

東京都市計画地区計画 大泉学園駅北口東地区地区計画の案に関する
区民意見の要旨および区の見解について

大泉学園駅北口東地区地区計画の案については、下記の日程で案の縦覧および意見書の受付を行い、意見書が提出されました。

提出された意見書の要旨と、それに対する区の見解は、以下のとおりです。

案縦覧等

- ・案縦覧期間 : 平成24年3月1日～3月15日
- ・意見書受付期間 : 同上
- ・意見書提出数 : 1通(1名)

	意見書の要旨	区の見解
意見	<p>本案中の「壁面の位置の制限」は狭小敷地には恩恵がない。区は法的拘束力を持つ「壁面の位置の制限」を導入した地区計画はやめて欲しい。</p>	<p>地区計画は、建築物と都市との関係を規定した建築基準法の「集団規定」をより地域に即して規定しているものです。本案は駅至近の住商混合地区という地域特性から、沿道の街並みを誘導し、良好な住商複合市街地を形成するため、壁面の位置の制限を定めたものです。この地区では全ての敷地が種々の手法により、地域特性に応じた活用が可能と考えます。駅至近という地域特性から、共同化なども有効な手法となります。今後さらに、駅周辺の商業環境の活性化や、店舗と住宅が調和した個性的で魅力のある地域拠点の形成を目指し、4.7haの区域で地区計画を決定するものです。</p>
1	<p>本案中の「壁面の位置の制限」を決定しても歩行者空間の改善や混雑緩和に繋がらない。</p>	<p>住商複合地区の区道22-135号線沿道は、市街地再開発事業区域側に一方後退し10mの道路として整備されます。さらに、地区計画による壁面の位置の制限により、道路端から再開発区域側に2m、本地区計画区域側に1mの壁面後退を誘導します。そのことにより、沿道の歩行環境や交通混雑の緩和に寄与するものと考えております。</p>

2	<p>地区計画ではなく「練馬区駅周辺再開発促進地区内における建築行為等に関する指導要綱」を順守されたい。</p>	<p>住商複合地区の区道 22-135 号線沿道は、平成 7 年から「練馬区駅周辺再開発促進地区内等における建築行為等に関する指導要綱」により、旧道中心 3 m の部分には建築物等を設置しないように指導してきた路線であり、既に接道長の約 7 割の敷地が土地利用の際に壁面後退等をしていただいております。</p> <p>今回の壁面の位置の制限は、この指導要綱の内容を改めて沿道の権利者の皆様に説明し、意向確認を行ったものです。地区計画の都市計画決定後、建築基準法第 68 条の 2 第 1 項の規定に基づき条例化されることで、法的拘束力を持つものです。従前の指導要綱と一貫した制限内容に関して、より実効性を高めるものです。</p>
3	<p>地区計画による強制的な建築規制は公平、公正な手段ではない。</p>	<p>練馬区では地区計画の決定について、都市計画法の手続きに加え、より綿密に住民の意見を反映させるため、練馬区まちづくり条例を制定し、この条例に基づく手続きを進めております。本地区においては、平成 17 年以降、約 6 年間をかけてまちづくり懇談会やアンケート、意見交換会、意向把握調査等を重ね、住民の方々の意見を十分に伺い、おおむねの同意がはかられた内容について、案として策定したものです。</p>
4	<p>壁面後退ではなく道路用地として買い上げて欲しい。</p>	<p>都市計画法および練馬区まちづくり条例に、決定に必要な同意の割合に関する規定はございませんが、建替えのルールに関して、意見を伺った権利者の 3 分の 2 以上の同意をもって「おおむねの同意」が得られていると判断いたしました。</p>
5	<p>狭小敷地の権利者が合意していない地区計画は決定すべきでない。</p>	<p>住商複合地区の区道 22-135 号線沿道は、旧道中心から 3 m（道路境界線から 1 m）の壁面の位置の制限を定めることとしております。壁面の位置の制限は道路買収により敷地が減少することなく建築敷地として利用できる制度です。道路については幅員 10m で機能していると考えておりますので、道路用地としての買収は致しません。</p>
6	<p>法的拘束力を持つ地区計画の条例化は財産権の侵害である。</p>	<p>なお、壁面の位置の制限は、沿道の街並みを誘導し一体性を確保することで、良好な住商複合市街地を形成するという、公共</p>

