

## 83号線ブロック 第13回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成21年8月25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、大野副部会長、原役員 東京都都市整備局企画課 事務局：飯塚佳史課長、荒井和也、丸本秀昭、岡 義昭 コンサルタント：パシフィックコンサルタンツ 矢倉信行、桑山 一、山口映子
参加者	34名
議事次第	報告事項 ○補助83号線の事業化について(東京都) ○地区計画の策定に向けて(北区)

### 議事要旨

#### 1. 報告事項

##### 1) 前回の部会の概要について(北区)

○北区から前回の部会でいただいたご意見等、概要の報告がありました。

##### 2) 補助83号線の事業化について(東京都)

○東京都都市整備局企画課から、8月13日に補助83号線の十条台小学校からフジサンロードまでの区間の事業認可を取得したことと、今後の整備の進め方等について報告がありました。

##### 3) 地区計画の策定に向けて(北区)

○北区から、補助83号線の事業認可にあわせて策定する地区計画の素案内容と、素案説明会での参加者からの意見等について報告がありました。



【第13回ブロック部会のようす】

#### 3. 質疑応答

##### 1) 補助83号線の事業化について

○(東京都) 7月22日・23日に用地測量説明会を開催しました。昨年度に引き続き、290mの区間の測量を行います。また、8月13日に十条台小学校からフジサンロードまでの区間の事業認可を取得しました。秋に説明会を開催し、用地買収の調整を皆さま一件一件とさせていただきます。概ね10年間で整備していきたいと考えていますので、ご協力いただけますよう、よろしくお願いいたします。

- （会員）平成10年に住宅を建設しました。83号線の計画線にかからないように建築したのですが、今回のおかしいことに気づき、北千住の第二区画整理事務所に行って、どのくらいかかるのか聞いてみたところ、10センチ程だと言われました。10センチ程なら広い道路ができるのだから話し合いで何とか出来るのではと思っていました。何度も話し合いましたが、事業決定だから仕方ないとの事でした。これでは困ります。83号線にかからないように建築したはずなのに、実際、事業計画では10～20センチくらい83号線にかかっています。83号線にかからないようお願いしたいと思うのですが、いかがでしょうか。
- （東京都）83号線の道路の区域に建物がかかるというお話ですが、都市計画は法律に基づいて計画区域を定めていますので、基本的には変えることはできません。道路にかからないように建てたにも関わらず、実際、道路にかかってしまうという経緯については分かりませんが、今後の物件調査や事業化まで、しばらくお時間をいただきたいと思います。事業に移った段階で、物件調査を行い、建物がどのような建て替えをするのか、何らかの方法で対応できるのか、今の建物が維持できるかについては、個々の建物について調査させていただき、協議する流れです。今後は、物件調査等をお待ちいただき、その段階でご協議いただくという事でご理解いただきたいと思います。
- （会員）もう一度話し合いをすることはできますか。
- （東京都）できます。しかしながら、都市計画で決められた道路の線形を変えることはできませんので、ご理解いただきたいと思います。
- （会員）議事録で、前回、私が質問した内容が出ていますが、私の考え方が理解されてなかったと思うので発言します。環状七号線と交差する部分について、北側区間の整備時期があわないと、2回工事を行う事になってしまいます。環状七号線の南北を同時に整備する必要があるという質問をしたのですが、東京都からは、南北を同時に整備する事は望ましいが、今回の83号線の整備区間は、十条台小学校付近から環状七号線間の1050メートルが対象であるという回答をいただきました。南北というのは、環状七号線からの北側と環状七号線の南側です。今回は南側の工事で、環状七号線と83号線が一時、平面交差になります。立体交差の南側は坂になるため、一度平面に造って、また掘り返して坂にすると、工事は2回工事を行うことになります。税金の無駄遣い、住民に対しても夜間工事も含め、2回の工事を行うことになります。坂の始まる部分からは、立体交差と一緒に工事しないと無駄になるので止めるべきだと思います。環七と83号線は、立体交差にして幅員を20mから30mにするというのは60数年前の計画ですが、環七と83号線が平面で繋がるという事は、根本的に本来の考え方とは異なってきます。考え方に一貫性が無いので、白紙撤回にして、現代の環境問題や現状を考慮して、計画線をひき直すべきだと思います。
- （東京都）都市計画についてはおっしゃる通り、環状七号線と補助83号線がアンダーパスするという形で計画決定しています。今後、環状七号線はどう造っていくかについてですが、施工者ということでは、環状七号線の南側区間は東京都都市整備局が所管しており、環状七号線から北側は建設局が所管しています。将来的にはともに整備していくものです。どういった形で造っていくかについては今後詳細な設計を要しますが、一体としてアンダーパスの整備ができるのが望ましいと思います。赤羽側から

埼京線と交差する区間で、現在、事業を行っておりますので、その先の区間については、まだ具体的な状況には至っておりません。今後、事業化していく時に、その段階での検討となるという話しかできませんが、一緒に整備していければ望ましいと思います。

- （会員）中十条三・四丁目町会は環七の向こう側にも住民の方がいますから、道路を跨いでばらばらに説明されても困ります。片側だけ話をされてもよく分からないと思います。
- （東京都）今後、事業化のある程度の時期が見えてきた段階で、北側の部分と調整しながら進めていきたいと思います。
- （部会長）先の話にという事で、その時がきたら、話を取り付けていただきたいと思います。
- （会員）建ぺい率、容積率の問題ですが、今の道路の3倍の広さの道路ができ、区役所通りと同じ広さになるので、容積率も区役所通りと同等にしてほしいと以前からお願いしてきました。これまで明快な説明が無いままに、建ぺい率が今まで80%のところも80%、容積率300%のところは道路が2倍広がっても300%と同じです。83号線の西側は今の道路の2倍となりますが、2倍広がっても容積率や建ぺい率が変わらないというのは、道路整備の経済性が全く還元されていません。明快にご説明いただきたいのと、納得の行く形で対処していただきたいと思います。
- （北区）次にご説明する地区計画の内容に関わることもなってきます。助83号線沿道では防火地域等の規制もかかってきます。83号線の近隣商業地域の土地の有効利用も重要ですが、今までのまちの状況等を考えて案を出させていただいています。
- （会員）これは案ということで、決定ではないのですか。これから変更は可能なのでしょうか。
- （北区）大幅に変えることは難しいと思いますが、説明会等でいただくご指摘の内容を吟味して、変更も検討していきます。しかし、必ず変更できる事ではないとご理解いただきたいと思います。
- （会員）防火地域に指定されることもあり、今までの2倍の幅員の道路に面する地主さんもいるので、そういった方の身にもなって充分考慮して頂きたいと考えています。
- （部会長）ありがとうございます。都の説明はこれで良いでしょうか。先に進めさせていただきます。今の説明で第一期としては、十条台小学校からフジサンロードまでの640mをこれは第一期工事として始められるというご説明でした。出来ることであれば、期間中の完成をご協力お願いします。

## 2) 地区計画素案について

- （会員）資料の13ページに、地区計画アンケート結果で「高い建物は不要、日照の確保を」という意見があります。今は道路が7mくらいですが、今度は20m・30mの幅員になり、沿道の用途地域が変わると、今まで3階や4階くらいの建物だったところが、10階や12階といった、これまでの3倍・4倍の高さの建物が建つことになると思います。その場合は、日照の確保はできるのでしょうか。
- （北区）道路が拡幅されると急に高い建物が建つということはありません。資料7ペ

ージの用途地域において、建ぺい率・容積率の制限がありますが、その他にも第三種高度地区、最低限高度7mに変更していきます。10階以上の建物は相当広い敷地であること等の条件が整わないと建てられないと考えています。防火地域では最低限7mで建物を建てて下さいとお願いしていますので、一定程度の高い建物は地域としては必要だと考えております。

- （会員）以前、資料に道路斜線制限がありましたが、反対側の道路端からの斜線です。拡幅されると20mの反対側からの斜線となるので、相当高い建物が建てられるようになるのではないのでしょうか。環七沿道では、相当高い建物が建っています。83号線と環七の交差するところは、相当高い建物が建つようになるのではないのでしょうか。
- （北区）道路が広がるので高い建物が建つのではないか、どのように住環境を守っていく考えなのかというご質問だと思います。資料7ページを見ていただくと、容積率300%とあります。先程、容積率400%にしてほしいというご要望もありましたが、これは区役所の前の通りより低い容積率です。環状7号線の沿道は更に高く、400%ですが、このようなところより、低い容積率となっています。道路斜線もありますが、住環境を守るという観点からは、北側の隣地斜線が重要になってきます。6ページに北側隣地からの斜線をお示ししています。83号線は災害時の避難路にもなっているので、沿道にはある程度の高さの耐火造建物で、火災が起きても延焼を防止できる高さの街並みが必要です。3階、4階程度の耐火造の建物が建てられるようなところを残しつつ、北側の隣地の方にも配慮して、あまり高すぎないように、6ページにあるような斜線制限を残していくという考えです。道路が広がったから、今までの3倍の10階、20階の建物が建てられるようになるということではありません。
- （会員）容積率が低いからといって、敷地の1/4のところペンシルビルのような建物を建てれば、高い建物を建てられます。
- （北区）資料6ページの斜線制限を見ていただくと分かる通り、斜線にかかってしまうと建てることはできません。20階、30階という建物は、よほど広い敷地でセットバックしないと建てられません。
- （会員）私は建てられると思います。
- （北区）理屈的にはそうですが、学校の校庭のような広いところの端であれば、建てられるかもしれません。
- （会員）用途地域を近隣商業地域に変更すると、条件が変わってきます。
- （北区）用途地域というのは住宅の用途にするのか、商業地にするのかを誘導するものです。建物が高くなるか低くなるということには直接は関係ないです。
- （会員）関係あると思います。商業地域なら建物の高さは無制限に建てられます。
- （北区）そうではありません。用途地域は建築できる建物の用途を決めるものです。
- （会員）道路の事に関して、感動した話が2つあります。滝野川に一里塚がありますが、道路の真ん中に塚があつて、道がふくらんでいます。大正の始め頃、道路をつくる時に一里塚とぶつかるのでどうするか揉めたという話です。最終的には塚を残しました。今では史跡めぐりで必ず訪れる所になっています。今だったら道路があると邪魔だから、橋の上に避けてミニチュアの様な物をつくっておけば良いとなり、文化財価値が損なわれてしまうので、残して良かったと思います。それと、去年の朝日新聞

の10/13掲載の記事ですが、韓国の首都のソウルの清溪（チョンゲ）川の事例です。戦後の都市化と自動車の急増で、川を蓋掛けして道路にしていたのを、今回、蓋を撤去し川に戻しました。「せせらぎの音に包まれた自然と、車に淘汰された自然とその時代の人の営みが目の前に蘇るかのようだった」という事です。実行したのは当時のソウル市長、現大統領の李明博氏です。「都心の幹線道路の1つを無くすことによる交通渋滞の懸念や課題に取り組み、2005年に敢行した。」と書いてあります。「韓国に限らず、戦後の多くの都市の姿であった。その効率と利便性の追究の支柱が、そこのけそこのけ車が通るといふ自動車の流れ優先の都市街道であった。人の暮らしの再生に繋がる施策なのではないでしょうか。清溪（チョンゲ）川の復活は、20世紀に車に追い払われた川と道を人の手に取り戻すという、今世紀の大きな課題と可能性を示している。」とあり、まさに時代を読んだ素晴らしい施策だと思います。中十条のまちも60数年経ってやっとここまでできてきたと思います。今の道路の3倍の20m、4倍強の30mの片側だけ広がるような道路をつくるのは、まちづくりというよりまち壊しです。道路の真ん中より片側はある程度の整備ができるのに、反対側は整備ができないという事は、こんなアンバランスなまちづくりがあるのでしょうか。拡幅工事は、まちを壊すやり方だと思います。

- （部会長）今、その話をすると、ふりだしに戻ってしまいます。この会でも当初には非建設的な話もありました。そういった事をふまえてやっとここまでこぎつけたのが今までの流れです。道路の幅員等については最初の頃の意見で、いろいろな議論をふまえて今回の話になっています。
- （北区）いろんなご意見をお持ちだということは、存じ上げているつもりです。いろんな考え方がありますので、そういった意見を集約して今回、事業化という運びとなっております。それぞれご意見をお持ちだと思いますが、皆さんご協力いただき、いろんな手法でまちを良くしていくことができます。いろんな意見をお持ちのいただき、まちづくりに協力していただきたいと思います。
- （部会長）よろしくお願ひ致します。あと1、2点お伺ひしたいと思います。
- （会員）建物の高さの上限の件ですが、今現在、十条台小学校隣のマンション等、かなり高い建物が建っています。テレビ等で、いろいろな優遇条件を付けると、高い建物を建てられるような制度があると見たのですが、そういう制度を利用されると、とても高い建物ができてしまうと思います。今、高い建物はできないという説明を聞きましたが、資料12ページのアンケート問4の結果を見ると、希望が一番多いのは、建物の高さに条件を設ける、とあります。一番少ないのは、ミニ開発を防止するために敷地の最低規模を定めるとあります。一番少ないものに力を入れて、一番要望の多い高さの制限については、説明すらありません。そういったやり方では、協働のまちづくりにはならないと思います。
- （北区）建物の高さは非常に難しい問題です。これまでもいろいろなご意見がありました。高いと思う階数も人によって違います。岩槻街道では5、6階は高いと感じる方もあるだろうし、区役所の前では5、6階はそんなものだろうと思う方もいらっしゃると思います。高さというのは、人の感じ方の違いもあるので、30mまで、10mまでと一律に制限するのはどうなのかという議論もあります。北区全体のまちづくりとしても、

お考えいただきたいと思います。北区には都市マスタープランという、北区のまちづくりの基本的な方針があります。そのなかで、北区全域で建物の高さをどのようにしていくかを、現在、検討しています。大きなまちづくりの基本方針を検討する中で、今、建物の高さの議論を行っているところです。その結論を待って、例えば十条ではこんな風に考えようというように、次の議論としてエリアごとの考え方ができます。その検討を待たずに、今回の地区計画で先行してしまうのはどうなのかと思います。今回の地区計画では、まだ高さの制限を含める段階ではないということです。これまで例がないから検討しないということではありません。

