

◇防災マップを更新しています。

駅東ブロック部会では、平成 13 年 12 月に作成した「上一西防災マップ」と平成 15 年 5 月に作成した「上一東防災マップ」の更新を進めています。

これらの防災マップは、作成してから 10 年以上経過しており、先の大震災による防災意識の高まりを受け、更新することとなりました。

この防災マップは、みなさんの身近にある消火栓や消火器などの位置を示しています。

いざというときに備えて、各家庭や地域で活用していただきたいと考えています。



街路設置消火器



防火水栓

(区立十条野鳥の森緑地)



※更新中の防災マップのイメージです。

◇第7回地域危険度測定調査が公表されました。

平成 25 年 9 月に東京都が第7回地域危険度測定調査の結果を公表したことを受け、駅東ブロック部会において、区から説明を受けました。

調査の目的は、

- ①地震に強い都市づくりの指標とする。
- ②震災対策事業を実施する地域を選択する際に活用する。
- ③地震災害に対する都民の意識を深め、防災意識の高揚に役立てる。

となっています。

この中で、駅東ブロック部会の上十条一丁目の危険量(単位:棟/ha)は、以下のとおりとなっています。上十条一丁目:建物倒壊危険量 5.90(北区順位:55位/113)、火災危険量 7.51(北区順位:20位/113)と、北区の平均より高くなっています。

都内5,133町丁目から見ても、平均より上位に位置し、決して安全とは言えません。

引き続き、防災まちづくりに取り組むとともに意識を高めていく必要があります。

(東京都内、23区内、北区内の平均値は右上の表のとおりです。)

	北区の平均値 (113町丁目)	23区の平均値 (3,130町丁目)	都内の平均値 (5,133町丁目)
建物倒壊危険量	6.18棟/ha	4.27棟/ha	2.37棟/ha
火災危険量	4.03棟/ha	2.55棟/ha	1.58棟/ha

○詳しい内容は、東京都都市整備局のホームページ (http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/bosai/chousa_6/home.htm) で確認することができます。



問い合わせ先

事務局: 北区役所 まちづくり部 十条まちづくり担当課
 北区王子本町1-15-22 電話: 03-3908-9162 (直通)

十条地区まちづくり全体協議会

駅東ブロック まちづくりニュース

2014
第1号

平成 26 年 (2014 年) 3 月発行
 発行/北区まちづくり部 十条まちづくり担当課

このニュースは、十条地区まちづくり全体協議会駅東ブロック
 (上十条一丁目)にお住まいの皆さまに配付しています。

～ 駅東ブロック部会の活動報告 ～

平成 25 年度は、以下のとおり 3 回、ブロック部会を開催しました。

この中で、JR 埼京線の立体化を想定して、事例視察を行うとともに、沿線のまちづくりの方向性について話し合いを行いました。

また、東京都が公表した第7回地域危険度測定調査の結果について説明を受け、引き続き防災まちづくりに取り組むとともに、防災意識を高めていく必要があることを確認しました。これに合わせて、古くなった町会の防災マップの更新を進めました。

平成 26 年度は、鉄道の立体化を想定した JR 埼京線沿線地区のまちづくりについて、より具体的に話し合いを進めていきたいと思ひます。

■ブロック部会での主な議題

○第 23 回ブロック部会 (H25.10.8)

◆議題◆

1. 鉄道の立体化と駅周辺のまちづくりについて

◆報告◆

1. 第7回地域危険度測定調査の結果について

○第 24 回ブロック部会 (H26.1.30)

◆議題◆

1. 鉄道の立体化と沿線のまちづくりの事例研究
(西武池袋線石神井公園駅周辺 (練馬区))

○第 25 回ブロック部会 (H26.3.13)

◆議題◆

1. JR 埼京線沿線のまちづくりについて

◆報告◆

1. 駅東ブロックの地域危険度について
2. 防災マップの作成について



第 23 回ブロック部会の様子



第 24 回ブロック部会の様子



第 25 回ブロック部会の様子

このまちづくりニュースは、平成 25 年度に行われた駅東ブロック部会の活動内容について掲載しています。

平成 25 年度のブロック部会に参加できなかった方も、平成 26 年度は、ぜひご参加ください。

◇ JR埼京線の立体化と沿線まちづくりについて

「埼京線の立体化による地域分断の解消」は「木造密集地域の改善」、「十条駅周辺の「にぎわい拠点」の形成」とともに、十条地区のまちづくりの重点課題となっています。

北区は、鉄道沿線のまちづくりとともに、鉄道立体交差化の早期実現を目指すことを、今後のまちづくりの展開方針としています。

鉄道立体交差化事業は、道路と交差している鉄道を一定区間立体化する事業であり、踏切の除却等を実現する事業です。

事業の実施により、踏切事故や踏切遮断による



【鉄道の立体交差化と合わせた周辺道路整備】
(西武池袋線石神井公園駅周辺)

