

目黒区都市計画審議会会議録

平成27年度 第5回(252回)

[平成28年1月20日]

平成27年度第5回(252回)目黒区都市計画審議会会議録

【発言】

【発言要旨】

(欠席委員 大佛委員ほか2名。)

会長 会議録の署名委員は私と吉野委員。議題に入る。本日は報告が2件である。

会長 議題「補助26号線沿道(中央町二丁目・鷹番二丁目の一部)の高度地区の都市計画変更原案について」を事務局から説明を。

区 ~説明~

会長 それでは、意見・質問があれば発言を。

委員 資料を見るとこの区域だけが高度地区変更となり、前後の関係や道路整備を考えるとこの方向で行うのは適当であると考えますが、緩和に当たる都市計画変更のため、このような道路ができると周辺の住環境や地域の条件が変わる。一方的な緩和を提案するだけでなく、例えば別紙1にある「住宅エリアの将来の街づくりの方向性」の提案を行いながら、地区計画の提案も必要なのではないか。高度地区の変更だけであると都市計画変更の中身が住民に伝わらず、不十分ではないか。

区 当該エリアは、学芸大学駅周辺地区の街づくりエリアとなっており、地元住民には、10年以上前から街づくりの方向性について働き掛けを行っているが、今のところ、積極的な街づくりについての提案がなされていない。補助26号線が、旧区立第六中学校の敷地を通っているため、何らかの街づくりの意見が出てくると考えていたが、結果的に意見が出てこなかった。そのために地区計画の提案ということにならなかった。今後地元から何らかの街づくりの意見が出てくるようであれば、意見を踏まえて検討する。

委員 東横線のある西側は近隣商業地域に接し、反対側は準工業地域に接している。ここはかなり幅の広い都市計画道路ができれば、街の変容も当然予想される。都市計画は、街の先導性の意味合いがある。このエリアだけでもいいから、街の将来像を示しつつ話がまとまるよう区はもう少し前向きに働き掛けるべきである。

会長 ほかに意見は。

委員 これまで10年以上地元の人と一定の協議をしてきたが、積極的な意見が出てこなかったとの説明があった。意見が出ないことと意見を持っていることは別である。持っている意見をしっかりと把握しているかが問題である。とりわけ補助26号線は、大変な反対運動があったところである。カプセル調査を行い、幹線道路ができた時に沿道の大気汚染が酷くなると住民運動が起きた地域である。今は用地買収も75パーセントまで進み、住民運動は表面化してはいないが、一方的な緩和を行う都市計画変更の場合には、後背地を含めて多大な影響があると考ええる。

 そこで、都市計画の変更区域の戸数とか影響の範囲、スマイルプラザも30メートルの部分に掛かっているのか、周辺状況を確認したい。また、大体が3階建てまでが建築可能で、状況により5階建てまで可能との説明があったが、5階建てが可能な敷地はどのくらいあるのか。一方、規制緩和して3階が建てられるようになると後背地の問題が生じる。3階建て以下を建ててはいけないとなった時に費用面で3階建てが建てられないような人もいる。中央町2丁目28番地あたりが隣接しているが、戸数・状況は如何か。

区 スマイルプラザは、建物の端が多少30メートル部分に掛かっている。

 5階建てが建てられる敷地はどのくらいかとのことだが、このエリアは、100平方メートル程度の敷地が多い。100平方メートルの敷地が連なっている住宅地である。その場合北側の隣地境界線から5メートルの高さから1.25勾配の傾斜で斜線規制が掛かる。例えば縦横10メートルの100平方メートルの敷地に3階建てを建てようとするとならず北側からの斜線で3階部分が削られてしまう。北側隣地境界線から3、4メートル離して建物を建てないと総3階建てでは建てられない。そのため、総3階建てを建てようすれば、敷地面積が200から300平方メートル必要となる。北側に道路があれば、敷地の反対側の道路の端からの斜線となり、一見建てられそうだが、日影規制が掛かるため総3階建てを建てるには厳しいことになる。補助26号線の南側エリアである程度まとまった土地があれば5階建てを建てられるが、そのような土地は現状ではほとんどない。現在目黒区では、3階建てで高さが10メートルに満たない木造の準耐火建築物が多くなっており、また建てたいとの要望も多い。100平方メートル前後の敷地に3階建てが建て易くなるように高度地区変更を考えている。今回第1種高度地区から第2種高度地区に変わる予定エリアに90から100程度の敷地があるが、その中で5階建てが建てられそうな敷地は、現況駐車場となっている数箇所の中にあるかないかという程度である。

