

会 議 録

附属機関又は 会議体の名称		第171回豊島区都市計画審議会
事務局（担当課）		都市整備部都市計画課
開催日時		平成28年6月2日 木曜日 13時33分～15時03分
開催場所		豊島区役所 9階 第一委員会室
議 題		報告1 西巢鴨橋架け替えに伴う一部幅員変更について
公開の 可否	会 議	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部非公開 傍聴人数 1人 非公開・一部非公開の場合は、その理由
	会議録	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部非公開 非公開・一部非公開の場合は、その理由
	委 員	中林一樹 中川義英 小泉秀樹 平賀達也 山崎眞 山口利昭 池田行雄 長島眞 外山克己 竹下ひろみ 中島義春 高橋佳代子 渡辺くみ子 森とおる 山口菊子 藤本きんじ
	出席者 その他	区長 副区長 都市整備部長 地域まちづくり担当部長 土木担当部長 都市計画課長 建築審査担当課長 道路管理課長 道路整備課長
	事務局	都市計画課都市計画担当係長（都市計画） 同主任主事 同主事

(開会 午後1時33分)

都市計画課長 お待たせいたしました。まだ見えられていない委員さんもおられますが、定刻を過ぎておりますので、始めさせていただきます。

本日は、皆様には大変お忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私は、都市計画課長をしております宮川でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、第171回豊島区都市計画審議会を開催させていただきます。

本日は、任期が改まりまして初めての審議会となります。従いまして、委員の任期ですが、豊島区都市計画審議会条例第4条第1項に基づきまして、平成28年4月1日から平成30年3月31日までの2年となっております。なお、条例につきましては、机上配付させていただいております。

新任委員の紹介をさせていただきます。

それでは、今期より初めて委員にご就任いただく皆様をご紹介させていただきます。お名前をお呼びいたしましたら、恐れ入りますが、その場でお立ちいただければと存じます。

なお、委員名簿につきましては、本日、議事日程とともに机上配付させていただきます。

まず、株式会社ランドスケープ・プラス代表取締役の平賀達也様でございます。

委員 平賀でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

都市計画課長 よろしく申し上げます。

東京都宅地建物取引業協会豊島区支部支部長の山口利昭様でございます。

委員 よろしく申し上げます。

都市計画課長 よろしく申し上げます。

豊島区町会連合会副会長の外山克己様でいらっしゃいます。

委員 外山でございます。よろしく申し上げます。

都市計画課長 以上の3名の方々でございます。よろしく申し上げます。

そのほかの委員におかれましては、引き続き委員をお引き受けいただいております。今後ともよろしくお願いいたします。

それでは、委嘱状の交付に移らせていただきます。

委嘱状につきましては、大変恐縮ではございますが、お時間の関係もございまして、委員を代表いたしまして中林委員に、高野区長より交付さ

せていただきます。

それでは、高野区長、前のほうによろしく願いいたします。

区長 委嘱状、中林一樹様。豊島区都市計画審議会委員を委嘱いたします。委嘱期間、平成28年4月1日から平成30年3月31日まで。平成28年4月1日。豊島区長、高野之夫。

どうぞよろしく願いします。

委員 承りました。

都市計画課長 中林委員、ありがとうございました。

また、皆様の委嘱状につきましては、机上にて配付させていただいております。よろしく願いいたします。

続きまして、高野区長よりご挨拶を申し上げます。

区長 どうも皆さん、こんにちは。今日は第171回の豊島区の都市計画審議会にご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

先ほど、司会のお話のように、今回は委員の任期の更新時期にも当たりまして、新たに3名の方の委員をお迎えいたしましたわけでありまして、より活発なご議論をお願いしたいと考えております。

それでは一言、開会にあたりまして、ご挨拶をさせていただきます。

豊島区区役所がこの新庁舎に移転いたしまして、早いもので、もう1年が優に過ぎたわけでございます。その間もまちづくりは着実に進展をしているわけでございます。おかげさまで、この新庁舎も大変いろいろな取り組み方、あるいは創意工夫、さらにはさまざまな特色ある庁舎というようなことで、大変大勢の、他の自治体からのトップの方々を含めて、250自治体を超える視察が相次いでおりまして、今でもたくさんの申し込みをいただいているわけでありまして、こういう工法そのものが大変注目されているのかな。これもただ単に庁舎をつくるだけではなくて、この周辺のまちづくりまで大変大きな影響といたしますか、まちづくりの先頭を走るような、特にここは不燃化促進地域でもございますので、そんな意味でも大変注目をされているわけでございます。

昨年の7月には、本当に長い間の懸案事項でございました、この池袋駅周辺地域が、特定都市再生の緊急整備地域に指定をされたわけでございます。今までは東京の中でもこの西北地区といたしますか、池袋を中心とした地域は、全くこのような指定もございませんし、何か東京から大きく取り

残されているような、少し私自身がひがみ根性があるのかどうかわかりませんが、そんな思いもずっとしてきたわけでありましたが、ようやく東京の中のこの豊島区が、池袋を中心として位置づけられてきたというような形、本当に大きな、まさに転機を迎えてきているのではないかと考えております。

また、庁舎跡地の周辺のまちづくり、これはご承知のように、旧庁舎、公会堂、さらには区民センターというこの地域が、今回、国家戦略特区として位置づけられたということで、図面の中で見ましても、西北部は全くこういう地域の指定がなかった訳ですが、今回の跡地の開発等々が、この国家戦略特区に指定された。東京では22カ所今まで指定されており、六つの新しい地域が指定をされましたが、その中の一つにも位置づけられたわけでございます。

そのほか、池袋西口の駅前のまちづくりも着々と進んでおりますし、10月には造幣局が移転するわけでございますけれども、この跡地の活用等々を含めながら、大変、池袋駅周辺は特に事業がめじろ押しでございます。そのほかの地域でも、今年度に完成予定でありました大塚の駅前の南口の自転車駐車が、いよいよ完成をみるということでありまして、また木密地域における特定整備路線の整備など、豊島区全体でさまざまな事業が進行中でございます。

また先般は、雑司が谷が一昨年に未来遺産に協会から指定を受けたわけでありまして、今回、鬼子母神堂が新たに国の指定重要文化財に、つい先日内示をいただいたわけでございます。そういった面でも、この豊島区全体のそれぞれ、さまざまな分野が非常に価値あるものになりつつある、そんな思いもしているわけでありまして。本当にまちが着実に変わっていく、これらについては、まさに要である都市計画審議会の皆様方のさまざまなご議論の上に立って、さらなるまちづくりを推進してまいりたいと思っております。

本日の議題は、報告事項が1件、西巢鴨橋の架け替えに伴う都市計画道路の幅員の一部変更について、でございます。平成24年3月に策定いたしました豊島区橋梁の長寿命化修繕計画におきまして、西巢鴨橋は架け替えをすることとしたわけでございます。現在はアプローチ部分がかなり急な勾配でありまして、歩行者は階段を使う構造となっているわけであ

ります。今回、架け替えに合わせて、この勾配を緩やかに、そしてバリアフリーにも配慮した構造にしたいと考えているわけでございます。その一環で、歩道の幅員も一部拡幅も考えておりました、都市計画手続に入る前に、その概要を皆様にお伝えしたいと思っております。

