

# 都市再生特別地区の 活用手法のフォローアップ

平成16年3月

財団法人 国土技術研究センター

## 1 . 具体事例のフォローアップ

これまで提案された都市再生特別地区の事例について、フォローアップ調査を行った。各事例の基礎情報及び特徴を次ページに整理している。

これまで提案された事例からは、次のような傾向がみられた。

- ・ 提案により都市計画決定された事例は5件であり、2件は都市計画決定権者自らが案を作成し、都市計画決定している。
- ・ 3件は地権者である企業が、2件は組合（土地区画整理組合（横浜市）、再開発組合（高松市））が提案者となっている。
- ・ 地権者数の少ない地区での活用事例が多くなっており、多数の地権者による再開発事業が絡むような地区での活用は高松の事例のみとなっている。なお、提案により都市計画決定された5件中4件が地権者の同意率が100%となっている。
- ・ 提案から都市計画決定されるまでの期間については、高松の約2ヶ月が最短で、次いで、名古屋の約4ヶ月、東京都の約5ヶ月、神戸の約5ヶ月半、横浜の約6ヶ月の順となっている。
- ・ 都市計画決定権者が自ら案を作成した2件及び高松の事例については、街区にこだわらない早期事業化が可能となる区域取りが行われている。
- ・ ほとんどの事例が容積率の緩和を受けているが、高松の事例は、都市再生特別地区による容積緩和を受けていない（高松丸亀町商店街A街区は、高度利用地区で緩和されていた内容と同じ容積率を設定）。なお、他の制度では達成できない高容積率を実現しているのは、2件（名古屋市、神戸市）のみとなっている。
- ・ 「誘導すべき用途」を定めている事例は1件（横浜市）のみとなっている。
- ・ 都市再生特別地区とあわせて、地区計画を定めることにより、貢献内容として提案された地区施設等の整備の実現を担保している例（横浜市）がみられた。
- ・ 都市再生への貢献として提案・評価された内容は、従来通りハードな内容がほとんどであるが、大阪市の事例では、集客魅力の向上や経済波及・税収効果、雇用創出効果などソフトな内容が評価されている。また、従来制度の主な評価項目である公開空地の整備よりも、それ以外の多様な貢献を果たすことが、評価されているケースが多くみられる。

## 都市再生特別地区の既存事例の概要

(平成16年3月末現在)

