

第58回葛飾区都市計画審議会書面会議会議録

1 開催方法 書面（郵送及びFAXを利用）による会議の開催

2 開催期間 令和2年4月27日（月）から5月25日（月）まで

3 出席者（◎会長、○会長職務代理）

		出欠	氏名	職名
都市計画審議会委員	学識経験者	出	◎中林一樹	東京都立大学名誉教授 明治大学客員研究員
		出	郷田桃代	東京理科大学工学部建築学科教授
		出	○長裕二	元東京都都市計画局長
		出	佐野克彦	元東京都建設局長
		出	宇佐美貴士	一般社団法人東京都建築士事務所協会葛飾区支部長
		出	小倉秀夫	葛飾弁護士倶楽部
		出	青木堅治	公益社団法人東京都宅地建物取引業協会葛飾区支部長
	区議会議員	出	筒井たかひさ	葛飾区議会議員
		出	黒柳じょうじ	〃
		出	米山真吾	〃
		出	中江秀夫	〃
	機関係職行政	出	桐島俊彦	警視庁亀有警察署長
		出	大木島実	東京消防庁本田消防署長

事務局出席者 田口政策経営部長 情野都市整備部長 杉本交通・都市施設担当部長 小林街づくり担当部長
 福島政策企画課長 石合調整課長 目黒都市計画課長
 原田金町街づくり担当課長 渡井建築課長

4 議題

1) 付議事項

報告事項第82号 用途地域等の変更について

2) その他（情報提供）

①葛飾区都市計画マスタープラン中間検証について

②東金町一丁目西地区第一種市街地再開発事業および地区計画に関する情報について

5 質疑内容 別添のとおり

第 58 回 葛飾区都市計画審議会 意見票 1 に係る区の考え方【報告事項第 82 号用途地域等の変更について】

No.	ご意見・ご質問	区の考え方
	○変更の枠組みについて	
1	<ul style="list-style-type: none"> • 地形地物の変化に基づく変更事例（１）～（４）それぞれに何件くらい変更が想定されますか。 	<p>今年度より、用途地域等の一括変更に関する調査・検討業務等を実施いたします。その中で、区全体における変更対象を抽出し、明確にしていまいますが、現時点では概ね 40 箇所程度になるのではないかと見込んでおります。</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> • 前回の見直しから 16 年経過していることを鑑みれば、今回の用途地域等の変更は、今後 20 年の区の将来を決定するものとも言えます。従って、現況との不整合を解消することは当然大きなことですが、将来を見据えた改変の重要な機会でもあります。こうした視点にたてば、「地形地物の変化などに基づく用途地域変更」では、道路の拡幅や整備に伴う用途地域の変更（２）（３）は注意深くあるべきです。 	<p>今回の用途地域の一括変更は、用途地域等の指定状況と現況との不整合を修正していくことを目的に、変更に伴う既存不適格建築物の発生状況等を踏まえつつ、地区内外の市街地環境への影響が軽微で、地区計画を定める必要がないものが対象となります。</p> <p>用途地域は、市街地における土地利用規制の根本をなしており、慎重な調査・検討が必要であると認識しております。道路拡幅整備に伴う用途地域の変更（２）（３）につきましては、道路の整備状況、道路整備の担保性の確保などを踏まえ、適切に変更していきたいと考えております。</p>

	○変更の具体的内容について	
3	<p>• また、「用途地域等に関する指定方針及び指定基準に基づく新たな取り組み」は重要と思いますが、現時点では葛飾区にかかる事項はない状況とのことでした。例えば、(2) 活力とにぎわいの拠点については関係がありそうにも思いましたので、葛飾区にかかる事項がないことの理由をもう少しご説明頂けると有難いです。</p>	<p>「用途地域等に関する指定方針及び指定基準」に基づく新たな取り組み(1)と(4)は、地区計画の策定などに合わせて、用途地域等を変更することとなりますが、現時点では、このような取り組みを行っている地区が区内にないという状況でございます。</p> <p>また、(2)の対象は、活力とにぎわいの拠点のうち、3路線以上が結節する高い交通結節性を有する駅が対象となり、区内における活力とにぎわいの拠点については、対象となる駅がない状況でございます。</p> <p>(3)につきましては、区内の木密地域(東京都 防災都市づくり推進計画における重点整備地域及び整備地域)の用途地域は、工業地域、準工業地域、商業地域、近隣商業地域、第一種住居地域、第二種住居地域のため、対象となる住居専用地域はない状況でございます。</p>
4	<p>• 「指定方針・指定基準」に基づく新たな取り組み、当区にかかる事項はないとのこと。(3)について、現在事業中の木密地域で、道路用地で建替の際、建ぺい率 60→80%変更の事例はございますか。</p>	<p>現在事業中の木密地域の用途地域は、工業地域、準工業地域、商業地域、近隣商業地域、第一種住居地域のため、「用途地域等に関する指定方針及び指定基準」に基づく新たな取り組み(3)に該当する住居専用地域はない状況でございます。</p> <p>また、住居専用地域以外の木密地域については、以前より、新たな防火規制の指定や地区計画の策定にあわせて、建ぺい率を 60%→80%に指定する取り組みを、東京都が示しているところです。建ぺい率の緩和は、建て替え促進手法の一つではありますが、木密地域内の建て詰まりが解消されず、採光や通風のある良好な住環境の向上には繋がりにくいため、本区においては、導入しておりません。</p>

5	<ul style="list-style-type: none"> • 地形地物の変化などに基づく用途地域の変更における「地区内外の市街地環境への影響が軽微」とは、何を基準に判断するのか。 	<p>今回の用途地域等の一括変更は、用途地域等の指定状況と市街地の現状との不整合を修正していくことを目的に、変更に伴う既存不適格建築物の発生状況等を踏まえつつ、地区内外の市街地環境への影響が軽微で、地区計画を定める必要がないものが対象となります。</p> <p>「地区内外の市街地環境への影響が軽微」に関する数値の目安など、東京都から具体的な基準は示されていませんが、対象地区内外の建築物の用途や構造、階数などの市街地環境への影響を確認し、東京都と十分に協議した上で、総合的に判断していきたいと考えております。</p>
	○作業体制・実施スケジュールについて	
6	<ul style="list-style-type: none"> • 今後、綿密な調査・検討が必要と思われる。 	<p>今年度から来年度にかけて、用途地域等の一括変更に関する調査・検討業務等を実施いたします。その中で、平成16年度一斉見直し時の議定図等根拠資料と、最新の地形図及び道路網図を重ね合わせ、乖離のある箇所を洗い出し、区全体における変更対象を抽出いたします。</p> <p>用途地域の境界線の変更は、区域区分、高度地区、防火地域・準防火地域、日影規制などの都市計画等にも関わることとなり、綿密な調査・検討、東京都との十分な協議が必要と考えております。</p>

