

## 1 都市計画（原案）に関する説明会及び意見募集の実施結果

### (1) 意見募集の概要について

中目黒駅前北地区第一種市街地再開発事業に関する都市計画（原案）についてご意見を募集しました。お寄せいただいたご意見とそれに対応する検討結果を意見募集の実施結果としてまとめています。なお、長文にわたるものや重複、具体的な名称等は、趣旨を損なわない範囲で要約、追記している場合があります。

(2) 意見募集期間 令和8年3月6日（金） から 3月27日（金） まで

### (3) 説明会日程

集会型 令和8年3月13日（金）、14日（土） ※日程は下表のとおり

オープンハウス型 令和8年3月14日（土）、18日（水） ※日程は下表のとおり

### (4) 周知方法

- ア お知らせチラシの配布 中目黒駅周辺地区（約167ha）約19635戸対象に各戸配布（令和8年2月下旬）
- イ 地区内地権者29名へ都市計画（原案）及びお知らせチラシを郵送（令和8年2月下旬）
- ウ めぐる区報（令和8年3月1日号）
- エ 目黒区公式ウェブサイト（令和8年2月26日から公開）
- オ 目黒区公式SNS（LINE、X）
- カ 目黒区公式YouTubeに説明動画配信（令和8年2月26日から公開） 再生数333回（4月1日時点）
- キ 公営掲示板に掲示（令和8年3月3日～3月16日）

※配布・閲覧場所 目黒区総合庁舎6階地区整備課窓口、菅刈住区センター、烏森住区センター、東山住区センター

### (5) 参加者

実施方法	実施日	時間	会場	参加者数（人）
集会型説明会	令和8年3月13日（金）	午後6時30分から	目黒区総合庁舎大会議室	75
	令和8年3月14日（土）	午前10時から	目黒区総合庁舎大会議室	36
オープンハウス	令和8年3月14日（土）	午後2時から	目黒区総合庁舎大会議室	35
	令和8年3月18日（水）	午前10時30分から	目黒区総合庁舎E会議室	27
合計				173

## (6) 意見数

区分	種別		計
	説明会	意見書 (※)	
個人	23	22	45
法人・団体	0	3	3
合計	23	25	48

※オンラインフォーム、メール、持参、郵送、ファクシミリで提出された意見を含む。

## (7) 意見区分

意見内容	(1) 賛成意見に関するもの		(2) 反対意見に関するもの		(3) その他		計	
	説明会	意見書	説明会	意見書	説明会	意見書	説明会	意見書
(ア) 都市計画に関する意見	0	2	2	0	3	0	5	2
(イ) 事業施行に関する意見	0	6	2	6	6	6	8	18
(ウ) その他の意見	0	0	0	0	10	5	10	5
計	0	8	4	6	19	11	23	25
合計	8		10		30		48	

## (8) 対応区分

番号	内容	計
1	意見の趣旨を踏まえて計画案等を修正するもの。	0
2	意見の趣旨を踏まえて取組を推進するもの。	8
3	意見の趣旨を今後の検討課題とするもの。	3
4	意見の趣旨を今後の参考とするもの。	21
5	その他（事業に対する質問や要望など）	16
合計		48

## 2 意見・質疑の要旨と検討結果

### (1) 賛成意見に関するもの

#### (ア) 都市計画に関する意見（2件）

整理番号	種別	意見の要旨	検討結果	対応区分
1	意見書	<p>現在の駅前としては、景観も悪く、中目黒としてのイメージとかけ離れているため歩道、広場などが整備される計画には大賛成です。</p> <p>さらに、無電柱化させることで、地域の方への安全性も高まり一日も早く、実現してほしい。</p> <p>歩道拡幅により、山手通り沿いのみ安心して歩けるが、区域内の他の道路は、危なすぎるため、避けて通る人もいるほどであり、桜祭り時の危険度はさらに高まる。</p> <p>都市計画案にある内容は、早急に実現すべきと思います。</p>	<p>本地区には、歩行者と自動車の交錯、老朽建築物の集積や細街路の解消、駅前のオープンスペースの不足などの課題があり、区といたしましては、これらの課題解決を図るために高度利用地区による土地の高度利用が必要であると考えております。</p> <p>ご意見の趣旨を踏まえて、引き続き安全で快適な道路交通環境や防災性の向上、魅力と活力のある商業拠点の形成を目指し、都市計画手続きを進めてまいります。</p>	2
2	意見書	<p>駅前にもかかわらず、道路幅が狭く、歩いていると、車とすれ違うたびに危険な思いをする。</p> <p>今回の計画において、歩道が出来たり、道路幅が広くなったり、歩行者専用道路が出来たりすることは、未来の中目黒駅前に向けてとても大事なことで、今すぐにも実現してほしいことです。</p> <p>一日も早く、都市計画を決定いただき、一日も早い、再開発事業の実現を望みます。</p>		2

#### (イ) 事業施行に関する意見（6件）

整理番号	種別	意見の要旨	検討結果	対応区分
3	意見書	<p>中目黒駅前北地区市街地再開発事業は、駅北側の GATEWAY として、中目黒の、今後ますますの価値向上に寄与すると思いますので、基本的に賛同いたします。</p> <p>ただ、詳細は未確定とはいえ、広場やテラス、建物内貫通通路等の運用に関しては、治安上の不安要素も感じられますので、今後具体的に進行していくにあたり、上手な解決策を見つけれられるのかと、若干ながら懸念しております。</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえて、引き続き安全で快適な道路交通環境や防災性の向上、魅力と活力のある商業拠点の形成を目指し、都市計画手続きを進めてまいります。</p> <p>また、ハード整備で終わることなく、地域に貢献できるよう施設やオープンスペースの運営方法について準備組合とも議論を重ねてまいります。</p>	2
4	意見書	<p>当該地の市街地再開発事業が進められれば、現在のごちゃごちゃとした道路や街並みがすっきりと洗練され、地域にとって今よりもより生活しやすく災害にも強い地域になると思います。目黒川側に広場も設けられるようなので、災害対策だけでなく、桜の時期やイベントなどで街が活性化する要因になるかと思えます。現在よりも人も増え、街も活性化され良い話かと思えますが、現在都内の色々な地域で高層の建物が建築され、そのせ</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえて、引き続き安全で快適な道路交通環境や防災性の向上、魅力と活力のある商業拠点の形成を目指し、都市計画手続きを進めてまいります。</p> <p>風環境に関しては、専門機関によるコンピューターシミュレーションの検証を実施し、本事業による影響は一般的に許容範囲と評価されていることを確認しておりますが、引き続き、快適な歩行環境の確保を目指して準</p>	2

		いかどうかは分かりませんが、高層ビルの下を歩くときに風が強く歩きづらいつらい事を感じますのでビル風対策はしっかりと念入りに検討して頂きたいです。	備組合と協議を重ねてまいります。	
5	意見書	<p>本再開発事業に関し、地域の発展および利便性向上の観点から意見を申し述べます。</p> <p>現在の計画については、地域の価値向上や安全性の向上に資するものとして大いに期待しております。一方で、事業の進行が長期化することにより、周辺住民の生活への影響や地域活力の停滞が懸念されます。</p> <p>つきましては、可能な限り手続きの効率化や関係機関との連携強化を図り、事業全体のスピードアップを実現していただきたく要望いたします。</p> <p>迅速な事業推進により、地域の利便性向上、経済活性化、防災性の強化といった効果が早期に発現することを期待しております。</p> <p>以上、何卒ご検討のほどよろしくお願い申し上げます。</p>	ご意見の趣旨を踏まえて、引き続き安全で快適な道路交通環境や防災性の向上、魅力と活力のある商業拠点の形成を目指し、都市計画手続きを進めてまいります。	2
6	意見書	<p>このエリアは、駅前でありながら、どこか周辺とのつながりが薄い印象を持っていました。素敵なお店はたくさんあるものの、「駅前」として考えたときには、高架下や周辺エリアとの連携が感じられるような施設があればよいのにと感じていました。</p> <p>その点で、今回の計画はとても魅力的だと感じています。周辺の魅力とつながる商業施設やオープンスペースの整備に加え、高架沿い道路の自転車歩行者専用道路又は歩行者専用道路化など、どれも素晴らしい提案だと思います。ぜひ実現に向けて、前向きに進めていただきたいです。</p>		2
7	意見書	<p>中目黒駅周辺にはこれまで、ゆっくりと過ごせる場所が少なく、せっかく訪れても落ち着いていられる空間があまりないと感じていました。今回の再開発で広場などが整備されれば、街全体がいつそうにぎわい、居心地のよい雰囲気になるのではと楽しみにしています。</p> <p>また、ゲリラ豪雨などで浸水が起きた際にも、駅前に一時的に避難できるスペースができるのは、とても心強く安心できます。そうした意味でも、ぜひこの再開発を前向きに進めていただければと思います。一日でも早く完成することを期待しています。</p>		2
8	意見書	<p>この中目黒駅前地区市街地再開発事業は、権利変換方式とお聞きしました。</p> <p>私の敷地内に、江戸時代は、北地区市街地再開発の場所を住まいとした狸の子孫がおります。</p> <p>おそらくこの狸にも、権利があると思うので、狸に代わり意見を述べさせていただきます。</p> <p>この狸  <a href="https://lite.evernote.com/note/25cd1aa8-2181-2ec9-91a9-20a1b0ee43c6">https://lite.evernote.com/note/25cd1aa8-2181-2ec9-91a9-20a1b0ee43c6</a>  この地は、縄文時代もとても住みやすく、多数の竪穴式住居跡が発掘されています。</p> <p>江戸時代の目黒川は、この地より2里ほど下れば、海に出ます。</p>	<p>本区では、「目黒区いきものみどりみらい計画」（令和8年3月改定）において、本区の自然共生社会のテーマである「野鳥のすめるまちづくり」に向けて、一人ひとりが主役となり、実践するという共通する理念を掲げ、区民や事業者、行政など多様な主体が連携して推進することとしております。</p> <p>近年、目黒川の環境改善をはじめ、周辺の公園や緑地、さらには「ウォーカブルなまちづくり」や「自然共生」に関する取り組みが進んでいる中で、本再開発事業においても、そうした流れに寄与する計画とすることは、極めて重要であると考えております。ご提案いただいた、低層部における緑や土の確保、生き物が生息・移動できる環境づくりにつきましては、周辺環境との連続性や生物多様性への配慮が必要である旨、準備組合とも共</p>	3

	<p>海から鳥や、魚が昇ってきました。  人は、鎌倉街道を通して、この地を通過しました。  民家や、田んぼのある里山風景の広がる場所でした。  戦後、急激に都市化され、環境は悪化しました。目黒川もひどい状態でした。  最近、目黒区も環境に力を入れられ、とても綺麗な目黒川になりました。  近くには天空公園、菅刈公園、西郷山公園、東京音大、中目黒公園などの緑豊かな場所があります。  天空公園にはハヤブサが来るらしいです。  川沿いをウォーカブルな街にしようとか、自然共生サイトに登録しようとかの動きも出てきています。  今回のこの計画、とても良くできていると思います。  まずは、街の人たちの提唱するウォーカブルな街や自然共生サイトの登録に寄与する再開発にしてほしいです。  また、低層部分は、出来るだけ多くの緑、土の部分を作って欲しいです。  江戸時代、ここに住んでいた狸の先祖の為にも。  沢山の昆虫や、鳥、動物が巣を作れるような緑、土が、とても良いアピールポイントになると思います。  そして、高層棟の上昇気流を利用して、大空をハヤブサが舞い、飲食店に巣くうネズミも退治してくれるに違いありません。  中目黒の街の良いところは、路地を巡って様々な飲食店に出会える場所であるところだと思います。  ここは、階段の魔術師の区役所を擁する場所です。  是非、低層部分に階段の魔術師が唸るような、巡れる階段をつくってほしいです。  緑豊かな場所に、店舗が隠れるようにあって、そこを、迷うように階段で巡るのはワクワクします。  そこを夜中は狸や、虫たちが巡っていきます。  目黒川は、昨今の集中豪雨で、溢れそうになることがあります。  基礎部分に雨水を貯留するピットを設けて、それをくみ上げて、巡る階段の周りに川の流れを作って欲しいです。  そのピットには集中豪雨の時は雨水を貯め、晴れた時に少しずつ排出すれば、目黒川に負荷をかけないはずで  狸たちも流されなくて済むでしょう。</p>	<p>有いたします。  また、雨水貯留機能の導入や、集中豪雨時の河川負荷を軽減する工夫についてのご意見は、防災・環境の両面から非常に重要な視点であり、今後の計画検討において参考とすべき内容であると受け止めております。再開発事業においては、防災性の向上も大きな課題であることから、「目黒区豪雨対策計画」を踏まえ、雨水流出抑制施設の整備を行うとともに、こうした考え方がどのように反映できるかについて、準備組合と共有いたします。  さらに、中目黒らしい路地的な魅力や回遊性、階段を活かした空間づくり、緑の中に人の営みが溶け込むような低層部のあり方についてのご意見は、本地区ならではの価値を高める重要な視点であると考えております。  人だけでなく、生き物にとっても居心地のよい環境を目指すという考え方は、今後のまちづくりにおいて、ますます求められるものと認識しております。  区といたしましては、事業の安全性や事業性を確保しつつ、地域の歴史や自然環境、そして将来のまちの姿を見据えた再開発となるよう、引き続き準備組合と協議を重ねてまいります。</p>	
--	---	---	--

(ウ) その他の意見 (0件)

