

午後 1 時 3 0 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 1 8 9 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、2 3 名の委員に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いたします。

では、お手元に、「第 1 8 9 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」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」。

最後に、クリーム色の表紙の冊子で「議案・資料」別冊、「意見書の要旨」。

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 1 1 条に基づきまして、会議を公開で行いますので、傍聴者及び報道関係者の入室を認めております。ご了承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。お手元の桃色の表紙の「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、2 名の方が異動されました。新しく委員になられました方をご紹介申し上げます。

議席番号 2 0 番、武蔵野市議会議長、島崎義司委員でございます。

【島崎委員】 島崎でございます。よろしくお願いたします。

【近藤議長】 次に、昭島市長、北川穰一委員でございますが、本日はご都合により、

欠席する旨事前にご連絡をいただいております。

なお、議席につきましては、東京都都市計画審議会運営規則第4条の規定に基づきまして、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いただきたいと思っておりますので、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、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くださるようお願いいたします。

【近藤議長】 それでは、日程第1として、議第7010号から議第7014号までを一括して議題に供したいと思っております。

安井幹事の説明を求めます。

【安井幹事】 日程第1、議第7010号から議第7014号までの用途地域の案件につきまして、続けてご説明いたします。

初めに、議第7010号及び7011号は、葛飾区におけます用途地域及び土地区画整理事業を変更する案件でございます。

議案・資料は15ページからでございますが、まず、18ページの位置図をご覧ください。

本地区ですが、JR総武線新小岩駅の東側約1キロメートルに位置しまして、環状七号線、放射14号線 蔵前橋通りでございますが に接してございます。

葛飾区都市計画マスタープランでは、点在する農地、空地の有効活用など、適正な土地利用の誘導を図り、住商工の調和に配慮した市街地環境の改善を図ることとされてございます。今回区におきまして、多様な用途が調和し、さまざまな世帯が安全・安心に暮らせる、緑豊かなゆとりあるまちを目標とする地区計画を定めることとしてございまして、この決定に合わせまして用途地域を変更いたします。

また、「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」に基づきまして、地区計画を決定する区域などを土地区画整理事業の施行区域から削除いたします。

参考といたしまして、資料は20ページから計画書、23ページから計画図がございますけれども、区決定の地区計画をご説明いたします。

地区計画の区域でございます。約26.1ヘクタールでございます。地区の特性に応じまして、区域内を「住宅地区」、「幹線道路沿道地区」の2つに区分いたしまして、それぞれ土地利用の方針を定めております。

資料の24ページ、「計画図2」をご覧ください。

地区整備計画では、地区施設として区画道路や公園、また建築物等に関する事項としましては、用途の制限、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19ページにお戻りください。

用途地域ですけれども、以上の地区計画の決定に合わせまして、約20.7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 の区域につきまして、第1種住居地域、建ぺい率60%、容積率200%といたします。

27ページからでございますけれども、関連する議第7011号の案件を記載してございます。先ほどご説明いたしました。地区計画の決定に合わせまして、葛飾細田町付近土地区画整理事業の施行区域から、地区計画区域の約26.1ヘクタール及び土地区画整理事業による整備の完了区域など、約12.1ヘクタールの合計38.2ヘクタールを削除いたします。

以上の案件を平成22年2月23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7012号と議第7013号は、調布市におけます用途地域の変更案件です。まず最初に、議第7012号について説明いたします。資料は31ページからになりますけれども、まず38ページの位置図をご覧ください。

本地区は、調布市の西部、京王線・飛田給駅の南口に位置しまして、都市計画道路として拡幅が予定されている現道に沿って、既存の商店と企業の研究所が立地する地区でございます。

本地区は、「調布市都市計画マスタープラン」におきまして、「武蔵野の森」への玄関口として、都市計画道路の整備と一体的に駅周辺を魅力的な空間にするとされておまして、調布基地跡地のふれあい、交流機能を生かしたまちづくりを進めることとされてございます。

調布都市計画道路3・4・33号飛田給南口線の事業化により、今後飛田給駅南口の駅前広場を含みまず道路が整備されます。このため、その沿道や駅周辺におきまして、マスタープランに基づき、商業・業務活動の中心地にふさわしい整備を図り、住民などが利用しやすく快適な駅前空間を実現し、地域の核となる魅力ある商業・業務複合市街地の形成を図るため、地区整備計画に合わせて用途地域を変更するものでございます。

参考といたしまして、市が決定いたします地区計画について、資料の40ページから46ページの計画書、計画図及び方針附図で説明いたします。

まず、46ページの「方針附図」をご覧ください。

既に地区計画は決定されておりますけれども、今回、地区特性に応じまして、区域内を「にぎわい商業・業務ゾーン」、「ふれあい商業・業務ゾーン」など、5つに区分いたしまして、土地利用の方針を定めます。このうち、都市計画道路の整備が行われる「ふれあい商業・業務ゾーン」につきましては、44ページの計画図1に記載してございますけれども、この範囲につきまして地区整備計画を定めるものでございます。

次に、45ページの「計画図2」をご覧ください。

地区整備計画では、地区施設として緑地や公共空地などを、また、建築物等の用途の制限、敷地面積の最低限度などを定めます。

恐縮でございますが、39ページにお戻りください。

用途地域の案件でございます。以上の地区計画の決定に合わせまして、約2.1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、計画図中の区域につきまして、近隣商業地域、建ぺい率80%、容積率300%といたします。

以上の案件を平成22年2月23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。

続きまして、議第7013号でございます。資料は47ページからの位置図をご覧ください。

本地区は、今ご説明いたしました京王線・飛田給駅の東隣にございます西調布駅の北に位置しておりまして、調布都市計画道路3・4・32号西調布境橋線沿道の区域でございます。

