

午後 1 時 3 0 分開会

【事務局(須藤都市計画課長)】 それでは、まだお見えになられていない委員の方がいらっしゃるかもしれませんが、定刻となりましたので、ただいまから第 178 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、26 名の委員の方に、ご出席いただいておりますので、定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

では、お手元に第 178 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。配付資料の確認をさせていただきます。

まず、「議案一覧表」。

次に、薄茶色の表紙の冊子で、「議案・資料」。

それから、桃色の表紙の冊子で、「議案・資料」、別冊、委員の異動報告・委員名簿等。

それから、黄緑色の表紙の冊子で、「意見書の要旨」。

最後に、青色の表紙の冊子、環境影響評価書「東京都市計画道路環状第 2 号線建設事業」の概要でございます。

本日お配りいたしました資料は以上でございます。

よろしいでしょうか。

それでは、鹿島会長、よろしく願いいたします。

【鹿島議長】 本日はご多忙、ご多用のところ、ご出席をいただきまして、まこと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。ご了承願います。

次に、傍聴者の皆様に申し上げます。当審議会の会議を傍聴する際は「東京都都市計画審議会の会議の公開に関する取扱要綱」に規定されております遵守事項を厳守されますようお願いいたします。

次に、委員の異動につきまして、ご報告をいたします。

お手元に、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」の 1 ページ目をお開きいただきます。そこに、委員の異動報告が記載してございます。

今回、3 名の方が異動されました。

このうち、新しく委員になられましたお二方をご紹介申し上げます。

議席番号 24 番、警視總監、矢代隆義委員でございます。本日は、ご都合により、代理の方にご出席をいただいております。

続きまして、議席番号 31 番、日の出町議会議長、神田芳男委員でございます。

【神田委員】 日の出町の神田です。どうぞよろしく願いいたします。

【鹿島議長】 なお、議席につきましては、東京都都市計画審議会運営規則第 4 条の規定に基づきまして、3 ページに記載してございます委員名簿のとおりといたしたいと存じますので、ご了承をお願いいたします。

それでは、これより審議に入ります。本審議会におきましては、限られた時間の中で十分にご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ご協力をお願い申し上げます。つきましては、説明幹事に申し上げます。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、ご質問、ご意見はできるだけ簡明にさせていただきますようご協力をお願い申し上げます。なお、ご発言の際は議席番号をお示しくくださいますようお願いいたします。

【鹿島議長】 それでは、日程第 1 といたしまして議第 6821 号から議第 6824 号を一括して議題に供します。野本幹事の説明を求めます。野本幹事。

【野本幹事】 議第 6821 号から第 6824 号までは、町田市と相模原市の行政境界の変更に伴い、都市計画区域、区域区分、用途地域、都市計画道路の都市計画を変更する案件でございます。

また、参考としまして、関連する町田市決定の都市計画の変更についてもお示ししてございます。

「議案・資料」8 ページをご覧ください。

位置図でございます。今回変更を予定している地区は、JR 横浜線及び小田急線町田駅の周辺を含む二級河川境川沿いの約 1.8 キロメートルの区間でございます。

画面上の航空写真をご覧ください。

従来の町田市と相模原市の行政境界は、位置図にお示したとおり、境川に沿った複雑に入り組んだ形状をしておりましたが、境川の河川改修を機に、行政施策の円滑化と住民生活の利便性の向上のため、改修後の河川の形状に沿った行政境界の変更を進めております。

既に、平成 11 年度に第 1 期、平成 16 年度に第 2 期の行政境界の変更を行っております。

すが、今回の変更は、それに続く第3期の変更でございます。

今回の行政境界の変更に関しましては、既に、平成18年12月の町田市議会、相模原市議会及び平成19年3月の東京都議会、神奈川県議会において議決されております。平成19年5月には、境界変更に関する申請を総務大臣宛に行っており、平成19年12月1日に、行政境界変更の告示が行われる予定でございます。

「議案・資料」の7ページが都市計画区域の変更でございます。

相模原市から町田都市計画区域に追加する面積が約1.7ヘクタール、逆に、相模原市に編入され、町田都市計画区域から削除される面積が約1.4ヘクタールでございます。

「議案・資料」17ページをご覧ください。

区域区分の変更でございます。都市計画区域の変更と同様に、市街化区域に追加する区域、削除する区域を示してございます。

「議案・資料」27ページからが用途地域の変更でございます。

新たに町田都市計画区域に追加される区域は、それぞれ隣接する用途地域にあわせて指定していくものでございます。あわせて、町田都市計画区域より削除される区域について、用途地域を削除いたします。

「議案・資料」51ページからが、都市計画道路3・4・32号木曾金森線の変更でございます。

本路線は、町田市内を環状方向に結ぶ都市計画道路で、都市計画区域の変更に伴いまして、起点の位置を変更し、延長を9,340メートルから9,330メートルに変更するものでございます。あわせて、車線の数を2車線として定めます。

また、今回の都市計画区域の変更に関連して、市決定の高度地区、駐車場整備地区、町田市公共下水道を変更いたします。参考として、「議案・資料」39ページから50ページに計画書及び計画図を示してございます。

本件につきまして、平成19年7月13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。

説明は以上でございます。

【鹿島議長】 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、ご質問、ご意見がございましたら、お願いいたします。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 ご質問、ご意見がございませんようでしたら、日程第1、議第6821号から議第6824号、町田都市計画区域、町田都市計画区域区分、町田都市計画用途地域及び町田都市計画道路の案件につきまして、一括して採決いたします。

本案について賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【鹿島議長】 ありがとうございます。全員賛成と認めます。よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

【鹿島議長】 次に、日程第2、議第6825号を議題に供します。野本幹事の説明を求めます。野本幹事。

【野本幹事】 議第6825号は、多摩都市計画区域に指定されております稲城市における案件でございます。

現在事業中の土地区画整理事業について、事業計画の見直しにあわせて区域区分を変更するものでございます。

「議案・資料」62ページをご覧ください。

位置図でございます。今回変更を予定している区域は、稲城市の南東部に位置し、京王相模原線稲城駅及び京王よみうりランド駅との中間付近で、「南山東部土地区画整理事業」の事業区域に隣接する面積約0.7ヘクタールの区域でございます。

