

午後 1 時 3 0 分開会

【事務局（宮島都市計画課長）】 それでは、まだお見えになられていない委員の方がいらっしゃると思いますが、定刻となりましたので、ただ今から第 2 1 8 回東京都都市計画審議会を開催させていただきます。

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

では、お手元に第 2 1 8 回東京都都市計画審議会資料一覧をお配りしてございますので、御確認をお願いいたします。

初めに、A 4 横 2 枚の「議案一覧表」でございます。

次に、薄茶色表紙の冊子、「議案・資料」。

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

次に、クリーム色の表紙の「意見書の要旨」。

次に、桃色の表紙の環境影響評価書「福生都市計画道路 3・3・3 の 1 号新五日市街道線建設事業」が概要と本編及び資料編の 3 種類ございます。

次に、ベージュ色の表紙の環境影響評価書「東日本旅客鉄道赤羽線連続立体交差事業」が、こちらも概要、本編及び資料編の 3 種類ございます。

本日お配りいたしました資料は以上でございます。

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、A 4 横 2 枚の議案一覧表を御覧ください。合計 1 2 件ございますけれども、まず初めに当審議会の近藤会長が去る 5 月 3 1 日で任期を迎えられ御退任をされました。つきましては、本日の日程第 1 におきまして、東京都都市計画審議会条例第 4 条第 1 項に基づきまして、新会長を選出させていただきますが、それまでの間、青山会長代理に議長をお願いしてございます。

では、青山会長代理、よろしくをお願いいたします。

【青山会長代理】 委員の皆様方には、本日、大変御多忙のところを御出席いただきまして、大変ありがとうございます。

ただ今事務局から説明がございましたように、前会長から会長の代理として、私、指名されておりますので、新しい会長が選出されますまでの間、しばらく議事運営を務めさせていただきますので、どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

初めに、本日の審議会は、当審議会運営規則第 1 1 条に基づきまして、会議を公開で行

います。傍聴者及び報道関係者の入室を認めておりますので、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、お手元配付の「傍聴にあたっての注意事項」を厳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、御報告いたします。お手元の青色の表紙の「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ページから委員の異動報告を記載してございます。

新しく委員になられました方々を御紹介申し上げます。

議席番号1番、東京都議会議員、たきぐち学委員でございます。

【たきぐち委員】 よろしく申し上げます。

【青山会長代理】 議席番号2番、財務省関東財務局長、浅野僚也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4番、東京都議会議員、保坂まさひろ委員でございます。

【保坂委員】 よろしく申し上げます。

【青山会長代理】 議席番号5番、農林水産省関東農政局長、浅川京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6番、独立行政法人住宅金融支援機構理事長、加藤利男委員でございます。

【加藤委員】 よろしくお願いいいたします。

【青山会長代理】 議席番号7番、東京都議会議員、おじま紘平委員でございます。

【おじま委員】 よろしく申し上げます。

【青山会長代理】 議席番号8番、大田区長、松原忠義委員でございます。

【松原委員】 よろしくお願いいいたします。

【青山会長代理】 議席番号9番、目黒区議会議員、佐藤昇委員でございます。

【佐藤委員】 よろしく申し上げます。

【青山会長代理】 議席番号10番、経済産業省関東経済産業局長、後藤収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12番、東京都議会議員、尾崎大介委員でございます。

議席番号13番、国土交通省関東運輸局長、河田守弘委員でございますが、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。

議席番号14番、埼玉大学大学院理工学研究科教授、久保田尚委員でございます。

【久保田委員】 どうぞ、よろしく申し上げます。

【青山会長代理】 議席番号15番、東京都議会議員、細谷しょうこ委員でございます。

【細谷委員】 よろしく願いいたします。

【青山会長代理】 議席番号16番、国土交通省関東地方整備局長、泊宏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18番、東京都議会議員、小林健二委員でございます。

【小林委員】 よろしく願いいたします。

【青山会長代理】 議席番号20番、調布市議会議長、田中久和委員でございます。

【田中委員】 よろしく願いいたします。

【青山会長代理】 議席番号22番、NPO法人持続可能な社会をつくる元気ネット事務局長、鬼沢良子委員でございます。

【鬼沢委員】 よろしく願いいたします。

【青山会長代理】 議席番号23番、東京都議会議員、秋田一郎委員でございますが、本日は御都合により若干遅れる旨の御連絡をいただいております。

議席番号24番、警視總監、吉田尚正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25番、東京大学大学院新領域創生科学研究科社会文化環境学専攻教授、出口敦委員でございますが、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26番、東京都議会議員、鈴木章浩委員でございますが、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27番、消防總監、村上研一委員でございますが、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。

議席番号29番、東京都議会議員、白石たみお委員でございます。

【白石委員】 よろしく願います。

【青山会長代理】 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、4ページに記載しております委員名簿の議席番号ど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、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。

【青山会長代理】 初めに、日程第1といたしまして、議第7325号を議題に供します。

本件は、近藤会長の退任に伴う東京都都市計画審議会会長の選任についての案件でございます。

東京都都市計画審議会条例第4条第1項によりますと、会長は学識経験委員のうちから、委員の選挙によって定めると規定されております。

そこで、会長の選出方法についてお諮りをいたします。

御意見がございましたら御発言をお願いいたします。

お願いします。

【屋井委員】 会長選出について意見を申し上げます。

選出方法ですが、推選による選出を提案いたします。その上で、会長には建設省、国土交通省において長らく都市計画行政に携わり、都市計画法あるいは都市計画制度に精通していらっしゃる加藤利男委員を推薦申し上げます。

以上です。

【青山会長代理】 ただ今屋井委員から選出方法として推選方式と加藤利男委員を推選したいという御発言がございました。

ほかに御意見等ございますか。

御意見等がございませんようですので、屋井委員からの御提案のとおり、日程第1、議第7325号の会長の選出については、加藤利男委員を推選により会長に選出することで採決をいたします。

本案について賛成の方は挙手をお願いします。

[賛成者挙手]

【青山会長代理】 ありがとうございます。全員賛成と認めます。

よって、加藤利男委員を東京都都市計画審議会の会長とすることに決定いたしました。

加藤委員には、会長御就任方、どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

それでは、会長代理としての私の務めはこれで終わりましたので、議長を交代させていただきます。

加藤会長、どうぞ議長席へお移り願います。

どうぞ、よろしく願いいたします。

【加藤会長】 それでは、一言、御挨拶をさせていただきます。

ただ今委員の皆様から御推挙いただきました加藤利男でございます。過分な御紹介をいただきましたけれども、これまでの経験等を生かしまして、東京都の都市づくりに微力ではありますが、貢献ができればと考えております。当審議会の審議に当たりましては、公正かつ円滑な運営に努める所存でございます。

皆様の御指導、御支援のほどお願い申し上げて、甚だ簡単ではございますが、就任に当たっての御挨拶とさせていただきます。

以後、恐縮ですが、着席して進行させていただきたいと存じます。

よろしくお願い申し上げます。

東京都都市計画審議会条例第6条第2項の規定により、会長は会議の議長となることが定められておりますので、これより議長の役を務めさせていただきます。

【加藤会長】 それでは、日程第2といたしまして、議第7326号を議題に供します。

久保田幹事の説明を求めます。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事

日程第2、議第7326号、足立区西竹の塚一丁目ほか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、薄茶色表紙「議案・資料」15ページから34ページとなります。18ページの位置図と併せて、モニターの航空写真を御覧ください。

モニター上、赤色の点線でお示しをしている地区は、東武伊勢崎線竹ノ塚駅周辺に位置する約39.7ヘクタールの区域です。竹ノ塚駅周辺は、足立区都市計画マスタープランにおいて主要な地域拠点に位置付けられており、東武伊勢崎線の連続立体交差事業に合わせ、西口駅前広場や補助261号線の整備を進め、駅東西の一体化とともに、地域商業の更なる活性化を図り、にぎわいのある安全・安心なまちの実現を目指すこととしております。

今回、連続立体交差事業や補助第261号線の事業の進捗に合わせ、足立区において地

域商業の更なる活性化及び延焼遮断帯の機能向上を図るために地区計画を決定することとしており、これに合わせて用途地域を変更します。

ここで参考として、足立区決定の地区計画について御説明をいたします。

20ページから30ページの計画書、31ページの計画図1と併せてモニターを御覧ください。

地区計画の区域は、黒色の一点鎖線で囲まれた約39.7ヘクタールです。地区の特性に応じて区域内を10地区に区分し、それぞれ土地利用の方針などを定めます。地区整備計画では、建築物等の用途の制限や壁面の位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、19ページの計画図と併せてモニターを御覧ください。

ただ今御説明をいたしました地区計画の決定に合わせて、約5.1ヘクタールの区域について用途地域を変更します。変更の主な内容として二つの区域について御説明いたします。

計画図中①の区域について、近隣商業地域、建蔽率80%、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、③の区域につきまして、近隣商業地域、建蔽率80%、容積率300%であったものを商業地域、建蔽率80%、容積率400%に変更いたします。

なお、今回の地区計画の策定に合わせ、足立区において準防火地域から防火地域への指定の変更と高度地区の変更が行われる予定です。

なお、本計画案につきまして、平成29年9月20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2、議第7326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2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。

白石委員

【白石委員】 第7326号、足立区西竹の塚一丁目ほか各区内の用途地域の変更について、意見表明をいたします。

この地域は、今回の用途地域変更でこれまでの近隣商業地域として近隣の住民が買い物をする店舗や事業所などの利便を図る地域から商業地域として容積率の緩和とともに、危

険性や環境悪化のおそれがある工場以外は何でも建設できる地域に変わることになります。

これに加えて、事業者などによる再開発事業が入れば、用途地域変更による容積率の緩和に加え、更なる容積率緩和が付与された高層、超高層の建物の建設が可能となります。

地区計画では、駅前広場周辺などで、地域拠点にふさわしい活気とにぎわいを創出とありますが、地域住民からはこの間、住民説明会など参加してきたが、用途地域の変更の意味が分からなかった、自分の家がどうなるのか理解ができなかったなどの声が出ており、十分な住民合意が図られているとは考えられません。

