

令和7年度 第1回昭島市都市計画審議会 議事要旨

開催日時	令和7年4月10日（木曜日）		開会	午後	3時	00分
			閉会	午後	4時	45分
開催場所	市役所3階 庁議室					
委 員 の 出 欠						
出席委員	鈴木 一昭	舩原 邦明	辻川 誠	難波 悠		
	松原 亜希子	小林 こうじ	ゆざ まさ子	林 まい子		
	奥村 博	細見 明彦	大久保 善幸	桑波田 幸喜		
	野崎 保	竹井 和子				
欠席委員	鈴木 実					
説明のために出席した者の職氏名						
市 長	臼井 伸介		都市計画部長		後藤 真紀子	
都市計画課長	塚本 政					
職務のため出席した事務局職員の氏名						
都市計画係長	土屋 亜衣良		都市計画係		東野 恵	
傍 聴 者	19名					

次 第

1	開会
2	市長挨拶
3	議題
(1)	諮問第1号
	昭島都市計画地区計画玉川上水南側地区地区計画の決定について
(2)	諮問第2号
	昭島都市計画地区計画昭島駅北口駅前地区地区計画の変更について
(3)	諮問第3号
	昭島都市計画用途地域の変更について
(4)	諮問第4号
	昭島都市計画高度地区の変更について
4	閉会

配布資料

- ・ 諮問第 1 号資料 昭島都市計画地区計画玉川上水南側地区地区計画の決定（案）
- ・ 諮問第 2 号資料 昭島都市計画地区計画昭島駅北口駅前地区地区計画の変更（案）
- ・ 諮問第 3 号資料 昭島都市計画用途地域の変更（案）
- ・ 諮問第 4 号資料 昭島都市計画高度地区の変更（案）
- ・ 諮問第 1 号～第 4 号 参考資料 意見書の要旨
- ・ 諮問第 2 号 参考資料

議 事

- （1）諮問第 1 号 昭島都市計画地区計画玉川上水南側地区地区計画の決定について
- （2）諮問第 2 号 昭島都市計画地区計画昭島駅北口駅前地区地区計画の変更について
- （3）諮問第 3 号 昭島都市計画用途地域の変更について
- （4）諮問第 4 号 昭島都市計画高度地区の変更について

《都市計画課長より説明》

諮問第 1 号から諮問第 4 号までの 4 件を一括して説明する。

（資料説明）

以上の 4 件の都市計画案について、都市計画法第 17 条第 1 項の規定に基づく縦覧を行い、86 名の方から意見書の提出があった。地区計画の策定に当たっては、検討の早期の段階から市民意見を募ってきた。市民意見は開発事業に対する心配や不安からの意見がほとんどであり、そうした市民意見を受けた上で地権者と協議を行ってきた。意見は可能な範囲で地区計画に反映しているが、地区計画は、開発事業を縮小・撤退させることを目的とするものではなく、また、将来に渡って土地利用に制限がかかることから、地権者の理解が必要なため限度がある。

《質疑》

（林委員） 地区計画案は建築、都市計画、交通の専門家によるアドバイザー会議で検討を進めてきたとのことだが、会議の開催状況と専門家から出た意見を教えて欲しい。

（都市計画課長） 令和 5 年度に計 4 回実施。開発に関しては交通等の意見を受けているが、地区計画案についてはよく協議され検討されているという意見を受けた。

（林委員） それぞれの専門家から地区計画について何かしらの課題は示されていないということか。

（都市計画部長） 現時点で課題は特に示されていない。アドバイザー委員の方には地区計画策定のみでなく、それ以外にも課題などがある中でいろいろご

意見を伺っており、その上で事業者とも協議を重ねている。

(林委員) 地区計画の目標では開かれた緑のネットワークと示されているが、緑を開くことでの生物生態系への影響についての考えは。

(都市計画部長) 緑を連続して配置することによって、生物生態系に対しても配慮したものになっていると認識している。環境アセスメントでも緑や生物生態系という評価項目があり、評価書として示されると認識する。

(林委員) 評価書案への都知事意見では、事業の実施により緑の量が大きく減少し、動植物の生息生育環境の影響が懸念されるとされている。緑のネットワークを作ることは全く同意するが、あえて開くことによる環境変化のリスクについてどのような考えか。

(都市計画部長) 全ての緑を開放するわけではない。代官山の樹林地というコアとなる部分は入る方が限定され、空間を整備し保全される予定となっている。また、そこからの移動経路についてもロードキル等が起きないように配慮がなされると認識している。

(林委員) 全ての緑を開くわけではないとのことだが、あえて開くという言葉は誤解を招くおそれがあり、資料に記さない方がいいのでは。市の総合基本計画のまちづくりの理念が人間尊重と環境との共生であり、市の都市計画マスタープランでは玉川上水周辺など水と緑を守り育てるゾーンと位置づけている。市民意見も非常に多く出ている。環境基本計画でも生物多様性の負担を実質ゼロにする目標を設定しており、ロードキル対策等は部分的、限定的な補正策だと捉えている。