画面上の航空写真をご覧ください。

本区域に隣接する約86.8ヘクタールについては、既に平成18年4月に、南山東部土地区画整理事業組合の設立が認可されております。

本区域につきましても、土地区画整理事業により、既存の緑地を生かした市街地整備を行う予定です。

「議案・資料」63ページ、64ページをご覧ください。

土地区画整理事業区域に編入予定の約0.7ヘクタールの地区について、市街化調整区域から市街化区域に編入いたします。区域区分の変更に伴う用途地域変更は行いません。

本案件につきまして、平成19年7月11日から2週間、公衆の縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。

説明は以上でございます。

【鹿島議長】 幹事の説明が終了いたしました。

日程第2につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、お伺いいたします。

29番委員。

【松村委員】 意見を述べます。

本案件は、南山東部土地区画整理事業地に隣接する土地を調整区域から市街化区域に変更し、編入しようとするものであります。

南山東部土地区画整理事業は、40メートルもの高低差がある山や谷を切り土や埋め立てを行う造成工事で、専門家からも液状化や側方流動の危険性が指摘されている開発です。貴重な多摩の緑と自然を破壊する開発として、稲城の多くの市民も反対しているもので、我が党も反対です。

よって、この事業への編入を前提としている本議案については反対いたします。

以上です。

【鹿島議長】 ほかにご質問、ご意見はございませんでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 ございませんようでしたら、日程第2、議第6825号、多摩都市計画区域区分の案件につきまして採決をいたします。

本案について賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【鹿島議長】 ありがとうございます。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。

【鹿島議長】 次に、日程第3、議第6826号から議第6828号を一括して議題に供します。野本幹事の説明を求めます。野本幹事。

【野本幹事】 次に、議第6826号は、八王子市における用途地域の変更の案件でございます。

「議案・資料」68ページ、位置図をご覧ください。

本地区は、JR横浜線八王子みなみ野駅の西方、約1.6キロメートルに位置し、既存の戸建て住宅団地に接して開発された住宅地でございます。

画面上の航空写真をご覧ください。

本地区の西側の約3.9ヘクタールの区域には、123戸の戸建て住宅が3年ほど前に建設されております。今回、その隣接地の31戸の戸建て住宅団地を含め、地域全体で緑豊

かなゆとりある住環境の形成を図るため、地区計画を変更し、用途地域を変更するもの  
でございます。

「議案・資料」72ページをお開きください。

参考としまして、八王子市が決定する地区計画につきまして説明します。

地区計画の区域は約4.5ヘクタールでございます。敷地の細分化、建築物の用途混在を  
防止し、良好な住環境の維持・保全を目標に、建築物の用途制限などを定めます。

「議案・資料」69ページをお開きください。

以上の地区計画の変更に伴いまして用途地域を変更いたします。変更の内容は、変更前、  
一低層の40、80を、変更後、一低層の50、100に変更いたします。

以上の案件を平成19年7月11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。

続きまして、議第6827号及び6828号は、稲城市における用途地域の変更及び土  
地区画整理事業の変更の案件でございます。

「議案・資料」80ページをお開きください。

それから、画面上の航空写真もあわせてご覧下さい。

本地区は、稲城市南西部で、京王相模原線若葉台駅の東方、約1キロメートルに位置し、  
住宅、小規模農地、斜面緑地が介在する既成住宅地、約23ヘクタールでございます。

「議案・資料」の92ページをお開きください。

当地区を含む坂浜平尾地区、面積約212ヘクタールの区域については、平成9年に良  
好な環境の市街地整備、多摩ニュータウン関連公共施設の整備促進などを図るため、都施  
行を前提とした土地区画整理事業を都市計画決定しております。

しかし、平成11年に都が策定した「財政再建推進プラン」等におきまして、都施行の  
土地区画整理事業については、当面、新規事業を実施しない方針が示されました。

このため、都は本事業の見直しを開始し、稲城市などと協議を進めた結果、平成18年  
3月に稲城市が当地区の今後のまちづくり方針を策定しました。

このまちづくり方針を受け、道路整備の見通しが明らかになった鶴川街道の沿道及びそ  
の北側の既成住宅地について、土地区画整理事業と同程度の整備水準が担保される地区計  
画を決定し、土地区画整理事業区域の一部を削除し、用途地域の変更を行うものでござい  
ます。

「議案・資料」86ページをご覧下さい。

参考としまして、稲城市が決定する地区計画につきましてご説明します。

地区計画の区域は約48.2ヘクタールでございます。地区の特性に応じて地区計画の区域内を「沿道地区」、「低層住宅地区」など4地区に区分しまして、それぞれの土地利用の方針を定めております。

「議案・資料」87ページをお開きください。

地区整備計画でございますが、区画道路14本及び緑地4カ所を地区施設として定めております。

また、低層住宅地区Bを除く3地区について、建築物の用途制限、あるいは建築物の高さの最高限度などを定めております。

以上の地区計画の決定にあわせて、用途地域を変更いたします。

主な変更の内容は、鶴川街道北側のの部分につきましては、変更前、一低層の30、60を、変更後、一低層、40、80などに変更いたします。

「議案・資料」92ページをお開きいただきたいと思います。

当地区につきましては、土地区画整理事業と同程度の整備水準が担保されるため、地区計画決定と用途地域変更にあわせまして、「坂浜平尾土地区画整理事業」の施行区域から削除し、区域面積を約211.9ヘクタールから約184.3ヘクタールに変更いたします。

以上の案件を平成19年7月11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。

説明は以上でございます。

【鹿島議長】 ありがとうございます。

幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第3につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、お願いいたします。

29番委員。

【松村委員】 まず、6826号、八王子市大船町について意見を申し上げます。

本案件は、既に開発された地域の隣接地を同一開発事業者がさらに今回追加して開発を行うものです。こういう小出しに行う開発手法が進められたら、多摩の緑地は守れないと懸念せざるを得ません。今回、開発予定地の周囲は大自然があります。それらを残していくためにも、今回の提案には反対いたします。

続いて、6827号、6828号、一括して意見を申し上げます。

従来の坂浜平尾の都施行の土地区画整理事業は、自然破壊として多くの住民の反対の声もあり、破綻せざるを得なかったものです。今回、新たに市が地区計画をつくり、事業化を進めるとしての提案ですが、確かに、坂浜西地区の市街化が進んでいる区域においては、道路も狭く、改善の要望もあります。

しかし、稲城市の地区計画の範囲内の鶴川街道南側地域においては、緑や農地が多く残されている地域が多数あります。その緑や自然をどう保全されるのかも、これからの検討であります。こういう時点で今回の提案が認められれば、なし崩し的に他の地域の開発が進むことも予測されます。よって、今回の提案には賛成できません。

