

【追加意見集約（～12/28）】

1. 土地利用の方針についての意見

意見の要旨	市の回答
岩戸北四丁目は現状のままが良い。住環境の良さを残していくことが粕江のアイデンティティを高める。（2件）	⇒ 低層住宅が集まったエリアは、現状のままが良いとの御意見が説明会でも寄せられたため、今後方向性を検討してまいります。なお、エリア内に道路が狭い箇所が散見されるため、該当道路の拡幅や、拡幅に関わった土地建物に対する一部制限の緩和、道路拡幅に伴う安全対策等について検討してまいります。
喜多見駅に隣接する粕江市側の都市機能を考えるに当たっては、ステレオタイプ化した議論ではなく、世田谷区側と共同して計画を考える必要がある。（2件）	⇒ 本地区は世田谷区との境にあるため、連携の必要性を認識しております。喜多見駅周辺において、世田谷区側は商業系の用途地域が設定されている一方で、市側は住居系の用途地域が設定されています。また、世田谷区では、既に喜多見駅周辺地域で地区計画を定めています。地元の皆様の御意見を伺い方向性を定めた上で、適切な手順で進めたいと考えております。
喜多見駅周辺の「地域交流地区」では、住環境を守り商業利用は望まない。（3件）	⇒ いただいた御意見も踏まえながら、粕江市全体からの視点、地域それぞれの視点に立ち、検討してまいります。
「中高層住宅地区Ⅱ・Ⅲ」における具体的な制限（建蔽率・容積率・高さ制限等）はどのように想定しているか。（2件）	⇒ 具体的な数値は検討中ですが、「中高層住宅地区Ⅱ」は現状の制限をやや緩和し、「中高層住宅地区Ⅲ」は原則現状の制限と同様にすることを検討してまいります。
一の橋通り西側の地区に商店・事業者が増えて欲しいとは思わない。「中高層住宅地区Ⅰ」は周辺地区への配慮も含め、「良好な住環境」とすることを方針に加えてほしい。	⇒ 「中高層住宅地区Ⅰ」は、既存の住環境を保全し、現状の中高層程度の住機能を維持する想定です。ここでは、沿道にある既存の商店等と住宅との調和を目的としており、積極的に新たな商業・業務機能呼び込むことを想定しているわけではありません。そのため、良好な住環境を確保する方針としております。
「中高層住宅地区Ⅱ」の制限を「中高層住宅地区Ⅰ」よりも制限を緩和するのであれば、周辺地区の環境への配慮が欲しい。	⇒ 「中高層住宅地区Ⅱ」は、中高層程度までの住環境を想定しております。方針では、周辺環境に配慮した良好な住環境の形成を目指してまいります。
地区計画の内容と基準検討には、実態を熟知された町内自治会の方々の意見を良く聞き入れて頂きたい。	⇒ 地区計画は、住民の方々の御意見を伺いながら策定していくものです。関係する地権者の方々には、事前に周知し御意向をお伺いした上で、計画を作成してまいります。
地区計画ではどの制限をどの範囲に導入するのか。計画が策定されることにより、条件を満たさない既存不適格の建物が発生することはないのか。	⇒ 具体的な制限の内容については、いただいた御意見も踏まえながら、引き続き検討を行ってまいります。また、地区計画は、都市計画決定後すぐに適合させなければならないルールではなく、建物の建て替え時に適合していただくようになります。

2. 地区施設の整備の方針（道路）についての意見

意見の要旨	市の回答
（一の橋通り・松場通り・市道609号線等を含めた）地区内の道路を拡幅してほしい。（14件）	⇒ 道路が広がることにより、通行の安全性や緊急車両の入りやすさ等防災面でのメリットがあります。いただいた御意見を踏まえながら、整備範囲・手法について検討してまいります。
（市道609号線・一の橋通り等を含めた）地区内の道路の拡幅は必要ない。拡幅することで通過交通を誘導し、交通量が増え、スピードを出しやすくなるのではないかと。速度制限、交通制限、信号設置等で抑制してほしい。（5件）	⇒ 道路が拡幅される一方で、通行する車両の速度が上がることにも想定されます。道路の拡幅は街路事業ではなく、該当地権者の皆様の建て替えに伴い整備されることを想定しているため、すぐに道路拡幅の効果が現れるわけではありません。拡幅する際には、道路形状の工夫等、車両が速度を出しにくい道路とするよう検討してまいります。

