

第100回東京都北区都市計画審議会 議 事 録

◇ 日 時 平成29年10月5日(木)
午後1時30分～午後5時
(うち、午後1時45分～午後3時まで現地視察)

◇ 場 所 区役所第一庁舎 第二委員会室

◇ 出席委員 17名

会 長 久保田 尚

委 員 村 上 美奈子 北 原 理 雄 吉 原 一 彦

木佐貫 正 榎 本 はじめ 宮 島 修

やまだ 加奈子 小田切かずのぶ 上 川 晃

本 田 正 則 石 山 成 明 齋 藤 邦 彦

尾 崎 眞 一 尾 花 秀 雄 齊 藤 正 美

市 川 博 三

◇ 欠席委員 1名

委 員 鶴 蘭 利 弘

1. 開 会

(まちづくり部長)

皆様、こんにちは。定刻よりも少し早いのですが、ただいまから、第100回東京都北区都市計画審議会を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中をご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

2. 委員等の紹介

(まちづくり部長)

※委員等の紹介を行う。

3. 出席委員数の報告

(まちづくり部長)

※18名の委員のうち、現在17名が出席しており、会議が有効に成立していることを報告する。

4. 資料の確認

(都市計画課主事)

※資料の確認を行う。

5. 議 事

(会長)

どうぞよろしくお願い申し上げます。

一言、ご挨拶を申し上げたいと思います。今回は第100回ということで、非常に節目の会となります。毎回この区に関する非常に重要な案件を審議していただいているわけですが、本日も後ほどご紹介ありますが、十条のまちづくりに関する非常に大事な案件がいろいろあります。それからマスタープランの改正など、今日も目白押しでございます。

これから現地を皆さんで見させていただいて、その後じっくり審議をしていただくということで、本日も大変濃密な時間をこれから過ごすことになると思いますけど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、まずは視察に関するご紹介等いただいでよろしいでしょうか。

(まちづくり部長)

それでは、現地の視察についてご説明いたします。

これよりマイクロバスにて視察を行います。行程は1時間程度と見込んでおります。現在、午後1時40分ですが、45分に出発を予定しております。その間にお手洗い等を済ませていただけたらと思います。庁舎の1階の正面玄関に45分にお集まりをいただきたいと思います。それでは、よろしくお願い申し上げます。それまでは、この審議会については暫時休憩という形でお願いしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

(会長)

恐れ入ります。もう一点だけ、お願いごとがございます。議事録の署名人を毎回お願いしておりますけれども、私のほかに、もう一人お願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、今ご紹介あったとおり、45分に下に集合いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

(視 察)

審 議 再 開

(会長)

それでは、ご視察大変お疲れさまでございました。

これより、審議を再開いたしたいと思います。

まず、この審議会につきましては、原則公開ということになっております。傍聴をご希望の方いらっしゃいますでしょうか。それでは、ご入場いただくということでお願いいたします。

(傍聴者入場)

(会長)

それでは、これから議題に入ります。

お手元の次第をご覧くださいますと、諮問案件が4件、報告事項が2件となっております。

まず、諮問事項の第261号議案、262号議案、263号議案、この3議案につきましては関連をしておりますので、一括して、まず事務局からの説明をいただきたいと思います。では、事務局よろしくお願いいたします。

(十条まちづくり担当課長)

ご視察、大変お疲れさまでございました。

それでは、第261号議案から第263号議案まで関連がありますので、一括してご説明いたします。およそ25分程度お時間をいただきたいと思います。

第261号議案、こちらはJR埼京線、赤羽線連続立体交差化計画で十条駅を中心として鉄道を高架化し、道路と鉄道を連続的に立体交差化するものです。第262号議案は、鉄道の高架化にあわせて道路の高架構造を平面構造等に変更するものです。この二つの議案は、東京都の決定案件になります。

それでは、第261号議案からご説明いたします。議案資料の前にパンフレットの埼京線十条駅付近連続立体交差化計画、こちらで先にご説明をさせていただきたいと存じます。パンフレットをお開きいただければと思います。

それでは、一枚おめくりいただきまして、左側、計画のあらましになっております。十条駅を中心として約1.5キロの区間について鉄道を高架化し、道路と鉄道を連続的に立体交差化するものです。

また、良好な住環境の保全や地域の利便性、防災性の向上を目的とした側道の整備をあわせて計画し、補助第85号線などの6カ所の踏切が除却され、踏切での交通渋滞の解消、鉄道により分断された地域が一体化され、安全で快適なまちづくりが実現されます。

右側に計画の概要がまとめてあります。上から埼京線の計画です。計画及び延長はお示

しのとおりで、構造形式は高架式となります。その下、鉄道附属街路、側道6路線、第263号議案になりますけれども、この道路、北区の都市計画決定の案件になります。

その下が、立体化により除却される踏切6カ所の一覧を表でまとめております。

一番下が鉄道との交差構造を変更する都市計画道路補助第85号線です。こちらが、第262号議案の道路となります。

1枚おめくりいただきまして、計画の平面図と断面図をお示ししています。右側が北、赤羽駅で、左側が板橋駅方面の位置関係となっております。上の平面図の赤い線が、事業区間の約1.5キロです。都市計画の区間といたしましては、鉄道の信号切りかえの地点の約3キロになります。

下の断面図とあわせてご覧ください。図の左、南側、板橋駅から見てまいりますけれども、十条台橋補助第84号線の下を通りまして、十条富士見中付近から高架化となり、原町踏切を超えて、高架した十条駅を通り、四つの踏切を超えて、十条四間道路付近で地表にすりつき、環状7号線の下を通るという計画になります。

1枚おめくりいただきまして、次の5ページ。左側が標準断面図、上段、一般部で高さが約7メートルから11メートル、下段、十条駅部分が高さが約17メートル。

右側の6ページから13ページまでが、環境影響評価のあらましとなっておりますので、恐れ入りますが最後の14ページまでお進み願います。

工事着手までの手続です。左側が都市計画の流れです。赤い都市計画案の説明会の矢印の下、都市計画審議会、こちらは東京都の審議会になりますが、今月31日に開催の予定です。本日の審議会の答申を踏まえた北区の意見をあわせて、東京都都市計画審議会に諮る予定です。

それでは、厚い方の資料、第261号議案の資料1をご覧くださいと存じます。

1枚おめくりをいただきまして、右下、1ページですが、本都市計画審議会の諮問文になります。

おめくりいただきまして、2ページが概要書です。東京都市計画都市高速鉄道の変更について。1、都市計画の種類及び名称は記載のとおりです。2の位置から4の変更理由まで別紙でご説明をさせていただきますので、5のこれまでの経過と今後の予定です。平成27年2月に都市計画素案の説明会、平成28年10月に都市計画案の公告・縦覧の手続とともに都市計画案の説明会を開催しております。今後は、東京都都市計画審議会開催後、本年秋ごろに都市計画の決定・告示の予定です。

1枚おめくりをいただきまして、3ページ、位置図になります。変更対象区間を赤い実線でお示ししております。

4ページが、都知事から北区長宛ての都市計画変更についての意見照会文です。

次の5ページが、この回答期限、10月13日となっております。

6ページからが変更の内容になります。1、線路部分、表の中ほどになります。起点が板橋区板橋一丁目から終点、北区の赤羽南二丁目までとなります。その下が2、主要施設といたしまして、十条駅、北区上十条一丁目、約5,800平方メートルです。

1枚おめくりをいただきまして、7ページ、3の変更概要です。右側、変更事項のとおり、この赤羽線を新規追加するものというものです。

8ページをおめくり願えますでしょうか。こちらが総括図になります。都市高速鉄道赤羽線、埼京線の都市計画決定する区間を図の中央、赤い実線でお示しをしております。

次の9ページから14ページまでが計画図となっております。都市計画決定の区間を6分割しております。板橋区側から9ページ、北区に入りまして、次の10ページが地表式の区間、十条駅に近づく11ページから嵩上・高架式で、12ページの途中からが地表式、環状7号線をくぐりまして、13ページの途中から14ページまで、赤羽駅近くで既存の嵩上・高架式となっております。

15ページをお開き願います。都市計画案の理由書です。1、種類・名称は記載のとおりです。2、理由です。赤羽線は、池袋駅から赤羽駅に至る東京都北部に位置する北区の中央部を南北に通る路線です。中ほどになります。十条駅付近では、未整備の補助第85号線が鉄道と平面交差し、踏切、いわゆるボトルネック踏切で、交通渋滞のほか鉄道により地域の分断が生じている。また、駅周辺は、狭隘道路や木造家屋が密集し、交通上、防災上の課題を抱え、まちづくりに取り組んでいる。本都市計画案は、踏切による交通渋滞の解消、沿線市街地の一体的なまちづくりの推進等を目的として都市計画の変更をするものです。

16ページが参考資料です。都市計画の案に対する東京都に出された意見書の提出の状況です。平成28年10月13日から2週間の公衆の縦覧に供しまして、28通、29名の方から意見書の提出があったとのこととです。

続きまして、262号議案、こちらも東京都の決定案件ですが、こちらも議案資料の前にパンフレット、都市計画変更案のあらましという、東京都市計画道路補助線街路第85号線のパンフレット、薄い黄緑色のパンフレットになりますけれども、こちらで先にご説明をさせていただきたいと存じます。

1枚おめくりをいただきまして、右側が位置図になっております。南北を通るJR埼京線と交差する、視察をいただきましたバス通りが補助第85号線です。事業の予定区間を赤で着色しております。

左側が計画のあらましになっております。補助第85号線は、北区豊島二丁目から北区赤羽三丁目に至る全長約6キロの都市計画道路で、このうち上十条一丁目から上十条三丁目の区間、十条駅付近の連続立体交差化計画にあわせて整備予定です。

十条駅周辺は、震災時に大きな被害が想定される整備地域に指定され、補助第85号線は市街地火災の延焼を防止する延焼遮断帯として位置づけられています。駅周辺は、北区都市計画マスタープランで、にぎわいの拠点として位置づけられ、駅利用のための道路や回遊性のある歩道空間などの施設整備が必要です。

