

午後1時30分開会

【事務局（新井都市計画課長）】　　まだお見えになられていない委員の方がいらっしゃいますけれども、定刻となりましたので、ただいまから第207回東京都都市計画審議会を開催させていただきます。

現在、33名中、30名の委員に御出席をいただいております、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207回東京都都市計画審議会 資料一覧」をお配りしておりますので、資料の御確認をお願いいたします。

初めに、A4横の「議案一覧表」が2枚ございます。

次に、薄茶色表紙の冊子「議案・資料」。

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」。

最後に、クリーム色の表紙の「議案・資料」別冊「意見書の要旨」。

次に、だいたい色の表紙の「資料 別冊 都市計画（素案）の提案 丸の内三丁目10地区」。

次に、灰色の表紙のもので「羽村駅西口土地区画整理事業の事業計画変更に伴う意見書審査」に関する資料が4部ございまして、別冊（1）①（意見書）、②（口頭陳述録取書）、③（証拠書類等）、④（現地写真）。

次に若草色のもので、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に関するものが5部ございまして、別冊（2）①「概要書」、②「案に対する区市町村との調整について」、③「東京都市計画」、④「多摩部19都市計画」、⑤「島しょ部6都市計画」。

最後に、桃色の表紙のもので「防災街区整備方針」に関するものが2部ございます。別冊（3）①「概要書」、②「東京都市計画 防災街区整備方針」。

以上が本日お配りした資料でございます。

続きまして、本日の日程についてでございます。恐れ入りますけれども、A4横2枚の「議案一覧表」を御覧いただきたいと存じます。議事日程は、「日程第1」から「日程第8」までございまして、議題は土地区画整理事業の事業計画変更に伴う意見書の審査が1件、都市計画決定・変更案件が16件、その他の付議案件が2件の合計19件で、いずれも議決案件でございます。

それでは、近藤会長、よろしく願いいたします。

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

初めに、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た方、7名を御紹介申し上げます。まず、議席番号3番の東京都農業会議会長、青山侑委員でございます。

【青山委員】 青山でございます。どうぞよろしく願います。

【近藤会長】 議席番号4番、東京都議会議員、きたしろ勝彦委員でございます。

【きたしろ委員】 きたしろです。よろしく願います。

【近藤会長】 議席番号15番、東京都議会議員、野上純子委員でございます。

【野上委員】 どうぞよろしく願います。

【近藤会長】 議席番号18番、東京都議会議員、谷村孝彦委員でございます。

【谷村委員】 よろしく願います。

【近藤会長】 議席番号23番、東京都議会議員、島田幸成委員でございます。

【島田委員】 よろしく願います。

【近藤会長】 議席番号26番、東京都議会議員、尾崎大介委員でございます。

【尾崎委員】 よろしく願います。

【近藤会長】 議席番号第29番、東京都議会議員、石川良一委員でございます。

【石川委員】 よろしく願います。

【近藤会長】 なお、各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、議事進行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。本日は案件数も通常より多く、審議時間も長くなることが見込まれますので、各案件の説明、答弁に当たりまして、簡潔かつ要領よく行うようお願いいたします。

また、委員の先生方におかれましても、御質問、御意見は、できる限り簡明にしていただきますように御協力をお願いします。なお、御発言の際は、議席番号をお示しく

さるようお願いいたします。

【近藤会長】 それでは、審議に入りたいと思います。

【島田委員】 議長

【近藤会長】 島田委員

【島田委員】 私は、福生都市計画事業羽村駅西口土地区画整理事業に関係がございますので、日程第1の意見書審査の案件に限り、退席いたしたいと存じます。

【近藤会長】 ただいま、島田委員より、日程第1に関係があるため、この案件の審査に限り退席いたしたいとの申し出がございました。

東京都都市計画審議会運営規則第10条の規定に基づき、島田委員は退席されます。

[島田委員退席]

【近藤会長】 次に、審議に入ります前に、本日の議題のうち、非公開で審議すべきものがあるかどうか、皆様にお諮りいたします。

本日の議題のうち、日程第1の議第7140号、福生都市計画事業羽村駅西口土地区画整理事業の事業計画変更に伴う意見書の審査についての議題について、当審議会運営規則第11条第2項に基づく会議の公開に関する取扱要綱第3条の規定により、非公開で審議すべき案件であるかどうかについて、お諮りいたしたいと思います。

この審議につきましては、お手元にお配りしてございます意見書等の資料の中に、東京都情報公開条例第7条第2号に規定する個人情報が含まれていることから、会議を公開にいたしますと、個人情報に触れずに議論することとなり、自由な議論が妨げられることとなりますので、これまでこのような意見書についての審議は非公開で行っていたという先例もあり、この議題については、会議の公開に関する取扱要綱第2条第1号の規定に基づき、非公開で会議を行うことが妥当であると考えます。委員の皆様方の御意見はいかがでございましょうか。

【松村委員】 議長、21番

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 突然のお諮りで大変困惑しておりますけれども、今までの、今までも意見書や口頭陳述のこの羽村の件に関して、当審議会では私は委員として審議した覚えがあります。そのときにそういう今情報公開にかかわるものという議長の発言がありましたけれども、同種のようなものもあったと私は思いながらも、それを審議したように記憶してお

りますけれども、そうではありませんか。確認のために。今までも意見書や口頭陳述は公開でやってきたと思うんですけれども、いかがですか。

【近藤会長】 事務局、どうですか。

【上野都市づくり政策部長】 会長、都市づくり政策部長

【近藤会長】 どうぞ、上野幹事

【上野都市づくり政策部長】 本日、配付しております意見書や口頭陳述録取書の資料の中には、会長、今、お話ありましたように、東京都情報公開条例第7条第2号に規定する個人情報が含まれております。これまでも土地区画整理事業の事業計画に関するそうした意見書の審議につきましては、非公開で行ってきておりますことから、今回も同様に取扱うこととさせていただきたいと考えております。

【近藤会長】 何かほかに意見、ございますでしょうか。

はい。

【松村委員】 重ねて恐縮です。そうすると、今日、本日、例えば傍聴の申し出などがあってですね、そういう関係者も来ていらっしゃるというふうに思いますが、そのことがあらかじめ、私も全てが全てそこにかかわるその個人の情報が記載された意見書、口頭陳述があるというふうまで判断しませんでしたけれども、あらかじめそういう、例えばそういうものが含まれているから、非公開……それはまあこの場で決めることですからわからないことですが、含まれているというようなことは、承知されているのでしょうか。

【近藤会長】 上野幹事

【上野都市づくり政策部長】 今の、事前に非公開になる場合があるということについてはお伝えしておるところでございます。

【松村委員】 その理由は。

【近藤会長】 上野幹事

【上野都市づくり政策部長】 理由につきましても、個人情報に関するものが含まれている場合には、非公開になる場合があるということをお伝えしているところでございます。

【松村委員】 わかりました。

【近藤会長】 審議会運営規則でも非公開があるべしという規定がございますので、しかも意見書等の中には、個人情報の部分があると私も感じますので、こういうことをお諮りしたわけでございますが。

それでは、本件意見書審査について、会議を非公開で行うことが妥当とお考えの方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 ありがとうございます。賛成多数と認めます。

よって、日程第1、議第7140号の意見書の審査に関する議題については、会議を非公開で行うことといたしたいと思います。

なお、本件以外の審議に当たりましては、当審議会運営規則第11条に基づきまして、会議を公開により行い、傍聴者、報道関係者の入室を認めることといたします。御了承をお願いいたします。

それでは、日程第1、議第7140号を議題に供したいと思います。

鈴木幹事の説明、お願いいたします。

【鈴木市街地整備部長】 日程第1、議第7140号の継続審議案件となっております羽村市施行による「福生都市計画事業羽村駅西口土地区画整理事業の事業計画の変更に伴う意見書の審査について」御説明申し上げます。

資料は、お手元の薄茶色の表紙、「議案・資料」、11ページから97ページ及び灰色の表紙、「議案・資料」、別冊(1)－①「意見書」、同じく(1)－②「口頭陳述録取書」、同じく(1)－③「証拠書類等」、同じく(1)－④「現地写真」となっております。

本案件は、去る5月の第205回東京都都市計画審議会において、口頭陳述の聴取方法等について、御決定をいただくとともに、意見書の審査につきましては「継続審議案件」となっておりますので、本日、口頭陳述の聴取結果を御報告するとともに、意見書の審査をお願いするものでございます。

意見書につきましては、昨年11月、施行者である羽村市が当該事業の事業計画変更案を縦覧に供したところ、都知事宛てに539名の方から912通の意見書の提出がございました。また、意見書提出者のうち、350名の方から口頭陳述の申立てがあったものでございます。

それでは、初めに羽村駅西口土地区画整理事業の概要について、「議案・資料」により簡単に御説明させていただきます。

39ページの位置図と合わせまして、モニターの航空写真を御覧ください。

本地区は、図に示しますとおり、JR羽村駅の西側に接する面積約42.4ヘクタール

の地区でございます。地区の現況ですが、羽村駅西口に直近の既成市街地でありながら、駅前広場や公園の整備が不十分で、地区内の道路は、幅員3.6メートル以下の狭隘道路が50%を超え、これらの道路に沿って宅地化が進み、居住環境の悪化が懸念されております。

また、狭隘道路が多いため、緊急車両や福祉車両の活動にも支障を来し、高齢者や障害を持つ方などにとっても生活しにくい環境にあり、まちづくりの対策を必要とする地域となっております。

このため、本事業では、道路、交通広場、公園等都市基盤整備を中心とした良好な居住環境の確保により、公共の福祉の増進に資することを目的とし、40ページの設計図にあるような都市施設等公共施設を計画しております。

ここで、現地の状況を写真で御説明します。「議案・資料」、別冊(1)－④「現地写真」を御覧ください。こちらになります。よろしいでしょうか。目次をおめくりいただきますと、現－1ページが地区の案内図、現－2ページが撮影位置図、現－3ページ以降が現地の写真となっております。

まず、現－3ページ、現－4ページを御覧いただきたいのですが、こちらは地区内の放射状に伸びる主要道路の写真になります。どの道路も歩道が1メートル程度であり、歩行者や自転車がすれ違うには狭く、危険な状況となっております。

次に、現－6ページを御覧ください。下段が羽村駅西口駅前の写真になります。⑭にございますとおり、西口の駅前歩行者の安全を確保するため、既にロータリーの暫定整備により、歩車分離を図っております。しかしながら、駅前につながる通りは、⑮にございますとおり、歩道が狭く、危険な状況となっております。

次に、現－8ページ、現－9ページを御覧ください。地区内の狭隘道路の写真になります。多くの住宅が御覧のような狭隘道路に沿って立ち並んでおります。

現－9ページの下段から、現－10ページ中段までが稲荷緑地の写真になります。丸35や、丸37の写真にあるとおり、稲荷緑地の一部が宅地化されており、本事業で緑地の復元を予定しております。

また、現－11ページ以降には、都市計画公園予定地や、地区内に散在している墓地、防災井戸、先行取得用地の写真が掲載されております。

次に、今回の事業計画変更の概要を御説明します。お手数ですが、「議案・資料」にお戻りいただきまして、41ページの変更対象図を御覧ください。今回の変更は平成25年

8月に本地区の換地設計が決定したことに伴い、黄色で示した公共施設を赤色のように変更するもので、区画道路の新設や、位置の変更及び街区公園の位置・形状の変更等を行い、併せて事業費の見直しを行うものでございます。

次に、意見書について御説明します。提出された意見書については、「議案・資料」、別冊（１）－①に「意見書」として取りまとめておりますが、「議案・資料」の１１ページから３８ページまでに「意見書」の内容を「事業計画変更に関すること」及び「事業計画変更以外に関すること」に分類整理し、簡潔に表にまとめておりますので、こちらで意見書の要旨と施行者の見解を御説明します。

まず、事業計画変更に関することですが、「議案・資料」の１１ページを御覧ください。事業計画全般に関することの主な意見としましては、「事業計画変更案に反対する。」、「地権者や住民の思いを無視して決定した換地設計図をもとにした今回の事業計画変更案を認めることはできない。」などがございます。

施行者の見解は、「本事業計画変更は、平成２５年８月の換地設計の施行者決定に伴い、現行の事業計画書の内容を変更するものである。この換地設計の決定に当たっては、平成２０年２月から２度の案を示して見直しを行っており、その際に権利者から提出された意見・要望については、個々の権利者と個別調整を行うとともに、５年にわたり、計４９回の土地区画整理審議会を開催し、慎重な審議を行ってきている。」としております。

次に１２ページを御覧ください。「設計に関すること」の主な意見でございますが、「現道が無視した碁盤の目（格子状）の道路により、ほとんどの家屋が移転を余儀なくされる。歴史的景観やふるさとを壊す無謀な事業は認められない。」、「変更案の道路比率は、現在の１４％の倍以上の約３０％もあり、道路率が高く、道路が多過ぎる。日照等の生活環境の悪化も招く。減歩や清算金の負担も大きい。」などがございます。

施行者の見解としましては、「本地区内の道路は、幅員３．６メートル以下の狭隘道路が５０％を超え、狭隘な道路に沿って自然発生的に宅地化が進み、地区内にある畑や空き地の土地利用により、居住環境の悪化が懸念される。これらの課題を解決するため、土地区画整理事業の手法により、既成市街地再編整備を行うこととして、平成１５年４月に都知事の認可を受け、事業計画を決定し、現在のその具現化に向け、取り組んでいるところである。また、事業の実施に当たっては、歴史的景観を大切にし、人と自然が調和し景観に配慮したまちづくりを進めていく。」、「本地区内の道路は、幅員３．６メートル以下の狭隘道路が５０％を超え、緊急車両や福祉車両等の活動にも支障を来し、高齢者や障害

を持つ方などにとっても大変行動しにくい環境にある。このことから、土地区画整理事業により、公共施設としての道路や公園を適正に配置し整備していくこととしている。また、減歩と清算金については、換地相互間の不均衡を是正し、権利者間の公平を図る制度であり、法に基づいて適正に対応していく。」としております。

次に14ページを御覧ください。「減歩に関すること」の主な意見でございますが、「先行取得用地を道路等にもっと充てれば、減歩や清算金を下げられる。」などがございます。

施行者の見解としましては、「事業当初から、施行者として土地の先行取得を行い、権利者の減歩の負担軽減を図ってきたところであり、その措置として、165平方メートル以下は減歩しないなど、小規模宅地の減歩緩和を行っている。減歩と清算金については、換地相互間の不均衡を是正し、権利者間の公平を図る制度であり、法に基づいて適正に対応していく。」としております。

15ページを御覧ください。「資金計画に関すること」の主な意見でございますが、「無駄で無謀な事業に370億円もかける愚行はやめるべき。」、「羽村市の年間予算総額は約200億円で、その25%以上に当たる年間59億円を区画整理に使う資金計画は無謀な計画であり、膨大な借金を抱え込むことになる。」などがございます。

施行者の見解としましては、「事業の施行に当たっては、具体的な移転計画や年度ごとの予算を定め進めていくもので、国等の施策の動向を踏まえ、本事業の補助金のほか、住宅市街地総合整備事業などの補助制度も活用しながら、市の財政負担の軽減を図っていく。なお、事業施行期間と資金計画については、今後事業進捗の中で、必要に応じ、変更の手続を行っていく。」としております。

次に、「事業計画変更以外に関すること」については、17ページから38ページに要旨と施行者の見解を掲載しておりますが、説明は省かせていただきます。

以上が、意見書にかかわる概要となります。

次に、口頭陳述の結果について御説明します。同じく73ページの「口頭陳述実施概要」を御覧ください。

今回の口頭陳述につきましては、2の聴取者にありますとおり、知事に任命された課長級の幹事7名が会長の指名を受け、聴取を行いました。

74ページを御覧ください。口頭陳述の実施につきましては、平成26年6月11日から13日、さらに15日に羽村市生涯学習センター「ゆとろぎ」において実施いたしました。意見書提出者のうち、口頭陳述の申立てを行った方は350名でございますが、実際に

陳述を行った方は208名となっております。

なお、ここには記載しておりませんが、208名のうち、85名の方が代理人の方に依頼されております。

聴取した陳述内容でございますが、「議案・資料」、別冊(1)－②「口頭陳述録取書」として、また、口頭陳述の際に提出された証拠書類は、別冊(1)－③「証拠書類等」として取りまとめておりますが、陳述の内容については、「議案・資料」、75ページから97ページの「口頭陳述内容整理表」に分類整理し、簡潔に表にまとめておりますので、こちらで聴取した口頭陳述の要旨について御説明いたします。

整理表の口頭陳述の要旨の頭に、*印のついているものは、意見書と重複する意見でありまして、*印がついていないものが口頭陳述で新たに追加された意見となります。結果としまして、「事業計画変更に関すること」の陳述内容は、全ての項目で意見書と重複するものとなっております。施行者の見解も意見書に対する見解と同様のものとなっております。

一方、「事業計画変更以外に関すること」では、新たな意見があり、80ページから96ページに掲載しております。個別の説明は省かせていただきますが、新たに出された意見の中には、「整備そのものには反対しないが、権利者の負担を減らすよう考えて進めてほしい。」、「区画整理には不安はあるが、絶対反対ではない。」などの意見もございました。

以上が、口頭陳述の結果の御説明になります。

最後になりますが、今回の事業計画変更の内容は、羽村市が地区全体の換地設計案の発表を2度にわたり行い、権利者から御意見や御要望を可能な限り取り入れるよう努めるとともに、5年間に49回の土地区画整理審議会での慎重な審議を踏まえて行いました換地設計の決定に伴う道路等公共施設の変更及びそれに伴う資金計画の変更であることから、都としましては、本件事業計画変更は、十分合理性があると判断しております。

日程第1の御説明は以上でございます。

【近藤会長】 ありがとうございます。幹事の説明が終了いたしました。御質問、御意見をお伺いする前に、この案件に関しましては、行政不服審査法第29条に基づき、申立てのありました現場検証の取扱いについて、お諮りいたしたいと思っております。

現場検証については、本年5月の都市計画審議会で会長の決定事項となっておりますが、単独で決定するのではなく、審議会の総意として考え方をまとめたほうがよろしいかと思

いますので、お諮りいたしたいと思います。

意見書、それから口頭陳述の内容、提出された資料、さらには先ほど幹事が説明した現地の写真などを総合すれば、改めて現場検証を行わなくても現地の状況を理解できるのではないかと思いますので、現場検証を行わないというのが私の考え方でございますが、審議会の総意をもとに決定したいと思いますので、この考えに賛成の方は挙手をお願いしたいと思います。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 ありがとうございます。

賛成多数と認めます。

それでは、本件の審査に当たり、現場検証を行わないということにいたしたいと思いません。

では、日程第1につきまして、御質問、御意見お願いいたしたいと思います。

【相川委員】 12番です。相川です。

【近藤会長】 相川委員

【相川委員】 この事業計画の変更案に対する意見書の審査をするに当たりまして、賛成の立場から本件を整理する意味で、何点か確認をさせていただきたいと思えます。

まず初めに、羽村市ではですね、これまでも土地区画整理事業によるまちづくりが積極的に行われてきたと聞いていますけれども、どのぐらいのその土地区画整理事業が実施されているのかを伺いたしたいと思います。

