

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、ただ今から第 2 1 9 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 9 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。

初めに、A 4 横 1 枚の「議案一覧表」でございます。

次に、薄茶色表紙の冊子、「議案・資料」。

次に、桃色の表紙の「議案・資料 別冊 委員の異動報告・委員名簿・幹事名簿」。

次に、クリーム色の表紙の「議案・資料 別冊 意見書の要旨」。

次に、薄オレンジ色表紙の「都市計画（素案）日本橋一丁目中地区」。

次に、藤色表紙の「都市計画（素案）芝浦一丁目地区」。

次に、若草色表紙の「都市計画（素案）虎ノ門一・二丁目地区」。

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。恐れ入りますが、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 1 0 件ございまして、全て議決案件でございます。

それでは、加藤会長、よろしくお願いいたします。

【加藤会長】 委員の皆様方には本日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。御了承願います。

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、お手元に配布しております「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。

新しく委員になられました方を御紹介申し上げます。

議席番号 32 番、ビジネス・ブレークスルー大学 副学長、宇田左近委員でございます。

【宇田委員】 宇田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【加藤会長】 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、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、御了承願います。

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、御意見は付議案件について簡明にしていただきますよう御協力をお願いいたします。

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。

【加藤会長】 それでは初めに日程第 1 といたしまして、議第 7337 号を議題に供します。

久保田幹事の説明を求めます。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事。

日程第 1、議第 7337 号、東京都市計画都市再生特別地区、日本橋一丁目中地区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」9 ページから 43 ページまででございます。あわせて、資料別冊、薄オレンジ色表紙「都市計画（素案）日本橋一丁目中地区」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、事業主体は日本橋一丁目中地区（4 番～12 番街区）再開発準備組合、三井不動産株式会社、野村不動産株式会社でございます。

「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。

本地区は中央通り、永代通り、昭和通りの幹線道路と、日本橋川に囲まれ、都営浅草線日本橋駅並びに東京メトロ東西線及び銀座線日本橋駅に隣接する約 3.9 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。

「議案・資料」１７ページの参考図１と併せてモニターを御覧ください。

本計画は、国際競争力の強化に資する金融・ライフサイエンス拠点の形成、日本橋川沿いの連続的な水辺空間と歩行者ネットワークの整備、防災対応力強化など、当該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、主なものとして、まず、都心型複合MICE拠点を整備いたします。約１，５００㎡の大ホールと、約１，３００㎡の多目的ホールを中心とするカンファレンスに加え、ホテルやサービスアパートメントなどの宿泊滞在施設を約２４，７００㎡、ビジネス支援施設を約７，５００㎡併設することとしてございます。

また、日本橋川沿いでは、名橋日本橋の橋詰めに面して建つ「日本橋野村ビル旧館」を免震化・耐震化することにより、８０年以上に渡って記憶されてきた日本橋地区の風格ある景観を保存するとともに、舟運機能強化のための船着場の拡張や親水広場を整備するなど、アフターコンベンションとしての機能充実に図ることとしております。

「議案・資料」９ページから１８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い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Ｃ街区については１，９５０％とし、一部をカンファレンス施設及び宿泊滞在施設等といたします。高さの最高限度は、高層部Ａを２９０ｍ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いて、順に御説明いたします。

「議案・資料」１９ページから３６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いてでございます。都市再生特別地区の決定と合わせて、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」３７ページから４１ページと併せてモニターを御覧ください。

日本橋一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からＤ街区を除いた範囲におきまして、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。

続きまして、日本橋一丁目特定街区の変更について御説明いたします。「議案・資料」42ページから43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決定に合わせて、約0.82ヘクタールの区域に指定されている特定街区を廃止いたします。

なお、本案件につきまして、平成29年10月10日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、1名1団体から2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 別冊 意見書の要旨」1ページから2ページとなります。

反対意見に関するものが2通ございました。そのうち、事業施行に関する意見の概要としては、1ページ(1)の3行目になりますが、「再開発における権利及び金額等の条件について、当方が希望する条件と大きな乖離があり、現状のままでは再開発への同意はできない。」というものと、2ページの後ろから2段落目になりますが、「再開発自体は、条件が整うのであれば協力したい意向だが、現状のままで進むと、当方の資産が大きく削られるのと同じことになるため、同意できない。」というものです。

これらに対する国家戦略特別区域会議の見解ですが、1ページ右枠の記載のとおり、(1)本地区は、平成26年4月に再開発準備組合が設立され、これまで市街地再開発事業等に関する検討活動が進められ、開発計画の具体化に至ったものである。

今後、再開発準備組合では、市街地再開発組合の設立や権利変換計画の認可に向けた施設計画及び事業計画の精査とともに、継続して地権者との協議調整を行うこととしている、というものでございます。

日程第1の説明は以上です。

【加藤会長】 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。

保坂委員

【保坂委員】 御説明ありがとうございます。

第7337号議案、東京都市計画都市再生特別地区の都市計画変更に当たり、二点確認をさせていただきたいと思います。

国家戦略特別区域として、東京2020大会をきっかけに、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備するため、日本橋、八重洲、銀座などにおいて世界から資金、人材、企業などを集める金融、ライフサイエンス、そのための住環境などの国際的なビジネス拠点の形成が進んでいます。

また、直近の第217回都計審では、既に東京駅前の大規模バスターミナルや、インターナショナルスクールなどの外国人のニーズを意識した八重洲二丁目中地区における都市計画の変更が既に決まってもいます。2020年に向けた実行プランによれば、今回の当該地区を含む永代通り周辺、金融の中核機能が集積する大手町から兜町地区のエリア、これを金融系企業や高度金融人材が集積するアジアナンバーワンのショーケースとして機能させていく、そして世界に発信していく計画となっています。特に、当該地区は大手町と兜町地区をつなぐ日本橋エリアにおいて今後開発が予定されている地区の中でも最初の開発でもあります。非常に重要な役割を持っているとともに、日本橋室町エリアにおいてライフサイエンス関連企業の集積も見られております。

そこでお伺いしたいのですが、そのような当該地区の立地状況などを踏まえて、国際競争力強化の観点から、具体的にどのような取組を行うのか確認をさせてください。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 2020年に向けた実行プランでは、本地区を含め、大手町から兜町地区のエリアを高度金融人材等が集積するアジアナンバーワンのショーケースとして機能させ、世界に発信するとしてございます。本計画地は永代通り沿いの金融関連企業の集積と、中央通りを介したライフサイエンス関連施設の立地との交点に位置をしてございます。こうした上位計画や立地条件を踏まえ、国際競争力の強化に資する金融・ライフサイエンス拠点を形成するため、都心最大級のカンファレンス施設約17,200㎡や、国際級ホテル等の宿泊滞在施設約24,700㎡を整備する。さらに、ビジネス交流や起業支援などを図るためのビジネスイノベーション拠点約7,500㎡を整備し、両拠点を連携させるとともに、周辺エリアとも連携をしながら日本橋川沿いのエリアから発信される高付加価値型新産業の創出を図ることとしてございます。

【加藤会長】 保坂委員

【保坂委員】 先月より検討が始まりました首都高日本橋の地下化に向けた質問でございますが、このための取組、来年の春までに対象区間や地下ルートが決まり、来年の夏には財源を含む事業計画が示されるとのことですが、この工事によるライフラインの移設場所の確保や、地下鉄や河川への影響も挙げられております。

当該地は日本橋に隣接することから、首都高地下化が本開発計画に与える影響について具体的にどう対応していくのか確認をさせていただきます。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】　これまで日本橋上空の首都高の移設撤去に向けた取組といたしまして、中央区が周辺のまちづくりと連携した首都高地下化の検討を行っておりまして、その検討案と今回の開発計画について一定の整合を図りながら検討が進められ、具体化を図ってきたところでございます。本年7月には国、都、首都高速道路株式会社が共同で首都高地下化に向けて取り組むことを公表し、これらを踏まえ、本地区におきましても地下化の検討及び取組について協力していくこととしてございます。

地下化に際し、電力や下水道などのライフラインのほか、地下鉄や河川への影響などを考慮しながら、具体的な線形や構造等を検討していくこととなります。

今後の事業実施に当たりましては、再開発事業と首都高地下化、それぞれが成立するよう関係者間で引き続き協議、調整をまいります。

【加藤会長】　保坂委員

【保坂委員】　しっかりと連携していくということを確認をしました。

今回の開発により、日本橋エリアにおける国際金融都市構想がいよいよ動き出します。首都高速の地下化も好機と捉え、日本橋の歴史と文化を十分に生かした、新しい中にも潤いと風格のある街並みを形成するとともに、日本の首都である東京が世界の都市間競争にしっかりと勝ち抜いていくためにも、この開発は地元中央区とともに連携をして進めていきたいと意見表明をして終わらせていただきます。ありがとうございます。

【加藤会長】　白石委員

【白石委員】　私からも日本橋一丁目中地区の都市再生特区について質問をいたします。

この地域は江戸の城下町として栄えた日本橋には創業100年を超える企業や名店などが今もなお、集積をしております。様々な伝統文化を受け継ぐ店や、歴史的建造物なども多数あり、日本の歴史を感じられるまちとなっております。そこに都市再生に貢献するとして基準容積率からおおよそ2倍の1,600%にまで容積率を緩和して、都内で現在竣工している最も高いビルの虎ノ門ヒルズよりも高い287mの超高層ビルなどを建設する再開発計画となっております。

今回の提案では、環境負荷の低減への取組を評価されて容積率を大幅にアップがされております。これだけ大規模なビルを一気に建てるとなると、当然CO₂の排出量が大幅に増えて、環境負荷の低減どころか逆に大変な増大となる計画ではないのかと言わざるを得ません。

そこで、初めにお伺いをしたいと思いますが、CO₂の排出量について、本計画地の現

在と開発後のCO₂総排出量はどのくらいとなるのでしょうか、お答えいただきたいと思っています。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 現在のCO₂排出量につきましては、D街区の既存ビル以外は中小規模の建物でございまして、現在のCO₂排出量はエネルギー実績等が把握できないため、算出はできません。計画をしています建築物のCO₂排出量は、存置するD街区の既存ビルの実績値約12,000tを含め、約38,000tを想定してございます。その根拠は、新築建物のうち事務所用途につきましては、想定床面積に目標CO₂排出原単位である53kg-CO₂/年・㎡を乗じ、宿泊用途及び商業用途については、平成23年度の省エネカルテによるCO₂排出原単位の平均値を用いてございまして、それぞれ116.1kg-CO₂/年・㎡、110.2kg-CO₂/年・㎡に想定床面積を乗じることなどによりまして算出をしております。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 つまり今の御答弁だと、現況のCO₂排出量がどうなっているかは把握をされていないということです。にもかかわらず、環境負荷低減となるとどうして評価ができるのかと理解に苦しみます。

いずれにしても現況よりも、先ほど答弁あったように、将来的には総排出量が38,000tということで、現況よりもはるかにCO₂が排出されることは間違いありません。

都は環境基本計画を昨年3月に改定をしております。2030年までに温室効果ガスを2000年比で30%削減すると掲げ、達成に向けて更に取組を進めるとして、知事もあらゆる方策や総合的な施策を推進して、都内のCO₂削減を図り、地球規模の環境問題の解決に向けて東京都としてリーダーシップを発揮していきたいと、このように発言もされております。一方で、今回の計画は現況も把握せずに、CO₂は現況よりも確実に増える計画を環境負荷低減に貢献するとの評価をすると。都が行った評価は科学的なデータに基づかず、評価の名に値しないと強く指摘したいというふうに思います。