(都市計画部長) 緑の拠点として都市計画マスタープランに記載しているが、ただの保全だけではなくレクリエーション空間として、自然に親しみ、自然を大切に思う心を育てる目的もある。その中で開かれた緑というのは、マスタープランの位置付けに沿うと考える。

(林委員) マスタープランでは生物多様性や周辺環境の保全を進めるという記述もあるため、開くという言葉で表現しないほうが良いと意見する。次に市は、東西道路は土地利用を進めるために必要という見解であることは意見書の要旨からもわかったが、市民からは東西道路が緑のネットワークを分断するのではないかという疑念が多く示されている。アドバイザー会議では緑の専門家から道路についてこれまで意見があったか確認したい。

(都市計画課長) 公園と代官山の樹林地や周辺とのネットワークが形成されることで、道路としては物理的に分断されるけども、連続性、ネットワークとしては確保される、という意見をいただいた。

(林委員) アドバイザー会議での意見はわかったが、令和5年4月の都市計画審議会でも、東西道路新設による緑のネットワーク分断について質問をした際に答弁として、物理的な分断がされるが、どのように解消できるか事業者

に求めていくと回答があった。その後、事業者とどのような協議があり、
分断解消の具体策が事業者から現時点で示されているのか教えてほしい。

(都市計画課長) ロードキル対策等の配慮がされている。

(林委員) 緑のネットワークの分断についてはもっと広範な対策が求められるもの
だと考えるが、解消策は他に無いのか。

(都市計画部長) 緑のネットワークとは、道路があったらネットワークが途切れる
ような単純なものではないと考える。新たな道路沿いについても都市計画
地区施設として環境緑地を配置し、民地内に緑を配置することで、全体に
緑を繋げていくこととしている。

(林委員) 木を伝って蝶々が移動するなど様々な生物生態を考えたときに、今の道
路幅で東西道路が新設された場合、民地に緑があるから十分とは考えてい
ない。現状ではロードキル対策、民地への植栽以外は対策がないというこ
とはわかった。また地区計画の方針附図にてオレンジ色で示されている、
地域に開かれた場というところが緑のネットワークに含まれていると思
うが、これは、これまでの緑量が維持されるため緑のネットワークに含ま
れているという解釈でいいのか。具体的に緑を保全形成するため、緑のネ
ットワークを含んでいるのか教えてほしい。

(都市計画課長) 方針附図は方針を図面に落としたものであり、今後具体的な内容
が協議検討されることになる。

(林委員) これから検討ということであるが、現在の緑量は維持していただけるよ
うな表記をしてほしい。また、公園の整備方針を地域に開かれた空間とし
ているが、東京都環境影響評価審議会では、生物生態系保全のためにゾー
ニングするよう指摘があった。こちらについてはどのような対応が検討さ
れているか。

(都市計画部長) 公園1号では、現在の地形等を生かして樹木を多く残し、建物等
ができる場所の樹木も移植地が検討されている。例えば代官山に近いところ
はより多く配置するとか、玉川上水沿いについても多く配置するとか検
討されている。

(林委員) 緑を多く配置することがゾーニングと沿うか判断がつかないが、東京都
環境影響評価審議会ではあくまで生物生態系の観点からゾーニングの導
入が必要という意見があった。先日公園整備予定地が開放されており参加
したが明確なゾーニングを取ることが物理的に難しいと感じた。市民意見
で公園は作らずサンクチュアリにすべきというものがあつた。それに対し
緑のネットワーク形成のため、公園の適切な配置が必要という見解が示さ
れているが、そのまま保全をしても緑のネットワークが形成できると思う。
この点で考えを確認したい。

(都市計画部長) 緑の拠点がある本地区については、市民のリフレッシュの場とし

での意味合いも必要だと考える。また市民が自然に親しむ気持ちの醸成も必要と考える。樹木を多く残すとの話をしているが、代官山の樹林地や玉川上水に近いところでは緩衝帯などとなるように配慮していると聞いている。

(林委員) 代官山樹林地について市として調査を行う考えはないと示されているが、緑地保全協定を市が主体となり締結するならば双方が現況把握していなければ目指すべき状態の共通理解が明確にならないと思う。実態把握はどうしても行わないのか。

(都市計画部長) 市としては今ある緑を保全してほしいと考え、それ以上に市が調査する考えはない。

(林委員) 昭島市環境基本条例の第 12 条で「市は環境の状況を的確に把握するとともに、そのために必要な監視、測定等に努めるものとする。」とある。ぜひ部署連携して調査してほしい。また、緑地保全条例について今後どのようなタイミングで詳細が明らかになるか、都市計画審議会に諮られるのか教えてほしい。

