

## 第 170 回練馬区都市計画審議会 会議の記録

- 1 日 時 平成 21 年 11 月 19 日（木） 午後 1 時 30 分～午後 3 時 30 分
- 2 場 所 練馬区役所 西庁舎 4 階 全員協議会室
- 3 出席者 貫洞哲夫、藤本昌也、松井元一、杉浦浩、小林みつぐ、小泉純二、  
薄井民男、柳沢よしみ、武藤昭夫、飴谷聡、大家隆、笠原けい子、  
吉田壯二、榎本高一、上野定雄、篠利雄、加藤勝義、西澤八治、  
中坂嘉久、本田恒一、藤島秀憲、練馬消防署長、練馬警察署長
- 4 公開の可否 可
- 5 傍聴人 2 人
- 6 議案 議案第 327 号（諮問第 327 号）  
東京都市計画生産緑地地区の変更（練馬区決定）  
議案第 328 号（諮問第 328 号）  
東京都市計画緑地の変更（練馬区決定）  
〔第 78 号羽沢緑地の追加〕  
議案第 329 号（諮問第 329 号）  
東京都市計画地区計画の変更（練馬区決定）  
〔中里地区地区計画〕  
議案第 330 号（諮問第 330 号）  
まちづくり交付金事後評価（中村橋駅周辺地区）  
議案第 331 号（諮問第 331 号）  
まちづくり交付金事後評価（西武池袋線沿線西部地区）
- 7 報告事項 報告事項 1 平和台駅地下自転車駐車場の都市計画の原案について  
報告事項 2 補助 230 号線大泉町二丁目地区の地区計画等の原案につ  
いて  
報告事項 3 土地区画整理事業を施行すべき区域の変更について  
報告事項 4 （仮称）練馬区景観計画の策定について

第170回練馬区都市計画審議会（平成21年11月19日）

○会長 本日は皆様ご多忙のところ、お集まりをいただきまして、誠にありがとうございます。  
ます。

ただいまから第170回練馬区都市計画審議会を開催いたします。

それでは、事務局から委員の出席状況についてご報告を願います。

○都市計画課長 ただいまの出席委員数は23名です。当審議会の定足数は13名ですので、  
本日の審議会は成立しております。

なお、本日は案件に関連いたしまして、産業地域振興部都市農業課長の臼井、また、土  
木部土支田中央区画整理課長の市川、同じく交通安全課長の竹永が出席しておりますので、  
ご報告いたします。

事務局からは以上でございます。よろしくお願いいたします。

○会長 それでは、案件表のとおり進めさせていただきたいと存じますので、よろしくお  
願い申し上げます。

本日の案件は、議案が5件と報告事項が4件でございます。

初めに、議案第327号 東京都市計画生産緑地地区の変更（練馬区決定）について、都  
市計画課長さんからご説明を願います。

○都市計画課長 生産緑地地区の都市計画変更案についてということで議案327号でござ  
います。

生産緑地地区の変更につきましては、毎年、追加あるいは買い取り申し出等々による削  
除等の変更の手続をさせていただいております。既に、7月30日に開催されました当都  
市計画審議会へ原案という形で報告をさせていただきました。その後、この経過にも書か  
せていただきましたように、原案の公告・縦覧等々をさせていただきましたけれども、特  
段の意見書の提出等はございませんでした。9月10日に東京都知事の同意をいただきまし  
た。以上のような手続を踏まえまして、今回都市計画審議会に付議をさせていただき、11

月下旬の都市計画変更をめざして進めていきたいと考えております。本日、提出させていただいた議案は原案からの変更はございません。

内容につきましては、既に7月30日の当審議会でご説明させていただいた内容と同様のため省略をさせていただきたいと思っております。後程お目通しをいただければと思っております。

以上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○会長 説明は終わりました。

本件に関しまして、ご意見、ご質問がございましたら、ご発言を願います。

よろしゅうございますか。

ご発言がなければ、議案第327号につきましては、案のとおり変更をすることでご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 ご異議ないものと認め、そのように変更をさせていただきます。

続いて、議案第328号 東京都市計画緑地の変更(練馬区決定)[第78号羽沢緑地の追加]について、公園緑地課長さんからご説明を願います。

○公園緑地課長 それでは、議案第328号 羽沢緑地の都市計画変更についてでございます。説明資料を用いて説明をさせていただきます。

趣旨につきましては、生産緑地および「羽根木憩いの森」として保全を行ってきた樹林地を含む、羽沢二丁目および三丁目地内の良好な郷土景観を形成している1.3haの区域を将来にわたり保全するため、都市計画緑地として位置づけるものでございます。

2 都市計画の変更内容、3 名称、4 所在地、5 計画面積は記載のとおりでございます。

6 経緯および今後の予定でございますが、今年7月30日に本審議会に原案の報告をさせていただき、その後、必要な都市計画の手続を行ってまいりました。9月10日には東京都知事の同意をいただき、本日付議をさせていただき、11月下旬に都市計画変更の手続、また告示をしていきたいと考えているものでございます。

説明は以上でございます。

○会長 説明は終わりました。

本件に関しまして、ご意見、ご質問がございましたら、ご発言を願います。

よろしゅうございますか。

ご発言がなければ、議案第328号につきましては、案のとおり決定することでご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 ありがとうございます。それでは、そのように決定をさせていただきます。

続いて、議案第329号 東京都市計画地区計画の変更(練馬区決定)[中里地区地区計画]について、まちづくり推進調整課長さんからご説明を願います。

○まちづくり推進調整課長 それでは、議案第329号 中里地区地区計画の変更案についてご説明させていただきます。説明資料をご覧いただきたいと思います。

本件につきましては、7月30日に開催をされました第168回の本都市計画審議会におきまして原案を報告したところでございます。その後、原案の説明会を開催し、公告・縦覧、意見書の受付、また、案を作成し、公告・縦覧、意見書の受付を経まして本日付議をさせていただきます。

3 変更内容でございますけれども、中里地区地区計画の区域内の地区公園1号の拡張を行うというものでございまして、7月30日にご報告した原案と変更はございません。変更後の面積が、約1,429㎡に増加するというものでございます。

これまでの経過でございますけれども、7月30日に原案の説明会を開催いたしました。公園整備内容についてご意見をいただきましたけれども、都市計画原案に対して反対というご意見はございませんでした。8月3日から24日まで原案の公告・縦覧、意見書の受付、10月1日から15日まで都市計画案の公告・縦覧、意見書の受付を行いましたけれども、いずれも意見書の提出はございませんでした。

今後の予定でございますけれども、本日の都市計画審議会でご審議をいただいた後に、

今月中には都市計画変更をいたしたいと考えてございます。

3ページをご覧いただきたいと思います。

都市計画案の理由書、それから4ページ、5ページが計画書、6ページが変更の概要、7ページが地区計画の位置図、それから8ページが計画図でございます。いずれも原案と変更ございません。9ページに参考として拡張計画図を添付しておりますので、後程お目通しをお願いしたいと思います。

ご説明は以上です。

○会長 説明は終わりました。

本件に関しまして、ご意見、ご質問がございましたら、ご発言を願います。

ご発言がなければ、議案第329号につきましては、案のとおり決定することにご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 ありがとうございます。それでは、そのように決定をさせていただきます。

続いて、議案第330号 まちづくり交付金事後評価(中村橋駅周辺地区)について、まちづくり推進調整課長さんからご説明を願います。

○まちづくり推進調整課長 それでは、議案第330号 まちづくり交付金事後評価(中村橋駅周辺地区)につきましてご説明をさせていただきます。

まちづくり交付金の事後評価の手法等につきましては、7月30日に開催されました第168回の本都市計画審議会におきまして、こういう手法で事後評価を行いますというご説明をしたところでございます。その手法に沿いまして、今回事後評価を実施いたしましたので、議案としてご審議をお願いしているものでございます。

議案第330号の説明資料をご覧いただきたいと思います。

1の事後評価でございますけれども、国の承認を受けました都市再生整備計画の事業期間の終了後、まちづくりの目標の達成状況の確認と、事業効果を踏まえた今後のまちづくりの方向を検討することとされておりまして、具体的には事業最終年度に都市再生

整備計画に定めた指標についてどの程度達成されているかという評価を行ったうえで、住民に公表するとともに第三者による委員会でご審議をいただいた後に、国に報告することとされてございます。

練馬区では、この第三者による委員会に相当する役割を本都市計画審議会にお願いしているということでございます。本審議会でご審議をいただいて、国に報告、住民への公表という流れになるものでございます。

2 中村橋駅周辺地区の概要および事後評価案の内容でございますけれども、詳細は、後程、事後評価シートをご覧くださいませけれども、概要を（１）から（７）に記載しておりますので、まずそちらの方でご説明をさせていただきたいと思っております。

（１）目標でございますけれども、駅周辺における歩行環境の改善を図るとともに、公共・公益施設への主要経路のバリアフリー化による、誰もが安心していきいきと暮らせる活力あるまちを実現することを目標として掲げてございます。

（２）でございますけれども、事業期間につきましては、本年度、平成21年度までの5年間でございます。

（３）主な事業でございますけれども、記載してございますように、道路整備ほか、このような事業を実施しているというものでございます。

（４）事業費でございますけれども、交付対象の事業費といたしましては、約11億円、交付金額といたしまして約4億円ということでございます。

（５）成果指標の達成状況でございます。この都市再生整備計画について国の承認を受けるにあたりまして、安全、安心およびバリアフリー化による市街地整備という観点から3つの指標を設定していたところでございます。その指標につきましてでございますが、1つが歩道のバリアフリー化達成率でございます。中村橋駅周辺地区交通バリアフリー基本構想に指定をされてございます重点整備地区内の特定経路の歩道のバリアフリー化達成率を計測するというものでございます。

対象となっている歩道の改修が今年度内にはすべて完了ということでございますので、

評価値といたしましては100%としたところでございます。なお、現時点では、評価値は見込み値でございますので、22年度においてその評価値が確定することになるものでございます。

指標の2でございますけれども、中村橋駅の利用しやすさに対する住民満足度でございます。中村橋駅周辺で住民基本台帳より15歳以上人口の約10%を無作為に抽出しましてアンケートを送付し、中村橋駅の利用のしやすさという設問に対して、満足、やや満足と答えになった方の割合の合計を計測するというものでございます。

