

午後１時３０分開会

【事務局（黒田都市計画課長）】 それでは、定刻となりましたので、ただ今から第２２６回東京都都市計画審議会を開催させていただきます。

まず、御報告です。委員の出席状況でございますけれども、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、ここに御報告申し上げます。

それでは、資料の確認をさせていただきます。お手元に第２２６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、御確認でございます。

初めに、１枚取っていただくと、Ａ４横１枚の「議案一覧表」でございます。

次に、薄茶色の表紙の「議案・資料」、「議案・資料」でございます。

次に、桃色の表紙で「議案・資料」別冊「委員の異動報告・委員名簿・幹事名簿」でございます。

その次に、クリーム色の表紙で、「意見書の要旨」でございます。

その次に、今度、Ａ４縦になりますが、若草色表紙の「都市計画（素案） 八重洲一丁目北地区」の冊子でございます。

続きまして、薄オレンジ色表紙の「都市計画（素案） 日本橋室町一丁目地区」の冊子でございます。

最後の冊子ですが、白色の表紙で、特例的環境影響評価書案「首都高速都心環状線の地下化（神田橋ＪＣＴ～江戸橋ＪＣＴ）」ということで、こちらには表紙のすぐ後にＡ４横の要約を挟み込んでございます。

なお、この要約につきましては、資料の事前送付後に東京都環境影響評価審議会の答申及び審査結果の通知がございましたので、そちらを付け加えた冊子の要約となっております。

本日お配りいたしました資料は以上でございます。不足等ございませんでしょうか。

続きまして、本日の日程についてでございます。恐れ入りますが、「議案一覧表」、最初に御案内しました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１４件ございます。全て議決案件となっております。

それでは、加藤会長、よろしくお願い申し上げます。

【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ページから2ページにかけまして、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2番、財務省関東財務局長、北村信委員でございます。本日は御都合により代理の方に出席いただいております。

【北村委員代理】 関東財務局長の代理で出席しております、関東財務局東京財務事務所管財第一課長の糸井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【加藤会長】 議席番号5番、農林水産省関東農政局長、幸田淳委員でございます。本日は御都合により代理の方に出席いただいております。

【幸田委員代理】 関東農政局地方参事官、西村でございます。よろしくお願ひします。

【加藤会長】 議席番号8番、港区長、武井雅昭委員でございます。本日は御都合により欠席する旨の御連絡を事前にいただいております。

議席番号9番、品川区議会議長、渡辺裕一委員でございます。

【渡辺委員】 品川区議会、渡辺と申します。よろしくお願い致します。

【加藤会長】 議席番号13番、国土交通省関東運輸局長、吉田晶子委員でございます。本日は御都合により代理の方に出席いただいております。

【吉田委員代理】 関東運輸局吉田局長の代理で出席しております、東京運輸支局の高山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【加藤会長】 議席番号19番、立川市長、清水庄平委員でございます。本日は御都合により欠席する旨の御連絡を事前にいただいております。

議席番号20番、小金井市議会議長、五十嵐京子委員でございます。本日は御都合により欠席する旨の御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、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、御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。

【加藤会長】 初めに、日程第１といたしまして、議第７４００号から議第７４０３号までを一括して議題に供します。

山下幹事の説明を求めます。

【山下幹事】 議長、都市基盤部長

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 日程第１、議第７４００号、東京都市計画道路都市高速道路第４号線の変更、及び議第７４０１号、東京都市計画道路都市高速道路第４号線分岐線の変更、並びに議第７４０２号、東京都市計画道路都市高速道路第６号線の変更につきましては、関連するものでございますので、一括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」９ページから３８ページまででございます。

また、本案件は、現段階におきまして東京都環境影響評価条例の対象事業ではございませんが、平成３０年１２月の条例改正が令和３年１月に施行されますと、対象事業となる予定でございます。このことから、特例的に環境アセスメント手続を実施し、環境に及ぼす影響を予測・評価するものでございます。このため、今回、都市計画変更案を作成して環境影響の予測・評価を行い、白色表紙、特例的環境影響評価書案として取りまとめましたので、併せて御報告いたします。

初めに、「議案・資料」の１４ページの位置図をお開きください。

また、モニターに今回の事業実施区間の航空写真を映しておりますので、併せて御覧ください。

都市高速道路第４号線は、世田谷区北烏山八丁目を起点とし、世田谷区、杉並区、渋谷区、新宿区、港区、千代田区を経まして中央区八重洲二丁目に至ります、延長約２１．４

キロメートルの路線でございます。

今回の一部区域等の変更区間は、このうち、モニターの航空写真におきまして黄色で示しました神田橋ジャンクション付近の千代田区内神田二丁目から呉服橋交差点付近の中央区八重洲一丁目までの、延長約0.7キロメートルの区間でございます。

次に、「議案・資料」の31ページを御覧ください。

都市高速道路第4号線分岐線は、中央区日本橋本石町一丁目を起点とし、同区日本橋兜町一丁目に至ります、延長約1.2キロメートルの路線でございます。

モニターの航空写真におきまして、赤色で示した路線全体が変更区間となります。

続きまして、「議案・資料」の37ページを御覧ください。

都市高速道路第6号線は、足立区神明町一丁目を起点とし、葛飾区、墨田区を経て中央区日本橋兜町付近に至る、延長約15.5キロメートルの路線でございます。

今回の変更区間は、このうち、モニターの航空写真におきまして青色で示した江戸橋ジャンクション付近である中央区日本橋小網町から日本橋室町一丁目までの、延長約0.5キロメートルの区間でございます。

首都高速道路は、我が国の経済活動を支える重要な基盤施設として、高度経済成長期以来、これまで大きな役割を担っておりますが、建設から長い年月がたち、老朽化が進んでおります。

また、江戸橋ジャンクション付近では、都心環状線と四つの放射方向の路線が分岐・合流していることから交通が集中し、渋滞が発生しております。

このような状況の中、平成26年に首都高速道路の大規模更新計画が策定されるとともに、平成28年には、日本橋周辺で検討が進むまちづくりの取り組みが国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加されました。

この機会を捉え、国、東京都、首都高速道路株式会社は共同で、日本橋周辺のまちづくりと連携した首都高速道路の地下化に取り組むこととし、首都高日本橋地下化検討会にて計画案を取りまとめました。今回、この計画案を基に都市計画変更を行うものでございます。

「議案・資料」の28ページの参考図1を御覧ください。

上段は、変更前の首都高速道路の平面図を示しております。中段は変更後の平面図、下段は縦断図となります。

下段の縦断図を御覧ください。地下化となる区間は、図面左から、まずJR線の下をく

ぐり、その後、地下鉄などを避けながら江戸橋ジャンクションの付近で地上に上がり、図面右側で現在の都市高速道路第6号線と接続いたします。

また、地下式の区間の一部につきましては、適正かつ合理的な土地利用を図るため、立体的な範囲を定める区間といたします。

「議案・資料」の29ページの参考図2を御覧ください。

都心環状線の機能を八重洲線に転換することにより、江戸橋ジャンクション付近の交通の円滑化を図ります。

「議案・資料」の30ページの参考図3を御覧ください。

こちらは、現在と地下化後の日本橋周辺の景観の変化を示したものでございます。周辺のまちづくりと連携して首都高速道路を地下化することにより、日本橋川周辺の景観の改善など、地域の魅力の向上が図られます。

次に、各路線ごとの計画内容を御説明いたします。

恐れ入りますが、ページをお戻りいただきまして、「議案・資料」の15ページ及び16ページの都市高速道路第4号線の計画図1、計画図2を御覧ください。

第4号線につきましては、首都高速道路の地下化に伴い、都市計画の一部区域の変更、常盤橋出入口の廃止を行います。

続いて、17ページの計画図3を御覧ください。

合理的な土地利用を図るため、立体的な範囲の設定を行います。

続いて、「議案・資料」の18ページから27ページの第4号線の計画図4から計画図13を御覧ください。

今回の変更に合わせて、全線について車線数を4車線に決定いたします。

次に、都市高速道路第4号線分岐線について、「議案・資料」の32ページから34ページの計画図1から計画図3を御覧ください。

第4号線分岐線については、首都高速道路の地下化に伴い、起終点位置、延長、幅員、一部線形及び構造形式の変更を行うとともに、呉服橋出入口と江戸橋出入口の廃止を行います。

