

会 議 録

会議名 (審議会等名)		相模原駅北口地区土地利用計画検討会議		
事務局 (担当課)		相模原駅周辺まちづくり課 電話 042-707-7026 (直通)		
開催日時		令和5年9月11日(月) 18時00分～20時00分		
開催場所		相模原市立産業会館 4階 特別会議室		
出席者	委員	11人(別紙のとおり)		
	その他			
	事務局	19人(リニア駅周辺まちづくり部長、相模原駅周辺まちづくり課長、スポーツ推進課長、中央6地区まちづくりセンター所長、外15人)		
公開の可否		<input checked="" type="checkbox"/> 可 <input type="checkbox"/> 不可 <input type="checkbox"/> 一部不可	傍聴者数	4人
公開不可・一部不可の場合は、その理由				
議 題		1 開会 2 議題【確認事項】 (1) 第6回検討会議の意見と対応の考え方 (2) 相模原駅北口地区土地利用計画検討ワーキングの結果報告 3 議題【検討事項】 (1) 小山地区まちづくり会議の方向性について (2) 施設配置ケーススタディについて 1) ケース設定および評価方法について 2) 交通処理方策について 3) 脱炭素型まちづくりについて 4 閉会		

議 事 の 要 旨

1 開会

2 議題【確認事項】

(1) 第6回検討会議の意見と対応の考え方

事務局より確認事項1 第6回検討会議の意見と対応の考え方に基づき説明を行った。

(2) 相模原駅北口地区土地利用計画検討ワーキングの結果報告

事務局より確認事項2 相模原駅北口地区土地利用計画検討ワーキング結果報告に基づき説明を行った。

(南委員) 確認事項1の「対応の方向(案)」については、第6回の検討会議の時点での「市の対応の方向性(案)」ということか。その後も議論が続いているため、(案)は削除せずに、残すということで良いか。

(事務局) その通り。

(小泉委員) ゼロカーボン推進課が国からいただける交付金の規模感がどのくらいか。イメージによって変わるため、わかるのであれば知りたい。

(事務局) 確認をしてお答えする。

→ (確認結果) 今年度は国から約7,000万円の内示をいただいている。

3 議題【検討事項】

(1) 小山地区まちづくり会議の方向性について

安藤委員と中央6地区まちづくりセンター所長より資料「令和5年度小山地区まちづくり会議の方向性について」に基づき説明を行った。

(事務局) 小山地区の方々とは、土地利用計画を検討する前から意見交換をしてくれている。地元の方は地域の特性をご存じのため、地元の意向を着眼点として活用させていただき、土地利用計画をまとめたいと思っている。

(南委員) 小山地区の場所を確認したい。一部返還地の西側だけでなく、北側の区域も小山地区に含まれるのか。

(安藤委員) 西側も北側も含めて小山地区である。

(村山委員) 最も支持が多かったのはケース3ということだが、他のケースの支持状況を知りたい。どのような意見があったのか。

(事務局) 6月にまちづくり会議の委員を対象にアンケートを23名に実施し、16名から回答をいただいた。内訳はケース3が7名、ケース2が5名、ケース7が2名、未選択が2名となっている。

(小泉委員) 大きな規模の集合住宅が建つと、教育・保育施設等の受け入れが難し

くなるといった問題もあるため、評価する視点として忘れてはならない。地域型ホールを作るのならば、どこに作るのかについて考慮してほしい。

(2) 施設配置ケーススタディについて

1) ケース設定および評価方法について

事務局より検討事項 2 資料 1 に基づき説明を行った。

(南委員) 資料 1-5 の評価軸について、サステイナブルデベロップメント（持続可能な開発）については、社会・経済・環境の 3 つの軸を関連付けて考える必要がある。ワーキングで市民の視点を入れて評価軸を組みなおし、充実させたほうが良いと伝えた。経済、環境についてはかなり記述されているが、社会については、もう少し内容を増やすことが望まれる。経済の軸だけでは議論できない教育や福祉、防災などについては、社会の軸での議論が必要である。環境については、「(2) 脱炭素型まちづくりの観点からの評価」と「(4) 脱炭素型まちづくりと拠点形成のバランス評価」は重複している感がある。