歩車分離を行ってほしい。(8件)	⇒ 地区内の区画道路は幅員が小さいため、調3・4・16号線のような完全な歩車分離することは難しいのが現状です。しかし、地区計画において、「壁面の位置の制限」等を行うことにより、歩行者空間の確保や沿道緑化について検討してまいります。
一の橋通りの車道と歩道の境に花壇を設置して花を植え、穏やかな気分を共有してもらうことで制限速度を守ってもらう。	
「優先的に幅員6mの確保を進める」とあるが、6mに満たない部分は今後全て対象となるということか。	⇒ 「一の橋通り市道24号線」及び「市道609号線」は、地区の交通における重要な道路であるため、利便性・安全性・防災性向上に向け優先的な整備を検討してまいります。
道路の拡幅により、対象となった該当部分の土地の扱いはどうなるのか。拡幅の必要性や道路になる面積及び拡幅に対する補償の有無等について、関係者へは事前に周知し承認を得るべき。(4件)	⇒ 地区計画で道路を拡幅する場合、各敷地の土地利用が変化する際に、敷地のうち区画道路にかかる範囲を市で買収し道路用地とさせていただく手法を考えております。調3・4・16号線の街路事業とは手法が異なるため、将来住宅の建て替えの際に道路がかかる範囲を除き、残った敷地の中で検討していただくことを想定しております。
現状、住民の不便や危険は極めて少ない。道路拡幅予定地の優遇を受けてきた地域でもなく、代々引き継いできた土地を強制的に削られる事は受け入れられない。	⇒ アンケートでは、「現状の生活環境への印象」の中で道路の利便性・安全性に対する不満を持たれる御意見が6割以上を占めており、交通・防災面でも危険な箇所があります。地区計画で道路を拡幅する場合、関係する地権者の方々へは、事前に周知し、令和4年度にアンケート調査を行います。区画道路にかかる場合、その範囲を市で買収し道路用地とさせていただく手法を想定しております。
道路幅が狭いとあるが、幅員何m未満だと狭いのか。	⇒ 建築基準法という道路とは、公道、私道を問わず幅員4m以上とされています。本地区の実態として植栽や壁面等により狭いと感じられる道路が多く、交通・防災面で危険だと考えております。

3. 地区施設の整備の方針（広場）についての意見

意見の要旨	市の回答
相談所なども全く無いため、公園、ベンチ、植栽などの整備をお願いしたい。	⇒ 地区施設として、調3・4・16号線整備の際に、旧道の区域に広場を整備することも検討しております。調3・4・16号線整備により、災害時の避難経路を明確化するほか、地区施設で定める広場のみならず、民間の施設整備に伴う公開空地等を活用して、一時避難場所としての機能を設ける検討してまいります。
街路樹を大事に。樹木が欲しい。	
街路樹を植えて緑を確保するほか、沿道に一時避難所としてのスペースを設けて欲しい。また、地区内からの避難経路を明確化して欲しい。	

4. 地区施設の整備の方針（環境緑地）についての意見

意見の要旨	市の回答
建築規模に合わせた空地や緑地の確保をお願いしたい。	⇒ 環境緑地として植栽等を整備するほか、民間の力を活用しながら公共的な空地を提供することも手法の一つになるのではないかと考えております。
ブロック塀を生垣にする様に勧めてほしい。	⇒ ブロック塀は災害時の倒壊により、通行人のけが、緊急車両の通行等に影響が出る恐れがあります。いただいた御意見も踏まえながら、検討してまいります。
元電研内にできたマンションは、空き地や公園らしき場所が全く確保されていない。住みよい緑豊かなまちづくりを願う。	⇒ 広場及び環境緑地等の地区施設の配置計画により、地域の緑地空間の拡充を図ってまいります。

5. 地区整備計画「建築物の用途の制限」についての意見

意見の要旨	市の回答
駅周辺は商業地区活性化のため、建築規制の緩和の見直しを求める。	⇒ 駅周辺は通過人口も多く、調3・4・16号線整備を契機とした、商業活性化には最適なタイミングと考えております。規制の具体的な方針については、いただいた御意見も踏まえ、駅周辺に居住される住民の方々の御意見も伺いながら、検討を行ってまいります。