また、このような評価自体改めるべきだというふうに加えて申し上げたいと思います。

次に、日本橋一丁目中地区と首都高の地下化との関連について、伺いたいと思います。東京都と国は、7月21日に突然、東京日本橋の真上を走る首都高速道路を地下に移すため具体策の検討を始めると発表をいたしました。日本橋の上を覆う首都高速道路が景観に非常に大きな悪影響を与えているのは明らかですが、首都高速の老朽化対策としてのこの

区間の改修方法についてはもともとは地上部で大規模更新するという計画でした。都議会でもその案を基にした質疑がされております。費用の面では、地上部での更新案で1,000億円以上というふうになっておりますから、地下化をすればそれを大幅に上回ることになることは容易に想定ができます。ある新聞解説では5,000億円という試算の報道もされております。その費用は都民や国民の負担増となって返ってくるということにつながりますので、ある日突然地下化にしましたでは済まされません。首都高をどのように改修するかについては、慎重で詳細な検討と、都民や国民の合意や納得が必要になると、このように思います。

それだけではありません。巨大な都市施設の変更ですから、都市計画の変更を図り、都民の縦覧にかけて意見を募ることもなります。環境への影響も大きい訳ですから、環境アセスにかけることも考えられます。こうした都市基盤の在り方や環境影響についても検討が必要です。

ところが、東京都と国が出した首都高地下化のプレスリリースを見ると、日本橋周辺のまちづくりが動き始め、国家戦略特区にも選ばれ、だからこの機会を捉えて地下化を進めるんだ、そういう立て付けにこのプレスリリースなっております。一地域の開発計画が認められたから、それに連動して首都高の地下化への取組が既成事実化され、費用負担問題や都市施設の在り方や、環境影響の検討が後にくるというのではこれは問題があると指摘せざるを得ません。

そこで伺いたいというふうにと思いますが、首都高地下化については既に決定事項なのか。また、首都高地下化による費用負担の割合は国、東京都、首都高で協議をされているのか、それぞれ伺いたいと思います。

【加藤会長】 中島幹事

【中島幹事】 本年7月でございますが、国、東京都、首都高速道路株式会社は共同でこの日本橋一丁目中地区を含みます日本橋周辺のまちづくりと連携して首都高の地下化に向けて取り組むことを決定いたしました。11月には、これら3者に地元中央区を加えまして首都高日本橋地下化検討会を設置し、現在、地下化する際の線形や構造、対象区間、また事業費に係るスキームなどについて検討を進めているところでございます。今後その結果を踏まえまして、必要な手続を行っていくことになります。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 今の御答弁でも、どこにどのような道路を造るのか、そしてその費用は

どれぐらいかかるのか、また、誰が負担をするのか、その骨格というのは現在不明だという御答弁だと思います。場合によっては、先ほども言ったように数千億円規模の事業になるかもしれないと、その点も不明のままというのが今の現状であります。現在の地下化に取り組むやり方は余りにも強引であり、何も分かっていない中で進めていくというようなことはやはり大きな問題があると指摘せざるを得ません。

先ほど答弁ありましたが、日本橋周辺のまちづくりと連携して首都高地下化に向けて取り組むことを決定したと、このような御答弁でしたが、まちづくりと連携してとは具体的にどういうことなのか伺いたいと思います。

また、地権者及び事業協力者でもある三井不動産と野村不動産とも協議しながら、地下化に向けて取り組むということになるのか、合わせて伺いたいと思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 これまで日本橋上空の首都高の移設撤去に向けた取組といたしまして、中央区が周辺のまちづくりと連携した首都高地下化の検討を行ってきてございまして、その検討案と今回の開発計画について一定の整合を図りながら検討が進められ、具体化を図ってきたところでございます。

本年7月には、国、都、首都高速道路株式会社が共同で首都高地下化に向けて取り組むことを公表し、これらを踏まえて本地区においても地下化の検討及び取組について協力していくこととしてございます。今後の事業実施に当たりましては、首都高地下化と開発計画それぞれが成立するよう十分な整合を図るため、三井不動産や野村不動産を含む再開発準備組合と引き続き、協議、調整を行ってまいります。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 地権者でもある三井不動産や野村不動産と協議や調整をしながら首都高地下化に向けて取り組んでいくと、このような御答弁でした。都民には詳細は明らかになっていない下で、事業者とは相談をしながら進め、地下化に拍車をかけていくというやり方とそして進め方は本当に逆転をしていると思います。まず、都や国、首都高が高速道路の線形や構造、対象区間、費用、環境へのおおよその影響などについてまず検討すると、これが先決だと思います。そのときには、地下化だけでなく、例えば韓国、ソウルのように高速道路そのものをなくすこともできないかも含めて検討して、そして都民、国民に示して意見を聴くなど、こうした手続がなされることが当然の在り方だと思います。一方的に首都高地下化と連動した水辺のまちづくりに貢献するからといって計画を進めて、容積

率を大幅にボーナスを与えるというやり方はやはり賛成はできません。

次にお尋ねしたいと思います、この日本橋一丁目中地区の素案では、例えば59ページ、60ページに書いてありますけれども、水辺空間の整備イメージを見ますと、いかにも日光が差してにぎわいが形成されているかのように描かれております。そこで伺いますが、日影調査の結果において、にぎわい広場や日本橋野村ビル旧館では何時間日影となるのか、伺いたいというふうに思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 お話の場所はどちらも計画区域内なので、日影規制の適用を受けることはございませんが、参考のために冬至日におきまして平均地盤面から高さ4mでの8時から16時までにつきまして日影の影響を検証しましたところ、にぎわい広場及び日本橋野村ビル旧館におきましては8時間の日影時間となっております。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 今、御答弁あったとおり、8時間の日影だと、歴史的景観のシンボルとされるこの日本橋野村ビル旧館や、それからイベントやお祭り、ちょうどおみこしをかついでいるイメージ図も出されておりますが、このお祭りなどの開催を想定しているにぎわい広場では再開発をされた後、冬至では朝8時から夕方4時ごろまで8時間日影になるということになります。つまり、1日中日影ということになります。

素案の50ページには何と書かれているかと言いますと、日本橋川の川沿いについて、首都高によって河川区域に対する日照も阻害され、暗い印象を与えており、まちの裏の顔として印象を強めていると課題が記されておりますが。首都高が撤去されたとしても、今度は1日中、287mの超高層などの日影になるということになります。これが果たして貢献ということになるのかと、本当に貢献しようというのであれば首都高を撤去した空間に明るく日が差すような計画が本来策定されるべきではないかと、このように指摘をしたいと思います。

また、風環境が最も激しく変化するのがこのにぎわい広場周辺となっております。日影とともに、風環境の悪化についても都民が集う、良好な公共スペースとはかけ離れていると言わざるを得ません。

以上の問題点からも、反対の立場を表明して質問を終わりたいというふうに思います。

【加藤会長】 青山委員

【青山委員】 首都高ですけど、世界でもこのような高速道路的な機能を持つ高架道

路を、ソウルのチョンゲチョンの場合は白石委員のおっしゃるとおり、ただ廃止したということだったと思いますが、ボストンのビッグ・ディグだとかオスロの港の広場のような場合は、機能的にその道路が必要だということで地下トンネルを造ったということで、かなりの経費を費やしたんだと思います。

今回のこの首都高のこの部分の場合は、やはり千葉方面から東京都心あるいは東京駅方面に行く車について高速道路の機能を維持しないと下の一般道路が混むということがありまして、これは機能的に必要だと思います。ただ、この部分を地下化することが必要かどうかということについてはもちろん必要ないと言っている人もいますから、これは大いに議論するべきだとは思いますが、この都心環状線のこの部分の機能というのは、やはり維持しないと、東京都の都心部一体の道路渋滞は極めて厳しくなるというのが言えるんだろうと思います。

それから、「議案・資料」４１ページの図を見ると分かると思うんですが、この日本橋川沿いについて４０ｍと３１ｍということで、３１ｍというのは昔の百尺制限の時代の明治以来の日本の建物の基本的な高さ制限をここで低層部Ｅのところでは守るということなので、首都高を地下に持っていくかどうかという議論とは別に、やはり日本橋川沿いが、特にこの日本橋地区の場合は日本橋川の景観がほとんど親しめる状態になっていないということから言うと、これは、この計画としては適当な計画ではないかと思います。

更に言うと、この八重洲口から日本橋に至る一体というのは関東大震災の震災復興によって、かなり敷地が細分化されたままできたところに昭和通りだけが通ったという部分でございまして、この「議案・資料」の１３ページを見れば分かるように、非常に敷地が細分化されている地域一帯ですので、この敷地をまとめて、特に、この場合は低層部とそれから高層部との間に見通し道路を設置するという形で、地区の使い勝手とか景観とか快適さから言うとかかなり向上するということが認められると思うので、したがって、これは速やかにこの再開発は促進すべきと考えます。

【加藤会長】 ありがとうございます。

ほかに御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第１、議第７３３７号について採決いたします。

都市再生特別地区、日本橋一丁目中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 〕

【加藤会長】 賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第２といたしまして、議第７３３８号から議第７３４０号までを一括して議題に供します。久保田幹事の説明を求めます。

【久保田幹事】 日程第２、議第７３３８号、東京都市計画都市再生特別地区芝浦一丁目地区と議第７３３９号、東京都市計画特定街区芝浦一丁目特定街区、議第７３４０号、東京都市計画都市再生特別地区浜松町二丁目４地区は、相互に関連する案件のため、一括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」４５ページから８１ページまででございます。併せて、資料別冊、藤色表紙「都市計画（素案）芝浦一丁目地区」も御参照ください。

今回の計画は、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、事業主体は、野村不動産株式会社、ＮＲＥＧ東芝不動産株式会社、東日本旅客鉄道株式会社でございます。

「議案・資料」４８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浜松町駅の南側に位置し、芝浦運河などに接する約４．７ヘクタールの区域で、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。

「議案・資料」５２ページの参考図１と併せてモニターを御覧ください。

本計画は、周辺開発と連携した、回遊性の高い国際ビジネス・観光拠点の形成、防災対応力の強化と環境負荷低減など、当該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。

具体化な都市再生の貢献内容につきましては、主なものといたしまして、歩行者専用道や浜松町駅の東西自由通路など、回遊性を強化する歩行者ネットワークを形成するとともに、船着場や水上テラスなど、にぎわいを形成する親水空間を整備いたします。

また、国際競争力を強化する導入機能として、国際ビジネス・観光に対応したホテルや住宅などを整備いたします。

「議案・資料」４５ページから５３ページと併せてモニターを御覧ください。

都市再生特別地区芝浦一丁目地区の都市計画変更の内容につい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１，１２０％とし、一部をホテルやビジネス交流施設等といたします。高さの最高限度は、高層部を２３５ｍなどいたします。