【近藤会長】 幹事

【鈴木市街地整備部長】 羽村市内では、羽村市施行でJR青梅線羽村駅の東口周辺の羽村・神明台地区や、羽村・富士見平地区など4地区、約433ヘクタールの区域において区画整理事業が完了しております。また、旧公団施行によりまして、そのほか101ヘクタールが完了してございます。これは羽村市総面積991ヘクタールの約54%でありまして、市街化区域814ヘクタールの約66%に相当いたします。

市施行の区画整理事業の4地区を合わせただけでも、市街化区域の約53%に及ぶというような実績でございます。

【近藤会長】 相川委員

【相川委員】 いや、この数字聞いてびっくりしたんですけれども、私、八王子なんですけど、自分の市が土地区画整理事業の先進市だと思ってきましたけれども、今の説明でち

よっと自信を失うというような状況です。八王子は、もう既に40地区、小さな組合施行も含めてですが、1,952ヘクタールぐらいの区画整理やってきましたけれども、分母が大きいということで単純比較はできないんですが、市街化区域のまだ24.5%ぐらいしか実はやっていないんですね。で、三十五、六年前、古い話なんですけど、当時、東大の都市工の著名な先生がですね、御自分の著した本の中で、土地区画整理事業は都市計画の母だということを書いていましたけれども、まさに羽村の場合は、土地区画整理事業を使って市街地のかなりの部分を整備してきたと、まちづくりをしてきたという、そんな実感を実は持ちました。

で、今の数字を伺って、羽村という市はですね、土地区画整理事業をその完遂する力が十分にあるというふうに思いますし、これまでのその経験からですね、事業の進め方とか、住民の合意形成のノウハウというものも、かなり蓄積されているということがわかったという思いです。で、東口に比べて、この西口の整備が立ち遅れているということを知っていますけれども、この西口の土地区画整理事業の実施によって、どのような整備効果があるのかを伺いたいと思います。

【近藤会長】 鈴木幹事

【鈴木市街地整備部長】 羽村駅周辺でちょっとまず御説明させていただきますと、青梅線より東側につきましては、これまで市が行いました土地区画整理事業の成果によりまして、都市計画道路や駅前広場など、都市基盤が整備されまして、市民にとって安全で住みやすい市街地の形成を図るとともに、工業団地の誘致など、産業立地にも貢献してきてございます。

一方、お尋ねの羽村駅西口地区のほうでございしますが、駅前に位置する既成市街地でありながら、計画的な基盤整備が残念ながらされておらず、市街地の進展や商業集積が立ち遅れた状況にございまして、地区内道路の50%を超える幅員3.6メートル以下の狭隘な道路に沿って住宅が立ち並ぶなど、居住環境の悪化が懸念されております。

そこで、本土地区画整理事業を実施することで、羽村駅西口地区は計画的な道路、交通広場、公園等の都市基盤の整備を行い、良好な住環境が確保され、JR羽村駅を中心とした利便性の高い駅前市街地へ再編されることとなります。特に、都市計画道路の整備に関しましては、現在、羽村市域内の整備率が約91%でございしますが、本事業により4路線が整備されることで約96%になり、羽村市域内の都市計画道路のネットワークがほぼ完成し、渋滞解消、駅へのアクセス等の利便性や、歩車道分離による安全性の向上に加え、

延焼遮断による防災性の向上などが図られ、地区内はもとより、地区外の住民の方々からも期待が寄せられております。

【近藤会長】 相川委員

【相川委員】 今回の御説明で一番大事なことはですね、その地区内だけでなく、その地区外の住民の方々からもその期待をされているということであるというふうに思います。平成14年の当初の事業計画決定手続の中で出された意見書が約1万1,000通あって、そのうちの9割が賛成意見という、圧倒的多数という結果であったと聞いていますけれども、今回の事業計画変更に対する意見については、そのほとんどは反対意見で、539名の方々から912通提出された。口頭陳述も208名の方が来られているということですが、数字だけを捉えますとですね、反対の方がたくさんいらっしゃる。反対の方のほうが多くいるような感じを受けてしまいますが、先ほど確認しましたその羽村駅西口土地地区画整理事業の整備効果というものを踏まえますと、この地区だけではなくて、羽村市全体にとっても非常に期待の寄せられている事業であると思います。

今回の意見書は、反対意見ばかりのようですけれども、これまで市はどのような住民対応を行ってきたのかということを知りたいと思います。

【近藤会長】 鈴木幹事

【鈴木市街地整備部長】 今回の事業計画変更案に対して、提出された意見書は、912通でございますが、委員も先ほど御指摘のとおり、当初事業計画決定時の際に提出された意見書は、1万1,300通ございまして、そのうち約9割に相当する1万通強が賛成意見という状況の中で本事業に着手したという経緯がございます。関係住民の合意形成についてでございますが、これまでも羽村市は事業を円滑に進めるため、事業開始前はもとより、事業開始後も区画整理事業に関する説明会や、意見交換会をそれぞれ20回以上重ねております。

また、権利者の方々が最も関心を寄せる換地につきましては、平成20年2月以降、地区全体の換地設計案を一次案、二次案と、2回も発表しまして、権利者からの御意見、御要望を可能な限り取り入れるよう努め、地区内権利者の代表などからなる土地地区画整理審議会におきまして、5年間に49回もの慎重な審議を行い、平成25年8月の換地設計の決定に至っております。

このように、羽村市のこれまでの住民対応につきましては、他の区市が施行する事業と比べましても丁寧に行われてきたと、都は認識してございます。

【近藤会長】 相川委員

【相川委員】 今、説明がありましたとおり、これまでにですね、かなりその時間をかけて丁寧な住民対応を行ってきたということだと思います。確かに反対する方々もいるわけですが、当初の事業計画決定時では、多数のその賛成意見というものがあったということに加えて、地元には事業を推進するという立場でですね、羽村駅西口土地区画整理事業土地権利者の会という団体があるというふうに聞いておきまして、事業の推進を望む方々が一方では多くいるということも伺えるわけであります。

八王子の例でまた恐縮ですが、昭和62年に事業認定されて、28年度で終了する、もう仮換地が98%ぐらい指定されている上野町第2地区という土地区画整理が、市施行の土地区画整理があるんですが、恐らくですね、この羽村駅西口の施行面積が42.4ヘクタールですか、今、私が例に出しました上野第2地区というのはですね、29.7ヘクタール、狭いんですが、逆にその建物の総戸数というのは、羽村駅西口が1,000戸、上野第2地区というのは1,200戸ありまして、それだけその狭小なその宅地が多いというような地区で、しかも密集しているというような状況の中で、私、最初はですね、区画整理でやるべきものじゃないんじゃないかと。再開発でやったほうがいいんじゃないの、みたいなふうに思っていたわけですが、事実、物すごい反対運動が起きました。それこそ、むしろ旗を立ててですね、実力行使をするような状況まで実はあったんですが、98%のその仮換地が指定されて、きれいなまちができて、見えてきますとですね、今、その当時物すごい反対をしていた人でも、ほとんどその賛成に回っているというような状況もあるわけですが、ぜひですね、今、3点確認させていただきましたけれども、この事業によるその整備効果を踏まえて、羽村駅西口地区の土地区画整理事業を推進してですね、事業の目的にあります羽村駅を中心とした利便性の高い駅前市街地の再編を図るとともに、都市施設と自然が調和した市街地の再生を図る。このことが最も重要なことであるというふうに思います。そのためには、本案件の意見書審査において、羽村市が今回の事業計画変更案、この決定手続が速やかに行えるように、不採択とすべきと私は考えます。

本事業には多くの費用と時間がかかることとなりますけれども、羽村市には過去に区画整理を完了させてきた経験と実績があるわけですが、引き続き丁寧な対応によって、反対者の方々の理解も得ながら、ぜひこの事業の早期推進を期待をさせていただきまして、質問を終わります。

【近藤会長】 ありがとうございます。

ほかに。野上委員

【野上委員】 15番、野上です。

同じく、羽村駅の西口土地区画整理事業の事業計画変更に伴う意見書の審査について質問させていただきます。ちょっと、相川委員とかなりダブっておりますので、そこら辺は少し省略をさせていただきます。

一番最初に言いたかったのは、平成14年3月に出された意見書は、大半の方が賛成だったと。1万1,300通のうち、約9割の方がもう圧倒的多数で賛成だったと。しかし、今回出された意見書は、539名の方から912通出されておりますけれども、これはほとんどがもう反対意見の方が出されております。私もこの分厚い意見書、全部読ませていただきました。隅から隅まで読ませていただきました。この本案件に関する資料を一通り見せてもらいましたし、実際に羽村のまちも、本当にどうなんだろうか、車で通ったら、狭いのか、それとも車が行きかえないのかどうかという、現地視察もさせていただきました。その上で今回、この意見書審査について、意見を述べさせていただきます。

先ほど、都から説明がありましたけれども、意見書内容整理表という意見書の中に、要旨をまとめた一覧表がありましたね。その中の「事業計画変更に関すること」について見たところ、特に多くの反対意見が寄せられていたのが、設計に関することと、資金計画に関することでした。これは私もよくわかります。今まで住みなれたところを引っ越さなければいけない。また、高齢に伴い、今のままずっとこの場所で住みたいんだけど、引っ越しのことが非常に大変だし、今住んでいる家を壊して次のところに行くということに対する不安とか、そのよーく気持ちもわかります。で、これまでも各自治体で、土地区画整理事業が実施されてきたと思いますけれども、東京都の説明の中にもありますとおり、特に換地設計をこれだけ丁寧に進めてきた事業はなかなかないと思っております。

そこで意見書の審査をするに当たり、私は賛成の立場から特に件数の多かった意見について、幾つか確認させていただきます。まず設計に関することのうち、まず道路に関してなんですけれども、変更案では道路率が高く、道路が多過ぎる。で、減歩率の負担も大きいということが、反対している方から多くの意見が出されております。私も現地を見たところ、非常に狭い、狭隘道路ですね、が多くて、自動車が通るにもぎりぎりの場所で、居住環境の改善や、またあるいは防災性の向上を考えると、その地区にはそれなりの幅員の道路が必要ではないかなと感じております。特に、狭い道路というのは運転技術がないと

ですね、こすってしまったたり、ぶつかったりと、大変な思いをいたしますので、そういう意味で都の見解をお伺いいたします。

【近藤会長】 鈴木幹事

【鈴木市街地整備部長】 本地区は、羽村駅西口の駅前に位置する既成市街地でありながら、駅前広場や公園の整備が不十分でございまして、地区内の道路は先ほど来、御説明させていただいていますとおり、幅員3.6メートル以下の狭隘道路が50%を超えまして、これらの道路に沿って宅地化が進み、居住環境の悪化が懸念されている状況でございます。

また、狭隘道路が多いことから、緊急車両や福祉車両の活動にも支障を来しておりまして、高齢者や障害を持つ方などにとっても生活しにくい環境となっております。これらの課題を解決するため、本地区は再編整備が必要でございまして、道路計画につきましては羽村市が地区の状況を踏まえ、公共施設を適正に配置した結果であると、都は認識してございます。

なお、減歩に関しましては、小宅地対策としまして、165平方メートル以下の宅地は減歩しないなどの緩和措置を行ってございます。また、事業計画上の減歩率に関しましては、公共減歩率が21.75%でございまして、他の区市施行の地区でも公共減歩率は20%前後の地区が多く、都は本地区の減歩率が特段高いという認識はございません。

【近藤会長】 野上委員

【野上委員】 次に、公園に関して申しますと、防災面で重要としていた第2号公園と第3号公園は、分散縮小されて、計画性のない点在するポケットパークになると。で、区域内の住民が避難する防災公園等、統一した公園整備が望まれるということが、反対者からの意見の中に書いてありました。で、このことに関しても、なぜそういう大きな公園をなくして、点在する小さな公園になったのかという、その内容についてはもう一回確認させていただきます。

【近藤会長】 鈴木幹事

【鈴木市街地整備部長】 防災面に関しましては、今回の変更による公園及びポケットパークの配置におきまして、駅前広場などの公共空間や、都市計画道路などによる延焼遮断機能を確保した計画となっております。一方、第2号公園、第3号公園が分散されましたのは、換地設計の決定段階におきまして、個々の権利者の方々の換地先を優先し、地区内に散在する個人墓地上に権利者の換地が来ないように配慮した結果でございまして、こ

のことに由りまして、現在は民地を賃貸借契約で確保している町内会ごとの一時避難場所^{いっとき}が、恒久的に確保されることになりまして、現在のものと比較しても、町内ごとの住民が集合できる規模や配置となっていることから、防災面の向上も十分に図られるものと都は認識してございます。

【近藤会長】 野上委員

【野上委員】 道路計画については、狹隘道路や行きどまり道路を解消し、居住環境の改善をするために羽村市が現地の状況を踏まえ、適正な公共施設の配置を行った結果であるということが確認されました。確かに道路率は高くなるかもしれませんが、居住環境の快適性、安全性の確保、あるいは災害時の避難を考えると、5メートル、6メートルの幅員の道路が必要だと感じます。また、ポケットパークが多くなったのも、地区内に散在する個人墓地の跡地を、権利者の方々に換地しないようにするための配慮であることや、防災面でも十分な配慮がなされていることが確認できました。ポケットパークというもの、個人的には町なかに一息つける、ちょっとしたベンチが置いてあって、花とか、緑、木が植えてある、ちょっとこう散策して、いっとき休めるようなポケットパークが地区内に適度に配置されるのは、よいことではないかと思っております。

次に心配だということで、資金計画に関することについて、現在の羽村市の財政状況を踏まえますとですね、変更の事業計画書案にある資金計画、特に単年度での支出に関して無謀であるという意見が、反対者の方から多く出ているんですね。そのことに関しまして、都の見解をお伺いいたします。

【近藤会長】 鈴木幹事

【鈴木市街地整備部長】 羽村市におきましては、平成25年8月の換地設計の決定に伴いまして、具体的な移転、工事の進め方について、現在検討中でありまして、今後、この検討結果を踏まえ、事業計画にあります施行期間及び資金計画を見直す予定と聞いておりまして、本事業は着実に進められると認識してございます。

【近藤会長】 野上委員

【野上委員】 資金計画についても、現在羽村市が具体的見直しを検討中ということであり、今後、事業期間とあわせて適切に見直しを行うことで、事業も着実に進められるということが確認できました。

ただいま反対者から出された意見に関して、何点か確認させていただきましたけれども、特に意見の多かった道路計画や、公園計画に関しては、十分な検討や権利者への配慮がな

されておりまして、資金計画についても今後羽村市が十分な対応を行っていくということが改めてわかりました。

最後に私の意見でございますが、まず今回の事業計画変更の内容は、羽村市が丁寧に手続を行ってきた換地設計の決定に伴う道路等公共施設の変更及びそれに伴う資金計画の変更であり、十分な検討や配慮がなされております。また、土地区画整理事業はいろいろなところで行われておりますが、私の知る限り、事業開始段階で不安を抱いている住民の方も、先ほど相川委員の意見もありましたけれども、事業完成後には皆さん、大体が満足がされていることがわかります。

このことから、私は今回提出された意見書については不採択として、羽村市には今後の事業計画変更での決定手続を進めていただき、事業計画書にある基本目標の「美しく快適で住みよい活力に満ちたまち」をめざし、引き続き丁寧な住民対応を行い不安を取り除きながら、本事業を推進すべきであるとして、質問を終わらせていただきます。

【近藤会長】 ありがとうございました。

ほかに、松村委員

【松村委員】 まず、先ほどは、現地調査を行ってほしいという、そういう申し入れについては却下されましたけれども、やはり今、説明が都側からあって、答弁等、私も現地に行きましたけれども、そして意見書、口頭陳述などを見ても、相当なこうずれというかですね、乖離があると。やはり、まあ審議会としてしっかりやはり見えての論議が必要だと思いましたがけれども、まあ行かないという結論が出たので、やむを得ないと思えますけれども。

もう一つ、やはり、口頭陳述の行政不服審査法第25条による都市計画審議会のこの議場での口頭陳述の申し出が求められていると思います。これについての取扱い、まず事務局としての対応と見解を伺います。

【近藤会長】 上野幹事

【上野都市づくり政策部長】 行政不服審査法第25条第1項ただし書に基づく口頭陳述につきましては、本年5月開催の第205回都市計画審議会における議決によりまして、会長が指名する幹事である東京都の職員が、本年6月に羽村市内の会場において聴取済みでございます、その内容につきましては先ほど御説明させていただいているところでございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 5月には確かにそういう決定が、280名ですか、到底本審議会で受けるわけにはいかないということで決定をみましたが、さらに今私が質問したのは、9月18日付けで会長名に対してもですね、再度口頭陳述をしたいという申し出があったと思いますけれども、それについては、会長、それは聞いていらっしゃるでしょうか。

【近藤会長】 はい。事務局から聞いております。

【松村委員】 それについてはいかがでしょうか。

[「もう終わった話だろ。」の声あり]

【上野都市づくり政策部長】 会長

【近藤会長】 上野幹事

[「終わった話だよ、それ。」の声あり]

【上野都市づくり政策部長】 反対の会からの要望がございましたけれども、それにつきましても、既に本年5月開催の第205回都市計画審議会における議決によりまして、会長が指名する幹事である東京都の職員が、本年6月に羽村市内の会場において聴取済みであることから、議決のとおり取り扱うこととさせていただきます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 それはあの、この審議会でもですね、実は羽村市長と、それから当時の賛成する立場の会の方からの口頭陳述をですね、審議会の委員に、その場でさせてほしいという申し出がありですね、行った経緯があります。で、その当時はですね、反対の会の皆さんもできるとは思えないですね、実際には会場に来なかったという経緯があつて、私はそのときにもその指摘をし、ぜひ機会があつたら反対の会の方々のその意見も直接、審議会というか、この場で私たちは聞きたいということも当時は要望いたしました。ですから、再度、この審議会の場において、その反対の会からですね、直接、審議会の皆さん方に聞いていただきたいという申し出が既にあつたということだったので、ただいまどういう取り扱いをですね、するのか。本来でしたら、私はそういう申し出があつたからということでですね、当時も議長が諮ってですね、それで市長と賛成の会のお二方からのですね、陳述をここで聞きました。

私は改めてですね、なぜこれだけの意見書や口頭陳述が出されているのかということですね、直接やはり聞きたいという要望があつたので、これがお諮りいただけるんじゃないかと思ったんですけれども、そういう取扱いじゃなかったんで、改めて質問したわけですが、諮ってしかるべきじゃなかったんでしょうか。

[「終わった話ですよ。」の声あり]

【近藤会長】 それでは、改めて今、松村委員から提案のありました口頭陳述につきまして、お諮りしたいと思いますが、改めて再度口頭陳述の聴取する必要は、既にもう私自身としてはないと考えますけれども、審議会の総意で決めたいと思います。

改めて聴取する必要はないという考え方に賛成の方は、挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 賛成多数と認めますので、改めて聴取はしないことといたします。

