

午後 1 時 3 0 分開会

【事務局（陰山都市計画課長）】 まだお見えになられていない委員の方もいらっしゃいますけれども、定刻となりましたので、ただ今から第 2 2 4 回東京都都市計画審議会を開催させていただきます。

委員の出席状況につきましては、委員の 2 分の 1 以上という定足数を満たしておりますことを御報告いたします。

では、お手元に第 2 2 4 回東京都都市計画審議会資料一覧をお配りしてございますので、御確認をお願いいたします。

初めに、A 4 横 1 枚の「議案一覧表」でございます。

次に、薄茶色表紙の冊子、「議案・資料」

次に、青色表紙の「議案・資料」別冊「委員の異動報告・委員名簿・幹事名簿」

次に、クリーム色表紙の「意見書の要旨」

次に、桜色表紙の「都市計画（素案） 品川駅北周辺地区」

次に、灰色表紙の環境影響評価書「多摩都市計画道路 3・1・6 号南多摩尾根幹線（多摩市聖ヶ丘五丁目～同市南野三丁目間）建設事業」が、「概要」、「本編」及び「資料編」の 3 種類でございます。

次に、うぐいす色表紙の「東京における土地利用に関する基本方針について（都市づくりのランドデザインを踏まえた土地利用のあり方）」の「答申案の報告について」及び「答申について」（案）

最後に、同じくうぐいす色表紙の答申案及びその骨子となります。

なお、答申案の表紙に副題を追記してございます。

本日お配りいたしました資料につきましては以上でございます。

続きまして、本日の日程についてでございます。恐れ入りますが、議案一覧表を御覧ください。

議事日程は、日程第 1 から日程第 6 までの合計 9 件ございまして、全て議決案件でございます。

それでは、加藤会長、よろしく願いいたします。

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

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

次に、傍聴者の皆様に申し上げます。当審議会の会議を傍聴する際は、お手元に配付しております「傍聴に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、委員名簿ですが、お手元の青色の表紙の「議案・資料」別冊「委員の異動報告・委員名簿・幹事名簿」に記載のとおりでございます。

本日は、当審議会が設置いたしました土地利用調査特別委員会からの答申案件につきまして、臨時委員の方々にも御出席をいただき、質疑にも加わっていただく予定です。

なお、委員の議席につきましては、当審議会運営規則第4条に基づきまして、2ページから3ページに記載しております委員名簿の議席番号のとおりといたしますので、御了承願います。

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

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

また、委員の皆様方におかれましても、御質問、御意見は付議案件について簡明にさせていただきますよう、御協力をお願いいたします。なお、御発言の際は議席番号をお示しくださるよう、お願いいたします。

【加藤会長】 初めに、日程第1といたしまして、議第7386号から議第7388号までを一括して議題に供します。

山崎担当部長の説明を求めます。

【山崎景観・プロジェクト担当部長】 議長、景観・プロジェクト担当部長

【加藤会長】 山崎担当部長

【山崎景観・プロジェクト担当部長】 日程第1、議第7386号の東京都市計画都市再生特別地区品川駅北周辺地区と、議第7387号の東京都市計画地区計画品川駅周辺地区地区計画、議第7388号の国家戦略住宅整備事業は、相互に関連する案件のため、一括して御説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」9ページから52ページまででございます。あわせて、資料〔別冊〕、桜色表紙「都市計画（素案）品川駅北周辺地区」も御参照くだ

さい。

まず、議第7386号の都市再生特別地区の変更について、御説明いたします。

今回の変更は、国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略特別区域会議から東京都の都市計画審議会に付議されたもので、事業主体は、東日本旅客鉄道株式会社でございます。

「議案・資料」12ページの位置図と併せまして、モニターを御覧ください。

本地区は、国道15号の東側に位置する南北に長い敷地であり、JR東日本の車両基地跡地の土地利用転換に伴い、土地区画整理事業により新たに創出された、モニター上に赤色斜線で示します、約9.5ヘクタールの区域でございます。本地区に隣接して、都営地下鉄浅草線・京浜急行電鉄湘南線の泉岳寺駅が位置し、JR山手線・京浜東北線の新駅であります高輪ゲートウェイ駅の整備も進められております。

本地区は、都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域に指定された「品川駅・田町駅周辺地域」内に位置しております。

「議案・資料」18ページの参考図1と併せて、モニターを御覧ください。

本計画は、「世界につながり、地域をつなぐ、エキマチ一体の都市基盤形成」、「国際ビジネス交流拠点にふさわしい多様な都市機能の導入」、「防災対応力強化とC40が掲げる先導的な環境都市づくり」など、当該都市再生緊急整備地域の地域整備方針に沿うものであり、かつ、都市再生効果が高いものとなっております。

具体的な都市再生への貢献内容につきましては、新駅とまちを一体的につなぐデッキレベルの新駅歩行者広場約6,500平方メートルや、本地区内を南北につなぐ歩行者空間、広場、周辺地域とつながる歩行者ネットワークなどを整備いたします。

また、国際ビジネス交流拠点の形成に向け、文化創造施設やビジネス支援施設、コンベンション施設、国際水準の宿泊施設やインターナショナルスクールの整備など行います。

「議案・資料」9ページから17ページまでと併せて、モニターを御覧ください。

都市再生特別地区の都市計画変更の内容について御説明いたします。

容積率は、本計画の都市再生への貢献内容を適切に評価した上で、最高限度を地区全体で930パーセントといたします。また、街区ごとにも最高限度を定め、3街区においては1,350パーセントとし、その一部を生活支援施設といたします。

高さの最高限度は、航空規制のほか、景観や風の道などに考慮し、1街区においては、高層部Aを173メートル、低層部Aを50メートル、2街区においては低層部Bを45メートルといたします。

「議案・資料」15ページ及び16ページの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

新駅の改札階からデッキレベルでつながる駅広場につきましては、歩行者の通行・乗り換え機能だけでなく、にぎわい・交流機能や防災機能等を実現するため、道路上空を活用し、新駅とまちを一体化する広場空間として整備できるよう、重複利用区域を定めます。

「議案・資料」19ページの参考図2と併せて、モニターを御覧ください。こちら、完成予想図でございます。

続きまして、議第7387号の品川駅周辺地区地区計画の変更について、御説明いたします。

「議案・資料」38ページの位置図と併せて、モニターを御覧ください。

本地区は、モニター上の黄色の一点鎖線で示す、約18.3ヘクタールの区域でございます。

「議案・資料」21ページから39ページまでと併せて、モニターを御覧ください。

平成28年4月に当初の地区計画を決定し、区画道路等の都市基盤施設などを定めましたが、赤色の斜線区域において、新駅と地域をつなぐ交通結節機能を担う交通広場や、新駅と芝浦港南地区をつなぐ歩行者専用道の整備など、まちづくりの計画が具体化したことから、都市再生特別地区の変更に合わせて、地区計画を変更いたします。

「議案・資料」40ページの計画図2と併せて、モニターを御覧ください。

主要な公共施設として、地上レベルの交通広場やデッキレベルの駅広場などを位置付けます。

また、区域1から区域4-3において地区整備計画を変更し、地区施設として広場や歩行者通路などを位置付けます。

さらに、建築物等に関する事項といたしまして、建築物等の用途の制限などを定めるほか、立体道路に関する事項として、区域4-3の一部に重複利用区域などを定めます。

続きまして、議第7388号の国家戦略住宅整備事業について、御説明いたします。

今回、国家戦略特別地区法に基づく住宅容積率の緩和の制度を活用し、産業の国際競争力強化及び国際的な経済活動の拠点の形成を図るために必要な住宅の整備を促進するため、区域計画に国家戦略住宅整備事業を定めるもので、同法第16条の規定により、国家戦略特別区域会議から東京都都市計画審議会に付議されたものです。

「議案・資料」51ページ及び52ページと併せて、モニターを御覧ください。

対象区域は、都市再生特別地区の区域と同じく、モニター上の一点鎖線で示す、約9.

5ヘクタールの区域でございます。その一部を住宅の用途に供する建築物の容積率の最高限度の数値の算出方法などを定め、本計画においては地区全体の容積率の最高限度を960パーセントといたします。

最後に、参考といたしまして、国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略特別区域会議から港区都市計画審議会へ別途付議されております都市計画について、御説明いたします。

「議案・資料」47ページから49ページまでと併せまして、モニターを御覧ください。都市計画道路の変更についてでございます。

新駅とまち、まちと周辺地域をつなぐ歩行者広場の整備を図るため、補助線街路第332号線の一部区間について、立体的な範囲を設定する変更をいたします。

案件の説明は以上でございます。

なお、これらの案件につきまして、平成30年12月4日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、18名2団体から19通の意見書の提出がございました。

資料は、クリーム色表紙「議案・資料」の別冊「意見書の要旨」の1ページから13ページまでとなります。

反対意見に関するものが3名から3通、その他の意見が15名2団体から16通ございました。そのうち、都市計画に関する主な意見といたしましては、1ページ(1)及び(2)の御意見に共通するものとして、「駅前为重層的な広場が計画区域の外と繋がるような広場ではないように感じた。」「新たに作られるこのJRのまちだけで使われるような広場になるような気がする。」などの意見がございました。

これらに対する国家戦略特別区域会議の見解は、1ページ及び2ページの右枠の記載のとおりでございます。2ページの2段落目からになりますが、「新駅歩行者広場は、歩行者の通行・乗換機能だけでなく、国内外からの来街者や地域住民などの多様な交流を生み出すためのにぎわい・交流機能や、災害時における一時滞留スペースや避難動線の確保などの防災機能も備えた広場空間として整備することとしている。」などというものでございます。

また、その他の意見の概要といたしましては、7ページ(1)から12ページ(16)までの御意見に共通するものとして、「今後国道15号の交通量が増えることは明白なので、横断歩道のみでの現在の状況では高輪地区へのアクセスは脆弱であると思う。バリアフリー対応とした歩道橋やペDESTリアンデッキなどを設置してストレス無く、横断できるように計画を見直すことを強く望む。」などの意見がございました。

