

83号線ブロック 第26回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成25年12月11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、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	23名
議事次第	◆議題 1. 鉄道の立体交差化と沿線のまちづくりについて ◆報告 1. 83号ブロックの地域危険度について 2. 日影規制の変更案について

【開催要旨】

1. 説明概要

1) 鉄道の立体交差化と沿線のまちづくりについて

○埼京線十条駅付近の立体交差化の推進という課題を踏まえ、「鉄道の立体交差化」、「鉄道の立体交差と沿線のまちづくり」及び「補助83号線整備と沿道のまちづくり」について、北区から説明がありました。



2. 質疑応答

○(参加者) 各事業を進めるにあたり、東京都と北区の役割分担が分かりにくく、特に、北区の役割について示してください。

補助83号線沿道では、遺跡調査が済んだ箇所に管理用の金網柵が設置されていますが、一部セットバックして歩行空間として提供されている箇所と同様に、全体的に同じようにすることは可能ですか。

○(北区) 補助83号線は、東京都の第六建設事務所が管理していますが、拡幅整備事業は、東京都の第二区画整理事務所が行っており、買収した土地の管理も同様です。

補助83号線整備事業は、「道路整備と一体的に進める沿道まちづくり」として、都が行う道路整備に合わせて、地区計画制度の導入などの沿道まちづくりについて、区が主体となって行っています。

鉄道の立体交差化事業は、国の補助金、都の予算、区の予算、鉄道事業者の予算により実施されます。事業の実施主体は、東京都となります。都市計画事業で行われるので、都から意見照会という形で、区の方に問いかけが来ます。その時に、区から要望を出すことが可能です。鉄道の立体交差化に伴う、側道整備や駅前広場整備などのまちづくり事業は、区が主体となります。

補助83号線整備に合わせ、用地買収した箇所では遺跡調査が実施されており、管理柵で囲われている状況は承知しておりますが、歩行者が歩きやすいようにしてほしいとのご要望については、区から都に上程したいと思っております。用地買収を行った箇所を金網柵で囲うことは通常行われていることですが、暫定的には災害時の安全な空間として活用が可能な場所です。区で用地管理を実施している箇所では、ガードパイプで囲んで歩行空間として提供している箇所もあるので、同様にご要望として都に伝えてまいりたいと思っております。

- （参加者） ガードパイプについては、金網よりも見た目が良いので、設置をお願いしたいと思っております。
- （北区） 今回説明した鉄道の立体化交差事業については、一般的な事例として紹介いたしました。十条駅付近の具体的な事業内容は、今後、東京都、北区及びJR東日本の三者で協議していくこととなりますが、今のところその段階には至っていません。具体的な内容が提示できるようになった段階で、説明したいと思っております。
- （参加者） 富士神社に消防団の機材置き場があります。三年ほど前から、補助83号線整備に伴う移転の話が出ていますが、今後、機材置き場がどのようになるのか、消防団としてどうしたら良いのか教えてください。
- （北区） その件に関しては、第二区画整理事務所も認識しており、代替地等の具体的な場所についても検討中と聞いています。

3. 報告事項－1

1) 83号線ブロックの地域危険度について

- 東京都から公表された「第7回地域危険度測定調査の結果」のうち、83号線ブロック内の詳細について、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、前回調査時に算出したものに比べると、今回の算出結果は全体的に危険度が大きめの数値となっているようです。災害時の活動困難度を考慮した危険度は、東京消防庁による地震時における延焼危険度測定において示されている結果と大きく違っています。東京消防庁による火災危険度の結果に、さらに活動困難度を上乘せしているのは、過剰に危険度を割り増ししているように思います。

各町会の危険度が示されていますが、各町会の面積を教えてください。

前々回の部会議事要旨を見ると、補助83号線の地下化や消防活動困難区域に対する意見が出ていますが、明確な回答が得られていないように思います。回答と共に、議事概要を訂正していただきたいと思います。

- （北区） 各町会の面積は、北区のホームページや北区行政資料集に掲載されています。
- （北区） 議事要旨についてのご意見については、確認後、提示したいと思います。
- （参加者） 前回の部会で東京都から示された補助83号線の歩道幅員について、前年度の部会で示された歩道幅員と数値が違っていました。説明の担当者が変わると内容が変わってしまっているように見え、行政に対して不信感を持ちます。そのようなことがないように、お願いしたいと思います。
- （北区） 不信感を抱かれないような資料づくりを行っていきたいと思います。幅員等については、東京都に対してきちんとした説明を求めていきたいと思います。

5. 報告事項－2

2) 日影規制の変更案について

- 日影規制の考え方、補助83号線沿道区域における日影規制の変更内容等について、北区から報告がありました。

6. 質疑応答

- （参加者） 日影規制を緩和する目的は何ですか。
- （北区） 補助83号線沿道の日影規制は、補助83号線整備の事業化に合わせて用途地域を見直した際、日影規制も変更になりました。今回の変更対象区域は、用途地域は従前と同じ区域ですが、沿道の同じ用途地域内で日影規制に不整合（同じ用途地域で日影規制値が異なっている。）が生じている区域です。北区都市計画マスタープランでは、補助83号線沿道において、拡幅整備に合わせ、沿道建物の耐震・不燃化といった防災性の向上と、一定の高度利用を誘導することが方針として示されています。不整合が生じている部分では、日影規制により高度利用が図られないということになります。特に、補助83号線やその沿道は避難路や延焼遮断効果を期待しているので、規制が厳しく一定の高さの建物が建てにくい状況となると、延焼遮断効果が上がらなくなるため、今回、規制内容の見直しを行い、変更したいと考えています。
- （参加者） 現在、補助83号線の幅員は7.2mとなっています。拡幅されると20mとなり、道路斜線による規制が影響してくるのではないですか。幅員が7.2mであれば、2,3階建ての建物となりますが、幅員が20mとなると、10階建てのマンションなどが建ちます。日影規制の変更は、10階建てのマンションなどを建てやすくするということでしょうか。
- （北区） どれくらいの高さの建物が建てられるかということにつきましては、敷地の規模、配置により異なってきますので一概に言えることではありません。日影規制