さらに近傍には大学、障害者支援施設、医療施設などの大規模施設、活気ある商店街が立地しており、歩行者、自転車利用者などに安全で快適な歩行・走行空間の確保も必要です。

加えて、北区では、「ROUTE2020トレセン通り」と位置づけ、トップアスリーのまち・北区を全国に発信する拠点エリアとして意識したまち並み整備を目指しています。

左側を1枚おめくりをいただきますでしょうか。都市計画変更の内容です。絵でお示しておりますけれども、一つが構造の変更です。既定の鉄道をまたぐ高架構造、こちらを下の平面構造にする。もう一つが、一部区域の変更というものの二つになります。その下が道路構造変更イメージ、その下が計画断面図です。現況の車道幅員11メートルは変更せず、現況の歩道、自転車道等の幅員を拡幅する計画となります。

右側が、都市計画変更案の概要図です。右のページもお開きください。図の上が北、下が南となっております。中央、赤い着色部分、こちらが十条踏切の一部区域を変更し、計画幅員30メートルにそろえる変更となっております。黄色の破線につきましては、高架構造の計画変更を示したものとなっております。

計画変更の予定区間を下に引き出しておりますけれども、約470メートルです。現況幅員約18メートルから計画幅員30メートルの事業予定区間について上に引き出しておりますけれども、約620メートルとなっております。開いた右側に整備効果を3点お示しております。1、地域の防災性の向上、2といたしまして快適な走行空間と自転車走行空間の創出、最後にまちづくりとなっております。まちづくりでは2点ございまして、駅周辺の回遊性、交流機能の向上とトップアスリーのまち・北区の拠点エリアとして景

観機能を向上させる走行空間の確保です。

見開きを閉じていただきまして、一番後ろのページをご覧くださいと存じます。今後の進め方となっております。中ほどの東京都都市計画審議会第261号議案同様、今月31日となります。矢印最後の工事着手のさらに下になりますけれども、白抜きの枠をご覧くださいと存じます。第261号議案の埼京線連続立体交差化計画及び第263号議案の鉄道附属街路の都市計画手続にあわせて進めることとしております。

それでは、また厚いほうの第262号議案の資料2をご覧くださいと存じます。

1枚おめくりをいただきまして、右下の1ページです。都市計画審議会の諮問文です。

2ページが概要書です。東京都市計画道路の変更について。1、都市計画の種類及び名称は記載のとおりでございます。2の位置から4の変更理由まで別紙でご説明させていただきます。5、これまでの経過と今後の予定です。平成28年1月に都市計画素案の説明会、平成28年10月に都市計画案の公告・縦覧の手続とともに都市計画案の説明会を開催しております。今後は、東京都都市計画審議会開催後、同じく本年秋ごろに都市計画の決定・告示の予定です。

1枚おめくりいただきまして、3ページが位置図になります。埼京線十条駅付近、図の中ほど変更対象区間を青い実線でお示ししております。

4ページから都知事から北区長宛での都市計画変更についての意見照会文です。

次の5ページが、この回答期限、10月13日となります。

6ページからが変更内容になります。表の上から左側です、種別、幹線街路で起点、終点、車線数の内訳、鉄道・街路の交差箇所などを記載しております。

1枚おめくりをいただきまして、7ページは変更概要ですが、右側に記載のとおり、埼京線、赤羽線と補助第73号線、こちらをまたぐ立体交差のこの構造を平面交差に、また十条道踏切の一部区域を変更いたしまして、計画幅員30メートルにそろえるというものです。

8ページが総括図です。補助線街路第85号線の変更箇所及び区間を図の中央、赤い実線でお示ししております。

9ページが計画図、10ページが都市計画案の理由書です。1、種類・名称は記載のとおりです。2の理由です。これまでのご説明のとおり、北区豊島二丁目と赤羽三丁目を結ぶ路線で、延焼遮断帯の位置づけや、十条駅周辺ではにぎわいの拠点と位置づけられ、回遊性の歩道空間などの施設整備を必要とし、連続立体交差化にあわせて高架構造から平面構造に変更、規定の計画幅員30メートルを生かした幅員とし、一部区域を変更するものです。

11ページが参考資料といたしまして、都市計画の案に対する東京都に出された意見書の提出状況です。平成28年10月13日から2週間の公衆の縦覧に供しまして、12通、12名、1団体からの意見書の提出があったとのことでした。

最後に、第263号議案、こちらが北区の決定案件になります。東日本旅客鉄道赤羽線附属街路第1号線ほか5路線です。これまでと同様、議案資料の前にパンフレットの十条駅付近沿線まちづくりについてというパンフレットをご覧くださいと存じます。こちら緑色の資料になります。

1枚おめくりをいただきまして、左上です、平成27年1月に十条駅付近の連続立体交差化計画等を踏まえ、道路の整備、駅前の広場空間の整備や安全で良好な環境の住宅地形成など十条駅付近沿線東側のまちづくりに関する考えをまとめた基本計画となっております。

さらに、中ほどを左右にお開きいただきたいと存じます。中央の上段が地形図に、青く左、南側から鉄道附属街路第1号から第6号までを重ねてお示ししております。右側が北で赤羽駅方面になりまして、図の左側が南、板橋駅方面となります。中ほどが各道路に求

められる道路の機能です。薄い黄色で四つに囲って整理をさせていただいております。

1から6号の道路に共通する内容、2点ございます。上から二つの黒い点ですけれども、防災上有効な車道幅員6メートルの確保、緊急車両の通行や消火・救援活動が行える道路ネットワークの充実による木密地域の改善。それともう一つが、東西方向の道路など周辺道路との接続に配慮した駅付近道路ネットワークの強化・充実を図る点です。また、駅に近い原町踏切、一番南側になりますけれども、1号から十条道踏切、4号まで、こちらは通学者などの安全でゆとりのある歩行空間や駅利用者の利便性、またにぎわいの拠点としての交流機能、景観機能を担う歩行空間、環境空間を整備するため、両側の歩道ないし片側の歩道整備を行う計画幅員としております。

一番下に標準の断面のイメージ図を、それぞれお示ししております。加えまして、歩道の整備の地下には電線類の地中化を検討してまいります。

それでは、第263号議案、資料3、厚いほうの資料をご覧くださいと存じます。

1枚おめくりをいただきまして、右下の1ページになります、都市計画審議会への諮問文です。

2ページ、概要書です。東京都市計画道路の変更について。1、都市計画の種類及び名称は記載のとおり6路線となります。2の位置から5の意見要旨と見解まで、別紙でご説明をさせていただきます。

1枚おめくりをいただきまして、3ページ。6、これまでの経過と今後の予定です。平成27年2月に都市計画素案の説明会、平成28年10月に都市計画法第23条第6項に基づく区長への管理者協議、それから知事協議を行いまして、都市計画案の公告・縦覧の手續とともに、都市計画案の説明会を開催しております。今後は、本日の審議会、東京都の都市計画審議会後、本年秋ごろに都市計画の決定・告示の予定です。

1枚おめくりをいただきまして、4ページが位置図になります。鉄道附属街路は、主に埼京線の東側に位置いたしまして、資料を横にしてご覧くださいと存じます。横にさせていただいて、図の左、南側の補助73号線に接続する東西を結ぶ1号線から、図の右、北側、環状7号線近くまでの計6号線までが赤い実線でお示ししております。

次の5ページから6ページまでが、変更の内容になります。表の上から、種別、区画街路でそれぞれ右側に名称、起点、終点の位置、延長、幅員、鉄道等の交差箇所などの構造を記載しております。

6ページ、下の表が変更の概要です。右側に記載のとおり、変更事項はこの6路線の新規追加となります。

7ページが総括図です。鉄道附属街路変更箇所及び区間を、図の中央、赤い実線でお示ししております。

8ページから11ページまでが4分割した計画図を、同じく赤で着色してお示ししております。めくりながら12ページまでお進みください。

都市計画案の理由書です。1、種類・名称は記載のとおりです。2の理由です。十条地区は、震災時に大きな被害が想定される整備地域に位置づけられており、連続立体交差化にあわせて地域の活性化や防災性の向上などを進める必要があります。また、北区都市計画マスタープランにおいて、駅の東西が一体となったにぎわいの拠点を創出するため、東口にも広場などの整備を進めることとし、木密地域の避難や救援の際のネットワークを充実するため、生活道路網の整備を進めることとしています。

このたび連続立体交差化計画にあわせて良好な住環境の保全、地域の利便性、防災性の向上を目的とし、鉄道附属街路について都市計画決定するものです。

13ページからが、都市計画案に対する意見書の要旨と見解です。都市計画案の縦覧期間、平成28年10月13日から2週間、公衆の縦覧に供しまして、17通、20名から意見書の提出がありました。以下、意見書の要旨及び北区の見解を表形式でお示ししてお

ります。いただいたご意見については、賛成意見、反対意見、その他の意見、三つに分類をしております。分類方法ですけれども、まず今回の意見公募の対象以外は、その他の意見として。次に、公募対象の意見は、賛成意見以外のものを反対意見として取りまとめております。賛成意見に関するものについてはございません。反対意見に関するものが15通、18名です。

18ページをご覧ください。先になりますけれども、18ページ以降がその他の意見に関するものといたしまして、16通、19名となっております。

主なものをご紹介します。13ページまでお戻りいただきたいと存じます。反対意見に関するものになります。1、用地の取得に関することについて。住民の立ち退きを必要とする計画は、その進め方に問題があり承服できないなどのご意見です。区といたしましては、駅などへのアクセス向上や防災性の向上など地域の利便性や安全性を高めることを目的に必要な道路で、用地の取得については、話し合いによって土地をお譲りいただくのが原則と考えており、皆様のご理解、ご協力を得られるよう努めるとの見解です。

14ページをご覧ください。2の鉄道附属街路・側道の必要性に関すること。側道は仮線用地で、埼京線を地下化すれば、建設の必要はないなどのご意見です。区といたしましては、東西方向に比べ、不足する南北方向や駅付近の道路網強化、また駅東側の災害時の消防活動困難区域の解消など、木造住宅密集地域の改善を図る、このために鉄道立体交差化計画の構造形式に関わらず必要な道路として計画、整備したいとの見解です。

