

午後1時30分開会

【事務局（黒田都市計画課長）】 定刻となりましたので、ただ今から、第227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、ここに御報告申し上げます。

それでは、資料の確認をさせていただきます。お手元に、第227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。

2枚目の紙でございますが、A4横1枚の「議案一覧表」でございます。

その次に、薄茶色の表紙の冊子で「議案・資料」でございます。

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

続きまして、クリーム色の表紙の「意見書の要旨」でございます。

次に、薄緑色の表紙の環境影響評価書「東武鉄道東上本線（大山駅付近）連続立体交差事業」でございますけれども、まず最初に、概要、こちらにはA4横の要約のコピーの紙を挟み込んでございます。それから、同じく環境影響評価書の本編でございます。3冊目、資料編でございます。以上の3種類がございます。

それから、最後の資料でございますが、水色の表紙の「新宿駅直近地区の再整備に伴う都市計画の概要について」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。不足、ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

続きまして、本日の日程についてでございます。先ほど、上から2枚目にございました「議案一覧表」を御覧ください。

議事日程でございますが、日程第1から日程第4まで、案件合計9件ございまして、全て、議決案件でございます。

それでは、加藤会長、よろしく願いいたします。

【加藤会長】 委員の皆様方には、本日は御多忙のところ御出席いただきまして、誠に、ありがとうございます。

初めに、本日の審議会は、当審議会運営規則第11条に基づきまして、会議を公開で行いますので、傍聴者及び報道関係者の入室を認めております。御了承を願います。

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

次に、委員の異動につきまして、御報告いたします。お手元の桃色の表紙の「議案・資料」別冊「委員の異動報告・委員名簿・幹事名簿」をお開き願います。1ページ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ました方を御紹介申し上げます。

議席番号1番、東京都議会議員、馬場信男委員でございます。

【馬場委員】 よろしく申し上げます。

【加藤会長】 議席番号12番、東京都議会議員、田の上いくこ委員でございます。

【田の上委員】 よろしくご報告いたします。

【加藤会長】 議席番号15番、東京都議会議員、尾崎大介委員でございます。

【尾崎委員】 よろしく申し上げます。

【加藤会長】 議席番号18番、東京都議会議員、上野和彦委員でございます。

【上野委員】 上野でございます。どうぞよろしくご報告いたします。

【加藤会長】 議席番号21番、東京都議会議員、古城まさお委員でございます。

【古城委員】 古城でございます。どうぞよろしくご報告いたします。

【加藤会長】 議席番号26番、東京都議会議員、高橋信博委員でございます。

【高橋委員】 よろしくご報告いたします。

【加藤会長】 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、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いたしますので、御了承願います。

本審議会におきましては、限られた時間の中で十分に御審議をいただきたいと存じますので、議事の進行等につきまして、御協力をお願いいたします。

説明幹事等に申し上げます。各案件の説明及び答弁に当たりましては、簡潔に、かつ、要領よく行うようお願いいたします。

また、委員の皆様方におかれましても、御質問、御意見は付議案件について簡明にし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くださるようお願いいたします。

【加藤会長】 初めに、日程第1といたしまして、議第7414号と議第7415号を

一括して議題に供します。

小野幹事の説明を求めます。

【小野幹事】 議長、都市づくり政策部長

【加藤会長】 小野幹事

【小野幹事】 日程第1、議第7414号、晴海地区地区計画と議第7415号、東京港臨港地区を、一括して御説明いたします。

まず初めに、議第7414号、晴海地区地区計画の変更について、御説明いたします。

資料は薄茶色表紙の「議案・資料」7ページから41ページまでとなります。「議案・資料」34ページの位置図と併せまして、モニターの航空写真を御覧ください。

本地区は東京臨海部中央区晴海に位置する面積約90ヘクタールの区域でございます。

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、開発が進められてまいりました。

「議案・資料」35ページの計画図1と併せて、前方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第3地区、H街区、第4-1街区及び第5-9街区の、合計約4.4ヘクタールの区域に地区整備計画の追加を行います。

地区計画の変更内容について、御説明いたします。

「議案・資料」38ページの参考図1と併せまして、前方スクリーンを御覧ください。

第3地区、H街区における歩道上空地と歩行者通路など、各街区において地区施設を位置付けます。このほか、建築物に関する事項として、各街区において容積率の最高限度、建築物等の高さの最高限度などを定めます。

なお、本案件につきまして、令和元年9月17日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、2名の方から2通の意見書の提出が、反対意見に関するものとしてございました。

資料はクリーム色表紙「議案・資料」別冊「意見書の要旨」1ページから7ページまでとなります。

反対意見の都市計画に関する意見のうち、主な意見の概要としましては、5ページ、(12)になりますが、「晴海四丁目施設建設工事(晴海四丁目地内)と晴海地区新設小学校及び中学校建設工事(晴海五丁目地内)について、①東京都から発表されている高潮及び洪水についてどう対応するか」というものでございます。

これに対する都の見解は、5ページ右枠の記載の(12)のとおり、都は、地震・津波

や台風に備え、水害から都民を守るため適切に護岸等整備している。また、本計画建物は新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針に基づき自家発電設備や防災備蓄倉庫を整備するなど大規模災害時における建築物の自立性を確保する計画とし、当該自家発電設備は浸水対策として四丁目の公共施設の屋上に、五丁目の小中学校は5階に設置する計画としている、というものでございます。

続きまして、議第7415号の東京港臨港地区の変更について、御説明いたします。

資料はお手持ちの薄茶色表紙「議案・資料」43ページから48ページまでとなります。

「議案・資料」44ページの位置図と併せましてモニター上の航空写真を御覧ください。

今回、臨港地区の変更を行う区域は、モニター上、赤い色でお示ししています約0.1ヘクタールの区域で、現在、商港区として位置付けられております。東京2020大会後の選手村におけるまちづくりの整備計画において、本区域を含んだ土地を東京都がBRTや路線バスなどが停車するマルチモビリティステーションを整備する予定としており、選手村利用後の住民の入居に併せて供用開始を行うこととしております。

「議案・資料」48ページの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

図上赤い色で示した区域とその間に挟まれました補助314号線の一部がマルチモビリティステーションとして整備する区域でありまして、区において晴海交通広場1号と晴海交通広場2号の都市計画決定を行います。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして「議案・資料」45ページの計画図と併せまして、スクリーンを御覧ください。

また、これに先立ちまして、港湾管理者から臨港地区の解除に関する案の申し出がございました。港湾機能の管理・運営上の観点から検討した結果、スクリーン上、赤色でお示ししております約0.1ヘクタールの区域について、臨港地区の解除を行うものでございます。

本案件につきましては、令和元年9月17日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、1名の方から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」の別冊「意見書の要旨」8ページから9ページまでとなります。

主な意見の概要としましては、8ページ、3、(1)になりますが、「晴海地区一帯の臨港地区においては、災害時に船舶が停泊できるよう港機能の継続を要望する」というものでございます。

この意見に対する東京都の見解ですが、8ページ、右枠の記載のとおり、「晴海地区における災害時の船舶による輸送について、東京都地域防災計画において晴海ふ頭が広域輸送基地として緊急物質等の受入れ、一時保管、地域内輸送拠点等への積替え、配送等を行うこととなっている。また、中央区地域防災計画において地域防災活動を支援するための水上輸送基地として晴海三丁目地先に朝潮運河船着場が位置付けられている」というものでございます。

日程第1、議第7414号と7415号の説明は、以上でございます。

【加藤会長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第1につきまして、御質問、御意見がございましたら、お伺いをいたします。

【和泉委員】 委員長、29番

【加藤会長】 29番、和泉委員

【和泉委員】 はい。意見を述べさせていただきます。

今回、1学年5クラスで、合わせて45クラスの小中学校、認定こども園と区の出張所を造る、こういう計画になっているわけですが、いずれも、大変規模の大きな施設ということになります。

しかし、小中学校の方は、プールが小中共用で一つだけですし、体育館もバスケットコート2面分をネットで仕切って使うということになっています。プールにしても、体育館にしても、小学校1年生から中学校3年生が共用で使うということは現実的ではないんじゃないかというふうに思います。

また、認定こども園にしても、小中学校にしても、開発者の負担も検討するべきじゃないでしょうか。私たちは、選手村について公共住宅とすべきだという立場ですが、今回の地区計画は、その場合であっても、必要な施設ですから反対はしませんけれども、莫大な利益を得るデベロッパーに適切な負担を求めること、そして、子どもたちの教育環境がそれぞれの発達段階に応じて、安全に、確実に確保されることを強く求めて、意見とさせていただきます。

【加藤会長】 ほかに御質問、御意見、ございませんでしょうか。

御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第1の案件について、採決をいたします。

まず、議第7414号、晴海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】 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7415号、東京港臨港地区の案件について、賛成の方は挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 全員、賛成と認めます。

よって、本案は、原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第2といたしまして、議第7416号から議第7420号までを、一括して議題に供します。

山下幹事の説明を求めます。

【山下幹事】 議長、都市基盤部長

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 日程第2、議第7416号、東京都市計画道路幹線街路新宿副都心街路第4号線の変更から、議第7420号、東京都市計画用途地域の変更につきましては、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」49ページから93ページまで、水色表紙別冊資料1ページから8ページまででございます。

