

午後 1 時 3 0 分開会

【事務局（新井都市計画課長）】 まだ、お見えになられていない委員の方も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 2 0 5 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、33 名中 28 名の委員に御出席をいただいております、委員の 2 分の 1 以上という定足数を満たしておりますことを御報告いたします。

では、お手元に「第 2 0 5 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ので、配付資料の御確認をお願いいたします。

初めに、A 4 横 1 枚の「議案一覧表」でございます。

次に、薄茶色表紙の冊子、「議案・資料」

次に、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」

次に、クリーム色の表紙の「議案・資料」別冊「意見書の要旨」

次に、若草色の表紙の「資料（別冊）都市計画（素案）の提案 虎ノ門二丁目地区」

次に、さくら色の表紙の「資料（別冊）都市計画（素案）の提案 桜丘町 1 地区」

次に、だいたい色の表紙の「議案・資料 別冊（1）都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（素案）の概要について」

次に、「議案・資料 別冊（2）東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（素案）」

次に、「議案・資料 別冊（3）多摩部 1 9 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（素案）」

最後になりますけれども、「議案・資料 別冊（4）島しょ部 6 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（素案）」

本日お配りしました資料は以上でございます。よろしいでしょうか。

続きまして、本日の日程についてでございます。

恐れ入りますけれども、「議案一覧表」を御覧ください。

本日の議事日程は、日程第 1 から日程第 4 まで、議題は合計で 6 件でございます。そのうち、議決案件が 5 件、報告案件が 1 件でございます。

それでは、近藤会長、よろしく願いいたします。

【近藤会長】 委員の皆様方には、御多忙のところ御出席いただきまして、誠にありが

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。御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、お手元に配付しております「傍聴に当たっての注意事項」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、御報告いたします。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」をお開き願います。1ページに、委員の異動報告を記載してございます。

今回は3名の方が異動されました。新しく委員になられました方、3名を御紹介申し上げます。

議席番号5番、農林水産省関東農政局長、末松広行委員でございます。本日は、御都合により代理の方に出席いただいております。

議席番号13番、国土交通省関東運輸局長、又野己知委員でございます。都合により、代理の方に出席いただいております。

議席番号20番、青梅市議会議長、浜中啓一委員でございます。

【浜中委員】 よろしく申し上げます。

【近藤会長】 なお、各委員の議席につきましては、当審議会運営規則第4条に基づきまして、2ページに記載しております委員名簿の議席番号のとおりといたしますので、御了承をお願いいたします。

それでは、これより審議に入ります。本審議会におきましては、限られた時間の中で十分に御審議をいただきたいと存じますので、議事進行につきまして、御協力をお願いいたします。

説明される幹事等に申し上げます。案件の説明・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、御質問、御意見は、できる限り簡明にさせていただきますよう御協力をお願い申し上げます。なお、御発言の際は、議席番号をお示しくくださるようお願いいたします。

【近藤会長】 それでは、議題に入りたいと思います。

初めに、日程第1といたしまして、議第7137号及び議第7138号、一括して議題

に供します。

小野景観・プロジェクト担当部長の説明をお願いいたします。

【小野景観・プロジェクト担当部長】 日程第1、議第7137号、都市再生特別地区、虎ノ門二丁目地区の変更について御説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙、「議案・資料」7ページから22ページまででございます。

併せまして、若草色表紙、「都市計画（素案）の提案 虎ノ門二丁目地区」も御参照ください。

今回の変更は、独立行政法人都市再生機構から本年1月に提出された、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。

モニターを御覧ください。

都におけます特定都市再生緊急整備地域の指定状況でございます。

本地区は、「東京都心・臨海地域」内に位置しておりまして、地域整備方針では、国際化に対応した医療機能や情報提供機能の誘導、震災等に対応できる防災機能の強化、道路や敷地内通路等の連携による歩行者ネットワークの充実・強化などが掲げられております。

「議案・資料」の9ページと、モニターの航空写真を御覧ください。

本地区は、北側は環状2号線、南側はホテルオークラ、アメリカ大使館などに隣接しました面積約2.9haの区域でございます。

また、地下鉄虎ノ門駅、溜池山王駅に近接しており、高い交通利便性を有しております。

一方で、本地区を含む周辺の地形は、起伏が大きく、環状2号線側からホテルオークラ側にかけては、約8mの高低差がありますとともに、歩行者空間も不足しているなど、安全性、利便性の面で課題を抱えております。

また、本地区に立地する虎の門病院は、環状2号線の整備に伴う用地提供により、建て替えに必要なスペースが確保できないなど、単独での建て替えが難しい状況にあるという課題も抱えております。

今回の計画は、重要な都市機能を担う病院と、周辺建物を一体的に整備することにより、病院の機能を停止することなく、街区全体の機能更新を図るものでございます。

「議案・資料」の13ページとモニターを御覧ください。

事業者からの提案につきましては、国際水準の医療サービスの提供など、国際競争力を高める都市機能の導入、周辺地域をつなぐ歩行者ネットワークの形成、防災機能の強化や環境負荷低減など、当地域の整備方針に沿うもので、かつ、都市再生の効果が高いものと

判断しております。

具体的な都市再生の貢献につきまして、御説明いたします。

まず、国際競争力の強化の取組でございますが、外国人ビジネスマン等が安心して生活できるよう、多言語・ワンストップで対応する外国人対応窓口や、特別診察室を整備しますとともに、国際基準に従って評価される J C I 認証を取得するなど、高い医療水準を国内外に発信してまいります。

なお、虎の門病院につきましては、2020年オリンピック・パラリンピック開催の際には、選手や大会関係者の診察に当たるオリンピック病院に指定される予定となっております。

また、外国人ビジネスマンや家族に対しまして、行政手続や様々な日常生活のサポートを行うサービスコンシェルジュやカンファレンス、テンポラリーオフィスなどを整備いたします。

次に、大規模病院の機能更新と都市基盤整備でございます。

今回の計画では、移転・解体する国立印刷局の跡地を活用し、共同通信会館も含めて、段階的に建物を整備することにより、病院の機能を停止することなく、街区全体の機能更新を図ってまいります。

右上の平面図を御覧ください。

環状2号線の上空と敷地内を貫通する位置に、歩行者デッキを整備しますとともに、区道1009号・1014号線の道路拡幅などにより、虎ノ門駅からホテルオークラ・溜池山王駅方面など、周辺地域をつなぐ、快適で利便性の高い歩行者ネットワークの形成を図ってまいります。

また、アメリカ大使館前の不整形な交差点を改良し、自動車交通の円滑化を図ります。

続いて、防災対応力の強化と都市環境の向上でございます。

虎の門病院につきましては、災害時には、重症者・中症者約600名、軽症者や帰宅困難者約1,500名を受け入れる、都内最高レベルの災害時治療・収容拠点として整備いたします。

このほか、コジェネレーションシステムや非常用発電設備による防災機能の強化、地域冷暖房施設や緑道の整備などにより、環境負荷の低減を図ってまいります。

参考としまして、港区決定の地区計画について御説明いたします。

今回の都市再生特別地区の変更に併せまして、港区の地区計画を決定することにより、

地元のまちづくりとも整合・連携した都市再生を進めてまいります。

「議案・資料」15ページから22ページまでと、併せましてモニターを御覧ください。

地区計画を決定する区域は、都市再生特別地区の区域と隣接する区域を合わせた面積約3.7haの区域でございます。地区計画には、地区計画の目標、区画道路や広場、歩道状空地等の地区施設などを定めます。

お手数ですが、「議案・資料」の7ページにお戻りください。併せましてモニターを御覧ください。

都市再生特別地区の主な内容としまして、容積率の最高限度を1,000%とし、一部を国際医療施設や業務・生活支援施設などいたします。

高さの最高限度は、高層部Aを180m、高層部Bを100m、低層部を20mなどいたします。

「議案・資料」の14ページと、モニターを御覧ください。

完成予想図でございます。

なお、本案件につきましては、平成26年2月28日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、1名から反対意見1通の意見書が提出されました。

クリーム色の表紙、「議案・資料」の別冊「意見書の要旨」、1ページと2ページを御覧ください。主な意見を御説明いたします。

1ページ目、「1 都市計画に関する意見」でございます。

まず、(1)でございますが、環状2号線を跨ぐデッキは、国土交通省策定「景観形成ガイドライン」や「港区景観計画」、「環状2号線周辺景観形成特別地区」の景観方針に沿わず、周囲を含めた総合的景観を著しく阻害する。開発事業者は、周囲の景観を無視、全く配慮しておらず、図面を作成し、公表して評価を仰ぐべき。

というもので、これに対します都の見解でございますが、歩行者デッキについては、港区が、「港区景観計画」に基づき、今後、計画の具体化に併せ、環状2号線のゆとりと潤いのある歩行空間と一体となった、軽やかで開放的な空間となるよう事業者と調整することとしており、国土交通省の「景観形成ガイドライン」にも整合した計画となる。

都としても、東京都景観条例に基づく大規模建築物等の建築等に係る事前協議において、方向性を確認している。

今後、関係機関との協議内容を踏まえ、周辺市街地との調和が図られるよう、港区と連携し適切に誘導していく。というものでございます。

次に、(2)でございますが、開発敷地内の土地傾斜問題は、開発敷地内で処理・解決すべき問題である。開発業者の私的便宜のために幹線公道にまで手をつけ、まちを弄くことは許されない。将来このデッキを虎ノ門駅まで延伸することは景観、環境破壊、震災時の支障につながり、論外である。

続きまして、(3)でございますが、そばに横断歩道があり、これが十分でないとする場合は、その根拠を横断歩行者利用者数で示すべき。なぜ地下道にできないか根拠を示すべき。エレベーターを設置すると、大型構造物が路上に出現し、景観上及び地震対策上支障が大きく、歩道通行の妨げになる。開発敷地内で整備すべきで、公道を利用すべきでない。

2ページをお開きください。

(4)でございますが、阪神淡路大震災や東日本大震災の時にも歩道橋や高架橋が破壊、損傷を受けており、地震が発生しデッキが倒壊した場合、道路を塞ぎ、避難や救助活動ができなくなる。震災対策が叫ばれている中、なぜ歩道橋の建設が計画されているのか。環状2号線が塞がれば、トンネル内に人や車が閉じ込められ、大惨事を引き起こすことになる。私企業の便宜のために、国民の人命が脅かされるべきではない。

というものでございまして、これら(2)から(4)に対します都の見解でございますが、今回、港区が都市計画決定する地区計画では、地区周辺と円滑な歩行者ネットワークを形成するため、歩行者の安全性、快適性の向上に資する虎ノ門駅からホテルオークラを結ぶ歩行者デッキ等を位置付けている。

今回の計画は、虎ノ門駅とホテルオークラとの約8mの高低差の改善、周辺市街地との連続性などを踏まえ、デッキレベルの歩行者ネットワークを形成するものであり、高齢者や病院を利用する交通弱者のみならず、広く一般の利用者にも安全で快適な歩行環境を創出するものであり、地元区の地区計画に整合している。

また、環状2号線の歩道にエレベーター等を設置した場合でも、サービス水準Aレベルを確保しており、自由な歩行に全く支障のない計画となっている。

事業者は、歩行者デッキについて、耐震性に優れた構造とするとともに、デザインや開放性などにも十分配慮し、周辺市街地との調和を図る計画とすることとしている。

今後、計画の具体化に併せて、より一層、安全性を確保し周辺との調和が図られるように、港区とともに事業者を指導していく。というものでございます。

虎ノ門二丁目地区の説明は以上でございます。

続きまして、日程第1、議第7138号、都市再生特別地区、桜丘町1地区の変更につ

きまして、御説明いたします。

資料は、「議案・資料」の23ページから55ページまででございます。併せまして、さくら色表紙の「都市計画（素案）の提案 桜丘町1地区」も御参照ください。

今回の変更は、渋谷駅桜丘口地区再開発準備組合から、昨年12月に提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。

モニターを御覧ください。

本地区は、特定都市再生緊急整備地域である「渋谷駅周辺地域」内に位置しております。

本地域の地域整備方針では、渋谷駅の機能更新と周辺都市基盤の再編を契機に、クリエイティブ・コンテンツ産業等の先進的な業務機能、産業育成機能、商業機能の充実・強化、国内外からの来街者等に対応した宿泊・居住・生活支援機能の強化などが掲げられております。

「議案・資料」26ページと併せ、モニターの航空写真を御覧ください。

本地区は、渋谷駅の南側に位置し、東側にJR線、北側に国道246号線に隣接する面積約2.6haの区域で、中央には都市計画道路補助18号線を含んでおります。

渋谷駅は、8つの路線の鉄道が結節し、一日約300万人が利用する大規模ターミナル駅でございますが、明治・大正時代からの鉄道の乗り入れ等に併せ、順次、増改築を重ね、現在に至っているため、乗り換え経路が複雑でわかりにくく、バリアフリー動線も不十分であり、さらに、歩行者と自動車の錯綜など、安全性、利便性の面で多くの課題を抱えております。

また、駅の周辺は、谷地形となっている上に、鉄道・幹線道路などにより、まちが分断されていることから、歩行者ネットワークが脆弱で、細街路や老朽建物が多く残っているといった課題も抱えております。

こうした課題を解決するためには、鉄道改良に併せまして、駅前広場などと周辺市街地を一体的に再編整備し、渋谷駅とその周辺の安全性や利便性を抜本的に改善する必要があります。

このため、平成18年に、学識経験者、鉄道事業者を含む開発事業者、国土交通省、渋谷区、東京都で構成する「まちづくり検討会」を設立し、駅周辺の開発について検討が重ねられ、その後、渋谷区が「渋谷駅中心地区基盤整備方針」を策定し、この方針等に基づきまして、現在、ハチ公広場の拡充、バスターミナルの再配置などの駅前広場の整備が実施されております。