これらに対する国家戦略特別区域会議の見解ですが、7ページ右枠の記載のとおりで、「国道15号を横断するデッキ等については、別途、周辺のまちづくりの機会を捉えて、歩行者ネットワークを検討することとしている。本計画では、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」などの上位計画を踏まえ、バリアフリーに配慮した歩行者ネットワークや国道15号に面する交差点付近の地上部に広場を整備することとしており、歩行者の交通量については、計画地内や国道15号の泉岳寺交差点及び高輪二丁目交差点などにおいて、将来の検証を行い、影響は少ないことを確認している。」というものでございます。

日程第1の説明は以上でございます。

【加藤会長】 担当部長の説明が終了いたしました。

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

【秋田（一）委員】 議長

【加藤会長】 秋田委員

【秋田（一）委員】 この品川駅北周辺地区というのは、まあ、今回の都市計画案を見る限りですね、隣接する地区とのつながりが見えない、あるいは、つながりが十分ではないのではないかという点もあるので、3点ほど質問させていただきたいと思います。

まず、隣接する品川駅との関係について伺いたいと思います。

品川駅の東西自由通路というのは、行ったことある方だったら御存知だと思いますが、大変混雑をされていると。まちづくりの中で当然対応が必要となってくると思うんですけども、東西自由通路と本地区の計画はどのような関係にあるのか。また、当該自由通路について、今後はどのような対応にしていくのか。ここでしっかりと伺わせていただきたいと思います。

【山崎景観・プロジェクト担当部長】 議長、景観・プロジェクト担当部長

【加藤会長】 山崎担当部長

【山崎景観・プロジェクト担当部長】 平成26年度に都が策定いたしました「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」では、品川駅について、羽田空港へのアクセスやリニア中央新幹線及び東海道新幹線への乗り換えをスムーズにし、また、鉄道以外の交通手段との交通結節機能を拡充することとしております。

こうした取組について、都は、国、地元区、鉄道事業者等と調整の場を設けまして、継続して検討を行っているところでございます。

また、事業者が、本地区の開発及びJR新駅の整備による品川駅の東西自由通路への影響については検討しておりますが、当該自由通路の歩行者通行量は現状、港南口において、1日約33万人でございますが、新駅の開業により、1日当たり5万人程度減少する効果が期待できるということでございます。

品川駅の東西をつなぐ歩行者ネットワークに関しましては、本地区の開発以降の品川駅周辺におけるまちづくりの状況を見ながら、引き続き、鉄道事業者と連携して検討を行ってまいります。

【秋田（一）委員】 議長

【加藤会長】 秋田委員

【秋田（一）委員】 品川駅東西自由通路の混雑対応としては、新たに東西自由通路を追加設置することが望ましいと思います。東京都と鉄道事業者とで連携して対応して進めていただくことを強く要望させていただきたいと思います。

何でもそうだと思うんですが、物事って最初が一番肝心で、最初を間違えちゃうと、後に新たに膨大な時間と膨大な費用がかかることが多々見受けられるんだと思います。

私の地元は新宿駅でございますが、御案内のとおり、新宿駅というのは世界で一番の乗降客数を誇っております。けれども、この東西自由通路が長年なかったがために、回遊性という部分で大変に利便性が、まあ、落ちていたという状況が続いていて、ようやく近々東西自由通路が開通することになっております。

確か、横浜駅も同じようなケースだと思いますので、繰り返しますが、最初に間違っちゃうと後ほど、後に何年かたって、何十年かたって、膨大な費用や膨大なコスト、あるいは膨大な時間がかかってしまうということがないように、都としては対応をしていただくようお願いしたいと思います。

次に、都市計画案に係る意見書では、品川駅北周辺地区と高輪地区をつなぐ歩行者デッキ整備の必要についての意見が寄せられております。私も、このような細長い地区が周辺のまちと一体となって発展していくためには、デッキなどにより接続されることが有効であると思うし、まちづくりは最終的に利用者に使いやすいものになって初めて意味が出てくるんだと思います。御案内のとおり、目の前には国道15号線が通ってるわけです。大変大きな道路であるわけでございますから、スムーズに高輪地区から品川側に横断できるように、歩行者ネットワークの整備を実現していくべきだと考えますが、今後の対応についてお教えてください。

【山崎景観・プロジェクト担当部長】 議長、担当部長

【加藤会長】 山崎担当部長

【山崎景観・プロジェクト担当部長】 本計画では、計画地内にバリアフリーにも配慮した歩行者ネットワークを整備するほか、国道15号を横断する歩行者交通への対応も念頭に、交差点付近の地上部に滞留空間となります広場を整備することとしておりまして、歩行者の将来交通量に関しましては、計画地内や国道15号の泉岳寺交差点及び高輪二丁目交差点などにおいて予測評価を行い、混雑等の支障は生じないことを確認しております。

お話の国道15号を横断する歩行者ネットワークの整備に関しましては、今後の周辺のまちづくりの動向を見ながら、これに伴う歩行者交通への対応や利便性の向上などの観点から、地元区とも連携して、別途検討を行ってまいります。

【加藤会長】 秋田委員

【秋田（一）委員】 高輪地区側から見ればですね、国道15号という大変大きな道路で遮断され、更に鉄道で遮断されるわけです。品川駅、向こう側、港南地区側に行くには二重のハードルがあるわけですから、検討するとの御答弁でございますが、検討は早急に進めていただき、一刻も早く整備の目途を立てていただくことが重要だと思いますので、これも強く要望させていただきたいと思っております。

最後に、先般の都市整備委員会では、我が党の神林委員より、新駅東側連絡通路を屋根付きの閉鎖式歩道橋とすることの御要望があったと聞いております。東京都からは事業者と協議を行っていくとの答弁があったそうなので、是非屋根付きの新駅東側連絡通路の実現に向けても御努力をいただきたいと思っておりますが、現在の検討状況、教えてください。

【加藤会長】 山崎担当部長

【山崎景観・プロジェクト担当部長】 新駅東側連絡通路につきましては、現在、事業者が屋根の設置の可能性について検討を行っております。事業者は、連絡通路の全体に屋根を設けることは多くの線路上空を横断することの制約により構造上の課題があるとしており、その制約の中で歩行者の利便性の向上に向けてどのような対応が可能か、屋根の規模や構造、施工方法等の設計条件について検討しております。

都といたしましては、事業者の検討状況を見ながら、引き続き屋根の設置について協議を行ってまいります。

【秋田（一）委員】 議長

【加藤会長】 秋田委員

【秋田（一）委員】 是非ですね。3点質問させていただきましたが、事業者の観点ももちろん経済的な合理性を考える部分では重要なかもしれませんが、この再開発等々がうまくいくかどうかは、最終的には利用者にとって良い再開発であるかどうかが一番肝だと思いますので、是非、申し上げた3点、しっかりと対応していただくようお願いして、質問を終わらせていただきます。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 はい、私からも何点かお伺いをしたいと思います。

この案件、JR東日本の車両基地、この跡地を使って行う開発に係る案件ということですけれども、再生特区だけで9.5ヘクタールと巨大ですが、地区計画全体では18.3ヘクタールという巨大な開発です。

都は、2014年に、この地域に、この地域を含む品川駅・田町駅周辺の約630ヘクタールを対象地域として、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」というのを作りました。本計画の冊子でも上位計画であるというふうにされてますから、本計画は、ガイドラインに従うということが求められているわけです。

このガイドラインで特に重視していることに風の道の確保があります。近年、深刻なゲリラ豪雨が相次ぐとともに、災害的とも言われる猛暑が東京を襲っています。その原因の一つにヒートアイランド現象が挙げられているわけです。それだけに、風の道の確保、これは都民にとっても、また、東京が世界に環境都市としてアピールできるようになるためにも、非常に重要な問題だというふうに認識しています。ガイドラインではですね、風の道の確保のためにオープンスペースを作ること、それができない場合でも建物を低層化することなどを指針として挙げて、再開発等促進区などの都市計画などで面的に高さを制限することなどが定められています。

まず、伺いますが、ガイドラインで確保するとしている風の道、それから主要な風の道、この定義は何でしょうか。そして、どのような場合に建築物の低層化が求められるのでしょうか。この2点について、まずお伺いしたいと思います。

【加藤会長】 山崎担当部長

【山崎景観・プロジェクト担当部長】 議長、担当部長

まず、お話のガイドラインにつきましてでございますが、こちらのガイドラインにつきましては、品川駅・田町駅周辺地域におけるまちづくりを適切に誘導するための指針とし

で定められてるものでございまして、これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点の形成を目指しまして、「世界に向けた次世代型の環境都市づくりを実現するまち」などの3つの将来像を掲げているということでございます。この将来像に向けた実現の一つの取組として、風の道の確保というのを位置付けているものでございまして、都におきましては、ガイドラインに基づいて、今お話もございましたとおり、オープンスペースの確保や建築物の形状・配置の工夫などにより、風の道を確保した開発計画の誘導に取り組んでいるということでございます。

お尋ねの点につきましては、まず、風の道でございますけれども、ガイドラインにおきましては、ヒートアイランド現象緩和の観点より、東京湾から都心へと流れる夏場の主風向である南南東の風より形成される風の通り道を風の道としております。その中で、都が行った気流シミュレーションの結果から、おおむね地上50メートルを超え、風速が秒速約4メートル以上の一定の流れを形成してるエリアを主要な風の道としております。この主要な風の道の範囲に当たる建築敷地では、現況を考慮しつつ、立地条件に応じて建築物の高さを50メートル以下に抑制することなどを基本として求めております。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 はい、和泉委員

【和泉委員】 はい。要するに、ヒートアイランド現象緩和させるんだということで、風速4メートル以上の主要な風の道を確保する。そのために、建物の高さは50メートル以下にするということが求められているということです。