初めに、「議案・資料」51ページの位置図を御覧ください。

新宿は、江戸時代に甲州街道の宿場町、内藤新宿として繁栄いたしました。その後、明治時代に鉄道駅が開業したことから、駅を中心にまちが発展いたしました。新宿駅は、現在、7路線8駅が結節する乗降客数が世界一の鉄道ターミナルとなっております。

一方、東西の駅前広場は、自動車中心の空間構成となっておりまして、歩行者が滞留できる空間が不足しております。また、鉄道や駅前広場を横断できる空間が不足しているため、駅とまち、まちとまちの間が移動しにくいといった課題を抱えております。さらに、駅周辺には、築50年以上の建物が多く存在し、駅や駅ビルも老朽化が進んでおります。

そこで、更新期を迎えた駅、駅前広場、駅ビル等を一体的に再編整備するため、東京都と新宿区は、2018年3月、新宿の拠点再整備方針を策定いたしました。本件はこの再整備方針の実現に向けまして、先行して整備する施設等につきまして、都市計画の手續に着手するものでございます。

初めに、新宿駅直近地区の再整備の概要を、御説明いたします。

別冊資料1ページの参考図1を御覧ください。再整備の範囲を示しております。

土地区画整理事業の手法を活用し、東西の駅前広場を再編整備するとともに、線路上空に東西のまちをつなぐ、歩行者デッキを新設いたします。これにより、現在整備中の地下東西自由通路と合わせて、駅東西間の回遊性の向上を図ります。

また、西口において甲州街道付近から既存デッキにつながる歩行者デッキを新設することで、歩行者ネットワークを拡充させます。

次に、別冊資料2ページの参考図2を御覧ください。西口広場地上1階部の現状と、将来のイメージでございます。

西口広場の地上1階は、中央にループ状の車路やバスの乗降場があるため、歩行者は駅前広場の外周を迂回する必要があり、駅とまちとの移動がしにくい歩行者動線となっております。

そこで、地下駐車場の出入口を移設し、バス・タクシーの乗降場等を再配置することで歩行者動線を充実させ、歩行者優先の駅前広場に再構成いたします。

また、地下空間に光を取り込み、開放感を生み出す吹き抜け空間、ボイドを広場の中心に配置することで、これまでの西口の空間特性を継承しながら、新たな景観を生み出してみたいです。

次に、別冊資料3ページの参考図3を御覧ください。西口広場地下1階部の現状と将来のイメージでございます。

西口広場の地下1階は、主要な駅改札口が地下にあるため、歩行者が集中し、混雑しております。そこで、中央にある、地下と地上を結ぶループ状の車路を撤去することで歩行者空間を拡大させるとともに、現在整備中の、地下東西自由通路の開通を見据え、歩行者滞留空間を創出いたします。また、次世代モビリティへの対応を考慮した、交通結節機能について検討してみたいです。

次に、別冊資料4ページの、参考図4を御覧ください。東口広場の現状と将来イメージでございます。

東口広場は地下駐車場の出入口があるため、入出庫するための車両動線が大きく広場を占有しており、歩行者空間や駅前広場を横断できる空間が不足しております。

そこで、地下駐車場の出入口と車道の一部を線路側へ移設することで、歩行者空間を拡大させ、歩行者優先の駅前広場に再構成いたします。また、新宿通りにつきましては、東

口広場内の区間を、歩行者空間に再編いたします。

次に、別冊資料 5 ページの参考図 5 を御覧ください。東口広場について変更する都市施設の区域を示しております。

将来、東口広場の管理を東京都から新宿区へ移管することを踏まえ、新宿区が駅前広場を新たに都市施設として定めます。図左は東京都が変更・廃止する区域、図右は新宿区が決定する区域となります。

次に、別冊資料 6 ページの参考図 6 を御覧ください。新宿駅西口の将来基盤整備イメージを掲載しております。

次に、別冊資料 7 ページの、参考図 7 及び 8 ページの参考図 8 を御覧ください。新宿駅東口の整備イメージ、線路上空デッキのイメージパースを掲載しております。

次に、モニターを御覧ください。

新宿駅直近地区を含めた新宿グランドターミナルの再編イメージを示しております。

新宿グランドターミナルの再編を契機といたしまして、その周辺地区において、更なるまちづくりを推進してまいります。

それでは、個別の都市計画について、順に、御説明いたします。

議第 7 4 1 6 号、幹線街路新宿副都心街路第 4 号線の変更及び議第 7 4 1 7 号、幹線街路新宿副都心街路第 7 号線の変更について、御説明いたします。

これらの案件は、西口広場の施設でございます。

なお、西口広場の都市計画は地上 2 階及び地下 1 階の都市計画となっております。

資料は「議案・資料」 5 2 ページの計画図 1 から、5 4 ページの計画図 3 までとなります。

モニターに「議案・資料」の該当するページを映しておりますので、御覧ください。

左側が東京都決定、右側が新宿区決定となります。

初めに、地上 1 階でございます。幹線街路新宿副都心街路第 4 号線は駅西口の正面に位置し、西新宿を東西に貫く道路と、それに付属する交通広場で構成されております。

また、幹線街路新宿副都心街路第 7 号線は、交通広場の北側に位置しております。今回、地下駐車場の出入口を移設するため、赤色で示した区域を交通広場の区域に追加いたします。また、新宿区が都決定の新宿副都心街路第 4 号線に付属する交通広場とは別に、その他交通施設として、新宿駅西口広場を決定することを踏まえ、黄色で示した区域を削除いたします。

さらに、新宿駅西口広場の区域の一部が、幹線街路新宿副都心街路第7号線にかかるため、起点位置及び延長の変更を行うとともに、車線の数の決定を行います。

次は、地下1階でございます。地下1階は地上1階と同様、新宿区が新宿駅西口広場を決定することを踏まえ、黄色で示した区域を削除するとともに、赤色で示した区域を追加し、歩行者動線の位置を変更いたします。

また、広場内に新たな縦動線を設けることを踏まえ、黄色で示した区域を削除いたします。

次は、地上2階でございます。地上2階は新宿区が決定する新宿駅西口広場により歩行者デッキが再編整備されることを踏まえ、既設のデッキを残し、黄色の区域を削除いたします。

西口広場の施設については、以上でございます。

続きまして、議第7418号、幹線街路補助線街路第72号線の変更及び議第7419号、新宿駅付近広場第2号の廃止、関連する新宿区決定の区画街路新宿区画街路第1号線について、御説明いたします。

これらの案件は、東口広場の施設でございます。

資料は「議案・資料」52ページの計画図1となります。モニターに「議案・資料」の該当するページを映しておりますので、御覧ください。

今回、関連都市施設であります区画街路新宿区画街路第1号線を新宿区が決定することを踏まえ、既定の新宿駅付近広場第2号の廃止と幹線街路補助線街路第72号線の区域を変更いたします。

東口広場の施設については、以上でございます。

続きまして、参考として、関連案件となる新宿区決定の都市計画の内容について御説明いたします。

資料は「議案・資料」55ページから72ページまでとなっております。

「議案・資料」58ページから60ページの新宿駅中央通路線は、線路上空の地上2階に、歩行者デッキを新たに設けるものでございます。

61ページから63ページの新宿駅地下通路線は、現在整備中の地下東西自由通路を、地下1階に通路として定めるものでございます。地下東西自由通路は2012年に工事着手し、2020年に供用開始を目指しております。

64ページから68ページの新宿駅西口広場は歩行者ネットワークを重層化し、歩行者

の回遊性を向上させることを目的として、地上2階及び地下1階の3層で、交通広場を設けるものでございます。

69ページ及び70ページの新宿駅西口駐車場は、地下駐車場の出入口を再配置するため、区域を変更するとともに、駐車場台数を約420台から約380台に変更いたします。

71ページ及び72ページの新宿駅直近地区土地区画整理事業は、これまで御説明してまいりました都市施設を整備するため、赤色の線で示す区域の約10.1ヘクタールにおきまして、東京都が土地区画整理事業を施行する予定でございます。

最後に、議第7420号、東京都市計画用途地域の変更について御説明いたします。

用途地域の変更につきましては、地区計画の決定内容にもかかわるため、新宿区決定の新宿駅直近地区地区計画から、最初に御説明いたします。

「議案・資料」86ページから93ページまでを御覧ください。モニターに議案資料の該当するページを映しておりますので、御覧ください。

新宿駅直近地区地区計画は、黒色の一点鎖線で示す範囲において、地区計画及び地区整備計画を定めます。

地区整備計画では、容積率1,000パーセントを超える部分に国際競争力強化に資する商業・観光・宿泊などを導入する用途の誘導や、土地区画整理事業の仮換地が指定される前の敷地についての容積率制限などを定めます。

また、今回の地区計画において、歩行者デッキの一部を地区施設に定めます。

次に、「議案・資料」85ページを御覧ください。

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、約7.5ヘクタールの計画図中、①の区域について、商業地域、建蔽率80パーセント、容積率1,000パーセントであったものを、用途地域及び建蔽率はそのまま、容積率を1,100パーセントに変更いたします。

また、計画図中②の区域について、平成12年から行われた一般国道20号新宿跨線橋架替工事による線路切替えに伴い、用途地域の境界線を、旧6・7番線線路中央から8・9番線線路中央に変更するとともに、約24平方メートルについて、商業地域、建蔽率80パーセント、容積率900パーセントであったものを、用途地域及び建蔽率はそのまま、容積率を1,100パーセントに変更いたします。