また、補助261号周辺についての用途地域の緩和は、地区計画の説明では延焼遮断帯としての整備が必要とされておりますが、地域の火災シミュレーションも行われておらず、周辺は既に公団住宅や公園などが沿線にあり、火災の危険地域とは見受けられません。一方、用途地域の変更と地区計画によって一部の一般住宅では、建替え時に共同化や一定以下の高さの建物は建てられないなどの制限を受けることとなります。

また、この補助261号が赤山街道との交差点の改良に問題があり、地域では様々な議論が残されています。道路の拡幅促進ありきで用途変更を行うべきではありません。用途地域の変更を緩和すれば、まちづくりがやりやすくなるとの考え方がありますが、地域住民からは上から用途地域の緩和をかぶせられると高い建物と集積ありきで選択肢がそもそも狭いまちづくりになるとの声もありました。

住民が地域に合ったまちづくりを選択できるためにも、用途地域の変更、緩和については、住民との合意形成を十分に行う必要があります。

よって、本件、足立区西竹の塚一丁目ほか各区内の用途地域の変更に反対を表明し、意見表明といたします。

以上です。

【加藤会長】 ほかにございますでしょうか。

青山委員

【青山委員】 足立区の中で核となる地域というのはたくさんないんですけども、この竹ノ塚というのは現在行われている連続立体交差事業を含めて、ある意味、足立区の中で北部の一つの核として発展が期待される地域だと思います。

それから、東武伊勢崎線自体も、東武伊勢崎線のどことは申しませんが、沿線全体で乗客数の減少等で衰退していくということに対する不安のある地域もある中で、竹ノ塚駅はこの周辺の、やはり、特に今回の計画による駅広の整備とか、東西連続立体交差化事業に

よる東西の一体化ということで一つの核となる地域として発展することが期待されます。

したがって、容積率が200上がるということで御指摘のように、一部の人からすれば確かに高い建物が建つということに対する不安等があるとは思いますが、その気持ちは十分分かるんですけども、ただ、やはり足立区の中でこの竹の塚地域が発展していくという観点から、そういった不安を持つ住民との調整を十分図りながらこの事業をスピード感を持って推進していくということを期待したいという観点からこの議案には賛成をしたいと思います。

【加藤会長】 ほかに御質問等、ございませんでしょうか。

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2の案件について採決をいたします。

議第7326号、足立区西竹の塚一丁目ほか各地内の案件について、賛成の方は挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第3、議第7327号を議題に供します。

久保田幹事の説明を求めます。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事

日程第3、議第7327号、「豊洲地区」地区計画の変更について、御説明いたします。資料は、薄茶色表紙「議案・資料」35ページから55ページまでとなります。50ページの位置図と併せてモニターの航空写真を御覧ください。

本地区は、豊洲埠頭及びその東側の区域を含む約102.2ヘクタールの区域でありまして、業務、商業、住宅、文化など、多様な機能の導入によるにぎわいのある魅力的な複合市街地の形成を図るため、平成5年7月に当初の地区計画を決定し、その後、順次、地区整備計画を定め、開発が進められております。

51ページの計画図1と併せ、モニターを御覧ください。

本地区地区計画の方針に沿って、今回、整備計画が具体化したことから、赤色の斜線で示す1-1街区及び青色の斜線で示す1-2街区の一部、合計約3.6ヘクタールにおいて地区整備計画の追加を行います。

追加する地区整備計画の内容について御説明いたします。52ページの計画図2と併せてモニターを御覧ください。

地区施設として、親水護岸と連携した良好で快適な空間の形成を図るため、広場、緑道などを位置付けます。

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

なお、今回の地区整備計画の追加にあわせ、江東区において準防火地域から防火地域への指定の変更と高度地区の変更が行われる予定です。

本計画案を平成29年9月20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。

資料は、クリーム色表紙「議案・資料」別冊「意見書の要旨」1ページを御覧ください。

その他の意見のうち、都市計画に関する意見の概要といたしまして、可能であれば広場をもう少し広くとっていただけると、地域の憩いの場となるのではないかというものです。

これに対する都の見解は、本地区地区計画の方針においては、補助幹線街路第315号線沿いの街区では、にぎわい空間と一体となった緑豊かな歩行者空間の整備と合わせ、有楽町線豊洲駅方面へ連続する歩行者ネットワークを形成するとともに、水域に囲まれた貴重な空間を生かし、水際緑地等に隣接する公園やオープンスペースと一体となった良好で快適な空間の形成を図るとしている。

本計画では、この方針に基づき、水辺へのアクセス機能とにぎわいを創出する広場機能を備えた広場1-1号(約4,000平方メートル)、水辺を感じる緑豊かな滞留空間として広場1-2号(約2,000平方メートル)を整備することにより、地域に開放され、歩行者ネットワーク機能を備えた水域と連続する大規模なオープンスペースを形成することとしているというものです。

日程第3、議第7327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、議第7327号につきまして、御質問、御意見がございましたらお伺いいたします。

白石委員

【白石委員】 第7327号、豊洲地区地区計画の変更について、意見表明をいたします。

この豊洲地区地区計画の変更は、現在、東京ガスが所有している用地を東急不動産など

が買い取り、2.4ヘクタール敷地に高さ180メートルのタワーマンションなどが建設できるようにする地区計画の変更です。タワーマンションの規模は50階建て、約1,230戸、厚生労働省が調査している1世帯当たりの人数は2016年度調査で2.47人としております。単純計算で約3,000人の人口が一気にこの地域に増えるという計画になります。

しかも、タワーマンションに入る世帯の中核は子育て世帯となりますから、短期間に集中して子供が増えます。地域への負担は非常に大きいものがあると思います。既に豊洲地域はタワーマンション建設が相次いで、それに伴って人口が急増しているため、公共施設が慢性的に不足している事態となっております。

例えば、豊洲地域には豊洲小学校がありました。しかし、児童が増え過ぎて豊洲小学校では受け止め切れず、2007年に豊洲北小学校が新設されることとなります。しかし、この豊洲北小学校も初年度、239人だった児童数が、6年後の2013年には1,000人を超えました。

体育などでは、三つのクラスが同時に、同じ校庭を使う事態が起きるなど、教育環境の深刻さが浮き彫りとなっております。

また、1学年で200人を超える学年では、全員を舞台に上げることが難しい上、保護者などが体育館に入り切れないために学芸会が中止となることもありました。この2つの小学校は、都内全ての公立小学校の中でも特に児童数が多い学校となっております。教育庁の調査によると、豊洲北小学校が東京全体で4番目に多い、豊洲小が9番目に児童数が多いと、このように公表されております。それでも児童の急増に対応し切れずに、今回のタワーマンション建設計画に隣接した場所に2015年に新たに豊洲西小学校が新設されました。

豊洲西小学校の実態を私も地元区議からお話を聴きましたが、校庭が狭く、運動会するときには保護者は校庭ではなく、校舎のベランダから子供たちを応援する状況になっているということです。

今回の提案されているタワーマンション建設が進めば、狭い校庭の問題はいよいよ深刻となります。子供たちに無計画な開発のしわ寄せを押しつけてはならないと思います。人口が更に急増すれば、地域への貢献どころか、豊洲地域が抱える課題と実態は更に悪化する、地区計画の変更であり、本議案に反対の立場を表明するものです。

以上です。

【加藤会長】 青山委員

【青山委員】 私は、江東区の基本構想長期計画の策定に長く関わった立場から申し上げますが、御指摘の江東区の、特に臨海地区の人口急増対策はまさに私どもも江東区の計画策定の中で中心的な論点の一つとして取り上げてまいりました。

この地区全体での、これは豊洲の地区計画なんですけれども、この地区全体での民間施設、公共施設がたくさん既に立地し、また、更に増えるという中で、やはり地域というのはそういった施設と居住とのバランスがとれるということもとても大切ですし、それから、やはり住宅の数は、現在、東京でも日本でも満たしているわけなんですけれども、質の面ではまだまだで、やはり住宅を求めている、質のいい住宅を求めているという人が多いので、こういった構想であっても居住用のマンションを建てられるという地区にバランスのとれた形で建てていくということは大切なことだと思います。

それから、一方、まさに御指摘のとおりで、江東区のほうも学校をどんどん造らなければいけないので、もう、この20年以上大変な思いをしているわけでございまして、それらに対する広域自治体としての東京都の支援等を含めて万全の対策をとって、基本的にこの地区計画の居住のバランスをとっていくという意味でそういったマンション等を建てていくということについては、私は賛成したいと思います。

【加藤会長】 ほかに、委員の皆様方、いかがでしょうか。

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3の案件について採決いたします。

議第7327号、豊洲地区地区計画の案件について賛成の方は挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第4といたしまして、議第7328号を議題に供します。

久保田幹事の説明を求めます。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事

日程第4、議第7328号、東京都市計画公園第5・7・18号明治公園の変更について、御説明いたします。資料は、薄茶色表紙「議案・資料」57ページから60ページまででございます。

議案資料59ページの位置図と併せて、前方モニターを御覧ください。

都市計画明治公園は、新宿区、渋谷区、港区の3区界に位置します。JR千駄ヶ谷駅、JR信濃町駅、地下鉄外苑前駅、地下鉄青山一丁目駅に隣接をする明治神宮外苑と一部その周辺を含む面積約58.5ヘクタールの総合公園でございます。

議案資料60ページの位置図と併せて、前方のモニターを御覧ください。

今回の都市計画は、平成25年に立体的な範囲を定めた区域において、その後の新国立競技場の大幅な建築計画の見直しに合わせ、立体的な範囲の削除、追加を行うものでございます。

