

午後 1 時 3 0 分開会

【事務局（宮島都市計画課長）】 それでは、まだお見えになられていない委員の方がいらっしゃると思いますが、定刻となりましたので、ただいまから第 2 1 5 回東京都都市計画審議会を開催させていただきます。

委員の出席状況につきましては、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 1 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、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、薄茶色の表紙の冊子、「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」。

最後に、クリーム色の表紙の「議案・資料 別冊 意見書の要旨」。

本日お配りいたしました資料は、以上でございます。

続きまして、本日の日程についてでございます。恐れ入りますが、A 4 横 1 枚の「議案一覧表」を御覧ください。

議事日程は、日程第 1 から日程第 4 まで合計 5 件でございます。

それでは、近藤会長、よろしくをお願いいたします。

【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 1 1 条に基づきまして、会議を公開で行いますので、傍聴者及び報道関係者の入室を認めております。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「傍聴にあたっての注意事項」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。新しく委員になりました方を御紹介申し上げます。

議席番号 1 番、東京都議会議員、立石晴康委員でございます。

【立石委員】 はい、よろしく申し上げます。

【近藤会長】 議席番号15番、東京都議会議員、大松あきら委員でございます。

【大松委員】 はい、よろしくお願いいたします。

【近藤会長】 議席番号18番、東京都議会議員、栗林のり子委員でございます。

【栗林委員】 はい、よろしくお願いいたします。

【近藤会長】 議席番号21番、東京都議会議員、吉田信夫委員でございます。

【吉田委員】 吉田です。どうぞよろしくお願いいたします。

【近藤会長】 議席番号23番、東京都議会議員、あさの克彦委員でございます。

【あさの委員】 あさのです。よろしくお願いいたします。

【近藤会長】 議席番号24番、警視総監、沖田芳樹委員でございます。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26番、東京都議会議員、今村るか委員でございます。

【今村委員】 今村です。よろしくお願いいたします。

【近藤会長】 議席番号29番、東京都議会議員、田中朝子委員でございます。

【田中委員】 田中です。よろしくお願いいたします。

【近藤会長】 なお、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、3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。

本審議会におきましては、限られた時間の中で十分な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します。

説明される幹事様に申し上げます。各案件の説明・答弁は簡潔に、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、付議案件について、簡明にさせていただきますよう御協力をお願いいたします。

なお、発言の際は議席番号をお示しくださるようお願いいたします。

【近藤会長】 それでは、日程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7293号及び議第7294号を一括して議題に供します。

中島幹事、説明をお願いいたします。

【中島幹事】 はい、議長

それでは、私から、日程第1、議第7293号、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第333号線の追加及び議第7294号、環状第8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「議案・資料」7ページから12ページまででございます。

まず、「議案・資料」の10ページの位置図をお開きください。また、モニターにも同じ図面を映しておりますので併せて御覧ください。

補助線街路第333号線は、大田区羽田空港二丁目の環状第8号線を起点といたしまして、羽田空港二丁目の神奈川県境を終点といたします、延長約250メートルの、今回新たに追加する路線でございます。

また、環状第8号線は、大田区羽田空港三丁目の国道357号を起点といたしまして、北区岩淵町に至る、延長約43.8キロメートルの路線です。

東京都長期ビジョンでは、羽田空港跡地につきまして、産業・文化交流機能や宿泊施設、複合業務機能などを備え、空港と一体となった新拠点を形成するため、空港と隣接する立地を生かした空港跡地のまちづくりを国及び地元区と連携して推進することとしております。

一方、多摩川対岸の川崎市殿町地区におきましては、川崎市によりライフサイエンス・環境分野の研究開発拠点の形成が進められております。

また、平成26年9月に設置されました、国、都、大田区、川崎市などで構成いたします羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会では、我が国の国際競争力の強化に向けて、羽田空港周辺地域及び京浜臨海部の連携を強化し、成長戦略拠点の形成を図るため、必要な都市・交通インフラ整備などに取り組むこととしております。

「議案・資料」11ページの計画図及び12ページの参考図を御覧ください。

また、モニターには参考図を映しておりますので、併せて御覧ください。

今回、羽田空港跡地地区と川崎市殿町地区を結ぶ成長戦略拠点の形成を支えるインフラとして、川崎市側の都市計画道路の計画と合わせまして、補助線街路第333号線を新たに追加し、環状第8号線の一部区域等を変更するものでございます。