また、昨年6月には、渋谷駅地区、渋谷三丁目21地区におきまして、都市再生特別地区の都市計画を決定しております。

「議案・資料」の30ページとモニターを御覧ください。

事業者からの提案につきましては、歩行者デッキや都市計画道路、地下車路ネットワーク等の整備による交通結節機能の強化、クリエイティブ・コンテンツ産業創出支援による国際競争力の強化、帰宅困難者対策などの防災機能の強化を図りますとともに、近接する渋谷駅地区、渋谷三丁目21地区ともエリアマネジメント等により連携し、渋谷全体の魅力の向上を目指していくもので、当地域の整備方針に沿うものであり、かつ、都市再生効果が高いものと判断しております。

具体的な都市再生の貢献につきまして、御説明いたします。

まず、鉄道改良事業などと併せました市街地の再編と交通結節機能の強化、利便性・安全性の向上でございます。本地区では、地元地権者による市街地再開発事業を予定しており、細分化した宅地や老朽化した建物を共同化し、市街地を再編することで、耐震性に優れた建築物や、都市計画道路補助18号線、区画道路、広場等を整備し、市街地の防災性の向上を図ります。

また、周辺市街地を結ぶ歩行者デッキや地下通路、縦の動線であるアーバンコアを整備することで、国道246号線や鉄道によるまちの分断、谷地形による高低差を解消するなど、安全で快適な歩行者ネットワークの形成を図ります。

さらに、渋谷駅地区と本地区の駐車場をつなぐ地下車路ネットワークを整備することで、自動車交通の円滑化を図りますとともに、バス・タクシー乗り場、移動制約者に配慮した都市計画駐車場等を整備し、誰もが安心して利用できる交通環境の整備を図ります。

次に、国際競争力強化の取組でございますが、外国人ビジネスマン等の生活を支援するため、東京大学医科学研究所と連携し、日常的な医療や、遺伝子解析による最先端の健康管理を多言語対応で提供する、国際医療施設を整備いたします。

また、外国人ビジネスマン等の短中期滞在に対応したサービスアパートメントや、多言語に対応した子育て支援施設など、生活支援施設の整備を図ります。

さらに、大学機関とクリエイティブ・コンテンツ産業との交流促進機能、投資機会を生み出すための情報発信機能、起業・登記・知的財産管理などの手続を支援する機能などを備えた起業支援施設を整備いたしますとともに、他地区とも連携し、渋谷地区全体で、クリエイティブ・コンテンツ産業の機能強化に取り組んでまいります。

続いて、防災機能の強化と環境への取組でございます。

災害時の一時滞在施設や備蓄倉庫の整備などの帰宅困難者支援機能の導入を図りますとともに、コジェネレーションシステムや非常用発電設備の整備による防災機能の強化、地域冷暖房施設の整備や立体的な緑化空間の創出などにより、環境負荷の低減を図ります。

参考としまして、渋谷区決定の都市計画について、御説明いたします。

今回の都市再生特別地区の変更に併せまして、関連する渋谷区の都市計画を変更・決定することにより、地元のまちづくりとも整合・連携した都市再生を進めてまいります。

「議案・資料」の32ページから47ページまで、併せましてモニターを御覧ください。

初めに、桜丘地区地区計画の変更でございます。地域の目標や方針を追加しますとともに、本計画で整備します区画道路や歩行者専用通路等を、新たに地区施設として位置付けるなどの変更を行います。

48ページから51ページまで、併せましてモニターを御覧ください。

渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業の決定についてでございます。

土地の高度利用と都市機能の更新を図るため、面積約2.6haの区域に市街地再開発事業を決定いたします。

52ページと53ページ、併せましてモニターを御覧ください。

円滑な道路交通を図るため、都市計画道路補助18号線の線形の一部を変更いたします。

54ページ、55ページ、併せましてモニターを御覧ください。

移動制約者の利便性の向上等を図るため、都市計画駐車場の位置と面積を変更いたします。

お手数ですが、23ページ、24ページにお戻りください。併せましてモニターを御覧ください。

都市再生特別地区の主な内容としまして、容積率の最高限度を平均で1,230%とし、そのうち、A街区では、最高限度を1,940%とし、一部を国際医療施設、起業支援施設など、B街区では、最高限度を600%とし、一部をサービスアパートメント、子育て支援施設などいたします。また、C街区では、最高限度を400%とします。

高さの最高限度は、高層部Aを180m、高層部Bを150m、中層部Aを90mなどいたします。

最後になりますが、31ページとモニターを御覧ください。完成予想図でございます。

なお、本案件につきましては、平成26年2月28日から2週間、公衆の縦覧に供した

ところ、1名1団体から反対意見2通の意見書が提出されました。

「議案・資料」の別冊「意見書の要旨」、3ページから12ページまでを御覧ください。

恐れ入ります、少し長くなりますが、お時間をいただきまして、主な意見を御説明いたします。

3ページ目でございます。

「1 都市計画に関する意見」でございます。

まず、(1)でございますが、

桜丘地区は、地上5・6階程度の小規模なビルで大部分が構成されており、飲食店、予備校、ライブハウスなどが点在し、若者文化と昔ながらの町並みが混在する独特の雰囲気を持った魅力のある地区である。

若者や最先端の文化についても、桜丘地区のような古いものと新しいものが入り混じる場所から生まれるものもあり、今回の事業は個性的な文化、若者文化の多面性を無視するものである。

4ページをお開きください。

次に、(2)でございますが、本件は、商業施設、起業支援施設、事務所となっており、渋谷ヒカリエと類似している。大型施設が数多く建設されているが、昔ながらの商店街のような個人商店・飲食店がテナントとして入ることは非常に少なく、本件事業も同様になることが予想される。

数ある複合型大規模施設の中で差別化を図れず、画一的かつ没個性的なものとして認識される可能性が高い。というものでございます。

(1)(2)に対します都の見解でございますが、3ページにお戻りください。

本計画は、市街地再開発事業により、既存の学校や教会、商店、住宅などの再建を図るとともに、歩行者デッキレベルに店舗や広場、緑化空間などを確保することで、周辺市街地との連続性や一体性を確保するなど、従前のまちの魅力を更に高める計画となっている。

また、渋谷では、集積するファッションや音楽、映像などの独自の文化や産業が形成されており、今回の計画では、駅周辺の開発とも連携し、若手のクリエイターの育成や交流・情報発信などにより、クリエイティブ・コンテンツ産業の拠点形成を図るもので、渋谷の地域特性をいかした、渋谷の文化をさらに発展させるものである。というものでございます。

5ページを御覧ください。

次に、(3)でございます。

「渋谷駅中心地区まちづくりガイドライン」では、「広場・坂・路面店を活かした、めぐり歩ける、環境と共生したまち」とのまちづくりの方針が示されている。

本件事業は、大規模な土地に高層ビルが3棟建設されるもので、坂に沿って立ち並ぶ路面店という渋谷の特色とはかけ離れたもので、まちづくり方針等と矛盾が生じる。また、地形の高低差こそ渋谷の特色なので、これを解消するとする本件は、渋谷の特色を失わせる計画である。

というもので、これに対します都の見解でございますが、桜丘地区地区計画では、渋谷駅と本地区をスムーズに結ぶ立体的な歩行者動線の確保や、土地の高度利用を促すことで、高度な商業・業務・居住・生活支援機能等が複合する拠点整備を図ることになっている。

本計画では、歩行者デッキの整備などによる安全で快適な歩行者ネットワークの形成、デッキレベルに店舗や広場を整備することで、にぎわいの創出や回遊性を向上し、渋谷のまちの魅力を更に高めるものであり、地元区が策定したガイドラインや地区計画に適合した計画となっている。というものでございます。

6ページをお開きください。

(4)でございますが、「東京都における都市再生特別地区の運用について」の審査の視点において、「地形条件、周辺の建築物等との関係などを考慮し、良好な街並み・景観形成に資する計画となっているか」などがあげられているが、歩行者デッキが設けられると、坂を中心とした特色ある景観が失われ、高層ビルが建設されると地域が分断され、多大な圧迫感を感じることから、審査基準に適合しない。というものでございます。

これに対します都の見解でございますが、本地区では、「渋谷駅中心地区まちづくり指針2010」に基づき、谷地形や鉄道、幹線道路によるまちの分断を解消する歩行者デッキの整備、沿道のにぎわいを創出する店舗や緑豊かな広場等の整備、建物の分節化などによる圧迫感の軽減等、隣接街区と連携した街並みの形成を図っており、景観形成についての審査基準に適合している。というものでございます。

続いて、(5)でございますが、提案書では、①大規模ターミナル駅の交通結節機能の強化と利便性・安全性の向上、②国際競争力の強化を図る都市機能の導入、③防災機能の強化と環境への取組に貢献することから、都市再生特別地区を都市計画決定すべきとしている。

しかし、①については、既に渋谷駅の南側には歩道橋が設置されているので、歩道橋に

つながるエレベーターを増設、歩道橋を拡幅することで同様の効果が得られる。②については、公共の医療施設や子育ての生活支援施設を別途整備すれば足りる。③についても、緊急車両が進入できる道幅も確保されている。既存の公共施設を活用することで帰宅困難者の受け入れ態勢をつくるのが可能なはずであり、これ以上再開発をする必要はない。というものでございます。

これに対します都の見解でございますが、渋谷駅周辺の開発は、駅改良や駅前広場の整備と併せ、周辺市街地を一体的に再編・整備することで、谷地形や鉄道、幹線道路などによるまちの分断の改善を図るとともに、都市計画道路の整備、細分化した土地の共同化などにより、防災性の向上等を図るものである。

また、渋谷駅周辺では、国際競争力強化を図るため、外国人ビジネスマンやその家族の生活支援機能の整備を図る必要があり、本計画では、多言語対応可能な医療施設や子育て支援施設を民間事業者が整備することとしている。

首都直下地震等による東京の被害想定では、渋谷駅周辺の帰宅困難者は約2万1,000人となっており、駅直近に帰宅困難者が集中することが予想されることから、帰宅困難者の受け入れスペースを確保することは重要な取組で、駅周辺の開発を進めることの必要性は極めて高い。というものでございます。

7ページを御覧ください。

続いて、(6)でございますが、再開発準備組合は、今回の再開発に反対する地権者が多数いたにもかかわらず、計画を推進してきた。「公平性」を主張して、不当に安価な価格で権利変換を迫り、同意しない地権者が異議を申し出ても、提案を見直すことをしていない。

本件事業は、特定の企業の利益を優先したもので、公共性に乏しい上、事業の実施によって財産権に対する強度の制約が生じる制度であるのに、それに見合うだけの補償が地権者にされているとはいえないことから、都市再生特別地区の都市計画の決定を行い、本件事業を継続させるべきではない。というものでございます。

これに対します都の見解でございますが、本計画は、駅改良や駅前広場の整備と併せて、市街地再開発事業による都市計画道路等の都市基盤整備を図るとともに、細分化した土地の共同化や老朽化した建物の機能更新を図り、防災性の向上や市街地環境の改善を図るものであり、極めて公共性が高く、特定の企業の利益を優先したものではありません。

従前地権者の権利については、都市再開発法に基づき、組合設立、権利変換計画の認可などの手続を経て、公平かつ適切に保障される。というものでございます。

8ページをお開きください。

(7)でございます。

A街区の南側と、B街区の北側の一部は、潰れ地となっている。B街区の事務所棟や低層店舗は、A街区の店舗・事務所に比べ大きく見劣り、潰れ地の存在がA街区の高度利用にマイナスの原因となっていることは明らかで、どこが健全な高度利用になっているのか説明を求める。

B・C街区部分までが本再開発の範囲となり、歪な形状になっていることは、その線引き時に特定地権者と準備組合・事業協力者・東京都・渋谷区との間で何らかの調整があったのではないかと不信に思う。計画エリアの線引きの手續に問題があったと認識しているが、どういった経緯で線引きがなされたか、東京都の見解を回答してほしい。

改札口設置の賛成票を当社から獲得する過程において、手續に瑕疵があったと認識している。仮に手續に瑕疵があった場合でも、都市計画の手續は予定通り進行するのか。当社が瑕疵を証明すれば手續は中断するのか。というものでございます。

これに対します都の見解でございますが、土地の高度利用については、南側後背地等の土地利用の状況や、駅に近接して商業・業務機能の集約等を図ることなどを踏まえ、B・C街区の容積をA街区に適切に配分しており、敷地形状がA街区の高度利用のマイナス要因にはなっておらず、全体で高度利用が図られた計画となっている。

都市再生特別地区の都市計画は、市街地再開発事業の区域と合わせて決定するもので、都市再生特別措置法に基づき、区域内の地権者の3分の2以上である権利者割合で約87%、敷地面積割合で約89%の同意を得て、提出された都市計画提案を踏まえて、都市計画審議会の議を経て都市計画決定を行うものである。というものでございます。

日程第1の説明は、以上でございます。

【近藤会長】 ありがとうございました。

日程第1につきまして、御質問、御意見がございましたら、お伺いいたします。

【中山委員】 18番

【近藤会長】 はい、中山委員

【中山委員】 私のほうからは、虎ノ門二丁目地区の計画案について1問質問させていただいた後、少々長くなりますが、意見を表明させていただきたいと思います。

まず、質問ですが、港区の都市計画審議会において、今回の開発で整備する環状2号線を横断する歩行者デッキに係る景観について、意見があったと聴いております。港区は都

市計画審議会での意見を踏まえ、東京都へ都市計画案に対する意見回答を行っていると思
いますが、その内容はどのようなものであったのか、お伺いをいたします。

【小野景観・プロジェクト担当部長】 議長、景観・プロジェクト担当部長

【近藤会長】 小野担当部長

【小野景観・プロジェクト担当部長】 お尋ねの港区の回答でございますが、「本都市計
画案については支障ありません。なお、環状2号線を横断する歩行者デッキの整備につい
ては、周辺市街地の景観に配慮した形態、色彩等となり、高齢者や障害者等に配慮した安
全・安心な設計となるよう、区とともに事業者に対し、適切な指導をお願いいたします。」
というものでございます。

