午後１時３０分開会

【事務局（宮内都市計画課長）】　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が、定刻となりましたので、ただいまから、第１８８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、２６名の委員にご出席をいただいておりますので、定足数を満たしておりますことをご報告いたします。

では、お手元に、「第１８８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します。

初めに、「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、クリーム色の表紙の冊子で「議案・資料」別冊、「意見書の要旨」。

次に、若草色の表紙の冊子で「審議会資料」別冊（神田駿河台四丁目６地区）都市計画（素案）の提案。

最後に、藤色の表紙の冊子で「審議会資料」別冊（京橋三丁目１地区）都市計画（素案）の提案。

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、近藤会長、よろしくお願いいたします。

【近藤議長】　本日は、ご多忙のところご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

初めに、本日の審議会は、当審議会運営規則第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るようお願いいたします。

次に、委員の異動につきまして、ご報告いたします。お手元に桃色の表紙の「議案・資料」別冊、「委員の異動報告・委員名簿・幹事名簿」の１ページ目をお開き願います。そこに委員の異動報告が記載してございます。今回は３名の方が異動されました。２名の方は再任でございます。そのうち新しく委員になられました１名の方をご紹介申し上げます。

議席番号、２４番　警視総監、池田克彦委員でございます。本日は、都合により、代理の方にご出席いただいております。

なお、議席につきましては、東京都都市計画審議会運営規則第４条の規定に基づきまして、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ますので、ご了承願います。

それでは、審議に入りたいと思います。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思いますので、議事の進行等につきまして、ご協力をお願いいたします。説明幹事には、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、ご意見はできるだけ簡明に、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ださるようお願いいたします。

【近藤議長】　　それでは、日程に入りたいと思います。日程第１といたしまして、議第７０００号及び議第７００１号を一括して議題に供します。

安井幹事の説明をお願いします。

【安井幹事】　　日程第１、議第７０００号及び７００１号の都市再生特別地区の案件を説明いたします。

まず最初に、議第７０００号、都市再生特別地区（神田駿河台四丁目６地区）について説明いたします。資料はお手元の薄茶表紙、「議案・資料」７ページからでございます。また、お手元に若草色の「都市計画（素案）の提案」もご配付してございますので、ご参照いただきたいと思います。

今回の変更は、駿河台開発特定目的会社から、昨年１０月に出されました都市再生特別措置法に基づく都市計画の提案を踏まえたものでございます。画面をご覧いただきたいと思います。

本地区は、都市再生緊急整備地域の秋葉原・神田地域内にございます。「議案・資料」の９ページでございますけれども、計画地は、西側は本郷通り、北側はＪＲ中央線に接する、面積約１．３ヘクタールの区域でございます。画面には、地区の航空写真をお示ししてございます。ＪＲ御茶ノ水駅、地下鉄千代田線新御茶ノ水駅の双方に接続してございます。事業者からの提案につきましては、秋葉原・神田地域の整備方針に沿い、かつ、都市再生効果は大きいものと判断してしおります。

「議案・資料」の１１ページ及び１２ページでございます。この計画による都市再生へ

の貢献としましては、仮称でございますが、「タウンゲートプラザ」といたしまして、地上と地下鉄改札口階の２つのレベルからなる駅前立体都市広場を整備いたしまして、ＪＲと地下鉄双方の駅を結ぶ動線などのバリアフリーを行います。あわせて地区周辺の緑と連続するような緑化を行い、安全で快適な歩行者空間を創出いたします。

また、計画建物内には、地域の観光資源の提供スペースや歴史を伝えるギャラリーなどを備えた、仮称でございます「タウンゲートコア」などを整備いたしまして、地域文化の交流拠点の形成を図ります。さらに、環境負荷低減への取り組みとして、施設の断熱性能の向上による空調エネルギー負荷の低減、設備効率の向上によるエネルギー使用量の低減に取り組むほか、太陽光発電の導入などを行います。

「議案・資料」の７ページ及び１０ページをご参照ください。都市計画の主な内容として、容積率の最高限度は９７０％とし、うち１１０％以上を、文化交流施設、教育関連施設等の用途といたします。高さの最高限度は、高層部の部分で１１８メートルでございます。

「議案・資料」の１３ページでございます。完成予想図を示してございます。使用用途は、事務所、店舗、文化交流施設、教育関連施設、駐車場などとなってございます。

なお、本案件を平成２１年１１月３０日から２週間、公衆の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

次に、議題７００１号、都市再生特別地区（京橋三丁目１地区）について説明いたします。お手元の「議案・資料」は１５ページから、また、今度は藤色の「都市計画（素案）の提案」もご用意してございますので、ご参照ください。

今回の変更は、京橋開発特定目的会社ほか計６者から、昨年１０月に出された都市再生特別措置法に基づく都市計画の提案を踏まえ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東京駅・有楽町駅周辺地域内にございます。

「議案・資料」の１７ページでございます。計画地は、東側は中央通り、北側は鍛冶橋通りに接する約１．３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ございます。北東で地下鉄銀座線京橋駅に隣接しまして、北西にはＪＲ東京駅がございます。

事業者からの提案につきましては、東京駅・有楽町駅周辺地域の整備方針に沿い、かつ、都市再生効果が大きいものと判断しております。

資料１９ページ及び２０ページでございます。この計画による都市再生の貢献としましては、中央通りに沿って大規模な緑の空間を形成する「京橋の丘」を整備し、「１０年後の

東京」計画におけるグリーンロード・ネットワークの形成の一端を担うとともに、誰もが気楽にくつろげる憩いと交流の空間を創出いたします。

また、地下鉄に直結した地下１階部分に広場を設置いたします。これにより、地上と地下の間の歩行者によるアクセス性を高め、また、平常時におけるイベント等の活用とともに、災害時には一時避難場所として活用を図ります。あわせて地下鉄駅施設のバリアフリー化など、京橋駅前の基盤施設を整備いたします。さらに国際金融機能の強化に向けた生活支援機能の充実を図るため、国際化に対応した医療施設などを整備いたします。

「議案・資料」の１５ページ及び１８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１,２９０％とし、うち７０％以上を、環境対策を目的とした情報・交流施設、医療施設、子育て支援施設等の用途といたします。高さの最高限度は、高層部の部分で１３０メートルといたします。

「議案・資料」の２１ページでございます。完成予想図を示してございます。主要用途は、事務所、店舗、交流施設、医療施設、子育て支援施設、駐車場などとなっております。

なお、本案件を平成２１年１１月３０日から２週間、公衆の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

説明は以上です。

【近藤議長】　幹事の説明が終了いたしました。

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

２６番、中山委員。

【中山委員】　私は、神田駿河台四丁目６地区と京橋三丁目１地区の２つの都市再生特別地区申請につきまして、認可に賛成の立場から４点質問いたします。

これら２つの特区申請は、先ほどご説明がありましたように、防災、医療、にぎわい、子育て、国際化など、さまざまな観点から、都市再生への貢献という計画内容を認めて容積率のアップ等の特例の適用を図るものでありまして、私も期待を寄せている一人でございます。

そうした取り組みの中で共通しておりますのが環境負荷の軽減という視点です。過去の質疑の中では、どんなに環境負荷の軽減に努力しても、結局、高層ビルを建てるのであれば、総体として環境負荷の増大につながるとして特区申請に反対する意見も聞かれたと記憶しております。私は、そもそも特区制度において環境貢献を建築規制の緩和要件にカウ

ントする意義は、果たして単に現状のCO_2の排出量と都市再生後のCO_2量の排出量との単純な比較でよいのかという点で、かねがねそうした主張に疑問を感じてまいりました。

そこで、まず都市づくりを進めるに当たって、地球環境対策との関係で、特区のように容積緩和を行う大規模開発を実施することの意義を都としてはどのように考えていらっしゃるのか、お伺いいたします。

