



まちづくり計画(案)懇談会 質疑応答要旨

概要

日時と参加者：	
平成 23 年 9 月 17 日(金)10：00～11：30	参加者 24 名、協議会委員 1 名 (事務局:区 4 名、ｺﾝﾀｸﾄ 3 名)
平成 23 年 9 月 20 日(月)19：00～20：30	参加者 37 名、協議会委員 7 名 (事務局:区 4 名、ｺﾝﾀｸﾄ 3 名)
場 所：	石神井庁舎 5 階 第 1～3 会議室

9月17日(金)

質疑応答の記録

<参加者>

- ・震災があったのにこの計画に防災の視点が盛り込まれていない。
- ・庁舎・公園通りが補助 232 号線のところで切れている。少なくとも富士街道まで伸ばすべきだと思う。安全性という意味から補助 232 号線で切れたらかえって混乱を起こすのではないか。

<事務局>

- ・この計画は、補助 232 号線が整備されることを念頭に置いている。補助 232 号線は駅前広場まで整備しているが、練馬区としてはこの区間に続き、今後、富士街道までの区間についても整備していきたい。時期的には、地区計画で建て替えに合わせて道路空間を確保する庁舎・公園通りよりも、補助 232 号線の方が早く整備されるのではないかと考えている。

<参加者>

- ・補助 232 号線はいつできるかわからないのに、それを前提にすると交通の流れはかえって不便になると思う。

<協議会>

- ・平成 27 年から整備に向けて作業に入る予定だと聞いている。

<事務局>

- ・富士街道まで補助 232 号線ができれば、駅周辺の交通ネットワークが一定程度完成する。
- ・補助 232 号線の富士街道までの区間は、平成 27 年度までに優先的に整備する路線と位置づけられているので、引き続き練馬区が整備していく予定である。
- ・庁舎・公園通りについては、10mに整備するといっているが、道路事業ではなく、地区計画という手法で道路空間を確保していく。これは、沿道の建て替えに合わせて少しずつセットバックしてもらおうという息の長い計画で道路空間を確保していくことになる。そのため、最終的には補助 232 号線のほうが早く整備されると考えている。

<参加者>

- ・補助 132、232 号線の整備が始まっているが、いつの時点で完成するのか。
- ・これがわからないと具体的な計画について結論が出せない。

<事務局>

- ・計画は当初平成 23 年度に完成予定であった。事業が若干遅れていることは確かだ。
- ・補助 232 号線の駅前部分についても同様である。

<参加者>

- ・1年後には開通するというのか？
- ・ある程度の見通しがあつてこそ、この計画を検討できると思うが。

<事務局>

- ・はっきりとした時期は言えないが、平成 26 年頃と聞いている。

<参加者>

- ・住宅地区の敷地面積の最低限度について、80 m²と 110 m²の根拠は何か。

<事務局(コンサルタント)>

- ・現在も一部の地域については既に敷地面積の最低限度の制限がかけられている。例えば、現在、商業・住宅共存地区については 70 m²、幹線道路沿道地区と住宅地区の北側(容積率 200%の区域)については 75 m²、住宅地区の南東側(容積率 150%の区域)が 80 m²の規制がそれぞれかかっている。
- ・それを、今回の地区計画によってさらに良好な住環境を確保するために、規制を拡大(強化)する検討を行った。

<参加者>

- ・70 m²、75 m²、80 m²という規制はいつ決まったのか。

<事務局(コンサルタント)>

- ・平成 20 年の高度地区の指定と合わせて練馬区全域に指定された。

<参加者>

- ・わずか数年前に決めた規制が今回また変わるという根拠は何か。

<事務局(コンサルタント)>

- ・石神井地区周辺の特性に合わせたより良いまちづくりを進めるために、地区計画という制度の導入を協議会の皆さんと検討してきた。
- ・練馬区内でも地区計画を導入しているところはある。今回の敷地面積の最低限度については、良好な住環境の確保のために、ほかの地区の事例を参考に設定した。例えば、商業系の用途については、江古田駅北口地区、練馬駅北口地区で 80 m²という規制がされている。また、練馬駅南口地区、大泉公園駅北口地区については商業系でも 100 m²規制がされているところもある。住居系については、多くの地区で 110 m²という規制をしているので、それらを参考に設定した。石神井公園も緑が多いところがあるので 110 m²と設定した。

<参加者>

- ・4年前には石神井公園もあったし、風致地区もあった。それがなぜ今が変わりどころなのか。

<事務局>

- ・土地が細分化されると建て詰まり、ミニ開発が促進されていく側面がある。そうした問題を解決するため、区としては区全域で最低敷地規模の制限をかけた。
- ・一方で、練馬区では、地域に合った街並みを保全しようという考えで地区計画を指定する取り組みを進めている。すでに20数か所の地区に地区計画が指定されており、その中で、敷地面積の最低限度に関する制限を設け、平成20年以前から誘導を行っている地区も多い。その際、住居系のエリアを持つ多くの地区では、良好な住環境の確保のため、敷地面積の最低限度は110㎡が望ましいとして制限を進めてきた経緯がある。
- ・この地域は商業地域も含まれているので、80㎡と110㎡の規制を設けている。
- ・あくまでこれも提案であるので、皆さんのご意見を含めて決定していきたい。

