

令和4年度第1回練馬区都市計画審議会まちづくり・提案担当部会 会議の記録

- 1 日 時 令和4年10月20日（木） 午後7時00分～午後8時40分
- 2 場 所 練馬区役所 本庁舎20階 交流会場
- 3 参加者 田崎輝夫、杉崎和久、関洋一、有川高利、饗庭伸、鈴木裕、五味哲夫、
吉岡令子
技監（都市整備部長事務取扱）、都市計画課長、
大江戸線延伸推進課長
- 4 公開の可否 可
- 5 傍聴人 なし
- 6 議案 議案第19号 重点地区まちづくり計画の原案について
〔補助233号線沿道地区〕

第1回練馬区都市計画審議会まちづくり・提案担当部会（令和4年10月20日）

○事務局 それでは、定刻より少し早いですが、ただ今から令和4年度第1回練馬区都市計画審議会まちづくり・提案担当部会を開催いたします。

本日は御多忙の中、本部会にお集まりいただきありがとうございます。

事務局を務めます都市計画課の山内と申します。

恐れ入りますが、少し長くなりますので、着座にて進行をさせていただきます。

それでは、まず、本日の会の運営について申し上げます。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防止するため、会の運営に当たりましては、消毒等の感染予防対策を十分に行った上で実施してまいります。御理解・御協力のほどよろしくをお願いいたします。

また、御発言の際はマスクをつけたままでお願いいたします。幹事も同様にマスクを着用して行ってまいります。

つぎに、本日の次第について御案内いたします。

本日は、令和4年度に初めて開催する部会となりますので、委員の紹介ならびに幹事の紹介をいたします。

その後、案件でございます「重点地区まちづくり計画の原案について」御説明いたします。委員の皆様におかれましては、本計画の原案についてお気づきの点や案の作成に当たって配慮が必要と思われる点などについて、御意見等を頂ければと思います。

以上が本日の次第でございます。

ここから先は、次第に沿って進めてまいります。

まず、委員の紹介です。

席上にお配りしました委員名簿を御参照いただければと思います。

部会長の田崎輝夫委員でございます。

○部会長 田崎です、よろしくお願いいたします。

○事務局 副部会長の杉崎和久委員でございます。

○杉崎委員 よろしくお願ひします。

○事務局 関洋一委員でございます。

○関委員 関です。よろしくお願ひいたします。

○事務局 饗庭伸委員でございます。

○饗庭委員 饗庭です。よろしくお願ひいたします。

○事務局 鈴木裕委員でございます。

○鈴木委員 鈴木です。よろしくお願ひいたします。

○事務局 五味哲夫委員でございます。

○五味委員 五味です。よろしくお願ひいたします。

○事務局 吉岡令子委員でございます。

○吉岡委員 吉岡です。よろしくお願ひいたします。

○事務局 つぎに、令和4年6月3日付で東京都宅地建物取引業協会練馬区支部推薦委員の交代がございましたので、新たに就任した委員を御紹介いたします。

有川高利委員でございます。

○有川委員 有川です。よろしくお願ひいたします。

○事務局 以上の皆様でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

つぎに、出席している区の職員を御紹介いたします。

都市整備部長事務取扱技監、宮下泰昌でございます。

○都市整備部長事務取扱技監 宮下でございます。よろしくお願ひいたします。

○事務局 都市整備部都市計画課長、中沢孝至でございます。

○都市計画課長 中沢でございます。よろしくお願ひいたします。

○事務局 都市整備部大江戸線延伸推進課長、原田昭二でございます。

○大江戸線延伸推進課長 原田でございます。よろしくお願ひいたします。

○事務局 続きまして、委員の出席状況について御報告いたします。

ただ今の出席委員数は8名です。当部会の定足数は4名ですので、本日の部会は成立しております。

それでは、以後の進行は部会長にお願いいたします。

田崎部会長、よろしくお願いいたします。

○部会長 分かりました。

田崎でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、早速ですが、本日の議案でございます。議案第19号、重点地区まちづくり計画の原案（補助233号線沿道地区）について、事務局から説明をお願いします。

○大江戸線延伸推進課長 それでは、議案第19号、説明資料①をお願いいたします。

重点地区まちづくり計画の原案について（補助233号線沿道地区）です。

初めに概要です。

現在、本地区では、都営地下鉄大江戸線延伸の導入空間である東京都市計画道路幹線街路補助線街路第230号線と、これに接続する東京都市計画道路幹線街路補助線街路第233号線の整備が進められております。区の都市計画マスタープランでは、補助233号線沿道について、周囲と調和のとれた建物の中層化を目指す、補助230号線沿道について、まちの利便性の向上や沿道市街地の形成に取り組むとしています。また、都の防災都市づくり推進計画では、補助230号線から補助233号線に続く一般延焼遮断帯が指定されています。

補助233号線整備に伴い、土地利用の変化が見込まれ、適切な土地利用の誘導が必要となります。

ここで、恐れ入ります、A3版の都市計画道路等の整備と延伸地域のまちづくり、こちらをお願いいたします。

まず、都市計画道路等の整備を御覧ください。

現在、大江戸線延伸の導入空間である補助230号線は、光が丘から外環道、仮称大泉町駅に向けて、オレンジ色の区間が完成し、交通開放されています。図の下に表記していますように、外環道までのI期、延長約850mの区間の用地取得率は93%、外環道から大泉

学園通りまでのⅡ期、延長約1,250m区間の用地取得率は68%、今回の緑色の補助233号線、約500m区間の用地取得率は約41%と、着実に道路整備が進められています。

つぎに、延伸地域のまちづくりを御覧ください。

区が地域住民とともにまちづくり計画の策定を進めている地区で、色の塗りつぶされた地区は、既に地区計画を決定している地区です。本地区、補助233号線沿道地区は、赤枠の黄土色の線で囲まれた地区で、大江戸線が延伸した際には、仮称大泉学園町駅と仮称大泉町駅の間で、それぞれの駅勢圏になる地区です。駅勢圏としての発展を見据え、駅へのアクセスに必要な補助230号線、補助233号線の道路整備と、災害に強く安全でゆとりある良好な住環境を維持していく面的なまちづくりが必要なことから、道路整備に合わせて、一体的かつ総合的にまちづくりを進めるため、重点地区まちづくり計画を策定するものでございます。

重点地区まちづくり計画について、ご説明いたします。資料21ページをご覧ください。

練馬区まちづくり条例において、区が都市計画マスタープラン等の計画などにに基づき、重点的かつ積極的に特定の地区のまちづくりを進めようとする際に、地区住民の意向を反映させながら重点地区まちづくり計画を策定し、区民や事業者と協力してまちづくりを行うための手続を定めており、手続の流れを示したフロー図になります。

資料右側の計画を定めることができる地区のうち、「④大規模な公共施設の整備とともに一体的・総合的な整備が必要な地区」、これに本地区は該当するもので、大規模な公共施設の整備とは「補助233号線の整備」になります。この流れに従い、計画策定を進めており、詳細は後ほど、これまでの経過および今後の予定で御説明いたします。

恐れ入ります、1ページにお戻りください。

対象区域は、練馬区大泉町三丁目、大泉学園町四丁目、大泉学園町七丁目および大泉学園町八丁目の約47.9ha、名称は補助233号線沿道地区重点地区まちづくり計画です。