競技場本体の建築計画の見直しに伴い、緑の連続性や安全で快適な歩行者のネットワークの形成に必要な機能を満たした上で、なおかつ、可能な限り、地上での公園化を図るため、デッキの位置や形状を変更する計画が平成29年6月に事業者から提出されたところでございます。

この計画を踏まえ、計画図内の立体的な範囲のうち、地上部の公園等とするため、黄色の区域を削除するとともに、デッキ上の歩行者動線を確保するため、赤色の区域を追加いたしまして、全体として立体的な範囲を約3,000平方メートルを縮小するものでございます。

本案件について、平成29年9月20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4、議第7328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。

保坂委員

【保坂委員】 ただ今御説明いただきました第5・7・18号明治公園の都市計画変更に当たり、1点、質問と意見表明をさせていただきます。

当該都市公園は、新国立競技場整備も含めて東京2020大会に向け、着実に整備が進んでいると聞いております。今回、立体都市公園制度による明治公園の再整備、これは、これまでの緑多い都市公園としての機能を保ちながら、なおかつ、広場や歩行者の動線の確保など、公園機能を更に強化する、そのため、都市計画公園区域の再編を図る目的であり、更に公園整備されることになった都立霞ヶ丘アパート敷地と都市計画道路の上部を歩

行空間として整備する、競技場周辺を日常における快適な歩行空間実現を目指していることに期待をいたしております。

そして今回、競技場南西部に当たる仙寿院交差点前のデッキ部分、地上約8メートルの2層から1層へ変更されることで、削減されることで南西部が公園の玄関口として開かれたスペースが確保され、外部と公園内の相互アクセスも生まれます。

そこで1点質問ですが、これまで説明いただきました主に公園の景観部分についてはおむね把握はできましたが、それ以外で、例えばバリアフリーも含めた公園機能の充実が具体的にどの程度向上するのかをお尋ねいたします。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 今回の都市計画変更は、緑のネットワークや歩行者の回遊性に必要な機能を満たした上で、なおかつ、可能な限り地上部の公園範囲を確保するものでございます。今回の変更により、デッキ上に予定をしておりましたせせらぎについては、地上部に整備することとなり、かつての渋谷川の記憶を再現する自然的な親水空間が創出されることとなります。

また、保全できる既存樹木の量が増えるほか、外苑西通りの街路樹と連続するまとまった緑の空間を地上部において整備することにより、道路の歩行空間との一体利用が可能となるスペースがより広く確保されることとなります。

この空間が公園の玄関口ともなることから、地上とデッキ上を結ぶ階段に隣接いたしまして、エレベーターを新たに整備し、バリアフリーに対応した歩行者動線を充実させることとしてございます。

【加藤会長】 保坂委員

【保坂委員】 ありがとうございます。

特に、新国立競技場の収容人数約8万人を考えると、今回の変更箇所はメインの出入り口ではないにしろ、多くの競技場、公園の利用者、これの混雑分散機能という重要な役割を持ちますので、その機能が十分発揮されるよう期待をいたします。

最後に、東京都は、総事業費の4分の1を負担する新国立競技場と周辺整備におきまして、今回の整備は予算内と聞いておりますが、引き続き、事業主体の日本スポーツ振興センターと連携してコスト抑制をしながらの整備改良に取り組んでいただきたいと要望して、そして、賛成の立場を表明して終わります。

【加藤会長】 ほかにいかがでしょうか。

白石委員

【白石委員】 私からも明治公園立体的な範囲の変更について質問をしたいと思います。

この変更は、明治公園のうち立体的な区域約1万4,000平米のうち、人工地盤面にあるもの、3,270平米、約2割ちよっとだと思いましたが、それを地上に持ってくるというものです。

この明治公園の変更は、新国立競技場の建設計画と不可分のものとなります。つまり、もともとの明治公園を人工地盤の上に上げたのは新国立競技場の当初案、ザハ案が余りにも巨大だったために、人工地盤や歩道橋の部分を公園とみなすことによって明治公園の面積の減少を、数字上はなかったものにするという苦肉の策でした。

巨大な新国立競技場の計画は、周辺の緑にも大きな影響を与え、1,764本の樹木のうち、そのまま残された樹木はわずか10本、切り倒された木は1,567本にも上りました。人工地盤は、歩道に大きな影を落とし、景観を悪化させるということからも都民の厳しい批判を浴びております。

そこで伺いますが、新国立競技場建設に当たり、廃止された明治公園の面積を伺いたいと思います。それと併せて、廃止に関わる明治公園の増大分の面積、そのうち立体都市公園に予定している面積についても伺いたいと思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 新国立競技場の建設に当たりまして、平成25年の都市計画変更に伴って廃止をされた都立明治公園の面積は、約2.9ヘクタールでございます。

また、平成25年の都市計画変更時に立体都市公園を含め、新たに都立公園として開園する予定とした面積は約3.3ヘクタールでございます。

今回の変更に伴う面積の増減はございません。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 すみません、内訳もお願いします。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 デッキ部分については1.5ヘクタール、その他地上部については1.8ヘクタールでございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 つまり、半分近くは人工地盤の上になったということになります。ザハ案に対して巨額の整備費、景観破壊の面から批判が強まって白紙撤回となり、規模を縮小

した新たな案が採用されております。これは明治公園の計画を見直す機会ともなるものです。

そこで伺いますが、立体的な範囲の見直しですが、都はどのような考え方で見直したのか伺いたいと思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 平成25年6月に決定いたしました神宮外苑地区地区計画における公共施設等の整備の方針では、地区に隣接する各駅から地区内のスポーツ施設等への歩行者の移動を円滑化し、回遊性を創出するため、バリアフリー動線を整備することとしてございます。

地区計画に合わせて変更いたしました都市計画明治公園は、この方針を踏まえ、地形条件等を考慮しながら緑の連続性や安全で快適な歩行者ネットワークを形成するため、都市計画に立体的な範囲を定めたものでございます。

今回の都市計画変更につきましては、当地区の地区計画の方針に沿って、歩行者ネットワークなどの機能を満たした上で、なおかつ、可能な限り地上部の公園範囲を確保するためにデッキ部分の一部を削除するなど、立体的な範囲を変更することとしたものでございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 今、いろいろとおっしゃられましたが、可能な限り地上部の公園の範囲を確保しようというのが意図だというふうに思います。

地上部、すなわち、地続きの公園の方が望ましいというふうな考えがあるんだなというふうに思います。そもそも、都は、立体都市公園の趣旨をどのように理解をしているのか伺いたいと思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 立体都市公園制度につきましては、都市公園法や都市計画法に基づき、適正かつ合理的な土地利用を図るために必要がある場合に活用することができる制度であると理解してございます。

都は神宮外苑地区地区計画の方針を踏まえ、地形条件等を考慮しながら、緑の連続性や安全で快適な歩行者ネットワークを形成する必要があることから、本制度を活用し、都市計画に立体的な範囲を定めてございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 適正かつ合理的な土地利用を図ると、このような御答弁でした。国の出している都市公園法運用指針にも確かに適正かつ合理的な場合という言葉がありますが、具体的には都市部では、用地取得に莫大な費用がかかるから自然的環境を確保するという、都市公園の効用がたとえ減ったとしても、ほかの施設と立体的に利用することが効率的だと判断される場合などが考えられると解説をされております。

つまり、自然的環境という角度からは、立体公園は余り好ましいものではないが、地価の高い都心部で新たに公園を増やすためにはあり得るやり方だと、このように言っております。

逆に既存の公園については、樹林地などの環境や利用者とのアクセス、それから周辺の土地利用も現状の公園を前提として行われているのだから、せいぜい地下に駐車場を造るぐらいがいいと、このようにしております。

横文彦氏を初め、世界的な建築家ザハ案に対して、巨大な構造物は外苑地区にふさわしくないと指摘をしております。人工地盤の圧迫感を指摘したことを鑑みても、立体公園についての国の運用指針を鑑みても、立体公園部分をなるべく小さくし、地上部に公園を持つてくること、そして、神宮外苑開設以来、100年近くにわたって緑を育ててきた歴史をこういう点から見れば失われた緑を回復して、森として育てることが求められていると思います。

学者の国会と言われるほどの権威を持つ日本学術会議は、二度にわたり新国立競技場や周辺環境について提言を出されております。この提言について都は認識をしているのか、また、今回の立体都市計画の範囲見直しに当たって、この提言は反映をされたのか伺いたいと思います。

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 平成29年2月2日に日本学術会議から神宮外苑の歴史を踏まえた新国立競技場整備への提言がなされたことは認識してございます。事業者におきましては、新国立競技場の見直しに伴う事業者決定後、景観や環境の改善を図る観点から、デッキの形状等について詳細に検討を進め、今回のデッキの一部を削除し、地上部の公園化を図る計画の策定に至ったものでございます。

今回の都市計画の変更は、競技場本体の建築計画の見直しに伴い、緑の連続性や安全で快適な歩行者のネットワークの形成に必要な機能を満たした上で、なおかつ、可能な限り地上部の公園範囲を確保するため、デッキの一部を削除するなど、立体的な範囲を変更す

るものでございますので、それにつきましては都としても日本学術会議の提言と一定の整合性が確保されている計画であるというふうに認識してございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 私も新国立の現行案の設計者である隈研吾氏が今回の変更を日本学術会議の提言と同じ考えに基づいていると説明した記事を拝見もいたしました。

しかし、はっきり言って日本学術会議の提案と比べるとスケールが天と地の差があると、このように指摘せざるを得ません。学術会議の提案は、立体公園の4分の1程度を地上に戻そうというのではなくて、持続的グリーンインフラストラクチャーとして新国立競技場の周辺は全面的に森にしようという壮大な提案となっております。

