

午後1時30分開会

【事務局（宮島都市計画課長）】 それでは、まだお見えになっていらっしゃらない委員の方はいらっしゃいますが、定刻となりましたので、ただ今から第217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217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、御確認をお願いいたします。

まず初めに、A4横の「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「意見書の要旨」。

次に、薄オレンジ色の「都市計画（素案）八重洲二丁目中地区」。

次に、藤色の「都市計画（素案）虎ノ門・麻布台地区」。

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が、恐れ入りますが、A4横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6まで合計12件ございまして、全て議決案件でございます。

それでは、近藤会長、よろしくお願いいたします。

【近藤会長】 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。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」をお開きをお願いいたします。1ページに委員の異動報告を記載してございます。

新しく委員になられました方を御紹介申し上げます。

議席番号１９番、調布市長、長友貴樹委員でございます。本日は、欠席する旨の連絡をいただいております。

議席番号２０番、調布市議会議長、鮎川有祐委員でございます。

【鮎川委員】 よろしくお願いいたします。

【近藤会長】 議席番号３０番、瑞穂町長、杉浦裕之委員でございます。

【杉浦委員】 よろしくお願ひ申し上げます。

【近藤会長】 議席番号３１番、八丈町議会議長、土屋博委員でございます。御都合により欠席する旨の連絡を事前にいただいております。

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、２ページに記載しております委員名簿の議席番号どおりといたしますので、御了承お願いいたします。

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。

説明される幹事の皆様に申し上げます。案件の説明・答弁に当たりましては、簡潔、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、付議案件について、簡明にさせていただきますよう、御協力をお願い申し上げます。

なお、発言の際は、議席番号をお示しく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７３１３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】 議長、上野幹事。

日程第１、議第７３１３号、東京都市計画都市再生特別地区八重洲二丁目中地区につきまして、御説明いたします。

資料はお手元の薄茶色表紙「議案・資料」９ページから４１ページまででございます。あわせて、資料５、薄オレンジ色表紙「都市計画（素案）八重洲二丁目中地区」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、東京都の都市計画審議会に付議されたものでございまして、事業主体は八重洲二丁目中地区再開発準備組合、三井不動産株式会社

ほかでございます。

「議案・資料」１３ページの位置図と併せてモニターを御覧ください。本地区は、ＪＲ東京駅に近接する約２．２ヘクタールの区域でございます。

また、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。

本地区では、敷地が細分化するとともに、建築物の老朽化が進み、防災性が低下するなど、東京駅前としてふさわしい十分な土地利用がなされていない状況でございます。

また、周辺道路の歩道上には、高速バス等の停留所が分散しており、路上での乗降により、歩行者の円滑な歩行を妨げるなどの問題を抱えております。

地元では、平成１７年より、まちづくりの検討が進められ、平成２５年３月に市街地再開発準備組合が設立され、このたびの都市計画（素案）の取りまとめに至っております。

「議案・資料」１７ページと併せて、モニターを御覧ください。

本計画は、東京駅前の交通結節機能の強化、国際競争力を高める都市機能の導入など、当緊急整備地域の地域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なっております。

具体的な都市再生への貢献内容につきましては、主なものといたしまして、まず、羽田空港や地方都市を結ぶバスターミナルを、本地区にて約５，０００平方メートル、７バスを整備するとともに、東京駅から京橋駅等を結ぶバリアフリーの地下歩行者ネットワークを整備し、交通結節機能の強化を図ります。

また、国際競争力を高める導入機能といたしまして、外国人にとっての生活環境を向上させるためのサービスアパートメントや、インターナショナルスクールを整備いたします。

「議案・資料」１５ページと併せて、モニターを御覧ください。

都市再生特別地区の都市計画変更の内容につきまして、御説明いたします。容積率につきましては、本計画の都市再生への貢献内容を適切に評価した上で、最高限度を１，６７０パーセントといたしまして、一部をサービスアパートメント等といたします。高さの最高限度につきましては、高層部を２４０メートルなどいたします。

「議案・資料」１８ページと併せて、モニターを御覧ください。完成予想図でございます。

参考といたしまして、国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略特別区域会議から中央区の都市計画審議会へ別途付議が予定されております都市計画につきまして、順に御説明いたします。

まず、「議案・資料」１９ページから３５ページと併せて、モニターを御覧ください。

日本橋・東京駅前地区地区計画の変更につきましては、地区施設として広場や貫通通路等を追加いたします。

次に、「議案・資料」３６ページと３７ページと併せて、モニターを御覧ください。

東京都市計画自動車ターミナルの変更についてでございます。東京の玄関口にふさわしい国際化に対応した東京駅前の交通結節機能の強化を図るため、都市計画第８号八重洲二丁目バスターミナルにつきまして、隣接地区における既決定の部分と併せて、合計で約１ヘクタール、１３バースのバスターミナルへ変更いたします。

次に、「議案・資料」３８ページから４１ページと併せて、モニターを御覧ください。

八重洲二丁目中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。都市再生特別地区を定める地区におきまして、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、市街地再開発事業を決定いたします。

なお、本案件につきまして、平成２９年２月２２日から２週間、公衆の縦覧に供したところ、８名１団体から５通の意見書の提出がございました。

資料は、お手元のクリーム色の資料４、「議案・資料」の別冊「意見書の要旨」１ページから１６ページとなります。

反対意見に関するものが４通ございます。そのうち、都市計画に関する主な意見といたしましては、１ページの（１）から３ページの（６）に示されているものといたしまして、本計画に反対する多くの地権者がいる、開発事業者のための計画であって、必要性・正当性を欠くというものでございます。

これに対する国家戦略特別区域会議の見解といたしましては、本地区が位置する特定都市再生緊急整備地域の地域整備方針では、老朽建築物の機能更新や土地の集約化等により、国際的な業務機能等が適切に調和した魅力ある複合機能集積地を形成するとともに、バスターミナルの整備による空港アクセスの強化等を図ることとしており、本地区においてはその実現に資する整備等、都市再生を進めるものであるというものでございます。

議第７３１３号の説明は以上でございます。

続きまして、議第７３１４号の東京都市計画都市再生特別地区、虎ノ門・麻布台地区の変更と、議第７３１５号の東京都市計画地区計画、虎ノ門・麻布台地区地区計画の決定につきましては、相互に関連する案件のため、一括して御説明をいたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」４３ページから７１ページまででございます。

す。あわせて、藤色表紙の「都市計画（素案）虎ノ門・麻布台地区」も御参照ください。

まず、都市再生特別地区の変更につきまして御説明いたします。今回の変更は、国家戦略特別区域法に基づき、東京都の都市計画審議会に付議されたものでございまして、事業主体は虎ノ門・麻布台地区市街地再開発準備組合、森ビル株式会社でございます。

「議案・資料」４７ページの位置図と併せてモニターを御覧ください。

本地区は日比谷線神谷町駅、南北線六本木一丁目駅に近接する約８．１ヘクタールの区域でございます。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。

また、土地が細分化し老朽化した低層の木造建物が多く立地するとともに、細街路が多く、骨格となる道路が未整備で、防災性などが低下しております。

地元では、昭和６３年度からまちづくりの検討が進められ、平成４年度には市街地再開発準備組合が設立され、このたびの都市計画（素案）の取りまとめに至っております。

「議案・資料」の５１ページと併せて、モニターを御覧ください。

本計画は、ビジネス・交流拠点の形成に向けた都市基盤の整備、外国人にとっても暮らしやすい生活環境整備、防災対応力の強化など、当緊急整備地域の地域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なっております。