資料 1-2 に挙げられている事例は街区規模がかなり大きい。東西方向で 500m ほどあるが、本当に 15ha を 1 ブロックで計画をするのが良いのか慎重に検討することが必要だ。2 つに分割する案などもあり得る。もっと小さく区割することも考えられる。例えば、京都の街区は 120 メートル角でヒューマンスケールで歩きやすく、ウォークアブルである。また、建物を建てる際には、サービス動線が必要であるが、全体を一つの街区にした場合、表側の動線とサービス動線の両方を外周道路から確保することになるので影響が大きい。資料 1-2 に示されている図のように、全体を一街区で計画して良いのか、よく検討することが必要である。また資料 1-2 に掲載されている参考事例は、高密度な開発の事例が多くみられる。国内でも、JR 大阪駅の北ヤードで防災公園を整備する計画が進められており、博多駅西口の開発でも大きな公園を計画しており、駅前に大きな公園を設ける事例も出てきているため、参考事例に含めると良い。

8 月 25 日のワーキングの議事録に連続立体交差の話があった。資料 1-1 の計画条件整理の図に、連続立体交差がキーワードとして入っていない。資料 1-1 では全面返還後についても条件整理がされているので、全面返還時の計画条件には、連続立体交差を含めて考える必要があると思う。交通の実態調査に関する資料が示すように、清新交差点は現状でも渋滞しており、返還地の開発による交通量を上乘せすることは難しいだろう。返還地の開発に伴う交通の処理については、JR 横浜線を連続立体交差し、さがみ夢大通り（県道 504 号）と南北道路を繋ぎ、開発に伴い発生する交通については、街区の周辺道路に負荷をかけない方法を考えなくてはならない。連続立体交差についてワーキングでの議論の内容を教えてください。

(事務局) 社会性については、防災などの評価項目を改めて整理する。また、区画道路の入れ方については、オープンスペースの配置と合わせて検討したい。オープンスペースについては、教えていただいた事例を追加する。

連続立体交差については、想定されることであるが、今までも指摘をいただいていた「将来の駅と一体となった施設整備を考慮」という文章で汲み取っていると理解していただきたい。

(小泉委員) 社会の軸については、検討事項1の中でも視点が示されていた。小山地区についても、教育などは社会的な側面である。それらを含めて検討を進めてほしい。連続立体交差については、どのように計画条件に入れるかについて知りたい。

(大沢委員) 連続立体交差を否定するわけではないが、連続立体交差が全ての交通問題を解決するわけではない。既存のアンダーパスもあり金額も抑えられる単独立体でも良いため、連立先行型で動くのは危険だと思う。あくまでも交通処理であれば、アンダーかオーバーの単独立体を検討もせずに連続立体交差の検討を進めない方が良く思う。現在の相模原駅は南口がペDESTリアンデッキになっている。ほかの地区でも問題になっていることだが、もし連続立体交差をすると、鉄道利用者は一度2階に上がった後、下がってまた上がらなければならない。また、北口の開発が現在の2階の改札口からの接続となると、開発地区への入り口が2階にあることになるが、連続立体交差にすると改札口が1階となり、大きな工事が発生する。最初から連続立体交差すると決めるのか。もし連続立体交差をするならば、ここだけのエリアにとどまらず、相模原駅全体の改造計画を示した後に本計画を示さなければ、誤解を与えてしまうと思う。

(広川委員) 資料1-5の評価軸について、経済では都市経営など行政の視点は入っているが、地域の企業側の経済については示されていない。開発段階や、まちびらき後の運用段階について、経済規模はどの程度上がり、どの程度地域が活性化するか、企業目線でも評価すると良い。

(小泉委員) 資料では中心市街地活性化に触れているが、項目が前後してわかりにくいため、南委員が言うように、社会・経済・環境の大きな枠組みの中で項目整理をすると良い。例えば、「地域の活性化」というのは経済的視点なのか、社会的視点なのか、重なるところなのかもしれないため、誤解や漏れがないよう整理してほしい。評価の視点は極めて重要であり、慎重に決めていきたい。

(根津委員) 資料に挙げてある評価軸はどれも大事であるが、土地利用を考えるとこの点においては、安藤委員の話にもあったように、「地元としては何が必要なのか」という視点が一番大事である。小山地区としてだけでなく、相模原市としてここに何が必要なのが重要である。色々な評価軸検証しているため、地元や企業の方への影響を考えた上で、どうすれば交通処理で解決でき、受け

