

## 都市計画法案（都市計画法第17条）に対する意見書の要旨及び区の見解

- ・東京都市計画中高層階住居専用地区の変更
- ・東京都市計画高度地区の変更
- ・東京都市計画高度利用地区の変更
- ・東京都市計画防火地域及び準防火地域の変更
- ・東京都市計画道路の変更（区画街路荒川区画街路第13号線）
- ・東京都市計画駐車場の決定（荒川第6号西日暮里駅前自転車駐車場）
- ・東京都市計画第一種市街地再開発事業の決定（西日暮里駅前地区第一種市街地再開発事業）
- ・東京都市計画地区計画の決定（西日暮里駅前地区地区計画）

### 【実施概要】

実施内容	期間	意見書の数
都市計画法案の公告・縦覧 意見書の提出	令和2年2月17日～3月3日	22通

### 【意見書の要旨と区の見解】

意見書の要旨	区の見解
<b>【区域について】</b> (1) 施行区域を見直すべき。 (同様意見数2件)	<b>【区域について】</b> (1) 第一種市街地再開発事業では、建物の整備とともに、道路や駅前広場等の公共施設の整備が重要な要素である。本地区では、街区を再編し、駅前にふさわしい多様な都市機能や交通広場等の公共施設の整備、交通結節機能の強化及びオープンスペースの整備を目指している。このような、計画の公共性にかんがみ、区域を設定している。

<p><b>【再開発要件について】</b></p> <p>(1) 都市再開発法の再開発の認定条件(3条、129条の3)に該当していない。 (同様意見数2件)</p> <p><b>【商業施設について】</b></p> <p>(1) 駅前には日常生活に必要な店舗や飲食店が少ないため、再開発による商業施設が整備され、生活利便性が向上することを期待する。 (同様意見数3件)</p> <p>(2) 「交通の結節点」「駅前の利便性」だけでは賑わいが生まれませんが、具体的にはどのように賑わいを創出するのか。 (同様意見数2件)</p>	<p><b>【再開発要件について】</b></p> <p>(1) 本計画区域は東側を都道58号線(尾久橋通り)、南側を都道457号線(道灌山通り)といった広幅員道路に面しているものの、区域内の区画道路のおよそ半分は幅員4メートルと狭く、さらに、歩道も1割程度しか整備されておらず歩行者の安全が確保されていない。また、計画区域内には学校跡地や保育園が存在するものの、それ以外に空地は少ない。さらに、大小さまざまな敷地が混在し、およそ3分の1が60㎡以下と細分化されており、それらが散在した状態で建物が立ち並んでいる。その中には、権利関係が輻そうしている敷地や、前面道路の幅員が狭いことにより指定容積率を使いきれない敷地も多く存在している。</p> <p>これらの状況から、幅員の狭い道路により街区が分断されており土地の効率的な利用ができず、高度利用の障害になっているなど、駅前の立地を生かしきれない状態にあることから、土地の利用状況が不健全であると言え、要件を満たしているものとする。</p> <p><b>【商業施設について】</b></p> <p>(1) 権利者からは、スーパーなど普段使いのできる施設の充実や、おしゃれな飲食店等の誘致の要望も出ている。生活利便性の向上とともに、本地区ならではの魅力ある施設づくりを目指し、駅周辺を含めた賑わい創りの核となるよう、今後も事業者と連携して取組んでいく。</p> <p>(2) 「西日暮里駅周辺地域まちづくり構想」に掲げる、文化交流拠点の核となる施設として、文化交流施設とコンベンション施設の導入が検討されている。これらの施設と商業施設が一体となり相乗効果を生み出せることを意識した計画とする。</p>
---	--

