

午後 1 時 3 0 分開会

【事務局（谷都市計画課長）】 定刻となりましたので、ただ今から第 2 4 9 回東京都都市計画審議会を開催させていただきます。

委員の出席状況につきましては、委員の 2 分の 1 以上という定足数を満たしておりますことを御報告いたします。

委員の皆様には、ペーパーレス会議システムを活用し、都計審資料をタブレットで御覧いただいております。御説明の際には、事務局が操作する画面を同期して表示させていただきますが、御自身で画面操作をされたい場合には、画面右上の非同期をタップしますと同期が解除されます。

そのほか、タブレット端末の操作方法につきましては、机上に簡単なマニュアルを御用意しておりますが、御不明な点がございましたら、お近くの事務局担当者までお声掛けください。

それでは、本日の資料でございます。第 2 4 9 回東京都都市計画審議会資料一覧を御覧ください。

まず、資料 1、「議案一覧表」でございます。

次に、資料 2、「議案・資料」

次に、資料 3、「議案・資料 別冊 委員の異動報告・委員名簿・幹事名簿」

次に、資料 4、「議案・資料 別冊 意見書の要旨」

次に、資料 5、「資料〔別冊〕 都市計画（素案）丸の内仲通り南周辺地区」

最後に、資料 6、「都市づくりのグランドデザイン（平成 2 9 年 9 月）概要」

本日の資料は以上でございます。

続きまして、本日の日程についてでございます。

「議案一覧表」を御覧ください。

議事日程は、日程第 1 から日程第 5 まで、議題は合計 8 件ございまして、全て議決案件でございます。

そのほか、審議終了後に、都市づくりのグランドデザインについて報告がございます。

それでは、原田会長、よろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 委員の皆様方には、本日、御多忙のところ御出席をいただきまして誠にありがとうございます。

はじめに、本日の審議会は、審議会運営規則に基づきまして、会議を公開で行いますので、傍聴者及び報道関係の方々に御入室をいただくことになっております。御了承をお願いいたします。

傍聴者の皆様方には、お手元に配付しております「傍聴に当たっての注意事項」を厳守されるようお願いを申し上げます。

次に、委員の異動について御報告を申し上げます。

「委員の異動報告・委員名簿・幹事名簿」を御覧ください。

委員の異動を記載してございます。新しく委員になられた方を御紹介申し上げます。

日の出町議会議長、平野隆史委員でございます。

なお、委員の議席につきましては、委員名簿の議席番号のとおりと定めていますので御了承をお願いします。

それでは、これより審議に入りますけれども、限られた時間でございますので、効率的な審議に御協力をいただくようお願いを申し上げます。

【原田（保）会長】 それでは、議事日程に入らせていただきます。

日程第１といたしまして、議第７６９１号を議題といたします。それでは、説明をお願いします。

【栗原担当部長】 それでは、日程第１、議第７６９１号、東京都市計画都市再生特別地区丸の内仲通り南周辺地区について御説明させていただきます。

まず、都市再生特別地区の変更についてです。

今回の変更は、国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略特別区域会議から東京都の都市計画審議会に付議されたもので、事業主体は三菱地所株式会社、東宝株式会社、公益財団法人出光美術館及びちよだ基盤開発合同会社でございます。

航空写真を御覧ください。

本地区はＪＲ有楽町駅西側エリアのＡからＤの計４街区となっており、皇居外苑に隣接した約５．７ヘクタールの区域でございます。建築計画があるＡ街区につきましては、約１．４ヘクタールの区域となっております。また、本地区は、都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域である東京都心・臨海地域内に位置しております。

本計画は、有楽町エリアの発展を支える都市基盤の強化、国際競争力強化、新たな出逢い・交流・発信の拠点の実現に寄与する文化芸術拠点の形成、防災対応力強化と環境負荷

低減に取り組むもので、当該緊急整備地域の地域整備方針に沿うものであり、かつ、都市再生の効果が高いものとなっております。

具体的な都市再生への貢献内容につきましては、主なものといたしまして、複数街区共同での東西地下通路整備とＪＲ有楽町駅との接続による混雑緩和・まちの動線改善、まちの象徴となる駅まち空間の創出、魅力ある歩行者ネットワークの強化、都心の魅力を発信する低層屋上テラスの整備を行います。

また、文化芸術拠点の形成に向けて交流を促進するとともに、観劇の裾野を広げる劇場と、東洋・日本古美術の魅力や独自性を発信し、アフターＭＩＣＥの活用も見据えた美術館の整備・機能強化を行うものでございます。

参考図２を御覧ください。

本計画では、２０１７年に国土交通省が示した技術的助言に沿って、東西地下通路の整備とＪＲ有楽町駅との接続を複数街区が共同で実施するものです。

国の技術的助言では、公共公益施設の整備等を複数の開発プロジェクトを通じ共同して実現することで、個々の敷地で広場を整備するよりも質の高い公共公益施設を整備することが可能となるなど、都市再生への効果的な貢献を実現していくことが有効であるとしております。

また、共同で整備される公共公益施設の整備時期と個々の開発プロジェクトの実施時期に時間差が想定されるため、都市計画を二段階に分け、それぞれ必要な決定又は変更を行うことが考えられるとしております。

本計画では、共同で整備される公共公益施設である東西地下通路とＪＲ有楽町駅との接続の実施範囲及びＡからＤ街区における複数の開発プロジェクトを含む区域などを都市計画に位置付ける第一段階と、具体的な建築計画があるＡ街区における建築物の容積率の最高限度などを定める第二段階を同時に決定しようとするものでございます。

計画書を御覧ください。

都市再生特別地区の都市計画変更の内容について御説明いたします。

建築計画のあるＡ街区の容積率の最高限度につきましては、本計画の都市再生への貢献内容を適正に評価した上で１，５００パーセントとし、一部を都市の魅力創造に資する施設の用途とします。そのほか、ＢからＤ街区につきましては、建築計画は今後の検討となるため、容積率の最高限度は、現在の指定容積率と同じ１，３００パーセントとしております。

計画図2を御覧ください。

A街区における建築物の高さの最高限度につきましては、高層部は145メートル、低層部Aは40メートル、低層部Bは32メートルといたします。

参考図3を御覧ください。A街区の完成イメージ図でございます。

なお、本案件につきまして、令和7年2月19日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出はございませんでした。

参考といたしまして、国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略特別区域会議から千代田区都市計画審議会へ別途付議されております都市計画について御説明いたします。

大手町・丸の内・有楽町地区地区計画の変更についてでございます。

地区計画の参考図2を御覧ください。

地区施設といたしまして、街区内における地上と地下を結ぶ縦動線空間を含んだ公共的屋内空間として、赤枠で示した4号、青枠の5号、東西をつなぐ地下通路として水色の枠の歩行者通路21号、皇居外苑や日比谷公園等、都心の大規模な緑を一望できる空間として緑の枠の広場11号を定めます。