の変更により、具体的に何メートル以上の建物が建てやすくなるというようなことではありません。

- （参加者） 道路が20mになれば、高い建物に対して緩和していると思います
- （北区） 日影規制自体は、建物によって生ずる日影の時間を規制するもので、建物の高さ自体を規制できるものではありません。
- （北区） 補助83号線の第1期事業区間では道路の拡幅整備に伴い、沿道の用途地域等を見直し、最低限高度地区を指定して建物の高さを7m以上に規制しています。今回の変更対象地区は、不整合が生じている箇所について見直しを図りたいというご説明をさせていただきました。第2期区間についても同様に、用途地域等を見直しを検討していきたいと考えていますので、その検討段階でご意見等をいただけたらと思います。
- （参加者） 前回部会の東京都の説明で、道路の拡幅により、富士塚の一部が計画線に当たるといった話がありました。一部が当たるといった表現は不適切であると思います。現道が7.2mであり、拡幅により20mになるということは、12.8m広がることになると思います。12.8mということは、富士塚の大半がかかることとなります。富士塚は今後どのようになりますか。
- （北区） 一部という表現については、そのような意見があったことを都に申し上げます。富士塚に関しては、前回都が申し上げた通り、所有者である富士講と協議しているということです。
- （参加者） それは、金銭で解決するということですか。
- （北区） 拡幅に伴う補償ということになります。
- （参加者） 北区の文化財を売ることですか。
- （北区） 東京都と所管部署が協議中であるので、結果については知り得ていません。
- （部会長） 個人的な意見については、別の機会で言っていたきたいと思います。

（まとめ）

- （北区） 本日は、鉄道立体化、地域危険度並びに日影規制について、説明と報告をさせていただきました。その中で、東京都や区に対する宿題を頂いているので、次回以降、お示ししたいと思います。

以上

83号線ブロック 第27回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成26年3月11日（火）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、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、室伏（昭和(株)）
参加者	18名
議事次第	◆議題 1. JR埼京線沿線のまちづくりについて 2. 補助83号線沿道の一体的なまちづくりについて ◆報告 1. 日影規制の変更について

【開催要旨】

1. 説明概要

1) 鉄道の立体交差化と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、「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27回83号線ブロック部会の様子】

2. 質疑応答

- （参加者） 練馬区石神井公園駅周辺のまちづくりについて説明を受けました。戦後60年十条に住んでいますが、石神井公園駅周辺が十条地区にあてはまるとは思えません。視察の趣旨を説明してください。
- また、先日、板橋駅の整備についての説明を読みましたが、板橋駅の方が進んでいるのではないのでしょうか。今後、板橋駅とどのように連携を図っていくのでしょうか。同じ埼京線の駅として、JRと議論をしていますか。国土交通省に伝わっているので

すか。住んでいる者としては、我々にどのようなことを検討してもらいたいのか、具体的な話を示していただきたいと思います。

- （北区） 練馬区石神井公園駅周辺の視察については、駅東ブロック部会において、同じような立体交差化、駅周辺のまちづくりを実施している地区の視察の要望がありました。視察により、今後のまちづくりのイメージを持ちたいということでした。

視察へは、駅東ブロック部会の他、他の部会長等と視察を行いました。

今回の説明については、事例視察の報告資料であるので、視察に参加していないので説明を聞いてもわかりにくいというご意見もありますが、情報の共有化を図りたいということで、説明をしました。

板橋駅につきましては、駅のバリアフリー化を進めるということで、駅舎の改築を行うため、JRと協議して進めています。合わせて、駅周辺についても、バリアフリー化に着目して、駅前広場等の整備を行うということです。この整備は、十条駅のように、再開発事業や木密地域不燃化10年プロジェクトのように面的なまちづくりを進めていくということではないので、整備の目的が違います。このため、同じ埼京線沿線ではありますが、特にお互いの影響はないと考えています。

十条駅付近のまちづくりの状況については、再開発事業を都市計画決定したということと、連続立体交差化については、平成24年度から事業範囲、構造形式等の検討に入って、2箇年経過しているところですが、立体化について、石神井公園等の例で見ると、概ね2年間で構造形式等をまとめ、国と協議に入ると聞いています。十条駅周辺も同様に進むとすれば、平成26年度にはある程度の方向性が出てくるものと考えています。

- （参加者） 立体交差事業について、地上なのか、地下なのか、考えをお聞かせください。地下化と聞いていたので、視察地は、下北沢や調布など、地下化した例を視察し、説明していくべきではないかと思います。

- （北区） 埼京線の構造形式については、赤羽駅の立体交差化に合わせて検討していく中で、昭和58年、区議会として、地下化で決議しています。議会では、決議に基づいて、十条駅付近の地下化問題ということで、所管の特別委員会を含め、現在も検討しているところです。北区の都市計画マスタープラン2010では、構造形式について最新の技術をもって、様々な検討を加える必要があるということを促し、区議会の決議をもってどのようにするかということの判断はしていません。今後、東京都が検討を行っているので、国との協議を経て、ある程度の結論を導く中で、地域の方々の意見を踏まえ、区として、総合的に判断して結論を導きたいと考えています。視察地については、乗降客数、周辺のまちづくりの状況から、類似の石神井公園駅周辺と判断しました。

- （参加者） 立体化の範囲を教えてください。

- （北区） 構造により、立体化される範囲が変わります。想定している範囲は、約1.2kmの間の踏切の解消になるので、その踏切の前後からの範囲となります。

- （参加者） 区議会で決まったことに区が判断しないということは、区民として不信感もちます。議会との一体感はないのですか。

- （北区） 区議会、行政がそれぞれを尊重して進めています。具体的、技術的な検討

を東京都が進めているので、それを見て判断したいと考えています。

- （参加者） JRや国と協議を進めていかないと、立体化が進まないのではないかと思います。その中で、どのような方策を検討していくかということです。
- （北区） 立体交差化事業については、東京都が事業主体ですが、事業費については国費が入るので、国との協議が発生します。北区もお金を出すので、三者が連携し進めていくこととなります。現時点では、北区はその中には入っていない状況です。
- （参加者） 協議の場に、区がオブザーバーのような形で参加することはありますか。
- （北区） 事業を具体的に進めていく段階で、北区が入っていくこととなります。

