

午後１時３０分開会

【事務局（谷都市計画課長）】 それでは定刻となりましたので、ただ今から第２４６回東京都都市計画審議会を開催させていただきます。

委員の出席状況につきましては、委員の２分の１以上という定足数を満たしておりますことを御報告いたします。

さて、案件の説明に入る前に、机上のタブレット端末について御説明いたします。

今回の審議会より、委員の皆様にはペーパーレス会議システムを活用し、都計審資料をタブレットで御覧いただけるようにいたしました。御説明の際には、事務局が操作する画面を同期して表示させていただきますが、御自身で画面操作をされたい場合には、画面右上の非同期ボタンをタップしますと同期が解除されます。

そのほか、タブレット端末の操作方法につきましては、机上に簡単なマニュアルを御用意しておりますが、御不明な点がございましたら、お近くの事務局担当者までお声掛けください。

なお、タブレットの留意事項としまして２点申し上げます。

１点目、説明の際に御案内するページ数は、資料下部に記載のページ数となります。タブレットの仕様上、ビューワー上部のページにつきましては、御案内するページ数が一致しておりません。そのため、恐れ入りますが、資料下部のページ数で御確認いただきますようよろしくお願い申し上げます。

２点目ですが、今回はシステムの不具合等に備えまして、机上に紙資料も御用意しておりますので、御承知おきください。

それでは、本日の資料でございますが、「第２４６回東京都都市計画審議会 資料一覧」を御覧ください。

まず、資料１、「議案一覧表」でございます。

続きまして、資料２、薄茶色表紙の「議案・資料」。

次に、資料３、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」。

次に、資料４、クリーム色表紙の「議案・資料 別冊 意見書の要旨」。

最後に、資料５、薄緑色表紙の「資料 別冊 都市計画（素案） 池袋駅西口地区」。

本日の資料は以上でございます。

続きまして、本日の日程についてでございます。資料１「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３まで、議題が合計９件ございまして、全て議決案件でござ

ざいます。

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】 本日、委員の皆様方には、御多用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。

はじめに、本日の審議会は運営規則に基づきまして、会議を公開で行いますので、傍聴者及び報道関係者の方々に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。お手元に配付しております「傍聴に当たっての注意事項」を遵守されるようお願いを申し上げます。

次に、委員の異動につきまして、御報告を申し上げます。お手元の桃色表紙の「議案・資料 別冊」をお開きください。

1 ページに、委員の異動報告を記載してございます。新しく委員になられ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、目黒克幸委員でございますが、本日は御都合により、代理の方に御出席いただいております。

議席番号 5 番、農林水産省関東農政局長、安東隆委員でございますが、本日は御都合により、代理の方に御出席いただいております。

議席番号 9 番、港区議会議長、鈴木たかや委員でございます。

議席番号 10 番、経済産業省関東経済産業局長、佐合達矢委員でございますが、本日は御都合により、代理の方に御出席いただいております。

議席番号 13 番、国土交通省関東運輸局長、藤田礼子委員でございますが、本日は御都合により、代理の方に御出席いただいております。

議席番号 16 番、国土交通省関東地方整備局長、岩崎福久委員でございますが、本日は御都合により、代理の方に御出席いただいております。

なお、委員の議席につきましては、規則に基づきまして、2 ページに記載しております委員名簿の議席番号のとおりと定めますので、御了承をお願いいたします。

それでは、これから議事に入らせていただきますが、限られた時間でございますので、皆様方には円滑な御審議に御協力をいただきますようお願いを申し上げます。

あと、これから議事日程に入りますけれども、カメラの方は、ここで御退席をお願いし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】 それでは、これから議事日程に入らせていただきます。

まず、日程第１といたしまして、議第７６６３号から議第７６６６号までを一括して議題に供します。飯塚景観・プロジェクト担当部長、説明をお願いします。

【飯塚担当部長】 景観・プロジェクト担当部長

【原田（保）会長】 飯塚部長

【飯塚担当部長】 それでは日程第１、議第７６６３号、東京都市計画都市再生特別地区池袋駅西口地区及び議第７６６４号から議第７６６６号、東京都市計画都市高速鉄道第４号線本線、第８号線本線、第１３号線は、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８０ページまでとなります。

併せまして、薄緑色表紙、「都市計画（素案）池袋駅西口地区」も御参照ください。

まず、都市再生特別地区の変更について御説明いたします。

今回の変更は、国家戦略特別区域法に基づき、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、事業主体は池袋駅西口地区市街地再開発準備組合及び東武鉄道株式会社でございます。

