

午後１時２９分開会

【事務局（新井都市計画課長）】 お待たせいたしました。定刻よりやや早うございますけれども、御予定の方には出席いただいておりますので、ただいまより、第２０９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、２４名の委員の方に御出席いただいております。委員の方の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。

また、本日は近藤会長より、御都合により欠席のため、当審議会条例第４条第３項の規定に基づき、本日の議長を只腰委員にお願いしたいとの御連絡がございました。したがって、恐れ入りますけれども、只腰委員に本日の議長をお願いしたいと存じます。

それでは、只腰委員、議長席へお移りいただけますでしょうか。

〔 只腰委員、議長席へ移動 〕

【事務局（新井都市計画課長）】 では、お手元に「第２０９回東京都都市計画審議会資料一覧」をお配りしてございますので、資料の御確認をお願いいたします。

初めに、Ａ４横２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「都市計画（素案） 虎ノ門一丁目３・１７地区」。

次に、藤色の表紙の「都市計画（素案） 大手町一丁目２地区」。

桜色の表紙の「都市計画提案に係る都市計画の素案 東京都市計画道路 幹線街路外郭環状線の２」。

次に、紫色の表紙で「議案・資料 別冊 都市提案に係る意見書」。

最後になりますけれども、青色の表紙の「議案・資料 別冊 都市提案に係る意見書の要旨」でございます。

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、Ａ４横２枚の「議案一覧表」を御覧いただきたいと存じます。

本日は、都市計画決定・変更案件が日程第１から日程第６まで１２件ございまして、これらは全て議決案件でございます。そして、その他の付議案件といたしまして、日程第７、

議第7224号につきましては、意見聴取事項ということでお願いいたします。

それでは、只腰議長、よろしくお願いいたします。

【只腰議長】 ただいま事務局から紹介のございました只腰でございます。近藤会長からの御指名ということでございますので、まことに僭越ではございますが、皆様方の御協力を賜りながら、本日の議事進行役を務めさせていただきます。どうかよろしくお願いいたします。

初めに、本日の審議会でございますが、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、傍聴者並びに報道関係者の入室を認めております。御了承をお願いします。

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」、これをお開き願います。1ページに委員の異動報告を記載してございます。

新しく委員になりましたお二方を御紹介申し上げます。

議席番号19番、羽村市長、並木心委員でございます。

【並木委員】 並木でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【只腰議長】 議席番号20番、府中市議会議長、市川一徳委員でございます。

【市川委員】 市川一徳でございます。よろしくお願いいたします。

【只腰議長】 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、議事の進行等につきまして御協力をお願いいたします。

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

また、委員の皆様方におかれましても、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。

【只腰議長】 それでは、審議に入ります。

初めに、日程第１といたしまして、議第７２１２号を議題に供します。

佐藤幹事の説明を求めます。

【佐藤幹事】 それでは、日程第１、議第７２１２号、都市高速鉄道第２号線の変更について、御説明いたします。資料は、お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」の９ページから１６ページまででございます。

この案件は、国家戦略特別区域法に基づき都市計画審議会に付議されたもので、都市高速鉄道第２号線、東京メトロ日比谷線の神谷町駅～霞ヶ関駅間の新駅の整備に伴う一部区域の変更を行うものです。

まず、都市高速鉄道第２号線の概要と、これまでの経過について御説明いたします。

「議案・資料」の１４ページの参考図１を御覧ください。

都市高速鉄道第２号線は、東京メトロ日比谷線として、中目黒駅から霞ヶ関駅、銀座駅、上野駅を經由し北千住駅を結ぶ、全長約２１．２キロメートルの路線です。昭和３２年に都市計画決定され、昭和３９年に全線開業しております。本路線は、北千住駅で東武スカイツリーラインを經由して、東武日光線の南栗橋駅まで相互直通運転を行っており、１日に約１１２万人が利用する、区部南西部と北東部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でございます。

次に、変更内容について御説明いたします。

「議案・資料」の１２ページに位置図、１３ページに計画図、１５ページ、１６ページに参考図２、３を載せております。あわせて、モニターの虎ノ門一丁目周辺の航空写真を御覧ください。

１５ページの参考図２で御説明差し上げます。新駅の整備につきましては、さきに公表した東京都長期ビジョンにおける政策目標や、特定都市再生緊急整備地域東京都心・臨海地域（環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区）整備計画におきまして、複数の都市開発の推進とあわせて、国際的なビジネス・交流拠点の整備及び交通結節機能の強化を図るものと位置付けられております。

１３ページの計画図を御覧ください。赤色の区域が、ただいま御説明した新駅の追加区域です。都市高速鉄道第２号線の神谷町駅～霞ヶ関駅間の約１５５メートルの区間について、一部区域の変更を行います。

スケジュールについては、平成２８年度に工事着手し、東京オリンピック・パラリンピックに合わせて平成３２年度に開業します。その後、周辺開発に合わせた出入り口等の整備を進めていき、完成は平成３４年度を予定しております。

１６ページの参考図３を御覧ください。新駅整備の立体図及び断面図です。新駅の構造としては、地下１階にホーム、地下２階に改札及びコンコースを構築し、地下２階で隣接する再開発ビルとの接続を予定しております。

日程第１の説明は以上です。

【只腰議長】 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、御質問、御意見がございましたらお伺いをいたします。

松村委員

【松村委員】 意見だけを述べさせていただきます。

本案件は、東京メトロ日比谷線の神谷町から霞ヶ関間の約１５０メートルの区間に新たな新駅、（仮称）虎ノ門新駅をつくる計画です。我が党は、地域住民の利便性に供する公共交通の新駅に反対するものではありませんが、本件はＵＲを事業主体として、国家戦略特区のもと大企業が主導する大型開発事業で、大胆な容積率緩和で超高層ビルを乱立させ、都心への一極集中をさらに強める有害ぶりが浮き彫りになっています。新駅はそれを助長するものであり、反対です。

以上です。

【只腰議長】 御意見ということでよろしゅうございますね。

【松村委員】 はい。

【只腰議長】 ほかにいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、ほかにございませんようですので、日程第１、議第７２１２号、東京都市計画都市高速鉄道第２号線の案件について、採決いたします。

本案につきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

〔 賛成者挙手 〕

【只腰議長】 ありがとうございます。賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【只腰議長】 次に、日程第２といたしまして、議第７２１３号から議第７２１５号ま

を一括して議題に供します。

上野幹事の説明を求めます。

【上野幹事】 はい、議長

【只腰議長】 どうぞ。

【上野幹事】 日程第2、議第7213号、都市再生特別地区と議第7214号、地区計画は、関連する案件でございます。

まず初めに、議第7213号、都市再生特別地区虎ノ門一丁目3・17地区の変更につきまし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17ページから32ページまででございます。あわせて、若草色表紙「都市計画（素案） 虎ノ門一丁目3・17地区」も御参照ください。

今回の変更は、国家戦略特別区域法に基づき本都市計画審議会に付議するものでございます。事業主体は森ビル株式会社と野村不動産株式会社でございます。

モニターを御覧いただきたいと存じます。

都における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、特定都市再生緊急整備地域である東京都心・臨海地域内に位置しております。本地域の地域整備方針では、業務・商業・文化・交流機能や業務支援など、多様な機能を備えた国際性豊かな交流ゾーンの形成、地上・地下の歩行者ネットワークの形成、細分化した街区の再編による大街区化などが掲げられております。

「議案・資料」の19ページの位置図とモニターの航空写真を御覧ください。本地区は、先ほど御審議いただきました議第7212号、都市高速鉄道日比谷線の新駅の北東、地下鉄銀座線虎ノ門駅の南側に位置し、外堀通り、愛宕下通り、環状第二号線、桜田通りの4つの幹線道路に囲まれ、交通利便性の高い地区でございます。

環状第二号線沿道では、平成21年度から港区が地元地権者等と環状第二号線の開通を契機としたまちづくりに関する勉強会を実施し、平成24年3月にまちづくりガイドラインを策定いたしました。平成24年12月には、4つの幹線道路で囲まれた区域におきまして、まちづくり勉強会が設置され、まちづくりの検討が重ねられてまいりました。

都は、このような地元のまちづくりの検討を踏まえまして、平成26年8月に、東京のしゃれた街並みづくり推進条例に基づく街並み再生地区を指定し、細分化した敷地の集約化や細街路の再編などを図る街並み再生方針を策定いたしました。今回の都市再生特別地区の変更は、街並み再生方針が定められた区域におきまして、地区計画及び2つの市街地

再開発事業の都市計画決定とあわせて行うものでございます。

「議案・資料」の２３ページとモニターを御覧ください。

本計画は、日比谷線の新駅整備とあわせた歩行者ネットワークの形成、虎ノ門駅のプラットホームの拡充、バスターミナルの整備、周辺施設と連携したビジネス支援機能の導入、防災機能の強化、環境負荷低減など、当地域の整備方針に沿うものでございまして、かつ、都市再生の効果が高いものと判断しております。

都市再生の貢献の内容につきまして、具体的に御説明いたします。

新駅の整備とあわせまして、新駅と虎ノ門駅を結ぶ地下歩行者通路や、愛宕方面につながる歩行者デッキを整備し、安全で利便性の高い歩行者ネットワークの形成を図ります。

また、Ｂ街区におきまして、民間敷地を活用して虎ノ門駅のプラットホームを拡幅するとともに、プラットホームと一体となった地上・地下の駅前広場空間を約１，４００平方メートル整備いたしまして、虎ノ門駅の混雑の改善と利便性の向上を図ります。

さらに、Ａ街区におきまして、地下歩行者通路から直結し、都心や臨海部・空港を結ぶバスターミナルを約１，０００平方メートル整備いたします。国際競争力強化を図る機能の導入といたしまして、起業から成長までをワンストップでサポートするビジネス支援施設等を整備いたしまして、隣接する虎ノ門ヒルズの大規模会議施設などとも連携した、起業や成長支援の取り組みを実施いたします。

このほか、周辺開発とも連携した帰宅困難者対策や、コージェネレーションシステムの整備等による防災対応力の強化、愛宕山につながる立体的な緑化空間の整備、先進的な技術の導入による環境負荷の低減を図ってまいります。

参考といたしまして、港区決定の市街地再開発事業の都市計画につきまして御説明いたします。

「議案・資料」の２５ページから３２ページまで、あわせてモニターを御覧ください。

虎ノ門駅一丁目地区及び虎ノ門駅前地区の第一種市街地再開発事業の決定についてでございます。都市再生特別地区を定めるＡ街区及びＢ街区におきまして、土地の高度利用と都市機能の更新を図るため、それぞれ市街地再開発事業の都市計画を決定いたします。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」の１７ページ、あわせてモニターを御覧ください。都市再生特別地区の都市計画決定の内容につきまして、御説明いたします。

容積率の最高限度を全体で１，４１０パーセントといたしまして、一部をビジネス支援・

交流施設などいたします。高さの最高限度は、高層部Aを185メートル、高層部Bを120メートル、低層部Aを15メートル、低層部Bを20メートルなどいたします。

「議案・資料」24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。

本案件につきまして、平成27年2月23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。

議第7213号の説明は以上でございます。

次に、関連する議第7214号、虎ノ門駅南地区地区計画の決定につきまして御説明いたします。薄茶色表紙「議案・資料」の33ページから43ページまでとなります。本件につきましても、議第7213号の都市再生特別地区と同様、国家戦略特別区域法に基づき、本都市計画審議会に付議するものでございます。

「議案・資料」の38ページの位置図とあわせてモニターの航空写真を御覧ください。地区計画を定める区域は、都市再生特別地区の区域を含む約6.6ヘクタールの区域でございます。

「議案・資料」の40ページ及び41ページとあわせてモニターを御覧ください。

本地区地区計画におきましては、歩行者ネットワークの形成などに係る地下歩行者通路などを主要な公共施設等に定めます。また、先ほど御説明いたしました都市再生特別地区及び市街地再開発事業の都市計画の決定にあわせまして、建築物等の用途の制限、壁面の位置の制限、敷地面積の最低限度などを地区整備計画に定めます。

