

午後 1 時 2 9 分開会

【事務局（宮本都市計画課長）】 まだお見えになられていない委員もいらっしゃいますが、定刻になりましたので、ただいまから第 1 9 8 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 3 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 9 8 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、配付資料のご確認をお願いいたします。

初めに、「議案一覧表」がございます。

次に、薄茶色の冊子で、「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」。

次に、クリーム色の表紙の「議案・資料」別冊「意見書の要旨」。

次に、藤色の表紙の「議案・資料」別冊、京王電鉄京王線の「環境影響評価書」の要約書と本編と資料編の 3 冊。

最後に、これも藤色の表紙でございますが、西武鉄道東村山駅付近の「環境影響評価書の概要」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、近藤会長、よろしくをお願いいたします。

【近藤議長】 委員の皆様方には、本日、ご多忙のところご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、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。ご了承をお願いいたします。

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

次に、委員の異動につきまして、ご報告いたします。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 ページをお開き願います。委員の異動報告を記載してございます。

今回、新たに委員になりました 3 名の方をご紹介します。

議席番号 2 番、財務省関東財務局長、菅野良三委員でございます。本日は代理の方にご

出席いただいております。

次に、議席番号5番、農林水産省関東農政局長、佐藤 和彦委員でございます。本日、ご都合により、代理の方にご出席いただいております。

次に、議席番号9番、千代田区議会議長、小林やすお委員でございます。

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、これもご了承をお願いいたします。

それでは、審議に入りたいと思います。本審議会におきましては、限られた時間の中で十分にご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、ご協力をお願い申し上げます。

また、説明幹事に申し上げます。案件の説明、答弁に当たりましては、簡潔かつ要領よく行うよう、お願いいたします。

委員の皆様方におかれましても、ご質問、ご意見、できる限り簡明にさせていただきますよう、ご協力をお願いいたします。

なお、ご発言の際は、議席番号をお示しくくださるよう、お願いいたします。

【近藤議長】 それでは、日程に入りたいと思います。初めに、日程第1といたしまして、議第7087号を議題に供したいと思います。

町田幹事の説明をお願いいたします。

【町田幹事】 日程第1、議第7087号は、北区における用途地域の変更の案件でございます。

薄茶色表紙の「議案・資料」は7ページからとなります。

18ページの位置図とあわせ、画面上の航空写真をご覧いただきたいと存じます。

本地区は、JR埼京線十条駅の西口駅前に位置する約1.9ヘクタールの区域でございます。

本地区は、「都市再開発の方針」において、災害に強い、安全で快適なまちづくりや商業活性化に向け、地区の整備を図ることとしております。また、「北区都市計画マスタープラン」では、北区の「にぎわいの拠点」として、地域密着型の商業施設を中心とした土地利用の充実を図るとされております。今回、駅周辺の都市計画道路等の整備に加え、敷地内のオープンスペースの確保、商業・業務機能の強化、良質な住宅の供給等を行い、「防災性

の向上」と「にぎわいの拠点」の形成を図るため、地区計画など、北区による都市計画の決定にあわせまして、用途地域を変更するものでございます。

参考として、北区決定の都市計画について、説明申し上げます。

まず、都市計画道路の変更でございます。21ページの計画図をご覧ください。主な変更といたしまして、交通広場の区域の変更を行います。

続きまして、23ページの駐車場の計画図をご覧ください。面積が約0.4ヘクタールの自転車駐車を地下に計画するものでございます。自転車の駐車台数は約1,200台を予定しております。

次に、高度利用地区の変更でございます。24ページの計画書をご覧ください。約1.7ヘクタールの区域で、建ぺい率の最高限度を50%に抑えまして、壁面の位置の制限や広場等の空地を設けることとするとともに、容積率の最高限度を定めます。

次に、「十条駅西口地区」第一種市街地再開発事業について、説明を申し上げます。

事業区域面積は、高度利用地区と同じく、約1.7ヘクタールでございます。

30ページの計画図2をご覧ください。公共施設は、補助第73号線を新設し、補助第85号線の一部を拡幅いたします。また、北区画街路第7号線や交通広場、公共自転車駐車場などを整備する予定でございます。

32ページのイメージパースをご覧ください。建築物につきましては、地下1階及び低層部を商業・業務施設とし、高層部を住宅とする計画でございます。JR埼京線沿いと駅前広場に面した部分にはオープンスペースを確保し、緑化を図ります。本事業では、北区の「にぎわいの拠点」のシンボルとなる施設を実現しつつ、緑や環境に配慮した良好なまちづくりを進めてまいります。

