

午後 1 時 3 3 分開会

【事務局(常松都市計画課長)】 まだお見えになってられない委員の方もいらっしゃるかもしれませんが、定刻となりましたので、ただいまから第 175 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っております。

現在、25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まずご報告いたします。

お手元に第 175 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」。

次に、桃色の表紙の冊子で、「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。

最後に、黄緑色の表紙の冊子で、「議案・資料」別冊、「意見書の要旨」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、ご出席を賜りまして、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 11 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。ご了承をお願いいたします。

次に、傍聴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をいたします。

次に、委員の異動につきまして、ご報告を申し上げます。

お手元に桃色の表紙の「第 175 回東京都都市計画審議会委員の異動報告」を配付してございます。恐縮でございますが、1 ページ目をお開きをお願いいたします。そこに委員の異動報告が記載してございます。今回 12 名の方が異動されました。そのうち、今回は新しく委員になられました 6 名の方をご紹介を申し上げます。

議席番号 4 番、東京都議会議員、吉原 修委員でございます。

次に、議席番号 12 番、東京都議会議員、倉林辰雄委員でございます。

次に、議席番号 18 番、東京都議会議員、きたしろ勝彦委員でございます。

次に、議席番号 2 1 番、東京都議会議員、吉田康一郎委員でございます。

次に、議席番号 2 3 番、東京都議会議員、東野秀平委員でございます。

最後に、議席番号 2 6 番、東京都議会議員、高倉良生委員でございます。

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、2 ページに記載してございます委員名簿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。

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りますようお願いいたします。

それでは、早速審議に入ります。

【鹿島議長】 日程第 1 といたしまして、議第 6 7 4 8 号から議第 6 7 5 1 号までを一括して議題に供します。野本幹事の説明を求めます。

【野本幹事】 議第 6 7 4 8 号は、世田谷区における用途地域の変更の案件でございます。「議案・資料」、薄茶表紙の 1 5 ページから 3 2 ページをお開きいただきたいと思っております。

まず最初に、1 8 ページの位置図でございます。

本案は、小田急線・京王井の頭線下北沢駅を中心としたおおむね 5 0 0 メートルの範囲内にある約 5 . 7 ヘクタールにおける用途地域の変更の案件でございます。

画面上をご覧くださいと思います。

本地域は、小田急線と京王井の頭線が交差する交通の要衝にあり、古くから北沢地域の商業中心の街として栄え、それらが住宅地と調和しながら発展してきている地域です。

その一方で、道路等の都市基盤が不足しており、歩行者の安全・快適な買い物空間の形成、合理的な土地の利用、防災性の向上などが課題となっております。

本案件は、小田急線の連続立体交差事業等を契機に、都市計画道路等が推進されることに伴い、街の課題解決を目指した、「安心・安全の街づくり」、「歩行者主体の街づくり」、

「地域が一体となる街づくり」を進めるため、「街並み誘導型」地区計画を策定し、これにあわせて用途地域等の変更を行うものです。

30ページの計画図1をご覧ください。

参考として、世田谷区が決定いたします「下北沢駅周辺地区地区計画」をご説明します。

地区計画の区域は、約25ヘクタールでございます。

地区の特性に応じて、「商業地区A、B、C、D」、「茶沢通り」や「鎌倉通りの沿道地区」、「住商共存・協調地区A、B」の9つの地区に分け、それぞれの土地利用の方針を定めております。

本案で用途地域を変更しようとする地域は、「商業地区」あるいは「鎌倉通り沿道地区」に属しております。

31ページの計画図2をご覧ください。

地区の整備計画でございますが、地区施設として、鎌倉通り及び沿道の「壁面の位置の制限」により生み出された両側の空間を「歩道状空地」として位置づけております。

32ページの計画図3をご覧ください。

壁面の位置は、面している道路の幅員などにより、1号から3号までの3種類があり、その凡例を計画図に表示してございます。

建築物等の容積率については、3種類の壁面線が指定されている敷地のうち、1号及び2号壁面線では、前面道路の幅員に応じた数値か指定容積率のいずれか小さいほうの数値を容積率の最高限度とします。3号壁面線では、指定容積率を最高限度とします。

高さの最高限度については、住居系の地区では16メートルとし、商業系の地区では22メートルに定めます。ただし、都市計画道路沿道では、敷地規模、公開空地規模等の条件によって、高さの最高限度を31メートル、45メートル、60メートルとします。

このほか、建築物の用途の制限や敷地面積の最低限度などを、それぞれの地区ごとに定めております。

19ページの計画図をご覧ください。

ただいまご説明いたしました地区計画の決定に伴いまして、用途地域を6カ所変更するものでございます。

凡例、の地区につきまして、変更前、近商、80、300を、変更後、商業、80、500と、の地区につきましては、変更前、一住、60、200を、変更後、近商の80、300に、このほかの3地区についても、図の凡例のとおり変更いたします。

次に、意見書について説明いたします。別紙の黄緑表紙のものをご覧いただきたいと思
います。

1 ページから 6 ページに記載してございますけれども、本件につきまして、平成 18 年
9 月 15 日から公衆の縦覧に供しましたところ、374 名、1 団体から 350 通の意見書
の提出がございました。

意見書の要旨 1 ページをご覧ください。反対 349、その他 1 となっております。

意見書の要旨及び、それに対して都の見解を記載しております。

これらの中で、主な意見のみ、紹介させていただきます。

「都市計画に関する意見」としましては、(1)「高層建築物を建てられるようになるか
ら、用途、容積の緩和に反対」というものがあります。具体的には、道路を広くとり、そ
の周辺で高層ビルを建てるための用途・容積率の緩和をすることは、路地を主体とした下
北沢の街並みを守ることに背反する」等の意見です。

これらの意見に対する都の見解は、「今回の用途地域と容積率の変更は、地区計画で目指
す、歩行者が主体の安全・快適で、回遊性のある魅力的な商業空間の形成や、住み続けら
れる居住環境の整備のほか、防災性の向上、当地区の将来像の実現を図るために行うもの
です。建築物の高さについては、地区計画で最高限度を定め、都市計画道路の内側に入っ
た細街路沿いでは、建てかえに際し、平面の後退により歩行者空間を広げ、下北沢らしさ
を残しつつ、建物の更新を進めるものです。これによりまして、当地区の目指すまちづく
りが進められる」というものです。

3 ページをご覧ください。

地区計画に関するものとして、(5)「下北沢の地域特性である、路地のような道と中小
の建築物による街並みが、地区計画によって失われる」というものがございます。

都の見解は、「地区計画案では、歩行者が主体の安全・快適で回遊性のある魅力的な商業
空間の形成など、当地区の将来像の実現を目標とし、建物の高さを制限し、下北沢らしさ
を残しつつ建物更新を進める」というものです。

次に、同じく地区計画に関する意見ですが、4 ページ、(7)は、「住民から提出された
意見や代替案の検討が行われていない」というものでございます。

都の見解は、「区の地区計画案は、昭和 59 年以降 20 余年にわたり活動している『下北
沢街づくり懇談会』からの提言を基本に作成したものである。この間、区は、説明会や意
見交換会等の開催「まちづくり通信」の配付など、区民や関係者の意見を幅広く聴取して、

地区計画案を策定したものと考えている」というものです。

意見書についての説明は以上です。

次に、議第6749号について説明いたします。またもとの薄茶表紙に戻っていただきたいんですけども、36ページから43ページでございます。

江戸川区における用途地域の変更の案件でございます。

本案は、江戸川区の中央を東西に走る、都営地下鉄新宿線篠崎駅の西側の区域で、都市計画篠崎公園に隣接しております。

本地区では、江戸川区施行による連鎖型区画整理事業が実施されており、既に地区計画が決定されております。連鎖型土地区画整理事業では、小規模な街区単位で区画整理を行うことが可能となります。このたび、住居街区A-1におきまして、区画整理事業の仮換地指定がなされたことから、地区整備計画を策定し、用途地域等を変更するものです。

画面上をご覧ください。それから、41ページの計画図1をご覧くださいと思います。

地区計画の地域は、約14.8ヘクタールです。このうち、住居街区A-1、区域面積3.5ヘクタールの地区整備計画を変更いたします。

画面上、あるいは42ページの計画図2をご覧ください。

街区内の区画道路及び緑地は、既に地区施設として決定されております。

今回は、街区を囲む区画道路1-1号から1-7号を新たな地区施設として位置づけます。

道路が交差する角敷地では、底辺2メートルの隅切りを壁面の位置の制限として決定しております。

ほかに、地区整備計画では住宅地にふさわしくない用途の排除、敷地面積の最低限度100平方メートル、生け垣等の緑化、建築物の外壁等の色彩の制限などを定めております。

画面上、あるいは37ページ、計画図をご覧ください。

ただいまご説明いたしました地区計画の変更に伴いまして、3.5ヘクタールの区域の用途地域等を変更するものでございます。

住宅街区A-1の用途地域を、変更前、一中高の50、100を、変更後、一種住居の60、200に変更いたします。

以上の案件を平成18年9月15日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の

提出はありませんでした。

次に、議第6750号、6751号は、先ほどの案件と同じく江戸川区内における用途地域の変更及び土地区画整理事業の変更でございます。

薄茶表紙の44ページから59ページをご覧ください。

本地区は、都営地下鉄新宿線の一之江駅と瑞江駅の徒歩圏内にあります江戸川区西瑞江三丁目の一部で、面積約17.0ヘクタールの区域であります。現在、地区の中央を通る都市計画道路補助288号線を街路事業にて、東側の285号線の一部を区画整理事業で整備が進められている区域です。

当地区周辺は、「土地区画整理事業を施行すべき区域」に指定されております。「周辺区部における土地区画整理事業を施行すべき区域の市街地整備のためのガイドライン」に基づいて地区計画の決定した地区内について用途地域の変更及び土地区画整理事業「区画整理事業を施行すべき区域」の変更をするものです。

画面上、あるいは52ページの計画図1をご覧ください。

地区計画の区域は、約17.0ヘクタールです。この区域に「安全に安心して住み続けられる、明るく豊かに暮らせるまち」を目標に、都市計画道路の整備を契機に壁面線による防災空間の確保など、防災性の向上を目的とした街並み誘導型の地区計画を決定します。

画面上、あるいは53ページ、計画図2をご覧ください。

地区内の地区施設ですが、地区の安全性・利便性を考慮して、街区を構成している道路及び街区内の通り抜け道路を区画道路に位置づけ、既存の公園についてもあわせて地区施設に位置づけます。

ほかに、街並み誘導型の地区計画として建築物等の高さの最高限度を10から16メートル、壁面の位置の制限を前面道路より0.5メートル及び工作物の設置の制限、敷地面積の最低限度100平方メートルなどを一体的に定めます。これにより、道路幅員による容積率の制限と道路斜線制限を緩和します。