具体的な都市再生への貢献内容につきまして、主なものといたしましては、まず、地域の骨格となる幅員１２メートルの「地区幹線道路１号・２号」を整備いたします。

また、本地区における多くの狭小宅地や接道条件の悪い宅地を、市街地再開発事業によりまして大きな街区へと再編し、密集した木造住宅を解消するなどいたしまして、地域全体の安全性を向上させます。

さらに、外国人にとっても暮らしやすい生活環境整備といたしまして、インターナショナルスクール等の整備や、多様なニーズに対応した居住・滞在施設の整備などを行います。

「議案・資料」の４３ページから４６ページと併せて、モニターを御覧ください。

都市再生特別地区の都市計画変更の内容につきまして御説明いたします。容積率につきましては、本計画の都市再生への貢献内容を適切に評価した上で、最高限度を、Ａ街区については、１，５００パーセントといたしまして、一部をインターナショナルスクール等といたします。高さの最高限度は、高層部Ａを３３０メートルなどいたします。

「議案・資料」の５２ページと併せて、モニターを御覧ください。完成予想図でございます。

参考といたしまして、国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略特別区域会議から港区の都市計画審議会へ別途付議されております都市計画につきまして、御説明いたします。

「議案・資料」の５３ページ、５４ページと併せて、モニターを御覧ください。

虎ノ門・麻布台地区・第一種市街地再開発事業の決定についてでございます。都市再生特別地区を定める地区におきまして、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、市街地再開発事業を決定いたします。

なお、この市街地再開発事業の決定と併せ、高度地区、防火地域及び準防火地域の変更につきましても、国家戦略特別区域会議から港区の都市計画審議会に別途付議されております。

続きまして、議第７３１５号の虎ノ門・麻布台地区地区計画の決定につきまして、御説明いたします。「議案・資料」の６５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。

対象区域は、都市再生特別地区の区域を含んだ、モニター上、橙色で示します約１０．９ヘクタールの区域でございます。今回、都市再生特別地区の変更に合わせて新たに地区計画を決定いたします。

「議案・資料」の６６ページの計画図１と併せて、モニターを御覧ください。

地区計画には、計画的複合市街地を形成するため、目標や土地利用の方針、再開発等促進区などを定めるとともに、地区内を立地特性に応じて区分いたします。

「議案・資料」の６７ページの計画図２と併せて、モニターを御覧ください。

主要な公共施設といたしまして、当地域の骨格となる地区幹線道路１号などを位置付けいたします。

また、建築物等に関する事項といたしまして、壁面の位置の制限などを定めます。

本案件につきまして、平成２９年２月２２日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、５名の方、２団体から１１通の意見書の提出がございました。資料はクリーム色表紙「議案・資料」の別冊「意見書の要旨」１７ページから３０ページとなります。

反対意見に関するものが１１通ございました。そのうち、都市計画に関する主な意見の概要といたしましては、（１）から（１５）の御意見に共通するものといたしまして、１８ページの（２）の最終段落のところにお示ししてございますけれども、「計画地に桁外れの巨大建築物を３棟も乱立させることは、周辺住民に対してはもちろんのこと、広範囲にわたって多大な被害を与えるものである」。

また、19ページの(5)の3行目のところになりますけれども、「住宅として常識的な高度に設定すべきである」というものでございます。

これらの御意見に対する国家戦略特別区域会議の見解につきましては、18ページの右側の欄に記載のとおりでございまして、「本計画は上位計画を踏まえ、当地区の望ましい将来像を実現するため、細分化した敷地の集約を図り、密集した木造建物を解消するとともに、地区幹線道路などの整備や、外国人にとっても暮らしやすい生活環境として、インターナショナルスクールの整備などを行うこととしている。これらの基盤整備や機能導入に対応し、周辺への日影、風環境、周辺の高層建築物群との調和等に配慮しながら、容積率の最高限度や高さの最高限度などを、街区ごとに適切に定めている」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】 ありがとうございました。

日程第1、一括して説明がございました。まず、議第7313号、八重洲二丁目地区に係る案件について御意見、御質問がございましたら、お願いいたします。

吉田委員

【吉田委員】 それでは、八重洲二丁目中地区案件について、何点かこの機会に質問させていただきます。国家戦略特区、そして都市再生特別地区制度によって、容積率が今の説明のとおり800パーセントから1,670パーセントに約2倍、高さ制限は56メートルから240メートルと、約4倍に引き上げることになっています。これは、貢献内容を評価した結果であるという御説明でしたけれども、具体的にどのような点を貢献内容として評価をして、これだけの大幅な引上げを行ったのか、その根拠について御説明をお願いいたします。

【近藤会長】 上野幹事

【上野幹事】 当地区につきましては、特定都市再生緊急整備地域の地域整備方針や、中央区の東京駅前地域まちづくりガイドラインなど、上位計画では東京の玄関口にふさわしい土地開発事業を促進し、街区再編等による合理的で健全な土地の高度利用を図るとともに、国際都市東京の活力を象徴するシンボル性を感じられるスカイラインを形成するなどといったしております。当地域の望ましい将来像の実現に資するよう、本計画では地域整備方針等に基づき、羽田空港や地方都市を結ぶバスターミナルや、東京駅から京橋駅等を結ぶバリアフリーの地上・地下歩行者ネットワークの整備、外国人にとっての生活環境を

向上させるためのサービスアパートメント、インターナショナルスクール等を整備することといたしております。上位計画における当地区の位置付けを踏まえ、本計画の都市再生への貢献内容を総合的に評価するとともに、既決定の先行2地区とのバランスも考慮いたしまして、容積率の最高限度を1,670パーセントに設定するとともに、高さの最高限度を240メートルと設定したものでございます。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 極めて一般的な説明で、だからなぜ、容積率でいえば1,670パーセントになったのかという説明としては、私は理解することができません。貢献度という点で、例えばバスターミナルは先ほどの説明だと5,000平米ですか、示されました。

また、外資系企業の誘致等々という点で、インターナショナルスクールの整備やサービスアパートメントの整備が挙げられると思うんですが、このサービスアパートメントやインターナショナルスクールというものは、全体の床面積の中でどの程度の比率を占めているのか御説明ください。

【近藤会長】 上野幹事

【上野幹事】 インターナショナルスクールの床面積につきましては、約7,700平方メートルを計画しておりまして、全体の延べ面積の約1.8パーセントに相当いたします。サービスアパートメントの床面積につきましては、約1万3,000平方メートルを計画しておりまして、全体の延べ面積の約3.1パーセントに相当いたします。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 今、御説明ありましたけれども、インターナショナルスクールは僅か1.8パーセントにもかかわらず、なぜ容積率を1,670パーセントに引き上げるのかということについて、よりこだわって質問させていただきます。

この案件の場合には、敷地面積が1万9,500平米となっております。現行の800パーセントの容積率で計算すれば、単純計算です。床面積は15万6,000平米、それが1,670パーセントでは、資料にあるとおり32万5,650平米、16万9,650平米も地権者は業務床ないし住宅床を、この容積率の緩和によって増加を得ることができます。

