

午後 1 時 3 5 分開会

【事務局（榎本都市計画課長）】　まだお見えになられていない委員の方がいらっしゃいますけれども、定刻となりましたので、ただいまから第 1 6 6 回東京都都市計画審議会を開催させていただきたいと思えます。

現在、2 0 名の委員にご出席をいただいておりますので、定足数を満たしていることをご報告いたします。

最初に、お手元に、「第 1 6 6 回東京都都市計画審議会資料一覧」をお配りしておりますので、配付資料のご確認をお願いいたします。

まず、「議案一覧表」でございます。次に、薄茶色の表紙の冊子で「議案・資料」でございます。次に、桃色の表紙の「議案・資料」別冊、委員の異動報告・委員名簿・幹事名簿でございます。

次に、黄緑色の表紙で「議案・資料」別冊（ 1 ） 意見書の要旨でございます。

最後に、黄土色の表紙で「議案・資料」別冊（ 2 ）の から（ 2 ）の まで、3 分冊となっておりますけれども、「都市高速道路中央環状品川線建設事業」の要約書、この冊子には要約を中に差し挟んでございます。続いて、本編と資料編でございます。

本日お配りいたしました資料は以上でございます。

それでは、鹿島会長、よろしく願いいたします。

【鹿島議長】　本日はご多用のところをご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。

初めに、本日の審議会は、当審議会運営規則第 1 1 条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者の入室を認めております。ご了承願います。

次に、傍聴者及び報道関係者の皆様に申し上げます。当審議会の会議を傍聴する際は、東京都都市計画審議会の会議の公開に関する取扱要綱に規定されております遵守事項を、厳守されますようお願いいたします。

次に、委員の異動につきましてご報告いたします。お手元に「第 1 6 6 回東京都都市計画審議会委員の異動報告」をお配りしてございますが、新しく委員になられました方々を私からご紹介を申し上げます。

議席番号 1 8 番、東京都議会議員、和田宗春委員でございます。

議席番号 2 5 番、東京臨海高速鉄道（株）代表取締役社長、勝田三良委員でございます。

議席番号 26 番、東京都議会議員、長橋桂一委員でございます。

今回は 3 名の方でございます。よろしくお願いいたします。

なお、議席につきましては、東京都都市計画審議会運営規則第 4 条の規定に基づきまして委員名簿の記載のとおりとしたいと思っておりますので、ご了承願います。

【松村委員】 傍聴の件ですが、今回の都市計画審議会を傍聴したいということで私のところにも問い合わせがありましたのでお聞きしたところ、既に傍聴人については抽せんを行って傍聴者を決めていると。その方以外は傍聴できない旨の説明を受けたんですけども、傍聴の取り扱いについて、今、要綱という話がありましたけれども、今回の傍聴について、どのような取り計らいをしたのかを事務局にお聞きしたいと思っております。

【事務局（榎本都市計画課長）】 それでは、事務局からご説明いたします。

先ほど会長のほうからありましたが、都市計画審議会については、会議の公開に関する取扱要綱を定めてございます。その中で、傍聴につきましては人数が 15 名ということ、それから、会議の開催は公開・非公開にかかわらず、原則として会議開催日の 1 カ月前までに公表するとありまして、公表する内容は会議名、日時、場所、付議予定案件名、傍聴の申し込み方法、及び申し込み期限、傍聴者の員数、並びにその他必要な事項とすることになってございます。それから、傍聴の申し込み方法も記載してございまして、傍聴を希望する者は住所、氏名及び電話番号を記載した書面により、先ほど申しました第 4 条により公表する申し込み期限までに申し込むものとする、という形になってございます。

実際には東京都の広報、それから各区にも広報をお願いしてございます。今であれば東京都でインターネットでホームページ等にその旨を広報させていただきまして、傍聴の方を募集をさせていただいて、公開の抽せんによりまして 15 名という形で抽せんをさせていただくという形でやっております。

【松村委員】 あまり時間をとりませんが、今回は傍聴の申し出がどのくらいあって、その結果、たくさん入れない方がいたのか、それとも、傍聴を申し込まれた方はほとんどが傍聴できるようになったのかとか、具体的に教えていただきたいのと、今後のこともありますけれども、確かに部屋が限られておりますから傍聴の人数はおのずから限度があると思っておりますけれども、せっかく都民が関心を持って、都市計画というのは非常に大事でありますし、傍聴に来られた方が傍聴できないでお帰りいただくということがなく、原則公開ですし、ぜひそれは傍聴可能な限り認めていただくような取り計らいも今後、議長においても皆様に諮っていただきたいし、もし入れない場合、せっかく来られたら、せ

めて音でも、この審議の内容が、公開ですからわかるような配慮というか、行動していただきたいと要望したいと思います。とりあえず、今回、どのぐらい傍聴人の申し出があって許可されたのかということを知りたいと思います。

【事務局（榎本都市計画課長）】 お答えいたします。今回は20名の方から応募いただきまして抽選で15名選ばせていただきました。それから、当せんされた方が万が一、事前に来られないために補欠という形で扱わせていただきまして、それは5名という形で扱わせていただいております。

【鹿島議長】 それでは、これより審議に入ります。本審議会におきましては、限られた時間の中で十分にご審議をいただきたいと存じますので、議事の進行等につきましてご協力をお願い申し上げます。つきましては、説明幹事に申し上げます。各案件の説明及び答弁に当たりましては、簡潔にかつ要領よく行うようお願いいたします。また、委員の皆様方におかれましても、ご質問、ご意見はできる限り簡明にさせていただきますようご協力をお願いいたします。なお、ご発言の際は議席番号をお示しくくださいますようお願いいたします。

【鹿島議長】 それでは、日程第1、議第6623号から議第6625号までを一括して議題に供します。森下幹事の説明を求めます。

【森下幹事】 それでは、薄茶色の「議案・資料」の7ページをお開きください。

議第6623号から議第6625号までは町田市と相模原市の行政界変更に伴います都市計画区域、区域区分、用途地域等の都市計画を変更する案件でございます。

資料の8ページをご覧ください。境川沿いの黒く塗った部分が今回の変更箇所でございます。その隣の9ページ以下、13ページまでが詳細な図面が出てございます。

従来、町田市と相模原市の行政境界は境川に沿いました複雑に入り組んだ形状をしておりましたけれども、境川の河川改修を機に行政施策の円滑化と住民生活の利便向上のために改修後の河川の形状に沿った行政境界に変更しようとしてございます。既に平成11年に第1回の行政界の変更を行ってございますけれども、今回の変更は、それに続く第2回目でございます。今年12月に予定されております。その行政界の変更にあわせまして都市計画などを変更するものでございます。今回変更を予定をしている箇所は町田駅の周辺を含みます約2.2キロメートルの区間でございます。

もとに戻りますが、7ページをご覧ください。都市計画区域の変更でございます。相模

原市から町田都市計画区域に追加する面積が約1.8ヘクタールでございます、逆に相模原市に編入されて町田都市計画区域から削除する面積が約0.6ヘクタールでございます、差し引きしますと町田都市計画区域の面積が約1.2ヘクタール増えるというものでございます。

次に、15ページをご覧ください。次の議案でございますけれども、都市計画区域の変更と同時に区域区分の変更を行うものでございます。いわゆる市街化区域と市街化調整区域の関係です。市街化区域に追加します面積が約1.8ヘクタールでございます、削除する面積が0.6ヘクタールとなります。

それから、21ページから23ページでございますけれども、これが用途地域の変更でございます。それぞれ隣接します用途地域にあわせまして用途地域を指定するものでございます。また、約0.6ヘクタールについては町田都市計画区域から削除するというところでございます。

なお、区域区分、用途地域の変更案につきまして、8月27日から2週間、公衆の縦覧に供しましたけれども、意見書の提出はございませんでした。

また、今回の変更に関連いたしまして、市決定の町田市の公共下水道などの変更がございますけれども、それも参考資料として29ページ以下に出てございます。ご覧いただきたいと思っております。

以上でございます。

【鹿島議長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第1につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお伺いいたします。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 よろしゅうございますか。ご質問、ご意見がございませんようでしたら、日程第1、議第6623号から議第6625号まで、町田都市計画区域及び関連案件につきまして一括して採決いたします。

本案について賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【鹿島議長】 全員賛成と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【鹿島議長】 次に、日程第2、議第6626号及び議第6627号を一括して議題に供します。

森下幹事の説明を求めます。

【森下幹事】 同じく「議案・資料」の51ページをお開きください。議第6626号は板橋区におきます用途地域の変更の案件でございます。図面は54ページでございます。

本地区は板橋区のほぼ中央に位置します東武東上線板橋駅南口の駅前地域でございます。本地区は第一種市街地再開発事業の予定区域内でございまして、駅前にふさわしい土地利用の更新を図るために地区計画の決定とあわせまして用途地域などを変更し、再開発事業の都市計画決定も行っていくものでございます。

資料の60ページ、61ページ、見開きでございますけれども、ご覧ください。まず初めに、参考としまして上板橋駅南口駅前地区第一種市街地再開発事業の概要をご説明いたします。事業区域は約2.2ヘクタールでございます。公共施設としまして駅前に交通広場約3,900平方メートル、川越街道から駅前広場に至ります区画街路8号線、幅員16メートルを整備いたします。そのほか、周辺の区画街路であるとか歩行者専用道路等も整備いたします。

建築計画につきましては63ページにイメージパースがついてございます。ご覧ください。東西の2街区で地上40階建て程度の住宅棟が2棟ございます。低層部はいずれも商業施設となっております。そのほか中街区で住宅、南街区で業務施設等を計画してございます。これらの街区で合計約700戸の住宅となります。高さの限度につきましては、隣の62ページの図面でございますように、高層部を140メートル、低層部を15メートルなどとしてございます。

67ページをご覧ください。関連する地区計画でございますけれども、この地区計画は市街地再開発事業区域のうち、駅に近接します区域について決定するものでございまして、区域面積は約1.9ヘクタールです。地区計画では市街地再開発事業等を活用した健全で魅力ある複合市街地の形成を土地の利用方針に定めてございます。

地区整備計画でございますけれども、区画街路及び歩行者専用道路を地区施設として定め、建物用途の制限としまして風俗営業などを制限するほか、壁面の位置の制限を定めてございます。その他、敷地の最低限度1,000平方メートルなどを定めてございます。

以上の計画に基づきまして用途地域を変更するわけでございますけれども、55ページにお戻りいただきたいと思っております。55ページが用途変更の図面でございます。変更区域面積は約1.4ヘクタールでございます。この区域につきましては土地の高度利用を図り、魅力ある複合市街地を形成するために用途地域を第一種住居地域から商業地域に変更し、

建ぺい率を60%から80%に、容積率を200%から400%と変更いたすものでございます。

なお、この区域につきましては57ページをご覧いただきたいんですけども、あわせて高度利用地区を指定いたします。建ぺい率を50%以下とか、あるいは壁面後退を2メートル以上とすることなどによりまして容積率を600%に上げるということをご指定いたします。

