

東京都市計画地区計画補助 233 号線沿道地区地区計画の都市計画原案に
関する意見書の要旨および区の見解について

補助 233 号線沿道地区地区計画の都市計画原案については、下記の日程で原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。

○ 原案縦覧等

- ・ 原案縦覧期間 : 令和 7 年 9 月 5 日 ~ 9 月 26 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
1	地区計画の規制内容について 規制緩和によってビジネスエリアを広げてほしい。IT 企業やコンテンツ産業などの職住近接が両立できる産業の誘致や、専門学校の設置による通勤・通学の需要を創出する仕組みを作らなければ地下鉄の採算は好転できない。 当然建築基準の見直しも必要である。 一戸建ての敷地が複数の敷地へ分割されるミニ開発が進んでいる。 風致地区であれば、30 坪以下の住宅建設を制限する規制があっても良いのではないかな。	補助 233 号線を中心とした幹線道路の沿道にふさわしい土地利用の誘導と、みどり豊かで良好な住環境を維持するため、補助 233 号線沿道地区地区計画を定めます。 地区計画の策定にあわせて、補助 233 号線沿道の用途地域を第一種住居地域に変更することについて都市計画決定権者である東京都と協議を進めており、変更後は一定規模の商業・業務施設や生活サービス施設の建築が可能となります。 一方で住宅地では、地区計画により、土地の細分化を防ぐため敷地面積の最低限度を 110 m²に制限します。
2	都市計画道路の整備について 補助 233 号線を大泉学園小学校の次の交差点まで延伸すべきである。 地域の大型バスは、道路の狭さが原因で廃止され、また、ミニバスの廃止により交通過疎地となった。	都市計画道路は、交通の円滑化や防災機能の向上に資する重要な交通インフラです。 都市計画道路の予定地に建築物を建築しようとする者は、都市計画法

	昭和の末には補助 233 号線を放射 7 号線の方までの延伸する計画が存在していたと思う。大泉学園小学校から関越下を経由して大泉学園駅方面へ向かう際に、放射 7 号との交差点付近はギリギリで交互通行を強いられる。 是非、補助 233 号線の計画を見直し、大泉学園駅方面への延伸を早急に検討してほしい。 都市計画道路の計画地域内では、新築住宅の建設が進んでおり、工事が近づいてから立ち退きが始まるが、建設費を倍増させる原因である。 都市計画道路の計画決定から 10 年経過したら、区域内での新築を制限する規制はできないか。	第 53 条に基づき、都道府県知事等の許可を受ける必要があり、事業化の際に容易に移転または除去できる建築物でなければ建てることはできません。 補助 233 号線は、昭和 41 年に都市計画決定され、当時から補助 230 号線から北側の埼玉県境までの区間です。 補助 230 号線から南側の区道（主要区道 57 号線および 61 号線）のうち、放射 7 号線（大泉氷川神社前交差点）までの区間は、都市計画道路を補完し、地区交通の主要な動線となる「生活幹線道路」（昭和 63 年決定）に位置付けられており、将来は幅員 12m 以上に拡幅される予定です。
その他	学園通りの大泉学園駅ガード下から富士街道方面への区間の道路整備については、25 年ほど前に早急に対応して欲しいと区に陳情した。 もう少しとともに都市計画を進めてほしい。	都市計画道路補助 135 号線（大泉学園駅から富士街道までの区間）の整備を含む大泉学園駅南側地区のまちづくりについて、令和 7 年 3 月に取組方針を策定しました。 今年度、補助 135 号線の事業化に向けた準備として測量作業に着手する予定です。 引き続き、本取組方針に基づき、早期の道路整備に向けて取り組んでいきます。