

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２３９回東京都都市計画審議会を開催させていただきます。

委員の出席状況でございますが、委員の２分の１以上という定足数を充たしておりますことを、ここに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、参加いたします幹事を最低限とさせていただきます。また、委員の座席を２列に分けまして、また会議室のドアを開放させていただいております。御不便をおかけしまして申し訳ございません。

それでは、資料の確認でございます。

「第２３９回東京都都市計画審議会 資料一覧」をお配りしておりますので、御確認をお願いいたします。

その下、Ａ４横１枚、「議案一覧表」でございます。

次に、薄茶色、Ａ４横の冊子、「議案・資料」でございます。

次、ホチキス留めの薄いものです。桃色表紙の、「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。

その下、またホチキス留め横型です。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。

最後でございますが、Ａ４縦の冊子でございます。薄緑色表紙の、「資料〔別冊〕都市計画（素案）京橋三丁目東地区」でございます。

本日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。

続きまして、本日の日程について申し上げます。恐れ入りますが、「議案一覧表」、Ａ４横の１枚を御覧ください。

議事の日程でございますが、日程第１から日程第３まで、議題が合計１２件ございまして、全て議決案件となっております。

それでは、原田会長、よろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 ただ今から会議を開催いたします。委員の皆様方には、御多忙の中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、当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、傍聴の方及び報道関係の方々にも御入室をいただいております。御了承をお願いいたします。

次に、傍聴者の皆様に申し上げます。当審議会の会議を傍聴する際は、お手元に配布しております「傍聴にあたっての注意事項」を厳守されるようお願い申し上げます。

次に、委員の異動につきまして御報告をさせていただきます。お手元の、桃色の表紙の「議案・資料 別冊」を御覧いただきたいと思います。

1 ページに、委員の異動報告を記載してございます。

それでは、新しく委員になられました方々を御紹介申し上げます。

議席番号 7 番、東京都議会議員、伊藤ゆう委員でございます。

【伊藤委員】 よろしく申し上げます。

【原田（保）会長】 議席番号 2 4 番、警視總監、小島裕史委員でございますが、本日は御都合により、代理の方に御出席をいただいております。

議席番号 2 6 番、東京都議会議員、中村ひろし委員でございます。

【中村（ひ）委員】 よろしく申し上げます。

【原田（保）会長】 議席番号 2 9 番、東京都議会議員、藤井ともりのり委員でございます。

【藤井委員】 よろしく申し上げます。

【原田（保）会長】 なお、委員の議席につきましては、運営規則第 4 条に基づきまして、2 ページに記載している委員名簿の議席番号のとおりと定めますので、御了承をお願いいたします。

それでは、これより審議に入らせていただきますが、限られた時間でございますが、十分に御審議をいただきたいと存じます。円滑な進行等に御協力をよろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 それでは、早速ですが、議事日程に入らせていただきます。

日程第 1、議第 7 5 8 9 号と議第 7 5 9 0 号を一括して議題に供します。

山崎幹事、説明をお願いします。

【山崎幹事】 日程第 1、議第 7 5 8 9 号、東京都市計画都市再生特別地区京橋三丁目東地区と、議第 7 5 9 0 号、東京都市計画地区計画有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画は、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 1 0 5 ページまででございます。あわせて、薄緑色表紙「都市計画（素案）京橋三丁目東地区」も御参照ください。

初めに、まちづくりの経緯について御説明いたします。

「都市計画（素案）京橋三丁目東地区」76ページと併せて、モニターを御覧ください。

今回、地区計画を定めます有楽町・銀座・新橋周辺地区は、現在、東京高速道路、通称KK線として利用されております。

首都高速道路日本橋区間の地下化に当たっては、交通が集中する江戸橋ジャンクション周辺の渋滞緩和を図るため、当該ジャンクションの都心環状線連結路を廃止し、都心環状線を利用する車を八重洲線に転換させることといたしました。

しかし、八重洲線と接続するKK線は、大型車の通行に対応していないことから、国や都、高速道路会社などの関係者により、都心環状線の交通機能確保策が検討され、新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路が地下に整備されることとなりました。

その結果、KK線は、通過交通が新京橋連結路に転換し、自動車専用の道路としての役割が大きく低下することから、都は、令和3年3月に、東京高速道路（KK線）再生方針を策定し、KK線上部の空間を歩行者中心の公共的空間、Tokyo Sky Corridorとして再生・活用することとし、周辺のまちづくりとの連携により、民間活力をいかして整備を進める方針を位置付けております。

今般、KK線に隣接する京橋三丁目東地区でまちづくりの機運が高まったことを受けまして、Tokyo Sky Corridorとの一体的な整備を適切に誘導するため、都市再生特別地区の変更と地区計画の決定を行うものでございます。

それでは、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、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、京橋三丁目東地区再開発準備組合でございます。

「議案・資料」6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、東京メトロ銀座線京橋駅の南東側に位置し、区域の西側で中央通りに、南側で東京高速道路、KK線に接した、約0.9ヘクタールの区域でございます。

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」10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、京橋エリアの広域的な回遊性強化に資する都市基盤の整備、京橋エリアのにぎわい創出を支える都市機能の導入、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、Tokyo Sky Corridorの一部区間を緑豊かな歩行者空間として整備するとともに、人々を引き込む、広場空間と一体となった縦動線の整備等により、駅とまち、Tokyo Sky Corridorをつなぐ重層的な歩行者ネットワークの形成を図ります。

また、アート・ものづくり文化の発展に寄与する（仮称）京橋アートセンター約600平方メートルを整備するとともに、国際競争力強化に資する国際水準の宿泊施設約1万7,000平方メートルを整備いたします。

「議案・資料」3ページ及び8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を適切に評価した上で、最高限度を1,990%とし、一部を都市の魅力創造に資する施設や居住・滞在施設といたします。

高さの最高限度は、高層部を180メートル、低層部を56メートルといたします。

「議案・資料」11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7590号の有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画の決定について御説明いたします。

本件につきましても、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ございます。

「議案・資料」19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、黄色の一点鎖線で示す、KK線及び京橋三丁目東地区の約5.2ヘクタールの区域でございます。

「議案・資料」20ページの計画図1と併せて、モニターを御覧ください。

区域全体について、地区計画の目標として、民間活力を生かしたTokyo Sky Corridorの段階的な整備を適切に誘導することにより、有楽町・銀座・新橋周辺地区の結節機能として、周辺のまちづくりとの連携を図った土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新・増進を促進することを定めます。

また、公共施設等の整備の方針として、車中心から人中心の公共的空間として、広場等を整備することや、地上、地下、Tokyo Sky Corridorをつなぐ上下移動の空間、縦動線を

整備することなどを定めます。

「議案・資料」 21 ページの計画図 2-1 と併せて、モニターを御覧ください。

地区施設として、広場 1 号から 3 号や歩道状空地、歩行者通路 1 号、2 号を定めます。

また、建築物等に関する事項として、壁面の位置の制限などを定めます。

このほか、国家戦略特別区域会議から中央区都市計画審議会へ、京橋三丁目東地区第一種市街地再開発事業の決定や、日本橋・東京駅前地区地区計画、高度利用地区の変更について、別途付議されております。

参考として、市街地再開発事業について御説明いたします。

「議案・資料」 101 ページから 105 ページまでと併せて、モニターを御覧ください。

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、約 0.9 ヘクタールの区域に市街地再開発事業を決定いたします。

なお、これらの案件につきまして、9 月 21 日から 2 週間公衆の縦覧に供しましたところ、9 名 4 団体から 10 通の意見書の提出がございました。

資料は、お手元のクリーム色表紙、「意見書の要旨」 1 ページから 13 ページまでとなります。

賛成意見に関するものが 4 名 2 団体から 6 通、反対意見に関するものが 5 名 1 団体から 3 通、その他の意見が 1 名 2 団体から 3 通ございました。