【松村委員】 議長

【近藤会長】 はい、松村委員

【松村委員】 では続けます。2002年、平成14年12月の第156回都市計画審議会で、本案件に対する意見書、口頭陳述を審議した際、9割の賛成の意見ということが強調されました。先ほど来も、1万1,300ですか、そういう、のうち、賛成が9割だったということですが、今回の意見書、口頭陳述は、全て反対、見直しを求めるもので、賛成は一つもありません。改めて市の区画整理を指導する立場にある都として、この状況をどう受けとめているのか伺います。

【近藤会長】 鈴木幹事

【鈴木市街地整備部長】 今回の事業計画変更案に対して提出された意見書は、912通でございますが、当初、事業計画決定時の際に提出された意見書は、繰り返しになりますが、1万1,300通ございまして、そのうち、約9割に相当する1万通強が賛成意見でございました。また、本地区には、事業を推進するお立場から、羽村駅西口土地区画整理事業土地権利者の会という団体もございまして、事業に賛成の方も多くいらっしゃるとうかがえます。今回の事業計画変更に関しましては、既に本地区での事業が進行中であり、今回の事業計画変更も事業を進めるためのものであることから、あえて賛成の立場からの意見書の提出がなかったものと、都は認識してございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 まあ、1万1,300通の9割だということで、私は当時、これは平成14年、2002年ですが、審議会委員としてですね、その意見書を審議したときに、あの1万、その1,000通を超える意見書を見ることができたんです。あの当時、議事録見ていただければそういう発言をしていると思いますけれども。なぜならばですね、3つか4つぐらいのパターンがあって、全部同じで印刷してあるものでした。だから、読む

のにですね、それこそ2時間ぐらいで全部見れた。それは賛成意見です。反対意見は、もう一筆一筆というか、ほんと切実たるですね、思いを書いております。で、よくよくですね、そういう形になったのは、やっぱり地元ではですね、業者の方が集めていたとか、町会の回覧板で回ってきたとかですね、その後もいろいろなやっぱり意見が現場からというかですね、現地から話を聞きました。で、事実、東京都からですね、推進者へのですね、通知の宛先不明が174通もありですね、また意見書を書いた覚えがないという連絡もですね、多数あったわけなんです。まあそういうこともあってですね、当時は慎重にですね、住民のやはり理解や合意を得るような丁寧な説明をやっぱりすべきだという附帯意見もつけられたと記憶しております。

私、この意見書、口頭陳述、今回を見てですね、もう既にそれから15年以上たちますけれども、私は今、その1,000件ですか、そのうちの過半数を超える方々がやはり反対しているというふうな感触を持っておりますし、地元の方からも反対の会の方々なんかからもそう聞いております。それがほんとにこの意見書や口頭陳述に、よくあらわれているというふうに私はそういうことをですね、感じました。例えば、今まで賛成だった、賛成というか、いろいろな意見を持っていた方でもですね、市長が話し合うと、今までの考え方を大きく変えてですね、区画整理の基本計画を変更してもよいということで話し合いに応じたという、こういう西口まちづくりを考える会というのが新たにできましたけれども、その方々もいろいろ市長さんや行政と話し合ってきたけれども、10年間の話し合いで住民への全くの無回答だったという。そういう方々もやはり、逆に今、この変更案に対しても、反対の声を上げてですね、こういう意見書や口頭陳述になっているというふうに、私は受けとめました。

そこで伺いますけれども、事業決定以降もですね、施行者である羽村市は都市計画審議会での附帯意見を踏まえ、円滑に事業を進めるため関係住民の合意形成を図るべく、区画整理事業に関する説明会や意見交換会をそれぞれ20回以上も行っている。たしかこれも、意見書、口頭陳述をですね、前回の審議会やったときにも、そのように説明がありましたけれども、いつ、どこでですね、どのような内容で、誰と行ったものなのか、この20回以上というのがですね、説明してください。

【近藤会長】 鈴木幹事

【鈴木市街地整備部長】 羽村市が事業計画決定以降に行った本事業に関する説明会や意見交換会を、20回以上行っていることの根拠を示すようにとのお尋ねでございますが、

説明会の名称、開催期間及び回数などを羽村市が発行してございます情報誌であります「まちなみ」のですね、平成14年12月の第3号から平成22年11月の第34号までが当該期間になりますが、その各号のですね、記事を集計いたしまして、さらに平成25年11月に、本事業を所管している羽村市都市整備部区画整理の管理課の確認を受けましてですね、その数を御説明したものでございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 確かに今、紹介しました西口を考える会の方々などは、先ほど言いましたように、市長さんや行政とも話し合いを行ってきたと思う、行った事実は、確かに今この口頭陳述や意見書の中にも見受けられますけれども、しかしその話し合いもですね、全く回答がなく、本当に形式的だというんで、ますます不信感を高めていると。

もう一方、その反対の会も多くの方々が会員となっておりますけれども、そういう話し合ったですね、またはその反対の会に対する説明会が行われた事実は全くないと。だから20回というんだったら、根拠を示してほしいと。そういう会の方々からも、あの、申し入れ書が都のほうに届いていると思いますけれども、既に9月の18日出されて、現時点においても回答されていないというんですが、今、初めてこの場で私は聞きましたけれども、それはなぜでしょうか。

【近藤会長】 鈴木幹事

【鈴木市街地整備部長】 これまでのですね、市による説明会や意見交換会でございますが、全てのその説明会や意見交換会の場に、東京都として立ち会うわけにはいきませんので、やはり客観的な事実ということでですね、情報誌「まちなみ」という、正式な市の広報資料に記載された記録、記録を集計いたしまして、さらにそれを所管課でございます羽村市都市整備部区画整理管理課の確認を受けましてですね、御説明をしているという認識を東京都としてしております。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 私は非常にだからその現場というか、現地とですね、ずれというかですね、あるのではないかと。我々がですね、私も当時委員でしたから、附帯決議をつけたのはですね、そういう反対の方々ともですね、十分やはり理解や協力を得られなければ、これは進められないという形の中で、あの附帯決議がつけられたんですけれども、そういう事実がそういう会の方々から全くないと。やっているというんだったら示してほしいという、そういう申し入れだということもですね、しっかりやはり受けとめてですね、市の区

画整理事業をですね、指導する立場にあるですね、都の役割を果たしていただきたいというふう要望したいと思います。

それで先ほど来、区画整理は本当に優れた手法ですね、モデルになるところだという話もありましたけれども、しかし、今、実際この東京都というか、都内などではですね、もう区画整理の事業手法はですね、進まないというか、時代遅れというかですね、そういうことで区画整理の網かけ部分を地区計画に変更したり、また私練馬ですけれども、練馬でも、もう区民の悲願が大江戸線を光が丘からですね、西に延伸してほしいと。これは練馬だけじゃなくてですね、清瀬とか新座市だとかですね、強いやはり運動があるわけですけども、それに対して国や東京都がですね、導入空間で区画整理でその補助230号という道路なんですけれども、つくらなければならないという。そういう中で、やはり大反対運動というかですね、起きて、結局、結果的にはですね、ほとんど区画整理がやれなくてですね、道路事業手法ですね、一部駅前などの区画整理を残してですね、変更したという、私はそういう経験もありました。

やはりまちづくりっていうか、そこに住む人たちがですね、やはり自分たちのまちをどうするのかということで、確かに3.6メートル以下ですか、4メートルもない道路が半数だと言いますがけれども、しかしそれ以外は4メートルを超える道路がありですね、緊急車の通行が妨げだと言っても、住民の方々がですね、それで、十分だっていうか、何ら差し支えないと。だから私、やっぱりその、賛成の方がいる、地権者の会があるというならですね、私はそういう会の方々ともですね、ぜひ、本当に意見をしっかり聞いてみたいと。そういう方こそですね、意見書、やっぱり口頭陳述をですね、私はあの出してきた上で、本当に審議していきたいというような思いです。

最後に、意見を述べますけれども、まちづくりや、まちづくりにはですね、住民の理解と協力が何よりも必要です。しかし、事業変更を通じても住民の理解は十分進んでおりません。もう私、資金計画のことは言いませんけれども、やはり200億の年間市の予算の中でですね、このピークを迎える平成29年ですか、この額も見て驚きました。こういう計画が本当に東京都から見てもどうなのか。87億、平成29年には予定されておりますけれども、59億ものですね、この市費負担がですね、本当にできるのかどうかということですね、改めてやはり検証されなければならないというふうに思います。

多くの住民の事業変更を通じても、住民の理解は十分に進まず、多くの住民の声が鳴りやまず、熱心な反対運動も続いてことからしてもですね、区画整理によるまちづくりその

ものを見直すべきだと。大体多くの方々はですね、まちづくりは要らないと言ってんじゃないんですよ。今の現道とかですね、今の現状を生かしたですね、やはり修復っていうか、そういうまちにしてほしいと。今、市長さんが考えておられるようなですね、一律、羽村駅西口土地区画整理事業がですね、歴史的にも貴重な多摩川へと伸びる放射線状の現道のことごとく破壊し、最大幅40メートル等の不必要に広い都市計画道路や、幾何学的な区画道路で無謀にも地域の30%を道路とする計画、これをやめてほしいと言ってんです。そして、区内のほとんどの家屋、1,000戸を取り壊しですね、総事業費を370億円もかけるのではなくて、現道を生かしたですね、修復型のまちづくりをするよう求めているっていう、これが圧倒的、やっぱり市民の一致点だと思います。この立場に立つならば、反対意見を採択するべきだというふうに求めて終わります。

【近藤会長】 ありがとうございました。

ほかに御意見、御質問、はい。

【尾崎委員】 尾崎です。よろしいですか。

【近藤会長】 尾崎委員

【尾崎委員】 私もこの羽村駅の区画整理に関し、今も質問も出ましたんで、賛成の立場から意見だけ申し上げさせていただきたいと思います。

この西口土地区画整理事業、この区域内は先ほどからお話が出ておりますが、狭隘道路が非常に多い場所でありまして、交通事故などによる安全性の観点、また立川断層などによるこの首都直下型地震、集中豪雨などによる自然災害、こうしたものによって、防災上の観点からまちづくりという面で非常に脆弱と言わざるを得ないと思っております。

また、利便性という観点からも、西口の駅周辺、駅前ロータリーの整備、また駅周辺の商業施設などの不足や、瑞穂町やあきる野市の南北方向への道路ネットワーク整備が求められる中、この区画整理事業によるさらなる都市基盤整備が求められていると考えます。羽村駅西口区画整理事業の計画策定の間に、当然のことではありますが、地域住民からの意見を聞きながら計画を進めてきたと聞いております。平成10年の都市計画決定、平成14年の都市計画審議会、また事業認可、その後、計画変更、今回の認可申請に至るまで、長い時間がかかっておりますが、羽村市議会はもちろんのこと、地域住民の方々を初め、専門家などさまざまな角度から議論をし、検討を重ね、現在の計画に至ったということがあります。特に減歩や清算金に関する事、資金計画に関する事、また歴史的景観の保存など、さまざまな意見が出されておりますが、こうした住民からの御意見を今後も十分

に参考にしながら計画を実施していく必要があります。

今後、計画を実施をする際にも、反対住民の方々への説明も含めて、丁寧に行っていた
だき、地域住民の理解をいただきながら、実施計画を策定、そして遂行をしていただき
たいと考えるところでございます。

羽村市は市としては人口5万6,000人ほどのコンパクトな市であり、自然が豊かで
商工業も発達し、多摩地区の中でも住みよいまちとして発展をしております。この区画整
理事業によって、安全性、防災性、利便性の向上を図り、さらに住みよいまちになること
を期待し、私はこの区画整理反対の意見書については不採択としたいということを表明し
て、意見とさせていただきます。

以上です。

【近藤会長】 ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問ございませんでしょうか。

それでは、日程第1の第7140号についてお諮りいたしたいと思えます。念のために
申し上げます。

意見書を採択するという事は、施行者である羽村市が作成した事業計画、東京都も合
理性があるとしてこの審議会で付議している事業計画を修正するという事になります。
一方、不採択ということは、羽村市が作成した事業計画をそのとおり承認するという事
になります。

それでは、採決いたしたいと思えます。意見書不採択ということで、事業計画の変更は
必要としないという御意見に賛成の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本件の意見書は不採択ということに決定いたしました。

[島田委員着席]

【近藤会長】 はい。

【日の出町議会議長】 会長に申し上げます。大変審議中申し訳ないんですけども、
私、諸般の事情があって、ここで退席をしたいんですけども、よろしいでしょうか。

【近藤会長】 はい。

【日の出町議会議長】 ありがとうございます。

【近藤会長】 ただいま加藤委員より諸般の事情により退席したいとの申し出がございました。

都市計画審議会運営規則第10条の規定に基づき、退席いたします。

[日の出町議会議長退室]

[「議長」の声あり]

【近藤会長】 はい。

【田畑委員】 11番の田畑でございます。私は東京商工会議所の常議員を務めておりまして、東京商工会議所が提案者となっている次の都市再生特別地区の案件について、利害が関係しておりますので、この案件の審議に限り、退席いたしたいと存じますが、いかがでございでしょうか。

【近藤会長】 只今の発言のように、田畑委員、利害関係者ということになりますので、退席を認めます。

[田畑委員退席]

【近藤会長】 それでは、日程第2に入ります前に、これより会議は公開といたしますので、傍聴者、報道関係者の入室を認めたいと思います。

[傍聴者及び報道関係者入室]

【近藤会長】 それでは、議事を再開いたします。

傍聴者の皆様に申し上げます。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。

日程第2、議第7148号を、議題に供したいと思います。

小野担当部長、説明をお願いいたします。

【小野景観・プロジェクト担当部長】 それでは、日程第2、議第7148号、都市再生特別地区（丸の内三丁目10地区）の変更につきまして、御説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙、こちらでございますが、「議案・資料」、103ページから110ページまでございます。あわせまして、だいたい色表紙、こちらの縦使いになりますが、「都市計画（素案）の提案 丸の内三丁目10地区」も御参照ください。

今回の変更は、三菱地所株式会社、東京商工会議所、株式会社東京會館から、本年7月に提出された都市再生特別措置法に基づく都市計画の提案を踏まえたものでございます。

モニターを御覧ください。都における特定都市再生緊急整備地域の指定状況でございます。

本地区は、特定都市再生緊急整備地域である「東京都心・臨海地域」内に位置しております。本地域の地域整備方針では、国際的な中枢業務・交流拠点の形成、エネルギーネットワークの更新・強化による自立・分散型かつ高効率なエネルギーシステムの導入、駅周辺の回遊性を高めるための地上・地下の歩行者ネットワークの強化などが掲げられております。

「議案・資料」の105ページ、位置図とあわせまして、モニターの航空写真を御覧ください。計画地は日比谷通りと馬場先通り、仲通りに隣接し、地下鉄三田線日比谷駅、千代田線二重橋前駅、JR京葉線東京駅に近接した約1.6ヘクタールの区域でございます。現在、計画地には、東京商工会議所、東京會館、富士ビルが立地しております。

本地区を含む大手町、丸の内、有楽町地区では、東京の活力を牽引し、日本経済の国際競争力の一層の向上を図るため、公共と民間が協力・協調して、まちづくりを進めていくという理念のもと、平成12年に「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン」を定め、まちづくりを進めております。

今回の提案は、このガイドラインに基づき、都や区との調整を経て、都市計画の提案がなされたものでございます。

「議案・資料」の109ページとモニターを御覧ください。事業者からの提案につきましては、災害時においても中枢業務機能の継続を可能とする自立・分散型かつ高効率なエネルギーシステムや帰宅困難者支援機能の整備による防災対応力の強化、JR京葉線と地下鉄2駅を結ぶ地下歩行者ネットワークの整備、国際競争力強化を図る国際ビジネス交流機能の充実、環境負荷低減など、当地域の整備方針に沿うもので、かつ、都市再生の効果が高いものと判断しております。

具体的な都市再生の貢献でございますが、「議案・資料」の109ページ、右上の平面図を御覧ください。計画地周辺に立地する建物の多くは、建築後40年以上経過し、建物や地域冷暖房施設の配管等が老朽化しており、機能更新が必要となっております。

また、地域冷暖房施設の配管は、建物内のルートを利用していることから、建物の建替え時には、熱供給のネットワークが遮断されるなどの課題を抱えております。

今回の計画では、既存建物への熱供給を維持しながら、災害時においても業務機能の継続を可能とするエネルギーネットワークを構築するため、仲通りの地下に熱や非常用電力、水、情報を供給する耐震性に優れた洞道を整備しますとともに、今回整備される帰宅困難者一時滞在施設だけでなく、周辺の防災施設に対しましても、災害時に熱・電力を供給す

ることにより、地域全体の防災対応力の強化を図ってまいります。

次に、地下歩行者ネットワークの整備について御説明いたします。J R京葉線東京駅コンコースと地下鉄三田線日比谷駅、千代田線二重橋前駅をつなぐ地下歩行者通路と、大手町、日比谷方面をつなぐ馬場先通り地下歩行者通路を整備し、誰もが安全で快適、利便性の高い地下歩行者ネットワークを創出いたします。

また、まちづくりガイドラインに位置付けられた、宅地内の歩行者ネットワークや地下駐車場ネットワークを整備し、歩行者の回遊性の向上や駐車場・荷捌き施設の効率的かつ合理的な利用を推進してまいります。

続きまして、国際競争力強化の取り組みについて御説明いたします。今回の計画では、東京国際フォーラムで開催されます国際会議と連携して、分科会等に対応できるホールの整備や、国際会議終了後のレセプションやコンベンションパーティーに対応できるバンケットを整備いたします。さらにこうした設備に加え、地区内の道路、広場などの公共空間、美術館や歴史的建造物などの文化施設を連携させ、活用・情報発信を行う「(仮称) 交流空間マネジメント組織」を整備しますことにより、国際交流機能の強化を図ってまいります。

このほか、コージェネレーションシステムや非常用発電設備の整備による防災対応力の強化を図りますとともに、地域冷暖房施設の導入等による環境負荷低減の取組を実施いたします。

次に都市再生特別地区の変更内容について御説明いたします。「議案・資料」の103ページを御覧ください。あわせてモニターを御覧ください。

都市計画の主な内容としましては、容積率の最高限度、1,500%とし、一部を国際ビジネス交流機能などいたします。高さの最高限度は、高層部を150メートル、低層部Aを40メートル、低層部Bを32メートルいたします。

「議案・資料」の110ページを御覧ください。完成予想図でございます。

なお、意見書の提出につきましては、本案件を平成26年9月19日から2週間、公衆の縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

日程第2、議第7148号の説明は以上でございます。

【近藤会長】 日程第2につきまして、御質問、御意見がございましたら、お伺いしたいと思います。

松村委員

【松村委員】 本案件は、東京駅と地下鉄2駅をつなぐ地下歩行者ネットワークと、地下駐車場ネットワークの整備などの評価で、容積率を1,300%から1,500%に緩和して、高さ150メートルの超高層オフィスビルを建設する三菱地所株式会社などの提案です。昨年の第202回審議会で、本案件の場所と近接する日比谷通りに面した三井不動産の同じような提案を審議しました。