最後に、意見書について、御説明いたします。

お手元のクリーム色表紙の「意見書の要旨」10ページから22ページまででございます。

す。

それでは、10ページを御覧ください。

都市計画案を令和元年9月17日から2週間、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ました。その内訳につきましては、賛成及び反対意見はなく、全て、その他の意見でございます。

一例を挙げますと、新宿副都心街路第4号線の意見としまして、「駅前からプラザ通りへの動線が失われているが、西新宿一丁目地域で商売する者への搬入はどのように考えているのか」という意見がございました。

この意見に対する都の見解といたしましては、「西新宿一丁目地域の物流動線を確保するよう、代替ルートの設定を含め検討を進め、地域の意見を聞きながら整備していく」でございます。

また、土地区画整理事業に関します11ページの中段(4)の記載につきまして、「土地区画整理事業の区域決定について、まちへの影響を考慮した場合、隣接する街区の地権者への説明はないのか」との意見がございました。

この意見に対する都の見解といたしましては、「本計画内容では、周辺区域に影響を及ぼす道路などの施設も含まれているため、土地区画整理事業の区域外の方も説明会の対象として都市計画素案説明会及び案の説明会を行った」でございます。

また、新宿区へ意見照会を行った結果、新宿区長からは議第7416号から議第7420号について、いずれも異議のない旨、回答をいただいております。

日程第2、議第7416号から7420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、お伺いをいたします。

【保坂委員】 議長、7番

【加藤会長】 保坂委員

【保坂委員】 私からは、この議案に対して賛成の立場で一点だけ、確認のため質問させていただきます。

新宿は、先ほども御説明ありましたが、江戸時代から歴史のあるまちであり、東口の繁華街や西口の高層ビル街など、地区ごとに個性あるまちが発展してきた。

新宿駅周辺が2040年代に向けて、駅の改良や駅ビルの機能更新と駅前広場などの整

備を一体的に進めていく、新宿グランドターミナルとして再編されることを大いに期待しています。

新宿駅直近地区については、今後も段階的な都市計画の変更と整備が進んでいくこととなりますが、首都直下型地震等、近い将来の発生の緊迫性を指摘されていますが、さらに、近年では台風などによる風水害も頻発していますし、災害への備えは大変重要であると認識しています。

そこで、今回の新宿駅直近地区の再編で、更に駅の利用者が増加することが考えられますが、先ほども示されました別紙でも、このように、人、人、人、多くの人が集まるという中で、特に、帰宅困難者などへの対応も含めて、防災性の向上をどのように考えているのか伺います。

【山下幹事】 議長、都市基盤部長

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 新宿駅周辺につきましては、都市再生特別措置法に基づき、ハード・ソフト両面から防災計画の充実を図り、災害に強いまちをつくることを目的として、都市再生安全確保計画が策定されています。

この計画に基づきまして、新宿駅周辺の事業者や関係機関で構成される新宿駅周辺防災対策協議会などにおきまして、災害時の滞留者への情報提供をするための環境整備や地震防災訓練、セミナーを実施するなど、防災力の向上に取り組んでいるところでございます。

新宿の拠点再整備方針では、新宿グランドターミナルの実現に向けまして、防災に関して安全な滞留空間や帰宅困難者の受入空間、備蓄物資等を確保することとしてございます。

これらの取組の実現に向けまして、今後、新宿駅直近地区の事業化、及び駅や駅ビル等の建築計画の具体化と併せまして、地元区や鉄道事業者等と連携して適切に対応してまいります。

【保坂委員】 議長、7番

【加藤会長】 保坂委員

【保坂委員】 ありがとうございます。

1日の乗客数が、平均、今では約380万人と、正に世界一のターミナル駅であります新宿駅ですが、今回の新宿の拠点再整備方針でも、車中心から人中心の広場とまちに変えていくという趣旨ですので、一たび、大規模地震が発生することで、まちのにぎわいは混乱へと転じてしまいます。

大規模地震発生時の混乱防止のためには、民間組織と行政組織の協力が必要不可欠となるため、開発を進めていく中で、新宿駅、先ほども説明ありましたが、新宿駅周辺の防災対策協議会等とより密に連携していただきまして、防災への取組をより推進していただきたいと強く要望して、質問を終わります。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 私も、意見を述べさせていただきます。

この案件に関してですけれども、新宿駅方向に入る自動車を制限することで、甲州街道や青梅街道などの交通渋滞が増大しないか、という懸念があります。

都は都議会で交通量調査結果を用いて検証を行って、円滑な交通処理が可能だという結果だとしていますが、例えば、バスタ新宿をつくったときにも、緩和されると思っていた甲州街道の渋滞が、平日は逆に悪化をして、国土交通省が渋滞緩和の強化策を作らざるを得なくなりました。

都によると、今後、どのような再開発が行われるのか、また、駅ビルの具体的内容についても未定だということですが、少なくとも、区の地区計画を見ても、超高層ビルが建設される計画になることは明白です。交通量の予測が、これらによる人や自動車の動向の変化まで見越したものになっているか、疑問が残ります。

このため、行った交通量予測について資料をお願いしていましたが、今日に至るまで提出がなく、この案件を審査する上での基礎資料が示されていないという状況です。

また、人の動線や混雑が解消され、利用しやすい駅にするための駅の再整備、これは好ましいとはいえ、その再整備を契機に、駅ビルなどを超高層ビルに建て替える必要まであるのでしょうか。

区の地区計画を見ると、都庁から新宿駅まで、高さ260メートルの超高層ビルの一団でスカイラインを形成するとあります。新庁舎よりも20メートルも高く、都庁の隣の新宿NSビルの倍の高さのビルです。

今回、容積率を100パーセント増やすのは、その第一歩になるものだというふうに思います。果たして、CO₂排出やヒートアイランド現象、都市型ゲリラ豪雨に影響をもたらす環境負荷の大きい超高層ビルが、更に必要なのか、真剣な検討が求められています。

以上のような課題が残されているため、私は、この案件に関しては、まだ計画決定すべきではないという意見を表明します。

以上です。

【古城委員】 議長、21番

【加藤会長】 古城委員

【古城委員】 私から、幾つか確認をさせていただくための質問をいたしたいというふうに思います。

私も新宿駅の地元である新宿区の選出の都議会議員でございますので、様々、皆様から御意見をいただいているところでありまして、また、非常に、この新宿駅直近地区を含むグランドターミナルの再編については、大きな期待も寄せられております。

その中で、東西両方に関する点ということで、まず確認をさせていただきたいんですけども、この駅の周辺、先ほども御説明ございましたけれども、通過するだけの車両、また、駅を目的とする車両、また、駅周辺の商業施設等に荷物を届ける、そういう車両も数多く、今もありますけれども、特に、この荷さばきについて、これまでどおり行うことができるのか、こういう御意見も数多く、これまで、皆様もお聞きになられているところかと思えます。

そこで、今回のこの直近地区の再整備、駅直近地区の再整備において、駅前広場と周辺道路に関する車両動線について、どのようにしていくのか、この点について確認をさせていただきます。

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 新宿グランドターミナルの再編に当たりましては、歩行者中心で交流やにぎわいを生む空間への転換を掲げ、駅前広場を、自動車中心から人中心に再構成していく予定でございます。

このため、西口広場の中央に位置します地下駐車場への出入口を西側に移設し、歩行者空間を確保するとともに、現在のバスやタクシー等のターミナル機能を、南北のロータリーに再配置しまして、駅前広場の通過交通を抑制してまいります。

駅前広場と駅周辺道路との車両動線につきましては、現在、荷さばき等が可能な車両動線を確保するよう、代替ルートの設定も含め、検討を進め、地域の意見も聴きながら整備を進めてまいります。

【古城委員】 議長、21番

【加藤会長】 古城委員

【古城委員】 今、これからも意見を聴きながら、というお話、ございましたけれども、

新宿駅周辺地域まちづくり協議会というのが、地元の団体さん、また、区さんも含めて設置をされて、いろいろ意見を聴きながら進めておられるということも、私も聞いておるところでございます。

是非とも、引き続き、この駅周辺地域まちづくり協議会を通じて、直近地区の皆さん、また、新宿区さんとも連携を図りながら、整備をしていっていただきたいなというふうに思います。

それから、もう一点、お伺いしたいと思いますけれども、今、お話がありましたとおり、車中心から歩行者中心への流れという点でありましたけれども、この歩行者中心という視点においては、大変、私も重要であると思いますが、一方で、この駅に来られるまで、また、駅から新宿を回遊していただくという意味においては、必ずしも、全てが、歩行、歩くということで完結をするわけではないと思います。当然、車の利用というのも多くあるかと思います。

そうした中で、様々、絵を見せていただきましたけれども、現状のタクシー、特にタクシーの乗り降りについては、現状から少し離れた場所に描かれているように見受けられます。

そこで、やはり、歩行者中心と言うからには、障害をお持ちの方であるとか、また、高齢者の方、そして、ベビーカーを利用する親子、家族連れにも配慮した上で、特に、改札口至近の場所、また、分かりやすい場所において乗り降りができるようにすべきと考えますけれども、この点、見解を確認させていただきたいと思います。

【山下幹事】 議長、都市基盤部長

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 西口広場の地下1階は主要な駅改札口があるため、歩行者が集中し、混雑しております。そのため、中央にある地下と地上を結ぶループ車路を撤去することで歩行者空間を拡大させ、滞留空間を創出することといたしました。