3. 説明概要

1) 補助83号線沿道の一体的なまちづくりについて

- 補助83号線沿道の一体的なまちづくりとして、83号線沿道周辺エリアのまちづくりについて説明がありました。

4. 質疑応答

- （参加者） 補助83号線の件ですが、私は平面の拡幅には反対です。平面であると、環境の悪化や保存樹木などを切ってしまうこともあるので、トンネル化に賛成です。新橋から虎ノ門間に、マッカーサー通りという道路があり、その間の用地買収が難航し、地域が分断されるということから、トンネル化が進められるという話を聞きました。
7.2mの道路が20mに拡幅されるということは、交通量が多くなり、騒音の問題が心配です。赤羽台トンネルでは、交通量が多くありますが、地上部では、ほとんど音が聞こえません。トンネル化をお願いしたいと思います。
- （北区） 既に事業化しているので、トンネル化への変更はあり得ないと考えています。Ⅰ期区間の用地買収については約7割進んでいます。これから、残り3割の用地買収を行い、道路の整備に入っていくことが予想されます。Ⅱ期区間についても、Ⅰ期区間が順調に進んでいるので、今後東京都が事業認可手続きを取り、まちづくりを図っていくという段階になるので、その際に地下化の要望については、東京都に伝えていただきたいと思います。
- （参加者） Ⅰ期でも、十分間に合うと思っています。諫早湾の例では、裁判を起し、開門することになりました。富士塚も壊してしまうと、元に戻りません。振り出しに戻すことも大切であると思います。
- （部会長） トンネルについては、個人的に考えていることですか。大半の方がトンネルにしてほしいと考えているのですか。
- （参加者） そのことは個人的な意見ですが、みなさん、騒音などが気になると思います。
- （北区） 東京都が事業を進めているので、ご要望として承ります。
- （参加者） 買収が済んでいるところがわかる資料を提示してください。

- （北区） 用地買収の進捗が約70%というのは、東京都から伝えられた数値なので、区では詳細は把握できていません。
- （北区） それぞれの方が、生活再建を踏まえて交渉をしており、個人情報に抵触するためそこまでの資料は提示できません。
- （参加者） 83号線のⅠ期区間整備は、東京都から、平成27年度で完了するという話を聞いたが、進捗はどのような状況なのか教えてください。
- （北区） 83号線の事業認可の期間は平成27年度までです。用地買収をしてから、電線類を地中化する工事があります。その後、断面構成を決め、歩道等を整備していくことを考えると、あと2年で完了することは難しいと思います。
- （参加者） まちづくりに携わる身として、関心はありますか。
- （北区） Ⅱ期区間の事業着手を見据えて、Ⅰ期の事業期間の見直しという段階になると思います。
- （参加者） 現在、文化財調査を行っていますが、フェンスで囲われるなど、中途半端な状況が続きますか。
- （北区） 発掘調査に時間を要しており、今後も同様の調査を行うこととなるので、時間がかかる見通しです。

5. 報告事項

2) 日影規制の変更について

- 日影規制の変更について、北区から報告がありました。

6. 質疑応答

- （参加者） 前回、時間を理由に意見の発表を打ち切ってしまいました。そのようなことは、問題があると思います。議事録について、主旨が変えられて書かれているので、改めて発言します。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すると、まちづくりの方向を誤ります。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発言しました。消防活動困難区域についても、コンサルタントが説明したことが載っていなかったのも、それを載せてほしいとお願いしました。きちんとして会議録を作してほしいと思います。
- （北区） 議事録については、一言一句ということになると膨大な量になってしまうため、議事要旨として掲載しているのも、主旨が読み取れる範囲でご理解いただきたいと思います。
- （参加者） その時の発言は、平常時の消防活動困難区域が、なぜ50mで区切られているのかということです。震災時には140m先まで消防活動ができますとなっており、そのことをコンサルタントが説明したことが載っていなかったのも、載せてほしいとお願いしました。
- （北区） 議事録の内容を確認させてください。

- （参加者） 文化財調査を行っていますが、どのような文化財が発掘されていますか。また、用地買収の残り30%を買収する見通しを教えてください。その点について、東京都と打ち合わせをしていますか。道路整備に伴って、富士塚はどうなってしまうか。
- （北区） 文化財調査の結果としては、弥生時代の住居跡が確認され、土器なども出土しています。特徴的なのは、多孔銅鏃という、銅製のやじりが出土しています。主に西の方で出土することが多いそうですが、今回発掘されたことで、多孔銅鏃が最も東側で出土したということです。
- 30%の買収については、25年度のとりまとめを行い、26年度の見通しということで、これから東京都と打ち合わせを行うところです。今のところ30%の見通しがどの程度かということは、東京都から上がってきていない状況です。
- 富士塚については、大半が拡幅範囲に入っており、第二区画整理事務所が地権者と再建策について協議しています。富士講が、文化財指定解除の請願を教育委員会に提出したということは聞いていますが、それを踏まえて教育委員会としてどのような対応をしていくかということについては詳しく聞いていないので、次回ブロック部会で報告できるように、教育委員会、第二区画整理事務所に問い合わせ、お答えしたいと思います。
- （参加者） 東京都と区の連携が欠けているように思います。石神井公園駅は、戦前から乗り降りしているので、開発状況は全て知っています。そのような話は短縮して、83号線整備の進捗はどのようになっているのか、柵で囲われているようなところもあり、そのような状況がいつまで続くのかななどを説明してほしいと思います。