本案件につきまして、平成27年2月23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。

議第7214号の説明は以上でございます。

続きまして、議第7215号、都市再生特別地区大手町一丁目2地区の変更につきまして御説明いたします。

資料は、薄茶色表紙「議案・資料」の45ページから52ページまででございます。あわせて、藤色表紙の「都市計画（素案） 大手町一丁目2地区」も御参照いただきたいと思います。本件は、国家戦略特別区域法に基づき、本都市計画審議会に付議するものでございます。

事業主体は三井物産株式会社と三井不動産株式会社でございます。

モニターを御覧ください。都における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、特定都市再生緊急整備地域である東京都心・臨海地域内に位置しております。本地域の地域整備方針では、国際的な中枢業務、交流拠点の形成、エネルギーネットワークの更新・強化による自立・分散型かつ高効率なエネルギーシステムの導入、駅周辺の回遊性を高めるための地上・地下の歩行者ネットワークの強化などが掲げられております。

「議案・資料」の４７ページの位置図とモニターの航空写真を御覧ください。

計画地は皇居の東側に位置し、内堀通りと日比谷通り、地下鉄千代田線大手町駅に隣接する、約２．８ヘクタールの区域でございます。

本地区を含む大手町・丸の内・有楽町地区では、東京の活力を牽引し、日本経済の国際競争力の一層の向上を図るため、公共と民間が協力・協調してまちづくりを進めていくという理念のもと、平成１２年に大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドラインを定め、まちづくりを進めております。今回の計画は、このガイドラインに基づき、都や区との調整を経たものです。

「議案・資料」の５１ページとモニターを御覧ください。

本計画は、災害時の業務継続機能の強化や利便性向上を図る都市基盤の整備、大規模緑地の整備による都市環境の向上、大手町・丸の内・有楽町地区のにぎわいのさらなる拡充、環境負荷低減と防災対応力の強化など、当地域の整備方針に沿うものであり、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の内容を御説明いたします。

現在、計画地の地下に、大手町地区約４．１ヘクタールに熱を供給する地域冷暖房施設のメインプラントが設置されておまして、築３９年を経過し、老朽化による機能更新が必要となっております。本計画では、既存プラントからの熱供給を継続しながら、街区内で新たなプラントの整備による機能更新を行い、大手町地区全体の業務継続機能の強化と高効率なエネルギー供給を図ります。

次に、地区内に約６，０００平方メートルの大規模な広場を整備いたします。内堀通り側には皇居の緑と連続する生物多様性にも配慮した緑地を整備するとともに、建物側には来街者等のにぎわいや交流を促進する広場を整備いたします。

また、地下鉄千代田線大手町駅コンコースから皇居、竹橋駅方面へとつながるバリアフリーの歩行者ネットワークを整備いたします。

さらに、芸術・文化の発信や国際交流を促進する多目的ホール、そのホールと連携する宴会施設及び宿泊施設を整備いたしまして、大・丸・有地区のにぎわいのさらなる拡充を

図ってまいります。

このほか、帰宅困難者施設等の整備による防災対応力の強化、緑化の推進等による環境負荷低減を図ってまいります。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」の４５ページ、あわせてモニターを御覧ください。都市再生特別地区の変更内容について御説明いたします。

都市計画の主な内容といたしまして、容積率の最高限度を１，４５０パーセントといたしまして、一部を国際ビジネス交流機能などいたします。高さの最高限度は、高層部Ａを２００メートル、高層部Ｂを１６０メートル、高層部Ｃを１００メートルといたします。

「議案・資料」の５２ページを御覧いただきたいと存じます。完成予想図でございます。

本案件につきまして、平成２７年２月２３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。

日程第２の説明については以上でございます。

【只腰議長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第２につきまして、御質問、御意見がございましたらお伺いをいたします。

きたしろ委員

【きたしろ委員】 日程第２、議第７２１３号、東京都市計画都市再生特別地区、議第７２１４号、東京都市計画地区計画について、賛成の立場で質問をさせていただきます。

私の地元、港区でございますので、お許しをいただきたいと思います。

虎ノ門周辺では、昨年３月に環状第二号線の新橋から虎ノ門間が開通し、６月には東京の新たなランドマークである虎ノ門ヒルズが竣工いたしました。環状第二号線は、地元地権者の方々の協力を得て、長い年月をかけて整備されたわけですが、４０メートルの広幅員の道路として整備され、地上部道路である通称「新虎通り」ではエリアマネジメント協議会が設立され、道路空間を活用してオープンカフェが設置されるなど、新たなにぎわいの創出に向けた取り組みがなされているところでございます。

私は、かねてから都議会において、環状第二号線がパリのシャンゼリゼ通りのように東京を代表する魅力あふれる道路空間になるよう要望してまいりましたが、まさにその実現に向けた取り組みが着実に進められていると考えております。

また、今後、環状第二号線、臨海部方面の整備により、都心から臨海部や羽田空港へのアクセスも向上することとなります。日程第１の日比谷線新駅の整備など、当地区の交通

結節機能がさらに強化され、東京オリンピック・パラリンピックの開催時には、世界各国から多くの人々が虎ノ門を訪れることとなります。

そこで、虎ノ門周辺の都市機能をさらに向上させるとともに、都市の活力を高める必要があると考えますが、今回の虎ノ門一丁目地区の都市再生特別地区では、都市機能や都市活力の向上において、どのような提案がなされているのか、改めて確認をさせていただきたいと思います。

【只腰議長】 上野幹事

【上野幹事】 今回の計画は、地下鉄新駅の整備とあわせて、バスターミナルの整備や民間敷地を活用した虎ノ門駅のプラットホームの拡充、新駅と虎ノ門駅を結ぶ地下歩行者通路並びに地上・地下の駅前広場、歩行者デッキなどを整備する計画内容となっております。これらの整備により、臨海部や空港アクセスを向上させるとともに、周辺市街地の回遊性を高める交通結節機能の強化を図ることとされております。

また、さまざまな行政手続や、専門家、金融機関の紹介など、起業から成長までを支援いたします機能を導入することとしております。さらに、隣接する虎ノ門ヒルズの大規模会議場などとも連携いたしまして、金融機関やベンチャー企業等のビジネス交流を図る機能を導入するなど、都市の活力の向上を図る提案となっております。

【只腰議長】 きたしろ委員

【きたしろ委員】 まさにすばらしい東京の一つの表の顔となるよう、ぜひ努力をお願いをいたしたいと思います。

次に、先月、都が公表した都心と臨海副都心を結ぶBRTに関する基本計画において、環状第二号線をBRTのルート案とし、今回の虎ノ門一丁目地区で整備するバスターミナルをBRTの停留所案として今後検討が行われると発表がありました。東京オリンピック・パラリンピック大会開催を見据え、日比谷線新駅整備とあわせて、バスターミナルや地下通路の整備などを一体的に進め、虎ノ門周辺の都市機能を高め、活力ある都市として着実に整備を進めていただきたいと思います。

また、こうした取り組みは、オリンピックの開催時のみならず、地域の方々の利便性や安全性の向上にも大きく貢献するものと考えます。特に虎ノ門駅と日比谷線新駅を結ぶ地下通路については、沿道の地権者から将来の共同化等に当たり接続したいとの意見もあると聞いております。今後そうした機会を捉えて地下のネットワークを拡充し、利便性をさらに向上させていただきたいと思います。環状第二号線の整備では、移転を余儀なくされ

た方も大勢いらっしゃいます。多くの地元の方々の協力により整備ができたわけですから、環状第二号線と周辺の開発が一体となり、よりよいまちづくりを進めていただきたいと思います。

次に、私はこれまで、水と緑の都、環境に優しいガーデンシティ東京の実現を提唱してまいりました。環状第二号線の地上部道路では現在、緑豊かな空間づくりが進められていると聞いております。今回の虎ノ門一丁目地区では、どのような環境への取り組みが提案されているのでしょうか。お伺いをいたします。

【只腰議長】 上野幹事

【上野幹事】 本計画提案では、愛宕山の現在ある緑や虎ノ門ヒルズにおきまして整備されました約6,000平方メートルの緑の広場との連続化を図り、地形を生かした緑の軸を形成することとされております。具体的には、A街区におきまして約1,200平方メートルの緑豊かな公園を整備するとともに、A街区、B街区の地上部及び建物の低層部の屋上におきまして、合計約4,500平方メートルの緑化空間を整備する計画となっております。建築物の熱負荷に対する性能や設備による省エネルギー性能につきましては、本計画につきましても他の都市再生特別地区と同様に最高の水準とすることとしておりまして、CO₂の排出抑制など、大幅な環境負荷低減を図る提案となっております。

【只腰議長】 きたしろ委員

【きたしろ委員】 虎ノ門周辺の大街区では、これまでの都市開発により、10年間で約10ヘクタールの緑化空間が新たに整備されたと聞いております。環状第二号線の緑空間や都市開発で創出された緑、今回の虎ノ門一丁目地区で創出される緑など、地域が一体となって緑の創出に取り組んでいることがわかりました。まさに私が提唱するガーデンシティ東京の実現を図るものと思います。

虎ノ門は、オリンピックの開催時には主要な交通結節拠点となるエリアであり、今後も優良な都市開発を推進して都市の魅力を高め、東京を代表するエリアとして世界に発信していくため、今後も積極的に都市再生を進めていただきたい。

申し上げて、私の質問を終わります。

【只腰議長】 ほかにいかがでしょうか。

松村委員

【松村委員】 日程第2の議案について意見を述べます。

第7213号は、国家戦略特別区域法に基づく、森ビル株式会社と野村不動産株式会社

との提案ですが、地上１８５メートル、３６階建てと、１２０メートル、２３階建てという巨大なビルを建設するものです。これも、国家戦略特別区域制度を活用し、特例的な措置を組み合わせる容積率の最高限度を１，４１０パーセントとする大胆な容積率緩和で超高層ビルを乱立させる、まさに大企業のもうけ最優先の開発です。よって、反対です。

７２１４号は、それを追認する地区計画であり、これも反対です。

第７２１５号、これは三井物産と三井不動産の、これまた国家戦略特別区域及び区域方針に基づく提案です。両者の自社ビルの建て替えを都市再生への貢献の提案制度を使って容積率を緩和させ、車も人も過度に集中させる都市再生の事業を進めるための都市計画です。よって、この変更には反対です。

以上です。

【只腰議長】 ほかにいかがでしょうか。

ございませんようでございますので、日程第２の各案件につきまして採決をいたします。

まず、議第７２１３号、都市再生特別地区虎ノ門一丁目３・１７地区の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【只腰議長】 ありがとうございます。賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次に、議第７２１４号、虎ノ門駅南地区地区計画の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【只腰議長】 ありがとうございます。賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

次に、議第７２１５号、都市再生特別地区大手町一丁目２地区の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【只腰議長】 ありがとうございます。賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【只腰議長】 次に、日程第３といたしまして、議第７２１６号及び議第７２１７号を一括して議題に供します。

上野幹事の説明を求めます。

【上野幹事】 はい、議長

【只腰議長】 どうぞ。

【上野幹事】 日程第3、議第7216号、墨田区京島一丁目ほか各地内における用途地域の変更ににつきまして御説明いたします。資料は、薄茶色表紙の「議案・資料」61ページから65ページまでになります。

「議案・資料」64ページの位置図とあわせてモニターの航空写真を御覧ください。本区域は、モニター上、赤色でお示ししております都市計画道路放射第32号線、押上通り沿道の区域でございまして、京成電鉄押上線京成曳舟駅から南に約300メートルのところに位置する、合計約0.9ヘクタールの区域でございます。

都市計画道路放射第32号線は、東京都防災都市づくり推進計画におきまして、主要延焼遮断帯に位置付けられております。また、東京都木密地域不燃化10年プロジェクトでは、特定整備路線に選定されております。今回、道路整備にあわせまして、沿道建築物の不燃化を促進し、延焼遮断帯の形成を加速させるため、沿道30メートルの範囲におきまして高度地区及び防火地域を変更するとともに、それにあわせて用途地域を変更いたします。

