

午後 1 時 3 2 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 169 回東京都都市計画審議会を開催させていただきます。

現在、22 名の委員にご出席をいただいておりますので、定足数を満たしておりますことをご報告いたします。

では、お手元に、「第 169 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。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、クリーム色の表紙の冊子で「委員の異動報告・委員名簿・幹事名簿」でございます。

次に、水色の表紙で「議案・資料 別冊(1) 議第 6673 号 東京都市計画事業田端二丁目付近土地画整理事業の事業計画変更に伴う意見書の審査について」でございます。

次に、黄緑色の表紙で「議案・資料 別冊(2) 意見書の要旨」でございます。

次に、藤色の表紙で「資料〔別冊〕都市計画(素案)の提案」でございます。これは、都市再生特別措置法に基づき提案されました、都市再生特別地区の提案書でございます。

次に、だいたい色の表紙で、西武池袋線の連続立体交差事業及び複々線化事業に伴う環境影響評価書でございます。概要、本編、資料編の 3 分冊になっておりますが、本編及び資料編につきましては、既に各委員の皆様方に配付させていただいておりますので、本日は概要のみを席上に配付させていただいております。なお、概要には、要約を差し挟んでございます。

本日お配りいたしました資料は以上でございます。ご確認をよろしくをお願いいたします。

それでは、鹿島会長、よろしくをお願いいたします。

【鹿島議長】 本日は、ご多忙のところご出席をいただきまして、ありがとうございます。

初めに、委員の異動につきまして、私からご報告申し上げます。お手元に第 169 回東京都都市計画審議会委員の異動報告をお配りいたしてございますが、今回、新しく委員になられましたお二人の方をご紹介申し上げます。議席番号 8 番、文京区長、煙山力委員で

ございます。次に、議席番号20番、多摩市議会議長、山田勝義委員でございます。山田勝義委員につきましては、本日、都合によりまして欠席する旨、事前にご連絡をいただいております。

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、委員名簿記載のとおりといたしたいと思っておりますので、ご了承をお願いいたします。

次に、審議に入ります前に、皆様にお諮りいたします。本日の議題のうち日程第1、議第6673号、東京都市計画事業田端二丁目付近土地区画整理事業の事業計画変更に伴う意見書の審査について、当審議会運営規則第11条第2項に基づく会議の公開に関する取扱要綱第3条の規定により、非公開で審議すべき案件であるか否かについてお諮りいたします。

私は、意見書の審査につきましては、お手元にお配りしてございます意見書中に、東京都情報公開条例第7条第2号に規定する個人情報があることから、会議の公開に関する取扱要綱第2条第1号の規定に基づき、非公開で会議を行うことが妥当であると考えます。委員の皆様方のご意見はいかがでございましょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 ご異議がないようですので、日程第1、議第6673号につきましては、会議を非公開で行うことといたします。本案件以外の審議に当たりましては、当審議会運営規則第11条に基づきまして、会議を公開により行い、傍聴者及び報道関係者の入室を認めることといたしております。ご了承願います。

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、ご協力をお願いいたします。

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るようお願いいたします。

---

【鹿島議長】 それでは、日程第1、議第6673号を議題に供します。

石井幹事の説明を求めます。

【石井幹事】 議第6673号は、東京都施行による東京都市計画事業田端二丁目付近

土地区画整理事業の事業計画変更に伴う意見書の審査についてでございます。薄茶色表紙の「議案・資料」の9ページから32ページ、また提出されました意見書は、水色表紙の「議案・資料別冊(1)」に、原文のまますべて掲載しております。

まずはじめに、本事業を含む田端地区の土地区画整理事業の経緯につきましてご説明させていただきます。薄茶色表紙の「議案・資料」14ページの図面をご参照願います。

本事業の区域は、図面中央の赤色で塗られた範囲になります。この区域を含みますオレンジ色の線で囲まれた区域82.6ヘクタールは、戦後間もなくの昭和21年4月に、戦災復興土地区画整理事業として都市計画決定されております。

昭和23年になりまして、この区域は、土地区画整理組合により事業化されましたが、その後、組合設立についての訴訟が起こされ、10年後の昭和33年、東京高等裁判所において、組合設立認可の無効判決が出されたため、事業が途中で頓挫いたしました。

82.6ヘクタールの区域のうち、昭和23年から33年までの10年間で、比較的事業が進んでおりました、図面で黄色に塗られた区域41.2ヘクタールにつきましては、その後、新たに土地区画整理組合が設立されました。しかし、その組合に対しましてもさらなる訴訟が起こされまして、裁判所による和解勧告を受けた組合設立認可権者でございます東京都が事業を引き継ぎまして、昭和63年に事業を完了させたといった経緯がございます。

図面でいいます中里一丁目、二丁目及び田端四丁目、さらに東田端一丁目の道路基盤は、このときの事業で整備されたものでございます。

一方、緑色の線で囲われました41.4ヘクタールの区域は、部分的に建築物の移転や道路工事が行われた状態で、区画整理事業が途中で頓挫したままとなったため、黄色に塗られた区域と異なりまして、公図などの登記関係書類と実態、現状とが異なるなど、権利関係が不確定な状況に置かれたままとなってしまいました。

こうした状況を解消するため、都は、青色の線で囲われました3.8ヘクタールの区域につきまして、昭和47年に土地区画整理事業の事業計画案を縦覧いたしましたが、その際、地元地権者の一部から施行区域の見直し等を求める意見書が出されました。

その後、地元との長い調整を経まして、昭和62年9月、東京都は事業区域を見直し、区域を広げて、赤色で塗られた区域7.5ヘクタールで事業化する方針を決定いたしまして、権利関係を確定させるとともに、公共施設の整備や居住環境の改善を図ることを目的に、平成8年に事業計画案を縦覧し、平成10年2月に事業計画を決定しました。そうした経

緯でございます。

次に、本地区の位置と今回の事業計画変更の概要をご説明いたします。11ページの位置図をご覧ください。本地区は、北区の南東部に位置しまして、JR田端駅より南へ約400メートル、補助93号線を挟んで西側区域と東側区域とに分かれており、西側区域の中央及び東側区域の南端に、都市計画道路補助92号線が計画されている、面積約7.5ヘクタールの区域でございます。

事業計画変更の内容でございますが、13ページの設計変更対照図をご覧ください。右下の凡例に示してありますとおり、黄色の現計画を赤色に変更するものでございまして、換地設計に伴い、区画道路の新設及び位置の変更を行うものであります。あわせて、事業の進捗状況を考慮して、施行期間を平成19年6月30日から平成26年3月31日へ、6年9カ月延伸するものでございます。

この事業計画の変更に当たりまして、平成16年11月9日から11月22日までの2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、14通の意見書が提出されました。提出された主な意見書の要旨と施行者であります東京都の見解は、「議案・資料」9ページから10ページに記載しておりますので、こちらをご覧ください。

今回、提出されました意見書は、すべて事業計画に関することでありまして、その内容は、すべて設計に関することです。まずはじめに、主な意見書の要旨について、説明させていただきます。

9ページの左側の欄をご覧ください。「道路を広げることについては一応分かったが、それによって今以上に速度の速い車やバイクが入ったり、駐車する車が増えるようなら反対する。静かな住宅地で騒音問題が起きないように計画を進めてほしい」。

次の段には、「田端2-9の地区の中に道路が出来ると駐車する車が多くなり、この道路を造らなくても換地が可能であることから、道路新設には反対する」。

また、10ページには、「区画道路4号線、5号線は、幅員5メートルで決定されているが、高台の頭頂部に当たる地形を考慮しない無謀な道路拡張計画であり、住み良さを無視している。4メートル幅に改案されることを強く要求する」。

次の段には、「24ブロックと25ブロックの間の道路は、短い距離を2回も曲がるよう変更されていて、自動車の通行により歩行者通行が危険となる。また、幅員を5メートルにする必然性がなく4メートルにすべきである。自動車優先の使いにくい道路をつくり、生活環境を壊すような計画変更(案)に反対する」。

以上が、主な意見書の要旨でございます。

これに対する施行者である東京都の見解の概要について、ご説明させていただきます。

1ページお戻りいただき、9ページの右側の欄をご覧ください。「地区内の道路は、円滑な交通処理を図るため、通過交通を排除し、沿道宅地のアクセスを担う区画道路や地区外との連続性に配慮した主要な区画道路など、それぞれの道路の機能に応じた計画としている。なお、交通規制など交通安全対策については、今後、交通管理者など関係部署と協議していく」。

新設道路については、次の段でございますが、「想定以上に申告された借地権を考慮し、かつ、現在の土地利用の状況や適正な間口の確保などを勘案して換地設計を検討したところ、新たに道路が必要となったため計画を変更した」。

続きまして、10ページの右上の欄には、道路形状の変更につきまして、「当該区画道路は比較的延長が長く、地先の車のすれ違いに配慮すると幅員5メートルが必要である。区画道路5号線については、当初計画では、従前道路の線形を生かして直線で計画していたが、現況では高低差が大きく、周辺の宅地地盤の切り下げが必要であった。今回、切土を少なくして高台の現況地形を生かしつつ、道路勾配を緩和させることを目的に、地元地権者の代表でもある土地区画整理審議会の意見も参考にして道路計画を変更した」。

以上が、施行者である東京都の見解でございます。

これをもちまして、説明を終わらせていただきます。

【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っしゃっていただきます。

29番、どうぞ。

【松村委員】 意見を申し上げます。意見書の採択は求めませんが、事業計画素案から19年を経た今日、なお意見が出される状態を踏まえ、今後の生活環境、居住環境、自然環境の維持、保全と改善や移転補償、清算を含む生活再建維持に万全を期すこと。また、情報公開と十分な説明に努めることを強く要望いたします。

以上です。

【鹿島議長】 18番、どうぞ。

【和田委員】 18番です。数点、結論を出すに至る参考に質疑をさせていただきたいと思います。

田端二丁目付近土地区画整理事業の事業計画変更に伴う意見書の審査ということで、別冊の14件の意見が、ここに集約されております。これは、この方なりの大変重要な意見だろうと思っておりますが、私どもも地元での説明会に陪席をさせていただき、その場の雰囲気も感じ取ることができました。

さて、この意見書にかかわることでありませけれども、さきに説明がありましたとおり、昭和23年の復興土地区画整理組合に端を発して、紆余曲折の後に、現在の状態になっております。私どもが関心がありますのは、この14件の意見書とは別に、あの地域、7.5ヘクタール全体の権利者あるいは事業に関心を持つ方々の反応はどういうものなのだろうかということ、まず総論的に伺いたいと思います。

【鹿島議長】 石井幹事。

【石井幹事】 それでは、地元の状況につきましてご説明をしたいと思います。今回の意見書の内容は、すべて道路の変更など設計に関するものでございまして、なかなか事業そのものというものではないと、このように考えております。

それから、先ほどの説明にもありましたように、当地区は、権利関係が非常に不安定な状態に置かれております。もう少し具体的に申し上げますと、他人の土地の上に自分の家が建っていたり、その逆に、自分の土地の上に他人の家が建っている。あるいは、その土地の一部が、既に道路として使われているといった状況が、大変長い間続いてきたわけでございます。

こうした状況から、地元の多くの方々からは、事業に関する説明会や個別相談などで、例えば相続の際などに土地の分割ができない、あるいはそういう不安定なもとでの土地の売買が大変難しい、それから高齢でもあることから、早く事業を進めてほしいといった意見が寄せられておまして、これらの問題の早期解消、すなわち権利の安定を図るためには、区画整理事業の促進が不可欠であると、このように考えているところでございます。

【鹿島議長】 和田委員。

【和田委員】 確かに、今、説明のとおり、設計に関する意見が、14件の中に圧倒的に多いように思います。したがって、総体の事業実施計画というものについての意見書の大きなところではないかと、私も実感を持っています。

さて、先ほど説明いただきましたとおり、この資料の資金計画書の中では、国庫補助金が41億6,500万円余、都費が155億9,500万円余、合計しますと197億6,100万という資金計画で、この事業が行われようとしているわけでありまして。現に、1

7年度の東京都の予算書を見ましても、6億3,600万円の事業費が、この田端二丁目の区画整理事業の推進、事業化に投入されるという記述がなされております。

先ほどお話をお聞きしたとおり、さきの組合が残した一つの負の遺産と言っているのでしょうか、長い間の権利関係が相当複雑に入り組んでおります。これを早急に正常化していく、すなわち土地の権利関係をはっきりと確定させる、人の土地の上に自分の家、その逆もあるとございましたけれども、そういうことを正常化させるということと、それから公共施設もこの場所には当然必要でありましようから、それも整備しなければならない。また、宅地の利用促進も当然図る。あわせて、総合的に居住環境の改善を目的にしなければならない。こういう急がれる環境改善があると、私は思っているのです。