加えまして、大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドラインに記載されている各街区内の歩行者ネットワークをそれぞれの建築物の中で実現することで、JR有楽町駅及び周辺のまちの東西をつなぐシームレスな歩行者ネットワークを形成し、将来的には上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生する東京高速道路（KK線）へのアクセスや都心部・臨海地域地下鉄との乗り換えの利便性向上にも寄与するものといたします。

こちらの案件につきましては、5月13日開催の千代田区都市計画審議会において了承され、内閣府地方創生推進事務局長宛に答申文が送付されております。

日程第1の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 それでは、日程第1につきまして、御質問、御意見等ありましたらよろしく申し上げます。

原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 丸の内仲通り南周辺地区都市再生特区について質問します。

同地区は皇居に面した超高層ビル開発です。1960年代まで皇居周辺の美観を守るため、建築物の高さは、いわゆる百尺基準、30メートル以下に抑えられてきましたが、1965年に超高層ビルの建設構想が浮上し、議論が巻き起こりました。10年の歳月を経て、99.7メートルの東京海上日動ビルが建設され、以降、100メートル級のビルが

立ち並ぶようになりました。そして、１９９０年代には、行政が主導する形で、皇居周辺の建築物を１５０メートル以下とする。つまり、１５０メートルまで建てても構わないとする事実上の緩和方針が示され、今は東京駅に近付くにつれ、２００メートル級のビルが建つようになりました。

今回の計画も１４５メートルと、皇居周辺目一杯の超高層建築となっています。本計画策定に伴って、都市再生特区が敷かれたＢ、Ｃ、Ｄ街区は、今後、更なる超高層建築がほぼ確実と言えるのではないのでしょうか。

そこでお聞きしますが、本計画は、容積率が１，３００パーセントから１，５００パーセントへと２００パーセント緩和されていますが、その緩和の主な理由を示してください。

【原田（保）会長】 はい、どうぞ。

【栗原担当部長】 本計画では、有楽町エリアの発展を支える都市基盤の強化や、防災対応能力強化と環境負荷低減等を総合的に評価し、１，５００パーセントとしております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 もともと容積率１，３００パーセントという大幅に緩和された土地をですね、更に２００パーセント緩和する計画なわけです。その理由は何なのかと聞いたら、都市基盤の強化が一番。地下通路をつくるだけなんです。１，３００パーセントの容積率で十分なんじゃないかと。わざわざこの地下通路をつくるということをもって、さらに大きなものを建てさせてあげることがなぜ必要なのかと。１，３００パーセントでも多すぎないないわけです。

防災対策が施されているのが公共貢献とされておりますが、答弁にもありましたが、わざわざ都心にですね、昼間人口を集中させる計画になっているんですよね。むしろ、リスクを高めている計画なわけです。

大手町というのは、今の段階でも災害時の帰宅困難者の逃がし方が大変な問題となっているわけで、群衆事故だって不安視される状態なんだと。そんなリスクを高めておきながら、一時滞在施設をつくるんで防災対策の強化になるなんて笑い話にもならないわけですよ。

さらには、環境負荷低減になるなんて、よく言えたもんだなと。現在の二酸化炭素排出量はですね、年間約８，７００トンですが、この計画で９，５００トンに増えるわけだし

よう。増える分を、もっと増えるところを減らしたんだっていうんで、環境負荷低減だなんてとんでもないまやかじゃないかと。

お聞きしますが、公共貢献として環境負荷低減が示されていますが、実際には現状より高い温暖化ガスを排出する計画となっているのに、なぜ環境負荷を低減したと言えるんですか。

【原田（保）会長】 栗原部長

【栗原担当部長】 本計画では、高効率の設備機器や地域冷暖房の導入等による最高水準の環境性能の確保や、再エネ由来電気の使用によりまして、環境負荷低減を図ることとしております。

また、運用開始後は、提案にあたって協議した取り組みの履行状況について、毎年、報告書の提出を求め、再生可能エネルギーの調達状況を確認してまいります。

【原田（あ）委員】 はい。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 語るに落ちるというのはこういうことを言うんでしょう。今の答弁にあったように、最新かつ様々な環境負荷低減の技術が導入されるわけですよ。これで容積を上げなかったら、今より環境負荷を低減できたかもしれません。けれども、実際には様々な技術を導入して、それを公共貢献として容積を増やしちゃいますから、そのことによってCO₂が上がってしまったと。不合理にもほどがあるわけですよ。環境負荷低減頑張ったから容積を増やしてあげましょうって言ったら、そうしたら、前の建物よりも大幅にCO₂が引き上がってしまったと。どういう計画ですか。

運用開始後、履行状況を、毎年、報告書の提出により確認するって言いますが、確認したことが何になるんですか、一体。

ただですね、気になるところがあります。今回は都市再生特区が適用されて行われる再開発なんですけど、むしろですね、都市再生特区制度なら、もっと大幅に容積率を緩和できたと思いますが、大幅な緩和ができなかった理由は何か。200パーセントぐらいの緩和で留まったのはなぜなのかを教えてください。

【原田（保）会長】 栗原部長

【栗原担当部長】 本計画におきましては、有楽町エリアの発展を支える都市基盤の強化や防災対応力強化と環境負荷低減等を総合的に勘案いたしまして、1,500パーセントとしておるものでございます。

【原田（あ）委員】 はい。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 総合的に判断したという答弁でしたけれども、なぜ、もっと緩和しなかったのかという明確な答弁はありませんでした。もちろん、もっと緩和してほしいわけではなくてですね、大手町といえば、トーチタワーの計画などは1,860パーセントまで緩和されるわけですよね。今回、1,500パーセントと。それがなぜ200パーセント、1,500パーセントに留めたのか。それはですね、恐らく、やっぱりこの皇居周辺の150メートルの制限があったからだと思うんですよね。これ以上容積を増やしてもらったとて、これ以上の建物は建てられなかったということではないかなと。

そこで気になるのが、本計画で初めて現れた共同貢献という仕組みです。一つの再開発だけでなく、周辺開発をセットで捉えて貢献度を評価すると。逆に見れば、公共貢献の評価項目を増やしてあげて、容積率緩和のうまみを複数の開発で分かち合う制度とも言えるんじゃないかなと。

そこで、まずお聞きしますが、本計画A街区において、今回、200パーセントの容積緩和が行われることによってもたらされる延床面積はおよそ何平方メートルとなるのか。

【原田（保）会長】 栗原部長

【栗原担当部長】 A街区の敷地面積は約9,900平方メートルであり、容積率は200パーセントであることから、延床面積につきましては約1万9,800平方メートルに相当いたします。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 約2万平米だとのことですね。2ヘクタールですよ。十分すごい緩和なわけです。

