

第 251 回 東 京 都 都 市 計 画 審 議 会

議 案 ・ 資 料 別 冊

意 見 書 の 要 旨

令 和 7 年 1 2 月

東 京 都

目 次

議事日程	議題				ページ
	議題番号	内容		名称等	
日程第3	議第7707号	東京都市計画道路	変更	幹線街路放射第32号線	1
日程第6	議第7715号	東京都市計画地区計画	決定	大崎駅東口第4地区地区計画	2

意 見 書 の 要 旨

[議第 7707 号]

東京都市計画道路の変更に係る都市計画の案を令和7年10月8日から2週間公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第21条第2項において準用する同法第17条第2項の規定により、1通（1名）の意見書の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名 称	意 見 書 の 要 旨	東 京 都 の 見 解
東京都市計画道路幹線街路放射第32号線	I 賛成意見に関するもの なし II 反対意見に関するもの なし III その他の意見 1通（1名） 住吉駅は半蔵門線と都営新宿線の乗降があり、自転車や歩行者の利用が多く見込まれる。安全で円滑な通行ができるよう必要な箇所については歩道の拡幅整備等を検討してほしい。	I 賛成意見に関するもの なし II 反対意見に関するもの なし III その他の意見 本計画案は、本路線における全線について、車線数の決定をする都市計画変更となっている。 本路線の住吉駅所在地を含む一部区間は、都市計画幅員まで完成していない区間があるため、歩道拡幅等を検討していく。

意 見 書 の 要 旨

[議第 7715 号]

東京都市計画地区計画の決定に係る都市計画の案を令和 7 年 10 月 8 日から 2 週間公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第 17 条第 2 項の規定により、13 通（11名、2 団体）の意見書の提出があった。その意見書の要旨は次のとおりである。

名 称	意 見 書 の 要 旨	東 京 都 の 見 解
東京都市計画 地区計画 大崎駅東口第 4 地区	<p>I 賛成意見に関するもの 3 通（3 名）</p> <p>1 都市計画に関する意見</p> <p>(1) 大崎駅東口第 4 地区の再開発については、当初の協議会スタートから数えると、10 年を優に超える年月が経過しており、当初から計画に賛同して組合活動に尽力してきた多くの年配の地権者が、高齢化のため組合活動に参加できなくなりつつある。こうした状況からも、1 日も早く計画が進捗するように、迅速な行政の許認可手続きをお願いする。</p> <p>地域住民・ビジネスオーナーの目線としては、利便性の高いエリアにもかかわらず、細く行き止まり道路が多く、また旧耐震の建物が多く残存している等の課題が解決されずにあり、また近年の気候変動を踏まえたハザードマップでは水没のリスクがある等、現状のままでは安心して居住や事業継続できない環境にあるので、再開発によってこれらの問題を早期に解決したいと考えている。</p> <p>当該地区については、新幹線品川駅やリニア新幹線始発駅からも 1 駅、羽田空港からも直通便が計画されている交通利便性がとても良い山手線大崎駅から徒歩圏内の立地である。この利便性を生かした都市機能整備を進めることは、日本国の首都東京の国際都市としての価値と魅力を高めることに寄与するものであり、国および東京都の都市政策としても積極的に取組むべき PJ と考える。</p> <p>上述の通り早期に事業推進したい一方で、昨今の建築費の</p>	<p>I 賛成意見に関するもの</p> <p>1 都市計画に関する意見</p> <p>(1)～(3) 「大崎駅東口第 4 地区まちづくりガイドライン」では、業務・商業・住宅等の機能を導入し、複合市街地を整備するとともに、まとまりある広場空間等の形成、大崎駅周辺地域における歩行者の回遊性の向上、安全な自動車ネットワークやみどりのネットワークの形成、防災力の強化などが示されている。</p> <p>今回の地区計画の決定は、まちづくりガイドラインなどを踏まえ、品川区の市街地再開発事業の都市計画決定等にあわせ、実施するものである。</p> <p>再開発準備組合は、市街地再開発事業の補助金を活用する予定としており、都及び区は市街地再開発事業の実施にあたっては、適切な事業計画となるよう支援するとともに、法令等に基づき、再開発準備組合を適切に指導していく。</p>