「議案・資料」７ページの位置図と併せ、モニターを御覧ください。

本地区は、池袋駅西口に位置し、池袋西口公園や東武鉄道の鉄道施設の一部を含む、東京芸術劇場に接した約６．１ヘクタールの区域でございます。

また、本地区は、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池袋駅周辺地域内に位置しております。

「議案・資料」１１ページの参考図１と併せて、モニターを御覧ください。

本計画は、新たな都市の顔となりウォーカブルなまちづくりを推進する都市基盤の整備、国際アート・カルチャー都市として世界から人々を呼び込む都市機能の導入、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、主なものといたしまして、駅まち結節空間の整備と駅東西のネットワーク強化、駅前交通機能の強化と連続的な歩行者空間の整備、アート・カルチャー活動を支える歩行者空間の創出を行います。

また、国際アート・カルチャー都市の実現に向けまして、駅から街に人を送り出す情報発信施設、アート・カルチャーの人材育成・活動支援の場となる育成支援施設、国内外の新たな来街者の創出やアーティストの受け皿として機能する宿泊施設の整備を行います。

「議案・資料」３ページから６ページまで、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、御説明いたします。

容積率につきましては、本計画の都市再生への貢献内容を適正に評価した上で、区域全体の最高限度を１，４３０パーセントといたします。

また、区域をＡ、Ｂ、Ｃ、Ｄの四つの街区に区分し、ＡからＣ街区にも最高限度を定め、一部を都市の魅力創造に資する情報発信施設などいたします。

建物の高さの最高限度は、高層部Ｂでは２７０メートル、低層部Ａを４５メートルなどいたします。

「議案・資料」１２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７６６４号から議第７６６６号、東京都市計画都市高速鉄道第４号線本線、第８号線本線、第１３号線の変更について、御説明いたします。

「議案・資料」１７ページ、２５ページ、３１ページの位置図と併せて、モニターを御覧ください。

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。

いずれも、東京圏の鉄道ネットワークを構成する重要な路線の一つとなっております。

本案件は、市街地再開発事業の事業計画において、都市高速鉄道が存するように定め、その機能を保全するため、施設建築敷地内の都市高速鉄道の区域について、立体的な範囲を都市計画として定めるものでございます。

なお、これらの案件につきまして、令和６年６月４日から２週間、公衆の縦覧に供したところ、都市再生特別地区に対して、１名１団体から計２通の意見書の提出があり、いずれも賛成意見でございました。

資料は、お手元のクリーム色表紙、「議案・資料 別冊 意見書の要旨」１ページから２ページまでとなります。

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ページ目、上から６行目になりますが、「東京都市計画都市再生特別地区（池袋駅西口地区）の変更（案）の内容に賛同する。地域課題を解決し、同地区の持続的な発展に繋がる計画であると思う。」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ページ右枠の記載のとおりでございます。

ます。

このほか、国家戦略特別区域会議から豊島区都市計画審議会へ、池袋駅西口地区及び池袋駅直上西地区第一種市街地再開発事業の決定、第8・2・18号池袋西口公園の変更等、計12件について、別途付議されております。

参考といたしまして、市街地再開発事業の決定及び都市計画公園の変更について、御説明いたします。

「議案・資料」53ページから69ページまでと併せて、モニターを御覧ください。

まず、市街地再開発事業のうち、組合施行予定の池袋駅西口地区について、池袋西口公園を含め、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4.5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。

次に、東武鉄道による個人施行予定の池袋駅直上西地区について、鉄道施設を含め、約1.6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。

また、第8・2・18号池袋西口公園につきましては、区域を約0.4ヘクタールから約0.5ヘクタールに拡大・再編し、アート・カルチャー活動拠点としての機能を強化するため、都市計画公園を変更いたします。

これらの案件につきまして、9月6日開催の豊島区都市計画審議会において了承され、内閣府地方創生事務局宛てに答申文が送付されております。

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、以上につきまして、御意見、御質問等あればよろしく願います。

原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 池袋西口再開発について意見を述べ、お聞きしていきたいと思いますが、6月の都市整備委員会で聞いたことを参考に、いろいろ聞いていきたいと思うのですが、本計画は池袋の新たな顔となり、ウォークラブルなまちづくりを推進し、国際アート・カルチャー都市を建設するとのことで、現状、加重平均で約873パーセントの容積率を1,430パーセントに引き上げる計画となっています。

現在、各地で2,000パーセント近くなる容積率が再開発事業区域の…、失礼しました、現在2,000パーセント近くなる再開発事業区域の容積率からすると、それほど引き上げていないように感じるかもしれませんが、この計画は敷地がかなり広大ですから、加重平均で1,400パーセント台といっても、街区ごとに見ると、新宿や東京駅、日本橋などに引

けを取らない巨大開発となっています。特にA街区の220メートルビルを見ると、やはり容積率2,000パーセントを超えてくる計画となっています。

何度も申し上げていますが、容積率はその街の人口や街並みをコントロールする規制です。これが間違っていたり、企業などの思惑でこの規制がゆがめられてしまうと、交通インフラの不足や学校不足など生活インフラの不足、街の景観や環境への悪影響、防災上の地域への負荷など、様々なひずみを生んでしまいます。単に大きなものを建ててしまっ、あとは何があっても知らないというわけにはいかないわけです。

