

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す。

- （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のではありませんか。
- （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す。
- （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。助成金はですか。
- （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、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した。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） J R 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、J R 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、東京都主税局がもっている平成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になりましたか。
- （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、私が以前みたものは、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う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すが、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、前面道路を拡張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張されない状況をどうと思われますか。
- （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、法律との整合があり難しいと思われます。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下さい。
- （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すが、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います。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い、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います。

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

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） コソカウト：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、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になります。

○（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になります。

○（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。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、この場ですぐにとする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6m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6m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6m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、6m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。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、6m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を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） 連立事業に関することであれば、主体は東京都であるため、意見は東京都に言うことになります。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になります。

- （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を、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ので、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、それほどの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うです。

- ・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。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なる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

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ますが、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ようになります。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、その点でみ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）時間がきまりましたので、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

駅東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

駅東ブロック部会 第29回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成27年10月22日(木) 午後7時～8時30分
開催場所	十条台ふれあい館 第一ホール
出席者	部会役員：沖田部会長 事務局：岩本課長、國保、和田、遠藤、新田(北区十条まちづくり担当課) コンサルタント：高尾、木村、津端、鈴木((株)アルメックVPI)
参加者	49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. 十条地区のまちづくりの進捗状況について 2. 密集事業の進捗状況について 3. その他

【開催要旨】

1. JR埼京線沿線のまちづくりについて説明概要

○JR埼京線沿線のまちづくりについて、コンサルタントから説明がありました。



【第29回駅東ブロック部会の様子】

2. JR埼京線沿線のまちづくりについての質疑応答

○(参加者) 本日の資料では、連立が高架化に決定しているような説明に思えますが、まだ計画の段階です。高架化の図面しかありませんが、地下化に関する見積もりなどはどのように検討されたのでしょうか。都も出席しないとまずいのではないのでしょうか。

○(北区) これから都市計画決定に向けた手続きに入るため、現時点では案です。なお、連立に関することであれば都が説明する必要がありますが、ここは、十条地区まちづくり全体協議会の駅東ブロック部会であり、駅東のまちづくりについて検討する場のため、都は出席しません。

- （参加者） 荒川小学校での説明会でも質問したのですが、地下化と高架化の比較では予算面で高架化が良いという回答でしたが、その時、高架化した時に何世帯に影響があるのかと聞きましたら、調べていませんという回答でした。どれだけの人を立ち退かせるかが分からないのでは、納得できません。予算というのは工事費だけでなく立ち退き料なども含めるべきではないでしょうか。もしそうした場合、地下化の方が費用は少なくて済むのではないのでしょうか。立ち退き料などは予算に入れないのでしょうか。これが質問です。
- （北区） 都の説明では、高架化の場合は用地費を含む整備費で約340億円ということです。地下化の場合はそのほぼ倍ということです。しかしながら構造形式の決定は、事業費だけを見たわけではないと聞いています。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大きな3条件を基本として、総合的な判断のものの結果であるということです。ただし詳細は聞いていませんので、意見については都に伝えます。
- （参加者） 説明は分かりますが、それは現実的ではありません。まちづくりはもっと現実の問題も含めて進めていく必要があるのではないのでしょうか。高架化するのにどれだけの住民の生活の犠牲があるのか、これが一番に来て然るべきではないのでしょうか。
- （北区） 高架方式にすることで、住民にどのような影響がでてくるか、今後環境アセスメントで確認していくことになります。構造形式については都が決め、区はその結果を尊重しています。高架化か地下化かどちらにするという交渉はするつもりはないということをご理解いただきたいと思います。
- （参加者） 高架化と決まったような話ぶりです。腑に落ちません。
- （北区） 都市計画上の手続きはこれからなので、その意味では決定していません。今後の方針ということで、どのようにしていくかについては、総合的な条件で手続きを進めていくということになります。
- （部会長） 議題に沿った意見を出してください。
- （参加者） 8月に都の担当者に会って聞いたところ、「計画案が承認されるまでが都市整備局が担当し、そのあとは建設局にうつり、事業を進める」ということでした。担当の方は、「構造形式は決まっていない」ときっぱりと言われました。ただ、「計画案は高架化となって進んでいる」と言われました。これに対して、「高架化することに近隣住民は納得していないので、十分な説明の機会をつくって欲しい」と要望しました。まだその回答はもらっていないので、そろそろ催促をしようと思っています。担当の方は、「住民の方が納得していないのであれば、きちんとした説明をする」と言っていました。地下化との比較についても、「ちゃんと説明をしてくれないと我々住民は全く理解できない」と申し上げたところ、「承知しました。今までの説明が不足していたことは認めるので、今後は留意していきたい」ということでした。
- ところで、このところのブロック部会は、基本的に住民との対話になっていません。まずは対話しましょう。すべて反対と言っているわけではないので、膝をつきあわせた対応をお願いします。何がよくて何が悪いのか住民はわからないまま、不安のまま話が進むのはよくないと思います。
- （北区） 高架化・地下化のことであれば、それは都との対話ということになります。