本日はほかにも質問しなければならない案件がありますので、1問だけお聞きし、意見を述べます。

前回は指摘しましたが、都内の地盤を調査している都土木技術支援人材育成センターは、江戸時代初期は皇居周辺まで海が広がっていた。その後、増え続ける人口や産業を支えるため、多くの湾岸が埋め立てられてきたとしている点からも、ここは埋立地です。また、津波被害は想定されていないとの答弁に、一昨年4月、東京都が初めて元禄型関東地震の被害想定公表の中で、東京湾岸の津波の高さは最大で品川区の2.61メートル、江東区の2.55メートル、中央区の2.51メートルなどとなっています。ただ、これらの想定では津波と高潮が同時に発生し、海水が堤防を超えるとといった複合災害が考慮していないということを見ておかなければなりません、指摘しました。

これらの点を、検証し計画を策定しているのかどうか伺います。

【小野景観・プロジェクト担当部長】 議長、景観・プロジェクト担当部長

【近藤会長】 小野担当部長

【小野景観・プロジェクト担当部長】 埋立地であったとの御指摘につきましては、事業者は周辺の地盤調査の結果や、今後実施します詳細な調査を踏まえまして、強固な地盤である江戸川層まで支持杭を到達させることにしており、安全上は問題ございません。津波被害につきましては、本計画地の地盤の高さは、東京湾平均海面、TP+3.1メートルとなっており、被害想定の数値よりも高い位置となっております。地下空間への安全性への御指摘かと思いますが、今回、整備いたします地下通路につきましては、高い耐震性を有しますとともに、明解な空間構成やサイン計画などにより、自分の位置と避難経路を認識しやすくする工夫をしております。また仮に、地震などで電力が停止した場合でも、非常用電力を供給しまして、照明・空調などを維持し、歩行者の安全性を確保することにしております。

大雨によります洪水に対しましては、地下通路に防水扉を設置し、水の浸入を防止しますとともに、非常用発電設備を浸水のおそれのない地上3階に設置することで、災害時に

おきましても、自立安定的なエネルギー供給に万全を期すこととしております。

なお、都市再生特別地区を活用する開発では、提案者などが詳細な防災計画を策定し、歩行者・利用者の避難誘導が安全かつ円滑に行われるよう、総合的な防災訓練にも取り組むなど、ハード・ソフト両面から災害への備えをすることになっており、安全性上、何ら問題がない計画になっていると考えております。

【松村委員】 議長

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 万全だとの答弁ですけれども、前回というか、日比谷のところの三井不動産の開発の地下通路の歩行者交通量はピーク時時間当たり、約4,600人を想定したのですが、本提案ではそれを上回る約5,900人としています。南海トラフ巨大地震が起これば、30万人を超える犠牲者が発生し、約220兆円の被害になると推定されています。首都直下地震でも、南海トラフ巨大地震に匹敵する、あるいはそれを上回る被害になると専門家は指摘しています。

また、専門家からはですね、災害対策基本法の改正など、防災・減災の努力が継続されているが、その一方ではこれに逆行する国土づくりが進んでいる。その典型例は地下空間の開発であり、超高層マンションの建設である。欧米先進諸国に比べて日本では、地下鉄、地下街、ビルの地階、地下道、地下道路などが連続的につながる空間の計画、建設、管理に関する総合的な法制度が万全ではなく、拡大に歯どめがかからない。かける規制は存在しないと警告しています。この指摘をやはり真摯に受けとめるべきではありませんか。

よって、一極集中を加速させ、防災上からも脆弱なまちづくりとなりかねない本提案には反対です。

以上です。

【近藤会長】 ほかに御意見、御質問、ございませんでしょうか。

それでは、日程第2の議第7148号、東京都市計画都市再生特別地区の案件について、採決いたします。

議第7148号、丸の内三丁目10地区の案件について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 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。

以上で、日程第2が終了いたしましたので、田畑委員はまた着席されます。

[田畑委員着席]

【近藤会長】 続きまして、日程第3といたしまして、議第7149号から議第7154号まで一括して議題に供したいと思えます。

上野幹事、説明をお願いいたします。

【上野都市づくり政策部長】 日程第3、議第7149号、「足立区中央本町一丁目ほか各地内」における用途地域の変更について、御説明いたします。

薄茶色表紙「議案・資料」の119ページから127ページまでになります。「議案・資料」、122ページの位置図とあわせて、モニター上の航空写真を御覧ください。

本地区は、都市計画道路補助第138号線の沿道の地区で、東武伊勢崎線梅島駅から東に約400メートルのところに位置する約4.4ヘクタールの区域でございます。

都市計画道路補助138号線は、東京都防災都市づくり推進計画において、主要延焼遮断帯に位置付けられており、このたび、その整備の進捗に応じて延焼遮断帯の形成を促進するため、沿道30メートルにおいて防火地域と高度地区を変更いたします。それとともに、幹線道路沿道にふさわしい市街地環境の形成を図るため、地区計画を決定することとしており、本案件はこれとあわせて用途地域を変更するものでございます。

ここで、参考として、足立区決定の都市計画について御説明いたします。「議案・資料」123ページの計画図とあわせて、モニターを御覧ください。

まず、延焼遮断帯の形成を図るため、計画図中、①から⑧及び⑦の区域につきまして、準防火地域であったものを、防火地域に変更します。また、計画図中、①及び④の区域について、第二種高度地区であったものを第三種高度地区に変更するとともに、計画図中、①から⑧及び⑦の区域について、新たに高度地区の最低限度を7メートルと定めます。

次に、地区計画につきましては、「議案・資料」126ページの計画図1とあわせて、モニターを御覧ください。

地区計画の区域は補助138号線の沿道30メートル、約4.8ヘクタールでございます。地区整備計画において、建築物等の用途の制限、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限等を定めます。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」123ページの計画図とあわせて、モニターを御覧ください。

地区計画の決定にあわせて、約4.4ヘクタールの区域について、用途地域を変更いたします。変更の主な内容は、計画図中、①及び⑤などの区域について、高度利用を図りながら沿道建築物の建て替えを促進するため、容積率を200%から300%に変更します。また、補助138号線の事業化に伴い、用途地域境界を現在道路の中心であったものを、都市計画道路の中心へとそろえるなどの変更をいたします。

なお、本計画につきまして、平成26年9月19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。

議第7149号の説明は以上です。

次に、議第7150号、「足立区関原三丁目地内」における用途地域の変更について御説明いたします。

薄茶色表紙、「議案・資料」の119ページから121ページまで、及び128ページから144ページまでになります。

「議案・資料」、128ページの位置図とあわせて、モニター上の航空写真を御覧ください。

本地区も、都市計画道路補助第138号線の沿道にある約1.8ヘクタールの地区であり、東武伊勢崎線梅島駅から西に約500メートルのところに位置しております。また、西新井駅西口周辺地区防災街区整備地区計画の区域内にあります。

都市計画道路補助138号線は、先ほど御説明いたしました議第7149号の案件と同様に、東京都防災都市づくり推進計画におきまして、主要延焼遮断帯に位置付けられております。このたび、その整備の進捗に応じて延焼遮断帯の形成を促進するため、沿道30メートルにおいて防火地域、高度地区を変更します。それとともに、防災街区整備地区計画を変更することとしており、本件はこれとあわせて用途地域を変更するものでございます。

ここで参考として、足立区決定の都市計画について御説明いたします。「議案・資料」、129ページの計画図とあわせて、モニターを御覧ください。

まず、延焼遮断帯の形成を図るため、計画図中、①、②及びアの区域につきまして、準防火地域であったものを、防火地域に変更するとともに、高度地区として新たに最低限度を7メートルと定めます。

次に、防災街区整備地区計画につきましては、「議案・資料」、142ページの計画図1を御覧ください。

道路整備とあわせて土地の高度利用と建物の不燃化を促進するため、本地区について、幹線道路沿道地区Bへと地区区分を変更するとともに、壁面の位置の制限を新たに定めま
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」、129ページの計画
図を御覧ください。

防災街区整備地区計画の変更とあわせて、約1.8ヘクタールの区域で用途地域を変更
いたします。高度利用を図りながら沿道建築物の建て替え等を促進するため、沿道30メ
ートルの区域について、容積率を200%から300%に変更するとともに、建ぺい率が
60%である①の区域につきまして、80%に変更いたします。

なお、本計画について、平成26年9月19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。

議第7150号の説明は以上です。

次に、議第7151号、「足立区興野一丁目ほか各地内」における用途地域の変更につ
いて御説明いたします。

薄茶色表紙、「議案・資料」の119ページから121ページまで、及び145ページ
から146ページまでとなります。「議案・資料」、145ページの位置図とあわせて、
モニター上の航空写真を御覧ください。

本地区も、都市計画道路補助第138号線の沿道にあり、先ほど御説明いたしました関
原地区の西約400メートルにある尾竹橋通りのさらに西側に位置する約2.2ヘクタ
ールの区域でございます。

都市計画道路補助第138号線は、東京都防災都市づくり推進計画において、主要延焼
遮断帯に位置付けられております。加えて、本地区の補助138号線につきましては、木
密地域不燃化10年プロジェクトの特定整備路線に選定されたことから、この道路の整備
にあわせ、沿道建築物の不燃化を促進し、延焼遮断帯の形成を加速させるため、沿道30
メートルについて、高度地区や防火地域を変更するとともに、用途地域を変更するもの
でございます。

ここで参考として、足立区決定の都市計画について御説明いたします。「議案・資料」、
146ページの計画図を御覧ください。

延焼遮断帯の形成を図るため、計画図中、①及びアの区域について、準防火地域であっ
たものを、防火地域に変更するとともに、高度地区として新たに最低限度を7メートルと

定めます。

以上の都市計画変更とあわせて、約2.2ヘクタールの用途地域を変更いたします。沿道30メートルの範囲について、高度利用を図りながら沿道建築物の建て替えを促進するため、容積率を200%から300%に変更いたします。

なお、本計画について、平成26年9月19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。

議第7151号の説明は以上です。

次に、議第7152号、「葛飾区東新小岩二丁目ほか各地内」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、薄茶色表紙の「議案・資料」、147ページから158ページまでになります。150ページ的位置図とあわせて、モニター上の航空写真を御覧ください。

本地区は、JR総武線新小岩駅の北東約1キロメートルに位置しており、次の議第7153号で御説明いたします、いわゆる土地区画整理事業を施行すべき区域内に含まれております約10.8ヘクタールの区域でございます。

本地区につきましては、葛飾区都市計画マスタープランでは、放射14号線沿道の後背地について、商業・業務機能と調和した都市型住宅系市街地を形成することとされており、今回、その将来像を実現するため、地区計画を決定し、あわせて用途地域を変更いたします。

ここで参考として、葛飾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」157ページの計画図2とあわせて、モニターを御覧ください。

地区計画の区域約18.8ヘクタールにつきまして、地区整備計画において、区画道路、公園等を地区施設として位置付けるとともに、壁面の位置の制限等を定めます。

以上の地区計画の決定にあわせて、約10.8ヘクタールの区域で用途地域を変更いたします。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」、151ページの計画図とあわせて、モニターを御覧ください。

計画の内容は、計画図中、①の区域について、第一種中高層住居専用地域、建ぺい率60%、容積率200%であったものを、建ぺい率及び容積率はそのまま、第一種住居地域に変更します。計画図中、②と③の区域につきましては、かつて鉄道敷地等であったところが、既に土地利用転換されていることから、道路など現在の地形地物に合わせる形で

用途地域を変更いたします。

なお、本計画について、平成26年9月19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。

議第7152号についての説明は以上です。

次に、ただいま申し上げました議第7152号の関連案件である、議第7153号、葛飾細田町付近土地区画整理事業の変更につきまして、御説明いたします。

資料は、薄茶色表紙の「議案・資料」、159ページから163ページまでになります。「議案・資料」、161ページの位置図とあわせて、モニター上の位置図を御覧ください。

本施行区域は、北は京成本線付近から南はJR総武線付近まで広がる、約108.4ヘクタールの区域でございます。昭和44年にいわゆる「土地区画整理事業を施行すべき区域」として都市計画決定したものの一部でございます。

「議案・資料」、162ページの計画図とあわせて、モニターを御覧ください。

本案件は、平成14年に都が定めた「周辺区部における土地区画整理事業を施行すべき区域の市街地整備のためのガイドライン」に基づき、一部の区域約21.4ヘクタールについて「土地区画整理事業を施行すべき区域」から削除するものでございます。モニター上、黄色で示しております区域につきましては、議第7152号で御説明いたしました地区計画を策定することから、削除する部分でございます。赤色で示しております区域につきましては、現在、線路敷地であり、鉄道用地以外の土地利用が見込まれないことから、削除する部分でございます。

なお、本計画について、平成26年9月19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。

議第7153号については、説明は以上です。

次に、議第7154号、「江戸川区篠崎町七丁目及び八丁目各地内」における用途地域の変更につきまして、御説明いたします。

薄茶色表紙の「議案・資料」は165ページから178ページまでになります。

あわせて、モニター上の航空写真を御覧いただきたいと存じます。

本地区は、都営地下鉄新宿線篠崎駅の西側に位置する篠崎駅西部地区地区計画の区域内にある約1ヘクタールの地区でございます。地区計画の区域内は、昭和30年代に施行された土地改良事業により、道路が基盤の目のように整備されておるものの、狭小宅地等の理由から建て替えが進まず、また行きどまり道路のみに接道する宅地も多いことから、改

善が必要とされている地区でございます。

これまで、江戸川区施行による連鎖型土地区画整理事業が段階的に実施されており、このたび、事業の進捗に応じ、本地区において地区計画を変更し、あわせて用途地域を変更いたします。

ここで、参考として、江戸川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」、174ページの計画図1を御覧ください。

地区計画の区域のうち、住居街区A-3について、緑豊かな戸建住宅並びに中層集合住宅を主体とした店舗・事務所等が共存する利便性の高い良好な住居系市街地を整備するため、新たに地区整備計画において、建築物の用途の制限、敷地面積の最低限度、建築物等の高さの最高限度などを定めます。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」、169ページの計画図とあわせて、モニターを御覧ください。

地区計画の変更に伴い、本地区約1ヘクタールの区域で用途地域を変更いたします。変更の内容は、計画図中、①の区域について、第一種中高層住居専用地域、建ぺい率50%、容積率100%であったものを、第一種住居地域、建ぺい率60%、容積率200%に変更いたします。

なお、本計画について、平成26年9月19日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出はございませんでした。

日程第3についての説明は以上でございます。

【近藤会長】 ありがとうございます。

日程第3につきまして、御意見、御質問ございましたらお伺いいたします。

松村委員

【松村委員】 第7150号と7151号について意見を述べます。

両案件とも、道路現状が全くない木造密集地域で、高度地区防火地域となり、従来の二階建てでの生活再建ができなくなります。地元からは生活再建の不安も大きいと聞いています。財源の十分な補償なしに、用途地域などで縛りをつけることは、生活・生業再建に重大な影響を及ぼします。よって反対いたします。

次いで、第7152号、第7153号についても、意見を述べます。

区画整理をやめることは当然ですが、その後行われる地区計画に問題があります。東新小岩も細田も、細分化するのではなく、また一つの計画で全体を網かけするのは、余りに

も乱暴だとの地元からの声が上がっています。よって反対です。

以上です。

【近藤会長】 ほかに御意見、御質問はございますでしょうか。

ないようでございますので、それでは議題に則して採決いたしたいと思います。

まず、議第7149号、「足立区中央本町一丁目ほか各地内」の用途地域の案件について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 全員賛成と認めます。

原案どおり、決定いたしました。

次に、議第7150号、「足立区関原三丁目地内」用途地域の案件について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 賛成多数と認めます。

原案どおり、決定いたしました。

次に、議第7151号、「足立区興野一丁目ほか各地内」の用途地域の案件について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 賛成多数と認めます。

原案どおり、決定いたしました。

続きまして、議第7152号、「葛飾区東新小岩二丁目ほか各地内」の用途地域、関連する議第7153号、葛飾細田町付近土地区画整理事業の案件について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 賛成多数と認めて、原案どおり決定いただきました。

次に、議第7154号、「江戸川区篠崎町七丁目及び八丁目各地内」、用途地域の案件について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 全員賛成と認め、原案どおり決定いたしました。

【只腰委員】 議長、14番

【近藤会長】 只腰委員

【只腰委員】 私は現在、首都高速道路株式会社の役員をいたしております。次の日程第4の都市高速道路の案件につきましては、利害が関係しておりますので、これら案件の審議につきましては、退席をさせていただきたいと存じます。

【近藤会長】 只腰委員から、利害関係者として退席したいとの申し出がございました。審議会運営規則第10条の規定に基づき、只腰委員は退席されます。

〔 只腰委員退席 〕

【近藤会長】 それでは、日程第4といたしまして、議第7155号から議第7157号まで、一括して議題に供したいと思っております。

山下担当部長の説明、お願いします。

【山下外かく環状道路担当部長】 日程第4、議第7155号及び7156号、東京都市計画道路都市高速道路第1号線及び東京都市計画道路都市高速道路湾岸線の変更につきまして、説明いたします。

資料はお手元の薄茶色表紙、「議案・資料」、179ページから196ページまででございます。

「議案・資料」の184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航空写真を写しておりますので、あわせて御覧ください。

都市高速道路第1号線は、大田区羽田三丁目を起点とし、台東区北上野一丁目まで南北に延びる、延長約22キロメートルの路線でございます。

今回の変更区間は、鮫洲運転免許試験場付近である東大井一丁目から、天王洲アイル駅付近である東品川二丁目までの延長約1.9キロメートルの区間でございます。また、都市高速道路湾岸線は江戸川区臨海町六丁目を起点とし、大田区羽田空港三丁目まで東京湾沿いに延びる延長約23キロメートルの路線でございます。

今回の変更区間は、大井ジャンクションの八潮連結路のうち、都市高速道路第1号線と接続する品川区東品川四丁目地内の一部区間でございます。

なお、都市高速道路第1号線と都市高速道路湾岸線は、それぞれ高速1号羽田線、高速湾岸線として供用されております。

総延長約300キロメートルに達する首都高速道路は、一日100万台もの自動車が利用し、首都圏の大動脈として東京の都市活動を支えてまいりました。しかし、約3割の首都高速道路構造物は供用から40年以上が経過しており、経年変化や過酷な使用状況によ

り、多数の損傷が発生しております。今後も首都高速道路が永続的に機能を維持し、構造物が長期的に安全性を確保していくためには、老朽化対策を計画的に実施していくことが不可欠です。中でも、海岸沿いにあり、維持管理が困難な上に、塩害による構造物の損傷が激しい高速1号羽田線の東品川栈橋・鮫洲埋立部については、早期対策への取り組みが必要でございます。

「議案・資料」の185ページから188ページと193ページの計画図を御覧ください。

本計画は、高速1号羽田線の東品川栈橋・鮫洲埋立部を更新するに当たり、道路の幅員を現在の17メートルから最新の構造基準に基づき、18.2メートルに広げるとともに、並行する東京モノレールから一定の離隔をとり、維持管理性を向上させるため、都市高速道路第1号線の都市計画区域及び幅員を変更するものです。同時に、当該区間について、車線の数を新たに定めます。