(2) 反対意見に関するもの

(ア) 都市計画に関する意見（2件）

整理番号	種別	意見の要旨	検討結果	対応区分
9	意見書	<p>中目黒駅前北地区第一種市街地再開発事業都市計画決定に関する意見書 2026年3月26日 目黒区長 青木英二殿 目黒区都市計画審議会 御中</p> <p>1 意見提出の趣旨 本意見書は、中目黒駅前北地区第一種市街地再開発事業に関する都市計画決定について、現行計画の審査過程および行政対応に重大な疑義があるため提出するものである。 特に、現在の審査過程は・再開発組合・事業協力者（丸紅株式会社・東急株式会社）による事業計画を前提として進められているように見受けられ、都市計画行政としての独立した公共性判断が十分に行われていない疑いがある。 都市計画決定は本来、行政が公共利益の観点から主体的に判断する行政処分であり、特定事業者の計画を追認する制度ではない。 もし行政が独立した検証を行わず、事業者計画を事実上追認している場合、当該都市計画決定は「裁量権の逸脱・濫用として違法と評価される可能性」がある。</p> <p>2 行政裁量の逸脱・濫用の疑い 都市計画決定において行政には一定の裁量が認められる。しかしその裁量は、合理的かつ公共利益に基づく判断でなければならない。以下の状況が存在する場合、行政裁量は違法となる可能性がある。 ・行政が事業者提出案を前提に審査している ・行政独自の計画検証が行われていない ・計画規模の縮小検討が行われていない ・住民生活環境への影響評価が不十分 本件では、目黒区が事業者計画を前提として審査を進めている構造が存在する可能性があり、この点は都市計画行政の裁量の範囲を逸脱している疑いがある。</p> <p>3 審査義務違反の可能性 都市計画決定において行政は、都市環境および公共利益に関する十分な調査・検討を行う義務を負う。しかし本計画については、以下の重要事項について行政の独立した検証が十分に示されていない。 ・建物高さおよび容積率の適正性・周辺市街地との都市景観調和・交通負荷および駅周辺インフラ容量・風環境および日影等の都市環境・防災安全性これらの検証が不十分なまま都市計画決定が行われた場合、「行政の審査義務違反」が問題となる可能性がある。</p>	<p>本計画に関する都市計画決定は、再開発組合や事業協力者が作成した事業計画を無条件に前提として行うものではなく、都市計画法に基づき、区として公共性・合理性・周辺環境への影響等を総合的に検討した上で判断しております。準備組合からのまちづくり提案に基づいて検討を進めておりますが、都市計画決定は行政が独立して行う行政手続きであり、特定事業者の計画を追認するものではありません。 行政裁量については、都市計画分野に一定の裁量が認められており、本計画においても、建築物の規模、高さ、容積率等について、防災性、都市機能更新、周辺市街地との調和などの観点から検討を行い、合理性が確保されていると判断しております。 建物高さ、景観、交通負荷、風環境、日影、防災安全性については、都市計画決定に先立ち、関係法令等に基づく整理・確認を行っており、詳細な設計については、今後の事業認可および設計段階で法令に基づき実施されます。なお、都市計画決定段階において、すべての技術的検証を確定させる制度とはなっていないことをご理解ください。 住民意見の取扱いについては、説明会の開催や意見書の提出機会を設け、寄せられた意見を内容ごとに整理し、区としての考え方を明示するなど、法に基づく手続を適正に行っています。意見の提出をもって直ちに計画内容が変更されるものではありませんが、形式的に扱うものではなく、検討・判断の材料として活用しております。 都市計画審議会については、行政から独立した合議制機関として、本計画について審議が行われており、区としても、その審議・答申を尊重した上で都市計画決定を行います。 以上のとおり、本計画に係る都市計画決定は、行政の裁量権の範囲内で、適正な手続と合理的判断に基づき進めているものであり、現時点において、裁量権の逸脱・濫用や審査義務違反に該当するものではないと考えています。 いただいたご意見は、都市計画行政に対する重要な問題提起として受け止め、今後活かしてまいります。</p>	4

	<p>4 都市計画手続の適正性への疑問 都市計画手続においては、「住民意見の実質的検討」が求められる。しかし現状の説明過程においては、・計画縮小を求める住民意見・建物規模への懸念・都市環境への影響について、行政が主体的に検討した形跡が十分に確認できない。住民意見が形式的に扱われている場合、都市計画決定は手続的瑕疵を有する可能性がある。</p> <p>5 行政の中立性に対する重大な疑念 都市計画行政は、特定事業者の利益ではなく公共利益を代表する立場で判断を行う必要がある。しかし本件では、目黒区が・再開発組合・事業協力者の計画説明を補助する立場となり住民利益の観点からの独立した行政判断が十分に行われていないのではないかと疑念が生じている。 行政が特定事業者の計画推進と同一の立場に立っていると評価される場合、都市計画行政の中立性そのものが問われることになる。</p> <p>6 国家賠償責任の可能性 仮に、以下の状況が認められた場合、・行政が十分な審査を行わず都市計画決定を行った・その結果として住民に重大な不利益が生じた場合には、国家賠償法上の違法行政として責任が問われる可能性がある。都市計画決定は高度な行政行為であるため、その判断過程において合理的検討の記録が存在しない場合、行政責任が問題となることは判例上も指摘されている。</p> <p>7 都市計画審議会の責務 都市計画審議会は、行政の都市計画決定をチェックする独立した審査機関である。したがって、本件においては単なる行政説明の確認ではなく、以下を厳格に検証する必要がある。1 計画規模の合理性 2 行政独自の検討過程 3 都市環境影響の客観評価 4 住民意見の実質的反映</p> <p>8 結論 本件都市計画については、・行政裁量の逸脱・濫用・審査義務違反・手続的瑕疵が存在する可能性がある。このような状況のまま都市計画決定が行われた場合、当該都市計画決定の適法性が強く疑われることになる。都市計画審議会においては、行政判断を形式的に追認するのではなく、都市計画の適法性と公共性を確保する観点から慎重な審査を行うことを強く求める。以上</p>		
10	<p>意見書</p> <p>総論：計画の公共性の欠如について 今回の地区計画・高度利用地区・第一種市街地再開発事業の三つの都市計画は、(仮称)中目黒駅前北地区再開発事業の創出ありきで区域・内容が設定されており、都市計画法本来の趣旨である地域課題の解決という公共性を欠いていると判断する。本意見書は、地域が真に抱える課題から出発した区域・内容への抜本的な見直しを求めるものである。 当地区の真の課題は以下の4点であり、いずれも再開発施行区域(約0.6ha)の内側だけでは解決しない広域的課題である。①世界的観光地となった目黒川花見への来訪者集中に伴う歩車混在・路上ごみ・深夜騒音等に</p>	<p>ご提案は、目黒川周辺を含む広域的な視点から、観光、居住環境、都市基盤、エリアマネジメントに至るまで多岐にわたるものであり、当地域が抱える課題に対する深い問題意識と将来像を示していただいたものとして、真摯に受け止めております。 以下、いただいたご意見の主な内容について、本区の考え方をお示しします。</p> <p>1 総論(計画の公共性について) 本計画に係る地区計画、高度利用地区及び第一種市街地再開発事業は、老朽化した建築物の更新や防災性の向上、駅前拠点としての土地の高度利</p>	4

	<p>よる住民の生活環境悪化。②沿道商業者の収益享受と地域住民の受苦という受益・受苦の根本的不均衡。③宿泊施設の不足による「通り過ぎる街」化と、民泊乱立に起因するマナー・ごみ問題。④都道 416 号線高架による東西動線の分断・バリアフリー欠如・治安悪化。</p> <p>意見 1 地区計画について</p> <p>区域の拡大を求める。課題の空間的広がりを踏まえれば、地区計画の区域は、目黒川と都道 317 号線の交点から山手通りの交点にかけて西郷山通りで囲まれた約 20.7ha（東西約 1,162m×南北約 176m）とすることが自然かつ合理的である。</p> <p>【ゾーニング】 地区を 3 ゾーンに区分する。①A ゾーン（目黒川沿いにぎわいゾーン）：低層部に商業・飲食を誘導し、川側壁面を揃えさせ、歩道状空地を整備。道路は歩行者専用できるよう整備していく。東京のしゃれた街並みづくり推進条例による街並み再生地区指定と連動させ、低層部ファサードの統一ルールを策定する（目黒区まちづくり推進課・東京都都市整備局）。②B ゾーン（住商共存・静穏誘導ゾーン）：住宅・事務所・小規模商業を許容する。③C ゾーン（フリンジ施設誘導ゾーン）：都道 317 号線沿い（西端）・山手通り沿い（東端）に集合駐車場・集合荷捌き場を義務化し、地区内への車両流入を遮断するゲートウェイとする（目黒区土木管理課・東京都建設局）。</p> <p>【フリンジパーキング】 東西 1,162m・南北 176m の地区形状において全点から徒歩 300m 以内での駐車を実現する、幾何学的に最低 4 箇所の集合駐車場が必要であり、西端・東端各 1 箇所（各 200 台・荷捌き 6 バース）を地区施設として設定する。駐車場附置義務は集合駐車場への負担金納付で充足できるものとし、目黒川に面した道路に接する建築物については個別の地下駐車場・車路の新設を原則禁止する（目黒区土木管理課による附置義務条例改正）。</p> <p>【廃棄物集積施設】 家庭ごみ・事業ごみを問わず路上への廃棄物露出を根絶し景観を保護するため、欧州型の地下埋設式コンテナを地区施設として 4～5 箇所設置する。パッカー車は西郷山通りと山手通りのみ走行し、目黒川沿い道路は完全歩行者専用とする（目黒区環境清掃部による一般廃棄物処理計画への反映、目黒区土木管理課による道路占用許可）。一方、市街地再開発等により施設建築物の地下に同等機能の共同廃棄物保管庫が整備される場合はこれをもって代替できるものとし、区が適合性を確認する。将来の真空式地下輸送システム（Envac 型）への移行を見据えた配管スペースの確保を求める。</p> <p>【目黒川水辺活用】 花見期間（3～4 月）の沿道道路をほこみち指定に基づき歩行者専用化し、チケット制有料ゾーンを設定する。出店・屋台の道路占用許可に地域環境協力金を附款として付加する（目黒区土木管理課・目黒警察署交通課）。目黒川上への電動小型観光船の運航（河川法第 24 条・第 26 条・河川特例占用）と、かわまちづくり計画に基づく仮設川床（京</p>	<p>用、都市機能の更新を目的として、現行の都市計画制度に基づき、必要となる区域を対象として検討してきたものです。</p> <p>ご指摘のとおり、目黒川沿いの観光利用や歩行者環境、環境負荷、東西動線の分断といった課題は、再開発施行区域のみにとどまらない広域的な課題であると本区も認識しております。一方で、これらの課題については、都市計画制度の運用のみで対処することが必ずしも適切ではなく、既存の道路管理、河川管理、環境、防災等との役割分担のもと、段階的・総合的に取り組む必要があると考えております。</p> <p>そのため、本計画は地域全体の課題を一挙に解決する手段と位置づけるものではなく、駅前拠点として必要な機能更新を担う施策の一つとして考えております。</p> <p>2 意見 1（地区計画の区域・内容について）</p> <p>(1) 区域の拡大について</p> <p>本地区の地区計画の区域は、市街地再開発事業の検討を踏まえて、関係権利者の合意形成を図りつつ、土地利用の実態等を総合的に勘案し、街区単位でのきめ細やかな将来像の実現や都市環境の保全が図られるような必要な範囲に設定しています。</p> <p>ご提案のような広域的な区域設定は理想的な整理として理解できるものの、現時点では、土地の所有者その他の利害関係者の意見調整の状況や他制度との調整を踏まえると、都市計画として直ちに設定することは困難であると判断しております。</p> <p>(2) ゾーニング、フリンジ施設、廃棄物処理等について</p> <p>歩行者環境の改善、廃棄物の適正管理、交通負荷低減といった考え方自体は重要であり、区としても関連施策の中で課題認識を共有しております。一方、集合駐車場や地下埋設式ごみ集積施設、道路の全面歩行者専用化などについては、地区計画制度の趣旨や担保力を超える内容、道路・河川管理者との高度な調整を要する事項を含んでおり、本計画において取り扱うことは困難です。</p> <p>(3) 目黒川水辺活用・高架下空間の改善について</p> <p>目黒川の水辺活用や高架下空間の安全性・利活用につきましては、今後関係機関と協議しながら、限られたリソースの中で優先順位を付けながら検討していくべきものと考えております。</p> <p>これらを本地区計画として位置づけることは、都市計画制度の仕組みとして、適切ではないと判断しております。</p> <p>3 意見 2（高度利用地区について）</p> <p>本地区の高度利用地区の区域は、市街地再開発事業を円滑に進めるため、施行区域と整合させた必要な範囲で設定しています。区域の拡大や絶対高さ制限の見直しについては、周辺住環境への影響、景観形成、日影・風環</p>
--	---	---

