

大田区都市計画審議会（第159回）

目 的	1.羽田空港跡地第1ゾーンにおける都市計画案について 2.東京都市計画公園（昭和島二丁目公園）の変更（大田区決定）について 3.JR蒲田駅東口駅前広場の都市計画変更（大田区決定）について																		
日 時	平成28年1月28日（木） 開会 2時02分 閉会 4時41分																		
場 所	大田区役所 11階 第三・四委員会室																		
委 員	<table border="0"> <tr> <td>○ 小西恭一</td> <td>○ 志水英樹</td> <td>欠 中井検裕</td> </tr> <tr> <td>○ 中西正彦</td> <td>○ 今井克治</td> <td>○ 日野明美</td> </tr> <tr> <td>○ 伊藤和弘</td> <td>○ 伊佐治剛</td> <td>○ 岡元由美</td> </tr> <tr> <td>○ 田村英樹</td> <td>○ 黒沼良光</td> <td>○ 黒川 仁</td> </tr> <tr> <td>○ 樋口幸雄</td> <td>欠 鈴木秀夫</td> <td>○ 平本叔之</td> </tr> <tr> <td>○ 馬場宏二郎</td> <td>欠 高橋直人</td> <td>欠 河野攝夫</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">○印出席者</p>	○ 小西恭一	○ 志水英樹	欠 中井検裕	○ 中西正彦	○ 今井克治	○ 日野明美	○ 伊藤和弘	○ 伊佐治剛	○ 岡元由美	○ 田村英樹	○ 黒沼良光	○ 黒川 仁	○ 樋口幸雄	欠 鈴木秀夫	○ 平本叔之	○ 馬場宏二郎	欠 高橋直人	欠 河野攝夫
○ 小西恭一	○ 志水英樹	欠 中井検裕																	
○ 中西正彦	○ 今井克治	○ 日野明美																	
○ 伊藤和弘	○ 伊佐治剛	○ 岡元由美																	
○ 田村英樹	○ 黒沼良光	○ 黒川 仁																	
○ 樋口幸雄	欠 鈴木秀夫	○ 平本叔之																	
○ 馬場宏二郎	欠 高橋直人	欠 河野攝夫																	
出 席 幹 事	副区長（幸田） まちづくり推進部長（黒澤） 空港まちづくり本部長（玉川） 都市基盤整備部長（荒井） 都市開発担当部長（町田） まちづくり管理課長（西山） 空港まちづくり課長（白鳥） 空港基盤担当課長（中村） 事業調整担当課長（山浦） 産業交流担当課長（堀江） 都市基盤管理課長（明立） 臨海部基盤担当課長（鈴木） 都市開発課長（保下） 都市開発課副参事（塩ノ谷） 都市計画担当課長（河原田）																		

傍聴者 12名

議 事	<p>議 題</p> <p>第1号議案「羽田空港跡地第1ゾーンにおける都市計画案について」</p> <p>1-1 東京都市計画土地区画整理事業 羽田空港跡地地区土地区画整理事業</p> <p>1-2 東京都市計画道路区画街路大田区画街路第4・5・6号線</p> <p>1-3 東京都市計画公園 第3・3・124号羽田空港公園</p> <p>第2号議案「東京都市計画公園（昭和島二丁目公園）の変更（大田区決定）について」</p> <p>第3号議案「JR蒲田駅東口駅前広場の都市計画変更（大田区決定）について」</p> <p>3-1 東京都市計画道路 蒲田駅付近広場第1号</p> <p>3-1 東京都市計画道路 蒲田駅付近街路第2号線</p> <p>3-1 東京都市計画道路区画街路 大田区画街路第7号線</p> <p>3-2 東京都市計画駐車場 大田第9号蒲田駅東口地下自転車駐車場</p>
	<p>概 要</p>
<p><u>議決事項</u></p>	<p>第1号議案について、諮問のとおり定めることが適当である。</p> <p>第2号議案について、諮問のとおり定めることが適当である。</p> <p>第3号議案について、諮問のとおり定めることが適当である。</p>

その他

- 提出資料 第1号議案 付議文（写）
- 第1号議案－1
- 事前資料1 東京都市計画土地区画整理事業の決定
- 事前資料2 東京都市計画土地区画整理事業 羽田空港跡地地区土地
区画整理事業 総括図
- 事前資料3 東京都市計画土地区画整理事業 羽田空港跡地地区土地
区画整理事業 計画図1（施行区域図）
- 事前資料4 東京都市計画土地区画整理事業 羽田空港跡地地区土地
区画整理事業 計画図2（公共施設の配置図）
- 事前資料5 東京都市計画土地区画整理事業の決定について【説明資
料】
- 第1号議案－2
- 事前資料1 東京都市計画道路の変更
- 事前資料2 東京都市計画道路区画街路大田区画街路第4号線
東京都市計画道路区画街路大田区画街路第5号線
東京都市計画道路区画街路大田区画街路第6号線
総括図
- 事前資料3 東京都市計画道路区画街路大田区画街路第4号線
東京都市計画道路区画街路大田区画街路第5号線
東京都市計画道路区画街路大田区画街路第6号線
計画図
- 事前資料4 東京都市計画道路の変更について【説明資料】
- 第1号議案－3
- 事前資料1 東京都市計画公園の変更
- 事前資料2 東京都市計画公園第3・3・124号 羽田空港公園
総括図
- 事前資料3 東京都市計画公園 第3・3・124号 羽田空港公園
計画図
- 事前資料4 東京都市計画公園の変更について【説明資料】
- 当日資料1 羽田空港跡地に関するこれまでの経過と予定
- 当日資料2 羽田空港跡地第1ゾーンにおける都市計画素案説明会等
の実施結果について
- 当日参考資料 羽田空港跡地第1ゾーンの現状
- 第2号議案 諮問文（写）
- 事前資料1 東京都市計画公園の追加（大田区決定）
- 事前資料2 東京都市計画公園第3・3・125号 昭和島二
丁目公園 総括図
- 事前資料3 東京都市計画公園第3・3・125号 昭和島二
丁目公園 計画図
- 事前資料4 東京都市計画公園（第3・3・125号 昭和島二丁目
公園）の変更（大田区決定）について【説明資料】
- 当日資料1 （1）位置図 （2）現地写真
- 当日資料2 （仮称）昭和島二丁目公園の都市計画変更説明会等の実
施結果について
- 第3号議案 諮問文（写） 東京都市計画道路の変更（大田区決定）
について

	諮問文（写） 東京都市計画駐車場の変更（大田区決定）について
参考資料	東京都市計画道路 区画街路 大田区街路第7号線の変更 東京都市計画駐車場 蒲田駅東口地下自転車駐車場の変更について
第3号議案－1	
事前資料1	東京都市計画道路の変更（大田区決定）
事前資料2	東京都市計画道路 蒲田駅付近広場第1号 蒲田駅付近街路第2号線 大田区画街路第7号線 総括図
事前資料3	東京都市計画道路 蒲田駅付近広場第1号 東京都市計画道路 蒲田駅付近街路第2号線 計画図1
事前資料4	東京都市計画道路区画街路大田区画街路第7号線 計画図2
事前資料5	東京都市計画道路（蒲田駅付近広場第1号、蒲田駅付近街路第2号線、大田区画街路第7号線）の変更（大田区決定）について 【説明資料】
第3号議案－2	
事前資料1	東京都市計画駐車場の変更（大田区決定）
事前資料2	東京都市計画駐車場 大田第9号蒲田駅東口地下自転車駐車場 総括図
事前資料3	東京都市計画駐車場大田第9号蒲田駅東口地下自転車駐車場 計画図
事前資料4	東京都市計画駐車場（大田第9号蒲田駅東口地下自転車駐車場）の変更（大田区決定）について 【説明資料】
当日資料1	J R 蒲田駅東口駅前広場の都市計画変更について
当日資料2	J R 蒲田駅東口駅前広場の都市計画変更説明会等の実施結果について

河原田幹事 それでは、時間になりましたので、始めさせていただきます。

本日は、お忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。本日、司会を務めさせていただきます都市計画担当課長の河原田と申します。よろしくお願いいたします。

早速ですが、ここからの議事につきまして、会長に進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

小西会長 会長の小西でございます。最後までよろしくお願いいたします。

それでは、開会に先立ちまして、本日の審議会の成立につきまして、事務局より報告願います。

河原田幹事 それでは、本日の審議会の成立につきまして、ご報告申し上げます。審議会の成立要件につきましては、大田区都市計画審議会条例第5条第2項において、「審議会は、委員及び議事に関係のある臨時委員の2分の1以上が出席しなければ会議を開くことができない」と規定されています。

本日の委員の出席状況ですが、委員18名のうち、出席14名、欠席4名により、定数を満たしております。

なお、本日の傍聴申込数は12名となっております。

小西会長 ありがとうございます。ただいま事務局から報告がありましたように定足数に達しておりますので、本審議会は成立となります。

ここで、第159回大田区都市計画審議会の開会を宣言いたします。

審議に先立ちまして、本日の審議会の議事録署名委員は岡元委員をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

岡元委員 はい。

小西会長 ありがとうございます。岡元委員、議事録の署名につきましてよろしくお願いいたします。

ここで、傍聴者の入室を許可します。

(傍聴者入室)

小西会長 では、本日の議題につきまして、事務局より報告願います。

河原田幹事 本日の案件は3件となりますので、よろしくお願いいたします。

小西会長 それでは、本日の議案の審議に入ります。

第1号議案、内閣府地方創生推進室長より大田区都市計画審議会会長宛てに、平成27年12月25日付で、『羽田空港跡地第1ゾーンに

おける都市計画案について』が付議されましたので、これを議案といたします。

それでは、付議文の朗読をお願いします。

河原田幹事 それでは、付議文の朗読をさせていただきます。

お手元に配付させていただきました、第1号議案の付議文をご覧ください。それでは、読み上げさせていただきます。

『国家戦略特別区域法第21条第5項の規定に基づく大田区都市計画審議会への付議について』。東京圏国家戦略特別区域会議が東京圏国家戦略特別区域計画に国家戦略都市計画建築物等整備事業を定めるに当たり、下記の事項について、同区域会議に設置された東京都都市再生分科会において別紙のとおり案が決定されたので、国家戦略特別区域法第21条第5項の規定に基づき、付議する。

付議文の朗読は以上です。

小西会長 それでは、この議案を上程いたします。

幹事より議案の説明をお願いします。

中村幹事 空港まちづくり本部の空港基盤担当課長、中村でございます。よろしく申し上げます。では、最初に資料の確認をさせていただきたいと思っております。第1号議案の資料確認でございます。

第1号議案の1としまして、事前資料1として「東京都市計画土地地区画整理事業の決定」、A4判の1枚。事前資料2として「総括図」、A3判のカラー1枚。事前資料3及び4として、「計画図1の施行区域図」と「計画図2の公共施設の配置図」、A3判の各1枚でございます。事前資料5として「説明資料」、A4判の1枚でございます。

第1号議案の2としまして、事前資料1として「東京都市計画道路の変更」、A4判の1枚。事前資料2として「総括図」、A3判のカラー1枚。事前資料3として「計画図」、A3判のカラー1枚。事前資料4として「説明資料」、A4判の1枚でございます。

第1号議案の3としまして、事前資料1として「東京都市計画公園の変更」、A4判の2枚。事前資料2として「総括図」、A3判のカラー1枚。事前資料3として「計画図」、A3判のカラー1枚。事前資料4として「説明資料」、A4判の1枚でございます。

そのほか、当日資料の1としまして「羽田空港跡地に関するこれまでの経過と予定」、A3判のカラー1枚。当日資料の2としまして、「都市計画素案説明会等の実施結果」について、A4判の1枚でございます。

また、当日参考資料としまして、「羽田空港跡地の現状」、A3判のカラー1枚でございます。お手元でございますでしょうか。

それでは、内容の説明に移らせていただきます。

初めに、趣旨及び経緯でございます。当日資料の1の「跡地に関するこれまでの経過と予定」をご覧ください。

羽田空港跡地の整備につきましては、羽田空港の歴史につながるものでございます。まずは羽田空港の歴史的経緯について、少しご説明させていただきます。

羽田空港は、昭和6年に逓信省が設置者となり、名称を「東京飛行場」として立川から移転し、開港されてございます。終戦後、連合軍により接收され、昭和20年9月21日に連合軍総司令部（GHQ）から48時間以内の強制退去命令が下されました。現在の空港敷地内にあった羽田鈴木町、羽田穴守町、羽田江戸見町の住民1,320世帯、2,894人の方々が退去を強いられましたとされています。

住居はもとより工場や穴守稲荷神社なども取り壊され、拡張工事が着手されました。その後、平和条約が締結され、昭和27年7月に羽田空港は日本側に運営が移管され、昭和33年6月に全面返還となりました。

空港の国際化や航空機の発達により、ジェット化、大型化が進む中、滑走路の延長や増設が必要になってきたことから、「空港能力の増強」、「空港へのアクセス手段の充実」、「航空機騒音問題の抜本的解決」の三つのねらいで沖合展開事業が展開されてきました。

一期事業の昭和59年1月の着手から順次進められ、三期事業の平成16年12月の完成をもって沖合展開事業が終了しました。沖合展開事業が終了したものの、国土交通省は首都圏の空港容量不足に対応するため、平成19年から再拡張事業が実施され、平成22年10月にD滑走路や国際線ターミナル等の供用を開始し、さらに平成26年12月にC滑走路を延伸して現在の形になっております。平成26年3月以

