

■千歳烏山駅前広場南側地区市街地再開発事業に関する

都市計画（原案）説明会における質疑応答（要旨）

	質 疑	回 答
A （都市計画原案）	<ul style="list-style-type: none"> ・説明資料にある「健全な高度利用」の「健全な」とはどういうことか。 ・「交通結節点機能の強化」の言葉はどういうことか。 ・建築物等の整備の方針に「周辺環境に配慮することに努める」とあるが、「配慮に努める」とはどういう意味か。 	<ul style="list-style-type: none"> ・旧耐震基準の建物など防災上の課題があるため、上位計画との整合、壁面後退や広場などによる街づくりの効果も踏まえ、求められている都市機能の更新を図り、公共性のある空間整備することを「健全な」と考えている。 ・駅前広場は、様々な方が使いやすいようにバスやタクシー乗場などの機能や京王線連続立体好交差事業との連携による駅との連続性なども含め、「交通結節点機能の強化」と考えている。 ・都市計画決定後に建物の詳細は検討することになる。今後の計画であるため、「配慮に努める」としている。
	<ul style="list-style-type: none"> ・素案の際に様々な意見が出された。原案では何も変更されていないが、原案の決定と原案説明会の開催の決定権者は誰か。 	<ul style="list-style-type: none"> ・原案と原案説明会の、開催を決めたのは烏山総合支所として決定した。 ・アンケートやオープンハウスなどでは、再開発に期待するという声ももらっている。 ・区としては、市街地再開発事業が烏山の目指す街づくりに合致すると判断しており、今日の開催に至っている。
	<ul style="list-style-type: none"> ・地区計画の変更で制限がどう変わらのか。タワマンがより大きく建てられるようになるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、商業地域において高さ制限はない。今回は、建築計画を制限するため 140m以上の建物が建たないように高さ制限を設定している。
	<ul style="list-style-type: none"> ・140mのキャップ（制限）を、より低く再検討することは可能か（例：20階相当）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高度利用地区（200%）を設定し、容積率700%の範囲において、日影・風など周辺環境を考慮し、建物を細長い形状とすることで各敷地に落ちる影が早く移動するように配慮して計画しており、その結果、計画高さとなっているため、絶対高さを140mと定めている。建物計画は事業収支と一体で、都市計画決定後の詳細な事業計画でボリュームが定まる。 いただいた意見は再開発準備組合に伝え、区としても指導する。

	質 疑	回 答
A (都市計画原案)	・地区計画変更予定区域と地区街づくり計画変更予定区域で、将来どんな制限がかかるのか。	・地区街づくり計画は、区の街づくり条例に基づくものであり、地区計画と同じような形でつくられる制限となるが、今回は地区計画と合致しており、両者の制限内容は同一である。そのため、地区計画の変更内容がそのまま地区街づくり計画にも適用される。
	・容積率700%について教えて欲しい。	・容積率700%は、高度利用地区の活用により上位計画との整合や、駅前の賑わい創出、公共貢献などの観点を踏まえて200%の割増としている。
	・日影への影響の検討結果としての「環境配慮」ではなく、交通広場を作るが商店街を減らさないための「必要な容積（必要量）」が説明されていない。140mが必要かの説明になっていない。	・区としては「駅前にふさわしい整備」として駅前広場と一体で進めるのが望ましいと考えている。千歳烏山駅周辺の魅力を増し、中長期的にも選ばれる街づくりが必要と考えている。
	・賑わいをどう捉え、何を目指して開発するのか。区の目標を教えてほしい。	・まちづくり協議会の検討を踏まえ、区は地区街づくり構想（平成26年）を定め、駅前広場南側地区については、駅前広場にふさわしい新しい拠点整備の方針を定めた。また、令和3年には地区計画を策定し、その中で、補助216号線・駅前広場整備と合わせ、魅力ある駅前商業地の形成及び建築物の敷地の統合を促進する方針を定めている。「賑わい」は多様な価値観があるため、フォーラム等で意見を集め、再開発準備組合に情報提供し実現を働きかける。
	・将来、後世から街づくりの在り方を問われないように賑わいよりも安全や日常生活の利便性を重視るべきではないか？また、本計画は、建物高さ140mを前提としているように聞こえる。B地区は、5階以上禁止など根本的な見直しを求める。	・本地区では、歩行者空間の不足等により安全性に課題がある現状を踏まえ、壁面後退等で安全性の向上を図ることを重視している。 ・街づくりの検討は京王線連続立体交差事業等を契機に活発になり、駅前広場基本構想の策定、駅前広場の都市計画決定を経て、南側地区における課題整理を踏まえ、地権者たちにより、再開発手法の選択や高度利用地区の活用について10年にわたり検討を重ねてきた。建物高さについては、こうした検討の積み重ねの中で、周辺環境への配慮や公共空間の確保とのバランスを図った上で整理されたものであり、その結果として高さ140mになった経緯がある。