また、品川区東品川四丁目地内において接続する都市高速道路湾岸線八潮連結路に造り替えが生じるため、都市計画区域を一部変更するものです。

事業者につきましては、首都高速道路株式会社の施行となる予定です。

なお、本計画案について、平成26年9月19日より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。

また、関係機関へ協議及び意見照会を行った結果、いずれも異議ない旨、回答をいただいております。

日程第4、議第7155号及び7156号の説明は以上でございます。

続きまして、日程第4、議第7157号、東京都市計画道路都市高速道路3号線の変更につきまして、説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙、「議案・資料」、197ページから203ページまででございます。

「議案・資料」の199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航空写真を写しておりますので、あわせて御覧ください。

都市高速道路第3号線は、世田谷区大蔵五丁目を起点とし、渋谷区を経て千代田区隼町の終点に至る延長約15.8キロメートルの路線です。起点側は都市高速道路外郭環状線に接続し、終点側は都市高速道路第4号線に接続しています。

また、当該15.8キロメートル区間は、首都高速3号渋谷線及び東名高速道路の一部

として供用されております。

今回の都市計画変更は、渋谷二丁目地内に下り方面の入口新設に伴うものでございます。都市高速道路第3号線には、霞が関から池尻までの約7キロメートル区間に下り方面の入口がないことから、高速道路と並行する一般道に自動車交通が集中し、渋滞が発生しやすい等の課題を有しております。また、平成27年3月に三環状道路のうち、首都高速道路中央環状線が全線開通することを踏まえ、渋谷駅周辺より都心側を起点とする交通が、中央環状線を効率的に利用できるよう対策を講じる必要があります。

本計画は、都市高速道路第3号線の渋谷駅東口付近に下り方面の入口を新設することにより、既存の池尻入口を利用している下り方向の交通を新設する入口に転換させ、首都高速道路の交通の整流化や、周辺道路の渋滞軽減を図るとともに、大橋ジャンクションを経由する中央環状線の利用を可能とし、アクセス向上を図ることを目的として、入口新設に伴う区域について、都市計画の一部変更を行うものでございます。

「議案・資料」の200ページの計画図を御覧ください。

現在、片側3車線の都道六本木通りの下り線1車線を利用して、入口を新設いたします。赤で着色した区間が設置予定箇所であり、約300メートル区間において、都市計画区域が変更となります。

事業者につきましては、首都高速道路株式会社の施行となる予定です。

なお、本計画案について、平成26年9月19日より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。

また、関係機関へ協議及び意見照会を行った結果、いずれも異議ない旨、回答をいただいております。

日程第4の説明は以上でございます。

【近藤会長】 ありがとうございます。

日程第4につきまして、御質問、御意見ございましたら、松村委員

【松村委員】 第7155号、56号について、意見を述べさせていただきます。

都市計画変更となる部分は、開通から50年を経過して、コンクリートの剥離や鉄筋の腐食が目立ち、首都高の修繕は切迫する首都直下地震から安全を確保するために必要なものだと考えます。

一方、都の都市計画変更素案の説明会では、地元住民の方から、眺望や騒音の問題で不安の声も出されています。大規模更新は必要な事業であり、その事業を円滑に進めるため

にも、都としても住民説明会で出た意見を、事業者である首都高速会社に迅速に伝え、丁寧な説明をするなど、対応を図っていただくことを要望します。以上です。

【近藤会長】 ほかに日程第4につきまして、御意見、御質問ありますでしょうか。ないようでございますので、議題に則して採決いたしたいと思います。

まず、議第7155号、都市高速道路第1号線及び議第7156号、都市高速道路湾岸線の案件について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 全員賛成と認めます。原案どおり決定いたしました。

次に、議第7157号、都市高速道路第3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]

【近藤会長】 全員賛成と認め、原案どおり決定いたしました。

日程第4が終了いたしましたので、只腰委員が着席されます。

[只腰委員着席]

【近藤会長】 次に、日程第5に入りまして、議第7158号及び議第7159号を一括して議題に供したいと思います。

山下担当部長、説明をお願いいたします。

【山下外かく環状道路担当部長】 日程第5、議第7158号、東京都市計画道路幹線街路外郭環状線の2、及びこれに関連する議第7159号、東京都市計画公園第7・6・15号石神井公園の変更について、順に説明いたします。

初めに、外郭環状線の2、略称、外環の2についてでございます。

資料は、薄茶色表紙「議案・資料」、205ページから213ページまででございます。

まず、「議案・資料」、206ページの変更概要と207ページ的位置図をお開きください。また、モニターには今回の幅員変更区間の航空写真を写しております。モニター上の黄色の破線が変更前の計画線、赤の実線が変更案の計画線でございます。

外環の2は、世田谷区北烏山五丁目を起点とし、三鷹市、武蔵野市、杉並区を経て、練馬区東大泉二丁目に至る延長約8,970メートルの路線でございます。昭和41年、都内の都市計画道路ネットワークの一部として、高速道路の外環と同時に都市計画決定されております。

平成19年、高速道路の外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、平成20年、外環の2についての「検討の進め方」を公表し、検討の視点とプロセスを明らかにいたしました。これに基づき、外環の2の必要性やあり方などについて、沿線区市ごとに地域住民との話し合いの会を開催するなど、広く意見を聴きながら検討を進めております。

外環の2の練馬区間については、本年5月、これまでの検討を踏まえ、都市計画の幅員を既定の40メートルから22メートルに縮小する方針を定めました。本件はこの方針に基づき、都市計画を変更するものでございます。

外環の2の練馬区間は、放射7号線目白通りから放射6号線青梅街道までの約4,370メートルでございます。このうち、幅員を縮小する区間は約2,840メートルで、事業中の大泉ジャンクション地域及び青梅街道インターチェンジの整備により、地上部が改変される区間を除いたものでございます。また、西武新宿線上石神井駅周辺においては、鉄道やバス等の交通手段を結節する機能を確保するため、現在の都市計画の区域を一部活用し、交通広場を設置いたします。

まず、道路の幅員について説明いたします。「議案・資料」、208ページ、209ページの計画図と、213ページの参考図3を御覧ください。

標準幅員は、円滑に交通処理できる往復2車線の車道など、道路の基本的な機能を確保した上で、歩行者、自転車、自動車の通行空間を構造的に分離可能な22メートルに変更いたします。この幅員縮小に伴い、計画図の黄色の区域は、外環の2の都市計画の区域から外れることとなります。

次に、道路の線形について説明いたします。「議案・資料」の211ページの参考図1、212ページの参考図2を御覧ください。

道路の線形は、条例で定める道路構造の技術的基準を遵守しつつ、現在の都市計画の区域内において、周辺地盤とのすりつけや緑の保全など、地形、地物、現道の活用等に配慮して設定しております。具体的な配慮事項として、モニターには開園している石神井松の風文化公園の緑の保全例を示しています。外環の2の線形を西側に計画し、できるだけ公園と重複しないよう配慮しております。

次に、交通広場を設置する上石神井駅周辺について説明いたします。「議案・資料」の211ページの参考図1を御覧ください。モニターには、歩道のない一方通行の道路に、一般車やバスなどが混在する駅周辺の現況を写しております。駅前には非常に多くの人や

車が集中しており、不便かつ危険な状況となっております。

こうした状況を踏まえ、地元練馬区は平成20年に「上石神井駅周辺地区まちづくり構想」を策定しました。本計画案では、こうした構想等を踏まえ、現在の都市計画の区域を一部活用し、約5,100平方メートルの交通広場を設置いたします。

なお、西武新宿線につきましては、井荻駅から東伏見駅間において、鉄道立体化の検討対象区域とされているため、外環の2は平面で計画しております。

また、今回、幅員の変更と合わせ、放射7号線目白通りから放射6号線青梅街道までの車線の数を2車線と定めます。

次に外環の2の事業主体でございますが、東京都を予定しており、交通広場につきましては、練馬区を予定しております。

続きまして、石神井公園の変更について説明いたします。資料は、薄茶色表紙、「議案・資料」の221ページから224ページまでです。「議案・資料」、224ページの計画図を御覧ください。

今回の変更は、外環の2の変更に伴い、道路と連続する緑地空間を確保し、石神井公園の機能の向上を図るため、先ほど説明した石神井松の風文化公園と未開園の区域について、追加及び削除するものでございます。また、種別について、現在の都市計画法施行規則に合わせ、一般公園から特殊公園に変更いたします。

続きまして、外環の2及び石神井公園の意見書について御説明いたします。クリーム色表紙の「議案・資料」別冊、「意見書の要旨」の1ページを御覧ください。

本計画案を平成26年9月19日から10月3日まで縦覧に供したところ、合計619通の反対の意見書の提出がありました。そのうち、「1 都市計画に関する意見」としては、「高速道路の外環を地下構造に変更するに当たり、都も国も「地上への影響を避けるため」と明言してきたが、22メートル案でも約400棟の立ち退きが見込まれている。」「9キロメートルで計画されている外環の2の一部を切り離して変更することは、都市計画法の趣旨に反する。」「緑豊かで閑静な住宅街の景観、環境、コミュニティを破壊する、石神井公園に隣接して外環の2が通ることによる、著しい環境悪化が懸念される。」など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は、資料にも記載されておりますが、「外環の2は、昭和41年当時、高速道路の外環と一体となって自動車交通に対処するとともに、地域の利便性向上や沿線のまちづくりに寄与する道路として計画されている。このうち練馬区間

は、広域道路ネットワークを形成するとともに、災害時の安全な避難路の確保や、生活道路に流入している通過交通の抑制など、地域が抱える課題解決に必要な都市計画道路である。」「これまで平成20年に明らかにした検討のプロセスに基づき、広く意見を聴きながら検討し、結論を得たことから、都市計画変更の手続を遅滞なく進めることとした。」「外環の2においては、沿道環境の保全等に配慮して、緑のネットワーク形成や良好な景観形成に資する植樹帯を設置することとし、石神井公園については道路と連続する緑地空間の確保など、公園機能の向上を図ることとした」などでございます。

また、「3 その他の意見に関するもの」といたしましては、10ページに記載されておりますが、「行政不服審査法第25条及び29条の規定に基づき、審議会における口頭陳述並びに審議会による現地視察を求める」との意見が出されております。

この意見に対する東京都の見解は、資料にも記載しておりますが、「都市計画の決定または変更及びそれらの手続については、行政不服審査法の適用対象外である」でございます。

最後に、外環の2及び石神井公園の都市計画変更案について、練馬区に意見照会しております。まず、外環の2に関する練馬区の意見は、区が求める機能を確保した幅員構成となっており、本案のとおり都市計画変更の手続を進め、早期に事業化を図りたいというものでございます。合わせて近隣の緑との連続性に配慮して、可能な限り緑化を図ることや、上石神井駅周辺のまちづくりに資する道路整備手法を検討することなどを要望されております。

都といたしましては、これらの要望については、事業を進めていく中で配慮していく必要があるものと認識しております。

なお、石神井公園に関しましては、「特に意見はない。」との回答をいただいております。

以上で、日程第5の説明を終わります。

【近藤会長】 日程第5につきまして、御質問、御意見ございましたら、お伺いいたしたいと思います。

きたしろ委員

【きたしろ委員】 議7158号、外環の2に関してお伺いをいたしました。

先ほど、練馬区間の必要性について、説明があったわけですが。防災性の向上や、交通安全などの観点から、多くの方々の生活向上に資する道路とのこと。去る13日の環境

建設委員会でも、外環の2の練馬区間の質疑がありましたが、改めて練馬区にとって必要不可欠な道路だと認識をいたしました。都内の都市計画道路の整備率は、区部ではようやく6割を超えたとのことですが、練馬区では約5割であり、外環の2が計画されている練馬区の西部地域に至っては、3割にも満たない状況だと聞きました。このことだけをとっても、練馬区西部地域に欠かせない南北道路であることは明らかであります。

それでは、最初に、今回提案された計画案の中身について、お伺いをいたします。この計画案は、従来の幅員40メートルを22メートルに縮小したことが大きな特徴かと思いますが、その理由をお伺いをいたします。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 昨年12月、外環の2の練馬区間の整備のあり方といたしまして、2車線の車道など基本的な機能を確保して、幅員を18メートルに縮小する案、これに自転車道を加えた幅員22メートルの案、さらに現在の都市計画を活用して、緑地帯を設けた幅員40メートルの案の計3案を公表し、これらの案をもとに広く意見を聴く会や、オープンハウスを開催するなど、地域住民の意見把握に努めてまいりました。その後、地元練馬区は、区民の意見を聴取した上で、本年2月、外環の2に関する今後の取組方針を策定いたしました。

練馬区からは、整備が大きく遅れている練馬区西部地域の南北交通に資する重要な都市計画道路との認識のもと、歩行者や自転車の快適な通行区間の確保などを配慮して、早期整備を図るよう、都に要請がございました。練馬区の要請や地域住民の意見を踏まえ、これらの複数案について、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点からなる道路の機能に加えまして、移転棟数などの事業性を比較検討し、最終的に本年5月、外環の2の練馬区間について、歩行者、自転車、自動車の通行区間を構造的に分離可能な幅員22メートルとする方針を定めました。

【近藤会長】 きたしろ委員

【きたしろ委員】 地元に複数案を提示して、地元の意見を聞いた上で、方針を定めたという都の取組姿勢を大変高く評価をいたしたいと思います。先ほど、地元練馬区の意見について説明がありましたが、区が求める機能が確保されており、計画案のとおりで手続を進めてほしいとのことですから、これは地元の意見を十分反映した証だと思います。

複数案提示の取組もそうですが、沿線自治体から地元の意見を丁寧に聞きながら取り組むように要望されていると聞いております。本日に至るまで、都は練馬区間において、地

元の意見をどのように聞いてきたのか、お伺いをいたします。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 外環の2につきましては、平成19年に外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した際、関係区市等から出された意見、要望を踏まえて、平成20年、都市計画の方針を取りまとめるための検討のプロセスを明らかにし、必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進めてまいりました。練馬区間につきましては、公募による地域住民などで構成する話し合いの会を6回、広く意見を聴く会を6回、都市計画変更の素案説明会を3回、来場者に個別に意見を聴くオープンハウスを15回開催するなど、地域住民の意見を丁寧に聴きながら検討し、結論を得たことから、都市計画変更の手続を遅滞なく進め、本日の都市計画審議会に付議することといたしました。

【近藤会長】 きたしろ委員

【きたしろ委員】 検討のプロセスを明らかにした上で、時間をかけて、地元の意見を何度も聞きながら丁寧に取り組んできたことがよくわかりました。外環の2沿線の西武新宿線の上石神井駅周辺地域は説明にもありましたが、極めて危険な交通環境にあります。駅前の狭い道路では、歩行者、自転車、自動車が錯綜し、そこにバスやタクシーまでもが進入してくるありさまです。こうした現状を踏まえ、地元の発意のもとで、6年も前にまちづくり構想が取りまとめていると聞いております。この構想には、外環の2や駅前広場の整備促進、西武新宿線の立体交差化など、地元の願いが込められているとのこと。外環の2の練馬区間の検討がここまで進んだわけですから、次はこの構想の実現に向けた取組が期待されるところであります。

都は上石神井駅周辺における外環の2について、今後どのように取り組んでいくのか、お伺いをいたします。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 西武新宿線上石神井駅周辺において、外環の2は鉄道とバスなどとの乗り継ぎを円滑にする交通結節機能の確保や、商店街の活性化など、地元が取り組むまちづくりに欠かせない南北道路でございます。また、地元練馬区は、外環の2の早期事業化とともに、上石神井駅周辺のまちづくりに資する道路整備手法の検討を都に求めています。

引き続き、地元練馬区と連携し、地域のまちづくりにも寄与するよう、上石神井駅周辺

における外環の2の整備促進に向けた方策を検討してまいります。

【近藤会長】 きたしろ委員

【きたしろ委員】 今までの御説明のように、これまで地元の意見を十分に聞きながら、丁寧に取り組まれてきたわけですから、ここで途切れることなく、引き続き関係する権利者に対し、親身に対応していただきたいと思います。

防災や交通安全など、命を守るという視点からも必要な道路として早期事業化に向けて取り組んでいただくよう、強く要望して、私の質問を終わります。

【近藤会長】 ほかに。堀江委員

【堀江委員】 ありがとうございます。17番堀江です。意見として発言させていただきます。

本計画の必要性につきましては理解しておりますが、一方で、周辺環境への影響の懸念も含め、地域住民の方々からさまざまな御意見があるということも承知しております。計画及び事業の遂行におかれましては、このような御意見があることを十分に踏まえた上で、区とも連携をとりながら、この街路が、地域の緑のネットワークの実質的に太い軸となつて、生物多様性の観点からも、また地域の方々の生活の観点からも、周辺環境の向上を確実にもたらすことができるように進めていただくようお願いしたいと思います。

以上でございます。

【近藤会長】 ほかに。松村委員

【松村委員】 外環の2は、1966年、昭和41年に高速道路の外環と一体的な都市計画として決定されたものであり、2007年、平成19年に高速道路を大深度地下構造へ都市計画変更されましたが、その際、東八以南の外環付属街路は、本体を地下方式に変更したことに伴い、機能として不要になるとして廃止しました。ところが外環の2は外環の2の機能は集約したと2007年の都計審で説明しながら、廃止の提案もしませんでした。この点を『とめよう「外環の2」ねりまの会』が質問したのに対して、都市整備局は2001年、平成13年に国と都が一方向的に発表した東京外かく環状道路の計画のたたき台で、「外環の2の廃止を前提したものではない。2003年1月の沿線自治体との意見交換を行い、改めて方針を公表した。」などと問題をすりかえて、質問に答えていません。

そこで、改めて伺いますが、外環の2はどういう計画として都市計画決定されたのか、見解を伺います。

また、外環の2は、地域の利便性向上や、沿線のまちづくりに寄与するなど、都内の都

市計画道路のネットワークの一部として、都市計画決定されたと、都は繰り返し説明していますが、その根拠を示してください。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 外環の2につきましては、先ほども御説明いたしましたように、昭和41年、自動車交通に対処するとともに、地域の利便性向上や沿線のまちづくりに寄与する道路として、都内の都市計画道路ネットワークの一部として高速道路の外環と同時に計画決定されてございます。

都市計画道路は、交通機能とともに、環境・防災等の面で良好な都市空間を形成し、上下水道の供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能や、まちづくりを誘導するための市街地形成機能など、多様な機能を有してございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 今、答弁をいただきましたが、外環の2は外環本線とは別に、都内の都市計画道路のネットワークの一部として昭和41年に都市計画決定されたものだから、また地域の利便性とか、まちづくりに寄与するなどという答弁を行っておりますけれども、その、廃止せずですね、残してきたんだと繰り返すその根拠は全く示せていません。なぜならそれは事実と違うからです。外環の2の都市計画決定の歴史的議論を見ると、昭和41年、これは1966年ですけれども、当時、東京都、東京都市計画高速道路調査特別委員会、都市計画街路調査特別委員会、そして都計審などで審議し、決定しています。昭和41年3月の第14回と第15回高速道路委員会で、東京都は次のように説明しています。少し補足しながら紹介しますと、外環本体の交通量が、北のほうが少なくなるという事実は確実でございまして、北のほうは一応、外環本体とは4車線というのが一応出たわけですよ。これだけでいいのかというと、ちょっと問題がありますので、弾力性をつけまして、新放射5号線、これは東八道のことですけれども、新放射5号線から北側は、関連街路方式をとりまして、少なくとも街路、すなわち外環の2のことですけれども、街路に4車線の能力を持たせるということで、もし仮にオーバーすることがあった場合にも、サービスは関連街路のほうでできるというような組み合わせを一応考えておりますと。