その上で、あえてまたお尋ねするのですが、このような急がれる環境改善、田端二丁目付近の土地区画整理事業について、当局はより早く、先に、平成26年3月末日までというような清算金徴収や交付の期間を含んで、そのようなロングレンジの計画のようですけれども、私は、過去の淵源をたどるならば、できるだけ早く権利者の方々に理解を求めて、事業推進をする。例えば、モデル的に、ここのところをこういうふうに事業化することによって、このような権利者の方の住宅なり宅地の変化がありますよというモデルケースを複数用意して、誘導していくことも含め、行政側の積極的な姿勢が今求められているのではないかなと思うのですが、その点についてはいかがですか。

【鹿島議長】 石井幹事。

【石井幹事】 当地区のこの事業につきましては、先ほど来お話ししていますように、事業計画決定後、既に時間を要していることから、この事業計画変更が決定いたしました後、速やかに各宅地の位置などを示した換地設計の案を、各権利者に説明してまいりたいということでございます。

その後、権利者からの意見などを整理した上で、ただいまご提案いただいたように、できるだけ早期に移転工事等に着手し、整備を進めることで、早期完了に向けて事業を推進してまいりたいと、このように考えております。

また、参考のためにも、既に実施している他地区の事例を紹介するなど、早い段階で事業効果を見ていただく方法を積極的に検討してまいります。

【鹿島議長】 18番。

【和田委員】 東京都施行ということですから、東京都の姿勢なりエネルギーというのが、つぶさに関係権利者に実感できる事業の推進が求められると思うのです。ともする

と、この種の都市計画にかかわる事業というのは、道路などもよく言われますけれども、いつになったらやるのかわからない、そして蛇の生殺しなどという俗な言葉も出てくるくらいに、行政の権威にかかわることの多い場面でありますだけに、田端地区の土地区画整理事業については、曙光が見えているだけに、当局は積極的に地域に入り、そして説得申し上げるところは説得申し上げ、事業推進を図っていくという決意を強く求めて、私の質疑を終わります。

【鹿島議長】 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1につきましてお諮りいたします。

採決を行う前に、念のため申し上げます。意見書を採択するということは、事業計画を修正すべきであるということになります。また逆に、意見書を採択しないということは、事業計画のとおり実行、施行してよいということになります。

それでは、議第6673号につきまして採決をいたします。

本件の意見書を採択して、事業計画を修正すべきであるとお考えの方は挙手を願います。

[ 挙手する者なし ]

【鹿島議長】 分かりました。全員反対ということでございますので、そのようにさせていただきます。よって、本件の意見書は不採択ということにいたしました。

以上をもちまして、日程第1の審議は終了いたしました。

---

【鹿島議長】 それでは、ただいまから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ます。しばらくお待ちをお願いします。

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に当たりましては、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ることをお願いいたします。

それでは、審議を再開いたします。

日程第2、議第6674号を議題に供します。

金子参事の説明を求めます。

【金子参事】 「議案・資料」の43ページからになりますけれども、議第6674号、東京都市計画都市再生特別地区の変更に関する案件についてご説明いたします。

本案件は、都市再生特別措置法第37条の規定に基づきまして、今年の1月20日、森



トラスト株式会社から都市計画の提案がございました。これに基づいて変更を行うものでございます。都市再生特別地区につきましては、都内で第3号ということになります。

お手元に、藤色の表紙の「都市計画（素案）の提案」という資料があるかと思っておりますけれども、これが提案書でございますので、参考としてご覧いただければと思います。

まず、「議案・資料」の44ページ的位置図をご覧いただきたいと思っております。都内では、平成14年7月に、7つの都市再生緊急整備地域が指定されておりますけれども、本地区は、このうちの東京駅・有楽町駅周辺地域内にごさいますして、東京駅の八重洲側に隣接しております。都市再生緊急整備地域には、それぞれの特性に応じて地域整備方針が定められておきまして、東京駅・有楽町駅周辺地域の方針における整備の目標では、東京都心において、我が国の顔として、歴史と文化を生かしたうおいと風格ある街並みを備えた国際的な中枢業務・交流拠点を形成し、あわせて商業・文化・交流などの多様な機能を導入することにより、にぎわいと回遊性のある都市空間を形成するとされております。

また、増進すべき都市機能などにつきましては、中枢業務拠点にふさわしい高次の業務機能の強化と、これを支え、アメニティを高める商業・文化・交流・宿泊機能等の強化ですとか、駅周辺の回遊性を高めるため、歩行者ネットワークの充実・強化を挙げております。

以上のような趣旨のもとに、今回、事業者からの提案を受けまして、局内に設置した審査会等で検討を行いましたところ、提案内容が地域整備方針に適合し、また周辺環境への配慮ですとか都市基盤との均衡が図られているものと判断されました。そこで、事業者からの提案どおりの内容で、都市再生特別地区として指定するものでございます。

内容でございますが、「議案・資料」の45ページの計画図をご覧いただきたいと思っております。都市再生特別地区の区域は、一点鎖線で囲まれた約1.2ヘクタールでございます。図面右側の高層部Bとしている部分は既存の建築物でございまして、建築計画といたしましては、これに図面左側の高層部Aとしている部分を増築するものでございます。

都市計画の内容といたしましては、恐縮ですけれども、ちょっと戻っていただいて、43ページにございますように、容積率の最高限度を1,300%、最低限度を400%、建ぺい率の最高限度を60%、建築面積の最低限度を3,000平方メートルとしております。

このうち容積率の最高限度につきましては、東京駅隣接という立地を生かし、国際ビジネスセンター機能を支援する交流・宿泊機能として国際級ホテルを誘致し、あわせて観光振興に資するため観光インフォメーションセンターを導入すること、2つの広場の整備や、

駅と周辺地域を結ぶ歩行者ネットワークを充実・強化すること、防災備蓄倉庫の設置や、広場を活用した帰宅困難者支援などの災害時への対応、保水性舗装等によるヒートアイランド対策や、生ごみのコンポスト化などの環境への配慮といったことなど、事業者からの提案内容を都市再生への貢献という観点から評価いたしまして、その設定を妥当なものとして判断したものでございます。

また、既存部分を含めまして、壁面の位置の制限、建築物の高さの最高限度を定めておりました、高さにつきましては、高層部Aを178メートル、高層部Bは、既存の建物に合わせて100メートルとしております。

「議案・資料」の47ページの参考図1は、施設配置イメージでございます。青の破線がございますが、これが東京駅日本橋口と八重洲、日本橋など周辺地域を結ぶ歩行者ネットワークの動線を表しております。

それから、赤の破線で囲まれている部分は、拠点交通結節点広場と称しておりますけれども、東京駅日本橋口交通広場の一部としての歩行者空間を示しております。

また、いこいの広場としている緑の破線で示した部分がございますが、これは、オレンジ色の破線で表している観光インフォメーションセンターなど、来街者のにぎわい・交流空間と一体的に活用する広場状空間を示しております。これらの広場は、災害時には、建物内に設けます防災備蓄倉庫による食料、飲料水の備蓄とあわせまして、帰宅困難者を支援する場として活用するため、広場内に防災井戸や仮設便所の設置が可能な汚水排水設備を設けまして、衛生的な便所の確保を図ることとしております。

次の48ページの参考図2でございますが、建物の外観、また来街者の交流空間を有機的につなげるために、既存部と増築部の間に設けるギャラリー、及びいこいの広場のイメージパースとなっております。

本案件を、平成17年2月21日より2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、3通7団体から意見書が提出されております。お手元の黄緑色の表紙の「意見書の要旨」の1ページをお開きいただきたいと思います。1通1団体から、都市計画に関し、反対に関する意見書が提出されております。

意見の要旨といたしましては、接道が極めて限られた当該敷地の計画における高容積・高負荷の建築物の計画は、安全なまちづくりの観点から強い懸念がある。また、観光インフォメーションセンターの規模は、大幅な容積緩和にふさわしいとは考えにくい。歩行者ネットワークについて、東西方向の動線の負荷緩和が望まれる。街区全体の地区計画の見

直しも含め、計画の内容を検討すべきであるというものでございます。

これに対する都の見解といたしましては、まず安全面につきましては、空地の規模、周辺の道路、交通広場との関係から、十分な安全性は確保されている。容積率につきましては、先ほどご説明いたしましたけれども、都市再生貢献の度合いに応じた妥当なものと考えます。歩行者ネットワークにつきましては、東西方向も含めまして、適切な歩行者ネットワークが形成されると考える。街区全体の地区計画の見直しにつきましては、将来、検討すべき事項であるというものでございます。

続きまして、2ページをご覧いただきたいと思います。2通6団体から、その他の意見が提出されております。

その要旨といたしましては、隣接地との共用車路は、共用部分の整備・管理等について合意に至っていない。都市計画決定は、合意の成立後にしてほしい。交通混雑が、八重洲西駐車場に影響を及ぼすことを懸念している。今回の計画地及び隣接地の開発事業者に対し、十分な協議がなされるよう指導してほしいというものでございます。

これに対する都の見解といたしましては、共用車路の形態につきましては、隣接地権者及び関係機関との協議は整っておりまして、車路の整備・管理等につきましては、事業の着手までに、当事者間で十分協議すべき事項であるというものでございます。なお、この共用車路の整備及び管理の件につきましては、その後、協議が進みまして、既に基本的な合意に至っているということ、私どものほうで確認しております。

次に、本審議会でご審議いただくに当たりまして、千代田区及び中央区に意見を聞きまして、容積率設定の考え方ですとか提案内容の実現の担保などについて意見がございました。都といたしましては、先ほど申し上げましたとおり、容積率につきましては、都市再生貢献の度合いに応じた妥当なものと考えております。また、計画実現の担保につきましては、東京都と事業者の間で平成17年1月に、提案書の内容を遵守する旨の協定を締結しているところでございます。

このほか、事業実施に当たっては、近隣住民に十分説明するよう事業者を指導してほしいなどの意見がございました。都といたしましては、住民に対する説明などは、事業者の責任において行うべきであると考えておりますけれども、事業実施に向けた対応について、円滑に進むよう配慮してまいります。

説明は以上でございます。

【鹿島議長】 説明が終了いたしました。

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願いいたします。

29番。

【松村委員】 意見だけを述べます。森トラストの提案による都内第3号の都市再生特別地区の指定で、1,300%の容積を認め、178メートルの国際級ホテルなどをつくる計画です。既に、大手町、丸の内、有楽町地区には、100メートル級以上のビルが何棟も建て始められ、これからも幾つもの計画が予定されています。

こうした計画は、都心への一極集中を加速させ、過密化による都市機能への障害やヒートアイランド現象の環境悪化などのさまざまな弊害を生むものとなります。大手町、丸の内、有楽町地区については、都市再生緊急整備地域や都市再生特別地区は、縮小や廃止など厳しく見直すべきものであり、今回の計画は容認できません。よって、反対します。

【鹿島議長】 ほかにいかがでございましょうか。

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、議第6674号、東京都市計画都市再生特別地区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、日程第3、議第6675号から議第6680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、資料の49ページからが議題の総括表でございますけれども、議第6675号は、60ページの位置図からご説明申し上げます。

議第6675号、大田区におけます用途地域の変更案件でございます。本地区は、大田区の中央部で、JR蒲田駅とJR大森駅の間地点、京浜急行梅屋敷駅から約500メートルに位置してございます。

本地区は、製造加工工場と住宅が混在しました地区となっておりますけれども、地区内工場の操業継続環境の確保、防災機能の向上及び住工調和型の良好な環境の維持保全を目的とした地区計画の策定を行いまして、あわせて用途地域等を変更するものでございます。

「議案・資料」の62ページからが、区が決定します地区計画でございます。65ページが計画図でございます。地区計画の区域は約5.7ヘクタールでございますけれども、地区の特性に応じまして、住工調和地区A、B、C、それから商店街地区に分けまして、それぞれに土地利用の方針を定めてございます。

66ページでございますけれども、地区整備計画として、地区施設として緑道を定めております。また、住工調和地区全体に、建築物の敷地面積の最低限度を定めさせていただきますけれども、そのうち敷地が細分化されております住工調和地区のBにつきましては、敷地面積の規模に応じた容積率の最高限度を定めることによりまして、共同化を促進し、防災性の向上と良好な環境の育成を誘導してまいります。その他、高さの最高限度などを定めてございます。

資料の61ページにお戻りいただきますけれども、ただいまご説明申し上げました地区計画の決定に伴いまして、用途を変更するものでございます。現在、準工業地域、建ぺい率60%、容積率200%の地域につきまして、同じ準工業地域でございますけれども、容積率を300%に変更するというものでございます。

この案件を、平成17年2月21日から2週間、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。

次に、67ページをお開きください。67ページの議第6676号から議第6680号、5つの案件につきましては、いずれも足立区におけます用途地域の変更案件でございます。

5つのうちのはじめでございますけれども、70ページからが議第6676号になります。足立区の江北駅（仮称）周辺地区におけます用途地域の変更案件でございます。この地区は、東武大師線大師駅の南西約1,200メートルに位置しておりまして、平成19年度に開業する予定の日暮里・舎人線（仮称）江北駅の周辺区域でございます。