	<p>都・鴨川モデル)の整備を誘導方針に明示する(東京都建設局河川部・国土交通省関東地方整備局)。</p> <p>【都道 416 号線高架下の改善】 高架による東西動線分断・バリアフリー欠如・治安悪化を解消するため、①高架下に有効幅員 4.0m 以上の東西歩行者専用通路(エレベーター・スロープ付)を地区施設として設定(目黒区バリアフリー基本構想「特定事業 4」との整合:道路管理課)、②高架に面する建築物低層部への開口義務による自然監視性の確保、③CPTED 原則に基づく防犯照明(30lux 以上・10m 間隔)と高架下空間の商業・文化活用(目黒区生活安全課・目黒警察署)を地区計画に明記する。都市計画法第 32 条協議の場で高架下整備を公共施設管理協定の対象とすることを施行者に求める(東京都第三建設事務所)。</p> <p>【エリアマネジメント負担金】 新税に依らず、地域再生法に基づくエリアマネジメント負担金制度を活用し、商業者の受益から住民還元財源を確保する仕組みを地区計画の推進施策として位置づける(目黒区企画経営課による地域再生計画の策定・内閣府地方創生推進事務局の認定)。</p> <p>意見 2 高度利用地区について  区域の拡大と高さ制限の見直しを求める。</p> <p>【区域の拡大】 現行の区域は再開発施行区域と同一であり、公共貢献機能を組み込むには規模が不十分である。上目黒一丁目 18 番・19 番(西側・都道 416 号沿い)または上目黒一丁目 6 番・7 番(北側・中目黒駅直近)を加えた拡大区域への変更を求める(東京都都市整備局市街地整備部による高度利用地区の認可変更)。拡大により、サービスアパートメント・集合駐車場・廃棄物保管庫等の公共貢献機能を施設計画に組み込んでも事業採算が成立する規模が確保できる。</p> <p>【容積率ボーナスと宿泊施設整備の連動】 宿泊施設(サービスアパートメント等)を全延床面積の 10%以上含むことを条件に、国土交通省平成 28 年 6 月通知「宿泊施設の整備に着目した容積率緩和制度」に基づく容積率ボーナス(指定容積率×150%以下)を付与することを求める(目黒区都市計画課・国土交通省都市局)。</p> <p>【絶対高さの最高限度の見直し】 近隣の中目黒アトラスタワー(164m・45 階)をベンチマーク上限として固定することに合理的根拠はない。本施行区域の位置・形状・周囲のオープンスペース(目黒川・西郷山公園)を考慮すれば、アトラスタワーを超える高さを設定しても周辺住宅地への日影・天空率・ビル風への影響は軽微と判断される。本計画が提供する広域的公共性(宿泊施設整備・駐車・廃棄物・高架下整備への財政貢献)は、高さ増加による近隣への影響を上回る。虎ノ門ヒルズ(約 266m)・東京トーチタワー(385m)の実績に照らし、それ未満の範囲で日影・天空率・風環境の技術的シミュレーションに基づく最大限の高さ設定を検討することを求める(目黒区都市計画課による日影規制・風環境評価)。</p>	<p>境等を慎重に考慮する必要があり、現行計画はこれらを踏まえ検証した結果です。</p> <p>また、宿泊施設整備と容積率緩和の連動については、国の制度趣旨は理解するものの、当該地区における土地利用誘導として必須であるとは考えておらず、高度利用地区指定の要件とはしていません。</p> <p>4 意見 3 (第一種市街地再開発事業について)  本地区の市街地再開発事業の施行区域は、権利者の合意形成や事業実現性、事業リスク管理の観点から設定されています。工事費高騰等の状況については区としても認識しておりますが、区域拡大によるスケールメリットが常にリスク低減につながるものではないと考えています。</p> <p>また、目黒川を挟んだ施行区域設定や観光拠点機能の一体整備、地域団体設立等のご提案は先進的な発想ではありますが、現行の市街地再開発事業制度や河川管理制度との整合、事業主体の在り方等を踏まえると、本事業の枠組みの中で採用することは困難です。</p> <p>エリアマネジメントや地域主体による活動については、再開発事業の完了後、民間主体の自主的な取組として発展していくことについては、区として期待しているところです。</p> <p>5 結び  今回お寄せいただいたご意見は、地域が抱える課題と将来像を考える上で、示唆に富むものであり、今後の施策検討や関係部署間の問題意識共有において参考とさせていただきます。</p> <p>一方で、本計画につきましても、現行案のとおり都市計画決定等を進める考えであり、ご理解を賜りますようお願いいたします。</p>
--	---	---

	<p>【低層部の形態規制】目黒川に面する低層部(1~3階)にガラス面率40%以上のアクティブフロントージを義務化し、1~5階は商業・宿泊・公共用途とする(住宅用途禁止)(目黒区まちづくり推進課と連動したガイドライン策定)。</p> <p>意見3 第一種市街地再開発事業について</p> <p>区域拡大・目黒川を挟んだ施行区域・地域団体設立を求める。</p> <p>【区域拡大と工事費リスクの低減】近年の工事費高騰により全国で再開発事業の頓挫が相次いでいる。小規模施行区域では工事費単価が高止まりし、計画頓挫リスクが権利者の生活不安に直結する。意見2の高度利用地区拡大案と連動して施行区域を拡大することで、スケールメリットによる工事費単価の低減と事業採算の安定化を図り、権利者保護を実現することを求める(目黒区住宅課(再開発担当)・東京都都市整備局市街地整備部)。</p> <p>【目黒川を挟んだ先進的施行区域の設定】目黒川南北両岸にまたがる施行区域を設定し、北岸(再開発施設棟:宿泊・商業・集合荷捌き・廃棄物保管)と南岸(桜ツーリズム拠点:観光船・川床管理・多言語案内拠点)を一体的に整備することを提案する。これは河川・水辺空間を市街地再開発事業に組み込んだ日本初の事例となり、国交省かわまちづくり制度・RIVASITE制度との連携を通じて全国の河川沿い観光市街地への解決モデルとして発信できる(国土交通省都市局・水管理国土保全局・東京都建設局河川部)。</p> <p>【サービスアパートメントの導入と規制改革】繁忙期は旅館業・通常期は長期賃貸として運用するコンバーチブル型サービスアパートメントを施設計画に組み込む(目黒区保健所生活衛生課による旅館業許可)。日本が課題と考える、家事・建物管理の外部化の課題解決となるような、清掃などのテック実証活用により人件費を最小化する破壊的イノベーションとなるモデル、国家戦略特区(旅館業法特例)・規制のサンドボックス・地域未来投資促進法と組み合わせ、日本全国への普及モデルとして位置づける(目黒区企画経営課・内閣府地方創生推進事務局・内閣府規制改革推進室・経済産業省)。</p> <p>【桜ツーリズム振興機構の設立】再開発事業の完成を契機として、地権者・テナント・周辺住民・商店会・NAMが参加する(仮称)中目黒桜ツーリズム振興機構を設立し、出店協力金・観光船・川床・チケット販売・サービスアパートメント運営収益を一元管理する(目黒区産業経済課・企画経営課・NAM)。収益の30%を住民還元事業(防音・緑化・清掃等)、25%をインフラ維持管理、25%を観光再投資、20%を団体運営・積立に充当する。住民代表を理事会の3分の1以上とする民主的運営を義務づけることで、「商業者のみが利益を享受し住民は受苦のみ」という構造を制度的に解消する。地域再生法上の認定地域再生推進法人または一般社団法人として設立し、目黒区との協定で公的位置づけを確保することを求める(内閣府地</p>		
--	--	--	--

	<p>方創生推進事務局)。</p> <p>【32条協議の対象範囲拡充】都市計画法第32条に基づく公共施設管理者との協議において、①都道416号線高架下の歩行者通路・エレベーター整備(東京都第三建設事務所)、②目黒川沿い歩道状空地(幅員4.0m・ほこみち指定)の連続整備(東京都建設局河川部・目黒区土木管理課)、③西郷山通り沿い地下廃棄物集積施設の設置(目黒区環境清掃部)を協議対象に含めることを施行者に強く求める。</p>	
--	---	--

(イ) 事業施行に関する意見(8件)

整理番号	種別	意見の要旨	検討結果	対応区分
11	意見書	<p>本計画について、説明資料および説明会内容を確認した結果、以下の重大な懸念がある。</p> <p>【1】隣接地への安全性          工事中の安全対策は一般的記述にとどまり、隣接敷地ごとの地盤・構造条件を踏まえた個別安全検討が示されていない。</p> <p>【2】工事影響          騒音・振動・粉塵等について、個別建物への影響評価がなく、実効性に疑義がある。</p> <p>【3】交通・動線          工事車両の通行ルートは示されているが、交通量・時間帯・安全対策の具体性が不足している。</p> <p>【4】風環境(重要)          周辺の高層建築物(アトラスタワー、GTプラザ等)と新規建物が三角配置となることで、風の収束・加速による強風発生が懸念されるが、定量的評価が示されていない。</p> <p>【5】個別対応体制          個別影響を受け得る住民への協議体制が明確でない。          なお、当方においては具体的影響が想定される状況にあり、一般的説明では不十分である。          以上を踏まえ、①隣接地ごとの個別影響評価の実施および開示②風環境を含む詳細な環境評価および設計上の低減措置の提示③個別協議の場の設置について、目黒区としての判断根拠を明確にし、書面で回答されたい。</p>	<p>【1】隣接地への安全性について          再開発事業において、都市計画決定段階では、事業の骨格となる土地利用や規模、公共性等を確認することとしており、隣接敷地ごとの地盤条件等を踏まえた詳細な安全検討は、工事計画・設計段階において実施されるものです。工事に当たっては、関係法令に基づき、周辺への安全確保が図られることとなります。</p> <p>【2】工事影響について          騒音・振動・粉塵等の影響についても、都市計画段階では一般的な配慮事項の整理にとどまり、個別建物ごとの影響評価は、施工計画の策定段階で具体化される性質のものです。工事実施にあたっては、法令や基準を遵守し、必要に応じて監視・低減措置が講じられます。</p> <p>【3】交通・動線について          工事車両の通行ルートや時間帯等の詳細につきましては、警察や道路管理者との協議を経て施工段階で確定する事項であり、交通安全の確保を前提に適切に管理されることとなります。</p> <p>【4】風環境について          高層建築物における風環境への配慮は重要な課題であり、本計画においても、周辺建物を考慮した風環境評価を行い、必要な対策を講じることが求められています。本事業では準備組合において、専門機関によるコンピューターシミュレーションの検証を実施し、本事業による影響は一般的に許容範囲と評価されています。</p> <p>【5】個別対応体制について          個別に影響を受ける可能性がある事項については、事業の進捗に応じ、準備組合が関係者と必要な協議や説明を行うことが基本となります。区としても、一般的な説明に加え、適切な情報提供が行われることが重要であると認識しています。準備組合では、事務局を設け、個別のご質問に対応する体制をとっており、ウェブサイトで連絡先等が公開されております。</p> <p>これらを踏まえ、区としての考えは以下の通りです。          ①個別具体的な影響の説明に関しては、準備組合が事務所を設け対応にあた</p>	4

			<p>っています。区からは準備組合に対して、個別のお問い合わせに対して、検討資料をお示ししながら説明に当たるよう指導しております。</p> <p>②風環境に関する検討は準備組合で実施しております。評価や設計上の工夫については、準備組合として丁寧に説明するよう指導しております。</p> <p>③個別のご相談については、ご相談内容に応じて、区もしくは準備組合でご対応させていただきます。</p>	
12	意見書	<p>現在の案での問題点：東急ストア本店の撤退。一帯を更地にする以外の案もあると思われる。</p> <p>&lt;東急ストア本店撤退についての意見&gt;</p> <p>スーパーマーケットというのは生活インフラです。東急ストア本店は中目黒駅付近で一番大きなスーパーです。プレッセやライフも駅の周りにありますが、東急ストア本店より売り場面積が少なく品揃えが少ないです。これは小は大を兼ねられず住民の生活の質が落ちることを意味します。にもかかわらず、住民の生活の質が落ちる事への区からの説明が何もありません。正直無責任だと感じました。住民の質を下げる提案をしているので、最低限でも「整備後今と同じ売り場面積で東急に返ってきてもらう事を確約するので工事中だけ住民の皆さんは我慢して下さい」等あるべきです。ですが、そもそも論として東急ストアまで無くす必要があるのでしょうか。他に案はないのでしょうか。</p> <p>頂いた資料の課題は、①狭小な敷地の存在 ②歩車の分離 ③老朽化建築物 ④混雑 ⑤災害時のオープンスペース不足、です。一つずつ見ていきましょう。</p> <p>&lt;課題それぞれに対する意見&gt;</p> <p>①狭小な敷地の存在：資料に具体的に何が問題かの記載がない為、これ自体何が問題かが不明です。本当に問題なのでしょうか。なんとなく狭小な敷地は問題であると思っていて、問題の本質を把握していない記載になっています。本当に問題ならばその問題点が記載できるはずです。</p> <p>②歩車の分離：資料を見ると拡張するのは東急の反対側（上目黒1-18）になっていますよね（15P目）。そうすると道路を拡張するために東急を更地にする必要はありません。上記に記載の通り東急が閉店するのは生活に直結するので反対です。この後の④に記載していますが高架下を丸々通路とする事で通路の確保が可能です。</p> <p>③老朽化建築物：これは各建物がきちんと対応すればよい話であって、一帯を更地にする必要はないと思います。各建物ごとに耐震や建て替え等を行ってまいりましょう。</p> <p>④混雑：高架下の店舗をすべて退去して頂いて、丸々通路とする事を提案します。東急と異なり生活インフラではないので住民生活への影響がこちらの方が少ないです。</p> <p>⑤災害時のオープンスペース：中目黒公園や船入場がありますよね。本</p>	<p>東急ストア本店は、地域における重要な生活利便施設であるとの認識を区としても共有しております。一方で、本計画は、狭小敷地の集約、歩行者空間の確保、防災性の向上、公共的オープンスペースの創出など、複数の都市課題を総合的に解決することを目的としており、その実現手法として、市街地再開発事業による土地の共同化を位置づけております。</p> <p>東急ストアのある建物に関しては、当初、個別建物のみへの対応という案が検討されたこともあると聞いていますが、地区全体の課題解決を目指し、準備組合として現行の案が提案されたと認識しており、区としても現行案が妥当であると判断しております。</p> <p>また、再開後の具体的な店舗構成やテナントの入居については、都市計画決定事項ではなく、事業者の判断や事業環境等に委ねられる部分が大きく、区が特定の事業者に対して売り場面積や再出店を確約することはできません。ただし、再開により一定の商業機能が確保される計画であり、日常生活の利便性が大きく損なわれないよう配慮されることが期待されます。</p> <p>地区計画では、これまでに頂いた同様の意見を踏まえ、「建築物等の整備の方針」における立地を誘導する用途として、「都市生活を支える生活支援施設」を追記しております。</p> <p>ご指摘の各課題（狭小敷地、歩車分離、老朽化、混雑、防災オープンスペース）については、それぞれ単独で解決を図るのではなく、地区全体として安全性・機能性を高める観点から整理しています。各建物の建て替えや、高架下空間の活用、既存公園の機能についてのご意見も一案として理解できますが、管理主体や制度、恒常的な安全確保等を踏まえると、再開により一体的に整備することが適切であると判断しました。</p> <p>なお、建物規模や階数については、公共的空間の確保や事業成立性を含め総合的に検討した結果であり、単に高層化を目的としたものではありません。</p> <p>説明会の運営やアンケート設問に関するご指摘については、今後の改善の参考とさせていただきます。</p> <p>いただいたご意見は、多様な代替案を含む貴重なものですが、本計画については、現行制度の枠組みの中で公共性、実現性、周辺環境への配慮を踏まえた内容として取りまとめられています。</p>	4