	質 疑	回 答
A (都市計画原案)	<p>道路・歩行者空間は何がどう変わらるのか</p> <ul style="list-style-type: none"> 意見書とは何か。提出後の扱いはどうなるのか。 	<p>・東側の補助216号線は、現在事業中で道路の形がない。南側のバス通りについては、路側帯のみである。西側の駅前通りの現在歩道空間は3.5mである。</p> <p>・今回の制限は、地区施設として歩道状空地を位置づける。</p> <p>・西の駅前通り側は、歩道3.5mに対し、歩道状空地2mを確保することで、合計5.5mの歩道空間となる。</p> <p>・東の補助216号線側は、都市計画道路の歩道幅員を3.5mと予定されており、歩道状空地2mを確保することで、5.5mの歩道空間となる。</p> <p>・南のバス通り側は、歩道状空地4mを確保することで、4mの歩道空間となる計画としている。 ※当日は、駅前通りの歩道空間を2.5mと回答したが、正しくは3.5mのため、修正している。</p>
B (補助金)	<ul style="list-style-type: none"> 区の補助金を払うことに対して、義務になるのはいつ頃になるのか。また、予算化はいつ頃になるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 意見書のフォーマットは区ホームページで公開している。本日の意見や意見書は、今後の手続きである都市計画審議会に報告・諮問する際の資料として扱う。
C (再開発ビルについて)	<ul style="list-style-type: none"> 100年後、200年後を考えたときにタワマンは修繕もできず、老朽化し、駅前に廃墟ビルのイメージができるため、タワマンに反対。今、徹底的に考えれば、高層に頼らないまちづくりができる。神戸市では、人口減少なども踏まえ、タワマン規制をしている。 	<ul style="list-style-type: none"> 再開発ビルが建った際には、管理組合が設立され、法に基づきながら適正に管理されていくものと再開発準備組合から聞いている。 人口減少は全国的には始まっているが、世田谷区の人口推計では、2043年ごろとなっている。長期的にはエリア全体の発展が必要と考えているため、ちとからまちづくりフォーラムでは駅周辺のまちづくりの議論をしている。 神戸市の例は商業地域に住宅を建てないルールを作った例。区では、住居系について主に高さ制限を設定している。商業地域の高さ制限については、ご意見として承る。