7	<ul style="list-style-type: none"> • 都への提出期限まで、地元説明会等の実施を考慮すると決して十分な時間はない。 • 特に新型コロナウイルスへの対策からも説明会の実施には工夫が必要となる。 	<p>令和3年9月までの約1年半の期間で、一括変更対象箇所を抽出し、説明会等を実施して、用途地域等の変更原案を提出することとなり、ご指摘のとおり、決して十分な時間ではないと認識しております。このため、昨年度末より先行して不整合箇所を抽出するとともに、今後は東京都との綿密な協議を実施し、手戻りや不備のないよう、業務を推進してまいります。</p> <p>また、説明会等の実施については、新型コロナウイルス感染症に関する事態収束の状況をみながら、必要な対策・工夫を行っていく必要があると考えております。</p>
8	<ul style="list-style-type: none"> • 本区内では対象が40件ほどと聞かすが、都内全体では数百の規模となることが予想される。区民（都民）の財産にかかわる問題について、一括して変更実施をすることは問題ではないか。 	<p>都内全体で見れば、相応の変更箇所数になると考えております。用途地域等の変更は、区民（都民）の財産にかかわる事項であるため、今回の一括変更においても、説明会の開催や、都市計画法第17条の規定に基づく手続きにより、区民（都民）に周知・説明をした上で、変更していくため問題はないと考えております。</p>
9	<ul style="list-style-type: none"> • 東京都への用途地域原案提出にあたり、事前に区計審での審議はあるのか。 	<p>東京都への用途地域原案提出にあたっては、事前に区都市計画審議会にご報告させていただきます。</p> <p>また、説明会等の実施前など、適宜、区都市計画審議会にご報告させていただきます。</p>

第58回 葛飾区都市計画審議会 意見票1に係る区の考え方【葛飾区都市計画マスタープラン中間検証について】

No.	ご意見・ご質問	区の考え方
	○理念目標等について	
1	<ul style="list-style-type: none"> ・説明資料から、緻密な調査・検討を行ってきたことが同われる。 ・令和3年以降の都市マス改定に向け、充実した取り組みを期待する。 	<p>昨年度は、都市計画マスタープランの中間検証として、上位・関連計画等の整理、人口や土地利用、道路等都市基盤整備の状況の整理など、基礎的データを収集し、変化や動向を把握するとともに、都市マスにかかる取り組みの進捗状況等を整理し、将来に向けて取り組むべきテーマの検討を行ってまいりました。</p> <p>今年度は、抽出したテーマを中心に区民の意識や意向を確認する大規模なアンケート調査など、中間検証を踏まえた検討の深度化を実施いたします。引き続き、令和3年度からの都市マス改定に向け、充実した取り組みになるよう調査・検討を進めます。</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> ・上位計画（都マスタープランと区基本構想）の令和2年改訂の後、引続き、区マスタープランの改訂作業に入るタイミングは適切。 	<p>都市計画マスタープランは、「東京都 都市計画区域マスタープラン」と「区 基本構想」に即して定めることとなります。今後も、上位計画の改定動向を注視し、都市マス改定に向けて取り組んでまいります。</p>

	○調査活用（調査等）について	
3	<ul style="list-style-type: none"> 葛飾区区民モニターアンケートの数値化した項目とともに、「自由記述」による指摘について区の考え方を明らかにし、生かしていくことが必要と考える。例えば「人情都市かつしかに賛同する」などは、本区都市計画マスタープランの表題となっており、大切な事だと思う。 	<p>住み憩い働き続けられるまちをつくり、育んでいくためには、区民が主役のまちづくりを展開していくことが重要です。このため、区民モニターアンケートは勿論、今年度実施する区民アンケート、また、各種説明会や意見交換会など、様々な機会をとらえて、区民の方々からご意見をいただき、区の考え方をご説明しながら、都市計画マスタープランの改定作業を進めてまいります。</p>
	○具体内容について	
4	<ul style="list-style-type: none"> SDGsの理念をすえて、次期計画の検討をしていく必要があるのではないか。 	<p>都市計画マスタープランの改定にあたっては、SDGs（持続可能な開発目標）を念頭に置き、まちの将来像やまちづくりの目標を検討する必要があると考えております。</p>
5	<ul style="list-style-type: none"> 新金線の旅客化が現実化してくると、予定駅周辺のまちづくり気運の盛り上りに期待できます。 	<p>現在の都市計画マスタープランにおいて、長期構想路線として位置付けのある新金貨物線の旅客化については、平成29年度、30年度に課題の再整理や需要予測などを取りまとめ、令和元年度より関係機関との協議を進めているところです。</p> <p>都市マス改定にあたっては、こうした取り組みを踏まえ、交通ネットワーク形成の一つのテーマとして記述の充実を図っていきたいと考えております。</p>

