令和８年11月11日
烏山総合支所
駅周辺整備担当課

東京都市計画第一種市街地再開発事業の決定（千歳烏山駅前広場南側地区）及び東京都市計画高度利用地区の変更（千歳烏山駅前広場南側地区）並びに東京都市計画地区計画の変更（千歳烏山駅周辺地区）について

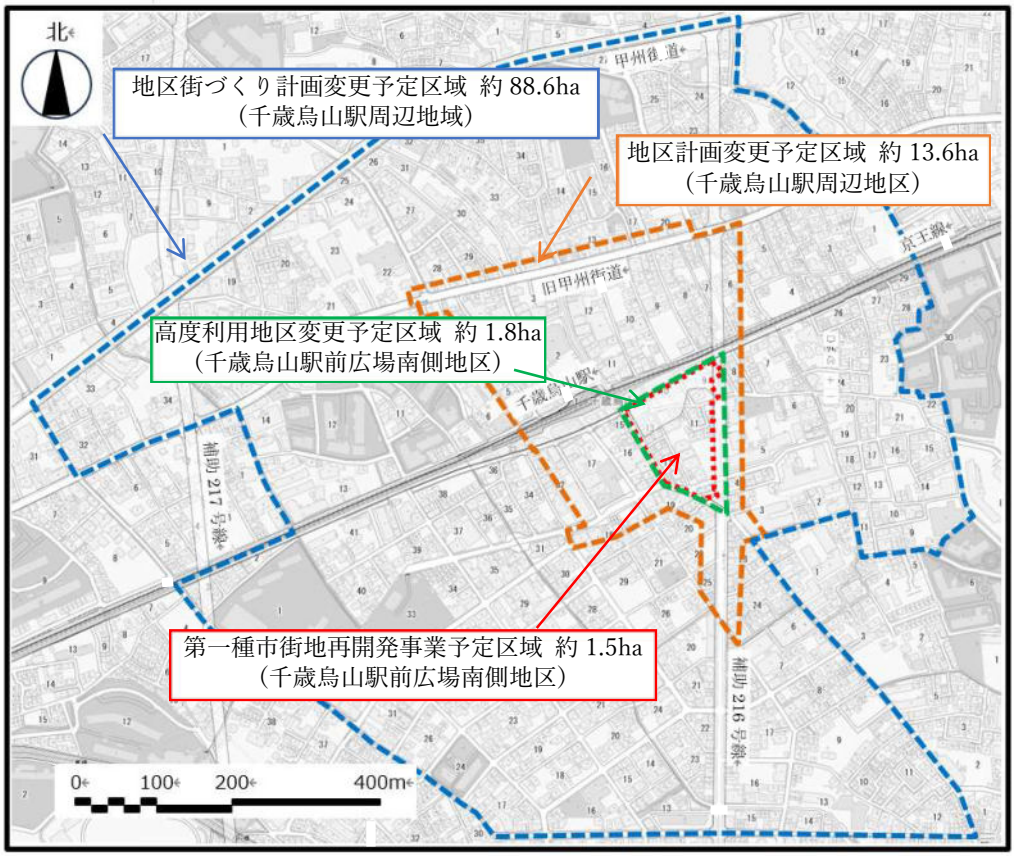
１　主旨

駅周辺では、京王線連続立体交差事業や、駅前広場及び補助第２１６号線の道路整備事業が進められており、区では、街が大きく変わる機会を捉えて、駅周辺の街づくりを推進するため、令和３年に地区計画等を策定し、実現に向けた取組みを進めている。

駅前広場南側地区（以下「南側地区」という。）では、市街地再開発準備組合（以下「再開発準備組合」という。）において、令和８年度の都市計画決定を目指した取組みが進められている。区では、令和７年９月開催の都市計画（素案）説明会及び令和８年１月開催の都市計画（原案）説明会における区民意見ならびに都市計画法第１６条に基づく公告・縦覧に際して提出された意見書を踏まえ、「第一種市街地再開発事業（千歳烏山駅前広場南側地区）」及び「高度利用地区（千歳烏山駅前広場南側地区）」、「千歳烏山駅周辺地区地区計画」変更（案）等を取りまとめた。

こうした中、令和８年９月には都市計画法第１７条及び世田谷区街づくり条例第１４条に基づく公告・縦覧及び意見書受付を実施し、各意見書の要旨を取りまとめたため、報告する。

２　区域等



3　これまでの経緯　別紙１のとおり

4　第一種市街地再開発事業の決定（案）について

（１）名　　称　千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業

（２）施行区域面積　約１．５ｈａ

（３）第一種市街地再開発事業決定（案）の理由

「都市計画の案の理由書」のとおり

（４）案の概要



図：市街地再開発事業の施行区域

公共施設の配置及び規模	都市計画道路幹線街路 補助線街路第２１６号線 幅員１６ｍ
	世田谷区画街路第１４号線 幅員１９．５ｍ 延長３１ｍ ※交通広場４，０００㎡含む
	区画道路７号（駅前通り）
	区画道路８号（バス通り）
建築敷地面積	約８，９００㎡
建築面積	約５，７００㎡
延べ面積	約８８，６００㎡
主要用途	商業・業務、住宅、駐車場
建築物の高さの限度	１４０ｍ

5　高度利用地区の変更（案）について

（１）名称　高度利用地区（千歳烏山駅前広場南側地区）

（２）位置　世田谷区南烏山五丁目地内

（３）面積　約１．８ｈａ

（４）高度利用地区変更（案）の理由

「都市計画の案の理由書」のとおり

（５）案の概要

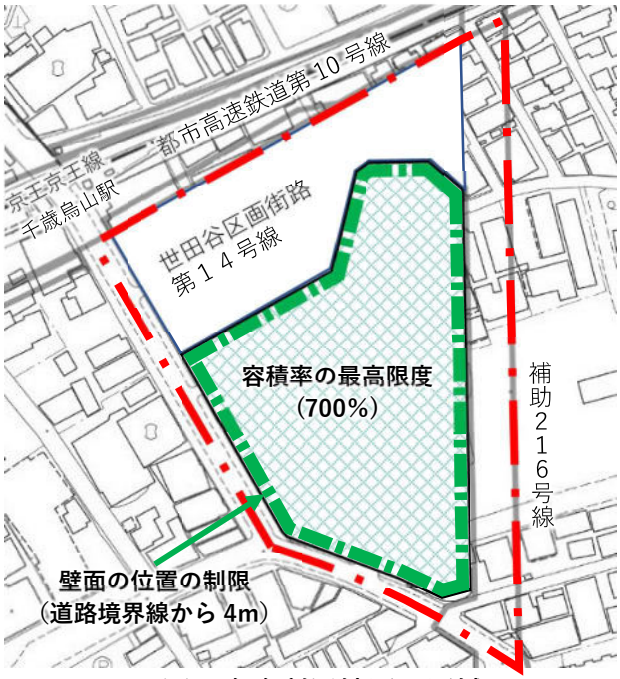
既決定の４地区に「千歳烏山駅前広場南側地区」を追加する。

既決定の４地区

世田谷区内のその他の既決定地区	面積	位置
高度利用地区		
（三軒茶屋・太子堂四丁目地区）	約１．５ｈａ	世田谷区太子堂四丁目地内
（野沢四丁目地区）	約０．５ｈａ	世田谷区野沢四丁目、上馬三丁目及び四丁目各地内
（祖師谷大蔵駅南地区）	約０．３ｈａ	世田谷区砧八丁目地内
（砧一丁目地区）	約３．６ｈａ	世田谷区砧一丁目地内
小計	約５．９ｈａ	

変更概要（追加）

番号	変更箇所	変更前	変更後	面積
1	世田谷区南烏山五丁目地内	指定なし	高度利用地区（千歳烏山駅前広場南側地区）	約１．８ｈａ



図：高度利用地区の区域

容積率の最高限度	７００％
容積率の最低限度	２００％
建蔽率の最高限度	５０％
建築面積の最低限度	２００㎡
壁面の位置の制限	道路境界線から４ｍ

６　地区計画の変更（案）について

（１）名称　千歳烏山駅周辺地区地区計画

（２）位置　世田谷区南烏山四丁目、南烏山五丁目及び南烏山六丁目各地内

（３）面積　約１３．６ｈａ

（４）地区計画変更（案）の理由

「都市計画の案の理由書」のとおり

（５）地区計画の目標

①地区計画の目標を変更

「整備を進める補助２１６号線及び駅前広場周辺は、市街地再開発事業との連携により、防災力や交通結節機能の強化を図り、まちの玄関口として、「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と魅力のあるにぎわいづくりを進めるとしている。」

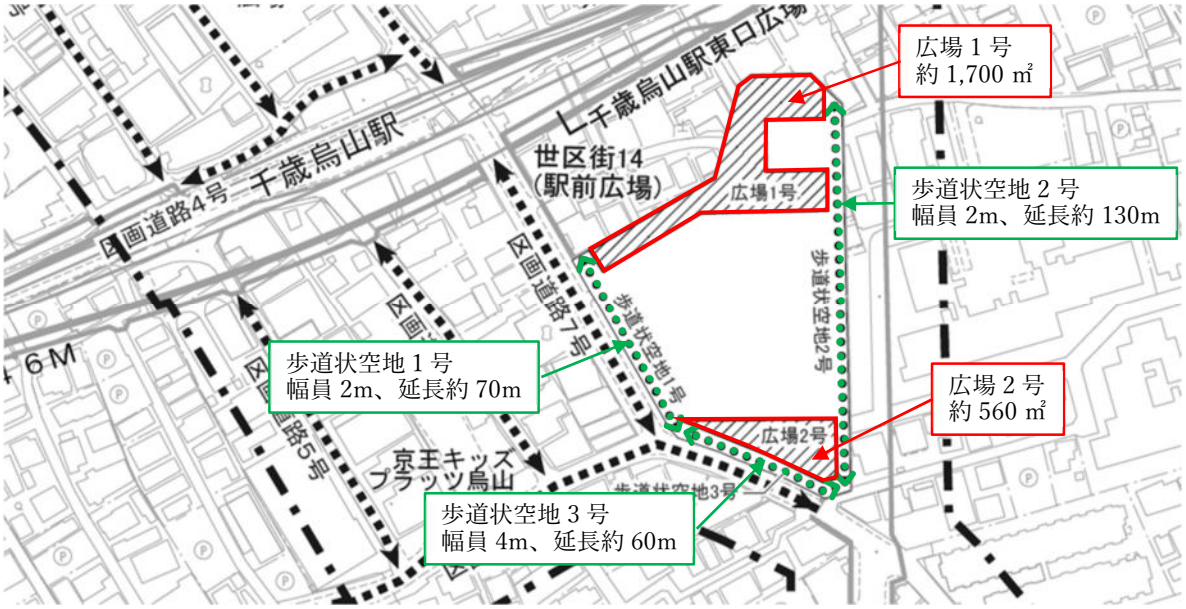
（６）建築物等の整備の方針（変更部分のみ）

１０　商業地区Ｂにおいては、防災性の向上と魅力的な駅前商業空間の維持・増進を図るため、壁面の位置の制限、壁面後退区域における工作物の設置の制限及び建築物等の高さの最高限度を定める。

１１　商業地区Ｂに整備する建築物等においては、商店街との連続性や周辺の街並みとの調和を図るため、商業施設配置や低層部のデザイン並びに敷地内の緑化整備などの工夫により、周辺の市街地環境へ配慮する。

（７）地区整備計画（変更部分のみ）

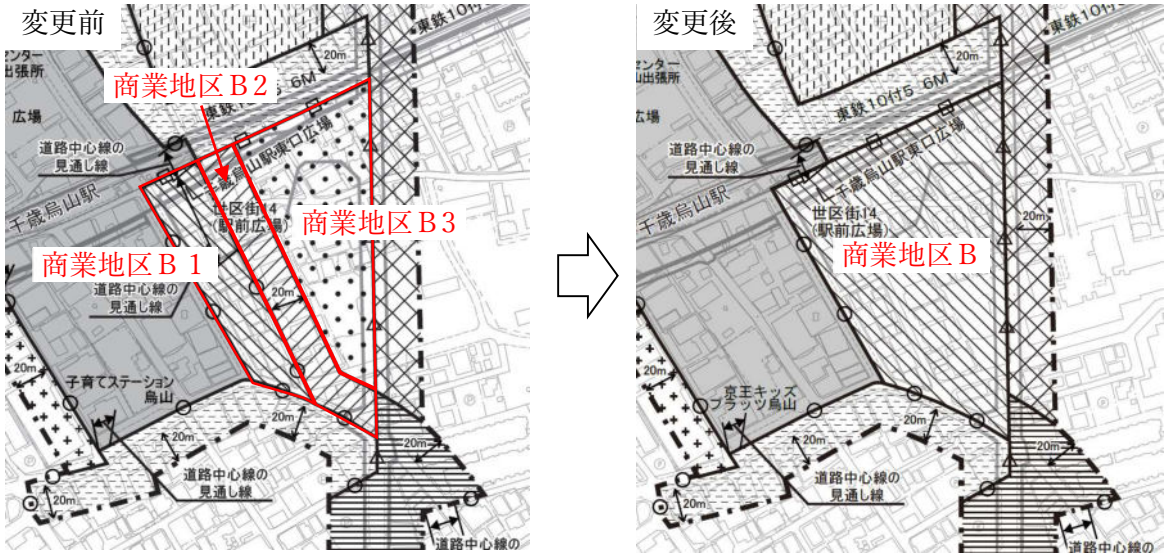
①地区施設：広場（１～２号）及び歩道状空地（１～３号）を位置づける



②建築物等に関する事項

・地区区分の変更

商業地区Ｂ１、商業地区Ｂ２、商業地区Ｂ３を商業地区Ｂに変更



地区区分	容積率の最高限度	高さの最高限度
商業地区Ｂ１	５００％	－
商業地区Ｂ２	５００％（３００％※）	－
商業地区Ｂ３	５００％（２００％※）	－（４５ｍ※）

⇨

容積率の最高限度	高さの最高限度
５００％	１４０ｍ

※敷地面積２，０００㎡未満の場合

・壁面の位置の制限
・壁面後退区域における工作物の設置の制限
・建築物等の高さの最高限度

壁面の位置の制限	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面及び当該建築物に附属する門又は塀の面は、計画図４に示す壁面線を越えて建築してはならない。ただし、次に掲げるものについては、この限りではない。 １　公共用歩廊等の歩行者の快適性を高めるために設ける屋根とそれを支える柱等 ２　ひさし、落下防止柵その他これらに類するもの
壁面後退区域における工作物の設置の制限	計画図４に示す壁面線と道路境界線との間の区域には道路面から高さ３．５ｍ以下の部分に門、フェンス、看板、自動販売機等の通行の妨げとなる工作物を設置してはならない。ただし、次に掲げるものについては、この限りではない。 １　公益上必要なもの ２　歩行者の安全性・利便性を確保するためのもの ３　地域のにぎわい創出に資するもの
建築物等の高さの最高限度	１４０ｍ 階段室、昇降機塔その他これらに類する建築物の屋上部分の水平投影面積の合計が当該建築物の建築面積の１／８以内の場合においては、その部分の高さは、１２ｍまでは当該建築物の高さに算入しない。

7　関連する計画の策定（変更）

（１）千歳烏山駅周辺地域地区街づくり計画の策定（変更）【別紙５】

※地区計画と同じ内容。

8　都市計画（案）及び地区街づくり計画変更（案）に対する縦覧・意見書について

（１）縦覧期間　　：令和８年９月３日（木）から令和８年９月１７日（木）
（２）意見書提出期間：令和８年９月３日（木）から令和８年９月１７日（木）
（３）意見書の提出
　① 第一種市街地再開発事業（案）：５５８通（５５２名）
　② 高度利用地区の変更（案）　：２９０通（２９１名）
　③ 地区計画の変更（案）　　：２０６通（２１１名）
　④ 地区街づくり計画の変更（案）：２０４通（２０５名）
（４）主な意見等
　① 第一種市街地再開発事業（案）：別紙２のとおり
　② 高度利用地区の変更（案）　：別紙３のとおり
　③ 地区計画の変更（案）　　：別紙４のとおり
　④ 地区街づくり計画の変更（案）：別紙５のとおり
（５）主な論点（別紙６「都市計画審議会抜粋資料」）

9　今後のスケジュール（予定）

令和９年　１月　都市計画審議会（諮問）
　　２月　都市整備常任委員会（決定の報告）
　　都市計画及び地区街づくり計画変更決定・告示

東京都市計画第一種市街地再開発事業の決定（世田谷区決定）

都市計画千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業を次のように決定する。

幅員の（　　）は全幅員を示す。

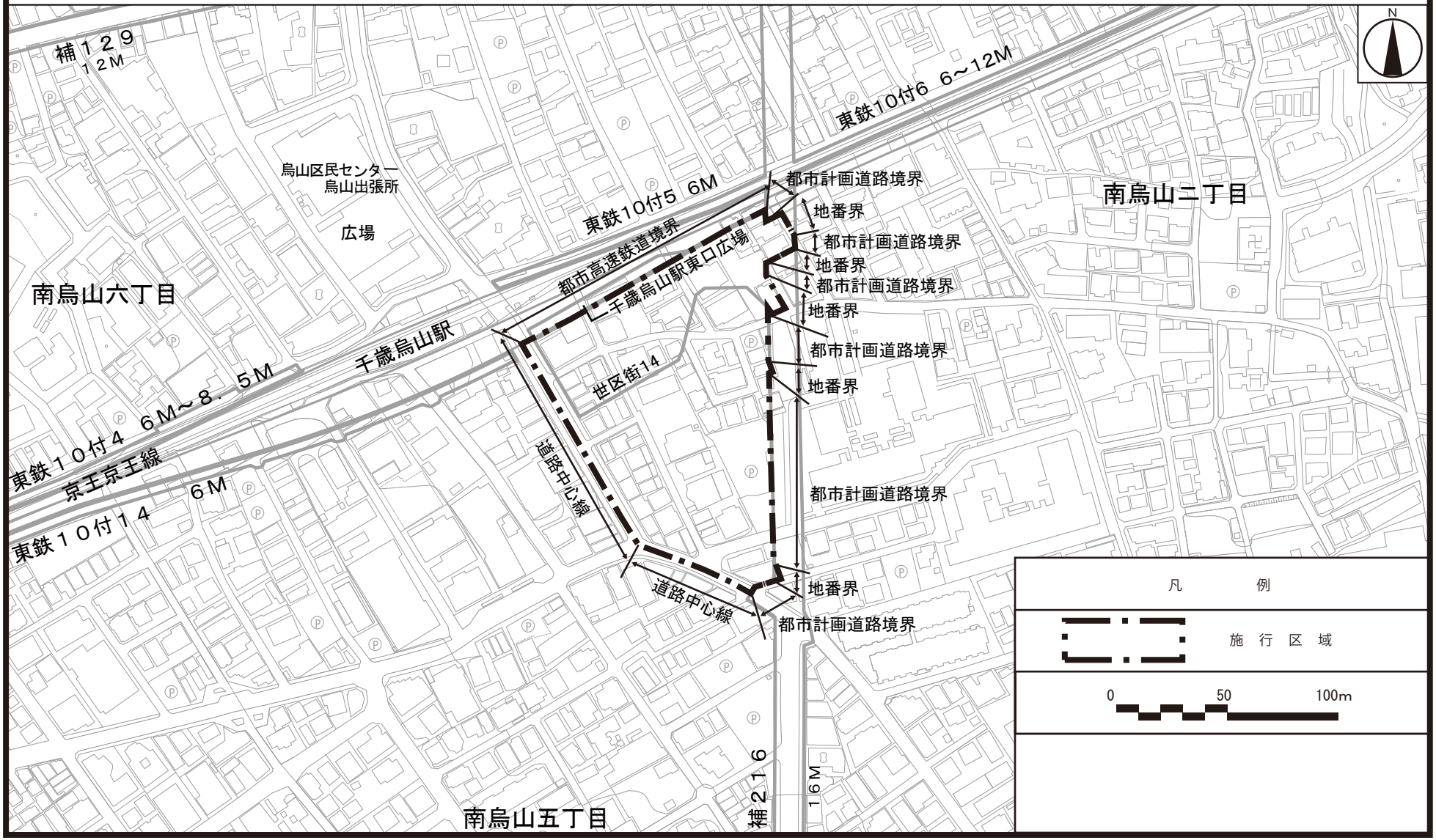
<table>
<tr><td colspan="2">名　　称</td><td colspan="5">千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業</td></tr>
<tr><td colspan="2">施行区域面積</td><td colspan="5">約１．５ｈａ</td></tr>
<tr><td rowspan="4">公共施設の
配置及び規模</td><td rowspan="4">道　路</td><td>種　別</td><td>名　称</td><td colspan="2">規　模</td><td>備　考</td></tr>
<tr><td>幹線街路</td><td>都市計画道路幹線街路
補助線街路第２１６号線</td><td colspan="2">別に都市計画において定める通り</td><td>整備中</td></tr>
<tr><td>区画街路</td><td>都市計画道路区画街路
世田谷区画街路第１４号線</td><td colspan="2">別に都市計画において定める通り</td><td>整備中</td></tr>
<tr><td rowspan="2">区画道路</td><td>区画道路７号</td><td colspan="2">幅員　６ｍ（１２ｍ）
延長　約１１０ｍ</td><td>既存（一部拡幅）</td></tr>
<tr><td>区画道路８号</td><td colspan="2">幅員　４．５ｍ（９ｍ）
延長　約５０ｍ</td><td>既存</td></tr>
<tr><td rowspan="3" colspan="2">建築物の整備</td><td>建築面積</td><td>延べ面積
（容積対象面積）</td><td>主要用途</td><td colspan="2">建築物の高さの限度
※１</td></tr>
<tr><td>約５，７００㎡</td><td>約８８，６００㎡
（約６２，０００㎡）</td><td>商業・業務、住宅、駐車場</td><td colspan="2">１４０ｍ</td></tr>
<tr><td colspan="5">※１：階段室、昇降機塔その他これらに類する建築物の屋上部分の水平投影面積の合計が当該建築物の建築面積の１／８以内の場合においては、その部分の高さは、１２ｍまでは当該建築物の高さに算入しない。</td></tr>
<tr><td rowspan="2" colspan="2">建築敷地の整備</td><td>建築敷地面積</td><td colspan="4">整　備　計　画</td></tr>
<tr><td>約８，９００㎡</td><td colspan="4">・道路境界線から建築物を後退させ、その一部を歩道状空地として整備する。
・敷地の北側及び南側に広場を整備する。</td></tr>
<tr><td colspan="2">備　　考</td><td colspan="4">地区計画区域内及び高度利用地区内にあり。</td></tr>
</table>

「施行区域、公共施設の配置、建築物の高さの限度及び壁面の位置の制限は、計画図表示のとおり」

理由：土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることにより、世田谷区の主要な地域生活拠点にふさわしい活気と魅力のあるにぎわいを創出するため、当該地区における第一種市街地再開発事業の都市計画決定を行うものである。

東京都市計画第一種市街地再開発事業
千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業　計画図１　施行区域

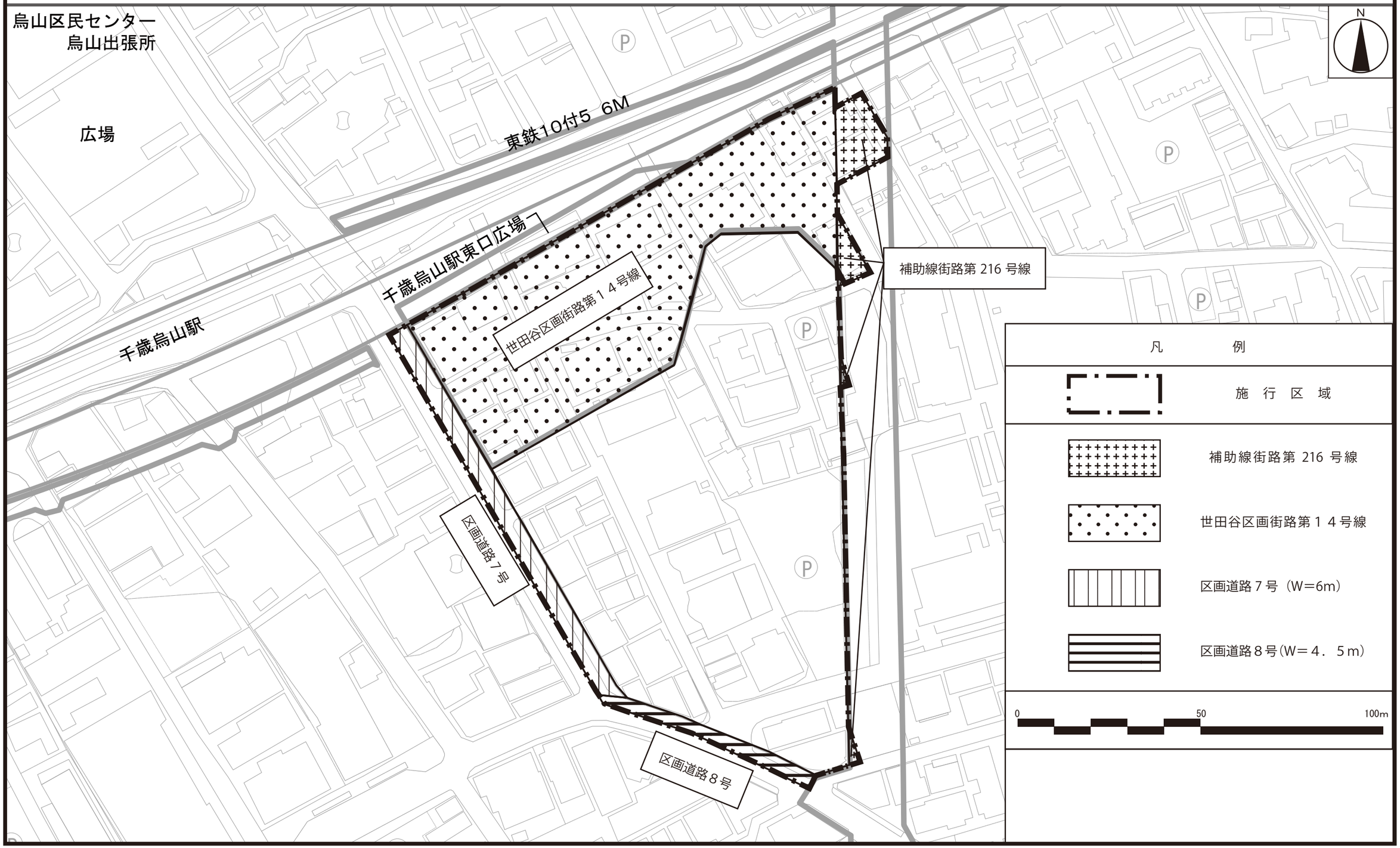
［世田谷区決定］



この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。
（承認番号）８都市基交測第54号　令和８年６月９日　　（承認番号）８都市基街都第175号　令和８年９月24日　　（承認番号）８都市基交都第65号　令和8年9月24日

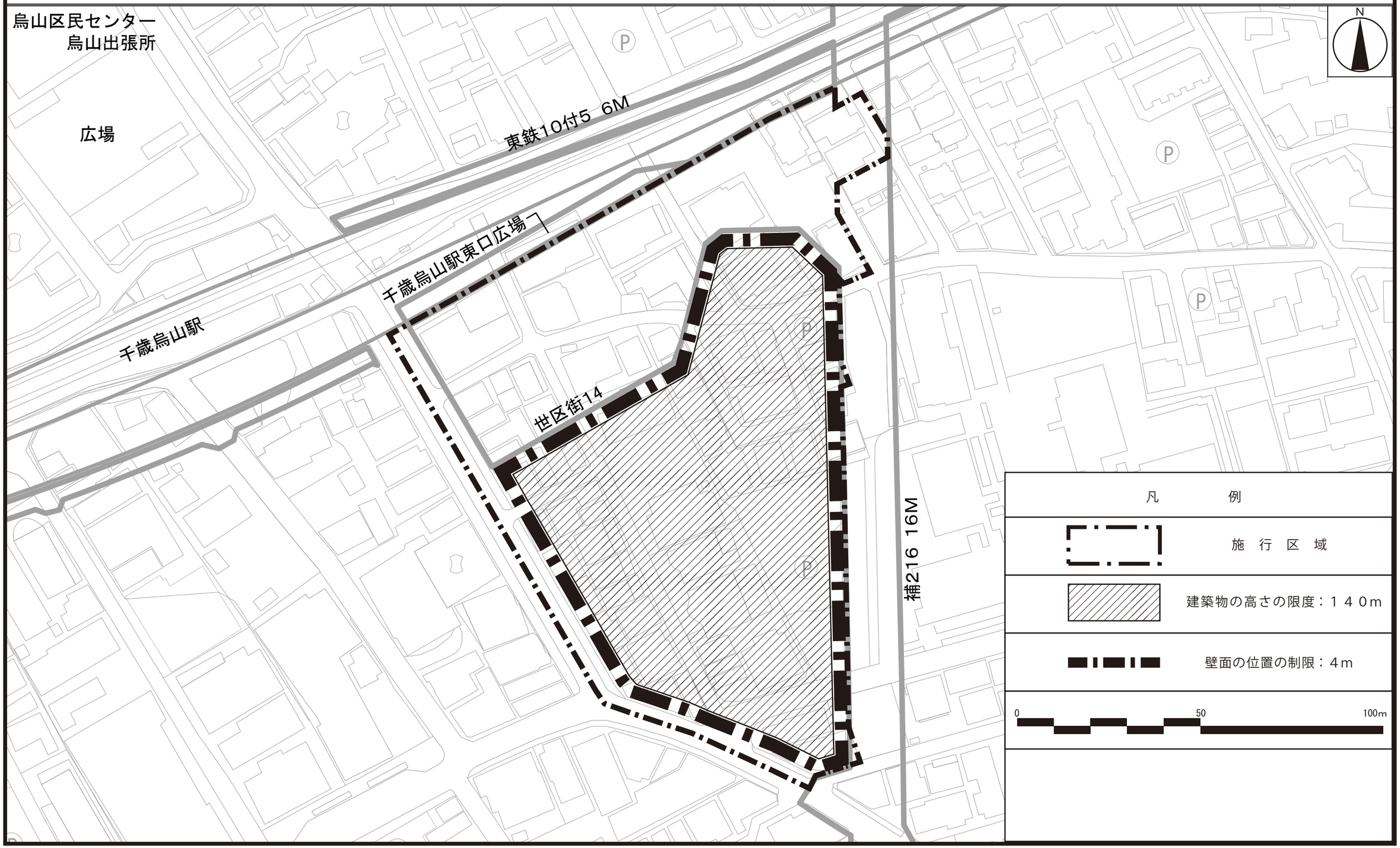
東京都市計画第一種市街地再開発事業
千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業　計画図２　公共施設の配置

［世田谷区決定］



この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。
（承認番号）８都市基交測第54号　令和８年６月９日　　（承認番号）８都市基街都第175号　令和８年９月24日　　（承認番号）８都市基交都第65号　令和8年9月24日

東京都市計画第一種市街地再開発事業
千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業　計画図３　建築物の高さの限度・壁面の位置の制限　［世田谷区決定］



この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。
（承認番号）８都市基交測第54号　令和８年６月９日　　（承認番号）８都市基街都第175号　令和８年９月24日　　（承認番号）８都市基交都第65号　令和8年9月24日

参　考

都市計画の案の理由書

1　種類・名称

東京都市計画第一種市街地再開発事業

千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業

2　理　由

本地区は、「東京都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」において、地域の拠点に位置付けられており、商業・業務機能が集積し、回遊性と利便性の高い、魅力的でにぎわいのある区北西における地域の拠点を形成するとされている。

また、「世田谷区都市整備方針（平成２７年４月）」においては、商業・サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する「主要な地域生活拠点」に位置付けられており、整備を進める都市計画道路幹線街路補助線街路第２１６号線（以下「補助２１６号線」という。）及び世田谷区画街路第１４号線及び千歳烏山駅東口広場（以下「駅前広場」と総称する。）周辺は、市街地再開発事業との連携により、防災力や交通結節機能の強化を図り、まちの玄関口として「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と魅力のあるにぎわいづくりを進めることとしている。

一方で、補助２１６号線及び駅前広場周辺は、土地が細分化された老朽建築物が集積しており、駅前の立地特性を活かした土地の高度利用がなされておらず、また、歩行者及び自動車の交錯等、交通環境の課題を抱えている。

そこで、本地区においては、商業・業務、住宅など多様な都市機能が集約した、主要な地域生活拠点にふさわしい複合市街地を形成するとともに、補助２１６号線、駅前広場の整備とあわせ、歩行者を中心とした快適な交通ネットワークやオープンスペースを形成し、防災性の高い、緑とにぎわいあふれる、市街地環境の創出を目指すこととした。

こうしたことから、約１．５ヘクタールについて、千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業を決定する。

東京都市計画高度利用地区の変更（世田谷区決定）

都市計画高度利用地区を次のように変更する。

<table>
<tr><th>種　類
（地区名・区分）</th><th>面　積</th><th>建築物の容積率の最高限度
（注１）</th><th>建築物の容積率の最低限度</th><th>建築物の建蔽率の最高限度
（注２）</th><th>建築物の建築面積の最低限度</th><th>壁面の位置の制限
（注３）</th><th>備考</th></tr>
<tr><td rowspan="2">高度利用地区
（千歳烏山駅前広場南側地区）</td><td>約１．８ｈａ</td><td>７０／１０</td><td>２０／１０</td><td>５／１０</td><td>２００㎡</td><td>４．０ｍ</td><td>千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業施行区域</td></tr>
<tr><td colspan="7">（注１）建築物の容積率の最高限度の特例
（１）建築物の敷地面積の規模による限度
敷地面積が１，０００㎡未満の建築物にあっては、下記の数値を限度とする。
ア　敷地面積が５００㎡未満の場合　１０分の６０
イ　敷地面積が５００㎡以上１，０００㎡未満の場合　１０分の６５
（２）建築物の敷地内に設ける空地の規模による限度
敷地内における広場等の空地面積（地区計画に関する都市計画に定める広場に限る。）の合計が敷地面積の１０分の２未満である建築物にあっては、１０分の２０を減じる。
（３）建築物の用途による限度
育成用途（注４）に供する部分の床面積の合計の敷地面積に対する割合が１０分の４未満である建築物にあっては、１０分の２０を減じる。
（４）地上部及び建築物上の緑化率による限度
東京における自然の保護と回復に関する条例及び同施行規則に規定する緑化基準に基づき算出した緑化率が、３５％未満である建築物にあっては、１０分の１を減じる。
（５）（２）から（４）の規定により減じる容積率の合計は１０分の２０を限度とする。
（６）建築基準法第５２条第１４項第１号の許可を受けた建築物は、その許可の範囲内において、容積率の最高限度を超えることができる。
（注２）建築基準法第５３条第６項第１号に該当する建築物にあっては１０分の２を加えた数値とする。
（注３）建築物の外壁又はこれに代わる柱の面及び当該建築物に附属する門又は塀の面は、計画図２に示す壁面線を越</td></tr>
</table>

	えて建築してはならない。ただし、次に掲げるものについては、この限りではない。 （１）公共用歩廊等の歩行者の快適性を高めるために設ける屋根とそれを支える柱等 （２）ひさし、落下防止柵その他これらに類するもの （注４）育成用途 促進すべき育成用途は商業施設とする。

世田谷区内のその他の既決定地区	面積	位置
高度利用地区 （三軒茶屋・太子堂四丁目地区） （野沢四丁目地区） （祖師谷大蔵駅南地区） （砧一丁目地区）	 約１．５ｈａ 約０．５ｈａ 約０．３ｈａ 約３．６ｈａ	 世田谷区太子堂四丁目地内 世田谷区野沢四丁目、上馬三丁目及び四丁目各地内 世田谷区砧八丁目地内 世田谷区砧一丁目地内
小計	約５．９ｈａ	
合計	約７．７ｈａ	

「位置、区域及び壁面の位置の制限は、計画図表示のとおり」

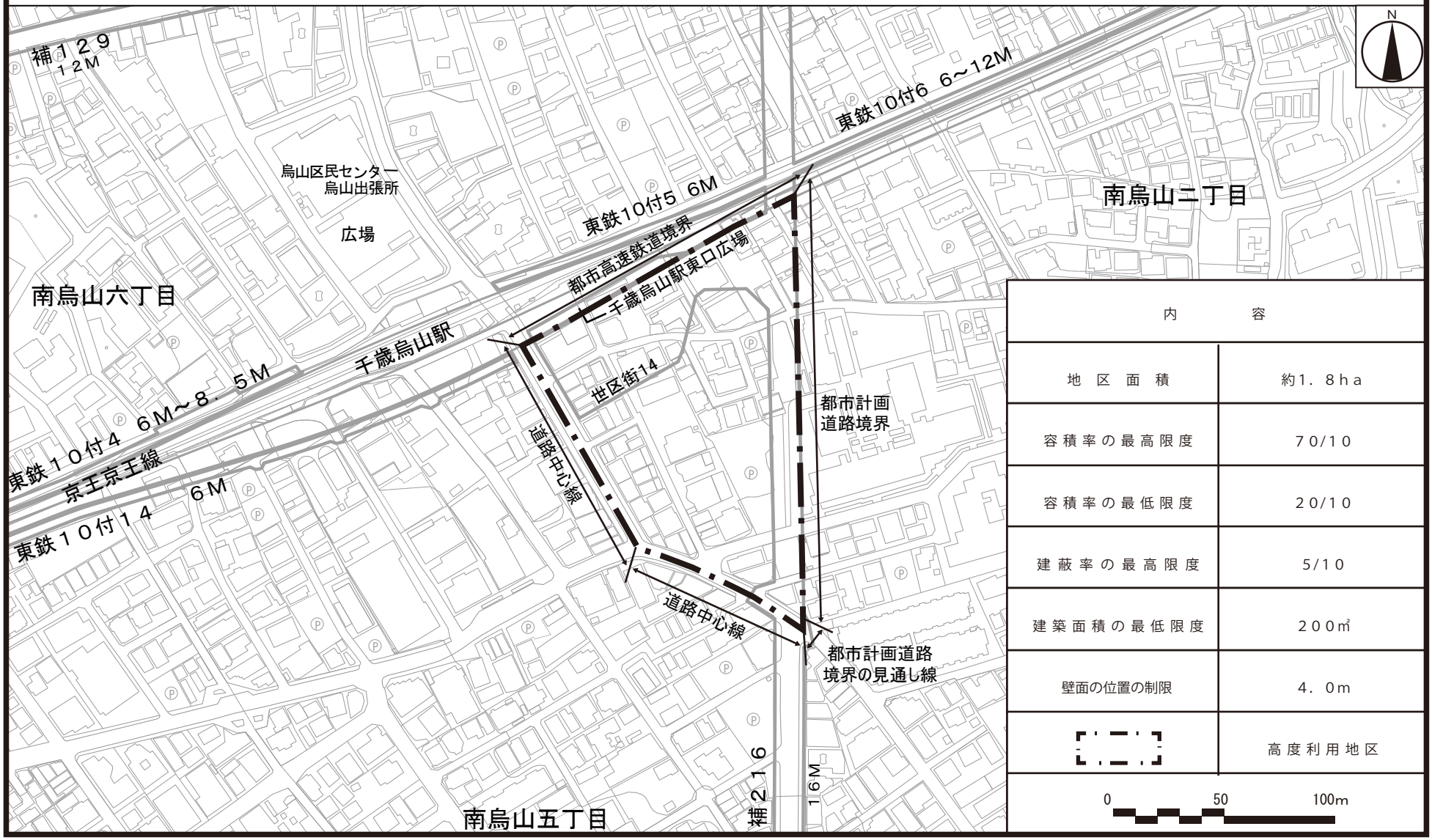
理由：千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業の決定に伴い、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、高度利用地区を変更する。

変更概要

番号	変更箇所	変更前	変更後	面積	備　考
１	世田谷区南烏山五丁目地内	指定なし	高度利用地区 （千歳烏山駅前広場南側地区）	約１．８ｈａ	

東京都市計画高度利用地区
千歳烏山駅前広場南側地区　計画図１（区域図）

［世田谷区決定］

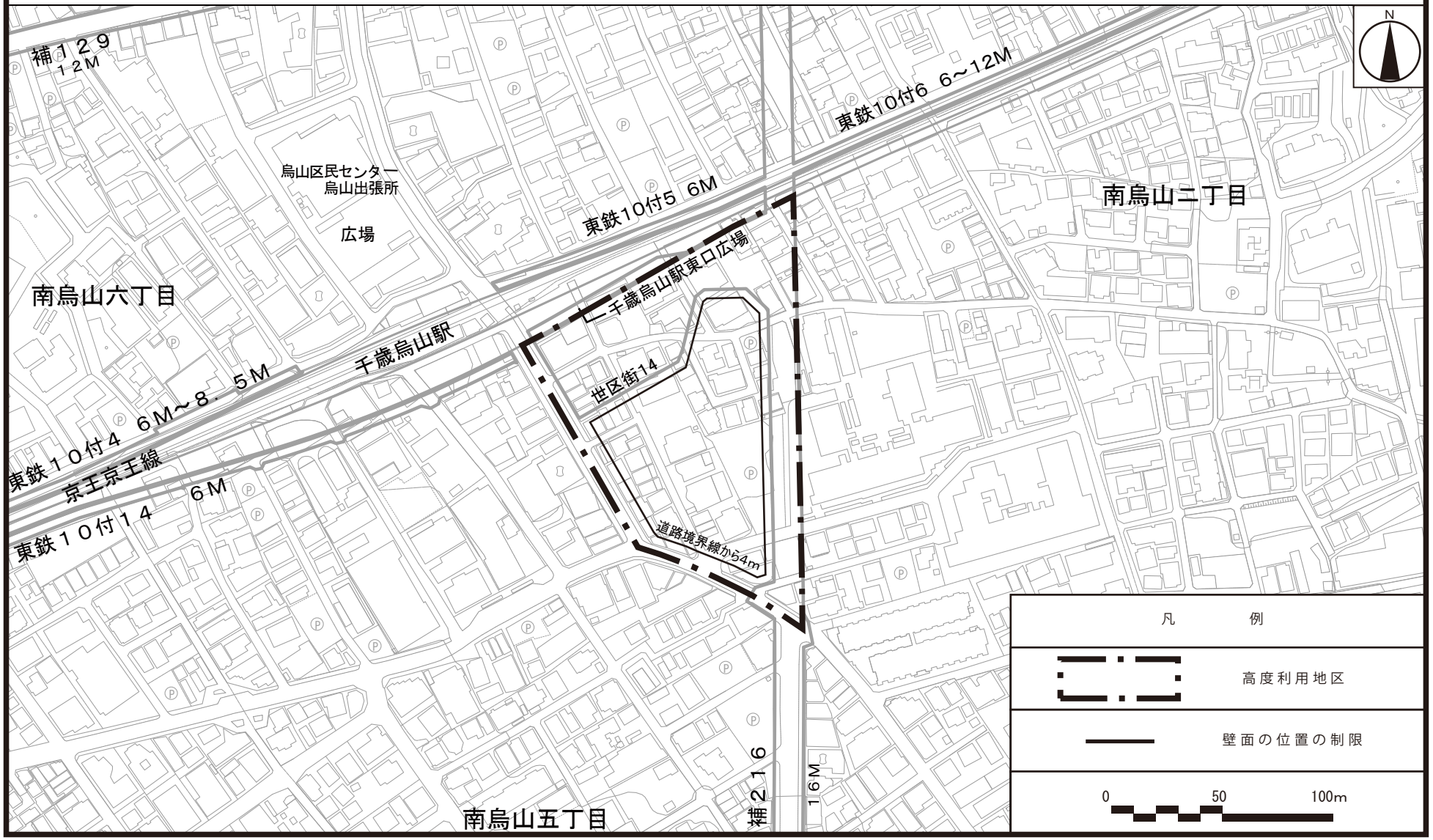


内　　容	
地　区　面　積	約1．8ｈａ
容積率の最高限度	７０/１０
容積率の最低限度	２０/１０
建蔽率の最高限度	5/１０
建築面積の最低限度	２００㎡
壁面の位置の制限	４．０ｍ
	高度利用地区

この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。
（承認番号）８都市基交測第54号　令和８年６月９日　　（承認番号）８都市基街都第175号　令和８年９月24日　　（承認番号）８都市基交都第65号　令和8年9月24日

東京都市計画高度利用地区
千歳烏山駅前広場南側地区　計画図２（壁面の位置の制限）

［世田谷区決定］



この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。
（承認番号）８都市基交測第54号　令和８年６月９日　　（承認番号）８都市基街都第175号　令和８年９月24日　　（承認番号）８都市基交都第65号　令和8年9月24日

都市計画の案の理由書

１　種類・名称

東京都市計画高度利用地区（千歳烏山駅前広場南側地区）

２　理　由

本地区を含む、千歳烏山駅周辺地区は、「世田谷区都市整備方針（平成２７年４月）」において、商業・サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する「主要な地域生活拠点」に位置付けられており、整備を進める都市計画道路幹線街路補助線街路第２１６号線（以下「補助２１６号線」という。）及び世田谷区画街路第１４号線及び千歳烏山駅東口広場（以下「駅前広場」と総称する。）周辺は、市街地再開発事業との連携により、防災力や交通結節機能の強化を図り、まちの玄関口として「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と魅力のあるにぎわいづくりを進めることとしている。

一方で、補助２１６号線及び駅前広場周辺は、土地が細分化された老朽建築物が集積しており、駅前の立地特性を活かした土地の高度利用がなされておらず、また、歩行者及び自動車の交錯等、交通環境の課題を抱えている。

そこで、本地区においては、商業・業務、住宅など多様な都市機能が集約した、主要な地域生活拠点にふさわしい複合市街地を形成するとともに、補助２１６号線、駅前広場の整備とあわせ、歩行者を中心とした快適な交通ネットワークやオープンスペースを形成し、防災性の高い、緑とにぎわいあふれる、市街地環境の創出を目指すこととした。

こうしたことから、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、面積約１．８ヘクタールの区域について高度利用地区の変更を行うものである。

東京都市計画地区計画の変更（世田谷区決定）

都市計画千歳烏山駅周辺地区地区計画を次のように変更する。

名　　称	千歳烏山駅周辺地区地区計画
位　　置※	世田谷区南烏山四丁目、南烏山五丁目及び南烏山六丁目各地内
面　　積※	約１３．６ｈａ
地区計画の目標	本地区は、世田谷区の北西部、都市計画道路幹線街路補助線街路第２１６号線（以下「補助２１６号線」という。）の西側、都市計画道路幹線街路補助線街路第１２９号線（以下「補助１２９号線」という。）の南側に位置し、京王線千歳烏山駅を中心として、南北両側にそれぞれ複数の商店街が密度高く広がり、歩行者や自転車利用者を中心とした買い物客でにぎわっている。 なお、駅の北側には地域の活動の交流の拠点である烏山区民センターやそれに隣接する広場が立地し、周辺には戸建住宅や集合住宅を中心とした住宅地が広がっている。 本地区では、都市高速鉄道第１０号線（京王線）の連続立体交差事業、補助２１６号線、世田谷区画街路第１４号線及び千歳烏山駅東口広場（以下「駅前広場」と総称する。）等の事業が進められており、都市計画施設の整備を見据えた公共交通の分散解消、駅前の立地特性を活かした土地の高度利用、歩行者等の安全性の確保、快適な買い物空間の形成を図ることが求められている。 世田谷区都市整備方針（平成２７年４月）において、本地区を商業・サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する「主要な地域生活拠点」に位置づけている。また、整備を進める補助２１６号線及び駅前広場周辺は、市街地再開発事業との連携により、防災力や交通結節機能の強化を図り、まちの玄関口として「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と魅力のあるにぎわいづくりを進めるとしている。 このような地区特性や状況を踏まえ、敷地の統合や土地の高度利用などの合理的な土地利用、安全で快適な歩行者空間の確保及び防災性の向上などを誘導することで、住環境に配慮しながら回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進を図り、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成をめざす。

区域の整備、開発及び保全に関する方針	土地利用の方針	地区の特性に応じて、次のように土地利用の方針を定める。 1　商業地区Ａ１ 烏山区民センターを核とし、商業・業務・文化施設の充実及び安全で快適な歩行者空間を確保することにより、駅南北市街地のにぎわいとコミュニティの促進を図る。また、建築物の敷地の統合を促進し、合理的な土地利用及び防災性の向上を図る。 2　商業地区Ａ２ 商業・業務施設の充実及び安全で快適な歩行者空間を確保することにより、駅南北市街地のにぎわいとコミュニティの促進を図る。また、隣接する住宅地に配慮しながら、建築物の敷地の統合を促進し、合理的な土地利用及び防災性の向上を図る。 3　商業地区Ａ３ 隣接する住宅地に配慮しながら、歩行者の安全性と商業・業務施設の充実を図る。 4　商業地区Ｂ 補助２１６号線及び駅前広場の整備にあわせ、市街地再開発事業により、住宅施設と商業・業務施設が調和した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し、土地の合理的かつ適正な高度利用と防災性の向上を図る。 5　沿道商業地区Ａ 歩行者の安全性と商業・業務施設の連続性を確保しながら、隣接する住宅地に配慮した沿道市街地の形成を図る。 6　沿道商業地区Ｂ 延焼遮断帯の形成を促進し、商業・業務施設の連続性を確保しながら、隣接する住宅地に配慮した災害に強い沿道市街地の形成を図る。 7　沿道地区 補助２１６号線の整備にあわせて延焼遮断帯の形成を促進し、隣接する住宅地に配慮した災害に強い沿道市街地の形成を図る。 8　住宅共存地区 住環境の維持・保全に配慮しながら、住宅と商業・業務が調和した市街地の形成を図る。
	地区施設の整備の方針	駅周辺の商業地区において、沿道の壁面の位置の制限と一体的に機能する安全で快適な歩行者空間を確保するため、区画道路を配置する。 商業地区Ｂにおいては、「主要な地域生活拠点」にふさわしい魅力とゆとりある空間を形成するため、駅前広場や補助２１６号線に隣接して広場を配置する。また、安全で快適な歩行者ネットワーク形成を図るため、歩道状空地を配置する。

建築物等の整備の方針	目標とする市街地を適切に誘導するため、次のように建築物等の整備の方針を定める。また、建築基準法（昭和２５年法律第２０１号。以下「法」という。）第５９条の２第１項、法第８６条第３項若しくは第４項又は法第８６条の２第２項若しくは第３項の規定に基づく許可に係る建築物については、本地区整備計画の建築物等に関する事項を遵守するものとする。 １　商業・業務施設の連続性の誘導によるにぎわいの確保及び健全な市街地の形成を図るため、建築物等の用途の制限を定める。 ２　土地の合理的な利用を促進するため、建築物の容積率の最高限度を定める。 ３　土地の細分化を防止することにより良好な市街地環境の維持及び形成を図るため、建築物の敷地面積の最低限度を定める。 ４　商業地の安全で快適な歩行者空間を確保するため、壁面の位置の制限及び壁面後退区域における工作物の設置の制限を定める。また、住宅共存地区においては良好な住環境を維持するため、建築物の隣地境界線からの壁面の位置の制限を定める。 ５　主要な地域生活拠点としてふさわしい街並みの形成を図るため、建築物等の高さの最高限度を定める。 ６　周辺の環境と調和した街並みを形成するため、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。 ７　住宅地のみどり豊かな街並みの形成と防災性の向上を図るため、垣又はさくの構造の制限を定める。 ８　商業地区Ａ１及び商業地区Ａ２において、計画図２に示す区画道路２号、区画道路３号、区画道路５号及び区画道路６号の沿道については安全で快適な歩行者空間及び良好な街並みの誘導と、合理的な土地利用を通じたにぎわいのある街並みの形成を図るため、建築物の容積率の最高限度、建築物の敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限、壁面後退区域における工作物の設置の制限及び建築物等の高さの最高限度を定めることにより、「街並み誘導型地区計画」を適用し、法の規定に基づく道路幅員による建築物の容積率の制限及び道路斜線制限を適用除外とする。 ９　補助２１６号線の沿道については、防災性向上のため不燃化に努める。 １０　商業地区Ｂにおいては、防災性の向上と魅力的な駅前商業空間の維持・増進を図るため、壁面の位置の制限、壁面後退区域における工作物の設置の制限及び建築物等の高さの最高限度を定める。 １１　商業地区Ｂに整備する建築物等においては、商店街との連続性や周辺の街並みとの調和を図るため、商業施設配置や低層部のデザイン及び敷地内の緑化整備などの工夫により、周辺の市街地環境へ配慮する。
その他当該地区の整備、開発及び保全に関する方針	建築物の敷地内においては、グリーンインフラの考え方も踏まえ、浸透地下埋設管、浸透ます、透水性舗装、浸透側溝又は貯留施設など、雨水の河川等への流出を抑制するための施設の整備を促進し、浸水被害の防止に努める。

地区整備計画	地区施設の配置及び規模	道路	名　称			幅　員	延　長	備　考			
			区画道路１号　※			９～１２ｍ	約１８０ｍ	既存			
			区画道路２号			６ｍ	約１８０ｍ	既存			
			区画道路３号			４ｍ	約１９０ｍ	既存			
			区画道路４号			６ｍ	約　９０ｍ	既存			
			区画道路５号			４～６ｍ	約１１０ｍ	既存			
			区画道路６号			６ｍ	約１００ｍ	既存			
			区画道路７号　※			１２ｍ	約１１０ｍ	既存（一部拡幅）			
			区画道路８号　※			８～２３ｍ	約２１０ｍ	既存			
			区画道路９号　※			７～８ｍ	約　６０ｍ	既存			
		広場	名　称			面　積		備　考			
			広場１号			約１，７００㎡		新設 （壁面後退区域の一部、ピロティ、植栽を含む）			
			広場２号			約５６０㎡		新設（植栽を含む）			
		その他の公共空地	名　称			幅　員	延　長	備　考			
			歩道状空地１号			２ｍ	約７０ｍ	新設（植栽を含む）			
			歩道状空地２号			２ｍ	約１３０ｍ	新設（植栽を含む）			
			歩道状空地３号			４ｍ	約６０ｍ	新設（植栽を含む）			
	建築物等に関	地区の区分	名称	商業地区Ａ１	商業地区Ａ２	商業地区Ａ３	商業地区Ｂ		沿道商業地区Ａ	沿道商業地区Ｂ	沿道地区	住宅共存地区
			面積	約４．２ｈａ	約０．９ｈａ	約１．６ｈａ	約１．８ｈａ		約１．６ｈａ	約０．９ｈａ	約１．２ｈａ	約１．４ｈａ

	する事項	建築物等の用途の制限　※	次に掲げる建築物は建築してはならない。 1　計画図３に示す道路又は駅前広場（以下「道路等」という。）に面する建築物の１階部分（道路等に面する部分に限る。）を住宅、共同住宅、寄宿舎、下宿及びこれらに附属する自動車車庫若しくは駐輪場（以下「住宅等」という。）の用途に供するもの。ただし、住宅等の用途に供する部分への出入口については、この限りでない。 2　倉庫業を営む倉庫 3　風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和２３年法律第１２２号）第２条第５項に該当する営業の用に供するもの					―	―
		建築物の容積率の最高限度　※	計画図４に示す１号、２号又は３号壁面線が定められている敷地において建築物の容積率の最高限度は、次の各号より算出される数値（いずれにも該当する場合は（２）により算出される数値）又は用途地域に関する都市計画により定められた容積率（以下「指定容積率」という。）のいずれか小さい数値とする。ただし、補助１２９号線又は区画道路１号、７号若しくは８号に接する敷地については、指定容積率とする。 （１）１号壁面線又は２号	―	―	―	―	―	―

			壁面線が定められている敷地 ：６×６/１０ （２）３号壁面線が定められている敷地 ：８×６/１０					
		建築物の敷地面積の最低限度	６０㎡ ただし、公衆便所、巡査派出所、その他公益上必要な建築物の敷地については、この限りでない。		－	－	－	－
		壁面の位置の制限	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面及び当該建築物に附属する門又は塀の面は、計画図４に示す壁面線を越えて建築してはならない。	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面及び当該建築物に附属する門又は塀の面は、計画図４に示す壁面線を越えて建築してはならない。ただし、次に掲げるものについては、この限りではない。 １　公共用歩廊等の歩行者の快適性を高めるために設ける屋根とそれを支える柱等 ２　ひさし、落下防止柵その他これらに類するもの	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面及び当該建築物に附属する門又は塀の面は、計画図４に示す壁面線を越えて建築してはならない。	－	－	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から隣地境界線までの距離は０．５ｍ以上とする。ただし、地区計画を告示する日において現に存する敷地等

								で、面する敷地境界線相互の水平距離が５ｍ未満となる部分については、この限りでない。
		壁面後退区域における工作物の設置の制限	計画図４に示す壁面線と道路境界線との間の区域には、道路面から高さ２．５m以下の部分に門、フェンス、看板、自動販売機等の通行の妨げとなる工作物を設置してはならない。ただし、公益上必要なものについては、この限りでない。	計画図４に示す壁面線と道路境界線との間の区域には、道路面から高さ３．５m以下の部分に門、フェンス、看板、自動販売機等の通行の妨げとなる工作物を設置してはならない。ただし、次に掲げるものについては、この限りではない。 １　公益上必要なもの ２　歩行者の安全性・利便性を確保するためのもの ３　地域のにぎわい創出に資するもの	計画図４に示す壁面線と道路境界線との間の区域には、道路面から高さ２．５m以下の部分に門、フェンス、看板、自動販売機等の通行の妨げとなる	－	－	－

						工作物を設置してはならない。ただし、公益上必要なものについては、この限りでない。			
		建築物等の高さの最高限度	1　区画道路2号、3号、5号又は6号に接する敷地の建築物の高さの最高限度は２９ｍとする。 2　前項に規定する敷地のうち、補助１２９号線又は区画	1　区画道路３号又は５号に接する敷地の建築物の高さの最高限度は２０ｍとする。 2　前項に規定する敷地のうち、補助１２９号線又は区画道路８号	－	１４０ｍ 階段室、昇降機塔その他これらに類する建築物の屋上部分の水平投影面積の合計が当該建築物の建築面積の１／８以内の場合においては、その部分の高さは、１２ｍまでは当該建築物の高さに算入しない。	－	1　建築物の各部分の高さは、当該部分から前面道路の反対側の境界線又は隣地境界線までの真北方向の水平距離が８ｍ以内の範囲にあって	1　２５ｍ 2　本規定を告示する日において、現に存する建築物又は現に建築、修繕若しくは模様替の工事中の建築物のうち、前項に規定する高さ	－

| | | |

								規定は、補助２１６号線に面する建築物については、１０ｍを１２ｍ、２０ｍを２２ｍに読み替えて適用する。		
		建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	1　建築物等の形態、色彩、意匠は、周辺環境と調和したものとする。 2　屋外広告物等の形態、色彩、意匠は、周辺の街並みに配慮したものとする。							
			3　軒、ひさし、手すり、戸袋、出窓、階段、からぼり(ドライエリア)その他これらに類するものが、壁面の位置の制限の規定により建築物の外壁又はこれに代わる柱等を設けることができないこととなる敷地の部分に突出する形状としてはならない。	－	3　軒、ひさし、手すり、戸袋、出窓、階段、からぼり(ドライエリア)その他これらに類するもの	－	－	－		

						が、壁面の位置の制限の規定により建築物の外壁又はこれに代わる柱等を設けることができないこととなる敷地の部分に突出する形状としてはならない。			
		垣又はさくの構造の制限	―	―	―	―	―	―	道路に面して垣又はさくを設ける場合は、生垣又はフェンス等に沿って緑化したものとする。ただし、高さ０．６ｍ以下の部分及び敷地の形状又は構造上やむを得ないものについて

									は、この限りでない。

※は、知事協議事項

「区域、地区の区分、地区施設の配置、建築物等の用途の制限及び壁面の位置の制限は計画図表示のとおり」

理由：敷地の統合や土地の高度利用などの合理的な土地利用、安全で快適な歩行者空間の確保及び防災性の向上などを誘導することで、住環境に配慮しながら回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進を図り、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成をめざし、地区計画を変更する。

変更概要

＿＿＿は、変更箇所を示す。

事項	新	旧	摘要
名称	千歳烏山駅周辺地区地区計画	千歳烏山駅周辺地区地区計画	
地区計画の目標	本地区は、世田谷区の北西部、都市計画道路幹線街路補助線街路第２１６号線（以下「補助２１６号線」という。）の西側、都市計画道路幹線街路補助線街路第１２９号線（以下「補助１２９号線」という。）の南側に位置し、京王線千歳烏山駅を中心として、南北両側にそれぞれ複数の商店街が密度高く広がり、歩行者や自転車利用者を中心とした買い物客でにぎわっている。 なお、駅の北側には地域の活動の交流の拠点である烏山区民センターやそれに隣接する広場が立地し、周辺には戸建住宅や集合住宅を中心とした住宅地が広がっている。 本地区では、都市高速鉄道第１０号線（京王線）の連続立体交差事業、補助２１６号線、世田谷区画街路第１４号線及び千歳烏山駅東口広場（以下「駅前広場」と総称する。）等の事業が進められており、都市計画施設の整備を見据えた公共交通の分散解消、駅前の立地特性を活かした土地の高度利用、歩行者等の安全性の確保、快適な買い物空間の形成を図ることが求められている。 世田谷区都市整備方針（平成２７年４月）において、本地区を商業・サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する「主要な地域生活拠点」に位置づけている。 また、整備を進める補助２１６号線及び駅前広場周辺は、市街地再開発事業との連携により、防災力や交通結節機能の強化を図り、まちの玄関口として「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と魅力のあるにぎわいづくりを進めるとしている。 このような地区特性や状況を踏まえ、敷地の統合や土地の高度利用などの合理的な土地利用、安全で快適な歩行者空間の確保及び防災性の向上などを誘導することで、住環境に配慮しながら回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進を図り、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成をめざす。	本地区は、世田谷区の北西部、都市計画道路補助第２１６号線（以下「補助２１６号線」という。）の西側、都市計画道路補助第１２９号線（以下「補助１２９号線」という。）の南側に位置し、京王線千歳烏山駅を中心として、南北両側にそれぞれ複数の商店街が密度高く広がり、歩行者や自転車利用者を中心とした買い物客でにぎわっている。 なお、駅の北側には地域の活動の交流の拠点である烏山区民センターやそれに隣接する広場が立地し、周辺には戸建住宅や集合住宅を中心とした住宅地が広がっている。 本地区では、都市高速鉄道第１０号線（京王線）の連続立体交差事業、補助２１６号線、世田谷区画街路第１４号線及び千歳烏山駅東口広場（以下「駅前広場」と総称する。）等の事業が進められており、都市計画施設の整備を見据えた公共交通の分散解消、歩行者等の安全性の確保、快適な買い物空間の形成を図ることが求められている。 世田谷区都市整備方針（平成２７年４月）において、本地区を商業・サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地区外に居住する区民も多く利用する「主要な地域生活拠点」に位置づけている。 また、新たに整備を進める補助２１６号線と駅前広場周辺は、街の玄関口として防災力や交通結節機能を強化するとともに、市街地整備により活気とにぎわいを創出することとしている。 このような地区特性や状況を踏まえ、合理的な土地利用、安全で快適な歩行者空間の確保及び防災性の向上などを誘導することで、住環境に配慮しながら回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進を図り、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成をめざす。	現状を踏まえ文言の整理を行う。

区域の整備、開発及び保全に関する方針	土地利用の方針	地区の特性に応じて、次のように土地利用の方針を定める。 1　商業地区Ａ１ 烏山区民センターを核とし、商業・業務・文化施設の充実及び安全で快適な歩行者空間を確保することにより、駅南北市街地のにぎわいとコミュニティの促進を図る。また、建築物の敷地の統合を促進し、合理的な土地利用及び防災性の向上を図る。 2　商業地区Ａ２ 商業・業務施設の充実及び安全で快適な歩行者空間を確保することにより、駅南北市街地のにぎわいとコミュニティの促進を図る。また、隣接する住宅地に配慮しながら、建築物の敷地の統合を促進し、合理的な土地利用及び防災性の向上を図る。 3　商業地区Ａ３ 隣接する住宅地に配慮しながら、歩行者の安全性と商業・業務施設の充実を図る。 4　商業地区Ｂ 補助２１６号線及び駅前広場の整備にあわせ、市街地再開発事業により、住宅施設と商業・業務施設が調和した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し、土地の合理的かつ適正な高度利用と防災性の向上を図る。 5　沿道商業地区Ａ 歩行者の安全性と商業・業務施設の連続性を確保しながら、隣接する住宅地に配慮した沿道市街地の形成を図る。 6　沿道商業地区Ｂ 延焼遮断帯の形成を促進し、商業・業務施設の連続性を確保しながら、隣接する住宅地に配慮した災害に強い沿道市街地の形成を図る。 7　沿道地区 補助２１６号線の整備にあわせて延焼遮断帯の形成を促進し、隣接する住宅地に配慮した災害に強い沿道市街地の形成を図る。 8　住宅共存地区 住環境の維持・保全に配慮しながら、住宅と商業・業務が調和した市街地の形成を図る。	地区の特性に応じて、次のように土地利用の方針を定める。 1　商業地区Ａ１ 烏山区民センターを核とし、商業・業務・文化施設の充実及び安全で快適な歩行者空間を確保することにより、駅南北市街地のにぎわいとコミュニティの促進を図る。また、建築物の敷地の統合を促進し、合理的な土地利用及び防災性の向上を図る。 2　商業地区Ａ２ 商業・業務施設の充実及び安全で快適な歩行者空間を確保することにより、駅南北市街地のにぎわいとコミュニティの促進を図る。また、隣接する住宅地に配慮しながら、建築物の敷地の統合を促進し、合理的な土地利用及び防災性の向上を図る。 3　商業地区Ａ３ 隣接する住宅地に配慮しながら、歩行者の安全性と商業・業務施設の充実を図る。 4　商業地区Ｂ１・Ｂ２・Ｂ３ 補助２１６号線及び駅前広場の整備にあわせ、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し、土地の合理的かつ適正な高度利用と防災性の向上を図る。 5　沿道商業地区Ａ 歩行者の安全性と商業・業務施設の連続性を確保しながら、隣接する住宅地に配慮した沿道市街地の形成を図る。 6　沿道商業地区Ｂ 延焼遮断帯の形成を促進し、商業・業務施設の連続性を確保しながら、隣接する住宅地に配慮した災害に強い沿道市街地の形成を図る。 7　沿道地区 補助２１６号線の整備にあわせて延焼遮断帯の形成を促進し、隣接する住宅地に配慮した災害に強い沿道市街地の形成を図る。 8　住宅共存地区 住環境の維持・保全に配慮しながら、住宅と商業・業務が調和した市街地の形成を図る。	商業地区Ｂを統合し、追記する。
	地区施設の整備の方針	駅周辺の商業地区において、沿道の壁面の位置の制限と一体的に機能する安全で快適な歩行者空間を確保するため、区画道路を配置する。 商業地区Ｂにおいては、「主要な地域生活拠点」にふさわしい魅力とゆとりある空間を形成するため、駅前広場や補助２１６号線に隣接して広場を配置する。また、安全で快適な歩行者ネットワーク形成を図るため、歩道状空地を配置する。	駅周辺の商業地区において、沿道の壁面後退と一体的に機能する安全で快適な歩行者空間を確保するため、区画道路を配置する。	商業地区Ｂの統合に伴い、追記する。

建築物等の整備の方針	目標とする市街地を適切に誘導するため、次のように建築物等の整備の方針を定める。また、建築基準法（昭和２５年法律第２０１号。以下「法」という。）第５９条の２第１項、法第８６条第３項若しくは第４項又は法第８６条の２第２項若しくは第３項の規定に基づく許可に係る建築物については、本地区整備計画の建築物等に関する事項を遵守するものとする。 １　商業・業務施設の連続性の誘導によるにぎわいの確保及び健全な市街地の形成を図るため、建築物等の用途の制限を定める。 ２　土地の合理的な利用を促進するため、建築物の容積率の最高限度を定める。 ３　土地の細分化を防止することにより良好な市街地環境の維持及び形成を図るため、建築物の敷地面積の最低限度を定める。 ４　商業地の安全で快適な歩行者空間を確保するため、壁面の位置の制限及び壁面後退区域における工作物の設置の制限を定める。また、住宅共存地区においては良好な住環境を維持するため、建築物の隣地境界線からの壁面の位置の制限を定める。 ５　主要な地域生活拠点としてふさわしい街並みの形成を図るため、建築物等の高さの最高限度を定める。 ６　周辺の環境と調和した街並みを形成するため、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。 ７　住宅地のみどり豊かな街並みの形成と防災性の向上を図るため、垣又はさくの構造の制限を定める。 ８　商業地区Ａ１及び商業地区Ａ２において、計画図２に示す区画道路２号、区画道路３号、区画道路５号及び区画道路６号の沿道については安全で快適な歩行者空間及び良好な街並みの誘導と、合理的な土地利用を通じたにぎわいのある街並みの形成を図るため、建築物の容積率の最高限度、建築物の敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限、壁面後退区域における工作物の設置の制限及び建築物等の高さの最高限度を定めることにより、「街並み誘導型地区計画」を適用し、法の規定に基づく道路幅員による建築物の容積率の制限及び道路斜線制限を適用除外とする。 ９　補助２１６号線の沿道については、防災性向上のため不燃化に努める。 １０　商業地区Ｂにおいては、防災性の向上と魅力的な駅前商業空間の維持・増進を図るため、壁面の位置の制限、壁面後退区域における工作物の設置の制限及び建築物等の高さの最高限度を定める。 １１　商業地区Ｂに整備する建築物等においては、商店街との連続性や周辺の街並みとの調和を図るため、商業施設配置や低層部のデザイン及び敷地内の緑化整備などの工夫により、周辺の市街地環境へ配慮する。	目標とする市街地を適切に誘導するため、次のように建築物等の整備の方針を定める。また、建築基準法（昭和２５年法律第２０１号。以下「法」という。）第５９条の２第１項、法第８６条第３項若しくは第４項又は法第８６条の２第２項若しくは第３項の規定に基づく許可に係る建築物については、本地区整備計画の建築物等に関する事項を遵守するものとする。 １　商業・業務施設の連続性の誘導によるにぎわいの確保及び健全な市街地の形成を図るため、建築物等の用途の制限を定める。 ２　土地の合理的な利用を促進するため、建築物の容積率の最高限度を定める。 ３　土地の細分化を防止することにより良好な市街地環境の維持及び形成を図るため、建築物の敷地面積の最低限度を定める。 ４　商業地の安全で快適な歩行者空間を確保するため、壁面の位置の制限及び壁面後退区域における工作物の設置の制限を定める。また、住宅共存地区においては良好な住環境を維持するため、建築物の隣地境界からの壁面の位置の制限を定める。 ５　主要な地域生活拠点としてふさわしい街並みの形成を図るため、建築物等の高さの最高限度を定める。 ６　周辺の環境と調和した街並みを形成するため、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。 ７　住宅地のみどり豊かな街並みの形成と防災性の向上を図るため、垣又はさくの構造の制限を定める。 ８　商業地区Ａ１及び商業地区Ａ２において、計画図２に示す区画道路２号、区画道路３号、区画道路５号及び区画道路６号の沿道については安全で快適な歩行者空間及び良好な街並みの誘導と、合理的な土地利用を通じたにぎわいのある街並みの形成を図るため、建築物の容積率の最高限度、建築物の敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限、壁面後退区域における工作物の設置の制限及び建築物等の高さの最高限度を定めることにより、「街並み誘導型地区計画」を適用し、法の規定に基づく道路幅員による建築物の容積率の制限及び道路斜線制限を適用除外とする。 ９　補助２１６号線の沿道については、防災性向上のため不燃化に努める。	商業地区Ｂの統合に伴い、追記する。

	その他当該地区の整備、開発及び保全に関する方針		建築物の敷地内においては、グリーンインフラの考え方も踏まえ、浸透地下埋設管、浸透ます、透水性舗装、浸透側溝又は貯留施設など、雨水の河川等への流出を抑制するための施設の整備を促進し、浸水被害の防止に努める。								建築物の敷地内に浸透地下埋設管、浸透ます、透水性舗装、浸透側溝又は貯留施設など、雨水の河川等への流出を抑制するための施設の整備を促進し、浸水被害の防止に努める。												文言の整理を行う。
地区整備計画	地区施設の配置及び規模	道路	名　称		幅　員	延　長	備　考				名　称		幅　員	延　長	備　考								追記する。
			区画道路７号　※		１２ｍ	約 １１０ｍ	既存（一部拡幅）				区画道路７号　※		１２ｍ	約 １１０ｍ	既存								
		広場	名　称		面　積		備　考																追加する。
			広場１号		約１，７００㎡		新設 （壁面後退区域の一部、ピロティ、植栽を含む）																
			広場２号		約５６０㎡		新設（植栽を含む）																
		その他の公共空地	名　称		幅　員	延　長	備　考																
			歩道状空地１号		２ｍ	約７０ｍ	新設（植栽を含む）																
			歩道状空地２号		２ｍ	約 １３０ｍ	新設（植栽を含む）																
			歩道状空地３号		４ｍ	約６０ｍ	新設（植栽を含む）																
	建築物等に関する事項	地区の区分	名称	商業地区Ａ１	商業地区Ａ２	商業地区Ａ３	商業地区Ｂ			沿道商業地区Ａ	沿道商業地区Ｂ	沿道地区	住宅共存地区	商業地区Ａ１	商業地区Ａ２	商業地区Ａ３	商業地区Ｂ１	商業地区Ｂ２	商業地区Ｂ３	沿道商業地区Ａ	沿道商業地区Ｂ	沿道地区	住宅共存地区	商業地区Ｂを統合する。
			面積	約 ４．２ ｈａ	約 ０．９ ｈａ	約 １．６ ｈａ	約１．８ｈａ			約 １．６ ｈａ	約 ０．９ ｈａ	約 １．２ ｈａ	約 １．４ ｈａ	約 ４．２ ｈａ	約 ０．９ ｈａ	約 １．６ ｈａ	約 ０．５ ｈａ	約 ０．４ ｈａ	約 ０．９ ｈａ	約 １．６ ｈａ	約 ０．９ ｈａ	約 １．２ ｈａ	約 １．４ ｈａ	商業地区Ｂの統合に伴い、面積を修正する。
		建築物の容積率の最高限度※		計画図４に示す１号、２号又は３号壁面線が定められている敷地において建築物の容積率の最高限度は、次の各号より算出される数値（いずれにも該当する場合は（２）により算出され		－	―			－	－	－	－	計画図４に示す１号、２号又は３号壁面線が定められている敷地において建築物の容積率の最高限度は、次の各号より算出され		－	－	３０／１０ ただし、敷地面積が２，０００㎡以上の場合については、この限りでない。	２０／１０ ただし、敷地面積が２，０００㎡以上の場合については、この限りでない。	－	－	－	－	商業地区Ｂの制限を削除する。

			る数値）又は用途地域に関する都市計画により定められた容積率（以下「指定容積率」という。）のいずれか小さい数値とする。ただし、補助１２９号線又は区画道路１号、７号若しくは８号に接する敷地については、指定容積率とする。 （１）１号壁面線又は２号壁面線が定められている敷地 ：６×６/１０ （２）３号壁面線が定められている敷地 ：８×６/１０							る数値）又は用途地域に関する都市計画により定められた容積率（以下「指定容積率」という。）のいずれか小さい数値とする。ただし、補助１２９号線又は区画道路１号、７号若しくは８号に接する敷地については、指定容積率とする。 （１）１号壁面線又は２号壁面線が定められている敷地 ：６×６/１０ （２）３号壁面線が定められている敷地 ：８×６/１０								
		建築物の敷地面積の最低限度	６０㎡ ただし、公衆便所、巡査派出所、その他公益上必要な建築物の敷地については、この限りでない。		－	－	－	－	６０㎡ ただし、公衆便所、巡査派出所、その他公益上必要な建築物の場合については、この限りでない。				－	－	－	－	文言の整理を行う。
		壁面の位置の制限	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面及び当該建築物に附属する門又は塀の面は、計画図４に示す壁面線を越えて建築してはならない。	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面及び当該建築物に附属する門又は塀の面は、計画図４に示す壁面線を越えて建築してはならない。ただし、次に掲げるも	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面及び当該建築	－	－	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から隣地境界	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面及び当該建築物に附属する門又は塀の面は、計画図４に示す壁面線を越えて建築してはならない。	－	－	－	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面及び当該建築	－	－	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から隣地境界	商業地区Ｂの制限を追加する。

				のについては、この限りではない。 １　公共用歩廊等の歩行者の快適性を高めるために設ける屋根とそれを支える柱等 ２　ひさし、落下防止柵その他これらに類するもの	物に附属する門又は塀の面は、計画図４に示す壁面線を越えて建築してはならない。			線までの距離は０．５m以上とする。ただし、地区計画を告示する日において現に存する敷地等で、面する敷地境界線相互の水平距離が５m未満となる部分については、この限りでない。				物に附属する門又は塀の面は、計画図４に示す壁面線を越えて建築してはならない。			線までの距離は０．５m以上とする。ただし、地区計画を告示する日において現に存する敷地等で、面する敷地境界線相互の水平距離が５m未満となる部分については、この限りでない。	
		壁面後退区域における工作物の設置の制限	計画図４に示す壁面線と道路境界線との間の区域には、道路面から高さ２．５m以下の部分に門、フェンス、看板、自動販売機等の通行の妨げとなる工作物を設置してはならない。ただし、公益上必要なものについては、	計画図４に示す壁面線と道路境界線との間の区域には、道路面から高さ３．５m以下の部分に門、フェンス、看板、自動販売機等の通行の妨げとなる工作物を設置してはならない。ただし、次に掲	計画図４に示す壁面線と道路境界線との間の区域には、道路面か	－	－	－	壁面の位置の制限として定められた限度の線と道路境界線との間の土地の区域には、道路面から高さ２．５m以下の部分に門、フェンス、看板、自動販売機等の通行の妨げとなる工作物を設置してはならない。ただし、公	－	－	－	壁面の位置の制限として定められた限度の線と道路境界線との間	－	－	－	商業地区Ｂの制限を追加する。 文言の整理を行う。

			この限りでない。		げるものについては、この限りではない。 １　公益上必要なもの ２　歩行者の安全性・利便性を確保するためのもの ３　地域のにぎわい創出に資するもの	ら高さ２．５m以下の部分に門、フェンス、看板、自動販売機等の通行の妨げとなる工作物を設置してはならない。ただし、公益上必要なものについては、この限りでない。				益上必要なものについては、この限りでない。					の土地の区域には、道路面から高さ２．５m以下の部分に門、フェンス、看板、自動販売機等の通行の妨げとなる工作物を設置してはならない。ただし、公益上必要なものについては、この限りでない。				
		建築物等の高さの最高限度	１　区画道路２号、３号、５号又は６号に接する敷地	１　区画道路３号又は５号に接する敷地の建築物の高	－	１４０m 階段室、昇降機塔その他これらに類する建築物の屋上部分の水平投影面積の合計が当該建築物の建築面積の１／８以内の場	－	１　建築物の各部分の高さは、当該部分から前面道路	１２５m ２　本規定を告示する日において、現	－	１　区画道路２号、３号、５号又は６号に接する敷地	１　区画道路３号又は５号に接する敷地の建築物の高	－	－	１　建築物の各部分の高さは、当該部分から前面道路	１４５m ２　建築物の各部分の高さは、当該部分	－	１　建築物の各部分の高さは、当該部分から前面道路	１２５m ２　本規定を告示する日において、現	－	商業地区Ｂの制限を修正する。

の建築物の高さの最高限度は２９ｍとする。

２　前項に規定する敷地のうち、補助１２９号線又は区画道路１号、７号若しくは８号に接する敷地（街並み誘導型地区計画の適用による特定行政庁の認定を受ける場合を除く。）の場合は、前項の規定は適用しない。

さの最高限度は２０ｍとする。

２　前項に規定する敷地のうち、補助１２９号線又は区画道路８号に接する敷地（街並み誘導型地区計画の適用による特定行政庁の認定を受ける場合を除く。）の場合は、前項の規定は適用しない。

合においては、その部分の高さは、１２ｍまでは当該建築物の高さに算入しない。

の反対側の境界線又は隣地境界線までの真北方向の水平距離が８ｍ以内の範囲にあっては、当該水平距離の１．２５倍に１０ｍを加えたもの以下とし、当該真北方向の水平距離が８ｍを超える範囲にあっては、当該真北方向の水平距離から８ｍを減じたものの０．６

に存する建築物又は現に建築、修繕若しくは模様替の工事中の建築物のうち、前項に規定する高さを超える部分を有する建築物の建替えを行う建築物で、既存の規模の範囲内での建替えであると区長が認めたものについては適用しない。

の建築物の高さの最高限度は２９ｍとする。

２　前項に規定する敷地のうち、補助１２９号線又は区画道路１号、７号若しくは８号に接する敷地（街並み誘導型地区計画の適用による特定行政庁の認定を受ける場合を除く。）の場合は、前項の規定は適用しない。

さの最高限度は２０ｍとする。

２　前項に規定する敷地のうち、補助１２９号線又は区画道路８号に接する敷地（街並み誘導型地区計画の適用による特定行政庁の認定を受ける場合を除く。）の場合は、前項の規定は適用しない。

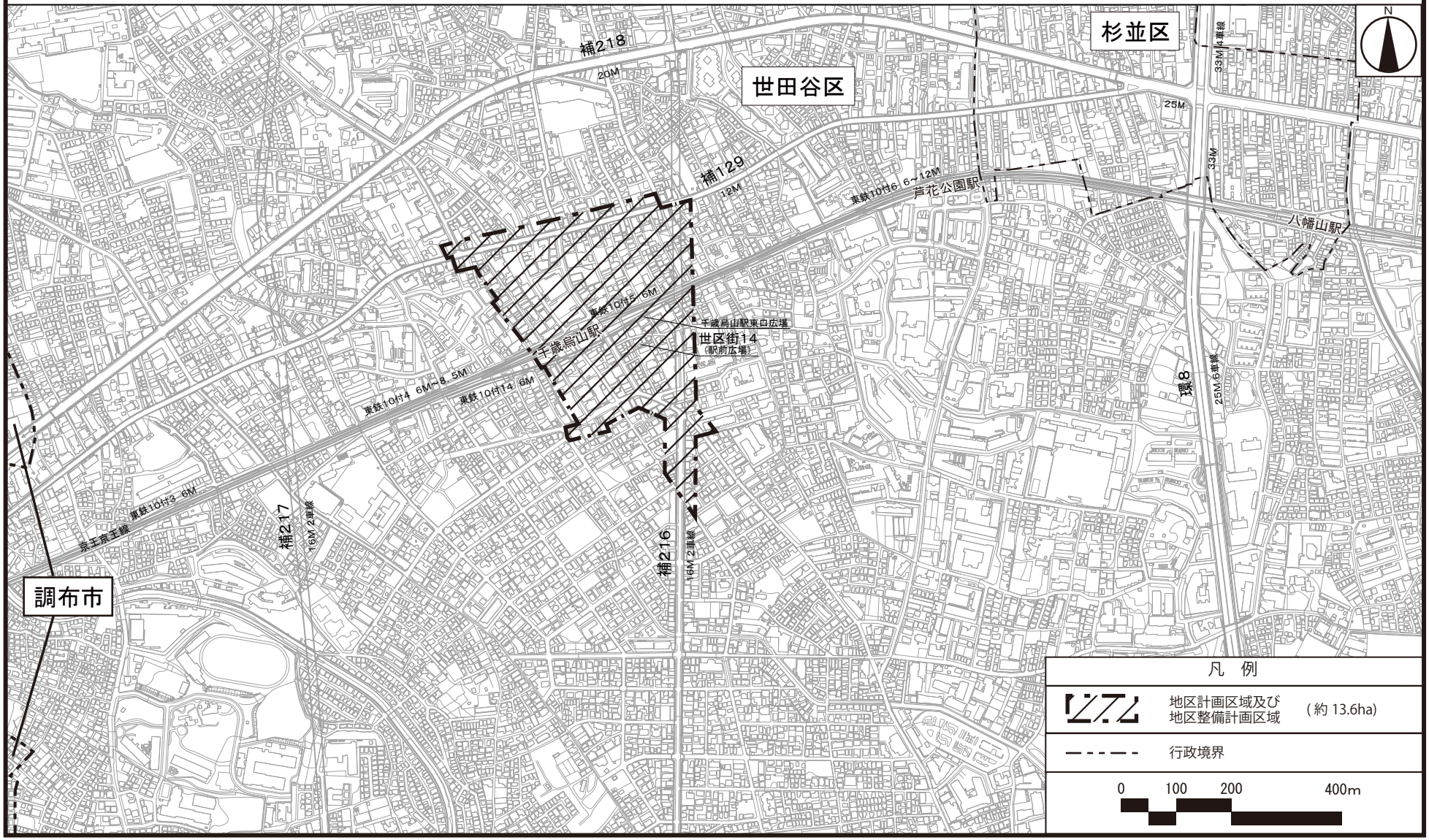
から前面道路の反対側の境界線又は隣地境界線までの真北方向の水平距離が８ｍ以内の範囲にあっては、当該水平距離の１．２５倍に５ｍを加えたもの以下とし、当該真北方向の水平距離が８ｍを超える範囲にあっては、当該真北方向の水平距離から８ｍを減じた

の反対側の境界線又は隣地境界線までの真北方向の水平距離が８ｍ以内の範囲にあっては、当該水平距離の１．２５倍に１０ｍを加えたもの以下とし、当該真北方向の水平距離が８ｍを超える範囲にあっては、当該真北方向の水平距離から８ｍを減じたものの０．６

に存する建築物又は現に建築、修繕若しくは模様替の工事中の建築物のうち、前項に規定する高さを超える部分を有する建築物の建替えを行う建築物で、既存の規模の範囲内での建替えであると区長が認めたものについては適用しない。

			い。					倍に２０ｍを加えたもの以下とする。 ２　前項の規定は、補助２１６号線に面する建築物については、１０ｍを１２ｍ、２０ｍを２２ｍに読み替えて適用する。			い。				倍に２０ｍを加えたもの以下とする。 ２　前項の規定は、敷地面積が２，０００㎡以上の場合については適用しない。	ものの０．６倍に１５ｍを加えたもの以下とする。 ３　前二項の規定は、敷地面積が２，０００㎡以上の場合については適用しない。		倍に２０ｍを加えたもの以下とする。 ２　前項の規定は、補助２１６号線に面する建築物については、１０ｍを１２ｍ、２０ｍを２２ｍに読み替えて適用する。			
枠外			※は、知事協議事項 「区域、地区の区分、地区施設の配置、建築物等の用途の制限及び壁面の位置の制限は計画図表示のとおり」 理由：敷地の統合や土地の高度利用などの合理的な土地利用、安全で快適な歩行者空間の確保及び防災性の向上などを誘導することで、住環境に配慮しながら回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進を図り、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成をめざし、地区計画を変更する。								※は、知事協議事項 「区域、地区の区分、地区施設の配置、建築物等の用途の制限及び壁面の位置の制限は計画図表示のとおり」 理由：京王線連続立体交差事業及び駅前広場を含む都市計画道路整備に伴い、合理的な土地利用、安全で快適な歩行者空間の確保及び防災性の向上などを誘導し、住環境に配慮しながら回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進を図るため、地区計画を決定する。										地区計画変更の理由を記入する。

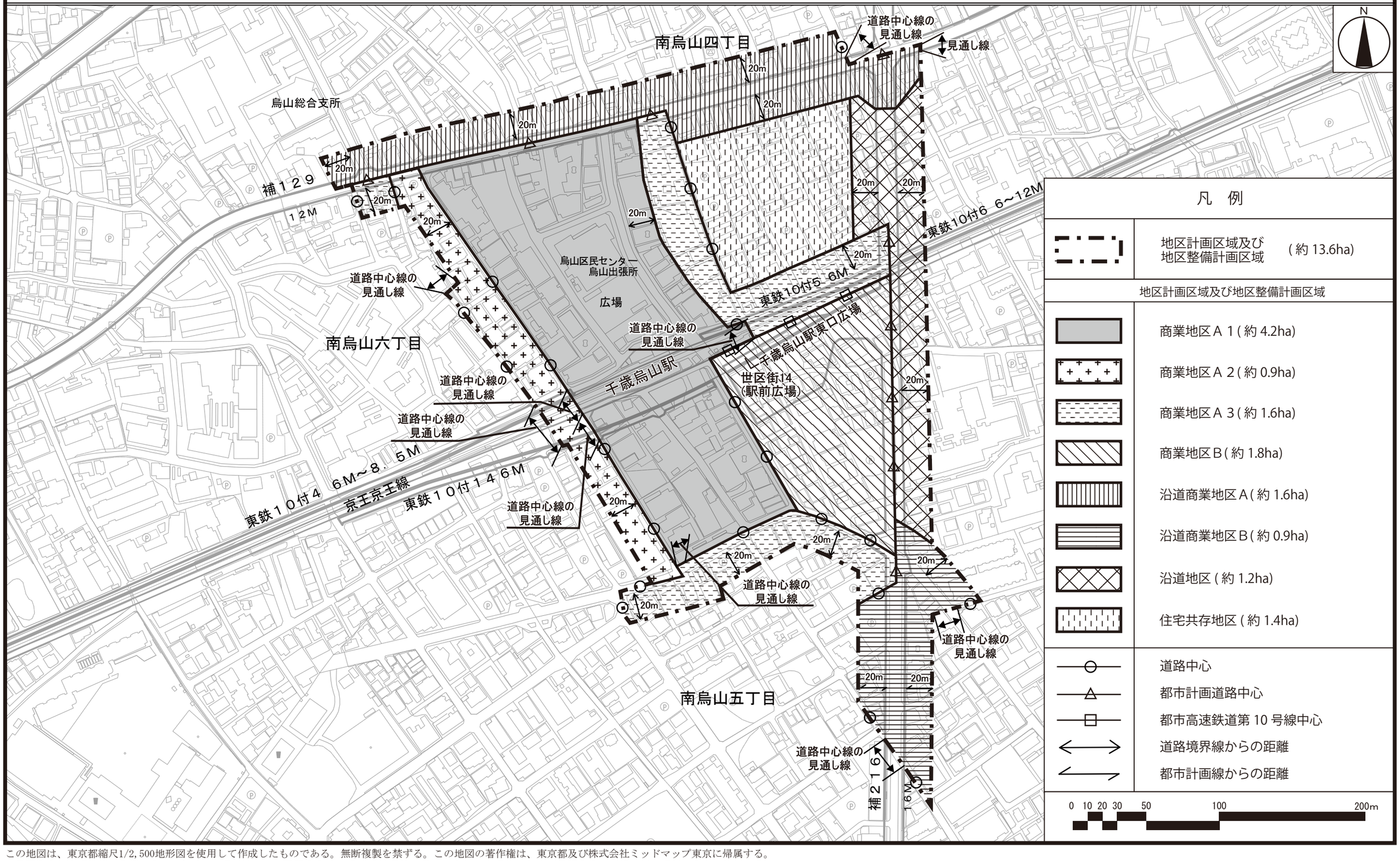
東京都市計画地区計画
千歳烏山駅周辺地区地区計画　位置図　［世田谷区決定］



この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。
（承認番号）８都市基交測第54号　令和８年６月９日　　（承認番号）８都市基街都第175号　令和８年９月24日　　（承認番号）８都市基交都第65号　令和8年9月24日