「議案・資料」５３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いて御説明いたします。

「議案・資料」５４ページから６３ページまでと併せてモニターを御覧ください。

芝浦一丁目地区地区計画の決定についてでございます。都市再生特別地区の変更に合わせて、土地の合理的かつ健全な高度利用と魅力ある複合市街地の形成を図るため、新たに地区計画を決定いたします。

次に、「議案・資料」６４ページから６５ページと併せてモニターを御覧ください。

港歩行者専用道第１号線及び第８号線の変更についてでございます。浜松町駅周辺における汐留地区から芝浦一丁目方面に至る歩行者ネットワークの強化と緑とにぎわいが連続する歩行者空間の形成を図るため、港歩行者専用道について、モニター上、オレンジ色で示す部分を新規に追加し、黄色の部分を廃止いたします。

続きまして、議第７３３９号、芝浦一丁目特定街区の変更について御説明いたします。

「議案・資料」６７ページから６９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変更に合わせて、約３．５ヘクタールの区域に指定されている特定街区を廃止いたします。

議第７３４０号、都市再生特別地区浜松町二丁目４地区の変更について御説明いたします。

「議案・資料」７１ページから８１ページと併せてモニターを御覧ください。

都市再生特別地区芝浦一丁目地区において、地域の回遊性を強化するため、浜松町駅南口の東西自由通路を追加整備することとしてございます。この東西自由通路の一部は、都市再生特別地区浜松町二丁目４地区の敷地内に整備することとなるため、道路と敷地が重なる重複利用区域を定めることとし、都市再生特別地区の都市計画の変更を行います。

なお、本案件につきまして、平成２９年１０月１０日から２週間、公衆の縦覧に供したところ、２名から３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 別冊 意見書の要旨」３ページから５ページとなります。

賛成意見に関するものが２通、反対意見に関するものが１通ございました。そのうち主な意見としては、反対意見に関するもので、事業施行に関する主な意見の概要として、４ページの下から５行目になりますが、「敷地いっぱいには二棟の巨大な超高層建築物を建て、緑と空間を無くし、海からの風に変化をもらたし、日照・眺望など近隣に多大な迷惑や不

利益をもたらす計画が国家戦略特区に相応しいプロジェクトなのか疑問である。」などというものでございます。

これらに対する国家戦略特別区域会議の見解ですが、4 ページの右枠の記載のとおりで、「本国家戦略都市計画建築物等整備事業では、都市再生への貢献として、浜松町・竹芝エリア全体の回遊性を高める歩行者ネットワークの強化、回遊の軸となる緑とにぎわいの空間整備、芝浦運河や日の出ふ頭における水辺の観光・にぎわい拠点の創出を図るなどとしており、その整備範囲は事業敷地内外の広範囲に及ぶ。

建物内では、アフターコンベンション、次世代エネルギー交流施設、宿泊・生活支援施設など多様な都市機能の集積と観光拠点の形成を図るとともに、防災対策としての帰宅困難者受け入れ空間や備蓄倉庫、自立分散型エネルギー設備を設ける計画となっている。

なお、建物を2棟構成にして、上層部をセットバック形態とすることで風環境や日影・眺望への影響を軽減する配慮を行っている。」というものでございます。

日程第2の説明は以上でございます。

【加藤会長】 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伺いをいたします。

白石委員

【白石委員】 芝浦一丁目の都市再生特区について質問をしたいというふうに思います。

芝浦一丁目の本計画は基準容積率400%のところを都市再生に貢献するとして約2.8倍の1,120%にまで容積の緩和を行って、野村不動産や東芝などがオフィスをはじめ、外国人に対応したホテルや外国人向けの住宅などの機能を備えた235mの超高層を2棟建設するという計画となっております。

都は環境負荷の低減への取組を評価しております。先ほども質問いたしました。容積率を大幅にアップするとこのようにしておりますが、これだけ大規模なビルが一気に建設すれば、先ほども指摘したとおり、CO₂の排出量が大幅に増えることは火を見るよりも明らかだと思います。環境負荷の低減どころか、逆に先ほども言ったようにCO₂増大となる計画だと思わざるを得ません。

先ほども質問しましたが、この芝浦一丁目の都市再生特区ではCO₂の排出量について計画地の現在の排出量と開発後の排出量とは、どのぐらいとなるのか伺いたいというふうに思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 現在の既存建物のCO₂排出量につきましては、既存建物も大規模な建築物でございまして、環境局に届けている実績値によりますと、年間約15,190tとなつてございます。計画されている建築物のCO₂排出量は約35,375tを想定してございます。算出根拠につきましては、先ほどの日本橋一丁目中地区と同じでございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 今の御答弁のとおり、芝浦一丁目だと現況が把握できると、現在の約15,000tから将来の想定では約35,000tへと約20,000t、2.3倍にCO₂が増えるという計画です。CO₂が20,000t増加するというと、これを緑を増やして吸収しようとするれば一体どれぐらいの緑が必要になるかという点で調べてみました。そうしたら、2,000ヘクタールもの植樹が必要になるというふうにされております。港区の芝浦一丁目の敷地は約4ヘクタールにしかすぎません。一方、港区の面積が2,037ヘクタールですから、この4ヘクタールの土地の開発のために増大するCO₂を吸収するには港区全体の面積に匹敵するような広大な土地をどこかに見つけて植栽をしなければカバーができないということになります。

環境負荷の低減を都市再生の貢献としてアピールをしていながら、実際には環境への負担では最も注目すべき指標であるCO₂排出量が大幅に増加しているということが今回の計画になっております。

いずれの計画も格段にCO₂が増える計画であることは、もう先ほど来から指摘をしているとおり、誰もが否定することはできないというふうに思います。

これらの都市再生貢献と称して環境に深刻な負荷を与える計画は、やはり改めなければいけないと強く指摘したいと思います。

次に、容積率緩和の算定根拠に関わって質問したいと思います。先ほども質問しましたが、環境への負荷や、それから先ほどの日本橋の特區についても質問した水辺の空間創出についても、果たして適切に評価を都はしているのかという疑問がどうしても残ります。こうした提案と評価がどのように決められているのか、決定過程が不透明であることについては、私も都市整備委員会でも繰り返し質してまいりました。2002年に公表された東京都における都市再生特別地区の運用については、公共貢献の評価や緩和の設定に対する透明性、公平性、公正性を確保するために、民間事業者などとの打合せを事前の相談から記録を作成すると、このように明記をされております。

そこで伺いたいと思いますが、これまで都は事業者との事前協議内容や打合せ記録の保存を行っていなかったということは確認をしております。そして、今年度から、いつ、誰と、どのような項目について協議を行ったか、その概要について都において作成し、記録として残すとされたというふうな答弁が都市整備委員会でも答弁されました。なぜ、今年度から記録を残すようにしたのか、その理由を伺いたいと思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 事業者との事前協議につきましては、口頭によるものも含めまして、様々な相談があることから、これまで特に記録を残してこなかったということは事実でございます。民間提案の創意工夫を最大限に引き出すという都市再生特別地区の制度の趣旨を尊重しながら、都政全般にわたり、より透明性を確保することが望ましいという観点にも立ちまして、今年度よりその概要について、都において記録を作成し、残すこととしてございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 これまでの運用については、打合せ記録を作成するとされていたにもかかわらず打合せ記録はとっていなかったということです。これは本当に重大な問題だと思います。私もこの件については、再三記録を残すことを指摘をしてきました。今、答弁では、これからは記録をしていくということですから、ようやくですけども、一歩前進したというふうに思える重要な答弁だったと思います。

打合せ記録は公共貢献の評価や緩和の設定に関する透明性、公平性、公正性を確保することを目的として作成されるというのが多分都の考え方だと思います。そうであるならば、今年度から行うというこの記録については、公共貢献の評価や緩和の設定に関する透明性、公平性、公正性を確保する考え方を体現するような記録でなければならないと思います。そのためには、記録の内容が大事だということです。

先ほど、いつ、誰と、どのような項目について協議を行ったのかを記録すると、このように御答弁されました。単に項目だけを記載するだけでは透明性であったりとか、公平性や公正性は確保できないと思います。

そこで伺いたいと思いますが、公共貢献の評価や緩和の設定について協議を行った場合、その事実と内容について記録を残し、しっかりと都民にも公表できるような記録作成が重要だと考えますが、いかがでしょうか。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 記録として残します内容につきましては民間提案の創意工夫を最大限に引き出すという都市再生特別地区の制度の趣旨を尊重しながら、都政全般にわたり、より透明性を確保することが望ましいという観点にも立ちまして引き続き検討してまいります。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 今、御答弁で引き続き検討ということですので、ようやく一步記録を作成するという段階になりましたので、やはり透明性という観点からは、しっかりとこの打合せの内容についても記録を残すことが重要だと、このように改めて述べておきたいと思えます。

知事も一丁目一番地を情報公開として都政の透明化を強調しているのですから、これまで大変遅れていたこの打合せ記録についても、繰り返しになりますけれども、公共貢献の評価や緩和の設定に関する透明性、公平性を確保できるようなものとして作成し、都民がいつでも見ることができるようにすることを強く求めています。

これまで質したように、本計画は環境面からも重大な問題を抱えており、近年都市の環境問題となっているヒートアイランドなどについても、都民から都心中心部に海風が流れる構想を作してほしい、今後海風を遮る建物が建設されることを放置しないでほしいと、このような声が出されております。計画地の芝浦地域は東京湾に面し、海風の通り道ともなっており、都心の環境に大きな影響を与える地域となっていることから、むやみに開発を推し進めることは許されないと思います。

以上のことから、反対の立場を表明するものです。

また、浜松町二丁目4地区の都市計画の変更については、浜松町駅のバリアフリー化と歩行者の安全性を向上させる跨線橋の機能向上に伴うものであり、賛成の立場を表明して質問を終わりたいというふうに思います。

【加藤会長】 青山委員

【青山委員】 この東芝の建物というのは、まだ1980年代に完成したもので、もう建て替えざるを得ないのかなという思いはあります。私たちは当時鈴木俊一知事でしたけれども、知事を先頭に最新鋭のビルができたということでこの東芝ビルに見学に行った記憶がありますが、30年余りで建替えということになるんだと思いますけれども、ちょっと早かったかなと思いますけれども。これは行政が決めることではなくて、会社側の状況というのがあるのでやむを得ないんだと思います。

それから、ややイメージ図などで余り美しくないイメージ図があるので、海側から見てどうなのかなというのはあるんですけども、多分これは、ただのパスなので、これから美しいビルを建てていただくんだと思いますけれども、東京湾から見えるところですので。

ただ、58ページの折り込みの図にあるように、結果的にこの白石委員も賛成された浜松町駅からの通路の改善というのを含めて、それから近年非常に良くなった竹芝ふ頭付近との間に人道橋を付けて、回遊性を持たせるという案になっています。これは、実はその1980年代にこのビルができたときに、都市計画法の特定街区だったと思います。そのときにオープンスペースが必ずしも人があまり行かないところにオープンスペースを作っていかなものかという議論があったと記憶していますけれども、今回このように浜松町の駅から竹芝ふ頭までということで回遊性を作るということは、この地区全体が当時とは大きく状況が変わっておりますので、そういう意味でここで人々がここで遊べるあるいは親しめる空間を作るということに寄与するという方向をぜひ貫いていただいて、今回の計画は速やかに通したほうがいいだろうと、そういうふうに思いまして、この議案には賛成をいたします。