一方、地下のロータリーが小さくなることから、タクシーの乗降は地上1階を利用することといたしますが、これによりまして、ただ今委員から御指摘ありますように、現状と比べまして、駅から遠くなります。今後、改札から乗降場まで円滑に乗換えができるよう、関係者間で調整してまいります。

また、高齢者や障害者などの移動制約者の方々につきましては、地下2階の都市計画駐車場内の乗降場を活用することで、バリアフリー経路を確保してまいります。

【古城委員】 議長、21番

【加藤会長】 古城委員

【古城委員】 ありがとうございます。

今の、現状で申し上げますと、やはり、甲州街道20号沿いの南口周辺のタクシーの乗降については様々な課題があるということも、私も目の当たりにしているところでございます。是非とも、今後、様々な協議の中で、関係者の皆さんと、この歩行者中心と言うからには、是非とも、多くの方が安心して移動できる、そういうタクシー乗り場を初めとした交通結節点の整備に尽力をしていただきたいと要望させていただきます。

それから、もう一点、お伺いをしたいところでございますけれども、特に、今、申し上げた20号沿い、甲州街道沿いですが、四谷方面から新宿駅へ向かおうとしますと、いわゆる、新宿御苑トンネルのところで、大変、交通渋滞、車両の渋滞が発生をして、四谷四丁目交差点の手前に交通渋滞の表示がされるものですから、それを判断してトラックや、また、タクシーも含めてですが、新宿通りを経由して新宿駅方向へ向かう、若しくは、靖国通りを迂回する、こういうことが、ままございます。

今回、変更を拝見いたしますと、仮に新宿通りから、今、現状、東口の方へ進んでいった場合に靖国通りの方に出られなくなるような絵の描かれ方がしております。また、御苑の側道と申しますか、かつての玉川上水の側道の部分を通っていく車も、交通量が少し増えるのかな、そういう予測もするところでもありますけれども、新宿駅周辺の、この将来の交通量、自動車の交通量の変化について、この点もお尋ねをしたいと思います。

【山下幹事】 議長、都市基盤部長

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 将来の新宿駅周辺の自動車交通量につきましては、国の大規模開発地区関連交通計画マニュアルに基づきまして、駅周辺の開発交通量を想定して、推計しております。

この結果、新宿駅周辺の甲州街道では、環状5の1号線や放射23号線など、新たな道路ネットワークの整備効果により、将来交通量は、現況より少なくなる結果が得られております。

駅周辺の主要な交差点におきましては、現地で実測した交通量調査結果を用いて検証を行い、ピーク時間においても円滑な交通処理が可能との結果が得られております。

【古城委員】 議長、21番

【加藤会長】 古城委員

【古城委員】 交通予測については十分な調査を行っておられる、ということでありませぬけれども、特に、その将来の予測については、通過交通量が主になるのかなという、個人的な考えではございますけれども、予測をしております。

先ほど、冒頭申し上げた、特に荷さばき等の、新宿駅至近のエリアで商業施設に用事がある方々、そういう車両の交通需要の予測というものも、やはり、これは念入りに、また、交通管理者ともしっかり連携をしながら行っていくべきであると考えておりますので、この点、しっかり行っていただきたいと、要望をさせていただきます。

冒頭の御説明にもございましたけれども、新宿駅というのは、大変、多くの方がいらっしやいます。また、多くの方がいらっしやる混雑の中で、構造が複雑で、乗換えの経路が大変分かりにくい。また、エレベーターを利用するにも遠回りになってしまっ、不便である、こういう、今、現況でございます。

そうした中で、先ほど来申し上げておりますとおり、誰にとっても、障害をお持ちの方、また、高齢者、また、ベビーカーの親子連れ、そして、多くの外国人旅行者の方、様々いらっしやいますけれども、誰にとっても、分かりやすい、また、利用しやすい新宿駅としていくべきであると強く訴えたいというふうに思います。

また、今回のこの新宿駅直近地域、そして、新宿グランドターミナルの再編につきましては、この計画の周辺域においても、様々な動きが顕在化をしているところでございます。こうした開発ともしっかり連携をする、適切に連携を行っていくということ、是非とも、地元の皆様、また、新宿区さんとも連携をしていただいて、この新宿グランドターミナルの再編をしっかりと進めていただきたい、このことを最後に意見として申し上げまして、質問を終わります。

ありがとうございました。

【秋田（一）委員】 議長、23番

【加藤会長】 秋田委員

【秋田（一）委員】 私も、この都庁の周辺で生まれ、育ちました。その分、年齢の数だけ、いいことも悪いことも、良い思い出も悪い思い出も、大変ある地域でございます。再編が完成する2040年代に私が生きていのかどうか分かりませんが、私にとっては、自分の次の世代、子どもの世代にしっかりと、良いものを残していくことが子どもの世代の責務だと考えております。

さて、新宿というのは、商業が集積する東口、超高層オフィスビルが林立する西口、そして、飲食、歓楽街として、大変知名度の高い歌舞伎町など、個性的な地区が、駅を中心に立地をして、国内外から多くの人が集まり、滞在し、そして、交流をしております。世界有数の一大拠点となっております。

新宿が、今後も、国内のみならず世界中から注目されるまちとして、持続的に発展していくためには、個性と特色ある各地区が、互いに連携をしながらまちづくりをしていく必要があります。その中心であり、世界一の乗降客数を誇る新宿駅は、当初の開業から早130年以上が既に経過をし、時代を先取りして当時は整備されていた駅前広場や駅ビルが、更新時期を迎えつつあります。

そのような中、今回の都市計画変更は、駅前広場や線路上空デッキの整備により、私ども地元の間人にとっては悲願であった東西のまちをつなぎ、車中心のインフラ整備から歩行者優先へと、再構成を段階的に進めるための第一弾として、大変意義のあるものであり、是非、進めていただきたいと思っております。

一方で、本日の資料にもある「意見書の要旨」には、1名1団体とはいえ、多くの意見が出されており、実際、私のような地元議員、地元議員である私の耳にも、幾つか、聞こえて参っております。

内容として、具体的な整備内容や考え方を問うものもあれば、今後の駅ビル計画に関するものもあります。また、意見とともに、質問や確認に関わる事項も多く見られました。それゆえ、行政と地元との、より一層のコミュニケーションが、今後は、一層、重要だと考えます。

まちづくりは、そこに住んでいる人、そこで生活している人、活動している人、都民や区民の理解と協力無しには進まないものだと思います。区民対応など、地域に身近なまちづくりは、一義的には区の役割なのかもしれませんが、世界有数の一大拠点であり、また、都庁のお膝元でもある、ここ新宿のまちづくりにおいては、東京都も区任せにしないで、主体的・積極的に取り組むべきと考えます。

将来世代はもとより、100年後も世界に誇れる新宿をつくっていくためにも、東京都には、是非、先を見据えて、前向きに、主体的に取り組んでいただきたいと思っております。

世界で一番の乗降客数を誇るだけではなく、世界で一番の駅だと誇れる再編に、是非とも努力していただくことをお願いして、意見とさせていただきます。

以上です。

【青山委員】 会長、3番

【加藤会長】 青山委員

【青山委員】 30年以上前に都庁が有楽町から新宿に移転するときに、新宿駅から都庁に来る道が地下道のような感じの、地上なんですけど、地下道のような感じのところを歩いてくるのはいかがなものか。また、1階なんですけども、地下のようなところから一般の歩行者が都庁に入ってくるのは何とかならないのか、という議論がありました。

あのときに、例えば、新宿駅から都庁まで、地上にデッキをかけてと、新宿駅の西口に一部デッキがございませうけれども、あの高さで、みたいな絵を描いたこともございませう。結果的には時間もなく、今のような状態になってきたわけです。

今まで各委員から、今回のこの計画は第一段階というお話がございませうけど、正にそのとおりで、やはり、今回、この西口広場が歩行者優先のような感じで構築されるとすれば、4号街路ですとか、あるいは、中央公園ですとか、都庁へのアプローチが、いずれは改善されるというのが一つの課題だと思います。

それから、今回のこの計画によって、非常に画期的なことだと思ふんですけれども、自由通路が地上と地下と合わせて、合計40メートル、東西自由通路ができます。これは、今、秋田委員からもお話がございませうけど、以前、この都市計画審議会において高輪ゲートウェイ駅の都市計画が審議されたときに、JRは新宿駅の東西自由通路の約束もなかなか実現しない、もともと、私が現職のときでしたから、20年以上前に、南口の開発が始まる時点で東西自由通路を新宿駅に造るという約束があったという話も、この都市計画審議会でも出ました。秋田先生がおっしゃったんだと思いますけど。

数日前の東京新聞は、高輪ゲートウェイ駅について、誠に無批判に、ただ紹介だけしてございましたけれど、この都市計画審議会では、誠に評判が悪い都市計画だったと思います。

今回、非常に、地上15メートル、地下25メートルということで、新宿駅にデッキと自由通路の地下道ができるということは、私は今回の計画で、最も評価できる点の一つではないか、そう思います。

その場合に、現在の新宿駅というのは、西口はオフィスビジネス街で、東口は商業とか飲食店とかで、非常ににぎやかな地域になっていませうが、その全く機能の違う二つのまちが駅で分断されないうで結ばれるという機能を、このデッキと地下通路が果たすんだと思います。

