

平成27年度
第1回台東区都市計画審議会
(抄録)

日時：平成27年12月18日（金）

15：00～16：02

場所：台東区役所 7階 議会第三会議室

1 開 会

2 出席状況及び定足数の報告

定数18名のうち、14名の出席。

3 議 事

(1) 都市計画道路の整備方針（案）について（報告）

○事務局 それでは、議事に進めてまいりたいと存じます。

本日は、本審議会に諮問する案件はございません。本日の案件は全て報告事項でございます。

議事の進行につきましては、先ほど申し上げましたように、会長にかわりまして委員に仮の議長として進行をお願いしたいと思います。委員、よろしくお願いいたします。

○会長職務代理者 それでは、会長がお見えになるまで議事の代行を進めさせていただきます。

事務局より案件についての御説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、議事の（1）、東京における都市計画道路の整備方針（案）について御説明いたします。なお、参考資料として、先ほど申し上げた整備方針（案）の本編をお配りしておりますが、説明は資料1-1の概要版で御説明させていただきます。

資料の御説明に入る前に、この整備方針の策定に至る経緯につきまして御説明させていただきます。

東京都では、現在、1,394路線、3,207kmの都市計画道路が決定されておりました。これらの整備を計画的かつ効率的に進めるために、おおむね10年間で整備する路線を示した事業化計画を過去3度にわたり定めてまいりました。

現行の第三次事業化計画が今年度で終了することから、これまで東京都、区及び市によって第四次事業化計画の策定に向け検討を重ねてまいりました。これから御説明いたします第四次事業化計画でございますが、本日の午後2時に公表されておりました、来年2月10日までのパブリックコメントを経て、今年度末の策定を予定しているところでございます。

それでは、資料1-1「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）（案）」を御説明いたします。

項番1、「東京の新しい道路づくりに向けて」といたしまして、「都市計画道路の整備状況」、「東京が目指すべき将来像」、「道路整備の「基本理念」と「基本目標」、「整備方針（案）の流れ」が示されております。

2つ目の■の「東京が目指すべき将来像」（環状メガロポリス構造の実現、集約型の地域構造への再編、安全・安心な都市の実現）に向けて、3つ目の■にございますように、3つの基本理念、①東京の目指す都市づくりに資する道路整備、②都民のニーズに対応した利用者・生活者の視点からの道路整備、③選択と集中による重点的かつ効率的な道路整備と、さらに4つの基本目標、都市活力の強化、都市防災の強化、安全で快適な都市空間の創出、都市環境の向

上を設定しております。

4つ目の■では、整備方針（案）の流れが示されております。先ほど申しあげました4つの基本目標に照らしまして、将来都市計画道路ネットワークの検証を行っております。これは、未着手の都市計画道路について必要性を確認するものでございます。ここで必要性が確認された路線と確認されなかった路線に分類しまして、必要性が確認された路線をさらに、今後10年で優先的に整備すべき優先整備路線と、優先整備路線以外の路線、そして計画検討路線として分類しております。

そして、必要性が確認されなかった路線につきましては、廃止や計画変更を前提として、見直し候補路線となっております。

また、目指すべき将来像の実現に向け新たに必要となる路線を、新たに検討する都市計画道路として設定しております。

それぞれ設定された路線ごとの平成28年度以降の考え方につきましては、一番下の段に示されているとおりとなっております。

2ページをお開きください。項番2、「第四次事業化計画」では、優先整備路線選定の考え方について記載されております。優先整備路線の選定に当たりましては、道路整備の4つの基本目標を踏まえまして、東京都全体の将来像や広域的な課題に加え、地域の将来像や課題の解決に向け、それぞれの視点から6つの選定項目、「1 骨格幹線道路網の形成」、「2 自動車交通の円滑化」、「3 高度な防災都市の実現」、「4 地域の安全性の向上」、「5 拠点形成と拠点間連携」、「6 地域のまちづくりへの貢献」を設定いたしまして、事業の継続性や実現性などを踏まえ、総合的に判断しております。

優先整備路線として選定された路線数、延長は、一番下の段に記載されている表のとおりでございます。

では、本区における優先整備路線について御説明いたします。恐れ入ります、3ページをごらんください。本区では、上から3段目の都-3、路線名では放射8号線が優先整備路線に台東区で唯一選定されているものでございます。放射8号線とは、いわゆる春日通りでございまして、昭和通りから不忍通りまでの区間が記載されております。これが、東京都が施行する優先整備路線でございます。