都市計画道路につきましては、区域の北端の甲州街道から中ほどの旧甲州街道までの区間を都が、旧甲州街道から西調布駅北側の区間までを市が施行者となりまして、整備を進

本地区は、東久留米市のほぼ中心部、西武池袋線・東久留米駅から南西に約1.5キロメートルに位置しまして、東村山都市計画道路3・4・19号小金井久留米線沿道の区域でございます。

東久留米市の都市計画マスタープランにおきましては、この都市計画道路は、東久留米駅と花小金井駅間の連携を強化する幹線道路として位置づけられてございまして、その沿道の本地区につきましては、良質な集合住宅や業務・商業施設を供給し、都市軸としての都市景観を形成する「都市型住宅地・業務地」としております。

平成19年度から、市が施行者となりまして、道路事業による都市計画道路の整備を進めておりまして、事業の進捗に合わせまして、沿道における良好な市街地の形成を誘導するとともに、東久留米駅舎の橋上部でございますけれども、富士山を眺望するテラスが設定されてございまして、ここから眺められる街並みの景観の維持を図るために、地区計画を定め、合わせて用途地域を変更するものでございます。

参考といたしまして、東久留米市決定の地区計画につきまして、資料の64ページから67ページの計画書、計画図で説明いたします。

地区計画の区域は約12.5ヘクタールでございます。区域を「A地区」から「D地区」までの4つの地区に区分いたしまして、地区の特性に応じまして、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、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、建築物等の高さの最高限度などを定めております。

恐縮ですが、63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3.5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が、計画図中の区域につきまして、建ぺい率、容積率はそのままでございますけれども、用途地域を第2種中高層住居専用地域に、また、計画図中の区域につきましては、第2種中高層住居専用地域、建ぺい率60%、容積率200%といたします。

以上の案件を平成22年2月23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。

日程第1の説明は以上でございます。

【近藤議長】 幹事の説明が終了いたしました。

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。

中村委員。

【中村委員】 それでは、議第7012号、調布市都市計画用途地域について質問します。この議案になっております京王線の飛田給駅は調布市にありますが、近隣には三鷹市、調布市、府中市、3市にまたがる調布基地跡地に近く、味の素スタジアムの開設以降、北口は大きく変化をしました。さらに、これまでは東京都が財政上の問題で長年凍結していたスポーツ施設も、今後は多摩国体の開催に向けてようやく整備が進むことになりましたので、ますますにぎわいが増すことが予想されます。

しかし駅の南口は道路が狭く、北口に比べて整備がおくれてきたことから、早期の整備を望む声があり、調布市や地元の尾崎都議会議員もその必要性をかねてから主張してきました。今回南口の道路整備に合わせて、調布市では地区計画を設定し、東京都は用途地域の変更を行うことになりましたが、より早期に取り組んでいただきたいという立場から質問します。

まず最初の質問として、今回諮問されている都市計画変更の概要と地域に与える影響、商店街の生活再建と振興について伺います。飛田給駅南口の商店街は早期の整備を望んでいると伺っていますが、道路の拡幅となると建てかえなども発生し、狭小なスペースでの再建が困難になることも考えられます。私も実際に現地に行ってみてまいりましたが、道路整備の用地買収は始まっていますが、長期化すれば関係者の負担も大きくなってしまいます。当該道路は調布市の市道であり、まちづくりには調布市が関与する部分は大きいとはいえ、東京都としても積極的にこれを支援し、推進していくことを望みます。

以上を踏まえてご所見を伺いたいと思います。

【近藤議長】 お願いします。

【安井幹事】 駅南口の都市計画道路でございますけれども、施行者である市が平成21年10月に街路事業認可を取得しまして、平成23年度までに整備に必要な用地を取得し、25年度の完成を目指しております。平成21年度末時点の用途地取得でございますけれども、面積ベースで約7%と聞いております。今回の計画は、都市計画道路の整備に合わせて、地域の核となる魅力ある商業・業務複合市街地の形成を図るために、市において地区計画の整備計画を定めようとするこの時期に合わせて、用途地域を適切に変更しようとするものでございます。

市は、用地買収の後に残されることになる敷地面積と、そこで建築可能な床面積につい

て、このまちづくりの中で調査を行ってございまして、都はこの調査結果を踏まえまして、都市計画道路の整備を契機に、駅周辺にふさわしい土地利用が実現されるよう、用途地域を変更するものでございます。具体的には、用途は近隣商業地域に据え置いたままで、容積率を200%から300%へ変更するものでございまして、これにより、沿道地権者等による現地での生活再建も図れる内容となっております。

また平成17年度より、地元商店街が中心となるまちづくりの勉強会なども行われてございます。こうした取り組みを受けまして、資料の44ページに計画図1がございまして、ここの商業・業務A地区でございます。すなわちここは現在、商店が立地する地区でございますけれども、ここにつきましては建物1階部分におけます居住の用途を禁止しまして、商業施設などを誘導することとしておりまして、商店街の振興を考慮した地区整備計画となっております。

市が中心となって進めておるまちづくりでございますけれども、都としても地元の取り組みを尊重しまして、地域の方々の生活再建が図れるような用途地域の変更を行うとともに、都市計画道路そのものの整備につきましても財政的な支援を行っているところでございます。

【近藤議長】 中村委員、どうぞ。

【中村委員】 ご答弁ありがとうございました。平成25年度の完成が目途というご答弁をいただきましたが、地域の方の声をしっかりと聞いていただいて、今後も調布市と協力しながら早期の整備を進めていただくことを要望します。

また次に、都市計画変更による地域交通に関連して伺います。先ほども述べましたが、駅の北口は味の素スタジアムの開設以降、多くの乗降客が利用しています。現在も京王線をまたいで南北のまちは踏み切りでつながっていますが、南口のまちづくりが進めば、これまで以上に買い物客などが南北を行き来して、交通が盛んになる可能性はあります。

