

午後 1 時 3 0 分開会

【事務局（黒田都市計画課長）】 はい、1 時半になりました。まだお見えになられてない委員の方がいらっしゃいますけれども、定刻となりましたので、ただ今から第 2 3 4 回東京都都市計画審議会を開催させていただきます。

委員の御出席の状況でございますが、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、ここに御報告申し上げます。

本日はですね、新型コロナウイルスの感染拡大防止のためにですね、参加幹事を最低限とさせていただきます。

また、座席を 2 列に分けまして、会議室のドアを開放させていただいております。御不便をおかけいたします。申し訳ございません。

それではですね、資料の確認でございます。お手元に、第 2 3 4 回東京都都市計画審議会資料一覧、A 4 横の 1 枚紙でございます。これ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。

じゃ、その下の資料でございます。

初めに、A 4 横 1 枚の「議案一覧表」でございます。

次に、薄茶色の冊子でございまして、「議案・資料」、その下にですね、桃色の表紙、ホチキス留めで「議案・資料 別冊 委員の異動報告・委員名簿・幹事名簿」でございます。

次に、これもホチキス留めで、ちょっと厚いんですが、白色表紙の「議案・資料 別冊 意見書の要旨」。

その下、A 4 縦でございます。オレンジ色表紙の「資料〔別冊〕都市計画（素案）浜松町二丁目 4 地区」。

次に、藤色表紙の「資料〔別冊〕都市計画（素案）品川駅北周辺地区」でございます。

その下に、さくら色表紙で「都市計画（素案）」の赤坂二・六丁目地区でございます。

A 4 縦続きます。灰色の表紙の「都市計画（素案）」の渋谷二丁目西地区でございます。

最後に、3 冊セットでございますが、アイボリー色の表紙で環境影響評価書「西武鉄道新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）」の連続立体交差事業でございますが、概要と、本編、これは特に何も書いてないのが本編でございます。それから、最後に資料編というのがございます。なお、一番上に載っておりました概要の中に、また要約が表紙の下に挟んでございますので、御確認ください。

本日お配りしました資料は以上でございます。よろしいでしょうか。

よろしゅうございますね、はい。

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、頭のほうにございました「議案一覧表」、この枠のA4横1枚でございます。御覧くださいませ。議事の日程でございますが、日程第1から第6までございまして、議題は合計17件ございます。全て議決案件となっております。

それでは、原田会長、よろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 はい。委員の皆様方には、本日は御多用の中、御出席をいただきまして誠にありがとうございます。

まず初めに、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、会議を公開で行うことにしております。したがいまして、傍聴者及び報道関係者の方々に入室をいただいております。御了承いただきたいというふうに思います。

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、お手元に配布しております「傍聴にあたっての注意事項」を厳守されるよう、お願いを申し上げます。

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」をお開きください。

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た方を、御紹介を申し上げます。

議席番号第1番、東京都議会議員、柴崎幹男委員でございます。

【柴崎委員】 はい、柴崎でございます。よろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 議席番号2番、財務省関東財務局長、白川俊介委員でございますが、本日は御都合により代理の方に御出席いただいております。

議席番号5番、農林水産省関東農政局長、大角亨委員でございますが、本日は御都合により代理の方に御出席いただいております。

議席番号9番、文京区議会議長、田中としかね委員でございます。

【田中委員】 田中です。よろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 議席番号13番、国土交通省関東運輸局長、小瀬達之委員でございますが、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。

議席番号14番、横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院教授、松行美帆子委員でございます。

【松行委員】 松行でございます。よろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 議席番号１５番、東京都議会議員、加藤雅之委員でございます。

【加藤委員】 加藤雅之です。どうぞよろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 議席番号１６番、国土交通省関東地方整備局長、若林伸幸委員でございますが、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。

議席番号１９番、町田市長、石阪丈一委員でございますが、本日は御都合により欠席する旨の御連絡を事前にいただいております。

議席番号２３番、東京都議会議員、里吉ゆみ委員でございます。

【里吉委員】 里吉ゆみです。よろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 議席番号２４番、警視総監、大石吉彦委員でございますが、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。

議席番号２５番、日本女子大学家政学部住居学科教授、定行まり子委員でございますが、本日は御都合により欠席する旨の御連絡を事前にいただいております。

議席番号２６番、東京都議会議員、中田たかし委員でございます。

【中田委員】 中田です。よろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 議席番号２９番、東京都議会議員、宮瀬英治委員でございます。

【宮瀬委員】 よろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 議席番号３１番、日の出町議会議員、小玉正義委員でございます。

【小玉委員】 はい、小玉です。よろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 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ページに記載を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、御了承をいただきたいと思います。

本審議会におきましては、限られた時間の中でございますので、十分な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、お願いを申し上げます。

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、かつ要領よく行っていただく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さるよう、併せてお願いいたします。

【原田（保）会長】 それでは、議事に入ってまいります。

それでは、日程第1といたしまして、議第7504号から議第7510号までを一括して議題に供します。

中山景観・プロジェクト担当部長の説明をお願いします。

【中山担当部長】 議長、中山景観・プロジェクト担当部長

日程第1、議第7504号、東京都市計画都市再生特別地区浜松町二丁目4地区について、御説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」3ページから29ページまででございます。あわせて、オレンジ色表紙「都市計画（素案）浜松町二丁目4地区」も御参照ください。

今回の変更は、国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略特別区域会議から東京都の都市計画審議会に付議されたもので、事業主体は株式会社世界貿易センタービルディング、東京モノレール株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、鹿島建設株式会社でございます。

「議案・資料」8ページの位置図と併せてモニターを御覧ください。

本地区は、東側でJR浜松町駅に、北側で大門通り及び都営地下鉄大門駅に接した、約3.2ヘクタールの区域です。また、都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域である東京都心・臨海地域内に位置しております。

本地区は、平成25年に浜松町駅の改良と併せた歩行者ネットワークの形成、乗換え動線の整備などの交通結節機能の強化や、国際交流拠点の整備などにより国際競争力の強化を図るため、都市再生特別地区等の変更を行っております。

今回の変更は、平成25年以降の観光施策における要請や、周辺エリアでのまちづくりの進展等を踏まえ、更なる国際競争力強化を図るため、行うものでございます。

「議案・資料」15ページの参考図1と併せてモニターを御覧ください。

本計画は、既決定の取組に加えて、観光拠点・都心型MICE拠点の形成に資する都市基盤・都市機能の整備、一層の防災性向上と環境負荷低減に取り組むもので、当該緊急整備地域の地域整備方針に沿うものであり、かつ、都市再生の効果が高いものとなっております。

具体的な都市再生への貢献内容につきましては、主なものとして、駅南口通路の拡幅による交通結節機能の更なる強化や、日本への再訪意欲を喚起する観光プレ体験施設の整備、都心型MICE誘致に寄与する国際水準の宿泊施設等の整備、旧芝離宮庭園の観光活用促進に向けた都市機能の整備等を行います。

「議案・資料」 10 ページの計画図 2 と併せてモニターを御覧ください。

都市再生特別地区の都市計画変更の内容について御説明します。

容積率については、本計画の都市再生への貢献内容を適切に評価した上で、A 街区の最高限度を 1, 220 パーセントとし、一部を都市の魅力創造に資する施設などいたします。

高さの最高限度は、高層部を 235 メートルなどいたします。

「議案・資料」 16 ページと併せてモニターを御覧ください。完成予想図でございます。

参考といたしまして、国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略特別区域会議から港区都市計画審議会へ別途付議されております都市計画について、御説明いたします。

浜松町駅西口地区地区計画の変更についてでございます。

「議案・資料」 27 ページの計画図 2-1 と併せて、モニターを御覧ください。

今回は、地区施設の変更はございません。

なお、地区計画の目標等について、上位計画に基づき変更いたします。

なお、これらの案件につきまして、令和 3 年 9 月 27 日から 2 週間、公衆の縦覧に供したところ、1 名 1 団体から 2 通の意見書の提出がございました。

資料は、お手元の白色表紙「意見書の要旨」 1 ページから 5 ページまでとなります。

賛成及び反対意見はなく、その他の意見が 1 名 1 団体から 2 通ございました。

主な意見の概要としましては、2 ページ左枠になりますが、「国際化についての理念が薄弱である。日本人としてのプライドを保ったうえで国際化の意義や外国人の人々の価値観等を探り、街づくりに反映させることが望ましい。」などの意見がございました。

これに対する国家戦略特別区域会議の見解ですが、2 ページ右枠の記載のとおりで、「本計画地は、特定都市再生緊急整備地域の『東京都心・臨海地域（環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木）』に位置し、『地域整備方針』では、多様な機能を備えたにぎわいにあふれた国際性豊かな交流ゾーンを形成することとしている。こうした上位計画等を踏まえ、本計画では、平成 25 年 3 月の都市計画決定時に、MICE 機能や、多言語対応の国際医療センター等を整備することとしており、今回の計画変更により、日本各地の魅力や楽しみ方を多言語で発信する観光プレ体験施設や、エリア MICE の誘致促進を図る DMO 活動施設、国際水準の宿泊施設等を整備することとしている。」というものです。

議第 7504 号の説明は以上でございます。

次に、議第 7505 号、東京都市計画都市再生特別地区品川駅北周辺地区と、議第 75

06号、東京都市計画地区計画品川駅周辺地区地区計画、議第7507号、国家戦略住宅整備事業は、関連する案件のため、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」31ページから71ページまででございます。あわせて、藤色表紙「都市計画（素案）品川駅北周辺地区」も御参照ください。

今回の変更は、国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略特別区域会議から東京都の都市計画審議会に付議されたもので、事業主体は東日本旅客鉄道株式会社でございます。

まず、議第7505号の都市再生特別地区の変更について御説明いたします。

「議案・資料」37ページの位置図と併せてモニターを御覧ください。

本地区は、国道15号の東側に位置する南北に長い敷地であり、JR東日本の車両基地跡地の土地利用転換に伴い、土地区画整理事業により新たに創出された、約9.5ヘクタールの区域です。西側で都営地下鉄浅草線・京浜急行電鉄湘南線の泉岳寺駅に、東側でJR山手線・京浜東北線の新駅である高輪ゲートウェイ駅に接しております。また、本地区は、特定都市再生緊急整備地域の品川駅・田町駅周辺地域内に位置しております。

「議案・資料」44ページの参考図1と併せてモニターを御覧ください。

本地区は、平成31年に、エキマチ一体の都市基盤形成、国際ビジネス交流拠点にふさわしい多様な都市機能の導入、防災対応力強化とC40が掲げる先導的な環境都市づくりなどにより、国際競争力の強化を図るため、都市再生特別地区等の変更を行っております。

その後、駅改良の整備に着手する中で、明治時代初期に鉄道を敷設するため海上に構築された高輪築堤の一部が計画地内で出土いたしました。本年4月に、高輪築堤調査・保存等検討委員会において方針が取りまとめられ、現地保存とすべき部分が定まりました。このことを踏まえ、まちづくりと高輪築堤保存の両立を図るため、都市計画の変更を行います。

「議案・資料」40ページの計画図3-1と併せてモニターを御覧ください。

都市再生特別地区の都市計画変更の内容について御説明します。

高輪築堤を保存するため、3街区の計画建物を、建物の規模は変えずに東側に移動いたします。これに伴い、建築敷地と区画道路1号が重なる部分に重複利用区域を定めます。これにより、建築敷地が増えることから、容積率の最高限度を910パーセントに変更いたします。さらに、壁面の位置の制限等についても合わせて変更いたします。