【近藤議長】　安井幹事、お願いします。

【安井幹事】　都心３区では、建築後３５年を超える業務ビルが延床面積の割合で２割以上を占めるなど、オフィスの老朽化が進んでおります。省エネルギー性能の面で必ずしも優良とは言えないこのような建物が集積する都心部などにおきまして、大規模開発による市街地の更新を進めることにより、最先端の省エネ技術の導入であるとか、街区単位におけるエネルギーの効率的運用、また未利用エネルギーの活用などが促進されるものと考えてございます。

今回附議いたしました２つの案件では、都心の幹線道路沿いにまとまった緑を創出したり、街区周辺における緑とも連続する緑化空間が創出されることになります。このように小規模なビルの更新では困難な緑化が大規模開発においては可能となり、都市環境の向上が図られるとともに、地区レベルでの熱環境の改善も期待できると考えてございます。こうした街区単位による大規模な市街地の更新は、ビジネス機能等を質的に高度化し、東京の国際競争力向上に寄与するだけでなく、東京が環境の面でもトップランナーの都市となるためにも極めて重要でございまして、今後とも都市再生特別地区のようなプロジェクトを積極的に推進してまいりたいと考えております。

【近藤議長】　どうぞ。

【中山委員】　今のご趣旨に私も賛同いたします。建築における環境負荷低減の技術の向上と、新しく開発された環境貢献技術や工夫を社会全般の建築に標準化していくという大事な役割が都市再生特別地区制度にはあると思います。特区制度があったからこそ実現し進展した技術革新、新たな環境負荷低減の工夫もあったでありましょうし、これからも続くであろうと期待しております。

と同時に、今後、特区申請におきましては、老朽化して環境負荷が大きくなった高層建造物について、環境負荷の総量の上でも従前建造物と比較し、大幅な低減を図ることのできる計画に対しては、容積率の緩和等とは異なった恩典を付与するような特区制度の進展に本審議会においても早晩取り組まざるを得なくなるのではと考えております。もしそう

いう時代環境を迎えられるようになれば、地域を限定する形になるかもしれませんけれども、個々の建造物についてではなく、エリア全体の建造物から排出される温暖化ガスについて総量規制を敷くことも視野に入れていくことも可能になるかもしれません。また、その覚悟もやがて必要かと感じております。その上で、今申し上げたことを前提に、少なくとも現状の制度における特区制度への信頼を今後も高めていく努力は極めて重要であります。

そこでお伺いいたしますが、計画提案における環境負荷低減に関する具体的な取り組み内容はどのようなものか、特にこれまで例がない初めての取り組みとは一体何かについてお伺いいたします。

【近藤議長】　　安井幹事、お願いします。

【安井幹事】　　都市再生特別地区でございますけれども、既存の用途地域などの都市計画にかえまして、特別の容積、高さなどの都市計画を定めることが可能でございまして、民間事業者から、地域の整備方針や東京の都市づくりビジョンなどの内容に沿った優良なプロジェクトの提案を促し、その迅速な実現を図る、こういった制度でございます。

計画の提案に際しましては、地球温暖化対策や都市環境の改善に貢献するよう、建築物の省エネルギー化や敷地内における緑の創出はもとより、当該計画の周辺地域を含めた面的な環境負荷の低減に取り組むことを事業者に促しているところでございます。

特に建築計画におけるCO_2削減につきましては、先進的な取り組みを義務づけておりまして、例えば事務所用途につきまして、建築設備の省エネルギー性能を示すＥＲＲという値がございますが、これを３５％以上低減する。また、熱負荷に対する性能を示すＰＡＬ値を２５％以上低減するという極めて高いレベルを提案の条件としてございます。

さらに具体的に申しますと、神田駿河台地区でございますが、都内の事務所ビルの中では、最大容量の太陽光発電設備を導入するとともに、これまでは下水に放流されてございました地下鉄の湧出水を活用して、植栽への散水や給水式の保水性舗装に利用するなど、これまでに例のない取り組みを行ってございます。

一方、京橋地区でございますけれども、太陽光発電や自然換気の導入など自然エネルギーの活用を図りながら、最先端の環境対策技術を積極的に取り入れてございます。また、都内でこれも初めての取り組みでございますけれども、計画敷地内に仮称でございますが、京橋環境ステーションというものを設けまして、周辺におきます複数の既存の中小ビルを通信回線で接続しまして、各ビルのエネルギー利用をモニタリングして運用改善を助言す

るなど、地域ぐるみのCO_2削減対策を支援する予定でございます。

【近藤議長】　どうぞ。

【中山委員】　神田駿河台四丁目６地区の都市計画（素案）資料の５２ページでは、CO_2の年排出量を平方メートル当たり６９キログラムに、京橋三丁目１地区の都市計画（素案）資料の３４ページでは、同じく６５キログラムに削減する目標となっており、それは平均値に対しそれぞれ３５％、３９％という大幅な削減を目指しております。

ここで忘れてならない点は、比較対象になっている省エネカルテでいうテナントビルの平均値は、高さを問わないテナントビル総体の平均値であって、本計画と同様な高層ビルの平均値ではないという点であります。建造物における平方メートル当たりのCO_2の排出量は、高さに比例して増していくことが一般的に想定されておりますので、本計画で定めている数値は、現状考えられるありとあらゆる環境負荷対策を講じても、そう簡単に達成できる数値ではないと思います。その意味で、今後、両計画につきましては、一つ一つの環境負荷軽減の取り組みを丁寧に、実効性あるものとしてつくり上げていただきたいと願っております。また、有効な取り組みであれば、現状では採用されていなくても、実施設計段階でぜひ積極的に挑戦していただきたいと思います。

そこで、あくまで例示的にお尋ねするのですけれども、例えば京橋地区の場合、今ご説明にありました自然換気を採用しているとのことでございますが、CO_2削減のための工夫として、具体的な建築設計の仕方や風の取り入れ口の制御方法などの面で、どのような工夫を凝らしているのでしょうか。また、神田駿河台地区では太陽光発電など以外に、CO_2削減のために空調面で具体的にどのような工夫をされようとしているのか、お伺いいたします。

【近藤議長】　安井幹事。

【安井幹事】　今回附議してございます２つのプロジェクトでは、いずれも立地環境、敷地状況、建築の平面計画、管理運営などを考慮いたしまして、CO_2削減効果を最も発揮できる最適な設備を導入することとしてございます。

具体的に申し上げますと、神田駿河台地区でございますが、太陽日射による空調負荷を抑えるように、平面計画におきまして、エレベータや階段、設備、配管スペースを集中させるコアの位置を南側に配置してございます。これによりまして、南側開口部を最小限に抑えるとともに、東西立面にルーバーを設ける計画となってございます。さらに、コアの南側の空いたスペースを活用いたしまして室外機置き場とした上で、その室外機置き場を

覆うルーバーに太陽電池を一体化するという工夫を行ったわけでございます。この平面計画との関係で、本計画では高効率機器による、フロアごとに個別に制御する空調方式を採用する予定でございまして、運転を効率的に行うこととしてございます。

また、京橋地区でございます。平面計画上の工夫といたしまして、整形で大規模な敷地条件を活かして、コアを中心に寄せまして、外周には日射・遮へい効果が大きい大ひさしをめぐらしてございます。また、高効率の空調設備により最高水準の省エネルギー性能を確保した上で、さらに一層のCO_2削減が可能となるようコア形状を工夫いたしまして、自然換気用の吹き抜けを設け、人工的な空調に加えまして自然環境も併用し、さらなる環境負荷低減を目指すこととしております。自然換気につきましては、今後、その運用方式の選択に当たりましては、引き続き事業者において実施設計を進める中で検討することとしてございます。

【近藤議長】　　中山委員。

【中山委員】　　ただいま特に空調関係に焦点を当ててお尋ねさせていただきました。一般的に建造物、ビルにおける環境負荷要素を考える場合、空調・換気の関係が５０％、照明が２５％を占めると伺いました。事実、両計画素案におきましても、風量をインバータ制御するＶＡＶ、水量をインバータ制御するＶＷＶ、また、ＥＨＰを初めとする熱源の効率化、機械室のサーモ運転など大きい削減効果を期待できる取り組みが積極的に取り入れられております。