この場合、通過交通の流入はあまり地域にとっては歓迎すべきことではありませんが、周辺道路の状況をかんがみると、旧甲州街道と品川通りをつなぐ道路として、自動車の交通量が増えることもあり得ないことはありません。南北ともに道路が拡幅されることとなりますが、京王線の踏み切りについては特段変更の計画はないのですが、現実的に交通量が増えれば、特に歩行者の安全確保が望まれます。長期的に見て、南北の道路ネットワークをどのように考えているのか伺います。

【近藤議長】 安井幹事さん。

【安井幹事】 飛田給駅南口の調布都市計画道路3・4・33号と北口の調布都市計画道路3・3・34号は、京王線の踏み切りを境といたしまして、昭和37年に別々の都市計画道路として決定されております。このため、駅北側の甲州街道、南側の品川通り、それぞれからの飛田給駅へのアクセスを可能とし、かつ駅前広場を整備するための道路として位置づけられているわけでございます。

なお、踏み切りの部分につきましては、今ご質問の中で言及されましたように、都市計画道路としての拡幅が予定されていないことから、今後市におきまして、南北を往来する歩行者の安全確保について、鉄道事業者などと協議、検討を進めていくと聞いてございます。

【近藤議長】 中村委員。

【中村委員】 ご答弁ありがとうございました。お答えのように、計画自体は南北が別々にはなっているんですが、現実的な交通安全の対応は大変重要にもなって、そうしたことがしっかりと対応されていることが、今後のまちのにぎわいにもつながりますので、今後とも市や鉄道事業者とも協議しながら対応をお願いしたいと思います。

以上で終わります。

【近藤議長】 ありがとうございました。

ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

ご意見がございませんようでしたら、この日程第1の議第7010号から議第7014号まで、東京都市計画用途地域、東京都市計画土地区画整理事業、調布都市計画用途地域及び東村山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たいと思っております。

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。ありがとうございます。

【近藤議長】 続きまして、日程第2の議第7015号から議第7017号までを一括して議題に供したいと思っております。

安井幹事の説明を求めます。

【安井幹事】 日程第2、議第7015号から議第7017号の地区計画に関する案件について、続けてご説明いたします。

まず、議第7015号でございますけれども、「六本木一丁目西地区」地区計画の変更の案件でございます。資料は69ページからとなりますけれども、まず74ページの位置図をご覧ください。

本地区は、東京メトロ南北線六本木一丁目駅に隣接し、放射1号線沿いに位置する面積約7.3ヘクタールの区域でございます。平成6年4月に当初の地区計画を決定いたしまして、業務・商業・文化・居住施設などの開発が順次開発が進められております。

地区計画の内容でございますけれども、69ページから計画書・計画図がございます。

まず、75ページの「計画図1」をご覧ください。

今回は、地区の北西部、B-1地区でございますけれども、ここにおけます開発計画が具体化したことを踏まえまして、地区整備計画、約1.0ヘクタールを変更するものでございます。

続きまして、76ページの「計画図2」をご覧ください。

既に主要な公共施設として位置づけられてございます広場1号(約2,500平方メートル)でございます。このうちB-1地区内の部分を整備し、既に整備されているB-2地区の部分と一体的な施設とするとともに、歩行者デッキを新たに地区施設と位置づけ、周辺の高低差のある地形を考慮いたしまして、また、既存の歩道橋とも連続した、地区外と接続する安全で快適な歩行者ネットワークの形成を図ります。

また、容積率の最高限度や壁面の位置の制限を変更いたします。

以上の案件を平成22年2月23日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出が22件ございました。賛成に関する意見書は5件、反対に関する意見書は17件でございます。

別冊になりますけれども、クリーム色の表紙、「意見書の要旨」をおとりになりまして、1ページをお開きください。

賛成意見の「都市計画に関する意見」のうち、主な意見は(1)「本地区の地形等に配慮し、歩行環境の改善が図られるため、良い計画であり、是非進めてほしい」というもので、これに対する都の見解は、「本地区計画の目標である『駅前プラザ等の公共的空間を整備するとともに、駅周辺部を結ぶ系統的な歩行者動線の整備を推進する』ことなどにに基づき、今回の地区計画の変更にあたっては、新たに歩行者デッキを位置づけるなどバリアフリーに配慮した計画としており、安全で快適な魅力ある市街地形成を図っている」というものでございます。

次に、2ページをご覧ください。

反対意見の「都市計画に関する意見」のうち、主な意見でございます。(1)「地区計画の変更であるのに、地区住民・地区地権者の知らない間に手続きが進められた。地区地権者が守ってきた地区計画を変更するには、もっと慎重であるべきである」というものでございまして、これに対する都の見解は、「都は、都市計画法等に基づき、地区計画区域内の地権者及び周辺住民に対して、案内の通知や区報などで周知し、縦覧・意見書の提出、説明会の開催など、意見を求める機会を設けている。その際出された意見も十分に考慮して、手続きを進めている」というものでございます。

また、(2)でございますが、「今回の地区計画の変更の内容は、都の定める『東京都再開発等促進区を定める地区計画運用基準』の要件を満たさず、また、誤った理由を掲げた変更内容となっており、不当である」というものでございまして、これに対する都の見解は、「今回の変更案においては、高低差のある地形を考慮し、バリアフリー化を一層推進する歩行者デッキの整備や既存の公園と一体となった緑豊かな公共空地の一層の拡大など、B-1地区内における公共貢献を公表している都の基準に基づき、適切に評価して容積率を変更している」というものでございます。

次に、議第7016号でございます。「豊洲地区」地区計画の変更に関する案件でございます。資料は79ページからでございますけれども、まず91ページ的位置図をご覧ください。