続きまして、議第7506号の品川駅周辺地区地区計画の変更についてでございます。

「議案・資料」60ページの位置図と併せてモニターを御覧ください。

本地区は、モニター上の一点鎖線で示す、約18.3ヘクタールの区域です。

「議案・資料」62ページの計画図2と併せてモニターを御覧ください。

歩行者通路2号及び5号の位置、形状を変更します。

また、広場7号を新たに地区施設に位置付けます。

「議案・資料」63ページの計画図3と併せてモニターを御覧ください。

都市再生特別地区の変更にあわせて、壁面の位置の制限を変更します。

最後に、議第7507号の国家戦略住宅整備事業について御説明いたします。

本件についても、都市再生特別地区及び地区計画と同様、国家戦略特別区域法に基づき、本都市計画審議会に付議されたものです。

「議案・資料」71ページと併せてモニターを御覧ください。

対象区域は、都市再生特別地区の区域と同じです。

国家戦略特別区域法に基づく住宅容積率の緩和の制度を活用し、産業の国際競争力強化及び国際的な経済活動の拠点の形成を図るために必要な住宅の整備を促進するため、平成31年に国家戦略住宅整備事業が定められております。

今回は、先ほど御説明いたしました都市再生特別地区における容積率の最高限度の変更に伴い、一部を住宅の用途に供する建築物の容積率の最高限度を、地区全体で940パーセントに変更いたします。

なお、これらの案件につきまして、令和3年9月27日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、1名から1通の意見書の提出がございました。

資料は、お手元の白色表紙「意見書の要旨」6ページから8ページまでとなります。

賛成及び反対意見はなく、その他の意見が1名から1通ございました。

主な意見は、7ページ左枠になりますが、「3街区の高輪築堤保存部分は、建物が間近に迫っていて圧迫感があるため、3街区の建物のデッキの張り出しをやめるべきである。デッキレベルの建物フロアをセットバックさせ、圧迫感を軽減すべきである。」などの意見がございました。

これに対する国家戦略特別区域会議の見解ですが、7ページ右枠の記載のとおりで、「当該デッキは、高輪築堤を眺望でき、高輪築堤を身近に感じられる空間となるよう、今後事業者において設計の詳細等を検討していくこととしている。なお、本計画では、景観形成の方針として、高層部のボリューム分節等により建物の圧迫感の軽減を図ることとしている。」というものです。

議第 7 5 0 5 号、議第 7 5 0 6 号、議第 7 5 0 7 号の説明は以上でございます。

次に、議第 7 5 0 8 号、東京都市計画都市再生特別地区赤坂二・六丁目地区について、御説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」 7 3 ページから 9 2 ページまででございます。あわせて、資料〔別冊〕、さくら色表紙「都市計画（素案）赤坂二・六丁目地区」も御参照ください。

今回の変更は、国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略特別区域会議から東京都の都市計画審議会に付議されたもので、事業主体は三菱地所株式会社、株式会社 T B S ホールディングスでございます。

「議案・資料」 7 7 ページの位置図と併せてモニターを御覧ください。

本地区は、区域北側で赤坂駅に直結しており、同じく区域北側で都道 4 1 3 号線（赤坂通り）に接した、約 1. 7 ヘクタールの区域です。また、都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域である東京都心・臨海地域内に位置しております。

「議案・資料」 8 1 ページの参考図 1 と併せてモニターを御覧ください。

本計画は、地下鉄駅を中心に、まちの回遊性を高める都市基盤の強化、国際競争力の強化に資するエンタテインメント産業拠点の形成、環境インフラの更新と都市防災機能の強化に取り組むもので、当該緊急整備地域の地域整備方針に沿うものであり、かつ、都市再生の効果が高いものとなっております。

具体的な都市再生への貢献内容につきましては、主なものとして、駅とまちを一体的につなぎ、開放性とにぎわいを備えた駅まち空間を整備します。

また、エンタテインメント関連企業の集積する立地を生かし、スタートアップ企業やクリエイターの成長を支援する産業支援機能を整備いたします。

さらに、最先端のエンタテインメントを提供・発信する劇場・ホール、約 1 万 1, 0 0 0 平方メートルのほか、外国人を含む観光・ビジネス客等の短期及び中長期滞在の場として宿泊・滞在施設、約 1 万 2, 0 0 0 平方メートルを整備いたします。

「議案・資料」の 7 3 ページから 7 6 ページ及び 7 9 ページの計画図 2 と併せてモニターを御覧ください。

都市再生特別地区の都市計画変更の内容について御説明します。

容積率については、本計画の都市再生への貢献内容を適切に評価した上で、最高限度を地区全体で 1, 2 0 0 パーセントといたします。また、街区ごとにも最高限度を定め、A

街区においては1, 590パーセントとし、一部を国際的・先進的なビジネス活動を促進する施設といたします。

高さの最高限度は、A街区においては、高層部を230メートル、低層部を40メートルなどいたします。

「議案・資料」の82ページと併せてモニターを御覧ください。完成予想図でございます。

参考といたしまして、国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略特別区域会議から港区都市計画審議会へ別途付議されております都市計画について、御説明いたします。

まず、赤坂二・六丁目地区地区計画の決定についてでございます。

「議案・資料」の83ページから86ページまでと併せてモニターを御覧ください。

地区施設として、地下鉄駅前広場、歩行者通路、歩道状空地などを位置付けます。

次に、第21号氷川駐車場の変更についてでございます。

「議案・資料」の91ページと併せてモニターを御覧ください。

駅を中心とした交通結節拠点の形成を図るために区域や面積などを変更し、モニター上、黄色で示す範囲を廃止、赤色で示す範囲を新規に追加いたします。

案件の説明は以上です。

なお、これらの案件につきまして、9月27日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、1名から1通の意見書の提出がございました。

資料は、お手元の白色表紙「意見書の要旨」9ページ及び10ページとなります。

賛成及び反対意見はなく、その他の意見が1名から1通ございました。

主な意見は、9ページになりますが、「歩行者通路1号は一本木通りの延長にあり、都市計画上も本街区の重要な通路であります。現在も歩行通路となっていますが、大変にさびれています。本計画においては『町に開かれた』と標榜されている趣旨に則り民有地からの人の出入りが可能とするようお願いいたします。」などの意見がございました。

これに対する国家戦略特別区域会議の見解は、9ページ右枠の記載のとおりで、「地区施設である歩行者通路1号は、赤坂通りから地区南側への歩行者動線を強化し、周辺市街地の回遊性の向上を図るため、広く一般に開放されるものである。また、緑化空間を創出する広場3号と一体的に整備することとしている。隣接する敷地との出入り等の具体的な設えについては、地区施設を定める趣旨を踏まえ、今後、事業計画の具体化に合わせて事業者と協議していく。」などというものです。

議第 7 5 0 8 号の説明は以上でございます。

次に、議第 7 5 0 9 号、東京都市計画都市再生特別地区渋谷二丁目西地区と、議第 7 5 1 0 号、国家戦略住宅整備事業は、相互に関連する案件のため、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」 9 3 ページから 1 3 8 ページまででございます。あわせて、灰色表紙「都市計画（素案）渋谷二丁目西地区」も御参照ください。

まず、議第 7 5 0 9 号、都市再生特別地区の変更について御説明いたします。

今回の変更は、国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略特別区域会議から東京都の都市計画審議会に付議されたもので、事業主体は渋谷二丁目西地区市街地再開発準備組合、東京建物株式会社でございます。

「議案・資料」 9 6 ページの位置図と併せてモニターを御覧ください。

本地区は、渋谷駅の東側 3 0 0 メートルほどに位置し、区域北側で区道 1 0 4 7 号線（宮益坂）に、区域南側で都道 4 1 2 号線（六本木通り）及び首都高速 3 号渋谷線に接した、約 2. 9 ヘクタールの区域です。また、都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域である渋谷駅周辺地域内に位置しております。

「議案・資料」 1 0 0 ページの参考図 1 と併せてモニターを御覧ください。

本計画は、渋谷の広域交通機能の強化と、東口エリアにまちの広がりを生む都市基盤整備、国際競争力強化に資する都市機能の導入、防災対応力強化と環境負荷低減に取り組むもので、当該緊急整備地域の地域整備方針に沿うものであり、かつ、都市再生の効果が高いものとなっております。

具体的な都市再生への貢献内容につきましては、主なものとして、既存のバスターミナル施設と連携し、国際空港や地方都市を結ぶ大規模バスターミナルを整備いたします。

また、次世代イノベーションの創出に向けて、分野を超えた幅広い教養と専門性を持つ人材の育成を図る S T E A M 人材育成拠点、約 4, 5 0 0 平方メートルを整備いたします。

さらに、渋谷に訪れる多くの外国人の観光やビジネスでのニーズに対応した国際水準の宿泊施設、約 1 万 7, 0 0 0 平方メートルを整備いたします。

「議案・資料」の 9 3 ページから 9 5 ページ及び 9 8 ページの計画図 2 と併せてモニターを御覧ください。

都市再生特別地区の都市計画変更の内容について御説明します。

容積率については、本計画の都市再生への貢献内容を適切に評価した上で、最高限度を

地区全体で1, 270パーセントといたします。また、街区ごとにも最高限度を定め、B街区においては1, 580パーセントとし、一部を居住・滞在施設、国際的、先進的なビジネス活動を促進する施設といたします。

高さの最高限度は、B街区においては、高層部Aを208メートル、低層部Bを40メートルなどいたします。

「議案・資料」の101ページと併せてモニターを御覧ください。完成予想図でございます。

続きまして、議第7510号の国家戦略住宅整備事業について御説明いたします。

本件についても、国家戦略特別区域法に基づき、東京都の都市計画審議会に付議されたものです。

「議案・資料」の137ページ及び138ページと併せてモニターを御覧ください。

対象区域は、都市再生特別地区の区域と同じく、約2.9ヘクタールの区域でございます。

今回、国家戦略特別区域法に基づく住宅容積率の緩和制度を活用し、産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動の拠点を形成するために必要な住宅を整備するため、国家戦略住宅整備事業を定めるものです。その一部を住宅の用途に供する建築物の容積率の最高限度の数値の算出方法などを定め、本計画においては、地区全体の容積率の最高限度を1, 300パーセントといたします。

参考といたしまして、国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略特別区域会議から渋谷区都市計画審議会へ別途付議されております都市計画について御説明します。

まず、渋谷駅東口地区地区計画の変更についてでございます。

「議案・資料」の102ページから129ページまでと併せてモニターを御覧ください。

地区施設として、都市再生特別地区の区域内において、区画道路や歩行者専用通路、広場などを位置付けます。

次に、渋谷二丁目西地区第一種市街地再開発事業の決定についてでございます。

「議案・資料」の130ページから134ページまでと併せてモニターを御覧ください。

都市再生特別地区を定める区域のうち、A街区及びB街区において、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るため、市街地再開発事業を決定いたします。

次に、第9号渋谷二丁目バスターミナルの変更についてでございます。

「議案・資料」の135ページ及び136ページと併せてモニターを御覧ください。

国際化に対応した渋谷駅周辺の交通結節機能の強化を図るため、バスターミナルを追加いたします。

案件の説明は以上です。

なお、これらの案件につきまして、9月27日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、1名から1通の意見書の提出がございました。

資料は、お手元の白色表紙「意見書の要旨」11ページ及び12ページとなります。

賛成及び反対意見はなく、その他の意見が1名1通ございました。

そのうち、事業施行に関する主な意見としては、11ページになりますが、「渋谷駅はすり鉢状の底辺に位置し、M7.3レベルの首都直下地震が今後30年以内に約70%の確率で起こると予想される状況下での計画だけに、地震・水害等の対策ならびに、その対応策に対して、いかほどの費用増を強いられているのか」などの意見がございました。