画面上、あるいは45ページの計画図をご覧ください。

ただいま説明しました地区計画の変更に伴いまして、約16.9ヘクタールの区域について用途地域の変更を行うものでございます。

の住居街区Aの用途地域を、変更前、一中高、50、100を、変更後、一中高、60、200に、の住居街区Bの用途地域を、変更前、二中高、60、150を、変更後、二中高、60、200に、その他の変更箇所は計画図のとおりでございます。

画面上、あるいは59ページの計画図をご覧ください。

地区計画決定と用途地域変更にあわせまして、地区計画により整備手法が変更されました地区としまして、江戸川東部篠崎付近土地区画整理事業から本区域約16.5ヘクタールを土地区画整理事業を施行すべき区域から削除するものであります。

以上の2案件を平成18年9月15日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出はありませんでした。

以上です。

【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、お伺いをいたします。

18番委員、どうぞ。

【きたしろ委員】 本議案の世田谷区6748号に関してお伺いをいたしたいと思えます。

実は私の親戚も下北沢に住んでおりまして、最近、下北沢駅前の話が数多くマスコミ等で報道されているので、その辺のところをもって非常に興味を持って思っていたところなんです。そういった意味で、下北沢は私もよく行っておりますし、あそこへ行くごとに、駅前広場もないし、狭い路地が多い。あるいはまた、あれでは今、安全・安心というまちづくりを標榜している東京都政の中にあって、これでいいのかなと。あの地域では消防車が入れないのではないのかなというふうに疑問に感じていたところなんです。そういう中で、下北沢の街があのようにできたという成り立ちというんですか、その辺のところをまずお伺いをいたしたいと思えます。

【鹿島議長】 野本幹事。

【野本幹事】 下北沢は、関東大震災によりまして、都心居住者の郊外居住が促され、市街化が進み、昭和2年には小田急線、昭和8年には井の頭線が開通したところでございます。空襲の被害もさほど小さくなく、戦後のいわゆる闇市の雰囲気を残したまま街並みや入り組んだ狭い路地が今も残っている街であると考えております。

【鹿島議長】 18番委員。

【きたしろ委員】 今のお話をお伺いしますと、戦後の闇市のようなものがそのまま経緯をしてきたということでございます。ただ、あそこの下北の街というのは、小田急線と井の頭がクロスする駅で、若者にも相当人気があり、かなりの乗降者がある駅だと思って

いるわけですが、下北沢駅はどの程度の乗降者数があるのか。また、都内の小田急沿線では何番目の乗降客数となっているのかお伺いをいたします。

【鹿島議長】 野本幹事。

【野本幹事】 下北沢駅の乗りかえ客を含まない1日の平均的な乗降客数なんですけれども、小田急線・井の頭線を合わせまして、1日約10万9,000人となっております。また、都内の小田急線沿線では、新宿、町田に次ぐ3番目に乗降客数が多い駅となっております。

【鹿島議長】 18番委員。

【きたしろ委員】 それだけの数、10万9,000人、1日ですか、そういう乗降客数の多い街で、また、小田急線沿線では3番目の大きな駅となっている。これだけの乗降客数がある駅にもかかわらず駅前広場がない、あるいはまた、バスを乗るのにも、バス停というのはどこにあるのかなというような印象を私自身も下北沢駅では感じていたところで

そこで、下北沢駅のように、乗降客数が多いのに駅前広場が整備されていない駅はほかにあるのかどうかお伺いをいたします。

【鹿島議長】 石井幹事。

【石井幹事】 乗降客が多い駅の駅前広場の整備状況ということについてのお尋ねでございますけれども、小田急線の都内区間や井の頭沿線について見ますと、下北沢駅と同程度、あるいはそれ以上の乗降者数のある駅で駅前広場が整備されていないのは、下北沢駅のみでございます。また、都内区間以外となりますけれども、これまで下北沢駅と同様に、小田急線とJR南武線とが交差しており、駅前広場が整備されていなかった登戸駅、この駅におきましては、現在、駅周辺で川崎市施行による土地区画整理事業によりまして、駅前広場を整備中でございます。

【鹿島議長】 18番委員。

【きたしろ委員】 今ご答弁がありましたように、これだけの大きな駅で駅前広場がないというのは、ほんとうに初めて知ったわけです。やはりああいう場所には、駅前広場が必要であるのではないかなというふうに私は思います。私の出身である港区においても、駅前広場というのは、新橋にしても、田町にしても、品川にしても、再開発事業ということで駅広がつくられたわけです。また、闇市のような地域であった田町駅も再開発ビルができています。そういった中で、将来にわたって、今の下北の魅力というのがその

まま維持されるのかどうか、これは時代の変化によって変わってくるんだと思うんです。防災や駅へのアクセス、あるいは安全・安心なまちづくり、バリアフリー、そういう観点も非常に大切ではないのかなというふうに私は思います。そして、今の下北沢の都市基盤で、今後、ほんとうに今言ったような安全・安心なまちづくりの駅前になるのかなというふうに疑問を持っております。現在、小田急線は下北沢付近で連続立体交差事業を実施しているわけですが、今、これを機会に駅前広場や、これにつながる道路の整備は必要だと私自身は思います。といいますのは、やはり港区の経験からしても、そういうことを感じているわけです。

そこで、下北沢地域にとって都市計画道路補助54号線や駅前広場の整備による効果はどのようなことが考えられるのかお伺いをいたします。

【鹿島議長】 石井幹事。

【石井幹事】 整備の必要性とその効果についてのお尋ねでございますけれども、今回、直接この案件とかかわっているわけではございませんけれども、これと一緒に整備をしてまいります補助第54号線や駅前広場及びこの駅前広場につながっていく道路の整備は、小田急線の地下化によりまして生ずる地上部空間を活用することなどによりまして、片側1車線、往復2車線で、かつ幅員の歩道を持つ道路空間と下北沢における交通結節機能を確保するものでございます。これらの整備によりまして、ゆとりのある歩行者空間を創出し、下北沢の特徴であります回遊性を高め、当地区に不足している緑をふやすことが可能となるなど、下北沢独特の雰囲気を生かしながらより一層の魅力あるまちづくりを進める上で、大変この事業そのものが大きく貢献するものと考えているところでございます。

また、お話にありましたような駅前広場の整備によりまして、交通結節点としての必要な機能、すなわちバスやタクシーが乗り入れられるようになること、また補助第54号線などの整備によりまして、延焼遮断機能が形成されるとともに、消防活動がスムーズになることなど、利便性や防災性が大きく向上することとなります。

加えまして、この補助第54号線は交通ネットワーク機能の充実や周辺にございます木密地域に対する震災時の避難路の確保など、広域的な面からも効果を発揮する路線と考えております。

一方、今委員からお話のありました小田急線の連続立体交差事業は、下北沢付近を総仕上げの区間といたしまして鋭意整備を進めているところでありまして、平成25年度に完了する見通しにございます。これらの道路は、この連続立体交差事業とあわせた整備によ

りまして、その効果を一層高めることが期待できます。この機会を逃しましては今後整備することがますます困難になると思われまして、こうしたことから早期の整備が必要と考えているところでございます。

【鹿島議長】 18番委員。

【きたしろ委員】 今ご答弁にありましたけれども、歩行者空間の回遊性を高め緑をふやすということですが、それは具体的にはどういうことなのかお伺いをいたします。

【鹿島議長】 石井幹事。

【石井幹事】 具体的な道路整備の内容についてのお尋ね、特に歩行者の空間ということだと思います。初めに、この補助54号線と駅前広場及びそれにつながる道路の整備、ただいま申し上げましたけれども、これはすべて区が事業主体となって整備するものでございます。区は、この歩道につきまして、道路構造令に基づき、自転車道や植栽帯を適正に確保し、歩行者を主体として回遊性の高い下北沢の特徴を生かしたまちづくりに貢献するよう最大限の配慮を行っていくと、このようにしております。また、下北沢駅を中心とする北沢二丁目地区は、区内でも特に緑が少ない地域となっておりますため、歩道に植栽帯を十分に確保することとしております。

【鹿島議長】 18番委員。

【きたしろ委員】 確かに今の下北もなかなか魅力ある街だし、すばらしい商業地だと思っているんですけども、この開発によって下北沢らしい、そのらしさというんですか、それが残せるのかどうか、その辺をお伺いをいたします。

【鹿島議長】 野本幹事。

【野本幹事】 今回の用途地域の変更でございますけれども、現在の下北沢の魅力を継承しながら、より安全で安心な賑わいのある歩行者主体のまちづくり、こういったことを目標として行うものでございます。具体的には、まず建物の高さについてですが、地区計画で高さの最高限度を定めまして、住居系の地区では16メートル、それから今まで制限のなかった商業系の地区でも原則として22メートルとしております。都市計画道路補助54号線などの沿道では、敷地規模や公開性を持った広場を設けることに応じて、例外的に60メートルまで可能としておりますけれども、都市計画道路から内側に入った細街路沿い、こういったところでは建て替えに際し壁面を50センチずつ後退することにより歩行者空間を広げ、下北沢らしさを残しつつ建物の更新を進めていく考えてございます。

【鹿島議長】 18番委員。

【きたしろ委員】 そういうふうに防災、あるいは安全・安心なまちづくり、あるいは下北沢らしさを残していくという開発というご答弁なんですけれども、ただ、反対の意見も相当数あるやに聞いているわけです。地元の合意形成が図られているのか、また、それについて都はどう考えているのかお伺いをいたしたいと思います。

【鹿島議長】 野本幹事。

【野本幹事】 区の地区計画案は昭和59年以降、20余年にわたり活動している地元商店会あるいは町会で構成する下北沢街づくり懇談会からの提言を基本に作成したものでございます。この間、区は説明会、あるいは意見交換会を数多く開催しまして、多くの区民からの意見を聞くとともに、「まちづくり通信」を配付しまして、内容の周知に努め、まちづくり計画を進めてきております。都は、この用途地域変更と地区計画をあわせて行うことで歩行者が主体の安全快適で回遊性のある魅力的な商業空間の形成や防災性の向上など、当地区の目指すまちづくりが進められるものと考えております。

【鹿島議長】 18番委員。

【きたしろ委員】 今までのお話をお伺いをさせていただきまして、また、私の港区の再開発の事業の経験も踏まえて話をさせていただきますと、やはり道路ネットワーク上はもとより、下北沢地区の交通結節性機能や防災性の向上のためにも都市計画道路の整備は早急に進める必要があるのではないかなと感じております。また、小田急の連続立体交差化事業を契機として、歩行者主体の回遊性のある商業空間の形成を図り、下北沢の魅力を残しつつ道路整備や用途地域と、また地元区である世田谷区が決めた地区計画などによる総合的なまちづくりを進めるべきだと私は考えております。今後も、地元との合意形成を図りながらまちづくりを進めることを要望いたしまして、私の質問を終わらせていただきます。

