

午後 1 時 3 0 分開会

【事務局(宮内都市計画課長)】　　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が、定刻となりましたので、ただいまから第 1 8 5 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、2 4 名の委員にご出席を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いたします。

では、お手元に、「第 1 8 5 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。配付資料のご確認をお願いします。

初めに、「議案一覧表」でございます。

次に、薄茶色の表紙の冊子で「議案・資料」。

次に、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・幹事名簿」。

次に、クリーム色の表紙の冊子で「議案・資料」別冊、「意見書の要旨」。

次に、若草色の表紙の冊子で「審議会資料」別冊、「京橋二丁目 3 地区 都市計画(素案)の提案」。

次に、藤色の表紙の冊子で「審議会資料」の別冊、「銀座四丁目 1 2 地区 都市計画(素案)の提案」。

最後に、「東京の都市づくりビジョン(改定)」「(骨子)」及びその概要版でございます。

本日お配りいたしました資料は以上でございます。

それでは、鹿島会長、よろしく申し上げます。

【鹿島議長】　　本日はご多忙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 1 1 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申し上げます。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。今回は 3 名の方が異動されました。本日、

新しく委員になられましたお二方をご紹介します。

議席番号5番、農林水産省関東農政局長、皆川芳嗣委員でございます。本日はご都合によりまして、代理の方にご出席をいただいております。

【鹿島議長】　そして、議席番号20番、西東京市議会議長、浅野高司委員でございます。

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、2ページ目に記載してございます委員名簿のとおりとさせていただきますので、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いたします。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は、ご質問、ご意見はできる限り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ださるようお願いいたします。

【鹿島議長】　早速であります。日程第1といたしまして、議第6959号及び議第6960号を一括して議題に供します。

瀧本参事の説明を求めます。

【瀧本参事】　都市再生特別地区の2件についてご説明申し上げます。

最初に、議第6959号、都市再生特別地区京橋二丁目3地区の変更について、ご説明いたします。資料はお手元の薄茶色の表紙「議案・資料」でございます。あわせてお手元の若草色表紙、「都市計画（素案）の提案」もご参照ください。

今回の変更は、都市再生特別措置法に基づき、京橋二丁目西地区再開発準備組合から、本年1月、都市計画の提案があったものでございます。画面をご覧ください。都における都市再生緊急整備地域は8地域、約2,510ヘクタールが指定されており、本地区は東京駅、有楽町駅周辺地域内にございます。

「議案・資料」9ページをご覧ください。計画地は東側に中央通りが接し、南側に鍛冶橋通りが近接する約1ヘクタールの区域でございます。画面には地区の航空写真を示しております。計画地東側に銀座線京橋駅、西側にJR東京駅が近接しております。

事業者からの提案内容については、地域の整備方針に適合し、周辺環境への配慮、都市

基盤との均衡が確保されるとともに、都市再生貢献が高く、周辺地域の方々のおおむねの同意も得られていると判断いたしてございます。

「議案・資料」11ページ及び12ページをご覧ください。本計画は、市街地再開発事業により街区再編を行い、土地の有効高度利用を図るとともに、歴史的建造物を保存する取り組みとして、指定有形文化財である明治屋京橋ビルの耐震化及び修復を行い、風格ある町並み景観を維持形成するものでございます。

また、区の施設である歴史・文化交流ステーションの整備空間を用意し、人々の交流、観光拠点の形成に寄与いたします。

さらに、街区再編に伴う歩道状空地や貫通通路の整備により歩行者空間の拡充を図るほか、観光バスの停車スペースの確保、銀座線京橋駅の出入口の新設やバリアフリーを行います。

災害時の支援機能として、防災備蓄倉庫を整備するとともに、帰宅困難者の一時的な避難場所を確保いたします。

環境負荷低減の取り組みとして、太陽光など自然エネルギーの活用、設備システムの高効率化等を行うとともに、緑化の推進、保水性舗装等の実施を図ります。

「議案・資料」7ページ及び10ページをご覧ください。都市計画の主な内容として、容積率の最高限度は1330%とし、うち210%以上を指定有形文化財、交流施設等の用途といたします。高さの最高限度は、高層部の部分で190メートルといたします。

「議案・資料」13ページをご覧ください。完成予想図でございます。使用用途は、事務所、店舗、歴史・文化交流施設となっております。

なお、本案件を2月18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。

次に、議第6960号、都市再生特別地区銀座四丁目12地区の変更について、ご説明いたします。お手元の藤色表紙、「都市計画（素案）の提案」もご参照ください。

今回の変更は、都市再生特別措置法に基づき、松竹株式会社と株式会社歌舞伎座から、本年1月、都市計画の提案があったものでございます。画面をご覧ください。本地区は、都市再生緊急整備地域の東京駅、有楽町駅周辺地域内にございます。

薄茶色表紙、「議案・資料」17ページをご覧ください。計画地の南側に晴海通り、西側に昭和通りが接する約1ヘクタールの区域でございます。画面には地区の航空写真を示しております。計画地南側に日比谷線東銀座駅、西側に都営浅草線東銀座駅が近接しており

ます。

事業者からの提案内容については、地域の整備方針に適合し、周辺環境への配慮、都市基盤との均衡が確保されるとともに、都市再生貢献が高く、周辺地域の方々のおおむねの同意も得られていると判断いたしてございます。

「議案・資料」19ページ及び20ページをご覧ください。本計画は、日本を代表する古典芸能の一つである歌舞伎の専用劇場の再生を行い、あわせてだれもが気軽に歌舞伎を見学できる歌舞伎ギャラリー、交流拠点となる国際文化交流センター、伝統文化の学びの場となる歌舞伎アカデミーを整備し、歌舞伎の複合文化拠点の形成を図るものでございます。また、防災広場機能も備えた情報発信や交流に資する地下広場を整備するとともに、日比谷線東銀座駅の出入口を新設し、バリアフリー化を行います。

さらに、円滑な交通の確保に向けて、公共的駐車場のほか、観光バスの駐車場、タクシー乗り場を整備いたします。災害時の支援機能として防災備蓄倉庫を整備するとともに、帰宅困難者のための一時的な避難場所を確保いたします。

環境負荷低減の取り組みとして、太陽光など自然エネルギーの活用、設備システムの高効率化等を行うとともに、緑化の推進、高反射性塗装等の実施を図ります。

「議案・資料」15ページ及び18ページをご覧ください。都市計画の主な内容として、容積率の最高限度は1220%とし、うち300%以上を劇場等の用途といたします。高さの最高限度は高層部の部分で150メートルといたします。

「議案・資料」21ページをご覧ください。完成予想図でございます。使用用途は劇場、交流施設、教育施設、事務所、店舗となっております。

本案件につきまして、2月18日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、22通の意見書の提出がございました。その主な内容をご説明いたします。

クリーム色表紙「議案・資料」別冊、「意見書の要旨」の1ページをご覧ください。1ページから6ページに本案件の意見書の要旨を記載してございます。

まず、地域の整備方針に関する意見として、「魅力ある複合機能集積地」と言える計画となっていない。」

歌舞伎座の保存、復元に関する意見として、「文化的な外装の保存、または忠実な再現建てかえを行ってほしい」「現在の建物の保存を求める」などがございます。

また、容積率に関する意見として、「大幅な容積率の緩和を認める根拠がどこにあるのか」「貴重な歴史的建造物を取り壊す行為に対して容積率の緩和を認めるのは、行政が取り壊

しを推進しているようなものである。」

事業に関する意見として、「超高層は通常のビルより建設費もメンテ経費もかさみ、採算が合うのは難しいと思われ、結局、手放すことになりそうで危険である」などでございます。

その他の意見として、「意見書提出期間が2週間しかない。また、公式サイトには「関係区市の住民及び利害関係人」が意見書を提出できる旨の記載があるが、中央区民以外は意見を言えないとあきらめる人もいるのではないか」などでございます。

これらに対する東京都の見解でございますが、「本プロジェクトは世界で唯一の「歌舞伎専用劇場」を再生し、魅力とにぎわいにあふれる複合文化拠点の形成等を図るものであり、都市再生緊急整備地域の整備方針等の実現に資するものである。」

「容積率の緩和については、地域の整備方針等を踏まえ、地区周辺を含めた公共施設の整備、敷地内の空地や緑地、通路等の整備、地域に必要な機能の導入など都市再生への貢献を総合的に評価したものである。」

「本プロジェクトについては、事業者から提出された都市再生事業に関する計画書に基づき、円滑に完遂されると考えている。」

「縦覧に係る周知方法等については、都市計画法等の法令に基づき行っている」などでございます。

説明は以上でございます。

【鹿島議長】 瀧本参事の説明が終わりました。

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、どうぞお願いいたします。1番委員。

【立石委員】 東京においては、これまで都市再生特別地区は16件が都市計画決定されており、今回提案されている2件については、京橋二丁目地区は明治屋京橋ビルを保存しながら、東京駅前地域の街区再編を行う再開発、銀座四丁目地区においては日本の伝統芸能で国の重要無形文化財に指定されている歌舞伎の専用劇場の歌舞伎座の再生であります。それぞれ大きなテーマを持ったプロジェクトだと思います。これらのプロジェクトの提案について、都市再生特別地区にふさわしいものなのか、優良な都市再生の計画となっているのか、確認する趣旨から、何点か質問したいと思います。

初めに、京橋二丁目地区についてお伺いいたします。

今回のプロジェクトは、地区内の権利者による市街地再開発事業として実施されるとの

ことであり、地元の皆さん方は、これまで長い時間をかけ、いろいろと検討を重ねられ、その苦勞のかがあって、今回地元の総意による再開発、都市再生の提案が行われたものと思います。この再開発事業を行うことにより、街区を再編し、地区の敷地を大きく1つにまとめて有効に活用していくとのことではありますが、街区の再編に伴って、区道の付けかえや廃道が提案されています。言うまでもなく、区道はみんなの貴重な財産であり、改廃する道路についてはプロジェクトの中できちんとした対応が行われるのか、まず確認したいと思いますが、いかがですか。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 中央区におきましては、地元住民の協議会にも説明を行いながら、平成20年11月に東京駅前地域のまちづくりガイドラインを作成いたしました。このガイドラインにおいて、幹線道路である外堀通り、昭和通り、永代通り、鍛冶橋通りに囲まれた区域を街区再編すべき区域として位置づけ、交通ネットワークの充実、強化を図りつつ、街区の統合等を誘導していくことといたしております。

今回の計画では、計画地の中央を通る区道について、その一部を地区内回遊道路である柳通りの歩道に付けかえ、歩道の幅員を3.5メートルに拡幅し、道路幅員を11メートルから12メートルに拡幅する計画となっております。区道の残りの部分については、市街地再開発事業の中で計画建物に権利変換し、区の施設を整備する計画として提案されております。

【鹿島議長】 1番委員、どうぞ。

【立石委員】 それでは、区道の廃道部分の権利変換により整備される区の施設はどのようなものが設置されるのか。廃道部分はどのように変換されるのか。また、道路の通行機能はどのように確保されるか、お伺いいたします。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 整備される区の施設につきましては、区では、区の基本計画に位置づけられている都市観光の総合的な拠点施設として、歴史・文化交流ステーションを整備する計画となっております。この施設の具体的な内容については、今後区において検討を進めてまいります。

廃道部分の道路の面積と整備される施設の床面積につきましては、現時点の想定では廃道面積約730平方メートルが施設の床面積約4,000平方メートルに変換される提案となっております。廃道する道路の部分については貫通通路とし、さらに敷地の南側にも

広い幅員の歩道状空を整備して歩行者空間を拡充するとともに、これらの通路等は地区計画の地区施設として位置づけまして、公共性を担保いたします。

【鹿島議長】 1 番委員。

【立石委員】 道路を廃道しても、通行機能はきちんと確保され、さらに区の観光振興の拠点施設ができるとのことであり、地域の活力や魅力、まち歩きの回遊性などを向上させるもので、今回のプロジェクトは大きな効果を発揮するものと期待いたします。

次に、銀座四丁目地区について伺います。

私は、中央区に在住している方々や在勤している方々による中央区第九の会の会員の一人です。歌舞伎座の舞台で第九の合唱を行ったことがあります。歌舞伎座は、観客席から見れば立派な劇場であり、立派な舞台に見えますが、第九の合唱に際して現実に見た舞台裏は、舞台の下の空間はひび割れたむき出しのコンクリートで囲まれ、楽屋や歌舞伎俳優が通る通路は狭く、薄暗く、頭をぶつけてしまうのではないかと思うほど、天井も低い。古びた設備の配管などもむき出しで、建物設備の傷みや老朽化は相当なものでありました。