以上の都市計画案につきまして、平成16年8月27日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、10通の意見書が提出されてございます。意見書の要旨と見解につきましては、黄緑色の表紙の「意見書の要旨」という別冊がございます。「議案・資料」別冊(1)意見書の要旨というものでございますけれども、そちらをご覧いただきたいと思っております。

その1ページでございますけれども、10通の意見書があったということで、そのうち、1の賛成意見に関するものが3通、4名でございます。「駅前の市街地再開発事業を進め、より安全で快適な街に変えることが必要である。用途地域変更を望む」というものでございます。それから、反対意見が6通、6名でございます。そのうち、都市計画に関する意見の(1)が、「第一種住居地域の現状に満足であり、商業地域への変更は反対である」というもので、それに対する都の見解は、「本地区は駅前に位置しており、にぎわいのある商業環境の形成やターミナル機能の充実などを図るため商業地域へ変更することは適切である」というものでございます。

(2)の「景観破壊や環境破壊につながる超高層マンション計画が実現可能となる商業地域への変更は反対である」というものでございまして、都の見解は、「本計画は地域のランドマークとして魅力ある都市空間の形成を図ることを目的としており、これにふさわしい用途地域に変更するものである」ということでございます。

続きまして、2ページをご覧ください。(3)の「再開発事業に関する地権者の同意等が不十分であり、再開発に関連する用途地域の変更にも反対である」というものでございます。それに対します都の見解は、「本地区の再開発事業は駅前広場等の都市基盤の整備と建物の不燃化により防災面での改善を行うものであり、本事業は公共性が高い」という見解でございます。

以上が上板橋の用途地域の変更でございます。

続きまして、「議案・資料」の69ページをお開きください。議第6627号でございますけれども、葛飾区におきます用途地域の変更案件でございます。位置図が72ページに

ございます。72ページをご覧ください。本地区は葛飾区の中央部で、京成電鉄の立石駅の北側約200メートルに位置する立石駅と葛飾区役所などの公共施設とを結ぶさくら並木の道の沿道区域でございます。

本地区は葛飾区都市計画マスタープランにおいて地域生活拠点型商業・業務系市街地として位置づけられておりまして、近年は店舗や事務所の立地が進んでいるところでございます。今後、本地区において土地の有効・高度利用を図り、安全・快適で活力のある近隣商店街の形成を誘導していくため地区計画を決定し、あわせて用途地域を変更するものでございます。

計画書が74ページからございまして、計画図が76ページにございます。あわせてご覧いただきたいと思っております。さくら並木の道沿道地区地区計画でございます。地区計画の区域は全体で約2.5ヘクタールでございまして、住宅と商業・業務施設の調和した市街地の形成を目指すために土地利用の方針を定めてございます。

地区整備計画としましては、ホテル、旅館、風俗営業等の用途の制限をするほか、計画図に示します道路の沿道につきまして壁面後退距離1メートルを定めてございます。

そのほか、敷地の最低限度66平方メートルとか、建物の高さの最高限度を20メートルに制限しているところでございます。

73ページにお戻りいただきたいと思っておりますけれども、この地区計画の決定に伴いまして用途地域を変更いたします。変更内容は準工業地域を近隣商業地域にした上で建ぺい率を60%から80%に、容積率を200%から300%へ変更するものでございます。

この案件につきまして、平成16年8月27日から公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。

以上でございます。

【鹿島議長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第2につきましてご質問、ご意見がございましたら、お伺いいたします。18番。

【和田委員】 18番の和田でございます。

今ご説明いただいた上板橋の駅南口は駅前広場も不十分でありますし、木造住宅が密集している場所でもあります。また、道路なども狭隘であり、町全体の基盤そのものが極めて脆弱だと言わざるを得ない地域だと思います。そこで、今ご説明いただいた市街地再開発事業ということは、私どもは必然・必要なものだろうと思っております。とりわけ用途の

変更、それから建ぺい率、容積率、それぞれの増大ということや高度地区利用ということも含めて、この地の変更は私は適切だと思っております。

しかしながら、何点かここで確認をしたいことがありますので失礼いたしますけれども、今年の9月に都市機構が所有していた、この地図で言いますと右下側のほうの用地でありますけれども、それが売却された^{そくぶん}と仄聞しております。そのような事態の中で、今、この市街地再開発事業はどういう状況にあるのか、今の説明とは別に都市機構が売却した所有地を中心にして説明をお願いします。

【渡辺参事】　ただいま委員からご指摘ございましたように、この地区は都市再開発方針におきまして再開発を促進すべき地区としても都市計画決定されている地区でございます。再開発が強く求められている地域と考えております。区の基本計画、都市計画マスタープランや住宅マスタープランにおきましても再開発事業の推進が位置づけられておまして、現在、区からは地権者の80%近い同意を得ているとの報告も受けておまして、地元の機運が高まっていると考えております。区の都市計画審議会でも市街地再開発事業、これは区決定案件でございますけれども、区の都市計画審議会でも市街地再開発事業は原案どおりということで採択されておまして、この9月に売却された土地は今、交渉中でございますけれども、基本的には地元の機運は高まっていると考えております。

【和田委員】　今の説明は確かに過去の経緯・経過についてはよくわかりましたが、しかし、私が指摘をしている民間所有地は3,800平方メートルと言われ、全予定地域の17%にも上ると言われています。したがって、計画の推進にかかわっては、民間所有者の意向なり、あるいは方針なり、計画なり、これが大きく都市計画決定後の実施に向けての障害とまいましようか、障害と言えるかどうか別にして、1つの問題点になるだろうと思っているんです。そこで、当該区の板橋区や、もう既に立ち上がっている準備組合は、どういうふうな形で民間所有者との間での折衝をやっていらっしゃるのか、当局のつかんでいる情報で結構ですからお知らせいただきたい。

【渡辺参事】　今、都市再生機構から譲り受けた現在の土地所有者は、この再開発事業の都市計画決定手続の状況を機構からも十分説明を受け、そして認識した上で土地の購入を行っております。基本的には協力していただけるということも話としては伺っていますが、区及び準備組合は土地の所有者に対して再開発事業に対する協力要請を現在行っているところでございます。今後とも区及び準備組合が連携して協力要請を行っていくと聞いております。

【和田委員】 説明はそうでしょう。しかし、これは長い間の懸案でもあり、広く人口に膾炙^{かいしや}されている計画でもありました。しかし、この9月になって民間会社が取得するという事態は、スムーズに話し合いが行われているやに聞きますけれども、9月直前の、今時点から直前の入手ということは何らかの背景がいろいろ読み取れるんですけれども、それもあると想像するのが人だろうと思うんです。そういうことを前提にしながら、都市計画が決定された後の話になるんですけれども、市街地再開発事業はどういうスケジュールを踏んで進められようとしているのか、お答えいただきたいと思います。

【渡辺参事】 この後、もしここで原案どおりということでしたら、仮に都市計画ということになれば、区及び準備組合は、今後さらに地元の権利者、そして周辺の方々との合意形成を図りながら組合を設立する。そして、権利変換計画ということはこの後進めていくわけでございます。都といたしましても、今後、市街地再開発事業の手続が進みまして事業進捗が図られていくものと考えておりまして、円滑な事業推進に向けて地元を支援してまいりたいと考えております。

【和田委員】 今かかっております本案件、あるいは区決定の関連案件の都市計画決定がなされた場合のことですけれども、土地所有者の今持っている土地の活用方針に都市計画法53条も含めて制約・制限がかかってくるということはだれもが分かっていることだろうと思うのでありますけれども、それを承知で、あえて9月に入手することですけれども、具体的にはどのような土地所有者に影響が及ぶのでありましようか。

【渡辺参事】 まず、この本件の土地を土地所有者がどう扱っていくは、あくまで土地所有者の意向に寄ることになるわけですが、都市計画決定によって、この土地などにどのような影響を与えるかということで申し上げますと、まず、基本的には今回決定をいただければ都市計画に基づいて再開発事業が行われていくということで、土地の高度利用が図られるということになります。今までよりもはるかに土地の高度利用が図られるということになります。

そういう前提の中で、ただ、事業化の前でも、今回の都市計画決定におきまして、ご指摘のように都市計画法53条の建築制限や、地区計画、先ほど説明しましたけれども、1,000平方メートル未満の分割、土地利用に一定の制限がかかることとなります。こうした制限と、それから地元の動きとしては、先ほど申し上げましたように組合設立や事業認可に向けて合意形成を図っていくということで、地元の機運をさらに盛り上げていくとい

う動きがございます。土地所有者は、こうした建築制限や市街地再開発事業の地元の取り組みを前提として所有する土地の扱いについて考えていくこととなると思います。

【和田委員】 最後にいたしますが、今審議会の決定がもしも出た時点で土地所有者の政策的な方針なり方向が、これが弾みになって具体的になるだろうと私は期待をいたします。そのことをもって私の質問を終わります。

【鹿島議長】 29番、どうぞ。

【松村委員】 一、二、お伺いして意見を述べたいと思います。

都市再生機構は、土地を売らないでほしいという区の強い要請があったにもかかわらず土地を売却したんですか。

【渡辺参事】 同じく上板橋再開発のご質問と考えてございますが、これにつきましては旧公団、今、機構になっておりますけれども、昭和55年からこの土地を取得しまして、25年の長期間にわたり所有し続けてきたと。公団から土地再生機構に移行するに当たりまして、その財産である所有地を整理するという方針を立てまして、7月公募、9月売却ということに至ったわけです。この際、応募者には現在の再開発事業の都市計画の手続の状況を十分説明した上で売却はしております。したがって、応募者もまちづくり状況を理解した上で土地を取得したという経緯でございます。

【松村委員】 失礼いたしました、6626号についてです。

それで、今の答弁にはなかったんですけれども、この都市再生機構が民間に売却した、その前提というか、その前に都市計画決定を進めるために必要な8割以上の同意書があれば売却しないということを区に伝え、区も、そのためにいろいろ関係権利者のところを回ったけれども、それが文書同意がとれなかったということによって都市再生機構は売却したということではないんでしょうか。

【渡辺参事】 まず、再開発事業の都市計画決定の際に住民の合意状況など、法的な条件はございませんけれども、当然、合意形成を進めるということは円滑な事業の推進を図るためには重要なことでございまして、この80%というのは機構が住民の合意状況の確認のために、機構の判断によって区に条件として申し入れたというものでございます。それから、数字的なことで申し上げますれば、公的機関といったところの文書の書面もございませんし、何らかの事情で文書として同意は出せないけれども、合意はしますよということも含めて、区として現在、8割はとれているという判断をしているわけです。

【松村委員】 私は、その道のプロが関係権利者の8割の同意を求めたというのは、こ

の事業の採算性や将来の見通しは、ほんとうにこれが都市計画として大丈夫なのかどうかということを見きわめる上で必要であった。それがクリアできないということで手を引くというか、事業そのものの危うさが私は1つあるのではないかと。