降の発着容量は、年間44.7万回となっております。

次に、空港跡地の発生と経過について説明させていただきます。昭和58年2月に運輸大臣が決定した「羽田空港沖合展開基本計画」において、空港跡地の利用が沖合展開計画の基本方針の一つに位置づけられ、空港用地の一部を空港用地外として都市整備のために有効に活用するとされました。その後、さまざまな検討経過を経て、平成19年3月に、国、東京都、地元区（大田区・品川区）の三者、通称三者協にて空港跡地の範囲が、およそ53haとして確定され、平成20年3月にゾーニングや機能配置を含めた土地利用の方向性を示した「羽田空港跡地利用基本計画」を策定しました。

区では、この基本計画を踏まえまして、平成20年10月に跡地第1ゾーンのまちづくりのコンセプトを示した、「羽田空港跡地利用O-T-A基本プラン」を策定し、土地利用の基本的な考え方や想定される導入施設を例示しました。

また、同月に策定された「大田区基本構想」においては、地域と空港が共生できる視点から、土地の有効利用を推進するものとししました。また、平成22年10月に三者協により策定した「羽田空港跡地まちづくり推進計画」では、「産業・文化交流機能」の導入と「多目的広場」などの施設整備を柱とする土地利用や、大田区が過去の経緯を踏まえて取得する方向で検討することについて確認されました。

一方、羽田空港跡地第1ゾーンは、平成23年12月にアジアヘッドクォーターの特区に地域指定され、平成26年5月には大田区全域が、国家戦略特別区域に指定されてございます。

これまでの背景を踏まえ平成27年7月に、「世界と地域をつなぐ新産業創造・発信拠点の形成」をコンセプトとした、「羽田空港跡地第1ゾーン整備方針」を策定し、官民連携による事業の促進と基盤施設整備の促進を計画的に行うことで、大田区のみならず日本全体の経済成長に寄与するまちづくりを推進していくこととしています。

本日は、区が長年にわたり計画を進めてきました「跡地第1ゾーンのまちづくりを進めていくために必要な都市計画案」について、

ご審議いただくというものでございまして、非常に重要な位置づけであると考えています。

次に、本日の議案でございます、都市計画案における具体的内容について、ご説明をさせていただきます。

今回、都市計画決定を予定しているのは、土地区画整理事業、都市計画道路及び都市計画公園の位置を定める三つの議案でございます。それでは、第1号議案の1から3までを、まとめてご説明させていただきます。

第1号議案の1、「東京都市計画土地区画整理事業の決定」について、ご説明をさせていただきます。事前資料の2の「総括図」に決定区域をお示ししてございますが、計画地は大田区羽田空港一丁目及び二丁目地内に所在してございます。また用途地域等については、準工業地域で建ぺい率が60%、容積率が200%、準防火地域となっております。

本計画地内の土地について良好な市街地を形成するため、土地の区画形質の変更を行い、道路・公園などの公共施設を整理することによって、「公共施設の整備改善」と「土地の利用増進」を図ることを目的として、土地区画整理事業を行うものです。土地区画整理事業を活用することによって、道路・公園・ライフライン・施設等について、面的整備を総合的に実施することが可能となります。

土地区画整理事業の施行区域については、事前資料3、「計画図1の施行区域図」をご覧ください。南の多摩川、西の海老取川、北の環状八号線に囲まれた、破線内の約16.5haのエリアでございます。

続きまして、第1号議案の2、「東京都市計画道路の変更」について、ご説明をさせていただきます。事前資料2の「総括図」に、今回、変更箇所をお示ししてございます。詳細については事前資料3の「計画図」をご確認ください。

本計画は、現環状八号線と旧環状八号線を接続させる地域内道路として、大田区画街路第4号線及び第5号線。計画地中央部の東西方向の位置に、天空橋駅へのアクセス機能の向上を図る地域内道路として大田区画街路第6号線を配置し、交通を円滑に集散させるとともに、天空橋駅に交通広場を配置し、広場機能の創出と交通結節

機能の向上を図るため、都市計画道路の新規追加を行うものでございます。

「都市計画の内容」につきましては事前資料1、「東京都市計画道路の変更」にございますように、車線の数は3路線ともに2車線、幅員は19mで、面積約7,000㎡の交通広場を含む全長約1.26kmでございます。名称は、大田区画街路第4号線、第5号線及び第6号線でございます。道路の種別は区画街路でございます。

区画街路とは、街区や宅地の外郭を形成し、街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入り交通の処理など、宅地の利用に供するための道路という意味でございます。

続きまして、第1号議案の3、「東京都市計画公園の変更」についてご説明させていただきます。事前資料2の「総括図」に、今回変更区域をお示ししてございます。詳細については事前資料3の「計画図」をご確認ください。

本計画地は、大田区都市計画マスタープラン（平成23年3月策定）において、広域避難場所の機能を有するオープンスペースとして多目的広場を整備することとし、産業交流施設や海老取川及び多摩川沿いの緑地帯を活用した連続性のある、潤いと、にぎわいのある空間を創出することとされております。

また、大田区緑の基本計画においても、羽田空港跡地整備の施策方針として、緑豊かな跡地のまちづくりに取り組むこととし、緑の配置方針において1ha以上の公園・緑地を創出することとしております。さらに当該地域は東京都震災対策条例において、震災時に拡大する火災から、羽田・糎谷地域の方々を安全に保護するための避難場所に指定されています。

計画地は「羽田空港跡地まちづくり推進計画」や、「羽田空港跡地第1ゾーン整備方針」などの計画を踏まえ、空港跡地の整備により創出されるエリアを跡地全体の「憩い」と「にぎわい」づくりの中核的な役割を担い、災害時には避難場所として機能を有する拠点として活用するため、都市計画の変更を行うものです。

「都市計画の内容」につきましては、事前資料1、「東京都市計画公園の変更」にございますように、位置は大田区羽田空港一丁目

及び二丁目地内。面積は約2.0haでございます。名称は大田第3・3・124号羽田空港公園、公園の種別は近隣公園でございます。近隣公園とは、主として近隣に居住する方の利用に供することを目的とする公園という意味でございます。

最後に、今回の都市計画決定における手続の経過等について、ご説明させていただきます。当日資料1の「空港跡地に関するこれまでの経過と予定」をご確認ください。

今回の手続では、国家戦略特別区域法における「都市計画法の特例措置」を活用しています。平成27年9月29日に東京圏国家戦略特別区域会議のもとに設置された「東京都都市再生分科会」において、「第1ゾーンの都市計画素案」についてご審議いただきました。その後、平成27年11月5日に住民説明会を開催し、11月12日から26日までの2週間において公告・縦覧及び意見書の受け付けを実施してございます。特別区域会議へ意見書の要旨を提出し、意見書を踏まえた付議案の確定を経て、大田区都市計画審議会に12月25日付けで付議されてきたというところです。

「説明会等の概要」につきましては、当日資料2、「都市計画素案説明会等の実施結果について」をご確認ください。都市計画素案についての住民説明会については、羽田小学校の体育館において実施し、137名の方々の参加を得ました。都市計画素案に関する賛成・反対の意見はございませんでした。その他の意見としまして、「羽田の歴史伝承」や「避難場所としての防災上の話」などがございました。

「公告・縦覧、意見書の受付」については、大田区空港まちづくり本部空港まちづくり課の窓口において実施してございます。縦覧及び意見書の提出ともに2件でございました。都市計画案に関する賛成・反対意見はございませんでした。

その他の意見としまして、1点目は「北側エリアに建設予定の建物に、飛行場や航空機を眺める展望デッキをつくってほしい」という要望でございました。2点目は「海老取川沿いに既存空港関連施設として下水ポンプ場等がございますが、季節・風向き等によってにおいが発生するので、移設や脱臭・消臭設備を強化するなど対応

してほしい」という要望でございまして、今回の道路や公園の位置を定める都市計画案に対しての反対意見ではございませんでした。

なお、本計画の土地区画整理事業におきましては、国土交通省、東京都、大田区の間で連携を図りながら、跡地の土地利用の具体化に向けた検討を重ねてきた結果、まちづくりに必要な基盤施設整備に当たっては、土地区画整理事業の手法を活用して進めていくことになってございます。

そこで、本事業にかかわる基本的な方針及び役割分担を定めた基本協定を、平成27年9月11日に締結してございます。その中で都市再生機構（UR）による施行が最適であると関係者の中で確認してございます。都市計画決定がなされますと、事業認可手続に入っていくこととなりますが、都市再生機構法第14条第1項に基づき、関係地方公共団体（東京都、大田区）から都市再生機構へ土地区画整理事業の施行について法定要請するということとなります。その後、都市再生機構から国土交通大臣に対して、事業の施行規程及び事業計画認可を申請し、国土交通大臣から認可書を受領し、正式に施行者となるというものでございます。

以上で、第1号議案1から3の説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしく申し上げます。

小西会長 長い説明ご苦労さまでした。では、委員の皆様からご質問やご意見等がありましたら、お願いいたします。

黒沼委員。

黒沼委員 区議会議員の黒沼です。幾つか質問させてください。

一つは、歴史的経過の説明のあったところで、羽田空港跡地の経過というところがありますが。このところで53ha、三者協にて確認、平成19年3月というのがあります。しかしながら今日の提案されている内容は、約17haしかありません。第1ゾーンと言われておりました。たしか第3ゾーンまでであると思うのですが、この53haが、なぜ17haになったのかということと、第1、第2、第3の割合をとりあえず教えてください。

小西会長 空港基盤担当課長。

中村幹事 跡地の53haにつきましては、第1ゾーン、第2ゾーン、第3ゾー

ン、合わせて53haという位置づけでございます。その中で、この当日資料1をちょっとご確認いただければと思うのですが。対象区域第1ゾーン、赤いエリアでございます。そちらが約20ha、第2ゾーンが17ha、第3ゾーンが約17haということで、足し算すると54になるのですが、四捨五入している部分もございますので、約で表現していますので全体でいいますと53haという位置づけになっているというところでございます。

黒 沼 委 員 ありがとうございます。これを決めたのが、歴史的経過の説明がありました昭和50年近くの49年6月ごろに区議会・羽田空港対策特別委員会設置というところがあって、このころは全会派、一丸となって羽田空港の騒音対策・安全、そして敷地の有効活用等々やってきたと思います。

大田区報の昭和49年9月1日号のコピーを持ってきたのですが。このころは、大田区は羽田沖の埋め立て計画に条件つきで同意。10年後は区民の緑地にとということで、当面200haだったのです。今日提案されている内容は、一番最後の提案の公園でいくと2haの提案です。ですから200haが2haになってしまったという、非常に残念に思うのが一つです。

その2haだけでも今日の提案は、憩いの場として有効活用をという言葉が最も似合うのは200haでなかったかな、その言葉を使うのであれば、いうことも含めて。ただ歴史的経過ですから、このことは含みおいて今日の歴史的な審議会、重い決定でございますけれども、しなければならぬ思うところでございます。

今日の道路の、なぜこのような都市計画道路の形になったのかという意味でいきますと、平成25年の6月に出された区の提案はグローバルアライアンスセンターということで、産業交流施設でした。でも、今日の提案されている内容は、産業交流施設が後方に追いやられて、真ん中に出てきたのが「おもてなしエントランス」、食文化です。これがなぜこうなったかという、この羽田発の世界に向けてのアライアンスセンターでいけば、こういう道路の形態にはならなかったはずなのです。なぜ、この「おもてなしエントランス」を中心にして組み立てた今日の提案になったのかということが二つ

目です。

三つ目は、第2ゾーンが国土交通省によって、入札に入ります。事業者決定までのスキルによって、去年の12月から今年の1月、その受付で、2月から競争参加資格の確認に入るわけですけど。このゾーンの設計の資格に、集合・複合業務施設を導入すること、ホテルを建てることと書いてあります。これ国土交通省に確認しましたら、「複合交流施設は何ですか」、「おもてなしです」と言うのです。そうすると、第2ゾーンのおもてなしを、区にも業者に委託してつくって、大田区もこの第1ゾーンにおもてなしを中心につくると、これで有効活用できるのかなど。このまま今日、都市計画審議会で賛成できるだろうかということで、このことをちょっと疑問が解けないと、なかなか難しいな。もっとすり合わせをして、それで役割を明確にして、この場所の取り方も含めて必要なのではないかと思うのです。この点、どうでしょうか。

小西会長 3点ありましたね。では、空港基盤担当課長。

中村幹事 1点目の質問が、200haだったのが、なぜ2haになっているかということで、よろしいでしょうか。

黒沼委員 それじゃなくて、53haがなんで20haになったのかということです。

中村幹事 先ほども説明させていただきましたが、跡地の53haは、53haのまま第1ゾーンから第3ゾーンまでで53haでございます。その中で大田区が主体的に検討してきた、この赤い部分が20haで、53haが20haに変わったという形では一切ございません。よろしいでしょうか。

黒沼委員 別にいいのです、答えてもらえれば。ただ、区民のものにならないではないかという疑問が解けないものですから。

玉川幹事 ただいまの黒沼委員からのご指摘、ご質問の中で道路形状のご指摘がございました。議員お手持ちの図をお示しになられましたけれども。もともと今回、私どもがお示ししています都市計画道路の形状ですが、平成22年に羽田空港移転問題協議会で「羽田空港跡地まちづくり推進計画」を策定した際の、土地利用の際の基盤図がございしますが、そこで既に計画として位置づけられた形状を踏襲した形で今回お示しをしていますので、委員ご指摘の図から変わった点は、私どもではないというふうに理解しています。