こうした体験からして、歌舞伎座の建てかえはやはり次代に必要なと思いますが、改めて今回建てかえを行うことにした理由について説明を求めます。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 現在の歌舞伎座は、平成 14 年に国の登録有形文化財となり、これまで事業者は維持管理に努めてまいりました。しかし、今日、歌舞伎座は大正 13 年に竣工してから築後 84 年が経過しておりまして、また、その後の戦災により、改修を行ってからも 58 年が経過しております。そうしたことで、ご指摘のとおり、建物の躯体、設備の劣化や老朽化が著しくなっております。耐震性能や防火性能も不足しているほか、エレベーターやスロープなど、バリアフリー化の設備を設置するスペースがなく、観劇を妨げる劇場内の柱や狭い観客席、急な階段、トイレの不足といった接客機能も不十分であるなど、技術的、物理的に解決困難な多くの問題が生じておりまして、今回事業者として建てかえを行うこととしたものでございます。

【鹿島議長】 委員。

【立石委員】 それでは、歌舞伎座の建てかえにおいて、事業者は街並みや景観の継承についてどのように考えているのか、伺います。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 計画建物の低層部の劇場部分につきましては、これまで人々に親しまれ、また、歴史的にも価値があるとされている建物のデザインの基本部分を再現することとしており、歌舞伎座の特徴的な意匠である晴海通り側のシンメトリーな外観、唐破風や瓦屋根などを継承することとなっております。この歌舞伎座の歴史的な姿を継承しつつ、現代の技術を駆使し、白色系の洗練されたデザインの外壁として、新しい時代に合った優雅さの感じられる外観を形成し、新生歌舞伎座として銀座の街並みに調和したデザインとすることとなっております。

高層部については、晴海通り側から35メートル以上セットバックさせることとしております。晴海通りの幅員が36メートルでございますので、歌舞伎座の対岸の晴海通りの歩道から高層ビルまでは約70メートルの空間が確保されます。これにより、劇場部分の姿を引き立たせるとともに、高層部はガラスの外装とすることにより、空に溶け込むデザインといたします。こうしたデザインについては、地元の銀座通り連合会や銀座のまちづくり会議においても賛同が得られているところでございます。

【鹿島議長】 1番委員。

【立石委員】 言うまでもなく、歌舞伎座は銀座の晴海通り側の顔であり、東京、日本を代表する文化の象徴とも言える施設であります。現在の歌舞伎座のデザインを継承することのことでありますが、建てかえに際しては、今ある歌舞伎座の雰囲気を残してほしい、あの姿が歌舞伎座そのものだという声を役者さんなどからも聞いています。歌舞伎座の建てかえに当たっては、歌舞伎座独特の趣と華やいだ雰囲気を継承することが求められるのではないかと思います。

そこで、提案者の完成予想図をよく見てみると、歌舞伎座の伝統的な姿の表現である懸垂幕や招き看板、軒幕やちょうちんなどがついていませんが、これらのいわば歌舞伎座をあらわす装飾品が建物につけられるとまさに今の歌舞伎座の雰囲気が出てくるのではないかと思います。この点はどのようになっておりますか。お伺いをいたします。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 提案書にあります完成予想図につきましては、今回の都市再生特別地区の提案としての計画建物について描かれているものでございます。ご指摘がございました懸垂幕や招き看板、ちょうちんなどは、計画建物が竣工し、歌舞伎座として供用を開始する際に装備することになるというふうに聞いてございます。事業者としては、計画建物にこうした伝統的な装備も施すことにより、歴史的な歌舞伎座の雰囲気を継承しながら、新

しい時代に合った新生歌舞伎座を創造していくこととしてございます。

【鹿島議長】 1 番委員。

【立石委員】 歌舞伎座は、明治 22 年に洋風の建物として竣工して以来、改築や戦災により、これまで 3 回建物が変わっています。これらの歌舞伎座の建物は、それぞれの時代の状況に応じて変化しつつ、つくられたものであります。現在の歌舞伎座は、前の席にひざが当たるほど、2、3 階の客席は特に狭く、くつろいで座ることができないなど、また、エレベーターも設置されていないため、ご高齢の方々が急な階段を登らなければならず、何とかしてほしいとの声もよく聞いております。

本年 1 月 2 日に歌舞伎座で行われた古式顔寄せ手打ち式に出席する機会をいただきましたが、その際、歌舞伎の人間国宝である中村芝翫さんが、歌舞伎座の建てかえに当たり、あいさつがありました。芝翫さんは、私たちの先輩は、この劇場で伝統を正しく受け継ぎながら、新しい時代にふさわしい作品を創造し、歌舞伎を世界に誇る舞台芸術にまで育て上げた。今では世界中で歌舞伎が高く評価されるようになり、この歌舞伎座も世界の歌舞伎座になったと話されていました。

伝統を正しく受け継ぎながら、新しい時代にふさわしい作品を創造する。この言葉に私はいたく感動いたしました。先ほどの答弁の中で新生歌舞伎座という説明がありましたが、まさに今回のプロジェクトにより、伝統を正しく受け継ぎながら、新しい時代にふさわしい歌舞伎座となることに期待をいたします。

そこで、これまでの説明を聞いて、歌舞伎座を建てかえて新生歌舞伎座をつくることは理解できますが、今回のプロジェクトについて、都市再生貢献の観点からは都はどのようにこれを評価しているか、お伺いをいたします。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 歌舞伎のほか、人形浄瑠璃、能楽の 3 つの古典芸能は、国の重要無形文化財の指定を受けておりまして、さらにユネスコにより人類の無形文化遺産の代表的な一覧表に記載されている世界に誇る日本の伝統演劇文化でございます。その中で歌舞伎のみが国立の劇場がなく、歌舞伎座は民間で運営されてきた唯一の歌舞伎専用劇場でございます。これまでも公共的な運営が求められてまいりました。こうした公共的な歌舞伎専用劇場について、今回のプロジェクトにより、老朽化した劇場の再生を行い、国内はもとより世界に向けて日本の伝統演劇文化を発信していくことは大変重要であると考えてございます。

また、劇場の再生とあわせて、だれもが気軽に歌舞伎を見学できる歌舞伎ギャラリーを設置するとともに、国際交流や人材育成を図るための国際文化交流センター、歌舞伎アカデミーの整備を行い、歌舞伎の複合文化拠点の形成を図る計画となっております。さらに、屋上庭園の整備、敷地内や晴海通りの緑化を推進し、緑豊かな都市空間を創出するほか、防災機能も備えた情報発信や交流に資する地下広場の整備、地下鉄出入口の新設やバリアフリー化など大きな公共貢献を行うプロジェクトでございまして、都市再生の効果が高いと評価しているところでございます。

【鹿島議長】 1 番委員。

【立石委員】 今回のプロジェクトは、現在の歌舞伎座の姿を受け継ぎ、江戸・東京の歴史、伝統を継承しながら、新しい時代に対応した歌舞伎座への再生、新生を図るとともに、より多くの人々が歌舞伎に親しめる施設や都市基盤の整備など、公共貢献を行い、東京の都市再生に寄与する計画であることがわかりました。ぜひ新生歌舞伎座から世界に向けて伝統的な歌舞伎の文化が発信され、さらに新たな文化が創造されて、発信されていくことを期待して、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。29 番委員。

【松村委員】 日程第1の6960号、銀座四丁目、歌舞伎座の建てかえの案件について少し質疑をさせていただきたいと思えます。

まず、歌舞伎座の建てかえというならば、それにふさわしい規模で行えばいいのでありまして、都市再生特別地区の手法で容積率を1220%、高さ150メートル、延べ床9万4,000平方メートルもの超高層オフィスビルを建設する必要はないと思えますが、この点についてはどうでしょうか。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 今回のプロジェクトでございまして、都市再生緊急整備地域の整備方針や銀座地区地区計画などに即したものとして提案されているところでございます。この緊急整備地域の整備方針でございますけれども、当地区においては、国際的な業務・金融・商業機能や高度な業務支援機能など、適切に調和した魅力ある複合機能集積地を形成することというふうになってございまして、今回のプロジェクトはまさにこれにこたえるものでございます。

具体的には、業務機能の高度化を図るとともに、日本を代表する古典芸能であり、世界無形文化遺産でもある歌舞伎の複合文化拠点の形成として、歌舞伎専用劇場の再生を行う

とともに、歌舞伎ギャラリー、国際文化交流センター、歌舞伎アカデミーの整備、さらに屋上庭園や地下鉄の出入り口など、さまざまな公共貢献を行うプロジェクトとして提案されているものでございまして、こうした計画全体について妥当であるというふうに考えているものでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 都市再生緊急整備地域に即してとありますが、都市再生緊急整備地域に超高層のビルを建設しなければならないなんていうことはないと思いますね。議案のこの20ページの計画建物イメージ図がありますね。これを見ていただければわかりますけれども、歌舞伎座の機能とは、私は、その上の事務所と書いた、超高層ビルですよ。全く関係ない。歌舞伎座の機能の建物の上に超高層のオフィスビルを上に乗っける計画で、全く機能上別だというふうに思いますし、ここに、例えば仮に松竹自身の必要性ということならばまだしも、松竹自身はすぐ近隣に超高層の自社ビルを持っていますので、この事務所棟といいますか、ビルは、松竹自身が使うのではなく、ただ、オフィス、テナントなど、そういうテナント事業をやるものだというふうに思います。結局、テナントビルをつくる松竹に大きなメリットを与える計画ではないか、提案ではないかというふうに思います。

そこで、この計画でいくと、総事業費は幾らかかるのでしょうか。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 この都市再生特別地区につきましては、都市再生特別措置法に基づきましてさまざまな書類の提出がなされております。本計画の事業計画の中で、事業費についても提出されておりますけれども、その内容については公表しないということになってございますので、お答えはいたしかねるところでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 事業費が幾らかかるかは公表しないと。

それでは、歌舞伎座だけの、例えば20ページ、イメージ図がございましてね。このいわゆる超高層部分、事務所部分を除いて、歌舞伎座の建てかえというか、更新というか、その事業費はどのくらいだというふうに計画されておりますか。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 今お尋ねの建物部分につきましても資金計画につきましても公表しないということになってございますので、お答えはいたしかねるところでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】　しかし、少なくとも都市整備局、その事務局、都市再生特区の提案を受ける事務方としては、この事業計画についての事業費を含めた、そういう提示を検討されているんですね。そうすると、少なくとも例えばどのぐらいの割合なのか。事務所の超高層の150メートルの部分为建设する場合と、しない場合。または、今のいろいろな機能更新、老朽化その他必要性はあると思います。バリアフリーも必要でしょう。そのことについては、私は全く異論がないんじゃないかと思います。都民も関係者も。少なくとも比較検討してどうなのかという点では、どのぐらい、倍かかるんだとか、いや、歌舞伎座部分の建てかえだと同じようなことになるのかとか、少なくともそういう点については、この計画がこうした特区提案をこの審議会で認めるかどうか、私は重要なポイントだというふうに思うんですけども、お答えください。

【鹿島議長】　瀧本参事。

【瀧本参事】　資金計画についてでございますけれども、都市再生特別法に基づきまして都市再生事業に関する計画書を提出していただいております。これについては、私ども東京都といたしまして、その資金計画の内容についてもきちっと把握いたしまして、事業がきちっと完遂されるというようなことについて確認を行っているところでございます。ただ、その金額そのものについては、事業者の経営上の問題がございますので、公表しないということになってございます。

それから、例えばこれが、お尋ねございました建築費というような側面で申し上げますと、今回の建物、いろいろ複合の用途でございますので、いろいろな用途がございますけれども、一般的には床面積に応じて建築費が変化するというようなことでご理解をいただければと存じます。

【鹿島議長】　29番委員。

【松村委員】　要するに、歌舞伎座の劣化部分をきちっとするとか、新たにもう少し観客の利便とか、そういうのに供するように、エレベーターとか、バリアフリーとか、またはそのほかのもろもろの歌舞伎座の、先ほど伝えられたような交流機能とか、ギャラリーとか、そういうものを現状を維持しながらも更新する費用が、この150メートルの事務所ビルと一体となったものでなければ、できないと。必要不可欠ということをもし示されるならば、それはまたいろいろな判断があるというふうに思うんですね。そういう事業計画そのものを皆さん方は提案を受けて検討されているということですから、それをこの審議会でも示していただきたいと。つまり、例えばこのオフィスビルを利用した松竹なりの

収益がなければ、歌舞伎座の建てかえ費用を含めた、更新費用を含めたものが維持できないとか、そういう経営的に歌舞伎座そのものを将来的に運営できないということなのかどうか。私は聞くところによりますと、歌舞伎座そのものは、黒字というか、これまでもやってきたし、十分これからもやれると。そうしましたら、新たに今の耐震化とか、さまざまな機能更新などの建てかえ、その費用がどのくらいかかるのか。今、おっしゃいましたように、ほかの日本の伝統芸能においては、国立とか、そういうあれがある。歌舞伎が唯一民間だというのなら、国とか東京都が、それなりの建てかえ更新費用になるのをどうするかということについて、私は、国民や都民合意は十分得られるのではないかというふうに思うんですね。