補助線街路第333号線は、幅員17.3メートル、構造形式を嵩上式、車線の数を2車線として計画いたします。

また、環状第8号線は、参考図の右側B-B'断面に示すとおり、道路中央におきまして、補助線街路第333号線との高架構造による接続部を追加することから、一部幅員を32メートルから35メートルに変更いたします。

事業の予定につきましては、東京都及び川崎市が共同で、平成29年度から平成32年度にかけて施行する予定でございます。

続きまして、補助第333号線及び環状第8号線の意見書につきまして、御説明いたします。クリーム色表紙の「議案・資料 別冊 意見書の要旨」の1ページから6ページまでとなります。

本計画案につきまして、平成28年9月28日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、反対の意見書が4通、その他の意見書が1通提出されました。

その主な内容でございますが、「1 都市計画に関する意見」として、「理由書に、どのような都市・インフラ整備等が必要とされているか具体的な明記がなく、理由として不十分である。」また、「多摩川河口干潟に橋脚を立て横断する形で計画されている都市計画案であることから反対する。」また、「河口干潟への影響を回避する道路の位置と構造であるかについての記載が理由書には見当たらない。」などの意見が出されております。これらの意見に対する東京都の見解といたしまして、「羽田空港跡地地区と殿町地区を結ぶ成長戦略拠点の形成を支えるインフラとして、両地区の中央部に補助第333号線を計画したものである。」「補助第333号線の計画に当たっては、橋脚の位置を多摩川水系河川整備計画における生態系保持空間を改変しない位置としたこと、河川内の橋脚を可能な限り少なくしたことなど、環境や景観に配慮している。」というものでございます。

また、「2 事業施行に関する意見」といたしまして、「当該工事は干潟に少なからず影響を与えるのは必須である。」などの意見が出されております。これらの意見に対します東京都の見解といたしまして、「施工者となる川崎市が実施した河川の環境への影響の予測によりますと、工事の実施において干潟の一部を浚渫するが、可能な限り浚渫した土を工事完了後、速やかに埋め戻し回復を図ることから、干潟への影響は小さいと予測されている。」「さらに、工事中、工事完了後モニタリング調査を行い、必要に応じて対策を検討するなど環境保全のための措置を講ずることから、干潟の保全・回復が図られるものと考えている。」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】 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、お願いいたします。

堀江委員

【堀江委員】 17番堀江です。

計画地周辺の多摩川河口の干潟は、大都市に残された貴重な生物生息空間であり、生物多様性の観点からも、また多くの都民、市民が身近に自然と触れ合える場としても、非常に価値の高い重要な場所であると理解しております。本計画と、それから今後の設計、施工、供用のそれぞれの段階において、この干潟環境に対してどのような配慮が考えられているのかを改めてお尋ねしたいと思います。

【中島幹事】 議長、都市基盤部長

【近藤会長】 中島幹事

【中島幹事】 補助線街路第333号線を計画する区域には、一部干潟が存在しております。この道路の計画に当たりましては、河川内の橋脚を限りなく少なくすることで、橋脚設置によります干潟などへの影響を低減するなど、環境に配慮しております。

また、工事の実施におきまして、干潟の一部を浚渫いたしますが、可能な限り浚渫した土を工事完了後、速やかに埋戻し回復を図ることから、干潟への影響は小さいと予測しております。埋戻しに当たりましては、可能な限り浚渫した土を使用するとともに、不足分につきましては、現地の浚渫土と類似した粒度組成などの土を選定することとしておりまして、具体的な方法などにつきましては、今後専門家などの意見を聴きながら、適切に対応していくこととしております。

さらには、工事中及び工事完了後にモニタリング調査を行いまして、橋脚設置による干潟の地形変動の影響や、浚渫箇所における埋戻しの効果を把握いたしまして、必要に応じ対策を検討するなど、環境保全のための措置を講じ、適切に対応していくこととしております。連絡道路の事業に当たりましては、今後とも施工者となる川崎市と連携、協力しながら取り組んでまいります。