続きまして、地区計画について、説明を申し上げます。計画書は33ページから、計画図は36ページから記載をしております。

計画の区域は、市街地再開発事業区域に加えまして、補助第73号線の西側に接する街区を含む約1.9ヘクタールで、地区の特性に応じまして、「駅前拠点地区」、「住商共存地区」に区分し、それぞれ土地利用の方針を定めます。

37ページの計画図2をご覧ください。地区整備計画では、広場状空地や歩道状空地を定めるとともに、建築物等の用途の制限、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限などを定めます。

19ページにお戻りを願いたいと存じます。以上の都市計画の決定にあわせまして、約

0.7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、②の区域につきまして、建ぺい率はそのまま変更はございませんが、用途地域につきまして、変更前は近隣商業地域、容積率が300%及び400%であったものを、変更後は用途地域を商業地域に、容積率を一律500%に変更いたします。

なお、本計画案は、平成24年6月4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3通ございました。いずれも反対意見に関するものでございます。

「議案・資料」別冊のクリーム色表紙の「意見書の要旨」、1ページをご覧いただきたいと存じます。

まず、都市計画に関する主な反対意見として、(1)「補助第73号線の計画地(計画図①の部分)には、住宅が多く、商業地域の指定は、今の土地利用の実状とかけ離れている」、及び(2)「用途地域の変更区域は、補助第85号線計画道路の中心からではなく、道路全体と道路境界から両側20メートルの原則どおりにすべき。」との意見が出されております。

これらに対する都の見解は、「本都市計画案は、東京都及び北区の上位計画等に基づき、十条駅周辺市街地の防災性の向上と『にぎわいの拠点』のシンボルにふさわしい土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、北区が定める地区計画や市街地再開発事業等の都市計画との整合を図り、用途地域を変更するものである。」というものでございます。

次に、「意見書の要旨」、3ページをご覧ください。

「その他の意見」のうち、主な反対意見といたしまして、(10)「147メートルもある高層マンションは、周辺との釣り合いがとれないばかりでなく、日照権、電波障害、住民のプライバシーの侵害などの様々な問題がある。また、高さがこれほど周囲と異なる場合は、想定できない障害が発生する恐れが拭い去れない。」との意見が出されております。

これに対する都の見解は、「本地区は、北区都市計画マスタープランにおいて、『にぎわいの拠点』に位置づけられている。このマスタープランを補完する十条地区まちづくり基本構想では、『にぎわいの拠点』のシンボルとなる高層タワー型の施設建築物を建設するとされている。北区は建設に当たり、日照の確保、景観への配慮、圧迫感の軽減等を図る建物形状とするとともに、歩道状空地の確保や防風植栽を配置するなど、周辺市街地への影響に配慮した計画にすることとしている」というものでございます。

日程第1につきましては、以上でございます。

【近藤議長】 日程第1につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、お伺いしたいと思います。

ないようでございますので、日程第1、議第7087号、東京都市計画用途地域の案件について、採決いたしたいと思います。

賛成の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤議長】 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いたしました。

【近藤議長】 続きまして、日程第2、議第7088号を議題に供したいと思います。

町田幹事、説明をお願いいたします。

【町田幹事】 日程第2、議第7088号は、「西品川一丁目地区地区計画」の案件でございます。

薄茶色表紙の「議案・資料」は39ページからとなります。

44ページの位置図及び画面上の航空写真をご覧いただきたいと存じます。

本地区は、JR大崎駅から南へ約400メートルに位置する面積約3.9ヘクタールの区域でございます。地区の東側は補助第163号線及び湘南新宿ラインに面し、西側はJR東海道新幹線及び横須賀線に接しております。

本地区は、品川区が定める「大井町－大崎都市軸整備計画」において、「大崎連携拠点」として位置づけられており、ものづくり産業の集積を生かした業務・商業・住宅・都市型工業等の複合市街地拠点を形成する地区とされております。これらに基づき、今回は、西品川一丁目地区約3.9ヘクタールの区域において、新たに地区計画を定めるものでございます。

39ページをご覧ください。地区計画の内容について、説明を申し上げます。

地区計画の目標及び方針では、土地の高度利用により周辺市街地との調和に配慮した良好な複合市街地の形成を図るとともに、地域の防災活動や、憩いと潤いの場となる大規模なオープンスペースを整備し、みどり豊かで安全・安心な市街地環境の形成を目指すこととしております。また、大規模低未利用地の土地利用転換にあわせて、周辺の密集市街地を含む街区を再編整備することにより、補助第163号線の整備、崩落の危険性のある崖地や細街路の解消などを図ってまいります。