以上です。

【鹿島議長】 ほかに質問、ご意見はございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 ございませんようでしたら、日程第3、議第6826号から議第6828号、八王子都市計画用途地域、多摩都市計画用途地域、多摩都市計画土地区画整理事業の案件につきまして、一括して採決をいたします。

本案について賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【鹿島議長】 ありがとうございます。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。

【鹿島議長】 次に、日程第4、議第6829号から議第6833号を議題に供します。

升幹事の説明を求めます。升幹事。

【升幹事】 議第6829号から6833号は、東京都市計画道路環状第2号線の変更及びそれに関連する案件でございます。

お手元の「議案・資料」95ページをお開きください。

本件は、東京都環境影響評価条例の対象事業でございまして、今回はいわゆる後合わせの案件でございます。

環状第2号線は、江東区有明を起点といたしまして、中央区、港区などを経て千代田区神田佐久間町に至る延長約14キロの幹線道路でございます。

このうち、江東区有明二丁目から港区東新橋二丁目までの約4.7キロの区間につきましては、臨海部と都心部の連絡強化、広域道路ネットワークの強化及び地域内交通の円滑化



を図るため、新たに平成5年7月に都市計画決定を行ったものでございます。

「議案・資料」の97ページをご覧ください。

平成5年7月に決定した当時は、中央卸売市場築地市場が現在地で再整備する予定であったため、中央区晴海四丁目から築地五丁目につきましては地下式としたものでございます。

その後、平成13年12月に築地市場の豊洲移転を盛り込んだ「第7次東京都卸売市場整備計画」が策定されまして、築地市場の移転が決定いたしました。

これに伴いまして、環状第2号線の地上化が可能となったことから、築地市場跡地における土地利用の増進、築地、勝どき、晴海地区間の連絡強化、勝どき地区における避難ルートの拡充による防災性の向上などの観点から、当該区間における構造形式を既定計画の地下式から地表式及び嵩上式に変更し、環状第3号線とは立体交差とするものでございます。

この構造形式の変更に伴いまして、中央区晴海三丁目から銀座八丁目までの区間におきまして、線形及び幅員を変更いたします。

また、晴海地区と勝どき地区とのアクセス機能を有していた支線1は、今回の構造形式の変更に伴いまして、環状第2号線本線がその機能を担うことから、廃止することといたします。

モニターをご覧ください。

環状第2号線が計画されている築地、勝どき、晴海地区の航空写真で、赤い線が環状第2号線でございます。

「議案・資料」の101ページには、参考図といたしまして平面図と縦断図を載せておりますので、あわせてご覧ください。

なお、この変更にあわせまして、環状2号線全線につきまして、車線の本数を4車線及び6車線と定めます。

事業につきましては、東京都施行を予定しており、平成27年度の完成を目指しております。

次に、意見書についてご説明させていただきます。

黄緑色の表紙の「意見書の要旨」の1ページをご覧ください。

本計画案を平成18年10月11日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、本変更案に関する意見書が33通提出されました。その内訳は、賛成意見に関するもの1通、反対

意見に関するものが32通でございます。

主な意見といたしまして、まず、1ページに記載してありますとおり、賛成意見に関するものとして、環状第2号線は、晴海地区を都心部、有明地区などと結ぶ重要な路線であり、整備が不可欠な道路であることから、整備スケジュールの前倒しなど、一日も早い開通に向け、事業促進すべきとの意見が出されております。

この意見書に対する東京都の見解といたしましては、環状第2号線は、早期整備が必要な路線であることから、早期着工、早期完成に努めてまいります。

次に、反対意見に関するものにつきましては、まず、都市計画に関する意見として1ページから4ページに記載してありますとおり、(1)から(12)までは、環状2号線は、都心と臨海部を結ぶ幹線道路であることなどの観点から、地下化を求める意見が出されております。

これらの意見に対しましては、先ほどご説明しましたとおり、環状2号線は早期に整備する必要がある路線であり、築地、勝どき、晴海地区間の連絡強化、築地市場跡地の利用増進、勝どき地区における避難ルートの拡充や防災性の向上の観点から、地下構造から平面及び高架構造に変更するものでございます。

また、(13)から(14)は、諸外国の高架高速道路の事例や環状第2号線の他の区間を例に挙げて、既定の地下化計画とすべきとの意見でございます。

これらの意見に対しましては、環状2号線は、自動車専用道路とは異なる一般の街路であり、沿道利用や防災機能などの観点から、本計画変更案が適切と考えておるところでございます。

(15)から(22)は、環状3号線との接続部付近について、地域環境や防災などの観点から、地下式や平面交差とすることを求めるものでございます。

これらの意見に対しましては、当該地域については、高架構造とすることで地域の一体性の確保や、地域分断の緩和などの効果が期待されておるところでございます。

次に、環境に関する意見といたしまして、4ページから5ページに記載してありますとおり、騒音対策や景観への配慮などに関する意見が出されており、これらの意見に対しましては、この環境影響評価では、環境に影響を及ぼすおそれのあるいずれの項目も、環境基準等の評価の指標を満足することから、環境への影響は少ないと考えられ、都市計画を変更する上で支障がないものと判断するものでございます。

このほか、5ページから6ページに、事業施行に関する意見などが寄せられております。

続きまして、環境影響評価についてご説明いたします。

本日、環境影響評価条例に従いまして、本路線の環境影響評価書を知事に提出いたしました。お手元の青い表紙の「環境影響評価書の概要」に、その「要約」を挟み込んでおります。

「要約」にありますように、昨年9月の前合わせ時に、本路線の実施が周辺環境に及ぼす影響について、都市計画を変更する上で支障がないと判断し、環境影響評価書案を提出いたしました。この評価書案に対しまして、本年3月に知事より評価書案審査意見書を受けたところでございます。

「要約」の6ページから8ページをご覧ください。

この中で、本事業の評価書案における調査、予測及び評価は、おおむね「東京都環境影響評価技術指針」に従って行われたものと認められております。

環境影響評価書を作成するに当たりまして留意すべきとされた主な事項につきましてですが、大気汚染では、高所における予測も検討すること、騒音では、高さ方向の騒音の状況をより適切に把握し、その結果を踏まえて、道路交通騒音の一層の低減を図ることなどでございます。

これらの事項に対しまして、大気汚染につきましては、予測結果に、高所における将来濃度を複数地点で検討した結果に関する記載を追加し、騒音につきましては、予測結果に、高さ方向の騒音の状況を確認した結果について記載を追加いたしました。