【近藤会長】 堀江委員

【堀江委員】 ありがとうございます。本計画地は、我が国の空の玄関口である羽田空港に隣接しており、2020年のオリンピック・パラリンピックの際はもちろんのこと、将来的にも国内外から多くの方々が訪れて、開放的で豊かな自然生態系が調和した東京の姿を実感してもらえるはずの場所だと思います。計画を進めていくのであれば、多摩川河口干潟が貴重な生物生息空間であることの価値を関係者間で改めて共有するとともに、特に当該エリアで活動を続けてきた諸団体、専門家などとも対話しながら、貴重な干潟環境が不可逆的に損なわれてしまうことがないように、設計上の配慮はもとより、周辺の干潟土壌が極力流出しないで済み、かつ、シギやチドリなど野鳥の飛来や、また生物の繁殖を妨げ

ないで済むような工事時期の設定、浚渫土の保管方法、モニタリングなどを含め、最大限の配慮を行っていただくようお願いしたいと思います。

以上でございます。

【吉田委員】 議長、21番

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 補助線街路第333号線について、何点か質問させていただきます。

先ほど説明がありましたけれども、いわゆる大田区のものづくりと川崎市殿町での医療分野などの最新研究との結合、マッチング、こうしたことは極めて重要であり、それを行政として支援するのは当然のことだと思います。

しかし、一般論ではなく、具体的にこうしたマッチング、医療連携促進にとって、これだけの連絡橋の整備が必要不可欠なのか、その具体的な根拠について明らかにしていただきたいと思います。御説明お願いいたします。

【中島幹事】 議長、都市基盤部長

【近藤会長】 中島幹事

【中島幹事】 都は国際的ビジネス拠点の形成や、国際競争力のある新事業の創出を達成いたしますプロジェクトの一環として、羽田空港周辺地域と京浜臨海部の連携を強化し、成長戦略拠点の形成を図るため、これを支えるインフラとして補助第333号線、いわゆる連絡道路が必要と考えております。

現在、羽田空港跡地地区では、産業交流拠点の構築や国内外の来訪者を迎えるおもてなしエントランスなどの形成などに向けた取組が進められております。多摩川対岸の川崎市殿町地区では、多様なライフサイエンス分野の企業・研究開発機関の集積などに向けた取組が進められております。連絡道路の整備によりまして、両地区の人、物、ビジネスの交流が活性化し、両地区の強みを連動させることで相乗効果が発揮され、ライフサイエンス分野のイノベーション創出・新産業創造拠点の形成が期待されます。

例えば、大田区の高度なものづくり技術と川崎市側のライフサイエンス分野におけますイノベーション創出や新産業創出のニーズを羽田空港跡地地区の産業交流施設にてマッチング、支援することにより、新製品の開発、製品化が見込まれるものと考えております。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 もちろん、その便利になるということは自明なことだと思いますけれども、果たして具体的にどの程度の需要があるのかということ、私は具体的にお伺いした

と思います。連携といっても、もちろん直接意見交換したり、あるいは試作品などのチェックをするということはあるでしょうけども、多くの場合には、今日、メール等の情報交換によって相互の連携が行われるというのが現実ではないでしょうか。しかも、下流……上流ですかね、2キロ程度行けば、いわゆる産業道路と言われる大師橋があり、また首都高もかかっている。決して移動は困難という状況ではないと思います。

具体的にお伺いしますけれども、都議会の都市整備委員会での御答弁の中では、この連絡橋の将来交通量は1日1万1,000台というふうに答弁がされました。そのうち、このいわゆるマッチング、医療連携、このために発生する交通量、需要というのはどの程度あると言えるのでしょうか。

【中島幹事】 議長、都市基盤部長

【近藤会長】 中島幹事

【中島幹事】 今、委員のお話がありましたとおり、将来交通量は1日約1万1,000台と見込んでおります。この算定に当たりましてでございますけれども、目的を限定した交通量の推定というものは、一般的には行っておりません。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 推計はできないということかもしれませんが、やはり具体的な需要を明確にして、こうした橋の整備の必要性というものを、私は検討すべきではないかというふうに思います。

さらにお伺いしますが、そもそも川崎市側、あるいはその企業のほうからですね、一般的に羽田直結のためではなく、医療連携のために、ぜひ連絡橋が必要だという具体的な要望が示されているのでしょうか。具体的な根拠について、この点でも御説明をお願いいたします。

【中島幹事】 議長、都市基盤部長

【近藤会長】 中島幹事

【中島幹事】 川崎市では、我が国の経済成長に向けまして、世界的にも成長が見込まれるライフサイエンス分野における新産業創出の拠点といたしまして、殿町地区に研究開発機関等の集積を進めております。これまでに殿町地区へ進出した企業が、大田区の地元企業と協同いたしまして医療用トレーニング製品を開発するなど、医工連携の実績も現れているところでございます。