- （会員）この前の素案説明会では「やりたくない」という説明でした。「初めてだからやりたくない、公務員だからやりたくない」とはっきり発言していました。
- （北区）そのようにお答えした事実は無いと認識しています。
- （会員）録音もしているので、それでも否定するのでしょうか。部会で議論しても、「言った、言わない」の会議になってしまいます。
- （部会長）話がこじれてしまっています。まち全体に関わる議論を行う会議としての進め方があるので、ご協力いただきたいのです。
- （会員）アンケートの結果にある高さの制限を決めるという話し合いを、行っていないと思います。
- （北区）もっと大きなまちづくりの基本的方針の検討の中で議論をしているところなので、その結果を待って次のステップとして考えるほうが適切ではないでしょうか。今回の地区計画には、区全体の方針がまだ出ていないので、入れていないという事をご理解いただきたいと思います。
- （会員）高い建物は、一度建ててしまったら低くするのは非常に困難です。最初に制限を設けて、禁止しておいた方が安全だと思います。アンケートに一番意向が多いものを無視して、一番少ない項目をルール化するのでは、区民のまちづくりではなく、職員のまちづくりです。
- （北区）建物の高さについては、皆さんも関心があって、資料12ページのアンケートでも61%と高い数値となっています。しかし、ブロック塀等の制限が59%、敷地内の緑化が59%と続く結果となっており、問2の風俗店、パチンコ店等のように極端にまちにそぐわないから絶対に止めたいという強い思いがあるものとは傾向が異なると考えています。十条では建物の高さを例えば20mを超えるものにしないと定めるのも一つの選択ですが、用途地域の変更では容積率400%、日影規制も撤廃することはないと考えています。木造住宅が密集して住環境が悪化しているところも、区全体のまちづくりとして検討していく必要があります。今回、83号線沿道の用途地域等の変更や地区計画を検討する中で、最低限のルールとなっているところもあるかもしれませんが、これまでの皆さんのご意見をふまえて判断させていただきました。建物の高さについては、今後も考えていかなければならないと思います。上位計画に照らして、皆さんと議論する機会をこれから設けていくことが大事だと思います。今の時点では道路事業にあわせて、建物を再建しやすい状況や防火地域というルールを先に定める事が最も重要だと思いますので、この点に重きを置いています。

#### 4. 協議のまとめ

- （北区）ありがとうございました。いろいろなご意見をいただきました。説明が足りなかったところもあるかと思います。まちづくりの説明は、今回限りではありませんので、区役所にお見えになった時でも結構ですし、その都度ご連絡をいただければ、ご説明させていただきたいと思います。

#### ■閉会のあいさつ

- （副部会長）本日は長時間ありがとうございました。東京都からの報告の通り、83号線はついに事業化されました。大きく街並みも変わっていくかと思いますが、この部会を通して、より一層議論を深めていきたいと思いますので、今後とも行政側からの情報提供もお願いいたしまして、終わりにしたいと思います。次回の部会は11月を予定しております。またよろしくお願いたします。

以上

## 83号線ブロック 第14回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成21年11月25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、乾役員 東京都第二区画整理事務所、都市整備局企画課 事務局：飯塚佳史課長、荒井和也、丸本秀昭、岡 義昭 コンサルタント：パシフィックコンサルタンツ 矢倉信行、桑山 一、山口映子
参加者	28名
議事次第	報告事項 ○補助83号線事業について(東京都) ○地区計画の策定に向けて(北区) ○都市防災不燃化促進事業(不燃化助成)について(北区)

### 議事要旨

#### 1. 報告事項

##### 1) 補助83号線事業について(東京都)

○東京都第二土地区画整理事務所から、8月13日に補助83号線の十条台小学校からフジサンロードまでの区間の事業認可を取得したことと、測量調査等の進捗状況、今後のと用地買収の予定等について報告がありました。

##### 3) 地区計画の策定に向けて(北区)

○北区から、補助83号線の事業認可にあわせて策定する地区計画(案)と都市計画の変更(案)の内容、原案に寄せられた意見書の内容等について報告がありました。



【第14回ブロック部会のようす】

#### 3. 質疑応答

##### 1) 補助83号線事業について

○(東京都) 十条台小学校から荒川小学校までの約640mの区間において、事業認可を取得しました。事業期間は平成27年度までの7年間を見込んでおり、環状七号線までの全区間を、おおむね10年で整備していきたいと考えています。現在、用地買収の範囲を確定するための測量を行っており、立ち会いがほぼ完了したところで、図面の作成を行っています。補償金算定のための建物調査も行っており、今年度は十条台小学校から概ね100mの区間で、現地の調査・確認が終わったところです。買収のための補償金の算定も行っており、今年度は数件の用地買収を予定しています。来年度からは本格的に用地買収に入り、640mの区間を整備をしていきたいと考えています。

- （部会員）当初は岩槻街道の拡幅のみというお話でした。環状七号線との交差部を幅員30m、それ以外の区間を幅員20mということで、一番最初は両側拡幅とのことでした。国土交通省は事業化に賛成したということで、十条台から荒川小学校までの間を拡幅だけでなく、まちづくりも行うという案が加わりました。安全で良いまちにするための案だろうと思いますが、国土交通省が賛成したので実行に入っており、年内は数件の買収があるとの説明でした。岩槻街道は現在の幅員が7mで、危険であるということがあります。傘をさすと自動車と接触しそうなほど狭いので、拡幅が最優先の課題です。この拡幅をきちんと行ってこそ、行政に対する信頼ができてきます。並行してまちづくりや不燃化も行うというように、2つも3つも追うような方法では、スムーズに進むとは考えられません。行政は住民の信頼を得るためには、危険な道路、岩槻街道を拡幅することが必要だと思います。私たちが不信感を持つのは60数年前に決定した幅員30mの計画を、変更していないことです。それなのに、途中からまちづくりという説明が行われるようになりました。道路整備をスムーズに進めるには、地域の要望を受けていくことが必要です。拡幅計画に対して、回答をしていただきたいと思います。道路整備を実行することで、住民の信頼を得てもらいたいと思います。
- （北区 飯塚課長）これまで、地区計画についてのご説明を何回かさせていただいています。道路拡幅については、これは8月13日に、東京都が十条台小学校から荒川小学校までの640mの区間を対象に、国土交通省から事業認可を取得しました。事業認可を取得したということは、これから道路拡幅を実行していくということです。いろいろな不安はあると思いますが、今後とも東京都と北区は力を合わせて、拡幅に取り組んでいきます。まちづくりを道路整備と平行で行っては共倒れになるのではないかと、どちらかに軸足を置いてやるべきではないかと、といったご意見かと思います。道路拡幅に伴う地区計画なので、北区も東京都も一丸となって行っていきます。
- （部会員）補助83号線は85号線より南の区間では、公称は幅員20mにもかかわらず、実際には18mしかないところがあります。今後拡幅する区間は幅員18mとするのですか。整合性の上で問題があるのではないのでしょうか。
- （東京都）今回事業化した区間は幅員20mで測量を行っています。20mで整備します。南側の概成区間の幅員が実際は18mというご指摘ですが、正確な幅員は、手元の資料がないので、現時点でご正確な回答ができません。次回部会で回答したいと思います。交差点部は新たな拡幅された交差点とした形状で整備する予定です。具体的な形状等については警視庁を始めとした交通管理者と協議し、安全な交差点にしていきます。
- （部会員）補助83号線の整備に対しては、区も事業費を負担するのですか。
- （東京都）補助83号線の整備の財源は街路整備事業で、国の補助金が約55%、東京都が45%を負担します。区の負担はありません。
- （部会員）拡幅には反対ではありませんが、幅員20mは広すぎると思っています。今の道路幅員は約7m、昔の四間です。両側に2mの歩道を整備して、11mでよいのではないのでしょうか。20mへの拡幅は、時代に合わない公共事業です。沿道にある富士塚はほとんど頂上近くまで削られてしまいます。富士塚は文化財になっています。11月5日の朝刊に広島県の鞆の浦の記事が載っていました。「広島県福島市の景勝地

「輛の浦」の輛港の浜を埋め立て、橋を架け、バイパス道路を走らせる県と市の計画に、広島地方裁判所は10月、住人の標記する景観利益に重大な損害を及ぶ恐れがあるとし、県が埋め立てを差し止める判決を出した。県は控訴したが、現地を知るものとしては残念でならない。県と市の埋め立て架橋計画（83年策定）は、より大量の自動車が輛の浦と行き来でき、便利にはなる。だがそれによって、輛の浦の景観は台無しになり、観光産業は大きなダメージを受けることだろう。08年、「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（歴史まちづくり法）」が制定された。自治体が景観保存や、街並み再生計画をつくると、国が本格支援する法律だが、県と市は見向きもしない。計画が発表されてから四半世紀が過ぎた今、自然や景観を壊しても、土木工事を優先するという考え方は、もはや適応しなくなった。」という記事が出ています。富士塚は団体の持ち物でしょうけれども、やはり中十条みんなの財産です。それを壊すということは、中十条の街としては大変な損出です。また、環境問題もあります。CO2による被害が今問題になっていますが、CO2は化石燃料を燃やすと発生します。化石燃料というのは石油とか石炭とか。あるいは一部の天然ガスなどもありますが、自動車はガソリンで動くので、CO2が発生します。自動車から発生するCO2は、鉄道の9倍も多いそうです。100年、200年の樹齢の木を伐採したりします。樹木は炭酸ガスを吸って酸素を放出しています。このように環境問題に対しても、道路整備は悪影響を及ぼします。今はもう人口がどんどん増えて、家がどんどん建っている時代ではありません。道路拡幅のために家を壊すことは環境悪化につながります。このような点から、幅員20mは再検討をお願いしたいと思います。

- （東京都）幅員20mを決定したのは、昭和41年だったと思います。断面構成の具体的な数字は今後、交通管理者や関係機関、地元の皆さまと協議しながら決定していきますが、補助幹線道路の幅員20mの構成は、都内全域で概ね歩道が両側で4.5～5m、車道部分が10m～11mを基本としています。CO2の懸念についてですが、東京都は補助幹線道路を、地域の皆さんの生活の利便性や防災性の向上に資することを目的とした補助線等ということで考えています。4車線、6車線の幹線道路については環境への影響は多大だと捉えています。補助83号線は利便性、防災性のための道路としていくことを整備の方針と考えています。
- （北区）区としても富士塚は貴重な文化財と考えています。山開き等、地域の方で大変賑わう行事であると認識しています。今回の道路の拡幅では、ただ削ってしまうのではなく、富士講を始め、地域の多くの方と話し合い、今と同じ形では難しいかもしれませんが、富士塚の再建・保存について、東京都とも相談しながら考えていきます。
- （部会員）道路を拡幅することで、地域住民にどのような利便性があるのでしょうか。
- （東京都）現在の岩槻街道は見通しも悪く、交通量に対して幅員が狭い状況です。十条台小学校、荒川小学校もあることから、安全歩くことのできる歩道が必要です。地域住民の皆さんが生活する上で、安全に通行できる道路という観点で整備めたいと思います。
- （部会員）歩道幅員は2mあれば人は歩けると思います。歩行者の交通量はそれほど多くないので、2mで充分で、4.5mは要らないのではないのでしょうか。
- （東京都）20mの幅員の中でどのような断面構成にするかは、今後の警視庁と交通管

理者、地域の皆さまとの話し合いによって決めていきますが、道路構造令という法令に従う必要があります。概ね自転車と歩行者が通行する「自転車歩行者道」の最小幅員は4mと規定されています。植栽、防護柵などの設置を勘案すると4.5m程度はあった方が、安全で快適な歩道として使っていただけるので、都内全域でこの法令に従っています。

- （部会員）文化財を壊したりすることにもなるので、一律に標準に従うのではなく、個々の地域によって変えるべきではないでしょうか。手作りみたいな感じで、地域にふさわしい幅員で作っていくべきではないでしょうか。
- （部会員）今、国会では予算を削減しています。道路整備で最も予算が必要なのは立ち退き料です。わずか1,000mの延長の道路で、幅員4.5mの歩道を両側に確保するというのですが、歩行者の交通量は、わずかに2,000人です。十条は盆地で、環七と区役所通りに挟まれていて、人が通りを歩くという地域ではありません。それを幹線道路並みに4.5mの歩道を確保するのでは、立ち退き料がかかりすぎます。お金もなく生活も不安、国も800兆円の借金をしている経済状況下で、よく事業認可を申請できましたね。国会の仕分人に諮ったら、おそらく見直しを求められるでしょう。何ら、十条の人のためになっていません。消防車を小型化する、狭い道路を幅員4mにするなど、消防のために投資するならわかりますが、幅員30mにこだわったままです。沿道では泣く泣く、早く決めてほしいと言っている人が多いですが、時代錯誤も甚だしい計画です。この事業は、本当に税金の無駄使いにならないのか、私たちは喜んでいませんということを訴えたいと思います。
- （部会員）代替地のことですが、近辺で都営アパートの建替えがあります。他の都有地に都営アパートを移転させて、跡地を代替地として提供することは考えていないのですか。都営アパートの土地は、住み続けたい人には適した土地だと思います。
- （東京都）用地説明会等でもご説明しましたが、代替地を全く検討してない、ということではありません。現在、探している状況です。ただ、今すぐに準備できるという状況にないということです。
- （北区 飯塚課長）代替地については、区としても、皆さんにとって非常に大きな問題だということは、きちんと認識をしています。ご満足いただける土地はすぐ出てこないかもしれませんが、東京都に対しても探していくことと誠意ある対応を行っていくよう申し入れていきます。

## 2) 地区計画の策定に向けて・不燃化促進事業について

- （部会員）これから建物を建てる時に、敷地面積が19.7坪以下では建てられないということですが、生存権を奪うように感じます。この地域に19.7坪以下の敷地はどれくらいあるのでしょうか。19.7坪以下の敷地では、今後一切、住む資格も権利もなく、駐車場にきなさいという内容です。これでは駐車場だらけになってしまいます。また、隣から建物を40cm以上離すということは、両方で80cmの間隔を開けるということですか。それとも、一人が20cmずつ離せばよいということですか。不燃化促進事業についてですが、十条地域は非常に人間的なまちです。十条銀座へ来ても道路が狭いので安心して歩いて、篠原演芸場、富士塚のお祭りなど、埼玉を含めた名物になっています。