 後背地への影響だが、第一種中高層住居専用地域は、用途地域として2番目に厳しい

規制が掛かる。最も規制の厳しい第一種低層住居専用地域とそこに隣接する地域の環境を守ることに配慮して、第1種高度地区から第2種高度地区に変更しているため、著しく周囲の環境を害することになるとは考えていない。周辺住民の意見は、この後2月4日、7日に住民説明会を行う中で出てくるものと理解している。

委員

3階建てになるような都市計画変更を伴う対応ではなく、1軒1軒に対し耐震補強、耐震工事、診断助成など有料化されたものを無料に戻し、耐震工事助成の補助を強化する方向で進めるべきである。

200メートル位の長さに30メートル幅の範囲にどのような住民が住んでいるのか。先程質問した内容は正確に説明会で説明しないとイケない。100戸程度あるとの答えだったが、かつての木造密集地域の取組みに尽力していた時に比べて予算と対応人員が削られているが、かつては1軒1軒しつ皆調査を行っていた。状況が正確に直ぐに出てこないのは何故なのか、少なくとも説明会までには調べられないのか。5階建ては、300平方メートルでは建たず、400平方メートルの敷地がないと建てられないという説明を聞いても実態はどうかと考える。実態はこうなんだという説明をしてほしい。また、儲かるとなると買占めといったデベロッパーの動きも出てくる。その点は、状況を掴んでいるのか。

区

今年度このエリア内の全戸に対して調査を行っているので、全戸ならば把握している。10年前の平成18年度の全戸数も含めて全戸数は把握している。質問にあった30メートルの範囲内に掛かるという限定された戸数は、数えていなかった。

3階建てをどう考えるかとのことだが、目黒区は第一種低層住居専用地域という用途地域が広く指定されており、都内でも有数の良好な住宅地域として理解されている。また、住宅系で厳しい制限が掛かる第一種中高層住居専用地域も相当程度指定されている。この第一種中高層住居専用地域は、一定程度3階建てを建てることを許容する用途地域となる。街中を歩いていただくとわかるが、3階建て木造準耐火構造の建物が非常に多く、3階建てを建てたいと望まれる方も多くいる。その適度な形で3階建てが建てられるようにバランスを取っている。委員の指摘の耐震化については、別の施策で進めているところであり、この地域は不燃化率も低いわけではない。また個別の事業手法が立てられる地域ではない。都市計画の枠組み中で要望に応える形で今回の提案をしているところである。

デベロッパーの動きについては、把握していない。

委員

目黒区は、区内全部に高さ規制を敷いた。商業地域も基本30メートル以上建てられないようになっており、住環境を守るために厳しい規制を敷いたことは、23区中一番

であると言われている。超高層ビルも地区計画で自ら緩和しないと建てられないようになってきている。とりわけ低層のたくさんある地域で規制緩和を一部でも幹線道路と一体的に進める場合に、住環境を守るという理念において自ら侵食してしまうことが起きないようにする必要がある。デベロッパーの動きは不明だとのことだが、規制緩和することによって、採算が合えば経済だから必ず動く。動いてこない規制をしているのに緩和したら動いてきたとなれば、行政がチェックする必要がある。また、地元の声も説明会を行った。意見がなかった。ではなく、行政に対する意見・要望をしっかりと把握してほしいと考える。

30メートル幅を都市計画変更しようとしているのに、エリアとして数えていませんでしたではなく、しっかり数えるべきである。住民主体のまちづくり条例も制定しているのだから、上から一方的な規制緩和を行うだけでなく、地区計画も併せて行うべきである。

会長 最後の発言は意見として聞く。ほかにご意見は。

委員 スマイルプラザのところで以前に保育園ができるという説明会があった時に都市計画の変更はないような話があった。待機児が多いので地元は保育園大歓迎なのだが、都市計画変更に合わせて保育園や特別養護老人ホームができる話を詳しく聞きたいのだが、2月の説明会で行うのか。また、保育園ができるとなると保育園に通う際に補助26号線は交通量が多いので心配である。