平成21年7月に887名の方にアンケートをご送付させていただきました。回収率35.9%でございます。その結果、その回答があった方の65%の方が満足、またはやや満足と答えになりましたので、評価値としては65%とさせていただいたものでございます。

指標の3でございますが、中村橋駅周辺の放置自転車禁止区域における放置自転車台数でございます。中村橋駅周辺の放置自転車禁止区域における放置自転車数を計測するというものでございます。

区では、毎年5月に区内各駅の放置自転車台数を計測しておりまして、平成21年5月の中村橋駅の放置台数は126台でございます。そこで、評価値といたしましては、126台とさせていただきます。

なお、先程のバリアフリーとの関係もございまして、放置自転車禁止区域内の歩道設置工事が本年度までかかりますので、22年度において確定していくこととしたいと考えてございます。いずれの評価値も目標値を達成しているという状況でございます。

(6) 原案の縦覧および住民からの意見でございますけれども、本年10月1日から15日まで縦覧を行いましたけれども、期間中に寄せられたご意見はございませんでした。

(7) 今後のまちづくりの方策でございますけれども、駅北口の地区計画の策定、あるいは千川通り南側バス停の移設等の検討を行っていくというものでございます。

3 事後評価シート案でございますけれども、5ページをご覧いただきたいと思います。議案第330号ということで5ページが表紙となっております。

7 ページ、8 ページでございますけれども、評価結果のまとめ、それから9 ページが地区の概要でございます。ここまでが事後評価シートでございます。

11ページ以降に参考といたしまして、13ページまでが成果の評価、14ページが実施過程の評価、15ページが効果発現要因の整理、16ページから18ページまでが今後のまちづくりの方策の作成、19ページが事後評価原案の公表、20ページがまちづくり交付金評価委員会の審議ということで、国が示してまいります様式に沿いましてそれぞれ記載をしております。これにつきましては、後程お目通しをお願いしたいと思います。

また、21ページから25ページにつきまして、中村橋駅周辺地区に係る都市再生整備計画を参考として添付をさせていただいております。

2 ページにお戻りをお願いしたいと思います。

今後の予定でございますけれども、本日の都市計画審議会でご審議をいただいた後、12月以降に国へ報告するとともに、公表していきたいという内容でございます。

議案第330号につきましてのご説明は以上でございます。

○会長 説明は終わりました。

本件に関しまして、ご意見、ご質問がございましたら、ご発言を願います。

どうぞ。

○委員 この評価の中に、車の交通に対する改善がどうだったかということが入っていない、歩行者とか自転車という歩道関係の話が中心だったように思いますが、これが入っていないというのはどういうことか、意識的に出なかったのか。車が例えば前よりもスムーズに走れるようになったとか、それから駐車がしやすくなったとか、そういった評価はここにはないのですが。

○まちづくり推進調整課長 指標としては、当初の段階、都市再生整備計画をまとめる段階で目標値がバリアフリーということからその指標を取り扱ってきているものでございます。ここで言えば歩道の設置であるとか、歩行者の通行を阻害する放置自転車の撤去というようなことを指標としてきたものでございます。

ご指摘の自動車につきましては、中杉通りが北向きへの一方通行でございます。多少東西方向への通行がある部分もありますけれども、基本的には放置自転車の撤去等によって改善されていくのかなということでございまして、ここでは放置自転車、あるいは歩道の設置というものを指標として扱ってきたという経過かと思えます。

以上でございます。

○委員 分かりました。ありがとうございました。

○会長 どうぞ。

○委員 大変いいまちづくりをしていただいたなと高く評価されていると私も思っております。ただ、残念なのは、バス停の場所ですね。それから、歩行者への十分な対応が出来ていないということで地元から陳情などが出ている部分があるのですが、この評価とは少々違うかもしれませんけれども、この辺の体制について何かお考えになっていることがあるかどうか、その辺をお答えいただければと思います。

○東部地域まちづくり課長 今後の中村橋駅周辺のまちづくりのことかと思えますので私の方からお答えをします。

バス停の件につきましては、今後も検討していかなくてはいけないだろうと考えてございます。現在の検討の進め方ですけれども、地域の方と協議会を作りまして、まちの課題ですとか、新しいまちづくりの構想といったものを検討しているところであります。

それから、もう一点は歩行者の動線のことかと思えます。陳情等が出ていることにつきまして検討させていただいているところでございます。

以上です。

○委員 せっかくここまでおやりいただいたので、引き続き利便性を確保するようにご努力いただきたいということの要請だけしておきたいと思えます。

○会長 ほかにございませんか。

どうぞ。

○委員 中村橋駅周辺については、このようなまちづくりが進んで本当に買い物をするに

しても何にしても大変結構だと思うのですが、10月に東京都の福祉のまちづくり条例が施行されたようでございますね。それで、各商店はバリアフリー化しろというような話がされているわけでございますが、せっかくここまで綺麗になっているのですから、一緒に周辺の商店街やお店に対してもそういうご指導をいただいたらどうかと、このようなことを要望させていただきたいと思えます。

○会長 ご答弁はよろしゅうございますか。

○東部地域まちづくり課長 現在、中村橋駅周辺の商店街の方とも協議をしております。その中で、やはり歩きやすい道にしていきたいということで、例えば放置自転車をなくしていこうですか、歩いている方にお店のトイレを利用してもらおうようにしようとか、さまざまな地元からの意見が出ております。それを今後取りまとめまして、地区計画の策定を予定していますけれども、地区計画だけでは実現できません。地元の方と一緒に協議しながら今後もまちづくりを進めていきたいと考えているところでございます。

以上です。

○会長 よろしゅうございますか。ほかに。

どうぞ。

○委員 放置自転車の問題というのは、どこのまちでも問題になっていると思うのですが、この改善数値の126台、これはどういう数値ですか。

○交通安全課長 放置自転車の台数でございますが、これはある一定のときに撤去した台数と、放置してあった台数ということでございます。

○委員 放置自転車対策というのは、基本的にはこれは何でこう良くなったのですか。言ってみれば、誘導員を設置して撤去したということがこの結果に結びついたのでですか。

○交通安全課長 いま委員からご指摘のあったとおり、誘導案内員を配置したというのが一つございます。自転車駐車を整備したというのも一つございます。この両方によって誘導員が放置する人を自転車駐車場へできるだけ案内しまして、そういうことを繰り返すことによって放置台数が減ったと考えてございます。

○委員 そうしますと、誘導員がいなくなった場合はどうなるのでしょうか。私、いろいろなところを通って見ていますけれども、誘導員がいる日は確かに減ります。二、三日経つとまた元の本阿弥になっているというのが大体どこでもそうだと思うのですよ。この126台というのはピンポイントの測定なのか、あるいは誘導員がいなくなって二、三日放っておいた後にもう一回カウントしたとか、そのようないろんなバラエティーに富んだ形での平均値なのかどうかということを知りたいと思うのです。

○交通安全課長 確かに、いまご指摘のあったとおり、誘導員がいる中で平日の朝10時ぐらいにカウントした台数が126台ということでございます。確かに、誘導員がいなくなると放置が増えるというのはご指摘のとおりでございまして、誘導員の配置につきましては、継続的に配置することによって効果が現れてくると考えております。

○委員 ということは、やはりそういう面でのコストをかけないとこの数値はキープできないということなのでしょうか。

○交通安全課長 確かに、委員ご指摘のとおり、コストをかけないとやはり放置台数は減らないということもございしますが、これを継続的に行うことによって多くの利用者が駐輪場をご利用いただけるようになるという側面も確かにございます。ご指摘のとおり、やはりある程度のコストをかけないとこの数値を減らすということは難しい問題だととらえております。

○委員 報告事項で平和台駅地下自転車駐車場という報告がございしますね。そのときにまた関連して質問したいと思っておりますけれども、分かりました。結構です。

○会長 ほかにございますか。

どうぞ。

○委員 私の専門の立場から少しおまけみたいな要望と言いますか、できたらお願いしたいと思うのですけれども、この資料の問題なのですけれども、これだけお金をかけてこれだけのことを考えた文字情報は実にたくさんあるのですけれども、どういうまちになったかというのがほとんどこれでは伝わらない。こんな絵で見せられて、もったいないので

はないですか。これを国交省に持って行って説明するというのであれば、できれば、やはり平面的にも舗装をこういうふうにしたとか、植栽はこのような木が埋まったとか、できればCGを使ってこのような雰囲気になったというような、少しビジュアルな資料があれば良いと思います。

都市計画というのは平面だけではないわけで、立体的な空間を整備しているわけですから、そういう空間情報を少しビジュアルに付ける。一般の市民に、我々がこういう資料を持って説明するときに、言葉で説明してもほとんど分かりません。1枚の絵で、なるほど、こんなになったかという資料もできたらあるのではないかと思います。もしなければ、国交省はいま景観のことをいろいろやっていますよね。事業仕分けでばっさりやられていたところもありますけれども、できるだけこんなに大事なんだということを示すような資料を、是非作っておいていただきたいなという気がします。

以上です。

○まちづくり推進調整課長 ただいま重要なお指摘をいただきました。事業仕分けが行われた中でもまちづくり交付金の効果ということが問われたところがございます。また、国としてそこまで口を出すのはいかななものかというような形での取り上げ方もされたところがございます。今回お指摘を受けた部分につきまして、確かに私どもは国交省への提出資料という前提でお諮りをしているという部分がございます。そのために、9ページをご覧いただいたかと思いますが、地区の概要ということで写真を5枚ほど、小さい写真でございますけれども付けさせていただいたということがございます。今後、まちづくり交付金の事業がどうなっていくかというのは不透明な部分もございますけれども、本都市計画審議会へのご報告という部分につきましては、工夫をさせていただければと考えてございます。

以上でございます。

○会長 ほかにご発言ございませんか。

ご発言がなければ、議案第330号につきましては、案のとおり決定をすることにご異議

ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 ありがとうございます。それでは、そのように決定をさせていただきます。