こうしたことも踏まえまして、川崎市は羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会

におきまして、連携強化を支えるインフラとして連絡道路の整備を提案しております。

また、川崎市は、今年の3月に策定した総合計画におきまして、殿町地区と羽田空港周辺の連携を強化し、我が国の経済の発展を牽引する成長戦略拠点の形成を促進するため、国、東京都や大田区などの関係自治体と連携を図りながら、一体的な拠点形成に寄与する連絡道路の整備を進めるとしております。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 今の、御説明がありましたけれども、私も川崎市側の資料について当たってみました。例えば、川崎市が整備をして、今入居事業者を募集しているライフインベーションセンターをインターネットで検索してみましたけれども、そのロケーションという項目を見ると、黒丸で、東京国際空港に近接の好アクセス。国際線ターミナルと殿町地区をつなぐ連絡橋の整備が決定ということが打ち出され、そして、羽田を通じて全国、世界へと事業が展開できるということを強調し、その例として連絡橋が示されています。

また、平成26年に行われた羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会の第1回目の資料を見ますと、この連絡橋のポイントの点で、広域的なネットワークとの連携、防災上の向上、地域自動車交流の円滑化ということも打ち出されています。

どちらかといえば、川崎側の意図が羽田との直結ということにあるのは、私は明らかではないかなというふうに思っております。

そこで、改めてお伺いいたしますけれども、いわゆる神奈川口構想、多摩川連絡橋は、いつからどのような理由で、神奈川県、川崎市は要望してきたのか、経過を明らかにしていただきたいと思っております。

【中島幹事】 議長、都市基盤部長

【近藤会長】 中島幹事

【中島幹事】 神奈川県と川崎市は、羽田空港の再拡張、国際化の効果を京浜臨海部の活性化につなげるため、多摩川に渡る連絡路の整備とともに、空港の対岸地域に、空港再拡張、国際化に対応した新たな拠点、神奈川口の形成に取り組むことといたしました。平成14年6月に羽田空港を再拡張し、国際化することが閣議決定されたことを受けまして、神奈川県、川崎市、及び横浜市が、神奈川口構想について国に要望してきたと聞いております。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 もともとの経過は、いわゆる京浜臨海部をいかに川崎において活性化す

るのかという意図を持って、とりわけ羽田との直結という意図を持って、この多摩川連絡橋の整備を求める取組が、神奈川、川崎市側から起きたものだと思います。だからこそ大田区は、川崎側の連絡橋計画に対し、大田区の発展を阻害すると、また自動車交通量が増大をするという認識を持って、否定的な対応をとってきたことは、経過を見れば明らかです。

その点で最後に質問いたしますけれども、大田区の都市計画審議会では了承したものの、附帯意見がつけられているという異例の結果となりました。その附帯意見に記された、あくまでも拠点間の連携の目的以外の車両を規制してほしいという附帯意見でした。これに対して一体どのように対応するのか、またそれが可能なのか、御答弁をお願いいたします。

【中島幹事】 議長、都市基盤部長

【近藤会長】 中島幹事

【中島幹事】 車両の話の前でございますが、先ほどの質問で補足させていただきますと、大田区と川崎市は、平成25年4月に、産業連携に関する基本協定を締結しております。この中で、両者は、高い技術集積を生かして、中小企業の交流やマッチングなどの連携を促進し、技術の高度化や、さらなるイノベーションの創出を図ることとしております。

また、国際競争力強化の観点から、企業の誘致、企業間連携、機能を役割分担した土地利用、またインフラなど、様々な視点から連携強化を図るということで、両者協力して取り組むということになっております。

一方で、今お話がありました大田区の都市計画審議会の答申では、拠点間連携の目的以外の車両が流入することで、区内の交通負荷などが高まる懸念があるため、拠点間連携の目的以外の車両に対する交通規制を検討されたいという旨の附帯意見がございました。今回の計画に当たりましては、周辺の道路ネットワークを踏まえ、将来見込まれる交通量を処理できるよう計画しております。

また、連絡道路は、羽田空港周辺と京浜臨海部の連携強化、これを目的としておりますが、連絡道路が道路ネットワークに追加されることで、交通の円滑化や災害時のリダンダンシーの向上などが図られるものと考えております。