なお、構造形式につきましては、現在は変更対象区間全体がかさ上げ式ですが、今回の変更により、地表式と地下式になります。

また、第4号線分岐線も、全線について車線数を4車線に決定いたします。

続きまして、35ページ及び36ページの計画図4及び計画図5を御覧ください。

合理的な土地利用を図るため、立体的な範囲の設定を行います。

次に、「議案・資料」の３８ページの都市高速道路第６号線の計画図を御覧ください。

第６号線につきましては、首都高速道路の地下化に伴い、都市計画の一部区域の変更を行います。

事業者につきましては、首都高速道路株式会社となる予定でございます。

次に、意見書について御説明させていただきます。

お手元のクリーム色表紙の「意見書の要旨」１ページから９ページでございます。

１ページを御覧ください。

本計画案を令和元年６月４日より２週間、縦覧に供したところ、１通の意見書が提出されました。

その内訳は、反対意見に関するものが１通ございまして、都市計画に関する意見として、１ページから９ページに記載しております。

主な意見の概要といたしましては、まず、１ページから２ページの１（１）に記載しております、「今の案で都市計画決定するならば、６号線へつなげる小網町付近区域の道路用地等の確保が明らかにされなければならず、区域の地権者が納得した状態等の条件を整えた後に定めるべきである」との意見がございます。

この意見に対する東京都の見解といたしましては、「本年２月には都市計画変更案の素案説明会を２回開催し、地元の皆様へ理解と協力を求めてきた。小網町付近の道路用地の確保においては、周辺のまちづくりの中で地権者の資産保全が図られるよう、地元区が主体的に調整を進めていくものである。引き続き、事業の実施に当たっては、地域の皆様の御理解と御協力が得られるよう、関係機関と協議の上進めていく」でございます。

次に、２ページから３ページの１（２）に記載しております、「現存する橋脚や橋脚支持杭が存在している地下を、シールド工法で掘り進めると想定される。公開されている案では現橋脚の位置と地下道の位置関係が明らかにされておらず、日本橋の橋や高架道路の欠損や崩落につながる懸念も生じる。然るに、安全性は最優先であり、計画案を定めようとするならば、こうした懸念を晴らす検討や資料等の公開等が不可欠であり、その条件を整えた後に計画案を定める姿勢が求められる」との意見があります。

この意見に対する東京都の見解といたしましては、「施工時の安全性等を含む詳細な施工方法については、工事着手前の事業説明会や工事説明会の中で明らかにしていく」でございます。

最後でございますが、また、5 ページから 6 ページの 1 (6) に記載しております、「計画案の前提には、大手町 2 丁目再開発や八重洲 1 丁目再開発そして室町 1 丁目再開発の実施によって造られるという道路があり、道路案単独では成立しない。同時期に再開発計画決定を進めていることもあり、これら再開発と合わせて一体の変化として整合ある検討が必要でありまた、環境変化も一体での条件で考慮する必要がある」との意見がございます。

この意見に対する東京都の見解といたしましては、「今回の都市計画変更案は、国、東京都、首都高速道路株式会社が共同で、日本橋周辺のまちづくりと連携した首都高速道路の地下化に取り組むこととし、「首都高日本橋地下化検討会」にて取りまとめた計画案を基に作成したものであり、日本橋周辺の再開発事業は今回の都市計画変更案と整合を取りながらまちづくりを進めている。また、都市計画変更手続に合わせ、条例の規定を参考として特例的に環境アセスメント手続を実施し、事業が環境に及ぼす影響について予測・評価を行った」でございます。

また、関係区等へ意見照会を行った結果、いずれも異議のない旨、回答をいただいております。

なお、千代田区長からは、「国指定史跡常盤橋門跡保存活用計画・整備計画との整合性を図ることについての協議をお願い致します」との要望と、「震災復興橋梁の常盤橋の保存についても引き続き協議・検討をお願い致します」との要望がありましたことを述べさせていただきます。

また、中央区からは、「本都市計画案について、適当である。なお、委員のうち 1 名の反対があったことを付記する」との回答がありましたことを述べさせていただきます。

続きまして、環境影響評価について御説明いたします。

お手元の白色表紙、特例的環境影響評価書案に挟んでおります要約版を御覧ください。

環境に及ぼす影響の評価の結論につきましては、2 ページから 8 ページに記載しております。

環境影響評価を行う項目として、大気汚染、騒音・振動、水質汚濁、土壌汚染、地盤、水循環、生物・生態系、景観、史跡・文化財、廃棄物の 10 項目について選定し、予測・評価をしております。

3 ページの騒音・振動の工事の施行中における工事用車両の走行に伴う騒音レベルは、環境基準を超過する予測となっておりますが、現状でも既に環境基準を超過している状況

であり、工事用車両による騒音レベルの増加分は1デシベル未満でございます。工事の際には、環境保全措置を講じ、影響を最小限にとどめるよう努めてまいります。

そのほかは、いずれの項目につきましても、予測結果は環境基準等の評価の指標を満足しております。

なお、本年5月30日に特例的環境影響評価書案を提出し、この評価書案に対して8月27日に知事の審査結果を受理いたしました。その内容を要約に付け加え、9ページに記載しております。この中で、評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね東京都環境影響評価技術指針に従って行われたものであると認められております。

以上のことから、環境への影響は少ないと考えられ、都市計画を変更する上で支障はないと判断しております。

日程第1、議第7400号、7401号及び7402号の説明は以上でございます。

続きまして、日程第1、議第7403号、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第96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」39ページから42ページまででございます。

「議案・資料」の41ページの位置図をお開きください。

また、モニターに今回の変更区間の航空写真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96号線は、千代田区一ツ橋二丁目を起点とし中央区八重洲二丁目に至る延長約2.7キロメートルの、都心部の道路ネットワークを形成する主要な幹線道路でございます。

今回の変更区間は、中央区日本橋本石町二丁目付近の、延長約0.1キロメートルの区間でございます。

「議案・資料」の42ページを御覧ください。

本路線は、首都高速道路の地下化と施工上密接な関連を有するとともに、今回の変更区間南側にある常盤橋交差点は、五差路の複雑な交差点で、大きくカーブし、見通しが悪いなどの課題を抱えております。

また、周辺では都市再生の取組が行われており、健全な市街地の発展を支える都市基盤の整備が求められております。

このような状況を踏まえ、交通の円滑化と安全性の向上、安全で快適な歩行空間の確保

を図るため、一部区域を変更するものでございます。

事業者につきましては、東京都の施行となる予定でございます。

なお、本計画案につきまして、令和元年6月4日より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。

また、関係区へ意見照会を行った結果、いずれも異議のない旨、回答をいただいております。

日程第1、議第7403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1につきまして、御質問、御意見がございましたらお伺いいたします。

【和泉委員】 委員長、29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 はい。首都高地下化の計画案について、幾つか質疑します。

質問に先立って、日本橋上空を覆う環状線、都心環状線については、地下に移設するのではなく、撤去を求める主張が根強くあるということをまず強調しておきたいと思います。

日本橋で300年にわたって漆器業を営んでいる黒江屋さん、それから老舗和菓子店、榮太樓總本舗6代目であり、日本橋の保守活動を目的とした名橋「日本橋」保存会の副会長についている細田安兵衛さんも、「地下化となると工期も工費もものすごくかかる、個人としては地下化が唯一無二の方法とは考えていません、不要論ですよ、壊しちゃうのが一番いい、都心環状線の日本橋辺りで乗り降りしている車なんてほとんどありません、もう車社会じゃない」と、日経新聞で語っていらっしゃいます。

また、元東京都技監の佐藤一夫さんが理事長を務めるNPO「道づくり・川づくり・街づくり研究会」も、これからの世界の都市間競争で勝ち抜くためにも、環境を含めた抜本的な都市構造をイメージして都市再生をやっていく必要があるとして、都心環状線を撤去し、自動車交通量をコントロールして、都心部に水と緑の回廊を構築する提案をされています。費用の面でも大きな節約ができるということも強調しています。