そうすると、今度は、この東口の今回の計画の更に外側の部分が、それに対応できるよ

うな状況になっているのかどうか、という問題になります。

現在でも、伊勢丹が最も集客機能のある建物だと思いますけれど、伊勢丹の駐車場ビルが、この靖国通りと新宿通りの中に入ったところにあり、歩行者と伊勢丹に入る車とが混在しているという状態で、歩行者から見ると、非常に混雑感のひどい状況が、長く続いています。

また、サブナードというのは、もともと、サブナードの地下に駐車場をつくるという面がありまして、そのサブナードに入る、駐車場に入る車も、やはり、靖国通りから歩行者のところを歩いて地下に入るという構造になっています。そこに西口の大勢の働く人たちが東口にも来やすくなるということがあって、東口のこの部分の人の流れというのが更に混雑してくるということが予想されるわけです。

したがって、なるべく早く、この東口の伊勢丹絡み、あるいは、サブナードの地下駐車場絡みの車の流れと人の流れの整理ということを計画するということが都市計画の務めだと思いますので、以上、今回の計画に絡んで、その後の段階についての都市計画の改善という点について、要望しておきたい、そう思います。

【加藤会長】 ほかに御質問、御意見、ございませんでしょうか。

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2の案件について、採決をいたします。

まず、議第7416号、新宿副都心街路第4号線の案件について、賛成の方は、挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は、原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、議第7417号、新宿副都心街路第7号線の案件について、賛成の方は、挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は、原案どおり決定いたしました。

次に、議第7418号、補助線街路第72号線の案件について、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。

次に、議第7419号、新宿駅付近広場第2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]

【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7420号、新宿区新宿三丁目外各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]

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は、原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第3といたしまして、議第7421号を議題に供します。

山下幹事の説明を求めます。

【山下幹事】 議長、都市基盤部長

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 日程第3、議第7421号、町田都市計画道路3・4・6号成瀬長津田線の変更につきまして、御説明申し上げます。

資料はお手元の薄茶色表紙の「議案・資料」の95ページから99ページまででございます。

「議案・資料」の96ページ的位置図をお開きください。また、モニターの航空写真も併せて御覧ください。

町田都市計画道路3・4・6号成瀬長津田線は、町田市南成瀬二丁目の町田都市計画道路3・4・34号本町田金森線との接続部を起点とし、町田市成瀬五丁目の神奈川県境を終点とする、延長約1,760メートルの都市計画道路でございます。

東京都は平成28年12月に策定しました2020年に向けた実行プランにおきまして、都県境を越えた道路ネットワークを形成し、都市間連携を強化するとともに、広域的な防災性を向上させるとしております。

また、本路線の町田都市計画道路3・4・29号、鶴間成瀬台線から神奈川県境までの

区間は、平成18年4月に東京都・28市町で策定いたしました多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）におきまして、都県境における神奈川県都市計画道路と計画線形が不整合となっていることから、検討を要する要検討路線に位置付けられております。

そのため、隣接する神奈川県横浜市と調整を進めた結果、横浜市都市計画道路網の見直しや行政境界の確定を経て、このたび調整が整ったことから、計画を変更するものでございます。

続きまして、計画の内容につきまして、御説明いたします。

「議案・資料」の97ページから99ページの計画図と参考図を御覧ください。

今回の変更は、隣接する神奈川県横浜市側の都市計画道路との線形の不整合を解消し、行政境界との整合を図るため、線形と終点位置を変更するとともに、延長約1,750メートルに変更いたします。

また、全車線について、車線の数を、2車線と決定いたします。

なお、接続先であります横浜市側の都市計画道路、横浜3・3・26号、川崎町田線につきましても、本路線と同時に、横浜市が都市計画変更の途中でございます。

また、本案につきまして、令和元年9月17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。

最後に、本都市計画案に対します関係市町の意見でございますが、町田市長からは「支障がない」との回答がございました。

日程第3、議第7421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3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。

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7421号、町田都市計画道路の案件について、賛成の方は、挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は、原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第4といたしまして、議第7422号を議題に供します。
山下幹事の説明を求めます。

【山下幹事】 議長、都市基盤部長

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 日程第4、議第7422号、東京都市計画都市高速鉄道東武鉄道東上本線の都市計画変更の案件につきまして、御説明いたします。

お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」の101ページから113ページまでを御参照ください。

この案件は、東武鉄道東上本線の大山駅付近における連続立体交差化に伴う、都市計画の変更を行うものでございます。

なお、本案件につきましては、東京都環境影響評価条例の対象事業案件でございまして、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103ページ的位置図と併せて、モニターを御覧ください。

初めに、東武鉄道東上本線につきまして、御説明いたします。

東武鉄道東上本線は、池袋駅から和光市、川越市、森林公園を經由し、寄居駅に至る、総延長約7.5キロメートルの路線で、東京圏の主要な鉄道ネットワークを構成する、重要な路線の一つでございます。

「議案・資料」の108ページの参考図1と併せて、モニターを御覧ください。

今回、連続立体交差化を行う大山駅付近の、約1.9キロメートルの区間では、補助第26号線などの道路が8か所、いわゆる、開かずの踏切で平面交差しており、交通渋滞のほか、鉄道により、地域の分断が生じております。

このため、道路交通渋滞の解消及び沿線市街地の一体的なまちづくりの推進等を目的に、連続立体交差化を行うことといたしました。

次に、今回の都市計画変更の内容について、御説明いたします。

「議案・資料」109ページの参考図2と併せまして、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、高架方式と地下方式の二つの案を検討いたしました。この二つの案について、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除去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にて、比較・検討いたしました。

計画的条件では、高架方式の場合、8か所の踏切が除去でき、全て通行できます。一方、地下方式は、8か所は除去できますが、うち2か所の踏切の区道が掘割の区間となり、通

行ができなくなるため高架方式が有利となります。

また、事業費につきましては、高架方式は約340億円、一方、地下方式は約550億円でありまして、事業的条件でも、高架方式が有利となります。

以上のことから、高架方式を選定しております。

恐縮ですが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」の104ページから107ページまでの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

今回の連続立体交差化に伴い、東武鉄道東上本線として、新たに赤色の区域を追加いたします。事業区間は令和3年度から令和12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いて、御説明申し上げます。

東京都環境影響評価条例に基づき、本路線の環境影響評価書案を、昨年11月28日付けで、知事に提出いたしました。

薄緑色の表紙の環境影響評価書の概要書に挟み込んであります、要約を御覧ください。

2ページから4ページに、環境に及ぼす影響の評価の結論について記載しております。

本案件における環境に及ぼす影響の予測評価の項目は、騒音・振動、日影、電波障害、景観、廃棄物の5項目となっております。主な項目について、御説明申し上げます。

騒音・振動ですが、今回の工事の施工中及び工事の完了後について予測評価を行っております。いずれの場合においても、評価の指標を満足するという結論となっております。

電波障害についてですが、地上デジタル放送及び衛星放送において、一部の地域で受信障害が生じると予測されておりますが、本事業による障害が明らかになった場合には、アンテナ設置位置の調整やケーブルテレビによる受信対策等の環境保全のための措置を実施いたします。

その他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、環境への影響が少ないと考えております。

続きまして、5ページを御覧ください。

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。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、意見をいただいております。

審査意見書の内容と評価書案の修正内容については、記載のとおりでございます。

例えば、騒音・振動につきましては、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、周辺住民に対して工事内容を十分に説

明すること等がございます。

この事項に対しましては、工事中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、その他指摘が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し、環境影響評価書を作成しております。

これらのことから、都市計画を決定する上で、支障がないものと判断しております。

次に、本案件の意見書について、御説明いたします。

クリーム色表紙の冊子「意見書の要旨」、23ページから41ページとなります。

都市計画案を平成30年12月14日から2週間、縦覧に供しましたところ、本案件に関しては、334名から334通の意見書の提出があり、そのうち、賛成意見に関するものが2通、反対意見に関するものが332通ございました。

主な意見といたしましては、「東武鉄道東上本線の地下化を求める。高架化より地下化こそが住民と利用者の公共の福祉にかなっている」といった、構造形式に反対する意見や「高架下は大山地域の景観を著しく悪化させる」といった、景観配慮に関する意見が提出されております。

構造形式の反対に対します都の見解といたしましては、「鉄道の構造形式の比較検討は、高架方式と地下方式の二つの案を検討しました。鉄道周辺の地形等の地形的条件、除去する踏切の数等の計画的条件、事業費や事業機関等の事業的条件を総合的に比較・検討した結果、高架方式が最適案であると判断いたしました」などとしております。

また、景観配慮に対する都の見解といたしましては、「工事の完了後においても、将来の鉄道施設の高さは周辺建築物等を大きく上回ることはなく、事業区間周辺の都市的景観要素として融合するものと考えております」などとしております。

最後に、東武鉄道東上本線の変更に関連する板橋区決定の都市計画道路について、御説明いたします。「議案・資料」の112ページから113ページまでの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

今回の連続立体交差化に合わせまして、沿線の良好な住環境の保全、地域の交通の円滑化、安全性の向上などを目的に、鉄道附属街路6か所と板橋区画街路第9号線を同時に決定いたします。

日程第4、議第7422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。

和泉委員

【和泉委員】 本件は、東武鉄道東上本線大山駅周辺を連続立体交差化して開かずの踏切を解消しようというものです。地元でも連続立体交差化は長年の宿願であったというふうに聞いています。そして、その構造としては、地下方式を望んでいたということも聞いています。私の手元に、大山の暮らしとにぎわいを守る会という会の方たちから書面が届いています。東京都都市計画審議会委員に宛ててきているので、おそらく、皆さんのところにも届いているというふうに思いますが、その中でも、区内の町会、商店会、若しくはその合同体が、幾度となく立体交差化に係る請願書、要望書を提出させていただいておりますが、それらは、全て、地下方式による早期の立体交差化を求めるものでありまして、と書かれています。