しかし、環境負荷要因が大きいだけに、電子機器、技術の向上だけでなく、建築上の工夫も大切だと思います。その具体例が太陽電池に一体的にルーバーを取りつける工夫や、南面の横型の大ひさし、東西面の縦びさしなどの工夫だと思います。加えて外気の自然導入も大切です。いにしえの校倉づくりの歴史的建造物もそうでありましたように、木造建築の伝統を持つ日本建築にあっては、西洋の石の建造物とは違った意味での外気を取り入れる建築上の工夫の伝統があったと思います。もし自然換気が建造物に取り入れられた場合、私がある専門家にお尋ねしたところ、４万平方メートルの事務所で年９０トンのCO_2の削減が可能であるとのことでございました。これは、神田駿河台地区で取り組む過去最大規模の太陽光発電で削減できるCO_2量が年４７トンであることを考えあわせますと、大変なものであると思います。ただし、これは自然換気が理想的に運用された場合を想定したものであり、その条件の１つが、今触れさせていただいた自動制御という視点です。

換気の取入口の開閉を人為的作業に任せてしまうと、CO_2の削減量は５割から、ひどい

場合は８割も減退してしまうとのことでございました。開閉の工夫によっては、ビル風による過剰流入や騒音、雨の流れ込みを防ぐことも可能と伺っております。大切なことは、自然換気においては、自動制御で行うべきであるということであります。

東京都の環境局が示しております環境計画書でも、既にリモート制御への環境評価の恩典という形で示されております。両都市計画素案は、超の字がつくほど環境負荷の低減に取り組むことが期待されております。今回の質問では、自然換気の例を取り上げましたけれども、機械換気の点においても、置換換気などの機械換気の工夫の導入、空調配管の口径を大きくして風送速度の低減による送風ファンの回転数の低減など、今後の詳細設計、そして実際の施工・竣工、さらにはテナントが入った後の運用においても、本計画素案上の目標の達成に必要なご努力を重ねていただきたいと期待しております。

そこで、今、提案されております計画素案段階の環境負荷に対する低減化の取り組みについて、その将来的な担保措置を都はどのように講じていくのか、お尋ねいたします。

【近藤議長】　　安井幹事。

【安井幹事】　　お手元にもお配りしてございます都市計画の提案書でございますけれども、これは都市計画の枠組みを決めるに当たりまして、事業者による基本設計段階の検討を踏まえて取りまとめられたものでございます。この段階で検討された省エネルギー化のためのさまざまな数値によりまして、今回の２つの案件は、先ほどご説明したとおり、ＥＲＲ値で３５％以上の削減、ＰＡＬ値２５％以上の削減を確保することとしてございます。

都市計画決定の後は、事業者において詳細な検討が行われまして、CO_2について一層の削減を目指すこととしてございます。さらに、管理運営時におきまして、事業者自らが建築物の時間別、用途別などエネルギー管理を行うなど、効率的な運用を行うこととしてございます。こうした省エネルギーのための具体的な措置内容を担保する手段でございますけれども、都市整備局では事業者との間で協定を締結いたしまして、その後も適宜報告を求め、履行状況などを確認してまいります。

これに加えまして、環境局では建築物環境計画書制度を通じまして、建築確認申請時、施設の完了時に届け出を義務づけ、最適な運用のための仕組みも含め実施状況を確認いたします。さらに、環境確保条例の温室効果ガス排出総量削減義務と排出量取引制度に基づく知事への状況報告によりまして、建設後などにおきましても取り組み内容の実効性が確保されるなど、都市計画決定後におきましても提案の内容が確実に行われることを多段階にわたりチェックする体制を整えてございます。

【近藤議長】　　中山委員。

【中山委員】　　今、ご答弁のありました計画達成の検証手順におきまして、東京都は本特区制度に関する区民の信頼を高めるご努力をお願いしたいと思います。また、実際施工に当たられます皆様におかれましては、まことに大変になるとは思いますけれども、日本の建築技術に対する海外からの評価を高めるためにも、最後まで頑張り抜いていただきたいと思います。

日本は、海外に比較すれば軟弱な地盤が多く、地震も多発する環境下にあります。そうした環境下で育つ日本の建築技術は、耐震性や費用対効果などの点で既に一定の評価を得ているとは思います。そこに加え、今後、環境面でも日本の建築技術による工夫の優位性が官民双方の努力によって現実の建造物の上で一層結実し、評価が高まっていけば、車におけるエコカー同様、海外でも導入を望む声が高まってくることを期待しております。そうした意味で、国の建築土木関係の予算が大幅に減る中で、大変ではあるでしょうけれども、ぜひ建設関係の皆様の一層のご精進を願いつつ、私の質問を終わらせていただきます。

【近藤議長】　　ありがとうございました。

それでは、くりした委員、お願いいたします。

【くりした委員】　　このたびの神田駿河台四丁目６地区の案件については、地域整備方針に基づいて容積率の緩和がなされているわけでありますが、その中の歴史・文化を伝える街並み形成という点について、この提案に賛成という立場から意見を述べさせていただきます。

先日の都市整備委員会においてもお話が出ましたけれども、この地域周辺には歴史的、文化的な価値の高い建築物が多数存在しており、地元からも保存の要望が多く上がっておりますので、積極的に区域内に保存し、地域貢献を行っていただきたいという点でございます。特に要望の出ている建築物は２つあり、まず１つ目は、この地域内にある、敷地内にある岩崎弥之助邸の赤れんがの塀でございます。岩崎弥之助は三菱の創始者である岩崎弥太郎の弟であり、兄の弥太郎も一時的に同敷地内に住んでいたという記録もあります。文化的価値が高いので、以前あった日立本社ビルがつくられた際にも、塀だけは保存されたという経緯があります。

２つ目として、隣の淡路町の再開発で壊されようとしている蔵があります。これは大正６年、東京大震災の６年前に建てられましたが、れんがづくりの蔵であります。れんがづくりの建物は一般的に震災に弱く、東京大震災の際にほとんどが倒壊、もしくは建て直し

をされていますので、建築学的に見ても非常に希少価値の高い建物であります。そして最近では画廊として活用され、近代アートの展示場として芸術家の間ではかなり知られた存在でもあります。この２点について、地元住民からも保存の要望が寄せられており、地元の区議会でもそのように要請された経緯があります。

保存の方法として、その一部だけを活用する。例えば蔵の木造部分だけを残して、赤れんが部分は新たにコンクリートでつくるという案も出ているそうですが、れんが蔵として親しまれてきた建物をコンクリートでつくり直すというのは、歴史・文化保存の目的にかなっているとは言いがたいのではないでしょうか。調査では、現在の蔵をそのまま移動させる方法をとったほうがコストも安くなるのではないかという試算もあります。都市再生特区として容積率の緩和をする以上、これら地域の要望を満たすような保存方法を積極的に考えていただきたいと、そのように思っております。

以上で私からの意見を終わります。

【近藤議長】　答弁はよろしゅうございますか。

【くりした委員】　結構です。

【近藤議長】　ほかに意見、ご質問ございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【近藤議長】　それでは、ほかにご質問、ご意見がございませんので、日程第１、議第７０００号及び議第７００１号、東京都市計画都市再生特別地区の案件につきまして、一括して採決いたします。

賛成の方は挙手をお願いいたします。

〔　賛成者挙手　〕

【近藤議長】　ありがとうございました。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。

【近藤議長】　続きまして、日程第２、議第７００２号から議第７００４号までを一括して議題に供します。

安井幹事、説明をお願いいたします。

【安井幹事】　日程第２、議第７００２号から議第７００４号の用途地域に関する案件を説明いたします。

最初に、議第７００２号は、北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」は３１ページからになりますけれども、３４ページの「位置図」をご参照ください。

本地区は、北区のほぼ中央部、ＪＲ埼京線十条駅とＪＲ京浜東北線東十条駅の間にありまして、環状７号線と都市計画道路補助８５号線を結びます都市計画道路補助８３号線沿道に位置してございます。