	<p>当に不足していますか？一帯を更地にしても半分マンションにしたら、大したオープンスペースにならないですよ。マンションも作らずすべてオープンスペースならば災害時の一時退避場所になりうと思います。そもそも38階のタワーマンションが横だと災害時の一時退避場所にならないと思います。しかも山手通りぞいがタワーマンションのため、日中ほぼ日が当たらない寒々としたスペースになります。</p> <p>全体を通して本当に必要な事は何か、それを実現するための最小案にはなっていません。例えば⑤災害時のオープンスペースがやはり必要ならば、住民の生活の質を落とさないために東急は残しその前面のみはオープンスペースにする（地下はお店にしてそこに入れてもらい補償額を抑える）、人の流れは高架下を丸々通路にする、等の方が影響は少なく。</p> <p>更地にします。その為補償額が高くなります。なのでタワマン作ります。となっていますが、→そもそも一帯を更地にはしません。必要最低限の工事とします。ならばタワマンも不要なのではないでしょうか。</p> <p>他にも気になる所</p> <p>話は飛びますが、前回説明会にてオープンスペースを作るならば、タワマンを38階にしないと採算が取れないとお話でした。ですが具体的な数値の提示がない為、正直38階が損益分岐点と思っていません。また説明者が「道路を拡張する為には～」という言い方をしていましたが、道路を拡張する事は問題の解決策の一つでありそれが目的ではありません。(④記載の通り高架下の撤退と(上目黒1-18)部分を広げる位で済みます。</p> <p>その為、対応策を見誤っているように思えました。</p> <p>他にも資料15P整備方針や16P主な取り組み等、見れば見るほど現在その場所を利用している方々への迷惑を考えず他の案もとり得るのに更地にする事が目的で、理由が後付けになっています。正直元の案を提案されたデベロッパーは変えた方が良いと思います。タワマンの横を災害時の退避場所と提案するデベロッパーはどうかと思います。計画の見直しをお願いいたします。</p> <p>最後に、Q3で住所聞いておきながら、Q4で再度区内か聞くのも無駄じゃないですか。</p>		
13	<p>説明会</p> <p>高さは仕方ないという説明だったが、いまのタワマンブームの中で、50年、100年後に壊せない建物をなぜ今つくるのか理解できず、根本的に反対である。利益や税収といったビジネス優先に見え、将来世代への影響が全く考えられていないと感じる。160メートルもの高層建築は必要なく、計画は根本的に見直していただきたい。</p> <p>また、現状の中目黒GTでは、専門家が設計したとされながらも、強風被害が深刻で、安全とは言えない。駅から出た正面の下りる階段のところには手すりが全くなく、オブジェや柱があって掴まるところはどこにもない。そういうのが専門家を考えた設計だとはとても思えない。見栄えよりも、人間が安心して安全に暮らせる街づくりをお願いしたい。実際に強風で転</p>	<p>高層ビルにつきましては、「解体できない」ということを申し上げているわけではなく、一定期間使用し続けることを前提として、その期間に十分耐え得るような設計を行う、という趣旨でお話ししております。実際に、高層ビルを解体している事例もあり、技術的には解体は可能です。</p> <p>また、中目黒GTの前を通行する際に、「足が滑りやすい」「実際に滑って転んでしまった」「手すりがなく、歩くのが不安だ」といったお声につきましては、他の方々からも伺っています。そうしたご意見を十分に踏まえ、床面を滑りにくい材質とすることや、手すりの設置位置・配置方法などについて、適切に配慮した計画とするよう、準備組合に伝えています。</p> <p>風環境のシミュレーションにつきましては、当時の風解析技術は、現在</p>	4

		<p>倒し大きな危険を感じた経験もあり、場合によっては命に関わっていたかもしれない。</p> <p>中目黒駅についてもだれがやっているかわからず、みんな持前持前で逃がっている。こんなことでいいまちづくりができると思うのか。100年経ったときに、あの建物をずっと残して、残された子どもたちの将来のことを考えたときに、そんな建物を建てていいのか。</p>	<p>と比べると精度の面で十分でなかった部分があると聞いております。一方、現在の風環境シミュレーションでは、完成後の実際の状況と大きな差は生じにくいと伺っております。今回の計画において実施された風に関するシミュレーションの結果では、低中層市街地相当の風環境であると報告を受けております。今後、設計が進む中で、風洞実験を行ったうえで、より一層慎重に風環境対策を検討すると聞いておりますので、区としても、その内容が適切に検討されているか、引き続き確認するものと考えております。</p>	
14	説明会	<p>計画では最大160メートルの高層建築が想定されているが、本当にそこまでの高さが必要なのか疑問に思う。目黒区の計画である「生物多様性地域戦略」の中で、生物多様性を守るために公園や緑地をつなぎ、鳥や生き物が暮らしやすい環境をつくる「エコロジカルネットワーク」について言及されているので、開発業者にはぜひそれを理解したうえで計画を進めてほしい。</p> <p>ビジネスのためとはいえ、必ずしも160メートルの高層である必要はなく、低層でも成り立つビジネスモデルを考えるべきだと思う。タワーマンションを建てること自体が目的ではないはずなので、人にも自然にもやさしい建物をつくってもらえたら、地域住民として嬉しい。</p>	<p>生き物が生息する環境は、極めて重要であると考えております。そのため、緑化を行う際には周辺環境に十分配慮したうえで、生物の生息に寄与する緑化計画を検討していただきたい旨を、準備組合と共有いたします。</p> <p>建物の高さにつきましては、加算される容積率との関係がございます。東京都の基準では、地上部にどの程度の広さの空間を確保できるかによって、容積率をどこまで上乗せできるかが定められております。この基準を活用し、現在の計画のように広場を確保することで、容積率の増加が可能となっております。建物の容積を確保しつつ、高さを低くした場合には、その分、建物を平面的に広げる必要が生じます。</p> <p>高さ160メートルが適切であるかどうかという点につきましては、区としても高いほうが良いと考えているわけではなく、低いに越したことはありません。今回、事業の実現性を踏まえた結果、高さ160メートルという設定となっておりますが、高さを抑えたうえで事業性を確保することは困難であるという認識を、準備組合とも共有しているところでございます。そのため、建物の高さについては、一定程度必要なものと考えています。</p> <p>ただし、どのような場合でも、建物が地域にもたらす影響を十分に検討したうえで計画を進めることが重要であるという点は認識しています。</p>	4
15	意見書	<p>なんだかんだ良きげな理由をつけてはいるが、結局は東急ストアが古くなったので建て替えるのをベースにしたプランでしかなく、区民のためとかではなく一部の区議、地権者、東急の利益を最大化するのが目的ではないのかな。中目黒駅前に3つ目の高層ビルは要らない。</p>	<p>ご指摘のとおり、本計画の検討の契機の一つに、大規模小売店舗を含む一体の老朽建築物の更新課題があることは事実です。しかしながら、計画は特定施設の建替えや特定事業者の利益のみを目的としたものではなく、駅前という立地特性を踏まえ、道路環境の改善、防災性の向上、公共的空間の確保など、地区が抱える複合的な課題を総合的に解決することを目的として整理しています。</p> <p>区としては、これらの課題解決を図るために市街地再開発事業が適切と考えています。</p>	4
16	意見書	<p>高層ビルの建設は反対。地震や水害といった災害で電源が失われた場合の対策が来ていない。バリアフリーの対策も不十分で階段ばかり。ビル風も心配。将来の大規模修繕の方法も確立していない。景観を大きく変えるのも問題だ。これに区の税金が使われるのもおかしい。</p>	<p>高度利用に際しては、風環境、日影、電波障害、景観にも配慮し、周辺環境と調和のとれた施設計画とするべく、引き続き検討を深度化させるとともに、施設整備による周辺環境への影響をできる限り低減するよう、区として引き続き準備組合に対して必要な指導を行ってまいります。</p> <p>市街地再開発事業の補助金は、地権者の資産形成ではなく、広場の整備や道路の改修、無電柱化など公共部分の整備のために必要であると考えています。区の予算を使わずに事業を進めるのが理想かもしれませんが、現実的には、補助金や税制優遇等のインセンティブによって適切なまちづく</p>	4
17	説明会	<p>中目黒駅前の道路が狭く、防災面での懸念があるため、その課題を解決する工事は必要だと思う。しかし、その解決策としてタワーマンションを建てることは本来の要件ではない。本当に課題解決を優先するなら、工事はできるだけ早く、短期間で終わるべきであり、工事が長期間に及ぶタワマン建設は住民に不利益を与える。東急ストアが戻るかどうかやテナントも未定な中で、得をするのはデベロッパーだけではないかを感じる。</p> <p>中目黒は、住まなくなった住居がお店や飲食店、服飾店に変わることでできた街。タワマンが建つ街は正直気持ち悪いと思っている。タワマンが</p>	<p>高度利用に際しては、風環境、日影、電波障害、景観にも配慮し、周辺環境と調和のとれた施設計画とするべく、引き続き検討を深度化させるとともに、施設整備による周辺環境への影響をできる限り低減するよう、区として引き続き準備組合に対して必要な指導を行ってまいります。</p> <p>市街地再開発事業の補助金は、地権者の資産形成ではなく、広場の整備や道路の改修、無電柱化など公共部分の整備のために必要であると考えています。区の予算を使わずに事業を進めるのが理想かもしれませんが、現実的には、補助金や税制優遇等のインセンティブによって適切なまちづく</p>	4

		<p>建つことで中目黒らしさが失われ、人が増えて、日比谷線など電車は大丈夫か。日影ができ、長期間の工事による負担もあり、住民が不利益を得るというのが正直な感想である。</p>	<p>りに誘導されると考えています。</p> <p>市街地再開発事業に対する補助金は、国の基準に則って算定し、区議会の審議・議決を経たうえで予算として決定され、予算の範囲内で対象事業の内容を審査したうえで執行されます。</p>	
18	説明会	<p>山本理顕氏、隈研吾氏、安藤忠雄氏などの建築家が指摘しているように、近年の高層マンションの増加は東京の町並みや都市の性格を大きく変えてしまう可能性がある。このまま進めば 30 年後には老朽化したタワーが多く残り、都市景観にとって必ずしもよい結果になるとは限らない。そのため、このような高層が本当に必要なのか、私は疑問に思っている。もし本当に町や住民の生活を大切に考えるのであれば、現在の町のスケールに近い低層住宅中心の開発という選択肢も十分に考えられるのではないかと。大きな反対はないとのことだが、せっかくこの場に多くの方が集まっているので、この計画に賛成の方はどのくらいいるのか挙手で確認してみてもどうか。また、もしこの開発が本当に地域のためになるものなのであれば、なぜ高層タワーという形しか提案されていないのか。</p>	<p>本地区では、歩行者分離がされていない道路の状況や、目黒川沿いおよび駅前空間におけるオープンスペースの不足といった課題があります。また、山手通りの拡幅により山手通りは広くなりましたが、その沿道の街区は非常に薄く切り取られた形となっており、個別に建て替えを行うことが困難な敷地もあります。区としては、これらを将来に残しておくことに対して課題意識が持っております。</p> <p>「そのままにして、各自で対応すればよい」という考え方もあるかと思いますが、中目黒駅前としてふさわしい街並みとはどのようなものか、また、駅前の利便性を考えたときに、土地や空間をより有効活用すべきではないかという観点から、区としては、敷地及び建物の共同化による市街地再開発事業が適切であると判断しております。</p> <p>会場での賛否についてですが、今回、意見書の提出をお願いしており、その中で賛成・反対のご意見を明らかにすべきと考えております。本日、ここに集まっていられる方の賛否で決まるものではないという点をご理解いただきたいと思います。</p> <p>また、この事業は都市計画決定が必要であり、行政だけで決定できるものではありません。区から都市計画審議会という第三者機関に、説明会での意見や意見書の内容を報告したうえで、審議が行われる仕組みとなっております。</p> <p>さらに、「これ以外に他の提案はなかったのか」という点についてですが、民間が自らの土地を提供し、公共的な空間として活用するためには、事業性を確保する必要があり、そのために高度利用が必要になります。現実的には低層での事業化は難しいと考えております。</p> <p>なお、市街地再開発事業は、どこでも実施できるものではなく、目黒区においては、中目黒駅前、大橋駅前、自由が丘といった限られた駅前エリアでのみ可能な事業です。そのため、ビルが街中に無秩序に乱立するということはございません。</p>	4

(ウ) その他の意見 (0件)