飛びまして、16ページをご覧ください。大きな3行目、下になります。6、自動車交通量の増加に関すること。側道により自動車の交通量が増加し、交通事故の増加が予想される。路地への侵入は歩行者の回遊性を阻害するなどのご意見です。区といたしまして、側道は地域で発生する人や車の交通を担う日常の生活道路として災害時の緊急活動での利用を想定しており、自動車交通量は比較的少ないものと考えており、交通規制等は今後警察等の関係機関と協議し、整備は、地域の皆様の意見を踏まえ、魅力的な道路となるよう検討していくとの見解です。

17ページをご覧ください。7の事業の説明に関することで、計画に反対住民が多くいるのに、話しを進めていくのはおかしい。もっと住民の意見を聞く場を設けるべき。納得のいく説明はなく、計画を変えることなく住民の立ち退きが前提の計画はおかしいなどのご意見です。区といたしましては、側道計画は平成27年2月に都市計画素案、平成28年10月に都市計画案などの説明会を開催し、ご理解をいただけるよう都市計画図やスライド、パンフレット等を用いて説明し、質疑応答を行うとともに電話や窓口等において個別に対応を行ってきた。引き続き、皆様へわかりやすく丁寧な説明に努めていくとの見解です。

ここで参考資料のA4判、両面1枚ものの説明会等の実施状況という参考資料をご覧ください。これまでにご説明した説明会などを、第261号議案から第263号議案までの3議案を議案ごとにまとめております。1、説明会及び個別相談会ですけれども、(1)鉄道立体交差化、(2)補助第85号線は、お示しのとおりでございますが、(3)の鉄道附属街路についてです。右下が延べ人数の合計となっております。説明会に約1,400名、個別相談会に48組の関係権利者等の皆様に丁寧な説明と対応をしてまいりました。

さらに2の十条地区まちづくり全体協議会です。裏面をご覧ください。と存じます。町会、自治会、商店街、PTA等が役員となりまして、十条地区、五つのブロックに分かれて区域の住民の皆様にご参加いただき、まちづくりの円滑な推進に資する積極的な活動が行われております。

表面にお戻りいただきまして、この協議会、ブロック部会でも議題としてご説明し、意見交換を行っております。

2、(3) 鉄道附属街路につきましては、延べ395名の皆様へ丁寧な説明と対応を行っております。

まことに恐れ入りますけれども、先ほどの厚い議案資料3にお戻りいただきまして、18ページから29ページが、その他の意見となっております。今回の意見公募の対象外となっておりますので、説明は割愛させていただきます。後ほどご覧いただければと存じます。

以上が、都市計画法第17条の規定に基づく意見書と区の見解になります。

30ページまでお進みます。こちらは、本議案について東京都と協議した結果でございます。東京都からの意見はないということでございます。

次の31ページが、区長、道路管理者協議の回答です。お示しの三つの条件で了承を受けております。

以上、大変長くなりましたが、第261号議案から第263号議案までの3議案の説明は以上でございます。

(会長)

はい、ありがとうございました。

それでは、これから質疑を行いたいと思っておりますけれども。質疑につきましても、この3議案関係ありますので、一括して質疑をさせていただきます。その後、採決につきましては個別に行いたいと思っております。

それでは、ご意見、ご質問がある方、挙手をお願いします。

(委員)

丁寧な説明をいただきまして、ありがとうございます。

今回、この補助85号線の部分が事業認可され、鉄道が立体交差化されること、開かずの踏切と言われていた十条駅の問題が解決し、北区にとりましては大きな前進であるということは考えていますが、一方で、この補助85号線は、私ども北区商店街連合会の会員である、いちよう通り十条駅西口商店会の店舗の半分近くが道路にかかってしまうということで、さらに事業認可されている補助73号線にかかる部分もあわせると、ほとんどの店舗が対象となり、商店街の存続自体が難しいという状況になりました。

同商店街の会員の中からは、店舗の存続を希望する者、店舗の閉鎖を考える者などがおり、それぞれ切実な思いを持っておりますが、特に存続を求める者からは、店舗の近隣や後ろの部分を事業者である東京都で確保いただきまして、営業を継続したいという強い要望を持っている人もおります。今回の都市計画には反対ではありませんが、事業者である東京都に対して、きめ細かい丁寧な対応をしていただけるよう区からも強く申し入れていただきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

(会長)

はい。何か事務局からありますか。お願いします。

(十条まちづくり担当課長)

今回、都市計画の議案ということで、ご説明をさせていただきましたけれども。予定でご説明させていただいたとおり、10月末に東京都の都市計画審議会がございまして、その後、秋ごろに都市計画の決定の告示の予定です。その後、さらに事業認可の今後取得につきましては、今のところ東京都がおおむね2年で事業認可の手続を行いたいと聞いております。

したがって、まだ事業着手までには時間、期間がそれなりにあろうかと思っております。

ますので、今いただきましたご意見はしっかりと北区から事業者となる東京都にお伝えをさせていただきますと存じます。

また、現在、私ども北区といたしましても、今ご紹介いただいた商店街を初め、ほかの商店街との連絡会という形で意見交換をさせていただくと同時に、また個別にいちよう通り商店街さんともお話し合いをしておりますので、その中でもまた私どもから直接お話をいただいて、きちんとそれもまとめた上で東京都に申し伝えたいと思っております。

以上です。

(委員)

ありがとうございました。それでは、都と区と地元の住民の方との連携をとっていただきますよう、よろしくお願いいたします。

(会長)

はい。ぜひよろしくお願いいたします。はい、どうぞ。

(委員)

ただいま委員からもありましたが、私も地元十条に住んでいる身としまして、様々な商店街の方々からいろんなご意見をいただいております。そして、補助85号線のことなんですけれども、特に商店街の方々はいろんな思いがあられます。商売を続けられたい方、早く事業をしていただいて立ち退きたいと言っている方もいらっしゃいます。そういった方々に、本当に今、委員がおっしゃったとおり、きめ細やかな対応をしていただきたいと思います。

一方では、やはり事業を存続したいとしても土地がなく、またどこに移転していいかわからないというお声もあります。それぞれのご意見に対してしっかりと手が打てるような対応を、東京都と北区、また場合によっては民間事業者も交えて対応していただいて、補助85号線が拡幅された折には、そこで事業、商売を継続されたいという方に関しましては、しっかりと代替地を確保できるような、そのような対応を、必ずしもお約束をいただけるものではないというのは十分承知をしておりますが、北区、東京都がしっかりと連携をとりながら、地元の住民の方々、事業者の方々のご意向に沿ったまちづくりができるように、これはあえて要望という形でお伝えをさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

(会長)

はい、ありがとうございました。では、よろしくお願いいたします。
では、委員、よろしくお願いいたします。

(委員)

いろいろご説明いただいたんですけども、なかなか難しい問題だと思っています。私も今まで説明会など参加をしてきたんですけども、出るたびに反対意見ばかり伺ってきているんです。質疑をされているんですけども、1回質問したら、その後ご答弁いただいて、また質問したいといっても、なかなか質問させてもらえないというご不満も随分聞いてきました。そのような中で現在に至っているわけです。

いろんなことを、まず確認をしておきたいと思います。今、商店街との懇談というのがありました。懇談の要望が出たというのは、私どもも承知しております。具体的に何回懇談をやられたか、まず確認をしておきたいんです。それはどんな形で何回懇談をやられたか、少し確認の意味でお聞きしたいと思います。

(十条まちづくり担当課長)

補助第85号線での懇談というように捉えまして、お答えをさせていただきます。この補助第85号線の都市計画ですが、平成28年1月末に素案という形で説明会をしております。その計画以前に、現状の今の道路の計画のあり方というところで、いちよう通り商店街さんとは小規模な懇談会というものを、2回行っております。

その後、その都市計画素案の説明会の後、平成28年2月になりますけれども、権利者を対象とした勉強会ということで、こちらもちょう通り商店街さん主催での勉強会をやっております。その後、ほかの町会とのお話し合いというものも行っておりますので、いちよう通り商店街さんとの懇談会、勉強会という形では3回、あと町会、上十条一丁目の東西の町会とは1回の説明会といえますか、勉強会というような形のものをやっているということでございます。

その後につきまして、補助第85号線に限りませんが、懇談という形では継続しておりました。テーマとなる再開発事業であったり、補助第73号線の事業であったりというお話し合いも継続しておまして、その中で当然、関連して補助第85号線の話もお聞きしております。それを含めると、プラスさらに追加する回数というような状況でございます。

(委員)

この問題は歴史的な経過があるじゃないですか。先ほどから一体のものというお話がありましたけれども、最初は国鉄当時に新幹線が通過するときの関係でいろいろ文書を取りかわしたりして、赤羽は高架化、十条付近は地下化というのが、まずありました。その上で議会での決議なども上がって、地下化という認識ですっと来ました。

赤羽の高架化が終わったのが、平成14年ぐらいだったかな。それは定かじゃないんですけど、たしか私の記憶ではそれぐらいだったかなと思います。その後、なかなか進まない中で、地下化という言葉がだんだん消えていって、立体化という話になった。議論としては、平成20年前後あたりの議論を少しひっくり返してみますと、地下か高架はとにかく問わずに、まず事業化だというようなご議論があります。

その上でしばらく東京都と北区の間で沿線まちづくり検討会、それからそれが一定程度姿が見えてきて、平成20年でしたっけ、7区間だったか7路線だか連続立体化の計画が入ったのが、たしか平成20年6月ぐらいだったかな。平成20年7月の議論の中でも、そんな地下とかそういうことについては後でもいいんじゃないかと、構造方式については、そのような議論が要旨としてちゃんと議事録、議事要旨に載っているんです、まちづくり協議会、全体協議会、幹事会。