そこで、お聞きします。本計画は、国交省より平成29年、2017年に示された共同貢献という規制緩和の手法が初適用となっています。同制度では、緩和規模を事前に示すこととなっていますが、この都市再生特区全体における共同貢献手法の緩和規模はどのように示されていますか。

【原田（保）会長】 栗原部長

【栗原担当部長】 本計画では、A、B、C、D街区の共同貢献といたしまして、JR有楽町駅を横断する東西地下通路を整備するとともに、JR有楽町駅との接続を図ることとしております。この貢献による緩和の規模は、4街区全体の延べ面積で約7万9,200平方メートルと示されています。

0平方メートルとしております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 7万9,200平方メートル。共同貢献という名のもとに、今回のA街区から、まだ計画のパーツさえ見えてこない、B、C、D街区全体で8万平米の床が新たに作られるというわけなんですね。そのうち、本計画A街区の200パーセントの緩和によって生み出される延床面積は、先ほど約2万平米だと答弁がありました。ちょうどですね、今回の共同貢献によってもたらされる8万平米、これをですね、A、B、C、D、四つの街区で割った数値がちょうど今回規制緩和される約2万平米ということですね。共同貢献という新たな容積率緩和の手法が導入され、計画未定の事業にも容積緩和が約束されているというんですね。本計画における行政からの補助金はいくらを想定しているのか。計画全体ではいくらになるのかを教えてください。

【原田（保）会長】 栗原部長

【栗原担当部長】 本計画及び全体計画の補助金につきましては、提案事業者からは未定であると聞いております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 都市計画決定しようと。共同貢献、初適用だよと。そういう段階にあって、まだこの状態と。

都市再開発というのは多額の補助金を必要とします。大きなプロジェクトになればなるほど、税金投入の額は比例して増えているのが実態です。そんな税金の額がいくらになるのか決まってないけど、建築規模だけは大きくすることが決まっていると。何ですか、共同貢献って。超高層ビルの開発は、補助金や温暖化ガスの排出による環境負荷など、全都民が負担を負うことになるもので、B、C、D街区の計画の全貌が分からないうちから、規制緩和の数量だけ決まる手法というのは、都民からすれば納得がいけないものかと考えるのがいかがか。お聞きしたいと思いますけれども。

言っておきますが、超高層ビルの開発というのはただじゃないわけでしょう。今年度の東京都、小池都知事が示した気候変動対策費は3,000億円ですよ。一方で3,000億円の税金を投入して、何とかして気候変動対策をやらなきゃいけないと言っている時に、都心では相も変わらず、いとも簡単に、そして、共同貢献なんて新たな手法まで導入して、規制の緩和をどんどんと進めてあげると。都民からすれば納得がいけないと考えますが、いかがですか。

【原田（保）会長】 栗原部長

【栗原担当部長】 共同貢献によりまして、複数の開発プロジェクトを通じ、個々の敷地で整備するよりも質の高い公共施設を整備することや、その効果が広く及ぶ公共施設を、個々の敷地を超えて効率的に整備することが可能となります。

国の技術的助言によれば、開発プロジェクトの事業化を円滑にするため、延べ面積の総量を事前に示した上で、個々の敷地ごとに延べ面積を容積率に換算し、都市計画の容積率として定めることで法的効果が生じるものとされており、引き続き適切に対応してまいります。

なお、都市再生特別地区につきましては、使用する電気を原則１００パーセント再生可能エネルギー由来とするとともに、その調達方法などを、実現に向けた取組も含め、都市計画提案に反映するよう事業者へ求めており、運用開始後は、提案にあたって協議した取り組みの履行条件について、毎年、報告書の提出を求め、再生可能エネルギーの調達を確認してまいります。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 今の答弁に一つ言葉がありましたよね。事業を円滑化するために、事前に容積率の緩和を示してあげるんだと。全然、環境のことだったり、税金のことだったりなんていうのは決まってもいませんしね。この後、どんだけのかい建物が建つのかも。でも、建てられるよってということだけは事前に示してあげると。事業を円滑化するために。誰の側に立ってまちづくりを進めているのか。

１００パーセント再エネにしていると言っていますが、さっきのいくつか前の答弁にもあったようにですね、確認するだけですよね。何の義務も生じてない。罰則もない。私たちは数千億円の規模で税金を払って、また増えていく温暖化ガスを何とかするために税金を投入していくと。持続不可能でしょう。

共同貢献の詳しい説明を聞いたかったのではなくて、私はですね、環境負荷も、もっとのしかかるかもしれないし、補助金も大量に食い散らかすかもしれないし、防災上のリスクばかり高める計画なのに、大規模な容積率の緩和だけは決まっているという話に、都民は納得しないでしょうということを指摘したわけです。

せめて大手町がですね、こんなにいいまちになる、くらいにですね、対抗して答弁してくれればいいものを、将来像を見せることもできない。そういうことで、制度の説明に終わってしまうわけです。答弁は。

皇居の前に超高層ビルを建てるという問題の大議論がですね、当初、環境保全やランドスケープの専門家らとともに、保守の政治家からこそ上がってきたんでしょう。この体たらくは何なのかと。どこかで、どこかで歯止めをかけない限り、大変なしっぺ返しが都民にもたらされる。その日は近いと言って過言ではありません。

このような計画を承認するわけにはいかないし、新たな容積緩和の手法が定められるということも、適用されるということも認められないということを指摘して、不承認とします。

【原田（保）会長】 他にございませんでしょうか。

それでは、他にないようでしたら、日程第１の案件について採決に入らせていただきます。

議題７６９１号、都市再生特別地区丸の内仲通り南周辺地区の案件について、賛成の方は挙手をお願いします。

〔 賛成者挙手 〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案通り決定をいたしました。

【原田（保）会長】 続きまして、日程第２、議第７６９２号及び議題７６９３号を一括して議題といたします。

説明をお願いします。

【飯泉幹事】 議長

【原田（保）会長】 飯泉幹事

【飯泉幹事】 日程第２、議第７６９２号、千代田区平河町二丁目地内における用途地域の変更について御説明いたします。

画面上の航空写真を御覧ください。

用途地域の変更箇所は、赤枠で示しております東京メトロ永田町駅及び赤坂見附駅に近接する補助５５号線の沿道、面積約０．０３ヘクタールの区域でございます。

次に、都市計画道路の計画図を御覧ください。

都は、特別区及び２６市２町とともに、平成２８年３月に東京における都市計画道路の整備方針を策定し、幹線街路の未着手区間を対象に１５の検証項目を設け、必要性を確認いたしました。

