

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、ただいまから第235回東京都都市計画審議会を開催させていただきます。

委員の御出席の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御報告申し上げます。

本日は新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、参加幹事を最低限とさせていただいております。また、座席を2列に分けまして、会議室のドアを開放させていただいております。御不便をおかけいたしまして申し訳ございません。

それでは、お手元に第235回東京都都市計画審議会資料一覧、横1枚の紙でございます。お配りしておりますので、これに基づいて資料の御確認をお願いいたします。

初めに、A4横1枚の「議案一覧表」でございます。次に、薄茶色の表紙、「議案・資料」でございます。次に、桃色の表紙、ホチキス留めです。「議案・資料 別冊 委員名簿・幹事名簿」でございます。次に、クリーム色表紙の「議案・資料 別冊 意見書の要旨」でございます。最後でございます。薄いオレンジ色の表紙でA4縦「資料 別冊 都市計画（素案）日本橋一丁目東地区」という資料でございます。お配りいたしました資料は以上でございます。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、続きまして、本日の日程についてでございますけれども、先ほど御覧いただいた「議案一覧表」、A4横の1枚をちょっと御覧くださいませ。

議事日程は、日程第1から日程第6まで、議題は合計13件ございます。全て議決案件でございます。

それでは、原田会長、よろしくお願い申し上げます。

【原田（保）会長】 委員の皆様方には、本日は御多忙のところ御出席をいただきまして誠にありがとうございます。

初めに、本日の審議会は審議会運営規則に基づきまして会議を公開で行いますので、傍聴者、報道関係者の方々の入室をいただいております。御了承いただきたいと思います。

次に、傍聴者の皆様方に申し上げます。

当審議会の会議を傍聴する際は、お手元に配付しております「傍聴に当たっての注意事項」を厳守されるようお願いいたします。

次に、委員につきましては、お手元の桃色の表紙の「議案・資料 別冊 委員名簿・幹事

名簿」に記載のとおりでございます。

なお、委員の議席につきましては、運営規則に基づきまして、1 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いうふう  
に存じておりますので、議事の進行等につきまして御協力のほうをよろしくお願いを申し  
上げます。

なお、御発言の際は議席番号をお示しくくださるようお願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきます。

---

【原田（保）会長】 まず、日程第1でございますけれども、議第7521号から議第7  
524号までを一括して議題といたします。

中山景観・プロジェクト担当部長の説明をよろしくお願いたします。中山部長

【中山担当部長】 日程第1、議第7521号、東京都市計画都市再生特別地区日本橋一  
丁目東地区と議第7522号、国家戦略住宅整備事業、議第7523号、東京都市計画道路  
都市高速道路第4号線分岐線、議第7524号、東京都市計画都市高速鉄道第1号線は相互  
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」3 ページから114 ページまででございます。  
あわせて、薄オレンジ色表紙「都市計画（素案）日本橋一丁目東地区」も御参照ください。

今回の変更のうち、議第7521号と議第7522号は、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  
橋一丁目東地区市街地再開発準備組合でございます。

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。

「議案・資料」7 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、日本橋駅の北東側に位置し、区域西側で昭和通りに、区域南側で永代通りに接  
した約3.6ヘクタールの区域です。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」13 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、「日本橋川沿い及び日本橋駅周辺の歩行者基盤の整備」、「国際競争力を高める  
都市機能の導入」、「防災対応力強化と環境負荷低減」に取り組むもので、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、本地区と日本橋川沿いなどの周辺エリアをつなぐ重層的な歩行者ネットワークを整備するとともに、首都高速道路の地下化に伴う用地の提供などの協力や道路の上部空間を利用した水辺の憩い広場を整備いたします。

さらに、国際競争力のある都心型複合MICE拠点の形成を支える情報発信機能を備えたカンファレンス約3,000平方メートルを整備するとともに、外国人を含む高度金融人材等の中長期の滞在ニーズに応えるサービスアパートメント約9,100平方メートルを整備いたします。

「議案・資料」の3ページから6ページ及び9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を適切に評価した上で、区域全体の最高限度を1,530%といたします。また、街区ごとにも最高限度を定め、A街区においては2,090%とし、一部を国際的、先進的なビジネス活動を促進する施設といたします。高さの最高限度は、A街区においては高層部Aを240メートル、低層部Aを45メートルなどといたします。

「議案・資料」の14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。

続きまして、議第7522号の国家戦略住宅整備事業について御説明いたします。

本件についても、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す。

「議案・資料」の101ページ及び102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3.6ヘクタールの区域でございます。今回、国家戦略特別区域法に基づく住宅容積率の緩和制度を活用し、産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動の拠点を形成するために必要な住宅を整備するため、国家戦略住宅整備事業を定めるものです。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定方法などを定め、本計画においては、地区全体の容積率の最高限度を1,550%といたします。

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。

先ほど御説明いたしました都市再生特別地区は、三つの地区計画の区域にまたがることから、今回、日本橋・東京駅前地区地区計画の区域を拡大し、都市再生特別地区の全ての区域を含めるよう変更するものでございます。

「議案・資料」の63ページと併せてモニターを御覧ください。

地区施設として広場と歩道状空地、歩行者通路を位置付けます。また、都市再生特別地区を定める区域内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、C街区とD街区の一部に重複利用区域を定めます。

次に、日本橋問屋街地区地区計画の変更についてでございます。

「議案・資料」の70ページから79ページまで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伴い、区域の一部を削除いたします。

次に、人形町・浜町河岸地区地区計画の変更についてでございます。

「議案・資料」の80ページから92ページまで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伴い、区域の一部を削除いたします。

次に、日本橋一丁目東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」の93ページから99ページまで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。

続きまして、議第7523号の都市高速道路第4号線分岐線の変更について御説明いたします。

「議案・資料」の106ページの計画図1と併せてモニターを御覧ください。

都市高速道路第4号線分岐線は、千代田区大手町二丁目を起点とし、中央区日本橋小網町に至る延長約1.2キロメートルの路線です。

今回の変更は、日本橋一丁目東地区における道路上空に広場空間等を整備する計画を踏まえて、適切かつ合理的な土地利用を図るため、立体的な範囲を変更するものです。

続きまして、議第7524号の都市高速鉄道第1号線の変更について御説明いたします。

「議案・資料」113ページの計画図1と併せてモニターを御覧ください。

都市高速鉄道第1号線は、西馬込駅から押上駅間の約18.8キロメートルを結ぶ路線です。

今回の変更は、先ほど御説明いたしました市街地再開発事業の施行に伴う区分地上権の

消滅を防ぎ、都市高速鉄道の機能を保全するため、当該施行区域内において立体的な範囲を定めるものです。

なお、これらの案件につきまして10月13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1の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 それでは、日程第1につきまして御意見、御質問等あったらよろしくお願いをいたします。

原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 日本橋一丁目東地区の都市再生特区についてお聞きし、意見を述べます。

本計画は、A街区からE街区まで五つの街区によって構成され、AとB街区に240メートルと225メートルという超高層ビルが建ち、その横幅は、超高層部だけで180メートルに及び、横幅です。低層部といっても45メートルのビルの横幅は、何と二百数十メートルに及ぶ計画となっています。C・D・E街区は、この超高層ビルの建つ川の向こう側地域で、A・B街区に建物をびっちり建てる分、公開空地や首都高地下化に伴う擁壁や掘割が作られます。地下には首都高が走る計画です。

都市計画素案の37ページ、事業推進の必要性を見ますと、日本橋川上空に首都高速道路が架構されているため、都心部における稀少な河川空間を活かせていない状況にあるとされています。地区の位置付けを、12ページですね、地区の位置付けを見てみますと、国家戦略特区の区域方針では、東京国際金融センター構想の金融軸を支える多様な集積と書く一方で、日本橋地域の歴史・文化を踏まえた水辺のにぎわい創出を図るとされています。さらに、都市再生緊急整備地域の整備方針でも巨大開発を持ち上げる一方で、歴史と文化を生かしたうまいと風格ある街並みを形成すると、日本橋の歴史や景観を重視する記述が見られます。

そこでお聞きします。本計画は開発と景観風情を両立させる計画になっているかのように書かれていますが、日本橋を中心に南側、東側を200メートル級の巨大ビルが埋め尽くし、西日さえ大手町の日本最高高度の390メートルビルが建設されることとなっており、日の当たらない暗い日本橋周辺を作り出すことになるのではないかと、お答えください。

【原田（保）会長】 はい、中山部長

【中山担当部長】 現在、日本橋川は、首都高により暗い閉鎖的な空間となっているほか、

川沿いには川に背を向けた中高層ビルが建ち並ぶなど、都心の稀少な河川空間を活かしていない状況でございます。首都高の地下化とあわせて日本橋川沿いの複数の地区が連携してまちづくりを進めることで、川沿いには開放性が高く水辺に親しめる空間の形成が可能になります。

各地区の開発による日影の影響につきましては、建築基準法に適合しておりまして、首都高地下化と連携したまちづくりにより青空が見える開放的な水辺空間が創出される意義は大きいと考えております。例えば本地区におきましては、首都高の地下化と連携した取組により2,200平方メートルの緑豊かな広場や橋詰広場と一体的な広がりを持った広場空間の整備などにより、川の両岸で日本橋川を眺められる開放的な空間が広がりまして、訪れる人々が親しめる良質な水辺環境を提供します。