【近藤会長】 中山委員

【中山委員】 それでは、意見を表明させていただきます。

今回の都市再生特別地区の提案は、単独では難しい大病院の建て替えを周辺建物と一体
的に整備することにより、病院の機能の向上を図りながら実現するものであります。さら
に、オリンピック・パラリンピック開催時には、I O C病院としても機能できる国際水準
の医療施設の整備や、災害時のトリアージに対応した防災機能の強化など、東京の都市再
生に大きく貢献する計画と伺っており、その意味では、その狙いとするところを着実に推
進・実現していただきたいと考えております。

その上で、今回の歩行者デッキの整備については、先ほど読み上げていただいたとおり、
地元の港区からは、東京都からの照会に対して、尚書き付きの異例とも言える意見回答が
寄せられたわけであります。歩行者デッキについて、港区や東京都に対して寄せられた御
意見は、新たに整備される虎ノ門ヒルズや周辺市街地との眺望などの点で問題があり、ま
た、虎の門病院だけへのアクセスならば、デッキではなく地下道の選択肢もあったのでは
ないかとの懸念から、虎ノ門ヒルズなどを中心とする新たなランドマーク的眺望への影響
はもとより、デッキの耐震性の確保、エレベーター建造物が歩行者空間に与える影響など
について、危惧される事柄を指摘された御意見だと受けとめております。しかし、歩行者
デッキというアイデアは、もともと高低差が著しいという本計画地の周辺の地域特性に由
来しております。

今、東京都の都市計画審議会で審議されている計画案とは別個に、虎ノ門周辺に関する
地区計画案が港区都市計画審議会ですでに審議され、本日の都の都市計画審議会のこの審議
を待って、同日付けで決定される予定となっているそうではありますが、その港区の地区計

画案自体に、計画地周辺を含めた広いエリアの高低差を改善するため、歩行者デッキの整備が位置付けられているのであります。一般にこうした高低差を解消する方法としては、歩行者デッキのような地上部の整備による方法と、地下道や地下空間の整備による方法とが考えられるんだと思います。

しかし、地元港区が、虎ノ門駅から虎の門病院のある場所を経て、後背地のオークラに至るまでの高低差、20mを超えるものになっているそうでありますが、この高低差を解消する方法として、審議の結果、地下道ではなく歩行者デッキを採用している以上、東京都に決定権限がある虎ノ門二丁目地区の計画案についても、歩行者デッキの整備を含め、全体として妥当なものと承認せざるを得ないと考えております。

確かに地下道で歩行者ネットワークを整備する場合は、虎ノ門駅からオークラまでと延長が長くなってしまいます。その間を単なる地下道としてしまつては、防犯上も懸念があり、ある程度の数の歩行者利用によるぎやか空間とするためには、大規模地下商業施設を整備する必要があります。一般に大規模地下空間の構築は大変費用がかさむものであり、民間開発であれ公的開発であれ、ある程度費用対効果の判断は働かざるを得ないものと考えます。

その点、確かに現状ではこの地区では既存の地下商業施設というものがあまりありません。その意味では、大規模地下空間の建造は莫大な費用のものに及ぶ可能性があります。当然、今後、地下道に沿って一定規模の商業施設を設置できる場所の検討なども行われたものと思いますが、そうした総合的な判断の上で民間事業者がデッキで整備することを提案したのであろうと推察しているところであります。ともかく、地元港区も歩行者デッキの設置を望み、それを指示する民間事業者からの提案もあつたということになっております。

かくなる上では、冒頭読み上げていただいた東京都決定に対する港区の意見回答にありましたとおり、尚書き以下への御懸念への万全な体制を整えていただくことしか対処できる方法がありません。先ほどの都の説明で、景観への配慮を行うように指導していくことや、耐震性の確保に努めること、エレベーターの設置についても、往来の流動性を担保できる見通しであることなどの御説明があり、その点は理解できました。

しかし、説明にあつた内容が確実に履行されなければ、都の都市計画審議会に対する信頼性も揺らいでしまいますし、東京都や港区に対して様々な資料を用意して御懸念を表明してくださった方の御努力も水泡に帰してしまいかねません。当然、周辺区民の期待も損

なうことになりかねません。このため、今後よりよい計画に誘導し、その実現を図っていただくため、詳細設計の段階や実際の工事の施工管理の段階において、本日、都として港区による意見回答への対応として、御説明された内容の実現を確認していただくことを強く要望させていただいて、私の質問並び意見表明を終わります。

以上です。

【近藤会長】 ありがとうございます。

ほかに、委員、意見、ございますでしょうか。

【松村委員】 議長、21番

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 第7137号について伺います。

今回の開発は、現在に比べてどの程度に変わるのか。ビルの階数及び高さ、延べ床面積、駐車場台数について、また、新たな発生交通量や人口増について伺います。

【小野景観・プロジェクト担当部長】 議長、景観・プロジェクト担当部長

【近藤会長】 小野担当部長

【小野景観・プロジェクト担当部長】 まず、駐車場台数につきましては、従前が205台、計画が573台、延べ面積につきましては、従前が約13万8,000m²、計画が約25万5,000m²。建築物の高さと階数につきましては、現在の虎の門病院が地上14階、高さ約61m、共同通信会館が地上9階、高さ約41m、国立印刷所が地上6階、高さ約41m。計画では、病院棟が地上19階、高さ約99m、業務棟が地上36階、高さ約179mとなっております。

また、発生集中交通量につきましては、平日1日当たり、自動車が約2,500台の増加、歩行者が約3万3,000人の増加、就業人口につきましては、約3,700人の増加を想定しております。

なお、今回の都市計画提案でございますが、災害時でも業務継続の可能な高水準なオフィスの供給、周辺地域をつなぐ歩行者ネットワークの形成、防災機能の強化や環境負荷低減、虎の門病院の建て替えに伴う国際水準の医療サービスの提供など、東京の国際競争力の強化、都民の安全・安心にとって極めて効果が高いものと判断しております。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 意見を述べます。

これまでの地上14階、高さ61mの虎の門病院が、地上19階、高さ99mになるだ

けではなく、新たに地上36階、高さ179mの超高層ビルが出現します。また、新たに発生する車と人は、1日約2,500台の増加、歩行者は1日当たり約3万3,000人増加と、都心一極集中を更に加速させるものです。

病院の機能更新ならば超高層の業務棟などは必要ありません。周辺地域住民は、環状2号線では戦後60数年、3階建て以上できないという私権の制限を余儀なくされ、挙げ句の果てに長年住み慣れた地域を離れざるを得ない人は8割にもなっていると聞きます。環2に続く沿道開発で、既に虎ノ門ヒルズなどの超高層ビルの林立は地域環境を悪化させ、災害リスクを高めるもので、区民にとって何のメリットもないと指摘されております。首都直下型地震に対しても、更に帰宅困難者の増加など災害リスクを高める計画で、まさに大企業のための利益をあげるための開発計画であり、反対です。

以上です。

【近藤会長】 ほかに、この日程第1につきまして、御意見ございますでしょうか。

[「なし」の声あり]

【近藤会長】 はい。松村委員

【松村委員】 続けて、第7138号について。

【近藤会長】 はい。

【松村委員】 桜丘町1地区です。

先ほど意見書が読み上げられ、都の見解も、要旨的に説明ありましたが、私も、現場に行きました。渋谷駅、普段はハチ公口を主に利用するので、今日改めてこの西口の現場に行きました。非常に、この1名2団体ですか、1名1団体の書かれている意見は、本当にそのとおりだというふうに感じました。

「桜丘」と付いているのはどうしてかなと思ったら、やはりV字型に、桜並木が、あの駅の直近であるということにもびっくりいたしました。それから、あの周辺は、ここに書いてあるとおり、長年、商店会や、町会等が地域コミュニティを図ってきた。本当にそういう、この意見書でいう各種の文化施設、教育施設が立地した文教都市、渋谷区、副都心による、商業・業務・交通拠点という、2つの顔があるという渋谷区全体の特色に溢れておりました。ここを本当に失ってしまったら、もったいない。

私も、国際競争力に強いと、千客万来の、そういう海外から、客を呼ぶと。また、渋谷のあのところに行ったら、あそこを紹介して、あそこで本当に生ビールか何か飲んで桜を見たり、まちを、気に入ったところを入ったりすれば、最高だなというふう

に率直に感じました。私もこの東京生まれの東京育ちで、それこそ小さいころから渋谷も含めて、東京中のまちを見てますけれども。あのまちを、まあ結論から言うてしまうんですけども、このような超高層のビルにすることが、本当にいいのかということ、改めて感じました。

ですから、これ、地権者は124名と、既に東急不動産などによって、大分先行買収がやられて、地権者の数も減っておりますけども、しかし、ここに上げられている方、私、直接お会いして聴いたわけではありませんけども、この意見書にもにじみ溢れ出ているように、その方のところ、2名ですか、1人は病院関係者のようですし、もう1人は何か事業を営んでいる方ですけども、その方の協力がなければ、この計画、私は進まないとか成り立たないというふうに思うんですけども。

しかし、準備組合に、参加していないということ、再三表明したと。同意したのは南口。確かに南口がつけば、駅利用者も、地域住民にとっても、今の南側の、西口ではなくて、直接、JRからの南口から行けば更に利便性がない、多くの集客があそこの地域にも溢れるということで、そのことには同意したことによって、前から個別的な建て替えとか、改善をしたいというふうには再三表明しているのに、何か参加組合にも加盟しているようなふうな捉え方、又は行政が直接何度も、参加組合に、あ、準備組合に、参加することを強要されたとかがこの意見書の中にもあって、私も非常に驚いてますけれども。

もう1人の方も、強引に手続的に進められたと。あと、その後どういうふうになるのかといっても、再建ができるのかといっても、それは権利変換してみなければ言えないというふうな回答のまま、既にこういう提案がなされていると。法的な手段も辞さないとかまで、ここの中で言っていますよね。瑕疵が明らかにあるんだけど、そのことが証明できれば、この計画は中断するのかということまで言うておられますから、そのことについての、東京都としての、これ、事業者が区だと思えますけども、やはり私たちが都市計画決定をすることによってこの事業が進むわけですから、そこをきちっと、理解できるような、御説明をいただきたいというふうに思います。

【佐藤防災都市づくり担当部長】 会長、防災都市づくり担当部長です。

【近藤会長】 はい、どうぞ。

【佐藤防災都市づくり担当部長】 まず初めに、本件は渋谷駅桜丘口地区再開発準備組合からの都市計画提案を踏まえました、都市再生特別地区の変更についての御審議になるというふうに考えてございますけれども、ただいま委員のほうから御指摘のあった意見に

つきましては、「議案・資料」別冊の「意見書の要旨」に示してありますとおり、渋谷区が決定する市街地再開発事業の都市計画原案に対するものでございます。

その中で、同区は、市街地再開発事業の施行区域は、土地の合理的かつ健全な高度利用と、都市機能の更新を図り、にぎわいと活力のある複合市街地の形成を図る上で適切であるとした上で、都市計画原案の作成に当たっては、地権者を含めた地元の方々の理解を得ることは極めて重要であり、4回の意見交換会を実施し、幅広く意見を聞いたところであり、今後とも地元の意見を踏まえ手続を進めるとしております。

都といたしましても、区のこうした都市計画決定手続については、適切に行われているものと受けとめております。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 区が適切に対応し、引き続き合意形成に向けて話し合うというような旨の答弁だったと思いますけれども。しかし、これまでも、ここに意見書に出されているように、強権的といいますか、あくまでも強引な手法で、事態がどんどんどんどん進んでいき、既にこういう都市計画提案までなっていると。やはり、そこに本当に丁寧な合意形成を私も求めたいと思いますけども、しかし、その担保というか、これが、その市街地開発事業計画ができる前提を私たちが決めるわけですから、そのところはしっかりと、この意見書に出されている方々の危惧や不安を、私は取り除いていただきたいと。必ず、そういう強引な、都市計画法の、手続も、ちょっと教えてもらいました、勉強させていただきました。あくまでも、今は、その地権者が同意、賛成しなくても、今言った都市計画法に基づき、最後は、土地収用法の適用もあるということも伺いましたから、そのところはやはりきちっと、そういうことにはならないように、東京都としても、指導していくというような回答がいただけるのかどうかということと。そのことはだから私、指摘しておきたいというふうに思います。

それから、盛んにこの計画の必要性で、高低差がある、そういうところの地域を、もっと歩行者やあれにスムーズなネットワークをつくるんだと言いますけども、私はあの現地を見て、あのなだらかなというか、行くところに、そういういろいろな商店や事業所があり、まさにここの意見書にもあげられておりますけども、あの地形と、やっぱりあのまちが趣があるというか、非常にやはり、すばらしい、すばらしいというか、ことなので。それを、超高層ビルを3棟建てて、何か歩行者デッキをビルとビルをつなぐとかいうことなどは、景観的にも含めて、全く意味をなさないものだ。

今、私もあのちょうど南口から歩きましたけども、きちっとした動線がありますよね、すぐ行かれました、大きな国道をまたぎましたけども。確かにそれは階段ですから、ここでも指摘されているように、これだけの、事業費は幾らですか、大変な金額をかけるわけですから。そしたらもう少し、今の歩道橋を作り替えて、そこにエスカレーターをつくるなどしたほうが、もっとやはり駅と一体感が持てますし、ましてや南口が開設されるということですから、そういうことを活かすべきことではないかと思えますけども。