(都市計画課長) 条例については都市計画決定の後に条例の手続きになる。審議会には諮らないが、条例改正になるため市議会で諮る。

(林委員) 緑化率について数値目標を示すことは量を確実にするために必要と考えるが、今回の地区計画の中で定めないと判断した経緯を教えてほしい。

(都市計画課長) 緑化率については地権者と協議する中で難しいと判断した。

(林委員) 実際に、開発指導要綱や細則に定められている以上の緑地の確保がされる見込みであるのか教えてほしい。

(都市計画部長) 市の宅地開発等指導要綱で緑地について数値目標は無いが、公園としては 6 % となっており、現計画では 6 % 以上確保されている。緑地についても、環境アセスメントの評価書を確認したところ、20%は緑地となる計画となっており、都条例で定める基準よりも多い数値と認識している。

(林委員) 緑のネットワークや生物生態系保全の考え方について同意しかねるところがあり、代官山緑地の実態把握、緑化率や緑地保全条例についても判断がつきづらいと意見する。確認だが、環境基本条例では基本理念、市の責務、事業者の責務を非常に明確に示しているが、今回地区計画策定に当たって環境基本条例は遵守されたとの認識でよいか。

(都市計画課長) 事業者が開発事業を行う上で、市の計画を理解して計画されていると理解をしている。

(林委員) 様々な協議を重ねていると思うが、本件についてこの環境基本条例の事業者の責務が果たされていないと意見する。

(奥村委員) 東西道路は周辺地域の交通渋滞の緩和が目的なのか。

(都市計画課長) 今回約 81.5 ヘクタールの区域の中で、既存の南北道路、はなみ

ずき通りだけでは発生する交通量を支えることができないため東西道路が必要だという認識である。

(奥村委員) 交通渋滞等の緩和としても、地権者の活動で一日に往復で 11,600 台、大型トラックが 7,060 台という規模であるが、東西道路によってこの地域における交通渋滞の緩和に結び付けるのはかなり厳しいと思う。

(都市計画部長) 交通渋滞の緩和ではなく、この地区の土地利用を支えるのに必要な道路である。この道路がなければ、既存の道路に出入りが集中するという形になる。約 81 ヘクタールある土地を利用するのに既存道路に集中する形ではなく、方向も分散するなど工夫して土地利用がされる予定である。

(奥村委員) もちろん物流倉庫を作る上では、当然道路がなければならないとして、このやり方が良いのかという検討はされなかったのか。代官山と緑道を分断しないような手法は検討されなかったのか。

(都市計画部長) 繰り返しになるが広い土地を利用するにあたっては、骨格となる道路は必要だと考える。道路の配置は色々、事業者とも検討し、警視庁も含めて協議検討した結果今のこの位置になった。ただ、道路ができることによって緑や生物生態系が失われてはいけない中で、そういったところをあわせて検討されている。

(奥村委員) 交通問題については、既に市民の方から東京都の協議会に対する陳情があり、警視庁の答弁もあった。警視庁としても G L P 計画というのは最重要課題だと認識しており、対策については交通管理者や道路管理者の他、P T A 等、地域住民の意見を踏まえて前向きに協議を行うというような回答が議論の中であった。警視庁なりと、G L P と市とで協議をしたのか。

(都市計画部長) 協議を重ねてきた。

(奥村委員) 具体的な協議の内容は。問題についてどのように改善しようとしているのか。

(都市計画部長) かなり膨大な発生交通量となるため、事業が原因で渋滞することのないように、また交通安全上支障がないように、どうすべきかとの協議がなされてきた。その中で道路の位置、既存交差点の改良、交通の分散化等について協議検討を進めてきた。

(奥村委員) 都議会の議論の中でも、警視庁の交通部長は安全で円滑な道路や交通環境の確保が重要であると考えており、本件での交通量の増加に伴う影響を最小限にするために、道路の新設や交通量の増加が見込まれる交差点の改良については事業者・関係自治体と協議を進めているとのことであった。具体的に、交通管理者としての検証、地元の昭島警察署との様々な協議などがあったのではと思うが、さらに具体的に、地元でのこの問題としての協議はあったのか。

(都市計画部長) 事業者も含めて行政間での協議をしている。また事業者は各学校

などに説明の機会を設け、学校の方で断られた場合もあるが、事業者として説明し、ヒヤリハットはどこなのかなど聴取する中で対策検討を重ねてきている。

(奥村議員) 議会の答弁の中で、はなみずき通りの周囲をはじめ、プロジェクトに関わる施設周囲の地域住民の安全と一般車両の円滑な通行を確保するために、事業者および車両のドライバーに対して、安全運転に向けた情報提供や指導を行う他、通学時間帯における関係車両の抑制等について、事業者との協議を進めるとあった。具体的に、一昨年の 11 月に交通課題について事業者に対して申し入れがあり、従業員通勤時のシャトルバスによる交通渋滞、交通抑制も図っていくとの回答があったが、それ以上の答えは得られていない。その後事業者と協議がされたのか、明らかにしてほしい。