なお、附帯意見にございました、拠点間連携の目的以外の車両の規制は、現実的ではございませんが、一般的に道路整備以外の渋滞対策といたしましては、交通管理者や道路管理者と調整の上、交差点改良や信号現示の見直しなどが実施されております。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 今の御答弁にあったように、目的以外の車両の規制というのは現実的ではない、事実上困難だということですよ。それで、やるとしても、あくまでも渋滞対策として、道路整備以外の手法で、やれるものをやりますよということになります。先ほども発言したとおり、将来推計の交通量は1日1万1,000台。その中から、連携に限定したものを規制することができないということになれば、私は、大田区の意図というものは、必ずしもこの橋の整備でかなえるものではないし、逆行するものだということも言わざるを得ないというふうに思います。

最後に意見だけ、先ほども御発言がありましたが、述べさせていただきます。自然環境への影響の問題です。

この連絡橋の設置について、日本野鳥の会、世界自然保護基金、WWFは強く反対を表明してきました。これは、埋立てによって干潟の大部分が失われている下で、この整備地域に残された貴重な干潟があり、生態系が保全され、かつレッドデータブックに掲載されている希少種が生息している地域だからであります。自然に考慮した設計にしたとしても、橋の整備によって、自然環境への深刻な影響を回避することはできないと思います。こうした点から、私は本計画に反対であるということを表明いたします。

【近藤会長】 ありがとうございます。ほかに。

崎田委員

【崎田委員】 22番の環境カウンセラーの崎田です。一言、もう既にいろいろと御質問などがありましたので、簡単に意見だけ申し上げたいというふうに思います。

私も、この地域が、この333号線のこの地域が、非常に自然生態系として評価の高い地域であるということ認識しております、工事の中で、先ほどの御質問の答えの中で、東京都のほうでも非常にそこは認識しておられて、橋脚の数を少なくするとか、浚渫土をまたきちんと戻すとか対応をお話しいただきましたけれども、その辺をきちんと取り組んでいただきたいということをお願いしたいと思います。

実は、お願い、きちんと取り組んでいただくというだけではなくて、ここは、その野鳥が飛んでくるというだけではなくてですね、その干潟の土の中の自然環境というのが大変評価されているところですので、できるだけ、この土を動かすという量も減らしていただくなどの配慮をしていただきながらやっていただきたいというふうに思っております。

先ほど来のお答えの中に、工事中や工事後にきちんとモニタリングをするという話がありました。そのモニタリングの結果などをきちんと公表いただいて、その環境保全に取り

組むような団体と、常にきちんと情報を発信していただきながら、交流していただきながら、環境配慮を推進していただければありがたいというふうに心から願っております。よろしく願いいたします。

【近藤会長】 ありがとうございます。ほかに。

青山委員

【青山委員】 3番の青山でございます。

私、いわゆる神奈川口構想というものが出たころに、大田区の基本構想の審議会ですとか、あるいはその後の臨海空港ビジョンの策定委員会等にかかわってきたので、あのころの大田区側の事情を知ってるんですけども、基本的に、まず多摩川を東京都の区分地図帳で見ますと、多摩川の中流部は橋がたくさんあるんですけど、下流は橋が足りないということは一目瞭然でございます。ある意味、中流部については、多摩川の右岸のほうも東京都ですので、一生懸命東京都が、30年前、40年前に橋をかけてきたという状況がございます。

それに対して、下流は橋が足りなくて、防災上も問題があるし、それから、特に大師橋が非常に混んでるという事情がございました。

ところが、神奈川口構想というのは、大田区に何の相談もなく、この位置にということで、あの当時、図面が示されたということがあって、大田区側としては、そういうやり方はいかななものかということで、そういったことに対して賛成しなかったという経緯がございます。

その後、長い時間を経て、今回このように、大田区と川崎市の側で、相互の発展とか、防災上の機能の向上ということで合意ができてきているということは、私は、全体のためには非常に望ましいことだと、そう考えます。したがって、この都市計画に賛成をしたいと思います。