道幅が4mくらいで狭いところが多いので、知らない人でも「おはようございます」と声を掛け合っています。大変人間的です。行政の判断とは違います。私たちは文化的地域と思っています。世の中から欠けている「空気、人の心、お話し合い」が大事です。人間にとって一番大事なのは、心とお喋りです。十条の村、この三角地を、一方的な他地区にも適用できる基準、歩道幅員は4.5mが基準ですなどということ当てはめるのは、とんでもないことです。いい加減に意識改革をしてください。殺伐とした世相や自殺が多いことの根源は、皆が思いやりや優しさ、挨拶がなくなっていることにあります。まちの防災を建物の不燃化で進めていくのではなく、小型の消防車を増やしてください。地区計画の内容には風俗的に良い街にします、ホテル・旅館は制限しますと良いことを書いてありますが、そんなことよりも、今住んでいる人がどう安心して生きてられるかを検討してほしいと思います。地区内の道路を全部6mに拡幅する必要はありません。今は録音もされて記録があるようですが、以前は、記録はありませんでした。当初は「岩槻街道沿いで、商業者に対しては年商や営業年数を加味して対応します」と会議で説明されていきました。そのことが記録されていません。言いつばなしのいい加減な話はたくさんあります。それでも計画幅員30mは変更しません。私は敷地規模の最小限度を19.7坪とすることには反対です。

- （北区）説明が不足すぎたようで、申し訳ありませんでした。今の時点で65㎡未満の敷地については、敷地をそれ以上分割しなければ建替えることができます。ただし、今の時点で大きな敷地については、65㎡未満に小さくすると建物を建てることができなくなるので、駐車場みたいな土地利用になるということです。分割しなければ65㎡未満の敷地でも建替えることはできます。また、区は主要生活道路を6mに拡幅整備していきますが、公共事業によって65㎡未満になってしまう場合も、建替えできるようにしていく考えです。次に隣からの離れですが、隣地境界線のところから、各建物は40cm離して建ててくださいということです。
- （部会員）建物の用途の制限等はこれまでも説明がありましたが、道路拡幅によって騒音が気になります。騒音に対する制限などの専門的な説明はこれまでありませんでしたが、道路が広くなると暴走族が夜中にブンブン走り回る恐れがあると思います。音に対する制限を加味していただきたいのですが、これは警察の範疇の問題でしょうか。今日の説明は建物の関係だけでしょうか。何デシベルとか何ホーンとかという制限を定めてもらいたいと思います。
- （東京都）音に関する何デシベル以下という制限については回答が難しいですが、補助83号線の整備するにあたり、できるだけ自動車の走行音が低減できるような低騒音舗装を採用していくことになると思います。
- （北区 飯塚課長）騒音に対するご心配、ごもつともだと思えますが、本日、ご説明している地区計画は建物に対する制限なので、自動車の騒音に対しての規制が定められない制度です。今後、警察等と協議する中で暴走族の騒音に対する懸念があることを伝えていきます。
- （部会員）7m以下の建物は建ててはいけないという内容となっていますが、平屋建ては5mくらいの高さです。昔は増築が多かったかと思いますが、今は減築といって、子どもの独立などで要らなくなった部屋を取り壊して菜園にしようという考え方もあ

ります。そういう時代において、どのような考え方で7m以下の建物を制限するのですか。根拠はあるのですか。

- （北区 飯塚課長）補助83号線沿道で建物の高さを7m以上としている理由ですが、この岩槻街道は災害時に中央公園側に逃げていく際の避難路としての役割を担っています。そのため、平屋で木造の住宅が再び建ち並んでしまうと、避難の危険性が増してしまうという懸念があります。安全な避難路を整備していくためには、ある程度、延焼遮断効果のある街並みが必要という認識です。そのために建物高さを7mにして耐火建築物を建てていただいて、燃え広がらない街並みにしていくために、高さの制限を定めています。また、建物高さ7m以上は、不燃化促進事業の助成条件となっています。延焼遮断効果を担保できるものについて助成をしていくという制度なので、そういった面も含めて定めている側面もあります。
- （部会員）避難路といいますが、昔から広い通りは火が走るのも、避難路には向かないと言われていました。板橋区では隣の家の庭を避難路にして逃げなさい、という整備を行っているという記事が、新聞に出ていました。広い道路は自動車の交通量が多いので、車がぶつかってガソリンに引火して炎上すれば、道路も寸断されます。建物も倒壊するかもしれませんから、避難路として安全とは一概には言えないと思います。高さ7m以上の建物が有効という説明ですが、建物間の隙間から火が移ってきます。阪神・淡路大震災では、ガソリンスタンドの高いコンクリートの塀が火を止めたという話は聞きました。建物は開口部のガラスが割れれば、火が入ってしまいます。
- （部会員）区画道路の計画幅員が4mになっていますが、昔のことを知っている人に聞いた話だと、この区画道路は補助83号の拡幅と同じ頃に、すでに6mに拡幅すると決められていたということです。補助83号は計画通り20mで整備し、区画道路は6mから4mに見直しになっています。区画道路は幅員4mになった場合、区が買い取って区道にし、路上に物を置いたりした場合はどんどん撤去して、防災上の重要な道路としてくのですか。また絶対高さ制限はやらないということですが、補助83号線の南の方で、13階建てのマンションへの反対運動が起こっているのですが、結局、着工してしまいました。区は、この地区で同様のことが起きた場合、どうやって住民の味方になって動いてくれるのですか。隣地境界線から40cm、壁面を離して日照や通風を確保するということですが、大きな建物が隣に建ったら40cmでは不足します。屏風のような建物が建ったり、ビル風がひどかったり、採光も確保できなくなると思います。究極の選択として、小さな敷地に小規模なミニ開発が行われるのと大規模な建物が建つのとどちらがよいかと言えば、どちらかといえば小さな建物が建ったほうがましだという考えもあります。用途地域の変更によって、金銭的な面で知っている人と知らない人で有利になったり不利になったりすることが起きないように、どんなことが起こりうるかをきちんと知らせた方がよいと思います。商業系の用途地域に変更すると、借地の権利割合がかなり高くなると聞いたことがあります。知らない人がいないように周知しないと、問題が起こるのかなと思います。
- （北区）区画道路については、防災生活圏促進事業によるまちづくり計画の中で位置づけた道路です。この事業を導入する際には、幅員6mの道路が全体的に必要なという位置づけにはなっていました。また、区の都市計画マスタープランでも、地区内の

道路の位置づけをした時に、望ましい幅員は6 mとして提示していますが、区としては、岩槻街道の計画が都市計画決定された昭和20年代に位置づけたという経緯はありません。区画道路を区道として買収するかというご質問ですが、既に区で管理している道路の部分も、区画道路として位置づけています。道路中心から2 m後退した部分を買収していく考えはありませんが、建築基準法に基づいて幅員4 mにしていきたいと考えています。その中で地形的な問題等、様々な条件があつて区と相談する必要がある場合には、所管課と一緒に考えながら対応していくことも必要になるかと思ひます。絶対高さ制限については、区内全域を見据えながら検討する必要があると考えています。ただ、今、紛争となっている高い建物への対応については、指導や届出などの制度もありますが、状況によっては区が十分なバックアップを行っていくことが困難なケースもあるかと思ひます。

- （部会員）絶対高さ制限を定めることができるようになるまでのつなぎとなる内容も、地区計画に定めてほしいと思ひます。また、不燃化助成の条件に「景観にも配慮されたもの」と書いてありますが、誰が景観に配慮しているかどうかを判断するのですか。
- （北区）「緑化に努め、景観にも配慮されたもの」ということなので、建築確認申請時に図面を見て、区で判断します。地区計画でも建物の色彩やデザインの制限を定めているので、地区計画の考え方に従つて判断していきます。
- （部会員）昔水道局があつたところから聖母の騎士保育園のところで岩槻街道に向かう道路も、昔、急に住民集めて「6mに拡幅する」と説明された道路です。その時に、6 mに拡幅することは昔から決まっていたという説明でした。1,000mの区間の岩槻街道を多くの人を泣かせ、国の税金を使って、これから拡幅しようとしています。環状七号線と十条台ふれあい館との間に、信号が2つあります。その間に白線を引いた横断歩道があります。だから便利です。拡幅すると信号も自動車優先になつて、これまでそれほど歩かなくても向こう側へ渡れた道路が、今度は容易に渡ることができなくなります。住民も高齢化しています。十条の人には東十条へ皆歩いていきます。その時、この道路を容易に渡ることができなくなります。私は20m、30mの道路拡幅は反対です。

#### 4. 協議のまとめ

- （北区 飯塚課長）一時間半の長時間に渡り、ありがとうございました。いろいろなご意見が、ご発言いただかなかつた皆さんにもおありかと思ひます。まだ職員が残っていますので、何かありましたら個別にご相談ください。また、ご質問が足りなかつた方もいらっしゃると思ひますので、お声掛けください。地区計画については、策定までの今後の予定を資料に記載してあります。平成22年3月上旬の告示・施行を目指していますので、今後ともご協力をよろしくお願ひします。また、区にお電話をいただければ、ご不明な点等ご説明いたします。資料表紙に電話番号を載せてありますので、何かありましたらご連絡をいただきたいと思います。

#### ■閉会のあいさつ

- （副部会長）長時間、ありがとうございました。東京都からの報告の通り、補助83号

線は8月に、ついに事業認可が下りました。道路が拡幅されると、83号線の周辺のまちは大きく変わっていくものと思います。十条銀座は、戦前は今の道幅の半分でした。富士横丁も同様に、半分幅でした。当時の富士講、お富士さんのお祭りは、岩槻街道の片側で露店を並べてやっていました。ずいぶん変わったなあという感触ですが、今度もっと変わるんだと思います。平成27年までの事業期間といくことです。よろしくお願ひしたいと思います。地区計画についても、策定に向かって手続きが進んでいくものと思います。多くの方に部会に出席していただき、今日は3・4人の方のご質問でしたが、大勢の方にご質問していただければと思っています。今後も、部会では、行政からの情報提供をよろしくお願ひしたいと思います。また、東京都の方は回答に困らないように、準備のほど是非お願ひしたいと思います。次回のブロック会は、2月に開催を予定しています。皆さんのご参加をお待ちしておりますので、よろしくお願ひいたします。今日はどうもありがとうございました。

以上

## 83号線ブロック 第15回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成22年3月4日(木) 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、原役員 東京都第二区画整理事務所、都市整備局市街地整備部企画課 事務局：飯塚佳史課長、荒井和也、丸本秀昭、岡 義昭 コンサルタント：パシフィックコンサルタンツ 桑山 一、山口映子
参加者	23名
議事次第	報告事項 ○補助83号線事業について(東京都) ○地区計画の策定と不燃化助成について(北区)

### 議事要旨

#### 1. 報告事項

##### 1) 補助83号線事業について(東京都)

○東京都第二区画整理事務所から、補助83号線の十条台小学校からフジサンロードまでの区間の事業期間や測量調査の進捗状況、用地買収の進捗等について報告がありました。

##### 2) 地区計画の策定に向けて・不燃化促進事業について(北区)

○北区から、補助83号線の事業認可にあわせて策定する地区計画(案)と都市計画の変更(案)の内容、案に寄せられた意見書の内容等について報告がありました。

○引き続き、都市防災不燃化促進事業について、説明がありました。



【第15回ブロック部会のようす】

#### 3. 質疑応答

##### 1) 補助83号線事業について

○(東京都) 前回のブロック部会での報告の繰り返しになりますが、第二区画整理事務所では、補助83号線のうち、十条台小学校～環状七号線の区間、1050mの拡幅事業を担当しています。昨年8月に国土交通省より第一区間として、十条台小学校から荒川小学校までの640mの区間の事業認可を取得しました。事業期間は平成27年度までの、7年間を見込んでいます。環状七号線までの全区間を10年程度で整備していきたいと考えています。現在の作業ですが、用地買収の範囲を確定するための測量と、補償金算定のための建物調査の2つを行っています。測量については、十条台小学校より350mほどの区間は、既に昨年度行いました。今年度は、残りの荒川小学校までの区間について行っています。現地の測量は既に終わっていて、図面を作成しているところです。

実際に測ったところの図面がほしいという方がいらっしゃるので、順次お渡ししたいと思っています。補償金算定のための建物調査については、今年度は十条台小学校から約100mの区間、十数軒の建物について、現地の調査確認が終わったところです。そのうちの何件かの権利者の方と、補償契約の交渉を行っているところです。まだ事業に着手したばかりで、目に見えた成果にはなっていませんが、来年度以降、用地買収が本格化してきます。今後も当事務所では、事業推進のための調査などを行っていきませんが、皆様のご協力をお願いしたいと思います。

- （会員）十条台小学校から荒川小学校までの区間を約5年間、それから環状七号線までの1050mを10年で計画していて、現在交渉中であることはよくわかりましたが、具体的なこと、例えば十条台小学校から荒川小学校の区間の道幅は何mなのか、実際に権利者の方とどのような交渉をしているか、内容がわかりません。表面的なことばかりで、道路の建設費や立ち退き料などの数字も示されていません。道路だけでなく、まちづくりまで行うことは、簡単にできるのでしょうか。近所を代表して出席しているつもりですが、近所の方から質問されても、納得してもらえない。私の質問の仕方が悪いといわれてしまいます。
- （東京都）道路幅員については、現在は約7mですが、環状七号線付近は立体交差があるので30m、それ以外の区間は20mで整備していきます。壁に掲示している図面を見ていただくと、大体の位置関係がわかると思います。補償金額は、個々の家の状態を調査して金額を算定するので、個々の家が今いくらになるのか、という金額をお話することはできません。調査が入って交渉の中で、個々の方に金額を示すということでご理解いただきたい。
- （会員）前回の議事録にも載っていますが、この前の回答と少し違っています。補助85号線より南の方は、幅員が17mというようなお話もありました。正確な資料がないから、今はわからないと回答していますが、もし、補助85号線から南の区間が18mでよいのなら、わざわざ20mで整備する意味はあるのでしょうか。
- （東京都）補助85号線から南側の区間の現在の幅員は、昔でいう「十間道路」、18.2m程度の幅員で道路として管理されています。都市計画では20mの道路です。しかし概成区間ですので、事業化の予定は現在のところ決まっていない状況です。
- （会員）20mに整備する根拠はなんですか。科学的な根拠、交通量の減少や、将来人口減少が見込まれる中で、本当に20mの幅員が必要なのかどうかを教えてください。
- （東京都）都市計画で幅員20mにすることが決められています。都市計画道路としての整備効果は、避難路としての防災性の向上、都内全体の広域的な交通ネットワークの形成の2つです。
- （会員）その妥当性について聞いているのです。
- （東京都）現在18.2mのところについても、都市計画の幅員は20mの計画線で、今現在も将来も、この計画は残っています。
- （会員）幅員20mに満たない区間では、すでに両側に4階建て以上の高い建物が建っています。
- （会員）東京都の財政はそんなに多くないはずですが、幅員30mの環状七号線との立体

