

午後１時２８分開会

【事務局（陰山都市計画課長）】 定刻より少し早いですけれども、委員の皆様おそろいになりましたので、ただ今から第２２３回東京都都市計画審議会を開催させていただきます。

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

では、お手元に第２２３回東京都都市計画審議会資料一覧をお配りしてございますので、御確認をお願いいたします。

初めに、Ａ４横１枚の「議案一覧表」でございます。

次に、薄茶色表紙の冊子、「議案・資料」

続きまして、桃色表紙の「議案・資料」別冊「委員の異動報告・委員名簿・幹事名簿」

次に、クリーム色の表紙の「意見書の要旨」

次に、うぐいす色表紙の環境影響評価書「東京都市計画道路幹線街路環状第４号線（港区港南一丁目～同区白金台三丁目間）建設事業」が「概要」、「本編」及び「資料編」の３種類ございます。

最後に、青色表紙の環境影響評価書「京浜急行電鉄湘南線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業」が同じく３種類ございます。

本日お配りいたしました資料は以上でございます。

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

議事日程は、日程第１から日程第４まで、合計１３件ございまして、全て議決案件でございます。

それでは、加藤会長、よろしくお願いいたします。

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

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

次に、傍聴者の皆様に申し上げます。当審議会の会議を傍聴する際は、お手元に配付しております「傍聴にあたっての注意事項」を厳守されるようお願いいたします。

次に、委員の異動につきまして御報告いたします。お手元の桃色の表紙の「議案・資料」別冊「委員の異動報告・委員名簿・幹事名簿」をお開き願います。

1 ページから 2 ページにかけて委員の異動報告を記載してございます。

新しく委員になられました方を御紹介申し上げます。

議席番号 1 番、東京都議会議員、本橋ひろたか委員でございます。

【本橋委員】 よろしく申し上げます。

【加藤会長】 議席番号 4 番、東京都議会議員、森口つかさ委員でございます。

【森口委員】 よろしく申し上げます。

【加藤会長】 議席番号 10 番、経済産業省関東経済産業局長、角野然生委員でございます。本日は、御都合により、代理の方に出席いただいております。

【角野委員代理】 よろしくお願いいたします。

【加藤会長】 議席番号 12 番、東京都議会議員、米川大二郎委員でございます。

【米川委員】 よろしく申し上げます。

【加藤会長】 議席番号 15 番、東京都議会議員、佐野いくお委員でございます。

【佐野委員】 よろしく申し上げます。

【加藤会長】 議席番号 17 番、千葉大学大学院准教授、秋田典子委員でございます。

本日は御都合により欠席する旨の御連絡を事前に頂いております。

議席番号 18 番、東京都議会議員、けいの信一委員でございます。

【けいの委員】 よろしく申し上げます。

【加藤会長】 議席番号 21 番、東京都議会議員、中山信行委員でございます。

【中山委員】 よろしくお願いいたします。

【加藤会長】 議席番号 23 番、東京都議会議員、秋田一郎委員でございます。

【秋田委員】 よろしく申し上げます。

【加藤会長】 議席番号 24 番、警視総監、三浦正充委員でございます。本日は、御都合により、代理の方に出席いただいております。

【三浦委員代理】 よろしく申し上げます。

【加藤会長】 議席番号 26 番、東京都議会議員、高島なおき委員でございます。

【高島委員】 よろしくお願いいたします。

【加藤会長】 議席番号 29 番、東京都議会議員、和泉なおみ委員でございます。

【和泉委員】 はい。よろしくお願いいたします。

【加藤会長】 議席番号３１番、日の出町議会議長、平野隆史委員でございます。本日は御都合により欠席する旨の御連絡を事前に頂いております。

また、現在、設置している「土地利用調査特別委員会」の委員をお務めいただいております堀江典子委員につきましては、１０月３１日をもって当審議会の委員任期を迎えられましたが、引き続き当審議会の臨時委員として知事から任命されておりますことを御報告いたします。

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

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

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

また、委員の皆様方におかれましても、御質問、御意見は、付議案件について簡明にさせていただきますよう、御協力をお願いいたします。

なお、御発言の際は議席番号をお示しくださるよう、お願いいたします。

【加藤会長】 初めに、日程第１といたしまして、議第７３７３号及び議第７３７４号を一括して議題に供します。

久保田幹事の説明を求めます。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 日程第１、議第７３７３号、世田谷区砧六丁目ほか各地内における用途地域の変更について、御説明いたします。

資料は、薄茶色表紙「議案・資料」７ページから２６ページまでとなります。「議案・資料」１８ページの位置図と併せて、モニター上の航空写真を御覧ください。

本地区は、小田急小田原線祖師ヶ谷大蔵駅の南側に位置し、用途地域の変更箇所は、モニター上、赤色でお示しをしている祖師谷通り沿道の約５４０平方メートルの区域です。

世田谷区都市整備方針では、住宅地と駅周辺及び商店街通りの商業地が調和し、防災機能を備えた安全で暮らしやすいまちづくりを進め、商店街通りなどは歩行者にとって安全で快適な交通環境となるよう整備を進めることが示されております。

今回、世田谷区による祖師谷通りの拡幅整備の進捗に応じて、歩行者や買い物客の安全性と利便性を高め、地域に密着した活力ある商店街の形成などを図るため、世田谷区において地区計画などを決定又は変更することとしており、これに合わせて用途地域の変更を行うものです。

参考といたしまして、世田谷区決定の地区計画について御説明いたします。

「議案・資料」２０ページから２３ページの計画書、２４ページの計画図と併せて、モニターを御覧ください。

赤色の一点鎖線で囲まれた約９．７ヘクタールの区域について、上位計画を踏まえた地区の目標を設定するとともに、地区の特性に応じて区域内を４地区に区分し、それぞれ土地利用の方針などを定めます。また、地区整備計画では、建築物等の用途の制限や壁面の位置の制限などを定めます。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」１９ページの計画図と併せてモニターを御覧ください。

用途地域の変更については、右下の表に示しております。

祖師谷通りが５メートルから７メートルに拡幅されることに伴い、青色①について、第一種低層住居専用地域、建蔽率５０パーセント、容積率１００パーセントであったものを、近隣商業地域、建蔽率８０パーセント、容積率３００パーセントに、赤色の②について、第一種住居地域、建蔽率６０パーセント、容積率２００パーセントであったものを、同じく近隣商業地域、建蔽率８０パーセント、容積率３００パーセントに変更いたします。

また、今回の地区計画の決定に合わせ、世田谷区において、高度地区の変更が行われる予定です。

なお、本案件につきまして、平成３０年９月１９日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はありませんでした。

議第７３７３号の説明は、以上です。

次に、議第７３７４号、練馬区貫井三丁目地内における用途地域の変更について、御説明いたします。

資料は、薄茶色表紙「議案・資料」２７ページから３９ページまでとなります。

「議案・資料」３０ページの位置図と併せて、モニター上の航空写真を御覧ください。

本地区は、西武池袋線富士見台駅の北側に位置し、用途地域の変更対象は、モニター上赤色でお示しをしている約０．１ヘクタールの区域です。

練馬区都市計画マスタープランでは、商業環境の向上等を図る生活拠点に位置付けられているとともに、災害時の建物倒壊や延焼拡大、公園や緑が少ない等の課題を解消し、災害に強く、安全・安心で住みよいまちを実現するため、密集住宅市街地整備促進事業を中心としたまちづくりを進めることが示されております。

今回、生活拠点にふさわしい商店街沿道の活性化や、道路、公園などの整備による防災性の向上を図るため、練馬区において地区計画などを決定又は変更することとしており、これに合わせて用途地域の変更を行うものです。

参考としまして、練馬区決定の地区計画について御説明いたします。

「議案・資料」３２ページから３５ページの計画書、３６ページの計画図１と併せて、モニターを御覧ください。

地区計画の区域は、モニター上黒色の一点鎖線で囲まれた約１４．８ヘクタールです。

地区の特性に応じて、地区内を３地区に区分し、それぞれ土地利用の方針などを定めます。また、地区整備計画では、壁面の位置の制限や壁面後退区域における工作物の設置の制限などを定めます。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」３１ページ、計画図と併せてモニターを御覧ください。