【加藤会長】 ほかに御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第2について採決いたします。

まず、議第7338号、都市再生特定街区芝浦一丁目地区及び議第7339号、芝浦一丁目特定街区の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【加藤会長】 賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたしました。

次に、議第7340号、浜松町二丁目4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〕

【加藤会長】 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。

【加藤会長】 次に、日程第3といたしまして、議第7341号及び議第7342号を一括して議題に供します。久保田幹事の説明を求めます。

【久保田幹事】 日程第3、議第7341号、東京都市計画都市再生特別地区虎ノ門一・二丁目地区と議第7342号、東京都市計画地区計画虎ノ門一・二丁目地区地区計画は、

相互に関連する案件のため、一括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」８３ページから１１０ページまででございます。併せて、資料別冊、若草色表紙「都市計画（素案）虎ノ門一・二丁目地区」も御参照ください。

まず、都市再生特別地区の変更につい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、事業主体は、虎ノ門一・二丁目地区市街地再開発準備組合、森ビル株式会社、独立行政法人都市再生機構、東洋海事工業株式会社でございます。

「議案・資料」８８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、国道１号線通称桜田通りと、環状第２号線の幹線道路に近接する約２．４ヘクタールの区域であり、地区内では交通結節機能の強化に向けて地下鉄日比谷線虎ノ門新駅の整備が進められています。

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、周辺には大使館や外資系企業が集積し、外国人が多く居住するなど、国際性豊かな地域特性となっており、複数の都市開発が進められております。

「議案・資料」の９２ページの参考図１と併せてモニターを御覧ください。

本計画は、新駅整備と連携した都市基盤の強化・拡充、国際競争力を高める都市機能の導入、防災機能の強化など、当該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、主なものとして、まず、新駅の改札階となる地下２階から地上・デッキレベルをつなぐ立体的な駅広場の整備や新駅と周辺市街地を結ぶ地上・地下の歩行者ネットワークの整備を行うとともに、隣接する虎ノ門ヒルズのオーバル広場と合わせたまとまりのある広場の整備を行います。

また、グローバルイノベーションの創出に向けたビジネス発信拠点や、国際水準の宿泊施設の整備などを行います。

「議案・資料」８３ページから９１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いて御説明します。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－１街区につきましては１，９９０％とし、一部をビジネス発信拠点や宿泊施設といたします。高さの最高限度は、高層部を２６５ｍ、中層部Ａを１００ｍなどいたします。

「議案・資料」９３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いて御説明いたします。

「議案・資料」９４ページから９９ページ、併せてモニターを御覧ください。

虎ノ門一・二丁目地区・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のうちＡ－１からＡ－４街区において、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。

続きまして、議第７３４２号の虎ノ門一・二丁目地区地区計画の決定について御説明いたします。

「議案・資料」１０６ページの位置図と併せてモニターを御覧ください。

対象区域は、都市再生特別地区の区域を含んだ、スクリーン上オレンジ色で示す約３．３ヘクタールの区域です。今回の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」１０７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、適正かつ合理的な土地利用の実現を図る観点から、地区内を区分いたします。

「議案・資料」１０８ページの計画図２と合わせてモニターを御覧ください。

主要な公共施設として、駅広場や広場などを位置付けます。また、建築物等に関する事項として、建築物等の用途の制限などを定めます。

なお、本案件につきまして、平成２９年１０月１０日から２週間、公衆の縦覧に供したところ、６名から２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 別冊 意見書の要旨」６ページから２０ページとなります。

反対意見に関するものが２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しては、（１）から（８）の御意見に共通するものとして、６ページの（１）の２段落目になりますが、「何故国道を跨いでまで跨道橋を建設しなければならないのか必然性、公共性が見当たらない。」

また、７ページの最終行、「わざわざ高架橋に上がってまでの通勤、通院をする人は皆無に等しく、かかる跨道橋の裏付けとなる交通量は乏しく、当該跨道橋建設の必然性は全

くない。」というものでございます。

これらに対する国家戦略特別区域会議の見解ですが、7ページ右枠の記載のとおりで、10行目からになります。今回、上位計画に基づき、国道1号等の上空を含めたデッキレベルの広場を整備し、本地区に隣接する虎ノ門ヒルズの広場と合わせて、約1ヘクタールの規模の広場を創出することとしている。本広場が整備されることで、地形による高低差の解消や歩車分離が図られた歩行者ネットワークが構築され、歩行者の安全性・快適性の向上や自動車交通の円滑化が図られる。また、周辺の公園・緑地等の不足を補うとともに、虎ノ門エリアの多様な都市機能と連携した都市活動の展開が可能となる、というものでございます。

日程第3の説明は以上でございます。

【加藤会長】 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。たきぐち委員、お願いします。

【たきぐち委員】 それでは私から、虎ノ門一・二丁目地区の計画についてお伺いをいたします。

当該地域では、平成26年に完成した虎ノ門ヒルズの周辺に現在幾つもの再開発が計画をされているところであります。虎ノ門ヒルズを含む環状第2号線、新橋―虎ノ門地区は公共事業に民間が計画の作成段階から参画する事業協力者方式を採用した第1号でありまして、虎ノ門ヒルズは東京都が施行者、森ビルが特定建築者として、ビルの下に環状2号線が通るという立体道路制度が都内で初めて活用されたものであります。

この虎ノ門ヒルズの最寄駅は現在東京メトロ銀座線の虎ノ門駅あるいは日比谷線の神谷町駅でありまして、いずれも300mから400mほど離れていることから、このビルの西側を走る日比谷線に新駅をつくって、新駅と一体となった開発を行おうというのが今回の一・二丁目地区の計画であります。

先日、9月に東京都は2040年代の目指すべき東京の都市像として、都市づくりのグランドデザインを発表しました。この中で重要な交通結節点においても、出入口が分かりにくい地下鉄駅が多くあると指摘をされておりまして、駅まち一体開発として周辺の開発の機会を捉えて積極的に地下鉄駅を中心としたまちの顔づくりを進めて、便利でにぎわいのある空間を創出していくとうたわれているところであります。

この観点から、今回の虎ノ門新駅の整備事業と一体となった当該地区において、どのよ

うに駅まち一体開発を進めていくのか、伺います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 本計画では都市づくりのグランドデザインや、港区まちづくりマスタープランなどの上位計画も踏まえまして、駅とまちがより強く一体となるまちづくりの推進を図ることとしてございます。具体的には、新駅の改札階となる地下2階から地上・デッキレベルをつなぐ立体的な駅広場3か所、合計約2,500㎡を整備することによりまして、駅空間を拡大するとともに、駅とまちのつながりを強化してまいります。

【加藤会長】 たきぐち委員

【たきぐち委員】 地下2階から地上・デッキレベルをつなぐ駅広場などを整備することによって駅とまちが一体となるまちづくりを推進していくということでありましたが、駅まち一体開発を進めていくためには、地下鉄とまちを結ぶ空間のバリアフリー化が重要でありまして、道路管理者や鉄道事業者、開発事業者などの連携によって地下通路や地上と地下、更には建築物における高水準のバリアフリー化を誘導していくことが必要だと思います。

当該地区におけるバリアフリー化の計画、また、周辺地区とのネットワークを形成するにあたって、バリアフリーの観点からどのように取り組んでいくのか、伺います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 特定都市再生緊急整備地域でございます環状第2号線新橋一虎ノ門周辺地区の整備計画における方針では、誰もが安全安心に利用できる歩行者ネットワークを整備し、地区間や公共交通などへのアクセス、利便性の向上を図ることとしてございます。本計画におきましてもこの方針に基づき、周辺開発と連携し地上レベル、地下レベル、デッキレベルの重層的な歩行者ネットワークを整備することとしてございます。

具体的には、地上レベルでは計画地南側に接する赤坂・虎ノ門緑道を中心として、既存の沿道建物と一体となった歩行空間を形成をいたします。地下レベルでは、三つの駅広場間を連絡する歩行者ネットワークを形成し、また、デッキレベルでは周辺開発とつながる歩行者デッキを整備をしてまいります。

【加藤会長】 たきぐち委員

【たきぐち委員】 先月、会派の委員会メンバーでこの周辺を視察をいたしまして、民間の企業の方から説明を受けました。環境面とか防災面あるいは新虎通りの活用など、いろいろと見るべきポイントがあったなというふうに思っているんですが。特に、この新駅

が予定されている桜田門通りの上に歩行者デッキがかけられるということで、虎ノ門ヒルズの西側の虎ノ門病院、あるいは南側にはホテルオークラ街区があつて、こうしたところもバリアフリーで結ばれるというお話でありましたし、北側に向かつては既存の虎ノ門駅と地下で結節をするというような御説明でありました。

さらに、今後計画されています周辺の三丁目、四丁目地区であつたり、愛宕山地区とのネットワークも含めて、今、御説明がありましたとおり、周辺開発と連携して地上、地下、デッキレベルでの重層的な歩行者ネットワークを整備をするということでありましたので、しっかりと進めていただきたいと思います。

最後にもう一点だけ質問をいたします。虎ノ門地区は都市機能が高度に集積した国際ビジネス拠点として位置付けられておりまして、都内各地や羽田空港、臨海部ともつながるハブとしての役割が期待されているところです。同時に、今回の計画では事務所や店舗、ホテルなどのほか、A-3街区には住居が予定されています。虎ノ門ヒルズも同様に、事務所、ホテル、住居などの複合施設でありまして、さらに、周辺の赤坂一丁目地区や愛宕山周辺地区でも住居と事務所、店舗などが計画をされております。

こうした中で、多様な交通手段を使いこなせるような交通結節拠点としての整備が必要だと考えますが、所見を伺います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 2020年に向けた実行プランでは、虎ノ門新駅周辺におきましては新たなバスターミナル、地下鉄日比谷線新駅の整備と合わせて、新駅と既存駅を結ぶ地下歩行者ネットワークを整備をし、都内各地や羽田空港、臨海部とつながる新たなハブを形成することとしてございます。

このような上位計画を踏まえまして、本計画では新駅と一体となった交通結節空間の整備や、周辺開発と連携した歩行者ネットワークの強化・拡充を図ることとしてございます。具体的には、駅の出入口としての視認性を向上させる立体的な駅広場や、隣接するバスターミナル、虎ノ門病院等への新駅からの乗換え利便性を強化する重層的な歩行者ネットワークを整備をいたします。あわせて、自転車への乗換えを円滑化するため、B街区内の改札階と同じレベルに約50台分の公共的駐輪場を整備をしております。

【加藤会長】 たきぐち委員

【たきぐち委員】 今後まだ不確定要素もあろうかと思いますが、臨海地域と結ぶ交通機関として、BRTが計画をされているところでありまして、先日も視察をした際に、タ

一ミナルの予定地についても説明を受けたところでもあります。現在周辺において、都バス、コミュニティバスが運行されていて、自転車のシェアリングポートも設置をされているんだと思いますが、その一方で、地下鉄駅周辺では放置自転車対策が課題となっていることも聞いております。