	<p>高騰の余波で、都内でも再開発PJの中止の事例が複数報告されており、今後事業計画を詰めてゆくにあたりPJの財政収支の問題が表面化することを懸念している。地域・国家の100年の計に資する公益性の高いPJであると思うので、地権者の権利と生活が確保されつつ、PJの収支が整うよう、財政面での支援についてもご支援のほどよろしくお願ひする。</p> <p>(2) 当社はこの大崎の地で90年にわたり事業を行い変遷を見守ってきた。その間、工業地帯だったこの地も住宅地やオフィス街へと急速に移行し、現在では大崎駅を中心に多くの人が集う大変活気のある街になっていると感じている。</p> <p>こうした再開発については、大崎駅東口は第1～第3地区まで再開発が完了し、駅反対側の西口方面の開発も順調に進んでいることから、大崎駅から目黒川までの山手通りと山手線に挟まれた東口第4地区だけが取り残された感がある。老朽化した建物や狭隘の道路が多く残るなど、防災上の観点からも早急に再開発を行い、大崎の街全体の魅力を高めてもらえばと思う。若い世代が住みたくなる、働きたくなるような次世代に向けた街づくりを推進していただければと思う。</p> <p>(3) ご説明でもありました通り、通勤時の道幅の狭さにより、車が通り際には人がすれ違うのもやっとであり、車とぶつかりそうになる。</p> <p>ぜひ、この地区計画を認可して頂き、安心安全な街にしてほしいと思う。</p>	
	<p>II 反対意見に関するもの 8通（6名、2団体） 1 都市計画に関する意見 (1) 山手線の形状により未整備や狭隘の道路はあるが、自宅と大崎駅との往復が中心のため、問題は感じない。この地区的住民は、大崎駅からの近距離の利便性を求めて転入しており、緑豊かな整備地での生活を求めていない。緊急時も山手通りからさほど離れていないため、救急・消火活動は他の隘路</p>	<p>II 反対意見に関するもの 1 都市計画に関する意見 (1) 本地区は、大崎駅の東口に位置する交通利便性の高い地区であるが、狭隘な行き止まり道路や建物の老朽化の進行、バリアフリー歩行者ネットワークや緑空間の不足などの課題を抱えている。 今回の計画では、まちづくりの方針や地域の課題等を踏ま</p>

	<p>地域よりも困難とは言えない。目黒川の氾濫対策は16番地を中心と実施すればよいことで、川から離れた19・20番地まで整備する理由にはならない。住民にとって大崎駅の利便性が最重要で、しかし線路が入り組んでいるため駅の改札口を高い所へ設置せざるを得なく、これ以上の改札口やコンコースの増床・増設は困難なため、高層マンションによる人口増加と混雑は、大崎駅の利便性をむしろ阻害する。居住している住民のことを考えるなら、この都市計画は中止すべきである。</p> <p>(2) 10月8日（水）御殿山小学校アリーナにおける東京都の説明は全く納得のできないものであった。</p> <p>「職・住・遊・学の拠点の魅力で、多様な人々をひきつける質の高い先端都市」という街づくりの目標は、羊頭狗肉の看板で、実態はそれとは程遠い40階と38階のタワマン2棟を東西に建てると言うだけの物であり、地域コミュニティ施設などはほんの申し訳のお飾り程度にあるだけだ。世界に飛躍するかつてのソニーの様なベンチャー（先端企業）を育てるような仕掛けなど、どこにもない。ディベロッパーの真の狙いは、販売価格が史上最高を更新し続けるうちに短期で資金回収が出来てしまう分譲マンションを建てて売り逃げする事に有る事は明白である。準工と言う日影規制の無い用途地域を悪用して本来の目的とは外れた目一杯の高いタワマンを建てて、Brillia Tower大崎などはサンドイッチ状に挟まれて眺望も日影も失われる事になり、ひいては資産価値の毀損にもつながる。また、地域社会も準備不足の状況でインフラは逼迫し、学校や保育施設、買物施設の不足に見舞われ、朝夕のラッシュ時の駅の一層の混雑化につながるだけである。その点を指摘すると、東京都の課長の回答は、「駅への連絡通路が出来る。（発言には無かったが、だから日当たりが悪く</p>	<p>え、駅や周辺市街地、目黒川との接続性を高めるとともに、浸水等の災害時には緊急避難動線として機能する歩行者デッキ、緑豊かなオープンスペース、道路等の都市基盤を整備するなど、地域の防災対応力強化や環境負荷低減に配慮しながら、研究開発・商業・住宅等の機能の導入を行い、大崎駅東口における更なる拠点性の向上など、魅力ある複合市街地の形成を図ることとしている。</p> <p>開発に伴う大崎駅への影響については、再開発準備組合が区や鉄道事業者等と協議を行い、現在の改札等で対応が可能であることを確認している。また、今後の開発の進展に伴う駅施設の状況等を踏まえ、必要に応じ区や鉄道事業者、再開発準備組合等において、対策などについて協議、検討を行うこととしている。</p> <p>(2)～(4) 今回の計画では、「大崎駅東口第4地区まちづくりガイドライン」等に基づき、ものづくり産業や新産業、研究開発などに携わる企業等の入居に対応した業務機能、都心居住や子育て支援等を推進する住宅、商業等の機能の導入など個性豊かな魅力を発信し続ける複合市街地の形成を図ることとしている。</p> <p>開発に伴う大崎駅への影響については、再開発準備組合が区や鉄道事業者等と協議を行い、現在の改札等で対応が可能であることを確認している。また、今後の開発の進展に伴う駅施設の状況等を踏まえ、必要に応じ区や鉄道事業者、再開発準備組合等において、対策などについて協議、検討を行うこととしている。</p> <p>学校等については、再開発準備組合が区と協議を実施し、開発に伴う影響はないと確認している。また、買い物などのための生活支援施設については、計画の具体化にあわせ、検討することとしている。</p> <p>日影の影響については、再開発準備組合が調査・予測を実施しており、法令に基づく日影規制より厳しい複合日影により、日影規制の範囲内となる計画とするとともに、公園や広場、壁面の位置の制限を定め、隣棟間隔を確保するなどによ</p>
--	---	---