この後の4ページ～10ページにつきましては、本区に関連する記載がございませんので、説明は省かせていただきます。

11ページをお開きください。次に、項番3の「将来都市計画道路ネットワークの検証」につきまして御説明いたします。

先ほど「整備方針（案）の流れ」で申しあげました、必要性を確認するための将来都市計画道路ネットワークの検証について本項に記載されております。未着手の都市計画道路におきま

して、右上の表にある15の項目について、それぞれの検証を行い、いずれの項目にも該当しない路線を見直し候補路線と位置づけております。本区内では、この見直し候補路線については存在いたしません。また、新たに検討する都市計画道路につきましては、先ほども御説明いたしました。東京が目指す将来像の実現に向けて新たに都市計画道路が必要となる箇所を示しているものでございます。こちらも本区では該当の路線はございません。

次に、項番4の「計画検討路線」について御説明いたします。

今御説明いたしました将来都市計画道路ネットワークの検証の結果、必要性が確認されました路線の中にも、計画決定以降、さまざまな事由が生じ、計画幅員や道路構造など都市計画の内容について検討を必要とする路線があります。そこで、右の表に示す特別な事由に該当する路線を計画検討路線と位置づけております。

今後、各路線の課題に応じて、道路線形、幅員、構造などについて地元の意見などの把握に努めまして、必要な都市計画の手續、また、事業化に向けた準備を進めることとしております。

次に、12ページ、13ページ、A3の折り込みになっている部分をごらんいただきたいと思っております。

本区内では、この計画検討路線に、右下の紫色の表の右上、計-15・環状3号線及び計-16・補助95号線が位置づけられております。環状3号線は、いわゆる言問通りの根岸二丁目の寛永寺橋付近から谷中六丁目付近で現在の言問通りと枝分かれしまして、谷中一丁目を経由して文京区に入り、文京区を含めて全長が約4.2kmの路線です。補助95号線は、言問通りの環状3号線が枝分かれする谷中六丁目付近から西側の現在の言問通りに当たる部分で、延長は480mでございます。路線の位置につきましては、後ほど都市計画図をごらんいただければと思っております。

この路線で、検討が必要な特別な事由といたしましては、骨格幹線道路網の形成に向けて検討が必要とされる路線としているものでございます。

14ページ、最後のページをごらんいただきたいと存じます。こちらは都市計画道路の区域内に建築する場合の建築制限の緩和の範囲を拡大するものでございます。緩和されるのは、都市計画道路のうち優先整備路線に位置づけられた路線内に建築する場合でございます。中ほどの図にございますように、これまでは優先整備路線区域内での建築物は2階までに制限されておりました。新たな基準では、優先整備路線を含む全ての都市計画道路区域内について、3階までの建築を可能とする緩和を行うというものでございます。新たな基準による建築制限につきましては、平成28年4月1日からの施行を予定しております。

以上が「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）（案）」でございます。

冒頭にも申し上げましたが、今回公表となったこの整備方針（案）につきましては、本日より来年の2月10日までパブリックコメントを実施し、本年度末に整備方針として策定される

予定となっているものでございます。

続きまして、整備方針の、現在、27年度までに行われている計画でございます第三次事業化計画の結果の報告の中から、本区にかかわる部分について御説明いたします。

資料1-2をごらんください。この「結果の報告」につきましては、これまで説明いたしました第四次事業化計画（案）とあわせて本日公表されたものでございます。

表紙をおめくりいただき、方針-3とあります最後のページをごらんください。「区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）における位置付け」と記載されております、主に谷中地域に位置する補助92号線、補助178号線、補助188号線につきましては、その下の「検討の方向性」にありますとおり、第三次事業化計画におきましては、いわゆる見直し候補区間として位置づけられておりました。

この3路線につきましては、東京都及び関係区による検討の結果、ページの下にあります囲みのおおりで、地域におけるまちづくりの状況を踏まえまして、見直し候補区間の廃止の都市計画変更手続を行うことを方針としております。

また、先ほどご説明いたしました計画検討路線でございますが、中ほどの「検討の方向性」といたしまして、第三次事業化計画から抜粋した記載がございます。その4段落目のなお書きのところ、「環状3号線、補助95号線については、「日暮里・谷中地区」のまちづくりを検討していく中で、都市計画道路整備の実現に向けて、道路線形、幅員、構造形式など都市計画の見直しを検討していきます」とあります。で、これまで検討してきたものでございます。

さらに、下の囲みの2段落目のなお書きで、「環状3号線及び補助95号線については、今後も引き続き、整備の実現に向けて検討を進めていきます」とあります。これを受けた形で、第四次事業化計画に、改めて計画検討路線として記載されているものでございます。

