

駅東ブロック部会の活動報告

1) 第31回ブロック部会議事要旨

駅東ブロック部会 第31回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成28年3月17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) コソカウト：高尾、木村、津端、鈴木((株)アルメックVPI)
参加者	22名
議事次第	◆報告◆ 1. 「十条地区まちづくり基本構想」の修正について 2. 密集事業の進捗状況、事業期間の延長について 3. その他 ◆議事◆ 1. 駅東ブロック(上十条一丁目)のまちづくりについて

【第31回駅東ブロック部会の様子】



【開催要旨】

1. 「十条地区まちづくり基本構想」の修正(説明)

○「十条地区まちづくり基本構想」の修正について、北区から説明がありました。

2. 「十条地区まちづくり基本構想」の修正(意見交換)

○(参加者)展開すべきまちづくり施策の追加のところで、JR埼京線十条駅付近連続立体交差化計画および関連する道路計画とあります。これまでの区の説明では、計画案ということでしたが、現段階で追加する必要があるのですか。事業計画が決まってから追加するのが妥当ではないでしょうか。

○(北区)駅東側の基盤整備や駅付近の歩行者ネットワークの形成といった点から、展開すべきまちづくり施策として、基本構想で既に示しています。しかしながら具体的な事業手法としては示されていませんでした。JR埼京線十条駅付近連続立体交差化計画および関連する道路計画は素案ではありますが、具体的な事業手法の例として、連続立体交差化や道路整備の記載を反映させたいと考えています。

- （参加者）これまで計画は決まっていなと回答されているのに、今のままで何がいけないのですか。平成27年度中に追加するというのは納得できません。
- （北区）今回は改定ではなく修正ということで、平成29年3月の修正を予定しています。
- （参加者）資料には、平成27年度に追加すると記載されています。
- （北区）平成28年度のブロック部会で、具体の修正内容を示し、みなさんにご報告する予定です。

資料の2ページの下段にあるように、十条地区まちづくり基本構想は、「にぎわいの拠点の形成」、「防災都市づくり」、「補助83号線整備と沿道のまちづくり」という3つのエリアの重なっている部分で、広域ネットワーク軸である十条駅付近連続立体交差化を示しているように、連続立体交差化を主眼においており、施策の方向性としては変わってはいません。

なお、基本構想は区としてめざすべき方向性を示すものであり、基本構想の内容をもって都市計画が決定するとか、事業が進むというわけではありません。今後の修正内容をご確認いただければと考えています。
- （参加者）住民からの意見はいつも却下され、区がしたいことはすぐに出てきます。このようなやり方をどのように思われますか。
- （北区）今回は修正ということで、内容としては追加と時点修正ということです。方向性が変わるとか新しい視点が入るといったことはありません。参考まで、平成24年3月に改定した際はパブリックコメントを実施し区民の意見を反映させています。前回の基本構想の中で、『平成24年1月に「木密地域不燃化10年プロジェクト」実施方針が東京都から示され、今後必要に応じて本構想の加筆修正を行います』ということを示しています。今回の修正はこれに準じたものになります。
- （参加者）資料の3ページの下に記載をよく読むと、平成27年度に「展開すべきまちづくり」施策の追加とありますが、これはどういう意味ですか。
- （北区）平成27年度は作業過程という趣旨であり、現在は修正版を示す段階にはありません。平成28年度に修正版を完成させたいと考えています。
- （参加者）平成27年度中に追加はないと解釈してよいですね。
- （北区）そのとおりです。

2. 「密集事業の進捗状況、事業期間の延長、その他」（説明）

- 密集事業の進捗状況、事業期間の延長、補助85号線都市計画変更素案説明会の概要について、北区から説明がありました。

3. 「密集事業の進捗状況、事業期間の延長、その他」（意見交換）

- （参加者）前回か前々回か、『駅東ブロックは、JR埼京線十条駅付近連続立体交差化に非常に大きく影響を受けますので、東京都の参加をお願いします。』と言いましたが、北区は『東京都に問い合わせたところ、都は公でない場には参加できない』と回答されました。一方で、補助85号線の変更素案説明会が平成28年1月下旬に開催され、その後、2月18日に沿道権利者のみの閉鎖的な会合が開催され、そこに東京都から4人もの参加があり説明をされました。

連続立体交差化の関係では地元に出てこないのに、なぜ補助85号線のことになると参加するのでしょうか。本当に区は東京都に伝えたのでしょうか。

また、次回のこの場に、東京都を参加させることを今約束して頂きたいというお願いがあります。

○（北区）区は東京都に、間違いなく意見を伝えしました。

なお、補助85号線に関する会合は、大きく影響するいちょう通り商店会が主催したもので、商店会が東京都に参加してほしいということで実現したものです。このブロック部会との関係もありますが、参加するかどうかは、東京都が抱える様々な事業の進捗に応じて判断していると思われます。

○（参加者）連続立体交差化に関しても要望を伝えてください。東京都の参加を、住民が願っていると切に伝えてほしいのです。

○（北区）本日の要望は東京都にきちんと伝えます。

○（参加者）住民の要望が伝えられていないと思います。

○（参加者）北区から東京都に伝えたのは公文書という形ですか。

○（北区）公文書ではなく口頭です。ただし議事録を文書として示し、このような意見が出たことを伝えています。

○（参加者）東京都の担当は誰ですか。

○（北区）建設局道路建設部計画課です。個人名は言えません。

○（参加者）ブロックの範囲はどのように決められているのですか。

○（部会長）平成17年に十条地区まちづくり全体協議会が発足しましたが、このときに住民主体で決めました。当時抱えていた問題箇所を中心に、その周辺地域を町会を基本としてブロックを定めました。

○（参加者）平成17年当時に埼京線の側道の課題はなかったのですか。

○（部会長）当時はありませんでした。

○（参加者）そういうことであれば、連続立体交差化と側道という新たな問題に対応するためのブロックがあると良いと思いますが、検討されていないのですか。ブロックの再編などを検討すべきではないでしょうか。

埼京線の東側は鉄道や道路の工事に関係します。また西側も含め工事の騒音や日照権などで関係してきます。

○（部会長）ブロック部会がそれぞれありますので、適宜出席されたら良いと思います。

○（参加者）東京都と北区はこの計画を推奨するとしていますので、区民側もそれに対応できるようなブロック分けをすべき思いますし、公開の場で検討すべきです。

○（部会長）リーダーが必要となりますが、希望があれば新たにブロックをつくっても良いと思います。

○（参加者）それは、住民がやらなければならないのですか。

○（部会長）そうです。

○（北区）ブロックの再編についての意見は、事務局として承りました。関係する部会長と相談し、十条地区まちづくり全体協議会の幹事会で、規約を勘案しつつ、検討させていただきます。