その他、指摘のあった事項につきましても、その内容及び表現をさらに明確にし、環境影響評価書を作成したところでございます。

環境に及ぼす影響の評価の結論につきましては、「要約」2ページから5ページに記載いたしましたとおり、いずれの項目につきましても、予測結果は環境基準などの評価の指標を満足しております。

以上のことから、本事業の実施が周辺環境に与える影響につきましては、都市計画を変更する上で支障はないと判断しておるところでございます。

続きまして、環状2号線の変更に伴い、関連する変更案件4件についてご説明いたします。

「議案・資料」の108ページをご覧ください。

勝どき六丁目地区地区計画の区域内に計画されている環状第2号線の線形及び幅員の変更に伴い、公共施設である広場2号の規模について変更いたします。

次に、「議案・資料」の115ページをご覧ください。

勝どき六丁目地区第一種市街地再開発事業につきましても、先ほどご説明した地区計画と同様に、広場2号について変更するものでございます。

続きまして、「議案・資料」123ページをご覧ください。

臨海部開発土地区画整理事業の区域内に計画されている環状第2号線の幅員の変更に伴い、土地区画整理事業で定める公共施設の配置を変更するものでございます。

最後に、「議案・資料」の127ページをご覧ください。

東京都公共下水道勝どきポンプ場について、環状第2号線の幅員の変更に伴い、施設計画の検討を進めた結果、区域を変更するものでございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

【鹿島議長】 ありがとうございます。

幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第4につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、お願いいたします。

1番委員。

【立石委員】 環状2号線の晴海・銀座間の都市計画案件について、何点か質問並びに意見を申し上げたいと思います。

本審議会に先立ち7月に開催された都市整備委員会でも意見を述べましたが、私は地元中央区選出の都議会議員の立場として、長年にわたり地元の皆さんとともに、この環状2号線の地上化に対しては断固反対の立場をとってきました。しかし、地域を代表する責任ある立場の1人として、また、東京の将来を見据え、都市計画を審議する立場として考えますと、単に反対、反対と繰り返し、理想論だけを主張するものではなく、直面する現実を見定め、最善の判断をすることが地域の人々のために、まちのため、そして都民のためになると考えます。

そこで、まず確認させていただきますが、環状2号線の都市計画を変更するに当たっては、都市計画法に基づき、関係区市等の意見を聞くこととされています。そこで、本都市計画について、地元の中央区からの意見はどのようなものか、改めてお伺いしたいと思います。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 中央区長からの意見でございますが、中央区長からの意見は、「環状2号線

は、臨海部の生命線となる道路であり、都心部と臨海部の連絡強化、広域道路ネットワークの強化など、都市計画道路としての重要性と、その早期整備の必要性は十分認識できるものである」といたしました上で、「既定計画の地下トンネルから平面及び高架構造に変更することは、本区における当該地域の交通環境、生活環境に影響をもたらすものであり、東京都に対して以下のとおり強く要請する」としております。

その要請内容でございますが、「東京都は、環状2号線の整備を単なる道路整備としてとらえることなく、地域の総合的なまちづくりの課題解決に向け、まちづくり協議会の意見や地元からの要望など、築地・勝どき・豊海・晴海地区のまちづくりの推進はもとより、新たな公共交通基盤の整備・充実、都有地を種地とした再開発事業による地域環境の改善、新島橋の架替整備などについて真摯な検討を行い、地域住民との信頼関係を構築すること」と記載されてございました。

【鹿島議長】 1番委員。

【立石委員】 ただいま説明の中にもありましたように、都市の骨格を形成する環状線や放射線などの都市計画道路は、ネットワーク強化の点は言うまでもなく、災害時の避難路や延焼遮断帯の確保など、防災性向上の観点からも極めて重要な都市基盤と認識しています。

地元を代表する方々とも、昨年8月に、「都民全体の交通利便性等の見地から、苦渋の選択としてこの案を容認することになるならば」とした上で、「中央区の総合的な地域環境の改善に係わる要望書」を知事あてに提出しました。

地域の皆さんは、地域だけのことを考えているわけではなく、東京都全体の発展を思い、大きな決断をしたのであります。今回の中央区長の意見も、この要望書を踏まえた内容になっているものと思います。東京都は、この地元の苦渋の選択や地域の人々の熱い思いをぜひ察していただきたいと思います。

そこで、都は、この地元中央区からの要請について、具体的にどのように対応していくとしているのか、お伺いいたします。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 中央区長からの要請への対応といたしましては、まず、まちづくりの推進につきましては、都といたしましても、環状2号線の整備を契機といたしまして、沿線における総合的なまちづくりが必要だと認識をしておるところでございます。

次に、新たな公共交通基盤の整備、充実につきましては、導入空間の確保、自動車交通

への影響、需要の確保、事業主体などの課題を解決する必要があります。

今後、環状第2号線の取り組みを進めながら、LRTや接続バスなど地域にふさわしい公共交通につきまして、地元中央区の主体的な検討と連携し、さまざまな可能性を含め、幅広く研究してまいります。

次に、都有地を活用した再開発事業につきましては、現在、中央区で勝どき五丁目の再開発の準備組合成立に向け、地元と調整を進めているところであり、東京都といたしましても、関係局から構成される庁内検討PTを立ち上げ、この再開発に対する都の基本的な考え方について検討しているところでございます。

今後、この検討をもとに、地元中央区と連携を密にし、再開発の具体化に協力してまいります。

次に、新島橋の架替整備につきましては、区部の都市計画道路の第3次事業化計画、これは平成16年3月に策定したものでございますが、この中におきまして、優先整備路線に位置付けられてはおりません。今後、環状2号線及び3号線の整備時期等を踏まえながら、架替の時期や事業主体などにつきまして、都と区で調整をしてまいりたいと考えております。

以上のように、地元中央区の要請につきましては、今後とも中央区をはじめ関係機関と調整を図りながら、地元のご意見に対し、真摯な検討を行い、地域住民との信頼関係の構築に努めてまいります。

【鹿島議長】 1番委員。

【立石委員】 東京都の取り組み姿勢は理解いたしました。環状2号線の整備に当たっては、中央区の意見にもあるように、単に道路だけではなく、地域の総合的なまちづくりにも資するよう、その実現に向けて最大限努力していただきたいと思います。そして、100年先を見据えて、「環2はまちをよりよく生まれ変わらせた」と将来言われるような地元で愛されるすばらしい道路としていただきたいと思います。