賃貸料が、例えば月5万で単純計算すると、この増加分だけで毎月25億6,580万円、年間で計算しますと307億円余の利益を地権者は得ることになります。なぜ、そこまでの優遇策を採る必要があるのかということについて、より具体的な根拠を、もう

一度御説明をお願いします。

【近藤会長】 上野幹事

【上野幹事】 先ほども御答弁いたしましたように、ただ今御指摘のありましたインターナショナルスクール、サービスアパートメントの整備のほかに、加えまして、本地域では、上位計画である地域整備方針等に基づき、羽田空港や地方都市を結ぶバスターミナル、あるいは東京駅から京橋駅等を結ぶ地区外のバリアフリーの地上・地下歩行者ネットワークの整備、こういったものも併せて整備しておりまして、こういった当地域における当計画の都市再生への貢献内容を総合的に評価した結果、先ほど申し上げた容積率の最高限度を設定したものでございます。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 これ以上議論しても煮詰まりそうにありませんので、別な角度から質問いたしますけれども、この容積率1,670パーセントという提案がされていますけれども、これはもともと素案が出されていますけれども、再開発事業組合、中心が三井不動産、こちらからそもそも出されたのがこの容積率だったのでしょうか、それとも、もっと高いものが出され、検討した結果、こういう数字として東京都から提案されているものなののでしょうか、御説明ください。

【近藤会長】 上野幹事

【上野幹事】 計画の提案内容につきましては、事業者から様々な相談や協議を経まして、事業者において都市計画の素案として取りまとめられているものでございます。その事業者と東京都との協議過程におきまして、都といたしましては、上位計画等との整合性などを確認しながら、提案された都市再生への貢献内容につきまして、評価対象としての妥当性などを個別に精査するとともに、東京都の高度利用地区など、都市開発諸制度の運用基準等の容積緩和の評価方法も参考にしながら、容積率の上限の設定につきまして、総合的に評価・判断しております。

最終判断に当たりましては、幹部職員からなる都市再生特別地区の審査会や、地元区を交えた検討会におきまして、提案内容の適切妥当性について確認しておるところでございます。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 るる御説明ありましたが、肝心の点については非常に不鮮明ですね。私が聞いているのは、そもそも事業者の当初計画、当初要望が1,670パーセント

だったんですかということをお聞きしたわけです。今日出されている素案というものは、東京都の素案ではなく、事業者が作成した素案ですよね。その中で既に1,670パーセントになっているということは、結局、事業者の要望をある面、うのみにしたというふうな疑念も生じざるを得ません。そのことを指摘しておきます。

それと、そもそもこのインターナショナルスクール等の点を評価されているわけですが、そうしたことがこの国際競争力を高める上で、実際に要望が高く、高い評価に当たる事項なのかということについて御説明をください。

【近藤会長】 上野幹事

【上野幹事】 施設整備のニーズにつきましては、不動産協会の調査によれば、インターナショナルスクールの多くは郊外部に立地しておりまして、外国人ビジネスワーカーが利用しやすい都心部の立地が少なく、特に中央区にはないなど、通学・送迎のしやすい都心部への立地が望まれております。

また、サービスアパートメントにつきましては、日本で生活する外国人ビジネスワーカーは、職住近接の充実を重要視しておりますけれども、満足度は低い傾向にあり、利便性の高い居住環境の整備が求められております。

本地区に係ります地域整備方針など、国の都市再生の方針におきましては、高度な業務支援機能、生活支援機能や、インターナショナルスクール等、外国人就業者、家族の生活を支える各種機能の充実などを一体的に推進することとしております。本計画は、この方針に沿いまして、子女教育環境としてのインターナショナルスクール、滞在機能としてのサービスアパートメントを整備することとしておりまして、これらの整備内容を都市再生の貢献内容として適切に評価しているものでございます。

なお、容積率の上限の設定に当たりましては、先ほど申し上げましたけれども、このインターナショナルスクールやサービスアパートメントだけではなく、バスターミナルの整備なども含め、本計画の都市再生への貢献内容を、都として総合的に評価・判断して定めているものでございます。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 私は改めて、経済産業省が毎年発表しております外資系企業動向調査を当たってみました。最新が確か第50回だと思いますが、その中で、日本で事業展開する上での阻害要因は何か、という設問があります。その回答の中に、確かに外国人の生活環境ということが阻害要因として挙げられていますが、これは必ずしも上位ではありません。

全体の中では下位、要望では9位で9.7パーセントにすぎません。阻害要因のトップは、ビジネスコストの高さで74.6パーセント、2位が日本市場の閉鎖性・特殊性、そして3位が人材確保の難しさです。

ちなみに、ビジネスコストの阻害要因の問いでは、1位は人件費であり、3位は事務所賃料が高いというのが43.5パーセントです。

お聞きしたいんですけれども、これだけ容積率を引き上げることによって、地権者は莫大な利益を、例えば賃貸料でいえば得ることができるわけですが、それだけの優遇策をすることによって、例えば外資系企業が入所する際、事務所賃料を下げるというふうな仕組みがとられていれば何らかの関連性を得ることができますが、そういう仕組みになっているのでしょうか。

【近藤会長】 上野幹事

【上野幹事】 具体的なテナントさんに関します賃料につきましては、事業者において相手方との関係の中で設定するものと考えております。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 ですが、そういう仕組みになっていないわけですね、幾ら優遇策をとったとしても、結果的には。しかし、外資系企業からすれば、コストでやはり賃料の問題があるわけです。別にそれ、イエスという立場で言うわけじゃありませんけれども、結局それは、事業を行う事業者、地権者のための優遇策にすぎないというふうに、私は言わざるを得ないと思います。

この問題の最後に、環境に関して1点だけ伺いたいします。東京の環境対策の上で、風の道確保は非常に重要な課題であることは論をまたないと思いますが、今回の提案を含めて、3棟の巨大超高層ビルが八重洲駅前に並ぶわけですが、これは風の道を確保するどころか阻害することになりかねないと思うんですけれども、この点どのように認識をされているのでしょうか。

【近藤会長】 上野幹事

【上野幹事】 今回の計画地区、それから、その隣接する北側にある既存の2地区、合わせて3地区とも、中央区の緑の基本計画に基づきまして、風の道に配慮した計画となっております。例えば、先行する2地区におきましては、臨海部から皇居へ抜ける風の道を確保するため、高層部を八重洲通り沿いからセットバックするなどの計画としております。本地区におきましても、鍛冶橋通りにおきまして、皇居から臨海部へ抜ける緑の軸を形成

するため、建物壁面をセットバックさせて、街路の緑化を図るとともに、広場空間を整備するなど、風の道に配慮した計画としております。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 私も中央区緑の基本計画を読ましてもらいましたがけれども、その地区別方針の東京駅前地区では、風の道の機能の充実ということが特段強調されております。多少の手直しをするとしても、これだけの巨大な、かつ、超高層ビルを林立させるということを、私はやはり風の道の確保どころか、逆行するものだというふうに改めて指摘をさせていただいて、この問題での質疑を終わらせていただきます。

【近藤会長】 ありがとうございました。

ほかに。

あさの委員

【あさの委員】 私からもちっと容積率に関して、手短に３点だけ確認をさせてください。まず、ちょっと基本的なところからお伺いします。その容積率の緩和というのが、どういった位置付けの下で行われているのか御説明をいただきたいと思います。