議案として、本議案の重点地区まちづくり計画の原案の理由書、区域図、原案本編、説明資料②として原案の概要版をつけています。順次御説明いたします。

また、添付資料として、重点地区まちづくり計画の手續の流れ、現地航空写真、現況写真、参考資料として「まちづくり提言」、まちづくり協議会開催の経緯をつけています。

また、参考として、補助233号線沿道地区の基本データを配布しています。適宜御覧いただければと思います。

恐れ入ります、2ページをお願いいたします。

これまでの経過および今後の予定です。

この地区では、平成30年12月からまちづくり準備会を開催し、平成31年2月の重点地区まちづくり計画を検討する区域の指定後、令和元年7月にまちづくり協議会を設立し、検討を進め、令和3年7月に協議会からまちづくり提言が提出されました。これを受け、重点地区まちづくり計画（たたき台）を取りまとめ、アンケートを行い、本年7月、重点地区まちづくり計画素案を策定いたしました。8月には素案説明会を開催し、御意見を伺い、原案を作成したところです。

今後の予定としまして、本日、本部会で意見を聴取した後、今年12月の都市計画審議会に案を報告し、案の公表・縦覧、説明会の開催等所定の手續を進め、令和5年4月の計画決定、公表の予定です。

3ページをお願いいたします。

原案の理由書です。

名称、理由は、1ページと同様ですので省略いたします。

恐れ入ります、4ページをお願いいたします。

区域図になります。網かけ部分が、約47.9haの対象区域です。

5ページから19ページの重点地区まちづくり計画原案につきましては、主に説明資料②の概要版により御説明させていただき、こちらの本編は後ほどお目通しをお願いいたします。

それでは、説明資料②概要版をお願いいたします。

まず、左上、補助233号線沿道地区の現状は、先ほど御説明した概要と同じですので、省略いたします。

その右側、まちづくりの目標です。地区の現状を踏まえ、幹線道路沿道にふさわしい土地利用の誘導による生活利便性の向上のほか、誰もが安全・安心に暮らせる災害に強い生活環境、安全で快適な交通環境の形成、みどり資源の活用と公園緑地等の整備、みどり豊かで良好な住環境の維持、以上の5つとしています。

その下、5つの目標に向けたまちづくりの課題と方針として、目標に対応した1から5の項目、それぞれ左側の課題に対し、右側の方針に主なものを記載しています。

1、土地利用につきましては、都市計画道路の沿道にふさわしい土地利用の誘導などの課題に対して、地区内の特性に応じて、用途地域などを参考に、右側のまちづくり構想図に示す黄色の「補助233号線・補助230号線沿道地区」、オレンジ色の「長久保通り沿道地区」、薄いオレンジ色の「越後山通り・別荘橋通り沿道地区」、水色の「住宅地区」の四つの地区に区分し、地区ごとにふさわしい街並みや住環境の形成を方針として記載しています。

2、防災・防犯につきましては、災害時の延焼拡大や避難・救助・消防活動への対策などの課題に対して、沿道の不燃化の促進、幅員6m以上の道路空間の確保や生け垣の設置、街路灯の設置や地域の防犯意識の啓発を方針として記載しています。

3、道路・交通につきましては、道路ネットワークの強化、住宅地内の通過交通や見通しの悪い交差点の解消などの課題に対して、都市計画道路や生活幹線道路を骨格とした道路ネットワークの形成、主要な区画道路の拡幅、隅切り、見通し空地の設置を方針として記載しています。

4、みどり・公園につきましては、身近な公園の不足やみどり豊かな住環境の維持などの課題に対して、公園緑地等の整備やみどりの保全・活用、補助233号線整備に合わせたみどり豊かな空間創出の要請を方針として記載しています。

5、住環境・コミュニティにつきましては、住宅地としてのブランドの活用、コミュニティの維持の課題に対して、まちの魅力を地区内外へ発信すること、地域の人々の交流促進を図ることを方針として記載しています。

右の図は、まちづくりの構想図です。重点地区まちづくり計画の区域、現状の公園等や生産緑地、計画に定める土地利用の区分のほか、都市計画道路や生活幹線道路、主要な区画道路を記載したもので、まちづくりの目標に向けたまちづくりの方針を地図に反映したものです。

こちらのまちづくり構想図については、説明資料①にお戻りください。恐れ入ります、15ページ、原案本編のまちづくり構想図を御覧ください。

まちづくり構想図では、土地利用から住環境、コミュニティ、5つの項目に示す方針について、左上の黄色に網かけした黒枠の凡例で、黄色の四角、「建築物や都市基盤のつくり方をルール化して実現を目指すもの」、青色の丸、「住民・事業者・行政等が協働して実現を目指すもの」、緑色のひし形、「行政等が中心となり実現を目指すもの」に分類し、地区全域や各地区区分、補助233号線、補助230号線整備ごとに記載しています。

恐れ入ります、説明資料②、概要版にお戻りください。

最後に右下、まちづくりの進め方です。先ほど御説明した、これまでの経過および今後の予定の最後、重点地区まちづくり計画の決定、ここでいいますと5段目になりますが、この後、まちづくり構想図で示すまちづくりを実現するための手法、地区計画などの検討を地区住民とともにを行い、ルールとして決定し、まちづくりの実現を目指したいと考えてございます。

なお、説明資料①22ページの現地航空写真、23ページの現況写真、参考資料のまちづくり提言については、後ほどお目通しをお願いいたします。

説明は以上です。よろしくをお願いいたします。

○部会長 ありがとうございました。

以上で事務局からの説明は終わりました。

委員の皆様から、御質問あるいは御意見等がありましたら、発言をお願いいたします。

○委員 住民側とどこまでお話をされたか分からないのですが、結構このような道路が造られるときって、「どこに信号ができるのか」ということを、すごく皆様気にされていて、

道路事業者がなかなかそれを言ってくれないジレンマがある中で、この図は、生活道路が切られるような感じになっているので、例えば、「そこに信号をつけてほしい」とか、いろいろな要望があるのではないかと思いますけれども、その信号のでき方というか、道路ネットワークという表現もありますので、歩行者のネットワークってどんな感じでできてくるのか、何か具体的にお考えですか。

○大江戸線延伸推進課長 今、御質問いただきました、道路整備に伴う地域分断ですとか信号の位置といった話につきましては、実際、今回素案の説明会をした中でも、若干いただいております。ただ、具体的に「この場所だ」というのは、事業者である東京都が交通管理者と協議をしまして、なかなか「この位置だ」ということは示されてはいませんが、私どもから、こういった形で地域の方々から要望が出ているというようなことも踏まえまして、東京都には、そういった御意見を汲んだ「信号配置」ですとか「歩道の形状」とか、あと「都市計画道路にアクセスする生活道路」といったところの計画を検討してほしいと伝えているところでございます。

○委員 分かりました、ありがとうございます。

何かもうちょっとこの計画に書きこんでもいいのかなと思いました。「こうしたネットワークができます」とか、「この区間に3つぐらい信号欲しいです」とかという、場所を縛らないような感じで書いておくと、東京都がそれをうまく読み取ってくれるのではないかなと思いますので、もうちょっと書き込んでいいのかなと思います。この道路交通のところ、あるいは他の図面などに書き込んでいいのかなと思いました。

これも細かい質問ですけれども、33mの幅員が、今回、水平区間が25mと18mということになりますよね。どんな盤面の違いがありますか。33mの現状と、これから整備される25mの道路の盤面と、あとは補助、今は補助233号線ですけれども、補助230号線が18mということなので、歩道がどうできるか気になったのですが、いかがでしょうか。