区 2月4日、7日の説明会は、あくまで高度地区変更の説明会となる。ただ高齢福祉課の話では、事業者募集を12月末を締め切りに行っており、事業者から保育園や特別養護老人ホームの提案が出てきていると聞いている。事業内容が固まり次第、近隣住民の説明会を開くと聞いている。その段階で保育園等の計画の詳しい内容が説明されるものと考ええる。

保育園建設計画の際の説明会で都市計画の変更はないとの話があったとのことだが、住民からの質問に対し変更はしない旨説明したことは伝え聞いている。当時の説明会の段階では、まだ変更の計画はなかったのそのように答えたものと考ええる。

会長 ほかにご意見は。

委員 不動産業を営むものだが、先程のデベロッパーの件で一言。経験から話すと100坪あって容積率が200パーセントから300パーセントに上がるとマンションデベロッパーが動くことになる。今回の第2種高度地区に変更になると、戸建住宅の業者からす

れば、建てられるかなといったところである。動きに当たっては業者も相場よりも安く仕入れる努力が必要となる。参考までに話しておく。

会長 ほかにご意見は。

委員 補助26号線そのものの整備についてだが、緑化整備や自転車道整備は行うのか。

区 道路形状そのものの計画は、現在東京都の第二建設事務所が警視庁と調整しながら進めている。区としては、安全対策について様々な要望を出している。

会長 ほかにご意見は。

委員 今回は、第1種高度地区から第2種高度地区に変更するというので、75パーセントの取得が進んでいるということで後の25パーセントをなるべく早くということでの緩和ではないかと思うのだが、今までの75パーセントの建替えを行った方は、第1種高度地区の規制の中で建替えを行ってきた。今度の説明会でこの時期に第2種高度地区に変更となって、今まではそうでなかったのにという質問が出ると予想されるが、その点どのように考えるか。

先程の積極的意見が出てこなかったため、対応してこなかったとの答弁だが、商店街のある地域であれば商店街組合があり、意見を取りまとめる文化があるが、この地域は住宅街であるため、そういう意見を集約するような機関がないと思われる。行政が丁寧に対応してまちづくりと一緒に取り組むべきではないか。

区 75パーセントの数字の件だが、補助26号線の道路用地の取得率のことであり、建て替えが75パーセント進んでいるわけではない。第1種高度地区の斜線制限の中で3階建てに建替えている方もいる。第2種高度地区に変更になっていれば、もう少し大きく3階建てを建てられたと考えるかもしれない。その点については、事業計画の過渡期に生じてしまう問題点として理解していただきたいと考える。

積極的意見が出てこなかった点だが、駅前や古くから商業が盛んであった沿道では、意見が出てき易いが、住宅地であるとなかなか出づらい。過去八雲四丁目や青葉台のような住宅地で、良好な環境を保全するための取り組みを区から積極的に働き掛けたことがあったが、その時もそうであった。商業地の西小山や大岡山でも鉄道の地下化が行われる前はそうであった。

学芸大学駅周辺地域については、平成17年頃から地元に入って整備構想、整備方針、整備計画を作成し、今に至っている。住民の方を交えて懇談会を開催しながらまとめて

来た経緯がある。補助26号線の事業認可で東京都が道路事業を進めているところであるが、その中で地元からは具体的に地区計画を定めたいとの声がなかった。補助26号線沿道は、都市計画マスタープラン等の上位計画を踏まえてまとめて来ている。地元から改めてまちづくりを行いたいとの提案があれば、区としても具体的支援を行いたいと考える。

委員

まちづくり条例をつくる時に協力したが、今までまちづくり条例が生かされているのか聞いたことがない。住宅地だから要望がないと繰り返し答えているが、まちづくり条例の一つの目的は、もちろん住民主導を支えていくことは大事だが、このような大きな事業の時は、インフラ整備に伴ってまちが変わっていくきっかけが起こるので、そこを誘導していく行政の役割は大切である。それを放棄しているような言い方は看過できない。東京都が施工する都市計画道路は大変重要な道路で、その整備を最優先にしていく区の立場はよく分かる。反対もあったでしょうから、そういうことを乗り越えて今に至っている。住民の方も苦勞され今に至っている。中学校跡地がありグラウンドが幅広くあって、その土地の用途の将来は示されていないが、マスタープラン上も良好な住宅地を保全する以上に創出していくとなっているのだから、それを脅かされる何らかの蓋然性があるのであれば、それに向かって今このタイミングではないにせよ、こうしますよと区の立場が示されれば、住民側も理解し易いし、そのことをまったく説明せずに一方的に変わるといふ説明になっているから納得できない。まちづくり条例を作ることを手伝っていた立場として意見する。