(都市計画部長) 市として交通発生抑制を重ねて求めているが、強制力はない。その中で、従業員車両の発生抑制については、朝のピーク時の大体半数以上が従業員用車両というのが既存施設の現状とのこと。その発生抑制を事業者は検討されている。

(奥村議員) 時間帯は様々あると思うが、既に大型車両やトラック 7,060 台が発生するだろうという中での、周辺地域には小学校が 12 校、中学校 4 校、他に保育園や高齢施設がある。その中で通学時間帯の安全の問題が発生するが、これまでシャトルバスの運行以外に事業者から示されたものはなく、発生抑制についてこれを限度であるとの認識を持っているのか。

(都市計画部長) 事業者から現時点でそれ以外のものは示されていないが、市としては重ねて求めていく。

(奥村議員) 交通事故の関連では、令和 3 年から令和 5 年の間に、五日市街道他の 5 路線で発生した交通事故は、325 件あったそうだ。この地域の交通事情を考えると、今の段階での地区計画内における事業者、地権者の対応については問題だと思う。交通量の抑制について、地区計画の中で抑制策を図ることができるのか。

(都市計画課長) 地区計画で制限できる内容については都市計画法の中で定められており、交通量の問題について制限することはできない。以前にも交通量を削減するために、高さ制限するべきだという意見があったが、高さ制限をする目的は地区計画、都市計画の目的に伴うものであり、交通量を削減することや、特定の開発事業の規模を縮小させるためにするものではない。

(奥村議員) 具体的に、業務地区 A は 45 メートル、そして業務地区 B は無制限という状況のもとで、これまで昭島の北口地域での物流倉庫の高さは何メートルだったか。

(都市計画部長) おそらく一番大きいのは地区計画の区域の東側にある倉庫だと思う。高さについては正確に把握していないが、そこまで高くはなかった

と記憶している。

(奥村議員) 昭島市の物流倉庫の高さは 35 メートルが最高ではないかと思う。その中で、地区計画内のいわゆる高さ制限は 45 メートル、B 地区は無制限で、当然発生する交通量というのは増えると考えられる。そういう意味でなぜ制限 45 メートルにしたのか。つつじが丘団地の高さは何メートルか。

(都市計画課長) つつじが丘団地の高さについては、約 33 メートルと把握しているが、青梅線沿いの賃貸の部分は、14 階で 40 メートル以上と認識している。

(奥村議員) つつじが丘団地は 33 メートルだが向かい側に建設されようとしている物流倉庫は団地よりも高い。やはり地区計画で、この地域における環境保全や交通抑制について当然図られなければならないと思う。これまでの昭島の環境基本条例に基づく様々な問題だとか、交通量が膨大に増えてしまうことについての抑制として、きっちりと高さ規制をやるべきではないかと意見する。建築計画の大きな問題点として、これを指摘したい。また、壁面後退について、なぜこうもバラバラになってしまったのか。地域全体の壁面後退がちぐはぐな形になっている。つつじが丘団地の前の道路についても、GLP のところは壁面後退が大きいけれども、その他は 50 センチメートルという形になっている。既存の地権者の事情もあるかもしれないが、はなみずき通りの壁面後退もバラバラである。統一すべきではないか。

(都市計画課長) 地区の壁面後退距離については、基本は 50 センチメートルが適切であると考え。これは昭島駅北口駅前地区地区計画での生産流通業務地区が 50 センチメートルということで、今回も同じような土地利用が図られるため 50 センチメートルが適当だと考える。ただ、旧フォレスト・イン昭和館前については、昭島駅前から続く道路の壁面後退が 2.5 メートルとなっていることから 2.5 メートルとしている。また玉川上水沿いについて玉川上水への景観への配慮のため 10 メートル、また高さによっては最大 20 メートルと設定をしている。つつじが丘団地の前については当初 50 センチメートルという形で案として示したが、市民からの意見を受け地権者と協議をした上で 5 メートルと、様々な事情によって定めている。

(奥村議員) つつじが丘団地の前だけが壁面後退を増やす努力したということだが、昭島市として、地権者に対する働きかけによって改善されたり、規制をしたり制限をしたりということは、このような点からも明らかになると思う。そういう意味で様々な市民等の意見を受けとめるべきと思う。そもそも物流センターとして異常な立地条件のもとでの建設計画で、激増する交通量を受け止められない。地域における交通量をどうやって受け止められるのかについては、中央道の八王子インターまで約 7 キロメートル、それから

圏央道のあきる野インターまでで 12 キロメートルと、これまで事業者が他地域で行ってきた開発地とは全く異質である。こうした交通規制の問題についても、地権者である G L P との話の中では具体的にどのように協議してきたのか。