また、次のようにも説明しています。南のほうは6車線、北のほうは4車線。ただし、先ほど部長から説明ありましたように、下に関連街路というものをつくって、北側のことは関連街路によって多少高速道路のサービスが欠ける場合が仮にあっても、下のほうの街路サービスによってこれを賄うことができるという弾力性のある計画となっております

ので、そういったことで南半分は6車線、北半分は4車線の専用道路をつくる。ただし、南のほうは、先ほど局長が言いましたように、沿道の建築線のため程度。通過交通処理のための機能はほとんどない。6メートル程度の側道をつくると。それに反しまして、北のほうは、専用道路は4車線でございますけれども、下に関連街路という通過交通の処理で関連街路を組み合わせるといようなことで、実は妥協点が見出されるというのが、折衝の経過でございますと、このように明確に説明されているんです。

議長、ちょっとパネルを1枚、示させていただいて、よろしいでしょうか。

【近藤会長】 はい。

【松村委員】 今回の外環というのは、このように中央道以北が交通量が少ないから4車線だと。それから、中央道以南、これはいわゆる6車線にすると。交通量が多いからと。それをですね、今回は6車線にして全て地下に入れるという、こういう計画になったことは事実です。

1966年の決定の本来の目的に照らせば、外環本体が中央道の南北とも6車線の地下に潜らせたのですから、中央道、東八ですね、その中央道と東八はほぼあれているんですけども、南の部分の付属道路は意味を失ったとして廃止しただけではなく、幹線街路としての外環の2も、当然廃止すべきではなかったかと思えますけれども、いかがですか。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 外環の2につきましては、先ほど御説明いたしましたように、昭和41年、高速道路の外環と同時に、都内の都市計画道路のネットワークの一部として決定されております。平成19年に高速道路の外環の都市計画を地下方式に変更する以前から、その検討の方向性をお示しし、広く意見を聴いております。

平成19年に、高速道路の外環の都市計画を地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえまして、平成20年、都市計画の方針を取りまとめるための検討プロセスを明らかにし、必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進めてまいりました。

都は、練馬区の要請や地域住民の意見を踏まえ、本年5月、外環の2の練馬区間につきまして、幅員を22メートルに縮小する方針を定めたものでございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 全く答弁になっておりません。その後の東京都の考え方を言っただけであって、昭和41年、1966年のですね、この外環2と外環の本体、それから付属街路、

どういう決定であったのかということに対して、具体的に答弁がないではありませんか。それでこの事実がもっと明白なのが、外環を都県境、埼玉からですね、私練馬なんです。その関越、練馬区内の関越自動車道路まで延伸させた1985年、昭和60年の都市計画決定です。当時の都計審の議事録を開示請求でとり、私は読みました。このときの決定は、昭和41年に決定していた高架高速道路を掘割式に変更する。で、車線数も4車線を6車線にするとともに、両側にそれぞれ幅20メートルの環境施設帯を設置する。そして放射7号線、これは目白通りですけれども、から北側の外環の2は廃止する。で、その北側から都県境の付属街路も廃止すると。こういう決定を行っているんです。高速道路の車線数を4車線から6車線に変更して、本来の外環の2が受け持つ役割がなくなったから、付属街路とあわせて幹線街路計画を廃止しているんですよ。この歴史的事実をどう説明するのですか。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 昭和61年、高速道路の外環の関越道から埼玉県境までの区間につきまして、周辺環境に配慮するため、構造形式を高架方式から半地下の掘割式に変更するとともに、高速道路の両側に20メートルの環境施設帯を設け、幅員を23メートルから64メートルに拡幅する都市計画変更を行っております。

環境施設帯には環境に配慮して、緑地帯を設けるとともに、地域の利便に供する道路を設置することといたしました。これにより、地域交通が確保され、延焼遮断帯や避難路などの機能が確保されることから、この区間で重なり合う外環の2を廃止したものでございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 いろいろ検証してみてもですね、はっきりしたことがあります。外環PI会議に出された資料によりますと、先ほどの外環を関越道まで乗り入れを決定した都計審に先立つ昭和60年11月20日に、練馬区長が外環道、関越道から都県境までですけれども、この外環道の計画受け入れを表明直後の12月5日に、第1回首都道路会議が開かれました。この首都道路会議は、平成9年まで9回開かれています。平成6年11月の第8回首都道路会議で、外環について、沿道地域の土地利用やまちづくりと整合、環境保全などの観点から、地下構造を含めて検討を行うことを確認したとしています。当時の都市計画局は、早速、外環が地下構造になることを踏まえ、調査検討を行った報告書を、平成9年9月につくっています。私、今、手元にその報告書を持っているんですけれども。

報告書のこの最後を見ますとですね、本調査の取り扱いというのが、以下のように記載されています。本調査は外環が通る7区市の構想、計画などを考慮し、外環を地下構造とした場合の沿道のまちづくりに資する地上部のあり方について、東京都が独自に検討した結果であると。そして特に自動車交通の観点だけではなく、公共交通、都市防災、都市環境など、総合的なまちづくりの観点から見た外環の役割を明らかにすることに重点を置き、それらに基づく地上部などのあり方を検討し、地上部の整備に伴う沿道地区の整備イメージを作成していると。東京都が外環の2、地上部街路の必要性を言い始め、今日、沿線7区市に押し付けようとしているまさにルーツはここにあると言えます。

しかし、ここでも大きな矛盾が生じています。それは東八道路以北だけではなく、中央道以南から東名道までの整備の課題を挙げていることです。それは幹線街路も付属街路も同様に考えていたことにほかならないからでは、ほかならないからです。そうでありませんか。お答えください。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 付属街路につきましては、地域のもので、地先の道路ということで、外環を地下化した際に、地域のもので、地先の道路ということで、そちらについては変更いたしましたして、それについては削除しております。しかし、この北側の外環の2につきましては、先ほど御説明いたしましたように、昭和41年に都内の都市計画道路の一部として計画されて、計画決定されたものでございます。

したがって、平成19年、高速道路の外環の都市計画を地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえまして、平成20年、都市計画の方針を取りまとめるための検討のプロセスを明らかにし、必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進めてきたところでございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 ですから、聞いていることは、付属街路と関連街路の違いは、4車線から関連街路としてそれを受けるんだと。一方、6車線はだから地先の高架に上がりますから、その利用としての側道というか、付属街路としたんだということだから、それが地下に潜って6車線にしたわけですよ。だからその機能がやはりなくなったというか、存在理由がないというのが通常の都市計画のあり方なのに、皆さん方はですね、関連街路は当時別の役割を持って、地域の利便性とかですね、そういうものがあるんだから、その計画はですね、外せない。外すのはおかしい。その一点でですね、繰り返してきたんです

よ。今はだからじゃあ、そういう当時の部長が言うようなですね、役割を先ほど挙げました。この外環を検討してきた委員会その他ですね、議事録で示せますか。私が示したのはまさにそうではないという経過を、事実でもって示したんですけれども、そういう検証をやはりびしっと行うべきだというふうに思いますけれども、まあ先に行きます。

事態は、その後石原都知事となって、沿線地域の視察があり、P I会議も始まりました。そして2002年、平成14年11月末に、東京環状道路有識者委員会が沿線への影響を小さくするため、地下構造で検討に当たっては、大深度を検討する旨の最終提言を出しました。外環道の地下化により、地上部街路の計画は全て消え、現状の市街地がそのまま維持されると沿線住民が理解したのは当然です。

ところが東京都はですね、2003年4月の第18回P I会議で、我々は法的にできないものをできるというような形でお答えするわけにはいかないのですと。今の都市計画が厳然として法としてあるわけですから、これがないことを前提にしながら議論をしようというふうなことがあればですね、それは都市計画に携わる者としては、できないお話でございます、とある。ここまで開き直ってですね、その付属街路、関連街路の外環の2、それが違う計画なんだと。または外環の本体とはですね、全く違う都市計画の機能としてですね、今、皆さん方がですね、盛んにおっしゃっていることがですね、計画決定されたというようなこれ開き直りなんですよ。

伺いますが、これまで指摘した事実によって、都が外環の2は外環本線とは別の機能を有するものとして、別の幹線道路として、都市計画決定されたものであり、かかる別の機能の存在を前提として、都市計画決定されたものであり、外環2の存在根拠は失われているなどこれまで言ってきたことに対するですね、やはり検証、根拠をですね、明らかにすることをですね、再度、私、求めたいと思いますが、いかがですか。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 先ほども御答弁申しましたように、外環の2は昭和41年、自動車交通に対処するとともに、地域の利便性向上や、沿線のまちづくりに寄与する道路として、都内の都市計画道路ネットワークの一部として、高速道路の外環と同時に計画決定されたものでございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 繰り返しそのことを言いますけれども、だから付属街路と関連街路がどういう違いで計画されたか。そのことを私は問いただしているんですよ。で、付属街路は

当然、地下になったから不要なんだと。廃止が当然だということで廃止したわけですよ。なぜ、外環の2をですね、残してあるか。今、繰り返し言っていますけれども、別の機能が当時からです、位置付けられていたからと。そんなことは後からあなた方がですね、いよいよ地下構造に入るんだということになったとき、じゃあ地上部はどうしようかと。確かに地下構造でもですね、大深度じゃなければその上部が当然問題になりますから、そのことを検討しなければならない。ところがそれは大深度になったんですよ。全然違うじゃありませんか、その役割が。

そこでちょっと進めますけれども、さらに当時の石原知事の言動も重大です。外環についての石原知事発言、「高架で走るというのはちょっと失礼千万な話でね、急ぎますからって、人が飯食っているちゃぶ台をまたいで、家の中通り抜けていくみたいな話だからね。私は現地を見たときに、これはもう地下しかないと思いましたよ。私も現地に行きましたけれどもね、あそこに住んでいる人たちは計画のもとでね、下でね、家を建て直そうと思っても、立て直せない。それでとにかく古い家にしがみついて我慢して、どうなることかわからんから、非常な不安、不便な生活を送ってきましたが、家をリニューアルされるのも結構でしょう。そういう御迷惑をかけないように、とにかくあの下をくぐる、そういう工法でやりますので、その点は御安心いただきたいと思っております。」と。さらにですね、「その地下を通さざるを得ないと私は思ったんだけど、さらにその上に新しい都道をつくらうというのと」、こういうふうだね、記者会見でですね、記者に問われて認識を示しているんですよ。「道路計画として今残っているの。そうですか。詳しい報告は聞いていませんが、問題があるならもう一度現場を行って確かめますけれどもね。」との発言があるにもかかわらず、外環の2を押し付けようとしていることにだまされたと、都政に多くの都民が不信を抱いていることを、都市整備局としてはどう認識していますか。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 先ほど中央ジャンクションから東名ジャンクションのところの付属街路の話がございました。外環の付属街路につきましては、昭和41年、高架構造で計画された外環沿いにお住まいの方の出入りを確保するために、計画された、計画決定されたものでございます。平成19年、外環を地下方式に変更したことに伴い、機能として不要になる付属街路につきましては廃止してございます。

外環の2は、昭和41年、都内の都市計画道路ネットワークの一部として計画決定されてございます。平成19年、外環を地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望

を踏まえ、必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討してまいりました。

練馬区間につきましては、都は練馬区の要請や地域住民の意見などを踏まえ、本年5月、外環の2の練馬区間につきまして、幅員を22メートルと縮小する方針を定めたところでございます。

【松村委員】 議長

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 全然、何を答弁しているんですか。

[「そろそろ本筋に戻ろうよ。」の声あり]

【松村委員】 今、石原知事の発言その他についてですね、どういう認識を持っているのかということですが、あえて今また繰り返しますけれども、質問にかみ合っておりません。

都市計画、あなた方、都市計画をね、携わる者として、先ほどそういう発言もPI会議の中でやっているんですよ。違う都市計画決定だと。しかし、決定した都市計画をね、後からね、そういう要望があったとか、または都が考えてですね、その決定した都市計画のですね、役割というんですか、それをそんなことで解釈とかですね、変わるなんていうのは土台無理ですよ。後からも触れますけれども、やっぱりこりゃあ、付属街路と同じ、廃止してですね、外環2も廃止してですね、改めてだから地元の意見とか区民の意見とか、都民の意見を聞いてですね、計画をやはり出し直さなければならなかったんじゃないでしょうかと言ってるんです。その石原知事の発言がどれほど、その都民にね、期待を抱かせたし、それがまた全然、まあ違う方向へ行っているわけですから。それについて、どうなのかと聞いたんです。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 繰り返しになりますけれども、外環の2は、昭和41年、高速道路の外環と同時に都内の都市計画道路ネットワークの一部として計画決定されており、平成19年に高速道路の外環の都市計画を地下方式に変更する以前から、検討の方向性を示し、広く意見を聴いてまいりました。

平成19年、高速道路の外環の都市計画を地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえまして、平成20年、都市計画の方針を取りまとめるための検討のプロセスを明らかにし、検討を進めてきたところでございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 議長、質問に答弁させてくださいよ。

【近藤会長】 松村委員の指摘に対して、的確な形で答えるように努めていただきたい
と思います。再度、答弁を求めます。

山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 都の認識といたしましては、外環の2につきまして
は昭和41年に都市計画道路のネットワークとして計画決定されているものでございます。
したがって、このあり方につきましては、高速道路の外環を地下方式にした際に、地
元区市から出された要望を踏まえて、これまで検討をしてきた結果、本日、都市計画審議
会に付議することになったと認識しております。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 部長を決して責めるつもりはないけれども、今、私は質問しているのは、
石原知事の言動が都政に対するね、不信を招いていると。だって現場に行くという都議会
でのですね、そういう発言すら実行されていない。まあもう今その方はいないんですけれ
ども、そういうことの事態でこれ進んできているんですよ。それに対する、だから私は認
識というか、聞いたんですけれども。その部分でいいんですよ。その前段のはもう、私は
私の質疑とあなたの答えでね、決着ついていると思うから、もう一度だからそれは検証し
ていただきたいと。そしてそれを具体的にね、こういう決定だったんだということを示し
ていただきたいということを、強く求めておきますから、今言ったのは後段のほうなん
です。進まないのは。

【近藤会長】 松村委員、よろしいでしょうか。

はい、山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 はい。私どもといたしましては、都市計画、昭和4
1年に決定されているものにつきまして、そのあり方を検討してきたところだと認識して
おります。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 まあ、都政のトップの発言だから、それに対して答弁できないというこ
となんでしょうか。わかっていながら繰り返し繰り返しですね、そのことを言っている
ということでは理解できません。

昨年廃止案をなくしてですね、練馬区部分の3案を示したのも、知事が辞任し、知事不
在の中でした。私は今回の事案はですね、都民が選んだ知事の意向と逆行する、または判

断がないという民主主義政治の土台を揺るがしかねない問題だとの認識を、一層強めています。

次に、都市計画で一番大事な住民合意の問題です。これまで指摘したようなありさまですから、関係住民の理解や納得が得られるはずがありません。たとえ、今回の都市計画提案が外環の2を廃止して、白紙の状態からの提案としても、受け入れがたいものです。都は説明会やオープンハウスなど、9回開いたと強調します。しかし、肝心かなめの外環の2の都市計画変更案は、住民合意がとれているのでしょうか。とれていると判断しているなら、その根拠を示してください。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 外環の2の練馬区間につきましては、広域道路ネットワークを形成するとともに、災害時の安全な避難路の確保や、生活道路に流入している通過交通の抑制など、地域が抱える課題解決に必要な道路でございます。これまで、練馬区間におきましては、公募による地域住民などで構成する話し合いの会を6回、広く意見を聴く会を6回、都市計画変更の素案説明会を3回、来場者に個別に意見を聴くオープンハウスを15回開催するなど、地域住民の意見を聴きながら検討してまいりました。

また、地元練馬区は、区民の意見を聴取した上で、今年2月、外環の2に関する今後の取組方針を策定し、南北交通に資する重要な都市計画道路との認識のもと、早期整備を図るよう、都に要請がございました。

都は練馬区の要請や地域住民の意見を踏まえ、本年5月、幅員を22メートルに縮小する方針を定め、都市計画変更の手続を遅滞なく進めることといたしました。

【松村委員】 議長

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 まあ、何回そういう会を開いたとかですね、そしてまた今、練馬区はですね、区民の意向を調査したと言っていますけれども、後でも伺いますけれども、確かに区民意見の募集をやりました。しかし、その公表はですね、全然公表しないですね、で、また東京都がやっているようにですね、意見の取りまとめ、圧倒的多数の方々がですね、反対の意見書を提案しているにもかかわらずですね、それを両論併記みたいな形ですね、そういう声があったとしているにすぎません。

そこで、2003年、平成15年1月に、国と都が発表した外かく環状道路に関する方針が2カ月後の3月に変更された理由は何かと本年9月12日の都市整備委員会でそうい

う質問を我が党からしたわけですがけれども、それに対し、沿線自治体と意見交換などを
して、地上部街路等の記載を追加し、発表したと答弁しています。この2カ月間ですよね。
1月から3月に変えた。中身を変えているわけですがけれども、この変更の際には、
都も区も地元住民の意見を聞いたのでしょうか。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 国と都は、平成15年1月に、関越道から東名高速
間の東京外かく環状道路に関する方針を公表いたしました。それをもとに、沿線自治体と
の意見交換等を踏まえ、地上部街路等の記載を追加し、同年3月に改めて方針として公表
してございます。

なお、1月の方針につきましては、広報誌を沿線住民に配布し、広く意見を聴いてござ
います。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 広報誌を配布して、それで意見は聞いたということになるんでしょうか。
都も区もですね、地元の意見を聞いていません。1月の沿線区市長意見交換会で、当時の
練馬区長が青梅街道にインターチェンジをつくらないのであれば、外環の整備に反対する。
地上部の利用は、地域の実情や意向を踏まえていく必要があるとの意見に、都は大深度に
かかわらず、IC、インターチェンジ周辺では、何らかの形で地上部利用が必要と答えて、
2カ月後に突如、追加の変更を行ったものです。