しかし、国や都は、地下化せずに撤去することについて、しっかりとした検討をしたんでしょうか。また、検討結果を都民に分かるように示しているんでしょうか。

国や都の幹部で作っている首都高日本橋地下化検討会では、竹橋～江戸橋間を撤去した場合の首都高・一般道への影響について、わずか1枚のペーパーを出しただけです。その中身も、交通量が増えるということを書いただけで、どのようにして試算したのか、交通

量が増えることで渋滞などの負の影響があるかどうか、また、トラフィック・ディマンド・マネジメント、TDMなどで交通量の増加を回避する方法が考えられないか、そういったことも示していません。都民・国民に説明責任果たしているとは言えないというふうに思います。

さらには、現在の首都高を産業遺産として保存することも大事だという主張も、大学の都市工学の研究者や元知事を務めた方からも出されており、日本橋区間の首都高都心環状線の在り方については、まだまだ都民・国民的な検討は必要であり、また、そのための検討材料が国や都からしっかり出されていないということを、まず主張しておきたいと思います。

先ほどの説明にもありましたけれども、首都高都心環状線の地下化は、箱崎ジャンクション方面への直進のみになって、汐留ジャンクション方面への車は神田橋ジャンクションで八重洲線に回すこととなります。なぜこのような変更が必要になるのか。もう少し詳しく御説明いただけますでしょうか。

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 江戸橋ジャンクション付近では、都心環状線と4つの放射方向の路線が分岐・合流してることから交通は集中し、渋滞が発生してございます。江戸橋ジャンクションにおきまして都心環状線連絡路をなくすことで、都心環状線を利用する車が八重洲線に転換し、江戸橋ジャンクション付近の交通の円滑化が図られることになります。

【和泉委員】 29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 神田橋ジャンクションからは、そうしますと、汐留方面に行く車は迂回ルートを確認しなければいけないということになるはずだと思いますが、地下工事がもし完了しても、迂回ルートの確保が完了していない。こういった場合にはどういうふうになるのでしょうか。

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 首都高速道路は、首都東京の大動脈として社会経済活動を支える極めて重要なインフラでございまして、その機能を確保していくことは重要でございます。既存の高架道路から地下トンネルへの切替えにつきましては、八重洲線を活用したルートが整備され、大型車を含めた環状方向の交通機能が確保された後を予定しております。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 そうしますと、今回の区間において、今ある日本橋を覆う高架道路から地下化によってできるトンネルへの切替えをするのは、その大型車両の迂回ルートができてからだということになると思います。

ちなみに、私たちは、大型車両はそもそも処理できず、地域に交通混乱をもたらすかどうか、これについても疑問を持っているという立場ですけれども、しかし、大型車が迂回できないとまずいという皆さんの主張に沿うなら、迂回路ルートができないことには高架の撤去はできずに使い続ける。地下ルートをせっかく造って、もし完了しても、使うことはできないと、日本橋の上空に空を取り戻すことは、それまではできないということになります。とんでもない無駄遣いじゃないでしょうか。

そうすると、迂回ルートの確保は地下化を進めるための大前提ということになると思いますが、今日の時点において、迂回ルートについて、どの程度まで見通しがついてるのでしょうか。

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 大型車の環状方向の交通機能確保策につきましては、昨年１２月に国や首都高速道路株式会社とともに設置いたしました検討会において、実現可能性の観点から、東京高速道路、いわゆるＫＫ線の構造強化案と、別線を地下で整備する案の２案について検討を進めているところでございます。

本年５月に開催いたしました第２回検討会では、東京高速道路の構造強化案の課題が確認されるとともに、別線を地下で整備する案につきましては、その導入空間を都心環状線に接続する最短ルート上に確保できることが明らかになるなど、検討の熟度が高まっております。

引き続き、国などの関係者とともに検討を進めており、コストを精査しながら大型車の環状方向の交通機能確保策を早期に確定してまいります。

【和泉委員】 議長

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 ２９番

検討の熟度が高まっているという御答弁ですけれども、何となくそうなのかという雰囲気でお話をされましたが、東京高速道路、いわゆるＫＫ線の上部を使うための構造強化案と、別線を地下に造る案の二つの提案をしてきたものの、国の検討資料を見ますと、一つ

目のKK線の構造強化案、これはどうも難しいということがわかってきたと、端的に言えば、そういうことだと思うんです。

また、もう一つの地下の案については、地下に空いている部分があることが確かめられたという程度だというふうに思うんです。

しかも、示された資料を拝見しましたがけれども、これ、浅草線の下をくぐるところまでは導入空間が確保できそうなことは確かに図示されていますけれども、ここから先はどうなるのでしょうか。築地側区間につなぐことになってますが、一体どうやってつなぐのでしょうか。築地側区間に入るためには合流部が必要です。しかし、この築地側区間の横にはビルがびっしりと建ち並んでいるんです。どこに導入区間があるのでしょうか。

迂回ルート of 整備費用、また、整備主体はどのように示されてるのでしょうか。伺います。

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 大型車の環状方向の交通機能確保策につきましては、先ほど答弁いたしました2案について検討を進めているところでございまして、整備費用や整備主体についても併せて検討していく予定でございます。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 はい。整備費用も整備主体も決まってないということなんですよ。

今回の地下化の区間は1.2キロで、3,200億円というふうに推計をされています。地下に新しい線を造れば七、八百メートルにはなるでしょうから、別線の整備には、撤去や川の護岸工事の費用がないとはいえ、やはり莫大な費用がかかることも火を見るよりも明らかです。

ルートもまだ定まっていない。整備費用も整備主体も定まっていない。これでどうして検討の熟度が高まっているというふうに言えるのでしょうか。このような状況を都民や国民に誠実に伝えた場合に、果たして納得が得られるのでしょうか。迂回ルートが未確定であるにもかかわらず、地下化の都市計画決定について都計審に諮って決定してしまうという、この理由は何なのでしょうか。伺います。

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 今回の地下化は、周辺のまちづくりと連携して取り組むこととしておりまして、国家戦略特区の都市再生プロジェクト等との円滑な調整を図る観点から、都市計

画手続を速やかに進めることといたしました。

今回提案する都市計画案は、平成30年7月に首都高日本橋地下化検討会で国などとともに取りまとめた計画案に基づき、地域住民に対して説明会を開催した上で作成したものでございます。

大型車の環状方向の交通機能確保策につきましては、実現可能性の観点から、東京高速道路の構造強化案と別線を地下で整備する案の2案について検討を進めておりまして、このうち、別線を地下で整備する案につきましては、その導入空間が確保できることが明らかになるなど、検討の熟度は高まっております。引き続き、国などの関係者とともに検討を進め、コストを精査しながら大型車の環状方向の交通機能確保策を早期に確定してまいります。

【和泉委員】 議長

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 29番

国と引き続き、早期に確定していくと、検討して確定していくというふうにおっしゃいましたけれども、この間、検討会、2回開かれています、3回目の予定、決まっていないですよね。一体この検討会を何回やって、いつまでに結論を出すのかということもまだ決まっていないわけです。

あたかも、先ほど、住民の、説明会を開いて住民の理解を得ていると思えるかのような発言ございましたけれども、実際に説明会、恐らく、先ほどの意見書、説明いただきました意見書、上げた方は説明会に参加された上での意見書だと思うんです。実際に説明会に参加された方から、こういう明確な反対の意見が上がってる。

大型車の迂回ルート確保の見通しというのも立っていない。これは明らかです。

結局、今、都市計画決定を急ぐ理由として残るものは、国家戦略特区の都市再生プロジェクトを推進させていく、つまり、大手デベロッパーが進める超高層ビル、オフィスビルを中心とした開発を進めるためにというものじゃありませんか。

首都高地下化への協力などを理由に、容積率を大幅にアップさせる再開発が五つも計画をされていて、2025年から2030年にかけて、287メートル、235メートル、180メートル、こういったビルは次々としゅん工します。八重洲北一丁目のすぐ先にある大手町二丁目、常盤橋地区には390メートルという日本で一番の高層ビルまで建てられようとしています。地下化を選んだ場合、日本橋川にかかる高速道路の撤去は、長い場合