(都市計画部長) 大規模開発事業について、市民の心配不安を十分理解するところである。市としても説明会懇談会で説明を重ねている。私自身も市民であり気持ちは十分に理解し受け止める中で G L P と協議をしてきた。ただ地権者として譲れないところがある。市がその開発を規制するというのであれば、相手は協議には当然ながら乗ってこない。都市計画のマスタープランに即したまちづくりという視点から様々な投げかけを行い、一定の合意に至ったものが、本日示している案である。ここに至るまでかなり協議も重ねた中で、地権者の理解も得てそれを反映した計画になっている。市としては、開発自体について反対することはできない。ただし、それをいかに良いものにするかという中で、この地区計画は緩和をするのではなく、開発を認めるためではなく、土地利用にあたって制限をかけるために作っている。

(奥村議員) 制限をかけるという立場に昭島市の姿勢としてあるということか。また、前回の都市計画審議会でも指摘したデータセンターの問題がある。この地区に日本最大のデータセンターが出現することになる。このデータセンターが凄まじいものがある。今、昭島市の年間 C O 2 の排出量が 150 万トン、しかし G L P によるデータセンターでの 1 年間の排出量は 178 万トンだ。4 倍近い C O 2 の排出をするということが環境影響評価書でも示された。これについて具体的にどう抑制するのか、再生可能エネルギーの利用とか、太陽光発電とか様々あるが、年間の使用電力量もまずこれまた桁違いなものがある。この年間の使用電力量が高知県の 1 年分ということだ。昭島市の環境基本計画にしても、2030 年度にカーボンハーフとして C O 2 排出量 25 万トンを目指すというものが、178 万トンが新たに出現するということについて、大きな問題があるのではないか。都市計画とは直接関係ないかもしれないが、どのように考えているのか。

(都市計画部長) カーボンニュートラル等については、地区計画で提示することはできない。ただ、市としてその状況が良いかといえば良いとは思っていない。当然環境基本計画の目標達成に沿う形となる。昨年 9 月に市長は開発事業者の社長とオンライン対談を行い環境配慮について申入れを行った。先方として具体的な内容全てが決まっていはいないが、当然ながら企業としても取り組んでいくと回答があり、アクションプランを示すようにということも求めている。現時点では具体的内容を確認する段階に至っていないが、先方も理解を示してしており、アクションプランを策定する段階にな

ったら示されるとの話である。

(奥村議員) 昭島市としてデータセンター計画は環境基本計画に対しても、カーボンニュートラルに向けても非常に大きな課題であり、問題だという認識は共通していると思う。極めて難しい課題だと思う。市民にとって、交通量の問題、環境の問題、住環境の問題など、極めて大きな問題がこの地区計画の中に包含されているということは指摘せざるを得ない。今言われた様々な課題がこの地区計画にあるということで、高さ規制、東西道路のありようについて問題があると指摘したい。これだけ多くの問題が解決されない状況のでは、地区計画は見直しをすべきだという立場である。諮問1号について私は反対である。

(辻川委員) 今回、方針附図があり、歩行者ネットワークの設定が東西に入っているところは歩道だと思うが、民地にも歩行者動線がある。最初はそのように造られたが、先々その地権者の方が違う使い方をする事となり、計画自体が成り立たなくなる心配はないのか。この地区計画が策定され、計画が進められた場合、適切に計画、運営されているか検証していくことが昭島市でも行なわれるのか。都市計画の方で、状況を把握することや、あるいは申請を受けるようなことがあるのか。

(都市計画課長) 方針附図に書かれた茶色の歩行者ネットワークは、指摘の通り市内に設ける道路とは違って、地区施設して位置づけるものではないため担保は無いが、地区計画の方針図という形で方針をイメージ化したものになる。この考え方については、地権者からも理解を得ており、これを担保するために基本協定の締結を考えている。その中で、具体的な一歩進んだ担保がなされると考える。

(ゆざ委員) 北側の業務地区のところに公園ができることは良かったと思うが、代官山樹林地の部分は緑地保全地区に指定されているとのことだが、この公園も緑地として残せるような計画にできなかったのか。

(都市計画課長) 公園の位置付け、または担保について、まず地区の特性に応じて分けをしている。業務地区AとBは基本的に同じ使われ方になるが、大きく違うのは玉川上水の有無である。代官山の樹林地については保存をしていくと考えており緑地保全地区としている。業務地区Bに位置する公園は、地区施設としても位置付けているため、道路と同じように今後も将来的にも担保される。

(ゆざ委員) 安心した。民間事業者で開発するということで、行政として排除はできないとわかったが、改めて市と事業者、市民が信頼関係を築きながら、今後もしっかりと共に歩んでいくことが大事だと思う。地区計画を策定するにあたり、今までどれくらい期間を要して、どれくらいの方の人数の方が関わったか。

