

午後 1 時 3 0 分開会

【事務局(須藤都市計画課長)】 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 180 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、27 名の委員の方、ご出席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申し上げます。

では、お手元に、第 180 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。資料の確認をさせていただきます。

まず、「議案一覧表」。

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」。

次に、黄緑色の表紙の冊子で、「議案・資料 別冊」、「意見書の要旨」。

次に、藤色の表紙の冊子で、「審議会資料 別冊」(銀座四丁目 6 地区)都市計画(素案)の提案。

次に、薄桃色の表紙の冊子で、「審議会資料 別冊」(渋谷二丁目 21 地区)都市計画(素案)の提案。

続きまして、灰色の表の冊子で、「議案・資料 別冊」、「三宅都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」。

最後に、白色の表紙の冊子で、「東京都景観計画【変更案】」。

以上でございます。

それでは、鹿島会長、よろしくお願い申し上げます。

【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、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、傍聴者の皆様をお願いを申し上げます。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いただき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「議案・資料」別冊、「委員の異動報告・委員名簿・幹事名簿」の１ページ目を開いていただきます。そこに委員の異動報告が記載してございます。

今回、２名の方が異動されました。このうち、新しく委員になられました方をご紹介します。

議席番号３３番、弁護士、稲田早苗委員でございます。

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存じますので、ご了承をお願いいたします。

【鹿島議長】 それでは、これより審議に入ります。

本審議会におきましては、限られた時間の中で十分にご審議をいただきたいと存じますので、議事の進行等につきましてご協力をお願い申し上げます。

つきましては、説明幹事に申し上げます。各案件の説明及び答弁に当たりましては、簡潔に、かつ要領よく行うようお願いをいたします。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申し上げます。

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をいたします。

【鹿島議長】 それでは、早速議事に入ります。

日程第１といたしまして、議第６８５１号及び議第６８５２号を一括して議題に供します。

瀧本開発プロジェクト推進担当参事の説明を求めます。

【瀧本参事】 開発プロジェクト推進担当参事の瀧本でございます。日程第１の都市再生特別地区の２件について、ご説明申し上げます。

最初に、議第６８５１号、都市再生特別地区（銀座四丁目６地区）の変更に関する案件についてご説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙、「議案・資料」でございます。あわせて、お手元の藤色表紙「都市計画（素案）の提案」をご参照ください。

今回の変更は、株式会社三越から、昨年１０月、都市計画の提案があったものでございます。

画面をご覧ください。

都における都市再生緊急整備地域は、8地域、約2,510ヘクタールが指定されており、本地区は、東京駅・有楽町駅周辺地域内にございます。

「議案・資料」8ページをご覧ください。

計画地は、中央通り、晴海通り、区道428号の三原通りに囲まれた、約0.9ヘクタールの区域でございます。

画面には、地区の航空写真を示しております。

地区内は、中央通り東側に、銀座三越本館、晴海通り沿いに隣接して、三越の駐車場等が立地しております。

事業者からの提案内容については、都市再生緊急整備地域の整備方針に適合し、周辺環境への配慮、都市基盤との均衡が確保されるとともに、都市再生貢献が高く、周辺地域の方々のおおむねの同意も得られていると判断いたしてございます。

「議案・資料」11ページをご覧ください。

本計画は、既存本館と隣接する敷地の間にある、区道427号の付け替えにより、既存本館と隣接敷地に建設する新館を一体として整備し、銀座にふさわしい商業機能の高度化を図るものでございます。

区道を廃止した部分は、貫通通路である「パサージュ」として、道路機能を確保しながら、にぎわいの空間として整備いたします。

また、都市計画駐車場を本計画建築物内に整備するとともに、晴海通り地下歩行空間の拡幅整備と、バリアフリー化を実施いたします。

さらに、建築物の地上9階のフロアを公共的な広場である「銀座テラス」として整備いたします。

環境負荷低減の取り組みとしては、既存本館の設備改善等により、CO₂排出量を現状よりも大幅に削減し、新館は、最新技術を導入した環境対策を実施いたします。

「議案・資料」7ページ及び9ページをご覧ください。

都市計画の主な内容として、容積率の最高限度は1,300%、高さの最高限度は56メートルといたします。

「議案・資料」12ページをご覧ください。

完成予想図でございます。

主要用途は、百貨店、飲食店、駐車場となっております。

都市計画駐車場については、別途、中央区で都市計画決定いたします。

なお、本案件を平成１９年１１月３０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。

次に、議第６８５２号、都市再生特別地区（渋谷二丁目２１地区）の変更について、ご説明いたします。

お手元の薄桃色表紙「都市計画（素案）の提案」もあわせてご参照ください。

今回の変更は、渋谷新文化街区プロジェクト推進協議会の事業推進者である東京急行電鉄株式会社から、昨年１０月、都市計画の提案があったものでございます。

画面をご覧ください。

本地区は、都市再生緊急整備地域の渋谷駅周辺地域内にございます。

「議案・資料」１４ページをご覧ください。

計画地は、西側に明治通りが隣接し、北側に宮益坂、東側に青山通りが近接する約１．１ヘクタールの区域でございます。

画面には、地区の航空写真を示しております。

計画地西側にＪＲ渋谷駅、銀座線・半蔵門線渋谷駅、東急東横線渋谷駅が近接しているほか、本年６月には地下鉄副都心線渋谷駅が開業いたします。

事業者からの提案内容については、地域の整備方針に適合し、周辺環境への配慮、都市基盤との均衡が確保されるとともに、都市再生貢献が高く、周辺地域の方々のおおむねの同意も得られていると判断いたしてございます。

「議案・資料」１７ページをご覧ください。

本計画は、渋谷駅周辺の「谷の地形」に対し、縦方向のバリアフリー移動空間である「アーバンコア」を整備するなど、歩行者ネットワークの形成を図るものでございます。

また、本格的なミュージカル劇場や関連施設を整備し、生活文化の情報発信・交流拠点の形成を図ります。

環境負荷低減の取り組みとしては、隣接する副都心線渋谷駅の、自然換気を行うための吹き抜け空間を整備し、省エネルギー化に貢献いたします。

建築物についても、夜間の冷気を活用する「ナイトパージ」の導入や、緑化の推進など、環境対策を実施いたします。

「議案・資料」１３ページ及び１５ページをご覧ください。

都市計画の主な内容として、容積率の最高限度は１，３７０％とし、そのうち２４０％は

文化施設といたします。

高さの最高限度は、高層部Aの部分で188メートルといたします。

「議案・資料」18ページをご覧ください。

完成予想図でございます。

主要用途は、店舗、文化施設、事務所、駐車場となっております。

なお、本案件を平成19年11月30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。

説明は、以上でございます。

【鹿島議長】 ありがとうございます。

担当参事の説明が終わりました。

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、お願いいたします。1番委員、どうぞ。

【立石委員】 都市再生特別地区は、これまで10地区が都市計画決定されていますが、都市再生緊急整備地域における諸課題の解決のほか、それぞれの事業者が創意工夫を行い、緑の創出や先進的な環境対策など、時代が求める要請にも対応しながら、都市再生に貢献していると考えています。

今回、提案のあった2つの案件のうち、銀座四丁目地区のプロジェクトでは、国際的な商業・観光拠点の形成に向けて、銀座のにぎわいを維持しながら、銀座にふさわしい商業機能の更新・充実を行うとともに、地域の課題解決に貢献するとしています。こうした貢献を行うために区道を付け替えて街区を統合し、スーパーストリック化を図ったものと思います。

この銀座地区について、何点かお伺いしたいと思います。まず道路の付け替えについてです。今回のプロジェクトのように、公共的視点から見て妥当なものであれば、創意工夫によるまちづくりを進めることは好ましいという立場から、区道を付け替えた理由について、改めてここでお伺いをいたします。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 中央区では、市街地の多くが狭い道路に接する小規模な街区になって形成され、土地の有効高度利用が難しい状況にございます。商業機能の高度化など、都市機能の拡充を図るためには街区の統合が必要となる場合も生じてまいります。また、銀座地区では違法駐車が発生し、車や歩行者の通行の妨げになっており、その改善が大きな課題

となっております。

今回のプロジェクトによりまして、都市計画駐車場を整備することとしましたが、その出入り口を設ける三原通りでは、歩道を分断させないような出入り口の配置や歩道部分の拡幅が必要でございました。これらのことから、街区の統合を行う一方、統合による区道４２７号の部分を三原通りの歩道に付け替えることとしたものでございます。

中央区では、地域の良いまちづくりに資する計画で一定の条件を満たす場合に街区の統合を認めることとしておりまして、今回の道路の付け替えは、この区の考えに即しております。都といたしましても、妥当であると考えてございます。

【鹿島議長】 １番委員。

【立石委員】 それでは、区道４２７号の付け替えの後に整備されるパサージュの通行や管理の方法についてはどのように行われるのか、お伺いをいたします。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 パサージュといたしまして、付け替え後に民間敷地となる区道４２７号の部分は、地区計画の地区施設として位置づけまして、広く歩行者の利用に供することとしております。また、車の通行もできるようにし、交通規制も引き続き行うことで警察当局と協議を進めております。

このパサージュの管理については、提案者の三越が行う予定でございます。

【鹿島議長】 １番委員。

【立石委員】 区道４２７号を地区施設として位置づけ、パサージュとして整備するということで、人々が行き交い、にぎわいのある空間ができることを期待しています。もとより銀座地区は多くの人々が行き交い、楽しむまちであると思いますが、違法駐車や客待ちのタクシーが通りを占領し、歩行者が迷惑しているエリアでもあります。地元もその改善に向けて取り組んできました。今回のプロジェクトの提案では、こうした地域の課題を踏まえながら、銀座の魅力を向上させ、歩行者の安全性、回遊性を高めるため、パサージュや都市計画駐車場のほか、銀座テラスや通りの整備など、さまざまな公共施設の整備が盛り込まれています。そこで、どのような公共施設の整備が行われるのか、その具体的な内容について、改めて説明をお願いします。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 公共施設の整備でございますけれども、公共的な広場空間として、約２，９００平方メートルの銀座テラスを本館屋上、新館９階部分のフロアに設置いたします。

また、都市計画駐車場を含め、駐車場 399 台を整備するほか、駐輪場 192 台、駐バイク場 18 台を整備し、歩道の通行機能の改善、安全性の向上を図ります。

通りについては、晴海通りの地上歩道にある地下鉄出入口を三越の敷地内などに移設し、歩道の拡幅、改善を行います。

地下道については、銀座線の駅前空間を拡充・整備し、エレベーターを設置して、バリアフリー動線確保のほか、東銀座方面への地下道を明るく歩きやすい空間として整備いたします。

このほか、銀座一丁目から四丁目の区道 427 号について、石張りなどの表層整備を行い、安全で快適な歩行者空間を実現いたします。

【鹿島議長】 1 番委員。

【立石委員】 銀座は、1 年を通して買い物などのお客様が多く訪れる、日本を代表する商業のまちであることは言うまでもありません。最近は老舗に加えて外国の高級ブランド専門店が次々にビルを構え、新たなにぎわいをつくり出しています。しかし、だれもが気軽に休めるような場所がありませんでした。こうした中で、今回、公共的な広場である銀座テラスを整備することとなり、まさに銀座に求めている施設の整備が行われることとなります。この銀座テラスについて、公共的な広場として、銀座を訪れる人々が気兼ねなく、また将来にわたって継続的に利用できることが必要であると思いますが、この点は大丈夫なのか、お伺いしておきます。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 銀座テラスにつきましては、地区計画の地区施設として位置づけることによりまして公共性を確保し、地域に開かれた空間として人々の利用に供することとしております。

また、建物の外部に銀座テラスに直接つながるエレベーターを設置し、銀座を訪れる人々が利用しやすい施設計画とするほか、運営時間についても、デパートの営業時間よりも長く利用できるようにするなど、対応を図る予定でございます。

あわせて、人々が容易に利用できるよう、わかりやすい案内板やサイン等を設置いたします。

このほか、環境や健康に配慮した商品を扱うロハス店舗の設置や、環境イベントの開催など、時代の要請にこたえる取り組みを進める予定でございます。

【鹿島議長】 1 番委員。

【立石委員】 銀座地区は駐車場が足りない、駐輪場が足りないという声を、商店街や銀座通り連合会などから、また、町会の新年会などに出ますと、よく聞く話であります。

今回、風格があり日本一の商店街である銀座四丁目の目抜き通りに、本来、公共がやるべき、パブリックがやるべきことを、事業者の提案によって都市再生貢献という形で行うことは非常にいいことだと思います。