6	<ul style="list-style-type: none"> 例えば、立石駅北口地区市街地再開発事業における区庁舎建替え・移転計画の見直しを検討すると区長が議会で表明したものと、この再開発・まちづくりのあり方について、検討が必要になっていると思うがどうか。 	<p>立石駅北口地区市街地再開発事業は、都市計画マスタープランにおける広域行政拠点を目指し、市街地の防災性の向上とともに、生活サービス機能、公益サービス・交流・交通機能の充実に向け進められているものです。併せて、新庁舎の整備については、駅前への移転により、誰もが便利に来庁できる利便性の高い庁舎を目指し、検討が進められております。</p> <p>ご質問の「立石駅北口地区市街地再開発事業における区庁舎建替え・移転計画の見直しを検討すると区長が議会で表明した」につきましては、新庁舎が駅前へ移転することを前提に、利便性の高い庁舎を基本に駅前提供すべき行政サービスを検討するとしたものであり、市街地再開発事業を見直すとしたものではありません。</p>
7	<ul style="list-style-type: none"> また、現在の都市計画マスタープランが策定されている最中に、新小岩東北広場が整備されたものの利用者が少なく、「4つの広場」の整備について再検討する必要があるのではないかと。そもそも、各駅前広場のあり方について検討が必要と考える。 	<p>現行の都市計画マスタープランにおいて、新小岩駅周辺は、4つの広場や自由通路の整備など総合的な基盤整備、環境整備を進め、総武線と平和橋通りで区分された4つの地区が一体化した安全で快適な回遊空間を形成するとしております。</p> <p>都市マス策定以降、民間開発など市街地の状況も変化していることから、改定時には、こうした変化を踏まえて駅前広場の在り方について検討する必要があると考えております。</p>

<p>8</p>	<ul style="list-style-type: none"> 都市マスの中間検証について、次期改訂に向け丁寧に進められていると思いました。一方、ここ1年、ここ数か月で社会は激変し、次期の都市マスにも影響してきます。「5. 将来に向けて検討・充実すべきテーマ」は、例えば、昨夏の都市内水氾濫の被害をみれば「水害に強い都市づくり」はより一層クローズアップされるべきこととなり、また、新型コロナウイルス以降の社会やまちの在り方が反映されることになると考えられます。 	<p>近年、時間雨量 50mmを上回る短時間降雨の発生件数が増加し、雨の降り方が局地化・集中化、激甚化しております。こうした状況から、平成 31 年 2 月に東京都都市計画審議会から示された「東京における土地利用に関する基本方針について（都市づくりグランドデザインを踏まえた土地利用のあり方）」の答申でも、今後の気候変動に伴い発生リスクが増大する大規模水害に備えた市街地の在り方についても検討を進めるべきとされております。</p> <p>現在の都市計画マスタープランにおいても、高台化等による防災性の向上など水害対策について記載しており、近年の雨の降り方や気候変動に伴う大規模水害を踏まえ、令和元年 6 月に「浸水対応型市街地構想」を策定し、避難所となる小・中学校の浸水対応化等の検討を進めております。都市マス改定にあたっては、水害に強い都市づくりについては、さらに将来に向けて検討・充実すべきテーマであると考えております。</p> <p>また、新型コロナウイルス感染症に関する事態などの社会経済情勢の変化もみながら、都市マス改定に取り組んでいきたいと考えております。</p>
----------	--	--

	○計画の進捗管理について	
9	<ul style="list-style-type: none"> • あわせて、現在の都市計画マスタープラン策定時の審議の中で、「都市計画マスタープランを進行管理しなければ、ただ単に絵に書いた餅」「今後進行管理として見ていくためにプログラムを作った初めての試み」と示されている。この「第5章 都市計画マスタープラン実現の方策」についての総括も必要ではないか。例えば、葛飾区区民モニターアンケートで「認知度は20%弱と低い」と示されているが、この進行管理として「(3) 都市計画マスタープランの周知」の検証が必要と考える。 	<p>これまでも、都市計画マスタープラン「第5章 都市計画マスタープランの実現の方策」に基づき、都市マスの進捗状況等を報告する「まちづくりシンポジウム」を開催してまいりました。また、窓口・ホームページなどで都市マスの周知を行ってまいりましたが、区民モニターアンケートにおける認知度は20%弱という結果でありました。</p> <p>都市マス改定にあたっては、こうした状況も踏まえて、シンポジウムに加え、より広く周知できる取り組みを検討してまいります。</p>
10	<ul style="list-style-type: none"> • それにしてもマスタープラン周知度20%とは。より周知の上、改訂作業に。 	<p>これまでも、都市計画マスタープランの進捗状況等を報告する「まちづくりシンポジウム」や、窓口・ホームページなどで都市マスの周知を行ってまいりましたが、区民モニターアンケートにおける認知度は20%弱と低く、また、簡潔、コンパクトにして欲しい等の要望も寄せられております。</p> <p>都市マス改定にあたっては、こうしたご要望も踏まえ、手にとってもらえる分かりやすいものとなるよう工夫するとともに、シンポジウムに加え、より広く周知できる取り組みを検討してまいります。</p>

11	<p>•現在の都市計画マスタープランで掲げた方針にもとづき、まちづくりがどこまですすんだかを明らかにする必要があるのではないかと。葛飾区区民モニターアンケートでも、「達成度を区民に明らかにして欲しい」と記述されている。</p>	<p>現行の都市計画マスタープランにおいても、区民が主体性を発揮できるまちづくりの推進のため、まちづくりに関する情報の提供・共有化が挙げられており、これまでも、都市マスの進捗状況等を報告する「まちづくりシンポジウム」を開催してまいりました。</p> <p>今年度は、区民アンケートにおいて、昨年度整理した都市マスの進捗状況を冊子としてまとめ同封し、区民の方々に達成状況を確認していただく予定です。</p>
----	---	--

第 58 回 葛飾区都市計画審議会 意見票 1 に係る区の方
【東金町一丁目西地区第一種市街地再開発事業および地区計画に関する情報について】

No.	ご意見・ご質問	区の方
1	<ul style="list-style-type: none"> • 本件は先に当審議会で決定したが、その時の扱いは審議事項だったか。 • 内容として、駐輪台数が減少することと、再開発事業の中で、実現する台数が 3,000 台から 1,000 台となり、事業外での確保に頼る計画となっている。実行の担保があるのか疑問。 	<ul style="list-style-type: none"> • 広場 1 号に係る「新設（地下式自転車駐車場）」については、当初（都市計画決定 令和元年 11 月）駅利用者等の利便性の向上のため、広場 1 号に地下式自転車駐車場を整備することを市街地再開発事業及び地区計画において計画し、審議して頂きましたが、金町駅利用者の増加により駅近辺での歩行者と自転車の錯綜の回避が課題となっていること、また、歩行者の商店等への回遊性を創出する観点から、駅近辺の歩行者の安全性確保と回遊性創出のため、令和 2 年 2 月に金町駅周辺における自転車駐車場整備の方について整理を行い、自転車駐車場は、方面ごとに分散して整備することとし、広場 1 号の地下式自転車駐車場の整備計画を取り止めることとしました。 • 自転車駐車場の整備台数は、当初 3,000 台としていましたが、区営自転車駐車場 2 箇所（東金町一丁目及び金町駅北口（西側））の利用状況と当地域の放置自転車の調査を行い、改めて需要台数を精査し、公共自転車駐車場の整備台数を 2,500 台と算出しました。このうち 1,000 台については、再開発施設建築物地下 1 階に整備し、1,500 台については、再開発事業区域外の北西側周辺（別紙（参考図表）③）にある区有地の活用及び周辺の低未利用の土地を取得又は借上げて、自転車駐車場の整備を検討しています。

