのようになったのですか？

○（北区）　富士塚については講元の方と東京都とが協議を進めており、大筋の方向は出たと聞いていますが、詳細な状況については北区としては聞いていません。

○（参加者）　最終決定はしていない、ということですか？

○（北区）　冨士講の方と東京都が協議していますが、北区としては有形の文化財保護の観点から考える必要があり、総合的に結論が出されないと判断できないと思われます。その結論の部分についてはまだ出ていないと聞いています。

○（参加者）　補助83号線が現在の７ｍから20ｍに拡幅される計画で、私としてはそのような幅員は不要だとこれまで述べていましたが、それよりもこの道路を地中化することも考えられるのではないですか。身近な例として、赤羽のイトーヨーカドー近くに赤羽台トンネルというのがあり、自動車やバスが通っています。今日は東京都の担当者は出席していませんが、そのような考え方が出来ないかどうか聞きたいと思います。以前の部会で紹介したように、外環道のように地上の計画を地下に変更した例もあります。

○（北区）　外環道は凍結していた計画を解除して事業化が始まりましたが、あちらは用地買収が伴わないように地下40ｍ以上の大深度地下方式のものへの変更です。岩槻街道の約１㎞の区間を地下化することは、物理的にも無理があって検討の余地はないと思われます。赤羽台の補助157号線のトンネルについては、東側が低地で西側が高台という地形的な特徴があったため、あのようなトンネル形式になったもので、外環道の地下化の問題とは異なります。また、環状７号線との交差点については、環状７号線が緊急輸送道路の位置づけ等、重要な道路であることから、補助83号線が地下で交差する計画となっています。ただし、具体的な構造形式については、事業化の段階で東京都から説明されることになると思われます。

○（参加者）　このような時代であるので、技術的に出来ないことはないと思います。

○（北区）　技術的に出来ないのではなく、無尽蔵に事業費を注ぎ込むことは出来ない、ということです。外環道は東京の三本の大きな環状高速道路の１つであるのに対し、補助線は単に自動車を走らせるだけでなく、これまでにも示しているように延焼遮断帯や避難路としての機能を担う道路でもあります。

○（部会長）　今まで何年も幅員20ｍに拡幅する話をしてきているのに、突然地下化の話をされて皆さんも驚いています。私は皆さんの話を公平に聞く立場である部会長で

すが、突然そのような話をされても困ります。申し訳ないですが、そのような話に時間を割いて話を元に戻すことはできません。

○（参加者）　資料P. 7にホースが届く距離として災害時は 140mであるのに対し、平常時は50mと書いています。これはどのようなことですか？　私が見た東京消防庁の出している資料では、消防車の通れる道路の幅として４mよりも狭い幅が書いてありました。そのようなこととどのように整合しているのですか？　また、資料P. 6での延焼遮断効果に対して、建物の中の温度がどの程度になるのか教えてください。

○（コンサル）　一般的に公道を走れる車両の幅の上限が 2.5mで、梯子車の最大のものがこの幅です。一般的に配備されている消防車の幅としては２m前後のものが多いと思われますが、消防車は幅が広いだけでなく前後に長いため、狭い道路に入っても曲がることが出来ません。そのため、消防活動には広い道路が必要となります。幅員６mの道路が必要なのは、震災時には乗り捨ての車両があること、道路内に電柱が立っていること等のため、道路幅が４mであっても通り抜けられる有効幅員はそれよりも狭くなります。そのことから、消防車が通れる道路の幅としては、消防車そのものの幅に加えて電柱があること、さらに乗り捨て車両があること等の条件を考慮して、６～ 6.5mが必要であると想定しています。ホースが届く距離として 140mとしているのは、長さ20mのホースを10本繋ぐと 200mとなりますが、市街地の場合には道路の屈折があるため、その 200mの長さの７割相当として 140mとしています。実際の消防車の消火範囲はもっと広いと思われますが、市街地の中での評価を行う場合にはそのように想定しています。平常時では乗り捨て車両がある訳ではないですが、相対的に消火活動が行いやすい範囲として50mという距離を設定しています。

　建物内の温度のことは、詳しくは承知していません。大規模火災の際、鉄筋コンクリート造の建物であっても、窓ガラスが割れた隙間から熱が入り込み、建物内の温度がかなり高くなるだろうということは容易に想像出来ます、どの程度の高さになるのか私は承知していません。