先行する他の地区におきましても、日本橋川沿いは建物の高さを抑えて開放性や眺望の確保に努めるとともに、水辺を親しむ歩行者空間の整備や親水広場、オープンカフェ等によるにぎわいなどに取り組むこととしております。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 青空が見えるというんですけれども、200メートルビルがそびえ立つわけですから、本当に上を見ると青空が見えるわけですね。首都高により暗い閉鎖的空間となっている日本橋川をですね、せっかく首都高を地上から外すのに周囲に200メートル級のビルが東から南、そして、西と取り囲んでしまうわけですね。開放性が高いなどと言えたものだ。3,000億円もの巨費を投じて首都高を地下化する意味が全くもって失われるような事態だと指摘するものであります。

環境負荷も深刻です。さきの都市整備委員会において現在の年間CO<sub>2</sub>排出量と計画後の排出量をお聞きしますと、こういう答弁。従前CO<sub>2</sub>排出量はエネルギー実績等が把握できないため、地区全体のCO<sub>2</sub>排出量を算定できないとありまして、報告義務のない規模の小さな排出量の地域であったことが分かります。それが計画後は最高水準の環境性能を確保し、目標としたCO<sub>2</sub>排出原単位以下とするなど一定の仮定条件を基に試算すると、年間約3万600トン以下との答弁でした。つまり最高レベルの環境性能を取り入れた建物にもかかわらず、今までより3万トン排出量が増えちゃうわけですね。委員会でも指摘しましたが、もしもこの3万トンのCO<sub>2</sub>を例えば森林吸収しようとしたら、林野庁の試算を基にしますと、樹齢40年の杉の木が東京ドーム100個や200個じゃありません。740個分必要になるというわけです。

それだけではありません。地上225メートルから240メートルの高さで、横幅も高層部だけでも180メートルに及ぶ建造物が海に向かって立ちはだかることになるわけですね。風を遮るだけでなく、この建物自体の膨大なエネルギー消費による排熱も懸念されますが、この計画は、ヒートアイランド現象に大きく影響してしまうのではないかと聞いてみたいと思います。

【原田（保）会長】 はい、中山部長、どうぞ。

【中山担当部長】 ただいまの御質問の前に先生のほうで御紹介いただきました本計画地における建物のCO<sub>2</sub>排出量について若干誤解等の可能性がありますので、補足させていただきます。

当地区の開発後のCO<sub>2</sub>排出量につきましては、環境面の先進的な取組により最高水準の環境性能を確保して、目標としたCO<sub>2</sub>排出原単位以下などとする事で、先ほど御紹介いただきました一定の仮定条件の試算でございますが、年間約3万600トン以下となりますが、さらに、今後の建物の供用開始時までには、事業者におきましては、再生可能エネルギー由来の電力利用などを積極的に取り組むことなどによりまして、CO<sub>2</sub>排出量につきましては、これよりも大幅な削減を図るという計画でございます。

ヒートアイランド対策についてでございます。中央区の緑の基本計画では、大規模公園等の緑の拠点とこれらを街路や水辺沿いの緑の軸で線的に結ぶことにより、風の道にも配慮した水と緑のネットワークの形成を図ることとしております。今回の計画では、これらに基づきましてヒートアイランド対策に寄与する取組として、緑の軸に位置付けられている永代通りや昭和通りに面するA街区及びB街区の地上部や屋上などに積極的な緑化を行うとともに、C街区に約2,200平方メートルの緑豊かな広場を整備するほか、建物には高反射塗装を実施いたします。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 余計な答弁でごまかしちゃいけませんよ。最高水準の性能を図るとおっしゃいましたけれども、その最高水準の環境性能を取り入れたビルで今まで報告義務のなかった規模の少ないCO<sub>2</sub>排出量の地域から今回3万600トン以下まで伸びちゃうんです。3万600トン出しているところから最高水準の環境性能を取り入れるわけじゃないんですよ。もう最高水準の環境性能を取り入れて、なおこのCO<sub>2</sub>を出してしまう、それが240メートルのビルで横幅120メートルとか180メートルとか、横幅ですよ。そういう巨大な建物のビルが出すCO<sub>2</sub>の実態なんです。

再エネを活用すると言いますけどね、ちゃんと小池都知事の話を知っているんですか。小池都知事は、再生可能エネルギーでCO<sub>2</sub>を半分に、あと10年もないわけですけど、すると言っているだけじゃないんです。エネルギーもこの東京では半分にしていけない、エネルギー消費も半分にしていけないと気候変動対策には間に合わないと言っているんです。部長の答弁は、再生可能エネルギーであるからCO<sub>2</sub>は減るんだみたいなことを言っていますが、そもそもそれじゃ足りないから気候変動対策のためにはエネルギーを減らさなきゃいけないと言っているのに、エネルギーの話はなかったでしょう。聞いてみましょうか、せっかくわざわざ答弁いただいたので。エネルギーの削減目標というのはどうなるんですか、じゃあ。

【中山担当部長】 議長

【原田（保）会長】 はい、中山部長、どうぞ。

【中山担当部長】 先ほど御紹介いただきましたゼロエミッション東京2020等の目標に沿いまして、御紹介いただきました都内エネルギー消費量の2000年比50%削減を掲げているところであります。この実現に向けましては、エネルギー性能等のより優れた建物の建築の推進などが大変重要視されております。その一環といたしまして、今回の計画におきましても都市再生プロジェクトにおきまして最先端の環境技術の導入等によりまして、省エネルギー性能及び建物の熱負荷に対する性能を最高水準とすることなど、また、今回の地区でも地域冷暖房施設の新たな導入等により、地区・街区単位でのエネルギー有効利用なども促進し、ゼロエミッション東京の実現に取り組むこととしております。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 もう続けませんがね、その省エネルギー対策を全部やった上でこれだけの排出量になっているわけです、温暖化ガスの。だから、どれだけこの建物が巨大なのかということをむしろ答弁で物語ってくれたようなものですね。A街区、B街区の超高層ビル2棟で約40万平米の延べ床面積があるんですね。そのヒートアイランド現象への影響を聞いたのに、答弁は2,200平米の広場や屋上緑化の植栽と、これが対策として答弁されると。40万平米ですよ、この2棟のビルで。その排出する膨大なエネルギー、CO<sub>2</sub>に対して2,200平米の広場、植栽と。高効率な設備・機器導入や断熱性能の向上による高エネルギー化と言われても、それを施してもなお3万トンのCO<sub>2</sub>が出ると言っているのだから今回聞いてみたわけです。答弁になっていません。

唯一地域冷暖房施設が計画に入っていて、これは廃熱削減に寄与します。ところが、

そのエネルギー供給量はどれぐらいかと聞いても、まあ、分かりませんという話なんですね。これは本当にというか、この重大さは分かりますかね。このような巨大建築物が何の環境配慮もなされることなく、毎回のこの都市計画審議会で2個も3個も出てくるわけですよ、こういうビルが。容積率を緩和すれば、その土地の価値が何倍にも膨れ上がる錬金術のようなことがこの間激しく行われています。こうした金の動きが最優先されるまちづくりの在り方が気候変動を深刻化させてきてしまった、業務部門でどんどん、全く減っていないわけですよ、東京都でCO<sub>2</sub>が。これがですね、東京におけるこの気候変動対策を深刻化させてきた犯人じゃありませんか。

都市計画審議会は、言わば東京のまちづくりを審議するトップの場であります。もはや気候変動にも責任を負っていると言って過言ではありません。委員各位の賢明な判断がいよいよ切実になってきていると訴えざるを得ません。

そこでお聞きしますが、A街区の容積率は何%から何%に緩和されるのか。

【原田（保）会長】 はい、中山部長

【中山担当部長】 A街区の従前の容積率は約760%でございます。変更後の都市再生特別地区の容積率は、区域全体で1,530%とした上で、A街区については2,090%としております。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 ほかの街区からですね、容積率を移動してきたという点もありますから、一概にこれだけ緩和したとは言えませんが、このA街区という240メートルのビルが建つ地域だけで見れば、まさに容積率760%から2,090%に緩和されるわけです。都内でも最高レベルの超高密度ですね。言うまでもないことですが、錬金術にはうそがあるわけです。今はお金が無限に発生していくような手法に思えますが、途方もない借金を我々の社会が、環境が背負うことになっているんだということをこの容積率の緩和というのは、私は強く警告したいと思います。

また、本計画の特徴は、飛び地からの容積率の移動及びその飛び地に地域貢献となる空地がつくられることであります。率直に言って、これが許されたらこの手法を模倣してあちこちで巨大な建築が可能になってしまうのではありませんか。本来ならC・D・E街区の空地は、首都高地下化の用地買収で対応すべきことであります。それを江戸橋という都道の道半分まで再開発の区域に加えて、まるで連続性があるかのように見せて今回の超高密度ビル建築計画に加える形になっています。

そこでお聞きしますが、C・D・E街区の土地の権利は今後誰が持つのか、首都高や中央区に譲渡されるのか、開発ビルに入居した人たちに土地の権利は残るのかお示してください。

【中山担当部長】 議長、中山担当部長

【原田（保）会長】 中山部長、お願いします。

【中山担当部長】 首都高地下化への導入空間や道路上の広場などを整備するC・D・E街区につきましては、中央区が取得を検討していると聞いております。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 C・D・E街区の土地は中央区が取得を検討していると。最初からC・D・E街区の所有者から直接買う交渉をですね、首都高地下化のほうの事業としてすべきだったんじゃないでしょうか。今回の飛び地活用の手法によって歴史ある日本橋の地域に超高密度の超高層ビルが建つというその事実だけが残されるわけです。このような重大なことが決まっているのに、地権者の権利変換は、今後の再開発組合で検討することになっていると。更に改めてお聞きしますが、A街区、B街区、超高層ビルの総床面積はそれぞれ何平米であり、事業協力者たるディベロッパーの保有することになる保留床は何平米になるのか。