で、しかしながらですね、このJR東日本のシミュレーション、気候シミュレーションでは、建設前に比べて風速4メートルの風が、この品川駅・田町駅周辺ガイドラインの対象区域とされている区域外に、つまり、後背地まで吹いていかない。つまり、吹き抜けないというシミュレーションになってるんじゃないでしょうか。いかがですか。

【加藤会長】 山崎担当部長

【山崎景観・プロジェクト担当部長】 議長、担当部長

本計画におきましては、風の道を確保するため、主要な風の道に当たる2街区の建築物を高さ50メートル以下といたしますほか、南北方向に隣り合う建物の高層部においては、隣棟間隔を60メートル以上確保してございます。

なお、事業者が実施いたしましたシミュレーションを見ましても、建設後も風の道は遮られていないということが見てとれるわけでございまして、都としては、風の道を確保し

た計画であるということを確認しております。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 はい。ただ今、風は遮られないんだと、後背地まで吹くんだという御答弁でしたけれども、果たして本当にそうでしょうか。

これ、皆さんのお手元には、JRがシミュレーションをした風の気候シミュレーション、これは、資料として提出をされていないんですが、私ども、JRさんに、東日本さんに協力をしていただいて、提供していただきました。

この風のシミュレーション、これを基にしてですね、風速4メートルのところに色をつけました。原本だと分かりにくいので、明らかに風速4メートルの風が吹いている地域が、エリアが分かるように、色付けをしたものがこちらになります。皆さんから向かって左側、これが建設前の4メートル以上の風が吹く、まとまったエリアということになります。お分かりになるでしょうか。このピンクの破線、これが田町駅、品川駅・田町駅周辺ガイドラインが対象としている区域の境界線になります。

ですから、明らかに建設前には、この対象区外まで、後背地まで4メートルの風が導かれているということになりますが、JRが今回計画をしている建物を配置するとどうなるか。そのシミュレーションがこちらの図になります。明らかに4メートルの風が弱まって、対象区域外まで、この4メートルの風が導かれていないということが見てとれるんです。

濃い色の水色の部分、先ほど、今御説明したとおり、ガイドラインで言うところの風速4メートル以上の風が吹く部分、これで果たして本当に、ただ今御答弁があったように、後背地まで4メートルの風が吹くまとまったエリアを導くことができるというふうに言えるのでしょうか。もう一度お答えいただけますでしょうか。

【山崎景観・プロジェクト担当部長】 議長、担当部長

【加藤会長】 山崎担当部長

【山崎景観・プロジェクト担当部長】 ガイドラインにも示されておりますが、環境に配慮した都市づくりにおきましては、都市の置かれた環境との調和を図るとともに、都市の活性化をも促していくことが求められているわけでございます。このガイドラインでは、都市開発によって、東京湾から流れ込む風を遮ることのないよう、建築物の形態や配置等を工夫し、まちづくりの中で風の道の確保を図ることとしております。

本計画におきましては、繰り返しの御答弁になりますけれども、このガイドラインに従

いまして、主要な風の道に当たる2街区の建築物の高さを50メートル以下とするほか、南北方向に隣り合う建物の高層部については、隣棟間隔60メートル以上確保してるということでございます。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 はい、和泉委員

【和泉委員】 この風の道、主要な風の道というのが4メートル以上の風がまとまって吹くエリアというふうに設定をして、これを妨げない、これがガイドラインで示されている。そして、そうするために高さの制限をしたり、建物の見付面積を狭くしたり、あるいは隣棟間隔を確保したりしたんだということではすよ、それをやっても、なお風の道が遮られてしまうということ、このシミュレーション図は示してるといことになるんじゃないんでしょうか。

結局、東京都が確認したという後背地というのは、車両基地のすぐ後ろの高輪地区にわずかに吹くだけだと。もう一回見ていただけますか。こちら側です。対象地域の後背地まで、明らかに4メートルの風届いていないんです。しかし、これはガイドラインでは許されないんです。

読み上げますと、その基本は、都市に風を送り込み都市空間の暑熱化などの環境改善に寄与し、本地域のみならず内陸の後背地に風を導くことにあります。ガイドラインで風の道の確保ということを示したのは、ここが基本になってるってということなんです。このため、東京湾から吹き込む風の流れを後背地まで送り込めるよう、建築物の低層化や高層建築物における一定の隣棟間隔の確保により、本地域の夏の主風向である南南東の風の道を確保する。

つまり、風は、品川駅・田町駅周辺地域だけではなく、建物を低層化するなどして、その後背地まで風を導かなければならないと。品川駅・田町駅周辺地域を、先ほどの図でもピンクのラインで示しました。現状では後背地まで吹き抜けている風が、計画どおりに建物を建てると、その手前で止まってしまうんです。これは、明確な上記上位計画違反ではないかというふうに思います。このような計画は認められないではありませんか。いかがですか。

【山崎景観・プロジェクト担当部長】 議長、担当部長

【加藤会長】 山崎担当部長

【山崎景観・プロジェクト担当部長】 ガイドラインにおきましては、風の道確保のた

めの基本的な考え方を示しておりますとともに、その風の道の確保をする、担保するための方策などについて、示しているということでございます。

本計画におきましては、ガイドラインに基づいて、建物の高さですとか配置の工夫をすることによりまして、風の道を確保した計画ということになっていると考えております。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 私が図で示しましたとおり、風の道確保するための様々な配慮を行って計画をされてもなお風の道が確保できないというのは、先ほど図で示させていただいたとおりなんです。風の道確保のための方策をやったからいいんだというのは、私はちょっとひどい開き直りなんじゃないかというふうに思います。JR東日本が示した資料で、風の道が地域の中で止まり、風が後背地まで吹き抜けないことは、はっきりしていると思うんです。

計画を私は撤回するべきだと、その上で、風が止まっているのは、この地域に林立する高層ビル群によるものだと推測されるわけですから、ビルを低層化するなど計画をもう一度見直して、シミュレーションをして、後背地への風の道を確保できたかどうか確認すべきです。一度建物が建ったら、これは50年、60年と続くわけです。その間に、もしかしたら重大な人為的な気候変動をこの東京にもたらすかもしれない。そうである以上ですね、私は、この計画をこの審議会でのまま決定するということには反対だということを主張しておきたいというふうに思います。

以上です。

【青山委員】 会長、3番

【加藤会長】 はい、青山委員

【青山委員】 頂いたピンク色の表紙のJR東日本が作った資料の57ページに容積率の計算が出ています。これによりますと、都市再生への貢献の評価として277パーセントアップということになっています。その理由の1番は、エキマチ一体の都市基盤形成ということになっております。

同じ資料の54ページを見ますと、床面積の延べ床面積は85万平米余、そのうちの容積率対象面積は69万平米余となっております。この69万平米余という数字は、例えば東京駅前の丸ビルが15、6万平米だったと思いますので、その4棟分以上という、かなり大きな開発ということになります。したがって、このただ277パーセントっていうと大体

こんなもんなんですけども、その内容、価値があるのかという評価が必要になるかと思えます。

特にこの土地の場合は、なぜこの土地が操車場・車庫からこのような宅地開発することが可能になったかといいますと、上野東京ラインができたことによって、旧在来線の東海道線等が埼玉の車庫まで行けるということになった影響がとても大きいんだと思います。

そういう意味でいうと、今まで都市再生というのは、従来、低層のビルや住宅が連なっていて道路も狭いというような地域に、再開発を行うことによって容積率のアップがなされて、都市再生に貢献すると、そういう考え方だったと思います。

ですから、そういう意味では、この277パーセントの評価ということになるわけですが、ここを出ている計画自体はなかなか、今まで御指摘もあったように、エキナカ一体化してるかもしれないけど、エキマチは一体化してるような計画にはなっていないという難点があるんだと思います。

特に、この高輪駅と品川駅はとても近いのと、それから機能的に、現に先ほどの答弁でも、4万人か5万人、品川駅側が緩和されるという話がありましたけど、そういう効果が期待できるというのが高輪駅だと思います。とても近いということもあるし、それから、西側の、つまり陸側の高輪のまちとの関係、それから湾岸、港南口、品川駅にとっては港南口関係との関係が出てくるんだと思います。

そういう意味で周辺のまちづくりを考えると、非常に特徴的なのは、品川駅の、先ほど論点にもなりましたうちの港南口について言いますと、かなり前からインターシティとかグランドコモンができて、デッキで、あの港南口の南側部分についてはかなり整備されているという状況がありますが、港南口の北側については、海に至るまで、ソニーですとかNTTですとか海洋大学とかあるんですが、その一帯についてはまだこれから、かなり高経年化したビルも多いので、再開発が期待できるという地域だと思います。

そういう意味では、リニアの駅も港南口にできるということを考えると、港南口側は、海洋大学にかけてかなり、リニアの開業をもにらむと、先端産業が集積して、東京のまちづくりをリードしていく地域になる可能性を持っているので、高輪駅が出来て多少、4万人か5万人、それで品川駅の東西自由通路が緩和されるといっても、それを上回る、これから歩行者のニーズが出てくるというふうに考えて、そういった今後の開発の全体像をにらんだ上で、それに対して今回のJR東のまちづくり計画がどう貢献するかということがないと、単に国家戦略事業で、住宅ということだけで277パーセントということにはな

らないと、そう思います。

そういう意味でいうと、やはり既存のＪＲの駅でも、例えば東京駅の南部自由通路というのは、私は社会資本整備審議会のときに伺った話では、来年度完成するというふうに、資料もそうなってましたけど、どうもそれには間に合いそうもないと。