○大江戸線延伸推進課長 まず、補助233号線、幅員33mの構成としましては、車道が約13mに歩道が10mという形になってございます。現在は、車道と歩道ということで、歩

道は、それぞれ1車線ずつの形になってございます。車道は、上り、下り1車線ずつの形状になってございます。

今回整備をしています幅員25mのところにつきましては、車道が10mで、歩道が7.5mで、具体的に自転車通行帯をどうするかが議論になってはいますが、「7.5mの中に自転車通行帯、車道側に寄せる」というような断面を、今のところ考えてございます。

18mの補助230号線の構成につきましては、車道は10m、歩道が4mで、この車道の中に2mの自転車通行レーンを予定しているという構成でございます。

○委員 分かりました。2車線ということで、割とゆったりは取れるということですよ。おっしゃるとおり、自転車通行帯の取り合いが今どき気になるところで、これからは自転車の時代になりそうな感じがするので、そこは計画されて、良いと思いました。

もう1点だけお聞きしたいのですが、大きな生産緑地が、3・4件あると思いますが、これは地権者のお気持ち次第ですけれども、普通はもっと利便性も高くなるし、マンションでも建てられてしまうわけですが、これについては、この生産緑地の状態をお願いと書いたところなのか、もう少し踏み込んで調整をかけることになるのか、いかがですか。

○大江戸線延伸推進課長 生産緑地そのものにつきましては、現状では、生産緑地制度の中で「営農していただけるところは、営農していただく」ということを考えては、この中で、何箇所かまちづくり構想図にも示されている生産緑地があるかと思いますが、一番左の下の部分が生産緑地です。ここにつきましては、先般、この補助230号線大泉学園町地区という地区計画を決定しており、この際、この生産緑地については、「一部公園として区が取得して整備する」ということでお願いをしているところでございます。ちょうどこの辺が、公園の誘致距離として一部足りなかった部分にもなっていたことから、その部分を、地権者に協力いただいて、公園とすることができました。この他は、今のところ生産緑地制度そのもので継続していくか、その後どのような形で区が関与していくか考えていくことになると思います。

○委員 分かりました。特定生産緑地の指定は終わっていますか。

○都市計画課長 特定生産緑地につきましては、生産緑地の指定から30年を経過したものについて特定生産緑地の移行ができますが、こちらの地区が30年経過しているかどうかを確認していなかったもので、改めて御回答差し上げられたらと思います。申し訳ございません。

○委員 分かりました。割とその瞬間に地権者の窓が開くので、いろいろやってもらえるのではないかと私は考えているので、よろしくお願いします。

○都市計画課長 ちなみにですが、練馬区内では、平成4年、5年に生産緑地に指定したものが、近年もうすぐ30年を経過するというところで、もしかしたら生産緑地から変わってしまうのではないかという御懸念があって、特定生産緑地の指定というのを、この間ずっと進めてきたところでございます。

平成4年、5年に指定したものが150ha弱ありますが、その95%ぐらいが、今回特定生産緑地の指定に移行しておりますので、ほとんどの生産緑地は特定生産緑地となり、10年間農地としての機能を維持する方向で指定ができたといったところでございます。

この場所がどのような取扱いか、確認した上で報告させていただきます。

○大江戸線延伸推進課長 恐れ入ります、この地区のこの区域内でいいますと、生産緑地の面積は約2.8haでございます。そのうち、90%以上が特定生産緑地の指定を受けるということで、まだ基準日に達していない農地も一部あるため、特定生産緑地の指定がなされないというところもありますが、トータルでは90%以上になると予測をしているところでございます。

○委員 ありがとうございます。ちなみに地下鉄ができるのが7年後で、道路が完成するのは何年後でしょうか。今のところにかまいません。

○大江戸線延伸推進課長 まず、地下鉄につきましては、いつだというはっきりした見込みが立ってございません。

道路の整備につきましては、先ほどのこちらのA3の都市計画道路等の整備を見ていた

だきたいのですが、まず左下、大泉学園町から大泉町の区間、こちらにつきましては、今のところ、事業認可期間が令和9年3月を目途としていますので、その目途に向けてということと、補助230号線のI期区間、仮称大泉町駅から土支田通りまでの区間約850m、こちらは令和10年3月までが事業期間となっております。さらに、補助233号線につきましては、令和11年3月までが事業期間となっておりますので、事業としては、この期間で完成をするように目指しているというところでございます。

○委員 分かりました、ありがとうございます。割と近い将来なので、生産緑地の地権者と、いろいろ話しておくといいのではないかと思います。ありがとうございます。

私からは以上です。

○部会長 他に御質問等がありましたら、お願いいたします。

○委員 先ほどの委員のご発言と重ねるところもあるかもしれませんが、先ほど、生産緑地が90%ぐらいというのは、その差引きの中には、この道路の予定と公園の予定も含めた現状なのか、もしくはそれらは分母に入っていないのか、どのような考え方になりますか。

○都市計画課長 先ほど御説明したのは、平成4年、5年に生産緑地に指定し、現在も生産緑地として残っていて、かつ、今、委員からありましたけれども、そこから都市計画道路などを除くと、今、150ha弱残っていて、その95%ぐらいを特定生産緑地に移行できたということでございます。

○委員 それは、区全体ですよ。

○都市計画課長 そのとおりです。

○委員 先ほどの地区内の話としてはいかがですか。その場合の分母は、この都市施設を除いたものが分母なのか、その都市施設分も減っているということになるのか、継続されないことになっているのかという、その割合の話です。

○大江戸線延伸推進課長 細かいところは、もう一度確認しなければいけないと思っていますけれども、現状の中で、既に事業化がされ、道路の整備が進んでいますので、そういったところについては、特定生産緑地の指定ってなかなかされないのかなと思っています。

て、あと残りの部分につきましては、基本的に道路にかかるところがそこまでないもの
すから、おそらく数字的には分母と分子は、余り変わらないものと考えてございます。

○委員 もう1つよろしいでしょうか。

今回のエリアは、西側は大泉学園町の住宅地がずっと広がっているところですし、東側
ももう大分住宅ができていて、まちづくり的には、沿道もかなり、もう既に敷地が狭い中
で、道路が真ん中に抜けるという話で、それほど大きな変化はなさそうですけれども、先
ほどの生産緑地の大きい塊のある北東部というか、このブロックは、何らかの手法を想定
しているのかという話と、あともう1つは、道路がすんと抜けますが、現道の西側の道
路との関係で、「なかなか交差点などの処理が難しい」というのは、この計画書の中にも
書いてありますけれども、その辺はどのように考えていらっしゃいますか。要は、沿道の
用途地域を変えたということで、元々の敷地が住宅で細分化されているし、何か置き換わ
るような感じはないですけれども、土地利用的な話としてどのような話が出ているのか教
えていただけますか。北東と沿道についてです。

○大江戸線延伸推進課長 まず、補助233号線、こちらの地図、「道路が抜ける」という
形になりますが、この地域そのものは、ほとんど住宅地で、2階建てのような住宅がほと
んどを占めている地区でございます。

ただ、こういった形で補助233号線、補助230号線という幹線道路ができますので、こ
の沿道につきましては、一定の防災対策を含める必要があるだろうということで、用途
地域についても、この北側の部分が、今、第一種住居地域になっていることを踏まえて、
用途を変えていこうかと検討しているところでございます。