東京都市計画地区計画
千歳烏山駅周辺地区地区計画　計画図１

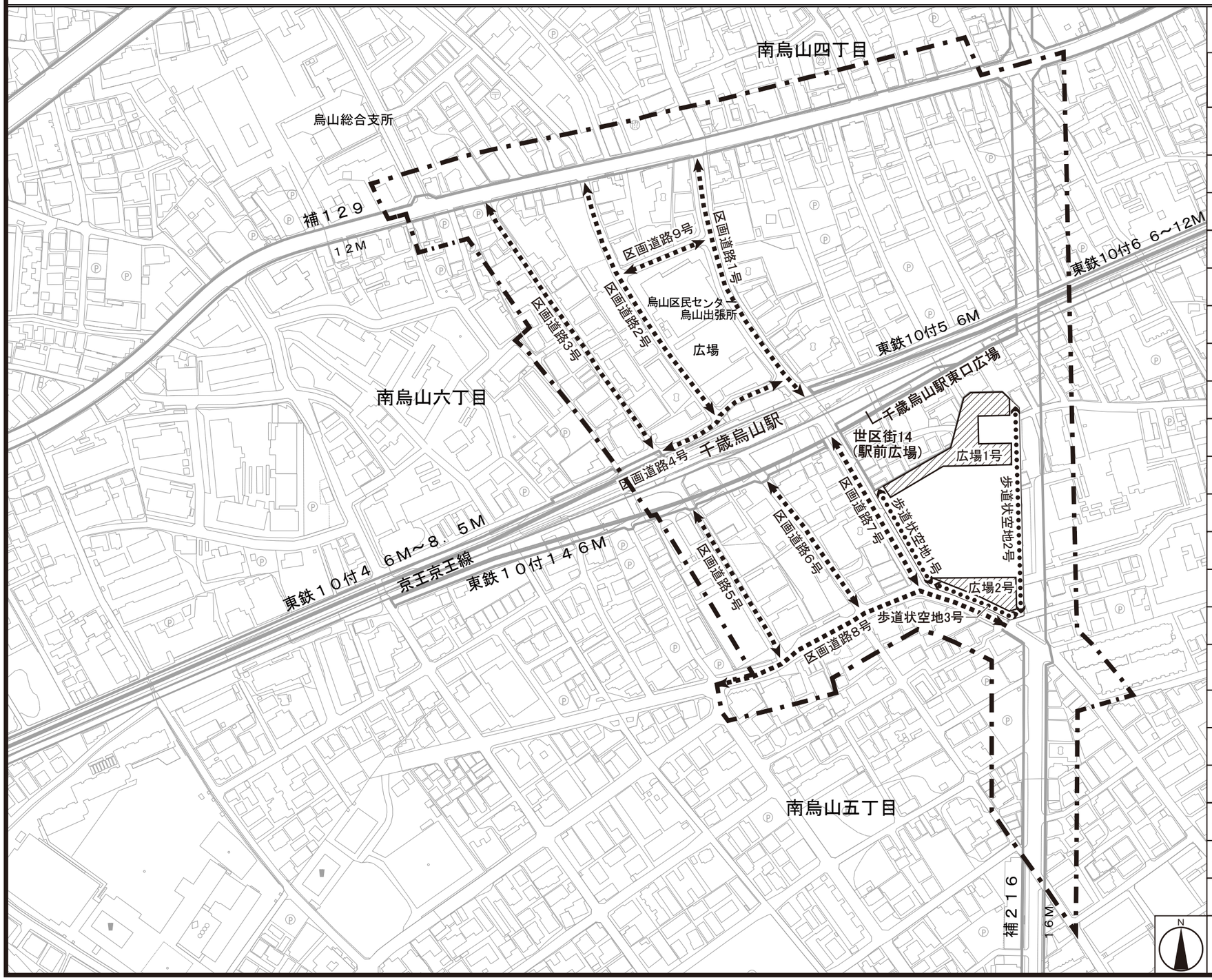
［世田谷区決定］



この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。
（承認番号）８都市基交測第54号　令和８年６月９日　　（承認番号）８都市基街都第175号　令和８年９月24日　　（承認番号）８都市基交都第65号　令和8年9月24日

東京都市計画地区計画
千歳烏山駅周辺地区地区計画　計画図２

［世田谷区決定］



凡　例

	地区計画区域及び 地区整備計画区域　（約 13.6ha）

地区施設の配置及び規模

区画道路

名　称	幅　員	延　長	備　考
区画道路1号	9～12m	約180m	既存
区画道路2号	6m	約180m	既存
区画道路3号	4m	約190m	既存
区画道路4号	6m	約90m	既存
区画道路5号	4～6m	約110m	既存
区画道路6号	6m	約100m	既存
区画道路7号	12m	約110m	既存（一部拡幅）
区画道路8号	8～23m	約210m	既存
区画道路9号	7～8m	約60m	既存

広場

名　称	面　積	備　考
広場1号	約1,700㎡	新設 （壁面後退区域の一部、ピロティ、植栽を含む）
広場2号	約560㎡	新設（植栽を含む）

その他の公共空地

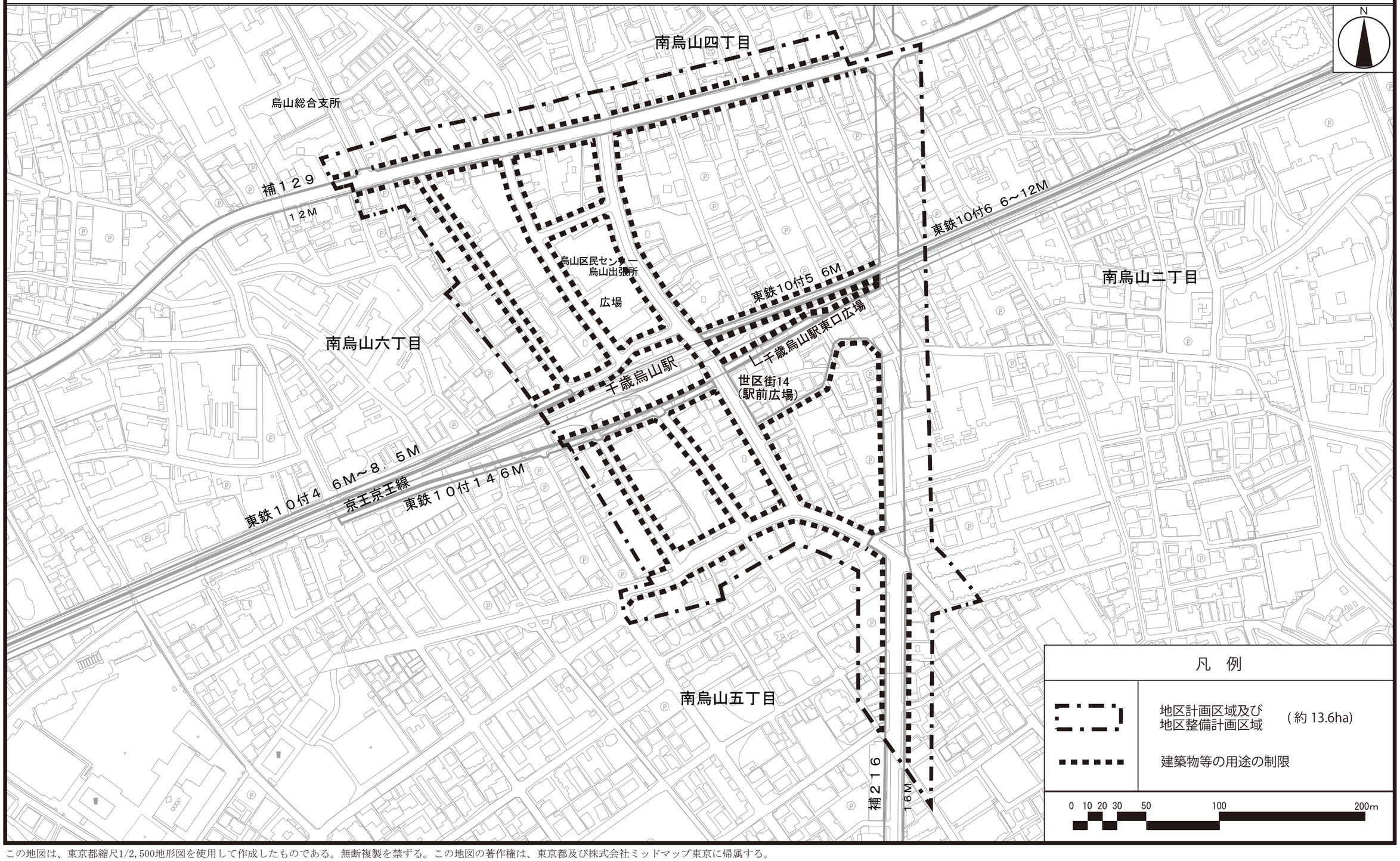
名　称	幅　員	延　長	備　考
歩道状空地1号	2m	約70m	新設（植栽を含む）
歩道状空地2号	2m	約130m	新設（植栽を含む）
歩道状空地3号	4m	約60m	新設（植栽を含む）

0　10　20　30　50　100　200m

この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。
（承認番号）８都市基交測第54号　令和８年６月９日　　（承認番号）８都市基街都第175号　令和８年９月24日　　（承認番号）８都市基交都第65号　令和8年9月24日

東京都市計画地区計画
千歳烏山駅周辺地区地区計画　計画図３

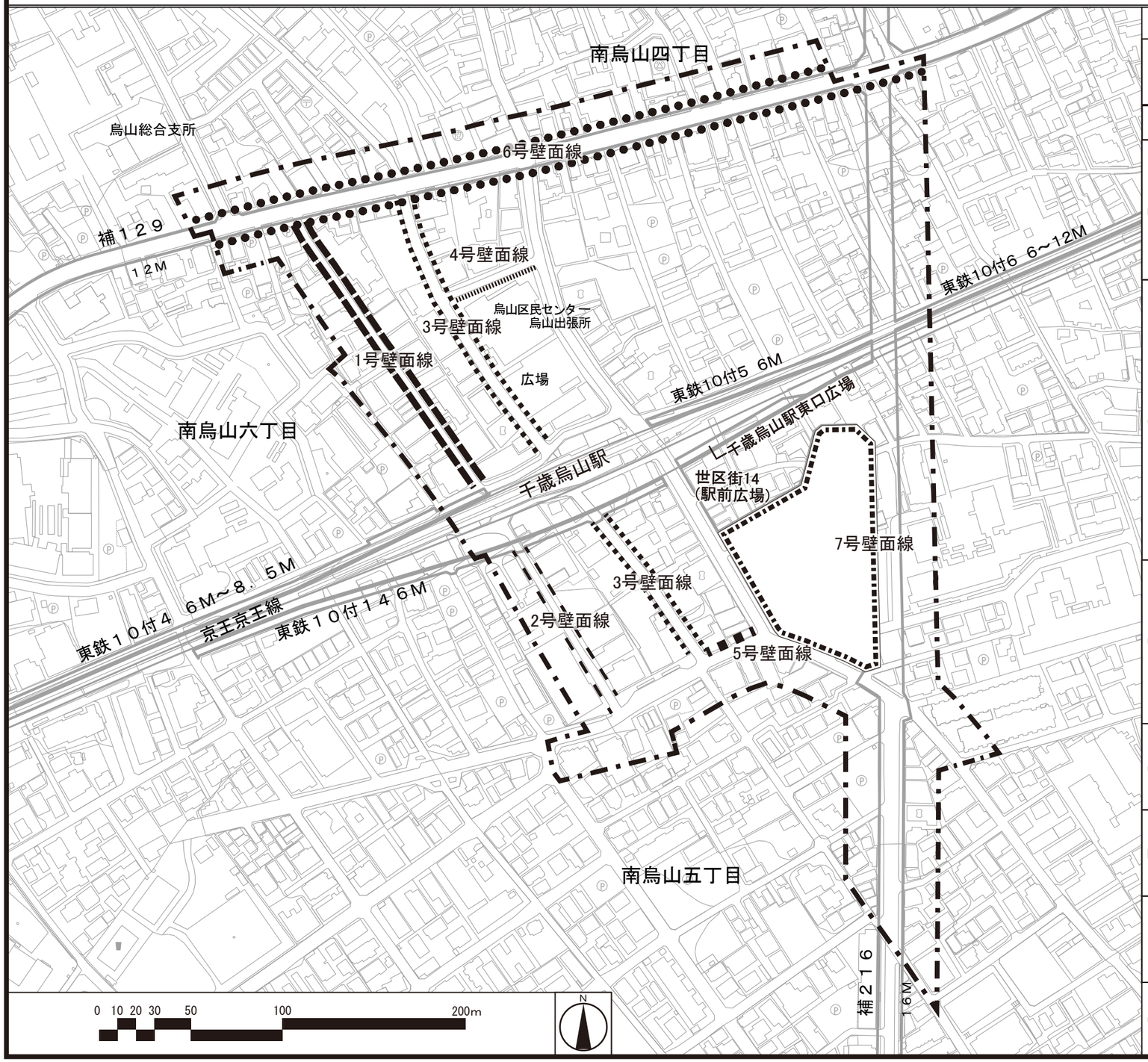
［世田谷区決定］



この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。
（承認番号）８都市基交測第54号　令和８年６月９日　　（承認番号）８都市基街都第175号　令和８年９月24日　　（承認番号）８都市基交都第65号　令和8年9月24日

東京都市計画地区計画
千歳烏山駅周辺地区地区計画　計画図４

［世田谷区決定］



凡　例

地区計画区域及び地区整備計画区域　（約 13.6ha）

壁面の位置の制限

- 1 号壁面線：道路面から高さ2.5m以下の部分について、道路中心線から4m。道路面から高さ2.5mを超える部分から10m以下の部分について、道路中心線から3m。道路面から高さ10mを超える部分について、道路中心線から5m。
- 2 号壁面線：道路面から高さ2.5m以下の部分について、道路中心線から4m。道路面から高さ2.5mを超える部分から10m以下の部分について、道路中心線から3m。道路面から高さ10mを超える部分について、道路中心線から5m。ただし、道路拡幅部分については、拡幅していない部分の道路中心線の見通し線を道路中心線と読み替えるものとし、壁面の位置の制限が道路区域内に入る部分については、道路境界線を壁面の位置の制限とする。
- 3 号壁面線：道路面から高さ13m以下の部分について、道路中心線から4m。道路面から高さ13mを超える部分について、道路中心線から6m。
- 4号壁面線：道路面から高さ2.5m以下の部分について、道路境界線から2m。道路面から高さ2.5mを超える部分について、道路境界線から1m。
- 5号壁面線：道路面から高さ2.5m以下の部分について、道路境界線から1m。
- 6 号壁面線：都市計画道路の計画線（補助129号）
- 7号壁面線：道路境界線から4m。

この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。

（承認番号）８都市基交測第54号　令和８年６月９日　　（承認番号）８都市基街都第175号　令和８年９月24日　　（承認番号）８都市基交都第65号　令和8年9月24日

参　考

都市計画の案の理由書

１　種類・名称

東京都市計画地区計画　千歳烏山駅周辺地区地区計画

２　理　由

本地区は、世田谷区都市整備方針（平成２７年４月）において、商業・サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する「主要な地域生活拠点」として位置づけられており、整備を進める都市計画道路幹線街路補助線街路第２１６号線（以下「補助２１６号線」という。）及び世田谷区画街路第１４号線及び千歳烏山駅東口広場（以下「駅前広場」と総称する。）周辺は、市街地再開発事業との連携により、防災力や交通結節機能の強化を図り、まちの玄関口として「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と魅力のあるにぎわいづくりを進めることとしている。

また、都市高速鉄道１０号線（京王線）の連続立体交差事業を契機として駅周辺の更なる発展を目指し、京王線千歳烏山駅を中心とした約１３．６ヘクタールの区域について、良好な街並みの形成と安全で快適な歩行者空間の確保などを目的として、街並み誘導型地区計画制度を活用し、令和３年６月に地区計画を策定している。

一方で、補助２１６号線及び駅前広場周辺は、土地が細分化された老朽建築物が集積しており、駅前の立地特性を活かした土地の高度利用がなされておらず、また、歩行者及び自動車の交錯等、交通環境の課題を抱えている。

こうしたことから、本地区においては、敷地の統合や土地の高度利用などの合理的な土地利用、安全で快適な歩行者空間の確保及び防災性の向上などを誘導することで、住環境に配慮しながら回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進を図り、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成をめざすため、地区計画を変更する。

街づくりの経緯

別紙１

	千歳烏山駅周辺	**駅前広場南側地区**
平成２６年度	・京王線連立及び駅前広場並びに補助第２１６号線の各事業認可 ・駅周辺地区街づくり構想策定	
平成２７年度		・南側地区まちづくり勉強会設立
平成２９年度	・地区計画・地区街づくり計画（たたき台）意見交換会	※勉強会　　開催合計５回 ※かわら版　１号～９号発行
令和　元年度	・千歳烏山駅周辺地区「地区計画の素案策定に向けた考え方」について意見交換会	
令和２年　７月	・「千歳烏山駅周辺地区地区計画・地区街づくり計画」（素案）の意見募集、説明会	
１１月	・千歳烏山駅周辺地区地区計画（原案）等説明会	
１２月		・南側地区まちづくり準備会設立 ※駅前広場を含む市街地再開発事業の検討開始
令和３年　６月	千歳烏山駅周辺地区地区計画等の策定及び関連都市計画の変更	※準備会・説明会　　開催合計７回 ※かわら版　　１号～20号・号外１回発行
令和４年　５月		・再開発事業を活用したまちづくりの基本的な考え方策定（南側地区まちづくり準備会）
１２月		・南側地区再開発準備組合設立

令和６年　７月	・千歳烏山駅周辺地区まちづくりオープンハウス	
令和７年　１月		・南側地区の街づくりに関する報告会
２月	・第１回ちとからまちづくりフォーラム	
４月		・再開発準備組合が都市計画（準備組合案）を区へ提出
５月	・千歳烏山駅周辺まちづくりオープンハウス	
６月		・南側地区の街づくりに関する説明会
７月	・「未来絵日記」芦花中学校出張児童館（中学生対象）	
７～８月		
８月	・「未来絵日記」粕谷児童館（小中学生対象、子育て世代含む） ・「未来絵日記」烏山児童館（小中学生対象、子育て世代含む） ・ちとからまちづくりフォーラム　地域ワークショップ（第１回）	・千歳烏山駅前広場南側地区街づくりオープンハウス
９月	・未来絵日記（子育て世代インタビュー）第１回 ・ちとからまちづくりフォーラム　地域ワークショップ（第２回）	・南側地区の都市計画（素案）説明会
１０月	・ミニフォーラム（子ども若者フォーラム）	
１０～１１月	・子ども若者フォーラム展	
１１月	・ちとからまちづくりフォーラム　地域ワークショップ（第３回）	・第１回千歳烏山駅前広場南側地区街づくり情報交換会
１２月	・未来絵日記（子育て世代インタビュー）第２回	・第２回千歳烏山駅前広場南側地区街づくり情報交換会
令和８年　１月		・都市計画審議会（１６条予告） ・都市計画法第１６条による地区計画変更（原案）の

		公告・縦覧及び説明会（原案）開催
２月	・第２回ちとからまちづくりフォーラム	
４月		・都市計画審議会（１６条報告）
５月	・ちとからまちづくりLab. 第１回	・第３回千歳烏山駅前広場南側地区街づくり情報交換会
６月～７月		・千歳烏山駅前広場南側地区及びその周辺の現地を再確認する見学会（都市計画審議会委員対象）
７月	・ちとからまちづくりLab. 第２回	・再開発事業地権者全体意見交換会（計２回）
８月	・ちとからまちづくりフォーラム　将来イメージ作成ワークショップ（第１回）	・都市計画審議会（１７条予告）
９月	・ちとからまちづくりフォーラム　将来イメージ作成ワークショップ（第２回）	・都市計画法第１７条及び街づくり条例第１４条による第一種市街地再開発事業（案）等の公告・縦覧
１０月	・ちとからまちづくりフォーラム　将来イメージ作成ワークショップ（第３回）	・第４回千歳烏山駅前広場南側地区街づくり情報交換会
	・ちとからまちづくりLab. 第３回	
１１月		・都市計画審議会（１７条報告）

別紙２

意見書の要旨

東京都市計画第一種市街地再開発事業・千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業の決定に係る都市計画の案を、令和８（２０２６）年９月３日から令和８（２０２６）年９月１７日まで２週間公告の縦覧に供し、都市計画法第１７条第２項の規定により、同２週間意見書の受付を行ったところ、５５８通（５５２名）の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名称	主な意見書の要旨	世田谷区の見解
東京都市計画第一種市街地再開発事業 千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業	１．第一種市街地再開発事業に関する意見 １-１公共施設の配置及び規模に関するもの （１）駅前広場について ① バスロータリーが駅に隣接することは利用者にとって非常に便利であり駅の乗降客数増加につながると考えられ、周辺の人の流れに多少の変化が生じるとしても極めて優れて良い計画であると捉える。 ② バスについても駅周辺の交通環境が十分に整っているとは言えず、今後の駅前広場の整備によって乗降や乗り換えがより安全で分かりやすく利用しやすいものになることを期待しているとともに、千歳烏山駅周辺で長年大きな課題となっており地域住民の日常生活に大きな不便をもたらしている「開かずの踏切」について、歩行者の安全という観点からも抜本的な改善を強く望んでいる。	１．第一種市街地再開発事業に関する意見 １-１公共施設の配置及び規模に関するもの （１）駅前広場について ①～⑤ 駅前広場につきましては、京王線の連続立体交差事業による「開かずの踏切解消」を契機として、駅周辺に位置しているバスやタクシー乗り場を集約し、交通結節機能の強化を図るとともに、歩行者の安全性や利便性の向上、災害時の防災拠点や賑わい集うことのできる空間を確保することを踏まえ、平成２４（２０１２）年に都市計画決定し、区が事業を進めております。 補助２１６号線及び駅前広場が完成後のバス路線や運行の詳細につきましては、今後、バス事業者などの関係事業者との協議を踏まえ、検討してまいります。 京王線の連続立体交差事業や市街地再開発事業の進捗状況も踏まえながら、補助２１６号線の整備に合わせ、引き続き、事業期間内の完成を目指し、事業を進めてまいります。

	③ 千歳烏山駅の特急停車に伴う再開発の進展や高層マンション建設に期待を寄せたうえで、商業地区における分かりやすい動線の確保、地元に限定せず他地区からの集客も意識した賑わいづくり、世田谷区らしい上品な開発と迷惑な路上駐輪・駐車の徹底排除、そして成城学園前駅のように流しのタクシーが円滑に利用できるタクシー乗り場・ロータリーの整備を要望する。 ④ 駅前ロータリーができるのは街にとって、とても良いと思う。 ⑤ 駅前が狭いので、広場ができると余裕があってよいと思う。	
	⑥ 駅前ロータリーが整備されることで、将来的に高速バスも発着できるようになり、遠出する際の利便性やアクセスが向上することへの期待を感じている。 ⑦ 駅前広場の整備にあたっては、利用者の利便性向上の観点から公共トイレの設置を計画に盛り込むよう要望する。	⑥⑦ 駅前広場への高速バスをはじめとする新規バス路線の乗り入れや公共トイレの設置につきましては、駅前広場の利便性の向上に関するご意見として賜り、関係所管と共有してまいります。
	⑧ 現在進められている京王線の高架化工事について、具体的な計画や手順、見通しが全く見えていない。高架化の施工方法や、計	⑧ 京王線の連続立体交差事業につきましては、京王電鉄のホームページや「Keio 高架化 Information」の発

	画されている世田谷区街路第１４号線の建設とどのように関連付けられているのか、区がすでに情報を把握しているのであれば住民へ周知・情報開示していただきたい。	行により、各工区の工事情報が発信されておりますので、ご確認いただくことができます。 　また、都が進めている京王線連続立体交差事業による「開かずの踏切解消」と併せて、区が進めている交通結節機能の強化を図るための駅前広場（世区街１４号線）の整備を一体的に進めることで、各事業の効果を高め、街の発展にもつながるものと考えております。
	（２）駅前広場を含む計画について ① 　駅前ロータリー計画を含む現行計画は、近隣住民への十分な説明や合意形成、議論が尽くされたとは言えず、その不透明な進め方が現在の混乱を招いていると考える。また、「老朽建築物の集積」を理由とする一律的な判断や、比較的新しい建物、個々の権利や意思への配慮が十分ではないことにも疑問がある。 　さらに、駅前広場（ロータリー）の区域設定の妥当性や、地域密着型スーパーの営業継続・再建への対応も不明確であり、現行計画を前提とした再開発の進め方には納得できない。住民への説明責任を果たし、計画全体を白紙から再検討することを求める。 ② 　駅前広場計画を含む本事業は、必要性や公共性、環境影響についての説明が十分とは言えず、その妥当性が不透明である。特に駅前広場やバスロータリーの位置・運用計画については、地域住民への十分な説明や合意形成がなされないまま進められてきたこ	（２）駅前広場を含む計画について ①～④ 　駅前広場につきましては、「京王線沿線街づくり基本方針（平成２１（２００９）年５月）」及び、「京王線沿線駅前広場基本構想（平成２１（２００９）年１０月）」の考え方に基づき、鉄道から他の交通機関への乗換え利便性を向上させ、交通結節機能の強化を図っていくため、駅の南北に分かれたバス路線を駅前広場に集約し、タクシーや障がい者用車両停車スペースを整備するとともに、既存商店街への交通流入に配慮しながら、現在の商店街通りの賑わいを維持し、災害時の防災拠点や人が憩い集うことができる駅前広場となるよう検討を行ってきた経過があります。こうした駅前広場の機能や道路整備に伴う周辺地域への影響をできる限り抑えるための検討を行い、駅周辺の４つの候補地の中から、駅前広場を補助２１６号線に直接接続し、そのための導入路の距離をできる限り短くす

	とに強い疑問がある。 　また、本事業には約１００億円規模の公費投入が予定されているにもかかわらず、費用対効果や地域への具体的な還元内容、通行量への影響、安全対策、運用方法などの具体的な根拠が十分に示されていない。区有地活用を含む代替案の検討状況も含め、計画内容を再検証し、住民に対して十分な情報公開と説明を行うことを求める。 ③ 千歳烏山再開発では、先祖代々の土地を提供することとなる。当初は到底受け入れられない話であったが、決定事項である京王線の連続立体交差事業や駅前ロータリー整備に伴う南側地区の課題を聞くにつれ、街が生まれ変わる必要性を理解するに至った。 ④ 　そもそも駅前広場の建設と、私企業の行う高層マンション建設は別件として検討すべきである。それにもかかわらず大手デベロッパーと世田谷区が密着して計画を進めているように思える。千歳烏山のほとんどの住民が望んでいない高層マンション建設に、自身が納税した税金を使ってほしくない。	ることで影響範囲が最も小さくなる、現在の駅南東側の位置に駅前広場を整備する計画として、説明会等を実施し、平成２４（２０１２）年１０月に都市計画決定を行い、平成２６（２０１４）年２月に事業認可を取得しております。 　今後、事業の進捗状況等を踏まえながら、駅前広場の具体的な設計等を行っていき、詳細な安全対策や運用方法などを決定してまいります。 　また、駅前広場を含む市街地再開発事業につきましては、権利者主体のまちづくり勉強会における当初（平成２８（２０１６）年頃）は、駅前広場を除く南側地区を対象として検討が進められてきましたが、駅前広場の整備と補助２１６号線の整備などを一体的に進めることにより、主要な地域生活拠点にふさわしい活気と賑わいを創出するため、駅前広場を含めた区域を対象とした市街地再開発事業として検討が行われ、令和２（２０２０）年１２月のまちづくり準備会設立以降は駅前広場を含む区域として検討が進められてきました。 　そして、再開発準備組合が令和７（２０２５）年に市街地再開発事業等に関する準備組合案を区に提出しました。 　区としましては、土地が細分化された老朽建築物の集積や駅前の立地特性を活かした土地活用、交通環境などの街づくりの課題解決、上位計画や街づくりの方針等との整合を確認した上で、主要な地域生活拠点に

		ふさわしい活気と賑わいづくりに寄与すると判断し、説明会や街づくり情報交換会等を通して、説明を行ってきました。 　引き続き、権利者の皆様へ丁寧な合意形成を図るよう再開発準備組合にお伝えするとともに、区ホームページや街づくりニュース等による情報発信、街づくり情報交換会などを通じて、地域の皆様への情報提供や理解促進に取り組んでまいります。
	（３）交通・道路改善について ① 　駅前づくりは、単に建物を新しくするのではなく、道路、バス、踏切、歩行者動線を含めた駅周辺全体の交通環境を一体的に改善する視点で進めるべきである。しかし現在は、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、補助２１６号線整備など複数の大規模事業が並行して進められており、それらが完成した後の交通環境や人の流れが十分に示されていない。 　また、補助２１６号線や関連道路整備の見通しも不透明であり、前提となる基盤整備の全体像が明確でない段階で、大規模な再開発建築物を先行して整備することには疑問がある。まずは駅周辺全体の交通計画や将来像を明らかにした上で、その実現に必要な整備内容を改めて検討することを求める。 ② 　駅前広場（世区街１４号線）などの公共施設は、地域住民や駅利用者のために確実に整備されるべきものである。しかし現行計	（３）交通・道路改善について ①～⑥ 　千歳烏山駅周辺地区では、京王線の連続立体交差事業による「開かずの踏切解消」を契機として、交通結節機能の強化を図るための駅前広場や、南北交通の充実を図るために旧甲州街道からはっけん通りまでの約３７０ｍの区間で補助２１６号線の事業を、現在、令和１３(２０３１)年３月を事業期間として取組みを進めております。 　これらの事業を一体的に進めることで、各事業の効果を高め、街の発展にもつながるものと考えております。 　また、市街地再開発事業と連携することで、商業施設、広場、歩道状空地などの確保により、回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進を図り、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」に寄与すると考えております。

	画は、市街地再開発事業と一体的に進めることで、民間事業の採算性、合意形成、建設費高騰等の影響を受け、整備時期や実現性が左右されるおそれがある。 公共施設整備を民間再開発に依存する合理性と、再開発事業が遅延・縮小・中止となった場合でも公共施設整備を確実に実現できるのかについて、具体的な担保策を示すべきである。公共施設整備の確実性が明らかでないまま計画を進めるべきではなく、現行計画の見直しを求める。 ③ 世区街１４号線、地区計画及び市街地再開発事業を一体的に進めるのであれば、その効果を再開発区域内に限定せず、駅から区画道路８号までの連続した安全で快適な歩行者動線を確保するとともに、商業施設、広場、歩道状空地、滞留空間を一体的につなぎ、駅前の賑わいを周辺商店街へ波及させる計画とすべきである。 一方で、補助２１６号線整備に伴う交通量の変化、通学路を含む周辺地域の交通安全、約６００世帯増加による人流・物流の影響、歩行者環境や大気環境への負荷について十分な調査・検証が行われているとは言えない。駅周辺のみならず周辺地域を含めた総合的な交通・環境影響評価を実施し、その結果を踏まえて計画を再検討することを求める。 ④ 駅前広場整備や防災性向上など事業の目的には一定の理解を示すものの、高さ１４０ｍの高層マンションを含む大規模再開発が	なお、再開発準備組合では、都市計画事業の完成を前提として、将来、市街地再開発事業の建物により生じる交通量を踏まえ、周辺の交通影響をシミュレーションしており、周辺交差点において車両の渋滞発生など、交通処理に問題がないこと、快適な歩行環境も確保できる検証結果であると区としても確認しております。 また、再開発準備組合では、市街地再開発事業に伴い増加する利用者による鉄道・バスへの影響も検証しており、市街地再開発事業による利用者増加分の影響は限定的であることを確認しています。 市街地再開発事業を一体的に進めることで、民間事業の採算性等の影響による駅前広場への懸念につきましては、今後、再開発準備組合では、工事費や事業収支など総合的に精査した事業計画をまとめ、合意形成を図っていくことになるため、区としましては、十分に対策などを精査した事業計画となるよう再開発準備組合に対して求め、必要な指導・助言を行ってまいります。 都市計画道路事業である駅前広場（世区街１４号線）と補助２１６号線は、平成２６（２０１４）年２月に事業認可を取得して区が事業を進めております。市街地再開発事業との連携により駅前広場（世区街１４号線）の権利者の生活再建の選択肢が広がることから、都市計画道路事業の推進が図られることが期待されますが、都市計画道路事業と市街地再開発事業は、

	本当に必要なのか疑問である。京王線高架化や補助２１６号線整備も途上にあり、将来の人の流れや交通環境が明確でない中で高層マンション計画を先行して進めるべきではない。 ⑤ 　自転車や踏切に関する危険・不便の解消など、住民の安全と利便性の向上を優先したまちづくりを求める。特に、粕谷地区では大型路線バスが狭い道路を通行し、歩行者や自転車との接触リスクが高い状況にあるため、バスルートの見直しやコミュニティバスの導入、歩道・自転車道の整備など、地域交通の安全対策を優先的に進めるべきである。 　巨額の公費を大規模再開発に投入するよりも、住民の日常生活に直結する交通安全対策や移動環境の改善に重点的に予算を活用することを求める。 ⑥ 　高層マンションに税金を出す前に電柱を地下に埋めてもらいたい。地震の時、電柱が倒れ、道が塞がれてしまうのを最優先することを求める。	法制度上、それぞれ独立した事業であることから、再開発事業の進捗に関わらず道路事業を進めていくことは可能です。一般的に、道路事業における用地買収においては、金銭補償を原則とし、任意契約を基本に用地交渉を進めておりますが、一方、事業へのご理解、ご協力が得られず交渉を継続しても土地の取得が難しく、道路整備に支障をきたすと判断した場合、土地収用法の対象事業である本事業においては、法令に基づく検討を行ったうえで、用地交渉と並行して必要な手続を進めていくことになると認識しております。 　区は、引き続き、着実に道路事業を推進してまいります。 「開かずの踏切解消」として京王線の連続立体交差事業が行われております。また、区では、「世田谷区地域公共交通計画（令和７（２０２５）年４月)」を策定し、「誰もが安全・安心・快適に移動できる世田谷」を基本方針とし、交通施策に取り組んでいます。バスルートの見直しやコミュニティバスの導入、歩道・自転車道の整備などのご意見につきましては、区の関係所管と共有いたします。 　区では、都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保及び良好な都市景観の創出を目的として、世田谷区無電柱化推進計画に基づき、計画的に無電柱化を進めております。 　千歳烏山駅周辺においては、駅前通りで既に無電柱化を実施しているほか、現在事業を進めている補助２

		１６号線や駅前広場などを計画路線に位置付けており、道路整備に併せて電線類の地中化を実施する予定としております。 　今後につきましても、事業の進捗や地域の状況を踏まえながら、計画的な無電柱化の推進に努めてまいります。
	１－２　建築物の整備に関するもの （１）建築規模について ① 　高層マンションは不要なため反対である。 ② 　千歳烏山駅前広場南側地区における再開発について、駅前広場の整備や歩行者空間の確保、防災性向上、老朽化した建物の更新など、公共的な基盤整備の必要性は理解するものの、高さ約１４０ｍ・３４階建ての超高層マンションを前提とした計画については強い懸念がある。 　現在の千歳烏山は、中低層の住宅地や商店街、寺町の歴史的景観が調和したヒューマンスケールの街並みが大きな魅力となっています。しかし、１４０ｍという突出した建築物は、周辺環境との連続性を損ない、景観の変化や圧迫感をもたらすだけでなく、日照阻害やビル風など住環境への長期的かつ不可逆的な影響を生じさせる可能性がある。特に高齢者や子ども、自転車利用者が多い駅前空間において、強風による安全面への影響を懸念する。 　また、多くの住民が疑問に感じているのは、「１４０ｍで計画が	１－２　建築物の整備に関するもの （１）建築規模について ①～⑪ 　区では、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス及び交流機能が充実し、区民の日常生活を支えるとともに、地域外からの利用も多い「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 　同方針では、「商店街への通過交通の流入抑制」、「安全で快適な歩行者空間の形成」、「駅南北の回遊性向上」「防災力及び交通結節機能の強化」「活気と賑わいのある駅前商業空間の形成」を図ることとしております。 　また、本地区では、京王線の連続立体交差事業を契機として、駅前広場、補助２１６号線及び市街地再開発事業を一体的に進めることにより、これらの地域課題を総合的に解決することを目指しています。 　市街地再開発事業に係る都市計画案では、駅前広場と連続する歩行者空間、広場、歩道状空地等の公共的

	成立すること」と「１４０ｍでなければならないこと」は別問題であるという点である。駅前広場整備や防災性向上、歩行者空間の創出という公共的な目的が、必ずしも１４０ｍの超高層住宅を必要とするとは限らない。なぜ８０ｍ、１００ｍ、１２０ｍでは実現できないのか、また中低層型の代替案では不足する機能は何なのかについて、十分な説明が示されていない。 ③ 本計画は、容積率７００％を前提として高さ約１４０ｍの超高層建築物を整備するものですが、その根拠や必要性が十分に示されていません。特に、なぜ７００％でなければならないのか、なぜ１４０ｍの高さが必要なのかについて、客観的かつ検証可能な資料の公表を求める。 また、防災性向上や交通環境改善、駅前広場整備の必要性は理解しますが、それらの実現と１４０ｍの超高層マンション建設は必ずしも同義ではありません。容積率や高さを抑えた案、中低層複数棟案などの代替案と比較した上で、現計画が最も公共的利益が大きいとする根拠を示すべきである。 さらに、住民との意見交換において、高さ・容積率・住宅戸数・建物配置等が実際に見直される可能性があるのか明確ではない。変更の可能性や判断基準を示し、住民意見がどのように計画へ反映されるのか明らかにしてほしい。 千歳烏山は低層・中層の住宅や商店が連なる地域であり、高さ１４０ｍ・容積率７００％の超高層建築物は景観や住環境、地域コミュニティへ大きな影響を及ぼすことが懸念される。十分な根拠が示されない限り、現計画のままの都市計画決定には反対し、	空間を確保するとともに、既存権利者の生活再建及び生業継続を図る必要があります。また、主要な地域生活拠点として求められる商業機能や交流機能についても維持・更新する必要があります。 このため、本事業においては、こうした地域課題の解決に加え、公共的空間の創出や権利者の生活再建、商業機能の維持・更新などを同時に実現するために必要な床面積を確保することが前提となります。 一方で、広場や歩道状空地等の公共的空間を確保することにより、建築可能な敷地面積は一定の制約を受けることとなります。 その結果、本地区では一定の高度利用が必要となり、都市計画案では、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準（令和６（２０２４）年３月)」に基づき、公共的貢献等を総合的に評価した上で、容積率の最高限度を、基準となる容積率５００％に２００％を加算した７００％を最高限度としております。 その上で、この再開発準備組合が作成した建物計画案では、広場や歩道状空地等の公共的空間を確保するほか、商業機能を主として低層部に配置すること、日影、圧迫感及び風環境への影響低減を図ること、良好な居住環境を確保することなどを前提として検討が進められております。 また、居住部分については、日影や圧迫感、風環境への影響の低減を図るとともに、共同住宅として必要な採光等の居住環境を考慮するため、建物上部を細く

	高さ・容積率を含めた計画の再検討を求める。 ④ 本再開発が当初から大手不動産会社による高層マンション建設を前提に進められており、それ以外の将来案が提示されていない点に強い疑問を呈する。高層マンション建設は集客効果が薄く商店街の衰退や公的資金（補助金）の浪費につながると指摘し、狭小スペースを活かした低予算の水族館等、ファミリー層を誘引し多方面からの集客や商店街の活性化に資する代替案の検討を求める。特定企業の利益を優先せず、住民の声を反映した十分な議論と計画の見直しを強く要求する。 ⑤ 本計画には反対し、白紙からの再検討を求める。 京王線連続立体交差事業に伴う駅前広場機能、歩行者動線、回遊性、防災動線等が十分に検証されていない段階で、高さ１４０ｍの超高層マンションを先行して整備することは、将来のまちづくりの選択肢を固定化し、駅周辺全体として最適な都市空間の形成を妨げるおそれがある。まずはインフラ整備との調和を見極めながら、段階的かつ柔軟な整備手法を検討すべきである。 また、千歳烏山の魅力は、小規模な商店や住宅、路地、地域住民のつながりによって形成されてきた「街の社会的基盤」にあります。高さ１４０ｍの超高層マンションを唯一の解とするのではなく、代替案との比較検討や検討経過を公開するとともに、「なぜ１４０ｍなのか」「何を残し、何を変えるのか」「失われるものをどのように評価するのか」「３０年後、５０年後の持続可能性をど	するなど建物形状の工夫が検討されており、こうした諸条件を踏まえた結果として、高さ約１４０ｍの建物の計画案が示されております。 なお、この容積率の最高限度７００％及び高さの最高限度１４０ｍは、都市計画として建築物の上限を定めるものであり、建築物が必ずその高さ又は規模となることを定めるものではありません。 また、区としましては、１４０ｍという高さそのものに公共性があると考えているものではなく、公共的空間の確保、権利者の生活再建及び主要な地域生活拠点に必要な都市機能の形成を総合的に実現する建築計画の検討結果として、現在の建物計画案が示されているものと認識しております。 区としましても、建築物による圧迫感、景観や日影、風環境への影響のほか、地域コミュニティへの影響、人口増加に伴う交通及び公共施設への影響などは、重要な事項であると認識しております。 こうした事項につきましては、今後の事業計画及び建築計画の具体化に伴い、建築物の配置、建築物の形態、景観への配慮、周辺環境への影響低減策等の検討が進められることとなるため、こうした過程において確認してまいります。 また、建築規模や景観、地域の将来像等に関する様々なご意見については、今後の事業段階においても引き続き、事業主体である再開発準備組合と共有しながら、地域の皆様への情報提供及び意見交換に努めて

	う考えるのか」について具体的な説明を求める。 　さらに、これまで区内で例のない１４０ｍという高さの根拠や、それによって生じる利用者・居住者を支える交通・道路等の受け皿についても十分な説明がありません。近年は全国で再開発計画の見直しや中止事例も見られ、将来の建替えや維持管理の困難化による負の遺産化も懸念される。 　地域拠点づくりを掲げるのであれば、まず地域課題とその解決効果を客観的に示すべきであり、高層マンション建設ありきで進めるべきではありません。長年かけて形成されてきた住環境や地域コミュニティを尊重し、「住み慣れた地域で支え合い安心して暮らし続けられる地域社会」の実現に資する計画となるよう、現計画の抜本的な見直しを求める。 ⑥ 　気候危機や建設資材・人材不足が課題となる中、巨大な新築建築物による大規模再開発だけを前提とするのではなく、既存建物のリノベーションや段階的な更新など、千歳烏山の地域特性を生かした多様な整備手法について比較検討すべきである。しかし、現計画では高層マンション以外の代替案が十分に検討された形跡が見られず、このまま計画を進めることには反対する。 　また、高度利用地区の指定や高さ１４０ｍ・約６００世帯規模の高層マンションが本当に必要なのかについても疑問がありまる。道路計画に協力して敷地の後退や建替えを行ってきた権利者への配慮や補償についても十分な説明が求められる。 　京王線高架化による踏切解消を契機として、既存建物のリノベーションや区画整理等を活用し、南北がゆるやかにつながる、地	まいります。

	域に調和したまちづくりを進めるべきである。高層マンション建設を前提とするのではなく、リノベーションを含む代替案との比較検討を行い、千歳烏山らしい持続可能なまちづくりへ計画を見直すことを求める。 ⑦ 　高層化を前提としたまちづくりは今日的な潮流に必ずしも合致しておらず、国内外の事例も踏まえながら、低層・中層を含む多様な選択肢について検討すべきであると考える。特に、街の将来像を大きく左右する計画である以上、住民の意見を十分に反映した計画づくりを求める。 　また、地域の象徴となるような超高層建築物は、歴史的背景や記念性、地域固有の価値を表現する明確な理由があって初めて正当化されるべきものである。しかし、本計画における超高層建築については、そのような必然性や地域を象徴する意義が十分に示されていない。 　そのため、超高層建築ありきではなく、地域の特性や住民の意向を踏まえた適切な規模の計画へ見直しを行うことを求める。 ⑧ 　区議会での議論や住民からの多様な意見が示されている現状を踏まえ、最終的な判断にあたっては区長が責任を持って主導し、原案にとらわれない検討を行うことを求める。 　また、区長が掲げる「住民参加によるまちづくり」の理念に照らせば、一部権利者の合意だけをもって地域全体の玄関口となる駅前の将来像を決定することには疑問がある。計画の進め方や合	

	意形成のあり方について改めて検証し、住民の意見を十分に反映できる仕組みを確保すべきである。 　そのうえで、高さを含めた計画全体について再検討を行い、拙速な都市計画決定を避け、地域住民の理解と納得が得られる結論を導くことを強く要望する。 ⑨ 　世田谷区が地区変更により高さ制限を解除した結果、現在のような超高層建築計画につながったのであれば、その判断を今からでも見直すべきである。下北沢駅前で住民との対話を重ねながら開発を進めてきた区政の手法に立ち返り、本計画についても住民参加のもとで再検討することを求める。 ⑩ 　建物が密集していない場所への計画変更を希望する。現在の住民が転居を余儀なくされるような計画は避けるべきである。また、都市計画の内容が区民に十分伝わっているとは言えず、さらなる説明と検討の時間が必要である。仮にマンション整備が必要であっても、駅前ではなく、広い庭を確保できるような場所で計画すべきであり、高さ３４階・約１４０ｍの高層マンションを駅前に建設する必要性は感じられない。加えて、厳しい社会経済情勢の中では補助金に優先すべき用途があると考えられることから、本計画には反対する。 ⑪ 　高層化により駅前広場や歩行者空間などの公共的空間を確保す	

	ることと、再開発事業の採算性を確保することとは別の問題であると指摘する。現在の計画よりも容積率を低く設定した場合に「具体的に何が実現できなくなるのか」を明確な数値をもって示すことを求める。特に、現在の計画規模が「公共的な目的から必要な規模」であるのか、あるいは「事業を成立・採算化させるために必要な規模」であるのかを明確に区別・提示するよう要求する。	
	（２）街の魅力（街並み・景観等）について ① 駅前広場整備等の必要性は理解するものの、高さ１４０ｍの超高層建築物の建設は、千歳烏山らしい街並みや景観、良好な住環境に大きな影響を及ぼすおそれがあるため反対する。現在の落ち着いた住宅地の環境や個人商店を中心とした地域の魅力を維持する観点から、超高層化を前提としない整備を検討すべきである。 また、高さ１４０ｍの超高層建築以外の代替案について、どのような検討が行われたのか、その経緯と内容を明らかにするとともに、景観や生活環境への影響評価、将来の高層化の前例となる可能性、人口増加に伴う交通・公共施設・防災面への影響と対応根拠について説明し、関連する検証資料の公表を求める。 駅前広場整備の効果を認めつつも、その実現手法は超高層建築に限定されるものではない。地域特性に調和した中低層の建築物を含む代替案について比較検討を行い、千歳烏山の住環境と街の魅力を維持できる計画とすることを要望する。	（２）街の魅力（街並み・景観等）について ①～⑯ 区としましても、千歳烏山駅周辺地区の魅力は、駅を中心として南北両側に広がる複数の商店街、個人商店や専門店の集積、路地空間が生み出す人と人との交流、歩いて楽しめるヒューマンスケールの街並みなどにあると認識しております。 また、千歳烏山駅周辺地区は、「世田谷区都市整備方針」において「主要な地域生活拠点」に位置付けており、地域住民の日常生活を支える商業、行政、文化、交流機能の維持・充実を図ることが求められております。 このため区では、令和３（２０２１）年６月に策定した千歳烏山駅周辺地区地区計画において、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまちの形成」「回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進」「安全で快適な歩行者空間の確保」「防災性の向上」を目標として位置付けております。

	② 老朽建築物の建替えや駅前の再整備の必要性は理解するものの、それが高さ１４０ｍの超高層建築物を建設する理由にはならないと考える。千歳烏山の魅力は、低層の商店街やヒューマンスケールの街並み、地域文化やコミュニティが息づく暮らしにあり、駅前に巨大な高層建築物を建設することで、その独自性や魅力が失われることを強く懸念している。 また、建物の高さの妥当性は数値のみで判断するのではなく、主要な地域生活拠点として必要な商業、業務、交流、文化などの都市機能との整合性や、地域全体の将来像の中で検討されるべきである。再開発区域内だけで事業性を確保するために住宅床を集中させるのではなく、既存公共施設の再配置や公有地の活用を含め、駅周辺全体を視野に入れた土地利用のあり方を検討することで、住宅床の分散や建築物の規模抑制を図るべきと考える。 さらに、長年にわたり地域住民の交流やイベントの場となってきた駅前の広場や地域コミュニティの価値を尊重し、高層マンション建設を前提とするのではなく、地域特性を生かした整備のあり方について、公的主体を含めた幅広い検討を求める。 以上のことから、本計画については、高層マンションありきではなく、地域の課題や将来像を丁寧に整理しながら、千歳烏山らしい街並みと暮らしを維持できる計画となるよう再検討を要望する。 ③ 千歳烏山の住宅地に高さのある高層マンションを建設することは、住環境や地域環境への影響が懸念されるため、計画の見直し	また、街並み誘導型地区計画制度を活用し、「５つの商店街の主要な道路に面する建築物の１階部分の住居系用途の制限」、「壁面の位置の制限」、「建築物高さの最高限度の制限」などを定めることにより、将来の建替え時においても商業機能が継続的に立地し、駅周辺の回遊性と賑わいが維持されることを目指しております。 さらに、本事業は高層マンションの建設そのものを目的とするものではなく、「京王線連続立体交差事業」「駅前広場整備（世区街１４号線）」「補助２１６号線整備」「歩行者ネットワーク形成」「防災性向上」と連携しながら、駅周辺全体の利便性や回遊性の向上を図ることを目的としております。 特に、駅前広場南側地区においては、「歩行者空間」「広場空間」「商業機能」「交流機能」を整備するとともに、既存商店街との連続性や回遊動線の確保を図ることで、駅利用者や来街者が周辺商店街へ回遊しやすい環境の形成を目指しております。 また、再開発準備組合においては、現位置の再建を希望する権利者の生業継続や地域商業機能の継承に向けた検討が進められておりますが、区としても、既存商店街や個人商店が地域の重要な資源であると認識しており、新たな賑わいの創出と既存商業の維持・発展の両立が図られるよう求めてまいります。 文化機能や交流機能につきましても、駅周辺における地域活動や交流の場の確保は重要であると認識して

	を求める。 千歳烏山の魅力は、低層の建物や商店街が連なる親しみやすい街並みと、地域の人々がつながりながら暮らしている環境にある。子どもたちにとっては、家族や友人と過ごす公園や商店街、身近な街並みが暮らしの一部となっており、高層建築物の建設によって現在の環境が大きく変化することへの不安がある。 また、高齢者を含む地域住民の中には、今回の事業計画による将来の生活環境の変化に強い不安を感じている人もいる。地域住民が安心して暮らし続けられるまちづくりを進めるためにも、現在の街並みや住環境への影響を十分に検証し、住民の声を踏まえた慎重な計画の見直しを求める。 ④ 駅前の活性化や商業機能の充実、利便性向上につながる再開発そのものを否定するものではない。しかし、現在計画されている３４階建ての超高層マンションについては、地域の規模や街並みとの調和を欠き、その必要性に強い疑問がある。 千歳烏山の魅力は、個人商店や商店街が連なり、歩いて暮らせるヒューマンスケールの街並みと地域コミュニティのつながりにある。超高層マンションの建設は、こうした地域の景観や暮らしのあり方を大きく変えてしまうおそれがある。 また、駅前再開発は一部の事業者や新たな居住者のためではなく、現在この地域で暮らしている住民の生活や安全を最優先に検討されるべきである。「駅前だから高層化が必要」「再開発だから大規模化が必要」という前提ではなく、この地域にふさわしい規模であるかを改めて検証することを求める。	おり、駅前広場や公共的空間の利活用を含め、多様な世代が交流できる環境づくりが図られることが望ましいと考えております。 また、本地区の市街地再開発事業に係る建築物の規模につきましては、再開発準備組合が、駅前広場や歩行者空間、広場等の公共的空間の確保、権利者の生活再建及び共同化を前提とした土地利用計画を踏まえ検討を進めてきたものです。 一方、区としても、市街地再開発事業に係る建築物の規模に対して「周辺市街地との景観調和」「建物による圧迫感」「歩行者空間における見え方」「日影及び風環境への影響」「富士山への眺望などへの影響」については、重要な事項であると認識しております。 このため、今後の基本設計段階においては、区の「風景づくり計画」や「千歳烏山駅周辺地区地区計画」等に基づき、建築物の形態、色彩、素材、外構計画等について、周辺環境との調和が図られるよう検討が進められることとなります。 こうした中、再開発準備組合が示している建物計画案においては、「低層部に商業機能等を配置し、人々が行き交い、人々の活動が感じられる街並みを形成すること」、「高層部を細くスリム化することで圧迫感の低減を図ること」、「地上部等において広場や歩行空間、植栽帯を確保すること」などにより、周辺環境への影響を軽減する考え方が示されております。 なお、本地区の景観形成に当たっては、単に法令上

	さらに、本計画については住民への周知や合意形成が十分とは言えず、地域住民の声が十分に反映されているとは感じられない。超高層マンション計画は見直し、街の歴史や規模に調和した商業施設・店舗を中心とする再整備について検討することを要望する。 ⑤ 千歳烏山固有の魅力である商店街と住宅地が自然に共存する街並みや、そのスケール感を将来にわたり守る観点から、高さ約１４０m・約６００世帯規模の高層マンション計画の再検討を求める。 特に、令和３（２０２１）年の地区計画による高さ規制の変更や、今回の１４０mを可能とする都市計画変更については、なぜ従来の考え方を見直す必要があったのか、なぜ１４０mという高さが必要なのか、他の規模では事業が成立しないのかなどについて、住民が納得できる十分な説明がなされていません。利便性や防災性の向上を理由に地域の景観や生活環境に大きな影響を与える計画を進めるのであれば、客観的な比較検討と明確な根拠を示すべきである。 また、世田谷区が平成３０（２０１８）年に定めた「世田谷区絶対高さのルール」は、区民アンケート等を踏まえ、「みどりとやすらぎがあり住みたくなるまち」の実現を目指して導入された経緯があります。今回の計画は、そのルールの下で維持されてきた高さの考え方を大きく転換し、区内でも例の少ない１４０m級の超高層建築物を可能とするものであることから、「世田谷区絶対高さのルール」との整合性について丁寧な説明を求める。	の基準に適合するだけではなく、駅周辺商店街との連続性や歩行者空間との関係性も重要であることから、今後の基本設計段階において、「建築物の形態・色彩・素材・外構計画」などについて、周辺景観との調和に十分配慮するよう求めてまいります。 区としては、千歳烏山駅周辺の景観や街並みは、単に建物の高さだけで決まるものではなく、商店街、広場、歩行者空間及び地域活動が一体となって形成されるものと考えております。 区としましては、千歳烏山の個性や魅力を形成している既存商店街、地域コミュニティ、人と人とのつながりなどを重要な地域資源として位置付けており、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、市街地再開発事業を契機として、「ちとからまちづくりフォーラム」等を通じて、専門家や再開発準備組合、地域住民、まちづくり団体との対話を重ね、「京王線の南北商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「再開発街区」を結ぶ回遊ネットワークの形成を図りながら、千歳烏山らしい賑わいと住みやすさが両立したまちづくりを進めてまいります。 本地区の絶対高さ制限につきましては、令和３（２０２１）年６月に、地区計画の決定に合わせ用途地域の変更及び高度地区の変更を行い、「第一種住居地域」であった区域と「近隣商業地域」であった区域について、地区計画で定めた「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し、土地の合理的か

	さらに、これまでの地域における高層マンション建設を巡る経緯も踏まえ、区内初となる１４０ｍ級の超高層建築物を認めるにあたっては、高さに関する住民アンケート等を実施し、幅広い区民の意見を改めて確認することを求める。 マンションを建設する場合であっても、地域の景観や住環境との調和に配慮した低層・中層の建築とするべきであり、周辺環境を大きく変える高さ１４０ｍ・約６００世帯の高層マンション計画には反対する。地域の魅力と街並みを守る観点から、計画の見直しを強く要望する。 ⑥ 超高層ビルは地域の景観を損なうものであり、千歳烏山にはふさわしくないと考える。本事業に多額の税金や補助金を投入することにも反対であり、現在世田谷区に住み税金を負担している住民の意見を十分に聴いた上で、計画を抜本的に見直すことを求める。 ⑦ 高さ１４０ｍの高層マンション建設には反対する。千歳烏山の駅前は中低層の建物や商店街がつくる親しみやすい街並みが魅力であり、超高層建築は景観や街の雰囲気と調和せず、威圧感を与えるものである。 特に、京王線高架化の検討当初から重視されてきた富士山の眺望が失われることを強く懸念している。富士山を望む景観は地域住民にとって共有の財産であり、その価値は特定の高層建築によって損なわれるべきではない。また、ビル風や日照阻害など住環	つ適正な高度利用と防災性の向上」を図るために、用途地域を容積率の最高限度を５００％とする「商業地域」に変更し、これとの整合を図るために、高度地区の定める絶対高さの制限を定めない都市計画に見直しを行いました。 一方、駅前広場南側地区は、「主要な地域生活拠点」として、都市計画施設の整備を見据えた公共交通の分散解消、歩行者等の安全性の確保、快適な買い物空間の形成を図ることが求められております。 今回の都市計画は、こうした地域の課題やまちづくりの方向性を踏まえ、市街地再開発事業による建築物の更新や土地の合理的かつ健全な高度利用を図りながら、安全で快適な市街地環境の形成を目指すものです。 地区計画における建築物等の高さの最高限度１４０ｍにつきましては、令和４（２０２２）年１２月の再開発準備組合設立以降に検討を重ねてきた計画案について、上位方針との整合や公共的空間の確保や街づくりの方針等との整合を総合的に確認した上で、主要な地域生活拠点にふさわしい活気と賑わいづくりに寄与するものと判断し、今回の都市計画案において定めようとするものです。

	境への影響も懸念される。 ⑧ 　駅前高層マンション建設に反対する。千歳烏山の魅力は、商店街と低層の街並みが調和し、朝日や夕日、開放的な景観を誰もが享受できる住環境にある。しかし、過去に駅北側の高層マンション周辺に居住した際には、街を歩いていても常に高層建築物が視界に入り、景観が大きく損なわれていると感じる。 　高層マンションの建設により、こうした景観や開放感が失われ、一部の高層階居住者だけが享受するものになるのであれば、地域全体にとって大きな損失である。高層マンションではなく、既存の商店街や景観の魅力をさらに高める方向に予算を活用し、千歳烏山らしい街並みを次世代に引き継げるよう、都市計画の見直しを求める。 ⑨ 　地上３４階地下２階・高さ１４０ｍ・容積率７００％を前提とする都市計画変更および再開発事業は、過度な容積率緩和により事業者利益を優先し、地域コミュニティや景観に大きな影響を及ぼすおそれがあるため反対する。 　また、中低層の建物を中心とする千歳烏山において、高さ約１４０ｍの高層マンションが「周辺と調和する」とする評価の根拠が不明である。周辺建築物との高さの比較、建物の可視範囲、住宅地への圧迫感やスカイラインへの影響評価、さらに「千歳烏山らしい景観」をどのように定義し、本計画によってどのように維持するのかを具体的に示すべきである。法令上の景観基準への適	

	合だけでなく、地域固有の景観との調和について区がどのように評価しているのか、客観的かつ具体的な説明を求める。 ⑩ 　高層マンションは将来必ず区民の重荷となり、数十年後の姿も不透明である。計画通りの建設により駅周辺の景観や日照の激変、地価・住宅価格の高騰を招く懸念があり、東京中にすでにある高層ビルを建てる画一的な再開発で街を壊し、いずれ重荷となる開発を推し進める理由が解せない。この街に長く住み続けたいと願ってきたが、騒音や足場・覆いに囲まれた長年の工事現場を眺めながら暮らすのは真平御免であり、工事とともに生活していくのは無理だと感じている。 ⑪ 　再開発そのものに反対しているのではなく、高さを抑えた景観を壊さない建物を検討していただきたい。この街で暮らす住民の気持ちに配慮し、千歳烏山らしい街並みを残せるよう、１４０ｍという建物の高さについての見直しを強く求める。 ⑫ 　高層マンション建設による景観の変化や住環境への影響に強く反対する。千歳烏山の街並みや地域コミュニティは、長年地域を支えてきた住民によって育まれてきたものであり、高層マンション建設による景観の損失や過度な人口増加は、その基盤を損なうおそれがある。 　また、一戸建て中心の既存住民と高層マンション居住者では生	

	活環境や地域との関わり方に違いが生じることが懸念され、地域コミュニティの維持や協働にも不安がある。駅や列車から見える風景に巨大な建築物が出現することも、千歳烏山らしい街並みと調和しないと考える。 　高層マンション建設ではなく、高齢者や子ども、障害者を含む誰もが安心して暮らせる地域づくりを重視すべきであり、地域の暮らしやつながりを守る観点から、現計画の見直しを求める。 ⑬ 　烏山駅周辺には広い駐車場がないため、現状では他の駅へ買い物客が流出している。客足を引き留めるためには、大規模なストアや広場、料金の安い（または無料の）駐車場、および多様な店舗が集まるエリア（東京駅の弁当街のような形態）が必要である。近隣の成城駅や仙川駅に対抗し沿線駅相互の共栄を図るためにも、一定規模の建物や整備が必要だと考える。 ⑭ 　一つの意見だが、近隣にある文学館も実は一度も訪れたことがない。そうした文化施設は駅の近くにあり、誰もが知っていて立ち寄りやすい場所にあるべきである。文学館や小さな美術館を設置することこそ、駅近ビルの果たすべき役割だ。買物だけでなく、若者や烏山住民の心の満足を満たす場とすることを念頭に置いたうえで、計画を推し進めることを求める。 ⑮ 　千歳烏山の賑わいは、長年にわたり地域の小規模店舗や飲食	

	店、サービス業が支えてきたものであり、大規模再開発や高額賃料によってそれらの事業者が戻れなくなれば、地域固有の商業環境や魅力が失われるおそれがある。そのため、「賑わい創出」を掲げるのであれば、既存事業者の営業継続や再入居の可能性、賃料水準、店舗規模、業種構成などを具体的に示すべきである。 ⑯ 千歳烏山駅周辺の再開発については、駅前広場整備や京王線立体化とあわせて地域の利便性向上や活性化につながるものとして期待し、事業に賛成する。特に、南口側の賑わい創出や景観改善、新たな商業機能の充実、若い世代や新たな住民の流入による街の発展に期待する。 一方で、再開発区域内だけで人の流れが完結するのではなく、既存商店街や周辺店舗にも人が回遊するような歩行者動線の確保が重要である。既存商店街と再開発区域が一体となって賑わいを生み出し、特急停車駅にふさわしい魅力ある街へ発展することを望む。	
	（３）再開発の公共性について ① 京王線の高架化に伴う踏切解消や駅前広場整備、防災性向上、歩行者空間の確保など、千歳烏山駅周辺の再整備の必要性については理解し賛成する。しかし、これらの公共的課題の解決と、高さ約１４０ｍ・地上３４階の超高層マンション建設は別の問題として検討されるべきであり、超高層建築が必要不可欠である理由は十分に示されていない。	（３）再開発の公共性について ①～⑧ 区としましては、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」と位置付けております。

	駅前広場や交通結節機能の整備、老朽建築物の更新、商業機能の充実といった目的は、高さ１４０ｍの超高層建築物を前提としなくても実現できる可能性がある。規模を抑えた開発や段階的整備、中低層の建築物による整備など、複数の代替案について比較検討し、現計画が最も合理的であるとする客観的根拠を示すべきである。 また、超高層マンションの建設は、千歳烏山らしい商店街や住宅地、地域コミュニティ、街並みや景観に大きな影響を及ぼすことが懸念される。人口増加に伴う交通、公共施設、防災、商業環境への影響についても十分な検証と説明が必要である。 千歳烏山の魅力は、庶民的で親しみやすい商店街と落ち着いた住宅地が共存する街並みにある。駅前整備そのものには賛成であるが、超高層マンションを中心とした現在の計画には反対し、地域特性に調和した規模への見直しを求める。 ② 本計画については、再開発の必要性や公費投入の妥当性が十分に示されておらず、巨額の補助金を投入して約６００世帯規模の住宅整備や高層マンション建設を進めることに反対する。 対象地域は木造住宅密集地域ではなく、防災上の緊急課題を抱える地域とは言えないにもかかわらず、高層マンション建設を前提とした大規模再開発が進められていることに疑問を感じている。多額の税金を投入するのであれば、一部の権利者や事業者の利益ではなく、既存建築物の改修・保全や地域全体の生活環境向上など、広く区民全体の利益につながる施策に優先的に活用されるべきである。	同方針では、本地区について主要な地域生活拠点にふさわしい活気と賑わいづくりを進めるために、商店街への通過交通の流入を抑制し、歩きやすく回遊性のある商業環境の魅力アップを図り、安全で快適な歩行者空間の整備を進めるほか、駅南北の回遊性向上、防災力や交通結節機能の強化、魅力ある駅前商業空間の形成を図ることとしております。 本地区では、公共交通の分散解消や歩行者等の安全性の確保、街の玄関口として防災性の向上や、商業機能の維持・更新、権利者の生活再建などを総合的に解決する必要があります。 特に、京王線の連続立体交差事業の進捗に伴い、駅前広場、補助２１６号線、南北回遊動線を一体的に整備し、主要な地域生活拠点にふさわしい都市基盤を形成することが求められています。 こうした中、本事業では、「公共的空間の確保」として、駅前広場との一体的な歩行者空間、広場空間、歩道状空地、防災上有効な空間を整備することとしており、これらの空間は公共的な利用に供されるものであり、その部分には建築物を配置することができません。 市街地再開発事業は、都市再開発法に基づき、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、道路や広場などの公共施設の整備や防災性の向上、良好な市街地環境の形成を図るとともに、既存権利者が従前の権利を活用しながら、生活再建及び

	また、古い街並みを大きく改変し高層建築物を整備するのではなく、資源や環境負荷、財政負担にも配慮した持続可能なまちづくりを検討すべきである。過度な市街化や大型開発による街の性格の変化には慎重であるべきであり、本当に安心・安全なまちづくりにつながるのか十分な検証が求められる。 事業の目的、必要性、予算及び補助金の内容を明確に示したうえで、大規模開発ありきではない代替案も含めて再検討することを求め、現計画については見直しを要望する。 ③ 駅前整備や再開発そのものに反対するものではない。しかし、本計画における高さ１４０ｍの超高層建築物については、その必要性や妥当性が住民に十分説明されておらず、納得できないため反対する。 特に、１４０ｍという高さによって地域住民にどのような具体的メリットがもたらされるのか、また、１４０ｍでなければ実現できない公共的利益が何であるのかが明らかにされていない。公共的な都市整備の実現に高さ１４０ｍが必要であるという説明ではなく、高さ１４０ｍとすることによって初めて得られる効果や費用対効果について、客観的かつ具体的な根拠を示すべきである。 また、本計画は地域住民が描く将来像とかけ離れているとの懸念があり、多数の反対意見が示されている中で、行政が現計画を前提に理解を求める姿勢には疑問がある。住民と行政が対等な立場で、地域にふさわしい建物の高さ、規模及び用途について改めて検討することを求める。	生業継続を図ることができる制度となっており、建築敷地内において公共的空間を確保した上で、新たに建築する建物内に権利者が従前の生活や生業を継続するために必要な住宅機能や、活気と賑わいに寄与する商業機能としての床面積を確保する必要があります。 区では、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準」に基づき、広場や歩道状空地などの公共的空間の確保をはじめとする公共的な貢献等を総合的に評価し、基準となる容積率５００％に２００％を加えた７００％を最高限度とする都市計画案としております。 また、再開発準備組合が検討している建物計画案では、駅前広場整備に必要な用地の確保や公共的空間の確保のほか、権利者が従前の生活や生業を継続するために必要な床面積の確保を前提に敷地利用の計画が検討されております。 さらに、権利者の住宅・商業床や共用部分、設備空間等のほか活気と賑わいづくりに寄与する商業床を確保しつつ、日影や圧迫感、風環境への影響を低減するため、建物上部を細くするなどの検討が行われており、建物計画案として高さ約１４０ｍの規模が示されております。 なお、今回の都市計画案は、高層建築物の建設自体を目的とするものではなく、公共空間の創出や防災性の向上、歩行者空間の確保や権利者の生活再建などを総合的に実現することであり、建物の高さの最高限度１４０ｍは、都市計画上の最高限度を定めるものであ

	さらに、世田谷区はこれまで良好な市街地環境を維持するため建築物の高さを抑制してきました。その中で高さ１４０ｍという超高層建築物を認めることが、従来のまちづくりの考え方と整合しているのかについても十分な説明が必要である。 以上のことから、高さ１４０ｍを前提とした計画は見直し、必要性・妥当性・公共的利益について住民が納得できる説明と検証を行うことを求める。 ④ 千歳烏山駅前広場南側地区の再整備については、駅前広場、道路、歩行者空間の整備や防災性の向上など、安全で利便性の高いまちづくりの必要性を理解しており、再整備そのものに反対するものではない。 また、「世田谷区都市整備方針」において千歳烏山が「主要な地域生活拠点」として位置付けられていることについても理解している。しかし、「主要な地域生活拠点」の整備は、必ずしも高さ約１４０ｍ・約６００戸規模の超高層住宅の建設を前提とするものではなく、住環境、景観、防災、交通機能が調和した都市空間の形成を目指すべきものと考える。 本計画では、高さ約１４０ｍ・地上３４階の超高層住宅が計画されているが、駅前広場や歩行者空間などの公共施設整備と超高層マンション建設は本来別の課題として検討されるべきである。 再開発理由書では、高度利用によって交通、防災、賑わいの創出を図るとしているが、１４０ｍという高さが必要である理由や、「主要な地域生活拠点」の実現に不可欠である理由について十分な説明がなされているとは言えない。	り、建築物が必ずその高さとなることを定めるものではなく、区としましても、「景観への影響」「圧迫感」「日影」「風環境」「地域コミュニティへの影響」「人口増加に伴う影響」などにつきましては重要な事項であると認識しており、今後の基本設計や事業計画の具体化の過程において確認してまいります。 区としましては、１４０ｍという高さそのものに公共性があるとは認識しておりません。一方で、本地区では、駅前広場や歩行者空間等の公共的空間の確保、防災性の向上、都市機能の集積、権利者の生活再建等を総合的に実現する必要があります。建築物の高さや規模は、これらの公共的な目的と建築敷地全体の土地利用を踏まえて検討されるものであり、その結果として示されているものと認識しております。

	さらに、補助２１６号線整備後も幹線道路との接続状況などを踏まえると、防災性や市街地環境の向上という説明と計画内容との整合性についても検証が必要である。加えて、地域特性や既存の住環境、景観との調和の観点からも、高さ約１４０ｍの超高層建築物は適切であるとは考えられない。 事業の必要性、公益性、環境影響及び計画内容について改めて検証し、高さ約１４０ｍの超高層住宅を含む現行計画の見直しと、慎重な都市計画決定の延期を求める。 ⑤ 千歳烏山の街を大切に思う立場から、駅前に計画されている超高層マンションの建設に強い不安と疑問を抱いてる。 仮にキャロットタワーのような行政窓口や一般開放された展望施設など、広く地域住民が利用できる公共的機能を備えるのであれば一定の理解はできます。しかし、主として住宅用途である高層マンションについては、地域住民にどのような具体的利益をもたらすのかが十分に理解できず、なぜ世田谷区が推進するのか疑問を感じる。 また、過去に周辺でマンションが建設された際には、ビル風や電波障害、日照環境の悪化といった影響を実際に経験しており、今回の計画によって駅前でさらなるビル風の発生や日照阻害、電波障害などの住環境悪化が生じることを強く懸念している。 以上のことから、超高層マンション建設の必要性と地域住民に対する具体的なメリットを明確に示すとともに、住環境への影響について十分な検証と説明を行うことを求める。	

	⑥ 千歳烏山の魅力は、低層・中層の住宅や商店街が調和した親しみやすい街並みと、地域コミュニティのつながりにあると考える。そのため、高層マンションを前提とした人口増加型の再開発ではなく、地域の特性を生かした身の丈に合ったまちづくりを求める。 また、再開発にあたっては、人口増加を図ること以上に、現在暮らしている子どもたちや若い世代にとって住みやすい環境の整備を重視すべき。公園や広場の充実に加え、中高生が学習や交流に利用できるスペースなど、子どもたちの居場所となる施設の整備を要望する。 駅前整備や商業機能の充実は必要であるが、高層マンションではなく、商業施設、駐輪場、保育施設、公園、交通広場など地域に必要な機能を中心とした計画を検討すべきである。 さらに、高層マンションは将来的な管理や空き家・空き床化のリスクが懸念されるほか、小規模事業者や地域コミュニティにも影響を及ぼす可能性がある。地域の商店街や近隣関係を維持しながら、誰もが安心して暮らし続けられるヒューマンスケールのまちづくりを進めることを求める。以上の観点から、現計画には反対する。 ⑦ 世田谷区では空き家問題への対応が課題となっているにもかかわらず、さらに高層マンションを建設する必要性や公共性には疑問がある。住宅不足への対応としては新たな住宅供給よりも既存空き家の有効活用を優先すべきである。	

	また、過剰な住宅ストックや空き家問題が生じる中で、約６００戸の住宅供給を伴う再開発の必要性は十分に示されていない。周辺開発による住宅供給も踏まえた将来需要の検証や、人口増加に伴う地域への影響、公費投入の妥当性について具体的な説明を求めるとともに、現計画の見直しを要望する。 ⑧ 高層マンション建設に反対する。高層マンションのリスクについては、建築界のノーベル賞といわれるプリッカー賞を受賞した著名人が動画サイトで語っている通りである。	
	（４）その他の意見 ① 千歳烏山駅前広場南側地区及び駅周辺地区に関する都市計画案に賛成する。現在の駅周辺は長年商業や生活の中心として親しまれてきた一方、道路上で歩行者、自転車、車両が混在して危険を感じる箇所が多く、高齢者や子どもを含めて安心して歩ける道路環境の整備や交通の利便性向上など早急な課題改善が必要だと感じているため、本計画を推進することを求める。 ② 計画案に賛成である。有効活用できる土地が限られている以上、高層マンションを選択することも一つの考えとしてある。 ③ 高層マンションの建設に賛成する。	（４）その他の意見 ①～③ 区としましても、千歳烏山駅周辺においては、歩行者、自転車及び自動車の動線の混在や安全な歩行空間の確保などが課題であると認識しております。 このため、京王線連続立体交差事業、駅前広場の整備、補助２１６号線整備及び市街地再開発事業を連携して進めることにより、交通結節機能の強化や安全な歩行者空間の形成などを図ることとしております。 また、本地区は、「世田谷区都市整備方針」において「主要な地域生活拠点」に位置付けており、地域外に居住する区民も多く利用する拠点として、商業・サービス、交流等の機能が充実するよう土地利用を誘導することとしています。 さらに、本地区は限られた区域の中で、駅前広場、

		歩行者空間、商業機能、居住機能等を確保する必要があることから、土地の合理的かつ健全な高度利用を図ることとしております。 　区としては、本事業により創出される公共的空間や歩行者空間が、駅利用者だけでなく、周辺商店街や地域住民にとっても安全で快適な空間となるよう取り組んでまいります。 　また、京王線連続立体交差事業を契機として、「北側商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「市街地再開発事業街区」「南側商店街」等を結ぶ回遊性の高い都市構造の形成を図り、千歳烏山駅周辺の魅力向上につなげるとともに、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の実現に向けて取り組んでまいります。
	１－３　建築敷地の整備に関するもの （１）市街地再開発事業の区域について ① 　千歳烏山駅南側地区再開発事業の対象区域内に土地・建物を所有する権利者として、現計画に反対し、当所有地の事業区域からの除外を求める。現行の高層マンション・大型ロータリーを前提とした計画は、住環境の保全や住民参加を重視する上位計画の理念と整合しているとは考えられず、既存の住宅地を取り込む必要性についても納得できる説明がなされていない。 　また、駅北側を含む既存区有地の活用など他の方策を十分検討せず、住宅地を含めた現計画を前提として進めることには強い疑	１－３　建築敷地の整備に関するもの （１）市街地再開発事業の区域について ①～⑤ 　区としましては、長年にわたり築いてこられた居住環境や営業基盤、地域コミュニティとのつながりを維持したいとの思いや、高層建築物を前提としたまちづくりに対する不安についても、ご意見として受け止めております。 　本地区におけるまちづくりの検討は、平成２４（２０１２）年の駅前広場の都市計画決定及び平成２６（２０１４）年の事業認可を契機として進められてき

	問がありる。計画変更や区域除外の可能性を排除するのではなく、権利者の意向を尊重しながら、住宅地を除外した計画や区有地活用を含む代替案について検討すべきである。 　これまで築いてきた生活・事業基盤と権利を守るため、当所有地を再開発区域から除外することを強く求める。また、本再開発事業に同意する意思はなく、同意のない権利者の土地を前提とした計画ではなく、より合理的で実情に即した計画への見直しを要望する。 ② 　千歳烏山駅南側地区再開発事業予定区域内の権利者として、現行計画に反対し、自身の所有地の区域除外を求める。居住者の立ち退きを伴う大規模高層マンション建設は、地域で培われてきた防犯・子育て環境や、高齢者を支える商店街とのつながりを損なうおそれがあり、世田谷区が掲げる理念とも整合しないと考える。 　また、都市再開発法第３８条に基づく所有地の除外を求めるとともに本事業に正式同意する意思はなく、都市再開発法に基づき所有地の区域除外を求める。高層マンション建設や特定事業者中心の開発ではなく、高齢者が安心して暮らし、共働き世帯が必要な支援を受けられる子育て支援機能の充実など、既存住民の暮らしを支える身の丈に合った計画へ見直すことを強く要望する。 ③ 　千歳烏山駅南側地区再開発事業予定区域内の権利者として、現行計画に反対し、自身の所有地および住宅地域の区域除外を求め	たものであり、駅前広場の整備に伴う残されることとなる街区の課題解決に向け、平成２６（２０１４）年以降、地区内権利者による勉強会や準備会を経て、市街地再開発事業の検討が継続されてきました。 　その過程では、区から「現況のまま」、「建物の共同化」、「土地区画整理事業」、「市街地再開発事業」の４つのまちづくり手法をお示しし、権利者へのアンケートやヒアリング等を行った結果、市街地再開発事業について理解を深めながら検討を進めることとなりました。その後、平成２８（２０１６）年頃から再開発事業に関する勉強会などを通じて、街区全体の土地利用や公共施設整備との連携、生活再建などについて検討を重ね、再開発準備組合の設立に至っております。 　駅前広場南側地区は、「主要な地域生活拠点」として、都市計画施設の整備を見据えた公共交通の分散解消、歩行者等の安全性の確保、快適な買い物空間の形成を図ることが求められております。 　今回の都市計画案における区域は、こうした課題への対応を図るため、駅前広場に接する街区全体を一体的に捉えた土地利用及び公共的空間の形成を前提として設定しているものです。 　区としましては、駅前広場との連続性、歩行者空間及び広場空間の確保、土地の合理的かつ健全な高度利用、商業機能の維持・更新などの観点から、現在の区域設定には一定の合理性があると判断しております。

	る。居住者の立ち退きを伴う大規模高層マンション建設は、駅近くで暮らし商店街と交流しながら生活する高齢者の生きがいや孤立防止の基盤を損なうものであり、「誰もが住み慣れた地域で暮らし続けられるまちづくり」という世田谷区の理念とも相反すると考える。 　また、事業への正式な同意を行う意思はなく、生活基盤と地域とのつながりを守るため、都市再開発法第３８条に基づく所有地の区域除外を強く求める。若年層の流入を目的とした高層マンション建設ではなく、高齢者や共働き世帯を支える子育て支援機能の充実など、既存住民の暮らしを守る身の丈に合った計画へ見直すことを強く要望する。 ④ 　千歳烏山駅南側地区再開発事業予定区域内の権利者として、現行計画に重大な異議を表明し、自身の所有地および住宅地域の区域除外を求める。大規模再開発は、地域で築かれてきた子どもを見守るつながりや、高齢者と商店街との支え合いなど、既存のコミュニティに大きな影響を及ぼすことが懸念される。 　また、子どもたちの安全な住環境と地域コミュニティを守るため、都市再開発法第３８条に基づく所有地の区域除外を求めるとともに、本事業に正式同意する意思はない。世田谷区には、特定の事業手法や大規模開発を前提とするのではなく、子どもを見守る地域の絆や高齢者と商店街のつながりを維持できるよう、所有地の除外を含めた計画の見直しと、既存コミュニティを生かした安心・安全なまちづくりへの転換を強く求める。	したがいまして、本都市計画案は、個別敷地ごとに計画するものではなく、街区全体を一体的に再編することにより公共的効果を実現しようとするものであることから、現時点では都市計画案としてお示ししている区域により検討を進めることが適当であると考えております。 　一方で、市街地再開発事業は、多くの権利者の理解と協力によって進められる事業であり、権利者の意向は重要であると認識しております。 　区としましては、「生活再建及び営業継続への不安」や「地域コミュニティへの影響」のほか、「将来の生活環境に対する懸念」などがあることを十分認識しており、事業の具体化に当たっては、それぞれの事情や意向に十分配慮した丁寧な対応が必要であると考えております。 　このため、事業主体である再開発準備組合に対しましては、権利者への説明及び協議を継続するとともに、生活再建や生業継続について、個々の状況に応じた検討を行うよう求めてまいります。 　本都市計画案は、高層建築物の建設自体を目的とするものではなく、駅前広場整備、歩行者空間の確保、防災性の向上、商業機能の維持及び更新、主要な地域生活拠点としての機能強化などの地域課題の解決を図ることを目的とするものです。 　区としましては、駅前広場と周辺街区を一体的に整備することにより、主要な地域生活拠点としてふさわ

	⑤ 過去に都市計画道路整備に伴う立ち退きやセットバックに協力し、住居規模の縮小という負担を受けたにもかかわらず、その後、再び再開発区域に含まれるとの説明を受けたことに強い不信感と負担感を抱いている。駅前整備の必要性は認めるものの、長年にわたり負担を強いられてきた経緯を踏まえ、当該住宅地については再開発区域から除外することを求める。また、住民が安心して住み続けられるよう十分な配慮と丁寧な対応を要望する。	しい駅前空間の形成を図ることが重要であると考えております。 一方で、区域内権利者の皆様の生活や権利に関わる重要な計画であることも十分認識しており、今後も権利者への丁寧な説明と意見交換を重ねながら、できる限り多くの理解が得られるよう、再開発準備組合に対して必要な指導・助言を行ってまいります。
	（２）公共施設・公共サービスについて ① 南側への大規模な建築物整備を前提とするのではなく、北側の好立地にある烏山区民センターや広場を有効活用したまちづくりを優先すべきである。防災機能の強化、高齢者や子どもを含む住民交流の促進、安全で快適な歩行者空間の確保、南北双方の商業環境の充実などを、既存施設を活かしながら進めることを求める。 また、多額の公費を高層マンション建設に投入するのではなく、老朽化が進む烏山区民センターや図書館など公共施設の改修・機能更新、子育て支援や公共サービスの充実を優先すべきである。 さらに、再開発を進める場合は、低層階への図書館機能を含む総合文化センターや地域交流機能、防災機能、生活利便施設の整備を検討し、多世代が利用できる公共性の高い施設として活用することを要望する。併せて、施設計画や運営方針の検討にあたっては、住民意見を十分に反映し、継続的な情報提供を行うことを	（２）公共施設・公共サービスについて ①～⑤ 区では、千歳烏山駅周辺を「主要な地域生活拠点」として位置付け、商業・サービス機能の充実とともに、行政サービスや文化・交流機能の充実、安全で快適な歩行者空間の形成、防災性の向上など、地域の様々な機能が連携したまちづくりを進めることが重要であると考えております。 また、築４７年を迎えた烏山区民センターにつきましては、将来的な建替えの機会も見据え、駅周辺の公共施設の集約・再編や、行政サービス、文化・交流機能の充実など、地域の拠点としての機能向上についても検討していくことが考えられます。区としても、子どもから高齢者まで多様な世代が利用できる公共施設の充実は、地域の暮らしやすさや魅力の向上を図る上で重要であると認識しております。

	求める。 ② 高層マンションやショッピングモールを中心とした再開発ではなく、公園、学校、体育館、文化会館、多目的ホール、図書館、防災施設などの公共性の高い施設整備を優先すべきである。特に、老朽化が進む烏山区民センターや図書館の改修・機能充実、子ども・高齢者・学生が利用できる交流・学習・文化施設の整備を求める。 また、多額の税金を高層マンション建設に投入するのではなく、歩道整備や駐輪対策、防災拠点整備など、住民生活に直結する課題へ重点的に予算を配分すべきである。調布市の文化会館のような多目的ホールや文化施設、防災・地域交流機能を備えた公共施設の整備により、地域文化の向上とコミュニティの活性化を図ることを要望する。 さらに、駅周辺の防犯・防災機能を強化するため、交番機能や緊急車両活動スペースの確保も含め、住民が安心して暮らせる公共空間を中心としたまちづくりへの見直しを求める。 ③ 高齢者施設や保育施設など福祉分野には優先的に取り組むべき課題が存在しており、そのような中で本再開発事業に巨額の公費を投入する必要性や妥当性には疑問がある。高層マンションではなく、グループホームや区営住宅、子どもが気軽に利用できる施設や公園、地域に必要な商業施設など、福祉や生活環境の向上に資する施設整備を優先すべきである。住民が安心して暮らし続け	一方、駅南側の市街地再開発事業につきましては、京王線の連続立体交差事業や駅前広場の整備を契機として、地区内の権利者の皆様が主体となって検討を重ねてこられたものです。本事業では、駅前広場と連続した歩行者空間や広場などの公共的な空間の形成、商業機能の充実、賑わいの創出、防災性の向上などを図り、安全で快適な駅前空間を形成することを目指しております。 区としては、駅北側では区民センターを中心とした行政サービスや文化・交流機能の充実を図り、駅南側では市街地再開発事業による商業機能や賑わいの拠点を形成し、これらを周辺商店街や歩行者空間でつなぐことにより、駅周辺全体の回遊性や利便性を高めていくことが重要であると考えております。 ご意見にある図書館や文化施設、子育て支援施設、高齢者施設、防災施設などにつきましては、地域の生活や交流を支える重要な機能であると認識しております。また、これまで開催してきた「ちとからまちづくりフォーラム」においても、公共施設のあり方や地域の交流、賑わいの創出などについて、様々なご意見やご提案をいただいています。 今後、公共施設の再編や再開発事業の施設計画の具体化に当たっては、こうした地域の皆様からのご意見も参考としながら、それぞれの施設の役割や地域のニーズ、公共的な空間の活用、地域の交流、防災機能の