◇ 鉄道立体化と沿線のまちづくりの事例視察を実施しました。

平成 26 年 1 月 30 日、鉄道立体化と沿線のまちづくりの事例視察として、西武池袋線石神井公園駅周辺（練馬区）を視察しました。（※視察は、駅東ブロック部会員のほか、十条地区まちづくり全体協議会役員も参加しました。）

視察では、鉄道立体化に伴い整備された側道や、現在工事中の駅前広場、高架下の利用状況などを重点的に視察しました。その後、練馬区の担当の方達と意見交換を行いました。

参加者からは、「まちの状況が十条駅に似ているので大変参考になった。」などの意見が出されました。



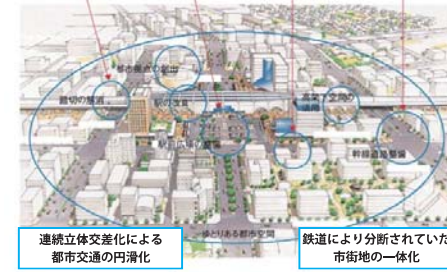
【練馬区との意見交換】



【整備中の高架下と側道】

事業実施前の問題点

踏切による交通遮断 未整備の駅前広場 未整備の市街地 未整備の幹線道路



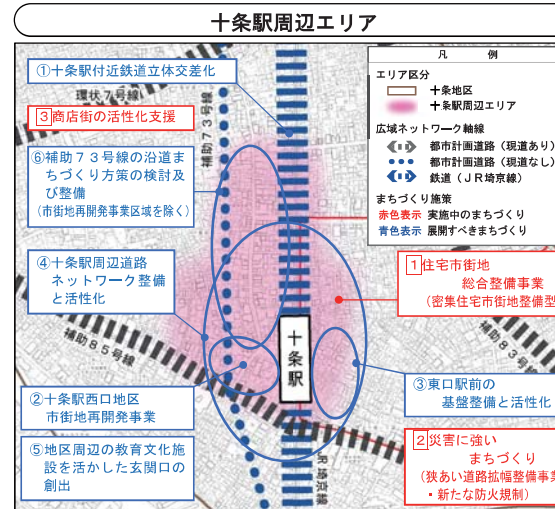
交通渋滞が解消されるだけでなく、鉄道により分断されていた市街地の一体化など、まちづくりの面でも効果が期待できる事業であり、事業とあわせて周辺道路整備、駅前の広場整備等のまちづくりを実施することにより、その事業効果を引き出すことが可能となります。

このため、事業の実施に当たっては、事前にまちづくりを計画することが必要とされています。

十条地区においても、十条駅付近の立体交差化の実現を目指すとともに、その事業効果を高めるまちづくりに取り組んでいく予定です。

◇ 駅東ブロックのまちづくりについて

駅東ブロックのまちづくりは、「JR埼京線の立体交差化とともに進める沿線のまちづくり」と「木造密集地域の居住環境の改善」を進めていきます。



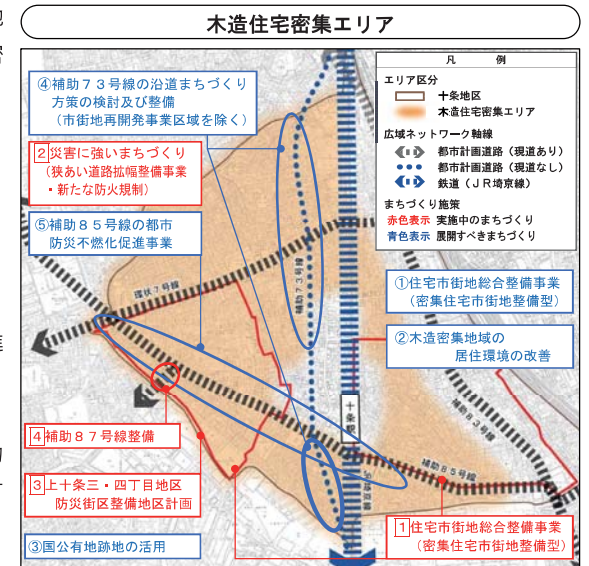
※十条地区まちづくり基本構想：エリア別基本構想①から引用

右図に示すように、これまで十条地区まちづくり基本構想の「木造住宅密集エリア」において位置づけられた、以下のまちづくりを進めています。

- 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）
- 災害に強いまちづくり（狭あい道路拡幅整備事業・新たな防火規制）