それから第2ゾーンとの機能の重複というようなご指摘ですけれども、私ども国土交通省とのやりとりの中で、いわゆる複合業務施設なるもの内容につきましては、航空・空港関連、観光関連、国際交流関連など国際線地区にふさわしい中身で、こういうくくりで確認しているところです。

委員ご指摘の「おもてなし」一言でご指摘をいただいておりますが、その内容についてはいろいろ多様な面があろうかと思えます。その部分では重複のないよう、競合のないように国とは連携を図りながら、今後調整をしてまいります。

小 西 会 長 黒沼委員。

黒 沼 委 員 ありがとうございます。そう説明されましても、なお疑問が残るのは、この平成25年6月に、この決められた道路の中のスペースにおいてグローバルアライアンスセンター、これの計画をしたときに、このおもてなしセンターのクールジャパン。このことは、後方に追いやられてしまってなかったのです。今回出てきたクールジャパンのおもてなしセンターがメインだったのです、絵から見ても。そうすると、大田区の町工場を救うための、このグローバルアライアンスセンターだったというふれ込みが、後方に追いやられたことに受けとめるのです。実際にそうなるわけです。

そう決められたエリアの中で、このおもてなしセンターのウエートが大きくなればなるほど、面積が大きくなるほどグローバルアライアンスセンターは小さくなる。道路の形は変わらないというわけですから、パイの理論で考えざるを得ないのですが、そうなりませんか。

玉 川 幹 事 黒沼委員ご指摘の土地利用についてのご指摘ですが、あえてお答えいたしますと、私どもこれまで、いわゆる産業の支援という柱と、それから羽田空港に降り立つ訪日外国人も含めたおもてなしという柱と、そのどちらかにウエートづけするのではなく、バランスよく考えながら捉えてきているところです。

委員お持ちの絵ですけれども、あくまでも私どもの考え方をイメージとして表すとするならばという参考図でして、その絵をもって機能の固定を図るというものではございませんので、ご理解いただ

きたいと思います。

小 西 会 長 黒沼委員。

黒 沼 委 員 最後にひとつだけ言わせてください。そうは言いましても、この絵を描くのに1億円近く区民の税金を払っているわけですから。こういう絵だったのです、最初、グローバルアライアンスセンター。ここに、おもてなしセンターはありませんでした。これだけの具体的な形で、もっとのっぽビルならいいです。のっぽビルならばよくわかるのだけど、これだけ具体的に階数も形も描くというのは、大体もう業者が決まっていると思うのです。それでないと、こんなに詳しく描くはずがない。そしたら今回出てきた審議会には、これではないですか。まるで絵が違う。中心にグローバルセンター。ころころ変わる中で、今日の都市計画審議会で決めてしまっているのか。これ大事ですよ。今日、我々が決めてしまうと、この計画案はまだ固定したものになってないわけですから、本当にここで責任持って決められるのかなと思います。

小 西 会 長 それはご意見でよろしいですか。

黒 沼 委 員 意見で結構です。

伊 藤 委 員 では、今の資料は本当にそうなのですか。僕らのところにはないです。今日配られたのですか。

黒 沼 委 員 今日の資料ではないです。

小 西 会 長 日野委員。

日 野 委 員 案件担当の方は、こういう用地とこういう道路計画をしますので、この後の計画はURさんのほうにお任せしますと言ってませんでした。だから全然それは、まだプランというか空想上の話だと思うのですが、違いますか。

黒 沼 委 員 空想で描けるわけじゃないじゃないですか。

小 西 会 長 発言するときは、指名してから質問してもらいたいのですが。

今の日野委員のご質問について、事務局が答える形になると思います。

空港基盤担当課長。

中 村 幹 事 日野委員のおっしゃられた、今後URにというお話ですが。施設建設の話ではございませんで、土地区画整理事業として面的整備を、

今後URが施行する予定です。

小西会長 とりあえず、ほかのご質問がありましたら。

はい、伊佐治委員。

伊佐治委員 今ご説明いただいた中で、この都市計画道路なのですが。これ交通管理者との協議をこれまで続けてきて、こういう形にきつとなっていると思うのですが。交通管理者と既にこういう形で協議をスタートしたのですか。

小西会長 空港基盤担当課長。

中村幹事 先ほど部長の玉川のほうからお話ありました、平成22年に策定した計画では道路形状等をこういう形でということで一旦決めております。その形状に対して、交通管理者と交差点の位置が正しいかとか、幅員がどうかとかいうことで、約2年半、17回にわたり協議をしてきたというところです。

小西会長 伊佐治委員。

伊佐治委員 形状的な話は、結局例えば埋設物とかいろんなもの、駅とかがあったり、ある程度の形しかとれないというところはわかるのですが。例えば、さっき玉川部長がおっしゃっていた「羽田空港跡地まちづくり推進計画」の中では、まちづくりの基本方針としては周辺と調和をするということで、市街地に隣接した水と緑のオープンスペースを開け、みたいな形で書かれているのですけど。

一般的な概念で考えていけば、なるべく住民の方々に近い位置に緑が生い茂っていて、その逆側に、空港に近い側に建物があつたほうが理想的な形になるということは、多分、普通に考えてもわかると思うのですが。例えば、この道路を引くに当たっても、もともとこの計画にあるから、そのとおりにつくりましたという答えはわかるのですが。例えば、モノレールの天空橋の線路に従って道をつくることによって、緑の空間を、例えばこの地図の左側に寄せることができるとか、そういうことも考えられると思うのですが。もう全ては、そのまちづくりの推進計画で定められた形でしか進めることができないということなのでしょうか。

小西会長 空港基盤担当課長。

中村幹事 道路の形状に当たりましては、第1ゾーン内で、先ほど委員がお

っしやられた京浜急行とか東京モノレールの地下軌道があることで、荷重制限とか鉄道影響による建築の制限が生じる可能性が高いので、京急線の軌道上付近に、東西道路の配置計画をしたというところですよ。

また、施設の建設計画に際しましては、建築高さ制限というのがございまして、外部形状を整合させるために航空制限に対して、可能な限り直角にしたという形です。「当日参考資料」の薄いピンク色の点線、破線が入っておりますが、こちらが航空制限のラインですよ。

小西会長 伊佐治委員。

伊佐治委員 今のご説明とは、逆に東京モノレールの天空橋駅から、その線路に従って道路をひいたほうが効率はいいじゃないかなと。それを否定する理由というのは、何になるのですか。

小西会長 空港まちづくり本部長。

玉川幹事 伊佐治委員ご指摘のとおり、道路をどのような形状で引くのかというのは、いろいろな見方があるかと思いますが。幾つかの観点については、空港基盤担当課長のほうからご説明申し上げましたが、あえてもう一つ申し上げますと、この「当日参考資料」の「羽田空港跡地第1ゾーンの現状」のこの図でいきますと、羽田空港の運用に伴いまして、土地の高さの利用についての航空制限がここありまして。うっすらとAPプラス52.5とか50とか、書いてある線がございまして。ここまでが頭の限度だよというところなのですが、海老取川のほうに行くにしたがって、空港から離れるという関係で高さ制限が緩いと、いわば高い建物が建つということです。

逆のほうは、制限されることもありまして、伊佐治委員ご指摘のモノレールの上への道路の配置というのも、考え方としてはあろうかと思いますが。お示しした形の中でいけば下の土地、それから上の土地が、それぞれ高さに応じた利用も可能になるのではないかとというような観点で、当時、三者で合意したという経過です。

小西会長 伊佐治委員。

伊佐治委員 では、もともとはこの建物の高さを前提として、物事が進んできたということになるわけですかね、逆に言えば。

小 西 会 長 空港まちづくり本部長。

玉 川 幹 事 そういった観点も交えて、総合的に検討した結果というふうにご理解ください。

小 西 会 長 伊佐治委員。

伊 佐 治 委 員 ちなみに、この東京モノレールの天空橋駅と京急の天空橋駅というのは、どちらがどれぐらいの位置に存在をしているのですか。

小 西 会 長 深さですか。担当課長。

中 村 幹 事 東京モノレール駅は、オレンジのところでございます。京浜急行が赤いところでございます。こちらの駅舎部分につきましては、一体構造という形になってございまして、モノレールのほうが京急よりも上側にあるような構造になっています。

現在の高さ関係でいいますと、そのちょうど駅舎が、今、真ん中のところにありますが、そこの土かぶりがゼロに近くなっておりまして、そこから地下に入っているような形になっております。

小 西 会 長 はい、伊佐治委員。

伊 佐 治 委 員 何にしても、とにかくこの推進計画のもともとの形に従って、こう道路を配置するというのは、何となくわかってはきたのですが、やはり先ほどお話しした基本計画としては、やはり近隣の住民の皆さんに近い地域に緑と水辺をつくるということが基本方針で示されているのであれば、そこにもちょっと従った形でこういう計画を組み立てていかなければならないわけだと思っておりますので、ちょっとまた整理して質問したいと思っております。

小 西 会 長 伊藤委員。

伊 藤 委 員 自分の意見はもう少し後でと思っていたのですが、今の答弁についてです。

ちょっと僕は疑問を感じるので、ちょっと建築の専門の先生たちもいらっしゃるのでお聞きしたいのですが、今の説明で、最初はこの埋設物があるからこの上を道路にして、建築物を建てにくいので、この上を道路にして荷重がかからないように考えたという説明が一つありました。

そしてもう一つは、モノレール沿いにつくると高さがとれなくなるのでという答えがありました。そうすると、それを合わせて考え

ると、じゃあ実際モノレールのこの線路の上に高いものをつくろうというふうに思っているという前提になってしまうと思います。

さっきは深いほうの京急の上にも、つくりにくいというふうに言ったのに、今度は浅いほうのモノレールの上にはつくるのだというふうに聞こえましたが。専門の先生たちは、どういうふうに聞かれましたか。

小西会長 事務局のほう。

伊藤委員 専門の先生がせっかくいらっしゃるので。

小西会長 それではご参考までに。

志水委員。

志水委員 そうですね、これだけ見てなかなか簡単には言えませんが。

建築的には、航空法の高さ制限の範囲内であれば、地下は地下鉄が走っていようが、走ってまいが構造的にはどちらでも可能です。ここは埋め立て地。ですから、どうせ深い基礎が要りますから、その上部についてはどっちにしても、そんなに制限はないと思います。

伊藤委員 ありがとうございます。という話なのです。そうすると、今まで聞いていた話が、最初から変わるのじゃないかなという。線路上に道路をつくることの必要性が非常に薄くなったように感じますが、いかがですか。

小西会長 空港基盤担当課長。

中村幹事 線路上には、くいが打てないという想定がございますので、土地の有効利用を図るという目的で、公共的な道路つけを計画したという経緯です。

小西会長 伊藤委員。

伊藤委員 質問の趣旨がそういうことではなくて。道路をつくるのに当たって、埋設があるので建築物が建てにくいので、ここの線路の上を道路にしましたという説明でしたよね。それが実際は、それをよけてくいを打てばいいだけのことだから、別に道路と埋設物を関連づけていく必要は必ずしもないのではないかということです。それについて、いかがお考えですかと聞いたのです。

小西会長 はい、担当課長。

中村幹事 既設の鉄軌道を避けた形でくいを打つということは可能だという

ことで考えております。ただ、この東西道路につきましては、交通広場というものを配置していきまして。実際に、これまで警視庁と協議してくる中で、第1ゾーンへ通過する交通と、施設へのアクセス交通を分離することが可能になるということで、この真ん中に東西道路を位置づけているという経過もございます。

小西会長 伊藤委員。

伊藤委員 今おっしゃる施設というのは、何を想定されているのですか。何を予定しているのですか。先ほど、計画はまだないというふうにお聞きしましたが、今はあるというふうに答えられているけども。あるならば教えてください。

中村幹事 具体的なこういった施設をという形にはなっておりませんが、大田区が跡地を整備していく中で、プロジェクトの中に入れている、今後計画される施設を想定して、今、説明させていただきました。

小西会長 伊藤委員。

伊藤委員 その想定している施設というのは何ですかというふうに聞いています。

小西会長 空港基盤担当課長。

中村幹事 機能としましては、産業交流機能とおもてなしエントランス、この二つがメインと考えています。

小西会長 伊藤委員。

伊藤委員 そうすると、それに対してこの交通管理者と2年半にもわたって何回も協議したというふうにさっきお話がありましたけれども。その協議するに当たって、施設の規模はどのぐらいであって、車が何台入る想定なのですか。使う人間は何人来る予定なのでしょうか。

小西会長 空港基盤担当課長。

中村幹事 警視庁と協議してきた、将来予想される交通量ということになりますが。海老取川沿いにつきましては、1日当たり2,300台。駅前道路については、1日当たり2,700台。多摩川沿い道路については、1日当たり7,600台ということ断面交通量として想定し、協議してきたところです。

小西会長 伊藤委員。

伊藤委員 何もまだ計画、具体的な施設も決まってないという中で、その数

字の根拠は何ですか。

小 西 会 長 空港まちづくり本部長。

玉 川 幹 事 私どものほうでお答えできるのは、私どものほうでこの基盤施設が整った後に、どのような土地利用を行っていくのかというところについては、計画、あるいは方針というもので整理をさせていただいているところです。先端産業分野の企業の誘致であるとか、それから中小企業とのビジネスマッチングであるとか、あるいはおもてなしというような観点で、大田区はもとより全国のいろいろな物産をここでショールーム化する。それから多目的広場を展開しようというのが、一応計画の中で整理をさせていただいております。