その結果、補助５５号線のうち、放射４号線から平河町二丁目までの約８０メートルの区間は、いずれの項目にも該当しなかったことから、見直し候補路線に位置付けました。

この整備方針に基づき、本区間の検討主体である千代田区は、現在の道路の利用実態や将来交通量の分析を踏まえまして、黄色で示している区間を廃止することといたしました。

今回の用途地域の変更は、千代田区が行う補助５５号線の廃止に伴い、補助５５号線と放射４号線が交差する隅切り部分について、用途地域の変更を行うものでございます。

次に、用途地域の計画図を御覧ください。

右下の表のとおり用途地域を変更いたします。

変更の内容は、赤枠で示しております①の区域について、商業地域、建蔽率８０パーセント、容積率７００パーセントであったものを、第二種住居地域、建蔽率６０パーセント、容積率４００パーセントに変更いたします。

なお、本案件について、本年２月１９日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はありませんでした。

議第７６９２号の説明は以上でございます。

続きまして、議第７６９３号、足立区柳原二丁目地内における用途地域の変更について御説明いたします。

画面上の航空写真を御覧ください。

用途地域の変更箇所は、赤枠で示しております範囲でございまして、ＪＲ北千住駅及び東武伊勢崎線牛田駅に近接する、面積約０．０１ヘクタールの区域でございます。

足立区の都市計画マスタープランでは、木造住宅密集地域の整備として、防災生活道路の拡幅、公園・広場の整備などによりまして、市街地の不燃化を促進することとしております。

今回、足立区における防災街区整備地区計画の決定に合わせまして、用途地域の変更を行うものでございます。

ここで参考といたしまして、足立区が決定いたします地区計画について御説明いたします。

地区計画の計画図１を御覧ください。

地区計画の区域は、黒色の二点鎖線で囲われました約２８．４ヘクタールの区域でございます。

区域全体において、建築物の防災上の制限などを定めるとともに、オレンジ色で示した区域において、延焼遮断効果を高めるため、防災生活道路を特定地区防災施設に位置付けまして、沿道建築物の間口率の最低限度や高さの最低限度などを定めます。

次に、用途地域の計画図を御覧ください。

ただ今御説明いたしました、地区計画の決定に併せまして、右上の表のとおり用途地域を変更いたします。

赤色で示しております区域について、現況道路境界から20メートルの用途地域の境を拡幅後の道路境界から20メートルとし、準工業地域であったものを近隣商業地域に変更いたします。

また、準工業地域から近隣商業地域に変更する区域について、足立区が特別工業地区の廃止を行う予定でございます。

なお、本案件について、2月19日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はありませんでした。

日程第2の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 それでは、本件につきまして、御質問、御意見等ございましたらよろしくお願いいたします。

【原田（あ）委員】 はい。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 平河町二丁目地内の都市計画用途地域の変更について意見を述べます。

本計画地周辺は、古い建築物が並ぶ地域です。今回の変更箇所該当するビルは3棟ありますが、補助55号線の西側に隣接する日本海運会館は築52年、西側の角のビルは、個人所有で築50年となっており、今後、建て替えの可能性が考えられます。

昨今、都のまちづくりにおいては、再開発がもくろまれないとも限らない地域とも言えます。ただし、東側の角から2軒目は区営住宅になりますが、築5年であり、建て替えの可能性は低いと言えると思います。

そこで、変更区域に隣接する何らかの開発があるのか所管にお聞きしましたが、現在のところそのような話はないし、何らかの相談も受けていないことを確認しました。

第四次事業化計画の見直し路線に指定されていた点も含め、何らかの再開発計画に伴って、事前に都市計画道路を外す行為である可能性は低いと考え、承認とします。

【原田（あ）委員】 はい。

【原田（保）会長】 どうぞ、原田委員

【原田（あ）委員】 続いて、足立区柳原二丁目地内について意見を述べます。

本計画については、地区防災施設道路の整備について、住民との合意形成が図られていません。いくつもの商店が破壊されるなど、一定の反発もあり、防災上の向上と道路づくりがどのように効果をもたらすのか、道路整備のデメリットとの比較が納得を得ていないこと、他の防災施策が施されているのかなど、住民の理解が進んでいない中、現時点では承認することはできません。よって、不承認とします。

【原田（保）会長】 他にございませんでしょうか。

それでは、ないようですので、日程第2につきまして採決に入らせていただきます。

まず、議題7692号、千代田区平河町二丁目地内の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【原田（保）会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次に、議題7693号、足立区柳原二丁目地内の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

【原田（保）会長】 続いて、日程第3、議題7694号から議題7696号までを一括して議題といたします。

説明をお願いします。

【長尾幹事】 議長

【原田（保）会長】 長尾幹事

【長尾幹事】 それでは、私からは、日程第3、議第7694号、東京都市計画道路都市高速道路第1号線の変更について説明いたします。

はじめに、画面上の位置図を御覧ください。

都市高速道路第1号線は、神奈川県境の大田区羽田三丁目を起点とし、大田区等を経由

して台東区北上野一丁目に至る、延長約2.2キロメートルの路線でございます。

今回の変更区間は、当該路線のうち、画面上青色で示しております、大田区東糀谷六丁目から昭和島一丁目までの延長約1.6キロメートルの区間でございます。

当該区間のうち、羽田トンネルは開通から60年以上経過し、経年劣化が進行するとともに、漏水などにより構造物に多数の損傷が発生している状況でございます。

今後も構造物の長期的な安全性を確保し、都市高速道路の機能を維持していくためには、計画的な老朽化対策が不可欠となっております。

また、当該区間は、1日約9万台もの自動車を利用し、特に都心方面に向かう上り線では交通が集中するため渋滞が発生しており、交通の円滑化に向けた対策が必要でございます。

次に、都市計画の内容について御説明いたします。

画面上の参考図を御覧ください。

上の図は今回の変更区間の平面図、下の図は今回の変更区間の断面イメージであり、左側が変更前、右側が変更後になります。

断面イメージに示しますとおり、本計画では、羽田トンネルの老朽化対策を行うとともに、既存の羽田トンネルバイパス路を活用し、上り線を高架3車線として整備することなどにより交通の円滑化を図ります。

次に、画面上の計画図を御覧ください。

赤色で示している箇所は、今回の都市計画変更により、都市計画区域が追加となる範囲となります。また、黄色で示している箇所は、今回の都市計画変更により、都市計画区域が廃止となる範囲でございます。

今回の都市計画変更は、上り線を高架3車線として整備することから、一部区域の変更及び一部車線の数を変更するものでございます。

事業者につきましては、首都高速道路株式会社を予定しており、令和20年度の完成を目指しております。

次に、意見書について御説明させていただきます。

画面上の「意見書の要旨」を御覧ください。

本案件につきまして、令和7年2月19日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、1名から1通の意見書の提出がございました。