賛成意見のうち、都市計画に関する主な意見といたしましては、1 ページ（1）になりますが、「広場や歩行者ネットワークの整備等、高架施設の特徴を生かした既存施設等の再編・整備の方針に大いに賛同する。今般の都市計画により、Tokyo Sky Corridorの実現に向けた整備がより一層具体化することを期待する。」などの意見がございました。

これらに対する国家戦略特別区域会議の見解は、1 ページ及び 2 ページの右枠の記載のとおりでございます。

また、反対意見のうち、都市計画に関する主な意見としては、4 ページ（2）になりますが、「KK線の特徴の記述が、事実と反している。KK線は、銀座地区を取り囲むように位置し、高架下の連続した商業空間は、地域のにぎわいと魅力の形成に貢献してきた。一方で、KK線は、銀座と京橋を分断する壁であり、KK線の北側に位置する京橋地区は、土地利用・景観・日照・防犯等の面から地域のにぎわいと魅力が衰退し、歴史ある京橋の特質が失われてきたことを地区計画の目標に追記すべきである。」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、４ページ右枠の記載のとおりで、「KK線の高架道路下部の全１４棟のビルは、延べ面積が約１０万平方メートルで、その大半が物販・飲食等の店舗であり、建物内外に向けた商業空間としてこれまで活用され、まちの状況に応じて店舗を更新するなど、地域のにぎわいと魅力の形成に貢献してきている。

また、京橋三丁目東地区の開発では、エレベーター、階段などの縦動線や周辺地域とつながる地上及び地下の歩行者ネットワークを形成することとしており、京橋地区と銀座地区など周辺市街地とのつながりが向上するものとする。今後も周辺開発や高架下の店舗等の更新の機会を捉え、周辺市街地とのつながりに配慮した計画を検討していく。」などというものでございます。

日程第１の説明は以上です。

【原田（保）会長】 それでは、日程第１につきまして、御質問、御意見等、あればよろしく願いいたします。

原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 都市再生特別地区京橋三丁目東地区と有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画についてお聞きします。

KK線跡地を活用したSky Corridorが、いよいよ地区計画として登場しました。

首都高の地下化で、日本橋に空を取り戻し、同時に、KK線を道路から歩行者空間にするという、壮大な計画であります。

青空の下の日本橋、高さ制限５６メートルのスカイラインをまち全体で守ってきたルールを誇る銀座を、ぐるっと取り巻く地上３階ほどの高さの道路が、緑豊かな歩道状空地となって生まれ変わる。これは、夢のあるまちづくりと感じます。

しかし、一方で、首都高の地下化は、たった１．２キロ区間に、３，０００億円ともそれ以上とも言われる巨額の経費をかけるにもかかわらず、結局、日本橋の南側には、びっしりと２００メートル級の超高層ビルが建ち並び、極めつけは、西に３９０メートルの東京トーチタワーが建ち、一日中、一年中、常に影の落ちる日本橋となってしまいます。

そして、本日審議されるKK線のSky Corridor化計画は、京橋三丁目の超高層ビル計画とセットで出てまいりました。高さ１８０メートル、幅は実に１２０メートルにわたって、巨大な躯体がSky Corridorを見下ろします。しかも今後、再開発等促進区を定める地区計画を適用しているこのSky Corridor計画沿いに、同様の巨大開発がいくつも続く方向性が示されているとのことなわけです。

スカイと名前が付いていますが、１８０メートル級の超高層ビルの下では、地上３階建ての元道路の上だろうが、地面の上だろうが、巨大な箱の下を歩いているのと同じです。Sky Corridorがモデルとした、廃止された高架式線路跡を遊歩道にした、ニューヨークのハイトライン、パリのクレ・ヴェルト・ルネ・デュモンなど、どこに１８０メートル級の超高層ビルとセットの開発をしているところがあるのでしょうか。正に、空中庭園、空中の森の雰囲気はどうつくるかにこそ、そのまちのセンスの全てを注いでいるのではないのでしょうか。

今回出てきたSky Corridor計画は、このままでは、まるで超高層ビルと超高層ビルをつなぐためのただのデッキになってしまうのではないのでしょうか。

再開発等促進区を定める地区計画を適用して、沿線に巨大開発を誘導するようなまちづくりではなく、空中庭園のような、Sky Corridorの歩行者ネットワークを重視するなら、KK線だけを地区計画決定すればよかったのではないかと。まずお答えください。

【原田（保）会長】 山崎幹事

【山崎幹事】 令和３年３月に策定した東京高速道路（KK線）再生方針では、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用するとともに、周辺まちづくりと連携し、民間活力をいかして整備を進めることとしております。

また、KK線上部空間の全長約２キロメートルの連続性を確保するとともに、周辺の歩行者ネットワーク等との接続にも配慮した、安全で快適な歩行者ネットワークを、周辺開発と連携して整備することとしております。

この方針などを踏まえまして、KK線に隣接する京橋三丁目東地区の計画では、KK線上部空間の一部区間を緑豊かな歩行者空間として整備するとともに、京橋駅からつながる地下通路、屋内広場、階段やエレベーター、エスカレーター等の縦動線、KK線上部への接続デッキ等を整備することとしております。

まちからKK線上部空間へ人々を引き込み、KK線と京橋エリアの広域的な回遊性強化に資する歩行者ネットワークの形成の実現を図るため、KK線の区域だけではなく、京橋三丁目東地区の区域も地区計画に含め、これらの屋内広場や縦動線などを地区施設に位置付けるものでございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 もうはっきりと、KK線の環境整備だけでは飽き足らないと、周辺開発とセットにするんだと、あけすけに語った答弁であります。

しかも、屋内広場や階段、エレベーターなどを整備してもらうんだと、ありがたがっていますけれどね、京橋三丁目超高層ビルからすれば、Sky Corridorに橋を渡して、直接自分の商業施設やホテルに直結する道をつくれるわけで、超高層ビルの方が、喉から手が出るほど欲しいのが、Sky Corridorとの連携なわけです。

この超高層ビルは、Sky Corridorの景観を破壊する建物じゃありませんか。

地区施設の整備をしてもらってありがたい、と、その代わりにさらに容積率を上げましょう、なんて言っている場合じゃないわけです。

そもそも、再開発等促進区を定める地区計画という開発手法は、どういう地域で適用されるべき制度か。国交省が示している都市計画運用指針を読みますれば、この制度が適用されるべき悪化した市街地の事例が示されています。

その5つの事例とは、工場、倉庫、鉄道操車場又は港湾施設の跡地等の相当規模の低・未利用地、埋立地、住宅専用地域内の農地、低・未利用地、老朽化した住宅団地、木造密集市街地の5つです。

このように、京橋三丁目東地区を含む計画地は、どの事例にも当てはまりません。鉄道の跡地というのがKK線に少し当てはまりますが、京橋三丁目東地区の当該地を含んだ計画地は、とてもじゃありませんが、悪化した市街地などとは言えないわけですね。

改めてお聞きしますが、再開発等促進区を定める地区計画を適用するに当たり、都市計画運用指針に示された、同制度を適用する上で対象となる5つの地域の例の、どの例に当該地域は当てはまるのか、お答えください。

【原田（保）会長】 はい、山崎幹事、どうぞ。

【山崎幹事】 御指摘の都市計画運用指針において、再開発等促進区を指定することが考えられると示されております5つの場合は、あくまでも例示でございます。

同指針によれば、再開発等促進区を定める地区計画の目的は、まとまった低・未利用地などにおける土地利用転換を円滑に推進するため、都市基盤整備と建築物等との一体的な整備に関する計画に基づき、都市の良好な資産の形成に資するプロジェクト等を誘導することにより、都市環境の整備・改善などに寄与しつつ、土地の高度利用と都市機能の増進を図ることでございます。

また、同指針では、周辺の地域の状況を考慮し、都市機能の更新などを一体的総合的に行うべき土地の区域として適切になるよう定めることが望ましいとされておりまして、今回の再開発等促進区の指定は、制度にかなうものでございます。