ただ、具体的な中身についての施設展開については、今後、民間事業者も交えた官民連携で具体化を図る計画にしていこうと思っています。今回、その前提として、道路について警視庁の交通管理者と協議するに当たっては、そういうような考え方にたった土地利用をする際に、一つの想定値として大田区、それから交通管理者との間で設定をして協議を進めさせていただいたということです。委員ご指摘のとおり、具体的な建物の区分について一つ一つ何か、こう決めてということではなく、我々が考えている中身についてどのような想定値を持って、道路について協議していこうかといった、想定値として先ほど空港基盤担当課長が申し上げた数字で協議をしてきたという経過です。

小 西 会 長 伊藤委員。

伊 藤 委 員 心配しているのは、その何もまだ決まってないという。例えばコンベンションの大きさやエントランスの大きさ、ウエートがそれぞれ決まっていないと、訪れる人や車も全然変わってくると思うのです。

例えば、そのコンベンションの大きさによって乗用車よりも大型バスがたくさん必要になってくるとか。そうなったときに、この道幅では足りないぞということになったり、最初の想定と人数が違ったり、車の数が違ったりしたときに、その交通管理者との協議が成り立たなくなる。想定と違う数字が出てくる可能性が十分あるわけです。まだ目的物が決まってないわけですから。同じ1万人来るに

しても、どういう手段で来るかが全く違って来るわけですから。道路を使う人が全然想定されないのです。例えばモデルでつくっただけだと思うのです。そのモデルが変わったときに交通管理者のほうも、では一回都市計画で、これで今日決定しておきますけども、後でその道幅もう一車線ふやしましょうとか、逆に片側一方通行にしましょうとか、そういうことが可能ですか。

小西会長 空港基盤担当課長。

中村幹事 交通量で車線数をふやすというのは、都市計画決定後では変更しないと厳しくなると思います。こちらの施設への交通手段につきましては、あくまでも想定という形になってはいますが。参考にしたのが東京ビッグサイトということで、それを参考に警視庁と協議を重ねてきたというところなんです。こちらの施設へのアクセスについては、バス10%、自動車10%、全体の約20%は自動車等の交通でこちらに来場するという想定で設定しているというところなんです。

小西会長 伊藤委員。

伊藤委員 やはり僕は普通、計画の順番として、先にそういう施設を計画をして、それに予想される人数や車を計算をして、それに対しての道路幅だったり駐車場の大きさだったりというふうに、順番に考えていくのが普通じゃないかと思うのですが。

一番先に道路を決めてしまうことで、将来、先ほどから自由に民間に発注しますというふうにおっしゃってますけども、その自由度がかなり制約されるのではないかと。逆算せざるを得ない。この道路幅で大丈夫な車の量しか入れることができないということになるわけです、逆に言えば。大型バスを想定すれば、もっともっと多くの人に来てくれたはずなのに、大型バスはここには車幅的に入れないとか、台数が制限されるとかということが十分考えられるわけですよね。それも、そういう将来の自由度の制約に非常に心配をしているわけなんです。そこら辺を、ぜひ解決をしてから進めていただければなというふうに思います。

先ほどの説明会の話、前回も都市計画の流れの中の住民説明会の話、前回のときにも課題にさせてもらいましたけれども。今回、先ほどの説明では、都市計画に対しての意見はなかったと。しかし、

それ以外のこと、論点がずれているものばかりであったと。これはなぜなのだろうというふうに考えたときに、一体どのような説明をしたのだろうかというふうになるわけです。この都市計画の説明をして、それに対しての意見をいただきたいという説明会で、なぜ違う話になってしまったのか、思い当たりますか。

小 西 会 長 空港まちづくり本部長。

玉 川 幹 事 今回、都市計画にかかわるご意見が出なかったという部分、私どもも考えていかなければいけないところだと思いますけれども。私ども、説明会に臨むに当たりまして、道路形状がこうなります、それから公園の位置、それから区画整理事業の範囲ですと。これが基本となる中身になるわけなのですが。住民の皆様にとっては、こういう基盤ができた先に、どのようなまちを大田区としては考えているのかということに関心もあるかなと、現時点で私ども計画してきた中身についても、合わせてご説明をさせていただいたということです。

結果としまして、住民の皆様方のご関心が基盤のこの部分よりも、その上物の部分にご興味に向かってしまったということです。都市計画の説明を行うときに、今後、事業化という立場から今回の説明会の結果を踏まえて教訓にしていきたいと思います。

小 西 会 長 伊藤委員。

伊 藤 委 員 今回の答弁の中にも、我々の考えてきた計画を話したというふうにおっしゃられた。もしそれがあれば、ぜひ出してください。我々にも説明してください。あるのであれば。

小 西 会 長 空港まちづくり本部長。

玉 川 幹 事 今日お配りしている資料の中で内容についてまでお示ししてございませんが、これまでの経過の説明資料の中で「羽田空港跡地のまちづくり推進計画」という計画であるとか、あるいは昨年4月に大田区が策定いたしました、「第1ゾーンの整備方針」というものの考え方について、こんなような考え方だという中身をお示しをさせていただいたということです。

小 西 会 長 伊藤委員。

伊 藤 委 員 簡単に言うと、肝心の計画以外の話をしてしまったと。今回の都

市計画とは離れた話を、その先にある話を、そのときに説明会でしてしまったということだと思いますが。それでそっちに住民の方の関心が向くのはやむを得ないというふうにご本人でおっしゃってましたけども、そういう説明をしてしまったという認識の中で、その説明会がこの都市計画法で求めている住民説明会として認められるのでしょうか、会長。

小西会長 住民説明会で区がどのように説明したかというのは、私は報告も受けてないし、事前に関与する立場ではないので。とりあえず、このことについてコメントは述べられないと思います。

伊藤委員 私も、もちろんその説明会行ってませんが。先ほどの向こうからの報告の中で、そういう結果があったということを受けて、今、確認したらそちらの説明をしてしまったという。資料も見せて、そういう説明をしてしまったと。都市計画にないものの説明をしてしまったという報告だったので、それが、その説明会をもってこの都市計画の説明会だよとして認められるかどうかを、会長初め専門の、都市計画法の専門の方々にお聞きしたいと思ったのです。

小西会長 住民説明会で何をしゃべるかという話を事細かく決めているわけではありませんので、認められるも、認められなくもないと、このことについては判断できないと私は考えています。

要は、この都計審のやり方なのですが、委員から委員のご質問というのは当然あるかとは思いますが……。

じゃあ、もう一度申し上げます。大田区の理事者の皆さんが住民に対してどのようなご説明をしたかということにつきましては、私はタッチしてないので。基本的にこのことについて、いいか悪いかを聞かれても答えようがない。その説明会が都市計画の説明会として適切であったかどうかについても、内容を知らないので答えられないしか言いようがない。これが私の返事です。

伊藤委員 それでは、もうそのことはいいのですが。でも、それは本当に反省してもらいたい。住民説明会というのはどういうものか、説明する側がしっかり踏まえて、その肝心なところについて説明しなければいかんなど。住民の関心がありそうだからとほかのことを説明会のほとんどの時間に使って、肝心なところには意見も何ももらっ

てきませんでしたというのでは、やっぱり仕事として不十分だなというふうに思います。ぜひ今後は気をつけていただきたいと思います。

それで、ほかのことでですが、第2ゾーン、ホテル建築の第2ゾーン。実はですね、先ほど現地を見に行ってきました。そうすると、もう第2ゾーンでは工事が始まっていました。第2ゾーンについては都市計画には全く触れないで工事は進められるものですか。

小 西 会 長 空港基盤担当課長。

中 村 幹 事 第2ゾーンの工事につきましては、現在、環状八号線の切りかえ工事という形で第2ゾーンの部分の工事を行っているというところ
です。環状八号線の切りかえについては、都市計画変更の手続を既
に行っておりまして、今、共同溝と道路の施工をしていると聞いて
います。

小 西 会 長 伊藤委員。

伊 藤 委 員 はい、それはよくわかりました。

それと最後に、この前、議会のほうで資料にいただいた、まち・ひと・しごと、国家戦略特区の、このまさに今回のテーマなのですが。国家戦略特区の評価書の中で、跡地を有効と感じた区民の割合というのがあるのです。まさに今回のテーマです。現状が四十二、三％というように書いてありました。それで平成30年を目標にどのぐらいまで上げますかということに対して、区の見解では50％だと。平成30年度に50％の区民が有効と感じてくれればというのを目標にするというふうなことが書いてありましたが。ここは50では、やっぱり低いのではないのでしょうかと。少なくとも目標ですから、やっぱり目標である以上100でいいと思いますけど、現実的に言っても、もう少し高いところを目指しませんかとつけ加えておかせていただきます。

以上です。

小 西 会 長 はい、ありがとうございました。

日野委員。

日 野 委 員 都市計画審議会に戻ってよろしいですか。5、6カ所質問がありまして。

一つは、今回道路をつけかえるということにはなるのですけれども、たびたび区画街路ということでお話がありまして。その中で住民の皆さんという言葉があったのですが、この街区には住宅を誘導する予定があるのかどうかというのが一つ。

それから、準工業地域ということで用途変更はしないで、このまま準工業地域でいくのかどうかというのが一つ。

あと、これはいつものことながら、たとえが少ないので説明が皆さんに通じないので、余計な質問だとは思いますが、聞きたいのは、その想定流量ですね、車の想定流量の2,700台だとか二千何百台とかというのは、東京都内でいくとどの辺の道路と同じぐらいの交通量なのかというのを言っていていただくと、ああ、あのぐらいなのかというのがわかるので、それを教えてください。

あと19m道路というのが、実際4車線だとかなり余る。バスももちろん通れる2.5mの車幅をとって、なおかつ4車線ということなので、さらに歩道が5mぐらいずつとれそうな道路だと思うのですが。19m道路というのは、大田区内でいくとどの辺の道路のことを言っているのかというのを教えていただければと思います。

それで、ちょっとこれは私の私的な考え方なのですが、要はこの航空連絡道路というのが他地区からとか大田区本体、要は海老取川よりも本土側からどんどん空港に直接向かっていく道路なので。多分ここの交通遮蔽をするわけにはいかないなので、ここを優先的に考えたときに、天空橋の駅を反映させるというか、天空橋にアクセスするための迂回路として、この道路側の道というのが重要になってくるのだと思うのですけれども。この弁天橋のところで、現在の道路のちょっとつけかえになるのかと思うのですけれども、ここに天空橋につながるときに道路幅が極端に狭くなるのではないかという絵になっているのですけれども。このボトルネックに対する、この天空橋通りの展開、多分、区の方は空港に行くのに、この環八通よりこっち側のほうが迂回路になるのじゃないかと言って、結構使われるのじゃないかと思うのですけれども。そういうところは、どのようにお考えになっているのかなということと。

あと、この現在の道路のつけかえで海側になるところに関しては、

ここも建物を建てるような予定になっているのかというのが聞きたいのと。

あと多分この住民説明会で、海岸側を遮蔽しないでというか、景色が見たいとかって。多分想定されている、この公園の脇がすぐ道路だと思うのですけれども。結構海沿いの、例えば湘南とかみたいな、湘南とか千葉とかもなのですが、海沿いの公園って意外と木で遮蔽してて、つまらないので。ああいうことを言っているのじゃないのかなという気がするので、これは意見なのですから。公園も大田区のオリジナルとして住民の皆さんにいいねと言われるようなものを計画してほしいなと思うので、この辺一帯をどのようなモデルでお考えになっているのかというか、例えがないのだったらないのでいいのですけれども、例えばイギリスの何々みたいなどころとか、そういうちょっとモデルとして考えたところがあったりしているのであれば、その辺もお聞かせいただければと思います。

小西会長 6点ないし7点ありましたが、順次お答え願います。

中村幹事 まず1点目、区画整理後に宅地になりますが、住宅があるかというお話だと思うのですが。住宅としての予定はありません。

2番目に用途地域変更するかというお話をいただきましたが、今のところ変更する予定はございませんで、準工業地域のままという想定です。

3番目に将来予測の交通量、先ほど私のほうが、日当たりの台数を説明させていただきましたが、どの辺の道路と一緒にかなというお話だったかと思います。ちょっと専門的になると4種2級とか4種3級とか、そういう話になってしまうのですけど。大田区内の一般的な区道のイメージをしていただければなと。

日野委員 一般的な区道も、住宅街の住民の車しか通らないところとか、駅前とか、山王通りとか、池上通りとか、その辺でいくとどんな感じですか。

中村幹事 先ほど四つ目に19m道路という話でお話しいただいておりますので、その大田区内でどの道路という想定で言いますと、池上駅から2国までの池上通りが20m幅なので、その辺の道路の想定というところでイメージしていただければなと思っております。

五つ目の、先ほど天空橋と弁天橋を言われていたところがちょっとわからなかったの、もう一回確認させていただきたいのですが。弁天橋の大田区側が狭くなっているということでもよろしいかどうか、確認したいのですけど。

日野委員　そうですね。

小西会長　それでよろしいと。

中村幹事　弁天橋側については現在バス通りということで、現在も非常に交通量が多いところになっております。第1ゾーンの道路づけ等、今後設計していく中で、道路が現在の道路よりも幅員も狭くなりますし、車線数も減ってくるということになりますので、弁天橋通りも通過交通が以前よりも減ってくるという想定になっております。どちらかといえば、今のこの跡地第1ゾーンの北側にある、この環状八号線がありますが、そちらのほうに交通が転換されるということを想定しているところです。