今後、鉄道の立体交差化とともに進めるまちづくりを想定して、

- 木造密集地域の居住環境の改善
- に向け、地域の特色を活かした、魅力あるまちづくりに向け、検討を開始する予定です。



※十条地区まちづくり基本構想：エリア別基本構想②から引用

左図に示すように、「JR埼京線の立体交差化とともに進める沿線のまちづくり」では、十条地区まちづくり基本構想の「十条駅周辺エリア」において位置づけられた、以下の展開すべきまちづくりを進めていきます。

- 東口駅前の基盤整備と活性化
- 十条駅周辺道路ネットワーク整備と活性化

具体的には、駅と教育施設や住宅地へのネットワークを図る南北方向の主要生活道路と東口駅前の広場などの基盤整備について、今後検討を進めていく予定です。

◇防災マップの更新

駅東ブロック部会では、防災マップの更新を進めており、平成25年度は「上一西防災マップ」を更新し、上十条一丁目西町会を対象に配付しました。

平成26年度は、更新した「上一東防災マップ」を、上十条一丁目東町会を対象に配付します。

この防災マップは、みなさんの身近にある消火栓や消火器などの位置を示しています。いざというときに備えて、各家庭や地域で活用していただきたいと考えています。

【上一東防災マップ】



◇密集事業の進捗

上十条1丁目、中十条1・2・3丁目地区の密集事業について、第26回ブロック部会で説明を行いました。

説明の内容は、主要生活道路の【中区間】および【南区間】の整備と、公園の整備についてです。

平成26年度現在で、【中区間】において約5割の用地を取得しています。また【公園予定地】は約440㎡を取得しています。

平成27年度は、【公園予定地】について、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考えています。

【公園予定地】



【駅東ブロックにおける密集事業】



問い合わせ先

事務局：北区役所 まちづくり部 十条まちづくり担当課
 北区王子本町1-15-22 電話：03-3908-9162（直通）

十条地区まちづくり全体協議会

駅東ブロック まちづくりニュース

2015
第2号

平成27年（2015年）3月発行
 発行/北区まちづくり部十条まちづくり担当課

このニュースは、十条地区まちづくり全体協議会駅東ブロック（上十条一丁目）にお住いの皆さまに配布しています。

～ 駅東ブロック部会の活動報告 ～

平成26年度は、以下のとおりブロック部会を3回開催し、駅東のにぎわいと住まい環境のあり方や、JR埼京線の立体交差化と一体となった十条駅付近沿線のまちづくりについて話し合いました。