続いて、議案第331号 まちづくり交付金事後評価（西武池袋線沿線西部地区）について、まちづくり推進調整課長さんからご説明をお願いいたします。

○まちづくり推進調整課長 それでは、議案第331号の説明資料をご覧いただきたいと思っております。西武池袋線沿線西部地区の事後評価ということでございます。

1の事後評価につきましては、中村橋駅周辺地区と同様でございますので、省略をさせていただきます。

2の西武池袋線沿線西部地区の概要および事後評価案の内容でございますけれども、いま委員から見せ方が不十分だというお話がございましたけれども、後程また見ていただきたいと思っております。

概要でございますけれども、(1)の目標ですが、西武池袋線の連続立体事業を東西軸にいたしまして、道路整備を南北軸ということで考えて市街地整備を推し進めるとともに、残存する武蔵野のみどりを保全・活用することによる快適かつ魅力的な都市空間を実現するというものでございます。

事業期間につきましては、本年度、21年度までの5か年間。主な事業につきましては、記載のとおり、道路整備ほかでございます。

それから、事業費でございますけれども、事業費は約170億円、まちづくり交付金の交付額としては約68億円というものでございます。

5の成果指標の達成状況でございますが、安全、安心な市街地整備および地域交流という観点から3点の指標をこの地区では設定してございます。指標の1でございます。整備予定路線における交通事故発生件数というものでございまして、警視庁が作成をいたしません交通事故発生マップを用いまして、平成22年3月までに整備完了予定の整備路線での交通事故発生件数を計測するというものでございます。

平成20年度の件数が56件ということでございましたので、56件ということの評価値とさせていただきます。この評価値につきましては、路線整備が終了ということでございますので確定値ということにさせていただきたいと考えてございます。

指標の2でございます。2ページをご覧くださいと思います。

郷土資料室・牧野記念庭園の来訪者数でございます。郷土資料室・牧野記念庭園の来訪者数、4月から6月の平均値を計測するというものでございます。平成20年の来訪者数が3,638名ということでございますので、評価値は3,638人とさせていただきます。ご案内のとおり、現在、石神井公園ふるさと文化館および牧野記念庭園について整備中でございます。したがって、この両件の整備が終了後、平成23年度の来訪者数を持ちまして最終的に確定してまいりたいと考えてございます。

指標の3でございますが、石神井公園駅・大泉学園駅周辺の放置自転車禁止区域における放置自転車台数を指標として掲げてございます。こちらも先程と同じように平成21年5月の放置台数を両駅で合算をいたしまして263台ということでございましたので、評価値を263台としたところでございます。いずれの指標とも目標値を達成しているという内容でございます。

(6) 原案の縦覧および住民からの意見でございますけれども、中村橋駅周辺地区と同様、10月1日から15日まで行ったところですが、期間中に寄せられた意見はございませんでした。

今後のまちづくりの方策でございますけれども、西武池袋線沿線西部地区の連続立体交差事業の完成を機にいたしまして、駅周辺の都市基盤整備の強化と、それから安全で魅力的な市街地を形成していくということでございます。

それから、※印でございますけれども、まちづくり交付金西武池袋線沿線西部地区Ⅱ期の目標にいまのまちづくりの方策を取り入れて計画を作成していきたいと思っておりますけれども、先程、申し上げましたとおり、まちづくり交付金について国で見直し対象になってございます。その動向を踏まえながら対応していきたいと考えてございます。現時

点では、私どもこの計画をⅡ期計画として立ち上げていきたいと考えているところでございます。

3 事後評価シートでございますが、先程と同様、5ページが表紙、それから7ページ、8ページが評価結果のまとめ、9ページが地区の概要でございます。現状どうなりましたという写真を6枚ほどお付けしているものでございます。

それから、参考資料として、11ページから15ページまでが成果の評価、16ページが実施過程の評価、17、18ページが効果発現要因の整理、19ページから22ページまでが今後のまちづくりの方策、23ページが事後評価原案の公表、24ページがまちづくり交付金評価委員会の審議ということとなっております。参考といたしまして、西部地区の現在の都市再生整備計画をお付けしてございます。

それから、2ページにお戻りをいただきまして今後の予定でございますが、中村橋駅周辺地区と同様、本都市計画審議会でご審議をいただいた後、12月以降に国へ報告、事後評価の公表と進んで参りたいと考えているところでございます。

ご説明は以上でございます。

○会長 説明は終わりました。

本件に関しまして、ご意見、ご質問がございましたら、ご発言を願います。

よろしゅうございますか。

ご発言がなければ、議案第331号につきましては、案のとおり決定することにご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○会長 ありがとうございます。それでは、そのように決定をいたします。

これで議案に関する審議は終わりました。

つぎに、報告事項1 平和台駅地下自転車駐車場の都市計画の原案について、交通安全課長さんからご説明を願います。

○交通安全課長 それでは、説明資料をご覧ください。

平和台駅地下自転車駐車場の都市計画の原案についてでございます。

まず1 経緯についてですが、現在、都市計画道路放射第35号線の道路予定地上に暫定で設置しております自転車駐車場につきまして、道路整備の進捗に伴いまして廃止して東京都へ土地を返還する必要があるがございます。これにかわる自転車駐車場の整備、また、環状8号線や放射35号線という広幅員の道路による市街地分断への対応を行っていく必要があるということが課題になっております。

また、駐輪場につきましては、適切な用地が駅周辺に確保できないことから、今回の放射35号線の整備にあわせまして、道路の地下に自転車駐車場を都市施設として整備するために都市計画決定の手続を行うものでございます。

ここで全体の状況について、7ページをご覧ください。

A4横の資料になりますが、右手の方が北側になります。縦に環状8号線が走っておりまして、上の方が目白通り、それから下の方が川越街道、それから板橋区という方向になります。放射35号線、右から左に走っておりますが、これが新しく整備する都市計画道路でございます。

まず、黄色でお示したところが地下鉄の平和台駅になります。左右に出入口がございまして、エレベーターも1か所設置しております。青でお示した部分、こちらが今回都市計画の原案をお示した地下自転車駐車場でございます。出入口が4か所、左から2番目の出入口につきましては、階段とエレベーターを設置する予定でございます。

また、ここから黄色に向かって青い線が出ておりますが、こちらが横断通路になりまして、自転車駐車場から直接地下鉄の駅舎の方へ向かうことができるように計画しております。

それから、右の方になりますが、緑でお示した部分、こちらが地上部の自転車駐車場になります。放射35号線は、環状8号線の下をくぐるアンダーパスになりますので、この部分のトンネルの中央分離帯を利用いたしまして整備する駐輪場がこちらになります。

それから、関連整備といたしましてオレンジでお示した部分、こちらが地下連絡通路

になります。こちらは、環状8号線の地下をくぐる形で駅舎へ直接接続する地下連絡通路となります。

それでは、1ページにお戻りください。

2番の都市計画の概要でございます。種類、駐車場。名称、練馬第2号平和台駅地下自転車駐車場です。位置につきましては、練馬区平和台四丁目、北町六丁目各地内です。面積、約0.26ha。構造は、地下2層になります。収容台数につきましては約1,900台。設備につきましては、斜路付階段3か所、歩行者用階段1か所、エレベーター1か所となります。

3、スケジュールでございます。

本日の報告の後、明日、11月20日、説明会を開催いたします。11月から12月にかけて原案の公告・縦覧、12月に公聴会を予定しております。年が明けまして3月の下旬の172回の本審議会に付議を予定しております。3月下旬に都市計画決定・告示というスケジュールで進めたいと考えております。

2ページをご覧ください。

先程お示ししましたオレンジの部分でご説明したところでございますけれども、関連事業といたしまして、区で行う地下連絡通路、環状8号線を横断する地下連絡通路でございます。延長につきましては約90m、幅員が2mから5m、付帯設備としてエレベーター1か所を予定しております。

つぎに、3ページをご覧ください。

原案の理由書でございます。1番の種類・名称につきましては記載のとおりでございます。

2番、理由です。練馬区都市計画マスタープラン地域別指針におきまして、平和台駅周辺は、自転車駐車場の整備、それから放置自転車の解消に努める地域と位置づけられております。そこで、放射35号線の道路予定地上に暫定設置している自転車駐車場が閉鎖になることから、新たな自転車駐車場の確保のために地下自転車駐車場としまして都市計画を

定めるものでございます。

4 ページをご覧ください。

決定の内容でございます。説明につきましては、先程と重複いたしますので省略させていただきます。

5 ページに位置図の原案、それから 6 ページに計画図の原案をお示ししております。

つぎに 8 ページをご覧ください。

平和台駅の自転車駐車場の全体の配置が分かるような図面になってございます。ここで黒く塗りつぶしてある部分、道路予定地の中に入っている平和台駅第 3、それから第 1、道路整備保全公社、この 3 つが廃止になる予定でございます。下の表をご覧ください。

まず、廃止する予定の自転車駐車場でございますが、収容台数の現況の欄を見ていただきますと、小計で 2,233 台、これは収容できるキャパシティを示しておりますが、この部分が廃止になります。下の部分ですが、既存のところ①から⑥、この自転車駐車場、小計で 3,153 台、これが現在の収容台数でございます。廃止と既存を合わせると、現在 5,386 台のキャパシティがあるということでございます。これが収容台数の工事期間中の欄を見ていただきますと、廃止するところが全部ゼロになります。既存の部分、⑦が今年新設いたしますので、これを加えると合計で 3,328 台の自転車が収容できる状況になります。

表の上のタイトルの部分をご覧くださいと、自転車の乗り入れ台数が 3,510 台ということで、これは 21 年 5 月調査ですが、単純に 3,510 台と工事期間中の 3,328 台を比較しますと約 200 台自転車駐車場が不足するということになってございます。

そこで、上の図をご覧くださいと、左の方に番号の振っていない自転車駐車場がございます。ここにつきましては民間の自転車駐車場でございますが、約 200 台を超える駐輪スペースを確保いたしまして、今年の 10 月 1 日に開設しております。これを加えますと、ほぼ乗り入れ台数に見合った駐輪場が確保できているという状況になると考えられます。