北東側の生産緑地を含めたこちらの地域でございますが、一部密集しているというか、
込み合ったような土地もありますが、周辺のその他の区域に比べると、比較的ゆとりはあ
るのかなと考えているところでございますが、こちらの地域につきましても、今後まちづ
くりのルール、地区計画などを策定していく中で、こういった住環境を維持していきなが
ら、それと併せて沿道地域、沿道地区の土地利用を図っていくような地区計画などを考え

ながら、土地利用を誘導していければと考えているところでございます。

○部会長 よろしいですか。

○都市計画課長 今、資料がございましたので御紹介しますと、図面上の北東で、説明資料②の緑色で北東の左側の大きい方の生産緑地については、現在9 haぐらいの大きさですけれども、本日の参考資料の12ページに図面がありまして、緑色で囲ってあるところが生産緑地なのですが、今、委員からお話があったのは、709番と710番の生産緑地かと思われましても、709番の生産緑地については、平米数にしますと、9,160㎡ほどございまして、そのうち7,530㎡が特定生産緑地に移行しております。710番ですが、現在4,690㎡の生産緑地でございますが、これは全て特定生産緑地に移行しておりますので、今後10年間は、相続などが発生すれば話は変わりますけれども、農地として活用していきたいという意向がある生産緑地になります。

○部会長 よろしいですか。まだありますか。

○委員 もう1点よろしいでしょうか。

もう少し広いネットワークの道路網の図がありませんが、多分ここの道ができると、朝霞、川越街道から笹目通りなどへうまく抜けられるいい道ができる感じになりますよね。これが都市計画道路を抜ければいいのですが、途中から東側に下りていくような形で、車の通行量が増えて、それが地区内に入ってくるみたいな、そのような不安、ビジョンはございましたか。

○大江戸線延伸推進課長 今回、アンケート調査、説明会などを実施した中でいうと、現状も含めて、都市計画道路が行き止まっているような状態もございまして、住宅地内へ車が入ってきてしまうという話はございました。

ただ、そうした中で、この補助230号線、補助233号線がきちんと整備されることで、こちらに主動線が変わっていき、いわゆる住宅地内の通過交通は排除できるのかなと考えてございます。また、今、先ほど御説明しましたように、事業認可期間が非常に近接してございますので、東京都も部分的に途中までみたいな形ではなく、ある程度ネットワーク

を意識した開放を考えてくれているのではないかなど、またそのような話も協議をしているところでございます。

○委員 まちづくりをするに当たって、ルールを作っていくということで、都市計画という考え方になったと思いますけれども、資料の17ページに、「良好なまちを形成するルールづくり」ということで、いくつか書いてありまして、①に「敷地面積の制限」と書いてありますが、既に練馬区では最低敷地面積を決めていらっしゃいますよね。そうすると、そのルールは、それに当てはまらない別口でこれを決めていくのかどうかですね。今まで、「定めることなどが考えられます」と書いてありますので、新たに定めるのかということなんです。

もう1つは、次ページですね、④のほうに、「道路空間の確保」と書いてありますが、幅員が十分でない箇所においては、最後に「道路境界より建物を後退して建てることなどが考えられます」ということで、これも、地区計画で決めるのか、建築基準法第42条第2項の道路の道路幅員を4m確保するためには、新築行為がないとできないかと思っておりますけれども、参考資料の6ページですかね、「道路幅員別現況」と書いてあって、4m未満のところは、赤い点々になっていますが、この辺は、なかなか新築ができない事情がある方が多いのかもしれないので、それをどのように誘導していくか、それがルール作りでできるのかというのが、お尋ねしたいところです。

そして、もう1つ、今回補助233号線が通ったところで、よく地区を見ると、真ん中からちょっと下辺りに、長細い三角形の敷地ができますよね、西側でしょうか、今、畑のマークがある箇所で、この道路を分断して下から、三角形の細い敷地が分断することで、その敷地ができると思いますがけれども、ここは、建物を建てられるような敷地になるのか、それとも将来的に何か別の方向でまちづくりを考えているのか、もう既に御意見が出ているようでしたら、お聞かせ願います。

○大江戸線延伸推進課長 まず、敷地面積の制限につきまして、現状、練馬区内全ての地区で、80㎡ですとか75㎡などといった最低敷地が決められていますけれども、アンケー

トや地元との協議会の中で、「この地域は非常にゆとりある、まだ住宅が多い」ということで、これが今後、将来の駅勢圏に入ってきたり、そういった開発を行ったりする中で、さらに細分化されてしまうのは余りよくないだろうということで、もし可能であれば、新たに地区計画の中で、先にまちづくりを進めている補助230号線沿道地区では、110㎡と定めているものですから、そういったものを示しながら、地域の皆様とどの程度にするか決めていきたいと考えてございます。

道路空間の確保、こちらにつきましても、先ほどのまちづくり構想図でお示しした主要な区画道路、いわゆる消防活動困難区域が解消されるということもございますので、まずブルーの道路などを中心に拡幅していきたいと考えています。その際に、できれば地区計画の地区施設の道路といった形で6m、現道から中心3mみたいな形で整えていくとして、他の周辺地区と同様に、地域の方々の御理解をいただきながら、建替え時にそういった形で下がっていただけるような、直接的な負担がなるべくかからないような形にしたいと考えているところでございます。

○部会長 三角形の土地がどうなるのかという質問にもお答えください。

○大江戸線延伸推進課長 実際に、地図上だと小さく見えますが、現道の一部がバス通りにもなっておりまして、補助233号線とこちらの部分について、若干現道が折れ曲がっている関係があつて、三角形に見えていますけれども、具体的には、まだまちづくり計画の中で詳細な部分までは検討してございませんけれども、用地の買収状況等を含めた中で、いろいろと地域の方々の御意見を頂きながら、何か対策を考えていきたいと思ひます。

○委員 用地買収で小さく並んでいる土地みたいになつてしまつて、ここがいわゆる沿道ですよね。このような敷地の取扱いがまちづくりのポイントになると思つたので、区と住民とで、今後よく相談していただければと思ひます。

○大江戸線延伸推進課長 今後、具体的に詳細なまちづくりを進めていく中で、地域の方々の御意見を頂きながら、適切な対応ができるよう考えていきたいと思ひます。

○部会長 他に御質問などございませんでしょうか。

○委員 大江戸線延伸もちよっと絡みますが、補助230号線、そして補助233号線の道路計画で、大江戸線延伸については、この大泉地区の方々も、我々もそうですが、大変期待しているところですが、ここに記載のある補助230号線の第Ⅰ期、第Ⅱ期、また補助233号線の事業予定期間ですかね、やはり道路がしっかり整備されないと、地下鉄は来ないものなのか、どのような考え方になるのでしょうか。

○大江戸線延伸推進課長 私どもからしますと、大江戸線の延伸に当たって、こういった導入空間となっていますので、基本的には道路整備を進めていただきながらになります。率直に申しますと、同時並行的に進めていただけるのが一番かなと考えています。ただ、東京都交通局が事業収支や採算性等を検証しているところで、道路は着実に進んでいますが、地下鉄の整備がいつだとはまだ示されていない状況です。