新宿駅の東西自由通路っていうのは、南口の工事の時に、私も現職の時に約束があった話ですけど、まだ開通してないと。もうすぐ開通するんだと思いますけど。

中野駅の警察学校跡地の開発に伴う中野駅の改善もなされてなくて、毎日通勤客でかなり混乱してるという状況があります。

そういう意味でいうと、全体に、ＪＲ東日本の都市再生への貢献以前に、駅の機能としてどうなのかという疑問を、はっきり言って、都民の皆さんは持ってんじゃないかと思います。そういった意味では、この計画も、まだ今日は出発点の計画なので、この計画書の内容にあるように、今後、二次の都市計画案がこの都計審に提案されることになると思いますので、そういう意味では、今回はとても不十分な内容ですけども、この次、ＪＲ東日本から出てくるときは、まあ、ＪＲ東海との調整もよく行っていただいて、品川駅の北側東西自由通路の計画ですとか、それから、東側の、特に水再生センターの覆蓋公園への連絡通路ですとか、これはやはり、特に次に出てくる計画で、恐らく今回の高輪駅と、それから、この図面によりますと、品川駅に予定されてる北側東西自由通路との接続がＴ字型でなされると思いますので、そうすると、それがＪＲ東海の所で止まるとか、曲がる程度ならいいんですけど、止まるということになると、どうも東京駅でそうなってるようにも見受けられるわけですけど、これはやはりＪＲ東日本だけの責任ではないと思うんですけども、やはり東京都とか国が積極的に東と東海の調整をして、今後、駅と駅通勤者等々の利便性を向上させてくということが真の都市再生だと思いますので、今回は、そういう留保条件付きで今回の計画をスタートしていただくという考え方で私はこの計画を捉えて、賛成はしますけれど、こういう言い方するとなんですけど、次はこうはいかないということをよく認識していただいた方がいいんじゃないかと思います。

特に、リニア絡みで、これは東海の方ですけど、品川駅の港南口のこれからの発展というのは、東京にとっても非常に重要な要素を持っていますので、そういったところで、先ほどの答弁の中であった、品川駅の北側の自由通路の完成については、単に減少するという評価ではなくて、長期的に見れば利便性を増す必要があるという考え方から、現在、確か大分前から関係者による協議会等、国も都もＪＲも参加して、ＪＲは東も東海も参加

してやってたと思いますので、そこいら辺を、これから開発をしていく事業者や何かも加えて、この協議会なり部会なりを充実していくという方向で対応していただくということが必要ではないかと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【加藤会長】 ほかに御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第1の案件について採決いたします。

まず、議第7386号、都市再生特別地区品川駅北周辺地区の案件について、賛成の方は挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

次に、議第7387号、品川駅周辺地区地区計画の案件について、賛成の方は挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本件は原案どおり決定いたしました。

次に、議第7388号、国家戦略住宅整備事業品川駅北周辺地区を定めることについて、賛成の方は挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本件は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第2といたしまして、議第7389号及び議第7390号を一括して議題に供します。

久保田幹事の説明を求めます。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 次に、日程第2、議第7389号の品川区戸越六丁目地内における用途地域の変更について、御説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」61ページから73ページまででございます。

「議案・資料」64ページの位置図と併せて、モニター上の航空写真を御覧ください。

モニター上、赤色で表示をしている地区は、東急大井町線戸越公園駅南側に位置する都市計画道路補助第29号線の沿道の約0.7ヘクタールの区域です。

今回、東京都木密地域不燃化10年プロジェクトにおいて、特定整備路線に選定されている補助第29号線の事業の進捗に応じ、沿道建築物の不燃化を促進し、延焼遮断帯の形成を加速させるため、沿道30メートルの区域について、防火地域と高度地区を変更いたします。

また、震災や火災等の災害に強い安全な市街地の形成と、商店街のにぎわいを維持した地域生活拠点にふさわしい市街地の形成を図るため、地区計画を決定することとしており、本案件はこれと合わせて用途地域の変更を行うものです。

参考として、品川区決定の地区計画について御説明いたします。

「議案・資料」66ページから69ページの計画書、70ページの計画図1と併せて、モニターを御覧ください。

地区計画の区域は、黒色の一点鎖線で囲まれた約4.5ヘクタールです。このうち、補助第29号線沿道30メートルの区域などについては、地区の特性に応じ、区域内を4区分に区分し、それぞれ土地利用の方針などを定めます。

また、地区整備計画では、建築物等の用途の制限や敷地面積の最低限度などを定めます。

これに合わせ、約0.7ヘクタールの区域について、用途地域を変更いたします。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」65ページの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

用途地域の変更は、右下の表に示してございます。

変更の主な内容として、計画図中②の区域については、第一種住居地域、建蔽率60パーセント、容積率200パーセントであったものを、近隣商業地域、建蔽率80パーセント、容積率400パーセントに、計画図中③の区域については、第一種住居地域、建蔽率60パーセント、容積率200パーセントであったものを、用途地域及び建蔽率はそのまま、容積率を300パーセントに変更いたします。

また、これらの都市計画の決定や変更と併せ、品川区において、準防火地域から防火地域へ変更するとともに、高度地区について、新たに最低限度を7メートルと定めます。

なお、本案件につきまして、平成30年12月4日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はありませんでした。

議第7389号の説明は以上です。

次に、議第7390号の大田区東馬込二丁目地内における用途地域の変更について、御説明いたします。

資料は、薄茶色表紙「議案・資料」75ページから79ページまでとなります。

「議案・資料」78ページの位置図と併せて、モニター上の航空写真を御覧ください。

モニター上、赤色の斜線で表示をしている地区は、先ほど御説明した議第7389号、戸越六丁目地内と同様、補助第29号線の沿道で品川区との行政境界の南側、環状7号線に近接する約0.5ヘクタールの区域です。

品川区の山手通りから大田区の環状7号線までの補助第29号線が特定整備路線に選定されており、震災時の延焼を遮断するとともに、避難経路や緊急車両の通行路となるもので、地域の安全性を高めるために、早急に整備が不可欠な路線でございます。今回、補助第29号線の事業の進捗に応じ、沿道建築物の不燃化を促進し、延焼遮断帯の形成を加速させるため、大田区において、沿道30メートルの区域について、防火地域と高度地区を変更することとしており、これに合わせて用途地域の変更を行うものでございます。

ここで、参考といたしまして、大田区決定の都市計画について御説明いたします。

「議案・資料」79ページの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

延焼遮断帯の形成を図るため、沿道30メートルの、計画図中①及びア・イ・ウの区域について、準防火地域から防火地域に変更いたします。

また、高度地区は、同様の区域について、新たに最低限度を7メートルと定めます。

これらの都市計画変更と併せて、沿道建築物の建替えを促進するため、約0.5ヘクタールの区域について用途地域を変更いたします。

「議案・資料」79ページの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

用途地域の変更については、左下の表に示しております。

変更の内容として、計画図中①の区域について、第一種中高層住居専用地域、建蔽率60パーセント、容積率150パーセントであったものを、用途地域及び建蔽率はそのまま、容積率を200パーセントに変更いたします。

なお、本案件につきまして、平成30年12月4日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はありませんでした。

日程第2の説明は以上でございます。

【加藤会長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第2につきまして、御質問、御意見がございましたらお伺いいたします。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 はい。補助29号線の整備と合わせて沿道建築物の不燃化を促進し、沿道遮断帯の形成を図ると、で、防火地域への変更など用途地域の、防火地域の変更など用途地域の変更を行うということなので、やはりこれ、補助29号線の整備が前提となっているものです。

補助29号線の計画というのは、戸越公園駅の西側から南に向かって伸びる戸越公園南口商店街の最も駅に近い主要な部分にかぶっています。つまり、商店街の主要な部分が道路によって削られるということになります。この地元商店街から、これまでどのような声が上がってきているのでしょうか。伺います。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 平成26年10月、沿道の地権者などから都知事宛てに、補助第29号線の事業認可申請の取消しなどの要望がございました。

その後、平成27年2月、補助第29号線戸越公園駅周辺地区の事業認可がなされておりまして、翌平成28年8月には地元商店街と町会から品川区長宛てに、戸越公園駅周辺におけるまちづくり要望が提出されてございます。この中で、補助第29号線の整備に伴い、地域の発展と商店街のにぎわいの維持向上を図るためのルール作りや、話合いの場の設置などが要望されてございます。

これを受けまして、区では、地元の方々と協働で検討委員会を設立をいたしまして、まちづくりの検討が進められてまいりました。区は、検討委員会から提出をされたまちづくり案を基に地区計画を策定し、あわせて、都は用途地域を変更するものでございます。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 はい。当初、地元の地権者などから都知事宛てに要請書があったけれども、事業認可後は、この地元商店街何かもまち協、まちづくり協議会の中に入って、一緒になってやってるんですよ、というようなことがおっしゃりたかったのかなというふうに思いますが、29号線については、本当に数を上げれば切りがないほど、様々な問題があります。

まず、住民の反対の長い歴史があります。1976年、1984年、2002年と、3度にわたって住民からこの道路の廃止を求める請願が品川区議会に出されて、採択もされています。

都議会でも何度となく私ども日本共産党の議員が取り上げましたけれども、特に2つの問題が解決していません。

一つは、地域の南口商店街が総会で反対決議を上げ、取り下げられてはいない。これは東京都も否定できませんでした。

そして、もう一つは、この道路が防災のための道路、交通円滑化のための道路としていますが、1日に1万台もの自動車が押し寄せる結果、戸越公園駅の踏切が自動車ボトルネック踏切に加わることになる。これでは円滑化にも逆行だと。これも東京都は否定できませんでした。

この補助29号線については、新聞やテレビなどでも3度、大きく取り上げられています。共通して、一つは、道路によって商店街の削り取り、それから立ち退きで、地域の防災力が弱まってしまうのではないか。2つ目には、シミュレーションも含めて、道路による延焼遮断効果に疑義がある。3つ目に、住宅の建て替えや不燃化というものの充実が必要ではないか。このような指摘がされてるわけです。

あるテレビの特集では、プロレスラーで人気タレントの高田延彦さんが商店街を歩いて、「活気があるじゃない。こういうものをなくしちゃ駄目だよね。」と言って、「まちあつての防災。防災のために人と人とのつながりがあるまちが消えれば、本末転倒です。行政は、もっともっと地元を理解を求める努力をしてください。」と言って、この特集を締めました。