6番目に、公園の話で今後整備する公園については、どこかの公園をモデルとしてイメージしているかという話だったかと思いますが、公園については現段階で、こういった公園施設をつくるという確定はしていません。特にこちらの公園については、地元の方々の意見をこれから聞いて、よりよいものをつくっていきたいと考えているところです。

以上です。

小西会長　1点、日野委員と理事者側の認識が違うところがあるので、そこだけをもう一遍説明してもらいたいのですが。

道路の断面構成をしっかりとったほうがいいのかと思っています。

中村幹事　道路の断面構成でございますが。区画街路4号と5号につきましては、車道3m、路肩50cmで車道部3.5m、自転車道2.5m、植樹帯1.5m、歩道2m、自歩道部6mで片側9.5m、両車線で19mという想定です。

区画街路6号線の駅前道路、こちらにつきましては歩行者が多いということを想定しておりますので、植樹帯1.5m部分を歩道としまして、歩道を3.5m確保することで想定しているところです。幅

員構成については、今後、都市計画決定後の警視庁との設計協議の中で、調整を進めて決定していくことになります。

以上です。

小西会長 基本的には片側1車ということでもいいのですよね。

中村幹事 はい、片側1車線です。先ほど自転車道の話がなかったと思いますが、そこが追加になっております。

小西会長 中西委員。

中西委員 ちょっと今の日野委員のご発言とかぶるところが多いのですけれども。ちょっと今のやりとりを聞いた感想といたしますか、私の考えを述べておきたいと思います。

まず上物というか、そこがどうなるのかということを考えてから、それに沿った基盤を整備するべきだというご意見があつて。ある意味、理想的にはそのとおりではあるとは思うのですけれども、難しいのは、ここは区画整理という事業なので先にある程度想定しつつもインフラをしっかりと整備して、上がそれを予見しながら民間の事業とか、あるいは本当に成り立ち得る施設をつくれるのかという順番にならざるを得ないというところなんです。これは一つの敷地であれば、そういう上につくるものを決めてから動線を決めるというのでできることもあるのですけれども、ちょっとこれは順番上はこうならざるを得ないのかなというふうに思っています。

そうすると逆に言うと、どうなっても対応できる道路をちゃんと事前に用意しておけるのかというふうな捉え方があるかと思うのですが。そこが何の情報もなくぽんとこの図だけ渡されても、なかなか確かに私も含めて素人では判断できないところでして。今、日野委員がご指摘になったように、この道路が実際どれぐらいのものに耐えられる広いものなのかということ根拠とか、あるいはたとえばとかを使ってご説明していただきたかったなと思うところです。

あとは宅地といたしますか、いろいろな施設機能がくるところも、こういう機能が入ることが今まで決まっていて、詳しい形状は、絵は描かれているけども、あれはきっと可能性の検討なので本当はそのとおりではないというぐらいのご説明と資料と一緒にいただかないと、判断できないだろうと思うところで。そうすると、い

ろいろな質問がむしろ出てくるということだと思います。

その観点、ちょっと私の感想的に言いますと、その道路の形状は、若干そのせっかくのところを分断してしまったり、少しもったいない使い方にも見えるのですけれども。ただ、駅の上を広場にしようとか、迂回路になる旧道との接続にしようとか、あるいは区内を迂回するとか、そういったもろもろのことを考えると、こういう感じになるのかなというふうに理解できなくもないというふうに思っています。

あとは幅ですけども、これかなり広い道路で、しかもビッグサイトを参考にしたということですから、それ以上のものになるとなかなか難しいと思いますので、ある程度余裕を見込んで見ているという理解でいいのですね。はい、ちょっとそこら辺を言っていたかかないと、わからないかと思います。

そういうことで、今後の資料の出し方については、今のはリクエストということで、今後対応いただければと思います。

以上です。

小 西 会 長 はい、ありがとうございました。

日野委員。

日 野 委 員 あと先ほどのご説明を聞いて、弁天橋のほうからの車の流入が減るだろうというふうに警察の方とお話ししていたということなのですが。この資料だけをいただくと、環八を使わないほうが早いかもと考える人がそこそこいそうな気がするのです。結構、弁天橋がボトルネックになりそうな、ちょっと都市計画図っぽく見えるのですけれども。そこのところはもう一度、検討していただいたほうがよろしいような気もしないでもない。

特に、弁天橋渡った弁天橋通り側のほうに行ったときに、極端に道路幅が狭くなるので、弁天橋を超えて、この海側に来る人には問題はないのですけれども。本当にこの地元の方で、空港から帰るときに環八のほうに回るより、こっちのほうが早いよなんて思った人とかは、結構ここを使うのじゃないかという感じがするのですけれども。私この辺の地元じゃないのでわからないのですけれども、その辺は地元の調査をもう少しされてもいいかなという気がします。

お願いします。

小西会長 これは今後の話として。

日野委員 そうですね。まだこっちも既存側なので、ここでは言えないので。

小西会長 では、それはお願いします。今時点で。

中村幹事 弁天橋通りの交通量については、これまでも実際に何台ぐらい通っているかという、実測をしてきております。そういった中で、それと将来推計という形になってしまいますけど、あくまでも推計したときに減るだろうということで、今、数字的にはなっているという状況でございます。今後の整備に当たっては、その辺も確認していく必要があると思いますし、警視庁との設計協議の中でも調整していきたいと考えているところでございます。

小西会長 樋口委員。

樋口委員 将来、その計画道路に入っていないのですか、この弁天橋通りというのは。

小西会長 将来、拡幅する予定になっていきますか。

樋口委員 そう。確認したい、この機会に。

小西会長 空港基盤担当課長。

中村幹事 現在は入ってないです。都市計画道路としては入ってないです。

樋口委員 これはね、今までの論議していて、跡地、それから周りの道路、それから交通関係を見たときに、これは図面こうやって見たってわかるとおりに環八だけです。この弁天橋通りを、なぜ迂回路として将来見通しとしては使わないと言っていますから、これはとんでもない話で、跡地利用者が増えた場合に必ずこれは貴重な道路になると思いますので。これは計画道路（案）として提出できないですかね、いかがでしょう。

小西会長 要望ということにしましょう。

樋口委員 将来、設定できるかどうか。

小西会長 委員からの強い要望ということで、十分検討していただきたいということで整理したいと。

樋口委員 後で後悔しますよ、これ。

小西会長 まちづくり推進部長。

黒澤幹事 現在も弁天橋通りが、産業道路を通じて川崎方面へ行く迂回路と

して相当使われていることを私どもも承知しております。これが今回の道路整備の結果、先ほど課長が言ったように、どういうふうに変化していくのかは十分慎重に検討したいと思っております。都市計画道路、都市計画決定を行って、この道路を拡幅すべきだという委員のご指摘については、現在、東京都において10年ごとの整備方針をつくっております、その案の中にはそういう考え方は盛り込まれておりませんが、東京都と意見交換は行ってまいりたいと考えております。

その前提として、跡地のまちづくりの完成後、どういうふうな交通量になるのか、その辺も含めて今後の趨勢をにらみながら、委員のご指摘については必要性について検討していきたいと思えます。

樋口委員 ぜひ、この跡地利用に関係することですから、将来の。ぜひこの道路と全体的に見ないとまずいので、今の答弁を期待して待っています。

以上でございます。

小西会長 ほかの委員の方。

田村委員。

田村委員 田村です。

一つお伺いしたかったのが、電車の議論はたくさんあったと思うのですが、路線バスの運行についてどういった考えをしているのかなというのが、ちょっと1点聞きたかったのです。弁天橋の左側、萩中方面から弁天橋渡って、今はそのまま海沿いをバスが走っていますけども。今後はこの大田区画街路第5号線を使って天空橋の駅の方に誘導しながら回っていくのかとか、このような運用計画みたいなものがあるのかなのか。

具体的なこの建物のイメージができてないというさまざまな議論の中で、我々そのバスを使う者にとっては、どこにバス停ができるのかなとか。また環八側もそうですけども、環八側からバスが一回天空橋駅のほうに入ってきて、また迂回していくのかとか。そういう運行上のルールみたいな、そんなものがあるのだったら、ちょっとお聞きしたいなと思いました。

小西会長 空港基盤担当課長。

中 村 幹 事 バスについて、現段階でございますが、バス事業者と協議段階という形になってしまいます。ただ、今の計画でいきますと、この交通広場0.7haの中にバスを乗り降りできる場所を想定しているところなんです。その他、海老取川沿いのところにも、バス停が現在ございます。多摩川沿いにもバス停がございます。そちらについては、各バス事業者と必要性について改めて協議して、警視庁協議とも合わせて調整していきたいというところで考えているところです。

小 西 会 長 馬場委員。

馬 場 幹 事 馬場です。

質問は1点です。この計画が順調に進むと、一般に公開されるのは、大体いつぐらいにでき上がる予定になってくるのでしょうか。非常に楽しみなので、期間がちょっとこの中で読めなかったのをお教えいただきたいなと思います。

小 西 会 長 空港基盤担当課長。

中 村 幹 事 平成32年のまちづくりの概成というのを目指して進めていきたいと考えてございます。

小 西 会 長 伊藤委員。

伊 藤 委 員 さっきの質問の答弁の中で、住宅をつくる予定がないというふうにおっしゃってたけど、これつukらないという意味ではないですよ。今の段階で予定がないということでもいいのですか。

小 西 会 長 空港まちづくり本部長。

玉 川 幹 事 現時点で私どもがよりどころにしてございますのは、繰り返しになりますが羽田空港跡地第1ゾーンの整備方針でございます。この方針にのっとったときには、住宅というのは現時点においては盛り込んでないと、こういう状況です。

小 西 会 長 伊藤委員。

伊 藤 委 員 まだ何も決まってないということは、これから何が起きるかもわからないという。制限を今つけないという約束だから、それは確認を。もしかしたら住宅つくって民泊にするかもしれない、今の大田区だから。それか羽田の防災街区つくるための仮住まいをつくるかもしれない。可能性はあるんですよ。今の時点でないというふうな決めつけはやめておいたほうがいいかなというふうに思った次第で

す。

以上です。

小 西 会 長 志水委員。

志 水 委 員 二つほど。一つは、これがある程度完成した形になると、この二つの駅の乗降客数はどのぐらいの規模の駅になるのかという想定があれば、それをちょっとお知らせ願いたいと。

それから二つ目は、当日資料2の説明会の日のご意見、住民の方のご意見の中で、なんか悪臭がするという、これは細かいことですが、おもてなしの施設をつくる以上、この悪臭というのは原因がもう究明されているのか、それから、その対策も、大体もう想定してあるのか、その辺のことの事情をちょっと説明いただけるとありがたいです。

小 西 会 長 空港基盤担当課長。

中 村 幹 事 1点目は天空橋駅の乗降人数の想定というお話だったと思います。現在というか平成25年の大田区の年間の乗降人数調査によると、1日平均この天空橋駅が現在3万人ということになっています。内訳としまして京急が2万人、東京モノレールは1万人というのが現在でございます。今後の開発、あくまでも先ほどから申しているとおり想定という形になってしまいますが、この開発に伴い増加する想定が1万2,000人です。跡地の将来は4万2,000人を見込んでいますところでは。

2点目の悪臭という話がございますが、こちらの当日お配りしております参考資料、この黄色で示したDとE、矢印で示しております。Dが航空局さんが管理している下水道ポンプ場です。こちらは空港島内の汚水が全てここに集まっているという施設でして、このポンプ場を介して穴守橋の西側にある羽田ポンプ所のほうに送っているという状況がございます。

Eというのが空港施設株式会社というところが管理しているSDプラントと呼ばれるものでして、サニタリティーディスポーザルプラントという意味でして、こちらは航空機から汚水をくみ取って、こちらまで運搬して処理しているという施設です。原因はこちらの特にEの部分だと思うのですが、実際くみ取ったものをこちらに運

搬してきて、処理するタイミングで風が吹いたときに悪臭がしている状況がございます。こちらについては、管理者に今後もこの悪臭対策について強く対応を求めていきたいなと思っているところです。

以上です。

小 西 会 長 それでは、ほかの委員の方、ご意見やご質問ありませんか。

 それでは、委員の皆様のご質問やご意見は出尽くしたようですので、お諮りしたいと思いますのですがよろしいですか。

 （「はい」の声あり）

小 西 会 長 それでは、賛否をもってお諮りしたいと思います。

 第1号議案については、諮問のとおり定めることが適当である旨、答申したいと思いますのですが、賛成の方は挙手願います。

 （賛成多数）

小 西 会 長 ありがとうございました。

 それでは、賛成多数により、第1号議案につきましては、諮問のとおり定めることが適当である旨、答申することに決定いたします。

 どうもありがとうございました。

 それでは、次の議案の審議に入ります。

 第2号議案、大田区長より大田区都市計画審議会会長宛てに、平成28年1月12日付で、『東京都市計画公園（昭和島二丁目公園）の変更（大田区決定）について』が諮問されましたので、これを議案といたします。