その観点で本計画を見ると、185メートル、220メートル、270メートルと、3本の超高層で固められ、1本は都庁を超えてくると。新宿にできる超高層ビルとほぼ同じということで、まるで新宿や渋谷に負けないシンボルが欲しい、そう言わんばかりの計画になっています。

街の顔というのは、今本当に駅前の超高層ビルなのです。サンシャインビルのように高いビルが街の顔になる時代は、もう終わりを告げているのに、今回も新たな街の顔づくりが、容積緩和の根拠となっているわけです。

駅前の超高層ビルを建てることそのものが公共貢献だと聞くと、今の東京のまちづくりの貧しさを感じざるを得ません。

私、池袋が学生時代から大好きでありまして、特に若い時は文芸座に映画2本立てを見に行くのが好きでした。古いビルの一角のレトロな喫茶店とか、とても落ち着きました。サンシャインばかりでなく、古くなってきた雑居ビルがいい味を出していたりするわけです。そうした雰囲気を受けてなのか、近年では大繁華街を過ぎた辺りの雑居ビルにアニメをテーマにしたお店とか、そういうのが人気になってきていまして、サブカルチャーの街としても裾野を広げてきているわけです。

私は、この計画が出来てから聞いた言葉ですが、駅袋って本当なのかなと。私なんかは駅ナカよりよほど池袋の街の方が大好きなんですけれども、そんな池袋の駅前をどうするかと思いきや、豪華な超高層ビル3本と、東武の高さ60メートル、横幅245メートルと、都内屈指と言える超巨大駅ビルが作られるわけです。駅袋が逆に大きくなっただけなのではないか。池袋らしさは無視した、単にラグジュアリーな建物。三菱地所と東武鉄道の企画提案書を見ると、開発後、随所でアートイベントが行われるようになるのだとあるわけです。アート・カルチャー支援施設も、東京芸術劇場に來たアーティストらが練習できるらしいのですけれども、それらの提案をどう見ても、超高層でなければいけない理由が全く見えてこ

ないのです。

唯一、超高層でないといけない理由は、グローバルブランドホテルぐらいですね。あとは、結局オフィスビルの床を作って、デベロッパーがぼろ儲けするだけの計画なのではないかなと。アートとかは、巨大開発の言い訳だったり、容積緩和の口実にすぎないのではないかなと。

そこで、改めてお聞きしたいのですけれども、アート・カルチャー支援の様々なメニューを見ても、本計画が超高層である理由がありません。しかし、アート・カルチャーは容積率を引き上げることの根拠になっていると思うのですけれども、どうなっていますか。

【原田（保）会長】 飯塚部長

【飯塚担当部長】 景観・プロジェクト担当部長です。本計画の容積率につきましては、新たな都市の顔となり、ウォーカブルなまちづくりを推進する交通広場等の都市基盤の整備や、防災対応力の強化等の取組のほか、国際アート・カルチャー都市の玄関口として、世界から人々を呼び込む都市機能の導入につきましても、東京の都市再生に貢献するものとして総合的に評価をしております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 答弁を聞いても、アート・カルチャー支援が超高層でなければならない理由がよく分からないと。また、サブカルチャーだったら、むしろインバウンドを呼べると思うのですけど、企画提案書では、サブカルチャーについては、各種計画上の位置付け、多少ありますが、本再開発上の位置付けは特に見当たりません。

本当に池袋の街を見て作られた計画なのかなと。大体、東京芸術劇場は都民の施設なのですよね。海外の人に見てもらおうと言いますが、海外の人に見てもらおうと思う前に、都民に見てもらおうことを考えたら、計画は変わってくるのではないかなと思うのですね。

池袋の西口には、安価な飲み屋街や、あるいは洗練されつつ、そこまで高くないバーがあったり、昔ながらの落ち着いた店舗があるわけですが、これらが壊されて、あるいは真横に超高層ビルが建って、高い食べ物、高いホテルを押し付けられていくと、ますます庶民からは芸術劇場が遠のいていくのではないかなと。

ウォーカブルなまちづくりと言いますが、これこそまさに超高層である理由がありません。東西の線路上空通路を作るのはいいと思うのですけど、超高層ビルを建てないで作ればいいのではないかなと。なぜこういったデッキは、どこの駅でも超高層ビルとセットなのかと。容積緩和の根拠にするのはやめるべきだと思います。

容積率の考えは、様々な環境負荷を伴うと先ほど言いましたが、今回の計画について調べてまいりました。

建物の延べ床面積が５８万平米を超えるとのこと。これは日本最高高度となる、計画されている、３９０メートルの東京トーチタワー。大手町にできる。その延べ床面積を超える規模です。しかし、都市整備委員会で排出ＣＯ２について聞いてみると、２万２，０００トンとかなり少ないように感じました。実は、それは使用電力を再生可能エネルギーで１００パーセント賄うため、その分を相殺したからだということが分かりました。