○部会長 ほかに御意見、御質問がありましたらお願いします。

○委員 私としては、この計画は、御説明がありましたとおり、大江戸線の延伸に伴って、道路を中心としてまちづくりを整備・計画するものと理解しております。

その上で、先ほどの御説明にあったとおり、現在に至るまで1つずつ着実に進捗しているところですが、その中で地域住民への説明会、あるいはアンケートが行われて、その結果がこの計画の8ページにまとめられていますが、隣の隣の町丁目の東側に60年ぐらい住んでいる者として、この辺りの位置関係はよく分かっています。特に道路、交通面の安全面において、地域住民の方からネガティブな意見が出なかったのかなと思うところです。

その上で、2つほど確認、御質問いたしますが、1つは、交通安全面の整備についての注文等、例えば電柱の埋設・無電柱化あるいは歩道のバリアフリー化ですとか、そういった具体的な要望はございましたか。

それから、先ほどの御意見にもありましたとおり、大江戸線のスケジュールがはっきりとした目途が立っていないと。令和9年、令和10年以降なのかなと思いますけれども、往々にしてこういう計画は後ずれの傾向があるかと思しますので、その場合、特に歩道

整備、地域住民もかなり影響を大きく受ける計画にフレキシブルな取組ができるのかどうか、その2点を伺います。

○大江戸線延伸推進課長 まず、道路整備に関してネガティブな意見等々という御質問だったと思いますが、基本的に、私どもが説明会等を行っている中では反対するような意見はありませんでしたが、補助233号線ができたときに、「生活道路がそこにアクセスする際にどういった対応を図りますか」というような質問はございました。突然、大きな道路に生活道路から出てくるので、そこでの交通安全の確保の仕方などについて、御質問・御意見、例えば「隅切りを全部取ったらどうだ」とか、そういった御意見を頂いてございます。

そういった御意見につきましては、東京都の補助233号線を整備する部署とも具体的な話を進めながら、どういった対応ができるか協議しているところでございます。

大江戸線の延伸がこの道路整備といずれ、ずれてくるということですが、私どもの気持ちとしては、明確に言えないところもありますけれども、現在、東京都で指定している大江戸線を含めた鉄道網の計画について、都心部などでも話題になっているように、かなり鉄道網の動きが出てきているという中で、何年間かずっと、東京圏域での地下鉄の整備がなかったものが、だんだんと進んできていることを踏まえると、大江戸線についても検討すべきという形で上げられている路線なので、その流れに乗り遅れないよう、「早期事業化」を、私どもとしては東京都に再三要請しています。なかなか、その結果が示されない中ではありますが、道路整備は道路整備でやるとしても、地下空間を使いますので、影響するところについては道路整備側でも考慮した上で、地下鉄を整備できるようにしていただくというような話も進めているところでございます。

以上でございます。

○部会長 他に御質問、御意見はございますでしょうか。

○委員 最初に御説明いただいたところで全体的になりますが、いろいろとお話し聞くと、実際にこの計画を進めていく上で、もう少し具体的な目標値はございますでしょうか。計画を読むとそのとおりだなと思いますが実際に今のところの計画でですね、具体的には、

みどりがどのくらい増えるのか、余り増えないのかとかですね。

緑視率、緑被率など、いろいろな指標がありますよね。そのような中で、「どの程度のところを目標にして」という、少し具体的なものがないと、「何となくそうだな」と思うレベルで終わってしまう気がしました。実際おやりになるときには、そこまでやらなきゃいけないと思いますが。今、お話を聞いていて、その辺がどうなっていくのか気になったのが1つです。

それから、先ほどの道路の話ですけれども、例えば、電柱の埋設化とかですね、今回の計画の中では、電柱の埋設化みたいなところは考慮されていないということでしょうか。

○大江戸線延伸推進課長 電柱の地中化につきましては、今、一般的に幹線道路について、電柱地中化という形で進めていますので、当然この線も地中化という方向で検討がなされているのではないかと思います。

○委員 どの道路になりますか。

○大江戸線延伸推進課長 補助233号線と補助230号線の都市計画道路になりますけれども、そこについては無電柱化という形で計画が検討されているところでございます。

先ほどの緑被率といった目標数値につきましては、今のところ、この重点地区まちづくり計画をつくる上で、現況調査等はしておりますが、これを幾つにするというところは、まだ具体的に決めているわけではございません。今後、地区計画を定めていく中で、「こういう地区計画を定めればこのくらいになる」といったところは、ある程度目標として持ちたいなと考えてございます。

○部会長 他に御質問、御意見等はございますか。

○委員 都市計画マスタープランとかを、並べながら見ていたんですけれども、ここは風致地区なんですよ。不勉強なんですけれども、風致地区で、ここには建蔽率40%と書いてあるのですが、余り40%でできていないんじゃないかと思ったんです。それはどう理解したらいいのでしょうか。

先ほど来、地区計画をかけていくとおっしゃっていたのは、多分風致地区に決着をつけ

るというんですかね、風致地区でかなり大ざっぱにかけていた規制をより細かくやってみましょうということなのかなと理解をしていたんですけれども、風致地区で今まで守ってきたものがあるとしたら、それは何が大事で、これからどうしていこうと思っているかというあたりは、もう少し問われるべき、描かれるべきじゃないかなというふうに思ったということが一つですね。

あと、都市計画マスタープランを今決定していて、土地利用の方針図を拝見していたんですけれども、補助233号線の沿道地区と補助230号線の沿道地区は、都市計画マスタープランでははっきり違うものとして描かれているんです。中低層地区と沿道利用地区というふうに、はっきり違うものだと都市計画マスタープランには描かれていますが、今回の計画のまちづくり構想図だと同じ補助233号線・230号線沿道地区として黄色で塗られているだけなので、よく分からない。これはもう少し丁寧に、都市計画マスタープランに即して、違うものだというふうにして描かれていたほうがいいんじゃないでしょうか。

同じことですが、都市計画マスタープラン上では、長久保通りの周りは住環境保全地区ということなんですが、今回の計画ではそうじゃなくしようとしているのか、実態はそうなのかもしれないんですけれども、計画の食い違いがすごく気になります。

あと、別荘橋通りというのがあって、都市計画マスタープランではほとんど記述がない一方で、今回の計画では出てきていて、この沿道をどうするかというあたりが、都市計画マスタープランにちゃんと描かれてないのが気になったというところがあります。

ということで、風致地区との関係と都市計画マスタープランとの関係をもう少し丁寧に計画に反映されたほうがいいんじゃないかなというのが私からのアドバイスでありますし、質問にもなりますので、よろしくお願いたします。

○大江戸線延伸推進課長 まず、風致地区につきましては、やはり今まで風致で守られてきたという住環境がございまして、そういった中でも、先ほど言ったようなゆとりのある敷地みたいな話も含めまして、地域の方々からは出ているところでございます。

また一方で、風致地区の規制が厳しい部分もございまして、練馬区内全部がそのまま一

律で風致地区の規制そのままかけているわけではなくて、地域の実情に応じて、必要な緑化だとかをした上での緩和措置のようなものも設けて、対応を図っているところでございます。

そういった様々な組合せと、地区計画でどのようなところのまちづくりが面的な部分としてできるのかということも含めて、もう少し丁寧な形で進めていければというふうに思います。

あと、補助230号線と補助233号線の沿道の地区での違いというところでございますが、先ほど私のほうでも若干説明をしていますが、やはり補助233号線沿道のところの地域の方々からも発言があったんですが、「余り高くない、後背地に配慮したような中層化のような形を目指すべきだ」というような話を伺ったところでございます。