(都市計画課長) 地区計画策定の経過は、まず令和5年の7月に地区計画策定に関する懇談会を開いた。こちらは市がマスタープランでの位置づけやこの地区での課題を整理した上で市の考え方を示し、多くの方から意見をいただいた。人数は264の方が参加された。令和5年12月に具体的なルール等を示す骨子案の説明会を実施、こちらに172の方が参加。その後、令和6年5月に都市計画素案の説明会を開催。普通の地区計画であればこの素案説明会から開催するが、この地区の重要性というところから、市民の意見を聞くために、通常より多く説明会を実施している。都市計画の素案の説明会は150の方が参加され、また同日につつじが丘のイベントが開催されていたため、別途追加で開催し107の方が参加された。またその後、原案説明会を開催、令和6年の11月から12月にかけて、130の方が参加された。その後、17条縦覧を行い、本日の都市計画審議会に至っている。令和5年の7月から約2年弱で累計800人以上の方が参加され、意見をいただいた。

(ゆざ委員) 多くの市民や市民ではない方など近隣の方たちも参加されたと思う。説明会の期間に事業者とも協議が行われたとのことだが、何回ぐらい協議が行われたのか。

(都市計画部長) 協議回数については、数えられない。事業者としてこの地で物流施設を考えているという話を初めて受けたのは大体4年前。それから1年ぐらひは本当にこの地でできるのか、周りの道路を考えてどうなのかというような事業者と協議というより、問い質すに近いやりとりがあった。その後、やるのであれば事業内容を早く市民に説明し、市民の意見を取り入れる計画を検討するようにと要望し、3年前の2月に事業者による計画概要説明会が初めて開かれた。多くの市民意見もあり、市との協議を重ね、市の懇談会での意見等も踏まえた中で当初示された計画から大きく変更がなされた。その後も事業者において、変更計画案の説明会や交通に関する説明会、環境アセスメント説明会等々の説明を重ねているところであるが、その間もずっと協議は継続しており、正直協議の回数は数えていないし数えきれない。

(ゆざ委員) 令和3年に開発計画を初めて聞きとても驚いたことが思い出される。今回の地区計画は規制をかけるとの話であったが、通常であれば50センチメートルをセットバックするところを、事業者と話し合い現在の計画ができ、尽力されたことは感謝するが、地区計画をこのタイミングで策定しない、見送った場合のリスクは。

(都市計画課長) 地区計画自体はマスタープランに即したまちづくりを図るために、地権者の理解を得ながら作成した。地区計画は地区の方針や具体的な制限を定めるが、地区計画がないということは、そういった共通の目標ないた

め、事業者の考えによって現行ある法律の範囲の中で、悪く言うと勝手に造られる可能性がある。

(ゆぎ委員) 目標を持たず、法律の範囲内で自由に建ててしまうと最初の計画みたいなことになってしまうと懸念をしている。市民から、議会も議員もそうだが、本当に多く心配の声が届いている。特に子育て世帯、それこそ武蔵野小学校の近くの道路が狭く、東西道路ができることでそのまま交通渋滞が起き、車が多くなってしまうと心配する声もたくさんあるため、これで終わりではなく、しっかり考えていくことも必要であると考え。

(松原委員) 86 名の方の市民意見、しっかりと見た。地区計画全般で多く寄せられている意見は、ゴルフ場跡地において計画されている開発への反対、また交通量等の心配だと思われるが、地区計画を策定する意義と地区計画でできること、できないことを改めて問う。

(都市計画課長) 地区計画を策定する意義についてはマスタープランで市の将来像が掲げられており、その地区の目標に即したまちづくりが図られるよう、地権者、また地域が同じ方向を見るために目標や方針、具体的な制限を定めて、地区の特性に応じたまちづくりを誘導していくためのものと考え。具体的にできることは、やはり都市計画法に基づいて地区計画を定めるため都市計画法で書かれているものに限られる。例えば、建築物の用途や敷地の最低限度、壁面の位置や高さなどである。多く質問を受けている交通量や、CO₂排出量については、都市計画法で規制や制限をすることはできない。

(松原委員) わかった。交通量に関してはできないということだが、意見書の中に市民意見を反映してほしいという声もある。反映した意見はそもそもないのか教えてほしい。

(都市計画課長) まずは上水公園を計画敷地に含めたことである。当初計画範囲に入れてなかったものを市民の意見を受け、入れている。また具体的な制限として、つつじが丘団地北側の壁面後退については当初 50 センチメートルであったものを市民の意見を踏まえて事業者と協議をして 5 メートルに変更をした。その他、具体的に制限をとる意見もあったが、できる限り反映させたいと思い、方針に生態系への配慮や雨水の地下浸透などを、具体的な制限では出来ないものを加えている。方針として掲げることによって、地権者も方針に沿ったまちづくりが図られるものと理解する。