本地区を含む十条地区は、木造密集市街地を形成しておりまして、都の防災都市づくり推進計画では、「重点整備地域」の１つに位置づけられてございます。また、北区都市計画マスタープランでは、防災性と居住環境を改善し、駅周辺のにぎわいの誘導を図る地区とされております。

当地区では、昨年８月に事業認可を受けた都市計画道路補助８３号線の整備にあわせまして、沿道建築物の更新により、商業・業務機能と住宅が調和した街並みの形成を誘導するとともに、建築物の不燃化を促進し、避難道路としての機能の向上を図ることとしております。このため、地区計画を定め、あわせて用途地域を変更いたします。

参考として北区決定の地区計画について、資料の３６ページから４２ページの計画書及び計画図で説明いたします。

地区計画の区域は約１７.７ヘクタールでございます。地区の特性に応じまして、「８３号線沿道Ａ地区」、同じく「Ｂ地区」、「近隣商業地区」、「８５号線沿道地区」、「住居地区」の５つに区分し、それぞれ土地利用の方針を定めております。

地区整備計画では、地区施設といたしまして区画道路や児童遊園を、また、建築物等の用途の制限、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限などを定めております。

恐縮ですが、資料の３５ページにお戻りください。用途地域でございます。以上の地区計画の決定に合わせまして、約３.８ヘクタールの区域で用途地域を変更いたします。変更後の主な内容でございますが、計画図中の②の区域、これは近隣商業地域、建ぺい率８０％、容積率３００％といたします。

なお、以上の案件を平成２１年１１月３０日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出が２件ございました。反対意見に関するものが１通、その他の意見が１通でございます。お手元に「議案・資料」別冊としてクリーム色の表紙の「意見書の要旨」をお配りしてございます。こちらでございます。１ページをお開きいただきたいと思います。

「都市計画に関する意見」のうち主な意見は、（１）「現在の住居系の用途地域のままのほうが、地区計画の目的と合っている。高さ制限のある第二種低層住居専用地域に変更す

べき。商業地域になることは住民から望まれていない等から、近隣商業地域への変更に反対である」というもので、これに対する都の見解といたしまして、「都市計画道路補助８３号線の拡幅整備にあわせ、幹線道路沿道にふさわしい土地利用の誘導、防災性の向上などを実現するため、建築物等の用途の制限、敷地面積の最低限度などを定めた地区計画を決定し、同時に用途地域の変更を行うものである」というものでございます。

次に、意見書の要旨の２ページでございます。Ⅲ　その他の意見といたしまして、（１）「８３号線沿道Ａ地区の日影規制を、高度地区等の変更と同時に一般商業地と同等の規制に緩和すべき」というものでございます。これに対する都の見解といたしましては、「日影規制については、建築基準法に基づき、土地利用の状況等を勘案して条例で指定している」というものでございます。

次に、議第７００３号、練馬区における用途地域の変更の案件を説明いたします。「議案・資料」は４３ページからになりますけれども、４６ページの「位置図」をまずご覧ください。

本地区は、練馬区の北西部を通ります東京外かく環状道路の東側、埼玉県和光市との境に位置しまして、現在、組合施行の中里中央土地区画整備事業が進められてございます。

本地区は、練馬区の都市計画マスタープランにおきまして、「農住共存地区」に位置づけられてございます。生産緑地などの農地や樹林地と低層の住宅が調和した住環境を保全するとともに、農地が宅地化される際には、道路や公園などを計画的に整備し、みどり豊かで良好な戸建て住宅などを誘導するとしております。このため、土地区画整理事業の進捗に合わせまして地区計画を定め、用途地域を変更いたします。

参考といたしまして、練馬区決定の都市計画につきまして、資料の４８ページから５２ページの計画書及び計画図で説明いたします。

まず、都市計画のうち地区計画でございます。区域は約４．５ヘクタールでございまして、農地と一体的なみどり空間の保全・創出など、地区特性を踏まえた土地利用の方針を定めております。地区整備計画では、地区施設として区画道路や公園を、また、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限などを定めております。

次に、都市計画緑地の変更について説明いたします。資料は５４ページでございます。

本案件は、練馬区の条例に基づき指定された保護樹林を含みます屋敷林を保全いたしまして、都市環境の向上を図る計画でございまして、面積約０．２５ヘクタールの区域を東京都市計画緑地に追加いたします。

恐縮ですけれども、資料４７ページにお戻りください。

以上の地区計画の決定に合わせまして､約４．５ヘクタールの区域で用途地域を変更いたします。変更の内容でございますけれども、計画図中①の区域でございますが、用途は第一種低層住居専用地域のままで変更いたしません。建ぺい率を５０から６０％に、容積率を１００から１５０％に、敷地面積の最低限度を７５平方メートルといたします。

なお、以上の案件を平成２１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７００４号、府中市における用途地域の変更の案件を説明いたします。「議案・資料」は５５ページからでございます。

５８ページの「位置図」をご覧ください。本地区は、府中市の東部、西武多摩川線・多磨駅の東約１５０メートルに位置しまして、調布基地跡地の一部として、利用計画の策定が進められています。

本地区は､「府中都市計画マスタープラン」におきまして、大規模土地利用ゾーンとして周辺の都市基盤との連携を図り、周辺環境との調和に配慮した活力とにぎわいのある地域拠点を形成することとされています。また、平成２０年１０月には、市が国・都と協議の上､「調布基地跡地　府中地区　都市整備用地利用計画」を策定しており、豊かな緑に囲まれた業務・商業機能を誘導するとともに、利便性や快適性を備えた良好な居住空間を創出し、駅周辺の既存の商業・サービス施設や大規模公園、大学の立地を生かした地域拠点の形成を図ることとされています。この利用計画を受けまして、市のマスタープラン等に沿った市街地の形成を図るため、地区計画を定め、あわせて用途地域を変更いたします。

参考といたしまして、府中市が決定します地区計画について、資料で申しますと６０ページから６６ページの計画書、計画図で説明いたします。

区域面積は約７．１ヘクタールでございます。区域を「業務・商業地区」､「近隣商業・住宅調和地区」､「沿道地区」など４つに区分いたしまして、地区特性に応じてそれぞれ土地利用の方針を定めております。地区整備計画では、地区施設として環境緑地や歩道状空地を、また、建築物等の用途の制限及び敷地面積の最低限度などを定めております。

恐縮ですけれども、資料の５９ページにお戻りください。用途地域でございます。以上の地区計画の決定に合わせまして､約４．０ヘクタールの区域で用途地域を変更いたします。変更の内容でございますけれども、計画図中①の区域について、近隣商業地域、建ぺい率８０％、容積率３００％といたします。

なお、以上の案件を平成２１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。

説明を終わります。

【近藤議長】　　それでは、日程第２につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお伺いいたしたいと思います。

中村委員、お願いいたします。

【中村委員】　　それでは、議第７００４号の府中都市計画用途地域について質問いたします。

この場所のある調布基地跡地は、三鷹市、調布市、府中市の３市にまたがり、長い期間をかけて、東京都を含めた４者でその跡地の活用を協議してきました。今回、府中の市域である西武多摩川線・多磨駅の東側の周辺市街地整備が行われます。府中市都市計画マスタープランにも府中市の地域拠点として定められており、その経過については尊重したいと思います。

この地域には、都立武蔵野の森公園の整備や警察学校に加えて、東京外国語大学も都心からの移転を受けて、以前は多磨墓地前駅であったんですが、駅名も変更されて若い人の利用も増えました。とはいえ当該地域は調布市、三鷹市との市境も近く、周辺には大きな商業地域もなく、また、自然豊かな環境でもある中で、今回の計画により、この地域がどのようなまちづくりを目指していくのかというのが少しわかりにくいと思います。