ところが、昨年2月に唐突に高架方式の計画案が、都と区から発表され、地元住民の皆さんに大変な驚きと不安や怒りが広がっています。

まず伺いますけれども、地下方式と高架方式の比較検討は、どのような基準に基づいて行ったのでしょうか。また、どのような理由で高架化に決定したのでしょうか。具体的な説明をお願いいたします。

【山下幹事】 東武鉄道東上本線大山駅付近の連続立体交差化の構造形式の選定に当たりますには、高架方式、地下方式の2案を検討いたしました。この2案につきまして、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除去する踏切数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的条件の、三つの条件を総合的に判断し、選定してございます。

地形的条件につきましては、高架方式、地下方式、どちらの案も、対応可能でございました。計画的条件では、高架方式では8か所の踏切を除却できますが、地下方式では、除却する8か所の踏切のうち、2か所の道路が掘割構造となり、通行ができなくなるため、高架方式の方が優位となります。事業的条件では、高架方式に比べ、地下方式の方が事業費が高いため、高架方式が優位となります。

以上から、高架方式を選定してございます。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 続けて伺いますけれども、連続立体交差化事業にかかる事業費、これは高架方式の場合には340億円、地下方式の場合には550億円となっています。この内訳については、どのようになっているのでしょうか。

【山下幹事】 東武東上線大山駅付近の鉄道立体化の構造形式における概算事業費につきましては、高架方式で約340億円、地下方式で約550億円と試算してございます。この内訳といたしましては、高架方式では高架橋など、築造などの土木工事費約210億円、駅舎の築造などの建築工事費約30億円、電気設備などの電気工事費約30億円、用地買収などの用地費約70億円となっております。

また、地下方式では、地下躯体の築造などの土木工事費約440億円、駅舎の築造などの建築工事費約20億円、電気設備などの電気工事費約20億円、用地買収などの用地費約70億円となっております。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 地元の強い要望である地下方式ですけれども、事業費がかかる、多くかかるということが、今の御説明で分かりましたが、それも含めてで結構です。地下方式を採用した場合の、デメリットをお話しいただけますでしょうか。

【山下幹事】 本件の構造形式の選定に当たりましては、高架方式、地下方式の2案を検討いたしました。この2案につきまして、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除去する踏切数などの計画的条件、事業費や事業期間などの事業的条件の三つの条件を、総合的に判断し、選定しております。

地形的条件につきましては、高架方式、地下方式、どちらの案も、対応可能でございます。計画的条件では、高架方式では8か所の踏切が除去できますが、地下方式では除去する8か所の踏切のうち、2か所の道路が掘割構造となり、通行できなくなるため、高架方式が優位となります。

事業的条件では、先ほど答弁いたしましたように、高架方式に比べまして、地下方式の方が事業費が高いため、高架方式の方が優れてございます。

以上から、高架方式を選定してございます。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 先ほどお伺いした答弁とほぼ同じということなんですが、そうしますと、事業費が高いということを除くと、8か所の踏切のうち2か所で通行できなくなるというのが、事業費以外のデメリットだということになるかというふうに思いますが、この2か所、通行できなくなるということについて、地元の住民の皆さんには意見、聴いたんでしょうか。それでは困る。そうなるんだったら、高架方式で、という地元の意向なんですか。

【山下幹事】 本件につきましては、選定の、当たりましては、高架方式、地下方式の2案を検討いたしまして、その内容につきまして、説明会でも説明してございます。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 先ほど、説明の中で、意見書の御説明がありました。

あえて、もう一度伺います。

連続立体交差事業についての意見書は何通来たんですか。そのうち、賛成、反対はそれぞれ、どのぐらいの割合であったんでしょうか。主な内容はどのようなものか、もう一度、御説明ください。

【山下幹事】 連続立体交差につきましては、334名から334通の意見書が提出ございました。そのうち賛成意見に関するものが2通、反対意見に関するものが332通でございます。

主な意見といたしましては、「東武鉄道東上本線の地下化を求める。高架化より地下化こそが住民と利用者の公共の福祉にかなっている」といった、構造形式に関する意見や、環境配慮に関する意見がございました。

構造形式の反対に対します、都の見解といたしましては、「鉄道の構造形式の比較検討は、高架方式と地下方式の2案を検討いたしました。鉄道周辺の地形等の地形的条件、除去する踏切の数等の計画的条件、事業費や事業期間等の事業的条件を総合的に比較検討した結果、高架方式が最適案であると判断いたしました」などとしております。

また、景観配慮に関します都の見解といたしましては、「工事の完了後においても、将来の鉄道施設の高さが周辺建築物等を大きく上回ることはなく、事業区間周辺の都市的景観要素として融合するものと考えております」などとしております。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 私がお聞きしたのは、意見書は何通ですか。賛成、反対はそれぞれ、どのぐらいの割合であったんでしょうか。主な内容は、どのようなものですかとお聞きしました。先ほど来、同じ答弁を繰り返していますけれども、聞かれたことに、端的に、是非お答えいただきたいというふうに思います。

334通もの意見書が出されるということも異例だというふうに思いますし、その中で賛成がわずか2件に過ぎない。332件、99.4パーセントが反対なんです。このこと自体が大変重みがあると思います。また、こうした意見を見ても、2か所で通行ができなくなるということよりも、地下にする方が公共の利益にかなっていると住民の皆さんが判

断していることの一端が示されているのではないかというふうに思います。

私は、東京都の連続立体交差事業で、どのような構造にするかを比較して決める際に、いつも、先ほど3条件で決めるというふうにはしているんですが、地下の方が騒音面でも、日陰についても明らかに優れているにもかかわらず、せいぜい、対策が可能だから、環境基準を満たしているから、ということで、地下も高架も、なぜか、東京都だと同じ評価になってしまうんです。

また、このような仮線の高架でやる場合に、事業にかかる土地がずっと多くなってしまいうにもかかわらず、こうした要素は、3条件には入らない。横浜市では、横浜市では、このパネルのように、地元の要望があるかとか、まちづくりにどのような効果があるかとかも評価要素に入っているのに、東京は3条件で固定してしまって、こうした要素が入ってこない。このことに大変問題があると思っています。成熟都市にふさわしく、環境と地域の意向を大事にした評価基準に発展させることが必要なんじゃないでしょうか。そのことも、審議会委員の皆さんにも、東京都の皆さんにも、この機会に、是非、考えていただけるよう、呼び掛けたいと思います。

その結果、板橋区の都市計画審議会でどのようなことが起こったのでしょうか。板橋区の都市計画審議会では、都の連続立体交差事業の都市計画案について、案のとおり決定することに異議なしと、区として回答することに対して、住民代表として、板橋区商店会の役員を務める委員が、これだけですぐ決めろというのは納得いかない。今日初めて審議したような感じだから、との意見も出されるなどの中、9月12日に、都市計画審議会として採決を見送るという動議が提出されています。動議が出されたこと、そして、その採決結果について、都は認識しているのでしょうか。

その結果はどのようなものだったのでしょうか。伺います。

【山下幹事】 令和元年9月12日に、板橋区都市計画審議会が開催され、東京都市計画、都市高速鉄道、東武鉄道東上本線の変更について諮問されたことは、承知してございます。また、当日の審議内容につきましては、区から情報を得ております。議決するのを控えて、継続審議として議論すべきといった動議が出ましたが、議決を先送りにするのは適切でないと判断されたと聞いております。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 議決を先送りするのは適切ではないと判断されたというふうにおっしゃいますが、誰が判断したんですか。

【山下幹事】 板橋区都市計画審議会の中で判断したものと聞いております。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 この当日の議事録を読みましたが、区計審は2時から始まって、5時40分まで、3時間40分にわたって行われています。今日、採決するべきではないという意見が続出する中で、議長はこのような発言を行っています。

「東京都の構造形式に関する検討結果、それを区としては尊重します。ということは、高架方式を前提として、だから必要になる付属街路の案も出します。そして高架方式によって線路の今回の場合ですと、おおむね南北の行き来が非常にしやすくなって、踏切が除去されて、町が一体化する。そういったことに着目しながら、一層大山の拠点化を進めるための駅前広場を実現したい。こういう思いで今回付議されているというふうに私は理解している。多くの反対の意見書は出ているけれども、決してそれが全ての区民の意見であるとは考えておられないのであろう。板橋区として、これは区政全体、区民から行政を付託されている板橋区は、この三つの議案を付議して決めたい。是非それが必要だと考えているということで理解してよろしいのでしょうか」。

私はこの発言は、明らかに、公正、中立であるべき議長の立場を逸脱しているというふうに思いますが、審議会が3時間半に及ぶ中で、意見、質問は出尽くしたものと判断しますので、議決に入りますというふうに、議長が議決を強行しようとしています。そこで先ほど言った議決をするべきではないという動議が出されます。これを受けて、議長は更に何と言ったかと言いますと、動議ということなんで、それはそれで処理をしたいと思うんですが、一応、それに伴う影響ということを採決する場合には把握する必要があると思いますけれども、今日、もし議決しないとどういうことが生じるか、事務局の方から説明をいただけますか。そして、板橋区の担当課長が、このように答えています。「立体化を含む3つの議案について、議決できなければ、板橋区の立体化は将来的にあるかどうかは分かりませんし、今の現時点で、もうないという前提のもと、3つの議案を付議した」。