だから、この建てかえ計画、こうした特区手法を使ったのがほんとうにベストなのか。いいのか。そのことの妥当性といえますか、きちっと根拠も含めて、示していただいて、この計画を是か非かというか、もっと手直しがいいのか、見直すのかということになるんじゃないかというふうに思うんですけども、再度ご答弁いただきたいと思います。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 今回のプロジェクトにつきましては、先ほど申し上げましたとおり、都市再生緊急整備地域の整備方針や銀座地区地区計画に即したものとして、提案がなされたものでございます。地域整備方針では、国際的な業務・金融・商業機能や高度な業務支援機能などが適切に調和した魅力ある複合機能集積地の形成を図るということを掲げておりまして、これにこたえるプロジェクトとして提案がなされ、私どもその計画の全体に対して審査をし、都市計画審議会に付議させていただいているものでございます。

そうした事業でございますけれども、事業を実施していく事業者のいろいろな資金計画のものについても、私どもに提出をいただいて、きちっと私ども確認いたしてございます。その資金計画そのものについては、これを公表しないというようなことになってございますので、なおかつ、それについては、企業そのものの情報ということもございますので、お答えはいたしかねるところでございます。

なお、国の重要無形文化財であり、世界無形文化遺産でもある日本を代表する伝統芸能、歌舞伎を次代に継承していかななくてはならないという大きな使命を、民間企業である事業者は担っているものでございまして、民間企業として経営基盤の安定化を図るというために努力するということは当然のことと考えてございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 納得できない答弁で、都市再生緊急整備地域だからこういう手法も使えるということに安易にのって、後でも伺いますけれども、多くの、ほんとうにみんなが喜ばれるというものとは違う方向の提案だというふうに思います。

ところで、都市再生緊急整備地域とあわせてこの地域は高さ制限56メートルの銀座ルールがあります。この特例を使うということの提案でもあります。当然地域全体の合意が必要だと思いますけれども、この点ではどうでしょうか。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 この地区への地域の合意ということでございますけれども、これまで事業者については、この計画の提案に当たりまして、事業者の計画について、地元の銀座通り連合会をはじめとしまして、地元組織といろいろと協議してまいりました。あるいはまた、町会等への説明もしてきたところでございまして、そういう中から地元の同意も得て、今回の計画の作成を行ってきているものでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 この議案書の17ページに位置図があります。これを見ますと、開発の土地が何か虫食い状態で、非常に不整形なんですね。私は、今日改めて現地にもう一回確認してきたんですけれども、これの虫食いみたくなっている、この状況の開発というのはどうでしょうか。意見書の中にもこの点、例えば意見書(18)に「区域の設定が不自然である。都市計画運用指針によれば、「地形・地物等土地の範囲を明示するのに適当なものにより定めるのが望ましい」とあり、今回の場合、道路で区域を設定するのが大原則である。虫食い状の土地を生じさせるべきではない。残された敷地が超高層ビルの影響を非常に大きく受け、土地の利用が大幅に制約されることが危惧される。区域を見直す必要がある。」という、こういう意見が出ております。これに対する都の見解が全く答弁になっていないんじゃないかというふうに思うんですけれども、再度、その点をお答えいただきたいと思うんです。

私は、ほんとうに歌舞伎座とともに、周辺の地域は成り立ってきたというか、一緒にやってきたと思うんですね。改めて私も周辺を歩いてみて、歌舞伎座関連のいろいろな、それを支えるというか、一緒になって文化を創造するこの地域だと思うんです。その方々が、この歌舞伎座の建てかえにどういう態度をとるかということは、私は非常に重要だというふうに思うんですけれども、このことも含めて、なぜこういうふうに不整形なのか。おそらく協力を得られないと。私も今日聞いてきましたけれども、その点について、そういう

時点でなぜこのまま計画を受け取って、進めようとするのか、お答えください。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 お尋ねの区域のとり方ということでございます。これにつきましては、今回の提案した事業者においても、周辺の隣接の方々を含めまして、関係する周辺の方々に対して共同建てかえなどの働きかけをこれまでしてきた経過がございます。そうしたお声かけをしてきたわけでございますけれども、結果として、中に入ってこない方もおられ、現在の計画提案の区域になったものでございます。

提案としましては、今お示ししている位置図にある区域の提案でございますけれども、私ども、その計画の提案の内容について、地域の整備方針等に照らしつつ、また、そこで行われる計画の機能導入の内容、そして、都市再生貢献の程度、こういったものをいろいろ勘案いたしまして審査した結果、これについては都市再生特別地区として都市計画決定の進めを進めてまいりたいということで、ご提案をさせていただいているものでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 やはりこれまで歌舞伎座とともにやってきて、これからもやっていけるという中で今回の超高層ビルの事業計画そのものに対する近隣の方々の不安や、先行きが見えない、そういう懸念で協力いただけないというふうに思います。こういうままで、こういう不整形のところに、しかも超高層のビルを建てるということ自体が、問題があるというふうに言わざるを得ません。

そのほかにも、ここの隣接地の方々だけではなくて、広範囲の地域、商店街などからもいろいろな意見が出されているということも指摘せざるを得ません。

ところで、老舗の文化、芸術の土地にこんな超高層ビルは全くふさわしくない。背後に超高層ビルがくっつく絵柄など全くふさわしくないとか、残すと言いますが、つまり、歌舞伎座の雰囲気というか、ガラスと白壁では全く違うなど、都民や関係者の多くの声が上がっております。私のところにもたくさんそういう貴重な意見が来ております。事実、意見書の中でも、そういう意見ですよね。(4)から(9)のところにはそういう意見が出ております。(9)のところの、意見書の3ページの(9)というのが長いんですけども、ここに歌舞伎座再生検討委員会報告書の意図から反するデザインを提出した理由は何なのかという。もう一つ、その下の4つ目のところにも、「都市計画案」にある建て替え計画案は、「歌舞伎座再生検討委員会」の提言を無視した形になっている。」という指摘があり、

それに対する都の見解、極めて不十分だというふうに思います。改めてこの審議会の中できちっとしたお答えをいただきたいというふうに思います。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 今回の歌舞伎座の建てかえを行うに当たりまして、事業者においてはさまざまな検討を行っておりますが、その中で今お話のございました学識経験者等を入れた検討委員会も設置して、検討を行ったというふうに聞いてございます。

そうした検討の結果も踏まえまして、事業者においては、現歌舞伎座の劇場機能の維持のみにとどまらず、新たな時代に対応する視点を持って、歌舞伎ギャラリー、あるいは国際文化交流センター、そういったものの整備をあわせて行うことによりまして、新しい時代に向けた歌舞伎座の再生を図ることとしているものでございます。

このため、建てかえに当たっては、これまで地域の人々に親しまれ、歴史的にも価値があるというふうにされている建物のデザインの基本部分についてはこれを再現し、歌舞伎座の最も特徴的な意匠である晴海通り側のシンメトリーな外観、唐破風などを継承するということといたしているところでございます。

さらに、その後の検討で緑を充実させるということで、屋上庭園といったようなものの緑化の計画も検討に加えまして、そうした中で、現在の計画として提案がなされたというものでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 そういう事業者の今までの歌舞伎座のそういう雰囲気や伝統やものを受け継いで提案したということの計画を見た上で、こういう意見がさらに出されているわけですね。それに対して、理解とか納得とかということが図られていないというふうに思うんですね。私、例えばある著名な文化人の方の意見を見ました。この建てかえられた後の超高層ビルの歌舞伎座には、私は二度と足を運ばないだろうというような、ほんとうにそういう気持ちにさせている意見も見ましたが、やはりファンというかお客さんあつての歌舞伎座、役者の方々も今までのそういう中でのご努力が実するという。少なくともそういう方々が、そういう気持ちにさせるような建てかえ計画でいいのかと。もっと時間をかけながら理解を得ながら、何がベストかを探るべきじゃないかというふうに強く思います。

そういう意見が出る根底には不信感がある。その1つに、例えばここにも報告者の提言を無視したというのは、石原知事の横やりがあって、当初の意匠やあれが、私、建築の専門家じゃないからよくわかりませんが、デザインが変わったと。何なのかというこ

となんですけれども、これについてはマスコミが報道したとか、いろいろな風聞があると思うんですけれども、ここで、事実関係についてははっきりさせていただきたいというふうに思います。そういう石原知事の注文というか、そういうのがあって、当初の報告の提案が変わったんですか。事実関係だけでいいですから、はっきりさせていただきたい。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 この新聞の報道は私どもも拝見しておりますけれども、新聞の報道に対して、私どもとしてどうこう申し上げるとするのは差し控えさせていただきたいと思いません。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 やはり私も都議会議員として都政の一端を担う議会の立場ですけれども、それが差し控えさせていただくとか、隠し事じゃなくて、事実は事実経過としてこうだったと。それは違うとか、知事が言ったのはそうじゃなくてこうなんだとか、またはそれを受けてこうしたんだとか、はっきり、特にこの計画を決める審議会の場でもあります。差し控えさせていただくというのは納得できませんけれども、どうして差し控えさせていただくんですか。公のしかも知事ですよ。どういう経過だったのか、再度お答えください。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 都市再生特別地区のものを含めまして、都市計画の動きにつきまして、都市づくりの状況等に関しましては、必要に応じて知事に報告しているところでございます。そうしたことは一方でしているわけでございますが、今回の都市再生特別地区の提案につきましては、担当部門として提案内容を審査した上で提案を受理しまして、都市計画審議会に付議したものでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 差し控えさせていただくということは、否定されていないんですけれども、知事にはこういう都市再生の計画などについては上げているというか報告していると。それについて何か知事からのコメントがあって、それを都市整備局として事業者なりに伝えたという経過があるのでしょうか。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 都市再生特別地区に関する局務報告を行った際にもいろいろと知事のほうには報告をしているところでございますけれども、知事から特に指示があることではございません。今回の都市再生特別地区の提案につきましては、担当部門といたしまして、

事業者から事前の相談を含めまして、いろいろと相談をいただいでいて、提案内容を審査した上で提案を受理し、都市計画審議会に付議したものでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 都民にこういう審議会の場を通じてしっかり答弁されないということは問題だというふうに思います。必ずしも否定しないから、おそらくそういう知事の、報告したときにそういう言葉というか、やりとりがあって、それを伝え、そういうことはなかったと。伝えてないとかいうことも聞かれませんか、必ずしも否定しないということで、私としては、そういう報道があったということより重きを置いて受けとめたいというふうに思います。

最後にもう一つ、既存の歌舞伎座を含めた開発区域の自動車駐車場の現状はどうなんでしょうか。また、この計画による自動車交通量の駐車場を含めた発生交通量について伺っておきたいと思います。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 今回のプロジェクトにおきます駐車場の計画台数につきましては、約280台を計画しているところでございます。また、自動車発生交通量につきましては、将来予測といたしまして、1日当たり約2,700台の自動車発生交通量を予測しているところでございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 この150メートルの超高層ビルを伴う建てかえによって発生するCO₂も、既存の建物から排出されるCO₂の量と比較してどのぐらい これは突然で申しわけないですけど というふうに見ておられますか。また、自動車の交通発生量によるCO₂、これまで自動車は予測していないとか、発生台数はあってもそれに伴うCO₂の増加というものが明らかにされていないんですけれども、現時点においてもこの審議会にその点を示すことはできませんか。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 自動車交通という点でございますけれども、都市再生特別地区につきましては、自動車交通について、計画に伴う自動車台数による周辺交差点への影響などについて検証を行いまして、円滑な交通処理の確保を図っているところでございます。今回の計画においても、先ほど申し上げました280台の駐車台数でもって1日の発生需要を賅う。きちっと処理をしていくという計画になってございます。

自動車交通でございますけれども、個別の地区の開発が行われた場合には、一般的にはほかの地区に行く自動車が開発地に回るといったケースが多いというふうに考えられます。そのため、自動車のCO₂発生量につきましては、23区全体で見ますと、その増加量というのは現状と差はない程度であるというふうに考えてございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 建物のほうはどのくらいCO₂の増加があるんでしょうか。わかりますか。

【鹿島議長】 瀧本参事。

【瀧本参事】 建物のほうにつきましては、まだ基本計画の段階でございまして、事業者の試算によりますと、銀座四丁目12地区では6,200トンほど毎年発生するという推計になってございます。