には20年以上先になるというのに、そのずっと前に、これらの再開発によって、日本橋川の横に超高層ビルの壁が造られてしまうんです。

とんでもない話だというふうに私は思います。景観を壊すだけじゃありません。八重洲一丁目北地区の冊子にも出ていますけれども、これらのビルは日本橋川に、午前中から昼下がりにかけてのちょうどいい時間帯に5時間も影を落とす。青空は見えるかもしれないけれども、お日様は当たらない。こうしたまちづくりでいいのか。疑問に思うのは私ばかりじゃないと思いますし、だからこそ黒江屋さんのような日本橋に根を張って経営してきた老舗も反対されてるんじゃないんでしょうか。

国家戦略特区の話も、先ほど答弁の中で出ましたので、一言言わせていただきます。

3カ月ほど前の週刊東洋経済で「沸騰！ 再開発バトル」という特集が組まれ、その中に面白い記事を見つけました。三井不動産副社長の北原義一さんという方、この方が、建物中心の時代は終わった、コミュニティ創出が使命だとして、このように言ってるんです。

「技術や働き方の変化を受けて、不動産業の在り方はこれから変わっていく。優秀な人材が伸び伸び働ける環境をつくるには、ハードではなくソフトが勝負になってくる。摩天楼のようなビルをたくさん建てる時代ではもうないかな。これからは人が集うコミュニティを創出することがデベロッパーの使命。いつしか三井不動産という社名もなじまなくなってくるだろう」

副社長のこの言葉が本心からの言葉だというのであれば、三井不動産は、今回の都市再生特別地区は撤回して計画出し直すべきでしょうし、国家戦略特区に無理に合わせて首都高の地下化も進めなくてもよいのではないかというふうに思います。

以上、るる述べてきましたけれども、現状は、首都高の地下化について都市計画決定を行う状態とは到底言えないというふうに思います。よって、私は、この日程第1については反対するものです。

以上です。

【加藤会長】 はい。ほかに。

青山委員

【青山委員】 3番

首都高速道路の都心環状線の撤去論についてですけれども、一般に東京の都心部で面積に占める道路面積の割合、つまり道路面積率が、世界の大都市に比較して、東京の場合は低いわけですが、大体、ニューヨーク等は20パーセントぐらい道路面積率がいつて

るんですけども、東京の場合は数パーセントそれよりも低いわけですけども、その割に、ニューヨーク等に比べて、道路渋滞しているんですけども渋滞の仕方が、マンハッタンなんか絶望的ですけど、ロンドンなんかシティに行くって言うとやはり絶望的な混雑だと思うんですけど、そういう慢性的な渋滞が比較的、ロンドンやニューヨークに比べて東京がましなのは、ある意味、道路計画が、ニューヨークの場合は碁盤の目構造をしてるので信号がとて多いと、それから、ロンドンの場合は、1666年のロンドン大火でつくった都市なので、全く幾何学的な自動車の想定をしてない道路計画になってるというのに対して、東京の場合は環状線を主体としてるということで、ある意味、1923年の環状道路計画以降、先人の知恵が生きて、道路面積が低い割には、まだ渋滞がましという状況で来てるんだと思います。

その中で、都心、首都高の都心環状線というのは、今から60年前に、64年の東京オリンピックが決まった時点で、羽田空港、当時の国際空港である羽田空港から選手村等に、どう渋滞を避けて運行できるかということから、連続立体交差道路として考案されたものであるわけです。結果的には、連続立体交差道路が都市内に完備してるという都市は、世界の大都市では東京だけということになってるわけでした。

ただ、もちろん当時の価値観では、景観上むしろ、高架道路が景観上むしろ近代的であって歓迎されたわけですけども、今の価値観からいうと、例えば日本橋の上を覆ってるとか、日本橋、むしろ日本橋、橋そのものよりも日本橋川を覆ってるとか、そういったことで価値観が、人々の価値観が変わってきてる中で地下化がなされてくと、そういう流れがあるんだと思います。

もし都心環状線を撤去するとすると、ただ撤去するだけだとすると、これはもう一般道路の渋滞が避けられないので、経済とか人々の生活に対して致命的な悪影響がありますので、これはまあ、それが好ましいところは地下化してくというのは当然の流れだと思います。これは、山手トンネルを長年かけて、20年かけてるんですけども、地下でトンネルを掘ったということによって、東京の都市構造が変わるくらい、いい効果があったということでも証明されてるわけで。

私は、これに伴って日本橋のビルも、日本橋川に背を向けてるのが現状ですけども、この際、再開発して、親水性を高めていくという再開発がなされるのも当然の動きで、これらはいずれも人々の価値観に合わせて都市基盤を変えていくということなんだと思います。

それから、最近の都心の再開発についても、大手町、丸の内、有楽町、そして八重洲と続いたわけですが、日本橋については、やや旧態依然たる状況が続いていたので、この首都高の地下化を機会に、いろいろなプロジェクトが動き出すというのはある意味当然のことであって、東京のロンドンやニューヨークに対する都市間競争力からいいますと、これは、東京の場合は特にビルの建設というのがヒューマンスケールで、デッキや地下道でつながっていて、オフィスだけではなくて商業とか住宅とかホテルとか組み込まれているというのが東京の都心部の魅力なので、それを更に高めていくという方向で、この首都高の都心環状線の地下化を捉えるべきではないかと、そう考えます。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 はい。先ほど、ただ単に撤去をすること、するだけだともう、渋滞はもう免れないと、交通渋滞は免れないというお話でしたけれども、交通渋滞が免れないような状況が、どのような試算のもとでそういう事態が起こるのか。交通量が増えることで、どれほどの負の影響があるか。TDMなどで交通量の増加を回避する方法がないのか。このような検討がされていないんだということは、私、先ほど述べました。そういう下で渋滞が回避できないと漠然と言うだけで、この地下化に莫大な費用をかけよう。しかも、迂回ルートが確定していないにもかかわらず、それを都市計画決定だけ先にしてしまう。このようなことに対して、私は異議を唱えてるわけです。

都市の再整備についても、価値観が変化してきているんだというふうにおっしゃいましたが、後ほどの日程で、改めてまた触れさせていただきますけれども、先ほど御紹介いたしました黒江屋さん、この方からですね、日本橋について、このような意見が上がってるんです。「都市、日本橋は良いものと、日本橋は知るほどに良いものと、手ごろになじめるまちである。大きく高いビルがこれ以上必要なのか。老舗が趣向を凝らした特徴ある建物が建て並ぶ、日本橋らしさを生かしたまちづくりをするべきではないか」このように述べられているんですね。で、それなりに、300年という歴史を刻んできた黒江さんのような老舗の方たちが、時代の変化に合わせて300年、営々と商売を続けてこられた。その上に立ってこのような発言をされているということは、しっかりと重く受けとめるべきじゃないかというふうに思います。

まあ、そのような意見を述べさせていただきます。以上です。

【青山委員】 議長、3番

【加藤会長】 青山委員

【青山委員】 首都高の都心環状線をただ廃止するだけだと一般道路の渋滞が深刻化するということは、例えば、最近のオリンピックに伴うTDMをした結果、一般道路の渋滞というような試算があると思います。

それから、首都高の在り方というのも、例えば大型車についていうと、従来、とにかく外環もなかったわけなので、圏央道も完成していなかったわけなので、まだ完成してませんけど、そういう状態の中で、東北から関西に抜けるようなトラックも首都高の都心環状線を使ってたという時代があったので、まあ、外環が整備され、圏央道も9割完成してきた中で、かなりそういった状況というのは変わってくるんだと思います。首都高の都心環状線というのはそういう全体の状況の中で捉えるべきだと、そう思います。

【和泉委員】 議長

【山下幹事】 議長

【加藤会長】 はい。

【和泉委員】 29番

【加藤会長】 あ、ちょっと。何か、幹事、ございますか。じゃ、山下幹事

【山下幹事】 先ほど、具体的な数値のシミュレーションがされてないというようなお話がございましたが、首都高の竹橋～江戸橋区間を撤去した場合の首都高・一般道の影響というのを、先ほど御紹介いたしました首都高日本橋地下化検討会において検討しております。資料が公開されております。