【鹿島議長】 9番委員。

【渡部委員】 事前に議案を見させていただきました。今回の6748号から6751号に至る部分まで、私どもの住んでいます江戸川区の当該事業も入っておりますので、あわせて都のほうの考え方にお尋ねをしたいと思います。

この下北沢の街というのは、私も何回か行って十分街の状況というのはわかっておりますので、ある意味では安全性、今後の街の活性化ですとか、中枢の機能を持つという意味では、駅前広場ですとか、区画街路等については、私はやはり大いに進めなければいけな

いだろうというふうに思っています。これは都内含めてさまざまな木密地域含めた中で、順次、東京都、それぞれのまた自治体とともに進んでいくことでありますから、この部分については十分私どもも認識を是としております。

ただ、1つ言えますことは、私たち江戸川区も区画整理ですとか、こういう再開発にかかってきたときに、一番、用途地域の変更という部分での考え方が住んでいる人たちの地権者によってものすごく違います。ですから、私は今ここで意見開陳を申し上げるつもりはありませんけれども、都の考え方として、先に規則ありきではなくて、その規則そのものがどうなのかということをお尋ねしたいと思います。特にフランス・パリですとか、さまざまな地方に行かせていただいたときに、戦前、戦後も含めて、一定のエリアを面として街並み整備、まちづくりを高さでとらえてきた地域があります。私たちの住んでいる下町もそうですが、駅を周辺とした一部の部分は、ある意味では別の扱いになろうかと思いますが、その周辺を含めた部分の住宅地や一般区画の場合には、私は絶対高さをそろえる必要があるだろうという考え方を持っています。それは表通りに面した方の地権者の権利と、それから後ろに住んでいる方、街の道路づけですとかさまざまな要因がありますけれども、こういったことを区別をすることについてはいかがなものかという考え方を持っています。これについてまず都の考え方、面としてのとらえ方、私、沿道30メートル、高さ云々という形の規制緩和についてはサービス緩和だと思っていますから、こういったことに対しての是非を、考え方をお聞きしたいんですが、まずそこをお願いします。

【鹿島議長】 野本幹事。

【野本幹事】 高さ規制についての考え方でございますけれども、当地区でも実施しておりますように、一定の高さの制限、あるいは壁面線の指定により整った街並みをつくるということは貴重なことかと思っています。今ご指摘の幹線道路と、いわゆるあんこの部分といいますか、いわゆる住宅地のところと格差を設けるべきでないという指摘でございますけれども、私どもとしましては、幹線道路のところは基盤が整っておりますので、それなりの土地の効率的な利用ということが必要でありましょうし、基盤のわりと、道路でいうと狭いところ、そういったところについてはそれなりのふさわしい高さ、こういったものが妥当ではないかと考えております。

【鹿島議長】 9番委員。

【渡部委員】 基本的な考え方はわかります。ただ、私たちそれぞれの区で、建設委員会等でさまざまなマンション建設ですとか街の開発の中で住民紛争が起こったときに、先

にもう法的に許可されているものが、今度、逆に言うと、線1つでさまざまな違いが生じて住民のトラブルが起きる、こういったことが法制的に許されているからこそ、私たち地方議会でも審議ができないわけですね。ですから、段階的な傾斜をつくるとか、さまざまな考え方があるはずなんです、こういったものが逆に言うと、どこで審議されて、どういうふうに決まっていくのか。このプロセスが国レベルであれ、都道府県レベルであれ、地方の市区町村であれ、このレベルの基本的な考え方がどこかできちんと整合性がないと、例えば私どもの京葉道路でいきますと、今回の篠崎もありますけれども、東西道路の南側の沿道の30メートルの方と道路の北側の沿道の30メートルの方と同じ規制ですよ。この下北沢もどういう状況になるか私詳細はわかりませんが、画一的にこういう条例の決め方や制度のつくり方をすること自体、住んでいる人のことを考えていない、そういう制度のつくり方だろうと私は思いますから、私たちの都市開発部等についても、きちんと東京都のさまざまな委員会に行ったときに、そういう矛盾した部分については是正するように求めなきゃだめだよということを使うんですが、こういう場において言っても、それはもう決まったことの中で進んでいく。だから、私は今回の下北沢のこの再開発についても、安全、回遊性、利便性を含めたまちづくりについては大賛成です。しかし、これがもう一つ、お互い住んでいる人同士の、要するに住民環境を考えたときに、高さが50メートル、60メートルのものが壁のようにそびえ立つこと自体がほんとうにいいのかどうか。逆に言うと、防災上の問題も含めて、白鬚の防災拠点のように、火災旋風や、そういったものを遮断するんだという形のきちんとした連続性があるものであれば、私は是認しますけれども、1つ1つ法規制はできているけれども、実際には自治体として連続性の規制はできません。1つ1つのブロックが離れる、むしろ風土実験ですとか、さまざまなものをきちんとやった上でのまちづくりならわかりますけれども、単に今までのものを上塗りするような高さ規制ですとか緩和のあり方ということについては、もう一度まちづくりの基本から考えなければいけないものだろうというふうに私は思っていますから、今回の下北沢も含めて、やはり高さの沿道の部分については、もう一度、どこのセクションでそういったことが決められていくのか。そして、そういったものを変えていくにはどうしたらいいのかということについて、この下北沢に触れてお尋ねしたいと思います。教えてください。

【鹿島議長】 野本幹事。

【野本幹事】 例を挙げまして、例えば道路でも、東西道路であれば、南側と北側と大

きく置かれた状況は違うという、そういったところで細かな規制、そんなものはできないかと、まずは1点そんな指摘があったかと思います。これは、今回の地区計画でもそうでございますけれども、地区計画と用途地域とセットになって変えているわけですが、地区計画を定める際、あるいは用途地域を変更する際は、今回のように地元住民の方々と十分説明し、協議をする、そういった中で地域の方々の状況に応じて、必要であればそういったきめ細かな規制もできると、そのように考えております。

それから、50メートル、60メートルの壁ができるんじゃないかということなんですけれども、今回のものは、条件によっては50メートル、60メートルということが可能かと思っておりますけれども、これは今まで制限のなかったものを最高でもここまでに抑えなさいという意味で、これだけにしなさいということではございません。それから、幹線道路沿いであっても、公開空地を十分に設けて、なおかつ敷地が十分にある、言ってみれば、今いろいろと話題になっています風の道とか、そういったものも確保した上で、十分環境をよく確保することを条件として、そういった一定の高さのものを認めるといったことでございますので、ご理解いただきたいと思っております。

【鹿島議長】 9番委員。

【渡部委員】 正直言いまして、あまり理解しませんけれども、特定の空間を残すとか、まちづくりに貢献する部分について総合設計という制度があります。これはある意味では大資本ですとか大きなデベロッパーに有利な形になっています。私たちの今回の議案の中の江戸川区の中でも、私も地元の説明会の際に、地区計画のときには必ず行きます。そして面としての高さを、必要だということを住民の皆様にお話をしますと、住民の皆様は基本的に全部わかります。しかし、従来からの既得権益を持っている沿道に面している方からは、逆に言うと、私たちに対する批判もあります。しかし、それをどこで調整するかというところは、地元、今回の場合は世田谷区の審議会が経ているわけですから、地元の世田谷の皆さんにお任せをする部分が多いんですが、地区計画の段階でそういった整合性ですとか矛盾ということを十分、取り残された人たちが出ないように説明するのが自治体や行政の責任であるだろうと。地区計画で決まったからそれを押し通すんだというやり方は、地区計画そのもののあり方、根底からもう一度立ち上げていかないと、ほんとうに住民に親切な審議会ですとか公聴会にならないだろうと私は思いますから、どうぞ今回の総合設計等もさまざまな課題がこれから出てくるでしょうけれども、多くの住民の皆さんで、350件、400件と、こういう反対意見が出てきたということは、やはりその重みは十

分とらえて今後の都市計画やまちづくりについて、都の技術屋さん、それから法制度をつくっていく皆さんが、ここをいい例としてきちんとしていただきたい。この要望だけしておきます。

【鹿島議長】 よろしゅうございますか。

【渡部委員】 はい。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 私からも、この今の第6748号について質疑し、日程の中にある6749、50、51については意見だけを述べさせていただきます。

まず、この下北沢の案件ですけれども、私も下北沢駅は何度も乗り降りし、商店街も歩いたことがありましたので、ことしの4月11日でしたか、幾つかの新聞が一斉に報道しました。下北沢駅前開発に対案発表とか、これは地元有識者らのフォーラム、また専門家がシンポジウムをやって代替案をアピールとかいろいろありましたので、私も非常に関心がありましたし、注目しておりました。ところが、まだというか、半年ですか、今日のこの半年後の都計審にこうした都市計画変更案、区の地区計画もあわせて提出されたということにほんとうにびっくりしています。

そこで、私は、この都市計画、まちづくりというのは住民主体、住民主人公、長年地域のまちづくりをやってきて住まわれてきた方々、そしてまた、それを取り巻く多くの地域住民の方の参加や合意、そういうもつとで進めるべきだというふうに思いますけれども、まずそうした意味での都市計画のあり方をお答えいただきたいと思います。

【鹿島議長】 野本幹事。

【野本幹事】 都市計画の決め方、あり方ということでございますけれども、都市計画の決定に当たりましては、土地の権利者である、いわゆる土地の所有者、あるいは土地の使用人、あるいは土地から収益を上げている方々、こういった方々と行政のまちづくり部門、そういったところが十分によく協議して計画を策定しているということだと思います。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 そうしたら、当然、所有者、使用人、そういう方々と言いましたけれども、これは当然主体ですけれども、それ以上に、そこにいろいろな形で関係する方々の理解や合意が必要だというふうに思うんです。ところが、今回の件に関しては、住民が望む、そういう話し合いの場がつけられたのかどうか。また、今も紹介しましたように、住民が地区計画の代替案をつくっておりますけれども、こういうものに対して区は果たして検討

していたのかどうか。地元からは、無視されとか、手続を一方的に進めていくというふう
に伺っておりますけれども、都はどのように認識というか、見ておられるのでしょうか。