これ、都としては初めてですよ。本当は４万から５万トンのＣＯ２を出すのに、再生可能エネルギーを使うということで、使ってもいない段階からその分を引いた年間排出量を委員会に報告したなんていうのは、初めてのことなわけですよ。もしも建ててから実現できないなんて話になったらどうするつもりなんですか、都は。

そこでお聞きしますが、再生可能エネルギーで１００パーセント賄うという具体的根拠は何か。

【飯塚担当部長】 議長

【原田（保）会長】 飯塚部長

【飯塚担当部長】 計画地における太陽光発電設備の設置と併せまして、提案事業者自身が、オフサイト太陽光発電などの創エネ事業を推進することなどによりまして、計画建物において使用する電力を１００パーセント再生可能エネルギーで賄うとしてございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 オフサイト太陽光発電等創エネ事業と。要は、どこかで創エネするから、それをもらってくるから大丈夫と言っているわけですね。さらにお聞きしますが、その施策を都としてどのように実現可能と判断したのか。

【原田（保）会長】 飯塚部長

【飯塚担当部長】 提案事業者におきましては、数多くの既存のビルにおいて、再生可能エネルギーの調達に取り組んでおりまして、これを基に本計画でも提案がなされたものでございます。

本地区で使用する再生可能エネルギーのうち約３割につきましては、バイオマス発電や太陽光発電などによりまして、提案事業者自身が新たに発電するといったしております。約７割につきましては、市場から調達するのではなく、再生可能エネルギー発電施設を新設する供給事業者と新たに契約を締結して調達するといったしております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 このビルだけでも、提案事業者の発電では3割しか賄えないと。さっきオフサイト発電とか言っていましたけど、自分たちの自前のでやろうとしたら、このビルだけでも3割しか賄えないのだと。そして7割は、新たな発電業者を見つけて契約するから大丈夫だと言うわけですが、そんな都合よく業者が現れて、再生可能エネルギー100パーセント供出できますよという業者が現れて、三菱地所の建物だけに再エネを供給してくれるのでしょうか。いずれも将来の話であり、大丈夫だという根拠は示されなかったように感じます。

そもそも東京は、自分たちで賄えない分のエネルギーはよそからいくらでも持ってくればいいという発想自体が、今日的には厳しく問われるということを、都市計画審議会としても自覚する必要があるのだと思います。

事業者は、素案の24ページに、ゼロエミッション東京を実践し、世界のCO2排出実質ゼロに貢献と書いていますが、ゼロエミッション東京戦略は、事業者自らが書いているように、都内のエネルギー消費量も50パーセント減らすと言っているのですね。再生可能エネルギーを使えばいいという話ではないわけです。そもそも消費するエネルギーを50パーセント減らさなければいけないのです。あと5年半で。そうしないと再生可能エネルギーだって足りないわけですから、奪い合いみたいになっていくわけです。でも、本計画は膨大な量のエネルギーを消費してしまうわけです。再生可能エネルギーを使ったからといって、エネルギー消費が減るわけではありません。

そこでお聞きしますが、東京ゼロエミッション計画には、使用エネルギー量50パーセント削減の目標もあり、この目標には矛盾する計画となっているのではないのか。

【原田（保）会長】 飯塚部長

【飯塚担当部長】 お話の使用エネルギー量の50パーセント削減は、都内全体の目標でございます。一方、計画建物の事務用途部分の一次エネルギー消費量につきましては、基準値から50パーセント削減する、ZEB Ready（ゼブレディー）の基準を達成することといたしております。

さらに、新たな省エネルギー技術の積極的導入や、エネルギーの面的利用の促進などによりまして、周辺の建物も含めて、使用エネルギー量の削減を図ることとしております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 ビルの性能は少し上がるのでしょうけれども、私が言っているのは、

開発規模そのものを見直すレベルで考えないと、現在の気候変動への対応としては全くシビアさを欠いていると、不十分だと言いたいわけです。大体、ZEB Readyでやっているとやって、それをZEB Readyでやっているのに、4万トンから5万トンぐらいのCO₂を出すほどのエネルギーを使ってしまうわけです。だから、語るに落ちていると思うのですね、今の答弁は。こういう巨大開発の一つ一つが、東京の気候変動対策を膨大な規模で遅らせているわけです。

今年度、都政は気候変動対策にいくらかけていると思いますか。都市計画審議会の皆さん。気候変動対策に今年度1,990億円かけているのですよ。一方で、高エネルギーの建物を補助金まで出して建設し、CO₂を膨大に放出していくわけです。いくら再エネを開発したって足りないわけです。今の答弁は、驚くほど無責任な発言だと思いました。