伺いますけれども、1回の都市計画審議会では議決されないことによって、将来にわたって立体化ができなくなるということがあるのでしょうか。

【山下幹事】 都市計画審議会におきましては、都市の将来像を長期的観点から審議するものでございまして、板橋区は、東武鉄道東上本線大山駅付近の立体化について、必要な都市施設として都市計画審議会に諮問したものでございます。区の都市計画審議会の議決を踏まえ、令和元年10月11日付けで、区は、都市計画法第18条1項に基づき、都

からの意見照会に対して、案のとおり決定することに異議なしとの回答をしております。

都は、区からの回答を十分尊重した上で、東京都都市計画審議会に付議し、御審議していただくものと考えております。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 答弁になっていません。都が意見書の回答を求めた期限までに回答が出せない場合に、その計画は、もう二度と実現できないものになるという制度になっているんですか、とお聞きしました。

もう一度、お答えください。

【山下幹事】 先ほども御答弁申し上げましたように、都市計画審議会におきましては、都市の将来像を長期的観点から審議するものでありまして、板橋区は、東武鉄道東上本線大山駅の立体化について、必要な都市施設として都市計画審議会に諮問したものでございます。区の都市計画審議会の議決を踏まえ、令和元年10月11日付けで、区は都市計画法第18条1項に基づき、都からの意見照会に対して、案のとおり決定することに異議なしとの回答をしております。

都は区からの回答を十分尊重した上で、東京都都市計画審議会に付議し、御審議していただくものと考えております。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 私がお聞きしていることにはかみ合っていないんですけども、それでも、結局、否定も肯定もしない。ということは、つまり、二度と実現できなくなるなんていうことはないということなんです。なんだと思うんです。それを、あたかも、これが最後のチャンスであるかのように発言するというのは、板橋区が、いわば、偽りの前提をもとに審議会に圧力をかけるようなもので、私は許されないというふうに思います。区の都市計画審議会に、都が介入すべきではないというふうには思いますが、問題は、都の決定にかかる案件が、こうした、圧力とも思えるような発言をもとにして、今日、採決すべきかどうか。そういう重大な決定が行われたということなんです。この事実は大変重大で、東京都都市計画審議会としても、考慮されなければならないというふうに思います。

しかも、このようなことがあっても、なお、賛成と反対が8名ずつの同数という結果でした。しかも、今日採決すべきでないとした審議委員を見ますと、学識者が3人中、ちょっと表を出します。学識者が3人中2人、住民代表が5人中4人、区議会代表が5人中2人という状況です。この方たちが採決すべきでない、というふうに言っているんです。

今日、採決すべきだとしたのは、専ら、行政関係者と区議会与党の方なんです。特に住民代表の商店会連合会の代表や、産業連合会の代表、婦人団体協議会の代表、J A東京あおぼという農業会の代表、こうした方が、今日、採決すべきでないとしたことは重大な事実だと思います。しかも、このうち、多くの団体が板橋区長期基本計画審議会にも委員を出している団体です。つまり、板橋区を長い将来にわたってどう作っていくのか。計画策定に関わってきた人が、板橋区から、今日採決しないと将来はないよと圧力をかけられる中でも、今日、採決するのはまずいという意向を示したんです。

都は、都議会では、地元から連続立体交差事業は構造形式に関わらずやってくれとの要望があったんだ、と説明してきましたけれども、高架方式とすることについて、地元の納得や理解が得られているという前提は、この採決結果から明らかに崩れたんじゃないかというふうに思います。

都は、このような採決結果の詳細まで御存知なんですか。その上で、今日、都市計画について、都の都市計画審議会でも審議すべきだとして議案を出したんでしょうか。また、動議が出されたことと、その結果の詳細について、今日、御報告がないのはどういったことでしょうか。それぞれ、お答えください。

【山下幹事】 本年9月12日に、板橋区都市計画審議会が開催され、東京都市計画都市高速鉄道東武鉄道東上本線の変更について諮問されたことは、承知しております。また、当日の審議内容につきまして、区からは、審議の結果、賛成多数で、東京都市計画都市高速鉄道東武鉄道東上本線の変更案に関する、東京都からの意見の照会に対しまして、区は、案のとおり決定することに異議なしと回答することとなったと聞いております。

区の審議会の議決を踏まえ、令和元年10月11日付けで、区から都市計画法第18条1項に基づき、都からの意見照会に対して、同様の回答を得ております。都は区からの回答を十分尊重した上で、都市計画審議会に付議し、御審議していただくものと考えております。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 このような動議の採決結果の詳細について、御存知だったんでしょうか。もう一度、伺います。

【山下幹事】 先ほども御答弁いたしましたように、本年9月に板橋区都市計画審議会が開催されまして、本案について諮問されたことは承知してございます。また、当日の審議内容につきましては、区から審議の結果、賛成多数で、本案、本変更案に関する東京都

からの意見照会に対しまして、区が、案のとおり決定することに異議なしと回答することになったと聞いております。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 動議が出て、そのような経緯があったということを御存知だったのかどうかと、2回、繰り返して聞きましたが、お答えはありませんでした。板橋区都市計画審議会のホームページに、議事録がもう既に載っていますので、その気になれば、東京都の皆さんも知ることができた。私も具体的なその詳細については、この議事録を読んで把握したというところです。

この結果を受けて、議長は、この動議に対して、賛成、反対同数だったという、この結果を受けて、議長は「賛否同数ということになりますので、私としては議決を先送りするのは適切ではないと判断しますので、この席で3議案について採決をしたいと思います。これが議決のルールであります」といって、今日、採決すべき、との意見をかろうじて1票上回り、今回の議案の採決にこぎつけたというのが実際です。先ほどとは動議が出されたこと、その採決結果について、議決を先送りするのは適切ではないと判断されたと聞いている。これは審議会の判断だというふうにおっしゃいましたけれども、先送りしないと判断したのは議長なんです。

ちなみに、この議長という方は、有識者代表となってはいますが、元東京都技監であって、現在の肩書も、民間企業の顧問ということですから、有識者というよりも行政関係者というべき方です。

ですから、繰り返しになりますが、多くの住民代表や有識者が、今日は採決すべきでないとしているのを、行政関係者と区政与党の、数の力で無理やり採決したというのが、地元区の都市計画審議会での結果なんです。これも、是非、会長にお伺いしたいと思うんですが、その日に採決すべきでなという動議についての、議長を除く賛否が8対8の同数になった。これは大変重みがあって、考慮すべき事実ではないかと思いますが、会長と、議長としては、どのようにお受け止めになりますか。

【加藤会長】 せっかくのお尋ねなので、答弁をさせていただきます。

もともと、審議会の運営は、審議会の皆さんで同意をして、一定のルールの下に、公正、公平に運営するということが基本でないといけない。そのように、おそらく都計審は、どこに置かれていても、と言った方がいいですね。区の都計審であれ、都に設置されている都計審であれ、その運営に当たっての基本的な考え方は、同じであろうと思います。それ

で、ただ、そのときに、個別の議案について採決をするかどうかということになった際のルールとしては、賛否同数の場合、本来は、議長は、確か賛否には加わらないということに、ルール上なっているんじゃないかと思いますが、ただ、そうなっては審議会としての意思是徹底できない場面が出てくる、想定されるということがあるので、可否同数のときには、議長が、それは皆さんの御意見を踏まえて、最終的に決断をして1票を投ずるといようなルールになっているものと承知をしております。

そういう意味からすれば、私も区の審議会の運営が、運営ルールが、といいますか、つぶさに承知しているわけではありませんけれども、おそらく、今お話の、区の板橋区の都市計画審議会においても同じような考え方で、議長さんが審議会の運営の、適正な運営の方法として、議長の御判断でお決めになったんじゃないかなというふうに思います。

ただ、これは、何ていうんですか、そういうルールの下に運営されないと、なかなか、本来決めるべきところにもなかなか決まらないとか、そういうこともあって、の要請であろうというふうに考えます。

どうぞ。

山下幹事

【山下幹事】 補足させていただきます。先ほども御答弁させていただきましたけれども、令和元年9月12日に開催されました板橋区都市計画審議会におきまして、諮問されました本案の変更につきましては、議決をするのを控えて、継続審議として議論すべき等の動議が出ましたが、議決を先送りするのは適切ではないと、審議会として判断されたと聞いております。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 今の御答弁は、何も答弁になっていないんですよ。そういうふうに言って、最後の1票を投じたのは議長なわけですから。結果的に審議を、議決を先送りにして、するのは適切でないという判断を下したのは議長だということは間違いのない、議事録にも残っている事実だというふうに思います。

先ほど、加藤会長からもお話にもありました。もちろん、賛否同数になった場合に、最終的には議長が決するというルールになっているということはあるんだと思いますが、議決をするべきではないという方が半数もいる中で、議決を強行するという側に議長がサイを振る。私はこれは余りにも乱暴なやり方だというふうに思います。