交差の計画は、政府の仕分けの対象になるような事業です。61年前に決めたことを、頑として変えません。避難道路と言いますが、どこの避難場所に行くのかわかりません。税金の無駄遣いです。

- （北区 飯塚課長）道路の幅員は20mの計画ですが、用途地域や容積率の関係で高い建物が建ってきているという状況です。本来なら20mに拡幅をする都市計画が定められていますが、すでにある程度の幅員が確保されている区間をすぐに事業化して拡幅する必要があるだろうか、判断があると思います。その一方で、今の岩槻街道は幅員7mしかありません。それで20mの幅員で事業をしています。ご理解をいただきたい。幅員が30mになるところですが、この道路は補助幹線道路の扱いではありますが、広域的な交通処理をするためには、環状七号線で立体交差を行うことで、今現在、都市計画で決まっています。環状七号線も含めた広域的な交通処理の役割もあるので、幅員30mに計画されています。
- （会員）避難道路は幅員が16mあれば指定できるものだったと思います。緑道にすれば、もっと幅員を狭くてもよいような規定になっているはずなので、避難道路だから幅員20mにするというのは、おかしいのではないかと思います。交通量の減少も見込まれているので、昔の20mのままの計画で押し通すのはおかしいと思います。
- （東京都）前回の部会でも、同様のご質問を受けました。歩道の幅員や交通量に応じた安全性の確保の観点から、20mの幅員を設定しています。概ね現況の交通量は、24時間双方向で約7000~1万台です。整備後についても、ほぼ同様程度の交通量が見込まれています。
- （会員）人口が減っても、交通量は減りそうにないということですか。
- （東京都）現在の推計では、変わらない結果です。
- （会員）幅員20m、部分的には30mにするということは、地域にとって本当によいことなのかどうか、疑問です。例えば、商店街は幅員をあまり広げると、商店街の賑わいが散漫になってしまいます。今まで、こっちに行ったりあっちに行ったり、といったぶらつきがなくなります。そうすると買物も必要なところに行くようになってしまい、売上げは半減、シャッター通りになる恐れがあります。防災上の避難路と言いますが、中十条の避難場所は中央公園と清水坂公園で、どちらも西側にあります。この道路は東側にあり、9割方の方は西側に住んでいるので、使いません。東側の人でも、わざわざ広い通りを渡って西側に避難することは有り得ないと思います。避難訓練のときは広い道があれば、車も整然と停まって、人も「こんな広い通りがあるから安心だ」ということになりませんが、地震の際は道路が寸断されたり、車が衝突して炎上する、広い通りは風が通るなどの危険性があります。そんなところを避難できないと思います。中十条のまちだけに災害がくるわけではありません。北区、東京都、関東全体に被害が発生します。その時に、消防車や救急車は期待できません。阪神・淡路大震災では消防車は8時間後、レスキュー隊は3日後にしか来ませんでした。「3秒・3分・3時間」は生死を分ける時間です。向こう側に助けに行こうとしても、広い道では助けに行けません。広い道をつくるということは、地域を分断することになります。私は今の幅員7mを1.5倍広げればよいと考えています。そうすれば、富士塚も入口を変えるだけで残ります。四丁目の八幡山も残ります。地域の古いものを壊し

てまで、拡幅する必要はないと思います。そのあたりを考慮に入れていただきたい。

- （東京都）現在は、歩道があるといっても1mもない状態で、ほぼ歩道と車道が混在しています。完成後は、車道そのものの幅員は3mが二車線で、合計6m。近隣商業地域ということも考慮して、停車帯が約2m。両側の歩道がそれぞれ4.5m～5mの断面構成で、車の通る空間は現在とほぼ変わらないものです。
- （会員）道路整備に反対の人が長時間発言し、もう30分も経過しています。もう15回もブロック部会を開催しているのに、今回の拡幅区間に関係ない人が「それはつくりたくない方がよい」とか、「何mが良い」とか、いろいろ理由を付けて入口の議論をしています。実際に土地がかかる人は、中途半端にとられるより、全部買収してもらわないと仕方ありません。東京都の方の説明が下手で、説得力がありません。なぜ説得力のある説明ができないのですか。「王子本町通りのようになります。電線も地中化します」とはっきり説明してほしいです。私はもっと先に話し合いを進めてもらいたいです。今、水道の本管は道路の右側にしかありません。今度拡幅される左側の方は、かなり右側から水道管を引き込んでこなければならなくなります。水圧も低くなります。これをどのように対応してくれるのかなど、聞きたいです。トータルな計画を明確に説明しないから、ああでもない、こうでもないと言われてしまいます。もっと進めてほしい。国が事業を認可し、東京都が事業を進めています。反対の人は署名活動などを行って、裁判の準備をすればよいと思います。このような意見が出てくるのは、運営が下手だからです。たくさんの方が参加しているので、30分も40分も独占しないで、先に進めるようにお願いします。
- （会員）大変危険な道路だと感じていますから、拡幅には賛成です。しかし、住んでいる人の幸せと国のお金の使い方、これが一番問われているのです。こういう時に反対意見を聞かないで進める方が、本当はおかしいと思います。皆の幸せ、税金の無駄遣いをなくす点から考えれば、「幅員15m、立体交差なし」という案が最良と思います。それから交通量が7000台という説明でしたが、夜はほとんど通りません。歩行者も一日2000人くらいです。道路はコンクリート製なので安いかもしれませんが、立ち退き料にお金がかかります。日本は少子高齢化で、利益のあがらない国になっていきます。840兆の借金があるので、税金もどんどん負担が大きくなっていく方向だと、我々は半分覚悟しています。だから目の前のお金の使い方について、私利私欲で言っているわけではないのです。「反対意見はいけない」と言わないで、「15mに拡幅」する案としてください。それなら反対も起こらず、すぐに決まって、皆に良い説明になります。信じられないのは、61年前に決めたことを、30mと言いつけることの不思議さです。だから言葉が強くなるのです。15mに拡幅することをお願いします。
- （北区 飯塚課長）昔に決まった都市計画なので、沿道の皆さんにいろいろなご苦勞があるのも、いろいろなご意見があるのも、重々承知しています。しかし、これまでの部会でご説明した通り、20mの道路は防災上も必要だというような認識で取り組んできています。その結果として、昨年8月に国からも事業認可をいただいて、やっと拡幅の緒についたところなので、着実に事業を進めていきたいと考えています。ご心配の点は、これからもゆっくり議論を重ねていきたいと思っています。
- （会員）道路が整備されて歩道と車道がはっきり分けられると、車が安心してスピー

ドを出し、かえって事故が増えるということも聞くので、そういうことのないような方策も行ってほしいと思います。

## 2) 地区計画の策定に向けて・不燃化促進事業について

- （会員）これについては具体的な説明で、よくわかりました。拡幅された補助83号線の両側30mは不燃化するなど、建物に対する条件があって、それに対しては助成します、ということです。地区計画で、全ての地区で、建築物の建築できる敷地の最低限度を65㎡（約19.7坪）とします、とあって、この規模を下回る敷地の人は、前から住んでいれば、建築してもよいということですが、住居地区の方は、一切助成はないですね。沿道両側30mに対しては、防災道路だから建物も不燃化し高さも高くして、助成を出しますということですが、住居地区、一般の住宅にも、敷地の最低限度を19.7坪とする制限を定めるのに対し、何の助成もないのですか。私の家は、今の道路沿道から10m入ったところにありますが、それでも家を建てる時に私道部分を後退しました。黒字にシルバーの文字の狭あい道路拡幅整備事業のプレートをいただきました。しかし、道路後退部分は買い取ってもらえませんでした。十条地域は幅員4m未満の道路が多くて危険だというのなら、そこにお金をかければ、小型消防車が進入することができるようになります。そういう基本的なこともせず、先程の「15mにしてください」という必死の提案も一蹴で、「補助83号線の道路幅員は30mと20mでやります」、その後この話が出てくるということで、お上が決めることは怖いなと思いました。皆さんは、一住人であり、一官僚であり、一職員ですが、常に、対象者になる国民のことを考えてください。このことを、どのくらいの十条地域の人が知っているのでしょうか。とても大きなショックを受けています。環状七号線と補助85号線の間の三角地帯で、盆地で、十条銀座があって、両側のお店が見えて、人同士が行き会えば「おはよう、こんにちは」と言い交わしている十条地域です。ですから、この規制の後、十条地域の住民の寿命は減るでしょう。精神的に荒廃します。子どもと親の世代の分断も招きます。私は悲しいです。
- （北区 飯塚課長）敷地規模の最低限度については、狭小な木造住宅が密集する地域の再生産はやめましょうという趣旨で、例えば、今50㎡の面積の敷地で家を建てられているのであれば、その敷地のまま建て替えていただくのは大丈夫です。ただ、120㎡の敷地をお持ちの方が、片方は65㎡、片方は55㎡というような分割の場合、55㎡の方に建物を建てるのはご遠慮ください、というルールです。建替え助成についてですが、十条地域は北区の中でも、手厚くまちづくりを行っている地域です。既に密集事業で、老朽化した木造住宅を除却する際には、別の形で助成をしています。また、新たな防火規制を定めているので、耐震改修や建て替えの際にも、助成をさせていただいています。さらに、補助83号線沿道の方々へは不燃化促進という形で、新たな助成制度を増やします。区としては、確かに微々たる金額だということも理解していますが、できる限りの助成制度は導入していますし、今後も別の形でお手伝いできることがあれば、積極的に行っていきたいと考えています。また、道路中心線から2mのセットバックをさせていただいた点については、建築基準法で二項道路後退が義務付けられていることをご理解いただきたいと思います。この地域で6mに拡幅させていただいた

い主要生活道路については、急いで整備をしていきたいと強い意志もありますので、一部区間については土地の買収をして積極的に整備を進めています。

- （会員）今の話を聞いていると、この中十条のまちをコンクリートジャングルにしてしまうという感じがします。日本は国土面積の67%が森林で、樹の国です。防火地域に指定されると、木造が建てられなくなります。耐火建築物というのは建築基準法で一番厳しい構造制限で、鉄筋コンクリート造となります。延べ面積100㎡を超えると耐火建築物にしないといけない。準耐火建築物とすれば、木造でも建てられるのでしょうか。地区計画というのは、住民が主になって策定しなければなりません。役人がそういう計画を策定すると、地域の実情がわからないで線を引いたりします。地域のことを一番知っているのは地域住民で、高齢者や福祉・教育・医療・弁護士・建築関係などいろいろな職業の方が、専門の知識でいろいろな角度からまちを見ていく必要があります。防災・耐火は、まちづくりの中の一つの要素にすぎません。環境や安全やまちの活性化などの要素もあるのだから、住民の意見を聞かないと、まちの計画は根付いていかないと思います。我々の意見を「検討します」で引き延ばすのではなく、住民の意見を聞いてもらいたいと思います。
- （北区 飯塚課長）コンクリートジャングルにするつもりか、というご意見をいただきましたが、一部誤解をされているのではないのでしょうか。防火地域に指定するのは、岩槻街道両側30mの区域です。避難路として延焼を遮るために指定する防火地域なので、耐火建築物にしてほしい、ということです。それ以外の区域については準防火地域なので、コンクリートでなくても建築できる場合があります。必要なところにメリハリをつけて、家を建てていただくということです。今回の地区計画は、1年以上かけて議論をしています。まだ議論が足りないというお気持ち、ご意見も理解していますが、区としては可能な限り説明をし、反映できるご意見は反映したと思っています。例えば、今度、新たに岩槻街道沿道を近隣商業地域に変更しますが、その地区の中での建築物の用途の制限や建てることのできる店舗の大きさなど、地域の実情を把握してできる限り地域に見合った計画としていきたいということで決定しました。ご意見はあると思いますが、ご理解いただきたい。
- （会員）近隣商業地域に変更するとのことですが、商店街や事務所を誘導するための用途地域ではないのでしょうか。中十条のまちは10分も歩けば、商店街が3つも4つもあります。それなのに、また商店街や事務所を誘導されては、競合になり根付かないと思います。そのあたりを考えて、地域に合った計画としてほしいと思います。
- （会員）確かに何度も説明を受けていますが、我々はここに住む人間です。町会長さんが2人いらっしゃいますが、このような計画を進められては、近い将来、町会はなくなると思います。それに気づかないようではおかしいです。少子高齢化で、景気はどんどん悪くなっている現状に対して、道路を30mに拡幅するような政策があつてよいのでしょうか。幅員15mなら、国もお金を使わないで幸せ、地域住民も幸せ、交通安全も確保できます。国会だって反対の意見でも良い意見は取り入れています。それが民主主義です。こんなに良い案が出ているのに無視して、「充分聞きました」を繰り返し、「決まったことは決まったことです」と回答するなんて、そんな日本で良いのでしょうか。孫の代が不幸になり、一人暮らしの高齢者が死んでしまうのがわかってい

るのに、どうして賛成などできるのでしょうか。

- （会員）補助83号線に面しているため、私の家は全部道路にかかってなくなってしまいます。代替地はあるのでしょうか。息子が商売をしているので、道路に面していないと商売ができません。敷地の大きい人は残った敷地に再建すればよいですが、私のところは全部なくなります。代替地をくれるのならよいですが、「ビルの一角に入れ」と言われても困ります。ある方は借地なので、地主さんと話し合ってください、都は間に入らない、と言われたそうです。そのことで悩んでいる方もいます。自分の家がなくならない方はいろいろな意見が言えますが、私は家がなくなってしまいます。反対はしませんが、行き先があるのかと、いつも悩んでいます。今回の説明では、知らない間にどんどん話が進んでしまっています。今日の参加者は皆、地主さんとか、敷地の大きい方ばかりなのではないでしょうか。小さな敷地で全部なくなってしまう者への対応は、考えていただけているのでしょうか。
- （東京都）代替地については、まだ提示できるような場所はありませんが、当事務所や北区の協力で、候補地になるような場所を探している状況です。都も代替地に予算付けをしていくので、それに向けて努力をしていきたいと考えています。それ以外にも、実際に補償の交渉に行く際には、不動産情報も紹介していきます。代替地については、交渉の際に一緒に考えて、なるべく良い所に移れるように、我々も努力していきたいと考えています。
- （会員）ローンが終わったのに、また莫大な借金はできません。今のままなら、ボロ家でも住んでいられますが、代替地に行くとなると、建築費用などは自己負担になり、借金をしなければなりません。
- （会員）我々も、あなたと同じです。補助83号線沿道にいる人は、皆同じです。北区の担当者も東京都の担当者も説明してくれますが、私も、今のままが一番いいわけです。あなたが心配していることは、我々も共通しています。そういった話に入っていないので、ブロック部会はどうなっているのかと思います。東京都の方に伺いたいが、これから用地取得する場合、コンサルタントが出てきます。測量する場合もコンサルタントで、東京都が指定した業者にやらせています。一回そちらの事務所に行って、「土地の価格はどうやって決めるのか」と聞いたら、東京都が指定した業者を行かせて、業者の人が全部調べるということでした。東京都の方に直接話をする余地がありません。我々からすると、「コンサルタント」というロボットに話しているように感じます。コンサルタントを間にいれることによって、我々の訴えを伝える手段がありません。どこも聞いてくれるところはありません。何回か不動産関係の専門家の方に相談したのですが、都もコンサルタントに委託しているのだから、地権者もコンサルタントに依頼したら一番良いのではないかと、言われました。成功報酬で何%、という条件で契約する、そういう時代になっています。北区の方が中に入って、住民主体のまちづくりというものもあるのではないかと思います。この場で東京都の方に言っても、何にもなりません。こちらもコンサルタントをつけて、コンサルタント同士で話をするしかないのかと思うのですが、都と区の見解をお聞きしたい。
- （東京都）代替地は並行して探していきます。適切な代替地がない場合、借金をしなければならぬのか、という点ですが、基本的には、金銭で建物補償と土地代を支払