2	<ul style="list-style-type: none"> 自転車駐車場に関する変更は理解しました。最終的な扱いとしては、都市計画の「軽微な変更」とするか。「都計審変更」案件として扱うか。 	<ul style="list-style-type: none"> 備考欄に記載の「新設（地下式自転車駐車場）」の削除につきましては、都市計画の軽易な変更（都市計画法第21条第2項、同法施行令第14条、同法施行規則第13条及び第13条の2）には該当しません。今回、本審議会に広場1号の地下式自転車駐車場の計画を取り止めることについて報告させていただき、今後、B、C地区等に係る都市計画決定時に削除を行う予定です。
3	<ul style="list-style-type: none"> すでに昨年11月都市計画決定がされているもとの、変更するに当たっては、再度都市計画決定が必要ではないか。今回変更する「③再開発事業区域 北西側周辺」は再開発エリアではなく、自転車駐車場台数は大幅な変更ともなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 今回、本審議会に広場1号の地下式自転車駐車場の計画を取り止めることについて報告させていただき、今後、B、C地区等に係る都市計画決定時に削除を行う予定です。 また、「③再開発事業区域 北西側周辺」は再開発エリアではありませんが、「再開発施設建築物 地下1階」及び「再開発事業区域 北西側周辺」に整備する自転車駐車場により、当地域の自転車駐車場需要に応えられると考えております。 なお、自転車駐車場の整備台数は、都市計画決定された事項ではありません。
4	<ul style="list-style-type: none"> 「再開発施設建築物地下1階 自走ラック式 1,000台」の床は、権利変換ではなく保留床の取得（＝約9億6千万円）により整備するとしている。その理由は、東京都から交付金が半額出ることのことだが、交付金ももともと税金であり、わざわざ税金で保留床を買う必要はないのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在、金町駅北口（西側）区営駐輪場に1,500台程度の自転車駐車場利用者があることから当該市街地再開発事業において一定程度の自転車駐車場の整備が必要と考えています。 なお、市街地再開発事業では、権利変換の場合、従前資産と等価の資産を得ることとなりますが、自転車駐車場は保留床として取得することで、交付金を受けることができる見込みです。区の限られた財源を健全に運用していくため、このような手法を用いることも必要であると考えております。

5	<ul style="list-style-type: none"> 区（公社）の所有している土地の権利変換によって、現在計画している公共用地がどの程度まかなわれるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 広場1号に係る「新設（地下式自転車駐車場）」の見直しに直接関連しませんが、参考に回答します。 区が取得検討をしている4階の公益施設及び地下1階の自転車駐車場については、区及び土地開発公社の所有する従前資産額で取得できる見込みです。 一方、道路拡幅用地と広場については、施設建築物ではないため、権利変換による取得はできないことから、再開発施行者（組合）に負担金を支払い整備する予定です。
6	<ul style="list-style-type: none"> 「③再開発事業区域 北西側周辺」に必要な広さはどの程度と考えているのか。その敷地面積を確保することは容易なことか。そうであるならば、現状でも、自転車駐輪場は不足しており、直ちに着手すべきと思うがどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> JR金町駅北口西側の自転車駐車場の需要台数を考えると再開発事業区域外の北西側周辺（別紙（参考図表）③）で1,800㎡程度敷地面積が必要であると考えています。このうち区有地740㎡程度その他、周辺の低未利用の土地を取得又は借上げて、自転車駐車場の整備を検討しています。 なお、自転車駐車場の整備については、できるだけ早い時期に実施したいと考えています。
7	<ul style="list-style-type: none"> 再開発エリア外に自転車駐車場を整備するのであれば、駅により近いところの土地を確保すべきではないのか。駅北側＝「B地区」や「C地区」または、東側ならば、「歩行者と自転車が錯綜し、危険な状況」にならないではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 金町駅利用者の増加により駅近辺での歩行者と自転車の錯綜の回避が課題となっていること、また、歩行者の商店等への回遊性を創出する観点から、駅近辺の歩行者の安全性確保と回遊性創出のため、自転車駐車場整備計画の見直しを行い、自転車駐車場は、方面ごとに分散して整備することとしました。 なお、B地区やC地区にはすでに民間の自転車駐車場もあること、また、低未利用の土地を見込める状況にはないと考えています。ご意見にある駅東側については、北口西側、南水元や水元方面の区民が東側を利用することが、まさに歩行者と自転車の錯綜をもたらすものと考えています。