<参加者>

- ・敷地面積の最低限度について簡単には受け入れられない。4年前に75㎡といった規制をかけたのに、4年でルールが変わるとなると、将来また数年でルールが変わるのではないかという懸念が生まれる。それでは生活設計が立てられない。

<事務局>

- ・練馬区全域での考え方のもとに平成20年に敷地面積の最低限度の制限をつくったが、それとは別に地域レベルのまちづくりが必要であるという考えのもと、石神井公園は都内でも有数な高級住宅街であるので、その環境を保全するという意味で今回の敷地面積の最低限度はどうかと提案している。

<参加者>

- ・了解できない。

<参加者>

- ・庁舎・公園通りが10mというが、いつまでに完成させようと考えているのか。

<事務局(コンタクト)>

- ・まちづくりを実現する手法として、今回地区計画という制度の導入を提案している。地区計画は皆さんの建て替えに合わせてセットバックしてもらうことになるので、道路事業のように時期を決めて整備することはしない。沿道の方々のライフスタイルに合わせ、建て替え時に空間を空けてもらう。道路としてある程度連続した空間ができた時点で道路整備をすることになると思われる。

<参加者>

- ・北口の再開発はすぐ完成した。個々の建て替え時期は数年後から数十年後と幅がある。私が住んでいるマンションの建て替えは何十年後になるかもしれない。ゆとり空間を含めて11mの空間ができるのはだいぶ先になってしまうのではないか。これでは計画の焦点がぼやけてしまうのではないか。

<事務局(コンサルト)>

- ・都市計画道路のような広幅員の道路については、買収を行い、計画年次を設けて道路整備を促進するという手法になるが、庁舎・公園通りはそれよりも狭い道路のことなので、皆さんの生活スタイルに合わせて整備を進めることが良いのではと考え、地区計画という手法を提案している。ご指摘通り、時間としては長いスパンになると考えている。

<参加者>

- ・1軒でも下がらない家があれば道路は永久にできないのか。

<事務局>

- ・沿道の権利者の方々にはこれまでも個別に説明してきた。その中で1つは建て替えに合わせてということの説明している。地権者の方からもいつ整備されるかわからない、という意見ももらっている。
- ・補助132号線や232号線のように公共がある意味強制的に立ち退きを促し、時期を決めて道路整備を実現させる場合もある。大きな幹線道路であれば行政はそういった手段を使って責任を持って整備していく。
- ・一方で、幹線道路を補完する道路については、地域の道路なので、そこまで強制力を持ってやるのではなく、一つ一つ、息は長いが権利者の皆さんに無理のないように少しずつ実現していく手法がよいと考えている。
- ・いつになるかわからないということだが、おおむね7~8割程度下がってもらえれば、残りの家に下がってもらえるように積極的にお願いしたり、場合によっては買収するという事も出てくるかもしれない。道路後退の状況を踏まえながら道路を完成させていきたい。

<参加者>

- ・良いものであれば早く整備してほしい。私はこの先30~40年後に生きている自信がない。計画が遅いと感じる。

<参加者>

- ・ゆとり空間について詳しく説明してもらいたい。どうしてできたのか。意味が分からない。

<事務局(コンサルト)>

- ・道路空間を確保するために、今までのやり方(指導要綱)で進めるとなかなか道路空間の確保が進まないが、沿道の方の負担を軽減して納得してもらいやすくするために、今回、街並み誘導型地区計画という制度を導入することを提案している。
- ・街並み誘導型地区計画という地区計画の1つの手法を導入するためには、道路空間とは別に、ゆとり空間の確保が必要である。ゆとり空間を設けることによって、容積率や道路斜線を緩和することができる。それによって現状より利用できる容積率が増えたり、建築の自由度が増すといったメリットがあり、沿道の建物を建てやすくなる。たとえば公園通りの場合、道路10m、さらにゆとり空間として両側0.5m空けてもらう。
- ・拡幅道路にする部分は、地区計画ができると、申し出によって区が買い取ることができるが、ゆとり空間は沿道の皆さんの土地としてそのまま使用することになるため、買い取りはしないという違いがある。