議事（1）の都市計画道路の整備方針（案）についての説明は以上でございます。

○会長 ありがとうございます。

きょうは報告事項3件ということでございまして、今御説明いただいた議事の（1）、議事の（2）は東京都が決定すべき都市計画ですけれども、変更等について、あるいは整備方針についての報告があったということですので、区の都計審としての意見があれば、それを付して報告することができるという機会だと思っております。

それでは、今御説明いただきました議事の（1）につきまして、御質問あるいは御意見等ございましたら承りたいと思いますが、いかがでしょうか。

○委員 第四次事業化計画の内容と第三次事業化計画の結果の報告をお聞きしたのですが、今お聞きして、第四次については、台東区は放射8号線、春日通りのことを東京都が施行していきますよという内容で、ほぼそれ1点になるのかなと思います。結果として、お話があった第三次事業化計画というのは、まさに谷中の3路線をどうするのかということで、今、今後検討

しますというような形になっているのですが、それは具体的にどのような形で今後進めていくのか。まだ、これから検討するということなのですからけれども、いわゆる都市計画道路の計画を廃止するだけでは多分いかない話だろうと思うので。それと、説明にもあった、環状3号線との絡みとか、95号線との絡みとか、その辺、現在わかっている話で結構でございますので、ちょっとお話しいただければと思います。よろしく申し上げます。

○事務局 地区整備課長でございます。私のほうで、平成20年から東京都さんと台東区、文京区、荒川区で構成されております、谷中地区の都市計画道路の検討委員会に出席してまいりましたので、お答えさせていただきます。

現状で、都市計画の廃止ということで、今回、三次の結果報告に上がっておりますが、その都区の連絡会の中でも、都市計画の廃止の手続を拙速にしまうと、沿道の建築ですとか用途に関して、かなり乱開発が行われるような懸念があるということが各区からの意見として出ております。それを受けて、東京都のほうでは、まちづくりのある程度の進捗を見た段階で、具体的に申し上げますと、例えば沿道の地区計画等が定まった段階で廃止の手続に向けて調整を始めるとということで、現状、東京都と3区の間では調整がついております。

○会長 よろしいでしょうか。

○委員 はい。

○会長 ほかにいかがでしょうか。

○委員 まず、この審議会全体の話をちょっとさせていただきたいんですが、実は区議会のほうでは、今全ての会議をインターネットで生中継というのを始めていまして、例えばこの部屋ですと、あそこにカメラが上についているんですが、あれを使って、本当に簡単なやり方で全ての委員会を生中継して、また、録画で発信をしているということをやっています。

きょうもこの審議会はこうしてテープを撮って、議事録は公開しているんですかね。議事録も添付されているので、公開されていると思うんですが、今後、議会だけではなくて、いろいろな審議会とか会議体を同じような形で情報発信したらどうかというようなことも上がっていますので、ぜひ会長と事務局のほうで御検討いただきまして、この部屋もしくは隣の部屋を使う限りは非常に簡単な作業で、そういった形で情報公開できますので、その点についてもぜひ御検討いただきたいなということを冒頭に申し上げさせていただきます。

その上で、中身について、ちょっと質問というかひっかかっているところがあるんですが、今回の第四次の優先整備路線は、今後10年間ということが明確に出されていますよね。ということは、今まで長年ずっと春日通りの計画がありながら、とまっていた部分が、これは間違いなく10年以内にやるということの決定だというふうに受けとめてよろしいのでしょうか。それとも、今までもこのような形で来たけれども、なかなか工事に着手できなかったという経緯なのか。数段ランクが、やりますよというのが上がったということなんですか。

○事務局 事務局のほうでお答えいたします。先ほど申し上げた春日通りの路線につきましては、三次の事業化計画の中でも優先整備路線になっておりました。この10年間で、委員おっしゃるように整備できなかったというところで、恐らく東京都としては引き続き、両脇はもう整備されている路線ですので、その間の部分については、この10年間で整備していくという意向で優先整備路線に挙げられたと考えております。

資料1-1の2ページをごらんいただきたいのですが、真ん中にある6つの基本目標に照らし合わせて優先整備路線としてやっていくということで、改めてこれに照らし合わせて第四次計画の中でも優先整備路線として選定されたというものでございます。