位置等 (従前の土地利用)	大阪市中央区心斎橋筋一丁目 (そごう心斎橋店)	名古屋市中村区名駅四丁目 (豊田ビル・毎日ビル)	札幌市中央区北3西4 (日本生命ビル・合同庁舎跡地)	横浜市神奈川区橋本町二丁目 (旧NKK浅野ドック跡地)	東京都品川区大崎二丁目 (明電舎事務所・同工場跡地)	神戸市中央区雲井通7丁目 (神戸新聞会館跡地)	高松市丸亀町他 (高松丸亀商店街・三越周辺)	
地区特性	大阪の商業中心地である心斎橋地域に位置し、主要幹線道路(御堂筋)に接道する街区の一部	JR名古屋駅前に位置し、主要幹線道路(名駅通)に接道する街区全体	札幌の中心地に位置し、幹線道路に囲まれた街区の一部	京浜臨海部西端に位置し、周囲には、中央卸売市場を始め工場等が立地する大規模敷地	副都心大崎駅前に位置し、広範囲に地区計画(再開発等促進区)が定められているエリアの一部	JR三ノ宮駅前で、周囲に私鉄、地下鉄、新交通などが集まる神戸の玄関口に位置する街区全体	中央商店街の北の玄関口に位置する街区の一部とそれに隣接する中小店舗による商店街の一角	
開発概要	老舗百貨店の発祥の地における店舗の建て替え	複数の老朽事務所系複合ビルを超高層事務所系複合ビルへ建て替え	旧合同庁舎跡地と隣接敷地を一体的に開発し、高層事務所ビルを建設	ドック跡地の都市的機能への土地利用転換	事務所ビルの建て替えと工場跡地の都市的機能への土地利用転換	震災で倒壊した神戸新聞会館跡地の情報発信型複合ビルへの建て替え	市街地再開発事業による商店街の共同化と既存デパートとの一体的まちづくり	
提案年月日	(なし)	平成14年10月24日	(なし)	平成15年6月26日	平成15年8月12日	平成15年10月14日	平成16年2月9日	
都市計画決定年月日	平成15年2月7日	平成15年2月14日	平成15年7月1日	平成15年12月25日	平成16年1月20日	平成16年3月30日	平成16年4月13日を予定 (都市計画審議会議決済み)	
提案者	-	東和不動産・毎日新聞社	-	山内ふ頭周辺地区 土地区画整理組合	明電舎	神戸新聞社	高松丸亀町商店街A街区市街地 再開発組合	
地権者数	2名	2名	1名	7名	1名	2名	37名	
同意率	-	100%	-	100%	100%	100%	権利者数91.9%・面積96.3%	
区域面積	約0.5ha	約1.8ha	約1.5ha	約7.1ha	約2.4ha	約0.3ha	高松丸亀町商店街A街区 約0.5ha	内町街区 約1.0ha
容積率	最高限度 (指定容積率)	1,420% [うち60%は、地域冷暖房施設等の床面積に供するものとする] (1,000%)	1,000% (800%)	400% (200%)	750% (300%)	1,600% (800%)	550% (500%(高度利用地区で550%))	500% (500%)
	最低限度	1,000%	1,000%	300%	10%	800%	200%	200%
建ぺい率の最高限度	80%	80%	80%	60%、40%	60%	80%	70%	80%
建築面積の最低限度	2,000㎡	1,000㎡	300㎡	100㎡	5,000㎡	2,000㎡	200㎡	200㎡
高さの最高限度 (予定階数)	高層部87m等 (地上14階、地下2階)	高層部247m等 (地上47階、地下6階)	高層部100m等 (詳細については検討中)	高層街区130m等 (地上39階等)	高層部141m等 (地上31階、地下3階)	100m (地上18階、地下2階)	高層部36.5m (地上9階、地下1階)	高層部36.5m (地上7階、地下1階)
壁面の位置の制限	道路境界線から2~10m、 隣地境界線から階段状等	道路境界線から3.5~4m等	道路境界線から2~20m等	道路境界線から2~8m	道路境界線から1~22m等	道路境界線から1~2m	道路境界線から1~1.5m	道路境界線から1~5.0m
建築物その他の工作物の誘導すべき用途	-	-	-	ホテル等/劇場、映画館等/学校/病院/共同住宅等/老人ホーム等/店舗/図書館、博物館等/ポーリング場等	-	-	-	-
区域図 same scale								