○（参加者）　現在の十条駅には全ての電車が停車しますが、地元のうわさでは埼京線が立体化された場合、通過電車が出てくるのではないかとのことでした。出来ればそのようなことにはならないようにしてもらいですが、北区としてはどのように考えていますか？

○（北区）　北区としても当然ながら全部の電車が停車するよう求めていきたいと考えています。

○（参加者）　前回の部会で質問したことについて回答してもらっていません。既に補助83号線が拡幅されている箇所の横断歩道について、その信号の時間がどの程度であるか質問した件です。調べておいてくれるとの回答であったと思います。

○（北区）　今日はそのデータを持ち合わせていませんが、その信号の時間がどのような意味を持つのか理解しかねます。

○（参加者）　信号の待ち時間があれば、それが即ち地域の分断を意味すると考えています。

○（部会長）　その件は終わった後に残って個別に聞いてください。

○（参加者）　現在、岩槻街道の拡幅整備が行われていますが、十条台小学校に通う生

徒達が渡る歩道橋の件です。本来ならば道路の拡幅が済んでから歩道橋の架け替え工事が行われるのでしょうが、ぜひ道路整備を行う前に進めてもらいたいです。それを要望したい。

○（部会長）　その件は、先日のＰＴＡの会合の場で出されていた意見です。その件について、あらため東京都の見解を紹介してもらいたいと考えています。

以上

83号線ブロック　第２５回ブロック部会　議事要旨

開催日時	平成２５年１０月１１日（金）午後７時～８時１５分
開催場所	十条台ふれあい館
出 席 者	部会役員：島田部会長、喜多村副部会長 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	１５名
議事次第	◆報告 １．補助83号線の進捗状況について ２．第7回地域危険度測定調査の結果について ◆議題 １．防災まちづくりの取組について11 ２．日影規制の見直しについて ３．その他

【開催要旨】

１．報告事項

１）補助83号線の進捗状況について

○整備を進めている補助83号線の事業の進捗状況について、東京都から報告がありました。

２）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。

【第２５回８３号線ブロック部会の様子】

２．質疑応答

１）補助83号線の進捗状況について

○（参加者）　道路の断面図は、配付資料の中に入っていますか。

○（東京都）　決まったものではないので、誤解を招くといけないということで、資料の中には入っていません。

○（参加者）　図面には「標準部」と書いてありますが、どのような意味ですか。

○（東京都）　道路は、一般的な部分と交差点の部分で構造が変わります。交差点に近いところは、右折レーンや左折レーンを設けるので膨らむ部分があります。図につきましては、一般的な部分ということで「標準部」となっています。東京都の道路が全て図のようになるということではなく、補助83号線については現在このような形で協議中ということで説明したところです。

○（参加者）　資料を渡さないということは、大幅に変わった場合、証拠が残らないのではないですか。

○（東京都）　将来道路管理は、東京都の建設局となります。説明したとおり、管理する部門と調整しているところです。もう一つは、交通管理者として警視庁が、交通管理上、安全かどうかということを判断しているところで、こちらも協議しているところです。協議を経て変更が生じることもあります。地元のみなさまにできるだけ早く情報をお知らせした方が良いということで、本日紹介したところです。

○（参加者）　この道路は、どこの部署で管理するのですか。

○（東京都）　北区の都道は、東京都建設局第六建設事務所が管理しています。

○（参加者）　標準断面は、大幅に変わる可能性はあるのですか。

○（東京都）　警察をはじめ、協議を経て変わる可能性はあります。変更の可能性がありますが、地元のみなさまにできるだけ早く現在の案をお目にかけたいと思って提示しております。

○（参加者）　決定前の図面を資料として提示することはよくないと思います。自転車の通行については、今でも危ないです。広くなったら余計に危険です。北区の中でも高齢化している地域なので、危険だと思います。

○（東京都）　自転車と歩行者の事故が増えているということで、警視庁は基本的に分離するという指導が多くなっています。現在の段階のものとして、報告させていただいています。