 それでは、諮問文の朗読をお願いします。

河 原 田 幹 事 それでは、諮問文の朗読をさせていただきます。

 お手元に配付させていただきました第2号議案の諮問文をご覧くださいと思います。それでは、読み上げさせていただきます。

 『東京都市計画公園の変更（大田区決定）について（諮問）』。

 このことについて、都市計画法第21条第2項において準用する同法第19条第1項の規定により、下記のとおり諮問する。

 諮問文の朗読は以上です。

小 西 会 長 それでは、この議案を上程いたします。

 幹事より、議案の説明をお願いします。

西 山 幹 事 それでは、第2号議案につきましてご説明させていただきます。

説明の前に資料の確認をさせていただきます。よろしくお願いいたします
します。

第2号議案でございます。1枚目に「諮問文」の写しでございます。次にA4の横の事前資料1、「東京都市計画公園の追加」でございます。事前資料2、「東京都市計画公園総括図」でございます。続きまして、事前資料3、「東京都市計画公園計画図」でございます。それから差し替えとなりますが、本日机上にございます事前資料4、「東京都市公園の変更（大田区決定）について」でございます。あわせて当日の配付資料ということで、第2号議案のA3の写真入りの資料となっております。以上が資料でございます。それでは、説明させていただきます。

こちらにつきましては、事前資料1とあわせて事前資料の4のほうをご覧ください。今回、東京都市計画公園の変更を行うというものでございまして、こちらの変更内容につきましては事前資料4に考え方等を整理させていただいております。

事前資料4の1番の趣旨及び経緯でございます。まず、この地域の位置づけを前段で記載しております。大田区の都市計画マスタープランにおける位置づけといたしまして、水と緑の潤いのある環境づくりに向けて、ウォーターフロントの整備及び水とみどりのネットワーク形成の方針、こういったものがこの地域では示されているところでございます。

こちらの計画地につきましては、当日資料のほうに、左側に位置図ということで掲載させております。昭和島二丁目の一角、三角形が逆さまになった形状がございしますが、こちらが今回都市計画変更を行う公園でございます。

先ほどの事前資料4にございまして、こちらの公園でございますが、従前は東京都の港湾計画に基づきます海上公園として位置づけをされていたところでございます。こちらの海上公園につきまして、東京都が設置しております東京都港湾審議会の答申によりまして、区へ移管という方針が決まっております。その流れを受けまして、このたびこの海上公園の位置づけを、こちら1番の「趣旨及び経緯」に記載しましたとおり、都市計画公園として位置づけ、公

園緑地の永続性の担保、立地特性を踏まえた新たな公園機能を備えた都市計画公園として位置づけていくものでございます。

具体的には、水とみどりのネットワークづくりの役割、それから大規模なスポーツ・レクリエーション空間を確保し、区民がより親しむことができる公園として都市計画公園と位置づけ、整備していくというものでございます。

2番目に「位置」でございますが、先ほどの当日資料1の場所関係を示したものと、本日の資料の中で事前資料2、「総括図」に位置をお示ししております。あわせて事前資料2を拡大して、こちらは計画図となりますが2,500分の1の地図に表示してございます。面積は約2.5haとなります。

それから3番目でございますが、「都市計画の内容」につきましては、事前資料1にございます東京都市計画公園の追加というA4の横の資料がございます。こちらの表が二つございまして、上段、こちらに定める、種別・名称・位置・面積、これを都市計画として定めていくというものでございます。

事前資料1のとおり、都市計画として定めるものは、こちらの種別・名称・位置・面積となっているところでございます。下のほうに新旧対照表とございますが、今回この都市計画の変更は、既設の都市計画公園に新たに追加するというものです。摘要欄のところ追加と表示させていただいているところでございます。

また資料に戻りまして、事前資料4の4番のところでございます。「説明会の概要」「公告・縦覧」ということで都市計画等の手続について記載させていただいております。

説明会につきましては、昨年27年10月9日に開催したところでございます。都市計画変更に関する意見等はございませんでした。またその後、公告・縦覧、平成27年12月11日から25日の間、実施したところでございます。都市計画変更に関する意見等はございませんでした。

以上が第2号議案資料の説明となります。よろしくお願いたします。

小 西 会 長 説明は終わりました。では、委員の皆様からご質問やご意見があ

りましたらお願いします。

岡元委員。

岡元委員 これまでは海上公園として供用されているということですが、実際どんなふうに区民の方が利用されているかというのは、わかりますか。

鈴木幹事 臨海部基盤担当課長です。

今の委員のご質問ですけれども、人数とか詳細については東京都のほうでも把握していないところでして、どのぐらいの人数というところはわかりません。利用方法としてはテニスの練習ですとか、ローラースケート、キャッチボールなどが楽しめる公園ということで、私も現場のほうは見に行かせていただきましたけれども、テニスをやっている方がいらっしやったり、キャッチボールをしている方がいらっしやったり、アクセスの問題等ありますが、多くの方に利用いただいている公園というふうに認識しています。

小西会長 岡元委員。

岡元委員 今はそのテニスとかで、今後はもっと大規模なスポーツとかレクリエーションができるような整備をするということで、具体的な計画というのはありますか。

鈴木幹事 おおた未来プラン10年で、大田区の特色である水辺を活かした、誰でもスポーツが楽しめる水辺のレクリエーション拠点を大田区大森ふるさとの浜辺公園を中心に、臨海部に整備していくこととなっております。今回、こちらの公園が移管を受けられることになりましたが、内陸部には整備が難しい大型のスポーツ施設ということで、サッカーなどもできる多目的スポーツ広場を、新たに、今、利用している利用形態に加えて整備をしていく方向で検討しているところです。

小西会長 岡元委員。

岡元委員 そちらに行くのにそのアクセスとしては、駐車場が多分完備されているのだと思いますが、それ以外に区民の方がここまで行く方法はどんな方法ですか。

小西会長 鈴木課長。

鈴木幹事 今、東京都の公園としては駐車場がなくて、車でアクセスがしづ

らい状況になっています。今回、スポーツ施設を整備していくということで、新たに利用者がふえる見込みですので、区の整備の中では、50台程度の駐車場を想定しております。なかなか不便な地域で、バスだとか、あと避難橋を渡って自転車・歩行者がこられますけれども、自転車ですと遠回りをしないとこられないような場所ですので、アクセス性の課題はあると思っております。今後は、その点も研究していきたいと考えております。

小西会長 よろしいですか。

岡元委員 はい。

鈴木幹事 それと追加でもう一つ。主なアクセスといたしましては、東京モノレールの昭和島駅から徒歩でお越しいただくことができます。また大森駅から京急バスで南海橋南というバス停、さらに昭和島二丁目バス停から徒歩で来ていただくことができます。

小西会長 今井委員。

今井委員 海上公園から都市計画公園にするという、根拠法令が変わると思うのですが。具体的にどういう理由で今回、都市計画公園ということで変更・追加するという事になったのか、その理由を教えてくださいいただけますか。

小西会長 まちづくり管理課長。

西山幹事 今回、この海上公園の移管の流れといいますのが、東京都の港湾審議会で海上公園を移管していくという流れがございます。そうした中で区として受け入れるに当たりまして、公園としての位置づけ、現在この海上公園といいますのが、東京都の海上公園条例で位置づけられてきております。このたび、海上公園の位置づけが外れるということになりますので、新たな位置づけとして都市公園法に定める、都市計画公園として位置づけていくというものです。そういった流れの中、区として各まちづくりの方針等踏まえて整備をしていくということで準備を進めており、その一環として都市計画審議会に付議しているというものでございます。

小西会長 馬場委員。

馬場委員 今回、都から区にということで、運営・維持管理する運営費用について、どのぐらいかかっているのかということをお教えいただき

たいと思います。

小西会長 臨海部基盤担当課長。

鈴木幹事 現時点で運営方法の詳細については、まだ決まっておりませんので、費用的な点は未定です。

小西会長 馬場委員。

馬場委員 関連ですけれども、都のほうで大体どのぐらいかかっているのですか。

鈴木幹事 東京都に確認いたしました。多くの公園を一体的に管理して出しているとのことで、ここだけの数字を具体的にお示しいただくことはできませんでした。

小西会長 日野委員。

日野委員 今、サッカー場などというふうに、まだ明確な具体性はないと思うのですけれども。私、ちょっともぐりな大田区民なのであまりよくわかってないのですけれど。この地図を見る限りでも近くに昭和島運動場とかがあったりして、要はつくっておけばいいだろうサッカー場じゃないものを考えてもらいたいと思います。

というのは、例えばマイナーな競技だけれど、ここが聖地になったら、みんなここを目指してくるぞみたいな競技を狙うのも一つじゃないかと思うのです。そうすると、永遠にここがみんなの、その特定の競技の聖地になれば、それを運営していける体制ができるというか、そういうことがあるので。

というのは、結構私、足立区のほうとかも行くのですけれど、空き地があると公園になっていて、じゃあこれ将来、人が減ったときにどうやって維持していくのだろうかというぐらい広い、こう空き地みたいな公園がいっぱいあるので。今後、こういう公園をつくっていかれるのであれば、先ほどの維持管理費用もあるのですけれども、整備をすることに対してみんなが積極的になれるようなしかけというのも、ちょっと考えていっていただけるといいかなと思うので。整備をしてつくって完成ではなくて、そこから先の維持というところまでちょっと住民の方も巻き込んで考えていただければと思います。意見です。

小西会長 伊藤委員。

伊藤委員　　ここは人が住んでないところで、周りが工場ばかりなので、普通の公園とは全く使われ方が違う状況なのです。近所の人散歩に来るようなところではないわけです。だから今でもあまり人がいないけども、逆に言うとすごく自由に使っているのです。何でもできるのです、人がいないから。だからそのことで、周りの工場の人たちが若干迷惑をしている。さっきの駐車場がないわけではないです、あるのだけでもすごく少なくて止めにくいので、無理すれば止められるのです。けども、周りの会社の駐車場が空いているので止めちゃうのです。大変迷惑しているので、その辺をしっかりと整備してあげてほしいのと。逆に、その周りの会社の人たちにも使いやすくしてあげて、その会社の余暇として使えるような視点も入れて、ぜひ整備していただきたい。東京都では、やっぱり目が行き届かないところが、大田区になったからこんなによくなったねというふうなことを言われてほしいので、ぜひいろいろ意識してきちんと整備してあげてください。

以上です。

小西会長　　ありがとうございます。それでは、よろしいでしょうか。
お諮りしたいと思います。

第2号議案については、諮問のとおり定めることが適当である旨、答申したいと思います。それでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

小西会長　　では、ご異議がないようですので、第2号議案につきましては、諮問のとおり定めることが適当である旨、答申いたします。

どうもありがとうございました。

それでは、次の議案の審議に入ります。

第3号議案、大田区長より大田区都市計画審議会会長宛てに、平成27年12月24日付で、『JR蒲田駅東口駅前広場の都市計画変更(大田区都市決定)について』が諮問されましたので、これを議案といたします。

それでは、諮問文の朗読をお願いします。

河原田幹事　　それでは、諮問文の朗読をさせていただきます。お手元に配付させていただきました第3号議案の諮問文をご覧くださいよう、

よろしくお願ひいたします。

第3号議案につきましては、都市計画道路と次のページに都市計画駐車場の二つがございます。それでは、朗読させていただきます。

『東京都市計画道路の変更（大田区決定）について』（諮問）。

このことについて、都市計画法第21条第2項において準用する同法第19条第1項の規定により、下記のとおり諮問する。

1 ページめくっていただきまして。

『東京都市計画駐車場の変更（大田区決定）について』（諮問）。

このことについて、都市計画法第21条第2項において準用する同法第19条第1項の規定により、下記のとおり諮問する。

諮問文の朗読については以上です。

小 西 会 長 はい、ありがとうございます。

それでは、第3号議案を上程いたします。

幹事より議案の説明をお願いします。

西 山 幹 事 まちづくり管理課長です。それでは、第3号議案につきましてご説明申し上げます。資料の確認をお願いいたします。

第3号議案につきましては二つの案件が入っております、枝番で第3号議案-1、第3号議案-2と資料を分類させていただいています。

まず第3号議案、諮問文の写し、東京都市計画道路の変更、諮問文第1です。それから第3号議案-1、事前資料1、「東京都市計画道路の変更」。A4横の用紙です。第3号議案-1、事前資料2でございます。こちらは「都市計画道路の総括図」でございます。第3号議案-1、こちらは差し替えになります。事前資料3、「計画図1」となります。第3号議案-1、事前資料4、こちらは「計画図の2」となります。次に、事前資料5ということで「都市計画道路の変更について」というA4の資料でございます。

続きまして、第3号議案の2、ほぼ同様な形態となりますが。諮問文、「東京都市計画駐車場の変更」でございます。1枚めくりまして、A4の横の様式、第3号議案-2、事前資料1、「東京都市計画駐車場の変更」。第3号議案-2、こちらはA3の地図、「総括図」となっております。続きまして、事前資料3、こちらはA3、

「計画図」となります。その後には第3号議案－2、事前資料4、「東京都市計画駐車場の変更について」です。

それと、当日机上に配付させていただいております、右肩に当日資料1とございます、「JR蒲田駅東口駅前広場の都市計画変更について」。

以上が、本日の説明資料となります。よろしいでしょうか。それでは、ご説明させていただきます。

この第3号議案につきましては、二つの案件まとめて付議させていただいておりますので、当日資料の1をご覧ください。

こちらJR蒲田駅東口駅前広場の都市計画変更の概要を整理させていただいたものでございます。二つの変更内容と申しますのが、右と左に分けて記載しているところです。先に左側のほうですが、こちらは東京都市計画道路の変更です。右側のほうは東京都市計画駐車場、これは自転車駐輪場になりますが、こちらの変更という以上2点になります。