<参加者>

- ・ゆとり空間の部分は分筆して非課税にする等のメリットはないのか。

<事務局(コンサルタント)>

- ・税等の減免については考えていない。ただし、ゆとり空間に建物や工作物は建てられないが、敷地面積の一部として算入することが可能である。

<参加者>

- ・横浜元町の商店街のようにゆとり空間の上空を2階の建物として使うことができるか。

<事務局(コンサルタント)>

- ・雁木形状といって、元町商店街のように1階部分だけをセットバックするやり方もある。これについては、協議会でも検討した経緯がある。

<事務局>

- ・元町の商店街は、家の方が出っ張っているように見えるが、1階部分は皆さんが自主的に下がってもらっており、地域の協力なくしては実現しない。

<参加者>

- ・区内で、ゆとり空間上に建物を出している事例はないのか。

<事務局>

- ・そういうことはできない。横浜元町では、地権者の皆さんが協力して1軒ずつ下がってこういう商店街ができている。地元が協力し合う必要がある。

<参加者>

- ・道路沿いの建物が1軒だけ下がらず残ってしまったら、景色もおかしくなるのではないか。地権者は建て替え時期が来ないからまだ下がらないのに、第三者から「何で下がらないのか」と変な目で見られることも出てくるのではないか。

<事務局>

- ・確かに建て替え時期が来ないとそのままになるが、それぞれの生活設計にあわせて下がってもらうので、強制的に下がってもらうようなことはしない。強制的に下がってもらうと地権者の負担が大きくなる。

<参加者>

- ・公園通り等には、前からセットバックに関するルールがあったと思う。今回改めてルールを作る意味が分からない。
- ・この60年今までのルールによって道路空間ができてきたと思うが、ほとんど変わっていない。そう考えるとこの先60年も変わらないのではないか。
- ・今回のルールは区としてお金を一切出さずに、地権者の自主判断に委ねるといふルールであるという理解でよいのか。買収ではなく、寄付してほしいといわれたこともあったと思う。

<事務局>

- ・道路のセットバックに関するルールはこれまでも何種類もあった。

- ・まず、建築基準法では敷地は4mの道路に面してなければならず、道路が4m未満の場合は、建て替え時に4mの位置まで下がってもらう必要がある。その下がった分の敷地は基本的に区に寄付してもらうことになっている。
- ・もう1つのルールとして、ある程度大きな規模の開発を行う際には、面する道路が4mでは不十分なので6m道路を一体的に整備しなければならないというものがある。6mに拡幅する分の土地は、基本的に開発業者が整備したものを区に寄付することになっている。ただし、整備する道路が6m以上の幅員の場合（7m道路に整備したらプラスアルファの1m分）は区が買収することもある。
- ・今回定める公園通りの現況6.4mを10mにする分の1.8mについては、地区計画を定めることによって申し出があれば区が買い取ることができる。プラス0.5mのゆとり空間は建物や工作物は建てられないが、土地の所有はそのまま自分の土地として管理してもらうため、買い取りはしない。
- ・ちなみに、公園通りについては、以前から区が要綱指導という形で、建て替えの際に幅員10mの位置まで建物を下げてもらうよう指導を続けてきている。要綱指導であったため、下がってもらった1.8mは今までは買い取ることができなかったが、今回、地区計画として地区施設に定めると1.8mの部分については、区が買い取る根拠ができるようになる。

<参加者>

- ・補助232号線ができることで具体的にどのようなメリットがあるのか。大きな道路が通ることによる景観上の変化等について説明してほしい。

<事務局>

- ・区内を南北に通る補助132号線と駅前に伸びる補助232号線ができると、バス路線がそちらに移動し、交通動線のメインになると想定される。
- ・そういった交通網が形成されると、公園通りの交通量がある程度少なくなり、安心して歩ける道路になると思う。さらに公園通りが拡幅できればしっかりとした歩行空間のある道路ができる。石神井公園を取り囲む大きな交通動線が完成し、住宅街に入り込む通過交通の減少が見込まれ、車と歩行者の分離といったメリットがあると思う。

<参加者>

- ・大きな道路が通ると外から来る車の交通量が増える。大泉でも駅前に大きな道路整備があり、まちの変化を目の当たりにした。整備前の行政からの説明では「渋滞等が緩和されて周辺の環境が良くなる」と言っていたが、実際にできるとだいぶ印象が違う。石神井でも同じようなことが起こるのではないかと。確かに今の状況がいいとは言えないが、道路整備によって商店街の今の賑わいが失われることは間違いないと思う。
- ・幹線道路ができると幹線道路に近い駅の東側に駐輪場が整備されるのではないかと。そうすると石神井公園の南側に住む人々は幹線道路を利用するため、幹線道路の利用者は昼夜問わず増えると思う。将来に向けてそうした人の流れを冷静に見て計画に反映していくという視点が公共事業を行う人たちに委ねられていると思う。事業によって生活がどう変わるか考えたうえで計画してほしい。今のような説明は眉唾ものだと感じた。

<参加者>

- ・関越自動車道から来る車は、今は石神井公園駅の方に右折できない状況だが、補助 132 号線が整備されると関越から流れてくる車の抜け道になるのではないかと心配である。

<事務局>

- ・確かに交通動線の確保とあわせた商店街の活性化がうまくいっていない地域もあることは感じている。
- ・しかし、石神井についていえば、まずバスが 132 号線に振り替わることで、商店街の危険な状態は少なくとも回避できる。これは道路整備の 1 つの大きな効果であると期待できる。また、商店街としての活性化の実現については、行政だけでなく商店街の皆さんの努力も必要になってくると思う。
- ・関越からの動線の処理については情報を得ていない。