本地区は、東京臨海部、江東区の豊洲ふ頭とその東側部分を含みます、面積約102.2ヘクタールの区域でございます。

平成5年7月に当初の地区計画を決定いたしまして、順次開発が進められてきております。

79ページからの計画書・計画図で、地区計画の変更内容を説明いたします。

まず、資料の92ページの「計画図1」をご覧ください。

今回は、地区の東側、区域1の1-2街区及び1-3街区におきまして、施設計画が具体化したため、地区整備計画約2.7ヘクタールを追加いたします。

1-2街区では、周辺開発の進捗に伴う就学児童の増加に対応するために小学校、また1-3街区では、医療の充実を図るために総合病院の整備が計画されております。

続きまして、資料の94ページの「計画図2-2」をご覧ください。

「1-2」及び「1-3」の各街区には、地区施設として歩道状空地1号、緑道1-1

号から1 - 4号を位置づけるとともに、建築物等の用途の制限、高さの最高限度、壁面の位置の制限などを地区整備計画として定めます。

以上の案件を、平成22年2月23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。

日程第2の最後でございます。議第7017号は、「東品川四丁目地区」地区計画の変更の案件です。資料は97ページからとなりますけれども、まず103ページの位置図をご覧ください。

本地区は、品川区の臨海部に位置しまして、りんかい線品川シーサイド駅の開設に伴いまして、駅周辺にふさわしい市街地の形成を図るため、大規模工場などの跡地を中心とする、約13.9ヘクタールの区域につきまして、一体的、計画的な土地利用転換が進められてきております。

104ページの計画図1に、計画区域と街区区分をお示ししてございますけれども、平成10年3月に地区計画を決定し、既に、A街区では業務・商業機能を、B街区では居住機能を主体とした開発が完了しております。また、D街区におきましても、段階的に地区整備計画を定め、順次開発が進められてきてございます。

地区計画の変更内容をご説明いたします。104ページの「計画図1」でございますけれども、今回は、地区の東側、D街区のD3 - 4地区におきまして施設計画が具体化したことに合わせまして、地区整備計画の一部を追加いたします。

資料の105ページの「計画図2」をご覧ください。

既に定められておりますD街区D3地区の地区整備計画に、D3 - 4地区を追加するとともに、容積率の最高限度を590%といたします。

なお、当該地区につきましては、既に地区施設として歩行者専用道路1号及び緑道1号、また壁面の位置の制限及び建ぺい率の最高限度が定められてございまして、今回、これらについては変更いたしません。

以上の案件を、平成22年2月23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。

説明は以上でございます。

【近藤議長】 ありがとうございます。それでは、日程第2につきまして、ご意見、ご質問がございましたらお願いいたします。

【崎田委員】 22番の崎田です。よろしくお願ひいたします。

六本木の街区の変更案について質問させていただきます。地域の22名の方のご意見の中から17名の方が反対のご意見を寄せていらっしゃるって、意見を拝見すると、お一人お一人がきちんと書いていらっしゃるようにお見受けいたしますけれども、なぜ反対意見がこういう最終的な段階でたくさん出てくるような状況になってしまっているのか、そしてこれはどう今後、地域の方と信頼関係を回復していこうと思われているのか、ちょっとご説明をいただければありがたいと思っております。

【近藤議長】 安井幹事。

【安井幹事】 都としては、実は今回の計画自体についての反対意見というよりは、むしろ既に計画が進んでいる地区について、正直なところを申しますと、訴訟が起きているところがございます、そういったことを背景に、今回のような意見が出されているのではないかと受けとめてございます。その訴訟につきましても、被告側の地区に対しての容積率が、原告側の方は低く決まっているというようなことがございまして、そういうことを背景に訴訟が起こされているわけでございますけれども、1審、2審とも原告側の主張が退けられていると。

そういったこともありまして、今回この地区計画全体をいろいろ手続を進めるということにつきまして、お示ししているような意見が出されてきているということで、今回の街区を変更すること自体につきましては、手続上も、それから計画の中身としても問題ない、このように考えてございます。

【近藤議長】 よろしゅうございますか。

【崎田委員】 確認ですけれども、今訴訟が起きているというお話があったのは、今回の案件とは違う地区と理解してよろしいですか。

【近藤議長】 安井幹事さん。

【安井幹事】 そのとおりでございます。

【崎田委員】 わかりました。

【近藤議長】 よろしゅうございますか。

【崎田委員】 ありがとうございます。

【近藤議長】 それではほかにご意見がないようでございますので、日程第2、議第7015号から議第7017号まで、東京都市計画地区計画の案件につきまして、一括して採決いたしたいと思っております。

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。ありがとうございました。

【近藤議長】 次に、日程第3、議第7018号から議第7019号までを一括して議題に供したいと思います。

座間幹事の説明をお願いいたします。

【座間幹事】 日程第3、議第7018号及び7019号は、秋多都市計画道路3・5・2号伊奈初後線及び3・5・7号館谷狩宿線の変更に関する案件でございます。

お手元の薄茶色表紙「議案・資料」では107ページからになりますが、まず、「議案・資料」の109ページをご覧ください。あわせてモニターの航空写真をご覧いただきたいと思います。

3・5・2号線は、JR五日市線の武蔵増戸駅の北側、約400メートルの位置におけます。3・4・14号線との交差部を起点といたしまして、五日市線の北側を通り、武蔵五日市駅付近の3・3・3号線との交差部を終点とする、標準幅員12メートル、延長約2,880メートルの都市計画道路でございます。武蔵五日市駅付近に約4,200平方メートルの交通広場を設ける計画となっております。

また、3・5・7号線は、3・5・2号線との交差部を起点として、日の出町の3・4・6号線及び3・4・14号線との交差部を終点とする、標準幅員12メートル、延長約3,390メートルの都市計画道路でございます。

両路線とも、「あきる野市都市計画マスタープラン」の中におきまして、安全で利便性の高い交通環境づくりとして、交通機能を強化する幹線道路網の形成に資する路線として位置づけられております。

両路線の整備状況でございますが、モニターをご覧いただきたいと思います。

3・5・2号線につきましては、終点付近の交通広場は土地区画整理事業によりまして既に整備がされてございます。終点から3・5・7号線との交差部までは概成となっております。