平成27年度は、引き続きJR埼京線の鉄道立体交差化を踏まえた十条駅付近沿線のまちづくりについて話し合いをしていきます。



【第28回ブロック部会の様子】

◇第26回ブロック部会（H26.10.22）

【議題】

- JR埼京線沿線のまちづくりについて

【報告】

- 十条地区のまちづくりの進捗状況について

◇第27回ブロック部会（H26.12.9）

【議題】

- 十条駅付近沿線まちづくり基本計画（案）について

◇第28回ブロック部会（H27.3.11）

【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

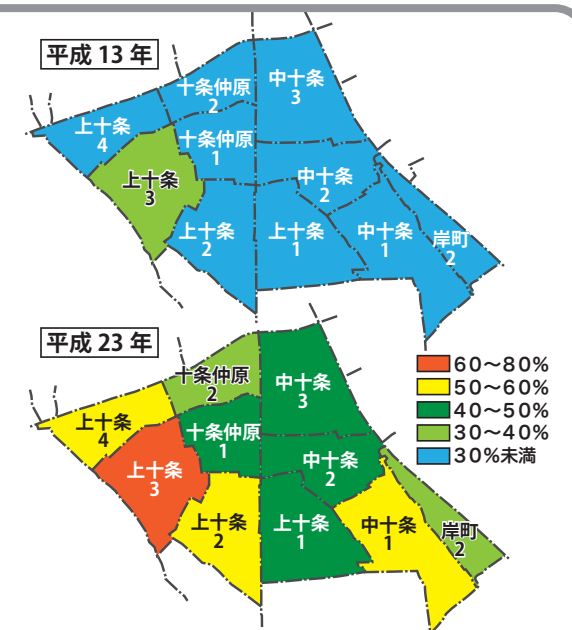
◇十条駅周辺の防災性

十条駅周辺の防災性の状況について、第26回ブロック部会で説明を行いました。

防災性の指標のひとつである「不燃領域率（※）」について、平成13年と23年を町丁目ごとに比較すると、全ての地区で上昇しています（燃えにくくなっています）。このうち上十条三丁目60～80%にあり高い値を示しています。

※：市街地の「燃えにくさ」を表す指標。建築物の不燃化や道路、公園などの空地の状況から算出し、不燃領域率が70%を超えると延焼による焼失率はほぼ0になると考えられている。

平成13年の出典：平成13年度北区の土地利用
 平成23年の出典：平成25年度東京都北区土地利用現況調査集計・解析業務報告書



このまちづくりニュースは、平成26年度に行われた駅東ブロック部会の活動内容について掲載しています。平成26年度のブロック部会に参加できなかった方も、平成27年度は、ぜひご参加ください。

◇十条駅付近沿線まちづくり基本計画の策定

平成 26 年 12 月に「十条駅付近沿線まちづくり基本計画(案)」を策定し、第 27 回ブロック部会において説明を行いました。

これは、十条駅付近沿線の区域におけるまちづくりを着実に展開するための計画を示すもので、1. 防災性の向上、2. 道路の整備、3. 「にぎわい拠点」の整備をまちづくりの方針としており、JR 埼京線の東側において、鉄道に沿って新たな道路整備や広場の事業化を目標としています。

【まちづくりの方針】

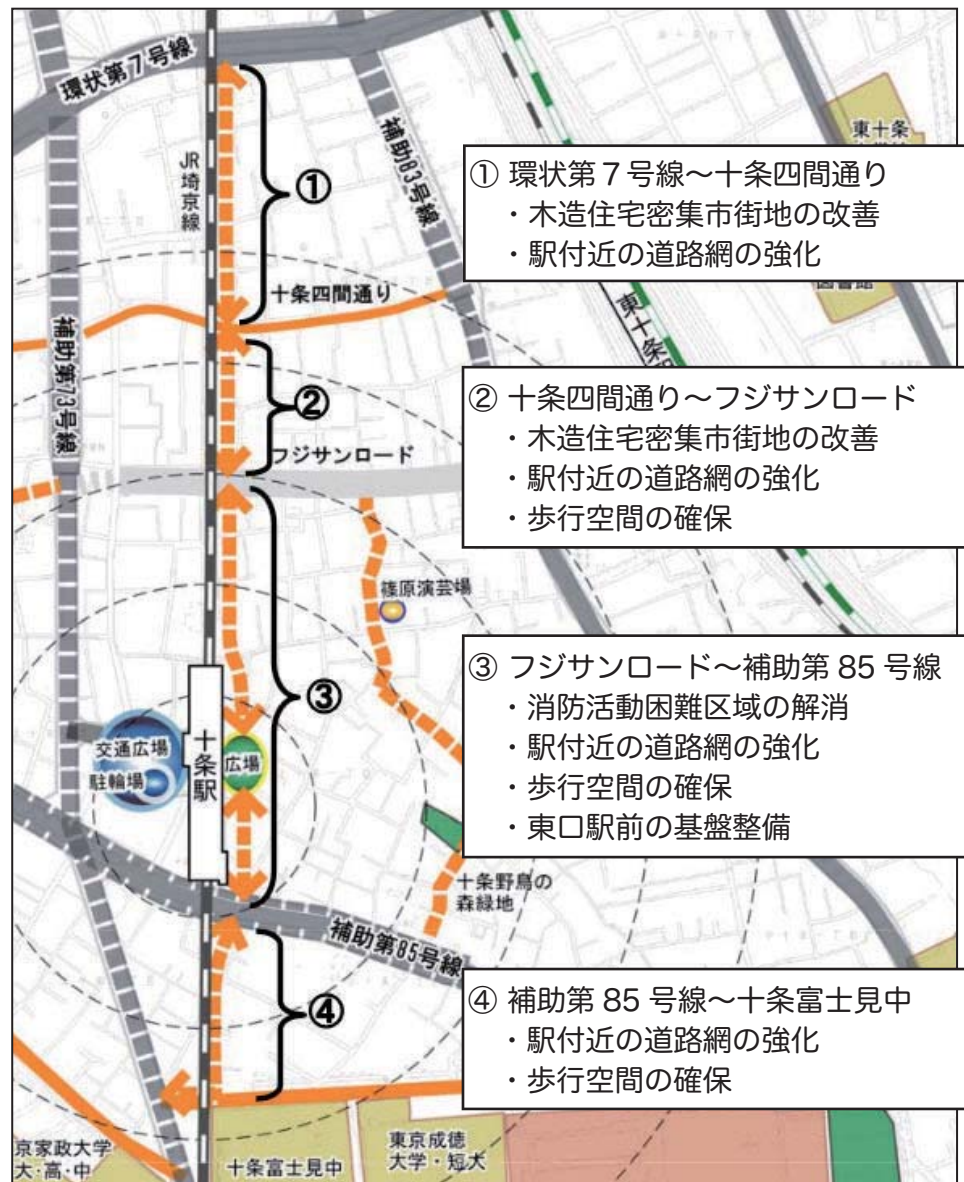
1. 防災性の向上…1-A. 木造住宅密集市街地の改善、1-B. 消防活動困難区域の解消
2. 道路の整備…2-A. 駅付近道路網の強化、2-B. 歩行空間の確保
3. 「にぎわいの拠点」の整備…3-A. 東口駅前基盤整備、3-B. 安全で良好な環境の住宅地形成