(松原委員) 市民の意見を丁寧に理解した上で配慮したことがよくわかった。次に都市計画マスタープランに即していないという意見があるが、検討の進め方について説明してほしい。

(都市計画課長) 地区計画の検討にあたっては、この地区の都市計画マスタープランでの位置付けや目指す姿等を市で整理確認をした。その中で地区の課題

等を踏まえて市の考えをまとめた。また市民から、早い段階で意見を伺い、市民の意見を把握した上で地権者と協議を行い、現在の案に至る。

(松原委員) もう一点、壁面後退を広くとって圧迫感を軽減してほしいという意見がある。私にも市民の方から意見が寄せられているが、この距離が近いと圧迫感を感じると思う。南側のつつじが丘団地と物流センターの建物はどのくらいの距離があるのか。

(塚本課長) 団地の一番北側の壁面から新たな物流倉庫の壁面までの距離については、ランプの箇所については 90 メートルくらいとなるが、建物壁面までの距離は 110 メートルぐらい。道路からは、50 メートル以上下がったところに実際の壁面ができるという計画になっている。

(松原委員) あと、業務地区A以外は高さ制限を行ってないが、行わない理由と、他に高さ制限を設けていない地区計画はあるのかどうか、教えてほしい。

(都市計画課長) この地区については横田基地の滑走路の延長線上にあることもあり、横田基地の高さ制限がそもそもかかっている。その他にも、建築基準法等の法令による規制があること、また周辺の既存建物の状況、周辺の将来の建て替えやマンション等が計画されていることなどを総合的に鑑みて判断をしている。高さ制限を設けてない地区計画は、例えば最近では中神駅北側地区、拝島駅南口地区の地区計画など何ヶ所がある。

(松原委員) 市としてできること、できないことがあることを踏まえ、今後も市民の皆様の切実な声を私もしっかりと聞きながら共有していきたい。

(林委員) 今回、意見書の要旨の中で、業務地区の高さ制限について、市は周辺の建物の現状および昭和 50 年代に建設された住宅団体等の将来の建て替え並びに周辺からの景観計画を鑑みて検討という見解を示している。先ほど将来予測について述べられてはいたが、今一度どのような将来予測が考えられているのか教えてほしい。

(都市計画課長) まず昭島駅北口駅前地区の地区計画については 40 メートル、45 メートルの高さ制限がかかっているが、現在の土地利用は制限よりかなり低い中で利用されている。ただし、今後更に高い建物が建つ可能性も十分考えられる。またつつじが丘団地についても、今は一団地の住宅施設という、都市計画がかかっているが、今後、建て替え等を行う際には地区計画を設けることが基本的に検討される。そうした際に、高さ制限がどの程度が必要になるかを鑑み、今回地区計画での制限はしないと考える。

(林委員) もう一点景観について伺う。市の見解に周辺からの景観を考えて検討と書かれているが、現状制限がないことで非常に不安だという市民意見が多くある。将来含めて景観上問題がないと考えているのか教えてほしい。

(都市計画課長) 高さ制限の場合も、圧迫感を軽減するために高木を配置するなどの方針を掲げている。壁面についても、壁面後退 5 メートルの制限がある

が、建築基準法上等の制限により、5メートル以上下がらなければならないという場合も当然考えられるので、景観については守られるものと思う。

(林委員) 東京都の環境アセスメントの中でも景観の環境影響も項目もあったと思うが、事業者による資料を見ても不安であるという市民意見が多いことは伝えたい。また壁面後退について、計画図2の代官山樹林地の部分で壁面後退の制限が無い部分があるが、この箇所の解釈を教えてほしい。

(都市計画課長) この範囲は代官山の保全地区になる予定であるため、基本的に建物が建たず壁面ができないため設けていない。

(林委員) また、区画道路第1号に面する環境緑地3号だが、現在壁面後退距離は50センチメートルになっている。昭島駅北口駅前地区地区計画の区画道路第1号に接続する環境緑地第4号、6号については幅員が2.5メートルあるが、統一されないのか。

(都市計画課長) 昭島駅北口駅前地区の地区計画の中で流通業務地区の壁面後退は基本的に50センチメートルになっている。玉川上水南側地区の地区計画の業務地区Bについては同様の土地利用であることから50センチメートルとしている。

(林委員) 地区で違いが出ているということだが、同じ道路であるので統一感がないというのは市民感覚としてある。また、該当地区の整備開発および保全に関する方針の1番目の項目で、土地利用において交通集中・振動・騒音・光害などによる周辺の市街地環境への影響も危惧されているが誰がどのように具体的にこれを図っていくのか教えてほしい。

(都市計画課長) これは説明会等にて市民からいただいた意見の中で、具体的な制限はできないものの方針として載せることができたものである。具体的な制限はないが、今後事業者において、しっかりと配慮すべきことだと考える。