日暮里・舎人線の新駅開設を目前に迎えまして、今後、沿線土地利用の促進が見込まれますけれども、拠点駅周辺にふさわしい地域商業、サービス機能の充実や、良好な住環境の形成を目的としまして、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。

その地区計画は73ページからでございますけれども、77ページの計画図をご覧ください。この地区計画の区域は、全体で26.7ヘクタールでございますけれども、駅前地区、沿道商業地区、幹線沿道地区など、地区を7つに分けてございまして、それぞれに土地利用の方針を定めてございます。

次の79ページ、それから80ページが計画図でございますけれども、地区の整備計画としまして、地区の主要な生活道路と公園を地区施設として定めてございます。また、駅前地区におきましては、駅前への商業・サービス等の機能集積及び誘導を図るため、建物の1階について用途の制限をしております。それから、敷地面積の最低限度を83平方メートルとし、バス通りでございます江北新道沿いでは、安全な歩行空間確保のために、1階部分だけ1.5メートルの壁面後退を定めてございます。

71ページにお戻りいただきますけれども、このような地区計画を定めまして、用途地域の変更をいたします。変更内容は、現在、準工業地域、建ぺい率60%、容積率400%などがございますけれども、駅前地区については商業地域としまして、それから放射11号線沿いにつきましては近隣商業地域として、それぞれ建ぺい率80%、容積率400%などに変更を行います。

この都市計画案を縦覧に供しましたところ、1通の意見書が出されてございます。意見書の要旨につきましては、別冊の「意見書の要旨」の3ページをご覧ください。

意見書は、反対の意見、1通2団体でございます。その内容は、「用途地域の変更により、駅前に、駅舎、ビル等が建設される。これにより、周辺の住宅地では、日照等の問題に直面するので、用途地域の変更には絶対反対」というものでございます。

これに対します都の見解は、この地区は、足立区都市計画マスタープランにおいて、地域拠点として位置づけられており、商業・業務機能をはじめ、文化・教育機能もあわせて整備を図ることとされております。また、この地区計画におきましても、駅前地区は、商業・サービス等の機能集積及び誘導を図ることとしております。したがって、商業地域などに用途地域を変更することは適切であると考えております。

続きまして、資料の81ページをお開きください。この81ページからが、議第6677号に当たりますけれども、足立区西新井駅西口周辺地区におけます用途地域の変更案件でございます。この地区は、足立区のほぼ中央に位置してございまして、東武伊勢崎線西新井駅の西口側に位置する区域でございます。

この地区一帯は、東京都の防災都市づくり推進計画におきまして、重点整備地域に指定されてございます。地区の中心には、大規模工場跡地11.3ヘクタールがございまして、既に平成15年1月に地区計画を定めまして、現在、この跡地におきましては、基盤整備などのまちづくりが進められてございます。

今回、西新井駅西口の広場及び区画道路の整備とあわせまして、商店街の形成や周辺住

宅地の居住環境の向上を図り、地域の活力あるまちづくりを進めるために、地区整備計画を追加して策定し、これにあわせて用途地域を変更するものでございます。

85ページからが、その地区計画の計画書でございまして、計画図がだいが飛びますけど95ページでございます。図面の左側でございますけれども、今回、追加いたします複合商業地区では、安全で快適なにぎわいのある複合商業地を形成するために、建築物の用途として、店舗、飲食店、劇場など商業関連施設のみ建築できると定めてございます。

容積率の最高限度は、当分の間200%としまして、道路事業の進捗状況に応じまして300%とするとしてございます。

その他、敷地面積の最低限度は1万5,000平方メートル、高さの最高限度は31メートル、壁面の位置の制限などを定めてございます。

96ページの計画図2でございますけれども、地区施設として区画道路35号線 南北の道路でございますけれども や緑道（幅員4メートル）などを新規に位置づけております。

それから、98ページでございますけれども、地区整備計画（その2）同じ地区計画の中の別の区域でございます。西新井駅の駅前街区についてご説明申し上げます。

建築物の用途等の制限としまして、駅前の各街区におきまして、建築物の低層階部分を店舗、飲食店など商業関連施設のみということで定めてございます。

それから、容積率の最高限度は、駅前A街区と駅前北街区 の区域につきまして、当分の間は200%、または300%ということでございますけれども、道路事業の進捗状況に応じまして400%とすることとしてございます。

その他、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限等を定めてございます。

それから、101ページでございますけれども、3つの整備計画のその3の区域でございますが、駅前線の北側の区域でございます。この区域は、さらに地区ごとの特性によりまして計画を定めてございまして、容積率の最高限度は、都市計画道路の整備状況にあわせて、400%を適用できることとしてございます。

それから、その他の敷地面積の最低限度83平方メートルなどを定めてございます。

それから、103ページでございますけれども、この地区におきまして、地区施設として、区画道路、公園などを位置づけているところでございます。

以上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。

83ページにお戻りいただきますけれども、西新井駅の西口駅前では、都市計画道路と

が交通広場の整備にあわせまして、工業地域200%、または近隣商業300%などが現状でございますけれども、それを近隣商業または商業地域で、容積率を400%などに変更いたします。

地区の西側の複合商業地区では、第一種住居または工業地域で容積率200%というものですけれども、これを近隣商業地域300%に変更いたします。

その他、道路整備にあわせまして、沿道の用途地域を変更するものでございます。

この案件につきましては、意見書の提出はございませんでした。

続きまして、資料の105ページをお開きください。引き続き、足立区西新井の案件でございますけれども、議第6678号の部分でございます。この地区は、前で説明した案件の南に隣接する地区でございます。

この北側と南側の地区は、もともとは1つの地区計画の区域でございましたけれども、今回、南側、この案件の地区につきまして、防災機能強化のための都市基盤整備などにつきまして合意形成されたことを踏まえまして、区域を切り離しまして、新たに防災街区整備地区計画を定め、あわせて用途地域を変更するとしたものでございます。この防災機能の強化を主目的としました防災街区整備地区計画は、都内では4地区で決定済みでございます。これ以下が、5件目、6件目、7件目ということになります。

計画書は109ページからでございますけれども、121ページが、この地区の計画図でございます。防災街区整備地区計画の区域は、全体で約42.7ヘクタールでございます。地区の整備計画としましては、災害時におけます円滑な避難、消防、救護等の防災活動を支えるための主要な道路を地区防災施設として定めます。地区防災施設道路を補完する主要生活道路や細街路を地区施設として定めているところでございます。

この地区計画の特徴でございます、特定建築物地区整備計画の内容を説明させていただきます。121ページの赤い点線の部分はその範囲でございますけれども、この計画は、沿道建物を防災上安全なものとするによりまして、防災道路の機能の向上を図っているものでございます。具体的には、赤線の区域の中の建物につきまして、建築物の間口率の最低限度を10分の7、それから高さの最低限度を5メートルと定めるとともに、建ぺい率や容積率を緩和いたしまして、3階建てを中心とした建替を誘導しまして、道路と一体となった延焼遮断機能を高めていくという計画になってございます。

容積率につきましては、半分以上を住宅とする建物は、240%まで使える形で緩和してございます。



それから、この図面の中のちょうど中央、東西の方向ですけれども、今回、事業を始めます補助138号線の沿道30メートルの幹線道路沿道地区Bというところでは、容積率の最高限度は、当分の間200%として、道路事業の進捗状況に応じまして300%とするという規定になってございます。

それから、124ページでございますけれども、地区防災施設だとか主な地区施設及び、今回、事業を始めます都市計画道路の補助138号線の区間におきまして、計画道路から0.5メートルの壁面後退と工作物の設置の制限を定めまして、空地を確保して、道路と一体となった防災機能の向上を図ることとしてございます。

その他、整備計画の内容としまして、地区全体に、建物を原則的に準耐火建築物以上とします、東京都の建築安全条例の新たな防火規制と同様の規制を定めているところでございます。

このような地区計画の決定に伴いまして、用途を変更するわけでございますけれども、107ページにお戻りいただきたいと思っております。変更内容は、特定地区防災施設として定めます14路線の道路沿道20メートル幅の区域につきまして、用途地域の用途とか容積率はそのままで、建ぺい率のみ60%を80%に緩和するものでございます。

それから、今回、事業を始めます補助138号線の沿道30メートルの区域につきましては、準工業あるいは工業地域の容積率200%から、一種住居あるいは準工業の容積率300%などに変更するというものでございます。

本件につきましても、意見書の提出はございませんでした。

引き続き、125ページをご覧ください。これが議第6679号になりますけれども、足立区関原一丁目の地区におけます用途地域の変更案件でございます。この地区は、東武伊勢崎線西新井駅の南約1,500メートルに位置してございまして、西側が都市計画道路補助100号、それから南が荒川放水路に接する区域でございます。

本地区も、災害に強いまちづくりを目指しまして、防災街区整備地区計画を定め、あわせて用途地域を変更するものでございます。この区域が13.6ヘクタールでございます。

計画内容は、前の議案と同じように、西新井駅の防災街区整備地区計画と同様の考え方となっております。

129ページ以下が地区計画の計画書でございますけれども、137ページが計画図でございます。地区整備計画としましては、地区で、災害時におけます円滑な避難、消防、救護等の防災活動を支えるための主要な生活道路を、地区防災施設として定めてござい

す。また、それを補完します区画道路を地区施設として定めてございます。

特定建築物地区整備計画としまして、先ほどの考えと同じですけれども、12路線の地区防災施設の沿道20メートルの範囲につきまして、建物の間口率を10分の7以上、それから高さの最低限度を5メートルという規定をするとともに、建ぺい率や容積率を緩和することによりまして、やはり3階建てを中心とした建替を誘導しまして、延焼遮断機能を高めることとしてございます。

139ページが壁面の位置でございますけれども、地区防災施設の9路線などにおきまして、計画道路の中心から3メートルの壁面後退と工作物の設置点を定めまして、空地等を確保して、道路と一体となった防災機能の向上を図ってございます。

その他、やはり東京都の新たな防火規制と同様の準耐火建築物以上とする規定を定めてございます。

127ページでございますけれども、このような地区計画の決定に伴いまして、用途地域を変更してございます。変更内容は、地区防災施設として定めます12路線のうち、9路線の沿道20メートルの区域につきまして、用途地域の用途及び容積率はそのまま、建ぺい率を60%から80%に変更するものでございます。

この計画につきましても、意見書の提出はございませんでした。

それから、140ページをお開きください。これが議第6680号になりますけれども、足立区足立一・二・三丁目におけます用途地域の変更案件でございます。この地区は、東武伊勢崎線五反野駅の南及び小菅駅の西に隣接しまして、西が国道4号線、南が荒川放水路に接する区域でございます。

この地区も、防災街区整備地区計画を定め、あわせて用途地域を変更するものでございます。48ヘクタールの区域でございます、前の2つと同様の定めをしております。

143ページからが計画書でございますけれども、図面が152ページでございます。災害時におけます防災活動を支えるための地区防災施設を定めてございます。それから、それを補完する道路も地区施設として定めてございます。

それから、153ページが特定建築物地区整備計画でございます、地区防災施設として定めます10路線の道路沿道20メートルの幅の範囲で、間口率を10分の7以上、高さの最低限度を5メートルとして定め、やはり同じように建ぺい率を緩和して、建替を誘導するものでございます。

その他、防災道路の中心から3.25から3.5メートルの壁面後退などを定めていると

ころでございます。やはり地区全体に、建物を準耐火建築物以上とする規制や敷地面積の最低限度83平方メートルなどを定めているところでございます。

この地区計画の決定に伴いまして、141ページにお戻りいただきますけれども、これが用途地域の変更の内容でございます。地区防災施設として定める10路線の道路沿道20メートルの区域につきまして、容積率はそのままで、建ぺい率を60%から、準工業地域あるいは近隣商業の建ぺい率を80%へ変更するものでございます。建ぺい率を80%に緩和します。

この案につきましても、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】 ありがとうございます。

それでは、説明が終了いたしましたので、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願いいたします。

29番委員。

【松村委員】 まず、第6675号、意見を述べます。容積率を200%から300%に緩和することによって、約100世帯の住民が住んでいる工場跡地周辺に高層マンションが建つようになり、住民が住み続けられないような街になってしまうと地元から危惧の声があり、反対するものです。

次に、6676号この件についても、住民合意が進んでおらず、もっと住民の声を反映した計画にすべきです。よって、反対します。

第6677号これは、当初、住民が期待していた開発とも違い、家賃の高い高層マンションや足立区全体の商店街に死活問題の影響が出る大規模店舗を進出させる計画で、誰のための計画だと、住民からも強い反対の声が出ています。よって、反対です。

あと3議案については、賛成です。

以上です。

【鹿島議長】 ほかにいかがでございましょうか。

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6675号から議第6677号まで、東京都市計画用途地域の案件につきまして、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】 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。