4. 「駅東ブロック（上十条一丁目）のまちづくり」（説明）

○前回ブロック部会での意見交換のおさらいと、今後のまちづくりについて意見交換したいことについて、コンサルタントから説明がありました。

5. 「駅東ブロック（上十条一丁目）のまちづくり」（意見交換）

○（参加者）資料の12ページの上のグラフで、区が望ましいまちづくり計画をつくり、進めるとありますが、今回の回答は0%です。象徴的です。

昨年の年度末に連続立体化の説明会について報告があり、『埼京線が立体化されるのであれば補助85号線の立体化は不要ですね。当然見直しがあるわけですね。』と質問したところ、区は『当然見直しがあると思います。』と回答されました。しかしながら今回の東京都の計画変更素案はこれと異なります。何を優先してまちづくりを行おうとしているのですか。

○（北区）十条地区まちづくり基本構想が区のよりどころです。鉄道立体化を中心に据えていますが、大震災のことを考えると、木造住宅密集地域の改善だけでなく、補助83号線など骨格的な安全・安心なまちづくりを進めていかなければならないと考えています。

優先に差はなく、いずれの事業や計画も重要です。各事業主体が連携して、円滑にまちづくりが進められるよう努めていきたいと思います。いまの世代だけでなく次の世代も見据えたまちづくりが必要と考えています。

○（参加者）東京都に参加してもらおう件について、部会長から伝えてもらえませんか。消防活動困難区域について、北区はどのような形で特定したのか、次回示していただきたいと思います。

○（コンサルタント）消防活動困難区域については、次回示してもらうことにします。部会長から伝える件はどうでしょうか。

○（部会長）北区から連絡先を聞き、私から連絡します。

○（参加者）2つあります。1つは、北区は埼京線を高架化して側道をつくると消防活動困難区域が解消されると説明していますが、市街地内の各道路について無電柱化したら、網の目のように消防車が入れるようになって良いと思います。こちらの効果が高いと思います。

もう1つは、前回の意見で出た『地下化に反対している人がいるのか』ということについてですが、北区はどのように把握していますか。

○（北区）鉄道の立体化について、最も大きい住民の声は早期に実現してほしいということと理解しています。構造形式について高架化がよいであるとか地下化がよいであるとかといったことについての要望書等は受け取っていないと思います。

電線類の地中化については、狭い道路ほど難しくなります。道路の地下には下水道管や上水道管、ガス管が埋設されており、さらに電線類を地中化するのは大変です。また、電線は東京電力やNTTが所有していますが、これを地中化するには非常に多くの金額となります。

○（参加者）補助85号線沿道に居住していますが、防火地域となっており、建替えにあたっては規制があります。他の地区では積極的なまちづくりや助成等があったと聞いております。

○（北区）都市防災不燃化促進事業というのがあり、補助83号線沿道で取り組んでい

ます。補助 8 5 号線は延焼遮断帯に位置付けられていますので、補助 8 5 号線の事業化にあわせて、都市防災不燃化促進事業を導入したいと考えています。

- （参加者）補助 8 5 号線の整備はまだ先のことと捉えて良いですか。
- （北区）補助 8 5 号線の都市計画変更素案は、平成 2 8 年 1 月に既に説明しました。次は都市計画変更案の作成になりますが、鉄道と道路が交差している部分がありますので、埼京線の立体化と側道と補助 8 5 号線という 3 つの計画は同時に進むことになります。

6. 最後に

- （部会長）今年度のブロック部会の運営に協力いただき、ありがとうございました。来年度もどうぞ、引き続きよろしくお願いします。

以上

駅東ブロック部会の活動報告

1) 第32回ブロック部会議事要旨

駅東ブロック部会 第32回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成28年12月15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、千明、星野、遠藤(北区十条まちづくり担当課) コソカウト：高尾、津端、鈴木、中谷((株)アルメックVPI)
参加者	30名
議事次第	◆議事◆ 1. JR埼京線沿線のまちづくりについて～駅東ブロック(上十条一丁目)～ ◆報告◆ 1. JR赤羽線(十条駅付近)連続立体交差化計画および関連する道路計画の都市計画案の周知について

【第32回駅東ブロック部会の様子】



【開催要旨】

「駅東ブロック(上十条一丁目)のまちづくりについて」(議事)

これまでの意見交換を踏まえ、まちづくりのルールとして、地区計画について説明がありました。

- (参加者)壁面の位置の制限は、事例は40cmですが、民法上は50cmです。この差は为什么呢。逆に40cmにすることで、さらに狭くなるのではないのでしょうか。
- (北区)壁面の位置の制限を地区計画で定めたのち、建築をする際の建築確認申請の審査項目として、この場合40cm以上離れているかどうか対象となります。一方、民法で「建物を築造するには、境界線から50cm以上の距離と保たなければならない。」(※民法第234条)と規定されていても、建築確認申請の審査対象とはなりませんので、この制限のねらいは、必ず隣地境界から40cm以上離して建築していただくことにあります。補助83号線南地区で40cm以上としたのは、地区の課題や特徴を踏まえて検討されたもので、現状とあまり乖離しすぎない程度で定めたと思われる

ます。

- （参加者）いきなり地区計画の話をされても分かりません。前回の部会で参加者に対して行ったアンケートで「まちづくりのルールは必要か。」という問いがあり、その結果、「必要だと思う。」が30%に減って、「必要ないと思う。」が20%増えたのは、住民がまちづくりをするのを認めていないことの意味表示だと思われます。これまでのまちづくりについて、ここに集まっている住民は納得していないということだと思います。これについて、北区の見解をお聞きしたいです。また、敷地面積の最低限度が65㎡とありますが、連続立体交差化事業に伴う鉄道附属街路の整備で、敷地の一部が削られ65㎡以下になった人は出て行くしかないのでしょうか。
- （コンサルタント）「まちづくりのルールが必要だと思う。」が、「必要でないと思う。」人より多いことに着目すべきと思います。また、それ以前の話として、地区の問題点が多く挙がっており、その解決を進めることが重要だと思います。このため、その一部を解決する方法として地区計画を紹介しました。
- （北区）資料で示している「まちづくりのルールは必要か。」という問いのアンケートには、「平成19年」と「今回」という凡例がありますが、両者は対象者がかなり異なるため、傾向を読み取る程度のものと理解していただければと思います。
- （北区）敷地面積の最低限度については、都市計画事業の公共施設整備で最低限度未満になった場合は、建築できるルールにしています。
- （参加者）地区計画はどの位の人の賛成をもって進むのでしょうか。83号線南地区はどの程度だったのでしょうか。
- （コンサルタント）地区計画を定める場合、まちづくりについて地区住民に確認するというアンケート調査があります。何割が賛同すれば地区計画を進められるかという決まりはありません。地区によって異なります。3分の2や、8割、9割という事例もあります。
- （北区）アンケートの例としては、最近では中十条三丁目で実施した事例があります。都市計画の手続きの中でも、原案段階と都市計画案段階で住民意見をお聴きする機会があります。
- （参加者）83号線南地区の地区計画の検討の際には、沿道の建物について、絶対高さ制限を導入すべきとの意見がかなり多かったのですが、聞き入れてもらえませんでした。また、複合的な日影による問題や工作物の絶対高さについても意見を述べましたが、取り入れられませんでした。
- （コンサルタント）83号線沿道は延焼遮断帯という役割があるため、ある程度高い建物は必要だと思います。
- （参加者）それは承知しています。それより高い建物にならないようにと言ったのです。
- （コンサルタント）そのあたりの詳細や、また、複合的な日影による問題、工作物の絶対高さは調べたいと思います。
- （参加者）地区計画の合意について、住民の3分の2の事例の話がありましたが、十条駅西口のまちづくりは、一部の有力者の中で話が進んでいます。
- （参加者）住民の意見が聞き入れられていない状況にあります。本日の地区計画の説明では絶対高さの話がありませんでした。次のブロック部会にその話をしたいだ