この最大の計画の歩行者デッキや、段差をなくすという考え方と、今言ったあのまちのそういう地形を活かした、しかも、修復型というか、まあ古い建物もあったりしてする、その更新を進める、そういうまちづくり、都市計画に、転化させるべきではないかというふうに私は考えましたけども、その点についてはいかがでしょうか。

【小野景観・プロジェクト担当部長】 会長、景観・プロジェクト担当部長

【近藤会長】 小野担当部長

【小野景観・プロジェクト担当部長】 本地区でございますが、この地区だけでも高低差が約13mございます。また、委員も現地に行かれたというお話ですけれども、この地区は道路も狭隘で曲がりくねっており、さらに高低差もあるなど、見通しも悪く、一部の道路は抜け道になっているなど、危険な状況でございます。また、単独では建て替えも困難な老朽化したビルや住宅が建ち並び、一度火災や地震があれば、緊急車両も容易に入れないなど、防災上も脆弱な地域になっております。

今回の都市計画提案は、地区の中央に自動車交通を適切に処理できる補助18号線を通すとともに、歩行者デッキなどにより歩行者と自動車を分離し、安全で快適に回遊できるようにするものでございます。こうした状況を改善することが、高齢者や子どもたち、また、将来の世代にとってもやさしいまちというものであると考えております。

なお、反対意見についてでございますが、この渋谷地区の周辺につきましては、平成18年から地元の取組が始まっております。具体的には、地元の町会、商店街等も参画し、議論や地元の調整など、協議会だけでも40回以上重ねております。今回の都市計画提案のベースとなっております「渋谷駅中心地区まちづくり指針2010」は、こうした地元の意見も反映したものであり、今回の都市計画提案につきましても、地元の中で幅広く調整がなされてきたものと認識しております。

【松村委員】 議長

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 意見を述べますが、今の防災上問題だとか、狭隘な道路もあるとか、私はまさにその狭隘というよりも、あそこをずっと歩いてみて本当に生活の匂いがする、しかも、都心らしい業務や、そういう商業施設が入っているなというふうに感心しました。やっぱり地元のことは地元の方が一番知っているわけですから、この意見書に代表されることをやはり尊重してほしいと。

最大の防災対策はやっぱりコミュニティですよ。あの3つの棟をつくって、そこに今までの旧地権者、商店とか、恐らく消防団があそこにあるかどうかわかりませんが、そういう築いてきた方々が一体じゃあそこにまた戻れるのか、戻ったところで、ビルの、あるいは超高層のビルの中で、そこでどうしてコミュニティが図れるかとかいう様々なやはり課題があるというふうに私は思いました。それは私の意見ですけども、強くやはり、その点を指摘したいと思います。

いずれにしても、この計画は、意見書でも指摘されている本件事業は、桜丘地区の特色を失わせてしまうだけではなく、各種の文化施設、教育施設が立地した文教都市、渋谷副都心による商業・業務・交通拠点という、2つの顔があるという渋谷全体の特色を失わせてしまうものであるということに尽きると思います。

そうして、もう一つは、先ほども指摘しましたけれども、桜丘口地区再開発準備組合が、今回の再開発に反対する地権者が多数いたにもかかわらず、数の力で押し切り、これまで計画を推進してきたという強権的なやり方です。また、そこには区や都が加担してきたと住民が受け取っている大きな問題もあります。やはり、この計画は、都心一極集中という、大企業のためのまちづくりという色彩が非常に濃いものとして、反対いたします。

【近藤会長】 ほかに御質問、御意見ございませんでしょうか。

[「なし」の声あり]

【近藤会長】 ないようでございますので、この都市計画都市再生特別地区の案件について、まず、議第7137号、東京都市計画都市再生特別地区、虎ノ門二丁目地区の案件について、採決をお願い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]

【近藤会長】 ありがとうございます。賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたしました。

次に、もう一つの東京都市計画都市再生特別地区、桜丘町1地区の案件について、賛成

の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 ありがとうございます。賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたしました。

それでは、次の日程第2に入るわけですが、ここで3分間ほど休憩とさせていただきます。

午後2時32分休憩

午後2時34分再開

【近藤会長】 それでは再開させていただきます。

日程第2といたしまして、議第7139号を議題に供したいと思えます。

永島幹事の説明をお願いいたします。

【永島都市づくり政策部長】 日程第2、議第7139号は、勝どき東地区地区計画の決定に関する案件です。

薄茶色表紙の「議案・資料」は57ページからとなります。62ページの位置図と併せて、モニターの航空写真を御覧ください。

本地区は、都営大江戸線勝どき駅に近接した、面積約3.9haの区域です。

広域幹線道路である環状2号線と放射34号線晴海通りとの間に位置し、南東側は朝潮運河に、南西側は新月島川に接しています。

地区内には、運河沿いに、老朽化した倉庫や工場などが多く立地しているほか、緊急輸送道路に指定されている晴海通りの沿道には、昭和56年以前の耐震基準により建築された大規模な共同住宅が立地しております。

このため、本地区については、「都市再開発の方針」において、地区の再開発、整備等の主たる目標として、「計画的な大規模開発による機能更新により、居住機能を強化した複合市街地の形成を図る」としており、また、建築物の更新の方針として、「水辺の豊かな環境を活用しながら、業務、産業、商業、住宅、文化、交流など、多様な機能が複合的に展開する魅力的な都市機能の創造を図る」としています。

これに基づき、市街地再開発事業による土地利用転換に併せて、公共施設の整備を図りつつ、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、勝どき東地区約3.9haにおいて、新たに「再開発等促進区を定める地区計画」を決定するものです。

次に、地区計画の決定内容について、御説明をします。

「議案・資料」の57ページと63ページの計画図1と併せて、モニターを御覧ください。

地区計画の目標としましては、「本地区が勝どき駅と晴海地区とをつなぐ重要な位置にあることから、地域の歩行者交通の基盤の強化を図る」とともに、「大規模な土地利用転換に伴う土地の有効高度利用により、定住性のある良好な住環境を創出し、立地特性をいかした都心居住を推進する複合市街地の形成を図る」こととしています。あわせて、「地域の防災性の向上」や、「二面が運河に面する恵まれた水辺環境をいかした水とみどりにあふれる安全で魅力的な環境形成」を目指すこととしています。

「議案・資料」の57ページから58ページと64ページの計画図2と併せて、モニターを御覧ください。

これらの目標を実現するため、本地区と晴海地区間に新たに人道橋を架橋するとともに、その人道橋と有効にネットワークを形成する、勝どき駅への地下連絡通路及び地下鉄出入口を整備することとしています。

また、地下連絡通路と人道橋の結節点となる位置に、地域のにぎわいを創出し、かつ、災害時には一時^{いっとき}集合場所として地域の防災機能を強化するため、広場を整備することとしています。

これらの目標などにに基づき、主要な公共施設として、勝どき駅への地下連絡通路である「歩行者通路1号」、晴海通りなどと有効に接続する「地区幹線道路」と「歩道状空地1号・2号」、地下鉄出入口に面して設ける「広場」を位置付けます。

また、地区施設として、新設人道橋への導入空間となる「区画道路1号」、地区内の交通動線となる「区画道路2号」のほか、運河沿いの親水空間と周辺市街地をつなぐ「歩行者通路2号、3号及び4号」などを位置付けます。

このほか、建築物等の用途の制限や、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、地区整備計画として定めます。

参考として、併せて決定いたします、中央区決定の第一種市街地再開発事業について、御説明いたします。

「議案・資料」の66ページから72ページと併せて、モニターのイメージパースを御覧ください。

再開発事業の区域面積は約3.7haです。

計画建物は、向かって左側からA1地区、A2地区、B地区で、それぞれ地上56階、44階、29階建てでございます。

各棟とも、低層部に公共公益施設や商業施設、その上部に住宅を配置し、地区全体で約3,020戸を供給する計画です。A2地区においては業務施設も計画しております。

また、パースにはございませんが、A3地区として、東京消防庁の月島消防署を再整備します。

なお、本計画案を、平成26年2月28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、2名から、2通ございました。

その内訳は、反対意見に関するものが、2名から2通でございます。

「議案・資料」別冊、クリーム色表紙の「意見書の要旨」13ページを御覧ください。

反対意見の「都市計画に関する意見」のうち、主な意見の概要としましては、(2)「計画地は、東京湾の埋立地「2号地」の端に位置し、二方が運河に面し、一方は上下一車線の12m幅の区道に、もう一方は晴海通りにある一方通行の1車線が接続しているのみである。この地に、区民の共有財産である区道を廃止し、巨大な再開発を進める計画である。

この巨大な再開発と車の発生集中の爆発的な増大にもかかわらず、幹線道路への車線は増やさず、既存の区道を使うことになり、計画地を囲む区道は車でいっぱいになることは、火を見るより明らかである。しかも、計画地の中心に消防車、救急車を擁する消防署も計画されている。幹線道路から計画地へのアクセス道路の車線を増やす道路拡幅がないのは、本計画の致命的な弱点である。計画そのものの見直しが必要と考える。」というものです。

これに対する都の見解は、「本地区計画では、主要な公共施設として、広域幹線道路に有効に接続する地区幹線道路を幅員12mに拡幅整備するとともに、併せて幅員4mの歩道状空を整備することで、安全・快適な道路ネットワークを形成するものである。本開発計画の自動車及び歩行者の開発交通量については、現状の交通量に開発交通量を含めて予測し、周辺交通量に支障がないことを確認している。」というものです。

さらに、「意見書の要旨」の14ページを御覧ください。

(4)「今回除外する区域について、現在、黎明レジデンスの部分については、絶対反対である。

私たちのマンションは、街並条例に従い、8階建ての高さを守ったものである。入居時、区の条例で、①生活環境を尊重したまちづくり、②建築物の高さ制限の強化、と住環境が

守られた旨をしっかりと説明を受け、近隣は8階建ての高さまでの建物しか建てられない、もし建物の老朽化により建て替えが必要な場合は、今より低層のものしか建てられないと説明を受けた。

第2種住居地域からレジデンスの地区を外して、高さ106mの巨大な建物を建てるということだが、その北側に住む住民のことはどう考えるのか。陽の当たらない毎日の生活を人間である我々に強いて、健康被害、精神面でも、薄日の中で暮らさざるをえない毎日の生活は心身の疲弊をもたらすのではないか。」というものです。

これに対する都の見解は、「本地区には現在、街並み誘導型地区計画「勝どき一・二丁目地区地区計画」及び「勝どき四丁目地区地区計画」が定められている。

この度、運河沿いの倉庫群の大規模な土地利用転換と緊急輸送道路沿道に存する昭和56年以前の耐震基準で建築された老朽マンションの建替え更新を目的とするまちづくりの機運が高まったことから、本地区を既定の地区計画の区域から除外し、「再開発等促進区を定める地区計画」を策定するものである。

このことは、月島地区における秩序あるまちづくりの実現を目的として、平成7年に中央区が策定した「月島のまちづくり」の考え方に沿ったものである。

また、本開発計画は、「東京都再開発等促進区を定める地区計画運用基準」に基づいた、環境と共生する都市環境の形成のために有効な計画であり、自然的環境、日照、風環境、都市景観など、都市環境及び周辺市街地に与える影響などへの配慮が行われている。

日影等の影響についても、本地区計画の区域及びその周辺地域には日影規制の定めはないものの、地区幹線道路及び歩道状空地の整備と併せて壁面の後退の制限を設けることにより、隣接する既成市街地との十分な離隔を確保するほか、A2地区及びA3地区の容積を、二面を運河に面し北側既成市街地から最も離れた位置にあるA1地区に適正に配分するなど、計画地周辺の低中層市街地に対して配慮を行っている。」というものです。

日程第2、議第7139号の説明は以上です。

【近藤会長】 ありがとうございました。

御質問、御意見、ございましたらお伺いいたします。

【立石委員】 議長、1番、立石

【近藤会長】 はい、立石委員、お願いいたします。

【立石委員】 今回の開発計画は、地区内の地権者による市街地再開発事業として実施されるものであります。昭和63年、昭和です、昭和63年に住民の有志が「勝どきまち

づくりを考える会」を立ち上げ、魅力あるまちづくりを見通して、長い期間、ほぼ30年にならんとするあれこれのやりとりをした検討を加えた結果、計画の具体化にこぎつけたものであります。今回の計画区域内には多くの地権者がおり、計画をまとめ上げていくということには涙ぐましい努力があったことだと思います。

また、地区内には、緊急輸送道路である晴海通り沿いに、現在の耐震基準を満たさない黎明スカイレジタルがあり、緊急輸送道路の機能をしっかりと確保していくことは至上の命題であります。その意味からも、計画を速やかに実施していくことが求められております。そこで改めてこの計画の意義についてお伺いをいたします。

【永島都市づくり政策部長】 会長

【近藤会長】 永島都市づくり政策部長

【永島都市づくり政策部長】 本地区は、老朽化した倉庫群や昭和56年以前の耐震基準で建築された緊急輸送道路沿道の老朽マンションなどが混在する地区でございます。大規模な土地利用転換に伴う土地の有効高度利用を図ることにより、市街地環境の整備改善や地域の交通基盤の強化、安全・安心で魅力的な複合市街地の形成等を行うものでございます。

具体的には、本地区やその周辺の地域におきましては、オープンスペースがほとんど存在しない状況にある中で、防災性の向上のため、一時（いっとき）集合場所として機能する防災広場や、一時滞在のための屋内避難スペースを確保するとともに、ヒートアイランド対策としても有効な緑豊かでまとまりのあるオープンスペースを、朝潮運河の親水空間と一体的に整備する計画となっております。

また、勝どき駅出入口や晴海通り歩道の混雑緩和、勝どき駅と晴海地区とをつなぐ歩行者動線の強化を図るため、本地区と晴海地区間に新たに人道橋を架橋し、それと有効につながる勝どき駅への地下連絡通路や地下鉄出入口を整備することとしております。あわせて、安全で快適なネットワークを構築するため、主要な公共施設として、広域幹線道路である晴海通りに接続する地区幹線道路の拡幅整備を行う計画となっております。