次に、議第6678号から議第6680号まで、東京都市計画用途地域の案件につきまして、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】 それでは次に、日程第4、議第6681号及び議第6682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】 資料は、155ページからでございます。議第6681号は、町田都市計画用途地域を変更する案件でございます。

位置図は159ページでございます。町田市の北西部に位置しておりまして、京王相模原線多摩境駅を中心として、町田市と八王子市の行政界に挟まれた地域でございます。

当地区の一带は、相原・小山土地区画整理事業及び多摩・八王子・町田新住宅市街地開発事業によりまして、計画的に市街地整備を進めてきておりまして、道路等の公共施設の整備が完了または進捗している地域でございます。

このたび、土地区画整理事業などの進捗にあわせまして、関連する地区計画の決定や変更を行い、用途地域の変更を行います。

160ページをご覧ください。真ん中の四角の1の区域でございますけれども、新住宅市街地開発事業によりまして整備された区域で、これを相原・小山地区地区計画の区域に追加しまして、周辺と同じ研究・住居複合地区として一体的な土地利用を図るとともに、用途地域も、周辺と同じ第二種住居、建ぺい率60%、容積率200%に変更するものでございます。

隣の161ページ、四角の7と9と書いたところでございますが、土地区画整理事業によりまして道路整備が完了したことから、この道路中心線にあわせて、用途地域の境界線を変更するものでございます。

次に162ページでございますけれども、新住事業によりまして整備されました区域を、

相原・小山地区地区計画の区域に追加しまして、周辺と同じ生産業務B地区に位置づけ、用途地域も周辺と同じ準工業地域、容積率200%に変更するものでございます。

それから、隣の163ページでございますけれども、民間事業者によります宅地開発事業により、道路等の公共施設が整備された地区でございます。今回、小山三ツ目山西地区地区計画を決定しまして、住宅、診療所とか集会所等に建築物を制限しますとともに、145平方メートルの敷地面積の最低限度などを定めます。この地区計画の決定にあわせまして、用途地域を第一種低層住居専用地域、建ぺい率50%、容積率100%などに変更するものでございます。

それから、次の164ページでございますけれども、現在、本地区では、組合施行によります小山御嶽堂沼土地区画整理事業が進められております。今回、戸建て住宅を主体とする緑豊かで良好な住宅地の形成を図るために、地区計画を決定しまして、用途を住宅、診療所、集会所等に制限いたしまして、150平方メートルの敷地面積の最低限度、9メートルの高さの限度などを定めるものでございます。この決定にあわせまして、用途地域を第一種低層住居、建ぺい率50%、容積率100%などに変更するものでございます。

以上の案件につきましては、意見書の提出はございませんでした。

続きまして、179ページをお開きください。議第6682号でございますけれども、これは府中の都市計画用途地域の変更案件でございます。

図面が182ページでございますけれども、この地区は、府中の西部、JR南武線谷保駅と分倍河原駅のほぼ中間点の、新駅が設置される区域でございます。

この地区では、組合施行によります西府土地区画整理事業が施行されておりました、事業の進捗に伴い、地区計画を定めるとともに、用途地域を変更するものでございます。

190ページをご覧いただきたいと思っております。地区計画の計画図でございますけれども、土地区画整理事業によります土地利用の維持・増進を図るとともに、地域住民の生活に密着しました商業・業務・サービス機能の集積や、安全で快適な市街地の環境形成を図ることを目的としております。

地区計画の区域を、低層住宅地区から駅前商業業務地区まで6つの地区に区分しまして、それぞれ土地利用の方針を定めているとともに、必要な用途の制限を行っております。

そのほか、良好な市街地環境を有する駅周辺市街地を形成するために、敷地面積の最低限度を120平方メートルとか500平方メートル、壁面の位置の制限0.7メートルとか、高さの最高限度を10から30メートルなどを定めてございます。

191ページに、地区施設でございますけれども、区画道路とか公園、環境緑地などを定めてございます。

このような地区計画を決定することによりまして、183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、用途地域を変更します。変更箇所の現状は、大部分が第一種低層住居専用地域で、建ぺい率40%、容積率80%でございますけれども、これを駅前商業業務地区は、近隣商業地域、容積率300%などに、それから中層住宅地区では、第一種中高層住居専用地域の容積率200%などに変更していくものでございます。

この案件につきましても、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4につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

29番委員。

【松村委員】 6681号は賛成です。

6682号これは、JR南武線の新駅建設に伴い、JRが客を増やすための宅地開発の色彩が濃い計画で、大きな地主はともかく、小宅地の人たちへの負担が重いもので、反対です。

以上です。

【鹿島議長】 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4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6681号、町田都市計画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】 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。

次に、議第6682号、府中都市計画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】 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5、議第6683号及び議第6684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】 資料の193ページをお開きください。議第6683号は、大崎駅西口地区の地区計画の変更に関する案件でございます。

193ページ以下が計画書でございますけれども、位置図は199ページでございます。大崎駅西口地区は、JR大崎駅の西口でございますして、明電舎工場跡地とかソニーテクノロジーセンターなどの大規模敷地と、木造建築物を中心としました密集市街地が含まれます、面積約9.1ヘクタールの区域でございます。

200ページをご覧ください。本区域は、平成14年9月に、多様な機能が集積する大崎副都心の形成のために地区計画を決定し、さらに平成16年1月には、駅前交通広場の拡充、大規模な緑化空間でございます大崎の森の形成など、事業者から提案された開発計画に基づきまして、E東地区におきまして、既に都市再生特別地区を指定してございます。そのときに、地区整備計画を変更してございます。

今回は、明電舎工場跡地の南西側の一角を占めますE南地区、約0.7ヘクタールにおきまして、開発計画が具体化したことに伴いまして、地区計画の方針の一部及び地区整備計画を変更することとしたものでございます。

今回、図面の変更はございませんので、197ページの計画変更概要でございますけれども、変更の内容としましては、土地利用に関する基本方針としまして、従来、E南地区では、隣接します業務・商業を主体としたE東地区と一体的な拠点市街地として整備するものでございまして、その連携を強化するために、これまでは居住機能だけでございましたけれども、今回、新たに交流・宿泊機能を導入することといたしました。具体的には、ホテルであるとかスポーツクラブ、それから共同住宅などを計画しているところでございます。

198ページでございますけれども、開発計画の具体的内容を評価した上で、今回、容積率の最高限度を500%、高さの最高限度を90メートルとして定めてございます。

計画図の変更はございません。

この計画につきましても意見書の提出はございませんでした。

次が、203ページでございます。議第6684号、武蔵小山駅東地区地区計画の決定の案件でございます。

207ページが位置図でございます。この地区は、品川区の西部、JR目黒駅より南西

約2キロメートルに位置しておりまして、東急目黒線武蔵小山駅に隣接しました、面積約3.1ヘクタールの区域でございます。

この地区は、老朽化した木造建築物が集積し、狭隘道路や行きどまり道路が多く、防災性能はもとより、住環境にも課題の多い木造密集地域となっております。

平成7年度から、東急目黒線の立体交差事業を契機に、住民によりますまちづくり協議会が設立されるなど、まちづくりへの機運が高まりまして、再開発など敷地共同化事業の検討が続けられてまいりました。

その動向を受けまして、昨年9月に、この地区につきまして、東京のしゃれた街並みづくり推進条例に基づきます街並み再生地区の第1号として、東京都で指定いたしました。その再生方針としては、細分化された敷地の統合、行きどまり道路の付け替え、建物の共同化などによる街区再編を進めることによりまして、商業機能の活性化、都心居住の推進、防災性の向上などを図り、魅力ある地域生活拠点を実現していくこととしてございます。今回、この街並み再生方針に基づきまして、地区計画の決定を行うものでございます。

209ページの計画図をご覧いただきたいと思っております。今回、街並み再生地区の全域を地区計画の区域といたしまして、第1期として、事業化が先行しておりますD地区を中心としまして、その周辺を含めた約1ヘクタールの区域に地区整備計画を定めます。

地区計画の目標としましては、武蔵小山駅を中心としたにぎわいと活気のある商業空間を生かしつつ、木造密集地域の解消・再生を図ることによりまして、機能性とゆとりを兼ね備えた魅力的で暮らしやすい生活拠点の形成を図ることとしてございます。

まず主要な公共施設として、地区の南北をつなぐ区画道路4号、それから地区施設としまして、区画道路1号から3号を整備いたします。それから、その区画道路沿いには、幅員4メートルの歩道状空地を連続して設けてございます。

また、防災性の向上を図るとともに、地域におけます住民のコミュニケーションの拠点として、街区の中央に広場状空地、約450平方メートルを整備いたします。その他、歩道状空地とか広場状空地を結びます歩行者通路を整備し、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。

建物の用途の制限としまして、建物の低層部分は、商業活性化のための商業施設を原則とするということ。高層部分は、共同住宅としてございます。

その他、敷地の細分化の防止のため、各地区の規模に応じて、敷地面積の最低限度を定めてございます。



それから、事業化が進んでございますD地区につきましては、容積率の最高限度を55%、高さの最高限度を60メートルと定めてございます。

その他、街並みを形成する観点から、壁面の位置の制限とか、建物の意匠とか形態の制限を定めてございます。

なお、この案件につきまして、平成17年2月21日から2週間、縦覧に供しましたところ、8通の意見書が提出されております。その意見書の要旨につきましては、別冊の緑色の「意見書の要旨」の冊子をご覧ください。

こちらの4ページでございます。反対意見に関するものが7通10名でございまして、主な意見としましては、(1)日本の将来人口予測から判断して、容積率をアップして、高層マンションを建築する必要があるのか。(2)19階60メートルの建築物を建築することは、景観、日照権等、環境への悪影響を考慮して反対するというところでございまして、それに対します都の見解は、右側に書いてございますけれども、本地区は、住宅市街地の開発方針において、重点地区に位置づけられており、地区計画で都心居住の推進を目標とさせていただきます。また、この地区におきましては、街並みデザインを重視したまちづくりを行うこととしてございまして、具体的な建築計画については、事業者が周辺建物の状況を配慮し、適切な対応を行うこととなっております。

それから、5ページでございますけれども、その他の意見としまして、(1)行政として、情報公開とまちづくりへの周辺住民の参画を積極的に行うべきである。それから、(2)地区計画の素案を提案したまちづくり協議会の同意の取り方に不透明性があるという内容でございます。

それに対する都の見解でございますけれども、この地区は、街並み再生方針策定の段階から、説明会、また縦覧及び意見書提出の機会を設け、住民の意見を反映させるための手続をとってございます。それから、まちづくり協議会といいますのは、商店会を中心とした地元住民により自主的に運営されている組織でございまして、その活動の中で、地元の意向を把握するために同意書を求めたものでございます。行政としては、適切な手続をとっているということでございます。

以上で、本案件の説明を終わらせていただきます。

【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、どうぞお願いいたします。

29番委員。

【松村委員】 6683号についてです。大崎駅西口地区全体が、再開発によって、どれだけ環境問題などに負荷を与えるかをまず明らかにして、その上での環境対策をとるべきです。それなくして、これ以上の開発を進めることには反対です。

議第6684号。しゃれた街並みづくり推進条例の指定第1号として、品川区武蔵小山駅東地区に、19階建て、高さ60メートルの巨大マンションを建設する計画ですが、周辺には、こうした巨大マンションは1つもなく、周辺環境に与える影響は重大です。また、地権者から8割の同意を得ているとしていますが、店舗や住宅の借家の住民には、説明すらされていない状況のもとで進められています。この計画は、住民参加で抜本的に見直すべきものであり、反対です。

以上です。

【鹿島議長】 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5、議第6683号及び議第6684号、東京都市計画地区計画の案件につきまして、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】 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6、議第6685号及び議第6686号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6685号及び6686号でございます。お手元の「議案・資料」は211ページから231ページ、それから黄緑色の表紙の「議案・資料 別冊(2)意見書の要旨」は6ページから9ページでございます。あわせましてだいたい色表紙の「環境影響評価書の概要」をご参照いただければと思います。

議第6685号は、都市高速鉄道西武鉄道池袋線の連続立体交差化及び複々線化にかかわる都市計画変更でございます。

議第6686号は、関連であります幹線街路補助線街路第232号線の都市計画変更でございます。

いずれも東京都決定の案件でございます。鉄道計画につきましては、東京都の環境影

響評価条例に基づく環境影響評価の対象案件でございます。今回は、いわゆる「後合わせ」でございます。

「議案・資料」の223ページをご覧くださいと思います。今回の鉄道計画にかかわる変更点は、2点ございます。1点目は、石神井公園駅から大泉学園駅間の連続立体交差化の追加でございます。2点目は、それに伴います石神井公園駅付近のすりつけ等による区域の変更でございます。

これまでの経緯でございますけれども、西武鉄道池袋線は、昭和46年に江古田駅から石神井公園駅の連続立体交差化と、練馬駅から石神井公園駅間の複々線化が都市計画決定されまして、平成15年3月までに、江古田駅から練馬高野台駅間の整備が、既に完了してございます。残されました練馬高野台駅間以西の既定都市計画区間及び、今回、新規追加する区間につきましては、昨年1月に素案説明会を、また9月には都市計画案及び環境影響評価案の説明会を開催してございます。