【近藤会長】 ほかに御意見、御質問ございますでしょうか。

ないようでございますので、日程第1、議第7293号、議第7294号、都市計画道路の案件について、一括して採決いたしたいと思っております。

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】 賛成多数と認め、原案どおり決定いたしました。

【近藤会長】 次に、日程第2といたしまして、議第7295号を議題に供したいと思
います。

上野幹事、説明をお願いいたします。

【上野幹事】 はい、議長

日程第2、議第7295号、東京都市計画公園第9・6・5号砧公園の変更につきまし
て御説明いたします。

資料は、お手元「議案・資料」13ページから27ページまででございます。

「議案・資料」14ページの位置図と併せて、モニターを御覧ください。

都市計画公園砧公園は、環状8号線と仙川に挟まれた世田谷区の南西部にございます面
積約67ヘクタールの広域公園でございます。

現在、都立砧公園など約56ヘクタールの区域が供用されております。

今回の変更箇所は、都市計画砧公園の北西部にございまして、小田急小田原線成城学園
前駅の南東約1.2キロメートルに位置してございます。

変更箇所にあります東京都住宅供給公社大蔵住宅の老朽化による建て替えに当たりまし
て、世田谷区におきまして地区計画を策定し、一団地の住宅施設の都市計画を廃止するこ
ととしております。これにあわせまして、今回、公園の区域を見直すものでございます。

変更内容につきまして御説明いたします。

「議案・資料」16ページの計画図2と併せて、モニターを御覧ください。

黄色でお示ししている箇所を削除いたしまして、赤色でお示ししている箇所を追加いた
します。この追加削除による公園面積の変更はございません。

本案件につきまして、平成28年9月28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、議第7295号の説明は、以上でございます。

【近藤会長】 日程第2につきまして、御意見、御質問ございますでしょうか。

特段ないようでございますので、採決に入りたいと思います。

議第7295号の砧公園の案件について、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】 全員賛成と認め、原案どおり決定いたします。

【近藤会長】 続きまして、日程第3、議第7296号を議題に供します。

新島村前田民生課長、説明をお願いいたします。

【新島村前田民生課長】 はい、議長

日程第3、議第7296号、新島都市計画ごみ焼却場第1号新島村ごみ焼却場の変更に
関する案件について御説明申し上げます。

本件は、都知事同意、新島村決定の案件でございますが、新島村には都市計画審議会が
設置されていないため、都市計画法第19条第1項の規定により本都市計画審議会に付議
するものでございます。

資料は、お手元の資料、薄茶色表紙の「議案・資料」の31ページから36ページまで
です。

「議案・資料」の32ページの位置図及び33ページの計画図を御覧ください。

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。

計画地は、新島の東部に位置し、新島港から都道211号線若郷新島港線を北東へ約4.
4キロメートルの新島村字檜山地内でございます。

当該ごみ焼却場は昭和59年11月に都市計画決定され、昭和60年4月から稼働して
おります。

規制が強化された^{ばいじん}煤塵やダイオキシンの基準値を維持達成するために排ガス処理の高度
化などの工事を実施し、適正処理に努めてまいりましたが、本施設は稼働開始から31年
以上を経過しており、処理システムが自動化されていないため、運転員の経験に頼る運転
が必要であることなど技術的に陳腐化していることや、焼却炉本体や補機設備の経年的な
老朽化が顕著に認められることから、継続して施設を運営する上で、補修工事や設備の改
造等では対応することが困難な状況となっております。

新島村では、一般廃棄物処理基本計画及び循環型社会形成推進地域計画に基づき、新島
村ごみ焼却施設の基本方針を策定し、施設規模、処理方式、配置計画等の検討を重ねてま
いりました。

以上の経過を踏まえ、既存の新島本村ごみ焼却場の区域を拡張し、新たな焼却施設を建
築し、ごみ焼却場の変更を図ることといたしました。

本計画では、新焼却施設を建築するための都市計画の区域及び面積を約0.6ヘクター
ル拡張し、約1.0ヘクタールに変更するもので、本施設の処理能力は、可燃ごみが1日
当たり6トンでございます。また、平成4年4月1日に実施された村名変更に伴い、都市
計画の名称及び位置を変更いたします。

「議案・資料」の34ページの全体配置図、35ページの新規施設配置図及び36ページの完成予想図を御覧ください。

本施設は、鉄筋コンクリート造及び鉄骨造の3階建てであり、建築面積は約800平方メートル、延床面積は約1,500平方メートルの計画となっております。

なお、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく生活環境影響調査の結果によると、本施設の稼働に伴う周辺地域の生活環境に及ぼす影響は少ないと予測されております。