今、B街区には駐輪場が整備をされるということでありましたけれども、多様な交通手段が有機的に結び付くような交通結節拠点として整備されることによって、周辺のまちづくり、そして国際ビジネス拠点としての整備が進んでいくことを期待いたしまして、議案に賛成をいたします。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 私から意見表明をさせていただきます。虎ノ門一・二丁目の都市再生特区については、先ほど来から質疑を通して明らかなように、この虎ノ門でも日本橋一丁目中地区と同様にCO₂の排出量の現況は把握をされていないというふうに確認をされています。環境低減の貢献度が評価され基準容積率の約2.4倍の緩和を行って、265mの超高層ビルの建設を許可すると、このようになっております。今回の都市再生特別地区として提案されている日本橋一丁目中地区、芝浦一丁目地区、虎ノ門一・二丁目地区の三つの特区は、いずれも超高層の複合施設を造って、東京、とりわけ都心3区への一極集中を加速させて、多大な負荷を与えることが想定されます。

また、現在、とりわけ私も心配というか懸念をしているのが、オフィスの過剰供給です。空きオフィス問題が各方面からも今警鐘がされているというふうなところで、更にそのような大規模なオフィスを林立させていくということは、この空きオフィス問題でも更に深刻化するというおそれも非常に強くあることから、虎ノ門一・二丁目地区、都市再生特別地区の指定に反対の立場を表明して意見表明といたします。

【加藤会長】 小林委員

【小林委員】 道路上空を含むデッキレベルの新設が含まれている広場1号の整備について、近隣住民の方々のお話も踏まえまして、賛成の上で要望を述べさせていただきたいと思います。

広場1号が整備されることにより、地形の高低差の解消や歩車分離の安全性、快適性の向上や自動車交通の円滑化が図られ、周辺の公園、緑地などの不足を補うとともに、多様な都市機能と連携した都市活動の展開が可能になると期待されていますが、この点については御理解はおおむね得られているものと思います。

そうした中で、近隣住民の方々から主に二点お話がございました。一つ目は、新設される歩行者デッキの幅員と耐震性についての御心配がありましたので、引き続き丁寧な説明に努めていただきたいと思います。

また、この歩行者デッキは国道1号線桜田通りの上に建設されますので、景観が大きく変わってしまうのではないかと御心配の声もあり、景観を崩さないよう、街に溶け込むデザインなどの配慮をしていただきたいとの御意見がありました。

一昨日開催された港区都市計画審議会でも委員の方からこれらの点について御指摘もあったと聞いておりますが、東京都としても市街地再開発準備組合など、関係機関にこうした御意見をお伝えいただき、近隣住民の方の不安を軽減し、御理解いただけるように進めていただくことを要望したいと思います。

以上でございます。

【加藤会長】 御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第3について一括して採決いたします。

議第7341号、都市再生特別地区虎ノ門一・二丁目地区及び議第7342号、虎ノ門一・二丁目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〕

【加藤会長】 賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第4といたしまして、議第7343号を議題に供します。久保田幹事の説明を求めます。

【久保田幹事】 日程第4、議第7343号の八王子都市計画区域区分の変更について、御説明いたします。

資料は、薄茶色表紙「議案・資料」111ページから125ページまでとなります。

「議案・資料」112ページの位置図と併せてモニター上の航空写真を御覧ください。今回の変更箇所は、首都圏中央連絡自動車道八王子西インターチェンジの北側に近接する、面積約170.6ヘクタールの区域です。本区域は、「多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において、市街地整備の見通しが明らかになった段階で、農林業との十分な調整を行い、市街化調整区域から市街化区域に編入し、流通業務機能などの集積に加え、災害時には救援物資などを輸送するための防災拠点として機能する広域産業拠点を形成する区域に位置付けられております。

「議案・資料」 1 1 3 ページの計画図と併せてモニターを御覧ください。

この度、モニター上、赤色で示した区域において、自然環境に十分配慮しながら流通・産業拠点の基盤を整備する土地区画整理事業をおおむね3年以内に着手することが確実となり、当該事業に関する都市計画が区域区分の変更と同時に定められることとなりました。

今回これらを踏まえて、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった、面積約170.6ヘクタールの区域について、市街化調整区域から市街化区域に変更いたします。

また、今回の区域区分の変更に合わせ、八王子市において、用途地域と都市計画公園などの変更及び地区計画と土地区画整理事業の決定が行われる予定でございます。

なお、本件につきまして、平成29年10月10日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、2名から2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 別冊 意見書の要旨」21ページから23ページとなります。

反対意見に関するものが2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(5)の意見の主旨として、21ページの(1)の3行目からになりますが、「開発ではなく、自然公園として残すべきであり区分の変更には反対です。」というものと、21ページ(2)の9行目からになりますが、「安全性に疑問がある区画整理事業の為の区分の変更には反対です。」というものです。

これに対する都の見解ですが、21ページ右枠の記載のとおり、「本区域は、「多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において、市街地整備の見通しが明らかになった段階で、農林業との十分な調整を行い、市街化調整区域から市街化区域に編入し、流通業務機能などの集積に加え、災害時には救援物資などを輸送するための防災拠点として機能する広域産業拠点を形成する区域に位置付けられている。

この度、自然環境に十分配慮しながら流通・産業拠点の基盤を整備する土地区画整理事業をおおむね3年以内に着手することが確実となり、当該事業に関する都市計画が区域区分の変更と同時に定められることとなったことから、本区域を市街化区域に編入するものである。

なお、本区域内の貴重種に対する保護措置については、八王子市が、専門家の助言を踏まえ、環境影響評価書における環境保全措置として取りまとめるとともに、事業者が東京都自然保護条例に基づき作成する自然環境保全計画書に記載して実施し、本事業の実施による環境影響を回避、低減していくとされている。

また、本区域における造成工事については、宅地造成等規制法や東京における自然の保護と回復に関する条例等に基づく開発基準に適合した計画にするよう、事業者適切に指導していくと市から聞いている。」というものでございます。

日程第４の説明は以上でございます。

【加藤会長】 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伺いをいたします。

堀江委員

【堀江委員】 ありがとうございます。１７番、堀江です。意見として発言させていただきます。

人口減少社会となり、特に郊外部においては市街地のコンパクト化、ダウンサイジングを考えていかなければならない中で、このような里山エリアを市街化区域に編入しての新たな開発には違和感も感じますが、今回流通産業拠点とともに都市公園として位置付けられ、自然との触れ合いの場として活用されるということですので、整備に当たって希少種を含め、生物多様性に配慮することはもちろんのこと、良好な自然を維持し、里山環境としてさらに向上させることができるように、適正な管理に努めていただきたいと、それを是非お願いしたいと思います。

以上でございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 私からもこの八王子市川口土地区画整理事業について質問させていただきます。

本件は、圏央道の八王子西インターチェンジ近くにある里山、天合峰地域、東京ドーム３６個分にも相当する１７０．６ヘクタールの広大な土地を市街化調整区域から市街化区域に変更するものです。市街化区域に変更した後は、この天合峰の北側８６．８ヘクタールは公園緑地に、南側半分の８４．２ヘクタールは大きく削って、高さ４０ｍもの盛り土を行って、東京ドーム１０個分、４７ヘクタールもの業務施設地区など、巨大な物流拠点を整備する計画となっております。住民から自然環境破壊になる、防災上の危険などの声上がり、２５年もの間、八王子最後の里山を守ってほしいと様々な住民団体が声を上げてきました。

そこで伺いますが、東京都はこの住民の声をどのように受け止めているのか伺いたいと

思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 本土地区画整理事業についての住民からの声に対しまして、都市計画決定権者である市においては、これまで良好な自然環境の保全や周辺環境との調和に十分配慮した検討を行ってございます。平成25年4月、市は二つの案を比較検討した結果、より多くの緑を保全することができ、動物生態系等に対する環境影響が回避又は低減される現在の案を採用したというものでございます。

また、本区域内の貴重種に対する保護措置については、市が専門家の助言を踏まえ、環境影響評価における環境影響保全措置として取りまとめるとともに、事業者が東京都自然保護条例に基づき作成する自然環境保全計画書に記載して実施をし、本事業の実施による環境影響を回避、低減していくこととされてございます。

なお、寄せられた意見や質問につきましては、随時傾聴、検討するなど、丁寧に対応していると市から聞いてございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 意見や質問には丁寧に対応していると、このように御答弁ありましたが、昨年行われた八王子市の川口土地区画整理事業の環境影響評価準備書及び都市計画の案についての説明会が行われております。予定時間1時間半のうち1時間は市の説明で、質疑応答は僅か30分間で打ち切り、参加者の抗議、要望にも耳を傾けることなく終了したと、このように聞いております。今回の指定地域の市街化地域への編入は、この八王子市の川口土地区画整理事業と対になっております。住民への丁寧な説明と納得は重要というふうに思いますけれども、都はどうお考えなのか伺いたいと思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 本土地区画整理事業に関連する説明会につきましては、市におきまして環境影響評価法に基づく説明会が計6回実施されたほか、都市計画変更に伴う素案説明会が2回実施されるなど、適切に行われていると認識をしてございます。また、寄せられた意見や質問につきましては随時傾聴、検討するなど、丁寧に対応していると市から聞いてございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 今、丁寧に対応されていると、市の方がやってますよというふうな御答弁を繰り返されておりますが、実際には先ほど述べたように一方的に説明会を打ち切って

います。アリバイづくりかと怒りの声が住民からは寄せられていると。住民合意どころではないと思います。本件の開発が里山天合峰でどのようなことを引き起こすのかを真剣に考える必要があるのではないかと思います。

天合峰は良好な自然環境を有し、動物では1, 697種、植物は947種が生息しております。南側にはトウキョウサンショウウオなどの重要な種が存在しますが、3本の大きな沢は全て埋め立てられます。北側についても緑地を残すとはいえ、15か所で土砂の防災工事を行うため、自然が残るのか不明という状況です。様々なレクリエーション施設を建設する案も出ており、北側の水生生物の生息環境も大きく破壊されることが心配をされております。環境影響評価準備書において、本事業計画区域における保全対象種とされる種の保護、移設などの処置をとると先ほど答弁がありましたが、具体的にどういうふうにこの保護や移設をしていくのか、実施するのか、具体的にお伺いしたいと思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 平成28年7月に市が作成をいたしました環境影響準備書におきましては、保全対象種の中で、例えばトウキョウサンショウウオについては個体や卵のうを工事区域以外の生息適地に移動させることで個体を保全する等の措置を実施するとされてございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 貴重種に対する保護処置がとられるとの御説明ですが、本当にできるのかというふうに疑問を持たざるを得ません。東京都絶滅危惧のトウキョウサンショウウオについては、丘陵のトウキョウサンショウウオを守る会の山内陽子さんが、本件の開発で南側は全滅、北側に移殖という構図とした上で、トウキョウサンショウウオが全面掘削される南側は湧水や沢の水が作り出す山際の湿地に集中していると。また、移殖予定地と思われる広い場所が確保されているけれども、トウキョウサンショウウオが好む湧水環境がないので、移殖しても定着できる可能性は少ないと思われる、このような指摘がされております。このほかにも、希少動物ではムササビ、キツネ、テン、オオムラサキ、ゲンジボタル、ヘイケボタルなどが生息をしていて、東京都の絶滅のおそれがある希少種約70種、国の絶滅危惧種などの植物が随所に生息しているのが天合峰だということです。