	られるまちづくりの観点から、現計画の見直しを求める。 ④ 　高層マンションや大型商業施設ではなく、公園や図書館、文化施設など地域住民が利用できる公共施設の整備を優先すべきである。調布市の「グリーンホール」や「文化会館たづくり」、世田谷文学館や粕谷図書館のように、講演や公演、企画展などを開催できる文化・民度向上のための施設こそが、千歳烏山の様々な諸問題を解決する施策である。 　また、再開発は完成後の地域への影響や課題も含めて検証する必要があり、高層マンション建設に伴う居住者層の変化や地域コミュニティへの影響について十分な検証と説明を求める。 ⑤ 　マイナスばかり考えないで反対意見のある中で、これから次世代に、プラスを贈ることを考える意見は大事だと思う。反対意見等もあり残念である。何故コミュニティを解体するまちを分断、医療機関、公共サービス混乱、何故広いロータリーが反対なのか。その他もろもろ上げれば切りないが、それをプラスに考えるのも私達ではないか。なんの保証もなく、これを反対の見方をすると、高層マンションに総合施設、医療機関、駐車場。保育施設、買い物しやすい烏山駅前を考えてみてはと思う。	充実などについて、関係所管とも連携しながら検討していくことが重要であると考えております。 　引き続き、駅周辺の公共施設と駅南側のまちづくりとの連携を視野に入れながら、多様な世代が安心して暮らし、訪れ、交流できる、魅力ある持続可能なまちづくりを目指してまいります。

	１－４　その他の意見に関するもの （１）説明・周知・住民参加について ① 　意見募集の手続や住民参加の進め方に重大な問題があると考える。意見募集フォームにおいて入力内容が消失する不具合が生じていることに加え、本計画は地域や区民への周知・説明が十分とは言えず、多くの区民が内容を知らないまま手続が進められている。住民参加が形だけのものとなることは避けるべきであり、行政にはより積極的な情報提供と丁寧な合意形成が求められる。 　また、本計画は地域社会や財政、環境に大きな影響を及ぼす重要な事業であるにもかかわらず、計画ありきで進められているように見える。下北沢のまちづくりのように住民との対話を重ねながら検討を進めるべきであり、都市計画決定を急がず、一旦計画を凍結した上で、住民参加による十分な検証と再検討を行うことを求める。 ② 　本計画については、高層マンション建設の必要性や再開発の必然性に対する十分な説明がなされておらず、住民への周知や合意形成も不十分であるとの意見がある。人口減少や空き家の増加が見込まれる中で高層マンションを建設する理由や、計画全体の目的・影響を明確に示した上で、住民が納得できるまで丁寧な説明と対話を重ねるべきである。 　また、都市計画の手続を進めるだけでなく、住民参加によるまちづくりの観点から、計画を一旦白紙に戻して再検討し、多様な代替案も含めて議論を行うことを求める。行政主導の拙速な決定	１－４　その他の意見に関するもの （１）説明・周知・住民参加について ①～⑧ 　本地区のまちづくりは、千歳烏山駅周辺の将来像に関わる重要な取組みであり、地域住民、権利者、商店街その他関係者の理解と協力を得ながら進めることが重要であると認識しております。 　また、計画内容に関する説明や情報提供のあり方、住民参加の機会及び意見反映の仕組みについては、多くのご意見が寄せられております。 　本地区におきましては、「京王線の連続立体交差事業」を契機としたまちづくりの検討が進められる中で、地区内の権利者が主体となり、「まちづくり勉強会」、「まちづくり準備会」及び「再開発準備組合」へと段階的に検討体制を整えながら、長年にわたり検討が重ねられてきました。 　区としましても、「説明会」、「オープンハウス」の開催や「街づくりニュース」、「区ホームページ」などの媒体のほか、市街地再開発事業の経緯や仕組み、検討内容等について情報を共有するとともに、地域の様々な方の想いやご意見を伺う「対話の場」である「街づくり情報交換会」を通じて、地域の皆様への事業の経緯や目的、計画内容等について、情報提供及び意見把握に努めてまいりました。 　また、地域の皆様とまちの将来像について意見交換を行う場として「ちとからまちづくりフォーラム」を

	ではなく、地域住民との十分な合意形成を図りながら進めるべきである。 ③ 本計画は、地域の将来に大きな影響を及ぼす大規模事業であるにもかかわらず、住民への周知・情報提供・説明が著しく不足している。高層マンション建設や高さ１４０ｍ・容積率７００％への変更、多額の公費投入といった重要事項について十分に知らされていない住民が多数存在し、住民参加や合意形成が形骸化しているとの強い不信感がある。 また、説明会や意見募集が行われていても、寄せられた意見がどのように計画へ反映されたのかが見えず、都市計画手続が実質的な対話や協働ではなく形式的なものとなっていることが懸念される。再開発への賛否以前に、計画の進め方そのものに問題がある。 このため、都市計画決定を急ぐことなく、計画を一旦立ち止まって見直し、地域住民や駅利用者を含む幅広い区民への周知を徹底するとともに、分かりやすい情報公開と十分な説明、実質的な住民参加による合意形成の場を設けたうえで、計画全体を再検討することを求める。 ④ 計画の進め方や、地域住民の疑問に対する説明が十分に行われていない。原案の縦覧に対して多数の意見書が提出されたにもかかわらず、高さ１４０ｍ・容積率７００％という計画の根幹部分は変更されておらず、住民意見を聴く手続が形式的なものにとど	実施し、子ども・若者、子育て世代、高齢者、商店街を含む様々な立場の方からまちづくりに関するご意見やご提案をいただいております。 さらに、再開発準備組合におきましても、情報発信拠点である「ちとからプラザ（南烏山５丁目１１番)」を開設し、事務局である事業協力者が常駐し、来訪者の皆様に対し事業内容に関する情報提供と必要に応じた個別説明等を実施しているところです。 市街地再開発事業は、多くの権利者の協力のもとで進められる事業であり、権利者の理解及び合意形成は重要な事項であると認識しております。 区としましては、権利者の生活再建及び生業継続に十分配慮しながら、できる限り多くの権利者の理解のもとで事業が進められることが重要であると考えており、再開発準備組合に対して、引き続き丁寧な説明や対話を行うよう求めてまいります。 今回の都市計画案につきましては、再開発準備組合から提出された計画案について、区の上位方針との整合性や計画の妥当性、公共性、防災性、周辺環境への影響等を確認した上で取りまとめたものです。 また、都市計画法に基づく説明会や都市計画案の縦覧及び意見書の受付などを実施するなどしており、提出された意見書につきましては、その内容を確認した上で、同様の主旨のご意見を整理し、意見の要旨及び区の見解として取りまとめ、都市計画審議会に報告します。

	まっているとの懸念がある。 　そのため、寄せられた意見については要旨のみの公表ではなく、どの意見を計画に反映し、どの意見を反映しないのか、その理由も含めて都市計画審議会の審議前に明確に示すべきである。また、十分な説明と実質的な合意形成を行った上で、計画の妥当性を改めて検証することを求める。 ⑤ 　下北沢駅周辺のまちづくりのように、住民との対話と協働を重ねながら計画を進めるべきであり、現行の高層マンション計画については見直しを求める。高層マンション建設の必要性や莫大な事業費に対する疑問、将来世代への影響、地域住民や利用者の不安が十分に解消されていない状況で拙速に進めるべきではない。 　千歳烏山の魅力や住環境を守るため、地域住民や駅利用者との丁寧な対話と十分な合意形成を行った上で、計画の必要性や規模を改めて検討することを要望する。 ⑥ 　本計画に関する説明や住民との対話は十分とは言えず、説明会や意見募集において多くの疑問や懸念が示されているにもかかわらず、計画へ反映されているように見えないことから、住民合意形成の進め方に強い疑問がある。特に、準備組合や事業の当事者である京王電鉄が住民との対話の場に十分参加しておらず、高さ１４０ｍの根拠や計画内容について納得できる説明が行われていない。 　また、説明会や意見募集に参加していない住民を賛成とみなす	提出された意見書は賛否を問わず区の見解を示した上で、都市計画審議会における審議の参考となるよう適切に取り扱っております。 　区としましては、都市計画決定の有無にかかわらず、まちづくりは継続的に進められるものであり、地域の皆様との対話を継続していくことが重要であると考えております。 　再開発準備組合による今後の設計などの検討に当たり、区では、地域住民、権利者、商店街、関係団体等と取り組みについて、情報共有に努めるとともに、再開発準備組合に対して丁寧な情報提供及び説明を求めてまいります。 　また、事業の進捗に応じて地域への影響や課題の把握に努め、必要に応じて関係機関及び事業主体と連携しながら対応を検討してまいります。 区としましては、引き続き、区ホームページや街づくりニュース等による情報発信、街づくり情報交換会などを通じて、情報公開と対話を重ねながら、地域住民の理解促進に努めてまいります。

	べきではなく、声を上げていない住民も含めた幅広い意見を把握する必要がある。近隣住民や駅利用者への周知と説明を徹底し、メリット・デメリットを含めた十分な情報公開と対話を重ねた上で、住民に寄り添った計画へ見直すことを求める。 ⑦ 本計画は千歳烏山の将来を大きく左右する重要な事業であるにもかかわらず、住民への周知や情報公開、説明が不十分であり、実質的な住民参加や合意形成が行われているとは言い難い。高さ１４０ｍの高層マンションの必要性や規模の妥当性、公費投入の根拠、防災・交通・景観への影響、代替案との比較検討結果などについて具体的な説明が不足しており、多くの住民が疑問や不安を抱いている。 また、説明会や意見募集が行われても、住民意見が計画にどのように反映されているのかが不明確であり、計画ありきで進められているとの不信感がある。地域住民だけでなく駅利用者を含む幅広い当事者への周知を徹底し、誰もが理解し参加できる形で情報公開と対話の機会を拡充すべきである。 そのため、拙速な都市計画決定は行わず、下北沢のような住民協働の事例も参考にしながら、住民との十分な対話と合意形成を重ね、高層マンション計画を含めた内容を一旦立ち止まって再検討することを求める。 ⑧ 現在のお堅い文章や説明不足が不信感、「後出しの言い訳」という嫌悪感を生み、反対意見が先行する要因になっている。本気で	

	良い街にしたいなら、区は「先に開示する・すべて開示する」を徹底すべきである。専用Ｗｅｂサイト作成、駅への大ポスター掲示、誰にでもわかる噛み砕いた言葉での説明、Ｗｅｂフォームによるオープンな意見募集などを行い、第三者の反対意見が広がる前に区が分かりやすく情報を出して対話を進めることを強く求める。	
	（２）都市計画案・事業の進め方について ① ９月１７日に出揃う本案に対する意見書を受けて、区の行政活動はこれまでの進め方を改めなければならない。そのため、区長自らが先頭に立ち、意見書で示された住民の声や課題を踏まえた新たな行政活動を主導することを求める。 ② 本計画は、京王線連続立体交差事業や駅改良、駅前広場、補助２１６号線整備と一体となって千歳烏山駅周辺の都市構造そのものを大きく変える重要な都市計画であり、単なる建物更新や再開発事業として拙速に決定すべきではない。東京都や世田谷区が位置付ける「地域の拠点」「主要な地域生活拠点」として、将来のまちのあり方や公共性、地域の持続可能性について改めて慎重な検証が必要である。 しかし、住民や権利者から多数の意見や懸念が示され、都市計画審議会においても継続審議や再検討を求める意見が出されているにもかかわらず、区は計画変更に応じることなく、１１月４日の都市計画審議会への諮問を前提に手続を進めようとしているよ	（２）都市計画案・事業の進め方について ①～⑧ 本地区は、「世田谷区都市整備方針」において「主要な地域生活拠点」に位置付けており、駅周辺にふさわしい商業、業務、居住等の都市機能の集積とともに、駅前広場や歩行者空間等の公共施設整備、防災性の向上及び回遊性の向上を図ることが求められております。 今回の都市計画案は、こうした地域の課題やまちづくりの方向性を踏まえ、市街地再開発事業による建築物の更新や土地の合理的かつ健全な高度利用を図りながら、安全で快適な市街地環境の形成を目指すものです。 本計画については、建築物の高さや規模、周辺環境への影響、住民参加のあり方などについて慎重な検討を求めるご意見がある一方で、駅周辺の利便性向上や地域の活性化に期待し、事業の早期実現を求めるご意見もいただいております。区としましては、こうした様々なご意見を受け止めるとともに、都市計画案の妥

	うに見える。これは区政の基本理念である「参加と協働」に反するものであり、住民や権利者の合意が十分に形成されている状況とは言えない。 区長には、これまでの区政運営の経験を生かして多様な民意や利害を調整し、住民意見や審議会で示された慎重意見を真摯に受け止めた上で、一度立ち止まって区の進め方そのものを見直すことを求める。その上で、十分な情報公開、説明、対話、検証を行い、住民が納得できるまで都市計画決定を急がず、継続審議と計画の再検討を行うべきである。 ③ 本計画について民主的かつ透明性のある議論を行うため、提出された意見書を全面的に公開するとともに、都市計画法第１６条に基づく公聴会を開催し、希望者全員の意見陳述の機会を保障すべきである。また、原案段階から多数の反対意見や見直しを求める意見が寄せられているにもかかわらず、行政が経過説明に終始していることに強い懸念がある。 そのため、都市計画決定を拙速に進めるのではなく、決定権者である区長自らがすべての意見書に目を通し、審議や対応方針の検討を主導したうえで、本計画の公共性や妥当性を改めて検証し、必要に応じて計画の見直しを行うことを求める。 ④ 計画案に賛成している。完成を楽しみにしている。	当性について必要な確認を行いながら、都市計画手続を進めております。 第一種市街地再開発事業の都市計画決定、高度利用地区及び地区計画の変更にあたっては、都市計画法に基づく説明会や縦覧、意見募集を実施してまいりました。提出された意見につきましては、その内容を確認し、同様の要旨のご意見を整理した上で、意見の要旨と区の見解を取りまとめ、都市計画審議会に提出し、都市計画案についてご審議いただくこととしております。 区としては、引き続き地域住民への情報提供に努めるとともに、駅北側を含む駅周辺全体のまちづくりとの連携を図りながら「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の実現に向けて取り組んでいきます。

	⑤ 第一種市街地再開発事業案に賛成し、再開発事業の早期の実現を望む。 ⑥ 計画案に賛成する。世田谷区北部の生活拠点として整備されることは千歳烏山のみならず、上祖師谷から成城学園近辺の住民にとっても利便性が高まることだと考える。 ⑦ ８月２０日の都市計画審議会では、委員から計画の問題点や継続審議を求める意見が示されており、本案について十分な合意や検証が尽くされたとは言えない。そのため、都市計画決定に先立ち一旦立ち止まって計画を見直し、１４０m高層ビル計画の公共性や妥当性について改めて慎重に検討すべきである。 また、一度都市計画決定がなされれば見直しは極めて困難となることから、拙速な諮問や決定は避けるべきである。あわせて、都市計画区域マスタープランにおける地域拠点の考え方を踏まえ、千歳烏山の地域特性をどのように位置付け、本計画に反映しているのかを明確に説明することを求める。 ⑧ 本事業は単なる駅前の更新ではなく、今後５０年・１００年先の千歳烏山の将来像を左右する重要なまちづくりとして位置付けるべきであり、建物の高さだけでなく、地域生活拠点として必要な都市機能や公共性、完成後の運営体制も含めて総合的に検討す	

	べきである。 　また、原案段階で提出された多数の意見書で示された高層化や環境影響等への懸念を真摯に受け止め、周辺住環境への影響を抑えるための具体的な措置を計画に反映する必要がある。さらに、高さ１４０ｍの高層マンション建設が公共の福祉にどのように寄与するのか、その公共性や必要性の根拠を明確に示すことを求める。	
	（３）人口増加について ① 　居住者や滞在者の急激な増大に伴う防犯体制やコミュニティ形成の機能不全、ごみ出しや騒音等の地域トラブル増加、および長年維持されてきた良好な住環境や治安の悪化を危惧し、既存のインフラ機能ならびに地域の住環境・防犯面に十分配慮した計画への変更・見直しを強く要望する。 ② 　駅前広場整備や防災性向上、歩行者空間の改善といった再開発の目的には一定の理解を示すものの、高さ１４０ｍ・約６００世帯規模の高層マンション建設については、交通や生活インフラへの負荷が大きく、慎重な再検討を求める。 　現在でも京王線や駅周辺、商店街、バス交通は通勤・通学時間帯を中心に著しい混雑状態にあり、新たな人口流入によって電車・バス・道路・歩行空間の混雑がさらに悪化することが懸念される。また、保育園・学校・医療機関・防災・ごみ処理など地域インフラや行政サービスへの負担増加も懸念される。	（３）人口増加について ①～⑦ 　本事業により約６００世帯の人口増加が見込まれることについては、区としても認識しております。 　一方、本地区は「世田谷区都市整備方針」において、商業・サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地区外に居住する区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」に位置付けております。 　また、地域のアクションエリアの方針として、駅前広場周辺は、市街地再開発事業との連携により、連続立体交差事業、駅前広場整備及び補助２１６号線整備と合わせて、「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と賑わいづくりを進めることとしています。 　現在、京王線につきましては、東京都により連続立体交差事業が進められており、高架化に伴う千歳烏山駅の改築により、将来の乗降客数を踏まえた計画が検討されております。一方、再開発準備組合では、市街

	再開発後の交通処理能力やインフラ受入容量について、居住者、来街者、自動車、自転車、歩行者等を含めた詳細な需要予測と影響評価を公開し、その妥当性を検証すべきである。高層マンションありきではなく、高さや規模を抑えた代替案も含めて比較検討し、千歳烏山らしい住環境や街並みと調和した計画への見直しを求める。 ③ 高さ１４０ｍ・約６００戸の高層マンション建設による急激な人口増加は、既に混雑している京王線や駅周辺道路、自転車駐輪場、保育園・学校・医療機関・福祉施設・防災施設など地域インフラ全体に大きな負担を与え、住環境や地域の暮らしやすさを損なうおそれがある。特に、人口増加に伴う交通混雑、教育・保育施設の不足、医療機関の逼迫、防災力の低下、行政コストの増加について具体的な検証や対策が十分に示されていない。 人口増加を前提とした住宅中心の再開発ではなく、働く・集う・学ぶ・交流するといった多様な都市機能を備えた地域拠点づくりを検討すべきである。人口増加数や駅利用者増加数、公共サービス需要への影響、交通処理能力、防災対応能力等について具体的な数値と根拠を示し、高層マンションありきではない中低層案を含む代替案との比較検討を行った上で、計画を慎重に見直すことを求める。 ④ 大規模住宅供給により、保育園・幼稚園・小中学校・公園・医療福祉施設などの公共サービス需要が増加することが想定される	地再開発事業に伴い増加する利用者による鉄道・バスへの影響を検証しており、市街地再開発事業による利用者増加分の影響は限定的であることを確認しています。 交通につきましては、再開発準備組合では、京王線の連続立体交差事業、駅前広場、補助２１６号線の都市計画道路事業の完成を前提として、将来、市街地再開発事業の建物により生じる交通量を踏まえ、周辺の交通影響をシミュレーションしており、周辺交差点において車両の渋滞発生など、交通処理に問題がないこと、快適な歩行環境も確保できる検証結果となっていることを、区としても確認しておりますが、今後、より具体の計画を進めていく中で、交通管理者である警察との協議を進めていくことになります。 また、教育委員会等の関係部署では、大規模集合住宅等の建設による影響も考慮した児童・生徒数の推計を踏まえて、必要な教室の確保等に対応しております。 本件につきましても、都市計画決定後、組合設立認可に向けた事業計画の検討において、予定住戸数等が具体化されることから、その内容を教育委員会等の関係部署と共有し、連携を図りながら、必要な対応について検討してまいります。 通学路の安全対策につきましては、学校・地域・関係機関と連携し、交通安全対策に取り組みながら対応してまいります。

	にもかかわらず、受入能力や整備計画に関する十分な検証と説明が行われていない。住宅供給を先行させるのではなく、公共施設や生活インフラの整備計画を一体的に示し、既存住民・新規住民双方が良好な生活環境を維持できる見通しを明確にした上で計画を進めるべきである。受入体制が不透明なままの高層マンション建設には懸念があり、計画の見直しを求める。 ⑤ 再開発そのものには賛成するものの、高層マンション建設に伴う人口増加によって、自転車や自動車を含む交通量の増加、保育園・教育施設・防災施設などの受入体制不足、将来的な行政コストの増大が懸念される。特に、商店街や周辺道路の混雑、自転車対策、駐車場出入口の配置など交通環境への影響について、具体的な対策や検証結果が十分に示されていない。 また、大規模住宅供給に伴い必要となる交通・教育・保育・防災等の公共施設整備や将来的な公的負担についても明確な説明がなく、住民が判断できる情報が不足している。住宅供給とインフラ整備を一体的に示し、分かりやすい説明と十分な情報公開を行った上で計画を検証することを求める。 ⑥ 災害や事故時のインフラ麻痺や周辺地域への負荷・混乱を懸念し、世田谷区に対しては不動産・鉄道事業者の採算や一時的な税収増に流されることなく、将来世代へ健全な地域社会を引き継ぐ持続可能な都市計画を求める。	区としましては、ご指摘の保育園や小中学校、公共サービスの受け入れ体制も含めまして、引き続き、地域の皆様が安心して暮らせる環境づくりに努めてまいります。 また、千歳烏山駅周辺地区における「駐輪対策」につきましては、現在、区と駅周辺の５つの商店街で構成される千歳烏山商店街連合会が連携を図りながら、自転車のマナー啓発や既存駐輪場の利用促進に向けた検討などを進めております。 こうした区と地元との連携によるソフト的な取組みを進めつつ、市街地再開発事業によって公共的空間として創出される歩道状空地や広場が安全で快適に利用できる空間となるよう、再開発準備組合等とも連携しながら、総合的な街づくりを推進してまいります。

	⑦ 再開発による人口増加や機能集積によって、自動車交通が増加し、はっけん通りをはじめとする周辺道路で交通事故や騒音、渋滞の発生が懸念される。特に駅周辺は生活道路や商店街が多く、災害時や緊急時の安全確保の観点からも、これ以上の車両流入には慎重であるべきである。 駅前広場や補助２１６号線の整備だけで交通問題が解決するとは考えられず、再開発後の交通需要を詳細に検証した上で、通過交通の抑制や車両流入対策を具体的に示すことを求める。駅前整備は必要であるが、千歳烏山の安全で落ち着いた住環境を損なわない計画とするべきである。	
	（４）気候変動への対応について ① 世田谷区の魅力である自然環境や落ち着いた住環境を守る観点から、高さ１４０ｍの高層マンション計画の見直しを求める。高層建築はビル風、日照・反射光、景観悪化、環境負荷の増大など周辺環境への影響が懸念されるほか、無秩序な高層化の契機となるおそれがある。 また、高層マンションではなく、緑地や公園の充実など自然環境の保全・創出を重視したまちづくりを進めるべきである。千歳烏山らしい住環境と景観を維持しながら、地域住民が安心して暮らせる持続可能な計画への見直しを求める。 ② 本計画は、人口減少や気候変動などの長期的課題を踏まえた持	（４）気候変動への対応について ①～④ 区としましても、深刻化する気候危機の状況を踏まえ、気候変動への対応、良好な住環境の確保及び環境負荷の低減は重要な課題であると認識しております。 区では、令和２（２０２０）年１０月に「世田谷区気候非常事態宣言」を表明し、２０５０年までに区内の二酸化炭素排出量実質ゼロを目指しております。 また、令和５年（２０２３）年３月には「世田谷区地球温暖化対策地域推進計画」を策定するほか、「世田谷区豪雨対策基本方針」に基づき、「水害に強い安全・安心のまち世田谷」の実現を目指し、豪雨対策を一層推進するなど、脱炭素社会の実現及び気候変動への適応に向けた取組みを進めております。

	続可能なまちづくりの視点が不十分であり、SDGsの理念に沿った計画へ見直すべきである。高さ３４階・１４０ｍの高層マンションについては、風害、日照阻害、電波障害、騒音など周辺環境への影響に加え、インフラ負荷や将来の維持管理・改修・解体に関する不確実性への懸念がある。これらの影響について客観的かつ公平な検証と十分な説明を行い、長期的な持続可能性を重視した計画へ見直すことを求める。 ③ 高層マンション建設よりも、災害対策や気候変動への対応を重視し、既存建物のリノベーション等によるまちづくりを検討すべきである。高層マンションによる環境への影響や地域にもたらす具体的なメリットが十分に示されておらず、その評価内容を明らかにすることを求める。 また、千歳烏山では放置自転車や歩きたばこ、受動喫煙、一部公共空間の利用マナーなど、住民生活に身近な課題が存在している。こうした地域課題の解決や生活環境の改善を優先し、住民が安心して暮らせるまちづくりを進めることを求める。 ④ 千歳烏山周辺には既に高層マンションが存在しており、新たな高層マンション建設の必要性は低いと考える。それよりも、子育て世代や高齢者が利用できる緑豊かな憩いの広場の整備・活用を進めるべきである。また、人口増加を目的とした開発ではなく、地球温暖化や気候危機への対応など環境負荷の低減に資する施策へ公費を活用し、持続可能なまちづくりを進めることを求める。	本事業につきましては、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備及び補助２１６号線整備と連携しながら、「防災性の向上」「歩行者空間の確保」「回遊性の向上」「公共的空間の創出」を図るものであり、今後の建築計画につきましては、環境面についても法令及び各種計画等に基づいて検討が行われることとなります。 具体的には、建築物の省エネルギー性能につきましては「建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律」に基づき省エネルギー性能に関する基準への適合が必要となり、緑化につきましては「都市緑地法」や「みどりの基本条例」に基づき緑化の確保が必要になります。 また、雨水流出抑制や豪雨対策につきましては、「世田谷区建築物の建築に係る住環境の整備に関する条例」等に基づき雨水流出抑制や豪雨対策に関する検討が行われます。 さらに、区では、環境に大きな影響を及ぼすおそれのある開発事業について、環境配慮制度に基づく事前協議を実施しており、市街地再開発事業についても環境負荷低減や公害の防止、環境の保全・回復及び創出の観点から確認を行うこととなります。

	（５）みどりについて ① 「緑と賑わいあふれる市街地環境」の実現には、施設整備だけでなく、完成後も行政・事業者・権利者・住民・地域事業者が連携し、広場活用やイベント運営、店舗誘致などを担う継続的なエリアマネジメントの仕組みを構築することが重要である。 一方で、多額の公費を高層マンション建設に投入することには反対であり、税金は緑地整備、区民住宅、子どもの貧困対策、介護施策など、既存住民の暮らしの向上に優先して活用すべきである。街の不可逆的な変化を伴う高層マンション計画ではなく、「緑」と「暮らしの安心」を重視したまちづくりへの見直しを求める。 ② 高層マンションを中心とした再開発ではなく、緑を主役とした持続可能なまちづくりを目指すべきである。計画地には在来種を活用した森やビオトープ、公園などのグリーンインフラを整備し、ヒートアイランド対策や生物多様性の保全、住民の憩いの場の創出を図ることを求める。 また、将来的な空室化や維持管理負担の懸念がある高層マンションではなく、千歳烏山らしい低層で落ち着いた街並みを維持しながら、人々が散策や交流を楽しめる緑豊かな空間づくりを進めるべきである。５０年後、１００年後を見据え、人と自然が共生できる潤いのあるまちづくりへの計画見直しを求める。	（５）みどりについて ①～③ 市街地再開発事業に伴うみどりの保全や創出、環境の保全につきまして、区では「世田谷区みどりの基本条例」や「世田谷区環境基本条例」などのほか、工事における環境確保につきましては、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」などの遵守を求めています。 こうした中、みどりの創出につきましては、敷地内や広場等の公共的空間における緑化などが図られる計画となるよう、再開発準備組合に対して求め、引き続き必要な指導・助言を行ってまいります。

	③ 　高層マンションを中心とした再開発は、理由書が掲げる「回遊性」や「緑と賑わい」の実現と整合しておらず、景観や日照、風環境、環境負荷の面で地域に大きな影響を与えることが懸念される。また、建設から維持管理・解体までのCO_2排出やゼロカーボンへの対応も不明確であり、一般住民に十分な利益をもたらす計画とは考えにくい。 　千歳烏山らしい魅力を維持するためには、高層化ありきではなく、緑豊かで周辺環境と調和した低層・中層のまちづくりを検討すべきであり、都内で再開発計画の見直し事例が相次ぐ状況も踏まえ、計画の再検討を求める。	
	（６）電波について 電波障害があるのではないか。	（６）電波について 　市街地再開発準備組合が実施した机上踏査の結果においては、市街地再開発事業による建築物の規模や位置関係から、一部の区域において、地上放送等への影響が生じる可能性があることを確認しております。 　このため、今後の事業の進捗に応じて、事業主体となる再開発準備組合において詳細調査を実施し、電波障害が確認された場合は、その原因者負担の原則のもと、必要な対策が講じられることとなります。 　区としましても、周辺住民の皆様の生活環境に影響が生じないよう、事業主体となる再開発準備組合による適切な調査及び対応を行うことを確認してまいります。

	（７）安心安全について 再開発により多くの新たな住民が入居することが見込まれるため、地域の安全・安心な暮らしと、これまで培われてきたコミュニティの維持に十分配慮していただきたいと考える。 地域のルールやマナーが守られ、既存住民と新たな住民が良好な関係を築きながら共生できる環境づくりを進めるとともに、防犯対策の強化や住民の安全確保に努めることを要望する。長年地域を支えてきた住民が安心して暮らし続けられるまちづくりを進めることを要望する。	（７）安心安全について 区では、地域コミュニティは、防災、防犯、見守り、子育て支援など地域の安全性を支える重要な基盤であると認識しております。 区としましても、市街地再開発事業に伴い新たな居住者が増加する中で、これまで地域で培われてきたコミュニティの維持に十分に配慮し、地域住民と新たな住民が良好な関係を築きながら、安心して暮らし続けられる環境を形成することは重要な課題であると認識しております。 このため区としましては、再開発準備組合に対し、「地域コミュニティ形成に資する交流空間の確保」「地域活動への参加促進」「町会・自治会との連携」「防災訓練等への協力」「防犯に配慮した空間整備」などについて配慮するよう求めてまいります。 区としましては、本事業の効果は建築物の建築だけではなく、新たな居住者と既存住民が地域社会の一員として安全・安心に暮らし続けられる地域コミュニティの形成にあると認識しており、区としましても関係団体と連携しながら、地域コミュニティの維持・発展に取り組んでまいります。
	（８）建築物の維持管理について ① 高さ１４０ｍ・約６００戸規模の高層マンション建設には反対	（８）建築物の維持管理について ①～⑧ 区としましても、大規模共同住宅における将来の適

	する。高層マンションは建設時だけでなく、将来の維持管理や大規模修繕、建替え・解体に至るまで多額の費用と長期的な負担を伴うものであり、その持続可能性に大きな疑問がある。人口減少や社会情勢の変化が見込まれる中で、高層マンションが将来にわたり適切に管理され続ける保証はなく、管理不全やスラム化、ゴーストマンション化などのリスクについて十分な検証がなされていない。 　また、住戸の非居住化や短期賃貸化が進んだ場合、管理組合の機能低下、ごみ出しルールの乱れ、共用部の荒廃などを通じて周辺住環境にも影響が及ぶおそれがある。こうした問題に対し、認可権者である区がどのような対策を確認・担保するのか明確な説明を求める。 　さらに、高層マンションは地域コミュニティの希薄化や住民の分断を招く懸念があり、急激な人口増加や将来的な高齢化への対応についても不安がある。駅前という地域の中心拠点を将来世代への負の遺産としないためにも、人口増加や高層化を前提とするのではなく、低層建築や広場を活用した持続可能なまちづくりの代替案を含めて計画を抜本的に見直すことを求める。 ② 　高層マンション建設には強く反対する。高層マンションの建設は地域固有の景観や周辺環境を大きく変化させ、長年育まれてきた千歳烏山の個性や魅力を失わせるおそれがある。また、将来的には建物の老朽化や管理不全により、地域の負担となることも懸念される。 　工事期間中の騒音や、完成後の日照阻害、電波障害等による住	切な維持管理や大規模修繕、建替え等に関する課題は重要であると認識しております。 　区では、「世田谷区第四次住宅整備後期方針（令和８（２０２６）年４月)」においてマンションの維持・再生支援を位置づけるとともに、「マンションの管理の適正化の推進に関する法律（令和２（２０２０）年改正)」に基づき、「世田谷区マンション管理適正化推進計画」を策定し、区内マンションの適正な管理及びマンション再生に関する取組みを進めております。 　市街地再開発事業により整備される共同住宅についても、他の区内マンションと同様に、区分所有者等により管理組合が設立され、管理規約や長期修繕計画等に基づいて維持管理が行われることとなります。 　なお、将来の維持管理や修繕計画、管理運営の具体的な内容については、今後の事業計画等の検討の中で事業主体となる再開発準備組合により整理されるものであり、区としましては、事業主体に対し、関係法令や各種指針等を踏まえた適切な検討を行うよう求めてまいります。 　また、空室化、所有者と居住者の分離、短期利用等に伴う地域コミュニティへの影響につきましては、区としても社会的な課題として認識しておりますが、その発生状況は市場動向や管理状況等の様々な要因に左右されるものであり、現時点において将来の状況を予測することは困難です。

	環境への影響が懸念されるほか、民泊利用の拡大や生活ルール、防犯、地域コミュニティに関するトラブルの増加も危惧される。 ③ 　地域の将来像や生活環境に大きな影響を及ぼす高層マンション計画であるにもかかわらず、住民への情報開示や合意形成が十分とは言えず、一部の関係者を中心に事業が進められていることに強い疑問がある。事業を進めるのであれば、事業費や公的負担、期待される効果、基盤整備の内容、さらには資材価格高騰や維持管理に関するリスクについて十分な説明と検証を行い、広く住民が参加できる説明の場を設けるべきである。 　また、容積率緩和による高度利用は事業者側の合理性に偏ったものであり、地域で長年育まれてきたコミュニティや商業環境に大きな影響を与えることが懸念される。高層マンション建設に伴う固定資産税、管理費、修繕積立金、物価や家賃の上昇は、既存住民や地元事業者の生活基盤を圧迫する恐れがある。 　さらに、約６００戸規模の高層マンションについては、将来の大規模修繕や管理費の高騰、空室化や短期賃貸化、管理不全、地域コミュニティの希薄化など長期的なリスクが懸念される。高齢化や人口減少が進む将来において、駅前の高層マンションが地域の負の遺産とならないよう、低層建築や広場を活用した持続可能な代替案を含め、計画を抜本的に見直すことを求める。 ④ 　高さ１４０ｍの高層マンションを前提とした本計画には反対する。超高層建築物は建設時だけでなく、将来の大規模修繕、維持	一方、本事業は高層マンションの建設自体を目的とするものではなく、京王線連続立体交差事業や駅前広場、補助２１６号線の整備等の都市計画事業と連携しながら、「交通結節機能の強化」「防災性の向上」「回遊性のある歩行者空間の形成」「公共的空間の確保」「権利者の生活再建」など、千歳烏山駅周辺地区が抱える課題の解決を図ることを目的としております。 　区としましては、今後も関係法令及び計画に基づき、適正な管理及び良好な住環境の形成に資する取組みを進めるとともに、事業主体となる再開発準備組合に対し必要な情報提供及び助言を行ってまいります。

	管理、建替え、解体まで含めて多額の費用と長期的な負担を伴うものであり、その持続可能性に大きな疑問がある。人口減少や空き家増加が進む中、管理不全や空室化、修繕積立金不足、合意形成の困難化、さらには老朽化後の解体問題などにより、将来世代へ負の遺産を残すおそれがある。 　また、非居住や短期賃貸の増加によるコミュニティの希薄化、管理不全、地域環境への影響も懸念されるが、それらの長期的リスクへの対応方針は十分に示されていない。認可権者である行政には、建設時の効果だけでなく、５０年後・１００年後を見据えた修繕・管理・解体まで含むライフサイクル全体の検証と説明責任が求められる。 　千歳烏山のまちづくりは、目先の人口増加や経済効果ではなく、安心・安全な住環境、人と人とのつながり、景観、環境負荷の低減など持続可能性を重視して進めるべきである。高層マンション建設ありきではなく、既存ストックの活用やリノベーションを含む代替案も比較検討し、将来世代に過度な負担を残さない計画へ見直すことを強く求める。 ⑤ 　本再開発事業は、一度実施されれば数十年にわたり街の姿や地域環境を左右する重要な計画であるにもかかわらず、住宅需要や商業需要、維持管理コスト等に関する長期的な検証が十分に示されていない。住宅需要や空室率の将来予測、商業床の適正規模や空室リスクの負担主体、高層マンションの修繕・更新費用、管理費上昇等に関する長期シミュレーションの実施状況とその内容を明らかにするべきである。	

	また、高層マンションを前提とした再開発は、建設費高騰や高額な管理費・修繕積立金、固定資産税負担等により、権利者や個人商店の事業継続や居住継続を困難にするおそれがある。工事期間中の休業・移転や、完成後の高い維持費負担によって地域商業の多様性が失われ、チェーン店化が進むことも懸念される。 さらに、高層建築物は将来的な老朽化や大規模修繕、建替え・解体に伴う負担が極めて大きく、空室増加や管理不全によって地域の負の遺産となるリスクを抱えている。駅前の一等地が将来にわたり適切に維持される保証がない以上、公費投入の妥当性には大きな疑問がある。 安心・安全、緑、商店街、人と人とのつながりといった地域の価値を重視し、将来世代へ過度な負担を残さない持続可能なまちづくりを進めるため、高層マンションを前提とした現計画を見直し、十分な情報公開と長期的な検証を行うことを強く求める。 ⑥ 高層マンションは将来の大規模修繕や建替えにおける合意形成が困難であり、老朽化や管理不全による負の遺産化が懸念される。また、環境負荷や維持管理コストの増大、景観や住環境への影響に比べてメリットが明確ではない。将来世代に過度な負担を残さない持続可能なまちづくりの観点から、高層マンションを前提とした計画の見直しを求める。 ⑦ 将来の大規模修繕や維持管理の負担について十分な検証がないまま高層マンション建設を進めることに強い懸念がある。仮に開	

	発が期待どおりの成果を上げられなかった場合でも、その負担やリスクを長期にわたって負うのは地域住民であり、事業者ではない。売れ残り住戸や空洞化した商業施設、老朽化した設備など、将来の負の遺産化を防ぐためにも、長期的な視点から計画を再検証し、見直すことを求める。 ⑧ 高さ１４０m・約６００世帯規模の高層マンションは、将来の大規模修繕や建替え、解体時の合意形成が困難であり、老朽化した際には駅前の負の遺産となるおそれがある。将来世代に過大な負担を残さないため、５０年後、１００年後を見据えた持続可能性の観点から、現計画の見直しを求める。	
	（９）事業採算性・事業成立性について ① 五反田のビルなど大規模再開発計画の見直しや延期が相次いでいる状況を踏まえ、事業成立性そのものに大きな懸念がある。高さ１４０mの超高層マンションは、将来的な建替えや解体、権利調整が極めて困難であり、老朽化した際には駅前に負の遺産を残すリスクを抱えている。 再開発そのものを否定するものではないが、事業費、公的負担、事業成立性、地域経済への影響について改めて検証するとともに、代替案との比較を行い、その結果を十分に公表したうえで慎重に判断すべきである。将来世代へ過大な負担を残さないよう、高層マンションありきではなく、低層商業施設を中心とした持続可能で柔軟性のある駅周辺整備への見直しを求める。	（９）事業採算性・事業成立性について ①～⑥ 市街地再開発事業は、都市再開発法に基づき、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、道路や広場等の公共施設の整備、防災性や歩行環境の向上などの地域課題の解決を図り、権利者の生活再建に配慮しながら進められる公共性を有する事業です。 近年の「建設資材価格」や「労務費」の上昇などの社会経済情勢の変化については区としても重要な課題と認識しており、本地区の都市計画決定に向けては、再開発準備組合において検討している事業フレームや事業性に関する資料を踏まえ、関係機関とも協議しな

	② 千歳烏山地域の住環境保全と高層マンション開発に伴う複雑な課題に対し、現在の推進体制が十分に対応できるのか疑問がある。また、本計画は１０年以上前の事業環境を前提に検討されてきたものであるが、近年は建設コストの高騰や人口減少の進行により、高層マンションを建設して事業収支を成立させる従来型の再開発手法そのものの妥当性が問われている。 将来的には老朽化や管理不全による負の遺産化、投機目的化、地域コミュニティの衰退なども懸念される一方、人口減少社会において大規模住宅供給の必要性は十分に説明されていない。事業者の利益を優先するのではなく、持続可能なまちづくりの観点から計画全体を再検証し、見直すことを求める。 ③ 二子玉川第一種市街地再開発事業において、住民の立場から再開発の見直しや補助金削減、権利者の居住・生業継続に取り組んだ区政の原点を踏まえ、千歳烏山においても住民本位の視点で計画を再検証すべきである。 現在は建設費高騰、資材価格上昇、人手不足、人口減少など、計画策定当初とは社会経済状況が大きく変化しており、高さ１４０ｍ・３４階建ての高層マンションを中心とした再開発の妥当性には大きな疑問がある。事業の変更・縮小・中止リスクや公費投入の妥当性、地域への影響を十分に検証・公表した上で、拙速な都市計画決定は行わず、計画を再検討することを求める。	がら、その実現可能性を確認してきました。 一方で、都市計画決定は、地域の将来像や土地利用の方針、公共施設の配置、建築物のおおむねの規模など、まちづくりの基本的な枠組みを定めるものであり、個々の権利変換や補償内容、維持管理計画等の詳細を確定する段階ではありません。これらにつきましては、今後の組合設立認可、事業計画認可及び権利変換計画認可の各法定手続の中で具体化され、審査することになります。 また、本地区においては、「駅前広場整備による交通結節機能の強化」のほか、再開発建物の建築敷地における「歩行者空間及び広場空間の確保による安全性・回遊性の向上」はもとより、敷地の大規模化に伴う「防災性の向上」や「土地の合理的かつ健全な高度利用」などの公共公益上の効果を図ることを目的としております。 公的支援につきましては、今後の事業計画の具体化と精査を踏まえて整理されるものであり、現時点で補助金額等が確定しているものではありませんが、補助制度は公共施設整備や防災性向上などの公共的効果を対象として、法令や補助金交付要綱等に基づき、その必要性や公共性について確認してまいります。 また、区としては事業費や事業収支の状況について継続的に確認し、事業の成立性や公共性との均衡を見極めながら適切に対応してまいります。 本事業につきましては、今後、都市計画決定後に進

	④ 高さ１４０ｍ・３４階建ての高層マンションを中心とする本計画は、将来の維持管理や大規模修繕、資材価格高騰等による事業費増加など、実現性・持続可能性に大きな懸念がある。特に、高層マンション特有の修繕費の増大、管理不全、不在地主や投資目的所有者の増加による合意形成の困難さなどのリスクについて、十分な検証や説明が行われていない。 また、約１００億円規模の公費投入が見込まれるにもかかわらず、具体的な整備内容や効果、リスクへの対応策について住民への周知や情報公開が十分とは言えず、公正性・透明性にも疑問がある。 このため、現時点での都市計画決定や許認可は行わず、詳細な情報公開と住民説明を実施した上で、事業の必要性、実現性及び将来リスクについて改めて検証し、計画を再検討することを求める。 ⑤ 建設資材や人件費の高騰により全国で再開発事業の見直しや延期が相次ぐ中、高さ１４０ｍの高層マンションを前提とした本計画は、事業費の増大や公費負担の拡大など財政リスクが極めて大きいと考える。約１００億円規模とされる公費投入についても、総事業費、公的負担額、保留床処分金、採算悪化時のリスク分担などが十分に公開されておらず、その費用対効果には大きな疑問がある。 また、高層マンションは完成後も高額な管理費・修繕積立金や	められる「組合設立認可」や「事業計画認可」等の法定手続において、「事業収支計画」、「資金計画」、「保留床処分計画」等について審査が行われ、事業の成立性が確認されることとなることから、法定手続を通じて適切な事業計画となるよう確認してまいります。 区としましては、権利者の皆様の居住や生業の継続、将来の負担に対する不安があることは十分認識しており、事業主体となる再開発準備組合に対して丁寧な情報提供と説明責任を果たすよう求めるとともに、区としても必要な確認及び関与を行いながら、権利者の生活再建に配慮した事業となるよう取り組んでまいります。

	維持管理費の負担が続くほか、将来的な需要低下や人口減少による収支悪化、地域コミュニティの衰退を招く懸念がある。高層化による費用回収を前提とするのではなく、既存建物の活用やリノベーションなど持続可能な代替手法を含めて再検討すべきである。 　特に、事業成立性、公費投入の妥当性、将来的な財政リスクについて客観的な再試算と情報公開を行い、住民の十分な理解と合意を得た上で計画を判断することを求める。 ⑥ 　計画内容や公費負担、将来リスクに関する説明や情報公開が不十分なまま、高さ１４０ｍ・３４階建ての高層マンションを中心とした再開発を進めることに反対する。建設資材や人件費の高騰により全国で再開発事業の見直しが相次ぐ中、本計画についても事業費の増大や公費負担の拡大が懸念されるが、その費用対効果や最終的な税負担額は十分に示されていない。 　また、高層マンションは富裕層や投資目的の需要を前提としているように見え、地域住民や区民全体への利益が明確ではない。人口減少や気候変動、資材・人材不足といった社会情勢を踏まえれば、高層化に依存するのではなく、既存建物の活用やリノベーションを含む持続可能な代替案を検討すべきである。 　多額の税金を投入する以上、総事業費、公費負担額、建設費高騰時の負担範囲などを明確に公表し、住民への十分な説明と合意形成を行ったうえで、計画を一旦立ち止まって再検討することを求める。	

	（１０）経済的負担増加について ① 　建築費・人件費・資材費の高騰により、高層マンション建設は住宅価格や商業施設賃料の上昇を招き、その負担が商品・サービス価格へ転嫁されることで地域住民の生活コスト増加につながることが懸念される。 　また、約６００戸の住宅供給については、「誰が住める住宅なのか」が明確ではなく、住宅価格高騰によって子育て世帯や住宅確保要配慮者が地域に住み続けられるのか疑問がある。販売価格や住戸構成、アフォーダブル住宅の導入など住宅政策上の効果と公共性を明確に示し、多額の公的支援を伴う事業としての妥当性を検証することを求める。 ② 　大規模再開発や高層マンション建設による地価・路線価・不動産評価額の上昇は、固定資産税や家賃の負担増加を通じて、長年暮らしてきた住民や高齢者、個人商店の経営を圧迫し、地域からの転出を招くおそれがある。また、多額の公費投入による利益が誰に帰属し、負担を誰が負うのかが不明確である。再開発による利益と負担の分配を明らかにするとともに、地域住民の生活や商店街を守る観点から計画の妥当性を再検証することを求める。 ③ 　駅前広場整備や防災性向上、バリアフリー化などの必要性は認めるが、高層マンションを前提とした再開発には反対である。事業の必要性や高層化の根拠、住民利益、交通・人口増加への対	（１０）経済的負担増加について ①～③ 　区としましては、近年の建築費、資材費及び人件費の高騰や住宅価格の上昇が住民生活や事業活動に大きな影響を与えていることを認識しています。 　また、市街地再開発事業に伴う土地利用の変化や不動産市場への影響について、ご懸念のご意見があることも認識しております。 　本地区における市街地再開発事業に係る共同住宅部分につきましては、権利者の生活再建や事業成立性を踏まえながら検討されるものであり、住戸構成等については、今後の事業計画及び市場動向等を踏まえて事業主体である再開発組合において検討が進められることになります。 　また、固定資産税等につきましても法令に基づく評価や課税の仕組みにより決定されるものであり、その負担は個々の土地や建物の状況等によって異なるものと認識しております。 　また、区としましても、再開発事業の実施にあたり、地域の魅力を支えてきた既存商店街や地域コミュニティへの継承に配慮したまちづくりが図られることが重要であると認識しております。 　このことから、地域住民や事業者の皆様への丁寧な情報提供に努めるとともに、地域で暮らし、商売を営んできた方々の生活や地域とのつながりを大切にしながら、誰もが安心して暮らし続けられるまちづくりに

	応、税負担や生活コストへの影響などを明確に示し、構想段階から住民との十分な議論を行うべきである。 　また、過去の高層マンション建設に伴い、小学校において経済的格差の拡大が生じたとの経験を踏まえ、高額住宅の供給によって地域内の格差が広がり、長年地域に住む中間層や既存住民が住み続けにくくなることを懸念する。既存住民の暮らしやコミュニティを守る住民本位のまちづくりを求める。	取り組んでまいります。
	（１１）投機関連について ① 　人口減少が見込まれる中で、高さ１４０ｍの高層マンションを建設する必要性には大きな疑問がある。高額な住戸は地域住民が取得しにくく、海外投資家や富裕層による投資対象となる懸念があり、地域コミュニティの空洞化や商店街の衰退、景観・住環境の悪化を招くおそれがある。また、本計画が現在千歳烏山で暮らす住民にどのような利益をもたらすのかが十分に示されていない。 　高層マンションによる人口集積や投資資金の流入ではなく、千歳烏山が培ってきた商店街、街並み、地域コミュニティの価値を守り育てるまちづくりを優先すべきである。外国人を含む投資目的の不動産取得や将来の空洞化リスク、事業の需要予測や持続可能性について十分な検証と説明を行い、高層マンションありきの計画を見直すことを求める。 ② 　高さ１４０ｍ・３４階建ての高層マンションは、２３区内の中	（１１）投機関連について ①～⑥ 　近年、都心部を中心としてマンション価格の上昇基調が続く中、住宅の投資商品化や所有者と居住者の分離などから、地域コミュニティへの影響などについて様々な指摘があることは、区としても認識しております。 　一方、本地区で進めようとしている市街地再開発事業は、高層マンションの供給そのものを目的とするものではなく、京王線連続立体交差事業や駅前広場整備、補助第２１６号の都市計画事業と連携しながら、「駅前広場整備による交通結節機能の強化」、「歩行者空間及び公共的空間の確保」、「防災性の向上」、「土地の合理的かつ健全な高度利用」、「駅周辺の回遊性向上」などの、千歳烏山駅周辺が抱える地域課題の解決を目的として実施するものです。 　区は、都市計画案の作成に当たり、「駅前広場等の公共施設整備の必要性」、「地区計画及び地区街づくり

	古マンション価格が約１億３，０００万円、新築では２億円近くに達する中、一般住民が購入できる住宅というより投資対象となる可能性が高い。投資目的の購入や転売、民泊利用が進めば、所有者と居住者の乖離による地域コミュニティの希薄化や住環境・治安の悪化が懸念される。 　また、高層マンション開発は周辺の地価や賃料の上昇を招き、個人商店の撤退やチェーン店化を促進することで、千歳烏山の魅力である商店街や地域固有の文化・賑わいを失わせるおそれがある。高額な投資性住宅に多額の公費を投入する妥当性も疑問であり、投機化や地価高騰が地域社会へ与える影響を十分に検証した上で、地域に根差した住民や事業者が暮らし続けられるまちづくりへの見直しを求める。 ③ 　高層マンションの価格は高額すぎるため、実際に住まいを必要とする人々の手に届かず、投資用物件と化してしまう。これは住民のための住宅政策とは完全に逆行するものである。 ④ 　誰もが平等に見上げていた広い空というコモン空間を上層階の購入者だけの「眺望」として私物化・金融化する高層マンションは、社会の分断を和らげるべき時代に逆行するものである。低層住宅地に現れる１４０ｍのランドマークは、気候危機対策への逆行、膨大な資源の費消、高騰し続ける住宅価格の是認、そして地道な暮らしよりも資産運用を促す風潮のシンボルに他ならない。富裕層がお金で空を買い占めることでコモンをあからさまに縮小	計画との整合」、「容積率及び建築物の高さ設定の根拠」、「交通処理への効果」、「主要な地域生活拠点として求められる都市機能」について確認し、本計画が都市計画上必要な公共公益性を有するものと判断しております。 　また、本事業により整備される住宅については、一般の分譲住宅と同様に市場に供給されるものであり、区は将来的な購入者の属性や住宅取得目的を直接制限することはできません。しかし、所有者と居住者の分離や地域コミュニティへの影響は重要な課題であると認識しております。 　こうした中、新宿区では、令和８（２０２６）年４月に、大規模な分譲マンションの短期売買の抑制に向けた要綱を施行し、一定の開発事業に対して抑制対策の届出や協議等を求めております。また、千代田区においても、不動産協会に対し、投機目的のマンション取引を抑制するための取組みを要請しております。区としましても、国や不動産業界の動向、他自治体の取組みなどを踏まえ、投機的な取引の抑制に向けた対応について、引き続き検討してまいります。 　また、区としましては、今後の事業計画の具体化に当たり、「地域交流やコミュニティ形成に資する公共的空間の運営」、「既存商店街との連携」、「町会・自治会活動への参加促進と連携」などについて、事業主体となる再開発準備組合と協議を行ってまいります。 　加えて、本事業の事業成立性については、組合設立

	させ、日々の暮らしの中で格差や分断を際立たせるような建造物はもはや必要ないため、計画を直ちにやめるべきである。 ⑤ 本再開発の事業主体は専門知識のない一般区民の権利者が多く、いわば素人が自分の土地家屋を差し出して危険な投資に巻き込まれる状態にある。権利者の事業として現在の住まいを手放す意義はなく、その対象が高層マンションである第一種市街地再開発事業には反対の立場である。 ⑥ 交通網も整備が進まないので、新たに交通問題も発生する。高層マンションは投資で買われることが多く、人口増による税収の増加にはつながらないと思われる。	認可、事業計画認可、権利変換計画認可などの法定手続の中で、資金計画や保留床処分計画、管理運営計画、権利者の生活再建の考え方」等が審査されることになります。区としても、社会経済情勢や建設費動向等を踏まえながら、適切な事業計画となるよう確認してまいります。 区としましては、投機的な取引や将来的な地域コミュニティへの影響に対する懸念を十分認識しておりますが、本計画は地域課題の解決や公共公益性の向上に資するものと判断しており、今後も持続可能な地域コミュニティの形成や街づくりに資するよう取り組んでまいります。
	（１２）工事関連について ① 工事期間中約５年間にわたり駅前が長期的な工事区域となることで、大型工事車両の出入りや歩道の狭小化による事故リスク、朝夕の混雑や交通遅延、商店街利用への影響などが強く懸念される。特に高齢者、子ども、ベビーカー利用者、通学児童の安全確保は極めて重要であり、詳細な交通誘導計画、安全対策、工事車両の通行ルートを事前に明示すべきである。 また、大規模再開発に伴う立ち退きや長期間の工事は、地域で築かれてきた見守りや支え合いによる子育てコミュニティにも大きな影響を与えるおそれがある。住民の不安や生活環境への影響	（１２）工事関連について ①② 高層建築物の工事期間中の交通渋滞、騒音、振動、安全性等についてご心配やご懸念があることは区としても認識しております。 再開発事業に伴う施工計画につきましては、今後、事業主体となる再開発準備組合において詳細な検討が行われますが、工事車両の走行ルートや出入口、交通誘導計画、安全対策等については、道路管理者である区や、京王線連続立体交差事業の施行者である東京

	を十分に検証し、規模の適正化を含めた計画の再検討を求める。 ② １４０ｍの高層マンションは千歳烏山の景観と調和しないとして本計画に反対する。将来の老朽化に伴う取り壊し・建て替え時に生じる大量の廃棄物や資源消費による環境への甚大な影響を指摘する。	都、交通管理者である警察など、関係機関との協議を踏まえながら作成されることとなります。 区としましても、「通学路の安全確保」「高齢者や子育て世帯への配慮」「歩行者動線の確保」「騒音及び振動の低減」などは重要な課題であると認識しており、事業主体となる再開発準備組合に対し適切な対応を求めるとともに、その内容を確認してまいります。 また、本事業に伴う立退きや工事期間中の地域活動への影響についても十分配慮が必要であると認識しており、地域住民はもとより、町会や自治会、商店街等関係者の皆様への丁寧な説明や情報提供が行われるよう求めてまいります。 なお、建設工事や将来の建替え・解体時の環境負荷につきましては、本事業に限らず都市施設の更新に伴う課題として認識しておりますが、本事業は駅前広場整備、防災性向上、歩行者空間確保等の公共公益上の効果を目的として進めるものであり、都市計画上の必要性について総合的に判断しております。
	（１３）企業・事業者について ① 本計画によって大手事業者がどの程度の利益を得るのかを明らかにするとともに、その利益と公共的効果とのバランスを検証すべきである。高層マンションは事業者の商品として計画されるため、必ずしも地域環境や住民ニーズと一致するとは限らず、将来的にはコミュニティの希薄化や老朽化に伴う管理不全のリスクも	（１３）企業・事業者について ①～③ 本地区における市街地再開発事業は、事業に関する知識と経験を有する民間事業者が組合に参画する形で進められる事業ですが、その目的は民間事業者の利益を実現することではなく、土地の合理的かつ健全な高度利用を図るとともに、公共施設整備や都市機能の更

	懸念される。 千歳烏山の将来は、デベロッパー主導ではなく地域住民が主体となって議論し、多様な意見を反映しながら検討されるべきである。高層マンションありきではなく、地域にふさわしいまちづくりの手法について改めて検討することを求める。 ② 区長には、一部の大手事業者や開発事業者の利益が優先されているのではないかとの住民の懸念を真摯に受け止め、再開発事業の公共性や公費投入の妥当性を改めて検証することを求める。京王線高架化に伴う駅周辺整備の必要性は理解するものの、高さ１４０ｍ・３４階建ての高層マンション建設と多額の公費投入には納得できない。 人口減少や空き家の増加が課題となる中、高層マンション建設ありきではなく、地域住民が主体となって将来像を議論し、地域に真に必要なまちづくりを検討すべきである。都市計画決定の前に一度立ち止まり、一部事業者への利益偏重が生じないよう計画全体を見直し、公共性を重視したまちづくりへの構造転換（パラダイム・チェンジ）を行うことを求める。 ③ 再開発事業者には、社会的責任を担う大企業として、地域住民の声や周辺環境への影響を十分に考慮したモラルある対応を求める。また、再開発は建設して終わりではなく、完成後に生じる課題への継続的な対応が不可欠である。 そのため、再開発完了後も一定期間、地域住民との意見交換や	新を行うことにあります。 本地区においては、「駅前広場の整備」「補助２１６号線整備との連携」「安全な歩行者空間の確保」「防災性の向上」「権利者の生活再建」「主要な地域生活拠点にふさわしい都市機能の形成」といった公共的課題の解決を目的としております。 区は、本事業について、民間事業者の利益のみを目的とするものではなく、千歳烏山駅周辺地区が抱える課題解決と公共公益性の向上を図る事業として位置付けており、その観点から都市計画案を作成しております。 また、事業の具体化に当たっては、事業計画認可等の法定手続の中で事業収支や公共貢献の内容が確認されることとなります。 さらに、完成後の地域課題への対応については、公共的空間の利活用や地域活動との連携、既存商店街との連携などを通じて、地域コミュニティの維持・発展が図られることが重要であると認識しております。 区としましては、事業主体となる再開発準備組合に対し地域住民の皆様との継続的な情報共有や意見交換を求めるとともに、地域に開かれた公共的空間の形成や地域コミュニティとの連携について必要な助言を行ってまいります。

	アンケート調査を実施し、課題の把握・公表と改善策の実施・検証を継続する仕組みを整えるべきである。区に対しても、事業者任せにするのではなく、再開発後の地域課題に責任を持って対応できる体制を確保することを求める。	
	（１４）千歳烏山の賑わいについて ① 駅の南側で商売をしていて、仙川駅などの周辺地区と比べると駅南側の衰退を感じている。閉塞感が否めない。 ② 本事業は単なる大型建築物の建設ではなく、京王線高架化や駅改良、駅前広場・道路整備と連動した「烏山地域の顔」となる拠点形成の機会として検討すべきである。その際、高層建築による容積確保だけに依存するのではなく、高架下空間の活用なども含めて検討し、立ち退きを余儀なくされる権利者や個人事業者への活用策も視野に入れるべきである。 また、千歳烏山は既に魅力と活気を備えた街であり、さらなる集客や高密度化のみを目的とした再開発には慎重な検討が必要である。地域拠点としての機能強化と住みやすさの両立を図る観点から、京王線高架化とあわせた街づくりの全体像を示し、地域特性や住民生活との調和を重視した計画とすることを求める。 ③ 千歳烏山の魅力である商店街や地域コミュニティ、住みやすい街並みが再開発によって失われることを懸念する。一方で、街の	（１４）千歳烏山の賑わいについて ①～⑩ 区としましても、千歳烏山駅周辺地区の魅力は、駅を中心として南北両側に広がる複数の商店街、個人商店や専門店の集積、路地空間が生み出す人と人との交流、歩いて楽しめるヒューマンスケールの街並みなどにあると認識しております。 また、千歳烏山駅周辺地区は、「世田谷区都市整備方針」において「主要な地域生活拠点」に位置付けており、地域住民の日常生活を支える商業、行政、文化、交流機能の維持・充実を図ることが求められております。 このため区では、令和３（２０２１）年６月に策定した千歳烏山駅周辺地区地区計画において、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまちの形成」「回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進」「安全で快適な歩行者空間の確保」「防災性の向上」を目標として位置付けております。 また、街並み誘導型地区計画制度を活用し、「５つの商店街の主要な道路に面する建築物の１階部分の住居系用途の制限」、「壁面の位置の制限」、「建築物高さ

	環境改善や新しいまちづくりには期待しており、高齢化社会を見据えたシニアセンターやコミュニティ施設など、住民が交流し支え合える拠点の整備を求める。 　また、再開発によって長年暮らし営業してきた住民や商店が転出を余儀なくされることがないよう、既存コミュニティや個人商店の保全に十分配慮すべきである。先行事例も踏まえ、再開発が本当に地域の利益につながるのかを慎重に検証し、住民の視点に立ったまちづくりを進めることを求める。 ④ 　千歳烏山らしい個性や魅力を損なう再開発や、それに対する多額の公費投入に反対する。生まれ育った街で今後も安心して暮らし続けられるよう、子どもを含む幅広い住民の声を丁寧に反映し、誰もが愛着を持てるまちづくりとなるよう計画の見直しを求める。 　また、まちづくりは都市計画部門だけでなく、福祉、環境、地域コミュニティなどの視点も踏まえ、住民の多様な意見を総合的に取り入れながら進めるべきである。 ⑤ 　駅前整備や踏切解消、防災性・利便性の向上による地域活性化には期待するが、高さ１４０ｍの高層マンション計画については、その必要性や地域にもたらす効果に疑問がある。千歳烏山の魅力は、商店街や個人商店、複数のスーパーが共存する独自の商業・生活文化にあり、高層マンション建設によって個人商店の減少やチェーン店化が進み、地域固有の魅力や生活環境が損なわれ	の最高限度の制限」などを定めることにより、将来の建替え時においても商業機能が継続的に立地し、駅周辺の回遊性と賑わいが維持されることを目指しております。 　さらに、本事業は高層マンションの建設そのものを目的とするものではなく、「京王線連続立体交差事業」「駅前広場整備（世区街１４号線)」「補助２１６号線整備」「歩行者ネットワーク形成」「防災性向上」と連携しながら、駅周辺全体の利便性や回遊性の向上を図ることを目的としております。 　特に、駅前広場南側地区においては、「歩行者空間」「広場空間」「商業機能」「交流機能」を整備するとともに、既存商店街との連続性や回遊動線の確保を図ることで、駅利用者や来街者が周辺商店街へ回遊しやすい環境の形成を目指しております。 　また、再開発準備組合においては、現位置の再建を希望する権利者の生業継続や地域商業機能の継承に向けた検討が進められておりますが、区としても、既存商店街や個人商店が地域の重要な資源であると認識しており、新たな賑わいの創出と既存商業の維持・発展の両立が図られるよう求めてまいります。 　なお、文化機能や交流機能につきましても、駅周辺における地域活動や交流の場の確保は重要であると認識しており、駅前広場や公共的空間の利活用を含め、多様な世代が交流できる環境づくりが図られることが望ましいと考えております。

	ることを懸念する。 ⑥ 細分化された土地を一体的に整備し、道路や広場などの公共施設と商業・業務・住宅等を整備することで、駅周辺の利便性や安全性が高まることを期待している。地域の将来を見据えた総合的なまちづくりとして、本事業に賛成する。 ⑦ 千歳烏山は歩行者目線の賑わいが魅力であるが、現状でも道が狭く自転車と錯綜してベビーカーでは歩きにくい状況にある。建物の高さを抑えて事業リスクを低減させるとともに、仙川のように子連れやベビーカーでも安心して歩ける十分な歩道幅や歩行者空間を確保し、広場等を活用したエリアマネジメントによる街全体の価値向上を優先した計画へ再検討することを求める。 ⑧ 高層マンションによる住民の分断を防ぎ、地元住民が主役となる「ミクストユース（複合利用)」を提案する。滞在型図書館・コワーキングスペース・子育て支援センター・シェア工房などの「サードプレイス」機能を駅前一等地に集約するとともに、地元住民や商業者が主導するエリアマネジメント組織を構築し、広場でのマルシェや地域祭りの開催など持続的な賑わいと交流を生み出す仕組みを作るべきである。	区としましては、千歳烏山の個性や魅力を形成している既存商店街、地域コミュニティ、人と人とのつながりなどを重要な地域資源として位置付けており、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、市街地再開発事業を契機として、「ちとからまちづくりフォーラム」等を通じて、専門家や再開発準備組合、地域住民、まちづくり団体との対話を重ね、「京王線の南北商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「再開発街区」を結ぶ回遊ネットワークの形成を図りながら、千歳烏山らしい賑わいと住みやすさが両立したまちづくりを進めてまいります。

	⑨ 利便性や経済効率を優先した高さ１４０ｍの高層マンション建設には反対し、千歳烏山の街並みに調和した低層施設と自然豊かな環境の整備を求めます。地域では子どもたちが遊べる公園や広場が不足しており、健全な成長のためには自然環境の保全・創出と、地域住民が安心して過ごせるコミュニティ施設やスポーツ環境の充実が必要である。 また、高層マンションの足元に設けられる公開空地のような単なる通過空間ではなく、カフェテラスやベンチ、木陰、子どもが遊べる設備などを備えた、人が集い滞在したくなる駅前広場の整備を求めます。あわせて、地元の個人商店や老舗店舗が存続できる小規模な店舗区画や「横丁・路地」のような空間を確保し、地域の賑わいと交流を育む計画とすべきである。 さらに、住宅地として培われてきた防犯・子育て環境を守る観点からも、駅前に求められているのは高額な高層マンションではなく、子育て支援施設など日常生活に役立つ利便機能であると考えます。低層の商店街に対して高さ１４０ｍの高層マンションは景観との調和を欠いており、駅前だけでなく周辺にも人の流れが広がる、均整の取れたまちづくりへの見直しを求める。 ⑩ 大規模な住宅供給による人口増加を目指すのではなく、現在の住民が住み続けられるまちづくりを重視すべきである。高層マンションには反対であり、既存の千歳烏山の魅力やコミュニティを生かしながら、歩行者空間、商店街、駅前広場などの公共空間を段階的に改善する「既存の街の価値を高めるまちづくり」への転	

	換を求める。	
	（１５）千歳烏山らしさについて ① 千歳烏山がより良い方向へ変化していくことを楽しみに捉えており、本再開発計画に対して非常に期待している。 ② 千歳烏山が変わるのを期待している。再開発事業に賛成である。 ③ 駅前開発によって烏山が住みやすく発展していくことに期待する。 ④ 千歳烏山の発展は大規模開発だけで実現されるものではなく、長年培われてきた街並みや商店街、地域文化といった固有の価値を守ることが重要である。一度失われた街の個性や文化は取り戻すことができず、現在の千歳烏山の魅力に共感する人々が集まることこそが真の賑わいと発展につながる。 一方で、高層ビル群を中心とした再開発は、住み慣れた街並みを大きく変え、長期間の工事や多額の公費投入を伴うにもかかわらず、住民に十分な利益をもたらすとは考えられない。地域住民の視点を重視し、千歳烏山らしさを損なわないまちづくりを求める。	（１５）千歳烏山らしさについて ①～⑪ 本地区は、「主要な地域生活拠点」として位置付けており、駅前広場や歩行者空間等の整備、防災性や回遊性の向上及び商業機能の充実などを図ることが求められております。 一方、千歳烏山駅周辺には、長年にわたり培われてきた商店街や個人商店、寺町をはじめとする歴史や文化、地域コミュニティなど、多様な地域資産があり、これらが千歳烏山らしい街並みや魅力を形成しているものと認識しております。 区としましては、都市計画事業によりまちが大きく変わる中においても、こうした地域資産や人と人とのつながりを大切にし、その魅力を次の世代へ引き継いでいくことが重要であると考えております。 こうした考えのもと、区では、「ちとからまちづくりフォーラム」のワークショップや関連企画である情報交換会などを通じて、地域の皆様から千歳烏山らしさやまちの魅力、将来のまちづくりに関する様々なご意見やご提案を伺ってまいりました。今後も、こうした意見交換を重ねながら、地域の皆様と千歳烏山らしいまちの将来イメージを共有し、その実現に向けた取組みにつなげてまいります。 また、市街地再開発事業の建築物の低層部の商業部

	⑤ 千歳烏山の下町的な雰囲気や寺町を含む落ち着いた街並み、商店街、地域コミュニティの魅力を損なわないまちづくりを求める。再開発によって人口や来街者が増加し、街の雰囲気や治安、住環境、人の流れが大きく変化することへの不安があり、地域で親しまれてきた店舗や日常的なつながりが失われることを懸念する。 開発を行う場合も、人口増加を目的とした高密度化ではなく、千歳烏山らしさを生かした回遊性のある街づくりとし、地域の魅力や住みやすさ、自然と治安のバランスを維持することを求める。 ⑥ 千歳烏山の魅力であるヒューマンスケールの街並みや昔ながらの商店街、地域コミュニティの温かなつながりを大切にしながら、安全性や利便性の向上を図るまちづくりを求める。一方で、地域住民への説明が十分でないまま、収益性や他地域の開発モデルを優先した大規模再開発を進めることには疑問がある。 また、高齢者を含む既存住民の暮らしや地域特性を十分に考慮し、地域の文脈や生活環境を損なわない住民本位のまちづくりを進めることを求める。なお、安全で歩きやすく暮らしやすい街への整備については期待する。 ⑦ 千歳烏山の魅力は、個人商店が集積する商店街、人と人とのつ	分につきましては、権利者で構成されている再開発準備組合には商店街に所属する権利者も含まれており、千歳烏山に相応しい商業施設のあり方を検討しています。 さらに、５つの商店街で構成されている千歳烏山商店街連合会とも市街地再開発事業に関する検討状況の情報共有が図られていると伺っております。 千歳烏山商店街連合会に設置されている街づくり委員会では、商店街の街づくりの方針である「ちとから・まちづくりデザイン（令和４（２０２２）年４月策定)」の実現に向けた取組みが進められており、区もこの活動を支援しております。区としましては、既存商店街とのつながりや地域の魅力が生かされた計画となるよう、再開発準備組合と街づくり委員会との情報共有や連携を促してまいります。 区としましては、引き続き、地域の皆様への丁寧な情報提供や対話を重ねながら、地域の歴史や文化、商い、人と人とのつながりを大切にし、安全性や利便性の向上と千歳烏山らしい魅力の継承が両立するまちづくりを進め、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の実現を目指してまいります。

	ながり、歩いて楽しめる街並み、寺町や地域文化などの固有の環境にある。高層マンションを中心とした再開発は、地価や賃料の上昇、個人商店の立ち退きや衰退、チェーン店化を招き、地域コミュニティや商店街文化、街の個性を失わせるおそれがある。 　また、高層マンションありきで計画が進められており、他の将来像や代替案の検討が十分行われていないことに疑問がある。駅前整備や安全性向上の必要性は認めるものの、既存商店街や地域文化を生かしたまちづくりを基本とし、地域住民や事業者が住み続け、営業を継続できる計画への見直しを求める。 ⑧ 　千歳烏山の魅力は、低中層の街並みや商店街、寺町、人と人とのつながりなどによって形成された「烏山らしさ」にある。高さ１４０ｍ・３４階建ての高層マンションは、街の景観や歴史、文化、コミュニティを大きく変化させ、個人商店の衰退や地域の個性の喪失、街の均質化を招くおそれがある。 　駅前整備や利便性・防災性向上の必要性は認めるものの、高層マンションありきではなく、既存商店街や地域資源を生かしたまちづくりを検討すべきである。また、地域文化や人のつながりなどの無形の価値も適切に評価し、住民との十分な対話と合意形成のもとで、千歳烏山らしさを将来へ継承できる計画への見直しを求める。 ⑨ 　計画について十分な周知や説明が行われていないため、初めて内容を知った住民からは、千歳烏山の独自の魅力や街並みが失わ	

	れることへの強い不安や懸念の声が上がっている。また、住民は開発の理想像よりも、自らの生活や地域にどのような影響や不利益が生じるのかを重視しており、行政には事業のメリットを示すだけでなく、住民が抱く不安や疑問に具体的に答える丁寧な説明を求める。 ⑩ 千歳烏山の魅力は、低中層の街並み、商店街、寺町、地域コミュニティが織りなす「烏山らしさ」にあり、高さ１４０ｍ・３４階建ての高層マンションは街の景観や歴史、文化、人と人とのつながりを損ない、どこにでもある画一的な街へ変えてしまうことが懸念される。また、個人商店の衰退やチェーン店化、地域コミュニティの希薄化、人口急増による生活環境への影響も危惧されている。 駅前整備や防災性・利便性向上の必要性は認めるものの、高層マンションありきではなく、既存の商店街や地域資源を生かしながら「烏山らしさ」を守るまちづくりを行うべきである。そのため、住民への十分な説明と対話の機会を設け、多様な代替案を含めて慎重に再検討することを求める。 ⑪ 千歳烏山の最大の魅力は、長年育まれてきた個人商店中心の商店街、多様な人々の交流、歩いて楽しめるヒューマンスケールの街並みにある。高層マンションや大規模商業施設を中心とした再開発は、地価や賃料の上昇、チェーン店化の進行、個人商店の減少を招き、烏山らしい独自の商業文化や地域コミュニティを失わ	

	せるおそれがある。 　また、「賑わい創出」の名のもとに既存商店街を衰退させるのでは本末転倒であり、再開発後に既存商店街や個人事業者がどのような影響を受けるのか、客観的な検証と具体的な支援策が必要である。高層化・大型化ありきではなく、既存商店街や個人商店、地域コミュニティの価値を生かしながら、安全性や利便性を向上させる千歳烏山らしいまちづくりへの見直しを求める。	
	（１６）駐輪・駐車等について ① 　千歳烏山駅周辺では放置自転車や駐輪場不足が大きな課題となっていることから、歩行者・自転車・自動車の動線を適切に分離し、駐輪場の増設や搬入車両スペースの確保を含めた総合的な交通環境整備を優先すべきである。再開発を進めるのであれば、駅利用者の増加や自転車利用の実態を踏まえ、自転車交通や駐輪対策を計画に明確に位置付け、歩行者と自転車が安全かつ快適に共存できる交通ネットワークを構築することを求める。まずは現在の混雑や駐輪場不足といった課題への具体的な解決策を示すべきである。 ② 　千歳烏山の交通課題は、開かずの踏切や放置自転車、駐輪場不足など既存の生活インフラにあり、まずはこれらの解決を優先すべきである。駅前広場整備や交通環境改善の必要性は認めるものの、高層マンション開発への多額の公費投入には疑問があり、限られた税金は駐輪場整備や道路環境の改善など、区民の日常生活	（１６）駐輪・駐車等について ①～③ 　区としましても、千歳烏山駅周辺における放置自転車対策、駐輪場不足への対応、安全な歩行空間の確保は重要な課題であると認識しております。 　このため区では、「自転車等放置禁止区域の指定」「放置自転車の撤去」「駐輪場の新設及び改修」「利用実態に応じた収容台数の確保」などの取組みを進めてまいりました。 　また、現在、区と駅周辺の５つの商店街で構成される千歳烏山商店街連合会が連携を図りながら、自転車のマナー啓発や既存駐輪場の利用促進に向けた検討などを進めております。 　現在進められている「京王線連続立体交差事業」「駅前広場整備（世区街１４号線)」「補助２１６号線整備」のほか、「千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業」は、個別の事業ではなく、駅周辺の

	の安全性・利便性向上に活用すべきである。 　また、千歳烏山の魅力である住みやすさや独自の街並みを維持しながら、歩行者・自転車・自動車が安全に利用できる交通環境の整備を進めることを求める。 ③ 　千歳烏山駅周辺が抱える深刻な自転車放置問題に鑑み、駅の高架整備に際しては高架下等に巨大な駐輪場の整備を強く希望する。近年増加しているスポーツサイクルや電動アシスト付き自転車に対応し、最新式で間隔を広めに取った使いやすい設備であれば、住民としても積極的に気持ちよく利用できる。	交通機能及び回遊性の向上を図るため一体的に進めようとするものです。 　こうした中、再開発準備組合においては、これらの都市計画事業の完成を前提として、自動車及び歩行者の将来交通量を踏まえた交通影響のシミュレーションを実施しており、区としてもその内容について確認を行っております。 　現時点では、駅前広場や補助２１６号線の整備と合わせて交通処理が図られることを前提とした検証結果が示されておりますが、今後の事業具体化にあたっては、交通管理者等との協議を踏まえながら、検討が進められることとなります。 　また、自転車利用につきましては、「駅利用者の駐輪需要」「子乗せ自転車等の大型化への対応」「高架下空間の活用可能性」「歩行者空間との安全な分離」などが重要であると認識しております。 　区としましては、京王線高架化後の駅周辺空間の活用も含め、自転車利用環境の向上に向けて関係機関や関係部署と連携しながら検討を進めてまいります。 　さらに、本事業で創出される歩道状空地や広場空間につきましては、単なる空地ではなく、「歩行者の安全性向上」「自転車との適切な分離」「商店街との回遊性向上」「駅利用者の利便性向上」につながる公共的空間として整備されることが重要であると考えております。 　区としましては、京王線連続立体交差事業、駅前広

		場整備、補助２１６号線整備及び市街地再開発事業を総合的に進めることにより、放置自転車対策や交通環境改善、安全で快適な回遊ネットワークの形成を図ってまいります。
	（１７）生活再建について ① 長年千歳烏山で暮らしてきた住民や高齢者が、再開発によって立ち退きや生活基盤の喪失への不安を抱えていることを重く受け止めるべきである。地域住民の暮らしや思いを置き去りにしたまま高さ１４０ｍ・３４階建ての高層マンション計画を進めることが、本当に千歳烏山の将来にとって望ましいのか疑問がある。 また、本計画の立案主体や意思決定の経緯、責任の所在が十分に示されておらず、計画決定のプロセスにも不透明感がある。都市計画決定を急ぐのではなく、住民が安心して暮らし続けられることを第一に考え、地域住民との対話を重ねながら、千歳烏山らしいまちづくりを改めて検討することを求める。 ② 高層マンション整備に伴い、空き店舗の発生や既存商店街の衰退が生じないよう、商店街との共存やテナントの多様性確保を事業計画に位置付けるべきである。また、借家人、テナント事業者、非権利者住民など大きな影響を受ける人々の生活や権利について、都市計画決定前に十分な説明を行い、具体的な対応方針や	（１７）生活再建について ①～⑨ 区としましても、長年地域で居住し、又は営業を継続してこられた権利者、借地権者、借家人、テナント事業者の皆様が、将来の居住継続や営業継続について不安を抱えていることは重要な課題であると認識しております。 市街地再開発事業は、都市再開発法に基づき、土地の合理的かつ健全な高度利用を図るとともに、公共施設整備及び権利者の生活再建を目的として実施される事業です。 本事業につきましては、今後、「再開発組合設立認可」「事業計画認可」「権利変換計画認可」などの法定手続を経て具体化されることとなり、居住継続や営業継続、仮移転、補償、権利変換等に関する具体的な内容につきましては、今後の事業計画及び権利変換計画の検討の中で整理されるものであり、都市計画決定段階において確定しているものではありません。

	権利保障を明確にすることを求める。 　さらに、都市計画決定後も組合設立、権利変換、建築計画、工事着手など各段階において継続的な説明会や情報公開を実施し、事業収支や補助金見込額、安全・環境対策等について住民や事業者が意見を述べられる機会を確保することを求める。 ③ 　第一種市街地再開発事業については、権利者や住民への説明、情報提供、合意形成が不十分なまま計画が進められていることに強い懸念が示されている。事業による生活再建や地域活性化の効果には疑問があり、既存住民や事業者の生活継続、権利保護、十分な補償が確保されるのか不透明である。また、一部の関係者の利益のために多額の公費を投入することや、高層マンションを前提とした計画の妥当性にも疑問が呈されている。計画を進めるにあたっては、権利者や住民との丁寧な合意形成を図り、低層・中層案を含む代替案との比較検討や、事業の必要性・公共性について十分な説明を行うことを求める。 ④ 　千歳烏山駅前広場南側に１４０ｍの高層マンション巨大ビルを建設する計画において、権利者や住民の合意形成が十分になされているのか疑問である。長年その地域で暮らし商売を営んできた人々が、高層マンションに移転して生計や経営を維持できるのか、後継者の事業継承は可能なのか、結果的に街を退出せざるを得なくなるのではないか。	一方で、区としましては、「権利者の生活再建」「商業機能の継承」「地域コミュニティの維持」「借家人や借地権者への配慮」は重要な事項であると認識しており、できる限り多くの権利者の理解のもと、事業が進められることが重要と考えております。 　そのため、事業主体である再開発準備組合に対し「関係権利者への継続的な説明」「個別相談」「情報提供」「意向把握」等を適切に実施するよう求めてまいります。 　こうした中、再開発準備組合では、令和７（２０２５）年５月に情報発信拠点として「ちとからプラザ（南烏山五丁目１１番)」を開設し、事業協力者が常駐の上、事業内容に関する情報提供や個別説明を行っています。賃借人のからの相談にも対応しており、再開発事業や各種制度に関する相談を受け付けています。 　区としましては、今後の事業段階においても、関係権利者や地域住民への丁寧な説明と情報提供が行われることが重要であると考えており、再開発準備組合及び将来設立される組合に対して必要な助言を行うとともに、事業の進捗に応じて適切な情報共有が図られるよう求めてまいります。 　また、生活再建に関する課題については、今後の事業計画及び権利変換計画の検討過程で具体化されることから、区としてもその状況を確認してまいります。

	⑤ 駅周辺整備の必要性は理解するものの、長年地域で営業し、顧客との信頼関係や地域とのつながりを築いてきた既存事業者の事業継続にも十分配慮すべきである。当店を前提的に移転・立退きの対象とするのではなく、区域除外や境界調整、施設配置の見直しなどにより、現在地での営業継続と事業目的の両立が可能か具体的に検討し、その結果と理由を丁寧に説明することを求める。 また、土地所有者だけでなく賃借事業者の権利や事業継続についても考慮するとともに、都市計画決定後も各段階で継続的な情報提供と協議の機会を設け、新たな価値の創出と既存事業者・地域資産の維持を両立する計画とすることを要望する。 ⑥ 再開発計画の進め方は一方的であり、地域の暮らしや生業が考慮されていない。千歳烏山駅前の高層マンション建設がこれまで生活し商いを行ってきた住民・事業者のためになるとは思えず、その目的や創出される価値に疑問がある。厳しい生活環境にある住民が多い中で、本計画が誰のための施策なのか見直すべきである。 ⑦ 南側地区の権利者として、生まれ育った地域で暮らし続けたいことや、近年新築した住宅を手放したくないことから、高層ビルを前提とした再開発に反対である。また、再開発や立退きについて十分な説明がないまま計画が進められたことや、駅前広場整備	

	と一体となった高層ビル計画の必要性にも疑問がある。既存住民の退去を前提とするのではなく、権利者の意向を尊重した計画とするとともに、建設費高騰やマンション販売環境の先行き不透明さなどの社会経済情勢も踏まえ、よりコンパクトな計画への見直しを求める。 ⑧ 　建設費・人件費・金利上昇などの社会経済情勢の変化を踏まえ、再開発事業の成立性や事業費増加時の公的負担・権利者負担への影響について、最新の条件に基づく検証結果を示すべきである。また、再開発によって既存商業や地域経済が受ける影響については、補償だけでなく工事期間中及び完成後の事業継続性も含めて総合的に評価する必要がある。さらに、権利床や保留床による権利確保の実効性、生業継続の見通し、高層マンション住戸の投機化リスクなどについても十分な検証と説明を求める。 ⑨ 　本計画は単なるまちづくりではなく、長年住み続けてきた住民にとって住居や生活基盤の喪失に直結する重大な問題である。立ち退き補償や生活再建に関する具体的な説明が十分に示されておらず、特に高齢者にとって将来の生活への不安が大きいことから、住民に寄り添った丁寧な対応を求める。 　また、行政には事業推進ありきではなく、再開発事業の課題や他地域の事例も踏まえながら、長期的な視点で住民生活の安定と地域社会の持続性を重視したまちづくりを進めるとともに、説明責任と継続的な行政責任を果たすことを求める。	

	（１８）防災について ① 防災性や安全性を重視した千歳烏山らしいまちづくりを求める一方、高層マンションは地震時の倒壊・落下物被害や、停電・断水などインフラ停止時に多数の生活困難者を生じさせるリスクがあり、災害に脆弱な住居形態であることから反対する。また、気候変動による災害が増加する中、地域の防災・減災対策が十分でないまま大規模開発を進めることに不安がある。高層化ではなく、防災性と地域特性に配慮した持続可能なまちづくりを求める。 ② 建物の不燃化や駅前広場・道路整備による防災性向上の必要性は認めるものの、高層マンション建設による人口集中が本当に災害に強いまちづくりにつながるのか疑問がある。東日本大震災時や大雪時には駅周辺で深刻な混雑が発生しており、居住者や来街者の増加によって、避難、帰宅困難者対応、道路機能の確保などが一層困難になることが懸念される。 そのため、人口増加を前提とした計画の妥当性について再検証するとともに、災害時の避難、一時滞在、帰宅困難者対策、広場活用などについて、利用者増加を踏まえた具体的な防災計画と対応方針を明確に示すことを求める。 ③ 地下水や井戸水は災害時の重要な生活インフラであることから、再開発による地下水への影響を十分に調査・検証し、水源の	（１８）防災について ①～⑤ 区としましても、首都直下地震や豪雨災害等への備えを含め、地域防災力の向上は重要な課題であると認識しております。 本地区は、老朽建築物も存在し、狭あいな道路や歩行者空間の不足など、防災上の課題を抱える地区であることから、市街地再開発事業では、「建築物の不燃化」「建築物の耐震化」「駅前広場の整備」「避難及び消防活動空間の確保」などを通じて地区全体の防災性向上を図ることとしております。 これらは、都市再開発法、建築基準法、消防法等に基づき実施されるものであり、建築物については各法令に定める耐震性、耐火性及び避難安全性等を確保する必要があります。 また、本事業により整備される駅前広場や歩行者空間は、平常時の利便性向上だけでなく、災害時の避難空間及び消防活動空間としての機能も担うことが期待されます。 一方で、区としましても、高層住宅については、「停電時のエレベーター停止」「断水時の生活継続」「帰宅困難者への対応」「災害時の施設運営」などが重要な課題であると認識しております。 このため、今後の建築計画及び事業計画の具体化に当たり、「非常用設備」「備蓄計画」「一時滞在機能」

	枯渇や機能低下を招かないよう配慮した計画とすべきである。また、近年の豪雨災害を踏まえ、浸水による電気設備被害などを防ぐ対策を徹底するとともに、災害時に地域住民の支えとなる防災拠点機能を備えた施設整備を求める。 ④ 　建物の不燃化や耐震化による防災性向上の必要性は認めるものの、高層マンションを中心とした再開発は、災害時のエレベーター停止、停電・断水、長期避難、救助活動の困難化など、高層住宅特有の新たな防災リスクを生じさせることが懸念される。また、約６００戸の住宅供給による人口増加は、避難所、防災体制、交通、公共インフラへの負荷を高めるおそれがある。 　そのため、地域全体の防災力向上に実際に寄与するのかを検証するとともに、人口増加の影響評価、災害時の避難・帰宅困難者対策、非常用電源や備蓄、救援体制等の具体的な防災計画を示すべきである。 ⑤ 　突然示された高層マンション計画には反対である。人口減少が進む中で高層マンションに資金や税金を投入する必要性に疑問があり、むしろ緑の整備、子育て環境の充実、高齢者が安心して暮らせるまちづくり、自転車専用道路や駐車場の整備などに活用すべきだと考える。また、地震大国である日本において高層マンション建設は適切とは思わない。さらに、東日本大震災や大雪時には駅周辺や狭隘道路に人が集中し危険な状況が発生した実態があり、再開発による人口増加によって、災害時や緊急時の避難困	「防災施設の配置」等について検討が進められることとなります。 　また、再開発準備組合では、災害時に備え、マンホールトイレなどの防災施設や一時滞在空間等の整備についても検討が進められているところであり、これらは帰宅困難者対策を含めた地域防災力の向上に資するものと考えております。 　なお、地下水や井戸等への影響については、今後の設計及び関係法令に基づく協議の中で必要な検討が行われることとなります。 　区としましては、建築物単体の安全性だけでなく、「地域全体の防災力」「避難機能」「消防活動機能」「災害対応力」などの向上が図られることが重要であると考えており、今後の事業段階においても、再開発準備組合に対して引き続き必要な指導・助言を行うとともに、その内容を確認してまいります。