委員の皆様には、まちづくり施策に対しまして活発なご議論をいただくとともに、今後の豊島区の発展に大きなお力添えをいただきますようお願いを申し上げます、私のご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

都市計画課長 高野区長、ありがとうございました。

区長におかれましては、次の公務がございますので、ここで退席させていただきます。よろしくお願いいたします。

区長 ではすみませんが、どうぞよろしくお願いいたします。

都市計画課長 続きまして、都市整備部を担当いたします副区長が変わりましたので、あわせてご挨拶させていただきます。では副区長、よろしくお願いいたします。

副区長 6月1日に副区長で参りました宿本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

都市計画課長 ありがとうございました。

本日でございますけれども、長倉委員、野口委員、白井委員、小泉明弘委員より、ご欠席の連絡をいただいております。

なお、本日の審議会でございますけれども、委員の半数以上の出席をいただいておりますので、条例の第7条第1項に規定する定足数を満たしております。

続きまして、会長の選任に移りたいと存じます。

会長が選出されるまでの間、齊藤都市整備部長に進行をお願いいたします。

都市整備部長 都市整備部長の齊藤でございます。いつとき、よろしくお願いいたします。

豊島区都市計画審議会条例第5条第2項に基づきまして、学識経験者の中から選出をお願いすることになっております。この規定にしたがいまして、会長の選出をお願いしたいと思っております。

委員の皆様の方から、ご意見はございませんでしょうか。よろしくお

願います。

委員 今までも中林会長に会長をやっていただいておりますけれども、事務局一任ということでお願いいたします。

都市整備部長 ありがとうございます。ただいま中島委員より、事務局一任とのご意見がございました。皆様、事務局一任でよろしいでございましょうか。

(異議なし)

都市整備部長 ありがとうございます。

では、事務局より提案をお願いします。

都市計画課長 それでは、事務局よりご提案させていただきます。

豊島区では、安全・安心なまちづくりを区政の最重要課題の一つと位置づけております。そして集中的に取り組んでいるところでございます。

そこで、これまで国や東京都などの地震対策に数多く携われまして、また、豊島区におきましても、防災会議委員や造幣局地区街づくり計画検討委員会の委員長などを務めていただいております、今お話にもありましたように、引き続き中林委員に会長をお願いできればと考えております。よろしくお願いいたします。

都市整備部長 ただいま事務局より提案させていただきましたが、ご意見等、皆さん、ございましょうか。

(異議なし)

都市整備部長 ありがとうございます。特にご意見がないようございますので、事務局提案のとおり中林委員に会長をお願いしたいと存じます。

中林委員、よろしいでしょうか。

委員 はい、承りました。

都市計画課長 ありがとうございます。

それでは、中林会長よりご挨拶をお願いいたします。

会長 ただいま会長の任を仰せつかりました、中林と申します。前の2年に引き続きということでございますが、よろしく願いしたいと思います。

前期、前の2年間というのは、いろんなことがあったかと思っておりますけれども、大きく分けると基本構想長期計画も見直され、さまざまな計画がつけられた、都市計画の基本になる都市計画マスタープランも新しく動き出した、そういう計画をつくるプランニングの2年間だったかなと思います。先ほど、区長からのご挨拶にもありましたが、これからの2年間というの

はそれをどう実践していくかということに少し重きを置いた議論が必要な時期ではないかなと思っております。ということで言えば、この都市計画審議会というのは、都市づくり、まちづくりを実践する上で、法廷決定をする一つの手続機関ですので、非常に重要な役割を担う2年間になるのかなと思っております。

今日も中間報告ということですがけれども、いきなり諮問、決定ではなくて、中間報告をなるべく小まめにさせていただいて、皆様からのご意見も十分踏まえながら、よりよい計画を決定していけるように、あるいは事業を決定していけるように運営させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

都市計画課長 中林会長、ありがとうございました。

続きまして、条例の第5条第4項に基づきまして、職務代理者のご指名を会長よりお願いいたします。

会長 はい。それでは職務代理者ということですが、前期もお願いしておりましたけれども、中川委員にお願いしたいと思っております。したがって、私から中川委員を職務代理者として指名させていただきます。

都市計画課長 よろしいでしょうか。

委員 中川でございます。引き続きよろしく願いいたします。

都市計画課長 中川委員でございますけれども、豊島区におきまして、都市計画審議会の委員、建築審査会の委員、都市計画マスタープラン改定検討委員会の委員長など、区の都市づくりにお力添えをいただいているところでございます。

改めて一言ご挨拶をお願いできますでしょうか。

委員 中林会長からもお話がございました。いろいろな動き、実際の事業に動いていくものもございます。ただ、都市計画審議会としては、今動いている事業等々だけではなくて、区民の生活も含めて、今の当面の目標の2020年以降、どのような人々の生活と、それを支えていくインフラというものをどう作っていけばいいのかというようなことで、私も中林会長のもとでお手伝いできればというふうに考えております。どうかよろしく願いいたします。

都市計画課長 ありがとうございました。

それでは、会長並びに職務代理者が決まりましたので、今後の進行につ

きましては、中林会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願ひいたします。

会長 それでは、ただいまより都市計画審議会を進めていきますが、議事日程にしたがって進行してまいりたいと思います。

最初に、本日でございますけれども、傍聴希望者の方はおられましようか。

都市計画課長 1名いらっしゃいます。

会長 1名おられるということでございますが、審議会の公開については、豊島区都市計画審議会運営規則第6条で原則公開ということになっておりますので、本日、お一人おられるということでございますが、傍聴者の方に審議会を公開してよろしいでしょうか。

(異議なし)

会長 ありがとうございます。では、傍聴を許可しますので、入室、誘導をお願いいたします。

(傍聴者入室)

会長 それでは、本日の議事につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

都市計画課長 それでは、初めに資料のご確認をさせていただきたいと思います。机上に議事次第、委員名簿、資料の1、これはあらかじめお送りしているものでございますけれども、念のため本日は机上に全て配付させていただいております。また、参考資料1、横長の大きな図面でございます。参考資料2、A4が1枚でございます。そして参考資料3、A3が2枚でございます。お手元にございましようか。途中でも結構ですので、もし不足がありましたら事務局にお伝え願ひたいと思います。

それでは、西巣鴨橋の架け替えに伴う都市計画道路の幅員の一部変更につきまして、道路整備課長よりご説明をさせていただきます。

道路整備課長 それでは、この架け替え事業の事業所管課であります道路整備課より、報告案件についてご説明いたします。

こちらの資料1と書かれましたA4の概要書をお取り出してください。案件名は、西巣鴨橋の架け替えに伴う都市計画道路の幅員の一部変更についてであります。

都市計画変更の概要ですけれども、昭和34年に建設された西巣鴨橋は、

平成23年度に策定した「豊島区橋梁の長寿命化修繕計画」において、主要部材の老朽化に加え、耐震性能や耐荷性能の不足、未バリアフリー化などの理由から、平成28年度より架け替え工事を行う予定にしております。本工事では、橋梁区間が117mと現況の33mから大幅に延長されるため、快適な歩行空間が形成できるよう、JR上空部の歩道幅員を2mから2.5m、またバルコニー設置部分については3mに拡幅する計画といたしました。これに伴いまして、JR上空部の都市計画幅員を現行の11mから12mに変更いたします。