まあ確かに、区長の発言は重いものです。また、国も都もですね、この間、関越高速自
動車道やですね、外環の関越までの乗り入れなどでですね、練馬区に大きな負担を背負わ
せているとの認識を持っているのでしょうか。しかし、これまではですね、外環南伸は位置
と構造の変更なくしては認められないなど、住民・区民の意向を踏まえて、区も区長もで
すね、取り組んできたんですよ。しかし今回は全く違う。独断専行。そのことを都はよく
踏まえるべきです。今回の都市計画案に対し、都市整備委員会、さきのこの9月ですけれ
ども、住民合意がとれているのかとの質問に対し、地元練馬区民の意見、地元練馬区は、
区民の意見聴取した上で、本年2月、外環の2に関する今後の取組方針を策定し、都に要
請したと答弁しています。この区民の意見を聴取した上だとは、何ですか。その根拠を示
してください。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 地元練馬区は、本年2月、外環の2に関する今後の

取組方針を策定し、南北交通に資する重要な都市計画道路との認識のもと、早期整備を図るよう、都に要請がございました。練馬区はこの取組方針の策定に当たり、平成24年2月に取組方針の素案を公表し、区民意見反映制度により区民の意見を聴取し、また区議会にも報告してございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 練馬区が意見募集、いわゆるパブコメをやったのはですね、都の見解や方針が出されていない2012年、平成24年2月にやったものです。この1回きり。しかも、2年近くも結果を明らかにしない。区民からの開示請求があっても開示しない。ようやく出されたのがですね、最近なんですよ。だから、1月からこの3月、そしてその3案というか、都のですね、考え方が出されたその案に対するですね、区民の意見は聞いてないんです。その2年前にやったパブコメ、しかもそれは開示もしない。それをですね、取りまとめてですね、今年ですね、1月……失礼いたしました。ちょっと間違いました。訂正します。今年ですね、この練馬区を、具体的に部分を、今、3案を出してそれを2メートルに変えましたけれども、それに対する区民からの意見は聞いてないんですよ。そのときの2年前にやったのを取りまとめて、区の意見として出していると、こういう結果だと思います。201通、意見書が出されていますが、先ほどの『とめよう「外環の2」の会』の調査では、その大半が反対の意見として出されたものとのこと。ところが区は、意見の要旨を81件に整理したとして公表しました。非常に作為を感じますが、それでも賛成とおぼしきものは、約26%です。

都の住民の意見把握も全く同様です。都は都市計画変更素案策定に際し、1月に広く意見を聴く会を3回、6月に説明会を3回開きました。私もほとんどの会に出席し、住民の意見を聞きました。大半が反対の説得力ある意見でした。ところが、都の出したいいただいた御意見のまとめなどは、正しく反映されたものでありません。私は開示請求で意見を確認しましたが、広く意見を聴く会では、発言者19人中、賛成は4名でした。説明会の会場でも圧倒的多数が反対でした。ところが、御意見カードは聴く会、説明会とも、非開示で、全く知るすべもありません。都の取りまとめも非民主的で、公正を欠くものですが、それでも反対の意見が多数であることは否定できない記録となっています。さらに、地元が賛成なら、賛成のどういう意見かを聞くために、本案件を審議する練馬区の都市計画審議会にも、私、傍聴しました。我が党の委員が、住民合意について多数が、賛成が多数と言うなら、その根拠を求めましたが、区は答えられませんでした。驚いたことには我が党

の委員以外、誰ひとりとしても発言せずですね、賛成の意見も聞かれずに終わってしまったことです。傍聴していた多くの方も、驚きの声を上げていました。

それでは、最後に、外環の2の整備によってどういう影響が出るのかです。外環の2の整備は、地域の利便性が向上するなどを挙げていますが、デメリットは何ですか。

[「メリットじゃないの。デメリット。」の声あり]

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 都といたしましては、この外環の2の練馬区間につきましては、広域道路ネットワークを形成するとともに、災害時の安全な避難路の確保や、生活道路に流入してくる通過交通の抑制など、地域が抱える課題解決に必要な道路と考えております。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 それはあなた方が考えるメリットでしょう。将来の将来、失礼しました、周辺道路の将来交通状況がよくなるなどの効果を挙げていますが、整備されても大泉学園道路は時速6キロ、井草通りでは時速2.2キロに改善されるだけ。逆に青梅街道では悪くなるとの皆さん方が出した資料にも載っております。それに引きかえ、道路建設による石神井公園及び周辺環境への懸念です。石神井公園の貴重な自然は、植物、昆虫、クモ、野鳥など、練馬区での抜群の多種多様性を誇っています。三宝寺池に生息する水生植物は、天然記念物に指定され、氷河期の生き残り、ミツガシワ、コウホネ、カタツバキなど、多数が今も生息しています。絶滅危惧種植物も、失礼いたしました、絶滅危惧植物数も、石神井公園には27種類育ち、練馬区内ですね、稲荷山・清水山憩いの森ってのがありますが、そこが8種、光が丘公園6種を大きく上回ります。野鳥も多数飛来、繁殖しています。通常、見られるルリドリや渡り鳥、65種、うち繁殖25種、ツミ、アオバズク、アオゲラなど、営巣できる大木の樹林が公園と周辺に残ってます。トンボの種類も都内屈指で、都内最大級のトンボ生息地、ネアカヨシヤンマなども生息しております。周辺は蝶の食草・食樹も豊富で、45種以上の蝶が生息、飛翔できる環境があります。

こうした調査を行っている石神井公園野鳥と自然の会が、会長名で舛添都知事に本年3月に要請書を出されました。当公園の豊かな生態系を保護する活動を長年続けてきた当会は、慎重に検討の結果、この道路は豊かな石神井公園の自然環境に重大な影響を及ぼすおそれがあるとして、建設に反対し、都区など、関係者に対し、道路建設を中止することを決定しましたと。その上で、必要な環境調査を行って、環境影響評価を実施することを求

めましたが、東京都環境影響評価条例の対象外ですとの冷たい回答でした。都民の宝が失いかねない問題に、こんな無責任な態度でいいのでしょうか。都としての責任ある見解を求めます。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 外環の2につきましても、石神井公園などの近隣の緑との連続性や、沿道環境の保全に配慮して、緑のネットワークの形成や良好な景観形成に資する植樹帯を設置することといたしました。また、外環の2の線形につきましても、条例で定める道路構造の技術的基準を遵守しつつ、都市計画石神井公園とできるだけ重複しないよう配慮して設定しております。都市計画石神井公園につきましても、道路と連続する緑地空間の確保など、公園機能の向上を図るため、外環の2の変更とあわせ、公園区域の一部を変更することといたしました。

以上でございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 本当に残念ながら、質問に的確どころかですね、全く違うことをですね、自分たちの見解、一方的に残念ながら繰り返しております。以上、ただしてきましたが、都市計画手続にも瑕疵があり、都のトップの言動が都民の都政不信を招き、まちづくりにとって欠かせない住民合意がないがしろにされ、また取り返しがつかない自然環境破壊をもたらす、こういった本案件には、強く反対を表明して終わります。

【近藤会長】 ほかに御意見、御質問。屋井委員

【屋井委員】 28番、屋井です。

都内の西部、特に南北方向の都市計画道路について、その整備の必要性、重要性、認識する立場として、御意見とそれから質問を申し上げたいと思います。

まず、多少御議論に既になっていますけれども、計画策定プロセスについて、意見を申し述べます。

本計画の策定に至るプロセス、これ私は十分に知る立場ではございませんが、当該道路の計画検討の開始時に、そのことを発議して、同時に計画プロセスを示したということ、これは新たな取組として評価できます。計画プロセスを市民と共有して、コミュニケーションを進めることで、行政への信頼を維持する。こういうことは大変重要になっておりまして、計画プロセスの公表とあわせて、例えば各ステップの実施時期、これが事前に公表できれば、まあなおよかったんではないかなというふうに思います。

私は今後の道路計画において、市民や住民とのコミュニケーションを前提に、東京都として自ら従うべき参加型手続のガイドライン、こういうものを用意することが望ましいと思っています。実際、国土交通省などでは、構想段階の計画プロセスのガイドライン、これを2008年に定めています。あるいは道路計画については、道路局が2002年、2005年、2013年と、3度にわたってその改善に努めてきました。東京都として、都市計画の決定や、あるいはその大幅な変更に関与する段階で、どのような手続を行うのか、その基本となる方式をぜひ定めてほしいと考えます。これは、私、意見として申し上げます。

それから、一点、お伺いしたいことがあります。これは道路計画の今回の断面構成についてであります。従来から都市計画決定は、断面構成自体を決定するものではありません。断面はイメージとして示されるものでありまして、今日も資料の213ページ、ここに参考図が出ております。これも従来と同様、断面のイメージであると認識しています。しかしながら、本計画案では、複数、先ほど来、御説明もございましたが、複数案を提示した上で、独立した自転車道、これが設置された22メートル案、これを採択しています。そのため、断面構成自体が事実上、この結果、この決定において、確定するのではないかというふうに私は危惧をしております。

道路の機能については、やはりそのあり方も含めて、時代とともに変わってくるものがございます。必要性は仮に変わらないとしても、使い方については変わっているというのが、日本だけではなくて、各国で行われていることだと思えます。自転車の走行空間の整備については、現在、国も地方も近年歩道の混在型から、車道走行の原則化へ、180度舵を切っています。この22メートルの計画案、これは自転車の走行空間を歩道と混在させず、車道側に配置していることは評価できますが、自転車道の有効幅員はほぼ2メートルということで、対面通行としては狭く、また沿道アクセスによる分断も非常に多いと考えられますから、自転車通行時の安全に課題があります。

また、22メートルの限られた幅員でありますから、災害発生後の交通等を考えると、常に自転車しか使えない空間ではなくて、柔軟性のある道路空間とすることが望ましいと考えます。すなわち、自転車道と車道を物理的に仕切ることなく、1.5メートル程度の自転車レーン、これを車道上に設け、停車帯と一体化した3.25メートル程度の空間、これを確保することで、歩道部は現計画の3.5メートルを4.5メートルに広げられ、そして車道部も自動車と自転車等で合計13メートルに広がります。自転車は一方通行と

なるものの、国のガイドラインにもあるように、自動車の規制速度を40キロメートル程度にすれば、自転車も安全で走りやすく、災害時の空間利用の柔軟性も高くなります。道路空間の整備のあり方については、既に申し上げたように、現在、大きく変わりつつあり、このような設計案へ事業段階で変更することは不可能ではないと私は思います。

今回はこういう案が住民との間でも示されているということがございますが、ぜひ時代に応じて、整備の段階でその変更の可能性、あるいは柔軟性が求められると思いますので、東京都としてこのような課題、これにどのように対応できるとお考えか、御見解を伺いたいと思います。

以上です。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 都は平成24年、東京都自転車走行空間整備推進計画を策定し、歩行者、自転車、自動車ともに安全で安心して通行できる道路空間の創出を目指すこととしております。外環の2の計画案は、練馬区の要請や地域住民の意見を踏まえ、この推進計画に示された自転車走行空間の整備手法を参考に、歩行者、自転車、自動車の通行空間を構造的に分離可能な幅員22メートルを確保することとしたものでございます。

道路空間の整備のあり方につきましては、御指摘のとおり、引き続き事業実施段階において、関係機関等と調整し、この道路が地域にとって利便性や安全性の高い道路となるよう、整備してまいります。

【屋井委員】 はい、会長

【近藤会長】 屋井委員

【屋井委員】 今のお答えでも十分であります。ぜひ、私が申し上げたようなことも踏まえて、引き続き検討いただきたいと思います。

以上です。

【近藤会長】 ほかに。田中委員

【田中委員】 32番の田中でございます。

外環の2に関して、感想というか、意見を申し上げて、そして質問させていただきたいと思います。

この外環の都市計画に関しましては、90年代の末ごろからP I方式の先進的な試みとして、大変注目されてきました。東京都はその時期にですね、戦略的環境アセスメントも

推進するということで、双方向的に環境アセスメントを、住民を、積極的にインボルブさせて意見を聞いて、情報を公開し、説明責任を果たすということをしてですね、試みてきました。ですから東京都が、非常にこういう点で注目されてきたので、外環2に関しましても同様にですね、P I 方式を継続してやってきていると、私は思っていました、実際に委員になりまして、反対運動をなさっている方から郵便物をいただいたりして、この東京都の外環に関するですね、P I 方式に関する観察をずっと続けておいでになる小山雄一郎先生の玉川大学ですね、起用とかも、今年に発表されておりますけれども、送っていただいて、タイトルが「外環の2計画を巡るコミュニケーション過程を検証する——いかにして行政は沿線住民との関係を悪化させてきたのか——」というタイトルでございます。で、中身はこのP I 方式も2004年から5年ごろからですね、地域住民の話し合いをきちんとせずに、まあ上から一方的に開発する案を提示してきて、なかなかこう話し合いがかみ合わない。地域住民の都に対する不信感が大変募っているということがですね、具体的にこの論文というか報告書に記述されております。

ですから、私は大変がっかりいたしました。期待していただけに。現在進行中のこのP I 方式というのが、東京都では実現できないんだということがはっきりとしてまいりましたので、その原因がどこにあるのかということ、学者としても知りたいと思います。どこが悪かったのか。P I 方式を行うには、どんな障害があるのか。日本では民主的に都市計画を決定することが、もはやできないのかという点に関しまして、東京都の見解を伺いたいと思います。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 都はこれまでも道路事業の実施段階におきまして、協議会の開催や地域住民との話し合いを行いながら道路整備に取り組んできたところでございます。今回の外環の2の取組につきましては、高速道路の外環の都市計画を地下方式に変更した際、関係区市から出された要望を踏まえたものであり、構想段階や計画段階における住民との話し合いの具体的な参考例になるとは認識しております。ただし、こうした地域密着型の道路計画の策定に当たりましては、地域ごとの現状や課題等を踏まえ、地域に即した話し合いの方法を地元とも調整しながら設定する必要があります。引き続き、事例を重ねることにより、研究を深めていきたいと考えております。

【近藤会長】 田中委員

【田中委員】 やはりちゃんとした答えになっていないと思うんですけども、本案に

関して、本年6月から7月にかけて、説明会とオープンハウスを9回開催し、地域住民の意見を聴取した上で取りまとめたものであるというふうに、東京都の見解に載っておりますが、この9回開催した説明会が何回かわかりませんが、例えば説明会を行う際に、地域住民の方にどういう通知をして、何名の方が参加したのか教えてください。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 今回の練馬区間の素案説明会及びオープンハウスにつきましては、本年6月に素案説明会を開催し、3回説明し、500人程度参加がございました。またその後、オープンハウスを6回開催し、300名弱の参加がありました。この周知につきましては、周辺地域にチラシをまくとともに、練馬区報等でも、周知を図っております。

【近藤会長】 田中委員

【田中委員】 私の聞いた話ですと、説明会とか開催するのに、本来PI方式とか、戦略的環境アセスメントが本格的に住民を巻き込んで話し合いの機会を持つならば、例えばEメールアドレスとかにも、関心持っている方は、もう都のほうでも、まあ地域、練馬区のほうでも把握なさっていると思うので、そういう方にもメールで何月何日何時から、こういう説明会がありますとかですね、そういう通知をですね、積極的にすべきだと思いますけれども。あるいは新聞とかですね、広報を積極的にすべきだと思いますが、そういう努力はしてきたんでしょうか。

【近藤会長】 山下担当部長

【山下外かく環状道路担当部長】 周知につきましては、プレスで公表するとともに、都市整備局のツイッター等でも発信しております。

【近藤会長】 ほかに意見ございますでしょうか。ほかに御質問、御意見ないようございますので、議題に則して採決に入りたいと思います。

議第7158号、幹線街路外郭環状線の2の案件について、賛成の方は挙手を願います。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 賛成多数と認め、原案どおり決定いたしました。

次に、議第7159号、石神井公園の案件について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 賛成多数と認めて、原案どおり決定いたしました。

この後まだ3つほど案件がございますので、3時間を経過しておりますので、ここで10分間の休憩をとりたいと思います。この時計で5時までということで、しばらく休憩させていただきたいと思います。

午後4時49分休憩

午後5時01分再開

【近藤会長】 それでは、議事を再開いたします。

【近藤会長】 日程第6といたしまして、議第7160号から7162号までを一括して議題に供したいと思います。

上野幹事、説明をお願いいたします。

【上野都市づくり政策部長】 日程第6、議第7160号から7162号の東京都市計画、多摩部19都市計画及び島しょ部6都市計画の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更につきまして、一括して御説明いたします。

資料は、若草色表紙の「議案・資料」別冊、資料の左肩に資料番号を記しておりますけれども、その別冊(2)－①から⑤までの計5冊でございます。なお、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、以下、「都市計画区域マスタープラン」と呼ばさせていただきます。

初めに、若草色表紙のA3版の「議案・資料」別冊(2)－①の「概要書」によりまして、案につきまして御説明いたします。

概要書の表紙をおめくりいただきまして、1ページの左側を御覧いただきたいと存じます。

都市計画区域マスタープランの役割等の第1、改定の基本的な考え方についてでございます。都市計画区域マスタープランは、都が広域的見地から定める都市計画の基本的な方針です。目標年次はおおむね10年とし、これまで別々に策定してまいりました多摩部及び島しょ部につきましては、今回、区部と同様にそれぞれ一体で策定し、都市の一体性を確保いたします。

1ページの左下の体系図に示しておりますとおり、具体の都市計画は都市計画区域マスタープランに則して決定されます。

今回の改定は、人口減少・少子高齢社会の到来など、社会経済情勢等を踏まえ行うものでございます。

1 ページの右側を御覧ください。都市計画案の概要の第2、東京が目指すべき将来像、(1) 東京の都市構造といたしまして、広域的には東京圏全体の視点に立った都市構造として、環状メガロポリス構造の実現を図り、身近な圏域では、交通結節点などを中心に、市街地を集約型の地域構造へ再編することとしております。

1 ページ右下の第3、区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針につきましては、区部、多摩部とも、原則として現在の区域区分を変更しないこととしております。島しょ部につきましては、これまで同様、区域区分は非設定としております。

概要書のページをおめくりいただきまして、2 ページ、第4、主要な都市計画の決定の方針につきましては、土地利用など、7つの分野につきましては、主要な都市計画の決定の方針を示しております。

「1、土地利用」では、都市再生特別地区などを活用し、ハード・ソフトが一体となった都市再生を推進していくこと。「2、都市施設」では、都市計画道路網の早期完成に向け、計画的・効率的に整備を推進していくこと。「3、市街地開発事業」では、木造住宅密集地域におきまして、「木密集地域不燃化10年プロジェクト」と連携し、敷地や建築物の共同化を促進していくこと。「4、都市防災」では、自然災害に対する防災対応力を高め、首都としての都市機能や経済活動を維持していくこと。「5、都市の低炭素化」では、民間都市開発を通じて、最先端の省エネ技術の導入や、地域冷暖房施設などの導入、接続を促進していくこと。「6、自然的環境」では、特別緑地保全地区や都市計画緑地などの制度を活用し、緑を保全していくこと。「7、都市景観」では、都市再生の推進を通じて、風格、潤い、にぎわいのある街並み景観を誘導していくことなどをそれぞれ記載しております。

なお、本案につきまして、平成26年9月19日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出が東京都市計画につきましては1名から1通、多摩部19都市計画につきましては、1名、1団体から2通ございました。