さらに、地域の子育て層や高齢者のニーズに応えるため、施設低層部に保育所や高齢者福祉施設が計画されており、このことは知事が力を入れている都市づくりに併せた福祉インフラの整備促進を実現するものでございます。

【立石委員】 議長、1番、立石

【近藤会長】 立石委員

【立石委員】 はい。2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催もあり、地元では一日も早くこの計画が実現されることを望んでいます。都としても、計画を円滑に進めるために取り組んでいただきますよう要望して、私の質問を終わります。

【近藤会長】 ありがとうございます。

ほかに御意見、ございますでしょうか。

【松村委員】 議長、21番

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 7139号について、私からも伺います。

今、長年かけて作り上げた計画だということです。そして、この意見書に代表されると思いますけども、私も地元からいろいろ意見を聴く中で、その長年かけて作り上げた地区の計画とも適合しないんじゃないか、こういう問題点があるということを具体的に指摘されているところに私も注目しました。

それからまた、多くの地権者がいて、今日のこの計画になったということですけども、ちょっと聞きますけども、確か私も地元に行ってこのB地区には、立派な高層のビルというか、住宅棟が建っておりましたが、今度ここも開発計画区域に取り入れるんですけども、それ以外のA2地区やA1地区は、ほとんど、この上から見ても倉庫とか、いろいろな大きな会社や工場というか、ほとんどだからそこは人がいないような。この前面3分の1ぐらいには、消防署のあるところですけども、住宅が、住宅というか、そういう居住者もいるように思いましたけれども。

ちょっとそこで、私、これ、質問というか、答えられますか。この黎明のビルを除くと、このA1地区、A2地区はどのぐらいの居住人口なんですか。今ちょっと、失礼ながら立石委員の質問がそういうふうにあったので、ちょっとお聞きしたいんですけども。

【近藤会長】 永島部長

【永島都市づくり政策部長】 すみません、権利者数ということでお答えさせていただきますが。

【松村委員】 だから、黎明ビルを除けばどうなりますかと。

【永島都市づくり政策部長】 権利者数ですけども、土地の所有者は、黎明ビルを除きますと、11ということになってございます。

【松村委員】 土地の権利者、恐らくこのA1、A2は、さほど借家人とかの数ではないというふうに思いますから、やはりそういう開発だといいますか。あとですから、こ

の黎明のところのビルというか、そこが今まで地区計画が定められていたものが、なぜそこが除外されたという、それは絶対おかしいというような意見もここに書かれておりますけども、概して私はこれ三井不動産が提案する大きな開発事業で、しかも、3棟の超高層ビルをですね、この朝潮運河沿いに建てると。これはちょうど南側だと思います。確か、勝どき四丁目を私もずっと歩いてみたんですけども、お米屋さんとか飲食店とか、やっぱりまちの匂いがするとか、やはりあそこで、私は臨海の開発という埋立地やそういう新しいところのと思ったけども、やはりこの勝どきはやっぱり古くから、定住人口がいて、そういうコミュニティだとか、図られてきた。確かにもう古いというか、この黎明ビルももう50年以上たっているということですから、ほかのところの8階建てのビルというか、住居も、そういう更新しなければならぬ課題を抱えているというふうに確かに思います。

しかし、その地域を除いたこの倉庫群だとか、大部分が空き地、空き地というか、今までの利用を転換するというので、この開発を行うということに対して、この勝どき四丁目の方々が、かなり、やはり、意見や、反対の声を上げています。本当に確かここに3棟が建ち上がれば、日影にとっても大変なやはり大きな影響を与えて、ますます、ここから、出て、せつかく中央区はですね、居住人口、良好な居住人口を目指しているとしても、一方においてはそういう地域が、出てしまうのでないかということ、非常に私は、現場に行って改めて危惧の思いをしました。

そこで、それがちょっと前提ですけども、伺いますけども、この超高層マンション3棟は3,020戸、これによる居住人口は6,000人から7,000人と想定されると聞いております。私は前、前回の議案のあった晴海の時も大変心配になって、とりわけ保育園とか学校施設がどうなるのかという質問もしましたけども、前回の晴海よりもずっと勝どき駅寄りのところですけども、でも同じような恐らく小学校区域じゃないかというふうに思うんですけども、大変、保育園、それから、やっぱり高齢化が進んできておりますから、特養ホームとかですね、そういう整備がきちっとされていくのか。

また、それから公共インフラ、ここは勝どき駅の直近ですけども、新たに勝どき駅が改善されたというふうに聞いておまして、私もそのことも見たいということで行ったんですけども、あれで、今のこの定住人口の倍ぐらいの人口が増えて、朝夕や、通勤時間帯なんか本当に大丈夫なのかということ、改めて感じたんですけども。そういう公共インフラなどが後手後手に回らないのかどうか。この点についての都の見解を伺います。

【永島都市づくり政策部長】 会長、都市づくり政策部長

【近藤会長】 永島部長

【永島都市づくり政策部長】 本開発計画では、保育所や高齢者福祉施設の整備を予定しております。居住者をはじめ地域住民の子育て層や高齢者のニーズに応えるものでございます。こうした施設を含めまして、本開発計画に係る保育所、教育施設などの社会的な基盤の整備について、再開発準備組合と中央区との協議が整ったことを確認し、都は本地区計画を作成しております。

また、最寄り駅である勝どき駅では、ホームの増設、コンコースの一体化、地下鉄出入口の増設などの改良工事が進められております。この改良工事は、本計画を含む周辺開発による想定される乗降客数の増加を含めて計画されており、支障ないものと考えております。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 今の定住人口が倍近く、あの地区はなると。利用する駅は勝どきとなって、駅の改善が行われたと言いますが、私はあの状況で恐らく6,000人から7,000人と。通勤やその他の利用する方はその半分としても3,000人が新たに一定の時間に集中すると。そして、私は大江戸線練馬です。大江戸線というのは、車両というか、本当に小さいんですね。今でも満杯になっている。だから、勝どき駅もですね、こういう新たなビルができない前にも、広域運輸委員会でも、勝どき駅の交通問題が課題になっていたということです。

で、その駅のスペースを広げたとしても、あの、車両を連結を増設しても、本当にそれで間に合うのかというか、やっぱり根本的なその問題があるというふうに思うんです。そこをやはりよく踏まえた上で、東京都としても総合的に、やはりそういう交通インフラが、十分やっつけていけるという、そういう下に開発をやっぱり促進とか、許可するという立場に、私はどうしても立つ必要があるというふうに思うんです。

そこでちょっと質問としては、先ほどの意見書の非常に危惧の声がある、この2番目の14ページに書いてあるところの課題になるんですけども、その本計画の致命的な弱点がそこにあるというふうに書かれている回答としては、今、部長さん読み上げられましたが、14ページの右の上から4行目のところに、「本開発計画の自動車及び歩行者の開発交通量については、現状の交通量に開発交通量を含めて予測し、周辺交通量に支障がないことを確認した上で、都市計画案を作成している」と。ちょっとそういうふうに書かれて

も、私はですね、この見解で「イエス」ということは言えないんですけども。もう少し納得できる、いわゆる説明の上で、この開発を認める、私たち都市計画の変更となるのかどうかということで伺いたいと思います。

【近藤会長】 永島部長

【永島都市づくり政策部長】 再開発等促進区を定める地区計画は、円滑な土地利用転換を推進するため、公共施設等の都市基盤整備と、優良な建築物等との一体的な整備を行う制度でございます。本地区計画では、土地利用転換を支える基盤となる主要な公共施設として、広域幹線道路である晴海通りに接続する地区幹線道路を拡幅整備し、併せて歩道状空地进行一体的に整備することで、安全・快適な道路ネットワークを形成することとしております。また、新たに人道橋を架橋するとともに、それにつながる地下鉄出入口や地下連絡通路を整備することで、周辺地域を含めた歩行者交通のネットワークの強化を図ることとしております。

交通の影響につきましては、準備組合が「国の大規模開発地区関連交通計画マニュアル」に従い、周辺の開発計画も含めて検証を行いました。この検証結果としては、自動車については、周辺全ての交差点で交差点需要率が0.9を下回っており、また、歩行者についても、建物周辺すべての歩行者空間においてサービス水準Aを確保していることから、交通への影響については、検証の結果、問題がないことが確認されております。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 確認されておりますということで、0.9というのをよく私には理解できないんですけども。まあ2,400台数もの新たな車両が、ここに殺到するというふうになったときに、現状は、今の12mですか、拡幅だけですよ、清澄通りやその他の、ところの車線などは増やされる計画がないということで、本当にそれで大丈夫なのかな、ということを指摘したいというふうに思います。

それから、次に、この16ページのところのヒートアイランドについても指摘があります。16ページの9ですけども。既に朝潮運河の南側には本当に超高層ビルが、目視でも2棟、3棟と建って、周辺にも随分高層マンションが建ったな、というのが私の印象でしたけども。新たにここに、あの3棟の超高層ビルができることによるヒートアイランド問題を、ここで意見書は問題にしていますけども。回答はですね、土地の有効高度利用に図り、建物間のすき間間隔を十分に確保することが可能となることから、ヒートアイランドにも配慮しているんだということですけども。

既にそういうビルと超高層ビルが、東京湾とか、そういうことに向かって壁のように立ちだかっていることによって、この地域だけではなく、この地域というよりもむしろ、私の住む練馬区が、本当にゲリラ豪雨というか、集中豪雨が、もう長年というか、まず練馬がニュースになって話題になったぐらいのときに、なぜなのかということではいろいろ専門家や学者に聞いたところ、やはりそれは臨海部に、そういう海風を遮るような高層ビルで、従来でしたらその海風がずっと向こうの多摩というか、練馬を通過して、山際まで行くところが、それが衝立のようになって弱まって、それで多摩丘陵というか、向こうのほうの風が、ちょうど練馬の上空あたりでぶつかってというか、滞留して、それで真夏などはそういう海からきた暖かい空気が、練馬の上空で、いわばヒートアイランドというんですか、なって、豪雨がああ地域にもたらされるということの知見を聞きました。

今はもっと、自然気象は複雑になっているそうですけども。ですから、私もそういう点で、その高層ビルがあって、そこに下に緑地ができるから環境改善だ、そういうのが緩和できるんだということじゃないやはり、問題点を指摘したいんですけども、その点についてのお考え、ここではただ超高層ビルが確かに建つけども、そのすき間から風が通るんだというこの記述だけですね、都の見解で私は到底納得できないんですけども、いかがですか。

【永島都市づくり政策部長】 会長、都市づくり政策部長

【近藤会長】 永島部長

【永島都市づくり政策部長】 まず本地区計画を定めて、土地の有効高度利用を図り、建物を高層化することで、建物間の隣棟間隔を十分に確保することが可能となることから、風の通り抜けにも配慮した施設配置となっております。

また、現在、本地区とその周辺の地域におきましては、建物が密に建ち並び、緑地やオープンスペースがほとんど存在しない状況にある中で、本地区計画では、緑豊かでまとまりのあるオープンスペースを創出することとしております。

これらのことから、本計画は、ヒートアイランド対策として有効であると考えております。

なお、国が策定したヒートアイランド対策大綱では、対策の柱の一つとして、地表面被覆の改善を位置付けておりまして、具体的な施策として、土地の有効利用を図りながら、緑地空間を確保することなどを掲げておりまして、本計画についてもこれに取り組むこととしております。

【松村委員】 議長

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 広域的なヒートアイランド対策という意味からも、ぜひシミュレーションを、やってもらいたいんです。今、建ったビルによって、過去のというか、海風が、どのぐらいの風力になっているかとかですね、今後、建ち上がるビルによって、それがどうなるのかということの科学的な知見を、きちっと持ってもらいたいし、それが影響があるんだったら、何らかの、こういう開発というか、規制というか、やるべきだというふうに私は申し上げておきたいというふうに思います。

それから、最後に質問としては、18ページのところの意見書に16で出ている環境影響評価書案と、この都市計画案、都市計画案というか、さっき私、「変更」と言ったのは間違いでして、この地区計画の決定ですが、決定とのその整合性というか、ここでも、「都と区の都市計画担当者が環境影響評価書の内容を検証しないまま都市計画の決定を急ぐなどというのは本末転倒と思う」と。「巨大な再開発であるがゆえに、事業者が環境影響評価書の策定が義務付けられるという十分な検討が必要ではないか。」と。

そして、17では、東京都及び中央区と都市計画審議会の延期と、都市計画決定告示の延期を求めるといふ、ちょっと指摘があるので、これは、私というか、本審議会にも投げかけられた意見だといふふうに思いますけども、これに対する見解が、何も書かれていないので。あ、17ページのところの。失礼しました、何も書かれていなくて。右の4行目のところに、「並行して行われており、環境に従い適切に進める」というんですけども、こういう環境影響評価があるのかということは、やはりこの地区計画を決定するに当たって、非常に私は重要だと思いますし、そのことを私もしっかり確認した上でですね、態度を求められているといふふうに思うんですけども、その点についてはいかがでしょうか。

【永島都市づくり政策部長】 会長

【近藤会長】 永島部長

【永島都市づくり政策部長】 勝どき東地区第一種市街地再開発事業が、東京都環境影響評価条例の対象とされておりまして、環境影響評価に関する手続は、本地区計画の都市計画手続と並行して、条例に基づき適切に進められており、評価書案につきましての都民の意見についても把握しております。

本計画は、再開発等促進区を定める地区計画を活用し、風環境や都市景観など周辺市街地に与える影響等の配慮を行っております。環境影響評価に関する手続は、東京都環境影

響評価条例に基づいて適切に進められるべきものであり、今後、事業者が詳細な設計を進めていく中で、地域住民と調整を図っていくと聞いておりまして、今後も適切に対応が図られていくと考えております。