先ほど、26年に地元の方たち、地権者の方たちが要請に来られたというお話がありましたが、そのときの地元の方たちが東京都に寄せた声をいくつか御紹介したいというふうに思います。

戦後70年、戸越のまちに住んでまいりました。私にとりましては、父が、戦後の荒廃の厳しいまちにおいて、何もない、仕事もない、お金もない、悲惨な生活をしながら私たち子供を大原小学校に入学させて、勉強に励ませてくれました。戸越のまちも、朝7時より夜11時まで必死に働いて、まちとして、商店街として発展させてきたまちです。地域のきずなが二分され、老人たちが孤立する。地域のコミュニケーションの場、南口商店街を潰さないで。住民の意思をもっと聴いてください。

私は、戸越公園南口商店街で商売をし、生活もしております。道路建設が始まれば、仕

事場を失い、生活に困ります。代替地に移転できたとしても、今までと同じように商売ができるとは限りません。祖父の代から築き上げてきた80年分の歴史と信用を余りにも軽視していませんか。

御紹介したのは、ほんの一部なんです。住民や商店街の皆さんが、自分たちが住むまちを愛して、お互いに力を合わせて、共にこのまちをつくってきた。この声には、そうした思いがあふれていると思います。これほどの思いを踏みにじて道路を強行する。そして、その道路を前提としたまちづくりを進める。こういうことはあってはならないというふうに思います。私は、29号線整備が前提となっている本案件には反対いたします。

以上です。

【加藤会長】 青山委員

【青山委員】 会長、3番

私は、この今回の案件の品川区と大田区と両方の基本構想、長期計画、基本計画づくりに10年以上、両区とも関わっていますけれども、この地区は、この64ページの地図を見れば一目瞭然分かるように、非常に敷地が細分化されて密集してる地域でございまして、今回の計画にあるように、補助29号線による延焼遮断帯の整備、それから、地区計画にある地区内の有効幅員6メートル以上の道路というのを早急に整備する必要がある地域でございまして。

東京の直下地震の想定をする場合に、例えば東京湾北部断層何かを震源とするというふうな想定をすると、必ず品川区を助けるのか、大田区を助けるのかというふうなシミュレーションになるぐらい、非常に深刻な火災が、発生が予想される地域です。今でも東京が直下地震の想定をすると、家屋・家財の倒壊による圧死・窒息死や津波による水死ではなくて、火災による焼死の犠牲が一番多いという現状ですので、特にこのような危険地帯については、延焼遮断帯としての道路も整備する必要があるということを申し上げておきたいと思います。

【加藤会長】 ほかに御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第2、用途地域の案件について採決いたします。

まず、議第7389号、品川区戸越六丁目地内の案件について、賛成の方は挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

次に、議第7390号、大田区東馬込二丁目地内の案件について、賛成の方は挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第3といたしまして、議第7391号を議題に供します。

久保田幹事の説明を求めます。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 日程第3、議第7391号、東京都市計画公園第5・5・25号目黒公園の変更について、御説明いたします。

資料、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」81ページから84ページまででございます。

「議案・資料」83ページの位置図と併せて、前方のモニターを御覧ください。

モニター上、赤色でお示しをする都市計画目黒公園は、最寄り駅である東急目黒線武蔵小山駅から約400メートル北側に位置し、品川区と目黒区にまたがる、現在計画面積約12.7ヘクタールの総合公園です。国の林業試験場跡地で、珍しい樹木や巨木を有する都立林試の森公園として都民に親しまれているとともに、東京都の避難場所として地域の重要な防災拠点となっております。

「議案・資料」84ページの計画図と併せて、前方モニターを御覧ください。

都と品川区は、本公園に隣接する国家公務員宿舎及び都営住宅の廃止に伴い、その跡地利用方針を策定いたしました。この中で、本公園を拡張し、避難場所の防災機能の維持向上を図りつつ、豊かな暮らしを支える社会福祉機能を充実させるとともに、にぎわいと交流を生み出す緑豊かで快適な都市空間を形成することとしてございます。

この跡地利用方針に基づき、本公園の防災及びレクリエーション等の機能の充実と合理的な土地利用を図るため、モニター上、赤色で示す国家公務員宿舎及び都営住宅の跡地の一部を公園区域に追加し、あわせて、モニター上、黄色で示す既存住宅地にかかる一部公園区域を削除するものでございます。この結果、計画面積は約12.7ヘクタールから約14.2ヘクタールに増加いたします。

参考として、品川区決定の都市計画公園の変更について御説明いたします。

「議案・資料」８５ページから８７ページと併せて、前方モニターを御覧ください。

東京都市計画公園第３・２・１９号小山台公園は、都市計画目黒公園に隣接する、面積約０．９２ヘクタールの近隣公園です。

今回、先に御説明いたしました跡地利用方針に基づき、避難場所の防災機能向上にも資する品川区の社会福祉施設等を配置し、都立林試の森公園を拡張するため、モニター上、黄色の一点鎖線で示す本公園の一部区域を削除し、あわせて、種別を街区公園に変更するものでございます。

次に、意見書について御説明させていただきます。

お手元のクリーム色表紙の「意見書の要旨」１４ページから２０ページを御覧ください。

本案件について、平成３０年１２月４日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、３５名から３通の意見書が提出されました。３通とも反対意見に関するものでございます。

都市計画に関する意見につきましては、１４ページの「１ 都市計画に関する意見」、（１）、福祉施設の建設場所として、都市計画目黒公園の追加予定区域である国家公務員宿舎跡地への変更を検討してほしいとの意見や、１６ページの（２）、福祉施設の建設場所の検討は、この場所に建てた際の周辺住民への被害が全く考慮されていないとの意見、（４）、宿舎跡地に建設した場合も宿舎跡地南側からの火の進入を防ぐ機能を持つ建物となるのになぜ原案の場所なのか、などの意見がありました。

これに対する東京都の見解は、１４ページから１５ページ右側の記載のとおりとしてございます。

１４ページ右側９行目以降ですが、「都市計画目黒公園の開園区域と隣接する国家公務員宿舎跡地及び都営住宅跡地は、都指定の避難場所「林試の森公園」に指定されており、防災機能の維持向上が必要とされている。今回、東京都と品川区で策定した跡地利用方針では、都市計画目黒公園を拡張し、避難場所の防災機能の維持向上を図りつつ、豊かな暮らしを支える社会福祉機能を充実させるとともに、にぎわいと交流を生み出す緑豊かで快適な都市空間を形成する土地利用を図ることとしており、具体的には、最も多くの避難有効面積の確保を目的に、都市計画目黒公園の開園区域の西側に社会福祉施設を設置することとしたものである。なお、社会福祉施設及びそれに隣接する区道の整備については、品川区が今後、地域住民に対して丁寧に説明を行いながら進めていくと聞いてございます。」

また、１６ページの（５）、都市計画目黒公園の削除予定区域付近に新設する区道部は、

民家の境界線沿いに区道を敷く案であり、幾つものクランクを有し、とても緊急車両がスムーズに往来できる案ではない。19ページの変更案に対して、20ページのようにできる限り直線的に結び、スムーズな防災動線の策定を図るように見直していただきたいとの意見がありました。

これに対する東京都の見解は、16ページ右側の記載のとおりとしております。「跡地利用方針では、合理的な土地利用を図るとともに、既存住宅への接道を確保し、また、防災まちづくりの観点から災害時に避難者や緊急車両の安全な通行等が可能となるよう、宅地と公園の間に原則幅員6mの区道を整備することとしている。」。

このほか、その他の意見については、17ページの「3 その他の意見」、(1)、都市計画小山台公園の削除予定区域への品川区による福祉施設建設の中止を求める意見や、(3)、福祉施設建設についての住民への周知が余りにも遅いとの意見、18ページの(5)、品川区と近隣住民との丁寧な話合いや、その結果として十分な住民の理解の下に計画を進めていくことが必須と思うなどの意見がありました。

これに対する東京都の見解は、17ページ右側の記載のとおりとしております。「社会福祉施設及びそれに隣接する区道の整備については、品川区が今後、地域住民に対し丁寧に説明を行いながら進めていくと聞いている。」。

また、本案件に関する関係区長の意見ですが、品川区長、目黒区長からは「異議ありません」との回答がありました。

なお、目黒区長からは、目黒区の居住環境、交通環境に配慮した上で、防災及びレクリエーション等の公園機能の充実を図るようお願いいたしますとの要望がありました。

日程第3、議第7391号の説明は以上でございます。

【加藤会長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第3につきまして、御質問、御意見がございましたらお伺いいたします。

【森口委員】 議長、4番

【加藤会長】 森口委員

【森口委員】 1点確認をさせていただきます。本計画では、品川区の社会福祉施設や東京消防庁の消防施設が、公園西側に配置がされるというふうに伺っております。都市計画案の説明会などでも地域の方々から質問として上がっておりますが、施設の建設につきましては、西側のほかにも公園南側の公務員宿舎位置など、様々な検討があったんだと思われまます。先ほどの御説明で、今回の計画の公園周辺は木造住宅が多く、地域危険度の高い地

域であり、避難場所としての防災機能の向上が必要不可欠であり、施設の配置に関しても、最も多くの避難有効面積を確保する、そういった点を踏まえて公園西側になったとのことでありましたが、都として具体案にどのような検討を行ったのか、確認をさせていただければと思います。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 都市計画目黒公園の開園区域と隣接する国家公務員宿舎跡地及び都営住宅跡地は、都が指定する避難場所に指定されており、防災機能の維持向上が必要とされております。

また、品川区まちづくりマスタープランでは、本荏原地区について、「安全・安心で、高齢化にも対応した生涯住み続けられる防災住宅都市」を目指しております。品川区は、喫緊の課題である子育て支援施設や、当地域において不足する高齢者支援施設などの社会福祉施設の設置を必要としております。