	難、道路寸断などのリスクが高まることを懸念している。	
	（１９）補助金について ① 本計画は多額の公費投入を前提としているにもかかわらず、その必要性や公共性、受益者と負担者の関係、事業費や補助金の内容が十分に説明されていない。税金は一部の権利者や民間事業者の利益ではなく、福祉・子育て・教育・防災など広く区民生活の向上に優先的に活用されるべきであり、高層マンション建設への補助金投入には強い疑問がある。 そのため、補助金額や公費負担の根拠、事業収支、受益主体を明確に公開するとともに、住民意見を反映した透明性の高い議論を行い、計画の必要性と妥当性を改めて検証することを求める。 ② 高度利用地区の容積率緩和と再開発事業への公的補助は制度目的や評価基準が異なるため、それぞれの位置付けや公共性の評価方法を明確に区別して説明すべきである。あわせて、公共施設整備、容積率緩和による効果、公費負担、施行者負担、維持管理負担等を整理・公開し、重複評価のない透明な検証を求める。 また、補助金の交付や都市計画決定を拙速に進めるのではなく、区長自ら全ての意見書を精査した上で、本計画、特に１４０ｍの高層マンション計画に実質的な公共性が認められるのかを慎重に判断すべきである。高度利用であることのみを理由に公共性があるとみなすべきではなく、その妥当性を改めて検証することを求める。	（１９）補助金について ①～③ 区としましては、市街地再開発事業に対する公費投入について、その必要性や公共性に関するご意見が寄せられていることを認識しております。 市街地再開発事業は、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、道路や広場等の公共施設の整備、防災性や歩行環境の向上などを図る、公共性を有する事業です。こうした公共的な効果を実現するため、国の制度等に基づき、一定の要件を満たす事業について、補助制度が設けられています。 こうした中、本件における高度利用地区の指定と再開発補助金の活用は、それぞれ異なる制度に基づくものです。 高度利用地区は、都市計画制度として、土地の合理的かつ健全な高度利用及び都市機能の更新を図ることを目的に、容積率の最高限度等を定めるものであり、その要否については都市計画上の観点から判断するものです。 一方、市街地再開発事業に係る補助制度は、道路、広場その他の公共施設の整備や、防災性の向上、歩行者環境の改善等の公共的効果を有する事業に対し、その実現を支援するために設けられている制度です。 したがいまして、容積率緩和の可否と補助金交付の

	③ 高さ１４０ｍ・３４階建ての高層マンション建設の必要性には疑問があり、１００億円を超える可能性がある公的補助金の投入に反対する。特に、民間主導の再開発事業に対して多額の税金を投入するのであれば、その必要性、公共性、事業費、補助金額、受益者および負担者を明確に示すべきである。 また、建設費や人件費の高騰により事業費が増加した場合、その負担が区財政や区民に及ぶことも懸念される。補助金ありきで計画を進めるのではなく、公費投入の妥当性や区民全体への利益を十分に検証し、住民が納得できる説明と情報公開を行うことを求める。	可否は、それぞれ別の制度趣旨及び判断基準に基づき検討されるものです。 本地区では、京王線の連続立体交差事業を契機として、駅前広場や補助２１６号線の整備が進められる中、主要な地域生活拠点にふさわしい駅前空間の形成を目指し、地区内権利者の皆様が主体となって、市街地再開発事業の検討を重ねてこられました。区としても、駅前広場と連続した歩行者空間の形成、周辺商店街との回遊性の向上、賑わいの創出など、地域全体に波及する公共的な効果が期待される事業であると認識しております。 区としましては、これらは個別の権利者のみならず、地域住民及び駅利用者を含む広く不特定多数の利用に供されるものであり、公共性を有する事業であると認識しております。 また、市街地再開発事業に係る補助金は、事業費全体を補助するものではなく、法令等に基づき定められた補助対象経費について交付されるものです。 したがって、再開発補助金は再開発ビルの整備そのものを支援することを目的とするものではなく、補助対象経費である調査設計計画作成、土地整備及び共同施設整備に要する経費について、制度の範囲内で支援するものです。 なお、本事業の事業費及び補助金額については現時点で確定しておらず、今後、都市計画決定後に実施することとなる基本設計及び事業計画の検討を通じて精

		査されることとなります。 　区としては、こうした過程において、事業の公共的な効果や公費負担の必要性、妥当性について十分に確認していくとともに、補助制度の趣旨に沿った適切な運用が図られるよう対応していくことが重要であると考えております。 　引き続き、事業の具体化に合わせて、事業費や再開発補助金の見通し、公共的な効果などを確認しながら、法令や要綱に基づき、補助制度の範囲内において、適切に対応してまいります。
	（２０）その他の意見 ① 　実際の活動をわかりやすくするためにも駅周辺整備課と街づくり課は「高層マンション建設促進課」に改名統一したらどうかと思うほど、懺悔の気持ちも持たず住民のことを真剣に考えない役人や、選挙資金獲得と当選しか考えていない政治関係者に対して職を辞すべきであり恥を知れと強く憤っている。誰が見ても正当で住民に寄り添った行政ができないのであれば、第一種市街地再開発事業自体が違法行為であるため原点に戻り廃案にすべきであり、提出した意見書が住民に公開されずごみ箱行きになるのではないか。	（２０）その他の意見 ① 　区に対するご意見及び再開発事業に対するご懸念として承ります。 　今回の都市計画案につきましては、再開発準備組合から提出された案について、区の上位方針との整合性や土地利用計画の妥当性、公共性、交通、防災、その他の周辺環境への影響等について確認を行い、都市計画案として取りまとめたものです。 　また、都市計画案の作成に当たりましては、都市計画法に基づき、説明会の開催、都市計画案の縦覧及び意見書の受付等の手続を実施しており、提出された意見書につきましては、その内容を確認した上で、同様の趣旨の意見を整理し、意見の要旨及び区の見解として取りまとめ、都市計画審議会へ報告することとして

		おります。 　なお、提出された意見書の要旨は、賛成・反対を問わず都市計画手続の中で適切に取り扱うものであり、都市計画審議会における審議の参考資料として活用されます。 区としましては、今後も法令に基づき適正な手続を進めるとともに、地域の皆様への情報提供及び意見交換に努めながら、まちづくりを進めてまいります。
	② 　古き良き街並みを持つ烏山に高層マンションは不要であり、「安全で魅力ある商業拠点」等のウソの説明や強引な地上げ、生活道路の塞ぎ込み、そして１１年がかりの違法な戦略によって権利者の土地や時間を奪い大儲けを企てる再開発手法を強く弾劾する。烏山支所の役人や政治関係者が事業者に加担・操られて住民の質問にまともに答えず庇い合う姿勢に強い憤りを表明し、住民が団結してこの横暴な再開発を白紙撤回させ、不正や悪事を暴いて社会的な制裁を下すことを川柳に託して訴える。	② 　駅前広場南側地区の街づくりは、平成２６（２０１４）年の京王線の連続立体交差事業等の事業化を契機として、区も支援を行いながら、地区内の権利者が主体となり「まちづくり勉強会」「まちづくり準備会」「再開発準備組合」と段階的に検討体制を整え、長年にわたり検討を積み重ねてきたものです。 　本地区は、世田谷区都市整備方針において「主要な地域生活拠点」に位置付けられており、駅周辺にふさわしい商業、業務、居住等の都市機能の集積とともに、駅前広場や歩行者空間等の公共施設整備、防災性の向上及び回遊性の向上を図ることが求められています。 　今回の都市計画案は、こうした地域の課題やまちづくりの方向性を踏まえ、市街地再開発事業による建築物の更新や土地の合理的かつ健全な高度利用を図りながら、安全で快適な市街地環境の形成を目指すもので

		す。 　区としましては、今後も法令に基づく適正な手続を行うとともに、地域の皆様への情報提供及び意見交換に努めながら、まちづくりを進めてまいります。
	③ 　区長が著書『〈暮らしやすさ〉の都市戦略』や区の基本構想で掲げた「歩いて楽しいまち」（職住近接、ローカルコミュニティ、公園や道路が街のリビングスペース、他者に寛容な街）という理念に対し、今回の駅前の高層マンション建設を区長自身がどのように評価するのか疑問である。	③ 　区では、誰もが安全で快適に歩き、地域の人々が交流できるまちづくりを重要であると考えております。 　千歳烏山駅周辺地区においても、令和３（２０２１）年６月に策定した「千歳烏山駅周辺地区地区計画」において、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまちの形成」を目標とし、「回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進」「安全で快適な歩行者空間の確保」「防災性の向上」などを掲げ、街づくりを進めております。 　今回の市街地再開発事業につきましても、駅周辺全体の街づくりを構成する取組みの一つであり、高層建築物の建設そのものを目的とするものではなく、駅前広場と連続した歩行者空間や広場等の公共的空間の創出、商業機能の維持・更新、防災性の向上などを図るものです。 　区としましては、地域の皆様が育んできた商店街の魅力や人と人とのつながりを大切にしながら、再開発事業と周辺の街づくりが連携し、誰もが安全で快適に歩き、交流できる魅力あるまちの形成につながるよう、今後も再開発準備組合や地域の皆様と意見交換を

		重ねながら、取り組んでまいります。 　千歳烏山駅周辺地区は、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 　同方針では、本地区について「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と賑わいづくりを進めるために、「商店街への通過交通の流入を抑制」し、「歩きやすく回遊性のある商業環境の魅力アップ」を図り、安全で快適な歩行者空間の整備を進めるほか、「駅南北の回遊性向上」、「防災力や交通結節機能の強化」、「魅力ある駅前商業空間の形成を図る」こととしております。 　本地区における市街地再開発事業は高層マンションの建設そのものを目的とするものではなく、「京王線連続立体交差事業」「駅前広場整備（世区街１４号線)」「補助２１６号線整備」「歩行者ネットワーク形成」「防災性向上」と連携しながら、駅周辺全体の利便性や回遊性の向上を図ることを目的としております。 　特に、駅前広場南側地区においては、「歩行者空間」「広場空間」「商業機能」「交流機能」を整備するとともに、既存商店街との連続性や回遊動線の確保を図ることで、駅利用者や来街者が周辺商店街へ回遊し

		やすい環境の形成を目指しております。 　また、文化機能や交流機能につきましても、駅周辺における地域活動や交流の場の確保は重要であると認識しており、駅前広場や公共的空間の利活用を含め、多様な世代が交流できる環境づくりが図られることが望ましいと考えております。 　区としましては、千歳烏山の個性や魅力を形成している既存商店街、地域コミュニティ、人と人とのつながりなどを重要な地域資源として位置付けており、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、市街地再開発事業を契機として、「ちとからまちづくりフォーラム」等を通じて、専門家や再開発準備組合、地域住民、まちづくり団体との対話を重ね、「京王線の南北商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「再開発街区」を結ぶ回遊ネットワークの形成を図りながら、千歳烏山らしい賑わいと住みやすさが両立したまちづくりを進めてまいります。
	④ 　本件都市計画手続については、住民参加や意見募集手続の適正性に疑問がある。説明会やオープンハウスは実施されたものの、住民意見が十分に反映されているとは感じられない。特に、意見書提出先ＦＡＸ番号の誤記により、意見提出の機会や手続の公平性に影響が生じた可能性があるにもかかわらず、その影響や救済措置について十分な説明がなかった。また、提出された意見の内容や計画への反映状況、反映しなかった理由についても十分に公	④ 　区では、都市計画法に基づく説明会、都市計画案の縦覧及び意見書の受付を実施するとともに、任意の説明会やオープンハウス、街づくり情報交換会を開催し、住民の声を聞くために、幅広く周知を図ってまいりました。 　また、都市計画案や説明資料につきましては、縦覧場所での閲覧に加え、区ホームページ及び意見書提出

	開されていない。さらに、都市計画案や資料の閲覧機会が実質的に平日日中に限定されており、多くの住民にとって十分な情報収集や意見表明が困難な状況です。情報公開と住民参加の機会が十分であったか改めて検証し、必要に応じて意見募集期間の延長や再度の意見募集を行うべきであり、その検証結果が示されるまで都市計画決定を行うべきではないと考える。	ページにも掲載し、できる限り多くの方が計画内容を確認できるよう努めてまいりました。 ご指摘の街づくりニュースにおける意見書提出先ＦＡＸ番号の誤記につきましては、ご迷惑をおかけいたしましたこと深くお詫び申し上げます。区では、意見募集期間の開始前に訂正箇所も踏まえた文書と併せて訂正版のニュースを再発行し、意見提出に支障が生じないよう対応をいたしました。 また、都市計画法第１６条に基づき提出された意見書につきましては、都市計画審議会において議論となるよう趣旨のご意見を整理した上で、意見の要旨と区の見解を取りまとめ、本年の４月の都市計画審議会にご報告し、区のホームページへ掲載をしております。 区としましては、今回の都市計画案について、都市計画法に基づく説明会、縦覧及び意見書受付等の手続を適切に実施しており、提出された意見についても都市計画審議会に報告した上で審議いただくこととしていることから、改めて意見募集期間の延長や再度の意見募集を行う必要はないものと考えております。 一方で、計画内容や検討経緯に関する情報提供、意見の反映状況の分かりやすい説明などについて、更なる工夫が必要とのご意見があることも認識しております。 区としましては、引き続き、透明性の確保と丁寧な情報提供に努めながら、法令に基づき適切に手続を進めてまいります。

意見書の要旨

東京都市計画高度利用地区（千歳烏山駅前広場南側地区）の変更に係る都市計画の案を、令和８（２０２６）年９月３日から令和８（２０２６）年９月１７日まで２週間公告の縦覧に供し、都市計画法第２１条第２項において準用する同法第１７条第２項の規定により、同２週間意見書の受付を行ったところ、２９０通（２９１名）の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名称	主な意見書の要旨	世田谷区の見解
東京都市計画高度利用地区	１．高度利用地区に関する意見 １－１建築物の容積率の最高限度に関するもの （１）容積率の必要性・合理性について ① 容積率最高限度７００％への引上げ及び高さ１４０ｍの建築物を可能とする計画については、その必要性や妥当性を裏付ける根拠が住民に十分示されていないため反対である。公共施設や広場等の整備の必要性は認めるものの、その実現のために７００％という高い容積率や超高層建築が不可欠であるとは考えられない。千歳烏山は低層・中層の住宅と商店街が共存してきた街であり、容積率緩和によって得られる利益と、風害、日照、景観、住環境への影響など地域が負担する不利益について十分な比較検証を行うべきである。特に、５００％から７００％への容積率緩和の必要性や公共的効果についての説明は不十分であり、周辺環境への影響を最小限に抑える観点から、容積率７００％の設定そのものを見直すことを求める。 ② 容積率７００％への大幅な緩和と高さ１４０ｍの超高層建築を	１．高度利用地区に関する意見 １－１建築物の容積率の最高限度に関するもの （１）容積率の必要性・合理性について ①～③ 区では、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス及び交流機能が充実し、区民の日常生活を支えるとともに、地域外からの利用も多い「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、「商店街への通過交通の流入抑制」、「安全で快適な歩行者空間の形成」、「駅南北の回遊性向上」「防災力及び交通結節機能の強化」「活気と賑わいのある駅前商業空間の形成」を図ることとしております。 また、本地区では、京王線の連続立体交差事業を契機として、駅前広場、補助２１６号線及び市街地再開発事業を一体的に進めることにより、これらの地域課題を総合的に解決することを目指しております。 市街地再開発事業に係る都市計画案では、駅前広場と連続する歩行者空間、広場、歩道状空地等の公共的空間を確

	前提とする本計画には反対である。容積率変更や高層化による人口増加が、京王線の混雑、駅周辺の交通環境、公共サービス、防災機能、住環境に与える影響について十分な検証や説明がなされていない。公共空間や防災機能の確保を理由としているものの、それが直ちに容積率７００％や１４０ｍの超高層化を必要とする根拠にはなっておらず、より低い高さ・規模の代替案との比較検討が不十分である。 　また、千歳烏山の低中層の街並みや住環境との調和を欠き多くの課題が懸念される。一度失われた街の個性や落ち着いた住環境を取り戻すことは困難であることから、１４０ｍ・容積率７００％ありきで計画を進めるのではなく、地域にとって適正な建物の高さや規模を基準に、公共空間や防災機能、商業機能との両立を図る計画へ見直すべきである。さらに、その必要性や合理性について客観的な根拠と比較資料を住民に示し、十分な議論を行うことを求める。 ③ 　駅前整備や公共空間の充実には賛成だが、高度利用地区の指定により容積率を７００％まで引き上げ、１４０ｍの超高層マンションを建設する必要があるのか疑問である。京王線の高架化や補助２１６号線延伸に伴う駅前広場整備には賛成する一方で、巨大な高層マンション建設には反対であり、事業者主導の都市計画は見直すべきと考える。容積を縦方向に確保するだけでなく、高架下空間の活用などにより横方向での活用を検討し、権利者や事業者への提供を図るべきである。	保するとともに、既存権利者の生活再建及び生業継続を図る必要があります。また、「主要な地域生活拠点」として求められる商業機能や交流機能についても維持・更新する必要があります。 　このため、本事業においては、公共的空間の創出や権利者の生活再建、商業機能の維持更新などを同時に実現するために必要な床面積を確保することが前提となります。 　一方で、広場や歩道状空地等の公共空間を確保することにより、建築可能な敷地面積は一定程度制約を受けることとなります。 　その結果、本地区では一定の高度利用が必要となり、都市計画案では、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準（令和６（２０２４）年３月)」に基づき、公共的貢献等を総合的に評価した上で、容積率の最高限度を、基準となる容積率５００％に２００％を加算した７００％を最高限度としております。 　その上で、この再開発準備組合が作成した建物計画案では、広場や歩道状空地等の公共的空間を確保するほか、商業機能を主として低層部に配置すること、日影、圧迫感及び風環境への影響低減を図ること、良好な居住環境を確保することなどを前提として検討が進められております。 　また、居住部分については、日影や圧迫感、風環境への影響の低減を図るとともに、共同住宅として必要な採光等の居住環境を考慮するため、建物上部を細くするなど建物形状の工夫が検討されており、こうした諸条件を踏まえた結果として、高さ約１４０ｍの建物の計画案が示されてお

		ります。 　なお、この容積率の最高限度７００％及び高さの最高限度１４０ｍは、都市計画として建築物の上限を定めるものであり、建築物が必ずその高さ又は規模となることを定めるものではありません。 　また、区としましては、１４０ｍという高さそのものに公共性があると考えているものではなく、公的空間の確保、権利者の生活再建及び主要な地域生活拠点に必要な都市機能の形成を総合的に実現する建築計画の検討結果として、現在の建物計画案が示されているものと認識しております。 　区としましても、建築物による圧迫感、景観や日影、風環境への影響のほか、地域コミュニティへの影響、人口増加に伴う交通及び公共施設への影響などは、重要な事項であると認識しております。 　こうした事項につきましては、今後の事業計画及び建築計画の具体化に伴い、建築物の配置、建築物の形態、景観への配慮、周辺環境への影響低減策等の検討が進められることとなるため、こうした過程において確認してまいります。 　また、建築規模や景観、地域の将来像等に関する様々なご意見については、今後の事業段階においても引き続き、事業主体である再開発準備組合と共有しながら、地域の皆様への情報提供及び意見交換に努めてまいります。

	（２）公共的貢献・容積率算定根拠について ① 高度利用地区における容積率７００％への緩和については、その根拠や算定方法、公共的貢献との関係が十分に説明されておらず、住民が妥当性を検証できる状態にない。特に、駅前広場や壁面後退を容積率緩和の根拠とすることの妥当性、広場や空地の面積算定根拠、公開空間としての担保措置などについて、具体的な数値や資料の開示が必要である。また、公共的貢献による容積率緩和と再開発補助金、都市計画上の公共施設整備は制度上の目的が異なるため、明確に区別して説明すべきである。さらに、容積率７００％や超高層化を前提とせず、より低い建物規模で駅前広場や歩行者空間、商業機能等を実現する複数案を比較検討し、その結果を公開した上で計画の妥当性を判断することを求める。	（２）公共的貢献・容積率算定根拠について ① 区では、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス及び交流機能が充実し、区民の日常生活を支えるとともに、地域外からの利用も多い「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、「商店街への通過交通の流入抑制」、「安全で快適な歩行者空間の形成」、「駅南北の回遊性向上」「防災力及び交通結節機能の強化」「活気と賑わいのある駅前商業空間の形成」を図ることとしております。 また、本地区では、京王線の連続立体交差事業を契機として、駅前広場、補助２１６号線及び市街地再開発事業を一体的に進めることにより、これらの地域課題を総合的に解決することを目指しております。 市街地再開発事業は、こうした地域課題の解決に加え、公共的空間の創出や権利者の生活再建、商業機能の維持更新などを同時に実現するために必要な床面積を確保することが前提となります。 また、高度利用地区では、当該地区の土地利用の状況及び将来の動向、周辺市街地の土地利用の動向等の地区の特性を踏まえ、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的としております。 一方で、広場や歩道状空地等の公共的空間を確保することにより、建築可能な敷地面積は一定の制約が生じることから、公共的空間の確保や権利者の生活再建等を総合的に

		実現するため、一定の高度利用を図る計画としております。 　都市計画案では、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準（令和６（２０２４）年３月)」に基づき、公共的貢献等を総合的に評価した上で、容積率の最高限度を、基準となる容積率５００％に２００％を加算した７００％を最高限度としております。 　今回の都市計画案では、「建蔽率の最高限度を指定建蔽率から３０減じた数値以下」「道路境界線から４ｍ以上の壁面の位置の制限」「敷地面積の２０％以上の広場等を確保」の公共的貢献を行い、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、安全で快適な歩行者空間の形成や地域住民が日常的に利用出来る広場を創出することとしております。 　広場の面積の算定につきましては、建築物の敷地面積約８，９００㎡に対して、２０％以上となる約１，７９０㎡の広場を確保することとなります。 　事業主体となる再開発準備組合では、本事業によって創出される公共的貢献部分について、都市計画決定以降、基本設計や事業が具体化される中で詳細が示されるものと認識しております。 　区としましては、地域に開かれた公共的貢献部分の形成や担保等について、引き続き協議しながら、必要な指導・助言を行ってまいります。

	② 容積率７００％の要件とされる「育成用途」の具体的内容や用途構成、広場の内容、公開性の確保方法などについて住民への説明が不足しており、都市計画決定前に具体的な情報開示と十分な説明を求める。	② 容積率７００％につきましては、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準（令和６（２０２４）年３月）」に基づき、建蔽率の低減や再開発敷地内における壁面後退及び広場等の公共的空間の確保のほか、土地の合理的かつ健全な高度利用などの公共的貢献を総合的に評価し、基準容積率５００％に対し２００％を加算して定めるものです。 したがいまして、容積率の緩和は単に建築規模を拡大するためのものではなく、公共的空間の創出や地域課題の解決と一体的に評価されるものであると考えております。 また、広場や歩道状空地等につきましては、地区計画において地区施設として位置付けており、地域住民や来訪者が利用できる公共的空間として確保することとしております。 これらの公共的空間の公開性、維持管理及び活用方法等につきましては、今後の事業計画及び設計の具体化にあわせて整理される事項であり、区としましても、駅周辺全体の回遊性やにぎわいの向上に寄与するものとなるよう、再開発準備組合と協議してまいります。 なお、駐輪場をはじめとする公共的機能につきましては、駅周辺の利用実態や将来的な需要を踏まえながら、必要な機能の確保に努めてまいります。 区としましては、引き続き区ホームページや街づくりニュース等での情報発信に加え、「街づくり情報交換会」等の開催を通じて情報提供に努めるとともに、育成用途、公共的空間及び地域貢献の内容について、地域住民及び権利

		者の理解が深まるよう、再開発準備組合に対しても、「ちとからプラザ」等を通じて丁寧な対応が図られるよう必要な指導及び助言を行ってまいります。
	（３）商店街・地域コミュニティについて 容積率の最低限度２００％及び建築面積の最低限度２００㎡という規制は、小規模な個人商店等の存続や新規参入を困難にするおそれがある。一方で、地域住民や商店街の店舗を適切に収容するためには、高度利用による土地の有効活用も必要と考える。容積率緩和を認めるのであれば、その恩恵を受ける事業者に対して駐輪場運営などの公共サービスの一部を担わせるべきである。	（３）商店街・地域コミュニティについて 高度利用地区において定める容積率の最低限度（２００％）及び建築面積の最低限度（２００㎡）は、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準（令和６（２０２４）年３月）」に基づき、建築物の敷地等の統合を促進し、小規模建築物の建築を抑制するとともに建築物の敷地内に有効な空地を確保することにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るために定めるものです。 本地区においては、駅前広場整備や補助２１６号線整備と連携しながら、歩行者空間の確保や広場空間の創出、防災性の向上や商業機能の維持及び更新などを図ることが求められており、その実現のためには一定規模の敷地統合と建築物の共同化が必要であると考えております。 また、本都市計画案では、促進すべき育成用途を「商業施設」として位置付けており、再開発準備組合の建物計画案では、地下１階から地上３階までを商業機能とする計画が検討されており、駅前商業地としてのにぎわいや利便性の向上、既存商店街との連携を図ることが期待されております。なお、具体的な商業機能の内容などは、今後の検討によるものと認識しております。

	（４）その他の意見について ① 　理由書に記載されている通り、千歳烏山がさらに発展していくために土地の高度利用を可能にすることは非常に重要であると考え、本計画案に賛成する。 ② 　計画区域内の住民の収容や再開発事業の成立を図るために、高度利用および容積率の変更が必要であると考えられる。 ③ 　面積には物理的な限りがあり、横に広げられない場合に縦に広げることは合理的であると考える。	（４）その他の意見について ①～③ 　本地区は、世田谷区都市整備方針において「主要な地域生活拠点」に位置付けており、地域外に居住する区民も多く利用する拠点として、商業・サービス、交流等の機能が充実するよう土地利用を誘導することとしています。 　また、本地区は限られた区域の中で、駅前広場、歩行者空間、商業機能、居住機能等を確保する必要があることから、土地の合理的かつ健全な高度利用を図ることとしております。 　区としては、本事業により創出される公共的空間や歩行者空間が、駅利用者だけでなく、周辺商店街や地域住民にとっても安全で快適な空間となるよう取り組んでまいります。 　さらに、京王線連続立体交差事業を契機として、「北側商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「市街地再開発事業街区」「南側商店街」等を結ぶ回遊性の高い都市構造の形成を図り、千歳烏山駅周辺の魅力向上につなげるとともに、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の実現に向けて取り組んでまいります。
	１－２　その他の意見に関するもの （１）説明・周知・住民参加について ① 　本計画は地域の将来を大きく左右する大規模な再開発であるにもかかわらず、住民への周知や説明が極めて不十分であり、多く	１－２　その他の意見に関するもの （１）説明・周知・住民参加について ①～⑦ 　本地区のまちづくりは、千歳烏山駅周辺の将来像に関わる重要な取組みであり、地域住民、権利者、商店街その他

	の住民が計画の内容を十分に理解できていない。高層マンション建設や用途地域変更、容積率緩和などの重要な内容についても周知不足が指摘されており、住民の意見が十分に反映されているとは言えない状況である。また、高さ１４０ｍの高層マンション建設には反対であり、景観や住環境への影響に加え、災害時のリスクも懸念される。行政には、分かりやすい情報提供と幅広い住民参加の機会を確保し、地域全体の住民の声を丁寧に聞きながら合意形成を図ることを求める。 ② 高さ１４０ｍの超高層建築を前提とした計画については、その必要性や合理性に関する説明が不十分であり、住民の理解や合意が十分に得られているとは言えない。説明会等では多くの住民から疑問や反対意見が示されているにもかかわらず、計画への反映や十分な回答がなされておらず、住民参加や意見募集手続きの適正性にも疑問が残る。地域住民や権利者の生活と権利を尊重し、拙速な計画決定を行うのではなく、必要な情報公開と説明、実質的な住民参加を前提として、低・中層案を含めた計画の抜本的な再検討を求める。 ③ 下北沢や二子玉川などの事例を踏まえ、住民参加と協働によるまちづくりを進めるべきであり、高層マンションを含む千歳烏山駅前再開発については、地域住民との十分な合意形成を前提として見直すことを求める。現在の計画は、情報共有や意見聴取が不十分なまま進められているとの不信感が強く、住民の理解や納得	関係者の理解と協力を得ながら進めることが重要であると認識しております。 また、計画内容に関する説明や情報提供のあり方、住民参加の機会及び意見反映の仕組みについて、多くのご意見が寄せられていることを認識しております。 本地区におきましては、「京王線の連続立体交差事業」を契機としたまちづくりの検討が進められる中で、地区内の権利者が主体となり、「まちづくり勉強会」、「まちづくり準備会」及び「再開発準備組合」へと段階的に検討体制を整えながら、長年にわたり検討が重ねられてきました。 区としましても、「説明会」、「オープンハウス」の開催や「街づくりニュース」、「区ホームページ」などの媒体のほか、市街地再開発事業の経緯や仕組み、検討内容等について情報を共有するとともに、地域の様々な方の想いやご意見を伺う「対話の場」である「街づくり情報交換会」を通じて、地域の皆様への事業の経緯や目的、計画内容等について、情報提供及び意見把握に努めてまいりました。 また、地域の皆様とまちの将来像について意見交換を行う場として「ちとからまちづくりフォーラム」を実施し、子ども・若者、子育て世代、高齢者、商店街を含む様々な立場の方からまちづくりに関するご意見やご提案をいただいております。 さらに、再開発準備組合におきましても、情報発信拠点である「ちとからプラザ（南烏山５丁目１１番)」を開設し、事務局である事業協力者が常駐し、来訪者の皆様に対

	が得られているとは言えない。計画を一度立ち止まり、低・中層案を含む代替案の検討や住民投票を含めた幅広い意見聴取を行い、住民の声を反映した計画へ見直すべきである。住民の生活や権利を尊重し、将来にわたり安心して暮らし続けられるまちづくりを実現するため、十分な説明と合意形成が整うまで都市計画決定を急ぐべきではない。 ④ 第一種市街地再開発事業に対して権利者から世田谷区へ陳情が出されている通り、権利者が納得できるよう十分な話し合いを重ねるべきであり、権利者の納得が得られない開発は中止すべきである。 ⑤ 地区計画変更原案に対して提出された多数の意見を重く受け止め、その内容を計画に反映させるべきである。千歳烏山の魅力は、空の広さや低層の街並み、商店街を中心とした温かみのある雰囲気にあり、高さ１４０ｍの高層マンション建設によってその魅力が損なわれることを懸念する。また、超高層案だけでなく、中低層案や段階的整備案など複数の代替案との比較検討が十分に示されておらず、高層化の必要性や地域住民にとっての具体的なメリットも明確ではない。駅周辺の安全性向上や防災対策、バリアフリー化など必要な整備は進めるべきであるが、それと超高層マンション建設は別問題である。住民の意見を十分に反映し、地域の特性や将来の暮らしを重視した計画へ見直すことを求める。	し事業内容に関する情報提供と必要に応じた個別説明等を実施しているところです。 市街地再開発事業は、多くの権利者の協力のもとで進められる事業であり、権利者の理解及び合意形成は重要な事項であると認識しております。 区としましては、権利者の生活再建及び生業継続に十分配慮しながら、できる限り多くの権利者の理解のもとで事業が進められることが重要であると考えており、再開発準備組合に対して、引き続き丁寧な説明や対話を行うよう求めてまいります。 今回の都市計画案につきましては、再開発準備組合から提出された計画案について、区の上位方針との整合性や計画の妥当性、公共性、防災性、周辺環境への影響等を確認した上で取りまとめたものです。 また、都市計画法に基づく説明会や都市計画案の縦覧及び意見書の受付などを実施するなどしており、提出された意見書につきましては、その内容を確認した上で、同様の主旨のご意見を整理し、意見の要旨及び区の見解として取りまとめ、都市計画審議会に報告します。 提出された意見書は賛否を問わず区の見解を示した上で、都市計画審議会における審議の参考となるよう適切に取り扱っております。 区としましては、都市計画決定の有無にかかわらず、まちづくりは継続的に進められるものであり、地域の皆様との対話を継続していくことが重要であると考えております。

	⑥ 再開発後も少なくとも３～５年間は地域住民との意見交換やアンケート調査を継続的に実施し、発生した課題を公開するとともに、再開発事業者の責任において解決策を講じる仕組みを求める。また、まちづくりは再開発完了後こそが重要であり、事業者による「売り逃げ」を許さない姿勢を世田谷区に求める。さらに、住民に寄り添わない行政や関係者の対応には強い不信感があり、提出された意見書についても公正かつ透明に取り扱い、その内容を公開するとともに、住民の声を十分に反映した対応を求める。 ⑦ マイナス面ばかりがクローズアップされているため、プラス面も含めて協議すべきである。	今後の事業主体である再開発準備組合による設計などの検討に当たりましても、地域住民、権利者、商店街、関係団体等との情報共有に努めるとともに、再開発準備組合に対しても丁寧な情報提供及び説明を求めてまいります。 また、事業の進捗に応じて地域への影響や課題の把握に努め、必要に応じて関係機関及び事業主体と連携しながら対応を検討してまいります。 区としましては、引き続き、区ホームページや街づくりニュース等による情報発信、街づくり情報交換会などを通じて、情報公開と対話を重ねながら、地域住民の理解促進に努めてまいります。
	（２）関連する都市計画案について ① 駅前広場の整備や交通環境の改善の必要性は理解するものの、高さ１４０ｍの高層マンション建設については強い疑問があり反対である。地域拠点づくりや土地の高度利用を掲げているが、その必要性や計画によって得られる効果が十分に示されておらず、高層マンション建設が目的化しているように感じる。千歳烏山は高層建築を必要とする地域ではなく、現行の高さ制限の範囲内でまちづくりを検討すべきである。地域の実情や街の特性を十分に踏まえた計画への見直しを求める。	（２）関連する都市計画案について ①～⑪ 本地区は、「世田谷区都市整備方針」において、駅周辺にふさわしい商業、サービス、居住及び交流等の機能が充実し、区民の日常生活を支えるとともに、地域外からの利用も多い「主要な地域生活拠点」に位置付けており、商店街への通過交通の流入抑制、安全で快適な歩行者空間の形成、駅南北の回遊性向上、交通結節機能の強化、防災性の向上、活気とにぎわいのある駅前空間の形成などを図ることとしております。

	② 「高度利用地区」「第一種市街地再開発事業」「地区計画」の各変更案・事業案については、過度な高層化を前提とするのではなく、都市機能、住環境、景観との調和を重視した計画とすべきである。駅前の賑わいや交流機能の充実、交通課題の解決の必要性は理解するものの、それらが容積率７００％への引上げや高層マンション建設を必然とするものではない。高度利用の必要性や地域にもたらされる具体的な効果について十分な説明が求められる。また、下北沢の事例のように住民参加と協働による見直しを行い、地域住民の意見を反映した計画へ抜本的に見直すことを求める。 ③ 千歳烏山駅前広場南側地区における高さ１４０m規模の再開発計画について、駅前の安全性向上や歩行者空間の整備、商業機能の更新など、街の利便性を高めるという趣旨自体には理解できる。しかしながら、「駅前を整備すること」と「大規模な高層住宅を建設すること」は、本来別の問題として慎重に検討すべきではないか。 ④ 北側も含めた全体の再開発計画を提示すべきである。 ⑤ 再開発事業そのものの取りやめを求めるものではない。駅前広場や道路の整備、安全対策といった公共性の高い基盤整備を着実	本地区においては、平成２６（２０１４）年の「京王線の連続立体交差事業」を契機として、駅前広場整備、補助２１６号線整備、市街地再開発事業等を一体的に進めることにより、安全で快適な歩行者空間の確保及び駅周辺の都市機能の充実、防災性の向上などを図る必要があると考えております。 区では、令和３（２０２１）年６月に、主要な地域生活拠点にふさわしい駅前商業地の形成、防災性の向上及び土地の合理的かつ健全な高度利用を図るため、千歳烏山駅周辺地区地区計画を定めるとともに、用途地域及び高度地区等の都市計画変更を行いました。 こうした中、今回の高度利用地区の変更は、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準」に基づき、駅前広場との一体的な歩行者空間の確保、広場及び歩道状空地の創出などのほか、防災性の向上、商業機能の維持・更新などの公共的効果を実現するための土地利用を誘導するものであり、単に建築物の規模拡大を目的とするものではありません。 今回の都市計画案は、高層マンションの建設そのものを目的とするものではなく、駅前広場等の公共空間の確保、防災性の向上、権利者の生活再建、主要な地域生活拠点として必要な商業機能等の維持・更新などを総合的に実現するための都市計画として定めるものです。 容積率及び建築物の高さの最高限度につきましては、「公共的空間の確保」「建築物の配置及び形態」「日影、圧迫感及び風環境への配慮」「権利者床及び商業床の確保」

	に進めつつも、１００年後の千歳烏山を見据え、地域の個性を生かし、人口減少社会や気候変動の時代に適応した持続可能な計画へと見直すことを求める。 ⑥ 本計画案に反対である。 ⑦ 千歳烏山は特急停車駅であるにもかかわらず駅前や道路が狭いため、隣駅の仙川のように発展し今後も特急停車駅であり続けられるよう、駅前広場の拡張や高層マンション建設を含む本計画を前に進めていくことを願う。 ⑧ 京王線の立体化事業や補助２１６号線整備、駅前広場整備が進む中で、千歳烏山駅南側をこれまで以上に有効活用し、より魅力的な地域として発展させるため、高度利用地区の変更に賛成である。再開発計画の早期実現を期待しており、事業を速やかに進めることを求める。 ⑨ 本計画案に賛成する。世田谷区北部の主要な生活拠点としての整備は、千歳烏山地域のみならず上祖師谷から成城学園周辺に至る広域住民の利便性向上に寄与するものである。	などの条件を総合的に勘案して設定しているものであり、区としましては、高さそのものに公共性があるとは考えておりません。 一方で、建築物の高さや景観への影響、周辺環境や地域の特性との調和等について様々なご意見があることを認識しており、これらは今後の事業計画及び建築計画の具体化の過程においても重要な検討事項であると認識しております。 区としましては、駅前広場南側地区のみならず、北側商店街や烏山区民センター周辺を含めた千歳烏山駅周辺全体の回遊性向上及び魅力向上が重要であると考えております。 また、千歳烏山の魅力である商店街や地域コミュニティを継承しながら、将来にわたり持続可能な「主要な地域生活拠点」を形成していくことが重要であると認識しており、本都市計画案につきましては、この拠点に求められる機能の充実に資するものと考えております。 一方で、本都市計画案に対しましては、様々なご意見があることも十分認識しており、今後も地域住民の皆様への情報提供及び意見交換に努めながら、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の実現に向けて取り組んでまいります。

	⑩ 土地を有効活用しながら、建築物の更新と駅周辺の都市機能の充実を図ることは、千歳烏山の利便性や魅力を高めるうえで必要だと考える。適切なルールのもとで高度利用を進めることに賛成する。土地を合理的かつ健全に利用し、建築物の更新を促進することで、駅周辺の老朽化・防災上の課題を改善する機会になると考える。安全で災害に強い都市環境の形成につながる計画として賛成する。 ⑪ 本地区における「主要な地域生活拠点」としての理念は超高層住宅の建設を前提とするものではなく、住環境・景観・防災・交通の調和を重視する都市空間の形成を求めるものであるとし、世田谷区に対し、本都市計画が地域住民の生活環境と都市の持続的発展に資するよう慎重かつ適切な判断を求める。	
	⑫ 千歳烏山駅南側地区再開発事業の対象区域内に土地・建物を所有する権利者として、現計画に反対し、当所有地の事業区域からの除外を求める。現行の高層マンション・大型ロータリーを前提とした計画は、住環境の保全や住民参加を重視する上位計画の理念と整合しているとは考えられず、既存の住宅地を取り込む必要性についても納得できる説明がなされていない。 また、駅北側を含む既存区有地の活用など他の方策を十分検討せず、住宅地を含めた現計画を前提として進めることには強い疑問があります。計画変更や区域除外の可能性を排除するのではな	⑫～⑯ 区としましては、長年にわたり築いてこられた居住環境や営業基盤、地域コミュニティとのつながりを維持したいとの思いや、高層建築物を前提としたまちづくりに対する不安についても、ご意見として受け止めております。 本地区におけるまちづくりの検討は、平成２４（２０１２）年の駅前広場の都市計画決定及び平成２６（２０１４）年の事業認可を契機として進められてきたものであり、駅前広場の整備に伴う残されることとなる街区の課題解決に向け、平成２６（２０１４）年以降、地区内権利者

	く、権利者の意向を尊重しながら、住宅地を除外した計画や区有地活用を含む代替案について検討すべきである。 　これまで築いてきた生活・事業基盤と権利を守るため、当所有地を再開発区域から除外することを強く求める。また、本再開発事業に同意する意思はなく、同意のない権利者の土地を前提とした計画ではなく、より合理的で実情に即した計画への見直しを要望する。 ⑬ 千歳烏山駅南側地区再開発事業予定区域内の権利者として、現行計画に反対し、自身の所有地の区域除外を求める。居住者の立ち退きを伴う大規模高層マンション建設は、地域で培われてきた防犯・子育て環境や、高齢者を支える商店街とのつながりを損なうおそれがあり、世田谷区が掲げる理念とも整合しないと考える。また、都市再開発法第３８条に基づく所有地の除外を求めるとともに本事業に正式同意する意思はなく、都市再開発法に基づき所有地の区域除外を求める。高層マンション建設や特定事業者中心の開発ではなく、高齢者が安心して暮らし、共働き世帯が必要な支援を受けられる子育て支援機能の充実など、既存住民の暮らしを支える身の丈に合った計画へ見直すことを強く要望する。 ⑭ 　千歳烏山駅南側地区再開発事業予定区域内の権利者として、現行計画に反対し、自身の所有地および住宅地域の区域除外を求める。居住者の立ち退きを伴う大規模高層マンション建設は、駅近くで暮らし商店街と交流しながら生活する高齢者の生きがいや孤	による勉強会や準備会を経て、市街地再開発事業の検討が継続されてきました。 　その過程では、区から「現況のまま」、「建物の共同化」、「土地区画整理事業」、「市街地再開発事業」の４つのまちづくり手法をお示しし、権利者へのアンケートやヒアリング等を行った結果、市街地再開発事業について理解を深めながら検討を進めることとなりました。その後、平成２８（２０１６）年頃から再開発事業に関する勉強会などを通じて、街区全体の土地利用や公共施設整備との連携、生活再建などについて検討を重ね、再開発準備組合の設立に至っております。 　駅前広場南側地区は、「主要な地域生活拠点」として、都市計画施設の整備を見据えた公共交通の分散解消、歩行者等の安全性の確保、快適な買い物空間の形成を図ることが求められております。 　今回の都市計画案における区域は、こうした課題への対応を図るため、駅前広場に接する街区全体を一体的に捉えた土地利用及び公共的空間の形成を前提として設定しているものです。 　区としましては、駅前広場との連続性、歩行者空間及び広場空間の確保、土地の合理的かつ健全な高度利用、商業機能の維持・更新などの観点から、現在の区域設定には一定の合理性があると判断しております。 　したがいまして、本都市計画案は、個別敷地ごとに計画するものではなく、街区全体を一体的に再編することにより公共的効果を実現しようとするものであることから、現

	立防止の基盤を損なうものであり、「誰もが住み慣れた地域で暮らし続けられるまちづくり」という世田谷区の理念とも相反すると考える。 　また、事業への正式な同意を行う意思はなく、生活基盤と地域とのつながりを守るため、都市再開発法第 38 条に基づく所有地の区域除外を強く求める。若年層の流入を目的とした高層マンション建設ではなく、高齢者や共働き世帯を支える子育て支援機能の充実など、既存住民の暮らしを守る身の丈に合った計画へ見直すことを強く要望する。 ⑮ 　千歳烏山駅南側地区再開発事業予定区域内の権利者として、現行計画に重大な異議を表明し、自身の所有地および住宅地域の区域除外を求める。大規模再開発は、地域で築かれてきた子どもを見守るつながりや、高齢者と商店街との支え合いなど、既存のコミュニティに大きな影響を及ぼすことが懸念される。 　また、子どもたちの安全な住環境と地域コミュニティを守るため、都市再開発法第３８条に基づく所有地の区域除外を求めるとともに、本事業に正式同意する意思はない。世田谷区には、特定の事業手法や大規模開発を前提とするのではなく、子どもを見守る地域の絆や高齢者と商店街のつながりを維持できるよう、所有地の除外を含めた計画の見直しと、既存コミュニティを生かした安心・安全なまちづくりへの転換を強く求める。 ⑯ 　京王線高架化に伴う駅前ロータリーの整備は必要不可欠である	時点では都市計画案としてお示ししている区域により検討を進めることが適当であると考えております。 　一方で、市街地再開発事業は、多くの権利者の理解と協力によって進められる事業であり、権利者の意向は重要であると認識しております。 　区としましては、「生活再建及び営業継続への不安」や「地域コミュニティへの影響」のほか、「将来の生活環境に対する懸念」などがあることを十分認識しており、事業の具体化に当たっては、それぞれの事情や意向に十分配慮した丁寧な対応が必要であると考えております。 　このため、事業主体である再開発準備組合に対しましては、権利者への説明及び協議を継続するとともに、生活再建や生業継続について、個々の状況に応じた検討を行うよう求めてまいります。 　本都市計画案は、高層建築物の建設自体を目的とするものではなく、駅前広場整備、歩行者空間の確保、防災性の向上、商業機能の維持及び更新、主要な地域生活拠点としての機能強化などの地域課題の解決を図ることを目的とするものです。 　区としましては、駅前広場と周辺街区を一体的に整備することにより、主要な地域生活拠点としてふさわしい駅前空間の形成を図ることが重要であると考えております。 　一方で、区域内権利者の皆様の生活や権利に関わる重要な計画であることも十分認識しており、今後も権利者への丁寧な説明と意見交換を重ねながら、できる限り多くの理

	が、高層マンションの建設とは一切無関係である。ロータリー完成後の街の変化や需要を見極めた上で、その変化に合わせた適切な計画を改めて検討すれば十分である。	解が得られるよう、再開発準備組合に対して必要な指導・助言を行ってまいります。
	（３）人口増加について ① 容積率７００％という開発規模や高さ１４０ｍの超高層計画の妥当性を判断するためには、人口増加予測、交通需要、京王線の混雑状況、公共施設の受入れ能力、防災対応力などに関する客観的な検証結果を事前に公表すべきである。特に、超高層マンション建設による人口流入が駅や鉄道、地域インフラに与える影響について十分な説明がなされていない。 ② 高さ１４０ｍ・３４階建ての高層マンション計画には反対である。約６００戸の住宅供給に伴う人口増加により、保育園・学校・医療機関・福祉施設などの公共サービスへの負担増大が懸念されるが、その影響や受入れ対策について十分な説明がなされていない。また、環境や防災面への影響に加え、ごみ問題や地域コミュニティへの影響など将来的な課題についても検証が不足している。地域の人口規模や公共施設の受入れ能力に見合った計画とするため、住宅供給だけでなく必要な公共施設や行政サービスの整備計画を一体的に示した上で、慎重に検討すべきである。 ③ 住民が急激に増えることで車両や自転車が増えれば、回遊でき	（３）人口増加について ①～⑤ 本事業により約６００世帯の人口増加が見込まれることについては、区としても認識しております。 一方、本地区は「世田谷区都市整備方針」において、商業・サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地区外に居住する区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」に位置付けております。 また、地域のアクションエリアの方針として、駅前広場周辺は、市街地再開発事業との連携により、連続立体交差事業、駅前広場整備及び補助２１６号線整備と合わせて、「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と賑わいづくりを進めることとしています。 現在、京王線につきましては、東京都により連続立体交差事業が進められており、高架化に伴う千歳烏山駅の改築により、将来の乗降客数を踏まえた計画が検討されております。一方、再開発準備組合では、市街地再開発事業に伴い増加する利用者による鉄道・バスへの影響を検証しており、市街地再開発事業による利用者増加分の影響は限定的であることを確認しています。 交通につきましては、再開発準備組合では、京王線の連

	る街が維持されるのか不安しかない。 ④ 　高層マンション建設による大幅な人口増加に伴い、既に混雑している京王線や駅構内、バス、駅前道路等の交通インフラへの負荷がさらに増大することを強く懸念する。特に通勤・通学時間帯の混雑悪化や安全性の低下が予想されるにもかかわらず、交通処理能力や受容可能な人口規模について十分な検証や説明がなされていない。京王線高架化や踏切解消による利便性向上には賛成であるが、再開発を進めるのであれば、人口増加が公共交通機関や周辺交通環境に与える影響を客観的に検証し、地域の交通容量に見合った計画とすることを求める。 ⑤ 　商店街に自転車公害がもっと増えるのではないか。	続立体交差事業、駅前広場、補助２１６号線の都市計画道路事業の完成を前提として、将来、市街地再開発事業の建物により生じる交通量を踏まえ、周辺の交通影響をシミュレーションしており、周辺交差点において車両の渋滞発生など、交通処理に問題がないこと、快適な歩行環境も確保できる検証結果となっていることを、区としても確認しておりますが、今後、より具体の計画を進めていく中で、交通管理者である警察との協議を進めていくことになります。 　また、自転車利用につきましては、「駅利用者の駐輪需要」「子乗せ自転車等の大型化への対応」「高架下空間の活用可能性」「歩行者空間との安全な分離」などが重要であると認識しております。 　区としましては、京王線高架化後の駅周辺空間の活用も含め、自転車利用環境の向上に向けて関係機関や関係部署と連携しながら検討を進めてまいります。 　また、教育委員会等の関係部署においては、大規模集合住宅等の建設も加味した児童・生徒数推計を踏まえて、教室の確保等、対応しております。本件についても、今後の設計内容が具体化された段階で関係部署へ情報共有し、連携しながら課題を整理・検討してまいります。 　区としましては、ご指摘の保育園や小中学校、公共サービスの受け入れ体制も含めまして、引き続き、地域の皆様が安心して暮らせる環境づくりに努めてまいります。 　地域で長年暮らしてきた住民の生活や地域コミュニティへの影響にも十分配慮することが重要であると考えており

		ます。地域住民や事業者の皆様への丁寧な情報提供に努めるとともに、地域で暮らし、商売を営んできた方々の生活や地域とのつながりを大切にしながら、誰もが安心して暮らし続けられるまちづくりに取り組んでまいります。
	（４）街の魅力（街並み・景観等）について ① 高さ１４０ｍの超高層共同住宅・店舗の建設には反対である。千歳烏山の魅力は、富士山を望むことのできる開放的な景観や、中低層の建物と商店街が調和した街並みにあり、超高層建築は地域の景観や雰囲気と著しく不調和である。駅前に巨大な建築物が建設されれば、空や遠景への眺望が失われ、街の個性や地域のアイデンティティ、住民の心の豊かさにも大きな影響を与えることが懸念される。周辺環境との調和を重視し、富士山の眺望や千歳烏山らしい景観を守る観点から、超高層建築ではない計画を求める。 ② 再開発そのものに反対するものではないが、高さ１４０ｍの高層マンション計画には反対である。高さや規模を抑えた場合との比較や、景観との調和について十分な検証がなされておらず、千歳烏山の街の規模や特色に適した計画とは言い難い。千歳烏山の魅力である開放感や地域特有の雰囲気、街並みを守るため、低層・中層建築や高架下空間の活用なども含めて検討し、建物の高さや容積率を見直した計画へ再検討することを求める。	（４）街の魅力（街並み・景観等）について ①～⑩ 区としましても、千歳烏山駅周辺地区の魅力は、駅を中心として南北両側に広がる複数の商店街、個人商店や専門店の集積、路地空間が生み出す人と人との交流、歩いて楽しめるヒューマンスケールの街並みなどにあると認識しております。 また、千歳烏山駅周辺地区は、区の都市整備方針において「主要な地域生活拠点」に位置付けており、地域住民の日常生活を支える商業、行政、文化、交流機能の維持・充実を図ることが求められております。 このため区では、令和３（２０２１）年６月に策定した千歳烏山駅周辺地区地区計画において、「駅南北の交流と人々が集う魅力あるまちの形成」「回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進」「安全で快適な歩行者空間の確保」「防災性の向上」を目標として位置付けております。 また、街並み誘導型地区計画制度を活用し、「５つの商店街の主要な道路に面する建築物の１階部分の住居系用途の制限」、「壁面の位置の制限」、「建築物高さの最高限度の制限」などを定めることにより、将来の建替え時において

	③ 高層マンション建設には反対である。超高層建築は景観を大きく損ない、日照阻害やビル風など住環境への悪影響をもたらすおそれがある。また、千歳烏山の魅力である個人商店や飲食店が立ち並ぶ落ち着いた街並みや地域の個性が失われ、画一的な街へ変化することを懸念する。甲州街道沿いの駅北側に建つ高層マンションは、国道に面した広い敷地に立地しているため今回の計画地とは条件が大きく異なるが、駅前の限られた敷地に超高層マンションを建設する必要性は見出せない。千歳烏山は住宅地を中心とした地域であり、超高層建築は地域特性にふさわしいとは言えないため、周辺環境や景観との調和を重視し、住環境と街の魅力を守る計画とすることを求める。 ④ 千歳烏山駅周辺の景観の魅力に惹かれて移り住む住民も多く、高層マンション建設によって現在の街並みや景観に大きな違和感が生じることを懸念している。４０階規模の高層マンションが本当に地域住民の望むまちづくりなのか疑問であり、行政及び事業者は住民の意見に真摯に耳を傾け、一度立ち止まって計画を見直すべきである。また、高層マンションは景観を損ない、千歳烏山らしい街の魅力を失わせるおそれがあるため反対であり、現在の街の良さを活かしたまちづくりを求める。 ⑤ 街は適切な維持・整備を行わなければ衰退していくと考えている。反対意見によって今回の事業が中止となれば、街の活性化の	も商業機能が継続的に立地し、駅周辺の回遊性と賑わいが維持されることを目指しております。 さらに、本事業は高層マンションの建設そのものを目的とするものではなく、「京王線連続立体交差事業」「駅前広場整備（世区街１４号線)」「補助２１６号線整備」「歩行者ネットワーク形成」「防災性向上」と連携しながら、駅周辺全体の利便性や回遊性の向上を図ることを目的としております。 特に、駅前広場南側地区においては、「歩行者空間」「広場空間」「商業機能」「交流機能」を整備するとともに、既存商店街との連続性や回遊動線の確保を図ることで、駅利用者や来街者が周辺商店街へ回遊しやすい環境の形成を目指しております。 また、再開発準備組合においては、現位置の再建を希望する権利者の生業継続や地域商業機能の継承に向けた検討が進められておりますが、区としても、既存商店街や個人商店が地域の重要な資源であると認識しており、新たな賑わいの創出と既存商業の維持・発展の両立が図られるよう求めてまいります。 本地区の市街地再開発事業に係る建築物の規模につきましては、再開発準備組合が、駅前広場や歩行者空間、広場等の公共的空間の確保、権利者の生活再建及び共同化を前提とした土地利用計画を踏まえ検討を進めてきたものです。 一方、区としても、市街地再開発事業に係る建築物の規模に対して「周辺市街地との景観調和」「建物による圧迫

	機会が当面失われてしまう。かつて甲州街道沿いへの中央線誘致が反対運動で見送られた歴史的経緯もあり、開発は実施できるタイミングで着実に行うことが重要である。現在はまさにその機が熟している時期であると捉え、本再開発事業をぜひ推進することを要望する。 ⑥ 先祖代々の土地を提供する立場として当初は「とんでもない話」と思ったが、京王線の連続立体交差化（高架化）や駅前ロータリーの確保に伴う南側地区の課題を知るにつれ、街が生まれ変わる必要性を理解するに至った。 ⑦ 高度利用地区および地区計画の変更にあたっては、高層部のセットバック形状の再検証や斜線制限等、周辺住環境への影響を最小限に抑える厳格な制限・誘導義務を計画内に盛り込むことを求める。 ⑧ 駅前がごちゃごちゃしていて、タクシーも入れない、違法駐輪も多く、車も駅に近づかないほか、駅周辺は人の多さに比べて魅力的な店が少ないなどの問題点を抱えていると認識しており、再開発には賛成である。しかし、駅直結や駅の周囲に高層マンションが建設されることには反対する。	感」「歩行者空間における見え方」「日影及び風環境への影響」「富士山への眺望などへの影響」については、重要な事項であると認識しております。 このため、今後の基本設計段階においては、区の「風景づくり計画」や「千歳烏山駅周辺地区地区計画」等に基づき、建築物の形態、色彩、素材、外構計画等について、周辺環境との調和が図られるよう検討が進められることとなります。 こうした中、再開発準備組合が示している建物計画案においては、「低層部に商業機能等を配置し、人々が行き交い、人々の活動が感じられる街並みを形成すること」、「高層部を細くスリム化することで圧迫感の低減を図ること」、「地上部等において広場や歩行空間、植栽帯を確保すること」などにより、周辺環境への影響を軽減する考え方が示されております。 なお、本地区の景観形成に当たっては、単に法令上の基準に適合するだけではなく、駅周辺商店街との連続性や歩行者空間との関係性も重要であることから、今後の基本設計段階において、「建築物の形態・色彩・素材・外構計画」などについて、周辺景観との調和に十分配慮するよう求めてまいります。 また、区としては、千歳烏山駅周辺の景観や街並みは、単に建物の高さだけで決まるものではなく、商店街、広場、歩行者空間及び地域活動が一体となって形成されるものと考えております。 区としましては、千歳烏山の個性や魅力を形成している

	⑨ 現在の千歳烏山駅周辺における歩行空間の狭さ及びゆっくりと過ごせる休憩・交流空間の不足といった課題を指摘する。再開発に際しては、歩行者優先の安全な動線、ゆとりある広場、ベンチ、街路樹等の緑化、及び雨天対応空間を含めた回遊しやすい街区構成の整備を求める。単なる通過点ではなく、自然と人が滞在し、交流が生まれる駅前空間の創出を要望する。 ⑩ 烏山をいい街にするために、この計画に賛成である。	既存商店街、地域コミュニティ、人と人とのつながりなどを重要な地域資源として位置付けており、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、市街地再開発事業を契機として、「ちとからまちづくりフォーラム」等を通じて、専門家や再開発準備組合、地域住民、まちづくり団体との対話を重ね、「京王線の南北商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「再開発街区」を結ぶ回遊ネットワークの形成を図りながら、千歳烏山らしい賑わいと住みやすさが両立したまちづくりを進めてまいります。
	（５）気候変動への対応について ① 高層マンション計画には強い懸念を抱いている。実際に居住する集合住宅では、近年の大雨による地下水位上昇によってエレベーターピットが浸水し、エレベーターが停止する事態が発生した。近年の豪雨増加を踏まえると、高層住宅については建物の耐震性だけでなく、浸水による設備停止や生活機能への影響についても十分な検証が必要である。また、周辺には野川や仙川が流れ、かつて河川が存在した地域でもあることから、高層マンションを支える地盤の安全性についても慎重な検証と説明を求める。 ② 今後も世界規模で異常気象の発生が予想される中、貴重な財源は地域住民の命と暮らしを守る施策へと優先的に投入すべきである。車や自転車、歩行者が混雑して交錯する現状の危険な商店街	（５）気候変動への対応について ①～④ 区としましても、深刻化する気候危機の状況を踏まえ、気候変動への対応、良好な住環境の確保及び環境負荷の低減は重要な課題であると認識しております。 区では、令和２（２０２０）年１０月に「世田谷区気候非常事態宣言」を表明し、２０５０年までに区内の二酸化炭素排出量実質ゼロを目指しております。 また、令和５年（２０２３）年３月には「世田谷区地球温暖化対策地域推進計画」を策定するほか、「世田谷区豪雨対策基本方針」に基づき、「水害に強い安全・安心のまち世田谷」の実現を目指し、豪雨対策を一層推進するなど、脱炭素社会の実現及び気候変動への適応に向けた取り組みを進めております。 本事業につきましては、京王線連続立体交差事業、駅前

	を、快適かつ安心して歩ける安全な空間へと改善するなど、真に取り組むべき課題は他に山積している。建物については過度な高層化を避け、低層化の方向で整備を進めることこそが、街づくりを成功に導く道である。 ③ 地球温暖化や局所的気候変動に関わる都市排熱問題に対し、区として懸念を諦めたまま計画を強行する姿勢なのか見解を問う。 ④ 気候変動に伴う酷暑日の増加等、将来的な環境の大変動を考慮しない高密度な開発計画の発想の限界を指摘する。人が密集することを前提とした画一的な都市計画から脱却し、駅周辺への森林整備など、環境変化を見据えた大胆かつ先進的な都市整備計画への転換を求める。	広場整備及び補助２１６号線整備と連携しながら、「防災性の向上」「歩行者空間の確保」「回遊性の向上」「公共空間の創出」を図るものであり、今後の建築計画につきましては、環境面についても法令及び各種計画等に基づいて検討が行われることとなります。 具体的には、建築物の省エネルギー性能につきましては「建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律」に基づき省エネルギー性能に関する基準への適合が必要となり、緑化につきましては「都市緑地法」や「みどりの基本条例」に基づき緑化の確保が必要になります。 また、雨水流出抑制や豪雨対策につきましては、「世田谷区建築物の建築に係る住環境の整備に関する条例」等に基づき雨水流出抑制や豪雨対策に関する検討が行われます。 さらに、区では、環境に大きな影響を及ぼすおそれのある開発事業について、環境配慮制度に基づく事前協議を実施しており、市街地再開発事業についても環境負荷低減や公害の防止、環境の保全・回復及び創出の観点から確認を行うこととなります。
	（６）みどりについて ① 高層マンションではなく、建築の変化に応じた別の考え方で住みやすい街にすべきである。コンクリートの建物ばかりではなく緑豊かなゆったりとした街を求める。都内で相次ぐ事業見直しの動きを踏まえた計画の見直しを求める	（６）みどりについて ①～③ 区としましては、みどり豊かで快適な市街地環境の形成や、気候変動による暑熱環境への対応が重要な課題であると認識しております。 また、計画理由に掲げる「緑と賑わいあふれる市街地環

	② 「緑と賑わいあふれる」について、昨今の夏の高温は緑を維持するのはとても大変である。私は公園の花壇のボランティアを引き受けている。街路樹は高温に強いサルビアは良いが、ボストン生まれのハナミズキは暑さに「うな垂れて」いる。是非、ミスト利用、アスファルトの遮熱対策、子供達を外に出掛けたくなる魅惑的な駅前広場をお願いしたい。 ③ 計画理由に歩行者を中心とした快適な交通ネットワークの実現や賑わいや緑あふれる環境の創出とあるが、この地区で計画されている超高層施設の活動を考えると交通広場は緑のある広場空間とは言えないなどからこうした目標がどのように実現されるのか不明である。千歳烏山にふさわしくないこの計画案には反対し、改めて広く議論を尽くすことを求める。	境の創出」について、その具体的な内容や実現方法をより明確に示すべきとのご意見が寄せられていることも認識しております。 本地区は、「世田谷区都市整備方針」において「主要な地域生活拠点」として位置付けており、駅前広場、歩行者空間及び商業空間等を一体的に整備しながら、安全で快適な歩行者環境の形成や回遊性の向上、にぎわいの創出を図ることとしております。 区が目指す「緑と賑わいあふれる市街地環境」とは、単に植栽を設けることにとどまらず、「歩いて移動しやすい歩行者空間」「滞在や交流が可能な広場空間」「緑化されたオープンスペース」「暑熱環境に配慮した公共空間」「多様な世代が利用しやすい駅前環境」などが一体となって形成される都市空間であると考えております。 また、近年の高温化を踏まえ、緑化のみならず、樹種の選定や維持管理、日陰の確保、暑熱対策など、持続的な利用を前提とした環境整備が重要であると認識しております。 建築敷地における広場空間の具体的な施設構成、緑化計画及び暑熱対策につきましては、今後の設計段階で検討される事項となりますが、区としましては、利用者の快適性や安全性にも十分配慮した計画となるよう事業主体である再開発準備組合と協議してまいります。 また、再開発事業における敷地内の緑化につきましても、「世田谷区みどりの基本計画」等との整合を図りながら、公共的空間と一体となった緑の創出や周辺環境との調

		和が図られることが重要であると考えております。 　駅前広場につきましては、進捗状況等を踏まえながら、区において具体的な設計等を今後行っていきます。いただいたご意見につきましては、区の関係部署と共有し、今後の設計等において検討してまいります。 　区としましては、駅前広場、歩行者空間、広場空間及び敷地内緑化が相互に連携し、千歳烏山らしい潤いと賑わいのある市街地環境が形成されるよう取り組んでまいります。 　また、いただいたご意見につきましては、今後の駅前広場整備及び再開発事業の具体的な検討に当たり、参考とさせていただきます。
	（７）電波について 　高度利用計画の高さだと、電波障害に大きな影響を与えるので反対する。	（７）電波について 　市街地再開発準備組合が実施した机上踏査の結果においては、市街地再開発事業による建築物の規模や位置関係から、一部の区域において、地上放送等への影響が生じる可能性があることを確認しております。 　このため、今後の事業の進捗に応じて、事業主体となる再開発準備組合において詳細調査を実施し、電波障害が確認された場合は、その原因者負担の原則のもと、必要な対策が講じられることとなります。 　区としましても、周辺住民の皆様の生活環境に影響が生じないよう、事業主体となる再開発準備組合による適切な調査及び対応を行うことを確認してまいります。

	（８）建築物の維持管理について ① 高層マンション建設には反対である。高層マンションは将来の大規模修繕や建替え、管理費・修繕積立金の負担増大、管理不全など長期的な課題を抱えており、将来的に地域の負の遺産となることを懸念している。また、高層マンションの増加は地域コミュニティの分断や空洞化を招くおそれがあり、街の活力や商店街にも影響を及ぼしかねない。 ② 高層マンション計画の中止を求める。民泊化や外国人トラブルの増加が懸念される。 ③ 建設のメリットが見出せない一方、専門家が指摘するように、高層マンションは維持管理コストや合意形成の難しさから今世紀中に廃墟化が進む懸念があり、新自由主義的な市場化政策は住宅困窮者を増やし「住まいは人権」という根幹を脅かす。 ④ 超高層建築物には、将来の維持管理や大規模修繕、建替え・解体に関する大きな課題があり、長期的には地域の負の遺産となることを懸念する。近年は建設費や資材価格が高騰しており、超高層化は事業リスクを高める要因ともなっている。また、災害時の安全性、環境負荷、将来の解体費用や廃棄物処理などについても十分な説明がなされていない。駅前整備の必要性は理解するもの	（８）建築物の維持管理について ①～⑧ 区としましても、大規模共同住宅における将来の適切な維持管理や大規模修繕、建替え等に関する課題は重要であると認識しております。 区では、「世田谷区第四次住宅整備後期方針（令和８（２０２６）年４月)」においてマンションの維持・再生支援を位置づけるとともに、「マンションの管理の適正化の推進に関する法律（令和２（２０２０）年改正)」に基づき、「世田谷区マンション管理適正化推進計画」を策定し、区内マンションの適正な管理及びマンション再生に関する取り組みを進めております。 市街地再開発事業により整備される共同住宅についても、他の区内マンションと同様に、区分所有者等により管理組合が設立され、管理規約や長期修繕計画等に基づいて維持管理が行われることとなります。 なお、将来の維持管理や修繕計画、管理運営の具体的な内容については、今後の事業計画等の検討の中で事業主体となる再開発準備組合により整理されるものであり、区としましては、事業主体に対し、関係法令や各種指針等を踏まえた適切な検討を行うよう求めてまいります。 また、空室化、所有者と居住者の分離、短期利用等に伴う地域コミュニティへの影響につきましては、区としても社会的な課題として認識しておりますが、その発生状況は市場動向や管理状況等の様々な要因に左右されるものであり、現時点において将来の状況を予測することは困難で

	の、高層マンションを前提とした開発ではなく、維持管理の持続可能性や将来世代への負担を踏まえた、よりコンパクトで地域環境に調和したまちづくりを検討すべきである。 ⑤ 高層マンションを転々とする「空中族」が存在し将来の老朽化時に数百世帯の合意形成が困難となる中、空き家化や廃墟化が進むのは自明であり一軒家以上に処置不能となる懸念がある。 ⑥ 高層マンション自体に対し、災害時の対応や将来の建て替えにおける所有者間の合意形成の難しさ、外国人による投機的利用等の懸念がある。また、同施設に行政機能が入居した場合、将来の老朽化時に行政側の支障を生じさせることが懸念される。 ⑦ 高層マンションにおける植栽の管理主体（区・管理会社）の明確化や、環境悪化を防ぐ衛生管理・剪定等の管理規則を長期にわたり共有・厳守することを強く求める。 ⑧ 高層マンションは近隣住民にとって持続可能な住まいとはいえない。外国人居住者の増加に伴う治安悪化の事例が近年増加していることに懸念がある。	す。 一方、本事業は高層マンションの建設自体を目的とするものではなく、京王線連続立体交差事業や駅前広場、補助２１６号線の整備等の都市計画事業と連携しながら、「交通結節機能の強化」「防災性の向上」「回遊性のある歩行者空間の形成」「公共的空間の確保」「権利者の生活再建」など、千歳烏山駅周辺地区が抱える課題の解決を図ることを目的としております。 区としましては、今後も関係法令及び計画に基づき、適正な管理及び良好な住環境の形成に資する取り組みを進めるとともに、事業主体となる再開発準備組合に対し必要な情報提供及び助言を行ってまいります。 区では、「誰もが共に参画・活躍でき、人権が尊重され、安心・安全に暮らせる 多文化共生のまち せたがや」を基本理念として、「世田谷区第二次多文化共生プラン」を策定し、共生社会の実現に向けた様々な施策を行っています。基本方針の１つである「多文化共生の意識づくり及び偏見・差別の解消」として、イベントや講座等の実施により多様な文化を理解し合える意識の啓発を促進してまいりました。引き続き、関係部署と連携しながら、多文化共生の意識啓発に努めてまいります。 民泊につきましては、住宅宿泊事業（民泊）を営む場合には法令に基づく届出が必要となるほか、共同住宅においては管理組合が管理規約等により住宅宿泊事業の実施の可否を定めることが可能とされています。 また、区では、共同住宅における住宅宿泊事業の届出に

		当たり、管理規約等により住宅宿泊事業が禁止されていないことを確認しています。 区では、区民の安全・安心及び良好な住環境の維持を図るため、住宅宿泊事業に関する法令及び条例に基づき、事業者に対する指導等を行っており、今後も、住宅宿泊事業の適正な運営が図られるよう、法令及び条例に基づき適切に対応してまいります。
	（９）事業採算性・事業成立性について ① 市場経済の下で事業者が利益の最大化を追求することは開発事業の本質であると理解するが、だからこそ市場経済を管理するために、市民の自治を基盤として、市民全体の公共的利益を市場の利益とは異なる視点から測り、示す義務があると考える。 ② 超高層ビルの建設にあたっては、都市生活における社会的生存基盤の維持という、より長期的な視点に基づく評価が不可欠であると主張する。この観点に照らし、現行計画を推進することは世田谷区政が目指すべき社会的生存基盤を重視する姿勢に反し、拙速な決定を回避した慎重な検討が求められる。 ③ 採算性を理由に６００戸規模の高層マンション建設を進めるのであれば、事業収支や収益構造について十分に情報開示すべきである。土地の高度利用がなされていないという説明だけでは、高	（９）事業採算性・事業成立性について ①～⑨ 市街地再開発事業は、都市再開発法に基づき、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、道路や広場等の公共施設の整備、防災性や歩行環境の向上などの地域課題の解決を図り、権利者の生活再建に配慮しながら進められる公共性を有する事業です。 近年の「建設資材価格」や「労務費」の上昇などの社会経済情勢の変化については区としても重要な課題と認識しており、本地区の都市計画決定に向けては、再開発準備組合において検討している事業フレームや事業性に関する資料を踏まえ、関係機関とも協議しながら、その実現可能性を確認してきました。 一方で、都市計画決定は、地域の将来像や土地利用の方針、公共施設の配置、建築物のおおむねの規模など、まちづくりの基本的な枠組みを定めるものであり、個々の権利変換や補償内容、維持管理計画等の詳細を確定する段階ではありません。これらにつきましては、今後の組合設立認

	さ制限を変更して高層マンションを建設する必要性の根拠として不十分であると考える。税金を投入するのであればきちんとした説明を求める。高層マンションが１００年後に地域の誇りとなるか疑問である。 ④ 「駅前だから高層化する」という発想を先行させるのではなく、千歳烏山の現在の人口や住宅・商業需要を実態に即して調査し、本当に１４０m級の住宅が必要であるのかを厳に検証してほしい。また、計画されている住宅がどのような所得層や世帯構成をターゲットとしているのか、その需要調査の結果についても明確に公開することを強く求める。 ⑤ 今後ますます値上がりする建設費の補填を中心に、商店街組合とゼネコンに対して多額の区税が使われることに対して強い怒りを覚える。土地が狭いからといってペンシル型のビルにし、部屋の売り上げ収入を計算して利益が見合う高さまで積み上げるという手法は、都市部の再開発のあり方として、１０年後には「古くて浅い考え方だった」と振り返ることになるのは目に見えている。 ⑥ 高層マンション建設には反対である。人口減少や建設費・人件費・資材費の高騰が進む中で、大規模な高層マンション開発は時代に適した手法とは言えず、事業の実現性や持続可能性にも疑問	可、事業計画認可及び権利変換計画認可の各法定手続きの中で具体化され、審査することになります。 また、本地区においては、「駅前広場整備による交通結節機能の強化」のほか、再開発建物の建築敷地における「歩行者空間及び広場空間の確保による安全性・回遊性の向上」はもとより、敷地の大規模化に伴う「防災性の向上」や「土地の合理的かつ健全な高度利用」などの公共公益上の効果を図ることを目的としております。 公的支援につきましては、今後の事業計画の具体化と精査を踏まえて整理されるものであり、現時点で補助金額等が確定しているものではありませんが、補助制度は公共施設整備や防災性向上などの公共的効果を対象として、法令や補助金交付要綱等に基づき、その必要性や公共性について確認してまいります。 また、区としましては事業費や事業収支の状況について継続的に確認し、事業の成立性や公共性との均衡を見極めながら適切に対応してまいります。 本事業につきましては、今後、都市計画決定後に進められる「組合設立認可」や「事業計画認可」等の法定手続きにおいて、「事業収支計画」、「資金計画」、「保留床処分計画」等について審査が行われ、事業の成立性が確認されることとなることから、法定手続きを通じて適切な事業計画となるよう確認してまいります。 区としましては、権利者の皆様の居住や生業の継続、将来の負担に対する不安があることは十分認識しており、事業主体となる再開発準備組合に対して丁寧な情報提供と説

	がある。また、高額な分譲価格や商業施設の賃料上昇が地域の生活コスト増加につながることを懸念する。千歳烏山らしい商店街や住環境を守りながら、地域の実情に即した持続可能なまちづくりを進めるべきである。 ⑦ 高層マンション計画については、投資目的による購入や不動産価格の上昇に加え、建設費や資材価格の高騰により事業そのものが計画どおり進まないリスクを強く懸念する。現在の社会経済情勢では、工事の長期化や工期延長、さらには計画変更が生じる可能性も否定できず、その影響を地域住民が長期間にわたり負担することとなるおそれがある。また、事業成立性の確保を理由として将来的にさらなる規模拡大が求められることも危惧される。こうした不確実性を踏まえれば、大規模な高層マンション計画ではなく、よりコンパクトで実現可能性の高い計画へ見直すべきである。 ⑧ 各地で再開発計画の誤算や見直し・中止が相次ぐ現状を踏まえると、高層マンション建設を含む本計画を進めることには、５０年後の将来に対して不安を感じている。 ⑨ 高層マンションブームも翳りを見せ始めている。	明責任を果たすよう求めるとともに、区としても必要な確認及び関与を行いながら、権利者の生活再建に配慮した事業となるよう取り組んでまいります。 権利者の生活再建者以外の住宅部分に係るターゲット層の想定につきましては、今後の事業計画及び市場動向等を踏まえて事業主体である再開発組合において検討が進められることになります。

	（１０）経済的負担増加について ① 開発に伴う地価上昇の予測、ならびに近隣住民や農家の固定資産税、相続税路線価、賃貸物件の家賃への影響について試算・公表を求める。地価高騰による住民の退去圧力や、相続税負担増に伴う近隣農家の農地売却・離農の誘発が懸念される。 ② 北烏山の高層マンション建設時における小学校での経済的格差があった。千歳烏山に元々居住する中堅層の住民を追い出して、一層排除したいのかと感じた。 ③ 大規模な駅前再開発や高層マンション建設によって、周辺地域の地価や不動産評価が上昇し、固定資産税などの住民負担が増加する可能性がある。特に長年住み続けてきた高齢者にとっては、資産価値の上昇が必ずしも生活の豊かさにつながるわけではない。売却予定のない住宅の評価額だけが上がり、税負担や生活費が増えるのであれば、それは利益ではなく負担である。再開発によって誰が利益を得て、誰が負担を負うのかについて、世田谷区は十分な検証と明確な説明を行うべきである。 ④ 高層マンションが建設されれば居住の継続が困難となり、住宅の売買・転居を検討せざるを得ないが、近隣施設で暮らす親の事情により直ちに転居することも難しい。高層マンション建設を絶	（１０）経済的負担増加について ①～④ 区としましては、近年の建築費、資材費及び人件費の高騰や住宅価格の上昇が住民生活や事業活動に大きな影響を与えていることを認識しています。 また、市街地再開発事業に伴う土地利用の変化や不動産市場への影響について、ご懸念のご意見があることも認識しております。 本地区における市街地再開発事業に係る共同住宅部分につきましては、権利者の生活再建や事業成立性を踏まえながら検討されるものであり、住戸構成等については、今後の事業計画及び市場動向等を踏まえて事業主体である再開発組合において検討が進められることになります。 また、固定資産税等につきましても法令に基づく評価や課税の仕組みにより決定されるものであり、その負担は個々の土地や建物の状況等によって異なるものと認識しております。 また、区としましても、再開発事業の実施にあたり、地域の魅力を支えてきた既存商店街や地域コミュニティへの継承に配慮したまちづくりが図られることが重要であると認識しております。 このことから、地域住民や事業者の皆様への丁寧な情報提供に努めるとともに、地域で暮らし、商売を営んできた方々の生活や地域とのつながりを大切にしながら、誰もが安心して暮らし続けられるまちづくりに取り組んでまいります。

	対に止めていただきたいと切に求める。	
	（１１）投機関連について ① 都市計画案の理由書に記載されている「商業・業務、住宅など多様な都市機能が集約した複合市街地の形成」や、「歩行者を中心とした快適な交通ネットワーク、防災性の高い市街地環境の創出」という目的には賛同する。しかし、そのためになぜ高さ１４０ｍの高層マンションの建設が必要なのかが明確に示されていない。また、他の地域では高層マンションが外国人などによる投資目的で購入され、実際に人が住んでいない部屋が多いとの報道も見受けられる。 ② 千歳烏山の魅力の核は商店街にあり、老朽化した商店街の再構築には理解を示しつつも、過剰な高層マンション建設による更なる人口増加の目的に疑問を呈する。開発費用の捻出を目的とした高額マンションの供給は、海外の資産家が買い漁りどこの国の人かわからない方や賃貸住まいが関の山である。そんな治安にマイナスな再開発は中止すべきである。 ③ 千歳烏山に１４０ｍ・３４階建ての高層マンションは不要である。現在、２３区の中古マンション価格は７０㎡で１億３，０００万円を超え、新築であれば２億円近くに達すると報じられているように、一般の庶民にはとても手が届かない。結果として投資	（１１）投機関連について ①～⑤ 近年、都心部を中心としてマンション価格の上昇基調が続く中、住宅の投資商品化や所有者と居住者の分離などから、地域コミュニティへの影響などについて様々な指摘があることは、区としても認識しております。 一方、本地区で進めようとしている市街地再開発事業は、高層マンションの供給そのものを目的とするものではなく、京王線連続立体交差事業や駅前広場整備、補助２１６号の都市計画事業と連携しながら、「駅前広場整備による交通結節機能の強化」、「歩行者空間及び公共的空間の確保」、「防災性の向上」、「土地の合理的かつ健全な高度利用」、「駅周辺の回遊性向上」などの、千歳烏山駅周辺が抱える地域課題の解決を目的として実施するものです。 区は、都市計画案の作成に当たり、「駅前広場等の公共施設整備の必要性」、「地区計画及び地区街づくり計画との整合」、「容積率及び建築物の高さ設定の根拠」、「交通処理への効果」、「主要な地域生活拠点として求められる都市機能」について確認し、本計画が都市計画上必要な公共公益性を有するものと判断しております。 また、本事業により整備される住宅については、一般の分譲住宅と同様に市場に供給されるものであり、区は将来的な購入者の属性や住宅取得目的を直接制限することはできません。しかし、所有者と居住者の分離や地域コミュニ

	目的の購入者が集中することは目に見えており、そのような建物のために多額の税金を投入する必要はどこにもない。 ④ 高層マンション計画については、住宅が投機対象となり、実際に居住しない所有者や転売目的の購入者が増えることを強く懸念する。人口減少社会を迎える中で、将来的に空室の増加や管理不全、建物の老朽化が進み、地域の負の遺産となるおそれがある。 また、高層マンション住民と既存住民との間に分断が生じ、地域コミュニティの希薄化や商店街の衰退を招く可能性もある。駅前整備を進めるとしても、投機的な住宅供給に依存するのではなく、地域の持続性や住民の暮らしを重視したまちづくりを検討すべきである。 ⑤ 昨今の世情において外国人の転入増加に伴う治安悪化や治安維持コストの増大が懸念されるため、高層マンション等の建設に反対する。	ティへの影響は重要な課題であると認識しております。 こうした中、新宿区では、令和８（２０２６）年４月に、大規模な分譲マンションの短期売買の抑制に向けた要綱を施行し、一定の開発事業に対して抑制対策の届出や協議等を求めております。また、千代田区においても、不動産協会に対し、投機目的のマンション取引を抑制するための取組みを要請しております。区としましても、国や不動産業界の動向、他自治体の取組みなどを踏まえ、投機的な取引の抑制に向けた対応について、引き続き検討してまいります。 また、区としましては、今後の事業計画の具体化に当たり、「地域交流やコミュニティ形成に資する公共的空間の運営」、「既存商店街との連携」、「町会・自治会活動への参加促進と連携」などについて、事業主体となる再開発準備組合と協議を行ってまいります。 区といたしましては、投機的な取引や将来的な地域コミュニティへの影響に対する懸念を十分認識しておりますが、本計画は地域課題の解決や公共公益性の向上に資するものと判断しており、今後も持続可能な地域コミュニティの形成や街づくりに資するよう取り組んでまいります。
	（１２）工事関連について 高層マンション建設の工事期間中の騒音や振動、交通への影響が懸念される。	（１２）工事関連について 区としましては、建築物の建設工事に伴う騒音、振動、工事車両の通行及び交通への影響等について、地域住民の皆様から懸念が寄せられていることを認識しております。

		一方で、工事期間や施工方法、安全対策等につきましては、本都市計画決定後に行われる事業計画、基本設計及び実施設計の段階において具体化される事項となります。 再開発事業に伴う施工計画につきましては、今後、事業主体となる再開発準備組合において詳細な検討が行われますが、工事車両の走行ルートや出入口、交通誘導計画、安全対策等については、道路管理者である区や、京王線連続立体交差事業の施行者である東京都、交通管理者である警察など、関係機関との協議を踏まえながら作成されることとなります。 区では、今後の事業計画及び施工計画の検討に当たり、適切な対応が図られるよう事業主体に求めるとともに、その内容を確認してまいります。 また、工事の実施に当たっては、周辺住民への情報提供や周知が適切に行われることも重要であると認識しており、区としましては、工事による影響の低減と地域の安全確保が図られるよう、関係機関及び事業主体と連携しながら対応してまいります。
	（１３）千歳烏山の賑わいについて ① 駅前広場や道路整備には賛成であるが、高さ１４０ｍの高層マンション建設には反対である。少子高齢化が進む中、再開発では高層住宅ではなく、高齢者が健康でいきいきと集い、交流できるシニアセンターや地域コミュニティの拠点整備を優先すべきである。また、特急停車駅という立地を活かし、中層程度のオフィス	（１３）千歳烏山の賑わいについて ①～⑭ 区としましても、千歳烏山駅周辺地区の魅力は、駅を中心として南北両側に広がる複数の商店街、個人商店や専門店の集積、路地空間が生み出す人と人との交流、歩いて楽しめるヒューマンスケールの街並みなどにあると認識しております。

	や商業施設など、地域の活性化につながる施設の整備を検討することが望ましい。再開発の恩恵は既存住民や地域商店街に還元されるべきであり、高層マンションによる人口流入や大手事業者の進出によって、地域に根差した商店や住民の暮らしが損なわれることのない計画とすることを求める。 ② 千歳烏山駅前は、烏山区民センター広場や商店街を中心に、多くの人が楽しく歩き、親しみを感じられる魅力的な街である。駅前広場の整備や利便性向上には賛成であるが、高さ１４０ｍの高層マンション建設は地域の歴史や文化、街並みと調和せず、千歳烏山らしさを損なうものであるため反対である。再開発を行うのであれば、高層マンションではなく商業施設や店舗を中心とした計画とし、地域住民が共有できる施設や空間の充実に力を入れるべきである。また、計画範囲や立ち退きの影響について十分な説明を行い、地域に根差した商店や住民の暮らしに配慮したまちづくりを求める。 ③ 大型の再開発が、現在の千歳烏山の活気を直接支えている市民層（既存住民や事業者など）にとって、本当に利益をもたらすものとなるのか甚だ疑問である。 ④ 歩行者の安全及び利便性に十分配慮した開発を要望する。下層階には現代的なテナントの誘致を図り、仙川駅や調布駅等の周辺	また、千歳烏山駅周辺地区は、区の都市整備方針において「主要な地域生活拠点」に位置付けており、地域住民の日常生活を支える商業、行政、文化、交流機能の維持・充実を図ることが求められております。 このため区では、令和３（２０２１）年６月に策定した千歳烏山駅周辺地区地区計画において、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまちの形成」「回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進」「安全で快適な歩行者空間の確保」「防災性の向上」を目標として位置付けております。 また、街並み誘導型地区計画制度を活用し、「５つの商店街の主要な道路に面する建築物の１階部分の住居系用途の制限」、「壁面の位置の制限」、「建築物高さの最高限度の制限」などを定めることにより、将来の建替え時においても商業機能が継続的に立地し、駅周辺の回遊性と賑わいが維持されることを目指しております。 さらに、本事業は高層マンションの建設そのものを目的とするものではなく、「京王線連続立体交差事業」「駅前広場整備（世区街１４号線）」「補助２１６号線整備」「歩行者ネットワーク形成」「防災性向上」と連携しながら、駅周辺全体の利便性や回遊性の向上を図ることを目的としております。 特に、駅前広場南側地区においては、「歩行者空間」「広場空間」「商業機能」「交流機能」を整備するとともに、既存商店街との連続性や回遊動線の確保を図ることで、駅利用者や来街者が周辺商店街へ回遊しやすい環境の形成を目

	主要駅（競合地域）と比較して遜色のない商業機能及び良好な住み心地の確保を求める。 ⑤ 従来型の再開発によってできるのは、どこにでもあるような商店や飲食店が並ぶだけの人工的な街にすぎない。それは世界各地で批判されているジェントリフィケーションそのものである。個性ある個人店が入る余地のない再開発で、本当の「賑わい」など生まれるはずもない。開発業者に騙されてはならない。このような再開発の様式は、別のスタイルの再開発を下北沢駅周辺で成功させた世田谷区には全くふさわしくない。 ⑥ 開発自体は否定せず地域の活性化は望むものの、高層マンションは不要であり、街のスケールに合った商業施設や店舗を中心とした再開発を求める。 ⑦ 千歳烏山は人口が増加している一方で、時代の変化による個人店の減少等により町の賑わいが数十年前に比べて明らかに減っている。隣の仙川や調布は再開発によってさらに賑わいが増しており、自身も買い物や映画のためにわざわざ出向いている。 ⑧ 何度も勉強会に参加して実感したのは、この再開発が最初から民間事業者の高層マンション建設を前提に進められており、「賑	指しております。 また、再開発準備組合においては、現位置再建を希望する権利者の生業継続や地域商業機能の継承に向けた検討が進められておりますが、区としても、既存商店街や個人商店が地域の重要な資源であると認識しており、新たな賑わいの創出と既存商業の維持・発展の両立が図られるよう求めてまいります。 なお、文化機能や交流機能につきましても、駅周辺における地域活動や交流の場の確保は重要であると認識しており、駅前広場や公共的空間の利活用を含め、多様な世代が交流できる環境づくりが図られることが望ましいと考えております。 区としましては、千歳烏山の個性や魅力を形成している既存商店街、地域コミュニティ、人と人とのつながりなどを重要な地域資源として位置付けており、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、市街地再開発事業を契機として、「ちとからまちづくりフォーラム」等を通じて、専門家や再開発準備組合、地域住民、まちづくり団体との対話を重ね、「京王線の南北商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「再開発街区」を結ぶ回遊ネットワークの形成を図りながら、千歳烏山らしい賑わいと住みやすさが両立したまちづくりを進めてまいります。

	わいのある魅力的な街づくり」をお題目に掲げながら、高層マンション建設以外の本当の街の将来案が何一つ提示されていないのは明らかにおかしいということである。高層マンションでは多方面からの集客など期待できず、既存の商店街も立ち退かされて錆びれた廃墟と化すのは火を見るより明らかであり、補助金で建設を援助する税金の無駄遣いを止めるべきである。多摩ニュータウンや高島平団地のような大衆団地ではいざ知らず、街を活性化するのなら、京王線の利便性を活かし多方面からファミリー層などの集客や商店街の売り上げ増加を図るためにも、狭いスペースを活かした水族館などの代替案を低予算で検討すべきであり、勉強会でこうした議論を行わず高層マンション建設へ突っ走る役人や政治関係者は、一企業の利益ばかりを追求せず住民をないがしろにしないことを求める。 ⑨ 　１４０ｍの高層マンションの計画には断固反対である。長年、細切れの低層の商店街であった中に、１４０ｍのビルというのは極端すぎ、調和を無視した唐突な景観である。南側に造られる公園も中途半端で工夫がなく、魅力的な街にしようという心意気が感じられない。権利者ファースト、住民後回しの計画に思えてならない。南口ははっけん通りが歩道も広く歩きやすい。駅から少し離れるが、もっとお店が増えるといいと思う。駅前が賑わい、そしてその周辺にも人の流れができていくような、均整のとれた奥行きのある街になってほしいと考える。	