入れてもらえるのかの検討が必要である。そして、もし解決できなければ、開発ボリュームの抑制も考えられる。また脱炭素の観点で、大きな施設を建てて問題はないのかなどの議論になると思う。議論には順番があると思うので、何が重要なのかを最初に議論したうえで、次のステップに進むことが重要である。

2) 交通処理方策について

事務局より検討事項 2 資料 2 に基づき説明を行った。

(南委員) 返還 4 事案道路とはどのような道なのか。

(事務局) 返還 4 事案道路については、資料では示していない。

返還 4 事案道路とは、米軍とは合意が取れていないが、当時の防衛庁（現：防衛省）と検討を進めていくと約束された事案であり、4 つ道路があるため 4 事案と呼んでいる。補給廠の関連では、JR 横浜線と並行した道路用地がある。市としては、早期の返還を要請しているが、現状で実現化していない。

(安藤委員) 返還 4 事案とは、相模原駅の踏切の病院、横浜線の北側の道路から西門までのことか。

(事務局) 補給廠の南側のところから、西門を越えて矢部の方向を繋ぐところである。具体的に既成市街地のどこにつなぐのかについては、今後検討しなければならない。防衛省とのやり取りでは、矢部の方向まで返還される約束がある。

(安藤委員) 宮上横山線については、土地買収が終わりもうすぐ開通すると聞いた。開通するとかなりの交通量になるのではないかと思う。宮下横山台線沿いのところについては、まだ土地の買収は済んでいないと思うが、土地買収が終わり開通することになれば、相当の交通量になるのではないかと考えている。

現在 EV 車の普及が進んでいる。市としても 2050 年の脱炭素化を目指して取り組んでいるが、EV 車の推奨については今は任意だと思う。閉店するガソリンスタンドも目に付くようになっており、ガソリンの供給が見込めないということではないかと感じている。EV 車の普及によっては、脱炭素のエネルギーの問題にもつながっていくと思っている。

(事務局) まず、宮下横山台線の買収については、事業担当課から、事業認可は済み、用地買収を進めていると聞いている。時期は不明だが、新道整備計画に沿って進んでいる。

次に、資料 1 については、波線で示した宮下横山台線の北が南多摩尾根幹線とつながる予定があり、用地買収が進んでいる。西側の宮上横山線を多摩ニュータウン通りと接続させる整備については、宮下横山台線より先に着手している。

(鈴木委員) 交通量調査は、今までよく議題に上がっていたり、一般的に交通量が多い道路を調査しているようだが、道路をよく使う身としては、小山踏切の北側の十字路と市道すすきの小山線の丁字路もかなり交通量が多く、通るたびに

この交差点は一つにならないかと感じている。大きならば一とのような商業施設を作ると、素人でも道路がパンクすることは目に見えてわかる。先生方には交通についてしっかり考えていただきたい。

交通量を減らすために相模原駅の南側で車をせき止めるという話があったが、南側の駐車場に車を停めて徒歩で線路を渡り北側で買い物などをしてもらう場合、南側には現在大きな駐車場がないため、どのように受け止めるのか。市営駐車場はあるが、200台程度の規模であり、駅ビルだけでなく他の目的で駐車場を使う方もいると思う。南側でせき止める具体的な案はあるのか。

(小泉委員) 南側で車をせき止めるというのは一つのアイデアということだと思う。交通負荷や、買い物で来た人の利便性を総合評価する必要がある。

(事務局) 駐車場だけで分散させるのは難しいと感じている。来街時間帯の分散や公共交通機関の利用の促進など、複数の分散方策と併せて検討しようと考えている。

(小泉委員) スタジアムについては、バスを南側で止めて、デッキを通して人を歩かせるのは比較的やりやすいと思うが、一般の買い物客にサービスを提供する場合はやり方が変わると思う。また、食い違った交差点や、交差点の渋滞については貴重な情報だと思う。

(大沢委員) 資料 2-3 については、通過交通の主要となる道路が赤線で示されているが、スクールゾーンなど通過交通を入れたくない地区や道路などレベル分けをしたほうが良い。資料 1-2 のグリーンインフラの図面にある道路については、通過交通を担うような骨格幹線レベルの道路が位置付けてあるが、資料 2-3 では示されていないため、通過交通を担う道路や、地区内の住民のアクセス道路など色付けをして示すと良い。スタジアムでイベントをやる際、バスを地区内に乗り入れるのではなく、相模原駅南口に止める場合は、国道 16 号から相模原南口までの道路も重要になるため書いておくと良い。相模原駅周辺の道路の段階構成などを丁寧に書いたらうえて、通過交通を負担させる道路を検討すると良い。