位置等 (従前の土地利用)	大阪市中央区心斎橋筋一丁目 (そごう心斎橋店)	名古屋市中村区名駅四丁目 (豊田ビル・毎日ビル)	札幌市中央区北3西4 (日本生命ビル・合同庁舎跡地)	横浜市神奈川区橋本町二丁目 (旧NKK浅野ドック跡地)	東京都品川区大崎二丁目 (明電舎事務所・同工場跡地)	神戸市中央区雲井通7丁目 (神戸新聞会館跡地)	高松市丸亀町他 (高松丸亀商店街・三越周辺)																																
都市再生特別地区としての特徴	提案なしで市が都市計画決定街区にこだわらない区域取り	他の制度では達成できない高容積率を実現 建築基準法第52条第13項の許可分60%を、特定行政庁の許可の手続きを省略化するため、上乘せして都市計画決定	提案なしで市が都市計画決定街区にこだわらない区域取り	区画整理組合による提案誘導すべき用途が設定されている 地区計画の指定及び臨港地区の解除が同時に都市計画決定されている	既に地区計画(再開発等促進区)が指定されている区域での提案 地区計画(再開発等促進区)及び都市計画道路の変更を同時に提案	他の制度では達成できない高容積率を実現(指定容積率の2倍、日本で最高容積率)	市街地再開発事業及び高度利用地区が都市計画決定されている地区での提案(都市再生特別地区の適用に際し、高度利用地区は廃止) 壁面の位置指定と高度利用地区では規定できない高さの最高限度を定め、斜線制限を緩和 街区にこだわらない区域取り																																
都市再生への貢献として提案された内容		広域的・国際的な商業・業務機能の集積 文化・交流機能を導入(シマコングレック、ホール、屋上展望施設等) 駅前広場の機能補完(広場、駅と直結したタクシー乗場の設置) 歩行者の回遊性の向上(歩道、歩道状空地、地下街接続部にカクガ-デンを整備) 連続したにぎわいの確保(通り沿いに路面店を主体とした商業施設の設置) 地下街の防災性能の向上(接続部にカクガ-デン、それに連続する貫通通路の設置) 2つの敷地の集約化による土地有効利用 地球環境への配慮(地域冷暖房施設、コージェネレーションシステム、中水道施設、屋上緑化等の導入) 名古屋の玄関口に相応しい開放的で品格のある建物の外観 (は下記の評価項目にはないもの) 出典:提案書類中の「都市計画提案の理由」		京浜臨海部の構造改善の促進、東神奈川臨海部周辺の再整備の一躍を担う 業務・商業・都市型住宅の導入 区域外の臨港幹線道路の用地の一部の整備、市への提供 以下は、計画上の配慮として提案された内容 海辺に広がる形で市民の憩いの場(オープンスペースやプロムナード等)を確保 「神奈川お台場」の将来復元の可能性をふまえた公園の配置 街並みへの配慮(海に向かう空間の広がり確保、陸側から海側へ徐々に高さを低くする) まちの管理運営を行うマネジメント組織の設置を検討 出典:市担当者ヒアリング結果	交通広場機能の充実・強化(事業予定地の交通広場を拡充・整形化) 公共駐輪場の早期整備 歩行者ネットワークの形成(歩道状空地、歩行者通路、デッキ等の整備) 憩いとにぎわいの空間づくり(大規模な緑地空間(大崎の森)の整備、デッキ上の広場状空地、交通広場と建物低層部の店舗のにぎわいを一体化する広場、交通広場周辺のにぎわい空間と大崎の森をつなぐ屋内広場の整備) 業務・商業機能の拠点形成(大規模かつ最新鋭のオフィスと魅力ある商業施設等の整備) 環境負荷低減(地球環境に配慮した熱源システム、再生水の利用、屋上緑化等の導入) 出典:大崎駅西口E東地区都市計画の素案	バスターミナル(既存のものに連続)の整備(1F部分) 歩行者デッキの整備(2F部分) 西側地下道の整備 周辺歩道の整備 情報プラザの設置 サテライトスタジオの設置 映像供給施設の設置 教育文化施設の設置 バリアフリー対応エレベーターの設置 出典:神戸新聞社担当者ヒアリング	市街地再開発事業により下層階の商業施設、上層階の都市型住宅など当該地区にふさわしい高さ、配列等を備えた複合建築物を整備 快適で歩きやすいモールとし賑わいを確保するため下層階における街並みの形成を誘導 合理的な建築構造や一定の住環境を確保するため上層階における適切な隣棟間隔を配置 複数の街区を一体的に計画することによるオープンスペースの確保と魅力的な広場や街路の整備 市街地再開発事業の付置義務駐車場を施行地区外の隔地に整備 屋上庭園による緑地の配置 出典:香川県担当者ヒアリング結果																																
都市再生への貢献として評価された内容	集客魅力・にぎわいの創出(商業核の充実、歩行者の回遊性の向上、地域情報の発信など) 公共施設等の整備(地下鉄駅接続部のバリアフリー化、防災性の向上など) 経済波及・税収効果、雇用創出効果 出典:「新都市2003年5月号」掲載記事『心斎橋地区の都市再生特別地区』、市担当者ヒアリング結果	<table border="1"> <thead> <tr> <th>地域整備方針</th> <th>適合項目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>文化・交流機能等の導入</td> <td>ホール・会議室の設置 スカイプロムナード(展望台)の設置</td> </tr> <tr> <td>駅前広場の機能補完</td> <td>タクシー乗り場の設置(タクシー乗り場につながる地下から地上への出入口の設置)</td> </tr> <tr> <td>歩行者上空空間の充実</td> <td>広場の設置2カ所各300㎡以上 歩道上空地 壁面後退:東側の南北道路から3.5m、上記以外の道路から4m</td> </tr> <tr> <td>地下</td> <td>カクガ-デン(広場)吹き抜け、地上と地下をつなぐ階段等の設置 地下南北通路 地下街のバイパス機能(幅員6m以上)</td> </tr> <tr> <td>街区内で土地を集約化</td> <td>現在の豊田ビルと毎日ビルの敷地を共同化</td> </tr> <tr> <td>地域冷暖房施設等を導入</td> <td>地域冷暖房施設、中水道施設、雨水貯留槽の設置</td> </tr> <tr> <td colspan="2">注)明確にあげられるものを整理したものであり、上記にない項目も総合的評価の中では評価している。