つぎに、9 ページをご覧ください。

こちらは配置計画図ということで、いまご説明いたしました地下と地上部の自転車駐車

場ができ上がった状態をお示ししております。図面の吹き出しに地上部自転車駐車場約600台、それから地下自転車駐車場約1,900台（2層式）とあります。これは、2つ合わせまして約2,500台ございますが、これでも乗り入れ台数には不足いたします。そこで、下の方になりますが、既存の自転車駐車場①から⑦、現在3,328台ございますが、このうち将来的にもここの部分で1,600台の自転車駐車場を確保していきたいと考えております。

説明は以上でございます。どうぞよろしくお願いたします。

○会長 説明は終わりました。

本件に関しまして、ご意見、ご質問がございましたら、ご発言を願います。

どうぞ。

○委員 これはできたときの運営は誰が、どこが行うのですか、区で行うのですか。

○交通安全課長 基本的には、区立自転車駐車場という形で整備いたします。現在、区立の自転車駐車場は指定管理者制度という形で、指定管理者に管理を任せております。現在のところは、財団法人練馬区都市整備公社が指定管理者の指定を受けてございます。

○会長 よろしいですか。

○委員 ということは、いま他の駅で管理しているところと同じところが管理するということですね。

○交通安全課長 そのとおりでございます。

○委員 分かりました。

○会長 ほかに。

どうぞ。

○委員 この計画、よく分からないのですけれども、2層というのは地下2階ということなんですか。2層式というのは。

○交通安全課長 そのとおりでございます。地下2階建てになります。地下2階の部分が駅に直結するような構造を考えてございます。

○委員 駅とのつながり方は、通路がどのぐらいあるんですか。

○交通安全課長 7ページの図面をご覧くださいますと、青の部分が横に長くなっていますが、こちらが駐輪場の部分です。縦に黄色へ向かって細長い線が出ておりますが、こちらが駅に直接駐輪場から渡っていける地下の横断通路になりまして、距離は20m弱の長さになると思います。

○委員 これ1か所ですか。

○交通安全課長 こちら1か所でございます。と言いますのも、放射35号線が環状8号線の地下をくぐる関係で、地下の横断通路を通す位置がここしかないという物理的な条件によるものです。例えば、これを右の方の、もっと環状8号線に近いところの地下を通そうとなりますと、やはり掘割の構造の放射35号線の道路構造と干渉してしまいますので、放射35号線が氷川台方面へ向かって上り切ったその下をくぐるような形の構造になっております。

○委員 これは、予算はどのぐらいを予定しているのですか。

○交通安全課長 おおよそでございますが、駐輪場の地下の横断通路も合わせまして、約11億円ぐらいの事業費がかかるものと想定をしております。

○委員 非常に多額なお金を使って整備するわけですがけれども、人の動線であるとか、例えば自転車に乗ってきて、朝時間がないときにその辺に放置していくというのが非常に多いですね。そういう人の動きだとか心の動きも含めてこのプランは、専門家の方の意見などをベースにした計画なんですか。

○交通安全課長 こちらの計画を立てるに当たりまして、やはり基本設計というものを委託して検討してございます。その中では、現在の自転車駐車場の利用者がどちらの地域から何割ぐらいの方がいらっしゃっているのかということをもっと調査いたしまして、それをベースにして利用者動線を考えております。

例えば、右の上の地区です。田柄の方面になるのですが、こちらから来る方は地上部の自転車駐車場をまずご利用いただく。そこが一杯になりますと、放射35号線を渡りまして、大きく平和台駅自転車駐車場と青で引き出している部分の右側に出入口がございますが、

そちらから地下自転車駐車場に入って駅に向かうという自転車動線を考えております。

そういうことから、地上部の自転車駐車場、それから地下の自転車駐車場、そして先程1,600台確保すると申し上げました早宮地区の自転車駐車場、こちらの3か所で利用者の動線をうまく吸収していきたいと計画しております。

○委員 いまご説明あったのは、要は造って使えという立場の考え方ですね。使う方が本当に納得して使えるかどうかということをお私言っているんです。朝時間がないときに乗ってきて、地下鉄の駅まで通路が1か所しかないとか、本当に使えるプランなのかどうかと。そうしないと、11億円などという金額をどぶに捨てるようなものにならないかということをお心配しているんですよ。結局誘導員をたくさん置いてやっと使ってもらおうと、本当に2層式で置きに行くのでしょうか。私は、そういう面から言って、いま説明のあったプランというのをもう一度精査していただきたいという希望を出したいと思います。

以上ですけれども。

○交通安全課長 ただいま委員ご指摘のありました件につきましては、再度利用者動線というものを実施設計の中で十分検討した上で実施設計を進めていきたいと考えてございます。

○会長 ほかに。

どうぞ。

○委員 ただいまの質疑にも関連するんですが、地下駐輪場そのものは至るところで整備されており、計画としては結構なんですけど非常にコストが高いと、果たして効果が見合うのかという議論がされているところでございます。私の推測では恐らく放射35号線の立体交差と同時施行するときに掘削とか堀山とか使いながら、なるべく効率的にやればというような感覚ではあるのですが、そういうことが前提での11億円なのでしょうか。

○交通安全課長 委員ご指摘のとおり、こちらの放射35号線の堀割構造、またトンネル構造と地下自転車駐車場の構造というのは、同時施行を行わなくてはできないと考えております。そういうことから仮設を共用したり、それから、堀山をうまく役割分担することで

コストを削減したうえで約11億円と考えてございます。

○委員 少し細かくなりますけれども、環状8号線を横断する地下連絡通路は、これは都市計画上は附属施設、施設としてこれも同時に決めるのですか。附属施設として参考に書いてあるだけですか。それとも都市計画として決めるのですか。

○東部地域まちづくり課長 地下連絡通路については、平和台駅周辺環境が変わりますから、そのまちづくりの一環として整備していくというもので、今回の案件に載ってくるものではありません。いまのところ都市施設ということではなくて整備をしていきたいと考えてございます。

○交通安全課長 すみません、1つお答えを漏らしておりました。まず、コストの件でございませぬけれども、おおよその数字でございませぬが、地下の通路を除く駐輪場の純粋な整備費として約10億円と見込んでおります。これを台数の1,900台で割りますと、1台当たり53万円程度のコストがかかると認識しております。

例えば、これを土地を買って建物を建てて自転車駐車を整備した場合どうなるかということで、地域が違うので単純な比較は難しいのですが、数年前に大泉学園駅の北口で整備した例がございませぬ。これにつきましては、約6.8億の費用がかかりまして、3階建てで1,500台の駐輪場を整備いたしました。こちらにつきましては、台数換算いたしますと45万円ということなんです。

そのほか、最近、地下を掘って地下に入らないで地上で自転車を預けられる機械式というものもございませぬが、これにつきましてもやはり規模にもよりますが、1台当たり50万から70万ぐらいのコストがかかると言われております。

地上に土地をなかなか確保できないという制約の中で、やはり地下を有効に利用していくということが平和台には一番合理的ではないかと考えてございませぬ。

○委員 分かりました。いまの数字が果たしていかどうかという、そういう議論をしているわけではなくて、できる限り放射35号線という大規模工事と一体的に、効率的に施行して、持ち出し分をなるべく少なくする工夫をしていただきたいというのが1つです。そ

れから、これも直感的なんです、横断通路を果たして本当に1億円かけて要るのかなという思いがしないでもありません。これは地域との話し合いで決めていただくのだろうと思いますが、そうすると、駐輪場だけでは10億円ととらえてよろしいですか。

○交通安全課長 かなりの概数でございますが、おおよそ10億円ぐらいと考えてございます。

○委員 分かりました。ありがとうございました。

○会長 どうぞ。

○委員 7ページの整備概要図を拝見しながら少し思っているのですが、平和台駅の周辺環境は、地下鉄開設時よりも急激に変化がありましたよね。住民も増えて、そのために駅の出入口、2か所とも狭あいを感じられる状況が生じているわけですね。先程、動線というお話もありましたが、是非この横断通路をそれなりのスペースというか、見ていただければなど。また、右上の環状8号線の地下連絡通路ですが、ここも、バスから降りて朝通勤へ行かれる方が大変多いですから、これも利用客が相当大きくなるのではないかと想定できます。

それと、お願いしたいのは、有楽町線の駅は、出入口が狭あいということもあって、氷川台駅も平和台駅も風がものすごいんですね。風向きの構造のあり方も、この機会に是非一考していただけないかなと。冬場なんか大変すごいですよ。これは利用した方でないと分からないのですけれども、大江戸線はそうでもないのですけれども、有楽町線は、朝夕とか、狭い中を皆さん風に吹かれながら、強風に吹かれながら、下から吹き上げてくる風がものすごいということですね。ですから、女性なんかはスカートを押さえてとか、また、髪を気にしながらとか、そういう情景が見られますので、駅の構造のあり方、風向きのあり方を検討課題として入れていただければと思うのですが、どうでしょうか。

○交通企画課長 駅における風の問題についてのお尋ねかと存じます。駅の構造自体は、鉄道事業者が考えて、いろいろと風の状況等も勘案しながら設計がされているものと認識してございます。ただ、やはり地下鉄構造になりますと、どうしてもトンネル内を電車が

走るものですから、その中の空気を押しながら進むことで風が起こり、しかも朝のピーク時はその車両の台数も非常に多いというような状況でございます。

そういった中で、なかなか簡単に風の問題が解決できるとは考えてはございませんが、鉄道事業者に対してもそういった働きかけ、風の問題をどう考えるのかといったような問いかけをさせていただければと存じます。よろしく願いいたします。

○会長 ほかに。

どうぞ。

○委員 消防の観点から1点お願いなんですけど、まだ詳細設計はこれからだと思いますが、駅舎と地下部分で、地下の駐輪場がつながることになると思うのですが、いわゆる建築上の防災設計において、あるいは消防設備上の防災設計においての配慮も是非お願いしたいと思います。安全の観点からお願いできればと考えております。

以上でございます。

○交通安全課長 地下の自転車駐車場につきましては、東京メトロの駅舎と接続しますので、消防の観点から今後詳細設計を進める中で消防庁と協議をさせていただきたいと考えてございます。

○委員 承知しました。

○会長 どうぞ。

○委員 この地下駐車場は有料なんですか、無料なんですか。それから、24時間開放されているのか、それとも時間の規制があるのかどうか。あわせて、いま防火の問題がありましたが、防犯上の関係はどうなっているのかということをお聞きしたいのですが。