本計画の対象路線及び都市計画の変更対象区間につきましては、中段に示した図のとおりとなります。

概要書下段にあります都市計画手続きのスケジュールにつきましては、現在、6月2日時点で、豊島区都市計画審議会で報告をさせていただいておりますが、この先、7月から8月にかけて都市計画案の公告・縦覧・意見募集、また28年の9月には豊島副都心開発調査特別委員会で報告を行った上、豊島区都市計画審議会に付議を予定しております。また、おおむね28年の9月から10月、都市計画決定を予定しております。

概要書の裏面をご覧ください。概要書裏面には、橋梁掛け替え事業の経緯を示しております。経緯としましては、平成25年度に周辺4町会長へ本事業の概要を説明してございます。平成26年度には、周辺4町会長へ住民説明会実施のお知らせをした上で、住民説明会を開催しております。またあわせてJRに対して計画内容を説明してございます。平成27年度には、説明会で出た住民の皆様からのご意見をもとに修正設計を行いました。周辺4町会長への事業の修正点の説明を行っております。また、現在、平成28年度に、実施設計を進めており、年度末施行協定締結に向けまして、JRとの協議を実施しているところでございます。

中段には、この掛け替え工事の完成イメージ図を載せております。

左側にありますのが線路沿い・線路付近の道から見た絵、また、右側には橋上からのイメージ図を載せております。

今後、都市計画決定後のスケジュールであります。平成29年3月に事業認可取得、また橋梁架け替え工事につきましてJR東日本と協定締結を予定しております。工事期間としては四、五年を予定しております。また、平成33年冬ごろより、主に側道部では、無電柱化の工事を着手予定

としております。

続きまして参考資料、こちらの長い、縦断図、平面図の書かれた資料をお取り出しください。

まずは上に描かれています縦断図からご説明いたします。この縦断図の中で、薄い灰色の線が、現在架かっている橋の姿、現況を示したものでございます。また、オレンジ色で着色している部分が計画の橋梁でございます。ご覧になってわかりますように、橋面の高さが約1.6m下がることとなります。またこの橋面の高さを下げますことで、橋全体の縦断勾配をバリアフリーに対応した5%以下ということで計画しております

次に、この図の下段に書いてあります平面図をご覧ください。

こちら、今まで線路をまたぐ橋梁区間のみについていた歩道を、この坂のたもとの部分から本線部に歩道を全線取り付けまして、この橋を上っていらっしゃるまで5%の勾配で、歩行者あるいは車椅子の方も通行できるような計画となっております。

また、近隣の住民の方の利便性を向上させるために、橋の中腹部には2カ所の階段を設置してございます。

また、橋の中間部にはスカイツリーや清掃工場を眺める方がいらっしゃっても通行の妨げにならないようにするために、2カ所のバルコニーを設けてございます。

続きまして、参考資料2というA4の1枚の紙をご覧ください。こちらからは上部工の断面についての説明でございます。

2個横断面が載っていますが、上が既設の橋の横断図でございます。また、下が新設の橋の横断を示しており、比較しますと、まずこの橋の幅員そのもの、道路幅員が、全幅が50センチ程度増えてございます。それから車道幅を1m狭くしております。今まで8mあったものが7mになっています。そうしますと、あわせて1.5mの余裕ができたものを、これを両サイドの歩道に振り分けています。つまり、75センチずつ左右の歩道の幅が広がったというのが今回の計画でございます。

また、その下に示しております新設橋梁の幅員及びバルコニー設置位置というところには、各寸法を記載させていただいております。

続きまして、こちらの写真撮影パース作成位置図と、参考資料3のこちら、写真とパースが載った絵が、A3が2枚一組になってございます。

今までの説明の中で、縦断図、平面図、横断図を用いまして、既設の橋梁と新設の橋梁の違いを示したわけでございますけれども、より視覚的にどのように変わるのかということをもう少しわかりやすく説明するために、現況と設計の違いを、こちらの写真とパースの絵を見ていただきまして、写真で示しております。写真の1から7までが現況の橋の状況を示しております。また、パースの1から4、これが新しく架け替え事業を行う橋のイメージを示したものでございます。

こちらはどの方向から今の橋を写真で写したものなのか、あるいはパースで示しているものなのかを地図上に示したものでございます。

また、こちらにスライドも予定しておりますので、この先の質疑等におきまして、もう少し、この写真は小さいので見づらいということであれば、いつでも大きなものも映せるようになっておりますので、ぜひ大きいほうでもご覧になっていただければと思います。

説明は以上でございます。

会長 ありがとうございます。事務局よりの説明でございます。ただいまの説明に関しまして、何かご質問あるいはご意見等ございましたら承りたいと思いますが、いかがでしょうか。

委員 線路際の階段が片側に1カ所ずつしかついていないとなりますと、線路際の方が線路を渡って反対側の際でおけるとなると、ずっと坂をおりていかなきゃいけないと。現況は、両側にそれぞれ階段が付いていたと思いますが、これが付けられなかったのか。付けたほうが便利なのではないかなという気がしますが、いかがでしょうか。

会長 はい、いかがでしょうか。

道路整備課長 これにつきましては、当初、修正設計を住民の皆様からご意見を伺う前は、実は階段が全くない状態で設計をしておりました。ただ、住民説明会を行う中で、やっぱり今委員からご指摘のあったとおり、どうしてもその途中に階段をつけてほしいというようなご要望がありました。ただ、本線の歩道幅を広げた関係で、今まであった位置に階段をどうしても4カ所つけられないというような事情もありましたので、今回は敷地の許す限り、対角にはなりますが、2方向に階段を設置させていただいた次第です。

委員 地元の方は納得されたのですか。

道路整備課長 そうですね、実際にこれが今できる精いっぱいということで、実は対

角にはなるのですが、基本的には今ある橋台のたもとからたもとに移動するというよりは、あるいは東池二丁目の方が大塚側に移動するであるとか、あるいは大塚側の方が池袋方面に進むというような利用がほとんどであります。その辺は敷地の問題でもありますので、またこれに時間を要したり、また費用をかさむよりは、現行の形で何とかご納得いただいているということでもあります。

委員 わかりました。

会長 よろしいでしょうか。何か分かったような、分からないような説明ですが、要するに、線路を挟んで対角線に移動する人がいれば、これは大変回り道をしないとイケない、そういう意味ですよ。

委員 はい。

会長 線路の北側、南側で道路をまたぐのは、これは写真7というところに、地下に歩道の通り抜けがあるけれども、これは道路の高さが少し下がっても確保されると考えていいのです。

道路整備課長 こちら、資料1になりますが、縦断図をご覧くださいと思います。こちらに、横断通路の高さについて、写真7は現況でございます、これは位置で若干高さが変わるのですが4 m弱、3.8 mくらい。これが今回、道路の縦断勾配を5%以下にすることから、縦断図に示しますように、車としては2.5 mまでの通行高さとなっています。ですので、いわゆる小型車等でありまして、構造的に通れます。普通車でも車の車種等を調べていた中で、5ナンバーであれば特に問題なく、また、いわゆる普通車の中でもハイエースワゴンのグランドキャビンというものが今一番高さの高いもので2.285 mございますけれども2.5 m、ぎりぎりですが通過できると。もう一つは、高さはどうしても勾配の関係で低くなってしまったのですが、この幅を見ていただきますと横断通路の幅が4,500 mmまで横幅を長くしてございます。その中で少しでも曲がりやすくして、閉塞感を解消しているというのが今回の設計になっております。