同時に、都市再生機構が売却して、今、9月というあれもありましたけれども、それを買ったところが即日売却したということも事実のようでありますけれども、もともと買う力がなかったのか、ダミーに使ったのわかりませんが、そういうことが行われているということで地元というか、今も一部お話がありましたけれども、何かすっきりしないというか、はっきりしない、わからない形があるようです。

それで、一番大事な点の、今、都市再生機構の文書同意の8割という点もありましたけれども、じゃ、実際、関係権利者の合意状況というか、同意状況はどうなっているんでしょうか。

【渡辺参事】 現時点での区からの情報によりますと、地区内には土地所有者が64名、借地権者が39名、合計103名という方がいると聞いております。このうちの土地所有者42名、借地権者34名の合計76名が準備組合に加入している状況でございます。

同意状況でございますけれども、6月に区が意向確認を行った結果によりますと、書面による同意者が57名、約56%に当たるわけですが57名で、このほかにも口頭による同意者、それから、先ほど申しましたように公共公益機関、それから、今回、意向確認はできませんでしたが、これまでの経緯から同意者と判断できる方を含めると80名近い方の同意が得られていると聞いております。

【松村委員】 私、直近にいろいろお聞きしたときには、土地所有者が65名で、借地権者が37名、合計102名だったのが、今は、この直近に土地所有者が64名、今の説明では借地権者が39名、103名ということが都が把握している数字なんですか。

もう一つは、文書同意は56名と聞いていたんですけども、今のご答弁は57名だということなんですけれども、もう一度、念のために確認したいと思います。

【渡辺参事】 先ほど申し上げた数字で結構でございます。建物は借地として権利として持ちながら動いたとか、それから、後で最近の方で同意された方がいるということで、この数字で結構でございます。

【松村委員】 それで、57名が書面賛成で、あと、明確に文書でもって反対している方が26名ですか。そのほかは、今、口頭同意と言いましたけれども、さっき言った都市再生機構などが手を引くとか断念するというので、はっきり意思表示しない。賛成する

と口頭で言ってみても反対してとか、非常に動揺しているという中で、基準の3分の2、これは67名をクリアしていれば、これは都市計画してもいいのだと判断していいものかどうかですね。しかも、今、東京都は地元区からの情報ということで、区としてもいろいろな経緯があって微妙なところだと思います。こういう大事な、しかも、ここには総事業費が300億円と聞いております。そのうち、公共管理者負担金が60億円、そのほかの補助金が60億円、他の負担金20億円。これだけでも合計で180億円という非常に公共負担があるというか、逆に公共性が高い事業であるにもかかわらず、今のような住民の合意状況で、しかも、はっきりしない部分がある、こういうことです。

また、近隣からも低層住宅の密集地に高さ145メートル、40階建てと高さ135メートル、37階建て、住宅戸数700戸のマンション2棟。確かに駅の直近でありますけれども、突然といいますか、こういう計画になるということは都市景観そのものを度外視したものとの声が上がっているとも私は聞いております。

以上の立場を述べて、私はこの計画には反対の態度をとらせていただきます。

【鹿島議長】 4番、どうぞ。

【矢島委員】 1点お聞きいたします。

再開発事業の計画の中を見ていると、区画街路8号線につきましては、その幅員を別途に定めるとありますが、幅員はどのぐらいになりますか。

【渡辺参事】 16メートルでございます。

【矢島委員】 東上線、私も池袋から利用することがあるのでよく承知しておりますけれども、都内の部分は駅前広場が十分ではありませんし、よく言えば庶民的な駅前を形成しているということが言えないこともないんですが、こういうふうには防災上の観点からも、密集地域であるだけに、むしろ16メートル道路が川越街道までしっかり抜けていくということは私はいいい取り組みだと思います。

それで、駅前のこの区画の部分に16メートル道路が川越街道まで抜けると。今回の再開発事業と川越街道の間の計画が16メートルのわずかな現道のところを広げていくだけに、その両側の区画の部分がどのような扱いと、将来のどのような方向があるのか、これが非常に大きな問題であろうと思います。本来であれば、ここも今回の計画の中でしっかり取り組みがなされるべきだと思っておりますが、その点についてお伺いいたします。

【渡辺参事】 計画論的な位置づけで申し上げますと、先ほどお話ししましたように、

都市計画におきまして再開発を促進すべき地区ということで都市計画決定がなされている地区でございます。それから、区の基本計画や都市計画マスタープランでも、ここは木密地域の不燃化促進や緊急時の避難の確保など防災性の拡充を図るとか、にぎわいのある商業環境の形成を図るということで、地域の中心的役割を担う町として整備する方針が示されております。

本再開発事業地区の周囲や本事業で整備される沿道のまちづくりにつきましては、こうした都市再開発方針などの上位計画に基づいてまちづくりを行っていくということが計画の位置づけでございます。

【矢島委員】 質問した内容に比べますと不十分でありますけれども、とりあえず、まずこれだけの大きな事業ですから、それなりの順番の観点、あるいは体制の問題もあることと思いますが、いずれこの問題も、あるいはその前から当然ながらもっと、網かけしてあるだけではなくて、具体的な対応の仕方というのが私は当然あってしかるべきだと思っております。ただ、区の力がどのくらいあるか、よく承知しておりませんけれども、広域自治体としては積極的に支援し、応援するべきだと思いますので、取り組みをしっかりとお願いしたい。答弁は必要ありませんので、それだけ申し上げておきます。

【鹿島議長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでございますでしょうか。ほかにご質問、ご意見がございませんようでしたら、日程第2につきましては適宜分割して採決いたします。

初めに、議第6626号、板橋区上板橋一丁目地内の用途地域の案件につきまして採決いたします。

本案について賛成の方は挙手を願います。

{ 賛成者挙手 }

【鹿島議長】 ありがとうございます。賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定されました。

【鹿島議長】 次に、議第6627号、葛飾区立石四丁目ほか各地内の用途地域の案件につきまして採決いたします。

本案について賛成の方は挙手を願います。

{ 賛成者挙手 }

【鹿島議長】 ありがとうございます。全員賛成と認めます。よって、本案は原案ど

おり決定いたしました。

【鹿島議長】 次に、日程第3、議第6628号から議第6632号までを一括して議題に供します。

森下幹事の説明を求めます。

【森下幹事】 それでは、「議案・資料」の77ページをお開きください。晴海地区地区計画の変更に関する案件でございます。位置図が84ページでございます。図面が84ページでございます。

本地区は東京臨海部、中央区晴海の約90ヘクタールの区域でございます。隣の85ページでございますが、計画図1でございます。本地区は平成5年7月に地区計画の方針を都市計画決定しております。その後、平成9年11月に5-1街区、平成15年1月に第3地区の地区整備計画を定める都市計画変更を行っております。

本地区の東南側、晴海二丁目地区では、現在、組合施行によります晴海二丁目土地区画整理事業が進められておりまして、今回の変更はこの区画整理事業の進捗に伴います土地利用転換の動きにあわせまして、2-1街区及び2-2街区について地区整備計画を定めるものでございます。

なお、2-1街区と、その南側の晴海防潮施設の区域につきましては、都市再生特別措置法に基づく民間都市再生事業として大臣の認定を受け、現在、防潮護岸などの整備を行っているところでございます。

89ページをお開きください。今回の地区整備計画の変更の内容でございますけれども、主要な公共施設として新たに区画道路2-1号、幅員18メートルと、その両側に歩道状空地を整備いたします。また、二丁目内の既存の公園を晴海運河沿いに公園1号、面積約8,700平方メートルとして移設して整備いたします。それから、地区施設としましては、南北方向で防潮護岸に至ります区画街路2-1号、それから貫通路2-1号のほか、地区広場2-1号、450平方メートルを整備いたします。

建物等に関する事項についてでございますけれども、資料の79ページに書いてございますけれども、建物用途の制限につきましては、2-1街区は居住機能を導入する街区でございます。第一種住居地域と同等の制限を行っております。また、2-2街区は業務・商業機能の導入を図る街区でございます。商業地域としての建築の制限をいたしております。

容積率の最高限度につきましては、2 - 1街区が450%、2 - 2街区が580%。高さにつきましては、2 - 1街区が170メートル、2 - 2街区が50メートルとしてございます。そのほか、壁面の位置の制限、敷地面積の最低限度などを定めることとしております。

なお、本件につきまして、平成16年8月27日から公衆の縦覧に供しましたけれども、意見書の提出はございませんでした。

この案件については以上でございます。

続きまして、「議案・資料」の91ページをお開きください。議第6629号、赤坂九丁目地区地区計画の変更及び関連します用途地域の変更案件でございます。位置図が97ページでございます。

本区域は港区の北部、六本木交差点より北西約150メートルに位置してございまして、旧防衛庁本庁檜町庁舎跡地などを中心とした面積約10.2ヘクタールの区域でございます。この区域につきましては、平成13年4月に当初の地区計画が決定され、この計画に基づいて防衛庁跡地は競争入札に付されまして、平成14年2月に特定目的会社など10法人が土地を取得いたしました。これらの開発事業者によりまして跡地開発に関する企画提案が生まれて、平成15年3月には赤坂九丁目地区地区計画の地区整備計画を変更いたしました。その後も周辺道路の整備方法などの改善等につきまして検討が進められまして、今回、再度の地区整備計画の変更を行うものでございます。

それでは、その変更内容でございますけれども、99ページの計画図2をご覧くださいと思います。今回の変更は、主として歩行者交通機能の強化のため、周辺地域とのネットワークの形成を図るものでございまして、まず、地下鉄の結節点でございます、図の右下の六本木交差点から本区域方向へのアクセスを高めるため、地下に歩行者通路1号から3号、幅員4メートルのものを整備いたします。また、地上部におきましては、既に区域外周部に歩行者専用道路1号を配置してございますけれども、さらに地区北側の赤坂通り方面へ有効に連絡します歩行者専用道路2号を新たに設けまして、周辺地域を含めた歩行者ネットワークの形成を図ることとしてございます。

次に、地区整備計画の変更でございますけれども、本区域におきまして地域の潤いと安らぎの拠点として、また災害時の防災活動拠点として面積約2ヘクタールの公共空地を設けてございます。99ページの図の緑の斜線の部分でございますけれども、この中では原則的に建築物の建築を禁止するために壁面の位置の制限を定めてございますけれども、こ

れまで例外として建築を認めておりました「あずまや」や売店など公園的施設に加えまして、来街者や周辺住民の利便のためのカフェテラスと公共空地を管理する施設の建築を可能とするよう変更するものでございます。

それから、103ページをお開きください。議第6630号ですけれども、これは関連いたします用途地域の変更案件でございます。図面が107ページでございます。今回、赤坂中学校西側に歩行者専用道路2号を新たに設置することになりますけれども、これに伴いまして、中学校敷地との用地交換を行うために区域の一部を地区計画の区域から除外いたします。この土地の部分につきましては、隣接する周辺地域と同様の第二種中高層住居専用地域に変更するものでございます。