特に都市計画道路である人見街道が事業化の予定が未定であり、その沿線に面した当該地域の北側の地域が今回は対象から外れ、一方では、用途地域の変更地域と道を挟んで反対の南側まで地区計画に含められることなど、広域的な都市計画という点では少しわかりにくさは否めないと思います。これらを踏まえて、当該地区のまちづくりについての東京都としての所見を伺いたいと思います。

【近藤議長】　　安井幹事。

【安井幹事】　　多磨駅の周辺でございますけれども、府中都市計画マスタープランにおきまして、地域の身近な利便性を高める地域拠点に位置づけられてございます。整備方針といたしましては、地域住民の生活に密着した商業・業務・サービス機能の集積であるとか、安全で快適な住環境の整備を図ることが定められてございます。

今回、用途地域を変更する区域でございますけれども、駅東口から至近に位置しておりますけれども、調布基地跡地内の国有地でございまして、長年、原則として利用を留保す

る留保地とされてきたわけでございます。

しかし、平成１５年に国の財政制度等審議会答申におきまして、大規模な国有地について計画的な有効利用を促進するという方針が示されまして、財務省の通達に基づき、概ね５年以内に地元自治体が利用計画を策定し、その後に処分が行われることになりました。こうした経緯を受けまして、府中市では都市計画マスタープランに基づく地域拠点としての整備方針、地元の意向も踏まえながら、国有地の将来的な土地利用について国や都と協議を重ねまして、平成２０年１０月に跡地の利用計画を国に提出したところでございます。

市では、駅を中心として東西を含む区域のまちづくりを計画的に順次進めることとしてございます。駅西口の周辺につきましても、駅前広場を含む都市計画道路の整備にあわせまして、既に昨年８月には地元説明会を開催しているところでございます。

参考として、本日ご説明いたしました地区計画は、こうした駅西口周辺を含む地域拠点としての整備方針との整合性を確保しながら、広域的なまちづくりの方向も見据えつつ、基地跡地の利用を中心とする土地利用計画の具体化を図るものでございます。市では今回の計画を契機として、地域の将来像の実現に向け、周辺の都市計画道路の事業化の見通しなどを踏まえながら、広域的なまちづくりに引き続き取り組んでいくと聞いてございます。

【近藤議長】　　中村委員、どうぞ。

【中村委員】　　それでは、次の質問をします。当該地域においては、既に府中市で計画した府中都市計画地区計画によりますと、国家公務員宿舎との調和が盛り込まれているように、当該地域には国家公務員宿舎の建設が予定されています。これまでの府中市における議論においては、府中市議会で平成２０年３月１３日に、調布基地跡地都市整備用地に関する決議が議決され、当該地における国家公務員宿舎の建設を、地元の意向を全く無視したものとして絶対に容認することはできないとされておりました。もちろん、本件がこの審議会にかけられるまでの間には、府中市の中でこの点については整理がされたので、議案として出てきたとは伺っています。

その後、平成２１年９月１日付で関東財務局から、公務員宿舎府中朝日町住宅（仮称）整備事業として入札公告がなされましたが、本年１月８日にはその入札公告が取り消されています。国家公務員宿舎については、世論ではさまざまな議論がありますが、ここではその是非についてはあえて議論はしません。ただ、今後、政府が本年７月をめどに国家公務員宿舎のあり方について結論を出すことにはなっていますので、公務員宿舎の是非についてはそちらにゆだねたいと思います。ただ、その経過については、この審議会でも踏ま

えておく必要性があると思います。

こういったことを踏まえて、この用途地域変更に至るまでの公務員宿舎についての地域での議論の経過と、最終的に府中市が出した結論について確認させていただきます。

【近藤議長】　安井幹事。

【安井幹事】　国家公務員宿舎でございますけれども、国が平成１８年に、２３区内に点在する国家公務員宿舎の移転・再配置計画を作成いたしまして、この中で調布基地跡地の都市整備用地が移転先の候補地の１つとされ、同年、市に提案されたものでございます。

府中市では、国有地の処分に先立ちまして、平成２０年までに地元自治体による利用計画の策定を国から要請されていたことから、市議会での議論を踏まえまして都や国と協議を重ねて跡地利用計画を取りまとめ、平成２０年１０月に国に提出いたしました。

この跡地利用計画では、跡地利用のビジョンの基本的な考え方として、「豊かな緑に囲まれた業務・商業及び利便性と快適性を有する居住空間を創出する」と定めております。市では土地利用計画の基本的な考え方として示された内容を具体化するために、住民説明会の開催であるとか、市議会にもきちっと報告を行いながら地区計画案を作成し、平成２２年１月、市の都市計画審議会で今回の地区計画は議決されたわけでございます。都は、市が決定する地区計画を踏まえまして、地元のまちづくりを支援し、目標とする地域の将来像の実現を図るため、用途地域に関する都市計画案を当審議会に諮っているものでございます。

【近藤議長】　中村委員。

【中村委員】　本用途地域の変更において、府中市の地域拠点としてふさわしい地域になることは望みたいと思います。ただ、この議案が国家公務員宿舎の建設を念頭に置いているんですが、それ以外の部分も多く占めるために、今回、用途地域の変更としては賛成したいと思います。ただ、国家公務員宿舎などの建設の是非については、今後、国の政府が決めるべきことであり、この議決が国家公務員宿舎の建設を推進するものではないということは申し述べさせていただきたいと思います。

以上で終わります。

【近藤議長】　ありがとうございました。ほかに質問ございますか。

半田委員。

【半田委員】　１７番の半田でございます。議案第７００４号、府中都市計画用途地域の変更について、意見を述べさせていただきます。

本件は、当該地域におきまして、用途、建ぺい率及び容積率を変更するものであります。この変更内容自体に反対するわけではございませんが、先ほど拝見いたしました航空写真によりますと、当該敷地は良好な樹木が多数生育し、また、豊かな緑に覆われているところと見受けられました。今後、具体の開発に当たっては、極力既存の樹木を残しながら、また、生かしながら計画を設計していただきたく、ご要望いたします。

意見を以上で終わります。

【近藤議長】　ほかにご質問、ご意見ございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【近藤議長】　それでは、ないようでございますので、日程第２、議第７００２号から議第７００４号まで、東京都市計画用途地域及び府中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お願いいたします。

〔　賛成者挙手　〕

【近藤議長】　ありがとうございました。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。

【近藤議長】　続きまして、日程第３、議第７００５号を議題に供します。

安井幹事、説明をお願いいたします。

【安井幹事】　日程第３、議第７００５号は、「大久保三丁目西地区」地区計画の決定の案件でございます。「議案・資料」は６７ページからでございますけれども、まず、７２ページの「位置図」をご参照ください。

本地区は、ＪＲ山手線、西武新宿線及び東京メトロ東西線の高田馬場駅から南側へ約５００メートル、戸山公園の西側に位置しまして、面積は約４.９ヘクタールでございます。地区の北側では、現在事業中の都市計画道路補助７４号線に接しておりまして、地区の西側に位置する補助７２号線は、区域内は完成しておりますけれども、地区外の南に延長した区間においては、現在、事業中となってございます。

本地区は、新宿区の都市計画マスタープランにおきまして、新宿中央公園周辺、新宿御苑周辺などとともに、区内の「７つの都市の森」の１つとなる「戸山公園周辺」に位置づけられてございます。「民間等の開発などによるにぎわい・交流、業務、都心居住等の拠点形成」を図ることとされております。

これらを踏まえまして、大規模な社宅の跡地でございますＡ－１、Ａ－２、Ａ－３地区におきまして施設計画が具体化したことにあわせまして、合理的で健全な土地の高度利用と都市機能の更新を図ることにより、歩行者の回遊性や地域の防災性を向上し、戸山公園のみどりと一体となった緑豊かで潤いのある市街地環境を形成するため、地区計画を定めます。

「議案・資料」６７ページからの計画書、計画図で地区計画の内容について説明いたします。

本地区が、戸山公園と西戸山公園の間に位置することから、計画区域内の緑化を通じまして、地区周辺の緑をつなぎ、ネットワークの形成を図ります。また、平常時の防災活動や災害時の帰宅困難者の一時休憩場所の確保、周辺住民の避難空間の拡充を図るため、広場１号、広場３号を整備いたします。