8	<ul style="list-style-type: none"> • 一番「危険な状況」を回避するには、駅西口改札をこの再開発工エリアに設置することと考えるが、いかがか。 	<ul style="list-style-type: none"> • 広場1号に係る「新設（地下式自転車駐車場）」の見直しに直接関連しませんが、参考に回答します。 JR金町駅の西口改札口の設置につきましては、これまでも継続的にJR東日本に対して要望を行ってきたところですが、引き続きJR東日本との勉強会や意見交換を行い、JR金町駅の安全性や利便性の向上に向けて要望を続けていきます。
9	<ul style="list-style-type: none"> • 今回の自転車駐車場整備計画の見直しにあたっていくつか理由をあげているが、下記内容について具体的説明を願いたい。 1 「民間自転車駐車場の利用状況も加味し」とある内容は、どういうものか。 2 「区営自転車駐車場の需要を精査」との具体的な数字も含めた内容について、示されたい。 3 「当該駐車場の整備費用および維持管理費用等」の「等」とは何か。また、比較内容について「整備費用」、「維持管理費用」、「等」の各具体的な数字を示されたい。 	<ul style="list-style-type: none"> • 「民間自転車駐車場の利用状況も加味」とは、金町駅北口周辺には空き店舗等を活用した民間自転車駐車場が多数あり、約3,000台の駐車が可能となっています。これらの台数分を区営自転車駐車場でカバーすると、民間の収入源を断ち切ることになるため、需要を精査の上、不足する台数分を整備するという事です。 • 「区営自転車駐車場の需要を精査」とは、昨年度実施した調査により、区営自転車駐車場2箇所（東金町一丁目及び金町駅北口（西側））の定期利用者の9割超が水元地域からの利用者であったこと、また、区営自転車駐車場2箇所（東金町一丁目及び金町駅北口（西側））の利用台数及び当地域の放置自転車台数から約2,500台の自転車駐車場が必要と判断したことです。 • 「当該駐車場の整備費用及び維持管理費用等」の「等」とは、駅近辺の歩行者の安全性確保と回遊性創出の事です。 なお、新たに整備する自転車駐車場の整備費用及び維持管理費用は、地上にラックを設置するため、広場1号に新設予定だった地下式自転車駐車場よりも、低廉な費用で整備する予定ですが、現時点では、具体的な数値は算出していません。

10	<ul style="list-style-type: none"> • 関連して、変更前の「広場地下 機械式 1,000 台」が無くなったもとの、広場（南側）を区が4億円も出して取得する理由が無いと考える。北側の広場は、開発後の管理組合で管理し利用するから、南側広場とは違うとのことだが、UR 駅前団地の広場で「花・楽・C a f e」などのイベントなどをイメージするが、毎日使うというものではなく、日常的には地域の人たちなどが行き交っている。同様の扱いにすればよいと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> • 広場1号は、金町駅北口周辺に商店会のイベント等身近で集える広場が少なく、地域から憩いの空間を求める声もあったことから、憩いや賑わいの結節点として、また、災害時の公共空間として、公共施設である広場を整備するものです。地下式自転車駐車場は広場敷地の有効活用のために計画をしたものであり、地下式自転車駐車場の整備を取り止めても、公共施設としての広場の必要性は変わらないと考えています。
11	<ul style="list-style-type: none"> • もう一点、商業棟屋上は共用で、教習所が専用して占有料を支払うとのことだが、いくら支払うのか、その額の根拠となる考え方はどのようなものか。また、屋上を共用とし、教習所に占有させるというのは第一種市街地再開発事業における「権利変換手続きにより、従前建物、土地所有者等の権利を再開発ビルの床に関する権利に原則として等価で変換する」の原理に反するのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> • 広場1号に係る「新設（地下式自転車駐車場）」の見直しに直接関連しませんが、参考に回答します。 • 東金町一丁目西地区市街地再開発事業については、市街地再開発組合の設立認可に向けて準備を行っている段階です。施設建築物の屋上は、共用部分となるため、排他的に使用するためには専用使用権の設定が必要となります。この専用使用権については、施設建築物の管理規約で定めることになるため、現時点において専用使用料は決定していません。管理規約については、今後、管理組合が区分所有者による集会で設定することになります。 <p>なお、屋上は共用部分であり、権利変換で取得できる床とはなり得ません。このため自動車教習所の事業継続のためには、敷地の一部や屋上を使用することは、権利者の生活再建上必要であると考えています。</p>

12	<p>・駐輪場の位置を②広場地下から③に変更することにより金町駅周辺の自転車の動線がどのように変わるのか、具体的にどのような効果が想定されているのか、資料の範囲では不明です。この点は、再開発事業（葛飾区決定）内の広場1号の新設（地下式自転車駐車場）をとりやめ、代替として事業区域外に設置することの妥当性として、説明されるべきことと考えます。（地区計画の変更についても同様です。）</p>	<p>・駅近辺への自転車の乗り入れを抑制し、方面ごとに自転車駐車を分散して整備することで、安全で快適な歩行空間を確保することを目的としています。</p> <p>現状、金町駅北口（西側）区営自転車駐車の定期利用者の9割超が水元地域からの利用者であることから、理科大学通りを通り、駅前の自転車駐車場を利用しています。このため、②（再開発事業区域内の広場地下）から③（再開発事業区域外の北西部周辺）に自転車駐車の位置を変更することより、理科大学通りの自転車と歩行者の錯綜が解消されと考えています。また、その他の効果として、歩行者の回遊性が増し、商店が賑わい、再開発事業で整備する広場が憩いの空間になると考えています。</p> <p>なお、今回、本審議会に広場1号の地下式自転車駐車の計画を取り止めることについて報告させていただき、今後、B、C地区等に係る都市計画決定時に削除を行う予定です。</p>
----	---	--

第 58 回 葛飾区都市計画審議会 意見票 2 に係る区の方考え方【報告事項第 82 号用途地域等の変更について】

No.	ご意見・ご質問	区の方考え方
	変更の具体的内容について	
1	<p>・新しい用途地域である「田園住居地域」の指定については、全く検討しないのか。生産緑地の延長（特定生産緑地）とも関連し、水元地区などで、農業振興と水みどりのまちづくりなど、農業振興と連携した地域づくりの可能性は皆無ですか。</p>	<p>今回の用途地域等の一括変更は、令和 3 年 9 月までの約 1 年半の期間で、変更箇所を抽出し、説明会等を実施して、用途地域等の変更原案を提出することとなります。</p> <p>田園住居地域の指定にあたっては、良好な居住環境と営農環境を維持するため、地区計画等で敷地面積の最低限度や壁面の位置などに関する事項を定めることとされております。</p> <p>一方、区内では、現在、各地域で地区計画の手法を用いた街づくりの検討を進めておりますが、現時点において、良好な住環境と営農環境の維持を目指して検討を行っている地区がない状況でございます。このため、今回の用途地域等の一括変更の手続きの中で、田園住居地域の指定を進めることはできないと判断しているところでございます。</p> <p>生産緑地が減少する中、農地の緑地機能（緑地空間、防災上のオープンスペース、住環境への潤い）の保全・活用方策の検討は、重要なテーマであると考えております。今後、都市計画マスタープランの改定の中で、農地保全方策の一つとして、農業政策と連携して街づくりの可能性を検討していく必要があると考えております。</p>