6. 地区整備計画「建築物の容積率・建蔽率の最高限度」についての意見

意見の要旨	市の回答
地区計画導入で、全区分所有者の現状居住スペース（購入時の専有面積）を将来にわたり確保できるよう規制を緩和し、「地域交流地区」「幹線道路沿道地区Ⅰ」も、近隣商業地域、建蔽率80%、容積率300%にして良いのではないかと。	⇒ 現状、「幹線道路沿道地区Ⅱ」は近隣商業地域であるのに対し、「幹線道路沿道地区Ⅰ」は第一種住居地域に指定されており、床面積3,000㎡以下のスーパー等の店舗までは建てられるようになっています。そのため、「幹線道路沿道地区Ⅰ」に関しては変更を考えておりません。また、駅周辺では近隣商業地域を設定するケースが比較的多く、喜多見駅北側（80%/200%）や世田谷区側（80%/300%）では近隣商業地域が設定されています。「地域交流地区」の用途地域や容積率・建蔽率の変更に関して、地域の方々の御意見を伺いながら検討してまいります。
駅周辺は商業地区活性化のため、容積率・建蔽率の見直しを求める。	

7. 地区整備計画「建築物の敷地面積の最低限度」についての意見

いただいた御意見はありませんでした。

8. 地区整備計画「壁面の位置の制限」についての意見

意見の要旨	市の回答
一の橋通りの後退の程度は、どのように想定しているか。	⇒ 一の橋通りでは、1m程度の壁面制限を想定しております。「壁面の位置の制限」をさらに設けることによる御負担を考慮し、慎重に検討してまいります。
現況に満足しており、一の橋通りの壁面の位置の制限の必要性を感じない。所有不動産が既存不適格となった場合、住宅ローンの融資がつかないなどにより、資産価値が下がる、など不利益が生じないか心配。	⇒ 地区計画で定めた場合、即時に「壁面の位置の制限」に合わせて整備するのではなく、皆様の土地利用が変わった際（建て替え等）に、実施していただくこととなります。居住される住民の方々の御意見も伺いながら、検討を行ってまいります。
公共スペース（道路）への土地提供者に対する優遇措置（税制上、土地用途制限上）を設けてほしい。	⇒ 地区計画の場合、各敷地の土地利用が変化するとき、敷地のうち区画道路拡幅等の公共的な部分にかかる範囲を買収し、道路用地とさせていただく手法を考えております。また、斜線制限の緩和や建蔽率・容積率の緩和についても検討しております。
駅前100m程度の範囲の壁面制限の例示があるが、この地区は住宅街で駅からも500m離れた場所である。住宅街で広範囲の事例を知りたい。	⇒ 岩戸北一・二丁目、東野川一丁目地区地区計画の例では、適正な隣棟間隔の確保を図るため、岩戸北一丁目及び東野川一丁目の住宅街に「低層住宅地区」として建築物の壁面の位置の制限を定めております。

9. 地区整備計画「壁面後退区域における工作物の設置の制限」についての意見

意見の要旨	市の回答
すでに敷地を道路として土地を提供した結果として道路幅員が確保されたかわりに、住宅を敷地に対して一杯に建てることになったにも関わらず、更に歩行者のた	⇒ 歩行者の通行利便性・安全性の向上はもちろんですが、災害時の緊急車両の通行や避難路確保等の防災面でのメリットは大きいと考えます。ただし、区画道路の拡幅とともに沿道の住民の方々の御協力が不可欠であり、「壁面の位置の制限」をさらに設

めに提供しろというの容認できない。	けることによる御負担を考慮し、慎重に検討してまいります。
生け垣、植栽ます等は制限の対象から除外とあるが、懇談会資料 36 頁に示されたものは「生け垣、植栽ます等」に該当するののか。	⇒ 岩戸北一・二丁目、東野川一丁目地区地区計画の事例です。0.6m 以下のブロック塀、1.8m 以下の生け垣又は透過性のあるフェンスを図示しており、「生け垣、植栽ます等」に該当します。
これは個人の所有地を道路空間として強制的に提供させることを意味している。道路用地の収用のように補償されることなく、個人の所有地を強制的に道路空間として提供させる方法が適正とは思えない。工作物の設置の制限が私権を制限してまで必要なのか説明して欲しい。	⇒ 歩行者の通行利便性・安全性の向上、沿道の緑化による景観的魅力向上、災害時の倒壊防止や緊急車両通行路・避難路確保等の防災面でのメリットは大きいと言えます。沿道の方々への御負担を考慮し、アンケート等により地域の方々の御意見を伺いながら慎重に検討してまいります。