きたいと思います。補助73号線沿道の建物の高さは最低7.5m以上（※正しくは、最低限高度地区の指定により高さ7m以上）となっており、平屋は建てられません。

- （参加者）83号線南地区の地区計画の検討の際のアンケートの総数を教えて欲しい。
- （北区）次回のブロック部会で、提示します。
- （参加者）前にブロック部会は決定機関ではないという回答をいただいたことがありました。つまり意見は反映されないと北区は言っている分けです。また、各地区の地区計画原案に対する反対がどのくらいあったのか概数を教えて欲しいです。
- （北区）ブロック部会の意見が反映されないということはありません。十条地区まちづくり全体協議会の規約に記載しているのは、そのような意味ではなく、ブロック部会は賛成・反対を決めるという場ではないということです。なお、地区計画原案に対する反対の数は、次回提示します。
- （参加者）駅西側についても教えて欲しいです。十条駅周辺西地区の地区計画は、私の記憶ですと大多数が反対で、賛成が少なかったと思います。
- （北区）十条駅周辺西地区の地区計画原案に関する大多数の意見は、地区計画の内容に対するものではなく、補助73号線自体に対する意見でした。このため、審議の対象外ということになり、その他の意見として分類させていただきました。数については次回提示します。
- （参加者）十条駅周辺西地区の地区計画は補助73号線道路整備があつてのことだから、道路整備に反対する人は当然、地区計画にも反対する訳なので、その他の意見にするというのはおかしいと思われ、住民の意見を聴いてないということだと思います。
- （北区）主旨はわかりましたが、十条駅周辺西地区の地区計画は、補助73号線という都市計画を前提として、区の都市計画である地区計画を定め、将来のまちづくりを約束していくというものです。このため、過去に遡り補助73号線の都市計画を議論するというのは、いまの法制度の中では難しいことになります。
- （参加者）都市計画審議会には学識経験者や区議会議員、公募住民（※条例では「区民団体代表」と定めている。）などがいますが、彼らは北区のことを良く知っているのですか。きちんと議論しているのでしょうか。傍聴した時は、北区がすべて説明し、1名のみ反対で大多数が賛成でした。
- （北区）適切に議論されていると考えます。恣意的なところはあります。
- （コンサルタント）時間がないので、続きは次回への持ち越しとしたい。次回も地区計画の話をして良いでしょうか。ほかに話したいことはありますか。
- （参加者）地区計画の話の段階ではないと思います。
- （参加者）次回は立ち退きについて話をしていただきたい。
- （参加者）東京都がこのブロック部会に参加するという話でしたが、どうなったのでしょうか。
- （部会長）東京都の交通企画課に問い合わせたところ、都市計画の流れのなかで説明会などを行っているため、当ブロック部会も含め参加しないという回答でした。
- （参加者）北区はこのことをどう考えているのですか。北区から申し入れたらどうでしょうか。
- （北区）本日の参加者から要望があつたことは、都に伝えます。

「ＪＲ赤羽線（十条駅付近）連続立体交差化計画および関連する道路計画の

都市計画案の周知について」（報告）

ＪＲ赤羽線（十条駅付近）連続立体交差化計画および関連する道路計画の都市計画案の周知について、事務局から報告がありました。

- （参加者）この間の説明会で質問しようと思ったことについて話します。鉄道附属街路の平面図をみると、ちょうど十条駅の下（東側）に出っ張った用地がありますが、昨年９月に開示請求した資料とかなり相違があるのは何故なのでしょう。また、鉄道附属街路の幅員が色々と異なるのはどのような理由によるものなのでしょう。倍以上の差があります。また先月、今の進め方に反対する「埼京線とまちづくりを考える会」を立ち上げました。私はその代表となります。
- （参加者）今ある踏切以外でも、鉄道が出来る前に東西につながっていた道路があります。そのような道路を是非この機会につなげてほしい。また、当初は高架で進めていた計画を地下化にした事例があると思いますが、その時住民は何をしたかを調べて欲しいです。
- （参加者）十条駅周辺の道路計画の全体像を、次回教えて欲しいです。板橋区や環七との関係を教えて欲しいです。大勢の人が立ち退く道路を整備するというのは、重大なことだと思います。
- （北区）開示請求された資料と本日の報告資料との違いは、開示請求された資料の年次にもよりますが、検討段階による差であると思われます。平成２０年度からの検討のため、検討経過に伴う変動があります。当初は多くの機能を担うようにすることで、道路の幅がかなり広い案が検討されていました。また、各路線の幅員が異なるのは、資料で説明しているとおり、防災性の観点から車道の幅員６ｍ以上を基本とし、駅直近など歩行者が多いところは歩行空間を確保するため幅員が広がっています。
- （北区）道路計画については、今後どの道路が優先的に整備されるのか、防災上整備していく道路などありますので、次回示します。
- （参加者）駅の下（東側）に出っ張った用地は何に使われる予定か。
- （ブロック部会長）次回の部会への宿題とさせていただきます。以上で終わります。

以上

駅東ブロック部会の活動報告

1) 第33回ブロック部会議事要旨

駅東ブロック部会 第33回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成29年3月21日(火) 午後7時～9時
開催場所	十条台ふれあい館 第一ホール
出席者	部会役員：欠席 事務局：岩本課長、國保、千明、星野、遠藤（北区十条まちづくり担当課） コソカウト：高尾、津端、鈴木（(株)アルメックVPI）
参加者	21名
議事次第	◆議事◆ 1. 駅東ブロック（上十条一丁目）のまちづくりについて ◆報告◆ 1. 十条地区まちづくり基本構想の修正について 2. 密集事業の事業区域拡大・不燃化特区の導入について 3. 密集事業の進捗状況（公園整備）について

【第33回駅東ブロック部会の様子】



【開催要旨】

1. 「駅東ブロック（上十条一丁目）のまちづくりについて」（説明）

○前回のブロック部会における質問・意見を踏まえ、「駅東ブロック（上十条一丁目）のまちづくりについて」における、地区計画について、十条地区の道路計画について、鉄道附属街路の計画について、その他の項目について、事務局から説明がありました。

2. 「駅東ブロック（上十条一丁目）のまちづくりについて」（意見交換）

○（参加者）道路計画について、地権者や住民は本当に理解しているのでしょうか。糸魚川市の火災ではかなり飛び火しているので、道路を広くするのに意味があるのでしょうか。皆さんで議論したいと思います。また、道路を広げると立ち退きが発生し定住者が減少し、コミュニティの維持にも影響します。さらに、道路計画について区は責任を取っていません。