主なポイントでございますけれども、首都高上での転換により、都心環状線や中央環状線等の他の路線において交通量が増加。特に都心環状線南側では3割増加。首都高から一般道へ転換することにより、特に東西方向の一般道で交通量が増加。利用する出入口の転換等により、撤去区間周辺の出入口や接続する一般道の交通量が増加というような結果を出してございます。

以上でございます。

【加藤会長】 はい、和泉委員

【和泉委員】 先ほど、私、そのことについては発言の中で触れました。1ページ、そういった資料が出されているというのは承知しております。けれども、それはどのようなことをもとにして算出をされているのか。TDMなどをやって回避した結果なのか、回避できないのかどうか。そのような検討がなされていないでしょということを申し上げます。

た。

そして、先ほど、青山委員からは、様々な、オリンピックのための道路でTDMをやった結果、一般道の混雑、一般道が混雑するというようなお話もありましたが、新しい道路が建設されることによって、東京の都内の道路の状況というのは変わるという発言もありました。

それを踏まえた上で、果たしてその都心環状線の日本橋地下化、どうしてもしなければいけないのか。そういうことの検討が具体的になされるべきだということを私は申し上げてるわけです。

いずれにしても、私どもの意見としては、日程第1については反対だということ、改めて申し上げておきたいというふうに思います。

【宇田委員】 質問で、質問してもよろしい？

【加藤会長】 はい、宇田委員

【宇田委員】 32番の宇田と申します。

経営とか、都市を経営するとか、そういう観点から質問なんですけれども、今の議論というのは、なくした場合にね、造る場合と造らない場合があり、それからなくさない場合っていうのが、それぞれありますと。それで、造らないのか、造るのかっていう議論とかですね、それぞれ、こっちだったらどうだって議論があるんだけど、それぞれのケースについて、経済合理性っていうんでしょうかね、投資と、それから今いろんなリターンがあるんだけど、こういうようなものが一体どうなのかということについて、それぞれのケースについてですね、ここでは考えなくていいのかどうかということを確認したいんです。

つまり、論理的にこれが何千億の投資で、それに対してのリターンというのはこういうリターンがありますと。三つのケースについて、それぞれこういうことに想定されますと。リスクはこういうことなんですという、いわばそういう論理的なケースについてですね、経済の面から、合理性の面からの判断ということは、それは別なところでやるので、ここではハードの、つくり方の問題だけを議論するのだという、そんな何か議論にちょっと聞こえちゃってるんですけど。

どこまでの判断基準で、つまり、イエスかノーかっていうときの判断基準をどこに置くのかという辺りについて改めて。これは多分、加藤先生に聞いたほうがいいと思うんですけども、いかがなんでしょうかと。ちょっと私は、今の議論を聞いていて、いま

一つよく分からなくなってきたんで、確認させてください。

【加藤会長】 ああ、じゃ、私が。よろしいでしょうか。

もともと都市計画というのは、これも各先生方いらっしゃるんで、私が言うのも口幅ったいんですが、100年先を見通して、どういう都市をつくる、目指すかと、そのために基盤整備はどうあるかということを考えながら都市計画は決めるべきものだ。

こういう大原則があるんですが、その折にですね、個々の都市計画で都市計画審議会に委ねられているのは、決められた都市計画は、その決めたことによって私権に制限を加え、制限を加えてまでも実現する必要があるかどうかということを考えながら都市計画を決めるということになると思います。もともと都市計画の決めている意味というのは、その手続を踏んで公示されることによって、私権制限が働くということが法律効果としてあるという考え方です。じゃないかと私は理解してます。

そのときに、経済合理性の面からいうと、それはどうかというときに、もともと計画を考える際に、その費用対効果とか、本当に必要かどうかということも考えながらそれは計画をつくるわけであって、一旦決まったら、その制限に服すると。さっき言いましたように、それは何年たっても実現しようというのが都市計画の考え方です。

その折に、もちろん施工方法としてはですね、施工方法としては、経済合理性のあるような形で、どういう工法を用い得るかとか、あるいは、期間はどういうふうな工事期間を設定するかとか、そういうことは、具体的な工事っていいですか、事業の進め方としては、いろいろ工夫をしながらやらないといけないということはもちろんなんですが、計画論としては、制限を働かしてまでもその計画を将来にわたって実現するかどうかということから専ら考えてしかるべきものだというふうに私は考えております。間違っているかもわかりませんが、私の考えではそういうふうに思っております。

【屋井委員】 28番

【加藤会長】 屋井先生

【屋井委員】 屋井です、はい。

今の加藤先生のお考えに同調はいたしますけども、一方でですね、更に追加して申し上げたいのは、経済合理性を判断するのは、多くの場合、事業採択時といって、やはり、議論になりましたけど、我々の税金も活用されるということもありますし、事業をやるかやらないかの判断、この時点はどうしてもB/Cが必要になります。

しかし一方で、これも明らかなことは、B/CのB、この便益でどれだけのことが測れ

ているか。これは極めて限られたものしか測れていないという現実がありますが、一方で、公共プロジェクト、特に道路のように効果と影響は非常に広範に及ぶし、それから、効果の内容、これも様々なものがあって、我々の技術では計測できてないところがあります。

ですから、経済合理性で測るってことは一面で必要ですけども、その前の段階、計画を決める段階では当然ながら、様々な要素を勘案して決めるということが我々に求められている仕事だと思うんですね。ですから、そのときの計画を決める段階において、十分な手続がされ、あるいは十分な情報が出ているか、こういう点は非常に重要だと思いますけども、一方で、経済合理性は先ほど言ったような使い方をするのが、今現在の我々の大方ですね、納得ではないかなとは思っています。

以上です。

【加藤会長】 おっしゃるとおりだと思います。

ちょっと言葉足らずでしたけれども、計画をつくると、私が申し上げたかったのは、計画をつくる際には一旦、費用対効果というか、費用は結構、ある意味捨象してるようなところがあって、将来どういうまちをつくるかと、そのためにどれぐらいのネットワークで道路網を構成するかとか、そういうことを一義的に考えるのが多分、都市計画が担ってる役割だと思います。

それからいうと、実際事業をするときに、変な話ですけど、都市計画も実際事業をするときになると、現実のときには経済社会環境が変わって、現道の使われ方も変わって、いろんな面で、実際事業に取り掛かるとなると、計画は作ってやろうということだけでも、なかなか条件が整わなくて、事業の着手に至らない。その間に世の中が変わったときに、実際にその事業に着手するかといったときに改めて、それは屋井委員が言われたように、B/Cをもう一度、正確に測定をいたして、それで事業に着手するということだろうと思います。そういう意味からいえば、実際、計画段階で分からないことは多々ありますので、事業の認可の段階で改めてこう、費用対効果を把握するということが必要になってくるといことは、そのとおりだと思います。

いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、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の案件について採決をいたします。

まず、議第 7 4 0 0 号、都市高速道路第 4 号線の案件について、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 7 4 0 1 号、都市高速道路第 4 号線分岐線の案件について、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 7 4 0 2 号、都市高速道路第 6 号線の案件について、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 7 4 0 3 号、補助線街路第 9 6 号線の案件について、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 7 4 0 4 号から議第 7 4 0 6 号までを一括して議題に供します。

山崎担当部長の説明を求めます。

【山崎担当部長】 委員長、議長、景観・プロジェクト担当部長

【加藤会長】 山崎担当部長

【山崎担当部長】 それでは、日程第 2 のうち、まず議第 7 4 0 4 号の、東京都市計画都市再生特別地区、八重洲一丁目北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」43 ページから 89 ページまででございます。

あわせて、「議案・資料」別冊、若草色表紙、「都市計画（素案）八重洲一丁目北地区」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、国家戦略特別区域会議から東京都都市計画審議会に付議されたもので、事業主体は八重洲一丁目北地区再開発準備組合、東京建物株式会社でございます。

「議案・資料」４６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、幹線道路であります永代通り、外堀通り及び日本橋川に囲まれた約１．６ヘクタールの区域であり、東京メトロの日本橋駅と隣接し、ＪＲ東京駅にも近接しています。また、都市再生緊急整備地域及び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」５０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、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、国際競争力の強化に資する金融拠点の形成、防災対応力強化と環境負荷低減など、当該都市再生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、日本橋川交流拠点の象徴となる広場空間を整備いたします。