【松村委員】 議長

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 まあ、私としては、それを待ってと言いますか、市街地開発計画の、その前提となるのが、その開発促進を決める地区計画の決定だというふうに思うんです。それがだからどういう形の影響をもたらすものになり、ということをやはり見た上でなければ、責任を持った、私は、態度というか、決定をすることができないということ、私の考えとして述べておきたいと思います。

いずれにしても、今度の本議案については、やはり先の2議案と同じように、既に是正が求められている、東京一極集中を更に加速し、様々な、環境も含めた影響を与えるし、とりわけこの計画そのものが、ここに住む方々の、重大なやはり日影などの環境悪化を与える点からも、この計画は見直すべきだと。よって、反対という立場をとります。

以上です。

【近藤会長】 ほかに、御意見ございますでしょうか。

[「なし」の声あり]

【近藤会長】 それでは、日程第2の議第7139号、東京都市計画地区計画の案件について、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]

【近藤会長】 賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたします。

【近藤会長】 次に、日程第3といたしまして、議第7140号、議第7141号を、一括して議題に供したいと思います。

鈴木幹事、説明をお願いいたします。

【鈴木市街地整備部長】 会長、市街地整備部長

日程第3、議第7140号、羽村市施行による福生都市計画事業羽村駅西口土地区画整理事業の事業計画の変更に伴う意見書の審査につきまして及び議第7141号、同じく福生都市計画事業羽村駅西口土地区画整理事業の事業計画変更に伴う意見書の審査に係る口

頭陳述の聴取等について、御説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」の75ページから115ページとなっております。

まず、75ページを御覧ください。

本案件につきましては、羽村駅西口土地区画整理事業の事業計画を変更するに当たり、羽村市長が事業計画変更案を、平成25年11月5日から11月18日まで2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、都知事あてに912通の意見書の提出がございました。また、意見書の提出と併せまして、350名の方々から口頭により意見を述べたい旨の申立てがあったため、口頭陳述の聴取等について御審議をお願いするものでございます。

このため、この2つの議案のうち、ただいま御覧いただいている75ページの議第7140号の意見書の審査につきましては、口頭陳述の終了後、陳述内容と併せて、後日、一括して御審議いただくこととし、ページが飛んで大変恐縮ですが、115ページを御覧ください。

本日は、この議第7141号「口頭陳述の聴取等」について御審議、御決定をいただきたいと考えております。

議第7141号の「口頭陳述の聴取等について」でございしますが、行政不服審査法第25条の規定に基づきまして、意見書の提出に併せ、口頭により意見を述べたい旨の申立てがあった場合、申立者に口頭陳述の機会を与えなければならないこととなっております。この度の口頭陳述の申立者の中には、審議会の場での口頭陳述を要望する方もいらっしゃいますが、一部の方のみ審議会の場で口頭陳述を聴取するということになりますと、公平性が保てなくなること、また、350名もの多くの方々の口頭陳述を審議会の場で直接聴取することも困難であることから、本件につきましては、行政不服審査法第31条の規定によりまして、審議会の幹事に聴取させることとし、それに必要な事項について、審議会の御決定をあらかじめいただくものでございます。

決定をいただく事項は、ただいま御覧いただいている115ページにありますように、第1は、都市計画審議会の幹事のうち、会長が指名する東京都都市整備局の職員に意見陳述を聴取させるというものでございます。

第2は、意見書の審査に当たりまして、行政不服審査法の規定によりまして、審議会の職権で行うべき事項、具体的には参加人に関する事項など、2に記載しております①から⑨までの事項を会長が決定するというものでございます。

ただいま御説明した内容を御審議いただくに当たりまして、本土地区画整理事業の概要について、85ページから88ページにより御説明させていただきます。

まず、85ページの位置図と併せまして、モニター上の航空写真を御覧ください。

本地区は、J R羽村駅の西側に位置し、東はJ R青梅線、西は多摩川の河岸段丘の崖線、南及び北は羽村市市道により囲まれた東西約0.5キロメートル、南北約1キロメートルのほぼ長方形をした地区で、面積が約42.4ヘクタールでございます。

また、現状としましては、基盤整備の遅れによる市街地形成や商業集積の立ち遅れ、狭隘な道路に沿って住宅が立ち並ぶなど、まちづくりの対策を必要とする地域となっております。

そのため、本事業では、道路、交通広場、公園等都市基盤整備を中心とした良好な居住環境の確保によりまして、公共の福祉の増進に資することを目的とし、86ページの「設計図」にありますような都市施設等公共施設を計画してございます。

ここで、資料には記載がございませんが、改めまして、本事業のこれまでの経緯を簡単に御説明させていただきます。

本事業は、平成10年3月に都市計画決定を行い、平成14年3月に当初の事業計画の縦覧を行った際にも、賛成の意見を含めまして約1万1,000通に上る意見書の提出がございましたが、本審議会において「事業の実施に当たっては、関係住民にさらに十分説明を行い、円滑な施行を図ること。」との附帯意見を付して不採択とし、平成15年4月に事業計画を決定しております。

事業計画の決定以降も、施行者である羽村市は、都市計画審議会での附帯意見を踏まえ、円滑に事業を進めるため、関係住民の合意形成を図るべく、区画整理事業に関する説明会や意見交換会をそれぞれ20回以上行っております。

また、平成16年3月には土地区画整理審議会を立ち上げ、換地に関する基準等の審議を開始し、平成20年2月以降、換地設計(案)を2回にわたり発表するなど、権利者からの意見を可能な限り取り入れるよう努め、土地区画整理審議会での審議を経て、平成25年8月に換地設計を決定するに至っております。

この換地設計の決定に伴い、道路や公園等公共施設の位置・形状が変更となることから、冒頭で御説明させていただいたとおり、平成25年11月に事業計画変更案の縦覧が行われたところでございます。

経緯は以上となりますが、再び資料のほうにお戻りいただきまして、87ページの「変

更対照図」を御覧ください。今回の事業計画変更の概要について御説明させていただきます。

今回の変更は、先ほど経緯の中で御説明した本地区の換地設計が決定したことに伴い、図に示しますとおり、黄色で示された公共施設を赤色に変更する区画道路の新設や位置の変更及び街区公園の位置・形状の変更等を行い、併せて事業費の見直しを行うものでございます。

なお、88ページには「事業計画変更（案）の概要」を、89ページから114ページには縦覧に供しました事業計画書（案）を記載しております。

最後となりますが、参考までに、口頭陳述の聴取方法について御説明させていただきます。

今回、本議案について決定をいただければ、過去の事例にならい、都市計画審議会の会長が指名した幹事である都の課長級の職員が、申立者の方々から、直接、意見聴取したいと考えております。

具体的には、来月6月中旬に、予備日も含めまして4日間程度、現地に近い羽村市の施設において実施したいと考えておまして、申立者の皆様にはあらかじめ聴取日時を文書で通知し、都合がつかない場合には予備日で対応することを考えております。

なお、口頭陳述の内容については、資料として取りまとめ、次回以降、意見書の審査を付議する都市計画審議会の開催前に各委員の皆様へ送付したいと考えております。

日程第3の説明は、以上でございます。

【近藤会長】 ありがとうございます。

少し複雑でございますので、質疑に先立ちまして、私のほうからも一言申し上げたいと思います。

本件は、土地区画整理法の規定によります意見書の審査及び口頭陳述の聴取に関する案件でございます。土地区画整理法によりますと、知事は意見書の提出があった場合は、都市計画審議会に付議し、都市計画審議会は、その内容を審査して、これを採択するか否かを議決するということになっております。

また、意見書に関する口頭陳述につきましては、土地区画整理法及び行政不服審査法の規定に基づき対応しなければならないということになっております。

そこで、今回の議案でございますが、ただいま幹事の説明にありましたように、多くの方から口頭での陳述の申し出がありますので、意見書の審査については、口頭の陳述の内

容についての報告があった後、審査するという事で、意見書の審査については継続案件とし、口頭陳述の聴取等につきまして、審議会ではなく、会長が指名する審議会の幹事に聴取させる。その詳細な聴取方法の内容については会長が決定するというのが、議第7141号の口頭陳述の聴取等についての原案でございます。

会長に委ねるということになれば、今、幹事の説明がありましたように、過去の同様な事例に則りまして、適切な期間、都市計画審議会の幹事の方に聴取させるということになるものと思います。

それでは、本案につきまして、御質問、御意見がございましたら、お伺いいたしたいと思っております。

【斉藤委員】 23番

【近藤会長】 はい、23番

【斉藤委員】 よろしいですか。

本案を含めて今回の日程にかかっている議案に関しては、私も現地に足を運びまして確認させていただく中で、特にこの福生の案件につきましては、二度ほどお邪魔をさせていただき、また、地元の行政体にも御意見を直接伺いました。また、今回その意見の聴取についての議論なわけですが、今回大変数が多い中で、それでもルールに則り全員からの聴取ができるように4日間の時間をとるというふうなことで、大変その部分については歓迎すべきところであります。

ただ、恐らくそうは言っても、非常に人数が多くなる関係で、公平性を保つために1人当たりの時間が、大変聴取の時間が短くなるだろうということは予測されますので、恐らくこの意見を述べる方につきましては、それぞれ皆さん一般の方ということで、なかなか時間配分なども効率よく、また的確にというふうな部分がなかなか難しい面があるかと思っておりますので、事前にこの聴取方法については細かく宣伝・広報していただいて。

特に、現地に私も行ってみますと、大変この区画整理をする中で、場所によっては高規格救急車などが入るのも難しいようなところなどについては、この区画整理事業の効果が大きい場面のところもありますが、一方で、そういったものを緊急に要しないような道路もございまして、そういったところの方については、なかなか不満や、もしくは情報不足、そしてまた、様々な申し述べたい意見があるかと思っております。

そのように場所場所によつての事情というのがかなり違っているのが、実際に行っても予測されますので、そこはきちんと丁寧に伺うという点で、事前に、限られた時間の中で

も的確に発言が、意見を述べられる方の発言が聴取できるよう、事前の広報活動をしっかり行って、そしてまた、その意見をその後の様々な対応に上手に反映できるように努力をしていただきたいということを要望させていただきます。

以上でございます。

【近藤会長】 ただいまの斉藤委員、鈴木部長、何か答弁ございますか。

【鈴木市街地整備部長】 ただいまの御要望に従いまして、しっかりと手続を進めてまいります。

【近藤会長】 ありがとうございます。

【松村委員】 会長

【近藤会長】 はい、松村委員

【松村委員】 手続にかかわることですが、確かに口頭意見陳述希望者は約340名ということで、全員からこの審議会で直接聴くことは、無理だというふうに私も理解はします。ただ、私はそれでも、直接、私もあの2002年のときのこの羽村西口区画整理事業の事業決定の当時、審議会の委員でした。段ボール1箱以上というか、相当の意見書が出される中で、私も当時、直接伺いたいと。もちろん現地に行って聴きましたけども、審議会の中ですらやはり、直接聴くことも大事なんじゃないかという思いもしたもので、既に会長のところにも来ていると思いますし、私のところの手元にも、そういう、今の手続でやるやり方について、口頭陳述の申立て、異議のですね、審査法に基づく異議の申立てが、出される方が4、5名いるというふうに聴いております。

ですから、そういう今日ここで決定したことに対して、いや、直接、審議会委員の皆さんに聴いてほしいんだという方で、この決定に対してさらに行政不服審査で、意見の申立てが当然出てくるというふうに思うんです。ですから、そういうことを、私、考えた場合、例えば、340名なんてできませんから、抽選だとか、さらにそういう、それでも意見を出したいという方がいるのかどうかを確かめて、少人数、ここでやると、4、5名が行政不服審査法の第25条による申立てを行うというふうな地元の意見もありますので、4、5名だったら聴けるんじゃないかというふうに思うんです。

事務方は、いや異議の申立てをやった方だけをやるというのは、公平性に欠けるという意見もちょっと事前に聴きましたけども、そのことも含めて、そういうやり方、例えば、抽選とか、もしくは、それでも意見を聴いてほしいという方がいた場合に、私が今言った、そういう代表というか、そういう方に意見を直接聴くという機会は、どうなのかなという

ことに対する回答をお聞きしたいと思います。

【近藤会長】 鈴木部長

【鈴木市街地整備部長】 先ほどの御説明の中でお話しさせていただきましたけども、要望を出されている一部の方のみ本審議会の場で口頭陳述を聴取させていただくとしますと、やはり都市計画の手続の中で非常に重要であります公平性の担保といったことが保てなくなる。また、当然、その350名の申立者全員の口頭陳述を本審議会の場で直接聴取するという事は、これは到底困難でございます、それは御理解いただいていると思いますので、都としましては、会長から御指名いただきました審議会の幹事に別途聴取させる方法を提案させていただいているものでございまして、ぜひ御理解をお願い申し上げます。

【近藤会長】 ほかに、意見ございますでしょうか。

[「なし」の声あり]

【あさの委員】 26番

【近藤会長】 26番、あさの委員

【あさの委員】 ちょっと1点だけ確認させてください。

先ほどの説明の中で、会長が指名する幹事の方は課長級で云々という話があったように聞こえたんですが、幹事名簿を確認すると、課長級といってもただ1人ということで、この方、新井幹事なんだろうけども、がやるということになっているのかということだけ、ちょっと御確認をお願いします。

【近藤会長】 鈴木部長

【鈴木市街地整備部長】 別途、課長職を指名する予定でございまして。非常に人数が多いことございまして、3班編成で対応したいというふうに考えてございまして。したがって、指名は別途になります。

【近藤会長】 あさの委員

【あさの委員】 はい、すみません。ということは、この審議会の幹事ではない人を入れてやるということですか。

【近藤会長】 鈴木部長

【鈴木市街地整備部長】 はい、すみません。審議会の幹事は、東京都の職員の中から任命することになってございまして、そういう意味ではまさに会長の指名する幹事が聴取するということになります。