い、交渉は都の職員が行います。コンサルタントは調査を実施し、算定と金額の提示は事業者である都の職員が行います。その中で金額が納得いかないという場合、契約には至らないので、強制的に出て行ってもらうことはないのご安心ください。

- （会員）いただける金額は、大体見当がついています。その額だけで家を建てたり、生活したりしていくのは無理なのです。
- （会員）私が聞いた範囲では、提示の金額は第三者委員会が決めて、都の職員が提示をするということです。やっと消費者庁ができたように、行政は縦割りの世界だから、悩みを相談する所はありません。コンサルタントはコンサルタントで、その道のエキスパートがやっています。地価を決定する委員会が決定してしまえば、東京都も「金額はいくらです」というシステムになっているのではないかと思います。その中でぬくもりのある、今のような悩みを相談して、最終的に反映してもらえそうな流れができれば良いかと、沿道住民は思っているのではないかと、私は考えています。
- （東京都）財産価格審議会で、土地の価格が決まります。その審議会にかけるまでの間、不動産鑑定士などに鑑定をしてもらいます。市場でこういう取引をしているというデータに基づいて、市場価格に準じて土地の価格を決定し、それを審議会にあげるというシステムです。最終的には、建物なども評価して、職員が金額を提示します。その上で移転が可能かどうかを、ご判断いただきます。あくまで、権利者の方のご判断によります。個別交渉していく中で、ご意見や議論をさせていただきたいと思えます。営業に関する営業補償もあるので、交渉の中でぬくもりのある話し合いをしていきたいと思えます。
- （北区 飯塚課長）沿道の方で、同じようなご心配をされている方が大勢いらっしゃることは、区も認識しています。出来る限りのお手伝いをさせていただきたい。
- （会員）個別交渉というと、交渉の上手・下手によって、隣の家と自分の家の土地単価の値段が違ってきたりするのではないのでしょうか。
- （北区 飯塚課長）お一人お一人条件が違うので、皆さんが同じようにはいきませんが、相談先がないのが最初の心配だと思うので、区で相談を承ります。いつでもご相談ください。
- （会員）区の職員は当事者ではないから、立ち退きにあう立場の気持ちがそんなにわからないのではないかと思います。
- （北区 飯塚課長）聞かせていただくだけでもかもしれませんが、相談はお伺いするので、お電話などいただけますようお願いいたします。
- （会員）私も立ち退く側です。土地がなくなってしまうので、商売上、自動車が必要なので、目の前に道路があるところに移転しなくてはなりません。参加者の皆さんは、私の15m拡幅の提案に賛成してください。15mの場合の予算と30mの場合の予算を比べたら、困っている人に手厚くいくように。
- （会員）あおるような発言は、もうやめてください。時間もありませんから、静かに閉会するようにしてください。

#### 4. 協議のまとめ

- （北区 飯塚課長）いろいろなご意見があるのは充分承知しています。ご意見は伺っ

ていきますが、できることとできないことがあるので、その辺は議論をしながら進めていかなければならないと思っています。ご心配されている方がいらっしゃることも重々わかっていますので、相談を聞くだけかもしれませんが、区にお電話をいただけますよう、お願いいたします。

#### ■閉会のあいさつ

- （副部会長）長時間、ありがとうございました。東京都の方には、はっきりとした説明を今後はお願いします。是非、目に見えた成果を、早く示していただきたいと思っています。また、地区計画がやっと形になり、今後は新しいルールに沿ってまちづくりを進めることになりましたので、よろしくお願いいたします。今後も部会では、行政、特に東京都からの情報提供を、よろしくお願いしたいと思います。次回は7月を予定しています。

以上

## 83号線ブロック 第16回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成22年8月25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、原役員、石曾根役員 東京都第二区画整理事務所、都市整備局市街地整備部 事務局：荒田 博課長、荒井和也、丸本秀昭、岡 義昭 コンサルタント：パシフィックコンサルタンツ 矢倉信行、桑山 一、山口映子
参加者	29名
議事次第	報告事項(北区) ○地区計画の内容と届出について ○補助83号線での不燃化助成について ○十条地区まちづくり基本構想の見直しについて 事例学習(北区) ○都市計画道路の拡幅整備の実例について その他(東京都)

### 議事要旨

#### 1. 報告事項(北区)

##### 1) 地区計画の内容と届出について

○補助83号線周辺南地区の地区計画の策定と建築制限条例の施行されたことの報告と、建築物の建築する際に必要となる届出や、建築計画のチェック項目等の概要について報告がありました。

##### 2) 補助83号線での不燃化助成について

○補助83号線沿道での不燃化助成について、不燃化助成の対象区域、助成条件、助成金額、手続きの流れ等の概要について報告がありました。

○不燃化助成対象区域以外でも活用できる助成として、共同建替え助成、木造建物の耐震改修に係る助成、耐震建替え助成等の紹介がありました。

##### 3) 十条地区まちづくり基本構想の見直しについて

○平成17年10月策定の「十条地区まちづくり基本構想」について、補助83号線の事業着手、地区計画の導入等まちづくりの進捗と、北区都市計画マスタープランなど上位計画の改訂を受け、今年度見直しを行うことが報告されました。

#### 2. 事例学習(北区)

○都市計画道路の整備が進捗している補助73号線(北区)、補助88号線(北区)、補助26号線(板橋区・豊島区)のまちなみや歩道の整備状況が紹介されました。

#### 3. その他(東京都)

○東京都から、補助83号線の沿道まちづくりと一体的に進める街路事業について、沿道まちづくりの進め方、補助83号線沿道のアンケート調査の予定等について報告がありました。



【第16回ブロック部会のようす】

## 2. 質疑応答

### 1) 地区計画の内容と届出、不燃化助成について

- (会員) 土地を買収される私達としては、東京都から支払われる補償金では間に合わないことがたくさんあるので、建替えに際しての不燃化助成制度はありがたいと思っています。

もう一点、生活インフラの点で東京都に尋ねたいのですが、拡幅する83号線の東側にはかつて、火の見櫓があったりしたので水道管が太いのですが、拡幅される西側の水道管は細い。そのため、通常の2階建てのアパートを建てるとき、本来なら必要ない受水槽を設けなくてはならないかもしれないと、かつて言われたことがあります。今後は3階建て以上の建物を建てるようになりますが、細い水道管の水圧で上の階まで届くのでしょうか。今は受水槽や貯水槽を設けるような時代ではありありませんが、生活するために必要な費用は住民の負担になります。そのようなことにも税金を有効に使って欲しいと思います。

また、今回の道路拡幅によって電線類の地中化は行われるのでしょうか。区役所の前もようやく地中化されましたが、それまでに10年以上もかかっています。もう一点、歩道の幅について確認したいです。当初は歩道幅員が4.5m程度だという説明でしたが、その後、説明の中で全然触れなくなりました。歩道幅員の計画はどうなっていますか。

- (東京都) 水道管の整備や電線地中化については、これまで説明してきた計画の通り、整備する予定です。水道管は太いものに入れ替えます。電線類の地中化についても積極的に取り組んでいくこととしています。

歩道幅員について、これまで4.5～5mと説明してきましたが、その計画については変わっていません。現在の道路では歩行者は危険な状態ですので、歩行者、自転車、車椅子の方々が安心して通行できるような空間が必要だと考えています。

- (会員) 水道管の件については、タイミングが問題となります。自分たちが建築する際に、その水道管がどうなっているかが問題です。反対側の太い管から引いてくることになると、その費用は自分が負担しなくてはなりません。その負担について、都は考えていないのではないのでしょうか。不燃化助成事業についてはタイミングよく出てきましたが、水道工事には厳しい制約があり、認可された水道工事業者でないと工事ができません。将来、道路整備にあわせて水道本管を整備すると言っても、私達が建築する時に出来ていないのでは、どうなるのでしょうか。

- (東京都) 道路は一軒ずつ土地を買収させていただき、それがあつた程度まとまった区間になってから工事を行うので、それまでの暫定期間中は、水道管などのインフラ整備を行うことが出来ません。インフラを更新するまでの期間については、現在あるものを利用して頂かなくてはならないと思います。その点について詳しくは、水道局に確認してからお答えしたいと思います。

- (会員) 他の都市計画道路では、どのように対応していますか。

- (東京都) 水道局に確認してから、お答えしたいと思います。

- (会員) 地区計画について、事前の届出が必要との説明でしたが、このことを知らない方が届出をしないまま確認申請をした場合、例えば工事中止命令のような罰則はあ

りますか。届出をしなかった場合の措置について教えてください。

また、不燃化助成制度は83号線から30mの範囲が対象になるとのことでしたが、この30mの範囲の中に敷地の全てが含まれる人が対象になるのでしょうか。あるいは30mの範囲に敷地の一部、例えば1mでもかかっているだけであれば対象になるのでしょうか。敷地の一部がかかっている場合は、助成額は満額になるのでしょうか。かかっている敷地の部分に応じて減額されるのでしょうか。

- （北区 丸本）地区計画の届出制度は都市計画法に基づいて定められているので、届出をされない場合の罰則については、都市計画法の中に定めがあります。しかし、届出をしないで建築確認を出された場合にはすぐにわかるので、確認を下ろすまでに届出してもらおうよう、区で対応しています。仮に届出をしないで出した建築計画が地区計画の内容にあってない場合には、建築確認そのものも下りない場合があるので、地区計画のルールを守って頂くような運用を、区では行っています。実態として罰則が適用されないようにフォローしていますし、そのような制度があることを周知するため、今日のような部会などの機会にご説明しています。その他、ニュースの配布などについても検討しています。

不燃化助成金の適用は、30mの区域に建物がかかるかどうかで判断します。敷地の一部が助成対象区域にかかった場合、助成対象となる反面、耐火構造にしなければならないなどの制限がかかるため、実際にはその範囲から外れるように建てる方もいます。敷地が30mの範囲にかかっても、建物がかからなければ助成の対象にはならないし、建物の1mだけでもかかれば助成対象となります。その場合には、助成金は減額されることはなく、1階から3階までの対象床面積に応じた金額が支払われます。

## 2) 都市計画道路の拡幅整備の実例について

- （会員）事例写真にあるように、道路用地として買収した土地を柵で囲っていることに対して、東京都には抗議したいと思います。現在、十条台小学校のあたりから順々に土地の買収を始めていますが、買収した土地に柵を設けてしまえば、生活環境が劣悪になります。東京都の計画に応じてやむなく土地の買収に応じたのに、どうしてそのような柵を設けてしまうのでしょうか。住民を信用して開放すればよいと思います。柵は設けてもらいたくありません。
- （東京都）土地を譲って頂いた方々には大変恐縮ですが、一軒ずつの単位で買収した土地がある程度の区間にまとまらないうちに工事が出来ないため、砂埃が飛ばないように防塵舗装をします。そのため、せっかく譲って頂いた土地に違法駐車されないよう、柵を設けるようにしています。我々としても、このような形で長期間おいておくのが良いことだとは考えておりません。早く道路整備が出来るよう、用地買収の交渉を進めていきます。
- （会員）東京都の担当の方は若い方なのに、なぜそのような昔からの発想をするのでしょうか。私は、駐車違反があってもいいと思います。住民の生活のことを全然考えていない、昔からのお役人の考え方です。駐車違反を防ぐために監視員を立たせるのは地域の問題かもしれませんが、残念です。柵をした状態は1～2年は続くので、住民の生活のことを考えて、もっと柔軟で楽しい発想で対応してほしいと思います。

- （東京都）貴重なご意見として受け止めています。実態として、道路用地にゴミが捨てられたりすることもあり、大切な土地を譲っていただいた東京都としては、しっかり管理する責任もあります。ただし、現状の歩行空間がとても狭いため、暫定的に柵をずらして歩道として使っていくことも考えられると思います。
- （会員）柵があることで、消防車が近づけなくなるのではないのでしょうか。この地域では「防災」を名目にして道路整備を進めているのに、それを犠牲にしているようなこともあるのではないのでしょうか。地区防災道路1の沿道でも、買収した道路拡幅用地は囲っている状態ですが、その周囲の建物は不燃化されていません。
- （北区 荒井）駐車違反やゴミ捨てなどモラルの点で問題があるならば、柵を設けるのもやむを得ないと思いますが、補助83号線の場合は、そのことで防災性が犠牲になるとは考えていません。防災の点ではこれまで以上に沿道の不燃化建替えが進みますし、消防車が近寄れないことはなく、大きな影響はないと考えています。
- （会員）高齢化社会が問題になっています。東京都の中で最も高齢化が進んでいるのは北区で、その中でも特に十条地域は高齢化が進んでいます。昔から「向こう三軒両隣」のお付き合いが重要だと言いますが、密集している地域において現在7mあまり、四間幅の道路から13mも拡幅して幅員20mにするのは、無茶なことだと思います。畑ばかりの郊外で道路整備を行うのとは、状況が違います。長年ここに住んでいるお年寄りが、立ち退きを迫られている問題があります。土地や建物を中十条に持っている人への代替地を、中十条で探して欲しいのです。借地の方については、現在と同様の条件の借地を中十条で提供して、アパート等賃貸住宅に住んでいる方についても、中十条で別の住まいを捜して欲しいです。この都市計画道路が決定されてから60年以上も経っています。東京都には責任があると思います。私は幅員20mの道路にすることには反対です。現在の道路の両側を、それぞれ2m程度拡幅することで充分だと考えています。
- （東京都）岩槻街道の南側の区間について拡幅することが現実の問題となり、実際に立ち退きをお願いしていますが、密集しているこの地域の中で代替地を見つけるのは、極めて困難な状況です。担当者がこの地域を歩き回り、代替地に適切な土地があれば地主の方に交渉もしていますが、応じていただけるかどうかは別の問題となります。代替地の準備については、皆様のご要望に出来るだけ添えるよう努力していきます。借地の方については地主さんの意向もあり、むずかしいケースもあることを聞いています。それぞれのご意向を今後、個々に確認させていただくつもりです。土地所有者の方に土地代をお支払いし、借地権の方にはその権利に応じた金額をお支払いして皆さんの生活再建をお手伝いすること、解決に向けて提案することが私達の仕事です。アパートに住んでいる方に対しても同様です。このような密集地域なので、好きな場所を選べる状況にはありませんが、隣近所の方にも一緒に相談に乗っていただき、住み続けられるようにご協力いただきたいと思います。今後、東京都と北区が一緒に仲立ちとなって、皆さんにとってよいまちであり続けることが出来るように努めていきます。
- （会員）東京都の方のご回答の趣旨はよく理解できますが、このような問題は、地元住民と行政担当者との間の話し合いでは解決できないことも多いと思います。この8