以上で私の質問を終わります。

【鹿島議長】 ほかにいかがでございましょうか。

15番委員。

【小沢委員】 私からは、東京都市計画道路幹線街路環状第2号線の計画変更案に関する意見を述べさせていただきます。

このたびの変更案は、既定計画の地下トンネル構造から平面及び高架構造に変更するも

のであり、地元地域の生活環境に多大な影響をもたらす変更であります。私は、本年7月10日の東京都都市整備委員会において、なぜ地上化するのか、地上化した場合の利点、欠点などについて質問をいたしましたが、築地市場跡地における土地利用の増進、築地、勝どき、晴海地区間の連携強化、勝どき地区における避難ルートの拡充など、防災性の向上など、都はその利点について強調されました。

しかし、平成27年に供用開始を予定している整備計画について、豊洲新市場の開場にあわせた暫定整備を行うとしていますが、この暫定市場に伴う市場内の構造物の撤去、その移転補償の問題、また勝どき地区の地域分断の懸念、新たな公共交通機関の整備への対応、本線開通時にボトルネックとなることが考えられる新島橋の架替などについては、明確な答弁がなされませんでした。

また、地元の中央区におきましては、反対する意見が非常に多いと聞いておりますし、7月31日付の中央区都市計画審議会答申に基づいて、8月16日付で中央区長より都知事に提出されました意見照会に対する回答によりますと、都市計画道路としての重要性和早期整備の必要性は認識できるとしながらも、構造を既定計画の地下トンネルから平面及び高架構造に変更することに対しては、双方の得失についての明快な説明がなく、変更案のメリットのみに終始するなど、大いに疑義を抱かざるを得ないとし、さらに本区における当該地域の交通環境、生活環境に深刻な影響をもたらすものであり、地域住民に苦渋の選択を迫るものであることは紛れもない事実であると明示しております。

そもそも、この環状2号線の築地晴海区間は、築地市場の豊洲移転、この移転計画に伴い、地上化が可能になったわけであります。現在、移転予定地である豊洲地区において、土壤汚染問題が発覚しておりまして、今、専門家会議の指摘により調査が行われようとしているところです。調査結果や土壤汚染対策が未定なこの時期に、市場移転を前提とした構造変更は時期尚早であると言わざるを得ません。よって、本日、この審議会で、この場での決議には賛成しかねます。

以上でございます。

【鹿島議長】 よろしいですか。

意見の開陳ということですから、次へ進めさせていただきます。

29番委員、どうぞ。

【松村委員】 環状2号線の都市計画変更について、私のほうからも何点か質疑を行わせていただきます。

関係自治体である中央区からの意見照会の回答、また中央区の都計審の審議の内容を、資料をいただいて、ここにも持ってきておりますけれども、私も見ましたが、今も幾つかのやりとりがありましたとおり、特に中央区の議会の代表が、その審議会では超党派でこの変更はよしとしていないんですね。都側の一方的な押しつけだと、上位下達のトップダウンのやり方だと猛反発している状況があります。

確かに、その審議会の答申を得て、中央区長からは先ほどご紹介があったような回答文が来ておりますけれども、私は、その必要性、重要性、早期整備ということは、確かに前段として書かれておりますけれども、行政として都に配慮した部分というか、それをもってして、先ほど回答があったようなこれからのいろいろな出された問題については、協議していくとか課題解決していくといっても、計画そのものが持つ根本的な矛盾といえますが、私は解決できないと。

どちらかという、この間、例えば経過を見ますと、2003年、平成15年12月に東京都から示されたこの地上化案について、翌年の16年2月19日、区長と議長名の都知事宛への申し入れ、ここにも、道路の地上化により大気汚染等の環境を悪化させ、また本区の今後のまちづくりにとっても極めて深刻な問題を抱えており、受け入れられないと。その後も、今年の6月の議会の質疑においても、地下化が最も望ましいと繰り返し表明して、この変更案については6月も反対の態度をとっているんですね。

そしてまた、東京都が行った地元説明会でも、2006年10月に行われた3会場の説明会には1,000人近い参加があって、地上化、高架化案に賛成の意見は一人もいなかったと。これがやはり私は経過だと思うんです。

じゃ、苦渋の選択というのは、ほんとうに区長は苦しいと思うんですね。そういう行政の期日が求められた回答で、そう出しておりますけれども、この間、今出された質問や意見の中にも、住民や区から出された問題点について、施策というか回答があったかといったら、さっき言ったみたいに、何ら誠意ある回答がないと。だから、この審議会にも、改めて、やっぱり区は東京都ときちっと協定を結ばなければ信じられないという旨の意見すら出されていると思います。

東京都は、最も重要である関係区の区民や区議会や区の対応、態度をどのように受けとめているのか、改めてもう一回答えていただきたいと思います。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 今お話にありましたように、地元区からは、中央区からの意見は、まちづ



くりの取り組みですとか、地域環境への配慮、地域住民との信頼関係の構築などが要請されておるところでございます。今後、事業実施段階におきまして、地元区や地域住民と連携を図りまして、適切に対応していきたいと考えておるところでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 今回の答弁をとってしても、やはりこの審議会でそういう状況の合意が得られていない、ましてや、そういう経過がある中での決定、この変更を認めることは、到底容認しがたいということを前提にしつつ、さらに何点が質したいと思うんですけども、環2道路は都心部と臨海部の連絡強化のための道路であり、中央区は文字どおり通過地域ですよね。地域の環境を考えても、地下化を求める意見は、私は当然だと思います。

先ほど公告縦覧の中で意見書が出されていたと。賛成が1通で反対が32通と。東京都の見解の紹介がありましたけれども、この意見書の中に、米国ボストンでの高架高速道路の地下化や、韓国ソウル市での高架高速道路の撤去など、海外では環境保全の動きが進んでいる。日本橋では、首都高速道路の撤去、地下化が課題となっている中で、地上化計画への変更は時代の流れに逆行するものである。こういう意見、指摘がなされておりますよね。私は、それに対する東京都の見解を見てほんとうにびっくりしたんですけども、環2は、つまり、韓国などを指しているんですか、首都高速道路、そういうのとは違う一般街路だと。だから、本計画変更案は適切であるという、ほんとうに何というんでしょうか、全く無理解としか言いようがない回答で、果たして都民が納得するものでしょうか。