南側の開発地は、幅300mから350mに長さ1,300mにわたり丸裸になるということになります。三つの沢はダイナマイトで次々爆破されて埋められていくという過酷なもので、水生生物の生息環境は90%以上が失われます。これほど大規模に自然環境を

破壊しながら、動植物は保護できるという市の言い分に専門家や住民が納得しないのは当然だと思います。

高さ40m、ビルで言えば13階分もの盛土がされることなどに住民は生活の安全が脅かされるとの声も上げています。その点は、今年3月に環境影響評価準備書に対して提出された都知事意見にも触れられていますが、その内容をお聞きしたいと思います。

また、八王子市は既に都知事意見を反映して、環境影響評価書を作成し東京都に提出したと聞いておりますが、現在公開はされておられません。この中で都知事の意見に対してどのような対応がなされたのかも合わせて伺いたいと思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 お話の意見書につきましては公表されており、その内容については総括的事項及び大気質等の個別事項について意見が記載されていると承知をしております。

都知事意見に対する対応につきましては、土地区画整理事業の都市計画決定権者である市において環境影響評価書に記載し、適切に対応されることとなっていると市から聞いてございます。なお、その内容については公表前であるために承知をしてございません。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 都知事の意見書は地震時における斜面の安全性の予測結果について、宅地防災マニュアルの盛土方面の安全に必要な最少安全率と同値、又は僅かに上回る程度しかなく、環境保全措置を徹底し、斜面の安全性に与える影響の低減に努めることと述べております。

今年10月の台風21号では、記録的な大雨で八王子市内では美山街道が土砂崩れで長期の通行止めになるなど、大規模21か所、中小合わせると126か所で土砂災害が発生をいたしました。豪雨や大地震による土砂災害が各地で発生しているときだけに重要な指摘だと思います。

安全問題でも約170ヘクタールもの里山を市街化調整区域から市街化区域に変更して開発することが何をもたらすのかを慎重に検討すべきであるにもかかわらず、環境影響評価書が現在公開されていないまま、今回都計審にかけたというのは問題だというふうに指摘をしておきます。

加えて、事業規模も不明であり、八王子市の住民説明会で住民が川口土地区画整理事業に税金がいくら使われるのかと質問しましたが、市はまともに答えませんでした。このような見切り発車で都市計画を変更して大丈夫なのかと、一度破壊した自然や環境を回復す

るためには100年単位の時間がかかります。まして、山を崩せば戻すことはできません。今年2月に地元で25年間も運動して里山天合峰を守ってきた3団体から、里山天合峰を東京都の里山保全地域に設定し、都民の貴重な自然を保全する要望書が東京都に出されております。住民の願いや不安を置き去りにしたまま変更するのは断じて許されないことです。市民や子供たちに大切な自然と里山を残すために、天合峰は里山保全地域に指定すべきであることを申し述べて、本八王子市内、川口町ほか、各区域内の八王子都市計画区域区分の変更反対の立場を表明して質問を終わりたいと思います。

【加藤会長】 青山委員

【青山委員】 一般論として申し上げますと、東京都は今からちょうど20年前の1997年の2月に生活都市東京構想という基本構想を策定しました。そのときに、環七、環八等の道路公害を減少させるためにも、圏央道をはじめとする三環状道路の整備を促進して、全国から入ってくる物資が周辺部で効率的に荷捌きができるように物流の効率化を図るためにも圏央道の整備を促進すべきだという考え方で三環状道路、圏央道と外環と首都高中央環状線の整備というのを、ある意味それまでとは違って、かなり明確に打ち出したということがありました。

山手トンネルができて首都高中央環状線は完成をいたしました。圏央道も今既に8割以上が関東平野の中で完成しつつあるので、ある意味この問題というのは必然的に出てくる話でして、圏央道を整備して、その周辺に物流センターを造るという考え方で今回の計画は実を言うとかかなり前から進んでいたという計画だと思います。

この場合に、その地の自然を愛していた人たちが反対という心情はとてもよく理解できるわけですが、一方で、東京を大都市圏として考えた場合には、やはり周辺部に物流機能を持ってくるということはとても必要なことであると思います。ちなみに、第二次大戦後に戦争に勝った国々ではいずれもロンドンにしてもパリにしてもそうですけれども、周辺部の環状道路というのは第二次大戦後に完成させていたというのがありましたけれども、東京の場合はそれが非常に遅れたと。放射道路は発達したと、これは地方から東京に来る道路は次々と建設されていったと。結局環七や環八が道路公害という現象が生じて、数十年になるというのが実態だと思います。

そういう意味で言うと、あくまでも一般論として言うと、これらの自然地ですとか、あるいは森林ですとか、あるいは特に今回の場合は、調整区域か市街化区域かという線引きの問題になりますけれども、都市計画法が調整区域と市街化区域という線引きを決めて4

0年になるわけですが、今全体としては宅地を更に増やしていくという時代ではないので、そういう意味では本来ならこの線引きの問題というのを全体として考え直すということが必要だと思います。こういった議論は今までの都市計画審議会でも何度か出ています。

都市公園の場合は法律で確定されているルールではないんですけれども、公園をほかの公共施設のために減らすという場合には、それに相当する面積をその地域内で増やしていくということで、いわば帳尻を合わせるという考え方なんですけれども、ルールとして確立されているとは言いませんが、そういった考え方というのがあったかと思います。

それは農地でも同じことが言えまして、もう農地を減らして宅地をやみくもにつくっていく時代はとくに終わっているので、従って都市内においても農地を公共施設のために削る場合は、それに相当する農地を一方で増やしていくというような、入替えというのは当然都市の機能性とか快適性のためには必要なので、そういった入替えという考え方というのは必要なんだと思います。

そういう意味では、市街化区域と調整区域という線引きの問題にしても用途地域の問題にしても、やはり東京都としてもなるべく早く全体の見直しを図って、時代に合った形に、40年前の都市計画法で線引きしたときとは違った形で考え方を打ち出すということが必要なのではないかということは申し上げておきたいと思います。

以上でございます。

【加藤会長】 長友委員

【長友委員】 本件に関し、東京都市長会を代表して意見を申し述べます。

本案件及び関連案件は、私ども東京都市長会が東京都の予算編成に係る重点要望事項に関連して毎年要望しているものであり、その推進を大いに期待するものです。

多摩地域の広域的発展を図り、都市の自立性を高めるためには、首都圏整備計画における業務核都市の整備が不可欠であり、総合物流ビジョンにおいて多摩地域の物流機能強化を推進することとしている多摩西部に位置する八王子市では、圏央道八王子西インターチェンジ周辺において、自然環境に十分配慮しながら、地域経済の振興や首都圏物流の効率化に資する圏央道の整備効果を生かした流通・産業拠点ともなる川口土地区画整理事業の着手へ向けた都市計画手続が進められています。

都は総合物流ビジョンに基づき、東京都西南部の流通業務施設に関する整備方針を策定し、その中で関係各市が取り組む整備計画の策定を支援することとしていますが、関係各

市との連携において、未だ十分に効果的とはいえない状態にあり、都の一層の支援が必要とされています。

このことを踏まえ、東京都において首都圏を支える西南部の物流拠点の整備を推進するという役割の下、より積極的かつ具体的な支援をいただくことを期待しつつ、多摩地域の振興に寄与する本案件について、賛成の立場を表明いたします。

【加藤会長】 御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第4について採決いたします。

議第7343号、八王子市川口町ほか各地内の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【加藤会長】 賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第5といたしまして、議第7344号及び議第7345号を一括して議題に供します。久保田幹事の説明を求めます。

【久保田幹事】 まず日程第5、議第7344号、東京都市計画地区計画臨海副都心有明北地区地区計画の変更について、御説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」127ページから146ページまででございます。

「議案・資料」142ページの位置図と併せてモニター上の航空写真を御覧ください。

本地区は、臨海副都心の北東部に位置する、面積約130ヘクタールの区域です。臨海副都心有明北地区では、平成5年7月に当初の地区計画を決定し、「有明北地区まちづくりガイドライン」等の上位計画を踏まえ、順次、段階的な開発が進められております。

「議案・資料」143ページの計画図1と併せてモニターを御覧ください。

本地区地区計画の方針に沿って、今回、整備計画が具体化したことから、赤色で示す2-1-A街区において、地区整備計画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いて御説明いたします。

「議案・資料」144ページの計画図2と併せてモニターを御覧ください。

地区施設として、地区広場、緑地及び歩道状空地を位置付けます。

また、建築物等に関する事項として、容積率の最高限度や高さの最高限度などを定めます。

また、今回の地区整備計画の追加に合わせ、江東区において、準防火地域から防火地域への変更が行われる予定です。

なお、本件につきまして、平成29年10月10日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出はございませんでした。

日程第5、議第7344号の説明は以上でございます。

次に、日程第5、議第7345号、「東京都市計画地区計画大崎駅西口地区地区計画」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」147ページから166ページまででございます。

「議案・資料」157ページの位置図と併せてモニター上の航空写真を御覧ください。

本地区は、JR大崎駅西口駅前に位置する面積約11.4ヘクタールの区域です。

本地区は、土地利用転換の動きに合わせて、土地の高度利用と都市機能の更新を誘導し、多様な機能が集積する大崎副都心の形成を図るため、平成14年に当初の地区計画を決定し、その後順次、地区整備計画を定め、開発が進められております。

近年では、既決定の地区計画区域の北側である大崎三丁目地区が、品川区策定の「品川区まちづくりマスタープラン」において、「さらなる開発事業の促進」を図るエリアに位置付けられ、また、大崎駅西口地区まちづくり協議会が改定をいたしました「大崎駅西口地区デザイン・ガイドライン」においても、ガイドラインの対象に追加されるなど、大崎駅西口地区の北側エリアのまちづくりの機運が高まってまいりました。

今回、これらを踏まえて、モニター上、赤色の線でお示しをしている面積約2.3ヘクタールの区域について、地区計画の区域を拡大いたします。

「議案・資料」158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、当地区の整備計画が具体化したことなどから、モニター上、赤色の斜線でお示しをしているF南地区及びF北地区において、地区整備計画を策定し、E西地区及びE東地区において、地区整備計画を変更するものでございます。

策定及び変更する地区整備計画の内容について御説明をいたします。

「議案・資料」159ページの計画図2と併せてモニターを御覧ください。

地区施設として、地区内外の約7mの高低差を解消するため、大崎駅と周辺市街地をデッキレベルで連絡する「歩行者通路9号から11号」などを位置付けます。

また、建築物に関する事項として、建築物等の用途の制限などを定めます。

「議案・資料」１６２ページと併せてモニターを御覧ください。

今回の地区計画の変更に合わせて、第一種市街地再開発事業の決定などを行います。

「議案・資料」１６５ページと併せてモニターを御覧ください。こちらは、F南地区のイメージパースでございます。

なお、本案件につきまして、平成２９年１０月１０日から２週間、公衆の縦覧に供したところ、２７８名、１団体から２８０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 別冊 意見書の要旨」２４ページから６５ページまでとなります。