さらに、補助７２号線と補助７４号線の交差点に面して歩行者の安全を確保し、にぎわい・交流を創出する空間として、広場２号を整備いたします。このほか地区南側の区画道路１号を幅員８メートルの地区内主要道路として拡幅するとともに、高田馬場駅から戸山公園にかけての歩行者ネットワークを充実させるため、歩行者専用道路や歩道状空地などについて整備いたします。

建築物等に関する地区整備計画として、用途の制限や容積率の最高限度、高さの最高限度、壁面の位置の制限などを定めます。

なお、以上の案件を平成２１年１１月３０日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、反対意見に関する意見書の提出が１件ございました。「議案・資料」の別冊、先ほどご覧いただきましたクリーム色の表紙の「意見書の要旨」、こちらの３ページをご覧ください。

「都市計画に関する意見」のうち、主な意見でございます。（１）「超高層の建築物の計画について異議を申し上げる。計画の修正について、住む人々のこと、次世代のことまで視野に入れた検討を強くお願いする」というもので、これに対する都の見解は、「この地区は「都市再開発の方針」において「避難場所の機能強化と良好な居住環境形成のため、オープンスペースや緑を確保しながら土地の高度利用を図る」とされており、本地区計画（案）では、これら上位計画に基づき周辺市街地と調和したゆとりと潤いのある緑豊かな都市環境の創造を図るものである」というものでございます。

説明は以上でございます。

【近藤議長】　　ご質問、ご意見がございましたら、お伺いいたしたいと思います。

崎田委員。

【崎田委員】　２２番の崎田です。この計画自体は、緑の緑地に挟まれた場所の再開発ということで、緑地の保全など大変配慮された計画と見受けられますけれども、今回、地域の方から反対のご意見などがあったということを伺い、これからも地域の方のご意見に配慮しながら、この計画を進めていただければ大変ありがたいというふうに思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【近藤議長】　答弁はよろしゅうございますか。

【崎田委員】　はい。結構でございます。

【近藤議長】　ほかにご意見、ご質問ございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【近藤議長】　ないようでございますので、日程第３、議第７００５号、東京都市計画地区計画の案件につきまして、採決いたします。

賛成の方は挙手をお願いいたします。

〔　賛成者挙手　〕

【近藤議長】　ありがとうございました。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。

【近藤議長】　引き続きまして、日程第４、議第７００６号を議題に供したいと思います。

座間幹事、説明をお願いいたします。

【座間幹事】　日程第４、議第７００６号は、都市計画道路都市高速道路第７号線の変更に関する案件でございます。資料は、「議案・資料」の７７ページから９６ページになりますが、７８ページをご覧ください。

都市高速道路第７号線は、江戸川区篠崎町三丁目の千葉県境を起点といたしまして、墨田区千歳一丁目を終点とする、延長約１２キロメートルの高速道路でございます。起点では京葉道路に接続しまして、終点では両国ジャンクションで都市高速道路第６号線に接続しております。

モニターをご覧いただきたいと思います。あわせて「議案・資料」の８４ページをご覧ください。

中央環状線は、首都圏の３つの環状道路の１つでございまして、都心部に集中する交通

を迂回・分散し、都心部の交通混雑の緩和に寄与する重要な路線でございます。しかしながら、中央環状線は、現在、放射方向の第７号線と連結されていないために、環状道路としての機能が十分に発揮されていない状況にございます。このため、需要の高い中央環状線の堀切ジャンクション方向と第７号線の千葉方向とを相互に結ぶ連結路を新たに設置いたしますとともに、連結路と近接する第７号線の小松川出入口におきまして、中央環状線の出入りが可能となるよう入口の追加及び出口の区域を変更するものです。また、この変更にあわせまして、７号線の全線につきまして車線の数を４車線と定めます。

９２ページから９４ページをご覧ください。参考図といたしまして、変更区間の平面図、横断図並びに縦断図を掲載しておりますので、ご覧いただきたいと思います。

本路線の変更に伴いまして、関連する変更案件について説明いたします。「議案・資料」の９６ページをご覧ください。

第７号線に並行する附属街路第３号線及び第４号線は江戸川区決定の案件でございます。第７号線の変更に伴い、一部について線形及び幅員を変更いたします。なお、事業につきましては、首都高速道路株式会社の施行を予定しておりまして、平成２６年度の完成を目指しております。

次に、意見書の要旨について説明いたします。「議案・資料」別冊、「意見書の要旨」の５ページをご覧ください。

本計画案を平成２１年１１月３０日から２週間、縦覧に供したところ、４通の意見書の提出がございました。その内訳は、反対意見に関するものが３通、その他の意見が１通となっております。反対意見に関するものとして一例を紹介いたしますと、「昭和４４年に都市高速道路第７号線建設事業により現在地に移転した。本都市計画変更案により、再度の移転対象となる。なぜ２回の移転となるのか。４０年余りを過ごしてきたこの地は、子や孫たちにとっては故郷である。なぜこれらのことを無視して建設しなければならないのか」との意見が出されています。

この意見に対する都の見解といたしまして、「中央環状線の機能強化を図ることを目的として、需要が高い中央環状線の堀切ジャンクション方向と都市高速道路第７号線の千葉方向とを結ぶ連絡路を設置する。また、中央環状線の完成後、速やかに整備することで効果的に中央環状線の機能強化が図られることから、早期整備が必要である」としております。

説明は以上でございます。

【近藤議長】　ありがとうございました。ご質問、ご意見がございましたらお伺いいた

したいと思います。

　中山委員、お願いいたします。

【中山委員】　　私は本案の認定に賛成の立場から２点質問をさせていただきます。

　先ほども概略説明がございましたけれども、今回の都市高速道路第７号線の変更、（仮称）小松川ジャンクションの整備によります具体的な効果についてお伺いいたします。

【近藤議長】　　座間幹事、お願いいたします。

【座間幹事】　　モニターをちょっとご覧いただきたいと思います。今回の第７号線の都市計画変更によりまして整備されます（仮称）小松川ジャンクションの具体的な効果でございますが、１点目としまして、高速７号線の千葉方向から高速５号線美女木ジャンクション方向など、これまでは都心環状線を経由せざるを得なかった交通が、中央環状線に迂回・分散されることによりまして、都心部を中心とした渋滞が緩和され、高速道路ネットワークの機能が向上いたします。

　２点目といたしまして、高速７号線で事故などによる交通規制が行われた場合においても、中央環状線などを経由した複数の経路選択が可能となるため、道路ネットワークの信頼性が向上いたします。

　３点目といたしまして、小松川出入口周辺地域における、中央環状線の堀切ジャンクション方向の利用が便利になります。

　最後に、千葉方向から中央環状線堀切ジャンクション方向への利用の場合、これまで一般道路を通って中央環状線の平井大橋出入口を利用していました交通の一部が高速道路に転換するために、国道１４号線や平和橋通りの交通量が減少いたします。このように（仮称）小松川ジャンクションの整備によりまして、高速道路ネットワークの強化とともに、地域の交通環境の向上などの効果が期待できるものと考えております。

【近藤議長】　　中山委員。

【中山委員】　　先ほど概略説明の中でも、反対ご意見の中でほんとうに必要なのかどうかということに対してのご意見があったものですから、改めてご説明をちょうだいした次第でございます。

　交通渋滞の解消を図るためには中央環状線などの整備を鋭意促進するとともに、小松川ジャンクションなど、引き続き高速道路ネットワークの強化を図るための取り組みを進めていくことが必要と考えますが、今後の方針について都の見解をお伺いいたします。

【近藤議長】　　座間幹事。

【座間幹事】　東京の最大の弱点であります交通渋滞を緩和し、我が国の競争力の強化、環境の改善を図る上で高速道路のネットワークの強化を図ることは必要不可欠でございます。