- （参加者） 都の担当との会話のなかで、「北区の人から、都が主体だから自分たちでは話ができないということと言われた」と伝えましたところ、都の方は、「北区と一緒に事業を進めていくのだから、都が動かないと北区が話できないという言い方はおかしい」と言われました。
- （北区） 鉄道の立体化の事業主体は、国の要綱上、都ということになっています。周辺のまちづくりは北区が主体で行います。このため、一体で進めていくことは当然です。ただし構造の比較・検証は都がやっていますので、そのことについての回答は都がするということになります。
- （参加者） 都と北区と住民が一緒になった対話の機会があると良いと思います。
- （北区） 都に伝えます。なお、約340億円の詳細については北区も把握しておりません。
- （参加者） 北区は都のいいなりなのでしょうか。
- （北区） そういうことではなくて、それぞれの役割のなかで進めているということです。この場合は駅東ブロック部会であり、今はJR埼京線沿線のまちづくりについてという議題で進めていますので、連続立体交差の構造形式について皆さんに集まってもらっているという認識ではありません。従いまして、都に出席の依頼をしていません。その点をご理解いただきたいと思います。
- （部会長） さきほどから北区は、都に伝えると言っています。ここでこれ以上この議論しても結論は出ないと思います。北区から、ここで出た経緯を都に説明してもらった方が、みなさんは納得するのではないのでしょうか。
- （参加者） テレビで放映されていましたが、マンションの2020年問題というのがあります。全体の20%くらいは問題が起きていると言っていました。このため、高層住宅を入れたまちづくりをする場合は、真剣に考える必要があります。
- （参加者） このブロック部会では、以前は埼京線の連立が未決定なので、周辺まちづくりの話は先送りされてきました。今は未決定なのに周辺まちづくりについて話をしようとしています。これはおかしいと思います。足立区は区が主体となって連立事業を進めています。北区も積極的に関わるべきではないのでしょうか。
- 昨年夏までは、区議会は地下化を決議していました。その後今日も含め、地下化を無効にするような努力が大変よく分かります。では、地下化を実現するためにどのような努力をされたのか詳細に教えていただきたいと思います。具体的に日時も含めて教えて欲しいと思います。
- また、埼京線の脇の消防活動困難区域については、以前から言っていますように、送水管を導入すればどうでしょう。また、街灯への消火器の設置等、そういうことをすれば、解消されるのではないのでしょうか。
- また、地下化にしても環七の北側から地下にすれば、四間通りもくぐれるのではありませんか。
- （北区） 埼京線沿線付近のまちづくりの計画は、北区都市計画マスタープラン、十条地区まちづくり基本構想、十条駅付近沿線まちづくり基本計画、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が順にあり、こうした計画にもとづいて事業が進んでいると考えており、矛盾しているとは思っていません。
- 昭和58年度に地下化に決議したのは、諸条件があって高架化が難しいという判断

のもとにされたという経緯があります。地下化に限らない適切な構造形式で立体交差化を進めていただきたい、という全会派一致の決議を踏まえて今に至っており、そこでの作為的なものはありません。働きかけについては、地下化の決議以降、適宜適切に議会と区長が、国鉄その後のＪＲと都に要望など行なってきたということでございます。また、この協議会においても多くの署名をしていただき、働きかけされたことはみなさんのご記憶にあるかと存じます。

駅東側の消防活動困難区域については、ホースを東から西、または西から東へとのばせば足りるというものではありません。消火活動ということで消防車の進入が必要ですし、避難路の確保も重要です。このため、最低６ｍ幅員の道路が必要という認識でおります。

環七の北側からの高架化または地下化については、環七・富士見橋の支持杭を起点に、勾配の移行区間を考慮すると、６箇所の踏切のうち、地下化の場合２箇所が通れなくなると聞いております。