</td> </tr> </tbody> </table> 出典:都市計画審議会用資料	地域整備方針	適合項目	文化・交流機能等の導入	ホール・会議室の設置 スカイプロムナード(展望台)の設置	駅前広場の機能補完	タクシー乗り場の設置(タクシー乗り場につながる地下から地上への出入口の設置)	歩行者上空空間の充実	広場の設置2カ所各300㎡以上 歩道上空地 壁面後退:東側の南北道路から3.5m、上記以外の道路から4m	地下	カクガ-デン(広場)吹き抜け、地上と地下をつなぐ階段等の設置 地下南北通路 地下街のバイパス機能(幅員6m以上)	街区内で土地を集約化	現在の豊田ビルと毎日ビルの敷地を共同化	地域冷暖房施設等を導入	地域冷暖房施設、中水道施設、雨水貯留槽の設置	注)明確にあげられるものを整理したものであり、上記にない項目も総合的評価の中では評価している。		市が主要な軸と位置づけている通り沿いにオープンスペースを確保 街並み景観の向上に寄与(駅前通り沿いで周辺の建築物の高さとの調和) 地域の活性化に貢献(低層部の商業施設と整備予定の地下道への接続) 出典:「都市住宅学会42号」掲載記事『行政ニュース』、市担当者ヒアリング結果	<table border="1"> <thead> <tr> <th>地域整備方針</th> <th>評価項目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総合評価</td> <td>京浜臨海部の構造改善の促進、東神奈川臨海部周辺の再整備の推進</td> </tr> <tr> <td>複合市街地の形成</td> <td>業務・商業・都市型住宅の導入</td> </tr> <tr> <td>臨港幹線道路の整備</td> <td>用地の一部の整備、市への提供</td> </tr> <tr> <td>海への眺望が開けたプロムナードなど、安全で快適な歩行者ネットワークの形成</td> <td>市民を受け入れる遊歩道の整備、公園等のオープンスペースの配置 海辺へ広がる空間の確保</td> </tr> <tr> <td>公開性の高い空地の確保による緑のネットワーク形成</td> <td>「神奈川お台場」の将来復元の可能性をふまえた公園の配置</td> </tr> <tr> <td>街並み形成に配慮した都市開発事業の促進</td> <td>街並みへの配慮(海に向かう空間の広がり確保、陸側から海側へ徐々に高さを低くする)</td> </tr> <tr> <td colspan="2">注)地域整備方針との対比で整理したものであり、上記にない項目も総合的評価の中では評価している。</td> </tr> </tbody> </table> 出典:市担当者ヒアリング結果	地域整備方針	評価項目	総合評価	京浜臨海部の構造改善の促進、東神奈川臨海部周辺の再整備の推進	複合市街地の形成	業務・商業・都市型住宅の導入	臨港幹線道路の整備	用地の一部の整備、市への提供	海への眺望が開けたプロムナードなど、安全で快適な歩行者ネットワークの形成	市民を受け入れる遊歩道の整備、公園等のオープンスペースの配置 海辺へ広がる空間の確保	公開性の高い空地の確保による緑のネットワーク形成	「神奈川お台場」の将来復元の可能性をふまえた公園の配置	街並み形成に配慮した都市開発事業の促進	街並みへの配慮(海に向かう空間の広がり確保、陸側から海側へ徐々に高さを低くする)	注)地域整備方針との対比で整理したものであり、上記にない項目も総合的評価の中では評価している。		同上 (都市計画審議会の場合では、「交通広場の拡充・整形化、あるいは公共駐輪場の整備、駅東西自由通路と一体化した建物整備、大規模な緑化空間の整備など」を評価したと説明がなされている。) 出典:市担当者ヒアリング結果、都市計画審議会議事録	同上 (上記提案内容を総合的に評価) 出典:市担当者ヒアリング結果	同上 (市街地再開発事業の効果的な実施に有効) 出典:香川県担当者ヒアリング結果
地域整備方針	適合項目																																						
文化・交流機能等の導入	ホール・会議室の設置 スカイプロムナード(展望台)の設置																																						
駅前広場の機能補完	タクシー乗り場の設置(タクシー乗り場につながる地下から地上への出入口の設置)																																						
歩行者上空空間の充実	広場の設置2カ所各300㎡以上 歩道上空地 壁面後退:東側の南北道路から3.5m、上記以外の道路から4m																																						
地下	カクガ-デン(広場)吹き抜け、地上と地下をつなぐ階段等の設置 地下南北通路 地下街のバイパス機能(幅員6m以上)																																						
街区内で土地を集約化	現在の豊田ビルと毎日ビルの敷地を共同化																																						
地域冷暖房施設等を導入	地域冷暖房施設、中水道施設、雨水貯留槽の設置																																						
注)明確にあげられるものを整理したものであり、上記にない項目も総合的評価の中では評価している。																																							
地域整備方針	評価項目																																						
総合評価	京浜臨海部の構造改善の促進、東神奈川臨海部周辺の再整備の推進																																						
複合市街地の形成	業務・商業・都市型住宅の導入																																						
臨港幹線道路の整備	用地の一部の整備、市への提供																																						
海への眺望が開けたプロムナードなど、安全で快適な歩行者ネットワークの形成	市民を受け入れる遊歩道の整備、公園等のオープンスペースの配置 海辺へ広がる空間の確保																																						
公開性の高い空地の確保による緑のネットワーク形成	「神奈川お台場」の将来復元の可能性をふまえた公園の配置																																						
街並み形成に配慮した都市開発事業の促進	街並みへの配慮(海に向かう空間の広がり確保、陸側から海側へ徐々に高さを低くする)																																						
注)地域整備方針との対比で整理したものであり、上記にない項目も総合的評価の中では評価している。																																							