また、今回提案されるプロジェクトの渋谷二丁目地区でも、渋谷駅を中心とする「谷の地形」に対し、地下3階の副都心線から地上3階、4階の高さにある宮益坂や青山通りをエレベーターやエスカレーターでつなぐアーバンコアを整備するとしています。これは高齢者や障害者にやさしいばかりでなく、渋谷を訪れる多くの人々にとって、また渋谷のにぎわいにとっても大変重要な施設であり、都市再生特別地区ならではの公共貢献であると思います。アメリカを初めとして、PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）ということが盛んに言われています。アメリカではかつて、例の双子の赤字以来、税収が足りなくなった時点で、例えば、インカムが100、出が140だと言われるような状態の中で考えられた方法であります。公共と民間企業がパートナーを組み、公共の税金を使うべきところを、パートナーシップをとって、お互いによりよい、地域のために、市民のため、州政府が主導して行ったということを私も以前読んだことがあります。このように公共施設の整備について、行政というプロのほかに、いわばアマチュアリズムの民間の活力を利用することが今後ますます重要になっていくと考えます。今後とも、こうした努力を積み重ねながら、積極的にプロジェクトを進め、日本が持っている知恵や技術力のすばらしさ、魅力を発揮し、世界のリーダーシップをとっていただくことを期待して、質問を終わります。

【鹿島議長】 答弁必要ですか。

【立石委員】 いや。

【鹿島議長】 よろしゅうございますか。

ほかに。29番委員。

【松村委員】 最初に、この両地区の提案について、総論的というか、基本的なことを、ちょっと質問するということを言っていなかったんですが、聞いておきたいんです。

銀座地区の提案は、大丸有の都市再生緊急整備地域に入っておりますから、その中でもJRを挟んだ、こちらの南側では初めての提案で、しかも既存ビルを撤去して再開発をやるという、こういう仕事としては第1号となると思います。また、渋谷地区の提案は、渋谷

谷地区が緊急整備地域に指定されて、文字どおり第1号となる案件です。この提案も空地などを活用した開発ではなく、既存ビルを取り壊しての再開発となります。

そこで伺いますが、この両地域でどのぐらいの、この2つの提案以外ですね。開発計画が持ち上がっているのか。また、これが認められるならと、次から次へ出てくる可能性を私は懸念するんですけれども、歯止めがなくなるんじゃないかと思うんですけれども、その点について、まずお伺いしたいと思います。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 両地区におきます開発の動きということでございますけれども、どちらの地区につきましても、都市の更新といいますか、建物が老朽化しているという状況も見られるところでございまして、更新に向けた取り組みというものは行われているところでございます。

銀座地区周辺におきましても、東京駅を挟んで、八重洲側のほうになりますが、街区単位でのまちづくりの取り組みというものも行われておりまして、そういう中で、今後、建築物の更新、あるいはまちづくりの動きというものが出てこようかと思います。

それから、渋谷地区でございますが、今回、駅前の駅街区という駅周辺地区で、まちづくり、再開発の事業を行うものでございますけれども、この渋谷駅につきましても、渋谷駅の駅としての機能の更新というものが、この地区の大きな課題になってございます。今回のプロジェクトは、その大きな開発の先陣を切るプロジェクトということでございまして、1つのこれがきっかけになって、渋谷地区の再開発というものも進んでいくというふうに考えてございまして、駅周辺の整備等々行われることが期待をされているというものでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 今のお答えを聞いてみても、既存建築物の更新ということが今後起きてくるので、これがきっかけとなって、具体的には、どのぐらいの今計画が持ち上がっているというお答えはありませんでしたけれども、相当出てくる可能性もあるんじゃないかと思えます。

それで、その総論を聞いておいて、具体的な問題にも入りたいんですけれども。

この銀座地区の三越の提案にパサージュ、聞きなれない言葉なんですけれども、貫通路ですか、貫通通路というんですか、これが出てきますが、これは既存の区道の上に建物を建てると。しかし、今まで果たしていた道路の歩行者や車は建物の中を、いわばその部

分はトンネルのように通ることができるようにすると、こういうことですが、本件のような都市計画は、他にそういう例があるのかどうか、お答えください。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 今回のような事例ということでございます。類似の事例といたしまして、品川駅東口の出入り口デッキ下におきまして、ＪＲの敷地に港区が地区施設に位置づけて貫通通路を整備いたしました。で、車の通行を行っているといったような事例などがございます。

【鹿島議長】 ２９番委員。

【松村委員】 現に使われている区道を廃止して、やはりこういう形にするというのは、私は初めてのケースだと思います。今の品川の例は、もともとそういう敷地の通路に、機能的には同じような形をすることとしても、現にある区道を廃止して、付け替えというような形でやる手法は他に例がないと思いますし、地元中央区の審議でも、貫通道路は一企業の利益面が大きく、慎重にすべきだという声が党派を超えて上がっています。

私も現地に行って立ってみて、まず感じたことは、王子製紙のビル、あそこの前の区道４２７号、これを銀座方向を見ると、各ビルの街並みに沿って空が見えるんです。視界が開けていると。ところが、この貫通道路になればどうなるかということでイメージしてみただけですが、視界が全く閉ざされて、相当の圧迫感を受けることになると思います。このこと一つとってみても、やはり地域に貢献するというよりも、マイナスの計画と考えざるを得ません。こうした景観上の問題をどのように検討されたのでしょうか。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 景観上の検討ということでございますけれども、銀座地区におきましては、地域ルールということで、建物の最高高さを５６メートルに抑えて、街並みをそろえるということをいたしてございます。

さらに、先ほどの王子製紙ができたとき以降の区の計画といたしまして、街並み誘導型の地区計画の策定、地区計画の指定というものがございます。そこでは、この銀座地区につきましては、商業空間のにぎわいというものを高めるために、建物を連続して、１階、低層部分を設けていくというものが規定されてございます。そうしたものも踏まえて、この商業地域にふさわしい、にぎわいと活性化を図る商業施設の整備であるということで進めたものでございます。本計画は、地域ルールを踏まえた建物高さとすることによりまして、中央通り、晴海通りへの壁面の統一を整備をするということで、街並み景観にも合致

させるということで進めているものでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 今も答弁の中に、銀座ルールをつくって、相当、地元の方々が努力していると。私、非常に評価されると思うんです。31メートル、場合によっては最高51メートルという。ですから、大変、ほんとうに街並みがそろっている。やはりそれは、この視界というか空。高さを抑えることによって、さまざまな景観とか、人間の圧迫感からの開放感というか、そういう面では、私、今のあのところを見て、すごく気持ちいいんです。そんなに幅員が多いとは言えなくても、道路がきれいになっている。そこからは空が見えると。だから、区道427号に立って前後を見ますと、前方には松坂屋の空中廊下、後ろを振り返ると松屋の空中廊下ですか、通路が見えました。普通、2つの建物の利便性を図るため、これまでも認めてきた、私は空中、こういう通路でいいんじゃないかと。この通路は向こうに見えていますが、全然視界遮らないんです。全くそういう空が広がっている、ほんとうにそういう空間。それが、例えば、今のあそこの王子製紙の前のところには空間もあります。その空間が、そこから少し先に行っただけで、全くの建物ですよ。その中に、真ん中にこのパサージュが通るということで、私は、だからそういう、やはりあれでいいのかと、これまで認めてきた空中通路でいいではないかと。なぜ三越の場合、貫通路などという提案を認めたのか、これが前例になるのではないかというふうに危惧しますけれども、この点はどうでしょう。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 この銀座地区でございますけれども、古くからの街並みを前提として発展をしましてまいりました。先ほど言いました丸の内、大手町に比べまして、小規模な街区が形成されてございます。こうした中で、中央区では銀座地区の国際的な商業機能を維持・増進する、高度な機能更新とともに、地域に必要な公共施設を整備していく上で、街区の統合も必要になる場合もあると考えているということでございまして、そういう中で、中央区としても、街区、道路の付け替えについての一つの基準を持った中で、それに照らして、良好なまちづくりの計画に資するということから、今回の付け替えというものを了承したというふうに聞いてございます。

また、この今回の計画では、この街区を統合することによりまして、商業機能の高度化のみならず、都市計画駐車場の整備というものができます。また、9階に2,900平方メートルという大きな銀座テラスという公共的な広場などが整備をされるとともに、地上、

地下の歩行者空間が改善をされるということがございます。

このように、ただ単にビルの間をつなぐ歩道ではできない質の高い機能更新を進めるためには、区道の付け替えによって街区の統合も必要であるというようなことで進めたものでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 一番聞きたかった景観。今の空とか、そういうものの考慮というか、それについてのお答えがありませんでしたし、また、今、銀座はすごい温度が下がる。数寄屋橋の公園のところから、やっぱりあの地域。やはり風の道ができていて、そういう点で非常に、ああいう都心部の中でも、そういう機能が大事だということを改めて見直されていると思うんですけども、これもやはり通路を遮る形で今後の課題を残すんではないかというふうに思いました。

それで、この区道の途中部分が廃止され、等面積を三原通りに付け替えるというのですが、振り替えた道路部分は、ビルの地下駐車場の出入り口専用道路として使われる。しかし、三越の荷さばきや客だけの駐車場ではなく、確かに公共駐車場の部分もあるということですが、果たしてこれが地域貢献になるのか。

しかも、これ、現在の歩道を変則的に出入り口をつくるために、車を優先して、歩道を振り替えるというか。私は三越とか、そこのビルのお客さんでなければ、遠回りで不便であり、急ぐ人などは、真っすぐ車道を歩きかねない危険性も現場にいて感じました。この点などについてはどうでしょうか。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 この銀座地区でございますけれども、違法駐車が発生いたしまして、車や歩行者の通行の妨げになっていると、その改善が大きな課題になってございます。そういうことから、今回のプロジェクトによりまして、都市計画駐車場というものを整備することになったわけでございますけれども、その出入り口は区画道路である三原通り側に設けるわけでございますが、歩道を分断させないような出入り口の配置ですとか、あるいは歩道の拡幅というものが必要でございまして、道路の付け替えた部分、427号を付け替えた部分については、その三原通りの歩道に付け替えることによりまして、安全で回遊性のある歩行環境の整備としたものでございます。

あわせて、その出入り口でございますけれども、これが三越用の附置義務の駐車場の部分でございますが、都市計画駐車場は96台、それからその周辺のビルの利用に供する、

いわゆる銀座ルールの駐車場が５１台、合わせて１４７台の公共駐車場を設置するものでございまして、こうした駐車場を整備をしていく、これは地価の高い銀座地区ではつくりにくい公共駐車場を民間が整備すると、こういうものは大きな都市再生貢献になると考えているところでございます。

【鹿島議長】 ２９番委員。

【松村委員】 そこで、駐車場について、銀座、渋谷、両地区において、現在の駐車台数と、この新たな計画による駐車台数はどのように変化するのでしょうか。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 銀座四丁目６地区でございしますが、従前の駐車台数が１５０台で、計画の駐車台数は、駐車場条例で定められた附置義務駐車場が２５２台、それから先ほど申し上げました都市計画駐車場が公共駐車場として９６台整備いたします。さらに、この周辺の小さな店舗のための集約の駐車場と呼んでございしますが、この駐車場５１台整備をいたします。合わせて、合計で３９９台整備をいたすことになります。

また、渋谷につきましては、従前の駐車台数は約１００台でございました。駐車場条例に定められた附置義務駐車場などを含めまして、４１８台を計画で整備することとなっております。

【鹿島議長】 ２９番委員。

【松村委員】 ちょっと議会のほうの委員会の質疑の中で、銀座四丁目は１．７倍伸びて、１，０６４台という、こういう手元に数字があるんですけども、これとの関係を、ちょっと恐縮ですけどもご説明ください。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 常任委員会のときに申し上げましたものは、１日当たりの発生をいたします、この開発に伴う自動車発生交通量というもので申し上げている数字ではないかと存じます。今、私が申し上げましたのは、この銀座、渋谷におきます駐車場の従前、従後の収容台数ということで申し上げたものでございまして、この駐車台数をもって、１日当たりの台数に十分対応できるというものの数字でございします。