中央環状線につきましては、３号線から４号線間の新宿線が来月３月２８日に開通し、平成２５年度に予定されています品川線の完成により、環状線として全線が完成いたします。また、今回計画いたします（仮称）小松川ジャンクション、さらに、堀切ジャンクションから小菅ジャンクション間、それと板橋ジャンクションから熊野町ジャンクション間の改良などの機能強化も行うこととしておりまして、これらの取り組みは都心環状線などの渋滞緩和に大きく寄与するものと考えております。

東京都といたしましては、渋滞のない、効率的で利便性の高い都市の実現に向け、引き続き高速道路のネットワーク強化に向けた取り組みを促進してまいりたいと考えております。

【近藤議長】　中山委員。

【中山委員】　かつて首都高速道路株式会社が平成１８年ごろに公表しておりました渋滞対策アクションプログラムでは、各種渋滞対策の実施により、概ね１０年以内に渋滞のほぼ解消を目指すとしておりました。当然、こうした渋滞対策の一環には、私は、外環道等の整備も含められるものと受けとめております。しかし、大切なことは、大動脈の完成が大きく車両の流れの変化に寄与して渋滞解消に役立つことは当然ですけれども、事は大動脈の完成だけで済むものではありません。ジャンクションでの合流改善などの細かな見直しもまた適宜的確に行い続けていくことが重要であると思います。

山手トンネルの完成によりまして大変便利になりましたけれども、時間帯によっては江北ジャンクションなんかは大変混雑するという状況がまだ出てきております。国は建設土木関係の予算の２割削減の方針と聞きます。景気対策の上でも必要なインフラ整備の着実な前進を図る上からも、都に投じられるべき財源の確保が今後重要な課題となります。東京都主管局におかれましては、国財源の確保に向け、ぜひ今後も積極的にご努力をお願いしたいと思いますと同時に、議会を初めとする各お立場の皆様も心を合わせて後援すべきではないかと申し上げたいと思います。

また、国の予算配分による冷え込み予想が強まる中、東京都は、国に先駆けた行財政改革や基金積み立てという独自の努力によって、一昨年比１.１兆円も都税収入が後退する中、都の骨格幹線道路の整備などの投資的経費は、平成１７年以来６年連続増加を続け、２２

年度も８,０５５億円と前年比３.７％も増加させている点を高く評価しております。ぜひ多くの都民の皆様に利便性などの利益をもたらすインフラ整備につきましては、工事の万全の安全を期しながらも、また、周辺住民の皆様への最善の配慮に努めながらも、早期の着工をお願いしたいと思います。

先ほど反対意見の中にもありましたけれども、いかに社会的価値のある工事であっても、その中に巻き込まれてしまう方々のご苦労は並大抵のものではないと思います。どうか最善のご配慮をしていただきながら、今後とも渋滞解消に向けて意欲的な取り組みが実施されますことを期待して質問を終わります。

【近藤議長】　ありがとうございました。ほかにご質問、ご意見ございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【近藤議長】　ございませんようですので、日程第４、議第７００６号、東京都市計画道路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お願いいいたします。

〔　賛成者挙手　〕

【近藤議長】　ありがとうございました。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す。

【近藤議長】　続きまして、日程第５、議第７００７号を議題に供します。

座間幹事、説明をお願いいたします。

【座間幹事】　日程第５、議第７００７号、東京都市計画都市高速鉄道第８号線の変更について説明いたします。資料は「議案・資料」の９７ページから１０４ページになります。

画面の航空写真をご覧ください。本案件は、都市高速鉄道第８号線、東京メトロ有楽町線の小竹向原駅から千川駅間に新たに連絡線を設置するため、一部区域の変更を行うものでございます。

「議案・資料」の１０３ページの「参考図１」をご覧ください。

都市高速鉄道第８号線は、練馬駅から新木場駅を結ぶ約２４.１キロメートルの本線と、地下鉄成増駅から小竹向原駅を結ぶ約６.４キロメートルの分岐線等で構成される路線でございます。地下鉄成増駅から新木場駅間は東京メトロ有楽町線として、また、練馬駅から小竹向原駅間は西武有楽町線として運行しております。また、地下鉄成増駅から池袋駅

間では東京メトロ副都心線も運行しております。

本路線は、１日に約９０万人が利用する、東京都北西部や埼玉県南西部と、都心、副都心を結ぶ東京圏の鉄道ネットワークを構成する重要な路線となっております。また、平成２４年度には、副都心線と東急東横線、横浜高速みなとみらい線との相互直通運転が予定されておりまして、さらに横浜方面への連絡性も向上いたします。

１０４ページの「参考図２」をご覧ください。この図は、小竹向原駅から千川駅間の路線の配置状況を示したものでございます。上段が現状、下段が計画になっております。

小竹向原駅から千川駅間では、現在、上段の図で黄緑色の線で示しておりますが、地下鉄成増方面と有楽町線新木場方面を結ぶ経路と、水色の線で示しております練馬方面と副都心線渋谷方面を結ぶ経路が平面交差をしております。この平面交差部におきましては、一方の列車が通過している間､もう一方の列車が通過待ちをしなければならないことから、現在、朝ラッシュの時間帯を中心に平面交差部における列車の通過本数が限界に達しております。このため、平成２４年度に予定している副都心線と東急東横線及び横浜高速みなとみらい線との相互直通運転後の列車の運行本数の増加に対応することが困難となっております。また、列車の遅れが発生した場合、列車運行の混乱が長時間、広範囲に及ぶことなどの問題も発生しております。

本計画は、こうした平面交差による課題を解決するために、下段の図にありますが、赤色の線で示しております、地下鉄成増方面と有楽町線新木場方面を結ぶ連絡線を新たに設置するものでございます。

１０２ページの「計画図」をご覧ください。この連絡線を設置するため、都市高速鉄道第８号線の小竹向原駅から千川駅間の約４１０メートルの区間において、赤線で示す範囲について、区域の変更を行うものでございます。

次に、意見書の要旨について説明いたします。先ほどご覧いただきましたクリーム色の表紙の「議案・資料」別冊、「意見書の要旨」の８ページ、最後のページになりますが、ご覧いただきたいと思います。

本計画案を昨年の１１月３０日から２週間、縦覧に供したところ、１通の意見書の提出がございました。意見書の主な内容といたしましては、その他の意見になりますが､「本計画の概要については一定の理解に達した」､「関係当事者同士の実際的なコミュニケーションの機能化をお願いする」､「十分なアセスメントの履行や環境への変化への適切かつ迅速な対応、対策を望む」､「事業者による強引な進行のないよう、責任ある監督義務の行使を

お願いする」というものでございます。

この意見に対する都の見解ですが、「本事業は環境アセスメントの対象事業に該当はしませんけれども、事業者である東京メトロは工事の実施が周辺環境に与える影響について調査し、適切な措置を講じることで周辺環境に配慮することとしております。また、工事説明会の場で説明を行うなど、地域の方々のご理解とご協力を得ながら、事業を進めていくこととしている。都といたしましても、事業者に対して周辺環境に十分に配慮しながら事業を進めるよう求めていく」としております。

説明は以上でございます。

【近藤議長】　ありがとうございました。ご質問、ご意見ございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【近藤議長】　ないようでございますので、日程第５、議第７００７号、東京都市計画都市高速鉄道の案件につきまして、採決いたしたいと思います。

賛成の方は挙手をお願いいたします。

〔　賛成者挙手　〕

【近藤議長】　ありがとうございました。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。

【近藤議長】　続きまして、日程第６、議第７００８号を議題に供します。

遠藤幹事、説明をお願いいたします。

【遠藤幹事】　議第７００８号は、亀戸・大島・小松川地区第二種市街地再開発事業におきます施設建築物の計画変更に関する案件でございます。「議案・資料」の１０５ページから１１８ページでございます。