- （参加者） 消防活動困難区域に道路を通すのは、まちづくりの観点では簡単な方法だと思います。そうではなくて、火を出さないまちづくりを進めるのが、北区として先に手がけるべきではないでしょうか。道路をつくるお金があるのなら、不燃化のために補助するなどしたらどうでしょうか。
- （北区） いまの話は重要な視点だと思います。駅西側では不燃化特区に指定され、建物の除却費の費用や、建物の建て替えの費用に対して助成することとなっています。こうしたことも踏まえ、道路以外の対策についても検討させていただきます。
- （参加者） 消防活動困難区域の解消のため、なぜ６ｍの道路が必要なのか、疑問に思っています。避難場所に通じる道ということであれば分かりますが、この道路はそうではありません。また、埼京線の北赤羽駅付近の一部区間は両側には道路はありません。
- （北区） 資料の４ページ下の図の、水色部分が消防活動困難区域です。側道となる道路を整備すると、これが効果的に解消できるということです。また、幅員につきましては７ページ上の図に示すように、４つの区間に分けてそれぞれ必要な機能があり、それに合わせて６～１３．５ｍとしています。

十条地区周辺の避難場所としては清水坂公園、東京家政大学、中央公園一帯があり、補助８３号線と補助７３号線が有効な避難路となりますが、この間にもう１本道路があるとより効果的ということになります。

- （参加者） 実際に地下化している例もありますので、費用の問題ではなく、やる気の問題であると思います。住民の意見をもっときくべきです。都に出席してもらって、住民の意見を聞いてもらいたいと思います。
- （北区） 都に伝えます。
- （参加者） ８３号線、７３号線に続いて側道を整備するのがより良いというのは分かりますが、この十条というまちを、こんなに広い道路で切ってしまって良いのでしょうか。このまちは将来どうなると思われますか。

東口広場は、何年か前の会議のときに、資料に何気なく示されていましたが、それで担当の方に聞いたら、それはあった方が良くはまだ何も考えていないという回答でした。それが今は実現に向かって動き出しているわけです。この広場を実現させるた

めには買収が必要で、移転を余儀なくされる方が大勢出て、北区を離れざるを得なくなってしまう。代替地を用意するとか、コミュニティを壊さないような方策をたてるとか、そうしたことはどのように考えていますか。今は構造物だけの話しか出ていませんが、子々孫々の問題があります。ソフト面では、どのような視点から、この計画を立てているのですか。

- （北区） 資料の８ページ上の図に広場が示されています。広場整備にあたり移転を余儀なくされる方に対しては、区としてもできる限り代替地を確保したいと考えています。ただ、今はその段階ではありませんので、今後の検討課題となります。また、再開発や共同化などで、土地を床に変える方法も考えられます。ソフト面については、北区が「地域のきずなづくり」を重視していることを踏まえ、重要と考えており、このブロック部会での意見交換も、ソフト面の対応の一つと捉えています。
- （参加者） 側道を整備すると、そこに自動車が入ってくるのではないのでしょうか。そうすると、商店街に向かって横断することが難しくなる。
- （北区） 側道は生活道路の位置づけであり、幹線道路とは異なり、多くの自動車の進入を想定していません。このための交通規制などの導入を考えています。
- （参加者） さきほど区の方は再開発の話をされたが、それは改造型ではありませんか。東側は修復型のまちづくりを進めると示されていることと矛盾します。
- （北区） 駅西側のような再開発を想定しているものではありません。先程の回答は訂正させていただきます。

３．報告事項についての説明概要

- 十条地区のまちづくりの進捗状況についてと密集事業の進捗状況について、北区から報告がありました。その中で、上十条一丁目の公園用地の整備にあたって、第１回ワークショップが開催される予定であるとの報告がありました。

４．報告事項についての質疑応答

- （参加者） 主要生活道は、十条野鳥の森の前はどうなるのですか。また、岩槻街道方面には延びませんか。
- （北区） 十条野鳥の森の前あたりは、南区間に位置づけられていますが、６ｍに拡張予定になっています。ただし現在は中区間を優先的に整備しています。具体的にはどこまで線形として決めている分けではありませんが、建て替えのときにご相談させていただき、区の方で買収させていただくということになります。なお、主要生活道路は、岩槻街道方面には延びずに、公園予定地の脇、そして篠原演芸場の脇をそれぞれとおり、フジサンロードに至るというルートになります。
- （参加者） 初期には、主要生活道路は岩槻街道に至るルートであったが、復活することはありませんか。
- （北区） 当時、防災生活圏事業のときはそうですが、今は違います。現在の計画のとおりです。