なお、都市計画運用指針における例示でございますけれども、5つ例示されておりますということでございますが、お話の中では、悪化した市街地の事例だということでございましたけれども、必ずしもそういうケースばかりが例示されているわけではございませんで、工場跡地などのまとまった低・未利用地などにおいて、土地利用転換等を図る場合などが例示されております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 まとまった低・未利用地などといいますけれども、この計画地のどこに、工場跡だとか、そんな場所があるのかと。ないじゃないか。

これですね、都市整備委員会で神宮外苑の質疑でも示した都の内部資料なんですけれども、2011年、平成23年9月15日付けの、今から11年前ですね、都市整備局「国立霞ヶ丘競技場建替えに関する公有地を活用した手法検討について」という資料、持ってきてまいりました。

ここにはですね、神宮外苑地区で再開発等促進区を定める地区計画を適用する場合は、国において、都市計画運用指針、先ほどの5つの事例を示したやつです、都市計画運用指針の改定等が必要となり、ハードルが高いと記されているわけですよ。

今から11年前の都市整備局の判断は、先ほどの5つの事例に当てはまらないような地域に、再開発等促進区を定める地区計画の適用は、ハードルが高いと判断しているわけです。

しかし、確かに、この判断はなし崩しの外苑再開発で百八十度転換し、再開発等促進区は外苑再開発に適用され、今では、良心の呵責に苛まれることもなく、今回のように、どこもかしこも再開発等促進区で、巨大開発を誘導できるようになってしまったのでしょうか。

この無秩序な都市計画を止めるのは、率直に言いまして、私たち都市計画審議会委員に懸かっていると、改めて訴えたいと思います。

答弁では、都市の良好な資産の形成に資するプロジェクトの誘導と言ってますけれども、世界に名だたる現代都市再開発の代表格、ハイラインやクレ・ヴェルト・ルネ・デュモンよりも美しい街ができるかもしれない。KK線の横に超高層ビルをわざわざ建てるような計画のどこが都市の良好な資産の形成なのか。

都市整備委員会では、再開発等促進区を適用する理由について、こう言っています。

「KK線上部空間の整備と周辺まちづくりを一体的に誘導するため、再開発等促進区を定

める地区計画を決定」と答弁したわけですが、周辺まちづくりを一体的に誘導する上で、再開発等促進区を定める地区計画の適用が適していると判断したのはどのような理由かお示してください。

【原田（保）会長】 はい、山崎幹事、どうぞ。

【山崎幹事】 都が令和４年３月に策定した東京高速道路（ＫＫ線）再生の事業化に向けた方針（中間まとめ）では、適用する都市計画の手法について、周辺まちづくりとの連携の観点も重要とし、ＫＫ線周辺の建築物等に階段及びエレベーター等の縦動線を配置し、デッキでＫＫ線上部空間とつなぐなど、一体的な整備を誘導できること、ＫＫ線周辺の複数の再開発事業による段階的な整備に応じて、民間事業者等の提案による施設整備にフレキシブルに対応できること、民間事業者等の創意工夫をいかした優良なプロジェクトの誘導や再開発の誘発により、東京都心の都市機能の増進を図ることができること、の３点を挙げておりまして、こうしたことから、広域的なプロジェクトであるＫＫ線再生を都が円滑に推進するため、ＫＫ線全線を含めた区域に再開発等促進区を定める地区計画を定めるとともに、周辺のまちづくりの熟度に応じて区域を拡大するものとしてございます。

今回、第一弾として、沿道で再開発の機運が高まっております京橋三丁目東地区を含めて、再開発等促進区を定める地区計画を定めることとしたものでございます。

なお、先ほど御答弁したとおり、今回の再開発等促進区の指定は、都市計画運用指針に定める制度の趣旨にかな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】 はっきりと言い切った答弁だと思います。

私は、ＫＫ線上部の空間の整備と周辺まちづくりの一体的な誘導、この２つを両立するために、なぜ再開発等促進区を定める地区計画が必要なのかと、適していると考えたのかという判断を聞いたわけですが、ほとんどＫＫ線の話は出てこなくて、周辺まちづくりの巨大開発ばかり話が出てきたわけです。

要は、ＫＫ線をどれだけ美しく開発するかではなく、ＫＫ線を基軸に周辺まちづくりをセットにするために、再開発等促進区をうったのだと。ＫＫ線全域に再開発等促進区をうつのは、京橋三丁目東地区だけではなく、今後、沿線に次々に、円滑に、巨大再開発を誘導する狙いがあるんだ。

本当に美しいＫＫ線の再開発を行うなら、率直に言って、華美で巨大な建築物は必要ありません。エレベーターやエスカレーターなど、縦動線の確保ができていればいいだけで

す。この京橋三丁目東地区には、そうした土地はないのでしょうか。

そこで、気になる点をお聞きしますが、本地区における事業者からの都市計画素案提出時における当地区の権利者数は33人であり、同意率は91%と、先の都市整備委員会で答弁をいただきましたが、同意の意思を示していないこの9%には、行政が含まれているか。それは、国、都、区のどれに当たるか。お答えください。

【原田（保）会長】 どうぞ。

【山崎幹事】 当地区の区域内には警視庁の警察博物館がございまして、事業者からの都市計画素案の提出時において、同意書を提出していない権利者には、当該博物館の敷地の所有者である都と国が含まれております。

なお、都と国からは同意書を受理してはいないが反対の意思は示していないと、事業者からは聞いてございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 警察博物館という、警視庁の施設が入ったビルが建っている。つまりは、都有地や国有地がなんとSky Corridor沿いに建ってるんです。

わざわざ超高層ビルを建てなくても、縦動線をつくれるじゃありませんか。

むしろ、この都有地や国有地も手伝って、超高層ビル計画が進められたと。Sky Corridorの建築物は東京高速道路株式会社のものですけれども、土地は完全に都有地です。

Sky Corridorの都有地や京橋三丁目東地区の都有地も、事実上、民間の巨大開発に差し出すかのような計画なんじゃありませんか。

しかも、Sky Corridorを単なる超高層ビル群をつなぐ、ただのデッキにしてしまうだけではありません。景観を投げ捨てるだけではなく、より温暖化ガスを排出し、ヒートアイランド現象を加速させ、環境を破壊する計画でもあります。

特区素案を見ますと、42ページ、都市再生への貢献というところでは、三つ目に、環境負荷低減とあるわけですね。この記載には本当に驚きました。

地域冷暖房施設の整備や高効率の設備機器導入、屋上緑化、ゼブオリエンテッドなど、断熱も進めますけれども、これら全ての環境対策を施してもですね、都市整備委員会での答弁によると、容積率を、加重平均ですが、約72.9%から1,990%へと、大規模に増大させるため、年間のCO2排出量は、現在は報告義務がなく算出できないレベルの排出量から、一気に約1万280トンもの温暖化ガスを排出するようになるわけです。

一般家庭の3,000軒分の年間排出量に匹敵するわけですね。減らしてなんてないん

ですよ。1万トンも増やしてしまうんです。どこが社会貢献ですか。

道路をなくして、歩道にするというのは、気候変動対策にもかなう施策のはずですが、本計画では逆に、逆行することになってしまうわけです。

温暖化ガスを大量に排出するようになるのに、開発で環境負荷を軽減するなどと、真逆の記載をよくも平気でできるなと驚くわけです。

都有地の上に建つ、KK線が加わる再開発等促進区を定める地区計画なわけです。この計画が出来上がる上で本当に公共性が担保されていたのか気になりますのでお聞きします。

都市整備局は、財務局や東京高速道路株式会社と、KK線再生に当たりどのようなやり取りをしてきたのか、時系列でお示してください。

【原田（保）会長】 山崎幹事

【山崎幹事】 ただ今の御質問にお答えさせていただく前に、何点か補足をさせていただきます。

まず、縦動線について、都有地、国有地を使ってできるのではないかという御指摘についてでございますけれども、KK線の再生方針では、縦動線の整備に当たっては、重層的かつユニバーサルデザインの歩行者ネットワークを形成するため、周辺の開発とも連携していくこととしております。