次に、都市計画の内容についてご説明申し上げます。今回の立体交差化に伴い追加する区域は、「議案・資料」の217ページから221ページをご覧くださいと思います。石神井公園駅西側から大泉学園駅東側の間の区間となります。

今回の計画につきましては、既に完成してございます練馬高野台駅付近の高架施設と新規追加部分の整合性を図る意味からも、高架方式で行うことが適しているものと判断いたしました。

「議案・資料」の217ページをご覧くださいと思います。今回、石神井公園駅以西の鉄道線形の見直しに伴い、石神井公園駅南側の一部区域、図の黄色く着色した部分を削除いたします。

本鉄道計画の事業主体でございますけれども、連続立体交差事業につきましては東京都建設局が、また複々線化に係ります事業につきましては西武鉄道株式会社が事業主体となっております。

総事業費は、両事業合わせまして約430億円でございます。連続立体交差事業に要する費用は、国、都、練馬区、西武鉄道の4者が負担いたしまして、複々線化事業につきましては、西武鉄道が100%負担いたします。

事業期間は、平成19年度から平成26年度を予定してございます。

次に、関連案件についてご説明申し上げたいと思います。鉄道の連続立体交差化にあわせまして、沿線の環境空間の確保並びにまちづくり等に資することを目的といたしまして、

今回、「議案・資料」の216ページから217ページに示されますように、鉄道計画区域の北側に、都市高速鉄道西武鉄道池袋線附属街路第16号線、第17号線、特殊街路練馬自転車歩行者専用道第1号線を、それから219ページから221ページに示してごさいます、都市高速鉄道西武鉄道池袋線附属街路第18号線を計画いたしてごさいます。

「議案・資料」の231ページをご覧いただきたいと思います。本鉄道の連続立体交差化にあわせまして、石神井公園駅南口に補助232号線の交通広場を新たに計画いたします。図で赤く着色した部分でごさいます。本計画は、連続立体交差化によります高架下の空間を活用いたしまして、既に完成してごさいます北口駅前広場と一体化させるものでごさいまして、赤色の部分の面積が約4,400平方メートルでごさいまして、今回、新たに定めるものでごさいます。

先ほどご説明いたしましたけれども、今回の計画に伴いまして、既に計画決定されております区域の一部、黄色く着色してある部分を廃止いたします。

また、補助232号線の変更では、車線数についても、2車線として決定いたすことにしてごさいます。

なお、都市高速鉄道西武鉄道池袋線及び補助線街路第232号線の変更は、東京都の決定案件でございまして、側道につきましては、練馬区の決定案件となっております。関連案件の事業主体については、練馬区となっております。

次に、意見書の要旨についてご説明申し上げます。お手元の黄緑色の表紙の「議案・資料別冊(2)」の6ページから9ページまでをお開きいただきたいと思います。意見書は、都市計画案を、昨年9月1日から2週間、縦覧の用に供しまして、その際に提出されたものでごさいます。

はじめに、鉄道計画に関するものでごさいますけれども、6ページをご覧いただきたいと思います。14通の意見書の提出がございまして、賛成意見が8通、反対意見が2通、その他の意見が4通ございました。

賛成意見でございまして、8通14名3団体から提出されてごさいまして、主な意見といたしましては、「西武池袋線の高架化に賛成する。高架化事業については、一日も早く工事着手し、早期事業完了をお願いしたい」というものでごさいます。

また、反対意見でございまして、同じく6ページ、下をご覧いただきたいと思っておりますけれども、2通2名から出されております。主な意見といたしましては、(1)にございまして、「高架でなく地下にすべき」というものでございまして、これに対する都の

見解といたしましては、構造形式につきましては、地下方式も含め、地形的、計画的、事業的な条件等、総合的に比較検討した結果、本案が最適と判断したものでございます。

7ページの上の(1)でございますけれども、「今回の案が実行される場合、暫定措置として現在の石神井公園駅構内の陸橋を自由通路にすることを一考頂きたい」というご意見でございます。

これに対する都の見解といたしましては、石神井公園駅構内の橋上通路につきましては、事業着手後の早期の段階で施工に支障となるため、自由通路への利用は困難というものでございます。なお、事業中におけます駅南北の通行につきましては、可能となるようなことを鉄道事業者と調整を図ってまいりたいと思います。

その他の意見につきましては、7ページに記載してございます。

続いて、8ページをご覧いただきたいと思います。都市計画道路補助232号線に関するものでございます。本案件につきましては、15通の意見書の提出がございまして、賛成意見が5通、反対意見が6通、その他の意見が4通でございます。

賛成意見でございますが、5通2名3団体から出されてございまして、主な意見といたしましては、(1)にありますように、「南北のまちの一体化が図れる原案で計画を進めてほしい」というものでございます。

また、反対意見でございますけれども、同じく8ページ、下をご覧いただきたいと思いますが、6通6名から出されてございまして、主な意見といたしましては、住民意見が反映されていない。再度、住民の参加を得て、都市計画の検討を行ってほしいというものでございます。

都の見解といたしましては、本計画の策定に当たっては、地元区において懇談会等の開催などをして十分な説明を行ってきており、また地域の方々からいただきました意見やご要望も参考にしながら、交通機能あるいは広場機能など、総合的な観点から本計画を策定したものでございます。

その他の意見につきましては、9ページに記載してございます。

最後に、環境影響評価書についてのご説明でございます。お手元のだいたい色表紙の「環境影響評価書の概要」に挟み込んでおりますA4横2枚ものの資料でございますけれども、環境影響評価書の要約の2ページをご覧いただきたいと思います。

本案件における環境に及ぼす影響の予測・評価の項目は、騒音・振動、日影、電波障害、景観、廃棄物の5項目となっております。例えば騒音・振動でございますが、今回の工

事の施工中及び完了後について予測評価を行って、いずれの場合におきましても、評価の指標を満足もしくはおおむね満足するという結論となっております。

その他の項目につきましても、適切な対応に努めるものでございます。

4ページをご覧いただきたいと思います。1月に、環境影響評価を担当します知事から出されました審査意見書の内容を左の欄に、この対応につきましては右の欄に記載してございます。以上、都市計画を変更する上で、支障がないものと判断いたしました。

私の説明は以上でございます。

【鹿島議長】 幹事の説明が終了しました。

それでは、日程第6につきまして、ご意見、ご質問がございましたらどうぞ。

29番委員。

【松村委員】 何点か質疑させていただきます。少し時間をいただきたいと思いますので、ご協力をお願いいたします。

まず、6685号についてです。西武池袋線の連続立体交差事業は、当初、石神井公園駅先までの計画であったにもかかわらず、その先の計画が凍結中である外環道路の計画との絡みで、石神井公園駅手前までの事業化となり、ひとまず完了してしまいました。そのため、石神井公園駅を中心に、さまざまな課題が残されてしまい、その後、関係住民の強い世論と運動によって、今回、都市計画決定を行う運びとなりました。

そこで、石神井公園駅東側の開かずの踏切の解消や、駅舎のバリアフリー化が、いつまで、どういう段取りで解消することになるのか、伺います。

【鹿島議長】 森下幹事。

【成田幹事】 開かずの踏切の解消等につきましては、先ほどご説明申し上げましたように、平成26年の完成に向かひまして、その施工段階で解消していく予定でございます。

また、バリアフリー化についてでございますけれども、石神井公園駅では、高架化にあわせまして、既にバリアフリー化を行う予定になってございまして、連続立体交差事業は長い期間を要するわけでございますけれども、完成後のみならず、事業中におけますバリアフリー化についても、鉄道事業者と現在、詳細な検討をしているところでございます。

大変失礼しました。私、先ほど完成年限を間違えたようでございまして、平成26年度と訂正させていただきます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 今、開かずの踏切、平成26年の完成を目指して解消したいということ

ですけれども、それでいきますと、あと10年かかります。

5月14日の朝日新聞の夕刊ですが、大きく「消えぬ開かずの踏切 首都圏の300か所以上」という報道がなされました。そして、首都圏のワースト20の一覧表が出ており、石神井公園駅西側踏切は、ワースト10の中に入ります。現場は、朝夕の通勤通学時間、買い物時間など、遮断機をくぐって渡る人が絶えずに、本当に危険な事態です。この解消は、一刻も猶予ならないと思いますけれども、あと10年待てというのでしょうか。暫定的な対策を早急に立てるべきではありませんか。ご答弁願います。

【鹿島議長】 先ほど失礼しました。成田幹事、お願いします。

【成田幹事】 今、委員がご指摘のように、連続立体交差事業というのは、大変長くかかる事業でございまして、特に、説明会などでも、早期着手、完成の要望は多数いただいております。連続立体交差化事業に着手するに当たりましては、仮線の用地の取得が何よりも不可欠でございまして、この用地の取得、あるいはそれと同時に、詳細設計、用地測量も当然でございまして、用地取得後も、さらに仮線の振替工事、切替、それから高架化ということで、順次鉄道の通勤通学客を運んでいるわけでございますので、営業しながら事業を進めなければならないということで、この辺につきましては、地元の皆様のご理解とご協力を得ながら進めてまいりたいと思っています。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 首都圏でワースト10の中も、既に立体交差事業中というところが幾つもあります。唯一練馬区のワースト10に入っているのは、今言った西武池袋線の石神井公園西側踏切ですけれども、これは立体交差準備中ですね。事業中のところが次々解消すれば、私は、文字通りワースト2、3番目になってしまうと。

それで、今、足立の例ではありませんけれども、10年間、本当にこれで、駅のところに朝夕、駅員が立って、くぐらないでくださいとかいろいろ言っている。しかし、2004年、1時間のうち51分、ピーク時は閉じられていると。これは、例えば足立のああいふ事故が起きてからでは遅いと思うのです。足立の場合には、歩道橋などを設置して、一刻も早く解消するという事です。

私は、冒頭述べましたけれども、本来、西武石神井公園の手前ではなくて先までが計画だったわけですから、当初どおりそこまでやっていたら、今日、既に完了しているわけですから、解消できたはずなのです。それを、外環の計画が浮上したとか、都のいろいろな絡みで、これが石神井公園の手前、練馬高野台の先で降ろされて、今の事態になっている

ということを考えれば、行政の責任としても、もちろん鉄道側もそうですけれども、一刻も早い何らかの暫定的な解消が必要ではないでしょうか。

例えば、江古田のところも、練馬区が地下道を計画して、鉄道側とやりました。こういう地下道をつくるとか、先ほど駅の利用客だけではなくて、事業中にも自由に往来ができるということもちょっと耳にしていますけれども、もっときちっと詰めて、これだけの辛抱をすれば解消できるのだから、そんな危険な、くぐって行かないでくれとか、緊急の場合は駅のホームを、今日、事業が決定して、進めばこうなるということ、都の責任としても、もっと具体的に明らかにしていただきたいと思うのです。今の答弁だと、10年間待てと言っているに等しいのではないのでしょうか。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 松村委員のご指摘でございますけれども、今、東京都内には1,200カ所の踏切がございます。この踏切を順次、遮断時間の長いものから解消しようということで、連続立体交差事業あるいは道路の立体化等、さまざまな形で、私どもは踏切の渋滞解消を図っているわけでございます。その中で、昨年度、踏切対策基本方針を出しまして、この中では、中長期対策、短期対策、あるいは鉄道での対策、それから踏切での対策、道路での対策というものを検討しながら、厳しい財政の中、あるいは執行体制が絞られている中で、地元の関係者のご理解とご協力を得ながら進めていくよう計画を立てさせていただいております。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 もっと簡潔に教えてください。ここはどうするのですかと。ほかは事業中のところだから完成したら、間もなく首都圏でワースト3になってしまう、10年間待てと言うのですかと質問をしているのです。だから、もっと西武と詰めて、暫定的な自由往来とか、そういうことを示すべきではないかと。今でも現在、自由に、例えば駅員に頼めば、じゃ、どうぞと言って、南から北、北から南に行っているのです。これはどうですか。もう少し、この工事中にもっと詰めた話ができるのではないですか。

それからもう一つは、先に仮設で高架が立ち上がれば、今の2車線でふさがっているものが、もう少し例えば何年には、上りか下りかわかりませんが、片方の仮設が上がればこういう形になりますという、なぜそういう答弁をしないのですか。解消しないのは、本当に10年間ですか。