【鹿島議長】 野本幹事。

【野本幹事】 地元の方々に十分説明したかどうか、あるいは地元の合意形成が図られ
たかどうかということなんですけれども、先ほども既にもう説明したところ、重複する
ところがございますけれども、今回の地区計画案、あるいは用途地域のそういった決定に際
しましては、20年以上にわたる地元の街づくりの懇談会、こういった方々の活動を踏ま
えた提言、そんなものをもとにつくった、あるいは数多くの区による説明会、あるいは意
見交換会を開催したこと、あるいは「まちづくり通信」を配付しまして情報の周知に努め
たということ等からしますと、地元の意見の集約、あるいは合意形成を図るための努力は
十分なされていると、そんなふうに考えております。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 世田谷区から選出の我が党の都議も既に委員会等で質疑をやっておりま
すので、ここではもちろん繰り返しませんけれども、しかし、今言った街づくり懇談会等、
59回説明会をやったとかというのは、ほとんど小田急線の連続立交に伴うさまざまな、
これは大きな住民の関心事ですから、高架化、地下化と、そういうことでのものも含めて
で、実際、小田急が地下化になって、それに連動して補助54号線、幅員22メートル、
駅のところでは26メートルですか。それから、それに伴う用途地域の変更での60メー
トルぐらい高層建築物ができるような、そういうまちづくりや用途の変更というのは、ほ
んとうに最近知って、改めて自分たちの問題、商店街がどうなるのかということで熱意を
持って参加するようになってきたと。さまざまな考え、意見、話し合いも進めているとい
うことだと思うんです。大体この補助54号線にしても、これは昭和22年、今から60
年前ですよ。私も昭和19年生まれなので、昭和21年がどんな時代か、私も練馬で生
まれ育ったんです。世田谷もそういう住宅地ですけれども、ほんとうに田んぼと畑と雑木
林と、何も無いところに都市計画が練馬もいっぱい入っているんです。それが改めて住宅
地域なり地域が形成されてきたときに、かつての60年前の、しかも広域的なというん
で、そういう道路をやるとうところにすごい乖離があるというか、無理がある。

この間、どういう見直しが行われたか。当時は、もちろん60年前は机上プランだとい
うふうに思うんですよ、ほとんど住民がいないわけですから。その後、確かに見直しと
いうふうになりましたけれども、それはどちらかといったら、行政側が将来の必要性だけ、

確かに自治体の議会にかけられたり、そういう見直し案だというふうに思いますけれども、しかし、大多数のそこに住む住民、これまでそこで培われてきた文化や商業、こういうものの担い手というのは、それを意識して意見や考え方を出し始めたのはここ1年ぐらいと言っても私は過言ではないというふうに思うんです。しかも、そういう関心を持って、今後どういうまちづくりがあるのか、街の課題はどうかと。

今いろいろ私も要請などを伺っておりますけれども、今考え始めて、例えば私も実は、改めてこの補助54号線や、すぐ駅の南側、一番街商店街ですか、今日も歩いてまいりました。たくさんの商店と、私は昼間の時間だったんですけども、ものすごい人と言ったらおかしいけれども、賑わいがあって、個性豊かな店があふれていて、住宅のちょっと手前のところにはブティックとか小さな喫茶店やさまざまなお店があるような、そういうところの街をどうしようかという声が出始めているんですから、もっとそれを大事にして考えてみる、検討してみるということが大事なのではないでしょうか。東京都も計画のときから住民参加で計画をつくっていくということを今始めておりますし、その第1号もこの都市計画審議会に出された経験を私たち持っております。

そういう点では、やはり今のそういう経過からして、先ほど答弁があった、区のほうから十分住民への説明や合意がなされているということには、私はならないというふうに思います。例えば、ここに要請が寄せられた下北沢フォーラムからのまちづくりへの住民の声のまとめ、1,200人アンケート、ワークショップまとめというのがありますけれども、これを見ても、この街が好きな人が73%と。しかし、こういう大規模な補助54号などが必要と思っている方は13.5%、必要と思わない方が60%と、こういう声が出ていますから、もう少しそういうのをきちっととらえた、これから将来にも禍根を残さないまちづくりを進めるべきだと。東京都の都市整備局の、そういう決定権者ですから、もっとそういう指導を地元にも行うべきではないかというふうに思いますけれども、再度ご答弁をお願いいたします。

【鹿島議長】 野本幹事。

【野本幹事】 この地区の区民等に対する周知、あるいは意見の集約等々につきましては先ほどから説明しておりますけれども、例えば先ほどの下北沢街づくり懇談会というのは、20年余の経緯がありますけれども、これまでに69回という回数を開催されております。それから、区民を対象とした説明会というのも21回、それから町会などのいわゆる団体との意見交換も148団体を対象にやっているということでございます。それから、

先ほどの「まちづくり通信」なども、平成10年以来ですけれども、17回に及びまして、その都度、地区内の5,000戸への配付、こういったかなり長い間、それからきめ細かな対応もしているということをご理解いただきたいと思います。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 そういう数字的なとらえ方ではなくて、現に私が今紹介した1,200人のアンケートでどういうふうに住民が回答しているのかとか、また商店街、北口も一番街通り商店街もそうでした、ほんとうに魅力がありましたよ。南口もびっしり商店があって、賑わいもあり、私の大泉のような空き店舗なんかどこにもありませんよ。練馬は、景気がよくなったといっても商店街は苦戦しております。そういうのもない、それで成り立っている。買い物をする方々が生き生きとしている。そういう声が現に起きているからこそ、商店街の皆さん方も54号線の見直しを求める下北沢商業者協議会、ここにも多数参加して道路の見直しを求められる。私も行ったら、ちょうど商店街の北口の、まさにあれは分断しますよね。あの道路が通った場合はほんとうにどうなるのか、あの商店街の形成。私、その補助54号が通る直近のところに、たまたまお菓子屋さんのご主人から「あなた、何しているんですか」と言われたので、「いや、実は私はこういうもので、今日そういう審議をするので実態をもう1回見たいと思って来たんだ」と言ったら、私はここで70年親の代からやっているというお菓子屋さんで、「見てくださいよと。人間というのはこうやって平面を歩くのが人間で、もしそこに道路を通すというんだったら、地下とか上とか、そういう都市基盤の構造物はそうして、人間を優先した街というのが私は必要だというふうに思います」というふうに言われましたけれども、そういう街並みの中で、今言ったのは商店街、あと下北沢のまちづくりに重大な関心を寄せる専門家の集いという方々も緊急アピールを出して、この計画の見直しなどを求めているわけです。何回やったとか、そうじゃなくて、そういう声はどう東京都の都市計画としてもこたえる姿勢を持っているんですかということを知りたいんです。現に、手続的にこの意見書が出されておりますけれども、私、この350通の意見書提出があったときですけれども、これは賛成意見書というのはどうなっているんですか。この350通出されたうちの、ここに紹介されて都の見解が書かれているのは反対の意見書がほとんどというか、すべてだというふうに思うんですけれども、どんな状況になっているんでしょうか。

【鹿島議長】 野本幹事。

【野本幹事】 賛成の意見書の提出は特にございませんでした。

【鹿島議長】 29番委員。

【野本幹事】 これでは、なぜ、私たちがこの配られた資料に基づいて、こういう反対意見があつて、賛成意見が出てこなかった。これでどうして審議して、それを通すことができるのか。私は逆に、非常に疑問に思っているんですけども、もっと正確な、先ほどは口頭で、こういう回数の審議会をやったとか、それから地元の世田谷区の都市計画審議会では確かに採決して9対5でした。そういう結果はありますけれども、でも9対5ですよ。やはりその重みというものもあるということも受けとめなければならないというふうに思うんです。

それから、賛成の意見書は出されてこなかったというわけですけども、賛成、反対というのはどういうふうに東京都は把握なされているんですか。逆にこの用途地域を変更する、その用途地域について、東京都は賛成、反対、どのような形になっているのかをお答えください。

【鹿島議長】 野本幹事。

【野本幹事】 地元住民の方々がこの計画に対して賛成なのか、反対なのかということは、区がこういった説明会、あるいは懇談会、そういったところで十分に把握して、地域の方々は住民に納得しているというふうに聞いております。一般論でございますけれども、反対の場合は意見書の提出はございますけれども、賛成の場合はわざわざ出さないという方も多いんじゃないかと、そんなふうにも思われます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 その言い方はおかしいと思うんですね。かつて、私も都市計画審議会を7年やっていますけれども、賛成の意見書もたくさんきて、段ボール3箱も4箱もいただいて、私は全部つぶさに読んで審議した覚えがあるんですよ。そのときにも、これだけの賛成意見が出ておりますと、皆さん賛成しているんですけど、盛んに強調されていたんじゃないですか、事務方としての都市整備局も。何か意見書が出てこないから、賛成なんだから出てこないとか、大体今までの区をやっていた審議会、これも用途地域の変更案ではやっていないそうですね。地区計画と同時に説明されているはずだと。あとはホームページで出しているから、もし意見があつたら出てくるべきだということで、何か雰囲気賛成しているんだと、だからこういう議案の提案だということは、私は納得できませんけれども、もう一度お答えいただきたいと思います。

同時に、賛成が出なかったときにびっくりしたのは、もうこれは地元ではというか、有

名になっているそうですけれども、区当局がわざわざ下北沢周辺地区計画意見書、こういう手続で出してくださいというのを配って、賛成、反対を多数寄せていただいて、区もそれをつかもうというのはいいと思うんですけれども、違うんですよね。私は下北沢周辺地区地区計画案に賛成ですと、こういうものをわざわざ、賛成の意見書を求める意見書づくりですか、これは今、国会でも教育基本法で大問題になっているやらせと同じじゃないですか。やらせの意見書を計画をつくる当局者自身がやっているなんて、私は実に、このこと1つ見ても手続的にもおかしいんじゃないかと、もとにやり直すというか、もう1回住民に説明会や、そういうことを問うべきだと思いますけれども、どうでしょうか。これがそういう事実なのかどうも含めてお答えいただきたいと思います。

【鹿島議長】 野本幹事。

【野本幹事】 まず最初に、反対の意見が多いんじゃないかということについてお答えします。先ほど、「まちづくり通信」というのを区が毎回5,000戸を対象に配付しておりますけれども、5,000戸配付したのに対して反対等の意見が出てくるのは350だけということを考えますと、ほとんどの方はこの計画に賛成、あるいは同意をしているかと、そんなふうに考えております。

それから、意見書のひな型を区が作成したんじゃないかということですが、私も区にヒアリングをしているところでは、地元町会や商店会等の代表者の方々から意見書の書き方がわからないと、教えてほしいということで、何か参考になるようなものがあつたらもらいたいという依頼があり、その代表の方にその例示的なメモを渡したと、このように聞いております。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 今の答弁で350通だけ、349通ですか、これはやはりひどい言い方ではないかというふうに思いますよ。ほんとうに皆さんだつて大変な思いをして意見書を1つ1つ書いたり、自分の頭で考えてやっている、そういう方々ですよね。それをそういう350通だけというような意見はぜひ取り消してもらいたいと思います。意見書の書き方がわからないからというのを区が示したりするのはいいんですよ。しかし、だったら何でそれは賛成ですという、これは区が出したことは事実でしょう。だったら、賛成ですという、こういうやり方はどうですか。