左側の名称以下でございますが、こちらにつきましてはJR蒲田駅東口駅前の駅前広場、区画街路の都市計画変更を行うというものでして、背景のところの説明に記載させていただいております。大田区の戦災復興土地区画整理事業、こちらの整備によりまして駅前広場、区画街路整備されて40年以上が経過している状況です。この間、鉄道の乗降者、また歩行者の増加、また交通、バス・タクシーの乗り入れ等によりまして、駅前空間としまして交通結節機能が十分とは言えない状況に現在至っているところです。

こうした中から変更内容にございます歩行者空間の拡充、また自動車交通の整序化、こういったことを図る観点から交通結節機能の向上、円滑化に向けて駅前広場を4,446㎡から5,900㎡に拡幅するという内容でございます。その拡幅の内容を下の地図、左側が現行の現況です。下のほうに延びている道路が延長310メートル、現在の駅前広場が4,446㎡となっております。こちらにつきまして、青い吹き出しがございまして、駅前広場に沿って建っておりますビルのところを広場として拡幅し広場区域を拡大することによりまして道路延長は270m、広場面積は5,900㎡という変更を行うというものが

変更内容です。

続きまして、右側でございます。こちらは当該駅前広場、蒲田駅東口の駅前広場の地下の都市計画変更という内容でございます、駅前広場の地下に自転車駐車を整備するというものです。

背景でございますとおり、自転車利用率の伸びに伴いまして、慢性的な自転車駐輪場、駅周辺含めて不足している中で、これまで暫定の駐輪場の整備で対応してきたところです。このたびの駅前広場の拡幅整備とあわせまして、蒲田駅東口の暫定駐輪場の解消を図っていくとともに、放置自転車を減らしていく、こういった観点から駅の地下に、約3,200㎡、駐車台数としまして2,800台の自転車駐輪場を地下に二層で整備するというものです。

続きまして、資料の第3号議案の1をご覧ください。2枚目のほう、事前資料1、A4の横の様式でございます。上段に、先ほど当日資料1で申し上げました都市計画の変更内容ということで、種別・名称・位置・区域・構造、こちらを都市計画において定めてまいります。下のほうの表が二つ目、変更概要ということで、今回の都市計画変更におきましては、これまで区画街路、道路の部分と駅前広場の部分を別に定めていたものを区画街路として区画街路の中に広場も含めて変更を行うという内容です。

さらには、事前資料2で、こちら「総括図」ということで位置関係。また事前資料3、こちら差し替えとなりましたが、事前資料3と4で、整備前が3の黄色い部分でございます。事前資料4におきまして、こちら拡大した駅前広場を行った変更後のものをつけさせていただいているところです。

その上で事前資料5、こちらにございます説明を若干させていただきます。この地域の位置づけでございますが、「趣旨及び経緯」のところに記載させていただいております。

蒲田駅周辺地区の位置づけでございますが、「都市計画区域の整備・開発・保全の方針」で、生活拠点として位置づけているところでございまして、将来像としまして羽田空港と隣接する立地を生かし、商業の活性化や交通結節点としての機能向上を図る、こういった観点を位置づけているところです。

そうした中から区では取り組みの中で「蒲田駅再編プロジェクト」を立ち上げまして、東口駅前広場の整備について検討を進めてきて、このたびの都市計画変更ということで、お諮りしているところでは。

位置につきましては、事前資料2、3に記載したとおりです。それから、ここの用途地域は欄外にございますとおり、商業地域、建ぺい80、容積700です。

都市計画の内容につきましては、事前資料1に記載したとおりです。事前資料5の二枚目には説明会、公告・縦覧の内容ということで記載させていただいております。説明会は9月3日に開催しております。

また5番目としまして、都市計画手続、公告・縦覧を12月1日から12月15日の間、行ったところでは。状況はこの通りです。合わせて第3号議案-2、こちらが都市計画駐車場の変更内容として、事前資料1に変更する都市計画の内容としまして、種別・名称・位置・面積・構造等を記載しております。先ほど同様の体裁で事前資料2には、こちらの「総括図」。事前資料3としまして、こちら「計画図」として2,500分の1の地図をつけております。事前資料4、こちら最後になりますが、先ほどと同様この地域、蒲田駅周辺の位置づけでございます。こういった中から「蒲田駅周辺プロジェクト」の中で駅前整備とあわせて自転車駐輪場を駅前に整備していくという内容でございます。

位置につきましては、事前資料2、3のとおりでございます。都市計画の内容を先ほどに關した事前資料にしてございます。駆け足で申しわけございません。次の2枚目、説明会、公告・縦覧の内容は、こちらにつきましては、先ほどの説明会、公告・縦覧と同一にした手続で進めているところでございます。

私からの説明は以上でございます。よろしくお願い申し上げます。

小 西 会 長 説明は終わりました。委員の皆様から、ご質問やご意見がありましたらお願いします。

黒沼委員。

黒 沼 委 員 黒沼です。この変更後のところの広場区域拡大、ビルのところが

含まれたわけですが、以前、ここのビルが今も建っているわけですが、交渉して決裂したと伺っていました。そして残すことにして、耐震工事もやって売らないというところにとどまって、今回出されてきたので、話し合いが進んだのかなというふうに思いますが、今、どうなっているのでしょうか。

小 西 会 長 はい、どうぞ。

保 下 幹 事 ただいまの黒沼委員からのご質問にありました、広場南側の事業用地の現在の状況についてご報告させていただきます。

まず、本日は都市計画審議会に諮らさせていただきました、その後、都市計画決定以降、事業認可に進んでまいりたいと予定しております。その事業認可後に、現在ビル・土地を所有しております所有者、また法人に具体的に交渉を始めてまいりたいと考えております。現時点では都市計画説明会、またその説明会以降の都市計画案に関する公告・縦覧のときには、こちらの区のほうから情報提供をさせていただいているという状況でございます。

以上でございます。

小 西 会 長 黒沼委員。

黒 沼 委 員 京急高架のときから、側道の都市計画のときも、梅屋敷の駅の隣だったのですがビルがなかなか動かなくて、結局強制立ち退きの気風もありながら、結局は馬込のほうに、その立ち退きの場所を区が提供して、その後売っちゃったみたいなのですが。非常に高くついたなという気はしています。今度これが計画され決定された、もし仮にですけど、強制が効くのですよね。多分、そうなると思うたらやりやすくなるのでしょうか、そういうためにやるのか、もっと紳士的にやれないのかということを含めて、そこら辺の経過はどうでしょうか。

小 西 会 長 都市開発課長。

保 下 幹 事 ただいまの黒沼委員からのご質問に答えさせていただきます。

実際に、こちらの事業用地の所有者の方と、今後事業認可以降に交渉を進めてまいりますが、実際の今現時点での説明会を行っている段階でも決裂しているという状況ではございません。この蒲田のまちづくり、平成21年度のグランドデザイン策定から平成25年の蒲

田駅周辺再編プロジェクトを策定して、段階を踏んで進んでいるという状況でございます。その節目節目で関係地権者の皆さんに情報提供をしているという状況でございます。

また事業認可降につきましては、まず任意での交渉を始めさせていただくということで先方にもお伝えしております。

以上でございます。

小西会長 黒沼委員。

黒沼委員 要望になりますが、梅屋敷駅の開発のときのようなことにならないで、都市計画の制度に基づいて、きちんと話し合いを進めて、区民の税金ですから余分なお金が出ないで区にも貢献していただく理解を深めながら、速やかに駐輪場を含めた区民の要求が実るように、ぜひ努力をしていただきたいということをお願いしておきます。要望です。

小西会長 ありがとうございます。

伊藤委員。

伊藤委員 まず確認なのですが、現状の蒲田駅付近広場第1号、それから蒲田駅付近街路第2号、この二つが廃止ですよ。それで大田区画街路第7号があわさってできるという話だと思うのですが。今までは両方で310mだったのが、今度は270mになるというのは、これは書き方としてはこれでいいのですか。

小西会長 都市開発課長。

保下幹事 事前資料3番、また事前資料4番をご覧ください。

また当日配付資料の1番、こちらが、ただいまお示ししました事前資料3番と4番を集約したものとなっております。こちらの当日資料の左側のほうをご覧くださいと思います。

蒲田駅付近広場第1号、蒲田駅付近街路第2号につきましては、左側の黄色い部分、こちらが現在の状況をお示ししております。道路部分につきましては310m、また駅広場面積につきましては4,446㎡となっております。右側の大田区画街路第7号につきましては、こちら側の赤色の中に点線でちょうど主な整備区域というところに、黄色い矢印で上のほうに向いているところがございます。こちらから上が、今回広場面積で5,900㎡とらせていただいているという

状況でございます。

また、その下の区域につきましては、環状八号線からの距離で270mとなっております。今回は東京都と協議を進めるにあたりまして、東京都における都市計画運用指針に基づきまして、これらの区画街路の関係を示させていただいているという状況でございます。よろしくお願いいたします。

小西会長 伊藤委員。

伊藤委員 ただ書き方を聞いただけですから。別にそんなに深い中身のある話ではないのだけど。

あと、また説明会の話なのだけど、説明会で1番のほうの、その他の主な意見に関する意見がなくて、その他の主な意見に地下自転車駐車場の計画内容に関するのとあるのだけど、これまさに、この計画に関する意見ではないの。

小西会長 都市開発課長。

保下幹事 こちらの説明会で出た意見につきましては、都市計画の変更手続に関するご意見ではなくて。意見といたしましては、今後、詳細の出入り口がどのようになるのかという、今後の設計で具体化していく内容についてのご質問でありましたので、その他のほうで記載させていただいているという状況でございます。

小西会長 伊藤委員。

伊藤委員 まさにそれを聞きたいのだけども。出入り口がどこになるかというのは、非常にこの計画にとって大事な話だと思うのです。それを後で決めていい話じゃないと思うのです。これ、ここに書いてある赤い絵の中で四つ出入り口、車道つき階段四つあると思う。これが別に意味はないということ、これからまだ決めるということですか、今のは。

小西会長 都市開発課長。

保下幹事 本日の配付資料の右側にお示ししておりますのが、今回の大田第9号蒲田駅東口地下自転車駐車場の平面図でございます。ただいま委員のほうからの指摘でもございましたように、こちらに斜路つき階段とブルーのラインでかさ上げされているところが、今回出入り口になる予定でございます。説明会当日も、こちらの図面を使わさ

せていただきまして、各方面、4方面からの、まず自転車の流入をこれらの出入り口から受けるという説明をさせていただきました。

当日、説明会で出た、出入り口の詳細という、例えば出入り口の構造がどのようになるのですかという、そういうことがありましたので、それを今回その他で記載させていただいたという状況でございます。出入り口につきましては、この平面図のとおりということでもよろしくお願いたします。

小西会長 伊藤委員。

伊藤委員 そう言われると、非常にその他になってしまうので聞きにくいんだけど。これ2,800台を入れようとして、四つの入り口から入れようとするわけですね。朝晩の通学通勤の時間というのは、一カ所にどのぐらいが集中するというふうに考えていますか。

小西会長 都市開発課長。

保下幹事 1分間に集中する台数としては52台だと推定しております。

伊藤委員 1分間に52台が本当に大丈夫なのですか。

保下幹事 1分間に52台で、一番多いところが約4割で21台になる予定でございます。

伊藤委員 4カ所合計で52台ということ。1カ所について、ただ出ていく自転車は全くそこには計算していないのよね。

小西会長 都市開発課長。

保下幹事 実際、今現在、蒲田東口の近くには、アロマスクエアの地下に自転車駐車がございます。そちらの出入り口のピーク時の台数なども考慮いたしまして、各出入り口部分の自転車の流入も検討しているという状況でございます。

小西会長 伊藤委員。

伊藤委員 アロマを例えに出されたけども、アロマの駐輪場と決定的に違うのは、これ歩道から行くのですよ。ということは、道交法上入れる入り口は限られてしまうです。進行方向の片方からしか入れない。道交法を守ると、片方から入れないとなると、2カ所ずつなのです。2カ所しか入れないのです。朝、出るのが2カ所、入るのが2カ所ということになる。そうすると、アロマとは比べられないのです、倍になってしまいますのです。そこまで考えはされましたか。

小 西 会 長 都市開発課長。

保 下 幹 事 伊藤委員にただいまご説明いただきました入り口部分につきましては、実際のこの都市計画の平面図上3.2mの幅員を設けております。4方向の四つの出入り口につきましては、詳細の検討につきましては、今後の設計の中で具体的に示していきたいというふうに考えております。よろしく申し上げます。

小 西 会 長 伊藤委員。

伊 藤 委 員 そういう意味じゃなくて。自転車をここに持ってきて入れようとしたら、例えばこの四つのうち区役所側の入り口しか使えない。京蒲のほうから来たときも入り口しか使えない。この三井住友銀行側にある入り口は、逆方向になるから使えない想定をしないといけない。これ出口として想定しないといけないのだよ。4で割っちゃいけないのだ、これ。押してくれば別だよ。でも押しチャリが同じ数来るとは思えない。そこまで計算を入れて、その台数が大丈夫ですというふうに言ってもらいたい。

小 西 会 長 都市開発課長。

保 下 幹 事 出入り口の検討を行うときに、各方面別の流入量もしっかり把握しております。北方向、大森方面からは約4割。東方向、商店街側のほうから約2割。南方向、環状八号線のほうから約4割。これらの流入量を十分把握しながら出入り口の交通量については、流入量について検討しているという状況でございます。

小 西 会 長 日野委員。

日 野 委 員 多分そこではなくて、3.2mの幅員が相互方向で交通ができますよということをちゃんと説明してあげないと、一方通行でしかというふうになっちゃうので、そこが言い足りないのじゃないですか。だから4方向とも出入りとして使えて、だから構造的に行きと帰りをきちんと分ける設計がなされているということを、ちゃんと言ってください。