【鹿島議長】 ２９番委員。

【松村委員】 いずれにしても、両地区とも駐車場は伸び、それによって、やっぱり発生交通量も増えると思うんですけども、渋谷の場合は、既存の建物の１００台から４１８台ということの、４倍以上増やすわけですね。私が指摘したいのは、これだけ公共交

通が発達している両地区において、なぜ駐車場を増やして、都心に車を呼び込むのかと。確かに商業者、先ほども地元の声はあります。私も理解できます。

商業者だったら、やはり今、既存の郊外が大きな駐車場を持って、お客が取られていると。そういう点での駐車場の必要性はありますけれども、しかし、明らかに、今、石原知事なども三環状道路の整備で都心に入る車を減らすと、そう言うておりますけれども、こうした都市再生などで都内にどんどんどん駐車場などを増やして、自動車を呼び込んでいったら、やっぱり私は言っていることとやることが違うんじゃないということは厳しく指摘しなければならないと思うんです。

それと、自動車交通のCO₂の排出量、これも問題です。環境問題として、ぜひ、この点も、今、地球温暖化が叫ばれております。都政においても最重要課題となっておりますので、この自動車交通のCO₂の排出量は両地区においてどうなるのか。開発前と開発後の自動車発生交通量とCO₂の排出量についてお尋ねします。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 先ほども申し上げましたが、今回の開発に伴う自動車の発生台数、こういってございしますが、これが銀座地区では1,160台、渋谷二丁目地区では1,400台というふうになってございます。これが開発に伴う交通量ということでございます。

この自動車によるCO₂排出量というものでございますけれども、個別のプロジェクトで検討するというのではなく、これは、例えば、個別地区の開発によって、直ちに新しく車を買うということも考えにくいわけでございます。一般的には、ほかに行くものがこちらに回るといようなケースが多いかと思いますが、そうした個別のプロジェクトで検討ということではなく、都市全体のCO₂対策において検討するということが必要であろうと考えておまして、都市再生特別地区における自動車発生台数については、個別のそれぞれの地区で見ますと、現状よりも増加をしているわけでございますけれども、23区全体で見ると、その増加量は現状と差はないという程度ではないかというふうに考えてございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 6%、CO₂の排出量を削減するという計画が、逆に13%増えていると。こうした増加の主なものは、やはりオフィスビルとか自動車交通によるものも大きいわけです。地球温暖化がこれだけ大問題になっている中、やはり自動車によるCO₂の排出量も検討対象にすべきで、個別、こういう開発に伴う、その検討対象にすべきだという

ことを申し上げておきます。

それでは、銀座、渋谷、両地区の容積率と床面積はどのように変化するのか、お伺いします。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 まず、銀座地区でございますけれども、用途地域で定められた容積率は775%、計画容積率が1,300%となっております。それから床面積ということでございますが、従前の床面積が4万9,400平方メートル、計画床面積が8万1,500平方メートルとなっております。

それから、渋谷地区でございますが、指定容積率が815%、計画容積率が1,370%となっております。また、床面積でございますが、従前が約4万4,200平方メートル、計画床面積が約14万3,000平方メートルとなっております。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 今、答弁がありましたように、容積率をそれぞれの地域において、やっぱり40%以上増やしているんですね。アップされている。その評価の根拠は何でしょうか。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 この容積の割り増しということでございますけれども、銀座地区におきましては、国際的な商業区域の形成を図るという、この地域の整備方針に即したプロジェクトであること、機能更新型高度利用地区が設定、今、指定されてございますが、その条件にも適合していると、こういうことを前提といたしまして、有効空地等の整備、託児スペースなどの導入機能のほか、敷地外の区道や地下空間の整備につきまして、他の開発諸制度における評価も踏まえながら、総合的な評価を行っているものでございます。

また、渋谷地区におきましては、先進的な生活文化等の発信拠点の形成、駅施設の機能更新と再編、安全で安心な歩行者空間の形成を図るという地域の整備方針に即したプロジェクトであること。また、細分化された土地の集約化、銀座線移設に伴う駅中心部の拡大による副都心の核としての位置づけのものを前提といたしまして、歩行者ネットワークの整備、文化施設などの導入機能のほか、地下接続広場空間の整備、銀座線移設に伴う駅空間の確保や橋梁の一部整備、橋脚の一部整備について、これも他の開発諸制度における評価も踏まえながら総合的な評価を行い、この容積率の割り増しというものを評価したというものでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 結局、個々、じゃあ、この部分で何%というのは出ないんですよね。そういうような積み上げというか積算じゃない。だから、だれにもわかる物差しというか、公正な基準などがなくて、いつも総合的な判断をして、評価して、こういう結果になったと。結局は、今まで事業者の提案、これを変えさせるとかいうことをさせるということがないんですよね。提案どおり、いつもこういう大幅な容積率の緩和といいますか、アップを認めているのが現状じゃないかと思います。これではだめだと思います。

そして、この結果、両地区におけるビルからのCO₂の排出量はどのようになるのでしょうか。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 このCO₂排出量ということでございますけれども、年間のCO₂排出量といたしまして、銀座四丁目6地区では、従前建物が1万2,303トン、計画建物は1万2,928トンと試算してございます。また、渋谷二丁目21地区では、既存建物が7,941トン、計画建物が1万562トンと試算いたしているところでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 前回だったと思うんですけど、都計審で大手町の緑の森がCO₂削減効果があると説明されておりました。今回、両地区の緑の確保はどうなっているのか、また、それによるCO₂の吸収量はどの程度でしょうか。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 この今回のプロジェクトにおきます緑の確保ということでございますが、銀座四丁目地区では、現在ほとんど緑がないわけでございますけれども、全体で1,350平方メートルほどの緑化を実施いたします。それからまた、渋谷地区におきましても、現在ほとんど緑がないわけですが、これについても約2,900平方メートルの面積の緑化をするという計画になってございます。

この緑化によりますCO₂削減の効果ということでございまして、前回、お尋ねになったということでございますが、この緑がCO₂を吸収する量につきましては、これは京都議定書目標達成計画というものがございまして、そこでは育成林や天然生林による吸収見込量というものを想定しておりまして、その資料から算定しますと、1平方メートル当たり換算して、年間0.33キログラム程度ということになります。これを踏まえまして、仮にそれぞれの地区でこの吸収量というふうに仮定をしてみますと、銀座四丁目地区では

年間0.5トン程度、渋谷二丁目地区では年間1トン程度の吸収ということになります。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 結局、結論を言うと、両地区で増えるCO₂は年間3,240トン、これに対して、今、お答えがありましたとおり、緑で吸収するCO₂は1.5トンなんですね。やはりこういう2つの開発が、それだけ今、地球温暖化が叫ばれて、マイナス・カーボンと、CO₂削減計画がなされている中で、事業局としての都市整備局としても、こういう点もしっかり見ながら、少なくとも新しいビルは、従前のビルのCO₂の排出量を下回る計画となるような指導を私はすべきだと思います。それが持続可能な都市の再生を目指す都市計画と言えるのではないのでしょうか。よって、両議案には反対いたします。

以上です。

【鹿島議長】 ほかにいかがでございましょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【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1、議第6851号及び議第6852号、東京都市計画都市再生特別地区の案件につきまして、一括して採決をいたしたいと存じます。

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されました。

【鹿島議長】 次に、日程第2、議第6853号から議第6855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6853号は、墨田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34ページをお開きいただきたいと思います。

本地区は、都営地下鉄浅草線、東京メトロ半蔵門線等の4線が乗り入れる「押上駅」及び東武伊勢崎線「業平橋駅」の周辺に位置しております。

画面上の航空写真をご覧ください。

本地区では、平成17年より土地区画整理事業により基盤整備を進めており、平成18年3月、放送事業者が本地区を新タワー建設予定地に決定しました。また、墨田区は墨田

区都市計画マスタープランでの位置づけを、「広域総合拠点」に変更し、引き続き拠点整備を行っております。

今回、土地区画整理事業の進捗にあわせ、商業・業務・文化・住宅の複合開発による新しい拠点の形成を図ることを目的に、地区計画を決定し、あわせて用途地域の変更を行うものでございます。

「議案・資料」の３６から４１ページをお開きいただきたいと思います。

参考としまして、墨田区が決定する地区計画につきまして説明します。

地区計画の区域は約３５．２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、「新タワーゾーン」「機能再生ゾーン」「にぎわいゾーン」「水と緑ゾーン」の４ゾーンに区分し、それぞれの土地利用の方針を定めております。

今回、地区整備計画を設定するのは、「新タワーゾーン」でございます。

「議案・資料」４２ページをお開きください。

次に、地区整備計画でございますが、公園、広場３カ所及び歩道状空地等を地区施設として定めております。

また、「新タワーゾーン」を「Ａ地区」「Ｂ地区」「鉄道施設地区」に区分し、建築物の用途制限、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などを定めております。

「議案・資料」３１ページから３５ページをお開きください。

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、Ａ、Ｂ地区で、変更前が準工６０／３００及び商業８０／４００を、変更後、商業の８０／５００とするものでございます。

以上の案件を平成１９年１１月３０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６８５４号は、練馬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」の５２ページをお開きいただきたいと思います。また、画面上の位置図をご覧ください。

本案は、練馬区の商業系用途地域などを除くほぼ全域に、敷地面積の最低限度を定めるものでございます。

「練馬区都市計画マスタープラン」においては、敷地の細分化の防止や建物の適正な密

度・高さの維持等を図りながら、低層住宅地にふさわしい住環境を目指すこととしております。近年、敷地の細分化が進んでいることから、小規模な敷地が増加することを抑制し、住環境や居住水準の維持を図るために、敷地面積の最低限度を定めるものでございます。

「議案・資料」の４５から５１ページをお開きいただきたいと思います。

変更の内容としましては、４７ページから５１ページの計画書で示すとおり、約４,５００ヘクタールに対し、敷地面積の最低限度を指定するものでございます。建ぺい率が３０％の地域は１１０平方メートル、４０％の地域は１００平方メートル、５０％の地域は８０平方メートル、６０％の地域は７５平方メートル、８０％の地域は７０平方メートルに指定します。

なお、建ぺい率、容積率につきましては、変更はございません。

以上の案件を平成１９年１１月３０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６８５５号は、日野市における用途地域の変更の案件でございます。

「議案・資料」８０ページをお開きいただきたいと思います。

本地区は、ＪＲ中央線日野駅の北西、約５００メートルに位置し、施工中の都市計画道路沿道の約６.２ヘクタールの区域でございます。

画面上の航空写真をご覧ください。

平成２２年度に完了予定の都市計画道路の整備にあわせ、沿道にふさわしい土地利用の誘導を図りつつ、後背地の低層住宅地に配慮した街並みの形成を目標とした地区計画を決定し、あわせて用途地域を変更するものでございます。

「議案・資料」８４ページをお開きください。

参考としまして、日野市が決定する地区計画につきまして説明します。

地区計画の区域は、約６.２ヘクタールです。

地区整備計画では、敷地面積の最低限度、建築物の高さの最高限度等を定めます。

「議案・資料」８１ページをお開きください。

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、変更前、第一種低層住居専用地域４０／８０を、変更後、第二種中高層住居専用地域６０／２００に変更します。

なお、本件につきまして、平成１９年１１月３０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】 幹事の説明が終了しました。

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、どうぞお願いいたします。２９番委員。

【松村委員】 初めの６８５３号については、意見だけを述べます。

今回は、「新タワーゾーン」の土地利用に関する都市計画用途地域の変更ですが、このゾーンを取り巻く浅草通り、押上通り、地区計画で言う「にぎわいゾーン」に沿って商店街が立地しています。ところが、新タワービル建設計画は、延べ床面積が２３万平方メートル、３１階建て、高さが１５０メートルと、そして、その１階から３階までは商業施設で、周辺商店街への影響が非常に大きいものと考えられます。年間５００万人の来客を見込んでいるということですから、駐車場１，０００台もビルの地下にできます。１日１万１，０００台の利用を見込む。こうなると、結局、駅からも、または自動車利用でも、タワーに来るお客さん、見物客も、この「新タワーゾーン」で買い物や食事が済んでしまい、既存の商店街が立地する「にぎわいゾーン」へ流れない可能性が大きい計画と言わなければなりません。全国有数の商店街のまちでありながら衰退している現状に、さらに大打撃を与えかねないと思います。よって、今回の提案には反対いたします。

他の２件については賛成です。

【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】 ほかにご質問、ご意見がございませんようでしたら、日程第２につきましては、適宜分割して採決をいたしたいと存じます。