用途地域の変更については、右の表に示しております。

地区計画の決定に合わせて、区画道路１号及び３号の沿道について、第一種中高層住居専用地域及び近隣商業地域の用途地域の境界を、地区施設道路端より２０メートルに変更することに伴い、用途地域を①、②、③、⑤のように変更いたします。また、区画道路３号沿道の④の区域について、準工業地域、建蔽率６０パーセント、容積率３００パーセントであったものを、近隣商業地域、建蔽率８０パーセント、容積率３００パーセントに変更いたします。

また、今回の地区計画の決定に合わせ、練馬区において、特別工業地区の変更、高度地区の変更と準防火地域から防火地域への変更が行われる予定です。

なお、本案件につきまして、平成３０年９月１９日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はありませんでした。

日程第１の説明は、以上です。

【加藤会長】 幹事の説明が終了いたしました。

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

す。

〔「なし」の声あり〕

【加藤会長】 ありがとうございます。御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第1、用途地域の案件について、採決いたします。

まず、議第7373号、世田谷区砧六丁目ほか各地内の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【加藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

次に、議第7374号、練馬区貫井三丁目の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【加藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本件は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第2といたしまして、議第7375号及び議第7376号を一括して議題に供します。

久保田幹事の説明を求めます。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 日程第2、議第7375号、西新宿三丁目西地区地区計画と、議第7376号、幹線街路補助線街路第61号線は相互に関連する計画のため、一括して御説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」41ページから60ページまでとなります。

まず、地区計画の決定について御説明いたします。

「議案・資料」46ページの「位置図」と併せて、モニター上の「航空写真」を御覧ください。

本地区は、モニター上、赤色でお示しをしている東京都庁第二本庁舎の南西側約500メートルに位置する、約9.0ヘクタールの区域です。

新宿区策定の「新宿区まちづくり長期計画都市マスタープラン」において、本地区は都心居住推進地区に位置付けられ、「住・職・遊が近接し、業務商業施設と複合した利便性の

高い集合住宅等の整備を誘導」や、「新宿駅周辺の地下歩行者通路やペDESTリアンデッキ等歩行者ネットワークの整備、拡充」等の方針が示されております。

また、東京都及び新宿区策定の「新宿の新たなまちづくり～2040年代の新宿の拠点づくり～」では、「多様な世代や外国人に対応した都心居住機能の充実」や、「周辺の居住機能を支える大規模商業施設の導入」、「歩行者等の空間の創出・拡充」といった地域の方角性が示されております。

今回、これらの方針等に沿って、本地区における整備計画が具体化したことから、新たに地区計画を決定するものです。

本地区に定める地区計画の内容について御説明いたします。

「議案・資料」47ページの計画図1と併せて、モニターを御覧ください。

地区計画には、多様な機能が集積する魅力ある複合市街地を形成するため、目標や土地利用の方針、再開発等促進区などを定めるとともに、地区特性に応じて区域を区分します。

「議案・資料」48ページの計画図2と併せて、モニターを御覧ください。

主要な公共施設として、周辺市街地及び地上部の歩行者空間を連絡するデッキレベルでの歩行者通路第1号と広場1号を位置付けます。また、建築物等に関する事項として、建築物等の用途の制限や容積率の最高限度などを定めます。

参考といたしまして、新宿区決定の西新宿三丁目西地区第一種市街地再開発事業の決定について御説明いたします。

「議案・資料」53ページと併せて、モニターを御覧ください。

地区計画の区域のうち、再開発等促進区の区域と同一の区域において、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、安全で快適な魅力ある複合市街地を形成するため、第一種市街地再開発事業を決定するものです。

「議案・資料」55ページと併せて、モニターを御覧ください。

こちらは、A-1街区のイメージパースでございます。

続きまして、議第7376号の幹線街路補助線街路第61号線の変更について御説明いたします。

「議案・資料」58ページの位置図と併せて、モニターを御覧ください。

補助線街路第61号線は、西新宿四丁目を起点とし、杉並区和泉二丁目を終点とする、延長約3.8キロメートルの路線です。幅員の変更区間は、西新宿三丁目地内に位置します。

「議案・資料」５９ページの計画図１と併せて、モニターを御覧ください。

西新宿三丁目西地区第一種市街地再開発事業による整備の一環として、安全で快適な歩行者空間の形成や交通の円滑化を図るため、本路線の一部幅員を変更するものです。

次に、今回の都市計画の変更内容について、御説明いたします。

補助第６１号線の西新宿三丁目地内における一部幅員を、１５メートルから２２メートルに変更いたします。また、あわせて新たに本路線の車線数を全区間２車線で決定します。

なお、本案件につきまして、平成３０年９月１９日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、８２名、１５団体から１３３通の意見書の提出がございました。

資料は、クリーム色表紙、「議案・資料」の別冊「意見書の要旨」１ページから２１ページまでとなります。

賛成意見に関するものが７９名、１２団体から１２８通、反対意見に関するものが１名、１団体から２通、その他の意見に関するものが２名、２団体から３通ございました。

そのうち、賛成意見の都市計画に関する主な意見の概要は、１ページ（３）になりますが、「西新宿三丁目西地区都市計画案に賛成します。当地区は、老朽化した木造家屋が密集しており、将来的に大規模な地震等が予想されるなか、火災等防災上危険であると常々考えており、道路が狭く事故等も危惧しております。再開発によってこれらが解消され、安全な住宅が多数供給され、子育て世代や高齢者向けの施設、商業、業務等の多様な機能が集約されることで周辺の賑わい形成に貢献でき、よりよい街となっていくと考えています。」というものです。

これに対する都の見解は、１ページ右枠の記載の（１）の３段落目のとおり、「上位計画を踏まえ、都は公共施設等の都市基盤整備と優良な建築物等の一体的な整備に関する計画に基づき、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新等を図るとともに、都市基盤の整備による災害に強いまちづくり、安全で快適な歩行者ネットワークの形成、賑わい・交流空間の形成、多様な世代やライフスタイルを支える質の高い住環境の形成、良好な都市環境や景観の創出により、多様な都市機能が集積する、魅力ある複合市街地の形成を図るため、本地区地区計画の案を作成している。」というものです。

次に、反対意見の都市計画に関する主な意見の概要は、１３ページの（１）になりますが、「数年前に内容証明にて準備組合様宛てにお知らせしました様に、ここには自社ビルを建てる計画が進んでおります為、再開発には不参加です。」というものです。

これに対する都の見解は、１３ページ右枠の記載の（１）、３段落目のとおり、「上位計

画を踏まえ、都は本地区第一種市街地再開発事業による都市基盤整備と建築物等との一体的な整備の動きに合わせて、円滑な土地利用転換を図るとともに土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、多様な都市機能が集積する、魅力ある複合市街地を形成するため、地区計画の案を作成している。」というものです。

その他の意見の事業施行に関する主な意見の概要は、18ページ(2)の2段落目になりますが、「表記計画は、高さ240メートルの超高層建物2棟を有する大規模な事業であり、近隣の周辺地域に対して大きな影響を与えるものであるにも拘らず、近隣に立地する東京オペラシティビルに対して、これまで一度も直接に準備組合等事業当事者より説明・調整がなされてこなかったことに大きな違和感を覚えております」というものです。

これに対する都の見解は、18ページ右枠の記載の(2)のとおり、「都は、本地区地区計画の都市計画の案について、都市計画法に基づき、東京都公報に公告するとともに、縦覧及び意見書の受付を行う等、適切に手続きを実施している。また、本地区地区計画に関する都市計画の案の説明会について、広報しんじゅく及びしぶや区ニュース、本地区周辺の町会掲示板等に掲載し周知を行った上で、開催している。周辺市街地の住民等への施設計画等の説明などは、準備組合において適切に行うこととしている。」というものです。

日程第2の説明は、以上です。

【加藤会長】 幹事の説明が終了いたしました。

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

森口委員

【森口委員】 4番、地元新宿区の森口でございます。

日程第2号、議第7375号、7376号につきまして、意見を述べさせていただきたいと思います。

計画の西新宿三丁目西地区は、新宿中央公園と初台駅の間にある地域で、低層の木造建築物が密集をし、地区内の道路が狭く、建物も老朽化が進み、防災面や居住環境面で安全かつ快適な住環境の整備が望まれてきました。今回の計画されている区域に含まれている水道道路の南側には、中層のビルなどが隙間なく道路に接して建ち並んでいる状況でございます。