恐れ入りますが、クリーム色表紙の「議案・資料」別冊、「意見書の要旨」をおとりいただきまして、その11ページを御覧いただきたいと存じます。

東京都市計画につきまして、都市計画に関する意見のうち、主な意見の概要といたしましては、(1) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針における「都心」の記述について、各地域間で連続的で回遊性のあるネットワークづくりを進める旨を追加記載するよう要望するというものです。これに対する都の見解は、本マスタープランでは、東京が

目指すべき将来像として、拠点などを中心に都市づくりを積極的に展開し、にぎわいや活力を高めるとともに、各拠点市街地は有機的にネットワーク化を図ることとしているというものでございます。

次に意見書の要旨、13ページを御覧ください。多摩部19都市計画についての意見につきましては、いずれも反対意見に関するもので、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、(1)玉川上水は、植物ごみを周囲に散乱しており、地域住民の労苦や経済的損害を全く無視した都市計画は断じて受け入れられないというものです。

これに対する都の見解は、玉川上水の区域の緑地の維持管理については、管理者の責務において適切になされるべきものである。その認識のもと、本マスタープランでは、広域的な連続性を持つ緑を東京の緑の骨格として、計画的・重点的に保全することとしているというものです。

最後に、区市町村への意見聴取の状況について、御説明いたします。

恐れ入りますが、若草色表紙のA3版の「議案・資料」別冊(2)-②「案に対する区市町村との調整について」をおとりいただきまして、その表紙をおめくりいただきまして、1ページの中段、2の案に対する区市町村からの附帯意見についてを御覧いただきたいと存じます。

今回のマスタープラン変更に当たり、関係する23区26市4町4村から、案に対する反対意見はございませんでしたが、2区5市1町から附帯意見がございました。

主な意見といたしまして、横田基地について瑞穂町さんから、横田基地の軍民共用化は、経済性や利便性のみを追求し、住民の心情を一顧だにしないものであり、さらに住民の生活環境の悪化につながるものである。これ以上の負担を住民に強いることは到底容認できないことから、十分に配慮を願うとの御意見がございました。

これに対する都の見解は、横田基地の軍民共用化は、首都圏の空港機能を補完し、多摩地域を初めとした首都圏西部地域の航空利便性の向上とともに、多摩の振興等に資するものである。また、民間航空利用に伴う交通アクセスの整備や、土地利用転換など、都市の将来像に大きくかわることから、本マスタープランに記載しており、今後、地元の声も聞きながら、多摩地域の活性化に資するよう取り組んでいくというものです。

次に、2ページを御覧いただきたいと存じます。オリンピック・パラリンピックについて、江東区さんから東京湾ウォーターフロント活性化ゾーンの将来像に、2020年オリンピック・パラリンピック競技大会の競技場が予定される地区のまちの姿についても示す

べきとの意見がございました。

これに対する都の見解は、本マスタープランでは、ウォーターフロント活性化ゾーンの将来像として、大会開催を推進力として、現在の高度な都市機能を活用しながら、公共交通ネットワークのさらなる充実や、ユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりを進めていくこととしている。また、競技施設の整備が予定されている有明北や、新砂・辰巳・夢の島・新木場地区の将来像として、オリンピック・パラリンピック競技大会の競技会場周辺では、オリンピックレガシーの活用により、魅力的なまちを形成していくこととしているというものでございます。

日程第6の説明は以上でございます。

【近藤会長】 御質問、御意見ございましたらお伺いいたしたいと思います。

松村委員

【松村委員】 今回の改定では、東京が目指すべき将来像として、環状メガロポリス構造の実現と、集約型地域構造への再編、これを打ち出しています。集約型地域構造とは、周辺部のコンパクトシティ化を促進すること。しかし、駅前などの一定の土地を開発しようにも、実際にそこに建設できるのは数棟の超高層の業務ビル、商業ビルやマンションだったりです。これではその地域に住むことができる住民の人数も限られ、もうかるのはディベロッパーや、ゼネコンなどの開発業者ばかりではないでしょうか。自治体の税金投入なども多額になる危険性があります。

また、駅周辺などの限られた地域に自治体の公益施設などを集中させることにより、それ以外の地域については身近な公益施設がなくなるなど、ますます不便になるのではないかと不安もあります。こうした課題にどのように応えていくのでしょうか、お聞きします。

【近藤会長】 上野幹事

【上野都市づくり政策部長】 人口減少・少子高齢社会におきましても、都市の魅力と国際競争力の向上、快適な都市生活と機能的な都市活動の確保などを実現していくためには、市街地の拡大や都市機能の拡散により対処するのではなく、市街地を集約型の地域構造に再編し、拠点間のネットワークを強化していくことが不可欠でございます。このため、身近な圏域におきましては、地域の特性に応じて区市町村が策定する地区計画等を活用することにより、身近な駅や幹線道路沿道の市街地、大規模団地の中心などにおきまして、住民の日常生活を支える商店街や、公園、集会施設、子育て支援施設など、生活利便性を

高めるコミュニティーインフラを集積させ、高齢者など、誰もが暮らしやすいまちを実現することとしております。

【松村委員】 議長

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 先日、ある新聞に、「タワーマンション 多摩が熱い」という特集記事がありました。多摩地域の駅前再開発で、タワーマンションの建設が相次ぎ、駅から徒歩1、2分という条件が人気を呼んでいるというのですが、そこに自治体が多額の税金を投入することに疑問の声も上がっているというものです。例えば、ある駅から1、2分の28階建てマンションには、総事業費283億円のうち、市と国から70億円が補助された。また、現在、根強い反対運動が起こっている再開発計画における27階建てと19階建ての商業施設もかねたマンションを建てる開発に対して、総事業費380億円のうち、国が30億円、都と市がそれぞれ15億円ずつ、合わせて60億円の税金が投入される計画です。市からわずかな地権者……市民からはわずかな地権者しか恩恵を受けず、公共性が無い。高所得者を呼び込んで税収増になると市は説明しているが、それは他の市から高所得者を引っ張ってきただけで、転出された市は税収減になっている。結局、日本全体で見ると変わらない。それなのに、国や都が税金を投入するのはばらまきなどの声も上がっています。

都市問題の第一人者である中山徹奈良女子大学教授は、コンパクトシティが言われたのはヨーロッパだが、アジアは人口密度が非常に高い。アジアでは人口減少を人口密度の低下に充てるということも成り立つ。具体的にはオープンスペースをふやし、公共施設にゆとりを持たせ、危険地域での居住を減らし、建物の底層化を進めることであるという提案をしています。人口が減る時代には、一定の集約や市街地の再活性化の取り組みは必要ですが、コンパクトシティの強調が中心部に公共施設を集中させる一方で、郊外での無計画な縮小を招いてしまつては、そこに残される住民に深刻な影響をもたらしかねません。東京都の首都高速道路中央環状線内側という広大な地域をセンター・コア・エリアとして、臨海地域とともに規制緩和による開発を行い、一極集中を加速させる政策を引き続き行うことは認められませんし、また、コンパクトシティについても今述べたような点で、拙速な取り組みを進めるのではなく、都民参加であるべき方向を考えていくべきだと思います。

よって、区域マスタープランについては反対いたします。

【近藤会長】 ほかに御意見、御質問ございますでしょうか。

[「なし」の声あり]

【近藤会長】 それでは、日程第6、議第7160号から7162号までの案件について、一括して採決いたしたいと思います。

東京都市計画、多摩部19都市計画及び島しょ部6都市計画における都市計画区域の整備、開発、保全の方針の案件について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 賛成多数と認めて、原案どおり決定いたしました。

【近藤会長】 続いて、日程第7、議第7163号を議題に供したいと思います。

佐々木担当部長、説明をお願いいたします。

【佐々木防災都市づくり担当部長】 日程第7、議第7163号、東京都市計画防災街区整備方針の変更について、御説明いたします。

資料は、お手元の桃色の冊子で、左上の別冊(3)-①、(3)-②と書かれた2冊となります。説明については、①の概要書を用いて行います。

初めに、概要書の1ページをお開きください。まず、本方針の策定の目的についてでございますが、本方針は、木造住宅密集地域を対象に、計画的な開発により、延焼防止機能・避難機能の確保と、土地の合理的、健全な利用を図り、安全で安心して住めるまちとして再生を図ることを目的にしております。

次に、策定の効果でございます。4ページをお開きください。本方針のもとに、規制誘導策、防災まちづくりの計画等を重層的に組み合わせ、下の枠組みにある補助事業と連携しながら、防災性の向上を図ってまいります。

中ほど、中段の枠囲みを御覧ください。

防災再開発促進地区の指定により、建て替え計画の認定による建て替え補助や、延焼等危険物の除去勧告を行うことができるようになります。また、特定防災街区整備地区や、防災街区整備地区計画の活用が図られるとともに、これらの都市計画は防災街区整備事業の施行要件にもなっております。さらに、都市再生機構のノウハウを活用することが可能となります。また、防災都市施設については、施行予定者等を都市計画に定めることにより、早期整備を図ることができます。

お手数ですが、2ページにお戻りください。

主な経緯はこちらのとおりでございますが、近年の動きといたしましては、東日本大震

災を受け、平成24年1月、「木密地域不燃化10年プロジェクト」の実施方針を策定し、木密地域の改善を一段と加速するため、不燃化特区制度を創設、特定整備路線を指定することにより、重点的・集中的に防災まちづくりを展開しているところでございます。

続きまして、この2ページ右側、本方針を定めるに当たっての考え方について、御説明いたします。

まず、防災再開発促進地区の指定についてでございますが、これは「一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区」をいいまして、防災街区の整備に資する事業・制度等が既に導入されている地区などを指定いたします。

次に、2の防災公共施設についてですが、これは「延焼防止機能・避難機能を確保するために整備すべき道路・公園等の公共施設」をいい、沿道の建築物等と一体となって機能する公共施設などを指定いたします。

最後に、3の都市再開発の方針についてでございますが、防災再開発促進地区は、都市再開発法に規定する2号地区と整合を図りながら指定をいたします。

続きまして、3ページを御覧ください。

本方針において定める内容は、記載のとおりでございます。また、右側の変更の概要についてでございますが、まず、防災再開発促進地区について、変更前の64地区から82地区へと、18地区を新たに追加し、区域拡大した地区と合わせると、約1,366ヘクタールの追加指定となります。

次に防災公共施設については、変更前の145カ所から233カ所へと、88カ所の追加指定をしているところでございます。「不燃化10年プロジェクト」に基づく特定整備路線を初めとする都市計画道路や、主要生活道路などを防災公共施設に指定しております。

続いて、5ページと6ページに地区ごとの一覧を、7ページにはその位置を示しております。

地区名の右側に、防災再開発促進地区の新規指定・区域変更等の欄があり、それぞれ該当するものに黒丸を付し、変更があったことを示しております。また、横棒は変更がないことを意味しております。さらに表の一番右側の欄は、変更前後の地区面積を示しております。

最後になりますが、意見書の提出についてでございます。本案件を平成26年9月19日から2週間、公衆の縦覧に供しましたが、意見書の提出はありませんでした。

説明は以上でございます。

【近藤会長】 御意見、御質問ございますでしょうか。

松村委員

【松村委員】 この今説明のあった3ページにも載っておりますが、改めて、道路や公園など、延焼防止機能及び避難機能を確保するための施設である防災公益施設のうち、今回、新規で指定されようとしている防災公共施設は、道路・公園、道路と公園、それぞれ幾つになっているのでしょうか。

【近藤会長】 佐々木担当部長

【佐々木防災都市づくり担当部長】 防災公共施設に新規指定した道路は、特定整備路線を初めとする都市計画道路や、主要生活道路など、87カ所あり、公園については1カ所でございます。防災公共施設は地震が発生した場合、市街地火災の延焼を遮断する効果を発揮するとともに、避難や緊急輸送の役割を担う防災上有効な公共施設でございます。防災上、特に効果の高い特定整備路線など、今後整備を図るものを中心に、地域の実情に即して指定しているところでございます。

【近藤会長】 松村委員

【松村委員】 今、御説明がありましたし、この3ページの資料を見てもわかるとおり、防災公共施設に新しく加えられた公共施設のうち、87カ所は道路であって、公園はわずか1カ所であります。防災公共施設全体でも公園は233カ所中、10カ所にすぎません。道路中心に偏ってはいないでしょうか。特に、今回、延焼遮断帯などを名目にした特定整備路線が、そろって防災公共施設に加えられていますが、立ち退きによるコミュニティーや商店街の破壊、巨額の税金投入に対し、住民の不安や疑問は強く、道路整備反対や凍結・再検討を求める運動が都内各地で広がっています。

また、特定整備路線をつくることで、どのぐらい安全性が向上するか、また、道路建設にかかわる別の防災手法もないのかなども、十分に検証されていません。その中で、特定整備路線だからと、防災公共施設に組み入れるのは拙速です。

よって、今回の防災街区整備方針には反対するものです。

以上です。

【近藤会長】 ほかに意見、御質問ございますでしょうか。

それでは、採決に入りたいと思います。

議第7163号、東京都市計画防災街区整備方針の案件について、賛成の方、挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 賛成多数と認めて、原案どおり決定いたします。

【近藤会長】 続いて、最後の日程、議第7164号及び7165号を議題に供したいと思えます。

佐藤幹事、お願いいたします。

【佐藤都市基盤部長】 日程第8、議第7164号は、産業廃棄物処理施設の用途に供する特殊建築物の許可についての案件であり、申請者である大成ロテック株式会社が公益財団法人東京都環境公社から施設を取得して事業を行う城南島工場に関するものでございます。

お手元の資料につきましては、薄茶色表紙の「議案・資料」、227ページから232ページを御覧ください。

建築基準法では、第51条により、ごみ焼却場及びその他の処理施設については、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものであるか、あるいは第51条のただし書で特定行政庁が都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合について、新築、増築等ができることとされております。

当該施設は、従前の使用者である公益財団法人東京都環境公社が、第51条のただし書の許可を得て事業を行っていたものでございますが、申請者は当該施設で従前の内容とは異なった事業を行うことから、新たに同条ただし書による許可を得るために、特定行政庁である東京都知事へ、建築基準法第51条ただし書による許可申請を行いました。

このため、同条条文の規定に基づき、当該敷地の位置が都市計画上支障があるか否かについて、東京都都市計画審議会へ付議するものでございます。

お手元の資料で、228ページの位置図及び229ページの計画図を御覧ください。また、モニターに航空写真を映しておりますので、あわせて御覧ください。

計画地は大田区の東部、東京モノレール、流通センター駅の東側約2.5キロメートルの城南島三丁目3番でございます。また、当該地の用途地域は、工業専用地域でございます。

「議案・資料」、231ページの俯瞰図及び232ページの外観写真を御覧ください。計画地には、公益財団法人東京都環境公社が、平成8年度に建築基準法第51条ただし書許可を得て建築した、廃プラスチック類を処理する元産業廃棄物処理施設が現在ございま

す。

この施設は、平成24年度末に事業を終了したため、土地及び建物を一般競争入札により大成ロテック株式会社へ売り払いをしております。同社は既存の建屋・事務室などは存続させたまま、既存の廃プラスチック処理設備を撤去し、新たにコンクリートがら、アスファルトがらの処理を行う設備を設置することとしております。

次に、「議案・資料」、230ページの配置図を御覧ください。敷地面積は約0.88ヘクタール、建屋内はコンクリート廃材ストックヤード、アスファルト廃材ストックヤード、破碎設備、RC製品（再生路盤材）ストックヤード2カ所、アスファルト廃材破碎物製品ストックヤード、合材サイロからなっております。

処理の内容ですが、回収されたコンクリートとアスファルトの廃材の破碎処理を行い、破砕片を資源として再生させるもので、一日当たりの処理能力はコンクリート、あるいはアスファルトを単品で処理した場合、それぞれ最大6,000トンでございます。

施設の運搬用車両については、最大で一日当たり300台、一時間当たりのピーク時台数は30台と想定しております。

なお、事業者は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく許可を受けるに当たり、生活環境影響調査を環境局と協議しながら実施しており、それによりますと、当該施設が稼働することによる騒音、振動については、影響が少ないとの予測結果となっております。

以上で、議第7164号の説明を終わります。

続きまして、日程第8、議第7165号は、一般廃棄物及び産業廃棄物処理施設の用途に供する特殊建築物の許可についての案件であり、申請者である株式会社オーレックが建築する第3工場に関するものでございます。

お手元の資料につきましては、同じく薄茶色の表紙の「議案・資料」の233ページから238ページを御覧ください。

本案件は、特殊建築物の増築につきまして、申請者が特定行政庁である東京都知事へ議第7164号と同様に、建築基準法第51条ただし書きによる許可申請を行ったため、同条条文の規定に基づき、当該敷地の位置が都市計画上支障があるか否かについて、東京都都市計画審議会へ付議するものでございます。

お手元の資料では、「議案・資料」、234ページの位置図及び235ページの計画図を御覧ください。また、モニターに地図及び航空写真を映しておりますので、あわせて御覧ください。

計画地は、都心から南へ約120キロメートルの伊豆大島にあり、大島空港の南東、大島町元町字上山地内でございます。また、当該地は用途地域が定められていない都市計画区域となっております。

申請者である株式会社オーレックは、平成19年から計画地において、廃棄物処理施設を運営しております。その処理内容につきましては、一日当たり1トンの処理能力を持つ施設を設置し、大島町からの委託を受けた一般廃棄物の紙くず、木くず、繊維くずの焼却及び民間事業者が排出する同様の廃棄物を、産業廃棄物として焼却を行っております。

今回の申請によりまして、平成25年10月の台風26号災害の今後の復興工事に伴い発生する木くずに対応するため、新たな処理施設を設置するものでございます。

次に、「議案・資料」、236ページの配置図を御覧ください。

敷地面積は、約0.84ヘクタール、建築物はそれぞれ焼却施設、廃材ヤード、車庫、破碎施設、それから廃材置場となっております。

新たな施設の処理内容ですが、受け入れた木くずを、建材用、製紙用及びバイオマス発電燃料などの木材チップとして破碎するもので、一日当たりの処理能力は、最大195トンでございます。施設の運搬用車両については、一日当たり最大で20台となっております。なお、事業者は廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく許可を受けるに当たり、生活環境影響調査を環境局と協議しながら実施しており、それによりますと当該施設が稼働することによる騒音、振動については、影響が少ないとの予測結果となっております。

日程第8の説明は以上でございます。

【近藤会長】 御意見、御質問ございますでしょうか。

それでは、日程8の案件について、採決に入りたいと思います。

議第7164号、産業廃棄物処理施設の用途に供する特殊建築物の許可の案件について、都市計画上支障がないとお考えの方は、挙手をお願いいたします

[賛成者挙手]

【近藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は、都市計画上支障がないものといたします。

続いて、議第7165号、一般廃棄物及び産業廃棄物処理施設の用途に供する特殊建築物の許可の案件について、都市計画上支障がないと思われる方、挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は、都市計画上支障がないものとしたします。

【近藤会長】 以上をもちまして、本日の議事、全て終了いたしました。
議事録の署名は、私のほかに稲田委員にもお願いいたしたいと思います。
本日の審議会、閉会いたしたいと思います。長時間、ありがとうございました。

午後5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。