次に、41ページから43ページの計画書及び画面上の計画図をご覧いただきたいと存じます。

これらの目標や方針に基づき、主要な公共施設として、平常時にはみどりの拠点となるとともに、災害時には周辺住民の一時避難地及び防災活動の場として利用可能な広場1号や、補助第163号線の整備にあわせた歩道状空地1号を定めます。また、地区施設として、地区外周部に緊急車両の円滑な通行が可能な区画道路1号及び2号、並びに歩行者通路1号及び歩道状空地2号を定めます。

このほか、建築物等の用途の制限、容積率の最高限度及び最低限度、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限、建築物等の高さの最高限度などを定めます。

参考として、品川区決定の第一種市街地再開発事業について、説明を申し上げます。48ページ及び画面上の計画図をご覧ください。

事業区域の面積は、地区計画の区域と同じく約3.9ヘクタールでございます。

52ページのイメージパースをご覧いただきたいと存じます。図の左側に当たる場所、敷地東側のA街区でございますが、こちらは低層部を商業施設、上部を業務施設とする計画でございます。

図の右側でございます。敷地西南側のB街区でございますが、低層部を工場、上部を住宅とし、約400戸を供給する計画でございます。

また、本事業では、敷地の中央にまとまった広場及び緑地を整備し、防災性及び市街地環境の向上を図るとともに、植栽等によるみどり豊かな街並みの形成を図る計画としております。

なお、本計画案は、平成24年6月4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12通ございました。その内訳は、賛成意見に関するものが10通、反対意見に関するものが2通でございます。

「議案・資料」別冊、クリーム色表紙の「意見書の要旨」、6ページをご覧ください。

まず、都市計画に関する主な賛成意見の概要でございます。(5)「計画地周辺の区役所通りは、震災時の緊急啓開道路に指定されており、多くの歩行者で混雑するにかかわらず、道幅が狭く、かつ歩道が整備されていない。特に鉄道高架下は歩道も無く、見通しが悪いなど大変危険な状況である。これからますます増加するであろう歩行者に対応する基盤整備が必要である。当地区計画案において、区役所通りの拡幅のみならず、鉄道高架下の道路整備についても位置づけられているので、周辺の地域住民が不安に思っている問題の解

決になる。」との意見や、(7)「現在の西品川一丁目周辺は人のたまり空間がほとんどない。計画地周辺は、火災危険度が高いにもかかわらず、避難場所は規模も小さく、木造密集地の真ん中にあり、大規模な火災が発生した場合には二次避難の必要性が高い地域である。この地区計画案では、大規模な広場の整備が位置づけられており、あわせて安全な歩行者空間を確保することで、この課題を解決する内容となっている。」との意見が出されております。

これらに対する都の見解の概要は、「本地区計画では、都の上位計画とともに、区の計画の内容を踏まえ、大規模低未利用地の土地利用転換にあわせ、周辺密集市街地を含む街区の再編整備により、都市計画道路補助163号線の整備、崩落の危険性のある崖地や細街路の解消等の都市基盤の整備及び土地の高度利用により、周辺市街地との調和に配慮した業務、商業、住宅、工場等の良好な複合市街地の形成を図るとともに、地域の防災活動や、憩い、潤いの場となる大規模なオープンスペースを整備し、みどり豊かで安全・安心な市街地環境の形成を目指すことを目標として掲げている。こうした市街地の形成を実現するために、適切に手続を進めていく。」というものでございます。

次に、「意見書の要旨」、8ページをご覧ください。

都市計画に関する主な反対意見の概要でございます。(2)「B地区の低層部に工場機能を集約配置するとあるが、居住エリアの住民から、工場の騒音・振動・薬品による害・悪臭、大型トラックの通行への不安等を指摘されることが考えられる。地区計画案の内容は、B地区の住民にとっても、B地区の低層部を利用する事業者にとっても利益をもたらさず、むしろ不利益をもたらす内容と言わざるを得ず、『周辺市街地との調和に配慮した「業務・商業・住宅・工場等の良好な複合市街地」の形成』という目標と矛盾している。」との意見や、(3)「無理矢理B棟の低層部を利用させるような計画ではなく、B棟に入居する住民及び当該地権者に配慮して、別棟を建設したり、A棟の一部を利用させたりするような計画を立てるのが、再開発事業を進めたいと考える関係者が取るべき本来のスタンスではないか」との意見が出されております。

これらに対する都の見解は、「上位計画に基づき、A地区は大崎駅に近接する立地特性を生かして、駅周辺の機能を連携・補完する業務機能を配置することとし、B地区は南側後背地の土地利用状況が住工混在となっていることや、職住近接の観点から、住宅や工場を配置することとしている。具体的な施設配置、騒音対策等は、都市計画決定の後、市街地再開発事業の実施段階において検討されるものである。」というものでございます。