	○作業体制・スケジュールについて	
2	<ul style="list-style-type: none"> 意見票1の「No.5」で、地区内外の市街地環境への影響が軽微とする基準について「東京都からの具体的な基準は示されていません」とのこと、また、「東京都と十分に協議した上で、総合的に判断していきたい」とのことだが、変更対象となる関係地域住民への説明が益々重要になると考える。「No.8」の区の考え方で示されているような「説明会の開催や、都市計画法第17条の規定に基づく手続きにより、区民（都民）に周知・説明」は、丁寧かつ関係住民が納得のいくものであるべきと考える。 	<p>意見票1に係る区の考え方「NO8」のとおり、用途地域等の変更は、住民の財産にかかわる事項となるため、説明会の開催等により周知・説明に努めてまいります。</p>
3	<ul style="list-style-type: none"> 意見票1の「No.7」について 新型コロナ対策中の地元説明会の「工夫」については、都との調整、他区、市の「工夫」情報収集が是非必要でしょう。 	<p>現在、政府の「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」や「新型コロナウイルス感染症対策専門家会議の分析・提言」などを踏まえ、全庁を挙げて新型コロナウイルス感染症対策に取り組んでおります。</p> <p>用途地域等の変更に関する説明会等の実施にあたっては、こうした国の考え方を踏まえるとともに、他自治体の取り組みも参考にしながら、東京都と十分に調整し、具体的対策・工夫を講じていきたいと考えております。</p>

第58回 葛飾区都市計画審議会 意見票2に係る区の方考え方【葛飾区都市計画マスタープラン中間検証について】

No.	ご意見・ご質問	区の方考え方
	○理念目標等について	
1	<p>・意見票1の「No.2」の方考え方には、「上位計画の改定動向を注視し、」と書いていますが、基本構想の「将来都市構造」の検討については、基本構想の改定と同時変更であり、むしろ、基本構想側が「都市マスでの将来像の検討を注視してしる」という立場であると考えています。基本構想での議論は、ソフトな施策が多いのですが、それらを受け止める「将来都市像の検討」が委任されたものと考えます。したがって、言葉としては『基本構想に即して』かもしれませんが、重い作業になると感じています。</p>	<p>都市計画マスタープランは、「東京都 都市計画区域マスタープラン」と「区 基本構想」に即して定めることとなります。</p> <p>今年度改定予定の新基本構想は、各分野を総括した基本的方向性が文言で示されるにとどまり、現基本構想に記載のあった都市構造構想の「将来の都市構造」や「将来の土地利用」は都市マスにおける将来都市構造に委ねられることとなります。このため、基本構想において検討されるソフト施策との調整、連携を図り、都市マスの将来都市構造に反映するとともに、都市計画で実施できる支援策等についても調査・検討を進めてまいります。</p>
	○具体内容について	
2	<p>・立石駅北口地区市街地再開発事業における区庁舎建替え、移転の見直しについて、意見票1の「No.6」の方考え方では、「駅前提供すべき行政サービスを検討するとしたものであり、市街地再開発事業を見直すとしたものではない」と示されている。この区庁舎の建替え・移転見直しが、いままでの計画と比べ同規模のボリュームを持つものとは考えにくく、一定程度縮小するものと思われる。そうすれば、再開発事業自身も見直しをせざるを得ないのではないかと。</p> <p>また、都市計画決定をした南口東地区や、南口西地区では事業協力者である清水建設が工事からの撤退を表明している。立石駅周辺の再開発自身が、見直しを迫られているのではないかと。</p>	<p>新庁舎整備における駅前提供すべき行政サービスの検討は、これから設立される立石駅北口及び南口の市街地再開発組合で議論される内容などをくみ取りながら、再開発事業を前提に進めることとしており、再開発事業自身を見直すものではありません。</p> <p>また、立石駅南口東地区及び西地区の事業協力者については、事業協力に関する協定に基づき引き続き事業協力を行っていくものの、工事の受注について困難となったとの申し出があったというものでありますが、この申し出が、直ちに再開発事業の見直しにつながるものではございません。</p>

3	<ul style="list-style-type: none"> 意見票1の「No.7」では、新小岩駅周辺だけではなく「各駅前広場のあり方について検討が必要」に対し、区の考え方では「都市マス策定以降、民間開発など市街地の状況も変化していることから、改定時には、こうした変化を踏まえて駅前広場のあり方について検討する必要がある」と示されている。例えば、新柴又駅における駅前広場も、設置以来、閑散とした状況となっている。いままで取り組んできた駅前広場ひとつひとつ振り返るとともに、今後の各駅における駅前広場の整理について、ひとつひとつ検討していくことが必要と考える。 	<p>都市計画マスタープランの改定にあたっては、現在進められている駅周辺のまちづくりや、これまで整備されてきた駅前広場の状況を踏まえ、その在り方を検討してまいります。</p>
4	<ul style="list-style-type: none"> なお、立石駅北口再開発で設置しようとしている駅前広場についても、連続立体交差化事業で生み出される高架下の空間を活用すれば、現在の綾瀬駅よりも広い駅前広場を整備することができる。この点からも、立石駅周辺の再開発について見直しを行うべきと考える。 	<p>綾瀬駅は東京メトロ千代田線とJR東日本の常磐線が乗り入れており、島式のホーム2面分の幅の高架下空間となっており、バス乗降スペースなどが整備されております。</p> <p>一方、京成立石駅につきましては、連続立体交差事業により、現在と同様の対面型のホームと上下方向の線路が高架化されることとなりますが、その高架下空間の幅では、交通結節機能を有した駅前広場を整備することは困難と考えます。</p> <p>従って、現在の都市計画のとおり、市街地再開発事業の中で交通広場を整備いたします。</p> <p>なお、連続立体交差事業によって生み出される高架下の活用につきましては、今後、東京都及び京成電鉄と連携しながら検討を進めることとなります。</p>