初めに、議第６８５３号、東京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】 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されました。

次に、議第６８５４号及び議第６８５５号、東京都市計画用途地域及び日野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をされました。

【鹿島議長】 次に、日程第3、議第6856号及び議第6857号を一括して議題に供します。

遠藤外かく環状道路担当部長の説明を求めます。遠藤部長。

【遠藤部長】 高速道路の変更に係ります2件の案件について、ご説明申し上げます。

議第6856号は、東京都市計画道路都市高速道路5号線の変更の案件でございます。

資料は、お手元の「議案・資料」85ページから101ページまででございます。

初めに、88ページの位置図をご覧いただきたいと思います。

都市高速道路第5号線は、板橋区新河岸三丁目から千代田区一ツ橋一丁目に至ります、延長約18.5キロメートルの高速道路でございまして、5号池袋線といたしまして交通の用に供されているものでございます。

都は現在、首都圏におきます交通渋滞の緩和や環境改善のため、三環状道路を初めといたします道路ネットワークの整備を鋭意進めてきているところでございます。

この三環状道路の一つでございます中央環状線につきましては、東側区間から順次整備を進めてまいりまして、昨年の12月には新宿線が4号線まで開通いたしましたところでございます。今後は21年度に3号線まで、さらに25年度には品川線が開通いたしまして、全線完成となる予定でございます。

この中央環状線の整備効果を十全に発揮させるためには、これと交差いたします放射線につきましても、安全かつ円滑な交通流動を確保するための手だてを講じていく必要がございます。

5号線の板橋ジャンクションから熊野町ジャンクションまでの間につきましては、中央環状線との合流・分流が連続いたしまして、現在の3車線のままでは、中央環状線の完成後にボトルネック箇所となることが予見されるわけでございます。このため、交通容量を確保し、安全な車線変更が可能となりますよう、上り線、下り線にそれぞれ1車線分を追加いたしまして、4車線に拡幅しようというものでございます。

89ページをご覧いただきたいと思います。図面は、左側が板橋ジャンクション、右側が熊野町ジャンクションを示してございます。この区間の約500メートルにつきまして、両側に桁を張り出しいたしまして、車線を追加いたします。

また、今回の車線変更にあわせまして、5号線の全線につきまして、車線数を4車線、

当該ジャンクション間を8車線と車線の決定をいたします。90ページから100ページまでは、このことを図に表記したものでございます。

本案に対します意見書の要旨でございますが、黄緑色の表紙の「議案・資料 別冊」「意見書の要旨」1ページをご覧くださいと思います。

昨年11月30日から2週間縦覧に供しましたところ、事業施行に係ります意見書の提出が1通ございました。

一部を紹介いたしますと、「個人宅の振動などに対する測定や対処はどのように行うのか」と、このような意見でございます。

これに対しましては、事業者におきまして現状を調査するとともに、今回の拡幅計画におきまして、騒音・振動の要因となりますジョイントを減らす、あるいは遮音壁を現状よりも1メートル嵩上げするなどの対策をあわせて実施する、このようなことを計画してございます。

5号線につきましては、以上でございます。

続きまして、議第6857号でございます。都市高速道路6号線の変更の案件でございます。

資料は「議案・資料」の103ページから124ページまででございます。

初めに、105ページの位置図をご覧くださいと思います。

都市高速道路第6号線は、足立区神明町一丁目から中央区日本橋兜町に至ります、延長約15.5キロメートルの高速道路でございます。6号向島線・三郷線といたしまして、交通の用に供されているものでございます。

変更の趣旨は、先ほどの5号線と同様でございます。

6号線の堀切ジャンクションから小菅ジャンクションまでの間につきましては、中央環状線との分流・合流が連続いたしまして、交通容量の不足に伴います渋滞が発生しているところでございます。

このため、下り線につきまして1車線分を追加いたしまして、現況の3車線から4車線に拡幅しようというものでございます。

106ページをご覧くださいと思います。図面の右側が堀切ジャンクション、左が小菅ジャンクションでございます。

この間、約560メートルの区間につきまして、綾瀬川の方に桁を張り出しいたしまして、車線を追加いたします。

また、今回の変更にあわせまして、6号線全線につきまして、車線数を4車線、当該ジャンクション間につきましては8車線と車線を定めます。107ページから123ページは、このことを図に示したものでございます。

本案に対しまして、住民及び利害関係人からの意見書の提出はございません。

案件は以上でございますが、2件とも事業者は首都高速道路株式会社、平成25年度の完成を目指して事業実施の準備を今後進めてまいります。

以上でございます。

【鹿島議長】 担当部長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、お願いをいたします。29番委員。

【松村委員】 ちょっと意見を述べる前に、一、二伺いたいんですけれども。

現在の車の台数ですが、委員会だと、現在11万台、この熊野町のところですか。それが16万5,000台に、この品川線など全線が開通したときに、5万5,000台、5割増しに増えるという答弁が委員会で既に行われておりますけれども、これ1車線ずつで5割増しの自動車交通量をのみ込めるんでしょうか。どのような計画収容力の関係では考えられていますか。

【鹿島議長】 遠藤部長。

【遠藤部長】 交通量は増加いたしますけれども、この間におきまして車線数が増えるということと、それに伴いまして、円滑な車線の変更ができるということになりますので、十分な円滑な交通が確保できるものと、このように考えてございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 今回もアセスをやらないで、今言った首都高速株式会社が自主的にやっているという、そのことを住民に説明するということですが、当時も、この地点で、現在の11万台というのは予測していなかったんじゃないかと思うんです。この時点で、中央環状全線開通のときには16万5,000と言うんですけれども、やはりきちっとしたアセスをやってやらなければ、また、私、イタチごっこで対策ということになりかねないと思うんです。そのことも指摘したいのと、それから現在、新宿線が開通して、今この熊野町のところでも大変振動や騒音で苦しんでいると。説明会の際にも、そのことの対策を求める声が上がっていたということを聞いておりますけれども、この現在開通した新宿線も、その継ぎ目のところあたり、相当の振動やあれが起きていると聞くんだけれども、

これもきちっとした対策をアセスなどでとられた結果なののでしょうか。その点を把握して
いたら、ちょっとお答えいただきたいと思います。

【鹿島議長】 遠藤部長。

【遠藤部長】 本案件は、条例に基づくアセス対象事業ではございませんので、アセス
は行っておりませんけれども、事業者におきまして、アセスに準じた予測評価を行って
おまして、このことにつきましては、住民説明会等で纒々ご説明をしまいったところで
ございます。

それと後半のほう、新宿線のお話がございましたですけれども、新宿線、昨年１２月
に開通いたしまして、現在、交通が供用されているわけでございますけれども、今後、事
後調査という中で、もし予想を超えるような問題、振動、騒音等がございましたら、今後、
事業者の側で対応していく、こんなように考えるわけでございます。

【鹿島議長】 ２９番委員。

【松村委員】 それでは、意見を述べます。

中央環状品川線が開通する時点で、両箇所の渋滞が見込まれ、その解消策としての車線
を拡幅する都市計画の変更であります。現在でも、騒音、振動による被害に苦しんでい
る付近住民の被害を一層拡大する拡幅工事となりかねません。道路をつくれば渋滞がな
くなくなるという考え方は既に時代おくれであり、現実には、道路をつくれば、ますます車の潜在
需要を呼び起こし、渋滞をさらに生み出し、環境を悪化させています。莫大な財源を使っ
た、これ以上の高速道路の建設は進めるべきではありません。よって反対です。

なお、現在、騒音、振動で苦しんでいる方々、これから工事とあわせて、その対策を図
っていく。遮音壁のかさ上げだとか、つなぎ目のそういう工事と言うんですけれども、私
は直ちに、それはそれとして、この是非はともかくとして、そういう住民の声に基づいて
対策を図るべきだということを、この点を強く要望して終わります。

【鹿島議長】 はい。

ほかよろしゅうございましょうか。

〔「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６８５６
号及び議第６８５７号、東京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。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６８５８号から議第６８６４号までを一括して議題に供します。

升幹事の説明を求めます。升幹事。

【升幹事】 まず、議第６８５８号は、東京都市計画道路幹線街路環状第８号線に付随する交通広場の位置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」１２５ページから１４８ページでございます。

モニター画面の航空写真と１２７ページの位置図をご覧ください。

今回、都市計画変更いたします環状８号線は、大田区羽田空港三丁目から北区岩淵町まで総延長約４４．２キロメートル、代表幅員２５メートルの幹線道路でございます。このうち、交通広場は、大田区の南東部、蒲田から羽田に向かう京浜急行電鉄空港線の１つ目の駅である糀谷駅前に、約２，０００平方メートルで計画しているものでございます。

モニター画面及び１３８ページの「糀谷駅周辺 都市計画変更概要図」をご覧ください。当地区は、「都市再開発の方針」において基盤整備を進め、不燃化促進などにより災害に強い良好な住宅市街地の整備を図る地区としています。

また、大田区の都市計画マスタープランでは、基盤整備とあわせた再開発事業により、駅前にふさわしいまちづくりを進めることとしております。

既定の都市計画におきましては、モニター画面の左側の図のとおり、環状８号線の交通広場と自転車駐車場が計画されており、現在、京浜急行空港線の連続立体交差事業が進められているところでございます。

今回、モニター画面右側の図に示すとおり、交通広場の位置を変更するとともに、大田区決定により、この交通広場と既に決定されている自転車駐車場を連絡する自転車歩行者専用道路を定めることで、交通結節機能の強化や、自転車と歩行者、おのこの交通の円滑化等を図ってまいります。

これらについては、今回、大田区が決定する市街地再開発事業と一体的に整備を進めていくこととしております。

次に、都市計画変更の内容について、ご説明いたします。

「議案・資料」１２８ページをご覧ください。環状８号線の交通広場におきましては、この計画図に示すとおり、その位置を西側に変更いたします。

また、「議案・資料」１２９ページから１３７ページに示すとおり、今回、環状８号線の車線数を４車線または６車線と定めます。

次に、大田区決定の案件についてご説明いたします。

まず、大田自転車歩行者専用道路第１号線について、説明いたします。

「議案・資料」１３９ページ、１４０ページをご覧ください。

今回、変更を行う交通広場と、既に都市計画決定されている大田第７号糀谷駅自転車駐車場を結ぶ形で自転車歩行者専用道路を定めます。

次に、「高度利用地区」について、ご説明いたします。

「議案・資料」１４１から１４４ページをご覧ください。

高度利用地区では、壁面の位置の制限、建ぺい率の最高限度、容積率の最高限度などを定めております。

次に、「糀谷駅前地区第一種市街地再開発事業」でございます。

「議案・資料」１４５から１４８ページをご覧ください。

市街地再開発事業の区域面積は約１．３ヘクタールで、交通広場や区画道路などの公共施設の配置及び規模、建築物及び建築敷地の整備、住宅建設の目標などを定めます。

建築物の主な用途は、住宅、公益施設、店舗及び公共駐輪場でございます。

事業のスケジュールとしては、平成２２年度に着工し、交通広場の整備もあわせて、平成２４年度の竣工を予定しております。

黄緑色の表紙の「議案・資料 別冊」「意見書の要旨」の２ページ及び３ページをご覧ください。

本案件を平成１９年１１月３０日から２週間、縦覧に供したところ、３６名の方から３７通の意見書の提出がございました。

提出された意見書は、賛成意見に関するものが１２名・１２通、反対意見に関するものが１４名・１４通、その他の意見が１０名・１１通でございます。

主な意見といたしましては、「広場は駅利用者の安全性向上だけでなく災害時も有効である」「時間をかけて話し合う必要がある」「糀谷駅は乗降だけの駅で、広場は必要ない」といった意見でございました。

都の見解といたしましては、「市街地再開発事業による交通広場の整備や自転車歩行者専用道路の整備を行い、防災機能の高い駅前にふさわしい公共空間を創出していく」「素案説明会や、再開発に向けた協議など、さまざまな意見交換や合意形成などが行われてきている」「交通広場は、自転車歩行者交通の円滑化や地域の活性化にも寄与するものである」などでございます。

以上で本件の説明を終わらせていただきます。

続きまして、議第６８５９号から６８６１号でございます。これらの案件は、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第２８６号線の変更と、それに関連する案件でございます。