3号線沿道には多くの高齢者が住んでおり、立ち退かなくてはならない方々にとって、大きな心労であると思います。残された私達にしても、土地が半分に減ったりして、居住環境も大きく変わります。そのようなことによる心労は、東京都や北区の担当者に言っても解決しないのではないのでしょうか。私個人としては、本来は北区議会、東京都議会の方々が解決するよう働くべきなのではないかと考えています。大きな心労を抱えた方々の窓口になるのが、議員なのではないのでしょうか。役所の担当者は多くの仕事を抱えているのですから、議員の方々にしっかりいていただきたいと思っています。

- （会員）先ほどから、共同溝の設置についてのご説明がありません。新しい道路には共同溝が出来て、電柱はなくなりますか。
- （東京都）補助83号線は基本的な幅員は20mで、しっかりとした幅の歩道を整備していきます。歩道部分の地下に共同溝を埋設して、電線類の地中化を行っていきます。
- （会員）今回の事業区間は片側拡幅となっていますが、拡幅されない側の歩道や電線類の地中化はどうなるのですか。
- （東京都）現在の道路幅は7m程度で、西側に約13m拡幅することになりますが、その幅の中であらためて両側に4.5m程度の歩道を整備し、その地下にライフラインを通すボックスを埋め込む形になります。
- （会員）そのような整備はありがたいですが、私達が生きている間に出来るのでしょうか。
- （東京都）今回整備する640mの区間については、昨年事業認可を取得して整備を始めましたが、平成27年度までに整備する計画となっています。そのためには用地取得が前提になるので、地権者の方々にご協力頂きながら進めていきます。
- （会員）電線類地中化についても、平成27年度までに行う計画ですか。
- （東京都）そのような計画で進めています。

### 3) 沿道まちづくりのアンケート調査について

- （会員）アンケート調査の対象は補助83号線の沿道30mの範囲を含む区域との説明でしたが、中十条の住民全員に対して行うべきではないのでしょうか。この地域の若い人の中には、岩槻街道が拡幅されることを知らない人が多く、無関心の方も多。アンケートは拡幅に直接関係する人だけではなく、中十条の住民全体として考えるべきではないのでしょうか。部分的な意見のかたまりになってしまい、中十条の住民の意見が反映されないのではないかと思います。
- （東京都）この地域のまちづくりを考える範囲としては、大きくは北区が地域の皆さんと一緒に作った「十条地区まちづくり基本構想」の「83号線ブロック」の範囲だと考えています。ここには既に83ブロック部会があり、また、地区計画が策定されていますから、まちづくりについての大きな方向性はまとまっていると判断しています。今回のアンケート調査は、補助83号線の拡幅整備にかかる方々の「生活再建」という点を重要視し、立ち退きが必要になる方々の範囲とその周辺を含めた区域で設定しました。
- （会員）今の説明の中で「皆が道路整備に賛成している」とのお話がありましたが、

中十条一・二丁目では賛成が多いものの、中十条三・四丁目では拡幅に反対の人が多く聞いています。

- （部会長）荒川小学校よりも北側の区間についての話し合いは、どうなっていますか。
- （北区 荒井）ブロック部会においても、北側の区間のまちづくりについてのご意見も頂いていますが、区としては、まず南側区間でのまちづくりを着実にやっていくことが大事だと考えています。83号線ブロックの北側での不燃化事業や密集事業についても、今後、部会で地元の皆さんのご意見を聞きながら検討を進めていきたいと考えています。
- （会員）木造密集市街地ということですが、今は、木造建物を耐震補強して、なるべく長く延命させるようにするのが基本方針となっています。これまで木造でも「100年保たせるように」と言っていましたが、最近では“200年住宅”と言って四世代、五世代保たせることを奨励しています。耐震補強して延命させる方法もいろいろあります。建物を壊し、道路を拡げ、周辺をコンクリート化すればまちがよくなるというのは、十数年前の古い考え方です。そのようなまちづくりをしても、結局はシャッター街と化していますし、行政も破綻しているところも多いです。
- （会員）代替地の件ですが、周辺住民に協力を求めるのではなく、東京都も都営住宅跡地を活用するなど対応して欲しいです。この近くの都営住宅の建替えも行われていますし、王子本町のほうでも建て替えるのだから、まず東京都がしっかり対応して欲しいと思います。
- （会員）都営住宅の建替えに伴う用地の代替地としての利用は、すでに私が意見を言っているのです。
- （会員）東京都の説明会でも、代替地に関する対応はしないと回答されているし、その時の資料にも書いてあります。地権者との交渉は、実際には公社が対応しているので、この部会は代替地に関する要望を述べる場ではありません。公社担当者、コンサルタントと一緒に話し合った結果をくみ上げてくれるのが役所なのか議員なのかは、難しいところだと思います。
- （東京都）沿道の皆さんの生活再建を考えるためのアンケート調査ですので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。都と区は連携して、皆さんの再建支援を行っていきます。

### 3. 協議のまとめ

- （北区 荒田課長）本日は地区計画、不燃化助成について説明させていただきました。内容がとても難しいので、わからない点があれば区に連絡していただければ、何度でも丁寧にご説明します。不燃化助成制度は多くの方に利用していただきたいので、今後、周知徹底を図るようにしていきます。

補助83号線の拡幅整備にあたっては、東京都からも説明があったように、誠意をもって進めていきますので、不安な点があれば何なりと相談してください。本日頂いた貴重なご意見についても、東京都には出来るだけ計画に反映させていただきたいと思っています。

## ■閉会のあいさつ

○（副部会長）長時間、ありがとうございました。このブロック部会は、平成17年度に発足しました。21年度に補助83号線の事業着手、すでに1件取り壊しが行われています。地区計画も決まり、ブロック部会では大きな成果をあげることができました。平成27年度までが事業期間ということで、あと5年、道路整備が目に見えて進んでいくことと思います。板橋区など近くの道路事業で電線類の地中化が進んでいるということで、私も見に行ってみたいと思います。

本日はありがとうございました。次回は11月を予定しています。

以上

## 83号線ブロック 第17回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成22年12月17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、原役員、榎本役員 事務局：荒田 博課長、荒井和也、丸本秀昭、岡 義昭 コンサルタント：パシフィックコンサルタンツ 矢倉信行、桑山 一、山口映子
参加者	19名
議事次第	報告事項(北区) ○十条地区まちづくり基本構想の見直しについて ○地区内及び地区周辺でのまちづくりの取り組みについて

### 議事要旨

#### 1. 報告事項(北区)

##### 1) 十条地区まちづくり基本構想の見直しについて

○現在、改定作業が進んでいる十条地区まちづくり基本構想について、北区から中間報告がありました。

##### 2) 地区内及び地区周辺でのまちづくりの取り組みについて

○上十条一丁目、中十条二丁目・三丁目を実施している住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)(以下、密集事業)の概要と事業実績、中十条三丁目一帯のまちの防災性の現況について、北区から説明がありました。



【第17回ブロック部会のようす】

#### 2. 質疑応答

##### 1) 十条地区まちづくり基本構想の見直しについて

○(会員)前回の部会で、水道本管の埋設工事の時期について質問しましたところ、東京都の方は、水道局に確認して次回に回答しますというお話でした。今日は東京都の担当の方がいらっしゃいません。回答の件はどのようになったのでしょうか。歩道幅員についても、前は5mとの回答だとは思いますが、今日配布された議事要旨録を読むと4.5～5m程度になっています。そのことも含めて確認したいと思います。補助83号線の拡幅工事についての説明会が荒川小学校で開催されて以来、区議会議員と都議会議員の役割が見えてきません。北区の担当の方からの説明はありますが、条例を決める立法府の責任者からは、何の説明もありません。補助83号線の整備に約68億円の費用をかけることを議会で議決したはずなのに、後は役人任せにしているように感じます。このようなことならば、議員は不要ではないでしょうか。行政担当者と市民の話し合いだけでまちづくりを進められています。また、基本構想策定に至る順序がよくわかりません。区議会の皆さんがその立法の過程の中で、どこまで携わっているのかが、我々にはわかりません。そして、このブロック部会がどのように位置づけられているのかもわからないのです。基本構想に関する責任は北区長にあるのだ

と思いますが、区長からはこのことについて何の説明もありません。そのあたりの経緯について、わかりやすく説明してほしいです。

- （北区 荒井）前回の部会でいただいた質問に対して、今日の部会で回答することになっていたものもありますが、今日の部会では現在、北区で進めている十条地区まちづくり基本構想の見直しという、十条地区にとっては重大な議題がありましたので、北区側の事情で、このような形で開催させていただきました。今日、あらためて回答依頼があったことを東京都に伝えて、次回の部会には出席して、回答してもらおうつもりです。歩道の幅員についてですが、これは場所によって幅員が異なります。右折レーンを設けたりするために 4.5～5 m 程度になっていますが、その点についても次回の部会で、東京都から回答してもらおうようにしたいと思っています。
- （北区 荒田課長）議員の皆さんのまちづくりに対する関わり方ですが、十条地区を現在、83号線ブロックを含めて、大きく4つのブロックに分けています。その4つのブロック部会の上に、十条地区まちづくり全体協議会という大きな組織があります。全体協議会は、各部会の部会長と副部会長で構成されており、北区議会議員の方々には、その全体協議会にオブザーバーとして参加してもらって議論を進めています。各ブロック部会で出された意見、提案等について全体協議会に諮って、それを踏まえて次の段階に進むようになっていきます。現在、見直しを進めている十条地区まちづくり基本構想は、平成17年に策定しました。その時は初めて策定する基本構想であったために、どのようにして策定するか、四苦八苦しながら策定したものです。十条まちづくり担当が事務局となって、構想の「たたき台」を作成し、地元からの意見を反映させて「案」としてとりまとめ、議員の皆さんのご意見もお聞きしました。さらに住民の皆さんのご意見も踏まえて最終案を策定しました。今回は、現在進めている改定の流れについての説明になりますが、それについてのご意見があれば参考にさせていただきますと考えております。それを踏まえて、改定基本構想の素案をとりまとめ、北区議会のご意見もお聞きする予定です。素案から案にまとめるのが年度明けの4月頃になるとと思いますが、それに対して広く区民の皆さんからご意見を募るのがパブリックコメントというものです。また、東京都に対しても意見照会を行うこととしていますし、北区議会からもご意見を頂く予定です。その段階で様々なご意見が出されると思いますので、それを集約してまとめたものを、最終的な基本構想として策定しようと考えています。ブロック部会のような場には、議員の方々が参加される場合もあるし参加されない場合もありますが、基本構想を策定する場面では、議員の皆さんからご意見を頂くようにしています。
- （会員）今の説明で「下から積み上げたものを上から承認する」という立法府と行政機構の形はよくわかりましたが、私達からするとどこまでが決まったことなのかどうかわかりません。今日の資料の3ページに「基本構想の枠組み」という内容がありますが、基本構想については、5年前に議決していたことを、私は不勉強なために知りませんでした。今日の会議の目的は既に決まっている十条地区の区域を変更することであって、その決まっている区域に対して賛成や反対と言っても意味がないことなのだろうと思いました。ただし、資料に書いてあることは抽象的な理念であって、具体的に私達の生活にどのように関わってくるのかを聞かないと、内容が理解できませ

ん。

- （北区 荒井）先程も少しご説明しましたが、現時点では「枠組み」について説明できる程度です。平成17年に策定した基本構想については、パンフレットのような概要版も作っており、役所の窓口などでも配布しています。この基本構想では、十条地区全体を十条駅周辺エリア、木造住宅密集エリア、補助83号線沿道エリアの大きく3つのエリアに区分し、エリアごとにいろいろなまちづくりを進めていくことを目標としており、エリア毎のまちづくりの構想図を検討することとしています。現在はまだそこまで作業が進んでおりません。次回以降の部会において、説明の場を設けたいと思いますので、よろしくお願いいたします。
- （会員）今の方から「決まっているものに対して反対意見を言うのは筋違いではないか。」といった趣旨の発言がありましたが、それは違うのではないのでしょうか。八ツ場ダムは何千億円も遣ってダムを造ったものの、事業は中止になりました。また、諫早湾の水門も造ってしまったけれども、それを開放することになっています。補助83号線はまだ着工していないのですから、それに対していろいろ意見を言ってもいいと思います。今日は東京都の方に対してそれを言いたいと思っていたのですが、東京都の方はいらっしゃっていません。8月31日の読売新聞に小田急線沿線の騒音問題訴訟についての記事が出ていました。記事の概要を読み上げると、「東京都内の小田急線沿線住民ら 118人が電車の騒音などで健康被害を受けたとして、小田急電鉄に7億8486万円の損害賠償などを求めた騒音公害訴訟の判決があった。東京地裁は住民が我慢すべき騒音の限度(受忍限度)を「昼間は平均65デシベル、夜間は平均60デシベル」とする基準を初めて示した上で、原告42人に計約1100万円を賠償するよう命じた。」となっています。道路を20mに拡幅すると、この十条台ふれあい館の前の道路と同じくらい広さになります。現在は大型車やダンプカーは走っていませんが、これが20mになるとそのような大型車が走るようになると思います。現在の輸送業界は夜中が勝負で、夜中にそのような大型車が走り回っています。今まで道路から何軒か奥まっていた家が、拡幅により道路の前面に出てくるようになりますが、騒音や振動、排気ガスに対して無防備です。それに対して東京都がどのような対策を取るのかを聞きたかったです。
- （部会長）今日は東京都の担当者が出席していないので、次回お聞きするようにしたいと思います。
- （会員）十条地区の区域を拡大するにあたっては、この通りの南側、中十条一丁目なども含めてコミュニティのつながりを大事にしたまちづくりを進めて欲しいです。また、現在の十条地区は全体が一つのランジットモールのような形になっていて、歩行者がとても歩きやすくなっています。だから、自動車ではなく、歩行者を大事にしたまちづくりを進めて欲しいと思います。もう一つ、地域資源を活用したまちづくりを唱えています。10月7日の読売新聞に富士塚解体の記事が出ていました。富士塚を解体して、西側に移設することが決まっていることに対して、ある団体の方が見直しを求める意見書を出したそうです。富士塚は十条の貴重な地域資源なので、そのようなことが決まる前に住民に知らせて欲しいです。見直しの要望が出ていること自体を、後から新聞で知らされるようなことはやめて欲しいと思います。