○委員 なかなかちょっと聞きづらいところでもあるんですが、例えば、地域や何かのいろいろな合意といいますか、お話し合いがきちっとできていないところが課題だと。今までも、要はずっと計画路線の中に入っていたけれども、なかなかできなかったわけですね。陥没事故とか大きな事故があったりとかという経緯もあったと伺っているんですが、ここは東京都のほうの整備路線ということになっているので、なかなか区役所側が直接現場の皆さんとやりとりするという事は少ないのかもわかりませんが、何か課題というのが整理されているものはあるんですか。計画としては毎回のようになっているけれども、今までできなかったという部分ですね。

○会長 今御質問になっている対象というのは、ちょっとこの都市計画図は大きいので広げにくいですが、広げていただくと、昭和通りから文京区の真ん中のところまでですね、そこまで春日通りでハッチがかかっているのですが、事業中というままで継続している。10年間で終わらなかったのも、もう10年やるぞということではあると思うのですが。ちょうど、事務局からの説明の前に、吉池の再開発等があって、歩道が少し整備されたりしているのですが、その部分が、ある意味では今までできていなかったところが完成しているのですが、恐らくその前後、JRがひよっとしたら一番課題なのかもしれません。ガードをくぐる場所をどう広げるかというのがですね。そんなことを含めて。でも、東京都はさらに10年継続するという事は、やるぞという意思のあらわれなのだろうと私は理解しているのですが。事務局、どうぞ。

○事務局 それで、今、会長がおっしゃったように、南側のほうは道路の線は決まっていますが、北側のほうを拡幅するという事に課題があると伺っておりますけれども、それに対して区が地元にもどのように入っていくかというような対応は、これまでのことはしておりません。

○委員 わかりました。確かに、あそこの南側の建物は、段々というか、歩道側が2階建てぐらいで、奥から高くなっていますよね。ああいう規制が入っているのかなと、ずっと思っていました。

それで、ちょっとまたそこで疑問になってしまうのが、今回、10年以内にやるぞということになっていますが、あそこもこれから3階が建てられるようになってっちゃうということですよ。14ページのほうに、計画路線の区域内は、今までは2階建てまでしかできなかったんですよ。ということは、あそこの春日通りのところも、10年以内にやるぞという計画が今回出されていながらも、3階まで建てていいよということになるということですか。

○事務局 委員おっしゃるとおりです。

○委員 その辺は、実際、その部分だけ聞くと、本当にやる気があるのかなと疑問に思っちゃうんですけども、こういうものなんですか。

○事務局 現状のかたい建物、いわゆる鉄筋コンクリートですとか、地下があるようなものはやはり規制されているのですけれども、木造等での2階建て、今、建てかえれば3階建ても建てられますので、そういう現状を踏まえての緩和というふうに考えております。

○会長 多分、委員が御懸念になっているところは、これを建てちゃうと道路ができないんじゃないのということに対して、とりあえずまだ、10年間にやると言っているけれども、何年に着工しますというところまでは実は決まっていなわけですよ。だから、着工して、この計画道路をつくる時には、移転したり、あるいは取り壊しをしますよということを前提に許可が出るのです。だから、普通の宅地で庭があつたりすると、ちょっと後ろへ下がってねというような引き家ができるのですけれども、ここはそんなことは全くできませんので、3階建てを建てる方は、道路ができる時には取り壊さなきゃいけないんだなということを前提にして建てるということなのです。

○委員 そういう意味で、今までもずっとそうだったわけですよ。

○会長 そうです。

○委員 ちょっと引っ込んでいた。

○会長 制限がかかる。

○事務局 制限がかかっていますし、優先整備路線以外の計画線では3階建てが建てられていた。それを優先整備路線の区域まで緩和されたというのが今回の内容です。

○委員 余り突き詰めてやるといういろいろあると思うんですが、やはり地域としても、やるならやるで、きちっと期間みたいなものがお示しされるのであれば考えようもあるんでしょうけれども、今までと同じようなスタンスで来て、さらに今度から3階もいいですよとなると、これはどうなのかなという部分では、非常に悩ましいのかなという印象を受けますので、そこのところだけ一応発言させていただきます。これは余り言ってもしょうがないですね。

○会長 そうですね。これは台東区だけの問題ではなくて、東京都全域あるいは全国のルールなのです。基本的には、道路の都市計画決定を取り消して、もう道路は作りませんと言わない限りは、永遠にずっと規制がかかっているんですね。それこそ40年前につくられた都市計

画道路で、たくさん残っているんですが、そこもある意味では鉄筋コンクリートは建てられないということで、周りが鉄筋化すると、何でここだけ木造とか3階建てなのと。そこに突然環状2号線なんてできちゃったりするわけですけども。港区のほうで。そういう状況にどうしてもなります。