私も、先日、都議会の日韓議員連盟の交流に参加して、韓国ソウル市を訪れて、この清溪川、これを多くの会派の皆さんと一緒に見てまいりました。また、記念館等の関係者の説明もお聞きしたわけですけども、ソウル市主要幹線道路、この清溪川道路を撤去、廃止し、文字どおり清溪川、その下にかつて朝鮮王朝の時代につくられた川の清流を復活させたという事業、これが非常に私は重要な点だと思ったのは、道路をつくっても自動車はなくならないし、交通渋滞は解消しないと。道路を利用する人の考え方を変えなければならぬという哲学というか考え方を、普通でしたら、1日18万台の、ソウル市のど真ん中を通る重要幹線ですね。これをつくり変えるんじゃなくて、撤去、廃止しちゃったんですよ。文字どおり清流を復活させたと。みんなの関心は、一体、車がどうなったのかという質問、疑問に対して、今言った回答と違いますか、そのように私たちは聞いて、ほんとうに驚きというか、私も非常に合点がいった思いでした。

じゃ、どういう考え方かというのは、詳しく言う時間ありませんけれども、交通政策

と抱き合わせて行って大きな成果を上げているんですね。つまり、人の道路を使う使い方を変えるということで、それにかわる公共交通を、特にソウルの場合にはバス交通、これを整備して、そしてまた道路には中央部分をバスの専有帯にして、定時運行を守るとか、またはバスから地下鉄、バスからバスというふうに完全に幹線をつくって、そして、バス料金を、例えば75歳以上の方は地下鉄やバスが無料とか、また30分以内に乗り継げば無料にするとか、そういう流動策を行って成功させているという実態を見てきました。

私はこの意見書にもそういうことを期待して、東京都のやっていることは、韓国のソウルの清溪川ですけれども、あとボストンだとか、いろいろな世界のそういう流れに逆行するんじゃないかという意見に対して、首都高速道路と環2は一般街路との違いだということ適切と考えるという回答は、繰り返しますけど、あまりにも無理解というか、ほんとうに世界のそういう流れ、ロンドンもパリもそうですよね。世界の主要都市では道路に頼らない交通政策の展開を図って、もう幹線道路はつくらないんだと、こういうことになぜ東京都は学ぼうとしないのですか。お答え願います。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 今縷々お話がございました。繰り返しになりますが、委員お話しのように、環状2号線は都市内の一般的な街路でございますので、高速道路とは異なり、沿道利用の歩行者利用などの観点から、整備等を勘案して決めているものでございます。

それから、ソウルのお話でしたが、ソウル市は、またいろいろご意見はあると思いますが、環状高速道路はかなり整備されておりまして、東京の外環道路がごくごく少ししかできていない状況とは、大いに交通の状況が違うと思っております。

東京の最大の弱点は、交通渋滞でございます。都市機能の回復ですとか環境改善に不可欠である道路の整備は喫緊の課題だと考えております。当然、お話しのように、公共交通は、都民の日常生活や経済活動にとりまして不可欠なインフラでございます。東京都は、これまでも新規の路線の着実な整備も行っておりますし、乗り換え性の利便性の向上など、公共交通の質の向上に努めているところでございます。

しかし、繰り返しになりますが、道路ネットワークの充実というのは非常に喫緊の課題でございます。それとあわせて、総合的な交通施策の推進に努めているところでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 答弁に対する反論は繰り返しませんけれども、環状道路というのは、例

例えば首都高新宿線から今度品川線をつくっている、これ1本だけじゃありませんよね。東京には首都高が網の目のように張りめぐらされている。そういうのを環状道路と見ないで、ロンドン、パリや今の韓国ソウルも入れて、環状道路がいっぱいできて、東京は圏央道、埼玉、都内部分はまだ外環はできておりません。その3環状の整備率が悪いから、まだ道路が足りないんだと。ほかの都市はみんなつくられているというのは、私は違うとこの点だけは一言申し上げておきたいと思うんです。

今、地球温暖化やヒートアイランド問題の解決の取り組みが世界で避けられない問題で、東京都政にとっても重大な問題です。10年後の東京では、世界で最も環境負荷の少ない都市を実現するとうたいながら、やっていることはどうでしょうか。全く逆ではありませんか。

そこで、環2と環3が交差する地域での環境問題はどうなるのでしょうか。地元からも非常に心配の声が上がってきております。現在のこの地域での交通量、環2と環3が交差する地域の予測交通量を伺いたいと思います。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 環状3号線の現況でございますが、環状2号線につきましては、評価書の概要に交通量を載せてございます。断面の2、3になると思いますが、それにつきましては……。

失礼いたしました。評価書の概要の21ページに計画交通量は載せてございます。

それから、環状3号線につきましては、環状3号線の現況、勝どき二丁目交差点付近に現況の交通量の測定点がございます。評価書の概要版ですと39ページ目になりますが、それによりますと、2万台ぐらいが1日の交通量でございます。この付近、将来交通量、環状2号線の開通時点ではおおむね二、三万台程度になるのではないかと考えておるところでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 今の答弁を整理しますと、環2の予測交通量が平均すると大体6万台ですよね。そして、環3、これは大体2万台と見ていると。そうすると、合計8万とか9万台が、環2、環3ができると自動車交通量が増えると。現状の、今、晴海通りの地域では1日大体2万台だと。そうすると、現状の2万台の4倍、それ以上の交通量が発生すると。しかし、大気汚染、騒音や振動のアセスの予測は環境基準以下だから、環境に与える影響は少ないと。これでどうしてこの地域の住民の納得が得られるのかと。これも、皆さん専

門家ですから、繰り返すまでもなく、結局開通する10年後には、電気自動車だとか低公害の自動車が走っているだろうということを想定に、バックグラウンド濃度とかいろいろなことを組み立ててやるから、こんな手品みたいなことになるんですけども、実際、現実には道路がつくられて、果たして東京都の環境基準を下回る状況に改善されているのか、なっているかといったら、そうじゃないのが現状のものですよね。

だから、今の4倍化になるということは、アセスにおいて、環状2号の道路だけを前提として考えているからなんです。もっと、環3が既にできるということを前提に、立体交差する計画の変更案ですから、やっぱり前提として環3も一緒に、さっき言った4倍化する自動車交通量を予測した環境影響評価をやるべきじゃないかと思うんですけども、この点についてはどうでしょうか。そうしないと、地域住民は到底納得しないと思います。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 今回の環状2号線のアセスに、計画されている環状3号線のアセスもあわせてやるべきだというご意見だと思いますが、今回のアセスは、東京都の環境影響評価条例に基づきまして、計画案に示す区間を対象として実施したものでございます。

環状3号線につきましては、同路線の事業化に向けた段階におきまして、必要により環境影響評価条例に基づくアセスを行うということで適切に対処していく考えでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 環2と環3の影響をあわせて予測し、都民に明らかにすべきだということをお求めおきます。