（まとめ）

- （北区） 議題について、説明の仕方、資料の出し方等の意見をいただいたので、今後、このような指摘がないように、部会長と相談しながら内容を検討していきたいと思います。
- 立体交差化事業については、東京都、JR、議会等の関係から、わかりにくい内容となっていること、東京都の取り組みと区の取り組みにタイムラグが出てしまうので、速やかに情報を説明したいと思います。
- 83号線についても、事業は東京都第二区画整理事務所が、用地買収は都市づくり公社が地元に入っているため、十分連携して、情報に齟齬のないように努めていきたいと思っています。

以上

83号線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

83号線ブロック部会 第28回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成26年10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 : 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) コソカト : 高尾、木村、津端、鈴木((株)アルメックVPI)
参加者	26名
議事次第	◆はじめに◆ ◆報告◆ 1. 補助83号線整備の進捗状況について 2. その他 ◆議題◆ 1. 補助83号線沿道(Ⅱ期区間)のまちづくりについて 2. 防災まちづくり事業(中十条三丁目・岸町二丁目)の導入調査について

【開催要旨】

1. 報告事項

1) 補助83号線整備の進捗状況について

○補助83号線整備の進捗状況について、東京都から説明がありました。



【第28回83号線ブロック部会の様子】

2. 質疑応答

- (参加者) 富士塚について、都市計画道路の計画線が一部かかっているという説明でしたが、一部分ではなく大部分だと思います。その残り僅かな部分での再建策というのは考えられないのではないのでしょうか。
- (東京都) 塚の頂上から少し下る辺りまでが20mの計画線となります。再建については富士講の皆さんと協議中です。
- (参加者) 富士塚は北区の文化財となっており、保存樹木もあります。また、大正時代に壊すような話がありましたが、日本橋から2番目の一里塚ということで保存した経緯があります。こうしたことを踏まえ、保存する方向で考えていただけたらと思

います。

- （部会長） 意見として承ることとします。
- （参加者） 補助83号線の完成区間は幅員が20mあると聞きましたが、それは具体的にどの場所でしょうか。実際は18mのところはかなりあるようです。
- （北区） 前々回か前回のご質問に回答した件だと思います。そのときは、一般的な都市計画道路の概成ということで、ほぼ完成しているということから20mある旨、ご説明申し上げたと思います。なお、詳細が知りたいということであれば、管理をしている東京都の第六建設事務所に問い合わせをお願いします。

3. 説明概要

1) 議題1 補助83号線沿道（Ⅱ期区間）のまちづくりについて

- Ⅰ期区間で行われてきた事業等、Ⅱ期区間における今後のまちづくりについて、北区から説明がありました。

2) 議題2 防災まちづくり事業（中十条三丁目・岸町二丁目）の導入調査について

- 中十条三丁目地区への事業導入調査、岸町二丁目地区への事業導入検討調査について、北区から説明がありました。

3) 報告事項 2)

- 十条地区全体のまちづくりの進捗状況、十条駅付近連続立体交差事業について、北区から報告がありました。

4. 質疑応答

- （参加者） 岸町二丁目地区の密集事業導入について、補助85号線で区分し以北のみにする理由を教えてください。南側も、一部は地域危険度が高いと思われるし、町会単位のコミュニティを考慮すると、区分せず二丁目全体を対象とするのが良いと思います。町会長もここに参加していますが、同意見だと思います。

- （北区） 町会という単位でコミュニティがあることについては、承知しています。今回の対象範囲は、実務的にはなりますが、東京都の防災都市づくり推進計画における重点整備地域である十条地区の範囲と同じにしています。このため、補助85号線以北の岸町二丁目を対象となっています。つまり、重点整備地域のなかで危険であり、未だ事業に着手していないところという視点で範囲指定をさせて頂いております。

ただし、町会を区分して事業を実施するかどうかについては、課題が生じる場合があることも認識していますので、まずはアンケートを行い、地域の方の意向を把握したいと考えています。

- （参加者） 未だ決定はされていないということですか。
- （北区） 密集事業を導入すると決まっているわけではありません。導入するかどうか、どのように導入するかなどを調査する段階にあります。
- （参加者） 補助83号線のⅠ期区間はいつごろ完成するのですか。
- （東京都） もともとの計画は平成27年度までですが、用地取得がまだ残っており、用地をお持ちの方のご協力いただきながら進めておりますので、いつまで延ばすかは

検討中です。

- （参加者） あと3～4年はかかるということでしょうか。
- （東京都） 少なくともそれくらいはかかると思います。
- （参加者） とすると、Ⅱ期区間のスタートも遅くなるということですか。また、どの位の事業期間となりますか。
- （東京都） Ⅱ期区間は現在測量していますが、今年度末に国から事業認可を取得し、来年度から用地取得に入りたいと思っています。平成27年度にスタートということになりますが、どれくらいの期間が必要になるかは現在調査しているところで、国とも調整して決まるので、目標何年とは今の段階では言えません。
- （参加者） 補助83号線のⅡ期区間は、環状7号線付近の幅員が30mに広がっていますが、詳細を教えてください。
- （東京都） 幅員が広がるのは環状7号線から南側に約260mの地点になります。どれくらい広がるかという点、東側は現道の端から約5m、西側は現道の端から約18mが計画線となります。
- （参加者） 9ページの地域危険度の図ですが、建物倒壊の危険度と延焼の危険度のデータ出所は数年の隔たりがあり、別々に扱う分には良いですが無理矢理一緒にして示すのは科学的に意味がなく、やってはいけないことです。論文で言えばねつ造にあたります。使わないようにして欲しいと思います。被害想定図が良いと思います。
不燃化について、補助83号線沿道から30m以上離れた部分は、足立区が実施している、無接道でも建て替えが可能な制度を導入したら良いと思います。
鉄道の立体化が進んでいる地区において、高架化または地下化された具体的な理由を教えてください。
区はJRと同程度の額を負担しなければならない、と聞いたことがあります。そうであるならば、都とJRだけに協議を任せるのではなくて、区も協議の場に積極的に出るのが良いと思います。
- （北区） 地域危険度の図については、東京都が公表しているもので、重点整備地域である十条地区の防災上の危険性を認識する上で、一つの指標として参考になるものとして、ここに示しています。なお、被害想定図が良いということですが、被害想定は市区町村単位であり、町丁目単位ではわかりません。ご理解願います。
無接道家屋、いわゆる建築基準法の道路に接していない家屋の建て替えができるようにするという足立区の新基準については、北区においても既に、幅員1.8m以上の通路に面した家屋等の建て替えをするための条件を設定しており、個別ではありますが、条件をみたして建築審査会の同意が得られれば、建て替えを認めています。このため、足立区がホームページで“新たに”ということでお知らせしているということであれば、実態としては北区が先行しているということになります。このほか、足立区は、幅員1.2mでも建て替えが可能で、また調査補助を出しているということですが、北区も幅員1.2mでの建て替えについては個別に対応していると聞いております。足立区との違いについては、ホームページ上では確認できておりません。
連続立体交差事業については、東京都の場合は、国の補助を受けて都が行うこととなります。このため、構造形式の決定については、国と都が協議し、将来管理者となる鉄道事業者の意見を取り入れ、進めることとなります。このため、構造の決定に区