委員 今のお話とも関係するのですが、タッパが2.5 mということは、基本的には橋梁区間が延びましたと。延びたけれども、タッパがそれくらいしかないということは、基本的には橋梁の下部の利用というのは、大体あいた状態。いわゆる道路の維持補修のための高さというのが必要になりますよね。それで2.5 mであるとか、もうちょっとあるところもあるとは思

うけれども、作業スペースを1.5mとったりすると、とても下に何も。例えば防災用の備蓄の倉庫みたいなものは置けるかもしれないけれども、それ以外のものはなかなか置けないだろうと思うのですが、何か現時点において橋梁の下のところの活用、都市計画決定とはちょっと違いますけれども、活用は何か検討されていることというのはあるのでしょうか。

道路整備課長 今、委員ご指摘のとおり、せっかくもともと土で埋まっていた空間を橋梁形式としましたので、何とかそこを有効に使うというのは我々の課題でもあります。

一つは、上の歩道が広がりましたので、側道部の幅員が狭くなってございます。ですので、その側道が狭まった部分の歩道の一部けた下に設けまして、歩行者が歩けるような空間を設けて、上も下も歩道として歩けるような状態として、側道部の閉塞感も解消に努めているのが一つです。

もう一つは、まさに委員が防災倉庫というようなお話もありましたけれども、実はこれは、橋の4辺が4町会にまたがっておりまして、現在でも町会でこちらを利用されていたという経緯もございます。今すぐ道路の下にここがどの町会さんというのは割り当てまではできないですが、皆さん、なかなか用地確保には苦慮されています。公園のほうに設けるといっても、本来の公園の利用ができていない等々の問題もございますので、その辺は、せっかくできた空間の有効活用ということも含めまして、柔軟に対応していきたいと思っております。

委員 もう1件よろしいですか。先ほどの件でふと思ったのですが、JRの橋の中央に歩道を設けることはちょっと難しいのですか。というのはそうすると車にとまってもらうように、街灯が真上にあつたほうが良いと思うのです、夜間等でも、あそこの道路はそんなに渋滞するような道路じゃないと思うので、横断歩道をつけておけば、上がった方が横断歩道を渡って反対側のJRの際でまたおりることも可能なのかなと今ちょっと思ったものですから。いかがでしょうか。

道路整備課長 歩行者の数で言いますと、12時間当たり900人程度がご利用しております。確かに利便性ということを考えれば道路の中央に横断歩道を設けるということも一つ案としてはあると思います。ただ、実際的な運用としましては、ここは4種2級の6,000台程度の車が通行するところでもあり、当然、警視庁との協議を踏まえた上でこのような道路線形、ある

いは路面標示にしたというようなこともございます。先ほど申したとおり、際から際へ線路伝いに行く利用者の数や車の事故等の発生率を考え、少し遠回りになりご不便になるかもしれませんが、その分勾配は下がっておりますので、横断歩道は一つ案としては承りますということで、検討させていただければと思います。

委員 あくまで要望ですので。

会長 どうぞ。

委員 よろしいですか。今の話に関連した質問なのですが、例えば池袋方面から大塚に向かって歩いていきます、といったときに、左側の歩道を渡っていったときは線路を越えたところでおりの場所がないわけですね。そうするとずっと交差点まで行ってまた戻らないとだめということで、先ほどの四つ階段が必要だという意味合いはあるともいます。例えば池袋のほうからこの図の資料1で来た場合に、らせんの歩道じゃなく、線路を渡った場所におりたいといった際には、おりの場所がないわけですね。そういう意味では、歩道を渡って次の折り返しの階段状のほうに行けないと、線路を渡ったすぐのところには行けないということになるのではないのでしょうか。

道路整備課長 今、委員からお話のあった、初めて来られた方なんかは、確かに行くところだと思っていたところにおりられなくて、そのまま向こうのたもとまで一度おりてから回らないといけない。ただ、この階段の位置が2カ所、こことここにしかないということがわかれば、あらかじめ右の左のどちらのほうから上がっていくかということは、上る前におりられる側を選択して歩いていただくということで、何とか対処できないかなというふうには思うのですけれども。

会長 多分、最初の山口委員のお話も一緒だと思うのですが、例えばこれの現況図のほうを見ると、道路橋の下の通路が二つあって、そのたもとに階段がそれぞれついているので、階段を上って線路を渡って階段をおりてトンネルを抜けると対角線に行くわけですね。それがどこからでも同じようにできるのが、今日提案された計画だと、片側から通路で抜けて階段が上がっても、その先は結局ずっと坂下まで歩いて行って戻ってくるしかないでしょうということをおっしゃっているのですよね。

委員 そうです。そういうことです。

会長 だから、通路の幅を広げて橋の下に2本入れても、それは車のためだけであって、人のためには全く今回は使われたいという。全くではないのですが、歩いて直近で線路のたもと4カ所におりられない構造でいいのですか、ということだと思います。車は少々走らせてもいいですけども、歩く人にそこまで歩かせるというのは、それで本当にいいのですかと、そういうことですよ。

委員 そうです。

道路整備課長 当然、今のご意見はおっしゃったとおりです。ただ今回、全体的に縦断勾配を下げて、大塚と池袋を結ぶ、今まで階段でしか利用できなかったところを何とか橋の上を通過しながらここを通行していくというような形にしているところでもあります。近場から近場への移動が非常に困難だということにつきまして、周辺住民の方への説明会、あるいは町会長、4町会にわたってこの辺は調整してきており、現計画で町会長さんのご了承も得ているところではあります。当然、先ほど申しましたように用地の関係というものが大きなネックになっているところではあります、そのようなご利用の方が多ければ、あるいは横断歩道を設けてというのも一つの手だと思いますので、現行の案で進めさせていただきつつ、運用としては、そういうような要望がふえてくれば、当然路面表示等を用いて横断歩道で歩行者を対角に進ませるといような追加策で対応させていただければと思います。

会長 はい、どうぞ。

委員 どちらの利便性がいいか、全てが整えば一番よろしいでしょうけれども、現実には、用地の問題も含めて、今までは、例えば車椅子とかベビーカーで橋の上をずっと上がっていくということができなかったわけですよ。階段上がって行って、それでまた階段でおりていくということしかできなくて、ずっといわば自動車専用道のような感じだったものが、それが歩行者もずっと行けるといことになって、その利便性は上がったというふうに思います。非常に危険な状況ですよ。だからそれがよくなったといのと、スロープが緩くなったのもよかったと思うのですが、ただ、今、この橋の上で横断歩道について検討するといのはいかがなものかというふうに私は思います。ここは車が通りますから、横断歩道をもし作るのであれば信号をつけなかったらとても危険で、単に横断歩道をつくるだけでは全

くだめだと思います。危ないですね、危険だと思います。そういう意味では、交通管理者も含めて、やはり検討していかなければいけない課題だから、そう軽々には引き受けて検討しますとできる話なのかどうかということとをちょっと確認させていただきたいと思います。