【鹿島議長】 野本幹事。

【野本幹事】 基本的には、意見書の扱い等については区の問題かと考えております。

この考え方については、先ほど説明しましたように、区は地元町会や商店会から聞かれたので、その書き方についてメモを渡したと、こういうことでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 世田谷区長に諮問して意見を聞いているわけでしょう、この都市計画審議会としても。そうしたら、どういう形でその意見が上がってきたということを私たちがはっきりつかんで審議しなければいけないんじゃないでしょうか。これは決して世田谷区役所だとか、そういうところだけの問題じゃないということを私は言いたい。

それから、時間を1人でとってあれなので中身に幾つか入らせていただきたいんですけども、やはり住民が望んでいるのは、何が何でも反対とか、そういうまちづくり反対とか言っていないですよね。ほんとうに今の下北らしい商業文化というか、築いてきた、そういうものを残したい、継承したいと。今の回答にもあるんですけども、そういう下北らしい魅力は継承していくというふうにおっしゃいました。私、そういうことを踏まえながら、改めて今日も歩いてきましたけれども、この道路や高層ビルができる、分断する、私はこれは継承できないというふうに思いました。そして、今ある歩行者主体の安全、今歩行者は安全ですよね。快適の感じも皆さんしておりました。それから回遊性というので、私もぐるっと歩きました。道なんか迷いませんよ。歩いて非常に楽しくなってくるような雰囲気、1つ1つのお店がほんとうにいいんですよね。そして魅力ある商業空間もあると。変える理由と云ったら何なのかと云ったら、先ほどおっしゃったような駅広がない、バスが入ってこないとか、緊急消防車が入れない。私は、そういうことは、別のところに、あれだけ小田急が地下化が進みますから、どこかにバスや交通の機能を持たせるとか、または緊急車両もいろいろ工夫すればできる。〔「どういう工夫だ」と呼ぶ者あり〕それがだから、今、地元の住民の皆さん方が専門家も入れて、商業者も知恵を出し合って集まって考えている対案や、そういう声なんです。だから、それを真摯に受けとめて、東京都も世田谷区と一緒に取組むべきだというふうに思いますけれども、まだ出されて半年間、区も9対5で、全会一致だったらまだわかります、区計審でも。ところが、9対5というような段階で、半年後で、私は今、この都市計画審議会ですらそういう決定ができないというふうに思います。もう一度、この答弁、言葉だけじゃなくて、文字面だけじゃなくて、下北らしい今のあの魅力、文化の蓄積、そういうものが歩行者にとっては安全、そういうことが継承されるのかどうかを伺っておきます。

【鹿島議長】 野本幹事。

【野本幹事】 この地域のまちづくりの一番の課題は、先ほどから何回か申しておりますけれども、安心・安全なまちづくりということかと思えます。防災性の向上、これをまず目指さなきゃいけない。具体的には、消防車が入っていけない、あるいは緊急車両がいざというときにも入っていけない、こういった状況を直さなきゃいけない。そういったことを念頭に置きながら、一方で回遊性のある魅力的な商業空間をつくるということで、当地区の目指すまちづくりが進められると考えております。

区計審のほうですけれども、区長の諮問を受けまして区計審は十分な審議を経た上で、区計審として判断したという事実をぜひご承知いただきたいと思えます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 基本的には反対します。

次に、江戸川がありますので、意見だけ簡単に述べたいというふうに思います。この3案件とも、一番問題なのは、先ほどもありました総合設計制度を導入することです。篠崎、西瑞江ともに2階、3階建ての小住宅が密集している地域です。総合設計制度で高い建築物ができると、こうした狭小な低層住宅に影響があります。50号案件の東隣の瑞江西部区画整理地区では、小住宅が圧倒的に多いのだから総合設計制度は認められないと区画整理審議会が反対して地区計画から撤回されております。連続した街並みの50号案件地区は、地区計画では街路などの整備をするようですが、総合設計がなじまない地域であることは、瑞江西部区画整理地区と同じです。49号案件の地区は駅直近ということで、近隣に比較的大きな建築物ができていますので、西瑞江とは違いがあります。しかし、小住宅が多い点では同じです。両案件とも総合設計はやめるべきだと思います。よって、51号案件もそれと一体のものでありますので、3件とも反対です。

以上です。

〔「議事進行」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 はい。

21番委員、どうぞ。

【吉田委員】 私からは、この下北沢駅周辺地区地区計画につきまして意見を申し述べたいと思えます。本計画につきましては、これまで賛否両論があるとして、たびたびマスコミ等でも取り上げているとおりであります。先月、10月18日の世田谷区都市計画審議会にて賛成多数として了承されましたけれども、このときの新聞報道を見ましても、怒号の中、採決と。そして、当の審議会の会長が審議の中立性を疑うと、審議会会長がおっ

しゃったという、審議会の決定でありました。先ほど来意見が出ておりますとおり、賛成9、反対5とございますが、この中でどういう方が反対したかを見ますと、学識経験者の方が、もとの東京都の技監の方を除いて、出席された方すべて反対をされた。都市計画の専門家の方が反対をされた。そして欠席をされた法学の教授の方は、欠席にもかかわらず反対の意見を文書で述べられた、こういう中での採決であったということを重視はしなければいけないと思います。もちろん世田谷区も、東京都も、街をよくしようという観点で、防災、安全・安心、バリアフリー、街の賑わい、魅力、一生懸命に配慮されながら策定を進めてこられた計画であるとは重々理解しておりますが、しかし、それでもなお大変な反対意見も、納得できない方々が多数いらっしゃるということも現実でございます。

8月30日には、およそ1万8,000名に上る署名を集めた市民団体から、東京都石原知事あてに、補助54号線事業認可の見送りと計画の見直しを求める要望書というのが出されまして、この補助54号、区画街路10号の事業認可の見送りと、それから市民の案を議論の机に乗せて、新しい柔軟な計画の見直しを求めるということを言っております。この中で出ておりますのは、区も都も十分な説明はしてきたということのご説明が今ございましたが、現行どおりの都市計画を前提にしたプロセスを話し合いもないままに進めることはやめてほしいという、市民からの動議は全く聞こうとはせずにひたすら説明ビデオを流し続けた上で会の成立を宣言するということを行ったというようなことまで書かれております。そして、ある地元の商業者の協議会からは、地元として会うことだけをアリバイに使われたと、こんな言い方まで、丁寧さの点において、区への対応についてちょっと遺憾な面があるのではないかなということも否めないと思います。そしてさらに、日本で都市計画の専門家の方が集まっている最も権威ある日本建築学会、この建築学会の都市計画委員会の委員長名で、この補助54号線の認可、そして今回かかっております地区の用途変更に関して要望書を出して、これを見直してほしいと。そして社団法人日本建築学会に所属する都市計画に関する専門家として、私たちは東京都のまちづくりに関してできる限りの技術的支援を行うことにやぶさかでない旨申し添えると、ここまで言って見直しを求めているということは、日本で最も権威ある建築関係の学会から出ているということは、ぜひ重きを置いて考えていただきたい、こういうふうをお願いをする次第でございます。

そして、この世田谷区での審議会で委員の1人でもございました都市計画の教授は、さっき怒号の中で採決という結果を受けて、日本の都市計画審議会が制度疲労を起こしていると、寂しそうな表情を浮かべたと、このように新聞で報道されている。これはほんとう

に残念な状況であると思います。東京都あるいは世田谷区の目標としている、その目標を地元の方がきちんと共有していただけるような、例えば補助54号線、例えば形状とか配置とか、そういうことも含めて、ぜひ世田谷区への差し戻しも視野に入れた慎重な検討をしていただいて、今回のような用途変更につきましても、地元の十分な合意形成、この結果を待った上でご決定をいただきたい、私はこのように思う次第でありまして、本日の採決、こういうことを行うのではなくて、今回は継続審議とすべきだということを意見として申し上げたいと思います。〔「意見か、それ」と呼ぶ者あり〕意見でございます。そしてほかの議案については賛成をいたします。

【鹿島議長】 ほかにご意見。

7番委員。

【高島委員】 ただいまの6748号、世田谷区の下北沢についてですが、本件については既にまちづくりに関する住民合意が得られており、これに基づく地区計画においても、区の都市計画審議会において採決がなされているわけでございます。また、下北沢地区の連続立体交差化事業についても、先ほどご答弁がありましたけれども、平成25年の完成を目指して鋭意工事が進められているわけでございまして、地域のまちづくりはこうした都市基盤整備の機会を的確にとらえて、一体的に推進していく必要があると理解しております。その意味では、先ほどある委員さんから、7年間、8年間この都計審に在籍しているけれどもというご意見がありましたが、私も9年この都市計画審議会に在籍をさせていただいております。継続という審査も私はあり得ないと思っております。その意味では、この都市計画審議会できちっと、この委員会の意向を明確にすべき必要があると認識をしておりますものですから、速やかに採決をお諮りいただきたいと思っております。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 15番委員。

【小沢委員】 時間もございますので、この6748号議題について短く意見を述べさせていただきます。私はこの都市計画、下北沢駅周辺地区の地区計画自体については、居住環境、そして商業空間の形成や防災性の向上のために、こういった観点から見て決して反対ではございません。しかしながら、先ほど来、世田谷の都市計画審議会の審議方法やその内容をかながみて、また市民団体からの署名、そして都知事あてに出されておる、重複しますから詳細は申し上げませんが、日本建築学会の意見を重く受けとめたいと思います。当審議会は公の機関としての最終的な審議の場でございます。その意味を深く

考えまして、本日、この場で用途地域変更の賛否を問うことは時期尚早であるとする次第でございます。したがって、採決に当たっては本日は意見を留保させていただきたいと存じます。

以上です。

【鹿島議長】 ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 いろいろご質問、ご意見の陳述等ございましたが、よろしければ、日程第1につきましては、適宜、分割をして採決をさせていただきたいと存じます。

初めに、議第6748号、東京都市計画用途地域の案件につきまして、採決をいたします。

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をいたしました。

次に、議題6749号から議第6751号、東京都市計画用途地域及び東京都市計画土地区画整理事業の案件につきまして、一括して採決をいたします。

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、日程第2、議第6752号から議第6756号までを一括して議題に供します。野本幹事の説明を求めます。