区

私の答弁が、まちづくりを否定しているとのこと指摘をいただいたが、そのようなつもりは毛頭ない。誤解が生じているなら謝罪する。

10年近くにわたり学芸大学駅周辺地区のまちづくりを進めてきたが、今後のまちづくりの方向性を示せていないことも事実である。その点は今後の課題として取り組んでいく。一方今回の高度地区の変更は、あくまで都市計画の組み合わせの中で、手始めにここだけでも変更する必要があるという判断の中で行っている。その点をまずは行うということをご理解いただきたい。今後のまちづくりについては、改めて考えていきたい。

会長

色々貴重な意見が出た。住民からの要望が出なかったからよしとしないで、どのようなまちづくりを進めるかという行政の考え方・方針について、検討願いたい。

他に案件があるため、当案件については、これで終了する。

会長

それでは、次の報告の「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）（案）」について事務局から説明してください。

区 ～説明～

会長 それでは、意見・質問があれば発言を。

委員 補助127号線は、前回の第三次事業化計画で10年間事業化されず、今回再度事業化計画に位置付けられたということによいか。

区 補助127号線は、第二次・第三次の2期間20年間にわたり着手できていないため、改めて今回の第四次事業化計画に優先整備路線として位置付けたものである。

委員 20年間も着手できていない主な理由と今回の再度計画に位置付けた際の決意を聞きたい。

区 自由が丘は大変人気があり魅力ある街であるが、都市計画道路として位置付けられているこの道路の自由が丘駅前の部分には、バスが入ってくる。しかし、道が狭く入りづらい状況にある。歩いて魅力ある街ではあるが、一方で交通安全上課題のある街でもある。また、戦後からの古い建物の老朽化もあるため、道路整備と共に一定程度の街の更新も必要ではないかと考えている。地域の住民と共に自由が丘のまちづくりを行う中で、様々なまちづくりのアクションを起こしている。単に道路用地を買収して計画道路を通せばよいということではなく、まちづくりと一体となった道路整備が必要であるとの考えで長年取り組んできたところだが、なかなか合意に至らず事業化されなかった。建物の老朽化等様々な事情がある中、今後10年の間で地元住民と協議しながら引き続き道路整備に取り組んでいきたいと考える

委員 都市計画道路として延長が長すぎるのではないか。全部を行うのは財源も含め大変である。重点にする地域を絞るなど事業手法の工夫が必要ではないか。工夫しないとまた10年の間も事業化できないのではないか。

区 現在この地域には補助46号線と補助127号線があるが、鉄道の立体交差化がネックとなっている。国や東急電鉄とも共同で研究しているが、街の再開発の動きも出てきているため、駅広場整備としてまずは取り組み、住居系の地域では、また別の手法でまちづくりを行う必要があると考える。20年間は着手できなかったが、今後10年の間で事業着手できればと考える。

委員 自由が丘商店街振興組合の理事長をしており、発言するのは適当か否かと思うが、発言せず黙っているのも変なので発言する。確かに20年間事業は進んでいない。指摘のように面的な開発と整備を一緒に行うことが大切だろうということで、ただ道路整備はその部分の所有者が土地を失うことになるので、それをカバーする案を作ることが難しくなかなか結論に至らなかった。最近では帰宅困難者対策協議会という防災の観点からの委員会を作っている。自由が丘はイベント等を行うと何十万人規模の人が集まる。東京都は、災害時には基本的に事務所内だろうと街中であろうと、3日間位人を留め置くことができるような計画を作成するよう指導しており、自由が丘では大規模な施設がないため無理であり、比較的速やかに第一候補として駒沢公園に安全に人を避難させることがよいのではないかとということで協定等を作成している。新しい不燃化されたある程度の幅のある道路で北側の目黒通り方面に安全に人が移動できる道路を整備することが、再び優先道路に計画化されたことは、街として総括では歓迎している。ただ計画道路は両側が拡幅されるのではなく、片側のみ拡幅となり、均等の負担ではないことが課題である。