それと、委員からお話しがありましたが、私は平和台の駅を常に使わせてもらっているのですが、風が強いなんて問題ではないんですね、あそこは。開通してから既に二十五、六年経っています。それで、十分に検討しますとか、考慮しますぐらいの程度ではなくて、早速何とか考えていただかなかつたら、本当に大変なことになると思うんですね。

先程バリアフリーというような問題がありましたが、バリアフリーどころか、もう本当

に小さい子供だとか、少し体の悪い人になると吹き飛ばされる、極端なことを言うとそれぐらいの、上からの風と押されてくる風で大変な問題があそこの駅はあると。大体強風に注意してくださいなどと通路にポスターが張ってあるような駅なんてあるのかなという気がするので、是非それはひとつ緊急に対策をお願いしたいと思います。

○交通安全課長 まず、お尋ねの1点目の有料か無料かということでございますけれども、駅周辺の自転車駐車場は、練馬区では有料としておりますので、こちらも有料となる予定でございます。

それから、24時間開けるかどうかということですが、これはまだ正式に決定したものではありませんが、地下鉄の駅舎そのものがやはり終電で閉めて、始発の前に開けるというような運用形態をとっておりますので、これに倣った形で運営は検討していきたいと思えます。

また、そういうことで人を置きますので、防犯上も問題のないよう運営をしたいと考えてございます。

○交通企画課長 再度の風に対するご質問かと存じます。やはり鉄道事業というものは輸送力との関連がございまして、ピーク時にたくさんの電車がどうしても走らなくてはいけないというような状況は避けられないと認識してございます。風が強くて危険な状態であるというご指摘かと存じますので、改めまして、鉄道事業者に対してどういう対策が可能なのかについては申し入れをさせていただきたいと存じます。

以上でございます。

○会長 どうぞ。

○委員 その結果については回答いただけますか。

○交通企画課長 少々お時間を頂戴しまして、可能な限りで回答させていただければと存じます。よろしく願いいたします。

○会長 どうぞ。

○委員 先程のご質問とあわせてなのですけれども、防犯上やはり地下2階ということで

人の目がなかなか届かない状況が想像できるので、やはり女性としても少し怖いなどというところがあるので、夜とか、その辺のところを気をつけて計画をしていただきたいと思います。

それと、地下2階ということで、想像するに、毎日地下2階まで自転車を押して、自転車をまた上げてくるという行為がなかなか想像できないんですよね。なので、その辺のところをエレベーターで解決するのか、それを強要するのか、その結果、がらんとした誰も入らない、利用されない地下駐車場になるのか、その辺のところをよくお考えいただいて計画を進めていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

○交通安全課長 地下の自転車駐車場につきましては、他区でも整備している例がございます。こういうのを私ども計画を進める中でいろいろと見てまいりました。下りは確かに自転車を押して容易に下れるのですけれども、やはり上りが大変だということで、サイクルコンベアーというものを区立の駐輪場でも設置しているところもございます。これは、自転車だけコンベアーの上に乗せると上に上がり、人は歩いてあがるというような設備がございます。こういう設備をなるべく造りまして、利用者の利便性の向上を図りたいと考えてございます。

○会長 ほかにございませんか。

どうぞ。

○委員 この7ページの図面を見ての質問なのですが、出入口（自転車）と書いてあるのが3か所ありますけれども、ここは人も出入りは安全にできる場所として設計されていらっしゃるのかどうか。

それと、先程の横断通路との関係もありますけれども、地下を通過して地下鉄に行くのが便利な方もあれば、環状8号線の地上に直接出たいという人もいないかと思いますが、その地上とのアクセスの関係ですね。それは大雑把にどういう構造になっておりますでしょうか。

○交通安全課長 いまご質問のございました、出入口（自転車）と書いてある部分につき

ましては、両側にスロープがあって、真中に人が歩く階段があるという構造になる予定です。ですので、自転車を持っていない方が徒歩で入ることも可能でございます。

○委員 それと関連なのですが、先程、横断通路を通過して平和台の駅に行くというご説明をお伺いしましたけれども、それが例えば朝夕ラッシュがひどい場合に、地上を通過してもストレートに行けるような通路が確保されますでしょうか。

○交通安全課長 すみません、7ページの図面をご覧くださいますと、この図面からは少々読み取りにくいですが、放射35号線が環状8号線の下をくぐっていきます。ということで、ほとんどの部分は掘割構造ということになりますので、地上部を渡れるところは環状8号線の平和台駅前交差点と、もしくは右の放射35号線という文字の左側の部分の細長い四角がございますが、その部分の2か所が地上部を渡れるところになります。こうした配置の関係から、地下自転車駐車場は地下を通過してそのまま駅に向かう動線を確保したということでご理解いただきたいと思います。

○委員 ありがとうございます。

○会長 ほかにご質問ございませんか。

ご発言がなければ、報告事項1 平和台駅地下自転車駐車場の都市計画の原案についてを終わります。

続いて、報告事項2 補助230号線大泉町二丁目地区の地区計画等の原案について、西部地域まちづくり課長さんからご説明をお願いいたします。

○西部地域まちづくり課長 それでは、報告事項2 補助230号線大泉町二丁目地区 地区計画等の原案につきましてご説明させていただきます。

この地区計画につきましては、同時決定の予定案件が多数あることから、来年に予定をしております諮問に先立ちまして原案について説明、報告をさせていただくものでございます。

まず、説明に入る前に、都市計画道路補助230号線の位置づけ、こういったものについて簡単に触れさせていただきます。補助230号線につきましては、道路網の形成が遅れて

おります区の北西部の骨格となる都市計画道路でございます。さらに、現在光が丘まで来ております地下鉄大江戸線、これを大泉学園方面まで延伸をするため、地下鉄の導入空間として位置づけているものでございます。

区といたしましては、長年の懸案であります鉄道交通不便地域を早期に解消するため、補助230号線の整備と併せましてその沿道のまちづくりを進めているところでございます。

この230号線の沿道につきましては、大泉町、それから大泉学園町ということで、地域の皆様と地区計画制度、こういったものを活用したまちづくりについて協議してまいりました。今回、協議結果を踏まえまして原案を取りまとめましたのでご報告をするものでございます。

それでは、地区計画等の説明に入らせていただきます。恐れ入ります、説明資料①、こちらをご覧くださいと思います。

1、概要でございます。この部分は、地区計画の目標と同じでございます。練馬区都市計画マスタープランでは、都市計画道路補助230号線の道路整備と併せまして沿道の土地利用と調和した沿道型土地利用を計画的に促すこととしております。

そこで、補助230号線の整備に併せた地区の骨格となる道路整備を、一体として整備をしていきたいと。地区にふさわしい土地利用を誘導するとともに、景観に配慮したみどり豊かで安全で快適な街並み形成を図ると。地区計画等の都市計画決定手続を同時に進めていくというものでございます。

2 地区計画の名称につきましては、補助230号線大泉町二丁目地区地区計画でございます。

つぎに、対象区域および面積でございます。恐れ入ります。3ページをお開きいただきたいと思います。

こちらに位置図ということで記載をしております。図の中央を横方向に表示した太線、これが補助230号線の予定線でございます。また、右側の斜めに通っている道路が都道69号線、通称土支田通りでございます。それから、中央を縦方向に走っております道路が外

環道でございます。東側から大泉町二丁目地区、それから大泉町三丁目、大泉学園町という位置関係となっているものでございます。今回は、大泉町二丁目地区ということで対象区域は下に記載をしておりますが、大泉町一丁目、二丁目各地内でございます。面積は、約19.4haになるものでございます。

1 ページに戻っていただきたいと思っております。4 の経過でございます。

地区計画によるまちづくりにつきましては、平成19年1月、沿道地区のまちづくり協議会を設置させていただきました。地域の代表の方ならびに公募の委員の方を構成メンバーとする協議会です。この協議会におきまして計6回、記載の内容について意見交換を行い、それから地域の方を対象に住民説明会等を開催するなど、住民の皆様とお話をさせていただきながらまとめてきたというものでございます。

恐れ入ります。2 ページをお開きいただきたいと思っております。

その結果ということで、本年の5月に素案をまとめ、さらに地域の皆様と協議を踏まえてこのたび原案を策定してまいりました。計画の内容につきましては、後程、説明をさせていただきます。

つぎに、地区計画と併せまして決定を予定している案件でございます。5 番です。こちらにつきましては、東京都決定の案件として、用途地域の変更、さらに、区の決定案件といたしまして、大泉町二丁目地区地区計画の変更、高度地区、防火地域等の変更がございます。

内容につきましては、地区計画の内容と併せまして後程、説明をさせていただきます。

6 の今後の予定でございます。本日原案を報告させていただきまして、12月3日には地区計画の原案につきまして住民説明会を開催する予定です。

原案等の縦覧につきましては、12月24日まで行います。その後、都知事の同意を得まして都市計画の案を作りまして、平成22年2月には案の公告・縦覧、意見書の受付、3月には練馬区の本審議会に諮問をさせていただきたいと思っております。5月には東京都の都市計画審議会へ用途地域の変更の諮問をしていくというものでございます。これを受けまして、

6月には都市計画決定ができればと考えているものでございます。

なお、地区計画の決定に伴う建築制限につきましては、平成22年の第3回区議会定例会に条例改正案を提出させていただければと考えております。

また、練馬区まちづくり条例に規定します重点地区まちづくり計画につきましても地区計画の手續と並行して進めてまいります。

恐れ入ります。説明資料の②をご覧くださいと思います。ページをめくっていただいて、後段の方にカラー印刷のものが添付してございます。報告事項2、説明資料②と記載されているものでございます。こちらを用いまして計画の内容を説明させていただきます。

まず、本地区のまちづくりの進め方とありますが、これは先程、冒頭で説明したとおり、補助230号線という都市計画道路の整備に伴いまして急速な市街化が予想されております。この影響を受ける一定の地域において、まちづくりのルール、地区計画を定めることで、こういったまちづくりを進めるということでございます。地区計画につきましてはご案内かと存じますが、道路や公園などの整備計画、それから土地利用などについてその地区の特性を踏まえまして独自のルール、こういったものを都市計画決定するものでございます。