そのような中でいろいろ検討されて、素案がいきなり出てくるという感じになるんです。素案では、地下化は三つの方式で検討した結果として、高架化案として素案が示された。何となく地元の皆さんにとってみると、寝耳に水で高架案が示されたという感じに受けとめられると思うんです。その前に地下化でなくても仕方がないんじゃないかというような議論があったりしたことは、私も覚えてますけれども。しかし、その検討の経過の中で地元の皆さん、あるいは区議会等にこういうことについての意見を求めるというようなことはなかったと思うんです。そこはまず確認をしておきたいんですけど、いかがでしょう。

(十条まちづくり担当課長)

その構造形式につきましては、東京都のほうで検討して、都市計画の素案が出るまで、その前に区を含めての議会に対してこのようにしますというような説明の機会はなかったというように認識しております。

(十条・王子まちづくり推進担当部長)

少し私から補足をさせていただきます。当初、都市計画マスタープラン2000の段階では、地下化を目標にという表現を使っておりました。それから都市計画マスタープラン2010の段階で、これはそれぞれ各地域で皆さんに地域懇談会をやりましたが、十条につきましては、表現を変えまして、十条駅付近の鉄道の立体交差化を実現しますという表現になりました。これにつきましては、議会でも様々ご議論いただいて、私どもといたしましては、区議会の了承を得て、この表現にさせていただいたというものでございます。

(委員)

そのあたりの議会との間ではいろいろ議論があったのも、私も承知をしております。ただ、地元には素案までは投げられたことはないなど。地下化ではなくて高架ですよという話というのは、議会の中ではそのような議論はありました。私どもは、ずっと地下化というように言ってきたんですけども、そういう議論が地元でされないまま来ていた。だから説明会では、地下化のはずじゃなかったのかというのがいっぱい出たんです。

皆さんは地下化だと思ってたのに、いきなり高架化案が出てきたから、素案で。だから地下化のはずじゃなかったかというのが、いっぱい意見として出ました。議会の中での議論はありましたけれども、そのことが、じゃあ高架で決まったというには聞いてなかったけど、高架で決まったんですねと、いきなり。でもそれについては、納得いきませんよというご議論が、説明会などで多数噴出したんですね。

そのことが一つあって、これも相当昔になってしまうのですが、国鉄の地下化という話が、約束があったころの話として16通りの構造形式なんていうのが出てきたりしまして、いろいろ検討されているんだなと思いました。そういう検討もされているんじゃないかなと思っていたら、どうも素案の段階で出てきたのは、3通りの比較検討をやって、結果として地形的条件とか事業的条件とか、そのような三つの条件に沿って、三つの方式を比較検討して、一番印象に残っているのは、仮線高架の今の案が、素案として示された案が340億ですと。ほかの案はもっとお値段が高いから、やっぱり安いところがいいんじゃないですかというような議論に、結局落ち着いていった。それでいいのかというのが、特に仮線、あるいは付属街路という形で用地買収の対象になる方々から出たわけです。

それから、環境的にどうなんだろうというご意見もたくさん出ました。そういう意味で、この三つの案、その前には議論としてですけども、現状の線路の直上に仮線工事をして地下に線路を敷けば、用地買収ほとんどなしにできるんじゃないかという、東急目黒線の事例などを参考にして、議論がいろいろされました。そのような案だったらいいなというように思った方も、たくさんおられたようであります。

ですから、今回の素案が示された、あるいは比較検討案の比較検討の中身は、説明会でも一度もないんです。私も仕方がないから、どんな比較検討がされたのかいろいろ調べていたら、東京都がJRに委託して調査を行った比較検討調査の報告書というのが手に入りました。それを見たら、この地下案でも、もっと用地買収が必要だという案が示されていて、あ、何だ、やっぱり地下案でも用地買収が必要な案を検討したんで、用地買収必要ない案は検討しなかったんだというのがわかりました。

でも、そのような検討の経過もつまびらかにしながら、住民の皆さんと協議するというのは、大事なんじゃないかなと思うんです。そのあたりは、やれないという仕組みになっているんですか。

(十条まちづくり担当課長)

平成28年10月に都市計画案の説明会で、今ご紹介いただいたような比較についての説明を東京都からさせていただいております。構造形式につきましては、補助第84号線

の加賀学園通りと環状7号線、こちらが今日現地視察をご覧いただいたとおり、既に立体化されて道路が上にあるという状況でございます。

この区間において、鉄道立体化を高架と地下で比較検討したと聞いております。繰り返し申し上げますけれども、地形的条件、踏切の除却数などの計画的条件、また事業費や事業期間などの事業的条件というこの三つの観点から、総合的に判断したというように聞いております。

地形的条件につきましては、高架でも地下でも大きな差はなく、どちらでも可能であると。ただ、計画的条件につきましては、高架の場合6カ所の踏切が除却できることになりませんが、地下の場合は仲原踏切と北仲原踏切で移行による通行ができなくなると。また事業的条件、事業費については、高架が340億円で地下が655億円、また事業期間については高架が11年で地下は13年となる。これらを勘案して、高架形式が最適だと判断したと東京都から聞いております。

この説明につきましては、概略のポイントについては、私どもも当然、今回のこの説明会だけに来た方ではわかりづらいということで、十条地区のまちづくり全体協議会、これは十条地区の皆様方の全世帯にお配りしているニュースになりますけれども、こちらに比較表のものをまとめたものでお知らせしていると同時に、今申し上げたこの内容につきましては、東京都のホームページで公表してありますので、どなたでもご覧いただけるような環境が整っているというようになっております。

これ以上の細かい内容をさらに詳しく知りたいというご意見については、直接この件については東京都にお問い合わせいただくという形になります。私どもが知り得ている内容については、わかる範囲でより細かく丁寧に対応するというような対応の仕方をしているという状況でございます。

したがって、この点だけを捉えましてご議論するような場の設定につきましては、いたしかねるというように考えております。

以上です。

(委員)

ずっと一人で議論するのもなんですし、このことばかり議論したいわけではないんですけど。立体化の形式について細かくお聞きになって、もっとこのようにしたほうがいいんじゃないですかというご意見も、いろいろ出ているんです。素案を示しましたと。それに対して意見を伺って、違った案が出てくるみたいな流れは、全然ないんです。だから、どうも話し合いとしてどうなんだろうと、私はずっと思っているんです。一旦素案が出たら、もうそれで行くんですという格好の議論でいいのか。

もっと言いますと、もともと地下化という地元との約束があった中で、皆さん地下化で行くんだなと思っていたら、高架案が唐突に出てきた感じがする方がたくさんいらっしゃる中で、ずっと高架ありきという形で進んでいくことに対して、やはり皆さん不満をお持ちです。この不満をお持ちだと、一番大変なのは、いろんな議論を聞いていましたけれども、用地買収に関わるリスクというのは、この手の事業、物凄く大きいじゃないですか。つまり合意がないのに押していってしまうと、用地買収が進まないと、事業自体が困難に陥るということがあるわけです。

だからそういう意味でも、これまでの議論の経過というのが、私から見れば、非常に高架化ありきの議論。それからもう一つは、今商店街のお話が出ましたけれど、商店街の問題にとっても、お住まいをお持ちの方々にとっても、あるいは住んでいらっしゃるの方々にとっても、本当に大変なんだなという思いがあります。ちょっと商店街の問題と、今構造形式の問題で少し議論させていただきました。

ほかの問題、少しまた後で一休みして議論したいんですけども、この点だけとって、

今ここで計画決定というのは非常にリスクがあって、問題があるんじゃないかと思っております。まず、このことだけ申し上げて、少しほかの方に議論を譲りたいと思います。

(会長)

ありがとうございます。委員、お願いします。

(委員)

私は建築関係の設計事務所で支部長をやっております。

建築のほうから考えた場合に、防災とか防震のことで考えるのであれば、地下のほうが一番いいのかなと思います。

どうしてかという、やはり地下は、耐震性はすごく高いと思います。そして、また側道の問題もありますけども、側道もなしにして、地下の上に避難通路として、災害時でもそういう活用できるかなという考え方はあると思うんです。だから高架したから、予算的なこともあるんでしょうけども、今のこの意見書を見ますと、地下化の方が大多数いらっしゃるみたいなんです。だからそこら辺を、もう少しこれから防災のことで今東京都もすごい力を入れていますが、耐震設備いろいろありますので、やはり地下ということも、考えていただきたいと思うんです。

そのような防災に関してはどういうお考えでいるのか。高架案もその点はちゃんと計算されていると思いますけども、その点で高架案は少し不安な感じがするんです。要するに震災でも震度7とか言われていますけども、実際直下型だったら、もっとすごいのが来るかなということを考えたら、高架式というのはもつかなという気がします。その点を少しお聞きしたいんです。よろしくお願いします。

(十条まちづくり担当課長)

今ご指摘いただいたような、高架式での高架構造ですとご不安だというご意見は、説明会等でもいただいております。この件に関して、実際に今後設計また施行するJR東日本からの説明では、今回の熊本の震度7が起こった事象を踏まえて、その辺の対策を踏まえて安全な設計を行うというように聞いておりますので、その点をご心配いらないかなと思っております。

ただ、地下と高架での比較でどちらが優劣かということについては、様々な検証等もあるかと思っておりますので、そこでの比較のお答えというのは、差し控えさせていただきたいと思っております。

(会長)

ほか、いかがでしょうか。お願いします。

(委員)

東京都から諮問書が来て、それで意見を言うということでは、ここが最後だと思いますので。地下化にした場合に、東京都はどのように関係をしてくれたのかということ、この場所で聞いておきたいんですが。

東京都が関わるのは、踏切と道路が平面で交差しているから、その渋滞を緩和するために東京都は関係すると。地下化にすると、その交差というのは上下でなくなりますので、そうすると東京都は全く関係なくなるのかどうなのかというのを、この際聞いておきたいことなんですけれども。

(十条まちづくり担当課長)

今回の連続立体交差化計画、今後事業化を予定しておりますけれども、事業につきましては、国土交通省の要綱に基づく事業になっていまして、事業主体が東京都として事業を行うというものです。その中で、私どもの北区とJR東日本の3者で応分の負担をして、事業化するという枠組みになっております。