そこでもう一つお聞きしたいのですが、建てた後だけでなく、建てる際に、その建材生産で、鉄骨からコンクリートから膨大なCO₂が排出されていると言われていています。都内のビルの改築を研究した専門家によると、その研究したビルでいうと、建材生産によるCO₂は、年間排出量の10数倍となったとのことなのですね。つまり、この池袋西口の場合、再生可能エネルギー利用を考慮しない場合の排出量は4万トンから5万トンですから、50万トン以上と推定できるわけです。建材を作る段階で。

ここでお聞きします。建材生産CO₂が国際社会では問題となっていますが、そのことが考慮されていないのも、この計画は問題なのではありませんか。

【原田（保）会長】 飯塚部長

【飯塚担当部長】 提案事業者は、建材生産過程及び建設段階でのCO₂排出量の把握に取り組み、見える化に努めるとともに、排出量削減に向けまして、資源の有効利用・再利用や低炭素型の建設資材の調達、低炭素型の建設機器の活用、ICTを活用した施工等を検討することといたしております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 今の答弁からすると、事業者は、実は建材生産についても考慮していたということですから、その点は訂正したいと思います。考慮はしていたと。ただし、考慮しているにもかかわらず、その規模がどれくらいになるのかをこの素案で示していない。私たちは知らない。今後見える化を図るというだけですね。考慮していたのに、なんでこの都市計画審議会に建材生産CO₂はどのぐらい排出することになるのか示さないのですか。不誠実ではありませんか。今、世界中で気候変動に対して大変シビアな議論が行われている

時に、これが全く甘すぎますよ。

これでは、東京の都市計画審議会の検討材料にはなりません。まちづくりのコンセプトといい、環境負荷への配慮が表面的で薄っぺらいものであったりと、こうした池袋の再開発に容積緩和や補助金を出す合理性が本当に問われているわけですが、実は池袋には、この西口再開発だけでなく、同時に、なんと3本の計画が進行中なわけです。いずれも巨大な開発となります。これくらいやって、他のターミナル駅に負けない街になるとでもいうのでしょうか。

容積の緩和による超高層ビルの建築は、ずっと昔から行われているわけではありません。小泉改革の規制緩和路線から始まった、ほんの20年ほどの動きです。それまで、住環境と自然環境、景観を守るため、緻密に作られてきた容積率の配置を緩和することで、土地の値段が跳ね上がるという、まさに錬金術です。

しかもこの利潤は、土地を持っている地権者は、等価交換の原則で享受することができないのです。事業協力者という、最初にこの巨大開発のお金を出してあげるデベロッパーしか享受できないスキームになっています。高く建てて余った床は、地権者はもらえないわけですね。デベロッパーだけがもらっていいよという制度になっているわけです。ぼろ儲けなわけです。

先日、とある都心再開発の地権者が私のもとに相談に訪れました。話を聞いて、驚きました。その方は、その再開発計画地に約1,200平米の床を持つビルを持っているのですが、部屋貸しをして収入を得てきました。ところが、再開発後に配分される床面積が、なんと約290平米だけだと言うのです。現状1,200平米の床が、再開発ビルに入ると290平米しかもらえないのだと。これが等価交換なのだと言われたそうです。これまでも部屋貸しをしていたビルのオーナーから、複数、再開発事業に加わると財産が猛烈に減るという話を聞いています。一般家庭でも、様々な行政手続や移転に関わる必要経費を算出すれば、もっと損する計画になっているのだと。

再開発で地権者の財産、権利が侵害されるという話はだんだん知られてきたように感じますが、この開発ではどうでしょうか。お聞きします。合意率は5月の段階で74パーセントと聞いていましたが、あれから4か月、現在何パーセントまで進んだのか。

【原田（保）会長】 飯塚部長

【飯塚担当部長】 現在同意率は、人数割合で約74パーセントでございますが、面積割合で約87パーセントとなっております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 あれから4か月経ちましたが、同意率は74パーセントのまま良くなっているのではないと。100人の地権者がいるそうですから、ざっと見て、26人ほどが反対しているのだと。これは、あと8人で本組合の設立認可が下りないレベルです。市街地再開発事業としては、かなり同意率が少ないなという印象ですね。

現地を歩きますと、築年数の経った雑居ビルに様々な店舗が入居しています。収益率は相当のものと思われますし、さりとて池袋駅前とはいえ、適度な狭さと、新築ビルではない賃料の安さは、経営者にとっても、店子さんにとっても、お客さんにとっても、リーズナブルな商売となっているのではないのでしょうか。

古い街並みというのは、地権者にとっても回転率がいいし、店子にとっても安くていいし、客にとっても安くてとてもいい商品を提供してもらえると。こういう利点がありまして、商売人と消費者との間に合理的な街が出来上がっています。