ブロック部会では、『鉄道の東側になぜ新たな道路が必要か』、『今ある道路を活かせないのか』といったご意見がありました。これに対して区は、『震災時にも対応できるよう消防活動困難区域の解消や、東口駅前基盤整備と活性化、十条駅周辺道路ネットワークの充実などのために必要な道路と考えています。4m未満の道路を4mにするという建築基準法の原則となる道路幅員とは別に、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以上が防災上有効な道路と考えています。』との説明を行いました。

また、『連続立体化の早期実現のために、この基本計画(案)をつくり、国や東京都に示すということか』というご質問があり、『この基本計画(案)は、鉄道の立体化の早期実現を含む十条地区まちづくりを進めるための取り組みとして、具体的な事業の実施に向けた指針となるものです。』との説明を行いました。

なお、本基本計画(案)は、ブロック部会におけるご意見等を踏まえて修正し、平成 27 年 1 月に、基本計画として策定しました。この内容は、区のホームページ等で紹介しています。

【道路整備の考え方】



出典：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

平成 27 年 2 月 2 日・3 日に、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の都市計画素案説明会が開催されたことを受け、第 28 回ブロック部会で説明を行いました。鉄道の計画は、十条駅付近を中心に約 1.5km の区間を高架化し、6 箇所の踏切を除却し、連続的に立体交差化するものです。

道路の計画は、鉄道の東側に沿って、鉄道付属街路として防災性向上や駅周辺の道路ネットワーク整備、歩行空間の確保などのために、新たな主要生活道路や広場を確保する目的となっていますが、鉄道の連続立体交差化の工事中は道路用地が仮線用地としても活用されます。

ブロック部会では『昭和 58 年に区議会が地下化を決議したのに、なぜ高架なのか』といったご意見がありました。これに対して区は『かつて、地下化の決議がありましたが、直近の区議会の決議(※1)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。都市計画の決定権者で事業主体である東京都の構造形式の選定(※2)については、尊重したいと考えています。』と説明しました。