<参加者>

- ・新聞にも報道されていたことがあるが、大泉学園駅周辺で外環道からの抜け道が酷かった時期がある。そういった交通動線の計画も踏まえて計画を説明する必要があるのではないかと。

<事務局>

- ・大泉学園駅北口でアンダーパスが整備された時に当初の期待通りにいかず、渋滞が増加した時期があることは承知している。その後、信号の連動の改善等により渋滞の改善が進められた。大泉学園駅周辺については、補助 135 号線は今できているところまでで完成ではなく、さらに南まで整備する計画になっている。そこまできれば、交通の流れがスムーズになるのではないかと思う。

<参加者>

- ・庁舎・公園通りを広げるといっても、補助 232 号線が整備されず、それより北の部分の狭いままであれば、渋滞が起きるし大型トラックの抜け道にもなる恐れがあり、通行上危険になるのではないかと。

<事務局>

- ・庁舎・公園通りは、バスは通るが大型車両が入らないよう交通規制をしている。補助 132 号線ができれば既存の交通規制がなくなるのかといえばそうではない。全体の交通の流れを含めて規制も考えていくことになる。

<参加者>

- ・住宅地区の高さ制限は 17m と説明があったが、風致地区内は風致地区の制限の 15m が優先されるのか。

<事務局>

- ・地区計画と並行して風致地区の制限もかかるので、高さ制限に関しては 15m の制限の方が適用される。

<参加者>

- ・補助 132 号線が通ることによって補助 132 号線の交通量が増えるとのことだが、関越からの交通量を規制できるのか。

- ・補助 132 号線ができることで騒音が心配である。商店街の環境は改善されると思うが、バスだけでなく、駅に行く自転車の通行、関越に向かう車の通行を考えると、なぜここが風致地区のままなのか疑問である。今後のまちの環境に合ったまちづくりをしてほしい。

<事務局>

- ・補助 132 号線により一定程度の交通量や騒音が出るものと予測されるが、甚大な被害が出ると見込まれるような計画ではないと考えている。また、道路部局と協力して道路構造で騒音を出さないような舗装や歩道をしっかり取る等の多角的な工夫によって、沿道の影響が出ないように努力していきたい。

<参加者>

- ・以前、駅前での協議会と別の団体で開発をするといった話があったが、今回の協議会でそういった議論はなされたのか。

<事務局>

- ・共同化等の話はいくつかあったと聞いているが具体的に話がまとまったものはない。今後補助 232 号線が延伸する中では、そういう話が出てくれば、行政として支援をする準備はある。

9月20日(火)

質疑応答の記録

<参加者>

- ・補助 232 号線の富士街道までの区間の整備に対しては、商店街は反対だったはずだ。協議会としては補助 232 号線の扱いをどうしているのか。
- ・庁舎・公園通りは、生活幹線道路に位置付けられているが、幹線道路に接続しないと意味がない。補助 232 号線で止まっているのは、その役割を果たせないのではないか。
- ・地区計画はできあがったら変更が難しいという説明もあったが、生活幹線道路はいつ決まって、地元はどう説明したのか、また、生活幹線道路は変更可能なものなのかを説明してほしい。

<事務局(コンサルタント)>

- ・補助 232 号線については、都市計画道路として決定している路線であるので、まちづくり計画(案)にも表示し、将来整備されることを前提にしている。

<事務局>

- ・補助 232 号線は、補助 132 号線の交差部から、富士街道まで整備することによって駅周辺の交通動線として完結させることを考えている。また、補助 232 号線は、東京都と練馬区が協議し、平成 16 年に定めた都市計画道路の整備の方針で、平

成 27 年までに完成すべき路線である「優先整備路線」に位置付けられている。都市計画道路は都内で数多くあるが、それを一度に整備することは難しいので緊急性の高い道路から計画的に整備することを示している。数ある都市計画道路の中でも補助 232 号線は優先的に整備する必要があると認められている路線である。