また、起点から約1キロメートルの区間につきましては、現在、あきる野市が整備を進めておりまして、一部の区間を残して整備済みとなっております。

なお、残りの区間につきましては未着手となっております。

次に、3・5・7号線ですが、日の出町の萱窪付近の約700メートル区間につきましては未着手でございますが、この区間を除きまして、完成もしくは概成となっております。また、日の出町とあきる野市との行政界付近の約200メートルの区間につきましては、平成21年8月に整備が完了したところでございます。

次に、変更の概要でございますが、3・5・2号線につきましては、3・5・7号線の変更に伴う変更となりますので、まず先に3・5・7号線について説明いたします。

「議案・資料」の112ページの参考図をご覧いただきたいと思っております。

右下の - 断面でございます。これは左の平面図の - に相当する分でございますけれども、青色の線が現在の計画でございます。赤色が変更案になってございます。ご覧のとおり、道路の高さに比べまして、西側の宅地が急激に低くなっております。

一方、 - の箇所につきましては、 - 断面にありますように、西側の宅地が急激に高くなっております。

また、ちょっと見にくくて申しわけありませんけれども、各断面図の右側に青色で表示しておりますのが、旧国鉄の五日市線の支線でございます。昭和57年に廃止されております。

このように、現在の計画の一部区間が急峻な傾斜地にかかっている計画であること、また鉄道が廃止されたことを踏まえまして、改めて構造検討いたしましたところ、線形を鉄道の廃線敷側に振ることによりまして、交通機能の円滑化、安全性、経済性の向上が図られるということから、一部区間の線形の変更を行うものでございます。

恐縮ですが、111ページにお戻りいただきたいんですが、3・5・7号線の計画図をご覧いただきたいと思っております。

計画図の右側の拡大図がございますけれども、黄色で着色しているところが廃止する区域でございます。また、赤く着色しているところが新たに追加する区域となっております。

また、3・5・2号線と3・5・7号線の交差部における将来の交通量を推計いたしましたところ、3・5・7号線が主交通の道路となることが確認されましたので、現在、3・5・2号線となっております、交差部から3・3・3号線までの区間及び交通広場を3・5・7号線に編入いたします。

これらの変更に伴いまして、3・5・7号線の起点位置及び延長を変更するとともに、名称を初後狩宿線から館谷狩宿線に変更いたします。

次に、3・5・2号線の変更でございます。110ページの3・5・2号線の計画図を

ご覧ください。

先ほど説明申し上げましたが、3・5・7号線が主交通の道路となることから、交通機能の円滑化、安全性の向上を図るため、中ほどの拡大図がございますけれども、3・5・7号線に3・5・2号線を接続する形にするために、交差点の形状を曲線形状から隅切り形状に変更いたします。

黄色で着色したところが、今回廃止する区域となります。

また、3・5・7号線の起点位置の変更に合わせまして、3・5・2号線の終点位置及び延長を変更いたします。また、名称を伊奈箱谷線から伊奈初後線に変更し、新たに車線数を2車線と定めます。

なお、3・5・7号線につきましては、平成14年の都市計画変更の際に、車線数を2車線と定めております。

本計画案を平成22年2月23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。

以上で説明を終わります。

【近藤議長】 ありがとうございます。それでは日程第3につきまして、ご質問、ご意見、お伺いいたしたいと思います。

特段ございませんようですので、日程第3の議第7018号から議第7019号まで、秋多都市計画道路の案件につきまして、一括して採決いたしたいと思います。

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。

【近藤議長】 次に、日程第4、議第7020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7020号、東京都市計画都市高速鉄道第12号線の変更についてご説明いたします。

お手元の「議案・資料」の113ページからになりますが、まず118ページの「参考図1」をご覧ください。

都市高速鉄道第12号線は、都庁前駅を起点に、飯田橋駅、両国駅、勝どき駅、大門駅、

六本木駅を經由し、都庁前駅に至る環状部と、都庁前駅から光が丘駅を結ぶ放射部で構成する、総延長約40.7キロメートルの路線でございます。

都営地下鉄大江戸線として平成3年に開業以降、部分開業を重ね、平成12年12月に全線開業をしております。

本路線は、JRや地下鉄など、多くの路線と接続し、現在、1日に約80万人が利用する、東京圏の鉄道ネットワークを構成する重要な路線の一つとなっております。

119ページの「参考図2」をご覧ください。

この図は、勝どき駅の施設概要を示したものでございます。上段が現状、下段が計画となっております。

まず、上段の現状を示した図、あわせてモニターの勝どき駅周辺の航空写真をご覧いただきたいと思っております。

勝どき駅は、都市計画道路放射第34号線、通称晴海通りと、補助第110号線、通称清澄通りとの交差部の地下に、清澄通りに沿って設置されている駅でございます。

地下1階には、改札口などがあるコンコースがございまして、両国側コンコースと大門側コンコースに分かれております。

また、地下2階のホームは島式で、1つのホームを両国方面行き、大門方面行きの列車が使用しております。

ホームには階段が3カ所ございまして、1カ所が両国側コンコース、2カ所が大門側コンコースに通じております。

開業当初、乗降者数は1日当たり約3万人でございましたが、周辺開発の進展に伴い急速に増加し、現在約8万人に達しております。大江戸線の中でも特に混雑が厳しい駅となっております。とりわけ、朝ラッシュの時間帯を中心に、ホーム上やコンコースなどで、混雑が発生しております。

今後も、周辺開発に伴う利用者の増加が見込まれることから、本計画では、ホーム上やコンコースなどの混雑緩和を図るため、下段の計画に赤色で示しておりますけれども、地下2階部分に新たなホームを設置して、現在のホームを両国方面行き、新たに設置するホームを大門方面行きの専用ホームといたします。