以上の案件につきまして平成16年8月27日から縦覧に供しましたところ、この地区計画の変更に関しまして575名、3団体から578通の意見書の提出がございました。

それでは、先ほどの黄緑色の別冊(1)意見書の要旨をご覧いただきたいと思っております。意見書の要旨の3ページからでございます。合計578通でございますけれども、賛成意見に関するものが、そのうち476通、476名でございます。都市計画に関する意見としまして、(1)が「地域の活性化につながること、災害等に対する不安解消になること、憩いの場・交流の場や歩行者専用道路が整備されることなどから賛成である」というものでございます。(2)が「歩行者ネットワークの実現や赤坂、六本木のアクセスが改善されるということで賛成」ということでございます。

その他の意見、賛成の中でのその他の意見でございますけれども、若干の要望が出ております。(1)が「環境に配慮した整備計画の策定を要望する」ということ。あるいは(2)が「歩行者空地、歩行者専用道路について管理面の徹底について」の要望でございます。それから、4ページの(3)「外苑東通りの未整備区間の拡幅要望」などが出てございます。

これらの要望に対する都の見解でございますけれども、特に(3)でございますけれども、「財政状況や沿道のまちづくりの具体化を勘案して事業化等の検討を行う」というものでございます。

それから、大きなローマ数字の反対意見に関するものでございますけれども、これはございませんでした。

それから、賛成・反対ということでなく要望事項ということでございまして、のその他の意見ということでまとめてございます。それが102通、99名、3団体からでございます。都市計画関連のものとしては、(1)の「人の流れができ、にぎわいのある街にな

ることを望むもので、地下通路は是非、乃木坂までつながるよう検討してほしい。これは地下道をさらに北に延伸しようという要望でございます。都の見解は、「今回は地域交通の拠点である六本木交差点を起点として歩行者交通機能強化に重要な区間について整備をするものである」というものでございます。それから、その他の意見の(1)の要望でございますけれども、歩行者専用道路等の維持・管理の要望。(2)が地区計画区域近接の街路整備の要望などが出されてございます。そのほか、(3)(4)(5)とございますけれども、これらの要望に対する都の見解でございますけれども、事業者、管理者において処理されるというものでございますけれども、都としても、これらの要望内容を伝えていくということなどでございます。

以上でございます。

もとの「議案・資料」に戻っていただきまして、109ページをお開きください。議第6631号、豊洲二・三丁目地区地区計画の変更案件でございます。位置図が124ページでございます。

本地区は東京臨海部、江東区豊洲二・三丁目の地区で、周囲は豊洲運河、晴海運河等の水域に囲まれ、大規模な造船所跡地を含む約50.5ヘクタールの区域でございます。

126ページが計画図2でございますけれども、本地区は平成14年6月に地区計画の方針を都市計画決定してございます。その後、平成14年9月に5街区、8-1街区、平成15年11月には1街区につきまして地区整備計画を決定し、これらの街区については既にオフィスビルであるとか、大学などの建築工事が行われているところでございます。今回、これに加えまして、水辺の環境やドック跡を生かした商業・居住機能の整備を行い、豊洲地区のまちづくりを先導する新しい拠点の形成を図るため、4-1街区及び6街区、7街区、8-2街区、小学校街区の計5街区につきまして地区整備計画を定めるものでございます。

変更内容としましては、主要な公共施設に続けております広場3号につきまして、貴重な産業遺産であるドックの歴史を継承するために、2号ドック跡全体を広場の区域 約6,000平方メートルでございますけれども として広げます。また、その内部の一部に活性化施設を配置することなどによりまして、ドックを中心としたにぎわいのある拠点の形成を図ることとしてございます。この広場3号の形状変更に合わせて、豊洲駅前から広場3号に至る歩行者通路1号、2号などのルートを整形化して変更いたします。それから、地区施設については、ドックから豊洲運河に至ります歩行者通路を幅員5メートル

ルの水域間連絡通路として新たに定めてございます。

建物に関する事項でございますけれども、「議案・資料」の128ページに拡大図が出てございます。まず、4-1街区及び6街区でございますけれども、街区の面積はそれぞれ約1.4ヘクタール、6ヘクタールでございます。当該街区ではドック跡を利用して広域的な集客を図る商業施設が計画されている街区でございます。用途の制限としましては商業地域と同様の制限、及び風俗営業などの制限をしてございます。

隣の129ページでございますけれども、7街区でございます。面積約3.6ヘクタールでございます。この街区は住宅を中心とした複合街区になります。建物の用途の制限としまして、第一種住居地域と同等の制限を設けてございます。容積率の最高限度は450%、建物の高さの最高限度を180メートルと定めてございます。

次の130ページでございますけれども、8-2街区でございます。面積約2.1ヘクタールでございます。当街区も7街区と同じく住宅を中心とした複合街区で、同様の用途の制限を設けてございます。容積率の最高限度は300%、建築物等の高さの最高限度を50メートルと定めてございます。

最後に小学校街区でございますけれども、1.2ヘクタールでございます。仮称でございますけれども、第二豊洲小学校が計画されてございます。建物の用途の制限としては第一種住居地域と同様の制限でございます。容積率の最高限度は300%、建物の高さの最高限度を30メートルと定めてございます。

以上の各街区とも通じまして、敷地の細分化を防止するために敷地面積の最低限度を3,000平方メートル、歩行者空間の確保や街並みの形成、また晴海通り沿い等の主要な道路のにぎわいを創出する空間の形成などの観点から壁面の位置の制限を定めてございます。

この案件につきましても平成16年8月27日から公衆の縦覧に供しましたけれども、意見書の提出はございませんでした。

続きまして、131ページでございますけれども、議第6632号でございます。臨海副都心青海地区地区計画の変更に関する案件でございます。位置図が142ページでございます。

本地区は臨海副都心の南西部に位置する面積約117ヘクタールの区域でございます。青海地区におきましては、平成3年1月に当初の地区計画を決定いたしました。図面の144ページがわかりやすいかと思っておりますけれども、この青海地区の南側の青海3区域の部分を拡大したものがこの計画図2でございますけれども、この区域につきましては、臨海

副都心まちづくり推進計画におきまして、主に住・商・業複合用地、業務系用地及び公共公益系用地として土地利用計画が定められておりまして、また、地区計画の方針では情報通信基盤に立脚した新しい国際的都市型産業の集積を図ることなどがうたわれてございます。こういった計画であるとか方針に基づきまして、平成14年から15年までの間に、この図に記載されてございますように、B街区以下、合計8つの街区につきまして地区整備計画を決定いたしてまいりました。これらの街区につきましては、おおむねの施設建築物の建築が完了しているところでございます。

今回、さらに斜線の部分でございますけれども、F-2街区に（仮称）臨港警察署、I街区にテレビスタジオを設置する計画がまとまったことに伴いまして、新たに地区整備計画を策定するものでございます。

「議案・資料」の139ページに変更の概要が書いてございますけれども、まず、F-2街区、区域面積約1ヘクタールにつきましては、建物の用途としては商業地域と同様の制限として容積率の最高限度を300%、敷地面積の最低限度を0.3ヘクタールとしてございます。高さの最高限度はA.P.で60メートルとしてございます。

次のページの140ページ、I街区でございますけれども、区域面積が約2.9ヘクタールにつきまして建物の用途の制限と容積率の最高限度300%はF-2街区と同様でございます。敷地面積の最低限度は0.8ヘクタール、高さの最高限度はA.P.で110メートルとしてございます。

以上の案件につきまして平成16年8月27日から公衆の縦覧に供しておりますけれども、意見書提出はございませんでした。

以上でございます。

【鹿島議長】 ありがとうございます。

それでは、日程第3につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお伺いいたします。29番。

【松村委員】 議第6628号、意見を述べます。

この地区計画の変更によって、地区内で三菱地所が51階、高さが170メートル、住宅戸数750戸のマンション建設が予定されているなど、専ら三菱地所の超高層・超高級なマンション建設の後押しになっています。まちづくりとして地元が望んでいるのは、同地区で42%の土地所有権を持つ東京都が中低所得者向けの公共住宅などを積極的に供給することです。よって、本案件には反対します。

議第6629号、議第6630号を一括して意見を述べます。

防衛庁跡地を三井不動産が取得し、大型再開発を進めるものです。当地は旧毛利家の下屋敷跡地で、埋蔵文化財の遺跡などの保存方法も報告されないまま工事が行われているなどの問題と、法定容積率の2倍の670%を使っての開発で、ここには54階建て、または44階建てのオフィスや住宅、ホテル、商業棟など、こういう建設計画によって昼間人口の増加が見込まれ、開発周辺の道路容量がオーバーし、その処置として周辺住民が望んでいない地下通路の計画で80億円の工事費を予定するなど住民不在の計画であると思います。よって、認めることはできません。反対です。

次に、議第6631号。

これは石川島播磨重工の跡地に三井不動産のコーディネートによって50.5ヘクタールの大規模開発を行うものです。今回の豊洲二・三丁目地区の二丁目側については現在、土地区画整理事業で基盤整備中でありすけれども、その事業費は区画整理事業が129億円プラス9億円、三丁目部分、東側の部分では住宅市街地総合支援事業で総額686億円程度が見込まれています。この開発の区画7の地区では住宅棟が2棟、その1つが54階建て、180メートルの高さ、延べ床面積13万7,000平方メートル、住宅戸数が1,070戸。もう一つは33階建て、高さ110メートル、これも延べ床面積が6万平方メートルに上り、住宅戸数は420戸。合わせると住宅だけでも1,500戸。さらにその隣の業務・商業棟、1棟は高さが130メートル、もう一つは50～70メートル、公団の賃貸住宅14階建て、住宅800戸。そのほか、大型店や駐車場が2,000台という計画となっております。これだけの超高層建築物と大店舗が一定地域内にまとまった形で新たにつくられようとしているのに、どれ1つ環境アセスの対象になっておりません。つまり、都民の環境などに与える影響などが全くノーチェックで、こういう開発がどんどん進んでいることは大問題であり、反対です。

この案件を含め、今回提案されている案件は、オフィスビルあるいは住宅などの大規模開発で、その中の3件が都市再生緊急整備地域に指定された地域であり、しかも、三井不動産や三菱地所、このような最大手がいずれも開発のコーディネーターとなって推進しているという内容です。平成15年のアセス改定前なら、いずれもアセスの対象になるものです。このような大規模開発がどんどん進めば、地球環境はどうなるのか、東京のヒートアイランド現象はどうなるのか、今こそ真剣に考えるべきときではないでしょうか。規制緩和だけでなく、必要なところは都民の立場に立って規制を厳しくする取り組みも必要だ

ということをこの際、強く求めておきたいと思います。

最後に議第6632号、これは(仮称)臨港警察の建設が予定されますが、用地を有償で売り払うということを聞いていますが、結局、財政破綻の臨海副都心開発を都民の税金を投入することになるわけです。こういう性格を持つものであります。臨海副都心開発をこのまま進めるのではなく、立ちどまって見直すべきだというのが我が日本共産党の立場でありますし、この立場からも反対いたします。