新国立競技場の建設に当たっては、神宮外苑の歴史を踏まえた本物の杜を再生していくという基本的な考え方を揺るぎないものとする、この提言にも書かれております。

本物の杜というのはどういうものかと、ここで書かれておりますが、高木、高い木ですね、それから低木や多様性のもの、植物なども植えられる、哺乳類や鳥類、両生類、魚類、昆虫など、様々な動物が豊かに存在し、大地に根差すことによって持続的成長が可能で、健全な水循環が維持されている。人がつくり出した文化的森を意味するんだというふうに書かれております。

ここで杜と称する理由は、神宮内苑、外苑は自然の森ではなく、1世紀をかけて荒野から公衆の優遊を目標として生み出された社会的共通資本に基づく、このように書かれております。都には白紙撤回されたはずのザハ案をそのまま踏襲している、現行の都市計画の見直しを速やかに実行し、立体都市公園制度の適用を廃止して、併せて風致地区条例、景観計画を遵守して景観の育成を行っていくことを求めています。

そして、こうした取組を安易に民間に任せるのではなくて、次世代を担う行動する市民を育てていく視点から、多くの人を参加させて進めることを提案もしております。

こうした、いわば哲学とスキームを持って進めるならば都民に勇気を与え、2020年、東京五輪を強い未来へのメッセージを持った取組として成功させることができるのではないかとこのように思います。

その点では、今回の都市計画変更は、大きく減らした明治公園の地上部分を僅かに戻すに過ぎず、国の運用指針にも合致をしないものです。学術会議の提言にも学び、都民の声も取り入れて明治公園をふさわしく、大きく拡張する観点から不十分であるというふうに言わざるを得ません。その立場から反対の立場を表明して、質問を終わりたいと思いま

す。

【加藤会長】 青山委員

【青山委員】 公園がどういう形であるかということについては、いろいろな考え方があっていいんだと思います。ただ、一概にふたかけの上の公園は全部だめという見解は私は取り得ないんだと思います。それを言うと、例えば荒川区でかつて新東京百景を選んだときには、三河島水処理センターの上の全てふたかけという公園を選んで、多分、区民もウェルカムだったと思いますけれども、名前もあれは確か自然公園と言うんですよね。そもそも、都市公園というのは全て人工なので、したがって、私はふたかけ公園もあっていいという考え方が必要ではないかと思います。

ちなみに、ニューヨークのハイラインも建物の上にございます。パリのベルシー地区からバステューに行くのもやはり同じ建築物の上のふたかけ公園だったと思います。立体公園を全て否定するのでは、多分、白石委員の意見もそうではないと思うんですけれども、私は今回の議案はふたかけをそうではなくすので白石委員も賛成なんだと思っていて、だったら意見言う必要ないと思っていたんですけれども、反対だというので申し上げますけれども、私はいろいろな公園があっていい、公園は全て人工だという前提でいいんだと思います。

それから、ちなみに明治神宮の森は全て明治天皇が亡くなったときに国民の苗木の寄附を受けて畑だったり、練兵場だったところにつくった全て人工の公園であり、私はいろいろな公園があっていいという前提で考えていいのではないかと思うので、余計な意見ですけれども、申し上げておきたいと思います。

【加藤会長】 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4の案件について採決いたします。

議第7328号、明治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]

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第5といたしまして、議第7329号を議題に供します。

中島幹事の説明を求めます。

【中島幹事】 はい、議長。それでは、日程第5、議第7329号、福生都市計画道路

3・3・3の1号新五日市街道線の変更について、御説明いたします。資料は、お手元の薄茶色表紙の冊子「議案・資料」の61ページから66ページでございます。

本件は、東京都環境影響評価条例の対象事業でございまして、同条例による手続を併せて行う、いわゆる後合わせ案件でございます。

議案資料の63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位置図を写しておりますので、併せて御覧ください。

新五日市街道線は、西東京市東伏見四丁目を起点といたしまして、小平市、立川市及び福生市を経て、あきる野市小中野に至る延長約32.8キロメートルの多摩地域を東西に結ぶ主要な幹線道路でございます。今回変更いたしますのは、このうち、福生市と立川市の市境から福生市内の国道16号までの延長約1.1キロメートルの区間でございます。

新五日市街道線の整備状況でございますが、本区間より西側は整備済みでございますが、本区間を含めた東側は一部を除き、ほとんどが未整備となっております。

モニターに航空写真を写しておりますので御覧ください。

本区間は、昭和36年に幅員18メートルで都市計画決定しておりますが、現状は幅員約10メートルの2車線道路である五日市街道となっております。現在、五日市街道では、国道16号との交差点付近を中心に慢性的な交通渋滞が発生しておりまして、その結果、渋滞を避けるための通過交通が周辺的生活道路に流入しております。また、歩道が狭く、一部設置されていない区間もあるなど、道路利用者の安全性、快適性に課題を抱えております。

次に、議案資料の66ページの参考図2の横断図を御覧ください。また、モニターには平面図及び縦断図を示しておりますので、そちらも併せて御覧ください。

今回、本区間につきまして、車線の数を4車線に決定いたしますとともに、歩行者や自転車の通行空間を確保するため、計画幅員を18メートルから28メートルに変更いたします。

恐れ入りますが、議案資料の64ページにお戻りいただきまして、計画図を御覧ください。

今回の変更に当たりまして、国道16号との取り付け部を交差点の安全性を考慮した位置とするともに、国道16号との交差点から東側につきましては、車両の円滑な走行に留意いたしまして、現五日市街道の線形を踏まえた上で曲線部を緩やかにし、歩道も十分に確保するなど、車両の通行や歩行者の安全性、快適性を考慮した計画といたしました。

以上によりまして、赤色で着色した部分を計画区域として追加いたします。

また、本区間の中ほど、曲線部の南側で、黄色に着色した部分を削除いたします。また、幅員の拡幅に伴いまして、都市計画道路名称の3・4・3の1号新五日市街道線を3・3・3の1号新五日市街道線に改めます。

なお、本計画案を平成28年10月21日から2週間縦覧に供しましたところ、意見書は提出されませんでした。

失礼しました。事業につきましては、東京都施行を予定しておりまして、平成36年度の完成を目指しております。

続きまして、環境影響評価について御説明いたします。お手元の桃色表紙の3冊セットの冊子がございますが、このうちの環境影響評価書の概要に挟み込んでおります要約版を御覧ください。

1ページ右上に記載しておりますが、環境影響評価条例に基づきまして、昨年9月に本路線の環境影響評価書案を提出いたしまして、この評価書案に対しまして本年5月に知事の審査意見書を受領いたしました。

その内容につきましては、環境影響評価書の要約の5ページの左側の欄に記載しており、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と認められております。

環境に及ぼす影響の評価の結論につきましては、2ページ目から4ページ目に記載しておりますが、大気汚染、騒音・振動を初め、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いることから、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、採決いたします。議第7329号、3・3・3の1号新五日市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]

【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7330号及び議第7331号を一括して議題に供します。

中島幹事の説明を求めます。

【中島幹事】 はい、議長

それでは、日程第6、議第7330号、東京都市計画都市高速鉄道東日本旅客鉄道赤羽線、及び議第7331号、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第85号線の変更につきまして、関連いたしますので、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」67ページから87ページとなります。この案件は、都市高速鉄道東日本旅客鉄道赤羽線の十条駅付近におきます連続立体交差化及び関連する道路計画でございます補助線街路第85号線の変更を行うものでございます。

なお、都市高速鉄道東日本旅客鉄道赤羽線は、東京都環境影響評価条例の対象事業でございます。同条例による手続を併せて行う、いわゆる後合わせ案件でございます。

議案資料69ページの位置図を御覧ください。

東日本旅客鉄道赤羽線は、通称JR埼京線の一部でございます。池袋駅から板橋、十条を經由し、赤羽駅に至る延長約5.5キロメートルの路線でございます。東京圏の主要な鉄道ネットワークを構成する路線でございます。

続きまして、議案資料76ページの参考図1と併せまして、モニターを御覧ください。

今回、都市計画を決定する区間は、赤羽線の板橋駅北側から赤羽駅南側までの約3.0キロメートルとなります。このうち連続立体交差化予定区間は十条駅付近の1.5キロメートルとなります。十条駅付近では、補助第85号線などの道路が6か所の踏切で平面交差しておりまして、交通渋滞の発生や鉄道による地域の分断などが生じております。このため、渋滞解消や沿線市街地の一体的なまちづくりの推進などを目的に、連続立体交差化を行うことといたしました。

次に、今回の都市計画の内容について御説明いたします。議案資料77ページの参考図2と併せて、モニターを御覧ください。

鉄道の立体化形式につきましては、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費などの事業的条件の三つの条件から比較検討した結果、高架方式としております。

次に、恐縮ですが、議案資料をお戻りいただきまして、70ページから75ページの計画図を御覧ください。

今回の十条駅付近の連続立体交差化によりまして、高架式区間の前後も含めまして、図の赤色で示した部分につきまして都市高速鉄道として新たに区域を決定いたします。

本事業の総事業費は約340億円で、事業期間は平成31年度から平成41年度までを予定しております。

次に、環境影響評価書の概要につきまして御説明いたします。ベージュ色の表紙の3冊セットの冊子がございますが、このうちの環境影響評価書の概要に挟み込んでおります薄い緑色の表紙の要約版の1ページを御覧ください。

東京都環境影響評価条例に基づきまして、昨年9月、本路線の環境影響評価書案を提出いたしまして、この評価書案に対して本年5月に知事の審査意見書を受領しております。資料には記載しておりませんが、この中で調査、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との意見をいただいております。

続きまして、要約版の5ページを御覧ください。

審査意見書の内容と評価書案の修正内容について記載しております。例えば、騒音・振動につきまして、本事業は工事が長期にわたり、夜間にも工事が実施されることから、環境保全のための措置を徹底し、地域住民に工事内容を十分説明することなどがございます。