また、地下1階のコンコースを拡張しまして、両国側と大門側に分かれていたコンコースを一体化いたします。

次に、117ページの「計画図」をご覧ください。

ただいま説明申し上げましたような駅施設の改良に伴いまして、赤色で示しております都市高速鉄道第12号線の勝どき駅の晴海側約220メートルの区間について、一部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。

お手元のクリーム色の表紙の「議案・資料」別冊、「意見書の要旨」の5ページから7ページになりますが、5ページをご覧いただきたいと思います。本計画案を平成22年2月23日から2週間、縦覧に供しましたところ、1名、1団体から2通の意見書が提出されております。

意見の主な内容といたしましては、すべてその他の意見に分類されますが、まず5ページの1、(1)都市計画に関する意見といたしまして、「ホーム増設だけで今後の利用者の増加に対応できるのか不安であり、計画策定にあたって勝どき駅の利用者数をどのように考えているのか明らかにしてほしい」。

また6ページの2番、事業施行に関する意見といたしましては、(1)「ホーム増設に付随した安全や混雑緩和の機能面の充実等の具体化をお願いしたい」。

それから3番でございます。「地上からの出入口を多くすることを提案する」などというものでございます。

これらに対する都の見解といたしましては、まず1番につきましては、今回の改良計画の策定に当たりましては、計画が具体化している周辺開発を考慮した結果、平成19年度にピーク1時間当たり約1.8万人、1日当たり約8万人でございますが、このような数値だった勝どき駅の乗降客数は、平成29年には、ピーク1時間当たり3.4万人(1日当たり約12万人)の乗降客を見込んでおります。

また、2につきましては、「駅施設の詳細については、乗降客の流動性、利便性、安全性を考慮しながら、鉄道事業者が具体化していくこととしている」。

また、3につきましては、「出入口については、今後の混雑状況や周辺開発の動向を踏まえながら、鉄道事業者と地元区で協議していくこととしている」としてあります。

以上で説明を終わります。

【近藤議長】 ありがとうございます。第4につきまして、ご意見、ご質問、お願いいたします。

中山委員、お願いいたします。

【中山委員】 10年後の東京計画におきましては、成熟した都市の東京の姿を実現す

るとしておりますけれども、そのためには、道路整備や連続立体交差化の推進による道路ネットワークの充実を図ることに加えまして、鉄道の利便性をさらに向上させていくことが必要であると考えております。

今回ご説明のありました勝どき駅は、新たな鉄道路線の整備を進めるとともに、既設の鉄道施設の改良により、鉄道の利便性を向上させる点で重要であると思います。大江戸線の中でも特に混雑が激しく、朝ラッシュの時間帯を中心に、ホームやコンコースなどで混雑が発生しているとのことですが、そのような地域の実情を踏まえまして、駅を大規模に改良する本計画は、交通拠点としての機能を強化し、鉄道利便性の向上や地域の活性化に資する取り組みであると評価いたします。

そこで、その評価することを踏まえまして、確認の上で何点が質問させていただきます。大江戸線は全線が開業してから10年間になり、乗降客数は順調な伸びを示していると聞いております。この間、勝どき駅につきましても利用者数の増加に対応して、さまざまな混雑対策を講じてこられているとは思いますが、まず初めに、今回勝どき駅を改良せざるを得ない状況に至ったこれまでの経緯について、お伺いいたしたいと思います。

【近藤議長】 座間幹事、お願いします。

【座間幹事】 勝どき駅の1日当たりの利用者数でございますが、平成12年の開業当時におきましては約3万人でありましたが、晴海地区のトリトンスクエアをはじめとする、駅周辺開発の進展に伴いまして、利用者数が増加いたしまして、現在約8万人に達しております。大江戸線の中でも特に混雑が激しくなっております。

このため、勝どき駅の開業後、出入り口の増設やエスカレーターの高速化、朝ラッシュ時間帯にホームやコンコース上での利用者の誘導案内等を行っております。また今年度、平成22年度内には、駅に隣接いたします再開発事業に合わせて新たな出入り口を設置する予定としております。今後も周辺開発が進みまして、利用者の増加が見込まれることから、今回ホームの増設やコンコースを一体化するなど、駅の抜本的な改良を行うこととしたものでございます。

【近藤議長】 ありがとうございます。ほかに。

中山委員。

【中山委員】 計画段階でさまざまに予定されていた開発というもの、これが既に詳細が明らかになっているものは、当然盛り込まれているんだと思いますけれども、まだはっきりしていなかったものをどう判断していくのかというのは、大変今分かれるところで、

過剰な設備投資であっても困ると思いますし、かといってやはり、できる限り改良等が後で発生しなくて済むようにしていくということも大事であると思います。需要見込みについては、私は専門的な見地、知識を持ち合わせておりませんが、今後ともスキルを高めていただいて、生かしていただきたいと思っております。

ただ、いずれにしても現実には混雑しておりますので、このような形で改良していただくことは非常に大事だと思います。その上で、意見書にもございますように、今後も利用者数の増加が見込まれているんだけれども、現状に対してだけでなく、今後の増加数に対しても対応可能なのかどうか、今回の計画についてのご説明をお願いしたいと思います。

【近藤議長】 座間幹事。

【座間幹事】 今回の改良につきましては、ホームの1面増設、それから現在のホームを両国方面行き、それから新設するホームを大門方面行きの専用ホームとするものでございます。これによりまして、ホームの容量が2倍になるだけではありませんで、利用者が2つのホームに分散されることとなります。

また、現在特に混雑が激しい両国側のコンコースとホームを結ぶ階段を増設するとともに、大門方面と両国方面に分かれているコンコースを一体化するなど、コンコースの拡張を行うことで、ホームやコンコースにおける混雑は緩和され、将来の利用者の増加にも対応可能な駅になると考えております。