- ・都市計画道路の整備の方針に基づき、現在、補助 132 号線や補助 232 号線の駅前広場まで整備が進められているところであるが、区としては補助 232 号線を富士街道まで整備する必要があるとの考えから、駅前区間に続いて整備する予定である。
- ・都市計画道路の整備時期については、行政側の問題であるため、協議会の中では、議論の対象にしなかった。
- ・補助 232 号線の計画がある駅前商業地区については、まちづくり計画の中で商業地として発展していくエリアとして、道路ができてできなくてもその方向性は変わらないと考えている。
- ・公園通りについては、練馬区の道路網計画において、都市計画道路を補完し、地域の道路としての役割を持つ「生活幹線道路」に位置付けられている。これは、練馬区独自の計画であり、都市計画に位置付けられているものではない。
- ・生活幹線道路については、昭和 63 年 5 月に生活幹線道路計画を作成し、区報やパブリックコメントを通じて区民の方々に情報提供し、意見聴取した上で策定している。平成 13 年に都市計画マスタープランという都市計画法に定められた区の都市計画の基本的な方向性を示す計画を策定したが、この中でも生活幹線道路について位置付けがされている。
- ・都市計画道路は既存建物の配置に関係なく線が引かれているケースが多いが、生活幹線道路は地域の皆さんの協力の下で整備する道路であるため、既存の道路を活用する等、沿道敷地への影響が少ない形で計画されている。
- ・生活幹線道路の幅員は、改正道路構造令に基づき、おおむね相互交通が可能な車道と歩道を確保するため 12m としている。ただし、この幅員も道路構造令の改正前には 10m にしていた時期もあった。公園通りのように過去の道路構造令に従った計画で既に道路空間の確保が進んでいた路線については、従前の計画を尊重し、幅員 10m のままで整備することとした。
- ・生活幹線道路の変更は原則として可能であるが、これまで生活幹線道路として練馬区でいろいろな手続きを踏んで区民に説明してきた計画であるので、大きく変えることは区として考えていない。

< 協議会 >

- ・補助 232 号線の富士街道までの区間は微妙な問題である。30 年前に商店街で補助 132 号線の建設促進会を作り、運動をした時に、補助 132 号線沿道の地権者から、「なぜ商店街の中の補助 232 号線も一緒に造らないのか」という指摘を受け、話が頓挫してしまった経緯がある。その後、補助 132 号線沿道地権者にも納得してもらうために補助 232 号線についても富士街道までの延伸を前提にまちづくりを考えることとなり、まちづくり計画にあるような図になった。今回も実際に工事するのは駅前までだが、その先を工事する予定は全くないと認識している。
- ・私が反対する理由は、駅から商店街に入るところに多くの通過車両が通る 16m 道路ができると、商店街として必ずマイナスになると思うからである。商店街の理事会でもこういう話をしたことはあるが、商店街として賛成・反対を決議するこ

とはまだ早いということで保留になっている。実際問題として駅前から富士街道の区間の取り扱いについては、組合員がどう思っているか一番重要であると思っている。

- ・今回の鉄道の高架化に伴う事業の中で補助 232 号線を整備するのは駅前までである。これが完成して交通事情がどうなるかを見てから、駅から富士街道の整備について検討すればいいのではないか。

<参加者>

- ・事務局から、補助 132 号線や補助 232 号線ができてから先のことを考えればいいという説明があったが、補助 132 号線ができておらず、どの程度の車が通るかわからないのに、周辺のまちづくりを進めようとするに矛盾が出ていると思う。
- ・私の土地は補助 132 号線にかかっているため、これまで道路課と話し合いを進めてきた。道路課にまちづくり計画について尋ねたところ、この計画はまだ庁内で話し合いがされていないものだと言われた。庁内で話し合いがついていない中で住民に話を出すのはおかしい。
- ・駅の南側は商店街の人たちだけのものではない。商店街を安心して歩ければ周辺住民の生活環境が脅かされてもよいのか。
- ・私たちは補助 132 号線の整備に反対していた。さらに公園通りが 10m に拡幅されると、それらの道路に挟まれる三角地帯は、車や人の通り、空気等大きく環境が変わる。石神井公園に向かって低くするまちづくりというが、建築規制を受けて道路ができることによる不利益だけを被るのは私たちである。この計画は私たちのような住民の意見を踏まえて作られたのか疑問である。
- ・石神井公園は避難所になっていて、その南にある補助 132 号線は緊急避難路に指定されている。地区外の南の方は沿道 30m で防火地域がかけられている。地区内の補助 132 号線についても、防災性を考えれば沿道 30m で防火地域という選択肢があるのではないか。例えば、道路整備による影響が出る三角地帯には、近隣商業にしても良いくらいだと思う。この三角地帯にいる人たちは音と不利益だけ被る。
- ・まちづくり協議会はどんな人たちで構成されているのか。
- ・このまちづくりの規制で次の建て替えでは再建できないとっている人たちもいるのにそれで良いのか。道路ができたときの影響を考えてまちづくりを考えてほしい。

<協議会>

- ・まちづくりの会の経緯といえば、20 年くらい前に広くこの地域に公募をし、性別・年齢も踏まえて公平に人選し、まちづくりの研究会を作り、何年かの検討ののち、案をまとめて区長に答申したことがある。
- ・現在のまちづくり推進協議会にも地域の人に入ってもらっており、広く公募した中から選んだ人たちで検討している。商店街の人も多く入っているが、実際は商店街の人はあまり出てこない。協議会は、石神井地域の発展をめざし、まちづくりについて検討してきた。

<事務局>

- ・まちづくり計画は、皆さんに説明し、皆さんの意見を踏まえて決定していくものである。まだ計画は決定したわけではない。この計画は皆さんの意見を踏まえて決定していくものであることはご理解いただきたい。区として計画をまとめる部