## 2 . 行政ヒアリング

平成 14 年度調査で作成した「都市計画提案制度の活用手法について」の中で提案している諸システムを、行政側に実際のシステムとして取り入れてもらうための課題等を明確にするため、主要論点を抽出した上で、行政へのヒアリングを行った。

### 【ヒアリング先】

自治体名	部署
東京都	都市計画局都市づくり政策部開発企画課
	都市計画局都市づくり政策部土地利用計画課
千代田区	まちづくり推進部都市計画課
中央区	都市整備部都市計画課
港区	街づくり推進部都市計画課
新宿区	都市計画部計画調整課
品川区	まちづくり事業部都市計画課
横浜市	都市計画局都市計画部都市計画課

### 【主要論点及びヒアリング結果】

#### 大枠了解方式について

(大枠了解方式を導入するにあたっての懸念事項)

- ・協定や契約という形で了解内容を担保するのは困難との意見が多かったが、一方で、協議の際に打合せ議事録をとり、双方でその内容を確認しておく方法や、検討会等の審査組織の場で行政としての方向性を提示する方法等、担保性は劣るが、実質的に大枠了解に近い対応が可能との意見もあった。
- ・また、運用レベルではなく、大枠だけを都市計画決定できるよう制度を改変し、制度としてそのような仕組みをもつべきではないかという意見もあった。

#### 第三者機関による客観的評価について

(第三者機関の行政側にとっての必要性)

- ・たとえば、事業採算性の検討など、ソフトな部分を行政側で評価するのは困難との認識のもと、第三者機関が必要であるという意見が多く出された。

(第三者機関による客観的分析を介在させる上での懸念事項)

- ・どのような人材、組織が第三者機関を担うかという点については、行政内に内部化すると行政手続きとなるので、硬直的になったり、時間がかかってしまうおそれがあるという意見や、案件がどれだけでくるかわからない、また多様なジャンルが想定されるなかで、それらを行政内で抱えるのは困難との意見が出された。また、NPOが成熟し、専門性をもち、第三者機関となることに期待しているとの意見も出された。

## **事前協議におけるワンストップショップについて**

(実態)

- ・ワンストップショップの必要性を認識した上で、極力ワンストップショップとなるよう努めているとの意見が多かった。

(協議窓口を一本化するにあたり、懸念される事項)

- ・現在のスタッフ・体制からすると、全ての案件についてワンストップショップで対応するのは困難であるとの意見や、さらには、ワンストップが可能となるようスタッフを充実させることも組織的に余裕がないので難しいとの意見があった。

## **周辺地域も含めたランドデザインについて**

(上位計画と整合しない場合でも、将来像レベルの内容について提案者と対等な形で議論すべきと考えられるがいかがか。)