【近藤議長】 中山委員。

【中山委員】 そういう形で今後の利用者数の増加にも対応可能ということでございますので、期待したいと思います。

ただ、現実には混雑が激しい状況がありますので、改良工事についてはできる限り速やかに進めていく必要があるかと思っておりますけれども、今後どのような予定で進めていかれるのかお伺いいたします。

【近藤議長】 座間幹事さん。

【座間幹事】 今回の改良事業につきましては、平成23年度に工事に着工いたしまして、平成27年度に工事を完成させる予定でございます。なお、交通局ではホーム上の安全対策として、大江戸線全38駅につきまして、既設ホームへの可動式ホーム柵の設置を予定しておりまして、平成23年度から平成25年度までの間に稼働させる予定と聞いております。

【近藤議長】 中山委員。

【中山委員】 ホーム柵という、安全策にも間に合うように、既設のホームについては設置するという形でございますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それから、本事業を今後順調に進めていくためには、事業者であります交通局に対しまして、補助等を整えていくことも必要ではないかと思ひます。そこで今回の事業費が幾らほどなのか、それに対して国等からの支援が見込まれているのかお伺ひいたします。

【近藤議長】 座間幹事さん。

【座間幹事】 今回の改良事業費につきましては、今後は交通局が詳細な設計を行って算定していくこととなりますけれども、現時点での概算事業費につきましては約100億円と試算しております。

また、本事業につきましては、地下高速鉄道整備事業費補助を活用することとしておりまして、交通局に対しましては事業費のおおむね4分の1ずつを、国と東京都が補助する予定となっております。

今後とも、今回の勝どき駅改良のように、混雑緩和や安全性の向上を図るなど、鉄道ネットワークの充実強化に資する事業につきましては、積極的に支援をしていきたいと思ひております。

【近藤議長】 中山委員。

【中山委員】 今、お話がございましたように、国からの補助金も大事な財源となりますので、私どもも努めてまいりますけれども、ご当局としても順調な獲得に向けてご努力をお願いしたいと思います。

大江戸線の勝どき駅は、開発の著しい勝どき地区や晴海地区などの玄関口として、地域交通を支える重要な駅でございます。このため国に対して、勝どき駅の改良に対する予算確保を強く働きかけてもらうとともに、だれもが使いやすい駅となりますよう、エレベーターやエスカレーターなどの配置や、駅の案内サインなどについても十分ご配慮していただいて、今回の改良計画の一日も早い完成を目指していただくことをお願いいたします。

福祉保健局では福祉のまちづくり事業というのをやっぺらっぺらして、例えばだれでも使える「だれでもトイレ」ですとかいうものがございませうけれども、そうしたものがエレベーターとかを利用される車いすの方がすぐ利用できるように、場合によっては駅を利用しなくても、駅に来ればそういうものが使えるとかいうことに対する配慮なんかも必要かと思ひますし、車いすから地上におりたときに雨に濡れずに車に乗りかえられるようなことも、可能であれば検討していくとか、さまざまな視点があるかと思ひますので、ぜひ

積極的にアドバイスをお願いしたいと思います。

また現在、私の地元、足立区の東武伊勢崎線竹ノ塚駅などで進められている、連続立体交差化による交通渋滞の解消や、今回の勝どき駅のような既設路線の改良によります鉄道の利便性の向上を図ることは、快適で安全な質の高い交通ネットワークを充実させる上で、非常に重要であると思っております。首都高のジャンクションの改良も含めて、既存施設のそうした交通上の課題の改善に向けての取り組みを、ぜひともよろしくをお願いしたいと思います。

今後とも、都が積極的に取り組んでいただくことをお願いして質問を終わります。

【近藤議長】 ありがとうございます。ほかにごございますでしょうか。

浅野委員。

【浅野委員】 28番の浅野でございます。ただいま中山委員のご質問で、私もかなりの部分を理解できたんですけども、当初開業時には3万人の駅の乗降客数があって、現在約8万人、それから将来は12万人になるという予測を立てておられます。これをちょっと考えてみますと、当初この大江戸線を計画決定したときに、この駅をどのぐらいの利用客があると見込んで、この計画決定と事業をされたか、そこを伺いたいと思います。

【近藤議長】 座間幹事さん、お願いします。

【座間幹事】 大江戸線につきましては、昭和47年の都市交通審議会答申第15号におきまして、現在の放射部と環状部で構成する路線として整備していくことが位置づけられております。この答申に基づきまして、昭和59年より放射部の都市計画を定めまして、その後、今回の勝どき駅を含みます環状部につきましては、昭和63年度に将来需要の予測を行うなど、必要な調査検討を行いまして、平成3年5月に都市計画決定をしております。

この当時の大江戸線の将来需要の予測に当たりましては、事業の収支採算性を適切に判断するために、光が丘などの計画が具体化している大規模開発につきましては考慮しておりました。ただ勝どき駅周辺につきましては、そうした大規模開発が具体化していませんでしたので、駅の将来利用者数につきましては、ピーク1時間当たり約4,000人、1日当たり約1.9万人と見込んでおりました。

なお、駅施設の計画に当たりましては、将来の利用者数だけでなく、ホーム上の階段にエスカレーターを併設するなど駅のバリアフリー化にも配慮し、幅員7.9メートルのホームを設置しておりますことから、ピーク1時間当たり約2万人、1日当たり約10万人の

利用者に対応可能な容量を持つ駅となっておりますけれども、ご指摘のとおり、朝ラッシュ時などにおきましては、特に利用者が集中する時間帯において、混雑が激しくなっているわけでございます。

【近藤議長】 浅野委員。

【浅野委員】 ありがとうございます。この当初の計画のときの駅の乗降客数と現在の乖離というのは非常に大きいわけでございます。そういう意味では、もちろん晴海アイランドの諸開発が読み込まれていないということが、先ほどもちょっとお話にありましたけれども、具体的にはこの乖離の一番大きな要因は何と考えておられるか、そこをお聞きしたいと思います。