これに対する国家戦略特別区域会議の見解は、11ページ右枠の記載のとおりで、「本計画では、大規模災害発生時の帰宅困難者の一時滞在施設の確保や食料等の備蓄等を行うとともに、「渋谷駅帰宅困難者対策協議会」等と連携して災害時の情報発信等に取り組むこととしている。また、地震・水害時においても建物の機能を維持するため、3日間以上の電力供給を確保する非常用発電機を整備し、上階に配置する計画としている。事業に要する費用については、今後、事業者が計画の具体化にあわせて検討していく。」などというものです。

日程第1の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 以上で説明は終わりました。それでは、日程第1につきまして御質問、御意見等ありましたら、お願いいたします。

はい、21番、原田委員、お願いします。どうぞ。

【原田（あ）委員】 21番、原田あきらです。

それでは、四つの地域の都市再生特別地区について、ちょっとお聞きしたいと思います。

私、この間、都市再生の名の下に進められてきた、容積率緩和による巨大開発の問題を方々で取り上げてまいりました。景観を破壊し、ヒートアイランド現象を加速させる問題、気候危機打開に逆行する問題、持続可能なまちづくりに反する点などなど、様々な問題が各地で噴出しています。

そこで、都市整備局にお聞きしますが、今回四つの都市再生特別地区でも大変な規模の容積率緩和が行われています。そこで、都市整備局の基本的な認識を伺いたいのですが、

一般的に、容積率というものが定められていることの意義をどのように理解していますかと。容積率が緩和されることの問題点にはどのようなものがあると言われていているか、知見をお示してください。

【中山担当部長】 議長、中山担当部長

【原田（保）会長】 どうぞ、中山部長、お願いします。

【中山担当部長】 都市計画運用指針では、市街地における土地利用については、マスタープランにおいて目指すべき市街地像を明らかにした上で、その実現のため、土地利用に関する各種制度を積極的に適用すべきとなっております。

また、用途地域に定める容積率等につきましては、市街地における建築物の密度、高さ、敷地の状況、道路の整備状況、公園その他の有効なオープンスペースの状況等を勘案して、適切に定めることとされており、容積率等の緩和に係る制度については、地域の特性に応じて柔軟な運用を図ることにより、土地の高度利用が促進されるよう措置することが望ましいとされております。

都の都市計画区域マスタープランにおいて、土地の高度利用に関する方針として、中枢広域拠点域では、都市再生特別地区等を活用し、中枢業務機能や国際交流を促進する機能等を集積する都市再生を進めるとしており、都市再生特別地区では、その実現に必要な容積率を定めております。

都市再生特別地区を活用するに当たっては、容積率については評価対象である都市再生への貢献内容について、さらに交通処理など周辺地域への影響、あるいは周辺開発とのバランスなども考慮し、総合的に評価、判断して定めております。

【原田（保）会長】 はい、原田委員

【原田（あ）委員】 委員長からも簡潔に答弁と言われましたが、今、都市再生特区について聞いていませんので、私の質問に真正面から答えてないわけですよ。容積率を緩和するとどのような弊害があると言われていてますかと、シンプルに聞いたんです。これ、この都市計画の分野で、すごく当たり前のことを聞いていて、誰でも答えられると思うんです、専門家の方だったら。それが、わざわざ言えないと。不思議です。

一般論でお聞きしたんで、もう一回聞きたいけど、今の長いのがもう一回来ると嫌なので、例えば、むやみな容積率の緩和は無秩序なまちをつくってしまうということはよく言われてるというわけですけど、それは認められますよね。

【小野幹事】 委員長、都市づくり政策部長

【原田（保）会長】 はい、都市づくり政策部長

【小野幹事】 一般的なお話でしたので、私のほうから基本的な考えをお話ししたいと思います。

まず、用途地域や容積率は、一般的には、地域の将来像や道路・鉄道などの都市基盤の整備状況、敷地・街区の規模など勘案し、用途地域の指定基準に基づき指定をしております。

これに対しまして、都市再生特別地区は、土地の高度利用を図ることが望ましい、例えば、都心部などのエリアにおいて敷地・街区がまとまっており、比較的大きく周囲の道路の整備状況も良好で、公共貢献の内容や建築計画も優良であることを前提に、原則的な容積率制限を解除、言い方を変えれば、容積率を緩和するものではございます。原則的な容積率制限を緩和するんだから、何か問題が生じるのではないかという御指摘でございますが、今説明したように特例的な場合であり、さらに、道路基盤への負荷や周辺環境への影響などを検証した上で、また、電波障害など影響がある場合には必要な対策を行うことを条件とした上で都市計画審議会に付議しており、問題はないと認識しております。

【原田（あ）委員】 いや、だから……

【柴崎委員】 質問が悪いんだよ。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 容積率を緩和した場合にどういう弊害があると一般的に言われているかということについてですね、逆に今は、どんなに緩和しても問題はないと最後言ったんですね。恐ろしい答弁ですけど、特区について言ったのかもしれませんが、容積率というのはですね、やっぱり規制なんですよ。それはひとえに、人々の住環境、あるいは都市としての環境をですね、守るためにあるわけです。

むやみな緩和は、例えば、その地域ですね、この容積率、その地域の人口をコントロールする機能とも言われているわけですね。むやみに緩和すれば人口のコントロールを失い、行政サービスやインフラの不足を生み出します。公共交通機関の混雑、保育不足、学校の超過密化、あるいは、災害時、都心部からの大量の帰宅困難者、さばき切れない。各地の再開発地域で、そうした事態が危惧されてるわけですね。もちろんヒートアイランド現象や気候変動を生み出すことも昨今大問題となっています。

私、調べてみたんですが、この１０年間で、都内で１００メートルを超える超高層ビルの建設、何棟あったのか調べてまいりました。５０棟か、６０棟か。実はですね、１１７

棟ありました、10年間で。確かに、本日の都計審にも三つの都市再生特区、一つの特定街区、二つの地区計画で、10本の超高層ビルが新たに決定されます。たった1回の審議会案件でこれですから、もうその規模とスピードはですね、このコロナ禍にもかかわらず、逆に増大しているというふうに感じています。

2月に審議されました都市計画区域マスタープランの改定では、開発拠点の数がですね、それまでの32か所から85か所に、2.7倍増えたわけですよ。そうした開発拠点の一つ一つに何本もの超高層ビルが建つわけですが、これまで、その一本一本の巨大ビルに膨大な容積率の緩和を行ってきたのが本審議会です。今このコロナ禍で、気候危機の真ただ中で、私たち都市計画審議会の責任は非常に重くなっているんだということを改めて思うわけです。

ただし、よくこの特区のですね、素案の冊子見てみますと、環境問題についても配慮した記載が、どの素案にもちゃんと書いてあるんですね。それは主にですね、その計画、この計画がどのような地域の方針や計画に基づいているかを示した、地区の位置付けっていう項目で出てきます。

そこでお聞きしますが、都市再生特別地区の都市計画素案資料には、計画に関わる理由書として、地区の位置付けが示されています。例えば浜松町二丁目4地区の素案には、地区の位置付けとして、41の計画や方針が示されていますが、まずお聞きしておきたいんですけど、この特区の計画自体は地区の位置付けに示された計画や方針とどのような関係性にあると考えるべきなのか、お示してください。

【中山担当部長】 議長、中山担当部長

【原田（保）会長】 はい、中山部長、お願いします。はい、お願いします。

【中山担当部長】 一般的に、提案内容については、地域整備方針や都市計画区域マスタープラン等の上位計画に整合することが求められております。

【原田（保）会長】 はい、原田委員

【原田（あ）委員】 なるほどですね。要は、地区の位置付けに示された様々な計画や方針に、この浜松町二丁目の計画ではですね、この今回の再開発の様々な提案も合致しなければならないということだと、そういう答弁です。

であるならば、浜松町二丁目4地区の計画素案でいえばですね、地区の位置付けの24番目にゼロエミッション東京戦略2020 Update & Reportが位置付いているわけです。これに今回の計画は合致しなきゃいけないんだと、先ほどの答弁です。

言うまでもなく、これはですね、小池都知事が2年前に発表したゼロエミ東京戦略を、今年、ダボス会議に出席した際、更に目標を高く上げて発表したものです。2030年までに、つまり、あと9年弱で、温暖化ガス排出量を、当初2000年比30パーセント削減という目標から、一気に引き上げて50パーセントまで削減するんだと宣言して帰ってきたわけです。これ、もうもはや国際公約レベルの計画です。掲げたふりで終わらせるわけにはいかないですよ。

ところが、東京都は、そもそも50パーセントの削減、排出、温暖化ガス排出削減どころか、現在ですね、2000年比で2.8パーセント増えちゃってんですね。

ちなみに、現在、環境局は増大する温暖化ガス排出抑制策に取り組んでるところですが、その額は毎年数百億円に上ってます。200億とか300億とかです。気候危機対策ってのはお金のかかるものであってですね、もう勝手気ままに開発やその他で温暖化ガス出させちゃもういけない状況に来てるんですよ。

環境のことは、お金の計画もですね、全部環境局がやることで、都市計画はとにかく多く、大きくつくることだけ考えてればいいと思ってるんだとしたら、とんだ時代遅れの行政です。

そこでお聞きします。今回、四つの都市再生特別地区によって増えるCO₂はどれほどの規模になるのか。開発前と開発後、CO₂の数値をお示してください。なおですね、浜松町二丁目4地区については、今回容積率を緩和するA街区のCO₂排出量についてで構いませんので、お示してください。

【中山担当部長】 議長、中山担当部長

【原田（保）会長】 はい、中山部長、どうぞ。

【中山担当部長】 開発前の建築物からのCO₂排出量は、浜松町二丁目4地区のA街区は年間約1万5,200トン、赤坂二・六丁目地区が約8,600トンとなっております。品川駅北周辺地区は、線路敷きであったため、ほとんどゼロでございます。また、渋谷二丁目西地区については、エネルギー実績等が把握できないため、地区全体のCO₂排出量を算定できません。

開発後の建築物からのCO₂排出量でございますが、省エネカルテにおいて対象外となっている住宅部分を除くこととなりますが、環境面での先進的な取組により、最高水準の環境性能を確保し、目標としたCO₂排出原単位以下とするなど一定の仮定条件を基に試算すると、浜松町二丁目4地区のA街区は年間約2万6,200トン以下、赤坂二・六丁

目地区は年間約1万3,700トン以下、品川駅北周辺地区が、住宅を除き、年間約5万3,000トン以下、渋谷二丁目西地区が、住宅を除き、年間約1万8,200トン以下となっております。

さらに、例えば渋谷二丁目西地区では、太陽光発電の拡充や再生可能エネルギー由来の電気の受入れの推進など、再生可能エネルギーの利用拡大を推進することなどによりCO₂の更なる低減を図ることとなっておりますし、他の地区につきましても、いずれも再生可能エネルギー由来の電気の受入れの推進等を行いまして、同様にCO₂排出量の更なる低減を図っていくこととしております。

【原田（保）会長】 すみません、環境問題については取りあえずこれでよろしいんですか。環境問題についての御質問ですか。

【原田（あ）委員】 あ、私ですか。

【原田（保）会長】 ええ。どうぞ、原田委員

【原田（あ）委員】 ああ、いや、今、従前従後のやつを聞いたので、大丈夫です。

【原田（保）会長】 取りあえずお答えになってますよね。

【原田（あ）委員】 ああ、なってます。

【原田（保）会長】 はい。また別件です、別なテーマですか。

【原田（あ）委員】 ええ。

【原田（保）会長】 はい、どうぞ。

【原田（あ）委員】 今の答弁ですけれども、恐るべき数字です。浜松町のA街区や品川駅北周辺地区ので、住宅分を除いたとしてもですね、四つの特区で11万トンで、この後出てくる内幸町と広町地区のですね、環境、開発と合わせて、年間CO₂排出量ですね、全部で27万トンを超える計画規模になってんですね、今日の審議にかけられる案件だけで。開発前よりも増える排出量だけでも約10万、14万トンです、開発前より増えた分だけで。最高の環境性能を施して建て替えるんですよ。なのに、大き過ぎるから、容積率をばかすか皆さん上げちゃうから、この中で14万トン、逆に増えちゃうわけですよ。