【野本幹事】 引き続き説明させていただきます。議案第6752号でございます。武蔵村山市における用途地域を変更する案件でございます。

資料の61から80ページをご覧くださいと思います。

まず最初に、68ページの位置図をご覧ください。

本地区は、武蔵村山市の中央部、かつての日産自動車村山工場跡地の北側に位置し、新青梅街道を挟んで南北に広がる地域でございます。

都市計画マスタープランにおいて、新青梅街道を「都市軸」、都市軸の中心部である本地区を「都市核」に位置づけ、将来の商業核として誘導していくとしております。

画面上をご覧ください。

本地区につきましては、土地区画整理事業により、計画的に市街地整備を進めており、道路等の公共施設及び換地計画が決定された地域でございます。

このたび、事業の進捗に合わせ、地区計画を定めて用途地域を変更するものでございます。

79ページの計画図1をご覧ください。

参考として、武蔵村山市が決定する地区計画につきまして、ご説明いたします。

地区計画の地域は、約30.9ヘクタールです。

地区の特性に応じて、7地区に区分し、それぞれの土地利用の方針を定めております。

さらに4つの地区を、区域の特性に応じてAとBに区分しております。

80ページの計画図2をご覧ください。

次に、地区整備計画でございますが、区画道路や歩行者のための公共空地为地区施設として定めております。

また、地区ごとに、建築物の用途の制限、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限及び建築物の高さの最高限度等を定めております。

資料の69ページから71ページ、計画図1、2、3をご覧ください。

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。

主な変更の内容は、まず69ページ、計画図1でございますけれども、変更前、一種住居、60、200を、変更後、近商、80、200に。

70ページ、計画図2でございますけれども、変更前、一低層の30、60を、変更後、二種住居の60、200に。

71ページの計画図3でございますけれども、変更前、工業、60、200を、変更後、一中高の60、200に変更するものでございます。

以上の案件を平成18年9月15日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出はございませんでした。

次に、議第6753号でございます。調布市における用途地域の変更の案件でございます。

資料の81ページから98ページでございますけれども、まず88ページの位置図をご覧ください。

本地区は京王線仙川駅の南側約400メートルに位置し、土地区画整理事業や都市計画

道路整備時期にあわせ、段階的にまちづくりを進めている区域内でございます。

画面上をご覧ください。

仙川駅周辺は、市の都市計画マスタープランにおいて、「にぎわい交流ゾーン」に位置づけられ、駅周辺の商店街などを核として、多世代の人々が交流するまちづくりを進めるとしております。

本地区につきましては、大規模工場の移転に伴う跡地及びその周辺の土地利用について、地元住民と検討を重ねてまいりました。

このたび、土地利用において大方の合意形成が図れたことから、既に定められた地区計画を変更し、あわせて用途地域を変更するものでございます。

96ページの計画図1をご覧ください。

参考として、調布市が決定する地区計画につきまして、ご説明いたします。

地区計画の地域は、約18.6ヘクタールでございます。

地区の特性に応じて、9地区に区分し、それぞれの土地利用の方針を定めております。

97から98ページの計画図2、3をご覧ください。

次に、地区整備計画でございますけれども、区画道路や歩行者のための公共空地を地区施設として定めております。

また、地区ごとに、建築物の用途の制限、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限及び建築物の高さの最高限度等を定めております。

89ページ、計画図をご覧ください。

以上の地区計画の変更に伴いまして、用途地域を変更いたします。

主な変更の内容は、変更前、二種住居、60、200を、変更後、近商、80、300とするものでございます。

そのほか、区画道路整備に伴い、計画図中、及びの用途地域変更をいたします。

別冊、意見書でございますけれども、「別冊 意見書の要旨」、黄緑色の表紙のものをご覧ください。7ページから8ページでございます。

以上の案件を平成18年9月15日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、1通の意見書の提出がございました。意見書は反対に関するものでございます。

主な意見としまして、「商業施設の建設により、日照障害、交通渋滞等による住環境悪化が懸念される。また、建物用途によっては、近隣学校の児童・生徒への悪影響が懸念される」というものでございます。

これに対する都の見解は、「地区計画において、建築物等の用途の制限、壁面の位置の制限、高さの最高限度等とともに、道路、緑地、公共空地の地区施設を定めており、周辺環境への配慮が図られると考えている」としております。

次に、議第6754号及び議第6755号でございます。町田市における用途地域及び一団地の住宅施設の変更の案件でございます。

資料の99ページから116ページでございますけれども、まず103ページの位置図をご覧ください。

本地区は、JR及び小田急線「町田駅」の北方約3キロメートルに位置し、「木曾山崎一団地の住宅施設」の区域の一部に位置しております。

画面上をご覧ください。

本団地は、昭和41年12月に一団地の住宅施設として都市計画決定され、日本住宅公団（現都市再生機構）及び東京都住宅供給公社によって建設された大規模団地でございます。

今回、団地内の一部区域の建て替えにあわせ、さらなる住環境の向上を図るため、地区計画を決定し、一団地の住宅施設を変更するとともに、用途地域を変更するものでございます。

115ページ、116ページの計画図1、2をご覧ください。

まず、東京都が決定する一団地の住宅施設についてご説明いたします。

木曾山崎一団地の住宅施設は、区域面積約114.7ヘクタール、住宅予定戸数約8,955戸の団地でございます。

団地中央に位置する都市計画道路町3・4・13号線の北側が都市再生機構、南側が東京都住宅供給公社の団地となっております。

今回、団地西側に位置する山崎第一地区の建て替えにあわせ、周辺環境に配慮した道路、公園等の公共施設の整備を行い、既存樹木の保全を図るなど、さらなる住環境の向上を目指すため、約4.5ヘクタールの区域を地区計画に移行することになりました。

これに伴い、一団地の住宅施設の区域を約110.2ヘクタール、住宅予定戸数を約8,650戸等に変更いたします。

資料の108ページ、計画図1をご覧ください。

参考として、町田市が決定する地区計画につきまして、ご説明いたします。

地区計画の区域は、約4.5ヘクタールでございます。

地区の特性に応じて、地区計画の区域内を、「低中層住宅地区」、「中高層住宅地区」、「既成市街地地区」、「公共・公益施設地区」の4地区に区分し、それぞれの土地利用の方針を定めております。

109ページ、計画図2をご覧ください。

次に、地区整備計画でございますが、区画道路2路線、歩道、公園2カ所などを地区施設として定めております。

また、地区ごとに、建築物の用途の制限、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限及び建築物の高さの最高限度等を定めております。

99ページから101ページの計画書、あるいは104ページの計画図をご覧ください。

以上の地区計画の決定にあわせて、用途地域を変更いたします。

変更の内容は、中高層住宅地区において、変更前、一中高、50、100を、変更後、一中高の50、150と変更するものでございます。

以上の案件を平成18年9月15日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出はございませんでした。

引き続き、議題6756号でございます。日の出町における用途地域を変更する案件でございます。

124ページの位置図をご覧ください。

本地区は、圏央道・日の出インターチェンジの西に近接し、都市計画マスタープランでは、町民や周辺市町村の利便性を向上させる「広域商業・業務地区」に位置づけられている地区でございます。

画面上をご覧ください。

本地区につきましては、平成14年に日の出インターチェンジが開業し、その周辺について交通の利便性を生かした土地利用を図るため、市街化区域へ編入するとともに、平成18年4月から、公共施設の整備改善と良好な商業・居住環境の形成を図ることを目的とする土地区画整理事業が進められております。

今回、仮換地が指定されたことから、事業の進捗にあわせ、地区計画を定めて用途地域を変更するものでございます。

126ページの計画書、129ページの計画図をあわせてご覧ください。

参考として、日の出町が決定する地区計画につきまして、ご説明いたします。

地区計画の区域は、約28.9ヘクタールでございます。

地区の特性に応じて、地区計画の区域内を、「大規模商業地区」、「複合商業地区」、「複合住宅地区」、「住宅地区」など6地区に区分し、それぞれの土地利用の方針を定めております。

129ページの計画図をご覧ください。

次に、地区整備計画でございますが、地区ごとに、建築物の用途の制限、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限及び建築物の高さの最高限度等を定めております。

121ページの計画書、125ページの計画図をあわせてご覧ください。

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。

主な変更の内容は、変更前、一低層の30、60を、変更後は商業地域、80、200と、あるいは一種住居、60、150、あるいは二中高の60、150、あるいは一低層の50、100等に変更するものでございます。

なお、本件につきまして、平成18年9月15日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出はございませんでした。

以上です。

【鹿島議長】 どうもありがとうございました。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、お伺いをいたします。

29番委員。

【松村委員】 6756号について簡単に意見を申し上げます。本案件は、圏央道インター建設に伴う物流センター開発など、大企業本意のまちづくりの一環であり、反対です。他の4件については賛成です。

【鹿島議長】 31番委員。

【東委員】 議第6756号について意見を申し上げます。本地区につきましては、平成14年3月に圏央道・日の出インターチェンジが開通し、交通の利便性が向上した等により、周辺の商業、住居系の需要が急速に高まった中で、平成15年度に日の出町の都市計画マスタープランを見直し、本地区を住宅・商業複合地区として位置づけ、大方、商業施設の受け入れを前提に現在土地区画整理事業を実施しているところでございます。この事業は、日の出町の多くの住民が大変期待をしているものでもありますし、三多摩都民の最終処分場を受け入れている日の出町のイメージアップを図るとともに、町はもとより、秋川流域を初め、地域の発展に大きく寄与するものでございます。各委員の皆様には何と

ご理解いただきますようお願い申し上げます、意見といたします。

【鹿島議長】 ほかにいかがでございましょうか。よろしゅうございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 それでは、ございませんようですので、日程第2につきましては、適宜、分割して採決をいたします。

初めに、議第6752号から議第6755号、立川都市計画用途地域、調布都市計画用途地域、町田都市計画用途地域及び町田都市計画一団地の住宅施設の案件につきまして、一括して採決をいたします。

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をいたしました。

次に、議第6756号、秋多都市計画用途地域の案件につきまして、採決をいたします。

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、日程第3、議第6757号から議題6759号までを一括して議題に供します。野本幹事の説明を求めます。

【野本幹事】 それでは、引き続き説明させていただきます。

次に、議第6757号でございます。「豊洲二・三丁目地区」地区計画の変更に関する案件でございます。

資料の131ページから148ページですけれども、143ページの位置図をご覧ください。

本地区は、東京都臨海部、地下鉄有楽町線及び新交通ゆりかもめの豊洲駅の周辺、大規模な造船所跡地を含む面積約50.5ヘクタールの区域でございます。

144ページの計画図1をご覧ください。

本地区では、当初、平成14年6月に地区計画を決定しており、その後、開発の熟度に応じて、順次、地区整備計画を定める都市計画変更を実施しております。

現在、地区の約60%において地区整備計画を策定しており、オフィスビルや大学が竣工し商業施設や住宅整備が進められております。

今回の変更は、豊洲二・三丁目地区まちづくり方針等に基づき、豊洲運河の水辺を活かした緑豊かな都市型住宅の創出を図るため、「8-4街区」におきまして、共同住宅の整備の具体化にあわせ、地区整備計画を策定し地区計画を変更するものであります。