【近藤議長】 座間幹事さん。

【座間幹事】 先ほど来ご説明申し上げておりますけれども、勝どき駅の開業後につきましては、駅の周辺地域におきまして、先ほどもお話がありました晴海のトリトンスクエアが、延べ床面積が約56万平方メートルで、約1,800戸の住居を擁しております。これが平成13年に完成いたしまして、さらに平成20年にはザ・トーキョー・タワーズという、延べ床面積が約38万平方メートル、約2,800戸の住居を有するマンションが完成するなど、都心に近接した立地性、利便性を生かしまして、多様で魅力的な複合市街地の形成が急速に進展しております。この結果、駅の利用者が大幅に増加したものと考えております。

【近藤議長】 浅野委員。

【浅野委員】 ありがとうございます。晴海のトリトンが五十数ヘクタールの床があって、この計画のときにも、ここからの人が勝どき駅をどう使うかということは当然予測しながら、トリトン自体は大変すばらしい開発だと私は思っていますけれども、実は勝どきの利用者というのもあまり適切に想定されていないんじゃないか、そんな感じをちょっと持っております。

それでしかも、今回事業費が100億とかなり大きな額でございます。その当初の計画のときに、かなりきちっと都市計画として周辺の開発も見込まれていれば、この100億が10億で済んだかもしれない。つまり地下の工事でございますから、当初計画の中で一緒にできていれば、そんな100億になんかなるわけではない。ある意味では大きな経済的な損失と考えなくてはいけないかもしれません。それはそれとして、同じ都市計画の中で、追加のインフラ整備によって大規模開発の何か後始末をする、こういう典型的なケースの

ような感じもしております。

そういう意味で、ぜひ今後インフラの整備と大規模都市開発の間に、何かこれまで以上整合を図るようなことが必要だと思えますけれども、いかがでございましょうか、お考えを聞かせていただけたら大変ありがたいと思えます。

【近藤議長】 座間幹事さん。

【座間幹事】 今回、都市計画変更いたします大江戸線をはじめといたしまして、都市高速鉄道や都市計画道路につきましては、当初の骨格として、東京の都市活動や都民の日常生活を支える重要な都市施設でございます。委員のご指摘のとおり、ご質問の趣旨も踏まえまして、今後とも将来の見通しを適切に把握いたしまして、都市基盤の整備に取り組んでまいりたいと考えております。

【近藤議長】 よろしゅうございますか。

【浅野委員】 これで終わります。ありがとうございました。今回の案件について私もやむを得ない変更だと考えておりますけれども、事によれば、事後であっても開発のインパクト・フィーを徴収するような制度的な検討なんていうのを、やっぱりこれから考えておかないといけないかな、こういうケースがたくさん出ると、開発者から後であっても少しインパクト・フィーを徴収できるような、そんな勉強もしていただくとありがたいと。これは回答は結構だと思います。そんな感想を持ちました。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、ご質問ございませんでしょうか。

ないようでございますので、日程第4、議第7020号、東京都市計画都市高速鉄道の案件につきまして、採決いたします。

本案について賛成の方は挙手をお願いいたします。

{ 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。ご協力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したいと思います。

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。

【崎田委員】 1つだけ。全体に関することで1つ教えていただきたいことがあるんですがよろしいでしょうか。22番の崎田裕子です。

私は環境分野を大事にしてジャーナリストとして歩んでおりますけれども、東京都が今、地球温暖化対策を大変強化していらっしゃるというのはすばらしい傾向だと思っておりますが、それが今後、こういう審議会にどのように影響してくるかと考えております。

それでどういうことかといいますと、地区計画の変更などの場合に、建物の整備計画の方針などを、にぎわいの創出とか自然環境を豊かにするとか、非常にきちんと書き込んでいただいておりますけれども、今後省エネとか新エネルギー、あるいは再生可能エネルギーをこの地域はどうやって確保するかとかいうことが、社会にとって大変重要な課題になってくると考えておりますが、特にその精神的に旗を振っているこういう都市の審議会として、そういうことを今後都市開発のときに、どのようにいろいろと計画をしていらっしゃるかどうかとお話し合いをして、こういう書類にきちんと生かしていただくのかとか、そろそろそういうご検討などもされているのではないかと考えておりますが、ちょっと様子を伺えればと思っております。

【近藤議長】 都市計画審議会というのは、都市計画法に基づく都市計画制度を踏まえての都市計画ということについての審議でございますので、なかなかそういう政策一般がすべて審議会のところで議論されるという性格のものではないと思っておりますが、安井幹事さん。

【安井幹事】 今、議長がお話しした枠組みで、この審議会は運営されているわけでございますけれども、例えば今日ご説明しました再開発等促進区という地区計画であるとか、それから今回ございませんけれども、都市再生特別地区の計画は、都市計画とは別に、そういった計画を審議会に諮る、あるいは許可を与えるという前提として、環境性能を建物の例えば省エネ性能であるとか、エネルギーの利用効率をトップランナーのクラスまで上げるという前提で、認可なり、審議会に付議するというやり方をやっています。

それは都市計画の決定事項そのものではないので、なかなかご説明する機会はないわけでございますけれども、実際にはむしろそういう、都がこの審議会にお諮りするような大規模な計画による市街地の地区単位、街区単位の交渉を通じまして、実際にはエネルギー利用効率であるとか、CO₂の削減という意味では、かなり成果が上がってきているのではないかなと思っております。

【近藤議長】 なかなか難しい問題だと思っておりますが、事務局に対しては、大きな政策方

針の説明ということがもし可能であれば、この審議会の中でも機会をとらえてお願いできればと思います。そういうことでよろしゅうございますか。

【崎田委員】 はい、ありがとうございます。

【近藤議長】 それでは、本日の審議会を終了いたしたいと思います。

午後2時43分閉会

本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。