【鹿島議長】 29番委員。

【松村委員】 意見書の中の指摘が意見でもありますけれども、この提案の中にも世界で最も環境負荷の少ない都市を実現するというのをうたっておりますけれども、今言った超高層ビルへの建てかえ、またそれに伴う、今までは駐車場が狭かったと。しかも、歌舞伎座への地下鉄の東銀座駅ですか。日比谷線とか、都営浅草線に直近した。そういう意味では都内の自動車交通を抑制していろいろとさまざまな取り組みがある中で、今の1日二千数百台の自動車交通量を発生させ、またこの建物により大きなCO₂を増加させるという点においては、東京が掲げている世界で最も環境負荷の少ない都市にする、実現だと。今これだけ地球温暖化が叫ばれているときに、こういう計画 私は歌舞伎座そのものの建てかえについては、もちろん反対するものではありません。そういうことは緊急性があるんだったら、急いでやるべき。しかし、こういう超高層を伴う、緊急地域だからといって、今の計画どおりで進めることについては反対いたします。

以上でこの6960号について終わり、6959号については意見だけ申し上げます。

明治屋京橋ビルの建てかえ案件ですが、市街地再開発事業で区道を廃止し、公共空間も奪われる一方、事業者には大きなメリットをもたらす計画です。地域貢献、公共貢献として、1.8倍もの容積率の上乗せができるようにするものですが、地下鉄駅施設の拡充は再開発ビルで歩行者発生量が4万6,700人も増え、拡充しないとパンクするのは当然で、事業者がやるべき事業です。また、緑化20%とありますが、地上部でわずか8%で、不十分です。CO₂は5,337トンから7,931トンへ増え、歴史・文化交流ステーショ

ンをつくるとしていますが、区道の権利変換分の床を利用するもので、事業者による公共貢献とは言えません。

このように、CO₂は増加し、高さ190メートル、延べ床12万平方メートルもの巨大ビルができ、発生自動車交通量、発生集中交通量も増加し、環境への負荷が大きく、持続可能な都市づくりに反するもので、反対です。

以上です。

【鹿島議長】 いかがでございましょうか。よろしゅうございますか。ほかにご質問、ご意見ございませんようでしたら、日程第1、議第6959号及び議第6960号、東京都市計画都市再生特別地区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。賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定されました。

【鹿島議長】 次に、日程第2、議第6961号を議題に供します。

安井幹事の説明を求めます。

【安井幹事】 日程第2、議第6961号、練馬区における用途地域の変更を説明いたします。

「議案・資料」は23ページからご参照ください。本地区は練馬区南東部における交通結節点である練馬駅の周辺に位置しまして、人々の交流や活動などの中心機能を担う拠点の一角を形成しております。

練馬区都市計画マスタープランでは、「練馬区の中心核」に位置づけられており、区では、地区計画を定め、土地の合理的利用を促進し、商業・業務機能の充実とこれに調和した住居環境の整備を図り、利便性、快適性、防災性を備えた住商複合市街地の形成を図ることとしております。このような土地利用を実現するため、地区計画に合わせ、用途地域を変更いたします。

参考といたしまして、練馬区決定の地区計画につきまして、「議案・資料」36ページからの計画書、42ページからの計画図で説明いたします。

区域面積は約3.0ヘクタールで、地区の特性に応じまして、区域内を駅前商業住宅街区1、駅前商業住宅街区2、商業住宅街区1、商業住宅街区2、住商共存街区の5つに区分

しまして、それぞれ土地利用の方針を定めております。

本地区では、街並み誘導型地区計画を活用し、細街路の整備や防災性の向上、各街区の特性に応じた街並みの形成と良好な市街地環境の確保を図ります。

地区整備計画では、地区施設として生活幹線道路、また、建築物等の用途の制限、敷地面積の最低限度等を定めております。

以上の地区計画の決定に合わせまして、230平方メートルの区域で用途地域を変更いたします。

変更後の主な内容ですが、計画図中の の区域です。商業地域、建ぺい率80%、容積率500%。計画図中 の区域でございます。商業地域、建ぺい率80%、容積率500%といたします。

なお、本計画案を平成21年2月18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。

説明を終わります。

【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2につきましてご質問、ご意見がございましたら、どうぞお願いします。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

【鹿島議長】 ご質問、ご意見ございませんようでしたら、日程第2、議第6961号、東京都市計画用途地域の案件につきま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】 全員賛成と認めます。よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【鹿島議長】 次に、日程第3、議第6962号から議第6967号まで、一括して議題に供します。

安井幹事の説明を求めます。

【安井幹事】 日程第3、議第6962号から6967号まで、一括して説明いたします。

まず、市谷本村町・加賀町地区地区計画の決定に関する案件でございます。「議案・資料」45ページからご参照ください。本地区は、JR及び地下鉄市ヶ谷駅から約500メートル

ル、陸上自衛隊市ヶ谷駐屯地の北側に位置しまして、区域面積は約14.2ヘクタールでございます。

地区計画を決定する区域には、大正10年から建設された大日本印刷市谷工場及び財務省や内閣府、民間マンションなどの施設などが立地しております。

新宿区都市マスタープランでは、工場用地については、「工場の機能更新に合わせた業務都市型産業機能が高度に集積したまちづくりを進める」、また、財務省等の用地については、「大規模な公共施設等においてオープンスペースや緑の確保を誘導する」こととなっております。さらに、地区中央の区道は、地区内主要道路として拡幅整備することとなっております。

地区計画では、このような区のマスタープランなどに基づきまして、工場の機能更新に合わせて、道路、公園などの都市基盤の整備や緑豊かなオープンスペースの確保などを図るとともに、地区南側では、施設の更新に合わせて、オープンスペースの確保や道路の拡幅整備などを誘導する内容を定めております。

「議案・資料」45ページからの計画書、51ページの計画図2で地区計画の内容を説明いたします。

地区の北側、市谷加賀町地区では、周辺市街地と調和した工場の機能更新と都市型産業機能等の導入を図るため、工場機能を地下に集約するとともに、地区幹線道路 幅員12メートルでございますが、この道路や公園、緑地、広場、歩道状空地などの整備を図ります。

また、地区南側、市谷本村町地区では、公共施設などの機能更新に合わせて、オープンスペースの確保や緑化の推進、区画道路3号の拡幅、壁面の位置の制限による歩行者空間の確保などを図ります。

このほか、建築物等の用途の制限や容積率の最高限度、建築物の高さの最高限度などを地区整備計画に定めます。

なお、本計画案を平成21年2月18日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、3名から賛成3通、16名から反対2通の意見書が提出されました。

クリーム色の表紙の「意見書の要旨」をご覧ください。意見書の7ページをお開きください。まず賛成意見の都市計画に関する意見のうち主な意見としまして、「周辺環境に配慮する計画である」「計画が推進されるよう強く要望する」というもので、これに対する都の見解は、「新宿区都市マスタープラン」に基づく本計画の実現に向けて、都市計画決定手

続を適切に進める」というものです。

次に、反対意見の都市計画に関する意見のうち、主な意見として、まず(1)ですが、「計画地周辺は絶対高さ制限が30メートルの地域であり、周辺地域との調和を欠くこと、高層建築物が建築されることにより、日照や景観の悪化が懸念されることなどから高さの最高限度は114メートルとすべきでない」というものでございまして、これに対し都は、「新宿区が決定した高度地区では、地区計画を定めた区域内における高さ制限の特例が定められており、大日本印刷の計画では、オープンスペースの確保などを適切に評価し、高さ制限を緩和することとしております。また、日照時間の確保については、建物を高層化し、北側に大規模なオープンスペースを確保することなどにより、周辺環境に配慮した計画となっている」と考えております。

次に、「意見書の要旨」の8ページをご覧ください。(5)でございます。「都市計画法第29条に基づく開発協議が行われ、道路として提供寄附・移転登記が完了しているマンション敷地に、さらに重ねて壁面後退線を設定しようとしているが、不平等、不公平な取り扱い。南北両面に公平に壁面後退または道路寄附による道路設定を行うべき」というものでございます。

これに対し、都としては、「区画道路3号に沿った壁面の位置の制限は、地区の交通処理や安全な歩行者空間の確保などを図る上で必要なものであり、区のマスタープランに位置づけられた地区内主要道路の整備にかかり、望ましい地区内主要道路の幅員を確保しようとするものである。また、同マスタープランにおける当地域のまちづくり方針では、連続した歩道状空地の確保を図ることとされており、壁面の位置の制限については、沿道の土地利用状況などを踏まえて設定している」と考えてございます。

次に、議第6963号、臨海副都心青海地区地区計画の変更に関する案件を説明します。「議案・資料」53ページからご参照ください。本区域は、臨海副都心の南西部に位置し、区域面積は約117ヘクタールで、平成3年1月に当初の地区計画を決定し、開発を順次進めてきております。

「議案・資料」56ページの計画書、66ページからの計画図で地区計画の変更内容を説明いたします。

今回の変更は、地区北側、P街区を対象に、業務・商業ビルの計画が具体化されたことにあわせまして、地区整備計画に約4.3ヘクタールの区域を追加いたします。また、地区整備計画では、街区の特性に応じまして、建築物等の用途を制限、容積率の最高限度、高

さの最高限度などを定めます。

なお、本計画案を平成21年2月18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6964号、東五反田地区地区計画の変更に関する案件をご説明いたします。「議案・資料」は69ページからでございます。本地区は、JR大崎駅から北へ約300メートル、目黒川と放射15号線、通称八ツ山通りの間に位置する面積約4.7ヘクタールの区域でございます。平成9年4月に当初の地区計画を決定し、地区南側で、業務及び住宅開発が既に完了してございます。

「議案・資料」69ページからの計画書、77ページの計画図2で地区計画の変更内容を説明いたします。

今回は地区の北側B地区、東洋製罐株式会社工場跡地、約1.2ヘクタールにおきまして業務施設の開発計画が具体化されたことに合わせまして、地区整備計画を追加いたします。また、地区幹線道路や区画道路、緑道、広場などを主要な公共施設及び地区施設として定めます。このほか、建築物の用途の制限、容積率の最高限度、高さの最高限度などを定めます。

本計画案を平成21年2月18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。

次の案件は、議案6965号、武蔵小山駅東地区地区計画の変更でございます。「議案・資料」79ページからご参照ください。本地区は、品川区の西部、JR目黒駅から南西約2キロメートルに位置しまして、東急目黒線武蔵小山駅を含む面積約3.1ヘクタールの区域を対象としております。現在、当駅では鉄道立体交差事業の完了に伴いまして、乗降ホームなどの鉄道施設が既に地下化されております。

都は、平成16年9月に当地区を東京のしゃれた街並みづくり推進条例に基づく街並み再生地区に指定しまして、街並み再生方針を定めております。翌年6月にはこの方針を踏まえた地区計画を決定し、この中で敷地の共同化による建てかえ計画が検討されていた街区につきまして地区整備計画を定めています。

今回の変更ですが、地下化された鉄道施設の上部を活用した店舗などの施設計画が具体化されたことに伴いまして、鉄道上部1地区及び鉄道上部2地区の約0.5ヘクタールにつきまして新たに区画道路及び広場状空地などの整備、建築物の容積率の最高限度、敷地面積の最低限度、高さの最高限度などを地区整備計画として定めます。

なお、鉄道上部2地区につきましては、具体的な土地利用がまだ定まっていないために、今回は容積率の最高限度と高さの最高限度は定めません。

なお、本計画案を平成21年2月18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。

次に、議第6966号は、中野四丁目地区地区計画の変更に関する案件でございます。「議案・資料」91ページからをご参照ください。本地区は、JR中央線中野駅の北西、杉並区との区境に位置しておりまして、平成19年4月に約18ヘクタールの区域について、当初の地区計画を決定しております。

「議案・資料」の91から97ページの計画書、105ページの計画図2で、地区計画の変更内容を説明いたします。

今回の変更は、区域1-1及び1-2、この2つでは大学の施設計画が、また、区域の4及び区域の5では、業務・商業・住宅などの施設計画がそれぞれ具体化されたことから、地区整備計画約7.6ヘクタールを変更いたします。

また、中野区と杉並区の行政境が確定したことに伴いまして、地区計画の区域を一部変更するとともに、交通の円滑化を図るため、区画道路の線形を変更いたします。

このほか、新たに歩道状空地1号から5号までを地区施設として定め、建築物等の用途の制限、容積率と最高限度、高さの最高限度などを地区整備計画に追加いたします。

参考として、中野区決定の都市計画道路の変更について「議案・資料」107ページの計画書、108ページの計画図で説明いたします。

行政界の確定及び地区計画の区域変更に伴い、中野区画街路1号の線形の一部を変更するものでございます。

本計画案を平成21年2月18日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、2団体から賛成2通、27名から反対26通の意見書が提出されました。