145ページの計画図2をご覧ください。

変更内容について説明いたします。

8-4街区では、良好な居住機能を導入する街区として、共同住宅約850戸を計画しております。

このため、建築物の用途の制限といたしまして、第一種住居地域に建築できない建築物を制限しております。

そのほか、容積率の最高限度(400%)、高さの最高限度(155メートル)、壁面の位置の制限等を定めることとしております。

また、住宅整備にあわせて、運河に面してオープンスペースや緑化の確保を図るとともに、豊洲運河沿いに歩行者通路8号(幅員5メートル)や地区の東西の水辺を結ぶ水域間連絡通路(幅員5メートル)を整備いたします。

なお、本件につきまして、平成18年9月15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、議題6758号でございます。「臨海副都心有明南地区」地区計画の変更に関する案件でございます。

資料149ページから160ページでございますけれども、158ページ的位置図をご覧ください。

本地区は、臨海副都心の南東部に位置し、「りんかい線」国際展示場駅及び「新交通ゆりかもめ」の有明駅、国際展示場正門駅の周辺、約107ヘクタールの区域でございます。

159ページ、計画図1をご覧ください。

本地区は、当初、平成3年1月に地区計画を決定し、現在までに、合計11街区、約54%の区域につきまして地区整備計画を策定しております。

今回の変更は、臨海副都心まちづくり推進計画等に基づき、商業・コンベンション関連業務、宿泊機能などが複合した市街地の整備を図るため、I街区において、多様なニーズに対応したホテルを整備するもので、計画の具体化にあわせて、地区整備計画を策定し地

区計画を変更するものでございます。

160ページの計画図2をご覧ください。

変更内容について説明いたします。

建築物の整備といたしまして、宿泊機能を導入する街区として、建築物の用途の制限を定めており、風俗営業に関する用途や商業地域に建築できない建築物を制限しております。

また、容積率の最高限度（500%）、建築物の高さの制限（100メートル）、壁面の位置の制限等を定めることとしております。

なお、有明南地区では、道路等の公共施設整備が8割程度完了しておりまして、I街区に接する区画道路3号（幅員20メートル）、あるいは区画道路4号（幅員20メートル）も既に整備が完了しております。

なお、本件につきまして、平成18年9月15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、議第6759号でございます。「大崎駅東口第3地区」地区計画の変更に関する案件でございます。

資料161ページから172ページですけれども、169、170ページの位置図、計画図1をご覧ください。

本地区は、JR大崎駅及び五反田駅に近接し、目黒川及びJR山手線に挟まれた、面積約4.8ヘクタールの区域でございます。

大崎駅周辺では、大崎駅東口第1・第2地区、東五反田二丁目第1地区が再開発事業を完了し、西口側では大崎駅西口地区において再開発事業が実施されております。

本地区では、平成14年6月に市街地再開発事業の動きにあわせて、約4.8ヘクタールの区域に地区計画を決定しております。

今回の変更は、大崎駅周辺地域都市再生ビジョン等に基づき、交通利便性を生かした業務・商業機能の集積を図るため、C地区において、事務所や店舗、公共施設整備を行う地区整備計画を策定し地区計画を変更をするものでございます。

171ページの計画図2をご覧ください。

変更の内容について説明いたします。

主要な公共施設としまして、地区幹線道路1号、それから2号を位置づけます。

C地区において、新たに歩道状空地3号・4号、広場（1,000平方メートル）、緑地帯、大崎ニューシティとA地区をつなぐ歩行者デッキを位置づけます。

また、建築物の整備といたしまして、事務所及び店舗を整備する街区として、建築物の用途の制限としまして、風俗営業に関する用途や商業地域に建築できない建築物を制限しております。

そのほか、容積率の最高限度（６００％）、あるいは高さの最高限度（９９メートル）、壁面の位置の制限等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１８年９月１５日から２週間、縦覧に供したところ、意見書の提出はございませんでした。

以上です。

【鹿島議長】 幹事の説明が終了いたしました。

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】 意見と態度だけを述べさせていただきます。６７５７号、今回の変更により住友不動産の超高層マンションが建設されることによって、超高層過密都市街が加速し、ますます公共施設不足が深刻となるヒートアイランド現象や交通大気汚染公害などが心配されております。よって、反対します。

次に、６７５８号、本案件は、破綻が明らかな臨海副都心開発の一環であり、抜本的に見直すべきであるという立場から反対です。

次に、６７５９号、この案件も大企業本意のまちづくりの一環であり、反対です。

以上です。

【鹿島議長】 ほかにいかがでございましょうか。

〔「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３、議第６７５７号から議第６７５９号、東京都市計画地区計画の案件につきまして、一括して採決をいたします。

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、日程第４、議第６７６０号を議題に供します。金子幹事の説明を

求めます。

【金子幹事】 議第6760号は、多摩都市計画「一団地の住宅施設」の廃止に関する案件でございます。

資料は、お手元の「議案・資料」173ページから182ページでございます。まず「議案・資料」174ページをお開きいただきたいと思います。

本件の位置でございますが、多摩市の南、多摩ニュータウンの区域内にございまして、京王線及び小田急線の永山駅から南へ約1.5キロメートルの範囲に位置しております。

モニターに、現況の航空写真を映しておりますので、ご覧いただきたいと思います。

本件、「多摩ニュータウン多摩第1団地の住宅施設」は、昭和45年に都市計画決定されまして、日本住宅公団、現在の都市再生機構と東京都によって建設された団地でございます。

以下、諏訪団地というふうには呼ばせていただきます。

「一団地の住宅施設」は、昭和30年代、40年代に、住宅戸数を確保し、住宅難を解消するために定められた都市施設の都市計画でございます。

これらの団地では社会経済状況の変化により、用途や容積率などの規制内容が実態に合わなくなるなど、老朽化した建築物の建てかえに支障を来す状況も見受けられております。

このような状況を踏まえまして、東京都では、平成13年12月に「一団地の住宅施設」の都市計画の見直し方針を策定いたしました。

見直し方針では、引き続き良好な環境を確保し、社会状況の変化にも対応したまちづくりを推進するため、地区計画の積極的な活用を図り、一団地の住宅施設を廃止することとしております。

諏訪団地は、多摩ニュータウンの最初の入居地区でございまして、建てかえや土地利用転換の動きが出てきております。これを機に、現在の居住環境を維持・保全しつつ、居住水準等の改善に向けた建てかえを推進するため、地区計画を導入し、「一団地の住宅施設」を廃止するものでございます。

現在の一団地の住宅施設の計画内容は、173ページに記載しているとおりでございます。

続きまして、一団地の住宅施設の廃止にあわせて多摩市が決定いたします「諏訪地区地区計画」について、ご説明いたします。

「議案・資料」の176ページ、177ページをご覧いただきたいと思います。

地区計画の区域は、現在の「一団地の住宅施設」の区域約48.3ヘクタールといたしまして、地区の特性に応じて、「住宅地区」、「生活関連地区」、「公共公益施設地区」の3地区に区分して、それぞれの土地利用の方針を定めております。

次に地区整備計画でございますが、177ページ下段から記載をしております。新住宅市街地開発事業等により整備された道路・公園を引き続き維持、保全するため、地区施設として位置づけております。

また、閑静な市街地環境を維持・創出するため、178ページ中段以降にありますように、建築物の用途の制限、容積率の最高限度、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限、高さの最高限などを定めることとしております。

以上のような地区計画の決定にあわせて、現在の「一団地の住宅施設」を廃止するものでございます。

なお、平成18年9月15日から2週間、本案件を公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出はございませんでした。

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。

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、お伺いをいたします。

29番委員。

【松村委員】 意見と態度を述べます。6765です。当初、多摩市は諏訪と永山地域の一団地指定外しと地区計画を出しましたが、永山地域からの永山自治会からも、一団地指定外しは11階以上の高層マンションなどが建つ可能性もあり反対との声が上がリ、市側も諏訪、永山を切り離し、諏訪を先行させて今回の地区計画の提案となりましたが、永山団地からは拙速に進めないで地域住民との話し合いを重ね、意見、要望を十分反映させてくださいとの意見が出されております。よって、住民合意は得られていない本案には反対です。

【鹿島議長】 ほかにご質問、ご意見がございませんようでしたら、日程第4、議第6760号、多摩都市計画一団地の住宅施設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6761号から議第6763号を一括して議題に供します。石井幹事の説明を求めます。

石井幹事。

【石井幹事】 議第6761号から議題6763号につきましては、都市計画道路関連の案件でございますので、一括してご説明いたします。

初めに、議第6761号は、東京都市計画道路、幹線街路補助線街路第326号線の変更に関する案件でございます。

資料は、お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」183ページから203ページとなります。

初めに、185ページの位置図をご覧いただきたいと思います。また、地区の航空写真をモニターに映しておりますので、あわせてご覧ください。

墨田区北部に位置する京島地区は、都市基盤が未整備である上、老朽化した住宅や店舗、工場が混在した密集市街地であることから、災害に強いまちづくりが必要な地区でありまして、防災都市づくり推進計画においても重点整備地域に指定されております。

一方、京島地区のうち、京成曳舟駅周辺におきましては、現在、京成押上線の連続立体交差化事業にあわせた都市計画道路の整備や市街地再開発事業が実施されており、防災機能の強化を図るとともに、墨田区北部地域の広域拠点としての整備が進められているところでございます。

本件は、京成曳舟駅周辺における交通の円滑化及び利便性の向上を図ることを目的に都市計画の変更を行うものでございます。

次に、都市計画変更の内容についてご説明いたします。

初めに、「補助線街路第326号線」と、関連案件で区決定案件でございます「墨田区画街路第6号線」及び「同第7号線」の変更について一括してご説明いたします。

183ページから184ページ及び186ページから188ページをご覧いただきたいと思います。

補助第326号線は、墨田区京島一丁目を起終点とする延長約350メートル、幅員17メートルの路線であり、京成曳舟駅付近には約2,500平方メートルの交通広場が計画されております。

また、墨田区決定である区画街路6号線及び同7号線は、同じく墨田区京島一丁目を起

終点とする延長が約120メートル及び約170メートルでどちらも幅員が12メートルの路線でありまして、今回の変更とあわせて都市計画決定を行うこととしております。

今回の案件は、新たに決定される墨田区画街路第6号線及び同第7号線により、交通広場付近において自動車交通が集中することから、改めて交通計画を見直しまして、補助第326号線からの出入りとして計画されている交通広場を、区画街路第6号線からの出入りに変更するものでございまして、これにより京成曳舟駅周辺の円滑な交通を確保することといたしました。