ここで、参考といたしまして、墨田区決定の都市計画につきまして御説明いたします。「議案・資料」65ページの計画図とあわせてモニターを御覧ください。

延焼遮断帯形成に資する建築物の建て替えを誘導するため、モニター上、赤色、青色、緑色及び黄色の区域につきまして、建築物の高さの最低限度を7メートルと定めます。また、第三種高度地区の指定のある、モニター上、赤色、青色及び緑色の区域につきましては、同高度地区の指定を削除いたします。さらに、現在準防火地域が指定されております、モニター上、青色の区域につきまして、防火地域に変更いたします。以上の都市計画変更に合わせて、約0.9ヘクタールの区域について用途地域を変更いたします。

モニターを御覧ください。モニター上、赤色及び紫色でお示ししております区域につきまして、従前の用途地域及び容積率はそのまま、建蔽率60パーセントであったものを80パーセントへ変更いたします。

本案件につきまして、平成27年2月23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。

議第7216号についての説明は以上でございます。

次に、議第7217号、江戸川区小松川一丁目ほか各地内における用途地域の変更につきまして御説明いたします。資料は、薄茶色表紙の「議案・資料」67ページから78ページまでとなります。

「議案・資料」70ページの位置図と合わせてモニターの航空写真を御覧ください。本区域は、都営地下鉄新宿線東大島駅周辺に位置いたします亀戸・大島・小松川地区市街地再開発事業施行区域内の、モニター上、赤色格子でお示ししております約23.4ヘクタールの区域でございます。

この区域では、昭和55年から亀戸・大島・小松川地区市街地再開発事業により、災害に強いまちづくりが進められてまいりました。事業の開始より約35年が経過し、事業の完了時期や事業初期に建設された建物の更新時期が近づいてまいりました。このことから、江戸川区の上位計画である江戸川区街づくり基本プランで示されたまちの将来像などを踏まえ、市街地再開発事業で形成された良好な市街地環境の維持・向上を図るため、江戸川区内における事業施行区域などにおきまして地区計画を決定し、あわせて本地区の用途地域を変更いたします。

ここで、参考といたしまして、江戸川区決定の地区計画につきまして御説明いたします。「議案・資料」は73ページから78ページまでとなります。

「議案・資料」76ページの計画図1とあわせてモニターを御覧ください。地区計画の区域は、一点鎖線で囲まれた約72.9ヘクタールです。

地区の特性に応じ、区域内を住居街区や沿道街区など6地区に区分いたしまして、それぞれの土地利用の方針を定めます。地区整備計画では、地区の特性に応じて建築物等の用途の制限、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ます。以上の地区計画の決定にあわせて、約23.4ヘクタールの区域で用途地域を変更いたします。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」の71ページ、本区域の北側をお示ししております計画図1とあわせてモニターを御覧ください。

変更の主な内容といたしまして、計画図中、①及び②の区域につきまして、建蔽率、容積率はそのまま、用途地域を準工業地域から第一種住居地域へ変更いたします。

本案件につきまして、平成27年2月23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。

日程第3についての説明は以上でございます。

【只腰議長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第３につきまして、御質問、御意見がございましたらお伺いをいたします。いかがでございましょうか。

御質問、御意見がございませんようですので、日程第３の各案件につきまして採決をいたします。

議第７２１６号、墨田区京島一丁目ほか各地内の案件につきまして、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【只腰議長】 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。

次に、議第７２１７号、江戸川区小松川一丁目ほか各地内の案件について、賛成の方は挙手をお願いします。

〔賛成者挙手〕

【只腰議長】 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。

【只腰議長】 次に、日程第４といたしまして、議第７２１８号から議第７２２０号までを一括して議題に供します。

上野幹事の説明を求めます。

【上野幹事】 はい、議長

【只腰議長】 どうぞ。

【上野幹事】 日程第４、議第７２１８号、環状第二号線新橋・虎ノ門地区地区計画の変更につきまして御説明いたします。薄茶色表紙の「議案・資料」は７９ページから１０３ページまでとなります。

「議案・資料」９２ページの位置図とあわせてモニターの航空写真を御覧ください。本地区は、ＪＲ新橋駅の南西約２００メートルに位置する、面積約１３．８ヘクタールの区域でございます。

平成１０年、都は立体道路制度を活用し、環状第二号線とその上空及び路面下の建築物等の整備を一体的に行い、魅力と個性ある複合市街地の形成などを図るため地区計画を決定し、順次開発整備が進められております。

「議案・資料」９２ページの位置図とあわせてモニターの位置図を御覧ください。

本地区につきましては、平成２５年３月、都が環状第二号線沿道におきまして、にぎわいと統一感のある街並みの形成を図るため、東京のしゃれた街並みづくり推進条例に基づく街並み再生地区に指定するとともに、まちづくりの方向性などを街並み再生方針として策定いたしました。この街並み再生地区の指定を踏まえ、本年２月、地区計画の区域の拡大等につきまして変更いたしております。今回は、街並み再生方針を踏まえ、開発計画が具体化したⅤ－１街区につきまして地区整備計画を定めるものでございます。

また、先ほど、日程第２、議第７２１４号で御審議をいただきました虎ノ門駅南地区地区計画の策定と関連いたしまして、本地区地区計画に主要な公共施設等を追加するものでございます。

まず初めに、Ⅴ－１街区における地区整備計画につきまして御説明いたします。

「議案・資料」の９４ページ、計画図２－１及び９６ページ、計画図３とあわせてモニターを御覧ください。

Ⅴ－１街区におきまして、歩行者空間の機能強化等を図るため、地区施設といたしまして、地区広場や歩道状空地を位置付けいたします。また、建築物等の用途の制限や壁面の位置の制限、建築物等の高さの最高限度などを定めます。

次に、主要な公共施設等につきまして御説明いたします。

「議案・資料」の１０３ページの方針附図とあわせてモニターを御覧ください。

本地区に隣接いたします虎ノ門駅南地区地区計画におきましては、同地区に係る特定都市再生緊急整備地域の整備方針及び東京のしゃれた街並みづくり推進条例に基づく街並み再生方針を踏まえ、歩行者ネットワークを強化することとしております。この方針を踏まえ、虎ノ門駅南地区に隣接する本地区地区計画におきましても、主要な公共施設といたしまして、地下歩行者通路などを位置付けることといたします。

本案件につきまして、平成２７年２月２３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。

議第７２１８号の説明は以上でございます。

続きまして、議第７２１９号、臨海副都心有明南地区地区計画の変更につきまして御説明いたします。資料、薄茶色表紙の「議案・資料」は１０５ページから１１９ページまでとなります。

「議案・資料」１１５ページの位置図とあわせてモニターの航空写真を御覧ください。本地区は、臨海副都心の南東部に位置いたします、面積約１０７ヘクタールの区域でござ

います。

都は、平成３年１月に臨海副都心の青海、台場地区とともに本地区の当初の地区計画を決定し、その後、順次、段階的な開発整備が進められております。

「議案・資料」１１６ページの計画図１と合わせてモニターを御覧ください。

本地区計画の土地利用に関する基本方針におきまして、有明南３区域では、「センタープロムナード沿いの街区に、ファッション・デザイン関連業務や商業、住宅、宿泊、学校機能等からなる良好でにぎわいのある複合市街地を形成する。」といたしております。今回は、本地区の北側、有明南３区域Ｋ街区におきまして、コンベンション機能を支援するホテル・商業施設の具体化にあわせまして地区整備計画、約１．３ヘクタールを追加する変更を行うものでございます。

次に、地区計画の変更内容につきまして御説明いたします。「議案・資料」１１０ページと１１１ページの計画書及び１１８ページの参考図１と合わせてモニターを御覧ください。

今回追加する地区施設といたしまして、りんかい線国際展示場駅と新交通ゆりかもめ有明駅の駅間をつなぐバリアフリー動線である貫通通路を位置付けいたします。

このほか、建築物等の用途の制限、容積率の最高限度などを定めます。

本件につきまして、平成２７年２月２３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。

議第７２１９号の説明は以上でございます。

続きまして、議第７２２０号、東品川四丁目地区地区計画の変更につきまして御説明いたします。薄茶色表紙「議案・資料」は１２１ページから１３４ページまでとなります。

１３０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、品川区の京浜運河沿いに位置いたしますものでございまして、りんかい線品川シーサイド駅を含む約１３．９ヘクタールの区域でございます。

都は、平成１０年３月、駅周辺地区にふさわしい市街地形成を図るため地区計画を決定し、その後、順次、段階的な開発整備が進められておりまして、Ａ街区及びＢ街区につきましては既に整備が完了いたしております。

１３１ページの計画図１と併せて、モニターを御覧ください。今回は、地区の南西側、Ｃ街区におきまして住宅などの開発計画が具体化したことにあわせ、地区整備計画約１．３ヘクタールを追加するものでございます。

次に、地区計画の変更内容につきまして御説明をいたします。

「議案・資料」１２１ページから１２６ページの計画書及び１３２ページの計画図２と、併せてモニターを御覧ください。

本街区では、品川シーサイド駅までの歩行者ネットワークを強化するため、既存の広場３号と接続する歩行者通路３号などを地区施設として位置付けいたします。あわせて、建築物等の用途の制限、容積率の最高限度、壁面の位置の制限などを地区整備計画に位置付けをいたします。

参考といたしまして、品川区決定の都市計画につきまして御説明をいたします。１３４ページの計画図と併せてモニターを御覧ください。

C街区におきまして土地の高度利用を図るため、今回の地区計画変更に伴って第三種高度地区の指定の削除などを行います。

本案件につきまして、平成２７年２月２３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。

日程第４の説明につきましては以上でございます。

【只腰議長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第４につきまして、御質問、御意見がございましたらお伺いをいたします。

松村委員

【松村委員】 日程第４の、まず第７２１８号について意見を述べます。

２０８回の都計審でも同じような案件で指摘をしましたが、こうした制度を進めれば、ミニ開発を推進し、高層ビルの立ち並ぶ地区ができてしまいます。借家人などは話し合いの対象外であり、細分化した敷地の統合を図ることを推進すれば、弱小権利者などは取り残されるか、大手ディベロッパーに取り込まれることが危惧されます。開発の競い合いで地域のコミュニティを破壊する、こうした地区計画の変更はやめるべきです。よって、反対です。

次に、第７２２０号、東品川四丁目地区です。

本東品川四丁目地区は、りんかい線品川シーサイド駅の開発に合わせ、日本たばこ工場跡地を中心として再開発が次々に行われてきています。今回は、そのＣ街区で容積率を３００パーセントから５９０パーセントへと緩和し、長谷工コーポレーション、京浜急行電鉄、大和ハウス工業などが総戸数８２０戸の共同住宅、保育所、店舗で構成する、地下１階、地上２９階建ての高さの、高さ９７メートルのタワーマンションを建てる計画です。

タワーマンションには保育所が入る計画となっていますが、既に品川区では保育施設が足らず、待機児童が急増しています。急激な人口増は、保育施設だけではなく学校、高齢者施設、集会所などの公共施設の不足という、まちづくりにも深刻な混乱をもたらします。人口だけを増加させるような、むやみな開発は抑制すべきです。よって、反対です。

以上です。

【只腰議長】 ほかにいかがでしょうか。

ございませんようですので、日程第４の各案件につきまして採決をいたします。

まず、議第７２１８号、環状第二号線新橋・虎ノ門地区地区計画の案件につきまして、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【只腰議長】 ありがとうございます。賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次、議第７２１９号、臨海副都心有明南地区地区計画の案件につきまして、賛成の方は挙手をお願いします。

〔賛成者挙手〕

【只腰議長】 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。

次に、議第７２２０号、東品川四丁目地区地区計画の案件につきまして、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【只腰議長】 ありがとうございます。賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【只腰議長】 次に、日程第５といたしまして、議第７２２１号を議題に供します。