再び「意見書の要旨」をおとりになり、11ページをお開きください。賛成意見の都市計画に関する意見は、「駅周辺の活性化をもたらす起爆剤として期待されており、早期に進めてほしい」というもので、これに対して、都は、「本計画の実現に向けて、都市計画決定手続を適切に進めていく」というものです。

次に、反対意見の都市計画に関する意見のうち主な意見でございます。まず、(1)「平成18年に区が作成した企画提案書では住宅中心の計画であったが、住宅は縮小され、業務・商業中心のまちになっている」というもので、これに対し、都は、「今回の変更は19

年4月に定めた当初の地区計画の方針に基づいて行うもので、地区計画の決定に先立ち、17年にまとめられた土地利用転換計画案の見直しに即しており、基本的な考え方を見直すものではない」と考えてございます。

次に、意見書の要旨12ページをお開きいただき、(5)でございます。「高円寺北一丁目は第一種低層住宅地であるが、隣接して70メートル、55メートルの高さの大学ができ、日影や圧迫感など、被害は甚大である」という意見に対しまして、都は、「地区計画では杉並区側の住宅地に向かって高さが段階的に低くなるよう壁面後退距離を定めており、また、事業者の提案では、住宅地から十分な後退距離を確保し、建物を配置するなど、圧迫感や日影の影響の軽減に配慮されている」と考えております。

次に、「意見書の要旨」13ページをご覧ください。(7)でございます。「都市計画公園の南側には高さ100メートル、幅150メートルの巨大なビルが計画されており、日照が確保されず、ビル風などの影響から劣悪な環境だ」という意見に対しまして、都としては、「都市計画公園の日照時間については、一番厳しい冬至におきましておおむね1時間から3時間、春分、秋分では過半を5時間以上、夏至では終日確保される計画となっており、風害についても植栽等の対策を講じることにより配慮されている」と考えております。

次に、議第6967号、成田東四丁目地区地区計画の決定に関する案件を説明いたします。「議案・資料」は109ページからをご参照ください。本地区は、杉並区のほぼ中央、青梅街道及び地下鉄丸の内線南阿佐ヶ谷駅から約300メートル、地区の南側は善福寺川緑地に隣接しておりまして、区域面積は約5.7ヘクタールとなっております。区域内には、昭和33年に日本住宅公団 現在の都市再生機構でございますが、この公団により建設、分譲された住宅団地が立地してございます。

杉並区のまちづくり基本方針では、住環境の維持を図りつつ、住宅の建てかえを進め、防災拠点としてのオープンスペースを充実する地区とされてございます。この方針に基づき、地区計画では、老朽化した住宅団地の建てかえによる良好な住宅ストックの形成、道路、公園などの整備、防災性の向上を図る緑豊かなオープンスペースの確保、周辺市街地と調和した良好な居住環境の形成などを目標として定めます。

「議案・資料」の109ページから114ページの計画書、117ページの計画図の2で地区計画の決定内容をご説明いたします。地区計画の区域は、住宅団地の建てかえを行うAからEまでの各街区及び地区西側に位置しまして、区の主要生活道路となる地区幹線道路1号の拡幅に伴い、既存住宅の移転先を確保するためのF街区から構成されております。

す。

地区計画では、良好な市街地環境の形成を図るため、地区の北側と東側に緑豊かな公園及び広場状空気を配置するとともに、地域の円滑な交通処理を図る地区幹線道路及び区画道路を定めます。

また、敷地内のオープンスペースとともに、歩道状空地や歩行者専用通路を定め、良好な歩行者ネットワークの形成を図ります。

「議案・資料」119ページの計画図4をご参照ください。AからEまでの各街区におけます今後の土地利用により周辺の市街地に生ずることとなる日影の影響や圧迫感を軽減するため、地区の中心部では、建築物の高さの最高限度を20メートル、地区の外縁部では10メートルといたしまして、中心部から地区の外周に向けて、高さの最高限度を段階的に低く定めます。F街区では、周辺市街地と調和した低層住宅地の形成を図ることとしております。

このほか、建築物の用途の制限や容積率の最高限度、壁面の位置の制限などを定めます。

本計画案を平成21年2月18日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、35名から賛成10通、165名から反対96通、1名からその他1通の意見書が提出されました。

「意見書の要旨」の19ページをお開きください。賛成意見の都市計画に関する意見のうち、主な意見として、「地区計画により、阿佐ヶ谷住宅の緑と広場は守られ、歩行者に安全な道路が整備され、避難場所の確保や耐震・耐火建築物の整備、防火水槽の設置など、安全・安心のまちづくりが実現されることから、地区計画に賛成する」というもので、これに対して、都は、「区の方針に基づく本計画の実現に向けて、都市計画決定手続を適切に進める」としております。

「意見書の要旨」20ページをお開きいただきたいと思えます。反対意見の都市計画に関する意見のうち、主な意見として、まず(1)でございますが、「第一種低層住居専用地域の真ん中で高さ制限10メートル、容積率100%の制限を6階建て、高さ20メートル、容積率120%に緩和し、高層マンション群を建設するという地域特性を無視した建て方を許すことはできない。維持してきた低層住宅地などの良好かつ健康的な住環境に支障を来す」というもので、これに対して、都は、「区のまちづくり基本方針に基づき、老朽化した住宅団地の建てかえに合わせ、道路、公園などの都市基盤整備や避難場所の整備、緑豊かなオープンスペースの確保を図り、地区の外周に向かって建物の高さを段階的に低く抑えるなど、周辺市街地と調和した住環境の形成を図るものだ」と考えております。

次に、「意見書の要旨」26ページ、(35)をご覧ください。「阿佐ヶ谷住宅内の立派な緑を保全すべきである」という意見でございますが、都は、これに対しまして、「地区計画では避難場所における避難上有効な空間の確保や周辺環境への影響などに配慮し、現状の広場約7,200平方メートルに対しまして約1万350平方メートルの公園、広場、オープンスペースなどを整備し、善福寺川緑地と連続する緑豊かな空間を形成する」とことと考えております。

同じく26ページの(40)でございますが、「長期間にわたり周辺住民は計画の見直しを要求してきたが、事業者及び行政は計画を変更することなく、合意形成が図られていないまま、緩和型の地区計画の導入を強引に進めている」という意見に対し、都は、「本地区計画は、区のまちづくり基本方針に基づき、老朽化した住宅団地の建てかえに合わせて、道路、公園等の都市基盤整備や避難場所の整備、緑豊かなオープンスペースの確保を図り、周辺市街地と調和した住環境の形成を図るものであり、地域のまちづくりの観点から必要なものである。周辺住民等に対しては、杉並区や建替え組合による説明会の開催、都及び区による法令等に基づく都市計画の説明会を実施するなど、適切に対応を行っている」と考えてございます。

説明を終わります。

【鹿島議長】 幹事の説明が終了しました。

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、どうぞお願いします。4番委員、どうぞ。

【秋田委員】 議第6962号について伺います。

市谷本村町、加賀町やその周辺は、江戸時代からの由緒ある土地柄に加え、明治以降は数多くの印刷業が立地し、日本有数の産業の集積地として発展しました。ちなみに、新宿の地場産業というのは、染め物業と印刷業でございますが、なかなか新宿のイメージと違っているのかもしれないと思いますし、また、この辺は歴史的に同じ町と書きましても、チョウと読む地域とマチと読む地域がございまして、それは歴史的な背景からマチと読み、チョウと読む町会とがありまして、そういった意味でもほんとうに歴史、江戸時代からの由緒ある土地柄と申し上げていいと思うんですが、近年は印刷に関連した新しい産業が幅広く立地しているとともに、伝統あるこうした土地柄に惹かれて、多くの住宅地も立地しており、産業と暮らしの調和した魅力ある地域として発展しています。その一例が神楽坂だと思っただけですけども……。

多くの製造業が郊外に移転する中、都心にふさわしい都市型産業として機能更新を図っていくことは、この地域のみならず、東京都全体の活力を維持発展させるためにも、大きな意義があることと考えられます。今回の地区計画は大日本印刷の工場機能の更新に合わせ、道路整備や歩行者空間の確保などを行うとともに、緑豊かな空気を広く設けることと聞いており、産業、暮らしはもちろんのこと、環境にも配慮した良好な計画になっていると思います。

一方で、これだけの大規模な開発であることを踏まえると、事業者が単独で行うのではなく、地域の方々と連携を図りつつ、協力してまちづくりを進めることが重要なのは言うまでもありません。既に計画が固まり、今後工事に入っていくわけですが、地域の方々の暮らしに影響を与える点を考えると、地域の方々に対してよりきめ細かい説明を行いつつ、適切な理解を進めていくことが求められます。

これらを踏まえまして、都市計画の内容とは少し離れるかもしれませんが、今回の計画が実現されるまでの間の地域の方々の生活環境という観点から、2点ほど確認の意味で質問させていただきたいと思います。

1期目は工期です。工事が終わるまでに9年もかかると聞いています。規模の大きい工事ですので、ある程度の期間がかかるのはやむを得ないかとは思いますが、あまり長いと地域の方々の暮らしに与える影響も軽視できません。どうしてこのような長い期間がかかるのかを教えてください。

【鹿島議長】 安井幹事。

【安井幹事】 今回の計画では、区道を含みます広範な範囲に製版、印刷、発送などの機能が敷地ごとに分散している、こういった現状を改善しますとともに、地上にも地域に貢献するまとまった広場や空地を確保するため、一連の工場の操業を続けながら、工場機能を地下4層に集約するものでございまして、大規模で複雑な工事が予定されております。

また、周辺の道路は、周辺住民の日常生活の動線にもなっていることから、工事期間中の安全確保に万全を期すとともに、住民にできるだけ不便をかけないように交通動線を確保するために部分的、段階的に工事を進めていく必要があると考えております。このため、工事区域を7区域に分けまして、解体工事や仮設工事など、長期間を要する工事計画となっております。

【鹿島議長】 4番委員。

【秋田委員】 事情はわかりましたが、今後施工業者が決まり、詳細な検討を行う際に

は可能な限り短縮するようお願いしたいと思います。

2点目は、工事中の交通処理の問題です。先ほど歴史ある土地柄だというお話を申し上げましたが、それはイコール大変狭い道路も多い。また、住宅街であるといった点もございます。相当数の工事用車両が発生すると思えますけれども、幹線道路から離れている上、付近は住宅街で、小学校もございます。工事中の交通整理についてどのようになっているのかを伺いたいと思います。

【鹿島議長】 安井幹事。

【安井幹事】 今回は完成後の交通処理はもとより、工事についても当然十分な配慮が必要だと考えてございます。このため、工期ごとに発生する工事車両などを踏まえました周辺交通への影響予測及び検証を行いまして、支障を来すことがないかどうか、その計画になっていることを確認しているものでございます。とはいえ、いざ実際に工事が始まってみますと、不測、予想しない事態もあろうかと思えます。こうしたことから、工事期間中におきましては、交通管理者や道路管理者及び周辺住民との常日ごろの協議のパイプを維持しながら、工事期間中の安全性を確保できるよう、都としても事業者や区と適宜、適切な対応を図ってまいりたいと考えております。

【鹿島議長】 4番委員。

【秋田委員】 工事中の安全対策、あるいは渋滞対策といったものについては、地域の方々からの声になっていなくても、不安に思われている方もいらっしゃるようです。事業者においては、地域の方々に対し定期的に情報共有を行う場を設けるなど、十分な説明を行い、適切な理解を得ながら円滑に進めていただきたいと強く思います。

私は常々、まちづくりというのは計画して終わるわけではなく、地域の方々との密接な連携のもとにつくり上げ、でき上がった後も協力して運営していくことが重要と考えています。今回の場合は、つくり上げるのに9年もの期間を要するわけですので、この中で地域の方々との信頼関係を構築できるかどうか、このまちがさらなる魅力あるまちとして発展していくかを左右しているんだと思います。今回の開発は、地元としても市ヶ谷の森ということで、大変期待をしております。都や区においては今後とも必要な対応をお願いいたしまして、私からの質問を終わります。

【鹿島議長】 どうもありがとうございました。ほかにいかがでございましょうか。29番委員。

【松村委員】 まず6962号について意見を申し上げます。

大日本印刷市谷工場の周辺は閑静な住宅地であり、これまでも騒音、振動、異臭、トラックの交通問題などがありました。今回の計画は工場を地下化し、緑地をつくるという点には評価する住民は多い一方で、125メートルの超高層ビルについては、実際、一部の住宅に日影を落とすこともあり、そこまで高くする必要はない、区の高さ制限の範囲にするべきだという意見があります。また、工事期間を3期に分けて10年近くかかってしまうことも、近隣住民から不安が出ています。