○（参加者）道路計画について、野鳥の森緑地の近くを通る主要生活道路が出来れば、

鉄道の側道は必要ないのではないのでしょうか。

- （北区）道路の防災機能には、延焼遮断のほか、避難路や消防活動空間機能があります。糸魚川市のケースでは、道路が狭く市街地の中に入って消火活動が出来なかったことも大きな火災につながった要因の一つと考えています。

道路網の考え方は、国や東京都の考え方を踏まえ、北区都市計画マスタープランに示している通りであり、区の道路計画は、このプランを基本として進めております。なお、このプランは平成22年6月に策定されたものであり、やや現状と合わない点も見られることから、来年度から改定作業に入る予定です。改定にあたっては区民の方から意見をいただきながら、進めていくこととなります。

道路の計画区域にお住まいの方については、住み替えのための適切な補償をしますし、近くに住み続けたいというご要望に対しては、出来るだけ意向に沿うよう、新たな場所の提供、例えば土地の立体的な利用などを考えていきたいと思っています。

道路計画に対する区の責任所在についてですが、道路は、その性格や広域性などの観点から国、東京都、区が分担して整備することになります。十条地区の場合、主要幹線道路や幹線道路は東京都、地区幹線道路や主要生活道路は北区が主体となって進めている状況にあり、役割分担のなかでそれぞれ責任が発生します。さらに道路整備に関連するまちづくりも区が責任を持って進めていくこととなります。

野鳥の森緑地の近くの主要生活道路は、住宅地の中で防災上必要なものととらえております。一方の鉄道附属街路は、野鳥の森緑地の近くの主要生活道路を整備したとしても、震災時の消防活動困難区域が残る区域があるため、これを解消するために必要な道路ととらえています。同時に駅に寄りつくためのネットワーク機能も果たすこととなります。

- （参加者）6ページの図の道路段階構成は、十条で言えばどれにあたるのでしょうか。道路は計画段階で、環境アセスを自主的にやったらどうでしょうか。

補助83号線の王子本町あたりは20mで完成となっていますが、実際は18mのところがあります。それでも完成で済みますのでしょうか。

東京都が十条を整備地域に指定するにあたり、4～5つの指標があるはずですが、全てを満たしている町丁目を指定したということだと思われそうですが、改善状況はどのようになっているのでしょうか。

- （北区）道路段階構成を十条地区にあてはめると、主要幹線道路は環七、幹線道路は補助73、83、85号線、地区幹線道路は補助87号線、お富士さん通り、東十条駅南口前の道路など、主要生活道路は野鳥の森緑地脇の道路などになります。

環境アセスメントは都の条例に基づき進めています。なお、自主的やったらどうかについては、担当が異なるためここでは回答出来かねます。

補助83号線の完成部分の扱いについては、事業主体である東京都に問い合わせてください。

整備地域については、手元に資料がないので回答出来ません。

- （参加者）主要生活道路の計画の幅員はどのくらいですか。

- （北区）6mです。

- （参加者）野鳥の森緑地脇の主要生活道路があるのとないのでは、防災上かなり違うと思いますが、側道の6mは必要なのでしょうか。というのは鉄道の立体化にあたり

西側と東側を一体化するという趣旨はどうなったのでしょうか。また、駅前に道路があることが本当ににぎわいにつながるのか疑問です。それよりも駐輪場や保育園が必要ではないでしょうか。

- （参加者）側道は高架化するためのものだと思います。防災上必要だと言われますが、鉄道高架整備を促進するためであり、立ち退きを急いでもらうための収用を目的とした道路だと思います。このことを確かめていただきたいと思います。

補助73号線は、家政大のための道路だと思います。このために立ち退きをさせて良いのでしょうか。色々な思惑があるようです。よく調べていただきたいと思います。

木密地域は道路を広げるのは無理だと思います。それよりも不燃性の建物にするための支援とか、感震ブレーカー設置支援などをもっと進められるのがよいと思います。

40階の再開発ビルの景観をどう考えていますか。このビルのため補助73号線や85号線が使われるので良いのでしょうか。

- （北区）鉄道を高架化した駅前周辺で側道を整備した例は、身近では赤羽駅があり、こちらはにぎわいがあると考えています。また、駅前での駐輪場の整備など色々な公共施設の建築をするためには、やはり道路が必要となりますので、ご理解いただきたいと思います。

側道は、駅へのアクセスの向上と震災時の消防活動困難区域の解消を大きな目的としていますが、ご指摘のとおり仮線の用地ともなりますので、誤解のないようにお願いします。

補助73号線が家政大のための道路というご意見については、そのほかに、十条富士見中学校や特別支援学校、成徳大学などの利用もあり、適切ではないと思います。

木密地域だから道路整備が無理だという話ではないと考えます。逆に進めなければならぬと考えています。

- （参加者）補助85号線の鉄道付近のみが広い計画のままとするのは疑問です。また、道路を川と考えると、このまちにこんなに道路が必要でしょうか。歩行者が横断するのは大変です。道路整備をして信号機が増えて車で渋滞するようなまちになったら、災害時は大変だと思います。良いまちにすることを先に考え、その一つとして道路整備があるのではないのでしょうか。幅広い道路ではなくて消火栓がある道路、災害時は救急のみ入れるような道路にするとかという考えがあってもよいと思います。

- （北区）補助85号線は、現在の計画幅員は30mですが、連続立体交差化に合わせて提案しているのは、計画幅員30mのままで埼京線をまたぐ構造となっているため、これを平面構造に戻すとともに、一部踏切部分が30mではなく狭い幅員となっているので、これを全体的に30mにする計画となっています。東京都の説明では、まず防災都市づくり推進計画において、十条地区は、震災時は大きな被害を受けることが想定される整備地域に指定されていますので、早期に防災性の向上が必要としています。また、十条駅周辺は歩行者や自転車が多いのにも関わらず、現道の歩道有効幅員は約2.5mと狭いことから、歩行者や自転車の混在を防ぎ安全で快適に通行出来る空間を確保することが必要です。さらに、十条駅周辺のまちづくりの観点からは、道路計画について交流機能を向上させる空間を確保し、延焼遮断帯機能を早期に発揮出来る幅員や、トレセン通りとして景観機能を向上させる歩行空間の確保が必要ということから、現在の計画幅員30mを活かした考えとなっています。

なお、道路は様々な機能を持っています。一例では、補助73号線は赤羽駅から新宿駅をむすぶ補助線街路の位置づけもあり、十条地区だけではなく東京全体でのネットワーク機能を持つものです。まちづくり機能としては、道路に接していないと建築基準法上建物が建てられません。建替えを誘導するためにも様々な道路を位置づけて整備していく必要があると考えます。また、収容機能としては、上水道のほか、ゲリラ豪雨など内水氾濫に対応するための下水道幹線があります。このほか電気・ガスなどもあります。さらに、景観、通風、採光機能も持ち合わせています。