○（部会長）確かにある団体の方から意見書を出されたそうですが、当初、話の行き違いのようなことがあって、そのようなことになったそうです。意見書については取り下げたとの話もあるので、どのような状態になっているのかは、別の場で話し合いをしたほうが良いと思います。関係者の方から正確な話を聞いた上で、あらためて説明の場も設けるようにしたいと思います。

## 2) 地区内及び地区周辺でのまちづくりの取り組みについて

○（会員）計画や取り組みの全体的な内容を聞くと、なかなか良い内容だと思います。これが、資本主義社会における右肩上がりの要因になっていくと思うのですが、このような取り組みとして全体としてどの程度の事業費をかける見通しなのでしょうか。今回、事業のために土地を買収される立場になってみて、国も東京都もお金がないことがよくわかりました。しかし、道路の拡幅工事についても東京都が直接行うのではなく、物件調査から買収交渉まで東京都新都市建設公社に全面的に委託して行っています。それで公社の方々と話してみると、今年度の予算はもうあまり残っておらず、東京都から公社への振込もなかなか行われなようです。そのため、いろいろな契約は次年度送りになっています。また、国の事業仕分けの対象となった住宅金融支援機構の融資は、十条や赤羽でも活用している人が多いようですが、事業仕分けの際に5,000億円の焦げ付きがあることが指摘され、来年度から賃貸住宅に対する融資は行われないそうです。今後、北区がこのような大きな事業を続けていくにしても、北区も公社やコンサルタントに委託して行うようになるのではないかと思います。だから、これからの事業を進めるにあたっては、数値やスケジュールに関しては公表して欲しいです。

○（北区 荒田課長）資料5ページの図で、青線で囲っている範囲、上十条一丁目と中十条1一～三丁目については既に密集事業を実施しております。この事業は、国と東京都からの補助金を受けて行っており、10年間の事業計画を定めています。今日は手元に資料を持ってきておりませんので、次回の部会でお示しするようにしたいと思います。なお、この密集事業は北区が主体となって行うものですが、この地域がかなり広い範囲であることから、都市再生機構やコンサルタントに協力してもらっています。今後、この北側の中十条三丁目の区域についても、防災上いろいろと問題があるため、時期については未定ですが、まちづくりの事業を導入する予定です。

○（会員）補助83号線沿道から30mの範囲を、今回の地区計画にあわせて第一種住居地域から近隣商業地域に変更しました。その近隣商業地域の区域ではボウリング場等が建てられないようにしたと、前回の資料には書いてありました。第一種住居地域では建築できないパチンコ屋やまあじゃん屋、旅館等も近隣商業地域では建てられるようになります。旅館と言ってもいろいろあり、風俗的なものもあります。将来、荒川小学校の近くにそのようなものが建ってしまう可能性もあり、それは将来に対して争いの種を蒔くことになるのではないのでしょうか。

○（北区 丸本）風俗系の宿泊施設については、地区計画とは別に風俗系の法律の規制を受けることになっています。一般の旅館については建築可能です。今回の地区計画の考え方としては、風俗系の施設の建設については、相応の大きさの土地が必要とな

ると考えられますが、現在の土地利用の状況や敷地の大きさの状況からは、そのような建物の立地は考えにくいと思っています。なお、風俗系施設の一部については、地区計画においても制限しています。

- （会員）小さな敷地を買い占めていけば、まとまった土地になって、旅館なども建築されてしまうのではないのでしょうか。パチンコ屋やまあじゃん屋は建ってしまう可能性はあるのではないのでしょうか。
- （北区 丸本）そのため、その区域については地区計画で建てられないように、制限を加えています。
- （会員）それならば、なぜ、近隣商業地域に変更する必要があるのでしょうか。
- （北区 丸本）この部会でも、皆さんから、岩槻街道沿道にはコンビニエンスストアの一つも建っていないとのご指摘がありました。北区として用途地域を変更するのは、今後、補助83号線の整備が進む中で、沿道に店舗が建ち並ぶような土地利用の方向を考えていこうということです。そのため、沿道部分については第一種住居地域から近隣商業地域に変更することにしました。
- （会員）近隣商業地域というのは、回りの住宅地のための商店街をつくるのが目的ではないのでしょうか。
- （北区 丸本）商店街をつくることだけが目的で、近隣商業地域を指定するものではありません。細かな話になってしまうので、後程、個別にご説明させていただきます。
- （部会長）後で個別に説明してもらってください。
- （会員）個人攻撃する訳ではありませんが、一つの意見としては構いませんが、それに関して執拗に回答を迫るのはいかがなものかと思えます。私が思うのは、北区は高齢化が進んでいることで、この岩槻街道沿道は区内でもナンバーワンではないのでしょうか。そのようなことを考えると、将来のまちづくりを私達高齢者の意見だけで進めていって良いのかどうかと思えます。ブロック部会の中に若い人が参加しているのかどうかわかりませんが、世代交代のことも考えながら進めていってほしいと思います。自分の持論を展開するのもよいですが、そのような視点ももってほしいと思います。
- （部会長）その点も、これからの取り組みに必要なご意見として承りたいと思います。
- （会員）前回の議事録にも、代替地の問題についてのご意見が出ています。代替地の要望については、ブロック部会としては特に要望等は出さず、要望したい人は個々に出すように、とのことでしたが、駅東ブロック部会では、その近辺で売地が出た場合、東京都に代替地として買って欲しいという要望を出したそうです。そのような活動を行っているブロック部会や町会があるのに対して、当事者である83号線ブロック部会や地元町会ではほっておいて良いのでしょうか。
- （北区 荒井）駅東ブロック部会の代替地取得の要望については、地元町会長からご提案いただき、それを駅東部会の中でも賛同してほしいとのご意向がありました。あくまでも地元町会からの発意です。密集地の中でまとまった土地があり、そこで高層建物を建てられると問題があるとの指摘があったため、地元町会、ブロック部会で話し合いを持ちました。
- （会員）行政の問題ではなく、地元町会や部会長として、そのような要求をすべきで

はないのでしょうか。

- （部会長）私個人の気持ちとしても、そのような空地があるとの情報があれば対応したいと思っています。たまたま上十条一丁目ではそのような土地があり、そこに高層建物が建てられると困るとの心配があり、また地主さんとしても一般の業者に売りにたくない、との意向があり、双方の意見がまとまったので働きかけをしています。この地域でも、そのような土地についての情報があれば、我々としても動くようにしたいと思っています。こちらで準備していても、そのような情報が入らなければ動きません。建物を取り壊していても、それが売りに出されることは少ないのです。
- （会員）情報がなくても行動すればいいのではないのでしょうか。都営アパートの建替えもあり、周囲に「土地を提供してもらいたい」との働きかけをしても良いのではないかと思います。
- （部会長）そのような情報が入れば動けますが、私としても一軒ずつ訪ねて回るわけにはいきません。必要なのは情報になります。
- （会員）具体的にこの場所、ということではなく、積極的に働きかけをすることはしなくてもいいのですか。
- （部会長）なかなか難しいところだと思います。
- （北区 荒井）代替地の取得については、あくまでも東京都が事業を行いながら、進めていくものです。どのような場合に代替地を取得できるのかについて、次回の部会で説明を聞くことも含めて、今後考えていきたいと思っています。
- （会員）議事録の出席者の欄で、東京都の方は部署や事務所名だけで担当者の名前が掲載されていないので、ここにも氏名を入れるようにして欲しいです。
- （北区 荒井）この部会は北区が事務局で、東京都にはオブザーバーとして参加してもらっているので、名前の取扱いについても東京都と相談したいと思っています。

### 3. 協議のまとめ

- （北区 荒田課長）今日の部会では2点、十条地区まちづくり基本構想の改定と上十条一丁目・中十条一・二丁目の密集事業、中十条三丁目での今後のまちづくりの取り組みについて説明いたしました。特にまちづくり基本構想について、今日は大枠についての説明しか出来ませんでした。行政としては、83号線沿道エリアにおいて具体的にどのような課題があるのか、それに対して今後、どのように取り組んでいくのか、どの程度の期間をかけていくのか等について、次回の部会にはより具体的な説明をして、皆さんからのご意見を頂きたいと考えています。中十条三丁目でのまちづくりについては、今日は「このような問題や課題がある」という説明でしたが、今後、中十条三丁目ではどのような取り組みを進めていけばよいか、時間をかけて皆さんと話し合いを進めていきたいと考えています。参加者の方から「次世代のことを考慮したまちづくりが必要」とのご意見も頂戴しましたが、とても大事な視点であると思っています。そのような点についても注視しながら、まちづくりに取り組んでいきたいと考えています。
- （部会長）出席者の皆さんから、大変貴重なご意見を承りました。ありがとうございました。

## ■閉会のあいさつ

○（副部長）今日は長時間、どうもありがとうございました。今日の部会では十条まちづくり基本構想の改定、密集事業でのまちづくりの取り組みについて説明を受けました。基本構想の策定から既に5年が経過しており、まちづくりが進んだところ、進んでいないところ等いろいろあると思いますが、補助83号線沿道については着実に進んでいると思います。改定される基本構想にも各種事業をきちんと位置づけ、中十条地区の防災まちづくりを着実に進めていくことが重要であると思います。これに関係することとして、JR埼京線十条駅付近の鉄道立体化の早期実現化に向けての署名を、この度、地元の皆さんにお願いすることとしました。署名を集めて、JR東日本に提出したいと考えています。これは十条地区まちづくり全体協議会と十条地区町会連合会、十条台地区町会連合会の合同で行うもので、既に昨日から町内の回覧を始めています。ぜひ、皆さんのご協力をお願いしたいと思っています。また、来年1月には十条駅の西口、東口においても署名活動を行う予定なので、こちらにもぜひご協力ください。来年のブロック部会は2月頃を予定しているので、ぜひまたご出席いただければと思います。

## ■その他

- （会員）今の署名の件ですが、立体化と言っても高架化、地下化などいろいろな方法があると思います。方法によって賛成、反対それぞれの意見があるので、それを示してもらわないと署名は出来ないのではないのでしょうか。それをはっきりさせて署名を求めべきではないかと思います。署名して、後で変なことになっては困ります。
- （副部長）署名は「早期実現を求める」という趣旨でのものであり、立体化の方法等についてはその後の問題だと考えています。ぜひ、その点をご理解の上、署名をお願いいたします。
- （会員）なぜ立体化を求めるのか、その理由がわかりません。
- （副部長）立体化を求める理由は署名の目的として書いてあるので、それをよく読んで判断してもらいたいと思っています。

以上

## 83号線ブロック 第19回ブロック部会 議事要旨

開催日時	平成23年8月8日（月）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、原役員、榎本役員 事務局：田山課長、荒井、岡（北区十条まちづくり担当課） 青木課長、澤井課長（東京都） コンサルタント：パシフィックコンサルタンツ 矢倉、桑山
参加者	22名
議事次第	報告事項 ○十条地区まちづくり基本構想の改訂について（北区） ○補助83号線拡幅事業の進捗状況等について（東京都）

### 議事要旨

#### 1. 報告事項（北区）

##### 1) 十条地区まちづくり基本構想の改訂について

○現在、改訂作業が進んでいる十条地区まちづくり基本構想について、北区から中間報告がありました。

##### 2) 補助83号線拡幅事業の進捗状況等について

○現在、進められている補助83号線の拡幅整備事業の進捗状況等について、東京都から説明がありました。



【第19回ブロック部会のようす】

#### 2. 質疑応答

##### 1) 十条地区まちづくり基本構想の見直しについて

○（会員） 今日、説明してもらった計画については全面的に賛成ですが、もっとスピード感をもって着実に進めて欲しい、特にお願いしたいことは「賑わいのまちづくり」です。この地域の我々のような高齢者が「レールと枕木」の役を担い、この地域に入ってきた若い人たちに賑わい作りをしてもらいたいと思いますが、そのような方向に

進むのかどうか疑問です。ハード面では整備が進むとは思いますが、ソフト面ではどうなのでしょう。

個人的なことで恐縮ですが、我が家が補助83号線拡幅線にかかるため、解体を行いました。それでわかったことですが、水道管本管は補助83号線の拡幅されない側に埋設されており、そこから各家に枝管が引かれています。戸建住宅ならばよいが、アパートやマンションの場合には給水の圧力が弱くてチョロチョロしか出ないのではないかと心配だと、業者の方から聞きました。それを防ぐためには貯水槽が必要となりますが、これまで東京都水道局は貯水槽を設けるのではなく、建物に直結することを勧めてきています。今回の工事に際して水道局の方は一切出てこず、新都市建設公社の担当者もこのようなまちづくりの計画があることを全然知らないのです。ブロック部会資料のコピーを私が渡しているくらいです。計画が決まっているのだから、関係者もこのような会議にどんどん出てもらったほうがよいと思うし、住んでいる側としてはそのほうが重要です。工事が始まって電波障害が起きた場合にどうすればよいのか近所の人に聞かれました。おそらくケーブルテレビでの対応になるのだと思いますが、そのような話はいろいろ出てくると思います。テレビが観られないままの状態が続くとは思いますが、電力のことや水道の給排水、電波障害のことなど、細かな点についても配慮してもらえるとありがたいです。