【鈴木担当部長】 議長、鈴木防災部市づくり担当部長

【原田（保）会長】 はい、どうぞ。

【鈴木担当部長】 中央区が決定いたします市街地再開発事業の都市計画案によりますと、A街区の延べ面積は約27万4,000平方メートル、B街区の延べ面積は約12万平方メートルとなっております。

なお、保留床面積は、現時点では未定であると再開発準備組合からはお聞きしております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 地権者は、原則等価交換となっている同制度において、事業協力者、つまりはディベロッパーが一体幾らの保留床を保有し、もうけるのかが分かっていないと。どの再開発事業も同じような手続と手法ですから、不安になる方が出るのは当たり前なんですよね。都市計画素案の提出時における当地区の権利者数は何人で、同意率は何%でしたか。

【原田（保）会長】 はい、中山部長、どうぞ。

【中山担当部長】 事業者から本年7月に提出された都市再生特別地区の都市計画素案の提出時における当地区の権利者数は56人でございまして、同意率は約86%となって

おります。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 同意率は一見高いように見えますが、裏を返せば14%は反対しているのだということでもあります。権利変換はどうなるのか先行きが見えず、ディベロッパーがどれだけのもうけを持っていくのか分かっていない、それは不安になる地権者がいて当然です。

この建物がいずれ建替えになる時期のことを考えてみてください。C・D・E街区は、そのときにはもう中央区の土地だ。検討ですけど、今の段階では。その当時、このまま検討が進めば中央区の土地だと。A街区は2,090%、B街区は1,360%という超高密度、ぱんぱんに地権者の詰まったビルはもう将来、上にも横にも広げることができません。かといって、今回の容積率でできる保留床、言わばもうけの分は事業協力者が持って行ってしまいうわけで、そのときにはないわけなんです。日がたつにつれ家賃は低くなるどころか、逆に管理費という名の家賃がどんどんと上がっていくというジレンマに陥るのではないかなど、不安を抱く地権者も少なからずいらっしゃるでしょう。そうした計画の事業性とかも都市計画審議会において問われなければならないと思うので、るるお聞きしました。

気候変動については、この計画による環境負荷とそれへの対策にいかにか乖離があるのかまざまざと分かる答弁になっていたと思いますし、事業の地権者の住民が入っているとすれば、その人たちの目から見ればまだまだ不透明な段階。以上の点などから本計画には反対の意見を表明させていただきます。

【加藤委員】 議長、15番

【原田（保）会長】 はい、加藤委員、どうぞ。

【加藤委員】 それでは、私からも質問をさせていただきます。

日本橋川周辺地区では、日本橋の青空を取り戻すためにまちづくりと連携し、首都高の地下化を進めてきており、歴史・文化を踏まえた日本橋の顔づくりとともに水辺沿いでの歩行者環境の充実、緑やにぎわい空間の創出など日本橋川の水辺、沿道の環境改善に引き続き取り組んでいくことが大変重要です。加えて、当地区は東京駅や東京証券取引所が隣接するなど東京の中心部に位置するポテンシャルの高いエリアにあることから、容積率アップをさせて高層化を図りながら国際競争力を高める機能を導入するなど、東京の稼ぐ力を具現化していくことが不可欠です。

そこで、まず当地区では首都高地下化と連携した整備を行うことで、日本橋川の再生に向

けた水辺を生かしたまちづくりにどういった内容で貢献していくのか伺います。

【原田（保）会長】 はい、中山部長、お願いします。

【中山担当部長】 都市づくりのグランドデザインでは、首都高速道路の大規模更新と日本橋周辺のまちづくりの機会を捉え、連携して首都高の地下化や水辺のにぎわい創出などに取り組むことにより、国際金融都市にふさわしい品格ある日本橋の顔づくりなどを図ることとしております。また、中央区が策定した日本橋川沿いエリアのまちづくりビジョン2021では、日本橋川沿いの各地区が一体となって国際都市東京を代表する世界に誇る日本の魅力的な水辺景観の形成を目指すとしております。こうした位置付けを踏まえまして、本計画では首都高導入部分となる日本橋川北側の街区において用地の一部を提供するなど、首都高地下化の実現に向けた協力を行うとともに、立体道路制度を活用して道路上に日本橋川を眺め、水辺の憩いの場となる約2,200平方メートルの緑豊かな広場を創出します。

また、この広場と江戸橋を介してつながる南側の街区では、江戸橋南橋詰広場と一体的な広がりを持った広場や2階に日本橋川を眺めるテラスを設け、店舗など一体となったにぎわいのある空間を創出します。加えて、日本橋一丁目中地区につながる昭和通り上のデッキや日本橋駅からのバリアフリー動線の整備等により、まちと水辺をつなぐ回遊性の高い歩行者ネットワークを整備するなど、他の地区と連携して魅力的な日本橋川周辺のまちづくりに貢献してまいります。

【原田（保）会長】 はい、加藤委員、どうぞ。

【加藤委員】 舟運を活用した通勤の実証実験も行われておりまして、また、今後も計画をされております。例えば勝どき・晴海の高層マンションエリアからや下町・浅草・両国からも日本橋や兜町のビジネス街に船で来ることができるように考えますと、今後、高速道路高架橋のない青空の下、渋滞のない快適なクルージングが味わえ、ビジネス環境にも好都合ではないかと、このように考えをいたします。

次に、ポテンシャルの高い日本橋エリアの都市再生プロジェクトとして、当地区では国際競争力の強化を高めるために、先ほど説明のありましたMICE機能の整備にどのように取り組んでいくのか伺います。

【原田（保）会長】 はい、中山部長、お願いします。

【中山担当部長】 当地区を含む大手町から日本橋兜町までのエリアは、海外の高度金融人材が集積する国際的な金融ビジネス拠点の形成を図ることとしておりまして、特に日本橋エリアでは東京国際金融センター構想の金融軸を支える複合型MICE拠点の形成が求

められております。その実現に向けて、当地区ではエリア周辺でニーズの高い中規模会議室のほか、情報発信施設や参加者の交流を促すオープンテラスを備えたカンファレンス施設約3,000平方メートルを整備します。また、運営につきましては、先行する日本橋一丁目中地区などの大規模カンファレンス施設等と連携し、今後組成される観光地域づくり法人やエリアマネジメント組織の活動を通じて、MICEの誘致や開催地としての魅力向上に取り組むこととしております。

【原田（保）会長】 加藤委員、どうぞ。

【加藤委員】 ますますこの当地区の魅力が高まることを期待をしております。一方、当地区ではサービスアパートメントなどの整備にも取り組むということですが、この居住機能を整備する意義と具体的な内容について伺います。

【原田（保）会長】 はい、中山部長

【中山担当部長】 国際的な金融ビジネス拠点の形成に当たりましては、先ほどお答えしましたMICE機能に加えて、外国人の暮らしやすい生活環境の整備も重要でございまして、当地区において外国人等のニーズに対応した居住滞在環境を整えることで、日本橋エリアの発展に資する高度金融人材の定住を促進し、国際競争力強化を図るものでございます。このため、当地区では、バイリンガルコンシェルジュ、フィットネスやビジネスサポート等の付帯サービスを備えた中長期滞在が可能なサービスアパートメント約9,100平方メートルと余裕のある住戸規模の国家戦略住宅約8,300平方メートルのほか、外国語対応が可能な医療施設や子育て支援施設を整備いたします。

【原田（保）会長】 加藤委員、どうぞ。

【加藤委員】 以上3点ほど伺いましたけれども、これまでの都市計画決定済みの3地区に加えまして、当地区での取組により日本橋川の青空を取り戻す首都高地下化工事が推進され、あわせて、魅力的な水辺空間の形成や都市型のMICE拠点など、魅力と活力のある日本橋エリアの形成に貢献する事業であると、そのように分かりました。

そして、災害時の対応ということもありまして、この地域防災対応力強化に向けた取組も検討されておりました。帰宅困難者の受入れなど一時滞在施設も重要でございまして。ぜひ今後、都や区と協定を結んでいただくように、災害対応力をアップするようお願いをしたいと思います。

そして、この先ほど議論を聞いておりました、大変違和感を感じました。何か化石時代の議論に戻ったような感覚を受けましてですね、例えばですね、単純に考えましても、先ほど

CO<sub>2</sub>の排出というお話がありましたけれども、単純に考えてですよ、この巨大なビルに1人しかいないのと大勢の人が集まっているということを考えますと、それはやっぱり計算も変わってくるんじゃないかと私はそのように感じているところでございます。この土地が狭く地価の高い東京において、容積率を上げて高層化を図り、資源を集中させないと競争力というものは高まりません。また、地域特性ということ踏まえますと、ここはまさに高度化するにふさわしい地域だと、そのように思っております。いつもこの容積率アップとかですね、高層化に反対という議論をされておりますけれども、どうやってこの稼ぐ力というのをつけていくのか、そのように大変議論を聞いておりました違和感を感じましたので、発言をさせていただきました。

今後でもですね、こうした都市再生の取組を進め、国際競争力を備えた魅力的な拠点の形成を進めてもらいたいと主張しまして、質問を終わります。

【原田（保）会長】 はい。

それでは、日程第1につきましては、ほかに御意見、御質問等ございませんか。

じゃ、青山委員、どうぞ。

【青山委員】 一言だけ賛成意見を申し述べさせていただきます。

この日本橋の地域において、首都高速道路の地下化に対して東京都があまり積極的でなかった時代が長かったかと思えます。積極的でなかった時代の理由はですね、日本橋川の水辺のビルがいずれも日本橋川に対して背を向けているという状態で、もともと川を活用しようという機運が認められなかったということも理由の一つにあったかと思えます。