この事項に対しまして評価書では、工事用仮囲いに作業予定を掲示するなど、地域への情報提供に努めることを記載するなどの修正を行っております。また、そのほか指摘のあった事項につきましても、その内容及び表現を更に明確にいたしまして、環境影響評価書を作成しております。

環境に及ぼす影響の評価の結論につきましては、要約版の2ページから4ページに記載しております。

本案件におけます環境に及ぼす影響の予測評価の項目でございますが、騒音・振動、土壌汚染、日影、電波障害、景観、史跡文化財、廃棄物の7項目となっております。主な項目について御説明いたします。2ページを御覧ください。

騒音・振動でございますが、工事の施工中におきましては、仮線での運行時に鉄道振動の予測値が現況値を上回りますが、レールの重軌条化やロングレールを採用するなど、鉄道振動の低減に効果がある方策を講じることによりまして、評価の指標をおおむね満足するとの結論となっております。

また、3ページ中段の日影につきましては、鉄道施設により法令で定められた規制時間を超える日影は生じません。

そのほか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いる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。

次に、東日本旅客鉄道赤羽線の変更に関連いたします都市計画道路の変更につきまして御説明いたします。

「議案・資料」86ページと併せて、モニターの構造変更イメージ図を御覧ください。

今回の連続立体交差化に合わせまして、補助第85号線の赤羽線との交差部を高架構造から平面構造に変更いたしますとともに、補助第73号線との交差形式を立体交差から平面交差に変更いたします。これに伴いまして、補助第85号線の一部区域を変更いたします。

次に、恐縮ですが、資料をお戻りいただきまして、78ページから81ページを御覧ください。

関連する北区の案件でございます、沿道地域の良好な住環境の保全や交通の円滑化、地域の安全性、防災性の向上などを目的といたしまして、赤羽線の東側に沿って付属街路を決定いたします。

最後に、東日本旅客鉄道赤羽線及び補助線街路第85号線の意見書について御説明いたします。クリーム色表紙の冊子「意見書の要旨」の赤羽線につきましては3ページから34ページ、補助第85号線につきましては35ページから40ページとなります。都市計画の案を平成28年10月13日から2週間、縦覧に供しましたところ、東日本旅客鉄道赤羽線に関しましては29名から28通、補助第85号線につきましては12名、1団体から12通の意見書の提出がございました。

初めに、東日本旅客鉄道赤羽線に関する意見書についてでございますが、その内訳は反対に関する意見が25通、その他の意見が3通でございます。

反対に関する意見でございますが、3ページから31ページに記載しておりまして、主な意見といたしましては、5ページの(7)に記載しているとおおり、十条駅付近の連続立体交差化は地下化という協議がまとまっていたとされる過去の経緯からも地下化にしてほしいとの意見や、7ページの(14)に記載しておりますとおおり、地下化と高架化のメリット、デメリットを十分尽くさずに高架化を進める方針に反対であるとの意見が出されて

おります。

これらの意見に対します都の見解といたしましては、3ページから4ページにかけての(1)から(28)に記載しておりますとおり、構造形式の選定に当たりましては、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、また、事業費や工事期間からなる事業的条件の三つの条件から総合的に判断した結果、高架方式が適切だと判断しております。

また、過去に北区議会、北区ともに地下化を要望していたことについては承知しておりますが、その後、北区議会では、平成26年6月に新たにJR埼京線十条駅付近の連続立体交差事業の早期実現に関する決議がなされておりました、その決議では適切な構造形式により早期に事業化されるよう強く求めるとの内容となっております。

そのほかに関する意見でございますが、31ページから34ページに記載しております、主な意見といたしましては、31ページから32ページにかけての(2)に記載しておりますとおり、公聴会を開いてもらいたいとの意見が出されております。この意見に対する都の見解といたしましては、31ページから32ページにかけての(2)に記載しているとおり、本案については平成27年2月に都市計画素案説明会、平成28年10月に都市計画案及び環境影響評価書案説明会を開催し、説明会後も電話や窓口等において丁寧な対応に努めております。

次に、補助線街路第85号線に関する意見書についてでございますが、35ページを御覧ください。

提出された意見書の内訳は、反対に対する意見が11通、その他の意見が1通でございます。反対に関する意見は35ページから40ページに記載しております、主な意見といたしましては35ページ(1)、(2)に記載しておりますとおり、補助85号線はJR埼京線の高架化により道路拡幅の必要性がなくなり、速やかに計画を廃止すべきとの意見が出されております。

この意見に対する都の見解といたしましては、35ページから36ページにかけての(1)から(23)に記載されておりますとおり、補助第85号線の十条駅周辺では、安全で快適な歩行、自転車走行空間を分離して確保し、回遊性、交流機能を向上させるとともに、早期の延焼遮断機能を発揮させることによって地域の防災性の向上に資するよう、現在の都市計画を生かして広幅員な歩道を確保する計画としております。

最後に、本都市計画案に対する関係区長の意見でございますが、北区長からは、原案に

同意、板橋区長からは異議ありませんとの回答がございました。

日程第6、議第7330号及び議第7331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6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。

白石委員

【白石委員】 まず、十条の連続立体事業について質問したいと思います。これまで地元では、JR東日本埼京線、赤羽線、十条駅付近には6か所の踏切があり、交通渋滞や踏切事故などの危険性や東西の行き交いを円滑にできるように改善するということは長年の悲願でした。1976年に北区が当時の国鉄との間で取り交わした埼京線を地下化すると約束を踏まえ、北区が都に対して地下化の促進に関する要請を行ってきたという経緯があります。その背景からも十条駅の連立は地下化が前提であると地元住民は広く認識していたと思いますが、都も同じ認識でよいのか伺いたいと思います。

【加藤会長】 中島幹事

【中島幹事】 昭和51年、北区と国鉄との間で十条駅付近の地下化に関するやり取りがあったことは承知しておりまして、昭和53年には北区から都に対しまして十条駅付近の地下化による連続立体交差化事業への実施について要請がございました。その後、都に対しまして、平成17年には区及び区議会連名により鉄道立体化促進の要望が出されまして、また、平成23年には地元十条地区まちづくり全体協議会や十条地区町会連合会などの連名によりまして、連続立体交差化の早期実現に向けての要望が出されておりますが、いずれも、地下化について言及はされておられません。

さらに、平成26年には、北区議会から適切な構造形式による早期事業化の要望がございました。こうした状況の中で都は、平成25、26年度に仮線施工での高架案、線路直上での高架案、そして地下案を含めました3案について検討を行いまして、その結果、仮線方式の高架案を選定しているところでございます。

一方で、仮線高架方式によります都市計画素案や都市計画案などの説明会におきまして、出席者から過去の経緯も踏まえ、地下化による連続立体交差化とすべきとの意見も出されておりまして、今後とも住民の理解が得られるように努めてまいります。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 今、御答弁あったとおり、1983年には北区議会で十条駅付近地下促進に関する決議も上がるなど、十条駅の連続立体事業は地下化が前提であることが長年の

地元住民の理解だったというふうに思います。この連立については、非常に地元も重要だというふうなところで、区民の皆さんも連立はやってほしいと。ただ、その構造形式が何が、どういうものが選ばれるのかというのがここでは問題だと思います。

今回都が採用した構造形式は、これまでの前提を180度転換する高架仮線方式の採用だと思います。高架方式は地下方式よりも騒音・振動の影響は大きくなります。また、沿線の周辺は戸建ての住居が多い地域であり、7メートルの高架橋がかかれば、戸建て住宅よりも高い構造物となって圧迫感など、地域の景観への影響も多大になると住民の方からも懸念の声が上がっております。

さらに、仮線をつくって一旦、線路を移すため、仮線用地に係る十条駅、東側の住宅など、約120軒の立ち退きが迫られるなど、地下化方式よりもはるかに沿線地域への影響が多い案となっております。

それだけに地元住民の理解と納得を得ることが大前提です。とりわけ高架仮線方式を採用した根拠を明確に住民に説明することは都の責任だというふうに思います。

そこで伺いたいと思いますが、都は地元への説明は十分になされているとの認識なのかどうか伺いたいと思います。

【加藤会長】 中島幹事

【中島幹事】 これまで都市計画素案の説明会、都市計画案及び環境影響評価書案の説明会をそれぞれ2回ずつ、合計4回開催しております。素案の説明会につきましては、それぞれ約500名、約350名、また、都市計画案等の説明会ではそれぞれ約350名、約220名、4回の合計で延べ1,400名以上の参加をいただいております。

説明会では、スライドやコピー、都市計画図やパンフレット等を用いて分かりやすい説明に努めますとともに、出席者からの質疑応答などを行っております。また、都市計画案及び環境影響評価書案の説明会の後には、スライドやパンフレットの資料、説明会の主な質疑の概要などをホームページに掲載するなど、参加していただけなかった方にも内容が分かるようにしております。

さらに、住民の皆様などからの電話などによる問合せに対しましても丁寧に説明するなど、事業に対し御理解いただけるよう努めているところでございます。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 今、御答弁で丁寧に説明をしていると、このように述べられましたが、寄せられた意見書本文を一通り読ませていただきました。これ、クリーム色は要旨になり

ますので、本文を私取り寄せまして見ましたが、その意見書からは、10月の地元説明会では、相変わらず会場の使用時間を口実に質問が打ち切られ、少なくとも残りの質問に対する扱いを説明しないようでは、とても民主的な運用とは言えない。また、説明会で質問が許容されたのは6から7名であり、質問時間の始まる最初の時点から最後まで質問を求める挙手をして質問ができない状況だった。私以外にも未発言者は大勢いた。参加者の質問、疑問に十分に対応していないというふうには言わざるを得ない。

また、地下方式の資料は、画像による簡素な図1枚だけで、費用以外になぜ地下では不可能なのかの説明が不足をしている。さらに、各条件を比較検討し、総合的に判断したとの説明があったが、どのような比較評価を行ったのか、その詳細を公開すべきなど、納得のいく説明がされていない声が多数上がっております。