5. 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30回ブロック部会議事要旨

駅東ブロック部会 第30回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成27年12月8日(火) 午後7時～8時30分
開催場所	十条台ふれあい館 第一ホール
出席者	部会役員：沖田部会長 事務局：岩本課長、國保、和田、遠藤、新田(北区十条まちづくり担当課) コンサルタント：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◆ 1. 駅東ブロック(上十条一丁目)のまちづくりについて (1) 前回(第29回)のおさらい (2) 今後のまちづくりについて

【第30回駅東ブロック部会の様子】



【開催要旨】

1. 「(1) 前回(第29回)のおさらい」(説明)

○平成27年10月22日開催された前回の駅東ブロック部会の議事要旨について、おさらいという形で、コンサルタントから説明がありました。

2. 「(1) 前回(第29回)のおさらい」(意見交換)

○(参加者) 質問が2つあります。1つ目は、前回のブロック部会で部会長が、このブロック部会に東京都の方を呼んで対応するということを宣言されました(※前回議事録によると、部会長は「北区から、ここで出た経緯を都に説明してもらった方が、みなさんは納得するのではないのでしょうか。」と発言)が、本日なぜ参加されていないのですか。あるいは今後、何時その会合がセットされるのでしょうか。2つ目は、資料に補助83号線と補助73号線の間にもう一本道路があると効果的とありますが、一方で野鳥の森から篠原演芸場に至る道路を拡張する計画があり、これを整備すれば、それで済むと思いますが、さらにもう一本つくる理由があるのでしょうか。

○(北区) 1つ目の質問について、前回のブロック部会のあと、連立事業を担当している東京都都市整備局と建設局の関係部署に議事概要と参加者意見を伝えました。そ

の回答は口頭となりますが、「連立事業は現在、都市計画素案の段階で、これから都市計画案を作成していくところです。あわせて環境アセスの検討も行っています。このような段階で、特定の場所で特定の人だけを対象に説明するのは公平性の観点からできかねます。都市計画案の説明会の段階でみなさんに説明させていただきたい。」ということでした。2つ目の質問について、補助83号線と補助73号線は、北区地域防災計画で避難路に指定されていますが、担当する防災課の話では、「避難路に指定したからといって必ず安全とは言えないことから、避難上有効な道路をできるだけ多く整備をした方が好ましい。」ということでした。また、避難ルートについても、この道路を必ず通りなさいということではなく安全なところを通っていただくということになっています。また、消防活動という点からも、十条野鳥の森緑地の脇の道路が整備されたとしても、線路際に消防活動困難区域が残ってしまいます。

- （コンサルタント） 避難路についての区の回答はいかがでしたか。
- （参加者） こういう話をしても平行線になるので、もう少し有効な打開策があると思います。これはいつも思うところです。避難路について重ねて話をすると、現在、線路脇の上十条一丁目西町会会館前に消防車が通れる道路があるのに、この道路を利用せず、新しい道路をつくるということですが、そのような考えに対し住民が納得しないのだと思います。今ある資産を活かして不燃化を進める方が、居住者からすると安心して暮らせると思います。
- （参加者） 質問が3つあります。1つ目は、このブロック部会のあり方についてです。どの程度の住民の参加があれば協議になるのですか。過去には2、3人という時がありました。また、ブロック部会で出た意見についての決着はどのように進められるのですか。部会で出た意見が今後の方向性にどう反映されるのですか。2つ目は、本日のブロック部会を案内するチラシが、上十条一丁目に来ていないという方がいました。どの範囲で配っておられますか。また、中十条二丁目在住の方には補助83号線のブロック部会の案内がきています。3つ目は、区議会議員の活動報告によりますと「高架化は決まったことだ」とはっきり示されています。しかしながら、このブロック部会では、まだ決まっていませんと回答されています。このことご存じですか。
- （北区） 1つ目の質問について、協議会の会則の中に目的が示されており、「十条地区まちづくり全体協議会は、地元町会・自治会、商店街、PTA等を中心にまちづくりの方向性を協議することにより、相互に理解を深め、まちづくりの円滑な推進に資することを目的とする」とあります。このため、この協議会をもって何か議決をはかり方向性を定めるというものではありません。ただし、東京都や北区が十条で進めるまちづくりを報告するという場として活用させていただいており、これに関して出た意見は、参考とさせていただいているのが現状です。2つ目の質問について、駅東ブロック部会は上十条一丁目が範囲となっています。補助83号線ブロック部会の中十条一～四丁目と岸町二丁目が範囲となっています。周知の方法は、町会の協力による回覧と掲示板でご案内させていただいております。また北区のホームページでも案内しています。3つ目の質問について、議員の広報活動の件は承知しています。しかし北区としては、決定というのは都市計画の位置づけのことであり、現在の内容としては素案ということで、パンフレットなどで周知している段階です。しかし、議員が何をもって決定と示されたのかについては、北区として明確にする立場にはありません。