道路整備課長 今、委員からご指摘があったことも当然の話であって、橋の真上にそのような横断施設を設けるということは、視覚的にも、また坂を上ろうとしてかなりスピードを、アクセルを踏んで坂を上っていくわけですから、そこで信号をつけて停車させるのかとか、いろんな諸問題があるように思っております。

歩道幅員を広げたこと、また用地の関係で階段がつかないというようなところで、当初計画にはなかったのですが、2カ所我々も修正設計で半年間お時間をいただいてこれをつけたということもございます。確かに今までの4カ所で端から端へと対角に移動できていた方からすると、多少ご不便を感じられるということはあるとは思いますが、そのほかの弊害もいろいろ考えられ、また用地購入ということになると、これも年月的にも、また費用負担の面でも重りになることは目に見えておりますので、その辺は、今伺ったご発言はきちんと私のほうで受けとめつつ、その中で一番地元住民の方が安全で快適にこの橋を使えるような形で運用を進めていきたいというふうに思っております。

委員 すみません。もう一つ。せっかく車椅子でここを通れるようにするという便利性を、橋の途中では、例えば下の道を通った場合には車椅子の人はおりる場所がないわけですね。らせんの階段で車椅子はできないでしょう。そうすると、いずれにしろ不都合が、便利性を追求したのが中途半端になっていると言わざるを得ないのですが、もし用地買収が難しいのであれば、簡単なエレベーターをつけるとか、そういうことを考慮されたいかがでしょうか。

道路整備課長 今回、こちらにつけた階段の形状は、こちらの平面図のピンクのところに載せておりまして、これも用地との兼ね合いから、四苦八苦してつけた形状でございます。一つはこちらのほうの折り返し階段が、こちらが北大塚側についていまして、東池二丁目側は、らせん階段のようものをない敷地で、最大限昇降設備を取り付けた次第です。確かに、下の側道を通っていった車椅子を橋に上げればという、どこまでも利便性を追求すれば、

この橋についてはそういったことが出てくるのですけれども、エレベーターをつくるにしろ、昇降路を設置するにしても、今現在の用地では対応ができないというのが現状でございます。何とか車椅子の方も、側道部まで来る前に、手前でこの橋を渡れる斜路のほうをお進みいただくような方法でこの線路をまたいで進むというようなことを、何とかご理解いただきたいとは思っております。

委員

すみません、ここは中島委員もそうなのですが、私の住んでいる近くでございまして、現状もよく、よくというか、把握しているつもりなので、一言発言させていただきたいのですが。この西巢鴨橋の架け替えについては、既に以前からお話が出ていて、特に2年前には各町会の皆さんとの意見交換もされていますし、その前から交通量調査だとかその中でどういう方たちが利用されているかという調査も、たしか豊島区のほうで実施しているというふうに思います。ここは本当に使い勝手が悪くて、たまたまここをベビーカーでという方たちも最近ではふえてきましたが、ベビーカーや車椅子の人は基本ここを通らないというか、ちょっと危険なので通らないで、左右に橋があるのですね。そこの橋を渡らないと、結局東池袋から上池とか北大塚に行けないという、そういう地の利というか、ここに山手線と湘南新宿ラインが走っている線があるので、それは地元の方はよく存じているのかなというふうに思います。

ただ、やっぱりここを自転車で通るとかという、お子さんを連れて来た方とか、高齢者の方も、ちょっと遠回りするよりはここを渡っちゃったほうが便利ということで、中には歩いて、例えば豊成小学校に行きたいとか、こちらの帝京平成大学へ行きたいという方も中にはいらっしゃるもので、そういう方たちのためにも歩道を広げましょうということで、地元の皆さんと話し合ってきました。最初はそこにエレベーターをつけたいという案があったと思うのですが、何せその工事を進めるには何百億円をかけて、JRの工事もしなくちゃいけないという難問があるものですから、そこら辺を地元の皆さん一人一人に説得したというわけじゃないですけども、ご理解いただきながら、この架け替えについてはここまで来たというところが現状なので、全てにバリアフリーであるとか、全ての皆さんに利用しやすいかと言われると、そこまでは至ってないのですが、地元の私の意見ですと、やはりそこら辺は落としどころというのでしょうか。皆さんが歩み寄

って、ここまでだったら、例えば町会のお祭りのときのみこしも向こうに渡れますとか、渡れるというのは地下のほうですけども、渡れるとか。それから途中までおりても、最初の橋のたもとと橋の終わりのところに横断歩道もありますので、危険がない限り、地元の皆さんが使い勝手のいいようなものにはなっていくのかなというふうにも思いますので、肩を持つとかそういうことではないのですが、ここまで至るに当たっては地元の皆さんの合意を得てきたということもご理解いただいて。しかし、これは100年もつという計画だと聞いていますので、豊島区が防災に強いとか安全に力を入れているという区の中で、完全にバリアフリーじゃなかったということについては課題を残すことだというふうに思いますが、この下にJRさんが走っているという現状を見ますと、夜中の工事で下げる、たしか数m低くするのにもかなりの時間と費用がかかるということも聞いていますので、その辺をちょっとお話ししていただいて、ご理解を得られたらなというふうに思うところなのですけれども、いかがでしょうか。

会長 中川委員。

委員 図面を見るとかなり本当に苦勞されて、どうやって橋の上で歩道空間を確保するのか、車道のところが8mから3mの6mされたらと、ある意味ではすごいことをやるなというか、せめて3.5mの3.5mの7m確保というのが普通の案だろうところが、3m、3mで50センチ、50センチ、1mそれぞれ歩道部分に振り分けられたような形の絵になっている。放っておくとどうなるかという、橋の上ですから、中央分離帯をしっかり設けると。そうしないとそこでの事故が起こる可能性がある。それで歩道のほうが逆に虐げられちゃうところを、いろんな話がどうもこれはされたなというのはよくわかるというふうに僕なんかは見ているのですが、もう一方で、質問のところの話になるのですが、従来の橋脚がありますよね。これまでの、33m幅のときのあの橋脚、これは撤去されるのか。要は、この縦断図でいうところの黒い薄い線のところの山手線であるとか湘南新宿ライン側に入っている擁壁になっているというか、その部分というのは撤去されて、後ろに新たに深い基礎で橋脚部分を設けられているようにこれは見えるのですが、その部分というのは撤去されるかどうかということの質問だけ、お願いします。

道路整備課長 こちらは、この縦断図を見ていただくとわかるかと思いますが、特に

左側は、この擁壁そのものが、J Rの軌道を確認するための土留めにもなっておりますので、高さの部分で、今度は計画の橋梁に支障する部分までは撤去いたします。その先は変に手をつけると、その分、土が緩んでしまって、軌道のほうに土が落ちてくるような可能性も否めませんので、できるところまで撤去し、あとは残置の方向で、くいも変にほっつき返すのではなく、そのまま利用して、今固まっている土をそのまま現状で使う計画でございます。