本計画では、警察博物館敷地の近くに、Sky Corridorへつながるエレベーターと屋外階段を設けることとしております。

加えて、地下鉄京橋駅や中央通り、更に地区東側の骨董通りから円滑にSky Corridorまでアクセスできる歩行者ネットワークとして、大規模な吹抜けの屋内広場内に、エレベーター・エスカレーターも備えた、開放的で視認性の高い縦動線を整備するものでございます。

これらにより、にぎわい機能とも一体となって、回遊性の高い魅力ある歩行者空間の実現を図っていくこととしているものでございます。

こうした計画は、約280平方メートルである警察博物館の敷地単独で実現することは困難でございます。

また、環境負荷低減の取組みについてもお話がございましたが、今回の計画では、環境面での先進的な取組みにより、最高水準の環境性能を確保いたしますとともに、今後の建物供用開始時までに、事業者が最大限に努力しながら、再生可能エネルギー由来の電力利用に取り組むことなどにより、実際のCO2排出量は大幅に削減いたします。

加えて、ゼロエミッション東京の実現を目指し、今後、社会状況の変化や技術革新の状況を踏まえ、さらに効果的な取組みを継続して検討することとしております。

それから、ただ今の御質問でございますが、都は、平成30年12月に日本橋周辺の首都高地下化に伴い必要となる大型車の環状方向の交通機能確保策を検討するため、国や首都高速道路株式会社とともに検討会を設置し、この検討会におきまして、KK線の既存施設の在り方について、その交通機能上の役割などを踏まえ、別途検討することといたしました。

これを受け、都市整備局は、令和元年10月に、学識経験者、財務局、地元区等による、東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会を設置し、検討を進めるとともに、KK線の土地を所有し、東京高速道路株式会社に貸し付けている財務局と調整を行い、令和4年4月には、土地の使用目的を自動車専用の道路から歩行者中心の公共的空間へと転換して貸し付ける方針が定められました。

また、あり方検討会の設置以降、同社に対して、適時、既存施設の在り方などについて、説明、確認等を行うとともに、令和4年3月に都が策定した事業化に向けた方針の中間まとめにおいて、同社がKK線上部空間を整備することを基本としたことから、その整備内容や管理運営などについて調整を行っております。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 大変長々と言ったら失礼ですけども、答弁がありました、後段が大事ですよ、大事だったのは。

私の質問は、都市整備局は、財務局や東京高速道路株式会社とKK線再生に当たり、どのようなやり取りをしてきたのか時系列で示してくれという質問だったわけです。

後半が大事だったんですけども、今の答弁を聞く限り、当たり前のことなんですけれども、KK線再生に関わるやり取りには、東京建物率いる京橋三丁目東地区の特区ビルは、現れてこないわけですね、今のやり取りの説明の中には。あくまでもKK線の整備は、京橋三丁目東地区の特区やその後に続く巨大開発のために行われているのではないという立て付けなわけです。

KK線の再生と京橋三丁目東地区の特区は、たまたま2つのまちづくりが期を同じくしただけで、都市の良質な資産の形成が顔を合わせたからには、再開発等促進区を定める地区計画でまとめ上げて、公共性のあるまちづくりをやっていきましょと、そういう流れなんですかね。

しかも、この計画はこの後、第一種市街地再開発事業の申請を行い、行政の多額の補助金を受け取ることも、計画にあるとお聞きしています。

そのためにも、単にディベロッパーの利潤を最大限に拡大するための事業ではなく、とにかく公共性の高い事業としたいわけです。

本計画は、しかしながら、都有地と税金と東京の空を、企業の儲けに差し出すような計画となっており、KK線再生の豊かな可能性をおとしめるものであります。

今日のこの日の決定が、京橋三丁目東地区だけでなく、このあとに続くSky Corridor沿線の巨大開発につながり、建築物を56メートルのスカイラインに合わせた銀座ルールあの街並みを取り囲み、見下ろすようなまちづくりに連動してまいります。

都有地がこのように民間開発の引き金や種地となっていく東京のまちづくりに、強い警鐘を鳴らして、同計画には反対を表明して質疑を終わります。

【原田（保）会長】 はい、山崎幹事、どうぞ。

【山崎幹事】 すみません。先ほどの御答弁の中で1か所言い間違いをしたようでございますので、訂正させていただきたいと思います。

土地の使用目的を自動車専用道路から歩行者中心の公共的空間へと転換して貸し付ける方針が定められた時期につきまして、「令和4年4月」と申し上げましたが、正しくは「令和4年2月」でございます。申し訳ございませんでした。訂正させていただきます。

また、ただ今の原田委員からの御意見に対しまして、少し説明を加えさせていただきたいと思います。

今回の再開発等促進区を定める地区計画につきましては、都が策定いたしました方針に基づいて、周辺のまちづくりと連携して、KK線の再生を段階的に進めるために定めるものでございます。

今回、その第一弾として、沿道で再開発の気運が高まっております京橋三丁目東地区を含めて、都市再生特別地区、市街地再開発事業と一体的に都市計画を定めることとしたものでございます。

こうした一体的に都市計画を定めることによりまして、京橋エリアのにぎわい創出や防災性の向上を図りながら、都民や来街者にとって魅力ある歩行者空間の創出を図ってまいります。

また、再開発事業の区域内の都の土地及び建物につきましては、その他の地権者と同様に、法に基づき、原則、等価で再開発ビルの一部に権利が置き換えられることとなります。

これによって、都民の財産である都有地などにつきましても、適切にその価値が保全され、都民のために有効に活用されるものとなるものでございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 わざわざ部長が答弁に返してくるものですから、私も一言最後言わせてもらいますけれども、周辺のまちづくりの連動ってさっきから言ってますけれども、それはいいことですよ。

周辺のまちづくりとSky Corridorが連動して、京橋といえば、江戸発祥の地ですか。最も古い町名とも言われているんですけど。

それこそ、その縦動線のところにはですね、木造の低層の、江戸の情緒を彷彿とさせるような建物とか、そういう正に江戸の歴史と、そういうものがSky Corridorと一体となって、美しい街並みができるんだったらいいですよ。

連動するまちづくりが、なんで高さ180メートル、幅120メートルのビルとかそんなんばっかりになるんですか。モデルにしたハイラインも、そんな建物と一緒につくっていないでしょう。

こういうまちづくりを本当に東京はやっていいのかというのは、本当に都市計画審議会の中で私たちは真剣に考えていかないと、東京はこういうまちづくりなんだって思われちゃうわけですよ。

改めて、せっかくのSky Corridorという可能性を秘めたまちづくりなんですから、ちょっと立ちどまってですね、まちづくりの在り方ってものを考えたほうがいいんじゃないかってことは最後に言わせていただきます。

【原田（保）会長】 古城委員、どうぞ。

【古城委員】 ただ今、大変驚くべき発言があったかなと思います。山崎幹事の答弁中に、どんだけエレベーター付けるんだと、会議録に載るかわかりませんが、原田委員からこういう発言があったわけであります。

東京はこういうまちづくりだと思われる、という御発言も今ありましたけれども、エレベーターを付けることに疑念を示すようなことがまちづくりと思われるのはいかなものかと、発言をお聞きして思った次第であります。

その上で、私からも、京橋三丁目東地区及び有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画について、意見のみ申し述べさせていただきたいと思います。時間も限りがありますので、簡潔に申し上げます。

都市空間の魅力の増進として、にぎわいを創出して、居心地をよくしてということを指します言葉として、「プレイスメイキング」という概念がございますが、ニューヨークのNPOの方が構想されました「Power of 10+」ということについては、これまで幾度も言及させていただいて、都市整備局の皆様とも議論をさせていただきましたが、非常に示唆に富むものであると考えております。