今回の開発計画では、水道道路を拡幅をし、道路沿いにオープンスペースとして4,500平米の広場を確保するとともに、高層のビルについても一定のセットバックを計画を

いたしております。また、街路樹を介して新宿中央公園から緑化空間を連続させるとともに、初台まで歩行者デッキでつながることにより、新宿駅から初台駅までの歩行空間回遊性が高まり、にぎわいが創出されることも期待がされております。水道道路を挟んだちょうど北側には、新宿区立の小学校とこども園がございます。水道道路が7メートル拡幅することにより、歩道が広がる点や自転車走行空間が新たに整備される点など、子どもを自転車に乗せている親御さんにとっても、水道道路沿いの開放性が大きく改善がされ、歩行空間も広がることについて非常に喜ばれてる、喜んでいるというふうに向っております。

防災性の向上や密集市街地の解消につきましても、地域の方々から大きな期待がされております。そのほか、様々な地元の賛成の声というのが、この別冊の意見書の要旨からも伺い知ることができるわけでございます。

今回の計画である水道道路の拡幅を一体的に行い、安全で安心な建物を整備をする、再開発事業を実現する地区計画の決定は、地元の悲願であります。議案の地区計画に参考で掲載がされている市街地再開発事業の決定は新宿区決定であり、先般付議され、賛成がなされております。

新宿区とともに、東京都につきましても都市計画決定を早期に行い、まちづくりに対して行政の後押しも積極的に行っていただき、地域にとっても最善の事業となり、そして都市への貢献につながるよう期待をして、賛成の立場で私の意見を終わらせていただきます。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 はい。本計画ですけれども、端的に言えば3, 200戸ものタワーマンションを1年半の間に2つもつくるというものですから、地域への負荷は非常に大きなものになると思います。色々と言いたいことはあるんですけれども、最大の問題として、このタワーマンションの北側に建つこども園、それから小学校への影響について取り上げたいと思います。

こども園は、なじみが薄い言葉ですけれども、保育園と幼稚園が合体してできた子育て施設であり、昔の保育園や幼稚園をイメージしていただければよいと思います。すぐ北側に約240メートルものビルができれば、すぐ北側じゃないですね、南側ですね、約240メートルものビルができれば、日影の影響は大きいと思いますが、こども園の園舎にかかる日影時間についてどのような調査を行ったのか、伺います。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 準備組合は、計画建物による日影図を作成した上で、周辺市街地への日影の影響を検証し、法令に適合していることを確認しております。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 小学校やこども園に配慮し、北側への影響を最小限に抑えたという答弁ですけれども、果たしてそうでしょうか。

今日、パネルを持ってきたんですけれども、これは、西新宿こども園の前の地点の日当たりがどういうふうになるのか、事業者が作った環境影響評価を基に作ったものです。現在はものすごく日当たりがいいんです。冬至は、環境評価書を見ると、2時間半の日影になる。冬至の日に限って言えば、今も日影はあります。

しかし、一番日影が短い夏至では、今までだったらほとんど夏至も春分、秋分の日も、1日ほぼビルの日影になることはありません。ところが、一番日影が短い夏至で40分、それからだんだんと日影の時間が長くなってきて、春分や秋分の日には9時半から、午前9時半から11時20分まで、およそ2時間の影が落ちる。つまり、ビルが建つことによって園庭は日影になってしまうという結果になるんです。

子供を保育園に預けた方なら分かりますけれども、保育園で子供が遊ぶのは午前の時間帯です。お昼からは食事やお昼寝、おやつというふうになっていまして、ほとんど遊ぶ時間はありません。午前中、思い切り遊ばおなかがすいて、食事でも元気に食べ、お昼寝もぐっすり眠れる。体づくりにも決定的なんです。今ならばかぼかの陽気の中で存分に遊べるのが、その時間がずっと日が当たらない、冷たい時間帯になってしまう。これはいくら何でもあんまりな計画ではないでしょうか。

次に、風の問題です。超高層ビルを造れば、強烈なビル風が吹くのは常識です。子供たちの安全が守れるかどうか、誰もが不安を感じると思います。

工事完了後として107のポイントで影響評価をしていますけれども、現況と完了後で事業所外など風の強い地域に当たるランク3、更にランク外のもっと強い風が吹く所、これは、それぞれ何か所あるのでしょうか、伺います。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 現況の風環境につきましては、ランク3が9地点、ランク外が6地点でございます。適切な防風対策をした場合、工事完了後の風環境につきましては、ランク3が7地点、ランク外が0地点であり、現況のランク3以上の15地点において、そのラ

ランクを悪化させることがないというふうに予測をしているところでございます。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 はい。超高層ビルが建った後に、ランク外がむしろ減って、ゼロになってしまう。私、おかしいなというふうに思いまして、環境評価書本体に当たってみました。そうしましたら、実はビルの建設完了後、そのままではなく、それに加えて風対策をした後の結果だというのがただ今の答弁だということが分かりました。風対策をしなければ、小学校やこども園の前の道路をはじめ、ここに図がありますけれども、風対策をしなければですね、小学校やこども園の前の道路をはじめ、この図のとおり、こども園の前の通りはここです。この図のとおり、赤や黄色だらけ。つまり、あってはならない風が吹く大変危険な地域になってしまいます。子供が通学、通園、お散歩に行く道がこんなに風が吹く道でいいと言えるのでしょうか。

対策をとるから大丈夫なんだと仰りたいがための、先ほどの答弁なんだとは思いますが、環境影響評価の予測どおりの効果が発揮されるかどうかというのは保証がないんです。なぜなら、先ほど東京都の方が説明されたように、現在、この地域の東側は、あってはならない強風が吹くランク外の赤色の地域になっています。

この環境影響評価書の前のページの図なんですけれども、特に大きな影響を与えているのは、その東側に建っている東京ガスの超高層ビルというふうに思われますけれども、もちろんこの超高層ビルが建つ時にも環境影響評価をやっています。その時には、ここは赤色になることはなく、風の影響は軽微だ、そういう環境影響評価が出ていて、それを基に計画を進めたんです。しかし、実際には、今回の調査で図らずも明らかになってしまったように、あってはならない風が吹く地域になってしまっています。ですから、風対策をやるから大丈夫と事業者がいくら言っても、そうですかとそのまま受け取ることはできないと私は思います。風対策が成功しなければ、ランク外の強風にさらされることになるんです。これは見過ごすわけにはいきません。

また、3, 200戸もの住戸が造られれば、相当数の子供が増えるというふうに思いますけれども、この地域の公立小学校は、先ほども紹介した計画地の北側に道路を隔てて隣接している西新宿小学校1つだけです。当該地域の小・中学校について、児童の増加に対応する具体的な計画があるのかどうか、伺います。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 本計画は、ファミリー向け住宅、シニア向け住宅、外国人向け住宅といった多様な世代や外国人にも対応した住宅を、段階的に整備する計画としてございます。再開発事業の完了をおおむね10年後と見込んでおりまして、幼稚園及び小学校等について、区は、今後、再開発組合から提供される住宅購入者の意向調査結果、具体的には子供の数や区立小・中学校への入学の希望などを踏まえながら、将来の児童数、生徒数の状況を注視していくこととなるというふうに聞いてございます。

引き続き、区と準備組合で協議を進めながら、区において適切に対応していくこととなります。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 はい。子供の数が相当数増えるんだという状況にもかかわらず、3,200戸の計画は、まず認める。その後から検討していく。これは見切り発車のやり方じゃないでしょうか。

江東区では、江東区マンション建設方針というのを作っていますけれども、この中では、ファミリー世帯向けの住戸を1,000戸造れば、400名の児童がピーク時には増えるとして、その抑制を図っています。また、タワーマンション建設計画に対して事前に協議し、小学校用地を提供してもらうなど、十分とは言えませんが対策を進めています。もちろん、新宿区と江東区ではタワーマンションでも、住戸の規模、階層も異なると思いますが、3,200戸というものすごい数です。事前に調整もしないで進めるというのは、危険なやり方ではないでしょうか。それで小学校の施設が容量オーバーになれば、苦しむのは付近の地域も含めた子供たちです。

こうした計画に対して理解を示した権利者で86.6パーセントということですが、権利者は537名ですから、それで割り返すと、70名以上の方が納得できていない。これだけでも相当な数だというふうに思います。新宿区の都市計画審議会に出された資料では、意見書として、計画の出発点となった平成3年のまちづくり研究会、それから平成5年のまちづくり協議会に参加していたメンバーに、何の連絡などもなく、再開発準備組合が発足したということを指摘して、納得いく説明がなければ、準備組合の活動を理解することができない、こういった意見も出されています。