主な意見といたしましては、画面上赤線でお示しております「3車線になると、現状

でも遊歩道上のところもあるのに、既存の構造より最大で陸側へ2.6メートル出っ張るとのこと、工事中、工事完了後の環境悪化が心配」との意見、また、「海底をこれまでより深く掘り下げ、3車線のために、これまでより地上の高さも高く、重量も大幅に重くなる構造物だと想定しており、大森南五丁目、四丁目、大森東五丁目地区への地盤の影響が心配」との御意見があります。

これらの意見に対する東京都の見解といたしましては、「騒音、振動、排ガスに関する周辺環境への影響については、事業者において、工事にあたり、低騒音、低振動、排出ガス対策型の建設機械を使用するなど、地域への影響を最小限に抑えるよう努めていく。また、地盤に関する周辺環境への影響については、事業者において、周辺地盤に影響を与えないよう慎重に設計や施工方法等を検討していく。具体的な施工方法については、工事説明会等で説明させていただく」としております。

また、本都市計画案に対し関係機関等へ協議・意見照会を行った結果、いずれも異議のない旨、回答をいただいております。

議第7694号の説明は以上でございます。

続きまして、議第7695号、先ほどの案件と同じ路線の東京都市計画道路都市高速道路第1号線の変更について、築地川区間の説明をさせていただきます。

はじめに、位置図を御覧ください。

都市高速道路第1号線は、先ほど御説明のとおり、延長約22キロメートルの路線でございます。

今回の変更区間は、当該路線のうち、赤色で示している中央区銀座四丁目から築地一丁目までの延長約0.3キロメートルの区間でございます。この変更区間は、都心環状線築地川区間と呼ばれる大規模更新事業区間の一部となります。

次に、都市計画変更の背景について御説明をいたします。

参考図1を御覧ください。

図面は、都心環状線築地川区間を拡大した平面図になります。

擁壁・掘割構造である築地川区間は、建設から60年以上が経過しており、経年劣化により擁壁に損傷が発生している状況でございます。また、古い基準で建設されており、現行の基準を満足していない構造となっています。このため、構造物の長期的な安全性を確保することを目的とし、現行の基準を適用した耐久性の高い擁壁への造り替えを行います。

また、築地川区間においては、画面上橙色で示している事業中の新京橋連結路や、画面上水色で示しております未着手の高速晴海線との接続が計画されております。このため、緑色で示している新京橋連結路や高速晴海線との分合流部において、交通の円滑性や安全性の確保のため、擁壁の造り替えに合わせまして、付加車線を設置する方向性としております。

さらに、画面上紫色でお示ししております万年橋から三吉橋までの区間におきましては、首都高速道路株式会社と中央区が連携して、掘割部を蓋掛けすることで、高速道路の上部空間を活用した、憩いとにぎわいの場となる緑豊かなアメニティ空間を創出していくこととしております。

次に、都市計画の内容について御説明をいたします。

参考図2を御覧ください。

上の図は今回の変更区間の平面図、下の図は今回の変更区間の断面イメージであり、左側が変更前、右側が変更後になります。

断面イメージのとおり、今回の変更区間では、築地川区間の万年橋から亀井橋付近までの区間において、擁壁の造り替えに伴い、現行基準を適用した道路構造とするとともに、分合流部における付加車線の空間確保や、道路上部空間の活用を図るための蓋掛けを行います。このため、都市計画道路の拡幅を行う必要があります。

次に、画面の計画図を御覧ください。

赤色でお示している箇所は、今回の都市計画変更によりまして、都市計画区域が追加となる範囲となります。また、黄色でお示ししている箇所は、今回の都市計画変更により、都市計画区域が廃止となる範囲でございます。

今回の都市計画変更は、都市計画道路の拡幅が必要となることから、一部区域を変更するものでございます。

事業者につきましては、首都高速道路株式会社を予定しておりまして、新京橋連結路の工事工程と合わせ、令和17年の完成を目指しております。

なお、本計画案につきまして、令和7年2月19日より2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はありませんでした。

また、本都市計画案に対し関係機関等へ協議・意見照会を行った結果、いずれも異議のない旨、回答をいただいております。

議第7695号の説明は以上でございます。

続きまして、議第7696号、武蔵野都市計画道路3・4・3号高井戸小平線の変更に
ついて御説明をいたします。

画面上の位置図を御覧ください。

本路線は、武蔵野市吉祥寺南町三丁目を起点とし、武蔵野市関前五丁目を終点とする、
延長約4.8キロメートルの路線でございます。

次に、計画図を御覧ください。

本路線のうち、武蔵野市西久保一丁目から武蔵野市西久保二丁目までの約710メー
トルの区間について、東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針に基づき、概成
道路となっている区間を対象とし、道路構造条例等により現道の幅員について地域の実情
を踏まえた評価を行ったところ、道路構造条例等の基準を満たし、歩道部と車道部を合わ
せた現道の総幅員が評価幅員以上であること等が確認できたため、現道の区域に合わせる
都市計画変更を行うことといたしました。

このため、本路線の一部幅員、一部区域等を変更するとともに、全線で車線の数2車
線に決定することといたします。

なお、本案件につきまして、令和7年2月19日から2週間、公衆の縦覧に供しました
ところ、1名から1通の意見書の提出がございました。

意見といたしましては、「計画案の線引きが所有地にかかっているので計画の変更をお
願いする」というものでございました。

これに対する都の見解といたしましては、「御意見のあった箇所の計画線につきまして
は、自動車、歩行者、自転車の安全かつ円滑な通行を確保するとともに、快適な道路空間
を形成するために必要な隅切り部であり、本線の概成道路の計画の見直しと併せて、道路
構造条例等に基づき評価を行った結果、現行計画線よりも縮小する形で都市計画の見直し
を行うこととした」としております。

また、本都市計画案に対し関係市等へ協議・意見照会を行った結果、いずれも異議のな
い旨、回答をいただいております。

日程第3の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 それでは、本件につきまして、御質問、御意見等ございましたら
よろしく申し上げます。

原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 まず、7694号、都市高速道路第1号線について意見を述べま

す。

本計画については、地元から騒音などの対策を求める声が上がっております。その点について強く対処することを要望し、意見とします。

そして、次に。

【原田（保）会長】 はい、どうぞ。

【原田（あ）委員】 次に、7695号、都市高速道路第1号線について意見を述べます。

みどりのプロムナードを整備し、連続的な緑地を増やしていくことは大事なことで、首都高の老朽化に伴う補強工事が行われることも重要です。

しかし、日本橋の地下化に連動した首都高都心環状線の整備と築地川アメニティ整備構想については問題があります。日本橋の空を取り戻すと言いながら、200メートル級の超高層ビルを日本橋周辺に乱立させ、地下化工事で3,000億円を超える多額の財政を増やすこととなります。さらには、新京橋連結路の工事などにも多額の税金を費やす一連の計画となっています。