また、駅・まち・川をつなぐ地上・地下・デッキレベルの歩行者ネットワークを整備するとともに、首都高地下化の実現に向けた協力を行います。

更に、国際金融・都心型ＭＩＣＥを支える高度金融人材サポート施設を整備いたします。

「議案・資料」４３ページから４５ページまで及び４８ページの計画図２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。

容積率は、本計画の都市再生への貢献内容などを適切に評価した上で、最高限度を１，６７０パーセントとし、一部をビジネス支援施設といたします。

高さの最高限度は、南街区の高層部を２３５メートル、日本橋川に面する北街区の低層部Ａを２０メートルなどいたします。

「議案・資料」５１ページの参考図２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。

続いて、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。

まず、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。

「議案・資料」６９ページから７６ページまでと併せて、モニターを御覧ください。

地区施設として、広場や歩行者通路等を追加いたします。

また、本計画地の地下に首都高速道路が整備されることを踏まえ、道路の上下の空間に建築物等を建築できるようにするため、重複利用区域を定めます。

次に、八重洲一丁目北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。

「議案・資料」８４ページの計画図１と併せて、モニターを御覧ください。

都市再生特別地区を定める区域において、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。

最後に、八重洲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」８８ページ及び８９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、区域内の一部に指定されております特定街区の都市計画を廃止いたします。

案件の説明は以上でございます。

なお、これらの案件につきまして、６月２７日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、３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」の別冊「意見書の要旨」の１０ページから１９ページまでとなります。

反対意見に関するものが３名から３通、その他の意見が２名から２通ございました。

そのうち、都市計画に関する主な意見といたしましては、１０ページの（１）になりますが、「従前の容積率８００％に対し、北側街区を含めた全体では約２．１倍の１，６７０％、南街区のみでは約２．５倍の２，０３０％に緩和する案となっており、日本橋室町一丁目地区の計画案以上の倍率となっているが、その量的な根拠が明確にされていない。」などの意見がございました。

これに対する国家戦略特別区域会議の見解は、１０ページ及び１１ページの右枠の記載のとおりでございます。また、「都市再生特別地区の容積率については、事業者の創意工夫を十分に活かすという制度の趣旨を踏まえ、一律的な基準によらず、民間提案を一件ごとに審査し、上位計画等の内容との整合、都市再生への貢献内容、既に決定されている周辺開発

とのバランス等を総合的に評価、判断して定めている。」、少し飛びますが、「本計画では、都市再生への貢献として、①広場や歩行者ネットワークの整備、②首都高地下化への協力、③高度金融人材サポート施設の整備、等が提案されている。これらを総合的に評価し、本地区全体での容積率の最高限度を1,670%としている。」などというものでございます。

議第7404号の説明は以上でございます。

次に、議第7405号の東京都市計画都市再生特別地区日本橋室町一丁目地区と、議第7406号の国家戦略住宅整備事業は、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」91ページから136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）日本橋室町一丁目地区」も御参照ください。

まず、議第7405号の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、国家戦略特別区域会議から東京都都市計画審議会に付議されたもので、事業主体は日本橋室町一丁目地区市街地再開発準備組合、三井不動産株式会社でございます。

「議案・資料」94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、幹線道路である中央通りに西側で接し、南側は日本橋川に接する約1.1ヘクタールの区域であり、東京メトロの三越前駅と隣接しています。また、都市再生緊急整備地域及び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」98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、日本橋川沿いの連続的な水辺空間と回遊を促す歩行者基盤の整備、国際競争力の強化に資するライフサイエンス拠点及び居住環境の形成、防災対応力強化・環境負荷低減など、当該都市再生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、川沿いのプロムナードなど日本橋川沿いのにぎわいのある水辺空間と交流拠点を整備いたします。

また、電線類地中化など、まちなかの回遊を促す歩行者空間などを整備するとともに、首都高地下化の実現に向けた協力を行います。

更に、ライフサイエンス産業を支える拠点形成のため、ビジネス情報発信施設や創造支

援施設などを整備いたします。

「議案・資料」 91 ページから 93 ページまで、及び 96 ページの計画図 2 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。

容積率については、本計画の都市再生への貢献内容などを適切に評価した上で、最高限度を 1, 310 パーセントとし、一部をビジネス・産業支援施設といたします。

高さの最高限度は、中央通りに面する A 街区の高層部を 180 メートル、日本橋川に面する B、C、D 街区の低層部 A を 15 メートルなどといたします。

「議案・資料」 99 ページの参考図 2 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。

続きまして、議第 7406 号の国家戦略住宅整備事業について御説明いたします。

今回、国家戦略特別区域法に基づく住宅容積率の緩和の制度を活用し、産業の国際競争力強化及び国際的な経済活動の拠点の形成を図るために必要な住宅の整備を促進するため、区域計画に国家戦略住宅整備事業を定めるもので、同法第 16 条の規定により、国家戦略特別区域会議から東京都都市計画審議会に付議されたものです。

「議案・資料」 136 ページの区域図と併せて、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と同じく、約 1.1 ヘクタールの区域でございます。

1 ページお戻りいただきまして、135 ページを御覧ください。

その一部を住宅の用途に供する建築物の容積率の最高限度の数値の算出方法などを定め、本計画においては地区全体の容積率の最高限度を 1, 400 パーセントといたします。

続いて、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。

まず、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。

「議案・資料」 117 ページから 119 ページまで、及び 125 ページから 128 ページまでと併せて、モニターを御覧ください。

地区施設として、貫通通路や歩行者通路等を追加いたします。

また、本計画地の地下に首都高速道路が整備されることを踏まえ、道路の上下の空間に建築物等を建築できるようにするため、重複利用区域を定めます。

次に、日本橋室町一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。

「議案・資料」１３２ページの計画図１と併せて、モニターを御覧ください。

都市再生特別地区を定める区域において、土地の合理的かつ健全な土地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。

案件の説明は以上です。

なお、これらの案件につきまして、６月２７日から２週間、公衆の縦覧に供したところ、３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」の別冊「意見書の要旨」の２０ページから３１ページまでとなります。

反対意見に関するものが３名から３通、その他の意見が２名から２通ございました。

そのうち、都市計画に関する主な意見としては、２０ページ（１）で、先ほどの八重洲一丁目北地区と同様に、容積率の設定に関する意見をいただいたほか、２１ページの（２）になりますが、「６ｍ幅員の区道でつないでいるから、１つの区域として認めようとするには相当無理がある上、予定されていた日本橋室町一丁目７番が入っておらず、いわば歯が抜けた地域となっており再開発事業の地域としては不適当な形である」などの意見がございました。

これに対する国家戦略特別区域会議の見解は、２１ページ及び２２ページ右枠の記載のとおりで、２１ページ（２）になりますが、「本計画の検討にあたっては、平成２４年１２月に再開発準備組合が設立され、７番街区を含めたまちづくりの検討をしてきており、施設計画の検討や地権者意向の確認を行ってきた結果として、現在の区域で都市計画の提案がなされたものと認識している。また本計画は、上位計画等に定められたまちづくりの目標の実現に寄与するものであることや、都市再開発法の施行区域に関する要件を満たすこと等、総合的な観点から、当該区域は適当なものであると判断している。なお、現在、７番街区を含む区域で街並み景観重点地区が指定されており、今後、本計画の再開発組合等は街並み景観ガイドラインの作成等を進め、一体的な街並み景観づくりが図られるものである」など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】 はい、担当部長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。

【和泉委員】 議長、２９番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 はい。この案件について、５月３０日に都市整備委員会で報告、質疑が行われましたが、このときに、私の質疑に対して東京都は、最高水準の環境技術を導入して、建物の熱負荷に対する性能及び省エネルギー性能を最高水準にすることを都市再生特別地区の適用条件にしているというふうに答弁されました。その結果、この二つの再開発ビルが生み出すＣＯ₂排出量の合計は、事務棟、商業用途、宿泊用途の合計だけで１万７，５００トン进行想定していると答弁されています。このＣＯ₂を吸収するため必要な緑は、森林だと１，７５０ヘクタールということになります。中央区の１．７倍の面積がなければ吸収ができないほどの莫大な量のＣＯ₂が二つのビルだけで排出をされるという、環境負荷の大きい計画です。このことについて私からは、メイヤーズ・サミットが目指している、２０３０年までに全ての新築の建物で実質カーボンゼロになるようにする、こういった声明の精神に反するのではないか、１万７，５００トンという数字は実際に減らせるのかと質問させていただきましたけれども、明確な答弁はありませんでした。