今回、都と区は、財務省小山台住宅等跡地利用方針を策定し、都市計画目黒公園を拡張し、防災機能の維持向上を図りつつ、豊かな暮らしを支える社会福祉機能を充実させるなどの土地利用を図ることといたしました。

社会福祉施設の設置場所の検討に当たりまして、公園西側の都営住宅跡地、公園南西側の国家公務員宿舎跡地、公園南東側の同じく国家公務員宿舎跡地の合計3か所に、それぞれ建物を配置した場合の避難有効面積を比較する試算を行っております。具体的には、公園の周囲で複数の火災が発生した場合を想定をいたしまして、火災によるふく射熱の影響を考慮し、避難空間として利用可能な部分の面積を、それぞれ3か所について算出をいたしました。その結果、最も多くの避難有効面積を確保することができる公園西側の都営住宅跡地に社会福祉施設を配置することといたしました。

【森口委員】 議長

【加藤会長】 森口委員

【森口委員】 ありがとうございます。

施設の建設や区道の整備につきましては、品川区が今後、地域住民に対して丁寧な説明を行うとのことでありましたが、地元住民に真摯に向き合い、丁寧に進めていただけるよう、都としても御配慮いただければと思います。

以上です。

【加藤会長】 ほかに御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第3の案件について採決いたします。

議第7391号、第5・5・25号目黒公園の案件について、賛成の方は挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第4といたしまして、議第7392号を議題に供します。

荒井幹事の説明を求めます。

【荒井幹事】 議長、荒井幹事

【加藤会長】 荒井幹事

【荒井幹事】 それでは、日程第4、議第7392号、多摩都市計画道路3・1・6号南多摩尾根幹線の変更について、御説明いたします。

お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」89ページから101ページを御参照ください。

本案件は、東京都環境影響評価条例に基づく計画段階環境影響評価の対象事業であり、今回は、いわゆる後合わせでございます。計画段階環境影響評価におきましては、対象計画において実現可能な複数案を策定し、それぞれの案が環境に及ぼす影響を予測・評価することになっており、平成29年から手続を進めてまいりました。

それでは、「議案・資料」91ページの位置図を御覧ください。モニターにも同じ図を映しております。

南多摩尾根幹線は、調布市多摩川三丁目を起点とし、稲城市、多摩市、八王子市を経て町田市小山町に至る延長約16.6キロメートルの路線であり、多摩地域の骨格を成す幹線道路であるとともに、調布保谷線と接続して埼玉県から神奈川県方面に至る広域的な道路ネットワークを形成する重要な路線でございます。

今回の変更区間は、このうち、多摩3・4・18号ニュータウン街路1号線との交差点付近から多摩3・4・26号ニュータウン街路6号線との交差点付近までの、延長約5.5キロメートルの区間でございます。

次に、モニターの航空写真を御覧ください。

現在、南多摩尾根幹線の構造形式は、地表式・掘割式・地下式として都市計画決定され

ております。

整備状況は、地表式の一部区間が4車線で完成しているものの、大半の区間が暫定で2車線の道路となっております。そのため、慢性的に渋滞が発生しており、生活道路に交通が流入するなど、沿道環境の悪化を招いております。

一方、多摩市では、多摩ニュータウンの再生に向けて、南多摩尾根幹線の沿道を業務・商業用途の土地利用へ誘導し、地域の魅力向上とにぎわいの創出を図ることとしており、まちづくりに合わせた道路整備が求められております。

次に、計画の内容について御説明いたします。引き続き、モニターの航空写真を御覧ください。

今回の変更区間では、渋滞の緩和や広域的な幹線道路機能の確保のため、車線数を往復4車線に決定するとともに、多摩3・3・8号鎌倉街道線との交差点をオーバーパスによる立体交差といたします。

また、沿道へのアクセスやまちづくりとの一体性を考慮し、構造形式を掘割式から地表式に変更いたします。

次に、「議案・資料」の99ページの参考図1を御覧ください。モニターにも同じ図を映しております。

変更区間では、沿道環境に配慮して、車道を中央に集約することを標準といたします。

一方で、道路の横断方向の高低差が大きい鶴牧区間と諏訪・永山区間では、それぞれ複数案を作成いたしました。

「議案・資料」の100ページ、参考図2を御覧ください。モニターにも同じ図を映しております。

諏訪・永山区間では、車道の上下線を集約した上で中央に寄せた諏訪・永山A案と、北側の沿道環境に配慮し、車道の上下線を集約した上で南側に寄せた諏訪・永山B案を作成しました。

「議案・資料」101ページの参考3を御覧ください。モニターにも同じ図を映しております。

鶴牧区間でございますが、車道の上下線を分離した上で中央に寄せた鶴牧A案と、北側の沿道環境に配慮し、車道の上下線を集約した上で南側に寄せた鶴牧B案を作成しました。

そして、計画段階環境影響評価手続の中で、都民の皆様からの意見書や関係市長である多摩市長・稲城市長・町田市長・川崎市長からの意見及び知事からの審査意見書を勘案し、

昨年8月、先ほど御説明しました複数案の中から、諏訪・永山B案、鶴牧B案に決定し、公表いたしました。

次に、意見書について御説明させていただきます。

お手元のクリーム色表紙「意見書の要旨」21ページから25ページを御参照ください。

本計画案を平成30年12月4日から2週間、縦覧に供したところ、3名1団体から4通の意見書が提出されました。その内訳は、反対意見に関するものが2通、その他の意見が2通でございます。

反対意見に関するものは、21ページから24ページに記載しております。

このうち、都市計画に関する意見は21ページから23ページに記載しており、21ページから22ページの(1)から(4)には、南多摩尾根幹線の鶴牧区間における景観の悪化や、副道・擁壁の必要性に関する意見を記載しております。

これらの意見に対する東京都の見解につきましては、「計画道路の横断方向に高低差の大きい鶴牧区間では車道の位置により地形の改変の程度や設置する構造物の規模、沿道環境への影響が異なるため、車道の配置等が異なる複数の案を作成した。鶴牧区間については、車道の上下線を分離し、上り線を地形の低い北側、下り線を地形の高い南側に配置する案と、車道の上下線を集約し地形の高い南側に配置する案を示しその後、都民の皆様の意見や知事の審査意見書等を勘案し、上下線を集約し地形の高い南側に配置する案を策定した。」。

少し飛びまして、次のページに行きまして、「この案では、北側住宅地へアクセスする道路と接続するためには本線北側に副道が必要であり、車両の両側には、沿道から本線車道までの距離を確保し、現況よりも広いおおむね10mの歩道・樹種帯等を設けるため、擁壁が必要である。また、特例環境配慮書審査意見書に基づき、大気汚染、騒音・振動、景観の予測断面となる鶴牧区間においては、擁壁を緑化する計画とした。」としております。

また、22ページの(5)、騒音対策として、掘割式、蓋掛けを要望する意見に対する東京都の見解につきましては、南多摩尾根幹線の沿道は、業務・商業用途の土地利用を誘導し、地域の魅力向上とにぎわいの創出を図ることとしており、このような新たなまちづくりに合わせた整備が求められる。平面構造の道路は、地域の方々も利用しやすく、来訪者も沿道に立ち寄りやすくなるなどの利点があるとともに、事業費や工事期間、維持管理コストの低減を図ることができる。「南多摩尾根幹線の整備方針」の中で、沿道へのアクセスやまちづくりとの一体性などから平面構造とするという基本的な考えを示し、説明会等を

開催し意見を伺った。特例環境配慮書においても、掘割案や蓋掛けについては採用しない案としている、などとしております。

また、23ページ(6)、大気汚染、騒音に関する意見に対する東京都の見解につきましては、「事業の実施による大気汚染、騒音・振動への影響については、将来交通量を予測した上で、東京都環境影響評価技術指針に基づき、適切な予測・評価を行っている。工事の施工中及び完了後には、東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施し、環境に著しい影響を及ぼす恐れがあると認められる場合には、必要な環境保全のための措置を講じる。」などとしております。

また、23ページから24ページに記載しております、反対意見に関するその他の意見としましては、リバーシブルレーンの採用を検討してもらいたい、副道を近隣住民の利用を前提としたコミュニティ道路としてもらいたいという意見がありました。

これらに対する東京都の見解につきましては、南多摩尾根幹線の道路ネットワーク整備完了時の計画交通量は1日2万7,900台から3万6,600台と予測されており、都道における道路構造の技術的基準に関する条例において、4車線整備が必要な交通量である。南多摩尾根幹線を4車線化することにより渋滞緩和が図られ、幹線道路を迂回するメリットが小さいため、副道は地域の方の利用が主になることが考えられるなどとしております。

このほかに、24ページから25ページに記載しております「Ⅲ その他の意見に関するもの」としましては、工事中の騒音や粉じんなどの周辺住民への配慮を求める意見や、50センチメートルの遮音壁や植樹帯等の改善策で居住不安が解決されるのかという意見などが出されております。

また、本案件に対する関係市長の意見ですが、多摩市長からは「計画案のとおり了承します」、川崎市長からは「変更することについての支障はありません」との回答がありました。

続いて、環境影響評価について御説明いたします。

本日、環境影響評価条例に基づき、本路線の環境影響評価書を知事に提出いたしました。お手元の灰色表紙の「環境影響評価書の概要」にその要約を挟み込んでありますので、御覧ください。

要約1ページの右上にありますように、平成29年9月に南多摩尾根幹線の特例環境配慮書を提出し、平成30年7月に知事より特例環境配慮書審査意見書を受領いたしました。

この内容は、要約の10ページの左側に記載しております。

この中で、配慮書における調査、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、その記載内容は事業段階環境影響評価における環境影響評価書案に相当することが認められております。