- ・上位計画に整合しないから門前払いすることはないとの意見が多かったが、マスタープランは、大まかな方向性を示すものであるため、これと整合しないような内容はあまりないのではないかと、またそれに反するようなものは受け入れ難いという意見もあった。
- ・また、都市計画マスタープランで区分している地域を範囲にランドデザインを描いてほしい、開発者と地域住民、地権者が協力して地区レベルのランドデザインを描くことが望ましいなど、前向きな意見も出された。

ヒアリング項目		東京都（開発企画課）	東京都（土地利用計画課）	千代田区	中央区	港区	新宿区	品川区	横浜市	
「都市再生特別地区の活用手法について」の提案内容について	大枠了解方式について	大枠了解方式を導入するにあたっての懸念事項	了解内容を協定で担保するのは難しい。協議の際に打合せ議事録をとり、双方でその内容を確認しておくレベルが現実的。熟度を高めながら活用するという意味で、大枠だけを都市計画決定できる「ゆるやかな都市再生特別地区」みたいなものの必要性は感じている。	大枠了解をした内容が、第三者の土地の売買にからむと、行政側の責任問題となるので了解は難しい。再開発等促進区の方針を先にかけて概ねの計画容積率を設定し、さらに、都市再生貢献により計画容積率を再考し、特区を重ねて指定するという方法が現実的ではないか。	単体開発ではなく、広い範囲で大枠を決めることは考えられる。大丸有と同様な形で大枠を決めておいて、その範囲内であれば自由に計画ができるような形とすることが望ましい。ただ、その大枠を地域にいかんにか説明し、理解を得るかは難題である。	法制度の中で仕組みをつくらないと難しい。運用レベルで行政が了解するのは不可能。再開発型の場合、絵姿がないと地権者を納得させられない。区主導で進めている開発案件では、勉強会の段階から大枠となる容積率や絵姿を明示している。	水面下ではなく公に了解してしまうと、情報公開の対象となり透明性は高まるが、早い段階で住民との問題が生じるなどかえって時間がかかるのではないか。この方式を具体化するためには、要綱等で予め明確に位置づける必要がある。	協定とまではいかないが、一定の段階で、審査組織での検討により、行政としての方向性の了解を示したいと考えている。	議会を通さずに、行政だけの判断で了解して協定を結ぶのは困難。明電舎の事例では、事前に関係課の調整会議を設け、懸念事項の洗い出しを行い、それを解消してから提案してもらった。この調整会議での了承が大枠了解に近い意味をもっていた。	都計審や議会など掘り所がない中で行政は了解できない。行政が大枠了解をしておいて、都計審で否決された場合、行政の責任が問われ、訴訟になりかねない。誰が責任を持つのか、現場担当が整理しきれものではない。
	第三者機関について	第三者機関の行政側の必要性	現審査体制は都市計画部局だけで構成されているが、都市計画の枠を超えたソフトの内容は、このメンバーだけでは評価できない。そういった意味でぜひ必要と思う。	民間側に説明責任を求めているので、民間側が説明の際の必要に応じた第三者の分析結果を使うのは考えられる。	必要性を感じる。そういう機関がなければいけないと思う。ただ、現状では第三者機関として信頼できる組織は存在しない。	日本の風土からすると、なじまないのではないかと。第三者機関が正しいといったところで、地元は納得しない。もっと別の信頼関係で成り立っている。	行政側でソフトを評価するのは難しいので、専門機関が評価するというのは流れとしてはあると思う。	あればよいと思うが、どのような組織がそれを担うのかイメージがわからない。	例えば、事業者が行う事業採算性の検討結果が正しいかどうかは、行政側では判断しきれないのが実状である。行政側が妥当として受け入れておいて、その後事業が頓挫してしまうと困ってしまうので、このような組織は必要と思う。	行政が諮問する形だと時間がかかってしまうので内部にはつくりたくない。民間側でやってもらえるのであれば、あってもいいと思う。
		第三者機関による客観的分析を介在させる上での懸念事項	都計審の専門部会だと行政手続きになるので硬直的になる恐れがある。また多様なジャンルがあるので、それら全てを行政内で抱えられない。	第三者機関が民間側のお手盛りとなる可能性がある。また中立性の保たれる組織がないとそれを判断材料とするのは難しい面がある。	個人的にはNPOが成熟し、専門性を持つことに期待している。第三者機関をどのようにして認定するかは難題である。	第三者が分析した結果が正しいかどうかを結局行政側がチェックすることになる。ただ、行政側ではそれを判断するのは困難である。	案件がどれだけでかわからない中で、都計審の専門部会を設置するのは困難である。	信託性のある組織づくりが必要である。		