以上です。

【鹿島議長】 ほかにいかがでございましょうか。

ご質問、ご意見等がございませんようでしたら、日程第3につきましては適宜分割して採決いたします。

初めに議第6628号、晴海地区地区計画の案件につきまして採決いたします。

本案について賛成の方は挙手を願います。

{ 賛成者挙手 }

【鹿島議長】 ありがとうございます。賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【鹿島議長】 次に、議第6629号及び議第6630号、赤坂九丁目地区地区計画及び関連する用途地域の案件につきまして採決いたします。

本案について賛成の方は挙手を願います。

{ 賛成者挙手 }

【鹿島議長】 ありがとうございます。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。

【鹿島議長】 次に、議第6631号、豊洲二・三丁目地区地区計画の案件につきまして採決いたします。

本案について賛成の方は挙手を願います。

{ 賛成者挙手 }

【鹿島議長】 賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【鹿島議長】 次に、議第6632号、臨海副都心青海地区地区計画の案件につきまして

て採決いたします。

本案について賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【鹿島議長】 賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【鹿島議長】 次に、日程第4、議第6633号を議題に供します。

私から一言申し上げます。議第6633号は環境影響評価法の対象案件でございます。環境影響評価法によりますと、同法第40条第2項の読みかえ規定による第25条第3項の規定によりまして、都市計画の案とともに環境影響評価書につきましても本審議会の議を経ることとされております。したがって、本案件につきましても環境影響評価書の審議もあわせて行うこととなります。

それでは、道家部長の説明を求めます。

【道家外かく環状道路担当部長】 続きまして、議第6633号についてご説明申し上げます。内容は東京都市計画道路都市高速道路中央環状品川線の都市計画決定でございます。お手元の薄茶色の表紙の「議案・資料」の145ページから164ページになります。本件は環境影響評価法の対象事業でございます。今回は、いわゆる後合わせでございます。

首都圏の高速道路ネットワークにつきましては、現状では放射方向に比べ環状方向の道路の整備が遅れていることから、都心部に通過交通が集中し、慢性的な交通渋滞を引き起こしております。こうした状況を踏まえ、現在事業中の中央環状新宿線に引き続き、中央環状品川線の整備を行うものでございます。この品川線の整備により、首都圏三環状道路の中で初めてリングが形成されることになり、東京の都市再生にとって重要な役割を果たします。これにより都内の渋滞解消、環境改善など多くの効果が期待できます。

次に、計画内容についてご説明申し上げます。同じく薄茶色表紙の「議案・資料」の159ページをご覧くださいと思います。今回の都市計画の内容は、品川区八潮三丁目から目黒区青葉台四丁目までの延長約9.4キロメートルを主に地下構造で都市計画決定するものでございます。平面線形につきましては、公共空間を最大限に活用する観点から、図面右端の大井ジャンクションより図面中央の大崎駅付近までは目黒川などの地下に、大崎駅付近より図面左端の中央環状新宿線に接続する箇所までは環状第六号線、通称山手通りの地下に計画しております。また、出入口につきましては、図面中央の五反田に1カ

所計画し、換気所につきましては、図面右側から大井北、南品川、五反田、中目黒の計4カ所を計画しております。なお、ルートのごほとんどが公共用地の地下となっておりますが、一部、計画線が民有地の地下を通る部分で、トンネルの整備に必要な立体的な範囲を定めることにより、適正かつ合理的な土地利用を図るべく立体都市計画を定めてまいります。

次に、事業者でございますが、首都高速道路公団の施行を予定しております。

この案件につきまして昨年12月から本年1月にかけて縦覧に供しましたところ、関係住民26名、13団体から30通の意見書の提出がございました。お手元の黄緑色の別冊(1)「意見書の要旨」をご覧ください。主な意見と東京都の見解についてご説明いたします。

まず、6ページをご覧くださいと思います。賛成意見に関するものは5名から1通ございました。その主なものとして、1の「都市計画に関する意見」の(1)「環状道路の整備による効果を大いに期待しており、品川線の早期完成を願っている」というものでございます。これに対する東京都の見解としては、右の欄にありますように、「品川線は、都心環状線などの慢性的な交通渋滞を緩和し、自動車交通の円滑化による沿道環境の改善に資することから、東京の都市再生にとって必要不可欠な路線であり、早期整備が必要である。今後とも、地元住民の理解と協力を得ながら、早期完成を図るよう努めていく」というものでございます。

続きまして、8ページをご覧くださいと思います。反対意見に関するものについてでございますが、意見書は21名、11団体から27通ございました。その主なものとして、まず、1の「都市計画に関する意見」でございますが、次の9ページをご覧くださいと思います。(7)「今回の都市計画案では、都市計画素案の出入り口計画を変更して五反田出入り口のみを設置としたが、その理由を示すべきである」など、出入り口に関する意見でございます。これに対する東京都の見解といたしましては、(7)から(10)にまとめてございますが、「公共事業については、これまでも、最少のコストで最大の効果を得るよう努めてきたが、なお一層のコスト縮減を図ることが重要である。こうした観点から、高速道路利用者のサービス水準や周辺道路の交通処理に影響を及ぼさない範囲で、既存出入り口への代替が可能な大井北出入り口、及び中目黒出入り口については設置を取りやめるなど、計画の見直しを行った。五反田出入り口については、高速道路利用者の利便性を考慮し、主要な交差道路の国道一号、放射第二号線からアクセスできる位置に変更して配置することとした」としております。

続きまして、同じく9ページでございますが、(12)「換気塔をなくすことはできないか」など、換気所に関する意見でございます。これに対する東京都の見解を(12)から(17)にまとめてございます。「品川線は沿道環境に配慮し、地下構造を採用しているため、換気が不可欠であり、道路構造等から必要な換気量を算出して換気設備の効率的な配置を考慮し、中目黒、五反田、南品川及び大井北の4カ所に換気所を計画した。五反田換気所については、都市計画素案では道路外に設置することとしていたが、五反田出入口の計画位置の変更に伴い、公共用地を最大限に活用する観点から、環状第六号線の円滑な交通を確保した上で、道路内に設置することが可能となったため、位置を変更した」としてあります。

続きまして、11ページをご覧いただきたいと思えます。2の「環境に関する意見」といたしまして、(5)「品川線によって環境が改善されるとするならば、しっかりとした現況調査に基づく正確な予測評価を行い、科学的根拠を示すべきである」など環境影響評価に関する意見でございます。これに対する東京都の見解でございますが、(5)から(26)に集約してございます。「本計画に係る環境影響評価は環境影響評価法に基づき適切に実施しており、その内容は全体として適切であると認められている。環境影響評価に際しては、環境に影響を及ぼすおそれのある大気、騒音など11項目について選定し、予測・評価を行っている。大気、騒音等いずれの項目も環境基準等、評価の指標を下回っており、環境に与える影響は極めて小さくなるものと判断され、都市計画を変更する上で支障がないものと判断する。なお、事業実施に当たっては、環境影響評価書の内容を踏まえ、環境に対する負荷の低減を図ることとしており、環境保全技術の開発の進展等に鑑み、実行可能な範囲内で新技術を取り入れるなど環境保全の措置の実施に努めていく。また、供用後においても、必要に応じて沿道環境把握のための調査を行うとともに、適切な対応に努めていく」としてあります。

このほか、賛成意見に関する「環境に関する意見」、反対意見に関する「事業実施に関する意見」、「制度手続に関する意見」、その他の意見などがございますが、説明は省略させていただきます。

次に、本案に対する関係区長の意見でございますけれども、まず、本年9月に目黒区長から都市計画案に対して意見を付した上で異議なしとの回答がございました。この附帯意見の内容を申し上げますと、4点ございます。1点目は、品川線建設事業の実施に当たっては、安全対策と周辺環境対策を十分に講じ、地域住民の理解と協力が得られるように努

めること。2点目は、中目黒換気所については、最新の開発技術を導入し、環境負荷の低減に努めるとともに、施設の形状等についても周辺環境との調和を図ること。3点目は、品川線の主要部分がトンネル構造という特殊性を考慮し、有効な防災・換気等のトンネル設備の設置と適切な維持管理を実施して、総合的な災害対策や環境対策に万全を期すること。最後の4点目でございますが、通過交通、周辺環境など事後調査を徹底し、事前に予測し得ない状況が生じたときは、目黒区、周辺住民と十分協議し、必要な対策を講じることという意見でございました。

また、同じく9月に品川区長から、都市計画案に対して意見を付した上で差し支えないとの回答がございました。この附帯意見を申し上げますと、やはり4点ございます。まず1点目は、平成16年4月16日付の環境影響評価準備書に対する区長意見を十分尊重するとともに、地域住民に対する十分な話し合い、説明を行い、理解と協力が得られるよう努められたい。2点目は、換気所設置箇所については、形状並びに景観に配慮し、最新技術の脱硝装置及び除塵装置を導入するなど環境対策を講じられたい。3点目は、道路供用前後の環境調査を実施し、環境影響評価の予測値との検証を行い、必要である場合は、その対策を十分図られたい。最後の4点目は、工事期間中も十分な環境保全並びに交通安全対策を図られたいという意見でございました。

こういった事項につきましては、事業の実施段階において、事業者とともに適切に対応してまいりたいと考えております。

最後に、環境影響評価についてのご説明を申し上げます。お手元に黄土色の表紙の冊子3冊、厚いものがございますが、用意してございます。その中で別冊の(2)-と記載された要約書がございまして、そこに挟み込んでおりますA4判コピーの評価書の要約をご覧くださいと思います。

まず、1ページの右上の5をご覧くださいと思います。環境影響評価に関する手続についてでございますけれども、本事業の実施が周辺環境に及ぼす影響について、都市計画を決定する上で支障がないと判断いたしまして、昨年11月に環境影響評価準備書を知事に提出いたしました。そして、12月に公告、縦覧及び説明会を開催したところでございます。

この準備書につきましては、東京都環境影響評価条例に基づき、12月に知事から東京都環境影響評価審議会に諮問されました。審議会におきまして、本年1月に現地調査が行われ、その内容については審議会から付託された部会において、環境影響評価準備書に対

する都民意見と都市計画決定権者の見解、それから関係区長の意見、及び都民の意見を聴く会での公述人の意見を踏まえまして、5回にわたり審議が行われたほか、各審議項目を担当する委員により検討が行われました。そして、部会から審議会に報告され、審議会から本年5月に知事に対して答申がなされたところでございます。

知事は、審議会からの答申を受けまして、環境保全の見地から意見書を作成いたしましたし、その知事意見に対する見解を含め、環境影響評価書を作成し、本年5月に国土交通大臣に送付いたしました。その後、6月に国土交通大臣から環境大臣に送付し、意見を求めた上で、8月に国土交通大臣から環境大臣の意見を勘案した意見をいただいたところでございます。

その国土交通大臣の意見についてご説明を申し上げます。同じ資料の6ページをご覧ください。上段左側に記載いたしましたとおり、国土交通大臣の意見の中で「本評価書の内容は、全体として適切であると認められる」とされております。その一方、環境保全の見地から留意すべき事項についても7項目の意見をいただいております。