補助230号線沿道は、やはり本当にまちの利便性の向上だとか沿道市街地形成をしっかりとしていくというような形になっていますので、少し違うのかなというところがございませう。今回、この地域につきましては、ほぼ補助233号線の地区になりますので、そちらを中心に考えているところでございます。

○技監 都市計画マスタープランの中ではいろいろ計画しているんですけども、今の段階でいうと、幹線道路沿道の地区については、地域の方々は沿道らしい土地利用にしましようということ、一律に地域の中でなっているんですけども、これから多分具体的な話をするとき、今、委員のほうから話があったとおり、補助230号線の土地利用誘導でのいろいろ細かいところと、補助233号線での誘導の違いというのはこれから多分出てくるというように、今の段階ではそれはまだ明確にはされてないという状況かなというように思いますけれどもね。

もう一つ、長久保通りと別荘橋通りの話については、都市計画マスタープランではそこまで、そのつぎのランクまで明確にしてないんですけども、これは実際になれば、現地が多少周りの住宅地とは状況が異なっているんで、それを踏まえて土地利用の地区としては色分けをしているというところなんです。

○委員　そうしますと、図を描かれた方の気持ちはどうか分からないんですけども、この図面を読む限りは、僕のがった見方ですけども、要は住環境保全地区というのはすごく大事なものとしてあって、風致地区をかけて、40%でちゃんとやってきたというこの住環境保全地区というのがあって、でも、それだと生活が不便になってしまうので、そういう生活に必要な商業施設とか、あるいは宅急便の配送所とか、そういう少しごちゃごちゃしたものは、この沿道利用型地区に合わせてつくっちゃいましょうと。だから、保全をして、そこだけつくとこの都市計画マスタープランを見たときに僕は読んだんですね。

だから、それはまちの中に「何となく建物が建っていく」というイメージじゃなかったんじゃないかなというのが、一応この図面を見た私の感想です。それは練馬区の計画なので、練馬区の方の考えが大事だと思いますけれども、一応そういうふうに思いましたということですね。

ですから、沿道がしっかりできると、そこに商業施設できてきますので、逆に言えば、長久保通りはこのまま、もっと住宅地化していくという方向もあるはずなんですね。嫌なものはそちらが全部引き受けてもらうということもあると思いますので、そこら辺がどっちなんだろうなというところが気になったということでございます。

以上です。

○部会長　ほかに御意見、御質問ありましたらお願いをします。

○委員　先ほど、道路空間の確保というところで、6 m道路を造っていければということが考えられるということでおっしゃっていましたが、通常の道路であれば4 mのところですが、6 mにするとセットバックのときに結構な道路提供が生じますよね。地権者の方からすると、少しダメージというか、無償提供になってしまうと思うので、2項道路の場合ですね。その辺りは致し方ないという考えなのでしょうか。

補助233号線の、用地買収であれば金銭が発生すると思うんですけども、通常の4 m道路、6 m道路でセットバックになってくると、基本的に無償提供だと思うので、その辺りは致し方ないんでしょうかね。

○大江戸線延伸推進課長 2項道路の4mに関しては、これは基本的に無償提供になるかと思いますが、地区施設として整備していく際には、4m以上の部分に関しては区のほうでその用地の部分だけ、いわゆる建替え時以降の部分になりますので、用地の部分は補償させていただくような形で、買い取らせていただくような形でいきたいなというふうに考えているところでございます。

それぞれこちらの主要な生活道路の計画を決めていく際には、具体的にかかる沿道の地権者には、やはり個別に丁寧に御相談をしながら決めていければというふうに考えているところでございます。

○技監 もうちょっと正確に言うと、6mにするところについては、原則は建替えをするときに更地にしますので、それで更地の部分について、拡幅分について用地補償するということが原則ですけれども、ただ、開発行為を行う場合については、練馬区の場合は中心3mまで無償で提供いただいていますので、そういった場合については中心3m、6mになるところまで無償で提供いただいています。

2項道路で中心から2m下がる道路については、用地については無償で提供いただくというのが原則にしていますけれども、整備について、今、私どものほうで、実際には区のほうで施工して整備をするというような仕組みをつくっていますので、自分で整備をするということじゃなくて、整備だけは区のほうでやりますよ、そんな形にしているところです。

○委員 今の話で、敷地に対して道路を提供したりする場合、敷地が道路で小さくなって、先ほどの最低敷地面積からこぼれ落ちてしまう、小さくなってしまう敷地が生じる場合があると思うんですけれども、そういった場合はどうするのですか。

○大江戸線延伸推進課長 基本的に公共用地として提供していただく部分になりますので、その辺に関しては適用しないという形で考えております。

○委員 その残りが例えば70㎡ぐらいしか残らない場合があったとしても、それは区は何も補償しないし、あとは持ち主が売るしかないのでしょうか。

○技監 例えここで100㎡っていう最低限敷地を決めるとします。今、110㎡ぐらいの土地があるけれども、道路で用地として補償を受けていった場合については90㎡になりましたということになると、100㎡を切ってしまうことになるんですけども、道路として提供して、もともと決められた敷地面積であったのに、道路で取られて少なくなってしまう場合については、それをさらに分割をしない限りはそのまま建てられますというような制限緩和が施されていますので、それはできると。

ただ、100㎡あったのに90㎡になっちゃったんで、90㎡で価値が落ちちゃった場合って、例えばそういう人がいたとしても、それは区のほうでは補償の対象にはなっていないんですね。用地提供いただく10㎡は補償しますけれども、残った土地がさらに小さくなっちゃったので、ただ、都市計画道路の場合で極端に残りが25㎡になっちゃいましたって、普通の建物は建てられませんというときには、残地補償といって、25㎡部分についても、全額ではないですけども、一定程度補償するという仕組みがありますけれども、6mぐらいに拡幅して1mぐらい下がるという場合だと、残った土地が極端に狭くなるということはないので、それで、そういった場合については補償はしていないんですね。

○委員 例え、今の90㎡になっちゃったという敷地があるじゃないですか。でも、今の持ち主はそれでいいかもしれないけれども、それを売るということになった場合は、110㎡ないから新しく新築はできないということになるんですか。

○技監 そういうことにはなりません。もともと100あったものが90になっちゃいましたといっても、その人だけではなくて、所有者が替わったとしても、それをさらに分割をすとかいう行為をしない限りは、90㎡のまま、誰であっても建てられるということになります。

○委員 分かりました。ありがとうございます。

○部会長 私のほうからいくつかお聞きしたいのですが、一つ目は少し大きい話です。

皆さんも一番気になるのは、いつ地下鉄が来るのかということだと思います。今回のお話は、地下鉄が来ますので、それを踏まえていろいろ準備をしましょう。その中に、今回

の重点地区まちづくり計画があるわけですがそれ以外に道路もあって、道路も当然一緒にやっていくのかという疑問があるのではないかと思います。委員からも道路が先か電車が先かという話もあったので、運輸政策審議会では、どういう言い方をされているのか、もう一度教えていただけますか。

二つ目は、地下鉄を造っているのも、各補助路線を造っているのも、事業者は東京都ですよね。今回のまちづくり計画と関係する部分について東京都と何かやり取りがあるのか、話せる範囲で教えてくださいませんか。

○大江戸線延伸推進課長 まず、国の答申の部分でいいますと、国の答申で24のプロジェクトという路線が指定されていまして、そのうち都内で、いわゆる検討を進めるべきというふうな記載、課題の部分になるんですが、例えば「大江戸線の光が丘から大泉までの延伸については」というところで、「導入空間となりうる道路整備が進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき。」みたいな、「すべき」というような形で示されているというところで、ある程度の位置付けは得ているわけですが、なかなか道路が先か鉄道が先かというのと、今の状況でいいますと、鉄道事業そのものを考えていくと、道路のほうが先にできるだろうということでございます。