そうした街を一掃して、3本の超高層ビルと、都内屈指の高さ60メートル、横245メートルという巨大駅ビルが出来上がるわけです。同意率が低いのは、さもありなんと言えると思います。

東京都には、本当に都市計画があるのかと。容積緩和という錬金術を前に、あとは野となれ山となれとなっているだけなのではないのかと。市民や専門家からどんなに批判が起きても、都市計画審議会を通ったのだから専門家の意見を聞いて作った計画なのだって、各地で言われているわけですね。

私たち都市計画審議会委員は、一人一人の委員が重たい責任を持ってここに立っているということを改めて訴えさせていただきたいと思います。26人の反対している地権者の人たち、どういう思いでこの計画を見つめているのかと。不同意を主張し、また、都市計画高速鉄道第4号線、8号線、13号線の立体的な範囲を定める議案については、再開発に伴う変更ではあるものの、それぞれの鉄道の権利を設定する議案であるとの判断から承認とし、質疑を終えます。

【原田（保）会長】 それでは、ほかに本件につきまして、御意見、御質問等ございますでしょうか。

よろしゅうございますか。

それでは、ないようでございますので、日程第1の案件につきまして、採決に入らせていただきます。

まず、議第 7 6 6 3 号、都市再生特別地区池袋駅西口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 〕

【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 7 6 6 4 号、東京都市計画都市高速鉄道第 4 号線本線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【原田（保）会長】 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 7 6 6 5 号、東京都市計画都市高速鉄道第 8 号線本線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【原田（保）会長】 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 7 6 6 6 号、東京都市計画都市高速鉄道第 1 3 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】 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 2 に入らせていただきます。議第 7 6 6 7 号を議題といたします。

山崎幹事、説明をお願いします。

【山崎幹事】 議長、山崎幹事

【原田（保）会長】 山崎幹事

【山崎幹事】 日程第 2、議第 7 6 6 7 号、港区高輪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」 8 9 ページから 1 0 2 ページまでとなります。
「議案・資料」 9 2 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範囲で、ＪＲ品川駅、都営浅草線高輪台駅に近接し、環状第４号線の沿道に位置する面積約１．２ヘクタールの区域でございます。

今回、港区では、モニター上、黄色の破線の区域で地区計画を決定する予定でございますが、港区まちづくりマスタープランでは、この区域のうち環状第４号線の沿道は、業務・商業・文化・交流施設を中心とした市街地を誘導するエリアに、その北側は、まとまった良好な住宅市街地を誘導するエリアに位置付けられております。

また、環状第４号線は、令和元年に事業認可がなされており、その南側では、平成３０年に品川駅西口地区地区計画が都市計画決定され、現在、地区の一部で市街地再開発事業が予定されています。

今回、環状第４号線整備と周辺地域のまちづくりの動向等を踏まえ、環状第４号線沿道においては、幹線道路沿道にふさわしい土地の高度利用及び都市機能強化を促し、環状第４号線の北側の住宅市街地においては、緑の保全や歴史・文化に配慮した落ち着いたある住宅地を保全するなど、港区におけ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、港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」９４ページから１０２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２．９ヘクタールについて、地区を三つに区分し、土地利用の方針を定めるとともに、地区整備計画において、区画道路や歩行者通路等の地区施設、用途の制限、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」９３ページと併せて、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、用途地域を変更します。

主な変更として、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パーセント・容積率３００パーセントであったものを、近隣商業地域・建蔽率８０パーセント・容積率４００パーセントに変更いたします。

また、用途地域の変更に合わせて、港区において、高度地区並びに防火地域及び準防火地域の変更が行われる予定です。

なお、本案件について、本年６月４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」3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。

主な意見は4ページ(2)の2段落目になりますが、「この計画のため、地権者や関係者が、この地を追い出されることになりかねない。このまま続けるつもりか。しかも、住宅地にふさわしい住居専用地域から、地区内のほとんどを商業地域に変える意図はどこにあるか。」などというものでございます。

これに対する都の見解は、「環状第4号線の整備については、地権者の意向に対応するため、区画整理の手法も取り入れながら事業を推進している。引き続き、関係権利者と生活再建等について協議を重ねながら、適切に対応していく。

地区計画では、環状第4号線の沿道において、土地の高度利用及び都市機能強化を促し、業務・商業等の複合市街地を形成するとともに、沿道北側の住宅市街地においては、緑や歴史・文化に配慮した落ち着いたある住宅地を保全し、環状第4号線の沿道の複合市街地と沿道北側の住宅地が調和したまちづくりを推進することとしている。

今回の用途地域の変更は、住民等で構成する環四沿道(高輪三丁目)まちづくり協議会からの都市計画提案を踏まえた地区計画の決定に合わせ、用途地域等に関する指定方針及び指定基準に基づき、実施するものである。」というものでございます。