資料はお手元の「議案・資料」１４９ページから１７８ページでございます。

まず、補助２８６号線の変更について、ご説明いたします。

資料は「議案・資料」の１４９ページから１５２ページでございます。

１５０ページ、位置図をご覧ください。また、地区の航空写真をモニター画面に掲示しておりますので、あわせてご覧ください。

補助２８６号線は、江戸川区中央一丁目を起点とし、江戸川区上篠崎一丁目、千葉県界を終点とする延長約３,８２０メートル、幅員１６メートルの路線で、終点側の鹿骨地域におきまして、補助２８８号線と交差する計画となっております。

また、本地域には、都市計画篠崎公園や都市計画江戸川緑地が位置しており、都市計画道路が都市計画篠崎公園と重複して決定されております。

「議案・資料」１５５ページから１５６ページとあわせてご覧ください。

平成１１年に策定された都市計画マスタープランである「江戸川区街づくり基本プラン」では、道路と公園の都市計画の整合を図る観点から、補助２８８号線の見直しを検討することとしており、今回、江戸川区決定によりまして、同路線の線形を篠崎公園の北東側に変更し、国が実施する予定のスーパー堤防事業にあわせ、当該道路の一部を地下部に立体的に計画し、その上部を篠崎公園及び江戸川緑地とすることで、合理的な土地利用を図ることとしております。

また、この変更に伴い、現在の補助２８８号線の一部を江戸川区決定の区画街路２５号線として都市計画決定いたします。

「議案・資料」１５１ページから１５２ページをご覧ください。

補助２８８号線の線形変更に伴いまして、補助２８６号線については、新たに補助２８８号線との交差点となる部分におきまして、交通の円滑化を図るため、一部線形の変更を

行います。

また、今回の変更にあわせて、補助 2 8 6 号線の車線数を、2 車線と決定いたします。

続きまして、都市計画道路の変更に伴い、関連する変更案件について、ご説明いたします。

「議案・資料」1 5 7 ページから 1 7 8 ページをご覧ください。

初めに、「議案・資料」1 6 1 ページをご覧ください。

都市計画公園第 9 ・ 6 ・ 1 篠崎公園につきましては、補助 2 8 8 号線の変更に伴い、都市計画施設間の整合と公園の機能向上を図るため、区域・面積を追加・削除する変更を行います。

次に、「議案・資料」1 7 1 ページ及び 1 7 8 ページをご覧ください。

都市計画篠崎公園に隣接する都市計画緑地第 1 3 号江戸川緑地については、補助 2 8 8 号線の変更によるほか、浅間神社の区域を江戸川区決定の特別緑地保全地区として都市計画決定することに伴い、区域・面積を追加・削除する変更を行います。

これらの案件につきまして、平成 1 9 年 1 1 月 3 0 日から 2 週間、縦覧に供したところ、補助 2 8 6 号線につきましては 9 7 6 名の方から 9 7 6 通、篠崎公園につきましては 9 5 3 名の方から 9 5 3 通、江戸川緑地につきましては 1 名の方から 1 通の意見書の提出がございました。

「議案・資料 別冊 (2)」「意見書の要旨」の 4 ページから 9 ページをご覧ください。

提出された意見書の多くは、区決定案件でございます補助 2 8 8 号線の変更について必要性を感じていない。との意見であり、これに関連する補助 2 8 6 号線や篠崎公園の変更も不必要であるため反対するという内容でございました。

こうした意見のほかには、道路に対しては、「2 0 数年前に計画された道路である。安全と健康を脅かすなど、むだな道路建設に反対する」、公園に対しては、「せっかく繁った木や森を切り倒し苗木を植樹するようなことはやめてほしい」などがございました。

これらの意見に対する都の見解は、「補助 2 8 8 号線と篠崎公園両方の機能を確保した妥当な計画である」「都市計画道路は、都市における根幹的な施設であり、補助 2 8 6 号線や補助 2 8 8 号線の整備により、歩車道の分離や歩行者の安全性の向上が図られ、交通環境の改善にも寄与することとなる」、公園の一部造成に対しては、「既存樹木の保全などを検討し、適切に対処していく」などでございます。

以上で本件の説明を終わらせていただきます。

続きまして、議第 6 8 6 2 号から 6 8 6 4 号は、ＪＲ中央線国分寺駅の北口周辺に関する案件で、国分寺都市計画道路 3・4・5 号国分寺北線、並びに 3・4・1 2 号国分寺駅上水線及び用途地域の変更を行うものであり、関連案件として、国分寺市決定の市街地再開発事業などがございます。

お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」の 1 7 9 ページから 2 1 6 ページになります。

航空写真をモニターに映してありますので、ご覧ください。

本件は、社会経済状況の変化を踏まえて、市街地再開発事業の街区の配置や面積などを変更することにあわせて、交通広場の位置や規模など、都市計画道路の変更を行うとともに、用途地域を変更するものでございます。

モニターの赤色のハッチが、今回変更する都市計画道路をあらわしており、東西方向のものが 3・4・5 号国分寺北線、南北方向の道路と、これに付随する交通広場が 3・4・1 2 号国分寺駅上水線でございます。

緑色のハッチは、用途地域を変更する区域でございます。

次に、「議案・資料」の 1 8 7 ページの、都市計画変更概要図をご覧ください。

現計画では、駅に接して交通広場を設置し、その北側に再開発建築物の西街区を配置する計画でございました。

変更案では、国分寺駅北口の交通結節点機能を強化し、交通の円滑化を図るため、交通広場面積を 6,000 平方メートルから 8,000 平方メートルに拡大するとともに、交通広場と西街区を入れかえ、既成市街地に広く接することとなる北側に移動させて、既成市街地の建物更新を促進し、健全な市街地の発展に寄与することとしてございます。

なお、変更案では、交通広場が駅と離れることになることから、両者のアクセスを確保するため、立体通路及び立体交通広場を同時に都市計画決定いたします。

次に、都市計画変更の内容について、ご説明いたします。

1 8 3 ページの、都市計画道路 3・4・1 2 号線の計画図をご覧ください。

3・4・1 2 号国分寺駅上水線は、標準幅員 1 6 メートル、国分寺駅と小平市域の五日市街道までを結ぶ延長 1,690 メートルの路線で、駅に近接する区間は幅員 2 2 メートルとなっております。

斜線で示しました駅の近傍の区域が、廃止される現計画の交通広場で、北側のメッシュで示した駅から離れた区域が追加される区域となります。

この広場の区域変更に伴いまして、３・４・１２号の起点位置を、新たな交通広場との接点に変更し、延長を変更いたします。

１８２ページをご覧ください。

３・４・５号国分寺北線は、標準幅員１６メートル、延長３１０メートルの路線で、再開発区域を除いて、おおむね整備済みとなっております。

交通広場の変更にあわせまして、起点部の隅切りを３・４・１２号の交通広場に編入し、起点位置及び延長を変更いたします。

また、これらの変更とともに、両路線の車線数を２車線と定めます。

次に、１９３ページ、用途地域の変更に係る計画図をご覧ください。

これまで都市計画道路の中心及び現道の中心を区域境としていた部分につきまして、今回の都市計画道路の変更にあわせて、
、及びの部分について、区域境を道路端に変更し、商業地域５００％及び４００％を商業地域６００％に変更いたします。

また、再開発事業区域から除外されるの部分につきましては、商業地域６００％を商業地域４００％に変更いたします。

これらの案件に対する意見書の提出でございますが、計画案を平成１９年１１月３０日から２週間、縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

次に、今回の都市計画変更と同時に国分寺市が決定、変更する案件について、ご説明いたします。

１９５ページ、１９７ページ、交通広場及び通路の計画図をご覧ください。

今回、位置を変更する交通広場とのアクセスを確保するため、再開発ビル内に、約１，０００平方メートルの立体交通広場と幅員１２メートル、延長約６０メートルの立体通路を新たに決定いたします。

次に、１９９ページ、駐車場の計画図をご覧ください。

位置を変更する交通広場の地下部分に、約３，０００台の自転車の収容が可能な約０．２６ヘクタールの自転車駐車場を決定いたします。

次に、２０１ページから２０３ページ、「国分寺駅北口地区第一種市街地再開発事業」の計画図をご覧ください。

市街地再開発事業の施行区域面積は約２．１ヘクタールで、公共施設といたしまして、交通広場のほかに区画道路を整備いたします。

施設建築物は２棟あり、主な用途は西街区が商業施設、東街区は住宅でございます。

全体の事業スケジュールといたしましては、今年度、都市計画変更を行い、平成20年度に事業認可、平成21年度に権利変換、平成22年度に工事着手いたしまして、平成25年度を完成目標にしております。

次に、207、208ページ、高度利用地区の計画図をご覧ください。

第一種市街地再開発事業の変更に伴い、壁面の位置の制限、建ぺい率の最高限度、容積率の最高限度などを変更いたします。

次に、213ページから215ページ、地区計画の計画図をご覧ください。

再開発事業区域を含む国分寺駅北口地区の約3.6ヘクタールの区域におきまして、都市基盤の改善や地区特性に応じた土地利用を誘導することで、国分寺市の新たな顔となるまちづくりの推進を図るため、地区計画を決定するものでございます。

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。

日程第4につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、お伺いいたします。23番委員。

【藤井委員】 私は、議案第6858号について、何点か確認をしたいと思います。

環状8号線の交通広場については、東京都が決定をし、その他の自転車歩行者専用道路や高度利用地区、また市街地再開発事業は地元の大田区が決定するとのこと説明がありました。

この糺谷駅周辺地区は、京浜急行空港線により市街地が分断されるとともに、木造建築物が密集し、災害時には延焼する危険性があるなど、駅前にふさわしい土地の有効利用がなされていないという状況にあります。現在、この地域では、京浜急行空港線の立体交差事業が進められていますが、この事業を契機として、駅前にふさわしいまちづくりを進めていく必要があると考えます。そういう状況を踏まえまして、幾つか質問をいたします。

まず、第1点目に、先ほど変更の内容とその理由について説明がありましたが、この糺谷駅前地区のまちづくりの目的、意義、あるいはねらいについて、もう少し具体的にお伺いをしたいと思います。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 今、お話がございましたように、糺谷駅前地区につきましては、京浜急行空港線の連続立体事業が進められており、それにあわせまして、市街地再開発事業と交通広場、自転車駐車場及び自転車歩行者専用道路の整備を一体的に進めていくこととしてお

ります。

これらのまちづくりのねらいといたしましては、交通広場など、都市基盤の整備を行うことによりまして、鉄道やバスなどの交通結節機能を強化するとともに、自転車や歩行者の交通の円滑化や安全性の向上を図ることでございます。また、市街地再開発事業によりまして、交通広場や区画街路などの都市基盤の整備、土地の合理的かつ健全な高度利用など、羽田空港の玄関口にふさわしい、活力あふれた、災害に強い安全なまちづくりを推進することでございます。

【鹿島議長】 23番委員。

【藤井委員】 ただいまの答弁にありましたように、交通広場などの整備を再開発事業で行うのであれば、再開発事業に対する地元の地権者の皆さん方の合意形成というのが大変重要になってまいります。そこで、現在の合意形成の状況はどうなっているのか。また、この再開発事業について、大田区の決定であります、大田区の都市計画審議会ではどのような判断がなされたのか、この点について伺います。

【鹿島議長】 座間部長。

【座間部長】 糀谷地区におけます市街地再開発事業の合意形成の状況でございますけれども、本事業区域内には土地所有者が52名、借地権者が22名、合計74名の権利者がいらっしゃいます。このうち本年1月末現在で事業に合意している地権者の方は、土地所有者で31名、借地権者で20名、合計51名、約7割の地権者が合意されていると聞いております。

また、本年1月11日に開催されました大田区都市計画審議会におきましては、再開発事業の必要性や進め方、合意形成の状況、導入機能等について質疑がございましたが、市街地再開発事業など、一連の都市計画案件につきましては、諮問のとおり決定することが適当であると答申されてございます。

【鹿島議長】 23番委員。

【藤井委員】 ただいまありましたように、地権者の同意も徐々にとれているということでございます。また、大田区の都市計画審議会では、この都市計画案件について、諮問のとおり答申されたという状況ですけれども、この京浜急行の高架化については、現在、高架化事業が行われておりますけれども、平成24年度に京急の連続立体交差事業が完成をいたしまして、全面高架化になるわけでございますけれども、この、今先行して行っている連続立体交差事業に合わせた再開発事業の完成が、まちづくりの効果を相乗的に高め