これについて概要をご説明いたしますと、同じく6ページをご覧くださいまして、1の大気質につきましては、「事業実施段階に、換気所における窒素酸化物及び粒子状物質の最新の削減技術の適用について検討を行うに当たり、計画路線周辺の状況を短期的な濃度を含め十分に把握すること。また、供用後においても必要に応じて適切に把握し、適切な措置を講ずること」となっております。

次に、7ページをご覧ください。3の道路供用後の道路交通騒音につきましては、「環境保全措置として周辺道路も含めて排水性舗装を敷設し、その減音効果を含めた予測を行い、騒音に係る環境基準との整合が図られているとの評価を行っているが、排水性舗装の減音効果は経時的に低下することから、事後調査を実施し、適切な維持管理等の所要の措置を講ずること」となっております。

次に、8ページをご覧ください。6の換気塔の景観につきましては、「市街地における地域環境への影響に十分配慮するため、事業実施段階において住民等の意見を聴きながら、構造物の色彩やデザイン、及び緑化について検討を行うこと」というような意見が出されております。

これらの意見を踏まえまして、意見のあった7項目すべてについて、必要な見直しや追加を行うなど環境影響評価書を補正し、最終的な評価書を作成いたしました。

次に、戻って2ページをご覧ください。環境影響の総合的な評価につき

ましては、上段に記載したとおり、本事業の実施により環境に影響を及ぼすおそれのある項目について調査、予測を行った結果、必要な項目については環境保全の措置を施すことなどにより、すべての環境要素について実行可能な範囲内でできる限り環境影響を回避または低減しているものと考えております。また、整合を図るべき基準、または目標が定められている環境要素につきましては、それらと整合が図られております。それぞれ環境要素ごとの評価結果の概要につきましては、2ページから5ページに記載したとおり、いずれも評価の基準を下回るものでございます。以上のことから環境影響評価を含め、都市計画を決定する上で支障ないと判断をしております。

説明は以上でございます。

【鹿島議長】 ありがとうございます。

説明が終了いたしました。日程第4につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお伺いいたします。18番、どうぞ。

【和田委員】 この中央環状品川線につきましては、9.4キロ、そして中央環状全体46キロの総仕上げの計画だと思っております。初めて環状網がつながるということでも特筆すべき計画だと思っております。その意味では、私どもはここに基本的には賛成でありますけれども、過般、都議会の第3回定例会におきまして請願が出されておりました。件名は「都市高速道路中央環状品川線建設事業の五反田換気所及び五反田出口に関する請願」というものでありますが、これが継続審査という形になっております。それはこの本審議会の動向を見据えるという意味もあったかもしれませんが、少なくとも慎重にという意味だと思っております。

そこで、私どもは賛成をいたしますが、その際に3点ほどの意見、要望を添えておきたいと思っております。長い間のいろいろな経緯・経過から見て、この品川線については3つのポイントがあると思っております。

その1つは、まず換気塔の4カ所の高さ、45メートルというもの、環境影響評価書の中でも出ましたけれども、大気にかかわる影響がどうなのか。評価の中ではそれほど問題ないとなっておりますけれども、現実に稼働した場合にどうなのかという懸念が予想されるということが1点目です。

2点目は、この工事期間が10年の長きに及ぶということでありまして。したがって、その間にいろいろな意味での技術開発や社会的ないろいろな変化があったりしますから、その変化を過敏にとらえて、それで防災的な面、あるいは環境的な面の技術については積極

的に取り入れていくという柔軟性を持ってほしいという点が2点目です。

3点目は、さきにも出ましたけれども、五反田の出入り口の混雑が予想されているという点です。これも10年間の長い時期の中でどういうふうに変化するかわかりませんが、しかし、周辺住民の唱えている不安というものは、ここも1つあるわけですから、この3点につままして硬直した形ではなく、この審議会で決定された上でも、なおかつ近代的、現代的な技術なり技法なり、あるいは環境の変化などに敏感に対応できるような形での対処の仕方を10年間の間にぜひとっていただきたいということを申し述べておきたいと思います。

以上です。

【鹿島議長】 29番、どうぞ。

【松村委員】 1つお聞きしますけれども、この品川線の総事業費はどのぐらいになるのか。そしてまた、都のこれまでの貸し付け、出資などの負担額。それから、新宿線の残事業がまだあると思うんですけれども、この残事業に伴う都の貸し付け、出資、それらを合わせて大体どのぐらい、どういう負担になるのかをまず教えてください。

【道家外かく環状道路担当部長】 まず、品川線の総事業費でございますが、おおむね4,000億円と試算しております。それから、品川線に関する都の負担でございますが、これまでの首都高に対する出資のルールによりますと、国と都で事業費の25%を出資金として支出いたします。そのうち、都の負担は半分の12.5%分、約500億円と試算しております。それから、新宿線の残事業に関するものでございますけれども、今後の都の出資金は、これもおおむね500億円ぐらいと考えております。両線合わせますと、今後、おおむね1,000億円程度と試算されております。

【松村委員】 都市計画事業を進めるに当たって、当然、財政問題とか、今、都財政の重要な時期でありますから、当然、そこも勘案しなければならないということは重要な要素だと思います。今、私、ご答弁いただいた中でちょっと確認したいんですけれども、品川線は4,000億円ですね。それから、新宿線の残事業も、先ほど500億円と言いましたけれども、私の認識では、4,000億円のうちの5分の2が東京都だということと1,600億円と。ですから、どういうことになるかということ、出資、貸し付けで品川線が1,000億円、それから新宿線の残事業で3,200億円と私は認識したんですけれども、今、ちょっと答弁がありましたけれども、もう1回、確認したい。合わせると4,200億円ぐらいの負担割合かなと思うんですけれども、いかがでしょうか。

【道家外かく環状道路担当部長】 先ほど新宿線の残事業にかかわる出資金が500億円とお答えしましたので、残事業は逆算すればおおむね4,000億円と委員お話のとおりでございますけれども、そのうち出資金は都負担は12.5%でございますので、約500億円と考えております。合わせて1,000億円でございます。

【松村委員】 間違いないと思いますが、合わせて4,200億円もの巨額な品川線をさらにやることによってかかってくると。今でも首都高速道路公団への東京都の毎年の負担割合は、この決算が出ました2003年(平成15年度)でも393億円ですね。その前の年は391億円という。これは今の都財政の中で非常に重くなって、都民への福祉や教育やさまざまな暮らしの分野で負担になっていると。わずか数十万とか100万以下の命綱とも言えるような施策まで財政危機だと、財政がないというので、今、都民が負担されるときに、こういう巨額な財政負担を伴う都市計画事業がほんとうに正しいのかどうかということを根本から問いたいと思います。

もう一つは、やはり環境問題であります。今、品川線周辺にも汐留から天王洲から東品川を含めた、たくさんの開発事業がこれからも目白押しという中で、先ほども幾つかの点、都心部の都市再生緊急整備地域の超高層のオフィスビルや住宅について私は意見を出しましたけれども、一つは、ここには大変な自動車を呼び込むという形になると思います。それで内外からの都心部への車の集中。今、高速道路や大幹線道路をつくれれば、道路がスムーズに交通渋滞がなくなるというよりも、逆に車を呼び込んで大変な自動車排気ガスとか、東京の環境を悪化させているというのが私は今日の姿じゃないかと思います。

そういう点で、一つは、そういう大きな開発に伴う排熱、ガスが地球温暖化とか、先ほども言いましたけれども、ヒートアイランド現象とか、また、そういう高い建物は東京湾からの海風をさえぎって、今年の夏も大変、科学者からもヒートアイランド現象などの顕著なあらわれは東京湾沿いに今開発されている巨大ビル群によるものと。そこに自動車の交通。先ほどいろいろ環境のアセスの評価がありましたけれども、実際にはそういう自動車を呼び込む交通量とか、そこから出される大気汚染が、本来でしたら東京湾の海風が自然対流で吹き飛ばしていくのが滞留してしまう。そういうことまで予測されているアセスなんでしょうか。

これからももっと高い建物が建ちます。45メートルの換気塔を4本新たに建てますね。新宿線合わせるよりもっと大きいわけですから、100メートルぐらい上空に、いわゆる強制で飛ばされて拡散されるから数百分の1だとか、そういう形になって影響はな

いんだという結論を出しているんですけども、今、もう既に起きている高い超高層ビルなどが海風をさえぎり始めている。さらに今後の開発が行われれば、そういう影響がもっと出るというところまで、きちっと25年後、30年後の道路供用開始時期にあわせて果たして予測された環境アセスなんでしょうか。基本的な点についてお聞きしたいと思います。

【道家外かく環状道路担当部長】 アセスをする上で基本的なデータは幾つかありますけれども、特に重要なものは交通量の予測でございます。計画目標年次における交通量の予測は、地域の発展や将来の自動車交通の状況など、それぞれを勘案しまして、さらにその時点で道路ネットワークがどういうふうになっているかということも勘案しましてきちんと推計しておりますので、今後の開発についても将来の地域の発展ということで、含んだ上での予測をしております。

【松村委員】 例えば現在でも東京湾の海風などがさえぎられ始めている。そういうところが上空によって強制換気で吹き上げられて大気質までの影響、そこまで見ていて予測しているというんですね、今言った点は。もう一つは、交通量にしても、公聴会などで多くの住民が具体的な数字を挙げて問題提起しております。多くを費やしませんけれども、1999年度ぐらいの現在の交通量が20年後にどうなるかとか、そういう予測で現実、今、どんどん開発されて都心部に呼び込まれている車の開発計画なども予測されていないということに対して全く回答がないんですけども、そうじゃないと今、確認していいんですね。そういうところはきちっと全体を見ているんだと。予測できない部分や面がたくさんあるんでしょう。そういうふうに、私ははっきり言って、今の技術指針やアセスの一定の中での範囲内だと言うんだったら私はわかるんです。そういうところまで予測しているということでびっくりしましたけれども、そういうことは言えるんですか。

【道家外かく環状道路担当部長】 先ほど申し上げたのは、アセスに基づく項目、それから技術指針に基づくものを基礎にして、先ほどのような重要な交通量予測をしまして予測をしているという意味でございます。

【松村委員】 今の2つの問題でも、結論的に言うと、今のアセスというのが大体、自動車交通量が倍に増えて、なぜ20年後に今よりも環境基準がよくなるかというのはバックグラウンド濃度と、そのときにはどのぐらい電気自動車とか、そういうのが開発されるか。そういうことを前提とした上という非常に欠陥というか、よく都民からもアワセメントと言われるぐらいのもので、それでも今まで大事な役割を果たしているということは

率直に認めますけれども、残念ながら、そういうものをベースにしてやっているから都民の実際の現実の生活感情から、かなりかけ離れたものにあると。

私、練馬区から選出されている都議会議員ですけれども、外環が、関越以北が供用開始になりましたけれども、当時もバックグラウンド濃度で私も質問したり調査しましたけれども、いずれも、今日、供用開始して当時の技術指針だとかいうことで、その数値が到達しているかといったら全くそんなことはないんですね。当時予測していたものがかなり守られていないというか、オーバーしている。しかし、つくったものに対しては、まともな対応を我々も地元も求めておりますけれども、期待にこたえられていないということもあわせて述べて、財政面からも環境問題からも、こういう計画については抜本的に根本から見直し、中止すべきものは中止すべきだということをまず述べさせていただいて、その上に立って幾つかの重要な問題についても伺いたいと思います。