【近藤会長】 上野幹事

【上野幹事】 例えば本件に係ります都市再生特別地区につきましては、都市再生緊急整備地域の整備方針などの上位計画の位置付けを踏まえまして、目指すべき将来像の実現に資する都市再生への具体的な貢献内容を総合的に評価・判断し、容積率の緩和を行っております。

具体的な評価対象につきましては、高度利用地区など、従来の都市開発諸制度の容積率設定の評価項目といたしております公共的なオープンスペースの創出や、歴史的建造物等の保存・修復など、運用基準に列挙されたものに限定するのではなく、国際的なビジネス活動を支えるビジネス支援施設や、外国人が安心して利用できる生活支援施設、あるいは地下歩行者通路などの地区外における公共施設整備など、都市の機能や魅力の向上、国際競争力強化に資する都市再生の効果に幅広く着目いたしまして、積極的に評価対象といたしております。

【近藤会長】 あさの委員

【あさの委員】 先ほどの話もありましたし、私も都議会の都市整備委員会で様々な質疑をちょっと聞いていて思ったんですが、この計画、実はその前に先行している二つの地区計画がありまして、この先行しているこの八重洲二丁目中地区と先行する２地区という

のが全て1, 670パーセントという容積率で、最高限度がそろっているという状況になっているんですね。結果的に見て、これ、はたから見ると1, 670パーセント全部そろうところ、決め打ちだったんじゃないかという疑念を招きかねないと思いますが、これはどういう経緯と評価によってそうなっているのか、お答えいただきたいと思います。

【近藤会長】 上野幹事

【上野幹事】 御指摘の3地区につきましては、いずれも東京駅に近接しておりまして、立地特性や上位計画上の位置付けが同じでございまして、各地区の都市再生への貢献項目もほぼ同じでございます。

具体的な都市再生への貢献といたしましては、交通結節機能強化のため、三つの地区が協調してバスターミナルや地上・地下の歩行者ネットワークの整備に取り組むとともに、国際競争力を高めるため、三つの地区が適切に役割分担し、国際ビジネス支援機能や国際ビジネスワーカーとその家族の生活環境の整備などに取り組みまして、三つの地区が一体となって、職住を兼ね備えた国際ビジネス拠点の形成を図ることといたしております。周辺とのバランス等も考慮しながら、これらの都市再生への貢献につきまして、総合的に評価・判断いたしまして、各地区とも容積率の最高限度を1, 670パーセントに設定いたしております。

また、それに至る経緯につきましては、先行する二つの地区では、平成27年度の都市計画の同時決定を目指す中で、バスターミナルや地下ネットワークの整備に係る調整、平成19年度に既に都市計画決定されておりました日本橋室町地区におけるライフサイエンス拠点との連携方策等についての検討が進められていたところでございます。

後発の本地区におきましても、先行する二丁目1地区と事業協力者が同一でございまして、先行する二つの地区と一体となって国際ビジネス拠点の整備が実現できるよう、バスターミナルの整備や導入機能に係る各地区の役割分担などにつきまして、これまで連携して検討が進められてきたところでございます。

【近藤会長】 あさの委員

【あさの委員】 今の御説明で、大体その容積率の緩和が1, 670で、この一帯として整備していくということは、まあ分かるんですけども、一番気をつけなければいけないことは、都市計画のこの決定によって、様々な利益が得られるようになるということだと思います。事業者はもちろんのこと、資産価値も含めて変更されていきます。

都市計画審議会としても、私、個人的に思いますけれども、そういう資産の上昇とビジ

ネス的な事業採算性というんですかね、それはそれで民間企業は大事にしているでしょうし、経済的なことは考えなければいけないと思います。ただ、一方で、それが都市の公の利益にどこまで資していくのかということも一緒に意識をしていかなければならないと、そのバランスを見るのが審議会なんだろうというふうに私は考えております。

今回の件につきましていいますと、この1, 670パーセントに3地区全部が合わさっているというのは、少なくともこの3地区一帯として、東京都の入り口、東京駅玄関口ということで設定をして、一体感のあるまちづくりをするということに一定の理解を示しますが、一方で、様々な意見に対して、こういった容積率にしないと事業採算が取れないんだというような説明をしているところも散見されます。これは、もちろんそれぞれが答えている個々人の言い方の問題もあるとは思いますが、少なくとも疑念を抱かれないようにするためには、事業者の事業採算性を意識した数字ではなくて、まちづくりや、それから公に対する貢献度を意識した数字であるということが、きちっと外に伝わるように説明をしていかなければならないと思います。

特に、こういった今の時代ですね、様々な事業者に対して、行政が持つ権限をもって利益を誘導しているというような疑念を持たれないようにするためには、この容積率の緩和についても、この緩和に際して、そういった疑念を持たれないように、きちっと外向きにかなり合理的に説明できるようにしていくべきであると考えておりますけれども、これについての御見解をお願いいたします。

【近藤会長】 上野幹事

【上野幹事】 容積率の設定につきましては、先ほどの御答弁と重複して恐縮でございますけれども、事業者との協議を通じまして、上位計画等との整合性などを確認しながら、提案された都市再生への貢献内容について、評価対象としての妥当性などを個別に精査するとともに、高度利用地区など、都市開発諸制度の運用基準等の容積緩和の評価方法も参考にいたしながら、総合的に評価・判断いたしまして、容積率の上限を設定しているところでございます。

また、最終判断に当たりましては、幹部職員から成る都市再生特別地区の審査会や、地元区を交えた検討会におきまして、提案内容の適切妥当性について確認しておるところでございます。今後は、更に丁寧な説明を行っていく観点に立ちまして、事業者との協議過程などに係る説明の仕方につきましても、検討してまいりたいと考えております。

【近藤会長】 あさの委員

【あさの委員】 一言だけ。これから先も丁寧な説明を行っていくということでございますので、そこを是非期待したいと思っております。様々な意見、ここも、次のところで私は言いませんけれども、その虎ノ門のほうについても、様々な意見書の人たちの発言を見ると、やはりさっき言ったように、事業者の事業採算性を理由にしているという形の答えというのが結構見受けられるんですね。こういった答え方というのは必要以上に疑念を招くことになると思いますので、そういった説明の仕方、あるいは言葉の選び方ということについても、ちょっと考えておいていただきたいということ、それと同時に、正直、ビジネスというのは非常に大事なポイントでありまして、行政ではありませんので、民間事業者がやる以上、そこに対して一定の利益が得られる、そして、それが我々というか、上位計画等が目指すまちづくりにちゃんと合致していて、プラスアルファ都市に対していい効果があるということを誘導していくという意味でも、容積率上の緩和といったものも上手に使っていただけたらいいな、ということだけ申し上げまして、私の意見を終わりたいと思います。

【近藤会長】 ありがとうございます。

他に意見ございますでしょうか。

栗林委員

【栗林委員】 18番、栗林です。

それでは、第7313号、八重洲二丁目中地区に関して一言だけ、重複いたしましたので一言だけ意見を申し述べさせていただきます。この本計画については関係者、また、地権者、そして都民の皆様から多くの意見書も届いているところでございます。この歴史と伝統のある八重洲地区をどう守り、そして発展させていくかという大変重要な計画でございます。是非ともこの地域の皆様、地権者の皆様、そして関係者の皆様と、より良い方向に合意形成が図れますよう、より一層丁寧な協議をさせていただきたい、このことを申し上げまして意見とさせていただきます。