賛成意見に関するものが７７名、１団体から７８通、反対意見に関するものが２０１名から２０２通ございました。

そのうち、賛成意見の都市計画に関する主な意見の概要は、２７ページ（１４）の２段落目になりますが、「当地区は木造密集地もあり、地震災害時に対する不安を持っている。万一火災が発生した場合の周辺への影響を考えれば、少しでも早く再開発を完成しなくてはならないエリアである。」という意見や、３３ページ（３３）の３段落目になりますが、「F南地区とシンクパークがデッキでつながることによる大崎駅から芳水小学校までの安全な通学路やバリアフリー動線の確保、駅に近い便利な場所に保育所がつくられることによる待機児童の減少や子育て世代の増加による街の活性化への期待、防災備蓄倉庫等の整備及び地域と連携した防災対策などの地域貢献が行われるため、有意義な開発であると思う。」というものでございます。

これらに対する都の見解ですが、２４ページ右枠の記載の下から４行目以降のとおり、「本地区地区計画の都市計画変更と合わせ、品川区が都市計画決定を予定している市街地再開発事業の実施により、老朽化した市街地の更新と良質な都市型住宅や保育所等の整備を行うことで、地域の防災性の向上や良好な市街地環境の創出が図られることとなる。」というものでございます。

次に、反対意見の都市計画に関する主な意見の概要は、５０ページ（１２）の１段落目になりますが、「隣接する住民への影響も配慮せず、現在、残されている日照や圧迫感などの生活環境を悪化させる計画には反対する。」という意見や、５７ページ（２１）の１段落目になりますが、「６５２人の署名者と同じく、高さ１４．９ｍ、容積率６５０％の建築計画を大幅に低くするよう都市計画案の見直しを求める。」というものでございます。

これらに対する都の見解としては、４０ページ右枠の記載の下から４行目以降のとおり、

「F南地区の容積率の最高限度については、「東京都再開発等促進区を定める地区計画運用基準」に基づき、都市構造上の位置付けや都市基盤施設の整備水準、オープンスペースの確保などを適切に評価して設定している。

また、建築物の高さの最高限度については、本地区地区計画に沿って、本地区の将来の望ましい土地利用にふさわしい容積率の最高限度等を勘案して、適切に設定している。

市街地再開発準備組合は、F南地区の建築物の整備に伴う日影の影響や圧迫感について、敷地内に広場状空地等を整備するとともに、周辺の住宅地との離隔距離を確保し、合わせて塔状の建物計画とすることで、影響の軽減を図ることとしている。風環境については、風洞実験を実施し、防風植栽を講じることなどにより、住宅地相当若しくは低中層市街地相当の環境を確保することとしている。また、今後、施設計画の具体化に合わせ、周辺環境への影響の低減について検討する。」というものでございます。

日程第5、議第7345号の説明は以上でございます。

【加藤会長】 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伺いいたします。

白石委員

【白石委員】 まず有明北地区の地区計画の変更について意見表明をいたします。

今回の有明北地区の地区計画の変更は、高さ120m、300戸のタワーマンションを東京建物が建設できるようにする地区計画の変更となっています。現在、有明北地区の人口を見ますと、江東区の住民基本台帳に基づいた今年1日の調査によれば、9,047人となっています。一方で、有明北地区は今後3万8,000人もの居住人口を誘導するという計画としています。これから約4倍以上が人口が増えるという想定です。そのようになれば、有明北地区の人口密度は面積が141ヘクタールですので、1平方キロメートル当たり26,950人、23区の人口密度の約2倍となります。23区で一番の高密都市である豊島区が1平方キロメートル当たり20,673人ですから、これを6,000人以上上回るということになります。これほどの過密都市を造ろうという計画自体に大きな問題があります。

有明北地区は、現在次々とタワーマンションが建設され、この4年間だけを見ても人口が倍以上になるなど、居住人口が増加し続けているにもかかわらず、小学校と中学校の定員も限界まで膨れ上がり、公共施設が慢性的に不足しております。人口だけを増加させるようなむやみな計画ではなく、公共施設が幾つ必要か目安を作るなど、住民生活の向上を

基本とした計画を具体的に持っていくことが求められております。

また、この地域の主な公共交通はゆりかもめと都バスです。今後公共交通対策を考えていかなければ大変なことになるということが、既に想定されていると。例えば、豊洲駅では人口が増えたために地下鉄有楽町線の改札に利用者が入りきれず、あふれる事態が起きていると。東京メトロが改札を増設するなど、後付けで現在様々な対策を行っているのが現状です。

そもそも東京都は有明北など、臨海副都心にどういう住宅を建てようという絵を描いていたのかというと、ちょっと私も調べましたが、1998年、青島都政時代に作った臨海副都心住宅整備計画というものがあります。そこには幅広い年齢層、所得階層や様々なライフスタイルの人々が居住できるよう多様な住宅を整備すると、このようにしております。6,000万円から1億円以上というタワーマンションに入居できるような一定の収入を持っている人だけでなく、幅広い所得、お金がそんなにない人も含めた人々が住めるような住宅整備を考えられていたのが当時の考え方でした。

そして、公共住宅と民間住宅の割合では、公共住宅を6割、民間住宅を4割にすると、このようにしていました。現在のように、超高層だけを林立させるような考え方は持っていなかったというのが当時の考え方であります。今の時代にこのとおりにやるべきだと、このようには言いませんけれども、公共部門が一定の責任を持って幅広い所得階層が住めるようにするなど、こうした精神は大いに学ぶべきところがあると私は考えます。

以上のことから、有明北地区の地区計画の変更により、120mのタワーマンションを建設し、300戸の住宅を大量供給すれば地域の課題は一層深刻となることから、反対の立場を表明して意見表明といたします。

【加藤会長】 ほか、御質問。

【白石委員】 議長、もう1件。

【加藤会長】 それでは、引き続き白石委員。

【白石委員】 続きまして、大崎駅西口地区の地区計画の変更について、質問をいたします。

私も地元品川ですので、この大崎駅というのは普段から利用しております。この大崎西口高層建築とはJR大崎駅西側に位置するF南地区に、住友不動産が中心となって、高さ149m、地下2階地上39階、住戸数500戸のタワーマンションが建設されるということです。背後には、第一種住居地域の住宅地が広がっており、日照、風害、圧迫感、交

通渋滞の更なる悪化などに対して強い懸念が出るのは当然です。この計画は今年の４月と７月にこのビルを建てる再開発準備組合による説明がされ、地域の方々は初めてそのとき問題を知ったわけです。

地区計画変更案を作成した東京都による周辺住民への説明会は１０月１０日に開かれた１回のみとなっております。いまだにこの計画を知らない住民もたくさんいると、このように聞いております。

少なくない周辺住民の皆さんからは、東京都と品川区が行った１０月の説明会だけでは不十分だと声を上げていますが、都は周辺住民に対して十分説明をしているという認識なのか伺いたいと思います。

また、１０月１０日の説明会と、後日追加で手渡された合計７１９人分の知事宛ての署名について、現在どのような取扱いをしているのか、そして知事には伝えているのか、伺いたいと思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 まず周辺住民への説明につきましては、再開発準備組合は本年４月に周辺住民等を対象に開発計画及び地区計画変更素案について説明会を実施いたしました。その際の意見等を踏まえて７月に具体的な開発計画や日影等に関する内容について説明会を実施したほか、個別の説明を行ってきたところでございます。

都は準備組合から地区計画の素案等の提案を受け、地区計画の原案を作成し、本年８月に区域内の土地の所有者等を対象に説明会を実施いたしました。都はこの説明会での意見を踏まえ、地区計画の変更案を作成し、本年１０月に周辺住民等を対象として説明会を実施するなど、適切に対応してございます。

なお、準備組合は今後施設計画の具体化に合わせ、周辺住民等への説明を引き続き丁寧に実施していくこととしてございます。

それから、署名についてでございます。大崎駅西口Ｆ南地区地区計画見直しに関する署名という表題で、１０月１０日の都市計画案の説明会の場及び１０月２４日に都市整備局の窓口で提出されたものでございます。書面の内容につきましては、都市計画に関するものでございまして、所管である都市整備局での取扱いというものになります。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 すみません、伺ったのは、知事に対して伝えているのかというところが抜けていますので、そこら辺をお答えいただきたいと思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 先ほどの答弁のとおり、これは署名として提出されたことを確認をいたしまして、都政に関する要望として都市整備局として取扱いをしたものでございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 都市整備局が所管なので、局として取り扱うことは当然だと思いますが、そもそも都民が知事宛てに出した署名となっているので、都民の声を知事に伝えるというこのような立場が欠けていると言わざるを得ません。

また、説明会についていろいろおっしゃいましたが、都による説明は僅か1回だと。後の説明は都市計画決定後に準備組合に任せるという姿勢です。この東京都による説明会は10月10日8時半終了の予定でしたが、住民からの疑問と要望の声が相次いで、9時ぐらいまで延長をされたと、それでも質問は続いていたと、このような説明会の様子でした。

都市計画の公告縦覧で都に対して出された280通の意見書でも賛成意見は78通に対して、建物の規模や圧迫感などの影響などについて反対の意見が202通提出をされております。準備組合が具体的計画や日影などに関する内容を説明したり、都が一度だけの説明会をしたりしても、住民の圧倒的多数は納得と合意が得られていないという状況は明らかだと思います。

そこで伺いますが、当該地区では指定容積率は300%のところ、魅力とにぎわいのある良好な都市空間を形成するとして650%まで容積率が緩和をされております。中でも、住宅の整備を評価して容積緩和をしております。高さ149mのタワーマンション建設による住宅500戸の大量供給でどのようなまちづくりを目指しているのか伺いたいというふうに思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 本地区地区計画の土地利用に関する方針におきましては、業務、研究開発、商業機能等の集積を図るとともに、都心居住を促進する居住機能や生活支援機能等を導入し、人の住む副都心の実現を目指すこととしてございます。F南地区は大崎駅西口地区デザインガイドラインなどにおきまして、多様な居住ニーズを満たす都市型住宅等を整備することとしてございます。こうした上位計画などを踏まえまして、本地区では良質な都市型住宅を整備するとともに、大崎駅と連絡する歩行者デッキや広場状空地等を整備することとしてございます。

このような計画内容を踏まえ、F南地区の容積率の最高限度につきましては、東京都再

開発等促進区を定める地区計画運用基準に基づき、都市構造上の位置付けや都市基盤施設の整備水準、オープンスペースの確保、都市型住宅の整備などを適切に評価し、設定をしているところでございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 人の住む副都心の実現を目指すと、このように答弁をされましたが、現在の大崎駅周辺の実情を本当に御存じかと、このように言いたいと思います。大崎駅を中心に東西南北全てのエリアで再開発が進められ、大崎駅周辺の地域人口は2009年からわずか6年で約1万人から1万5,000人へと膨れ上がっております。オフィス人口も急増し、大崎駅の乗降客数がこの6年で3万人以上増加をしております。JRのランキングで見れば全ての駅の16番目に多い乗降数になっていると。浜松町や恵比寿も抜いているというのが今の大崎の現状です。朝の通勤時間帯には大崎駅は大変混雑をしており、特に人が集中する品川方面の階段を駅員が使用しないよう注意喚起するというような事態にもなっております。加えて交通渋滞も深刻ですが、そこに拍車をかけていくのが今回のタワーマンション計画ではないかと、このように指摘をしたいと思います。