今回、都市計画を提案している目黒区青葉台から品川区八潮まで9.4キロメートルを地下トンネルで結ぶものですが、新宿線の地下トンネルと合わせると約20キロとなります。トンネル内の環境安全のための施設はドライバーの生命にかかわる最重要課題でもありますし、また、万一、事故が起きたときの周辺の住環境に与える被害というのも大変なものだと思います。トンネル内の安全性についての予測評価をどう行っているのか、伺います。

【道家外かく環状道路担当部長】 トンネル内の安全対策でございますけれども、火災や交通事故に対しまして十分な安全対策を実施していく必要があると認識しておりまして、国土交通省が定めました「道路トンネル非常用施設設置基準」のうち最も厳しい基準を適用して計画をしております。防災安全施設といたしましては、具体的な内容でございますけれども、非常用電話、火災検知器、泡消火器、誘導表示盤などを設置することとしておりますし、避難対策としては発災時に人が安全・迅速に避難するための非常口や地上への出口を設置するなど、設備や構造上の対策を適切に実施していく考えでございます。

【松村委員】 今、「道路トンネル非常用施設設置基準」に従ってやるから大丈夫なんだというような答弁だと思いますけれども、私も、その設置基準を持っておりますけれども、これができたのも昭和56年で今から23年前ですね。しかも、どういう対応、対策が必要かということで、トンネルの級別に分けているんですけれども、せいぜいといいますか、10キロちょっとですね、それが最高のAAというAが2つ。しかも、AAで今おっしゃったように非常電話だとかずっとありますけれども、排煙設備または避難通路、AAはこ

れが丸なんですけれども、だから、避難通路か、または排煙設備だと。それが避難設備、誘導設備というふうにですね。当時は、23年前はそのぐらいのことを想定していたんでしょうけれども、果たしてそれで本当にいいのかどうかという非常に強い危惧を私は持ちますけれども、今、国内でというか、こういう地下トンネル20キロ、それに該当したり、それ以上のところの地下トンネルの安全性などは、例えばアクアラインなど、どういうふうになっているのでしょうか。

【道家外かく環状道路担当部長】 東京湾アクアラインにつきましても、10キロほどの海底トンネルがございますけれども、これについても、先ほど申し上げた基準のAA基準を適用しております。これは今回、品川線においても適用しようとする基準と同じ基準を適用して、現在、既に供用しております。

【松村委員】 アクアラインで、私、そこを直接調査して詳しく検討したわけではありませんけれども、大体、二層構造で、いざ、そういうトンネル内火災などが発生した場合、非常通路というのは、二層だから下のほうへとっているということを聞きましたし、トンネル内の世界的ないろいろな惨事とか火災を見ても、大体それと同じような2本の道路をつくる。一方、いざというときの非常避難道路にするぐらいの対策をとらなければ、人命というか、大災害からの対策に役立たないと言われております。

それで、今、特に私が問題だと思うのは、2本上下あるとすると、両方に同時に火災が発生するわけではない。もちろん、万一があるかもしれませんが、そうすると、長大トンネルの場合は一方をとめて一方から避難するというのを想定しているというか、そういうことも考えて構造を決めていると言いますけれども、品川線は、この図面を見ても立体構造になりますね。だから、平面どおりじゃなくて立体交差する。そうなった場合、下が火災を起こしたときには、当然、上を使って避難する、逃げるということにはいかなような構造ではないのではないのでしょうか。最低、アクアラインでも二層構造にして避難するとか、または同時に2本のトンネルを掘って安全性を確保する。そこまでほんとうにやらなければ大災害というのは防げないのではないのでしょうか。そういう面での検討というのはどうされて、今のこの構造で大丈夫だと判断しての都市計画なんのでしょうか。

【道家外かく環状道路担当部長】 トンネルの安全基準につきましては先ほど申し上げた基準に基づいて検討してまいりますけれども、事業実施段階において、その基準に基づき安全性が確保できるような地上への避難口を適切な間隔で設けるとか、その他の設備をさらに設けるとか、構造上の対策を検討してまいります。

【松村委員】 避難通路、当然ですけれども、その場合もたくさんエアカーテンをとるとか、避難通路を細かくとる、それも計画段階でしっかり、万一の自動車火災事故、そういうものに対して計画段階でしっかり取り入れていくべきじゃないでしょうか。そういうことも含めて、もっと構造的に根本から検討が私は必要だと思いますし、少なくとも計画段階でのトンネル内の安全対策は予測評価をやるべきだと思います。ただ、23年前につくった現在の国土交通省の基準でいけばいいという問題ではないと思いますけれども、安全対策の予測評価を計画段階でやるべきじゃないでしょうか。

【道家外かく環状道路担当部長】 計画段階におきましては、くどいようでございますが、国土交通省の基準に基づく計画をすることということで、万が一、トンネル内で火災事故等が起きた場合には乗務員が避難できるような、そういう対策が講じられると考えております。

【松村委員】 住民が果たして、都民が今の答弁で納得するのでしょうか。

もう一つ聞きたいことは、例えば地下とか高速道路にはタンクローリーとか危険物積載車両が入り込めばより大惨事になると思うんですけれども、そういう対策面はどうなっているのでしょうか。タンクローリーや危険搭載車両が20キロの地下トンネルに果たして入らないということのチェックというものはなされるのでしょうか。

【道家外かく環状道路担当部長】 トンネルにおきましてタンクローリーなど危険物を搭載している車両を通すのかということでございますが、品川線におきましては、そのようなタンクローリーのような危険物を搭載している車両を通す計画ではございません。これは道路法の規定に基づきまして、爆発物や燃えやすい性質を有する物件、その他危険物を積載する車両の通行を禁止し、または制限できるという規定がございますので、この規定に基づいて制限をしていきたいと考えております。

【松村委員】 現実にはそうなっていても、いろいろ乗り入れてしまうという形になっておりますね。今、首都高なんかで料金所があればチェックできるかもしれませんが、今、カードですか、ああいうのが増えれば、ほんとうにノーチェックになる。警視庁などが検問するとか摘発するといっても、それは常時やっているわけではないですね。だから、そういう危険性というのは、この都心ではますます多くなるし、環状線は物流が中心で車両も相当増えると思うんです。その点で吸気所、排気よりも吸気が大事だと。ドライバーの眠気などを覚ますために、よどんだ空気というものが非常に睡眠を呼んで危険だと。その吸気所が廃止され、それにかわる代替施設がないのではないかとということが公聴

会でも意見が出されておりますけれども、この点では、私、地下構造の安全対策から言っても非常に重要だと思っておりますけれども、いかがなんでしょうか。

【道家外かく環状道路担当部長】 ご説明で申し上げた大井北、南品川、五反田、中目黒、いずれの換気所も排気とともに吸気もできる施設になってございますので、吸気については、この4カ所で十分賄えると考えております。

【松村委員】 全く同意できない答弁ですけれども。

それで、具体的にもう少し聞きますけれども、品川線の計画は是とする立場に立ちながらも、多くの関係住民からの意見を反映して、関係区長や都知事、国の大臣からも数多くの意見というものがつけられております。これらの意見、要望によって当初の計画がどう修正されたり見直されたんでしょうか。

【道家外かく環状道路担当部長】 品川線につきましては、広く住民の方々からさまざまな意見を頂戴しておりますし、それから、都市計画案について、先ほどご説明いたしましたように、関係自治体であります目黒区、品川区からも本計画について意見付きで同意する旨の回答を得ております。また、環境影響評価に際しましても、さまざまな意見や審議がなされた結果、国土交通大臣からも本評価書の内容は全体として適切であると認められるという回答も得ております。これらを総合的に勘案いたしまして、都市計画を決定する上で支障ないと判断しており、原案どおりで修正はしておりません。

【松村委員】 原案どおりで修正していないというのが結論のようでありますけれども、事業実施段階、または供用後に改めて影響を評価し対策を立てるなどという先ほど来の答弁がありますけれども、そんなことでは私は済まされないとします。先ほども指摘しましたけれども、外環の大泉以北の例が示しているように、一旦都市計画を認めれば、あとは何の担保もない。事業者の可能な範囲と言うんですか、実施可能な範囲と言うから、幾らでも事業者の裁量によって対策がとれないとなってきたのが現実ではないかと思えます。やはり計画段階ではっきりさせなければなりませんし、それができなければ計画を中止する以外はないと思えます。

そこで、先ほども都議会に対する請願の問題が出されました。都議会に出された都市高速道路中央環状品川線に関する請願は、どういう団体が、どのぐらいの署名をもって、どういう願意で出されたのですか。また、その審議経過についてもご説明いただきたいと思えます。

【道家外かく環状道路担当部長】 都議会に出された請願の件でございますが、団体名

は「高速道路品川線問題近隣町会合同連絡会」という団体で、会長は埴さんという方でございます。それから、審議状況でございますけれども、9月29日に都議会の都市整備委員会に付託されまして、10月4日に審査が行われまして、委員から質疑や意見表明がなされたところでございます。主な内容は、品川線の必要性や換気所の計画、請願などをどう受けとめるかということでございます。結果として継続審査となっております。

【松村委員】 今説明があったように1つ、2つ余の町会じゃないんですね。11の町会が連絡会をつくり、3万2,868名もの署名で出されております。しかも、紹介議員は自民党の元幹事長や公明党、民主党などの、それぞれの党を代表するような方たちです。その重みは非常に大きいし、結局、結論を出すことができずに継続審査ということになりましたけれども、そういう都民を代表する議会、そういうところの状況も踏まえて、私は今日の都市計画審議会ですそれを決定するということになれば、私は議会軽視のそしりは免れないと思いますけれども、事務局としては、都市整備局としてはどういうふうに受けとめておりますか。

【道家外かく環状道路担当部長】 この請願を出された合同連絡会の方々とも、これまで何回も意見交換を行っておりますけれども、その中においては、五反田出入口、換気所について見直すようにとは求められておりますが、品川線本線について反対するのではないともあわせておっしゃっております。品川線につきましては、冒頭ご説明いたしましたように、首都圏並びに東京都にとって大変重要な路線でございます。我々としては一刻も早く着手、整備をしていきたいという路線でございます。そういう観点から、ぜひこの品川線に関してご賛同をいただけるように、また、事業実施の段階に当たっては関係の皆さんの賛同あるいは協力が得られるように、これからも努力していきたいと思っております。

【鹿島議長】 19番、どうぞ。

【石川委員】 都議会のことは都議会でやっていただければと思っております。これは都市計画決定でございます。私は基本的には賛成でございます。特にこの品川線につきましては、中央環状を結ぶ主要な路線ということで、特に東京の都市再生という意味でも非常に重要な事業ではないかなと思っております。ぜひ原案のとおり決定をされることを望むわけでございます。