【近藤会長】 ありがとうございます。

他に御意見、御質問ございますでしょうか。

無いようでございますので、採決に入りたいと思います。日程第7313号、八重洲二丁目地区に係る都市再生特別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】 賛成多数と認め、原案どおり決定いたします。

次に、先ほど説明ございました虎ノ門・麻布台地区に係る都市再生特別地区地区計画について、御質問、御意見がございましたら、お願いいたします。

吉田委員

【吉田委員】 それでは、若干質問させていただきます。まず、冒頭、先ほども質問いたしましたけれども、本提案も国家戦略特区都市再生特別地区として、容積率が大幅に引き上げられる提案となっています。現状の全体容積率は350パーセント、それを990パーセントと3倍近い引き上げです。最も高いところで1,500パーセントです。高さの最高限度は330メートルですか、このように大幅に容積率等を引き上げる根拠について、この点でも御説明をお願いいたします。

【近藤会長】 上野幹事

【上野幹事】 当地区に関わります地域整備方針などの上位計画におきましては、国際的な生活業務支援機能などを備えた、にぎわいあふれた国際性豊かな交流ゾーンを形成するとともに、震災などに対応できる都市防災機能を強化することといたしております。この上位計画に沿いまして、望ましい将来像の実現に資する本計画の都市再生への貢献内容を適切に評価いたしまして、容積率の最高限度と高さの最高限度を設定しております。

具体的には、まず今回、都市再生特別地区の変更と併せて決定することといたしております再開発等促進区を定める地区計画におきまして、当地域の骨格となる地区幹線道路などを整備することを評価いたしまして、見直し相当容積率として250パーセントをまず設定いたしております。さらに、地下鉄神谷町駅と六本木一丁目駅とを結ぶ地下歩行者通路の整備、あるいは当地区の密集した木造住宅を解消するための街区の再編、外国人にとっても暮らしやすい生活環境整備として、インターナショナルスクールの整備などを行うこととしておりまして、これらの基盤整備や機能導入に対応いたしまして、周辺への日影、風環境、周辺の高層建築物群との調和等に配慮しながら、容積率の最高限度や高さの最高限度などを適切に定めておるところでございます。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 今、評価、様々な項目がある中でも、幹線道路を結ぶ道路の整備ということが強調されました。私も資料を読んでみて、都市基盤の整備として、幹線道路を結ぶ南北・東西方向の道路整備が挙げられていました。渋滞解消が強調されていますけれども、この幹線道路を結ぶ二つの道路整備によって、具体的に渋滞解消効果というものはどの程度あるのか、御説明をお願いいたします。

【近藤会長】 上野幹事

【上野幹事】 本地区につきましては細街路が多く、骨格となる道路が未整備でございまして、港区の六本木・虎ノ門まちづくりガイドラインにおきましては、地域の骨格となる東西・南北方向の道路ネットワークを形成することとしております。この方針に沿いまして、今回の再開発事業により、東西方向につきましては現在、幅員3メートルから4メートルの区道につきまして、幅員7メートルの地区内車路として整備するとともに、地区の北側に地区幹線道路2号といたしまして、幅員12メートルの道路を整備いたしまして、道路ネットワークを強化いたします。

これによりまして、例えば現状では当地区の北西側にあつて放射1号線に出る道路である区道1032号線で、現況1日約1万台通過しております自動車交通が、地区幹線道路が完成することなどによりまして約1割の減少が見込まれているなど、地区全体の自動車交通の円滑化が図られるものでございます。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 渋滞解消の点では、都市整備委員会で我が党の委員が指摘しましたけれども、今日提出されている資料104ページの地図上に、渋滞率がどの程度低下するのかが示されていますけれども、例えば、飯倉入口では0.432が0.647、神谷町では0.443が逆に0.493というふうな数字も示されています。交通量が減少するかのような御答弁がありましたが、その点で改めてお聞きしますけれども、これだけ巨大ビルを3棟建てるということになれば、当然自動車発生集中交通量が増加することは明らかなですが、具体的に本計画でどれだけ増加するのか、合わせて、都市再生特別地区は、既に38カ所で指定が行われていますけれども、この38カ所で自動車発生交通量の総量としてはどれだけ発生するという予測になっているのか、御説明をお願いいたします。

【近藤会長】 上野幹事

【上野幹事】 現状この地区内におきましては低層住宅が多く、それによる自動車の発生集中交通量は少ない状況にございます。それに地区内にある貸し駐車場の分が加算される程度が現況の地区内の発生集中交通量でございます。

将来の自動車の発生集中交通量につきましては、平日1日当たり約1万6,650台と想定しておりますけれども、混雑度を示す指標である交差点需要率につきましては、全ての交差点におきまして渋滞の目安とされる0.9を下回るなど、交通処理計画につきまして交通管理者からも了解が得られております。

また、既に決定しております都市再生特別地区３８地区４２のプロジェクトにおける自動車発生集中交通量の合計につきましては、１日当たり約１９万台でございます。

なお、この３８地区４２のプロジェクトにつきましては、それぞれのプロジェクトごとの計画におきまして、将来の周辺交通への影響予測評価を都市計画の提案の段階において大規模交通マニュアルに基づき行っておりまして、それぞれ支障がないことを確認しております。その際、各プロジェクトごとに周辺の将来開発も見込んで、影響予測の評価を行っているものでございます。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 〇．９を下がるんだという御説明がありましたけれども、実数としてもと、今の御説明では自動車交通量がそもそも、そう高くない地域に、当然これだけの都市づくりによって１日１万６，６５０台ですか、集中交通量が発生するということは、やはり見ておく必要があると思いますし、かつ、この間の３８地区のプロジェクトによって、約１８万台という御答弁がありました。一つ一つについてはきちんと交通計画が立てられているということが御説明ありましたけれども、トータルで見れば１９万台、それに今回の１万６，０００台余、そして先ほどの八重洲二丁目中地区が確か１万３，０００台ということになれば、合わせてこの都市再生特別地区だけで２２万台の新たな集中交通量が発生するということは、到底この渋滞解消にはつながるどころか、逆行するものだというふうに言わざるを得ません。

例えば、外環の関越・東名間の予測交通量が、確か約７万台程度だと思いますけれども、その３倍もの交通量が現在の都市再生によって作り出されているということについても、注目せざるを得ないと思います。

最後に、地権者・借家人は本計画によってどのようなことになるのか、事実上この住みなれた地域から立ち退かざるを得ないという方々が多数生まれることはあってはならないと思いますけれども、御説明をお願いいたします。

【近藤会長】 担当部長

【安部防災都市づくり担当部長】 地権者・借家人は、都市計画決定後の組合設立認可や権利変換計画認可などの手続の過程におきまして、再開発組合と生活再建の話し合いを重ねまして、希望に応じて再開発建物へ入居、又は転出することとなります。再開発準備組合は引き続き地権者などと話し合いを重ね、適切に対応していくこととしております。都といたしましても区と連携し、指導してまいります。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 最後の質問とさせていただきますけれども、今二つの提案について何点か質問させていただきましたが、国家戦略特区都市再生特別地区制度によって、都心部を中心に超高層ビルが建設が加速をし、業務床の増大、それに伴う昼間人口、そして自動車発生集中交通量が急増していることは明確だと思います。今後一体どの程度、業務床の上昇が進むのかということが懸念されますし、そうしたことに對して東京都が誘導するのではなく、適正にコントロールすることが私は都市の在り方としては問われていると思いますけれども、そうしたコントロールする方針・計画は、どのように考えられているのでしょうか、お答えください。