日程第2、議第7667号の説明は、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、御意見等ございましたらよろしく願いいたします。

原田委員、どうぞ。

【原田(あ)委員】 港区高輪三丁目地内の用途地域変更について、意見を述べます。本議案は、環状4号線の整備に伴い、沿道の用途地域を変更するものであります。

環状4号線の整備は、品川駅前開発とセットとなり、この区間は都市整備局が整備主体となっていて行われています。

風光明媚な高輪を象徴する本計画地は、環状4号線の道路建設によって分断され、崖線が踏みつけにされ、上空に環状4号線が覆いかぶさるような街が作られます。建設局が整備主体となる地域も、東京都が誇るべき閑静な住宅街を破壊して作られていきます。

かつて計画された都市計画道路は既に時代の要請を終えており、都内の道路交通量は急激に減少しています。財産と環境を破壊される多くの住民から批判の渦巻く計画に成り下がっています。

全国が都市計画道路の見直しを行っており、大阪や名古屋など大都市でも都市計画道路を見直している中、東京だけがその整備に固執しているのは大きな問題です。本議案のように、都市再開発とセットとなった事業が住民の声を無視して急がれる様子は、都市計画といえるようなものではありません。

本議案はこうした環状4号線と深く関わる事業であるため、不承認とします。

【原田（保）会長】 ほかに、本件につきまして、御質問、御意見等ございますでしょうか。

それでは、ないようでございますので、日程第2につきまして、採決に入らせていただきます。

議第7667号、港区高輪三丁目地内の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 〕

【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。

続きまして、日程第3、議第7668号から議第7671号までを一括して議題といたします。

長尾幹事、説明をお願いします。

【長尾幹事】 議長、私の方から。

【原田（保）会長】 長尾幹事

【長尾幹事】 それでは、私からは都市計画道路の変更について、4案件を一括で御説明申し上げます。

まず、日程第3、議第7668号、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第76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」103ページから120ページまででございます。

「議案・資料」の104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。

本路線は文京区音羽一丁目を起点とし、練馬区関町北四丁目の西東京市境を終点とする、延長約15.2キロメートルの路線でございます。

「議案・資料」の110ページ及び111ページの計画図と、モニターに示した位置図を

併せて御覧ください。

補助線街路第76号線のうち、新宿区西落合三丁目、中野区松が丘二丁目、中野区江古田二丁目に位置するそれぞれの交差点については、一部未整備となっております。

当該3か所の交差点における隅切りにつきまして、現在の道路構造条例などを踏まえて検証を行ったところ、当該隅切りは、道路構造条例に定める標準隅切り長を満たしているということが確認されたため、現道の隅切りに合わせる計画の変更を行うこととします。

このため、本路線のうち、当該3か所の交差点における隅切りの一部区域等を変更するとともに、全線で車線の数をも2車線及び4車線に決定することとします。

なお、本案件につきまして令和6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名から1通の意見書の提出がございました。

資料は、クリーム色表紙、「議案・資料 別冊 意見書の要旨」5ページでございます。

意見の内容につきましては、今回の都市計画変更とは直接関係のない御意見ではございますが、御意見として、「交通渋滞の解消、地域経済の活性化、生活環境の改善など、多くの利点が期待されるため、都市計画道路の計画の進行を期待している。」というものでございました。

これに対する都の見解としましては、「都市計画道路幅員まで完成していない区間につきましては、今後の社会経済情勢の変化や周辺の都市計画道路の整備状況を勘案しながら、適切に対応していく。」こととしております。

また、本都市計画案に対する関係区の意見につきまして、文京区、豊島区、新宿区、中野区、杉並区及び練馬区から「意見なし」との回答がございました。

議第7668号の御説明は、以上でございます。

続きまして、議第7669号、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第79号線の変更について、御説明申し上げます。

資料は、お手元の薄茶色表紙、「議案・資料」121ページから128ページまででございます。

「議案・資料」の122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させていただいております。

本路線は、文京区春日一丁目を起点とし、豊島区巣鴨四丁目を終点とする延長約4.1キロメートルの路線でございます。

「議案・資料」の123ページから128ページまでの計画図と、モニターにお示した

位置図を併せて御覧ください。

補助線街路第79号線のうち、文京区小石川一丁目から豊島区南大塚二丁目までの約2.9キロメートルの区間につきまして、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、道路構造条例等により現道の幅員について地域の実情を踏まえた評価を行ったところ、道路構造条例等の基準を満たし、安全かつ円滑な交通が確保されていること等が確認されたため、現道の区域に合わせる計画の変更を行うことといたしました。

このため、本路線の一部幅員、一部区域等を変更するとともに、全線で車線数を2車線及び4車線に決定することとしております。

なお、本案件につきましても、令和6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2通の意見書の提出があり、いずれも賛成意見でございました。