- （参加者）11ページの側道のイメージ図には、6人の歩行者が示されていますが、現在こんなに交通量が多いとは思えません。また、仮線の用地より道路の幅員が広い計画になっているのは何故でしょうか。また、14ページの消防活動困難区域についてですが、平常時4m、震災時6mとあります。それなら、先に平常時4mで検討を行い、それでも消防活動困難区域が残るようなら、震災時6mで検討するという流れにすべきと考えますが、どのように検討されたのでしょうか。次回で結構ですので回答願いたいと思います。
- （北区）鉄道附属街路3号線の幅員13.5mの断面イメージ図の件ですが、鉄道が立体化された場合、現在十条駅の東側にある南口改札口は、おそらく駅西口の改札口と相対するような位置に移動するものと想定しています。そうすると現在の南口改札口を出入りしている人たちがこの路線を通ることになると想定しています。一方で、平成20年度に行った歩行者交通量調査では、ピーク時の朝8～9時で、南口改札口の出入りが断面で2,865人（※南方向のみ、北方向を足すと3,280人）となっています。つまり、少なくともこの駅利用者がこの路線を通ることになると考えられますので、かなり多いと考えています。このため、現在の線路脇の道路幅員では対応が難しいと考えています。
- （参加者）南方向、北方向の交通分布は次回示してください。
- （北区）わかりました。
- （参加者）南口は、自衛隊や家政大の利用者がほとんどであると思います。住民がそんなに多いとは思えません。確認してください。
- （北区）この交通量調査では、歩行者数だけを調査しているので住民かどうかは分かりません。
- （参加者）これだけの道路が出来るということは、それだけ転居を迫られる人が多くなるということですが、先ほど区の説明では、出来るだけ定住してもらえるように配慮するとの話でした。しかしながら、北区でそれに見合う空き家や空き地を確保できるのでしょうか。それが非常に心配です。
- （参加者）武蔵野線の新秋津駅から小平駅までは地下化しており、上部は民有地になっています。地下化の例としてもう少し調べてもらえませんか。
- （北区）武蔵野線は連続立体交差事業で地下化されたものではありません。このため、JRが社内資料を提供していただけない限り、区としては調べることはできません。
- （参加者）十条駅の立体化についてJRが主導で進めてきたのかどうかを聞きたいと思います。
- （北区）報告を先にして、その後に回答します。

3.「報告」(説明)

- 報告事項として、十条地区まちづくり基本構想の修正について、密集事業の事業区域拡大・不燃化特区の導入について、密集事業の進捗状況（公園整備）について、事務局から説明がありました。

4.「報告」(意見交換)

- （参加者）十条地区まちづくり基本構想についてですが、駅東側は、改造型まちづくりは行わないということでしたが、側道を整備するとなると改造になると思います。このため、時点修正で済ませてはいけないと思います。改定にしてパブリックコメントをすべきだと思います。

側道が出来るまでには11年かかると言われています。かなり長期におよぶため、現在の線路脇に送水管を設置することを提案します。

- （参加者）17ページですが、十条駅東地区は十条駅西地区の拡大とありますが、これは再開発を駅東口まで拡大するということですか。

- （北区）道路整備により移転せざるを得ない方で、十条に住み続けたいという方には、代替地を確保していきたいと考えています。

十条駅の連続立体交差化は東京都が事業主体となります。費用負担については、東京都、区、JRの3者で国の要綱に基づき進めていくことになります。

駅東側は改造型まちづくりであるのご意見ですが、改造の意味のとりえ方として、区は、駅東側は改造型ではないと考えています。17ページの説明は、西口の改造型まちづくりである再開発を東側に広げるのではなく、既に指定されてある駅西側の不燃化特区を、駅東側まで拡大するという意味です。不燃化特区に指定されると、個々の建物の建替えにあたり、一定の条件下で様々な支援が受けることが出来ます。これにより、不燃化を加速するものです。

なお、密集事業では、共同化する場合、設計に対する助成や共有部分の整備に対する助成がありますが、この共同化を西口の再開発のようなものととらえるかどうかは、個々人によって異なると思いますが、十条地区まちづくり基本構想では、駅東側は、共同化はあるかも知れませんが、それを改造というとりえ方はしていません。

また、鉄道附属街路ができるまでには11年かかるというご意見に対してですが、鉄道附属街路の整備期間は、まだ都市計画決定しておらず事業に着手もしていないので、区は、事業期間はお示ししていません。11年というのは連続立体交差化に要する期間ということで、東京都が示しているものです。

なお、連続立体交差化には、十条富士見中学校の敷地も含め、鉄道脇で仮線用地が必要となりますので、その用地確保を急いで行う必要があると考えています。そして、その後に、道路用地として必要な6mから13.5mの幅員の各路線の整備をしていきたいと考えています。

- （参加者）東京都が地下化を高架化するという方針を出した際、北区はそれを尊重するという説明でしたが、われわれは地下化を要望して参りました。なぜ我々の要望を東京都に伝えてもらえなかったのでしょうか。次回適切に説明して欲しいです。

- （北区）次回、回答します。

○（北区）予定時間を過ぎていますので、これで第３３回駅東ブロック部会を終了いたします。今年度はこれで終了となります。次回は来年度になります。長時間ありがとうございました。

以上

駅東ブロック部会の活動報告

1) 第34回ブロック部会議事要旨

駅東ブロック部会 第34回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成29年12月26日（火）午後7時～8時45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、市川、千明、森田、遠藤（北区十条まちづくり担当課） コンサルタント：山岸、村山、佐藤、酢崎、中庭（サクラ環境センサス）
参加者	25名
議事次第	◆議事◆ 1. 駅東ブロック（上十条一丁目）のまちづくりについて ◆報告◆ 1. JR赤羽線（十条駅付近）連続立体交差化計画および関連する道路計画の都市計画決定について 2. （仮称）北事務所の開設について

【第34回駅東ブロック部会の様子】



【開催要旨】

1. 駅東ブロック（上十条一丁目）のまちづくりについて」（説明）

○前回のブロック部会における宿題について事務局より回答があった後、駅東ブロック（上十条一丁目）におけるまちづくり事業の実施状況、地区計画、まちづくりに対する皆様のお考え、周辺の都市計画、きめ細かいまちづくりのルール等について、それぞれコンサルタントから説明がありました。

2. 駅東ブロック（上十条一丁目）のまちづくりについて」（意見交換）

○（参加者）時間に対して議事や報告が多すぎます。

アンケート結果から、皆さんの意向が出てくるのですが、どうやってらこのようになるのでしょうか。アンケートの結果と違うような気がします。

アンケート3番目に「高い建物が建ち始め、環境が悪化している」とありますが、高

い建物の制限については何も入っていません。また、「まちづくりの進め方はどれが良いですか？」についても「区が望ましいまちづくり計画を作り、進める」というのは0%です。今の進め方は、区が計画を作ってそれを進めているように感じます。住民の意向に反していませんか。