	質 疑	回 答
C (再開発ビルについて)	<ul style="list-style-type: none"> ・低層部を5階にして高層部を下げる等の検討は。 ・今でも賑わいはある。どうして再開発ビルを建てなければならないのか 	<p>・建物計画事項のため、再開発準備組合へ伝える。</p> <p>・第一種市街地再開発事業は、敷地統合・壁面後退・広場整備等により、回遊性・安全性・防災などの地区課題を解決し、魅力を高める街づくりの手法のひとつである。事業は上位計画と整合させつつ、権利者が再開発ビルに移転し、余剰床の売却等で事業費を賄う枠組みの中で適正なボリュームを設定して進める仕組みである。</p> <p>南側地区では駅前広場事業により、駅南側の街区の一部がなくなり、商店街の賑わいが喪失されるため、賑わいの創出や安全で快適な歩行者空間として、低層部の広場や壁面後退空間により、街づくりの効果を生じさせている。</p> <p>・140mの形状の理由については、再開発準備組合案に詳細があり、日影等を考慮してこの形・高さになったと聞いている。詳細はオープンハウスで再開発準備組合へ確認願う。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・地権者、補助金、デベロッパーの構造（関係性）や事業費の補助割合は？ ・建設費高騰で採算が厳しくなり高層化が進むのでは？ ・駅前のデザインは街のシンボルであり、鳥山のイメージであるため、おしゃれで気持ちの良い街にしてもらいたい。そのため、デザイン性も注意しながら進めてほしい。 	<p>・区は組合員ではなく、行政として指導・監督の立場。地権者が再開発準備組合を設立し、事業協力者として選定された事業者がサポートしている。</p> <p>・区からの補助は現時点では再開発準備組合の活動に対する一部に限られている。一般にイメージされる補助金は都市計画決定後の基本設計等から導入され、要綱に基づき対象項目へ交付する。都市計画決定後でないと事業収支・設計の詳細が確定しないため、現時点で割合等の詳細回答は難しい。</p> <p>・デザイン性についての意見は再開発準備組合に伝え、区として指導する。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・今後も区は建物計画には関与せず、準備組合に聞いて欲しいという運用が続くのか。 	<p>・本日は都市計画原案の説明会であり、都市計画の変更や決定についての説明であるため、区が街づくりに貢献できる部分に対する「制限」の説明が中心である。建物計画は、再開発準備組合がオープンハウスで説明する。</p>

	質 疑	回 答
C （再開発ビルについて）	・周辺の地価が上がるのではないか。その影響範囲をどのくらいと考えているのか。	・再開発により周辺の地価へどのように影響があるのかはお答えできないが、近年の東京の住宅価格高騰については、都の子育て世代への施策もあり、区としても施策の検討をしている。
	・人の集まりや地価上昇により、逆に今いる人が住みづらくなるのではないか。	・再開発により住み続けられなくなる心配については、オープンハウスなどをを利用して、再開発準備組合に確認していただきたい。区としては、どういうまちをつくっていくかについて、フォーラムなどで意見を聞きながら街づくりを進めていく。
	・他地区で再開発ビルのテナントは埋まらない状況もあるようだが、南側地区の再開発は大丈夫なのか。	・再開発準備組合では、商業部会を立ち上げて検討をしていると聞いている。区としても、検討を支援していきたい。
	・現在の千歳烏山駅周辺商店街の路面に人が並ぶ風景のある街を守って欲しい。商店街全体でも再開発の方針を承知しているのか。	・路面の計画等も含めた商業のあり方は、再開発準備組合の商業部会でも検討中なので、意見を準備組合へ伝える。 ・千歳烏山駅周辺には5つの商店街があり、その5つの商店街により商店街連合会を形成している。商店街連合会に対して、南側地区の市街地再開発について情報提供等を行っており、連合会は再開発を応援しているという話も聞いている。
	・補助216号線が完成していない場合、建物（再開発ビル）はできないのか。	・補助216号線は交通処理や周辺環境の改善に大きく関係するため、関係性は深いものの、再開発事業と補助216号線は、それぞれ別の事業として進められているため、補助216号線の完成を待たずに、再開発事業としての工事を進めることは可能である。