小 西 会 長 追加の説明文。

保 下 幹 事 ただいまの日野委員からの件につきまして、お答えさせていただきます。実際、今、3.2mの出入り口を想定しているという状況でございます。やはり実際の出入り口につきましては、上り下りのち

やんとした斜路を設けていく予定です。それで、そこにベルトコンベヤー等もしっかりつけて配置していく予定でございまして、やはりその出口を出るまでは上り下りという形で使用をできる状況になっております。道路上に出てからは、左側通行ということで、道交法も守りながらの通行をしていただくことに考えています。

小 西 会 長 伊藤委員。

伊 藤 委 員 補足していただきましたが、そういうことではないのです。その出たからの行き先の問題なのです。役所側の出口には、例えば上ってきたらだめなのです。これは上りとしては考えちゃいけない出口なのです。その後押していくという話だとすれば、それで済むのだけど。実際は、そういうことはあり得ない。京蒲側行くにしても、ここから出ちゃいけない。みんな三井住友銀行側のところから出てくるのが普通だというふうに考えるべきなのでしょうね。というのが1点。

それで今も3.2mというのがまさに詳細な設計の話で、まだと言いながらも3.2mと決めているのであれば、じゃあ歩道との関係です。そのところが歩道から3.2mを斜路としてとって、歩行者のほう、今度大丈夫なのかと、地下に入らない人。それか駐輪場に入れない人、そういう人たちが大丈夫なのかという話にもなると思うのです。

小 西 会 長 都市開発課長。

保 下 幹 事 出入り口の流入につきましては、今後、設計の中で自転車走行空間からの入り方も含めて、しっかり検討してまいりたいと考えております。

小 西 会 長 伊藤委員。

伊 藤 委 員 もう1個は今、設計したときと違って電動機つき自転車が多くなっていて、特に高齢の人がそういうのを使いやすい状況で、駐輪場から出すのに非常に往生しているのです、重くて。コンベヤーがついていても押さえ切れないぐらいの状況があって、なかなか今の設計のままでいいのかなと。基準が今のままの基準でいいのかなというのを、常にまちの中に見えているのです。もしもそういうのを、この実際につくっていくときに、じゃあもっと車路緩やかに

すべきだろうという答えになったときには、今日、この絵でオーケーをしたとしても、その車路が延びるという可能性は都市計画には影響しないで大丈夫なのかということを確認しておきたい。

小 西 会 長 都市開発課長。

保 下 幹 事 実際の斜路の延長につきましては、自転車駐輪場整備マニュアルに基づきまして25%以下という基準がございます。四つの、こちらの斜路につきましては、それぞれ勾配が異なっているという状況でございます。やはりバリアフリー対策につきましては、「蒲田都市づくり推進会議」の中でも議論させていただきまして、勾配を抑えた斜路。実際、この当日配付資料の駐輪場の右側の平面図を見ていただきますと、それぞれ少しずつ長さが異なっているという状況でございます。これらの斜路の長さも設計等の勾配も考慮して、今回の都市計画のエリアを定めておりますので、斜路がこの範囲から出るのは都市計画の変更を伴ってきますので、それはできないという状況でございます。

小 西 会 長 伊藤委員。

伊 藤 委 員 それであればおおめにとっておいて、これからの具体的な設計をしたときに、どういうふうになっても大丈夫なようにしておいたほうがいいと思う。その基準はやはり変わっていく可能性は十分あるので。その電動機つき自転車、あんな重たい自転車が普通のおばあさんたちが持つなんてことは想定されてなかったのだと思う。だから、やっぱりなるべくどうなってもいいような状況にしといたほうがいいのかと思っております。

小 西 会 長 まちづくり管理課長。

西 山 幹 事 補足させていただきます。今回の都市計画の変更ということで資料でいきますと、この事前資料1の部分で都市計画を決める内容というのが、この表にございます駐車場の場合は、種別・名称・位置ということと、それからこういった駐車場ということで地上及び地下の改装ということで、粗々そういった部分を都市計画で決めてまいりますので。今、先生からご指摘を受けたこういった幅員ですとか、それはまた今後の話ということで、都市計画ではそこまで決めるということで、こういう形で成立していただいているところでご

ざいます。

小西会長 伊藤委員。

伊藤委員 そうしたらこの長さが、万が一赤い部分が延びちゃっても大丈夫ということ。これから決めるって……。

西山幹事 まさにこちらを決めないと、この事前資料1にございます、この内容で今はということで諮らさせていただいているという次第でございます。

伊藤委員 これで一回決めたら、もうこれでいくしかないのか、もっと設計の中で動かして平気なのだよということなのか、どっちなのか。

小西会長 まちづくり管理課長。

西山幹事 要は詳細の幅員とかの変更は可能です。

伊藤委員 それならばいいです。

小西会長 日野委員。

日野委員 何にでも口を出して申しわけないのですが。あの品川駅前には全部オール機械化の駐輪場ですよね。あれを採用しようとかというところはなかったのですか、例えば部分的に通勤じゃない方で一時駐車みたいな方のほうは機械化にしようとか、そういうことはなかったかどうかということが一つと。

あと先ほど人の流れのことおっしゃってたのですが、特に朝とかの通勤時間の集中するときに、入れる方が専ら入れるということになると、そうすると自転車置いて、あとは駅に向かうだけみたいになるわけだから駅ビルと直結するみたいなことは考えていらっしやらないのかということと。

この駐輪場4方向というのも一つの案だと思うのですが、逆にもうちょっとこの区画からはみ出るかもしれないのですが、入り口をもうちょっと遠いところにして一カ所に集中させて、ラウンドみたいなこととかは検討されていなかったのかというところが、ちょっとお聞かせ願いたいです。

小西会長 質問は3点です。

都市開発課長。

保下幹事 ただいまの日野委員からの品川区で採用しておりますのは、一般的に茶筒型と言われまして、今回私どもも検討させていただきました

た。やはり品川区みたいに再開発などを行った周辺の公開空地であったり、歩道幅員がかなり広い場所には茶筒式の駐輪形式が採用されているという状況でございます。実際、蒲田の駅前に2,800台規模ですと、約12機ほど設置しないといけない状況で、その位置を具体的に落としてみたのですが、やはり駅前広場に12機の出入口が設けるといことが非常に難しいという状況と、周辺の道路部分にもそれができないかということを検討したのですが、蒲田につきましては歩道幅員が約5m程度しかございませんので、そこもやはり難しかったという状況でございます。それが1点目の回答です。

2点目のラウンド形式出入口等の関係につきましては、今回のこの平面図ではちょっとお示しがわかりにくいところがあるのですが、当日配付資料の出口も駅前広場には基本的に自転車の流入を極力少なくするという設計方針のもと進んでいるという状況です。そのために北側、東側、南側、各方面から、駅から少し離して出入口部分を設けているという状況です。

三つ目の駅ビル直結の検討なのですが、こちらについては現在駅ビルとの直結計画はございません。

歩行者については、階段を上って、またエレベーター等で駅のほうに速やかに行けるように入出口部分を設置しているという状況でございます。

小 西 会 長 中西委員。

中 西 委 員 今度は駐輪場の話ではなくて、広場の形の話なのですが、当日資料の左側の右側の図といいますか、変更後の赤い図で、この左側ってもう少し広くできそうに思うのですが、これはそうならないのは何か理由があるだろうと思うのですが、その理由があれば教えていただきたいのですが、もう10mぐらい、今、なんかいろいろ荷さばきの車両が入っているところありますね、あそこを含めないのは何か理由があるのですか。

小 西 会 長 都市開発課長。

保 下 幹 事 ただいまの中西委員からのご説明のありました、この当日配付資料の赤色の部分の南側には、現在区道が、JRの荷さばき場のほう

に向かって一つ。また南側方向に向かって、こちらの本庁舎の前の区道が設置されているという状況でございます。こちら区道としての機能が駅前広場や区画街路と違う機能がございますので、今回の拡幅のエリアまでは含めなかったという状況でございます。

小 西 会 長 中西委員。

中 西 委 員 そう理由はあるのかなと思ったのですが。ただ、区役所から駅につながる時に、ここをよく通りますので、その空間としてはつながっているほうがスムーズといいますか納得いくなというふうに思ったのですけれども。その通行は妨げるようにはならないという理解でよろしいですね。

小 西 会 長 黒沼委員。

黒 沼 委 員 今の南側の点についてお伺いしたいのですが。今回の提案のこのビルを含めるという意味のときにこそ、私はちょっと台東区のほうの自動駐輪場、全てオールオートを見てきたのですけれども。やっぱりこれからの時代高齢化で、機械式でないと、とてもじゃないけどアロマのやり方、コンベヤー式のやり方ではとても大変だと思います。

京急蒲田の再開発ビルの地下にできたのも同じやり方なのですが、住民の方から一回見てくださと言われて、とても大変です。実際やってみました。ブレーキをかけると、すーっと上っていくのですが、特にあそこは買い物する人も多いのでしょうけれども、駅のこの通勤とは違って。駅ビルで買い物するのかな。転びそうになるのです。しかも、すごい急です、あの再開発ビルのところ。

そういうことを踏まえて、これ長いところ勾配を緩やかにするという意味で配慮されたのだというのを聞きましたが、ここのビルのところを活用してこそ機械式できませんか、というのを考えてもよかったのじゃないか。何のためにこのビルを買収するのかなと。そのためでないのであれば、何のための買収かなというのと、もしかしたら第二期計画のこのペDESTリアンデッキにおける、この区役所と駅の間を歩いて西口まで通る、ユザワヤのほうに向かうと言われている案もあるわけですが。そこの活用をしようとするためのビルの買収であれば、私もその立場ちょっと反対なのですが、その駐輪

場のために活用であるならば大賛成ということで。これ使ったら機械式になるのじゃないかと思うのですが、考えなかったのですかね。

小 西 会 長 都市開発課長。

保 下 幹 事 ただいまの黒沼委員からのご質問に答えさせていただきます。やはり、この今回の駅前広場、また地下駐車場の整備にあたりまして、蒲田都市づくり推進会議におきまして、駅前空間の現況の課題、まずそれを抽出いたしました。駐車場だけを整備するのではなく、歩行者環境、また公共交通利用、また自転車利用の、それらの様々な課題をこの駅前広場空間の中で解決していくために駅前空間の方針を定め、駅前広場の歩行者環境の改善、交通機能の向上、公共交通利便性の改善を総合的に図るために今回の駅前広場と地下自転車駐車場の計画となっております。

また、バリアフリー対策といたしましても、エレベーターを歩行者用、また自転車が併用するエレベーターも設置してまいりますので、総合的にバリアフリー対策も斜路の件も含めて今後の設計の中で具体化していきたいと考えております。

小 西 会 長 黒川委員。

黒 川 委 員 まず、今ある交番の横の駐輪場は、どうなるでしょうか。

小 西 会 長 都市開発課長。

保 下 幹 事 現在の交番横にあります駐輪場につきましては、暫定になっておりまして。こちらにつきましては本日の配付資料の右側の平面図をご覧くださいと思います。現在、三菱銀行の前あたりに暫定自転車駐車がございます。こちらは、本来は道路用地になっておりまして、今回の自転車駐車場計画の中で斜路つき、またエレベーターの設置を行うということで、この斜路つき階段の引き出し線が出ているという状況でございます。

黒 川 委 員 ありがとうございます。先ほど中西委員、日野委員とおっしゃられたこととちょっとかぶるのですが、やはりこの議案自体は大賛成でありまして。駅からおりて区役所がぼん見える空間というのはすばらしいと思う一方で、やはりこの荷さばき場の空間の中に車がびゅんびゅん通る、駅と区役所の間を車が通るとするのはちょ

っと残念な気がするわけでありまして。逆にこの荷さばき場をこちら側の駐輪場の、今、交番の横のほうにとか、持ってっていただくなりして、荷さばきのポイントを変えるなりして本当にこの空間を大事にしていきたいというのを思うわけですけども。そういうことは無理でしょうね。

小 西 会 長 都市開発課長。

保 下 幹 事 実際に、今こちらの自転車駐車場の南側に J R の荷さばき場がございます。道路部分が接道しているということで、こちらの現在の荷さばきの状況についても、私ども J R に協議を進めている中でさまざまな課題があるということで申し入れもさせていただいているという状況です。また将来的に、ほかの入り口から荷さばき場を入れることができないかということにつきましては、将来的な J R の駅舎・駅ビルの建て替えの際に、また申し入れを続けて行ってまいりたいと考えております。

小 西 会 長 黒川委員。

黒 川 委 員 ありがとうございます。ぜひ検討していただきたいと思います。ここがなくなれば、この区役所と駅の結びつきというのも、より近くなってくると思いますので、ぜひ駅の会社にも訴え続けていただきたいと思います。

以上です。

小 西 会 長 ほかの委員の方、よろしいですか。

(「はい」の声あり)

小 西 会 長 それでは、委員の皆様のご質問とご意見は出尽くしたようですので、お諮りしたいと思います。

第 3 号議案については、諮問のとおり定めることが適当である旨、答申したいと思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

小 西 会 長 ありがとうございます。

それでは、第 3 号議案につきましては、諮問のとおり定めることが適当である旨、答申いたします。

第 1 号議案から第 3 号議案まで終わりました。

本日は長時間にわたりご審議いただきありがとうございました。

これもちまして終了いたします。
本日はどうもありがとうございました。

午後 4 時41分閉会