こうした点から、持続可能な都市づくり、なかんずく、都市の再生におきましては、人々が居たいと思う目的地を目指すべきでありまして、そこには、重なり合うシナジーが創出される場所の展開を企図すべきであると考えております。

有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画にあっても、また、京橋三丁目東地区にあっても、いわゆる街なかを形成し、人々が集い、憩い、多様な活動が繰り広げられる場に進化させていくまちづくりが求められているのではないかと考えます。

特に、有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画は、京橋、八重洲、銀座、有楽町、日比谷、新橋、汐留、築地など、先ほど申し上げました目的地を結ぶネットワークであります。

したがって、この目的地を結ぶネットワークもまた、目的地となっていくことも期待されると思いますし、さらに、縦動線の整備に当たっては、こうした目的地への接続性を重視して、配置していくこととともに、場所の形成の観点からは、新しい都市の視点場を、眺望を生かして設けていく、これが必要であると思います。

また、目的地の一つであると言える京橋三丁目東地区におきましては、Tokyo Sky Corridorと接続する部分の縦動線を重層的に整備することを、重ねて求めたいと思います。

さらにですね、近代以降に、日本橋と銀座を結ぶ商店街として発展し、高度経済成長期以降は、多くの企業が進出して、オフィスビルが建ち並ぶビジネス街であるとともに、通称骨董通りを中心に、日本最大級の美術街が形成されている京橋は、江戸時代には、あの浮世絵画家の歌川広重も住まい、最晩年の作品には、京橋竹がしを描いた御当地であります。

したがって、過去から未来へ、この都市再生の貢献の中にも言及されておりますが、文化、芸術、アートの発信、育成、交流の場を整備、充実させていくこと、特に、現代アートの若手の皆さんのそうした作品群が広がっていく、また議論が深まっていく、そういう場所が、これから京橋で展開されることを期待したいと思います。

これらを通じまして、最後になりますが、居心地がよく、歩きたくなる街なか、この形成の道しるべとなる計画となることを期待し、そのことを込めまして、また、速やかに御

賛同いただいて議決されることを望んで、意見とさせていただきます。

【原田（保）会長】 高島委員、どうぞ。

【高島委員】 いろんな意見があるんですけども、日本橋の上空の高速道路の取外しについては、私どもは非常にかねてから、なすべきだということでお話をさせていただいております。

御存じの方もいらっしゃると思いますが、今、港湾局と建設局で、舟運で、日本橋から舟も出ているように、確か記憶をしております。

先日、私も日本橋から舟乗ったんですが、日本橋川が臭くて臭くて大変でした。これもしっかりですね、直していかなくちゃいけないことっていっぱいあるんですよ。

それから、今日も実はKK線を通ってまいりました。京橋三丁目、これも相当老朽化しております。先ほど、どなたかの委員が、木造の古い町並みもあるじゃないかってお話もありましたけど、いつ来るかわからない首都直下型地震も含めて、災害に強いまちづくりもしっかり考えていかなくちゃいけない。この沿線には、相当古いビルが、交通会館と言っていいのかな、あります。こういうものもしっかりリニューアルして、災害に強いまちづくりをしていくことが、東京都や都市計画審議会委員の使命ではないかなと、そういう認識をしております。

是非私どもは、このまま進めていただきたいと思いますし、特に、新たな鉄道網のことも含めて、大いにこのまちづくりをして、海外からも御信頼いただける東京を建設していくことが必要だと思いますので、この日程第1については、賛成という立場で議事を進めたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 私も、もう一言だけ。

リニューアルに異論はありませんよ、率直に言って。現行の基準にのっとって建て替えればいいのかでしょうか。

なぜ高さ180メートル、横幅120メートルまで、容積率729%から1,990%まで、緩和をしてあげる必要があるのかと。

高さ56メートルの銀座ルールというですね、あの街をつくってきた大事なルールのある街ですよ。その隣に、なぜ180メートルの容積率の緩和をしてあげなければいけないのかというところが、疑問になっているわけです。

先ほど私の発言を誤解する指摘がありましたので、逆に指摘したいと思うんですけど

も、KK線の縦動線というのはあくまでもですね、地上3階建てぐらいのSky Corridorと地上を結ぶ動線であればいいわけです。そこからですね、さらに180メートルまで、しかも横幅120メートルの巨大なビルを建てるわけですね。

本当であれば、警察博物館の土地なども使って、周囲と適切な規模の開発を行ってですね、適切なレベルで縦動線をつくればよかったのにですね、それをはるかに超えて180メートルまでエレベーターを延ばしていくと。そこに、なんのSky Corridorとの関係があるのかというかね、余りにもやり過ぎじゃないかということを指摘したまででございまして、縦動線でしっかりしたバリアフリーの街、エレベーターが必要になってくるというのに、全く異論はございません。以上です。

【原田（保）会長】 日程第1につきましていろいろ御意見をいただきましたので、ほかに御意見がございませんようでしたら、本件について採決に入らせていただきます。

まず、議第7589号、都市再生特別地区京橋三丁目東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〕

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7590号、有楽町・銀座・新橋周辺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〕

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。

【原田（保）会長】 次に、日程第2といたしまして、議第7591号から議第7595号までを一括して議題といたします。

土橋担当部長、説明をお願いします。

【土橋担当部長】 日程第2、議第7591号、東京都市計画道路幹線街路放射第14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」107ページから111ページまででございます。

「議案・資料」の109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。

放射第14号線は、文京区本郷三丁目の本郷通りを起点とし、江戸川区北小岩三丁目千葉県境を終点とする、延長約1.4キロメートルの路線でございます。

「議案・資料」の110ページの計画図1とモニターに示した位置図を併せて御覧ください。

放射第14号線のうち、亀戸二丁目から亀戸三丁目までの約110メートルの区間について、令和元年11月に東京都・特別区・26市2町で策定した東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針に基づきまして、概成道路となっている区間を対象とし、道路構造条例等における現道幅員やそれ以外の地域の実情による評価を行ったところ、歩道部と車道部を合わせた現道の総幅員が評価幅員以上であること等が確認できたため、現道合わせとして都市計画変更を行う区間としました。

このため、本路線の一部幅員を27メートルから25メートルへ変更することとします。

続きまして、放射第14号線支線1について御説明いたします。「議案・資料」の111ページの計画図2とモニターに示した位置図を併せて御覧ください。

江東区亀戸八丁目地内の延長約130メートルの支線1について、先ほど申し上げました同方針において、支線が未着手の箇所を検証したところ、支線と接続する本線が完成し、周辺の道路によって支線の機能が確保されており、都市計画道路としての支線1の必要性が低いことが確認されたため、計画の変更、支線の廃止を行う箇所としました。

このため、支線1を廃止することといたします。

なお、本案件について、9月21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。

また、本案件に対する関係区の意見につきまして、江東区から妥当であるとの回答がございました。

議第7591号の説明は以上でございます。

続きまして、議第7592号、東京都市計画道路幹線街路放射第16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」113ページから116ページまででございます。

「議案・資料」の115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ございます。

放射第１６号線は、千代田区大手町一丁目の日比谷通りを起点とし、江戸川区東葛西九丁目千葉県境を終点とする、延長約１２キロメートルの路線です。

「議案・資料」の１１６ページの計画図とモニターに示しました位置図を併せて御覧ください。

放射第１６号線のうち、江東区東陽三丁目に位置する沢海橋の橋詰について、先ほど申し上げました東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針に基づき、橋詰が未着手の箇所の検証を行ったところ、当該地については、架替え用地としての必要性が低いことが確認されたため、橋詰の縮小を行う箇所としました。