あと、先生から話のあった、当初これは地元さんのご希望で一番多かったのは、この橋をフラットにできないかというご要望だったのです。そうすれば全ての問題が上手くいく、対角にも渡れるし、横断歩道もつく。車だってわざわざ横断を、そのまま横断できるというのですか、になるので、ぜひフラットにしてくださいというのが地元さんからの大きな要望でした。この辺をJ Rにも確認しまして、当然、フラットにすれば、今走っています山手線と湘南新宿ラインの軌道そのものを下げないといけないと。こちら、湘南新宿ラインのほうは約3 mで、山手線のほうも1.5 m下げないと、橋をフラットにした場合に下の電車が通過できないというような話がありました。これを、先ほど先生からもあったのですが、1 m下げますのに、縦断方向で400 mの整備が必要、前後ですね。今回、3 m下げるということは、前後1.2 kmの縦断歩行の整備が必要になるということです。池袋と大塚の駅舎間が1.8 kmですから、その中間部に大体西巣鴨橋は位置しますので、そうしますと、駅舎を超えての整備が必要になってくると。これの事業費が数百億円かかるというのがJ Rの概算で出ているのと、何よりも、この整備の工事が1年かかるのか2年かかるのかなんですけれども、全て列車の運行をとめなくては事業ができないというような、かなり非現実的な問題に直面すると。

そこで、いろいろ四苦八苦というところもあるのですが、今回は、何とか歩行者がバリアフリーで定められた縦断勾配5%以下というものを一つの目標に、もう一つは、その下をくぐる車の最低高さ2.5 mを確保すると。この二つのところは固定にして、あとはどのような形で最適設計ができるかということをお我々のほうで何回か計算し直した上でできたのが今の線形でございます。

ですので、この先の事業の進捗もあります。我々としても地元の意見

を取り入れながら、できるところまで煮詰めたというのがこの結果でありますので、できればこれで一度。あとは運用の面で、自転車と歩行者の接触の問題等が出てくれば、少しソフトの面で、例えば看板を掲出するか、あるいは2.5mの高さが、車が通行するのに支障するようであれば、そこにきちんと空洞高さを表示する等、ソフト面の対策であとは処理したいというのが我々の考えでございます。

委員 私の方からもちよっと気づいたことを。まず、5%にされて、バリアフリーに対応されたということは、私は非常に素晴らしいことだと思います。なかなかできないことだと思いますし、これは素晴らしいなと思います。

今の議論をお聞きしていると、利便性を優先するのか、安全性を優先させるのかということが、設計思想としてどっちなのだということが問われているかと思えます。お配りいただいた参考資料の2の断面で、ちょっと出していただければと思うのですけれども、今、歩車道境界に横断防止さくが設置されていないですが、これはどういうお考えでこういう形になっているのかということをお聞きしたいです。

と申しますのが、大塚方面におりてくるのがカーブになっているので、非常に速度を持って車がおりてくるとやっぱり危ないと思うのです。先ほどから、議論に出ている、両側にある階段、例えば人の心理的に、あっちに渡りたいと思っていたときに、今だったら、渡れる状況になってしまうので、私はその利便性よりも、やっぱり大塚方面と池袋方面を安全に誰もが渡れる橋をつくりたいと思ったということを、もう少ししっかりご説明いただいて、ご理解を得ていくような方向で、安全面をもう少し強固にしていくということが次のステップとしては大事なんじゃないかなと思ってお聞きしていました。先ほどの横断防止柵の有無についてお答えいただくとありがたいです。

道路整備課長 確かに今、現状の横断面、または我々の計画の中でも横断柵というものは入れてございません。そのかわりに、歩道と車道との間の街渠ブロックを、20センチと少し高いものを利用して、車と歩行者との分離を行っているところでございます。

しかしながら、今、委員のご指摘のとおり、確かに柵を設けるのが一番安全なのだろうなということは重々理解しているのですが、有効幅員をせ

っかく広げたところを、柵を設置することによって少し減少してしまうというようなこともあります。ソフト対策の一環の中で後づけすることもできると思っておりますので、余りにもここを横断して対角上に進むような方がいらっしゃれるなど、橋の使われ方等々によって、あるいはそういうような追加の対策として、所轄の警察とも協議した上で、横断防止柵のようなものを設置していくということは選択肢の一つとして十分あり得るといふふうに思っております。

委員

先ほどから、階段が対角線上にあるということで、地元からは、こういう案が示されたとき、やっぱりいろいろ声がありまして、まちづくり協議会の中の方に建築の専門家なんかもいらっしゃって、用地の少ない中でいかに階段ができるかということ、ちょうど橋の下が空間になっている部分があるので、その空間を活用して何とか階段の用地を極力少なくできないかとか、あるいはJRのほうの側に少し階段をせり出してつくれないかとか、地元でもそういう専門家のような方がいらっしゃって、いろいろ区のほうとも話し合ったのですが、いかんせん、JR側の上に階段をつくるとなると、幾つか例はあるようですが、そうすると、JRのほうに物を落とさないように屋根をつけるとかそういうことも考えなきゃいけない、そこまでいろいろ工夫をしたのですが、最終的には当面この形でということです。

それで、やっぱり一方で、用地の確保ということで先ほど話がありましたけれども、これは相手のいることなので無理にはできないのですが、例えば今後工事をこれからやっていくわけですから、工事の資材も、用地なんかもいろいろ考えなきゃいけないということで、そういうことでの用地の確保をしながら、そこをまた今度将来的には階段にするとか、そういうことも含めて、ぜひそういうことも積極的に取り組んでいただきたいと思います。

あともう一点は、先ほど説明の中で、無電柱化の話がありました。側道部分が今まで6m、下手すると植栽があるので8mくらいあるところがあるのかな、6mですかね、そこがやっぱり狭くなるということで、地域のほうからも、この設計図をつくるに当たっても、地域のいろいろな要望の声を反映していただいている図面だと思います、本当に。これは感謝いたします。しかしその側道部分もやっぱりより狭くなるということで、無電

柱化することによって、幅は狭くなっても道路を空間的に有効活用できないか、そういう提案なんかもあって、今回、無電柱化ということで進めていただいているわけですが、ただ、それ以外にちょうどこの地域は、上池袋側には豊成小学校という救援センターがあります。あともう一方では、東池袋側は春日通りに近いです。そこはもう無電柱化されています。今、宮仲公園通りも、大塚駅から上池袋の無電柱化を進めてやっています。この工事期間中、恐らく地元の人が車を使うくらいで通る車が少なくなると思うので、この期間中にいっそのこと春日通りから宮仲公園、この1本道は救援センターもあり、いざというときは重要な路線ということで、無電柱化できないのかなど、全然この都市計画と関係ない話かもわからないけれども、その辺はどうですか。

会長 関係ないわけでは全くありません。はい。

道路整備課長 今委員からご指摘のあった無電柱化の整備につきまして、今回は、側道部分が確かに6mから4m程度まで狭くなってしまうということから、何とか有効幅員を多くとろうということで、無電柱化もあわせて取り組むことにした次第です。

この側道部分が橋の対角4カ所にあります。それを超えて池袋側、つまりこの側道から春日通りまでの100mの区間については、この機会にあわせて無電柱化を行う予定にしております。

それでは、今度は宮仲公園通りのほうです。上池袋側といいますか、北大塚側といいますか、そちらのほうにつきましては、実は道路延長が三百六、七十mあるということで、少しこの路線の延長が長いということがあります。今回の無電柱化工事につきましては、大体概算の事業費ベースで春日通りと各側道のところの無電柱化をしますと、5億円程度を予定しておりますが、大体100mで1億円という概算でいきますと、360mぐらい、例えば、側道から宮仲公園通りまでであるとすると、それが左右2方向ありますので、720mというと7億円近くさらにプラスで事業費が出てしまうということがございます。