ただ、道路ができるから、高いその他を全く制限するわけにはいかないんで、道路をつくるときには取り壊し等、退去してくださいということを前提に、それまでの間、土地利用をしていただいているので、それを、2階建てを3階建てまでいいですよということに、一般の規制に合わせたということですね。

○委員 もう1点だけよろしいですか。先ほどの藝大の前の道のところですよ、あそこの都市計画を見直すという話ですよ。計画15号というやつです。

○会長 これも都市計画図を見ていただくと、黄色が藝大で、その上のところですね。現在ある道路は、このピンク色の、近隣商業地域に沿道が用途規制されていて、その北側に斜めに抜けていく道路があって、これは全く現道がないんです。この部分ですね。

○委員 今、会長がおっしゃったとおり、藝大の端っから言問通りに抜ける、住所でいうと上野桜木になるんですけども、角に桜木会館があって、黄色くなっているところですよ、ここだけすごく狭いじゃないですか。これは前からいろいろな意味で拡幅していくのかななんて思っていたんですが、ここも現状どおり残るといふふうになっちゃうんですかね。

○事務局 この部分は、今の都市計画道路がなくなった場合には、建てかえによって4mになる道路です。

○委員 というのは、この上野の両大師橋からずっと来るところは、ずっと2車線というか、対面通行ですよ。ここから先の谷中に行くところも両側なんですけれども、ここだけ一通になっちゃっているんですよ。これが何とか緩和されないものなのかなとずっと思っていたんですが、そこは、直らないというか、道路の幅も含めて計画がなくなるということなんですか。

○事務局 ただ、今の都市計画を廃止するときに、先ほど地区整備課長も申し上げましたけれども、町の中で今後どうするかという、高さ制限とかも含めますけれども、道路幅を今のままでいいのか、少し拡幅するのか、そういうところも今後の検討の中に入ってくると考えております。

○委員 それは区側で検討するんですか。

○事務局 地区整備課長でございます。委員御指摘の箇所も含めて、今回、廃止ということで見直しの結果が出た3路線につきましては、現道の道路はそのまま残らして、都市計画線を将来的に廃止するという形になっておりまして、その結果を出す前に、交通ですとか防災ですとか、全ての面において東京都のほうで検証しておりまして、このまま廃止して4m道路のままでも車両の交通上は支障がないという結論が出ております。

しかしながら、今、都市計画課長からも説明がありましたけれども、例えば歩行者のために拡幅するのはどうかということは、今後、地区計画等を考えていく中で、必要があればそういった考え方も採用していくという形でございます。

○委員 今ちょっと車の話をしたんですが、特に今、上野から谷中にかけてすごく観光の方が歩いて散策している中で、結構、上野の美術館ゾーンから谷中に抜けていく最初の道がすごく狭くなっていて、車も通ると非常に危ない状態なので、実際あそこでお住まいになっている方からするといろいろあるんでしょうけれども、全体的に見ると、もう少しあその通りがよくなればつながりやすいかなと思っていましたものですから、そういったことも含めて、今後まだ検討の余地があるということなんですよね。

○事務局 そのとおりでございます。

○委員 わかりました。そこだけ言うておきます。

○委員 ここで質問すべきことかどうかわからないんですけども、実は、上野の昭和通りですけれども、あれは国道というふうに理解してしまっていて、ですから、ここで全然出てこないことだと思うんですけども、何せほぼ一日中、昼間はずっと渋滞が続いていて。この前、根拠はないんですけども、聞いたら、東京の国道の中で一番混んでいるのは上野駅の、細くなりますよね、区役所のところ、要するに首都高速1号線のところで、入谷から始まって、ずっと車線数が減って、台東区のところでは蔵前通りの先のところまでだと思うんですけども。あの高速道路そのものも盲腸線になってしまっていて、今、実現という意味では可能性は非常に少ないんでしょうけれども、首都高速の環状線の日本橋付近での地下化の問題とかもありまして、そうすると、将来的にも高速道路の盲腸線になって、その後の本町のつながりのところになると、あの線は、僕、個人的には、突拍子もないことを言うかもしれませんが、あれはなくなっただけでかえって高速道路も広がりますし、そうすると、昭和通り、入谷から先の幅員の近くまでできるということと、上野の町からいっても東上野との連携だとか、駅前の開発を含めて、とてもすっきりするかなと。景色的にもよくなって、東上野と上野地区の連携もすごくよくなるということで。こういうことを考えたりするところというのは、基本的にこういう審議会は国道との接点があるのかどうかということも含めて、何か変な質問だと思うんですけども、知識的にも教えていただけたらなと思っているんですけども。