このため、本路線の沢海橋の橋詰の一部区域を変更することとします。

なお、本案件につきましては、９月２１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。

また、本案件に対する関係区の意見につきまして、江東区から妥当であるとの回答がございました。

議第７５９２号の説明は以上です。

続きまして、議第７５９３号、東京都市計画道路幹線街路放射第３１号線の変更と、議第７５９４号、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第１１０号線の変更について、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」１１７ページから１２６ページまででございます。

「議案・資料」の１１９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ございます。

放射第３１号線は、中央区築地五丁目を起点とし、江戸川区江戸川三丁目千葉県境を終点とする、延長約１３．１キロメートルの路線でございます。

また、補助線街路第１１０号線は、墨田区東駒形一丁目を起点とし、中央区勝どき二丁目を終点とする、延長約６．２キロメートルの路線でございます。

「議案・資料」の１２０ページから１２６ページは計画図となります。１２２ページの計画図３とモニターに示した位置図を併せて御覧ください。

放射第３１号線及び補助線街路第１１０号線のうち、江東区森下一丁目及び森下二丁目各地内の各約１８０メートルの区間について、先ほど申し上げました東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針に基づきまして、交差点拡幅部が未着手の箇所を対象と

し、交差する全ての都市計画道路の単路部が完成している交差点拡幅部の要否を検証したところ、円滑な交通が確保されており、道路線形や歩行者交通などの面から安全性に大きな問題がないことが確認されたため、交差点拡幅部の廃止として都市計画変更を行う箇所としました。

このため、放射第31号線の一部幅員を30メートルから27メートルに、補助線街路第110号線の一部幅員を28メートルから25メートルに変更することとします。

続きまして、123ページの計画図4を御覧ください。

補助線街路第110号線のうち、江東区清澄三丁目から江東区深川二丁目までの約520メートルの区間について、先ほど申し上げました同方針に基づきまして、概成道路となっている区間を対象とし、道路構造条例等における現道幅員やそれ以外の地域の実情による評価を行ったところ、歩道部と車道部を合わせた現道の総幅員が評価幅員以上であること等が確認できたため、現道合わせとして都市計画変更を行う区間としました。

このため、本路線の一部幅員を33メートルから25メートルへ変更することとします。

また、本路線の一部幅員の変更に併せて、墨田区東駒形一丁目から江東区深川二丁目までの約3,730メートルの区間について、車線の本数を4車線と定め、江東区深川一丁目から中央区勝どき二丁目までの約2,450メートルの区間について、車線の本数を6車線と定め、全線の車線の本数を決定します。

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」14ページを御覧ください。

本都市計画案を令和4年9月21日から2週間、公衆の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が1通でございます。

反対意見については14ページに記載しており、都市計画に関する意見といたしまして、「この度都市計画に関するお知らせを頂いた。また去る5月21日に開催された説明会も把握している。それに伴い江東区役所の都市整備部の方にもお話を伺った。しかしながら布告から施行まであまりにも時間が少ないのには納得しかねる。時間が短いのには何か理由があるのか。」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、「東京都と特別区及び26市2町は、都市計画道路の在り方について協働で調査検討を行い、令和元年11月に「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」を策定・公表し、その中で東京都市計画道路幹線街路補助線街路第110号線における本区間の計画変更の方向（現道合わせ）について示

している。

その後、本区間について概成道路の検討を進め、現道合わせの都市計画変更を行う区間として、令和4年5月に都市計画道路及び用途地域等の都市計画変更素案の説明会を行い、都市計画法に定められた都市計画案の公告・縦覧などの手続きを適切に行っている。」などとしております。

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、墨田区から意見なし、江東区から妥当である、中央区から妥当であるとの回答がございました。

議第7593号及び議第7594号の御説明は以上でございます。

続きまして、議第7595号、国立都市計画道路3・1・11号国立駅谷保駅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」127ページから136ページまででございます。

「議案・資料」の128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ございます。

本路線は、国立市中一丁目を起点とし、同市富士見台一丁目を終点とする、延長約1.8キロメートルの路線です。

議案・資料の129ページから133ページは計画図となります。130ページの計画図2とモニターに示した位置図を併せて御覧ください。

本路線のうち、国立市中一丁目から同市富士見台一丁目までの約1,220メートルの区間について、先ほど申しあげました東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針に基づき、概成道路となっている区間を対象とし、道路構造条例等における現道幅員やそれ以外の地域の実情による評価を行ったところ、歩道部と車道部を合わせた現道の総幅員が評価幅員以上であること等が確認できたため、現道合わせとして都市計画変更を行う区間としました。

このため、本路線の一部幅員を44メートルから43メートルに変更することとします。

また、本路線の一部幅員の変更に併せて、国立市中一丁目から同市富士見台一丁目までの約1,360メートルの区間について、車線数を4車線と定め、国立市富士見台二丁目から同市富士見台一丁目までの約440メートルの区間について、車線数を2車線と定め、全線の車線数を決定します。

なお、本案件について、9月21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。

また、本案件に対する関係市の意見につきまして、国立市から、都市計画案のとおり、都市計画変更の手続きをお願いいたします、との回答がございました。

続きまして、本路線の変更に伴い、同時決定案件である国立市決定の国立都市計画道路 3・4・4号国立昭島線及び3・4・7号立川国立線について、御説明いたします。

議案・資料の135ページ及び136ページの参考資料と、モニターに示した位置図を併せて御覧ください。

今回、本路線の一部幅員の変更に伴い、国立昭島線における本路線との交差部の一部区域を変更します。

また、136ページの立川国立線も同様に、本路線の一部幅員の変更に伴い、立川国立線における本路線との交差部の一部区域を変更します。

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、御意見等があればよろしく願いいたします。

それでは、御意見等ないようでございますので、採決に入らせていただきます。

まず、議第7591号、東京都市計画道路放射第14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〕

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7592号、東京都市計画道路放射第16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〕

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7593号、東京都市計画道路放射第31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〕

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 7 5 9 4 号、東京都市計画道路補助線街路第 1 1 0 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 〕

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 7 5 9 5 号、国立都市計画道路 3 ・ 1 ・ 1 1 号の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

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。

【原田（保）会長】 次に、日程第 3 といたしまして、議第 7 5 9 6 号から議第 7 6 0 号までを一括して議題といたします。

山崎幹事、説明をお願いします。

【山崎幹事】 日程第 3、議第 7 5 9 6 号、江東区平野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」 1 4 5 ページから 1 4 9 ページまでとなります。

「議案・資料」 1 4 8 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。

用途地域の変更箇所は、モニター上、赤色で示しております区域で、都営地下鉄大江戸線及び東京メトロ半蔵門線清澄白河駅の南側、補助第 1 1 0 号線・清澄通りの沿道、面積約 0. 4 ヘクタールの区域です。

「議案・資料」 1 4 9 ページの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

今回の用途地域の変更は、議第 7 5 9 4 号、幹線街路補助線街路第 1 1 0 号線の幅員を 3 3 メートルから 2 5 メートルに変更することに伴い、沿道の用途地域を変更するものです。

現在、都市計画道路幅員 3 3 メートルの計画線から 3 0 メートルの範囲で指定されている用途地域を、変更後の幅員 2 5 メートルの計画線から 3 0 メートルの範囲に指定を変更するものでございます。

用途地域の変更につきましては、「議案・資料」 1 4 9 ページの左下の表に示してござ

います。

変更の主な内容といたしまして、計画図中①の区域について、商業地域、建蔽率８０％、容積率５００％であったものを、準工業地域、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合わせて、江東区において、防火地域から準防火地域への変更と、高度地区の変更が行われる予定です。

なお、本案件について、本年９月２１日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、１名から１通の意見書の提出がございました。

クリーム色表紙の「議案・資料 別冊 意見書の要旨」１５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。都市計画に関する主な意見は、１５ページの（２）になりますが、「都市計画道路の変更に伴い用途地域ラインの変更もされるのには理由があるのか。その変更により当方は不動産価値に損害を受けることになる。それについて何か救済策か代替案はあるのか。」というものです。