このCO₂の排出量がどれほどのものかといいますとですね、今回も林野庁の計算式を使うと、樹齢40年に育った杉の木が、東京ドーム3,385個分育っていないと吸収できないCO₂の量です。もうちょっと分かりやすく言うと、杉並区でいうと5個分弱と、世田谷区なら3個分弱の森林が必要と、樹齢40年の森が。そのくらいの森林で覆わないと吸収できないほどのCO₂を、今日審議する開発だけで出してしまうわけです。地球が

温暖化するはずなんですよ、そりゃ。

ただし、答弁はですね、再エネを利用するからCO₂排出量は少なくなるんだと言うんですね。しかしですね、それではゼロエミ戦略アップデートに即したとは言えません。四つの都市再生特区の全ての地区の位置付けにゼロエミッション東京戦略2020 Update & Reportが示されていますが、同戦略にはですね、温室効果ガスを2000年比50パーセント削減という目標と共に、これ、再エネを使えば何とかなるかもしれませんが、でも、エネルギー消費量自体をですね、2000年比50パーセント削減という目標があるんですね。そうしないと、この東京のですね、排出量、全部自然エネルギーなんかで賄えないんだから、そもそもエネルギー消費量を下げないと間に合わないよねっていう計画なんです。

ですので、再開発ビルがどんなに環境性能を備え、再生可能エネルギーを使おうともですね、エネルギー消費量削減の目標には相反してしまう状況について、都市整備局の課題認識をお示してください。

【中山担当部長】 議長

【原田（保）会長】 はい、中山部長、どうぞ。

【中山担当部長】 環境局のゼロエミッション東京戦略2020 Update & Reportでは、都内エネルギー消費量の2000年比50パーセント削減をすることとしております。その実現に向けては、エネルギー性能等のより優れた建物の建築の推進、建物運用時におけるキャップ・アンド・トレード制度等による更なる省エネ対策、太陽光発電などの再エネ利用の拡大等の取組により達成していくことと理解しております。

その一環として、一般的に都市再生プロジェクトにおきましては、エネルギー性能の優れた建築物を推進するために、最先端の環境技術の導入等により、省エネルギー性能及び建物の熱負荷に対する性能を最高水準とするとともに、地域冷暖房施設の導入により地区・街区単位でのエネルギー有効利用などを促進し、ゼロエミッション東京の実現に向けて取り組むこととしております。

【原田（保）会長】 はい、原田委員

【原田（あ）委員】 答弁、確かにゼロエミ戦略にはですね、エネルギー消費50パーセント削減と書いてあるけれども、要は、このビルだけ再エネを使ってCO₂排出はないようにすればいいんでしょと、そういう答弁ですよ、今のは。エネルギー消費については目標なんか達成しなくたって、逆にどんどん出したって知ったこっちゃないんだと、そ

ういう答弁ですよ、今のは。違うんですか。何か言い訳があれば、ちょっと聞いてみたいです。

【原田（保）会長】 ありますか。どうぞ。中山部長、どうぞ。

【中山担当部長】 環境局のゼロエミッション東京戦略におきましても、建築物のエネルギー性能等のより優れた建築の推進などが重要視されております。その一環として、都市再生プロジェクトにおきましては、エネルギー性能の優れた建築物を推進しております。最先端の環境技術の導入によりまして、省エネルギー性能及び建物の熱負荷に対する性能を最高水準とするなどの取組も行っております。また、地域冷暖房などの導入による地区・街区単位でのエネルギー有効利用なども促進しております。このようにゼロエミッション東京の実現に向けて取り組んでいるところでございます。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 分かりました。要は、本当にそれもね、実現できるか分かんないんですよ。だって、この間ずっと聞いている全ての特区の計画がみんな、私たちは再生可能エネルギーを使いますって、みんな言うんですよ。ただね、そんな再生可能エネルギー、供給量がないでしょう、東京のこの膨大なエネルギーを賄うほどの。だから、エネルギーも一緒に、消費エネルギーも下げなきゃいけないって言っていて、しかも、さっきの地区の位置付けの書いてあることは全部合致をしている計画になってるんだと言うから聞いたわけですよ。じゃ、消費エネルギー５０パーセント削減はこの計画の中でどう位置付けてるんですかって聞いたら、それについては答えられないどころか、再生可能エネルギーだけ使えば、別に消費エネルギーの目標は知らないんだと、そういう答弁がですね、出てきたと理解しています。

再生可能エネルギーにまだまだ限りがある中、東京都の場合はですね、消費エネルギー自体を減らさないと２０３０年までに間に合わないよねというのがですね、２０３０アップデートなんですよ。そんなときに、今日の計画だけでですね、２０３０年までに減らさなきゃいけない、これ、環境局から聞いてきたんですけども、大体３９０億キロワットアワーというエネルギー消費量を、今日の計画だけで、減らすどころか、実にですね、０．９パーセント、約１パーセント増やしてしまう計画になってるんですね。今日のだけです。３０パーセント減らさなきゃいけないとか言ってるときに、あ、５０パーセントか、で、１パーセント増えちゃう。

この２０年のエネルギー消費量を、私、部門別に調べてまいりました。産業部門は、こ

の20年で半減してました、エネルギー消費量。運輸も半減してました。そして、オフィスビルなどを含む業務部門は、これほどの不況の影響や改築の際の環境性能の向上にもかかわらず、大規模化がたり、そして、どんどんと無数に建てていくことがたたって、ほとんど、この業務部門はエネルギー消費量減っていませんでした。まさに容積率の緩和という錬金術が、不況を物ともせずにはですね、恐ろしい規模の開発を呼び込み、後は野となれ山となれと言わんばかりに、見過ごされてるわけですよ。

この審議会の審議のですね、一つ一つが今、気候変動に直結してしまってるということの事の重大さを、私たち委員は今こそ感じなければならないのではないかなと。

ヒートアイランド現象、最後に聞こうと思ったんですけど、ちょっと早めて聞きたいんですが、ヒートアイランド現象も重大な問題でして、例えば品川駅北周辺地区の計画では、C40が掲げるですね、先導的な環境都市づくりを掲げ、環境負荷低減としてヒートアイランド対策を挙げてるんですね。そこにはこう書いてあるんです。東京都区部南側に位置し、後背地に都心内陸部を抱える地区の、品川駅北地区のことですね、地区の立地特性を踏まえ、東京湾から流れ込む風を都心部に取り込み、都市空間の暑熱化を防ぐなどの環境改善に寄与する風の道の確保に取り組むというふうに書いてあるんですね、この計画にですよ。本計画によってですね、むしろ海風を遮る巨大な建物が現れるわけですよ。それを、容積率を緩和して、より大きな再開発を行わしてあげればですね、ヒートアイランド対策に背く計画にはほかならないと思うわけです。

ヒートアイランド現象にも大きく影響する風の通り道については、品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020にも記載があり、一つお聞きします。3街区の計画変更については、品川区、田町駅周辺まちづくりガイドライン2020に記載のある風の道確保等に関するガイドラインに基づきシミュレーションをし直したのかと。また、し直したのであれば、その資料を示してほしいのですが、いかがでしょうか。

【中山担当部長】 議長、中山担当部長

【原田（保）会長】 はい、中山部長、どうぞ。

【中山担当部長】 品川駅北周辺地区の3街区の計画変更につきましては、品川駅・田町駅周辺ガイドライン2020に記載のある風の道確保等に関するガイドラインに基づき、事業者が改めてシミュレーションを行っております。

なお、風の道の評価は、評価風速は建物の建設後においても評価範囲の面積の50パーセント以上で確保されていることを確認するものでありまして、シミュレーションの資料

においては、本計画変更後の建物形状であっても、それを上回っていることを都として確認しております。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 やってるということなので、その資料についてはちょっと後に入手しですね、今後の研究としたいと思いますけれども、いずれにしてもですね、風の道をつくるのだとしながら、容積率まで緩和してですね、風の通り道を塞ぐ建物を建てるという計画が、私は、どこを見ればね、持続可能なまちづくりと言えるのかと。

ちなみに、この地域の4棟のビルで、先ほど答弁があったのはですね、5万3,000トンのCO₂が出ることになるわけですね、今まで何にもなかったところに。

さて、品川駅北周辺地区、いわゆる高輪ゲートウェイの開発では、驚くべき史跡の発見が報告されました。高輪築堤です。

東京新聞の記者が車窓から偶然見つけましたが、実は、JR側は、その発見、分かっていた。記者が貝塚が出たのではないかと聞いたところ、貝塚ではないが、昔のものが出てきて調査中と、その東京新聞の記者に回答してるんですね、当時、JR側は。しかしですね、この記者が方々に話を聞く中で、それが高輪築堤だと分かり、東京新聞が第一報を報じたわけです。

1872年、日本で初めて鉄道を敷く際、当時の新橋から横浜間、2.9キロの区間のうち、海軍の用地を避けるなどの理由で、田町から品川までの約2.7キロを、何と海の上に建設した約6.4メートル幅の堤です。浅瀬に盛土して、周辺を石垣で固めました。その海上築堤を走る機関車の美しさは、明治時代の錦絵に幾度も描かれたほどです。

昭和初期までの埋立てで、正確な位置はもはや分からなくなっていました。今回、高輪ゲートウェイの開発によってですね、思いもよらぬ発見となったんですね。山手線の橋脚の下が高輪築堤だったんですね、掘ってみたら。だから、山手線の橋脚を支えられるだけの物すごい固い堤を造ることができていたと、当時の人たちの技術で。

高輪で、国指定史跡「旧新橋停車場跡」に一連となるですね、優れた遺構ですが、JRの発表は、この東京新聞の報道から10日を過ぎてからのことでした。

日本イコモスが高輪築堤の全面保存を求めていることを都として認識しているか、お聞きします。また、高輪築堤の保存が求められる理由をどう認識していますか。

【原田（保）会長】 はい、中山部長、どうぞ。

【中山担当部長】 中山部長

令和3年5月24日付けで、日本イコモス国内委員会から文部科学省や文化庁をはじめ関係機関へ要望書が提出されたことは認識しております。築堤保存が求められている理由につきましては、日本イコモスの要望書では、文化遺産としての世界的な意義と価値、土木史上の意義と価値などの観点が挙げられております。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 日本イコモス委員会から全面保存の要望書が出ていることを、都市整備局も確認していることが分かりました。しかし、もうちょっと豊かにですね、この文化遺産のですね、ことを聞いたんですから、語ってもらえないのかなと思ったんですけど。

まさにですね、イコモスが指摘するように、世界的な意義と価値があるんだと。つまり、世界遺産級だと言われてるわけですよ、イコモスからそう言われてるということは。日本初の信号機跡も見つかっていますし、何ととっても、当時としては世界的にも珍しい海上築堤です。西洋の土木技術と日本の江戸時代以来の土木技術が融合されたものであり、この発見はですね、日本近代化土木遺産として、鉄道史のみならず近代史上、土木史上、産業史上、重要な位置を占めると高輪築堤調査・保存等検討委員会から指摘されています。

都計審にすごい勢いで計画が提案されてくる国際級ホテル、本当に商売としてうまくいくのかと心配になりますけど、この高輪ゲートウェイのホテルはですね、人気が出るかもしれないですね。何ととっても、世界遺産になるかもしれない高輪築堤のですね、800メートルにわたる迫力を眼下に見下ろすことができるわけですから、私が言うのもなんですが、これは再開発にとっても大きな価値なんです。