こうした状況の下で、10月22日に新宿区の都市計画審議会が開催されたわけですが、ここではどのような議論がされ、どのような経緯で決定がされたのでしょうか。伺います。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 お話の新宿区都市計画審議会では、権利者の合意形成の状況が約9割であることの確認のほか、先ほど御質問がございました風環境や子供の増加についてなど、様々な質疑があったというふうに聞いてございます。こうした質疑を踏まえまして、本地区地区計画などにつきまして、付帯意見を付した賛成多数で議決がなされたというふうに聞いてございます。

なお、区から都に提出をされました意見である「広場及び緑化計画については、特段の配慮を行うこと。」と、「超高層住宅については、居住者及び周辺住環境等に特段の配慮を行うこと。」に関しては準備組合において適切に対応することとしてございます。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 賛成が多数だったということですが、私、確認しましたら、当日は16名出席をしている委員のうち5名が反対したというふうに聞いています。審議会の採決で3分の1近くが反対するというのは異例のことではないのでしょうか。このような状態で計画を進めてしまってもよいのでしょうか。

日影の問題でも、風の問題でも、また学校の整備の問題でも、子育て環境に深刻な影響を及ぼしかねない上に、地権者の中でも納得が十分でなく、地元区の都市計画審議会でも反対が相当数出る。本計画には到底賛成はできないという意見を表明するものです。

以上です。

【青山委員】 はい。

【加藤会長】 青山委員

【青山委員】 会長、3番。この今回の案件の周辺を含めた西新宿一帯の地域というのは、美濃部都政以来、淀橋浄水場の跡地を中心に、オフィスビルを中心に建設をされてきました。オフィスビルが先行した後、中野坂上にかけても、あるいは旧職安通り等の拡幅に伴って、今は住居機能が多少増えてきてると、そういう状況だと思います。近年、東京では、鉄道建設等に新たな取組というのがなされていなくて、再び鉄道混雑率が上昇するという状況の中で、こういった地域に住宅建設というのは、やはり多くの東京で働く勤労者が望んでいるところかと思います。

したがって、この計画を速やかに進めるように、本都市計画審議会においても決定され

るよう望みたいと思います。

【加藤会長】 それでは、ほかに御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第2について採決をいたします。

まず、議第7375号、西新宿三丁目西地区地区計画の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

次に、議第7376号、幹線街路補助線街路第61号線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第3のうち、議第7377号を議題に供します。

荒井幹事の説明を求めます。

【荒井幹事】 議長、荒井幹事

【加藤会長】 荒井幹事

【荒井幹事】 それでは、日程第3、議第7377号、東京都都市計画道路幹線街路補助線街路第98号線の変更につきまして、説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙、「議案・資料」61ページから63ページまでです。

「議案・資料」の62ページ的位置図をお開きください。また、モニターの航空写真も併せて御覧ください。

補助線街路第98号線は、千代田区丸の内一丁目を起点とし、中央区日本橋本石町四丁目を終点とする延長約810メートルの路線です。都は、特別区及び26市2町とともに、平成28年3月に、「東京における都市計画道路の整備方針」を策定いたしました。整備方針の策定に当たり、幹線街路の未着手区間を対象に15の検証項目を設けて必要性を確認いたしました。

「議案・資料」63ページの計画図を御覧ください。

その結果、本路線中、千代田区歩行者専用道第8号線から終点までの約110メートル

の区間は、いずれの項目にも該当しなかったことから、見直し候補路線に位置付けました。
この整備方針に基づき、当区間につきまして地域のまちづくりの状況を踏まえて検討した結果、都市計画道路の必要性が低いと判断いたしました。このため、当区間の都市計画を廃止することとし、本路線の終点位置を中央区日本橋本石町四丁目から千代田区大手町二丁目に変更するとともに、延長を約810メートルから約700メートルに変更するものでございます。

なお、本案につきまして、平成30年9月19日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出はありませんでした。

最後に、本都市計画案に対する関係区長の意見でございますが、千代田・中央区長から「支障ありません」との回答がございました。

日程第3、議第7377号の説明は、以上でございます。

【加藤会長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、議第7377号につきまして、御質問、御意見がございましたら、お伺いいたします。

それでは御質問、御意見がございませんようでしたら、議第7377号について採決いたします。

幹線街路補助線街路第98号線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【加藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第3のうち、議第7378号から議第7380号までを一括して議題に供します。

荒井幹事の説明を求めます。

【荒井幹事】 議長、荒井幹事

【加藤会長】 荒井幹事

【荒井幹事】 日程第3、議第7378号、東京都市計画道路幹線街路環状第4号線の変更及び議第7379号、幹線街路補助線街路第16号線の変更並びに議第7380号、東京都市計画下水道東京都公共下水道芝浦水再生センターの変更につきまして、説明いたします。

お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」６５ページから８７ページを御参照ください。

本案件は、東京都環境影響評価条例に基づく計画段階環境影響評価の対象事業であり、今回はいわゆる後合わせでございます。

計画段階環境影響評価におきましては、対象計画において実現可能な複数案を策定し、それぞれの案が環境に及ぼす影響を予測・評価することとなっております。このため、都市計画変更素案として、放射第１号線（桜田通り）から放射第３号線（目黒通り）までの区間、約８００メートルを既定都市計画幅員２５メートルで整備する案と、同じ区間を幅員３０メートルに拡幅する案の２案を作成し、平成２９年２月から計画段階環境影響評価手続を進めてまいりました。そして、都民の皆様からの意見書や関係区長である港区長・品川区長からの意見、知事からの審査意見書を勘案して、本年３月に既定都市計画幅員の２５メートルとする案に決定し、公表したところでございます。

それでは、「議案・資料」６９ページの位置図を御覧ください。モニターにも同じ図を写しております。

環状第４号線は、港区高輪三丁目から江東区新砂三丁目に至る延長約２８．８キロメートルの都市計画道路で、都市の骨格を形成する区部環状方向の幹線道路として、放射方向の幹線道路と連絡し、都心に集中する交通を分散するなど、重要な役割を担っております。環状第４号線の今回の都市計画変更区間は、赤色の実線で表示しております放射第１８号線（海岸通り）から放射第３号線（目黒通り）までの約２．６キロメートルの区間でございます。このうち、品川駅西側、放射第１９号線（第一京浜）から放射第３号線（目黒通り）までの区間は、既に都市計画が決定されております。

品川駅周辺地区は、国際化が進む羽田空港に近接し、リニア中央新幹線の開業も見据え、更なる拠点性の強化が期待されております。今回、東西の連絡を強化するため、環状第４号線につきまして線路をまたいで東側に延伸し、これに伴い、起点を放射第１９号線（第一京浜）から放射第１８号線（海岸通り）に変更いたします。

なお、延伸区間のうち、放射第１８号線（海岸通り）から補助第１４６号線（旧海岸通り）の区間につきましては、整備が完了しております。このため、今後、事業を実施する区間は、事業予定区間として引き出し線に表示しております補助第１４６号線（旧海岸通り）から放射第３号線（目黒通り）までの区間となります。この区間が、東京都環境影響評価条例に基づく計画段階環境影響評価の対象となっております。

次に、計画の内容について御説明いたします。

「議案・資料」の74ページの参考図1を御覧ください。

平面図の中央部に位置します放射第19号線（第一京浜）から東側、放射第18号線（海岸通り）までの区間につきましては、下に縦断面図を示しましたとおり、高低差の大きい東西の地形等を考慮し、鉄道及び放射第19号線（第一京浜）との交差部分を嵩上式、いわゆる高架構造による立体交差とし、補助第146号線との交差点の手前において、平面で接続させます。

「議案・資料」75ページの参考図2を御覧ください。

横断面図③に示したとおり、高台である白金台・高輪地区から標高の低い放射第19号線（第一京浜）へのアクセスを確保するため、センターランプ式の連結側道を設けます。

次に、恐縮ですが、「議案・資料」70ページの計画図1にお戻りください。

環状第4号線につきまして、起点位置、延長、一部幅員や構造形式を変更いたします。

計画図1の中心部、環状第4号線と補助第146号線との交差点部分を御覧ください。

交差点右側の「30M 4車線」と書かれた橋は、新港南橋といい、高浜運河に架かっております。この高浜運河沿いには遊歩道が整備されており、既存道路とのアクセス路も既に整備されております。このため、アクセス路を含めた現在の道路構造に合わせて、都市計画道路の区域を一部変更いたします。