<p>(3) 日暮里駅前再開発では乗り換え客や再開発による賑わいが生まれなかったが、西日暮里駅前再開発はどのように対策するのか。 (同様意見数 3 件)</p> <p>(4) 3 万㎡の商業施設で収益が出ずに、撤退の可能性があるのであれば、作るべきではない。</p> <p><b>【文化施設について】</b></p> <p>(1) コンベンションホールと区の文化施設の事業規模・内容を定めてから進めるべき。 (同様意見数 2 件)</p> <p>(2) ホールの代替策が、ふれあい館と同等で、再開発に必要とする文化交流拠点とはいえない。</p> <p><b>【住宅(住戸数)について】</b></p> <p>(1) 住宅 1000 戸の需要があるのか。投資目的に利用されるのではないのか。</p>	<p>(3) 商業施設の運営について、現時点では日暮里駅前再開発では採用していなかった、マスターリース方式が検討されている。マスターリース方式では、各店舗の集客状況等を管理し、集客力が落ちている店舗を入れ替えることにより、一定のにぎわいを維持・拡大させる仕組みで、様々な駅前のテナントビルなどで採用されているものである。引き続き、にぎわいの維持や拡大に向けて、事業者と連携して取り組んでいく。</p> <p>(4) 商業施設については、事業協力者が取得の意向を示している。事業協力者は商圈等の調査を行っており、駅周辺の人口動態や商圈内での競合状況等をもとに事業に参画することを判断している。そのため、西日暮里地域の現状に沿った提案がなされていると推測されることから、事業者により商業施設が適切に維持されていくものとする。</p> <p><b>【文化施設について】</b></p> <p>(1) 「西日暮里駅周辺地域まちづくり構想」に掲げる文化交流拠点の中核を成す施設として検討を進めている。現在、約 1000 ㎡のホールを有するコンベンション施設や、図書機能・子供の学び体験施設を文化交流施設において計画している。再開発事業の進捗に合わせ施設計画を具体化していく。</p> <p>(2) 「西日暮里駅周辺地域まちづくり構想」において、文化交流拠点の中核を成す施設として、当初は区民ホールを計画してきたが、民間事業者によるコンベンション施設と区の文化交流施設に変更した。まちづくり構想では当地区において文化交流拠点の実現を目指していくこととしておりコンベンション施設と文化交流施設はその目的に合致しているものである。</p> <p><b>【住宅(住戸数)について】</b></p> <p>(1) 都市計画案で住宅整備の概算として 1000 戸としている。山手線の駅前に位置する集合住宅は十分に需要が見込めると考える。また、購入者の利用方法については、一般の集合住宅と同じく制限できるものではない。</p>
--	---

<p>(2) 住宅 1000 戸にあわせ、学校、託児施設、医療・福祉施設等を計画すべき。 (同様意見数 2 件)</p> <p>【平面計画について】</p> <p>(1) タワーマンションの平面計画が、駐車場の周囲に住戸が配置されており、危険性を感じる。</p> <p>【高層について】</p> <p>(1) 軟弱な地盤や災害等の観点から、高層ビルは建築すべきではない。 (同様意見数 4 件)</p> <p>(2) 北側の西日暮里 6 丁目に日照、風害等の影響を与える。 (同様意見数 2 件)</p> <p>(3) 駅前らしく高層化をはかると同時に、災害に強い多様な施設が複合した活気のある街を期待する。</p>	<p>(2) 住宅の整備にあたって、幅広い年齢層、多様なライフスタイルに対応できる住宅の供給を目指している。保育園や学校等の受入環境やその他の行政需要についても関係部署で検討を行っており、適切な措置を講じていく。</p> <p>【平面計画について】</p> <p>(1) 平面計画については、今後設計作業が行われた上で決まるものである。立体駐車場については、タワーマンションで一般的に取り入れられている施設であり、構造や安全対策等について関係法令に基づき設計が行われ、国土交通大臣の認定を受けることとなり、十分な安全性が確保されるものとする。</p> <p>【高層について】</p> <p>(1) 超高層建築はその構造について、国土交通大臣の認定を取得することから、地盤を含めて災害に対して十分な強度が確保されるものとする。構造、付帯施設等は今後検討していく。</p> <p>(2) 建設にあたっては、「東京都環境影響評価条例」に基づく手続きを行う。これにより、周辺への影響について事前に評価予測を行った。風環境については、建設後にも調査を行うこととなっており、その結果、基準を上回るような事態が確認された際には対策を講じることとなる。</p> <p>(3) 駅前の防災拠点として、備蓄倉庫や、避難及び一時滞在スペース等を整備し、災害への備えを想定した施設を計画している。</p>
--	--

<p>(4) 高度利用地区の容積率 950%以外に、容積率計算に除外される部分を含めることで、高さ 170mが認められるものであり、再検討すべきである。</p> <p>(5) 区議会の陳情 57 本において、推進・反対いずれも、タワーマンションの要望はなかった。 (同様意見数 2 件)</p> <p><b>【維持・修繕について】</b></p> <p>(1) 一般のマンションに比べて、タワーマンションの維持管理費・修繕積立費が高いことから、大規模修繕できずに老朽化、スラム化等のリスクがある。 (同様意見数 5 件)</p> <p><b>【都市計画道路・歩行者専用通路について】</b></p> <p>(1) 道路拡幅や歩行者空間の整備により歩行者が安心して歩ける環境を期待する。 (同様意見数 2 件)</p>	<p>(4) 容積率の最高限度については東京都及び荒川区の高度利用地区指定方針及び指定基準に基づき定められている。また、容積率の不算入措置については、建築基準法で定められているものである。</p> <p>(5) 荒川区住宅マスタープランにおいて、主要駅周辺の再開発事業では、一定数の良質な都市型住宅を整備するとしている。当地区の市街地再開発においても、道路等の都市基盤施設の整備とあわせ、業務・商業施設及び住宅が一体となった複合市街地の形成を目指している。また、これまで権利者に対し説明会等を通しタワーマンションを含めた建築概要の説明を行っており、推進の同意を得ている。</p> <p><b>【維持・修繕について】</b></p> <p>(1) タワーマンションの維持・管理費はマンションに求めるサービス水準によって大きく変動するが、大規模施設となるため効率的な管理が可能であると考え。また修繕については、長寿命化計画の策定が義務付けられていることに加え、メンテナンス長期化に対応した素材の採用等により修繕費を抑える検討をしていくよう事業者に指導していく。</p> <p><b>【都市計画道路・歩行者専用通路について】</b></p> <p>(1) 交通結節点機能の強化と、自動車・歩行者・自転車等が安全で快適に通行できる空間の確保、土地の高度利用を支える新たな基盤となる区画街路の整備を計画する。</p>
--	---