資料は、クリーム色表紙、「議案・資料 別冊 意見書の要旨」6ページから7ページまででございます。

主な意見としましては、「現道合わせになり、セットバックの必要がなくなる都市計画変更案に賛成の意を表明する。」などの意見が提出されております。

これらに対する都の見解としましては、6ページ右枠に記載のとおりでございます。

また、本都市計画案に対する関係区の意見につきましては、文京区及び豊島区から「意見なし」との回答がございました。

議第7669号の説明は、以上でございます。

次に、議第7670号、西東京都市計画道路3・5・4号新青梅街道線の変更について、御説明申し上げます。

資料は、お手元の薄茶色表紙、「議案・資料」129ページから131ページまででございます。

「議案・資料」の130ページの位置図をお開きください。モニターにも同様のものを映しているところでございます。

本路線は西東京市富士町三丁目を起点とし、西東京市芝久保町五丁目を終点とする、延長約4.1キロメートルの路線でございます。

「議案・資料」の131ページの計画図と、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、西東京市田無町七丁目に位置する交差点につきましては、交差点付近の単

路部は既に整備が完了しておりますが、交差点の隅切りについては、一部未整備となっております。

当該交差点における隅切りについて、現在の道路構造条例などを踏まえて検証を行ったところ、当該隅切りは、道路構造条例に定める標準隅切り長を満たしているということが確認されたため、現道の隅切りに合わせる計画の変更を行うことといたします。

このため、本路線のうち、本交差点の隅切りの一部区域を変更することといたします。

なお、本都市計画案につきましても、令和6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。

また、本都市計画案に対する関係者の意見につきまして、西東京市から「意見なし」という回答をいただいております。

議第7670号の説明は、以上でございます。

続いて、最後の案件ですが、議第7671号、多摩都市計画道路3・3・10号稲城多摩線の変更について、御説明申し上げます。

資料は、お手元の薄茶色表紙、「議案・資料」133ページから149ページまででございます。

「議案・資料」の135ページの位置図をお開きください。モニターにも同様のものを映しているところでございます。

本路線は、稲城市大字矢野口字塚戸を起点とし、多摩市大字和田字十号を終点とする、延長約10.7キロメートルの路線でございます。

「議案・資料」の140ページから142ページの計画図と、モニターに示した位置図を併せて御覧ください。

本路線は、本線部分は整備が完了しておりますが、稲城市大字大丸字八号、字十号及び多摩市大字連光寺字瓦ケ谷地内に位置する隅切りにつきましては、未整備となっております。

現時点で、交差道路の計画がないことや、既に道路として使用されている区域に入っていることなどから、当該隅切りについては、現道に合わせて計画の変更を行うことといたしました。

このため、本路線のうち、隅切りの区域を削除する変更を行うとともに、本路線の一部区域の変更に併せまして、本路線の全線で車線の数に4車線及び2車線に決定することといたします。

なお、本都市計画案について、令和6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。

また、本都市計画案に対する関係市の意見につきまして、日野市、多摩市及び稲城市から「意見なし」との回答がございました。

日程第３の説明は、以上でございます。よろしくお願いいたします。

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

【原田（あ）委員】 ちょっとすみません。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 すみません、一点お聞きします。７６号線についてですけれども、これは車線が今回新たに定められるという計画かどうか。

【長尾幹事】 会長

【原田（保）会長】 はい、どうぞ。

【長尾幹事】 今回、隅切りの変更等に併せて、車線数を決めるということなのです。だから、今まで車線数というものを決定していなかったものを、新たに現道に合わせて決めていくということになるということでございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 補助７６号線について再度お聞きしますけれども、それは、今７６号線については住民説明会が行われていると思いますけど、その説明会で行われる変更についての協議案なのかどうか。

【原田（保）会長】 長尾幹事

【長尾幹事】 既にオープンハウスを開催しておりまして、その中で本案件についての御説明をさせていただいているとい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】 簡単に意見を述べたいと思います。補助７６号線については、地域から様々な声があり、現時点で承認することができないということでもあります。以上です。

【原田（保）会長】 ほかにございませんでしょうか。

それでは、御意見、御質問等ないようでございますので、日程第３につきまして、採決に入らせていただきます。

まず、議第７６６８号、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第７６号線の案件について、賛成の方は挙手をお願いします。

〔 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 7 6 6 9 号、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第 7 9 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】 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 7 6 7 0 号、西東京都市計画道路 3・5・4 号新青梅街道線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【原田（保）会長】 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 7 6 7 1 号、多摩都市計画道路 3・3・1 0 号稲城多摩線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【原田（保）会長】 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。

以上をもちまして、予定しました本日の議事は全て終了いたしました。委員の皆様方には、御協力をいただきまして、誠にありがとうございました。

議事録につきましては、私のほか、鬼沢委員にも御署名をお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

これをもちまして、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 2 時 2 7 分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。