【近藤会長】 上野幹事

【上野幹事】 業務床につきましては、民間の調査データによりますれば、都心部の賃貸オフィスの総貸し付け面積は、2007年から2016年までの10年間で、約10パーセント増加しております。

また、開発に伴う自動車発生集中交通量につきましては、各プロジェクトごとに、先ほども御答弁申し上げましたように、将来の自動車交通の影響予測評価を行っておりまして、それぞれ支障のない結果となっております。

国際的な都市間競争が激化する中、東京は日本の持続的な成長を支えるためにも、都心部における発達した鉄道ネットワークなど公共交通の利便性を生かすとともに、3環状道路を初めとする道路ネットワークの計画的・効率的な整備を推進いたしまして、都心部への通過交通の適切な分散を図りながら、都市再生を積極的に進め、魅力と活力を高めていく必要がございます。

都はこれまで都市再生特別地区などを活用しながら、既成市街地の機能更新を進めるとともに、緑のネットワーク化や地下鉄駅のアクセスのバリアフリー化、ビジネスサポート機能付きのサービスアパートメントや、国際水準の医療施設の整備などにも取り組みまして、ビジネス環境の向上も図ってまいりました。このような利便性や快適性を高め、魅力を創出する環境整備は、外国企業の誘致や人材の受け入れにも貢献し、新たな需要の創出につながると考えております。

また、国においてもビザ発給要件の緩和、外国企業と政府の相談体制の整備など、ビジネス環境の改善にも取り組んでおりまして、さらなる需要の拡大が図られております。

こうしたことから、需要の拡大を見通した質の高い民間のプロジェクトが今後も展開さ

れていくと考えられまして、都といたしましては引き続き都市再生を積極的に進めてまいります。

【近藤会長】 吉田委員

【吉田委員】 コントロールするどころか、より積極的に促進をしていくという表明がされましたけれども、私は個々の問題は個々でコントロールされているかのようなお話がありましたけれども、トータルで見たら、東京の都市のゆがみというものは加速せざるを得ないということを指摘させていただきます。

同時に、国際的な都市間競争を勝ち得る上では、こうしたインフラ整備が必要なんだ旨のことが繰り返し言われてまいりました。もうそれこそ何十年じゃないでしょうか。しかし、そのことによって、東京のその国際競争力が高まったということがいえるのでしょうか。東京の経済の改善が図られたというふうに言えるのでしょうか。

しかも、先ほど経済産業省の資料、調査報告を示しましたけれども、その中で日本で事業展開する上での魅力は何かという問いに対して、インフラが充実しているというのが第2位に挙げられています。そもそも外資系企業の評価というのは、東京のインフラ整備というのは非常に高い整備があつて、先ほどの指摘したとおり、問われているのはビジネスコスト、賃料などが高過ぎるということこそが指摘をされている問題であり、国際競争力の名の下に、こうしたことを加速すべきではないということを述べさせていただいて、私の質疑を終わります。

【近藤会長】 ありがとうございました。

他に御意見、御質問ございますでしょうか。

無いようでございますので、虎ノ門・麻布台地区に係る議第7314号、都市再生特別地区、議第7315号、地区計画の案件について採決に入りたいと思います。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、原案どおり決定いたします。

【近藤会長】 次に、日程第2に入りたいと思いますが、議第7316号から議第7319号まで一括して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7316号、「世田谷区八幡山三丁目地内」

におけます用途地域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の「議案・資料」８１ページから９５ページまででございます。「議案・資料」８４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。

本案件の用途地域の変更箇所は、モニター上、赤色でお示しをしております京王線八幡山駅の南西約２００メートルに位置する約１ヘクタールの区域でございます。また、昭和３６年に都市計画決定された、モニター上、黄色でお示ししております八幡山住宅一団地の住宅施設の区域内にございます。

今回、更新時期を迎えた都営住宅団地の建替えに合わせ、居住水準の向上、良好な住環境の確保などを図るため、新たに地区計画を策定いたしまして、一団地の住宅施設の都市計画を廃止するとともに、用途地域を変更いたします。

ここで、参考といたしまして、世田谷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」９１ページの計画図１と併せて、モニターを御覧ください。

地区計画の区域は、現在の「八幡山住宅一団地の住宅施設」の区域とほぼ重なる、一点鎖線で囲まれた約６．７ヘクタールでございます。地区整備計画では、地区施設として区画道路、公園などを定めるとともに、区域の特性などに応じた容積率の最高限度などを定めます。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」８５ページの計画図とあわせて、モニターを御覧ください。

ただ今御説明いたしました地区計画の決定に合わせて、約１ヘクタールの区域につきまして用途地域を変更いたします。変更の主な内容は、計画図中①の区域につきまして、第一種低層住居専用地域、建蔽率５０パーセント、容積率１００パーセントであったものを、第一種中高層住居専用地域、建蔽率６０パーセント、容積率２００パーセントに変更いたします。

本案件につきまして、平成２９年２月２２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７３１６号の説明は以上でございます。

続きまして、議第７３１７号、「中野区中野三丁目ほか各地内」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、お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」９７ページから１２５ページまででございます。「議案・資料」１００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、モニター上、赤色で囲まれております区域で、中野駅南西側に位置する約0.9ヘクタールの区域でございます。

「中野区都市計画マスタープラン」では、中野駅周辺地区では、駅前交通結節機能の改善などを進めながら、広域中心拠点として育成することとしております。既に土地区画整理事業により中野駅西口広場の整備などを進めておりまして、業務・商業機能の集積などを図るため、地区計画も決定されております。今回、土地区画整理事業などの進捗に応じた中野区による地区計画の変更に合わせて、用途地域を変更いたします。

ここで、参考といたしまして、中野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」118ページの計画図2-1と併せて、モニターを御覧ください。

地区計画の区域は、赤色一点鎖線で囲まれております約2.3ヘクタールでございます。今回新たにB地区及びC地区の追加などを行います。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」101ページの計画図とあわせて、モニターを御覧ください。

ただ今御説明いたしました地区計画の決定に合わせて、約0.9ヘクタールの区域につきまして用途地域を変更いたします。変更の内容は、計画図中①の区域につきまして、第一種中高層住居専用地域、建蔽率60パーセント、容積率200パーセントであったものを、商業地域、建蔽率80パーセント、容積率400パーセントに変更いたします。

なお、本計画案につきまして、平成29年2月22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団体から1通ございました。これは、反対意見に関するものでございます。

クリーム色表紙の「議案・資料」別冊「意見書の要旨」31ページと併せて、モニターを御覧いただきたいと存じます。

主な意見の概要は、「C地区の第一種中高層地域を、B地区と同様の商業地域に変更を希望します」というものでございます。これに対する都の見解は、「中野三丁目土地区画整理事業の事業計画書の設計の方針においては、従前地権者の換地先として、B地区は商業業務地、C地区は住宅地として定められている。今回この土地区画整理事業などの進捗に応じて、中野区において地区計画を変更することとしており、それに合わせて用途地域を変更するものである」というものでございます。

議第7317号の説明は以上でございます。

続きまして、議第7318号、「江戸川区東葛西一丁目ほか各地内」における用途地域の

変更と、議第7319号、「江戸川南部土地区画整理事業」の変更につきまして、一括して御説明いたします。いずれも、江戸川区による地区計画の決定に合わせて行うものでございます。