るということになると考えます。

そこで、再開発事業の完成までのスケジュールはどうなっているのか、また、整備効果を早期に発現させるために、高架化の進捗に合わせて、この事業化を図る必要があると考えますが、都として、今後どのように対応するのか伺います。

【鹿島議長】 座間部長。

【座間部長】 今後の市街地再開発事業のスケジュールでございますけれども、本年３月に都市計画決定の告示をした後に、平成２０年度に再開発組合の設立、平成２１年度の権利変換計画認可等の手続を経まして、平成２２年度に建築工事に着工し、平成２４年度に再開発事業を竣工する予定となっております。

都といたしましては、今後、関係者の権利や生活再建等に十分に配慮しながら、地権者の合意率を高めていくよう、大田区並びに準備組合を指導するとともに、京急空港線の連続立体交差事業の高架化と合わせて、市街地再開発事業が円滑に推進するよう、区と連携して、適切に支援してまいりたいと考えております。

【鹿島議長】 ２３番委員。

【藤井委員】 最後に、質問ではありませんが、意見といたしまして、この糀谷駅周辺の防災機能の強化及び交通拠点の整備のために、連続立体交差事業と、この再開発事業の整備効果を早期に発現できるように期待をしたいと思います。

また、この糀谷駅前の再開発事業では、その中に高齢者の福祉施設や、あるいは子育て支援施設が整備をされるというふうにも聞いております。これらの福祉施設は、地元の多くの区民から要望されているものでありまして、早期に完成することを強く要望いたします。私の質問を終わります。

【鹿島議長】 ほかに。２９番委員、どうぞ。

【松村委員】 糀谷駅前開発事業について伺います。

今、そのねらい、意義とか目的の答弁もありましたけれども、確かに私も現地に行ってみましたが、南側には広い環８道路が既に整備されており、消防自動車も入れないというような木造密集地域とは性格が違っているように感じました。環８道路の立ち退きで移転されてきた方も多く、住宅も老朽化しておりません。耐震性が問題なら耐震補強すれば済む問題だと思いましたし、駅に直近しているところですが、大変生活のにおいのする住みよい地域だと感じました。それを高層化して、そこに住めばいいという開発優先のまちづくりであってはならないと思います。

それで、今も関係権利者の合意状況が示されましたけれども、土地の所有権者は、51人に対して賛成が31人、反対が21人ということで、反対が4割近くおりますよね。こういう状況のもとで、私は確かに組合設立要件、この権利者数からいえば、3分の2によろやく到達したという状況ですけれども、やはり土地の所有者が、4割を超える方々が反対していると、こういう現実をどのようにとらえているのでしょうか。

【鹿島議長】 座間部長、どうぞ。

【座間部長】 当地区の市街地再開発事業につきましては、かなり前から、地元から再開発の希望がございまして、地元にも勉強会が立ち上がって、いろいろ区と協力しながら、これまで検討を進めてきたところでございます。

それで、先ほど答弁いたしましたように、周辺では京急の連続立体交差事業が施行されておりまして、これの完成時期に合わせて市街地再開発事業を施行することがまちづくりにとっても効果的でございまして、そういうタイミングを見計らって、現在、この都市計画案、これを決定したいということで、ご提案させていただいているところでございます。

これにつきましては、区におきましても、この糀谷駅前について、区の意味として、今後、再開発を進めていくという確認もしておりますので、今後、地元の同意をさらに高めていくような指導、支援をしてまいりたいと考えております。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 区の意味がそうだとすることを強調されますけれども、しかし、やはり、そこに住む、生活する、またはそういう権利を持つ方々、それから周辺の住民や商店も含めた、そういう方々の意見や意思というものが、まちづくりにとっては必要であり、結局、そのことが手続上きちっと踏まれないために、実際、都市計画決定しても、この審議会で通ったとしても、方々で、まだ進められないというような計画案を幾つも私は目にしております。そういう点では、今、土地所有者が4割と。関係権利者の3分の1と合わせて、組合設立要件は面積も入りますよね。この面積的にいったらどうなのでしょう。3分の2を超えているんですか。今の現状について。

【鹿島議長】 座間部長。

【座間部長】 面積要件につきましては、やはり土地所有者、所有権者の持ち分の3分の2以上、また借地権者の権利のある土地の3分の2以上の合意が必要でございまして、本件につきましては、総面積が1万460平方メートルに対しまして、現在の段階では6,564平方メートルの同意でございまして、同意率としましては63%でござい

す。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 63%というと、3分の2は66.数%だから、要件を満たしていないわけですね。これでは組合認可は認められないわけです。私、地元に行っても、そういう土地所有者の4割近く反対している、この再開発については、直ちに準備組合を解散すべきだという意思表示のステッカーというんでしょうか、各戸に張り紙をたくさん張ってありました。現地ではクリーニング屋さん、診療所、居住家屋など、至るところに、そういう再開発反対という、私も改めて、そういう意思の強さに、反対の意思の強さにほんとうにびっくりしたんですけれども、ほんとうにそのまま、そういう方々の意思を、法的要件としても、まだ満たしていないものを、区がそういう意思決定をしたんだと。区は善意的な立場からの、いろんな意思判断が、当然、行政としてあると思うんですけれども、やっぱり一番大事な、そこに住み、生活し、暮らし、権利がある方々の意向というものも最大限尊重しないで、強引なやり方はすべきじゃないと。

組合設立までには、3分の1に行くというふうに言っているようなんですけれども、例えば、ある家の張り紙には、一切弁護士に、法律事務所に委任しておりますので、訪問お断りというステッカーも見受けられました。よほど耐えられないで弁護士さんに頼むような、そういうやり方も現地でしているのかなというような思いにも駆られたわけでありますけれども。

賛成、反対とか言うと、それはやはり賛成の方はもちろんいますし、こうしたいというそれぞれの考え方はあると思うんです。でも、やはりそういうことを強引にとか、役所のやり方、またそういう組合準備会のやり方によっては、地域のコミュニティを破壊するようなことになってはならないと思うんです。そういう点では、やはりまず先ほどの交通広場というものも大切な機能だと思うんです。ここには区の、たしか自転車置き場がありました。面積的には、この開発区域の3%にも当たるそうで、決して少なくないと思うんですけれども、この自転車置き場は高架に伴って高架下に整備されますから、そういう区有地を活用して、そういう広場的なものもつくっていくとか、やっぱり全体が、住民が合意できるようなまちづくりを私は進めていただきたいと思います。

最後にちょっとお聞きするんですけれども、この区の3%分、ということは、区が土地所有者、権利者ですね。この区は住民組合の参加組合員になっているんでしょうか。そしてまた、この3%の土地が、先ほど言った面積要件の賛成のほうに入っているんですか、

反対のほうに入っているんですか、中立なのか、その点もちょっと確認しておきたいと思います。

【鹿島議長】 座間部長。

【座間部長】 本計画地の中には、今お話のあった大田区の土地が約270平方メートルほどございますけれども、先ほどの数値は、この土地を含んだものでございます。この土地を逆に差し引いた場合につきましては、面積要件としては、先ほど63%と申し上げましたけれども、61.7%になります。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 ぜひ、住民合意ができるまちづくりにすべきだと思います。現時点では住民合意が図られておりません。よって、本都市計画決定には反対いたします。

それから、日程で、続けていいですか。

【鹿島議長】 どうぞ。

【松村委員】 ほかになければ、次の第6859から61号まで、ちょっと質疑をさせていただきます。

今回の都市計画道路286号線、また篠崎公園の変更の提案は、東京都市計画道路288号線の変更と一体になるものであります。この288号線の変更理由については、この「議案・資料」のページ153に、この下段のところに、理由ということで、篠崎公園付近の高規格堤防の整備にあわせ、篠崎公園と江戸川との一体的整備を図るため補助288号線を変更すると記載されております。

そこで、この高規格堤防、すなわちスーパー堤防が、この地になぜ必要なのかを、まず伺います。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 江戸川のスーパー堤防の整備でございますが、江戸川の堤防は、今回、国が整備を行う予定のスーパー堤防は、堤防の幅を広げまして、堤防を越えるような極めて大きな洪水が発生した場合の安全性でございますとか、水が堤防内に浸透していくことに対する安全性、さらには地震に対する安全性を一層向上させるために行うというものでございます。また、まちづくりと一体的に整備することによりまして、土地の有効利用や親水性のある快適な空間が確保されるなどの効果を伴うものでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 今言った理由で、この間、いろいろ、地元の区議会とか審議会で、この

スーパー堤防に反対する陳情も出されておりますし、そういう団体の代表が、今年の１月２８日にも陳述している意見なども見せていただきましたけれども、いずれにしても、そこに代々住んでいて、その状況を見る中で、やっぱりここでスーパー堤防を、莫大な税金と、その地域の多くの住民の生活権を犠牲にしているのかという問題を発言しております。

確かに自然災害は避けられない日本にとって、ところによっては高規格堤防も必要になるところはあるでしょう。私も全部否定するつもりはありませんが、私は現地に行って、改めてスーパー堤防を実施したところなども見て、ほんとうに巨大な浪費を使う、こういう、今やるのが、ほんとうに財政危機という国の中での事業のあり方かと。ある方はいみじくも、ほんとうにこれはスーパー堤防先にありきですか。土木工事をつくり出す事業にほかならないという、そういう専門家の意見も引用しながら陳述した方もありますけれども。ぜひ、私、今日、この陳述された代表の方々の報告書を読ませていただいて、どの意見も全く道理あるもので感銘しましたけれども、時間がないので紹介しませんけれども、やはり皆様方も、ぜひ地元のといいますか、これに対する議会の議員、党派を超えて、いろいろ質問しているけど、やっぱりある意味では理解している面があるんです。そして、やはり区のそういうスーパー堤防、必要だという、そのことに対する説明の仕方や進め方について、どう感じておられるんだというのを逆に質問して、やっぱり問題ありというような形が、これは党派を超えて、だんだん共通認識になっているというふうに、私、率直に、地元の声はそういうことにあるというふうに感じさせました。その点を指摘し、ぜひ、皆さん方も、そういう１月２８日の区議会での議事録も見ていただきたいと。また、そして国と協議しながら、今日の時点におけるスーパー堤防。これが今、どのぐらいの進捗率であるかというのは、既に都議会のほうの常任委員会で、我が党の委員からも、ほとんどスーパー堤防構想があっても進んでいないと。また、あるこういう計画されたスーパー堤防の県では、もうそういうやり方は見直そうと、新たな治水対策の考え方を国と一緒に探っているというような話も紹介させていただきましたので、そこら辺のところをきちんと受けとめていただきたいと思います。

そこで、２８８号線なんです。この都市計画道路がほんとうに必要性のある道路なのか、改めて見解を伺いたいと思います。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 補助２８８号線でございますが、この道路も含めまして、区部の都市計画道路全体につきまして、平成１６年３月に第３次事業化計画を策定した際に、自動車交通

の混雑緩和への貢献、安全な避難路の確保などの防災性の向上、地域のまちづくりの支援など、多角的な観点から検証を行い、都市計画道路の必要性を確認してございます。

また、江戸川区におきましては、地域の重要な幹線道路の一つとして位置づけておりまして、鉄道駅にアクセスする徒歩、自動車、バスなどの交通が安全かつ円滑になるよう道路整備を進めていくということで、補助288号線につきましても、その全線にわたって、事業を鋭意進めているところでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 これは付け替えるというか、計画の振りかえだというふうな提案、これは区の決定になるわけですが、これが286号、都決定とも一体のものとなるので、あわせてこの点についても伺いたいんですけれども。

この288号線の現計画が、今ある計画と、変更による住民の立ち退き者はどのように変化をするんですか。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 補助288号線に限定してお答えさせていただければ、新たに係る権利者は119名でございます。外れる権利者は69名となっております。

また、今、一体というお話もございましたので、286号線と288号線、両方合わせますと、補助286号線が新たに2名の方が係りまして、外れる方が6名いらっしゃいます。合計いたしますと121名が新たに係り、75名が外れるという形になろうということでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 これには区画街路25号線、結局、この変更によって、これが区画街路として必要となると。この区画街路25号線の立ち退き者はどうなんですか。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 区画街路につきましては、現在、既に決定されております。失礼いたしました。現在、288号線として決定し、また一部完成してございますが、その部分は区画街路25号ということで変更いたしますので、状況としては変わらないということでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 住民の立ち退きの被害というか、件数は一層拡大をします。しかも、その中にはお墓の立ち退きもありますよね。これが今、現地でも、妙勝寺ですか。ワタナベ