(小泉委員) 資料 2-1 の交通量調査の結果について、平日の方が滞留長や渋滞長が長いのはなぜか。平日は業務的な交通が中心であり、買い物などの発生交通がないためか。ショッピングセンターやスタジアムを作ると休日に集中するということか。

(事務局) その通り。

(大沢委員) 平日は物流系の交通も多いことから交通量が多い。土地利用としてオフィスになった場合でも、物流系が負担する機能が多いと、交通量は増える可能性がある。東京オリンピック・パラリンピックでも、当初休日の交通量を目標としたのは、休日の方が交通量が少ないとの背景があった。

(事務局) 住宅の場合は午前中、スタジアムの場合は、試合開始・終了の前後1時間が交通のピークになるなど、用途ごとにピークになる時間帯が違う。個別で見るというよりも、全体で見たときに交通量が最大になる時間帯の評価をしなければならないと考えている。

(南委員) 工事中にも、工事車両の出入りがあり、一部返還地へのアクセス道路の脆弱性が目立つため、一度に多くの建物を建設するのは難しい思う。

(茶谷委員) 南側の駐車場でアクセスを遮断し、北側にアクセスすることを考えると、南側の商店街の再開発など活気を戻せるチャンスにもなれば面白いと思う。また、EV車については、マンションにEV車をどの程度入れるか等の脱炭素に関する基準はあるのか。

(小泉委員) 基準については、今のところないと思う。事業所の場合はコントロールしやすいが、マンションの場合は居住者に制約をかけることになるため、一般的に難しいと思う。カーシェアのサービスなどの取組にとどまると思う。なるべくそのような意識の人たちに住んでいただける環境整備ができると良い。今回の検討会議で、課題がクリアになってきたと思う。交通量調査の結果については、追加できちんとした交通量調査をやるかはわからないが、どこの情報をどのように加えるかを戦略的に考えると良い。資料2-3については、具体的に詰めたものをある程度想定して進め、成果や効果を把握する調査が必要である。そのために必要になる調査についての検討が必要になる。スクールゾーンなどの細かい情報の追加や、市民側が把握している渋滞状態の把握など、交通について細かく見なければならぬところの情報をどうするか検討するべきだと思う。また、オルタナティブや、オルタナティブを強化するために必要な調査の必要性については、少なくとも今年度中に調べたほうが良く、この点については大沢委員にも協力いただきたい。

現在整備している2道路の接続や、踏切の部分アンダーパスにするなどの方法もあると思う。費用の問題は出てくると思うが、相模原駅の南側から来る人には車を乗り捨てていただくなど、大胆なことをやらなければ交通としては成り立たないと思う。

3) 脱炭素型まちづくりについて

事務局より検討事項2資料3に基づき説明を行った。

(南委員) エンボディドカーボン(ライフサイクル全体を通じた二酸化炭素の排出)やホールライフカーボンなど、ライフサイクルの視点で評価することは、世界的にも一般的な議論になってきている。ヨーロッパではZEBではなく、ホールライフカーボンの議論が主流になっていると聞く。相模原市が先導的に脱炭素を進めるのであれば、ZEBだけでなく、ホールライフカーボンベースで進めな

ければならない。相模原市全体の脱炭素を目指すためにはホールライフカーボンのニュートラル化を目指すが良い。ZEB は運営段階を対象としている。エンボディドカーボンのうちアップフロントカーボン（製造・建設段階）には建物の建設に伴い発生する CO₂ が含まれる。コンクリート、鉄鋼、ガラスなどの建材を作るのにかなりエネルギーを使い、CO₂ を発生させるので、アップフロントカーボンを減らすのは簡単ではない。脱炭素のためには木造が良いという意見が多いが、現在の技術や制度では、防火地域においては耐火材料で木材を被覆する必要があり、その耐火材料の生産過程でかなりの CO₂ を発生するので、木造なら良いというわけでもない。延焼を防ぐため十分な隣棟間隔や植栽帯を確保するなど都市計画面での対応と、建築物に求められる防耐火規定での対応を調整して、都市の木造化を進め、街全体のカーボンニュートラル化を進めるチャンスとしたい。