が関与することはありません。なお、費用負担については国が定めたルールがあり、都市側として国・都・区が負担することになっています。

○（参加者） I 期区間の事業期間が伸びるということですが、いつごろ決定されるのですか。また、どうして遅れたのか理由を教えてください。

○（東京都） 事業期間をどの程度延伸するかについての決定は、通常なら、最終年度である平成 27 年度中に手続きをするのが一般的です。しかし、現時点で平成 27 年度の完了が難しい状況なので、場合によってはそれより早く決まる場合もありますが、国との手続きの関係もあり現在検討中です。

遅れた理由ですが、まず、この事業については、土地・建物所有者の協力なしでは進めることができないということがあります。地権者の方の都合や、当方の算定のなかで手間取っている部分があることなどから、平成 27 年度の完成は難しいということです。

○（参加者） 具体的になぜ遅れているのかをお聞きしたかった。早く対応した方はいつまで今の状態に置かれるのか、これから対応する方はどうなるか不安になる、といったことが出始めています。みんなが期待しているのにはっきりしないのは、これまで協力してきた方々にとっては大変なことだろうと思われます。

○（参加者） 先ほどの鉄道の連立の話で、区は金銭面で負担をするのに協議には参加せず意見を聞いてもらえないということですが、それで良いのでしょうか。区議会では地下化という方向性があるなかで、整合が図れていないようです。

○（北区） 事業主体は東京都です。費用は鉄道側と、都市側からは国・都・区が分担して負担します。しかしながら事業自体は都が主導して、国と比較設計協議を整えて決定を行っていくというものです。そして、事業を進めるなかで都議会が認めた割合で区が費用を負担していくこととなります。構造形式については、まだ区が参画する段階にはありません。なお、事業段階になりますと協議会を立ち上げることになり、そのなかで区は、事業の進め方に参画していくこととなります。

○（参加者） 補助 83 号線を一刻も早く完成することを望みます。本日、十条駅付近の鉄道の立体化の話が出ましたが、事業的には補助 83 号線の方が早く完成すると思います。それで、ここ（十条台ふれあい館辺り）から環七まで大きな道路で結ばれると、開かずの踏切がだいぶ緩和されると思います。

東十条駅南口の橋の架け替えの計画がありますが、十条地区まちづくりとして位置づけて欲しいと思います。

岸町二丁目地区の対象範囲が補助 85 号線以北というのはおかしいと思います。南側でも狭い道ばかりのところがあり鉄道で分断されています。東京都の計画では二丁目を分断していますが、北区としては、二丁目全体を対象にまちづくりを進めて欲しいと思います。

○（北区） 東十条駅南口の橋の架け替えと駅前広場の整備については、まちづくり部の工事課が担当しています。現在は北区と JR が施行の協定について、基本協定も含めて協議中です。協定が整ったのち、JR に委託する形で基本設計を行い、いまのところ最終年度は平成 35 年度を予定し、それまでに工事完了という計画です。なお、この進捗状況については、当ブロック部会で適宜報告していきたいと思っています。

○（参加者） 補助 83 号線整備にあたっては遺跡が出ているようですが、遺跡を活用

した公園的な道路にするなどの工夫があっても良いのではないのでしょうか。

- （東京都） 十条地区は埋蔵文化財の包蔵地になっており、埋蔵文化財の発掘調査が義務づけられています。それにより、縄文時代や弥生時代の竪穴式住居跡などの記録保存や出土された土器などの保存を目的として、調査を実施しております。そういうことで十条地区については全域で、このような調査を実施していく予定となっております。
- （参加者） 補助83号線の断面構成を教えてください。事業化の前に住民に示し、合意を得るべきだと思いますが、事業化して3年も経つのにそうはなっていません。環状7号線と補助83号線は立体交差になると回答を受けていますが、どういう形でしょうか。その説明が未だありません。
- （東京都） 道路の断面構成は、道路管理者等と協議中で、決定していません。
- （参加者） 前回の部会の際に、断面構成の図面を見せてもらいました。私はそれをくださいと言ったのですが、警察と部内で検討しないと渡せませんと言われました。あれから何ヶ月経つのでしょうか。
- （東京都） 現在、前回のブロック部会でお示しした断面図で協議中です。環状7号線との交差部は立体交差の都市計画が定められておりますが、今回の整備につきましては、暫定で、平面で整備します。
- （参加者） 道路を拡幅すると避難路になるということ、また、延焼を防ぐということが資料に記載されていますが、道路が広くなると避難路になるとは言えないと思います。昔の言い伝えでもって、広い道路になると火が通るわけです。また、延焼を防ぐと言いますが、東西の風のときは良いですが、南北の風のときは有効にはなりません。酒田の大火のときは、農家の防風林で、大木3本が延焼をとめたという話をよく聞きます。これはまさに富士塚が火をとめることになるということに繋がります。
- （東京都） 現在の旧岩槻街道は歩道もない状況ですが、わたしどもで整備すれば、歩道を設置しますので、避難路として十分機能すると考えます。延焼遮断帯は、帯として存在することにより効果があると考えます。富士塚一箇所だけでこの地域の安全が守られるというのは、ちょっと言い過ぎかと思えます。先ほども早く整備してほしいという叱咤激励をいただきましたが、私どもも努力して一刻も早く完成させるようにいたしますので、引き続きご協力をお願いします。
- （部会長） そろそろ時間になりましたので、この辺で終わりにしたいと思います。最初に20時30分で終了しますと言いましたので、この辺りで帰れると思っている人がいると思います。逆に朝まで議論してもいいという人がいるかも知れません。しかし、会場の都合もあることから、これで終わりにしたいと思います。
- （副部会長） 本日報告があったように補助83号線の整備が進んでおり、今後の北側区間の事業化を見すえて、防災まちづくりの検討を開始したいと思います。また、十条駅西側のまちづくりも動いてきています。区からは情報提供を積極的にして頂き、引き続き、みなさんとまちづくりについて話し合っていきたいと思えます。最後になりますが、次回のブロック部会を12月頃に予定しています。