(3) その他

(ア) 都市計画に関する意見（3件）

整理番号	種別	意見の要旨	検討結果	対応区分
19	説明会	<p>37階建てとする判断について、「事業採算性」という説明だけでは具体性がなく納得できない。なぜ37階でなければならないのか、どのような収支や条件があって決まったのか、具体的な資料や説明を示してほしい。例えば、条件を調整すれば30階程度に抑えられるのか、あるいは容積率の緩和（300%・400%）があるから37階ありきになっているのか、その検討過程を公開してほしい。</p> <p>また、風対策についても「指導していく」と言われても内容が分からない。具体的にどのような対策を講じ、どこにその内容が示されているのかを明確に説明してほしい。</p>	<p>まず、高さを含めた建物全体のボリュームの考え方についてご説明いたします。都市計画制度の一つである「高度利用地区」においては、建物の敷地内にどの程度の空地を確保するかに応じて、容積率を何パーセントまで割り増しできるかという基準が、東京都により定められております。この制度の詳細につきましては、本日の限られた時間の中ですべてをご説明することが難しいため、ご関心がございましたら、後日、資料を用いて改めてご説明する機会を設けさせていただきます。</p> <p>今回の計画では、制度に基づき容積率が一定程度緩和されており、その緩和後の容積率を本敷地内の建物計画に反映させた結果として、現在お示しているおおむね約160メートルという高さのボリュームとなっております。階数につきましては、一般的な建物計画から見て概ねその程度になるであろうという方向性がありますが、実際には今後の建設費の状況や、建物をどのような構成とするかといった点によっても左右されます。そのため、具体的な内容は、今後、再開発組合が設計を進める中で徐々に明らかになっていくものと考えております。</p> <p>風環境対策については、準備組合が行った検討結果を、区が確認しております。区から詳細な資料をこの場で提示することは難しいものの、準備組合に直接お問い合わせいただければ、風環境に関するより詳しい説明を受けることができますので、ぜひお問い合わせいただければと思います。</p>	5
20	説明会	<p>昨年10月の説明会に参加し意見書も出した。中目黒GT、アトラスに続いて3棟目の高層ビルができるのはいやだと思った。都市計画（原案の案）への意見を見ると、高層マンションを建てることに関しては疑問を持つ方が多いことがわかった。全面的な賛成はなく、風害や高層マンションができることによるデメリットを気にしている人が多いと思う。</p> <p>このあと都知事に説明して審議に入るとのことだが、これだけ疑問が出ているのであれば、一旦立ち止まって考える必要があるのではないか。</p> <p>また、基本的に民間でやっていることなので、区としては指導する立場であって、主体ではないという説明があったが、それでは我々は一体誰に意見を伝えればよいのか。地権者と直接話す機会もないので、区には住民の意見を代弁してもらいたい。</p> <p>街の利用者である住民から見ると、大きく景観が変わる割に、道路が少し広がる程度のメリットしか感じられず、全面的に反対というわけではないが、もう少し時間をかけるべきではないかと思う。</p>	<p>都市計画を決定する際の手続きの流れにつきましては、まず原案の案の段階で皆さまからご意見をお伺いする機会を設け、その後、原案、案の段階においても改めてご意見をいただく機会を設けております。今回の原案の説明会につきましては、こちらからの説明や質疑応答にお答えする場であると同時に、皆さまご自身のお考えやご意見を表明していただく場でもあると考えております。日頃感じていらっしゃることや、ご懸念、ご意見などを、率直にご発言いただければ幸いです。</p> <p>こうしてお寄せいただいたご意見につきましては、その後、意見書として取りまとめられ、学識経験者や目黒区の住民の方々も参加されている都市計画審議会において審議されることとなります。その審議を経たうえで、最終的に都市計画が決定されるという流れとなっております。したがって、この都市計画は、区が単独で決定するものではなく、皆さまからいただいたご意見を都市計画審議会に報告し、その判断を仰ぐ仕組みとなっております。</p> <p>先ほど「立ち止まる」という表現がありましたが、都市計画につきまして</p>	4

			<p>は、法令に基づく手続きが明確に定められており、それぞれの段階において意見をお寄せいただく期間が設けられています。その意味では、ご意見を反映させるための仕組みが、制度としてきちんと用意されているものご理解いただきたいと思います。</p> <p>また、準備組合ではホームページを開設しており、連絡先も記載しておりますので、ご意見やご質問がございましたら、直接お伝えいただくことも可能です。一方で、本日のような説明会の場や、意見書として提出されたご意見につきましては、内容を公表しております。どのようなご意見が出されたのかを公開すること自体が、一つの意見表明の形であると受け止めていただきたいと思っております。</p> <p>なお、再開発ビルに関する細かなご要望等につきましては、準備組合に直接お伝えいただいて差し支えありません。本事業は区が所有する土地で行われるものではないため、区が一方的に内容を決定できるものではなく、地権者の皆さまのご理解とご協力があるてはじめて成り立つ事業であるという点につきましても、あわせてご理解いただければと存じます。</p>	
21	説明会	<p>再開発の容積率が大きく緩和されるが、この公共性を具体的に細かくここで答えただけでないか。決して民間開発利益ではなくて、地域全体の公共利益として、目黒区がこの計画を合理的と判断した根拠を細かくできるだけここで説明して欲しい。</p>	<p>区といたしましては、本事業の公共性につきまして、「このまちが現状のままでもよいのか」という視点に立って検討してまいりました。具体的には、老朽化した建物が数多く立ち並んでいる現状や、現状の敷地のまま個別の建て替えが行われた場合に、果たして町並みとしてより良い環境が形成されていくのか、といった点について検討を重ねてきたところです。</p> <p>具体的な認識として、都市計画道路の整備に伴い道路によって分断され、狭小な敷地が数多く残されている現状につきましては、駅前という立地から見ても、決して望ましい姿であるとは考えておりません。加えて、敷地の北西側に位置する道路では、歩行者と車両の動線が明確に分離されておらず、車と歩行者がすれ違う際に危険を感じる状況が生じているものと考えております。</p> <p>さらに、目黒川沿いにおきましても、商品等を搬入する車両と歩行者の動線が重なっており、危険な思いをしたというお声をお聞きしております。区としましては、こうした安全面や環境面の課題を改善するための方策について、検討を進めてまいりました。</p> <p>そのような中で、地権者の皆さまから、市街地再開発事業によってこれらの課題を解決し、まちの改善につなげていくというご提案をいただきました。区といたしましては、その内容が区にとっても、また地域全体にとっても有益であると判断し、本市街地再開発事業を進めていく考えに至ったところでございます。</p>	5

(イ) 事業施行に関する意見（12件）

整理番号	種別	意見の要旨	検討結果	対応区分
22	意見書	<p>東京一極集中の中、さらにジェントリフィケーションを呼び込み加速させる地区整備や地区再開発の計画に、住宅高騰対策の一環として、アフォーダブルハウジングやレントコントロールなどの政策の導入を強く求めます（※東京都が掲げるやんわりのものでなく、昨今ニューヨークなどに見られる、低所得者でも尊厳ある暮らしができる水準の、資産所有階級の過度な圧力から法的に、政策的に保護するもの）。日本に移住する外国人にとっては、移住先の地域に溶け込みコミュニティ（ネットワーク）を一から形成することが生活に最も重要な課題の一つです。特に外国人在住率が都内でも高いことを誇る目黒区においては、住宅高騰化のためにコミュニティ形成と維持が年々難しくなっていくことについて対策を取ることが、すべての地域住民にとってプラスになります。</p> <p>私自身もせっかく作った関係性が家賃高騰化のために、西へ西へと次々に知人や友人が他区へ引っ越していったり、あるいは中目黒周辺地域が高い・高くなるというイメージだけで引越し先の検討から外すことが多いので、困っております。再開発では新しい風を呼び込むことは大いに喜ぶが、①再開発を待つかのように取り壊され、アパート跡地が駐</p> <p>車場に変換することが最近多くなっている、もったいない②社会経済階級において多様性があるこそ住み甲斐がある地域だと思えます。高級住宅のみを提供する再開発は、目黒の数多くの高級住宅街でのみ区が許せば良いのではないかと存じます。</p> <p>また、広場を用意することは良いが、地面が土と草とその他、年中歩行者が自然を楽しめる場（サードプレイス）とすることを強く求めます。コンクリートによるヒートアイランド効果、雨水害を考えると自然を道に戻すべきことが自明だと思いますが、コンクリートのみの歩道に電柱をおくなど、クルマを優先してしまう目黒区の姿が特に痛ましいです。お金を払わずに人が集え、くつろげる場所をぜひ増やしてほしいです。</p> <p>また人を攻撃し不快さで除外しようとするホスタイル建築（いわゆる「排除アート」）は同上の様々な、理由で再開発地域から一切禁止することも強く求めます。</p>	<p>ご指摘のとおり、東京圏の人口集中や住宅価格の上昇は、地域コミュニティの維持や多様な居住の継続に影響する重要な課題であり、外国人居住者を含む多様な人々が安心して暮らせる環境づくりは、区としても重要な視点であると認識しています。一方で、アフォーダブルハウジングの義務化やレントコントロールといった住宅政策については、国・都レベルの制度設計や民間賃貸市場の仕組みと密接に関わるものであり、特定地区の再開発や個別都市計画の中で義務づけを行うことは、現行制度上困難であるのが実情です。</p> <p>本計画は、市街地再開発事業として、防災性の向上、土地の高度利用、公共空間の確保等を目的に進めているものであり、住宅整備においては、長期優良住宅の導入や子育て世帯の住環境充実を目指して検討を行っております。一方で、住宅の価格帯や所得階層別の供給構成を直接的にコントロールすることには、制度上の制約があります。</p> <p>また、アパートの除却や暫定的な土地利用の増加といった周辺環境の変化についても、区として一律に制限できるものではありませんが、地域の住環境やコミュニティへの影響については、引き続き課題として認識してまいります。</p> <p>あわせて、広場やオープンスペースのあり方について、自然要素を取り入れ、人が無料で集い、くつろげる空間（サードプレイス）とすべきとのご意見、ならびに、排他的な意図を持ついわゆるホスタイル建築への懸念についても、重要な指摘であると考えています。再開発により整備される公共空間については、安全性や維持管理の観点を踏まえつつ、快適で開かれた利用がなされることが望ましく、区としてもその理念を共有しています。ただし、具体的な設計や使用素材、細部のしつらえについては、都市計画決定事項ではなく、今後の設計・管理段階で検討される事項となります。</p> <p>いただいたご意見は、都市の更新が地域にもたらす影響をあらためて考える上で重要な視点を含むものですが、本計画については、現行の法制度および都市計画の枠組みの中で、公共性、実現性、周辺環境への配慮を踏まえた内容として取りまとめています。今後も、誰もが安心して暮らし続けられるまちづくりに向け、区全体の施策の中で検討を重ねてまいります。</p>	4
23	意見書	<p>投資用の購入が多く空室問題になることが多い状況下で、住むことを前提とした地域開発を踏まえて、マンションの申し込みについては区内在住の方を優先した申し込みなど対応策を実施してほしい。</p>	<p>海外を含めた住宅の投機的購入やコミュニティ運営についての課題については、国や業界等の動向を注視しながら、準備組合と連携し検討を進めてまいります。</p>	5
24	説明会	<p>この再開発に携わっている開発業者、デベロッパーはどこか。</p>	<p>事業協力者は、「丸紅都市開発株式会社」と「東急株式会社」です。本事業は組合施行の第一種市街地再開発事業であり、特定のデベロッパーによる事業ではありません。なお、建設会社や参加組合員は未定です。</p>	5

25	意見書	<p>ビル風のシミュレーションだけでなく、全体的に、ビルの外装や周囲の見た目の最適化だけでなく、内装の多目的化をよろしくお願いいたします。内装が相対的に悪いと結局は住む人の満足度が減って、残念な建築案件例になってしまうと思います。次の建築案件にも繋がるようなアイデア満載の、最近のチェーン喫茶店の内装が AI らしい設計をして、満足度が高そうなので、是非そこはしっかりお願いします。</p>	<p>高層建築においては、ビル風をはじめとする周辺環境への影響に対する配慮が不可欠であり、本計画においても、風環境評価や必要な低減対策を講じることを求めています。一方で、内装の具体的な設計や空間の多目的利用、共用部のしつらえ等については、都市計画決定段階において検証する事項ではなく、今後の事業計画作成の段階において、準備組合等が主体となって建築設計を検討・判断する事項となります。</p> <p>区としても、建物が長期にわたり利用され、居住者や来街者にとって満足度の高い空間となることが望ましいと考えており、柔軟な利用が可能な共用空間の確保や、時代の変化に対応できる設計の重要性については認識を共有しております。</p> <p>いただいたご意見は、建築の質や利用者体験の向上という観点から、今後の設計・運営段階において参考とされるべき示唆を含むものと考えております。本計画については、現行の法制度および都市計画の枠組みの中で整理した内容として進めていく考えですが、引き続き、建物の内外を通じて魅力ある空間となることが重要であるとの認識のもと、適切な事業実施が図られるよう準備組合とも連携を図ってまいります。</p>	5
26	意見書	<p>駅利用者増加による対策はどのように考えていますか？人口が急速に増えた際、中目黒の出勤、帰宅ラッシュはどう変化するのでしょうか？</p>	<p>本事業による駅への影響については、東京都の取扱い指針に基づき、準備組合から鉄道事業者と事前協議を行っており、現段階での駅への影響は限定的であるとの回答を確認しております</p>	5
27	意見書	<p>中目黒駅前北地区地区計画（原案の案）、中目黒駅前北地区 高度利用地区（原案の案）、及び中目黒駅前北地区 第一種市街地再開発事業（原案の案）に反対意見を表明しておりましたが、現在、中目黒駅前北地区市街地再開発準備組合との間で協議中であり、現時点において具体的な意見を表明する段階にありません。</p> <p>当法人は、地区内に所在する土地の所有権（以下「当法人所有地」といいます。）を有する土地所有者に該当します。</p> <p>当法人所有地は、再開発事業の規模からすると僅かな部分であるものの、中目黒駅の至近に位置し、かつ山手通り沿いの利便性の高い場所に所在していることから、当該地域の再開発にあたり当法人所有地の重要性は非常に高いものと考えます。</p> <p>当法人が中目黒駅前北地区 地区計画（原案の案）、中目黒駅前北地区 高度利用地区（原案の案）、及び中目黒駅前北地区 第一種市街地再開発事業（原案の案）に反対意見を表明した理由については、既に以前の意見書において申し述べたとおりです。その後、中目黒駅前北地区市街地再開発準備組合は、当法人との間で具体的な協議に入っており、その意味で一定程度の進展はみられておりますが、その帰趨については未だ予断を許さないところであり、現時点において具体的な意見を表明する段階にはないと考えております。</p> <p>当法人としては、中目黒駅前北地区市街地再開発準備組合その他の関係者との間で、今後も建設的な協議を進めて参りたいと考えておりますの</p>	<p>市街地再開発事業の実施においては、地権者や借家人等その他の利害関係者の理解、合意が重要と考えています。意見書の内容を踏まえ、準備組合から地権者その他の利害関係者に対して十分な説明等の対応を継続し、建設的に協議が進むよう、区として必要な指導を行っていくとともに、協議内容の確認を行ってまいります。</p>	2