	⑩ 千歳烏山の魅力は、個人商店が集積し、人と人とのつながりが感じられる商店街文化と親しみやすい街並みにある。特に、駅南口のテイクアウト専門のコーヒー屋のように、人々が自然に集い会話を交わせる空間は地域コミュニティを支える重要な存在である。高層マンションを中心とした再開発は、こうした地域の個性や商店街文化を損ない、既存商店の存続や街の回遊性に悪影響を及ぼすおそれがある。再開発を進めるのであれば、高層化ではなく商店街や個人商店との共存を重視し、千歳烏山らしい魅力や賑わいを維持・発展できる計画とすることを求める。 ⑪ 高層マンションを中心とした再開発は、空室化やテナント不足、賃料上昇による個人商店の撤退を招き、地域活性化につながるとは限らない。実際に、動画サイト等で紹介されている他地区の再開発事例では、高層マンション完成後も商業施設の空き区画や賑わい不足が指摘されている。重要なのは、住民が安心して暮らし続けられ、既存商店が営業を継続できることであり、投機や一部事業者の利益を優先するのではなく、地域コミュニティや小規模事業者が共存できるヒューマンスケールのまちづくりを目指すべきである。また、高層マンションが本当に賑わいの創出につながるのか十分に検証し、住民の意見を踏まえて計画を見直すことを求める。 ⑫ 地元の高校生が放課後に電車で仙川へ遊びに行ったり、２０代	

	の若者が千歳烏山から利便性の高い仙川へ転居したりしている実態を知りショックを受けた。こうした現状を踏まえ、千歳烏山も街が思い切って変わらなければならない時期に来ていると強く考える。 ⑬ 単なる高層マンション建設ではなく、新しい商業施設や住宅を含め、千歳烏山および周辺地域全体が活性化・賑わうような実効性ある利活用を期待する。 ⑭ いろいろなお店が入って街が活性化することを期待する。	
	（１４）千歳烏山らしさについて ① 千歳烏山駅周辺は、商店街や個人商店、飲食店、医療機関、公共施設などが集積した利便性の高い魅力的な街であり、その良さを活かしたまちづくりを進めるべきである。計画図のように道路を挟んで一方のみを大規模再開発し、高層マンション等を含む新たな商業地区へ転換する手法は、街並みの連続性や景観の調和を損なうおそれがあり疑問である。課題である踏切問題の解消や駅前機能の向上は必要であるが、既存商業地域を大きく変える高層マンション建設ではなく、駅や区民センター広場、公共空間を一体的に活用した整備を検討すべきである。地域住民に親しまれてきた街の魅力を維持しながら発展させる計画を求める。	（１４）千歳烏山らしさについて ①～⑨ 本地区は、「主要な地域生活拠点」として位置付けており、駅前広場や歩行者空間等の整備、防災性や回遊性の向上及び商業機能の充実などを図ることが求められております。 一方、千歳烏山駅周辺には、長年にわたり培われてきた商店街や個人商店、寺町をはじめとする歴史や文化、地域コミュニティなど、多様な地域資産があり、これらが千歳烏山らしい街並みや魅力を形成しているものと認識しております。 区としましては、都市計画事業によりまちが大きく変わる中においても、こうした地域資産や人と人とのつながり

	② 街づくりにおいて重視すべきなのは、目先の経済効果や土地の高度利用ではなく、数十年後の千歳烏山に何を残すかという長期的な視点である。建物は建設後いずれ老朽化するが、地域の歴史や文化、商店、祭礼、人と人とのつながりといった無形の資産は時間とともに価値を高めていく。高層化や大型化のみを土地の有効活用と捉える考え方には疑問があり、事業者や投資家の利益の一方で、長年この地域で暮らし商売を続けてきた人々の生活や地域コミュニティが損なわれるおそれがある。街は単なる土地ではなく、人々の暮らしや歴史によって成り立つものであり、そうした地域の価値を守り継承する視点を持ったまちづくりを求める。 ③ 千歳烏山の魅力は、商店街や個人商店、人の顔が見える温かなコミュニティ、広い空と落ち着いた街並みにある。高さ１４０ｍの高層マンション建設は、こうした千歳烏山固有の個性や文化、歴史、商店街の魅力を損ない、チェーン店中心の画一的な街へ変えてしまうおそれがあるため反対である。駅前整備や利便性向上の必要性は理解するものの、地域の価値は建物の大きさや容積率ではなく、商店街や地域コミュニティとの調和によって形成されるものである。既存商店街や個人商店、地域文化を保全・継承しながら、千歳烏山らしい魅力を活かしたまちづくりを進めるとともに、高層マンションありきではなく地域にふさわしい規模や手法について改めて検討することを求める。	を大切にし、その魅力を次の世代へ引き継いでいくことが重要であると考えております。 こうした考えのもと、区では、「ちとからまちづくりフォーラム」のワークショップや関連企画である情報交換会などを通じて、地域の皆様から千歳烏山らしさやまちの魅力、将来のまちづくりに関する様々なご意見やご提案を伺ってまいりました。今後も、こうした意見交換を重ねながら、地域の皆様と千歳烏山らしいまちの将来イメージを共有し、その実現に向けた取組みにつなげてまいります。 また、市街地再開発事業の建築物の低層部の商業部分につきましては、権利者で構成されている再開発準備組合には商店街に所属する権利者も含まれており、千歳烏山に相応しい商業施設のあり方を検討しています。 さらに、５つの商店街で構成されている千歳烏山商店街連合会とも市街地再開発事業に関する検討状況の情報共有が図られていると伺っております。 千歳烏山商店街連合会に設置されている街づくり委員会では、商店街の街づくりの方針である「ちとから・まちづくりデザイン（令和４（２０２２）年４月策定)」の実現に向けた取組みが進められており、区もこの活動を支援しております。区としましては、既存商店街とのつながりや地域の魅力が生かされた計画となるよう、再開発準備組合と街づくり委員会との情報共有や連携を促してまいります。 区としましては、引き続き、地域の皆様への丁寧な情報提供や対話を重ねながら、地域の歴史や文化、商い、人と

	④ 千歳烏山の魅力は、広い空や開放感のある低層の街並み、人の顔が見える商店街、そして地域に根付いた温かなコミュニティにある。高さ１４０ｍ・容積率７００％を前提とした高層マンション計画は、こうした「烏山らしさ」を損ない、画一的で無機質な街へと変えてしまうおそれがあるため反対である。駅前整備や利便性向上の必要性は理解するものの、超高層化が不可欠である理由は示されておらず、低層・中層案との比較検討を行うべきである。再開発は高層マンションありきではなく、商店街や地域コミュニティ、景観や開放感を守りながら、千歳烏山らしい魅力を将来へ継承できるまちづくりを目指すべきである。住民参加のもとで十分な議論を行い、地域にふさわしい規模と内容へ計画を見直すことを求める。 ⑤ 千歳烏山の魅力は、商店街や地域コミュニティ、落ち着いた街並みといった「烏山らしさ」にある。再開発によってその魅力や個性が失われることを懸念しており、画一的な高層化ではなく、地域の歴史や文化、既存の商店や人とのつながりを大切にしたまちづくりを求める。住民や地域を愛する人々の声を十分に反映し、千歳烏山らしい魅力を将来に引き継ぐ計画とするべきである。 ⑥ 地元住民の間では「高層マンションは絶対にいらないが、商業施設や店舗が入るビルのみであれば賛成である」という声が圧倒	人とのつながりを大切にし、安全性や利便性の向上と千歳烏山らしい魅力の継承が両立するまちづくりを進め、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の実現を目指してまいります。

	的多数を占めており、現在の計画はこの住民の総意を完全に無視して地域の実情に合わない巨大マンションを押し付けるものであり、無機質な高層ビルの圧迫感によって「烏山らしさ」や歴史的景観が壊されることへの耐え難い痛み、住民の想いが置き去りにされることによる地域コミュニティの分断と深い落涙への恐れがある。 ⑦ 　当地区および小学校周辺の住宅地では、親同士の密接な連携と「地域の目」による強力な見守りネットワークが子どもたちの安全を守り良好な環境を維持しているが、大規模再開発による立ち退きや長期間の工事・大型車両の増大は住環境を激変させ、長年築かれてきた貴重な子育てコミュニティを分断・解体するものである。 ⑧ 　世田谷区のまちづくりフォーラム等での議論から、「多様性」や「雑多さ」、そしてそれらの「共存」が千歳烏山らしさの共通の想いとして浮かび上がる。再開発による新しい空間と、昔ながらの街並みや個性的な個人店とが共存する街になることを願い、再開発はその起爆剤になると確信する。 ⑨ 　これまで長く親しまれてきた千歳烏山の街の良さを大切にしながら、より安全で、歩きやすく、暮らしやすい街へと発展していくことを期待しており、以上の理由から本都市計画案に賛成し、	

	地域住民の安全と利便性の向上のためにも計画を着実に進めていただくことを強く希望する。	
	（１５）駐輪・駐車等について ① 千歳烏山駅周辺が抱える深刻な自転車放置問題に鑑み、駅の高架整備に際しては高架下等に巨大な駐輪場の整備を強く希望する。近年増加しているスポーツサイクルや電動アシスト付き自転車に対応し、最新式で間隔を広めに取った使いやすい設備であれば、住民としても積極的に気持ちよく利用できる。 ② 調布市の国領駅周辺では、高層マンションの低層部に潤沢な駐輪場を整備できていることで、駅周辺の放置自転車の数は、千歳烏山駅周辺と比較して極めて少ない印象である。是非、近隣地区の駅前高層建築物の実例を参考にしながら、今後の計画を検討し、進めていただきたい。 ③ 烏山は、自転車利用の住民が多い。自転車置き場の拡充を切に願う。 ④ 千歳烏山駅前の交通環境改善に向け、歩行者・自転車・自動車の動線分離、無料自転車駐輪スペースの増設及び店舗等の搬入用道路・スペースの確保を求める。	（１５）駐輪・駐車等について ①～④ 区としましても、千歳烏山駅周辺における放置自転車対策、駐輪場不足への対応、安全な歩行空間の確保は重要な課題であると認識しております。 このため区では、「自転車等放置禁止区域の指定」「放置自転車の撤去」「駐輪場の新設及び改修」「利用実態に応じた収容台数の確保」などの取り組みを進めてまいりました。 また、現在、区と駅周辺の５つの商店街で構成される千歳烏山商店街連合会が連携を図りながら、自転車のマナー啓発や既存駐輪場の利用促進に向けた検討などを進めております。 現在進められている「京王線連続立体交差事業」「駅前広場整備（世区街１４号線)」「補助２１６号線整備」のほか、「千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業」は、個別の事業ではなく、駅周辺の交通機能及び回遊性の向上を図るため一体的に進めようとするものです。 こうした中、再開発準備組合においては、これらの都市計画事業の完成を前提として、自動車及び歩行者の将来交通量を踏まえた交通影響のシミュレーションを実施しており、区としてもその内容について確認を行っております。

		現時点では、駅前広場や補助２１６号線の整備と合わせて交通処理が図られることを前提とした検証結果が示されておりますが、今後の事業具体化にあたっては、交通管理者等との協議を踏まえながら、検討が進められることとなります。 また、自転車利用につきましては、「駅利用者の駐輪需要」「子乗せ自転車等の大型化への対応」「高架下空間の活用可能性」「歩行者空間との安全な分離」などが重要であると認識しております。 区としましては、京王線高架化後の駅周辺空間の活用も含め、自転車利用環境の向上に向けて関係機関や関係部署と連携しながら検討を進めてまいります。 さらに、本事業で創出される歩道状空地や広場空間につきましては、単なる空地ではなく、「歩行者の安全性向上」「自転車との適切な分離」「商店街との回遊性向上」「駅利用者の利便性向上」につながる公共的空間として整備されることが重要であると考えております。 区としましては、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、補助２１６号線整備及び市街地再開発事業を総合的に進めることにより、放置自転車対策や交通環境改善、安全で快適な回遊ネットワークの形成を図ってまいります。
	⑤ 烏山駅周辺には広い駐車場がないため、買い物等は他の駅に行ってしまう現状がある。そのため、大きなストア、大きな広場、料金の安い駐車場が必要であり、それなりの規模の建物も不可欠	⑤ ご意見として承ります。 区としましては、千歳烏山駅周辺地区について、「世田谷区都市整備方針」において商業、サービス等の機能が充

	である。東京駅周辺の店舗街のような多様な店舗の誘致も必要ではないか。無料の駐車場を設けなければ、成城駅や仙川駅に負けてしまう。京王線沿線の駅同士が共に栄えることを強く願う。	実した「主要な地域生活拠点」と位置付けており、地域住民の日常生活を支えるとともに、駅利用者を含めた多くの人が利用しやすい利便性の高い駅前環境の形成が重要であると考えております。 　また、再開発準備組合による建物計画案では、低層部への商業機能の配置が計画されており、商業施設の利用者に対応する駐車場及び駐輪場についても計画されております。 　駐車場の規模や運用方法、導入される商業機能の内容等につきましては、今後の事業計画及び施設計画の具体化の中で検討されるものと認識しております。 　区としましては、駅前広場や歩行者空間の整備により公共交通を利用しやすい環境を整えるとともに、商業機能の充実や広場空間の活用を通じて、多様な世代が利用しやすく、回遊性とにぎわいのある駅前空間の形成が図られることが重要であると考えております。 　また、商業機能や交通利便性の向上のみならず、地域の魅力向上や地域コミュニティの活性化につながる駅前環境の形成が図られるよう、引き続き事業主体である再開発準備組合と共有するとともに、協議してまいります。
	（１６）生活再建について ① 　南側地区の権利者の立場から、生まれ育った土地を離れたくないこと、現在の居宅は駅や商店街に近く十分満足しており転居の理由がないこと、また数年前に新築したばかりで解体する気にな	（１６）生活再建について ①～⑤ 　区としましても、長年地域で居住し、又は営業を継続してこられた権利者、借地権者、借家人、テナント事業者の皆様が、将来の居住継続や営業継続について不安を抱えて

	れないことを理由に、高層マンション建設による再開発に反対する。 ② 土地の高度利用や都市機能の更新、防災性向上といったまちづくりの目的は理解するものの、現在地で長年営業を継続している事業者として、立退きや移転を前提とせず、まずは現在地での営業継続が可能となる代替案を十分に検討することを求める。高度利用地区の区域設定や容積率、施設配置については、既存事業者を残しながら街づくりの目的を達成できる可能性を検証し、その検討結果と採用困難な理由を具体的に説明すべきである。また、地域の賑わいや活力は新たな施設整備だけでなく、長年地域に根差して営業し、雇用や顧客との関係を築いてきた既存事業者によっても支えられていることから、事業継続の価値を十分考慮した計画とすべきである。今後も継続的な情報提供と協議の機会を確保し、賃借事業者の営業継続や権利に十分配慮した対応を求める。 ③ 再開発に伴う土地利用変更や権利調整、仮移転、完成後の経済的負担の増加により、長年地域で暮らし営業を続けてきた住民や事業者が居住・営業継続を困難とし、実質的に地域から退出を余儀なくされることを懸念する。容積率引上げによる高度利用が地域住民の生活やコミュニティの維持にどのような影響を及ぼすのかを慎重に検証するとともに、既存住民や権利者の負担増加、地域の高級化による物価・家賃等の上昇、コミュニティの喪失を招	いることは重要な課題であると認識しております。 市街地再開発事業は、都市再開発法に基づき、土地の合理的かつ健全な高度利用を図るとともに、公共施設整備及び権利者の生活再建を目的として実施される事業です。 本事業につきましては、今後、「再開発組合設立認可」「事業計画認可」「権利変換計画認可」などの法定手続きを経て具体化されることとなり、居住継続や営業継続、仮移転、補償、権利変換等に関する具体的な内容につきましては、今後の事業計画及び権利変換計画の検討の中で整理されるものであり、都市計画決定段階において確定しているものではありません。 一方で、区としましては、「権利者の生活再建」「商業機能の継承」「地域コミュニティの維持」「借家人や借地権者への配慮」は重要な事項であると認識しており、できる限り多くの権利者の理解のもと、事業が進められることが重要と考えております。 そのため、事業主体である再開発準備組合に対し「関係権利者への継続的な説明」「個別相談」「情報提供」「意向把握」等を適切に実施するよう求めてまいります。 こうした中、再開発準備組合では、令和７（２０２５）年５月に情報発信拠点として「ちとからプラザ（南烏山五丁目１１番）」を開設し、事業協力者が常駐の上、事業内容に関する情報提供や個別説明を行っております。賃借人の方からの相談にも対応し、再開発事業や各種制度に関する相談を受け付けております。

	くことのないよう配慮すべきである。単なる生活再建にとどまらず、長年育まれてきた地域コミュニティと居住継続の観点から、計画の必要性と妥当性を十分に検証することを求める。 ④ 再開発による高度利用や高層マンション建設は、一部の関係者のみが利益を得る一方で、地価上昇や税負担増加により既存の個店や住民の生活継続を困難にするおそれがある。多額の公費を投入するのであれば、特定の利益ではなく地域全体の利便性向上につながるべきであり、地域に根差した権利者や事業者が今後も生業を続けられるまちづくりを求める。商業施設の整備には理解を示すものの、高層マンションを伴う再開発については慎重な見直しを求める。 ⑤ 用途規制の緩和や高層マンション建設を前提とした再開発には反対である。長年この地域で暮らし営業してきた権利者や住民の権利と生活を尊重し、反対する権利者の声に十分耳を傾けるべきである。また、少子高齢化や自然災害リスクが高まる中での高層マンション建設には疑問があり、事業を進める場合には立ち退きを伴う住民や事業者に対して、安心して生活・営業を継続できる移転先の確保など十分な配慮を求める。	区としましては、今後の事業段階においても、関係権利者や地域住民への丁寧な説明と情報提供が行われることが重要であると考えており、再開発準備組合及び将来設立される組合に対して必要な助言を行うとともに、事業の進捗に応じて適切な情報共有が図られるよう求めてまいります。 また、生活再建に関する課題については、今後の事業計画及び権利変換計画の検討過程で具体化されることから、区としてもその状況を確認してまいります。
	（１７）建築物の整備について ① 再開発や駅前広場整備の必要性は理解するものの、高さ１４０	（１７）建築物の整備について ①～⑩ 区では、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２

	ｍ・容積率７００％という超高層計画の必要性や公共的利益、費用対効果について十分な説明がなされていない。高度利用化は環境負荷や周辺地域への影響、公費負担の増加を伴う一方、その効果や合理性は不明確である。また、人口減少社会における住宅供給規模の妥当性や、事業採算性を理由とした超高層化の必要性にも疑問がある。地域の実情や街の規模に見合った計画とするため、１４０ｍを前提とせず、より低層・中層の代替案も含めて再検討することを求める。 ② 千歳烏山は、商店街と住宅地が調和したヒューマンスケールの街であり、高さ１４０ｍ・３４階建ての超高層マンションは地域の景観や街のスケール感、住環境と著しく不調和である。再開発や防災性向上の必要性は理解するものの、なぜ１４０ｍという高さが必要なのか、その公共的利益や合理的根拠、事業成立性との関係について十分な説明がなされていない。日照、風環境、景観への影響は不可逆的であることから、１４０ｍを前提とするのではなく、より低層・中層の代替案との比較検証を行い、地域特性や既存の街並みと調和した計画へ見直すことを求める。 ③ 高さ１４０ｍの高層マンション建設を可能とする高度利用地区の変更には反対である。特別な高さ緩和の必要性が示されておらず、高層マンションは景観、日照、風環境、防犯面など住環境に悪影響を及ぼし、千歳烏山のヒューマンスケールな街並みや地域の個性を損なうおそれがある。また、多額の公費投入や高層マン	５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス及び交流機能が充実し、区民の日常生活を支えるとともに、地域外からの利用も多い「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、「商店街への通過交通の流入抑制」、「安全で快適な歩行者空間の形成」、「駅南北の回遊性向上」「防災力及び交通結節機能の強化」「活気と賑わいのある駅前商業空間の形成」を図ることとしております。 また、本地区では、京王線の連続立体交差事業を契機として、駅前広場、補助２１６号線及び市街地再開発事業を一体的に進めることにより、これらの地域課題を総合的に解決することを目指しています。 市街地再開発事業に係る都市計画案では、駅前広場と連続する歩行者空間、広場、歩道状空地等の公共的空間を確保するとともに、既存権利者の生活再建及び生業継続を図る必要があります。また、「主要な地域生活拠点」として求められる商業機能や交流機能についても維持・更新する必要があります。 このため、本事業においては、公共的空間の創出や権利者の生活再建、商業機能の維持更新などを同時に実現するために必要な床面積を確保することが前提となります。 一方で、広場や歩道状空地等の公共的空間を確保することにより、建築可能な敷地面積は一定の制約を受けることとなります。 その結果、本地区では一定の高度利用が必要となり、都市計画案では、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基

	ション建設の公共性にも疑問があり、公園や文化施設、子育て・高齢者支援、商業施設整備など地域住民全体の利益につながる整備を優先すべきである。再開発や駅前整備の必要性は認めるものの、高層マンションを前提としない計画への見直しを求める。 ④ 高層マンションの必要性には疑問があり、住宅供給よりも空き家対策を優先すべきである。高層マンション計画は景観やコミュニティ、個人商店の存続に影響を及ぼし、地域の個性や住みやすさを損なうおそれがあるため、商業施設中心の開発やリノベーション等を含めた再検討を求める。また、計画の検討にあたっては、住民・権利者・商店街との十分な対話と合意形成を行うとともに、日照、ビル風、災害時リスクなどの環境影響や、超高層化による公共的利益と住民負担の比較検証結果を公開することを求める。 ⑤ 再開発に当たっては、建物の高さや住宅戸数の最大化ではなく、地域課題の解決や住民の利便性向上を重視すべきである。図書館、多目的ホール、子育て支援施設、高齢者施設、運動施設、交流スペース、防災機能を備えた公共空間など、全世代が日常的に利用できる施設の充実を求める。また、低層部への公共機能の集約や空間開放を図るとともに、高層化を抑えた建物規模も含めて検討すべきである。さらに、計画内容や将来需要について十分な情報開示を行い、地域住民の意見を反映したまちづくりを進めることを求める。	準（令和６（２０２４）年３月）」に基づき、公共的貢献等を総合的に評価した上で、容積率の最高限度を、基準となる容積率５００％に２００％を加算した７００％を最高限度としております。 その上で、この再開発準備組合が作成した建物計画案では、広場や歩道状空地等の公共的空間を確保するほか、商業機能を主として低層部に配置すること、日影、圧迫感及び風環境への影響低減を図ること、良好な居住環境を確保することなどを前提として検討が進められております。 また、居住部分については、日影や圧迫感、風環境への影響の低減を図るとともに、共同住宅として必要な採光等の居住環境を考慮するため、建物上部を細くするなど建物形状の工夫が検討されており、こうした諸条件を踏まえた結果として、高さ約１４０ｍの建物の計画案が示されております。 なお、この容積率の最高限度７００％及び高さの最高限度１４０ｍは、都市計画として建築物の上限を定めるものであり、建築物が必ずその高さ又は規模となることを定めるものではありません。 また、区としましては、１４０ｍという高さそのものに公共性があると考えているものではなく、公的空間の確保、権利者の生活再建及び主要な地域生活拠点に必要な都市機能の形成を総合的に実現する建築計画の検討結果として、現在の建物計画案が示されているものと認識しております。 区としましても、建築物による圧迫感、景観や日影、風

	⑥ 高層マンション建設には反対である。約６００世帯の新たな住宅供給による急激な人口増加は、駅や周辺環境の混雑を招き、既存住民の生活環境に大きな負担を与えるおそれがある。また、高層マンションは災害時のリスクや将来的な人口減少社会における持続性にも課題があり、住民間の分断を生むことも懸念される。過度な開発ではなく、地域環境や住環境の保全を重視したまちづくりを求める。 ⑦ 再開発計画は地域住民の暮らしや生業への配慮が不足しており、高さ３４階・１４０ｍの高層マンションが地域にもたらす具体的な価値や必要性が見出せない。高層マンション建設には多額の公費投入が伴う一方、近隣トラブル、防犯やごみ問題、将来的な管理や環境負担などへの懸念も大きい。地域の実情や将来にわたる影響を十分に考慮しないまま進められる高層マンション計画には反対である。 ⑧ 再開発や防災性向上の必要性は理解するものの、首都直下地震等が懸念される中で高層マンション建設を前提とすることには疑問がある。建物の高さや住宅戸数の最大化ではなく、避難機能や備蓄機能を備えた低層の建物とし、図書館、子育て支援施設、多目的活動室、文化施設、広場など住民が日常的に利用できる公共機能の充実を優先すべきである。また、高層マンション以外の代	環境への影響のほか、地域コミュニティへの影響、人口増加に伴う交通及び公共施設への影響などは、重要な事項であると認識しております。 こうした事項につきましては、今後の事業計画及び建築計画の具体化に伴い、建築物の配置、建築物の形態、景観への配慮、周辺環境への影響低減策等の検討が進められることとなるため、こうした過程において確認してまいります。 また、建築規模や景観、地域の将来像等に関する様々なご意見については、今後の事業段階においても引き続き、事業主体である再開発準備組合と共有しながら、地域の皆様への情報提供及び意見交換に努めてまいります。 市街地再開発事業に対する補助金につきましては、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、道路や広場等の公共施設の整備、防災性や歩行環境の向上など、公共的な効果をもたらす事業を支援するため、国の制度等に基づき、一定の要件を満たす事業について、補助制度が設けられています。

	替案についても十分に検討し、住民の意見を反映した計画へ見直すことを求める。さらに、建物の高さは１０階程度までに抑え、地域の暮らしの質や商店街の活性化につながるまちづくりを進めるべきである。 ⑨ 本再開発が当初から大手不動産会社による高層マンション建設を前提に進められており、それ以外の将来案が提示されていない点に強い疑問を呈する。高層マンション建設は集客効果が薄く商店街の衰退や公的資金（補助金）の浪費につながると指摘し、狭小スペースを活かした低予算の水族館等、ファミリー層を誘引し多方面からの集客や商店街の活性化に資する代替案の検討を求める。特定企業の利益を優先せず、住民の声を反映した十分な議論と計画の見直しを強く要求する。 ⑩ 高層マンションを前提とした再開発には反対である。高層化が地域活性化につながるとは限らず、一部の権利者や事業者の採算性を優先した計画との懸念がある。千歳烏山らしい街並みや地域性を守り、高齢者や子ども、障害者を含む誰もが暮らしやすいまちづくりを進めるべきである。また、短期的な事業性だけでなく、３０年後、５０年後を見据えた長期的な視点から計画を見直し、商店街の利便性向上や宿泊施設、公共施設、地域交流機能など、住民にとって実質的な利益となる施策を優先することを求める。あわせて、住民から求められている資料やシミュレーションを適切に公開し、十分な説明と対話を行うべきである。	

	⑪ 世田谷区が関わって住宅を建てるなら、アフォーダブルな公営住宅を増やしてほしいし、それを地元の中小建設業者の力で建てることが地域の活性化にもつながると思う。それは高層マンションではない。 立ち止まって、よく考えて、計画を撤回していただきたいと思う。	⑪ 第一種市街地再開発事業は、市街地再開発事業を行おうとする区域の権利者が再開発準備組合を組織し、権利者による合意形成を前提として進められる制度です。 なお、公営住宅つきましては、住宅の確保が困難な方を支援するため、低廉な使用料で入居が出来る区営住宅等の供給に努めてまいります。 今回頂いたアフォーダブルな公営住宅の供給に関するご意見につきましては、関係部署と共有いたします。
	（１８）交通環境関連について ① 駅南口前ロータリーにおけるバス・タクシー等事業者との協議状況の明示を求める。高層マンション北側に位置するロータリーでの積雪・結氷の溶けにくさや落下雪片の危険性を踏まえ、関係主体による除雪態勢や協定の有無、代替輸送時の迅速な除雪想定を問う。また、送迎等の一般車両進入に伴う事故や渋滞を回避するための交通量制御やスペース確保に関するシミュレーションの実施状況を示すよう求める。	（１８）交通環境関連について ① 駅前広場（ロータリー）は、交通結節機能の強化を目的として駅周辺に位置しているバス・タクシー乗り場の集約を計画しており、今後は事業進捗に合わせて、既存バス停の取り扱い等も含め、事業者と協議・調整を行ってまいります。 駅前広場の具体的な設計や維持管理方法につきましては、事業の進捗を踏まえながら行っていくため、いただいたご意見につきましては、区の関係部署と共有いたします。 また、駅前広場内の交通計画につきましては、交通量調査結果などを踏まえて、交通管理者と継続して協議を行ってまいります。

	② 特に気になっているのが、駅そのものの安全性である。現在、京王線の連続立体交差事業が進められており、千歳烏山駅も高架化の対象となっている。区の説明でも、この事業は２０３１年３月までを事業期間として進められているとされている。であれば、まず駅の高架化、ホームや駅周辺の安全性、南北の交通動線など、現在の駅が抱えている課題を優先して解決していただきたい。	② 現在、京王線の連続立体交差事業につきましては、令和１３年（２０３１）年３月を事業期間として、「開かずの踏切の解消」による道路交通の円滑化や安全性の向上、鉄道によって分断されている南北市街地の一体化などを図るため、鋭意工事が進められております。いただいたご意見につきましては、関係機関・関係部署と共有してまいります。 区としましては、駅や駅周辺の安全性の確保を重要な視点として、連続立体交差事業と駅前広場や周辺道路の整備などを連携させながら、安全で円滑な歩行者動線の確保や駅南北の交通環境の改善に向けて、関係機関・関係部署と連携してまいります。
	③ 駅前広場や道路整備などによる安全性・利便性の向上には期待する一方、高度利用地区の指定や高密度な土地利用による人口・交通の集中については、通学路や駅周辺の安全性への影響が懸念される。都市計画を進めるに当たっては、その必要性や制度の趣旨について区民への十分な説明を行うとともに、歩行者や子どもの安全を最優先に、地域の暮らしやすさの向上につながる計画とすることを求める。	③ 人口・交通の集中による駅周辺の安全性への懸念につきましては、再開発準備組合において、京王線の連続立体交差事業、駅前広場、補助２１６号線の都市計画道路事業の完成を前提として、将来、市街地再開発事業の建物により生じる交通量を踏まえ、周辺の交通影響をシミュレーションしており、周辺交差点において車両の渋滞発生など、交通処理に問題がないこと、快適な歩行環境も確保できる検証結果であると区としても確認しております。 また、通学路の安全対策につきましては、学校・地域・関係機関と連携し、交通安全対策に取り組みながら対応してまいります。

	④ 再開発に伴う歩行者環境や交通安全の向上を図るにあたっては、建物高さや壁面後退、広場・緑化・防災施設、屋内公共施設など地域貢献の充実を求める	④ 区としましては、本地区のまちづくりにおいて、安全で快適な歩行者環境の形成や防災性の向上を図るとともに、地域に開かれた公共的空間や地域貢献機能を確保することは重要であると認識しております。 今回の都市計画案では、高度利用地区及び市街地再開発事業により、広場、歩道状空地などの公共的空間を創出し、安全で快適な歩行環境の確保を図ることとしております。 また、建築物の配置や壁面の位置、建物形態等につきましては、公共的空間との連続性や歩行者の安全性、周辺市街地との調和などに配慮しながら検討されることが重要であると考えております。 さらに、本地区のまちづくりに当たっては、緑化や防災機能の確保、地域住民が利用でき、地域コミュニティ形成に資する空間の創出など、地域貢献につながる取組みも重要であると認識しております。 地域貢献の内容や、公共的空間の活用方法等につきましては、今後、再開発準備組合が取り組む基本設計や事業計画の具体化の中で検討される事項になりますが、区としましては、公開性や利便性、維持管理のあり方も含めて確認するとともに、駅周辺全体のまちづくりに資するものとなるよう、再開発準備組合と協議してまいります。 区としましては、本事業により創出される公共的空間や地域貢献の部分が、単に建築物に付随する施設としてではなく、地域住民や駅利用者にとって利用しやすく、親しま

		れる空間となることが重要であると考えており、安全性、防災性、快適性及び地域交流の視点を踏まえた駅前空間の形成を目指してまいります。
	⑤ 高層マンションではなく駅ビル商業施設の建設を求める。現在、地域に魅力的な商業施設が乏しく、衣料品購入のため仙川や調布へ出て行かざるを得ない状況にある。駅ビル化により魅力的なテナントを誘致できれば、電車を利用する通勤・通学客の利便性が向上するだけでなく、近隣駅から千歳烏山へ買い物に訪れる来訪者の増加も期待できる。	⑤ 区としましては、千歳烏山駅周辺地区について、商業、サービス等の機能が充実した「主要な地域生活拠点」として、地域住民の日常生活を支えるとともに、多くの駅利用者が利用しやすい魅力ある商業環境を形成していくことが重要であると考えております。 千歳烏山駅周辺地区は、駅を中心として、南北両側にそれぞれ複数の商店街が密度高く広がり、個人商店や専門店、路地空間などが織りなす独自の街を形成してきた文化や歴史があるものと認識しています。 区としましては、こうした既存商店街の魅力を継承しながら、回遊性の向上や商業機能の維持・更新を図ることが重要であると認識しております。 今回の市街地再開発事業では、建物低層部への商業機能の導入が計画されており、駅前広場や歩行者空間と連携したにぎわいの創出や利便性の向上が期待されています。 一方で、都市計画は土地利用や公共施設の配置等の基本的な枠組みを定めるものであり、具体的な商業機能などの内容は、今後の検討によるものと認識しております。 こうした中、市街地再開発事業の建物低層部の商業部分につきましては、権利者で構成されている再開発準備組合には商店街に所属する権利者も含まれており、市街地再開

		発事業に係る建物低層部の商業部分に関して、千歳烏山に相応しい商業施設のあり方を検討しています。 　また、５つの商店街で構成されている千歳烏山商店街連合会とも市街地再開発事業に関する検討状況の情報共有が図られていると伺っております。 　区としましては、再開発街区のみが発展するのではなく、既存商店街と連携しながら駅周辺全体の回遊性や利便性の向上につながることが重要であると考えております。 　今後も、商業機能の導入や駅前空間のあり方について、地域の商店街や住民の意見も踏まえながら、千歳烏山らしい魅力ある駅前環境の形成に向けて、再開発準備組合と必要な協議を行ってまいります。
	⑥ 　バスについても駅周辺の交通環境が十分に整っているとは言えず、今後の駅前広場の整備によって乗降や乗り換えがより安全で分かりやすく利用しやすいものになることを期待しているとともに、千歳烏山駅周辺で長年大きな課題となっており地域住民の日常生活に大きな不便をもたらしている「開かずの踏切」について、歩行者の安全という観点からも抜本的な改善を強く望んでいる。 ⑦ 　千歳烏山駅への特急停車を踏まえて再開発や高層マンション建設に期待を表明した上で、わかりやすい商業動線の整備、および成城学園前駅の事例等を参考にした利便性の高いタクシー乗り場	⑥～⑨ 　区としましても、千歳烏山駅周辺においては、歩行者、自転車及び自動車の動線の混在や安全な歩行空間の確保、バスの乗降環境などが課題であると認識しております。 　このため、京王線連続立体交差事業、駅前広場の整備、補助２１６号線整備及び市街地再開発事業を連携して進めることにより、交通結節機能の強化や安全な歩行者空間の形成などを図ることとしております。 　また、本地区は、世田谷区都市整備方針において「主要な地域生活拠点」に位置付けており、地域外に居住する区民も多く利用する拠点として、商業・サービス、交流等の機能が充実するよう土地利用を誘導することとしております。

	の運用とロータリー機能の検討を求める。 ⑧ 駅前を単に新しくするのではなく、道路・バス・踏切・歩行者動線を含め、駅周辺全体の交通環境を一体的に改善していくことがこれからの千歳烏山には必要だと考える。 ⑨ 子どもの頃から千歳烏山駅周辺に住んできた者として、私は駅周辺の再整備そのものには賛成である。千歳烏山駅周辺は、長年「開かずの踏切」の問題や、歩行者・自転車・自動車が入り混じる危険な交通環境など、多くの課題を抱えてきた。こうした状況が30年以上にわたり十分に改善されなかったことを考えると、安全性や利便性を高めるための駅前整備は必要だと考える。	さらに、本地区は限られた区域の中で、駅前広場、歩行者空間、商業機能、居住機能等を確保する必要があることから、土地の合理的かつ健全な高度利用を図ることとしております。 区としては、再開発事業により創出される公共的空間や歩行者空間が、駅利用者だけでなく、周辺商店街や地域住民にとっても安全で快適な空間となるよう取り組んでまいります。 また、京王線連続立体交差事業を契機として、「北側商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「市街地再開発事業街区」「南側商店街」等を結ぶ回遊性の高い都市構造の形成を図り、千歳烏山駅周辺の魅力向上につなげるとともに、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の実現に向けて取り組んでまいります。
	（１９）防災について ① 災害時には一時避難場所や帰宅困難者の待機場所としての役割を果たす必要がある。駅前開発はこの貴重な機会を逃すべきではなく、テナント収益や賃貸マンション収益を有効活用し、住民が誇りに思える魅力ある街の創出を切に望む。しかしながら、３４階もの高さが必要なのかについては疑問が残る。 ② 高層マンションは、災害時のエレベーター停止や避難、高層階火災、停電・断水時の生活維持など多くの防災上の課題を抱えて	（１９）防災について ①～③ 区としましても、首都直下地震等への備えを含め、地域防災力の向上は重要な課題であると認識しております。 本地区は、老朽建築物も存在し、狭あいな道路や歩行者空間の不足など、防災上の課題を抱える地区であることから、市街地再開発事業では、「建築物の不燃化」「建築物の耐震化」「駅前広場の整備」「避難及び消防活動空間の確保」などを通じて地区全体の防災性向上を図ることとしております。

	おり、建物単体の安全性だけでなく地域全体の防災力向上の観点から慎重な検証が必要である。また、超高層化は投機目的の利用や将来的な負担を招くおそれがあり、公共性や地域への利益にも疑問がある。再開発の目的を達成する手段が高層マンションである必然性は示されておらず、防災や地域の利便性向上を理由に超高層住宅を整備することには反対である。 ③ 踏切解消や防災性向上のための再開発の必要性は理解するものの、地震や災害リスクが高い日本において、高層マンション建設を前提とすることには疑問がある。高層化は災害時の避難や安全確保に課題を伴うほか、人口集中を招き、災害に強いまちづくりに逆行するおそれがある。	これらは、都市再開発法、建築基準法、消防法等に基づき実施されるものであり、建築物については各法令に定める耐震性、耐火性及び避難安全性等を確保する必要があります。 また、本事業により整備される駅前広場や歩行者空間は、平常時の利便性向上だけでなく、災害時の避難空間及び消防活動空間としての機能も担うことが期待されます。 一方で、区としましても、高層住宅については、「停電時のエレベーター停止」「断水時の生活継続」「帰宅困難者への対応」「災害時の施設運営」などが重要な課題であると認識しております。 このため、今後の建築計画及び事業計画の具体化に当たり、「非常用設備」「備蓄計画」「一時滞在機能」「防災施設の配置」等について検討が進められることとなります。 また、再開発準備組合では、災害時に備え、マンホールトイレなどの防災施設や一時滞在空間等の整備についても検討が進められているところであり、これらは帰宅困難者対策を含めた地域防災力の向上に資するものと考えております。 区としましては、建築物単体の安全性だけでなく、「地域全体の防災力」「避難機能」「消防活動機能」「災害対応力」などの向上が図られることが重要であると考えており、今後の事業段階においても、再開発準備組合に対して引き続き必要な指導・助言を行うとともに、その内容を確認してまいります。

	（２０）補助金について ① 再開発に伴う約１００億円の公費・補助金投入について、その効果が住民生活の向上ではなく大手デベロッパーや事業者の利益に偏ることを懸念する。税金は物価高対策や住民福祉など広く区民の利益につながる施策に活用すべきであり、現行計画は抜本的に見直す必要がある。また、建築家コンペ等も活用しながら、多くの住民が利用しやすい低層建築を中心としたまちづくりへの転換を求める。 ② 住宅地・商店街・子育て世帯が多い烏山地域の特性を踏まえると、高さ約１４０m、約６００世帯規模の高層マンション整備を前提とした計画は、持続可能なまちづくりの方向性と整合していない。事業費の大部分に公金を投入し、一部権利者や開発利益のために税金を活用することには疑問があり、税金は公園、広場、公共施設、防災機能の充実など、地域住民全体が長期的に恩恵を受ける基盤整備に活用すべきである。高層マンション建設や高度利用による環境負荷を避け、現居住者が安心して暮らし続けられるまちづくりへの転換を求める。 ③ 千歳烏山に高さ１４０ｍの高層マンションは不要である。商店街や広い空を感じられる街並みこそが地域の個性であり、高層マンションは景観や環境を損なうおそれがある。また、多額の税金や補助金を投入してまで整備する必要性にも疑問があり、将来的	（２０）補助金について ①～⑥ 区としましては、市街地再開発事業に対する公費投入について、その必要性や公共性に関するご意見が寄せられていることを認識しております。 市街地再開発事業は、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、道路や広場等の公共施設の整備、防災性や歩行環境の向上などを図る、公共性を有する事業です。こうした公共的な効果を実現するため、国の制度等に基づき、一定の要件を満たす事業について、補助制度が設けられています。 こうした中、本件における高度利用地区の指定と再開発補助金の活用は、それぞれ異なる制度に基づくものです。 高度利用地区は、都市計画制度として、土地の合理的かつ健全な高度利用及び都市機能の更新を図ることを目的に、容積率の最高限度等を定めるものであり、その要否については都市計画上の観点から判断するものです。 一方、市街地再開発事業に係る補助制度は、道路、広場その他の公共施設の整備や、防災性の向上、歩行者環境の改善等の公共的効果を有する事業に対し、その実現を支援するために設けられている制度です。 したがいまして、容積率緩和の可否と補助金交付の可否は、それぞれ別の制度趣旨及び判断基準に基づき検討されるものです。 本地区では、京王線の連続立体交差事業を契機として、駅前広場や補助２１６号線の整備が進められる中、主要な

	な維持管理や解体費用の負担も懸念される。駅前整備には理解を示すものの、高層化による量の追求ではなく、個人商店が継続できる環境や地域住民が誇りを持てる街並みなど、質を重視したまちづくりを求める。 ④ 高層マンションを伴う再開発への多額の公費・補助金投入には反対である。税金は一部権利者や事業者の利益ではなく、現在暮らしている住民の生活向上や地域課題の解決のために使われるべきであり、高層マンションの必要性や公共性にも疑問がある。住民への十分な説明と合意形成を行い、千歳烏山の魅力や住環境を守りながら、広く区民全体に利益が還元される計画へ見直すことを求める。 ⑤ 最近個人商店がなくなってきている状況で、補助金を使うことは論外である。 ⑥ 税金をこの建物に使うぐらいなら違うところに使って欲しい。	地域生活拠点にふさわしい駅前空間の形成を目指し、地区内権利者の皆様が主体となって、市街地再開発事業の検討を重ねてこられました。区としても、駅前広場と連続した歩行者空間の形成、周辺商店街との回遊性の向上、賑わいの創出など、地域全体に波及する公共的な効果が期待される事業であると認識しております。 区としましては、これらは個別の権利者のみならず、地域住民及び駅利用者を含む広く不特定多数の利用に供されるものであり、公共性を有する事業であると認識しております。 また、市街地再開発事業に係る補助金は、事業費全体を補助するものではなく、法令等に基づき定められた補助対象経費について交付されるものです。 したがって、再開発補助金は再開発ビルの整備そのものを支援することを目的とするものではなく、補助対象経費である調査設計計画作成、土地整備及び共同施設整備に要する経費について、制度の範囲内で支援するものです。 なお、本事業の事業費及び補助金額については現時点で確定しておらず、今後、都市計画決定後に実施することとなる基本設計及び事業計画の検討を通じて精査されることとなります。 区としては、こうした過程において、事業の公共的な効果や公費負担の必要性、妥当性について十分に確認していくとともに、補助制度の趣旨に沿った適切な運用が図られるよう対応していくことが重要であると考えております。 引き続き、事業の具体化に合わせて、事業費や再開発補

		助金の見通し、公共的な効果などを確認しながら、法令や要綱に基づき、補助制度の範囲内において、適切に対応してまいります。
	（２１）その他の意見 ① 先の情報交換会における保護者同伴・匿名の学生による発言は、意図しないところで結果的に仕込んだ形になってしまった可能性があります。若者の意見聴取を求めた自身の意図が変質して伝わった結果である可能性があり、その点についてお詫びする。しかし、当該発言が審議会で繰り返し引用されたことで、古い住民や商店に諦めを強めるような不当なバイアスを議論に生じさせた恐れがあり、審議の進め方として重大な問題であると考える。考えが間違って伝わった事が議論に影響した可能性がありますので、そのことについてお詫びする。	（２１）その他の意見 ① ご意見として承ります。 区としましては、まちづくりに関する検討や意見交換を行うに当たり、年齢や立場を問わず、多様な方々の意見を把握することが重要であると考えております。 一方で、都市計画の検討及び審議に当たっては、特定の個人の意見のみに基づいて判断するものではなく、説明会、意見交換会、都市計画法に基づく縦覧及び意見書の提出等を通じて寄せられた様々な意見や計画内容、関係法令、上位計画との整合性、公共性等を総合的に勘案しながら進めるものと考えております。 また、都市計画法に基づき提出された意見書につきましては、その内容を確認し、同様の主旨の意見を整理した上で、意見の要旨及び区の見解として取りまとめ、都市計画審議会へ報告し、審議の参考としております。
	② 住民は仕事や生活の合間を縫い、個人的な利益のためではなく街の将来のために真剣な思いで意見を提出している。行政や事業者側とは立場が異なり、提出した意見が高層マンション建設の問題点をクリアするための集合知として利用される懸念など複雑な	②③ ご意見として承ります。 区としましては、都市計画法に基づく意見書につきましては、賛成・反対を問わず、地域の皆様がそれぞれの立場から地域の将来やまちづくりについてお考えいただいた上

	心境を抱えつつも、社会のためにと意見を出している事実を区長や担当部署、準備組合は深く認識し、真摯に検討・保管することを求める。 ③ 実際の活動をわかりやすくするためにも駅周辺整備課と街づくり課は「高層マンション建設促進課」に改名統一したらどうかと思うほど、懺悔の気持ちも持たず住民のことを真剣に考えない役人や、選挙資金獲得と当選しか考えていない政治関係者に対して職を辞すべきであり恥を知れと強く憤っている。誰が見ても正当で住民に寄り添った行政ができないのであれば、第一種市街地再開発事業自体が違法行為であるため原点に戻り廃案にすべきであり、提出した意見書が住民に公開されずごみ箱行きになるのではないか。	で提出されたものと認識しております。 このため、提出された意見書については、その内容を確認し、同様の主旨の意見を整理した上で、意見の要旨及び区の見解として取りまとめ、都市計画審議会に報告しております。 今回の都市計画案につきましては、再開発準備組合から提出された計画案について、区の上位方針との整合性や計画の妥当性、公共性、防災性、周辺環境への影響等を確認した上で取りまとめるとともに、都市計画法に基づく説明会や縦覧、意見書の受付などの手続きを進めてまいりました。 提出された意見書につきましては、都市計画審議会における審議の参考資料として活用するとともに、今後の検討においても参考とさせていただきます。 区としましては、引き続き、地域の皆様への情報提供や意見交換に努めるとともに、法令に基づき適正かつ公正な都市計画手続きを進めてまいります。
	④ 古き良き街並みを持つ烏山に高層マンションは不要であり、「安全で魅力ある商業拠点」等のウソの説明や強引な地上げ、生活道路の塞ぎ込み、そして１１年がかりの違法な戦略によって権利者の土地や時間を奪い大儲けを企てる再開発手法を強く弾劾する。烏山支所の役人や政治関係者が事業者に加担・操られて住民の質問にまともに答えず庇い合う姿勢に強い憤りを表明し、住民が団結してこの横暴な再開発を白紙撤回させ、不正や悪事を暴い	④ 駅前広場南側地区の街づくりは、平成２６（２０１４）年の京王線の連続立体交差事業等の事業化を契機として、区も支援を行いながら、地区内の権利者が主体となり「まちづくり勉強会」「まちづくり準備会」「再開発準備組合」と段階的に検討体制を整え、長年にわたり検討を積み重ねてきたものです。 本地区は、世田谷区都市整備方針において「主要な地域

	て社会的な制裁を下すことを川柳に託して訴える。	生活拠点」に位置付けられており、駅周辺にふさわしい商業、業務、居住等の都市機能の集積とともに、駅前広場や歩行者空間等の公共施設整備、防災性の向上及び回遊性の向上を図ることが求められています。 　今回の都市計画は、こうした地域の課題やまちづくりの方向性を踏まえ、市街地再開発事業による建築物の更新や土地の合理的かつ健全な高度利用を図りながら、安全で快適な市街地環境の形成を目指すものです。 　区としましては、今後も法令に基づく適正な手続きを行うとともに、地域の皆様への情報提供及び意見交換に努めながら、まちづくりを進めてまいります。
	⑤ 　高層マンションに頼らない住民主体のまちづくりとして、寺町巡りの散歩・サイクリングコース整備と観光推進、行政管理による空き家の自由なリノベーション推進、ならびに甲州街道整備や伐採ケヤキの活用・地域キャラクター開発等による魅力発信を求める。	⑤ 　ご意見として承ります。 　区としましても、烏山地域の魅力は、駅周辺商店街のにぎわいだけでなく、寺町としての歴史や文化、地域コミュニティのつながり、みどりなど、多様な魅力によって形成されているものと認識しております。 　また、千歳烏山駅周辺地区のまちづくりに当たりましては、市街地再開発事業や都市基盤整備のみならず、地域資源を生かした魅力づくりや回遊性の向上、地域コミュニティの活性化を図ることも重要であると考えております。 　一方、駅前広場や歩行者空間等の整備により、安全で快適に歩いて回遊できる環境づくりを進めるとともに、寺社や商店街など地域資源との連携を図りながら、地域の魅力向上に資するまちづくりを進めていくことが重要であると

		認識しております。 　また、空き家の活用や既存ストックの有効活用につきましては、空き家等対策に関する施策の中で取り組んでいるところであり、地域特性を踏まえた活用のあり方について引き続き検討してまいります。 　さらに、区では「ちとからまちづくりフォーラム」を設置し、町会や千歳烏山商店街連合会、まちづくり活動団体、地域住民の皆様、鉄道事業者等、様々な主体とまちづくりの情報を共有するとともに、まちづくりのアイデアを出し合いながら、より良いまちの将来を一緒に考え、総合的なまちづくりを実現してまいります。 　区としましては、再開発事業や都市基盤整備に加え、地域資源の活用、交流機会の創出、地域コミュニティの活性化など、様々な主体による取組みを通じて、千歳烏山らしい魅力あるまちづくりを進めてまいります。
	⑥ 　区長が著書『〈暮らしやすさ〉の都市戦略』や区の基本構想で掲げた「歩いて楽しいまち」（職住近接、ローカルコミュニティ、公園や道路が街のリビングスペース、他者に寛容な街）という理念に対し、今回の駅前の高層マンション建設を区長自身がどのように評価するのか疑問である。	⑥ 　区では、誰もが安全で快適に歩き、地域の人々が交流できるまちづくりを重要であると考えております。 　千歳烏山駅周辺地区においても、令和３（２０２１）年６月に策定した「千歳烏山駅周辺地区地区計画」において、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまちの形成」を目標とし、「回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進」「安全で快適な歩行者空間の確保」「防災性の向上」などを掲げ、街づくりを進めております。 　今回の市街地再開発事業につきましても、駅周辺全体の

		街づくりを構成する取組みの一つであり、高層建築物の建設そのものを目的とするものではなく、駅前広場と連続した歩行者空間や広場等の公共的空間の創出、商業機能の維持・更新、防災性の向上などを図るものです。 区としましては、地域の皆様が育んできた商店街の魅力や人と人とのつながりを大切にしながら、再開発事業と周辺の街づくりが連携し、誰もが安全で快適に歩き、交流できる魅力あるまちの形成につながるよう、今後も再開発準備組合や地域の皆様と意見交換を重ねながら、取り組んでまいります。 千歳烏山駅周辺地区は、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、本地区について「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と賑わいづくりを進めるために、「商店街への通過交通の流入を抑制」し、「歩きやすく回遊性のある商業環境の魅力アップ」を図り、安全で快適な歩行者空間の整備を進めるほか、「駅南北の回遊性向上」、「防災力や交通結節機能の強化」、「魅力ある駅前商業空間の形成を図る」こととしております。 本地区における市街地再開発事業は高層マンションの建設そのものを目的とするものではなく、「京王線連続立体交差事業」「駅前広場整備（世区街１４号線)」「補助２１６号線整備」「歩行者ネットワーク形成」「防災性向上」と

		連携しながら、駅周辺全体の利便性や回遊性の向上を図ることを目的としております。 　特に、駅前広場南側地区においては、「歩行者空間」「広場空間」「商業機能」「交流機能」を整備するとともに、既存商店街との連続性や回遊動線の確保を図ることで、駅利用者や来街者が周辺商店街へ回遊しやすい環境の形成を目指しております。 　また、文化機能や交流機能につきましても、駅周辺における地域活動や交流の場の確保は重要であると認識しており、駅前広場や公共的空間の利活用を含め、多様な世代が交流できる環境づくりが図られることが望ましいと考えております。 区としましては、千歳烏山の個性や魅力を形成している既存商店街、地域コミュニティ、人と人とのつながりなどを重要な地域資源として位置付けており、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、市街地再開発事業を契機として、「ちとからまちづくりフォーラム」等を通じて、専門家や再開発準備組合、地域住民、まちづくり団体との対話を重ね、「京王線の南北商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「再開発街区」を結ぶ回遊ネットワークの形成を図りながら、千歳烏山らしい賑わいと住みやすさが両立したまちづくりを進めてまいります。
	⑦ 　本件都市計画手続については、住民参加や意見募集手続の適正性に疑問がある。説明会やオープンハウスは実施されたものの、	⑦ 　区では、都市計画法に基づく説明会、都市計画案の縦覧及び意見書の受付を実施するとともに、任意の説明会やオ

	住民意見が十分に反映されているとは感じられない。特に、意見書提出先ＦＡＸ番号の誤記により、意見提出の機会や手続の公平性に影響が生じた可能性があるにもかかわらず、その影響や救済措置について十分な説明がなかった。また、提出された意見の内容や計画への反映状況、反映しなかった理由についても十分に公開されていない。さらに、都市計画案や資料の閲覧機会が実質的に平日日中に限定されており、多くの住民にとって十分な情報収集や意見表明が困難な状況です。情報公開と住民参加の機会が十分であったか改めて検証し、必要に応じて意見募集期間の延長や再度の意見募集を行うべきであり、その検証結果が示されるまで都市計画決定を行うべきではないと考える。	ープンハウス、街づくり情報交換会を開催し、住民の声を聞くために、幅広く周知を図ってまいりました。 また、都市計画案や説明資料につきましては、縦覧場所での閲覧に加え、区ホームページ及び意見書提出ページにも掲載し、できる限り多くの方が計画内容を確認できるよう努めてまいりました。 ご指摘の街づくりニュースにおける意見書提出先ＦＡＸ番号の誤記につきましては、ご迷惑をおかけいたしましたこと深くお詫び申し上げます。区では、意見募集期間の開始前に訂正箇所も踏まえた文書と併せて訂正版のニュースを再発行し、意見提出に支障が生じないよう対応をいたしました。 また、都市計画法第１６条に基づき提出された意見書につきましては、都市計画審議会において議論となるよう趣旨のご意見を整理した上で、意見の要旨と区の見解を取りまとめ、本年の４月の都市計画審議会にご報告し、区のホームページへ掲載をしております。 区としましては、今回の都市計画案について、都市計画法に基づく説明会、縦覧及び意見書受付等の手続を適切に実施しており、提出された意見についても都市計画審議会に報告した上で審議いただくこととしていることから、改めて意見募集期間の延長や再度の意見募集を行う必要はないものと考えております。 一方で、計画内容や検討経緯に関する情報提供、意見の反映状況の分かりやすい説明などについて、更なる工夫が必要とのご意見があることも認識しております。

		区としましては、引き続き、透明性の確保と丁寧な情報提供に努めながら、法令に基づき適切に手続を進めてまいります。

別紙４

意見書の要旨

東京都市計画地区計画・千歳烏山駅周辺地区地区計画の変更に係る都市計画の案を、令和８（２０２６）年９月３日から令和８（２０２６）年９月１７日まで２週間公告の縦覧に供し、都市計画法第２１条第２項において準用する同法第１７条第２項の規定により、同２週間意見書の受付を行ったところ、２０６通（２１１名）の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名称	主な意見書の要旨	世田谷区の見解
東京都市計画地区計画・千歳烏山駅周辺地区地区計画	１．地区計画の案に関する意見 １-１地区計画の計画策定の経緯に関するもの （１）経緯について ① 今回の１４０ｍという高さ設定を「制限なしからの規制強化」とする区の説明は、令和３年における用途地域変更や高度地区の絶対高さ制限の撤廃といった二段階の緩和の経緯が抜け落ちており実態に合わないため、審議会諮問や区民説明の際には過去の変更経緯を正確に示すべきである。 ② 京王線高架化や道路整備、用途地域変更等の計画全体像が一体的に説明されておらず、周知不足により権利者が影響を受けるなど区の進め方は不適切である。住宅地の商業地域への変更や高さ制限撤去、容積率緩和（７００％）等により高層マンション建設の前提条件が整えられた経緯を踏まえ、手続きや住民周知の不備を十分に認識することを求める。	１．地区計画の案に関する意見 １-１地区計画の計画策定の経緯に関するもの （１）経緯について ①② 本地区では、平成２４（２０１２）年に駅前広場の都市計画決定が行われ、その後、京王線の連続立体交差事業及び補助２１６号線整備の進捗を踏まえながら、駅周辺のまちづくりについて検討を進めてきました。 こうした中、区では令和３（２０２１）年６月に、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成を目標とした「千歳烏山駅周辺地区地区計画」を策定するとともに、主要な地域生活拠点にふさわしい魅力ある駅前商業地の形成及び土地の合理的かつ適正な高度利用と防災性の向上を図るため、一部の区域については、高度地区及び第一種住居地域から商業地域へと用途地域を変更する都市計画変更を行いました。 この際、用途地域を商業地域へと変更した一部の区域（「地区計画」における地区の区分が「商業地区Ｂ２及

		び商業地区Ｂ３」）については、地区計画において敷地の統合を促進することとし、敷地面積が２，０００㎡以上の場合には、地区計画における建築物等の高さの最高限度について適用しない仕組みを導入しております。 　一方、今回の都市計画案は、令和３（２０２１）年の都市計画変更とは異なり、用途地域及び高度地区の変更等そのものを行うものではなく、市街地再開発事業と高度利用地区の指定を通じて、駅前広場と連続した歩行者空間の形成や土地の合理的かつ適正な高度利用、防災性の向上、権利者の生活再建などを図るための都市計画としているものです。 　また、地区計画における建築物等の高さの最高限度１４０ｍにつきましては、令和４年１２月の再開発準備組合設立以降で検討を重ねてきた計画案について、上位方針との整合や公共的空間の確保や街づくりの方針等との整合等を総合的に確認した上で、主要な地域生活拠点にふさわしい活気と賑わいづくりに寄与するものと判断し、今回の都市計画案において定めようとするものです。 　区としましては、今回の都市計画案に至る経緯や各都市計画の役割について、引き続き分かりやすい情報提供に努めるとともに、地域の皆様の理解促進に取り組んでまいります。

	（２）説明・周知・住民参加について ① 高層マンションを中心とした再開発計画は、構想段階からの十分な情報公開や住民・商店街との議論がないまま進められており、住民参加や合意形成が不十分である。特定の権利者や事業者のみならず、周辺住民や多様な商店街関係者の意見も広く聴取し、計画の妥当性について丁寧な説明と議論を行うべきである。また、行政は事業者側ではなく住民の立場に立ち、公平性と透明性を確保しながら計画を進めることを求める。 ② 令和８（２０２６）年１～２月に提出された２１６通・２１２名の意見や説明会での多数の反対意見を重く受け止め、高層化懸念・手続・環境・維持管理・街並み喪失など住民の懸念を計画へ適切に反映すべきである。意見募集が形式的な手続に終わることなく、実際に計画変更につながり得るものであることを明確にするとともに、計画を見直す場合には住民が再度意見を述べる機会を確保することを求める。また、現時点では住民や権利者の十分な合意形成が得られているとは言えず、多額の公費を伴う事業であることから、拙速に計画を進めるのではなく、丁寧な説明と議論を重ねながら慎重に検討すべきである。 ③ 都市計画に関する情報提供や周知が不十分で、資料やウェブサイトを含む意見提出手続も分かりにくいため、多くの住民が計画内容を十分理解し意見を表明できていないことに不安と不信感を抱いて	（２）説明・周知・住民参加について ①～⑯ 区としましては、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、本地区について「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と賑わいづくりを進めるために、「商店街への通過交通の流入を抑制」し、「歩きやすく回遊性のある商業環境の魅力アップ」を図り、安全で快適な歩行者空間の整備を進めるほか、「駅南北の回遊性向上」、「防災力や交通結節機能の強化」、魅力ある駅前商業空間の形成を図ることとしております。 本地区では、公共交通の分散解消や歩行者等の安全性の確保、街の玄関口として防災性の向上や、商業機能の維持・更新、権利者の生活再建などを総合的に解決する必要があります。 特に、京王線の連続立体交差事業の進捗に伴い、駅前広場、補助２１６号線、南北回遊動線を一体的に整備し、主要な地域生活拠点にふさわしい都市基盤を形成することが求められています。 こうした中、本事業では、「公共的空間の確保」として、駅前広場との一体的な歩行者空間、広場空間、歩道状空地、防災上有効な空間を整備することとしており、

	いる。住民参加は一部の人に限られるべきではなく、地域で暮らすすべての人が理解し、意見を反映できる形で進めるべきである。そのため、分かりやすい資料や情報発信の充実、将来的な高層化の可能性に関する説明に加え、オンラインを含む多様な意見聴取の機会や対話の場を拡充し、住民一人ひとりの声を丁寧に反映したまちづくりを求める。 ④ 住民の納得が得られるまでは都市計画の決定を急ぐべきではなく、現計画をいったん立ち止まって再検討し、地域住民との十分な合意形成を図ることを求める。また、再開発単体ではなく、京王線連続立体交差事業や駅前広場整備など関連事業との整合を踏まえ、千歳烏山駅周辺全体の将来像を分かりやすく示すべきである。これまでの情報提供や住民参加の進め方を検証した上で、住民・地域・行政が協働して議論できるまちづくりへ転換するとともに、地域生活拠点としての位置づけにふさわしい計画かどうかを改めて検証し、十分な説明と議論を行うことを求める。 ⑤ 都市計画の決定を急がず、まずは地域住民との十分な合意形成と丁寧な議論を行うべきである。これまでの情報提供や住民参加の進め方には課題があり、計画の初期段階から事業内容や公費負担、事業リスク等を分かりやすく示した上で、住民・地域・行政が協働してまちづくりを進めることを求める。また、再開発だけでなく鉄道高架化や駅前広場整備など周辺事業との整合を含めた将来像を明確に示し、地域生活拠点にふさわしい計画となっているか再検証する	これらの空間は公共的な利用に供されるものであり、その部分には建築物を配置することができません。 市街地再開発事業は、都市再開発法に基づき、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、道路や広場などの公共施設の整備や防災性の向上、良好な市街地環境の形成を図るとともに、既存権利者が従前の権利を活用しながら、生活再建及び生業継続を図ることができる制度となっており、建築敷地内において公共的空間を確保した上で、新たに建築する建物内に権利者が従前の生活や生業を継続するために必要な住宅機能や、活気と賑わいに寄与する商業機能としての床面積を確保する必要があります。 区では、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準」に基づき、広場や歩道状空地などの公共的空間の確保をはじめとする公共的な貢献等を総合的に評価し、基準となる容積率５００％に２００％を加えた７００％を最高限度とする都市計画案としております。 また、再開発準備組合が検討している建物計画案では、駅前広場整備に必要な用地の確保や公共的空間の確保のほか、権利者が従前の生活や生業を継続するために必要な床面積の確保を前提に敷地利用の計画が検討されております。 さらに、権利者の住宅・商業床や共用部分、設備空間等のほか活気と賑わいづくりに寄与する商業床を確保しつつ、日影や圧迫感、風環境への影響を低減するため、建物上部を細くするなどの検討が行われており、建物計

	ため、現計画の見直しと再考を求める。 ⑥ 高層ビル建設が現在千歳烏山で暮らしている住民にどのような利益をもたらすのかが十分に示されておらず、新たな居住者や投資家だけでなく既存住民の視点に立った具体的な説明を求める。また、商店街全体への影響についても、近隣商店のメリット・デメリットを客観的な資料に基づいて示すべきである。住民への十分な周知や説明、合意形成がないまま高層マンション計画を進めることには反対であり、地域住民が納得できる丁寧な説明と計画の見直しを求める。 ⑦ 千歳烏山は烏山地域全体にとっての重要な街である。烏山北側の住民をはじめ、日常的に利用する立場でありながら計画が全く知らされていない現状に疑問を呈し、周知不足を指摘する。烏山支所管内の全住民に対して確実に情報周知を行うべきである。 ⑧ マイナス面ばかりがクローズアップされているため、プラス面も含めて協議すべきである。 ⑨ これほど大型の再開発であるにもかかわらず、未だに計画を知らない人が大勢いるのではないかと危惧しており、住民への周知が十分になされているのか疑問である。	画案として高さ約１４０ｍの規模が示されております。 なお、今回の都市計画案は、高層建築物の建設自体を目的とするものではなく、公共空間の創出や防災性の向上、歩行者空間の確保や権利者の生活再建などを総合的に実現することであり、建物の高さの最高限度１４０ｍは、都市計画上の最高限度を定めるものであり、建築物が必ずその高さとなることを定めるものではなく、区としましても、「景観への影響」「圧迫感」「日影」「風環境」「地域コミュニティへの影響」「人口増加に伴う影響」などにつきましては重要な事項であると認識しており、今後の基本設計や事業計画の具体化の過程において確認してまいります。 区としましては、１４０ｍという高さそのものに公共性があるとは認識しておりません。一方で、本地区では、駅前広場や歩行者空間等の公共的空間の確保、防災性の向上、都市機能の集積、権利者の生活再建等を総合的に実現する必要があります。建築物の高さや規模は、これらの公共的な目的と建築敷地全体の土地利用を踏まえて検討されるものであり、その結果として示されているものと認識しております。 また、周知につきましては、区では、千歳烏山駅前広場南側地区の市街地再開発事業について、令和７（２０２５）年１月の報告会以前から、区ホームページにおける再開発準備組合が発行する「準備組合ニュース」等の掲載、区の発行物による情報掲載、説明会やオープンハウスの開催などを通じて、事業の経緯や目的、計画内容

	⑩ 本事業は準備組合設立から約１０年間にわたり権利者と事業者主体で検討され、住民が参加するフォーラム等も計画案公表直前に留まっており、「参加と協働によるまちづくり」の手続が形骸化している。単なる形式的な周知・説明会ではなく、周辺住民の懸念や意見を都市計画に反映させるための公的な対話・協議プラットフォームを正式に位置付け、実質的な地域合意の形成に努めることを強く求める。 ⑪ これまでの説明会や情報交換会などの住民参加の取組み自体は評価するものの、説明や情報提供の不足、手続や計画内容の分かりにくさが依然として課題となっている。特に都市計画法第 17 条に基づく案の段階において、住民が十分な説明や対話を通じて意見を形成し、その意見が計画へどのように反映されるのかが不明確である。情報交換会等で得られた意見や論点を都市計画決定に実質的に反映する仕組みを整えるとともに、住民参加や協働の理念に基づき、計画の進め方や手続を再検証し、地域住民との十分な対話と合意形成を図ることを求める。 ⑫ 都市計画を進めるのであれば、現在の計画を前提とせずプラン選定の段階まで立ち戻り、住民が将来のまちづくりを選択できる仕組みとすべきである。また、街の景観や雰囲気は権利者だけでなく広く駅利用者や地域住民に関わるものであるにもかかわらず、計画の	等について、周知・説明に取り組んでまいりました。 また、地域の皆さまとまちの将来をともに考える「ちとからまちづくりフォーラム」の取組みの一環として、再開発準備組合の参加協力のもと、「街づくり情報交換会」を令和７（２０２５）年１１月１５日、１２月１３日、令和８（２０２６）年５月１７日、１０月２７日に開催しています。 情報交換会では、市街地再開発事業の経緯や仕組み、検討内容等について情報を共有するとともに、地域の様々な方の思いやご意見を伺う「対話の場」として、相互理解を深める取組みを進めてまいりました。 再開発準備組合におきましては、令和７（２０２５）年５月に情報発信拠点として「ちとからプラザ（南烏山５丁目１１番)」を開設し、事務局である事業協力者が常駐し、来訪者の皆様に対し情報発信と必要に応じた個別説明などを行ってきています。 一方で、地域の皆様から、計画内容や検討経緯について十分に知らされていない、説明や対話の機会が不足している、寄せられた意見が計画にどのように反映されているのか分かりにくいといったご意見があることも認識しております。区としましては、こうしたご意見を受け止め、計画の内容だけでなく、その考え方や検討経緯についても、分かりやすく説明していくことが重要であると考えております。 今回の都市計画案につきましては、再開発準備組合から提出された案について、区の上位方針との整合性や計

	周知や説明は十分とは言えない。より多くの住民が参加できるよう情報提供と対話の機会を充実させ、高層マンション計画を含むまちづくりの方向性について、権利者や近隣住民等との丁寧な議論と合意形成を求める。 ⑬ 千歳烏山駅前広場南側地区等に関する都市計画案の進め方について、地区住民だけでなく広く告知を行い、今後の街の未来に資するよう一層の情報開示を求める。また、他都市での評価や高層マンションの将来的な需要動向を踏まえ、１０階以下のマンションとする変更案の検討を希望する。 ⑭ 高度利用地区、地区計画及び用途地域の変更について、その必要性、相互の関係並びに地域の土地利用や住環境に及ぼす影響が、地域住民に十分かつ分かりやすく説明されてきたとは言い難いのではないか。本来、まちづくりは、住民自らが「自分たちの街をどのようにしたいのか」を考え、地域課題や将来像を区と共有し、計画づくりから整備後の管理・運営まで主体的に関わることのできる仕組みの中で進められるべきである。 ⑮ 意見募集の時点で既に計画が完成していたプロセスに区が関与していることは不当である。下北沢の再開発のように丁寧な話し合いを重ねるべきであり、一部の利益のための経済効率優先ではなく、命と安全・安心な生活を守る観点から計画に反対する。	画の妥当性、周辺環境への影響等を確認した上で取りまとめ、都市計画法に基づく説明会や縦覧、意見書の受付などの手続を進めてまいりました。提出された意見書につきましては、その内容を確認し、同様の趣旨のご意見を整理した上で、意見の要旨と区の見解を取りまとめ、都市計画審議会においてご審議いただくこととしています。 区としましては、都市計画手続における意見聴取に加え、まちづくりを進める過程において、地域の皆様との対話を重ね、その思いやご意見を把握していくことが重要であると考えております。引き続き、区ホームページや街づくりニュース等による情報発信、街づくり情報交換会などを通じて、地域の皆様への情報提供や理解促進に取り組むとともに、再開発準備組合に対しても、「ちとからプラザ」等を通じて周辺住民の皆様に対して丁寧な説明や対応が図られるよう、必要な指導・助言を行ってまいります。事業に関するご質問やご不明な点などがございましたら、「ちとからプラザ」もご活用いただきたいと考えております。 また、区では、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、市街地再開発事業を契機として、「ちとからまちづくりフォーラム」等を通じて、専門家や再開発準備組合、地域住民、まちづくり団体との対話を重ね、「京王線の南北商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「再開発街区」を結ぶ回遊ネットワークの形成を図りながら、千歳烏山らしい賑わいと住みやすさ

	⑯ 千歳烏山駅前広場南側地区における高さ１４０m・容積率７００%の再開発計画については、その必要性や妥当性に関する説明が十分ではなく、住民の理解や合意形成も不十分である。特に、なぜ１４０mという規模が必要なのか、他の規模や代替案では目的を達成できないのかについて、客観的かつ第三者検証可能な根拠が示されていない。また、景観、日照、風環境、交通、防災、公共施設負荷など地域への影響も十分に検証されているとは言えない。住民・商店街・権利者との丁寧な対話を重ね、必要な検証と説明を尽くした上で、計画の見直しを含め慎重に判断することを求める。	が両立したまちづくりを進めてまいります。
	⑰ 都市計画案の当事者である京王電鉄は、これまで断続的に開催されてきた説明会やワークショップに一度も参加しておらず、高架化された駅舎や駅前広場、高架下スペースの有効活用といった重要な話題が出ないまま、不完全な議論が続いている。事業の当事者として、京王電鉄が説明会やワークショップへ参加することを強く求める。	⑰ 区では、京王線の連続立体交差事業、駅前広場整備及び市街地再開発事業を契機として、駅周辺全体のまちづくりを進めており、駅前広場、駅施設、高架下空間、商店街及び周辺市街地が相互に連携しながら、利便性の向上、回遊性の向上及びにぎわいの創出を図ることが重要であると考えております。 このため、区が実施している「ちとからまちづくりフォーラム」や「街づくり情報交換会」には京王電鉄にも参加いただき、駅周辺のまちづくりに関する情報共有及び意見交換を行っております。 なお、京王線連続立体交差事業による高架下空間の活用につきましては、今後の事業の進捗にあわせて事業主

		体である東京都、沿線区及び京王電鉄において検討されます。
	⑱ 反対する権利者を置き去りにしたまちづくりを進めるべきではなく、参加型のまちづくりを掲げる以上、反対意見にも真摯に向き合い、十分な合意形成を図る必要がある。第一種市街地再開発事業について権利者から陳情が提出されていることを重く受け止め、権利者が納得できるまで丁寧な協議と説明を重ねるべきである。住民や権利者が安心して暮らし続けられるまちづくりを目指し、関係者の理解と納得が得られないまま事業を進めるべきではない。	⑱ 駅前広場南側地区の街づくりは、平成２６（２０１４）年の京王線の連続立体交差事業等の事業化を契機として、区も支援を行いながら、地区内の権利者が主体となり、「まちづくり勉強会」「まちづくり準備会」を経て、令和４（２０２２）年１２月に権利者の約７割の加入のもと「再開発準備組合」が設立されるなど、長年にわたり検討が進められてきました。 区としましては、市街地再開発事業は多くの権利者の生活や営業活動に関わる事業であり、できる限り多くの権利者の理解と協力のもとで進められることが重要であると考えております。 一方で、都市計画は個々の権利者の賛否のみを判断基準とするものではなく、上位計画との整合性や公共公益性、地域全体への効果などを総合的に勘案し、その必要性及び妥当性を判断するものと認識しております。 今回の都市計画案につきましては、再開発準備組合から提出された計画案について、こうした観点から検討を行い、主要な地域生活拠点として求められる都市機能の更新や公共空間の創出、防災性の向上等に資するものと判断し、都市計画案として取りまとめております。 しかしながら、区域内には本事業に対して不安や懸念を抱いている権利者がおられることも事実であり、区と

		しては、そのような権利者の意向や生活上の課題についても十分に尊重されるべきであると考えております。 　このため、今後の事業化の過程においては、権利者の生活再建や生業継続に関する協議を丁寧に行い、それぞれの事情や意向を踏まえた対応が図られることが重要であり、区としても再開発準備組合に対し、引き続き丁寧な説明と対話を求めてまいります。 　また、区としましては、都市計画決定後においても、地域住民及び権利者への情報提供や意見交換が継続的に行われることが重要であると考えており、地域の理解促進と合意形成に向けた取り組みが適切に進められるよう、必要な指導・助言を行ってまいります。
	⑲ 　千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業に反対する。個別面談や勉強会で意見を挙げても回答が得られず、反対意見に納得のいく説明をしないまま物事が進められている。意見交換会等での行政の対応も、住民の声に向き合う姿勢が感じられず、形だけの説明に終始していると考える。計画段階であるにもかかわらず保存期間経過を理由に資料を破棄して説明できず、権利者から議事録作成を念押しされるなど不審な点を感じ、誠意は全く感じられず、このままでは自分たちの生活が脅かされると感じている。	⑲ 　市街地再開発事業は、多くの権利者の生活や営業活動に関わる事業であり、事業を進めるに当たっては、権利者一人ひとりの事情や意向を丁寧に把握し、継続的な説明と対話を行うことが重要であると区は考えております。 　一方で、今回の都市計画案は、市街地再開発事業の区域や土地利用の基本的な方針、公共施設配置、建築物のおおむねの規模など、まちづくりの基本的な枠組みを定めるものであり、個々の権利者の生活再建方法、補償内容、仮移転、権利変換等の具体的な内容を確定する段階ではありません。

		権利者の皆様から寄せられる不安や疑問につきましては、できる限り分かりやすい説明が行われることが重要であり、区としても、再開発準備組合に対する確認及び必要な指導・助言を行ってまいります。 区としましては、市街地再開発事業は地域の将来に大きな影響を与える事業であることを踏まえ、今後の事業化の過程においても、関係権利者及び地域住民との対話を重ねながら、理解促進と合意形成に向けた取組みが継続されることが重要であると考えております。 そのため、事業主体である再開発準備組合による説明や情報提供の状況を確認しながら、区としましても関係権利者の不安や懸念に適切に対応できるよう努めてまいります。
	１－２　地区計画の目標に関するもの （１）街の魅力（街並み・景観等）について ① 駅前に巨大な住宅・商業施設を整備することで、人の流れや商業活動が新施設内に集中し、既存商店街の回遊性や賑わいが失われることを懸念する。地区計画の変更に当たっては、新施設だけでなく南北の既存商店街を含めた千歳烏山全体の商業環境や人の流れをどのように維持・発展させるのかを明確に示すべきである。また、駅前商店街、個人商店、住宅地が連続する身近なスケールの街並みこそが千歳烏山の魅力であることを踏まえ、地域特性や既存の商店街文化を保全しながらまちづくりを進めることを求める。	１－２　地区計画の目標に関するもの （１）街の魅力（街並み・景観等）について ①～⑯ 区としましても、千歳烏山駅周辺地区の魅力は、駅を中心として南北両側に広がる複数の商店街、個人商店や専門店の集積、路地空間が生み出す人と人との交流、歩いて楽しめるヒューマンスケールの街並みなどにあると認識しております。 また、千歳烏山駅周辺地区は、区の都市整備方針において「主要な地域生活拠点」に位置付けており、地域住民の日常生活を支える商業、行政、文化、交流機能の維持・充実を図ることが求められております。

	② 千歳烏山の魅力は、個人商店や商店街、低層の街並み、広い空や開放感、地域コミュニティが調和した独自の景観と暮らしにある。高さ１４０ｍ・３４階建ての高層マンションを前提とした再開発は、こうした地域固有の魅力や街のスケール感を大きく変え、全国で見られる画一的な駅前空間を生み出すおそれがある。また、高層マンションや大型商業施設への人の流れの集中による既存商店街への影響や、街のアイデンティティの喪失も懸念される。駅前整備や利便性・防災性向上の必要性は理解するものの、高層化ありきではなく、千歳烏山らしさの継承や既存商店街・地域コミュニティとの調和を重視し、規模を抑えた整備や複数の代替案を含めて慎重に再検討することを求める。 ③ 千歳烏山は高齢者や子どもも安心して暮らせる温かいコミュニティを持つ街であり、高層マンション建設によって住民間の分断やコミュニティの希薄化が生じることを懸念する。千歳烏山らしい街並みや地域コミュニティを維持できる計画とすることを求める。 ④ 千歳烏山の魅力は、ヒューマンスケールの街並みや地域コミュニティ、小規模商店が形成する固有の文化や雰囲気にある。高さ１４０ｍの高層マンションを中心とした再開発は、こうした地域特性を損ない、全国各地で見られる画一的な駅前空間へと変化させるおそれがある。駅前整備や利便性向上の必要性は理解するものの、単なる高度利用や経済性を優先するのではなく、千歳烏山らしさの継承	このため区では、令和３（２０２１）年６月に策定した千歳烏山駅周辺地区地区計画において、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまちの形成」「回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進」「安全で快適な歩行者空間の確保」「防災性の向上」を目標として位置付けております。 また、街並み誘導型地区計画制度を活用し、「５つの商店街の主要な道路に面する建築物の１階部分の住居系用途の制限」、「壁面の位置の制限」、「建築物高さの最高限度の制限」などを定めることにより、将来の建替え時においても商業機能が継続的に立地し、駅周辺の回遊性と賑わいが維持されることを目指しております。 さらに、本事業は高層マンションの建設そのものを目的とするものではなく、「京王線連続立体交差事業」「駅前広場整備（世区街１４号線）」「補助２１６号線整備」「歩行者ネットワーク形成」「防災性向上」と連携しながら、駅周辺全体の利便性や回遊性の向上を図ることを目的としております。 特に、駅前広場南側地区においては、「歩行者空間」「広場空間」「商業機能」「交流機能」を整備するとともに、既存商店街との連続性や回遊動線の確保を図ることで、駅利用者や来街者が周辺商店街へ回遊しやすい環境の形成を目指しております。 また、再開発準備組合においては、現位置再建を希望する権利者の生業継続や地域商業機能の継承に向けた検討が進められておりますが、区としても、既存商店街や

	や地域コミュニティの維持を重視すべきである。高層化ありきではなく、リノベーションを含む手法も検討しながら、緑や空の広がり、小規模商店が共存するヒューマンスケールのまちづくりを求める。 ⑤ 世田谷区の街づくりフォーラムに参加すると、「千歳烏山らしさとは何か」がよく議論になる。さまざまな意見がある中で、多くの人々に共通する想いとして「多様性」「雑多」「それらの共存」というキーワードが浮かび上がる。 ⑥ 千歳烏山の魅力は、温かみのある街並みや地域コミュニティ、親しみのある商店、公園などによって育まれてきた住みやすい環境にある。安全性向上やバリアフリー化、防災対策、商店街活性化の必要性は認めるものの、高さ３４階・１４０ｍの高層マンションを前提とした再開発には反対である。高層建築物は景観、日照、騒音、風害などへの影響が懸念され、千歳烏山の街の特性にもそぐわない。住民や子どもたちが愛着を持つ街並みやコミュニティを守るため、高層マンションありきではなく、地域住民の声を丁寧に聞きながら、住民本位のまちづくりについて再検討することを求める。 ⑦ 利便性や防災性の向上と、千歳烏山らしい街並みや歴史・文化・地域コミュニティの保全は両立可能であり、高層化のみを前提としたまちづくりには疑問がある。千歳烏山は、長年にわたり商店街や	個人商店が地域の重要な資源であると認識しており、新たな賑わいの創出と既存商業の維持・発展の両立が図られるよう求めてまいります。 文化機能や交流機能につきましても、駅周辺における地域活動や交流の場の確保は重要であると認識しており、駅前広場や公共的空間の利活用を含め、多様な世代が交流できる環境づくりが図られることが望ましいと考えております。 また、本地区の市街地再開発事業に係る建築物の規模につきましては、再開発準備組合が、駅前広場や歩行者空間、広場等の公共的空間の確保、権利者の生活再建及び共同化を前提とした土地利用計画を踏まえ検討を進めてきたものです。 一方、区としても、市街地再開発事業に係る建築物の規模に対して「周辺市街地との景観調和」「建物による圧迫感」「歩行者空間における見え方」「日影及び風環境への影響」「富士山への眺望などへの影響」については、重要な事項であると認識しております。 このため、今後の基本設計段階においては、区の「風景づくり計画」や「千歳烏山駅周辺地区地区計画」等に基づき、建築物の形態、色彩、素材、外構計画等について、周辺環境との調和が図られるよう検討が進められることとなります。 こうした中、再開発準備組合が示している建物計画案においては、「低層部に商業機能等を配置し、人々が行き交い、人々の活動が感じられる街並みを形成するこ

	個人商店、寺社や地域文化、人と人とのつながりによって育まれてきた街であり、その価値は土地利用効率だけでは測れない。高さ１４０ｍの高層マンション計画は、街の景観や歴史的な記憶、地域コミュニティに大きな影響を与えるおそれがあるため、地域特性や無形の資産を重視し、商店街や歴史・文化を継承できるまちづくりへ見直すことを求める。また、短期的な経済性や高度利用のみを重視するのではなく、将来世代に何を残すべきかという長期的な視点から慎重に検討すべきである。 ⑧ ４０階建ての高層マンション建設による景観への影響や、それが本当に地域住民の望むものなのか疑問である。地域住民の意見を十分に聞き、計画を一度立ち止まって見直すことを求める。 ⑨ 超高層共同住宅・店舗（高層マンション）の建設に反対する。周辺建物が概ね中層以下である中で超高層建築とする必然性・必要性はなく、富士山の眺望や従来の街並み等の景観バランスを損ない威圧感を与えるため、心の豊かさや地域のアイデンティティとして景観への配慮を求む。住環境への配慮の観点からも、地域の雰囲気にそぐわず不要であると考える。 ⑩ 駅前広場周辺のみを過度に高密度・高層化する方針は、少し離れた周辺住宅地との景観バランスを崩し、街全体の雰囲気を著しく変える恐れがある。歩行者が安心して歩ける空間の確保を優先し、周	と」、「高層部を細くスリム化することで圧迫感の低減を図ること」、「地上部等において広場や歩行空間、植栽帯を確保すること」などにより、周辺環境への影響を軽減する考え方が示されております。 なお、本地区の景観形成に当たっては、単に法令上の基準に適合するだけではなく、駅周辺商店街との連続性や歩行者空間との関係性も重要であることから、今後の基本設計段階において、「建築物の形態・色彩・素材・外構計画」などについて、周辺景観との調和に十分配慮するよう求めてまいります。 また、区としては、千歳烏山駅周辺の景観や街並みは、単に建物の高さだけで決まるものではなく、商店街、広場、歩行者空間及び地域活動が一体となって形成されるものと考えております。 区としましては、千歳烏山の個性や魅力を形成している既存商店街、地域コミュニティ、人と人とのつながりなどを重要な地域資源として位置付けており、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、市街地再開発事業を契機として、「ちとからまちづくりフォーラム」等を通じて、専門家や再開発準備組合、地域住民、まちづくり団体との対話を重ね、「京王線の南北商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「再開発街区」を結ぶ回遊ネットワークの形成を図りながら、千歳烏山らしい賑わいと住みやすさが両立したまちづくりを進めてまいります。

	辺の低層・中層住宅街との調和を考慮した地区計画ルールへの変更を強く求める。 ⑪ 高層マンション計画の中止を求める。烏山の景観を阻害するほか、建設に伴う騒音や完成後の日照障害・電波障害の発生が懸念される。 ⑫ 高さ１４０ｍの高層マンション計画は、日照阻害やビル風、景観への影響、周辺住環境に大きな影響を及ぼすことが懸念される。駅前整備や踏切解消の必要性は理解するものの、それと高層マンション建設は別問題であり、１４０ｍという高さの妥当性について十分な説明はなされていない。１００ｍや８０ｍなどを含む代替案との比較検証を行い、周辺環境への影響を最小限に抑えた計画へ見直すことを求める。 ⑬ 駅周辺の利便性向上に向けては、南北を円滑に移動できる回遊しやすい歩行者動線の整備に加え、成城学園前駅のように流しのタクシーが利用しやすいタクシー乗り場やロータリーの整備、路上駐輪・駐車対策など交通結節機能の強化を求める。駅前整備の必要性は認める一方で、高層マンションを前提とせず、千歳烏山らしい景観や魅力を活かしたまちづくりを進めるべきである。	

	⑭ 大規模な高層マンション建設による日照・風通し・圧迫感など生活環境への影響や、一度失われれば復元が困難な景観・環境への懸念から、建設推進よりも現住民が長く安心して暮らせる街づくりを優先すべきである。単なる住宅増ではなく現在の街の規模や雰囲気、地域コミュニティとの調和を重視した開発を求め、景観や生活環境を損ねる高層マンション建設に反対する。 ⑮ 千歳烏山の価値は、高層化や大規模開発ではなく、商店街と住宅地が共存し、顔の見えるコミュニティの中で暮らせることにある。高層マンションは地域のにぎわいやコミュニティ形成に必ずしもつながるものではなく、周辺環境や街並みへの影響も懸念される。安全性、防災性、利便性の向上を図りながら、千歳烏山らしい商店街文化や住環境を守ることを最優先に、適切な高さ・規模の計画へ見直すことを求める。 ⑯ このまま計画が実行されれば、近隣の日照阻害、景観破壊、風害などに加え、高層マンションの真下を通る恐怖など、数多くのトラブルを町民が背負うことになる。	
	（２）千歳烏山の賑わいについて ① 千歳烏山駅周辺の再開発に当たっては、南口・北口を含めた駅周辺全体の回遊性向上と持続的な賑わい創出を重視すべきである。特	（２）千歳烏山の賑わいについて ①～⑭ 区としましては、千歳烏山駅周辺地区の魅力は、駅を中心に南北両側にそれぞれ複数の商店街が密度高く広が