本計画においては、耐震補強などのやむを得ない部分とともに、付加道路の整備による道路部分の拡張は、巨大開発と連動した計画として認められません。よって、不承認とします。

【原田（保）会長】 他にございませんでしょうか。

ないようでしたら、日程第3につきまして採決に入らせていただきます。

まず、議第7694号、東京都市計画道路都市高速道路第1号線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【原田（保）会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次に、議第7695号、東京都市計画道路都市高速道路第1号線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次に、議第7696号、武蔵野都市計画道路3・4・3高井戸小平線の案件について、

賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【原田（保）会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

【原田（保）会長】 続いて、日程第４、議第７６９７号を議題といたします。

説明をお願いします。

【飯泉幹事】 議長

【原田（保）会長】 飯泉幹事

【飯泉幹事】 日程第４、議第７６９７号、千住大川端地区地区計画の変更について御説明いたします。

画面上の航空写真を御覧ください。

本地区は、赤枠で示しております範囲で、牛田駅及び京成関屋駅の南西に位置いたします、面積約８．５ヘクタールの区域でございまして、平成６年に当初の地区計画を決定し、地区内の西側では、都営住宅や民間のマンションが整備されております。

本地区は、足立区が策定いたしました千住大川端地区地区まちづくり計画におきまして、防災性が高く、緑豊かな隅田川の水辺の魅力を生かしたまちづくりを行うこととし、土地の高度利用を図りながら、道路やスーパー堤防、避難所の整備と併せ、定住性を高める良質な住環境の整備など、適切な土地利用転換を誘導することとしております。

次に、計画図１を御覧ください。

今回、赤枠で示しておりますＢの１からＢの３地区、Ｃの１及びＣの２地区において、区のまちづくり計画に基づき、土地利用転換の動きが具体化したことから、地区計画に地区整備計画の追加などを行います。

次に、計画図２を御覧ください。

地区内外の交通を円滑に処理する、赤枠で示す地区幹線道路２号や、スーパー堤防と一体となって開放的な空間を創出し、災害時には避難場所として機能する広場３号などを主要な公共施設として位置付けます。

また、周辺交通の状況等を踏まえまして、緑枠で示しております地区幹線道路１号を一部廃止し、地区計画の区域を変更いたします。

このほか、地区幹線道路やオープンスペース等の整備を踏まえ、Ｂ地区及びＣ地区の建

建築物の容積率の最高限度を３００パーセント及び４００パーセントとして定めるとともに、高さの最高限度や壁面の位置の制限などを定めます。

また、地区計画の変更に併せまして、足立区において、高度地区の変更及び防火地域への変更が行われる予定でございます。

なお、本案件につきまして、本年２月１９日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、７名から８通の意見書の提出がございました。

画面上の「意見書の要旨」を御覧ください。

反対意見に関するものが８通ございました。

そのうち主な意見は、都市計画に関する意見といたしまして、画面に示しております

(１)の①「今後３０年間で南海トラフによる大地震の発生確率が７０パーセントと高まっている中で、あえて超高層ビル住宅を建設するのは、居住者の命はもちろん、周辺住民の生活環境を脅かすので、到底納得できるものではない」というものや、下段の②「高層ビルのために生じる日照問題や風害は、先住者の生活に大きく影響する」というもの。また、③「地域で生活に欠かせない施設、不足している施設・設備を民間任せではなく、自治体が直接運営する公的施設を作ってほしい」などというものでございます。

それに対する都の見解でございますが、「千住大川端地区地区まちづくり計画では、周辺地域と連携した防災性及び利便性が高く、豊かな緑の創出と隅田川の水辺の魅力を生かしたゆとりと潤いのあるまちを目指し、土地の高度利用を図りながら、地区内外の生活動線を支える道路ネットワークや広場の空間を確保するとともに、多世代が地域で共存・交流できる住環境づくりを行うこととしている。事業者は、このまちづくり計画等を踏まえ、スーパー堤防の整備と併せ、地区内外の住民等のための避難場所となる大規模な広場や垂直避難場所、防災備蓄倉庫等を整備するとともに、高層建築物は、長周期地震動対策を行いつつ、非常用発電などの機械室は、荒川氾濫時に想定される最大の浸水深さよりも高い位置に設置するなど、防災性の向上を図ることとしている。また、区と協議の上、子育て支援施設やサービス付き高齢者向け住宅の整備を行うこととしている。周辺環境への影響については、建築物の整備に伴う日影や風環境などについて、調査・予測を実施しており、日影については、法令に基づく日影規制より厳しい複合日影により、日影規制を有する地域の建築物に対して、４時間以上の日影を生じさせない計画としている。また、風環境については、植栽等による防風対策を講じることなどにより、住宅地相当、低中層住宅地相当の風環境を確保するなど、周辺市街地への影響に配慮した計画としている」など

というものでございます。

日程第４の説明は以上です。

【原田（保）会長】 それでは、本件につきまして、御質問、御意見等ございましたら
よろしくをお願いします。

尾崎委員、どうぞ。

【尾崎（あ）委員】 私は現地を見ながら、住民の皆さんの意見や要望などもこの間聞
いてきました。住民の皆さんからは「１００メートルを超える建物が４棟もいないん
だ」、「地上３８階、３５階、３４階、２９階の住宅は本当に必要なのか」という意見や、
「巨大な建築物による環境への影響や急激な人口増加に公共施設が不足するのではない
か」と心配の声がたくさん寄せられました。

そこで、いくつか質問します。

千住大川端地区の中のそれぞれの共同住宅の住宅戸数はいくつになりますか。また、住
民数はどうなると想定しているのか伺います。

【原田（保）会長】 飯泉幹事、どうぞ。

【飯泉幹事】 住宅総数についてでございますけれども、５棟、約２，１００戸が計画
されておりまして、地区南側の２棟は、それぞれ約２７０戸、約５８０戸、地区北側の３
棟は、それぞれ約４７０戸、約９０戸、約６９０戸でございます。また、住民数は約５，
４００人を想定していると区から聞いてございます。

【原田（保）会長】 尾崎委員、どうぞ。

【尾崎（あ）委員】 ただ今、住民数は約５，４００人ということですから、一世帯は
約２．６人になると思います。ファミリー世帯、子育て世帯が多く入居することになれ
ば、もっと住民数が増えるということになるのではないかと考えます。住宅の間取りや家
賃、分譲であれば、販売価格によっても入居者の住民数は大きく変わると思います。