【鹿島議長】 成田幹事。



【成田幹事】 私どもが今、提案申し上げているのは、詳細設計を提案申し上げているわけではございませんで、都市計画のそれぞれの施設計画との整合を図りながら、西武池袋線の立体交差化に関する都市計画を、道路あるいは踏切、交通広場とあわせてご提案申し上げているわけございまして、今、ご指摘の点に関しましては、今後、都市計画決定し、事業認可を得た後、関係者との協議の上、詳細設計をし、自由通路の確保あるいは遮断時間の解消等を、現実の形態に即しながら対応してまいりたいと思っています。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 今日は都計審の場ですけれども、やっぱり重要な決定をするからきちっとしておきたいと思いましたので、首都圏でベスト3になる可能性があって、日々、危険が迫っている。私は、この解消の見通しについて、早急に関係者とも詰めた話をして、住民に説明していただきたいと要望しておきますけれども、やっていただけますか。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 先ほどもご答弁申し上げましたように、今ご指摘の点に関しましては、具体的なものにつきましては、事業化になりましてから詳細な設計あるいは地元対応等、調整しながら対応していくべき事項と勘案してございまして、現在、ご提出の都市計画案件に関しては、それぞれの都市施設の整合性あるいは必要性という観点から提案させていただいておりますので、今ご指摘の点に関しましては、事業化後に十分対応する事項と考えてございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 くどいようですが、その事業化後というのはいつですか。示せる最短の時期は。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 本日のこの都市計画審議会でご承認をいただいたという前提で申し上げますと、19年度には事業認可を取得する予定でございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 では、19年、事業認可後に明らかにして、こういう事態の解消ができるということを、少しでも早く住民に示していただきたいと要望しておきます。

それからもう一つは、石神井公園駅は、急行が止まる主要駅にもかかわらず、バリアフリー化がなされていません。連続立体交差事業の完成まで待たせることなく、これも早急にバリアフリー化を図る必要があると考えますが、どうでしょうか。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 石神井公園駅につきましては、現在、バリアフリー化は図られておりませんが、私ども、工事をし、事業化に入りましたならば、現状の機能ではなく、新たな機能としてバリアフリー化を行う計画で、現在、考えてございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 どうも答弁がよくわからないのですが、例えば池袋線に桜台という駅があるのですが、同じ高架をやりました。ここは仮設のエレベーターを設けました。仮設でやったというのは、おそらく都内というか全国でも珍しいと聞いていたのですが、それだけ緊急度が高かったということですが、事業を前倒してでも、エレベーター設置などを図るべきだと考えますけれども、どうでしょうか。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 バリアフリー化に関しましては、この石神井公園駅区間については、都市計画決定後も事業認可をとり、事業化していくということでございますので、事業化の中で対応してまいりたいと考えています。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 じゃ、これも19年度ですか。私が言ったのは、事業の前倒しではないけど、これも本当に切実です。私ども、石神井公園周辺から、区民委員のアンケートでも怒られるぐらい、急行が止まる主要駅でなぜなのか。駅員も、来られた方を、いちいち渡って行っているわけで、大変なんです。だから、ほとんどの人は、タクシーで練馬高野台駅だとか、エレベーター、エスカレーターがある駅まで行っているのです。

西武鉄道に聞いても、用地もあるし、現状でもできなくないと言うのです。ただ、今、連続立交をやるから、それにあわせて中でやったほうが予算がかからないという。だから、東京都か練馬区が決断すれば、それほど住民が困っているのだったら、予算の使い方の問題であって、決断できるということです。もう少しこれ何かいろいろな工夫をして、早急に、少なくともエレベーター、しかも仮設だから、そんな立派なものでもなくてもいいです。設置することは検討できないのでしょうか。もう一度ご答弁いただきたい。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 都市計画決定がなされれば、既に事業化の目途が立っているわけでございますので、この事業の中でバリアフリー化を考えていきたいと思っております。と申しますのは、現時点で前倒しでやりますと、事業の段取り、工事の段取り、そういうものが

まだ明らかになっていない中で、手戻りあるいは二重投資になる可能性もございますので、必要なバリアフリー化はやらなければならないと思いますけれども、少なくともエレベーター等は高価なものでございますので、こういうものに関しましては、手戻りのない計画の整合性を図りながら、事業の中で対応していきたいと思っています。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 完成年度ではなくて、その前に、事業化の中で、暫定的にも設置するというので、ぜひ早急にやっていただきたいと要望しておきます。

次に、6685号議案です。交通広場と補助232号道路の車線の決定ということですが、まず資料の231ページの図面で、先ほども冒頭でちょっとご説明があったのですが、駅前広場の、ここで言うと赤の提案が、もうちょっとどうなるのか。現状の駅前の、今、南口のところのバスのターミナルになっている広場がありますね。ここを含めてどういうふうになるのか、もう少しわかるようにご説明いただきたいと思います。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 この231ページに関しましては、駅前広場、将来の交通体系を予測しながら、今後、この交通広場をどういう形で利用するかを、都市計画決定後決めていくわけでございますけれども、基本的には、バス、それからタクシー、乗用車等の結節機能でございますので、そのようなものが、ここで十分機能できる形で整備計画を今後定めていく予定になっています。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 私が説明を求めたのは、231ページの赤く塗りつぶしたところが、新たに新設される駅前広場というか交通広場なのでしょうけれども、黄色の部分が、現行の232号の道路を廃止するというのですが、小さい図面でよく分かりませんが、今、現在、南口に、駅前広場は現にあるんですよね。それを半分、3分の1よりもちょっと大きいこれを駅前広場から外して、半分かそれ以上大きいのを使って、高架下に駅広機能を持ってくると。しかも、補助232号の説明ですから、赤く塗ってあるところは道路ですね、232号の道路としてつくと。それを、交通広場の用途としても使うという提案だと思われるわけです。

そうしますと、ちょっと伺いたいのは、道路でつくと。そうしますと、赤いところの道路の用地の買収はどうなるのでしょうか。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 この駅前広場につきましては、高架下を利用するというので、現在の駅前広場は約2,000平方メートルほどでございますけれども、今回、新たに提案させていただいております駅前広場につきましては、倍の4,400平方メートルでございます。もし4,400平方メートルの駅前広場を必要とするのであれば、あと2,400平方メートルの民間の用地買収が必要になります。これは、そういう用地買収を避け、高架下の重層利用を図りながら駅前広場を確保しようという提案でございます。現在の駅前広場として約4,400平方メートルがございましたら、こちらの駅前機能としては十分確保できるということで、こういうご提案をさせていただいております。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 駅前広場としては、4,400平方メートルを確保したいと。それは分かりました。しかし、そうしますと、2,400平方メートルの民間の用地を買収しなければいけないというのですけれども、現に、石神井公園の南口というのは、交通広場というか駅前広場があるんですよ。そして、今、ここの建物が建っているところは駅舎です。これが高架になれば、当然高架下に駅舎が入るわけですね。すると、この旧駅舎というか駅舎は要らなくなるわけです。

そこで、誰が考えても、住民からは、今回、提案されている高架下を使った交通広場の案以外、区民から青空広場案というものが出されて、区議会で議論されてきました。これは、今言いましたように、既存の駅広場を使って、駅舎が要らなくなるここを生かしてやる計画で、今ご説明があった4,400平方メートルどころか、駅前広場としてはもっと確保できると。

ところが、今の成田部長の答弁では、それは2,400平方メートルの民間の用地買収が要るのだと。つまり、民間の用地買収は、今使っている駅広と西武の駅舎のことでしょう。そうじゃないんですか。民間というか、個人の住宅とか商店とか、そういう店舗の民間用地を買収することなのではないでしょうか。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 今、画面にあらわれております形態を見てもおわかりになると思いますけれども、この計画では、北側の駅広と南側の駅広を一体化して使えるように、あるいは線形等も考慮いたしますと、今、委員がご指摘のように、駅舎側に駅広をつくったとしますと、北側と南側が分離される構造になりますので、今、ご提案申し上げておりますように、北側、南側一体化の駅広として使えるのが、今回のご提案の趣旨でございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 それもお答えになっていないのですけれども、今、分断されると言いますが、高架で上に上がりますから、既につくった池袋線練馬高野台も富士見台も中村橋も練馬も、全部北、南の道路はあります。ただ、練馬高野台のように、車が、もともと通っていませんでしたから、通れないところ、中村橋や練馬のように高架になれば、その下に新たに道路をつくったり、車が通れるようになるから、それは高架下の使い方だと思うのです。だから、南北が、今までと同じように閉じられてしまうということはないのです。

それで、結局、高架下に、4,400平方メートルの大部分を駅前広場として補おうと。今まで駅広であったところが西武の敷地ということで、これはやめて、西武がそのまま自己所有として、要らなくなった駅舎の部分も含めて、この土地を使うという計画になってきていると思うのですけれども、当然、地元の議会でも大論議というか、青空広場案は5,000名を超える多くの方々の陳情などありまして、半年ぐらいかんかんがくがくやっでいて、私も議事録を全部読ませていただきました。

そこで、私が伺いたいのは、確かにそういう案もいいのだけれども、結局、西武です。ただ1つ、民間と言いましたけれども、西武が、この駅広場に、今、使っている駅広場や旧駅舎も、それを使うというか、駅広場に売るとするか提供することは、嫌だとかだめだよという回答をいただいているということが、この青空広場案ができないという最大の回答ですけれども、東京都はどのようなふうに認識されていますか。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 西武鉄道が所有している土地を自由に使えるかと申しますと、そういうわけではございません。私どもの連続立体交差事業は、東京都建設局が事業主体となり、東京都が事業主体でございますので、鉄道敷を使う場合は、当然それなりに事業費の負担をしなければならない。当然、原則的には、西武鉄道が所有している土地であろうと、東京都の事業として行う場合は、それを買収するというのが基本でございます。

今、委員がご指摘のように、無償で使用するという前提でございますれば、土地を所有している鉄道事業者とそれなりの交渉をしなければならないわけでございますし、企業でございますので、当然それなりの対価は求められますので、私どもは、そういう中で高架下を有効利用しようということで、今回の提案になっているわけでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 もっと簡単にやりますけれども、そうしますと、西武の所有地というか、

自由に使えるとかそんなことを言っているのではないんです。適切に、今、現に広場になっているところを、わざわざ広場をやめて、それを西武鉄道の自己所有地だからどうぞ使ってくださいと。私、何が建つか分かりませんし、聞いても、まだ計画はないと言っているらしいのです。それから、旧駅舎の跡地も当然高架下に入るわけですから、そこは使えるわけですよ。

事実、この赤のところも西武の構内、敷地で、今までバスのターミナルに使っていたということらしいのですが、区道になるから区で買うのですね。だから、それと同じような考えで、適切な交渉をして、一番いいのは、今まで駅前広場に西武鉄道も提供していたわけですから、より安くというか無償で使わせてもらうとか、いろいろな話し合いとか方法があると思うのです。それが、東京都も含めて、この案になるまでにどこまで努力されたのかなというのが、私の疑問というか、本当にそれをやったのかどうかです。

しかも、もしここに、西武が、新たにこういう計画があって、これは駅の連続立体交差事業にとって欠かせないそういう計画だ、それは無理ですよ、ご希望はわかりますけど申しわけないというのだったらわかるのです。ところが、委員会の質疑の中でも、地元では、連続立交が10年先になるのだから、そういう計画はまだ立てていないとか立てられないというのです。だったら、連続立体交差事業を一刻も早くやって、先ほど言ったいろいろな課題を解消してもらいたい。

同時に、駅前広場については、まだ本当に住民合意ができていないということですから、議案としても別個ですから、当然住民合意が得られるべく、また西武鉄道とも、自由に使えるということではなくて、適切な利用を考えるほうが適切だと思うのですけれども、それはできないのですか。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 高架下の利用に関しましては、例えば自転車駐輪場あるいは公の施設等これらにつきましては、高架事業が開始してから、鉄道事業者と地元区、あるいは連続立体交差事業の事業者であります東京都とが、高架下の利用に関する協定等を結びながら利用形態については定めることとなっておりまして、今回は、先んじて広場の部分を利用するという形態になってございます。

先ほど委員が申し上げておりましたけれども、現在の駅舎を高架下の中に完全に入れるということは、まだ正式に決まっているわけではございません。これを入れればここがあくということは、前提かもしれませんけれども、そういう意味では、高架下の利用に関し

ましては、事業化後に決めるというルールになってございますので、現在、駅広に関して、こういう形で先行して決めていることは、ある意味では先んじてやっているということでございます。

また、先ほど区議会でいろいろ議論されているというお話がございましたけれども、昨年の2月23日から、委員会が5回、本会議が3回開かれておりまして、練馬区計審でも本年の2月9日、あるいは練馬区長の意見では、本年の3月1日、特に意見はありませんということ、私どもはいただいております。

【和田委員】 議長、審議会進行について、ちょっとお願いしたいんです。先ほど議長が、審議会の運営について、よりご協力をということ、あえて冒頭に申し上げられました。私ども、委員の一員として、それにご協力をしつつあるのですが、議長から、固定した委員の発言、それも聞いていて重複しているようなところもあり、また委員に発言の場が、都議会というところでないわけではないと思われまから、その辺を整理して、冒頭、議長みずからがおっしゃった進行の円滑化にぜひご協力を、再び要請をお願いいたします。