	<p>なっても我慢しろとでも言うのか）」という全く以てピント外れな物であった。駅への連絡通路が出来るから、日影や眺望が失われる事を我慢しろと言うのか、全く以て筋違いな話である。更には、ほんのわずか申し訳程度に1m程セットバックしているので、日影に配慮されているとは詐弁も甚だしい。よって、この際、計画の全面的な見直しを求める。</p> <p>(3) E地区の既存マンションとF地区の公園1号の間にある既存道路は残ると聞いているがそのような記載は無いので車が通れる道路と分かる記載へ変更してほしい。また、歩行者道路3号というのも聞いていないが、前述の既存道路とは別の歩行者道路ができるのか。</p> <p>すでに大崎駅は人が多くなり駅のホームが小さすぎて平日はホームへ降りるのに時間がかかりホームも人で溢れていて危ない。10年前から計画があったのであればJRにも周辺開発に対応できるような大きさの駅へ開発依頼をしているのか。このまま人が増えたら新南口は人が溢れすぎて不便な駅になり危険も伴う。</p> <p>歩行者デッキの開発後の責任(担当)はどこになるのか。整備や安全対策など、どのように管理するのか教えてほしい。</p> <p>E地区は複合市街地の形成に資する住宅等の機能の導入を図るはどういう意味か。</p> <p>大崎駅周辺で形成されてきた140m程度の高層建築群と連携し、と書かれているが大崎駅のJRを挟んだ反対側より高いビルを建築する予定となっている。連携するのであれば同等な高さのビルを建築すべき。なぜ高さを合わせないのであるのか。</p> <p>(4) 東京都市計画地区計画の決定について(大崎駅東口第4東地区計画)同事業計画案について意見する。</p> <p>1. 本事業を進めることにより大崎駅の利用者がかなり増加する。その対策として大崎駅の受容力（改札、ホームの昇降設備、ホーム）の改善は必要で、その中でも特に安全の観点でホームの拡張は必須と考える。この点は以前の説明会でも多くの方から意見が出されたので、その対策案やJ</p>	<p>り周辺環境に配慮した計画としている。なお、日照や眺望については、再開発準備組合が、今後計画の具体化にあわせ、説明を行うなど丁寧な対応を実施することとしている。</p> <p>建築物の高さについては、「大崎駅東口第4地区まちづくりガイドライン」では、大崎駅周辺で形成されてきた140m程度の高層建築群と連携し、品川方面や大井町方面等からの視線に配慮した、大崎駅周辺の視認性を高めるスカイラインを形成するとしており、今回の計画では、高さの最高限度を140mと定めている。なお、大崎駅西口における開発においても、地区計画で高さの最高限度を144m等と定めている。</p> <p>E地区とC地区・F地区（公園1号）の間の既存道路は、交通管理者等と協議し、現状の自動車通行を維持することとしている。歩行者通路3号については、幅員約4mで新たに整備することとしている。</p> <p>今回整備する歩行者デッキについては、市街地再開発事業において整備がなされ、管理等については、今後計画の具体化にあわせ、区及び再開発準備組合等において協議・検討が行われることとなる。</p>
--	--	---