10. 地区整備計画「建築物等の高さの最高限度」についての意見

意見の要旨	市の回答
現在の4・5階建てのマンションと同じものが建つことは望むが、ただ、高くなりすぎるのは望まない。	⇒ 現状の5階程度までの中層住宅が分布している地域では、同規模を維持する想定をしております。
喜多見駅周辺の5階建てマンションに住んでいるが、地区まちづくり計画を見ると、建物の高さの最高限度 12.5mとなっていて、5階建てでは難しく思うため、高さの制限は設けないようお願いしたい。	⇒ 現状の5階程度までの中層建物が分布している地域では、その規模を維持する想定をしております。しかし、駅周辺や、幹線道路沿道では、今後の人口増加や商業地域としての活性化を見据え、中高層程度の建物の分布も考えられます。高さ制限等の規制につきましては、いただいた御意見を踏まえながら、検討してまいります。
駅周辺は商業地区活性化のため、高さ制限の見直しを求める。	

11. 地区整備計画「建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限」についての意見

いただいた御意見はありませんでした。

12. 地区整備計画「垣又は柵の構造の制限」についての意見

意見の要旨	市の回答
現在の法令に沿わない古い構造の塀を新しくすることが重要。懇談会資料のように制限した場合、法令に沿った構造であってもブロック塀等が認められないことから、古いブロック塀を作り変えるというインセンティブが失われるのではないのか。	⇒ 「垣又は柵の構造の制限」の導入は、建築基準法でも定められているとおり、震災時に倒壊のおそれのある危険なブロック塀を無くしていくことを主な目的としています。それ以外にも、緑環境の確保や日照、通風の確保が必要だと考えております。いただいた御意見も踏まえながら、制限の必要性について検討してまいります。

13. その他「調3・4・16号線整備」についての意見

意見の要旨	市の回答
歩行者や自転車が安心して通行できるよう歩道等を幅広く取り、交通安全対策を行って欲しい。道路整備計画を早く進めて欲しい。(6件)	⇒ 岩戸北区間は、両側に幅員 3.5m ずつ歩道を設け、車道は相互通行の片側一車線、車道上の端部に自転車のナビマークを付けて整備する予定です。今後、警察との協議も重ね、設計の詳細を検討し安全性の向上を図ります。
自転車専用道が欲しい。(4件)	
電柱の地中化を行ってほしい。(4件)	

	「軒下配線」等の手法もあるため、要望が多ければ検討してまいります。
--	-----------------------------------

14. その他「まちづくりの方向性」についての意見

意見の要旨	市の回答
今の町並み（住宅街や商店街）を残してほしい。（4件）	⇒ 駅周辺にこれほど閑静な住宅地が広がっている環境は希少です。いただいた御意見も踏まえながら、狛江市全体と地域、それぞれの視点に立ち、用途地域の変更及び地区計画の策定について検討してまいります。
商店（商業施設、飲食店や書店等）の充実を図り活性化してほしい。（38件）	⇒ 駅周辺は通過人口も多く、調3・4・16号線整備を契機とし、商業活性化には最適なタイミングと考えております。規制の具体的な方針については、いただいた御意見も踏まえ、駅周辺に居住される住民の方々の御意見も伺いながら、検討してまいります。
建屋の建て詰まりは防災上検討すべき課題である。今後は建築時の指導と、「守れて・維持できる建築ルール」への見直し検討も大事ではないか。	⇒ 災害時の延焼や建物倒壊の危険性を減少させることは大変重要です。今後の地区の発展を見据え、長期的な視点で検討してまいります。
「住宅の高度利用化」「基盤整備」「都市機能の充実」「沿道サービス利用機能」とはそれぞれどのような意味か。	⇒ 「住宅の高度利用化」とは、建築制限の緩和により5階程度の中高層住宅の立地を可能とすること、「基盤整備」とは、道路や建物、公園等の公共インフラの整備、「都市機能の充実」とは、上記インフラの拡充（道路の幅員確保、緑空間の確保、防災機能強化等）、「沿道サービス利用機能」とは、商業機能（スーパー、個人商店等）と住機能が親和した状態、という意味です。
住民が集えるコミュニティ施設（公民館、会議室、図書館等）が欲しい。（10件）	⇒ 地区には公共公益施設がなく、地域住民のコミュニティ・憩いの場が不足しています。今回の地区計画の策定に伴い、いただいた御意見のような機能導入を図ることも検討してまいります。
公園（防災、避難所、子供が遊べる場所等）が欲しい。（26件）	⇒ 地区には大きな公園がなく、地域住民のコミュニティスペース、遊び場・憩いの場が不足していると認識しております。また、災害時の一時避難場所となる広いオープンスペースの確保も課題です。民間の力を活用しながら公共的な空地を確保することも手法の一つになるのではないかと考えております。
駐輪場・駐車場を整備してほしい。（11件）	⇒ 住宅街という特性上、住民の皆様にとって自転車は重要な移動手段であり、駐輪場の確保は必須事項です。また、調3・4・16号線整備に伴い地区を通行する自動車も大幅に増加することが想定されます。いただいた御意見も踏まえながら、検討してまいります。