また、審査意見書に記載されている環境影響評価の項目別事項につきましては、要約10ページの右側に記載のとおり修正し、環境影響評価書を作成いたしました。

環境に及ぼす影響の評価の結論につきましては、要約の2ページから9ページに記載しております。大気汚染、騒音・振動をはじめ、いずれの項目につきましても、予測結果は環境基準等の評価の指標を満足していることから、環境への影響は少ないと考えられ、都市計画を変更する上で支障ないと判断しております。

最後に、事業の予定でございますが、東京都施行により、平成37年度、西暦2025年度の完成を目指しております。

日程第4、議第7392号の説明は以上でございます。

【加藤会長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第4につきまして、御質問、御意見がございましたらお伺いいたします。

御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第4の案件について採決いたします。

議第7392号、3・1・6号南多摩尾根幹線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第5といたしまして、議第7393号を議題に供します。

山下幹事の説明を求めます。山下幹事

【山下幹事】 議長、山下幹事

日程第5、議第7393号、東京都市計画土地区画整理事業江戸川東部篠崎付近土地区画整理事業の都市計画区域の変更につきまして、御説明いたします。

資料は、薄茶色表紙の「議案・資料」103ページから118ページまでとなっております。

「議案・資料」の107ページ的位置図と併せて、前方モニターの航空写真を御覧くだ

さい。

今回変更する区域は、区画整理事業を施行すべき区域、いわゆる「すべき区域」の一部でございます。「すべき区域」は、無秩序な市街地開発を防止し、計画的に良好な市街地を形成することを目的に、緑地地域に代わるものとしたしまして、昭和44年に都市計画決定されたものでございます。

この江戸川東部篠崎付近地区につきましては、当初約1,084ヘクタールございましたが、区画整理事業の実施又は都が定めたガイドラインに基づく地区計画の策定によりまして、順次削除され、現在約835ヘクタールまで縮小しております。

なお、このガイドラインとは、都が平成14年3月に「すべき区域」の市街地整備のためのガイドラインとして定めたものでございまして、地区計画を策定することにより、区画整理事業以外の手法でも同等の整備水準を確保するものでございます。

「議案・資料」108ページの計画図を御覧ください。併せて、前方モニターを御覧ください。

本案件につきましては、江戸川区が、モニター上の赤い点線で囲まれました約87.8ヘクタールの範囲で地区計画を定めることから、この地区計画の範囲に含まれる黄色で示す約34.6ヘクタールの「すべき区域」を削除するものでございます。

ここで、参考として、江戸川区が本案件と同時に、同日に定める地区計画につきまして御説明いたします。

「議案・資料」の109ページから118ページを御覧ください。

地区計画では、まちの将来像を「次世代につなぐ安全・安心な、ゆとりを持って暮らせるまち」といたしまして、沿道緑化による緑豊かな住環境の形成や、区画街路沿道では0.5メートルの壁面後退をすることとしております。

なお、本件につきまして、平成30年12月4日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。

日程第5、議第7393号の説明は以上でございます。

【加藤会長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第5につきまして、御質問、御意見がございましたらお伺いいたします。

御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第5の案件について採決いたします。

議第7393号、江戸川東部篠崎付近土地区画整理事業の案件について、賛成の方は挙手を願います。

[賛成者挙手]

【加藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第6といたしまして、議第7394号を議題に供します。

本案件は、土地利用調査特別委員会による「東京における土地利用に関する基本方針について（都市づくりのグランドデザインを踏まえた土地利用のあり方）」答申案につき、特別委員会から報告を受け、当審議会として調査審議し、議決の上、知事に答申を行う案件でございます。

臨時委員の方々が入室されるまで、しばらくお待ちください。

[臨時委員、入室・着席]

【加藤会長】 ここで、臨時委員の方が加わりましたので、事務局には再度、定足数の確認をお願いいたします。

【事務局（陰山都市計画課長）】 はい、事務局です。

現在、議事に関係のある臨時委員7名を加えた委員の合計40名中、2分の1以上という定足数を満たしておりますことを御報告いたします。

【加藤会長】 御案内のとおり、昨年2月6日に開催されました第220回の当審議会におきまして、知事から、東京における土地利用に関する基本方針について諮問がございました。これを受けまして、当審議会は、専門的見地から調査検討を行うため、土地利用調査特別委員会を設置いたしました。

特別委員会は、当審議会の学識経験委員及び臨時委員により構成され、浅見委員を委員長として、これまで調査検討を進めてきていただいております。特別委員会の構成につきましては、お手元にお配りしてございますうぐいす色表紙の資料別冊、答申案の巻末、「参考資料」参-4ページを御参照ください。

昨年9月5日には、第222回審議会におきまして、特別委員会から中間報告を受けたところでございます。

その後、特別委員会にお寄せいただきました意見等を踏まえまして、土地利用調査特別委員会において調査検討を行っていただき、この度、答申案を取りまとめていただきました。浅見委員長を初め特別委員会の委員の皆様方には、この答申案をおまとめいただくに当たりまして大変御苦勞いただきました。厚く御礼を申し上げます。

それでは、浅見委員長から、土地利用調査特別委員会の答申案につきまして、御報告をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【浅見委員長】 はい、かしこまりました。

土地利用調査特別委員会の委員長をしていただきました浅見です。よろしくお願いいたします。

答申案では、東京は少子高齢・人口減少社会の到来や、人々のライフスタイルや価値観の多様化、そして人工知能や自動運転などの技術革新など、社会経済情勢の大きな変化にも的確に対応できる都市として、持続的に発展していく必要があるとしております。このため、鉄道ネットワークなどの更なる強化とともに、将来の人口減少を見据えました安全で魅力や活力の高い都市の創出を図る土地利用に転換すべきであるというふうにしております。具体的には、個性やポテンシャルを最大限に発揮する都市機能の適正配置や、都心居住の見直し、集約型の地域構造への再編、みどりを守り増やすための取組などを、総合的・一体的に推進する必要があるとしております。

そのため、答申案では、どのように今後の土地利用制度を運用していくのかを示しております。

先ほど、会長からもお話がございましたけれども、昨年9月5日に開催されました都市計画審議会におきまして、東京における土地利用に関する基本方針についての中間報告をさせていただきました。

その後、パブリックコメントを実施いたしまして、中間報告に対して170通の意見が寄せられております。

また、区市町村への意見照会を行いまして、42区市町から意見を頂いております。

頂いた意見等につきましては、特別委員会において審議を行い、中間報告の一部を修正し、ここに答申案として取りまとめをしております。

答申案の内容につきましては、中間報告をいたしておりますので、本日は時間の関係から詳細な説明は省略いたしまして、頂いた意見などを踏まえた中間報告からの主な変更箇所について説明し、答申案の報告とさせていただきたいと思っております。

なお、お手元のうぐいす色の表紙の「議案・資料 別冊」の答申案に「答申案骨子」を挟み込んでおりますので、こちらを御覧いただければ全体像が分かるようになっております。

それでは、事務局より答申案について説明をいたします。

【久保田幹事】 事務局の都市づくり政策部長、久保田でございます。

私から、パブリックコメントや区市町村からの意見、土地利用調査特別委員会における議論などを踏まえた中間報告の主な修正箇所について、お手元のうぐいす色表紙「議案・資料 別冊」の答申案に基づきまして説明させていただきます。

3ページをお開きください。ページ中ほどの「地域の拠点」につきまして、区市からの意見を踏まえ、鉄道乗車人員が特に多い駅周辺で、都市計画マスタープランにおいて重要な位置付けがある拠点を「枢要な地域の拠点（仮称）」として位置付けることを追記しております。

5ページの中ほど、図2「中核的な拠点等のイメージ」を御覧ください。青い二重丸で表記をしております蒲田、吉祥寺、赤羽、金町などを「枢要な地域の拠点（仮称）」として追加しております。

8ページの中ほどを御覧ください。「(2) 地域区分等の特性に応じた土地利用の誘導」につきまして、特別委員会での議論を踏まえ、最終行から9ページにかけて、「大規模水害に備えた市街地の在り方についても検討を進める」ことを追記しております。

9ページを御覧ください。ページの中ほど、「①中枢広域拠点域」につきまして、パブリックコメントを踏まえ、5行目に「イノベーションを創出する産業、交流機能など、多様な特色を有する拠点や地域の形成を図る」ことを追加しております。

10ページをお開きください。国際ビジネス交流ゾーンにつきまして、パブリックコメントを踏まえ、5行目から、「インバウンドを呼び込む交流機能や宿泊機能の誘導」について追記してございます。

続いて、11ページを御覧いただきたいと思います。同じく国際ビジネス交流ゾーンにつきまして、パブリックコメントを踏まえ、ページの中ほど、下から2つ目の「さらに」で始まるパラグラフにおきまして、「緑化地域の指定などにより、都心の貴重なみどり空間の形成に資する良好な住環境の保全・創出などに取り組むこと」を追記しております。

続いて、12ページをお開きください。国際ビジネス交流ゾーンの外側につきまして、特別委員会での議論を踏まえ、ページの中ほど、最後の「また」で始まるパラグラフになりますが、「特に東京東部の海水面よりも低い地域に形成された広大な市街地、いわゆる広域ゼロメートル市街地では、浸水に対応したまちづくりを進めていく必要がある」ことを追記しております。

最後に、13ページをお開きください。中枢広域拠点域における主な施策につきまして、

パブリックコメントを踏まえ、3つ目の点に、「複数の民間事業者による共同貢献の積極的な活用」について追記をしております。

主な修正箇所についての説明は以上でございます。

【浅見委員長】 議長

【加藤会長】 はい、委員長

【浅見委員長】 ただ今、事務局から説明のありましたとおり、パブリックコメントなどを踏まえ、特別委員会で審議し、一部修正を加えて答申を取りまとめております。

今後、都市づくりのランドデザインで示した都市像の実現に向け、本基本方針の考え方を都市計画区域マスタープランに反映するとともに、関連する方針や基準を改定し、あわせて、都民や民間事業者、区市町村など、幅広い関係者と本基本方針の考え方を共有するとともに、関係者と密に連携して着実に都市づくりを推進していただきたいと考えます。