１１６ページの「位置図」をご覧いただきたいと思います。画面のほうには航空写真が出ておりますけれども、本事業が行われます亀戸・大島・小松川地区は、旧中川を挟みまして江東区と江戸川区にまたがる地域に位置しまして、北側を京葉道路（放射１５号線）、西側を補助１４４号線、東側を荒川に囲まれました約９５．８ヘクタールの地区でございます。地区内には都営地下鉄新宿線「東大島駅」があり、また北側には首都高速７号小松川線が東西に横断してございます。

本事業は、地域の生活環境の改善と防災拠点の整備を目的といたしました、東京都施行によります再開発事業でございます。昭和５０年８月に都市計画決定、昭和５８年１１月

に事業手法を第二種市街地再開発事業に変更いたしまして、翌５９年から事業に着手し、鋭意事業の推進が図られてきたところでございます。平成２０年度末の時点におきまして、道路や公園などの公共施設の整備は概ね終了しております。また、施設建築物につきましては、権利者用の住宅の建設はすべて完了しております。今後の整備工事といたしましては、今回計画変更を提案する３つの街区におきます施設建設と、江戸川区が行います中学校の建設を残すのみとなってございます。

続きまして、変更の概要でございます。お手元の１１７ページの「計画図」をご覧いただきたいと思います。

今回の変更は、江戸川区側のＰｅ－２５街区、Ｐｅ－３０街区、Ｅ－４３街区の施設建築物の計画内容を見直すものでございます。いずれも本再開発事業の目的でございます地域の生活環境の改善、あるいは防災機能の確保、これらをさらに一層高めるものと判断されますことから、議案として本審議会に付議いたすものでございます。以下各街区につきまして、順次ご説明いたします。

初めにＰｅ－２５街区でございます。地元江戸川区の要望によりまして、大島・小松川公園と連携した防災機能を充実させるため、施設建築物の主要用途を「警察派出所」から「防災施設」に変更いたします。これに伴いまして、建築面積を２００平方メートルから２５０平方メートルに、延べ床面積を７００平方メートルから１,０００平方メートルに変更いたします。

次に、Ｐｅ－３０街区でございます。国土交通省におきまして、荒川の高規格堤防の整備が計画されてございます。この堤防の整備によりまして、建築敷地内に土盛りが行われますことから、周辺街区の居住者との協議によりまして建築計画を見直し、建築面積を４,２００平方メートルから１,３００平方メートルに、延べ床面積を１万６,８００平方メートルから１万３,２００平方メートルに変更いたします。

最後に、Ｅ－４３街区でございますけれども、地元の要望によりまして現状の駐車場を確保する必要があることから、従前の事務所主体の施設から駐車場を主体とした施設に計画を見直しまして、建築面積を１,７００平方メートルから４５０平方メートルに、延べ床面積を１万８００平方メートルから９００平方メートルに変更いたします。

続きまして、関連する江戸川区決定の案件についてご説明いたします。「議案・資料」１１９ページから１２３ページまででございます。１２３ページの「変更箇所図」、「参考図」をご覧いただきたいと思います。

江戸川区決定の高度利用地区でございますけれども、今回の変更にあわせまして、Ｅ－４３街区、約０．４ヘクタールにつきまして、容積率の最高限度を３００％から１００％に、最低限度を１００％から２０％に、また、建ぺい率の最高限度を６０％から５０％に変更いたします。

今後の事業の予定でございますけれども、３つの街区とも特定建築者制度を活用いたしまして、順次、建築物の整備に入りまして、平成２５年度に地区全体の事業完了を目指してまいります。

なお、本件につきまして、平成２１年１１月３０日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。

説明は以上でございます。

【近藤議長】　ありがとうございました。ご質問、ご意見をどうぞ。

荒川区長さん。

【西川委員】　私は、この案にもちろん賛成と同時に、亀・大・小、そして白鬚東・西、この防災拠点づくりに都議会議員として、衆議院議員として、区長として、３０年かかわってまいりました立場から、賛成と同時に東京都に御礼を申し上げたいと思って、あえて意見を申し上げる時間をいただきました。手短に申し上げます。

この再開発の唯一の難点は時間がかかり過ぎたということでありますが、これはやむを得ないこともいろいろあったと。経済事情や、地域の方々の転居や、いろいろな問題がありましたから、これは当然かもしれません。しかし、結果として非常に成功した、私は、日本で一番成功した事例ではないかとさえ思っております。

亀・大・小はもとより、私どもの、我が田に水を引くような言い方で恐縮でありますが、しかし、東京都のおかげで三十数年ぶりに本区の人口が２０万３，０００人台に増加をいたしました。さらに、この地域には残地の整理で集合住宅が都営住宅のほかにできまして、お父さん、お母さんの住んでいる都営住宅のそばに若い方々がマンションを購入して越してこられて、異例のことでありますが、都営住宅と集合住宅のジョイントの町会組織まで生まれております。税収も大きく伸びました。子どもたちが荒川区で都内一の１，４００人の小学校になってしまいましたので、今度、東京都のお力もいただきながら、もう一つ小学校を建て、ゆとりある教育ができるように努力をすることになりました。

したがいまして、防災的にも、また新たなアメニティーあふれる居住空間としても、私は、長い時間はかかりましたけれど、東京都政の大きな成果である。それに裨益させてい

ただいております地域として感謝を申し上げながら、この亀・大・小についても同じように区長会の一員として理解もいたしておりますので、賛成を申し上げたいというふうに存じまして、発言をさせていただきました。お時間をいただきましてありがとうございました。

【近藤議長】　ありがとうございました。ほかにご意見、ご質問ございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【近藤議長】　ないようでございますので、日程第６、議第７００８号、東京都市計画第二種市街地再開発事業の案件につきまして、採決いたしたいと思います。

本件について賛成の方は挙手をお願いいたします。

〔　賛成者挙手　〕

【近藤議長】　ありがとうございました。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。

【近藤議長】　次に、最後の日程でございますが、日程第７、議第７００９号を議題に供します。

八洲建設課長の説明をお願いいたします。

【八洲八丈町建設課長】　議第７００９号は、八丈都市計画公園第３・３・２号八丈プラザ公園を近隣公園として新たに追加する案件でございます。

本件は、八丈町決定、知事同意の案件でございますが、八丈町には都市計画審議会が設置されていないため、都市計画法第１９条第１項の規定により、本都市計画審議会に付議するものでございます。

お手元の薄茶表紙の「議案・資料」の１２７ページから１２９ページをご覧ください。

計画地は、八丈島のほぼ中央に位置し、八丈島空港から南東に約１．３キロメートルの大賀郷地内でございます。計画地周辺の状況でございますが、かつて農業試験場として利用していた土地でありますが、現在はオオバヤシャブシ、モチノキ、タブノキやツバキなどを中心とした自然豊かな樹林地となっております。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。

八丈プラザ公園の予定地は、昭和１２年度に東京都農業試験場として整備された土地でございます。東京都農業試験場は、その後平成５年に移設され、平成１８年に八丈町が東京都から用地を取得いたしました。八丈町は、八丈町基本計画において、都市基盤像とし

て「みどり豊かな町」を掲げており、公園の整備方針として、島民にも観光客にも楽しめる公園を整備するとともに、島民と島を訪れる人たちとのコミュニケーションを深める「イベント」ができる公園を整備する必要があるとしております。

八丈町では、計画地である旧東京都農業試験場跡地の土地利用を検討した結果、近隣住民も利用できる公園としてのみならず、観光や地域振興にも寄与する公園を整備していくこととし、面積約２.６ヘクタールの区域を新規に近隣公園として決定するものでございます。事業者は八丈町を予定しております。

なお、本都市計画の案を平成２１年１１月３０日から２週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出はありませんでした。

以上で説明を終わります。

【近藤議長】　ありがとうございました。ご意見、ご質問ございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【近藤議長】　ないようでございますので、日程第７、議第７００９号、八丈都市計画公園の案件につきまして、採決いたしたいと思います。

賛成の方は挙手をお願いいたします。

〔　賛成者挙手　〕

【近藤議長】　ありがとうございました。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。

【近藤議長】　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。長時間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思います。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いたします。ありがとうございました。

午後２時５７分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。