日程第2につきましては、以上でございます。

【近藤議長】 ありがとうございます。日程第2につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、お伺いいたしたいと思います。

特段ないようでございますので、日程第2、議第7088号、東京都市計画地区計画の案件について、採決いたしたいと思います。

本案について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

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

【近藤議長】 続きまして、日程第3、議第7089号から7091号を、関連しておりますので、一括して議題に供したいと思います。

石川幹事、説明をお願いいたします。

【石川幹事】 日程第3、議第7089号から議第7091号、東京都市計画都市高速鉄道第10号線、調布都市計画都市高速鉄道第10号線及び東京都市計画都市高速鉄道京王帝都電鉄京王線の変更について、ご説明いたします。

お手元の薄茶色表紙の冊子「議案・資料」の53ページから120ページをご参照ください。

この案件は、都市高速鉄道第10号線の笹塚駅付近からつつじヶ丘駅付近までにおける連続立体交差化及び複々線化に伴う構造形式の変更と一部区域の変更を行うものでございます。また、この変更に伴い、笹塚駅付近で重複する都市高速鉄道京王帝都電鉄京王線について、一部区域の変更を行うものでございます。

都市高速鉄道第10号線につきましては、環境影響評価法の対象案件であり、同法に基づく手続をあわせて行う、いわゆる「後合わせ」案件でございます。環境影響評価法の規定により、本案件につきましては環境影響評価書も審議の対象となっております。

薄茶色表紙「議案・資料」の57ページの位置図とあわせて、画面の航空写真をご覧ください。

初めに、都市高速鉄道第10号線は、京王電鉄京王線調布駅付近から新宿、市ヶ谷、神保町、住吉を経由し、千葉県との境に至る延長約3.9キロメートルの路線で、1日に約300万人が乗降する重要な路線の一つでございます。

次に、今回の都市計画変更の内容について、ご説明いたします。薄茶色表紙「議案・資料」、71ページの「参考図」をご覧ください。

笹塚駅から調布駅までの区間は、昭和44年に主に高架方式により複々線で都市計画決定されています。このうち、仙川駅付近は地形上、掘割構造となっています。

なお、八幡山駅付近は昭和45年に、笹塚駅付近は昭和53年に、鉄道の高架化が完成しております。

今回の変更区間については、平成16年6月に、都が策定した踏切対策基本方針において、「鉄道立体化の検討対象区間」に位置づけられております。平成20年5月の国の着工準備採択などを経て、平成21年11月に都市計画素案の説明会を、平成23年5月に都市計画案及び環境影響評価準備書の実説明会を開催しております。

連続立体交差化を予定している区間は、笹塚駅西側から仙川駅東側までの約7.1キロメートルの区間であり、途中には明大前駅、千歳烏山駅など8駅があります。また、複々線化の予定区間は、笹塚駅西側からつつじヶ丘駅東側までの約8.3キロメートルでございます。都市計画の変更区間は、笹塚駅の西側からつつじヶ丘駅の東側までの約8キロメートルになります。

連続立体交差化を予定している区間では、25カ所の踏切があり、そのすべてが朝方のラッシュ時間帯には1時間に40分以上、閉まっている、いわゆる開かずの踏切となっています。そのうち、1時間に50分以上、閉まっている踏切は21カ所、存在しています。これらの踏切は、交通渋滞の原因となり、地域の消防活動や救急活動の支障となるほか、踏切事故の発生、歩行者交通の阻害などにより、地域生活に大きな影響を与えています。

こうした問題を解決するため、今回、連続立体交差化を計画したものでございます。これにより、25カ所すべての踏切の解消を図るとともに、放射第23号線などの7本の未整備の都市計画道路が立体交差化されます。また、ラッシュ時の混雑緩和や所要時間の短縮など、鉄道利用者の利便性を向上するには抜本的な輸送改善策が必要なことから、複々線化をあわせて計画したものでございます。

鉄道の構造形式については、高架方式と地下方式、在来線を高架化し、線増線を地下化する併用方式の3案について検討いたしました。この3案について、鉄道周辺の地形的条件、除却する踏切などの計画的条件、事業費などの事業的条件の3つの条件から比較検討した結果、高架方式と併用方式はほぼ同等となりました。そこで、新たに都市計画として定める区域の面積を比較した結果、併用方式が高架方式より拡幅する面積が小さくなりま