また、計画図1の図中、A-A'で表示している環状第4号線がJR東海道新幹線と交差する箇所及び芝浦水再生センターと重複する箇所につきまして、鉄道や下水道施設が果たすべき必要な機能を確保するため、立体的な範囲を定めます。

「議案・資料」73ページの計画図4を御覧ください。

こちらは、先ほど御説明した計画図1のA-A'部分を、縦断方向・横断方向から見た図となっております。

斜線部は、今回立体的な範囲を定める箇所を示しております。図の上側に記載している縦断面図A-A'は、環状第4号線を南側から見た断面を示しております。また、下側の横断面図①-①'は、JR東海道新幹線との交差箇所、②-②'及び③-③'は、芝浦水再生センターとの重複箇所を東側から見た断面を示しております。

このように、斜線部の下にある鉄道施設や下水道施設の果たすべき必要な機能を確保するため、立体的な範囲を定めるものでございます。

さらに、「議案・資料」71ページ、計画図2を御覧ください。

今回の変更区間でございます放射第18号線（海岸通り）から放射第3号線（目黒通り）

におきまして、車線数を４車線に決定いたします。

事業につきましては、東京都施行を予定しており、平成４４年度、西暦２０３２年度の完成を目指しております。

次に、意見書について御説明させていただきます。

お手元のクリーム色表紙の「意見書の要旨」、２２ページから３８ページを御参照ください。

本計画案を平成３０年９月１９日から２週間、縦覧に供したところ、７通の意見書が提出されました。

その内訳は、反対意見に関するものが５通、その他の意見が２通でございます。反対意見に関するものは、２２ページから３３ページに記載してございます。このうち、都市計画に関する意見は、２２ページから２５ページに記載しており、２２ページの１（１）から（３）には、環状第４号線の必要性に関する意見を記載しております。

これらの意見に対する東京都の見解につきましては、「環状第４号線は、都市の骨格を形成する区部環状道路の幹線道路の一つとして重要な役割を担っているほか、品川駅周辺地区は更なる拠点性の強化が期待されている。このため、東京都は、平成２６年９月に、品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン２０１４を策定し、拠点性を高める道路ネットワークの一つとして、環状第４号線を整備・延伸することとした。環状第４号線及びその延伸部は、ビジネスや観光など多様な交流を促進させる、東西交流軸として重要な役割を担う都市基盤として位置づけられている。」などとしております。

また、２３ページの１（４）、（５）の防災性や地域分断に関する意見につきましては、「環状第４号線の整備により、災害時の道路閉塞を防止し、安全な避難経路や救援物資の輸送路が確保できるほか、新たなオープンスペースが確保され、地域の防災性及び安全性が向上する。今後、通学路や主要な歩行者動線などを考慮し、警視庁と協議の上、横断歩道の配置計画を検討していく。」などとしております。

また、２３ページの１（７）から２５ページ（１０）の白金台区間の地下化を求める意見につきましては、「白金台区間を地下化する場合、自動車、歩行者、自転車の通行空間などを適切に確保するためには、坑口付近の掘削部で高低差を解消するための擁壁が必要になる。さらに、道路の幅員が広くなり、既定都市計画区域外の用地が必要になるほか、高低差が生じるため横断箇所が制約されるなど、地域への影響が大きくなる。また、地下構造物の工事に先立ち、地下埋設物の移設工事が必要になるものの、桜田通りの地下には高輪共同溝があり、大規模な移設工事が必要となる。加えて、地下化する場合でも用地取得

が必要となるとともに、掘削範囲の既存樹木等を現在のまま残すことはできない上、大規模な開削工事となり、工事費が増加するとともに、事業期間が長期化する。」などとしております。

また、25ページの1(11)、(12)の高輪区間の構造形式に関する意見につきましては、「高輪地区と港南地区の間には高低差があり、鉄道施設とも交差することから、橋りょう構造とするとともに、第一京浜との接続路を設けることとした。これらの機能を確保するためには、既定幅員25メートルを30メートルから33.5メートルに拡幅する必要がある。また、港南地区の地下ではリニア中央新幹線の駅施設建設が進むなど、土地利用上の制約から橋りょう構造の案のみとなっている。」などとしております。

続いて、環境に関する意見として、26ページから27ページに記載しているとおり、環境悪化や健康障害を懸念する意見、騒音や日照に関する意見が出されています。

これらの意見に対する東京都の見解としては、「本事業の実施が環境に影響を及ぼすと考えられる大気汚染、騒音、振動等の10項目を選定し、予測・評価を行っている。その結果、事業の実施による環境影響を最小限にとどめるために適切な環境保全措置を講じることから、いずれの予測・評価項目についても評価の指標を満足している。

なお、工事の施行中及び完了後には、東京都環境影響評価条例に基づき事後調査を実施し、予測結果を検証するとともに、『環境保全のための措置』の実施状況について明らかにする。また、環境に著しい影響を及ぼすおそれがあると認められる場合は、環境の保全について必要な措置を講じる。」などとしております。

次に、事業施行に関する意見としては、27ページから31ページに記載しており、高低差、代替地、残地、遊び場や公園、保育施設への影響等に関する意見が出されました。

ここで、32ページの4(2)に記載しているとおり、地元住民から東京都都市計画審議会に参考人として参加したいという要望があったことをお伝えいたします。

これに対する東京都の見解としては、「本案については、地域住民の意見を聴くため、都市計画の変更素案を作成した段階で、平成29年3月に素案説明会を3日間、計4回開催し、図面やスライド、パンフレット等を用いて、都市計画素案や環境への影響について説明を行った。その後、高輪区間では平成29年8月に、測量及び事業の進め方に関する説明会を、白金台区間では平成30年5月に、事業の進め方及び測量に関する説明会、平成30年9月に事業の進め方及び測量に関する個別相談会を開催し、説明会後も電話や窓口等において丁寧な対応に努めている。なお、都市計画法では、説明会の開催や案の縦覧、

意見書の提出等により、住民等の意見が都市計画に反映される制度的保障がなされており、また、都市計画案に対する意見書については、その要旨に内容を十分に反映し、都市計画審議会資料としている。」としております。

このほかに、その他の意見としまして、33ページから38ページに記載しているとおり、道路設計やまちづくりに関する意見などが出されました。また、本案件に対する関係区長の意見ですが、港区長からは「意見はありません」、品川区長からは「異議ありません」との回答がありました。

なお、港区長からは、「沿道の権利者及び利用者に対し、円滑な交通動線を備えた道路計画となるように配慮をお願いいたします。」との要望がありましたことを述べさせていただきます。

続いて、環境影響評価について御説明いたします。

本日、環境影響評価条例に基づき、本路線の環境影響評価書を知事に提出いたしました。

お手元のうぐいす色表紙の「環境影響評価書の概要」に、その要約を挟み込んでございます。御覧いただきたいと思います。

要約1ページの右上にありますように、平成29年2月に環状第4号線の特例環境配慮書を提出し、本年2月に知事より特例環境配慮書審査意見書を受領いたしました。この内容は、要約7ページの左側に記載しております。この中で、環境における調査、予測及び評価は、おおむね東京都環境影響評価技術指針に従って行われ、その記載内容は、事業段階環境影響評価における環境影響評価書案に相当することが認められております。

また、審査意見書に記載されている環境影響評価の項目別事項につきましては、表の右側の記載のとおり修正し、環境影響評価書を作成いたしました。環境に及ぼす影響の評価の結論につきましては、要約の2ページから6ページに記載してございます。「大気汚染」、「騒音・振動」をはじめ、いずれの項目につきましても、予測結果は環境基準等の評価の指標を満足していることから、環境への影響は少ないと考えられ、都市計画を変更する上で支障はないと判断しております。

続きまして、環状第4号線の変更に伴い、関連する変更案件4件につきまして御説明いたします。

まず、東京都決定でございます補助第16号線及び芝浦水再生センターにつきまして御説明いたします。

「議案・資料」にお戻りいただきまして、70ページの計画図1及び72ページ計画図

3を御覧ください。

補助第16号線につきましては、環状第4号線と区域が重複する補助第146号線から放射第18号線について廃止し、起点位置及び延長の変更を行い、併せて車線の数を6車線及び4車線に決定いたします。