先ほどの答弁でも説明会においてスライドやパンフレットを使い丁寧に説明したということであったり、説明会には500人参加したなど、参加人数を引き合いに丁寧な説明に努めているとしておりますが、説明回数や参加人数だけが大事なのではなく、住民から出された疑問に一つ一つ、根拠資料などを用いて具体的に答えることや、説明ができない疑問については再調査や再検討もする。それが都の説明責任であり、その立場で説明が住民にされているかが現在厳しく問われていると思います。

都は、地下方式、地下化方式、高架直上方式、高架仮線方式の三つの方式を比較検討し、高架、仮線方式の構造形式を採用するとされました。構造形式を検討するときには比較したのが事業的条件、計画的条件、地形的条件の三つの条件をそれぞれ比較した資料も事前に私も見させていただきましたが、事業費については高架仮線施工では340億円、高架直上施工では455億円、地下化施工では655億円と、具体的に出されております。

しかし、騒音、日照、振動などは具体的数値を用いた予測ではなく、これまでの連続立体交差事業における環境保全処置の実績の基に環境への影響を比較、検討したとしております。事業費や事業期間は定量的に調査をされているのに、騒音や日照、振動などは具体的な調査がされず、検討されているのはなぜか伺いたいと思います。

【加藤会長】 中島幹事

【中島幹事】 説明会におきましての構造形式の選定につきまして御説明はさせていただいておりますけれども、まだ完全に理解されていないという方もいらっしゃるかと思います。ただ今の御質問でございますが、構造形式の比較検討に際しましては、これまでの他の連続立体交差事業におけます条例に基づく環境影響評価の実績から、例えば、高架方

方式の場合に側壁への防音壁を設置するなど、適切な環境保全措置を講じることによりまして、騒音、日影、振動などにつきまして、環境基準等の評価の指標を満たすと考えたものでございます。

このように環境に対する影響も含めまして、これまでの実績を勘案しながら、各工法につきまして地形的条件、計画的条件、事業的条件の三つの条件から総体的に比較評価を行っております。構造形式を選定する上では適切な方法であると考えております。

なお、選定いたしました仮線高架方式によります連続立体交差事業に関しましては、先ほども御説明いたしましたが、条例に基づく環境影響評価手続の中で、事業の実施が環境に及ぼす影響について定量的な予測評価を行っており、評価の指標を満足するとの結果となっております。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 比較検討の中心的な判断材料は事業費が高いか、安いというふうなコストであり、騒音、振動、日照などは、それぞれのくらいとなるのかは具体的な調査がされず、これまでの連立事業の経験則で比較したということになります。

さらに、景観については、比較検討の項目にもされていないということになります。住民から多く出されている生活環境への影響については、何ら具体的な調査もなく、高架仮線方式が最適との結論だけ言われても住民が納得できるはずはないというふうに指摘したいと思います。

そもそも、十条駅の踏切除去は住民犠牲を最も抑えることができ、環境にも優しい地下化で出発したにもかかわらず、その方針を覆して高架化が主張されるというふうになっております。

その大きな要因は、やはり、費用の問題だというふうに思います。十条のまちづくり全体のことを考えた場合、必ずしもこの費用だけでいいのかというふうなことがあると思います。というのは、今、埼京線から東に150メートルぐらいのところに補助73号線という幹線道路の計画があります。これを東京都は実施のときに炎をとめる道路だとか、避難路にもなると言っているところがないところに道路を引く、そして、立ち退きは250軒の住民を立ち退かせるというふうな整備が進んでおります。

ところが、東京都は北区との十条のまちづくりに関する協議会の中で、この補助73号線について、埼京線を立体化すれば延焼遮断効果があるから、同じ機能を持つものは二つも要らないんじゃないかというふうな話が出てくるというような発言もされております。

この補助73号線の整備費は約140億円です。埼京線を地下化すれば、延焼遮断と避難路を兼ね備える道になります。補助73号線を整備しなくても140億円が浮くということになります。地下方式なら仮線も必要としないので、付属街路をつくる必要もないと、付属街路の整備費用はおよそ100億円。あわせて73号線と付属街路で240億円。ですから、地下方式は650億円と算定されていますので、十条のまち全体を考えるならこの仮線の高架方式では整備費340億円に加えて73号線、それから付属街路でプラス240億円、合わせて580億円となりますので、二つの方式に極端に差が出てこないというふうに思うんですね。

さらに、何より地下方式なら補助73号線で250軒、付属街路で120軒、十条のまちに長く暮らしてまちを支えてきた人を立ち退かせないで済むということになります。補助73号線によるまちの分断をやめさせれば全国的にも有名な十条銀座商店街のお客が少なくなるということもありません。

こういう十条のまちづくりの在り方は、長く暮らし、まちを支えてきた住民の皆さんの、商店街の皆さんと腰を据えて話し合い、一番、住民も商店街も町も輝く方法を見つけ出すことこそ、まちづくりではないかというふうに思います。

十条の連続立体は、仮線高架でありますと一方的に発表して、補助73号線など周辺のまちづくりも含め、強引に進めている。こうしたやり方は間違っていると、このように主張し、第7330号議案は反対であることを表明するものです。

次に、7331号、十条駅の連立事業と一体となった補助85号線に関わって質問いたします。

そもそも補助第85号線は、本来、JR埼京線十条駅付近の踏切解消のために道路を高架にして鉄道と立体交差する計画でしたが、鉄道の連立事業により当初の目的はなくなりました。しかし、当初の計画どおり、現在の幅員18メートルから30メートルへと拡幅する計画となっております。この道路整備により、いちよう通り商店街は根こそぎ立ち退きとなります。

そこで、補助第85号線の拡幅により、立ち退きを迫られる棟数はどのぐらいと想定しているのか伺いたいと思います。

【加藤会長】 中島幹事

【中島幹事】 補助85号線の拡幅区域に係る建物棟数につきましては、都市計画決定後に現地に入り、測量した段階で確定するものでございます。

なお、航空測量による2,500分の1の地形図に基づき調査いたしましたところ、建物の一部にかかるものも含めているため、必ずしも移転していただくとは限りませんが、約120棟となっております。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 120棟もの商店を立ち退かせる拡幅計画であり、いちよう通り商店街は根こそぎもぎ取られ、商店街壊滅の危機となる道路計画です。

改めて伺いたいと思いますが、補助85号線の幅員を30メートルにする必要性について、項目を挙げて改めて具体的に説明していただきたいと思います。

【加藤会長】 中島幹事

【中島幹事】 都市計画道路は、人や物の円滑な移動空間としての機能、延焼遮断帯の形成などによる防災性の向上、ゆとりある歩行空間や街路樹により、都市環境を向上させる空間としての機能など、様々な機能を有しております。

補助第85号線の十条駅周辺におきましては、大学や高校、特別支援学校、更には医療施設などの大規模な施設が立地しておりまして、多くの歩行者や自転車が通行しておりますが、歩道幅員が狭く、歩行者と自転車が混在しておりまして改善が求められております。

また、北区が進めます駅周辺まちづくりとの整合を考慮いたしまして、十条駅周辺のにぎわい拠点の形成に向けた回遊性のある歩行空間を確保することも必要でございます。

さらに、都の防災都市づくり推進計画におきまして重点整備地域に指定されておりまして、延焼遮断帯の形成などにより、防災性を確保することなども必要でございます。これらを踏まえまして、補助第85号線につきましては、規定の都市計画である30メートルの道路幅員を最大限に生かしまして、車道の幅員は変えずに、広幅員の歩行空間や自転車走行空間などを確保した質の高い道路となるように計画しております。

十条駅周辺では、木造住宅の密集地域が広がっておりまして、市街地の改善が必要な地域でございます。北区の十条駅まちづくり基本構想におきましても、鉄道の立体化に合わせて居住地域の改善や防災性の向上を図るまちづくりを進めながら、広場や主要生活道路のネットワークの整備を進めていくこととしております。

補助85号線につきましても、連続立体交差事業と合わせて質の高い道路とし、また、区が進めています防災まちづくり、先ほどの鉄道脇の付属街路の話もございましたが、そうした道路と一体となって地域の方の利便性や安全性、快適性を向上させるものというふ

うに考えております。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 今おっしゃられた移動空間の機能という点では、多くの歩行者や自転車が通行しているため、歩道幅員が狭いから拡幅するんだというようなことだと思います。この案は、車道の幅は2車線12メートル、歩行者道と自転車道は両側合わせて18メートルの道路幅員を30メートルにまで拡幅しなければいけないのかについて、その根拠となる資料を探しましたら、唯一見つかったのが2014年度のまちづくり検討会の委託報告書に書かれております。そこには、補助85号線の東側は15分間のピーク時に東側では約3,500人の歩行者が通るので8.8メートルの幅の歩道が必要と書かれております。西側は同じくピークの15分間に約4,000人の歩行者が通るので、9.8メートルの幅が必要だというものでした。

ところがよく読むと、この歩道は、ピーク時の1時間の歩行者の量は、東側で約2,800人、西側で約3,200人と書いております。東側では15分間のピーク時の歩行者が1時間のピーク時よりも700人多い。西側でも800人15分間のピークの方が多くなるというふうな計算結果になっております。

なぜ1時間の歩行者量よりも15分間で絞ってみた通行量が多くなるのか、全く理解できません。

そこで伺いますが、補助85号線の拡幅の必要性を検証するために、北区まちづくり部が作成した十条駅付近沿線まちづくり検討会支援事業委託報告書において、1時間当たりの通行量より15分間あたりの通行量のほうが多くなると、この計算結果を理解できるように説明していただきたいと思います。

【加藤会長】 中島幹事

【中島幹事】 御指摘のあった報告書でございますが、これは都道でございます補助85号線の拡幅の必要性を検証するためのものではなく、北区が十条地区まちづくり基本構想の実現に向けた駅前広場や鉄道付属街路などの整備方針を検討することを目的に25年3月に作成したものでございます。