（事務局）どこまで評価できるかは検討したいと思う。ホールライフカーボンについては、前提条件として、すべてのケースに当てはまるため、方針として書いていきたい。防火地域については、土地利用計画として実現化方策を検討する段階で検討したい。

（小野田委員）ワーキングで指摘しなかった点にとどめると、まず、要素技術などを新たに入れていただいたが、技術選択の考え方をこの検討会議のような場で議論した方が良い。燃料電池なども含め、ペロブスカイト太陽電池なども出てくるが、やればやるほど公共の負担が大きいという意識を相模原市が持っているのか。官民連携についてどのような負担でやっていくのか考えを深めなければ、「絵に描いた餅」がたくさんできてしまうと思う。ロードマップで建物性能や稼働開始が書いてあるが、開発地の稼働開始のところだけでもすでにハードルが高い。ほかの地域でも計画倒れの案件も多い。また、交通との兼ね合いが難しい。交通を段階にするならば、こちらについても、どのステップで何を作り、どのように進めるのか整理が必要である。資料 3-3-20 で「先行建物」の表現があるが、エネルギー需要が大きそうな施設を先に建てるならば比較的進めやすいと思う。脱炭素についてどのような段階で進めるのかわからないと見えてこない。そして、脱炭素と交通をつなげたような議論が必要である。脱炭素の議論だけだと、EV を入れれば脱炭素だ、となってしまう。来年度に向けては、根本的な交通システムの在り方の中で、進め方についての検討が必要である。

（小泉委員）脱炭素については、本来必要な交通由来の炭素の評価がされていない。何も対策をしなかった場合、各ケースの対象地でどの程度炭素を減らせるのかの比較も必要である。交通について整理しきれていないため、現時点では難しいかもしれないが、課題としては挙げておいたほうが良い。以前村山先生から

も指摘があったと思う。

(村山委員) シミュレーションしていただき、数字を見るとよくわかると思う。ケース B (旧ケース 3)、C (旧ケース 7) は床面積が大きい。ケース A (旧ケース 2) については床面積が小さいため、問題が発生しにくいと思う。渋滞はあるが、見通しがつきやすいと思う。ケース A のような床面積の中で工夫してゼロカーボンにするのは考えやすいと思う。ケース B、C については、集客施設を作ることになっている。立地として車の検討が必須であり、交通の面からも厳しいと感じた。相模原市全体の都市構造として、この地区に集約施設を作っても良いのかという議論をしなければならない。交通インフラとしても、EV になったとしても、どこかで何かを燃やしており、太陽光だけなら良いのかもしれないが、CO₂ が発生している。どこかで公共交通へのシフトを考えなければならない。JR やバス、徒歩、自転車などの用途に限るなどしていかなければ、なかなかゼロカーボンにはつながらないのではないか。ゼロカーボン推進課との意見交換内容にも示されているが、今どのような整理になっているのか。地区としてどのくらいの容積を許容することになっているのか。車でよそから集客施設にきても良いのかという議論はしているのか。

(事務局) ゼロカーボンについて、全市的なことであり、具体的な土地利用や、使える容積、脱炭素への影響について庁内で深く議論はしていない。脱炭素とまちづくりについては、賑わいと両立も問われている。市として高いレベルで折り合いをつけ、調和させ折り合いを見つけたいが、現実的には難しい部分もあるため、庁内でも議論を進めていきたい。

(吉田委員) 資料 3-3-16 の図について、イメージ図と評価に不一致な部分があるため、イメージ図と数式を一致させる必要がある。EV の電力供給の導入による効果について、台数と平均の移動距離の計算ができる。例えば、1 事業者当たり 2 台持っているとして、地区からの平均的な移動距離があるため、すべて EV 車だった場合、掛け算をすると再エネで賄おうとするとどうなるか、という計算ができ、マイナス量として計上できると思う。従来の場合と、すべて電気自動車になり再エネで賄う場合について、3-3-21 の評価に追加できると思う。徒歩や公共交通に加え、この地区には EV 車しか入ってこれないというようなシンボリックなこともできるのではないか。

資料 3-3-21 の従来方式について、国のカーボンニュートラルの評価について、2013 年度比で CO₂ の削減率を計算している。従来方式の CO₂ の削減率については、2013 年のものを使うと、どれだけカーボンニュートラル評価をしているのかの報告や、全国との整合が取れると思う。今回の場合の計算ではなく、全国一律での 2013 年度比を統一すると良いのではないか。