その下の点線ですが、地区計画が定められますと、建築物の新築や建てかえ、開発行為を行う際にこのルールに適合させることが必要になります。こうして段階的に良好な街並みが形成されていくというものでございます。

また、この地区計画を定めることによりまして、一番下に記載しておりますけれども、現在位置づけております土地区画整理事業を施行すべき区域を解除し、大泉町二丁目地区地区計画の都市計画決定を廃止する予定でございます。現在、これに向けまして東京都との事前協議を進めているという状況でございます。

2ページ以降が原案の内容です。こちらを見ていただきたいと思います。

地区計画は、目標、方針、地区整備計画、こういった3つの要素から成り立っているも

のでございます。まず、地区の目標ですが、これにつきましては、従前行ったアンケート調査を踏まえまして、以下のように目標を設定させていただきました。

この内容につきましては、先程1ページでお示しをした概要とほぼ同様の内容となっておりますので、後程お目通しをいただければと思います。

つぎに、地区の方針でございます。その下に土地利用の方針という記載がございます。これにつきましては、3ページの上に地区の区分図が表示されております。こちらをご覧くださいながらお聞きいただきたいと思います。

まず、黄色、それから薄い黄色の区域ですけれども、この部分が230号線の沿道地区です。こちらにつきましては、230号線の計画線から両側30mの区域ということでございます。土地利用の増進が見込まれるということで、住宅と店舗が調和した幹線道路沿いにふさわしい土地利用を誘導するものです。乱開発を防止し、災害に強いみどり豊かな景観に配慮した良好な街並みを造っていくという区域でございます。

つぎに桃色の区域がございますけれども、こちらが土支田通り沿道地区というもので、道路端から20mの区域を設定してございます。補助230号線の沿道に関わる部分をA地区、それ以外のB地区という2つの区域に分けてございます。この地区につきましては、近隣住民のための商業施設、こういったものを誘導するとともに、後背地の住宅地との調和を図りながら、みどり豊かで景観に配慮した良好な街並みを形成していくというものでございます。

それから、緑色の部分、こちらについては生活幹線道路沿道地区ということで、道路端から20mの区域を設定してございます。ここは低層や中層住宅、こういったものを中心としたみどり豊かで景観に配慮した街並みを形成していくというものでございます。

最後にそれ以外の区域ですね。水色の部分ですけれども、低層住宅地区ということで、低層住宅を中心としたゆとりと潤いのあるみどり豊かな景観に配慮した良好な街並みを形成していくというものでございます。

恐れ入ります。3ページの地区整備計画でございます。

こちらには、②といたしまして建築物に関するルールを定めております。住宅と店舗が調和した街並みを誘導するために定めております。まずアでございます。中段から下です。建築物の用途の制限を定めるものでございます。もともと用途地域でも建築物の用途の制限は行われますが、それに加えて地域で混乱が起きやすい用途の建築物、こういったものを制限してまいります。特に今回土地利用の増進が予想される2つの地域、こういったものにルールをかけさせていただきます。230号線の沿道地区におきましては、ホテルや旅館、葬祭場を制限させていただきます。また、土支田通り沿道地区Aにつきましては、先程の2つに加えてパチンコ店、マージャン店、さらにカラオケボックス等を制限するものでございます。

4ページをご覧いただきたいと思っております。

ミニ開発を防止するためということで、イ、建築物の敷地面積の最低限度というものを設定してございます。地区全域を予定しておるものでございます。敷地を分割する際には最低敷地面積を110㎡とするものでございます。ただし、下に記載がありますように、この計画が決定する前にこの面積に満たない敷地につきましては、このルールを適用しないというものでございます。

つぎに、ウとしまして、壁面の位置の制限を設けます。建て詰まりの防止や交差点の見通し、主要な道路の空間を確保するためということで、地区内、それから指定路線に設定を考えておるところでございます。

内容は大きく分けて3つございます。1つ目が建築物の外壁、柱の位置を隣地境界から50cm以上離すというものでございます。

2つ目が、生活幹線道路、主要生活道路の沿道ということで、道路中心線から6mないしは3m下がって建物を建てていただくというものでございます。

3つ目が、交差点の見通しを確保するため、道路が交差する角敷地において底辺2mの空間の中に建築物、外壁や柱と、こういったものを作ることができないというルールでございます。

5 ページをお願いします。

エといたしまして、壁面後退区域における工作物の設置制限です。内容につきましては、記載のとおりでございます。お目通しをいただければと思います。

つぎに、中段、オ、建築物等の高さの最高限度ということで、景観を損なうような極端に高い建物、こういったものを防止するためということで設定をするものでございます。

左側の補助230号線沿道地区、それから土支田通り沿道地区では、17mかつ地上5階以下といたします。また、右側の生活幹線道路沿道地区につきましては、12mかつ地上4階以下とさせていただきます。

つぎに、景観に配慮した街並みを実現するためということで、2つのルールを設けております。

カといたしまして、建築物等の形態や意匠の制限ということです。地区内全域にルールを設定します。屋根、外壁の色彩は良好な住環境にふさわしい落ち着いた色合いにするものでございます。

また、屋外広告物につきましては、周辺の環境に調和した色、形、規模としていただくものでございます。

6 ページをお開きいただきたいと思います。

キといたしまして、垣またはさくの構造の制限を設けます。これは地区内全域にルールを設定するものでございます。豊かなみどりを残した街並みとするため、道路に面して設ける垣またはさくにつきましては、生垣やフェンス等の見通しが可能な構造にさせていただくものでございます。

続きまして、7 ページをご覧くださいと思います。

道路などのつくり方ということで、地域に必要な道路、公園を地区施設として定めさせていただくものでございます。

下の図をご覧くださいと思います。

区画道路では、まず生活幹線道路の拡幅未整備部分がございます。地区の南西側に青色

の線で表記をしている1路線を位置づけをさせていただきます。

つぎに、紫色の主要生活道路でございます。地区の中央部分に表記をされているもの、それと地区の西側に表記をされているものでございます。道路中心線から3mを拡幅するというものでございます。2路線を設定してございます。

さらに、地区の生活に必要な区画道路ということで、南側にオレンジ色の表記をしております。幅員6mの2路線、道路の新設、拡幅を予定しているものでございます。

また、公園につきましては、地区の南側に緑色の斜線で囲ってある部分ですけれども、1か所街区公園として定めるものでございます。広さは約2,400㎡という予定でございます。

下の今後のスケジュールにつきましては、先程、全体のスケジュールをお示ししましたので省略をさせていただきます。

1枚めくっていただきまして、補助230号線、生活幹線道路の沿道につきましては、道路整備に併せまして用途地域の変更を行いたいと考えております。下の表の左側には、色別で地区名を表記しております。それから、右側に用途地域、建ぺい率、容積率等の記載をさせていただきます。

なお、参考までに用語の定義ということで、用語の説明を10ページに添付しております。後程お目通しをいただければと思います。今回、主に補助230号線の沿道部分の変更になります。8ページをもう一度ご覧いただきたいと思います。

まず、黄色の補助230号線の沿道地区ですが、用途地域につきましては、現在、第一種低層住居専用地域、それから一部が第一種中高層住居専用地域でございます。これを第一種住居地域に変更するものでございます。それによって建ぺい率が現在50%または60%、これを60%に変更を行います。容積率も300%になります。あわせて高度地区、防火地域も変更になります。

あとの部分ですけれども、土支田通りの沿道地区、桃色の部分でございます。補助230号線に関わる部分、こういった部分につきましては、容積率を300%にするというもので

ございます。防火地域にも変更いたします。

また、黄緑色の生活幹線道路の沿道につきましては、現在、第一種低層住居専用地域でございますけれども、これを第一種中高層住居専用地域に変更を行いまして、あわせて建ぺい率が50%から60%に、容積率が100%から200%になるものでございます。高度地区も変更するというものです。

今回の容積率の変更につきましては、道路整備が前提となります。道路整備がされない場合は変更後の容積率が使えないという誘導容積型の地区計画というものを設定させてもらうものでございます。一定の条件のもとで変更後の容積率を使えるようになりますというものでございます。

具体的には、表の下の部分に注意書きをしております。2行目ですけれども、変更後の容積率を使用する場合は、誘導容積に関する認定申請が必要になりますというものでございます。上の表で、赤色の太線で囲ってある補助230号線の沿道、それから土支田通り沿道地区A、この4つの地区の対象になるものが補助230号線でございます。

それから、下の2番目、生活幹線道路沿道地区Bと書いてある地区につきましては、生活幹線道路が対象になるものでございます。

その内容ですが、9ページの右上にイラストを用いて表示をされております。こちらを閲覧いただきたいと思います。

誘導容積に関する認定とはということで、まず基幹となる道路、これは補助230号線、または生活幹線道路、これが未整備の場合でも道路整備の状況、空地の確保の状況に応じて、防災上、安全上の観点から問題がなければ、建物ごとに誘導容積の認定を受けることができるというものでございます。

主な条件は、図の下に記載した①と②の2つでございます。①では、道路の整備予定地が空地となっていて、そこに接する敷地が条件となります。②では、基幹となる道路の用地買収が一定程度進み、道路が建築基準法上の道路指定を受けた場合が条件となります。具体的には上のイラストをご覧いただきたいと思います。

左側の段階でございます。補助230号線の用地買収が行われておりませんので、こちらについては道路予定地、空地がないということで変更後の容積率が使えません。それから、真中の図でございます。用地買収が始まると右側の黄色の建物につきましては用地買収により空地が確保されます。変更後の容積も使えるというものでございます。ただし、左側に書かれておりますけれども、灰色の建物、それからオレンジ色の建物、この部分につきましては空地が前面に認められないということで、認定が受けられないというものでございます。

さらに、用地買収が進みまして、一番右側の図になります。建築基準法の道路指定を受けると、すべての敷地が認定を受けられるというものでございます。

この制度の大きな目的でございますけれども、一番下に記載がありますように、道路整備の用地買収に応じていただいた方が、残地で再建がしやすくなるようにするものでございます。

最後になりますけれども、3ページ以降に、都市計画図書ということで、補助230号線大泉二丁目地区の地区計画の原案、それから13ページ以降に、大泉町二丁目地区地区計画の変更原案、それから、19ページ以降に用途地域の変更原案、高度地区の変更原案、防火地域等の変更原案ということで、都市計画図書を添付してございます。この内容につきましてはいま説明をしたとおりとなっておりますので、後程お目通しをいただければと思います。