３．説明概要

１）防災まちづくりの取組について

○十条駅周辺で現在進められているまちづくりの取組、これからのまちづくりの取組について、北区から説明がありました。

２）日影規制の見直しについて

○補助83号線沿道地域における日影規制の制限内容について、北区から説明がありました。

４．質疑応答

１）防災まちづくりの取組について

○（参加者）　資料Ｐ．７について、「イ．十条駅周辺の「にぎわい拠点の形成」」とありますが、王子西地区のまちづくりの中の項として、十条駅周辺と見えます。もう少し整理してもらわないと、理解できません。
「十条駅周辺のにぎわいの拠点」とありますが、にぎわいの拠点とする中で、なぜ十条駅だけにぎわいにするのか、具体的なことが判りません。判りやすい言葉と、何が言いたいのか、はっきり示していただきたいと思います。

○（北区）　北区都市計画マスタープランで、浮間、赤羽西、赤羽東、王子西、王子東滝野川西、滝野川東の地域別に方針を示しています。王子西地域の中に十条地域が入っているため、王子西地区と掲載していますので、改めます。
にぎわいの拠点については、都市計画マスタープランで赤羽、王子、十条・東十条、田端をそれぞれ拠点として位置づけをしています。マスタープランの中で、来街者を含めて、商業、行政施設、文化施設等が集まるところをにぎわいの拠点という位置づけでまちづくりを進めていくということです。にぎわいの拠点は、人が集まり、集い、にぎわうところと捉えています。

○（参加者）　十条台小学校のまでの補助83号線拡幅工事で、遺跡が見つかったという話を聞きましたが、その資料を配付していただきたいと思います。遺跡は、「掘る」から「守る」という流れになっているので、遺跡を活かしたまちづくりをしていただきたいという要望です。
83号線の、環七から流入する車と環七に合流する車の割合を教えてください。

○（北区）　北区としては、都道の交通量を測定していません。

２）防災まちづくりの取組について

○（参加者）　日影規制の表について、内容の説明をお願いします。

○（北区）　日影規制は、建物によって生じる日影を敷地の周辺に及ぼさないように時間で制限をするものです。

○（参加者）　規制される範囲の10ｍというのは隣の敷地とのことですか。

○（北区）　敷地境界線からの距離です。

○（参加者）　高さが10ｍを超える建築物に規制されるということですか。

○（北区）　対象となる建物が高さ10ｍを超える建築物に対して適用されると言うことです。

○（参加者）　10ｍを超えないものはどうなりますか。

○（北区）　東京都が定める日影条例に基づく日影規制の対象にはならないということです。

○（参加者）　これは建物一つに対するものですか。

○（北区）　個別の建物によって生じる日影について規制されるということです。

○（参加者）　日影規制の見直しは、荒川小学校から北側が事業化された時は同じよう

に見直しはされますか。
また、中十条四丁目区間が事業化された時は、用途地域が近隣商業となり、日影規制の見直しは行われますか。

○（北区）　２期区間の箇所では、地区計画や都市防災不燃化事業を導入していく予定なので、１期と同様の用途地域等、同様の規制を検討していく予定です。環状七号線以北については、まちの状況が異なっており、状況を確認してから検討していくことになります。

（まとめ）

○（北区）　補助83号線については、検討中の断面構成の案が出たので、本日のご意見を踏まえ、道路の構造や交通の状況を含めた検討が必要であると認識しているので、このブロック部会でも引き続き検討を深めていきたいと思っています。
第7回地域危険度測定調査の結果につきましては、十条に着目にした分析を踏まえた上で、報告していきたいと考えています。
防災まちづくりの取組については、連続立体交差化事業に合わせて周辺のまちづくりも合わせて検討を深めていきたいと考えています。
日影規制については、次回ブロック部会で案を示すことになりますが、わかりやすい資料を準備して参りたいと思います。
環状七号線以北については、宿題として、次回以降説明したいと考えています。

○（参加者）　東十条駅南口は、エレベータ、エスカレータが設置されていません。また、陸橋を広くすることは難しいと思いますが、検討して欲しいと思います。

○（北区）　南口は、バリアフリー化が進んでいないので、区の所管課で検討しています。また、跨線橋の架け替えについてＪＲと協議しています。部会で説明できる内容があれば、説明したいと思います。

○（参加者）　図面について、都に対して開示請求は可能ですか。
横断図について、住民の意見を聞いてもらえるのでしょうか。自転車専用道路は作ってもらいたいと思います。

○（東京都）　開示請求いただければ、条例に基づいて手続きし判断します。

以上