都が制度適用の条件としている最高水準の技術で、この１万７，５００トンのＣＯ₂排出量、実際に減らせるのでしょうか。改めて伺います。

【加藤会長】 山崎担当部長

【山崎担当部長】 お話にございました本年５月のＵ２０メイヤーズ・サミットにおきましては、２０３０年までに新築の建物が、また、２０５０年までに全ての既存の建物が実質カーボンゼロになるよう、国レベルの規制や政策立案等を行うことなどを声明として取りまとめ、Ｇ２０の議論に反映させることを求めたというところでございます。

都におきましても、本年６月にゼロエミッション都庁推進会議を立ち上げ、年内の戦略策定に向け、具体的な検討を行っております。

今回の八重洲一丁目北地区、室町一丁目地区の、この２地区につきましては、現時点において最高水準の環境技術が導入される計画となっておりまして、ＣＯ₂排出量の削減につきましても、事務所用途の原単位を５１キログラムＣＯ₂パー平方メートル以下とするなど、高い目標設定してるところでございますが、こうした状況、メイヤーズ・サミットの声明、さらには、都においてもゼロエミッションの検討が進められてると、こういった状況を踏まえまして、両地区の事業者は、今後具体的な設計・運用の中で、更なる省エネルギー化に取り組み、ＣＯ₂削減を積極的に図っていくほか、再生可能エネルギーの利用

拡大についても検討していくということとしております。

なお、先ほどのお話の中で、これら2地区が、メイヤーズ・サミットの声明の精神に反してゐるのではないかというような御指摘もございましたが、以上申し上げたことから、声明の精神に反していないというふうに考えております。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 はい。具体的な検討が始まったのはよいことだというふうに思います。

メイヤーズ・サミットの声明に反していないという御答弁でしたけれども、実際には、今の最高水準の技術をもってしても、このふたつの建物だけで中央区の1.7倍の面積の森林が必要なほどのCO₂を排出するというのは変わっていないということになるんだろうというふうに思います。やはり余りに環境負荷が大きいと言わなければならないと思います。

また、昨年は、日本橋で300年続く老舗の漆器店、黒江屋さん、先ほど御紹介しましたけれども、市街地再開発事業の推進廃止を求める陳情を議会に提出をされています。この中で、再開発事業で10年、この地で仕事ができなくなれば日本橋の商業を失ってしまう。日本橋は、先ほど御紹介したとおり、知るほどによいものと、手ごろになじめるまちである。大きく高いビルがこれ以上必要なのかというふうに問いかけて、それぞれの老舗が趣向を凝らした特徴ある建物が建て並ぶ、日本橋らしさを生かしたまちづくりをと訴えられました。

都議会都市整備委員会でも述べましたけれども、私もこの訴えに同感です。

この地域に実際に足を運んで、老舗の経営者からお話を聞かせていただきましたが、「このお店の風情、木のあしらいがいいでしょう、ただ、このお店は木造なので建て替えができないんですよ、寂しいですよ」とお話をされました。

また別のお店では、新聞に掲載された江戸のたたずまいを感じる店のスケッチを大切に、お店の外に見えるように張っておられました。

既にこの地域一帯は建物の不燃化が進み、災害時にも大規模火災のおそれがないことから、都も地区内残留地区に指定しているところです。ですから、むやみに建物の大規模化を進めていくのではなく、江戸の粋や歴史、伝統、それらをこれからの未来に伝えていくまちづくりをするために、むしろこのような日本橋らしい建物を守るための都市づくりに、東京都は知恵も力も傾けるべきじゃないのでしょうか。

外国人観光客も近年では、物を買うだけでなく文化や自然の体験を重視する、コト消費にシフトしていることが指摘されてます。長く滞在して日本らしさを実感することを求めているんです。ですから、日本橋らしい建物を守ることは成熟した都市にふさわしく、インバウンド消費を増やすということにもつながると私は確信します。

よって、環境負荷が大きいこととも合わせ、本計画には反対です。

以上です。

【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2の案件について採決いたします。

まず、議第7404号、都市再生特別地区八重洲一丁目北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。

次に、議第7405号、日本橋室町一丁目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。

次に、議第7406号、国家戦略住宅整備事業（日本橋室町一丁目地区）を定めることについて、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3といたしまして、議第7407号から議第7410号までを一括して議題に供します。

小野幹事の説明を求めます。

【小野幹事】 議長、都市づくり政策部長

【加藤会長】 小野幹事

【小野幹事】 日程第3、議第7407号の東京都市計画区域区分の変更から議第74

10号の東京都市計画下水道の変更につきましては、いずれも変更箇所がほぼ同一であるため、一括して御説明いたします。

資料は、薄茶色表紙、「議案・資料」137ページから162ページまでとなります。

「議案・資料」156ページの位置図と併せまして、モニター上の航空写真を御覧ください。

モニター上、赤色の網がけで表示しております本地区は、東京モノレール流通センター駅の東約2キロメートル付近に位置する、面積約21.0ヘクタールの区域でございます。

本地区は、東京港第7次改訂港湾計画において、大井コンテナ埠頭等の物流機能の強化やバンプール、シャーシープールの集約化を図るため、港湾関連用地及び交通機能用地として公有水面の土地造成を行う区域として位置付けられております。

本地区では、平成24年5月から公有水面埋立事業を実施され、平成27年8月に第一工区埋立部、平成28年8月に第二工区埋立部について、それぞれしゅん功認可の告示がなされております。

「議案・資料」157ページの計画図と併せまして、モニターを御覧ください。

今回、港湾管理者から臨港地区の変更に関する案の申出があったため、埋立事業のしゅん功認可の告示を受けた大田区東海六丁目地内の区域について、諸機能が調和よく導入された総合的な港湾空間の形成を図るため、約21.0ヘクタールの区域について、新たに臨港地区を指定いたします。

「議案・資料」139ページの計画図と併せまして、モニターを御覧ください。

今回、臨港地区の指定とともに港湾事業により計画的かつ適正な土地利用がなされる見通しが明らかになった約21.0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。市街化区域への編入に併せて、約21.0ヘクタールの区域につきまして、用途地域を指定いたします。

「議案・資料」153ページの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

用途地域の変更については、右下の表のとおりです。変更内容は、計画図中①の区域について、準工業地域、建蔽率60パーセント、容積率300パーセントに指定いたします。

なお、これらの変更に伴い、大田区において、新たに準防火地域に指定することにしております。

「議案・資料」161ページ、162ページの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

市街化区域への編入に合わせて、約 21.0ヘクタールの区域について、下水道計画区域に編入いたします。

本地区は、汚水と雨水を別々の管渠^{きょう}で排除する分流式下水道を採用しておりまして、分流式汚水につきましては森ヶ崎処理区へ編入し、分流式雨水につきましては八潮排水区と城南島排水区へそれぞれ編入いたします。

なお、本案件につきましては、令和元年6月4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。

【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。

御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第3の案件について採決いたします。

まず、議第7407号、区域区分の案件について、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。

次に、議第7408号、用途地域の案件について、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。

次に、議第7409号、臨港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。

次に、議第7410号、下水道の案件について、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4といたしまして、議第7411号を議題に供します。

小野幹事の説明を求めます。

【小野幹事】 議長、都市づくり政策部長

【加藤会長】 小野幹事

【小野幹事】 日程第4、議第7411号、練馬区旭丘一丁目地内における用途地域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」163ページから173ページまでとなります。

「議案・資料」166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、西武池袋線江古田駅の南側に位置し、用途地域の変更対象は、モニター上、赤色でお示ししております約140平方メートルの区域でございます。

練馬区都市計画マスタープランでは、江古田駅周辺は生活拠点に位置付けられ、災害に強い安全なまち及びにぎわいのある商業地と利便性が高い住宅地が調和した魅力あるまちづくりを目指し、密集住宅市街地整備促進事業を活用して、地域の防災性の向上を図ることが示されております。