した。

これらのことから、併用方式を最適案として選定いたしました。

一般部の横断図につきましては、画面をご覧ください。

次に、薄茶色表紙「議案・資料」、58ページから119ページの「計画図」をご覧ください。

構造形式を併用方式としたことに伴い、既定都市計画からの構造形式の変更、一部区域の変更が生じます。図の中で、水色の部分が構造形式を変更する区間、黄色の部分が都市計画の範囲を縮小する区域、赤色の部分が都市高速鉄道として新たに追加する区域になります。主に高架方式による複々線の既定都市計画から併用方式となるため、都市高速鉄道の区域は縮小することとなりますが、車庫を新たに都市計画として位置づける桜上水駅付近などにおいて区域を追加することとなります。

連続立体交差事業は東京都建設局、複々線化事業は京王電鉄株式会社が事業主体となって行います。

総事業費は約2,200億円となります。

連続立体交差事業の期間は、平成25年度から平成34年度を予定しております。複々線化事業は連続立体交差事業に引き続き実施することとしております。

次に、環境影響評価書について、ご説明いたします。藤色表紙の左上に白いシールがはってある3冊の冊子の中で最も薄い冊子「環境影響評価書要約書」に挟み込んである、環境影響評価書の内容を要約いたしました薄緑色表紙のA4横の資料「環境影響評価書について（要約）」の1ページから10ページをご覧ください。

本案件における環境に及ぼす影響の予測・評価の項目は、「大気質」、「騒音」、「振動」、「水循環」、「地盤」、「日照障害」、「電波障害」、「景観」、「史跡・文化財」、「人と自然との触れ合いの活動の場」、「廃棄物等」の11項目となっております。すべての項目について、必要に応じて環境保全措置を実施することにより、関係法令の基準等を満足する、またはおおむね満足するという結果となっております。

「要約」の11ページから12ページには、本年3月、環境影響評価法に基づき国土交通省から送付された意見書の内容を左の欄に記載しており、これを踏まえ、右の欄にお示ししますように評価書の補正を行っております。

以上、都市計画を変更する上で、支障がないものと判断をしております。

次に、都市高速鉄道第10号線の変更に関連する世田谷区決定及び杉並区決定の都市計

画道路等について、ご説明いたします。薄茶色表紙「議案・資料」、72ページから106ページをあわせてご覧ください。

今回の連続立体交差化に伴い、沿線の良好な住環境の保全、沿線地域の交通の円滑化、地域の安全性や防災性の向上などを目的に、鉄道付属街路として15路線の区画街路を決定いたします。

また、明大前駅において、交通結節機能の強化等を図るため、補助第154号線に接続する街路と約2,700平方メートルの交通広場を世田谷区画街路第13号線として決定いたします。千歳烏山駅においても、補助第216号線と接続する街路と約4,000平方メートルの交通広場を世田谷区画街路第14号線として決定するとともに、その交通広場と一体的に機能する面積約500平方メートルの広場を都市計画交通広場千歳烏山駅東口広場として決定いたします。

最後に、意見書について、ご説明いたします。クリーム色表紙の冊子「意見書の要旨」、11ページから88ページをご覧ください。

都市計画の案を平成23年3月7日から4月6日まで及び5月9日から6月8日まで縦覧に供しましたところ、2,654名、5団体から2,838通の意見書の提出がありました。その内訳は、賛成意見は410名、1団体から408通、反対意見は2,209名、3団体から2,394通、その他の意見は35名、1団体から36通でございます。

賛成意見に関するものは11ページから15ページに記載しており、主な意見として、事業の一日も早い完成を切望する意見が出されております。この意見に対する都の見解といたしましては、11ページの(1)から(25)に記載しているとおり、本計画は、公共性、緊急性が高く、早期着手、早期完成が必要であると考えており、住民の皆様のご理解とご協力を得ながら、引き続き積極的に事業の推進に向け、取り組んでいくとしております。

次に、反対意見は16ページから83ページに記載しており、主な意見として、構造形式について全面地下化を求める意見が出されております。この意見に対する都の見解といたしましては、16ページの(1)から(13)に記載しているとおり、鉄道の構造形式については、高架方式、地下方式、在来線を高架化し、線増線を地下化する併用方式の3案について検討しております。事業費などの事業的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、鉄道周辺の地形的条件等について総合的に比較検討した結果、併用方式が最適案であると判断しております。

また、複々線化は不要との意見が出されております。この意見に対する都の見解といたしましては、26ページの(53)から(61)に記載しているとおり、朝のラッシュ時の混雑緩和のみならず、速達性の向上や多摩地域と都心との連携強化など、東京圏の鉄道ネットワークの充実を図る上で、複々線化が必要と考えるとしております。

さらに、高架橋の地震対策に関する意見が出されております。この意見に対する都の見解といたしましては、60ページの(2)から(3)に記載しているとおり、鉄道構造物は、高架構造物、地下構造物等のいずれの構造においても、耐震設計にかかわる基準に従って安全性を確保するとともに、今後、基準の見直しがあった際には、これとの整合を図るなど適切に対応していくとしております。