変更の内容は、補助第326号線については交通広場を廃止し、一方、これを区画街路第6号線の交通広場として墨田区において新たに計画決定いたします。

また、今回の変更にあわせまして、補助第326号線の車線の数について、2車線と決定いたします。

次に、その他の関連案件についてご説明いたします。これらの案件については、いずれも墨田区決定案件でございます。

初めに、「京成曳舟駅前東第二南地区第一種市街地開発事業」の決定についてであります。

189ページから192ページをご覧くださいと思います。

本事業は、都市基盤施設の整備、都市型居住環境の整備及び広域拠点にふさわしい魅力ある複合市街地の形成を目的として都市計画決定するものでございます。

施行区域は、交通広場を一部含む南側の区域でございまして、面積は約0.5ヘクタールであります。公共施設の整備といたしましては、補助第326号線、墨田区画街路第6号線及び交通広場の一部並びに区画道路4号線となっております。また、住宅・店舗・業務を主要用途とする延べ面積約1万5,190平方メートルの建築物を計画しております。なお、高さの限度は100メートルとし、壁面の位置については、道路端より3メートル後退の制限を設けることとしております。

次に、「曳舟駅周辺地区地区計画」の変更についてでございます。

193ページから199ページをご覧くださいと思います。

変更内容といたしましては、今回新たに決定する市街地再開発事業にあわせまして、すみません、何度かページがいろいろ動きますが、196ページの上段に記載されている『地区の区分』を一部変更いたします。

また、1ページ戻っていただきまして、195ページに記載されていますとおり、地区施設として、歩道状空地7号、8号、9号及び敷地内通路2号を決定するものでござい

す。

なお、今回の墨田区画街路第6号線及び同第7号線の都市計画決定に伴い、地区計画で定めた区画道路5号、6号については、廃止をいたします。

次に、「高度地区」の変更、「防火地域及び準防火地域」の変更及び「高度利用地区」の変更についてご説明いたします。

200ページから203ページをご覧ください。

京成曳舟駅前東第二南地区につきまして、市街地再開発事業の決定とあわせ、新たに高度利用地区を決定いたします。また、同地区内において準防火地域であった部分を防火地域へと変更し、第三種高度地区につきましては、高度地区の指定を削除いたします。

この案件に対する意見書の提出についてでございますが、平成18年9月15日より2週間、公衆の縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

以上で本件の説明を終わります。

次に、議第6762号は、東京都市計画道路、都市高速道路、中央環状新宿線の変更に關するもので、東京都決定案件でございます。

資料は、お手元、薄茶色表紙の「議案・資料」205ページから209ページとなります。

初めに、209ページの参考図をご覧ください。

都市高速道路中央環状新宿線は、赤線で示している部分でありまして、目黒区青葉台四丁目を起点に、豊島区高松一丁目を終点として、環状6号線の地下を通る、延長10.1キロメートルの路線でございます。

また、この路線は首都高速3号渋谷線、4号新宿線及び5号池袋線と接続する「首都圏三環状道路」の一部でありまして、都市交通の円滑化、渋滞緩和、環境改善などに寄与する路線でございます。

平成2年8月に当初の都市計画決定を行い、平成3年3月から事業に着手し、その後、大橋ジャンクション付近の線形などの都市計画変更を経て、現在に至っております。

中央環状新宿線はトンネル構造のため、9カ所の換気所を計画しておりますが、西新宿換気所は唯一の路外換気所、すなわち環状6号線の計画線の外側にあります換気所であるため、当初は、トンネル内の換気施設だけでなく、交通管制や料金計算のための施設をあわせて配置しまして、中央環状新宿線全線を一括管理する計画としておりました。

しかし、交通管制を自動的に行う新システムの開発や、ETCの普及などにより、施設

のコンパクト化が図られることとなったため、首都高速道路全体について施設配置計画を見直し、交通管制施設などを既存施設で代替することが可能となり、西新宿換気所の規模を縮小することとしたものでございます。

207ページの位置図及び208ページの計画図をご覧くださいと思います。

西新宿換気所は、環状6号線の沿道、オペラシティの東側に位置しております。今回、黄色で示す区域の都市計画を廃止し、西新宿換気所の区域を約半分、3,800平方メートルから1,900平方メートルに縮小するものでございます。

なお、中央環状新宿線の工事は、首都高速道路株式会社におきまして、早期完成を目指して進められているところでございます。

この案件に対する意見書の提出についてでございますが、平成18年9月15日より2週間、公衆の縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

続きまして、議第6763号は、町田都市計画道路3・4・13号木曽学園線の変更に關するものでございまして、東京都決定案件であります。

資料は、お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」の211ページから216ページとなります。

212ページの位置図をご覧ください。

今回、都市計画道路の変更を行う箇所は、JR横浜線及び小田急線の「町田駅」から北へ約3キロメートルで町田市の中央部に位置し、周辺は「町田山崎団地」及び「町田木曽住宅」の団地造成の一環として計画的に市街地が整備されたところであります。

この地区を通る都市計画道路の町田3・4・13号木曽学園線は、市の東西を結ぶ主要な幹線道路でございまして、鶴川街道から西側の区間については、すべて整備が完了しております。また、この路線と交差する町田3・3・36号相原鶴間線は、市域の南北方向をつなぐ市の骨格をなす幹線道路でございまして、団地の造成の際に道路となる空間が確保されており、都が順次整備を進めているところでございます。

地区の航空写真をモニターに映しておりますので、ご覧いただきたいと思います。

ちょっと見にくくて恐縮でございますが、中央の黒の破線が整備されている町田3・4・13号木曽学園線をあらわし、赤色の線が、今回変更する箇所を示しております。また、白の破線は、町田3・3・36号相原鶴間線の事業区間を示しております。

214ページの計画図をご覧ください。

両路線の交差部は、黄色の線で示した2つの支線により連絡する立体交差で都市計画決

定されておりましたが、今回、この支線の整備に当たり、周辺の道路整備の状況や交通処理などを踏まえ、交差点を集約して交通の円滑化を図るために、変更を行うものでございます。

具体的な内容については、211ページの計画書をご参照いただきたいと思います。

町田都市計画道路3・4・13号木曽学園線の支線1及び支線2については、交差点の集約等から廃止をいたしまして、既存の交差点の利用と縦断勾配の確保の観点から、位置、区域を変更し、新たに幅員が9.2から13.5メートル、延長が約220メートルの支線1を都市計画決定いたします。

これにあわせまして、町田3・4・13号木曽学園線の全線について、車線の本数を2車線として定めます。

なお、今回変更する支線1の事業につきましては、東京都建設局が事業主体となり、今年度より実施する予定でございます。

この案件に対する意見書の提出についてでございますが、本計画案を平成18年9月15日から2週間、公衆の縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

以上で議第6761号から6763号についての説明を終わらせていただきます。

【鹿島議長】 ありがとうございます。それでは、幹事の説明が終了いたしました。

日程第5につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、お願いをいたします。

29番委員。

【松村委員】 6762号、首都高中央環状線ですけれども、本案件には賛成ですが、地元審議会でも、学経委員から、もっと緑化すべきとの意見が出されております。今回廃止になる区域の跡地利用は決まっていないとのことなので、公園や緑地にすることを私からも要望いたします。他の1件も賛成です。

【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6761号から議第6763号、東京都市計画道路及び町田都市計画道路の案件につきまして一括して採決をいたします。

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をいたしました。

【鹿島議長】 次に、日程第6、議第6764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。

【石井幹事】 議第6764号は、日野都市計画緑地、第2号、日野緑地を変更する東京都決定の案件でございます。

お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」217ページから220ページをご覧くださいと思います。日野緑地は、日野市のほぼ中央に南北帯状に位置するいわゆる崖線の緑で、延長約4.5キロメートル、面積約19.1ヘクタールの規模を有しております。

緑地の航空写真をモニターに映しておりますので、あわせてご覧ください。

緑色で縁取りしている区域が日野緑地でございます。

今回の都市計画変更は、既定計画区域に隣接した日野市大字日野及び神明一丁目の2カ所につきまして、一部区域の追加を行うもので、航空写真では黄色で示しております。見にくくて大変恐縮でございます。

「議案・資料」の220ページの計画図をご覧くださいと思います。

この図は、黄色で示した箇所は拡大図でございます。追加する区域は、斜線網かけしている2カ所であります。

北側の神明一丁目の箇所は、湧水の見られる武蔵野の自然豊かな樹林地でございます。隣接する日野緑地と一体をなしております。

また、南側の大字日野の箇所も日野緑地と連続している樹林地及び草地でございます。

今回の変更により追加する面積は約0.2ヘクタールとなっております。日野緑地の規模は0.2ヘクタールの面積の追加によりまして、全体で19.3ヘクタールとなります。

この案件に対する意見書の提出でございますが、平成18年9月15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。

以上で説明を終わります。

【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。

それでは、日程第6につきまして、ご質問、ご意見ございましたら、どうぞお願いいたします。

〔「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6764

号、日野都市計画緑地の案件につきまして、採決をいたします。

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7、議第6765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。

【石井幹事】 議第6765号は、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でありまして、「(仮称)フロンティア入谷リサイクル工場」の建築に関するものでございます。

既にご承知かと思いますが、建築基準法第51条では、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、または、ただし書きで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されております。

当該施設は、このただし書きの規定に基づき本審議会に付議し、東京都が許可するものでございます。

お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」の223ページから227ページをご覧くださいと思います。

計画地は、足立区の北西部、東武伊勢崎線竹ノ塚駅の西方約3キロメートル、新芝川の東側に位置しております。

計画地周辺の土地利用状況につきましては、モニターの航空写真をご覧くださいと思います。

計画地の用途地域は、準工業地域でございます。

事業主体である有限会社フロンティアは、平成5年に産業廃棄物の収集・運搬業の許可を取得、創業し、平成16年より産業廃棄物の中間処理業の許可を受けて足立区神明南一丁目地内で廃プラスチックなどの産業廃棄物の破砕を行っております。

本件は、足立区及び周辺の建築解体現場などで発生した廃プラスチック、木くず、がれき類などを破砕する施設でございます。

処理能力はそれぞれ1日当たり廃プラスチックの破砕が約22トン、木くずの破砕が約27トン、がれき類の破砕が約60トンであります。

破砕された廃プラスチック、木くずは製紙工場で使用する廃棄物固形燃料の原材料として、また、がれき類は再生砕石として再利用いたします。

「議案・資料」の226ページをご覧くださいと思います。

施設は建築面積353平方メートル、敷地面積739平方メートルでございます。

なお、施設の稼働に伴う周辺地域の生活環境に及ぼす影響については、環境局に提出された報告書によりますと、生活環境への影響は少ないと、このように予測されております。

以上で説明を終わります。

【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7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。

〔「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7、議第6765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、採決をいたします。

本案について賛成の方の挙手を願います。

〔 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をいたしました。

【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賜りまして、まこと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をいたしたいと存じます。どうぞよろしくお願いをいたします。

これもちまして本日の審議会を閉会といたします。

午後3時45分閉会

本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。