○技監 整理しますと、まず鉄道網全体と国から出されている交通政策審議会の答申というのが今生きている答申なんですけれども、これでいうと、首都圏でいうと、24のプロジェクトのうち6路線については優先的な位置付けがなされています。その中の一つに、この大江戸線の延伸については光が丘から大泉学園町までについては優先的と言われている6路線のうちの一つに位置付けられているということですね。

この6路線については、先ほど言ったとおり、ここのところいろんな動きがあります。都市計画決定をしますよとか、整備主体が決まりましたよという形で、非常に活発に動いていると。大江戸線の延伸についても今年度、東京都の交通局で初めて大江戸線の延伸に係る調査費というのをつけて調査に入っているというような、そんな状況で、牛歩ですけ

れども、着実に前へ進んでいるという状況になっています。

それで、大江戸線の延伸部分については、基本的には補助230号線の下を通っていくというのは大前提になっていますので、道路が先か鉄道が先かという話をしましたけれども、道路の用地買収が終わらないと鉄道が下を通れませんので、普通の私有財産の下は通っていけないので、基本的には道路の用地買収が終わらないと鉄道はやってきませんので、鉄道が先に出来上がるということは基本的にはあり得ません。必ず道路の用地買収が終わってから鉄道がやってくるということになります。だから、まずは道路の用地買収をしなくちゃいけないというのが大前提になってくるかなというふうに思います。

それで、今現在では東京都と区がどういう話をしているかというのと、鉄道を造る予定、想定をしている東京都の交通局と道路を整備している東京都の建設局、あと練馬区も入って、一定程度定期的に協議をやっているんですけども、建設局さん、道路を造っている側については、いずれ鉄道がやってくるということを前提にした道路の造り方を考えているということになります。

大体は表面上整備しても、下を通るので余り関係ないんですけども、場所によっては杭を打ち込まなくちゃいけないとかですね。そういったところがあるところについては、鉄道が来ることを想定して整備をしているということで、調整を図りながらやっているというのが現状ですね。

残念なのは、いつ鉄道が着手して、いつ出来上がるかというのが、まだ明らかにされていないのが、区から見ると一番残念なところというところですよ。

○部会長 ありがとうございます。

もう一つ、課長の御説明で駅勢圏という言葉が出てきたんですけども、その駅勢圏という意味を少し説明をしてくれませんか。

○大江戸線延伸推進課長 鉄道駅ができた際に、その駅を使っていただけるだろうというところを考えたときのエリアという形で駅勢圏を考えていまして、今回でいいますと、大泉学園町駅と大泉町ができた際に、大体、1.5kmから2km区間までのエリアについてはそ

の駅を利用していこうという事で、いわゆるその駅の駅勢圏というような形です。

駅勢圏になってくることによって利便性が高まるということで、かなり土地利用が進んだりというようなところも考えられてくるというような形で私もそれは理解してございます。

○部会長 分かりました。

その駅勢圏と今回の重点まちづくり計画との関連性について、ポイントだけでいいので、お話をしてくれませんか。技監のお話では地下鉄の路線としては整備すべき優先路線の中に入っている。地下鉄を入れるためには、私有地の買収は非常に大変なので、道路という公有地の下に地下鉄が入れる、だから道路が先だよという話です。

鉄道が来る時期は分からないにしても、今回の重点地区まちづくり計画と、できる駅との関連性について、ポイントだけでいいのですが、いくつか言えることがあれば話してくれませんか。

○大江戸線延伸推進課長 まず、駅勢圏ということで、駅へのアクセスという意味でいうと、補助230号線、補助233号線という幹線道路はやはり、いわゆるアクセス道路として非常に有効な道路ですし、そういった意味でいうと、こういった道路ができるということがアクセスという意味では非常に必要なのかなというふうに考えておるところです。

また一方で、この地域の現状を見ますと、やはり住環境的に非常にゆとりがあったり、まだまだ閑静な住宅地が広がっているという意味で、災害に強いですとか安全なとかといったところも、やはり面的には必要だろうということで、それぞれ今度は地区の中のエリアにおいて、必要な区画道路の整備ですとか、またあと、ゆとりある敷地の設定だとか、そういったところを具体的なゆとりのある住環境を維持していくための方策みたいなものを考えていきたいというようなところでございます。

○技監 もう少し付け加えて言うと、今回つくっているのは、この全体図を見ていただくと分かる通り、想定をされている大泉町駅と大泉学園町駅の真ん中の地域ですので、駅に直接かかる地域じゃなくて、まさに駅勢圏ということでいうと、今回の対象地区の皆さ

ん方というのは、大泉町駅か大泉学園町駅を利用する形の方々という地域というふうに考えていまして、ですから、駅前になるような地域のように、将来一定の店舗等が駅利用者向けに造られるというようなエリアとはちょっと違って、やはり基本は住まう地域になるのかなという想定をしています。

ただ、今、お話があったとおり、補助230号線だとか補助233号線については、それなりの主要な交通の部分になりますので、沿道型の利用というのはどうしても出てくるだろう。それに対して、駅と駅の間のところの沿道型の施設というのはどういうものなのかということ、これから地域の皆さんと話をしながら、どういうルール化をしていくのがいいのかということの具体的な話をしなくちゃいけないのかなというように考えています。

○部会長 分かりました。

最後にもう一つ、先ほど委員のほうから、敷地面積の制限のように、土地利用に関して若干制約をかけていくような考え方が盛り込まれているのですが、今まで地元の方たちと話し合いをする中で、その辺の制約とか制限に関して、地元の方たちの意見というのはいかがでしたか。

○大江戸線延伸推進課長 これまで、協議会ですとか、またアンケート調査なんかを実施した中でいいますと、こういった土地利用の制約や制限に関しての表現で特段大きな反対もないですし、もともと提言を頂いた際にもこういったような表現をしていただきながらというところで、もともと当初のアンケート調査で、まさに必要なものだとか今後懸念されることというようなところでも、「今のゆとりある敷地を維持していきたい」だとか、そういったお話があったものですから、そういったところから、この表現はこの形で、特に反対意見もなく、いけているというふうに考えてございます。

○部会長 分かりました。私のほうは以上です。

ほかに御意見、御質問あればお願いいたします。

よろしいでしょうか。

時間も、始まって1時間半を過ぎようとしています。

まだ完全にコロナも収まっていないので、そろそろ部会を終了させていただきたいとは思いますが、その前に、今日は様々な御意見があったので、なかなかまとまりにくい面がありますが、私がお聞きした範囲で少しお話を申し上げていきますと、主な論点がいくつかあったかと思えます。一つ目は、生産緑地や風致地区との関係についてもう少し、今日、御質問に対して細かなところまでのお答えがいただけなかったものもあるので、その辺についてもう少し詳細に調べた上で、これから進めていく上で、計画の中にきちんと盛り込むなり、整理をしていただくようにしたらどうかという御意見がありました。

二つ目は、建築制限や道路の拡幅に関することです。地元の方にも、道路が広がることに関する影響や、それに対する区の考え方を丁寧に説明したほうがいいのではないかとのご意見です。