お隣の足立区でも立体交差化事業、これは足立区が事業主体としてやっております。そのような事業主体がどこになるかというところで、この十条につきましては、東京都が事業主体としてやるという中で、私どもの北区としては、その関わりという部分では事業費に関わる部分、おおむね全体的には11%程度の負担を今後負担するという予定になります。国の要綱に基づく事業のスキームでの関わりになります。

したがって、高架構造のものが高架であったり地下であったりというものは、その事業の枠組みの中のものになりますので、当然地下で、仮に今回655億というように東京都が示しておりますけれども、その655億になれば、その部分の1割ちょっとの負担が増えてくるというような関係が、わかりやすいところでの説明になろうかと思っております。

以上です。

(委員)

それは議会でも聞いてきたことだから、あれなんですけれども。地下だった場合に、東京都はそれだけのお金を出したかどうか。

(十条まちづくり担当課長)

出すか出さないかというか、仮に地下という場合につきましては、国の説明が不足しておりましたけれども、負担をしますと。国が要綱に基づいて、社会資本整備交付金という形で補助しますので。国が今回の構造形式で高架、地下等の比較検証の中で当然それだけではなくて、このまちづくりにどれだけ寄与するかという費用対効果を含めて国は判断しているということです。地下であった場合、国がそれでよしとするかどうかというところが、大きな判断になるかなというところでございます。

(委員)

聞き方が悪いのかな。東京都は、地下だとお金を出したかどうかということを知っている。国が認めるとか事業認可をすとかじゃなくて、実際関係ないから出さないということになったんじゃないかなというように思うんですが。

(十条まちづくり担当課長)

そこは要綱の枠組みで、基本的な要綱は高架構造での負担割合が決まっています。地下の場合は、その高架構造の負担割合を負担するような形になりますが、その11%という部分が、地下の場合はより都市側の負担が増える可能性はございます。

東京都は、当然事業としてやりますので、それは負担をするということになりますので、出さないということにはならないということです。

(十条・王子まちづくり推進担当部長)

少し補足をさせていただきます。大前提として東京都も都議会がございまして、そこで了承を得て判断をするということでもあります。例えば、どうしても区が地下化を主張するのであれば、本来東京都は、今、高架化を進めようとしておりますので、その差額は当然区のほうに多くの負担をとというようなことも想定し得るというように考えております。

(委員)

ありがとうございました。

もう一つ聞きたいのは、地権者と、権利者といっても土地をお持ちの方と、その上でご商売をされている方といますけれども、それはこの沿道でいうと、どれぐらいの方なのか。ご商売だけじゃなくて、ただお家があって、その上に住まわれている方。あと土地をお持ちでなくて、その上に住んでいるという権利を持っている方との割合というのは、どれぐらいなのでしょう。

といいますのは、地主さんが裁判を起こして、反対をするという旗を上げる方たちが本当にいるんです。その旗をおろしてくださいという簡易的な裁判、2万円ほどかかるものなんですけども、そういう裁判を起こしたりとかということもしているんです。そういうことを、北区は承知しているのかということをお聞きしたいんですが、どのぐらいの割合がいるのか。

(十条まちづくり担当課長)

連続立体交差化計画でも、一部借用ないし買収のところが出てまいります。圧倒的に多く用地買収を予定するのが、鉄道付属街路になります。ここについては、おおむね110から120件ほどの権利の方にご協力いただく予定になっております。

今、ご質問いただきましたご商売等の割合につきましては、まだそこまで詳細な調査を行っておりませんので、これから調査をさせていただきたいと思っております。

具体的な訴訟ということにつきましては、ここの鉄道付属街路ということでの認識はきちんと把握しておりませんけれども、関連する十条のいろいろなまちづくりの中で、そのような訴訟になるような話というのは、ほかの事業の関係では聞いております。

(委員)

それは、区は具体的に捉える必要はないでしょうか。

(十条まちづくり担当課長)

いわゆる地権者と借地権をお持ちの方、また借家人の方という、それぞれの権利の方でのお話になりますので。極力事業に関わるものについては、北区も仲介させていただきたいという気持ちはございますけれども、あくまでやはり割合等については、権利者さん同士のお話し合いで決めていただくのが原則ということになりますので。その部分での橋渡ししないし仲介までが、どこまでご協力いただけるかという悩ましいところでもございます。

(委員)

改めて、この場でこれについて検討、議論するに当たって確認をしたいと思えます。この東京都の連続立体交差化計画についての構造形式について、様々意見が出ておりますが、これまで区としての検討の経過と、そして我々議会としても全会一致で意見をまとめてきた経緯がございます。そこについての確認をお願いしたいと思います。

(十条まちづくり担当課長)

今回、これまで北区議会におきましては、昭和58年に地下化という決議がございました。平成26年に早期の連続立体交差化の事業化と区議会の判断を求める要旨の陳情がありました。その後、北区議会につきましては、適切な構造形式でという形で陳情を全会派採択して、決議をしているという状況がございます。

具体的な構造形式の検討につきましては、北区といたしましては、都市計画の決定権者であり、また事業者、事業主体となる東京都が判断すべきということで、これまでも議会

でご答弁させていただいておりますけれども、北区といたしましては、今回のその検討結果の高架構造の構造形式について尊重する立場であるというように申し上げております。

(委員)

平成26年の議会での決定、この経過も議会としても地域の方々のご意見を吸い上げた形での、意見をいただいた形での提出、その前提だったというように認識しております。なので、今日参加される委員も含めた全会派一致の経過をたどってきたんだというように思っております。様々なご意見、地元の方々を中心とするそのご意見の中で出されてきたこれまでの経過を尊重していくことが、とても大切なのかなということを、改めて今のご説明で認識をさせていただきましたので、ぜひそのような点も十分、地域の中も含めてご説明をしていただきたいということだけ申し上げたいと思います。

以上です。

(会長)

はい、ありがとうございました。ほか、いかがでしょうか。
どうぞ、委員。

(委員)

今のご議論で、構造形式については、先ほどいろいろ意見を言わせていただきました。結局、私どもとしては、やはり早期の立体化ということについては反対することもないだろうと思いましたがけれども、地下化がベストだという立場から決議には最終的に参加しなかったわけですね。

その上で、先ほどもあったように地元の方々からすれば高架化という素案がいきなり出てきたという感覚にならざるを得ないという人たちが多数おられます。その方々は、まだご納得いただけていないというのが、私の実感でもあります。そういう意味では、地元の方々のご意向、北区としてはどのように受けとめているのか。例えば用地買収の対象になる関係権利者の皆さんの中で反対している方はどれぐらいで、賛成の方はどれぐらいいるんだろうと、土地所有者の方はどうなんだろうと、借地されている方々はどうなんだろう。それから利害関係を持っている方々はどうなんだろう、そういったことについて、まだ多分調べてないと思うんです。

しかし意見は、反対意見がたくさん寄せられるという状況に、今なっているんでしょう。だから、そういう意味で、この構造形式問題について、これ以上は言いませんけれども、やはり問題ありだなというように思っているんです。

都市計画全体の問題でもう一つあるのは、事業主体に生活再建の努力義務が課せられていますよね、都市計画法で。そういう点で、さっき商店街の大半の方々が影響を受けてしまう、いちょう通り商店街、これは85号線ですけれども。そのほか、このお話を伺ってみると、先ほど少し出た事前の勉強会の中で、高架化で早くやってもらえれば、現道を概成している18メートルで拡幅する必要がなくなるから早くやってもらったほうがいいと思ったら、30メートルになるのであれば、私の意見とは違うんだというご意見が、何件も出たというように伺っています。

そういうことも出てくるので、結局全体像がよく見えないままに進んでいるなという実感しか持てないんです。ご自分に対する影響も読み切れないままに進んでいるなど。それはすごく大きいんですよ。例えば、読んでいてびっくりしたんですけども、比較検討の中で用地費は仮線のところは借地にしますと。鉄道用地になるところは買収しますと書いてあるんです。それで用地費については、公示地価で路線価の1.25倍ですと書いてあって、それで試算をしているんです。そういう試算があるんだけど、お一人お一人の方にはそ

ういうことは全然伝わってないです、伝えるわけもない。5年も10年もた経てば、お値段が変わってしまいますから言えないというのもあるんでしょうけども。

そのような問題が一つ一つ関わってくるので、関わる人たちが判断できるような材料が示されていない段階で決定してしまうというように、どうしても受けとめちゃうんです。多くの皆さんが、そのようなご意見を、意見書などを読むと出てくるんです。東京都に対して直接出されている方が、どういう意見を出されているか、ここには載っていません。東京都決定のものについて、どんな意見書が出ているか載っていません。それから意見書を出すのを、期間が短くて書き切れなかったという方がいる。たくさん伺っています。そういう意味でも、本当に今の段階で決定するというのは、どうなのかというのを本当に強く感じているんです。

鉄道の問題でも、まだいろいろ言いたいことがありますけれども、次は、85号線なんですけれども。85号線については、概成している18メートルで、今度高架化するための30メートル計画にはいかないで平面交差なんだけれども、30メートルのままでいきますと。ただ、踏切部分がボトルネックなので、そうしてしまうと、概成している18メートル、踏切部分はどうしてもそうになってしまうので、その都市計画を30メートルに広げますということ、全体30メートルでいきますよ。そうすると、先ほど出たような商店街がほぼ消えてなくなってしまうような状況が生まれますということになってしまいますよね。そうすると、そのときに北区の側から強く30メートルでいくということについて要望が出されたというように、都議会での議論では議事録を読みましたら書いてあるんです。

それで、そのときに何か北区は歩行者数の数字を間違っていたということで、30メートルにするという理由が、なかなか読み切れないんです。過大な数字が出て、計算の間違いがあった数字しか根拠としてはよく見えません。定性的にはいろいろ書いてあるんだけど、定量的なものとしてはそれしかなくて。それで30メートルになったんじゃないかという議論が都議会でされていたのを、会議録で見たんですけども、このあたりはどうなんだろうと。間違っただけ計算したというのは事実だったようなんですけど、まずそれを確認したい。それから何で30メートル必要なのかな。商店街がなくなるのに、それでいいのかなというのを強く感じるんです。そのあたり、北区の30メートルにしたいという要望の根拠について、少し説明をしていただきたいと思います。