【鹿島議長】 18番委員からそういうお話でございます。重ねて、質問、お答え、どうぞ簡便にお願い申し上げ、議事の進行に、ぜひご協力をお願いいたします。

【松村委員】 踏まえまして、逆に答弁が、私は気になっているのです。簡潔じゃないのです。簡潔に答えてくれればいいと思います。私も協力します。

それで、私は手続の問題に非常に疑義があるので、決定するに当たって、きちっとしなければいけない、強くそう思っているのです。というのは、この青空広場について区の担当者は、都市計画上の法的手続において実現不可能と答弁しているのです。それが、今、成田さんが最後におっしゃった、区議会が高架下案を議会で多数を決めた根拠になるのですけれども、これは本当ですか。都市計画上の法的手続において、実現は不可能なのですか。つまり、西武鉄道が、現在の駅舎部分の所有地を駅広に使うことに合意が得られていないことをもって、法的手続が不可能としているのですけれども、その点が本当にそうなのかどうか、伺いたいと思います。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 ただいま委員が指摘の意見に関しましては、私、まだ確認をしてございませんし、どういう場でどなたが発言されているのか不明でございますので、発言を控えさせていただきます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 区の都市整備部長は、都市計画決定をした上で、収容法の手続に入るかどうかにおいて、収容法の手続に入るまでの法的根拠、合理性がないということです。そこまで答弁して、じゃ、しょうがないじゃないかということなんです。それが1つ。今は、そう言ったのがよく分からないから答弁できないと言うのですが、よく調べていただきたい。

それからもう一つは、みんな、もう連続立交は早くやってほしいということで一致しているのです。この議案と前段の連続立体交差事業の議案が一体で、この駅広が決まらなければ、それができない。だから、時間がかかるから決定せざるを得ないのではないかという判断です。私は、それは本当にミスリードというか、問題だと思えますけれども、この点についてはどうでしょうか。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 私どもは、連続立体交差事業、それから駅前広場、補助232号線の道路の計画に関しましては、三位一体ととらえてございまして、都市計画決定も一体的に行う必要があると、このように認識してございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 私は、議案の採決はすごく重大だと思うのです。先ほどそういう議事進行がありましたけれども。だって、これ、駅舎が駅の高架下に入るかどうかはまだ分からないという答弁をしていただいて、この後の利用や、今、現在、駅広に使われているところがどうなるか分からない中で、どうして連続立交の都市計画決定と、どういうふうに駅広の形状を決めるかが不可分で、一体で、同時に決めなければならないということになるのですか。私は、今の成田部長の答弁を聞いて、逆に練馬区がミスリードしていたのかなと思ったら、東京都とも一体だと、だから同じ議案として決定して上げてこいということを指導したというように私は受けとめざるを得ないのですけれども、もう一度確認したいと思います。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 私が、今、ご答弁申し上げておりますのは、都市計画に定める都市施設間の計画の整合性を図る必要があるということでございまして、その都市施設として定められているのが、この鉄道、駅広、今回の件では232号線でございます、駅舎につきましては、今後、鉄道事業者がどういう形でするか整理する案件でございますので、都市施設として、現在は整理されてございません。



【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 この連続立体交差事業は、86%が公費負担、つまり税金でやられるものです。現在、駅舎がぼろぼろのままになっている西武にとっても、大変メリットがあるものです。その上、既存の駅広を約半分ぐらい減らして、今後、西武が自由に使う、高架下は無償提供を受けると聞いていますけれども、あとは現在の駅広部分を、西武から区道として買う。こんな西武の利益に優先するもので本当にいいのかという中身だと思います。都としても、区や西武などに、住民の意向を十分聞くように指導すべきではないかと思います。この点は強く要望しておきたいと思います。

それからもう一点、232号の車線の決定ということですが、これも住民への説明会が本当にやられたのかどうか、大きな疑問がある中での今日の都市計画決定の段階を迎えていると思いますので、きちっとお答えいただきたいと思います。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 車線数の決定に関しましては、平成10年の政令改正がございまして、この際、都市計画に当たりましては、車線数を表示することとなっております。そのため東京都といたしましては、このような都市計画の変更の際、あるいは事業化に際しまして、車線数の表示をすることとしてございます。

今、委員からご指摘の、そのことが十分徹底されているのかということでございますけれども、私どもは、区計審、区議会の説明あるいは地元の説明会、地元配布するパンフレットあるいは区報等にも、この232号線は2車線ということで都市計画決定することをPRしてございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 既に、この駅交通広場と一体となって、2車線で、駅前の232号道路を区道でつくるという事業化を進めようとしておりますけれども、私は、問題となるのは、226ページに、232号の全線、起点、終点が載っているのです。全線にわたっての2車線というか、新たな都市計画の変更というか、ここで決定しようとする案件だと思います。

ところが、私、地元で大変恐縮ですけど、232号のずっと西側の先には、大泉第二中学校、大泉南小学校という2つの小中学校があり、それを真っ二つにするこういう道路計画です。今、相続税対策で畑、農地がマンションになったりして、少子化という中でも、大泉・石神井地域は、今、プレハブも建てるとか、大変な学校なんです。既に学校を建て

る余地がないときに、小中学校を分断するような道路。

ところが、今日の都市計画で、新たにこの2車線で、石神井公園の駅前を含めた整備を始めるといこういう決定案件に対して、地元でどういう説明をなされたのですか。私は、当該の議員とか、住民にも聞きました。全く寝耳に水というか、やられたのは、私も参加した光和小学校、それからもう一つは大泉東小学校で、連続立交に関する説明会。それから、また駅広に関しては説明がありました。事前に私聞いたら、そのときに、232号も図面を張って提案しているから、今回の提案なんだと言うのです。

しかし、今言ったみたく、これ、笹目通りというか環八から練馬の区境まで抜けて、そこには小中学校を真っ二つに分断するような、この道路が通ったら、小学校、中学校なんかはどこかに移転しなければいけないです。一体どこに移転するのかという大問題の中で、きちっと住民の意見は聞くべきではないかと。しかし、今日、こういう提案ですね。説明会はきちっと、十分やられたのでしょうか。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 先ほども申し上げましたように、すでに区報にも、2車線、4,380メートルの区間をする、それから先生は、地元説明会にいらっしゃれば、このパンフレットをいただいたと思いますけれども、このパンフレットのこの中にも、補助232号線、幅員16メートル、2車線、延長4,380メートルということで、既に周知をされていると私どもはとらえています。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 最後にしますけれども、今の駅前広場や連続立交はいろいろ議論したけど、232号の起点から終点を決めて、2車線の車線決定をする都市計画が出るなどということは、どこにも議論されておりませんし、そういう認識がないのです。そういうもつとで決めるということは私は本当に重大だと思って、あえて時間をとりましたけれども、質疑させていただいたのです。本来でしたら、当然そういう地域においても説明会をやるべきでしょう。連続立交や駅前広場のときに、車線変更も、起点、終点を含めて変更案を出していると、それでいいのだということなんでしょうか。私は、この部分だけでも、もう一回やり直してほしいと思うのです。

先ほどの連続立交については大賛成です。一刻も早く決定して、手続を進めていただきたい。しかし、後段の6686号については、非常にやはり問題点があると。今日の決定は、ぜひ継続にしていってほしいということを強く申し述べて、発言を終わります。

【鹿島議長】 ただいま29番委員から、審議の継続というご意見もあったようでございます。ご質問、ご意見にかえまして、ほかの委員からいかがでございましょうか。ご質問、ご意見はございませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 それでは、ほかにご質問、ご意見がございませんようですので、日程第6につきましては、適宜分割して採決をさせていただきたいと存じます。

初めに、議第6685号、東京都市計画都市高速鉄道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、本案は原案どおり可決いたしました。

次に、議第6686号、東京都市計画道路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、日程第7、議第6687号から議第6690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6687号及び議第6688号でございます。資料は、お手元の「議案・資料」の233ページから241ページまでをご参照いただきたいと思います。

議第6687号は、東京都市計画道路特殊街路新交通専用道第2号、日暮里・舎人線でございます。議第6688号は、東京都市計画都市高速鉄道、日暮里・舎人線に関する都市計画変更で、いずれも東京都決定の案件でございます。

「議案・資料」の241ページをご覧くださいと思います。日暮里・舎人線は、荒川区の日暮里駅から放射第11号線、通称尾久橋通りと称してございますけれども、これを導入空間といたしまして、足立区の舎人三丁目の埼玉県境付近に至る、延長約10キロメートルの新交通システムでございまして、この間13駅及び車両基地1か所が計画され

てございます。

この路線につきましては、昭和60年7月の運輸政策審議会答申第7号「東京圏における都市高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」により、その整備が位置づけられまして、平成8年8月に都市計画決定を行うとともに、平成9年12月に工事着手し、現在、平成19年度開業に向け、鋭意工事を進めているところでございます。

このうち車両基地につきましては、これまでインフラ外の施設として軌道経営者が整備することとなってございましたが、このたび国におきまして、新交通事業の円滑な推進などを図るため、今年度より車両基地につきましても、橋脚や駅舎と同様に、インフラ施設として整備することが可能となりました。

一方、車両基地をインフラとして整備する場合、特殊街路として都市計画決定する必要がございます。このため、今回、日暮里・舎人線の車両基地につきましては、新たに特殊街路として位置づける旨の都市計画変更を行うものでございます。

これによりまして、日暮里・舎人線の車両基地の骨格を形成する部分につきましては、今年度からインフラ補助の対象事業として整備をすることとなります。これに伴い、インフラ外事業費の縮減が図られ、軌道経営者の初期投資額を抑えることが可能となりまして、結果といたしまして、日暮里・舎人線の経営の安定に大きく寄与するものと考えてございます。

次に、都市計画の変更内容でございます。「議案・資料」の234ページをご覧くださいと思います。東京都市計画道路特殊街路新交通専用道第2号、日暮里・舎人線は、荒川区西日暮里二丁目を起点といたしまして、足立区舎人三丁目を終点とする、延長約9,800メートル、幅員7.5メートルの路線でございます。

今回の変更箇所は、図面中ほどに示してございます車両基地の部分でございます。

「議案・資料」の235ページ及び236ページをご覧くださいと思います。今回の変更は、足立区の舎人公園内に、既に都市高速鉄道日暮里・舎人線として計画決定している車両基地の区域約4万6,800平方メートルにつきまして、特殊街路として都市計画決定するものでございます。

また、車両基地が、舎人公園との重層的な活用を図ることを踏まえ、車両基地と公園の縦断的な位置関係を明示するとともに、土地の適正かつ合理的な利用の促進を図るため、立体的な範囲をあわせて定めることといたしてございます。

「議案・資料」の239ページ及び240ページをご覧くださいと思います。関連

案件といたしまして、都市高速鉄道日暮里・舎人線につきまして、特殊街路の立体的な範囲と整合を図るため、既に都市計画決定してございます車両基地の区域について、立体的な範囲をあわせて定めることといたしてございます。

事業につきましては、インフラとして整備する部分については東京都、インフラ外につきましては東京都地下鉄建設株式会社となっております。

意見書の提出でございますけれども、平成17年2月21日より2週間、縦覧に供しましたところ、意見の提出はございません。

次に、議第6689号及び6690号でございます。「議案・資料」の243ページから259ページが対象でございます。

議第6689号は、東京都市計画道路幹線街路環状第5の1号線の変更でございます。

議第6690号は、関連案件であります東京都市計画公園第8・6・12号新宿御苑公園の変更に関する案件でございます。

はじめに、「議案・資料」の245ページをご覧いただきたいと思います。環状第5の1号線は、渋谷区広尾五丁目から新宿区、豊島区を経まして、北区滝野川二丁目に至る延長13.9キロメートルの路線でございます。首都東京の骨格的道路ネットワークを形成する重要な幹線道路でございます。さらに、3つの副都心でございます渋谷、新宿、池袋の連結を強化するなど、都市再生を推進する上でも重要な役割を担ってございます。

今回、変更を予定しております新宿御苑と隣接した区間が未整備となっていることから、周辺では慢性的な交通渋滞が発生してございます。加えまして、地下鉄13号線の開業や新宿駅南口基盤整備などに伴う、新たな交通需要への対応が求められてございます。

本区間の整備は、こうした地域の問題を解決するとともに、副都心間の連絡強化や都市におけます交通の円滑化、沿道の環境改善に寄与するものでございます。

今回の都市計画の変更は、新宿御苑と都市計画道路が重複してございました既定計画を見直し、環状第5の1号線の幹線道路としての機能を確保しながら、周辺環境と新宿御苑の緑地空間の保全に配慮した計画としたものでございます。

計画の内容でございますけれども、「議案・資料」の251ページをご覧ください。今回、変更いたしますのは、渋谷区千駄ヶ谷六丁目から新宿区内藤町までの330メートルの区間でございます。この区間につきましては、既定計画では31メートルから35メートルとなっている幅員を、14メートルから35メートルに変更するものでございます。