	に南口側は北口側と比べて人通りが少ないことから、駅を挟んだ南北の歩行者動線を強化し、利用者が自然に地域全体を回遊できる環境整備を求める。また、再開発による効果を駅前の新施設にとどめることなく、既存商店街や周辺店舗にも波及させ、千歳烏山駅周辺全体の活性化につながるまちづくりを求める。 ② 計画区域予定図では区画道路７号を境に街並みの連続性が損なわれる懸念がある。高層マンションを中心とした再開発ではなく、高架化される新駅と区民センター広場を結ぶ駅ビルの整備など、既存商業地や商店街を活かしながら利便性や賑わいを高める手法を検討すべきである。これまで十分に活用されてこなかった公共空間を有効活用し、街全体の調和と活性化につながるまちづくりを求める。 ③ 従来型の高層マンション再開発は、店舗が入るだけの人工的な街を生み出し、ジェントリフィケーションを招き、個人商店や地域固有の文化を失わせるおそれがある。その結果、本来の賑わいや独自性を損なった均質的な街並みになりかねない。千歳烏山の将来に向けては、高層マンションありきではなく、下北沢のように地域の個性や文化を活かしたまちづくりを参考にしながら、個性的な店舗や交流拠点、さらには「代田の旅館」のような地域の魅力を高める施設など、多様な選択肢を含めて再検討することを求める。 ④ 大型商業施設や高層マンションを中心とした再開発は、既存商店	り、個人商店や専門店の集積、路地空間などが織りなす、日常的な買物や交流のしやすさ、そして人と人とのつながりによって生み出されている温かみのある地域コミュニティにあると認識しております。 また、千歳烏山駅周辺地区は、「世田谷区都市整備方針」において「主要な地域生活拠点」に位置付けており、単に商業機能を集積させるだけでなく、商業、サービス、交流等の機能を充実させ、区民の日常生活を支える拠点としての役割を担うことが大切であると考えています。 区が、本地区において市街地再開発事業や関連する都市計画道路等の整備によって実現を目指している「賑わい」とは、来街者数や人口の増加のみではなく、地域コミュニティと商店街、歩きやすく回遊できる歩行者空間や交流空間などが有機的に結びつき、人々が回遊し滞在できる都市環境であると考えております。 このため、本地区では、京王線の開かずの踏切の解消にあわせ、駅前広場や歩道状空地、広場空間や商業空間等を一体的に整備し、駅利用者が再開発事業の街区だけでなく、既存商店街へも自然に回遊できる環境を形成することが重要であると考えております。 区としましても、千歳烏山の魅力は個人商店や専門店の集積等、既存商店街が形成してきた地域性にあると認識しており、再開発街区が既存商店街と競合するのではなく、商店街との連続性や回遊性を高めることにより、

	街への人の流れや消費の偏在を招き、個人商店の廃業やチェーン店化、商店街文化や地域コミュニティの衰退につながるおそれがある。また、仙川駅周辺のように商業の集約が進むことで地域固有の店舗構成が変化する事例も踏まえ、既存商店街への影響を慎重に検証する必要がある。既存商店街や小規模事業者への影響を十分に検証するとともに、「なりわい」の継続や商店街の活力維持に向けた具体的な支援策と、既存商店街と共存・調和する計画を明確に示すことを求める。 ⑤ 既に賑わいを有する千歳烏山においては、武蔵小山など先行再開発地区の実態を十分に検証した上で、高層マンションや大型商業施設の必要性を慎重に判断すべきである。空き店舗の発生や既存商店街への影響も懸念されることから、商店街の活力や地域コミュニティを維持できる計画とすることを求める。 ⑥ 千歳烏山の魅力は、ヒューマンスケールの街並みや商店街の賑わいにあり、高層マンション建設はその価値を損なうおそれがある。高層マンションを前提とせず、ほかの地域からも「千歳烏山に買い物に行きたい」という魅力や賑わいを高めるまちづくりを求める。 ⑦ 商業地区を一体化し、広場や歩道状空地などの歩行者空間を整備することで、歩きやすく、安全で、賑わいのある駅前環境が実現することを期待する。	駅周辺全体の魅力向上につながることが重要であると考えております。 さらに、本地区の再整備においては、防災性向上や交通結節機能強化とあわせて、地域住民が日常的に利用できる広場や交流空間の確保も重要な課題であると認識しております。 施設構成や公共的空間の具体的な活用方法については、今後の事業計画及び建築計画の検討の中で具体化されることとなりますが、区としましては、単なる通過動線ではなく、多様な世代が滞在し交流できる駅前空間となるよう、地域の意見も踏まえながら再開発準備組合と協議してまいります。 また、令和７年度に実施した「ちとからまちづくりフォーラム」などの取組みを通じて、子ども・若者、子育て世代、高齢者、商業者など、多くの地域の皆様から駅周辺のまちづくりについて、様々なご意見やアイディアをいただいております。 区としましては、今後もこうした地域の皆様との対話を重ねながら、千歳烏山がこれまで育んできた商店街の魅力や地域コミュニティを継承しつつ、駅前広場、商業空間、交流空間及び公共空間が一体となった、千歳烏山らしい賑わいの創出を目指してまいります。

	⑧ 千歳烏山駅周辺地区地区計画案に賛成する。京王線の立体事業、補助２１６号線、駅前広場、こうした事業が行われる中で、千歳烏山駅周辺の魅力を更に高めるため、今回の地区計画案の変更を行い、魅力ある賑わいづくりや防災力強化等が進むと思うので、この計画案に賛成する。 ⑨ 烏山駅周辺には広い駐車場がないため、現状では他の駅へ買い物客が流出している。客足を引き留めるためには、大規模なストアや広場、料金の安い（または無料の）駐車場、および多様な店舗が集まるエリア（東京駅の弁当街のような形態）が必要である。近隣の成城学園前駅や仙川駅に対抗し沿線駅相互の共栄を図ることを望む。 ⑩ 世田谷区は人口増加も続いており、より住みやすい環境づくりや地域住民にとって利便性をより高めていく必要性があると考えられ、そのためであれば地区計画の変更は必須であると思う。 ⑪ 京王線の連続立体交差事業や駅前整備に伴う課題を踏まえ、当初は反対であったものの、千歳烏山が変化する必要性を理解するに至った。近年は個人店の減少などにより地域の賑わいが低下しており、隣接する仙川や調布に人が流れている現状がある。世田谷区の	

	街づくりフォーラムでも、地元高校生が放課後に仙川へ移動して過ごしている実態が紹介されている。将来にわたり地域の魅力を維持・向上させるためには、駅周辺の再整備を契機として、千歳烏山も新たな活力を生み出すまちづくりを進める必要があると考える。 ⑫ 千歳烏山駅周辺の魅力を高めるため、京王線の立体化、補助２１６号線の整備、駅前広場の整備を起爆剤とし、まち全体で取り組むことが必要であると考える。その観点から、今回の地区計画の変更に賛成する。 ⑬ 街は適切な維持・整備を行わなければ衰退していくものであり、再開発には反対意見もあるものの、事業が中止となれば街の活性化の機会を失うおそれがある。過去には反対運動により開発機会を逃した事例もあるとされることから、街の将来を見据え、現在の再開発を着実に進めるべきであると考える。駅周辺の魅力や利便性の向上につながる再開発事業の推進を求める。 ⑭ 今回の再開発は当初から高層マンション建設ありきで進められており、「賑わいのある魅力的な街づくり」を掲げながら、高層マンション以外の将来像や代替案が十分に検討されていないことに疑問を感じる。高層マンションによる地域活性化や集客効果には疑問がある。京王線の利便性や地域特性を活かし、水族館など集客力のある施設を含む多様な代替案を幅広く検討するとともに、事業者の利益	

	だけでなく住民の意見を重視したまちづくりを求める。	
	（３）計画について ① 大規模な住宅供給による人口増加を目指す手法ではなく、既に住んでいる住民が住み続けられる街づくりを重視すべきであると考える。既存の千歳烏山の良さやコミュニティを活かしつつ、歩行者空間や商店街、駅前広場等の公共空間を段階的に改善していく「既存の街の価値を高める再開発」への転換を求める。 ② 都市計画の決定に当たっては、高さ１４０ｍの超高層案のみを前提とするのではなく、１００ｍ、８０ｍ、６０ｍ等の低層・中層案を含む複数の代替案を作成し、人口、交通、景観、日照、風環境、事業収支、公共的効果、住民負担等について比較検証した上で最適な案を選択すべきである。また、住民から多くの反対意見や懸念が示されていることを踏まえ、計画決定を急ぐことなく、各案の効果や影響、１４０ｍとする必要性を公開し、住民との十分な議論と合意形成を経て慎重に判断することを求める。 ③ 交通結節機能の強化、防災性の向上、歩行者空間の確保及び権利者の生活再建といった公共的目的については理解するものの、その実現に高さ１４０ｍの高層マンションが不可欠である理由は十分に示されていない。代替案との比較検証を含め、１４０ｍとする必要性や公共的効果について客観的かつ具体的な説明を求める。また、	（３）計画について ①～⑮ 千歳烏山駅周辺地区につきましては、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、本地区について「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と賑わいづくりを進めるために、「商店街への通過交通の流入を抑制」し、「歩きやすく回遊性のある商業環境の魅力アップ」を図り、安全で快適な歩行者空間の整備を進めるほか、「駅南北の回遊性向上」、「防災力や交通結節機能の強化」、魅力ある駅前商業空間の形成を図ることとしております。 特に、京王線の連続立体交差事業の進捗に伴い、駅前広場、補助２１６号線、南北回遊動線を一体的に整備し、これらと連携しながら、駅前に求められる都市機能の更新や公共空間の整備を進めることが求められています。 本地区では、駅前広場整備後の街区について、商業機能の維持・更新、防災性の向上、歩行者空間及び広場空間の確保、権利者の生活再建、土地利用の更新等を総合的に実現する必要があると認識しており、市街地再開発

	本計画は既存住民の居住継続や地域コミュニティの将来に関わる重要な問題であり、住民の反対意見を真摯に受け止めた上で計画を一旦立ち止まり、規模や高さ、用途を含めて再検討すべきである。世田谷区自らが地区計画を「住民及び区が連携しながら目指すべき将来像を設定するもの」と定義している方針を踏まえ、住民と行政が対等な立場で議論し、地域にふさわしい将来像を改めて検討することを求める。 ④ 容積を縦に伸ばして確保する「保留床」に頼るのではなく、鉄道事業者である京王電鉄との合意に基づき、横に広がる高架下スペースを魅力的にデザインして活用すべきである。そして、そのスペースを駅前広場計画によって立ち退きを余儀なくされる権利者や個人事業者、小規模事業者に提供することを提案したい。これからのまちづくりは、縦に伸ばすのではなく、横に広げて容積を確保する手法へ転換するべきである。 ⑤ 土地の統合を前提とした現在の再開発計画には反対である。再開発の目的達成に向けて複数の代替案を十分に比較検討した形跡がなく、高層マンションを伴う一案のみを前提に計画を進めるべきではない。土地の統合や権利変換は権利者の生活や権利に大きな影響を及ぼす一方で、生活再建の見通しが十分に示されておらず、高層化による住環境への影響や路地空間の喪失による回遊性の低下も懸念される。まずは複数のまちづくり手法を比較検証し、地域住民や権利者が納得できる形で計画を再検討することを求める。再開発予定	事業は、公共施設整備と民有地の共同化を一体的に進めながら、既存権利者の居住及び営業の継続を可能とする制度であり、区としては本地区の課題解決に有効な手法であると判断しておりますが、高さ１４０ｍそのものに公共性があるとは考えておりません。 一方、本地区では、駅前広場と一体となった歩行者空間、歩道状空地、広場空間、防災上有効なオープンスペースの公共的空間を確保する必要があり、これらは公共利用に供される空間であり、その部分には建築物を配置することができません。 その上で、新たに建築する建築物内に権利者が従前の生活や生業を継続するために必要な住宅機能や、活気と賑わいに寄与する商業機能としての床面積を確保する必要があります。 区では、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準」に基づき、広場や歩道状空地等の公共的空間の確保をはじめとする公共的な貢献等を総合的に評価し、基準となる容積率５００％に２００％を加えた７００％を最高限度とする都市計画案としております。 また、再開発準備組合が検討している建物計画案では、権利者の住宅・商業等の必要な床部分や共用部分、設備空間等のほか、活気と賑わいづくりに寄与する商業床を確保しつつ、日影や圧迫感、風環境への影響を低減するため、建物上部を細くするなどの検討が行われており、その結果として高さ約１４０ｍの規模が示されております。

	地の線路北側にも住宅地が広がっているが、そこもこれから統合するのか。 ⑥ 京王線高架化に伴う駅前ロータリーの整備は必要不可欠であるが、高層マンションの建設はそれとは無関係である。まずはロータリー完成後の街の変化を見極めた上で、その変化に応じた適切な計画を行うべきである。 ⑦ 再開発事業だからといって高層マンションの建設は安易な考えである。長期的に見て、その土地や周辺環境に寄り添うべきである。 ⑧ 駅前の安全性向上や歩行者空間の整備、防災性向上、商業機能の更新といった再開発の目的自体は理解できるものの、それらの実現と高さ１４０ｍ、３４階規模の高層マンション建設は必ずしも同一ではない。高層マンション建設を前提として容積率や高さ制限を緩和することには疑問があり、その必要性や公益性について十分な説明がなされていない。千歳烏山の商店街、住宅地、コミュニティといった地域の魅力や住環境との整合性を踏まえ、高さ制限変更の経緯や環境・防災・交通・商店街への影響を客観的に検証するとともに、規模を抑えた代替案との比較検討を行い、住民意見を十分に反映した上で計画を再検証し、都市計画決定を慎重に進めることを求める。	したがって、今回の都市計画案は、高層建築物の建設自体を目的とするものではなく、公共空間の創出や防災性の向上、歩行者空間の確保、権利者の生活再建などを総合的に実現することであり、土地利用計画として整理しているものです。 ご意見にある低層・中層案を含む代替案の作成や、既存資産を活かしたリノベーションのほか、高架下空間の活用等につきましては、駅周辺のまちづくりに関する様々な考え方として受け止めております。 一方、区は都市計画案の作成に当たり、上位計画との整合性や公共公益性、土地利用の妥当性、都市基盤整備との連携、回遊性の向上等を確認した上で、再開発準備組合から提出された計画案を都市計画案として取りまとめております。 なお、高架下空間につきましては、京王線の連続立体交差事業の進捗に応じて検討される重要な空間であると認識しておりますが、本都市計画案の区域外であり、本都市計画案においてその具体的な利用内容を定めるものではありません。 区としましては、本計画に対し賛成意見及び反対意見の双方があることを認識しており、今後も計画内容や検討経緯について分かりやすい情報提供に努めるとともに、地域の皆様との対話を継続してまいります。

	⑨ 我が国の都市整備は、超高層化による新規開発から既存ストックの有効活用や再生へと重点が移りつつある中、千歳烏山においても巨大建築による再開発ではなく、既存建築物の改修や用途転換を活用したまちづくりを検討すべきである。地域の特性や既存資産を活かしながら持続可能なまちづくりを進める観点から、高層マンションを前提とした計画ではなく、リノベーションを中心とした手法への転換を求める。 ⑩ 「主要な地域生活拠点」の位置づけは、商業・業務・交流機能の充実や回遊性向上を図るものであり、超高層住宅の建設を前提とするものではない。高度利用地区、第一種市街地再開発事業及び地区計画の変更に当たっては、過度な高層化を避け、都市機能、住環境、景観、防災及び交通との調和を確保すべきである。そのため、高層化の必然性を十分に検証した上で適切な高さ制限や容積率を設定し、地域住民の生活環境と都市の持続的な発展に資する慎重かつ適切な計画とすることを求める。 ⑪ 下北沢再開発において住民や事業者等との「参加と協働」により計画が見直された先行例に学ぶことを求める。「持続可能な未来を確保し、あらゆる世代が安心して住み続けられる世田谷をともにつくる」という世田谷区基本計画の理念に則り、本計画の抜本的見直しを強く求める。	

	⑫ 区および事業者は上位計画に基づくと主張するが、現行の巨大高層マンション・大型ロータリー計画は都市計画マスタープランの住環境保全や住民参加等の理念に明らかに逆行しており、駅北側等の有効な既存区有地を活用せず平穏な住宅地を強引に侵食する姿勢は、必要最低限の手段を逸脱した不当な権力行使（比例原則違反）である。 ⑬ 変更内容は商業地区Ｂを全て取り壊し一体開発をする前提としたものであり、到底受け入れられない。住環境に配慮しながら計画を進めると記載されているにもかかわらず、現在の住居地域が勝手に商業地域に入れられて再開発に巻き込まれている状況は、住環境への配慮などとは到底言えない。居住者の同意なくこのような計画が進められる理由が全く理解できず、断じて容認できない。 ⑭ 本計画案は必要ないため反対する。 ⑮ 地区計画の変更案に賛成する。再開発事業の早期実現を希望する。	
	（４）交通環境について ① 千歳烏山は特急停車駅であるにもかかわらず、駅前や道路が狭	（４）交通環境について ①～⑦ 区では、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０

	い。駅前整備や高層ビル建設によって街が変わり、車やバイクの駐車場が整備されることを望む。隣駅の仙川が大きく発展したように千歳烏山も今後発展し、今後も特急停車駅であり続けるためにも、ぜひ本計画を推進することを求める。 ② 現在の計画は、京王線の高架化、駅前広場、補助２１６号線など複数の都市計画事業と同時に進行している。これらを一体的に進めるからこそ、現在進行中の高架化の進捗状況、駅の安全性が改善される時期、完成後の人や車の動線の変化について、まずは明確に示すことを求める。 ③ 京王線連続立体交差事業や補助２１６号線整備、駅前広場整備を含む現行計画の見直しを求める。京王線高架化に伴う日影等の影響検証が不明であるほか、道路整備に伴う交通量増加・大気環境への負荷や、歩行者の安全で快適な歩行環境の確保策が不明確である。 ④ 下北沢のように深刻な開かずの踏切問題を一刻も早く解決してほしい。そのためにも、停滞することなく再開発が迅速に進むことを強く要望し、本計画には賛成する。 ⑤ 踏切がなくなり新しい道路もできれば、南北の行き来がしやすくなり、烏山が広がるように感じるため楽しみにしている。	２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス及び交流機能が充実し、区民の日常生活を支えるとともに、地域外からの利用も多い「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、「商店街への通過交通の流入抑制」、「安全で快適な歩行者空間の形成」、「駅南北の回遊性向上」「防災力及び交通結節機能の強化」「活気と賑わいのある駅前商業空間の形成」を図ることとしております。 本地区では、京王線の連続立体交差事業により開かずの踏切の解消及び南北市街地の一体化が図られることから、これを契機として、駅前広場整備、補助２１６号線及び市街地再開発事業を一体的に進めることとしております。 区としましては、これらの事業はそれぞれ独立した事業ではあるものの、交通結節機能の向上、防災性向上及び駅周辺の土地利用更新という共通の目的を有しており、一体的に進めることにより相乗的な効果が期待できるものと考えております。 千歳烏山駅周辺では、歩行者、自転車及び自動車が錯綜し、安全で快適な通行環境の確保が課題となっております。 補助２１６号線につきましては、計画幅員を１６ｍとする都市計画道路であり、歩道と車道を分離し、歩道につきましては、誰もが安全で快適に通行できるユニバーサルデザインに配慮したものであり、駅前広場（ロータリー）につきましても、駅の南北に分かれたバス路線を

	⑥ 千歳烏山駅前では歩行者・自転車・自動車が錯綜し、特に商店街では歩行環境や安全性の改善が必要である。高層マンション建設よりも、歩行者と自転車の動線分離、自転車駐輪場の整備、自転車専用レーンの確保など、誰もが安全で快適に利用できる交通環境の整備を優先すべきである。 ⑦ 本地区計画の核となっている市街地再開発案の規模が大きすぎる一方で、それを支える補助２１６号線の幅員は１６ｍしかない。超高層施設による再開発事業の多くが破綻している現在、現在のインフラ規模に見合った、千歳烏山らしい地区計画となるよう今一度立ち止まって考えるべきであり、この地区計画には反対する。	駅前広場に集約し、タクシーや障がい者用車両停車スペースを整備するとともに、既存商店街への交通流入に配慮しながら、交通結節機能の強化を図るものです。 また、市街地再開発事業においては、駅前広場と連続した歩行者空間や広場空間を確保し、歩行者の安全性及び回遊性の向上を図ることとしております。 区としましては、本都市計画案は高層建築物の建設そのものを目的とするものではなく、公共空間の創出、防災性の向上、商業機能の維持及び更新、権利者の生活再建、土地の合理的かつ適正な高度利用を総合的に実現するための土地利用計画として位置付けるものです。 建築物の規模につきましては、公共的空間の確保や権利者床及び商業床の確保、周辺環境への配慮等を踏まえて検討された結果として示されているものと認識しております。 区としましては、京王線の連続立体交差事業、補助２１６号線、駅前広場及び市街地再開発事業を連携して進めることにより、開かずの踏切の解消、防災性の向上、歩行者環境の改善、駅南北の回遊性向上、交通結節機能の強化、魅力ある駅前空間の形成を実現し、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成を目指していくことが重要であると考えております。 また、事業に対して賛成及び反対双方の意見があることを十分認識しており、今後も事業の進捗や交通計画等に関する情報提供に努めるとともに、地域の皆様との対話を継続しながらまちづくりを進めてまいります。

	⑧ 補助２１６号線は、旧甲州街道への接続で止めるのではなく、甲州街道（国道２０号）への接続を目指して欲しい。 千歳烏山駅前広場の整備に伴い、駅前への車両の流入量は、現状に比較するとかなりの増加が見込まれると思われる。	⑧ 区では、道路の新設・拡幅整備に関する総合的な方針である「せたがや道づくりプラン」を策定しており、同方針において、補助２１６号線の旧甲州街道から甲州街道（国道２０号）の計画区間を優先整備路線における、特に早期着手が望ましい路線に選定しております。 今後、事業着手に向けた取り組みを集中的に進めてまいります。
	１－３　地区施設の整備の方針に関するもの ① 駅前通り、新設予定の駅前広場、及び既存商店街を結ぶ歩行者動線の連続性を確保し、来街者が既存商店街へ回遊する計画とすることを求める。併せて、回遊性の分断を防止するため、当該歩行者動線を地区計画上の地区施設として明確に位置づけることを要求する。 ② 主要な地域生活拠点の形成に向け、保育園近接の小規模広場及び花壇整備の実践事例を踏まえ、日常生活の中で立ち寄れる交流空間の重要性を評価する。立ち寄りやすい空間は保護者間の育児相談及び世代間交流の貴重な場となるため、本地区内においても同様の地域交流を促進する広場空間を多数整備することを求める。 ③ 事業者の説明やパンフレットなどで言及されながらも現行の制度	１－３　地区施設の整備の方針に関するもの ①～⑤ 区では、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス及び交流機能が充実し、区民の日常生活を支えるとともに、地域外からの利用も多い「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、「商店街への通過交通の流入抑制」、「安全で快適な歩行者空間の形成」、「駅南北の回遊性向上」「防災力及び交通結節機能の強化」「活気と賑わいのある駅前商業空間の形成」を図ることとしております。 また、本地区では、京王線の連続立体交差事業を契機として、駅前広場、補助２１６号線及び市街地再開発事業を一体的に進めることにより、これらの地域課題を総合的に解決することを目指しています。 地区計画における地区施設は、誰もが利用でき、回遊性のある魅力的で安全な歩行者空間や、賑わいの創出に

	上では一般開放する動機や担保がない低層部商業棟の屋上について、建物の構造上後からの変更が不可能な都市計画決定の段階において、二子玉川東地区の例にならって地区施設「その他の公共空地」として指定するか、あるいは整備方針への明記や一般用動線の確保などを確実に行うよう強く求める。 ④ いずれも公開されている資料、東京都の指定基準、世田谷区が決定した二子玉川東地区地区計画に基づいている。 低層部の屋上については、事業者が緑化を計画し、区が一般利用に言及し、住民から開放を求める声が出ているにもかかわらず、都市計画のどこにも位置づけられておらず、広場が公開され続ける担保もない。いずれも「決定以降に検討していく」とされている。 １１月に審議会へ諮問し、１１月下旬に告示する予定と伺っているが、決定の後に住民が関われる手続きは限られており、屋上の動線のように後からでは物理的に作れなくなるものもあるため、決定の前に明確に定めることを強く求める。 ⑤ 広場や歩道状空地の整備により、日常の安全性に加えて災害時にも活用できる空間が確保され、地域の防災力向上につながるため賛成する。	寄与する広場等を位置付けるものであり、本計画においては、再開発事業によって生み出される広場を位置付けることとしております。 歩行者回遊動線につきましては、「千歳烏山駅周辺地域地区街づくり計画」の方針附図において、「歩行者回遊動線」や「歩行者回遊通路」を位置付けております。 区としましては、本地区計画及び地区街づくり計画等を踏まえ、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、市街地再開発事業を契機として、「ちとからまちづくりフォーラム」等を通じて、専門家や再開発準備組合、地域住民、まちづくり団体との対話を重ね、「京王線の南北商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「再開発街区」を結ぶ回遊ネットワークの形成を図りながら、千歳烏山らしい賑わいと住みやすさが両立したまちづくりを進めてまいります。 再開発準備組合の建物計画案では、駅前広場側の低層部商業棟の屋上計画があり、一般利用も可能な空間と考えていると準備組合から伺っております。 今後の基本設計等によって具体化されていきますが、区としましては、日常的に周辺住民が利用できる空間の確保は、駅周辺の賑わいの創出等の観点からも重要であると考えており、いただいたご意見につきましては、準備組合と共有しながら、本地区の地区計画の目標に定める「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成に資するものとなるよう取り組んでまいります。

	１－４　建築物等の用途の制限 ① 「建築物等の用途の制限」において、旅館業法に基づく旅館・ホテル・簡易宿所および下宿を制限する規定を設けることを求める。規定しない場合は、その具体的な理由の説明を求める。	１－４　建築物等の用途の制限 ① 地区計画における「建築物等の用途の制限」は、地区の将来像や土地利用の方針の実現を図るため、土地利用上の課題や地域特性を踏まえ、必要性及び合理性が認められる用途について定めるものです。 本地区では、「千歳烏山駅周辺地区地区計画」において、駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまちの形成や回遊性のある魅力的な駅前商業空間の形成、地域商業機能の維持及び増進、主要な地域生活拠点にふさわしい都市機能の集積などを土地利用の基本的な方向としております。 このため、建築物等の用途制限につきましては、主として商店街における賑わいの連続性を確保する観点から、建築物の１階部分における住居系用途を制限するなど、地区計画の目標達成に必要な範囲で定めております。 一方、旅館業法に基づく旅館・ホテル・簡易宿所及び下宿につきましては、本地区における土地利用方針や地区計画の目標との関係において、現時点で一律に排除すべき用途であるとは考えておりません。
	② 住宅宿泊事業（民泊）は建築基準法上で住宅と扱われ、当地区は区の条例による制限の対象外となる可能性がある。約６００戸の共同住宅で通年の民泊営業が可能となる懸念があるため、制度上の空	② 住宅宿泊事業（民泊）を営む場合には法令に基づく届出が必要となるほか、共同住宅においては管理組合が管理規約等により住宅宿泊事業の実施の可否を定めること

	白を放置せず、都市計画決定の前に区として民泊を制限するための具体的な手段と方針を明確に示すことを求める。	が可能とされております。 　また、区では、共同住宅における住宅宿泊事業の届出に当たり、管理規約等により住宅宿泊事業が禁止されていないことを確認しております。 　区では、区民の安全・安心及び良好な住環境の維持を図るため、住宅宿泊事業に関する法令及び条例に基づき、事業者に対する指導等を行っております。 　今後も、住宅宿泊事業の適正な運営が図られるよう、法令及び条例に基づき適切に対応してまいります。
	③ 　駅前広場に面する１階部分を住宅等にしない用途制限が商業地区Ｂに適用されるのか否かが整備方針の記載から判読できないため、街の賑わいを左右する駅前空間のあり方を明確にするためにその適用の有無を求める。	③ 　本地区の地区計画では、主要な地域生活拠点にふさわしい駅前商業空間の形成を図るとともに、駅前広場や商店街を中心とした回遊性のある賑わいの創出を目標としております。 　このため、地区計画では、計画図３に示す道路に面する建築物について、商業機能やサービス機能等の連続性を確保し、人々が行き交い、活動が感じられる街並みの形成を図る観点から、建築物の１階部分における住宅等の用途を制限しております。 　ご意見の駅前広場に面する商業地区Ｂにつきましても、この用途制限の対象としており、出入口を除き１階部分を住宅等の用途とすることはできません。 　区としましては、駅前広場と周辺商店街との連続性を確保し、魅力的で回遊性のある駅前空間を形成するためには、駅前広場に面する建築物の低層部において商業機

		能や交流機能等が連続的に立地することが重要であると考えております。 　そのため、本都市計画案においては、商業地区Ｂを含め、計画図３に示す道路に面する建築物について、１階部分の住宅等の用途を制限することが適当であると考えております。
	１－５　建築物の容積率の最高限度 　指定容積率の７０／１０を用いた大規模な高層化は、区の税収増とデベロッパーの利益をもたらすだけであり、「防災性の高い、緑と賑わいあふれる市街地環境の創出」という掲げられた目的への効果は極めて希薄であるため、建築物の容積率の最高限度について再検討を求める。	１－５　建築物の容積率の最高限度 　区では、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス及び交流機能が充実し、区民の日常生活を支えるとともに、地域外からの利用も多い「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 　同方針では、「商店街への通過交通の流入抑制」、「安全で快適な歩行者空間の形成」、「駅南北の回遊性向上」「防災力及び交通結節機能の強化」「活気と賑わいのある駅前商業空間の形成」を図ることとしております。 　また、本地区では、京王線の連続立体交差事業を契機として、駅前広場、補助２１６号線及び市街地再開発事業を一体的に進めることにより、これらの地域課題を総合的に解決することを目指しています。 　本都市計画案における容積率の最高限度は、当該区域の土地利用の適正な増進にも配慮しつつ、良好な環境の街区形成、保持することを目的として定められるもので、商業地区Ｂの土地利用の方針では、「補助２１６号

		線及び駅前広場の整備にあわせ、市街地再開発事業により、住宅施設と商業・業務施設が調和した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し、土地の合理的かつ適正な高度利用と防災性の向上を図る」こととしており、容積率の最高限度を定めておりません。 　また、本事業では、「公共的空間の確保」として、駅前広場との一体的な歩行者空間、広場空間、歩道状空地、防災上有効な空間を整備することとしており、これらの空間は公共的な利用に供されるものであり、今後の基本設計等において具体化されるものとなります。 　区としましては、ご指摘の「防災」と「みどり」について、公共空間の設計が具体化される中で、計画に反映されるよう事業主体である再開発準備組合に対し、必要な指導・助言を行ってまいります。
	１－６　壁面後退区域における工作物の設置の制限 　壁面後退区域の除外規定にある「地域の賑わい創出に資するもの」という曖昧な表現が通行の妨げになる工作物の設置を許容する口実になりかねないため、その具体的な内容や、該当するかどうかを誰がどのような基準で判断するのかを決定前に明確に示すことを求める。	１－６　壁面後退区域における工作物の設置の制限 　区では、壁面後退区域の空間につきましては、安全で快適な歩行者空間の形成や、快適性を確保するとともに、既存商店街との一体空間として地域の賑わい形成、調和にも配慮する必要があると考えています。 　本計画において、壁面後退区域の内、地区施設として指定される歩道状空地１～３号については、安全で快適な歩行者空間に資する空間として想定されるもので、指定を受けない壁面後退区域は地域の賑わい形成、調和を想定しております。

		そうした中、ご意見の「地域の賑わい創出に資するもの」は、設計等の事業計画が具体化されていない中では、詳細な除外内容についてはお示しができません。 今後、事業が段階的に進み、施設構成や公共的空間の具体的な活用方法については、今後の事業計画及び建築計画の検討の中で具体化されることとなりますが、区としましては、多様な世代が滞在し交流できる駅前空間となるよう、地域の意見も踏まえながら「地域の賑わい創出に資するもの」の内容について再開発準備組合と協議してまいります。 また、令和７年度に実施した「ちとからまちづくりフォーラム」などの取組みを通じて、子ども・若者、子育て世代、高齢者、商業者など、多くの地域の皆様から駅周辺のまちづくりについて、様々なご意見やアイディアをいただいております。 区としましては、今後もこうした地域の皆様との対話を重ねながら、千歳烏山がこれまで育んできた商店街の魅力や地域コミュニティを継承しつつ、駅前広場、商業空間、交流空間及び公共空間が一体となった、千歳烏山らしい賑わいの創出を目指してまいります。
	１－７　建築物等の高さの最高限度に関するもの ① 商業地区Ｂへの変更により高さの最高限度を１４０ｍとすることに反対する。１４０ｍという高さの必要性や妥当性が十分に示されておらず、住民の理解を得るプロセスも不十分である。また、従来	１－７　建築物等の高さの最高限度に関するもの ①～⑨ 区では、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス及び交流機能が充実し、区民の日

	の商業地区Ｂ１・Ｂ２・Ｂ３による段階的な高さ規制を一律化し、１４０ｍを上限として定めることは大幅な規制緩和となる。さらに、１４０ｍという数値を設定することは、実質的に無制限だった状態を追認・固定化することに等しく、周辺の商業地区（Ａ１～Ａ３）の高さ制限との整合性や街並みへの影響について慎重な検討を求める。 ② 現行の地区計画では、高さ４５ｍや容積率の制限が定められている一方で、敷地面積２，０００㎡以上の場合は適用除外とされており、実質的に高さ約１４０ｍの高層建築を可能にしている。このような制限の適用除外については妥当性の説明が十分ではなく、周辺住宅地との公平性にも疑問がある。高さの最高限度を定めるのであれば、その数値の根拠について、日影・風環境・景観など周辺環境への影響を含めて客観的かつ定量的に示すことを求める。 ③ 世田谷区が高さ規制を通じて良好な市街地環境の維持を図ってきた中で、本計画において高さ１４０ｍの超高層建築を可能とすることには強い疑問がある。１４０ｍという高さの必要性や妥当性について、合理的かつ客観的な根拠を明確に示すべきである。また、高さ制限の大幅な緩和は将来的な高層化の連鎖を招くおそれがあるため、周辺地域への波及影響も含めて慎重に検討することを求める。 ④ 千歳烏山のような住宅地に高さ１４０ｍ・容積率７００％の高層	常生活を支えるとともに、地域外からの利用も多い「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、「商店街への通過交通の流入抑制」、「安全で快適な歩行者空間の形成」、「駅南北の回遊性向上」「防災力及び交通結節機能の強化」「活気と賑わいのある駅前商業空間の形成」を図ることとしております。 また、本地区では、京王線の連続立体交差事業を契機として、駅前広場、補助２１６号線及び市街地再開発事業を一体的に進めることにより、これらの地域課題を総合的に解決することを目指しています。 市街地再開発事業に係る都市計画案では、駅前広場と連続する歩行者空間、広場、歩道状空地等の公共的空間を確保するとともに、既存利者の生活再建及び生業継続を図る必要があります。また、主要な地域生活拠点として求められる商業機能や交流機能についても維持・更新する必要があります。 このため、本事業においては、こうした地域課題の解決に加え、公共的空間の創出や権利者の生活再建、商業機能の維持更新などを同時に実現するために必要な床面積を確保することが前提となります。 一方で、広場や歩道状空地等の公共的空間を確保することにより、建築可能な敷地面積は一定の制約を受けることとなります。 その結果、本地区では一定の高度利用が必要となり、都市計画案では、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準（令和６（２０２４）年３月)」に基づき、公共

	マンションを建設することは、街の規模や景観との均衡を欠き、強い圧迫感や違和感を生じさせるおそれがある。説明会等でも高さの抑制や代替案の検討、１４０ｍとする根拠を求める声が上がっているが、十分な説明はなされていない。銀座のように地域特性に応じた高さ制限の考え方や、下北沢で見直しが行われた事例も踏まえ、高さ１４０ｍを前提とせず、地域にふさわしい規模や街並みについて改めて検討することを求める。 ⑤ 高さ１４０ｍの計画は、防災性や賑わいの向上よりも事業採算やデベロッパーの利益を優先したものに見え、その必要性や効果が十分に示されていない。行政は事業者主導で計画を進めるのではなく、住民との対話を通じて地域の将来像を主体的に検討すべきである。 ⑥ １４０ｍのマンション計画は烏山区民センター広場南側なのか、また高さとして１００ｍが限度ではないかと疑問を呈する。南側商店の全店立ち退きの有無や馴染みの店舗がなくなることへの不安がある。 ⑦ 高度利用地区や第一種市街地再開発事業は過度な高層化や高層マンション建設を必然化する制度ではないため、住環境への配慮や景観軸の保全に向け、地区計画への高さ制限（絶対高さ４５ｍ以下または１５階以下）の追加と、高度利用地区の容積率上限抑制による	的貢献等を総合的に評価した上で、容積率の最高限度を、基準となる容積率５００％に２００％を加算した７００％を最高限度としております。 その上で、この再開発準備組合が作成した建物計画案では、広場や歩道状空地等の公共的空間を確保するほか、商業機能を主として低層部に配置すること、日影、圧迫感及び風環境への影響低減を図ること、良好な居住環境を確保することなどを前提として検討が進められております。 また、居住部分については、日影や圧迫感、風環境への影響の低減を図るとともに、共同住宅として必要な採光等の居住環境を考慮するため、建物上部を細くするなど建物形状の工夫が検討されており、こうした諸条件を踏まえた結果として、高さ約１４０ｍの建物の計画案が示されております。 なお、この容積率の最高限度７００％及び高さの最高限度１４０ｍは、都市計画として建築物の上限を定めるものであり、建築物が必ずその高さ又は規模となることを定めるものではありません。 また、区としましては、１４０ｍという高さそのものに公共性があると考えているものではなく、公共的空間の確保、権利者の生活再建及び主要な地域生活拠点に必要な都市機能の形成を総合的に実現する建築計画の検討結果として、現在の建物計画案が示されているものと認識しております。

	商業・業務中心の複合化誘導を求める。 ⑧ １４０ｍまで高さ制限を緩和して高層ビルを建設することに強く反対する。既存の建築物は高さ制限を守って建てられてきたが、今回高さ制限をほぼ撤廃するような改正案が通ることで、豊かな自然と調和している千歳烏山の街に高層ビル建築の前例・きっかけとなり、街並み・景観を劣悪なものに変えていくだろうと推測されるからである。１９８０年代中頃に京都市において、京都ホテルの建て替えの際に高さ制限を緩和したことが、後に多くの高層ビルが建てられることにつながり、京都の景観が悪くなったことを教訓することを求める。 ⑨ 今ある昭和大学病院の所の高層マンション信号で待っていると風の強い日は吹き飛ばされそうになる。	
	１－８　垣又はさくの構造の制限 容積率割増の要件である広場などが一般の通行人にとって実質的に入りやすい開放的な空間となるよう、住宅共存地区と同様に商業地区Ｂにおいても都市計画法に基づく「垣又はさくの構造の制限」を定め、広場や歩道状空地に接する部分への垣やさく、生垣、段差の設置を禁止することを求める。	１－８　垣又はさくの構造の制限 地区計画における「垣又はさくの構造の制限」は、主として良好な街並み景観の形成や防災性の向上を目的として定めるものであり、例えば、住宅地における高さのある閉鎖的なブロック塀の設置を抑制し、開放的な街並みの形成や緑化による良好な街並みの形成などを図るためのルールとして定めるものです。

		一方、高度利用地区に関する都市計画案において確保する広場や歩道状空地等につきましては、いずれも、「高度利用地区制度」における容積率の割増しの前提となる公共的貢献として評価されるものであり、その公開性や利用可能性が確保されることが必要であると認識しており、地区計画において「地区施設」という施設に位置付けます。 区としましては、広場や歩道状空地等の公開性については、地区施設としての位置付けや高度利用地区の運用、今後の事業計画及び建築計画における設計内容等により確保を図るものと判断しております。 また、広場や歩道状空地等が実質的に利用しにくい空間とならないよう、具体的な配置や空間構成、広場と歩行者動線との連続性、周辺商店街とのつながり等については重要な事項であると認識しております。 このため、今後の事業計画及び建築計画の具体化に当たりましては、広場や歩道状空地等が地域住民や駅利用者にとって利用しやすく、開放性及び回遊性が確保された公共空間となるよう、再開発準備組合と協議しながら確認してまいります。
	２．その他の意見に関するもの （１）建築規模について ① 駅前整備や防災性・利便性の向上の必要性は理解するものの、その実現のために高さ１４０ｍ・延べ面積約８８，６００㎡もの超高	２．その他の意見に関するもの （１）建築規模について ①～⑦ 区では、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」にお

	層建築が本当に必要なのか疑問である。容積率７００％の活用を前提に高さを設定するのではなく、千歳烏山にふさわしい建物の高さや規模を起点として計画を検討すべきである。また、周辺の低中層の街並みとの調和や、景観、日影、風環境、圧迫感など住環境への影響を十分に考慮し、既存の商店街や住宅地、地域コミュニティと調和したまちづくりへの見直しを求める。 ② 高さ１４０ｍの超高層建築については、その必要性や妥当性が十分に説明されておらず、なぜ８０ｍや１００ｍなどの中高層案では目的を達成できないのか明らかではない。住民からは低・中層案との比較検討を求める声が出ているにもかかわらず、現行案のみが示されていることから、複数の代替案を比較した上で再検討すべきである。また、高層化ありきではなく、住民の意見を尊重しながら地域にふさわしいまちづくりを進めることを求める。 ③ 再開発自体は必要だと考えるが、その手法として超高層化を選ぶべきではない。地下を何層も掘り超高層にすることで多額のコストがかかっているため、もっと規模を小さくして費用を抑えれば、超高層にしなくても再開発は十分に可能である。 ④ 高層化は旧態依然とした考え方であり、現代の主流は低層化である。高層化という発想は百害あって一利なしと考えられ、広く海外の先導事例等を参考にしつつ、街の主役である住民の声を十分に反	いて、商業、サービス及び交流機能が充実し、区民の日常生活を支えるとともに、地域外からの利用も多い「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、「商店街への通過交通の流入抑制」、「安全で快適な歩行者空間の形成」、「駅南北の回遊性向上」「防災力及び交通結節機能の強化」「活気と賑わいのある駅前商業空間の形成」を図ることとしております。 また、本地区では、京王線の連続立体交差事業を契機として、駅前広場、補助２１６号線及び市街地再開発事業を一体的に進めることにより、これらの地域課題を総合的に解決することを目指しています。 市街地再開発事業に係る都市計画案では、駅前広場と連続する歩行者空間、広場、歩道状空地等の公共的空間を確保するとともに、既存権利者の生活再建及び生業継続を図る必要があります。また、主要な地域生活拠点として求められる商業機能や交流機能についても維持・更新する必要があります。 このため、本事業においては、こうした地域課題の解決に加え、公共的空間の創出や権利者の生活再建、商業機能の維持更新などを同時に実現するために必要な床面積を確保することが前提となります。 一方で、広場や歩道状空地等の公共空間を確保することにより、建築可能な敷地面積は一定程度制約を受けることとなります。 その結果、本地区では一定の高度利用が必要となり、都市計画案では、「東京都高度利用地区指定方針及び指

	映させた計画を求める。 ⑤ 大規模な高層開発によって街の姿を大きく変える前に、京王線高架化や駅周辺の課題解決を優先し、その上で必要な整備規模を検討すべきである。千歳烏山は現在でも十分な魅力と利便性を備えており、高層マンション建設の必要性には疑問がある。地区計画の変更は拙速に進めず、地域の実情に即して慎重に再検討することを求める。 ⑥ 世田谷区は地方自治体として住民の側に立ち、烏山村の時代からこの地を守ってきた住民の涙と叫びにも似た深い悲しみの声にしっかりと耳を傾けるべきである。個人の人生の記憶と次世代へ引き継ぐべき街の未来を守るため、「超高層マンションの撤回」と「商業施設・店舗中心の開発計画への見直し」を強く求める。 ⑦ お店とかが増えるのはいいけど、高層マンションは不適切である。	定基準（令和６（２０２４）年３月）」に基づき、公共的貢献等を総合的に評価した上で、容積率の最高限度を、基準となる容積率５００％に２００％を加算した７００％を最高限度としております。 その上で、この再開発準備組合が作成した建物計画案では、広場や歩道状空地等の公共的空間を確保するほか、商業機能を主として低層部に配置すること、日影、圧迫感及び風環境への影響低減を図ること、良好な居住環境を確保することなどを前提として検討が進められております。 また、居住部分については、日影や圧迫感、風環境への影響の低減を図るとともに、共同住宅として必要な採光等の居住環境を考慮するため、建物上部を細くするなど建物形状の工夫が検討されており、こうした諸条件を踏まえた結果として、高さ約１４０ｍの建物の計画案が示されております。 なお、この容積率の最高限度７００％及び高さの最高限度１４０ｍは、都市計画として建築物の上限を定めるものであり、建築物が必ずその高さ又は規模となることを定めるものではありません。 また、区としましては、１４０ｍという高さそのものに公共性があると考えているものではなく、公共的空間の確保、権利者の生活再建及び主要な地域生活拠点に必要な都市機能の形成を総合的に実現する建築計画の検討結果として、現在の建物計画案が示されているものと認識しております。

	⑧ 土地が限られているので、地下街を作ることを求める。	⑧ 再開発準備組合の建物計画案では、地下を活用する計画が考えられておりますが、今後の基本設計等によって具体化される中で検討されるものと認識しております。ご意見につきましては再開発準備組合と共有してまいります。
	（２）建築物の維持管理について ① 超高層マンションは、建設時だけでなく将来の維持管理や建て替え、解体に大きな課題を抱えており、住民合意が得られず再建できないまま負の遺産化する懸念がある。近年は再開発事業の見直しや中止事例も見られる中、高さ１４０ｍの高層建築を進めるのであれば、公的支出や将来的な維持管理費、解体費用まで含めた長期的な費用対効果とリスクを十分に検証すべきである。地域の街並みとの調和や将来世代への影響も踏まえ、計画の再検討を求める。 ② 高さ約１４０ｍ・３４階建ての高層マンション計画には反対である。超高層住宅は維持管理費や修繕、建て替え時の合意形成に大きな課題を抱えており、将来的に老朽化や機能低下が生じた際には地域や行政に大きな負担を残すおそれがある。また、公共性の高い駅前に長期的なリスクを伴う高層集合住宅を整備することには慎重であるべきであり、持続可能性や将来世代への影響を十分に検証した上で計画を再考することを求める。	（２）建築物の維持管理について ①～⑦ 区としましても、大規模共同住宅における将来の適切な維持管理や大規模修繕、建替え等に関する課題は重要であると認識しております。 区では、「世田谷区第四次住宅整備後期方針（令和８（２０２６）年４月)」においてマンションの維持・再生支援を位置付けるとともに、「マンションの管理の適正化の推進に関する法律（令和２（２０２０）年改正)」に基づき、「世田谷区マンション管理適正化推進計画」を策定し、区内マンションの適正な管理及びマンション再生に関する取組みを進めております。 市街地再開発事業により整備される共同住宅についても、他の区内マンションと同様に、区分所有者等により管理組合が設立され、管理規約や長期修繕計画等に基づいて維持管理が行われることとなります。 なお、将来の維持管理や修繕計画、管理運営の具体的な内容については、今後の事業計画等の検討の中で事業主体となる再開発準備組合により整理されるものであ

	③ 区民センターの建て替えには賛成するが、大規模開発に伴う維持費の負担増加を懸念する。 ④ 烏山駅北側にはすでに高さ約１００ｍの駅北側の高層マンションがあるが、築２０年以上が経過しても大規模修繕が行われているところを見たことがない。ましてや、さらに高い１４０ｍの高層マンションを建設した後、どのように維持・管理していくのか疑問である。 ⑤ 「千歳烏山駅周辺地区」の「地区計画」における「地区区分・商業地区Ｂ」の「変更後」、すなわち高層マンション建設に反対する。高層マンションのリスクについては、建築界のノーベル賞といわれるプリッカー賞を受賞した著名人が動画サイトで語っている通りである。 ⑥ 約６００戸規模の住宅開発について、住戸が実際には居住されず短期賃貸や管理不全の状態に置かれた場合、その影響は建物内にとどまらず、管理組合の機能不全、ごみ出しルールの不徹底、共用部や外構の荒廃、夜間の生活環境の悪化として周辺住宅地にも及ぶことが懸念される。また、自治会活動への影響、地域コミュニティの維持、治安、民泊や投機的保有への対応など、多様な課題への事前	り、区としましては、事業主体に対し、関係法令や各種指針等を踏まえた適切な検討を行うよう求めてまいります。 また、空室化、所有者と居住者の分離、短期利用等に伴う地域コミュニティへの影響につきましては、区としても社会的な課題として認識しておりますが、その発生状況は市場動向や管理状況等の様々な要因に左右されるものであり、現時点において将来の状況を予測することは困難です。 一方、本事業は高層マンションの建設自体を目的とするものではなく、京王線連続立体交差事業や駅前広場、補助２１６号線の整備等の都市計画事業と連携しながら、「交通結節機能の強化」「防災性の向上」「回遊性のある歩行者空間の形成」「公共的空間の確保」「権利者の生活再建」など、千歳烏山駅周辺地区が抱える課題の解決を図ることを目的としております。 区としましては、今後も関係法令及び計画に基づき、適正な管理及び良好な住環境の形成に資する取組みを進めるとともに、事業主体となる再開発準備組合に対し必要な情報提供及び助言を行ってまいります。

	検証が必要である。再開発は完了後こそが街づくりの本番であり、人口増加や居住者の多様化を見据え、行政コストや管理体制、対応責任の所在を明確に示さないまま、規模の緩和だけを先行して確定させることには反対する。 ⑦ 実需に基づかない過剰供給による空室化や不動産市場・治安等への悪影響が懸念される。また、賃料高騰等により魅力的な個人経営店が淘汰されチェーン店中心となる恐れがあり、真の地域活性化にはつながらない。さらに、生活インフラの過密化や新旧住民間の摩擦を生む懸念があり、ヒューマンスケールや利用者の視点を欠いた不適切な計画であると考える。	
	（３）人口増加について ① 千歳烏山駅は既に朝夕を中心に多くの利用者が集中している。本計画によって大規模な住宅供給が行われれば、駅構内の混雑、歩道の通行環境の悪化、自転車利用やバス利用者の増加、駅前道路の混雑などが発生する可能性がある。駅前広場整備による改善効果があるとしても、新たな人口流入による負荷増大との比較評価が十分に示されているとは言えない。交通結節点としての機能向上を目的とするのであれば、まず地域全体の交通処理能力について客観的な検証結果を公表すべきである。 ② 約６００戸の住宅供給による人口増加は、既に混雑している京王	（３）人口増加について ①～⑨ 本事業により約６００世帯の人口増加が見込まれることについては、区としても認識しております。 一方、本地区は「世田谷区都市整備方針」において、商業・サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地区外に居住する区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」に位置付けております。 また、地域のアクションエリアの方針として、駅前広場周辺は、市街地再開発事業との連携により、連続立体交差事業、駅前広場整備及び補助２１６号線整備と合わせて、「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と賑わ

	線や千歳烏山駅に大きな負荷を与え、特に通勤・通学時間帯の電車や駅施設の混雑をさらに悪化させるおそれがある。京王線には十分な代替交通手段もなく、ホームや改札の混雑、乗車困難、遅延の深刻化が懸念されることから、高さ１４０ｍの高層マンション計画を進める前に、人口増加が駅や電車の輸送力に与える影響について具体的なデータに基づく検証と対策を示すことを求める。 ③ 駅周辺の高さ制限を１４０ｍまで上げた根拠が不明であるうえ、工事中の長期的な騒音・振動や朝の上り列車の深刻な混雑増大が懸念されるため、住民の理解なしに再開発事業を進めることには強く反対し、住民投票の実施を求める。 ④ 千歳烏山駅北口にはすでに高層マンションが存在しており、南口にまで建設する必要性があるのか疑問である。京王線しか通っていない地域に高層マンションを建てれば、人口急増による混雑が生じ、第二の武蔵小杉のようになってしまうことを懸念する。 ⑤ 防災性の向上等の趣旨には理解を示すものの、約６００戸（約１，２００人）の人口流入に伴い通学区域である芦花小学校・芦花中学校の教室不足悪化が明白であるため、都市計画法や世田谷区街づくり条例に基づき、都市計画決定までに教育委員会と連携した具体的な校舎整備や学区調整などの公共施設受け入れ対策を明確に提示することを求める。	いづくりを進めることとしています。 現在、京王線につきましては、東京都により連続立体交差事業が進められており、高架化に伴う千歳烏山駅の改築により、将来の乗降客数を踏まえた計画が検討されております。一方、再開発準備組合では、市街地再開発事業に伴い増加する利用者による鉄道・バスへの影響を検証しており、市街地再開発事業による利用者増加分の影響は限定的であることを確認しています。 交通につきましては、再開発準備組合では、京王線の連続立体交差事業、駅前広場、補助２１６号線の都市計画道路事業の完成を前提として、将来、市街地再開発事業の建物により生じる交通量を踏まえ、周辺の交通影響をシミュレーションしており、周辺交差点において車両の渋滞発生など、交通処理に問題がないこと、快適な歩行環境も確保できる検証結果となっていることを、区としても確認しておりますが、今後、より具体の計画を進めていく中で、交通管理者である警察との協議を進めていくことになります。 また、教育委員会等の関係部署では、大規模集合住宅等の建設による影響も考慮した児童・生徒数の推計を踏まえて、必要な教室の確保等に対応しております。 本件につきましても、都市計画決定後、組合設立認可に向けた事業計画の検討において、予定住戸数等が具体化されることから、その内容を教育委員会等の関係部署と共有し、連携を図りながら、必要な対応について検討してまいります。

	⑥ 子育て世帯が大量に流入すれば、新たに保育園を建設する必要が生じる。しかし数年後には子どもが卒園し、園児が集まらなくなることが目に見えている。このように局所的な急激な人口流入に行政が振り回されれば、真に必要な施策へ税金を投入できなくなる。 ⑦ 約６００世帯の住宅供給による急激な人口増加は、すでに混雑している京王線や千歳烏山駅の通勤・通学時の混雑をさらに悪化させるおそれがある。また、道路、保育・教育施設、医療機関など地域インフラへの負担増も懸念される。地域の受容能力や各種インフラへの影響について十分な検証を行い、現在の住民の生活環境を損なわない計画とすることを求める。 ⑧ 約６００世帯もの人口が短期間にこの地区に集中することにより、既存の地域コミュニティのつながりや防犯面に生じる影響が懸念される。人口急増の規模に見合った地域の見守り体制や防犯体制の充実策についても、計画と併せて明確に提示されるべきである。 ⑨ 計画案に賛成する。南側地区のみならず、千歳烏山駅周辺地区の整備は、東京中心にアクセスが良く、今後も人口増が見込まれるため重要なことだと考える。	通学路の安全対策につきましては、学校・地域・関係機関と連携し、交通安全対策に取り組みながら対応してまいります。 区としましては、ご指摘の保育園や小中学校、公共サービスの受け入れ体制も含めまして、引き続き、地域の皆様が安心して暮らせる環境づくりに努めてまいります。 また、区では、地域コミュニティは、防災、防犯、見守り、子育て支援など地域の安全性を支える重要な基盤であると認識しております。 区としましても、市街地再開発事業に伴い新たな居住者が増加する中で、これまで地域で培われてきたコミュニティの維持に十分に配慮し、地域住民と新たな住民が良好な関係を築きながら、安心して暮らし続けられる環境を形成することは重要な課題であると認識しております。 このため区としましては、再開発準備組合に対し、「地域コミュニティ形成に資する交流空間の確保」「地域活動への参加促進」「町会・自治会との連携」「防災訓練等への協力」「防犯に配慮した空間整備」などについて配慮するよう求めてまいります。 なお、高層マンションの工事に伴う交通渋滞や騒音、振動等への対策につきましては、事業主体である再開発準備組合が今後検討し、適切な時期に公表していくことになります。 また、住民投票につきましては、都市計画の手続は、

		都市計画法に基づき進めるものであるため、今回実施した、都市計画の案の公告・縦覧、意見書の受付を踏まえ、都市計画審議会へ諮問し、都市計画審議会の意見を聞いたうえで、区として決定することになります。
	（４）生活再建について ① 再開発に伴う土地利用変更や権利調整、仮移転、完成後の経済的負担によって、長年暮らし営業してきた住民や事業者が地域に住み続けられなくなることを懸念する。特に、権利者が高層マンションへ移転した場合の共益費や修繕積立金など将来的な負担について十分な説明が必要である。既存住民の居住継続への影響については、単なる生活再建にとどまらず、住み続けられる環境が確保されるのかという観点から慎重に検証することを求める。 ② 開発において本質的に重要なのは、住民が安心して暮らし続けられることと、既存の商店や事業者がこれまで通り営業を継続できることである。現在の再開発計画は、長年地域で暮らし商いを営んできた住民や権利者への影響が十分に考慮されているとは言えず、その目的や地域にもたらす価値にも疑問がある。特に反対する権利者や住民の意見に真摯に耳を傾け、居住や生業の継続を重視した観点から計画を見直すことを求める。 ③ 南側地区の権利者の立場から、生まれ育った土地を離れたくない	（４）生活再建について ①～⑤ 区としましても、長年地域で居住し、又は営業を継続してこられた権利者、借地権者、借家人、テナント事業者の皆様が、将来の居住継続や営業継続について不安を抱えていることは重要な課題であると認識しております。 市街地再開発事業は、都市再開発法に基づき、土地の合理的かつ健全な高度利用を図るとともに、公共施設整備及び権利者の生活再建を目的として実施される事業です。 本事業につきましては、今後、「再開発組合設立認可」「事業計画認可」「権利変換計画認可」などの法定手続を経て具体化されることとなり、居住継続や営業継続、仮移転、補償、権利変換等に関する具体的な内容につきましては、今後の事業計画及び権利変換計画の検討の中で整理されるものであり、都市計画決定段階において確定しているものではありません。 一方で、区としましては、「権利者の生活再建」「商業機能の継承」「地域コミュニティの維持」「借家人や借地権者への配慮」は重要な事項であると認識しており、で

	こと、現在の居宅は駅や商店街に近く十分満足しており転居の理由がないこと、また数年前に新築したばかりで解体する気になれないことを理由に、高層マンション建設による再開発に反対する。 ④ 権利者への説明や勉強会の参加機会が不十分であり、一部の意見で計画が進められた点や全権利者向け説明会の開催が遅れたことなど、区の対応の不備を指摘する。権利者の生活や権利を尊重し、地域から追い出すことがないよう丁寧な対応と生活再建への配慮を求める。 ⑤ 駅前の安全性・利便性・防災性の向上やまちづくりの目的自体は理解するものの、地域の活気や賑わいは新たな建築物だけでなく、長年にわたり営業を続け、住民や利用者との信頼関係を築いてきた既存事業者によって支えられている。再開発に当たっては、土地所有者だけでなく賃借事業者の事業実態や地域との関わりも十分に考慮し、既存事業者の営業継続を将来像の中に位置付けるべきである。 また、敷地統合や土地の高度利用を前提とするのではなく、現在地での営業継続を含む代替案について十分に検討し、その可否や理由を明確に示すことを求める。さらに、既存事業者への情報提供や意見表明の機会を確保し、新たな価値の創出と既存の地域価値の継承の両立を図ることを求める。	きる限り多くの権利者の理解のもと、事業が進められることが重要と考えております。 そのため、事業主体である再開発準備組合に対し「関係権利者への継続的な説明」「個別相談」「情報提供」「意向把握」等を適切に実施するよう求めてまいります。 こうした中、再開発準備組合では、令和７（２０２５）年５月に情報発信拠点として「ちとからプラザ（南烏山五丁目１１番)」を開設し、事業協力者が常駐の上、事業内容に関する情報提供や個別説明を行っています。賃借人の方からの相談にも対応しており、再開発事業や各種制度に関する相談を受け付けています。 区としましては、今後の事業段階においても、関係権利者や地域住民への丁寧な説明と情報提供が行われることが重要であると考えており、再開発準備組合及び将来設立される組合に対して必要な助言を行うとともに、事業の進捗に応じて適切な情報共有が図られるよう求めてまいります。 また、生活再建に関する課題については、今後の事業計画及び権利変換計画の検討過程で具体化されることから、区としてもその状況を確認してまいります。

	（５）再開発の公共性について ① 公共的な都市整備のために１４０ｍが必要か否かではなく、１４０ｍにすることによって初めて可能となる固有の公共的利益が何であるかを明らかにすることを求める。１４０ｍという高さに対し住民から強い懸念及び多数の反対意見が示されている状況において、行政は住民の意思を軽視すべきではない。 ② 世田谷区が高度地区の設定等により建築物の高さを制限し良好な市街地環境の維持に努めてきた方針に対し、本計画において１４０ｍもの超高層建築物を認める都市計画変更のあり方に疑問がある。１４０ｍとすることで具体的にどのような公共的利益が生じるのか、並びに１００ｍ、８０ｍ、及び６０ｍ等の規模では目的を達成できない理由に関する具体的な比較及び検証が示されていない。 ③ １４０ｍという高さを必要とする客観的根拠・費用対効果・公共的利益を明らかにすることを求める。 ④ １４０ｍにすることによって得られる公共的な利益は何なのか、及びその利益が周辺住民の景観、圧迫感、日照、風環境、交通、防災、及び地域共同体等への影響を上回ると判断した根拠は何なのかについて具体的かつ客観的な説明が必要である。単に制度指定や事業主体を理由として１４０ｍを認めるべきではない。	（５）再開発の公共性について ①～⑥ 区としましては、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、本地区について「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と賑わいづくりを進めるために、「商店街への通過交通の流入を抑制」し、「歩きやすく回遊性のある商業環境の魅力アップ」を図り、安全で快適な歩行者空間の整備を進めるほか、「駅南北の回遊性向上」、「防災力や交通結節機能の強化」、魅力ある駅前商業空間の形成を図ることとしております。 本地区では、公共交通の分散解消や歩行者等の安全性の確保、街の玄関口として防災性の向上や、商業機能の維持・更新、権利者の生活再建などを総合的に解決する必要があります。 特に、京王線の連続立体交差事業の進捗に伴い、駅前広場、補助２１６号線、南北回遊動線を一体的に整備し、主要な地域生活拠点にふさわしい都市基盤を形成することが求められています。 こうした中、本事業では、「公共的空間の確保」として、駅前広場との一体的な歩行者空間、広場空間、歩道状空地、防災上有効な空間を整備することとしており、

	⑤ 歩行者空間にゆとりを確保し、安全・安心に移動できる環境整備には期待する。また、気軽に立ち寄って交流できるカフェなどの憩いの場の充実も望む。一方で、現在の計画は南北動線の分断や歩行者・自転車の安全性といった地域課題の解決策として十分とは言えず、防災、交通安全、道路整備、地域活性化の優先順位を整理した上で検討すべきである。高層マンション建設ありきではないまちづくりを求める。 ⑥ 当該事業計画によって影響を社会的に受ける範囲を、単純に権利者や現在の住民に限定して考えている側面はないであろうか。社会における構造的な関与者というものについてどこまで社会工学的に、理論的にモデル化して示した上で、現実との違いにもとづいて、方向付けを行ってきているのか、行政が注意を怠ることは長期的な生活者への不利益をもたらし、行政職は個人的には責任を問われないにしても、生活者は生活基盤上の、場合によっては長期的な侵害、ひどくすればいのちを奪われることとなる。	これらの空間は公共的な利用に供されるものであり、その部分には建築物を配置することができません。 市街地再開発事業は、都市再開発法に基づき、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、道路や広場などの公共施設の整備や防災性の向上、良好な市街地環境の形成を図るとともに、既存権利者が従前の権利を活用しながら、生活再建及び生業継続を図ることができる制度となっており、建築敷地内において公共的空間を確保した上で、新たに建築する建物内に権利者が従前の生活や生業を継続するために必要な住宅機能や、活気と賑わいに寄与する商業機能としての床面積を確保する必要があります。 区では、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準（令和６（２０２４）年３月)」に基づき、広場や歩道状空地などの公共的空間の確保をはじめとする公共的な貢献等を総合的に評価し、基準となる容積率５００％に２００％を加えた７００％を最高限度とする都市計画案としております。 また、再開発準備組合が検討している建物計画案では、駅前広場整備に必要な用地の確保や公共的空間の確保のほか、権利者が従前の生活や生業を継続するために必要な床面積の確保を前提に敷地利用の計画が検討されております。 さらに、権利者の住宅・商業床や共用部分、設備空間等のほか活気と賑わいづくりに寄与する商業床を確保しつつ、日影や圧迫感、風環境への影響を低減するため、

		建物上部を細くするなどの検討が行われており、建物計画案として高さ約１４０ｍの規模が示されております。 なお、今回の都市計画案は、高層建築物の建設自体を目的とするものではなく、公共空間の創出や防災性の向上、歩行者空間の確保や権利者の生活再建などを総合的に実現することであり、建物の高さの最高限度１４０ｍは、都市計画上の最高限度を定めるものであり、建築物が必ずその高さとなることを定めるものではなく、区としましても、「景観への影響」「圧迫感」「日影」「風環境」「地域コミュニティへの影響」「人口増加に伴う影響」などにつきましては重要な事項であると認識しており、今後の基本設計や事業計画の具体化の過程において確認してまいります。 区としましては、１４０ｍという高さそのものに公共性があるとは認識しておりません。一方で、本地区では、駅前広場や歩行者空間等の公共的空間の確保、防災性の向上、都市機能の集積、権利者の生活再建等を総合的に実現する必要があります。建築物の高さや規模は、これらの公共的な目的と建築敷地全体の土地利用を踏まえて検討されるものであり、その結果として示されているものと認識しております。
	（６）公共施設・公共サービスについて ① キャロットタワーのように行政窓口や展望施設など地域住民が利用できる公共的な機能が整備されるのであれば理解できるが、高層	（６）公共施設・公共サービスについて ①～⑥ 区では、千歳烏山駅周辺を「主要な地域生活拠点」として位置付け、商業・サービス機能の充実とともに、行

	マンション建設が地域住民にどのような利益をもたらすのかが不明確である。住宅供給だけでなく公共施設や公共空間の整備計画を一体的に示すとともに、既存商店や小規模事業者の営業継続への配慮が必要である。地域住民が利用できる公共性の高い施設の充実を優先し、高層マンションありきではない計画とすることを求める。 ② 建物の活用にあたっては、地域の課題解決と利便性向上に資する具体的なフロア構成を強く求める。地下駐輪場には止水板を設けて浸水を確実に防ぎ、１～２階には魅力ある専門店の入る商店街、３階に区役所施設、４階に保育園、即座に保育士育成を立ち上げ人手不足を解消すること、５階にステイホームケアセンター等の高齢者施設、６階に若者が集えるジムや体操教室、８階に卓球やバドミントンができる運動施設、９階にレストラン街、そして屋上には駐車場を配するのが極めて望ましい。それ以上の階については賃貸マンションとして運用し、確実な収入を得る構造とすべきである。また、災害時に臨時避難場所帰宅困難者の待機場所となる必要もある。 ③ 他自治体の駅前複合施設の市民集会場に月一回勉強会に参加している。この複合施設は様々な集会や子供たちの勉強コーナー、市民活動ができ、活用が盛んである。今の千歳烏山には災害時の避難場所は皆無なため、このような施設があれば、災害時などの活用が可能と思う。	政サービスや文化・交流機能の充実、安全で快適な歩行者空間の形成、防災性の向上など、地域の様々な機能が連携したまちづくりを進めることが重要であると考えております。 また、築４７年を迎えた烏山区民センターの将来的な建替えの機会も見据え、駅周辺の公共施設の集約・再編や、行政サービス、文化・交流機能の充実など、地域の拠点としての機能向上についても検討していくことが考えられます。 区としても、子どもから高齢者まで多様な世代が利用できる公共施設の充実は、地域の暮らしやすさや魅力の向上を図る上で重要であると認識しております。 一方、駅南側の市街地再開発事業につきましては、京王線の連続立体交差事業や駅前広場の整備を契機として、地区内の権利者の皆様が主体となって検討を重ねてこられたものです。 本事業では、駅前広場と連続した歩行者空間や広場などの公共的な空間の形成、商業機能の充実、賑わいの創出、防災性の向上などを図り、安全で快適な駅前空間を形成することを目指しております。 区としては、駅北側では区民センターを中心とした行政サービスや文化・交流機能の充実を図り、駅南側では市街地再開発事業による商業機能や賑わいの拠点を形成し、これらを周辺商店街や歩行者空間でつなぐことにより、駅周辺全体の回遊性や利便性を高めていくことが重要であると考えております。

	④ 一つの意見だが、近隣にある文学館も実は一度も訪れたことがない。そうした文化施設は駅の近くにあり、誰もが知っていて立ち寄りやすい場所にあるべきである。文学館や小さな美術館を設置することこそ、駅近ビルの果たすべき役割だ。買物だけでなく、若者や烏山住民の心の満足を満たす場とすることを念頭に置いたうえで、計画を推し進めることを求める。 ⑤ 高層マンションやショッピングモールではなく、地域が健全に活性化するために公園、学校、体育館、運動場、美術館といった建物の整備を求める。調布市の「グリーンホール」や「文化会館づくり」、世田谷文学館や粕谷図書館のように、講演や公演、企画展などを開催できる文化・民度向上のための施設こそが、千歳烏山の様々な諸問題を解決する施策である。 ⑥ 少子高齢化が進む中、再開発に当たっては高層マンション整備だけでなく、高齢者が交流し健康的に過ごせるコミュニティ施設やシニアセンターの整備を重視すべきである。カナダ・バンクーバーのコミュニティセンターのように、スポーツ・文化活動や交流の場を備えた施設を導入し、元気な高齢者が集い支え合える環境づくりを求める。地域コミュニティの活性化と福祉の向上につながる施設を計画に組み込むことを提案する。	ご意見にある区施設、保育施設、高齢者施設、文化施設、防災機能などにつきましては、地域の生活や交流を支える重要な機能であると認識しております。また、これまで開催してきた「ちとからまちづくりフォーラム」においても、公共施設のあり方や地域の交流、賑わいの創出などについて、様々なご意見やご提案をいただいています。 今後、公共施設の再編や再開発事業の施設計画の具体化に当たっては、こうした地域の皆様からのご意見も参考としながら、それぞれの施設の役割や地域のニーズ、公共的な空間の活用、地域の交流、防災機能の充実などについて、関係所管とも連携しながら検討していくことが重要であると考えております。引き続き、駅周辺の公共施設と駅南側のまちづくりとの連携を視野に入れながら、多様な世代が安心して暮らし、訪れ、交流できる、魅力ある持続可能なまちづくりを目指してまいります。

	（７）駐輪・駐車等について ① 現時点において千歳烏山駅周辺は公営及び民間を問わず駐輪場が著しく不足しており、満車による違法駐輪の発生や近隣他駅への流出を余儀なくされる切迫した状況にある。 抜本的な駐輪場対策が示されないまま大規模な高層複合施設が建設されれば、駐輪需要に対処できず、放置駐輪の激増や歩行空間の安全性悪化を招くことは明白である。実態に見合った十分な駐輪受入容量の確保及び具体的な交通処理対策が明示されない限り、地区計画の変更には賛成できない。 ② 烏山駅前の地区施設の新規整備にあたり、烏山駅商店街を訪れる人々が車や自転車でアクセスしやすくなるよう、仙川駅周辺のように、世田ペイやダイヤスタンプ等の割引が適用される駐輪場・駐車場を駅前または駅近くに新設してほしい。また、ゲリラ豪雨の頻発といった状況を踏まえ、帰宅時等の車の送迎もしやすい環境が整えばとの思いがある。 ③ 千歳烏山駅付近の自転車放置問題解決に向け、駅高架化に伴い高架下等へ大規模な駐輪場を整備することを強く要望する。また、サイクリング車型や子乗せ自転車等の利用増加を踏まえ、駐輪間隔を広めに確保した最新設備の導入を求める。	（７）駐輪・駐車等について ①～⑤ 区としましても、千歳烏山駅周辺における放置自転車対策、駐輪場不足への対応、安全な歩行空間の確保は重要な課題であると認識しております。 このため区では、「自転車等放置禁止区域の指定」「放置自転車の撤去」「駐輪場の新設及び改修」「利用実態に応じた収容台数の確保」などの取組みを進めてまいりました。 また、現在、駅周辺の５つの商店街で構成される千歳烏山商店街連合会と区では連携を図りながら、自転車のマナー啓発や既存駐輪場の利用促進に向けた検討などを進めております。 現在進められている「京王線連続立体交差事業」「駅前広場整備（世区街１４号線)」「補助２１６号線整備」のほか、「千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業」は、個別の事業ではなく、駅周辺の交通機能及び回遊性の向上を図るため一体的に進めようとするものです。 自転車利用につきましては、「駅利用者の駐輪需要」「子乗せ自転車等の大型化への対応」「高架下空間の活用可能性」「歩行者空間との安全な分離」などが重要であると認識しております。 区としましては、京王線高架化後の駅周辺空間の活用も含め、自転車利用環境の向上に向けて関係機関や関係部署と連携しながら検討を進めてまいります。

	④ 計画の必要性として挙げられている「自転車問題の解決」について、駐輪場の整備や放置自転車対策は、上物を高層マンションにしなくとも、低層の公共施設整備や駐輪場の単独設置・拡充によって十分に解決可能である。したがって、「駐輪場を作ることで自転車問題が解決する」という理屈であれば、高層化にする理由には全くならない。 ⑤ 商店街に自転車公害がもっと増えることを懸念する。	さらに、本事業で創出される歩道状空地や広場空間につきましては、単なる空地ではなく、「歩行者の安全性向上」「自転車との適切な分離」「商店街との回遊性向上」「駅利用者の利便性向上」につながる公共的空間として整備されることが重要であると考えております。 区としましては、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、補助２１６号線整備及び市街地再開発事業を総合的に進めることにより、放置自転車対策や交通環境改善、安全で快適な回遊ネットワークの形成を図ってまいります。 なお、再開発準備組合の建物計画案では、商業用の駐輪場が約６００台、駐車場約１２０台の整備が想定されており、引き続き、地域の課題解決に寄与するよう、区としても必要な指導・助言をしてまいります。
	（８）事業採算性・事業成立性について ① １０年前から検討されてきた計画であるが、現在では高層マンションを建てて売却資金で街を整備する手法は通用しなくなっており、将来的に廃墟化や負の遺産となるリスク、開発コスト増加による見直しの動きもある。人口減少社会において大規模な建物が必要なのかという疑問に対する明確な回答はなく、１７年後からの人口減少を理由とする区の対応は街の持続可能性を考えていない。デベロッパーの利益優先により投機目的化や住民の転出、地域の破壊につながるおそれがある。	（８）事業採算性・事業成立性について ①② 市街地再開発事業は、都市再開発法に基づき土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、道路や広場等の公共施設の整備、防災性や歩行環境の向上などの地域課題の解決を図り、地域課題の解決を図るとともに、権利者の生活再建に配慮しながら進められる公共性を有する事業です。 近年の「建設資材価格」や「労務費」の上昇などの社会経済情勢の変化については区としても重要な課題と認識しており、本地区の都市計画決定に向けては、再開発

	② １４０ｍの高層マンション建設に反対する。資材高騰や人手不足の影響で中野サンプラザの再開発でさえ高層マンション建設を取りやめた実績がある中、千歳烏山で実現可能か疑問である。	準備組合において検討している事業フレームや事業性に関する資料を踏まえ、関係機関とも協議しながら、その実現可能性を確認してきました。 一方で、都市計画決定は、地域の将来像や土地利用の方針、公共施設の配置、建築物のおおむねの規模など、まちづくりの基本的な枠組みを定めるものであり、個々の権利変換や補償内容、維持管理計画等の詳細を確定する段階ではありません。これらにつきましては、今後の組合設立認可、事業計画認可及び権利変換計画認可の各法定手続の中で具体化され、審査することになります。 また、本地区においては、「駅前広場整備による交通結節機能の強化」のほか、再開発建物の建築敷地における「歩行者空間及び広場空間の確保による安全性・回遊性の向上」はもとより、敷地の大規模化に伴う「防災性の向上」や「土地の合理的かつ健全な高度利用」などの公共公益上の効果を図ることを目的としております。 本事業につきましては、今後、都市計画決定後に進められる「組合設立認可」や「事業計画認可」等の法定手続において、「事業収支計画」、「資金計画」、「保留床処分計画」等について審査が行われ、事業の成立性が確認されることとなることから、法定手続を通じて適切な事業計画となるよう確認してまいります。
	（９）経済的負担増加について ① 高層マンション再開発は、高所得世帯の流入や不動産価格の上昇	（９）経済的負担増加について ①～④ 区としましては、市街地再開発事業に伴う土地利用の

	により、住宅価格や家賃、商業施設の賃料、生活コストの上昇を招くおそれがある。その結果、長年暮らしてきた住民が住み続けにくくなり、千歳烏山らしい住みやすさや地域コミュニティ、個性的な商店街が失われることを懸念する。また、投資対象化による地価上昇やチェーン店化によって地域の魅力が損なわれるおそれがあることから、高層マンションを前提とした計画を見直し、既存住民の暮らしと地域の個性を守るまちづくりを求める。 ② 駅北側の高層マンション建設時における小学校での経済的格差があった。千歳烏山に元々居住する中堅層の住民を追い出して、一層排除したいのかと感じる。 ③ 駅前再開発や高層マンション建設による地価や不動産評価額の上昇は、固定資産税などの負担増加を招き、長年居住してきた住民にとっては利益よりも負担となるおそれがある。また、多額の公費投入による利益が一部の権利者や事業者に偏る一方で、一般住民や個人商店には税負担の増加などの不利益が及ぶことが懸念される。再開発による受益者と負担者を明確に示すとともに、地価上昇を前提とする開発ではなく、地域住民や来街者にとって魅力ある千歳烏山らしいまちづくりを求める。 ④ 一戸建て住民とマンション住民との生活感覚のずれがあり、マンション住民が地域を考えてくれるのか懸念する。	変化や不動産市場への影響について、ご懸念のご意見があることも認識しております。 本地区における市街地再開発事業に係る共同住宅部分につきましては、権利者の生活再建や事業成立性を踏まえながら検討されるものであり、住戸構成等については、今後の事業計画及び市場動向等を踏まえて事業主体である再開発組合において検討が進められることになります。 また、固定資産税等につきましても法令に基づく評価や課税の仕組みにより決定されるものであり、その負担は個々の土地や建物の状況等によって異なるものと認識しております。 また、区としましても、再開発事業の実施にあたり、地域の魅力を支えてきた既存商店街や地域コミュニティへの継承に配慮したまちづくりが図られることが重要であると認識しております。 このことから、地域住民や事業者の皆様への丁寧な情報提供に努めるとともに、地域で暮らし、商売を営んできた方々の生活や地域とのつながりを大切にしながら、誰もが安心して暮らし続けられるまちづくりに取り組んでまいります。

	（１０）投機関連について ① 高層マンション建設は、住宅価格の高騰や建設費・金利上昇の中で一般世帯には手が届きにくく、不動産ファンドや海外投資家による投資対象となる懸念がある。また、多額の公費投入によって特定の事業者や富裕層に利益が集中する一方、既存住民の居住環境や街の魅力が損なわれるおそれがある。高層マンション建設ではなく、地域住民や来街者の利便性向上につながるコンパクトな商業施設を中心としたまちづくりへの転換を求める。 ② 京王線の高架化や駅前整備による利便性向上には期待するものの、建設費高騰等を背景に投資目的の購入が増えれば、居住実態のない住戸の増加やゴーストタウン化、治安や地域コミュニティへの影響が生じるおそれがある。また、多額の税金投入にも疑問があることから、高層マンションの必要性や事業の妥当性について、より丁寧で十分な説明を求める。 ③ 京王線の高架化や駅前整備による利便性向上には期待するものの、建設費高騰等を背景に投資目的の購入が増えれば、居住実態のない住戸の増加やゴーストタウン化、治安や地域コミュニティへの影響が生じるおそれがある。また、多額の税金投入にも疑問があることから、高層マンションの必要性や事業の妥当性について、より丁寧で十分な説明を求める。	（１０）投機関連について ①～⑤ 近年、都心部を中心としてマンション価格の上昇基調が続く中、住宅の投資商品化や所有者と居住者の分離などから、地域コミュニティへの影響などについて様々な指摘があることは、区としても認識しております。 一方、本地区で進めようとしている市街地再開発事業は、高層マンションの供給そのものを目的とするものではなく、京王線連続立体交差事業や駅前広場整備、補助２１６号線の都市計画事業と連携しながら、「駅前広場整備による交通結節機能の強化」、「歩行者空間及び公共的空間の確保」、「防災性の向上」、「土地の合理的かつ健全な高度利用」、「駅周辺の回遊性向上」などの、千歳烏山駅周辺が抱える地域課題の解決を目的として実施するものです。 区は、都市計画案の作成に当たり、「駅前広場等の公共施設整備の必要性」、「地区計画及び地区街づくり計画との整合」、「容積率及び建築物の高さ設定の根拠」、「交通処理への効果」、「主要な地域生活拠点として求められる都市機能」について確認し、本計画が都市計画上必要な公共公益性を有するものと判断しております。 また、本事業により整備される住宅については、一般の分譲住宅と同様に市場に供給されるものであり、区は将来的な購入者の属性や住宅取得目的を直接制限することはできません。しかし、所有者と居住者の分離や地域コミュニティへの影響は重要な課題であると認識してお

	④ 現在、都心の各区ではマンションの転売対策を事前に義務付ける動きが進んでいるが、当計画で生み出される大量の住戸販売が、不動産プロや投資家による転売目的の売買の対象とならないような有効な仕組みは担保されているのだろうか。こうした対策すら講じることなく、「一流の不動産会社」と「世田谷区」がこのような計画を推し進めるようでは、世間の笑いものになりかねない。 ⑤ 高さ１４０ｍの高層マンションは、都内の中古マンションが約１億３，０００万円、新築では約２億円に達する状況の中で、実際に居住を必要とする一般世帯ではなく投資目的の購入を招くおそれがある。また、権利床や保留床による従前権利者の居住・営業継続がどこまで確保されるのかも不透明である。多額の税金を投入して高額な高層マンションを整備することには疑問があり、投機化のリスクも含めて計画を慎重に再検討することを求める。	ります。 こうした中、新宿区では、令和８（２０２６）年４月に、大規模な分譲マンションの短期売買の抑制に向けた要綱を施行し、一定の開発事業に対して抑制対策の届出や協議等を求めております。また、千代田区においても、不動産協会に対し、投機目的のマンション取引を抑制するための取組みを要請しております。区としましても、国や不動産業界の動向、他自治体の取組みなどを踏まえ、投機的な取引の抑制に向けた対応について、引き続き検討してまいります。 また、区としては、今後の事業計画の具体化に当たり、「地域交流やコミュニティ形成に資する公共的空間の運営」、「既存商店街との連携」、「町会・自治会活動への参加促進と連携」などについて、事業主体となる再開発準備組合と協議を行ってまいります。 加えて、本事業の事業成立性については、組合設立認可、事業計画認可、権利変換計画認可などの法定手続の中で、資金計画や保留床処分計画、管理運営計画、権利者の生活再建の考え方」等が審査されることになります。区としても、社会経済情勢や建設費動向等を踏まえながら、適切な事業計画となるよう確認してまいります。 区としましては、投機的な取引や将来的な地域コミュニティへの影響に対する懸念を十分認識しておりますが、本計画は地域課題の解決や公共公益性の向上に資するものと判断しており、今後も持続可能な地域コミュニ

		ティの形成や街づくりに資するよう取り組んでまいります。
	（１１）企業・事業者について ① 再開発事業者に対し、長年の金融政策や国民の負担により業界が支えられてきた背景を踏まえ、大企業としてのモラルある行動を求める。神宮外苑等の開発における環境破壊や超高層建築への批判、地元住民の声を聴こうとしない姿勢は国民や住民の信頼を裏切るものである。 ② 再開発完了後、最低３年から５年間にわたり地域住民との意見交換会やアンケート調査を実施し、抽出された課題の公開とデベロッパーによる解決策の実行・検証まで責任を持たせるべきである。再開発後こそが街づくりの本番と捉え、区にはデベロッパーの売り逃げを許さない姿勢を求める。 ③ 高層マンション開発は事業者に利益をもたらす一方で、将来的な維持管理や機能不全が生じた際の責任や負担の所在が不明確であり、将来世代に負の資産を残すおそれがある。また、全国の事例を見ても、高層マンション化が必ずしも地域活性化につながるとは限らず、多額の公費投入によって一部の事業者や限られた層が利益を得る一方で、地域の風情や住環境が損なわれることが懸念される。反対する権利者への十分な説明と合意形成を行い、地域全体の利益	（１１）企業・事業者について ①～④ 本地区における市街地再開発事業は、事業に関する知識と経験を有する民間事業者が組合に参画する形で進められる事業ですが、その目的は民間事業者の利益を実現することではなく、土地の合理的かつ健全な高度利用を図るとともに、公共施設整備や都市機能の更新を行うことにあります。 本地区においては、「駅前広場の整備」「補助２１６号線整備との連携」「安全な歩行者空間の確保」「防災性の向上」「権利者の生活再建」「主要な地域生活拠点にふさわしい都市機能の形成」といった公共的課題の解決を目的としております。 区は、本事業について、民間事業者の利益のみを目的とするものではなく、千歳烏山駅周辺地区が抱える課題解決と公共公益性の向上を図る事業として位置付けており、その観点から都市計画案を作成しております。 また、事業の具体化に当たっては、事業計画認可等の法定手続の中で事業収支や公共貢献の内容が確認されることとなります。 さらに、完成後の地域課題への対応については、公共的空間の利活用や地域活動との連携、既存商店街との連携などを通じて、地域コミュニティの維持・発展が図ら

	を重視した計画とすることを求める。 ④ 「開かずの踏切」解消に向けた京王線高架化や、バスターミナル・タクシー乗り場の確保につながる補助２１６号線延伸に伴う千歳烏山駅前広場（交通広場）の整備計画には賛成である。しかし、南側地区に計画されている巨大な高層マンションの建設には絶対反対である。保留床の獲得を目的としたデベロッパー主導の都市計画案は、根本的に見直す必要がある。	れることが重要であると認識しております。 区としましては、事業主体となる再開発準備組合に対し地域住民の皆様との継続的な情報共有や意見交換を求めるとともに、地域に開かれた公共空間の形成や地域コミュニティとの連携について必要な助言を行ってまいります。
	（１２）市街地再開発事業の区域について ① 千歳烏山駅南側地区再開発事業の対象区域内に土地・建物を所有する権利者として、現計画に反対し、当所有地の事業区域からの除外を求めます。現行の高層マンション・大型ロータリーを前提とした計画は、住環境の保全や住民参加を重視する上位計画の理念と整合しているとは考えられず、既存の住宅地を取り込む必要性についても納得できる説明がなされていない。 また、駅北側を含む既存区有地の活用など他の方策を十分検討せず、住宅地を含めた現計画を前提として進めることには強い疑問があります。計画変更や区域除外の可能性を排除するのではなく、権利者の意向を尊重しながら、住宅地を除外した計画や区有地活用を含む代替案について検討すべきである。 これまで築いてきた生活・事業基盤と権利を守るため、当所有地を再開発区域から除外することを強く求めます。また、本再開発事業に同意する意思はなく、同意のない権利者の土地を前提とした計	（１２）市街地再開発事業の区域について ①～④ 区としましては、長年にわたり築いてこられた居住環境や営業基盤、地域コミュニティとのつながりを維持したいとの思いや、高層建築物を前提としたまちづくりに対する不安についても、ご意見として受け止めております。 本地区におけるまちづくりの検討は、平成２４（２０１２）年の駅前広場の都市計画決定及び平成２６（２０１４）年の事業認可を契機として進められてきたものであり、駅前広場の整備に伴い残されることとなる街区の課題解決に向け、平成２６（２０１４）年以降、地区内権利者による勉強会や準備会を経て、市街地再開発事業の検討が継続されてきました。 その過程では、区から「現況のまま」、「建物の共同化」、「土地区画整理事業」、「市街地再開発事業」の４つ