○事務局 きょう御報告した都市計画道路という面では、昭和通りも都市計画道路です。今、委員がおっしゃった上野近辺というのは、都市計画道路の整備が終了しているところなのです。今おっしゃった、駅前をどうするかとか、今後、高速道路をどうするかというのは、これから上野周辺のまちづくりを大きく考えたときに含まれるのかなと考えております。具体的にまだ何がどうというわけではございませんけれども、その道路だけということではなく、委員がおっしゃるように、まちづくりの中全体で考えて、その道路がどうあるべきかというのは、ま

た国のほうと協議したりするというような性質のものと考えてございます。

○委員 ありがとうございます。

○会長 基本的に、街路事業というのは東京都がやるのですけれども、結果として、その沿道をどういうまちづくりをするのかというのは区に任されるわけですね。だから、都は道路をつくるだけだと言われても困っちゃうので、区としてこんなまちづくりをしていきたいとか、あるいは、どんなまちづくりをしてほしいというようなことが都としてもあるかもしれません。その辺の調整をしながら、やめるという線と、事業をするとしたらどんな沿道整備をしていきますかということで、必要があればまた都市計画の変更等も出てくる。

拡幅されると、恐らく路線地域の指定が後ろへ下がるんですね。新しい道路のところからということになることもたまにあるのです。廃止になって用途地域だけ残るというのも、ある意味ではおかしい話なので、どうしようとか、そういうことがいろいろ重なってくるので、要は、もうちょっと検討しますと言っているということですね。

全体の見直しの期間があるので、その間に結論が出ないと、あるいは思うところまで進捗しないと、もう10年延ばそうみたいになったり、結論が出ると、そこで縮小されたり、見直されたりというようなことが起きてくる。

やはり台東区としては、道路事情、渋滞その他が起こる場所があるということも含めて、将来的に道路をどう整備するか。その道路整備で拡幅すると、沿道の皆さんの事業にも障害というか影響が出てきますから、それを含めて、区としてはどんなまちづくりをするか。そうしたやりとりをしながらということになりますので、またこういう場で御意見を伺いながら進めていかなければいけないのかなとは思っております。

とりあえず、今回出てきた道路について、3つの路線のこれからの見直しに当たって東京都が示してきた考え方ということであるわけです。決めるではなくて、それに対する御意見があればお聞かせくださいということでしたが、一応報告としては以上でよろしいでしょうか。まだ御意見あるいは御質問等ございますでしょうか。

それでは、議事の1番、都市計画道路の整備方針の第三次事業化計画に関連した報告と意見交換は以上にさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

その後、この議案ではなくて、都市計画審議会の公開ということに関しての発言があったのですけれども、これについては、事務局はいかがお考えでしょうか。

○事務局 前にもほかの場で青柳委員から、こういった会議についての公開ということでは、先ほどおっしゃられたように、ビデオカメラもあるということで御意見を伺っております。ただ、会議によって、それぞれ会議の性質がございますので、会議の中で、そのままりアルタイムで流すことがふさわしいかどうかということも含めて検討させていただきます。

○会長 そのリアルタイムで流すというのは、どこへ流れるんですか。申しわけありません、

ちょっと状況がわかっていなくて。

○事務局 今、区議会の全ての委員会が、このカメラで撮って、ユーストリームというサイトの中で、いわゆるリアルタイムというか、少しタイムラグがあるので、どういう仕組みになっているか、そこまで私も存じ上げないのですが、ほぼ今やっている会議がパソコンで見られるというような状況で配信しているものでございます。

○会長 全世界で見ようと思えば見られると。

○委員 そうです。

○会長 従来は1階のロビーに流すとかということをやられていたんですか。

○事務局 やってありませんでした。本会議と、予算と決算の特別委員会の模様は画像を撮って放映化、一般にケーブルテレビで放映ということはやっておりました。

○会長 その仕組みとしては、本審議会は非公開にすることができるという決まりですよね。特定の方の利益にかかわる状況を審議する場合には公開しない、傍聴人にも出ていただくと。再開発とかそういう事業で、細かい話のときに、そういう状況が起きるのですが、あれでもし流し出すと、その途中で、はい、ここからは消してくださいということ是可以るんですか。

