

# 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が、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きました。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となります。
- （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