また、一番最終ページでございます。説明資料③でございます。こちらにつきましては、重点地区まちづくり計画の案について、先月19日に開催をいたしましたまちづくり・提案担当部会からの答申を添付してございます。この内容につきましては、先程スケジュールで説明をいたしましたが、来年3月の地区計画案の諮問にあわせまして区の見解をお示し、当審議会に意見聴取をさせていただければと考えております。

長くなりましたけれども、説明は以上です。よろしく願いいたします。

○会長 説明は終わりました。

本件に関しましてご意見、ご質問がございましたら、ご発言を願います。

どうぞ。

○委員 最後の色刷りの6ページの垣またはさくの構造の制限というところですがけれども、いろいろ何を作ってはいけないとか、高さを制限するというのは分かるのですがけれども、塀まで制限するということがいかななものかなという気がします。それぐらいは住んでいる方の自由にさせてもいいのかなという気がいたしますけれども、どうでしょうか。

○西部地域まちづくり課長 今回、垣またはさくの構造の制限ということで設けさせていただいております。こちらにつきましては、地域の方と議論、協議をいたしました中で、防災上も、それから見通しがきかないという防犯上も危険ではないかと。それから、これまで決定をしております土支田・高松地区、こういった地区計画とも整合を図るということで設定をさせていただいているものでございます。

○委員 お気持ちは分かるのですがけれども、ここまで制限を加えるのはどうかということをお尋ねしているのであって、持ち主の自由になる範囲を塀までやるのかという感覚があるのですがけれども、やはりそこまで制限しないとだめなものなのではないでしょうか。

○西部地域まちづくり課長 今回のルールということで、これまで協議をいただいている中での結果でございます。地域の方からは、この部分についての特に反対というようなことはございません。また、区内全域で現在22か所の地区計画を決定してございます。こういった中でも同様のルールを設定してございます。下の部分に※印で表示をしておりますけれども、腰壁と言うのですか、80cm以下の部分については除外をしておりますし、また、道路面から1m後退した部分、こういったものにつきましても除外をするというような規定を設けさせてもらっておりますので、ご理解いただけているのかなと判断をさせていただいているところでございます。

以上です。

○会長 ほかにいかがですか。

どうぞ。

○委員 この補助230号線の真中あたりを北の方に行くと別荘橋に行く通りがありますよね。それから、土支田の地区区民館のあるところから白子川の方に下る部分、この辺の勾配が相当きつところがあるわけですが、この辺の配慮はこの図面にはきちんとされているのかどうか。そうだろうと思うのですが、例えば別荘橋に行く途中であれば高さの使い方によっては、平面で見るよりも少し違った形が生まれてしまうのではないかと、あるいは白子川に近いところの部分の段差というのは相当大きいと思うのですが、その辺のこの用途地域の関係、高さの関係はどのようになっていますか。

○西部地域まちづくり課長 高低差等のご指摘かと思います。当地につきましては、委員ご指摘がありましたように、北側の方に向かって白子川がございます。こういった地形上の制約からかなりの傾斜地という状況になってございます。

また、補助230号線は現在、東京都で7月に事業認可を取得して整備を進めているところでございますけれども、地域の方からも高低差等が生じるのではないかと、それから、接道上の制約があるのではないかとということで意見、質問等が事業説明会の中で出たところがございます。今回のまちづくりの中では、具体的な高低差につきましてこういったものをという提案はしてございませんけれども、当然に東京都で進めております補助230号線の整備形態等が決定してくれば、そういったものに合わせる形での土地利用をお願いする、ないしは誘導させていただくという考え方でございます。

以上でございます。

○委員 この線上に入った方はそれなりに有効的になるけれども、そこから外れた、白子川に近い方だとか、もっと北側の部分、この辺はやはり段差の問題が当然出てくるに違いないと思われまますので、その辺も十分地元の皆さん方のお話を取り入れた形での用途の問題を提示していただきたいと申し上げておきたいと思えます。

以上です。

○会長 ほかにございませんか。

どうぞ。

○委員 まちづくり・提案担当部会でも質問させていただいたのですが、風致地区について、風致地区の基準ですね、高さの最高限度であるとか、壁面の位置制限がそのまま適合させる必要があると書いてあるのですけれども、これは適合することによって、この黄色の部分、建ぺい率60%であるとか、変更後の容積率が300%になるとか、高度地区の高さ制限が20mになるということは実際可能な話になるのでしょうか。。風致地区の制限の内容が少々よく分からないので、いかがなものかと。

○西部地域まちづくり課長 風致地区についてのご質問かと思えます。

こちらにつきましては、第二種風致地区ということで一般的な規制でございますけれども、建ぺい率は40%、高さにつきましては15m、それから壁面後退ということで道路からは2m、隣地から1.5mという基準がございます。当然、建築基準法ないしはこういった関連法規の中で土地利用していただくということなので、厳しい方が適用されることになります。

以上です。

○委員 そうすると、実際的にこの変更後の容積率300%であるとか、高度地区の高さ制限20mが適用できないところがほとんどということですね。

○西部地域まちづくり課長 説明資料②の6ページの図面の中で大変分かりづらいのですが、本地区の北側、それから西側に風致地区の図面を表示しております。この緑色の部分が風致地区に設定をされているところでございます。この部分につきましては、委員ご指摘のとおり、いわゆる今回の用途、容積の変更の内容が一部制限が加わるという部分でございます。

以上です。

○会長 いいですか。ほかにごいませんか。

ほかには発言がなければ、報告事項2 補助230号線大泉町二丁目地区の地区計画等の原案についてを終わりたいと思います。

続いて、報告事項3 土地区画整理事業を施行すべき区域の変更について、都市計画課

長さんからご説明を願います。

○都市計画課長 それでは、報告事項3ということで、土地区画整理事業を施行すべき区域の変更についてご報告申し上げます。概要をご覧くださいませでしょうか。

練馬区の44%の区域につきまして、昭和44年に区画整理をもってまちづくりをしようという都市計画決定がなされてございます。ただ、区画整理は、ご案内のとおりなかなか簡単に進むものではございませんので、平成14年に東京都で、区画整理だけではなくて地区計画等、他のまちづくり手法でもまちづくりを進めていきたいと思いますといったガイドラインが示されました。そういった方針に基づいてまちづくりを行った場合には、区画整理をすべき区域の削除ができると、こういった方針、ガイドラインが示されました。これを受けてまして、区でも補助230号線の土支田・高松地区の地区計画にあわせまして、平成19年4月に11.6ha、土支田・高松地区について区画整理事業を施行すべき区域の削除をしております。

その後、この平成14年の東京都のガイドラインだけでは、練馬区の44%を占めるべき区域についてまちづくりを具体的な方法で進めることができないということで、区としても平成14年の東京都のガイドラインを受けた形で、平成20年12月に、練馬区としての区画整理を施行すべき区域の市街地整備方針というものをまとめました。これに基づきまして東京都とこの間、半年ばかり協議をさせていただきまして、このたび補助230号線の、先程、説明申し上げました大泉町二丁目地区の地区計画の決定に併せまして、既にもう整備が確定しているところ、区画整理が終わっているところ、こういったところにつきましてすべき区域の解除をするという方向で考えておりますという報告でございます。

変更の内容ですが、削除面積は144haでございます。先程ご説明しました補助230号線大泉町二丁目地区19.4haほか、合計で144haになります。

具体的な地域の場所でございますけれども、3ページ、練馬区全体の地図をつけてございます。この青い部分が区画整理を施行すべき区域でございますけれども、このうちの赤色で表示した部分、削除区域ということで①から⑧までございます。先程のような地区計

画によってすべき区域を外すもの、それからもう既に区画整理を実施したもの、あるいは、場所によりまして、公園や学校などで土地利用が決まっているもの、あるいは区画整理だけではなくて、街路事業も併せて行っていくところ、こういったものを合わせまして8地区でございます。

こちらの具体的な図面につきましては、5ページ以降に付けてございますので、後程お目通しをいただければと思います。

資料の2ページに戻りまして、経過および今後の予定ということでございます。経過については先程、申し上げました。今後の予定ということで、本日都市計画審議会の報告を踏まえた後、案の公告・縦覧等々を踏まえまして、東京都の都市計画審議会への付議という形になります。来年6月下旬の決定・告示を予定しているという内容でございます。

報告は以上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○会長 説明は終わりました。

本件に関しまして、ご意見、ご質問がございましたらご発言をお願いします。

よろしゅうございますか。

ご発言がなければ、報告事項3 土地区画整理事業を施行すべき区域の変更についてを終わります。

続いて、報告事項4 (仮称)練馬区景観計画の策定について、都市計画課長さんからご説明をお願いします。

○都市計画課長 報告事項4でございます。(仮称)練馬区景観計画の策定についてでございます。

まず、景観計画策定の目的というところをご覧いただきたいと思います。

区では、さまざまなまちづくり施策を展開してございますけれども、まちづくりへの関心というのは多様になってきてございまして、特に最近、調和のとれた都市景観への区民の要望が高まっているといった背景がございます。そういう中で、平成16年に景観法が施行されまして、法を根拠といたしまして各地方自治体が地域の特性に応じた独自の景観行

政を展開できるようになったということがございます。そこで、練馬区といたしましても、景観計画を策定して、景観の観点からのまちづくりにも取り組もうということが目的でございます。

2番目の景観計画の内容でございますけれども、内容は2本の柱を立ててございまして、1つは基本的な考え方というものでございます。もう一つが、その基本的な考え方を受けた実現化方策という具体策の部分になります。2本の内容を立てまして、現在、景観計画の策定に取り組んでございます。

ちなみに、3番で23区の状況ということで他区の状況も書かせていただいておりますので、参考にさせていただければと思います。

なお、一番下に景観行政団体と書かれてございますけれども、こちらは先程、申しました景観法に基づきまして、現在都道府県が行っている景観行政について、景観行政団体になると練馬区などの地方自治体が独自の行政ができることになるというものでございます。参考までにご覧いただければと思います。