本計画案を平成28年9月21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、以上です。

【近藤会長】 ありがとうございます。

御意見、御質問ございますでしょうか。

ないようでございますので、採決に入りたいと思います。

議第7296号、第1号新島村ごみ焼却場の案件について、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】 全員賛成と認め、原案どおり決定いたしたいと思います。

【近藤会長】 最後の、日程第4といたしまして、議第7297号を議題に供します。
中島幹事、説明をお願いいたします。

【中島幹事】 はい、議長

日程第4、議第7297号、産業廃棄物処理施設の用途に供する特殊建築物の許可について御説明いたします。本件は前田道路株式会社東京合材工場破碎施設の建築に関するものでございます。

建築基準法第51条において産業廃棄物処理施設は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものであるか、または、同条ただし書で特定行政庁が都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合において建築することができることとなっております。

本件は、このただし書の規定に基づきまして、前田道路株式会社からの許可申請を受け、本日の審議会に付議するものでございます。

資料は、お手元の資料、薄茶色表紙の「議案・資料」の39ページから43ページまで

でございます。

それでは、「議案・資料」40ページの位置図及び41ページの計画図を御覧ください。

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。

計画地は江東区の南東部、東京メトロ東西線南砂町駅及び永代通りの南約1キロメートルに位置しております。

計画地の用途地域は工業専用地域でございます。

事業主体である前田道路株式会社は、全国90カ所の工場で、がれき類の受け入れ・破碎処理を行っておりまして、アスファルトがらは再生アスファルトとして、コンクリートがらは再生路盤材等として製品化し出荷しております。

同社は計画地において、がれき類の破碎事業を平成8年から開始いたしまして、現在の処理能力は、1日当たり2,400トンとなっております。

今般、同社は、今後も恒常的にがれき類の破碎処理需要が見込まれるため、安定的に需要に対応できる体制を構築する必要があると判断し、破碎施設の増設を計画いたしました。

計画地の一部には木くずを燃料とするバイオマス発電施設がありましたが、老朽化などを理由に撤去しており、この跡地に破碎施設を増設するため、建築基準法第51条ただし書に基づく許可を受けるものでございます。

なお、平成8年の開業当時、がれき類破碎施設はただし書許可の対象施設に該当しておりませんでした。平成16年7月の建築基準法の改正によりまして、対象施設に追加されたため、今回、増設する施設と併せて既存の施設についてもこの許可を受けるものでございます。

「議案・資料」の42ページの施設配置図を御覧ください。

また、モニターに完成予想図を映しておりますので併せて御覧ください。

本施設は、都内の道路工事等で発生したアスファルトがらや建築物、工作物の解体工事で発生したコンクリートがらなどのがれき類を破碎する施設でございます。

増設する施設の処理能力は1日当たり6,000トンでございます。既存施設の処理能力が2,400トンで、今回の増設によりまして、全体の処理能力は1日当たり8,400トンとなります。

事業者は、処理能力を增強することで、現在の年間処理量を維持したまま施設の稼働を20時間から8時間に短縮することを計画しておりまして、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく許可におきましても、現行の運搬車両台数を上回らないことが条件とされ

ています。

また、既存の破碎施設が屋外であるのに対しまして、増設する破碎施設は建屋内に配置し、集じん装置を設置することで、騒音及び粉じんの飛散を軽減するなど、周囲の環境により一層配慮した施設となっております。

施設の稼働に伴う周辺地域の生活環境に及ぼす影響につきましては、環境局に提出された廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づきます生活環境影響調査の結果によりますと、生活環境への影響は少ないと予測されております。

日程第4についての説明は、以上でございます。

【近藤会長】 日程第4につきまして、御意見、御質問はございますでしょうか。

ないようでございますので、採決に入りたいと思います。

議第7297号、前田道路株式会社東京合材工場破碎施設の案件について、都市計画上支障がないとお考えの方は、挙手をお願いいたします。

〔賛成者挙手〕

【近藤会長】 全員賛成と認め、よって本件は、都市計画上支障がないものと認定いたしたいと思っております。

【近藤会長】 以上をもちまして、議事は全て終了いたしました。御協力ありがとうございました。

なお、議事録には、私のほか、堀江委員にも御署名をお願いいたしたいと思っております。

これをもちまして、本日の審議会を閉会いたします。ありがとうございました。

午後2時14分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。