署はまちづくり推進調整課である。それに対し、道路課は、道路用地を買収する目的で地域に入っている。道路課でもこういう考え方もあるという説明はしているというが道路課も我々もまだ決定したことを話す立場にはない。

- ・補助 132 号線に面して生活環境が大きく変わるという懸念については、もっともだと考える。しかし、補助 132 号線にはしっかりとした幅員に歩道をつける。騒音については、これから造る道路であるため、路面を騒音が出にくいような素材を使う等多角的な対策を考えている。交通量についても全くないとは言えない。通過交通等が入ってきて安全に通れるような道路づくりをしていきたい。
- ・大きな道路ができることにより沿道の環境が変わってくるとあわせて用途地域を変えることもよく行う手法である。区域内の道路が完成すると沿道としての使い方が見込めるため、それにあわせて用途変更が必要だと考えている。その時に沿道幅 20m、30mどちらが良いかについては、区内全体でその考え方を整理しているところである。また、用途地域の見直しについては、東京都の権限になる。東京都とよく協議しながら、練馬区だけでなく 23 区全体の整合性を考えて協議をしていく。今のところは資料にあるような案を考えているが、まだ決定していない。皆さんの意見を踏まえて決定していきたいと思う。

<参加者>

- ・セットバックすることによって生活できなくなる人も出てくる。不利益を被る人の救済対策をしっかりとしてほしい。
- ・懇談会に出席できず郵送で意見を出してくる人たちの意見の内容を、協議会だけでなく住民にも情報提供してほしい。
- ・斜線制限は北側斜線しかないと思っていたが、最近制度が変わったのか。

<事務局(コンサルト)>

- ・斜線制限には、北側斜線、道路斜線、隣地斜線の 3 種類がある。
- ・道路斜線は、道路が敷地に面するところであれば方位に関係なく発生する。自分の敷地の反対側の道路端から 1 : 1.5 の角度で制限がかかる。
- ・北側斜線は、第一種低層住居専用地域にかかるものと、高度地区という制度によって北側からかかる斜線がある。
- ・斜線制限ではないが、太陽の高さによって生じる日影の長さによって建物高さが規制される日影規制という制度もある。

<事務局>

- ・補助 132 号線のような道路事業であれば、買収後の土地で再建を促すために、お金で支援をするということになる。その他にも騒音等目に見えない不利益が出るという懸念は理解できる。そういった問題が起こらないように道路整備の際に、行政としては多角的に対策をとっていく。それぞれの事情もあると思うので、その問題については個別で対応していきたい。

<参加者>

- ・個別に対応するというのは答えになっていない。私たちの疑問に対する回答だけでなく、私たちの意見をまちづくりに反映してほしい。意見を個別に聞いてどうしようと考えているのか。

<事務局>

- ・ご指摘の意見は既に懇談会の前に伺っている。端的にいえば用途地域を上げて大きな建物が建てられるようにしてほしいという要望と受け取ったが認識に間違いはないか。

<参加者>

- ・そのことだけではない。

<事務局>

- ・その他にもご意見があれば別途区の方に意見を出してほしい。

<参加者>

- ・意見の回答はこの場で聞きたい。個別ではなく皆の前で答えてほしい。

<参加者>

- ・今まで何度も住民から意見を聞いて、意見も言っているが、意見が反映されているように見えない。住民から毎回同じような意見が出るのは、意見が計画に反映されていないからである。意見をちゃんと反映してほしい。

<事務局>

- ・皆さんから頂いたご意見については、これまでもかわら版等を通じて通知している。これからもいただいた意見を整理し、周知の方法を工夫していきたい。

<参加者>

- ・道路ありきでのまちづくりはあり得ないと思う。商店街を支えるのは地元の人々であって道路ではない。その辺を考えてもらいたい。

<事務局>

- ・道路ありきというが、補助 132 号線、232 号線が着々とできてきている。まちづくり計画でもこれらの道路ができることを前提として考えている。
- ・生活幹線道路については、まちづくり協議会でも大いに議論になった。しかし、公園通りは、公園への動線や商店街の賑わいの形成のために整備し、街並みを整えていく必要があるとして今回のような形でまとめられてきた。

<参加者> 印は、参加者からのご意見に対する回答を後日、事務局にて記載したものです。

- ・質問が多いので全部この場で回答することが難しいのであれば、後日文書による回答でも構わない。
- ・協議会委員はなぜ石神井公園駅南地区の住民に限定しているのか。疑問を感じる。公園通りや商店街等地区外の間もこの地区を利用する。それぞれの立場や生活によってまちづくりへの考え方も違うと思う。地区外住民の意見も聞くべきではないか。

まちづくり計画(案)を作成するにあたっては、地区外にお住まいの方も協議会委員としてご参加いただき、協議検討しています。

- ・懇談会は2日だけだが、私のように子育てをしている場合は参加するのが大変である。いろいろな立場の人たちからより多くの意見を聞こうという姿勢が感じられない。もっと回数を多く設定する必要があるのではないか。