しかし、やはりこの高輪築堤は何よりも日本の誇るべき宝なんだと、日本の誇りなんだということをですね、改めて指摘したいと思うんです。ところがですよ、驚くべきことにJR東日本は、この開発を優先する立場から、自らのルーツであるこの高輪築堤を全面保存することを拒み、一部保存、そして信号機跡などの移築保存。この信号機はですね、ここにあるってことがすごく大事なんです。それを移築保存。多くを記録保存としてしまったわけです。この記録保存というのが、文化庁によるとですね、遺跡等がやむを得ず現状のまま保存できない場合に、事前に発掘調査を行って遺跡の記録を残し、あとは壊してしまうということを言うわけですよ。一部の石組みをばらして保存することでは、当時の美しい歴史的景観をよみがえらせることなどできません。大体、やむを得ず保存ができないなんていうことはないわけですよ、今は。まだ巨大なビルはこれから建つんですから、幾

らでも保存に奔走すること可能なんじゃないでしょうか。

しかし、ＪＲばかりを責めるのも、この問題の全体像は見えてこないと思ってます。そもそも文化財が発見されたときに、日本の場合、発見された場所の地権者に、所有者に調査も保存も任されてしまうと。しかも、補助もないため、強制力も働かず、今回のように文化財が記録保存で破壊されてしまうわけですね。

そこで、私、東京都は何をしたのかな、それがすごい問われてるなと思うんです。そこでお聞きします。都としてＪＲ東日本に対し高輪築堤の全面保存を求めたのか、伺います。

【中山担当部長】 中山部長

【原田（保）会長】 中山部長、どうぞ。

【中山担当部長】 高輪築堤の調査、保存等につきましては、有識者に加え文化庁をはじめとした関係機関が参加した高輪築堤調査・保存等検討委員会において議論・検討が行われ、保存等の方針が取りまとめられました。その後、現地保存とすることとなった箇所については、文化審議会の答申を受け、国において史跡指定が告示されております。

都といたしましては、今回の都市計画変更案は当該方針や史跡指定を踏まえたものとなっております、まちづくりと高輪築堤保存の両立の観点から、適切なものと認識しております。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 私のですね、質問に答えてないわけですね。もう一度お聞きしますけれども、都として全面保存を求めたのですか。求めたか、求めてないかをお答えいただきたい。全面保存じゃなくても、都市整備局がこの計画に際し、というか、この計画の中で出てきたこの遺跡について、ＪＲと保存について語り合う場面、都市整備局じゃなくて東京都として、あったのかどうかって聞いているんです。

【原田（保）会長】 はい、中山部長、どうぞ。

【中山担当部長】 中山部長

都市整備局といたしましては、まちづくりの調整や都市計画手続を担う立場でございまして、先ほど御答弁いたしました、今回の都市計画変更案は保存等の方針や史跡指定を踏まえたものとなっております、まちづくりと高輪築堤保存の両立の観点から適切なものと認識していたため、それ以上のことをＪＲ東日本に対して求めてはおりません。

【原田（あ）委員】 東京都は、都としては。

【原田（保）会長】 はい、どうぞ。

【中山担当部長】 東京都といたしましては、先ほどの高輪築堤の調査・保存等検討委員会に教育庁等がオブザーバーとして参加しております。教育庁からは、ＪＲ東日本に対して高輪築堤の全面保存を求めていると聞いております。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 私、現地に行って、港区の職員にもいろいろ聞いてみました。教育庁にもお聞きしてみました。教育庁にお聞きしたところ、地域教育支援部はですね、港区に対して保護方よろしくというふうにですね、港区の教育委員会に伝えているんですね。保全の在り方については、全面保存だとかは言ってませんが、これ、重要な遺跡だよと、保存すべきだよと言っていると。教育庁はですね、港区と一緒に、ＪＲと懇談会の場を持っていますよ。やることやってんですよ、ちゃんと。

ところが、先ほどの答弁、２回目の答弁にありましたけど、都市整備はまちづくりを担う立場だと。保存については教育庁がやればいいと。とにかく都市整備はまちをつくることばかりなんだと。さっきの環境局の環境の問題もそうですよね。気候変動なんか知ったこっちゃないと。もう我々はとにかくまちをつくるだけなんだと。

そういうのが本当にね、この文化の面でも気候の問題でも、やっぱり今日の審議会では、この都市整備局の仕事って何なのかなっていうのが、もっと豊かになってかないといけないんじゃないのかなっていうのをすごく感じさせられたわけです。情けないですよ、率直に言って。都市計画のまちづくりのですね、最前線がこれで、どうして国際都市を標榜できるのかと。国際都市を語る前に、海外からのですね、来訪者に語るだけの歴史と文化を残して、学んでおかなければいけないじゃありませんか。世界遺産級の、しかもですよ、鉄道１５０年を目前とした今ですね、新しい駅を開設するに当たり、日本最初の鉄道が発見されたなんていうですね、とんでもないですね、文化遺産のプレゼント、ドラマをですね、プレゼントしていただいたのに、高くて大きいビルのために、これを壊して一部保存でとどめてしまうと。こういうことは本当にもってのほかだということを私は指摘したいと思うんです。

気候変動の問題でも、こういう文化の問題でも、改めて東京都はまちづくりの在り方というものを見詰め直さなければいけないということを指摘して、質疑を終わりたいと思います。

【原田（保）会長】 ほかに御意見、御質問等ございませんですか。

じゃ、ございませんでしたら、日程第１の案件について、逐次採決をさせていただきます

す。

まず、議第7504号、都市再生特別地区浜松町二丁目4地区の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【原田（保）会長】 はい、賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次に、議第7505号、都市再生特別地区品川駅北周辺地区及び議第7506号、品川駅周辺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〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。

よって、本件は原案どおり決定をいたしました。

次に、議第7507号、国家戦略住宅整備事業（品川駅北周辺地区）を定めることについて、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次に、議第7508号、都市再生特別地区赤坂二・六丁目地区の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。

よって、本件は原案どおり決定いたしました。

次に、議第7509号、都市再生特別地区渋谷二丁目西地区の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次に、議第7510号、国家戦略住宅整備事業（渋谷二丁目西地区）を定めることについて、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

【原田（保）会長】 以上で日程の第１を終了いたしまして、次に、日程第２といたしまして、議第７５１１号から議第７５１３号までを一括して審議をいたします。

小野幹事の説明を求めます。小野幹事

【小野幹事】 議長、都市づくり政策部長

日程第２、議第７５１１号、内幸町一丁目北特定街区、議第７５１２号、内幸町一丁目北地区地区計画及び議第７５１３号、第９・６・６号中央公園は、関連する案件のため、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」１３９ページから１６０ページまでとなっております。

今回の決定等は、国家戦略特別区域法に基づき、東京都の都市計画審議会に付議されたもので、事業主体はエヌ・ティ・ティ都市開発株式会社、中央日本土地建物株式会社、三井不動産株式会社となっております。

初めに、議第７５１１号、特定街区の決定について御説明いたします。

「議案・資料」１４０ページの位置図と併せましてモニターを御覧ください。

本地区は、日比谷公園の東側に位置する、面積約６．５ヘクタールの区域でございます。北側は有楽町駅、南側は新橋駅、西側は地下鉄日比谷駅などに近接する、交通利便性の高い地区でございます。

本地区は、内幸町一丁目街区まちづくりガイドラインにおいて、首都中枢を支える通信・電力などの重要機能を継続しながら更新し、周辺のまちに開かれた街区の形成を図ることとなっております。このガイドライン等を踏まえ、本地区では土地の高度利用により、重要機能の更新や国際迎賓・文化・交流機能の拡充等により、国際ビジネス交流拠点の創出を図ります。

また、モニターに示すとおり、地下鉄日比谷駅などに接続する地下通路や、日比谷公園とまちをつなぐ道路上空公園の整備などにより、駅・まち・公園をつなぐ回遊性の高い歩行者ネットワークを形成いたします。

さらに、大規模広場の整備などにより、防災性などの向上を図ります。

これらにより、市街地の整備改善を図るため、内幸町一丁目北特定街区を決定するものでございます。

「議案・資料」 139ページと併せましてモニターを御覧ください。

地区を北地区・中地区・南地区の三つに区分し、建築物の容積率、高さの最高限度などを定めます。建築物の容積率は、北地区及び南地区で1,340パーセント、中地区で1,320パーセントと定めます。建築物の高さの最高限度は、北地区で高層部145メートル及び230メートル、中地区及び南地区で230メートルと定めます。

「議案・資料」 143ページとモニターを御覧ください。

モニターにお示ししますのは、計画地西側から見た完成予想図でございます。

続きまして、議第7512号、地区計画の決定について御説明いたします。

「議案・資料」 150ページの位置図を御覧ください。

今回地区計画を定める区域は、約7.8ヘクタールでございます。

「議案・資料」 152ページを御覧ください。

隣接する日比谷公園や周辺エリアをつなぐ歩行者の回遊拠点を形成するため、歩行者通路1号～6号、広場1号などを主要な公共施設や地区施設に定めます。

最後に、議第7513号、都市計画公園の変更について御説明いたします。

「議案・資料」 158ページの位置図と併せましてモニターを御覧ください。

モニター上、緑色の実線で表示している範囲が中央公園の区域です。

「議案・資料」 159ページから160ページを御覧ください。

令和3年3月の東京都公園審議会による日比谷公園再生整備計画答申では、公園とまちをデッキでつなぎ、新たな視点場や交流の結節点を整備し、回遊性を高めるとされており、この答申を踏まえ、皇居・中央公園と周辺のまちをつなぐ、緑豊かで快適な空間を創出するため、モニター上、赤色でお示ししました日比谷通り上空の面積約0.1ヘクタールを高架構造とし、公園区域に追加いたします。

「議案・資料」 155ページから157ページを御覧ください。

今回の公園区域約0.1ヘクタールの追加とあわせ、既決定の公園面積を精査した結果、区域面積を約155.9ヘクタールから約176.2ヘクタールにするなどの変更を行います。

これらの案件について、令和3年9月27日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、意見書の提出はございませんでした。

日程第2の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 はい、以上で日程第2についての説明が終わりました。御意見、

御質問等あれば、よろしくお願いいたします。

はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 内幸町一丁目北地区の計画は、東京都が誇る都立公園の一つ、日比谷公園に関わる重大な案件であると認識しています。

日比谷公園の東南に位置する当該地域には、何と230メートルのビルが3棟建ち、それらに囲まれて、帝国ホテルも145メートルへと高度化します。日比谷公園から見た景色の圧迫感はもちろんのことですが、東やですね、南からの日当たりに重大な影を落とし、海からの風を塞ぎます。事前説明資料のですね、82ページ、見させてもらったんですけども、これを見ますとですね、西日の当たる絵となってるのが特徴です。朝日の時間帯でですね、パースを作るとですね、真っ暗になっちゃうんですね、公園も、ビルの正面も。

日比谷公園の風格、景観に重大な影響を与える巨大開発の案件です。

まずお聞きしますが、容積率は従前と従後でどのように変化するのか。

また、従前CO₂排出量は従後にどのようになるのか、伺います。

【小野幹事】 議長、都市づくり政策部長

【原田（保）会長】 はい、小野幹事、どうぞ。

【小野幹事】 本地区の容積率につきましては、開発前は900パーセント、開発後は、北地区及び南地区で1,340パーセント、中地区で1,320パーセントでございます。