<p>(2) 駅から北側の市街地や日暮里・舎人ライナーの直結するデッキにより、駅へのアクセスが安全で快適となることを期待する。</p> <p>(3) 車両集中時に出口での渋滞が見込まれる。(同様意見数2件)</p> <p>(4) 現在、タクシー乗り場により、道灌山通りの車線がふさがれている。</p> <p>【都市計画 駐車場(駐輪場)について】</p> <p>(1) 大規模商業施設の集客により一時利用置き場を確保しなければ、駐輪場が不足している。</p> <p>(2) 駐輪場の入口はタワーマンションによる強風の影響がある。</p> <p>【地区計画について】</p> <p>(1) 駅前にふさわしい、区内外から多くの方が訪れて賑わいのある、安全で便利な街を望む。</p>	<p>(2) 日暮里・舎人ライナーとJRの駅施設間の連絡動線が十分に確保されておらず、都道457号線(道灌山通り)や都道58号線(尾久橋通り)の歩道への歩行者集中が課題となっていることから、交通広場や歩行者デッキ等の交通機能の整備や歩行者ネットワークの再編を図り、利便性が高く、安全で快適な連絡動線を確保する。</p> <p>(3) 道路計画については警視庁や東京都と協議をしたうえで、将来需要予測を基に検討している。</p> <p>(4) 西日暮里駅は、駅前広場が無く、車道に客待ちのタクシーが並ぶなど、交通上の課題がある。本事業では交通広場の整備によりタクシープールを配し周辺交通の円滑化に寄与することを計画している。</p> <p>【都市計画 駐車場(駐輪場)について】</p> <p>(1) 関係法令に基づき必要台数を算定しており、施設内に一時利用者用の駐輪場整備を計画している。</p> <p>(2) 風環境については、「東京都環境影響評価条例」に基づき影響評価予測を行っている。その結果では、自転車駐車場付近についても対策を講じることにより基準値内に納まっている。条例に基づく事後の調査結果で、基準を上回るような事態が確認された際には対策を講じることとなる。</p> <p>【地区計画について】</p> <p>(1) 魅力的かつ多様な都市機能を導入することで、良好な都市環境の創出、利便性の向上及び駅前にふさわしいにぎわいの創出に寄与し、公益施設と商業施設との相乗効果により、区内及び区外からの集客を図るなど、本地区及び周辺地域の活性化を目指す。また、都市基盤の整備にあわせ、防災施設の整備を行うなど地域防災の拠点としても計画する。</p>
--	--

<p>(2) これまでなかった広場等の多目的に利用できる空地が整備されることにより、地域交流の場ができることを期待する。</p> <p><b>参考意見</b></p> <p><b>【アンケートについて】</b></p> <p>(1) アンケート調査は、借家権者のほか、区有地を多く含むため区民にも実施すべき。 (同様意見数 3 件)</p> <p><b>【説明会について】</b></p> <p>(1) 区有地が多く含まれていることから、区民向けの説明会をすべき。 (同様意見数 4 件)</p> <p><b>【合意形成について】</b></p> <p>(1) 住民間で対立、混乱しており、合意形成が図られてない。</p>	<p>(2) 本地区では、駅前にふさわしい魅力ある空間の創出とともに様々な目的に利用できるよう 3 か所の広場を計画している。それらには、交通広場に接し駅前の顔づくりと歩行者のたまり空間や憩いの場の確保を図るもの、区域の北側にイベント実施等による地域の交流や災害時の帰宅困難者の支援に資するもの、及び雨天時にも利用でき、東西方向の歩行者専用通路と接続することで地区内の回遊性を向上させるといった、それぞれに役割と特徴を持たせるよう計画を進めていく。</p> <p><b>【アンケートについて】</b></p> <p>(1) 当該アンケートは検討区域を定めるため、地区内の土地に権利を持つ方を対象に行ったものである。</p> <p><b>【説明会について】</b></p> <p>(1) 法律に基づく説明会及び公告・縦覧を行いながら手続を進めてきた。</p> <p><b>【合意形成について】</b></p> <p>(1) 準備組合から区に対し、都市計画決定に向けた事業推進について 8 割以上の賛同を得たとして、都市計画に関する手続の開始依頼があった。また、施設計画の変更を権利者に対し令和 2 年度再開発準備組合の総会で報告して以降、住民説明会、個別面談等を通し意向の再確認を行い、多くの賛同をいただいている。</p>
---	--