(十条・王子まちづくり推進担当部長)

今商店街の話が出ましたので、前段の高架化について、少しご紹介をさせていただきます。

いわゆる地下化になった場合、まちが見えない、出入り口が数多くなりますので、商店街としてにぎわいにつながらないというような声を伺っております。そういうことがございまして、五つの商店街からは、高架化を前提とした要望書を私どももいただいておりますので、それはご紹介をさせていただきたいと存じます。

(十条まちづくり担当課長)

東京都議会の都市整備委員会で取り上げたというように、私どもは聞いております。この数値につきましては、東京都と北区の沿線まちづくり検討会というものを平成20年から立ち上げて検討を様々している中での一つの資料を情報公開請求で請求された内容で確認されて、ご指摘をいただいたという話でございますけれども。率直に申し上げて、この値につきましては、誤りであったということで、本来、割るべき分換算のところを、具体的には60分で割るべきところを15分で割ったというようなところがありまして、それに基づいて必要な歩道幅員が過大にされたというような値になっております。

しかしながら、これは様々な検討をする中で、本日ご視察でもご確認していただいたように、学生が非常に多いというところの中での一つの指標でコンサルタントが試算したものでございます。これをもとに東京都が、この補助85号線の計画幅員を検討したということは、一切ないというように聞いておりますし、東京都がこの補助85号線の計画区域を検討したということは、一切ない聞いております。私ども北区の鉄道付属街路につきましても、その値を用いて今回お示しさせていただいているような歩道幅員を決めているということではございません。その検討過程での一つのデータの中に誤りがあったということでございますので、その点のご理解をいただきたいと存じます。

補助85号線につきましては、ご指摘のようにいちょう通り商店街が関連の部分、区域の中に入っております。今回、ご視察の中でもご確認いただいたように、補助85号線につきましては、一部再開発の事業区域にも入っております。従いまして、再開発の事業区域内については、その中で権利変換をされるのかどうかということが、いちょう通り商店街さんとも関わりがございますし、また補助85号線につきましては、それ以外の部分で大きく関わってくるということがありますので、私ども北区といたしましては、これまで都市計画マスタープランの考え方といたしまして、道路拡幅に合わせまして、北区としては商業施設と住宅との立体的共存の沿道まちづくりを行っていききたいということで、それに合わせてその連携でにぎわいを維持し、発展させる地域づくりに寄与させていただきたいということを考えております。

今回の計画決定がもしされて、事業化という運びになりますと、私ども沿道で延焼遮断帯という道路の位置づけになっておりますので、都市防災不燃化促進事業という事業を新たに導入をさせていただきたいと思っておりますし、既に密集事業という面的な木造住宅密集地域を改善する事業というものも既に行っておりますので、この中での共同化というまちづくりの中で、商店街さんについてもできるだけ立体化を考えていただきたいということが一点と。

先ほど委員の中からご指摘いただいた代替地ということも一方であろうかとも思います。商店街さんとして、別のところでもご商売を続けたいという方がいれば、やはりそれはお気持ちに沿うような形でご協力させていただきたいと思っております。道路事業、直接は東京都の事業になりますけれども、ここは北区も連携して、そのような代替地に斡旋できるような仕組みを、これから北区としても考えてまいりたいというように考えております。

(委員)

私、よくそのご議論を伺うんですけれども、現実的にどうなんだろうってすごく思ってしまいますね。実際、今回の十条の立体化そのもの、埼京線が高架化になるんですけれども、事業を進める上でまちづくり全体として一体のものというような動き方をしていますので、議論としては85号線が動いて、再開発が動けば立体化も行くんじゃないかという議論があったのも確認しております。そのような流れの中で、例えば85号線でどれくらいの棟の建物が立ち退くのか、73号線でどれくらい立ち退くのか、85号線でどれくらい立ち退くのか、付属街路でどれくらい立ち退くのか、再開発で関わるのは何件くらいあるのか、これを全部ひっくるめると、700件、800件になってしまいます。それだけの代替地とか、再開発はその場で権利変換されるかもしれないけれども、そのほかはみんな代替地が必要になってしまいますよね。地域の中で、あるいは代替地とはならないかもしれないですね。ご商売を続けていこうと思ったら、あるいはお住まいを確保しようと思ったときに、どのようにして確保するのか、地域の中からは出ていかざるを得なくなってしまうのではないかと。

一番大きな問題は、現道がない付属、あるいは現道が非常に狭い付属街路のところの皆

さんが、現道によって用地費なんか左右されてしまいますから。普通の場所に用地を確保すること自体が用地費そのものでも大変。老朽化しているお宅だと補償費も余り出ないということになりますよね。そうすると、生活再建はどうするんだろう。ローンを抱えていらっしゃる方なんかどうするんだろうというのは、すごく感じてしまうんです。

ご商売をやっている方は、やはり運転資金でいつも四苦八苦されていると思うんですけども、そういう方々が道路が広くなって高くなった場所にお店を確保をするというのは、物凄く大変なんじゃないかと思うんです。今言ったような支援事業では、とても追いつかない。本当に大きな利益を上げておられるお店は別にして、普通に商売をやっている方々はすごく大変じゃないかな。

それから、資産をお持ちの方でも、お住まいを確保するのは、やはり大変なんじゃないかなというの、すごく感じてしまうんですけども、その辺の支援というのはできるんですか。

(十条まちづくり担当課長)

各道路事業につきましては、補償基準がございますので、その補償基準の中で適切に補償するということになります。東京都の事業であれば、東京都の事業者が北区の今回の鉄道附属街路については、北区で補償させていただくということでございます。その補償の中で、プラスアルファの代替地の斡旋等につきましては、できる限りご協力、ご支援させていただくような仕組みをこれから考えたいと思っておりますし、今申し上げたように件数だけで積み上げると、相当な数になりますけれども、全ての皆様方が代替地を必要としているわけではないと思っておりますし、また必ず土地でなければだめだという話でもないかと思っておりますので、様々その辺は知恵を絞りながら検討させていただきたいと思っております。

(委員)

この件については、やはり実際にその影響を受ける方々が安心できるような、そういう方向が示されていないから皆さんいろいろとご意見をおっしゃっているんだと思うんです。そういう意味では、やはりここで決定するという段階にはないなというのを私は強く感じています。

(会長)

わかりました。ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。
お願いします。

(副会長)

地元のいろいろな議論は、これから事業をやる場合の課題かなと思いますが、このような高架のときに気になっていることは、高架にするということは都市計画決定をするのですが、高架の下の使い方については、内容に入っていないということがございます。JRのこのような線路上の空間というのは、結構周辺市街地に与える影響が大きいので、周辺市街地に資するような高架下の使い方について考慮いただきたいというようなことを、この都市計画決定の内容ではないかと思うんですけど、付帯意見というか、今後の希望というようなことも添え、この高架の下の利用がさらにまちづくりに資するようなことも考えていくことも、とても重要なことではないかなというように思っております。

(会長)

ありがとうございます。この辺はいかがですか。

(十条まちづくり担当課長)

今回の高架化ということで、都市計画の決定をした場合に、ご指摘いただいたように、高架下の利用につきましては、この事業の中で15%分を都市側のほうで使える用地というのが担保されてきます。従いまして、その15%をいかに十条のまちづくりに資するものにしていくかということは、やはり鉄道事業者との今後の協議の中で非常に重要な点になってまいりますので、なるべく早く北区といたしましても、その方針を皆様方、地域の方、ご商売されている方も含めまして、ご議論させていただきたいと思っております。

(副会長)

確かに、通常15%なんです。ただ、そのほかのJR側がお使いになる部分も、単に飲食店に賃貸されるとか、そういうことではなくて、もう少しまちづくりに資する使い方を考慮してほしいというように積極的に言った場合は、かなりいい状況で高架下を使っている事例と、そのようなことを言ってこなかったところは、やはりJRの事情で全部使われているところもあります。やはり15%以外のところもご考慮いただきたいというような、積極的な姿勢をもっていただこうがいいかなというように思います。

(十条・王子まちづくり担当部長)

貴重なご意見をありがとうございました。赤羽の高架化のときでも、実際、区とJRと様々協議をいたしまして、できる限り赤羽のまちづくりに資するものをとということで、随分とやりとりをいたしました。今回につきましても、JRと十分な協議をいたしたいと思えます。

(会長)

ありがとうございます。ぜひよろしく願いいたします。
ほかいかがでしょう。どうぞ。

(委員)

補助85号線で、高架道路ではなくなったために、ある意味ではゆとりができたその部分を、ゆったりした歩道にされるという計画というように理解しています。それで、このパンフの中に入っている東京都の質疑を見ますと、なぜ幅員を30メートルのままなのかというところで、一つは歩行者の通行量が多いので、歩道の幅員をゆったりするということと、それ以外に交流機能、それから延焼遮断機能、景観機能ということが挙げられています。このうち、延焼遮断機能はフィジカルなものですけど、交流機能、景観機能というのは、これは沿道のまちと一体になって、初めて機能する部分だと思います。そういう意味では、先ほどからご意見が出ているように、沿道のまちが、かなりある意味ではなくなる状況で、歩道がゆったりしてくると。ゆったりした歩道を活用するまち側が、非常に危機的な状況になるので、やはりそれは先ほどいろいろな補助、サポートをしながら、もう一度まちを組み立て直すという説明がありましたけれど、やはり地域と一緒にどういうまち並みにしてくのか。せっかく豊かな歩道空間ができるのであれば、それをどうまちの資産として生かせるのかというのは早めに検討し、ビジョンを共有しながら、そのビジョンを実現するサポートという形にしていけないと、いろいろ補助のメニューはありますよといっても、それが活用されないんじゃないかなと思います。ぜひその点をご配慮いただきたいと思います。これは意見です。

(会長)

ありがとうございます。貴重なご意見をいただきました。

ほか、いかがでしょう。どうぞ。

(委員)

すみません、最後に一言。やっぱり環境アセスメントの問題がいろいろあるんですね。ご指摘が具体的にあった問題もあれば、そうでない問題もありますので、意見を聞く会を見ても、まだ近くでご納得いただけない方の発言がいっぱいありますし、それからアセスメントそのものについてのご意見も多数出ていました。