以上

83号線ブロック部会の活動報告

1) 第29回ブロック部会議事要旨

83号線ブロック部会 第29回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成26年12月11日(木)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 : 喜多村部会長、原副部会長 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) コソカト : 桑山(パシフィックコンサルタンツ(株)) : 高尾、木村、鈴木((株)アルメックVPI)
参加者	28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◆ 事務局からの報告

【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29回補助83号線ブロック部会の様子】

2. 質疑応答

○(参加者) 基本計画(案)の概要版は全戸配布しますか。

基本計画(案)の概要版でないものと、資料2ページに記載してある、「十条立体化早期実現戦略プロジェクトまとめ」が欲しいです。

各ブロック部会において合意形成を行い、今年度中に決めるということですが、開催の限られたブロック部会でどう決めるのですか。

鉄道の東側に沿った新たな道路について、資料の7ページでは、補助85号線からフ

ジサンロードの間に幅員6mの道路整備とありますが、図の方をみると四間通りまで矢印があり、更に8ページでみると十条富士見中学校から環七まであり、幅員6～13mとあります。13mの幅員を整備する箇所は具体的にどこですか。また、このように道路を長く整備するのであれば補助84号線まで整備する方がよいのではないですか。

- （北区） この基本計画（案）の概要版は、ブロック部会を通して説明することとしているため、今のところ全戸配布は考えていませんが、必要な方には配付することにしていきます。なお、北区のホームページで概要版と本編をみることができます。また、「十条立体化早期実現戦略プロジェクトまとめ」は、区では公表していない状況にあります。

ブロック部会での合意形成については、部会の開催数が限られているため、意見を一度聴いた上で、後のことは検討したいと考えています。

道路の範囲については、資料の7ページ下では、消防活動困難区域を解消するために位置づけた道路の範囲を示しています。文章との不整合は修正します。

なお、補助84号線まで延伸し、整備するという考え方について、道路整備は、防災性の向上、駅周辺の道路ネットワークの充実、歩行空間の確保、木造住宅密集市街地の改善といったような目的をもって整備することとしていますが、資料の10ページに示すように、線路沿いに学校等の公共施設があり、その東側に道路があることから、十条富士見中学校までで十分と考えています。

- （北区） 資料の2ページ下に示しているとおおり、「十条立体化早期実現戦略プロジェクトまとめ」は、十条地区まちづくり基本構想に反映する形になっているため、同基本構想に含まれているとご理解ください。内容の詳細を知りたいということであれば、固い言い方になりますが、情報公開請求をしていただくこととなります。

- （参加者） 消防活動困難区域は震災時が140m、日常時が50mという説明ですが、消防庁の見解とかけ離れています。見直しをした方がよいと思います。消防庁は、210mと言っています。このことから、新たな6m道路を位置づけるための理由をつけているように思えます。

- （北区） 区は、これまで密集事業を行っているところですが、消防活動困難区域について検討する際は同様の基準で行っています。

- （参加者） 本日の説明にありました計画が具体的に実施されれば、素晴らしいまちが実現できると私は思います。ところが現実にはいくつか問題があります。まず、十条駅の立体化について、JR・東京都などによる構想はどこまで進んでいるのですか。本部会は、83号線ブロック部会ということですが、今日は83号線のことには触れられていません。83号線のことにも若干触れてもらいたいです。

鉄道の東側地域は密集地域です。こういうまちづくりの構想は過去に何回もありましたが、後手になっています。立体化まであと何年ぐらいかかるのですか。

- （北区） 連立については、埼京線の十条駅付近が平成20年に事業候補区間に位置付けられ、事業主体となる東京都が検討を進めています。構造形式については、国と東京都が比較設計協議をしています。事業費の半分近くを国が負担するため、国が東京都に指導して検討を進めている状況です。昨年度までは、事業化については表面化していませんでしたが、平成26年3月に準備中区間に位置づけられ、事業化の見

通しが近づいたと考えています。ただし、現時点では、いつから始まるという話は聞いていません。

83号線ブロック部会については、中十条1丁目、2丁目、3丁目、中十条3・4丁目、岸町2丁目の5つの町会のエリアを対象とした部会です。本日説明したのは、埼京線の沿線ということで、中十条2丁目、中十条3丁目の関連となっています。補助83号線については前回説明した通りの状況です。

後手に回っているのご指摘については、十条地区は震災や戦災による被害をあまり受けていないため、まちの構造が昔とあまり変わっておらず、十条地区の改善に取り組んでいます。事業として軌道にのってきており、今後も取り組みを続けてまいります。