住職さんがいろいろ発言されておりますけれども、ほんとうに大変だと。檀家の皆さん方で、前にも1度、以前の計画でお墓を引っ越したと、どれほどの苦労があったのかと、仏さんも浮かばれないということで、こういうお墓の件数を合わせたら、私はこれは、ただ単に立ち退き件数にとどまらない、そういう数ではかれない大きな被害が出てくると思うんです。そこで、事業費はどのように変化いたしますか。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 今、ちょっと委員、ご質問ではないんですが、お墓につきましては道路にはかかってございません。都市計画緑地にかかっているところですので、今言った権利者の方の数には、お墓については入ってございません。

それから事業費ですが、これはまだ計画している段階でございますので、区からは事業費は算出していないというふうに聞いてございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 私も現地へ行って、改めて出されている資料などを見て、ほんとうにこの道路が必要があるのか。

例えば、今、これ、私、こちらの駅、どこでしたっけ。ずっと車で通ってみて、今はもうできていますから、計画はこういう計画。これをこちらに、江戸川のほうのスーパー堤防のほうに、これ振るわけですね。この赤いあれですから。こういう膨大な周辺道路をつくる。しかも、ここは篠崎街道が、今、相当交通量があって通っています。この篠崎街道と、聞いてみたら、この図面には資料が出されていないんですけれども、先ほどもおっしゃったようなスーパー堤防の下に、私もこれを見てびっくりしたんですけれども、こういう、これ、カルバーボックスというんですかね。これをやはりつくるんですよね。そうすると、このスーパー堤防沿いに、この今言った288号、そちらの土手のほうのスーパー堤防に振り分けて、こういうカルバーボックス状の、ある意味では地下道路をつくると。やはり、これ莫大なお金で、このことによってもかかると。先ほど、まだ見込みは出ていないということですが、住民の立ち退き件数も増えるし、道路の建設費も相当かかると。

もう一つ、私、疑問に思ったのというか、これは篠崎街道は相当交通量がありました。ところが、この288号線をわざわざこの篠崎街道にぶつけるんですよね。ここで合流して、篠崎街道の一緒になったカルバーボックスの地下道路だと。当然、信号ができる。私は交通渋滞というか、なぜそういうふうな形の道路をわざわざつくらなければならないの

かと。現に今、この道路が、この周囲には、柴又街道を初めとして、道路があるわけです。決して代替え機能がないということではないと思うんですけども。私は、地元でもそういう意見が出されておりますけれども、全く廃止しても、何らこの道路機能上にとっては差し支えない道路だと思いました。

今、ご説明をおそらく聞いても、既に第30何とかで位置づけられた、そういう道路だからということだけでも、改めて、やはり今の財政が大変だと、公共事業の見直しなどが叫ばれている中で、本当にこれをつくらなきゃならない必要性が、緊急度があるのかどうか、そういう点からも、つくった計画でも見直されますよね。検討すべきじゃないかと思うんですけども、どうでしょうか。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 先ほどからも纒々ご説明させていただきましたが、江戸川区においても重要な路線として位置づけておりますし、全線にわたって、いろいろな場所で区画整理事業でございますとか、道路・街路事業を使いながら整備をしております。

また、今、委員からお話のございましたように、都としても、第3次事業化計画策定の際に必要な道路だということを検証しているところでございます。

私どもとしては、今、篠崎公園を分断するような計画になっておりますものを適切に変更することで、合理的な土地利用が図れるということから、288号線は変更するという事で、区のほうで提案があったわけでございますし、区計審の中においても決定され、諮問されたと聞いております。288号線については、必要な道路と考えているところでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 区のそういう意思決定が地元の区計審を通ったと。それはそれでの考え方というか事実でしょうけれども、やはり関係住民の合意形成については大事な点だと思います。どのように都は把握しておりますか。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 区計審等の話も区から聞いてございます。地元の声、区計審におきましても多くの意見書が出され、区としては、その意見書に対して、区計審の中で議論があり、区としても、引き続き地元の理解を得るよう努めていくということでございます。

私ども都市計画を同意した者といたしまして、当然に、区が地元と十分話し合いをしながら、事業を進めていくものだとは確信しておるところでございますし、見守っていきたい

と考えております。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 先ほどの住職さんの陳述によりますと、地域住民は全員反対だと言っているというふうに述べているんです。その根拠を議員から質問されて、陳情には1,000人の署名があると。反対ですね。都市計画審議会には4,000件の意見書が出ているということで、ほぼ地域の9割と、それ以上の方々が、この計画については、変更については反対だと言っている。この点はやはり重く見なければならぬし、現にそういう現状を無視して都市計画手続を進めても、私は進まないと考えます。

もう長くなりましたので、結論としては、莫大な浪費と住民破壊を招く、しかも、住民の圧倒的多数が反対する本計画を進めるべきではない。よって反対いたします。

【鹿島議長】 ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 ごさいませんようでしたら、日程第4、議第6858号から議第6864号まで、東京都市計画道路、東京都市計画公園、東京都市計画緑地、国分寺都市計画道路、国分寺都市計画用途地域の案件につきまして、一括して採決をいたしたいと存じます。

【松村委員】 議長、ちょっと私申しわけない。こんな続いていると思わなかったんで、日程の……。いいですか、お許しいただければ。ちょっと国分寺の点については反対なので、反対意見だけ簡単に述べさせてもらっていいでしょうか。今、日程の採決に入るんですよね。

【鹿島議長】 そうでございます。

【松村委員】 申しわけない。

【鹿島議長】 簡単をお願いします。

【松村委員】 はい。済みません。

一緒、日程が同じでした、国分寺の6862号から64号まで、意見を述べます。

この地域の整備の必要性があることは認めますが、今回の提案は地元地権者の商業施設なども入ると聞きますが、やはり特定権利者制度を使う再開発からいって、大企業の利益優先となるおそれのほうが強いの計画です。よって反対いたします。

以上です。

【鹿島議長】 それじゃ、重ねて申し上げます。議第6858号から議第6864号まで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、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されました。

【鹿島議長】 次に、日程第５、議第６８６５号及び議第６８６６号を一括して議題に供します。

 升幹事の説明を求めます。升幹事。

【升幹事】 議第６８６５号及び６８６６号は、八王子都市計画公園を新たに追加する案件と、それに関連する都市計画緑地の変更の案件でございます。

 資料は、薄茶色表紙の「議案・資料」２１７ページから２２４ページでございます。

 まず、議第６８６５号、八王子都市計画公園第６・５・３号戸吹公園を運動公園として新たに追加する案件でございます。

 戸吹公園の予定地は、八王子市北西部の丘陵地帯にあって、中央自動車道八王子インターチェンジの西、約６キロメートルの場所に位置しております。

 モニターに航空写真を映しておりますので、あわせてご覧ください。

 当公園の予定地は、昭和５７年から平成９年まで、廃棄物の最終処分場として埋め立てられ、平成１２年に最終の盛土を行い、平坦な土地として造成されたものでございます。

 八王子市は、この処分場を市民ニーズの高い総合的な運動場として有効活用する方針であり、市内の公園の配置を総合的に検討した結果、面積約１１ヘクタールの区域を新規に運動公園として決定するものでございます。

 なお、事業者は八王子市を予定しております。

 次に、議題６８６６号、八王子都市計画緑地第１号八王子緑地の変更案件について、ご説明いたします。

 資料は、「議案・資料」２２１ページでございます。

 八王子緑地は、先ほど説明いたしました戸吹公園予定地に大部分が隣接しており、新たな公園計画の決定にあわせて区域の整合を図るもので、一部の区域の追加、削除により、面積約１５０．２ヘクタールとするものでございます。

 八王子緑地の事業者は、東京都建設局を予定しております。

 この戸吹公園、八王子緑地の変更に伴う都市計画公園・緑地の面積は、合計で約９．４ヘ

クタールの増加となります。

なお、本件につきまして、平成19年11月30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。

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。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 特に、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6865号及び議第6866号、八王子都市計画公園及び八王子都市計画緑地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】 はい。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6867号から議第6869号までを、一括して議題に供します。

升幹事の説明を求めます。升幹事。

【升幹事】 まず、議第6867号は、東京都市計画下水道東京都公共下水道砂町水再生センター放流管渠の変更に関する案件でございます。

資料は、「議案・資料」の225ページから227ページでございます。モニターに現況写真を映してございます。

砂町水再生センターは、江東区新砂三丁目地内の荒川右岸に位置し、砂町運河に接しております。近くには東京湾マリーナ、夢の島マリーナがございます。

「議案・資料」の227ページをご覧ください。

水再生センターは、昭和25年に当初の都市計画決定を行っており、墨田区の全域、江東区の大部分、及び足立区、江戸川区、中央区の一部の地域の下水を処理しております。

その後、昭和49年に江東区の東南部地域の汚水を処理施設へ送水し、雨水を砂町北運河に放流するポンプ施設を都市計画決定してございます。

しかし、この雨水の放流先である砂町北運河は、私有水面であり、放流開始当初から期

限付きの許可とされるなど、さまざまな制約を受けてきております。

また、現在、処理水を放流している砂町運河も閉鎖性の高い水域であり、処理水の放流先についても変更するよう、運河利用者から要望されているところでございます。

このたび放流先を公共用水域で開放性のある砂町運河と荒川本川との合流点付近に変更することで、河川管理者及び港湾管理者と協議が整ったので、雨水と処理水の放流管渠の線形の変更を行うものでございます。

事業は、平成２０年度から平成３０年度を予定しております。

都市計画の案を、１９年１１月３０日から２週間、縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

続きまして、議第６８６８号は、東京都市計画下水道東京公共下水道新川ポンプ場の変更に関する案件でございます。

資料は、「議案・資料」の２２９ページから２３１ページでございます。モニターに現況の写真映してございます。

新川ポンプ場は、中川左岸に位置し、新川に接しております。雨水ポンプ施設は江戸川区北葛西一丁目地内に、汚水施設は船堀七丁目地内に位置してございます。

「議案・資料」の２３１ページをご覧ください。

昭和３９年、江戸川区一之江、春江町等の汚水を再生センターへ送水、雨水を河川へ放流する施設として一之江ポンプ場を船堀七丁目に都市計画決定しております。

その後、昭和４９年、雨水の放流予定先である新川は「東京の東部低地帯における河川の防災対策についての答申」を受けまして、流下能力を持たない親水河川として整備されることとなりました。

そのため、昭和５７年に一之江ポンプ場の都市計画を廃止し、新たに新川ポンプ場を新設する都市計画変更を行っております。

新川ポンプ場は、雨水は中川へ放流するため、北葛西一丁目に雨水ポンプ施設を新設し、汚水は船堀七丁目の旧一之江ポンプ場の用地の一部で汚水沈砂を行い、自然流下で葛西水再生センターへ流下する計画となっております。

その後、計画汚水量が減少し、葛西処理区のポンプ場からの雨天時放流汚濁物質を削減する目的で設置したリアルタイムコントロールシステムの実用運転の結果、新川ポンプ場用地に汚水沈砂池を設置しない場合でも処理機能上支障がないことが確認されたため、新川ポンプ場の一部である船堀七丁目の汚水沈砂池を廃止し、北葛西一丁目の雨水ポンプ施

設のみに区域を変更するものでございます。

都市計画案を１９年１１月３０日から２週間、縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

最後に、議第６８６９号は、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多摩川左岸多摩川上流流域下水道残堀川幹線の変更に関する案件でございます。

資料は、「議案・資料」の２３３ページから２３５ページでございます。モニターに現況写真を映してございます。

残堀川幹線の線形を変更する予定の場所は、ＪＲ八高線箱根ヶ崎駅西側の箱根ヶ崎駅西土地区画整理事業地内、瑞穂町大字箱根ヶ崎に位置しております。

残堀川幹線は、起点を昭島市宮沢町とし、終点を瑞穂町大字長岡長谷部とする污水幹線であり、昭和４７年に都市計画決定しております。

「議案・資料」の２３５ページをご覧ください。

今回、瑞穂町箱根ヶ崎駅西土地区画整理事業の実施により、主要地方道４４号瑞穂・富岡線の線形が変更されることになっております。

このことに伴いまして、廃止となる主要地方道４４号瑞穂・富岡線にある残堀川幹線の線形を変更するものでございます。

事業予定といたしましては、平成２０年から工事を実施し、平成２２年に終了する予定となっております。

都市計画の案を１９年１１月３０日から２週間、縦覧に供しましたが、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６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】 特にございませんようでしたら、日程第６、議第６８６７号から６８６９号まで、東京都市計画下水道、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、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