しかし、その後、日本橋のこの地域一帯で再開発の機運が非常に高まってまいりまして、その再開発のプロセスの中で水辺に親しむ空間や広場をつくっていこうという計画や構想やそのための今回のもそうですけれど、地域の人たちの勉強会等がスタートして、それらが表に出ていくという過程で、この地域一帯の景観とかですね、あるいは環境とか、それから、都市機能がですね、飛躍的に改善される可能性があるということで首都高の地下化にも踏み切ったというプロセスがあったんだと思えます。

そういう意味では、この計画はですね、それらの一帯の日本橋の再開発計画と軌を一にしておりまして、川沿いに水辺空間をつくるという計画が含まれている点、それからですね、ここは江戸橋ですので、昭和通り、幅44メートルと。関東大震災の震災復興で後藤新平が造った道路ですけども、幅44メートルというのは全国の地方都市だと狭いほうだと思いますけど、東京では狭い道路ばかりなので、幅44メートルというのは最も幅広な道路

と言っているかと思えます。環七でさえ25メートルですから、そういう意味ではその幅広い道路に高層ビルを建て、一方で川沿い等に住宅を附置するということはですね、昭和通りには同じく我が都営浅草線がありまして、羽田空港、成田空港に直結をしておりますので、そういった意味で東京に必要な国際性を附置するというには最適の地点なので、そういった意味で東京全体の都市計画という観点から評価できる再開発計画と考えて、賛成をしたいと思えます。

以上です。

【原田（保）会長】 はい。ほかに御意見、御質問等ございませんようでしたら、日程第1につきましては採決に入らせていただきます。

まず、議第7521号、都市再生特別地区日本橋一丁目東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〕

【原田（保）会長】 はい。賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次に、議第7522号、国家戦略住宅整備事業日本橋一丁目東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〕

【原田（保）会長】 はい。賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次に、議第7523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〕

【原田（保）会長】 はい。賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次に、議第7524号、都市高速鉄道第1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〕

【原田（保）会長】 はい。賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

【原田（保）会長】 それでは、次に、日程第2といたしまして、議第7525号から議第7528号までを一括して議題といたします。

小野幹事、説明をお願いします。はい。

【小野幹事】 日程第2、議第7525号、新宿区津久戸町外各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」123ページから131ページまでとなります。

「議案・資料」126ページの位置図と併せまして、モニターの航空写真を御覧ください。

用途地域の変更箇所は、モニター上、赤色で囲まれている区域で、JR中央線・総武線飯田橋駅の北西側、約300メートルに位置します面積約2.3ヘクタールの区域でございます。

新宿区の都市計画マスタープランにおいては、飯田橋駅周辺を「賑わい交流の心」と位置付けており、業務・商業、宿泊、住宅、教育、医療施設等の集積を誘導するなどとしています。

今回、放射第25号線の整備に伴い、飯田橋駅に近い立地を活かした幹線道路沿道にふさわしい街並みの形成を図るとともに、住居・商業・業務機能を誘導するため、新宿区において地区計画を決定することとしており、これにあわせて、用途地域の変更を行うものでございます。

ここで、参考としまして、新宿区が決定します地区計画について御説明いたします。

「議案・資料」131ページの計画図と併せまして、モニターを御覧ください。

地区計画の区域約10.4ヘクタールのうち、網掛けをしております約3.2ヘクタールの区域について、「放射第25号線沿道地区」に区分し、土地利用の方針を定めます。

地区整備計画では、地区の特性に応じて、建築物等の用途の制限、建築物の敷地面積の最低限度等を定めます。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」127ページの計画図と併せまして、モニターを御覧ください。

ただいま御説明いたしました、地区計画の決定にあわせまして、用途地域を変更いたします。用途地域の変更につきましては、右の表に示しております。

主な変更の内容は、計画図中①の区域について、第二種住居地域、建蔽率60%、容積率300%であったものを商業地域、建蔽率80%、容積率500%に変更いたします。

また、今回の用途地域の変更にあわせて、新宿区において、準防火地域から防火地域への変更と、高度地区、特別工業地区及び中高層階住居専用地区の変更が行われる予定となっております。

なお、本案件について、令和3年10月13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2通の意見書の提出がございました。

クリーム色表紙の「議案・資料 別冊 意見書の要旨」1ページを御覧ください。

反対意見に関するものが1通でございます。

「1 都市計画に関する意見」の2段落目を御覧ください。

「今回の計画区域以北の新小川町の大半を現状の「準工業地域」のまま放置すると、容積率・建蔽率の制約により、収益性の高い建築物を作ることができず、老朽化したビルを持ってあましながらも、建て直しに踏み出せない地権者がおり、結果的にまちづくりの支障になってしまう。従って、この地域も商業地域の変更対象とする、もしくはこの地域の良好な住環境を維持しつつ発展させるために近隣商業地域へ変更するなどを検討するよう提案する。」というものでございます。

これに対する都の見解は、「飯田橋駅周辺は、新宿区都市計画マスタープランにおいて、「賑わい交流の心」と位置付けられており、業務・商業、宿泊、住宅、教育、医療施設等の集積を誘導することとしている。この位置付けを踏まえ、本地区では、飯田橋駅に近い立地を活かし、放射第25号線沿道にふさわしい街並みの形成を図るとともに、住居・商業・業務機能を誘導するため、新宿区における地区計画の決定にあわせ、「用途地域等の指定方針及び指定基準」に基づき、用途地域を変更するものである。

なお、放射第25号線沿道の北側の区域は、都市計画マスタープランにおいて、「都市型産業地区」に位置付けられており、主に準工業地域が指定されている。」というものでございます。

議第7525号の説明は以上でございます。

次に、議第7526号、北区赤羽台一丁目外各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」133ページから146ページまでとなります。

「議案・資料」136ページの位置図と併せまして、モニターの航空写真を御覧ください。

用途地域の変更箇所は、モニター上、赤色で囲まれた区域で、JR埼京線・京浜東北線赤

羽駅北西側約300メートルに位置します独立行政法人都市再生機構の赤羽台団地などの面積約2.2ヘクタールの区域でございます。

北区の都市計画マスタープランでは、赤羽台周辺地区を「地区連携拠点」として位置付けており、生活利便機能や公共サービス機能の集積を促進しつつ、交通結節機能の強化を進め、持続可能な生活圏を形成することとしております。

今回、団地の未活用用地と小学校の跡地において、「地区連携拠点」にふさわしい土地利用の誘導などを図るため、北区における地区計画の変更にあわせて用途地域の変更を行うものでございます。

ここで、参考としまして北区が変更します地区計画について御説明いたします。

「議案・資料」143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。

地区計画の区域約25.8ヘクタールのうち、赤色の網掛けをしております約2.2ヘクタールの区域は、「中高層住宅複合B地区」に区分し、土地利用の方針を定めます。

地区整備計画では、地区施設として広場を定め、地区の特性に応じて建築物等の用途の制限等に加え、新たに建築物の敷地面積の最低限度を定めます。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」137ページの計画図と併せまして、モニターを御覧ください。

ただいま御説明いたしました、地区計画の変更にあわせて用途地域を変更いたします。用途地域の変更につきましては、左の表にお示ししております。

変更の内容として、計画図中①の区域について、第一種中高層住居専用地域、建蔽率60%、容積率200%であったものを建蔽率はそのまま、第一種住居地域、容積率300%に変更いたします。また、今回の用途地域の変更にあわせまして、北区において、高度地区の変更が行われる予定となっております。

なお、本案件について令和3年10月13日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、1団体から1通の意見書の提出がございました。

クリーム色表紙「議案・資料 別冊 意見書の要旨」3ページを御覧ください。

反対意見に関するものが1通でございます。都市計画に関する意見として、「駅至近及び学校敷地でなくなったこと、赤羽台ゲートウェイ計画という再開発地域となったことから、この再開発建物用途の選択肢を自由にさせる為に、商業地域とすべきである。それにより、当該再開発の事業提案が活発に行われることが期待でき、より地域住民の為の再開発となると思われる。」というものでございます。

これに対する都の見解は、「本地区は、北区都市計画マスタープランにおいて、「地区連携拠点」に位置付けられており、地域の生活利便機能や公共サービスの集積を促進しつつ、地域間移動のための交通結節機能の強化を進め、持続可能な生活圏の形成を図ることとしている。この位置付けを踏まえ、赤羽台団地の未活用地と小学校の跡地において、都市型住宅や生活利便施設、子育て支援施設の整備とともに、大規模水害時に備えた避難経路の整備など、「地区連携拠点」にふさわしい土地利用の誘導を図るため、北区における地区計画の都市計画変更にあわせ、「用途地域等に関する指定方針及び指定基準」に基づき、第一種中高層住居専用地域から第一種住居地域に変更するものである。」というものでございます。

議第7526号の説明は以上でございます。

続きまして、議第7527号、練馬区大泉学園町四丁目外各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」147ページから160ページまでとなります。

「議案・資料」150ページの位置図と併せまして、モニターの航空写真を御覧ください。

用途地域の変更箇所は、モニター上、赤色の枠で示す区域で、練馬区の大泉ジャンクションの北西側に位置し、都市計画道路補助線街路第230号が東西に横断する約5.4ヘクタールの区域となっております。