最後に、本都市計画の案に対する関係区市の意見でございますが、世田谷区、杉並区及び調布市からは「異議なし」、渋谷区からは「特段の意見なし」との回答がございました。その際、世田谷区からは、事業の実施に当たって、「環境保全について万全の措置を講じるよう、最大限の努力をされたい」、「鉄道構造物の安全性については、事業実施までに耐震基準の見直しや技術開発の動向を踏まえ、万全な措置を講じ、安全で安心な環境を確保されたい」、「地域の特色あるまちづくりや周辺環境との調和を図るとともに、景観の保全に可能な限り配慮されたい」、「周辺住民への情報提供に努め、理解と協力を得ながら事業推進に当たられたい」との意見がございました。これらの内容につきましては、事業の実施に当たって留意する必要があると認識しており、事業者である東京都建設局及び京王電鉄株式会社に申し伝えております。

以上で説明を終わります。

【近藤議長】 ありがとうございます。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。

崎田委員。

【崎田委員】 ありがとうございます。22番の崎田裕子です。よろしく申し上げます。

私は環境分野を専門にしておりますけれども、ふだん、その政策の実施に当たっては多様な主体の参加による連携、協働が大変重要だと思っております。そういうことをはぐくんでいくためには、重要な政策決定の案件の場合には、多様な方の意見を聞いていくという仕組みをきちんと確保するのが大変重要だと思っております。

今回、本案件に関して、今、関係区などからは賛成というお話があったと伺いましたけれども、住民や関係の方から、賛成の方が400通あるというお話ですが、まだまだ反対

の方が2,400通、来ているという状況だと伺いまして、ぜひもう少し状況を確認させていただきたいと思っています。まず、やはりこの区間の構造形式を在来線を高架化し、線増線を地下化する併用方式に選定されたことについての詳しい考え方について、もう少し伺いたいということと、もう一つは、この選定された案に関して、住民の方との合意形成をしていくことが大変重要なわけですが、それに関して東京都はこれまでどのように努力されてきたかを確認させていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

【近藤議長】 石川幹事。

【石川幹事】 構造形式の選定につきましては、笹塚駅及び八幡山駅を高架式のまま利用することを前提に、高架方式、地下方式及び在来線を高架化し、線増線を地下化する併用方式の3つの案について、鉄道周辺の地形的条件や踏切の除却数などの計画的条件、事業費などの事業的条件の3つの条件から比較検討を行っております。

地形的条件については3案とも同等でございますが、計画的条件については、高架方式と併用方式ではすべての踏切が除却可能となるのに対して、地下方式では、線路が地下に潜り込む間にある3本の交差道路を遮断するため通行できなくなってしまうという問題が生じます。また、事業的条件については、地下方式では事業費が約3,000億円となり、他の2つの方式と比較して約800億円、高額となります。こうしたことなどから、地下方式を除いて、高架方式と併用方式を比較し、都市計画変更により新たに区域を加える範囲が小さい併用方式を最適案といたしました。

この案につきまして、平成21年11月に都市計画素案説明会を、平成23年5月に都市計画案及び環境影響評価準備書の説明会を、それぞれ8日間にわたり、開催いたしました。この説明会で、延べ約5,000人の参加者に対して、スライドの上映などにより、理解しやすいように計画の内容について説明を行い、延べ約140人から、開かずの踏切の早期解消を望む声や事業スケジュールなどに関する質問のほか、構造形式に関する要望や環境への配慮に関する意見などがあり、それらに答えてまいりました。さらに、環境影響評価準備書に対していただいた意見については、主な意見の概要と都市計画決定権者である都の見解を平成23年8月に公表しております。

引き続き、早期完成を望む地域の期待にこたえられるよう、あらゆる機会をとらえて地域の方々に対し丁寧な説明を行い、理解と協力を得ながら計画を推進してまいります。

【近藤議長】 崎田委員。

【崎田委員】 すいません、1点だけ。

ありがとうございます。これまでの年月の間でかなり検討されてきたというのを伺ったんですが、今の段階でこれだけご関心のある方がまだまだいらっしゃるという状況で、今後、今日のこの後の採決を踏まえていくわけですけれども、例えば環境影響評価書が、今回、関係していますけれども、建設中あるいは供用が開始されてからの日照の問題や騒音の問題など、いろいろと近所の方のご関心は続くと思いますので、そういうことに関して、できるだけ最小限に努めるような努力を今後も継続していただくとか、そういうご配慮はできるだけきちんとやって、なおかつ地域の方に伝えながらやっていただければ大変ありがたいと思っています。どうぞよろしくお願いします。