5	<ul style="list-style-type: none"> with コロナ、after コロナとの関係で、計画を見直すべきところがないかチェックした方がよいのでは 特にコミュニティ関連や人を呼び込むことを前提とする部分について 	<p>新型コロナウイルス感染症対策に伴い、オンライン会議や「混雑レーダー」の開発など、様々なICTツールの活用が進んでいます。こうした新型コロナウイルス感染症に関する事態などの社会経済情勢の変化もみながら、都市マス改定に取り組んでまいります。</p>
6	<ul style="list-style-type: none"> 意見票1の「No.4」について 「SDGsを念頭において」についても、具体的に、都市マスでは、何が受け持てて、何が受け持てないのか、SDGsの内容を吟味して取り組む必要があると思います。 	<p>ご指摘のとおり、SDGsで掲げられた17の目標と169のターゲットについて、本区の都市計画マスタープランで受け持つべき項目を詳細に検討したうえで、まちの将来像やまちづくりの目標の検討を行い、実践するまちづくりにつながるよう、具体化していく必要があると考えております。</p>
○計画の進捗管理について		
7	<ul style="list-style-type: none"> 意見票1の「No.9」、「No.10」、「No.11」の趣旨について 第5章マスタープラン実現の方策の総括では、認知度20%を区民による周知度をより一層上げながら、改定作業を進めていただきたい。 	<p>都市計画マスタープランの改定にあたっては、手にとってもらえる分かりやすいものとなるよう工夫するとともに、シンポジウムに加え、より広く周知できる取り組みを検討してまいります。</p>

8	<p>• 都市計画マスタープランの「進行管理」という点で、区の考え方では「まちづくりシンポジウム」の開催が各箇所で紹介されているが、参加者を見ると2015年の際は、70名、2018年の際は83名のみである。各開催時のアンケートでも多くの指摘がされている。意見票1の「No.9」では、「より広く周知できる取り組みを検討してまいります。」と示されているが、「住民本位のまちづくり」が大切と考える。</p>	<p>区民本位のまちづくりを展開するためには、様々な機会をとらえて、区民の方々からご意見をいただき、区の考え方をご説明しながら施策や事業を進めていくことが重要です。これまでも、シンポジウムをはじめ、各地域のまちづくりにおける説明会等を通して、こうした取り組みを進めてまいりました。</p> <p>都市計画マスタープランの改定作業にあたって、これまでと同様に、区民の方々からご意見をいただき、区の考え方をご説明しながら進めていくとともに、都市マスの認知度向上のため、より多くの方に周知できる取り組みを検討いたします。</p>
---	--	---

第 58 回 葛飾区都市計画審議会 意見票 2 に係る区の方
【東金町一丁目西地区第一種市街地再開発事業および地区計画に関する情報について】

No.	ご意見・ご質問	区の方
1	<ul style="list-style-type: none"> • 「歩行者の商店等への回遊性を創出する観点」は大切なポイントだと思ふ。 • 再開発事業では、用途・容積など様々な都市計画との優遇が施されており、その分、地域社会への貢献、還元策として広場や駐輪場の整備が計画されたものと思ふ。今回、再開発事業内での駐輪場整備が縮小された分、何かその代わりに地域社会への貢献策は計画されているか？ 	<p>広場 1 号は、憩いや賑わいの結節点として、また、災害時の公共空間として、公共施設である広場を整備するものです。自転車駐車場は、あくまで広場空間の有効活用のために葛飾区として整備を計画していたものであるため、計画を取りやめたとしても再開発事業としての地域社会への貢献は果たしていけるものと考えています。</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> • 意見票 1 の「No.6」について 北西側に 1 5 0 0 台分の自転車駐車場の整備については、再開発の事業中から、歩行者、自転車の整理上からも必要と考えられるので、区有地 7 4 0㎡だけからでも急ぐべきと思ふ。 	<p>自転車駐車場の整備については、できるだけ早い時期に実施したいと考えています。</p>

3	<ul style="list-style-type: none"> 意見票1の「No.5」の区の考え方では「4階の公益施設及び地下1階の自転車駐車場については、区及び土地開発公社の所有する従前資産額で取得できる見込み」なのに、「NO.4」では「区の限られた財源を健全に運用していくため」としている。従前資産で取得できるのに、わざわざ保留床を税金で取得する意味が分からない。 	<p>4階の公益施設及び地下1階の自転車駐車場については、権利変換の場合でも金額的には従前資産額内に納まる見込みではありますが、一部資産については権利変換せずに転出し、地下1階の自転車駐車場を保留床として取得することで、当該補償金を取得費に充てた上で、交付金を受けることができる見込みです。区の限られた財源を健全に運用していくために、このような手法を用いることも必要であると考えています。</p>
4	<ul style="list-style-type: none"> 意見票1の「No.6」の北西側周辺の「区有地740㎡程度」とは、以前の三菱製紙工場への引き込み線跡地のことか。そうであるならば、余りにも細長く使い勝手の悪いものとなるのではないか。何台程度を想定しているのか。 	<p>「区有地740㎡程度」とは、ご質問のとおり、以前、三菱製紙工場への引き込み線として使用されていた軌道敷跡地のことです。当該用地を活用することで600台程度の駐車が可能であると想定しています。</p>

5	<ul style="list-style-type: none"> 「駅近辺への自転車の乗り入れを抑制し、方面ごとに自転車駐車を分散して整備することで、安全で快適な歩行空間を確保する」、「区営自転車駐車場の定期利用者の9割超が水元地域からの利用である」と示されている。そうであるならば、再開発事業区域外の北西側周辺に1500台の自転車駐車をまとめて整備することは、来年4月から東金町小学校の学区域が変更となり、新宿6丁目2番のシティタワー及びシティテラスの児童が都市計画道路補助276号線及び都市計画道路補助138号線を通る通学路となり、登下校時に危険度が増す。むしろ分散して自転車駐輪場を確保すべきと思うがどうか。 	<p>再開発事業区域外の北西側周辺に整備を予定している自転車駐車場については、区有地の活用のほか、周辺の低未利用地を取得又は借上げて、分散整備を検討しています。</p>
6	<ul style="list-style-type: none"> 20年ほど前には、UR金町第一団地の敷地周辺に、無料の「自転車置場」があった。少し駅からは離れるが、その分無料ということで、多くの方が利用していた。「安全で快適な歩行空間」を確保するうえでも、自転車置場の設置を考えてもよいのではないか。 	<p>無料の自転車置場については、周辺の環境や利用実態を考慮し、新たに設置する計画はありません。</p> <p>なお、今後整備していく自転車駐車場を含め利用料については、駅との距離を勘案して設定するなど、自転車駐車場の分散整備に係る利用方法を検討していきます。</p>