これに対する都の見解は、「補助１１０号線沿道では、現状、主として商業その他の業務の利便の増進や幹線道路の沿道にふさわしい商業・業務施設等の立地を図ることなどを目的として、都市計画道路幅員３３メートルの計画線から３０メートルの範囲で商業地域を指定している。

「用途地域等に関する指定方針及び指定基準」では、都市計画道路の廃止・幅員縮小・線形変更を行う場合には、その変更にあわせて、用途地域を変更することを基本としており、今回、補助１１０号線の本区間における都市計画道路幅員を３３メートルから２５メートルに変更することに伴い、「用途地域等に関する指定方針及び指定基準」に基づき、都市計画道路幅員２５メートルの計画線から３０メートルの範囲となるように用途地域を変更するものである。」というものです。

議第７５９６号の説明は以上です。

次に、議第７５９７号、江東区亀戸三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」１４５ページから１４７ページまで及び１５０ページから１５１ページとなります。

「議案・資料」１５０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。用途地域の変更箇所は、モニター上、赤色で示しております区域で、ＪＲ総武本線及び

東武亀戸線亀戸駅の北側約５００メートルに位置する、面積約８０平方メートルの区域でございます。

「議案・資料」１５１ページの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

今回の用途地域の変更は、議第７５９１号、幹線街路放射第１４号線の幅員を２７メートルから２５メートルに変更することに伴い、沿道の用途地域を変更するものです。現在、都市計画道路幅員２７メートルの計画線から３０メートルの範囲で指定されている用途地域を、変更後の幅員２５メートルの道路境界から３０メートルの範囲に指定を変更するものです。

用途地域の変更につきましては、「議案・資料」１５１ページ左下の表に示しております。

変更の主な内容といたしまして、計画図中②の区域について、商業地域、建蔽率８０％、容積率６００％であったものを、建蔽率はそのままで、近隣商業地域、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合わせて、江東区において、防火地域から準防火地域への変更、及び特別工業地区、高度地区の変更が行われる予定です。

なお、本案件について、本年９月２１日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はありませんでした。

議第７５９７号の説明は以上です。

次に、議第７５９８号、目黒区下目黒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」１５３ページから１６５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て、モニター上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目黒駅の西側１００から４００メートルの範囲に位置し、地区の北側には放射３号線・目黒通りが東西方向に通る、面積約１．８ヘクタールの区域でございます。

目黒区の都市計画マスタープランにおいて、目黒駅周辺は広域生活拠点に位置付けられ、商業・業務集積地及び文化施設を街の個性として活かし、都市機能の維持・更新を進めるなどとしてございます。

今回、道路状空間の確保と合わせた合理的な土地利用や住環境の維持・向上を適切に誘

導することにより、災害に強く誰もが安全・安心で快適な街を形成するとともに、住宅・業務施設・店舗が共存した活力ある複合市街地の実現を目指すため、目黒区による地区計画の決定に合わせ、用途地域の変更を行うものでございます。

ここで、参考として、目黒区が決定する地区計画について御説明いたします。

「議案・資料」１５８ページから１６５ページまでと、併せてモニターを御覧ください。

地区計画の区域約４．７ヘクタールについて、目黒通り沿道と後背地の２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を定めます。

また、地区の特性に応じて、建築物等の用途の制限、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限等を定めます。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」１５７ページの計画図と、併せてモニターを御覧ください。

ただ今御説明いたしました地区計画の決定に合わせて、用途地域を変更いたします。

用途地域の変更については、「議案・資料」１５７ページ左下の表に示しております。

変更の内容は、計画図中①の区域について、第一種住居地域を第二種住居地域に変更いたします。建蔽率、容積率などについては変更ございません。

なお、本案件について、本年９月２１日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はありませんでした。

議第７５９８号の説明は以上です。

次に、議第７５９９号、中野区上高田四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」１６７ページから１７８ページまでとなります。

「議案・資料」１７０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。

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、西武新宿線新井薬師前駅から南東に約４５０メートルに位置する、面積約１．６ヘクタールの区域です。

本地区は、中野区の都市計画マスタープランにおいて、中層住宅地区に位置付けられており、東京都の住宅市街地の開発整備の方針においては、重点地区に位置付けられ、周辺環境との調和をとりながら、土地の高度利用を図るとしてございます。

また、区域には旧耐震基準の集合住宅があり、その建替えに伴う広場や歩行者ネットワ

ークの整備により、良好な環境の形成を図るため、中野区による地区計画の決定に合わせ、用途地域の変更を行うものでございます。

ここで、参考として、中野区が決定する地区計画について御説明いたします。

「議案・資料」１７２ページから１７８ページまでと、併せてモニターを御覧ください。

地区計画の区域約２．５ヘクタールについて土地利用の方針を定め、地区整備計画では、地区施設として、緑道、広場、緑地等を定めるとともに、地区の特性に応じて、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限等を定めます。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」１７１ページの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

ただ今御説明いたしました地区計画の決定に合わせて、用途地域を変更いたします。

用途地域の変更については、「議案・資料」１７１ページ右下の表に示してございます。

変更の主な内容は、第一種低層住居専用地域、容積率１５０％、高さの限度１０メートルであったものを、第一種中高層住居専用地域、容積率２００％に変更いたします。建蔽率などについては変更ございません。

また、今回の用途地域の変更に合わせて、中野区において、高度地区の変更が行われる予定でございます。

なお、本案件について、本年９月２１日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はありませんでした。

議第７５９９号の説明は以上です。

次に、議第７６００号、北区桐ヶ丘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」１７９ページから１９３ページまでとなります。

「議案・資料」１８２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。

用途地域の変更箇所は、モニター上、赤色で示しております区域で、ＪＲ赤羽駅の西約７００メートルに位置する、面積約３．５ヘクタールの区域でございます。

本地区は、北区の都市計画マスタープランにおいて、都営桐ヶ丘団地の更新による良好な住宅ストックの活用・再生を促進するとともに、生活利便施設や公共サービスの集積を図ることで、地区連携拠点の形成を図ることとしてございます。

今回、都営住宅の建替え等による良好な住宅市街地の形成や、地区連携拠点にふさわし

い土地利用の誘導を図るとともに、道路・公園等の再配置やオープンスペースの充実等により、防災性を高めつつ、ゆとりある住環境と豊かなみどりのある街を形成するため、北区による地区計画の変更に合わせ、用途地域の変更を行うものです。

ここで、参考として、北区が変更する地区計画について御説明いたします。

「議案・資料」１８４ページから１９３ページまでと併せて、モニターを御覧ください。
地区計画の区域約４７．３ヘクタールのうち、複合地区Ｂ地区約３．６ヘクタールについて、土地利用の方針等を変更いたします。

土地利用の方針では、建替事業により創出された大規模な用地を活用し、区民センターなどの公共サービスや商業、医療、福祉などの生活利便機能の集積を促進することで、地区周辺の生活拠点の形成を図ることとし、地区整備計画では、新たに地区施設として、区画道路や歩道状空地等を定めるとともに、建築物等の用途の制限等を定めます。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」１８３ページの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

ただ今御説明いたしました地区計画の変更に合わせて、用途地域を変更いたします。

用途地域の変更については、「議案・資料」１８３ページ右下の表に示しております。

変更の主な内容は、計画図中②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、容積率はそのまま、第二種住居地域に変更いたします。

計画図中③の区域につきまして、第二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、容積率はそのまま、第二種住居地域に変更いたします。

なお、本案件について、本年９月２１日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、２名から２通の意見書の提出がございました。

クリーム色表紙の「議案・資料 別冊 意見書の要旨」１７ページを御覧ください。

反対意見に関するものが２通でございます。

都市計画に関する主な意見は、１７ページ（１）になりますが、「桐ヶ丘二丁目の地域で生活している住民は、現在、ＣＯ－ＯＰ生協で買い物をして、医療は、桐ヶ丘団地診療所を利用している。都市計画の変更では、大きな生活利便施設が桐ヶ丘一丁目に建設予定と聞いている。高齢者の多い地域であることから、身近なところで利用できる店、医療施設などがどうしても必要である。施設の整備計画方針を見直してほしい。」というものです。