次に、同じく「議案・資料」78ページの計画図1及び79ページの計画図2を御覧ください。

芝浦水再生センターにつきましては、環状第4号線の延伸に伴い、都市施設の区域が一部重複するため、立体的な範囲の変更を行います。

最後に、関連する港区の決定案件である補助第123号線及び港南一丁目地区地区計画について御説明いたします。

「議案・資料」81ページの計画図を御覧ください。

補助第123号線につきましては、環状第4号線の延伸に伴い、環状第4号線と区域が重複する補助第146号線までの区間について廃止し、終点位置、延長を変更いたします。

次に、「議案・資料」86ページ、87ページの計画図1及び計画図2を御覧ください。

港南一丁目地区地区計画につきましては、環状第4号線の延伸に伴い、地区施設の規模の変更を行います。

日程第3、議第7378号、7379号及び7380号の説明は以上でございます。

【加藤会長】 幹事の説明が終了いたしました。

ただ今の説明にありましたように、地元住民を当審議会に参加させていただきたいとの要望が出ておりますので、事務局の見解を説明願います。

【久保田幹事】 議長、久保田幹事

【加藤会長】 久保田幹事

【久保田幹事】 都は、都市計画法第16条の規定に基づき、説明会の実施や意見の聴取など適正な手続により、本都市計画案を取りまとめております。また、都は都市計画法第18条第2項に基づきまして、意見書の内容を踏まえてその要旨を作成し、本審議会の開催に先立ち、各委員に資料として提出することにより、審議に反映させております。

したがいまして、都市計画案に対する住民からの意見の聴取、反映につきましては十分御理解いただいているものと考えてございます。

【加藤会長】 ただ今事務局より説明のありましたとおり、法に基づく適正な手続によってこの都市計画案が取りまとめられていること、各委員には意見書要旨が事前に配付さ

れており、委員の皆さんには利害関係者の意見の内容には精通されていると理解できると考えられることから、地元住民の方の審議会への参加は特に要請しておりません。

では、日程第3のうち議第7378号から議第7380号までにつきまして、御質問、御意見がございましたら、伺いいたします。

和泉委員

【和泉委員】 この都市整備委員会が先立って行われていますけれども、ここの委員会でこの道路整備の必要性について、都は都心に集中する交通を分散化する役割、これをその一つに挙げています。発生集中交通量の予測については、国交省のマニュアルでは、建物規模と建物の用途が前提条件とされていることが、この委員会で質疑をされています。しかし、都は、この算出のためのデータは、実際に開発を行うJRなどの事業者から提出を受けたデータではなく、都が想定したデータで予想を立てていると答弁しています。実際のデータに基づかずに出した予測というのは、果たして客観性、信頼性のある予測になると都は考えているのでしょうか。まず、伺います。

【荒井幹事】 議長、荒井幹事

【加藤会長】 荒井幹事

【荒井幹事】 都は、学識経験者、民間事業者、国、関係区、東京都で構成されます品川駅周辺基盤整備・まちづくり検討委員会での検討を踏まえまして、公民協働のまちづくりの指針となる品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドラインを平成26年に策定しております。このガイドラインでは、当該地域の将来像を示すとともに、地域の特性や求められる機能を踏まえ、土地利用の基本方針を設定してございます。このガイドラインで設定した土地利用の基本方針を踏まえ、品川駅周辺の現況の都市計画、それから都市開発諸制度の適用などを勘案して、当該地域の開発規模を適切に設定したものでございます。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 今、答弁があったような内容で、実際のデータがないまま開発規模を設定して導き出した発生集中交通量、これが果たして客観性、信頼性のある予測と言えるのかということを伺いたかったんですが、私は、データの無い予測というのは、客観性、信頼性を担保できないんじゃないかというふうに思います。都心に集中する交通量を分散するといっても、どのくらい集中するかの都の予測は、そういう性質のものだということを指摘しておきたいと思います。

この道路建設で住民への影響も深刻です。この道路建設の予定地の中には、児童遊園、

遊び場が4つも含まれています。それぞれの公園がどのぐらい削られることになるのか、伺います。

【荒井幹事】 議長、荒井幹事

【加藤会長】 荒井幹事

【荒井幹事】 環状第4号線の計画区域内でございますが、一つに白金台三丁目遊び場、白金台緑の遊び場、それから白金児童遊園、通称猿町公園と呼ばれています。それから、高輪台遊び場の4か所の遊び場等がございます。

これらの遊び場等は、環状第4号線が昭和21年に都市計画決定された後に設置されたものでございまして、道路整備までの間に一時的に設置されたものであります。これらの遊び場等の面積は、今回の都市計画の変更後、現況測量を行った段階で確定するものですが、航空測量によります2,500分の1の地形図上でおよそその面積を算出したところ、白金台三丁目遊び場は1,400平方メートルから300平方メートルとなり、1,100平方メートルの減、白金台緑の遊び場は600平方メートルから400平方メートルとなり、200平方メートルの減、白金児童遊園は1,600平方メートルから600平方メートルとなり、1,000平方メートルの減、高輪台遊び場は500平方メートルからゼロとなり、500平方メートルの減と想定してございます。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 今の御答弁ですと、4つの公園合わせて4,100平米、そのうち2,800平米、実に7割が削られるということになります。周辺の保育園の中には、園庭がないためにこの児童遊園を園庭の代わりに利用している保育園がありますけれども、道路整備後はどこが代替の公園となるんでしょうか、伺います。

【加藤会長】 荒井幹事

【荒井幹事】 環状第4号線の近隣の保育施設の中には、白金児童遊園を代替の園庭として届け出した上で利用している施設があることは認識してございます。この白金児童遊園でございますが、図上の測定では、先ほど申し上げたとおり、道路整備後も600平方メートルの残地が想定されており、厚生労働省の標準的児童遊園設置運営要綱に定める敷地面積の330平方メートルを上回ってございます。このため、引き続き白金児童遊園の利用が可能であると考えられます。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 そうはいつでも、工事期間14年にも及ぶわけです。その間、すぐ隣で

工事をしている場所で小さな子供を安心して遊ばせるということが出来るでしょうか。それ以外の公園は、15分前後歩かなければならない距離です。工事完了後は600平米残ると言いますが、大型幹線道路を渡って公園に行くということは、子供たちにとって決して容易なことではありません。安全に遊ばせるために、保育士さんたちは、とても緊張を強いられることになるんじゃないんでしょうか。面積だけが確保できればいいとは言えないと思います。

騒音の問題もあります。道路計画の沿道にある学校への騒音対策について、都は、都市整備委員会で、事業実施段階で個別に協議を行った上で適切な騒音対策を実施すると答弁していますけれども、具体的にはどのような騒音対策を行うんでしょうか、伺います。

【加藤会長】 荒井幹事

【荒井幹事】 環境影響評価書の資料編におきまして、計画道路沿道の学校について、事業実施段階で個別に協議を行った上で適切な騒音対策を実施する旨を明記してございます。一般的には道路に遮音壁を設けることが考えられます。今後、事業実施段階で適切に対応してまいります。

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 しかし、実際には工事中の騒音、これも平面構造で75デシベル、橋りょう構造79デシベル、環境基準の80デシベルをぎりぎりクリアしているという程度なんです。先ほど御紹介いただきました審査書にも、僅かに下回っている程度だという指摘がありました。工事完了後の自動車の騒音も、昼間で67デシベル、道路ネットワークの整備完了後は69デシベル、これもまた環境基準70デシベルをぎりぎりクリアしているにすぎません。やはり子供たちが学ぶ環境は悪化すると言わざるを得ません。

さらに、この公園ですけれども、地元の自治会や、先ほどお話もありましたが、地元の自治会がお花見や納涼会などを行ってきました。この地元自治会から意見を聴取していますか。聴取していれば、どのような意見が出ているかも併せて教えてください。

【荒井幹事】 議長、荒井幹事

【加藤会長】 荒井幹事

【荒井幹事】 環状第4号線の事業化に向けましては、これまで環境現況調査の説明会、それから都市計画変更素案及び特例環境配慮書の説明会、事業の進め方及び測量に関する説明会、個別相談会などを実施してまいりました。これらの開催に当たりましては、事前に近隣の自治会に対して説明を行うとともに、自治会からの意見も聴いてございます。