	画ではなく、より合理的で実情に即した計画への見直しを要望する。 ② 千歳烏山駅南側地区再開発事業予定区域内の権利者として、現行計画に反対し、自身の所有地の区域除外を求めます。居住者の立ち退きを伴う大規模高層マンション建設は、地域で培われてきた防犯・子育て環境や、高齢者を支える商店街とのつながりを損なうおそれがあり、世田谷区が掲げる理念とも整合しないと考える。 また、都市再開発法第３８条に基づく所有地の除外を求めるとともに本事業に正式同意する意思はなく、都市再開発法に基づき所有地の区域除外を求めます。高層マンション建設や特定事業者中心の開発ではなく、高齢者が安心して暮らし、共働き世帯が必要な支援を受けられる子育て支援機能の充実など、既存住民の暮らしを支える身の丈に合った計画へ見直すことを強く要望する。 ③ 千歳烏山駅南側地区再開発事業予定区域内の権利者として、現行計画に反対し、自身の所有地および住宅地域の区域除外を求めます。居住者の立ち退きを伴う大規模高層マンション建設は、駅近くで暮らし商店街と交流しながら生活する高齢者の生きがいや孤立防止の基盤を損なうものであり、「誰もが住み慣れた地域で暮らし続けられるまちづくり」という世田谷区の理念とも相反すると考える。 また、事業への正式な同意を行う意思はなく、生活基盤と地域とのつながりを守るため、都市再開発法第３８条に基づく所有地の区域除外を強く求めます。若年層の流入を目的とした高層マンション	のまちづくり手法をお示しし、権利者へのアンケートやヒアリング等を行った結果、市街地再開発事業について理解を深めながら検討を進めることとなりました。その後、平成２８（２０１６）年頃から再開発事業に関する勉強会などを通じて、街区全体の土地利用や公共施設整備との連携、生活再建などについて検討を重ね、再開発準備組合の設立に至っております。 駅前広場南側地区は、「主要な地域生活拠点」として、都市計画施設の整備を見据えた公共交通の分散解消、歩行者等の安全性の確保、快適な買い物空間の形成を図ることが求められております。 今回の都市計画案における区域は、こうした課題への対応を図るため、駅前広場に接する街区全体を一体的に捉えた土地利用及び公共的空間の形成を前提として設定しているものです。 区としましては、駅前広場との連続性、歩行者空間及び広場空間の確保、土地の合理的かつ健全な高度利用、商業機能の維持・更新などの観点から、現在の区域設定には一定の合理性があると判断しております。 したがいまして、本都市計画案は、個別敷地ごとに計画するものではなく、街区全体を一体的に再編することにより公共的効果を実現しようとするものであることから、現時点では都市計画案としてお示ししている区域により検討を進めることが適当であると考えております。 一方で、市街地再開発事業は、多くの権利者の理解と協力によって進められる事業であり、権利者の意向は重

	建設ではなく、高齢者や共働き世帯を支える子育て支援機能の充実など、既存住民の暮らしを守る身の丈に合った計画へ見直すことを強く要望する。 ④ 千歳烏山駅南側地区再開発事業予定区域内の権利者として、現行計画に重大な異議を表明し、自身の所有地および住宅地域の区域除外を求めます。大規模再開発は、地域で築かれてきた子どもを見守るつながりや、高齢者と商店街との支え合いなど、既存のコミュニティに大きな影響を及ぼすことが懸念される。 また、子どもたちの安全な住環境と地域コミュニティを守るため、都市再開発法第３８条に基づく所有地の区域除外を求めるとともに、本事業に正式同意する意思はありません。世田谷区には、特定の事業手法や大規模開発を前提とするのではなく、子どもを見守る地域の絆や高齢者と商店街のつながりを維持できるよう、所有地の除外を含めた計画の見直しと、既存コミュニティを生かした安心・安全なまちづくりへの転換を強く求める。	要であると認識しております。 区としましては、「生活再建及び営業継続への不安」や「地域コミュニティへの影響」のほか、「将来の生活環境に対する懸念」などがあることを十分認識しており、事業の具体化に当たっては、それぞれの事情や意向に十分配慮した丁寧な対応が必要であると考えております。 このため、事業主体である再開発準備組合に対しましては、権利者への説明及び協議を継続するとともに、生活再建や生業継続について、個々の状況に応じた検討を行うよう求めてまいります。 本都市計画案は、高層建築物の建設自体を目的とするものではなく、駅前広場整備、歩行者空間の確保、防災性の向上、商業機能の維持及び更新、主要な地域生活拠点としての機能強化などの地域課題の解決を図ることを目的とするものです。 区としましては、駅前広場と周辺街区を一体的に整備することにより、「主要な地域生活拠点」としてふさわしい駅前空間の形成を図ることが重要であると考えております。 一方で、区域内権利者の皆様の生活や権利に関わる重要な計画であることも十分認識しており、今後も権利者への丁寧な説明と意見交換を重ねながら、できる限り多くの理解が得られるよう、再開発準備組合に対して必要な指導・助言を行ってまいります。

	（１３）気候変動への対応について ① 駅前整備や再開発そのものには理解を示すものの、近年の気候変動による豪雨災害の激甚化を踏まえれば、防災対策を最優先に進めるべきである。特に、雨水流出抑制や排水能力の強化など、浸水被害を防ぐためのインフラ整備の充実を求める。また、高層マンションを建設する場合には、将来想定されるあらゆる災害に対して十分な安全性を確保し、安心して暮らせる堅牢な施設とすることを求める。 ② 気候変動の深刻化や資材価格の高騰、災害リスクの増大が進む中で、高さ１４０ｍ・３４階建ての高層マンション建設は時代に適した開発とは言えない。建設・解体時のCO_2排出をはじめとする環境負荷に加え、将来の建て替えや解体、廃棄物処理に伴う長期的な負担についても十分な説明がなされていない。また、急激な人口増加による地域環境や公共施設への負荷も懸念されることから、環境負荷や持続可能性の観点を重視し、計画を慎重に見直すことを求める。 ③ 高層建築物の建設は、排熱や蓄熱による気温上昇、建設・解体時のCO_2排出、将来的な修繕・建て替え費用の増大に加え、人口集中による交通混雑や災害時の避難・支援体制への負荷、ごみ問題や騒音の深刻化など、さまざまな環境・生活課題を生じさせるおそれがある。また、現状でも歩きタバコや放置自転車など地域の課題が存	（１３）気候変動への対応について ①～④ 区としましても、深刻化する気候危機の状況を踏まえ、気候変動への対応、良好な住環境の確保及び環境負荷の低減は重要な課題であると認識しております。 区では、令和２（２０２０）年１０月に「世田谷区気候非常事態宣言」を表明し、２０５０年までに区内の二酸化炭素排出量実質ゼロを目指しております。 また、令和５年（２０２３）年３月には「世田谷区地球温暖化対策地域推進計画」を策定するほか、「世田谷区豪雨対策基本方針」に基づき、「水害に強い安全・安心のまち世田谷」の実現を目指し、豪雨対策を一層推進するなど、脱炭素社会の実現及び気候変動への適応に向けた取り組みを進めております。 本事業につきましては、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備及び補助２１６号線整備と連携しながら、「防災性の向上」「歩行者空間の確保」「回遊性の向上」「公共空間の創出」を図るものであり、今後の建築計画につきましては、環境面についても法令及び各種計画等に基づいて検討が行われることとなります。 具体的には、建築物の省エネルギー性能につきましては「建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律」に基づき省エネルギー性能に関する基準への適合が必要になります。 また、雨水流出抑制や豪雨対策につきましては、「世田谷区建築物の建築に係る住環境の整備に関する条例」

	在する中で、更なる人口増加による影響も懸念されることから、本地区計画の変更には反対し、慎重な再検討を求める。 ④ 　工事中は駅前がゴーストタウンのようになり顧客が激減することや、トラック等の出入りによる交通量の増加、排気ガスなどの目に見えない環境問題など、近隣への深刻な悪影響が懸念される。	等に基づき雨水流出抑制や豪雨対策に関する検討が行われます。 　さらに、区では、環境に大きな影響を及ぼすおそれのある開発事業について、環境配慮制度に基づく事前協議を実施しており、市街地再開発事業についても環境負荷低減や公害の防止、環境の保全・回復及び創出の観点から確認を行うこととなります。 　また、高層マンションの工事に伴う交通渋滞や騒音、振動等への対策につきましては、事業主体である再開発準備組合が今後検討し、適切な時期に公表していくことになります。 　工事における環境確保につきましては、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」などの遵守を求めています。 　加えて、地域においては、歩きたばこや放置自転車への対応など様々な課題があることを区も認識しており、新たな市街地形成に際しては、こうした地域特性の課題にも十分配慮する必要があると考えております。区では、関係機関などと連携しながら、環境負荷の低減と良好な生活環境の維持に努めてまいります。
	（１４）みどりについて ① 　高層マンションの建設はもう珍しくなく、建築は変化している。コンクリートの建物ばかりではなく、緑のあるゆったりとした街にすることで別な考え方で住みやすい街にできるのではないか。都内	（１４）みどりについて ①～③ 　区としましては、みどり豊かで快適な市街地環境の形成や、気候変動による暑熱環境への対応が重要な課題であると認識しております。

	で事業の見直しが相次いでいることも踏まえ、計画の見直しを求める。 ② みどりを積極的に取り入れようとしているところは賛成である。今はほとんど緑が無いので。 ③ 高層マンションは、関係する地主や開発業者、購入できる人、出店できる大手業者以外のほとんどすべての一般市民に不利益をもたらすものであり、計画書の「緑と賑わい」といった表現はそのような現実を覆い隠すものであると考える。	本地区は、「世田谷区都市整備方針」において「主要な地域生活拠点」として位置付けており、駅前広場、歩行者空間及び商業空間等を一体的に整備しながら、安全で快適な歩行者環境の形成や回遊性の向上、賑わいの創出を図ることとしております。 区が目指す「緑と賑わいあふれる市街地環境」とは、単に植栽を設けることにとどまらず、「歩いて移動しやすい歩行者空間」「滞在や交流が可能な広場空間」「緑化されたオープンスペース」「暑熱環境に配慮した公共空間」「多様な世代が利用しやすい駅前環境」などが一体となって形成される都市空間であると考えております。 建築敷地における広場空間の具体的な施設構成、緑化計画及び暑熱対策につきましては、今後の設計段階で検討される事項となりますが、区としましては、利用者の快適性や安全性にも十分配慮した計画となるよう事業主体である再開発準備組合と協議してまいります。 また、再開発事業における敷地内の緑化につきましても、「世田谷区みどりの基本計画」等との整合を図りながら、公共的空間と一体となった緑の創出や周辺環境との調和が図られることが重要であると考えております。 区としましては、駅前広場、歩行者空間、広場空間及び敷地内緑化が相互に連携し、千歳烏山らしい潤いと賑わいのある市街地環境が形成されるよう取り組んでまいります。

	（１５）防災について ① 駅前開発は、災害時の一時避難場所や帰宅困難者の受け入れ機能を備えた防災拠点としての役割を果たすべきであり、この機会を活かして住民が誇りを持てる魅力ある街づくりを進めることを期待する。一方で、３４階建てという規模が本当に必要なのかについては疑問があり、災害時の高層難民発生や避難ルート縮小の観点から不安を感じている。巨額の資金を投じる事業であるからこそ、官民が一体となって、防災機能や安全性を十分に検証した上で慎重に検討することを求める。 ② 再開発による耐震性向上には一定の意義があるものの、超高層住宅への人口集中は、災害時の避難誘導、停電時の生活継続、エレベーター停止への対応、帰宅困難者対応、救急活動への影響など新たな課題を生じさせるおそれがある。重要なのは建物単体の安全性ではなく、地域全体の防災力が向上するかどうかである。また、既に人口密度が高い地域で更なる人口集中を進めることは、災害に強いまちづくりに逆行するとの懸念があることから、防災面への影響について十分な検証を求める。 ③ 大規模災害時には広域的な出動要請により緊急車両の即時到着が困難となることから、道路拡幅等のハード整備だけに依存した防災では限界がある。既存の路地周辺における店舗従業員や住民の連携による自主防災・互助体制の強化こそ実効性の高い防災対策であ	（１５）防災について ①～④ 区としましても、首都直下地震や豪雨災害等への備えを含め、地域防災力の向上は重要な課題であると認識しております。 本地区は、老朽建築物も存在し、狭あいな道路や歩行者空間の不足など、防災上の課題を抱える地区であることから、市街地再開発事業では、「建築物の不燃化」「建築物の耐震化」「駅前広場の整備」「避難及び消防活動空間の確保」などを通じて地区全体の防災性向上を図ることとしております。 これらは、都市再開発法、建築基準法、消防法等に基づき実施されるものであり、建築物については各法令に定める耐震性、耐火性及び避難安全性等を確保する必要があります。 また、本事業により整備される駅前広場や歩行者空間は、平常時の利便性向上だけでなく、災害時の避難空間及び消防活動空間としての機能も担うことが期待されます。 一方で、区としましても、高層住宅については、「停電時のエレベーター停止」「断水時の生活継続」「帰宅困難者への対応」「災害時の施設運営」などが重要な課題であると認識しております。 このため、今後の建築計画及び事業計画の具体化に当たり、「非常用設備」「備蓄計画」「一時滞在機能」「防災施設の配置」等について検討が進められることとなりま

	り、防災性と発展性の両立を図るべきである。また、災害や事故により建物やインフラが機能不全に陥った場合の影響も見据え、目先の事業性だけでなく、次世代へ健全な地域を引き継ぐ長期的な視点から計画を検討することを求める。 ④ 本計画による大規模な人口増加がもたらす災害時の対応体制について、避難所の収容能力、避難経路の安全性、緊急車両の活動空間の確保、停電や断水時における高層階居住者への対応、地震・火災時の避難計画、さらには帰宅困難者対策など、住民の生命と安全を直結する極めて重要な諸点について十分な検証や説明がなされているとは到底感じられない。平時の利便性や効率性のみを追求するのではなく、有事においていかにして地域住民の生命と安全を守り抜くことができるかという防災・減災の観点を最優先した計画となっているかどうか、厳格な再検証を強く求める。	す。 また、再開発準備組合では、災害時に備え、マンホールトイレなどの防災施設や一時滞在空間等の整備についても検討が進められているところであり、これらは帰宅困難者対策を含めた地域防災力の向上に資するものと考えております。 区としましては、建築物単体の安全性だけでなく、「地域全体の防災力」「避難機能」「消防活動機能」「災害対応力」などの向上が図られることが重要であると考えており、今後の事業段階においても、再開発準備組合に対して引き続き必要な指導・助言を行うとともに、その内容を確認してまいります。
	（１６）補助金について ① 受け入れ態勢が十分でない現状での急激な人口増加や、首都直下地震等の災害リスクが高まる中での高層建築物の整備に疑問を呈する。一部の事業者等の利益を優先した開発ではなく、巨額の税金は既存住民の生活向上や課題解決につながるインフラ整備へ優先的に投入することを求める。 ② 住民が望まない約６００世帯規模の住宅整備に対し、公的資金及	（１６）補助金について ①～⑨ 区としましては、市街地再開発事業に対する公費投入について、その必要性や公共性に関するご意見が寄せられていることを認識しております。 市街地再開発事業は、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、道路や広場等の公共施設の整備、防災性や歩行環境の向上などを図る、公共性を有する事業です。こうした公共的な効果を実現するため、国の制度等に基づき、一定の要件を満たす事業

	び補助金を投入することへ強く反対する。税金や補助金は既存の古い建物の改修や保全に活用すべきで、今まで税金納めてきた住人ファーストを求める。 ③ 自治体が関与し補助金などの公費を投入するのであれば、地域に寄り添った計画とし、建設費や維持管理費を不必要に増加させるべきではない。既存の街並みを大きく変える超高層建築計画や巨額の補助金投入を見直し、エネルギーや建築資材の消費を抑えながら環境負荷を低減する、持続可能なまちづくりへの転換を求める。 ④ 高層マンション建設には反対である。資材費や人件費が高騰する中で多額の補助金を投入することには疑問があり、税金はより多くの住民に恩恵のある施策に活用すべきである。また、災害リスクを踏まえると、高層マンションではなく、平常時は子どもや高齢者の居場所となり、災害時には避難所や備蓄拠点として活用できる低層の公共性の高い施設を整備することを求める。 ⑤ 街づくりは商店を中心とした地域コミュニティの形成と同義であるため、広範囲に及ぶ居住者並びに個人商店及び小規模事業者を対象とした詳細かつ丁寧な説明が必要である。補助金確保に向けた日程を優先して計画を推進するのではなく、住民並びに個人商店及び小規模事業者の納得と合意形成に基づく事業の推進を要望する。	について、補助制度が設けられています。 こうした中、本件における高度利用地区の指定と再開発補助金の活用は、それぞれ異なる制度に基づくものです。 高度利用地区は、都市計画制度として、土地の合理的かつ健全な高度利用及び都市機能の更新を図ることを目的に、容積率の最高限度等を定めるものであり、その要否については都市計画上の観点から判断するものです。 一方、市街地再開発事業に係る補助制度は、道路、広場その他の公共施設の整備や、防災性の向上、歩行者環境の改善等の公共的効果を有する事業に対し、その実現を支援するために設けられている制度です。 したがいまして、容積率緩和の可否と補助金交付の可否は、それぞれ別の制度趣旨及び判断基準に基づき検討されるものです。 本地区では、京王線の連続立体交差事業を契機として、駅前広場や補助２１６号線の整備が進められる中、主要な地域生活拠点にふさわしい駅前空間の形成を目指し、地区内権利者の皆様が主体となって、市街地再開発事業の検討を重ねてこられました。区としても、駅前広場と連続した歩行者空間の形成、周辺商店街との回遊性の向上、賑わいの創出など、地域全体に波及する公共的な効果が期待される事業であると認識しております。 区としましては、これらは個別の権利者のみならず、地域住民及び駅利用者を含む広く不特定多数の利用に供されるものであり、公共性を有する事業であると認識し

	⑥ 高層マンションの計画に関して、その建設に税金を投入するよりも、調布駅前のような誰もが利用できる施設を中心とした街づくりにしてほしい。その方が税金の使途として極めて適切であると考える。 ⑦ 巨額の税金補助が導入されながら事業者の利益のみが優先され、肝心な住民はただマンション見上げ落ち込む。開発自体は否定しないものの、現在の千歳烏山の良さを損なう内容となっているため、原案には反対する。 ⑧ 高さ１４０ｍ（３４階建て）の高層マンションに、１００億円を超える可能性のある補助金や税金を投入することには反対である。区民の税金は、現在暮らしている住民が安心して生活できる施策や地域課題の解決に活用されるべきであり、この街に高層マンションが本当に必要なのか疑問がある。また、行政の補助金投入によって将来的な責任や権利関係が複雑化し、建物が機能不全に陥った際の対応にも懸念があることから、計画の見直しを求める。 ⑨ 再開発に多額の税金が投入されるにもかかわらず、その利益が一部の権利者や事業関係者に偏り、区民全体が負担を負う仕組みには疑問がある。現在の計画は住民のためのまちづくりというよりも特定の利益を優先しているように見え、計画の進め方にも十分な説明	ております。 また、市街地再開発事業に係る補助金は、事業費全体を補助するものではなく、法令等に基づき定められた補助対象経費について交付されるものです。 したがって、再開発補助金は再開発ビルの整備そのものを支援することを目的とするものではなく、補助対象経費である調査設計計画作成、土地整備及び共同施設整備に要する経費について、制度の範囲内で支援するものです。 なお、本事業の事業費及び補助金額については現時点で確定しておらず、今後、都市計画決定後に実施することとなる基本設計及び事業計画の検討を通じて精査されることとなります。 区としては、こうした過程において、事業の公共的な効果や公費負担の必要性、妥当性について十分に確認していくとともに、補助制度の趣旨に沿った適切な運用が図られるよう対応していくことが重要であると考えております。 引き続き、事業の具体化に合わせて、事業費や再開発補助金の見通し、公共的な効果などを確認しながら、法令や要綱に基づき、補助制度の範囲内において、適切に対応してまいります。

	や合意形成が欠けている。住民全体の利益と負担の公平性を検証した上で、計画を見直すことを求める。	
	（１７）駅前広場について 駅前広場（ロータリー）計画については、区が開催した素案説明会において１名が賛成し、約５０名が反対を表明した。反対意見として、駅前広場（ロータリー）が商店街の障壁となること、人の流れの変化による商業環境への影響、店舗数の減少、税金投入への疑問などが挙げられたほか、北側区有地や既存バス停周辺の活用、旧甲州街道の拡幅、区画整理事業などの代替案も示された経緯がある。駅前広場（ロータリー）と現在進行中の再開発事業は別のもので、駅前広場（ロータリー）の権利者を再開発事業に組み入れたものになる。 なお、駅前広場（ロータリー）反対、再開発事業には消極的賛成であり、原点に立ち返って地域の実情や商店街への影響を踏まえた慎重な審議を求める。また、審議会委員には高邁な知見を堂々と表出し、公正で独立した判断のもとで検討を行うことを求めている。	（１７）駅前広場について 区が事業を進めている駅前広場（ロータリー）につきましては、「京王線沿線街づくり基本方針（平成２１（２００９）年５月）」及び、「京王線沿線駅前広場基本構想（平成２１（２００９）年１０月）」の考え方に基づき、鉄道から他の交通機関への乗換え利便性を向上させ、交通結節機能の強化を図っていくため、駅の南北に分かれたバス路線を駅前広場に集約し、タクシーや障がい者用車両停車スペースを整備するとともに、既存商店街への交通流入に配慮しながら、現在の商店街通りの賑わいを維持し、災害時の防災拠点や人が憩い集うことができる駅前広場となるよう検討を行ってきた経過があります。こうした駅前広場の機能や道路整備に伴う周辺地域への影響をできる限り抑えるための検討を行い、駅周辺の４つの候補地の中から、駅前広場を補助２１６号線に直接接続し、そのための導入路の距離をできる限り短くすることで影響範囲が最も小さくなる、現在の駅南東側の位置に駅前広場を整備する計画として、説明会等を実施し、平成２４（２０１２）年１０ 月に都市計画決定を行い、平成２６（２０１４）年２月に事業認可を取得し、事業を推進しております。 また、この度の市街地再開発事業との連携により駅前

		広場（ロータリー）の権利者の生活再建の選択肢が広がることから、都市計画道路事業の推進が図られることが期待されると考えております。
	（１８）その他の意見 ① 本件都市計画手続については、住民参加や意見募集手続の適正性に疑問がある。説明会やオープンハウスは実施されたものの、住民意見が十分に反映されているとは感じられない。特に、意見書提出先ＦＡＸ番号の誤記により、意見提出の機会や手続の公平性に影響が生じた可能性があるにもかかわらず、その影響や救済措置について十分な説明がなかった。また、提出された意見の内容や計画への反映状況、反映しなかった理由についても十分に公開されていない。さらに、都市計画案や資料の閲覧機会が実質的に平日日中に限定されており、多くの住民にとって十分な情報収集や意見表明が困難な状況です。情報公開と住民参加の機会が十分であったか改めて検証し、必要に応じて意見募集期間の延長や再度の意見募集を行うべきであり、その検証結果が示されるまで都市計画決定を行うべきではないと考える。	（１８）その他の意見 ① 区では、都市計画法に基づく説明会、都市計画案の縦覧及び意見書の受付を実施するとともに、任意の説明会やオープンハウス、街づくり情報交換会を開催し、住民の声を聞くために、幅広く周知を図ってまいりました。 また、都市計画案や説明資料につきましては、縦覧場所での閲覧に加え、区ホームページ及び意見書提出ページにも掲載し、できる限り多くの方が計画内容を確認できるよう努めてまいりました。 ご指摘の街づくりニュースにおける意見書提出先ＦＡＸ番号の誤記につきましては、ご迷惑をおかけいたしましたこと深くお詫び申し上げます。区では、意見募集期間の開始前に訂正箇所も踏まえた文書と併せて訂正版のニュースを再発行し、意見提出に支障が生じないよう対応をいたしました。 また、都市計画法第１６条に基づき提出された意見書につきましては、都市計画審議会において議論となるよう趣旨のご意見を整理した上で、意見の要旨と区の見解を取りまとめ、本年の４月の都市計画審議会にご報告し、区のホームページへ掲載をしております。 区としましては、今回の都市計画案について、都市計

		画法に基づく説明会、縦覧及び意見書受付等の手続を適切に実施しており、提出された意見についても都市計画審議会に報告した上で審議いただくこととしていることから、改めて意見募集期間の延長や再度の意見募集を行う必要はないものと考えております。 一方で、計画内容や検討経緯に関する情報提供、意見の反映状況の分かりやすい説明などについて、更なる工夫が必要とのご意見があることも認識しております。 区としましては、引き続き、透明性の確保と丁寧な情報提供に努めながら、法令に基づき適切に手続を進めてまいります。
	② 高層マンションを建てない大規模開発の代替案として、自然や寺町をはじめとする烏山固有の魅力を生かした住民主体のまちづくりを提案する。具体的には、寺町を中心に安全に巡れる散歩・サイクリングコースの道路整備とレンタサイクル導入による観光推進、区管理のもとで移住者が自由にリノベーションできる空き家活用策の導入を求める。さらに、甲州街道の整備や伐採したケヤキ材を活用した手形等のふるさと納税返礼品開発、ゆるキャラの立ち上げとグッズ展開等、住民とともに創り上げるまちづくりを要望する。	② ご意見として承ります。 区としましても、烏山地域の魅力は、駅周辺商店街の賑わいだけでなく、寺町としての歴史や文化、地域コミュニティのつながり、みどりなど、多様な魅力によって形成されているものと認識しております。 また、千歳烏山駅周辺地区のまちづくりに当たりましては、市街地再開発事業や都市基盤整備のみならず、地域資源を生かした魅力づくりや回遊性の向上、地域コミュニティの活性化を図ることも重要であると考えております。 一方、駅前広場や歩行者空間等の整備により、安全で快適に歩いて回遊できる環境づくりを進めるとともに、寺社や商店街など地域資源との連携を図りながら、地域

		の魅力向上に資するまちづくりを進めていくことが重要であると認識しております。 　また、空き家の活用や既存ストックの有効活用につきましては、空き家等対策に関する施策の中で取り組んでいるところであり、地域特性を踏まえた活用のあり方について引き続き検討してまいります。 　さらに、区では「ちとからまちづくりフォーラム」を設置し、町会や千歳烏山商店街連合会、まちづくり活動団体、地域住民の皆様、鉄道事業者等、様々な主体とまちづくりの情報を共有するとともに、まちづくりのアイディアを出し合いながら、より良いまちの将来を一緒に考え、総合的なまちづくりを実現してまいります。 　区としましては、再開発事業や都市基盤整備に加え、地域資源の活用、交流機会の創出、地域コミュニティの活性化など、様々な主体による取組みを通じて、千歳烏山らしい魅力あるまちづくりを進めてまいります。
	③ 　実際の活動をわかりやすくするためにも駅周辺整備課と街づくり課は「高層マンション建設促進課」に改名統一したらどうかと思うほど、懺悔の気持ちも持たず住民のことを真剣に考えない役人や、選挙資金獲得と当選しか考えていない政治関係者に対して職を辞すべきであり恥を知れと強く憤っている。誰が見ても正当で住民に寄り添った行政ができないのであれば、第一種市街地再開発事業自体が違法行為であるため原点に戻り廃案にすべきであり、提出した意見書が住民に公開されずごみ箱行きになるのではないか。	③ 　ご意見として承ります。 　区としましては、都市計画法に基づく意見書につきましては、賛成・反対を問わず、地域の皆様がそれぞれの立場から地域の将来やまちづくりについてお考えいただいた上で提出されたものと認識しております。 　このため、提出された意見書については、その内容を確認し、同様の主旨の意見を整理した上で、意見の要旨及び区の見解として取りまとめ、都市計画審議会に報告

		しております。 　今回の都市計画案につきましては、再開発準備組合から提出された計画案について、区の上位方針との整合性や計画の妥当性、公共性、防災性、周辺環境への影響等を確認した上で取りまとめるとともに、都市計画法に基づく説明会や縦覧、意見書の受付などの手続を進めてまいりました。 　提出された意見書につきましては、都市計画審議会における審議の参考資料として活用するとともに、今後の検討においても参考とさせていただきます。 区としましては、引き続き、地域の皆様への情報提供や意見交換に努めるとともに、法令に基づき適正かつ公正な都市計画手続を進めてまいります。
	④ 　古き良き街並みを持つ烏山に高層マンションは不要であり、「安全で魅力ある商業拠点」等のウソの説明や強引な地上げ、生活道路の塞ぎ込み、そして１１年がかりの違法な戦略によって権利者の土地や時間を奪い大儲けを企てる再開発手法を強く弾劾する。烏山支所の役人や政治関係者が事業者に加担・操られて住民の質問にまともに答えず庇い合う姿勢に強い憤りを表明し、住民が団結してこの横暴な再開発を白紙撤回させ、不正や悪事を暴いて社会的な制裁を下すことを川柳に託して訴える。	④ 　駅前広場南側地区の街づくりは、平成２６（２０１４）年の京王線の連続立体交差事業等の事業化を契機として、区も支援を行いながら、地区内の権利者が主体となり「まちづくり勉強会」「まちづくり準備会」「再開発準備組合」と段階的に検討体制を整え、長年にわたり検討を積み重ねてきたものです。 　本地区は、世田谷区都市整備方針において「主要な地域生活拠点」に位置付けられており、駅周辺にふさわしい商業、業務、居住等の都市機能の集積とともに、駅前広場や歩行者空間等の公共施設整備、防災性の向上及び回遊性の向上を図ることが求められています。

		今回の都市計画案は、こうした地域の課題やまちづくりの方向性を踏まえ、市街地再開発事業による建築物の更新や土地の合理的かつ健全な高度利用を図りながら、安全で快適な市街地環境の形成を目指すものです。 区としましては、今後も法令に基づく適正な手続を行うとともに、地域の皆様への情報提供及び意見交換に努めながら、まちづくりを進めてまいります。
	⑤ 区長が著書『〈暮らしやすさ〉の都市戦略』や区の基本構想で掲げた「歩いて楽しいまち」（職住近接、ローカルコミュニティ、公園や道路が街のリビングスペース、他者に寛容な街）という理念に対し、今回の駅前の高層マンション建設を区長自身がどのように評価するのか疑問である。	⑤ 区では、誰もが安全で快適に歩き、地域の人々が交流できるまちづくりを重要であると考えております。 千歳烏山駅周辺地区においても、令和３（２０２１）年６月に策定した「千歳烏山駅周辺地区地区計画」において、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまちの形成」を目標とし、「回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進」「安全で快適な歩行者空間の確保」「防災性の向上」などを掲げ、街づくりを進めております。 今回の市街地再開発事業につきましても、駅周辺全体の街づくりを構成する取組みの一つであり、高層建築物の建設そのものを目的とするものではなく、駅前広場と連続した歩行者空間や広場等の公共的空間の創出、商業機能の維持・更新、防災性の向上などを図るものです。 区としましては、地域の皆様が育んできた商店街の魅力や人と人とのつながりを大切にしながら、再開発事業と周辺の街づくりが連携し、誰もが安全で快適に歩き、交流できる魅力あるまちの形成につながるよう、今後も

		再開発準備組合や地域の皆様と意見交換を重ねながら、取り組んでまいります。 　千歳烏山駅周辺地区は、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 　同方針では、本地区について「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と賑わいづくりを進めるために、「商店街への通過交通の流入を抑制」し、「歩きやすく回遊性のある商業環境の魅力アップ」を図り、安全で快適な歩行者空間の整備を進めるほか、「駅南北の回遊性向上」、「防災力や交通結節機能の強化」、「魅力ある駅前商業空間の形成を図る」こととしております。 　本地区における市街地再開発事業は高層マンションの建設そのものを目的とするものではなく、「京王線連続立体交差事業」「駅前広場整備（世区街１４号線）」「補助２１６号線整備」「歩行者ネットワーク形成」「防災性向上」と連携しながら、駅周辺全体の利便性や回遊性の向上を図ることを目的としております。 　特に、駅前広場南側地区においては、「歩行者空間」「広場空間」「商業機能」「交流機能」を整備するとともに、既存商店街との連続性や回遊動線の確保を図ることで、駅利用者や来街者が周辺商店街へ回遊しやすい環境の形成を目指しております。

		また、文化機能や交流機能につきましても、駅周辺における地域活動や交流の場の確保は重要であると認識しており、駅前広場や公共的空間の利活用を含め、多様な世代が交流できる環境づくりが図られることが望ましいと考えております。 区としましては、千歳烏山の個性や魅力を形成している既存商店街、地域コミュニティ、人と人とのつながりなどを重要な地域資源として位置付けており、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、市街地再開発事業を契機として、「ちとからまちづくりフォーラム」等を通じて、専門家や再開発準備組合、地域住民、まちづくり団体との対話を重ね、「京王線の南北商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「再開発街区」を結ぶ回遊ネットワークの形成を図りながら、千歳烏山らしい賑わいと住みやすさが両立したまちづくりを進めてまいります。

別紙５

意見書の要旨

千歳烏山駅周辺地域地区街づくり計画の変更に係る計画の案を世田谷区街づくり条例第１６条において準用する同条例第１４条第１項の規定により、令和８（２０２６）年９月３日から令和８（２０２６）年９月１７日まで２週間公衆の縦覧に供し、同条例第１６条において準用する同条例第１４条第２項の規定により、同２週間意見書の受付を行ったところ、２０４通（２０５名）の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名称	主な意見書の要旨	世田谷区の見解
千歳烏山駅周辺地域地区街づくり計画	１．地区街づくり計画に関する意見 １-１地区街づくり計画策定の経緯に関するもの （１）経緯について 地区街づくり計画等の地域区分の変更によって、かつて住居地域であった場所が商業地域へと組み込まれてしまったという経緯があるが、該当地域の住民に対して世田谷区から十分な説明がなされていたのかといえば、住民たちは、まったく寝耳に水と言っている。このような大切な変更について、十分な説明や納得が得られないまま計画が進められている現状に対し、世田谷区の誠実な姿勢が感じられない。	１．地区街づくり計画に関する意見 １-１地区街づくり計画策定の経緯に関するもの （１）経緯について 本地区では、平成２４（２０１２）年に駅前広場の都市計画決定が行われ、その後、京王線の連続立体交差事業及び補助２１６号線整備の進捗を踏まえながら、駅周辺のまちづくりについて検討を進めてきました。 こうした中、区では令和３（２０２１）年６月に、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成を目標とした「千歳烏山駅周辺地区地区計画」及び「千歳烏山駅周辺地域地区街づくり計画」を策定するとともに、主要な地域生活拠点にふさわしい魅力ある駅前商業地の形成及び土地の合理的かつ適正な高度利用と防災性の向上を図るため、一部の区域については、高度地区及び第一種住居地域から商業地域へと用途地域を変更する都市計画変更を行いました。

		この際、用途地域を商業地域へと変更した一部の区域（「地区街づくり計画」における地区の区分が「商業地区Ｂ２及び商業地区Ｂ３」）については、地区街づくり計画において敷地の統合を促進することとし、敷地面積が２，０００㎡以上の場合には、地区街づくり計画における建築物等の高さの最高限度について適用しない仕組みを導入しております。 一方、今回の都市計画案は、令和３（２０２１）年の都市計画変更とは異なり、用途地域及び高度地区の変更等そのものを行うものではなく、市街地再開発事業と高度利用地区の指定を通じて、駅前広場と連続した歩行者空間の形成や土地の合理的かつ適正な高度利用、防災性の向上、権利者の生活再建などを図るための都市計画としているものです。 また、地区街づくり計画における建築物等の高さの最高限度１４０ｍにつきましては、令和４年１２月の再開発準備組合設立以降で検討を重ねてきた計画案について、上位方針との整合や公共的空間の確保や街づくりの方針等との整合等を総合的に確認した上で、主要な地域生活拠点にふさわしい活気と賑わいづくりに寄与するものと判断し、今回の計画案において定めようとするものです。 区としましては、今回の計画案に至る経緯や各都市計画の役割について、引き続き分かりやすい情報提供に努めるとともに、地域の皆様の理解促進に取り組んでまいります。

	（２）説明・周知・住民参加について ① 高さ約１４０ｍの超高層複合施設について、なぜその高さが必要なのか、なぜ中高層の開発では目的を達成できないのかといった根本的な説明が住民に対して十分になされていない。説明会でも高さを抑えた案や高層マンション以外の整備手法を求める意見が出されているが、納得できる説明や比較検討結果は示されていない。都市計画は公共の利益のために進められるべきであり、高さ１４０m、容積率７００％という計画の妥当性について、メリットとデメリットを客観的に比較した上で、高さを抑えた代替案も含めて改めて検討することを求める。 ② 高さ制限の変遷（令和３（２０２１）年の絶対高さ制限解除および今回の１４０ｍへの制限変更）について、手続上の合法性だけでなく住民の納得感を得るための丁寧な説明と検証を求める。なぜ従来の考え方を変更し１４０ｍが必要なのか、他の規模では事業成立が不可能なのか、景観、生活環境を犠牲にしてまで高度利用を進める必要性があるのか、客観的な比較検討と明確な根拠の提示を強く要望する。 ③ 千歳烏山駅前広場南側地区の都市計画案等について、現計画の決定を見送り、高さ１４０ｍの超高層計画を白紙に戻した上で、低、中層案や複数棟案、段階的整備案を含む代替案との比較検討を求める。また、駅前広場や道路整備などの公共的基盤整備と超高層マン	（２）説明・周知・住民参加について ①～⑯ 区としましては、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、本地区について「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と賑わいづくりを進めるために、「商店街への通過交通の流入を抑制」し、「歩きやすく回遊性のある商業環境の魅力アップ」を図り、安全で快適な歩行者空間の整備を進めるほか、「駅南北の回遊性向上」、「防災力や交通結節機能の強化」、「魅力ある駅前商業空間の形成を図る」こととしております。 駅前広場南側地区では、公共交通の分散解消や歩行者等の安全性の確保、街の玄関口として防災性の向上や、商業機能の維持・更新、権利者の生活再建などを総合的に解決する必要があります。 特に、京王線の連続立体交差事業の進捗に伴い、駅前広場、補助２１６号線、南北回遊動線を一体的に整備し、主要な地域生活拠点にふさわしい都市基盤を形成することが求められています。 こうした中、本計画では、「公共的空間の確保」として、駅前広場との一体的な歩行者空間、広場空間、歩道状空地、防災上有効な空間を整備することとしており、

	ション建設は切り離して検討すべきである。住民の多くが計画に懸念を示していることを踏まえ、十分な情報公開と住民協議を行うとともに、既存住民の居住継続を最優先とした具体的な生活再建策を示した上で、慎重に再検討することを求める。 ④ 安全性の向上、バリアフリー化、防災対策及び商店街の活性化等の必要な整備推進は認めるものの、超高層マンションを前提とした再開発計画の進行には反対する。事業の必要性、高層化の根拠、住民利益、交通及び人口増加への対応策、生活コスト及び税負担への影響、固有の街並み保全手法、並びに利益享受の帰属構造を明確に示した上で、構想段階から地域住民との再議論を行うべきである。経済合理性や容積率のみに偏重せず、現在生活している住民が継続して居住することを望める住民本位の街づくりを実施することを求める。 ⑤ 世田谷区まちづくり条例第１４条では「区と住民が連携しながらおこなう」とされているものの、これまでの説明会ではその地域に住む住民や千歳烏山駅を利用する人々の多くが計画内容を知らず、十分に伝えられていないのが実態である。現状は一部の権利者が準備組合と共に練り上げて発表しているに過ぎず、これでは多くの人々の意見が集約されず、住みやすく使いやすい街になるとは到底思えない。烏山の街全体について議論を重ねることが、希望に連なる街を建設する力になると考える。	これらの空間は公共的な利用に供されるものであり、その部分には建築物を配置することができません。 市街地再開発事業は、都市再開発法に基づき、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、道路や広場などの公共施設の整備や防災性の向上、良好な市街地環境の形成を図るとともに、既存権利者が従前の権利を活用しながら、生活再建及び生業継続を図ることができる制度となっており、建築敷地内において公共的空間を確保した上で、新たに建築する建物内に権利者が従前の生活や生業を継続するために必要な住宅機能や、活気と賑わいに寄与する商業機能としての床面積を確保する必要があります。 区では、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準」に基づき、広場や歩道状空地などの公共的空間の確保をはじめとする公共的な貢献等を総合的に評価し、基準となる容積率５００％に２００％を加えた７００％を最高限度とする都市計画案としております。 また、再開発準備組合が検討している建物計画案では、駅前広場整備に必要な用地の確保や公共的空間の確保のほか、権利者が従前の生活や生業を継続するために必要な床面積の確保を前提に敷地利用の計画が検討されております。 さらに、権利者の住宅・商業床や共用部分、設備空間等のほか活気と賑わいづくりに寄与する商業床を確保しつつ、日影や圧迫感、風環境への影響を低減するため、建物上部を細くするなどの検討が行われており、建物計

	⑥ 本都市計画等に関する広報・周知が著しく不足しており、千歳烏山に長く暮らす住民や日々駅を利用する人々が計画内容を十分に知った上で意見を述べられる状況にない。平日日中限定の窓口閲覧や分かりづらいオンライン手続きなど、意見募集手続の公平性と実効性に重大な疑義がある。街中での直接対話、住民投票、休日・夜間の閲覧機会確保などを通じて情報公開の実質化を図り、住民が内容を十分に理解し納得できる状況に至るまで、都市計画等の決定を急がないことを強く求める。 ⑦ 寄せられた意見がどのように検討され計画に反映されたのか、分かりやすく示してほしい。高さ１４０ｍの超高層建築以外の代替案の検討経緯、景観や生活環境への影響評価、長期的維持管理計画、神社や無形資産への影響、景観・日影・風害の各シミュレーション結果など、関連する各種検証資料の開示と丁寧な説明を強く要求する。 ⑧ 説明会等で住民の反対が約９５％に及ぶ状況においては、都市計画案等の決定を避けることを求める。１４０ｍの建設を前提とするのではなく、高さ制限（１００ｍ程度、４５ｍ程度など）を変えた複数の代替案を作成・提示し、人口・交通・環境・景観等への影響を多角的に比較検証すべきである。行政は事業者主導ではなく、住民の立場に立った「参加と協働」による住民自治の実現に努め、実質的な地域合意の形成からやり直すことを強く求める。	画案として高さ約１４０ｍの規模が示されております。 なお、今回の計画案は、高層建築物の建設自体を目的とするものではなく、公共空間の創出や防災性の向上、歩行者空間の確保や権利者の生活再建などを総合的に実現することであり、建物の高さの最高限度１４０ｍは、本計画上の最高限度を定めるものであり、建築物が必ずその高さとなることを定めるものではなく、区としましても、「景観への影響」「圧迫感」「日影」「風環境」「地域コミュニティへの影響」「人口増加に伴う影響」などにつきましては重要な事項であると認識しており、今後の基本設計や事業計画の具体化の過程において確認してまいります。 区としましては、１４０ｍという高さそのものに公共性があるとは認識しておりません。一方で、本地区では、駅前広場や歩行者空間等の公共的空間の確保、防災性の向上、都市機能の集積、権利者の生活再建等を総合的に実現する必要があります。建築物の高さや規模は、これらの公共的な目的と建築敷地全体の土地利用を踏まえて検討されるものであり、その結果として示されているものと認識しております。 また、周知につきましては、区では、千歳烏山駅前広場南側地区の市街地再開発事業について、令和７（２０２５）年１月の報告会以前から、区ホームページにおける再開発準備組合が発行する「準備組合ニュース」等の掲載、区の発行物による情報掲載、説明会やオープンハウスの開催などを通じて、事業の経緯や目的、計画内容

	⑨ １４０ｍの超高層マンションを整備する必要性について、合理的かつ客観的な根拠が住民に対して十分に説明されていない現状は不適切である。なぜ今急いで開発しなければならないのか、どのような公共的利益があるのか、代替案との比較検証などを含めた明確な理由の提示を求める。また、都市計画等の決定後においても、既存住民や周辺住民を対象とした説明会の開催並びに質疑回答の文書公表を継続的に行うことを要請する。 ⑩ 出された２１６通・２１２名の意見（高層化懸念・手続・環境・維持管理・街並み喪失等）を単なる一部の反対意見と片付けず、影響の大きさを示す重要指摘として受け止めるべきである。意見数のみで判断せず、懸念の具体的内容を誠実に検証し計画へ反映させる真摯な姿勢を強く求める。 ⑪ 住民への十分な説明がないまま提示された高層マンション建設に反対する。環境配慮や持続可能性を欠き、資材・人材不足も懸念される状況において極めて不適切である。住民の納得が得られていない計画へ区の税金を投入することは不当であり、高層マンション建設に反対する。 ⑫ 駅前には京王線や区有地（区民センター等)、今後予定される都道	等について、周知・説明に取り組んでまいりました。 また、地域の皆さまとまちの将来をともに考える「ちとからまちづくりフォーラム」の取組みの一環として、再開発準備組合の参加協力のもと、「街づくり情報交換会」を令和７（２０２５）年１１月１５日、１２月１３日、令和８（２０２６）年５月１７日、１０月２７日に開催しています。 情報交換会では、市街地再開発事業の経緯や仕組み、検討内容等について情報を共有するとともに、地域の様々な方の思いやご意見を伺う「対話の場」として、相互理解を深める取組みを進めてまいりました。 再開発準備組合におきましては、令和７（２０２５）年５月に情報発信拠点として「ちとからプラザ（南烏山５丁目１１番)」を開設し、事務局である事業協力者が常駐し、来訪者の皆様に対し情報発信と必要に応じた個別説明などを行ってきています。 一方で、地域の皆様から、計画内容や検討経緯について十分に知らされていない、説明や対話の機会が不足している、寄せられた意見が計画にどのように反映されているのか分かりにくいといったご意見があることも認識しております。区としましては、こうしたご意見を受け止め、計画の内容だけでなく、その考え方や検討経緯についても、分かりやすく説明していくことが重要であると考えております。 今回の計画案につきましては、再開発準備組合から提出された案について、区の上位方針との整合性や計画の

	が存在するにもかかわらずそれらの計画を十分に活用せず、権利者中心の民間主導で反対意見が多数存在する中で高層マンション建設を進める計画は公的事業としての妥当性を欠いており、もし計画を推し進めるのであれば権利者や近隣住民に限らず千歳烏山全体の住民で計画して魅力的な駅にしていくことが最善であるため、住民の意見が全くまとまっていない現時点で計画決定をするべきではない。 ⑬ 本事業は準備組合設立から約１０年間にわたり権利者と事業者主体で検討され、住民が参加するフォーラム等も計画案公表直前に留まっており、「参加と協働によるまちづくり」の手続きが形骸化している。単なる形式的な周知・説明会ではなく、周辺住民の懸念や意見を都市計画に反映させるための公的な対話・協議プラットフォームを正式に位置付け、実質的な地域合意の形成に努めることを強く求める。 ⑭ 世田谷区自身が地区街づくり計画等を「住民及び区が連携しながら目指すべき将来像を設定するもの」と定義している方針を踏まえ、現在の計画を前提として住民に理解を求める姿勢は改められるべきである。まず１４０ｍの高層マンション計画を撤回し、住民及び行政が対等な立場で地域にふさわしい高さ、規模、及び用途について改めて検討することを求める。	妥当性、周辺環境への影響等を確認した上で取りまとめ、都市計画法に基づく説明会や縦覧、意見書の受付などの手続を進めてまいりました。提出された意見書につきましては、その内容を確認し、同様の趣旨のご意見を整理した上で、意見の要旨と区の見解を取りまとめ、区議会にご報告いたします。 区としましては、都市計画や条例手続における意見聴取に加え、まちづくりを進める過程において、地域の皆様との対話を重ね、その思いやご意見を把握していくことが重要であると考えております。引き続き、区ホームページや街づくりニュース等による情報発信、街づくり情報交換会などを通じて、地域の皆様への情報提供や理解促進に取り組むとともに、再開発準備組合に対しても、「ちとからプラザ」等を通じて周辺住民の皆様に対して丁寧な説明や対応が図られるよう、必要な指導・助言を行ってまいります。事業に関するご質問やご不明な点などがございましたら、「ちとからプラザ」もご活用いただきたいと考えております。 また、区では、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、市街地再開発事業を契機として、「ちとからまちづくりフォーラム」等を通じて、専門家や再開発準備組合、地域住民、まちづくり団体との対話を重ね、「京王線の南北商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「再開発街区」を結ぶ回遊ネットワークの形成を図りながら、千歳烏山らしい賑わいと住みやすさが両立したまちづくりを進めてまいります。

	⑮ 京王線高架化や道路整備、用途地域変更等の計画全体像が一体的に説明されておらず、周知不足により権利者が影響を受けるなど区の進め方は不適切である。住宅地の商業地域への変更や高さ制限撤去、容積率緩和（７００％）等により高層マンション建設の前提条件が整えられた経緯を踏まえ、手続きや住民周知の不備を十分に認識することを求める。 ⑯ 高さ約１４０ｍ・約６００戸規模の再開発は地域に長期的な影響を及ぼすことから、権利者だけでなく地域住民との十分な対話と意見反映が必要である。また、再開発は建物整備だけでなく、既存商店の継続や子育て環境、防災活動、地域のつながりなど「生活の場」としての視点を重視すべきである。市街地再開発事業ありきではなく、住民との対話を踏まえて規模や高さ、用途構成などを再検討できるよう、都市計画等の決定前に十分な協議を行うことを求める。	
	⑰ 千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業等に反対する。個別面談や勉強会で意見を挙げても回答が得られず、反対意見に納得のいく説明をしないまま物事が進められている。意見交換会等での行政の対応も、住民の声に向き合う姿勢が感じられず、形だけの説明に終始していると考える。計画段階であるにもかかわらず保存期間経過を理由に資料を破棄して説明できず、権利者から議事録作成を念押しされるなど不審な点を感じ、誠意は全く感じられ	⑰⑱ 市街地再開発事業は、多くの権利者の生活や営業活動に関わる事業であり、事業を進めるに当たっては、権利者一人ひとりの事情や意向を丁寧に把握し、継続的な説明と対話を行うことが重要であると区は考えております。 一方で、関連する都市計画案は、市街地再開発事業の区域や土地利用の基本的な方針、公共施設配置、建築物

	ず、このままでは自分たちの生活が脅かされると感じている。 ⑱ 　世田谷区からの丁寧な説明がないまま計画が進められているため、地域に分断が生じている。居住地が十分な説明もなく勝手に商業地に変えられ、現在の商業エリアと住居エリアで利害が相反する事態を招いている。表面的にはもっともらしい計画に見えるが、当事者の目線に全く寄り添っておらず、一部の偏った意見のみで進められているため到底公平とは言えない。	のおおむねの規模など、まちづくりの基本的な枠組みを定めるものであり、個々の権利者の生活再建方法、補償内容、仮移転、権利変換等の具体的な内容を確定する段階ではありません。 　権利者の皆様から寄せられる不安や疑問につきましては、できる限り分かりやすい説明が行われることが重要であり、区としても、再開発準備組合に対する確認及び必要な指導・助言を行ってまいります。 　区としましては、市街地再開発事業は地域の将来に大きな影響を与える事業であることを踏まえ、今後の事業化の過程においても、関係権利者及び地域住民との対話を重ねながら、理解促進と合意形成に向けた取組みが継続されることが重要であると考えております。 　そのため、事業主体である再開発準備組合による説明や情報提供の状況を確認しながら、区としましても関係権利者の不安や懸念に適切に対応できるよう努めてまいります。
	１－２　地区街づくり計画の目標に関するもの （１）街の魅力（街並み・景観等）について ① 　駅前整備や防災性・利便性向上の必要性は理解するものの、高さ１４０m・延べ面積約８８，６００㎡という超高層建築物は、周辺の低層中心の街並みから大きく逸脱しており、その必要性に疑問がある。日影、風環境、景観、圧迫感、人口増加などによる住環境への影響を十分に評価するとともに、駅前広場や道路整備などの公共	１－２　地区街づくり計画の目標に関するもの （１）街の魅力（街並み・景観等）について ①～㉓ 　区としましても、千歳烏山駅周辺の魅力は、駅を中心として南北両側に広がる複数の商店街、個人商店や専門店の集積、路地空間が生み出す人と人との交流、歩いて楽しめるヒューマンスケールの街並みなどにあると認識しております。

	的整備と超高層化を一体視せず、建物の高さや規模を抑えた代替案についても検討すべきである。「ヒューマンスケールな街並みと良好な住環境の保全」の理念に沿った計画への見直しを求める。 ② 駅前に約１４０ｍの巨大な超高層マンションを建設することは、周辺地域から見た景観や街のスケール感を一変させてしまう。富士山が見える景色などを損なう威圧的な超高層建築は街の雰囲気にそぐわず、心の豊かさや地域のアイデンティティを破壊するため反対する。 ③ 高さ１４０ｍもの建物が立ちはだかることは景観を損ない、景色や空の見え方、日当たり、風など、今までの落ち着いた暮らしが大きく変わってしまうことがとても不安で心配である。 ④ ４０階建ての高層マンション建設による景観への影響や、それが本当に地域住民の望むものなのか疑問である。地域住民の意見を十分に聞き、計画を一度立ち止まって見直すことを求める。 ⑤ １４０ｍの高層マンション建設による日照阻害やビル風等の危険性、および親しんできた低中層中心の街並みや環境が大きく変化してしまうことに対し、強い不安を感じている。再開発自体を否定するものではないが、既存の商店街・住宅地・地域コミュニティと調	また、千歳烏山駅周辺地区は、区の都市整備方針において主要な地域生活拠点に位置付けており、地域住民の日常生活を支える商業、行政、文化、交流機能の維持・充実を図ることが求められております。 このため区では、令和３（２０２１）年６月に策定した千歳烏山駅周辺地域地区街づくり計画等において、「駅南北の交流と人々が集う魅力あるまちの形成」「回遊性のある魅力的な駅前商業空間の維持・増進」「安全で快適な歩行者空間の確保」「防災性の向上」を目標として位置付けております。 また、地区計画においては街並み誘導型地区計画制度を活用し、「５つの商店街の主要な道路に面する建築物の１階部分の住居系用途の制限」、「壁面の位置の制限」、「建築物高さの最高限度の制限」などを定めることにより、将来の建替え時においても商業機能が継続的に立地し、駅周辺の回遊性と賑わいが維持されることを目指しております。 さらに、市街地再開発事業は高層マンションの建設そのものを目的とするものではなく、「京王線連続立体交差事業」「駅前広場整備（世区街１４号線）」「補助２１６号線整備」「歩行者ネットワーク形成」「防災性向上」と連携しながら、駅周辺全体の利便性や回遊性の向上を図ることを目的としております。 特に、駅前広場南側地区においては、「歩行者空間」「広場空間」「商業機能」「交流機能」を整備するとともに、既存商店街との連続性や回遊動線の確保を図ること

	和し、将来にわたって住み続けたいと思える街づくりを優先すべきである。高層部を細くする等の工夫ではなく、根本的な建物の高さや規模そのものを抑える検討や、他の商店街の知見も参考にした活性化の方法を検討すべきである。 ⑥ 高さ１４０m、３４階建ての高層マンション建設に伴う、ビル風や日照阻害による住環境への影響を懸念する。高層建築物は強風や長時間の日陰を生じさせるおそれがあり、景観の変化も含めて街の環境悪化につながる可能性がある。また、風害、日照阻害、騒音などの影響について、公平・公正に評価・判断する仕組みが十分ではないとの不安があることから、住環境への影響を慎重に検証し、計画を見直すことを求める。 ⑦ 低中層の落ち着いた街並みと商店街が調和した等身大の生活空間を誇りと感じてきたが、１４０mの高層マンション建設は街の景観を支配し、コミュニティの分断や老後の安心した暮らしを損なうものであり耐え難い苦痛である。高さを抑え、千歳烏山らしい街並みを残せるよう見直しを強く求める。 ⑧ 計画区域予定図を見ると、区画道路７号を境に右側は従来建物を全撤去した高層マンション等の最新商業区域、左側は手付かずのままとなり、あまりにアンバランスでミスマッチな風景である。駅前の雑貨店や飲食店が並ぶ古いビルを撤去し、高架化される新しい千	で、駅利用者や来街者が周辺商店街へ回遊しやすい環境の形成を目指しております。 また、再開発準備組合においては、現位置再建を希望する権利者の生業継続や地域商業機能の継承に向けた検討が進められておりますが、区としても、既存商店街や個人商店が地域の重要な資源であると認識しており、新たな賑わいの創出と既存商業の維持・発展の両立が図られるよう求めてまいります。 文化機能や交流機能につきましても、駅周辺における地域活動や交流の場の確保は重要であると認識しており、駅前広場や公共的空間の利活用を含め、多様な世代が交流できる環境づくりが図られることが望ましいと考えております。 また、本地区の市街地再開発事業に係る建築物の規模につきましては、再開発準備組合が、駅前広場や歩行者空間、広場等の公共的空間の確保、権利者の生活再建及び共同化を前提とした土地利用計画を踏まえ検討を進めてきたものです。 一方、区としても、市街地再開発事業に係る建築物の規模に対して「周辺市街地との景観調和」「建物による圧迫感」「歩行者空間における見え方」「日影及び風環境への影響」「富士山への眺望などへの影響」については、重要な事項であると認識しております。 このため、今後の基本設計段階においては、区の「風景づくり計画」や「千歳烏山駅周辺地区地区計画」等に基づき、建築物の形態、色彩、素材、外構計画等につい

	歳烏山駅と区民センター広場を繋ぐ「駅ビル」を建設してはどうか。内外のテナントや憩いのスペース、１階にバスターミナルを併設すれば、街のイメージが一新し明るく活気あふれる。既存の買い物慣れた商業地域を撤去して新しい地区へ押し込むより、これまで十分に活用されていなかった区の広場を最大限利用することこそ新しい街づくりに有意義である。 ⑨ 千歳烏山の魅力は、商店街と住宅地が自然に共存する街並みや、空の広さと開放感のある景観にある。高さ１４０ｍの高層マンションは、景観や街のスケール感を大きく変え、日照や風環境、圧迫感など住環境への影響も懸念されることから反対である。また、烏山寺町や芦花公園、世田谷文学館など地域固有の魅力や文化的個性を守る観点からも、高層マンションを前提とした計画ではなく、利便性や防災性の向上と地域環境の保全を両立できる計画への再検討を求める。 ⑩ ３０年後、５０年後の将来像を見据え、１４０ｍ級の巨大な高層マンションは地域のスケールを根本から変え、人と人、店と地域の距離の近さという真の魅力を破壊するため反対する。気候変動への対応や老朽化後の課題も含めデメリットが大きく、より低層での再整備を強く求める。 ⑪ 千歳烏山の魅力は、個人商店が連なる商店街や住宅地が共存する	て、周辺環境との調和が図られるよう検討が進められることとなります。 こうした中、再開発準備組合が示している建物計画案においては、「低層部に商業機能等を配置し、人々が行き交い、人々の活動が感じられる街並みを形成すること」、「高層部を細くスリム化することで圧迫感の低減を図ること」、「地上部等において広場や歩行空間、植栽帯を確保すること」などにより、周辺環境への影響を軽減する考え方が示されております。 なお、本地区の景観形成に当たっては、単に法令上の基準に適合するだけではなく、駅周辺商店街との連続性や歩行者空間との関係性も重要であることから、今後の基本設計段階において、「建築物の形態・色彩・素材・外構計画」などについて、周辺景観との調和に十分配慮するよう求めてまいります。 また、区としては、千歳烏山駅周辺の景観や街並みは、単に建物の高さだけで決まるものではなく、商店街、広場、歩行者空間及び地域活動が一体となって形成されるものと考えております。 区としましては、千歳烏山の個性や魅力を形成している既存商店街、地域コミュニティ、人と人とのつながりなどを重要な地域資源として位置付けており、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、市街地再開発事業を契機として、「ちとからまちづくりフォーラム」等を通じて、専門家や再開発準備組合、地域住民、まちづくり団体との対話を重ね、「京王線の南北商店街」「烏山区民セ

	親しみやすい街並みにあり、高層マンション建設や大規模再開発によってそれらの価値が失われることを懸念する。特に、個人商店の減少やチェーン店化が進み、地域固有の商業文化や街の個性、住みやすさが損なわれるおそれがある。 高さ１４０ｍの高層マンションを前提とした再開発には反対であり、下北沢のような小中規模の建物を活かした整備や既存建物のリノベーションなど、地域特性を生かした代替案を検討すべきである。千歳烏山らしい商店街の魅力や街並みを守りながら、将来にわたって住み続けたいと思えるまちづくりへの見直しを求める。 ⑫ 急に進めようとしているように感じるため、先人たちが守ってきた環境を壊すのではなく、住民の声に耳を傾け意見を出し合い交流の場を開き、高層マンション以外の代替案も検討して誰もが住みやすい街づくりを目指すことこそが必要である。 ⑬ 千歳烏山の魅力は、商店街と住宅地が調和した街並みや、寺町、神社、祭礼、個人商店、広い空といった地域固有の文化・景観・生活環境にある。高さ１４０ｍの高層建築は、こうした千歳烏山らしさを損なうおそれがあり、本当に地域にふさわしいのかという観点から再検討すべきである。 また、まちづくりにおいては、単なる土地の高度利用や短期的な経済性ではなく、既存の商店街や小規模店舗、歩行者環境、住環境などの価値を維持・向上させることを重視すべきである。高さ１４０ｍの必要性や代替案を十分に検証するとともに、大型店舗中心で	ンター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「再開発街区」を結ぶ回遊ネットワークの形成を図りながら、千歳烏山らしい賑わいと住みやすさが両立したまちづくりを進めてまいります。

	はなく地域に根差した商業環境を維持し、次世代に何を残すのかという長期的な視点から、千歳烏山固有の魅力や文化的価値を活かした計画へ見直すことを求める。 ⑭ 千歳烏山らしい商店街の魅力や地域商業の歴史を継承しながら、新たな魅力を取り入れた商業環境の形成を求める。画一的な大型商業施設やチェーン店中心の開発ではなく、既存商店街や個人商店の活力を維持しつつ、個性ある飲食店やカフェなど多様な店舗が共存できる柔軟なテナント方針が必要である。 また、新たな商業機能の導入が既存商店街にどのような影響を与えるのかを慎重に検証するとともに、再開発後も個人商店や小規模事業者を支援し、既存商店街の賑わいが維持される具体策を示すことを求める。単なる利便性向上にとどまらず、千歳烏山固有の商業文化や地域性を活かし、世代を超えて人が集い、将来も住み続けたいと思えるまちづくりを望む。 ⑮ 開発そのものを否定するわけではない。地元住民の間では「超高層マンションは絶対に不要だが、商業施設や店舗が入るビルのみであれば地域の活性化に繋がるため賛成である」という声が圧倒的多数を占めており、これに強く同意する。現在の街のスケールに合った開発であるべきだ。 ⑯ 現在の千歳烏山駅周辺における歩行空間の狭さ及びゆっくりと過	

	ごせる休憩・交流空間の不足といった課題を指摘する。再開発に際しては、歩行者優先の安全な動線、ゆとりある広場、ベンチ、街路樹等の緑化、及び雨天対応空間を含めた回遊しやすい街区構成の整備を求める。単なる通過点ではなく、自然と人が滞在し交流が生まれる駅前空間の創出を要望する。 ⑰ 再開発による利便性向上や地域の発展については、期待している一方で既存の街並みや景観、落ち着いた住環境がこの地域の魅力と感じる。周辺に高層マンションが存在しない現在の環境は安易に失われてはならない。地域特性を大きく変容させる高層マンションを中核とした開発とする必要性は再検討してほしい。新たな価値を生み出すだけでなく、現在の地域の良さを生かし将来に残す再開発を求める。 ⑱ １４０ｍの高層マンション計画は反対である。低層の商店街に対し極端かつ調和を無視した唐突な景観であり、南側の公園整備も工夫がなく、魅力的な街にしようとする心意気が感じられない。また、権利者優先・住民後回しの計画に思える。南口のはっけん通りのような歩きやすい既存環境を活かし、駅前だけでなく周辺へも人の流れが広がるような、均整のとれた奥行きのあるまちづくりを求める。 ⑲ 回遊動線を一方的に仮定するのではなく、それ以外の小さな路地	

	も歩いて楽しい魅力的なまちづくりを検討すべきである。 ⑳ 世田谷区の街づくりフォーラムに参加すると、「千歳烏山らしさとは何か」がよく議論になる。さまざまな意見がある中で、多くの人々に共通する想いとして「多様性」「雑多」「それらの共存」というキーワードが浮かび上がる。 このような背景のもと、千歳烏山の街が再開発による新たな空間と、昔ながらの街並みや個性的な個人店などが共存する街になることを願っている。再開発はその起爆剤になると確信している。 ㉑ 低層で景観に配慮した建物整備と、多様な店舗が入る魅力ある商業環境の形成を望む。また、建て替えだけでなく、代替わりの時期を迎えた既存店舗を活用して若い世代や新規事業者の出店を促すなど、既存商店街の資産を活かした活性化策を推進し、地域に根差した商店街の魅力を維持・発展させることを求める。 ㉒ 千歳烏山駅の特急停車に伴う再開発の進展や高層マンション建設に期待を寄せたうえで、商業地区における分かりやすい動線の確保、地元に限定せず他地区からの集客も意識した賑わいづくり、世田谷区らしい上品な開発と迷惑な路上駐輪・駐車の排除、そして成城学園前駅のように円滑に利用できるタクシー乗り場・ロータリーの整備を要望する。	

	㉓ 再開発によって高層マンションや大型商業施設が建設されれば、周辺の地価が高騰し、昔ながらの地元小型店舗は生き残れず新規出店も困難になる。結果として大手チェーン店ばかりが立ち並び、千歳烏山ならではの魅力や特色が完全に失われてしまう。これが魅力あるまちづくりとは到底思えず、再開発を強行してつまらない街にしてしまった場合の責任の所在も不明確である。「地域住民主導で進めたため世田谷区に責任はない」とするのであれば、今すぐ立ち止まって計画を根本から考え直すべきである。	
	（２）千歳烏山の賑わいについて ① 従来型の高層マンション再開発は、店舗が入るだけの人工的な街を生み出し、ジェントリフィケーションを招き、個人商店や地域固有の文化を失わせるおそれがある。その結果、本来の賑わいや独自性を損なった均質的な街並みになりかねない。下北沢駅周辺において別のスタイルの再開発を成功させた世田谷区にふさわしくない。 ② 若い世代が定着し、将来にわたって活力のある街であり続けるためには、街の魅力向上や新たな住民の受け入れも重要である。一方で、高層マンションは単なる住宅供給にとどまるのではなく、若者が誇りを持って住み続けたいと思える魅力や価値を生み出すものであるべきだと考える。単に「人が住む箱」をつくるのではなく、千歳烏山の将来につながる街づくりとなることを求める。	（２）千歳烏山の賑わいについて ①～⑪ 区としましては、千歳烏山駅周辺の魅力は、駅を中心に南北両側にそれぞれ複数の商店街が密度高く広がり、個人商店や専門店の集積、路地空間などが織りなす、日常的な買物や交流のしやすさ、そして人と人とのつながりによって生み出されている温かみのある地域コミュニティにあると認識しております。 また、千歳烏山駅周辺地区は、「世田谷区都市整備方針」において「主要な地域生活拠点」に位置付けており、単に商業機能を集積させるだけでなく、商業、サービス、交流等の機能を充実させ、区民の日常生活を支える拠点としての役割を担うことが大切であると考えております。 区が、本地区において市街地再開発事業や関連する都市計画道路等の整備によって実現を目指している「賑わ

	③ 整備予定の歩行者回遊通路や広場に関し、施設内のオープン空間と既存の路面商店街が分断されることなく一体となって回遊できる動線計画及び具体的施策の明確な提示を求める。千歳烏山が持つ賑わい、住みやすさ、及びコミュニティの質を損ねることなく、既存の街の価値を単に新しく置き換えるのではなく「既存の価値を高める」計画となるよう、再検討及び慎重な調整を求める。 ④ 本再開発が当初から大手不動産会社による高層マンション建設を前提に進められており、それ以外の将来案が提示されていない点に強い疑問を呈する。高層マンション建設は集客効果が薄く商店街の衰退や公的資金（補助金）の浪費につながると指摘し、狭小スペースを活かした低予算の水族館等、ファミリー層を誘引し多方面からの集客や商店街の活性化に資する代替案の検討を求める。特定企業の利益を優先せず、住民をないがしろにしないことを求める。 ⑤ 千歳烏山の現状に大きな不便はないとしても、将来にわたり活気ある街であり続けるためには、新たな魅力や人を呼び込む視点も必要である。隣駅の仙川が教育施設や文化的な魅力によって多くの人を引きつけている一方、千歳烏山はかつての商店街の賑わいが薄れつつあるとの認識が示されている。高層マンション計画を検討するのであれば、単なる住宅供給にとどまらず、街の活気や文化的な魅力の向上につながり、若い世代が誇りを持って住み続けられる将来性のあるまちづくりとなることを期待する。	い」とは、来街者数や人口の増加のみではなく、地域コミュニティと商店街、歩きやすく回遊できる歩行者空間や交流空間などが有機的に結びつき、人々が回遊し滞在できる都市環境であると考えております。 このため、本地区では、京王線の開かずの踏切の解消にあわせ、駅前広場や歩道状空地、広場空間や商業空間等を一体的に整備し、駅利用者が再開発事業の街区だけでなく、既存商店街へも自然に回遊できる環境を形成することが重要であると考えております。 区としましても、千歳烏山の魅力は個人商店や専門店の集積等、既存商店街が形成してきた地域性にあると認識しており、再開発街区が既存商店街と競合するのではなく、商店街との連続性や回遊性を高めることにより、駅周辺全体の魅力向上につながることが重要であると考えております。 さらに、駅前広場南側地区の再整備においては、防災性向上や交通結節機能強化とあわせて、地域住民が日常的に利用できる広場や交流空間の確保も重要な課題であると認識しております。 施設構成や公共的空間の具体的な活用方法については、今後の事業計画及び建築計画の検討の中で具体化されることとなりますが、区としましては、単なる通過動線ではなく、多様な世代が滞在し交流できる駅前空間となるよう、地域の意見も踏まえながら再開発準備組合と協議してまいります。

	⑥ 烏山駅周辺には広い駐車場がないため、現状では他の駅へ買い物客が流出している。客足を引き留めるためには、大規模なストアや広場、料金の安い（または無料の）駐車場、および多様な店舗が集まるエリアが必要である。近隣の成城学園駅や仙川駅に対抗し沿線駅相互の共栄を図ることを望む。 ⑦ 京王線の連続立体交差事業や駅前整備に伴う課題を踏まえ、当初は反対であったものの、千歳烏山が変化する必要性を理解するに至った。近年は個人店の減少などにより地域の賑わいが低下しており、隣接する仙川や調布に人が流れている現状がある。世田谷区の街づくりフォーラムでも、地元高校生が放課後に仙川へ移動して過ごしている実態が紹介されている。将来にわたり地域の魅力を維持・向上させるためには、駅周辺の再整備を契機として、千歳烏山も新たな活力を生み出すまちづくりを進める必要があると考える。 ⑧ 本事業を再開発ビル単体の計画として捉えるのではなく向かい側の既存店舗や周辺商店街、駅前広場、高架下の再利用なども含めた地域全体のまちづくりの視点が極めて重要であるため、再開発を契機として地域全体でどのような街並み・景観・賑わいを形成していくのかについて地元住民や商店街等を交えた議論の場を継続的に設け、そこで出された意見をしっかりと計画に反映させることを強く希望する。	また、令和７年度に実施した「ちとからまちづくりフォーラム」などの取組みを通じて、子ども・若者、子育て世代、高齢者、商店街など、多くの地域の皆様から駅周辺のまちづくりについて、様々なご意見やアイディアをいただいております。 区としましては、今後もこうした地域の皆様との対話を重ねながら、千歳烏山がこれまで育んできた商店街の魅力や地域コミュニティを継承しつつ、駅前広場、商業空間、交流空間及び公共空間が一体となった、千歳烏山らしい賑わいの創出を目指してまいります。

	⑨ 駅前整備や安全性・利便性の向上、商業の活性化といった駅周辺のまちづくりを進めること自体には賛成である。一方で、長年地域に親しまれてきた既存の店舗や商店街を大切にし、それらを新しい世代へと引き継いでいくようなまちづくりを要望する。 ⑩ これまで以上に明るく活気のある便利な烏山になることを大いに期待しており、地域の今後の発展や新しい街づくりを楽しみにしている。 ⑪ 街は適切な維持・整備を行わなければ衰退していくと考える。今回の再開発には反対意見も多く出ているようだが、事業が中止となれば街の活性化の機会は当面失われてしまう。 かつて本地域で甲州街道沿いへの中央線誘致の話があった際も、反対運動で見送られた歴史があると聞く。その後京王線が開通したものの、結果としてＪＲ沿線地域と比べ発展の規模に差が生じることとなった。 街の開発は実施できるタイミングで着実に行うことが重要であり、現在はまさにその機が熟した時期と捉えている。今回の再開発事業をぜひ推進するよう要望する。	
	（３）計画について ① 容積を縦に伸ばして確保する「保留床」に頼るのではなく、鉄道	（３）計画について ①～⑱ 千歳烏山駅周辺地区につきましては、令和７（２０２

	事業者である京王電鉄との合意に基づき、横に広がる高架下スペースを魅力的にデザインして活用すべきである。そして、そのスペースを駅前広場計画によって立ち退きを余儀なくされる権利者や個人事業者、小規模事業者に提供することを提案したい。これからのまちづくりは、縦に伸ばすのではなく、横に広げて容積を確保する手法へ転換するべきである。 ② 千歳烏山駅周辺住民の立場から、駅前広場整備や交通結節機能の向上、防災性向上等が目的と理解しているが、事業の必要性・公益性・周辺環境への影響、公共施設への負荷、住民参加手続の適正性等についての十分な説明を欠いたまま進める拙速な都市計画等の決定に反対する。特に高さ約１４０m・地上３４階規模の超高層建築物は地域特性や既存の住環境との整合性を欠くため、世田谷区に対し現行計画の再検証、内容の見直し、および都市計画等の決定の延期を要望する。 ③ 高層化は旧態依然とした考え方であり、現代の主流は低層化である。高層化という発想は百害あって一利なしと考えられ、広く海外の先導事例等を参考にしつつ、街の主役である住民の声を十分に反映させた計画案を求める。 ④ 「高度利用地区」「第一種市街地再開発事業」「地区計画」等の変更案・事業案に対し、過度な高層化（高層マンション建設）を回避	５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、本地区について「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と賑わいづくりを進めるために、「商店街への通過交通の流入を抑制」し、「歩きやすく回遊性のある商業環境の魅力アップ」を図り、安全で快適な歩行者空間の整備を進めるほか、「駅南北の回遊性向上」、「防災力や交通結節機能の強化」、「魅力ある駅前商業空間の形成」を図ることとしております。 特に、京王線の連続立体交差事業の進捗に伴い、駅前広場、補助２１６号線、南北回遊動線を一体的に整備し、これらと連携しながら、駅前に求められる都市機能の更新や公共空間の整備を進めることが求められています。 本地区では、駅前広場整備後の街区について、商業機能の維持・更新、防災性の向上、歩行者空間及び広場空間の確保、権利者の生活再建、土地利用の更新等を総合的に実現する必要があると認識しており、市街地再開発事業は、公共施設整備と民有地の共同化を一体的に進めながら、既存権利者の居住及び営業の継続を可能とする制度であり、区としては本地区の課題解決に有効な手法であると判断しておりますが、高さ１４０mそのものに公共性があるとは考えておりません。

	し、都市機能・住環境・景観の調和を確保することを求める。「主要な地域生活拠点」としての位置づけは商業・業務・交流機能の充実や回遊性向上の重視であり、超高層住宅建設を必然化するものではないため、高層化の必然性がないことを踏まえた適切な高さ制限および容積調整を行うよう要求する。 ⑤ 本地区における「主要な地域生活拠点」としての理念は超高層住宅の建設を前提とするものではなく、住環境・景観・防災・交通の調和を重視する都市空間の形成を求めるものであるとし、世田谷区に対し、本都市計画等が地域住民の生活環境と都市の持続的発展に資するよう慎重かつ適切な判断を求める。 ⑥ 烏山地域の世田谷区都市整備方針における地域生活拠点としての位置づけ自体は区内全体のバランスが取れていると理解できるものの、今回の地区街づくり計画（変更案）は超高層ビルの再開発を行うためのものでありその位置づけから大きくかけ離れていると感じており、さらに「歩道状空地」についてもどれほどの権利者が正確に理解し今後の建て替え計画を把握した上でこの計画変更を考えているのかについて大きな疑問を感じる。 ⑦ 地区街づくり計画は単なる都市計画法上の手続にとどまらず世田谷区が掲げる「参加と協働」に基づき住民とともに街の将来像をつくるための重要な計画であるべきであり、京王線連続立体交差事業	一方、本地区では、駅前広場と一体となった歩行者空間、歩道状空地、広場空間、防災上有効なオープンスペースの公共的空間を確保する必要があり、これらは公共利用に供される空間であり、その部分には建築物を配置することができません。 その上で、新たに建築する建築物内に権利者が従前の生活や生業を継続するために必要な住宅機能や、活気と賑わいに寄与する商業機能としての床面積を確保する必要があります。 区では、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準」に基づき、広場や歩道状空地等の公共的空間の確保をはじめとする公共的な貢献等を総合的に評価し、基準となる容積率５００％に２００％を加えた７００％を最高限度とする都市計画案としております。 また、再開発準備組合が検討している建物計画案では、権利者の住宅・商業等の必要な床部分や共用部分、設備空間等のほか、活気と賑わいづくりに寄与する商業床を確保しつつ、日影や圧迫感、風環境への影響を低減するため、建物上部を細くするなどの検討が行われており、その結果として高さ約１４０ｍの規模が示されております。 したがって、今回の本計画案は、高層建築物の建設自体を目的とするものではなく、公共空間の創出や防災性の向上、歩行者空間の確保、権利者の生活再建などを総合的に実現することであり、土地利用計画として整理しているものです。

	や駅前広場・補助２１６号線の整備、市街地再開発等が同時並行して進み地域の姿が大きく変わろうとしている今だからこそ、事業を急いで進めること以上にそこで暮らす多様な人たちが将来像を十分に理解し納得できるまで時間をかけて対話を行うことが極めて重要である。 ⑧ 再開発後は、建物や広場の整備にとどまらず既存商店の継続、地域コミュニティ、多世代交流、防災活動、子育て環境、誰もが居場所を持てる公共的空間等を含めた「生活の場」としてのまちづくりが必要である。市街地再開発事業の実現を前提として地区街づくり計画を変更するのではなく住民との対話の結果に応じて規模・高さ・用途構成等の再検討の余地を必ず残すべきであり、都市計画等の決定後に対話を続けるのではなく決定する前だからこそ住民との対話を十分に重ねてその結果を計画に反映させることを求める。 ⑨ 千歳烏山地区は今後さらに拠点性の向上が期待される地域であるからこそ、将来を見据えたより良いまちづくりが求められる。しかし、駅前空間は再開発区域外の住民にも大きな影響を及ぼすことから、高さ１４０ｍの高層マンション建設については、その必要性や妥当性に関する十分な説明が不可欠である。また、周辺住環境への影響を最小限に抑えるため、環境配慮や建築形態に関する厳格な基準を設けた上で、慎重に計画を検討することを求める。	ご意見にある低層・中層案を含む代替案の作成や、既存資産を活かしたリノベーションのほか、高架下空間の活用等につきましては、駅周辺のまちづくりに関する様々な考え方として受け止めております。 一方、区は本計画案の作成に当たり、上位計画との整合性や公共公益性、土地利用の妥当性、都市基盤整備との連携、回遊性の向上等を確認した上で、再開発準備組合から提出された準備組合案を本計画案として取りまとめております。 なお、高架下空間につきましては、京王線の連続立体交差事業の進捗に応じて検討される重要な空間であると認識しておりますが、関連する都市計画案や本計画案の区域外であり、その具体的な利用内容を定めるものではありません。 区としましては、本計画に対し賛成意見及び反対意見の双方があることを認識しており、今後も計画内容や検討経緯について分かりやすい情報提供に努めるとともに、地域の皆様との対話を継続してまいります。

	⑩ 地区街づくり計画の変更案には反対する。千歳烏山駅周辺の街づくりにおいては、駅前の利便性や防災性の向上だけでなく、現在形成されている商店街や地域コミュニティ、住宅地としての落ち着いた環境、そして街並みの魅力を維持・発展させることが重要である。大規模な高層住宅を建設して土地の高度利用を図ることだけが、駅前の賑わいや防災性・利便性を実現する唯一の方法ではない。現在の商店街や地域の商業機能を活かしつつ、駅前広場、歩行者空間、道路、防災性等を改善していけるような、低層・中低層を中心とした街づくりについても比較検討すべきである。 ⑪ 駅前の安全性向上や歩行者空間の整備、商業機能の更新の必要性は理解するものの、高さ１４０ｍの高層マンション建設は別に検討すべきであり、その必要性や妥当性について十分な説明がなされていない。商業施設中心の開発への見直しや住民との対話を求めるとともに、情報公開や手続の適正性を確保した上で、計画を拙速に進めることなく慎重に再検討することを求める。 ⑫ 本計画案について反対である。 ⑬ 大規模な住宅供給による人口増加を目指す手法ではなく、既に住んでいる住民が住み続けられる街づくりを重視すべきである。既存の千歳烏山の良さやコミュニティを活かしつつ、規模を抑えた整備	

	や歩行者空間優先整備など「既存の街の価値を高める再開発」への転換を求める。 ⑭ 千歳烏山駅前の再開発計画に対して「駅前に墓標は要らない」として威圧的な超高層建築物の出現を強く拒絶するとともに、地域住民の生活を奪うような再開発は決して看過できないとして計画に断固反対する。 ⑮ 商業地区Ｂの変更理由として回遊性の向上が挙げられているが、現状でも十分である。防災面でも再開発が必要な木造密集地域ではなくＲＣ造が多い上、京王線の高架化によって南北の交流は自然と増えるため、総じて開発の正当な理由にはならない。土地の高度利用と称して高層マンション化し、税収増加のみを狙う意図が透けて見える。 ⑯ 千歳烏山駅周辺地域地区街づくり計画の変更案に賛成する。京王線連続立体交差事業を契機とした防災性の向上、商業地の魅力創出、住宅地のみどりの保全等を推進し、安全で快適な街づくりを進めるという基本方針に同意する。特に商業地区Ｂにおける目的達成には、敷地の統合や土地の高度利用がどうしても必要であると考え、本街づくり計画の変更に賛成する。	

	⑰ 防災力・交通結節機能の強化や、主要な地域生活拠点にふさわしい活気と魅力ある賑わいづくりの推進は非常に重要であると考え、地区街づくり計画の変更内容に賛成する。 ⑱ 本計画案に賛成である。	
	（４）交通環境について ① 千歳烏山は特急停車駅であるにもかかわらず、駅前や道路が狭い。駅前整備や高層ビル建設によって街が変わり、車やバイクの駐車場が整備されることを望む。隣駅の仙川が大きく発展したように千歳烏山も今後発展し、今後も特急停車駅であり続けるためにも、ぜひ本計画を推進することを求める。 ② 通勤通学ラッシュ時の著しい混雑や、夕方・休日の駅前商店街での歩行の負担・ストレスを解消するため、歩行者・自転車・自動車の動線分離、バリアフリー動線の確保など交通利便性や歩行者環境の改善を求める。 ③ 高齢者や負傷者等の歩行負担軽減のため、烏山区民センター周辺のみならず、６番街から旧甲州街道沿いの商店街等にベンチや椅子等の休憩場所を整備することを要望する。	（４）交通環境について ①～⑦ 区では、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス及び交流機能が充実し、区民の日常生活を支えるとともに、地域外からの利用も多い「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、「商店街への通過交通の流入抑制」、「安全で快適な歩行者空間の形成」、「駅南北の回遊性向上」「防災力及び交通結節機能の強化」「活気と賑わいのある駅前商業空間の形成」を図ることとしております。 京王線の連続立体交差事業により開かずの踏切の解消及び南北市街地の一体化が図られることから、これを契機として、駅前広場整備、補助２１６号線及び市街地再開発事業を一体的に進めることとしております。 区としましては、これらの事業はそれぞれ独立した事業ではあるものの、交通結節機能の向上、防災性向上及び駅周辺の土地利用更新という共通の目的を有してお

	④ 車イスやベビーカーの円滑な通行を阻害する路面のガタガタした道を解消し、安全で通りやすいフラットな通路へ改修することを要望する。 ⑤ 自転車や車の交通ルールの変更に対応できる安全な道路作りや、バスターミナル、タクシー乗車場、および多目的広場の整備については必要であり賛成である。 ⑥ 自動車中心の都市計画ではなく、車椅子を使用する障害者を含めた歩行者及び自転車利用者の視点に立ったまちづくりを目指すべきである。本計画には歩行者の回遊動線は存在するものの、当該地区で利用の多い自転車利用者の動線及び駐輪場に関する計画が一切ない。 ⑦ 道が狭いので、再開発と一体でできるとよいと思う。	り、一体的に進めることにより相乗的な効果が期待できるものと考えております。 千歳烏山駅周辺では、歩行者、自転車及び自動車が錯綜し、安全で快適な通行環境の確保が課題となっております。 補助２１６号線につきましては、計画幅員を１６ｍとする都市計画道路であり、歩道と車道を分離し、歩道につきましては、誰もが安全で快適に通行できるユニバーサルデザインに配慮したものであり、駅前広場（ロータリー）につきましても、駅の南北に分かれたバス路線を駅前広場に集約し、タクシーや障がい者用車両停車スペースを整備するとともに、既存商店街への交通流入に配慮しながら、交通結節機能の強化を図るものです。 また、市街地再開発事業においては、駅前広場と連続した歩行者空間や広場空間を確保し、歩行者の安全性及び回遊性の向上を図ることとしております。 区としましては、本計画案は高層建築物の建設そのものを目的とするものではなく、公共空間の創出、防災性の向上、商業機能の維持及び更新、権利者の生活再建、土地の合理的かつ適正な高度利用を総合的に実現するための土地利用計画として位置付けるものです。 建築物の規模につきましては、公共的空間の確保や権利者床及び商業床の確保、周辺環境への配慮等を踏まえて検討された結果として示されているものと認識しております。

		区としましては、京王線の連続立体交差事業、補助２１６号線、駅前広場及び市街地再開発事業を連携して進めることにより、開かずの踏切の解消、防災性の向上、歩行者環境の改善、駅南北の回遊性向上、交通結節機能の強化、魅力ある駅前空間の形成を実現し、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成を目指していくことが重要であると考えております。 また、事業に対して賛成及び反対双方の意見があることを十分認識しており、今後も事業の進捗や交通計画等に関する情報提供に努めるとともに、地域の皆様との対話を継続しながらまちづくりを進めてまいります。
	１－３　建築物の容積率の最高限度に関するもの 建築物の容積率の最高限度について再検討を求め、特に指定容積率を７０/１０にまで引き上げることに反対する。容積率が大きいほど、高層化による区の税収増やデベロッパーの利益になることは理解するが、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成への効果は希薄である。	１－３　建築物の容積率の最高限度に関するもの 区では、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス及び交流機能が充実し、区民の日常生活を支えるとともに、地域外からの利用も多い「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、「商店街への通過交通の流入抑制」、「安全で快適な歩行者空間の形成」、「駅南北の回遊性向上」「防災力及び交通結節機能の強化」「活気と賑わいのある駅前商業空間の形成」を図ることとしております。 また、本地区では、京王線の連続立体交差事業を契機として、駅前広場、補助２１６号線及び市街地再開発事業を一体的に進めることにより、これらの地域課題を総

		合的に解決することを目指しています。 本計画案における容積率の最高限度は、当該区域の土地利用の適正な増進にも配慮しつつ、良好な環境の街区形成、保持することを目的として定められるもので、商業地区Ｂの土地利用の方針では、「補助２１６号線及び駅前広場の整備にあわせ、市街地再開発事業により、住宅施設と商業・業務施設が調和した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し、土地の合理的かつ適正な高度利用と防災性の向上を図る」こととしており、容積率の最高限度を定めておりません。 また、本事業では、「公共的空間の確保」として、駅前広場との一体的な歩行者空間、広場空間、歩道状空地、防災上有効な空間を整備することとしており、これらの空間は公共的な利用に供されるものであり、今後の基本設計等において具体化されるものとなります。 区としましては、ご指摘の「防災」と「みどり」について、公共空間の設計が具体化される中で、計画に反映されるよう事業主体である再開発準備組合に対し、必要な指導・助言を行ってまいります。
	１－４　建築物等の高さの最高限度に関するもの ① 交通結節機能の強化や防災性の向上、歩行者空間の確保、権利者の生活再建といった公共的目的と、高さ１４０m、容積率７００％の高層マンション建設は必ずしも一体ではなく、その必要性につい	１－４　建築物等の高さの最高限度に関するもの ①～⑪ 区では、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス及び交流機能が充実し、区民の日

	て十分な説明がなされていない。なぜ１４０ｍの超高層建築が必要なのか、低層・中層案との比較や事業収支を含めた合理的な根拠を示すとともに、代替案との比較検証結果や公共的利益との関係について分かりやすく説明することを求める。 ② 高さ１４０ｍの超高層建築物は、従来の地域のスケールから大きく逸脱しており、地域に長く住み続ける住民の生活環境を犠牲にしてまで建設する必要性は認められない。また、世田谷区がこれまで進めてきた高さ規制の考え方との整合性にも疑問があり、なぜ８０ｍや１００ｍではなく１４０ｍが必要なのかについて十分な説明が求められる。あわせて、南側商店の立ち退きや馴染みの店舗が失われることへの不安があることから、計画の再検討を求める。 ③ 世田谷区が高さ規制を通じて良好な市街地環境の維持を図ってきた中で、本計画において高さ１４０ｍの超高層建築を可能とすることには強い疑問がある。１４０ｍという高さの必要性や妥当性について、合理的かつ客観的な根拠を明確に示すべきである。また、高さ制限の大幅な緩和は将来的な高層化の連鎖を招くおそれがあるため、周辺地域への波及影響も含めて慎重に検討することを求める。 ④ 再開発及び駅前整備そのものに反対するものではない。問題の本質は、再開発を実現するための手段として、地域に１４０ｍもの高層マンションを建設することが真に必要なのかという点にある。	常生活を支えるとともに、地域外からの利用も多い「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、「商店街への通過交通の流入抑制」、「安全で快適な歩行者空間の形成」、「駅南北の回遊性向上」「防災力及び交通結節機能の強化」「活気と賑わいのある駅前商業空間の形成」を図ることとしております。 また、本地区では、京王線の連続立体交差事業を契機として、駅前広場、補助２１６号線及び市街地再開発事業を一体的に進めることにより、これらの地域課題を総合的に解決することを目指しています。 市街地再開発事業に係る都市計画案では、駅前広場と連続する歩行者空間、広場、歩道状空地等の公共的空間を確保するとともに、既存権利者の生活再建及び生業継続を図る必要があります。また、主要な地域生活拠点として求められる商業機能や交流機能についても維持・更新する必要があります。 このため、市街地再開発事業においては、こうした地域課題の解決に加え、公共的空間の創出や権利者の生活再建、商業機能の維持更新などを同時に実現するために必要な床面積を確保することが前提となります。 一方で、広場や歩道状空地等の公共的空間を確保することにより、建築可能な敷地面積は一定の制約を受けることとなります。 その結果、駅前広場南側地区では一定の高度利用が必要となり、関連する都市計画案では、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準（令和６（２０２４）年３