そこで、今回の計画の現時点では、とりあえず春日通りから各側道のついで部分までを無電柱化のエリアとは予定しておりますが、一方で無電柱化というのは非常に各自治体でもこれが重要だと、当然自治体だけではなく、国が率先して取り組んでいくであろう事業であります。そういった

意味では、最近でも浅層埋設であるとか、あるいは電力線、通信線の離隔をゼロでも設置できるとか、国の国交省のほうで随分その辺の技術的な、もっと簡易に、もっと安くものができていくような仕組みづくりをしているところでもあります。あわせて、地上機器の小型化等も含めれば、我々のような市区町村の狭い細街路を持っているような自治体においても、十分にこの先取り組んでいける事業だと思っています。現計画では側道までということですが、今後の事業費が少し安くできるということであれば、無電柱化の予定をしていますのは平成33年の冬ごろと、5年後ということとで期間がございましてその辺も少し視野に入れながら、委員のご指摘もあわせながら、検討させていただくということでご理解いただきたいと思います。

会長
委員

どうぞ。

参考資料3のいろいろパースの写真を見せていただいて、ちょっと1点気になったのが、パースの2を見ると、橋のちょうどバルコニーの部分、一番高い部分、JRの線路の真上ですけれども、これは手すりというか柵がどう見ても1,300くらいしかないように思えるのですが。目白駅はあれだけ高いフェンスをつけておいても自転車を投げ込まれたりとかそういうこともあったり。これはパースですから、実際にこの寸法が入ったものが、参考資料2でちょっとよくわからないのですけれども、余りにも低過ぎるのではないかなという気がします。やっぱり今、バルコニーでスカイツリーがよく見えるなど、ここは本当に眺望がいいところですけど、やはり快適性よりも安全性を重視しないと。例えば、「あっスカイツリーだ。」と言って自転車が急にぱっととまったりして、後ろの自転車がぶつかったりとか、スカイツリーを見ながら歩行者の方やベビーカーを押していらっしゃる方に自転車がぶつかったりということは、絶対にあってはならないことだと思うので、その辺の、まず安全性ということを重要視していただきたいなというふうに思うのですが、いかがでしょうか。

道路整備課長 今の委員ご指摘のとおり、こちらのパースの、この高さが少し低いのではないかというご指摘、これは我々道路管理者、区で施行すべき最低の高さのものをここにしているわけでございます。当然軌道のほうへの投げ込み防止なんていうのが、最近ニュースにもなっているようなことがありますけれども、これをじゃあ全部区のほうで施行するのか、あるいは、

鉄道事業者のほうで軌道の安全確保の面でつけなければいけないものなのかというのは、協議、議論の余地があるのではないかとこのように考えております。ですので、今の段階で全て道路管理者が事業化に伴って全てをやるというのも一つの案としてあるかもしれないけれども、その辺は鉄道事業者のほうにも、例えば少し材料支給であるとか、少し施工費をご負担いただく等々の、まだ協議の余地があるのではないかとこのように、現在はこのような形になっております。

委員 また、後からJRさんがつけたりすると、今現在の写真1がまさにそうかなというふうに思うのですが、後で金網をつけたり、それこそ見た目も台なしになってしまったり、せっかく100年ももつ橋梁ということなので、やはり施工前からしっかり準備していただいて進めていただけたらと思います。

道路整備課長 実は、今、区で設置する手すりも、例えばその外側にJRが独自で建てなければいけないということではなく、少し延長のできるような金具のついているものを先行的に入れているところもございます。ですので、全く別の物を、それぞれ管理者が違うということで2個並ぶようでは見た目的にもよくないので、その辺は我々も柔軟な対応ということで、今のある手すりを生かしながら延ばせるような仕込みというものはしているところでございます。

会長 どうぞ。

委員 私のほうの質問の最後の確認なのですが、都市計画変更にあたって、道路中心線の位置は変わらないのか、変わるのかということと、それから、今、バルコニーのお話がありましたが、幅員をこれまでの11mから12mにするというのが概略のところでは書いてあると。ただ、バルコニーの部分は12.8か何か、12mよりも幅は広いと思うのですが、その部分も含んで都市計画決定という話になるのか、バルコニーの部分は除いた12mを都市計画決定するのか、そこら辺、都市計画決定する範囲は一体どこなのかということをはっきりしておいた方がと思いますがいかがでしょう。

都市計画課長 計画性の話ですので、都市計画課からお答えさせていただきます。こちらのまずセンターですけれども、都市計画道路のセンターはそのままでございます。両側に50センチずつ拡幅するという計画でございます。こ

のバルコニーでございますけれども、これは計画線の外という考え方でございまして、したがって、補助金の対象からも若干外れてしまうというデメリットはありますけれども、見た目と、先ほどから出ております、眺望を楽しんでいただくということで考えたものでございます。

会長

この2カ所の階段も、バルコニーと同じように道路の付属施設ということで、区が独自に設置する、そういうもので、都市計画決定はあくまでも真ん中の道路ということでありましてということですね。ただ、道路を使うために必要不可欠なものということで、それを整備したいと。

先ほど安全・安心ということで、線路の上だけに歩道がついていた状態から、端から端まで歩道がついて、ずっと通しで渡ることが安全にできるということは間違いなく、それが最優先されているというふうには感じられますけれども、ややもすると利便性が軽視されると。要するに利便性を獲得するためにルール違反をおかす人がいて、その方々が、この橋の上で、車も来ないというので、20センチしか歩道と車道の段差がない。ガードレールその他は車道側にはつけないということが原案ですので、渡ってしまったときに車にはねられるというようなことが起きるといのが、一番ある意味ではやってはいけないことです。あらかじめ、もう一度地元の皆さんに、緩やかなスロープになったので、少し遠回りになるけれども、安全なルートで対角線にも移動するように、歩行ルートをちゃんと守ってくださいということを含めて、ご説明をもう一度きちんとされたほうがいいかなと思います。十分議論をされた結果がここに落ちついているということは理解できましたが、それが本当に全員共有しているかどうかということも含めると、念には念を押しておいたほうがいいかなというふうに思います。

それから、車にとっては、スロープが緩くなるということはスピードが出しやすくなるということでもありますので、歩行者側から見ると車がスピードを上げてどんどん走ってくるというのが一種の危険という要素にもつながりかねませんので、歩道と車道はより安全に安心して、かつ快適に使えるようなことを、いま一度少し検討していただけると。

それから、歩道を渡らせないという意味では、歩道側をもう少しバリアにして、車道に出られないようにする、あるいは車道がちょうど坂の途中でカーブしているのですが、車が歩道の上に乗り上げてこないように、何

かでガードするようなこともあるのかもしれませんが、そうした点も含めて、安全・安心性と利便性の確保、特に歩行者の利便性の確保ということを少しもう一度ご検討いただければと思いますが、今日は中間報告ということで、皆さんからのご意見、はい、じゃあどうぞ。