連立の期間は決まっています。今後、計画を決めてその後に事業化となります。前例などをみると、10年近くかかると思われまます。

- （参加者） 高架にすると、まわりの建物も高くなるのではないのでしょうか。建物の直下で歩く余地がなくなるのではないのでしょうか。
- （北区） 資料の8ページ下にあるように、安全確保のための歩行空間の整備を目指したいと考えています。
- （参加者） 鉄道沿いに6m～13mの幅員ということですが、具体的にどこをどのようにするのでしょうか。
- （北区） どこの部分ということは、この基本計画（案）では示していません。今後、整備計画で示したいと考えています。資料の10ページ下にあるように、4つの区間に分けて考え方を示しています。

3. 事務局からの報告

- （北区） 前回のブロック部会で、中十条3丁目と岸町2丁目地区でアンケート調査を実施する旨を説明しました。その後、中十条3丁目地区については12月14日を回答期限として、アンケートを実施しているところであります。岸町2丁目地区については、調査の範囲を、南橋より北側ということにしていますが、前回のブロック部会での意見も踏まえ、再検討し、岸町2丁目全体を対象として行うこととしました。12月中の配付予定としており、現在準備中です。

4. 質疑応答

- （参加者） 前回の質疑で、環七と補助83号線が立体交差化することについて、今回は暫定で平面整備するという回答でした。これは工事という点でみると二度手間になるし、平面であると環七から補助83号線に交通車両が入ってきて、騒音や排気ガス、振動が増えることとなります。また道路の東側が孤立します。また、高齢者が30m道路を渡るのは大変です。理想はトンネル化するのがよいと思います。
- （北区） 今のご意見は、前回のブロック部会での、「東京都への質疑」であると理解

します。このため、本日ご意見があったことを東京都に伝えます。
○（参加者） よろしくお願ひします。

以上

83号線ブロック部会の活動報告

1) 第30回ブロック部会議事要旨

83号線ブロック部会 第30回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成27年3月20日(金)午後7時～8時45分
開催場所	十条台ふれあい館 第1ホール
出席者	部会役員 : 喜多村部会長、原副部会長 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) コソカト : 立野((株)都市計画同人) : 高尾、木村、津端、鈴木((株)アルメックVPI)
参加者	30名
議事次第	◆議題◆ ○防災まちづくり事業(中十条三丁目・岸町二丁目)の導入検討状況について ・(仮称)補助83号線周辺北地区 地区計画(素案)について ・都市防災不燃化促進事業 アンケート調査結果について ・密集事業(住宅市街地総合整備事業) アンケート調査結果について ○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. 防災まちづくり事業の導入検討状況についての説明内容

○十条地区のまちづくりに関する基本的な考え方や、事業に関するこれまでの経緯、中十条三丁目地区の今後のまちづくり、中十条三丁目地区と岸町二丁目地区で行っていたアンケート結果、(仮称)補助83号線周辺北地区 地区計画(素案)について、北区から説明がありました。



【第30回83号線ブロック部会の様子】

2. 防災まちづくり事業導入検討状況についての質疑応答

- （参加者） かつて、旧岩槻街道を拡幅することについて、大勢の意見は20mへの拡幅は賛成だが、30mは必要ないということでした。30mに拡幅されると中十条3・4丁目町会は分断されてしまいます。「にぎわいとやすらぎを奏でるまち 十条」というテーマを掲げていますが、テーマに全くあっていません。
また、道路事業の補償に関しても、かつて営業補償の加算などの話もありましたが、そのようなことは全然言った覚えはないという回答でした。少ないお金で立ち退きを命ぜられた人がいます。
アンケート結果では、共同化は考えていないという回答が多く出ていますが、裏を返せば、やさしさがあって込み入った路地のある十条を多くの人が望んでいるということだと思います。旧岩槻街道の自動車交通量は減っており、日本は少子高齢化しています。そのような中で、こうした事業を進めるのは、十条のまちを壊すこととなります。地元は苦しむだけです。このことを本当に考えていただきたい。30mの拡幅は断固反対します。
- （北区） 補助83号線は東京都の事業です。環七との交差点近くは30mになる計画となっています。今の件は東京都に申し伝えます。
- （参加者） 補助83号線の事業認可と都市計画の変更との関係は、スケジュール的にはどうなっているのですか。
- （北区） 補助83号線Ⅱ期区間の事業期間は平成26年度末からとなっています。沿道地区の都市計画の変更は平成27年度の下半期を予定しています。
- （参加者） 阪神淡路大震災のあと、議論がありました。住宅の共同化の話が出ましたが、大勢が反対でした。最近の住宅は防災性能を考えて設計されているため、そう簡単には火事にはならないと思います。日本は米国をまねるのではなく、ヨーロッパのような低層の街並みをまねるべきだと思います。急いで整備する必要はないと思います。
- （北区） 共同化は、密集事業の中の施策の一つです。都市計画事業とは違って強制力はありません。密集事業では、共同建替えをした場合に、除却費等を一部助成する制度があり、共同化についてのアンケートでは、事業についてどの程度前向きな人がおられるのかを知るために行いました。結果的には考えていないという人が圧倒的に多いということなので、こうした傾向も踏まえ、密集事業を進めたいと考えています。
- （参加者） 阪神淡路大震災のあとの議論では、お金がない人は建て替えもできない、土地もなくなるといった意見がありましたが、行政は真剣に考えてもらいたいと思います。ところで今回のアンケート回収率はどうなっているのですか。資料に記載しておくべきだと思います。
- （北区） 説明ではふれませんでした。資料に記載しています。
中十条三丁目地区は、1,842件配付し、回収数は275件。回収率14.9%です。岸町二丁目地区は、1,056件配付し、回収数は189件。回収率17.9%です。ただし、回収数は増える可能性があります。
- （参加者） これまで東京都の資料はもらったことがありません。補助83号線の断

面はどうなっていますか。また、お富士さんを残す方向であるということでしたが、どうなっていますか。

- （参加者） 東京都による補助83号線の荒川小学校での説明会では、資料が配られています。このブロック部会には年に1回、東京都が来て話をしています。なお、補助83号線の断面構成については、東京都と交通管理者が協議を行っており、まだ決まっていないということです。また、お富士さんの再建については東京都と富士講さんが協議しています。結果について北区は、把握してございません。
- （参加者） 協議に一体どの位の時間がかかるのですか。一ヶ月もあれば決まるのではありませんか。言葉だけではだめです。
- （北区） いまの要望は東京都に伝えます。
- （参加者） 次回のブロック部会までに決めてください。