○（北区） 十条駅周辺では図書館や大学もあるので、若い人々も多く集まる要素があります。駅前に託児所を設けるようにすると、もっと若い世代が多くなるとの指摘もいただいています。西口の再開発でそのような施設が設けられるかどうかは別として、駅の東西が一体化することは本当に重要だと考えています。埼京線の立体化要望に関する署名活動も地元の皆さんにさせていただいており、立体化が実現した暁には東西の連絡通路など地元の皆さんに効果的に使っていただける施設も設けたいと考えています。そのような意味で、駅東口での活性化についても大きな目標として掲げているので、都市基盤施設の整備とともに人々を呼び込むようなことを考えたいです。十条駅の一日の乗降客数は一日6万人弱で、かなり多くの人々が十条駅を利用しているので、そのような方々を取り込んだまちづくりを考えていきたいと思えます。

○（東京都） 水道について少し補足します。確かに現在は岩槻街道の下に水道管が、具体的には配水小管と配水本管の2本が埋設されています。将来の計画について簡単に説明すると、拡幅後の両側の歩道の地下に新たな配水小管を埋設する予定で、今後、水道局と調整して、どの位置に埋設するかを決めていく予定です。本管への接続についてはご指摘のように、各地権者の方々にさせていただくこととなりますが、それぞれの家屋の補償の中にその費用もあわせて上乗せさせていただいているので、実質的には皆さんの負担増にはなりません。拡幅後の各家庭との繋ぎの工事については、道路工事の中で対応させていただく予定です。また、各家庭への給水圧力の低下についてのご心配があるようですが、給水条例により給水事業者の責務についても定められており、蛇口をひねればきちんと水が出るようにすることが義務づけられています。心配されているような状況にならないよう、我々からも水道局に申し伝えます。

○（会員） 以前の説明では、補助83号線の歩道幅をどのようにするかはまちづくり協議会の中で協議して決める、ということであったと思います。それに関連して、富士塚の部分だけでもそれを全部歩道にあてれば、富士塚を削ったり動かしたりしないで済むのではないかと、との意見が出たと思います。

また構想では「教育文化施設を生かしたまちづくり」を強く打ち出しており、そのような施設に通う学生さんも多いと思いますが、そのような考え方ならば十条地区全体に「文教地区」を指定してもらいたいと思います。

また、この構想では東日本大震災を踏まえた変更点が少ないようだが、変更しなくても大丈夫なのか。また、ここにいるコンサルタントの位置づけはどういうものなのでしょうか。

○（北区） 補助83号線の歩道の幅員について協議会の中で決めるということにはなっておらず、都市計画道路の事業を進める中でしっかり決めることになっています。幅員を協議の中で決めるといったことは、この部会の説明の中でも一切していないので、その点をご理解願います。

○（会員） 東京都から出向してきていた課長さんがそのような説明をしたと思うが。

○（北区） 歩道の仕上げなどについてはご相談する場合もあると思いますが、幅員についてはそのようなことにはなっていません。

大学との連携について、北区では各大学と包括協定などを結んでいるところもあります。そのような教育文化施設と連携したまちづくりについては、各大学の持っている様々なノウハウをどのように生かしていけるのか、それをこれから検討していくこととしています。駅の周辺にも多くの若者に集ってもらいたいとの考え方を持っていますので、そのために各大学とどのような連携策があるのかを考えたいと思います。

震災の影響については、十条は木造住宅が多い地域で震災が起きた場合には危険であるとの指摘も受けているので、住宅市街地総合整備事業を上十条三・四丁目や上十条一丁目・中十条一・二丁目で実施していますが、このような取り組みを十条地区全体で進めていく必要があると考えているので、ご指摘のようにスピード感をもって取り組んでいきたいと思います。

コンサルタントの位置づけですが、この部会運営に関して様々な支援を行っていただいています。確かに北区から委託していますが、部会の内容をわかりやすく説明することなど、いろいろな視点から資料作りをいただいています。

○（東京都） 歩道幅員の件で少し説明します。補助83号線の都市計画としての幅員は20mです。平成22年8月、あるいは12月のブロック部会では4.5m、あるいは5mという数字をお示ししましたが、この場であらためて説明すると5mとすることを考えています。道路の中央部に車道があり、その両側に5mずつの歩道を設ける予定です。車道については道路構造令という法令により、どの程度の道路にはどの程度の車道が適しているかを定めており、この道路の車道幅は3mです。残りの2mは停車帯で、ゼブラ表示された部分になると思います。歩道幅は5mですが、安全で快適な歩道幅員を確保する観点から道路構造令において定められています。歩行者用の幅員として

2 m、さらに自転車が通行する場合にはさらに 2 mが必要で、4 m以上の平場が必要です。今日の会場の建物前の歩道幅は 3.5mで、車道幅は11mあります。従って、この建物の前の部分よりも車道は狭く、歩道は広いイメージを持ってもらえばよいと思います。

- （会員） 車道が11mで、歩道は何mですか？
- （東京都） 車道が11mで、歩道は 3.5mのものが両側にあります。
- （会員） そうすると、この建物の前の部分は20mないということですか。
- （東京都） そういうことになります。
- （会員） 富士塚の前の部分は脇道があるのだから、そちらに車を止めるようにすれば、必ずしも停車帯はなくてもよいのではないですか。
- （東京都） 道路は交通管理者である警視庁と細かなことを調整しながら整備します。一般的にはある部分のみを広くしたり、狭くしたりするような構造は、大変危険であると言われており、そのような場合の管理責任がどこにあるかと言うと、道路管理者や交通管理者にあります。
- （会員） むしろ道路の幅が狭くなった方がスピードが出なくて、安全になるのではないのでしょうか。そのような考え方もあると思うが…。
- （部会長） いろいろご意見があると思う。
- （会員） そのような情報について、コンサルタントの方から両方出してもらいたいです。
- （会員） そのようなことは議論するのではなく、意見として聞いておくことでよいのではないのでしょうか。
- （部会長） いつもそこに話が戻ってしまうので、個々に話があれば後でお聞きすることにして、先に進みたい。
- （会員） 資料9頁のスケジュールについて、※印部分は東京都と協議して進めると書いていますが、東京都はどのようなスケジュールを持っているのでしょうか。
- （北区） このスケジュールについては、北区としての「案」として書かせてもらっています。※印についても2種類ありますが、「実施中のまちづくり」の欄に書いてある中十条一・二丁目の『3沿道まちづくりと一体的に進める補助83号線拡幅整備』については、平成27年度で終了する計画ですが、用地買収については地主さんとの交渉事でもあるので、そこで打ち切るという訳にはいかないし、きちんと道路を整備してもらいたいのので、東京都と協議していく中で終了時期が決まると思います。そのような意味で※印で表しています。

「展開すべきまちづくり」の『①沿道まちづくりと一体的に進める補助83号線整備（中十条三丁目）』は富士塚よりも北側の区間のことですが、こちらについても事業中の南側区間の進捗状況や、東京都の事業認可の状況をみながらでないで詳しい時期は設定できません。そのため、ここも※印で示させてもらっています。さらにその先の中十条四丁目の区間については、道路整備の具体的な状況も示されていないので、区としては、補助83号線は赤羽までずっと続く道路をきっちり取り組んでいかないとい

けないと考えているので、項目としてはここに上げていますが、時期は明確にできないため、区としての判断でそのような表現にさせてもらっています。

- （会員） 「早くやれ」ということではないですが、東京都としてはだいたいの予定時期を持っていないのでしょうか。
- （北区） 東京都としての考えはあるかもしれませんが、今の時点ではこれは区としての考え方を示しています。今後、パブリックコメントを行って皆さんからの意見をお伺いする期間もありますが、関係機関との話し合いも進めていくので、そのような点についても詰めていきたいと思います。

## 2) 補助83号線の整備について

- （会員） 現在は大半が中型車や小型車で大型車はほとんど通りませんが、これが拡幅されるとダンプのような大型車や運送関係の車が通るようになると思います。宅配便のような運送車両は夜間が勝負で、道路が真っ直ぐ通ればかなりスピードを出すのではないかと思います。それによる騒音や振動に対してどのように考えているのでしょうか。
- （東京都） 道路については中央側に3m幅の車道を通し、そこと歩道との間の2mの部分についてはゼブラ表示として、まさしくこの建物の前のような状態になる予定です。この道路は都市計画道路の「補助幹線道路」という大きな動脈の一つないし二つ下の位置づけであるので、大型車を規制するような考えはありません。環境に配慮する中で、騒音対策としては低騒音舗装を使うと、国のデータでは騒音が3デシベル下がると言われています。騒音で3デシベル下がることの効果は、交通量に換算すると台数が半減するのと同程度であるとされています。技術は日進月歩で進んでいるので、そのようなものも使うことを検討していかなくてはならないと思います。また大気汚染については、自動車のスピードが上がれば自動車から大気に排出されるNox（窒素酸化物）やSPM（浮遊性粒子状物質）が少なくなる傾向があります。現状の岩槻街道は渋滞していますが、これを改善して車の通りをよくすると大気環境は良くなるので、そのあたりについて近隣にお住まいの皆さんにはご理解願いたいと思います。
- （会員） 現在も低騒音舗装にしているのではないのですか。
- （東京都） 部分的にはなっていますが、都内全体ではなっていません。
- （会員） 岩槻街道が現在の7.2mから20mに拡幅されるのだから、今まで道路から2～3軒先だった家が道路際になります。それらの建物は騒音に対して無防備であるのに、それらの建物が騒音に対して正面に建つことになります。夜中にどんどん自動車を通して、騒音が大きくなることを心配しています。
- （東京都） 一般的に補助幹線道路を整備する場合でも、騒音がそのようになる事例は聞いたことがありません。道路との前面空間が広く確保されることにより、道路との精神的な距離を保てるということで、どちらかと言うと好意的に受け止められることが多いです。
- （会員） それでは、現在の24時間の騒音レベルをどこか1点について残しておいて

もraitaitです。そうしないと、現在の騒音値と拡幅後の騒音値の比較ができない。

○（会員） 今、言われていることは役所に対して義務づけたいとの提案だと思いますが、そのような大げさなことをやることについて、ここの全員が考えているのでしょうか。身近なことで考えてみると、私はしょっちゅう歩いていますが、先に整備した王子本町ではさほどの騒音はさくはないです。また、今でも岩槻街道で夜も輸送会社の大型トラックは通っています。我々は日本に住んでいるのだから、夜、通るのは仕方がないのではないのでしょうか。

○（会員） 騒音測定については自動で測定する機械と測定用紙があれば、簡単にできるのではないのでしょうか。

○（東京都） 東京都としても、環境上一定の影響が生じると判断した場合、環境影響評価を行うことを条例で決めています。これは従前の調査値と、従後は現時点での将来予測値と将来出来上がった時の実査値を比較し、環境保全がなされているかどうかチェックを行うものです。このチェックは、車線数では4車線以上、長さでは1km以上のものが対象となるルールですが、今回の路線ではそのルールに該当しないので、調査を行う予定にはなっていません。

○（会員） ルールの対象となっているかどうかではなく、住民の意見として今回の場合には調査してもらいたいと思います。

もう一点お聞きしたいのは、先程の説明であったように道路は都市基盤の中で一番重要であることはわかりました。それ以外にも下水道や公園などが都市施設であり、まちづくりの骨格を成すものですが、これまで補助83号線に関する資料が全然示されていません。それを示して欲しいと思います。

○（会員） そのようなものは、以前の区の資料の中に出ていると思います。

○（会員） 全然出ていません。地域の資源を生かすと言っていますが、富士塚こそが中十条の資源そのものではないのでしょうか。あれをぶっ壊してしまってどうするのでしょうか。また、埼京線で分断されていると言っても、幅員20mの道路を作ったら、町会が完全に分断されることになるのではないのでしょうか。

○（北区） 北区では、平成17年度にこのような構想を策定し、地域の皆さんと一緒にまちづくりを進めていくために協議会が立ち上がりました。その頃は補助83号線の整備については具体的に決まっていなかったため、早期実現をめざすことを構想に盛り込みました。区側の資料しかなくて申し訳ないですが、拡幅することにあわせ、沿道のまちづくりも一緒にこのような形にしたいというものをお示ししました。実際には、今回の道路整備について単に道路拡幅部分を買収するだけでなく、地域の皆さんの意向を聞いたり勉強会を行ったりしており、細かな対応については努力しています。

補助83号線の拡幅によりまちが分断される、というご指摘については、20mという幅員を心配しておられるのだと思いますが、区としてもこの地域は木造住宅が多いため防災まちづくりを進めなくてはならない、という大きな課題を抱えています。安全に避難できるようにすることなど、いろいろな視点でまちづくりを進めていかなくてはなりません。今の岩槻街道は交通量も多く、歩道もなく危険な道路だと指摘されてい

るので、歩道がある道路として補助83号線を整備することが必要だと考えており、早期に整備するのが重要だと考えています。

富士塚についてはお祭りもあり、区も地域の資源として認識しておりますので、いろいろな方々と相談させてもらいながら、さらに地権者の方々にもご協力いただきながら検討を進めており、そのような内容については資料に反映させてもらっていると考えています。今後、この協議会の中でご意見をお聞きすることがあると思います。全てのことを飲めないこともあると思いますが、その中でより良い選択をしていきたいと考えています。

- （会員） ハツ場ダムの問題でも明らかなように、工事が全部終わったのに後でまた問題が持ち上がっています。このような問題については、ちゃんと意見を聞くべきだと思います。このような問題は立場によって考え方が180度異なるので、賛成意見ばかり聞くのではなく、いろいろな意見を聞くのがこの場の主旨だと思います。
- （会員） 東京都からの説明の中に「水道に関する費用も含まれている」とあったが、私自身はそれがわからなかった。大きな項目としてどこに入っているのか、それがどの程度の額になるのかを知りたいと思います。
- （会員） そのようなことこそ、個別に聞けばよいと思います。
- （東京都） ご質問の点に関する資料が手元に資料がないので、後ほど調べて直接お話しするようにしたいと思います。

### 3. 協議のまとめ

- （北区） 本日のブロック部会にお集まりいただき、ありがとうございました。私は4月の異動で十条まちづくり担当に着任しました。先程説明したように、平成17年度に十条地区の基本構想を策定してから、5年が経過してまちづくりがかなり進展しました。これからも地域の皆さまのご理解とご協力をいただいで、より一層まちづくりを進めていきたいと考えているので、よろしくお願ひします。

以上