	<p>R東日本との協議状況について開示を求める。</p> <p>2. 計画案における建築物の用途が住居・事務所用に多くが占められ、昼間人口増をカバーする商業施設（特に飲食店やスーパーマーケット）が足りないのは明らかであり、建築物の用途割合の見直しを求める。</p> <p>3. 現在私が居住するマンション（保有資産）は同開発エリアの東地区の北側に面しているため、日照権の侵害の程度を具体的に知りたく。計画案の資料の中の「時刻別日影図」を見る限り、冬至日においてはほぼ一日中影がかかる計画になっており、日々の生活への影響だけでなく資産価値を毀損するためこの計画案には賛同出来かねる。まず現在の計画案の場合、冬至日だけでなく通年を通して日照権の侵害のレベルをしっかり説明して頂きたい。その上で侵害される側が納得できる計画案に修正頂きたい。</p> <p>4. 上記3に記載の通り、東地区に面しており、眺望権（良好な眺望を享受する環境利益）の侵害の程度を具体的に知りたい。その上で侵害される側が納得できる計画案に修正頂きたい。</p> <p>5. 上記3と4の意見は、東地区D地区の建築物（最大140m:35階と21階の2棟）による問題だが、この再開発事業／都市計画案の目的である「土地の健全な高度利用と都市機能の更新／増進」において、周辺エリアの既居住者の権利を侵害する斯様な建築物の建設を是とする都の考えを伺いたい。特に直接悪影響を受ける居住者（資産保有者）に対する説明の機会を求める。</p> <p>6. 上記1の大崎駅の改善が計画の条件として含まれないのであれば、上記2の意見も踏まえて、少しでも居住者・事務所利用者の増加をおさえるための方策を検討頂きたい。</p> <p>(5) 以下に示す事項に関して、地区計画へ反映、ならびに地区計画案に係る区域内の土地・建物の所有者や一定の利害関係を有する方へ説明した上で計画を進めてくださるよう、お願い申し上げる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再開発による地域の魅力発信について 	
--	--	--

	<p>全国で市街地再開発が相いで進められているが、再開発によって完成した施設は、“金太郎アメ”と揶揄されることも多いようである。一方、再開発の先駆けと言われている「六本木ヒルズ」は、2003年4月の街開きから22年以上を経た現在でも、訪れたい街としての輝きを放ち続けていると評価されることが多いようである。「六本木ヒルズ」は“文化都市”という明確なコンセプトの基で運営されている。「六本木ヒルズ」のヒルサイドからは東京らしい景色として東京タワーが望め、ヒルサイドにある「ミュージアムコーン」は、森タワー53階の「森美術館」や、52階の展望台「東京シティビュー」に誘うように設計されている。</p> <p>低層部では通路がゆるやかな弧を描き、あえて先が見通せない構造になっており、歩くこと自体が楽しく、ワクワク感を演出している。クリスマスシーズンには、けやき坂のイルミネーションを見るために多くの人が集う。これはアメリカの建築家ジョン・ジャーディ氏によるデザイン効果と言われているようである。</p> <p>大崎駅東口第4地区の地区計画では「六本木ヒルズ」のような魅力発信力に乏しく、全国で数多推進されている駅前再開発と何ら違いが無いように感じられる。大崎地区は各種交通の結節点（JR線、りんかい線、空港連絡バス、目黒川航路の発着場）があり、東海道新幹線の走行や上空を飛行する旅客機を眺められる。高層タワー棟の上層部から南西方面には富士山、北東方面にはレインボーブリッジも眺望できる。また世界的な電機メーカの発祥の地（SONY）であり、工場が立地していた場所（富士電機、明電舎等）です。基本設計の際には、これらの要素を取り入れることをご検討お願いする。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 都市計画大崎駅東口第4地区の計画容積率について <p>市街地は都市計画によって容積率の上限が指定されている。都市計画大崎駅東口第4地区に不足している道路、歩道、公園、子育て支援施設、船着場、住宅等を整備することで公共貢献として評価され容積率の割り増しを受けることになる。</p>	<p>ている。</p> <p>また、駅や周辺市街地、目黒川との接続性を高めるとともに、浸水等の災害時には緊急避難動線として機能する歩行者デッキや緑豊かなオープンスペース、道路等の都市基盤を整備するなど、地域の防災対応力強化や環境負荷低減に配慮しながら、大崎駅東口における更なる拠点性の向上など魅力ある複合市街地の形成を図ることとしている。</p> <p>容積率の最高限度については、「東京都再開発等促進区を定める地区計画運用基準」等に基づき、道路などの基盤整備やオープンスペースの整備等を適切に評価し設定している。</p> <p>なお、「東京の土地2023」における品川区全体の容積充足率は約75.0%であり、今回の計画建物を加えると約75.5%となる。</p>
--	---	---