ご意見を踏まえ、取り組んでいきます。

- ・まちづくり計画(案)への意見提出方法は、郵送だけに限られているが、メールや必要に応じて区役所の職員が取りに来る等、選択肢を増やしてほしい。

今後、ご意見を踏まえ、取り組んでいきます。

- ・先ほどからこの計画はまだ「案」だといわれているが、「それは無理だ」というばかりで案が変更の余地があるものと感じられない。こういう会をやっても形だけではないかと懸念される。出された意見や意見に対する回答をきちんと文書で示し、幅広く情報提供し、自分以外にどんな意見があるのかわかるようにしてほしい。

協議会発行のかわら版や区のホームページでお知らせいたします。

- ・行政、東京都、警察等行政の管轄が細分化されすぎていて連携が取れていない。以前、まちづくりを検討する会に出席したときに「自転車道を作ってほしい」と要望したら、「それは警察の管轄だから警察が納得しないと難しいだろう」といった回答しか得られなかった。連携が取れていない中でどうやってまちづくりを進めていくのか疑問である。西武鉄道の人も呼んで具体的な駅前整備のイメージを提示し、具体的なまちづくりについて横断的に検討できる場が必要だ。

まちづくりを進めるにあたっては、区内部はもとより、関係機関とも十分協議をしているところですが、今後、ご指摘のようなことがないように、より一層の連携に努めてまいります。

- ・スケジュールだけ出されても私たちの意見がどう反映されるかわからない。

いただいたご意見については、可能な限り協議会発行のかわら版等に掲載していきます。

- ・高さ制限や敷地面積の最低限度等、今までもいろいろな規制があって建物を建てる時にとっても苦労しているのに、さらに厳しくなると相続や建て替え時に大きな不利益を被る場合が出てくると思う。そうなるとうちの財産権だけでなく生存権にも関わることになりかねない。今回示された規制内容について、その背景がほとんど語られないことにとっても不満を感じる。道路を造るにあたって、沿道の地権者への影響を考慮して高度化をして生活を守ってほしいという選択肢を認識しているのに、今ある建物を頭打ちするような制限をかけようとしている。そういう制限の中では新しい家を買えるような多くのお金をかけないと建て替えられない。相続の際に相続税を払うために土地を売る必要が出てきたときに、建物が建てられないような狭い土地では売ることもできなくなる。そういった不利益を被った場合の規制緩和や補償についても考えてほしい。

補助132号線沿道を含む住宅地区の具体的な規制につきましては、今後、平成26年度を目途に策定する次期地区計画の検討を進める中で、地域住民の皆様のご意見を伺いながら引き続き検討してまいります。

- ・全体の道路の連続性や回遊性を考えているのに、「補助232号線はここまで」とか「まず補助132号線から」とか言われても困る。道路はつながっているはずだ。公園通りも全部10mにすべきなのに商店街地区と住宅地区と分けられていて、同じ道路でも高さ制限が違ったりしている。回遊ネットワークと道路の連続性が感じられない。用途も分断されている。全体像を考えて進めてほしい。

石神井公園駅周辺の都市計画道路については、東京都と区で定めた「区部における都市計画道路の整備方針」を踏まえ、段階的に整備を進めています。補助232号線は、現在、補助132号線から駅前広場までの区間で整備を行っているところですが、今後、駅周辺の道路ネットワークの形成を図るため、駅

前広場から富士街道までの区間についても、引き続き整備するよう準備を進めてまいります。

また、公園通りについては、補助132号線と補助232号線を補完する道路として、生活幹線道路と位置づけられています。また、計画幅員は、商店街地区、住宅地区の区別なく10mとしています。当該路線についても、駅周辺の回遊性を高めるため、今後、地区計画において地区施設として定めるなど、整備、促進を図ってまいります。

なお、建築物の高さの最高限度や用途地域等については、地域の特性に応じためざすべき市街地像を踏まえ設定することとなります。補助132号線沿道の土地利用についても、今後、地区計画の検討を進める中で、幹線道路沿道にふさわしい用途地域等について検討してまいります。

- ・以前にまちづくり推進調整課に相談に行ったときに補助132号線ができて生活環境は変わらないと説明を受けた。今家の前は4m道路だが、それが16m道路になっても生活が変わらないという認識でまちづくりをしていることに疑問を感じる。補助132号線は関越や富士街道、青梅街道に繋がるというのに、生活が変わらないと言えるのか。現在の交通量と道路整備後の予測交通量を示してほしい。

既存道路の交通量は、平成20年11月の調査では、現在の4m道路で1,077台/日、バス通りで3,265台/日でした。補助132号線の予想交通量は、7,000台/日と想定しています。

- ・生垣を誘導するということが、既に生垣が道路にせり出しているところがたくさんある。バラのようにとげのあるものを生垣にしているところもある。個人のモラルに依存し、生垣なら何でも良しというルールに疑問がある。その辺の啓蒙・指導についてアイデアがあれば示してほしい。