○事務局 実際の区議会の委員会でも同様の場面がありますので、それは可能だと思います。

○会長 そうすると、放送している技術者がどこかに待機されているわけですか。

○事務局 区議会のときには、中で調整をやっております。

○会長 それは区の負担で来てもらうんですか。区の職員がやるんですか。

○事務局 区の職員がやっているのだと思います。

○会長 では、そういう事態もここでは起こり得るので、それを含めて検討させていただこうとは思いますが、ほかの皆さんからこの件に関して何か御意見はございますでしょうか。

○委員 今のやりとりの中で、区議会の場合は大体、公開できない場合は、一番最初に案件を持ってきて、そこが終わった後に傍聴者も含めて皆さんに入っていただくというようなやり方をしていきます。あと、操作に関しては、パソコンが1台あれば非常に簡単にできる状況なので、区議会においては、区議会の事務局の職員が1人、その役割を持っていて、やっているということです。ですので、技術的な部分は非常に簡単にできるということと、あとは、初期にかかるいろいろな部分は、この部屋であればもう環境が整っていますので。

あとは、最近、長く画像を残しておくことに対して課金がされるようになったので。それさえしなければほとんど無料でできるということが多分メリットだと思いますので、そういったことも含めて、先日、景観審議会のほうでも同様の提案をさせていただいたんですが、できれば台東区で行われる公式、準公式を含めて、それなりの会議体は、どなたがどこにいてもごらんになっていただけるような状況がくれたらいいのかなという思いがありますので、ぜひ前向きに御検討いただければと思っています。

○会長 議会はいつごろからそれを。

○委員 議会はもう2年前かな。もう1年半ぐらいたっています。

○会長 こういう変化があったとか、何かありますか。

○委員 案件によってなんですが、非常に興味ある方が、わざわざこちらに来て傍聴しなくても、御自宅や何かからごらんになっていただけていたということもありますし、あとは、意外と町の中で、こんなのを見たよとかというお話は聞くようになりました。ただ、そこまで皆さんお暇な方ばかりじゃないので、視聴者数というのも毎回、何人見ていたというのも大体カウントが出るんですが、そこまで圧倒的に皆さんが見ているという状況ではありません。多いときで100とか200ぐらいでしたっけ、アクセスね。庁内にいる職員さんも見ていたりするので、それを差引くと、実は相当少ないのかなとは思いますが。

○会長 わかりました。情報化時代なので、今は恐らく若い人しか見ないでしょうけれども、そのうち高齢者もなれてきて、見るようになるかもしれません。では、ちょっと検討させていただいてよろしいでしょうか。

○委員 はい。お願いします。

(2) 都市高速道路第1号線の都市計画変更について(報告)

○会長 それでは、報告の2に移りたいと思います。よろしくお願いします。

○事務局 それでは、議事の(2)、都市高速道路第1号線の都市計画変更について御説明いたします。資料2をごらんください。

都市高速道路第1号線は、先ほど委員からお話があった、まさに高速道路でございます。これは大田区の羽田三丁目を起点といたしまして、台東区北上野一丁目、入谷のところでございますね、そこを終点とする総延長約22kmの首都高速道路でございます。

このたび、表の下の段に「変更区間」とございますが、こちらのとおり、大田区管内におきます道路幅員の変更に合わせて、1号線全体において車線数を決定するというものでございます。

なお、この都市計画変更の決定者は東京都でございます。

資料2の赤枠で囲まれた部分が台東区管内における変更の内容でございます。表に記載のとおり、変更前に車線数が明記されていなかったところがございますけれども、この変更後に4車線と追記されることとなったものです。したがって、今回の表記の変更に伴って、管内の道路の幅員、また構造の変更、それから車線の記入等というような変更はございません。

簡単ではございますが、都市高速道路第1号線の都市計画変更についての説明は以上でございます。

○会長 よろしいでしょうか。おわかりになりましたか。要するに、図書に4車線と書くだけ

です。そのほかは何も変わりません。ですから、東京都の都市計画図書に4車線、4車線、4車線と書き込むということでございます。

では、ありがとうございました。

(3) 東上野二丁目特定街区の進捗状況等について（報告）

○会長 それでは、報告の3番目、東上野二丁目の件につきまして説明をお願いします。

○事務局 地区整備課長でございます。私からは東上野二丁目特定街区の進捗状況等について御説明いたします。資料3をごらんください。

項番1、「これまでの経緯」でございます。まず、平成16年12月に当該地区の開発整備の基本方針に基づく建築計画に対しまして、容積率や建築物の高さの最高限度等について、当初の都市計画を御決定いただいております。その後、土地所有者の変更等の経緯がございまして、平成21年12月にオフィスを主要用途としたホテルと集会施設の複合施設に対し、従前の都市計画決定から容積率と建築物の高さの最高限度を引き下げる都市計画を御決定いただきました。平成24年9月には、項番3に記載の三井不動産が組成したナエバ・プロパティーズ特定目的会社及び清水建設が土地を取得し、1年後の平成25年9月に工事着手してございます。