委員

私も住民説明会に参加させていただいて、議会でも説明があったときにいろいろと意見は述べさせていただいたのですが、簡単にお話をさせていただきたいと思っております。

大塚側には空蝉橋があって、明治通りの上には堀之内橋があって、その間に西巢鴨橋を含めて三つ橋がありますよね。一つは栄橋で、もう一つが宮仲橋ですか。その五つがそれぞれに勾配がなくて、フラットな橋ということで、本当に住民の皆さんからは、ぜひ100年もつ橋であれば勾配のないフラットな橋にしてほしいという要望が一番強かったと記憶しております。ただ、ここは鉄道が高いということと、それから北大塚、東池袋から、線路に向かって逆に下がるような勾配の地形というところがあって、非常に私も要望はしていたのですが、勾配をゼロにするというのが不可能だと。ただ何百億出せば可能ということで、100年か何百億かというところで、私も非常に揺れ動いた部分もあったのですけれども、本当は、この線路の高さをこれに決めたときに、もっと下げていけばとてもよかったと思うのですけれども、現状でどう設計するかということについては、当初示された図面と比較しますと、かなり住民の皆さんの意見を取り込んでいただいて、結構変わったのかなという印象は持っています。この橋の設計以外のいろいろな区の事業を見ても、かなり回数も重ねてきたし、その意見もかなり取り込んでいただいたのかなというところは、私自身も実感するところです。

ただ、お聞きしたいのは、年度末に向けて修正設計をして、実施設計で最終、かちっと決めるところがあると思いますが、まだ若干の変更というのはハード面でも可能なのかどうなのか、その辺はどうなのでしょう。

道路整備課長 今実施設計で行っている内容としましては、もう高さ的なものはほぼこれで固定していかないと、今後、鉄筋だとか、それからくい径であるとか、何より施工方法がいつまでたっても決まらないというようなこともございます。また、当然そういうようなことも決めていきながら、積算も行わなくてははいけません。JRにやってもらう部分、また区のほうでも事

業をする部分等も、この年度末までにやることというのは実は物すごく多くのものがあります。ヤードが狭いというのも大きな問題であります。ですので、今から高さ的なものを動かす余裕があるかというご質問であれば、もう形状、幅員、寸法等のものにつきましては、その先の構造上の鉄筋等々の配置も含めまして、この時点で動かないものにしたいというのが事業課からのお願いでもあります。

委員 安全面と耐久性というものが絡んできますので、高さは私もこれでぎりぎりなのかなという認識は持っています。ただ、今さまざま委員さんから意見が出たものについては、ぜひできるところがあればやっていただきたいと思いますし、それからこれからも住民の意見というものが当然出てくるとお思いますので、できる限り、可能な限り取り込んでいただいて、通行の便はもちろんですけれども、やはり地域の皆さんに長きにわたって親しまれる、本当に愛される、そういった橋を実現していただきたいと思います。私と思っています。

勾配についても、空蝉橋なんかにしても、橋の形状は勾配がありませんが、北大塚に向かっていくに当たっては本当に急な勾配の坂道というのがありますので、そういったところも考えるといたしかたない部分もあるのかなと思いますけれども、特に車がいかにスピードを出さないかというところは、ぜひいろいろな知恵を絞っていただく余地はあるのかなと思っておりますので、ぜひ最後の最後までしっかりと取り組んでいただきたいと思います。これは要望しておきます。

会長 はい、どうぞ。

委員 先ほど、藤本委員のお話を聞いていて思ったのですが、歩道と車道と、あと自転車の通行帯みたいなものをもう少し明らかに車道のほうにつくってみたらどうなのかなと思ったので、ちょっと要望したいと思います。

会長 自転車レーンみたいなものですね。ちょっと厳しいかもしれませんが、検討してみてください。ただ、車の停車帯は入らないので、ここは。沿道がないわけだから。だから停車帯分の車道を自転車レーン的なものして、カラーリングして車は入れないよというふうにすると、歩行者も守れるということも含めてですね。

道路整備課長 今ご指摘のあった自転車のここの運用というのは、実は所轄の警察なんか非常に心配しており、また地域の住民の方も、これで勾配が緩やか

になったことで歩道を自転車が行くということに対して非常に恐怖感を覚えている方もいらっしゃいます。我々も、車道幅を随分狭くしてしまったこともありまして、街渠で500、実際の車道幅としては3mしかない。一般的には車道を行くということが原則ですので、そちらを走らせるかということ、車の運転者からすると非常にそれは危険であるということも認識しております。限られた幅員の中でその辺の共存をどうするかということでもありますけれども、我々の今考えています運用方法としましては、歩道を押し歩いてもらうような、何かこれもソフト面の対策にはなるのですが、表示を行いたいと思っております。

今、実際、2.5mありますので、例えば車椅子の方が1m使って、あるいは自転車を押し歩いている方が残りを使ったとしても十分にすれ違えるだけの幅はありますので、少しこの辺をわかりやすく表示して、運用のほうで何とか対処していきたいというふうに思っております。

会長

なかなか、いろいろ課題がありそうで、つまり橋の下の横断歩道から横断歩道までというと、橋の部分というのが117mですか。それにあと40、50くらい足すので、200mくらいですね。その間、自転車を押し歩いて本当に歩道を歩いてくれるかというのは、よほど景色のいい観光道路ならまだしもですけれども、なかなか難しいかなとも思いますが。限られた幅員をどう使うかということで、今回、車以外の歩道を最大限使ったと。そういう意味では、歩道を自転車といかに共存させるかという側面が強くなるのかもしれませんが。だから歩道の上に、その自転車優先レーンと人間優先レーンというのを使い分けるといことになるのかもしれませんが、いずれにしても、道路をつくったけど事故が起きちゃいましたとか、けが人が出たとか命を落としたとかいうようなことがくれぐれもないように、注意を払って道路をつくっていくことが大事だろうと思っておりますので、都市計画で決めるのは幅と場所しか決めないですが、それをどういうふうに使っていいまちにしていくかということでの意見を皆さんから伺うことでいろんな知恵も出てくると思います。今日はちょっと予定の時間を越していますが。非常に貴重な意見をいただきましたので、事務局はぜひそれらを踏まえて、再度ご検討いただければというふうに思います。よろしいでしょうか。

(なし)

会長 ありがとうございます。今日は中間報告ということで、この西巢鴨橋の架け替えについてのご意見を承りました。

 本日の議題は以上ですが、事務局よりそのほか何かございますか。

都市計画課長 事務局からお知らせをいたします。今後の都市計画審議会のスケジュールでございますけれども、今年度は9月、12月、3月、あと3回を予定しております。次回は9月の中旬あたりに開催させていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。また後日日程調整をさせていただきますので、その際はよろしく願いいたします。以上でございます。

会長 日程、9月と12月と3月ということでございますが、できれば少し早目に日程調整をしてください。よろしく願いします。

 それでは、ほかに何も無いようでしたら、第171回豊島区都市計画審議会を終わりにしたいと思います。よろしいでしょうか。

 (は い)

会長 それでは、これをもって閉会とさせていただきます。熱心にご議論いただきまして、ありがとうございました。

 (閉会 午後3時03分)

<p>会議の結果</p>	<p>報告1 西巢鴨橋の架け替えに伴う都市計画道路の幅員の一部変更について 説明</p>
<p>提出された 資料等</p>	<p><u>報告1に関する資料</u> 資料第1号：都市計画変更概要、事業概要 参考資料第1号：西巢鴨橋計画図（平面図、縦断図） 参考資料第2号：西巢鴨橋断面図 参考資料第3号：現況写真、パース</p>
<p>その他</p>	