また、開発前のCO₂排出量につきましては、環境局への届出上の実績値によると、年間約5万4,000トンとなっております。開発後につきましては、一定の仮定状況を基に試算しますと、年間約8万5,000トンとなりますが、当地区におきましては、首都中枢機能を支える通信・電力などの重要機能がございまして、建物供用開始時までにICT等を活用した高効率エネルギーマネジメントや、再生エネルギーの活用などにより、2030年には街区全体でカーボンハーフの実現を、2050年にはカーボンニュートラルを目指すこととしております。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 まさに、いろいろ言われたですね、高効率エネルギーマネジメントや再生可能エネルギーだとか、何だかいろいろやるんだと言って、結局3万1,000トン、従前より従後のですね、CO₂が増えてしまうと。

ついでに言いますけれども、このビルを建てる鉄骨・コンクリート、建材CO₂は含まれていませんからね。これ全部、東京都の外で作られているので、この発生CO₂に、排

出量の中に、計算では入っていないんですね。これ、すごい重大な規模になるはずなんですけれども。

ただでさえ900パーセントという極めて高い容積率の地域ですよ。それにもかかわらず、それを更に1,300パーセント以上に緩和するわけです。容積率の緩和などしないで、環境性能を確保した建築にすれば排出量は減ったでしょう。大きくしているために増えてくんです。

230メートルのビルに囲まれた再開発計画に、わざわざ日比谷公園としてのデッキを渡して一体化を図ろうとするのは、どのようなメリットが日比谷公園にとってあると言えるのか、お聞かせください。

【小野幹事】 議長、都市づくり政策部長

【原田（保）会長】 小野幹事、どうぞ。

【小野幹事】 内幸町一丁目街区まちづくりガイドラインにおいては、まちづくりの目標の一つとして、大規模緑地である日比谷公園・皇居や、都心業務地区である大丸有地区などに隣接する当エリアの立地特性を生かし、これら周辺エリアとつながり、開かれた緑あふれる都心の回遊拠点を形成することとしております。

また、本年3月の東京都公園審議会による答申では、来街者を日比谷公園まで誘引するため公園とまちをデッキでつなぎ、公園の広場空間をまちへ広げ、新たな視点場やにぎわいと交流の場の結節点をつくって、回遊性を高めていくことが提言されております。

本計画は、こうした上位計画などを踏まえ、日比谷公園とまちを道路上空でつなぐデッキを整備するものでございます。

【原田（保）会長】 はい、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 本来、日比谷公園の風格に配慮したまちづくりこそこの地域の周辺には求められるのに、何の景観に配慮することのない230メートルの超高層ビルが1区画で3本建って、帝国ホテルは、一定の景観にですね、配慮した外観になって、パースを見る限りはなっているようですが、145メートルの高さに改築される計画となっていると。日比谷公園からの景観を著しくですね、破壊する計画となっていると思います。

そのような建物に道路上空公園という名のデッキをですね、日比谷公園から渡してあげる計画なんですね。再開発によりつくり出される空地とですね、日比谷公園を結び、回遊性を創出するって言いますけれども、これではですね、どう答弁聞いても、日比谷公園が広がっていくっていうよりかはですね、再開発ビル群の中庭のように日比谷公園が使われ

ていくっていうのがですね、実態なんじゃないでしょうかと。周囲の開発計画と公園を結ぶためにですね、巨大なデッキが張り巡らされる計画にしか見えないと。こうした公園の使い方を認めてですね、このデッキは全部公園だって言うんですから、逆に、容積率を緩和してあげるようなことをすればですよ、デッキを造ったら容積率緩和してあげるよなんてことしてたら、日比谷公園はですね、四方を環境破壊の巨大なビルで囲われて、それらのビルにはですね、方々にデッキが渡されて、日の当たらない中庭としてね、使われていくと、そんな将来像が現れたりやしないかと。そこにはですね、東京都が誇る日比谷公園の風格は、私は失われているのではないかと、強い危惧の念を表明して質疑を終わります。

【原田（保）会長】 はい、高島委員、どうぞ、お願いします。

【高島委員】 今回の計画案については、今お話はあったんですが、ホテルの建替えについては非常に景観も重視して行われてると御発言もあったんですが、私もそのとおりだと思っております。

また、日比谷公園のペDESTリアンデッキということで、公園の一部として考えていくということですが、過日、私は足立区ですが、震度5の強の地震もありました。いつ来るか分からない首都直下型地震も含めて、あの日比谷公園がですね、あの災害が、もし地震が起きたときの避難場所としても有効なところもあると思っております。

ぜひ、私どもは、回遊性も含めて、特に都民の皆さんや多くの方たちが緑に親しめる、そういう環境整備も含めて、ぜひ、このことは私どもは賛成として、速やかに採決していただきたいと思います。

【原田（保）会長】 ほかに御意見、御質問。

はい、青山委員、どうぞ。

【青山委員】 私も賛成の立場から、一言意見を申し上げさせていただきます。

ニューヨークなんかでも、ブライアント・パークなんかはこれよりも、この計画よりももっとずっと高い建物で囲まれてますけれど、それが目障りとかそういったことはなくて、むしろ、そういった近代的な機能と公園という関係で、人々にとってはとてもなじみやすいというものになるように建てていくということが大切かと思えます。

それから、日比谷公園というのは、歴史的にいうと日本の都心の都市公園の第1号と言っていい、伝統のある公園なんですけれども、また、そういったことがあるので、霞が関とか裁判所と、それから銀座方面との間で往来する人もとても多くて、日比谷公園を横切っていくということは私たちもよくやりますけれども、その場合の、先ほど回遊性とい

う話がありましたけれど、デッキについても、日比谷公園がやっぱり、正門のあの噴水の
あるところ以外はとても渡りにくいということがあるので、やはり回遊性を高めるという
ことも必要だし、そもそもこの内幸町と、この１６０ページに大きく書いてあるところの
部分というのは、とても現在古いビルが建て詰まっているというところなので、この辺を
機能更新してくということとはとても大切なことだと思います。

【原田（保）会長】 ほかに御意見ございませんでしょうか。

【小野幹事】 議長、都市づくり政策部長

【原田（保）会長】 はい、小野幹事、どうぞ。

【小野幹事】 ３人の委員から御意見いただきましたので、補足させてもらいますが、
景観につきましては、都では、景観条例に基づきまして皇居周辺地域を景観誘導区域とし
て指定しておりまして、都市開発諸制度を活用する開発につきましては、事前協議や景観
審議会から意見を聴取することになっておりまして、適切に景観誘導を図っております。
今回の景観につきましては、計画部会に諮りまして有識者から意見をもらっており、こう
した意見も踏まえて、景観に配慮した設計を進めていくとなっております。

また、青山委員からもちよっと建て詰まっているんじゃないかという現状の計画、状況、
話もありましたけども、現在はですね、老朽化した高層ビルが十分な空地もない状態で複
数立て込んで集積しておりますけども、今回の計画では、三つの地区に区分し、約１．７
ヘクタールの広場１号など、緑豊かなオープンスペースを適切に配置するとともに、建物
間の距離も十分確保する計画であり、日比谷公園はもとより、周辺市街地の環境にも配慮
した計画となっております。

【原田（保）会長】 はい、ほかに御意見、御質問等ございませんようでしたら、日程
第２の案件について採決をさせていただきます。

まず、議第７５１１号、内幸町一丁目北特定街区及び議第７５１２号、内幸町一丁目北
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 〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

次に、議第７５１３号、中央公園の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

【原田（保）会長】 次に、日程第３に移ります。議第７５１４号を議題といたします。

小野幹事の説明を求めます。

【小野幹事】 都市づくり政策部長

【原田（保）会長】 はい、どうぞ。

【小野幹事】 はい。日程第３、議第７５１４号、荒川区東日暮里五丁目外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、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」１７１ページから１８７ページまでとなっております。

「議案・資料」１７７ページの位置図と併せまして、モニター上の位置図を御覧ください。

変更箇所は、モニター上、赤色の斜線でお示ししている面積、約７５０．９ヘクタールの区域でございます。

荒川区では、地価や建設費の高騰などにより、敷地の細分化による小規模な宅地が急増しております。このため、荒川区都市計画マスタープランに基づき、令和３年３月に策定した市街地整備プログラムでは、用途地域又は地区計画により、敷地面積の最低限度を定め、区内全域における敷地の細分化を防止し、密集市街地の拡大、再生産を防止することとしております。このような背景を踏まえ、市街地全体の防災まちづくりの推進と、安全で良好な住環境の整備を図るため、敷地面積の最低限度を定める用途地域の変更を行うものでございます。

「議案・資料」１７３ページから１７６ページと併せて、モニター上の位置図を御覧ください。

用途地域の変更内容について御説明いたします。

モニター上の、モニターの位置図に示した荒川区の区域のうち、地区計画により、既に敷地面積の最低限度が定められている白抜きの区域を除いた全域に、敷地面積の最低限度６０平方メートルを定める用途地域の変更を行います。

なお、本案件について、令和３年９月２７日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、１名から１通の意見書の提出がございました。

白色表紙の「意見書の要旨」１３ページから１４ページまでを御覧ください。

反対意見に関するもの1通でございます。そのうち、都市計画に関するものの主な意見の概要としましては、「新型コロナ禍によって、国民のライフスタイルは大きく変わり、今後はリモートワークの普及による地方への労働者の分散化により東京都・荒川区の住民数は大きく減少する可能性が高い。特に荒川区では既に区民数の転出超過が発生しており、敷地細分化を規制する事により都民・区民数の減少、それによる都民税・住民税収入の減少に拍車をかける可能性が極めて高い。」というものでございます。

これに対する都の見解は、13ページ右側の、右枠の記載の下から8行目以降のとおり、「荒川区では、近年、地価及び建設費の高騰などにより、敷地の細分化による小規模な宅地が急増していることから、市街地全体の防災まちづくりの推進と安全で良好な住環境の整備を図るため、敷地面積の最低限度を定める用途地域の変更を行うものである。区からは、説明会やパブリックコメントにおいて、早期に規制導入を求める意見もあり、大きな反対はなかったと聞いている。」というものでございます。

日程第3の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 以上で説明は終わりました。それでは、日程第3につきまして御質問、御意見ございましたら、よろしくお願いします。

〔 「なし」 の声あり 〕

【原田（保）会長】 よろしゅうございますか。

それでは、御質問、御意見等ございませんようでしたら、日程第3の用途地域の案件について採決をいたします。

議第7514号、荒川区東日暮里五丁目外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 〕

【原田（保）会長】 全員賛成と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

【原田（保）会長】 次に、日程第4といたしまして、議第7515号と議第7516号を一括して議題といたします。

谷崎幹事の説明を求めます。

【谷崎幹事】 議長

【原田（保）会長】 はい、谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 日程第４、議第７５１５号、東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線の都市計画変更及び議第７５１６号、西東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線の都市計画決定について、一括して御説明申し上げます。

お手元の薄茶色表紙「議案・資料」の１８９ページから２５９ページまでを御参照ください。

この案件は、都市高速鉄道西武鉄道新宿線の井荻駅から西武柳沢駅付近における連続立体交差化に伴う都市計画の決定及び西武新宿駅から上石神井駅間の複々線化計画の廃止を行うものでございます。そのうち、本案件の連続立体交差化につきましては、東京都環境影響評価条例の対象事業案件でございまして、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。

モニター及び「議案・資料」１９５ページの位置図を御覧ください。

初めに、複々線化計画廃止の経緯について御説明いたします。

西武新宿線の西武新宿駅から上石神井駅間の約１２．８キロメートルについては、都市交通の利便性の向上及び円滑化を目的として、複々線化することを平成５年に都市計画決定しております。