そこで、高層の共同住宅が増えることで、保育所や学校、駅の混雑などの対策はどうな
っているのか伺います。

【飯泉幹事】 議長

【原田（保）会長】 飯泉幹事

【飯泉幹事】 事業者は区と調整いたしまして、今後の人口動態も注視しながら、児童
数の急激な増加を抑制するための入居時期の調整を行うとともに、区内に保育所を３箇所
整備することとしております。また、区は学校に関しまして、隣接する小学校の教室増設

などにより、生徒数の増加に対応していくこととしております。

開発に伴う駅施設への影響につきましては、事業者が区や鉄道事業者等と協議を行い、大きな影響がないことを確認しております。

なお、区は、連絡会等において都や鉄道事業者、開発事業者などと引き続き連携を図りまして、駅周辺のまちづくりを検討していくこととしております。

【原田（保）会長】 尾崎委員、どうぞ。

【尾崎（あ）委員】 保育所は地区内に3箇所整備する、小学校の教室増設を検討するということでしたけれども、実際に入居が決まってからでは本当に遅い問題だと思います。

今、住民の皆さんが心配しているのは、保育所や学校が足りなくなるのではないかと。住民の皆さんの疑問が多く出ているのがこの問題でもあるわけです。方向性をきちんと示すことが大事だと思います。

駅の混雑についても、大きな影響はないということでしたけれども、京成町屋駅の現在の1日平均の乗降客数は2万2,495人、牛田駅の1日平均乗降客数は2万364人です。先ほど、御答弁あったように、住民が約5,400人増えたら、単純に考えたら、かなりの影響が出るんじゃないかと思うわけです。

駅の混雑については、区や鉄道事業者と協議している、今後もしていくということですが、足立区のホームページを見ると、京成町屋駅及び牛田駅周辺のまちづくりを検討しているとして、駅周辺で交通量調査を把握するため、駅利用者数の調査などを5月13日と5月18日に行うんだということが掲載されていました。

この足立区の調査も踏まえて、現状について丁寧に把握することが必要だと思います。特に通勤通学時の乗り降りのお客さんの利用数がどうなるのか。現状どうなるのか。そして、入居者が増えるとどうなるのか。様々な観点から引き続き検討して、今後の交通量については、更なる検討を行いながら、住民の皆さんに、その都度、公表していくということが大事だと思っています。

住民の皆さんの心配の中で、もう一つ大事な観点があると思います。荒川が氾濫すると、3メートル以上、5メートル未満の浸水が想定されています。本来の計画では、隅田川沿いにスーパー堤防をつくるとなっていますが、地区計画の区域全体を盛り土して高くするのかどうか伺います。

【原田（保）会長】 飯泉幹事

【飯泉幹事】 本地区につきましては、スーパー堤防の頂部から緩やかな勾配で盛り土を行うことを基本といたしまして、今後、建設局と協議し、検討していくと事業者から聞いております。

本地区で整備する住戸につきましては、荒川流域における最大規模の降雨による氾濫時の最大浸水深さよりも高い位置に設ける計画とするとともに、地区内外の住民等のための垂直避難場所や防災備蓄倉庫などを整備することとしております。

こうしたことによりまして、防災性の高い良好な市街地環境の形成を図るものでございます。

【原田（保）会長】 尾崎委員、どうぞ。

【尾崎（あ）委員】 スーパー堤防から緩やかな勾配で盛り土をするということは、区域全体を等しく盛り土するということではないということだと思います。隅田川沿いは高くして、B地区は盛り土が少なく、何かあれば、当然、水はB地区に流れ込んでくるのではないのでしょうか。

スーパー堤防は、隅田川沿いをAP7.5メートルでつながっていますけども、建築物はAP2.7メートルからの高さが説明の表などでは表示されています。要するに、建築物の5メートル以上のところがスーパー堤防の高さになるということだというふうに解釈できます。

建築物の低層部分は、店舗などの計画になっているわけですが、何かあれば店舗がまず最初に被害に遭ってしまうという可能性が大きいというわけです。この地域は、1週間水が引かないエリアもあります。住民の不安はスーパー堤防をつくっても解消されません。

事業者の説明では先ほども御答弁ありましたが、スーパー堤防と併せて、地区内外の住民の皆さんの避難場所となる、大規模な広場や垂直避難場所、防災備蓄倉庫等を整備するということになっていますけれども、垂直避難場所を共同住宅の上層部につくるということだと思うんですけども、果たして、入居していらっしゃる方が、皆さん安心して避難できるのか。これまでの住民説明会では、住民の皆さんは納得していません。

今回、住民の皆さんから寄せられた意見書は、先ほども読み上げられましたけど、反対意見が7名から8通もあったということです。

意見書の中で、大事なので繰り返しになる部分もありますが、「今後の南海トラフによる大地震の発生確率が高まっている中での超高層マンションの建設は納得できない」、「命が守られる範囲の低層化でまちづくりを進めてほしい」、「育児施設、学校、高齢

者施設、商業施設、文化施設など、全世代の多様な住民が利用できる公共施設を、周辺地域と整合性があるように整えてほしい」、「どのような施設が必要か、住民が参加して検討できる仕組みをつくってほしい」、「説明会に参加しても、住民は置き去りで、企業の利益優先の計画だと痛感した」、「住民の意見を真摯に受け止めてほしい」、「超高層マンションはやめてほしい」、こういう意見です。

持続的なまちづくりには、将来再々開発が必要になる場合、必要なコストの負担や住民の合意形成についても備えるべきだと思います。民間事業者の儲けのために無尽蔵にマンション開発をするのではなく、地域住民の声を生かした持続可能なまちづくりへと転換することを求めるものであり、この計画については不承認です。

【原田（保）会長】 他にございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

ないようでしたら、日程第４につきまして採決に入らせていただきます。

議題７６９７号、千住大川端地区地区計画の案件について賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

【原田（保）会長】 次に、日程第５、議題７６９８号を議題といたします。

それでは、説明をお願いいたします。

【長尾幹事】 議長

【原田（保）会長】 長尾幹事

【長尾幹事】 それでは、日程第５、議題７６９８号、産業廃棄物処理施設及び一般廃棄物処理施設の用途に供する特殊建築物の許可について御説明いたします。

建築基準法第５１条におきまして、産業廃棄物処理施設等の用途に供する建築物を新築または増築する場合は、次のどちらかであるものとされております。

一つは、敷地の位置を都市計画決定しているものであるか、若しくは、建築基準法ただし書として、特定行政庁が都市計画審議会の議を経て、敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可したものであるかでございます。