		で、御庁におかれては、今後とも関連する当事者に対するご指導のほどお願い申し上げます次第です。		
28	意見書	採算至上主義で、できるだけ売り出すマンション戸数を増やすことは一見良く見えても、結局、限られた富裕層や外国人などが所有し投資（転売）対象になりやすく、「住み続けられる目黒」というものはなくなってしまう。計画においては、なぜその戸数が必要なのかを開示してほしい。居住だけでなく、防災のための備蓄倉庫なども装備していただきたい。	本計画における住宅戸数は、老朽建築物の更新や防災性の向上、公共的空間の整備等を含む第一種市街地再開発事業を成立させるため、事業全体の収支バランスを踏まえて必要とされる規模として設定したものです。 また、住宅の購入者や利用形態については、私人間の契約に委ねられる部分が大きく、都市計画制度により投資目的の利用を制限することには限界がありますが、この点に関しては、国の動向を注視しつつ、不動産業界全体としての取組を参考にしよう準備組合とも共有しております。 防災面については、本計画において防災性の向上が図られるとともに、備蓄に関しても建物計画や管理運営の中で適切に検討されるものと考えております。いただいたご意見は、今後の検討の参考とさせていただきます。	5
29	説明会	国からの補助金があるという説明だったが、国からの補助金だけで目黒区からの補助金はないという意味なのか、それとも目黒区も補助金を出すか、国のルールの中で出すということなのか。また具体的な金額の数字を知りたい。	国の補助金のルールでは、再開発事業のどの部分に、どの程度の割合で補助金を充てることができるかがあらかじめ定められており、そのルールに基づき、国・都・区がそれぞれ決められた割合を負担する仕組みとなっております。 他の自治体の事例では、再開発事業を進めるために、自治体独自で床を買い取ったり、追加的に税金を投入したりするケースもありますが、区では、国が定めたルールの範囲内で補助金を支出する方針としております。 具体的には、都市計画決定後に、準備組合が事業計画を作成する段階で、全体の事業費や補助金の額が整理されます。	5
30	説明会	今回の再開発は、道路拡幅による地権者の不利益を解消するため、地権者をまとめて組合方式で進めるという考え方自体は理解できる。区としても、道路整備や安全性、都市の防災拠点、緑化などを都市計画上の課題と捉えて、この再開発計画が位置づけられているのだと思う。 ただし、一般的に行われている「高層化して地上に空地をつくる」という手法が、本当にこの街に合っているのかは疑問である。この地域は、細かな敷地や道路がつくる界限性やにぎわいが魅力であり、それを失ってしまう恐れがある。 必ずしも地表に広場を集約するのではなく、ピロティや人工地盤、2～3階レベルの広場など、駅が高架にある特性を活かした立体的な公共空間のつくり方も考えられるはずだ。単に他の再開発と同じような形にすると、街の魅力が失われてしまう。 公共トイレ整備などは当たり前で、これからはエネルギー問題や水害対策も含め、平常時にも災害時にも地域の核となるような役割を果たせる計画になるよう、より踏み込んだ条件や工夫を求めてほしい。	施設整備について詳しくご説明できる段階ではございませんが、準備組合からのまちづくり提案については、パネルを設置していますので、後ほどご覧いただければと思います。 準備組合としては、この開発がまちのためにならなければ意味がないという強い思いを持っています。防災拠点としての役割についてもその一つであり、駅前に確保されるオープンスペースは、災害時に有効に活用できると考えております。具体的には、デジタルサイネージ等を活用した避難所への誘導や、駅周辺に滞留する帰宅困難者への対応に活用することを想定しています。また、防災資材の配置に関しても建物計画や管理運営の中で適切に検討されるものと考えております。 このビルが建つことで、街全体の界限性が失われるとは考えておりません。むしろ、駅前の拠点としてこのビルが存在し、その周囲に歩いて巡ることのできるウォークアブルな街が広がっている姿こそが、中目黒の将来像であると考えています。	4
31	説明会	道路と歩道が整備される点については、現状でぶつかりそうになっているので、ありがたいと思う。一方で、目黒川沿いに設けられる予定の広場や階段については、桜の時期など人が非常に多くなるため、安全面や通行	広場に関するご心配については、これまでも多くのご意見をいただいております。桜の時期の混雑をできるだけ緩和することは、このオープンスペースを設ける大きな目的の一つです。	5

		<p>のしづらさに不安があるため、人が滞留して夜遅くまで騒がしくなる可能性がないのか、夜間の利用や管理方法を確認したい。</p> <p>また、地下に駐車場や駐輪場を設ける計画について、将来的に大規模災害や目黒川の氾濫が起きた場合に、水害で水没する危険がないのかも懸念しており、その点について確認したい。</p>	<p>具体的にどのような運営や活用を行うかについては、今後の検討事項ですが、準備組合とも、運営方法や運営体制をどのように構築していくかについて話し合っているところです。なお、桜開花期間中の対策については、このビル単体で完結するものではなく、中目黒 GT やナカメアルカスを含めた目黒川沿いの各団体が参加する会議体において様々な視点から検討が行われています。その中で、再開発ビルができることによって、どのような活用ができるのか検討してまいります。</p> <p>夜間の運営方法についても、人混みができて騒ぎが生じるような状況は、望んでおりません。準備組合の中には、実際に住まわれている方もいらっしゃいますし、地域の実情について十分に理解されています。まちにとって有益なものとなるよう、今後も、区と準備組合とで協議していきます。</p> <p>次に水害についてですが、1980年代頃に目黒川の氾濫により周辺に浸水が広がった事例は承知しております。現在は、船入場に約5万5,000立方メートルの調節池が整備されて、川が増水した際にはここに水が流れ込む仕組みとなっております。また、荏原地区には約20万立方メートルを貯留できる同様の施設が、再開発地区の地下に整備されて、これらが整備されて以降、目黒川の氾濫事例は現時点では確認されておられません。</p> <p>現在行われている目黒川の工事については、河川容量そのものを増やす取り組みです。上流部でも複数の水害対策が進められています。災害に絶対はありませんが、一つ一つ取組を進めている状況です。これらは東京都の事業であるため、区としても、東京都に対して水害対策を着実に進めるよう要請しております。</p> <p>最後に駐車場の件ですが、一般的な降雨が地下へ流れ込むことについては、一定程度防ぐことは可能だと考えております。ただし、水位が大きく上昇し、完全に増水した場合にそれを完全に防ぐことは、どの場所でも難しいというのが実情です。一方で、通常想定される範囲の雨に対して、容易に地下が水没しないような対策については、一般的な建築技術の中で講じることが可能であると考えております。</p>	
32	説明会	<p>準備組合は権利者以外に、どういう方で構成されているのか。計画が進むと法人格を持つ組合が設立されるが、その際の構成員はどのようなのか。計画が具体化するにつれて、その組織を構成する構成員によって、計画内容が大きく左右されると思う。</p>	<p>準備組合とは、当該区域の土地や建物に権利を有する方々によって設立される組織です。なお、準備組合の構成員は必ずしも再開発事業の専門家ではないため、事業を進めるにあたっては、協力してくれる事業者を選定することになります。これを「事業協力者」と呼びます。本地区では、丸紅都市開発株式会社と、東急株式会社が事業協力者として参画しています。</p> <p>現段階では、あくまで「地権者による準備組合」と「事業協力者」という関係であり、事業協力者が最終的に本事業を推進する主体となるかどうかは、まだ決まっていません。今後、再開発事業組合（本組合）が設立される段階になると、地権者全員が組員として参加することになり、そのうえで、本組合では「参加組員」を募集することになります。</p> <p>事業協力者がそのまま参加組員となる場合もありますが、ならない場合もあり、この点については現時点では未定です。いずれにしても、地権者</p>	5

			<p>だけで事業を進めることは難しいため、デベロッパーなどのプロの視点を取り入れ、事業を推進していくことになります。</p> <p>組合の構成員によって事業の方向性が変わるのではないか、というご指摘については、その側面があることは確かだと思います。ただし、再開発事業は公共性のある事業として位置付けられており、「街のために、このビルをどう良くしていくか」という点が、基本的な判断軸になります。これまでの経験から言っても、営利のみを目的として、周辺や地域への配慮を欠くような進め方になることはなく、あくまで「まちのためになるかどうか」という考え方を軸に事業が進められていくものと考えております。</p>	
33	説明会	<p>160メートルの高層マンションに対しては以前から反対や懸念の声が多く、過去の説明会でも同様の意見がかなり出ていた。意見への回答でも、再開発や高層化の必要性について説明されているが、なぜ160メートルでなければならないのか、高さを下げた場合に容積率や事業性にどの程度影響が出るのかなど、具体的な数字や根拠が不足しており、住民には分かりにくい。</p> <p>容積率やビジネス的なお金の問題などいろんなものが絡み合っていることは承知しているが、説明が足りないのではないと思う。環境の向上ももちろん大切だが、なんで160メートルなのか、ちょっと高さを下げた場合に、容積率の問題がどの程度生じてしまうのかなど、素人にも納得できるように、具体的な数字でしっかり出していきたい。もう少し細かく丁寧にこれから説明して欲しい。</p> <p>また、テナントについても「何も決まっていない」という説明が以前から変わっていない。いま決められることではないのはもちろんわかるが、準備組合がどのように検討して対処しようとしているのかの開示が不十分に感じるのので、今後その点は考えていただけたらと思う。</p>	<p>細かい点を知りたいというご要望についてですが、設計の詳細や、なぜこの高さになるのかといった点を、区だけで説明するのは難しいところがあります。前回の説明会でも、準備組合も同席して、直接話を聞ける場を設けてほしいというご意見をいただきました。</p> <p>今回は都市計画に関する説明会のため、準備組合が同席することは制度の建付け上適切ではありませんが、オープンハウス型説明会の際には、個別でご説明できる場を設ける予定です。</p> <p>また、準備組合へ直接ご連絡いただくことも可能ですので、詳しい点についてはそちらもご活用いただければと思います。</p>	4

(ウ) その他の意見 (15件)

整理番号	種別	意見の要旨	検討結果	対応区分
34	意見書	<p>20年近く中目黒駅周辺に住んでいますが、以前と比べ住みにくくなったと思います。歩道が広くなり整備されたはずですが、路上喫煙、ゴミや吸い殻のポイ捨ては多くなりました。</p> <p>桜の時期は特にマナーを守れていない人が増えそのため目黒川周辺は張り紙やロープなどでガチガチに固められ、景観を損なっていると思います。</p> <p>今回の再開発地区からパチンコ屋さんの裏あたりの路地は常に喫煙者が滞在して、通ると煙や匂いを吸い込むことが多いです。</p> <p>今回トイレや喫煙所の整備や適切な仕組みを作ろうですが、今よりマナーを守って妊婦や子供を含め受動喫煙の被害にあうことのないよう、十分検討していただきたいです。</p>	<p>本地区には、歩行者と自動車の交錯、老朽建築物の集積や細街路の解消、駅前のオープンスペースの不足などの課題があり、これらの課題解決のために、市街地再開発事業による土地の高度利用が必要と考えています。</p> <p>また、指定喫煙所や公共トイレの整備に当たっては、中目黒GTやナカメアルカスの利用状況を参考にしながら、適切な計画となるよう、準備組合に対し必要な指導助言を行ってまいります。</p> <p>本事業に際しては、ご意見の趣旨のとおり、安全で快適な市街地の実現を目指し、道路交通環境や防災性の向上、魅力と活力のある商業拠点の形成を進めます。</p>	3