	<p>都市計画大崎駅東口第4地区地区計画によると A 地区の計画容積率は 750%、B 地区は 700%、C 地区は 250%となっている。今般の計画において、道路、歩道、公園、子育て支援施設、船着場、住宅等の公共貢献は、どのような根拠に基づき評価され容積率の割り増しに反映されたかご説明をお願いする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「都市計画大崎駅東口第4地区」実施後の品川区全体の容積率充足率について <p>行政区の都市計画で指定された容積率に対して実際に建築されている建物の容積率がどの程度の割合になっているかを示す「容積率充足率」という指標がある。指定されている容積率を、当該の自治体全体で使いきった場合、容積率充足率は 100%となる。</p> <p>都市政策や住宅政策を専門とする明治大学野澤千絵氏の分析によると 2022 年時点で千代田区、中央区、港区の 3 区では容積率充足率が 100% を超過している※。</p> <p>品川区において、今般の「都市計画大崎駅東口第4地区」が計画通り実施されると容積率充足率は何パーセントになるか、根拠に基づきご説明をお願いする。</p> <p>品川区全体として容積率充足率が 100% を超えて規制緩和するのであれば、緩和できる根拠に基づきご説明をお願いする。</p> <p>※参考文献 「2030-2040 年日本の土地と住宅」野澤千絵 中央公論クラレ 2025 年 2 月 20 日第 3 版</p> <h2>2 事業施行に関する意見</h2> <h3>(1) 所有住戸の査定について</h3> <p>以前の説明だと令和 7 年中に各専有部の査定開始する予定だった査定日が先延ばしになることにより、住戸の老朽化に伴う査定価値の低下が懸念される。査定日は都市計画として認められないと出来ないのか否か。査定日の設定に関する規定や、今後のビジョンが知りたい。</p> <p>新マンションのクラス感 ラグジュアリーなマンションか、ファミリー仕様のフレ</p>	
--	--	--

	<p>ンドリーなマンションか、マンションのクオリティによって管理費や、マンションの価値が変わってくる。すると等価交換の部屋の広さにもかかわり、新マンションの利用用途が左右される（家族4人新マンションで暮らすor投資物件に割り切り自分たちは別の物件をさがすなど）。ディベロッパーや方向性が固まつていなかったとしても、近隣の都市開発、タワーマンション建設事例がすでに存在しているので、この環境・地域で勝ちパターンのマンションクオリティを算出して（たとえば松竹梅で）多少なりとも「見える化」をすべきではないか。</p> <p>引っ越しの有無について</p> <p>当初提示されていた「低層階マンションが建設される」という条件が、都市計画に賛同する大きな要因であったが、そこが相談もなく覆された事実がある今、「引っ越しをしなくてもマンションの建て替え（移住）が可能」という条件が揺るがないか、不安と不信感がある。</p> <p>都市開発の査定基準に関して</p> <p>今まで権利変換の基準に関する説明が明文化されていないがいつになつたら明文化されるのか。また提示された内容に納得出来ない場合の選択肢としてどういったものがあるのか。細かい説明は受けていないが都市開発が承認された後でないとその話を出来ないというのであればその段階で都市開発に反対をした場合に都市開発自体の見直しが可能なのか。元々の都市開発の仮同意の条件に関しても説明された内容から何の説明もなく変更になっている為仮同意に関しても取り下げをしたい場合には取り下げ可能なのか。査定が始まった場合に査定基準になるのは固定資産税路線価なのか。また査定後に資材の高騰などを理由に権利変換の内容が一度合意した後に変更になる事はあるのか。一度決めた権利変換の内容は守られるのか。</p> <p>(2) 弊社は本再開発事業に関係する土地・建物の権利者である。本再開発事業に反対する立場から意見書を提出する。弊社は、当再開発事業の計画地域である現在地に移転し事を指導していく。</p> <p>なお、都市再開発法第80条に規定する、従前の資産の価格や再開発後に取得する建物の床価格等の評価基準日は、再開発組合設立認可公告の日等から31日目となる。</p> <p>道路、歩道、公園、子育て支援施設、船着場等の維持管理については、今後、再開発準備組合が計画の具体化にあわせ区などと協議を行い検討することとしている。</p>
--	--