【近藤議長】 石川幹事。

【石川幹事】 本計画につきましては、環境影響評価手続の中で事前に現況を調査し、事業の実施が周辺環境に与える影響について予測及び評価を行っております。その中で、鉄道高架橋により生ずる日影に対しましては、環境保全措置として高架橋北側に側道を整備することにより、良好な沿道環境を確保できると評価しております。また、鉄道高架化した後の騒音につきましては、環境保全措置として遮音壁の設置やロングレールの採用のほか、レールの重量化などを行うことにより、予測結果が現況値を上回ることはないとは評価しております。

なお、騒音などにつきましては、事後調査を行い、その結果を踏まえ、必要に応じて今後の新技術を用いた対策の導入を検討し、追加の環境保全対策等を実施するなどのさらなる環境への影響の軽減に努めてまいります。

【崎田委員】 わかりました。よろしくお願いします。

【近藤議長】 ありがとうございます。よろしいですか。

【崎田委員】 はい。

【近藤議長】 ほかにご意見、ご質問はございますでしょうか。

ほかにないようでございますので、日程第3、議第7089号から7091号、東京都市計画都市高速鉄道及び調布都市計画都市高速鉄道の案件について、採決いたしたいと思います。

本案について、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。

【近藤議長】 次に、日程第4、議第7092号及び7093号を、関連いたしますので、一括して議題に供します。

石川幹事、説明をお願いいたします。

【石川幹事】 日程第4、議第7092号及び議第7093号、東村山都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線の東村山駅付近における連続立体交差化に伴う都市計画の決定及び東村山都市計画道路3・4・10号東村山多摩湖駅線の変更について、ご説明いたします。

お手元の薄茶色表紙の冊子「議案・資料」、121ページから154ページをご参照ください。

西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線の連続立体交差化につきましては、東京都環境影響評価条例の対象案件であり、同条例による手続をあわせて行う、いわゆる「後合わせ」案件でございます。

薄茶色表紙「議案・資料」、123ページの位置図とあわせて、画面の航空写真をご覧ください。

西武鉄道新宿線は、西武新宿駅から本川越に至る総延長約47.5キロメートルの路線で、1日に約86万人が利用する重要な路線の一つでございます。このうち、今回、連続立体交差化を予定している東村山駅付近について、都市計画の決定を行うものでございます。

本案件は、平成16年6月に、都が作成した踏切対策基本方針において、「鉄道立体化の検討対象区間」に位置づけられております。平成21年4月の国の新規着工準備採択を経て、平成22年11月に都市計画素案の説明会を、平成23年10月に都市計画案及び環境影響評価書案の説明会を開催しております。

次に、今回の都市計画の内容について、ご説明いたします。薄茶色表紙「議案・資料」、138ページの「参考図1」及び139ページの「参考図2」をご覧ください。

今回、連続立体交差化に伴い、都市計画を決定する区間は、新宿線は久米川駅の西側から埼玉県との都県境までの約3キロメートル、国分寺線は東村山駅から小平市との市境までの約2.1キロメートル、西武園線は東村山駅から西武園駅の東側までの約2.4キロメートルの合計約7.5キロメートルになります。

連続立体交差化を予定している区間では、多摩地域の南北方向を結ぶ幹線道路である府中街道や、大踏切と呼ばれる都道128号線が西武新宿線などと平面交差しております。

これらの平面交差部にある踏切は、いわゆる「ボトルネック踏切」となっており、多くの自動車や歩行者の通行を妨げ、踏切での交通渋滞、踏切事故、鉄道による地域分断などの問題が発生しております。こうした問題を解決するため、今回、西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線の連続立体交差化を計画したものでございます。

鉄道の立体化形式については、高架方式と地下方式の2つの案について、地形的条件、計画的条件、事業的条件の3つの条件から比較検討した結果、事業期間や事業費などの事業的条件の面で高架方式が有利となりました。

このことから、高架方式を最適案として選定いたしました。

次に、薄茶色表紙の「議案・資料」、124ページから137ページの「計画図」をご覧ください。図の網かけで示した部分は、今回の東村山駅付近の連続立体交差化により、都市高速鉄道として必要となる部分であり、新たに都市計画の区域を決定いたします。

薄茶色表紙「議案・資料」、141ページの「参考図4」をご覧ください。現在の東村山駅は、ホーム3面、線路6線ですが、これを今回の連続立体交差化に当たり、ホーム2面、線路4線へと配線変更し、ホームを方向別に整理する計画となっております。これにより、同一ホームでの乗り換えが可能となるなど利便性が向上し、駅における乗り換え混雑が緩和されるほか、駅部の構造が縮小されるため、事業費の縮減や事業期間の短縮も図られることとなります。