ただ1点だけ、今、地方分権の問題がいろいろと議論されております。三位一体の改革の枠の中には入っておりませんが、こういった事業を進める上で道路特定財源とい

うのが非常に大きな財源になるわけでありまして、この道路特定財源につきましては3兆2,000億円の枠からは外れておりますが、平成21年までの間に検討する、地方道路譲与税ということで均等配分をするか否かということで、これから議論はされていくわけでありまして。こういった動向も、これは道路だけではなくて再開発あるいは区画整理等を含めて、まちづくりに大変大きな影響を与えるわけでありまして、ぜひこういった道路特定財源等の財源確保、あるいは財源のあり方についても、ぜひ都行政においても積極的な対応を図っていただくようお願いを申し上げて、私は賛成のご意見とさせていただきます。

【鹿島議長】 29番。

【松村委員】 私、質疑中ですし、そんなに時間をとることはいたしません。私も、今日の都計審には大変重要な案件がほかにも幾つもありましたけれども、より時間を節約するために意見表明にとどめて、運営にはご協力しているつもりでありますし、まだ今、5時前でありまして、私は、非常に重要な決定をする段階ですから、ぜひ質疑を皆さん方の協力によって進めさせていただきたいと思っております。議長にもその辺、よろしくお願ひしたいと思っております。

その上で、本来、議会でやっていることということではなく、都市計画審議会委員の皆さん方ですし、どういう案件に対しては都民の意見とか、先ほどまとめられた意見書がありますけれども、そういうものにはあらわれていないさまざまな問題が、本来でしたらこういう資料を全部出して、公正なといいますか、十分判断ができるようにすべきものだと思います、私はあえて議会や議員の皆さん方は知っていることかもしれませんが、その点は審議会委員の皆さん方にご理解いただいて、決定の際の判断にさせていただきたいと。私も、なぜそういう立場からそういう態度をとるのかを、この場の中で、ここは都市計画の最終決定ですから、していかなければならないと思っております。

続けさせていただきます。今、答弁の中で、この品川線は賛成、認めている立場ですという話もありました。いろいろなニュアンスをとり発言される方もいらっしゃるでしょうけれども、私も、この現場に行って町会の方々とも話しましたが、こういうステッカーを張っておりますよね、明確に「五反田換気所建設に反対します」。そしてまた、先ほどの3万数千有余の署名も、「私たちは子供や孫に大気汚染を残したくありません。だから、都市高速道路中央環状線五反田換気所と五反田出入口に反対します」ということで集められて議会に請願となっているという点ですね。だから、私はいろいろな立場の、その中

でも経過としてはやむを得ない。でも、この2つのところについては中止してほしいということだと思いますけれども、私は、都市計画の中に入入り口、それから換気所も含めて、その位置も含めて、これは重要な都市計画決定の中身なんですね。だから、そのこのところの態度、いや、都市計画決定はしちゃって、事業の実施段階でいろいろ、その後の変化によって検討すればいいということにはなりません。

外環も、私ども練馬から東京に向かっての外環は、この都市計画審議会で東京都で決定しましたね。それが大臣の凍結宣言によって凍結しました。しかし、今日、どうなったか。都市計画決定を、もう1回やり直さなきゃいけないんでしょう。だから、今日決定するということは、換気所を反対します、出入り口はだめです、根本からの見直しを、中止をということは、やはり都市計画決定の重要な前提なんですね。もしそうじゃなければ、決定はするけれども、その部分だけは保留にしようという諮り方をするんだったら、そういう考え方もまた成り立つと思うんですけれども、私は、決定して、また後で都市計画決定を、万が一、じゃ、知事がだめだとか、もう1回やってみたら云々ということで、私はそういう都市計画決定の審議会の権威というか、役割を損なうべきじゃない、今の段階でしっかり審議しなきゃならないという立場から、この点を申し述べさせていただいているわけでございます。

そういう点では排気塔も両側、十四、五階建てですよ。45メートルと道路の真ん中に、これを見てもわかるとおり、排気塔が建って、確かに強制排気でこれが100メートルぐらいに吹き上げられるか知りませんが、この両側のビル、これから建てられるところのビルを見たら、やはり地元が出している害、これ、ほんとうに切実なものがあるということ、皆さん方、もし現場を見に行っていなかったらぜひ見に行ってくださいと思いますし、そういうふうには言えると思います。これがまだ都民を代表する議会でも結論が出ていない。ましてや、知事もいろいろな発言をなされております。この都市計画決定、この審議会をした後に、また知事がそれをだめだなんてなってやったら重大な汚点や禍根を残すと繰り返しこの点は申し上げて、こういう問題を含む今回の都市計画決定は断じて容認できない、賛成できないという立場を繰り返し明らかにして終わりたいと思います。

【鹿島議長】 ほかにご質問、ご意見ございましょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 それでは、ご質問、ご意見がございませんようでしたら、日程第4、議

議第 6 6 3 3 号につきましては、環境影響評価書の内容も含め、都市高速道路中央環状品川線の案件を採決いたします。

本案について賛成の方は挙手を願います。

{ 賛成者挙手 }

【鹿島議長】 賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定されました。

【鹿島議長】 次に、日程第 5、議第 6 6 3 4 号から議第 6 6 4 1 号までを一括して議題に供します。

成田幹事の説明を求めます。

【成田幹事】 議第 6 6 3 4 号から議第 6 6 4 1 号までをご説明させていただきます。

まず、議第 6 6 3 4 号は、東京都市計画下水道、東京都公共下水道の変更でございます。東京都決定の案件でございます。「議案・資料」の 1 6 5 ページから 1 7 6 ページをご覧くださいと思います。

本件は、東京都公共下水道の都市計画に定められております浜松町ポンプ場及び同放流管渠、南千住ポンプ場及び同放流管渠を廃止するとともに、1 4 カ所の処理場と 1 8 カ所の処理場放流管渠及び 3 カ所の処理場送水管の名称を変更するものでございます。

位置につきましては 1 7 4 ページをご覧ください。浜松町ポンプ場でございますけれども、浜松町ポンプ場及び同放流管渠は、港区の東部、浜離宮庭園の西側に位置してございまして、主要な幹線及び枝線の切りかえ工事の完了に伴いまして、その機能を汐留第二ポンプ場に引き継ぎ、廃止するものでございます。

次に 1 7 5 ページでございますけれども、南千住ポンプ場及び同放流管渠につきましては、荒川区の東部、JR 南千住駅の北側、千住大橋の東側に位置してございます。第二南千住幹線の整備完了に伴い廃止するものでございます。

最後に、処理場の名称変更についてご説明申し上げます。東京都は、平成 1 6 年 4 月に下水処理場を地域に愛され親しまれる施設とするために、広く一般から名称を募集いたしまして、下水処理場の名称を「水処理センター」とすることといたしました。これにあわせまして、1 7 6 ページの参考図にありますように、都市計画で定めます名称を変更するものでございます。

なお、8 月 2 7 日から 9 月 1 0 日までの 2 週間、計画案の縦覧を行いました。都民からの意見はございませんでした。

次に、議第6635号から議第6641号でございますけれども、多摩地域の流域下水道の変更で東京都決定の案件でございます。177ページから191ページが対象でございます。「議案・資料」の190ページをご覧くださいと思います。7つの処理場の位置を示してございます。北多摩一号処理場、北多摩二号処理場、多摩川上流処理場、南多摩処理場、浅川処理場、八王子処理場、清瀬処理場でございます。

「議案・資料」の177ページから189ページをお開きいただきたいと思います。いずれも多摩地域の流域下水道の都市計画に定められました下水処理場の名称を「水再生センター」と変更するものでございます。なお、本案件は都市計画の軽易な変更のため、17条縦覧は省略させていただいております。

以上でございます。

【鹿島議長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第5につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお伺いいたします。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 ご質問、ご意見がございませんようでしたら、日程第5、議第6634号から議第6641号まで、東京都公共下水道及び多摩川左岸北多摩一号流域下水道などの案件につきまして一括して採決いたします。

本案に賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【鹿島議長】 全員賛成と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【鹿島議長】 次に、日程第6、議第6642号、一般廃棄物及び産業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の案件を議題に供します。

成田幹事の説明を求めます。

【成田幹事】 先ほどの訂正をお願い申し上げたいと思います。議第6634号のうち、水処理センターと申しましたけれども、これは水再生センターでございます。多摩のほうでは水再生センターと訂正させていただいておりますけれども、区部のほうは水再生センターということで訂正させていただきたいと思います。

議第6642号でございますけれども、特殊建築物の許可でございます。建築基準法第51条ただし書きによる施設でございます。仮称でございます加藤商事リサイクルプラントに関する案件でございます。

「議案・資料」の195ページから199ページをご覧いただきたいと思います。建築基準法第51条によりますと、廃棄物処理施設は、都市計画において、その敷地の位置が決定しているものであるか、あるいは特定行政庁が都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が都市計画上、支障がないと認めて許可した場合において建築することができることとなっております。本施設は、施設規模や恒久性等を踏まえまして、都市計画審議会に付議し、特定行政庁が許可するものでございます。

「議案・資料」の196ページと197ページの位置図及び計画図をご覧いただきたいと思います。計画地は瑞穂町の西部、羽村市との境に位置しまして、JR青梅線羽村駅から約2キロメートル、瑞穂町長岡三丁目に位置してございます。施設の西側は日野自動車羽村工場となっております。計画地の用途は工業専用地域でございます。事業主体である加藤商事は、平成6年から当該地におきまして廃プラスチック等の一般廃棄物及び産業廃棄物の破碎処理等を行ってまいりましたが、今回、事務所及び検査棟の増築にあわせまして処理能力の見直しを行い、許可が必要となる処理量となることから建築基準法ただし書き許可を行うものでございます。

「議案・資料」の198ページと199ページをご覧いただきたいと思います。施設配置図及び増築後の完成予想図でございます。施設は工場棟と工場・事務所棟、検査棟からなっておりまして、敷地面積は約3,021平方メートルでございます。なお、施設を稼働することによる周辺への影響につきましては、事業者が廃棄物処理法に基づきます生活環境影響調査を環境局と協議しながら実施しておりまして、当該施設を稼働したことによります騒音、振動等が周辺に与える影響は少ないと予測されてございます。

以上でございます。

【鹿島議長】 幹事の説明が終了いたしました。日程第6につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお伺いいたします。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 ご質問、ご意見がございませんようでしたら、日程第6、議第6642号、一般廃棄物及び産業廃棄物処理施設の用途に関する特殊建築物の許可についての案件につきまして採決いたします。

本案について賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【鹿島議長】 全員賛成と認めます。よって、本案は原案どおり可決いたしました。あ

りがとうございます。

【鹿島議長】 以上をもちまして本日の議事はすべて終了いたしました。委員の皆様には長時間ご熱心にご審議を賜りましてありがとうございました。

なお、議事録に、私のほかに波多野委員にもご署名をお願いいたします。どうぞよろしくをお願いいたします。

これをもちまして本日の審議会は閉会いたします。

午後 3 時 4 6 分閉会