	⑤ 計画書では建築物等の高さの最高限度が１４０ｍとされているが、これはあまりにも高すぎるのではないか。世田谷区役所周辺の建物と同様に、高さの上限は４５ｍ程度が望ましい。 ⑥ 単に容積率を最大限活用し住宅建設数を増やすために１４０ｍの高さが設定されているのであれば、地域住民の生活環境を犠牲にして認めるべきではない。１４０ｍという高さを必要とする客観的根拠・費用対効果・公共的利益を明らかにし、住民の納得が得られるまで計画を進めるべきである。 ⑦ 烏山区民センター前の広場に高さの最高限度１４０ｍの高層マンションを建設する案には断固反対する。商店街の雰囲気を壊し、周辺の小中学校の定員満員問題等の影響も大きいため、地元区民の声を聞いて計画を中止するよう求める。 ⑧ 建築物の高さ制限を１４０ｍにすることに反対する。高層化による区の税収増やデベロッパーの利益になることは理解するが、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」の形成への効果は希薄である。	月)」に基づき、公共的貢献等を総合的に評価した上で、容積率の最高限度を、基準となる容積率５００％に２００％を加算した７００％を最高限度としております。 その上で、この再開発準備組合が作成した建物計画案では、広場や歩道状空地等の公共的空間を確保するほか、商業機能を主として低層部に配置すること、日影、圧迫感及び風環境への影響低減を図ること、良好な居住環境を確保することなどを前提として検討が進められております。 また、居住部分については、日影や圧迫感、風環境への影響の低減を図るとともに、共同住宅として必要な採光等の居住環境を考慮するため、建物上部を細くするなど建物形状の工夫が検討されており、こうした諸条件を踏まえた結果として、高さ約１４０ｍの建物の計画案が示されております。 なお、この容積率の最高限度７００％及び高さの最高限度１４０ｍは、関連する都市計画として建築物の上限を定め、本計画においては建築物の高さの最高限度を定めるものであり、建築物が必ずその高さ又は規模となることを定めるものではありません。 また、区としましては、１４０ｍという高さそのものに公共性があると考えているものではなく、公共的空間の確保、権利者の生活再建及び主要な地域生活拠点に必要な都市機能の形成を総合的に実現する建築計画の検討結果として、現在の建物計画案が示されているものと認

	⑨ 世田谷区が予定地の地区変更により高さ制限を解除した際、このような超高層建築の計画になるとは予想できなかったかもしれないが、高さ制限の解除は誤りであったとして今からでも撤回することを求める。下北沢の再開発で計画が見直されたように、本計画についても見直しを行っていただきたい。 ⑩ 高度利用地区や第一種市街地再開発事業は過度な高層化を必然化する制度ではないため、住環境への配慮や景観軸の保全に向け、地区街づくり計画等への高さ制限（絶対高さ４５ｍ以下または１５階以下）の追加と、容積率上限抑制による商業・業務中心の複合化誘導を求める。 ⑪ 世田谷区が高度地区の設定等により建築物の高さを制限し良好な市街地環境の維持に努めてきた方針に対し、本計画において１４０ｍもの超高層マンションを可能とする都市計画等の変更のあり方に疑問がある。１４０ｍとすることで具体的にどのような公共的利益が生じるのか、並びに１００ｍ、８０ｍ、及び６０ｍ等の規模では目的を達成できない理由に関する具体的な比較及び検証が示されていない。	識しております。

	２．その他の意見に関するもの （１）建築物の維持管理について ① 千歳烏山駅前広場南側地区における３４階、高さ約１４０m規模の高層マンション計画に反対する。権利関係の複雑さから建物の老朽化や機能低下時に役割責任分担が問題となって対応が難航するリスクの高い高層集合住宅等を公共性の高い駅前に建設することは、機能不全時の社会的負担や後世への社会的リスクが大きすぎる。 ② 烏山に高層マンションを建設することは税金の無駄遣いであり、烏山に建てる意味が見出せない。高価格帯の住宅供給に伴い、近隣トラブルの増加、数十年後の管理や環境問題、防犯やごみ問題など懸念事項がある。自身が高層マンションに住むとすれば他地域を選択すると考えられる。 ③ 老朽化した高層マンションは、将来的に大規模修繕や建て替えが困難となり、地域にとって大きな負担となるおそれがあるため懸念している。 高層マンションは、災害時の居住者対応や、将来の建て替えに伴う多数の区分所有者間の合意形成が難しいという課題を抱えている。また、投機目的で所有される可能性もあり、そのような施設を新たに建設する必要性には疑問がある。 今後１０年、２０年後に必要となる大規模修繕では、高層マンション特有の高額な修繕費を居住者が負担できるのか不安がある。人	２．その他の意見に関するもの （１）建築物の維持管理について ①～⑧ 区としましても、大規模共同住宅における将来の適切な維持管理や大規模修繕、建替え等に関する課題は重要であると認識しております。 区では、「世田谷区第四次住宅整備後期方針（令和８（２０２６）年４月)」においてマンションの維持・再生支援を位置付けるとともに、「マンションの管理の適正化の推進に関する法律（令和２（２０２０）年改正)」に基づき、「世田谷区マンション管理適正化推進計画」を策定し、区内マンションの適正な管理及びマンション再生に関する取組みを進めております。 市街地再開発事業により整備される共同住宅についても、他の区内マンションと同様に、区分所有者等により管理組合が設立され、管理規約や長期修繕計画等に基づいて維持管理が行われることとなります。 なお、将来の維持管理や修繕計画、管理運営の具体的な内容については、今後の事業計画等の検討の中で事業主体となる再開発準備組合により整理されるものであり、区としましては、事業主体に対し、関係法令や各種指針等を踏まえた適切な検討を行うよう求めてまいります。 また、空室化、所有者と居住者の分離、短期利用等に伴う地域コミュニティへの影響につきましては、区としても社会的な課題として認識しておりますが、その発生

	口減少や空き家の増加が進む中、将来のリスクとなり得る高層マンションの建設には反対である。 ④ 建築物と約６００戸の住宅を整備するのであれば、その規模に見合った地域運営のルールが必要である。現在の計画案では、住戸の非居住化や短期賃貸化、民泊利用による管理面、生活環境面の課題への対応が十分に示されていない。宿泊関連用途や短期賃貸の取扱いについて、地区街づくり計画等や管理規約等における対応方針を明確に示すことを求める。特に民泊については、騒音やごみ出し、防犯面への影響が懸念されるため、具体的な対策を講じるべきである。 ⑤ 武蔵小山駅前の４１階建て高層マンションでは、１階の一等地にあるスペースが暗いままテナント募集の張り紙が出されている実情があると聞く。千歳烏山においても、同様の問題が発生することが予測される。 ⑥ 約６００戸規模の住宅開発について、住戸が実際には居住されず短期賃貸や管理不全の状態に置かれた場合、その影響は建物内にとどまらず、管理組合の機能不全、ごみ出しルールの不徹底、共用部や外構の荒廃、夜間の生活環境の悪化として周辺住宅地にも及ぶことが懸念される。また、自治会活動への影響、地域コミュニティの維持、治安、民泊や投機的保有への対応など、多様な課題への事前	状況は市場動向や管理状況等の様々な要因に左右されるものであり、現時点において将来の状況を予測することは困難です。 一方、本事業は高層マンションの建設自体を目的とするものではなく、京王線連続立体交差事業や駅前広場、補助２１６号線の整備等の都市計画事業と連携しながら、「交通結節機能の強化」「防災性の向上」「回遊性のある歩行者空間の形成」「公共的空間の確保」「権利者の生活再建」など、千歳烏山駅周辺地区が抱える課題の解決を図ることを目的としております。 区としましては、今後も関係法令及び計画に基づき、適正な管理及び良好な住環境の形成に資する取組みを進めるとともに、事業主体となる再開発準備組合に対し必要な情報提供及び助言を行ってまいります。

	検証が必要である。再開発は完了後こそが街づくりの本番であり、人口増加や居住者の多様化を見据え、行政コストや管理体制、対応責任の所在を明確に示さないまま、規模の緩和だけを先行して確定させることには反対する。 ⑦ 高層マンションは将来の修繕、建替えについて考えられたものではなく、将来的に住民の理解が得られず建て替え不能となる問題負の遺産化が懸念される。ビル風や日照問題への悪影響も心配であり、そこまで高層化する必要性に疑問を呈するとともに計画の見直しを求める。 ⑧ 千歳烏山駅周辺地区の「地区計画」等における「地区区分・商業地区Ｂ」の「変更後」、すなわち高層マンション建設に反対する。高層マンションのリスクについては、建築界のノーベル賞といわれるプリッカー賞を受賞した著名人が動画サイトで語っている通りである。	
	（２）人口増加について ① 約６００世帯の急激な人口増加に伴う駅や周辺環境の混雑・許容量超過は、地域住民の生活環境を著しく阻害する。過剰な開発・拡張ではなく環境保全を重視すべき時代において、将来の人口減少や取り壊しを踏まえても、高層マンション建設はハイリスクであると考える。	（２）人口増加について ①～⑥ 本事業により約６００世帯の人口増加が見込まれることについては、区としても認識しております。 一方、千歳烏山駅周辺地区は「世田谷区都市整備方針」において、商業・サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地区外に居住す

	② 現行においても著しい混雑状態にある京王線や駅施設への影響を踏まえ、本計画による大規模な人口増加には強い懸念がある。約１４０m、約６００戸規模の高層マンションの建設により、通勤、通学時間帯の列車やホームの混雑がさらに悪化し、既存住民の生活環境に大きな影響を及ぼすおそれがある。 京王線は既に高い混雑状況にあり、地域には代替となる大容量の公共交通機関も存在しないことから、本計画による人口増加が交通インフラに与える影響について、沿線他駅の開発による累積的な影響も含めて十分な検証を行うべきである。あわせて、鉄道事業者と連携した輸送力の増強など、具体的な対策を示さないまま開発を進めるべきではない。 ③ 千歳烏山は現状においても人口密度が高く、通勤・通学時間帯の駅や電車の混雑が著しい地域である。約６００戸規模の住宅供給に伴う人口流入により、駅利用者や交通量、自転車及び歩行者の往来が増加し、京王線、駅周辺道路、駐輪場、学校、保育施設、医療機関、防災体制など地域基盤への負荷がさらに高まることを懸念する。 また、高層マンション建設による人の流れの変化や災害時の影響、ビル風をはじめとする周辺環境への影響について、十分な検証と住民への説明が行われているとは言い難い。特に、自転車や車両の混在、路上駐車、駅周辺の混雑が課題となる中で、大規模開発を進めるのであれば、地域全体の交通処理能力や公共サービスの受容	る区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」に位置付けております。 また、地域のアクションエリアの方針として、駅前広場周辺は、市街地再開発事業との連携により、連続立体交差事業、駅前広場整備及び補助２１６号線整備と合わせて、「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と賑わいづくりを進めることとしています。 現在、京王線につきましては、東京都により連続立体交差事業が進められており、高架化に伴う千歳烏山駅の改築により、将来の乗降客数を踏まえた計画が検討されております。一方、再開発準備組合では、市街地再開発事業に伴い増加する利用者による鉄道・バスへの影響を検証しており、市街地再開発事業による利用者増加分の影響は限定的であることを確認しています。 交通につきましては、再開発準備組合では、京王線の連続立体交差事業、駅前広場、補助２１６号線の都市計画道路事業の完成を前提として、将来、市街地再開発事業の建物により生じる交通量を踏まえ、周辺の交通影響をシミュレーションしており、周辺交差点において車両の渋滞発生など、交通処理に問題がないこと、快適な歩行環境も確保できる検証結果となっていることを、区としても確認しておりますが、今後、より具体の計画を進めていく中で、交通管理者である警察との協議を進めていくことになります。 また、教育委員会等の関係部署では、大規模集合住宅等の建設による影響も考慮した児童・生徒数の推計を踏

	能力について客観的な検証結果を示すべきである。 　単なる人口増加や高度利用を目的とするのではなく、現在暮らしている住民の生活環境の維持・向上を最優先に検討することを求める。 ④ 　高層マンションの建設により、幼稚園、保育施設、小中学校、医療機関などの公共サービスが受入れ能力の限界を超えることを懸念する。特に、想定される通学区域である小学校は既に多くの児童を抱えるマンモス校となっており、教室不足への対応として増築も行われている。約６００戸規模の住宅供給による人口流入は、教室不足や教育環境の悪化をさらに招くおそれがある。 　教育委員会と十分に連携し、学校施設や保育施設、医療機関などの公共施設が将来的な人口増加に対応可能であることを明確に示すべきである。 ⑤ 　千歳烏山地域はすでに人口飽和状態である。商店街の賑わいは適正な人口規模による豊かな地域コミュニティの形成によって支えられている。建物の高さや集客効果のみを重視するのではなく、人口増加に伴い必要となる図書館、文化施設、広場、及び防災拠点等の生活・公共基盤を併せて充実させることを要請する。 ⑥ 　千歳烏山駅北口にはすでに高層マンションが存在しており、南口にまで建設する必要性があるのか疑問である。京王線しか通ってい	まえて、必要な教室の確保等に対応しております。 　本件につきましても、都市計画等の決定後、組合設立認可に向けた事業計画の検討において、予定住戸数等が具体化されることから、その内容を教育委員会等の関係部署と共有し、連携を図りながら、必要な対応について検討してまいります。 　通学路の安全対策につきましては、学校・地域・関係機関と連携し、交通安全対策に取り組みながら対応してまいります。 　区としましては、ご指摘の保育園や小中学校、公共サービスの受け入れ体制も含めまして、引き続き、地域の皆様が安心して暮らせる環境づくりに努めてまいります。 　また、区では、地域コミュニティは、防災、防犯、見守り、子育て支援など地域の安全性を支える重要な基盤であると認識しております。 　区としましても、市街地再開発事業に伴い新たな居住者が増加する中で、これまで地域で培われてきたコミュニティの維持に十分に配慮し、地域住民と新たな住民が良好な関係を築きながら、安心して暮らし続けられる環境を形成することは重要な課題であると認識しております。 　このため区としましては、再開発準備組合に対し、「地域コミュニティ形成に資する交流空間の確保」「地域活動への参加促進」「町会・自治会との連携」「防災訓

	ない地域に人口増加による第二の武蔵小杉のようになってしまうことを懸念する。	練等への協力」「防犯に配慮した空間整備」などについて配慮するよう求めてまいります。 なお、高層マンションの工事に伴う交通渋滞等への対策につきましては、事業主体である再開発準備組合が今後検討し、適切な時期に公表していくことになります。
	（３）生活再建について ① 高層マンション建設に伴う権利床・保留床による従前権利者の等価での権利確保や事業費調達について、物価高騰の影響で実際にどの程度のスペースを確保できるのか不明である。また、事業により居住者や商店の生業継続がどのように確保されるのかが極めて不明であり、高層棟の住居部分が高値で売買されれば投機の対象と化す懸念がある。 ② 再開発ビルの維持管理費や賃料の高騰により、これまで千歳烏山を支えてきた既存の個人商店や小規模事業者が営業を継続できなくなり、大手チェーン主体へと変わることで固有の商店街文化が損なわれることが懸念される。権利者や既存店舗が「なりわい」を継続できるよう、再入居条件の緩和や営業支援策を講じるとともに、既存商店街と共存・調和できる実質的な店舗計画を提示することを求める。 ③ 巨大な建物を建設するための十分な敷地が見当たらないことから	（３）生活再建について ①～⑧ 区としましても、長年地域で居住し、又は営業を継続してこられた権利者、借地権者、借家人、テナント事業者の皆様が、将来の居住継続や営業継続について不安を抱えていることは重要な課題であると認識しております。 市街地再開発事業は、都市再開発法に基づき、土地の合理的かつ健全な高度利用を図るとともに、公共施設整備及び権利者の生活再建を目的として実施される事業です。 本事業につきましては、今後、「再開発組合設立認可」「事業計画認可」「権利変換計画認可」などの法定手続を経て具体化されることとなり、居住継続や営業継続、仮移転、補償、権利変換等に関する具体的な内容につきましては、今後の事業計画及び権利変換計画の検討の中で整理されるものであり、都市計画決定等の段階において確定しているものではありません。 一方で、区としましては、「権利者の生活再建」「商業機能の継承」「地域コミュニティの維持」「借家人や借地

	住民の立ち退きが必要になるのではないかと懸念する。住人に対して立ち退きを促すことは住民一人ひとりの意思に寄り添えていないのではないかと指摘するとともに、計画の見直しを求める。 ④ 本計画案に反対する。これらは用途を規制緩和することにより再開発を可能にするものなのか。 そこで営業したり、暮らしている権利者の権利を踏みにじるものであるため、強く反対している権利者の意見を聞き、その人達を守ってあげたいと強く感じる。 ⑤ 再開発に伴う土地利用変更、権利調整、仮移転、及び完成後の経済的負担等により、長年居住・営業しコミュニティを形成してきた既存住民が実質的に退出を余儀なくされる懸念がある。地区街づくり計画等や高度利用地区等の変更によって既存住民の居住継続へ及ぶ影響について、単なる「生活再建」の枠組みにとどまらず、その必要性及び相当性を厳密かつ慎重に検証することを求める。 ⑥ 商業地区Ｂにおける既存商店街との連続性や低層部デザインの配慮に関し、単なる意匠上の工夫にとどまらず、既存の個人商店及び小規模事業者が再開発後も確実に営業を継続できるよう、実効性のあるテナント出店、移転支援策を計画内に具体的に位置付けることを求める。	権者への配慮」は重要な事項であると認識しており、できる限り多くの権利者の理解のもと、事業が進められることが重要と考えております。 そのため、事業主体である再開発準備組合に対し「関係権利者への継続的な説明」「個別相談」「情報提供」「意向把握」等を適切に実施するよう求めてまいります。 こうした中、再開発準備組合では、令和７（２０２５）年５月に情報発信拠点として「ちとからプラザ（南烏山五丁目１１番)」を開設し、事業協力者が常駐の上、事業内容に関する情報提供や個別説明を行っています。賃借人の方からの相談にも対応しており、再開発事業や各種制度に関する相談を受け付けています。 区としましては、今後の事業段階においても、関係権利者や地域住民への丁寧な説明と情報提供が行われることが重要であると考えており、再開発準備組合及び将来設立される組合に対して必要な助言を行うとともに、事業の進捗に応じて適切な情報共有が図られるよう求めてまいります。 また、生活再建に関する課題については、今後の事業計画及び権利変換計画の検討過程で具体化されることから、区としてもその状況を確認してまいります。

	⑦ 街づくりの目的自体には反対しないが、当方は長年この地で事業を営み、地域の雇用や賑わいの維持に貢献してきたことから、現在地での営業継続を第一に希望する。立退きや移転を前提とするのではなく、既存店舗を活かしたまちづくりの可能性を十分に検討していただきたい。 また、当店を現在地に残しながら地区街づくり計画の目標を実現できる代替案について、実際にどのような検討を行ったのかを示していただきたい。仮に営業継続が困難と判断するのであれば、その具体的な理由や検討経過について丁寧な説明を求める。 さらに、今後の都市計画や再開発事業の各段階において、賃借事業者への継続的な情報提供と協議の機会を確保していただきたい。新たな価値の創出と既存の地域資源の継承の両立を図る観点から、当店の現在地での営業継続について改めて慎重な検討を求める。 ⑧ 南側地区の権利者として、生まれ育った地域で暮らし続けたいことや、近年新築した住宅を手放したくないことから、高層ビルを前提とした再開発に反対である。また、再開発や立退きについて十分な説明がないまま計画が進められたことや、駅前広場整備と一体となった高層ビル計画の必要性にも疑問がある。既存住民の退去を前提とするのではなく、権利者の意向を尊重した計画とするとともに、建設費高騰やマンション販売環境の先行き不透明さなどの社会経済情勢も踏まえ、よりコンパクトな計画への見直しを求める。	

	（４）再開発の公共性について ① 公共的な都市整備のために１４０ｍが必要か否かではなく、１４０ｍにすることによって初めて可能となる固有の公共的利益が何であるかを明らかにすることを求める。１４０ｍという高さに対し住民から強い懸念及び多数の反対意見が示されている状況において、行政は住民の意思を軽視すべきではない。 都市計画等は、事業採算性だけを基準として決定されるべきものではなく、既存住民の生活環境、地域コミュニティ、景観及び将来世代への影響を含めて判断されるべきである。 １４０ｍという最高高さを前提とした都市計画案等を決定せず、複数の低層・中層案を比較した上で、住民との再協議を行うことを求める。 ② １４０ｍにすることによって得られる公共的な利益は何なのか、及びその利益が周辺住民の景観、圧迫感、日照、風環境、交通、防災、及び地域コミュニティ等への影響を上回ると判断した根拠は何なのか、具体的かつ客観的な説明が必要である。単に高度利用地区であることや再開発を理由として１４０ｍを認めるべきではない。 ③ 区の説明では公共貢献による容積率７００％をフル活用した結果として高さ１４０ｍが必要とされるが、公共空間や防災性の確保と容積率７００％の完全消化と１４０ｍ超高層化はイコールではない。「７００％消化のために１４０ｍが必要」という発想ではな	（４）再開発の公共性について ①～③ 区としましては、千歳烏山駅周辺地区について、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 同方針では、本地区について「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と賑わいづくりを進めるために、「商店街への通過交通の流入を抑制」し、「歩きやすく回遊性のある商業環境の魅力アップ」を図り、安全で快適な歩行者空間の整備を進めるほか、「駅南北の回遊性向上」、「防災力や交通結節機能の強化」、「魅力ある駅前商業空間の形成」を図ることとしております。 駅前広場南側地区では、公共交通の分散解消や歩行者等の安全性の確保、街の玄関口として防災性の向上や、商業機能の維持・更新、権利者の生活再建などを総合的に解決する必要があります。 特に、京王線の連続立体交差事業の進捗に伴い、駅前広場、補助２１６号線、南北回遊動線を一体的に整備し、主要な地域生活拠点にふさわしい都市基盤を形成することが求められています。 こうした中、本事業では、「公共的空間の確保」として、駅前広場との一体的な歩行者空間、広場空間、歩道状空地、防災上有効な空間を整備することとしており、

	く、「千歳烏山にとって適切な建物の高さ・規模はどの程度か」を起点とし、その適正規模の範囲内で公共空間や防災性、商業機能等の確保をどこまで実現できるかという視点から計画を検討し直すべきである。	これらの空間は公共的な利用に供されるものであり、その部分には建築物を配置することができません。 市街地再開発事業は、都市再開発法に基づき、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、道路や広場などの公共施設の整備や防災性の向上、良好な市街地環境の形成を図るとともに、既存権利者が従前の権利を活用しながら、生活再建及び生業継続を図ることができる制度となっており、建築敷地内において公共的空間を確保した上で、新たに建築する建物内に権利者が従前の生活や生業を継続するために必要な住宅機能や、活気と賑わいに寄与する商業機能としての床面積を確保する必要があります。 区では、「東京都高度利用地区指定方針及び指定基準（令和６（２０２４）年３月)」に基づき、広場や歩道状空地などの公共的空間の確保をはじめとする公共的な貢献等を総合的に評価し、基準となる容積率５００％に２００％を加えた７００％を最高限度とする都市計画案としております。 また、再開発準備組合が検討している建物計画案では、駅前広場整備に必要な用地の確保や公共的空間の確保のほか、権利者が従前の生活や生業を継続するために必要な床面積の確保を前提に敷地利用の計画が検討されております。 さらに、権利者の住宅・商業床や共用部分、設備空間等のほか活気と賑わいづくりに寄与する商業床を確保しつつ、日影や圧迫感、風環境への影響を低減するため、

		建物上部を細くするなどの検討が行われており、建物計画案として高さ約１４０ｍの規模が示されております。 なお、今回の計画案は、高層建築物の建設自体を目的とするものではなく、公共空間の創出や防災性の向上、歩行者空間の確保や権利者の生活再建などを総合的に実現することであり、建物の高さの最高限度１４０ｍは、本計画上の最高限度を定めるものであり、建築物が必ずその高さとなることを定めるものではなく、区としましても、「景観への影響」「圧迫感」「日影」「風環境」「地域コミュニティへの影響」「人口増加に伴う影響」などにつきましては重要な事項であると認識しており、今後の基本設計や事業計画の具体化の過程において確認してまいります。 区としましては、１４０ｍという高さそのものに公共性があるとは認識しておりません。一方で、本地区では、駅前広場や歩行者空間等の公共的空間の確保、防災性の向上、都市機能の集積、権利者の生活再建等を総合的に実現する必要があります。建築物の高さや規模は、これらの公共的な目的と建築敷地全体の土地利用を踏まえて検討されるものであり、その結果として示されているものと認識しております。
	（５）公共施設・公共サービスについて ① 現状不足している駐輪場の増設や荷捌き用駐車場の整備、保育園の新設など、地域住民の生活利便性向上のための整備を求める。ま	（５）公共施設・公共サービスについて ①～⑩ 区では、千歳烏山駅周辺を「主要な地域生活拠点」として位置付け、商業・サービス機能の充実とともに、行

	た、気軽に休憩できるベンチを各所に配置し、誰もが安心して歩いて回れるウォーカブルなまちづくりを進めるべきである。 ② 建物の活用にあたっては、地域の課題解決と利便性向上に資する具体的なフロア構成を強く求める。地下駐輪場には止水板を設けて浸水を確実に防ぎ、１～２階には魅力ある専門店の入る商店街、３階に区役所施設、４階に保育園、即座に保育士育成を立ち上げ人手不足を解消すること、５階にステイホームケアセンター等の高齢者施設、６階に若者が集えるジムや体操教室、８階に卓球やバドミントンができる運動施設、９階にレストラン街、そして屋上には駐車場を配するのが極めて望ましい。それ以上の階については賃貸マンションとして運用し、確実な収入を得る構造とすべきである。また、災害時に臨時避難場所帰宅困難者の待機場所となる必要もある。 ③ 全世代の地域住民が日常的に活動・交流でき、災害時には一時避難拠点としても活用できる多目的スペースや、音楽会・演劇等に利用できる小中規模の多目的ホールの整備を要望する。住民が主体的に活動できる場の確保は長期的な地域価値の創出につながる。 ④ 計画プロセス全般において、設計や運営方針の検討に際し住民説明会やパブリックコメント等を通じて地域住民の意見を反映する機会を設けること、工事期間中の図書館機能の休止を最小限にとどめ	政サービスや文化・交流機能の充実、安全で快適な歩行者空間の形成、防災性の向上など、地域の様々な機能が連携したまちづくりを進めることが重要であると考えております。 また、築４７年を迎えた烏山区民センターの将来的な建替えの機会も見据え、駅周辺の公共施設の集約・再編や、行政サービス、文化・交流機能の充実など、地域の拠点としての機能向上についても検討していくことが考えられます。 区としても、子どもから高齢者まで多様な世代が利用できる公共施設の充実は、地域の暮らしやすさや魅力の向上を図る上で重要であると認識しております。 一方、駅南側の市街地再開発事業につきましては、京王線の連続立体交差事業や駅前広場の整備を契機として、地区内の権利者の皆様が主体となって検討を重ねてこられたものです。 本事業では、駅前広場と連続した歩行者空間や広場などの公共的な空間の形成、商業機能の充実、賑わいの創出、防災性の向上などを図り、安全で快適な駅前空間を形成することを目指しております。 区としては、駅北側では区民センターを中心とした行政サービスや文化・交流機能の充実を図り、駅南側では市街地再開発事業による商業機能や賑わいの拠点を形成し、これらを周辺商店街や歩行者空間でつなぐことにより、駅周辺全体の回遊性や利便性を高めていくことが重要であると考えております。

	代替サービス（移動図書館や近隣館での臨時対応等）を用意すること、さらに検討状況や決定事項について広報紙や区ホームページ等を通じて地域住民へ継続的かつ分かりやすく情報提供を行うことを求める。 ⑤ 本計画による大勢の新規住民の加入や生活利便施設・子育て教育関連施設の需要増加を見据え、低層階への店舗および図書館機能を含む総合文化センターの整備は地域の生活利便性向上や世代間交流の場創出に不可欠であり、子どもから大人までが日常的に集い文化の向上に資する拠点として「５０年後１００年後も地域の文化の向上に寄与し、人が育ち、地域が繋がる再開発」となるよう計画への反映を強く要望する。 ⑥ キャロットタワーのように行政窓口や一般開放された展望施設など、広く地域住民が利用できる公共的な機能が整備されるのであれば理解できるが、地域住民にとって直接的なメリットが乏しい高層マンションの建設を区が進める理由に疑問を感じる。 また、建物の高さや住戸数の最大化を優先するのではなく、図書館、多目的活動室、子育て支援施設、広場、緑地など、住民が日常的に利用できる公共空間や施設の整備を優先すべきである。高層住宅を整備する場合であっても、低層部への公共施設の導入や空間の開放により、地域全体の利便性や暮らしの質の向上につながる計画とすることを求める。	ご意見にある区施設、保育施設、高齢者施設、文化施設、防災機能などにつきましては、地域の生活や交流を支える重要な機能であると認識しております。また、これまで開催してきた「ちとからまちづくりフォーラム」においても、公共施設のあり方や地域の交流、賑わいの創出などについて、様々なご意見やご提案をいただいています。 今後、公共施設の再編や再開発事業の施設計画の具体化に当たっては、こうした地域の皆様からのご意見も参考としながら、それぞれの施設の役割や地域のニーズ、公共的な空間の活用、地域の交流、防災機能の充実などについて、関係所管とも連携しながら検討していくことが重要であると考えております。引き続き、駅周辺の公共施設と駅南側のまちづくりとの連携を視野に入れながら、多様な世代が安心して暮らし、訪れ、交流できる、魅力ある持続可能なまちづくりを目指してまいります。

	⑦ 少子高齢化が進む中、再開発に当たっては高層マンション整備だけでなく、高齢者が交流し健康的に過ごせるコミュニティ施設やシニアセンターの整備を重視すべきである。カナダ・バンクーバーのコミュニティセンターのように、スポーツ・文化活動や交流の場を備えた施設を導入し、元気な高齢者が集い支え合える環境づくりを求める。地域コミュニティの活性化と福祉の向上につながる施設を計画に組み込むことを提案する。 ⑧ 低層階の活用にあたっては、食料品店、カフェ、金融機関の窓口やＡＴＭなど、地域住民の日常生活を支える施設を優先的に配置するとともに、防災備蓄倉庫や地域集会スペースなどの公共的機能の導入を検討していただきたい。また、歩行者が滞留、回遊しやすい開かれた空間を整備し、駅周辺の賑わいと調和した街並みの形成を求める。 さらに、高層部の住宅供給だけでなく、図書館機能の充実、子どもの居場所や学習スペース、多目的室、文化、芸術活動の拠点など、地域住民が日常的に利用できる公共施設の整備を重視すべきである。特に文化施設は駅近接地に配置することで、多くの人が気軽に利用できる環境づくりにつながると考える。また、区単独で整備するのではなく、民間企業との連携によるブックカフェや文化施設、生涯学習機能等を複合的に導入し、多世代が利用できる魅力的な交流拠点の形成を検討していただきたい。 建物の高さや住戸数の確保を優先するのではなく、地域住民の利便性や暮らしの質の向上に資する公共空間、公共施設の創出を重視	

	した計画とすることを求める。 ⑨ 千歳烏山駅南側地区における高層マンションを含む大型複合再開発については、計画を大幅に縮小して工期を可能な限り短く抑えるとともに、烏山エリアが育んできた精神保健福祉の歴史を毀損しないようにすべきである。生活保護受給者をはじめとする低所得者層も安心して住み続けられるよう、福祉的な要素を地区街づくり計画の中心に据えた計画へと変更することを意見する。 ⑩ 京王電鉄の管轄である高架下について、区が借り上げて活用できるようにし、高層マンションの低層部よりも住民にとって利便性の高い場所として、雨に濡れない歩道や駐輪場、バリアフリー対応の店舗などの整備を要望する。また、八幡山駅の高架下よりも少し長い範囲を対象に、明るく人目のある空間にすることで治安維持にもなると考える。	
	（６）駐輪・駐車等について ① 近年の報道等でも指摘されているように、高層マンションへの配達には多大な時間がかかるため宅配業者が駐車場の確保に苦労し、駐車場不足で違法駐車が増加するのではないかと懸念する。 ② 千歳烏山駅前の交通環境改善に向け、歩行者・自転車・自動車の	（６）駐輪・駐車等について ①～⑦ 区としましても、千歳烏山駅周辺における放置自転車対策、駐輪場不足への対応、安全な歩行空間の確保は重要な課題であると認識しております。 このため区では、「自転車等放置禁止区域の指定」「放置自転車の撤去」「駐輪場の新設及び改修」「利用実態に

	動線分離、無料自転車駐輪スペースの増設及び店舗等の搬入用道路・スペースの確保を求める。 ③ 周辺の商業地域と比較して千歳烏山駅周辺は一定時間無料の駐輪場が極めて少なく、供給不足のまま取り締まりのみを強化する現状の施策を批判する。 ④ 活気ある商店街ならではの買い回りを楽しめるよう、吉祥寺駅前（2時間無料）や八幡山駅前（3時間無料）のような駐輪場を整備してほしい。 ⑤ 千歳烏山駅付近の自転車放置問題解決に向け、駅高架化に伴い高架下等へ大規模な駐輪場を整備することを強く要望する。また、サイクリング車型や子乗せ自転車等の利用増加を踏まえ、駐輪間隔を広めに確保した最新設備の導入を求める。 ⑥ 再開発ビルの地下に予定されている大規模駐輪場について、子連れの方や足腰が弱く荷物を持って歩くのが困難な方にとっては使い勝手が良いとは言えないため、自転車の出入りをコンピューター管理して地上で出入庫できるシステムの導入を求める。	応じた収容台数の確保」などの取組みを進めてまいりました。 また、現在、駅周辺の５つの商店街で構成される千歳烏山商店街連合会と区では連携を図りながら、自転車のマナー啓発や既存駐輪場の利用促進に向けた検討などを進めております。 現在進められている「京王線連続立体交差事業」「世区街１４号線による駅前広場整備」「補助２１６号線整備」のほか、「千歳烏山駅前広場南側地区第一種市街地再開発事業」は、個別の事業ではなく、駅周辺の交通機能及び回遊性の向上を図るため一体的に進めようとするものです。 自転車利用につきましては、「駅利用者の駐輪需要」「子乗せ自転車等の大型化への対応」「高架下空間の活用可能性」「歩行者空間との安全な分離」などが重要であると認識しております。 区としましては、京王線高架化後の駅周辺空間の活用も含め、自転車利用環境の向上に向けて関係機関や関係部署と連携しながら検討を進めてまいります。 さらに、本事業で創出される歩道状空地や広場空間につきましては、単なる空地ではなく、「歩行者の安全性向上」「自転車との適切な分離」「商店街との回遊性向上」「駅利用者の利便性向上」につながる公共的空間として整備されることが重要であると考えております。 区としましては、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、補助２１６号線整備及び市街地再開発事業を総合

	⑦ 商店街に自転車公害がもっと増えるのではないか。	的に進めることにより、放置自転車対策や交通環境改善、安全で快適な回遊ネットワークの形成を図ってまいります。 なお、再開発準備組合の建物計画案では、商業用の駐輪場が約６００台、駐車場約１２０台の整備が想定されており、引き続き、地域の課題解決に寄与するよう、区としても必要な指導・助言をしてまいります。
	（７）事業採算性・事業成立性について ① 駅前の高層マンション建設に反対である。同様の再開発計画は、費用面等で頓挫しており、古いビジネスモデルだと思う。また、高層マンションは千歳烏山に合っておらず商店街等の小さなお店がたくさんある街で居続けてほしい。 ② 令和１６（２０３４）年度の建物完成を目標とする極めて長期間かつ大規模な事業である以上、途中で社会情勢、不動産需要、建設費などが大きく変動する可能性があるため、計画が最後まで完遂できるのか、事業のリスクや財政面についても十分な説明が必要である。 ③ 令和６（２０２４）年から令和７（２０２５）年にかけて、総事業費の高騰により中野サンプラザの建て替え計画が事実上頓挫するなど、建設コスト高騰による再開発のブレーキが全国で相次いでい	（７）事業採算性・事業成立性について ①～⑧ 市街地再開発事業は、都市再開発法に基づき土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、道路や広場等の公共施設の整備、防災性や歩行環境の向上などの地域課題の解決を図り、地域課題の解決を図るとともに、権利者の生活再建に配慮しながら進められる公共性を有する事業です。 近年の「建設資材価格」や「労務費」の上昇などの社会経済情勢の変化については区としても重要な課題と認識しており、関連する都市計画及び本計画の決定に向けては、再開発準備組合において検討している事業フレームや事業性に関する資料を踏まえ、関係機関とも協議しながら、その実現可能性を確認してきました。 一方で、関連する都市計画及び本計画の決定は、地域の将来像や土地利用の方針、公共施設の配置、建築物のおおむねの規模など、まちづくりの基本的な枠組みを定めるものであり、個々の権利変換や補償内容、維持管理

	る。こうした現在の経済状況のなかで、当初の予定通りに１４０ｍの高層マンションを建設することは極めてリスクが高く、中野と同様に「延期や見直し」の事態に陥る可能性は大いにある。開発計画を大幅に縮小し、地域経済や住民生活への悪影響を最小限にとどめる努力が必要である。 ④ 資材費や人件費の高騰により建築費が膨大となる中、本事業への区の補助金投入に強く反対する。また、首都直下型地震等のリスクに鑑み、高層マンション建設ではなく、通常時は子どもや高齢者の居場所となり災害時には備蓄や避難所として機能する低層の施設計画への変更を求める。 ⑤ １０年前から検討されてきた計画であるが、現在では高層マンションを建てて売却資金で街を整備する手法は通用しなくなっており、将来的に廃墟化や負の遺産となるリスク、開発コスト増加による見直しの動きもある。人口減少社会において大規模な建物が必要なのかという疑問に対する明確な回答はなく、１７年後からの人口減少を理由とする区の対応は街の持続可能性を考えていない。デベロッパーの利益優先により投機目的化や住民の転出、地域の破壊につながるおそれがある。 ⑥ 千歳烏山駅前広場の再開発自体については前向きに捉えつつも、高さ約１４０ｍにも及ぶ高層マンション自体の建設には反対する。	計画等の詳細を確定する段階ではありません。これらにつきましては、今後の組合設立認可、事業計画認可及び権利変換計画認可の各法定手続の中で具体化され、審査することになります。 また、駅前広場南側地区においては、「駅前広場整備による交通結節機能の強化」のほか、再開発建物の建築敷地における「歩行者空間及び広場空間の確保による安全性・回遊性の向上」はもとより、敷地の大規模化に伴う「防災性の向上」や「土地の合理的かつ健全な高度利用」などの公共公益上の効果を図ることを目的としております。 本事業につきましては、今後、関連する都市計画及び本計画の決定後に進められる「組合設立認可」や「事業計画認可」等の法定手続において、「事業収支計画」、「資金計画」、「保留床処分計画」等について審査が行われ、事業の成立性が確認されることとなることから、法定手続を通じて適切な事業計画となるよう確認してまいります。

	この開発の費用を捻出するために高層マンションにする必要があるのか疑問を呈する。 ⑦ 少子高齢化や昨今の建築コスト高騰を踏まえ大規模再開発の計画を見直すべきであり、将来の廃墟化が懸念される巨大な墓石型の高層マンションから分散・分棟型に転換すべきである。 ⑧ 「まちづくり」とは、行政や大手関連企業にとっての収益のみで進められるべきではなく、現在暮らしている地域住民にとっても良いものであることが不可欠である。	
	（８）経済的負担増加について ① 駅前再開発及び高層マンション建設に伴う周辺地価や固定資産税、相続税の路線価の上昇は、長年居住してきた住民や近隣農家にとって深刻な経済的負担となる。売却予定のない自宅の評価額上昇は利益ではなく負担であり、地域からの追い出しにつながるため計画は中止すべきである。 ② 駅北側の高層マンション建設時における小学校での経済的格差があった。千歳烏山に元々居住する中堅層の住民を追い出して、一層排除したいのかと感じる。	（８）経済的負担増加について ①～⑨ 区としましては、市街地再開発事業に伴う土地利用の変化や不動産市場への影響について、ご懸念のご意見があることも認識しております。 駅前広場南側地区における市街地再開発事業に係る共同住宅部分につきましては、権利者の生活再建や事業成立性を踏まえながら検討されるものであり、住戸構成等については、今後の事業計画及び市場動向等を踏まえて事業主体である再開発組合において検討が進められることになります。 また、固定資産税等につきましても法令に基づく評価や課税の仕組みにより決定されるものであり、その負担

	③ 建築費高騰下での大規模な高層マンション建設は分譲価格だけでなく商業施設の賃料高騰を招き、それが商品価格へ転嫁される結果、既存住民の生活コスト増大につながることを懸念する。 ④ 大規模な高層マンション建設に伴う高所得世帯の流入や物価上昇により、元からの住民が生活レベルの違いから暮らしを継続できず、千歳烏山から出て行かざるを得なくなることを深く懸念する。また、不動産価値の高騰により昔からの店が廃業しチェーン店だらけになる可能性がある。 ⑤ 開発において本質的に重要なのは、住民が安心して暮らし続けられるか、既存の商店が今まで通り商売を継続できるかという点である。世田谷区は、開発によって住民の暮らしにどのような影響が生じるのかについて住民の意見に真摯に耳を傾け、現在の開発計画を直ちに見直すべきである。 ⑥ 一戸建て住民とマンション住民との生活感覚のずれがあり、マンション住民が地域を考えてくれるのか懸念する。 ⑦ 超高層住宅の導入により、既存住民と新規住民との間に心理的な隔たりや格差意識・分断が生じることが懸念される。過去のマンシ	は個々の土地や建物の状況等によって異なるものと認識しております。 また、区としましても、再開発事業の実施にあたり、地域の魅力を支えてきた既存商店街や地域コミュニティへの継承に配慮したまちづくりが図られることが重要であると認識しております。 このことから、地域住民や事業者の皆様への丁寧な情報提供に努めるとともに、地域で暮らし、商売を営んできた方々の生活や地域とのつながりを大切にしながら、誰もが安心して暮らし続けられるまちづくりに取り組んでまいります。

	ョン建設時にも地域内で分断が生じた経緯があり、コミュニティ形成の観点からも慎重な検討を求める。 ⑧ 烏山地域には精神科病院や障害者支援施設が集積し、多くの障害者が地域で暮らしている。しかし、大規模再開発に伴う地価や家賃の上昇により、生活保護受給者や障害者が地域に住み続けることが困難となり、地域から排除されるおそれがある。誰もが住み続けられる包摂的なまちづくりの観点から、再開発が住宅確保要配慮者に与える影響について十分な検証を求める。 ⑨ 高層化及び大型化のみを土地の有効利用と見なす考え方に異議を唱える。外部の事業者が利益を得る一方で、長年培われた住民の生活や近隣関係といった地域社会の価値を破壊する過度な高層化を回避し、都市機能・住環境・景観の調和を確保することを求める。	
	（９）投機関連について ① 人口減少が進む社会においてこれほど途方もない高さの高層マンションで大量の住居を用意する必要性はなく、実際に住まいを必要とする人々の手に届かず投資用物件となるため、デベロッパーと投機目的の富裕層が利益を得る構造になっている。 ② 高層マンションの住居部分が分譲として売り出されることによる	（９）投機関連について ①～⑤ 近年、都心部を中心としてマンション価格の上昇基調が続く中、住宅の投資商品化や所有者と居住者の分離などから、地域コミュニティへの影響などについて様々な指摘があることは、区としても認識しております。 一方、駅前広場南側地区で進めようとしている市街地再開発事業は、高層マンションの供給そのものを目的とするものではなく、京王線連続立体交差事業や駅前広場

	「投機的な売買によるバブル化」や、それに伴う「将来的な空室問題および負債化による生活環境の悪化」というシナリオは、不動産市場や都市計画の観点から見ても非常に現実味のある重大な懸念事項である。行政の都市計画はどうしても「現在から 10 年後程度」の駅前が綺麗になるというメリットに目が向きがちだが、周辺住民にとっては「３０年後から５０年後」にその高層マンションが地域の重荷にならないかという、長期的な視点が極めて重要である。 ③ 高層マンション建設は、説明不足なまま１００億円を超える血税を投入して特定事業者や海外投資家等の富裕層を潤す一方、若年層をはじめとする既存住民の追い出しや日照害、街のバランス、魅力の喪失を招くため断固反対し、コンパクトな商業施設など別の方法への転換を求める。 ④ 現在、都心の各区ではマンションの転売対策を事前に義務付ける動きが進んでいるが、当計画で生み出される大量の住戸販売が、不動産プロや投資家による転売目的の売買の対象とならないような有効な仕組みは担保されているのだろうか。こうした対策すら講じることなく、「一流の不動産会社」と「世田谷区」がこのような計画を推し進めるようでは、世間の笑いものになりかねない。 ⑤ 海外の方々が千歳烏山に住むことや、新たな住民による地域活性化は歓迎します。しかし、今回の都市開発が新たな所有者や投資家	整備、補助２１６号線の都市計画事業と連携しながら、「駅前広場整備による交通結節機能の強化」、「歩行者空間及び公共的空間の確保」、「防災性の向上」、「土地の合理的かつ健全な高度利用」、「駅周辺の回遊性向上」などの、千歳烏山駅周辺が抱える地域課題の解決を目的として実施するものです。 区は、関連する都市計画案の作成に当たり、「駅前広場等の公共施設整備の必要性」、「地区計画及び地区街づくり計画との整合」、「容積率及び建築物の高さ設定の根拠」、「交通処理への効果」、「主要な地域生活拠点として求められる都市機能」について確認し、本計画が都市計画上必要な公共公益性を有するものと判断しております。 また、本事業により整備される住宅については、一般の分譲住宅と同様に市場に供給されるものであり、区は将来的な購入者の属性や住宅取得目的を直接制限することはできません。しかし、所有者と居住者の分離や地域コミュニティへの影響は重要な課題であると認識しております。 こうした中、新宿区では、令和８（２０２６）年４月に、大規模な分譲マンションの短期売買の抑制に向けた要綱を施行し、一定の開発事業に対して抑制対策の届出や協議等を求めております。また、千代田区においても、不動産協会に対し、投機目的のマンション取引を抑制するための取組みを要請しております。区としましても、国や不動産業界の動向、他自治体の取組みなどを踏

	だけでなく、「現在ここで暮らしている住民」にどのような利益やメリットをもたらすのか、より丁寧な説明を求めます。	まえ、投機的な取引の抑制に向けた対応について、引き続き検討してまいります。 　また、区としては、今後の事業計画の具体化に当たり、「地域交流やコミュニティ形成に資する公共的空間の運営」、「既存商店街との連携」、「町会・自治会活動への参加促進と連携」などについて、事業主体となる再開発準備組合と協議を行ってまいります。 　加えて、本事業の事業成立性については、組合設立認可、事業計画認可、権利変換計画認可などの法定手続の中で、資金計画や保留床処分計画、管理運営計画、権利者の生活再建の考え方等が審査されることになります。区としても、社会経済情勢や建設費動向等を踏まえながら、適切な事業計画となるよう確認してまいります。 　区としましては、投機的な取引や将来的な地域コミュニティへの影響に対する懸念を十分認識しておりますが、本計画は地域課題の解決や公共公益性の向上に資するものと判断しており、今後も持続可能な地域コミュニティの形成や街づくりに資するよう取り組んでまいります。
	（１０）企業・事業者について ① 　本高層マンション建設計画を含む街づくり案が、多くの地域住民に周知されていない現状は極めて問題である。情報発信拠点とされる「ちとからプラザ（再開発準備組合事務所)」は平日日中のみの営業であり、地域住民の多くを占める就労層へ周知する姿勢が欠如し	（１０）企業・事業者について ①～④ 　駅前広場南側地区における市街地再開発事業は、事業に関する知識と経験を有する民間事業者が組合に参画する形で進められる事業ですが、その目的は民間事業者の利益を実現することではなく、土地の合理的かつ健全な

	ている。この問題は以前から指摘しているにもかかわらず改善されず、最低限の周知というアリバイ作りだけを行い、秘密裏に計画を進めようとする意図が明白である。さらに、同施設は大手デベロッパーが建設したものであり、その建物形状から将来的に高層マンションのモデルルームとして転用する意図があからさまである。 ② 地域の再開発は地域住民の意思を最も尊重すべきであるが、現状は行政主導かつ民間事業者が業績を伸ばそうとする思惑があからさまな進め方である。神宮外苑等の開発と同様に大企業としてのモラルある行動を求めるとともに、再開発完了後も最低３年から５年間にわたり課題解決まで責任を持たせるなど、事業者が永続的に責任を果たせる仕組みを担保すべきである。 ③ 高層マンションは「富裕層のための商品」であり、建物が「金融の商品物」となるため、デベロッパーの望む商品が必ずしも周辺の環境に合ったものにはならない。また、入居者の高齢化が進むとコミュニティそのものも壊され、スラム化していく危険性がある。 ④ 「開かずの踏切」解消に向けた京王線高架化や、バスターミナル・タクシー乗り場の確保につながる補助２１６号線延伸に伴う千歳烏山駅前広場（交通広場）の整備計画には賛成である。 しかし、南側地区に計画されている巨大な高層マンションの建設には絶対反対である。保留床の獲得を目的としたデベロッパー主導	高度利用を図るとともに、公共施設整備や都市機能の更新を行うことにあります。 本地区においては、「駅前広場の整備」「補助２１６号線整備との連携」「安全な歩行者空間の確保」「防災性の向上」「権利者の生活再建」「主要な地域生活拠点にふさわしい都市機能の形成」といった公共的課題の解決を目的としております。 区は、本事業について、民間事業者の利益のみを目的とするものではなく、千歳烏山駅周辺地区が抱える課題解決と公共公益性の向上を図る事業として位置付けており、その観点から関連する都市計画案を作成しております。 また、事業の具体化に当たっては、事業計画認可等の法定手続の中で事業収支や公共貢献の内容が確認されることとなります。 さらに、完成後の地域課題への対応については、公共的空間の利活用や地域活動との連携、既存商店街との連携などを通じて、地域コミュニティの維持・発展が図られることが重要であると認識しております。 区としましては、事業主体となる再開発準備組合に対し地域住民の皆様との継続的な情報共有や意見交換を求めるとともに、地域に開かれた公共空間の形成や地域コミュニティとの連携について必要な助言を行ってまいります。

	の都市計画案等は、根本的に見直す必要がある。	
	（１１）市街地再開発事業の区域について ① 千歳烏山駅南側地区再開発事業の対象区域内に土地・建物を所有する権利者として、現計画に反対し、当所有地の事業区域からの除外を求める。現行の高層マンション・大型ロータリーを前提とした計画は、住環境の保全や住民参加を重視する上位計画の理念と整合しているとは考えられず、既存の住宅地を取り込む必要性についても納得できる説明がなされていない。 また、駅北側を含む既存区有地の活用など他の方策を十分検討せず、住宅地を含めた現計画を前提として進めることには強い疑問がある。計画変更や区域除外の可能性を排除するのではなく、権利者の意向を尊重しながら、住宅地を除外した計画や区有地活用を含む代替案について検討すべきである。 これまで築いてきた生活・事業基盤と権利を守るため、当所有地を再開発区域から除外することを強く求める。また、本再開発事業に同意する意思はなく、同意のない権利者の土地を前提とした計画ではなく、より合理的で実情に即した計画への見直しを要望する。 ② 千歳烏山駅南側地区再開発事業予定区域内の権利者として、現行計画に反対し、自身の所有地の区域除外を求める。居住者の立ち退きを伴う大規模高層マンション建設は、地域で培われてきた防犯・子育て環境や、高齢者を支える商店街とのつながりを損なうおそれがあり、世田谷区が掲げる理念とも整合しないと考える。	（１１）市街地再開発事業の区域について ①～④ 区としましては、長年にわたり築いてこられた居住環境や営業基盤、地域コミュニティとのつながりを維持したいとの思いや、高層建築物を前提としたまちづくりに対する不安についても、ご意見として受け止めております。 本地区におけるまちづくりの検討は、平成２４（２０１２）年の駅前広場の都市計画決定及び平成２６（２０１４）年の事業認可を契機として進められてきたものであり、駅前広場の整備に伴う残されることとなる街区の課題解決に向け、平成２６（２０１４）年以降、地区内権利者による勉強会や準備会を経て、市街地再開発事業の検討が継続されてきました。 その過程では、区から「現況のまま」、「建物の共同化」、「土地区画整理事業」、「市街地再開発事業」の４つのまちづくり手法をお示しし、権利者へのアンケートやヒアリング等を行った結果、市街地再開発事業について理解を深めながら検討を進めることとなりました。その後、平成２８（２０１６）年頃から再開発事業に関する勉強会などを通じて、街区全体の土地利用や公共施設整備との連携、生活再建などについて検討を重ね、再開発準備組合の設立に至っております。

	また、都市再開発法第３８条に基づく所有地の除外を求めるとともに本事業に正式同意する意思はなく、都市再開発法に基づき所有地の区域除外を求める。高層マンション建設や特定事業者中心の開発ではなく、高齢者が安心して暮らし、共働き世帯が必要な支援を受けられる子育て支援機能の充実など、既存住民の暮らしを支える身の丈に合った計画へ見直すことを強く要望する。 ③ 千歳烏山駅南側地区再開発事業予定区域内の権利者として、現行計画に反対し、自身の所有地および住宅地域の区域除外を求める。居住者の立ち退きを伴う大規模高層マンション建設は、駅近くで暮らし商店街と交流しながら生活する高齢者の生きがいや孤立防止の基盤を損なうものであり、「誰もが住み慣れた地域で暮らし続けられるまちづくり」という世田谷区の理念とも相反すると考える。 また、事業への正式な同意を行う意思はなく、生活基盤と地域とのつながりを守るため、都市再開発法第３８条に基づく所有地の区域除外を強く求める。若年層の流入を目的とした高層マンション建設ではなく、高齢者や共働き世帯を支える子育て支援機能の充実など、既存住民の暮らしを守る身の丈に合った計画へ見直すことを強く要望する。 ④ 千歳烏山駅南側地区再開発事業予定区域内の権利者として、現行計画に重大な異議を表明し、自身の所有地および住宅地域の区域除外を求める。大規模再開発は、地域で築かれてきた子どもを見守るつながりや、高齢者と商店街との支え合いなど、既存のコミュニテ	駅前広場南側地区は、「主要な地域生活拠点」として、都市計画施設の整備を見据えた公共交通の分散解消、歩行者等の安全性の確保、快適な買い物空間の形成を図ることが求められております。 今回の関連する都市計画案における区域は、こうした課題への対応を図るため、駅前広場に接する街区全体を一体的に捉えた土地利用及び公共的空間の形成を前提として設定しているものです。 区としましては、駅前広場との連続性、歩行者空間及び広場空間の確保、土地の合理的かつ健全な高度利用、商業機能の維持・更新などの観点から、現在の区域設定には一定の合理性があると判断しております。 したがいまして、都市計画案は、個別敷地ごとに計画するものではなく、街区全体を一体的に再編することにより公共的効果を実現しようとするものであることから、現時点では都市計画案としてお示ししている区域により検討を進めることが適当であると考えております。 一方で、市街地再開発事業は、多くの権利者の理解と協力によって進められる事業であり、権利者の意向は重要であると認識しております。 区としましては、「生活再建及び営業継続への不安」や「地域コミュニティへの影響」のほか、「将来の生活環境に対する懸念」などがあることを十分認識しており、事業の具体化に当たっては、それぞれの事情や意向に十分配慮した丁寧な対応が必要であると考えております。

	ィに大きな影響を及ぼすことが懸念される。 　また、子どもたちの安全な住環境と地域コミュニティを守るため、都市再開発法第３８条に基づく所有地の区域除外を求めるとともに、本事業に正式同意する意思はない。世田谷区には、特定の事業手法や大規模開発を前提とするのではなく、子どもを見守る地域の絆や高齢者と商店街のつながりを維持できるよう、所有地の除外を含めた計画の見直しと、既存コミュニティを生かした安心・安全なまちづくりへの転換を強く求める。	このため、事業主体である再開発準備組合に対しましては、権利者への説明及び協議を継続するとともに、生活再建や生業継続について、個々の状況に応じた検討を行うよう求めてまいります。 　関連する都市計画案及び本計画案は、高層建築物の建設自体を目的とするものではなく、駅前広場整備、歩行者空間の確保、防災性の向上、商業機能の維持及び更新、主要な地域生活拠点としての機能強化などの地域課題の解決を図ることを目的とするものです。 　区としましては、駅前広場と周辺街区を一体的に整備することにより、「主要な地域生活拠点」としてふさわしい駅前空間の形成を図ることが重要であると考えております。 　一方で、区域内権利者の皆様の生活や権利に関わる重要な計画であることも十分認識しており、今後も権利者への丁寧な説明と意見交換を重ねながら、できる限り多くの理解が得られるよう、再開発準備組合に対して必要な指導・助言を行ってまいります。
	（１２）気候変動への対応について ① 　今回の１４０m、３４階建ての高層マンション計画には反対する。建設されれば環境が悪化し、近年の気候変動の影響も受けて安心して暮らせなくなることは明白である。	（１２）気候変動への対応について ①～⑤ 　区としましても、深刻化する気候危機の状況を踏まえ、気候変動への対応、良好な住環境の確保及び環境負荷の低減は重要な課題であると認識しております。 　区では、令和２（２０２０）年１０月に「世田谷区気候非常事態宣言」を表明し、２０５０年までに区内の二

	② 環境破壊、災害リスク等の社会的状況が変化する中、高層マンション建設は地域の環境にそぐわない。他地域での問題事例に関する調査不足に加え、災害時の設備安全性、建設・解体時の環境負荷（ＣＯ２排出等)、将来の建て替え、解体費用負担や廃棄物処理等に関する説明の不透明さを懸念する。 ③ 高層マンションの建設による風の流れの遮断、及び多数の室外機から排出される熱による夏場の気温上昇を懸念する。計画地周辺のみならず北側一帯を含む広域的な地域環境への重大な環境悪化を危惧する。 ④ 土地利用の利益を最大化するための建物の高層化には懸念が多い。周辺不動産との格差拡大に加え、地震や大雨などの自然災害時に電源が喪失すれば、避難はおろか高層階へのアクセスが極めて困難になるなど、防災上の課題も多々ある。 ⑤ 地球温暖化に伴う想定を超える甚大な災害の発生が懸念される中、建設を進めるのであればどのような災害に対しても堅牢で絶対に安心・安全と言える構造、建造物にするとともに、地下施設浸水防止や多様な避難・活動拠点を備えた具体的なフロア構成を強く求める。	酸化炭素排出量実質ゼロを目指しております。 また、令和５（２０２３）年３月には「世田谷区地球温暖化対策地域推進計画」を策定するほか、「世田谷区豪雨対策基本方針」に基づき、「水害に強い安全・安心のまち世田谷」の実現を目指し、豪雨対策を一層推進するなど、脱炭素社会の実現及び気候変動への適応に向けた取組みを進めております。 本事業につきましては、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備及び補助２１６号線整備と連携しながら、「防災性の向上」「歩行者空間の確保」「回遊性の向上」「公共空間の創出」を図るものであり、今後の建築計画につきましては、環境面についても法令及び各種計画等に基づいて検討が行われることとなります。 具体的には、建築物の省エネルギー性能につきましては「建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律」に基づき省エネルギー性能に関する基準への適合が必要になります。 また、雨水流出抑制や豪雨対策につきましては、「世田谷区建築物の建築に係る住環境の整備に関する条例」等に基づき雨水流出抑制や豪雨対策に関する検討が行われます。 さらに、区では、環境に大きな影響を及ぼすおそれのある開発事業について、環境配慮制度に基づく事前協議を実施しており、市街地再開発事業についても環境負荷低減や公害の防止、環境の保全・回復及び創出の観点から確認を行うこととなります。

	（１３）安心安全について ① 風俗や宗教や暴力団や子供の教育に悪いものを許可しないでほしい。日本らしい品格と調和のある街づくりを希望する。 ② 駅前の再開発、高層マンション建設により、そこに元々生活していた人々の日常が大きく変わってしまう。 千歳烏山駅前は子ども連れでも安心して買い物が出来るが、高層マンションが出来る事で、この生活しやすい環境が崩れてしまうのではないかと懸念している。 ③ 千歳烏山エリアでは、歩きタバコの吸い殻の放置や放置自転車、区民センター前広場等における一部高齢者のたむろや争い、指定外での早朝喫煙による受動喫煙など迷惑である。 ④ 千歳烏山駅周辺地域における地区街づくり計画の変更（案）について、再開発や周辺整備に伴う交通量の増加、工事期間中の通行リスク、大規模建築による日照、風害などの生活環境への直接的な悪影響が懸念され、特に児童や高齢者の歩行安全を第一に考えた計画への見直しが強く求められるため反対する。	（１３）安心安全について ①～④ 区では、地域コミュニティは、防災、防犯、見守り、子育て支援など地域の安全性を支える重要な基盤であると認識しております。 区としましても、市街地再開発事業に伴い新たな居住者が増加する中で、これまで地域で培われてきたコミュニティの維持に十分に配慮し、地域住民と新たな住民が良好な関係を築きながら、安心して暮らし続けられる環境を形成することは重要な課題であると認識しております。 このため区としましては、再開発準備組合に対し、「地域コミュニティ形成に資する交流空間の確保」「地域活動への参加促進」「町会・自治会との連携」「防災訓練等への協力」「防犯に配慮した空間整備」などについて配慮するよう求めてまいります。 区としましては、本事業の効果は建築物の建築だけではなく、新たな居住者と既存住民が地域社会の一員として安全・安心に暮らし続けられる地域コミュニティの形成にあると認識しており、区としましても関係団体と連携しながら、地域コミュニティの維持・発展に取り組んでまいります。 また、高層マンションの工事に伴う交通渋滞や騒音、振動等への対策につきましては、事業主体である再開発準備組合が今後検討し、適切な時期に公表していくことになります。

		工事における環境確保につきましては、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」などの遵守を求めています。 加えて、地域においては、歩きたばこや放置自転車への対応など様々な課題があることを区も認識しており、新たな市街地形成に際しては、こうした地域特性の課題にも十分配慮する必要があると考えております。区では、関係機関などと連携しながら、環境負荷の低減と良好な生活環境の維持に努めてまいります。
	（１４）防災について ① 近未来に確実に想定される首都直下型地震等の大規模災害時において、高層マンションでは階段で水や食料を運ばざるを得ない事態に陥るなど、居住環境の安全確保の観点から極めて強い懸念がある。 ② 災害・事故等で高層マンションが機能不全に陥った際、周辺インフラや地域社会で居住者を支えきれず大きな混乱を生むリスクを指摘する。他地域でのインフラ喪失事例を踏まえ、事業者や鉄道会社の計算高さに流されることなく、「国家百年の計」を図るくらいの心構えで次世代へ健全な地域を引き継ぐ計画を求める。 ③ 災害時に危ないのは高層マンションである。大地震では、建物が	（１４）防災について ①～⑥ 区としましても、首都直下地震や豪雨災害等への備えを含め、地域防災力の向上は重要な課題であると認識しております。 駅前広場南側地区は、老朽建築物も存在し、狭あいな道路や歩行者空間の不足など、防災上の課題を抱える地区であることから、市街地再開発事業では、「建築物の不燃化」「建築物の耐震化」「駅前広場の整備」「避難及び消防活動空間の確保」などを通じて地区全体の防災性向上を図ることとしております。 これらは、都市再開発法、建築基準法、消防法等に基づき実施されるものであり、建築物については各法令に定める耐震性、耐火性及び避難安全性等を確保する必要があります。

	揺れすぐには逃げられない状況に対し、現在の烏山南側の街は災害の様子に対応して区民会館などに逃げることが可能である。水害では、エレベーターの停止や高層階への水の運搬での労力に対し、現在の街では、地域コミュニティで声を掛け合い井戸水等を分け合えることが可能であることから、高層マンションはむしろ危険な建造物と言わざるを得ない。 ④ 災害時の高層難民発生や避難ルート縮小により家族の命が危険に晒される防災・安全面への恐怖といった理由から、単なる懸念を超えた心を深くえぐる悲痛の念を抱いている。 ⑤ 災害時の避難や停電等における課題から「防災力の強化」との整合性に慎重な検討が不可欠である。 ⑥ 人口増加に伴う災害時の対応体制について、避難所の収容能力、避難経路の安全性、緊急車両の活動空間、停電・断水時の高層階居住者対応、地震・火災時の避難計画、帰宅困難者対策などの点において十分な説明がなされていない。平時の利便性だけでなく、有事において住民の生命と安全を守れる計画となっているかを重視した検証を求める。	また、本事業により整備される駅前広場や歩行者空間は、平常時の利便性向上だけでなく、災害時の避難空間及び消防活動空間としての機能も担うことが期待されます。 一方で、区としましても、高層住宅については、「停電時のエレベーター停止」「断水時の生活継続」「帰宅困難者への対応」「災害時の施設運営」などが重要な課題であると認識しております。 このため、今後の建築計画及び事業計画の具体化に当たり、「非常用設備」「備蓄計画」「一時滞在機能」「防災施設の配置」等について検討が進められることとなります。 また、再開発準備組合では、災害時に備え、マンホールトイレなどの防災施設や一時滞在空間等の整備についても検討が進められているところであり、これらは帰宅困難者対策を含めた地域防災力の向上に資するものと考えております。 区としましては、建築物単体の安全性だけでなく、「地域全体の防災力」「避難機能」「消防活動機能」「災害対応力」などの向上が図られることが重要であると考えており、今後の事業段階においても、再開発準備組合に対して引き続き必要な指導・助言を行うとともに、その内容を確認してまいります。

	（１５）補助金について ① 駅前に高さ１４０ｍ（３４階建て）の高層マンションが必要であるか疑問である。それに１００億円を超える可能性がある補助金の投入に反対である。 ② 受け入れ態勢が十分でない現状での急激な人口増加や、首都直下地震等の災害リスクが高まる中での高層建築物の整備に疑問を呈する。一部の事業者等の利益を優先した開発ではなく、巨額の税金は既存住民の生活向上や課題解決につながるインフラ整備へ優先的に投入することを求める。 ③ 公的資金が使われるのであればその恩恵は現在この街に暮らす納税者に還元されるべきであり、将来の維持管理費にまで公費が波及する懸念があるならば、一部の権益者のための過剰な投資であり不当な負担である。 ④ 巨額の税金はこの建物に使うのではなく、医療機関や保育、交通インフラなどの負担増への対処など、違うところに使うことを求める。 ⑤ 住民が望まない６００世帯規模の住宅整備に対し、公的資金及び	（１５）補助金について ①～⑪ 区としましては、市街地再開発事業に対する公費投入について、その必要性や公共性に関するご意見が寄せられていることを認識しております。 市街地再開発事業は、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、道路や広場等の公共施設の整備、防災性や歩行環境の向上などを図る、公共性を有する事業です。こうした公共的な効果を実現するため、国の制度等に基づき、一定の要件を満たす事業について、補助制度が設けられています。 駅前広場南側地区では、京王線の連続立体交差事業を契機として、駅前広場や補助２１６号線の整備が進められる中、主要な地域生活拠点にふさわしい駅前空間の形成を目指し、地区内権利者の皆様が主体となって、市街地再開発事業の検討を重ねてこられました。区としても、駅前広場と連続した歩行者空間の形成、周辺商店街との回遊性の向上、賑わいの創出など、地域全体に波及する公共的な効果が期待される事業であると認識しております。 区としましては、これらは個別の権利者のみならず、地域住民及び駅利用者を含む広く不特定多数の利用に供されるものであり、公共性を有する事業であると認識しております。 また、市街地再開発事業に係る補助金は、事業費全体を補助するものではなく、法令等に基づき定められた補

	補助金を投入することへ強く反対する。多額の税金は特定事業者等のためではなく、子育て環境の整備や高齢者が安心して暮らせる街づくり、インフラ整備など既存住民の生活向上に使うべきである。 ⑥ 街を壊すような莫大な公費使用に反対し、今まさに暮らしている住民が安心して生活できる施策や皆が住みやすい街づくりへ計画を見直すことを求める。 ⑦ 巨額の税金補助が導入されながら事業者の利益のみが優先され、肝心な住民はただマンション見上げ落ち込む。開発自体は否定しないものの、現在の千歳烏山の良さを損なう内容となっているため、案には反対する。 ⑧ 高層マンションを今更千歳烏山に建設しても、初期に一部へ多額の資金が流れるだけで、その後の街全体の経済効果や「住みたい街」になるのかという点には疑問と懸念がある。世田谷区民や都民の膨大な税金を投入する割には、魅力に欠ける古い街づくりの計画であり落胆している。個人的に期待していた都市開発であっただけに、素人目に見てもデメリットの方が多く感じられる計画である。 ⑨ ふるさと納税等による税収減が課題となる中、貴重な税金を投じる開発ではなく、住民とともにまちづくりの検討を求める。	助対象経費について交付されるものです。 したがって、再開発補助金は再開発ビルの整備そのものを支援することを目的とするものではなく、補助対象経費である調査設計計画作成、土地整備及び共同施設整備に要する経費について、制度の範囲内で支援するものです。 なお、本事業の事業費及び補助金額については現時点で確定しておらず、今後、都市計画決定後に実施することとなる基本設計及び事業計画の検討を通じて精査されることとなります。 区としては、こうした過程において、事業の公共的な効果や公費負担の必要性、妥当性について十分に確認していくとともに、補助制度の趣旨に沿った適切な運用が図られるよう対応していくことが重要であると考えております。 引き続き、事業の具体化に合わせて、事業費や再開発補助金の見通し、公共的な効果などを確認しながら、法令や要綱に基づき、補助制度の範囲内において、適切に対応してまいります。

	⑩ 千歳烏山に高さ１４０m、３４階建ての高層マンションは不要である。現在２３区内の中古マンションと新築マンションの価格は、庶民には到底手の届かない価格帯となっている。購入者の多くは投資目的と見込まれ、そのような物件のために多額の税金を投入する必要はないとし、建設に反対する。 ⑪ 市街地再開発自体は必要なく、代わりに個別の建て替え助成や街並みのデザイン整備に税金を使うべきであり、松陰神社前商店街のように若い人たちが街を活性化させている事例に倣って烏山の商店街組合も含めて若い世代が活躍できるまちづくりを真剣に考えるべきであるとして再開発に反対する。	
	（１６）京王線の高架化等について ① 都市計画案の当事者である京王電鉄は、これまで断続的に開催されてきた説明会やワークショップに一度も参加しておらず、高架化された駅舎や駅前広場、高架下スペースの有効活用といった重要な話題が出ないまま、不完全な議論が続いている。事業の当事者として、京王電鉄が説明会やワークショップへ参加することを強く求める。	（１６）京王線の高架化等について ① 区では、京王線の連続立体交差事業、駅前広場整備及び市街地再開発事業を契機として、駅周辺全体のまちづくりを進めており、駅前広場、駅施設、高架下空間、商店街及び周辺市街地が相互に連携しながら、利便性の向上、回遊性の向上及び賑わいの創出を図ることが重要であると考えております。 このため、区が実施している「ちとからまちづくりフォーラム」や「街づくり情報交換会」には京王電鉄にも参加いただき、駅周辺のまちづくりに関する情報共有及

		び意見交換を行っております。 　なお、京王線連続立体交差事業による高架下空間の活用につきましては、今後の事業の進捗にあわせて事業主体である東京都、沿線区及び京王電鉄において検討されます。
	② 　両改札口へエレベーター、スロープ、またはホームへ直接移動できるバリアフリー動線を確保することを要望する。	② 　駅施設の改札口やホームへの動線などに関するバリアフリー化につきましては、「世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例」及び「世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画」において、年齢、性別、障害の有無、国籍、生活環境などにかかわらず、誰もが安全かつ円滑に移動できる環境の整備を推進しているところであり、駅施設における移動経路の確保は重要な事項となります。引き続き、条例、計画に従って対応してまいります。
	③ 　区による高架下の借り上げにあたり、ふるさと納税制度を活用して駐輪場や店舗等の初期費用の一部を寄付金で賄い、さらに返礼品として寄付金額に応じた改札近くの便利な場所や広い区画の優先的利用などの特典を設けて募集する仕組みを検討してほしい。	③ 　高架下空間の活用につきましては、地域の利便性向上や賑わいの創出、駅周辺の魅力向上の観点から重要な要素であると考えております。一方、その具体的な活用方法や施設内容、管理運営のあり方につきましては、都市計画案等において定める事項ではなく、今後の事業の進捗に応じて検討されます。 　また、ご提案のふるさと納税制度を活用した施設整備や運営手法につきましては、高架下空間等の具体的な活用方策に関するご意見として承り、庁内で共有してまい

		ります。
	④ 京王線の高架化工事に伴うヤード整備地にかかる権利者等の立ち退き危機に対しきめ細やかな配慮を望むとともに、過去の地下化の実績や近年の資材不足等の状況を踏まえ、高架化から地下化への思い切った再検討を行うよう期待している。	④ 京王線の連続立体交差事業の用地取得の対象となる権利者等の方々への対応につきましては、適切かつ丁寧に対応されているものと認識しております。 また、鉄道の構造形式につきましては、関連する都市計画案の対象ではなく、京王線の連続立体交差事業に係る都市計画決定及び事業認可に基づき事業が進められているものです。
	（１７）その他の意見 ① 本件都市計画手続等については、住民参加や意見募集手続の適正性に疑問がある。説明会やオープンハウスは実施されたものの、住民意見が十分に反映されているとは感じられない。特に、意見書提出先 FAX 番号の誤記により、意見提出の機会や手続の公平性に影響が生じた可能性があるにもかかわらず、その影響や救済措置について十分な説明がなかった。また、提出された意見の内容や計画への反映状況、反映しなかった理由についても十分に公開されていない。さらに、都市計画案や資料の閲覧機会が実質的に平日日中に限定されており、多くの住民にとって十分な情報収集や意見表明が困難な状況である。情報公開と住民参加の機会が十分であったか改めて検証し、必要に応じて意見募集期間の延長や再度の意見募集を行うべきであり、その検証結果が示されるまで都市計画等の決定を行うべきではないと考える。	（１７）その他の意見 ① 区では、都市計画法に基づく説明会、都市計画案等の縦覧及び意見書の受付を実施するとともに、任意の説明会やオープンハウス、街づくり情報交換会を開催し、住民の声を聞くために、幅広く周知を図ってまいりました。 また、都市計画案等や説明資料につきましては、縦覧場所での閲覧に加え、区ホームページ及び意見書提出ページにも掲載し、できる限り多くの方が計画内容を確認できるよう努めてまいりました。 ご指摘の街づくりニュースにおける意見書提出先 FAX 番号の誤記につきましては、ご迷惑をおかけいたしましたこと深くお詫び申し上げます。区では、意見募集期間の開始前に訂正箇所も踏まえた文書と併せて訂正

		版のニュースを再発行し、意見提出に支障が生じないよう対応をいたしました。 　また、都市計画法第１６条に基づき提出された意見書につきましては、都市計画審議会において議論となるよう趣旨のご意見を整理した上で、意見の要旨と区の見解を取りまとめ、本年の４月の都市計画審議会にご報告し、区のホームページへ掲載をしております。 　区としましては、今回の都市計画案について、都市計画法に基づく説明会、縦覧及び意見書受付等の手続を適切に実施しており、提出された意見についても都市計画審議会に報告した上で審議いただくこととしていることから、改めて意見募集期間の延長や再度の意見募集を行う必要はないものと考えております。 　一方で、計画内容や検討経緯に関する情報提供、意見の反映状況の分かりやすい説明などについて、更なる工夫が必要とのご意見があることも認識しております。 区としましては、引き続き、透明性の確保と丁寧な情報提供に努めながら、法令に基づき適切に手続を進めてまいります。
	② 　高層階に住む人は、流産しやすいという記事を読んだことがある。身体に影響が出るような建物を建てる必要があるのか疑問である。	② 　ご意見として承ります。

	③ 実際の活動をわかりやすくするためにも駅周辺整備課と街づくり課は「高層マンション建設促進課」に改名統一したらどうかと思うほど、懺悔の気持ちも持たず住民のことを真剣に考えない役人や、選挙資金獲得と当選しか考えていない政治関係者に対して職を辞すべきであり恥を知れと強く憤っている。誰が見ても正当で住民に寄り添った行政ができないのであれば、第一種市街地再開発事業自体が違法行為であるため原点に戻り廃案にすべきであり、提出した意見書が住民に公開されずごみ箱行きになるのではないか。	③ ご意見として承ります。 区としましては、都市計画法等に基づく意見書につきましては、賛成・反対を問わず、地域の皆様がそれぞれの立場から地域の将来やまちづくりについてお考えいただいた上で提出されたものと認識しております。 このため、提出された意見書については、その内容を確認し、同様の主旨の意見を整理した上で、意見の要旨及び区の見解として取りまとめ、都市計画審議会に報告しております。 今回の関連する都市計画案につきましては、再開発準備組合から提出された計画案について、区の上位方針との整合性や計画の妥当性、公共性、防災性、周辺環境への影響等を確認した上で取りまとめるとともに、都市計画法に基づく説明会や縦覧、意見書の受付などの手続を進めてまいりました。 提出された意見書につきましては、都市計画審議会における審議の参考資料として活用するとともに、今後の検討においても参考とさせていただきます。 区としましては、引き続き、地域の皆様への情報提供や意見交換に努めるとともに、法令・条例に基づき適正かつ公正な手続を進めてまいります。
	④ 古き良き街並みを持つ烏山に高層マンションは不要であり、「安全で魅力ある商業拠点」等のウソの説明や強引な地上げ、生活道路の	④ 駅前広場南側地区の街づくりは、平成２６（２０１４）年の京王線の連続立体交差事業等の事業化を契機と

	塞ぎ込み、そして１１年がかりの違法な戦略によって権利者の土地や時間を奪い大儲けを企てる再開発手法を強く弾劾する。烏山支所の役人や政治関係者が事業者に加担・操られて住民の質問にまともに答えず庇い合う姿勢に強い憤りを表明し、住民が団結してこの横暴な再開発を白紙撤回させ、不正や悪事を暴いて社会的な制裁を下すことを川柳に託して訴える。	して、区も支援を行いながら、地区内の権利者が主体となり「まちづくり勉強会」「まちづくり準備会」「再開発準備組合」と段階的に検討体制を整え、長年にわたり検討を積み重ねてきたものです。 千歳烏山駅周辺地区は、世田谷区都市整備方針において「主要な地域生活拠点」に位置付けられており、駅周辺にふさわしい商業、業務、居住等の都市機能の集積とともに、駅前広場や歩行者空間等の公共施設整備、防災性の向上及び回遊性の向上を図ることが求められています。 今回の関連する都市計画案及び本計画案は、こうした地域の課題やまちづくりの方向性を踏まえ、市街地再開発事業による建築物の更新や土地の合理的かつ健全な高度利用を図りながら、安全で快適な市街地環境の形成を目指すものです。 区としましては、今後も法令に基づく適正な手続を行うとともに、地域の皆様への情報提供及び意見交換に努めながら、まちづくりを進めてまいります。
	⑤ 区長が著書『〈暮らしやすさ〉の都市戦略』や区の基本構想で掲げた「歩いて楽しいまち」（職住近接、ローカルコミュニティ、公園や道路が街のリビングスペース、他者に寛容な街）という理念に対し、今回の駅前の高層マンション建設を区長自身がどのように評価するのか疑問である。	⑤ 区では、誰もが安全で快適に歩き、地域の人々が交流できるまちづくりを重要であると考えております。 千歳烏山駅周辺地区においても、令和３（２０２１）年６月に策定した「千歳烏山駅周辺地区地区計画」において、「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまちの形成」を目標とし、「回遊性のある魅力的な駅前商業空

		間の維持・増進」「安全で快適な歩行者空間の確保」「防災性の向上」などを掲げ、街づくりを進めております。 　今回の市街地再開発事業につきましても、駅周辺全体の街づくりを構成する取組みの一つであり、高層建築物の建設そのものを目的とするものではなく、駅前広場と連続した歩行者空間や広場等の公共的空間の創出、商業機能の維持・更新、防災性の向上などを図るものです。 　区としましては、地域の皆様が育んできた商店街の魅力や人と人とのつながりを大切にしながら、再開発事業と周辺の街づくりが連携し、誰もが安全で快適に歩き、交流できる魅力あるまちの形成につながるよう、今後も再開発準備組合や地域の皆様と意見交換を重ねながら、取り組んでまいります。 　千歳烏山駅周辺地区は、令和７（２０２５）年７月に策定した「世田谷区都市整備方針」において、商業、サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに地域外に居住する区民も多く利用する拠点として「主要な地域生活拠点」と位置付けております。 　同方針では、本地区について「主要な地域生活拠点」にふさわしい活気と賑わいづくりを進めるために、「商店街への通過交通の流入を抑制」し、「歩きやすく回遊性のある商業環境の魅力アップ」を図り、安全で快適な歩行者空間の整備を進めるほか、「駅南北の回遊性向上」、「防災力や交通結節機能の強化」、「魅力ある駅前商業空間の形成を図る」こととしております。

		本地区における市街地再開発事業は高層マンションの建設そのものを目的とするものではなく、「京王線連続立体交差事業」「駅前広場整備（世区街１４号線)」「補助２１６号線整備」「歩行者ネットワーク形成」「防災性向上」と連携しながら、駅周辺全体の利便性や回遊性の向上を図ることを目的としております。 特に、駅前広場南側地区においては、「歩行者空間」「広場空間」「商業機能」「交流機能」を整備するとともに、既存商店街との連続性や回遊動線の確保を図ることで、駅利用者や来街者が周辺商店街へ回遊しやすい環境の形成を目指しております。 また、文化機能や交流機能につきましても、駅周辺における地域活動や交流の場の確保は重要であると認識しており、駅前広場や公共的空間の利活用を含め、多様な世代が交流できる環境づくりが図られることが望ましいと考えております。 区としましては、千歳烏山の個性や魅力を形成している既存商店街、地域コミュニティ、人と人とのつながりなどを重要な地域資源として位置付けており、京王線連続立体交差事業、駅前広場整備、市街地再開発事業を契機として、「ちとからまちづくりフォーラム」等を通じて、専門家や再開発準備組合、地域住民、まちづくり団体との対話を重ね、「京王線の南北商店街」「烏山区民センター」「千歳烏山駅」「駅前広場」「再開発街区」を結ぶ回遊ネットワークの形成を図りながら、千歳烏山らしい賑わいと住みやすさが両立したまちづくりを進めてま

		いります。

都市計画(案)に関する意見の概要

別紙６

■４つの論点

❶ 計画内容への反対・懸念



タワーマンションへの反対
計画規模への懸念



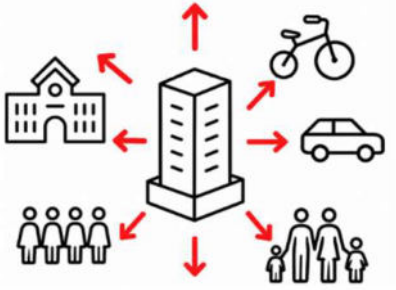
商店街・地域コミュニティ
烏山らしい街並みの保全

❷ 手続き・説明への不満



説明・周知・合意形成不足

❸ 事業リスクへの懸念



人口増加による懸念



事業リスクに対する不安
・補助金投入への疑問

❹ 公共的効果への期待



駅前整備・防災性の向上
・街の活性化へ期待

意見書に対する区の見解について

❶ 計画内容への反対・懸念



タワーマンションへの反対
計画規模への懸念



商店街・地域コミュニティ
烏山らしい街並みの保全

凡例
（市街地）：第一種市街地再開発事業
（高度）　：高度利用地区
（地計）　：地区計画

■タワーマンションへの反対、計画規模への懸念

A 建築規模について

B 再開発の公共性について

⇒８月都市計画審議会において説明

■商店街・地域コミュニティ・烏山らしい街並みの保全

C 街の魅力(街並み・景観等)について

D 千歳烏山の賑わいについて

E 千歳烏山らしさについて

意見書要旨と見解

A：	（市街地）	：P.8～P.14	（高度）	：該当なし	（地計）	：P.38～P.41
B：	（市街地）	：P.22～P.28	（高度）	：該当なし	（地計）	：P.48～P.50
C：	（市街地）	：P.14～P.22	（高度）	：P.19～P.22	（地計）	：P.11～P.16
D：	（市街地）	：P.64～P.68	（高度）	：P.34～P.39	（地計）	：P.16～P.21
E：	（市街地）	：P.68～P.72	（高度）	：P.39～P.43	（地計）	：該当なし

意見書に対する区の見解について

❷ 手続き・説明への不満



説明・周知・合意形成不足

■説明・周知・合意形成不足

【権利者】

A 駅前広場を含む計画について

B 生活再建について

【周辺住民】

C 説明・周知・住民参加について

D 都市計画案・事業の進め方について

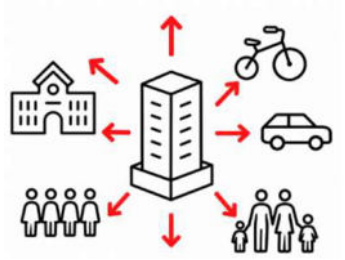
凡例
（市街地）：第一種市街地再開発事業
（高度）　：高度利用地区
（地計）　：地区計画

意見書要旨と見解

A：	（市街地）	：P.3～P.5	（高度）	：該当なし	（地計）	：該当なし
B：	（市街地）	：P.74～P.77	（高度）	：P.45～P.47	（地計）	：P.46～P.47
C：	（市街地）	：P.35～P.39	（高度）	：P.8～P.11	（地計）	：P.3～P.11
D：	（市街地）	：P.39～P.42	（高度）	：該当なし	（地計）	：該当なし

意見書に対する区の見解について

❸ 事業リスクへの懸念



人口増加による懸念



事業リスクに対する不安
・補助金投入への疑問

凡例
（市街地）：第一種市街地再開発事業
（高度）　：高度利用地区
（地計）　：地区計画

■人口増加による懸念

A 交通・道路改善について
B 人口増加について
C 駐輪・駐車等について

■事業リスクに対する不安・補助金投入への疑問

D 事業採算性・事業成立性について
E 補助金について
F 投機関連について
G 経済的負担増加について

意見書要旨と見解

A：	（市街地）	：P.5～P.8	（高度）	：P.52～P.57	（地計）	：P.25～P.28
B：	（市街地）	：P.42～P.45	（高度）	：P.17～P.19	（地計）	：P.43～P.46
C：	（市街地）	：P.72～P.74	（高度）	：P.43～P.45	（地計）	：P.53～P.54
D：	（市街地）	：P.54～P.57	（高度）	：P.28～P.30	（地計）	：P.54～P.55
E：	（市街地）	：P.80～P.82	（高度）	：P.59～P.61	（地計）	：P.67～P.70
F：	（市街地）	：P.59～P.61	（高度）	：P.32～P.33	（地計）	：P.57～P.59
G：	（市街地）	：P.58～P.59	（高度）	：P.31～P.32	（地計）	：P.55～P.56

意見書に対する区の見解について

❹ 公共的効果への期待



駅前整備･防災性の向上
･街の活性化へ期待

■駅前整備、防災性の向上、街の活性化へ期待

- A 駅前広場について
- B 駅前広場を含む計画について
- C 街の魅力（街並み・景観等）について
- D 公共施設・公共サービスについて
- E 安心安全について
- F 千歳烏山の賑わいについて
- G 千歳烏山らしさについて

凡例
（市街地）：第一種市街地再開発事業
（高度）　：高度利用地区
（地計）　：地区計画

意見書要旨と見解

A：	（市街地）	：P.1～P.3	（高度）	：該当なし	（地計）	：P.70～P.71
B：	（市街地）	：P.3～P.5	（高度）	：該当なし	（地計）	：該当なし
C：	（市街地）	：P.14～P.22	（高度）	：P.19～P.22	（地計）	：P.11～P.16
D：	（市街地）	：P.32～P.34	（高度）	：該当なし	（地計）	：P.50～P.52
E：	（市街地）	：P.49	（高度）	：該当なし	（地計）	：該当なし
F：	（市街地）	：P.64～P.68	（高度）	：P.34～P.39	（地計）	：P.16～P.21
G：	（市街地）	：P.68～P.72	（高度）	：P.39～P.43	（地計）	：該当なし