もう一度、板橋区の都市計画審議会で、多くの委員、特に、住民代表の方が十分な説明

を受け、十分な審議がなされたと納得するまで議論を尽くした上で、採決が行われなければならないし、都の都市計画審議会は、それを踏まえた上で審議するべきだというふうに思います。議長が強行採決をして、都の連続立体交差事業の都市計画案について、案のとおり決定することに異議なしと、区が回答することに対しての採決結果について、都は認識しているでしょうか。その結果はどのようなものだったでしょうか。

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 本年9月12日に、板橋区都市計画審議会が開催されまして、本案件につきまして諮問されたことは、承知しております。また、当日の審議内容につきまして、区からは、審議の結果、賛成多数、これは10対6と聞いております。本案の、本変更案に関する都からの意見照会に対しまして、区が、案のとおり決定することに異議なしと回答することとなったと聞いております。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 10対6で賛成が上回ったという御答弁ですけれども、もう一度、この表を見ていただきたいんです。賛成が10名、反対が6名ですけれども、重大なことは、ここでも、商店会連合会、産業連合会、婦人団体協議会、こういった地元の団体が軒並み反対しているということなんです。前回の都計審で、会長は、100年先を見通して、どういう都市をつくる、目指すか。そのために基盤整備はどうあるかということを考えながら、都市計画は決めるものだというのが大原則だ、というふうにおっしゃいました。

また、屋井委員は、計画を決める段階において十分な手続がされ、あるいは、十分な情報が出ているか。こういう点は非常に重要だというふうに発言されました。私も、全く、そのとおりだというふうに思います。

特に、鉄道の連続立体交差は、一旦実行すれば100年先の町の姿が決まってしまう。そういうときに、区の長期基本計画審議会に入っているような団体を始め、多くの住民代表が、今は採決すべきときではない。計画は反対だと言っているような状態にもかかわらず、十分な手続がされているとして、都の審議会で通してしまっているのでしょうか。

幾ら区から賛成だという意見書が上がってきている。そうは言っても、それを決めるまでの間に、これだけの紛糾があった。結果だけ賛成だということであれば、どんなに多くの住民が反対をしても、地元団体が反対をしても、異を唱えていても、その結果だけで都市計画審議会は決めていい。そういうことになったら、一体、自治体の都市計画審議会というのは、基礎自治体の都市計画審議会というのは、何のために機能するんでし

ようか。

私は、今回の案件でいえば、十分に住民の中で議論が尽くされている。そうは、とても思えません。また、都の都市計画審議会に、地元区の都市計画審議会の審議内容の詳細が示されていないことも、大変問題があると指摘せざるを得ません。この点で言えば、前回、屋井委員がおっしゃった、十分な情報が出ているとは言えない状態だというふうに思います。

区計審のこのような経緯を経て、付議されている実態を、正面から受けとめるべきです。地元の合意形成を得る努力を惜しむべきではありません。この議案は、一旦、区計審に差し戻すことを、強く求めます。

【加藤会長】 山下幹事

【山下幹事】 地元住民の方々への説明でございますけれども、地元の方々に対しましては、平成30年2月に、都市計画素案説明会、また、12月に、都市計画案及び環境影響評価案の説明会を開催したほか、オープンハウスを開催しまして、来場された方々に御理解いただきたくするために、都市計画図やスライド、パンフレット等を用いて、説明を行っております。

また、説明会におきまして、住民の方の御意見を伺い、質疑応答を行うとともに、説明会後も、電話等で個別に対応を行っております。

さらに、東京都環境影響評価条例に基づきまして、平成30年11月に提出しました環境影響評価書案に対しまして寄せられました、都民等の意見について見解書を作成し、平成31年3月に、主な意見及び事業者の見解の概要を公表しております。都市計画案につきましても、意見書として受け付けておりまして、その要旨を、都市計画審議会に提出しております。

引き続き、用地説明等、用地測量説明会や、用地補償説明会、工事説明会等を開催いたしまして、地権者をはじめ、地域の方々に対しまして、分かりやすい、丁寧な説明に努めてまいります。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 説明をしたから合意が形成されているということではないと思います。十分な説明をしたということと、住民合意が取れているということは、また別な問題です。今日、出されている意見書でも334件のうち、332件が反対。これが住民の意向なのです。これを正面から受けとめていただきたいと、私は申し上げます。しかも、採決

すべきでないという採決をして、議決をして、反対、賛成が同数だった。この事実が、やはり重大だというふうに言わざるを得ません。区計審の中で議論が十分に尽くされているとは言えない。たとえ、数を力に、賛成、意見書としては賛成、そういったものが上がってきたとしても、動議が出て、それを議長の裁決で押し切ってしまう。この事実をちゃんと受けとめるべきだと思います。

もう一度、区計審に差し戻して、きちんと住民の中で議論を尽くしてもらう。住民合意を得てもらう。そうしてこそ、この大山の連続立体交差化事業がスムーズに進むということになるのではないんですか。住民の意向をちゃんと踏まえたものにして、住民合意を図って、事業を進めるべきだということを、もう一度、強く申し上げておきます。

【加藤会長】 青山委員

【青山委員】 連続立体交差化については、高架で造るのか、地下で造るのかということについては、常に意見の対立が、今までもあったと思います。もともと、都市計画というのは、大体、意見と意見がぶつかり合うものだと思うんですけども、連立の地下化をめぐっては、常にその対立があるという歴史があったと思います。結果として、私が現職でかかわったものだけでも、JR中央線の中野以西、それから三鷹以西、小田急線の成城学園付近と、それから京急本線の蒲田付近、それから羽田空港線の蒲田付近というのがやはりありまして、いずれも、かなり激しい意見の対立がありました。

私は小田急線の成城学園付近のときには、住民からの裁判で、地裁が地下化にすべきだという判決を出して、つまり、私たち東京都側が裁判に負けたと、一旦。もちろん、高裁で高架が適当であるという判断が出ましたけれども、そういう経験も持っています。地下化がいいという主張する方の気持ちはとてもよく分かるんですけども、現実の歴史からいうと、高架を選択したことによって、東京の踏切解消が進んできたという事実もござります。反対される方の気持ちはわかるんですけども、それから、動議をめぐって会長判断で決した。その後で、本案について採決したんだと思いますけれども、結果的にはそういった形で板橋の都計審でも決しているわけですし、東京都の都市計画審議会としても、全体のその踏切解消ということを進めるという、まちづくりの目的からすれば、速やかに決せられることを望みたいと思います。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 今、これまでその東京都の高架化をめぐっては、常に、地下方式と高架方式で、住民との間でもめたこともあったというお話がありました。私はそのこと自体が、

東京都の場合には、地形的条件、計画的条件、それからもう一つ、事業的条件ですか、この三つだけを検討の材料にしてしまっている。この問題点も、先ほど指摘をさせていただきました。

もう一度、パネルを示させていただきますが、横浜ではこの三つの条件だけに限らず、環境影響、日影がどうなるのか、それから、騒音がどうなるのか。こういったことも検討の中身に加えて、そして、地下化を決定している。そういう案件が、事例が実際にあるんです。私はこの三つの条件だけで常に固めてしまって、住民要望も無視して進めるという在り方に異を唱えているわけです。

ですから、改めて申し上げますが、何よりも、あと、踏切の話ですね。地下化でも踏切はなくなります。八つある踏切のうち、二つについては、踏切はなくなるけれども、そこを道路として横断することができなくなる。でも、それも含めて住民の皆さんは、この地下方式でやってくれ。高架方式に反対しているわけです。

ですから、そういうことで考えれば、結果的に、総合的に勘案したと言いますけれども、結局、東京都、事業者、区は、安上がりな選択をした。安上がりな方を選択したということなんだと思うんです。長年の立体交差化を求める住民の皆さんの願いを逆手にとって、地下を望んでいるのにもかかわらず、突然、高架方式で発表をした。ここにも、やはり、住民無視の東京都の、今の事業の進め方の問題があるというふうに思います。

それを、大山の周辺の皆さんは突きつけたわけです。そのことをちゃんと私たちは受けとめる必要があるんじゃないかというふうに思います。

是非、委員の皆さんにも、賢明な判断をしていただいて、事業が多少遅れることがあっても、しっかり、地元の住民の皆さんが納得して進められる。そういう事業にするためにも、この審議会は賢明な判断をしていただけるよう、私は訴えたいというふうに思います。

以上です。

【加藤会長】 青山委員

【青山委員】 安上がりとか住民無視とかいう言葉が使われると、発言しなければいけないと思います。

決して、安上がりな金額ではないと思います。それから住民無視ということではなくて、やはり、全体として、踏切解消というのは速やかにしていただきたいという気持ちは、やはり、一般に東京都民は持っているという事実があると思います。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 結局、8か所のうち2か所の踏切は通行できなくなりますよという以外のデメリットは、費用が高架式の方が安いということだけなんです。334件の意見書のうち、332件が反対しているんですよ。これが安上がりで、住民無視でなくて、何なんでしょうか。

私はそこが、今回の、事業の計画の最も重要な部分だというふうに思っています。

以上です。

【加藤会長】 ほかに御意見、御質問、ございませんでしょうか。

それでは、よろしいのでしょうか。

事務局の方もよろしいですか。御発言、ありませんか。

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4の案件について、採決をさせていただきます。

議第7422号、東武鉄道東上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]

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は、原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 以上をもちまして、本日の議事は、全て終了いたしました。

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

なお、議事録には、私のほか、青山委員にも御署名をお願いしたいと存じます。よろしくお願いをいたします。

これをもちまして、本日の審議会を閉会させていただきます。

ありがとうございました。

午後3時26分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。