佐藤幹事の説明を求めます。

【佐藤幹事】 議長、都市基盤部長です。

【只腰議長】 どうぞ。

【佐藤幹事】 それでは、日程第５、議第７２２１号、立川市公共下水道の変更について御説明いたします。

本件は、立川市公共下水道錦幹線の追加に関するものです。資料は、お手元の薄茶色表

紙「議案・資料」１３６ページの位置図、１３７ページの計画図と併せて、モニターの航空写真を御覧ください。

錦幹線は、国立市泉一丁目の東京都北多摩二号水再生センターを起点として、立川市錦町五丁目を終点とします。航空写真では赤い線で表示した、延長約３．３キロの幹線です。

立川市では、流域下水道とは別の単独処理区として、昭和４２年から錦町下水道処理場での下水処理を行っております。同処理場は、供用開始より４６年が経過し、近く耐用年数を迎える施設や耐用年数を超えた設備等が多くあり、老朽化への対応が必要となっております。

下水道整備の上位計画である多摩川・荒川等流域別下水道整備総合計画では、平成２１年度の改定で、窒素、リンなどの目標水質を新たに設定したところですが、錦町下水道処理場では、施設の老朽化が進む一方で、窒素、リンなどをさらに除去するための高度処理に必要な処理場用地の確保が困難となっております。このことから、同計画では、公共用水域の水質改善を図ると同時に、処理区を広域化し事業を効率化するために、立川市の単独処理区の流域下水道への編入を位置付けたところでございます。そして、この計画に基づき、平成２５年１１月に、北多摩二号処理区域に立川市単独処理区を追加する都市計画変更を行いました。

この変更に伴い、これまで立川市錦町下水道処理場で処理を行っていた下水を、北多摩二号水再生センターへ送水する幹線管渠の整備が必要となります。本件は、立川市錦町下水道処理場から北多摩二号水再生センターまで下水を送水する管渠として、立川市公共下水道錦幹線を都市計画決定するものです。

なお、本計画は、平成２７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。

以上で日程第５の説明を終わります。

【只腰議長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第５につきまして、御質問、御意見がございましたらお伺いをいたします。

よろしゅうございますか。御質問、御意見がございませんようですので、日程第５、議第７２２１号、立川都市計画下水道の案件につきまして採決をいたします。

本件につきまして、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【只腰議長】 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。

【只腰議長】 次に、日程第6といたしまして、議第7222号及び議第7223号を一括して議題に供します。

佐藤幹事の説明を求めます。

【佐藤幹事】 議長、都市基盤部長です。

【只腰議長】 どうぞ。

【佐藤幹事】 日程第6、議第7222号、東京都市計画ごみ処理場（一般廃棄物及び産業廃棄物資源化施設）第14号城南島第3食品リサイクル施設の決定について説明いたします。資料は、お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」139ページから143ページです。

資料140ページを御覧ください。また、モニターに航空写真を映しておりますので、併せて御覧ください。計画区域は、大田区の東部、東京モノレール流通センター駅の東側、約2.5キロメートルの城南島三丁目3番です。計画区域の用途地域は、工業専用地域です。

都は、国の都市再生プロジェクト及び東京都廃棄物処理計画に位置付けられた首都圏スーパーエコタウン構想に基づき、民間事業者によるリサイクル事業を促進するため、平成14年から、民間事業者を主体として先進的な廃棄物処理・リサイクル施設の整備を推進するスーパーエコタウン事業を展開しております。このスーパーエコタウン事業につきまして、環境局が平成14年に第一次公募、平成18年に第二次公募を行い、合わせて10件の都市計画決定を行ってまいりました。

本案件は、このスーパーエコタウン事業の第三次募集におきまして、平成25年12月に選定された株式会社アルフォ・イーの城南島第3食品リサイクル施設の立地に関する都市計画決定の案件です。内容は、都市計画の種類、名称、位置、区域を決定するもので、その区域面積は約0.61ヘクタールでございます。

お手元の資料、142ページの配置図及び143ページの完成予想図を御覧ください。

敷地内に新設が予定されている施設は、脱水施設、飼料化施設、メタン発酵施設、油水分離施設などです。これらの施設では、レストラン、スーパー、食品工場などから発生する生ごみが受け入れられ、脱水処理が行われ、乾燥処理後、養鶏、養豚用のえさとして再

資源化されます。また、脱水施設で回収された厨芥汁からメタン発酵施設でメタンガスを生成し、これを燃料として、ガスエンジンによる発電が行われます。そこで得られた電力は、東京電力株式会社へ売電される予定です。さらに、これらの処理工程で発生した残渣は、肥料として循環利用されます。1日当たりの処理能力につきましては、飼料化及びメタン発酵発電を行う施設が170トン、汚泥の脱水施設が62.4立方メートル、廃油の油水分離施設が40立方メートルです。施設の搬入出車両は、最大で1日当たり160台を想定しております。

なお、事業者は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく許可を受けるに当たり、生活環境影響調査を環境局と協議しながら実施しており、それによりますと、当該施設が稼働することによる騒音・振動などの影響は少ないとの予測結果を得ています。

続きまして、意見書について御説明いたします。

本計画案を平成27年2月23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1名から1通ございました。「議案・資料 別冊」、クリーム色表紙の「意見書の要旨」の1ページを御覧いただきたいと存じます。

反対の意見に関するもので、事業施行に関する意見として、主な意見の概要としましては、(1)「城南島において、すでに8つの産業廃棄物施設がならんでいる。南側海水面に面した城南島海浜公園キャンプ場の西側の敷地は、もう計画用地だけになってしまった。ここにも産廃施設を建ててしまうと、南側の海水面と、西側の景色を臨むことができなくなってしまふ。」、(2)の①「水辺の空間的な広がりを塞いでしまふ。」というものです。

これに対する都の見解は、城南島の土地利用については、港湾法に基づき港湾審議会での審議を経て決定される港湾計画で位置付けられている。本計画地であるスーパーエコタウン事業用地は、昭和51年に策定した第3次港湾計画において廃棄物処理施設用地と位置付けられ、現行の第8次港湾計画においても同様に位置付けられている場所であるというものです。

次に、(2)②「海浜公園、キャンプ場が風向き（南風、西風）で、臭いにつつまれ、快適な水辺環境を壊してしまう。」というものです。また、③「空気の汚染で、西風、南風するとき、宿泊を伴うキャンプ場の利用者に、東風、北東の風するとき風下になる大田区住民の健康に悪影響が出る。」というものでございます。

これに対する都の見解は、事業者は、廃棄物処理及び清掃に関する法律に基づく許可を受けるに当たり、生活環境影響調査を環境局と協議しながら実施しており、それによると、

周辺環境への影響は少ないとの予測結果を得ているというものです。

その他意見及び都の見解につきましては、資料のとおりでございます。

議第7222号の説明は以上です。

続きまして、日程第6、議第7223号、東京都市計画ごみ処理場（産業廃棄物資源化施設）第15号城南島第5建設リサイクル施設の決定について説明いたします。資料は、お手元の資料、薄茶色表紙の「議案・資料」145ページから149ページです。

また、資料146ページを御覧ください。また、モニターに航空写真を映しておりますので、併せて御覧ください。計画区域は先ほどと同様、大田区の東部、東京モノレール流通センター駅の東側、約2.5キロメートルの城南島三丁目3番です。計画区域の用途地域は、工業専用地域です。

本案件も、議第7222号同様、スーパーエコタウン事業の第三次募集で選定されたもので、成友興業株式会社の城南島第5建設リサイクル施設の立地に関する都市計画決定の内容です。内容は、都市計画の種類、名称、位置、区域を決定するもので、その区域面積は約0.89ヘクタールです。

お手元の資料では、148ページの配置図及び149ページの完成予想図を御覧ください。

敷地内に新設が予定されている施設は、破碎施設、脱水施設、造粒固化施設、高度洗浄処理設備などです。これらの施設では、建設工事現場から排出された建設泥土、埋設廃棄物などが処理されます。施設へ搬入された建設泥土などは、洗浄処理後、再生砂などのリサイクル製品として再資源化されます。処理工程で発生する残渣は、セメント原料として循環利用されます。1日当たりの処理能力につきましては、破碎施設が2,880トン、脱水施設が1,076立方メートル、造粒固化施設が1,440立方メートルです。施設の搬入出車両は、最大で1日当たり215台を想定しております。

なお、事業者は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づき許可を受けるに当たり、生活環境影響調査を環境局と協議しながら実施しておりますが、それによりますと、当該施設が稼働することによる騒音、振動などの影響は少ないとの予測結果を得ています。

続きまして、意見書についてですが、本計画案を平成27年2月23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1名から1通ございました。「議案・資料別冊」、クリーム色表紙の「意見書の要旨」の4ページに記載しております。

意見書の内容ですが、先ほど御説明した議第7222号と全く同一のものでございます

ので、説明は割愛させていただきます。

議第7223号の説明は以上です。

【只腰議長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第6につきまして、御質問、御意見がございましたらお伺いをいたします。

松村委員

【松村委員】 本件は必要な施設として賛成するものですが、やはり特に最初のこの7222号、食品などのリサイクルはですね、廃油とかいろんなにおいだとかですね、この近隣には住民が住んでないところですけども、やはり公園などの利用者もいますし、ほかの地域でもトラブルというか、そういうのがある事例もありますから、十分やはり運用に当たってはですね、配慮というかですね、そういうあれを影響出さないようなことで進めてもらいたいということを意見を出しておきます。

【只腰議長】 意見ということで、よろしゅうございますか。

【松村委員】 はい。

【只腰議長】 ほかにいかがでしょうか。

ございませんようですので、日程第6の各案件につきまして採決いたします。

初めに、議第7222号、第14号城南島第3食品リサイクル施設の案件につきまして、賛成の方は挙手をお願いします。

〔賛成者挙手〕

【只腰議長】 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。

続きまして、議第7223号、第15号城南島第5建設リサイクル施設の案件につきまして、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【只腰議長】 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。

【只腰議長】 続きまして、本日の最後になりますが、その他の付議案件につきましてお諮りいたします。

日程第7、議第7224号、都市計画提案に係る意見聴取を議題に供します。

山下外かく環状道路担当部長の説明を求めます。

【山下外かく環状道路担当部長】 議長、外環担当部長

【只腰議長】 どうぞ。

【山下外かく環状道路担当部長】 それでは、日程第7、議第7224号、都市計画提案に係る意見聴取について説明いたします。

薄茶色表紙の「議案・資料」は153ページと154ページです。あわせて、桜色表紙の「議案・資料 別冊 都市計画提案に関する都市計画の素案」、青色表紙の「議案・資料 別冊 都市計画提案に係る意見書の要旨」を御覧ください。

初めに、都市計画提案制度の概要について説明いたします。モニター画面のフロー図を御覧ください。

都市計画提案制度は、平成14年の都市計画法改正により創設され、一定規模以上の一団の土地の区域について、土地所有者等が地方公共団体に対し都市計画の決定または変更することを提案することができるという制度でございます。

提案の要件は3つございます。1点目は、面積0.5ヘクタール以上。2点目は、都市計画に関する法令上の基準に適合。3点目は、土地所有者等の3分の2以上の同意でございます。

今回、都は、都市計画を変更する必要があると判断しているため、フロー図の右側を進んでおりまして、提案区域が所在する杉並区に都の判断についての意見を聴いております。本件は、提案者作成の都市計画の素案を都市計画審議会に提出し、意見を聴くものでございます。

モニター画面の「外環の2の都市計画について」を御覧ください。

今回提案のあった幹線街路外郭環状線の2、略称「外環の2」の都市計画について説明いたします。

外環の2は、世田谷区北烏山五丁目を起点とし、三鷹市、武蔵野市、杉並区を経て練馬区東大泉二丁目に至る延長約8,970メートルの路線でございます。昭和41年、都内の都市計画道路ネットワークの一部として、高速道路の外環と同時に、幅員40メートルで都市計画決定されました。

平成19年、高速道路の外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、都は、外環の2の必要性やあり方などについて、沿線区市ごとに地域住民との話し合いの会を開催するなど、広く意見を聴きながら検討を進めて