最後になりますが、特別委員会ではおおむね1年間にわたり審議をまいりました。この間、各委員からそれぞれの専門分野における知見を御披露いただき、議論を重ね、本日の答申案になっているということでございます。委員長を務め、取りまとめさせていただきましたが、この場を借りまして各委員に感謝を申し上げます。

これをもちまして、東京における土地利用に関する基本方針についての答申案の報告とさせていただきます。御審議のほど、よろしくお願いいたします。

【加藤会長】 浅見委員長、ありがとうございました。

答申案に関する報告が終了いたしました。

それでは、本件につきまして、御質問、御意見がございましたらお伺いいたします。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 はい、意見を述べさせていただきます。

副題に「都市づくりのランドデザインを踏まえた土地利用のあり方」というふうにあります。ランドデザインは、東京構想2000など、国土の均衡のとれた発展というこれまでの方針を投げ捨てて、東京一極集中を極度に進めた石原都政以来の東京の都市づくりを引き継ぎ、更に肥大化させるものです。

中央環状線の内側という広大な地域をセンター・コア・エリアというふうに位置付けて、開発の網掛けをしたやり方を、さらに「中枢広域拠点域」という新しい名称を付けて、環状7号線の内側の区域まで大幅に拡大するというばかりでなく、これまで生活拠点と位置

付けられていた中野や葛飾の立石などを開発対象に引き込みました。

このような極端な東京一極集中は、大手デベロッパーのもうけを更に増大させるでしょうけれども、環境破壊や地方の衰退、都市の過密化など、様々な問題を発生させます。このようなグランドデザインをベースに土地利用を考えることそのものに問題があると考えます。この結果、基本方針では、歴史と文化を育んできた築地市場をなくして再開発にかけることなど、様々な問題のある開発を奨励しています。

主な取組として掲げられているのも、緑の保全を理由にして区部中心部の開発や容積率の上乗せを認める、超高層ビル建設を推進するための都市開発制度を適用できるエリアを拡大する、交通結節点であることを理由に容積率を更に拡大する、日影規制を緩和するなど、開発を容易にするための規制緩和のオンパレードとなっています。

緑の保全は重要ですが、都の責任で保全地域の買い取りを進める、市町村が行う特別緑地保全地区買い取りに都として支援するなど、できることはたくさんあります。しかし、基礎自治体が制度の拡大や存続を求める要望を都に上げているにもかかわらず、これらの施策は拡大せず、特別緑地保全地区の買い取りに至っては廃止しています。

容積率は、それぞれの地域の用途に沿ってまちづくりを進めるために定められます。安易に上げれば町並みを壊します。従来の住宅地の付近に突然超高層ビルが入り込むことによって、子供たちや高齢者は強烈なビル風によって転倒し骨折するなどの被害を受けた。いくつものビルの影が重なり、もともと日がほとんど当たらなかった家の、わずかばかりの日光が超高層ビルによって奪われて、全く日が差し込まなくなった。こういった悲痛な声が各地から寄せられています。

民間の開発は、税金を投入せずに安上がりな印象を与えますけれども、実際には新たな自動車交通を発生させ、交通の円滑化を名目に、毎年千数百億の都市計画道路整備予算が組まれてますから、民間頼みの都市づくりが果たして財政的にも効率的かどうかを検証すべきだというふうに思います。制度を緩和し開発を促進する方策については、撤回・見直しを求めるものです。開発優先の土地利用施策の一方で、空き家対策、木造住宅密集地域の改善についての方策は極めて貧困で、専ら民間開発に付随するものになっています。

外国人のためのサービスアパートメントなどの充実には熱心ですが、低所得者のための住宅整備を推進するための施策は全くありません。

東京都が力を入れるべきは、こうしたことに資する土地利用施策の策定であるということをも改めて強調して、本基本方針については反対をするものです。

以上です。

【青山委員】 会長、3番

【加藤会長】 青山委員

【青山委員】 センター・コア・エリアについては、環6内側から環7内側に拡大するという事は、グランドデザインの時に既に、この都市計画審議会でも決定していたと思うんですけど、その理由は、あの時も説明があったように、いわゆる住宅密集地域において、従来は木造密集地域と言っていたんですけども、これからはやはり、いわゆる高経年化マンションの再開発が必要になってきます。で、東京都の都市整備局のホームページに地図が載っていますけれども、いわゆる高経年化マンションを戸数でいいますと、5年前の13万数千戸に対して、2018年には高経年化マンションが28万戸ということで、5年間で倍増してるという状況で、その多くが、今回拡大した環六外側、環七内側の地域に、町丁目別の地図でホームページに載ってますけれども、拡大してるという状況になっておりまして、この地域において、いわゆる既存の制度だけによる建替えというのはほとんど進まないということが想定されますので、やはり都市開発諸制度を駆使して、これの再生を図ってくということが喫緊の課題であるということから、こういった計画を立てたということは申し上げておきたいと思います。

それからもう一つ、やや細かい話になりますが、緑地を増やすのに区市町村の買取りを支援するという事も、私は、あっていいんですけど、それが主流にはならないだろうと思います。特に、東京の場合は、生産緑地が市街地にかなり残ったという状況を大切にしていかなければならないわけですし、そのためにはですね、もちろん生産緑地法では区市町村に農業者が買取りを請求できるという制度があるわけですけど、それには財源にも限りがありますし、あっていいんですけどね、でも、主流にはなり得ない。

財源に限りはあるし、それからもう一つは、買い取ってしまうと、いわゆる公的な緑地、公園としては維持できますけれども、農業は衰退してくということになるので、基本的には、やはり生産緑地については、新規就農意向の強い人も近年はとて多くなってるので、そういったあっせんを生産緑地についてはしていくというふうな事の方も、行政は努力をしなければいけないんだと思います。

そういった意味から、この今回の答申案では、主な取組というのを21ページ以降に列挙してありますけれども、15件ありますけれども、そのうち1番から4番までは緑地や農地の話ということになってます。これはある意味、従来のこの種の報告ですと、土地利用に

ついでに東京の基本方針ですから、従来ですと、まあ、1番から4番は普通、特定街区とか総合設計が来るのが普通だったわけですけど、今回、そういった形で大転換を図っているということは御理解いただきたいと思います。

【加藤会長】 ほかに御質問、御意見はございませんでしょうか。

ございませんようでしたら、土地利用調査特別委員会から報告がございました答申案どおり、本日、知事に答申をいたすことにつきまして、お諮りをいたします。

答申案のとおり答申することに賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は答申案どおり、本日、知事に答申することに決定いたしました。

つきましては、私が審議会を代表して知事への答申書をお渡しすることといたしますので、御了承願います。

また、土地利用調査特別委員会につきましては、諮問事項についての調査検討を終了いたしましたので、本日付けをもって廃止いたしたいと存じますので、御了承願います。

それでは、間もなく知事に代わり副知事が入室されますので、少々お待ちください。

なお、委員の皆様のお手元には、「案」の表記が外れました答申をお配りさせていただいております。

〔 長谷川副知事入室し、交付場所へ移動 〕

【加藤会長】 それでは、副知事がお見えになりましたので、答申をいたしたいと存じます。

〔 加藤会長、交付場所へ移動 〕

【加藤会長】 東京都知事

小池百合子 殿

東京都都市計画審議会会長

加藤利男

「東京における土地利用に関する基本方針について

(都市づくりのランドデザインを踏まえた土地利用のあり方)」

の答申について

平成30年2月6日に諮問されました「東京における土地利用に関する基本方針について（都市づくりのグランドデザインを踏まえた土地利用のあり方）」は、当審議会に土地利用調査特別委員会を設置し、専門的見地からの調査検討を行い、その報告を受け審議会として調査審議した結果、この度、別添のとおり取りまとめましたので、ここに答申いたします。

よろしく申し上げます。

〔 答申書交付 〕

〔 加藤会長、自席へ着席 〕

【加藤会長】 それでは、長谷川副知事より御挨拶がございます。

【長谷川副知事】 副知事の長谷川でございます。一言、御挨拶を申し上げます。

委員の皆様方には、東京都の都市計画に関しまして日頃より御指導を賜りまして、改めて御礼を申し上げます。

ただ今、加藤会長から、小池知事に代わりまして、答申を頂きました。

本件につきましては、都市づくりのグランドデザインでお示した都市像の実現に向けて、東京の土地利用を適切に誘導する基本方針が必要ということで、昨年、諮問をさせていただきました。本審議会におきまして、このように答申をまとめていただきましたことに対しまして、心から御礼を申し上げます。

また、答申に向けましては、浅見委員長を座長といたします土地利用調査特別委員会の皆様方にも、この1年間、熱心に御議論をいただきました。本当にありがとうございました。

本日頂きました答申を基にして、都として用途地域等に関する指定方針・指定基準や都市計画区域マスタープランの改定などを行ってまいります。東京の持続的な発展を目指し、答申に基づいて地域の個性やポテンシャルを最大限に発揮する拠点の育成や、都市づくりのあらゆる機会を捉えた緑の保全創出、量的底上げの推進などにより、都市づくりのグランドデザインでお示した都市像の実現を図ってまいります。

引き続き、委員の皆様方には様々な面で御指導、御協力を是非ともお願い申し上げまして、御礼の挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【加藤会長】 どうもありがとうございました。

なお、長谷川副知事は、公務のため、御退室されます。

【長谷川副知事】 どうもありがとうございました。失礼いたします。

〔 長谷川副知事、退室 〕

【加藤会長】 以上をもちまして、日程第6につきましては終了いたしました。

なお、浅見委員長を初め臨時委員の皆様方は御多忙の中御臨席賜り、ありがとうございました。

【加藤会長】 以上をもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。

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

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

これをもちまして、本日の審議会を閉会いたします。

午後3時25分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。