<p>(2)分譲マンションの住民を地権者1名とするのは問題である。</p> <p><b>【決定時期について】</b>  (1)時間をかけるべきである  (同様意見数2件)</p> <p><b>【公告縦覧について】</b>  (1)縦覧図書が1組しかなく、コピーや写真撮影、読み上げ録音ができないのはなぜか。  (同様意見数2件)</p> <p><b>【環境について】</b>  (1)既存建物の解体による廃棄物の処理方法、処分先を明らかにするまでは開発すべきではない。</p> <p>(2)建設資材を海外から調達した場合、環境破壊をもたらす。</p>	<p>(2)マンションの区分所有者については、都市再開発法では共有の土地に属する宅地の扱いについて、共有按分の割合によることとしており、一人の意向については、共有人数分の一として計算することになる。これは、仮にマンションの区分所有者ごとに賛成、反対等をひとと数えると、大規模マンション等の場合、その区域内にある一つの土地の区分所有者の意向により、その再開発に関する賛成、反対の意見が決まってしまうなど他の地権者との関係で不均衡が生じる恐れがあるためである。</p> <p><b>【決定時期について】</b>  (1)地権者の多くは再開発事業の進展を待ち望んでいることから、この機を逃すことなく事業を進めていきたい。</p> <p><b>【公告縦覧について】</b>  (1)都市計画法により都市計画の案は縦覧することとなっているため、複写や撮影を不可としている。また閲覧場所の窓口では、他の来庁者が個別相談等をしていることもあり、録音を不可としている。</p> <p><b>【環境について】</b>  (1)事業者が決まっていない現時点においては、廃棄物の処理等について具体化していないが、当然に事業者が関係法令に基づき適切に処理することとなる。</p> <p>(2)現時点で建築資材について決まっているものではないが輸入材であっても、正しい手続を経たものを使用することになる。</p>
---	---

<p><b>【生活再建について】</b>  (1) 開発による権利床を取得することでは従来の家賃収入を確保する見通しが立たないことや、保証金は一時的な収入にすぎないことから、生計がたてられなくなる。</p> <p><b>【学校の 신설、増設について】</b>  (1) 再開発により一時的に児童数が著しく増加し、一時的に公立学校の 신설、増設を要することから、再開発すべきではない。</p> <p><b>【税金について】</b>  (1) コロナ渦で再開発事業に税金投入すべきではない  (同様意見数3件)</p> <p><b>【公共下水道 藍染幹線について】</b>  (1) 公共下水道の藍染川幹線の整備に予定外の時間と費用が掛かった場合、地権者の賃貸費用等の補償はしてもらえるのか。</p>	<p><b>【生活再建について】</b>  (1) 権利者の生活再建策については、事業の段階に応じて事業者から説明していくことになる。不安に感じることがあれば、事業者にご相談していただきたい。</p> <p><b>【学校の 신설、増設について】</b>  (1) 住宅の整備にあたって、幅広い年齢層、多様なライフスタイルに対応できる住宅の供給を目指している。保育園や学校等の受入環境については重要な問題として認識し、既に関係部署と検討を行っている。</p> <p><b>【税金について】</b>  (1) 新型コロナウイルスの対策は重要であるが、西日暮里駅前の都市基盤の整備や賑わいの創出は必要である。地権者の多くは事業の推進を待ち望んでおり、この機を逃すことなく事業を進めていく。また、国等がまちづくりの推進のために措置した補助金を活用していくものであり、区としての財政支出を極力抑え、駅前にふさわしい基盤を整備していく。</p> <p><b>【公共下水道 藍染幹線について】</b>  (1) 現時点で再開発計画区域内の藍染川幹線整備工事があるとは聞いていない。</p>
--	---

<p>【補助 92 号線について】 (1) 補助 92 号線は不要である。</p>	<p>【補助 92 号線について】 (1) 補助 92 号線は今回の都市計画決定に含まれていない。</p>
---	---