お尋ねの交通量でございますが、改札付近の歩行空間を検討するために試算されたものでございまして、その試算の過程におきまして誤りがあったと聞いております。具体的には、1時間の交通量を1分あたりに換算する過程におきまして、60分で割るところを15分で割ったということにより誤った数値となったというふうに聞いております。

ただし、補助85号線の都市計画案の作成に当たりまして、この計算結果は用いておりません。

【加藤会長】 白石委員

【白石委員】 今、いろいろと目的が違うとか、これは使っていないというふうに言っておりますが、補助85号線の拡幅については、非常に地元の商店街も含めて大きな疑問を抱いております。そういうもとで北区がこの歩行者量、通行量を計算して、これだけ通っているから必要なんだというふうな根拠になった資料だというふうに私は理解しております。

そういうもとで、今御答弁では計算間違いだったという答弁でした。やはり、間違った計算を用いて道路拡幅の必要性を説明していることは大変問題だというふうに思います。私、本日の都計審にあたり、いちよう通り商店街を歩いて、実際に商店の皆さんが道路整備をどのように思っているのか、飛び込みで聞いてまいりました。

例えば、40年以上にわたり服屋を営む店主の方は、鉄道の連立事業により、当初の目的はなくなったのになぜ広げる意味があるのか、歩道が広がりきれいになり、活気があふれると言うけれども、現実とは違う。ほかの地域の再開発などを見てきたが、どれもチェーン店ばかりで個人店は入れないという声でした。

ある若い店主は、道路の必要性がわからない。反対意見は聴かず、防災のためと言うけれども、都民がいなくなる防災とは一体何なのか。

別の店主、そもそも、うちみたいな場所を借りて商売している者には説明などない。情報が伝わってこないからどうなっているのか全くわからない。道路により商売が奪われたら死活問題だ。訪問したどの店主からも口々に必要性が全く理解できない、このような反対の意思が表明されたことは非常に大変印象的でした。

都市計画の意見書にも、十条地区の商店街は、先人たちがこの地を開き、まちに根づいた商店がお互いに連携し、地域経済を独自に発展させてきた。しかし、現在の計画されている道路整備によって、面的に連続して広がる商業コミュニティの手足や、背骨となる区画を道路用地としてもぎ取ろうとしている。先人たちが営々と築き上げ、不況にも負けない活気あるこの商業エリアを、我々は次の世代まで継承していかなければならないとの声が寄せられております。

これまで地域を支えてきた商店街や地域の歴史を全く踏まえず、計算間違いの数字を使ったり、延焼シミュレーションなどの具体的な調査も行わず、たくさんの建物を取り払え

ば手っ取り早く延焼遮断帯ができるとするのは、確かな根拠もなしで道路ありきで進めていると疑わざるを得ません。

十条地域の道路造りは補助85号線にとどまりません。先ほど挙げた鉄道立体化の付属街路で120軒、73号線で250軒、合わせて500軒もの建物が道路により店を閉めたり、住居を立ち退かざるを得なくなるということです。補助85号線の拡幅が前提となった都市計画変更は長年、地域を支え、活性化させてきた商店街を削る前提であり、道路整備の必要性も具体的な検証がされておらず、薄弱です。

よって、第7331号議案について強く反対を表明し、質問を終わります。

【加藤会長】 青山委員

【青山委員】 既設線の連続立体交差化については、高架案に対して地下化すべきという声上がることは多いんですが、実際には中央線の三鷹・立川間の連続立体交差化のときのほとんどの部分、それから小田急線の成城学園の前後の部分、それから、松原区長がいらっしやいますけれども、京急本線と羽田空港線の蒲田付近、いずれも広大な密集住宅地の中で高架で事業を円滑に実施したと思います。

本件についても踏切解消、まちの一体化という目的に沿って円滑に、迅速に事業がなされる必要があるという考え方から、この計画案に賛成をしたいと思います。

【加藤会長】 ほかに御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第6の案件について採決をいたします。

まず、議第7330号、東日本旅客鉄道赤羽線の案件について、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7331号、幹線街路補助線街路第85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7といたしまして、議第7332号及び議第7333号を

一括して議題に供します。

中島幹事の説明を求めます。

【中島幹事】 はい、議長。それでは、日程第7、議第7332号、都市高速鉄道第1号線の変更及び議第7333号、港区芝浦四丁目ほか各地内における用途地域の変更について、関連しますので、一括して御説明いたします。

いずれも港区が行う地区計画の決定、高度利用地区の変更、第二種市街地再開発事業の決定に合わせて行うものでございます。

資料は、お手元の薄茶色の表紙の冊子「議案・資料」89ページから117ページまでとなります。

議案資料91ページの位置図と併せてモニターを御覧ください。

品川駅周辺は、羽田空港への玄関口であるとともに、リニア中央新幹線の始発駅が整備されるなど、世界と日本各地をつなぐ広域的な結節点としての役割が期待されておりまして、国際交流拠点の形成に向けた都市づくりが進められております。

本件は、当地域内の泉岳寺駅地区におきまして、泉岳寺駅の機能強化及び駅周辺の土地の合理的かつ健全な高度利用、及び都市機能の更新を図るため、都市高速鉄道第1号線及び港区芝浦四丁目ほか各地内における用途地域、その他の関係する都市計画を決定するものでございます。

まず、都市高速鉄道第1号線及び泉岳寺駅の状況について御説明いたします。「議案・資料」93ページの路線図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までを結ぶ延長約18.8キロメートルの路線でございます。途中、泉岳寺駅から品川駅までの間に約1.2キロメートルの分岐線がございます。西馬込駅から押上駅までは都営地下鉄浅草線として、また、泉岳寺駅から品川駅までの分岐線につきましては京浜急行電鉄本線として営業しておりまして、1日に約70万人の利用がございます。押上駅から京成電鉄押上線と接続いたしまして成田空港へ、また、分岐線の京浜急行本線は羽田空港へ、それぞれアクセスしております。

モニターを御覧ください。

今回、変更いたします泉岳寺駅のホームは、都営地下鉄浅草線と京浜急行本線相互間の乗り換えに対応するため、島式2面4線で整備されておりますが、朝夕を中心に慢性的な混雑が発生している状況でございます。

「議案・資料」94ページの比較図と併せて、モニターを御覧ください。

今後、国際交流拠点の形成に向けた都市づくりの進展に伴いまして、泉岳寺駅の利用客の増加が見込まれておりまして、ホームの拡幅などの駅機能の強化が急務となっておりますが、道路下の限られた空間の中では拡幅が困難な状況にあります。

このため、駅に隣接する地区におけます都市機能の更新を目的とした市街地再開発事業の実施に合わせまして、再開発の敷地の地下の一部を活用し、ホームの拡幅などの駅機能の強化を図る駅改良事業を一体的に行うことといたしました。

具体的には、泉岳寺駅の上り線及び下り線のホーム幅を、それぞれ現在の5メートルから10メートルに拡幅いたします。

恐れ入りますが、資料、お戻りいただきまして、「議案・資料」92ページの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

ホームの拡幅に伴いまして、駅を中心とした延長約920メートルの区間におきまして、鉄道施設の区域を拡大いたします。

なお、この区域のうち、後ほど御説明いたします市街地再開発事業と重複する部分につきましては、計画図に示しますとおり、地下の空間を立体的な都市計画として定めます。

次に、駅に隣接する地区における都市計画の変更について御説明いたします。モニターを御覧ください。

地区の現況についてでございますが、建物の老朽化や低未利用地を含む細分化した敷地が多く、土地の有効利用が図られていない状況でございます。また、隣接する国道15号は、特定緊急輸送道路に指定されておりまして、建物の耐震性の向上など、防災機能の強化が求められております。このため、市街地再開発事業などの都市計画を港区が決定し、これと合わせて用途地域の変更を行うものでございます。

それでは、港区決定の都市計画を順に御説明いたしますが、まず、泉岳寺駅地区第二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」109ページの計画図2と併せてモニターを御覧ください。

モニター上、赤の一点鎖線で示しております泉岳寺駅に隣接する区域におきまして、市街地再開発事業の都市計画を決定いたします。モニターを引き続き御覧ください。再開発事業の完成イメージパース図でございます。

次に、地区計画の決定について御説明いたします。恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」99ページの計画図2-1と併せまして、モニターを御覧ください。

市街地再開発事業の区域と同一の区域におきまして、地区計画及び地区整備計画を定め、地区幹線道路や地下駅前広場などを地区施設に位置付けます。

次に、高度利用地区の変更について御説明いたします。議案資料106ページの計画図2と併せて、モニターを御覧ください。

地区計画を定める区域におきまして、土地の合理的かつ健全な高度利用を図るため、壁面の位置の制限などとともに、容積率の最高限度を定めます。

「議案・資料」117ページの計画図と併せてモニターを御覧ください。

以上、御説明申し上げました地区計画などの都市計画の決定に合わせて、地区の東側の境界に沿って約80平方メートルの区域におきまして、用途地域を変更いたします。

用途地域の変更の内容でございますが、計画図中①の区域につきまして、準工業地域、建蔽率60%、容積率400%であったものを、商業地域、建蔽率80%、容積率600%に変更いたします。

最後に、これらの都市計画案の意見書について御説明いたします。資料はお手元のクリーム色表紙の冊子「意見書の要旨」41ページから43ページまでとなります。

平成29年9月20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通の意見の提出がございました。内訳は、反対意見に関するものが3通でございます。都市計画に関する主な意見といたしましては、41ページの(1)に記載しておりますとおり、超高層の建物が、長周期地震動で倒壊の可能性があることが報道で明らかになっており、建設を可能にし、加速させる用途地域の変更は認めないとの意見や、41ページから42ページにかけての(2)に記載しておりますとおり、市街地再開発事業はあらゆる手法を駆使し、小規模地権者を追い出すものとなっているほか、風の道を遮るだけでなく、住環境を脅かし、地球環境にも大きな影響を与える超高層ビルの林立を加速させるため、地方自治体が行ってはならないとの意見が出されております。