	ワンストップショップについて	実態	相談にくる熟度がまちまちのため、ケースバイケースで対応している。行政内のたらい回しは避けたいと考えている。	大きなプロジェクトについては、ワンストップで行われている。ただすべての開発がワンストップにはなっていない。	案件毎に担当を配置している。ただ、案件として取上げられるまでが長く、その間はワンストップにはなっていない。	ワンストップショップを実践している。都市計画課がプロジェクトの推進役となって庁内の調整にあたっている。	これまで開発プロジェクトには進行管理型で対応している。	上記審査会の下にWGを設置している。この場で一括調整を行う予定である。	大崎駅周辺は歴史が長いこともあり、対応が地区毎に異なっているが、基本的には庁内調整は都市開発課が行っている。	極力進行管理型になるよう努めている。必要に応じ、関連部署に窓口担当者が一緒に回ることも行っている。
		協議窓口を一本化するにあたり、懸念される事項	スタッフの充実は組織的に余裕がないので難しい。	ワンストップは必要と思う。今のところ案件が少ないので、対応可能だが、これが増えていくと対応困難になる。	行政職員が調整するのは、しがらみがいろいろあり難しい。第三者が調整できるような仕組みがあるとよい。	-	-	全ケースをワンストップで行うことは事業者にとって望ましいことと思うが、現在のスタッフ、体制からすると困難。	-	
	周辺地域も含めたランドデザインについて	上位計画と整合しない場合でも、将来像レベルの内容について提案者と対等な形で議論すべきと考えられるかが	マスタープランに整合していないから門前払いすることはない。都の上位計画は大まかな内容であるため、むしろ区との関係が重要になる。区との関係が重要になる。区との考え方に沿っていれば、都としては柔軟に対応していこうと考えている。	都の上位計画の内容は、大まかな方向性を示すものが多く、これと整合しないような内容はあまりないと思う。仮に整合しない内容があった場合、先に上位計画について協議を行ってもらう必要がある。	もっと詳細な都市マスをつくりようとしていた。ところが調整の過程で現在のよう大まかな表現になってしまった。都市マスで区分している地域を範囲にランドデザインを描いてもらえば、ぜひ議論をしたい。	中央区では、民間の意見をむしろ吸収しながら開発を進めている。よりよいまちづくりになるランドデザインであれば、そちらを選ぶ。	今のタイミングであればMPの次期改定に反映することも検討する。MPは、大まかな方向性を示すものであり、それに反するようなものは受け入れ難いという面もある。住民がどう思うかにかかっている。	新宿区の都市マスは策定からかなりの年月がたっているため、整合しないからといって門前払いはしない。ただ、大きな方向性は変化していないので、周辺との折り合いの中で、妥当性を議論していくことになる。	急激な変化で、地域の実状とあわない計画となっていれば、その変化には対応していきたい。現在、大崎駅周辺地域では、ランドデザインを策定中であり、提案に先行して提案予定者と対等な形で将来像レベルの議論をしている。	都市マスを全市、区、地区の3段階に分けている。開発者と地域住民・地権者が協力したり、NPOや民間が中心になって地区プランをつくるのが望ましい姿であり、ぜひランドデザインを策定した上で、その延長でプランと整合のとれた提案をしてもらいたい。
		その他	行政側が棚上げして動きが止まってしまうのは避けたい。そのため、打合せ時に必ず宿題を出して、次の打合せを決めるようにしている。	マスタープランは、個人的には、あまり描き込まずに、個別対応で創意工夫の余地がある方が、今の時代には合うのではないかと考えている。	既定のランドデザインは、次の動きを創るために、現在動きがある所を整理したものである。（空白部分が次の動きを創るべき箇所）	民間からの提案を受け待ちの姿勢ではなく、開発動向に常にアンテナをたてて、区主導でまちづくりを育てていく姿勢で臨んでいる。	-	基盤整備済み地区もあるので、開発地の外でまちづくりに貢献するような内容も評価の対象とするよう間口を広げて考えている。	大崎駅周辺地域では、建築デザインのガイドラインを策定したいと考えている。	都市再生特別地区について、事後のオペレーション方法も含めた提案があるとよい。またできあがり後の事後評価も個人的には必要と思う。