区では、近隣住民で協働、協調して景観向上に取り組む「景観まちなみ協定」制度を設けています。例えば、同じ地域で庭先等を協調した緑化やデザイン等にするなど、協定の内容は、参加する住民が話し合っ決めてすることができます。区では、協定締結に向けて、専門家を派遣するなどの支援をしています。

- ・工作物について容易に移動できるものは良いというが、どういうものなら良いのか。工作物でもいろいろな種類がある。具体的に示してほしい。

容易に移動できる置き看板、ワゴン、プランターボックスなどです。

<事務局>

- ・今の質問については後日文書で提出していただければ回答する。

<協議会>

- ・私も協議会の一員である。2年半、協議会で議論を行ってきたが、一般公募の協議会委員もいるが、酷い時には5～6人しか出てこない会もあった。今のようない貴重な意見が全くなかった。いつもこうやって意見を出してもらえれば、もっと早く良いものがまとまったのではないかと思う。ちゃんと商店街にも住民にも連絡して呼びかけていても、こんなに集まったのは初めてだ。私も商店街や住宅地域が良くなるように考えていかなければいけないと思う。今回の話を聞いていて本当に有意義な会議だと思った。

- ・ただ、「今が良ければいい」「私が良ければいい」ではなく、将来石神井が良くなるための計画を考えてもらえたらと思う。

<参加者>

- ・補助 132 号線の図書館から南側は、沿道 30mの第一種住居地域、防火地域に指定されている。地区内の区間もそこにつながっていくことになる。もし近々建替えたとして、建物は 50 年以上持つと思う。5 ~ 6 年でまた規制を変えるとか、道路ができて騒音等が酷くなったというのでは困る。その辺を見通した一貫性をもった計画をたててほしい。

<参加者>

- ・目標のキャッチフレーズ「緑の風が・・・」は良いが、その下の解釈が少し違うと思う。どうしても道路を広げたいという思いが先に来ているように思える。
- ・解釈を私なりに考えた。「緑の風が薫り」は緑がたくさんあって空気が澄み、香りがいいということである。「街の賑わいが交差する安らぎのあるまち」というのは、安全で安心して買い物ができる商店街があって車が少なく、公園に行くにも車いすでも安心して通れる歩道があり、疲れたら途中で休める憩いの場所がある、それこそ公園への散歩道の一つとして商店街を取り入れたらどうかというのが私の考えである。
- ・そのためには、庁舎・公園通りの相互通行はあり得ない。庁舎通りは終日一方通行、銀座通りと駅前通りは 3 ~ 6 時までバス以外は通行止めになる。そうなるとう当然公園通りは、公園から庁舎通りに向かって一方通行になっている。公園通りの一方通行は皆体験している。今後の課題にあるような一方通行化等を先に考えて道路空間を考えたい。そうであれば協力する。
- ・基本的に公園通りの計画には反対である。「一方通行は行政の権限じゃないので検討できない」と言っては本当のまちづくりではない。地権者がまちのため、住民のために少々の犠牲なら払っても良いというならそれでも良いが、そうはいかないと思う。駅前の共同化の話も、個人のエゴがむき出しになってうまくいかなかった。地権者がまちのため、みんなのためといった働きがあってこそまちづくりは進むし、周りもついてくると思う。
- ・まちづくりの計画としてもう一度住民の意見を吸い上げていくのか、どこまで意見が反映されるのか疑心暗鬼である。

<協議会>

- ・勘違いしないでほしいのは、10m道路といっても 10m全部が車道になるわけではない。10mの中で両側 2 m程度は歩道を確保することを考えている。10m全部を車道にするようなことがあれば、それはまちづくりじゃない。安心して車いすでも通れるような歩道を造り、車は極力排除するような商店街にするために協議会としても検討を進めてきている。

<参加者>

- ・それはおかしい。車は全て補助 132 号線に通すということか。商店街のお金儲けの話ではなく、住宅地の住民が安心して寝られる環境がほしいと訴えている。

<協議会>

- ・補助 132 号線ができれば今の商店街の交通量は半分から 1/3 になるのではないかと。補助 132 号線も両側に歩道が整備される。

<参加者>

- ・一度、三角地帯に立ってみてほしい。どんな道路ができてどんな環境で生活しなければならぬかを理解していないのではないかと。

<協議会>

- ・私の家は南地区の西側の区域境界線を通る一方通行の道沿いに住んでいるが、3.8 mの道路にもかかわらず 24 時間車が通っている。この道路も広げて歩道を作ってもらいたいところだ。その環境について全然分からないということではない。

<参加者>

- ・協議会委員が良くやっていることは良くわかったが、1つだけお願いがある。私の住んでいる場所には昭和 5 年頃に指定された風致地区がかかっている、まちの形態が変わろうが何をしようがそのまま継続されている。まちづくり計画がどうなろうと風致地区によっても高さ制限が厳しいままだ。住民のためと思うのであれば、区自身も風致地区を撤廃する運動をしてほしい。

<参加者>

- ・地区内の道路を抜け道にしないでほしい。