白金児童遊園の近隣自治会からは、道路整備後の面積等に関する質問や、白金児童遊園がなくなると困るという意見を頂いたところでございます。

この意見に対しまして、港区でございますが、特例環境配慮書説明会におきまして、道路整備後も600平方メートルの残地が想定されることから、白金児童遊園はなくならない旨の説明を行っております。

なお、当該自治会から、本年9月に環状第4号線、目黒通り、桜田通り間の計画見直しに関する陳情が都議会の都市整備委員会に付託されておるところでございます。

【和泉委員】 議長、29番

【加藤会長】 和泉委員

【和泉委員】 陳情が出されているというお話がありました。この陳情の内容ですけれども、保育園の子供たちの遊びのこと、それから、東日本大震災の時には、1,600平米あるこの白金児童遊園に帰宅困難者があふれたこと、また樹齢50年以上の桜のお花見が近隣の町会を招待して行われていることなど、地域コミュニティにとって、この公園が果たしてきた大きな役割が述べられています。そして、それだけではなくて、住環境の破壊や、小学校の通学路への安全への危惧、騒音による学ぶ環境の悪化、これを懸念しています。

これは、同時に、この地域の住民の皆さんがこの児童遊園を中心にしながら、地域コミュニティの構築のために様々な努力を重ねてきたことの現れでもあります。だからこそ、それが分断され、住環境が破壊されることに声を上げているんだというふうに思います。この声を正面から受け止めれば、この道路計画を到底認めるわけにはいかないということを表明して、質疑、終わります。

【加藤会長】 ほかに御質問、御意見がございませんようでしたら。

青山委員

【青山委員】 東京全体の都市構造的な観点から、環4の重要性について意見を申し述べたいと思います。

環境影響評価書の2ページに、環4の全体図というのが出ております。これを見れば分かるように、この環4というのは、23区の内周部を環状で結ぶということで、放射状の道路とのネットワークからいうと大変重要な環状道路でございます。この環4の外側の環5と環6というのは西側部分が中心なので、環4は、東側部分も含めて、文字どおり環状という道路でございまして、結局、環4の外側、環5、環6の後、環7で初めてまた環状

の道路ということになります。

したがって、この環4が完成しない限りは、環7に対する負荷というのは、特に騒音・振動、通行車両の多さ、それからトラック走行量がとても多いという環7の環境が、環4が完成しない限りは改善されないというのが、東京の都市構造ということになります。

特に1923年に関東大震災の直後に、環1から環5を都市計画決定がなされたけれど、予算が大幅に削減された結果、実現しなかったという経緯がございます。そして、人口の外延化に伴って、その4年後、1927年に、環5、環6、環7、環8までを追加決定したという歴史がございます。本来なら、1945年の空襲の後、焼け野原だった後ですから、精力的に建設しなければいけなかったわけですが、米軍の占領下で不幸にしてできなかった。結局、1964年の東京オリンピックの時に、オリンピック施設と選手村絡みで環7を造るということで、環7が最初に出来たという経緯がございます。

その結果、それから1964年から50年間、環7沿道に、東京の都市構造的に言うと、ほかの道路が完成しないために延々と負荷が掛かってきているという歴史があるということから言うと、この環4の早期完成ということがない限りは、環7の負荷は解消されないということになるので、東京全体の環境という意味からいっても、道路交通の効率性という意味からいっても、これは早期完成が待たれるところでございまして、先ほどの委員の御意見の中で、12年も工事にかかるという点に対する不満というのは私も全く同感でして、本来ならもっと早く完成しなければいけない。

ただ、鉄道、JRの線路をまたぐという点から、多分これだけの工事期間がかかるということなんですけれども、これは、環4のこの薄茶色表紙の資料の70ページの図を見れば分かるように、この部分は環4だけではなくて、この辺、この地図にある一帯が歩行者で、動線からいうと、とてもシャビーな状態に現在ございまして、それからこの品川駅に至る海側からの通路というのも、とても幅広の通路を造ってあるんですが、しかし、朝夕はごった返してるという状況でございまして、これも補強が必要なんだと思います。

したがって、この一帯の環4のこの70ページの図の一帯の車道だけではなくて、歩行者動線の整備も図るというのは、やはり東京の都市計画にとっては、それからいずれ将来、リニア中央新幹線の駅も出来る地域ですし、こういった点について、是非東京都としては積極的に取り組んでいただきたい地域であると、そう思います。

いずれにしろ、そういった観点からすると、この今回、今日提案されている都市計画については、直ちに決定をしていただいて、その後も工事期間がこんなに長期期間ではなく

て、東京都の建設部門の努力によって、もっと速やかに完成させて、先ほどの質問にあったような危惧がなるべく早く解消されるということを望みたいと思います。

【加藤会長】 それでは、ほかに御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第3、議第7378号から議第7380号までの案件について、採決いたします。

まず、議第7378号、幹線街路環状第4号線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

次に、議第7379号、幹線街路補助線街路第16号線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

次に、議第7380号、東京都公共下水道芝浦水再生センターの案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【加藤会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 次に、日程第3のうち、議第7381号から議第7383号までを一括して議題に供します。

荒井幹事の説明を求めます。

【荒井幹事】 議長、荒井幹事

【加藤会長】 荒井幹事

【荒井幹事】 議第7381号、青梅都市計画道路3・5・29号和田線の変更ににつきまして説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙の冊子、「議案・資料」の89ページから91ページでございます。

「議案・資料」の90ページの位置図をお開きください。また、モニターの航空写真も

併せて御覧ください。

青梅都市計画道路 3・5・29 号線和田線は、青梅市日向和田三丁目を起点とし、青梅市和田町一丁目を終点とする延長約 450 メートルの路線です。本路線は、多摩川の対岸にある青梅街道と吉野街道を橋梁^{りょう}で結ぶ都市計画道路であり、川沿いの急峻な地形に位置しております。

都は、都市計画道路の計画的かつ効率的な整備に向けて、特別区及び 26 市 2 町と連携・協働して、平成 28 年 3 月に東京における都市計画道路の整備方針を策定いたしました。この整備方針において、本路線は、救急医療施設へのアクセス向上の検証項目に該当し、必要性が確認されたものの、地形地物との状況により検討を要する計画内容再検討路線に位置付けられました。

「議案・資料」の 91 ページの計画図を御覧ください。

この整備方針に基づきまして、本路線について、現場の状況を勘案し、事業の実現性・施工性等の観点から検討した結果、計画道路周辺は、急峻な地形により、橋梁区間 130 メートル以外の取り付け道路区間の一部が道路構造令に整合しないため、現計画では、地形地物の状況を踏まえて、事業の実現性が低いことが確認されました。

なお、本路線に近接する都道 238 号大久野・青梅線は、車両通行空間が確保されており、救急車両を含めた車両の通行が可能です。このため、本路線の都市計画を廃止するものです。

なお、本案につきまして、平成 30 年 9 月 19 日から 2 週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出はありませんでした。

最後に、本都市計画案に対する関係市長の意見でございますが、青梅市長からは「異議ありません」との回答がございました。

議第 7381 号の説明は以上でございます。

引き続き、議第 7382 号、議第 7383 号、東村山都市計画道路 3・4・15 号の 1 新東京所沢線及び 3・4・18 号新小金井久留米線の変更につきまして説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙の冊子、「議案・資料」の 93 ページから 98 ページです。また、モニターの航空写真も併せて御覧ください。

東村山都市計画道路 3・4・15 号の 1 新東京所沢線は、埼玉県新座市境を起点とし、東久留米市氷川台二丁目を終点とする延長約 1,430 メートルの路線です。また、東村山都市計画道路 3・4・18 号新小金井久留米線は、東久留米市南町二丁目を起点とし、

埼玉県新座市境を終点とする延長約 3,650 メートルの路線でございます。

東京都は、平成 28 年 12 月に策定した 2020 年に向けた実行プランにおいて、都県境を越えた道路ネットワークを形成し、都市間連携を強化するとともに、広域的な防災性を向上させるとしております。

また、東村山都市計画道路 3・4・15 号の 1 は、平成 28 年 3 月に策定いたしました東京における都市計画道路の整備方針において、優先的に整備すべき路線として位置付けられております。このうち、本路線の東久留米市金山町二丁目地内から同市氷川台二丁目地内までの区間につきましては、現在事業に取り組んでいるところでございます。