15. その他「スケジュール」についての意見

いただいた御意見はありませんでした。

16. その他「喜多見駅新改札口」についての意見

意見の要旨	市の回答
（利便性向上、交通改善、人口増加、駅周辺活性化等の理由から）喜多見駅に西口（狛江市側）改札の設置を希望する。（68件）	⇒ まちづくり条例では、まちの在り方について検討している団体の活動を支援する制度があり、喜多見駅狛江市側改札口の設置を求める団体があることについても認知しております。しかし、市で設置できるものではなく、小田急電鉄株式会社の管轄となるため、今すぐ実現すると市として回答することはできません。駅を利用する人口が増加することで発生する、交通対策や狛江市側改札口の必要性について、まちのにぎわいも踏まえ、市民

協働でまちづくりを考えてまいります。

17. その他の意見

意見の要旨	市の回答
現在途切れている電研東通りの歩道の迅速な整備を希望する。	⇒ 該当箇所について、岩戸北一・二丁目、東野川一丁目周辺地区地区計画にて「今後地区整備計画への位置づけを検討する区間」としており、歩道上空地及び環境緑地の整備を検討してまいります。
交通安全対策（信号設置、交通規制、T字路の横断歩道、街頭設置等）を強化して欲しい。（12件）	⇒ 交通安全対策に関しては今後、警察との協議も重ね安全性の向上を図ります。
アンケート提出のハードルが高い。まちづくりに対する意見を自由意見として聞くのは漠然としている。期限を設けていることも疑問に感じる。	⇒ 幅広い年代から様々な声をいただくことは、まちの将来を皆様とともに考えていく上でとても重要です。意見の募集方法については皆様が御回答しやすいよう工夫し、実施媒体も紙面だけではなく Web での回答も頂けるよう、今後手法を検討してまいります。
アンケートは、各年代に広く公明正大に取るべく、LINE 活用など改善されたい。	
アンケート自体が今回のまちづくりの方針に活かされているのか疑問に感じる。地区計画の具体的な内容を明らかにし、住民の意見を問うべき。一つの施策のプラス面とマイナス面とを明示することが必要。	⇒ 地区の皆様から寄せいただいた御意見をひとつの方向へ定める際には慎重な議論が必要です。一部分に焦点を当てるのではなく、全体的な視点からまちづくりを考え、検討してまいります。
「年数が経っている建物が多い」「老朽化した木造住宅が多い」とあるが、その定義（築年数や割合）を知りたい。	⇒ 本地区においては、築20年以上の建物が約7割を占め、建築から一定程度年数が経過している建築物が多いと考えております。
懇談会では、住民がイメージできるように具体的な案を絵や写真で示し、その上で課題となることを比較検討し、真摯に議論してほしい。再度アンケートも実施してほしい。	⇒ 今後は、皆様に御理解いただける懇談会の開催に努めます。いただいた御意見を踏まえながらまちづくりを進めてまいります。
「駅前にふさわしい市街地」とはどのような市街地か。また、「街路景観の形成が課題」とあるが、現在は望ましくない景観という認識か。	⇒ 「駅前にふさわしい市街地」とは、駅に近接した立地を活かした生活利便施設と住環境が調和した街並みを想定しています。「街路景観の形成」とは、調3・4・16号線整備によって、沿道の建物の色彩・形状等の基準や街路樹等を設けることで、魅力のある街路景観を形成するということです。
狛江市は坂道がないから、幼児の乳母車や老人の歩行には助かる。	⇒ いただいた御意見も踏まえながら、今後も住民の皆様が住みやすいまちづくりを進められるよう、検討してまいります。
24時間営業のガソリンスタンドは必要なのか。深夜時間帯の明るさは近隣住民には眩しすぎると思う。	



【お問合せ先】 狛江市都市建設部まちづくり推進課都市計画担当
〒201-8585 東京都狛江市和泉本町1-1-5
TEL：03-3430-1309 FAX：03-3430-6870
Mail：tokeit01@city.komae.lg.jp