練馬区都市計画マスタープランにおいては、補助第230号線沿道では、土地の高度利用を進め、商業・業務施設の利用を促進するとともに、緑豊かで良好な住環境の保全等の実現に向けたまちづくりを進めるとしております。また、幹線道路沿道では、道路整備の進捗や周辺環境に配慮しながら、延焼遮断帯の形成などにより、災害に強いまちづくりを進めることとしております。

今回、補助第230号線の事業の進捗に応じ、幹線道路沿道にふさわしい土地利用の促進と延焼遮断帯の形成などによる防災性の向上を図るため、練馬区における地区計画の決定にあわせて用途地域の変更を行うものでございます。

ここで、参考としまして、練馬区が決定します地区計画について御説明いたします。

「議案・資料」157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。

地区計画の区域約31.4ヘクタールについて、地区を「新駅周辺地区」、「大泉学園通り商業地区」、「補助230号線沿道地区」、「住宅地区」に区分し、それぞれ土地利用の方針を定めます。地区整備計画では、地区施設として区画道路や公園等を定め、地区の特性に応じ

て敷地面積の最低限度や建築物等の高さ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」151ページの計画図と併せましてモニターを御覧ください。

ただいま御説明いたしました地区計画の決定にあわせまして用途地域を変更いたします。用途地域の変更については、左の表に示しております。

変更の主な内容は、計画図中①の区域について、第一種低層住居専用地域、建蔽率50%、容積率100%だったものを第一種住居地域、建蔽率60%、容積率300%に変更いたします。

また、今回の用途地域の変更にあわせまして、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となっております。

なお、本案件につきまして、令和3年10月13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7527号の説明は以上でございます。

次に、議第7528号、練馬区早宮二丁目外各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」147ページから149ページ及び161ページから169ページとなります。

「議案・資料」161ページ的位置図と併せまして、モニターの航空写真を御覧ください。

用途地域の変更箇所は、モニター上、赤色で示す区域で、東京メトロ有楽町線・副都心線平和台駅の南側に位置しております約2.4ヘクタールの区域となっております。

区域の東側で整備が進んでおります放射第35号線は、東京都防災都市づくり推進計画において、主要延焼遮断帯に位置付けられております。また、放射第35号線沿道は、練馬区都市計画マスタープランにおいて沿道環境地区に位置づけられ、中層の集合住宅や沿道型の利便施設の立地を促すとともに、道路整備にあわせて後背地と調和した土地利用を図ることが示されております。

今回、放射第35号線の事業の進捗に応じ、幹線道路沿道にふさわしい土地利用の促進と延焼遮断帯の形成などによる防災性の向上を図るため、練馬区における地区計画の決定にあわせて用途地域の変更を行うものでございます。

ここで、参考としまして、練馬区が決定します地区計画について御説明いたします。

「議案・資料」167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。

地区計画の区域約15.3ヘクタールについて、地区を「放射35号線沿道地区」、「住宅地区A地区」、「住宅地区B地区」に区分し、それぞれ土地利用の方針を定めます。地区整備計画では、地区施設として区画道路や公園を定め、地区の特性に応じて敷地面積の最低限度や建築物等の高さ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」162ページの計画図と併せまして、モニターを御覧ください。

ただいま御説明しました地区計画の決定にあわせまして、用途地域を変更いたします。用途地域の変更につきましては、左の表に示しております。

変更の主な内容は、計画図中①の区域について、第一種住居地域、建蔽率60%、容積率200%だったものを用途地域、建蔽率はそのままで、容積率300%に変更いたします。

また、今回の用途地域の変更にあわせまして、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となっております。

なお、本案件につきまして、令和3年10月13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。

【原田（保）会長】 それでは、日程第2につきまして、御質問、御意見等ございましたらよろしく願いいたします。

古城委員、どうぞ。

【古城委員】 私からはですね、議第7525号につきまして意見を申し上げたいというふうに思います。既に都議会の都市整備委員会で質疑も行わせていただいて確認しておりますので、今申し上げましたとおり意見にとどめさせていただきたいと思います。

今回のこの用途地域の変更のエリアにつきましては、私の地元であります新宿区の北東部に位置をいたしまして、飯田橋駅を中心とした業務・商業地があるとともに、新宿区の地場産業であります印刷業、製本関連業等、更には住宅地が混在した町並みとなっている地域でございます。特に今回のこの放射第25号線の北側の沿道には、今申し上げました印刷業、製本業の工場が数多く立地をいたしております。

今回の商業地域への変更によりまして、一棟ではありますけれども、工場の建替えを仮に行うとした場合に一部制限をされる、こうしたことを側聞しております。この点につきまして、今年3月の新宿区議会において公明党の区議会議員から質問をし、区の景観・まちづくり課長が答弁をさせていただいており、また、更には都市整備委員会におきましても、都市づ

くり政策部長から答弁を得たところでありますけれども、当該地権者に対して新宿区は、建替えの相談について許可などによる対応について説明をしていると、こういうことでございます。沿道にふさわしいにぎわいの創出などを図りつつ、今私から申しあげました議会で答弁、地権者の方への御商売であるとか、また、生活に寄り添う丁寧な対応がなされるということ、行政に対しては改めて要望したいというふうに思います。

そして、もう一点意見として申し上げさせていただきたいと思うのですが、この飯田橋駅の周辺はJRと、また、地下鉄の4路線が結節をし、道路についても幹線道路の3路線が交差をいたします、交通の要所とも言える場所であります。一方で、これらの鉄道駅や道路をまたぐ歩道橋、さらには地下の乗り換えコンコースなどの駅施設、こうした歩行者の流動空間をはじめとする都市基盤は混雑して分かりにくく、また、喫緊の課題であります、バリアフリー動線についても課題があることから、東京都において昨年9月、飯田橋駅周辺基盤再整備構想が策定をされております。

新宿区においても、本件の用途地域を変更するエリアを含む飯田橋駅東口周辺地区でまちづくり協議会が設立され、まちづくりの検討が進められております。駅前や沿道の老朽化した施設の機能更新とあわせ、飯田橋駅からのバリアフリー動線を確保し、周辺との回遊性の高い歩行者ネットワークの形成や地域の活性化とにぎわいの創出などを図るため、駅前と沿道、周辺地域が一体となったまちづくりを進めていく必要がある、このことを申し上げたいと思います。

そして、東京都におきましては、先ほど申し上げました再整備構想、これを更に具体化・具現化をしていく、いわゆる基盤整備方針を策定するというふうに聞いております。今後とも飯田橋駅周辺のまちづくりを都、そして、地元区でございます本日は田中議長もお越しでいらっしゃいますけれども、新宿区、文京区、千代田区、この3区ともしっかりと連携をしていただいて着実に進める、また、早期に進めていく、このことを要望といたしまして、意見とさせていただきます。ありがとうございました。

**【原田（保）会長】** 答弁はよろしいですね。

では、原田委員、どうぞ。

**【原田（あ）委員】** 新宿区津久戸町外各地内の用途地域変更について意見を述べます。

本案件は放射25号線の整備に伴う沿道の用途地域を変更するものです。これまでの準工業地域から商業地域に当該区域の用途地域を変更しますが、この際、容積率が300%などから500%に引き上げられることも重大な変更ですが、それ以上に準工業や住居地域

が商業地域に変わることの問題が懸念されます。

先の都市整備委員会において、今回の都市計画変更により沿道の工場などの建替えに影響することはないのかとお聞きしたところ、当該地区では、1棟の既存不適格となる建築物が生じるものの、当該地権者に対して新宿区が建替えの許可などについて丁寧な対応をすると聞いているとの答弁を得ております。当該区域の南側、東側には既に商業地域が広がっており、準工業からの用途地域の変更は妥当性があると考え、賛成といたします。

【原田（保）会長】 ほかに日程第2につきまして、御意見、御質問等ございませんか。

【原田（あ）委員】 委員長

【原田（保）会長】 原田委員

【原田（あ）委員】 失礼しました。

次に、北区赤羽台一丁目外各地内の用途地域の変更についてお聞きし、意見を述べます。

赤羽駅西側の高台に位置するURと北区の用地における用途地域の変更です。この用途地域の緩和を基に北区児童相談所を含めた複合施設及び住宅が建設されるということです。容積率は、200%から300%に引き上げられ、第一種中高層住居専用地域から第一種住居地域というかなり規模の大きい施設が建設できるように変更されます。パチンコやカラオケボックスなどは設置できない住居地域であることを念頭に置きつつ、3,000平米以下の店舗や事務所、3,000平米以下の運動施設や展示場等、公共施設、病院、学校等が建築できるようになります。そこで、この地域において用途地域を変更する必要性を改めて伺います。

【小野幹事】 議長、都市づくり政策部長

【原田（保）会長】 小野幹事

【小野幹事】 北区の都市計画マスタープランでは、赤羽台周辺地区を地区連携拠点として位置付けており、生活利便機能や公共サービス機能の集積を促進しつつ、交通結節機能の強化を進め、持続可能な生活圏の形成を図ることとしております。今回、団地の未活用用地と小学校の跡地において、地区連携拠点にふさわしい土地利用の誘導などを図るため、北区の地区計画の変更にあわせて用途地域の変更を行うものでございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 その地域の公共サービス向上のために、もちろん地域への環境負荷等勘案しつつですが、用途地域が変更されるということはあると思います。答弁には生活利

便機能や公共サービス機能の集積とありましたが、そこでお聞きしますが、計画には住宅が含まれるとのことですが、その規模を伺います。また、住宅は区営住宅となるのか、民間による分譲住宅となるのか伺います。