3. 埼京線の連立計画および関連道路の計画についての説明内容

- 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、2月2日、3日に開催された都市計画素案説明会の概要説明が北区からありました。

4. 埼京線の連立計画および関連道路の計画についての質疑応答

- （参加者） 週末に、埼京線の東側の不動産購入（引っ越し）のため、埼京線の連立について北区に聞いたところ、地元は地下化を望んでおり、区としては立体化ということで進めているという回答でした。これを踏まえ現場をみて、将来は地下化だろうと考え購入しました。この件について先般北区に確認したところ、当時の職員は退職をしましたということでした。民間不動産であれば重要事項ということになります。「昭和51年11月、国鉄赤羽線輸送力増強計画に同意するにあたって、十条駅付近地下化を主要条件とした。」「昭和58年度、区議会は地下化を決議。」とありますが、そこにおられる両町会長は、地元住民の代表として、どのように思われますか。
- （喜多村部会長） 部会長という立場上、個人的な意見は差し控えます。
- （原副部会長） まだ十分に把握していないので、回答できません。
- （北区） ここはブロック部会であり、両部会長の個人的な意見を問う場ではありません。
- （参加者） わかりました。では北区としてはどう考えていますか。
- （北区） 歴史の確認をしたいということであれば、資料の2と3に書いてあるとおりです。
- （参加者） 昭和58年の区議会の決議をよく覚えています。これで大丈夫だと思います。地下化と高架化を比較し、どちらが住民に喜びとやすらぎを与えますか。また、側道の費用は北区が負担するということですが、この間、傍聴した区議会では、高架について区長は何も発言しませんでした。東京都が決めたからということ。将来、孫のためにも、維持管理や景観のためにも地下化がいいと思います。もっと科学的に検討してほしいと思います。

ところで、地下化した場合、上部の道路はJRのものになるのでしょうか。

- （北区） 北区議会の定例会で区長が答弁したとおり、連続立体交差化事業は東京都が事業主体であり、構造形式は東京都が決定権者ですから、この決定について、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・事業費・事業期間などの事業的条件という大きな3条件を基本として、総合的な判断のもとの結果であるということです。

両方を比較すると、地形条件という点ではあまり変わりませんが、踏切除却という点では、高架化の場合は、6つが除却されますが、うち北仲原街道と仲原街道の2つは高さ制限がかかります。一方の地下化の場合は、北仲原街道と仲原街道が通行できなくなります。そして事業費という点では高架化では約340億円、地下化ではこの倍程度かかるということです。このような判断のもと、都は高架化を進めるとしています。

また、地下化した場合の上部利用、高架化した場合の高架下利用の条件は同じであり、都市側（北区）の利用は15%程度に限られます。

- （参加者） 将来のしあわせという点ではどうですか。
- （北区） しあわせといった定性的な見方は人それぞれ異なります。地下化でも高架化でもメリット・デメリットがありますので、そのような感じ方という点での回答は控えさせていただきます。
- （参加者） 構造形式は高架に決定したのですか。また地下化は高架の倍ということですが、その項目明細は提示されていますか。
- （北区） 今回の高架化の計画は、都市計画の素案という形で示されています。そのため、都市計画決定という意味であれば、まだ決定はしていません。今後、都市計画の手続きに入っていくということになります。

また、事業費の詳細については、東京都から北区には示されていません。

- （参加者） 今の回答では、内容説明にはなっていないと思います。決定していないのであれば、資料も地下化の場合のことを記載しておくべきではないでしょうか。
- （北区） 都市計画決定に向けて進めていくのは、資料にある高架化です。今後の進め方として、ひとつは、高架化についての都市計画の流れであり、もうひとつは環境アセスメントです。高架化の事業が完了したあと、環境上どのような影響があるのかを調査し、計画をたてて案を作り、評価をしていくという流れになります。このため、地下化と比較しながら、都市計画決定を進めていくということではありません。
- （参加者） 環境アセスメントは、高架化を前提としており、地下化について検討する流れになっていません。高架化した場合に日影がどうなるといった内容が示されていません。決まっていないのであれば、両方出すべきです。

- （参加者） 事業費の比較ですが、地下化か高架化ということだけであれば、高架の方が安いかもしれませんが、側道部分の買収や日照の補償を含めると、必ずしも高架は安くないと思います。側道の事業費はどのくらいを見込んでいますか。

また、資料の21ページの21番に、基本計画（案）を策定、承認を得たとありますが、なぜ住民に知らせていないのでしょうか。

新聞に掲載されていましたが、介護保険の協議会で会議録が変更されていたという話

がありました。新聞記者の指摘で省略していた部分の会議録を修正したということでした。これを踏まえ、当ブロック部会で、以前省略した部分について、訂正をして、訂正したものを配ってください。

- （北区） 資料の21ページの21番に、「東京都北区十条駅付近の道路及び鉄道の立体交差化に伴う沿線まちづくり検討会」とありますが、これは東京都と北区の関係する部署の職員からなる内部検討組織であり、ここで確認したという趣旨です。内容は基本計画で定めたものと同じです。

側道の事業費については、これから詳細を検討して示していくことになります。概算は基本計画等でまとめていますが、今後きちんと精査した上でお示しします。

議事録について、過去の部会で削除されたという話ですが、そういうことではなく、ブロック部会では議事要旨ということでお示しさせていただいており、一言一句という体裁はとっていません。なお、趣旨的に違うと言うことであれば、お受けします。

- （喜多村部会長）時間の関係や、会場の都合もあるため、閉会とします。
- （原副部会長）今の苦勞が、事業が進み完了した時、「良かった」という風になればよいと思います。引き続き来年度も、ブロック部会をよろしく願います。

以上