		<p>説明会でも意見がありました。桜の季節は駅を利用することも困難になります。駅前の警備員の笛の音や声も耳を塞ぐほどの音量です。せっかくの美しい桜ですが、一年の中で一番嫌な季節となってしまいました。よろしくをお願いします。</p>		
35	意見書	<p>都市計画（原案の案）に関する説明会及び意見募集の実施結果を確認しました。意見区分では賛成 11、反対 10、その他 70 となっており、賛成と反対の意見が拮抗しています。その他の意見でも再開発そのものに反対するわけではないが、高層マンションの建設に疑問を呈する声や、公共のお金を入れることへの疑問を感じるなどの意見が数多くみられます。区の検討結果のコメントには「区としては、このような説明会や手続きはしっかりと踏んでいき、丁寧に進めていかなければいけないと考えております」、あるいは「今回のような説明会等を通じて、地域の理解を深めることも非常に重要となります」といった記述がありますが、この結果を見ると区民の理解を深めるための施策が不十分であると言わざるを得ないのではないのでしょうか？</p> <p>ひとつお願いしたいのですが、早急に検討のうえ実施していただきたいことがあります。意見募集実施結果の整理番号 90 の方の意見に共感したのですが、「区の方だけでなく、事業者や地権者が一堂に会する場が非常に重要だと感じる。こういった対話の場がないと、ただ無機質なハードな面が立ち上がってしまって、見当違いなものが建つ。（このような場がないと）実際に検討される事業者や地権者には大事なエッセンスが到底伝わらないのではないか」とのご意見がありました。これに対し区は「地権者と区が合同で説明することは、他の地域も含めて実施したことがありませんが、実施できるか研究したいと思います」とコメントしていますが、こちらはぜひ実施していただきたいと思います。このたびの説明会にも出席させていただきましたが、区の担当者は「本事業は地元住民である地権者が主体となり検討を進めており、区は必要な指導を行う立場にある」という趣旨の説明をしていました。「今回の説明会は区が行うものでありデベロッパーの説明会ではない」という趣旨のコメントもありましたが、上述の通り区と事業者、地権者が一堂に会する対話の場は非常に重要と考えますので、ぜひ前向きに検討いただきたいと思います。</p>	<p>今回の説明会に際しまして、集会型の説明会とともに、オープンハウス型の説明会を開催させていただきました。オープンハウス型説明会では、準備組合事務局もブースを設け、直接ご意見をお伺いできる場を設けました。参加者からは建築計画に関して準備組合から詳しく説明を受けることができよかったですというご意見をいただきました。</p> <p>今後、都市計画に関して区による説明会は予定していませんが、事業の進捗に応じて、準備組合等からの事業説明会が予定されています。説明会の在り方に関しては、ご意見の趣旨に沿えるよう、今後、準備組合と連携し、検討させていただきます。</p> <p>また、準備組合では、事務局を設置し、事業に関するお問い合わせの対応を行っています。建築計画等につきましては、直接、準備組合にお問い合わせいただくことができます。</p>	3
36	意見書	<p>奇しくも前年は目黒区の緑ヶ丘や自由が丘で大変な集中豪雨（線状降水帯）により区内の浸水や、水没、住宅被害が出たことも全国報道されたばかり。</p> <p>目黒川は皆が考えているよりも氾濫の危険性が今でも高い都市中の大型河川。これは地元で小学生だった私も 30 年来見てきた事。増水してサイレンが鳴る時のあの流れはとて恐ろしい。近隣にその感覚が麻痺しているとしたらそれも恐ろしい。</p> <p>このタワマン計画でも目黒川の近くの河川側に初期工事で地下 5 階まで掘って大型店舗、車寄せやテラスを作る計画になっている。またバリアフ</p>	<p>ご指摘のとおり、近年は気候変動の影響により、局地的・突発的な豪雨が発生しやすくなっており、目黒川流域を含む水害対策は重要な課題です。本計画においては、河川整備や流域対策を所管する関係機関と連携し、想定される浸水リスク等を踏まえた検討が前提とされており、計画築物において地下階が計画される場合には、建築基準法等、関係法令等に基づき、止水対策や排水計画、非常時の安全確保など、浸水を想定した対策が講じられます。</p> <p>また、工事期間中においても、豪雨時の安全確保や現場管理について、施工計画の中で適切な対策が講じられることとなります。これらは都市計</p>	4

		<p>リーの時代にそぐわない階段だけのイメージが気になる。</p> <p>看過できないデザイン設計ミスだ。目黒区は建築行政において事業者中心の応札金額の低さで選ぶのではなく、目黒区民が長く親しめる公共建築を自前で作る事をそろそろ学んではどうか？</p> <p>工事の途中であの集中豪雨が来たら浸水被害などで何年にもわたって現場の危険性があること、工事中断もあるかもしれないこと、無事に終了してもタワマンが必ずしも絶対安全でないことは目黒の人間、都内の人間、為政者、この地区のさくら祭りの関係者は知っておくべきだろう。</p>	<p>画決定段階ではなく、設計・施工段階で具体化・確認される事項です。</p> <p>バリアフリーへの配慮や動線計画については、現代の建築において重要な要素であり、建築物はバリアフリー法をはじめとする関係法令・基準に適合することが求められています。階段や高低差を含む空間構成については、安全性や利便性を確保するため、今後の設計段階で詳細に検討されるものと認識しております。</p> <p>建築の在り方や設計思想に関するご意見については、公共性の高い空間が長期にわたり区民に親しまれることの重要性を示すものと理解しています。一方で、本事業は区が自ら公共建築物を建設するものではなく、市街地再開発事業として、地権者が主体となって実施するものです。建築計画においては、想定されるリスクに対しは、現行の法制度に基づき、可能な限り低減を図ることを前提としております。</p> <p>区が「自前で公共建築を作るべきではないか」というご意見について、現代の市街地改善においては、民間の資金力・技術力を活用しつつ、公共性を担保することが現実的かつ持続可能な手法であると考えております。</p> <p>いただいたご意見は、災害への備えや安全性の確保に対する重要な問題提起として受け止めていますが、本計画については、現行制度の枠組みの中で公共性・安全性・実現性を踏まえた内容として取りまとめていると認識しております。</p> <p>今後も、地域の安全・安心を確保することの重要性を踏まえ、関係機関と連携しながら適切な事業実施が図られるよう取り組んでまいります。</p>	
37	意見書	<p>① 駅前山手通り沿いの高層建物および商業施設については、提示された資料だけでは不十分で現段階で詳しくはわからないが、駅前のメインとなる場所であるにも関わらず、東横線線路を挟んだ反対側の、広い道路に対して余裕あるスペースを演出した2つの再開発との連携が取れていないように思える。現在でもこの道路沿いの場所と店舗は山手通りに建物位置が近すぎて圧迫感があり魅力がないが、高層になればなおさらだと思う。</p> <p>② 駅沿いの高層ビルは賛成できないが、どうしても建てるのなら、従来の中目黒の街の良さを壊さない、圧迫感のない美しいデザインを目指し、どこにでもあるような味気ない街にならないようお願いしたい。また、今回の計画パースでは特に目黒川沿いの空地と広い階段に良い印象がない。東横線沿いの高架下店舗群の景観とのバランスが非常に悪い。先行する2つの再開発や一連の高架下店舗群、蔦屋書店周辺のゆとりある自然な緑の雰囲気と、今回の再開発の古い考え方の設計デザインが馴染まず違和感がある。</p> <p>③ 全体的にあらゆる要素を無理に盛り込んでいるため、固定観念にとらわれた余裕のない、つまらない設計になっていると思う。良い環境を創るためには、金銭ずくの計算をある程度変換することが、人が集う環境を作り、経済的にもむしろ良い結果を招くと思う。</p> <p>④ 目黒川沿いの広い階段は、柔らかさのない無機的で無用な存在になると</p>	<p>① 周辺再開発との連携・山手通り沿いの建物配置について</p> <p>駅前山手通り沿いの高層建物および商業施設について、都市計画段階では、建物の配置や空間のつくり方など詳細までの検討が進んでおらず、今後の設計の中で具体化されていくものと考えております。</p> <p>東横線を挟んだ反対側で進められている再開発との連携や、駅前空間全体としての一体感、山手通り沿いの圧迫感や魅力の向上については、今後、建物配置や歩行空間の確保等に十分配慮した計画となっているか、区として継続して確認してまいります。</p> <p>② 高層建築と「中目黒らしさ」について</p> <p>駅沿いの高層ビルに対するご懸念や、中目黒らしい街の魅力が損なわれるのではないかとという点については重要な視点と考えています。仮に高層建築を計画する場合であっても、周辺環境との調和や圧迫感の軽減、街の個性を生かした質の高いデザインが求められます。</p> <p>目黒川沿いの空地や階段の計画、東横線高架下店舗群や先行する再開発、鉄道高架下空間との関係性についても駅周辺全体の景観や一体感を考える上で大切な観点であると認識しております。</p> <p>区といたしましては、今後、再開発組合が設計を具体化していく中で、周辺のまちづくりとの連続性や中目黒らしさが十分に考慮された計画となっているかを注視し、必要に応じて助言や確認を行ってまいります。</p>	4

	<p>思う。この手法は古く、若い世代の自由な新しい発想で人気を得てきた中目黒の街の良さに逆行するものだと思う。桜の季節（の短い期間）を考えたとしても、川沿いのどちらかという暗い高架下道路につながる、建物北側の日の当たらない空間を楽しめるかどうかは疑問だし、むしろ花見客による混雑や階段での事故、暗い時間帯での犯罪やホームレス滞在の原因となるかもしれないとさえ思う。また、災害時の避難空間を考えたのだとしても、何の災害に対しての空間なのか分からない。川の氾濫には避難警告からは十分時間があるため、ここにわざわざ逃げる人はいないと思う。また、地震時の避難の場合は高層ビルの直下のためむしろ上からの落下物を考えると、危険で近寄ってはいけない場所だと思う。</p> <p>⑤東急ストア上階の商業施設へのアプローチには、高層側からのアプローチ、もしくはエレベーターか外部エスカレーターの設置が必要で、よほど上がってみたいと感じる魅力ある階段デザインとしなければ、わざわざこのような面白みのない倦怠感を感じる階段を上がって上の商業施設に行く人は少ないと思う。</p> <p>⑥目黒川沿いの平地を上手に確保できるなら、キッチンカーや移動販売の展開、桜の季節の仮設店舗やイベント場所の確保も容易となる。しかし、ただ広だけのスクエアで退屈な空地が、心地良い環境をもたらす広場になるとは限らないことも付け加えたい。</p> <p>⑦植栽の設置も緑が少ない上に人工的で、強要的かつ堅苦しく手法が古い。高架下の蔦屋書店や、他の高架下商業施設群の脇にあるようなしやれた自然感が無く、近隣の“スターバックス・リザーブ”や“東京音楽大学 中目黒・代官山キャンパス”にあるような、洗練された、エコロジカルな自然と知性を感じさせる手法との乖離が大きい。</p> <p>⑧高層建物下に設定された通り抜け通路も 2m 幅とのことで、単に東急ストアとの区切りとしか感じられず利便上のもので、自然採光の不備も併せて、時間とともにうす暗く清潔感のない怪しい通路となる気すらする。蔦屋の高架下の通路の成功例に見習って、そこの動線つながりを参考にしながら計画に入れ、目黒川沿い広場を狭くしても高架下と同じくらいの通路幅や天井高を設けるか、位置を低層側に移動するか、むしろなくても良いのではないかとも思う。</p> <p>⑨この計画が線路沿い駅前の再開発であることから、先行する既存の2つの再開発や近隣の街並みにも関わる重要な場所であるため、中目黒の街を愛する若者や遠方から街を訪れる人達、また年齢にかかわらず近隣住民が楽しめる明快なコンセプトと、ある意味アナログなヒューマンスケールの現在の中目黒の街並みとの調和が取れた、センスの良い慎重な計画が重要になると思う。それには余計な要素を切り捨てて、建てた後からもフレキシブルにこれからも進化していけるゆとりも盛り込む必要があると思う。</p> <p>⑩今後の計画を間違いなく具体的に進めるためには、東横線線路や近隣建物との関わり合いも含めた建築物の3D（立体）パースや建築模型を早めに</p>	<p>③あらゆる要素を盛り込みすぎているについて ご意見については理解しますが、本再開発は、単一目的の施設ではなく、交通機能、商業機能、防災機能、公共的オープンスペースを一体的に整備することを目的としています。 多様な視点から総合的に検討されているものとしてご理解いただきたいと思えます。</p> <p>④ 目黒川沿い階段空間の意義について 階段空間について「無用」「危険」とのご意見ですが、本空間は、平常時・非常時双方を想定した滞留・退避可能な空間として計画されたものであり、年間を通じた都市景観とゆとりある空間確保を意図しています。 防災には様々な視点があり災害時の活動は本地区だけ完結できるものではありませんが、テラス広場を含め、オープンスペースの確保は地域の防災性の向上に資するものと考えております。</p> <p>⑤ 商業施設へのアプローチについて 都市計画段階では、設計の詳細まで検討は進められていませんが、魅力あるアプローチは重要な視点です。これは、今後の施設設計で検討が進められていくものと考えております。</p> <p>⑥ 広場活用について 広場の価値はイベント利用の頻度だけで測るものではありません。過度な演出を施さない余白のある空間であることが、結果的に多様な使われ方を生むことも多く、運営上の工夫が重要と考えております。</p> <p>⑦ 植栽計画について 現時点の計画は都市計画段階のものであり、植栽の種類や配置、表現の仕方といった詳細までは確定していませんが、単なる緑化量の確保にとどまらず、周辺景観や街の文脈と調和し、質の高い緑のあり方が求められることは区としても同様に認識しております。 今後の設計段階においては、周辺の高架下空間や既存の先行事例も踏まえ、画一的な手法に偏らない、長期的に街に馴染む緑の在り方について、準備組合と共有してまいります。</p> <p>⑧ 通り抜け通路の幅員について 通路の具体的な位置、幅員、天井高、自然光の取り込み方などは、今後の建築設計の中で検討される事項であり、単なる動線処理にとどまらず、安全性や快適性、周辺空間との一体性を十分に考慮する必要があると認識しております。 ご指摘の高架下通路の事例のように、周辺空間とのつながりや人の滞在・回遊を促す工夫は参考とすべき視点であり、通路のあり方そのものについても、固定的に考えるのではなく、設計の中で適切に検討されるよう、区としても注視してまいります。</p> <p>⑨ 事業コンセプトについて 本地区が中目黒の玄関口として、多くの人にとって思い入れのある場所</p>	
--	--	---	--