しかし、西武鉄道株式会社は、平成７年に輸送人員の減少及び事業費の高騰等を理由に、複々線化計画を延期することを表明いたしました。

その後、運行形態の改善等もありまして、計画当時１９０パーセントを上回っていた混雑率が約１６０パーセント程度まで減少し、当初の目的である都市交通の利便性の向上及び円滑化が一定程度図られていることから、今回、複々線化の都市計画を廃止することといたしました。

続きまして、複々線化計画廃止の都市計画の内容について御説明いたします。

モニター及び「議案・資料」の１９７ページから２２１ページの計画図１から２５を御覧ください。

複々線化につきましては、全区間の廃止となります。計画図の黄色で示した部分について廃止いたします。

次に、連続立体交差化計画について御説明いたします。

モニター及び「議案・資料」１９６ページを御覧ください。

今回、連続立体交差化する井荻駅から西武柳沢駅間の約５．５キロメートルの区間には、補助第１３２号線などと平面交差する踏切があり、そのうち１２か所は、いわゆる開かず

の踏切のため、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。こうした踏切による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、19か所の踏切を除去する連続立体交差化を行うことといたしております。

続きまして、連続立体交差計画の都市計画の内容について御説明いたします。

「議案・資料」230ページから232ページの参考図2から4を御覧ください。

鉄道の構造形式につきましては、高架方式と地下方式の二つの案を検討し、鉄道周辺の地形などの地形的条件、除去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三つの条件から比較検討し、総合的に判断しております。

計画的条件におきましては、地下方式では既存の交差道路1か所が通行できなくなります。

また、事業的条件におきましては、高架方式の方が地下方式より事業費を大きく抑えることができます。

これらのことより、高架方式を最適案として選定しております。

恐れ入りますが、ページをお戻りいただき、「議案・資料」218ページから228ページの計画図22から29、計画図1から3を御覧ください。

井荻駅から西武柳沢駅付近の連続立体交差化により、都市高速鉄道として必要となる、図の赤色で示した部分について、新たに区域を決定いたします。

本事業は、総事業費約1,700億円で、事業認可の取得は令和4年度から5年度を予定しており、認可取得後、約15年の事業期間を予定しております。

次に、環境影響評価書の概要について御説明いたします。

アイボリー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ください。

東京都環境影響評価条例に基づき、昨年2月、本路線の環境影響評価書案を提出し、この評価書案に対して、本年5月に知事の審査意見書を受理いたしました。この中で、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たものとの意見をいただいております。

続いて、6ページを御覧ください。審査意見書の内容と評価書案の修正内容について記載しております。

騒音・振動につきましては、「本事業は工事が長期間にわたる上、予測結果が勧告基準と同値又はわずかに下回る工種があること、また、夜間にも工事が実施されることから、周辺住民に対して工事内容を十分に説明するとともに、環境保全のための措置を徹底し、騒音・

振動の影響を低減するよう努めること」などがございます。この事項に対しては、工事箇所周辺に作業予定や夜間作業予定を掲示するなど、地域への周知に努めること、環境保全のための措置を考慮した施工計画を作成し、騒音・振動の影響を低減するよう努めることを記載するなどの修正を行っております。

また、そのほか指摘のございました事項につきましても、その内容及び表現を更に明確にし、環境影響評価書を作成しております。

環境に及ぼす影響の評価の結論につきましては、2ページから5ページに記載しております。

本連続立体交差事業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」「土壌汚染」「日影」「電波障害」「景観」「史跡・文化財」「自然との触れ合い活動の場」及び「廃棄物」の8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。2ページを御覧ください。

「騒音・振動」ですが、工事の施工中においては、仮線での走行時に鉄道振動の予測値が現況値を上回りますが、新たに仮線を敷設する箇所においては、確実な路盤構築を行い、道床の整備を入念に行うなど、鉄道振動の低減に効果のある方策を講じることにより、評価の指標をおおむね満足するという結論になっております。

その他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。

次に、本案件の意見書について御説明いたします。

白色表紙の冊子「意見書の要旨」15ページから37ページまでとなります。

都市計画案を、令和2年10月6日から2週間、縦覧に供しましたところ、本案件に関しては、20名2団体から22通の意見書の提出がございました。

主な意見としては、連続立体交差化の構造形式を地下方式にするべきとの意見が提出されております。

これに対する都の見解といたしましては、「構造形式の選定にあたっては、高架方式と地下方式の二つの案を検討した。鉄道周辺の地形等の地形的条件、除去する踏切の数等の計画的条件、事業費や事業期間等の事業的条件、これら三つの条件を総合的に勘案した結果、高架方式が最適であると判断した。」としております。

また、本都市計画案について、沿線6区市に意見照会を行っておりますが、区市からは

了承する旨の回答を得ております。

その際、「今後も丁寧かつ着実に計画を推進すること」、「地域住民への十分な情報提供や事業により影響がある方への丁寧な対応、環境への配慮を行うこと」、「高田馬場駅から中井駅間の開かずの踏切対策を区と連携して行う」などの要望が出されております。

都といたしましては、引き続き、地権者をはじめ地域の方々に対して分かりやすい丁寧な説明に努めてまいります。また、高田馬場駅から中井駅間の踏切対策については、新宿区が行うまちづくりの取組に都も協力するなど、適切に対応してまいります。

最後に、西武鉄道新宿線の変更及び決定に関連する都市計画道路等について御説明いたします。

「議案・資料」の233ページから259ページを御覧ください。

今回の連続立体交差化にあわせて、沿線の良好な住環境の保全や、地域の交通の円滑化、安全性の向上などを目的に、鉄道附属街路等を同時に決定し、上井草駅、武蔵関駅には、新たに駅前広場を設けます。

日程第4の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 はい、以上で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、御意見等あれば、よろしくお願いいたします。

はい、柴崎委員

【柴崎委員】 はい。

【原田（保）会長】 どうぞ。

【柴崎委員】 幾つか、ちょっとお伺いをしたいと思います。

都内にはいまだ、まだまだ多くの踏切が残されております。踏切の存在、これは交通渋滞や事故の原因になるなど、都民生活、そしてまた経済活動には大きな影響を与えるほか、地震などの災害時には救急活動の妨げになるおそれもございます。こうした踏切による課題を抜本的に解決するため、これはまさに連続立体交差事業による鉄道の立体化が重要だと考えております。

西武新宿線、この井荻駅から西武柳沢駅間、この連続立体交差化につきましては、私は先月行われました都議会都市整備委員会におきましても質疑を行いました。本都市計画案を都が様々な条件や基準の下に総合的に検討し作成したものであることを、確認をさせていただきました。

私の地元、練馬区の上石神井駅周辺におきましては、今回の連続立体交差化による踏切

問題の解消によりまして、長年の悲願である駅周辺の基盤整備が大きく前進をし、まちづくりも大きく進展すると、地域の方々からは大変大きな期待が寄せられているところでございます。

そこで、お伺いしたいのは、本区間の連続立体交差化に関しまして、沿線の各区市からはどのような要望が出されているのでしょうか。

【谷崎幹事】 議長、都市基盤部長

【原田（保）会長】 はい、谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 本区間の沿線自治体からは、平成28年4月に杉並区の区長及び地元の西武新宿線沿線各駅まちづくり協議会から、平成30年3月に練馬区長、区議会議員、地元の町会、自治会、商店会、小中学校PTAなどで構成する西武新宿線立体化促進協議会から、さらに、平成30年7月には西東京市の市長及び市議会から、連続立体交差事業の早期事業化に関する要望を受けてございます。

また、今回の都市計画案に対しまして、各区市からは了承する旨の回答を得ており、その上で、本区間の連続立体交差化について、「今後も丁寧かつ着実に計画を推進すること」、「地域住民への十分な情報提供や事業により影響がある方への丁寧な対応、環境への配慮を行うこと」などの要望が出されております。

【原田（保）会長】 はい、柴崎委員、どうぞ。

【柴崎委員】 今御答弁いただきました。そこでですね、沿線の首長や議会、地元関係者からは、本計画の早期事業化を求める声は大きいということが今確認できました。こうした声に応えて着実に事業を進めていくためには、引き続き、地域の方々に対しましては丁寧な説明を行っていただき、理解と協力を得るように努めていくことが重要であるというふうに考えております。

そこで、お伺いいたします。連続立体交差化の今後のスケジュール、そして、地域の方々へどのように説明していくのか。この点についてお伺いしたいと思います。

【谷崎幹事】 基盤部長

【原田（保）会長】 谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 本区間の連続立体交差化計画につきましては、本日の審議会で議決された場合、年内の都市計画決定を見込んでおります。その後、令和4年度から5年度に事業認可を取得し、事業に着手する予定としております。事業期間は、事業認可取得後15年を見込んでございます。

一方、地域の方々に対しましては、これまでも都市計画素案説明会や都市計画案及び環境影響評価書案説明会において、都市計画図やスライド、パンフレットなどを用いて説明を行い、地域の方々の御質問や御意見を伺うとともに、説明会後も電話や窓口等において個別に対応を行ってきているところでございます。今後は、用地測量等説明会や用地補償説明会、工事説明会などを開催し、地権者をはじめ地域の方々に対して分かりやすい丁寧な説明に努めてまいります。

引き続き、地元区市や鉄道事業者と連携し、鉄道立体化を着実に進めてまいります。

【原田（保）会長】 はい、柴崎委員、どうぞ。

【柴崎委員】 繰り返しのになってしまいますけれども、本事業に対しましては、地域の方々の期待、大変大きいものがございます。これからも地域の方々への丁寧な説明に努めていただきまして、一日も早い踏切解消に向けまして全力で取り組んでいただきたいと思います。

ところでですね、先ほどもお話ありましたが、御説明の中で、今回の都市計画案、これは西武新宿線の井荻駅から西武柳沢駅間、この連続立体交差化と併せまして、西武新宿駅から上石神井駅間の複々線化、この計画の廃止を同時に行うものとなっております。この複々線化計画の廃止に関連いたしまして、新宿区からは、都市計画案に了承した上で、区内にある開かずの踏切の遮断時間が軽減される見込みがなくなるとの意見が寄せられると聞いております。

そこで、この都市計画案で連続立体交差化を計画している区間を除きまして、西武新宿駅から井荻駅までの区間における鉄道立体化などの抜本的な踏切対策に向けて、都はどのように取り組んでいくのか、お伺いしたいと思います。

【谷崎幹事】 議長、都市基盤部長

【原田（保）会長】 谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 はい。鉄道立体化については、地域におけるまちづくりと大きく連動することから、地元区市が主体となり、地域の将来像や鉄道立体化を契機としたまちづくりの方針などを検討することが必要でございます。

また、交差する道路の整備計画と整合を図ることも必要でございます。

高田馬場駅から中井駅間につきましては、地元新宿区が主体となって今後設置予定の踏切対策や沿線まちづくりに関する勉強会に都も参画し助言を行うなど、新宿区が行うまちづくりの取組に都も協力しつつ、その状況や道路整備計画の具体化などを踏まえて、適切

に対応してまいります。

中井駅から野方駅間については、平成２３年に連続立体交差化の都市計画を決定し、既に事業に着手しており、野方駅から井荻駅間については連続立体交差事業の着工準備期間に位置付け、構造形式や施工方法の検討を進めているところでございます。

引き続き、地元区や鉄道事業者と連携し、踏切対策を着実に推進してまいります。

【原田（保）会長】 柴崎委員、どうぞ。

【柴崎委員】 今御答弁いただきまして、了解いたしました。いずれにいたしましてもですね、踏切対策につきましては着実に推進をしていただきたい。このことを申し上げて質疑を終了といたします。

【原田（保）会長】 古城委員、どうぞ。

【古城委員】 私からも、本日の日程第４、議第７５１５号、東京都市計画都市高速鉄道西武鉄道新宿線について、意見を申し上げますとともに、質問もさせていただきたいと思っております。