一番気になるのは、騒音レベル等々が現行よりもよくしないといけないというようになっているんですけども、今まで前に何軒が建っていたから、騒音が来なかった人たちが、道路にしてしまい、曝露されると、騒音に直接曝露される状況になる方々は、これはどう見えても騒音被害が大きくなるな、よくならなくて悪くなるんじゃないのというように思うのに、改善するような数値になっていたり、ここはすごく不思議なんですね。ある方は、全然違うポイントの数字がみんな同じ、これはおかしくないっていう指摘をした方もいるようです。そのような問題がやはりいっぱいあって、本当にこの検討や構造形式から全体計画、関連するいろいろな計画の検討が、詳細な部分まで十分にされないし、関係者の方々も議論に参加できない形で決まっていってしまう。手続的には進んでしまうと。ここは、やはり今大きな問題で、これが禍根を残すことにもなるかと思っておりますので、私は、三つとも意見としては反対をしたいと思っております。

(会長)

わかりました。ほか、いかがでしょう。

(委員)

過去に、この北区のまちづくりに関わってまいりましたが、本日の案件、この審議案件3件のほかに、この十条では、木密地区の特定整備路線、それから不燃化等、いろいろな事業が一気に集中している状況だと思えます。意見書のいろいろなご意見がありますし、本日この審議会でも様々な議論があるわけですが、やはり、立ち退きを迫られる方、関係権利者、それから商店街の皆様方、非常に不安が大きいと思えます。連立と85は都施行であります。それから、付属街路は区施行ですけど、東京都に対してもぜひ区が意見を言って、それと区施行の場合は区がみずから交渉等をするわけですが、ぜひきめの細かい丁寧な対応をお願いしたいと思えます。要望です。

(会長)

ありがとうございました。よろしいですか。

(副会長)

私も、最近立体化があちこちであるので訪問するんですが、新しい立体高架と昔の立体高架では、音がもう全然違いますね。新しいところでは、ほとんど音がしなくて、その周辺でお話をして、鉄道が通ってもお話ができるというようなレベルの技術の進歩があるので、かなりそのような面の最高の技術を使ってほしいということ、要望することが前向きかなというように思います。

これは、参考までにと申し上げたいんですけど、技術的にやるつもりになりますと、かなりのことが今できるようになっておりまして、新しい高架のところへ行くと、これが鉄道の高架かなと思うようなところもございます。そんなことも要望してもいいかなと思っておりますので、前向きに検討してもらえたらと思います。

(会長)

ありがとうございました。貴重なご意見をいただきました。
それでは、よろしいですか皆さん。どうぞ。

(委員)

王子の我々の立場からいうと、早くやってもらいたい。この十条の踏切なんて言うのは、渡ったことのない人は知らないですよ。だけど、タクシーに乗ったって、バスに乗ったって動かないんですよ。走らないで料金だけ上がるんですから、タクシーなんて今は。ですから、とにかく地下だろうが高架だろうが早くやってもらわないと、私は大賛成で、何でもやってくれ、早くやってください。お願いします。

(会長)

ありがとうございました。それでは、ご意見、ご質問は出尽くしたということでよろしいでしょうか。

それでは、これより東京都北区都市計画審議会条例第5条第3項に基づきまして、採決に入ります。先ほども申しましたように、1件ずつ行います。

まず、第261号議案「東京都市計画都市高速鉄道の変更について（東日本旅客鉄道赤羽線）」、東京都決定の案件でございますけれども、この本議案につきまして、原案のとおり区長に答申するということに賛成の方の挙手をお願いいたします。

(挙手多数)

(会長)

挙手多数でございますので、原案のとおり区長に答申するということといたします。

続きまして、第262号議案「東京都市計画道路の変更について（幹線街路補助線街路第85号線）」、これも東京都決定の案件でございます。本議案につきまして、原案のとおり区長に答申するということに賛成の方の挙手をお願いいたします。

(挙手多数)

(会長)

これも賛成多数でございますので、原案のとおり区長に答申するということとさせていただきます。

続きまして、第263号議案「東京都市計画道路の変更について（東日本旅客鉄道赤羽線付属街路第1号ほか5路線）」、これは北区決定の案件でございます。本議案につきまして、原案のとおり区長に答申するということに賛成の方の挙手をお願いいたします。

(挙手多数)

(会長)

これも賛成多数でございますので、原案のとおり区長に答申するということとさせていただきます。以上で、この3議案を終了とさせていただきます。ありがとうございました。

続きまして、諮問事項第264号議案でございます。「北区都市計画マスタープランの改定について」、これは北区決定の案件です。それから、また報告事項「都市づくりのランドデザインの策定」、これは関連がございますので、まず繰り上げて報告をさせていただくということにして、この両件の説明をよろしくをお願いいたします。

(都市計画課長)

それでは、第264号議案、あわせて報告事項についてご説明をさせていただきます。座って説明させていただきます。

資料の4をご覧ください。表紙をおめくりいただきまして、1ページ目になります。こちら、都市計画審議会の諮問文でございます。諮問内容は、北区都市計画マスタープラン、北区の都市計画に関する基本的な方針の改定に関することです。答申期限は、平成32年3月31日となっております。後ほど、スケジュールについてはご説明をさせていただきます。

2ページをご覧ください。北区都市計画マスタープランの改定について、概要をまとめさせていただきます。目的ですが、北区都市計画マスタープラン2010は策定から7年が経過し、その間社会情勢や関連計画・法令、土地利用等に変化が生じてきております。これらの変化に対応しつつ、着実に計画的なまちづくりを推進するため、今年度から3カ年かけて北区都市計画マスタープランの改定を進めるものです。

検討体制でございます。東京都北区都市計画審議会運営規則、こちら資料4の最後尾に添付をさせていただいております、参考資料になりますけれども、こちら第14条に部会の規定がございます。会長は諮問事項に関する調査、または検討を行わせるため、必要があると認めるときは部会を置くことができるという規定になっております。そこで、今回北区都市計画マスタープランの改定について検討するため、北区都市計画審議会に都市計画マスタープランの専門部会を設置させていただきたいと考えておりまして、その委員構成案を3ページにお示しをさせていただいております。

3ページ、別紙1をご覧ください。学識経験者2名、区議会議員の方4名、区内代表として3名、公募委員として3名、区職員として2名というように記載をさせていただいております。また、学識経験者2名の方、調整中とございますけれども、本審議会の委員で学識経験者として就任をいただいております。村上副会長と吉原委員にお願いをしたいということで、内諾をいただいておりますので、ここでご報告をさせていただきます。また、公募委員につきましては、北区ニュースで周知をさせていただく予定でございます。

4ページをご覧ください。別紙2、横長になります。改定のスケジュールでございます。平成29年度から平成31年度までのスケジュールをお示しさせていただきます。平成29年度、上から都市計画審議会に今回諮問をさせていただいて、この後専門部会の区民委員の公募手続に入らせていただきたいと思いますと考えております。また、区の庁内においては、現在検討連絡会が設置されておりますので、内部作業として骨子案を今年度まとめていきたいと考えております。30年度から専門部会を設置いたしまして、ご議論いただくとともに、区民の意向調査等を行ってまいります。年度末には、年度中間で素案の中間まとめをまとめまして、年度末には素案を作成してまいりたいと考えております。31年度にパブリックコメントを実施いたしまして、案を取りまとめ、改訂版を策定していく予定です。表の欄外に米印の1で、区民意見の把握・反映についての記述がありますけれども、時期や手法については現在検討中でございます。

その現在検討している区民意向調査等の概要について、案を5ページにお示ししておりますので、別紙3をご覧ください。区民意向調査等の概要の案でございます。こちら、目的ですが、骨子案で取りまとめた北区の特徴や魅力、暮らしの将来像、まちづくりの方向性について、区民の生活実感として日ごろ感じていることなどを確認したいと考えております。方法につきましては、区民意向調査は二十歳以上の区民を対象に3,000程度、中学生の意向調査として1,000程度のサンプルを集めていきたいと考えております。内容につきましては、以下6ページまでの内容でと考えておりますので、後ほどご覧いただければと存じます。また、そのほか区民の皆様や事業者の方への説明やヒアリ

ングなど、適宜行ってまいりたいと考えております。

2ページにお戻りいただけますでしょうか。2ページの真ん中から下の部分に参考として、北区都市計画マスタープランの位置づけのフロー図をお示ししております。そのフロー図の一番最初に都市づくりグランドデザインと記載をさせていただいておりますので、ここで報告事項について、繰り上げてご説明をさせていただきます。

資料の5をご覧ください。資料の5、こちらはA4、1枚の紙と添付でパンフレットがございますけれども、こちら要旨にもございますけれども、都市づくりグランドデザイン、こちらは本年9月に東京都で策定したものでございます。2040年代を目標時期として、目指すべき都市の姿や戦略を明らかにするもので、本計画に示す目指すべき都市像の具体化を図り、将来を見据えて着実に都市づくりを進めていくこととしております。

グランドデザインにつきましては、このグランドデザインの役割、2番ですけれども、主な計画内容として、グランドデザインの役割から、将来像の実現に向けてまで、七つの大きな項目で構成をされております。

パンフレットをご覧くださいませでしょうか。まず、開いていただきますと、都市の将来像のイメージということで、イラストが掲載されております。それぞれの東京都内における将来のイメージということで、イラストが掲載されております。

また、左右に大きく開いていただきますと、左の上のほうから第1章、その後ずっと第5章までございまして、裏表紙のほうに6章、7章ということで取りまとめております。北区に関連するところでは、大きく開いていただいた右から二つ目の下の部分をご覧くださいませと、東京都の地図がございまして、こちら、新たな地域区分として、四つの地域区分が再編されてございまして、北区におきましては、環七内側の中枢広域拠点域、また環七外側の新都市生活創造域という地域区分に位置をいたします。中枢広域拠点域では、王子、十条、東十条、田端が、また新都市生活創造域では、浮間、赤羽が位置づけられております。パンフレットの内容については、後ほどご確認いただければと思います。