こうした問題点があり、計画の見直しや説明を求める意見がある中、大日本は最初の計画を変えない姿勢をとっています。よって、現段階では賛成できません。

次に、6963号、これも意見を述べます。

この地域は、都民提案街区でありましたが、今回森ビルへ売却し、商業施設、文化施設など、駐車場421台を設置する計画となりました。今回のP街区とQ街区1,412台、R街区600台を合わせると、この地域だけでも2,430台を超える新たな自動車交通量の発生となります。有明青海地域は非常にNO₂が高く、江東区長からももっと広範囲にアセスをやるべきだとの意見も出されています。今回も交通対策や環境対策をきちっとしてもらい土地利用開発でなければなりません。今回も売却しないで、公園や緑地、また、災害等を含めたオープンスペースのストック用地として活用すべきだと我が党は考えます。よって反対です。

次に、6964号についても、意見だけを述べます。

当計画地区には、小中一貫校日野学園が隣接地にあります。この学校は、今回の事業主である東洋製罐から買い受けた土地であります。この計画により、日野学園は3方向を超高層ビルに取り囲まれてしまうこととなります。土地を買った当時から、将来的に再開発が行われることが明確だったにもかかわらず、こうした文教施設を建設した行政の姿勢には大きな問題があり、反対です。

次に、6965号についても意見を述べます。

都のしゃれ街条例による開発が行われる地域で、今回の変更は鉄道上部の利用計画であります。東急の商業施設の建設で影響を受ける地元商店街には、説明が明確に行われなまま進めてきたと聞きます。3.1ヘクタールの開発で最初に行われていたのがD地区で、都心共同住宅事業を活用して補助金まで得ております。ところが、当該地域には仮店舗で営業を営む八百屋、床屋などの店舗があったが、立ち退きを余儀なくされ、新たな店舗を設けるような営業補償もなされませんでした。アパートの借家人も同様となっています。

高さ60メートルの都心共同住宅による風害があり、現在も住民紛争が起きております。このような開発については反対を表明いたします。

次に6966号についても意見を述べます。

警大跡地の開発ですけれども、2001年、中野区、杉並区、東京都で作り上げた計画は、緑豊かな4ヘクタールの公園と10万人の避難場所の実現を目指した計画でしたが、2003年に区長会が新たな清掃工場は建設しないと決定したことから、計画の全面見直しがされ、区民の反対を押し切って、公園面積は1.5ヘクタールに縮小し、国有地を切り売りし、民間開発による高層ビルを呼び込む計画に変えてしまいました。計画されている特定会社のビルは高さ約100メートル、東西140メートルの巨大な壁、都市計画公園は四方を高いビルに囲まれ、冬場はほとんど日が差さない公園となり、ビル風や輻射熱などによる夏の寒さなども心配されます。区民からも日影とビル風、避難路の確保などの問題が指摘され、教育環境を犠牲にしているのかという、そういう強い批判の声も起きております。住民側の了解も得られておりません。よって今回の計画には反対いたします。

最後に、6967号についても、意見だけを述べます。

第一種低層住宅地域に6階建て、20メートルの中高層建築を行うもので、住民合意も全く図られていません。また、住宅街のど真ん中に突如として太い東西道路等があらわれ、現況を200台余り上回る車の増加に対しても、接道の整備もなく、環境破壊が予想されております。よって、反対です。

以上です。

【鹿島議長】 ほかにいかがでございましょうか。

ご質問、ご意見等がございませんようでしたら、日程第3、議第6962号から議第6967号まで、東京都市計画地区計画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】 賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定されました。

【鹿島議長】 次に、日程第4、議第6968号から議第6974号までを一括して議題に供します。

升幹事の説明を求めます。

【升幹事】 まず、議第6968号から6973号についてご説明させていただきます。

これらは渋谷駅及び駅周辺の都市基盤の再編整備に関する道路、鉄道、河川などの都市計画の変更に関する案件でございます。お手元の「議案・資料」は121ページから144ページでございます。モニター画面には現在の渋谷駅の状況を示しております。

渋谷駅は、昨年6月に開業した東京メトロ副都心線を含む6駅8線の鉄道路線が結節しており、1日に約290万人が利用する全国有数のターミナル駅でございます。平成24年度には東急東横線と副都心線との相互直通運転により交通の利便性は一層充実されることとなり、駅周辺では再開発の機運も急速に高まっています。しかし、現在の渋谷駅を見ると、駅施設の老朽化、わかりにくい乗りかえ経路、自動車と歩行者が錯綜する駅前広場などの問題を抱えており、乗りかえ利便性の向上、交通結節機能の強化、歩行者空間の拡充などが急務となっております。

本件は、これらの課題の解決に向け、駅施設や駅前広場などの都市基盤を一体的に再編整備することを目的に都市計画変更を行うものでございます。

まず初めに、計画全般の概要についてご説明し、その後、個々の都市計画についてご説明させていただきます。

「議案・資料」142ページをご覧ください。初めに、駅施設についてご説明いたします。渋谷は若者の文化や情報の創造・発信拠点として、多くの来街者でにぎわう一方、その玄関口である渋谷駅は、大正時代から増改築が繰り返されたことにより、階段や通路が錯綜し、乗りかえも複雑で、わかりづらい構造となっております。今回の変更は、地下鉄副都心線の開業や東急東横線との相直化など、渋谷駅における鉄道の整備計画などを踏まえ、現在、東急百貨店と一体構造となっている地下鉄銀座線渋谷駅を東側へ約130メートル移動し、明治通り上空部に移設することにより、各鉄道路線間の乗りかえ利便性の向上やバリアフリー化を図るものでございます。また、この移設とあわせ、ホームの形式も現在の乗り降りが別々のホームとなっている「相対式」から同一のホームで乗り降りが可能な「島式」に変更いたします。

次に、駅前広場についてご説明します。1日約30万人が通過する八チ公前交差点に代表されるように、駅前広場は多くの人であふれており、歩行者空間が不足しています。また、都内最大級となっているバスターミナルは、車道の中央部に乗降場があるなど、安全性の問題を抱えているとともに、鉄道などの交通手段と結節するターミナル機能の強化が必要となっております。

そこで、東口についてはバスターミナルを再配置するとともに、歩行者の滞留空間を拡

充いたします。また、西口についても、ハチ公広場を約1.5倍に拡充するとともに、バスターミナルを南北に分割して、歩行者の滞留空間の創出やバス利用者の安全性の向上を図ります。

続きまして、「議案・資料」143ページをご覧ください。駅前広場の地下部でございますが、東口地下には、広場空間を創出し、鉄道とバスとの乗りかえ利便性やまちへのアクセス性の向上を図ります。また、西口地下にはタクシー乗降場を配置し、タクシープールを拡充することで、駅周辺におけるタクシーの客待ち待機列を改善いたします。

次に、駅外周の道路でございますが、JR線高架下の国道246号の拡幅などにより、渋滞の緩和や安全性の向上を図ります。

次に、河川、下水道ですが、駅周辺の治水能力を向上させるため、雨水貯留施設などを整備するとともに、宮益橋から稲荷橋までの区間を公共下水道として再整備いたします。また、地下化される東急東横線の現線路敷において、「春の小川」をイメージさせるような、渋谷川と一体となった水辺空間を創出いたします。

以上の各種の都市基盤のうち、駅前広場などの公共施設につきましては、主に土地区画整理事業による整備を予定しております。

それでは、個々の都市計画変更について順にご説明させていただきます。

「議案・資料」の121ページから125ページをご覧ください。初めに、都市計画道路の変更でございます。まず、東口につきましては、既定の「渋谷駅付近広場第2号」を廃止し、「幹線街路環状第5の1号線」通称明治通りでございますが、これに付随する約9,100平方メートルの交通広場を新設いたします。このうち約1,600平方メートルは地下式でございます。

また、西口につきましては、既定の「渋谷駅付近広場第1号」を廃止し、後ほどご説明する渋谷区決定の「区画街路渋谷区画街路第2号線」を新規に追加いたします。

次に、「幹線街路放射第22号線」、国道246号線でございますが、これにつきましては、現状44メートルから38メートルとなっている鉄道高架下区間の幅員を50メートルから45メートルに拡幅いたします。あわせて全線の車線数を6車線といたします。

次に、都市高速鉄道の変更でございます。「議案・資料」の131ページから134ページをご覧ください。「都市高速鉄道第3号線」、地下鉄銀座線でございますが、これにつきまして駅位置及びホーム形式の変更に伴い、一部区域を変更するとともに、渋谷駅の位置を「渋谷区道玄坂一丁目」から「同区渋谷二丁目」に変更いたします。

次に、都市計画河川の変更でございます。「議案・資料」の135ページから138ページをご覧ください。「第12号渋谷川」につきましては、終点を渋谷二丁目から渋谷三丁目に変更し、宮益橋から稲荷橋までの約250メートルの区域を廃止いたします。

続きまして、参考として渋谷区決定の都市計画変更の内容についてご説明いたします。「議案・資料」の126、127ページをご覧ください。まず西口につきましては、「区画街路渋谷区画街路第2号線」を新規に追加するとともに、これに付属する約1万7,400平方メートルの交通広場を新設いたします。このうち約2,600平方メートルは地下式でございます。

次に、「議案・資料」の128、129ページをご覧ください。「交通広場、渋谷駅西口広場及び東口広場」でございます。さきにご説明した環状第5の1号線及び渋谷区画街路第2号線に付属する交通広場と一体的に機能する広場空間を確保するため、交通広場に接する民間敷地の一部を「渋谷駅東口広場及び西口広場」として都市計画決定いたします。

なお、民間敷地の適正かつ合理的な利用の促進と公共的空間の確保を同時に図るため、立体的な範囲をあわせて定めます。

この東口広場及び西口広場と今回変更する都市計画道路の整備のイメージ図を「議案・資料」130ページに掲載しております。

次に、「議案・資料」の139ページから141ページをご覧ください。「土地区画整理事業渋谷駅街区土地区画整理事業」について、ご説明いたします。

施行区域は、渋谷駅を中心に四方の都市計画道路で囲まれた区域のほか、駅南側の渋谷川に隣接した水辺空間用地となる東急東横線の現線路敷の一部を加えた面積約5.5ヘクタールの範囲でございます。

以上が今回の都市計画の変更の内容でございます。

なお、「議案・資料」の144ページに再整備後の渋谷駅のイメージパースを掲載してございます。

最後に、意見書についてご説明させていただきます。「議案・資料」別冊、「意見書の要旨」33ページから37ページをご覧ください。

都市計画案を平成21年2月18日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、57名、14団体から77通の意見書の提出がございました。このうち反対意見は32名、9団体から45通、その他の意見は25名、5団体から32通でございます。

提出された意見書のうち、主なものでございますが、反対意見では、都市計画に関する

ものとして、「国道246号の南側に配慮して駅ビル敷地の配置などを考えるべき」や、事業施行に関するものとして、「西口広場の神宮通りの一般車通行止めについて再考すべき」などがございます。

これらの意見に対する都の見解として、「国道246号を横断する2階レベルの歩行者デッキ及び地下広場を整備することで、駅と国道246号南側が連続した歩行者ネットワークで結ばれ、歩行者空間も充実することとなる」「西口広場の一般車の通過交通の取り扱いについては、駅付近への自動車流入量の削減や駐車場相互のネットワーク化などの方策とあわせて、さまざまな可能性について詳細に検討を進める」でございませう。

また、その他の意見では、「駅中心部に車が集まりにくくすべきであり、都市計画駐車場などの基本的な考え方を示してほしい」などでございませう。

この意見に対する都の見解は、「路上駐車などの地域課題や駅周辺の再開発に伴う交通量の増加に対応する必要があり、今後、渋谷区が策定する駐車場整備計画の中で都市計画駐車場などの基本的な考え方について示されることとなる」でございませう。

以上が渋谷駅関連の案件でございませう。

次に、議第6974号は、東京都市計画道路幹線街路環状第8号線の変更でございませう。

お手元の「議案・資料」の145ページから149ページをご覧ください。「議案・資料」の147ページの位置図をお開きください。また、モニター画面に今回の変更区間の航空写真を示してございませう。

環状第8号線は、都心から約15キロメートルの位置を環状方向に結ぶ、大田区羽田空港から北区岩淵町までの約44キロメートルの路線でございませう。今回の変更区間は、羽田空港の南西で、東京モノレールと京浜急行電鉄空港線の天空橋駅の東側に位置してございませう。

「議案・資料」の149ページの羽田空港跡地利用基本計画の図をご覧ください。現在、羽田空港は平成22年10月の再拡張・国際化に向けて事業が進められてございませう。また、空港の沖合展開・再拡張事業に伴う跡地について、平成20年3月に羽田空港跡地利用基本計画が策定され、跡地の土地利用、構内道路の新設などが示されました。今回、本基本計画に基づき、環状8号線を良好な線形に改良し、道路交通の円滑化、交通の安全及び利便性の向上を図るため、都市計画変更を行うものでございませう。