次に項番2、「計画概要」でございます。こちらにつきましては、資料に記載のとおりでございます。「(2) 施設概要」の最後の項目、用途でございますが、1階が店舗、2階及び3階が集会室、4階～19階が事務所、20階～24階がホテル、地下1階が自動車駐車場となっております。

項番3、事業者名につきましては、記載のとおりでございます。

資料の裏面をごらんください。項番4、「ホテルについて」でございます。ホテルの運営事業者につきましては、株式会社日立ライフでございます。名称につきましては、ライフツリー上野。客室数137室。階数につきましては、当該建築物の20階～24階に設置されます。なお、現在、運営事業者により、自社ホームページ及び他社の宿泊予約サイトにおいて開業日以降の予約を受け付けている状況でございます。

項番5、「今後の予定」でございます。今月末に建築物が竣工し、平成28年2月2日にホテルが開業いたします。4階～19階の事務所で業務を行う企業や、1階の店舗、2階～3階の集会室の開業時期につきましては、現在、事業者が調整を進めており、平成28年3月以降、順次、業務や営業を開始していく予定となっております。

お手数ですが、A3判の別紙の1枚目をごらんください。左上に都市計画決定時の開発の基本方針を7項目お示ししてございます。この開発の基本方針に基づきまして、現事業者が区と協議の上決定いたしました計画のコンセプトが、資料左下に記載のとおり、多様化する交流機

能に対応した宿泊、集会施設の整備、建物及び地域の防災性向上、景観及び周辺に配慮した建物高さの低減の3項目でございます。

資料右側は、断面図によりまして本建築物の1階～25階までの用途をお示ししてございます。なお、建物高さは最終的に約113mとなっております。

お手数ですが、別紙の2枚目をごらんください。一部先ほどの資料3の繰り返しとなりますが、上段に敷地の概要と計画概要をお示ししてございます。計画概要の容積対象面積のうち、集会施設と中水施設につきましては、都市計画に面積の定めがございますが、いずれも必要面積以上を確保してございます。

また、同様に都市計画に定めがあるものとしたしまして、有効空地がございますが、こちらの資料下段、1階平面図にお示ししておりますように、都市計画のとおり確保しております。

参考に東側の空地と貫通通路の写真をお示ししておりますが、詳細につきましては、本審議会終了後の施設見学におきまして現地を御確認いただきたく存じます。

議事(3)「東上野二丁目特定街区の進捗状況等について」の説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

○会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明に御質問等がありますか。

この後、現地、まだオープン前ですよ。

○事務局 そうです。

○会長 状況を見てこようということになっているようです。

ちょっと忘れちゃったきらいがあるんですが、事業者が途中で変わったりしていろいろあったのですが、都市計画的に一番大きな変更というのは、真ん中にあった区道を廃止して、それをたしか南北に振り分けて、側道を広げて、だけれども自由通路として24時間365日あいている通路をつくるというのを条件にしているんです。ですから、1階の、見開きの2ページ目のところを見ると、黄色い点線で矢印になっていますけれども、ここがその元区道で通り抜けができた部分に相当する空間を、歩行者だけですけれども、自転車の人はおりて引っ張れば通れると思いますが、そういう形で整備していただいているというのが、一番大きな都市計画的な変更だったかなと思います。

スカイツリーに対抗して、ライフツリーという名前にしたんですね。

○事務局 ホテルの名称がライフツリーというブランドなのですが、建物自体は上野イーストタワーという命名となったということで事業者から聞いてございます。

○会長 ホテルがライフツリーですか。

○事務局 はい。

○会長 わかりました。

○委員 意見というか感想なんですけれども、まさにこの事業というのは都市計画制度の目指すものをあらわしているのかなと思っております。今、会長からありましたように、区道を廃止して振り分け、さらに機能として貫通道路をつくと都市計画として決めたものを、土地所有者が変わっても確保できるというのは、まさに都市計画制度の目指すものだろうということで、10年以上かかったわけですけども、この間、台東区が本当に努力してこれができ上がったんじゃないかなと思ひまして、本当に区の職員の皆さんの御努力に感謝したいと思ひます。

○会長 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。——はい。

それでは、報告3については以上にさせていただくということでよろしいですね。

4 閉 会 午後4時02分 閉会