これに対する都の見解は、「「北区都市計画マスタープラン2020」では、赤羽台・桐ヶ丘を地区連携拠点として位置付け、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されている。

この位置付けを踏まえ地区計画では、複合地区B地区に、区民センターなどの公共サービスや商業、医療、福祉などの生活利便機能の集積を促進することなどにより、地域の生活を支える地区連携拠点の形成を図ることとされている。

都と区は、今後の事業実施にあたり、高齢者等の買い物困難者への配慮などについて、検討していくこととしている。」というものです。

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、御質問、御意見等ございましたらよろしくお願いします。

里吉委員、どうぞ。

【里吉委員】 それでは、7598号から7600号の3点について、若干の質疑と意見表明をさせていただきます。

まず、7598号、目黒区下目黒一丁目地内の用途地域の変更についてです。

ここにつきましては、下目黒一丁目地区、JR山手線はじめ4路線が乗り入れる、目黒駅近くに位置しております。

私も、改めて歩いてきましたけれども、駅前や目黒通り沿いは、商業、業務などを中心に、それなりに高層の建物も多く、にぎやかな街並みですけれども、坂を下っていきますと、だんだん落ち着いた様相になってまいります。

東西を走る行人坂は、古くから富士見の名所として知られ、自然豊かで眺めのよい景勝地として発展した地区であるということも、この地区計画の目的のところにも書かれておりましたけれども、そういう街並みを地域の皆様が大事に守ってきたところだということが、よく分かりました。

利便性の高い場所でありながら、こうした環境を守りながら、地区計画の決定がされているというふうに考えます。

改めて、今回の用途地域の変更は、第一種住居地域から第二種住居地域への変更ですが、この変更の目的と効果について伺います。

【原田（保）会長】 はい、山崎幹事。

【山崎幹事】 本地区内には、旧耐震基準のマンションや老朽化したオフィスビルが多数存在しておりますが、現行の高さ規制等に適合していないことや、前面道路の幅員が広くないことなどから、建替えが進んでおりません。

このため、目黒通りの後背地である地区計画のBゾーンでは、街並み誘導型地区計画を適用し、壁面位置の制限により、歩行空間を確保しつつ、高さ規制や容積率制限を緩和するとともに、用途地域を変更し、業務施設の床面積の制限などを緩和することで、老朽建物の建替えの促進を図り、広域生活拠点にふさわしい都市機能の維持、更新を進めるものでございます。

【原田（保）会長】 はい、里吉委員、どうぞ。

【里吉委員】 ありがとうございます。

これを読ませていただきますと、建築物等の高さの最高限度が23メートルと、また、2,000平米以上の敷地の場合は、周辺環境に対し一定の配慮が図られていると区長が認めたものについては28メートルとなっております。

現状の建築物の高さはどの程度となっているのか、伺います。

【原田（保）会長】 はい、山崎幹事。

【山崎幹事】 今回の地区計画で高さの制限が定められるBゾーンでは、平成20年に、高度地区による20メートルの絶対高さ制限が定められておりまして、現状では、階数からの推定ではございますが、高さ20メートル以下が49棟、20メートルを超える建物が9棟となっております。

【原田（保）会長】 里吉委員、どうぞ。

【里吉委員】 9棟が20メートル以上になっているということで、これを含めて、街並みの形成を改めて整えるという形での用途地域の変更だというふうに理解いたしました。

地域住民の皆さんも、より利便性のよい、安全で快適な街並みと、良好な住環境について、熱心に議論をしてきたと伺っております。

一方で、今後、目黒駅のすぐ近くという場所であることから、さらなる高さ制限の緩和などが行われるのではないかという心配も出されております。

今後、用途地域の変更によって、数メートル今までよりも高い建物が建つようにはなりますけれども、建蔽率も容積率も今までと同じであり、今回の用途地域の変更には反対するものではありません。

次に、7599号、中野区上高田四丁目の用途地域の変更について伺います。

この地域では、都市機構上高田四丁目団地が建設された後、用途地域が第一種低層住居専用地域へ変更されたため、団地では、同規模での建替えをするために、用途地域の変更の要望が出されていたと伺っています。

今回の用途地域の変更によって、団地の建替えなどが具体的に進むと思いますが、そのほかの効果も含めて、改めて伺います。

【原田（保）会長】 はい、山崎幹事。

【山崎幹事】 今回の用途地域の変更は、中野区都市計画マスタープラン等の上位計画を踏まえ、中野区による地区計画の決定に合わせて実施するものでございます。

本地区は、地形に高低差があり、南北方向の歩行者交通のための空間が不十分であること、敷地内には防災性に課題のある斜面地があることなどの課題がございます。

また、北側に隣接いたします公園や学校は、広域避難場所や避難所に指定されております。

こうした状況を踏まえまして、団地の建替えにあわせ、斜面地の改善による安全性の確保を図るとともに、緑道や広場等のオープンスペースを確保することで、安全で快適な歩行者ネットワークの形成や、地域の防災性向上を図るものでございます。

【原田（保）会長】 里吉委員、どうぞ。

【里吉委員】 あわせてこの地域では、計画を見ますと、緑地や広場も新設されることになっています。

長期未開設の都市計画公園についても、求める声が長く出てまいりましたけれども、今後の予定がどうなっているのか伺います。

【原田（保）会長】 山崎幹事

【山崎幹事】本地区の北側に位置いたします未開設の都市計画公園は、中野区が整備することとしておりまして、本団地の建替え時期も踏まえ、中野区において、公園の整備時期について検討していくと聞いております。

【原田（保）会長】 里吉委員、どうぞ。

【里吉委員】 今回、斜面地の改善による安全性の確保や、歩行者ネットワークの形成を図るとされており、それぞれ重要です。

同時に、これらの整備に伴って、樹木の伐採を極力減らすよう、要望も出されております。

いろいろな場面での繰り返しの要望になりますが、特に東京の市街地では、樹木は貴重

なみどりであり、極力守ること、移植や新たな樹木を植えることも、改めて要望しておきます。

最後に、議第7600号、北区桐ヶ丘一丁目地区内の用途地域の変更について、一言申し上げます。

今回の用途地域の変更についても、反対するものではありませんが、先ほど御説明もありましたように、反対という意見書も出されておりました。

今回、東側エリア複合地区B地区では、商業、医療、福祉などの複合施設等、北区による区民センター整備が予定されており、ここへは住民の期待が広がっていると聞いております。

もう一方で、桐ヶ丘二丁目で生活している方からは、買い物ができる場所と医療施設の要望が出されています。

特に団地の北側には、生活関連施設がなく、八百屋が欲しいという声や、バスの系統も減っているので困るなど、多くの声が出されています。

団地内の道路の安全性、北側に建つ保育園や既存住宅地への日影や風環境などの影響に配慮すること、さらに、樹木の伐採などへの対策など、この意見書の中でも、東京都の理解が出されておりましたけれども、是非北区と協力し、丁寧に対応していただきたいことを求めまして、意見といたします。

【原田（保）会長】 日程第3についてはほかに御質問等はございませんか。

それでは、ないようでございますので、採決に移らせていただきます。

まず、議第7596号、江東区平野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〕

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7597号、江東区亀戸三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〕

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7598号、目黒区下目黒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 〕

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 7 5 9 9 号、中野区上高田四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 〕

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。

最後に、議第 7 6 0 0 号、北区桐ヶ丘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 〕

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。

【原田（保）会長】 以上をもちまして本日予定している議題は全て終了いたしました。

委員の皆様方、御協力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。よろしくお願ひいたします。

以上をもちまして、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 5 分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。