り決定をされました。

【鹿島議長】 次に、日程第7、議第6870号を議題に供します。

野本幹事の説明を求めます。野本幹事。

【野本幹事】 議第6870号、三宅都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針について説明いたします。

別冊の灰色（グレー）表紙の資料をご覧いただきたいと思います。

表紙の次に、A4横版の「概要」を挟み込んでおりますので、この「概要」で説明させていただきます。

また、モニターの「現況写真」も、ご覧いただきたいと思います。

平成12年の雄山噴火によりまして、全島民が被災、島外に避難いたしましたけれども、平成17年2月に全島避難解除が発令され、現在は被災前の75%強、2,900人前後まで人口も回復してきました。

当区域マスタープランは、復興のめどがついた段階で速やかに策定することを前提に、関係機関と協議の上、策定を保留してきましたが、おおむね人口も回復し、さらに今春4月26日の航空路再開も決定し、観光産業も回復の兆しが出てきています。また、火山ガス濃度は鎮静化傾向にあります。一方、復興に伴う無定見な開発等を防止する必要性も出てきています。こうした状況の進展を踏まえ、「復興のめどがついた段階」と判断し、今回の策定が必要と考えております。

「概要」の1ページをお開きいただきたいと思います。

「都市計画区域マスタープラン」に定める事項ですが、「都市計画の目標」「区域区分の有無と決定の方針」「土地利用、都市施設、市街地開発事業に関する都市計画の決定の方針」などについて方針を定めています。

3ページをご覧いただきたいと思います。

区域マスタープランの基本構成を示しています。

図の横線の上の部分については、都のすべての都市計画区域に共通した目標として定めております。横線から下の部分に、都市計画区域ごとに、それぞれの地域特性に応じて記述しています。

4ページをお開きいただきたいと思います。

策定に至る主な経緯と、今後の予定です。

原案の作成に際しまして、都全域の基本方針を踏まえ、他の島しょ区域との整合性を図りながら、三宅村との十分な協議及び調整を行ってきました。こうした村との調整と並行して、都民に対して昨年6月にインターネット等を利用して素案を公表するとともに、公聴会に向けて縦覧を行いました。

5ページをご覧くださいと思います。

今回の都市計画案の内容です。

第1の都市計画の目標では、目標年次を2025年とすることなどを記載しています。

2、3及び4では、「目標と基本理念」「都市の将来像」「三宅都市計画区域の将来像」を記述しています。

次に、第2の区域区分につきましては、無秩序な市街化が進行するおそれは少ないと判断しまして、市街化区域及び市街化調整区域の区分は行わないものとししました。

第3の主要な都市計画の決定の方針についてですが、の土地利用に関する主要な都市計画、の都市施設に関する都市計画等を記しています。

6ページをお開きいただきたいと思います。

当区域の主な内容について説明します。

面積は5,544ヘクタール、現在人口は約2,900人、計画人口は被災前の約3,800人を目標としています。将来像は、恵まれた海洋資源や自然資源を生かしながら観光インフラの整備を進め、島の自然及び固有の歴史・文化を伝える集落や地場産業、気候、風土を生かした観光レクリエーションエリアを形成し、都市施設の整備・維持を促進することにより生活利便性の向上を図る区域を目指すこととしております。

7ページをご覧ください。

本件に対する三宅村との調整について記してあります。

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7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。29番委員。

【松村委員】 意見を述べます。

都市計画案の都市目標に、東京圏全体を視野に入れた多機能集約型の環状メガロポリス構想の構築を目指すなどとしていますが、自然豊かな三宅島をそういう目標に組み込むこと自体が間違っていると思います。

加えて、いまだに火山が噴出している中で、高濃度地区は噴火前には島の産業の中心でありましたが、現状では、この地区は立入禁止区域に入っております。また、下水道などは三宅島のように集落が５つに分かれている場合はコスト的に無理です。よって、本案件には反対します。

以上です。

【鹿島議長】 ほかにいかがでございましょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 ご質問、ご意見ございませんようでしたら、日程第７、議第６８７０号、三宅都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針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８、議第６８７１号を議題に供します。

安井部長の説明を求めます。安井部長。

【安井部長】 東京都景観計画の変更について、説明いたします。

【変更案】の冊子に挟み込みました別冊資料をご覧ください。

都は、昨年４月に景観法に基づく景観計画を公表し、美しく風格のある東京の再生を目標に、都市計画、屋外広告物行政とも連動させた、新たな景観行政をスタートさせました。これをさらに進めるため、現計画を変更いたします。

変更案は、昨年８月以来、東京都景観審議会及び広告物審議会で審議を重ね、先月の両審議会において了承を得ました。その一部は景観法に基づき、都市計画区域に定めることから、当審議会の意見を聴取いたします。

主な変更点の第１は、景観法の枠組みを活用した文化財庭園等景観形成特別地区及び景観重要公共施設の追加指定でございます。

第２は、景観法によらず、都市計画法の許認可等と連動させた都独自の取り組みで、東京駅丸の内駅舎周辺の眺望保全に関する施策でございます。

別冊資料の１ページをご覧ください。文化財庭園等景観形成特別地区の追加指定につい

て記載しております。

既に、浜離宮恩賜公園周辺など4カ所を指定済みでございますが、変更案では、小石川後樂園周辺など4カ所を追加し、計8カ所において大名庭園を継承する景観の保全を図ります。

青い背景の枠内に、規制・誘導の概要をお示ししております。内容は、指定済みの地区と同様で、提案周囲おおむね200メートルの範囲内において、高さ20メートル以上の建築物を対象に景観誘導を実施し、庭園内から見える高さに屋外広告物の設置を禁止することといたします。

庭園の周囲おおむね1キロメートルの範囲内では、都市開発諸制度の許認可手続の一環として、庭園内からの景観についても協議することといたします。

2ページに、指定地区の位置図を載せてございます。

3ページは、景観重要公共施設の追加指定でございます。

良好な景観形成に当たっては、公共施設が重要な要素の一つであり、景観法では、施設管理者の同意を得て、景観上重要な公共施設を指定することができます。

現計画では、隅田川など10施設を指定済みでございますが、今回、皇居外苑、甲州街道（高尾地区）など7施設について、「整備に関する事項」を計画に定め、施設の魅力を高めてまいります。

4ページは、東京駅丸の内駅舎復元に合わせた眺望保全です。

首都東京を象徴する風格ある景観を維持するため、現計画の中で国会議事堂など3つの建築物の周辺について、眺望地点と眺望を維持する範囲を明らかにし、眺望が損なわれないよう、都市開発諸制度の活用、屋外広告物の許可を行ってまいりました。

今回、国の重要文化財であり、創建当時の復元工事が進んでいる東京駅丸の内駅舎周辺を保全対象に追加し、八重洲地区等における市街地の更新と、復元後の駅舎を正面から見た眺望保全の両立を図りつつ、都市づくりを進めてまいります。

5ページに眺望地点と保全範囲をお示ししております。

説明を終わります。

【鹿島議長】 担当部長の説明が終了いたしました。

日程第8につきまして、ご意見ございましたら、どうぞお願いいたします。1番委員、どうぞ。

【立石委員】 東京駅の赤レンガ駅舎は、一目で東京とわかる重要な建物であり、その

復元後の景観を守ることは大賛成であります。

しかし、私の地元では、赤れんが駅舎の眺望保全のために、八重洲側で建物の高さが規制されることに反対する声もあります。

八重洲口駅前では、再開発の勉強会が幾つかの地区で開かれており、特に八重洲一丁目地区では、準備組合設立に向けて検討が本格化していると聞いております。

そこで、赤レンガ駅舎の眺望保全を計画するに当たって、地元の再開発とはどのように調整してきたのか、お尋ねをいたします。

【鹿島議長】 安井部長。

【安井部長】 今回の眺望保全の区域に及びます八重洲地区一帯は、都市再生緊急整備地域が指定され、再開発の検討地区もあることから、都は一昨年夏以降、まちづくりの動向について区からヒアリングを行い、また区とも現地を調査した上で、眺望視点や眺望範囲について都の考えを示し、意見交換をまいりました。

丸の内駅舎復元の高さが明確となりました昨年５月には、特に駅前の八重洲一丁目地区の再開発に係る開発事業者、駅舎の復元工事を行うＪＲ東日本などと調整をした結果、当初、都がお示した眺望保全案の範囲を若干修正いたしまして、開発事業者からの施策の実施について了解を得たものでございます。

さらに、同年の８月以降でございますが、八重洲一丁目地区の地権者に対しましては、再開発を指導いたします地元中央区を通じまして、眺望保全案を説明いたしました。

翌９月には、都の施策を前提に、再開発の準備組合を設立することについて、地元の検討組織としての同意を得たと区から報告を受けております。

なお、現在、この方針のもとで準備組合同約の検討を進めているというふうにお聞きしております。

【鹿島議長】 １番委員、どうぞ。

【立石委員】 皇居前の和田倉門から見て、すばらしい景観が維持されることは大変結構なことであります。しかし、八重洲側も同じく東京の玄関であることは言うまでもありません。再開発など機能更新を進め、風格ある街並みの整備を積極的に進める必要があります。

眺望保全による高さ規制で、八重洲側の再開発が立ち行かなくなったり、街並みの高さがばらばらになることを心配する人もいます。都はどのように考えておられるか、お尋ねいたします。

【鹿島議長】 安井部長。

【安井部長】 ただいまのご質問と同趣旨のご意見が、昨年実施のパブリックコメント等で出されてございますが、地元区が定めた地区計画と眺望保全の関係を理解していただければ、ご心配に及ばないのではないかと、このように考えてございます。

中央区は既に平成12年7月に、日本橋、東京駅、駅前一帯の約93ヘクタールにつきまして地区計画を決定し、全域を対象に、指定容積率と前面道路幅員の組み合わせによる高さの最高限度を規定してございます。地区計画に従って、今後、建物が建て替わる中で、道路幅員に応じたスカイライン、地域が目標とする街並みの形成が可能になるものと考えます。

眺望保全による高さ制限が地区計画の高度規制により厳しくなるのは、八重洲一丁目の再開発検討区域の南端、検討区域の約8%の範囲に限定されてございまして、このため眺望保全を踏まえた再開発施設の配置は十分可能であり、地元の取り組みの支障にはならないのではないかと考えております。

【鹿島議長】 1番委員、どうぞ。

【立石委員】 これからは都市再生を推進し、東京の国際競争力を高めていくことが必要であります。同時に、2016年の東京オリンピックの招致を見据えても、東京をより美しい都市にしていくことも重要であります。そこで、八重洲側の再開発と赤れんが駅舎の眺望保全の双方が両立できるよう、今後どのように取り組んでいくか、お考えをお尋ねして、質問を終わります。

【鹿島議長】 安井部長。

【安井部長】 良好な景観形成と都市開発は、もとより対立する概念ではございませんで、今回の眺望保全もそのような考え方に基づくものでございます。

景観審議会では、規制範囲の拡大を求める意見も出されましたが、都としては、必要最小限の範囲を計画でお示しすることにいたしました。

今後、再開発の具体的な提案を受けた場合には、再開発で創出される街並みと、丸の内駅舎を正面から見る眺望の双方が、東京の玄関にふさわしい風格あるものとなるよう十分調整してまいります。

【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】 それでは、ご意見をちょうだいいたしましたけれども、担当部長から、

ほかに何かご説明ございましょうか。よろしゅうございますか。安井部長。

【安井部長】 既に景観審議会、広告物審議会では了承されているところでございますので、本日の手続を、このまま進めさせていただきたい、このように考えます。

【鹿島議長】 それでは、日程第 8、議第 6 8 7 1 号、景観法第 9 条第 8 項において準用する同法同条第 2 項に基づく、東京都景観計画の変更について、ご意見が出されましたが、総じて変更については了承ということで、ご異議ございませんでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 ご異議がないようでございますので、これで意見聴取を終わらせていただきますと存じます。

以上をもちまして、本日の議事は、すべて終了いたしました。

委員の皆様には、長時間、ご熱心にご審議をいただきまして、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いたしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

これをもちまして、本日の審議会を閉会といたします。ありがとうございました。

午後 3 時 5 6 分閉会

本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。