おります。

この結果、練馬区間については、昨年１１月、地域課題の解決に資するとともに、広域的な視点からも必要な道路として、幅員を４０メートルから２２メートルに縮小し、車線数を２と定める都市計画変更をしたところでございます。

提案区域が所在する杉並区間については、計画幅員が既定の４０メートルであり、平成２３年から４年間にわたり継続して話し合いの会を開催しているところでございます。

次に、提出された計画提案の概要について説明いたします。

薄茶色表紙の「議案・資料」の１５３ページを御覧ください。

また、モニターには今回の提案区域の航空写真を映しております。モニター上の赤い実線が外環の２の計画線、黄色の破線が廃止提案区域、緑色の実線は提案者が設定した廃止提案区域のバイパスルートでございます。

提案内容は、外環の２の延長約９キロメートルのうち２９５メートルを廃止するというものでございます。

提案区域は、杉並区善福寺二丁目地内の面積約１．２ヘクタールであり、提案要件の０．５ヘクタールを満たしております。提案区域内の同意者数については、土地所有者・借地権者合計１５４人のうち１２１人がこの提案に同意しており、提案要件の３分の２以上の同意を満たしております。

提案者は提案区域内の土地所有者でございます。提案者から、外環の２の一部区間を廃止しても交通機能や防災機能を周辺の生活道路で代替できるとの資料が提出されたため、提案を受理したものでございます。

続いて、提案書の内容を説明いたします。桜色表紙の別冊資料を御覧ください。

提案理由について説明いたします。右下記載の５ページに３点掲げられております。

１点目、外環の２は、高速道路の外環を平成１９年に地下方式に都市計画変更したことに伴い、その役目を失い、廃止手をすべきものであった。

２点目、地元住民としては、外環の２の必要性を全く感じておらず、逆に計画どおり設置された場合には、暮らしの面、環境面で大変な障害となるだけであり、受け入れることはできない。

３点目、水と緑の静かな環境を破壊する。

以上のことから、提案者は、現状のままの生活を維持するほうが断然好ましいと考え、外環の２の一部区間、２９５メートルの廃止を提案しております。

次に、外環の2の一部区間を廃止しても代替機能が確保できるとの資料が提出されておりますので、説明いたします。右下記載の7ページを御覧ください。

まず、防災面についてでございますが、提案区域である善福寺の町は、区画整理を実施した場所であり、都市計画としてつくられた町並みであり、あえて壊して巨大大路を通す必要は全くないと言える。この地域が他地区と比べて防災の必要性があるとの根拠は全くなく、計画を廃止し現状を続けることが望ましい。

次に、交通面についてでございますが、右下記載の8ページを御覧ください。外環の2は、交通量から片側1車線として計画された道路である。今回の提案区域が仮に廃止となったときに、提案区域の手前で東回りか西回りのバイパスルートを通行することになるが、道路能力から全く問題ないことが判明した。外環の2の開通に伴い、車の生活道路への進入が多くなり、今までの静かな生活が一変するため、現状のままの生活がよいとしております。

環境面、衛生面についても、外環の2を廃止して現状を維持するほうが負荷は増加しないとしております。

次に、この計画提案に対する都の判断について説明いたします。薄茶色表紙の「議案・資料」154ページにお戻りください。

都としては、この計画提案を踏まえて都市計画を変更する必要はないと判断しております。

提案者によりますと、外環の2が有する交通機能や防災機能については、総延長約9キロメートルのうち295メートルを廃止しても周辺の生活道路で代替できるとしてしております。しかし、都市計画道路の諸機能はネットワークが適切に形成されることによって発揮されるものであり、都といたしましては、提案のように延長295メートルのみを廃止して道路ネットワークを分断することは、次の2点の理由から適切でないと考えます。

1点目でございますが、提案区域における外環の2の将来交通量は1日約1.4万台から1.5万台と推計されます。一部区間を廃止すると、外環の2を走行してきた自動車が、モニター上の緑の実線で示す生活道路に進入します。これらの生活道路は、幅員7メートル前後の区道でございます。このため、自動車の走行機能が低下するとともに、歩行者や自転車等の安全性が損なわれるおそれがございます。

2点目でございます。外環の2は、防災都市づくり推進計画において一般延焼遮断帯に位置付けられております。延焼遮断帯は、延焼遮断機能に加え、消防活動等の救援・救護

活動の空間や災害時の避難路となるものであり、延焼遮断帯として位置付ける都市計画道路の最低幅員を11メートルとしております。一方、廃止区間周辺における生活道路の幅員は7.4メートル以下であるため、これらの生活道路を延焼遮断帯に位置付けることはできません。

これらの理由により、この計画提案を踏まえて都市計画を変更する必要はないと判断いたしました。

次に、本件審議の参考とするため、都市計画を変更する必要があるとする都の判断をあらかじめ提案者に伝え、都の判断に関して提案者に意見を求め、その意見に対する都の見解を付しております。青色表紙の別冊資料を御覧ください。

提案者の意見につきまして、要点を御説明いたします。

3ページ下段を御覧ください。6、この提案で最も訴えたいことについてでございます。この中で、外環の2は、外環地下化で廃止届を出すべきで、都が廃止手続をしないので、私がかわって提案する。また、4ページ下段には、外環の2は必要性がなく障害物だ、などの意見が出されております。

これらに対する都の見解の概要は、外環の2は、都内の都市計画道路ネットワークの一部として都市計画決定されており、平成19年、高速道路の外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、必要性やあり方などについて広く意見を聴きながら検討を進めている、でございます。

次に、5ページ下段を御覧ください。8、東京都の不採用の理由には合理性がないとの意見でございます。この中で、都の判断理由のとおりとすると、道路一部区間の廃止提案など全くできなくなる。初期の段階でそのことを指導すべきで、補正事項を次々と示す都の指摘は、提案を取り下げるための理不尽な要求である。車の数は今より増加するものの、歩行者の安全上の問題が損なわれることはない。提案書にある交通容量と混雑度の計算書は、一切問題ないことを物語っている。数値のどこが悪いのか、定量的に指摘していただきたい、などの意見が出されております。

これらに関する都の見解の概要は、都市計画提案は都市計画の変更を求めることになるため、都は規則に従い、都市の環境や機能が確保できることを示す資料等の提出を計画提案者に求めている。この計画提案は、外環の2の一部区間を廃止しても交通機能や防災機能を周辺の生活道路で代替できるとの資料が提出されたことから受理したものである。

受理要件を満たした計画提案については、都市計画を定める必要があるかどうかを遅

滞なく判断することとなる。受理後、この計画提案を審査したところ、道路機能や防災機能の観点から、延長295メートルのみを廃止して道路ネットワークを分断するような都市計画に変更する必要はないと判断した、であります。

次に、10ページを御覧ください。9、まとめでございます。外環の2の問題点についても再考いただき、外環の2全線について廃止手続をとってほしいとの意見が出されております。

これに対する都の見解の概要は、この計画提案は外環の2の一部区間を廃止するものであり、外環の2全線を廃止する提案を受理したものではない、であります。

提案者の意見と都の見解の説明は以上でございます。

最後になりますが、計画提案を踏まえて都市計画を変更する必要はないとする都の判断につきまして、提案区域が所在する杉並区に意見を聴いております。杉並区からは、外環の2について、その必要性を含めゼロベースで検討すべきとし、都には広く意見を聴きながら検討を進めることを求めてきた。現在、話し合いの会等にて沿線住民の意見を伺っている段階であることから、外環の2全線の議論を注視すべきと考える、との意見が出されております。

日程第7の説明は以上でございます。

【只腰議長】 部長の説明が終了いたしました。

それでは、日程第7につきまして、御意見がございましたらお伺いをいたします。

福島委員

【福島委員】 25番です。

都市計画の提案でございますが、これまで地区計画などで民間の企画提案を都市計画に取り入れてきております。

今回、都市計画道路を対象に住民の方の発意による都市計画の提案がなされたわけですが、提案者は、この提案を取りまとめるために、かなりの労力を費やされたと理解しております。しかしながら、道路計画の廃止となりますと、地域のみならず都市全体に与える影響は相当に大きいものがありますことから、相応の検討が求められるものと認識しております。

提案者は、外環の2全線の廃止を求めているようでございますが、正式に受理されて本日の都計審に付議されましたのは295メートルを廃止する提案でございます。この提案に対しましては、都市計画道路は広域的なネットワークとして機能するよう計画するもの

と認識しておりまして、外環の2につきまして一部のみの廃止は妥当ではないというのが私の見解でございます。あえて付言をいたしますならば、提案者御自身も現在の道路状況について問題があるとおっしゃられておりますことから、都におかれましては地域のニーズをしっかりと把握をいたしていただき、この道路が地域の課題解決に資するよう、今後とも慎重に検討していただきたい旨を申し添えたいと思います。

以上でございます。

【只腰議長】 意見ということでよろしゅうございますか。

【福島委員】 はい、意見でございます。

【只腰議長】 ほかにいかがでしょう。

松村委員

【松村委員】 初めに、都市計画提案制度について伺います。

提案者の古川英夫氏の意見書の、この2に提案準備から提出受理までの記載があり、そして最終ページにはですね、「この3年間の挑戦記録」という、あの一覧表も載せてあります。これを見て、本当に古川さんのこの間の血のにじむような御努力に、私は敬意と感謝を申し上げるものです。

議案説明資料の青表紙、こちらのほうですけれども、これに対するですね、都の見解が載ってますよね。これを見ると、この計画提案については平成23年8月に相談があり、その後、都は計画提案者と継続して打ち合わせを重ねたと、そして平成26年4月、提出され、改めて提案受理を要請されたと、そして云々で、受理したという、ここに書いてありますし、今も部長から説明がありました。

古川さんがですね、これ、そもそも出し、提案書がようやくできたと。本当にその御努力があって出されたのが、東京都を訪問して、外環の2の廃止の都市計画提案書提出と。これが、2011年12月26日ということですけども、これについては預かりおくと。古川さんのこの文書にはですね、預かりおくというような形でですね、受け取ったけれどもそのままになり、その後いろいろ、もうやりとりをされたということのようですけども、改めてその都市計画提案制度、国の法律でそういう、ある意味では非常に意義のあるそういう提案制度になったと思うんですけども、それがなぜ、この全経過を読んでみてもですね、ハードルが非常に高くですね、古川さんは努力に努力を重ねてですね、やっとここまでできたと。しかも、それが、だから今、一部云々ということはです、まさに、逆に逆立ちしたあれで、そうしかとにかくできないけど、そこをとってみても、自分の提案

というかですね、意味のある提案だということを自信を持っておっしゃっていただける。

さっき都市計画提案制度の説明がありましたけども、国のその提案制度、法律においてはですね、これだけ高いハードルというかですね、がなければ提案できないものですか。そしたら、そういうことをつくっても、つくってもというかですね、ある意味では、その全然活用というか、用はなさないようなものですけど、ちょっとその点についてですね、国の法律との関係で、今回、古川さんが経験されて、これだけの長い年月をですね、しかも費用もかけですね、やってきたことが、非常に私、その何ていうか、乖離、乖離があるというかですね。本当にある意味では、そういう制度がありながらですね、活用できないというか、何なんだろうという思いがしてるんですけども、そういう私に対するですね、それ、私だけじゃなくて杉並区でも、この議論の私は議事録を読ませていただきました。同じような議論が行われていましたけども、その国の法律と東京都の関係について、わかりやすく説明していただきたいと思います。

【只腰議長】 上野幹事

【上野幹事】 今、ただいまモニターに提案のフロー図をお示ししておりますし、先ほど幹事のほうから御説明申し上げましたように、提案を受理するに当たりましては、この都市計画法に基づき、計画提案に係る都市計画の素案の内容が都市計画法令に関する法令上の基準に適合するものであるということが求められております。したがって、提案の受理に当たりましては、その基準への適合を確認する必要があります。

で、今回、その基準への適合を確認するために、その必要な資料等の提出を求めたものでございまして、一般的には、その基準への適合を確認するために必要な資料を確実に提出していただく必要がありますので、その提出を求めることを東京都では規則において定めておるものでございます。

