

## 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) コソカウト : 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、総合的な判断のよと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となります。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ひます。
- （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となります。
- （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ひ」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ないひので、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ませんひので、そろそろ催促をしようと思ひています。担当の方は、「住民の方が納得してないひのであれば、きちんとした説明をする」と言ひていました。地下化との比較について、「ちゃんと説明をしてくれなひと我々住民は全く理解できなひ」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ひたことは認めるひので、今後は留意してひきたい」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。先ずは対話しまししょう。すべて反対と言ひているわけではなひひので、膝をつきあわせたい対応をお願いします。何がよくて何が悪いひのか住民はわからなひひのまま、不安のまま話が進むひのはよくなひひと思ひます。
- （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となります。

- （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をおかれた」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。

昨年の夏までは、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か。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うのでしょいか。このまちは将来どうなると思われませんか。

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、それはあつた方が良いが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に拡幅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ろし、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すか。
- （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