会長 ほかにご意見は。

委員 20年間優先整備路線として指定されていたが、事業化されなかった理由について、議論があったが、歩く魅力を尊重していきたいとの区の話もあった。自由が丘は、非常に有名な誇りとする商店街である。区は歩く魅力は分かるが、一方狭い道だから交通事故が心配だと言っている。ただ実態は、目黒区内の道路で交通事故が多い場所は、いわゆる国道246号線である。幹線道路の方が多く、交通量と交通事故とは相関関係が極めて強い。裏道や細い道は、カーブミラー等を設置することで意外と激減する。幹線道路を通すこと自体がコミュニティを分断し、交通事故を増やす。立体交差化事業があるから道路を拡げるとのことだが、両者は関係ない。交通事故との関係性はどうか。地元の商店街の思いだが、早稲田大学の卯月教授の協力を得てまちづくりを行って来ていて、地元の努力の上に成り立っている。そういう中での道路計画だが、補助127号線を造りたい駅前を再開発したいとのことで、東京都の部長級を招いて推進しようとしたができなかった。色んな思いが渦巻いている。所管の委員会の中で話があったが、地元のジェイ・スピリットに話を聞くということだったが、地元との協議は進んでいるのか。

区 交通事故の件だが、確かに幹線道路での事故があるということは事実だが、道路を拡げることと事故が増えることとの相関関係があるかは不明である。総体的には目黒区内の交通事故件数は減少している。区は現在交通安全計画を策定中であり、その中で一定

の目標を設けて交通事故減少に取り組むこととしている。道路整備をすることで安全性が高まるという面もある。道路拡幅が必ずしも交通事故に繋がるとは考えていない。

区 連続立体交差化について誤解が生じているので、付け加えたい。自由が丘には、補助127号線と補助46号線が交差する形で都市計画道路が定まっている。それに東横線等の鉄道が走っているため、そのような課題を整理しないと基盤整備が進まないということであり、連続立体化のために道路拡幅を行うという話ではない。

委員 交通事故と幹線道路との事故率は押さえてほしい。道路拡幅しても事故が起きないというが、広い通りで事故は起きている。

委員 一言いいか。交通事故について色々な考え方があるかと思うが、データではっきりしている。交差点の事故が多い。特に自転車関係の事故が多い。多くは交差点である。なぜなら見通しが悪いからである。大きな道路の事故も細街路との交差点での事故である。歩道を走る自転車が、細街路から出てくる自動車あるいは細街路に入る自動車との事故が多い。大田区の例などでは、細街路の事故が区内満遍なく起こっている。走り方の問題や見通しの悪さがある。大きな道路でも植栽などがあると、歩道を走る自転車は車から見えない。道路を拡げるから事故が起こるわけではなく、道路の造り方や最後の仕上げ方が問題であり、自転車の走り方が問題である。一概に都市計画道路を整備することが問題になるということではない。

委員 専門家からのアドバイスをいただいた。自宅が幹線道路沿いで実際に交通事故を目撃しているため、そのような意見を言った。今の助言をもとにより勉強する。

20年間事業化してこなかったのにはそれなりに理由がある。まちづくりに当たり地元の人との関係で事業化してこなかったのではないかと考える。直ぐに事業化できる状況にないことは、区も認めているのだから、優先道路に選定する理由という点ではこれまでどおりの方法ではいけない。全部見直しを図っている。戦後直ぐに作られた都市計画道路を全部作っていくということで、莫大な経費が掛かる。

私見としては、優先道路として選定する理由はないと考える。補助26号線についても三宿の住民が10年間反対運動を続けていることを考えると賛成できない。

会長 都市計画道路全体の見直しについては、パブリックコメント実施中であるため、そこで意見を。

会長 貴重な意見が出た。それでは、本日の都市計画審議会を終了したい。

事務局、今後の予定はあるか。

区 次回第6回の開催は、すでに通知のとおり3月7日月曜日午後2時から。

会長 これで平成27年度第5回通算252回となる目黒区都市計画審議会を閉会する。

以上は、会議の概要であることを証する。

(署名委員)