7	<ul style="list-style-type: none"> 金町駅北口（西側）駐車場の利用者の9割超が水元地域からの利用者で、②から③に自転車駐車場の位置を変更し、理科大学通りの自転車と歩行者の錯綜を解消するという計画は合理的で、妥当であると思います。一方、③は駅改札からはかなり離れた場所で、利用者の利便性が著しく低下するため、路上駐輪など他の問題を引き起こす可能性もあります。有効に機能させるには、駅改札の位置の改変などを含めた駅周辺の計画とともに丁寧に考える必要があります。 	<p>路上駐輪等の問題を避けるためにも、自転車駐車場の利用料については、駅との距離等を勘案して設定する等、自転車駐車場の分散整備に係る利用方法を今後検討していきます。</p> <p>なお、JR金町駅の西口改札口の設置につきましては、これまでも継続的にJR東日本に対して要望を行ってきたところですが、引き続きJR東日本との勉強会や意見交換を行い、JR金町駅の安全性や利便性の向上に向けて要望を続けていきます。</p>
8	<ul style="list-style-type: none"> 意見票1の「No.1」、「No.6」について 代替として、区域外に設置する自転車駐車場の数ですが、区有地（740㎡）以外に、民間から何㎡くらいに必要なのか。その土地代、管理の人件費を考えると今回の広場用地4億円（No.10）、地下施設整備費（No.4:建物に設置する1000台分で、9.6億だが、広場地下2000台分？だと倍？）など、今回の計画変更での区の負担分の概算について、説明が必要ではないか。できる範囲でいいが。 	<p>区有地（740㎡）以外に1,060㎡程度必要と考えています。</p> <p>なお、新たに整備する自転車駐車場の整備費用及び維持管理費用は、地上にラックを設置するため、土地取得費がかかった場合でも、広場1号に新設予定だった地下式自転車駐車場よりも低廉な費用で整備できる見込みです。</p>

<p>9</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 意見票1の「No.2」、「No.3」、「No.6」について何をもって「軽微な変更」なのか、「重大な変更」なのか、基準はあるのでしょうか。(今後)としているが、いつになるかわからないB、C地区の地区計画決定時に一緒に削除する」という取り扱いで地区の事業完了後に整える、ということでもいいのでしょうか。 • 今回は報告ですが、A地区の事業計画に合わせて、地区計画の都市計画変更手続きをしておくということではできないのでしょうか。 • 都計審が事業計画に関わるわけではないが、上記の概算でみると、区民としては、区の負担軽減になるのでしょうか。 	<p>備考欄に記載の「新設（地下式自転車駐車場）」の削除につきましては、都市計画の軽易な変更（都市計画法第21条第2項、同法施行令第14条、同法施行規則第13条及び第13条の2）には、該当しません。広場1号に係る「新設（地下式自転車駐車場）」については、B、C地区の地区整備計画決定時に削除することを予定しておりますが、当該市街地再開発事業の完了までにB、C地区の地区整備計画が決定しない場合は、A地区の都市計画から「新設（地下式自転車駐車場）」を削除する都市計画変更手続きを行います。</p> <p>新たに整備する自転車駐車場の整備費用及び維持管理費用は、地上にラックを設置するため、土地取得費がかかった場合でも、広場1号に新設予定だった地下式自転車駐車場よりも低廉な費用で整備できる見込みです。</p>
<p>10</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 意見票1の「No.4」、「No.6」について事業地区内の①再開発地区内の自転車駐車場の1,000台を、2,000台にすることができれば、西北部での区有地（740㎡）のみでも2,500台分になり、9.6億円の費用に広場地下整備分の費用の付け替えと、区有地自転車駐車場の人件費と設備代だけなので、負担増もほとんどないと思うが、どうでしょうか。区有地でも600台くらい収容できますかね。 	<p>金町駅利用者の増加により駅近辺での歩行者と自転車の錯綜の回避が課題となっていること、また、歩行者の商店等への回遊性を創出する観点から、駅近辺の歩行者の安全性確保と回遊性創出のため、令和2年2月に金町駅周辺における自転車駐車場整備の考え方について整理を行い、自転車駐車場は、方面ごとに分散して整備することとしました。</p> <p>このため、2,500台のうち1,000台については、再開発施設建築物地下1階に整備し、1,500台については、再開発事業区域外の北西側周辺にある区有地の活用のほか、周辺の低未利用の土地を取得又は借上げて、分散整備を検討しています。</p> <p>なお、区有地（740㎡程度）を活用することで600台程度の駐車が可能であると想定しています。</p>

1 1	<ul style="list-style-type: none"> 北西部の借地について 借地は、自転車駐車場としての担保性に欠けると思う。土地を買うのであれば、土地は残るが、なんだかそんな名目で取得できるのかな?とも感じます。 	<p>再開発事業区域外の北西側周辺の低未利用地の土地の取得又は借上げについてですが、土地取得を優先に考えています。</p> <p>また、理科大学通りの拡幅と合わせての土地取得や残地の活用なども見込んでいます。</p>
1 2	<ul style="list-style-type: none"> 「No.8」に関連して 北西部自転車駐車場や再開発建物地下駐車場も金町駅の西口改札が出来ると、駅へのアクセスが楽になり、行内の混雑も大きく緩和されると思う。京成線との乗り換えもしやすくなる。水元のほうからくる通勤者も、朝は急いで電車に乗るが帰りは西口で降りて、再開発ビルで買い物もして、西北の自転車駐車場まで歩いて、自転車で帰る。良く回りの回遊性が飛躍的に高まり、ひろがりが出てくるので、「ついでに」ではなく、「この機に」頑張るべき。この機を逃すと、次の機はもうないのではないか。 	<p>JR 金町駅の西口改札口の設置につきましては、これまでも継続的に JR 東日本に対して要望を行ってきたところですが、引き続き JR 東日本との勉強会や意見交換を行い、JR 金町駅の安全性や利便性の向上に向けて要望を続けていきます。</p>