「議案・資料」の148ページの計画図をご覧ください。現在の環状8号線は、従来の滑走路を迂回するため、穴守橋から海老取川、多摩川沿いにクランク状の線形となってお

ります。そこで、薄く網かけしてある現在の環状8号線を廃止し、濃く色付けしてある線形に変更いたします。これに伴い、環状8号線の延長約4万4,220メートルから、約4万3,880メートルに変更いたします。

次に、意見書についてご説明いたします。「議案・資料」別冊、「意見書の要旨」の38ページをご覧ください。本案件を平成21年2月18日から2週間、縦覧に供したところ、1名1通の意見書の提出がございました。

提出された意見は、「現在の環状8号線及び新たに計画される都市計画線内に空港施設への電力供給設備が埋設されているため、これらの継続使用、メンテナンススペースの確保及びアクセスルートの確保について配慮してほしい」というものでございます。

この意見に対する都の見解は、「電力施設を含めた羽田空港跡地内の基盤施設や都市計画が廃止される現在の環状8号線の取り扱いなどについては、今後、当該跡地の土地利用を具体化する中で検討されていくこととなる」でございます。

以上でご説明を終わらせていただきます。

【鹿島議長】 ご苦労さまでした。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、ご意見がありましたらどうぞお願いします。4番委員、どうぞ。

【秋田委員】 渋谷駅周辺の都市基盤に関する案件について伺います。

今回の案件は渋谷駅及びその周辺の都市基盤の再編整備に関する計画であります。これらはJR線の大改良や地下鉄銀座線のホームの移設を行うとともに、東西の駅前広場を地上と地下で抜本的につくりかえるなど、まさに副都心渋谷の大改造ともいえるべき計画であります。ただいま部長から都市計画案の内容について説明がございましたが、渋谷駅を利用する方々、また、周辺の道路を通行する方々の立場から見て、何がどのように改善されるのか、便利になるのか、今一度、具体的にご説明をお願いします。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 今回の渋谷駅周辺の都市基盤の再編整備によりまして改善される具体的な事項といたしましては、まず、鉄道では、JR埼京線、山手線、地下鉄銀座線につきましてホームや階段位置、コンコースなどをすべて一新いたしまして、各路線間の乗りかえ経路を駅中央部の3階コンコース経由とすることで、現在の複雑でわかりづらい乗りかえ経路が単純でわかりやすい経路に抜本的に改善されることとなります。

また、駅前広場につきましては、駅の東側と西側の両バスターミナルをつくりかえ、バ

スの動線と乗降場の位置を再配置することによりまして、バス利用者が車道を横断することなく安全に乗り降りすることができるようになります。

また、八チ公広場の拡大、地下広場の新設などによりまして、ゆとりある快適な歩行者空間を創出いたします。

さらに、駅周辺の道路交通につきましては、ＪＲ線高架下の国道２４６号が拡幅されること、また、明治通り上の銀座線の橋脚が撤去され、道路の有効幅員が広がることなどによりまして、これまでのボトルネック箇所が解消され、交通渋滞の緩和や円滑な交通流の確保がなされることとなります。

【鹿島議長】 ４番委員。

【秋田委員】 現在の渋谷駅は、埼京線ホームと山手線ホームが大きく離れていること。八チ公広場が多くの人で込み合っていることなど、多くの問題点があると感じていました。この点は多くの委員に共感していただけたと思いますが、今回の都市計画変更により、渋谷駅はもとより、その周辺の駅前広場や道路までが新しく生まれ変わり、安全性、利便性、快適性が大きく向上し、総合的な都市改造がなされることがよくわかりました。

現在の銀座線や駅ビルなどは、相当古い構造物と思われます。老朽化が進む大規模ターミナルの再編整備は、防災性の向上の観点からも早急に進めるべきと考えます。しかしながら、今回の都市計画案に対しましては、先ほど紹介された意見書の概要にもあるように、地元からさまざまな意見が出されています。特に「国道２４６号の南側に配慮して駅ビル敷地の配置などを考えるべき」といった意見が多く寄せられていると聞いています。これは駅ビル敷地が現在よりも南側に寄せられたことが原因と思われる。そこで、渋谷駅周辺における歩行者広場、バスターミナル等の都市基盤施設の配置は、駅ビル敷地を含め、どのような考え方に基づいて計画されたのか、ご説明をお願いします。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 渋谷駅周辺におけます施設配置の考え方についてでございますが、渋谷駅周辺の歩行者は、北側が他の方向と比べ格段に多いことから、八チ公広場など、東西の北側の歩行者空間を可能な限り拡充する必要がございました。また、現在の西口バスターミナルは、乗降場が車道の中央部にあるなど、安全性の問題を抱えているため、行き先別にバスターミナルを南北に分割し、西口中央部に新たな歩行者空間を創出し、バス利用者の車道横断と東西歩行者軸の改善を図ることとしております。

以上のような公共施設の配置の考え方から、駅ビルの敷地が現在よりも南側となった形

で都市基盤施設の配置を計画したものでございます。

なお、国道246号の南側への配慮につきましては、国道246号を横断する地下通路や歩行者デッキを整備することとしておりまして、これにより、駅から国道246号の南側地区へのアクセスは、現状より大幅に向上するものと考えております。

【鹿島議長】 4番委員。

【秋田委員】 渋谷駅周辺の配置計画の考え方については理解できました。しかしながら、国道246号の南側の方々からは、「駅の裏側にならないようにしてほしい」、また、「駅ビルの計画は『風の道』の確保に配慮したものにしてほしい」という意見もあると聞いています。各種の基盤整備や駅ビルなどの事業実施段階でこれらの意見にも十分配慮するよう関係事業者への指導をお願いしたいと思います。

さて、今回の渋谷駅周辺の都市計画変更では、老朽化した駅施設や駅前広場の再整備のほか、現在ではまちとのかかわりが薄くなっている渋谷川をどのようにしていくかについても、地元から高い関心が寄せられていると聞いています。渋谷川は、かつて「春の小川」のモデルになったことで知られていますが、現在ではその面影は全く残っていません。今回の渋谷区決定の土地区画整理事業の都市計画案には、国道246号南側において水辺空間用地を設けるとされていますが、今後、渋谷川の水辺空間の創出に向けてどのように取り組んでいくのか、伺います。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 渋谷川の再生でございますが、お話がございましたとおり、地元から高い関心が寄せられておりまして、渋谷区が策定した「渋谷駅中心地区まちづくりガイドライン2007」におきましても、渋谷川を含む「緑と水の南北軸」に自然豊かで潤いある都市空間を形成することが掲げられております。そこで、今回の駅周辺の再編整備の取り組みの中で、国道246号南側におきまして、平成24年度に東急東横線が地下化し、地下鉄副都心線と相互直通運転されることによって生み出される線路跡地を土地区画整理事業の手法を用いて公共用地として確保し、隣接する渋谷川と一体となった水辺空間を創出することとしたものでございます。

具体的な整備形態や整備手法については、今後、周辺のまちづくりとも連携を図りながら、地元区をはじめ関係機関において検討を進め、「春の小川」をイメージさせるような水辺空間の創出に向けて取り組んでまいります。

【鹿島議長】 4番委員、どうぞ。

【秋田委員】 渋谷のような大都会においても、自然と潤いを感じさせるような水辺環境づくりをぜひこの渋谷の再編整備において実現してほしいと思います。

さて、今後は、この都市計画に基づき、いよいよ渋谷の大改造が動き出すわけですが、このように、総合的、かつ大規模で、多くの関係機関によって実現していくプロジェクトを動かすには都の役割が非常に大きいと思います。最後に、都は、このプロジェクトの具体化に向けて、どのように取り組んでいくのかを伺います。

【鹿島議長】 升幹事。

【升幹事】 今回の都市計画に基づく都市基盤につきましては、地権者を主体とした土地区画整理事業のほか、鉄道改良事業、国道事業などによって整備することを予定しており、現在、事業化に向けた準備が進められているところでございます。一方、この都市基盤の再編整備を契機といたしまして、駅周辺のまちづくりについても進めていくこととしており、地元渋谷区では、今後、学識経験者、国、都、関係事業者などからなる検討会を設置し、駅周辺の再開発と連携した駐車場や歩行者ネットワークの整備、地区計画の策定などについて、具体的な検討を行うこととしております。都といたしましても、今後、都市基盤整備と周辺のまちづくりを一体的に進め、駅周辺が渋谷のさらなる発展を牽引するリーディングコアとなるよう、地元区や関係機関と連携し、各事業者を適切に誘導してまいります。

【鹿島議長】 4番委員、どうぞ。

【秋田委員】 今回の都市計画変更に基づく基盤整備が着実に進展していけば、これを契機として、駅周辺のまちづくりや再開発も健全な形で展開していくと考えます。渋谷駅の再生はまさに副都心渋谷の都市再生の牽引役と言えます。東京には、駅やその周辺の都市基盤を改善していくことが課題となっている箇所が多く見られます。今後、この渋谷駅及びその駅周辺の基盤整備が大規模ターミナル駅改良の模範的な事例となるよう、都が先頭に立ってしっかり取り組んでいただくことを切に要望して、質問を終わります。

【鹿島議長】 ありがとうございます。ほかにいかがでございましょうか。29番委員。

【松村委員】 渋谷駅関連議案について一括して意見だけ述べます。

渋谷駅再開発については、2000年にガイドライン2000が地元町会、商店会、議会代表と専門家も参加して検討され、広い区民参加のシンポジウムも行われましたが、その後の具体化のガイドライン2007の作成は、国、都、事業者が中心で、地元町会、商店会も、ごく限られたメンバーの参加しか認められず、広く区民の意見を聞く場としては

都市計画案の段階になってからで、近隣町会、商店会から見直しを求める声が、特に超高層化が計画される駅ビルについて出されています。駅利用者のためのバリアフリーにすることや、歩行者優先の広場設置に反対するものではありませんが、駅ビルである東急百貨店の位置変更や高層化については、道玄坂商店会と桜丘町会から、ビル風やヒートアイランドの問題、人の流れが変化することで商店街がさびれるのではないかなどが、計画当初から出され、低層化の対案まで出されましたが、時間と金がかかるとして、計画どおり進めることを決定しました。駅利用者の意見もほとんど聞かれないままの計画で、渋谷区区計審では、渋谷警察の交通担当から、タクシーの客待ちスペースをもっと広げるべきという意見や、放射第22号線の拡幅について、自転車専用帯をつくるべき等の意見も出されましたが、現状、困難として計画変更の意思は示されませんでした。こうした経過から、周辺町会、商店会から多くの反対意見が出されていることもあり、当計画には反対です。

以上です。

【鹿島議長】 ほかにいかがでございますでしょうか。

〔「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4につきましては、適宜分割して採決いたします。

初めに、議第6968号から議第6973号まで、東京都市計画道路、東京都市計画都市高速鉄道及び東京都市計画河川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】 賛成多数と認めます。よって、本案は原案どおり決定されました。

【鹿島議長】 次に、議第6974号、東京都市計画道路の案件につきま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】 次に、日程第5、議第6975号を議題に供します。

安井幹事の説明を求めます。

【安井幹事】 議第6975号、品川八潮住宅一団地の住宅施設の廃止に関する案件を説明いたします。「議案・資料」は151ページからをご参照ください。本地区は、品川区の東部、京浜運河沿いの臨海部にあり、東京臨海高速鉄道臨海線、品川シーサイド駅から南東に約500メートル、東京モノレール大井競馬場前駅から北東へ約500メートルのところに位置しております。

当地区の一団地の住宅施設は昭和56年に都市計画決定されまして、都、東京都住宅供給公社、住宅都市整備公団 現在の都市再生機構でございます などの住宅事業者により建設されております。現在の都市計画では約40.8ヘクタールの区域を対象に、住宅予定戸数約5,270戸、公園、緑道などの公共施設、小学校、中学校、コミュニティセンターなどの公益施設の位置などを定めております。

少子・高齢化の進展により、居住者の年齢、世帯構成が建設当初と大きく変わって、団地内にある既存の公益施設と団地住民が今日必要とする施設の用途が必ずしも一致しない状況が生じてございます。このため、現在の都市計画を廃止いたしまして、同時に、廃校後の小中学校施設を利用した地域住民の活動交流施設、高齢者福祉施設などの整備を誘導するための地区計画を定めます。

参考として、品川区決定の地区計画について、「議案・資料」155ページからの計画書、160ページからの計画図で説明いたします。

地区計画では、豊かな緑の環境と京浜運河沿いの景観の維持など、地区の居住環境を将来にわたって保全するとともに、社会状況の変化を踏まえた適切な機能更新を図ることにより、活力あるまちづくりを目標としております。