【只腰議長】 松村委員

【松村委員】 国の法律では、提案制度においてですね、要件は満たしているというかですね。今伺ったら、東京都の規定がどうやら、私も調べてみてですね、提案に対する、これ、規則でつくってるんですね、東京都はね。その提出書の東京都の規則ではですね、第2条の4に、当該計画提案にかかわる都市計画を定めた後も都市の環境または機能が確保できることを示した書類、括弧、都市の環境または防災、交通、衛生等の都市機能に支障がないことを示すため特に必要と認められる場合に限るという。だから、先ほどの古川さんのこの提案書もですね、環境面から衛生面からですね、あらゆるそういう適合する資

料の提出を求められたと。

私は、法においてはですね、そういう計画提案制度についてはですね、特にこの東京都が規則で定めたですね、都市の環境また防災、衛生等の都市機能に支障がないことを示すための特に必要と認められる場合に限るといような文言がですね、あるのかどうか。また、それを、そういうことをですね、規則で定めなければならないものかと。

しかも、これを受けたですね、都市計画の提案にかかわる理由書というのが、東京都が定めた規則の中にはあります。それを見て、私、びっくりしたんですけども、4には、当該計画提案にかかわる都市計画を定めた後も都市の環境または機能が確保できることを示した書類ということで、都市の環境または防災、交通、衛生云々というですね、それを定めて、結局、現行の都市計画提案の変更だってですね、その、だから今言った、こういう機能はですね、全部確保されるということを、求めている。だから、例えば交通だったら、1万4,000台から5,000台がですね、どうなるのかとかいうことも含めて、あの資料を、だから、交通センサスもない中ですね、自分が朝から本当に晩まで立ってですね、そういうデータを出したというようなことなども書かれております。

伺いますけども、この法律に基づいて、こういう東京都のようなですね、現行の都市計画道路決定が機能を全然損なわないとか、なければ提案、提案というかですね、認められないというような規則を、規則とか要綱を定めている、例示というかですね、そういう都市があるのかどうか、お答えいただきたいと思います。

【只腰議長】 上野幹事

【上野幹事】 類似都市につきましては今存じ上げませんが、重ねて申し上げますけれども、提案制度につきましては、提案された内容につきまして、素案の内容が都市計画法に基づき都市計画法に関する法令上の基準に適合するものであることが求められております。このため、提案を受理するに当たりましては、その基準への適合を確認する必要があります。その適合の確認をするために、都では規則を定め、その必要な提出の資料を求めているものでございます。

例えば道路に関しましては、都市計画に基づきまして、道路等につきましては交通量などを勘案し、将来の見通しを勘案して良好な都市環境を保存するように、保持するように、確保するように、円滑な都市活動を保持するように定めることとなっております。この基準に適合するかどうか確認するためには、計画図書あるいは計画書だけでわからない場合、具体的な数値データなどを補足資料として求めるということを規則に基づいて求めて

るものでございます。

【只腰議長】 松村委員

【松村委員】 私、近隣のですね、都市、調べてみました。で、そこで私がちょっと、ざっとですけどね、調べたのは、近県の横浜、川崎、千葉、さいたま市などのですね、この法律に基づく都市計画提案に関する、要綱を定めていますけれどもですね、東京都のような、そんな規定をですね、規則でしているところはどこもありません。例えば、これは横浜市ですけども、環境への検討に関する資料。ざっと見たんですけど、ほとんどのところもですね、環境、例えば川崎市だったら川崎のまちづくり方針に即していることと、地域のまちづくりに資する貢献が図られていること、環境等に配慮されていること。それから千葉市も、周辺環境への検討に関する資料でですね、受理してるんですよ。それから、これはさいたま市も、やはり同じようにですね、うたっているのが、周辺環境への影響に関する資料ということの添付で受理されているようです。

ところが、東京都の場合は、そういう都市計画の、まあ大型というか、道路をつくると、それが環境に、後でも聞きますけどね、デメリットというか負荷を与えるから、それを変えてほしいという、そういう計画提案などが、それによって、そのことによってですね、全くできないというか、ことにね、なってしまうじゃありませんか。

それでも古川さんの場合には、やってみたらメリットという、東京都が言うメリットでね、そういう点もやはり、自分のやった提案はですね、カバーできるということで出して受理されたんだと思いますけども。

これ、やはり改善する必要があると思うんですけども、どうなんですか。こういうやはり厳しいあれで、提案制度がありながらですね、それを活用して、少しでもいいまちづくり、環境をよくする住環境という立場からのですね、提案などできないことになるのではないですか。

【只腰議長】 上野幹事

【上野幹事】 繰り返しになりますけれども、提案制度の提案につきましては、その提案される計画の素案が都市計画法令上の基準に適合するものであることが受理するための必要条件になっております。この必要条件を満たしているかどうかを受理するときには確認しなければなりません。そのために、この中身が確認できるような資料の補足資料を確実に求めるために、規則の中に求めているものでございまして、この規則を変えることは今、考えておりません。

【只腰議長】 松村委員

【松村委員】 同じ法令に基づいて、今紹介したですね、他都市はですね、環境等への影響に配慮した、そういう資料を受理されているというか、そういうことしかうたっていないですね。だから、じゃ、法令違反なんですか。そんなことはないでしょう。

東京都があえて高いハードルというか、現行の計画したですね、大型道路ですよ、車をね、大量に通そうという。それと、それはだから環境へ与える、後で触れますけども、負荷が余りにも多過ぎるからさ、こういうふうに変更してほしいと、廃止が一番いいということでの提案。それが、だから、東京都のこういう規則を設けることによって、先ほど言った規則に確かにあるんですよ。だから、これだけの長い時間と努力が要したわけですけども、もう一回、その、東京都のだけが法令基準を守ってて、他の都市は違うんですか。そんなことないでしょう。

【只腰議長】 山下部長

【山下外かく環状道路担当部長】 本件につきましては事前相談ということで3年間要しましたが、決して都市計画提案制度につきましてはハードルが高いとは思ってございません。先ほど申しました3つの要件を速やかに用意していただければ、それはそれで受理することは可能だと考えております。

私ども、提案者とですね、一から、これどうやってやるのということについてですね、相談をされましたので、その辺から一つ一つですね、こちらのほうとしても資料や何かを提供したりですね。この本読んだらいいとか、そういうことをお伝えした中で、これにより、提案の要件がなったと考えております。そこに時間がかかったということは、それだけですね、こちらとも話し合いをして、今回の受理要件を満たしたと、そのような形で考えてございますので、都市計画提案制度自体の問題とは考えてございません。

【只腰議長】 松村委員

【松村委員】 規則が、つくったんで、議会も認めたわけだから、それは行政としては、その規則に基づいてですね、全部資料を出す。出してね、もらって、整わなければ受理できないと、そういう立場になるということは理解しますよ。今後、だから我々都市計画審議会としても、また議会としてもですね、そういう本来の都市計画提案制度というものですね、その意義というか、生かせるようなですね、やっぱり改善をしていかなきゃいけないというふうに思うんです。

最後に参考にですね、専門家というか、こういう意見挙げております。これ、東京大学

の松本昭氏だと。松本昭氏はですね、人口減少や都市の縮退がということですね、重要テーマになる時代の参加の都市計画の本質は空間価値を最大化すること、イコール容積率を最大限活用して都市をつくることが崩れ、今後は都市空間や都市市街地環境の質をいかに高めるかに参加の知恵を出すことにあると。このようにですね、参加の都市計画の取り組みについてですね、そういう法もそういう趣旨のものにですね、さらにやはりしていくべきだということの提案を申し添えてですね、次に、古川さんの提案について伺います。

まず初めに、外環の2の一部区間を廃止することを求める提案で、古川さんが最も主張したい点として、この青表紙のところがわかりやすいと思うんですけども、青表紙のページ4ページ、この7でですね、私が主張したい点はですね、やはり外環の2は必要性なく障害物だということで、外環の2の計画案では地元住民として全くその必要性を感じておらず、逆に計画どおり設置された場合には大変な障害物になるだけだということだと。地元住民は現在の道路状況について問題ありと考えていますが、望むのは現行の街並みとマッチした道路計画云々というふうにあります、これに対するですね、都の見解はですね、外環の2の整備による影響をデータ集として取りまとめ、地域分断、大気・騒音・振動等の対応策はこうしてるとしてはいますけれどもですね、このですね、ちょっとごめんなさい、いろいろ。ここに古川さんのですね、ここにまあ提案の核心があると思います。町会の東半分が立ち退き、桜並木の消滅など、町会、商店街、住宅街の分断、静かな環境、排気ガスの大気汚染などによりですね、現状のままの生活を維持することが望ましいことということです。

これについて、我が党のですね、委員が都市整備委員会で、こういう古川さんの提案をですね、提出後、検討したのかという質問も行ってるんですけども、先ほど、この見解書で述べられてるとおりにですね、この間、杉並区などのですね、話し合いの会に出したデータを提出しているという旨しか答えてないんですけども、再度お聞きいたしますけども、古川さんの提案の提出後に、都としての検討を行ったのでしょうか。

【只腰議長】 山下部長

【山下外かく環状道路担当部長】 提案者は、外環の2が地域の障害物になると御主張されていますが、しかし、東京都といたしましては、外環の2の整備によりまして、生活道路に流入する通過交通が減少するとともに、地域の足となるバス交通の円滑化などが図られ、良好な地域環境は形成されると考えております。

一方、外環の2の整備によります影響としましては、例えば地域分断につきましては、

先ほどもお話にありましたように、既に対応策を含めまして公表してございます。具体的には、通学路を踏まえた横断箇所を設置するとか、生活道路との接続方法を工夫するとか、さまざまな工夫によりまして、地域が分断されないように配慮することが考えられます。

都といたしましては、この提案の受理後、外環の2の整備による影響も含め、改めてこの現地を実査して検討した結果、生活道路の自動車交通の進入など地域環境の悪化が懸念されるこの提案を採用しないと判断したものでございます。

【只腰議長】 松村委員

【松村委員】 現地に行って精査したというけど、見てきてね、そういう何か看板が立ってたとかいうようなことも言うておりましたけども、実際には、古川さんがこれだけ努力してですね、こうなってもこうなるというデータについてですね、検討している状況とは全く言えないというふうに思います。

そこで私、この見解書でですね、提案書の、見解じゃなくて提案書の中でですね、1つお聞きするのはですね、外環ができることによるですね、騒音問題です。

それで、このデータ集などを見るとですね、地上部街路の整備によって自動車の走行による騒音が大きくなるんじゃないかと、そういう質問に対してですね、外環の2とよく似た交通量の幹線道路で都内33地点を調査したら、環境基準を達成したのは夜間で55パーセントですよとなっています。つまり、外環の2のような道路ができた場合、環境基準を達成するのは夜間では半分ぐらいしかないということになります。それでは、外環の2は環境基準が達成できるかというと、次のように書いているんですね。低騒音舗装や幅員構成の工夫により、騒音発生源から沿道の隔離の確保を行うことで沿道の騒音の軽減が期待されますと。軽減が期待できる。つまり、その騒音は減るだろうけども、環境基準は達成できるかどうかははっきり答えてないんですね。

これだけで問題なんですけども、そもそもここに示されている幹線道路の騒音の基準というのがですね、これまでの杉並のこの地域のようにですね、閑静な住宅環境をですね、一変させてしまう、やはり大変な基準だというふうに思いますよ。

例えば、うちの中で昼間会話がちゃんと聞き取れるようにするにはですね、45デシベルと言われております。夜間に安眠できるようにするためにはですね、35デシベルが少なくとも必要なんです。ですから、古川さんたちがですね、お住まいになってるような戸建て住宅の立ち並ぶ地域の環境基準はですね、昼は55デシベル、夜は45デシベルとなってますね、これでは、外環の2ができたらずね、このぐらいの騒音は我慢しなさいと、

まさにそういうことになりかねないし、住宅の敷地の境では、昼間はですね、70デシベル、夜間は65デシベルにもはね上がります。70デシベルといたら、本当に電話のベルのですね、騒々しい事務所ぐらいいだというふうに言われております。