今回、道路拡幅整備するなど、防災性の向上を図るため、練馬区において地区計画などを決定又は変更することとしており、これに合わせて用途地域変更を行うものでございます。

ここで、参考としまして、練馬区決定の地区計画について御説明いたします。

「議案・資料」171ページの計画図1と併せまして、モニターを御覧ください。

地区計画の区域は、モニター上、薄紫色で塗られました約4.3ヘクタールとなっております。

防災性の向上及び地域の生活を支える商業環境の保全を図るため、土地利用方針などを定めます。

また、地区整備計画では、壁面の位置の制限、壁面後退区域における工作物の設置の制限などを定めます。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」167ページの計画図と併せまして、モニターを御覧ください。

用途地域の変更につきましては、左上の表に示しております。

地区計画の決定に合わせまして、拡幅整備前の道路境界線から沿道20メートルだった用途地域を、拡幅整備後の道路境界線から沿道20メートルまでにすることにより、約1

40平方メートルの区域について用途地域を変更いたします。

変更の内容としまして、計画図中①の区域については、近隣商業地域、建蔽率80パーセント、容積率300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500パーセントに変更いたします。

②の区域につきましては、近隣商業地域、建蔽率80パーセント、容積率400パーセントだったものを、商業地域、建蔽率80パーセント、容積率500パーセントに変更いたします。

また、今回の地区計画の決定に合わせまして、練馬区において、準防火地域から防火地域への変更と、高度地区の変更が行われる予定でございます。

なお、本案件につきましては、令和元年6月4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。

【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4の案件について採決をいたします。

議第7411号、練馬区旭丘一丁目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】 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5といたしまして、議第7412号を議題に供します。

小野幹事の説明を求めます。

【小野幹事】 議長、都市づくり政策部長

【加藤会長】 小野幹事

【小野幹事】 日程第5、議第7412号、東京港臨港地区の変更について御説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙、「議案・資料」175ページから177ページまでとなります。

「議案・資料」１７６ページの位置図と併せまして、モニター上の航空写真を御覧ください。

モニター上、赤色の実線で表示しております本地区は、中央区月島埠頭勝どき五丁目に位置する、面積約０．１ヘクタールの区域でございます。

本区域は、昭和４１年の臨港地区指定当初より商港区として位置付けられ、伊豆諸島への貨客船を運航する事業者の倉庫として利用していましたが、貨客船の運航状況の変化に伴い、平成２０年に中央区が緑地などに整備し、維持管理しております。

本区域は、防潮堤の外側に位置しており、堤外地となっておりますが、このたび、東京港海岸保全施設整備計画に基づき、区域を包含する海側に港湾局によりまして防潮堤が整備され、当該地が堤内地となることになりました。

こうしたことから、港湾管理者から臨港地区の変更に関する案の申出を受け、臨港地区の解除を行うものでございます。

また、中央区では、臨港地区の解除の後、緑地について、都市公園として管理していく予定となっております。

なお、本案件を令和元年６月４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５の案件について採決をいたします。

議第７４１２号、東京港臨港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６といたしまして、議第７４１３号を議題に供します。

山下幹事の説明を求めます。

【山下幹事】 議長、都市基盤部長

【加藤会長】 幹事

【山下幹事】 日程第6、議第7413号、東京都市計画市場第1号東京都市中央卸売市場築地市場の変更に関する案件について御説明いたします。

本件都市計画変更は、築地市場の都市計画を廃止するものでございます。

資料は、お手元の薄茶色表紙、「議案・資料」の179ページから181ページまででございます。

「議案・資料」の180ページの位置図及び181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。

今回の変更対象地は、都営大江戸線の築地市場駅及び築地川を隔てた浜離宮庭園に近接した位置にございます。

築地市場の経緯と都市計画変更について御説明いたします。

当初の都市計画決定は大正13年であり、昭和10年に開場いたしました。

その後は、日本を代表する市場として、戦後の復興期、昭和30年代から昭和50年代にかけて施設の整備拡充が図られましたが、施設の老朽化等が著しくなり、当該地での再整備は流通環境の変化への対応が困難な状況になったことから、平成13年12月、第7次東京都卸売市場整備計画において、築地市場の豊洲地区への移転が決定されました。

その後、平成23年8月の第17号東京都中央卸売市場豊洲新市場の都市計画決定、平成30年5月の第10次東京都卸売市場整備計画の改訂を経て、同年10月11日に築地市場は豊洲市場に移転いたしました。

これらの経緯により、本案件は、中央卸売市場から、都市計画法の都市施設である第1号東京都卸売市場築地市場について、廃止に関する手続依頼を受け、都市計画の廃止手続を行うものでございます。

なお、本案件につきまして、令和元年6月4日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、1名1団体から計2通の意見書が提出されました。

その内訳は、2通とも反対意見となっております。

資料は、クリーム色表紙、「議案・資料」の別冊「意見書の要旨」の32ページから36ページまでとなります。

主な意見といたしまして、資料32ページの左側の(1)に記載されております、「理由書に「第7次東京都卸売市場整備計画」で・・・築地市場が豊洲地区に移転する方針が定められ」「平成23年17号東京都中央卸売市場豊洲市場が都市計画決定された」とあるが、

ここに信義に反する重大な問題がある。第7次東京都卸売市場整備計画は2001年（平成13年）12月のものだが、市場移転に関する百条委員会でも問題となった、東京都と東京ガスとの秘密文書「基本合意に当たっての確認文書」（同年7月）が取り交わされた時期でもある。東京ガスに大量の汚染の残置を認めながら、議会に対して、汚染は東京ガスが処理すると嘘を付いていた事から問題となった。従って第7次整備計画の方針自体が公序良俗に反するものなのだが、それを「理由」とするこの「理由書」は都民を愚弄するものだ。よって都市計画の変更理由として認めるべきではない」という意見がございました。

この意見に対する東京都の見解といたしましては、同じく資料32ページ右側の（1）に記載されています、「本件理由書に記載している、第7次東京都卸売市場整備計画は、卸売市場法第6条の規定に基づく東京都における卸売市場の整備を図るための計画で、知事の附属機関である東京都卸売市場審議会にも報告されている」というものでございます。

また、ほかにも、資料36ページの左側の（7）に記載されてます、「都市計画の変更理由の「廃止」は不明朗で矛盾に満ち、地方自治法や憲法までも犯している。都市計画運用指針「都市施設に関する都市計画の見直しの考え方」によれば、「変更は慎重に行われるべきものである。」さらに「都市施設の配置の変更や規模縮小、廃止は」「その必要性の変更理由を明らかにした上で行われるべきものである」としている。「変更理由」に関しては十分な説明が必要な事は言うまでもないが、何よりも「中央卸売市場の廃止によって一般消費者及び関係事業者の利益が害されるおそれが」あるのに、説明が無いまま都市計画法上の変更手続きの準備を開始している事が問題である」という意見もございました。

この意見に対する東京都の見解といたしましては、同じく資料36ページ右側の（7）に記載されてます、「東京都市計画市場第1号東京都中央卸売市場築地市場の都市計画は、都市計画法に基づき適正に手続きを進めている」というものでございます。

また、関係区へ意見照会を行った結果、中央区長から「本都市計画案については、適当である。なお、委員のうち1名の反対があったことを付記する」との回答があったことを述べさせていただきます。

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。

【和泉委員】 委員長、議長

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 時間の関係もありますので、手短に意見だけ表明させていただきます。

この市場計画の廃止は、知事が築地を守るという公約を破って、築地市場を残さないことを都市計画上も具体化するというものです。

築地のまちづくり素案に寄せられた202件のパブリックコメントがありますけれども、公約違反を批判する意見、市場を再整備するべきだという意見などが70件以上寄せられています。

今後、築地まちづくり素案の具体的な検討が進むに当たって、このような都民の声に真摯に耳を傾けようというふうに思えば、市場計画を、都市計画としての市場を今廃止するべきではないというふうに考えます。

したがって、この計画変更には反対です。

【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6の案件について採決いたします。

議第7413号、東京都市計画市場の案件について、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】 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、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、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12分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。