本件は、後者のただし書規定に基づき、東京都都市計画審議会に付議をさせていただくものでございます。

画面の航空写真を御覧ください。

計画地は大田区京浜島にあり、東京モノレール昭和島駅の東約1.5キロメートルに位置し、区道を経て、国道357号線に接続しております。

続いて、計画図を御覧ください。

計画地は工業専用地域内にあります。

事業主体であります株式会社ワイエムエコフューチャーは、産業廃棄物及び一般廃棄物処理業等の事業を行っております。

計画地においては、平成28年より産業廃棄物中間処理施設を操業開始し、効率的かつ安全で適正な産業廃棄物の再利用・再資源化を行っております。

今般、同社は、最終処分に至るごみの減量及び資源のリサイクル向上を図るため、既存の建築物に、新たな破砕機を設置するとともに、施設の稼働時間を延長し、新たに一般廃棄物を受け入れ可能とする計画といたしました。

計画書を御覧ください。

計画地の敷地面積は約0.62ヘクタール、当該施設における産業廃棄物処理施設のうち、許可対象となる破砕機の1日の処理能力は、廃プラスチック類470.4トン、木くず728.9トン、がれき類2,034トンとなります。

一般廃棄物処理施設の破砕機の1日の処理能力は52.9トンとなります。

一般廃棄物と産業廃棄物で同じ施設を使用しますが、一般廃棄物进行处理している間は産業廃棄物の処理を行いません。また、同様に、産業廃棄物进行处理している間は一般廃棄物の処理を行いません。

今回の計画におきまして、産業廃棄物処理、一般廃棄物処理のいずれも1日あたりの処理能力が許可基準処理量を超えるため、建築基準法第51条ただし書の許可が必要となります。

施設の配置につきましては、施設配置図を御覧ください。

周辺環境への影響を最大限低減するため、施設内に破砕機等を設置し、搬出入時を除き、シャッターを閉鎖するなど、騒音・振動・粉じん・臭気対策を行うこととしております。

なお、事業者が行いました、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく生活環境影響調査の結果によりますと、今回の施設の稼働に伴う周辺地域の環境に及ぼす影響は、少ないと予測されております。

当該調査結果につきましては、令和6年3月の住民説明会において報告をし、特段の意

見はございませんでした。現在、環境局が審査しており、今後、同法に基づく施設の設置許可がなされる予定でございます。

本件について、大田区に意見照会をしたところ、「建築物の敷地の位置につきまして、都市計画上特段支障がないと認められる」と回答がありました。

これらを踏まえ、本施設の敷地の位置は都市計画上支障がないと考えます。

日程第5の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 それでは、本件につきまして、御質問、御意見等ございましたらよろしくお願いいたします。

尾崎委員、どうぞ。

【尾崎（あ）委員】 住民の方から要望が届いているので、意見を述べさせていただきたいと思います。

今回の施設稼働時間の延長、一般廃棄物を受け入れることで、搬入車両について、事業者からは、現在、1日190台の搬入・搬出車両があつて、今回の計画で1日あたり216台を想定しているという説明があつたということです。ピーク時間帯の車両増加を抑えて、周辺道路の交通量への影響が比較的少ない夕方、夜7時からですけれども、夜間帯の台数を増加する計画だということも聞いています。

しかし、車両が増えれば、広い範囲での環境影響は発生します。大田区民からは、周辺道路の混雑や排気ガスなど、大森東四丁目、五丁目、大森南全域、東糀谷の地域での影響が心配されるという声も届いています。

今回、廃棄物処理施設は工業集積地内のものですが、周りの地域も含めて、環境への影響を検討してほしいと要望するものです。

【原田（保）会長】 他にございませんでしょうか。

それでは、ないようでございますので、日程第5について採決に入らせていただきます。

議題7698号、産業廃棄物処理施設及び一般廃棄物処理施設の用途に供する特殊建築物の許可、株式会社ワイエムエコフューチャーの案件について、都市計画上支障がないとお考えの方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【原田（保）会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案につきましては、都市計画上支障がないということといたします。

【原田（保）会長】 以上で本日の議事は終了いたしました、最後に事務局から報告がございます。

【飯泉幹事】 議長

【原田（保）会長】 飯泉幹事

【飯泉幹事】 都市づくりのグランドデザインの改定に着手することについて報告させていただきます。

東京都は、当審議会からの答申、２０４０年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋を踏まえ、平成２９年９月に都市づくりのグランドデザインを策定いたしました。画面にはその概要をお示してございます。

資料の上段、都市づくりのグランドデザインの役割といたしまして、目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針、具体的な方策を示してございます。

また、将来の社会経済情勢の変化に対応でき、持続可能な成長を促すため、２０４０年代を目標時期と定めております。

都市づくりのグランドデザインの内容は、その後、都市計画法に基づく都市計画区域マスタープランに反映するとともに、当審議会にお諮りする個別の都市計画案件の取りまとめや、都の計画はもとより、区市町村や民間による都市づくりを適切に誘導する基本的な方針としての役割を果たしてまいりました。

このことにより、都市の活力を生み出すビジネス拠点や、都民の生活を支える都市基盤、広域的な連携と交流を促進する三環状道路の整備など、都市づくりが着実に進展してきたものと受け止めております。

現行のグランドデザインの策定から７年以上が経過しまして、この間、未曾有のコロナ禍を経て、画面左側の２０４０年代の社会状況にもお示ししておりますが、策定当時は都内の人口ピークは２０２５年としておりましたが、現在は２０３０年と予想されております。一方、目前に迫る人口減少と本格的な少子高齢社会の到来や、生成ＡＩをはじめ、新技術の驚異的な進化、気候変動の深刻化など、東京を取り巻く情勢が大きく変化してきております。

また、世界都市としての国際競争力、豊かな水や緑の創出、東京らしい歴史や文化など、個性を生かしたまちづくりなど、都市としての価値を高めていくための施策をさらに

強化していくことも求められております。

都としては、こうした背景や、令和7年3月に策定した都政の新たな羅針盤となる2050東京戦略などを踏まえ、人口減少・少子高齢社会でも活力とゆとりある高度成熟都市東京を実現していくため、都市づくりのグランドデザインを改定していく必要があると考えております。

今後、こうした論点に関し、有識者を含めた幅広い関係者との意見交換を丁寧を重ね、2050年代の都市像について方向性を定め、進捗に応じ、当審議会で御説明しながら、改定作業を進めていく予定でございます。

私からの報告は以上でございます。

【原田（保）会長】 とりあえずは、本日は報告ですね。

【飯泉幹事】 はい。

【原田（保）会長】 それでは以上をもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。

委員の皆様方には円滑な御審議に御協力をいただきまして、誠にありがとうございました。

それで、議事録には、私のほか鬼沢委員にも御署名をお願いしたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、本日の審議会を閉会といたします。ありがとうございました。

午後2時45分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。