	<p>業展開を行い、微力ながら地域発展に寄与してきた。</p> <p>今回の再開発事業に伴い、弊社として安定した事業の継続、売上及び人材を確保するために以下の通り要望する。</p> <p>① 品川区内（山手線内側）で現在と同等の土地（或いは建物）の代替地の紹介、或いは再開発地域内の地場を所有する自社ビルの建設</p> <p>弊社は土地及び建物を有する。ただし、例え代替地が見つかったとしても、今から本社ビルを新築するとなると期間が短く対応は難しいと考える。その間、本社としての事業継続が出来なくなり、会社の存続が危ぶまれる恐れがある。</p> <p>② 再開発後の土地及び建物計画の見直し</p> <p>弊社本社ビルでは、現在乗用車 25 台、ハイエース 2 台、特殊車両 3 台を有しております、弊社が再開発後も占有継続を行う場合は同等の自社で所有する駐車場所を確保する必要がある。</p> <p>③ 本社移転に伴う満足できる補償</p> <p>本社移転に伴い、現在品川区内で現在と同等の土地（或いは建物）の代替地を探しているが、材料費や人件費の高騰により同等の土地・建物を有するに足る補償が必要となる。</p> <p>以上の理由により、本再開発事業は弊社にとってマイナス面しかなく、事業継続にあたっては不利を被り会社の事業存続が危ぶまれる恐れがあり承諾しかねる。については、事業計画の策定を根本的に見直していただくよう宜しくお願い申し上げる。</p> <p>(3) 以下に示す事項に関して、地区計画へ反映、ならびに地区計画案に係る区域内の土地・建物の所有者や一定の利害関係を有する方へ説明した上で計画を進めてくださるよう、お願い申し上げる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画大崎駅東口第 4 地区における公共貢献対象物の維持管理費について <p>公共貢献として整備される対象物の維持管理費は、再開</p>
--	--

	<p>発によっては建設されるビルの区分所有権を持った者の負担になる場合がある。本来、維持管理は受益者負担が原則であり、「ビル内の区分所有権を持った者」が「ビル外の公共貢献整備対象物の維持管理費を負担」するのは受益と負担の不一致という問題がある。</p> <p>都市計画大崎駅東口第4地区で整備される道路、歩道、公園、子育て支援施設、船着場等の維持管理費の考え方をお示し願う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地権者所有の不動産価格と再開発ビルにて取得する権利床の面積 <p>2024年5月に再開発準備組合より再開発に対する「仮同意」の判断を求められた際、所有する不動産価値に関して「超概算」として金額提示があった。</p> <p>2025年度に入り再開発準備組合に対して不動産価値が決まる時期について確認したところ、「超概算」より精度が高い不動産価格は2026年4月～9月頃に提示され、不動産価格の確定は2027年4月～2028年9月頃との説明を受けた。不動産価格が確定しないということは権利の面積が決まらないことであり、このような状況では将来の事業計画を立てられない状況となっている。</p> <p>できるだけ早めに根拠ある具体的な不動産評価額や権利床面積の提示をお願いする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再開発エリア内に所有する土地に建て替えを計画 <p>弊社は再開発エリア内に「建物付きの土地」と「土地」を所有しており、建物が老朽化した場合、所有する「土地」に建て替えを計画していた。再開発が行われると「建物付きの土地」、「土地」とも不動産価値に応じた権利床に置き換えられる。再開発によって自社所有の土地に建て替えができないくなる不利益・不都合は、どのように補償されるのか。具体的な補償内容のご説明をお願いする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現有不動産の固定資産税・都市計画税は所有する不動産賃貸収入を充当 <p>弊社は再開発エリア内に不動産（土地）を所有しており、当該の不動産（土地）を法人に貸し出すことで賃貸収入を得</p>	
--	--	--