- （参加者） 区議会議員の資料をみると、都市計画の素案の決定ということではなく、埼京線の高架化が決定したと示されています。
- （北区） 議員の資料について、あきらかに齟齬があれば抗議しますが、何をもって決定かというところの認識の違いであり、そうではない（高架化の都市計画決定を指したわけではない）と伺っています。ご意見については区議会に伝えます。
- （参加者） こういうことを示すのは重大なことだと思います。
- （コンサルタント） ブロック部会をこのように進めたらどうかといった意見はありませんか。
- （参加者） 今の十条の良さを大切にしたいまちづくりがよいと思います。これまで、このブロック部会では、「電線が邪魔である」、「ブロック塀が出っ張っている」、「建物がセットバックしたのにそこにプランターがおいてある」といった意見などが、出てきました。こうした細かい意見に対して、ひとつひとつ北区が対応してくれれば信頼性は増すと思いますが、これまではそうではありませんでした。こうした積み重ねを行わないまま、高架化という大きな話になってしまっています。十条という良さを崩してしまうような事業を進めるのが本当によいのでしょうか。現在住んでいる人の事情を踏まえたまちづくりを進めてもらいたいと思います。そして、こうしたことについて、このブロック部会で議論していくのがよいと思います。
- （コンサルタント） 今後のブロック部会の進行にあたっての参考とさせていただきます。

2. 「(2) 今後のまちづくりについて」(説明)

- 埼京線の東側に広がる市街地について議論を進めるという主旨で、平成19年度に行われたアンケートについて、コンサルタントから説明があり、同様のアンケートを、参加された方を対象に記入していただきました。

3. 「(2) 今後のまちづくりについて」(意見交換)

- （参加者） 平成19年度のアンケートはどのように行われたのですか。
- （コンサルタント） 対象者は、上十条一丁目、中十条一～三丁目の全世帯です。回収数は葉書による190通です。回収率は約5、500世帯分の190世帯となります。
- （参加者） 平成19年度のアンケートは、上十条一丁目の駅前の世帯にはこなかったという、当時問題となったアンケートのことですか。このブロック部会でも問題として取り上げられました。
- （北区） 当時担当したものがここにはいませんので、持ち帰って次回に回答できるようにします。
- （参加者） 平成19年度アンケートの結果の一つをみると、住民と区が協力し一緒にまちづくりをしていきたいと思いますというのが最も回答が多くなっていますが、その後、住民と区が協力して定めたルールが何かありますか。このブロック部会でこの件についての話し合いはあまりなかったように記憶しています。
- （北区） 駅東一帯につきましては、平成22年3月に、中十条一・二丁目の補助83号線の沿道の地区で、地区計画が定められました。現在は中十条三丁目の補助83

号線の沿道の地区について検討を行っており、平成27年度の終わりに地区計画が定まる予定です。なお、残った地区については、埼京線の立体化が決まっていな中でルールを定めるのは難しいということで現在に至っています。