2ページ目ですが、現在、景観計画の策定に取り組んでいるのでございますけれども、最終的に今年度末、来年3月を目標に景観計画という形でまとめます。まとめましたら都市計画審議会にご報告してご意見をいただきたいと考えているところでございます。

次の5番、ここが本日の一番ポイントになるところでございますけれども、まちづくり条例に基づくテーマ型まちづくり提案ということで、練馬区の景観計画の策定に併せまして、こういった景観計画を作ったらどうでしょうかという提案を区民の皆様方からいただきました。10月19日に行われました都市計画審議会のまちづくり・提案担当部会でご審議をいただきましたので、本日ご報告させていただきます。

つぎに、資料のご説明です。3ページ目は先程、申し上げました練馬区景観計画の全体の概要です。下の枠で囲ってございますけれども、基本的考え方が黒い太字で囲ってございます。現在ここまで済んでおりまして、この先の作業として実現化方策を検討中でございます。全体がまとめましたら、都市計画審議会へもご報告したいというものでござい

ます。

4 ページ目、こちらが今回の一番メインのところになりますけれども、テーマ型まちづくり提案という形で、5 ページにまちづくり条例に基づくテーマ型まちづくりの流れを付けてございます。この流れで提案をいただいていたということでございます。具体的には4 ページをご覧くださいますと、平成20年1月23日にテーマ型まちづくり協議会の認定をさせていただきました。その後、説明会等を進めてまいりまして、10月19日、都市計画審議会まちづくり・提案担当部会でご報告をし、ご審議をいただいているいろいろご意見をいただいたという流れになってございます。

今後の予定ということで本日ご報告をさせていただいた後、それも踏まえまして提案の採用および公表という形で区としての考え方を一般にお示しをしていく、公表していくという流れになってございます。

資料の後の方に、カラー刷りのページを付けてございます。ページ番号を付けていなくて恐縮でございますけれども、白い紙の色が変わっている部分でございます。提案の案、歩きたくなる街・Nerimaの景観を育む、練馬区の景観計画策定に関わる提案という形でいただいております。一番最後のページに、また少し色が変わったページをつけてございまして、Nerima景観まちづくり会議ということで、練馬区の特に建築士会の皆様方を中心とするボランティアの方々による会議でございますけれども、こういったメンバーの方々からいまご紹介いたしました提案をいただきました。提案の中身につきましては、後程またお時間のあるときにお目通しをいただきたいと思います。

この提案に対して、6 ページ、7 ページで区の見解ということでお示ししてございます。先程、申し上げましたように、区は現在、景観計画策定の作業中でございますので、できるだけこういった提案を活かしていきたいと考えているところでございます。

7 ページの最後(8)に、「前各号に掲げるもののほか、区長が必要と認める基準に即していること」という基準がございまして、この項目について区の考え方を示させていただいているのが8 ページ以降です。たくさんのご提案いただきましたので、この

(8)の部分だけを8ページ以降に取り上げまして、区の考え方をお示ししてございます。

○と△がついてございます。○は計画への反映ということで取り入れさせていただくということでございますので、後程ご覧いただければと思います。△をつけているところが2か所だけございますので、そこだけ解説をさせていただきます。

1つは、9ページの真中でございます。緑化、みどりの観点から、接道部分つまり建物と道路が接道する部分への高木の植栽義務という提案をいただきました。こういったことは確かに望ましいのですけれども、義務付けということになりますとなかなか難しいということもございまして、また今後の検討ということを含めまして△にさせていただいたというのが1点でございます。

それから、11ページ、3-②で、屋外広告物の関係でございます。屋外広告物につきましては、東京都の屋外広告物条例に基づきまして東京都が指導しているということがございます。これは東京都との協議が必要ということで、単純に○は付けられないということもございまして△にさせていただいてございます。

以上、そのほかの部分につきましては、基本的に提案についてできるだけ反映をさせていただきたいと考えております。

以上を踏まえまして14ページからご覧いただきたいのですけれども、15ページから17ページに書かせていただいておりますように、10月19日にまちづくり・提案担当部会にお諮りをした際のご意見をまとめさせていただいてございます。概略をご紹介しますと、15ページ、1番と2番、今回のこちらの提案は、モデルとなるような、大変すばらしい提案で大いに尊重すべきだということでございます。区としてもできるだけ活かしていきたいと思っております。

16ページの3番でございますけれども、提案しただけで終わりではなくて、今後どのような形になっていくのかという、そういったご心配もいただきました。できるだけその提案が反映される、そしてそれをどうやって評価していくのかという、ご提案もいただきました。

それから、4番は具体的なお話で、商店街のことについてもご提案をいただきました。

5番、河川、道路の話、6番、開発事業に関しての高木の植栽義務のお話、先程ご紹介したとおりでございます。

最後に7番、17ページでございますけれども、先程ご紹介しましたように、今回いただいた提案というのは、練馬区在住、在勤の専門家の集団の方によるものでございます。そのため、その思いを大変重く、とても大切に受けとめて進めて欲しいというご意見をいただきました。ということで、進め方についてのご意見もいただきましたということでございます。

もう一度4ページに戻っていただきまして、今後の予定ですけれども、現在、区ではこういったご提案も踏まえまして景観計画を策定してございますので、景観計画の案ができましたら、当審議会にご報告させていただきたいと思っております。その前段として、12月にテーマ型まちづくり提案の採用および公表、区の判断に係わる見解書の公表を行う予定でございます。その後、景観計画への反映を行い、区としても努力をしていくという流れになってございます。

長くなりましたけれども、説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

○会長 説明は終わりました。

本件に関しましてご意見、ご質問がございましたら、ご発言を願います。

どうぞ。

○委員 2つほどお尋ねしておきます。いまも説明がありましたが、景観条例というのはいろいろ理屈があるのですけれども、1つは屋上広告の問題です。低層住宅地域にしても、沿道の関係でも、その屋上広告等ができたために北側斜線に影響するという問題が当然発生するのですけれども、これについては、先程の説明で少し難しいというお話のようですが、何か考えることが必要なのではないかと。

それから、もう一つは、いままで富士山が見えたけれども、富士山が見えなくなったというようなことでいろいろなことが起きているわけですけれども、こういった問題につい

ての基本的な考え方としてはどの辺に位置付けられるのか、その辺を教えていただければと思います。

○都市計画課長 2点いただきました。1つは、屋外広告物の問題でございます。基本的に今回考えております景観計画の中では、現在のいろいろ法規制がございまして日影の問題、北側斜線の問題、それはもちろん当然守っていただいた上で、さらにプラスで何を願って景観を守っていくのかと、そういった観点かと思っております。

これにつきましては、先程ご説明したように今後検討いたしまして、3月を目途にまた当審議会にもご報告させていただきたいと思っております。そういった意味で、先程ご説明しましたのはできないということではなくて、基本的に東京都が指導を行っておりますので、東京都と調整をしていかないと、具体的なものについて判断できないという趣旨で説明を申し上げました。それが1点目でございます。

それから、2点目の富士山に代表されますように遠景の景観をどう守っていくかでございます。これにつきましては、練馬区の中の特定の地域で例えば富士山の有名なところがありまして、その景観を何とか守ろうと。例えば東京都内の他の地域で言いますと、大名庭園の景観を守ろうというような具体的な地域があって、その景観を守るために具体的な行為の規制をしていくといった例はございますけれども、練馬区全般の中で特定のところから富士山がというのはなかなか難しいところもあろうかなと思っております。

以上です。

○会長 ほかにございませんか。

どうぞ。

○委員 すみません、1つ教えてください。

23区の状況として、景観行政団体というのが7区、また、景観行政に取り組んでいる区が16区あるということですが、練馬区としてはこの景観行政団体をこれから担っていくという、そういう目標ということによろしいのでしょうか。

○都市計画課長 いま、ご指摘いただきましたように、練馬区といたしましてもぜひ景観

行政団体になりまして、みずから景観行政を担っていきたいと考えてございます。

以上です。

○会長 ほかにございませんか。

ご発言がなければ、報告事項4 (仮称) 練馬区景観計画の策定についてを終わります。

これで本日の案件はすべて終了いたしました。

事務局から報告がございまして。

○都市計画課長 最後になりましたけれども、当審議会の学識経験者委員および住民代表委員の方々につきましては、この11月末で2年間の任期が満了となります。ここで、環境まちづくり事業本部長からご挨拶をさせていただきます。

○環境まちづくり事業本部長 学識経験者委員の皆様ならびに住民代表委員の皆様におきましては、2年間の任期が11月30日をもって満了になります。この間、2年間にわたり練馬区のまちづくりにさまざまなご意見等をいただき、まちづくりの一助になったと思っております。また、おかげさまで練馬区のまちづくりが一定程度の進捗を見ることができたと思っている次第でございまして。

練馬区といたしましては、これからも区民の皆様が住んで良かったと言われるようなまち、また、住み続けたくなるまち、さらには歩いてみたくなるようなまちをめざして、今後も区内各地でまちづくりを進めて参りたいと考えている次第でございまして。

委員の皆様におかれましても、今後私ども練馬区の取り組むまちづくりにさらにご理解、ご協力を賜りますことをお願い申し上げ、この間の御礼のあいさつとさせていただきます。どうもありがとうございました。

○都市計画課長 最後に、事務局から事務連絡を申し上げさせていただきたいと思っております。

既にご案内させていただいておりますけれども、改めまして次回以降の都市計画審議会の日程についてご案内させていただきます。

次回、第171回都市計画審議会は、年末のお忙しい中ですが、12月21日、午後1時30分からを予定してございます。案件につきましては、議案として中里中央地区地区計

画の決定、用途地域の変更、中里郷土の森緑地の追加を予定してございます。

そのつぎの第172回都市計画審議会につきましては、来年、平成22年3月23日、火曜日、午後1時30分からを予定しております。案件につきましては、議案として本日ご報告させていただきました平和台駅地下自転車駐車場の決定、補助230号線大泉町二丁目地区地区計画の決定等を予定しております。

なお、今後、案件の追加、変更を行う場合がございます。正式な開催通知につきましては改めてお送りいたしますのでよろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

○会長 ほかにご発言ございませんか。

それでは、これで本日の都市計画審議会を終わりたいと存じます。ありがとうございました。