【小野幹事】 都市づくり政策部長

【原田（保）会長】 はい、小野幹事

【小野幹事】 300戸以上の分譲住宅の整備を想定していると区から聞いております。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 何とURの土地の全てと北区の土地の半分、つまり本計画の3分の2の用地が売却され、分譲マンションになっていくと。商業施設も入るとのことですが、北区自前の児童相談所ができること、それから、駐輪場の設置、高低差の大きい駅前の歩行空間の整備、こうした課題の解消はいいことだと思いますが、しかし、これでは今回の用途地域の変更は、まるで分譲マンションのために行われると言っても過言ではありません。この地域はこの間、二つの中学校が1校に、六つの小学校が4校に統廃合されており、この地域の学区域である赤羽台西小学校は現在でも教室に余裕がありません。にもかかわらず、既にURは賃貸住宅建設として約800戸の建設に入っており、さらに、隣接する赤羽西五丁目には印刷局の官舎が来年4月に入居することになっています。そのため、校内に移設した学童クラブを元の児童館に戻さねばならない事態となっているほどです。

保育園不足も深刻で、団地の建替えにあわせて駅に最も近い住棟の1階と2階の一部に200人定員の保育園を作っていますが、ここでも既に満杯となっています。ここに加えて容積率を緩和された300戸もの大規模なマンションが造られれば、この地域の人口と行政サービスのバランスは崩れるのではないかと心配の声が上がっています。保育園や学童クラブ等の需要がそうまで高まっているのなら、土地を売却する前にその土地を活用すべきだということも指摘したいと思います。そうしたときに地域から意見を聴き、計画に反映させるべきだったと考えるものであります。

以上の観点から、本議案には反対とします。

【原田（保）会長】 日程第2につきまして、ほかに御意見、御質問等ございませんようでしたら採決に入らせていただきます。

それでは、まず、議第7525号、新宿区津久戸町外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 ]

【原田（保）会長】 全員賛成と認めます。よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次に、議第7526号、北区赤羽台一丁目外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〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次に、議第7527号、練馬区大泉学園町四丁目外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〕

【原田（保）会長】 全員賛成と認めます。よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次に、議第7528号、練馬区早宮二丁目外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〕

【原田（保）会長】 全員賛成と認めます。よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

---

【原田（保）会長】 続きまして、日程第3に入らせていただきます。議第7529号と議第7530号を一括して議題に供します。説明をお願いします。

谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 日程第3、議第7529号、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第28号線の変更及び関連案件について説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」171ページから185ページまででございます。

「議案・資料」の173ページの位置図をお開きください。モニターにも同じものを映しております。

初めに、補助線街路第28号線は、大田区東海三丁目を起点とし、大田区下丸子二丁目の神奈川県境を終点とする延長約14.3キロメートルの路線でございます。

補助線街路第28号線のうち、大森駅西口周辺の区間は、幅員約15メートルの現道に対

し、乗降場に停車するバスや乗客待ちのタクシーの車列、停車する一般車両や荷さばき車両が本線を通行する自動車の円滑な通行を妨げております。また、歩道幅員が狭く、多くの歩行者や自転車の通行により混雑しているため、鉄道やバス、タクシーとの乗り換えに支障を来すなど安全上の課題がございます。こうした課題を解決するために本路線を変更いたします。

「議案・資料」の174ページから183ページの計画図、参考図とモニターに示しております計画図1を併せて御覧ください。

174ページの計画図1のとおり、補助線街路第28号線の一部幅員を変更し、交通の円滑化及び安全性の向上を図ります。

また、183ページの参考図2を御覧ください。本路線の全線について車線数を定めます。

なお、詳細については、175ページから181ページの計画図2から計画図8を御覧ください。

「議案・資料」の182ページの参考図1、185ページの計画図を御覧ください。

続きまして、補助線街路第28号線の変更に伴う大田区決定の同時決定案件でございませぬ大森駅西口広場の新規決定について御説明いたします。

今回、区が地元協議会からの提案を受け、大森駅西口広場約1,500平方メートルを新たに追加いたします。

参考図1、右下のイメージ図は大森駅ホームから大森駅西口広場側を見たものでございます。大森駅西口周辺の現況の地形につきましては、現道の高さに対して約7メートル低い位置に飲食店街が広がっております。イメージ図のように、歩道と一体となった人工地盤を整備し、2層の空間とすることでオープンスペースやにぎわい空間の創出を図るものでございます。

最後に、意見書について御説明いたします。

クリーム色表紙の「意見書の要旨」4ページから6ページを御覧ください。

本計画案を令和3年10月13日から2週間、縦覧に供したところ、3団体から3通の意見書が提出されました。その内訳は、反対意見が1通、その他の意見が2通でございます。

反対意見につきましては、4ページから5ページに記載しており、都市計画に関する意見のうち、主な意見といたしまして、「既定計画のように東側の商業利用可能な私有地を残す、又は歩道を西側にまとめるべき。」と意見が出されております。

この意見に対する都の見解の概要につきましては、「大森駅西口には交通広場が無く、タ

タクシー乗降場等を配置し、交通結節機能の強化を図る必要がある。そのため大規模な駅舎改築等を回避し、タクシー乗降場等の必要な面積を確保するため、一部幅員の変更を行う。東側の歩道は、タクシー乗降等、歩行者の安全かつ円滑な交通の確保のために設置する必要がある。」としております。

その他の意見につきましては、5ページから6ページに記載しており、事業施行に関する意見のうち主な意見といたしまして、「道路整備やデザインについての説明を受けたい。」と意見が出されております。これに対する都の見解につきましては、「事業の実施にあたっては、説明の場を設けるなど、丁寧な対応に努めていく。」としております。

また、本都市計画案に対する関係区の意見でございますが、品川区、大田区から異議なしとの回答がございました。

議第7529号の説明は以上でございます。

続きまして、議第7530号、八王子都市計画道路3・3・74号左入美山線について御説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」187ページから204ページまででございます。

それでは、「議案・資料」189ページの位置図を御覧ください。モニターにも同じ図を映しております。

左入美山線は、八王子市左入町を起点とし、同市谷野町などを経て同市美山町に至る延長約8.8キロメートルの路線であり、八王子市の北部及び西部地域を東西に結ぶ骨格幹線道路でございます。

本路線の東側は中央道の八王子インターチェンジにつながり、西側は圏央道の八王子西インターチェンジと接続いたします。

平成28年に圏央道が東名高速まで接続し、八王子西インターチェンジは新たに関越道方面への出入りが可能になるとともに、平成30年には川口地区の物流拠点の整備事業が開始されるなど、本路線周辺の環境が変化したことから、首都圏の広域連携、物流の効率化・円滑化など本路線はより大きな役割を担うことになりました。

また、市の中心部に向かう陣馬街道及び秋川街道が混雑しており、周辺的生活道路に通過交通が流入している状況が見られます。本路線は、陣馬街道や秋川街道の混雑緩和を図るとともに、生活道路への通過交通の流入を減少させ、地域の安全性の向上などを図る役割を担っております。

次に、左入美山線の整備状況について御説明いたします。

黒線で表示した東西合わせて約0.9キロメートルの区間は整備済み区間でございます。青色の二重線で表示した約1キロメートルの区間は八王子市にて事業中でございます。八王子インターチェンジ周辺の青の点線で表示した0.4キロメートルの区間は一部整備済みの未整備区間であり、八王子市にて施行を予定しております。残りの赤の点線で表示した約6.5キロメートルの区間は未整備区間ございまして、事業予定区間として東京都にて施行を予定しております。

次に、左入美山線の構造形式について御説明いたします。

現在、左入美山線の構造形式は、地表式・掘割式・地下式として都市計画決定されております。

本路線は、平成10年に八王子市北部地域及び西部地域並びにその周辺における交通の円滑化を図るため、幅員25メートルとして都市計画を変更いたしました。また、同年に施行者である八王子市が往復4車線道路として環境影響評価を実施してございます。

しかし、その後、川口土地区画整理事業の開発計画が見直されるなど、本路線周辺の環境が変化したことから、車線の数を見直すことといたしました。

次に、計画の内容について御説明いたします。

まず、本路線の事業予定区間の都市計画変更の基本的な考え方から御説明いたします。

「議案・資料」202ページの参考図1を御覧ください。

断面図①を御覧ください。先ほど御説明しましたとおり、川口土地区画整理事業の開発計画が見直されるなど、社会経済情勢の変化などにより車線数を見直した結果、全線2車線といたします。

次に、断面図②を御覧ください。掘割式約1.8キロメートルと約0.9キロメートルの区間は、車線数が掘割部2車線、平面部2車線から沿道にアクセスしやすい地表式2車線の構造に変更いたします。

次に、断面図③を御覧ください。東側の地下式約0.7キロメートルの区間は、地下部2車線、平面部2車線から地表式2車線の構造に変更いたします。

恐れ入りますが、「議案・資料」189ページの位置図にお戻りください。

地下式0.4キロメートルはトンネルであり、その東西の地表式0.2キロメートルの区間は、トンネル延長の変更に伴い地下式構造に変更いたします。

次に、具体的変更内容について御説明いたします。

「議案・資料」 192ページの計画図3を御覧ください。

黄色の区域は、2車線への車線の数に見直しに伴い、一部幅員の変更を行います。また、都市計画線内の黄色の破線は地下式構造及び掘割構造の構造線であり、今回、平面構造に変更するため廃止いたします。

なお、計画図4から計画図11までの黄色の区域と都市計画線内の黄色の破線も同様の理由により変更及び廃止を行います。計画図内の表記が小さい部分に関しましては、203ページから204ページまでの参考図2及び参考図3の拡大図に記載してございます。