資料は、お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」127ページから147ページまででございます。「議案・資料」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、モニター上、赤色でお示ししております、東京メトロ東西線葛西駅の北東側約500メートルに位置する約3.8ヘクタールの区域でございます。都市計画道路補助第289号線沿道でございます。今回、この道路沿道におきまして、江戸川区都市マスタープランを踏まえ、生活環境の向上に資する店舗等を誘導するため、江戸川区による地区計画の決定と合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、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」139ページの計画図1と併せて、モニターを御覧ください。

地区計画の区域は、補助第289号線の後背地も含めた、黒色一点鎖線で囲まれた約58.8ヘクタールでございます。地区整備計画につきましては、地区計画区域のうち、既に都市計画緑地として都市計画決定しております部分を除く、モニター上、赤線で囲まれました約56.1ヘクタールにつきまして、敷地面積の最低限度などを定めます。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」131ページの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

ただ今御説明いたしました地区計画の決定に合わせて、約3.8ヘクタールの区域につきまして用途地域を変更いたします。変更の内容は、計画図中①の区域につきまして、第一種中高層住居専用地域、建蔽率60パーセント、容積率150パーセントであったものを、建蔽率はそのままで、第一種住居地域、容積率200パーセントに変更いたします。

なお、本計画案につきまして、平成29年2月22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7318号の説明は以上でございます。

続きまして、議第7319号、「江戸川南部土地区画整理事業」の変更につきまして、御説明をいたします。「議案・資料」146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。

本土地区画整理事業を施行すべき区域は、モニター上、青色でお示しをしている区域で

ございます。今回、そのうち北東部の黄色で囲まれた約55.2ヘクタールの区域につきまして、江戸川区が先ほど御説明いたしました地区整備計画を定めることとしていることから、東京都のガイドラインに基づきまして、土地区画整理事業を施行すべき区域から削除を行います。

なお、本計画案につきまして、平成29年2月22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の説明は以上でございます。

【近藤会長】 それでは、日程第2につきまして、御意見、御質問ございましたらお願いいたします。

それでは、無いようでございますので、採決に入りたいと思います。まず、世田谷区の用途地域の案件、第7316号について賛成の方、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。

次に、中野区の用途地域に係る7317号の案件について賛成の方、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す。

次に、江戸川区東葛西用途地域に係る第7318号の案件について賛成の方、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。

最後に、江戸川区南部土地区画整理事業の案件、7319号について賛成の方、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に入りたいと思います。

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3、議第7320号、「三田三・四丁目地区地区計画」の決定につきまして、御説明いたします。資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」1

49ページから165ページまでとなります。

本案件は、国家戦略特別区域法に基づき、東京都都市計画審議会に付議させていただくものでございます。「議案・資料」154ページの位置図と併せてモニターを御覧ください。

本地区は、モニター上、青色で囲まれる区域でございまして、JR田町駅の西側に位置する札の辻交差点に面する、面積約5.5ヘクタールの区域でございます。

本地区は、港区が策定いたしました「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」におきまして、「業務機能を中心に住・商・学が融合した、地域の交流拠点の形成を図る」としてとされております。

また、地形の高低差などによる地区東西の歩行者ネットワークの不足、地区内の建物の老朽化などの課題がございます。平成22年度に市街地再開発準備組合が設立され、まちづくりの検討が進められまして、今回整備に関する都市計画の素案が取りまとめられるに至ったものでございます。

次に、今回決定しよういたします地区計画の内容につきまして、御説明いたします。「議案・資料」155ページの計画図1と併せて、モニターを御覧ください。

地区計画には、目標や土地利用の方針、再開発等促進区などを定めるとともに、地区内を立地特性に応じて区分いたします。

「議案・資料」156ページの計画図2と併せて、モニターを御覧ください。

主要な公共施設といたしまして、地区内外の約10メートルの高低差を解消し、周辺市街地を連絡するための歩行者通路1号などを位置付けいたします。

また、建築物に関する事項といたしまして、容積率の最高限度などを定めます。

参考といたしまして、国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略特別区域会議から港区の都市計画審議会へ別途付議されております都市計画につきまして、御説明いたします。「議案・資料」161ページと併せて、モニターを御覧ください。

先ほど御説明いたしました地区計画の決定に合わせて、約4ヘクタールの区域につきまして、第一種市街地再開発事業などを定めます。

「議案・資料」163ページと併せて、モニターを御覧ください。イメージパースでございます。

なお、本計画案につきまして、平成29年2月22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7320号の説明は以上でございます。

次に、議第7321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。資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」167ページから180ページまでとなります。「議案・資料」179ページの計画図1と併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する赤色の線で囲まれました面積約107ヘクタールの区域でございまして、今回、本地区の北東側、赤色の斜線でお示ししております有明南2区域S街区におきまして、臨海地域におけるバス路線を拡充するため、都営バス営業所の整備計画が具体化したことから、地区整備計画約3.6ヘクタールを追加するものでございます。

追加する地区整備計画の内容につきまして、御説明いたします。「議案・資料」180ページの計画図2と併せて、モニターを御覧ください。

建築物に関する事項といたしまして、容積率の最高限度などを定めます。

なお、本計画案につきまして、平成29年2月22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の説明は以上でございます。

【近藤会長】 それでは、日程第3の地区計画に係る二つの案件について、御意見、御質問ございましたら、お願いいたします。

無いようでございますので、まず、三田三・四丁目地区の地区計画、議第7320号の案件について賛成の方、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す。

次に、臨海副都心有明南地区の地区計画、議第7321号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4、東京都の都市河川の案件に入りたいと思います。
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、日程第4、議第7322号、東京都市計画河川第18号谷沢川の決定について、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181ページから189ページでございます。初めに、「議案・資料」の182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。

この案件は、谷沢川分水路及びその他施設の決定に関するものでございます。谷沢川は世田谷区桜丘付近を最上流といたしまして、上用賀、等々力地区など、世田谷区南東部を南に流れ、多摩川へ合流する、流域面積5.3平方キロメートル、延長3.7キロメートルの一級河川でございます。下流部には、区部で唯一の自然の溪谷であります等々力溪谷がございます。

近年、都内では集中豪雨などが頻発しておりまして、谷沢川流域におきましても、平成20年8月及び25年7月の集中豪雨によりまして、浸水被害が発生しております。こうしたことを踏まえまして、都は平成26年6月に豪雨対策基本方針を改定いたしました。この方針の中で都内9流域を対策強化流域に指定し、谷沢川流域では時間75ミリの降雨に対応するため、調節池などの整備を行うこととしております。

しかし、谷沢川沿いには、市街化の進行によりまして住宅が立ち並んでいることから、調節池のための用地の確保が極めて難しい状況でございます。こうした状況を受けまして、都は谷沢川分水路の整備を計画いたしました。

次に、「議案・資料」183ページから187ページの計画図1から5までを御覧ください。

今回、世田谷区玉堤二丁目地内から玉川台一丁目地内までの延長約3,200メートルの区間におきまして、環八通りなどの道路下を中心に、赤色で示します区域を幅員7メートルの分水路として定めます。

なお、黒色の斜線で示す部分では、立体的な範囲を定めます。

続きまして、「議案・資料」の188ページから189ページの計画図6及び7を御覧ください。188ページに示す下流側では放流施設を、189ページに示す上流側では取水施設をそれぞれ設置いたします。