実際、我が党はですね、こういう提案を受けてですね、古川さんの近隣地域で音を測定しましたけども、日中でも40デシベル程度でした。夜間は35デシベル程度でした。このような閑静な住宅街がですね、電話のベルのような音になることは、都として本当によしとするのでしょうか。環境基準をですね、基準だから我慢してくれというようなこと、ここに見られるようにですね、結局やはり、今のこの外環の2を通すことによってですね、本当に一変させるような、重大な環境悪化だというふうに言わざるを得ません。

それから、そういう指摘をしときます。しっかりとですね、今後さらに杉並区ですね、やりとりの中でも、古川さんのこういう具体的な提案はですね、東京都からも、この回答書というか、出されたですね、この理由だけで門前払いじゃないけど、じゃなくて、東京都もきちっと答えているでしょうという、答えるでしょうと期待しておりますので、ぜひその点はしっかりやっていただきたいと要望しときます。

それから、もう地域分断については、古川さんのこの図を見れば、私も本当に、杉並は隣ですから、よく知っている地域だと思いましたが、外環の通るですね……。

この、皆さん見ていただければですね、杉並区、この提案者の環境にとってですね、外環というのはそもそもどういう道路なのかという、本当にわかりやすい、商店街、それから金融機関、公共施設、保健所、病院、さらには学校とかスポーツ施設、生活関連施設などを載せてありますけども、これだけを見てもですね、本当にこの杉並全体にはですね、役立たない。逆に、こういう道路がですね、ここにできることによって、大きなやはり障害物って、先ほど言葉がありましたけども、分断になるということを指摘し、これに対するやはり東京都の見解も、きちっとやはり答えていくべきだというふうに思います。

ちょっと最後に、最後にというのは、この提案についてのですね、もう一点。今回のこの提案をですね、採用しないというかですね、見解の中には防災問題、延焼遮断帯がありますのでですね、この点についてもちょっとどうしても触れてですね、見解を求めたいというふうに思うんです。

そもそも外環の2がですね、延焼遮断帯だと、その前には外環そのものが延焼遮断帯だったと。それがなくなるから、いろいろなやはり防災面にとってのですね、問題が出てくると。このように都の見解を述べておりますけどもですね、東京都はですね、延焼遮断機

能に加えですね、消防活動等の救援・救護活動の空間や安全な避難路の確保など、大変重要な役割を担っていると。外環の2は、避難場所である善福寺、東京女子大学一帯や井草八幡宮一帯、避難計画人口約3万人と付近に計画されており、災害時における避難や救援・救護活動を支えることとなるといいますけれども、しかし、果たして大震災時にですね、大きな道路が避難や救援・救護活動の支えとして確実に機能するのでしょうか。東日本大震災で、あの経験したように、大震災のときには大きな道路には車が集中し全く動かなくなる。これ、グリッドロックという現象が起きることは今、常識になってます。

そこで伺いますけれども、外環の2が大震災のときグリッドロックを起こして避難や救援・救護活動を妨げないと、東京都ははっきり言えるのでしょうか。

【只腰議長】 山下部長

【山下外かく環状道路担当部長】 長くなりますけれども、先ほど騒音のデータのお話がありましたので、それについては正しい見解を述べさせていただきます。

都では、幹線道路沿道の騒音を毎年調査しておりまして、お話の調査結果は平成21年度のものでございますけれども、平成23年度は188点で調査してございます。このうち、外環の2と同等、同程度の交通量がある2車線道路の沿道では25点を調査しており、そのうち7割超の18地点で夜間の環境基準を達成しております。また、歩道や自転車道を備え、車道脇から一定の距離、4メートル以上でございますけれども、そのある2車線道路の沿道につきましては、昼間、夜間ともに、全ての地点で環境基準を達成してございます。

先ほど、防災のときに役に立つかという話でございますけれども、まさにその辺についても地域で話し合いをしているところでございますけれども、この道路につきましてもですね、そのどういう機能、震災発災時の機能をどういうふうにしていくかということも含めてですね、これから道路整備のあり方について、地元とも話し合いを続け、私どもとしては、この道路は必要だということですね、地元にも訴えていきたいと考えております。

【只腰議長】 松村委員

【松村委員】 今、私が具体的にグリッドロックについて、指摘したのについては、やはりもうお答えがないようなんですけども、その指摘はですね、後でまた別の機会に述べさせていただきますけれども、いずれにしても、この地域は、その外環の2が延焼遮断帯になるから、それがなくなったからですね、代替がないなんてなどということじゃないんですよ。これにも古川さん、いろいろな地図はつけられていますけれども、この地域がいか

にですね、そういう避難や、場所がですね、逆に囲まれたですね、危険度が最も杉並区の中でもですね、低い地域なんですよね。逆にその、そういう外環を通せばですね、延焼遮断帯どころか、今言ったですね、なぜ問題にしたかと、そういう現象を起こすんですよ。車があふれ返り、人があふれ返り。逆に、それ横断しなきゃいけない。行ける避難場所にまでですね、行けないというような、逆の面があるということを、古川さんも指摘されているというふうに思うんですよね。それもだから、しっかりと検証してというか、しかるべき東京都の回答をですね、出すべきだということを聞き、まだいろいろ質問したいので、先に進めさせていただきます。

次に、古川氏がですね、「この提案で私が最も訴えたい事（その１）」です。外環の２は外環地下化で廃止届を出すべきとの指摘についてです。それについて伺いますけれども、構造形式をかさ上げ方式から地下方式に変更した理由は、地域への状況や環境の配慮などのため、つまり、沿道環境を保全し、移転等の影響を極力少なくすることが変更の理由ではなかったんですか。改めて伺います。

【只腰議長】 山下部長

【山下外かく環状道路担当部長】 高速道路の外環につきましては、都は国とともに、平成１２年から、地域住民や利用者、国民一般まで情報を公開した上で、広く意見を聴きながら、整備の必要性や計画の具体化等の検討を行ってまいりました。こうした経緯や地域の状況、土木技術の進歩、環境への配慮などを総合的に勘案し、高架方式から地下方式に都市計画変更したものでございます。

一方、外環の２につきましては、幹線道路ネットワークを構成する都市計画道路であり、高速道路の外環の都市計画変更の際には変更しておらず、その扱いについて引き続き検討することとなっております。このため、これまで広く意見を聴きながら検討を進めているところでございます。

【只腰議長】 松村委員

【松村委員】 私、前回、これ、昨年１１月のですね、都計審でも、練馬都市計画決定をされるときにですね、いろいろな点からですね、指摘し、全く部長からも答弁がなかった点なんですけども、例えばこれ、大深度地下方式を提案してですね、石原元知事が現地を見てですね、これはもう高架方式ではできないと、住民がそこに生活すると。そういう中で、家をリニューアルされるのも結構でしょうと、そういう御迷惑をかけないよう、とにかくあの下をくぐると、そういう工法でやりますので、その点は御安心いただきたいと

というようなことを都民にですね、述べてですね、記者会見でも繰り返しですね、まだそういう道路、古川さん触れてます。記者会見でですね、その道路計画として今残っているのと、こういうことを言ってるんですよね。この点について、前回の11月も私、繰り返しですね、それが都政不信を与えてるし、やっぱり都民の多くはですね、これでだから外環はなくなったと、地下で、我々はだから、安心して住み続けられるんだという認識を持っているという、それをだから裏切るというかですね、都政不信の最たるものじゃないかと。この、知事発言について見解を求めたんですけども、答弁がなかったので、お答えください。

【只腰議長】 山下部長

【山下外かく環状道路担当部長】 先ほども申しましたように、外環の2につきましては幹線道路ネットワークを構成する都市計画道路でございまして、高速道路の外環の都市計画変更の際、関係区市から出されたその取り扱いについての意見、要望を踏まえまして、引き続き検討することになってございます。

外環沿線におきまして、都はこれまで10年以上にわたりまして、国とともに地域住民の意見を丁寧に聴いてきておりまして、外環の2についてもさまざまな意見があることについては承知してございます。

平成19年に外環を地下化に都市計画変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、平成20年、外環の2の必要性やあり方を検討するプロセスを明らかにいたしました。また、外環の事業化に際し、地元の要望や意見に対する対応の方針を取りまとめ、外環の2について地元と話し合うことを関係区市と約束してございます。

その結果、練馬区間につきましては必要性が改めて明らかになり、昨年5月、幅員22メートルの2車線道路とする方針を策定し、11月に都市計画を変更いたしました。

今後も引き続き、広く意見を聴きながら検討を進め、他の区間につきましても、都市計画に関する方針を早期に策定できるよう取り組んでまいります。

【只腰議長】 松村委員

【松村委員】 そういう考え方だったら、なぜ当時の都知事にですね、外環の高架化部分についてはいろいろ問題があるから、大深度という法律ができたから地下にしますよと。ただ、外環の2という、そういう関連街路があるから、それについては今後いろいろ皆さんが、皆さん方というかね、話し合いますよと、区市町村の意見も聴きますよと、そう答えればいいんですよ。

ところが、誰が見ても、もう外環はなくなる、地上にはなくなったんだとね。地下に行きますから、安心してリニューアルでも住み続けてもくださいということを、うっかり言っちゃったじゃないですよ、繰り返し繰り返しそういうことを言って、外環の大深度を促進したんです。

なぜそういう齟齬が生まれたのかね。難しい話じゃなくて、それをだから私は検証してもらいたいと思うんですよ。いや、知事の重大な誤解があったんだとかね、我々はそう言ってたけどもとかいうことで都民にごめんなさいならごめんなさいでさ、再度そこからやり直すべきではないですか。

【只腰議長】 山下部長

【山下外かく環状道路担当部長】 地域の住民の方々にはですね、外環の2につきまして、さまざまな意見があることについては承知しております。

練馬につきましても、道路つくるとはいかがかという方もいらっしゃる、早期整備を望む声もございまして、その結果、都といたしましても、練馬区間につきましては2車線で道路整備をする方針を策定し、都市計画を変更いたしました。練馬区間については必要な道路ということで進めてございます。

杉並の話し合いの会でも、道路をつくることはいかがかというような話もございしますが、早く道路を整備してほしいという声も聞かれております。

今後も、このような意見を聴きながら、都として検討を進めてまいりたいと思います。

【松村委員】 議長、いいでしょうか。

【只腰議長】 松村委員に申し上げます。大分時間も経過してございますので、質問等は簡潔におまとめくださるようお願い申し上げます。松村委員

【松村委員】 地域の住民に賛成や反対があるということは、そうでしょう。ただ、それが知事の今の発言、もう外環の地上部はなくなったから、どうぞ安心して住み続けてくださいと、家も建て替えてくださいと、その発言なんですよ。それはだから、地域の住民に賛成も反対もあつたり、区市町村からいろんな意見をいただいているというのは、それはだからそうでしょうけど、今の点どうなんですか。前回からそのことについてお答えにならないということは、一番やはり都民、今の都政不信というかね、起こしている原因ですから、そこをしっかりと答えてください。

【只腰議長】 山下部長

【山下外かく環状道路担当部長】 外環の2につきましては、昭和41年に都市計画決

定されて、現在もそこに存在してございます。この取り扱いにつきまして、平成19年または平成21年にですね、地元区市と約束をした中でこの取り扱いについて検討を進めた結果、いろんな意見をいただきましたけれども、都としては、練馬区間につきまして必要な道路ということで都市計画決定をいたしました。今後も引き続き、他の区間につきましても検討を進めてまいります。

【只腰議長】 松村委員

【松村委員】 じゃ、知事だけが誤解して、または誤解したりですね、そういう認識で、まあ進めたというか、だけじゃないんですね。

この古川さんの中にも、あの当時の国交省関東地方整備局と東京都都市整備局がですね、たたき台出しましたよね、有名なね。これによって、そのままの形で住み続けられる選択肢があるんだということもはっきりと、この資料にもつけられておりますけども、記載されております。