	<p>て、固定資産税・都市計画税を賄っている。当該の不動産（土地）には借り手が設置した工作物があるが、工作物の維持管理は借り手側で行っており、所有者にとっては維持管理に手が掛かっていない。他方、再開発が行われると「権利（区分所有権）」を取得することになるが、再開発準備組合から再開発ビルの維持管理費である「共益費等」は未定であると説明を受けており、支出が不透明であり将来の事業計画が立てられない状況である。</p> <p>更に、第4項に示した公共貢献として整備される対象物の維持管理費も権利取得者が負担するとなると弊社の支出が一層増えることになる。</p> <p>このように再開発により所有する不動産（土地）からの賃貸収入が断たれる。また、固定資産評価額が上がることに伴い、固定資産税・都市計画税も上がると想定され、更に権利保有に伴う共益費や場合によっては公共貢献として整備される対象物の維持管理費の支払いも加わり、現状より税負担や維持管理費が増え、事業経営に大きな影響が出ることを懸念している。これらについて、根拠のある具体的な数字を基に、ご説明をお願いする。</p> <p>・所有する不動産からの借景</p> <p>弊社は再開発エリア内に不動産（土地と建物）を所有しており、当該の不動産（建物）からの借景は自社の事業と密接に関係しており、弊社所有の不動産価値を高めている。</p> <p>再開発により失われるこのような価値は、どのように評価して頂けるのか。具体的にご説明願う。</p> <p>・都市計画大崎駅東口第4地区の「地区計画の目標」について</p> <p>弊社は「ものづくり産業」に携わる地権者である。都市計画大崎駅東口第4地区地区計画によると「地区計画の目標」は、『大崎固有の魅力である「みどり豊かな環境」や「ものづくり技術」をつなげ、あらたな魅力を発信し、人々をひきつけるまちを創造することなどをまちづくりの方向性』とし、『ものづくり産業や新産業、研究開発等に携わる企業等の入居に対応した業務機能』の形成を図る、と謳われている。</p>
--	--

	<p>一方、「建築物等の整備方針」によると、『大崎駅に近接するA地区では、研究開発機能を含む業務機能を集積させる』と記載されているが、「ものづくり産業」への言及は見当たらないようである。</p> <p>「ものづくり産業」には、作業場や資材機材置き場、荷物運搬に関わるトラックの往来等が欠かせない。再開発準備組合からは、これらが業務棟（A地区またはC地区）内に実現されるとの明確な回答をいただけていない。</p> <p>再開発準備組合の説明によると、都市計画決定後に予定されている基本設計段階で初めて具体的な検討が始まることである。</p> <p>再開発で建設されるビルに上記に示した「作業場や資材機材置き場が確保され、荷物運搬に関わるトラックの往来等ができる」、従前と同様の「ものづくりの事業」が営めますよう配慮をお願いする。仮に作業場や資材機材置き場等が再開発ビルに馴染まないとなった場合、再開発エリアから転出することにならざるをえないと想定されるが、その際には「ものづくり産業」に携わる地権者が不利益を被らない措置をご検討お願いする。</p>	
--	---	--

III その他の意見

4通（4名）

1 事業施行に関する意見

- (1) 歩行者専用道路1号にエスカレーターも付けて欲しい（大崎駅付近または広場1号付近）エレベーターだけだと多くの人が乗れない事と階段だと段数が多いので大変になる。

歩行者専用道路1号のデッキの屋根は雨があたりにくく夏場の日光もしのげる屋根にして欲しい。

大崎駅西側と山手通りが直接つながるデッキも大崎東口第4地区で作って欲しい。現在ある大崎ガーデンタワー付近からのデッキは山手通り迄繋がっていないためとても不便。開発するなら街づくりを考えそこまでやって欲しい。