以上、簡単ですが都市づくりデザインのご説明とさせていただきます、ふたたび資料の4にお戻りいただけますでしょうか。資料4の2ページ目になります。先ほどご覧いただきましたフロー図について、若干ご説明をつけ加えさせていただきます。都市づくりグランドデザインの下に、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針という、都市計画区域マスタープランと都市再開発方針等の3方針が位置しております。この二つは都市計画法に規定をされているものでございます。その下に北区基本構想、基本計画を踏まえ、北区都市計画マスタープランが位置づけられております。関連計画やまちづくり関連の個別のマスタープランなどとの整合を図りながら、まちづくり方針を定めることで、個別の都市計画事業につなげてまちづくりを推進してまいりたいと考えております。

本日は参考として緑色の北区都市計画マスタープラン2010の概要版を添付させていただきますので、こちらにつきましても後ほどご覧いただければと思います。

以上、第264号議案並びに報告事項について、ご説明をさせていただきました。以上でございます。

(会長)

それでは、まずただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見等がありましたら、お願いいたします。

特によろしいですか。どうぞ。

(副会長)

皆さんご意見がなかったら、私、区民意向の調査をさらに検討されているのが、非常にいい取り組みだと思っているんですが、少し気になったのは、2の方法で20歳以上の北

区民ってさっき言われたんですけど、選挙権からすると18歳以上になっているので、何かその2歳が少し気になるなと思いました。

(都市計画課長)

そこは、また今後ご相談をさせていただいて、調査の前には確認を取りながら進めさせていただければと思います。

(会長)

ほか、どうぞよろしくをお願いします。

(委員)

今のその対象に関連して、この中に障害を持たれている方は、どれくらい入っているのかということ重視したいんですね。北区はナショナルトレーニングセンターがあって、オリンピックがまず必ず来る場所、それから東京都には2カ所障害者スポーツセンターがあって、23区には一カ所、この北区だけです。ですから、パラリンピアンも必ず北区の地を踏むと。ほとんど移動は車なんでしょうけれども、歩きやすいまち、それから障害者に優しいという意味では、心のバリアフリーも教育の上でしていかなければいけません、そのような教育を受けた方々が北区でそのような方々に接して、そのような方々が行動しやすい、移動しやすいまちというのをぜひとも次のマスタープランには大きな位置づけとして、持っていただきたい。ちょうど委員もお二人選ばれたところですから、そのことには多くの時間を割いて、よく考えていただきたい。それは、お年寄りにも優しいということ、誰にも優しいということのまちづくりでありますから、どうかよろしく願いいたします。

質問ですが、障害者というのは、どれくらい割合が含まれているんでしょうか。

(都市計画課長)

まだ障害者の方の割合をどの程度にするかということまで、細かくは定めておりませんが、今北区ではバリアフリー基本構想ということで、一昨年から全体構想を策定して、昨年は地区別計画、地区別構想の赤羽地区、今年度は滝野川地区、来年度王子地区ということで、地区別のバリアフリー基本構想をまとめていく予定としております。その中で、今バリアフリー基本構想の策定委員会という委員会の組織を設けて、その中でも区民部会ということで、障害に関わる方々に、障害当事者の方も含め、ご参加いただいている中で、様々なご意見をいただいております。そういう意味で、今回ご提示させていただいた区民意向調査とプラスそういったバリアフリーの策定協議会の中でも、様々なご意見をいただいきたいと考えております。

(会長)

ありがとうございました。ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

そうすると、この264号議案というのは、諮問事項ですので、採決の対象なんですけど、採決の対象は部会をつくってご議論いただくということの賛否ですね。ということでございますので、これから採決をさせていただきたいと思います。

この264号議案、専門部会を設置してご議論いただいて、随時素案等をつくっていただいて、ここの場に報告をいただくと、そういう仕組みをこれから始めるということについて、採決をさせていただきます。そのことに賛成の方の挙手をお願いいたします。

(全員挙手)

(会長)

ありがとうございます。全員賛成をいただきましたので、そのとおりに進めさせていただきます。ありがとうございました。

そうしますと、あと報告事項は1件ありますね。2件目の報告事項をよろしく願います。

(都市計画課長)

それでは、報告事項「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針（仮称）」の検討について、ご報告させていただきます。

資料6、1ページでございます。要旨としては、東京都と特別区等では、平成28年3月に東京における都市計画道路の整備方針、第四次事業化計画を策定いたしました。この第四次事業化計画に基づいて事業を進めることで、2040年代には都市計画道路全体のネットワークが約8割完成するということになっております。ただ、その一方で未着手の都市計画道路の完成までには、なお時間を要することから、未着手の都市計画道路を対象に、東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針を策定していこうということで、今検討を進めているところでございます。

検討の狙いは、2040年代を見据えて、整備すべきものは整備し、見直すべきものは見直すとの基本的な考えに基づき、既に一定の機能が確保されている概成道路の幅員検証や地域的な道路において、既存道路による代替可能性の検証を行うなど、優先整備路線以外の未着手の都市計画道路の在り方に関する方向性を示すものでございます。概成道路といえますのは、都市計画道路のうち計画幅員までは完成していないものの、ある程度の車線数を有するなど、おおむねの機能を満たしているということで、現況幅員が計画幅員の約60%以上の道路などをいいます。

3ですけれども、検討対象、優先整備路線以外の未着手の都市計画道路、約585キロは対象となっております。区内においては、環状5-2号線、こちら明治通り、補助89号線、保健所前通りなど、おおむね10キロが対象となっております。

検討内容ですけれども、広域的な道路、地域的な道路の概成道路については、拡幅整備の有効性の精査、地域的な道路の概成道路・現道なしの道路については、先ほどご報告させていただきました、都市づくりのグランドデザインを踏まえ、地域のまちづくりとの協働で必要性が確認された路線の精査。また、地域的な道路の現道無道路においては、既存道路による代替可能性の観点からの将来都市計画道路ネットワークの検証の精査などを行うこととしております。

2ページ目をお願いいたします。検討体制です。課長級で組織される都・区検討会、都・市町検討会での意見や、専門アドバイザー委員会の助言を踏まえ、部長級で組織される都・区市町の策定検討会議で方針をまとめていくこととなります。検討のスケジュールですが、平成29年度内に、いずれも仮称ですけれども、中間まとめを公表し、30年度秋ごろに基本方針（案）を公表、平成30年度内に基本方針を策定する予定でございます。以上、ご報告させていただきました。

(会長)

ありがとうございました。それでは、ただいまのご報告につきまして、何かご質問等ございますか。

じゃあ、願います。

(委員)

今、説明いただいた中で、いろんな見直しは必要だということに私も賛成なんです、

その中にぜひ加えていただきたいのは、自転車の道、いわゆる自動車道の整備というのをぜひ何らかの形で入れられないかなと。やはり、自転車と歩行者とかの事故も相当数増えております。その面では、この自動車道が未整備だということで、なかなか自転車が歩道を走ったり、また車道を自転車が走っても、危険がたくさんあります。やはり十分な安全性を確保する中で、整備の方針の中に、自転車の位置づけをどのようにこの道路のネットワークの中に位置づけていくのかというのは、非常に大事な視点なんじゃないかなと思います。特に、これから環境の問題とか、様々な観点からそのようなことが叫ばれるように思いますし、そういう面ではこの中に何らかの形でつけ加えていただくと、ありがたいと思います。これは要望でございます。

(会長)

ありがとうございます。ぜひ、よろしく願いいたします。どうぞ。

(委員)

語り始めるととまらなくなってしまうので、一言で済ませます。私は優先整備路線で未着手の路線であるとか、着手した路線についても、進んでいない路線については、積極的に見直したほうがいいのではないかという意見を持っております。そういうことも念頭に置いて、事業に対処していただきたいと、このことは申し上げておきたいと思っております。

(会長)

ご意見として承ります。ありがとうございます。

ほか、いかがですか。よろしいでしょうか。

それでは、これは今年度中に中間のまとめが行われるそうなので、また随時報告をよろしく願いいたします。

報告事項も以上でございますが、その他、何か全体を通してご発言はございますでしょうか。よろしいですか。事務局から何かございますか。どうぞ。

(委員)

一つよろしいでしょうか。先ほど副会長がおっしゃった、その高架下の利用についてなのですが、JRは今まで自転車の駐輪場について、余り責任を持ってきませんでしたよね。これからもそうなんだと思いますが、この十条を一つ突破口にして、そういう駐輪の施設も、そこに区がしっかりとつくれるように、交渉を最初の段階からしておいていただきたいと思っております。有効活用というのは、ほかにもあると思いますが、駐輪の問題は本当に問題なので、新しいまちでよくしていくならば、そういう部分がしっかりとしているところも一つ、これからの駅の在り方だと思いますので、どうかよろしく願います。

(会長)

ぜひ、よろしく願いいたします。どうぞ。

(委員)

今の高架下の話なんですけれど、自分もずっと思っていたことなんですけど、東西を分断する遮断帯にならないのかなと思っています。あのあたりは、かなり線路と線路の間が近いものですから、火が出たら必ずうつってしまいます。航空地図を見る限りでは、あそこはずっと壁ができるなと思っていて、右と左の西側、東側の遮断帯になったらいいなと思っていました。

あとは、そこは木密になっていまして、逃げる場所がないんですよ。線路の下にシェル

ターミナル施設ができて、一時避難ができれば、かなり命が助かるなと思っていて、そのような使い方ができればいいなと思っておりました。以上でございます。

(会長)

ありがとうございます。皆さんからいろんなアイデアが出ましたので、ぜひご検討をよろしく願いいたします。

6. 閉 会

(会長)

皆様のおかげさまをもちまして、本日の次第は無事に終了ということでございます。視察から随分長丁場でご協議ありがとうございました。

それでは、事務局にマイクをお返しします。よろしく願いします。

(まちづくり部長)

委員の皆様におかれましては、現場の視察から本審議会と、本当に長い時間にわたりまして、活発に、そして熱心にご審議をいただきまして、本当にありがとうございます。

本日は、これもちまして閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。