タワーマンションの建設に伴って、大型車や中型車など車種別に何台の工事車両が増加をするのか、全体で何台の工事車両の増加が想定されるのか伺いたいと思います。また、再開発後の自動車の発生集中交通量は何台とされているのか、合わせて御答弁願いたいと思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 まず、工事車両の台数などにつきましては、準備組合が都市計画決定後施設計画や施工計画の具体化の段階におきまして工事車両の運行計画や安全対策を検討し、周辺住民等に対して説明会等を実施することとしてございます。

F南地区の計画における開発後の自動車の発生集中交通量につきましては、準備組合が国土交通省の基準に基づき、1日当たり往復で約130台と想定をしており、大崎駅西口周辺等の主要な交差点で交通上支障がない計画であることを確認しております。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 大崎駅の西側に面した道路というのは片側1車線という決して大きくない道路です。今、資料で配られている北側のF東地区のここの側道、道路のことを今指しております。この地域では主要な幹線道路である山手通りへとつながる唯一の道路がこの道路になるということです。昨年には大崎西口バスターミナルが開業して、路線バスや高

速バスの運行が開始をされております。それに伴って、大型車両もこの道路には現在集中をしているという状況です。山手通りへの合流地点となるこの側道では頻繁に朝と夕方に渋滞が発生をしております。

私もこの通勤時間帯にどうなっているのか調査に行きました。そして、行きましたが、渋滞がやはり発生をしておりました。その規模は朝8時半から9時の時点で自動車の渋滞の列はおよそ150mになっておりました。渋滞の発生する地点には大崎駅西口第2駐輪場があります。ここの管理の仕事をしている方に朝たまたまお見かけしたので直接その場でお話を聴きました。そうしたところ、朝の通勤時間帯と夕方に頻繁に渋滞が発生をしている。この2年ぐらいが更にひどくなっていると話をしてくれました。そして、再開発対象予定地であるF南地区の東側に隣接する細い道路も、地図上で見ていただければ分かりますが、山手通りへと合流する側道につながっております。ここも渋滞が発生しているというのが今の状況です。

地域住民の方からどういう声が上がっているかと言いますと、以前、朝に20分近く待ったこともあると、そのときは病院の付添いで出たが、診察の予約時間に間に合わなかったと、この声が出されております。つまり、交通渋滞により健康までも脅かされるような深刻な交通渋滞が現在発生しているということになります。渋滞が頻繁に発生している側道は芳水小学校の通学路ともなっております。品川区や大崎警察署などが区内の通学路の緊急合同点検を行ったところ、交通量が多く危険であり、対策が必要な箇所と位置付けられています。それが今一番混んでいるところです。

そのようなところにさらにタワーマンションの建設によって1日当たり130台の自動車交通が加わることになるという今回の計画になります。現状よりも更に交通環境が悪化することは間違いありません。

次に、現況の風環境が149mの超高層建築物が建設されることによって最も風環境が変化する地点はどこの範囲になるのかという点を伺いたいと思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 計画建物の建設後の風環境につきましては、準備組合が風洞実験のシミュレーションを実施をしてございまして、計画地南側の地区幹線1号付近などにおきまして建設前は住宅地相当であるものが、建設後は低中層市街地相当と変化すると想定をしております。準備組合は今後施設計画の具体化に合わせ、周辺環境への影響の低減について検討するとともに、周辺住民等への説明を実施していくこととしてございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 大崎駅西口の再開発の風予測を見ると、軒並み風環境は悪化しているということになります。特に見過ごせないのが、区立のこの芳水小学校への通学路が軒並み悪化しているということです。これを低中層の住宅街相当だと今、御答弁ありましたけれども、説明にとどめていいのかということを改めて指摘したいと思います。

今回の風の影響を評価するのに用いられているのが風工学研究所の評価方式だというふうに思いますが、この方式は、このランクなら低層地域、このランクなら中低層地域とランク分けしています。風環境が問題になるのは、そもそも建物ではなく人です。ところが、この方式では人の暮らしがどうなるのか、ここがさっぱり分からないところに率直に言って問題があるというふうに思います。

では、風が人の暮らしに影響する方式はないのかというふうに調べましたら、村上方式というものがあります。しかも、風工学の専門家に言わせると、村上方式のランキング、1、2、3、4と、風工学研究所の領域A、B、C、Dでは大体対応しているというふうに説明がされていきましたので、この村上方式のランクで見ってみました。そうすると、低中層地域相当だという風環境、村上方式のランク2に相当いたします。1日最大瞬間風速で秒速10mを超える日が年間で最大80日だというのがこの村上方式のランク2です。秒速15mを超える日も最大で年間13日あると、このように判明をいたしました。風速10mとはどういう風かというと、大人でも傘を差していることは困難と、このように説明が付けられています。風速15mというと、大人でも歩行が困難になるという状況です。この風速10m、年間で80日と、こういうふうな状況がこのタワーマンション計画によって生み出されていくということです。

ここを通って学校に行き帰りするのは小学生たちになります。保育園を出たばかりの小学校1年生もいます。だからといって、風が強い日も学校に行かなくていいということにはなりません。大人でも傘を差せないような日が年間80日、1年で2か月を超える歩けないような日も13日、月1回はあると、そんな風の日には子供はどういう影響を受けるのかとの視点で現在調査はされておられません。

別の地域で超高層による風害がどのようになっているか、私、調べました。川崎市の武蔵小杉の市民の方が行った調査があります。武蔵小杉に高さ100mのタワープレイスという超高層ビルができて、ビル風が大変になってしまったと、このように業者が木の間で風が弱まるようなところに風力計を立てているんです。それでも年間23日間も風に向か

って歩けないような風速14mの強風を記録したと。市民の計測では風速20mを記録したところもあります。地域で300枚のアンケートを配って200枚以上の回答を集めたところ、目撃証言も含めて歩行困難、転倒が2割近く、自転車での転倒も1割、転んでけがをしたり骨折をしたり、窓が割れたお宅もあったと、このアンケートには回答が寄せられています。100mのビルの一つでこのような状況です。180mの超高層マンションを認められるという回答者はこのアンケートでは200人のうち一つもなかったと。100m程度なら許せるという人すら1割にも満たないというのがアンケート結果では載せられていました。せいぜい50mだという人が半数、残りはそれ以下の高さを求めているというふうな状況でした。

タワーマンションが建設されることによって環境に大きな変化が出るのですから、当然芳水小学校の保護者などへの説明はされなければなりません。

そこで伺いますが、風環境や交通環境への影響について、まず芳水小学校との協議はされたのか。そして、保護者に対して説明会などは行っているのか、合わせて伺いたいと思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 品川区では、本年2月に庁内関係部署と周辺環境及び既存公共公益施設等への影響などに関する事等の調整を行う中で、教育委員会に対し本計画の説明を行っております。また、準備組合は周辺住民等への説明を実施する中で、本年4月に芳水小学校の関係者に対し同様に本計画の説明を行っております。なお、準備組合は都市計画決定後、施設計画や施工計画の具体化に合わせ、必要に応じて保護者への説明会等を実施することとしてございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 今の御答弁だと、保護者には説明は現在の時点ではされていないということです。小学校の関係者、保護者に説明をするだけでなく、本来この芳水小学校の小学生たちの通学路が風環境が最も変化する、激しくなる、悪化するというふうな値が出ているわけですから、協議の場を持ってしっかりと小学校の関係者、保護者にも説明し、どうやったら通学に影響を与えないようになりますかなど、丁寧に話し合う、それが当然の企業の社会的責任ではないのかと、開発業者に対して強く求めていくのが地域の住環境を作る中核となる行政の仕組みだというふうに思います。

今回の計画は、多様な機能が調和するにぎわいのあるまちをつくる計画だとこのように

委員会でも再三にわたって答弁されておりますが、しかし、都市というものは地区の中でだけで完結するものではありません。その周辺には古くからのこの地域に住んでまちを支えてきた方々がたくさんいらっしゃいます。しかも、芳水小学校の子供たちの通学路、風環境はどうなるのか、更に交通渋滞でも一体これからどうなってしまうのか、実態を見ればこれ以上の人口急増が行われれば、更にこのまちは対応しきれなくなって大きな危険が生まれてくるということが懸念されます。それにもかかわらず、周辺からやみくもに超高層ビルを林立させて、既に近年の超高層ビル建設が相次ぐ周辺開発で僅かになった日当たりを更に新たな超高層マンションで奪い、1年で1番日照時間が短い冬至の日どころか、秋から春にかけてほとんど太陽の光が当たらなくなる状況を生み出す計画です。地域住民を追いやる規制緩和を行政が率先して進めることは断じて許されないと指摘したいと思います。これが健全な都市の発展の在り方とは到底私は思えません。周辺住民の方々の求めに応じて説明会を丁寧に持ち、そして意見を取り入れて、共存共栄のまちづくりが進められることを強く改めて求めたいと思います。

そして、大崎駅西口地区計画の変更に対する反対の立場を表明いたしまして、質問を終わりたいというふうに思います。

【加藤会長】 御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第5について採決いたします。

まず、議第7344号、臨海副都心有明北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〕

【加藤会長】 賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたしました。

次に、議第7345号、大崎駅西口地区地区計画の案件について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

〔賛成者挙手〕

【加藤会長】 賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に日程第6といたしまして、議第7346号を議題に供します。久保田幹事の説明を求めます。

【久保田幹事】 日程第6、議第7346号、東京都市計画墓園第5号八柱墓園の変更について御説明いたします。資料は、薄茶色表紙「議案・資料」167ページから171

ページまででございます。

「議案・資料」１７０ページの位置図と併せて、前方モニターを御覧ください。都市計画八柱墓園は、千葉県松戸市南東部に位置する面積約１０４．７ヘクタールの墓園でございます。

「議案・資料」１７１ページの計画図と併せて、前方モニターを御覧ください。

現在都市計画八柱墓園の南西部には、墓園区域と都市計画道路が重複する区域がございます。

今回、この都市計画道路、松戸都市計画３・３・７号横須賀紙敷線の事業化に伴う都市計画変更に合わせて、墓園計画と街路計画との整合を図るため、墓園の外周部約０．３ヘクタールの区域を削除するものでございます。

参考として、松戸市決定の都市計画道路の変更について、御説明いたします。

「議案・資料」１７０ページの位置図と１７２ページから１７３ページの計画書、計画図と併せて、前方モニターを御覧ください。

松戸都市計画道路３・３・７号横須賀紙敷線は、千葉県船橋市臨海部から千葉県北西部を通り、埼玉県三郷市内を結ぶ広域的な幹線道路の一部でございます。

松戸市内での道路完成を目指し、今回当該区間を含む約１キロメートル区間の事業化に向け、松戸市において道路構造や周辺道路との取付け方法の検討を行った結果、八柱墓園区域内も含む一部区間の線形及び幅員を変更し、車線数を決定する都市計画変更を行うものでございます。

本案件について、平成２９年１０月１０日から２週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出はありませんでした。

日程第６の説明は以上でございます。

【加藤会長】 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。

御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第６について採決いたします。

議第７３４６号、八柱墓園の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【加藤会長】 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。

【加藤会長】 以上をもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。

委員の皆様には長時間にわたり御審議をいただきまして、誠にありがとうございました。

なお、議事録には、私の他、鬼沢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、本日の審議会を閉会いたします。

午後 3 時 4 4 分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。