地区計画の区域は、現在の一団地の住宅施設と同じ約40.8ヘクタールを対象としまして、地区の特性に応じまして、住宅地区A、B、C、D、生活関連地区A、B、生活利便・住宅地区の7地区に区分し、それぞれの土地利用の方針を定めます。

地区整備計画では、団地内の公園、緑道などを地区施設として位置づけます。また、緑豊かな閑静な市街地環境を維持するために、建築物の用途の制限、容積率及び建ぺい率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合わせまして、現在の一団地の住宅施設の都市計画を廃止いたします。

なお、本計画を平成21年2月18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。

説明を終わります。

【鹿島議長】 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、ご意見ございましたら、どうぞお願いいたします。

〔「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5、議第6975号、東京都市計画一団地の住宅施設の案件につきま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】 次に、日程第6、議第6976号を議題に供します。

升幹事の説明を求めます。

【升幹事】 議第6976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、拜島リサイクルプラントの建築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なっております。当施設は、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。

「議案・資料」165ページから169ページをご覧ください。計画地は、昭島市の南部、JR青梅線昭島駅の南西約2キロメートルに位置し、南側は多摩川に接しております。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ください。計画地の用途地域は準工業地域でございます。

事業主体である第一石産運輸株式会社は、昭和23年に設立し、砂利、砂の採取や販売などを行ってまいりました。平成20年からは、他社で脱水処理された含水比の低い泥を自社でセメントと混合して造粒固化し、管路工事の埋め戻し材などを製造しております。今後多摩地域で鉄道工事等のシールド工事で泥土が発生することに対応して、みずから脱水機を設置し、造粒固化し、埋め戻し材などを製造することとしています。

今回、この脱水施設が廃棄物の処理及び清掃に関する法律による産業廃棄物処理施設に該当するため、建築基準法第51条の規定に基づき、本審議会に付議するものでございます。

本施設の泥土の脱水処理量は1日当たり約250立方メートルでございます。廃棄物の処理工程といたしましては、工事現場から搬入した含水比の高い泥土に含まれている砂利、砂を砂分級機で分離した後、凝集材を添加して、脱水機で脱水し、含水比の低い泥にいたします。この泥は、計画地内の造粒固化処理施設でセメント等と混合して、管路工事の埋め戻し材などに再利用いたします。

なお、処理過程で泥土から分離した砂利や砂については、コンクリートがらを破砕して製造した骨材と混合し、路盤材として再利用いたします。

次に、「議案・資料」の168ページをご覧ください。施設は、泥土から砂利と砂を分離する砂分級機、脱水機、造粒固化処理施設で構成され、敷地面積は約2,700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いては、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。

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6につきまして、ご質問、ご意見がございましたらどうぞお願いします。29番委員、どうぞ。

【松村委員】 意見を申し上げます。

拝島高校が北側に位置している場所ですが、ほこりや騒音などを心配する住民の声もあり、現在、住民合意がとれている段階ではないと聞きます。出し直すべき案件であり、反対です。

以上です。

【鹿島議長】 ほかにいかがでございましょうか。ご質問、ご意見がございませんようでしたら、日程第6、議第6976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。賛成多数と認めます。よって、本案は原案どお

り決定されました。

【鹿島議長】 次に、日程第7、議第6977号を議題に供します。

安井幹事の説明を求めます。

【安井幹事】 前回の都市計画審議会におきまして、都市づくりの基本的な方向を示す東京の新しい都市づくりビジョンの改定に着手することをご報告いたしました。その後、庁内の関係局等と検討を進めまして、このたび骨子がまとまりましたので、ご説明いたします。

黄緑色の冊子、「東京の都市づくりビジョン（改定）」をお手にとってください。表紙をめくっていただきますと、目次でございます。全体は6章構成で、本日の骨子では第1章から第3章まではほぼ完成版に近いイメージで記述してございます。

1枚めくっていただきまして、次のページ、第4章以降は現時点では項目のみを示しており、今後さらに庁内の関係局や区市町村と調整を重ねまして、記述を追加する予定でございます。

もう一枚めくっていただきます。1ページとページが振ってあるページでございます。第1章の第1で、今回の改定の背景・目的を示してございます。平成13年に現行のビジョンを策定し、都は世界をリードする魅力とにぎわいのある国際都市東京という目標のもとに都市づくりを進めてまいりました。その結果、首都圏三環状道路の整備や、羽田空港の国際化、都心部の再生など大きく進展してまいりました。

今回の改定におきましても、こうした考え方を継承しまして、東京を国際競争力と魅力を兼ね備えた都市とするための取り組みをさらに強化いたします。これに加えまして、これからは地球規模の環境問題など、社会経済の大きな変化を踏まえまして、環境、緑や景観、耐震などの視点を一層重視した都市づくりを都民や企業、区市町村等と連携して進めていくために都市づくりビジョンを改定いたします。

2ページをお開きください。第2では、都市づくりビジョンの性格、それから第3で目標時期を示しております。改正後の都市づくりビジョンが、政策誘導による都市づくりを進めていく上での基本方針であること。目標時期を2015年とすること。これはこれまで同様変更してございません。

次、3ページでございます。東京を取り巻く社会経済を展望しておりまして、枠に囲った項目について、9ページまで順次記載してございます。

ページをおめくりいただきまして10ページから11ページにわたりまして、社会経済情勢を踏まえましたこれからの都市づくりの課題としまして、国際競争力の強化から人口変化などへの対応などの必要性を記述してございます。

12ページでございます。第2章として東京を更なる成熟に導く都市づくりでございますが、今回の改定では太字のゴシックでお示ししている「世界の範となる魅力とにぎわいを備えた環境先進都市の創造」を基本理念と定めまして、その下から次の13ページにかけて掲げた1から6の目標の実現に向かって施策を展開してまいります。

14ページの第2では、環境先進都市の創造に向けた基本戦略といたしまして、ハードを中心とする都市づくりビジョンで取り組むべき施策の方向を示しております。例えば、15ページの基本戦略1、広域交通インフラの強化では、首都圏の国際空港機能の強化、幹線道路ネットワークの構築などを戦略として掲げまして、その全体像をページ上の図に示してございます。

以下同様に16ページでは、経済活力を高める拠点の形成、以降、17ページから21ページの災害への安全性の高い都市の実現について、それぞれ基本戦略を示してございます。

22ページからは第3章でございます。東京が今後迎える人口減少、超高齢社会などを見据えて、目指すべき都市像を明らかにしております。

第1、東京がめざす都市構造では、このページの2段落目におきまして、東京が東京圏全体で首都機能を担い、圏域内に集積する人口や諸機能と密接にかかわりながら、活発に都市活動を展開している状況を踏まえて、今後とも広域的な視点に立った都市構造としては、環状メガロポリス構造の実現を目指すこととしております。

また、より身近な圏域につきましては、3段落目で記述してございますが、充実した鉄道など既存の都市インフラを生かしながら、駅などを中心に都市機能を一層集約し、高齢者を含め、だれもが暮らしやすい、コンパクトな市街地への再編を進めることとしております。

さらに、環状メガロポリス構造につきましては、次の23ページから26ページにかけて、また、コンパクトな市街地の再編については27ページから28ページにかけて、それぞれ地域特性を踏まえた説明を記述してございます。

29ページをお開きください。ここから68ページまでは、現行の都市づくりビジョンにならしまして、東京を5つのゾーンに区分しまして、各ゾーン内の地域像を書き改めて

ございます。例えば、30ページのセンター・コア再生ゾーンでは、ゾーンの位置図、ゾーンの特性、これを踏まえたゾーンの戦略といたしまして、1の国際的なビジネスセンター機能や世界への魅力発信の強化、31ページでは、世界で最も環境負荷の少ない都市づくりの推進及び緑に囲まれ、水辺と共存した都市空間の創出、次の32ページで、歴史と文化を生かした都市空間の形成、都市を楽しむ都心居住の推進について記述しております。

33ページから、こうした都市づくりにより実現されるゾーン内の地域像を更新いたしまして、充実させております。

34ページでございますが、表の中の大手町、丸の内、有楽町をはじめといたしまして、さらに順にページをめくっていただきますと、40ページの一番下、代々木公園、神宮外苑まで、それぞれ特色ある地域の将来像を記述してございます。

以下同様に5つのゾーンにつきまして、41ページからは臨海部を中心とする東京湾ウォーターフロント活性化ゾーンにつきまして、47ページからは周辺区部から多摩東部に至る都市環境再生ゾーンにつきまして、56ページからは多摩の南部から西部にわたる核都市広域連携ゾーンにつきまして、64ページからは西多摩の山間部や島嶼を対象とする自然環境保全・活用ゾーンにつきまして、それぞれのゾーン戦略と地域の将来像を明らかにしてございます。

69ページをお開きください。第4章から一番最後の6章までは、本日は項目のみを記載してございまして、各項目の内容についてさらに検討を重ねまして、今後取りまとめる改定案の中でお示しする予定でございます。

第4章は都市像の実現に向けた施策の展開として具体的な施策について記述し、84ページの第5章でございますが、都市づくりの新たな仕組みについて、さらに87ページの第6章の「都市づくりビジョン」の実現に向けてでは、今後策定する分野別計画について記述する予定でございます。

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。

「東京の都市づくりビジョン(改定)」の報告は、東京都が行います行政計画でございますので、当審議会といたしまして都市計画の案と同様に調査、審議するというようなものではないわけでありまして、せっきくの機会でございますので、ご質問、ご意見がございましたら、どうぞおっしゃっていただきます。いかがでございましょうか。

〔「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7、議第6977号、「東京の都市づくりビジョン（改定）」の報告を終了させていただきます。

【鹿島議長】 それでは、会議の終了の前を恐縮であります、私から発言をお許しをいただきたいと存じます。

長時間にわたりご審議で大変お疲れのところ恐縮であります、私から退任のごあいさつをさせていただきたいと存じます。私は、平成15年12月から当審議会の会長を務めさせていただきました。このたび任期満了に伴いまして本日の審議会をもちまして委員を辞任させていただくことになりました。この間、委員の皆様の一方ならぬご理解、ご協力をいただきまして大任を果たすことができましたことを心から感謝申し上げます。ありがとうございました。

在任中の審議を振り返って見まして、毎回多岐にわたります数多くの案件が審議されております。いずれも首都東京のまちづくりに重要な役割を果たすものであります。中でも私の印象に深いことといたしましては、都市計画の目標といったような基本のことはちょっと別におきまして、簡単に二、三申し上げさせていただきたいと存じます。

まず、世界の主要都市の中におきまして、東京は道路の整備がおくれていると言われております。首都圏の三環状道路のうち2本の道路について都市計画の決定を行ったところでございます。中央環状線につきましては、リングの最後となります品川線の都市計画を決定いたしましたし、東京外かく環状道路につきましては、長い期間凍結されておりました区間の都市計画変更を決定いたしました。たくさんのご意見もいただきましたし、長時間にわたってご熱心な審議をちょうだいいたしました。

また、都市再生特別地区につきましては、第1号の大崎駅西口E東地区から今日まさにご審議いただきました銀座四丁目12地区まで、18の案件につきまして決定を行いました。大手町地区の機能更新、丸の内の再生、渋谷駅周辺の整備など、にぎわいの創出、歴史文化の保存、建築物の機能更新、緑化や環境整備と、いずれも魅力のある提案がなされたと記憶いたしております。

そのほか幹線街路放射第5号線の拡幅、赤坂九丁目地区計画、西武池袋線の連続立体交差化、杉並高井戸東一丁目の用途変更、世田谷区北沢二丁目の用途変更、中野四丁目地区計画、幹線街路環状2号線及び新橋・虎ノ門再開発事業の変更等、枚挙にいとまがないのですけれども、どの案件も大変委員の諸先生方に熱心なご審議をちょうだいいたしました。

以上のように首都東京のまちづくりの根幹をなす数々の重要な都市計画の決定等につきまして、皆様方とともにその一翼を担うことができましたことは、私にとりまして忘れることのできない喜びであります。

委員の皆様におかれましては、どうかこれからも健康にご留意していただきまして、ますますご活躍なされることを祈念申し上げます、そしてまた加えて、幹事の皆さん、執行部の皆様にはその努力に敬意を表しまして、最後になりますが、当審議会のさらなるご発展を念じまして、簡単でございますが、退任のあいさつといたします。大変ありがとうございました。(拍手)

それでは、なお、後任の会長が選出されるまでの間、会長の職務代理を小林崇男委員にお願いしたいと存じます。小林委員、どうぞよろしく願いいたします。

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小林委員にもご署名をお願いしたいと存じます。どうぞよろしく願いいたします。

これをもちまして本日の審議会を閉会いたします。

午後4時03分閉会

本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。