今後の事業につきましては、平成29年度に事業認可を取得いたしまして、事業に着手し、平成37年度に供用を開始する予定でございます。

なお、本計画案を平成29年2月22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の説明は以上でございます。

【近藤会長】 都市河川の計画について御意見、御質問ございますでしょうか。

無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7322号、第18谷沢川の案件について賛成の方、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】 次に、日程第5といたしまして、議第7323号を議題に供したいと思っております。

神津島村桜井環境衛生課長、説明をお願いいたします。

【桜井神津島村環境衛生課長】 議長、神津島村環境衛生課長です。

それでは、説明させていただきます。日程第5、議第7323号、神津都市計画ごみ焼却場第2号神津島村清掃センターの決定について、御説明いたします。

本件は、知事同意、神津島村決定の案件でございますが、神津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、お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」の193ページから197ページまでです。「議案・資料」の194ページの位置図及び195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。

計画地は神津島の北部に位置し、神津島港から都道224号線長浜多幸線を北へ2キロメートル、林道天上山線を北東へ約3.3キロメートルの字穴の山の地内でございます。

神津島村では、神津島村一般廃棄物処理基本計画及び神津島村循環型社会形成推進地域計画において、ごみの減量化・資源の有効利用に努め、環境負荷を低減・抑制した循環型社会の構築を目指していくこととしております。しかし、既存の神津島村清掃センターは、塩害、経年劣化等による老朽化が著しく、維持管理費の上昇や補修のための施設長期停止が頻発する状況にあり、安定的なごみ処理行政に支障を来すおそれがあります。

このような状況を踏まえ、神津島村では焼却施設を新設することにしました。このため、本施設を都市計画決定するものでございます。

本施設は、神津島の島内より回収した可燃ごみを焼却処理する施設であり、併せて、ごみの適正処理のため、不燃ごみの選別施設を併設する計画となっております。本施設の処理能力は、可燃ごみの焼却処理が1日当たり6トンでございます。

なお、都市計画決定するごみ焼却場の面積は、約0.8ヘクタールとなっております。

「議案・資料」の196ページの施設配置図及び197ページの完成予想図を御覧ください。

本施設には工場棟、不燃ごみ等貯留ヤード、作業員詰所等があり、工場棟は鉄筋コンクリート造り、鉄骨鉄筋コンクリート造り及び鉄骨造りの5階建て、これは地下も含めます。不燃ごみと貯留ヤードは、鉄筋コンクリート造りの屋根つきヤード3面式となっております。建築面積は合わせて約1,100平方メートル、床面積は合わせて約1,700平方メートルの計画でございます。

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。

なお、本計画案を平成29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。

以上、日程第5の説明は終わります。

【近藤会長】 ありがとうございました。

神津都市計画ごみ焼却場の案件について、御意見、御質問ございますでしょうか。

崎田委員

【崎田委員】 22番の崎田ですけれども、お答えは結構です。コメントだけさせていただきます。

老朽化しているので、新しい場所というのは、もう流れは了解をいたしますので、しっかりと運営していただきたいというふうに思いますが、今の御説明で特になかったので一言申し上げたいのですが、今、全国でこういう課題を抱えている中で、新しく施設を建設するときの、できるだけ規模を小さくする、そして地域の方にごみ減量を徹底していただいて規模を小さくするとか、できたもの、焼却の後に発電とか熱をしっかりと利用して、新しい地域のエネルギー源とかして活用するとか、資源化施設を徹底するとか、いろいろな新しい波が起きておりますので、この内容を詳細に決定するときにはいろいろと御検討いただいて、この時期により良いものを設置していただければ大変ありがたいというふうに思います。コメントとしてよろしくお願いいたします。

【近藤会長】 ありがとうございました。

他に御意見、御質問ございますでしょうか。

無いようでございますので、議第7323号、第2号神津島村清掃センター案件について賛成の方、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】 最後に、日程第6、議第7324号を議題に供したいと思います。

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、日程第6、議第7324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NKリサイクル株式会社、リサイクル工場の建築物の用途変更に関するものでございます。

建築基準法第51条におきまして、産業廃棄物処理施設の用途に供する建築物の新築、又は増築は、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、又は同条ただし書で、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でなければならないこととなっております。

また、建築物の用途を変更して、産業廃棄物処理施設とする場合も、同法第87条第2項におきまして、この第51条の規定を準用することとされております。

本件は、この第87条第2項で準用いたします第51条ただし書の規定に基づきまして、NKリサイクル株式会社からの許可申請を受けて、東京都都市計画審議会に付議するものでございます。

資料は、お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」の201ページから205ページまででございます。「議案・資料」202ページの位置図及び203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。

計画地は瑞穂町の北部、JR八高線の箱根ヶ崎駅の北約2キロメートル、東京都道179号所沢青梅線の南、約160メートルに位置しております。計画地の用途地域は工業地域でございます。

事業主体でありますNKリサイクル株式会社は、首都圏のタイヤ販売店等で発生いたしました古タイヤや古ゴムなどの廃プラスチック類の受け入れ・破碎事業を、平成20年から開始いたしまして、現在は切断処理を中心に事業を行っております。あわせて、建築基準法上許可を要しない規模での破碎処理も行っております。このため、建築物の用途は工場となっております。

今般、同社は今後も恒常的に古タイヤや古ゴムの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いたしまして、1日当たりの破砕処理量の増加を計画いたしました。

「議案・資料」の204ページの施設配置図及び205ページの外観写真を御覧ください。

また、モニターにも外観写真を映しておりますので、併せて御覧ください。

同社は、ここで古タイヤ、古ゴムなどを切断・破砕しております。処理された古タイヤなどは、発電用の燃料やプラスチック製品用の原料として出荷されます。敷地面積は5,122平方メートル、建築面積は2,797平方メートルでございます。

同社は今回、既存の破砕施設の稼働時間を最大16時間とすることで、1日当たりの破砕処理能力を128トンに増加いたします。これにより、施設に出入りする運搬用車両につきましては、1日当たり32台に増加すると想定しております。

なお、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づきます生活環境影響調査の結果によりますと、破砕処理の稼働時間及び車両台数の増加に伴います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6の説明は以上でございます。

【近藤会長】 日程第6の案件について御意見、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、議第7324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、NKリサイクル株式会社、リサイクル工場の案件について、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、よって本案は都市計画上支障がないものといたします。

【近藤会長】 以上をもちまして、本日の日程は全て終了いたしました。

ここで、事務局から1件報告がございます。

【事務局（宮島都市計画課長）】 ただ今、委員の皆様に資料をお配りしておりますが、本日午後2時からの知事の記者会見におきまして、都市づくりのグランドデザインの素案を公表いたしましたので、参考として配付をさせていただきます。

昨年9月に当審議会より「2040年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について」の答申をいただきまして、それを十分参考にしながら行政計画の策定に努めてまいりましたが、今回素案として取りまとめ、パブリックコメントを実施することとなりました。

一昨年から昨年まで1年間の長きにわたりご議論をいただいたことにつきまして、改めてお礼を申し上げます。

以上です。

【近藤会長】 報告ということでございます。

以上で本日の議題は全て終了いたしました。

議事録には私の他に堀江委員にも御署名をお願いいたしたいと思います。

長時間ありがとうございました。これもちまして本日の審議会を終了いたします。

午後2時57分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。