道路拡幅や最低敷地面積の制限等に関してはどういう可能性があるのかという程度でもいいので、地域の皆さんとよく話し合っていたらどうでしょうか。

三つ目は、道路の事業者である東京都にも地域の皆さんや区の考え方を伝えていくべきではというご意見です。駅ができると車も集まってくる、地域の方の安全や利便性にも大きくかわる事なので、道路の形などについてよく地域の方とお話をされて、事業者である東京都に対して伝えていってほしいということです。

このよう内容で、今日の部会の議論をまとめたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○技監 少しよろしいですか。今、部会長から話があった、例えば道路の拡幅したときに、区からどういう手当があるとか、どういう制限がかかるとか、そういう話だとか、あるいは今言ったような話というのは、どちらかというと、この重点地区まちづくり計画をまとめた上で、その後に、要するに具体的な話をしていくときに、このメリット・デメリットはこうありますということでお話をしていく中身です。今、部会長からお話があったものは主にそういうことなので、今回のまちづくり計画をつくる中で、そこまで話すというのはもう具体的な話になってしまうので、いかがかなというふうに私としては思います。

ただ、当初に委員のほうから話があった、道路ができたときの横断のネットワークの考

え方みたいな話で、信号がいくつできるとかいう話は別にして、そこまでここでは書けないですけども、もう少しそういうことについて留意をしていくべきじゃないかみたいなことってというのは、この計画の中に盛り込むことが必要かなと私は聞いていて思いました。

もう一つは、先ほどの補助230号線の沿道と補助233号線の沿道を、土地利用の区分としては当面一緒だとしても、多少この書きようの中で色が違うぞっていうところが分かれれば、盛り込んでいくというようなことも、今の皆さん方の御意見を聞いていて、あるかなというふうに思います。

それで、みどりの話については、生産緑地も含めて、結構書いてあるので、さらに具体的にどうするかというのは今後の話かなというようなところがあって、御意見を聞いていて、少し欠落しているかなと思ったのは、今の横断の話について配慮すべきかなという話と、補助230号線と補助233号線の若干の違いというかな、そういったものがもし変更できればするというのもあるかなというのは、皆さんの意見を聞いていて見えたんです。

それで、今、部会長からあった話というのは、まさにこれから、これを具体化するのに当たって、正しく地域の方に理解していただけるように話をしていかなくちゃいけないかな。これで全て強制的に何か制限をかけるわけではないので、こういう方針に基づいてやっていくとすると、こういうメリットが出てくるし、デメリットも出てくるよ、じゃあ、本当にやりますかっていう話については、これから話をしていかなくちゃいけないかなというふうに考えているところなので、申し訳ないですけども、そんなふうにしていければなと思います。

○部会長 分かりました。補助230号線と補助233号線で若干道路の土地利用のあり方は変わるかもしれないと。

それから、確かに道路用地の買収の話というのは、さらに地区計画での部分の話なので、そこまで話すまでにいってないという話は分かりました。

ただ、建屋の考え方については○と×という表示があるのですが、これだとわかりやすいのかもしれませんが、地域では様々な事情がある方もおられるのではないかと思います。

区の説明を聞くと様々な事情については十分相談にのるとのことですがそれがうまく伝わるのかという感じもあります。○×だけではなくそれらがうまく伝わるような文言の表記、書き方もなくはないのかなと思ったのですが、それはどうですか。

○技監 今のお話があったように、×って、特に赤で書いてあるから強烈なイメージがあって、その辺は工夫できればしたいなと思います。

もう一度、今のお話を受けて、「まちづくりの実現に向けて」という、17ページ、18ページの項目が、この計画の中であたかも決定して、これでいくんですよっていうように取られてしまう、こういうことを想定して地域の皆さんと話をしながら、できるできないも含めて考えていきましょうみたいなことが分かるように、特にリード文あたりのところに表記を加えて、これだけ見てしまうと、17、18ページは決定かっていうような感じになってしまうので、その辺りを今の部会長の話を含めて、工夫できればなというように思います。

○部会長 17ページのところに関しては、その表現を少し検討していただくと同時に、これからまちづくりの協議をする中でね、地元とよく協議をしてきてほしい、そういう形でしょうか。

では、もう一度申し上げますね。

生産緑地については、かなり書き込んであるというお話なので、部会の答申からはおろすとして。ここの17ページ、18ページについては、今の議論を踏まえ、私のほうで事務局と相談をした上で、答申を考えてみます。それで、また皆さんにお送りをするようにします。

それから、2番目として、道路ですが、補助230号線と補助233号線は幅等も違うので。よく東京都と確認をしてもらった上で、地元ともよく相談をしてほしい、そのような形で答申をまとめてみたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○委員 これ、区がいつも最低敷地を説明するとこの図なんですよ。

○技監 地域住民の方々に説明に入ったときというのは、敷地の面積の制限というのを

っと詳しく説明しているのです、それで、これは○でこれは×ですよという、そのまま入れちゃって、詳しく説明してない中でこう書くと、少し衝撃的かなと。

○委員 ただ、何かこれがないと、この件は図解しないと、言葉で書いたってほとんど伝わらないので。

○技監 ×とか書かないで、少し解説するとかなんかがいいかなって思っていたんです。

○委員 例示のときは数字が入っているから分かりやすいんじゃないかって。数少ない規制に関わるポイントでもあるので、文字だけだと多分ほぼ伝わらないとともに、それでいいのかというのが少し気になっております。

○技監 図解は入れるにしても、この×として入れるのは少し刺激的なので、工夫させていただきたいと思いますが、地区計画の本番というか、ちゃんとした説明のときというのは、先ほど委員から話のあった道路等で取られたときはいいですよとか、もともと既に小さいものが110㎡になったら建替えできないのかってなると、そんなことはないですよという趣旨のことも一緒に書いて説明しているんですけども、これはそういうところを全部取っ払っちゃっているんですね、方向性だけの話になっているので。だから、方向性だけの話で分かるように、もう少し工夫できればと思います。

○委員 これだと、敷地を分割してはいけないというふうに思ってしまうということですよ。

○部会長 よろしいですか。それでは先ほど申し上げたようなことを柱にして部会の意見の原案をまとめさせていただきます。その上で、今日お見えの各委員にお送りします。

その辺の扱いについては、大変恐縮ですが、私のほうに御一任をいただいでよろしいでしょうか。

分かりました。それでは、そういう形でやらさせていただきます。

それでは、本日の案件の審議は終了させていただきます。

最後に、事務局から御連絡があります。お願いします。

○事務局 本日は、長時間にわたりありがとうございました。

事務局から、今後の予定について御案内いたします。

本日頂いた御意見を踏まえまして、重点地区まちづくり計画の案について整理をしていく形になります。

この後、12月に開催する第239回都市計画審議会に本計画案を報告いたしまして、令和5年1月からの計画案の縦覧、意見書・公述の申出の受付を行います。

本計画の決定に向けて手続等が順調に進みましたら、3月に開催予定の第240回都市計画審議会の意見聴取を経て、本計画を決定する予定となります。

続きまして、次回の日程についての御案内です。

次回につきましては現在、具体的な日程や案件が定まっておられませんので、改めて事務局から御連絡を差し上げまして、日程調整をさせていただき、部会を開催したいと思いますので、よろしく願いいたします。

事務局からは以上です。

○部会長 ありがとうございます。

それでは、長時間、どうもありがとうございました。

本日の部会はこれをもって終了させていただきます。ありがとうございました。