- （コンサル）今取り組んでいるまちづくりでは、まちづくりルールを作るにあたって「住民の皆さんと区が協力しあいながら作っていく」ということで進めております。アンケートでも「住民と区が協力してルールを作り、進める」が望ましいとお考えの皆さんが62.5%という結果になっていて、住民の皆さんの意向に沿っているのではないのでしょうか。
- （参加者）「駅前に40階建てのビルが要りますか」って聞いてみたらどうですか。私は十条銀座商店街でずっと働いています。
- （事務局）40階建てのビル（西口再開発）は、駅東ブロックのまちづくりと関係ありません。
- （コンサル）アンケートの上位の2つに関してですが、いずれにしても建て詰まり、密集というのが問題だという話です。その意味では「ミニ開発などの更なる建物密集を避けたい」というのはそれにあたるかと思います。
また、防災の観点から、建物が密集するのを避けるために、敷地境界線から壁面までを「0.4m」下げ、全幅で「0.8m」の隣棟間隔を保つことを説明しました。火災防止についても、準耐火、耐火構造にすることによって燃えにくい、燃えない、そのような「まち」をつくっていきましようということなのです。
- （参加者）倒壊危険度と火災危険度の話なのですが、実は基礎となる建物のデータが5年くらいずれています。火災危険度は古いデータを使っており、実際には火災危険度が正しくは評価されていないのです。しかも東京消防庁は火災危険度を出すときに、すでに消防活動についての困難性なども考慮に入れて出しているのです。そこに東京都が火災危険度の方にはさらにもう一度上乗せして活動困難性を乗っけているのです。つまり古い建物でしかも二重に変な評価をされているのです。
また、前回の質問で「側道のイメージ図には6人の歩行者」が示されていますが、現在こんなに交通量が多いとは思えません。また、仮線の用地より道路の幅員が広い計画になっているのは何故でしょうか。
さらに、「消防活動困難区域について」ですが、平常時4m、震災時6mとあります。先に平常時4mで検討を行い、それでも消防活動困難区域が残るようなら、震災時6mで検討するという流れにすべきと考えますが、どのように検討されたのでしょうか。「次回で結構ですので回答願いたいと思います」となっているのですが、先ほど回答がなかったです。
- （事務局）連続立体交差化計画と関連する道路計画に関連する事項ですので、報告の後にお答えさせていただきます。
- （参加者）アンケートについて質問したいと思います。このような統計的なものを出すのであれば、どのような設問形式にしたのか、また自由意思に任せて意見を出させたのか書くべきです。それからアンケートに回答した人数はどのくらいだったの

か、総数を出すべきだと思います。結果のパーセントだけ示して「問題を感じています」という話ではないと思います。総数がどのくらいなのか聞きたいです。それから複数の回答をしても良かったのかも聞きたいです。このアンケートの対象者の数を推計してみると、おおよそ50人程度となります。そのような少人数の意見をもって全体的なことを言われると困ります。

- （事務局）これまでのブロック部会でもアンケート結果につきましてご説明をさせて頂いております。本日は資料を持参してございませんので、次回ご説明させていただきます。
- （参加者）次回はいつなのでしょう。
- （事務局）次回につきましては最後にご報告させていただきます。
- （参加者）万が一高架になった場合、工事の為に騒音などの様々な問題が発生する可能性のある隣接する地域の方々にも広報するべきではないでしょうか。何故上十条一丁目だけでこのような話をするのでしょうか。前回、83号線ブロックでたまたま側道に関して話が少し出ました。でも上十条一丁目だけが主になって話をしているようです。他のブロックの方ではこの話は出ていないです。
- （事務局）お話の途中でございますけれども、冒頭申し上げた通り連続立体交差化計画および関連する道路計画につきまして後程ご報告させて頂きまして、まとめてお答えさせていただきます。
- （参加者）分かりました。

3. 報告「JR赤羽線（十条駅付近）連続立体交差化計画および関連する道路計画の都市計画決定について」（説明）

- 報告事項として、JR赤羽線（十条駅付近）連続立体交差化計画および関連する道路計画の都市計画決定について、これまでの経過、都市計画の概要、都市計画が定められた区域内における制限等、今後の予定について事務局から説明がありました。

4. 報告「JR赤羽線（十条駅付近）連続立体交差化計画および関連する道路計画の都市計画決定について」（意見交換）

- （事務局）冒頭にご質問頂きました前回のブロック部会でのご質問について最初にお答えさせていただきます。

一つ目に、「我々は地下化を要望していたのに、何故、東京都に伝えてもらえなかったのか」ということでございますが、こちらは先ほど経過等でもご説明させて頂きましたが、平成27年2月に都市計画の素案という形で連続立体交差化計画につきまして高架化を東京都が示したところです。本ブロック部会におきましてもこの計画を受けて、平成27年3月11日にブロック部会（第28回）を開催しております。

このブロック部会の中で、区議会が地下化を決議したという流れの中で何故高架化なのかという話や、高架化の計画には反対とのご意見を頂いており、事務局として東京都に意見、要望を伝えています。

その後、平成27年度10月にブロック部会（第29回）があり、ブロック部会に東京都が

出席をして説明をするべきという要望がありましたので、こちらも事務局としてきちんと伝えていきます。

ただ、北区としての立場では、連続立体交差化計画の事業者は東京都であり、東京都が判断した高架化について尊重しています。従いまして、ブロック部会における事務局としての立場と北区としての立場での報告内容に認識の違いがあったと思っています。ご要望につきましては事務局として東京都にきちんとお伝えをしています。

二つ目の、前回のブロック部会での、「6m、4mの消防活動困難区域であれば、6mの前にまず4mで検討してそれでも困難区域が残るようであれば6mで計画すべき」というご質問ですが、防災生活道路は基本的に6mで拡幅整備したいと考えております。こちらは先ほどブロック部会の話もありましたが、震災等で塀が倒壊して両側が仮に塞がれたとしても消防車等が入れる4mの幅員を確保したいということがありまして6mを基本とし、今回の鉄道附属街路につきましても6mを基本としております。しかしながら、駅への交通のネットワークを含めて道路の機能をもたせたいということで、駅付近につきましては、より両側歩道の幅員を確保したい、また片側の歩道幅員の確保ということで駅に寄りつくところでの幅員構成が変わっております。特に環状7号線に向かっては歩行者交通量が少ないと思われるということで6mの幅員という構成になっているところでございます。

先ほど質問頂きました「ブロック部会での扱いで私どもの方に単に一方通行である」というお話でございますけれども、駅東ブロック部会で頂いたご意見につきましては、十条地区まちづくり全体協議会の幹事会において、今頂いた様なお意見ご指摘についても議題として図らせて頂いております。

ただ、連続立体交差化計画、鉄道附属街路計画につきましては、南北に大きな計画となっておりますので、まず事業者として説明すべきとの話で、その上で必要であればブロック部会でも検討していくということで、結論が出ています。なかなか全ての、東西南北に大きくまたがるような内容を各ブロックで議論できていないというのは事実ですが、それをフォローするような形で私どもとしては他の地区のブロックで出た意見を幹事会で図らせていただくとともに、全体的にご参加頂けなかった方も含めまして、年度の最後に活動の経過ということで配布してご確認いただいております。そのような形でフォローして皆様方の他のブロックでの状況や、今年度何を行ったのか振り返りを行っておりますので、平成29年度末に経過については周知をさせて頂こうと思っております。