	質 疑	回 答
C (地区内権利者・合意形成)	・権利者が等価交換などの内容を口約束だけではなく、納得されて7割が賛成しているのか。	・地権者の資産の扱いについては再開発準備組合で対応している。地権者の合意率を高めるることは重要な課題と考えており、権利者に理解いただけるよう準備組合を指導していく。
	・地権者全員が納得しているわけではないが、街が良くなるため(開かずの踏切や駐輪などの課題解決のため)に仕方がないとも思っている。地権者だけを集めて話をしたい。みんながどんな考えなのか。	・地権者を集めての会合についてのご意見は、再開発準備組合に伝える。
	・準備組合は地権者全員の意見を聞いていないのではないか。周知が不十分で置き去りにされている。	周知は節目ごとのニュース等で郵送案内してきたが、十分ご理解いただいていない点があることは課題認識している。
D (対話・情報発信)	・今後、区と準備組合を入れた形での説明会が設定されれば、相互に話す場も考えられるのか。	・法定ではない任意の情報交換会を昨年11・12月に開催しており、今後も継続して開催したいと考えている。
	・再開発について、知らない人が多い。「決まったから仕方ない」は、街づくりとしていいのか。	・この再開発は、他の自治体で多くあるような、公共施設が入った公共主体の再開発ではなく、生活再建を主として地権者が中心となって再開発の検討を進めてきたという特殊性もあり、南側地区の再開発が知られていないという面もある。今年度に入り準備組合では、ちとからプラザを設けて情報発信に努めているということなどもあるが、引き続き、様々な方法を工夫しながら情報発信していく。

	質 疑	回 答
D (対話・情報発信)	<ul style="list-style-type: none"> ・千歳烏山の街づくり説明会やフォーラムの議題にタワーマンションのことを載せていないと見受けられる。載せていない理由や、これから載せるつもりがあるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ちとからまちづくりフォーラムでは、特定の建築物を前提とした議論ではなく、駅周辺全体の将来イメージの作成に取り組んでいる。 ・子育て世代、こども・若者の意見は未来絵日記として、与条件を与えずに自由に描いてもらっている、その性質上、再開発の高層建物といった個別の建築形態については、事業の構成上、表に出にくい形となっていることについてはご理解いただきたい。なお、周知については、年1回発行している「街づくりニュース」では準備組合の設立等を広報しており、過去には区のお知らせ（2023年6月25日）でも一面に掲載している。
	<ul style="list-style-type: none"> ・参考資料のイメージ図では、烏山の自転車の放置など、自転車問題に触れられていないため、イメージとおりのまち並みになるのか疑問がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車問題は千歳烏山の課題の一つとして認識している。現在、区では自転車活用推進計画等の見直しをしており、買い物時など短時間利用伴う駐輪対策が必要と示している。 ・今後は、自転車施策の所管部署と連携しながら、駅周辺の駐輪対策でどのようなことができるか考えていきたい。
E (駅周辺街づくり)	<ul style="list-style-type: none"> ・現在は開かずの踏切のため車の交通量が少ないこともあるのではないか。ロータリーや高架化、再開発による車やバス、タクシー、自転車の交通の流れをコントロールできるのか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ・連続立体交差事業により踏切がなくなると、踏切での待ち時間が解消されて道路の流れがよくなり、一部の区間では自動車の交通量が増えることも想定される。準備組合では、都市計画事業（連立事業など）も踏まえ、交通のシミュレーションをおこなっているが、課題認識を持って、関係所管とも連携しながら、街づくりを進めしていく。
	<ul style="list-style-type: none"> ・駅南西には、区の駐輪場など先行取得した土地があるので、バスロータリーの場所はなぜ駅の南側なのか。 ・バスロータリーの現在の位置は、検討段階から変更になったのでないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・当時、駅前広場の位置を検討するにあたり、現在ある区民センター前の広場機能を残すこと、交通動線を単純化すること、補助216号線からの導入路の距離を最小限に抑えることなどを条件として、比較検討した結果、現在の場所に決定しており、位置が変更になったということではない。また、都市計画決定前に住民説明を行っている。