これらの意見に対する東京都の見解といたしましては、41ページから42ページにかけての(1)から(2)に記載しておりますとおり、本都市計画案は、港区まちづくりマスタープランなどに基づき、泉岳寺駅の機能強化や都市計画道路の整備、土地の高度利用と都市機能の更新を図る、港区が決定する地区計画などに合わせて用途地域を変更するものでございます。建築物の耐震性については、事業者が計画の具体化にあわせ、法令に基づき安全性を確保することとしております。また、風の道への配慮や建物の断熱性能の向上、設備の高効率化等により、地球温暖化にも配慮することとしております。

なお、第二種市街地再開発事業は、地権者自らの選択により地区内に残ることも転出することも可能な制度であり、転出する場合においても、移転先での生活再建について事業者がきめ細かな対応を行うこととしております。

最後に、本都市計画案に対する関係区長の意見でございますが、港区長からは意見はありませんとの回答がございました。

日程第7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7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。

白石委員

【白石委員】 第7332号、都市計画都市高速鉄道第1号線について意見表明いたします。

この東京都市計画都市高速鉄道第1号線の変更は、浅草線泉岳寺駅のホームの拡幅と、コンコースの拡張などを行うものです。

泉岳寺駅は、現在、都営浅草線と京浜急行線が接続し、空港アクセスを初め、広域的な拠点駅になっております。朝夕などは混雑し、1日当たり約6万人の乗降客があり、朝夕は既にかなり混雑をしております。今回の駅の変更は、これに加え、周辺のJR車両基地跡地を含む品川駅北周辺地区の13ヘクタールの巨大開発などで約13万人まで乗降客が増えると交通局が予測し、泉岳寺駅のホーム拡幅などが必要になると判断が出されました。

駅改良事業費は550億円に上ると推計をされています。今後、巨大なまちづくりを進めているJR東日本に駅改良の原因者であり、駅利用による受益者として、この駅改良事業費の一部負担を積極的に求めるよう提案いたします。

また、東京都がこの駅ホーム拡幅やコンコース拡張を理由にして、駅上と隣地で東京都施行による用地買収方式の第二種市街地再開発事業を推進されております。浅草線泉岳寺駅のホームなどの拡張は、大規模開発に加担せず、電車事業者としての立場を越えた財政負担をしないことを求めます。

以上の問題がありますが、改善を求めた上で駅利用者の安全確保の立場から、泉岳寺駅舎の改良は必要と考え、本件の高速鉄道の変更には賛成を表明し、意見表明にします。

次に、第7333号議案、港区芝浦四丁目などの用途地域変更について意見表明いたします。

この用途地域変更は、JR東日本が行っているJR車両基地跡地での区画整理事業から

はみ出したJR所有の土地を泉岳寺駅の上と隣地で計画されている東京都施行の第二種市街地再開発事業に合わせて用途地域の変更を行うものです。この開発はJR車両基地跡地を含む品川駅北周辺地区を国際交流拠点とした機能を発揮するまちづくりの一環として取り込まれるものです。品川駅北周辺地区での巨大な一体開発は東京一極集中を更に加速させるとともに、東京湾の海風の道を断つなど、ヒートアイランドによる環境破壊も懸念されております。また、こうした巨大開発への膨大な税金投入による無駄遣いの是正も課題になっています。

今回のJR東日本の用地の用途地域変更により取り込まれる東京都施行の開発自身も高さ約160メートル、延べ面積約11万平米の超高層複合ビルの建設計画を推進するもので問題があり、本件の用途地域変更に反対を表明し、意見表明を終わります。

【加藤会長】 ほかに御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第7の案件について採決いたします。

まず、議第7332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]

【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7333号、港区芝浦四丁目ほか各地内の案件について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第8といたしまして、議第7334号及び議第7335号を一括して議題に供します。

中島幹事の説明を求めます。

【中島幹事】 はい、議長。それでは、まず初めに日程第8、議第7334号、東京都市計画下水道東京都公共下水道（和泉町ポンプ場）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」119ページから121ページまででございます。「議案・資料」120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。

今回の変更対象である黄色の線で示しました和泉町ポンプ場は、千代田区神田和泉町一丁目に位置しております。本ポンプ場は、千代田区、文京区、台東区の一部、黄緑色の線で囲いました約48ヘクタールの区域の汚水を吸い上げ、青色の線で示します浅草幹線を通じて、三河島水再生センターへ送水するための施設でございます。

敷地面積は、約500平方メートル、計画排水量は毎秒0.3立方メートルのポンプ場でございます。大正11年に供用開始して以来、95年が経過しております。本ポンプ場の老朽化に伴いまして、この区域では三河島水再生センターへの汚水を送水するルートにつきまして本ポンプ場を経由せず、赤色の線で示します浅草橋幹線及び第二浅草幹線へ接続するように、順次、切替えを行ってまいりました。

このたび、この区域の切替え工事が完了いたしまして、汚水が本ポンプ場を経由する必要がなくなったことから、和泉町ポンプ場を廃止するものでございます。

なお、本計画案を平成29年9月20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。

次に、日程第8、議第7335号、東京都市計画下水道東京都公共下水道（渋谷川幹線）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」の123ページから125ページまででございます。

初めに、「議案・資料」124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。

今回の変更対象であります渋谷川幹線は、港区港南一丁目の芝浦水再生センターを起点といたしまして、渋谷区渋谷一丁目の渋谷駅付近を終点といたします黄緑色の線で示しました内径1.5メートルから3メートル、延長約5.7キロメートルの幹線です。この幹線は、芝浦処理区の渋谷区渋谷、恵比寿、広尾、港区白金などの区域の下水を芝浦水再生センターに送水するための幹線でございます。昭和25年に都市計画決定され、整備が完了してから約50年が経過しております。

次に、議案資料125ページと併せまして、モニターの計画図を御覧ください。

現在、渋谷川幹線が敷設されております道路につきましては、土地区画整理事業により地区幹線道路として再整備されます。これに伴いまして、黄色で示します本幹線を移設する必要がありますが、JR東日本の地下構造物の位置などを考慮いたしまして、赤色の線

で示しました線形に変更を行うものでございます。

今後の事業につきましては、平成29年度に事業認可の取得を行い、事業に着手する予定でございます。

なお、本計画案を平成29年9月20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8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8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。

保坂委員

【保坂委員】 ただ今説明いただきました議第7334号、東京都都市計画下水道和泉町ポンプ場の都市計画変更について意見表明をさせていただきます。

今回の変更については、開発が進む千代田区において、こうした非常に歴史的価値のある建造物の貴重性というのは十分認識をしながらも、一方では地域が抱えるさまざまな課題を解決する一助となる行政需要があるとも認識しております。最近では、千代田区と隣接する台東区が鳥越地区にあります東京都水道局の用地を借り受けて、待機児童解消に向けて認可保育所を整備している例もあります。和泉町ポンプ場の今後についてはこれからということでもまだ何も決まっていないという認識はしておりますが、だからこそ、早い段階から千代田区や地元地域とも協議を進めていただき、できる限り地域の要望を酌んで取り組んでいただきたいと切に要望して、賛成の意見を表明して終わります。

【加藤会長】 ほかに御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第8の案件について採決いたします。

まず、議第7334号、東京都公共下水道（和泉町ポンプ場）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】 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7335号、東京都公共下水道渋谷川幹線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【加藤会長】 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9といたしまして、議第7336号を議題に供します。

三宅村吉田企画財政課長の説明を求めます。

【吉田三宅村企画財政課長】 日程第9、議第7336号、三宅都市計画火葬場第2号三宅村火葬場の決定に関する案件について、御説明いたします。

本件は、知事同意、三宅村決定の案件でございますが、三宅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、本都市計画審議会に付議するものでございます。

資料は、お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」の129ページから133ページまででございます。

「議案・資料」130ページの位置図及び131ページの計画図と併せまして、モニターの航空写真を御覧ください。

計画地は、三宅村の西部に位置し、錆ヶ浜港から都道212号線三宅循環線を北へ約2.8キロメートル、三宅村伊ヶ谷地内でございます。

三宅村では、平成24年度から平成33年度までの10か年の島づくりの指針となる第5次三宅村総合計画に基づき各事業を進めております。この計画のなかでは火葬場について改修工事を実施して施設の延命化を図るとともに、新規による施設整備計画について取り組むこととしております。既存の火葬場は平成4年に開設しましたが、平成12年の大噴火による影響や海岸の近くに立地しているために塩害による劣化が著しく、近い将来において火葬場の使用に支障をきたすおそれがあります。

このような経緯を踏まえ、三宅村では平成26年度に火葬場整備検討委員会を設置し、新たな火葬場に関する基本計画を策定しました。これに基づき、本施設を都市計画決定するものでございます。

都市計画決定する火葬場の区域は約0.6ヘクタール、処理能力は火葬炉2基でございます。

「議案・資料」の132ページの施設配置図及び133ページの完成予想図を御覧ください。また、モニターにも施設配置図を写しておりますので、併せて御覧ください。

本施設は、炉室・炉前ホールと告別室を有する鉄筋コンクリート造2階建てで、建築面積は約750平方メートル、延床面積は約850平方メートルの計画でございます。

なお、火葬場の建設について、環境保全の観点から自主的に生活環境影響調査を行っており、その結果、本施設の稼働に伴う周辺地域の生活環境に及ぼす影響は少ないと予測されております。

なお、本計画案を平成29年9月26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9の説明は以上です。

【加藤会長】 それでは、日程第9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9の案件について採決をいたします。

議第7336号、第2号三宅村火葬場の案件について、賛成の方は挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 以上をもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。

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

なお、議事録には私のほか、堀江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。

ありがとうございました。

午後3時33分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。