次に、「議案・資料」 193ページの計画図4を御覧ください。

赤色の区域は、沿道とのアクセスを確保するための副道や隅切りを新たに都市計画道路として定めるため、一部幅員の変更と一部区域の追加を行います。

なお、計画図7、9及び11の赤色の区域も同様の理由により変更及び追加を行います。

次に、「議案・資料」 195ページの計画図6を御覧ください。

計画図内の表記が小さい部分に関しては、恐れ入りますが、203ページの参考図2、下段の拡大図に記載してございます。赤色の区域は、トンネル構造に必要な幅員へ拡幅するため一部幅員の変更を行います。

次に、「議案・資料」 191ページの計画図2を御覧ください。

国道16号へアクセスする交通の分散化を図るための支線1について車線数を2車線に決定いたします。

恐れ入りますが、「議案・資料」 189ページの位置図にお戻りください。

車線の数につきましては、これまで御説明した事業予定区間も含め、青色の引き出し線で表示しました全線について、2車線に決定いたします。

最後に、意見書について御説明させていただきます。

クリーム色表紙の「意見書の要旨」7ページから13ページを御覧ください。

本計画案を令和3年10月13日から2週間、縦覧に供したところ、10通の意見書が提出されました。その内訳は、反対意見が8通、その他の意見が2通でございます。

反対意見については7ページから10ページに記載しており、都市計画に関する意見のうち、主な意見といたしまして、「4車線が2車線になっているが、物流拠点計画をすすめれば交通量の増加は必然と思われるが2車線で対応できることの根拠を示してほしい。幅員についても、25メートルが22メートルに変更されているがその根拠を明確にしてほしい。」などの意見が提出されました。

これに対する東京都の見解といたしましては、「本路線は、八王子市北部地域や西部地域並びにその周辺地域における交通の円滑化を図るため、平成10年に標準幅員25メートルの計画として都市計画変更し、往復4車線の道路とした。その後、川口土地区画整理事業の開発計画が見直されるなど、社会経済情勢の変化等を踏まえ、車線数を見直し、全線2車線とすることとした。これに伴い、車道や歩道など必要な幅員を確保することが可能な計画として標準幅員を22メートルとすることとした。」などとしております。

また、事業施行に関する意見のうち主な意見といたしまして、「完成の時期や総額についてどれくらいかかるのか住民の生活に大きくかわるので明らかにしてほしい。」などの意見が提出されました。

これに対する東京都の見解といたしましては、「本路線は延長が長いため、いくつかの区間に分割して順次事業を実施する予定である。それぞれの区間の分割位置や事業化順序、時期等については現時点では未定であり、全線完成時期についても未定である。また、現時点においては、事業費を算出しておらず、今後、事業化する区間ごとに設計を進めていく中で事業費を算出することとしている。」などとしております。

また、本案件に対する関係市の意見でございますが、八王子市からは、計画案で支障なしとの回答を得ております。

日程第3の説明は以上でございます。

**【原田（保）会長】** それでは、日程第3につきまして、御意見、御質問等ございましたらよろしく申し上げます。

原田委員、どうぞ。

**【原田（あ）委員】** 幹線街路補助線街路第28号線について意見を述べます。

本案件、大森駅西側の駅前整備に関わり、そして、道路拡幅に関わる案件であります。大森駅は、混雑をするバス停の改善など、利用者からの改善を求める声が上がっているとのことです。一方で、駅前広場の設置は、大森駅の風情に重大な影響を与えることになり、道路拡幅による相当数の立ち退きがあるなど住民からは懸念の声も上がっていると聞いております。大田区が策定した大森駅周辺地区ランドデザインは、大森駅西側周辺の整備方針、整備の方向性を示しました。

これを契機に、平成24年7月に地権者間で意見交換、検討を重ね、まちづくりを実現するための組織として大森八景坂地区まちづくり協議会が発足しました。同協議会は、この地区のまちづくりの目標や方向性、具体的方策について定めた大森八景坂地区まちづくり計

画案をまとめ、平成27年3月に大田区に提案しています。また、同協議会は、平成29年11月にも行政による基盤整備の進捗に伴い、建物が更新されていくことを念頭に、地域が目指すまちのデザインの考え方をデザインコードとして取りまとめ、大田区に提案しています。区は、こうした経緯から十分な協議が行われてきたとし、大森西口広場、100人の地権者の合意の下に計画は進んでいると説明してきています。

しかし、西口広場地下の通称地獄谷には、飲食店が数多く軒を連ね、地権者以外の賃貸借人は一部また貸し等の複雑な土地利用関係となっており、計画を進める区も賃貸人の人数を把握していないというのが現状です。様々なメディアで取り上げられてきたこの町の文化とも言うべき町のありように店主や利用者からは、この町の風情を残してほしいという声が多数上がっています。地獄谷は通称で、山王小路飲食店街が正式な商店街名です。大衆居酒屋やスナック、バーなど昭和のムードを漂わせつつ、イタリアンバルやシンガポールバル、レストランバーなど現代的な飲食店も共存します。徒歩ですぐ近くには大森山王と言われる高級住宅街が広がり、馬込にかけてのなだらかな丘陵地に作家や画家といった文化人の住んだ地域が続き、馬込文士村と総称され、風格を堅持しています。

本当に駅前が現代風のテラスを持った広場に変われば、この町の風格は維持・発展することになるのか、しっかりと住民の声を聴かねばならないと思っています。この地域の風情に重大な影響を与えるとともに、地獄谷開発や道路拡幅による相当数の立ち退き、デッキ建設と大規模な税金も出動する案件となります。

ところが、こともあろうにこの時点で総工費も分かっていません。これでは費用対効果も測ることはできません。現時点では幅広い意見を取り入れたと言えず、また、巨額の税を投入するに至る計画にはなり得ていないと指摘し、本議案には反対とします。

**【原田（保）会長】** ほかに御意見、御質問等ございませんですか。

里吉委員、どうぞ。

**【里吉委員】** 私からは八王子都市計画道路3・3・74左入美山線、北西部幹線道路について質疑と意見を申し述べたいと思います。

先ほど御説明いただいたとおり、この道路、国道16号から圏央道の八王子西インターチェンジに至る路線であり、八王子市の北部及び西部地域を東西に結ぶ延長8.8キロメートルの道路です。これいろいろ説明をひも解いてみますと、何回か都市計画変更がされてきました。

そこで、まずこの北西部幹線道路の最初の都市計画がいつで、どのような目的で計画され

たのか伺います。

【谷崎幹事】 都市基盤部長。

【原田（保）会長】 谷崎幹事

【谷崎幹事】 北西部幹線道路の当初計画は、昭和44年3月、近時の急速な市街化に伴い、健全な市街地の造成及び交通の円滑化を図ることを目的として、現在の浅川大橋北側から八王子3・4・63号線との交差位置までの延長約3,730メートルの区間を八王子都市計画街路2・1・15号大和田谷野線として国が都市計画決定しております。

【原田（保）会長】 はい、里吉委員、どうぞ。

【里吉委員】 50年以上前の最初の計画は、今とは大分違う計画だったということです。調べますと、その後も何回か都市計画が変更されていると思いますが、どのような変更、変更の目的とどのような変更だったのか、そして、変更後の事業費はどれくらいだったのか伺います。

【谷崎幹事】 都市基盤部長。

【原田（保）会長】 谷崎幹事

【谷崎幹事】 北西部幹線道路の計画は、当初決定後、平成元年6月に建設省通達により名称変更を行い、平成7年9月には国道16号との交差部に起点位置を変更し、延長約2,740メートルとするとともに、改めて名称変更を行っております。また、平成10年10月には、八王子市北部・西部地域及びその周辺の交通の円滑化を図り、健全な市街地の発展に寄与することを目的として圏央道八王子西インターチェンジまで終点位置を変更し、延長約8,830メートル、幅員25メートル、往復4車線にするとともに名称変更を行い、八王子都市計画道路3・3・74号左入美山線としております。

なお、平成10年の変更時の将来交通量は、最も交通量の多い区間で1日当たり約2万2,000台としており、事業費につきましては、事業者が具体の設計を進める中で算出することとなるため、承知してございません。

【原田（保）会長】 はい、里吉委員、どうぞ。

【里吉委員】 事業費について承知していないと今回答されたんですけども、八王子市の市議会の議事録などを読みますと、何回もここは440億円かかるというふうに市長も答えておりました。もし違う数字であれば訂正してください。

今回の都市計画変更、ここから大きく変わっているわけですけども、それで、今2万2,000台の交通量予測で4車線と、ここまで車線を半分に減らすということと、様々な形式

を変えた改めてこの交通量予測とおよその事業費、440億円が果たして本当だったのか、1,000億円ぐらにかかるといふ声も聞かれていますけれども、これ4車線から2車線にすることでどれくらい費用が減るのか、減ると思うんですけれども、多分ね。事業費、大枠分かれば交通量予測と併せて伺いたいと思います。

【原田（保）会長】 はい、谷崎幹事

【谷崎幹事】 ただいま御質問のございました440億円の件でございますが、まず、これにつきましては、八王子市が当時環境アセスメントをするに当たりまして、比較のために試算した数字だというふうに認識しております。

今回の都市計画変更の内容、交通量、事業費についてでございますけれども、今回の変更では、川口土地区画整理事業の開発計画が見直されるなど、本路線周辺の環境が変化したことから車線の数を2車線に見直すことといたしました。また、掘割式の区間は車線数が掘割部2車線、平面部2車線から地表式2車線の構造に変更するとともに、東側の地下式の区間は、地下部2車線、平面部2車線から地表式2車線の構造に変更いたします。