本事業は東京都建設局が事業主体となって行うもので、総事業費は約610億円で、国、都、東村山市、西武鉄道の4者が負担します。

事業期間は、平成25年度から平成36年度までを予定しております。

次に、環境影響評価書の概要について、ご説明いたします。藤色表紙の左上に白いシールのはっていない冊子「環境影響評価書の概要」に挟み込んである、環境影響評価書の内容を要約した、だいたい色表紙のA4横の資料「環境影響評価書について（要約）」の1ページから4ページをご覧ください。

本案件における環境に及ぼす影響の予測・評価の項目は、「騒音・振動」、「日影」、「電波障害」、「景観」、「史跡・文化財」、「廃棄物」の6項目になってございます。すべての項目について、必要に応じて環境保全措置を実施することにより、評価の指標を満足、もしくはおおむね満足するという結論となっております。

5ページをご覧ください。3月に知事から出された審査意見書の内容について左の欄に、この対応について右の欄に記載しております。

以上、都市計画を決定する上で、支障がないものと判断してございます。

次に、都市高速鉄道西武鉄道新宿線、国分寺線及び西武園線の決定に関連する都市計画道路について、ご説明いたします。

薄茶色表紙「議案・資料」、142ページから148ページをご覧ください。今回の連続立体交差化に伴い、沿線の良好な住環境の保全や沿線地域の交通の円滑化、地域の安全性、防災性の向上などを目的に、鉄道付属街路として区画街路を決定いたします。

薄茶色表紙「議案・資料」、149ページから152ページをご覧ください。西武鉄道の連続立体交差化に伴い、交差する東村山3・4・10号東村山多摩湖駅線の西武新宿線及び西武園線との立体交差区間の幅員を20.5メートルから16メートルに変更いたします。また、東村山3・4・10号東村山多摩湖駅線の全線の車線数を2車線と決定いたします。

薄茶色表紙「議案・資料」、153ページから154ページをご覧ください。そのほかに、東村山市決定として、東村山3・4・10号東村山多摩湖駅線の一部幅員変更にあわせて、東村山3・4・29号東村山駅北線の終点位置を変更いたします。

最後に、意見書について、ご説明いたします。クリーム色表紙の冊子「意見書の要旨」、89ページから94ページをご覧ください。

都市計画の案を平成23年10月3日から2週間、縦覧に供したところ、鉄道計画に関しては2名から2通、道路計画に関しては2名から2通の意見書がありました。

初めに、鉄道計画に関する意見書についてですが、89ページをご覧ください。提出された意見書2通の内訳は、賛成・反対に関する意見はなく、その他意見が2通でございます。

その他意見は89ページから90ページに記載しており、主な意見として、連続立体交差化に伴い支障する国分寺線にかかる横断橋を、今回の計画でかさ上げするのではなく、地下道にしてほしいとの意見が出されております。この意見に対する都の見解といたしましては、当該跨線橋については、本事業により、つけ替えや移設等が必要になると考えられており、利用者の通行を妨げないよう、事業実施に当たり関係者間で調整を行っていくとしております。

次に、道路計画に関する意見書についてですが、91ページをご覧ください。提出された意見書の内訳は、反対意見1通、その他意見が1通でございます。

反対意見は91ページから94ページに記載しており、主な意見として、道路の必要性

に関する意見が出されております。この意見に対する都の見解といたしましては、本路線を連続立体交差事業とあわせて整備することで、道路ネットワークの形成を促進し、周辺道路の混雑緩和をはじめ、周辺地域の活性化や防災性の向上など、より広い範囲に効果を高めることにつながることから、本路線の整備は必要としております。

なお、事業施行者である東村山市では、本路線をまちづくりの観点からも必要な道路であるとしております。

このほかに、その他意見として、94ページに記載しております道路構造に関する意見等が出されております。

最後に、本都市計画案に対する関係市長の意見でございますが、東村山市から本案につきまして、「本案のとおり決定されることが妥当と認める」との回答がございました。

以上で説明を終わります。

【近藤議長】 日程第4につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、お伺いしたいと思っております。

特段ないようでございますので、日程第4、議第7092号及び7093号、東村山都市計画都市高速鉄道及び東村山都市計画道路の案件について、採決いたしたいと思っております。

賛成の方は挙手をお願いいたします。

[賛成者挙手]

【近藤議長】 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。

【近藤議長】 以上をもちまして、予定された議事はすべて終了いたしました。ご審議いただきまして、まことにありがとうございました。

なお、議事録の署名でございますが、私のほか、波多野委員にもお願いいたしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

これをもちまして、本日の審議会を閉会いたしたいと思っております。ありがとうございました。

午後2時23分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。