(広川委員) 資料 3-3-9 について、電力について時間帯の分析があるが、同様に熱

需要についても分析をすると良い。

(事務局) 承知した。今後分析を行う。

(小泉委員) 欠席の石澤委員からのコメントを紹介する。

まず1点目に、相模原市の脱炭素ロードマップの削減目標である、2030年で50%削減を達成できるようにするべきである。

2点目として、今の案の検討ではPV(太陽光発電)の導入量が事業規模に比べて小さいと思う。技術革新はあるが、PVの量についての計算を入れて検討してほしい。

3点目として、地域全体で消費するエネルギーなどエネルギーマネジメントや地域エネルギーシステムを導入する意義があるのではないか。

4点目として、熱供給については、ケースBやCであればピーク時は1/4程度にできると思うため、その可能性も視野に入れると良い。

5点目として、オンサイト、オフサイトにもよるが、地中熱やバイオマスなどを導入する場合は、メリットを正しく評価したほうが良いのではないか。

最後に、ゼロカーボン推進課との意見交換で、市の地域新電力設立可能性について、南清掃工場のごみ発電所に触れているが、電力価格高騰がリスクに挙げられている。その意味を知りたい。

(事務局) 最後の質問にある市の地域新電力設立の可能性について、仮に南清掃工場のごみ発電をベース電源として使うならば、今のFIT契約が2029年までであり、対象地の開発完了時期は2030年以降のため、時期的には使えることになる。他方、地域新電力は昨今、電力価格高騰リスクの中で、安定供給や安定経営が厳しい事業者もあるため、そうした動向を見据えて市として検討しなければならないというところで、資料に記載していた経緯である。

(南委員) 精緻な分析をしていただいたおかげで、CO₂排出量や交通発生量などが定量的にわかってきた。しかしその結果だけでケースABCの比較をして、どのケースが一番良いかと判断してしまうのは危険である。道路整備事業も時間をかけて段階的に進められており、現時点では難しくても道路整備が進めば受け入れられる事業があるかもしれない。今の技術ではCO₂の発生量が多くて、実現が困難な事業でも、2050年などになると技術開発が進み、可能になるかもしれない。ケースABCのどれかということではなく、発想を変え、今できる事業は何かを判断して、時間をかけて段階的に街を開発する手法があると思う。

(小泉委員) 段階的な計画については、他の委員からも指摘が出ている。交通だけではなく、脱炭素やエネルギーシステム等についても、段階がある。言葉で言うのは簡単だが、国や民間事業者が関係する中で、どのように土地利用計画として整理するのか、難しい面もあり検討をしていく必要がある。

(南委員) 土地についても一度に売り払うのではなく、街が概成するまでは自治体

が保有し、定期借地にするなど、事業手法とも絡んでくると思う。

(3) その他

次回の検討会議の日程等について確認した。

4 閉会

相模原駅北口地区土地利用計画検討会議 委員出欠席名簿

	氏 名	所 属 等	備 考	出欠席
1	大沢 昌玄	日本大学 理工学部 土木工学科 教授	職務代理	出席
2	小野田 弘士	早稲田大学 理工学術院 大学院環境・エ ネルギー研究科 教授		出席
3	小泉 秀樹	東京大学 先端科学技術研究センター 共創まちづくり分野 工学系研究科都市工学専攻 まちづくり研究室 教授	会長	出席
4	村山 颯人	東京大学 大学院工学系研究科 准教授		出席
5	吉田 崇紘	東京大学 空間情報科学研究センター 空間情報解析研究部門 助教		出席 (WEB)
6	安藤 孝洋	相模原駅周辺まちづくり推進連絡協議会 副会長 小山地区自治会連合会 顧問		出席
7	鈴木 奏楽	公募市民		出席
8	石澤 正太	東京都市サービス(株)ソリューションサー ビス本部 ソリューション部長		欠席
9	茶谷 明宏	(株)美都住販 常務取締役		出席
10	根津 登志之	東急不動産(株) 都市事業ユニット 開発企 画本部 執行役員 本部長		出席
11	広川 正和	アイフォーコムホールディングス(株) 執 行役員		出席
12	南 一誠	(株)奥村組 技術本部 南研究室 室長		出席