- （参加者）　　ということは、今回のアンケートは地区計画をつくることを目的としたものですか。このブロック部会は、十条をどのようなまちにしていくなかを議論する場なのではありませんか。
- （コンサルタント）　その通りだと思います。このため平成19年度のアンケートを活用し、議論の材料にしようと思ったわけです。
- （参加者）　　そういうことではなく、このブロック部会は、住民と区が共有して議論を進めるというものだとして理解していましたが、そういうルールもなしに部会が進められてきたのですか、認識にズレがあるよう思われます。
- （北区）　　このブロック部会は、十条のまちづくりの方向性を協議する場であり、参加者がまちづくりの方向性や課題を共有できるように支援しています。なお、細かいところまでの規約はありません。
- （参加者）　　このブロック部会は平成17年にスタートしましたので、10年になります。まちづくりは生き物であり10年経つとまちは変わります。この間、個々の住宅でも不燃化をしたりセットバックをしたりと日々まちづくりが進んでいます。また、我々参加者はまちづくりの専門家ではありません。こうしたことを踏まえ柔軟な対応で議論を進めていただければと思います。
- （参加者）　　セットバック後、増築している家があります。そういう中で道路が狭いと議論するのは、矛盾があります。行政側が適切に指導すべきだと思います。
- （参加者）　　以前のブロック部会で、違法な建築をした家に対処して、北区から指導の手紙を出したらどうかと提案したことがあります。また、十条駅の東側はすぐ住宅街となっていますが、これを特徴として、手すりをつけるとか高質な舗装材などにして、すぐ住宅街と分かるようなしつらえにするのがよいと思います。
- （部会長）　　今の意見に賛成です。駅東の方は閑静な住宅街として、にぎわいは駅西側に任せるようにするのがよいと思っています。ただし、埼京線沿線に道路や広場ができたとき、沿線をどのようなまちにするのが望ましいのか、（私個人の）考えは、はっきりとまとまっていません。
- （コンサルタント）　高架になった場合、駅東側がどうなるのがよいのか、側道の沿道がどうなるのがよいのか、次回議論してもよいと思います。

4. 「(2) 今後のまちづくりについて」(説明、つづき)

- アンケートに対する参加者の回答の集計結果について、コンサルタントから説明がありました。

5. 「(2) 今後のまちづくりについて」(意見交換、つづき)

- （参加者）　　平成19年度に行ったアンケートと比較するのはおかしいと思います。また、今回のアンケートは今後どのように使われるのでしょうか。
- （コンサルタント）　参加者の方はどう思われますか。
- （参加者）　　平成19年度と今回を比較すると、区が望ましいまちづくり計画をつく

るというのが3分の1に減っています。住民一人一人が行動するというのが増えています。これは、高架化や側道のことを行政に任せたらどういうことになるんだという不安感の反映だと思われます。

- （北区） 今回のアンケートの結果をもって、何かの根拠とするつもりはありません。
- （コンサルタント） せっかくアンケートを行ったので、次回のブロック部会で意見交換をする際の参考にできればよいと思います。
- （参加者） 埼京線のホームのすぐのところでお店を開いていますが、高架のための工事用地となり、さらに側道ができるということですが、どのように対応すればよいのでしょうか。立ち退きの場合の斡旋はあるのでしょうか。心配です。
- （北区） 今年の2月に、荒川小学校と王子第五小学校で、高架化の場合の仮線用地の件と、高架化にあわせた駅東側のまちづくりということで、鉄道沿いの道路の件について、都市計画素案説明会において説明をしました。また、このことはこのブロック部会でも報告をしました。不安もあろうかと思しますので、区の窓口にお越し頂ければ対応いたします。また、個別相談への対応についてもできるよう検討中です。
- （参加者） 十条駅のまちづくりは大賛成ですが、側道について代替案はないのでしょうか。メリット・デメリットの比較はないのでしょうか。我々の意見が言えるような場を次回設けてもらえませんか。
- （北区） 都市計画の手続きとしては、これからは都市計画案と、環境アセス、その後、都市計画決定、事業認可となりますので、その中で意見をいただき、区として判断します。なお、側道の代替案については、メリット・デメリットに個人差がありますので、区として出せる状況ではありません。

6. 「(2) 今後のまちづくりについて」(説明、つづき)

- アンケートに対する参加者の回答の集計結果の一部が間違っていた件と、更新した集計結果について、コンサルタントから再度説明がありました。

7. 「(2) 今後のまちづくりについて」(意見交換、つづき)

- （参加者） 地下化という計画について反対している人はいるのでしょうか。北区の住民が地下化がよいと言ったとした場合、どちらを優先すべきなのでしょうか。
- （コンサルタント） それは次回の議論の題材にしたいと思います。
- （北区） 今後、埼京線の高架化について、都市計画案を東京都が示した後に、住民の意見を受ける機会を設けることになっています。

8. まとめ

- （部会長） 次回は来年3月ごろを予定しています。

以上