次に、この道路変更が築地市場の豊洲移転が前提となっていることも大きな問題です。築地市場の再整備はどうなるのか。土壤汚染問題をはじめ、豊洲移転は、関係者、都民の合意はまだ得られておりません。この段階で都市計画決定をすべきでないと思いますけれども、どうでしょうか。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 豊洲の新市場における土壤汚染対策は、今、中央卸売市場のほうで専門家会議を開いておまして、本年秋を目途に提言を取りまとめることとしているところでございます。これを踏まえ、市場では、必要な措置を確実に実施していくことで、豊洲新市場をできるだけ早く都民が安心できる市場として開場させていくということとしているところでございます。

環状2号線は、繰り返しになりますが、広域道路ネットワークの強化でございますとか、

地域内交通の円滑化などの観点から早期整備が必要であり、今回、都市計画変更を行いたいということを考えて本審議会に付議させていただいているところでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 築地市場が現在地で再整備を行うと、市場関係者はこのことを強く求めておりますし、都民世論もいろいろな意見や、汚染地の豊洲はほんとうに市場はふさわしくないという声を上げてきております。この築地の市場が再整備となった場合に、この都市計画変更の決定は重大な障害になると思うんですけども、そういうことについての見解はどうですか。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 築地市場の移転でございますが、冒頭もご説明させていただきましたとおり、平成13年12月に東京都卸売市場整備計画におきまして、都として移転を決定しており、現在もこの方針に変更はないところでございます。

そういうことから、私どもとしては、本計画を審議会に付議し、決定をお願いしているというところでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 東京都が決定すれば、それがそのまま通るというものでもありませんし、また、今までだって、一たん決めたものが結局白紙に戻ったりする場合だってあるわけですよ。そういう状況も一方で生まれていると、これは私の判断ですけども、あると思いますけれども、そういう時点で、果たしてこの都市計画、それを前提とした決定というのが正しいのかどうか、この点を十分考えるべきではないかと思えます。

そこで、最後に、環2そのものが一体今日つくる必要があるのか、何を目的とした道路なのかを改めてはっきりすべきだと私は思いますけれども、この点についてはどうでしょうか。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 冒頭でもやはりご説明いたしましたとおり、環状2号線、今回の路線は平成5年に新たに延伸として都市計画決定したものでございます。この有明・東新橋間の区間につきましては、都心部と臨海部の連絡強化、広域道路ネットワークの強化、地域内交通の円滑化を図ることなどを目的とした路線でございます。東京都にとって重要な路線だと考えているところでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 環状道路と言いながら、環2は、先ほども環境問題で伺いましたけれども、勝どきのところで環状3号線とぶつかってしまうために、この部分を立体交差するという事ですね。環状道路と環状道路がぶつかるなどということ自体、大変おかしなことと思うんですけども、都民にわかりやすく説明をしてください。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 先ほどもご説明いたしました。環状2号線は、当初、昭和21年に港区の東新橋から神田佐久間町まで都市計画決定をされております。また、環状3号線も、昭和21年3月、やはり同じ時期に港区から中央区まで都市計画決定をされております。現在、環状3号線は、江東区のほうに延びておりますが、当時は中央区のほうに延びていたものでございます。

平成5年に、環状2号線は新橋地区から臨海部に延伸する形で、都心部と臨海部を結ぶ路線として変更いたしました。また、環状3号線も同じ5年7月に、港区から延伸する形で、中央区勝どき二丁目に都市計画決定をしております。両路線とも、区部の環状方向を担う幹線道路として位置づけ、平成5年に環状2号線は都心部から延伸する形で位置付けてございます。その結果、両路線が中央区勝どきで交差する形状となったものでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 今ご説明があったとおり、環2は、虎ノ門から新橋まで1946年、昭和21年に都市計画決定されているんですよ。現在事業中の虎ノ門から新橋まで終われば、環状道路としてはその目的は終わっているはずですよ。ところが、臨海副都心開発が計画されたために、臨海副都心と都心をつなぐ広域幹線道路がどうしても必要だということで、新たに2003年、平成5年に新橋から汐留を通過して、さらに有明北まで都市計画決定がされたわけです。

そして、今回、新橋から汐留までが事業化されて、さらに有明北までの事業化に向けての都市計画決定の変更を行うということになってきたと思うんです。ですから、平成5年、2003年に都市計画決定がされたのは、臨海副都心開発のためなんですよ。その臨海副都心開発は、当初の開発目的、例えば就業人口、居住人口を見ても、当初は17万でしたか、それが11万というか、完全に変わってきている。当初の開発コンセプトを前提にこういう幹線道路が必要だということで立てられたのが、その後、臨海開発の目的もどんどん変わってきている。私たちの目から見れば、もうほんとうに破綻している。まさ

に、本来は見直さなければいけないのに、見直さなくて、この計画はやはり突っ走っていると。大問題なのは、副都心と都心を結ぶということでの決定は、事業費は開発者負担だと。環2はそういう対象道路の区間なんですよね。都民には1円も迷惑をかけないと言ってなされていたのですけれども、それが大分違ってきていると。

そこで、伺いますけれども、今回の銀座八丁目から晴海までの事業費は1,300億円と伺っていますが、臨海副都心計画に伴って延伸した部分、新橋から有明北までの部分の事業費全体の総額は幾らになりますか。また、都の財政負担はどうかもお聞きします。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 今お願いしている事業費につきまして、今お話にありましたように1,300億円でございますが、平成5年に決定した江東区有明から東新橋の4.7キロの事業につきましては、区画整理区域と重複する区間がございます。また、複数の事業区分が複雑に入り組んでいることから、全体の事業費につきましては把握していないところでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 把握していない。私は、やはり、どういう財政負担なのか、計画というのはそういうことじゃないんでしょうか。はっきりさせて、それでその計画の是非を問うというのが本来のやり方だと思いますけれども、この点もはっきり、事業費、今お答えありませんけれども、そのうちの都の財政負担はどうか。委員会の質疑も既に私は読ませていただいておりますけれども、当初の開発者負担と言っていたのが、やっぱり都民の税金を大幅に使うと。大体、今この区間だけでも1,300億円と。さらに同じ区間ですから、これで類推しても2,600億。ここにはまた橋をつくらなければいけませんけれども、さらにそれ以上ということが推測される。それはやっぱりはっきりさせて、この計画の是非を明らかにしなければならぬと、一日も早く全体を明らかにすべきだと。