「議案・資料」の252ページ、253ページをご覧いただきたいと思います。具体的

な構造でございますけれども、地表式4車線を重層構造といたしまして、外回り池袋方面の2車線を地下にいたし、内回り渋谷方面の2車線を地表といたすものでございます。また、今回の環状第5の1号線全線につきましては、4車線で車線数を決定いたします。

「議案・資料」の259ページをご覧くださいと思いますが、今回の環状第5の1号線の変更にあわせて、東京都市計画公園第8・6・12号新宿御苑公園の都市計画変更を行うものでございます。

新宿御苑の緑地空間の保全のため、環状第5の1号線の幅員変更に伴いまして、新たに公園区域の追加を行うとともに、放射第5号線との整合を図るため、一部区域の縮小を行うものです。以上の区域の変更によりまして、変更前の都市計画決定面積57.6ヘクタールを57.9ヘクタールに変更いたします。

道路事業でございますが、東京都建設局が施行し、平成17年度の事業認可を予定してございます。

最後に、意見書の提出でございますが、両案ともに、平成17年2月21日より2週間、縦覧に供しましたところでございますけれども、意見書の提出はございませんでした。

説明は以上でございます。

【鹿島議長】 幹事の説明が終了いたしました。

日程第7につきまして、ご質問、ご意見等がございましたらお伺いいたします。

ご質問、ご意見がございませんようですので、日程第7、議第6687号から議第6690号まで、東京都市計画道路、東京都市計画都市高速鉄道及び東京都市計画公園の案件につきまして、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8、議第6691号を議題に供します。

成田幹事の説明を求めます。

【成田幹事】 続きまして、議第6691号でございますけれども、「議案・資料」の261ページから274ページをご参照いただきたいと思います。

議第6691号は、東京都市計画緑地第13号江戸川緑地を変更する、東京都決定の案件でございます。

「議案・資料」の264ページをご覧くださいと思います。まず、経緯でございますけれども、江戸川緑地は、昭和32年に計画決定されてございまして、東京都と千葉県の間であります江戸川と旧江戸川に沿った、延長約20キロメートル、面積456ヘクタールの河川緑地でございます。

今回の都市計画変更は、江戸川区内におきまして、区画整理事業をはじめとした地域の緑豊かなまちづくりの進展や、新たな緑地機能を備えました旧江戸川の河川整備の進捗にあわせまして、江戸川緑地に一部区域を追加及び削除するなどによる区域及び面積の変更と、住居表示を改めます位置の変更を行うものでございます。

変更の内容でございますけれども、「議案・資料」の265ページをご覧くださいと思います。斜線網かけをしておりますのが、追加する区域でございます。ここは、旧江戸川河口付近の部分でございますが、これは旧江戸川沿いに、水と緑のネットワークを図るために、南側に隣接しております東京都市計画公園第9・6・2号葛西臨海公園と連続するように追加いたしましたものでございます。

また、堤内地内陸部の斜線網かけをしております部分がございます。こちらは、堀江土地区画整理事業によって創出されました公園を追加いたすものでございます。

追加面積の合計は、2.24ヘクタールでございます。

次に、削除する区域でございます。図面右上の「削除区域」と表示した部分でございますが、これは、江戸川緑地を現況道路境界までとする区域の整理を行った結果、削除いたすものでございます。

「議案・資料」の267ページをご覧くださいと思います。削除する区域といたしまして、江戸川区東葛西四丁目及び九丁目の堤内地内陸部の部分があります。これは、河川整備によりまして、新たに旧江戸川沿いに、散策できる連続した緑地が確保されたことや、葛西土地区画整理事業などの進展によりまして、これら事業との整合を図るために、当該部分を削除いたしましたものでございます。

削除面積の合計は、2.71ヘクタールでございます。

また、地積面積は、昭和32年の都市計画決定以来のものでございますので、今回、改めて行いました江戸川緑地全体の地積精査の結果、1.23ヘクタールの増加が確認されてございます。

この変更によりまして、江戸川緑地は457.4ヘクタールとなりまして、江戸川緑地全体の面積増減といたしましては、0.76ヘクタールの増加ということになります。

位置の変更でございますけれども、昭和32年以降、江戸川緑地のほぼ全域にわたりまして、住居表示が変更されましたので、現在の住居表示にこれを改めるものでございます。

最後に、意見書の提出でございますが、平成17年2月21日より2週間、縦覧に供しましたところ、意見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】 ありがとうございます。幹事の説明が終了いたしました。

日程第8につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

29番、どうぞ。

【松村委員】 6691号について申し上げます。東京の緑や公園が減少する中、緑地指定の削除は慎重にしなければなりません。今回、公有水面まで追加区域に指定しての削減は問題があり、反対です。

以上です。

【鹿島議長】 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すので、日程第8、議第6691号、東京都計画緑地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、日程第9、議第6692号を議題に供します。

成田幹事の説明を求めます。

【成田幹事】 議第6692号でございます。「議案・資料」の275ページから277ページをご覧いただきたいと思っております。

議第6692号は、青梅・福生・昭島及び立川都市計画下水道、多摩川左岸多摩川上流流域下水道の変更に関する案件でございます。

現在、多摩地域におきましては、下水道の整備状況は、人口普及率で申し上げますと約95%となっております。未普及地域の整備促進が、今後、大きな課題となっております。

今回の変更は、多摩川左岸多摩川上流流域下水道の排水区域に係る変更でございます。青梅市の一部を流域下水道の区域に編入いたしまして、下水道の整備促進並びに水質環境



の改善を図ろうとするものでございます。

「議案・資料」の276ページをご覧いただきたいと思います。多摩川左岸多摩川上流流域下水道の区域は、多摩地域の北西部で、立川・青梅・昭島・福生・武蔵村山・羽村市及び瑞穂町の6市1町から構成されてございまして、中央を多摩川が流れ、下流には下水道の取水を行っております小作取水堰や羽村取水堰がございまして。

277ページをご覧いただきたいと思います。小曾木・成木地区は荒川流域であるため、当初、埼玉県飯能市の下水道へ流入させ、共同処理を行うこととしてございましたが、飯能市の下水道整備に多くの年数を要していることから、この地域の下水道整備の見込みが、現在立たない状況になってございます。

また、沢井・御岳地区及び御岳山地区につきましては、秩父多摩甲斐国立公園内で自然豊かな観光地でございまして、下流では、上水道や農業用水の取水を行っております。

その一方で、家庭排水などが直接河川に流れ込みまして、早期に公衆衛生の向上を図るとともに、河川水質を改善することが喫緊の課題となっております。

このため、小曾木・成木地区、沢井・御岳地区及び御岳山地区を、多摩川左岸多摩川上流流域下水道区域に編入いたしまして、これに伴い、流域下水道の都市計画に定められた排水区域を、約8,782ヘクタールから約9,122ヘクタールに変更するものでございます。

関連案件について、ご説明申し上げます。「議案・資料」の279ページから286ページまでに示してございます。

今回の多摩川左岸多摩川上流流域下水道の変更にあわせまして、青梅都市計画下水道の都市計画に定める排水区域等を変更いたすものでございます。

最後に、意見書の提出でございしますが、平成17年2月21日より2週間、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。

日程第9につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、どうぞお願いいたします。

ご意見、ご質問がございませんようですので、日程第9、議第6692号、青梅都市計画、福生都市計画、昭島都市計画及び立川都市計画下水道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10、議第6693号及び議第6694号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】 最初に、訂正をさせていただきたいのですけれども、先ほどの議第6692号でございますが、位置の説明のところに関しまして、下流側の取水を下水の取水と説明申し上げたようでございます。下流側は上水の取水でございますので、上水と訂正させていただきたいと思います。

続きまして、議第6693号でございます。「議案・資料」の289ページから293ページをご参照いただきたいと思います。

議第6693号でございますけれども、建築基準法第51条ただし書き許可による施設でございます。品川運輸リサイクルセンター（仮称）に関する案件でございます。

建築基準法第51条によりまして、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、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、建築できるものとなっております。当該施設は、施設規模や恒久性等を踏まえまして、本審議会に付議し、東京都が許可するものでございます。

「議案・資料」の290ページから291ページまでをご覧いただきたいと思います。計画地は、大田区の臨海部、京浜島でございます。湾岸道路の北側150メートルに位置してございます。

計画地の用途地域は、工業専用地域でございます。

事業主体でございます品川運輸は、平成14年から当該地におきまして、廃プラスチックや金属くず等の産業廃棄物処理の破碎、ペットボトルや缶等の一般廃棄物の圧縮などの処理を行ってまいりました。今回、処理量の増加に伴いまして、建築基準法第51条許可が必要となることから、本審議会に付議するものでございます。

「議案・資料」の292ページ及び293ページをご覧いただきたいと思います。施設は、既存の処理棟と事務棟から成ってございまして、敷地面積は約3,387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、騒音・振動等の影響は少ないと予測されてございます。

議第6694号でございます。「議案・資料」の295ページから299ページをご覧ください。ただきたいと思います。

議第6694号は、建築基準法第51条ただし書き許可による施設でございます。調布リサイクルプラント（仮称）に関する案件でございます。

本件は、先ほどご説明申し上げました案件と同様、建築基準法に基づき、本審議会に付議し、答申を得た後、特定行政庁でございます調布市が許可するものでございます。

「議案・資料」の296ページ及び297ページをご覧ください。計画地は、調布市の南部、京王多摩川駅から約600メートルの鶴川街道に面した場所に位置してございます。

計画地の用途地域は、準工業地域でございます。

事業主体でございます巴山興業は、昭和25年に調布市内で創業いたしまして、建築・土木資材の販売、建築・土木工事等を行ってございまして、昨年6月より本計画地の隣接地におきまして、建設発生土のリサイクル事業を実施してございます。

本施設は、道路工事等で発生いたします廃コンクリートや廃アスファルトを破砕処理いたしまして、再生骨材として再資源化する施設でございます。建築基準法第51条に基づき、許可を要することから、本審議会に付議するものでございます。

「議案・資料」の298ページ、299ページをご覧ください。施設は、処理棟及び管理事務所棟から成ってございまして、敷地面積は約1,377平方メートルとなっております。

この施設を稼働することによります周辺環境への影響につきましては、振動・騒音等の影響は少ないと予測されてございます。

以上、ご説明を終了いたします。

【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10につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、どうぞお願いいたします。

29番、どうぞ。

【松村委員】 6693号については、意見を述べます。産廃施設は必要としても、京

浜島に集中させることは問題だと、地元都計審でも反対の声が上がっています。集中による環境の影響などをもっと明らかにし、地元合意を尽くすべきです。よって、反対です。

6694号については、ちょっと一、二伺いたいのですけれども、この申請業者は、免許を持ち、既に産廃処理を行っていますが、地元住民とのトラブルを起こし、住民の不信が強い。また、市計審では、今後の監視を強めること、現行の改善を行うよう条件を付しての賛成と聞きますが、この都計審までに住民との調整はついたのでしょうか。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 本リサイクルプラントに関しましては、周辺14名の関係住民が居住いたしてございまして、そのうち2名の方が反対いたしてございました。申請者といろいろお話しした結果、昨日、この2名と対策に関しまして合意いたしまして、周辺住民の合意を得ているということで調布市から報告を受けてございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 ちょっと確認ですけれども、新たな処理施設の建設許可は、また何か新たな住民とのトラブルを広げないのかどうか、伺います。

【鹿島議長】 成田幹事。

【成田幹事】 私どもは、こういう廃棄物処理プラントに関しましては、許可の一定基準を持ってございまして、この基準の中で、要件が合致すれば許可の方向でございませけれども、その際でも、近隣との十分な合意形成をするよう指導してまいっておりますし、今後もその方針で指導してまいります。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 意見というか、今も条件つき賛成というか、そういう形で出ているのですね。前の環5のところ、6690号ですけれども、私、言いませんでしたけれども、渋谷からは、やっぱり条件つき賛成というか意見がついてきているというのです。私ども、たくさんある議案の中で、全部現場に行ったり、関係者から意見を聞くことはできませんけれども、そういう地元への意見照会で出されたものは、いちいち聞かなくても、報告というか、提案のときにしてもらえないでしょうか。今までも個々あったのです。私もいちいち現場から聞いて、どういう条件ですか、資料を配ってくださいとかいうことを都計審でもたびたび行いましたけれども、今回の場合にも、やはりそういうことをきちっとやっていただいたほうが正確な判断ができると思いますので、これは要望です。今後、そういう点も踏まえていただけたらということを要望して、この案件については賛成です。

【鹿島議長】 ほかにご質問、ご意見がございませんようですので、日程第10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6693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。

議第6694号、産業廃棄物処理施設の用途に供する特殊建築物の許可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、本案は原案どおり決定いたしました。

---

【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。委員の皆様方には長時間ご熱心にご審議をいただきまして、誠にありがとうございました。

なお、議事録には、私のほか、波多野委員にもご署名をお願いいたしたいと存じます。よろしく願いいたします。

これをもちまして本日の審議会を終わらせていただきます。ありがとうございました。

午後4時16分閉会

本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。