(林委員) 事業者ができることという認識であることは承知した。また意見書の要旨に戻るが、市が地区計画で制限できる項目は都市計画法に定められているため限られるものの地区計画以外の所も含めて検討していくという見解が示されている。地区計画以外の手法について具体的に教えてほしい。

(都市計画部長) 地区計画で制限できる内容はやはり限られているので、できることは地区計画で制限するが、東京都の環境アセスや警視庁協議、あとは基本協定書を、開発協議と合わせて、開発の前提となる項目について締結すべく検討を重ねている。様々な手法をとりながら、市民の方が安心安全に暮らせるまちづくりを図っていきたい。

(林委員) 地区計画のように、法的遵守事項ではないが、立川基地跡地昭島地区ではまちづくりガイドラインがあるかと思う。地区計画を補完する形で優先指導事項や協議調整事項を示し、まちづくりや景観形成の誘導促進を今後

図れないか教えてほしい。

(都市計画部長) 立川基地跡地においては民間利用街区のまちづくりガイドラインとなっている。国等が持つ土地がこれから民間利用を図られるにあたり定められたもので、最終的な土地利用者が決まってない中でのガイドラインを定めている。本地区については、既に開発計画が立っているため、開発協議において、整理していけばよいと考える。

(林委員) ガイドラインの中では隣接する河川用地や昭和記念公園の緑を感じられる見通しの確保など、景観について具体的な事例が述べられている。他にも色彩や、緑豊かで、快適で魅力ある道路空間あるいは具体的な植栽が記されており、このように文章で残るものがあることは非常に宜しいのではと考える。今後、協定書がそのような位置づけになるかわからないが、ぜひできるだけ具体的に、市が目指すまちづくりに事業者の協力を得て盛り込んでほしいと意見する。また、市民意見の反映について、これまで4回の説明会の意見聴取を行い、959件に上る様々な意見があったかと思う。これに対する対応について先ほども述べられていたが、地区計画は、一定の地区内でより良いまちを作っていくために地区の課題や特徴を踏まえ、住民と市が連携しながら、地区の目指すべき将来像を設定しその実現に向けたものというふうに位置付けられているかと思う。また、まちづくりは行政、事業者、市民が協働して取り組むという理解で間違いないか。

(都市計画課長) おっしゃる通りである。

(林委員) 直近でも最後に意見募集はあったが、環境アセスメントの意見募集とも期間が重なり、市民にとってタイトなスケジュールであったが、これだけの意見がある状況だ。意見の件数について市はどのように捉えているか。

(都市計画課長) 今までも地区計画を策定しているが、これだけ多くの意見をいただいたのはここ最近ではない。この地区に対する、市民の関心だとか、開発事業に対する交通問題やCO2問題など、多くの不安を持っているということは意見の中からも伺える。

(林委員) 地区計画という手法について、市民意見をくみ取る機会がなくなるが、地区計画以外も含めて今後どのように市民と対峙していくのか教えてほしい。

(都市計画部長) 開発事業について説明すべきは開発事業者であると思う。開発事業者には丁寧な市民説明を重ねて求めており、大きな説明会だけでなく、小規模な説明会の要望があったら出向いて説明すると、そういったことも事業者において進められていると聞いている。それが、形だけにならずに、市民の気持ちを踏まえた中で、当然、事業者としてできない部分があるのは致し方ないと思うが、出来る限り市民の気持ちを汲んだ中で、その立場に立って、考え対応してほしいということは伝えている。これは例え

ば地区計画であるとか、開発指導要綱に基づく開発手続きが終わったから
とって終わるものではなくまた施設運営後は、地域住民の代表者等と行
政、事業者での施設運営協議会を設置することは、事業者においても了解
している。よって協議の場はなくすことなく続けていきたいと思っている。

(林委員) 私のところには市民の方々から市民不在であるという怒りの意見を非常
に数多く受けている。今回の地区計画の手法についても先月の下旬からつ
い先ほどまで団体や個人の方までも様々な要請を市議会に出されている
状況で市として協議に非常に尽力されていることが先ほどのご答弁から
も十分伝わってきているが、残念ながら市民理解と納得をまだ得られてい
ないと捉えている。土地利用に制限がかかる地区計画は非常に重要である
ことは理解しているけれども、市民意見としては、もうひと踏ん張り何と
か計画をもう少し変えられないのかということ意見する。前回の審議会で
一度地区計画を策定した後に変更が可能かということを質問したが、マス
タープランの変更や昭島周辺の地区計画が変わるときにはそうした機会
もあるとのことであったが、一旦作成されてからは柔軟には見直しができ
ないとその答弁で捉えたので、この場で伝える。

(舩原会長) 他に意見等はないか。それでは案件ごとに挙手による採決を行う。

《結論》 諮問第1号 賛成多数により同意。

諮問第2～4号 全員同意。

署名委員氏名

署名委員氏名