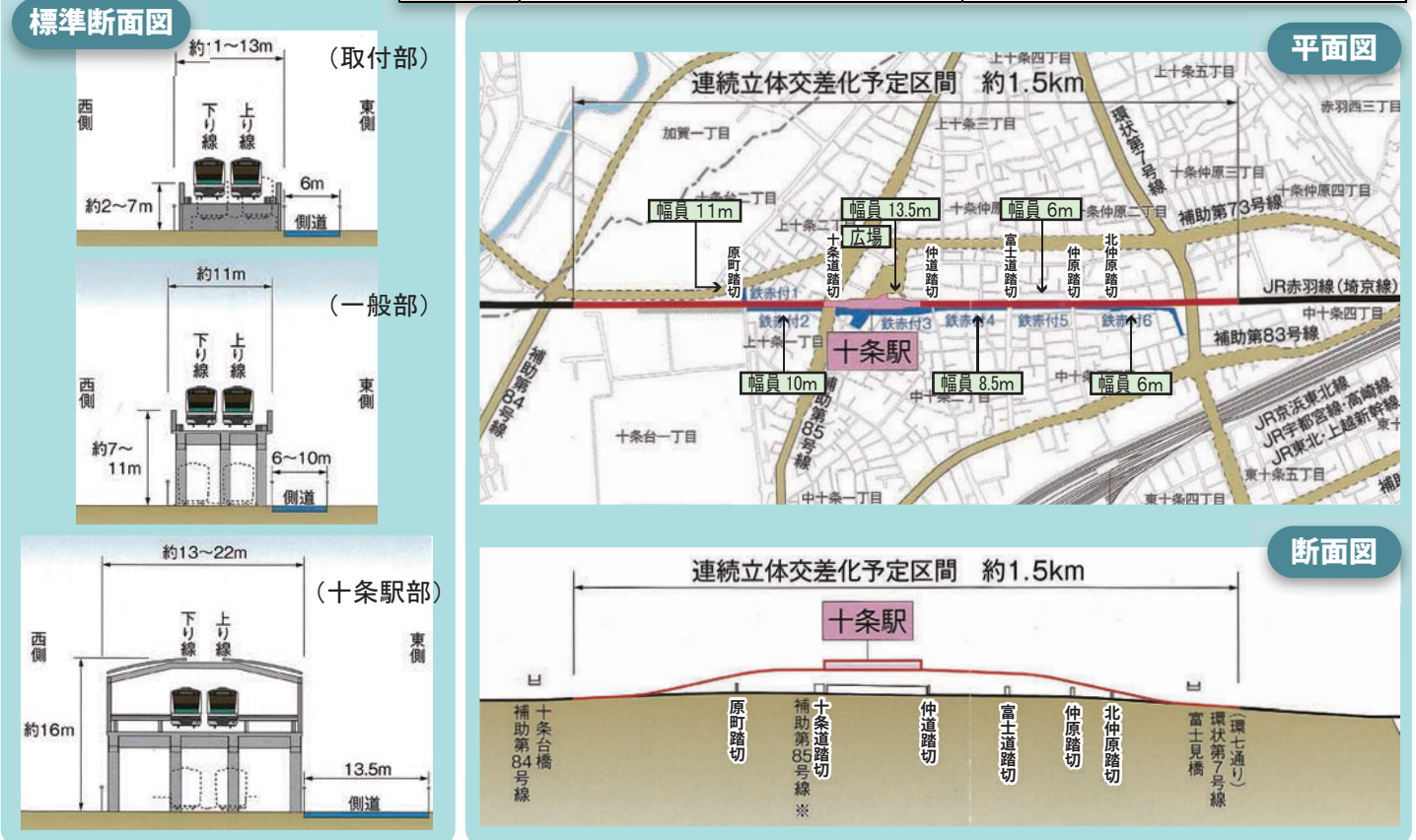
また、『工事終了後の仮線用地を側道にする必要があるのか』というご意見があり、これに対して『十条駅付近沿線まちづくり基本計画に基づき、十条駅周辺の現状や課題を踏まえ、鉄道付属街路の計画を素案として示しました。十条駅東側は、密集事業によるまちづくりを進めていますが、この事業が完了したとしても、消防活動困難区域が残ること、また、連続立体交差化にあわせ駅付近の道路網の強化や広場の確保、歩行空間の確保を図るため、都市計画道路として整備していきたいと考えています。』と説明しました。

※1：平成 26 年 6 月の北区議会第 2 定例会における決議
 ※2：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條件を基に総合的に判断し、選定

【構造形式による比較】注釈※2の補足

構造形式	高架化	地下化
地形条件	差はない	
踏切除却数	6つの踏切が除却される。ただし、北仲原踏切と仲原踏切に高さ制限がかかる。	4つの踏切が除却される。ただし、北仲原踏切と仲原踏切は掘削区間となり、通行できなくなる。
事業費	約340億円	高架化のほぼ倍の費用

【連続立体交差計画の概略図】



出典：パンフレット「東日本旅客鉄道赤羽線(埼京線)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について」(ただし、一部加工)