また、接続先の埼玉県側の路線につきましても、整備効果の向上を図るため東京都と連携し、事業に取り組んでおります。

「議案・資料」の 95 ページから 98 ページの計画図を御覧ください。

今回の変更は、東村山都市計画道路 3・4・15 号の 1 の事業未実施区間の整備に向けて、隣接する埼玉県新座市と調整を進めた結果、行政境界との不整合を解消するため、起点位置を変更するとともに、延長を約 1,380 メートルに変更するものです。あわせて、交差する東村山都市計画道路 3・4・18 号の終点住所を変更いたします。また、東村山都市計画道路 3・4・15 号の 1 の全線について、車線の数を決めるものでございます。

本案につきまして、平成 30 年 9 月 19 日から 2 週間、公衆の縦覧に供したところ、意見書の提出はございませんでした。

また、本都市計画案に対する関係市長の意見でございますが、東久留米市長及び埼玉県新座市長からは、「意見はありません」との回答がございました。

日程第 3、議第 7382 号、議第 7383 号の説明は、以上でございます。

【加藤会長】 幹事の説明が終了いたしました。

それでは、日程第 3 のうち、議第 7381 号から議第 7383 号までにつきまして、御質問、御意見がございましたら、お伺いいたします。

〔「なし」の声あり〕

【加藤会長】 ありがとうございます。御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第 3 のうち、議第 7381 号から議第 7383 号までの案件について、採決いたします。

まず、議第 7381 号、青梅都市計画道路 3・5・29 号和田線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【加藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

続きまして、議第7382号、東村山都市計画道路3・4・15号の1新東京所沢線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【加藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

続きまして、議第7383号、3・4・18号新小金井久留米線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【加藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 最後に、日程第4といたしまして、議第7384号及び議第7385号を一括して議題に供します。

荒井幹事の説明を求めます。

【荒井幹事】 議長、荒井幹事

【加藤会長】 荒井幹事

【荒井幹事】 日程第4、議第7384号、東京都市計画都市高速鉄道京浜急行電鉄湘南線及び議第7385号、東京都市計画都市高速鉄道第1号線分岐線の変更につきまして、御説明いたします。

お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」99ページから113ページを御参照ください。

この案件は、京浜急行電鉄湘南線の泉岳寺駅から新馬場駅間における連続立体交差化に伴い変更を行うものでございます。

なお、本案件は、東京都環境影響評価条例の対象事業案件であり、同条例による手続を併せて行う、いわゆる後合わせ案件でございます。

「議案・資料」102ページの位置図と併せてモニターを御覧ください。

京浜急行電鉄湘南線は、東京圏の主要な鉄道ネットワークを構成する京浜急行本線のうち、北品川駅から立会川駅間の延長約3.6キロメートルの区間であり、鉄道の高架化事業に合わせて昭和46年に都市計画決定され、事業は既に完了してございます。

また、第1号線分岐線は、都営浅草線泉岳寺駅から京浜急行電鉄品川駅へ乗り入れている区間で、昭和39年に都市計画決定されております。

「議案・資料」の112ページの参考図1と併せてモニターを御覧ください。

今回、連続立体交差化を行う泉岳寺駅から新馬場駅間の約1.7キロメートルの区間では、補助第149号線などの道路が3か所、いわゆる開かずの踏切で平面交差しており、交通渋滞のほか、鉄道により地域の分断が生じております。このため、道路交通渋滞の解消及び沿線市街地の一体的なまちづくりの推進等を目的に、連続立体交差化を行うことといたしました。

本案件は、平成29年1月に都市計画素案の説明会を、同年12月に都市計画案及び環境影響評価書案の説明会を開催しております。

次に、今回の都市計画の内容につきまして御説明いたします。

「議案・資料」113ページの参考図2と併せてモニターを御覧ください。

鉄道の立体化形式については、高架方式と地下方式の2つの案を検討いたしました。この2つの案について、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除却する踏切の数などの計画的条件、事業費などの事業的条件の3つの条件から比較検討した結果、事業期間や事業費などの事業的条件の面で有利となることから、高架方式を選定いたしました。

また、連続立体交差化に併せて、京急品川駅を現在の2面3線の高架構造から、2面4線の地表式の駅に改良することにより、同じく地表に線路面を持つJR線との乗り換え動線の改善など、分かりやすく利便性の高い駅へと再編いたします。

恐縮ですが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」の103ページから106ページの計画図と併せてモニターを御覧ください。

今回の連続立体交差化に伴い、京浜急行電鉄湘南線として新たに赤色の区域を追加するとともに、湘南線の起点の位置を、現在の品川区北品川一丁目から港区高輪二丁目へ変更いたします。また、北品川駅付近の一部区域を廃止いたします。

次に、「議案・資料」の110から111ページの計画図と併せてモニターを御覧ください。

京浜急行電鉄湘南線の起点の変更に伴いまして、品川駅付近で第1号線分岐線と重複することになります。このため、第1号線分岐線につきまして、京浜急行電鉄湘南線の変更と合わせた形で、区域及び構造形式の変更を行います。

本事業の総事業費は約900億円、事業期間は平成32年度から平成42年度までを予

定してございます。

次に、本案件の意見書について御説明いたします。

クリーム色表紙の冊子、「意見書の要旨」の39ページから40ページとなります。

都市計画案を平成29年12月15日から2週間縦覧に供しましたところ、本案件に關しまして28通の意見書の提出がございました。

都市計画に関する意見としましては、用地取得に反対する意見や景観配慮に関する意見が出されております。

用地取得に対する都の見解としては、39ページ(1)から(2)に記載のとおり、「鉄道運行の継続性を確保するためには、八ツ山鉄道橋を別位置で架け替える必要があります、また、縦断勾配や曲線半径に法令上の制約があることから、品川第一踏切から北品川第一踏切付近までの一部の区間で用地買収が必要になる。」などとしております。

また、景観配慮に対する都の見解としましては、39ページの(2)から(3)に記載のとおり、「事業完了後の鉄道施設の高さは、周辺の建築物等の高さを大きく上回ることはなく、地域景観の特性もほとんど変化しないものと考えている。」などとしております。

また、本案件に対する関係区長の意見ですが、港区長からは「意見ありません」、品川区長からは「異議ありません」との回答がございました。

最後に、環境影響評価書の概要につきまして御説明いたします。

青色表紙の環境影響評価書の概要書に挟み込んである要約を御覧いただきたいと思います。

東京都環境影響評価条例に基づき、本路線の環境影響評価書案を昨年11月28日付けで知事に提出いたしました。

本案件における環境に及ぼす影響の予測・評価の項目は、「騒音・振動」「日影」「電波障害」「景観」「廃棄物」の5項目となっております。

主な項目について御説明いたします。

「騒音・振動」ですが、今回工事の施工中及び工事の完了後の予測・評価を行っております。いずれの場合におきましても評価の指標を満足するとの結論となっております。

「電波障害」でございますが、地上デジタル放送及び衛星放送において、一部の地域で受信障害が生じると予測されますが、本事業による障害が明らかになった場合には、アンテナ設置位置の調整やケーブルテレビによる受信対策等の環境保全のための措置を実施します。

その他の項目につきましては、予測結果は環境基準等の評価の指標を満足していることから、環境への影響は少ないと考えられます。

これらのことから、都市計画を決定する上で支障がないものと判断しております。

日程第4、議第7384号から7385号の説明は以上でございます。

【加藤会長】 幹事の説明が終了いたしました。

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

和泉委員

【和泉委員】 この地域の開かずの踏切が本当に非常に深刻だと。高架化については地域の住民の皆さんの長年にわたる強い要望であり、切実な課題だったというふうに私も伺っています。同じ状況を、私、葛飾ですけれども抱えている者としては、本当に今回の高架化の事業というのは地域住民の皆さんに待たれていた事業なんだろうというふうに思います。

そうはいつでも、移転しなければいけない方たちがいるのも、また一方で事実です。この方たちの理解を得ること、そしてまず何よりもこの方たちとの合意を大前提にすること、これを是非お願いしたいという意見を述べさせていただきます。

以上です。

【加藤会長】 御質問、御意見がございませんようでしたら、日程第4、都市高速鉄道の案件について採決いたします。

まず、議第7384号、京浜急行電鉄湘南線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【加藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

次に、議第7385号、第1号線分岐線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【加藤会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定いたしました。

【加藤会長】 以上をもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。

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

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

これをもちまして、本日の審議会を閉会いたします。

午後 3 時 0 8 分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。