- （参加者）幹事会で話し合っているということでしたが、そのまとめというのは年度末に出すのですか。
- （事務局）年度末にまとめを出すということではなくて、その場で前年度にブロックで課題になっていることを議題として挙げ、そこで議論して頂いているということです。
- （参加者）議論するのはいいのですが、我々の方に広報はしないのですか。
- （事務局）こちらの結果につきましてはホームページで公表しております。
- （参加者）ではブロック部会で上十条一丁目だけが側道について話をして、中二、中

三、それから反対側の西の方の話というのは載っているのですか。載っていなければ不公平ではないですか。

- （事務局）5つのブロック部会長が全員集まっている会議ですので、各ブロックで行われた議題や報告内容、これを全部集約してご提示して、またブロックの中でご指摘いただいた課題についてはご報告させて頂いています。したがって、各ブロックの部会長は把握をしております。
- （参加者）ブロックの部会長がそこで納得をしても、どのような形の内容についてどのような話をしたのか、それを聞かないことには我々は納得できません。勝手に進めているのだなというようにしか感じられません。
- （参加者）ホームページを見られない方はどうするのですか。
- （事務局）そのような環境が整っていないということでしたら、プリントアウトして紙面等での提供など、周知の仕方について、ブロック部会でのご意見として幹事会に図り、ご議論いただくということを考えたいと思っております。

5. 報告「（仮称）北事務所の開設について」（説明）

- 報告事項として、公社概要について、十条駅周辺地区の公社受託業務について、（仮称）北事務所の開設について、公益財団法人東京都都市づくり公社から説明がありました。

6. 報告「（仮称）北事務所の開設について」（意見交換）

- （参加者）事務所を建て始めてほぼ完成というところで事後承諾をとるようなやり方は改めた方がいいと思います。これでは今までのブロック部会などのやり方と結局同じです。初めに決まってい住民の話は聞かないで事後承諾をとるというやり方です。また、提案として北事務所の周辺に送水管をつけてほしいと思います。そうすれば消防車が入っていかなくても奥の方にも水が送れます。ついでに埼京線の沿道にも送水管をつけて下さい。そうすれば広い地域で消防活動ができます。
- （事務局）密集事業の中で広場に防火貯水槽を設置して来年度の広場開設に向けて工事を進めております。
今後も消防庁と協議しながら道路もしくは広場の設置に合わせて防火貯水槽の設置を検討します。また、ご指摘頂いたような送水管が道路上に必要なかどうかはなかなか判断が難しいですが、東十条駅のように東西を結ぶ送水管もありますので、今後、立体交差化で駅舎工事の段階になればそのよう検討も可能かと思っております、それについてはご意見として承ります。
- （参加者）説明にあった広場のフェンス上でもいいです。
- （事務局）これまで私どもはそのような形で整備したという事例がありません。そういった意見については消防庁に伝えます。

7. その他（意見交換）

○（参加者）去年、北区民の意識意向調査が行われて公表されています。無作為抽出でかなり信頼のおけるアンケート調査で、それに基づいて各種の政策を決めるという話になっています。それによると安心安全なまちづくりについて、道路の拡幅についてはかなり低い。トップ3に入っていない。それなのに85号線の拡幅などの話を持ち出してきている。全然区民のことを考えていない。意向も意識も汲み取っていないし、活かしていない。

消防活動困難区域について、6m、4mというのはわかるのですが、災害時の6mの時のほうが遠くまでホースで消火できるという設定になっています。平常時の4mの時のほうが遠くまで行かない設定になっている。例えば平常時で6mの道路から放水等を行う場合、災害時の方が遠くまで水を送れるのに、平常時の方が遠くまで送れないというおかしい定義になっている。国交省や消防庁が決めているとか逃げないで、見直しして科学的にやってほしいです。

○（事務局）先ほどの区民意識意向調査の件につきましては、確かに道路を拡げるだけが防災ではないと思いますが、その地域にあった計画というのが必要ではないかと考えております。また消防活動困難区域につきましては、国土交通省の国土技術政策総合研究所の資料から平常時は幅員4m以上の道路から50m以遠の区域、また震災時は幅員6m以上の道路から140m以遠の区域と設定しておりまして、区としてはこれを道路整備の有効性を判断する一つの指標と考えております。

○（参加者）それがおかしいと言っている。

○（事務局）さまざまな考え方があろうかと思いますが、こちらにつきましては先ほど申し上げた通り、北区だけでなく他区でもこの基準に基づいて設定をしております。一つの指標であり、これが全てではありませんが、区としてはこの基準に基づいて道路の計画を決めております。

○（参加者）85号線について、二つお聞きしたいのですが、両側に6mずつ拡幅というのは決定なののでしょうか。東京都に聞いたところ、「決定したら測量や買収は早い。」と言われました。来春くらいから進んでいくのでしょうか。それとも83号線みたいにまだ10年くらいやらないのでしょうか。

○（事務局）測量等の説明会は東京都と調整中なのでまだ日程は決まっておりませんが、それほど遅くない段階で説明会を皆様に対して開催し、その後に現地の測量作業に入っていきます。測量作業をした後に今度は事業認可と言いまして、鉄道付属街路であれば東京都、85号線であれば国になりますが、事業の認可を取得します。事業認可を取得したのち、今度は用地補償の説明会を開催し皆様と個別の用地交渉に入っていく段階になります。

○（参加者）まだまだ先だと考えておいていいのですか。

○（事務局）例えば、今年度中に測量の説明会が行えれば来年、再来年と2年位かけて測量を行った後、事業認可を取得していくようなスケジュールになるかと思えます。しかしまだ具体的なスケジュールは出ておりませんのではつきりと申し上げることはできません。

○（事務局）捕捉になりますが、鉄道附属街路と補助85号線の一連で都市計画が決定しておりますが、事業化につきましては同時ではなく少しずれるような形になるのかというところで東京都と協議をしております。

85号線につきましては昨年の都市計画説明会で東京都が作ったQ&Aがありますけれども、そちらに書かれている内容で言いますと、85号線はいつ完成するのか教えてくださいという質問に対して、「都市計画変更が完了しましたら事業概要及び測量説明会を開催して測量等を実施したのち概ね2年で事業認可の手続きを行う予定です。事業認可が取得できましたら用地説明会を開催したのち用地取得の折衝を進めさせていただき連続して用地を取得できた段階で工事を開始します。事業認可を取得後概ね5年から7年で事業完了を目指します」というものが昨年の10月に東京都が回答した考え方です。

鉄道附属街路につきましては、まだここまでの精度の高いお答えができるような状況ではございませんので、このような回答ができるようにいま準備を進めているところです。

○（参加者）連続立体交差及びと書いてありますが、もう高架化という話ですよね。知らない人が見たらまだ高架化に決まっていらないのだと思います。

○（事務局）事業名は国の要綱で決まったものですのでそれを表記させていただいております。繰り返しになりますが、都市計画の決定につきましては本年の11月30日に都市計画決定して告示しております。それは高架の構造形式を基本とするものです。よろしいでしょうか。