そればかりじゃないんですね。あのたたき台についてはいろいろその後も皆さん方がいろんな見解を言ってますけれども、その後のですね、例えば、平成13年4月、これまでの検討の総括という中にもですね、例えば大深度、外環は環境への影響や移転や地域分断への影響を考慮し大深度地下構造としたことから、地上部の利用が可能になりましたと。大深度シールド工法を活用した区間では移転の必要がない、なることから、これまでどおりの生活が可能ですよというようなことをうたっていますし、それから平成、今は平成18年ですね。平成16年にはもっとですね、皆さん方そのものがですね、変更になったんで、もう心配ないということを再三繰り返し言っているんですよ。知事だけの発言や誤解じゃないんですね。その点についてはどうなんですか。さっきの知事発言とあわせて、お答えください。

【只腰議長】 山下部長

【山下外かく環状道路担当部長】 ただいま、たたき台、平成13年、16年、18年の資料ということでお話がございました。外環につきましては、先ほどもお話し申し上げましたとおり、高速道路につきましては早期整備の必要性があることから、平成19年に地下化ということで、大深度地下を活用した地下化ということで都市計画決定してございます。その際に、外環の2の取り扱いについても、本審議会でも御議論いただいた中で、外環の2については引き続き検討を進めていき、外環の本線、高速道路については早期整備を進めていくと、そういうことで決定をしていただいたところと認識しております。

【只腰議長】 松村委員

【松村委員】 要するに、外環と外環の2は違うんだと。外環を説明するときにはそういう説明するけど、外環の2のときにはまた別の説明だと、そういうどうやら使い分けをする答弁ですけども。私はだから、最後に、その問題に、じゃあ限ります。

あの外環の2、それから地上部街路、それから外環のかさ上げ構造方式がどうやって決まったのかという、その昭和41年、1966年のあの決定ですよ。この前の、11月の質疑でも、私は当時のデータ、議事録、さかのぼって調べたけれども、要するに、その幹線街路、外環の2というのは、東名以南については6車線にするけれど、東名じゃなくて東八ですね、それから東八から北のほうについては、4車線でね、受けるから、やはりそれがあふれたというか、受け皿として、外環の2という形での幹線道路にしたんだと。

だから、それが廃止というかね、なくなる、地下に。しかも車線数も変更したんだから、もう廃止されるべきと古川さんがおっしゃるような提案で、私は具体的にも、繰り返しませんけども、道路会議の、この当時検討したものを私もできる限り調べてですね、昨年の11月の当審議会でも指摘しですね、見解を求めましたけども、それに対する適切なというかですね、全く答弁がありませんでした。そのとき私は、時間がやはり限られているので、よくじゃあ検証してほしいと、そして、その検証した結果をですね、明らかにしてほしいということを述べました。その後、私の指摘に対して、外環の2というのは付属街路と一体となったですね、計画で、車線がですね、当時の東八道路以南のようにですね、変わればですね、それは外環の2も付属街路も不必要になったんだと、そういう議事録というか、説明しか出てこないんです。

そうじゃなくて、今繰り返しね、おっしゃるような、広域ネットワークとして防災とかこういう機能で計画されたというんだったら、その根拠というか、あれをここで検証したんでしょうから、示してください。

【只腰議長】 山下部長

【山下外かく環状道路担当部長】 都市計画道路としての外環の2と付属街路の件につきましては、平成19年の都市計画審議会にも説明いたしまして、その際、松村委員からは特段この件について質問がなかったもので、この辺につきましては十分認識の上で御議論いただいたかと、そのように考えております。

外環の2につきましては、幹線道路ネットワークを構成する都市計画道路でございまして、通過交通を処理する機能を有しているのに対しまして、外環の付属街路につきまして

は、高架脇の地先の出入りが確保された幅員6メートルの道路でございまして、通過交通を処理する機能はございません。そのように機能が分かれているものですので、この付属街路につきましては、その平成19年の審議会でも説明させていただきましたけども、高架方式から地下方式に変えた際にですね、不要となったため、廃止してございます。

先ほど、外環中央ジャンクションから上につきましては4車線、それを6車線にしたという話がございました。昭和41年当時、高速道路の外環につきましては、ただいまの区間、4車線で計画されてございましたが、高速道路地下化に際して6車線化する際、改めて将来交通量を推計した結果、外環の2は2車線道路の交通量が見込まれていることを確認してございます。このため、都といたしましては、都内の幹線道路ネットワークを構成する外環の2が必要と考えてございます。

【只腰議長】 松村委員

【松村委員】 全然、検証というか、具体的なそういう説明したっていうね、当時、1966年、昭和41年のね、議事録示せないというか、示せないですよ。そうじゃないんですから。その外環でね、かさ上げ方式で、その上に乗せる付属街路はどうかという説明は、そういう説明をしてるんじゃないです。

当時ですね、街路委員会というのが都議会にありまして、ここで、今までの、これまでの道路網の再検討が長きにわたって検討されております。ここです、その最終の、もう最終報告をやる、もう委員会がこれでじゃあ終わりですよというときに、ある委員が、外環について言っとかなくていいんですかというのが出されて、いや、外環はこういう道路として、今言った、だから、説明ですよ。車線数がこうやるから、あの外環の妥協としてね、こちらの東八から北の部分については4車線にするけれども、妥協して外環の2というので受けるんだということの説明で決まった。そして、この道路の、道路網の、東京都の道路網を検討していた、その街路委員会の、もう最終段階においてですね、じゃあ、この外環の2とね、付属街路も道路としてね、入れとこうよ。じゃあ、追加なんですか。さかのぼって入れるんですか。それだと、だから、この今までのね、その路線やさ、あの数が違っちゃいますよ。いや、それはそちらに任せますからという、非常にね、乱暴なやり方というか、しかないんですよ。本当に驚くべきことにですね、この外環の2は、それまでなされてきた道路網のですね、再検討とは無関係に、高速道路特別委員会で議論されていた外環本線との関係で、付属街路とともにですね、当初はなかったものが突然、道路網計画に入れられるようになった。こういう位置付けなんですよ。そのために、当初予

定されていた報告書案の数字が狂ってくるというかね、そういうことまでして記載されたのを、本来、だって、外環は都市計画審議会で審議されたのは違うわけですから、その役割や機能が。それを、この前の11月の委員会で私、指摘しました。どこにその、どこから東京都はそういう考え方をしたのかって言ったら、私は今、地元が練馬で大泉ですから、埼玉、都県境からですね、関越まで乗り入れたときの、私は当時、区議会議員で、審議にも参加したから、改めて思い起こして調べたんです。

たしか私は、松村委員もですね、これを出したときね、指摘しなかったという、たしか私も反省していますよ。もうちょっとそのときには外環本体そのものですね、とんでもない道路だと言って、外環の2までですね、あわせてこっちは、こっちは廃止しろとかね、というような議論をやる立場にはなかったから、それに触れなかったんですよ。

でも、改めて調べてみたら、だって関越から、皆さんね、あの埼玉県境から関越自動車道路まで乗り入れるときに、じゃ、どういう決定やったのかといたら、外環の2と埼玉県境のさらに先に行って調べたら、新倉サービスですか、そこまでが高架式なんです。そこから、和光市の手前からね、いわゆる掘割で入ってくるんですよ。それで、東京都部分の決定しか見ませんでしたから私も気がつかなかったんですけども、車線数を、当初の4車線から6車線にして、そのかわり、練馬区がですね、環境が破壊されるということで、環境施設帯というふうに位置付けて、付属街路も、外環の2もですね、幹線街路の道路の広域ネットワークだからなんて言って説明して、でも、この部分はこうしますよなんていう説明は何もなくてですね、廃止してるんですよ。違いますか。

そういう外環のその部分、外環の2はその関越までの乗り入れのときには何の問題なく説明で廃止しながら、今、だから、それがまだ都市計画として残ってるから廃止できませんというんで、住民にね、いわゆる押しつけるという。都市計画の、私は決定の仕方としてもですね、物すごく問題があるというかね、瑕疵があると思うんですよ。そういう説明がきちっとですね、都市計画審議会の中でされてないですね。後からこういう位置付けだった、こういう幹線街路の決定だったと。外環のとは別の計画だからですね、外せないという、そんな都市計画の決定の仕方とですね、やり方通したら、私、本当にこの都市計画審議会、私は形骸化するという思いだからこそ述べてるんです。

もう一度、じゃあ、その質問、関越部分の環境施設帯に外環の2と付属街路をですね、同時に廃止した理由を述べてください。

【只腰議長】 重ねて申し上げます。質問等は簡潔におまとめくださるようお願い申し

上げます。

山下部長

【山下外かく環状道路担当部長】 はい。外環の関越道から北側の区間は半地下の掘割構造であり、高速道路の両側に設置された環境施設帯と合わせて64メートルの幅員があるため、十分な延焼遮断帯機能を有してございます。この環境施設帯の中には、幅員6メートルの車道に加えて、歩道、自転車道を備えた道路が片側12メートル、両側合計24メートルの幅で整備されており、沿道住民の利用だけでなく、地域のネットワークとしての機能を担ってございます。

【松村委員】 じゃ、最後に、はい、議長

【只腰議長】 松村委員

【松村委員】 それもきちっとね、都市計画審議会が出された議事録ぐらい調べてですね、答弁してほしいんですよ。この環境施設帯のですね、というのをはっきり書いてあるんです。確かに今おっしゃったように、サービス道路、自転車道、歩行者道を設置してですね、地域環境の保全に最大限努めるものとする。このサービス道路というのは、どう説明してますか。サービス道路は、専ら地域にかかわり合いを持つ地先の利用に供されることを目的としてつくるんだと。どこにそのネットワーク。だから、練馬区もですね、あれで通過交通など絶対排除だという位置付けのもとにですね、つくられたんですよ。だから、いや、広域的なネットワークの一環としてね、環境施設帯の中につくったなんてことは全然違うじゃないですか。

だから、やはりこの住民がここまで、だから都市計画提案をしてですね、全体のやはり廃止を求めている。やっぱり都市計画としてはですね、こだわることなく廃止。我々もですよ。我々の責任が問われてるんですよ。きちっと廃止してですね、それでも必要だったら、地域のそういう環境とかですね、防災に、改めてこの時点ですね、今話し合いをやるというんだから、やるべきじゃありませんか。

そのことを、強く求めて終わります。

【只腰議長】 ほかに御意見ございますか。きたしろ委員

【きたしろ委員】 外環の2は、昭和41年に都市計画決定されてから約50年が経過しようとしております。計画線内では私権の制限を受けてまで不安な生活を送られている方もいらっしゃると思います。

都市計画道路の一部だけを廃止する提案者の努力には敬意を表したいと思いますけれども

も、この提案を取り入れることはできないと思います。

先ほどお話ししました環状第二号線、俗に「マッカーサー通り」とも言われました新虎通りも、かつては地元から計画の廃案要望が出たこともありましたが、区議会に対しても陳情がございました。その後、地元地権者の方々の協力が得られ、計画決定から68年を経て、昨年3月に開通をいたしました。新虎通りでは、地元の方々の意見を踏まえて、緑豊かな空間づくりが進められることになっております。その沿道では、活気とにぎわいのあるまちづくりが進められようとしております。

提案のあった杉並区域では、現在、外環の2について、地元との話し合いが続いているとのことですので、都は誠意を持って、地元の理解が得られるよう丁寧に説明をして、早く計画を進めていただきたいと思います。

終わります。

【只腰議長】 ほかにいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

本件でございますが、都市計画提案に係る東京都の判断について、当審議会の意見が求められているものでございます。本日のほかの案件とは異なりまして、審議会としての議決が求められてるわけではございません。ただいまの各委員の意見をそのまま都に報告することで整理をさせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

〔 「異議なし」の声あり 〕

【只腰議長】 ありがとうございます。それでは、そのように審議会の判断を整理させていただきます。

東京都におかれましては、本日の各委員の意見を踏まえまして、最終的に判断されることを期待いたします。

【只腰議長】 以上をもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。

委員の皆様には円滑な審議に御協力をいただきまして、まことにありがとうございました。

なお、議事録には、私のほか稲田委員にも御署名をお願いしたいと存じます。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회를閉会いたします。

午後3時49分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。