以上のように、莫大な財政負担を都民に強いる。しかも、環2の延伸当初のねらいからも大きく乖離している。そして、地元自治体にもメリットがあるのかといえば、これも意見書の中に出されている都民の意見では、築地、勝どき、晴海区間の連絡強化や避難ルート確保には、現在の晴海通りで対応可能と考えられるという地元からの意見もありますよね。それから、この静かなまちに無理やり幹線道路をつくることは必要なのかと、反対ですという、私はこういう意見はもっともだと思います。

にもかかわらず、なぜ、こんなに今急いでやろうとしているのか。そのねらいは、逆に、

臨海の副都心と都心を結ぶだけじゃなくて、私は石原都政がトップダウンで進めようとしているオリンピックが出てきたからなんですよ。というふうに思います。オリンピックの主要施設を、メインスタジアム、メディアセンター、選手村、全部、今言った晴海、勝どき、豊洲等々ですよ。だから、そのために環2、環3が、ここで当初の目的が違って立てられたものがまた急浮上して、環2もそう、環3もそう。今しゃにむに都民や地元の住民だとか、そういう合意をきちっと丁寧に得ないまま見切り発車し、今日の都市計画審議会でもこの決定を行おうとしていると受けとめざるを得ません。

我が党は、私は、環2の延伸の必要はないと、中止すべきだということを強く主張し、本案件を含め5議案に反対いたします。

以上です。

【鹿島議長】 ほかにいかがでございますか。

21番委員。

【吉田委員】 私からも、議第6829号について意見を申し上げます。

この環状第2号線の構造形式の変更でございますけれども、先ほども議論がありましたけれども、環状道路から、築地から先は、どう見ても放射状道路になっておりますので、きちんと位置づけをし直して、放射第何号と位置づけ直していただくほうが都民には分かりやすいかなと思うんですが、これは余談でございますが。

この構造の変更は、築地市場の移転の跡地、これは跡地としてきちんと使えるということが前提になれば、都心と臨海地区を結ぶ大事な幹線道路として整備すべきでありましょうし、また構造の変更ということも、ここに隣接した方々がこの道路を利用しやすいということからも、構造の変更にはさまざまなメリットがあるということなんだろうと思います。

しかし、築地市場のそもそもの移転問題につきまして、平成13年に移転が決定したということでございますけれども、最近になりまして豊洲の移転予定地におきまして、土壌汚染、その他について大変な懸念が都民の間から惹起されている。これを知事も、その認識のもとに、豊洲新市場予定地における土壌汚染対策等に関する専門家会議、これを設置することにしたわけです。

今年の5月に設置された専門家会議で、この土壌汚染対策について、専門家による検証、提言を行うということで、5回の会合を行って、そして当初は9月中と予定されておりましたが、最近の報道では10月6日に結論が出る。この汚染対策等について、東京都が自



分の事業で行う事業の妥当性について、専門家会議を自ら設けて、その結論が出るのが10月6日ということでございます。

その結論を踏まえた上で、堂々とというか、この移転について後顧の憂いなく移転ということを改めて確認をして、それから変更の議案を出していただくというのが、都の行政の整合性として求められるんだと思います。

この専門家会合のあり方自身についてもいろいろと指摘をされておりますが、それはさておき、今回の審議会におきまして、この専門家会合の結論を見る前に、先行してこの変更を審議してしまうということについては、残念ながら、やはり時期尚早ではないかと思っておりますので、本日の採決につきましては反対を申し上げまして、そして、もし本日採決を行うということでありますならば、態度を留保させていただくことを申し上げます。

【鹿島議長】 ほかにご質問、ご意見がございませんようでしたら、日程第4、議第6829号から議第6833号、東京都市計画道路、東京都市計画地区計画、東京都市計画第一種市街地再開発事業、東京都市計画土地区画整理事業、東京都市計画下水道の案件につきまして、一括して採決をいたします。

本案について賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【鹿島議長】 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。

【鹿島議長】 次に、日程第5、議第6834号を議題に供します。升幹事の説明を求めます。升幹事。

【升幹事】 議第6834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、「株式会社 木村建設 国立リサイクル工場（仮称）」の建設に関するものでございます。

建築基準法第51条では、廃棄物処理施設は、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、または、ただし書きで、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おいて建築することができることとされております。

当該施設は、このただし書きの規定に基づき、本審議会に付議し、東京都が許可するものでございます。

お手元の「議案・資料」の131ページから135ページをご覧ください。

計画地は、国立市の南部、JR谷保駅の南西約1キロメートル、中央自動車道国立府中インターチェンジの西側に位置し、中央自動車道に面しております。

計画地周辺の土地利用状況につきましては、モニターの航空写真をご覧いただきたいと思っております。

計画地の用途地域は準工業地域でございます。

事業主体でございます株式会社木村建設は、昭和55年に設立し、土木・建築資材の販売や土木工事などを行っており、平成12年から廃コンクリート、廃アスファルトのリサイクル事業を実施しております。

本件は、多摩地区の建築解体現場などで発生いたしましたがれき類を破砕する施設でございます。処理能力は1日当たり約680トンでございます。なお、破砕されたがれき類は、再生砕石として路盤材などに再利用されます。

「議案・資料」の134ページをご覧いただきたいと思っております。

本施設は、がれき類の破砕機、ストックヤード及び事務所棟で構成され、敷地面積1,604平方メートルでございます。

なお、施設の稼働に伴う周辺地域の生活環境に及ぼす影響につきましては、事前に環境局に出された報告書によりますと、生活環境への影響は少ないと予測されております。

以上で説明を終わらせていただきます。

【鹿島議長】 ありがとうございます。

幹事の説明が終了いたしました。

日程第5につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、お伺いいたします。

29番委員。

【松村委員】 意見だけといたしますか、賛成です。しかし、国立市の都市計画審議会では、全員から意見が出されて、意見をつけての承認であります。通学路安全対策や環境対策など縷々あります。ぜひ、地元の意見つき賛成の今後の具体化を図ってほしいということ要望して、賛成いたします。

【鹿島議長】 よろしいですか。

ご質問、ご意見がございませんようでしたら、日程第5、議第6834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きまして、一括して採決いたします。

本案について賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【鹿島議長】 ありがとうございます。全員賛成と認めます。よって、本案は原案どおり決定されました。

【鹿島議長】 以上をもちまして、本日の議事はすべて終了いたしました。委員の皆様には、長時間、ご熱心にご審議をいただきまして、まことにありがとうございました。

なお、議事録には、私のほか、波多野委員にもご署名をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

これをもちまして本日の審議会を終了いたします。

午後2時50分閉会

本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。