○（参加者）もう少しわかりやすく書いていただけないでしょうか。

○（事務局）次回の資料からもう少しわかるような形で記載したいと思います。

○（参加者）85号線は2車線で幅員20mあれば十分なのに、なぜここだけが30mになっているのかわかりやすく説明していただけないでしょうか。

○（事務局）区としては安全で快適な歩行空間を確保することで、回遊性や交流機能の向上に寄与し、地域の防災性の向上に資するように、早期の延焼機能を発揮させるため、現況の都市計画を活かしてほしいと東京都に要望しております。その要望を踏まえ、東京都が30mという幅員を決定しました。

○（参加者）混雑のピーク時というのは本当にわずかな時間のことなので、そのためにこれだけ大きい犠牲を払わなければならないのかというのはどうしても納得がいかないのです。

○（事務局）駅の南口の交通量ですが、これは鉄道附属街路に関して行った調査ですが、85号線についてもピーク時間は学生等が歩道に非常に多くにいるという状況はあるかと思います。ただ目的はそれだけではなくて、早期の延焼遮断機能の発揮や地域の防災性の向上等もありますので、それも踏まえて区としましては東京都に現況の都市計画幅員を活かすような形で要望をしたということです。

○（参加者）強制撤去はあるのですか。

○（事務局）都市計画事業なので制度としてはあります。ただ基本は皆さまとお話し合いの上で用地をお譲りいただくと考えております。

- （コンサル）以上で本日予定していた議事はすべて終了となります。
- （部会長）本日はお集まりいただきましてありがとうございます。これで第34回駅東ブロック部会を終了いたします。
次回は来年の3月頃の開催を予定しております。

以 上

駅東ブロック部会の活動報告

1) 第35回ブロック部会議事要旨

駅東ブロック部会 第35回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成30年3月26日（月）午後7時～8時45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、市川、千明、森田、遠藤（北区十条まちづくり担当課） コンサルタント：山岸、村山、佐藤、酢崎（サクラ環境センサス）
参加者	12名
議事次第	◆議事◆ 1. 駅東ブロック（上十条一丁目）のまちづくりについて ◆報告◆ 1. JR赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業および関連する道路事業の測量等説明会の実施について 2. 上ーふれあい児童遊園について

【第35回駅東ブロック部会の様子】



【開催要旨】

1. 「駅東ブロック（上十条一丁目）のまちづくりについて」「ワークショップ形式」での意見交換

○前回のブロック部会における宿題について事務局より回答があった後、ワークショップの進め方についてコンサルタントから説明がありました。

○駅東ブロック（上十条一丁目）におけるまちづくりについて、ワークショップ形式にてグループごとに、「魅力的な点・改善したい点」、「まち全体の将来イメージ」について意見交換を行い、話し合いの結果を発表しました。

【意見のまとめ】（数値は同様意見の数）

	Aグループ	Bグループ
「魅力的な点・改善したい点」	・都心に近い-4 ・交通の便-2 ・学校が多く若い人が多い-3 ・下町が残っている-3 ・近所付き合い-2 ・駅の段差が少なく便利 ・役所が近い ・静か ・篠原演芸場 ・自衛隊	・車が入りにくい歩行者優先-3 ・徒歩圏で何でも買える-2 ・下町-2 ・近所付き合い ・緑、植木 ・車のためではないまちづくり ・今のままのまち ・高い建物のないまち
	・昔の店がなくなっている、後見者がいない-3 ・踏切で渋滞 ・車いす、バリアフリー ・外国人が経営しているお店が多く入りにくい ・自衛隊の人が地元で飲まない	・住民の意見を取り入れて欲しい-7 ・埼京線は地下化し跡地は緑道-2 ・まちづくりの第一歩はどこから始まるのか（例えばJ R 駅からなのか、まちなかからなのか） ・J R 所有地は含めない地区計画案
「まち全体の将来イメージ」	・下町の良さが残る便利なまち ・みんなが平等に住める優しいまち ・西と東の交流、回遊性 ・踏切の渋滞回避のため、高架にすると便利になるのか。	・住民の意見の反映がされないまちづくり ・下町の人情・歩行者優先・徒歩圏 ・まちづくりの進め方・住民の意見を聞き入れて ・立ち退きで犠牲者を出さないでほしい

【Aグループ（発表）】

- ・静かな住宅街で、古くから住んでいる人が多いのんびりしている田舎風のところもあるが、都心に近く交通の便が良いので住みやすい。
- ・学校が多いので、若い人の乗降が多く、幅広い年代がいるため活気がある。下町の良さが残っているが、住むのに便利なまちである。
- ・自衛隊のお祭りは、盆踊りと花火が盛り上がり、1年に1回子供が楽しめるイベントを行っている。
- ・埼京線の大踏切で渋滞が頻繁に起きて困る、高架にして便利になるのか。

- ・おもちゃ屋さん、洋裁店など、後継者がいないため、お店が減ってきている。チェーン店が増えているので、アーケードの維持が難しくなっている。
- ・埼京線を挟んだ東西の交流や回遊性はどうなるのか。

【Bグループ（発表）】

- ・下町的な人情味のあるまちだけど、徒歩圏で何でも揃う、暮らしやすく便利なまち。車が入りにくい歩行者優先のまちである。
- ・すでに区や都で都市計画決定し変更できないという状況で、住民の意見がまちづくりにどの程度反映されるのか。
- ・補助85号線の拡幅について、車は便利になるし踏切は改善すべきだと思うが、歩行者の多い十条のまちに必要なのでは。今のままで生活するには特に不便だと思わない。
- ・埼京線は地下化し跡地には緑道を作ってほしい。
- ・地区計画は住民の意見、意志で変更できるようにして、都市計画道路の立ち退きについて犠牲者を出さない政策を打ち出して欲しい。

2. 報告「JR赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業および関連する道路事業の測量等説明会の実施について」「上ーふれあい児童遊園について」（説明）

- 報告事項として、JR赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業および関連する道路事業の測量等説明会の実施について、事務局から説明がありました。
- 報告事項として、上ーふれあい児童遊園について事務局から説明がありました。

3. 報告「JR赤羽線（十条駅付近）連続立体交差事業および関連する道路事業の測量等説明会の実施について」「上ーふれあい児童遊園について」（意見交換）

- （参加者）マンホールトイレとは？かまどベンチとは？
- （事務局）マンホールトイレは、災害時にマンホールの上に仮設トイレとテントを設置し、トイレとして利用できるものです。かまどベンチはベンチの座面を外すとかまどとして利用できるものです。
- （コンサル）以上で本日予定していた議事はすべて終了となります。
- （部会長）本日はお集まりいただきましてありがとうございます。これで第35回駅東ブロック部会を終了いたします。
次回は来年度の開催を予定しております。

以 上