【近藤会長】 あさの委員

【あさの委員】 確認だけさせてもらいますが、この今日配られている資料に載っている幹事名簿には課長さんって1人しかないんですね。3班編成するということは、つまりこの名簿の人たちを一回変えて、課長級の人たちを幹事に入れて、その上で会長が指名した幹事で3班編成するということがよろしいですね。

【近藤会長】 鈴木部長

【鈴木市街地整備部長】 すみません、遅れまして申しわけございません。知事が都市計画審議会の幹事として別途任命するという手続を今後行うということでございます。幹事として任命した後に会長から御指名をいただくということでございまして。そういう意味では、ただいまお手元の名簿以外の課長職員がいずれ知事から任命を受けて幹事となり、さらに会長から指名を受けて意見の聴取を行うということになります。

【近藤会長】 あさの委員

【あさの委員】 意見だけです。

本来でしたら、今日のこのやりとりを聞いた幹事の方が一番いいと私は思うんです、本当はね。ただ、今の手続上ということであれば、当然の今日の流れというのをきちっと伝えていただいた上で、新たに指定された幹事の方がそれを理解した上でちゃんと聴取に入っていくように要望しておきます。

以上です。

【近藤会長】 ありがとうございます。

ほかに、意見ございますでしょうか。

[「なし」の声あり]

【近藤会長】 ないようでございますので、議第7140号の意見聴取の審査については、継続案件とし、議第7141号の口頭陳述の聴取等については、原案のとおりとすることに賛成の方は挙手を願います。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 賛成多数と認めます。よって、議第7140号につきましては、継続案件とし、議第7141号により決定いただきました口頭陳述の聴取が終わりました後に、御審議をいただきたいと思っております。

【近藤会長】 次に、日程第4といたしまして、議第7142号を議題に供します。

永島幹事、説明をお願いします。

【永島都市づくり政策部長】 日程第4、議第7142号、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（素案）」について、御説明いたします。

本案件は、都市計画運用指針の考え方に基づき、都市計画の案を作成する前段階におきまして、都市計画審議会から意見を頂戴するために、本審議会へ中間報告という位置付けで説明をさせていただく案件でございます。

資料は、だいたい色表紙のA3判の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（素案）の概要について」。同じく、だいたい色表紙のA4判の「東京都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（素案）」、「多摩部19都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（素案）」、「島しょ部6都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（素案）」でございます。

本日は主にA3判の概要を用いて御説明いたします。

なお、以下、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」については、「都市計画区域マスタープラン」と呼ばせていただきます。

まず、都市計画区域マスタープランの役割等について御説明します。

概要書の表紙をおめくりいただきまして、1ページ、左上「第1 改定の基本的な考え方」と併せて、左下<都市計画区域マスタープランの位置付け>を御覧ください。

都市計画区域マスタープランは、都市計画法第6条の2に基づき、都が広域的見地から定める都市計画の基本的な方針です。

都が長期的視点に立って都市の将来像を明確にし、その実現に向けて大きな道筋を示すものです。

資料左下の体系図に示すとおり、都が定める都市計画や、民間提案による都市計画、区市町村が定める都市計画などの具体の都市計画は、この都市計画区域マスタープランに即して決定されます。

なお、都市計画区域マスタープランに続いて改定を予定しております「都市再開発の方針」、「防災街区整備方針」、「住宅市街地の開発整備の方針」とも、整合を図ることとなっております。

次に、改定の経緯についてですが、都は、2004年4月、目標年次を2015年とする都市計画区域マスタープランを策定しました。

現行計画を策定後、2009年に「東京の都市づくりビジョン」を改定しており、その

内容のうち、都市計画に関する事項を都市計画区域マスタープランに位置付けるとともに、人口減少・少子高齢社会の到来を始め、世界の都市間競争の激化、東日本大震災の発生、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催決定など、都市づくりビジョン改定から今日に至るまでの社会経済情勢等の変化も取り入れ、今回、改定を行うこととしました。

なお、本計画につきましては、2025年を目標年次とする、おおむね10年間の計画としております。

基本的な考え方としましては、地域の自主性を尊重しつつ、かつ、東京としての一体性を確保するため、都が広域的な視点から都市計画区域マスタープランを策定し、地域に根ざした都市計画については、それに即す形で、区市町村マスタープランで定めることとなります。

多摩部19都市計画区域、島しょ部6都市計画区域につきましては、広域的な都市の一体性を確保するため、これまで都市計画区域ごとに策定していたところを、区部と同様、それぞれ一体で策定しております。

次に、概要書の1ページ、右上「今後のスケジュール（予定）」を御覧ください。

本年3月から、素案について区市町村へ意見照会を行っており、今月中には全ての区市町村から回答が出される予定でございます。

本日、本審議会へ中間報告を行った後、明日5月16日から5月30日にかけて、縦覧及びホームページでの意見募集を行い、6月23日から7月14日にかけて、都庁及び多摩地域、島しょ地域の各会場にて公聴会の開催を予定しています。今後、それらを踏まえまして、記載内容の充実を図ってまいります。

8月には、都市計画案として都市計画法第18条に基づく区市町村への意見照会を行い、公告・縦覧などの都市計画手続を経た後、11月に予定されております第207回都市計画審議会へ付議させていただく予定です。

次に、改定素案の概要について御説明します。お聞きいただいております概要書の1ページ、右側中段「第2 東京が目指すべき将来像」を御覧ください。

東京の都市構造についてでございますが、広域的には、引き続き、東京圏全体の視点に立った都市構造である「環状メガロポリス構造」の実現を目指し、国際競争力を備えた魅力ある首都の実現に向けて取り組んでまいります。

身近な圏域では、誰もが暮らしやすいまちを実現するため、交通結節点などを中心とし

た集約型の地域構造に市街地を再編していくことを掲げております。

なお、タイトル横のページ数は、本日お配りした東京都市計画及び多摩部19都市計画区域マスタープラン（素案）のページ数と対応しております。

概要書の1ページ、右側下段「ゾーンごとの将来像」を御覧ください。

「センター・コア再生ゾーン」、「核都市広域連携ゾーン」など「都市づくりビジョン」で示した5つのゾーン区分に従い、将来像を記載しています。

加えて、ゾーンごとに「特色ある地域の将来像」を詳細に記載しています。

次に、おめくりいただきまして、概要書の2ページ、左上「第3 区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針」を御覧ください。

区域区分とは、市街化区域と市街化調整区域とを区分する、いわゆる「線引き」のことでございます。区部、多摩部とも、原則として現在の区域区分を変更しないこととしております。島しょ部につきましては、これまで同様、区域区分は非設定としております。

次に、「第4 主要な都市計画の決定の方針」を御覧ください。

ここでは、「東京が目指すべき将来像」を実現するための主要な都市計画の決定の方針を記載しております。

「土地利用」、「都市施設」、「市街地開発事業」など、都市計画を手段別に7つの分野に区分し、地域特性に応じた都市づくりの方向性や、各種制度の活用方針などを記載しております。

なお、本ページの青字部分に関しましては、現行の都市計画区域マスタープランには記載がなく、今回の改定で新たに書き込みを充実させた内容となっております。

具体的な記載事項の例といたしまして、「1 土地利用」では、主要な用途の配置や拠点の形成、市街地の密度構成などの方針を記載しています。

「2 都市施設」では、主要な道路、鉄軌道、下水道、河川などの整備の方針を記載しています。

「3 市街地開発事業」では、主要な土地区画整理事業や市街地再開発事業などに関する方針を記載しています。

「4 都市防災」では、災害に強い都市の形成などに関する方針を記載しています。

「5 都市の低炭素化」では、エネルギーの有効活用や環境負荷の少ない都市の形成などに関する方針を記載しています。

「6 自然的環境」では、自然環境の保全、公園・緑地の整備などに関する方針を記載

しています。

「7 都市景観」では、風格ある景観の形成、水辺や緑と調和した景観の形成などに関する方針を記載しています。

以上、御説明したとおり、都市計画区域マスタープランは、東京が目指すべき将来像と、その実現のための都市づくりを、都市計画法の体系に位置付けるものです。

今後、都市計画案の作成に向けて、区市町村などと協議・調整を進めていくとともに、縦覧及び公聴会による意見聴取と併せて、ホームページでの意見募集を行うなど、都民の皆様をはじめ、積極的に各方面からの御意見を頂戴しながら調整を図ってまいります。

なお、縦覧及びホームページでの意見募集を行う資料につきましては、都市計画運用指針の表現に合わせて「原案」とさせていただきます。内容は素案と同様ですが、事業の進捗等に合わせまして、表記の一部更新等を図っております。

日程第4の説明は以上です。

【近藤会長】 本件は、現段階では採決は行わず、報告案件でございますので、質疑のみということになります。

御質問、御意見ございましたら、お願いいたします。

【松村委員】 はい。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 何点か質問をさせていただきます。

この概要の1ページの改定の基本的な考え方の中で、⑤番目のところに、これまで別々に策定してきた多摩部19都市計画区域及び島しょ6都市計画区域のマスタープランを、区部と同様に、それぞれ一体で策定し、都市の一体性を確保とした理由、それから、都市計画法上の根拠について伺います。

【近藤会長】 永島部長

【永島都市づくり政策部長】 はい。都市計画区域マスタープランは、都が1区市町村を超える広域的見地から、都市計画の基本的な方針を定めるものでございまして、都市計画運用指針では、都市計画区域を超えて広域的な調整を行う必要性が高いと考えられるような地域については、複数の都市計画区域を対象とし、一体の都市計画区域マスタープランを策定することも考えられるとされております。

東京では、土地利用や道路ネットワーク、景観などが行政区域や都市計画区域を超えて形成されているため、広域的な調整を行い一体的な都市づくりを推進することが必要でござ

ざいます。このため、例えば立川都市計画区域や八王子都市計画区域など、これまで都市計画区域ごとに策定していた多摩部19、島しょ部6都市計画区域につきましては、今回、区部と同様、それぞれ一体で策定をしております。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 特に法的根拠としては、国のガイドライン、計画運用指針だということが述べられました。市町村が、特に2012年4月1日から用途地域の決定権は市町村に移行いたしましたよね、23区は除外されましたけれども。そうすると、確かに、その市町村、1つの行政区を超えた広域的な都市計画というのは必要だというふうに思いますけれども、その、だから一体的にこう決めると、各個別の市町村が、それにだから即してというか、基づいた、決定しかできないということになることは、私は、23区はこれ除外されましたから、まあ23区、従来からもそうだったし、一体化だということは法的にわかります。しかし、少なくとも市町村の場合には、地方分権という形で、用途地域の決定権限が市町村に移されながら、逆にそれを縛るというか、そういう法の、地方分権の理念に、抵触しないのかという、反するようなことになりはしないかということ、一つは危惧するものですが、その点についてはどうでしょうか。

やはり今の流れというのは、後でも触れますけども、やっぱり地方分権でそれぞれの、やっぱり、特に、そこに住んでいる住民とか、市がやはり、どういうまちづくりをやるうとして、やっていくのかということで、立案するのがやっぱり、最もふさわしいと。その中で調整しあってですね、広域的なものを、調整するというか、つくるということはもちろん当然必要だと思いますけども、どうでしょうか。

【近藤会長】 永島部長

【永島都市づくり政策部長】 地方分権に反するのではないかというお話でございますけれども、都で定める都市計画区域マスタープランは、広域的な一体性を確保する上で配慮すべき事項について定めるものでございます。地域に密着した都市計画に関する事項については、区市町村マスタープランで定めるなど、広域的な調整の下、各区市町村が地域の独自性を発揮するものでございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 まあ、その点を指摘するにとどめますけども、しかしやはり、多摩とか一体的になれば、やはりその、それぞれの独自で決める、やはり権限が、あくまでもそれに沿ってということになりますから、やっぱり拘束されるのではないかというふうに、私

は思いますけども、それはまだ、今後のね、それぞれの市町村からなどの意見も聴きたいというふうに思います。

それから、次に、この都市計画マスタープランの位置付けで、この概要には出てこないんですけども、出てこないというか、「都市づくりビジョンを踏まえ、政策誘導型の都市づくりを推進するため」ということが、この本文の1ページの、基本的な改定の考え方の中に載っていますけども、この政策誘導型の都市づくりとは何か。

【近藤会長】 永島部長

【永島都市づくり政策部長】 かつての都市づくりは人口の増加と経済の拡大の中で、都市化によって生じる課題や変化、例えば住宅不足や交通混雑の解消などに対応するかが主なテーマでございました。政策誘導型の都市づくりとは、人口減少の到来をはじめとする社会経済情勢の変化を踏まえ、経済活力の向上や安全・安心の確保、さらには環境、緑、景観の視点を重視した目指すべき都市像を明確にし、その目標に向かって戦略的に進める都市づくりでございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 目指すべき都市像を明確にするとともに、その目標に向かって都民、企業など多様な主体の参加と連携によって戦略的に進める都市づくりだということが改定「東京の都市ビジョン」にうたわれてますよね。そこに向かって政策誘導していくんだということは、行政がビジョンを掲げ、それに住民を動員していくと言いますか、協力していくと。いわばまあ強権的なのとか、そういうやはり、私は手法になっていくんじゃないかと。やはり今大事なことは、さっきも需要型がもう駄目だと言いましたけども、今こそやはりその地域というか、東京なら東京のですね、需要や課題対応型の、都市づくり、住民参加や、提案型が、私は必要だというふうに考えますけども、いや、それと対立するものではないということなのかどうかですね、お答えいただきたいと思います。