		<p>の福祉の観点による合理的な範囲の制限であり、財産権の侵害にあたるとは考えておりません。</p>
7	<p>区が地域拠点の形成を目指すのであれば、地区計画の案中の住商複合地区については、対面の再開発区域と同じように用途地域の見直しを行うべきである。</p>	<p>今回、地区計画を策定する区域と道路対面の区域は「土地の高度利用により、地区全体の活性化に寄与する集客力ある商業・業務施設と都市型住宅からなる高層の複合市街地を形成するとともに、道路、歩行空間等の基盤整備を図る」という土地利用の方針に基づき、大泉学園駅北口地区第一種市街地再開発事業および大泉学園駅北口地区地区計画が決定しております。この方針を踏まえ、土地利用上の観点から検討した結果、用途地域を変更したものです。</p> <p>一方、本地区計画の住商複合地区は「高度利用を図る市街地再開発事業区域との間の緩衝空間を形成するとともに、隣接する住宅地と調和する個性的で魅力のある商業・業務施設を誘導し、活気あふれる中層の住商複合市街地を形成する」という土地利用の方針に基づき地区計画の地区整備計画が定められており、土地利用の方針に合致した用途地域となっているため、変更の必要はないと考えております。</p>
8	<p>区は既に区道 22-135 号線沿道の 7 割はセットバック済みというが、道路後退した敷地は都市計画法の開発行為によるもので、要綱に従って後退している敷地はほんの一部である。</p>	<p>区道 22-135 号線沿道で土地を寄付いただき区道として拡幅している部分に関しては、全て区の要綱指導にご協力いただいているものです。従ってこの沿道では、都市計画法第 29 条の規定に基づく開発行為はありません。</p>
9	<p>区道 22-135 号線沿道は建築基準法第 42 条 2 項道路による道路中心 2 m の道路後退を遵守すべきである。</p>	<p>3 から 6 に対する回答と同様です。</p>
10	<p>商業地域である区道 22-150 号線沿道については、買収により幅員 10m に拡幅され、壁面後退も 0.5m である。駅からのメイン動線なのだから更に後退させるべきではないか。</p>	<p>区道 22-150 号線沿道の壁面の位置の制限に関しては、地上 3 m までは道路端から 1 m。地上 3 m 以上は 0.5m となっております。1 m の空間を確保しておりますので、歩行者環境の向上に寄与するものと考えております。</p>

11	ワンルームマンションの規制(30㎡未満の住戸を10戸)の根拠が判らない。また、もっと厳しくするべきだ。	<p>練馬区まちづくり条例ではワンルーム住戸を「専用床面積30㎡未満の住戸」と規定しており、その住戸数が20戸以上の集合住宅を建築する場合、手続きが必要になります。しかし、条例の規定の適用を避けるため、戸数を減らしたり、敷地を細分化したりして小規模化する等の措置を講ずる可能性があります。戸数の制限を厳しくすることで抑制が図られる面もありますが、基準を下回る小規模なワンルームマンションを誘発するおそれもあります。</p> <p>そのため、戸数制限の効果を鑑み、条例の基準である20戸から半数の10戸とするのが有効と考え、各権利者に意見を伺った所、おおむね合意が得られたものです。</p>
12	敷地面積の最低限度について、商業地区と住商複合地区で同じ100㎡なのはおかしい。	<p>練馬区では用途地域等に応じた敷地面積の最低限度を平成20年3月に定めておりますが、本案中の商業地区と住商複合地区においては、敷地面積の最低限度は定められておりません。そこで、区内の他の地区計画区域において、同様の用途地域の敷地面積の最低限度を調査した所、商業地域も近隣商業地域も概ね100㎡であったため、同一の100㎡で提案し、合意を得たものです。</p>
13	大泉東小前の道路は当初、壁面後退のルールがあったが、取りやめている。取りやめて地区計画の目標である「調和の取れた良好な住環境が維持されたまち」が達成できるのか。	<p>当初案では壁面の位置の制限について、意見を伺った路線は4路線ありましたが、合意が得られなかった2路線を除外し、案では2路線を壁面の位置の制限の対象路線としております。</p>
14	当初案では壁面後退路線が複数あったが、今も残っている路線はどこか。また、壁面後退を取りやめた理由は何か。	<p>除外された2路線については、同意の得られた敷地面積の最低限度や垣またはさくの構造の制限等により、「調和の取れた良好な住環境が維持されたまち」という地区計画の目標を達成していくものと考えております。</p>
15	区道22-135号線に関しては、狭小宅地の権利者は反対している。3分の2の合意が取れているというが、公表されていない。	<p>区道22-135号線沿道の意向把握調査の結果につきましては、本年3月に配布する「大泉学園駅北口地区まちづくりニュース」に掲載する予定です。</p>