		<p>作成・検討し、スケール感が分かるように人のサイズもそこに明示して、近隣住民にわかりやすく開示してほしい。</p> <p>①基本計画の段階で1つの案ありきではなく、別案のボリューム模型を3案位は作って近隣住民の意見を聞くべきだったと思う。</p> <p>②参加企業に東急ストア（本店）があるが、「東急グループの都市開発のノウハウなどは生かしているのだろうか？」という疑問がある。</p>	<p>であるのご認識は区も同様に受け止めております。中目黒の魅力が、人の距離感や自然なスケール感に支えられてきた点も重要な視点です。本計画では、将来の使い方や設計に柔軟性を残すことで、時間とともに街と調和し育っていく余地を持たせることは重要な視点です。いただいたご意見は、今後の設計・運営段階で大切にされるべき考え方として準備組合と共有いたします。</p> <p>⑩～⑪ 複数案提示・模型提示について 計画過程において内部では複数の検討案を検証しておりますが、全てを公開することが必ずしも建設的な議論につながるとは考えていません。区が計画する公共施設整備においては、ご意見の趣旨に沿った進め方も考えられますが、本事業においては、技術的・法的・事業的観点から総合的に最適と判断されたものが、準備組合から適切に説明がなされるものと考えております。</p> <p>⑫ 参加企業のノウハウについて 事業協力者のノウハウは、設計・運営・維持管理の各段階において活用されていると認識しておりますが、都市計画決定の中で関与するものではありません。なお、東急ストアはビルのテナントであり、東急株式会社が事業協力者として参画されています。</p>	
38	説明会	<p>開発が成功すれば次の開発に進むことになるだろうが、段階的に開発を行うことで、次に開発すべき場所が明確になる。従来の街並みを残しつつ、周囲に住宅が隣接することを想定すると、渦巻き状に開発する方が建て替え時にも対応しやすいのではないかと。また、特定の場所に集中して建設すると地価が上昇してしまう。</p>	<p>これまで、中目黒GT、ナカメアルカスといった市街地再開発事業が行われてきましたが、整備の時期は各再開発組合の検討によるものです。結果的に、時期をずらして整備されていることから、ご指摘のような考えもメリットの一つとして考えられます。</p> <p>一般的に、再開発は老朽建築物の更新、防災性向上、歩行者空間や商業機能の整備により、エリアの利便性・安全性・イメージを高める効果があります。このため、再開発の地区に近接する街区では、利便性向上を評価して地価が上昇する傾向が見られます。</p> <p>しかし、中目黒駅前という従前から地価水準が高い地区では、再開発による周辺地価の上昇は緩やかと捉えております。</p>	4
39	説明会	<p>大規模建築をつくるので、ライフサイクルアセスメントの観点から「何年後に建て替えが想定されるのか」を知りたい。人口動向や政策だけでなく、総合的な視点で説明してほしい。</p>	<p>一般論として高層建築物は適切なメンテナンスを行うことを前提にできるだけ長く使えるように、100年程度を寿命に計画されます。</p> <p>全国的に人口減少が見込まれる中ですが、都心部では人口減少は見受けられない点を踏まえ、駅前の都市機能については将来にわたって需要があると考えています。長期的にこの街が存続していくことを見据えて、防災性の高い建物を整備していくことも、必要な取り組みの一つではないかと考えています。</p>	5
40	説明会	<p>この再開発により、さまざま土地やまちから人が流動的に入ってくると考えられるが、中目黒駅の機能強化等、鉄道事業者がこの事業と関わるなど、今後の見通しはあるのか。</p>	<p>本事業による駅への影響については、準備組合から鉄道事業者に事前協議を行っており、現段階での駅への影響は限定的であると認識しています。なお、中目黒駅の北口改札については、本事業に際して検討したものの、鉄道事業者からは、現在のホームの状況を踏まえると、ホームに十分な空間が確保できないことから、安全上・構造上の課題により困難であるとの</p>	5
41	意見書	<p>既に検討済みでしたら、やり過ぎして頂けたらと思います。人の流れが多くなると思いますので、中目黒駅の改札を代官山側に設けるとか、電車</p>		4

		<p>やバスの本数を増やすとか、していただけたら幸いです。武蔵小杉は、タワマンを建てる一方で横須賀線の駅でもき利便性が高まりましたが、中目黒のはそういうわけにいかないの。ただでさえ雑然としている中目黒なので開放感と人の流れがスムーズになるよう配慮をお願いします</p>	<p>報告を受けており、区としても、本事業に合わせて北口改札を設置することは困難であると認識しております。</p>	
42	説明会	<p>都市計画決定のための資料が提出されている時点で、内容はほぼ固まっております。修正の余地は小さいのではないかと感じている。今回の説明も、区の説明というより、事業者から説明を聞いているような感覚がある。住民のためのまちづくりの再開発というよりは、事業者の収益性とまちの整備が両立したから進められている感覚が強い。</p> <p>毎日、中目黒駅を利用して、日常的に駅前の横断歩道の混雑をととても危惧している。観光客も子どもも学生も、インバウンドもあって、時間帯に限らず混雑している状況で、再開発による住戸の増加や集客によって今以上に混雑し、桜の季節はあの横断歩道、改札口でどこまで耐えきれぬのか。東急が他の駅で行ってきたような、ビルと駅を直結させる手法など、混雑緩和策を検討すべきではないかと考えている。</p> <p>また、公開空地や広場の配置についても、より人通りが多い山手通り側に適切に設けることで、人の流れが改善される可能性がある。こうした点について、事業者任せず、区が住民の立場に立って、組合に対して提案や意見を出してほしい。</p>	<p>駅の改札に関する話題については、中目黒 GT やナカメアルカスの建設時にも議論がございました。今回の計画においても、鉄道事業者に対して、改札を増設できないかという相談を投げかけましたが、鉄道事業者の見解としては、現在のホーム幅の中で改札を設けようとする、上に行くにしても下に行くにしても階段を設置する必要があり、その階段を追加すること自体が、現状のホームのキャパシティでは困難であるとのことでした。日常的な朝のホームの混雑状況を見ると、駅の乗降客よりも乗り換え利用者の数が圧倒的に多い状況と思われます。</p> <p>仮に出入り口を設けようすると、駅周辺の土地を買収しホームを拡張する、若しくはホームを延長するといった方法が考えられますが、いずれも莫大な費用がかかり現実的ではないという認識です。</p> <p>ただし、地域からの強い要望として、改札に関する課題があることは、鉄道事業者に継続して伝えていきます。将来的に機会があれば実現してほしいと考えている点については、私たちも同じ思いです。</p> <p>一方、オープンスペースについては、現在、駅の改札から目黒川へ向かう鉄道高架に沿った道路があります。この道路は人通りがあるものの、車両も通行しているため、歩行者にとって必ずしも安全とは言えません。今回は、この道路について、建物の壁面後退と歩行者専用化する道路を組み合わせ、幅員 8 m の歩行者優先の広い空間として計画しております。</p> <p>この空間は、駅前におけるオープンスペースとしての役割も果たすこととなります。改札の増設は難しい状況ではありますが、駅周辺の混雑状況緩和に向けては、一歩前進できるのではないかと考えております。</p>	4
43	説明会	<p>鉄道沿いの道を 4 メートルから 8 メートルに拡幅する計画の説明は理解したが、実際に日常的に危険を感じているのは、さらに北側の池尻大橋側のほうである。そちらの道路の方が、交通量が多く、歩行者と車両が交錯している状況である。住民の利用実態や交通量をきちんと調査したうえで、車椅子利用や生活動線として使われている本当に改善すべき場所や方法を検討してほしい。</p> <p>もし通路拡幅が可能なのであれば、東急の開発として、現状と反対側に駅の改札口を設けたり、ブリッジで直結した改札口を設けるなど、金銭的な面を考えなければいけないのではないかと。混雑や危険を根本的に緩和する手法も検討できるのではないかと。目黒区に負担して欲しいわけではない。</p> <p>再開発が高価格帯の住宅中心になり、かえって住民が住めないようになるのであれば、その開発のなかに、地域住民にとって明確なメリットがある計画にしてほしい。そのためにも、目黒区には、住民の生活実態を踏まえた視点で、デベロッパーに意見してもらいたい。</p>	<p>北西側の道路について、現状の道路幅は約 7.3 メートルとなっております。今回の計画では、地区の中央を通っている道路を廃止するため、その分の面積を北西側の道路に付け替え、約 8.5 メートルから最大で 11.5 メートルまで拡幅する計画としております。拡幅後は敷地の対岸側に歩道を新設し、敷地側は 4 メートルのセットバックを行うことで、車道の両側に歩行空間が確保され、歩行者と車両が分離された道路が整備されます。</p> <p>改札の設置については、鉄道事業者が主体となって検討する事項となりますが、今回の再開発は、あくまでも地権者が主体となって進めている事業であり、東急が主導して行っているものではありません。同じグループであるから一体的に進められるのではないかと、という考え方もあるかもしれませんが、その点については、少し異なる議論になると考えています。</p> <p>ただし、こうしたご意見が出ているという事実については、鉄道事業者に対しても共有させていただきます。</p>	4

44	説明会	<p>先ほどの区への回答には納得できず、再質問したい。この再開発計画は周辺環境を大きく変えるにもかかわらず、住民の理解が十分に得られているとは思えないが、この計画はほとんど変更されてない。いろいろな反対意見があるにも関わらず、ほぼ変わらず、当初の発表からこの状態で突っ走っている。この状態で都市計画決定を進める場合、後に手続きの適法性が十分に争われる可能性があるとは考えている。</p> <p>住民が反対していても一向に変えない、目黒区も、事業者も変えない、このような計画が今後行政訴訟や審査請求の対象になるリスクについて、目黒区は法的検討を行っているのか。今こんなに紛糾してる状態で、その結果について、都市計画審議会にどのように説明する予定なのか、思い描いていることを聞きたい。</p>	<p>この再開発事業に限らず、都市計画道路事業も同様ですが、都市計画として決定される案件については、都市計画審議会での審議を経たうえで決定されることとなります。区としては、法律に則った手続きを適切に行っているという認識です。</p> <p>このような集合形式の説明会は、参加者の皆さんがご意見を表明する場という役割も担っており、ここでいただいたご意見については、今後、都市計画審議会へ報告されます。</p> <p>なお、訴訟リスクに関するご質問についてですが、訴訟内容が定かではないため、この場で具体的にお話しできる内容ではありません。</p>	5
45	説明会	<p>GT プラザの白い床は、雨などで濡れると非常に滑りやすく危険だが、長年にわたって放置されている。その状況を見ていると、いくら安全対策について説明されても、本当に信頼してよいのか、危険性への思いを真剣に受け止めているのか疑問を感じ、根深い不信感がある。目黒区には、真剣に考えて、事業者に対してもっと強い態度ではっきり伝えていただきたい。</p>	<p>今回の事業を進めるにあたって、これまでの中目黒 GT やナカメアルカスでの事例を踏まえ、良かった点だけでなく、改善すべき点についても、きちんと反省材料として生かすよう、区から準備組合に伝えるとともに、施工の際にも確認してまいります。工事が完成してしまうと、その後に改善することは難しくなるので、初めから十分に配慮した計画とすることが重要だと考えております。床を滑りにくくすると、逆に汚れやすくなるということもありますが、最も大切なのは安全性と考えます。区としても、これらの点が計画に適切に反映されているかどうかを確認し、最後まで責任を持って見届けていきたいと考えております。</p>	4
46	説明会	<p>強風の時は仕方がないが、GT の風問題は若干改善したように思う。</p>	<p>ナカメアルカスの計画段階では、中目黒 GT 建設後の町並みをシミュレーション上で再現し検討されたと聞いておりますが、アトラスタワーを建設することによって、中目黒 GT 側の風環境が改善されるという結果だった聞いております。また、中目黒 GT の樹木が成長し、風よけの効果が高まったことも要因と思われます。</p>	5
47	説明会	<p>今回の再開発とは直接関係ないかもしれないが、計画に関わっている東急に対し、以前から要望が出ている「北側への改札設置」を、今度こそ実現してほしい。GT やアトラスタワー建設前から要望があるものの、これまでホームの幅や強度を理由に対応されてこなかった。</p> <p>今回、高層マンションを建てる計画があるのであれば、従来の下からホームへ上がる方式だけでなく、高層階から上部アプローチする改札はどうか、その点を東急に伝えてもらいたい。</p>	<p>中目黒駅の改札増設については、中目黒 GT やナカメアルカスの検討時から継続して議論されており、鉄道事業者に対して検討を依頼してきました。現状では、ホームの構造上、上に上がるにしても下に下がるにしても、新たに階段を設けるとホームが狭くなり、特にラッシュ時の安全面で問題があると言われております。通常の乗降時を見ていると、階段そのものはそれほど混雑していない一方で、ホーム上は非常に混雑しており、乗り換え客の流れも多い状況です。そのような場所に新たな階段を設けることが適切なのかという点については、慎重に考える必要があると感じています。</p> <p>ホームを拡張すれば可能ですが、行政が主導してホーム拡張を行う場合、多額の費用負担が必要となり、区としては現実的ではないと考えています。</p> <p>一方で、地域からの要望があることは認識しており、今後すぐに実現できるものではないものの、将来的に駅のリニューアル等の機会があれば検討されるよう、地域の意見として伝えていくことが重要だと考えております。</p>	5

48	説明会	<p>木が少し生い茂ってきたのはわかるが、GT 完成から何十年も経つが、雨が降ったときに、滑らないように気をつけてくださいという看板を置くだけである。防風林のようなものや透明のボードみたいのを立てたり、何か対策はやったようだが何も効いていない。駅正面の大きな階段にはどこにも掴まるどころがなく問題だ。根本的な改善策にはまったくくなっていないと思っていて、これからビルを建てるにあたって、やはりビジネス業でしかない気がする。出来上がったビルに対しても改善を早急にして欲しいと思う。これから高齢化社会なので、あのままでは怖くて生活できないと思う。</p>	<p>中目黒 GT は区が所有している建物ではないため、区として直接対応することには限界があります。しかしながら、中目黒 GT を管理している団体とは、私たちも一定の関係を築いておりますので、こうしたご意見については、管理団体にも共有させていただきます。</p>	5
----	-----	---	---	---