【近藤会長】 永島部長

【永島都市づくり政策部長】 政策誘導型の都市づくりは、目指すべき都市像を明確にし、その目標実現のための方策を併せて示すことで、都民、企業、NPOなど多様な主体の参加と連携を促すものでございます。ですので、住民の参加が得られてないという御指摘ではないと思います。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 参加を促すのはいいんですよね。でも、それが、ただ協力というか、住

民の、言葉を換えて言えば、動員というかね、そういうものであってはならないのではな
いかというのが私のちょっと、指摘です。

次に、東京の目指すべき将来像、これが第2に掲げられておりますけども、この東京の
目指すべき将来像が、なぜ多心型都市構造ではなく、環状メガロポリス構造なのか、伺い
ます。

【永島都市づくり政策部長】 会長

【近藤会長】 永島部長

【永島都市づくり政策部長】 多心型都市構造は、東京一極集中の弊害の是正という観
点から、主に業務機能に着目し、都心から副都心や多摩への業務機能の分散を図ろうとし
たものでございます。しかし、右肩上がりの時代が終わり、人口減少社会の到来が間近と
なり、国際的な都市間競争が激化するなど、社会経済状況の変化を踏まえて、平成13年
に策定した都市づくりビジョンにおいて、目指すべき都市構造として環状メガロポリス構
造への転換を図りました。

この環状メガロポリス構造は、東京圏全体を視野に入れた集積のメリットをいかす多機
能集約型の都市構造でございます。具体的には、3環状道路など環状方向の広域交通基盤
を強化し、拠点である立川、八王子、埼玉、横浜など核都市間の活発な交流を実現すると
ともに、業務、商業、文化、居住など多様な機能を都心、副都心などの地域や拠点が分担
することなどで、東京圏全体の一体的な都市機能を発揮する都市構造でございます。

【松村委員】 議長

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 私は東京一極集中の、是正という観点は引き続き、今、東京が抱えるや
はり大きな課題だろうというふうに思うんです。それを、多心型都市構造で目指してきた。
それが右肩上がりではないから、とにかく集中だと。国際的競争で勝ち抜くためには、セ
ンター・コア再生ゾーンに何が何でも業務機能をです、集中させるということだろうと
いうふうに思うんですけども、本当にそれでこれからあと、10年後の目指す、東京の将
来像でいいのかどうかと。

やはりいろいろ社会経済情勢の変化、それから、少子高齢化などの課題にこたえようと
するときに、かつては青島知事時代には、生活都市東京構想ですか、多心型都市構造から、
さらにやはり、生活都市にしなければいけないという長期構想をです、第二次長期構想
でしたっけ、をつくった時代もあって、その後、石原都政となって、今の東京都市づくり

ビジョン、世界都市間競争に打ち勝つんだというふうに出されましたけども、そのやはり私はいろいろな課題を抱えると、それを是正するのではなくて、さらにそれを強力に、政策誘導で進めていくというのは、ちょっと違うのではないかということ、指摘しておきます。

それからもう一つ、環状メガロポリスと併せて、今回、集約型地域構造への再編ということも、もう一つ、車の両輪というか、2つの大きな柱として打ち出されましたけども、なぜ集約型地域構造への再編か、伺います。

【永島都市づくり政策部長】 会長、都市づくり政策部長です。

【近藤会長】 永島部長

【永島都市づくり政策部長】 今回の都市計画区域マスタープラン改定に当たっては、人口減少社会においても、東京が活力をさらに高めつつ、子育て世代や高齢者を含め、誰もが活動しやすく、快適に暮らすことのできる都市づくりを進めていくため、身近な地域などにおける集約型の地域構造への再編の必要性を示すことといたしました。

具体的には、交通結節点などの拠点を中心に、居住や商業、医療、福祉、子育て支援など、必要な都市機能を集約的に立地させ、併せて拠点間のネットワークを図るものでございます。これは都市のにぎわいや活力を生み、ひいては利用圏の人口の確保を通じた公共交通の維持や公共サービスの提供の実現を図るものでございます。さらに、今回の都市計画区域マスタープラン改定では、区市町村の定めるマスタープランの位置付けを踏まえ、区市町村と意見交換を行いながら拠点を設定しております。

【松村委員】 議長

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 この具体的なイメージとして、それぞれの拠点とか、地域ですね、ずっと詳細なものが出てます。例えば、私は練馬で、大泉学園という駅に住んでいて、ここがやはり地域の拠点だと。確かに駅前に既に高層ビルが建ち、デッキが走り、さらにもう1棟、今まで2棟建っていたんですけども、もう1棟の、今、高層ビルの再開発計画が、総事業費142億で、そのうち半分が公費なんですけども。

私の、長年そこで生まれ育ったから、この方向で、少子高齢化社会や様々な地域が掲げている問題の解決になるかというふうに率直に見ると、それまでのやはり、大泉学園駅の改善というか、やはり様々な課題を抱えておりましたから、そのやはり、再開発というか、当然必要な課題に上ってございましたけれども、それを一遍に2つのビルと、それから

都道の改修と、もう一つは、駅の鉄道をまたぐ半地下構造の道路を通したということがあったんですけども、それを地域住民はじゃどういう実感で受けとめているかという、私は成功してなかったという、成功していないまちづくりで、本当に地域分断というか、バラバラとか、商店街も今まであったのが、さびれるとか、開発ビルも、いろいろな不具合だとか、様々なやはり、課題が今残されている中で、さらにもう1棟、今言った、大きな事業予算をかけて、ビルが建っているし。

この計画ではだから、身近な例で自分のところで恐縮なんですけども、そういう方向をさらに強烈に進めるんだと。そして、大泉学園駅が拠点開発になれば、地域全体の、様々な、今度は、駅の周辺に、そういう拠点開発で、地域全体の様々な課題が解決するというけど、私はそこには、本当に取り残される高齢者、特養ホームも少ない、病院もないとか、逆に本当にスプロール化するような事態というふうにも、1つで、全部もちろん否定するものじゃありません。そういうふうな開発がまだ、必要な課題も、残されているというふうに思いますけども。

だからこそ、やはりその地域住民が、やはりどういうその地域に課題があるのか、どう解決すれば今の人口減少、少子高齢化の中で、本当にコミュニティがもっと進んで、そういうにぎわいも含めた、豊かさを取り戻せるようなまちができるかという、そういう視点がやはり、必要だというふうに思うんですけども。というふうに考えますけども、その点はそれとも一致するんだということなんでしょうか。私は今ちょっと自分の身近な例で、恐縮ですけども、この集約型地域構造への再編というのがそういうことも含むんでしょうか。

【近藤会長】 永島部長

【永島都市づくり政策部長】 今回の改定では、身近な圏域において誰もが暮らしやすいまちを実現するため、交通結節点などを中心とした集約型の地域構造に市街地を再編し、生活拠点等を育成していくこととしております。生活拠点や生活中心地は都市基盤や公共交通ネットワークに支えられ、駅周辺のユニバーサルデザインのまちづくりにより、高齢者を含め、誰もが徒歩や公共交通の利用で暮らすことができる生活圏の形成を目指すものでございます。

また、さらにそこに集約的に立地させる機能は、地域特性に併せ、居住や商業、医療、福祉、子育て支援などを立地させるものでございます。区市町村の定めるマスタープランでの位置付けを踏まえまして、拠点の設定につきましては今後も意見交換を行いながら進

めてまいります。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 あの、この問題でも、例えば駅の再開発ビルに出張所だとか、そういう機能を移した場合、それで今までであったところを使っていた方々の、利便にかなうのかとか、様々な問題がありますし。まあ、私のこの受けとめ方は、地域全体のバランスを考えた、そういうことはもうやってられないと、とにかくその地域の、拠点をつくって、そこに集約すれば、するんだと。だから、言ってしまえば、あとそれぞれ取り残された地域というか、そういうところはまあしょうがないというか、そういう時代なんだというようなことにどうしても受けとめるといような思いです。

それから次に、もうあと1、2点で終わるんですけども、都市施設ということがちょっと非常に気になりました。これも、ここの概要では幾つか2つの丸印ですけども、さらにこちらのほうで、じゃどういう都市施設の考え方かという、例えば外環の東名以南の整備促進とかですね、いろんな、大規模な、これ、多摩、都市、多摩新宿線などもそうですか、それから、さらに計画路線としては、核都市広域幹線道路とか、いろいろ出てくると。そのやはり整備に向けて、誘導していこうということなのか。もちろん身近な、下水道や河川とか、そういう整備の考え方も載ってますけども。

言いたいことは、そういう場合に限りあるというか、財源なども考えてみた場合、今でも都市の、様々な維持・更新などを、そういう時期を迎えているという中で、やはり、そういう都市施設の、今後10年間の整備方針を示したというならば、当然、公共施設のインフラマネジメントというんですか、そういうものが存在して、きちっとそういう位置付けの中で都市施設の計画配置をやらなければ、逆の意味では実効性を持たないものとなると思いますけども、そういうこの記述というか、そういう考え方が示されていない中で、この都市施設ということは、いかななものかと思うんですけども、その点についてどうでしょうか。

【永島都市づくり政策部長】 会長

【近藤会長】 永島部長

【永島都市づくり政策部長】 都市計画区域マスタープランは、都市計画法に基づき都が定める法定計画であり、長期的な視点で都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな筋道を示し、都市計画に位置付けるものでございます。都市計画区域マスタープランでは、交通施設、下水道、河川など、主要な都市施設の整備や配置の方針などを示すも

のでございます。

お話のあった公共施設に関する管理計画は、公共施設等を計画的に維持管理するものでございまして、都市計画区域マスタープランとは別のものではございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 別のものと言っても、やはり今、そういう公共施設、インフラマネジメントというものを、きちっと持って、やっている自治体では、だからやはり、そういう投資とか、それ以上の開発は、やっぱりちょっと見直さなければならないとか、抑えようとか、そういう、やはり効果というか、あれがあるわけですよね。そういう点では、やはり、東京都においても、そういう考え方を、やっぱり、の下に、新たな都市施設とか、インフラ整備をやっていくべきではないかと。そうしないと、やがては破綻するというか、いうふうな、ということ、ならないようにということ、指摘しておきたいというふうに思います。

最後にもう一つ、これまで、防災都市づくり、都市防災が載っております。「災害に強い都市の形成などに関する方針を示す」とありますけども、逆にこれまで、都市防災づくりが、なぜ進まなかったのかということについて伺います。

【永島都市づくり政策部長】 会長

【近藤会長】 永島部長

【永島都市づくり政策部長】 防災都市づくりの都の現在の取組でございしますが、防災都市づくり推進計画や防災街区整備方針などにに基づき、重点的に建築物の不燃化・耐震化の諸施策を展開してございまして、市街地の防災性は着実に向上してございまして、さらに、都は現在、木密地域不燃化10年プロジェクトに基づき、地元区と連携して不燃化特区制度など、従来よりも踏み込んだ取組によりまして、木密地域の改善を一段と加速してございまして。

今回の都市計画区域マスタープランの改定においても、主要な都市計画の決定の方針である都市防災の方針に、これらの取組を位置付け、事業を加速させていくこととしてございまして。例えば、木造住宅密集地域においては、新たに不燃化特区と併せた特定整備路線の整備や、防火規制の区域拡大などによる建築物の共同化・不燃化の促進、延焼遮断帯の形成の加速などの方針を示してございまして。

なお、防災街区整備方針は、都市計画法の規定により、都市計画に定めるものであり、今後予定される改定では、都市計画区域マスタープランと整合を図り定めるものでござい

ます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 この問題についても、やはり、開発絡みではない、またはその立ち退きとか多くの課題を、やはり抱える、きちっとやはり、住宅の手立てだとかですね、もっとそれ以上に、木造住宅密集地域の解消も含めた、やはり耐震化助成とか、そういう、やはり住民が選択できるとか、やれるとかいうことまでやっぱり広げていかなければならないということも指摘したいのと。それから、だから、ただこの沿道とかだけで対策になるのとかということ、必要ないとは言いません、ええ、大事な点ですけども、それがやはり、議会で問題になっているように、なかなか、だから、立ち退けといたって生活再建ができないとか、いろいろな手当をやっぱり行わなければならないけど、それがやはり、十分できていないのが、実情だということ。

それからもう一つ、私、最後に言いたいのは、最大の防災対策は、やっぱり地域のコミュニティだということが、指摘されております。いざ首都直下が起きた場合、私もどういう、あれになるかといったら、やっぱりみんな消防団なんか頑張ってるんですね。そういう中でやはり、助け合い、または火災を出さないとか、そういう、やっぱり、ことを、土台というか、前提に、やっぱりするのが、一番やはり、大事で、それが、やはり今、様々、例えば、先ほどの幾つかの議案もありましたけども、壊されるということは、極力やっぱり避けていかなければならないというふうに思います。

さっき前、大泉の駅前開発ビルで、大分、商て店などが歯抜けになったりとかいう話の中でも、まだ、消防団や、地域の神社のお祭りだとか、商店街が朝市出しているとか、私のまちも、本当に頑張っているんですよ。いざとなったときには、私もすぐ駆けつけてこういうふうにしようというふうな、そういうコミュニティも行われている。本当にそれが、いざというときの、防災力になるなというふうに感じておりますので、そういう位置付けもぜひ……。

[「今の話は部門別計画でやれよ」の声あり]

【松村委員】 やっていただきたいというふうに思います。

ちょっと長くなりましたけども、以上でこの点についての、意見とさせていただきます。よろしく願いいたします。

【近藤会長】 ほかに、御意見ございますでしょうか。

[「なし」の声あり]

【近藤会長】 ないようでございますので、この日程第4、議第7142号「都市計画の整備、開発及び保全の方針（素案）」（中間報告）についての、報告案件の質疑は終了いたしましたと思います。

最終案をまとめるに当たって、ただいまの御意見も参考にいただければと思います。

【近藤会長】 以上をもちまして、本日の議事は全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、波多野委員にも御署名をお願いいたしたいと思います。

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4時11分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。