将来交通量につきましては、今回の予測では約1万6,000台となっております。また、事業費につきましては、こちらも事業者が具体の設計を進める中で算出することとなります。

以上でございます。

【原田（保）会長】 里吉委員、どうぞ。

【里吉委員】 川口土地区画整理事業の開発計画が見直されたことで4車線が2車線になる、その根拠としては、今の御説明で約2万2,000台から1万6,000台に交通量予測が変わる、将来交通量の予測が変わったことが原因だということなんですが、先ほど御説明いただいたように、物流センターができて本当にこれだけ減らして大丈夫なのかという心配の声が載っておりましたよね。つまり2万2,000台の根拠、それから、1万6,000台の根拠がよく分からないという声が地元では出ていると。今御説明いただいた川口土地区画整理事業の開発計画はどのように変更されて、その結果、2万2,000台から1万6,000台になったのか、根拠となる中身について御説明いただきたいと思います。

【谷崎幹事】 都市基盤部長。

【原田（保）会長】 はい、谷崎幹事

【谷崎幹事】 平成10年度の都市計画変更時における川口土地区画整理事業は、研究施設と住宅用地の造成が主な目的でございました。その後、物流施設や都市計画公園を整備す

る開発計画の見直しが行われております。今回の変更は、このような開発計画の見直しなども踏まえて将来交通量を予測したものでございます。

【原田（保）会長】 はい、里吉委員、どうぞ。

【里吉委員】 御説明いただいたとおり、最初の研究施設と住宅用地の造成が主な目的と。これ川口リサーチパーク計画と呼ばれていましたけれども、御説明いただいたとおり、この地域、川口のリサーチパーク計画、現在の物流施設の計画のあるこの地区の開発と北西部幹線道路は、八王子の市議会の記録なども読みましても、地域の皆さんに聞きましても、常にセットで進んできた。特に圏央道の八王子西インターチェンジができるということで、そこからの道路ということで議論されてきたわけですね。

80年代後半に八王子市で浮上した川口リサーチパーク計画なんですけれども、ここは貴重な里山の自然を守れと当時大きな反対運動が広がっていました。そして、既に平成5年、1993年にはこの予定地で絶滅のおそれがあると言われるオオタカの営巣も発見されて、そこでひなが育っているということも発見され、計画が中断されていました。もうバブルも弾けた後です。こういう中で、八王子市が440億円ともそれ以上かかるとも言われていますけれども、掘割やトンネルを造ってまで4車線の道路計画を進めようとしていたことに私は驚いています。

平成14年、2002年には、八王子市が川口リサーチパーク計画は断念して、地元では当時約250戸の立ち退き、町を分断する道路は要らないと改めて道路計画の中止を求める声がこのとき上がりました。先ほど御説明いただいたとおり、国道16号線から圏央道の八王子西インターチェンジに至る道路で、交通利便性、渋滞解消などに効果がある、こういうふう言われているんですが、2車線に車線を減らしたとしても、現道のないところに住民を追い出して新しい道路を造ることに変わりはありません。私も端から端まで見れるところは全て現地を視察してまいりましたけれども、自然本当に豊かなところですが、計画地には新しい住宅も増えておりました。2車線に減らしても立ち退き件数は逆に増えるのかもしれないというふうに感じました。

今、時代は新たな道路整備をするということではなくて、必要な生活道路の拡幅などで交通利便性を向上していく、そういう時代ではないでしょうか。新たな道路を造れば新たな車を呼び込むことになる、これはこの間ずっと東京が経験したことです。これからの時代は、環境面からも個人の自動車利用を控え、コミュニティバスなど公共交通をもっと充実させていく、そういうやり方で交通利便性を引き上げていくべきだと考えます。

よって、本議案には反対の意見といたします。

【原田（保）会長】 ほかに御意見等ございませんようでしたら、採決に移らせていただきます。

まず、議第7529号、東京都市計画道路補助線街路第28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〕

【原田（保）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7530号、八王子都市計画道路3・3・74号左入美山線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

---

【原田（保）会長】 次に、日程第4といたしまして、議第7531号を議題といたします。説明をお願いします。

小野幹事

【小野幹事】 日程第4、議第7531号、立川都市計画公園及び昭島都市計画公園第9・6・1号昭和記念公園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」205ページから208ページまでとなります。

「議案・資料」207ページの位置図と併せまして、モニターの航空写真を御覧ください。

モニター上、黄緑の実線で表示している区域が昭和記念公園でございます。本公園は、立川市、昭島市にまたがる計画面積約180.1ヘクタールの広域公園であり、国営の公園でございます。

都の「都市づくりのデザイン」において、本公園が位置します立川・昭島の将来像は、国営昭和記念公園や多摩川、玉川上水、農地、緑地などと調和し、やすらぎを感じることのできる質の高い緑豊かな住環境が形成されるとしております。

本公園の西側、モニター上オレンジ色の実線で示しました立川基地跡地昭島地区は、昭和52年の基地返還後、財務省所管の留保地でございました。平成20年に国、都及び立川・昭島両市により留保地の利用計画を定めており、土地区画整理事業や公共施設整備が進ん

できております。

「議案・資料」 208ページの計画図を御覧ください。

モニター上、赤い丸で囲った区域は、既に公道から本公園昭島口までの仮設通路として、年間約8万人の方に利用されております。国土交通省は令和3年9月、官民連携による本公園の再整備方針を公表しており、今後、本公園昭島口周辺のまちづくりが進捗することで、利用者の更なる増加が見込まれております。

こうした昭島口周辺のまちづくりや公園再整備の進展を踏まえ、来園者の利便性向上のため、約0.04ヘクタールの区域を今回都市計画公園に追加いたします。

なお、本案件について令和3年10月13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。

【原田（保）会長】 それでは、日程第4につきまして、御質問、御意見等あればよろしくをお願いします。

ございませんようでしたら、日程第4につきまして採決に入らせていただきます。

議第7531号、昭和記念公園の案件について、賛成の方は挙手を願います。

[ 賛成者挙手 ]

【原田（保）会長】 全員賛成と認めます。よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

---

【原田（保）会長】 次に、日程第5といたしまして、議第7532号を議題に供します。

説明を小野幹事、お願いします。

【小野幹事】 日程第5、議第7532号、臨海副都心有明南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」209ページから226ページまでとなります。

「議案・資料」224ページの位置図と併せまして、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面積約107ヘクタールの区域であり、平成3年1月に当初の地区計画を決定し、臨海副都心まちづくりガイドライン等に基づき、順次地区整備計画を定め、開発が進められてきております。

「議案・資料」225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。

今回、臨海副都心において計画的な土地利用転換を図り、良好な都市環境を形成するため、本地区の西側、有明南3区域H街区におきまして、整備計画の具体化に合わせて地区整備計画約2.6ヘクタールを追加するものでございます。

地区計画の変更内容について御説明いたします。

「議案・資料」226ページの計画図2と併せまして、モニターを御覧ください。

有明南3区域H街区の建築物等に関する事項として、容積率の最高限度300%、建築物等の高さの最高限度110メートル、壁面の位置の制限などを定めます。

なお、以上の案件を令和3年10月13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5の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 それでは、本件につきまして、御質問、御意見がございましたらよろしくお願ひいたします。

じゃ、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7532号、臨海副都心有明南地区地区計画の案件について、賛成の方は挙手を願ひます。

[ 賛成者挙手 ]

【原田（保）会長】 全員賛成と認めます。よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

---

【原田（保）会長】 それでは、続きまして、日程第6といたしまして、議第7533号を議題といたします。

小川神津島村産業観光課長、説明をお願いします。

【小川神津島村産業観光課長】 日程第6、議第7533号、神津都市計画と畜場第1号神津島と畜場の変更について御説明いたします。

本件は、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、東京都の都市計画審議会に諮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229ページから231ページまででございます。モニターの航空写真と併せて、「議案・資料」230ページの位置図を御覧ください。

本件対象地は神津島村南東部、神津島村役場から東に約1.7キロメートル、神津島空港から北東に約1.7キロメートルに位置しています。

「議案・資料」231ページの計画図を御覧ください。

対象地は、幅員約4メートルの村道62号線に約11メートル接道しています。約0.08ヘクタールの区域でございます。

本と畜場は、獣畜の処理に当たっての公衆衛生、食品衛生の確保のため、昭和51年度に第1号神津島村と畜場を都市計画決定し、と畜事業を実施しました。その後、第1号神津島村と畜場の老朽化が著しくなったこと、村内におけると畜需要が大幅に減少したことから、平成2年4月1日に神津島村と畜場設置条例及び神津島村と畜場使用条例を廃止し、現在に至っています。

今般、神津島村では、村内の都市施設について精査を行い、第1号神津島村と畜場の今後の必要性について関係部署等と確認・協議した結果、廃止することが適切であるとの結論が得られました。

このような経緯を踏まえ、神津島村では第1号神津島村と畜場を廃止するものでございます。

なお、本件については令和3年10月13日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はありませんでした。

日程第6の説明は以上です。

【原田（保）会長】 それでは、本件につきまして、御意見、御質問等ございましたらよろしくお願ひいたします。

それでは、御意見、御質問等ないようでしたら採決に移らせていただきます。

議第7533号、第1号神津島村と畜場の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【原田（保）会長】 全員賛成と認めます。よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

---

【原田（保）会長】 予定している議案は以上でございます。

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、私のほか松行委員にも御署名をお願いしたいと存じますので、よろし

くお願いをいたします。

これもちまして、本日の審議会を閉会といたします。ありがとうございました。

午後 3 時 2 2 分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。