- (2) 本地区は、ソニーグループやセガサミーグループ等が入居す

III その他の意見

1 事業施行に関する意見

- (1)、(2) 今回の計画では、歩行者専用道路1号及び歩行者通路1号と地上を結ぶエレベーター・エスカレーターを整備するとともに、歩行者デッキには屋根を設置するなど、利用者の利便性に配慮したバリアフリー歩行者ネットワークを整備することとしており、今後、再開発準備組合が詳細な設計を進めていくこととしている。

また、大崎駅東西の歩行者ネットワークについては、「大崎駅周辺都市再生ビジョン」において、東口と西口をつなぐ歩行者デッキ整備やバリアフリー化などを進め、地域連携を高める歩行者ネットワークの充実を図ることとしており、これに基づき、夢桜橋や百反歩道橋が整備されている。

	<p>る大型オフィスビルが立地する百反地区に近接している。しかし、両地区の間にはＪＲの線路が走っており、現状では直接往来することができない。実際に徒歩で移動するためには、一度大崎駅まで遠回りし、夢桟橋を経由する必要がある。</p> <p>約10年前までは、百反隧道を通じて線路の地下を徒歩で横断できた。（また、それ以前には踏切による往来が可能であったとも聞いている。）しかし、隧道が廃止されて以降、両地区の往来が困難となり、結果として大崎地域全体の回遊性が著しく低下しており、周辺住民にとっても不便な状況が続いている。</p> <p>数年前に百反歩道橋が整備されたものの、橋の着地点の位置が有効に活用できる場所とは言い難く、地区間の移動利便性は十分に確保できない。</p> <p>本件は一見すると、今回の地区計画の範囲外に見えるかもしれない。しかし、将来的に大崎エリア全体の一体性や歩行者ネットワークを高めるためには、今後の街づくりにおいて両地区を結ぶ歩道橋あるいは地下通路等の整備を視野に入れ、そのための空間的・制度的余地を現行の地区計画内に盛り込んでおくことが不可欠であると考える。</p> <p>以上の理由から、今回の地区計画において、百反地区方面と接続可能な歩行者動線の整備に関する検討余地を明確に位置づけていただくよう要望する。</p>	
	<h2>2 その他の意見</h2> <p>(1) 計画上、西端の広く美しい公園が良好な都市空間を形成し、在住・在勤者や近隣の住民の憩いの場となることが企図されているが、山手線などＪＲが目黒川を渡る鉄橋部分からの騒音は、通常の対面の会話を不可能にするくらいの大音量の爆音であり、イベントや店舗から発するものであれば明らかに法令に違反するレベルのもので、現状のままでは再開発のコンセプトが台無しである。公共の利益を図る観点から、ＪＲに対して、レールのつなぎ目を無くす、鉄橋の静音化対策等実現可能な静音化措置を実施してもらうべく、行政指導ないし立法化措置を希望する。</p>	<h2>2 その他の意見</h2> <p>(1) 山手線などの鉄橋の静音化の要望については、鉄道管理者に伝える。</p>

	<p>(2) 先日の説明会に参加した。その前の都の説明会とほぼ同じかと思った、出される反対？意見も同じものがあったと思う。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 既存の高層マンションにお住まいの方の意見について 今お住まいの方の眺望権、日照権も建てられる時には近隣の方の権利を侵して建てられたと思う。 どのように協議がされたか、興味がある。 2. 確かにデベロッパー、ゼネコンに騙されるな、のご意見は重要である、豊富な知見を頂き参考になった。ただこの地区は個人、一企業、で再開発は難しいと思う。現状このままで行くのか、小規模な開発を積み重ねて、ごちやごちやの町を作るのか。小規模地権者は今ある土地をどうするか、色々悩んでいる、 都、区の協力を貰いながら、みんなが納得して後世に残せる素晴らしい街を期待している。 	<p>(2) 既存の高層マンションについては、総合設計制度の許可を得て整備されており、許可にあたり、事業者が日影など、周辺環境への影響について、予測、調査を実施するなどの対応を行っている。</p> <p>また、本地区は、狭隘な行き止まり道路や建物の老朽化の進行、バリアフリー歩行者ネットワークや緑空間の不足などの課題を抱えており、こうした課題やまちづくりの方針などを踏まえ、権利者等で構成する再開発準備組合からの提案を受けて、区が決定する市街地再開発事業にあわせ、都が地区計画を決定するものである。</p>
--	--	---