先ほどの都市基盤部長の説明及び紹介がありました関係区の意見のようにですね、連続立体交差事業は極めて重要な取組であります。連続立体交差事業では、数多くの踏切が同時に除却をされるため、踏切遮断による交通渋滞が解消できるなど、様々な踏切問題の解消につながります。また、立体化後の線路跡に空間が創出され、沿線のまちづくりが進むこと、これが期待をされます。そこで、西武鉄道新宿線全体の質が向上し、価値が高まると考えられます。

さて、今回の説明もありました西武鉄道新宿線の都市計画変更では、複々線化計画を廃止する西武新宿駅から上石神井駅間のうち、井荻駅から西の区間で新たに連続立体交差事業を定めることとなります。

また、中井駅から野方駅の区間では、連続立体交差事業を行っております。

さらに、野方駅から井荻駅の区間でも連続立体交差事業に向けて取組が進んでいるわけでもあります。

しかし、唯一、私の地元新宿区内ではありますが、高田馬場駅から中井駅の区間では、昭和４５年に連続立体交差事業の都市計画が定められたにもかかわらず、事業認可は失効したままとなっております。

薄茶色表紙の、こちらの「議案・資料」をぜひとも委員の皆様にも改めて御確認をいただきたいと思うのですが、２２９ページ、こちらの西武鉄道新宿線、参考図１の下段の図

表のですね、中ほどでございますけれども、右手の高田馬場駅（既設）から左手の中井駅の間、既都市計画決定区間（連続立体交差計画）と記載がございます。そして、この具体的な区間でございますけれども、ページ、大変恐縮でございますが、お戻りをいただきますと、その起点は204ページの計画図8、都市高速鉄道西武鉄道新宿線起点、新宿区高田馬場二丁目、ここが起点でありまして、207ページをおめくりをいただきまして、206ページともつながっておりますが、207ページの右方、都市計画図11の都市高速鉄道西武鉄道新宿線終点、新宿区中落合一丁目、中井駅の手前でございます。ここが、今申し上げましたとおり、都市計画が定められたままになっているということでございます。

そして、繰り返しになりますが、この区間にある踏切は全て、いわゆる開かずの踏切となっております。このうち、下落合駅西側直近にある踏切は、ピーク時の遮断時間が1時間のうち50分にも及び、地域の皆様の日常の暮らしや、また、災害時・緊急時の活動にとって大きな課題になっています。さらには、この踏切を通るですね、路線バスが通行しておりまして、道路渋滞の発生により定時性が確保がままならない、そういう状況でもあります。

先ほど説明がありました、関係区、新宿区の意見にもありまして、今回の都市計画の変更により、西武鉄道新宿線の混雑緩和や輸送力増強のために決定していた複々線化計画、いわゆる地下急行線がなくなり、全ての電車が新宿区内の地上を走行することで、開かずの踏切の遮断時間の軽減の見込みがなくなるというふうに考えられます。

10月の14日に行われました新宿区の都市計画審議会におきましても、多くの委員から、地上の踏切が残る、開かずの踏切解消に向けて検討すべき、こういう御発言があったというふうに側聞をいたします。この計画が廃止となりますと、連続立体交差事業の必要性がこれまで以上に増すものと新宿区の認識も示されております。

こうした状況を踏まえれば、この高田馬場駅から中井駅の区間での開かずの踏切対策として、連続立体交差事業の実施に向けて改めて検討を行うべきと考えますが、都の見解を求めます。

【谷崎幹事】 議長、都市基盤部長

【原田（保）会長】 谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 西武新宿線の高田馬場駅から中井駅間では11か所、全ての踏切が開かずの踏切となっており、踏切対策の重要性については都としても認識してございます。

連続立体交差化などの鉄道立体化につきましては、地域におけるまちづくりと大きく連

動することから、地元区市が主体となり、地域の将来像や鉄道立体化を契機としたまちづくりの方針などを検討する必要があります。また、交差する都市計画道路の整備計画と整合を図ることも必要でございます。

地元新宿区が主体となって、今後設置予定の踏切対策や沿線まちづくりに関する勉強会に都も参画し助言を行うなど、新宿区が行うまちづくりの取組に都も協力しつつ、その状況や道路整備計画の具体化などを踏まえ、適切に対応してまいります。

引き続き、地元区や鉄道事業者と連携し、踏切対策を着実に推進してまいります。

【原田（保）会長】 古城委員、どうぞ。

【古城委員】 今、東京都の方針をお示しをいただきましたけれども、ぜひとも区としてしっかりと連携をして、区の要望、私の元にも、区民の皆様、地元の皆様から、今回の都市計画の変更、すなわち廃止に関しましてですね、様々御意見をいただいて、開かずの踏切、このままではないか、そういう御心配のお声をお聞きをしてまいりました。

また、私も、地元でありまして、小学生の時分から下落合駅利用しておりました。中学時代には中井駅も利用いたしました。踏切を待つ、そうしたことを三十数年前から実感をして、地元の一人として、この開かずの踏切の解消に大きく期待をしてきたわけであります。ぜひとも今回の、今いただいた答弁につきまして、ぜひとも東京都としても誠意をもって対応をしていただきたいというふうに思います。

また、更に重ねて申し上げますと、東京都から今回の都市計画の変更及び決定に関してですね、これから連続立体交差事業に取り組んでいく区間について、踏切問題を抜本的に解消することが必要と考えており、解決策として複数の踏切を同時に除去できる連続立体交差化が適当である、こういう方針、考えも示されているところでございます。

ぜひとも、残されました新宿区内の高田馬場から中井駅間の連続立体交差事業、開かずの踏切の解消に向けた取組をしっかりと前に進めていただきたい、検討を加速化していただきたいということを強く強く申し上げまして、私の質問及び意見とさせていただきます。

ありがとうございました。

【原田（保）会長】 そのほか、御意見、御質問等は。

鬼沢委員、どうぞ。

【鬼沢委員】 ありがとうございます。22番、鬼沢です。

本連続立体交差事業に関しましては、上石神井駅近くのマンションの管理組合から陳情が出されて、既に都議会でも検討されてることをと思いますが、現在ここにお住まいの方

たちがいるマンションの一部を買収して取り壊して行う計画となっておりますので、やはり合意形成にはかなりの時間が要するのではないかとすることは想像できます。結果的に、そのことによって長引いて、この事業の実現が難しいということになりかねないかと思えますので、今後、該当の地域の住民の方々との合意形成の場づくりとか、どのようにしてこの事業を、場づくりをつくることによって合意形成を進めていって事業の推進をされていくのか、お聞きしたいと思います。詳しくは、既にもうお答えいただいておりますので、再度の質問になって恐縮ですけれども、よろしくお願いいたします。

【谷崎幹事】 議長、都市基盤部長

【原田（保）会長】 谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 はい。地域の方々への対応でございますが、先ほど申し上げました都市計画素案説明会や都市計画案及び環境影響評価説明会において、都市計画図やスライド、パンフレット等を用いて説明を行い、地域の方々の御質問や御意見伺っております。

また、説明会後も、電話や窓口において個別に対応、こちらのほうをやってきているところでございます。

今後でもですね、用地測量説明会ですとか用地補償説明会、工事説明会、こういったような場がございます。こういった場を中心として、地権者をはじめ地域の方々に対して分かりやすい丁寧な説明に努めてまいります。引き続き、地元区市や鉄道事業者と連携し、地元の皆様の御理解・御協力を賜りながら、鉄道立体化を着実に進めていきたいと考えてるところでございます。

【原田（保）会長】 それでは、原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 はい。西武新宿線井荻～柳沢間の連立事業についてお聞きします。

当該案件は、西武新宿線井荻～柳沢間の連続立体交差事業について、新宿から複々線を廃止してですね、高架化の方針を決定する案件です。みんなが待っている連立事業と。

しかし、高架方式が採用されたことに多くの批判と疑問の声が上がっています。本日もですね、当審議会の傍聴、50人から60人、住民の方々が応募して、ばったばったと、なかなか当選しなかったと言って悔しんでいたという話も聞いていますけれども、住民の声を聞くと、何でも反対と言ってるわけではなくてですね、このまちの100年の在り方を決める計画なんだから、とにかくちゃんと調査・検討してもらいたいっていうものなんですね。安易に決めないでほしいと。

一体どういうことなのか。これまで地域住民は、地下方式の中でも複線シールドという

工法の検討を求めてきました。東京都は、高架化と地下化を比較検討する際、地下方式の工法は、なぜかたくなに単線シールドという工法にこだわってきました。これは、上下線1本ずつのシールドトンネルを造る工法です。この単線シールド工法に対して、住民が求めている複線シールド工法は、1本のシールドトンネルの中に上下線を走らせる工法と。これならですね、横幅が小さくなって、今ある線路の下にトンネルを収めることができ、用地買収のお金が浮き、地下化のコストが下がります。しかも、何よりも重要なメリットは、用地買収が減ることによって工期が短くなるということです。地域住民が複線シールドによる地下化を求める中、なぜ当該計画は単線シールドと高架化の比較検討に固執し高架方式を選ぶことに至ったか、明らかにしなければなりません。

そこでお聞きしますが、東京都は、なぜ地下方式について単線シールドと複線シールドの比較検討を行わなかったのか。

【谷崎幹事】 都市基盤部長

【原田（保）会長】 谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 事業予定者である建設局からは、単線シールド工法は、断面が小さく合理的であるため、支障物との離隔の確保や、縦断的に狭い空間を通過する場合に有利であると聞いてございます。本区間では、石神井川や水道の幹線などがあり、これらとの離隔の確保や、限られた空間での施工が必要であるため、本区間の地下方式は単線シールド工法で検討しているというふうに聞いてございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 単線シールド工法は、断面が小さく、支障物との離隔の確保や、縦断的に狭い空間を通過する場合に有利って言いますがけれども、そんなですね、日本橋の地下化じゃないんですから、上にも下にも支障物があって、その中を縫っていくような計画じゃないんですよ。どこも全部地下構造物の下を通る計画なんですね。なぜ単線シールドでなければならないか、不可解です。

ここで指摘をしなければならないのは、そもそも東京都は、高架なのか、地下なのかの比較検討、その評価方法をどうやって決めたのかという話です。

私がこの件に関して調査しましたところ、驚くべき実態がこの間明らかになってまいりました。東京都は、調査・検討を西武に丸投げし、西武は何とその業務をコンサルに投げて、コンサルが比較表も作り結論まで出したものを成果物として西武と東京都に見せていたんですね。東京都は、自分で決めたと言い張っていますけれども、時系列で見ると、西

武からコンサル、コンサルが作った比較表に最後は東京都が判を押すという流れなんですね。西武にお任せではですよ、地域の環境がどうなるかが、それは費用が安く済む高架方式を採ってしまうのがですね、流れに、当たり前の流れなんですよ。これでは、この地域の百年の計が立ちません。

そこで、この比較表には不可解な結論が目立ちます。その一つについてお聞きしますが、高架方式を採用する根拠となった比較表を見ると、騒音の評価で高架方式と地下方式に差がありません。騒音ですよ。一般的に考えて、騒音で高架方式と地下方式で差がないはずがありませんが、この評価はなぜ差がなかったのか、理由をお聞かせください。

【原田（保）会長】 谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 建設局が行いました比較設計時における環境性能の評価につきましては、環境保全のための措置を適切に講ずることで対応が可能かどうかで判断しているため、高架方式と地下方式とを同一評価としてございます。

また、選定した高架方式について、東京都環境影響評価条例に基づき、「騒音・振動」「日影」「景観」など8項目で具体的に予測評価をしており、全ての項目で環境基準等の評価の指標を満足してございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 今の答弁はですね、本当に驚くべきものなんですね。環境性能の評価は、環境保全のための措置を適切に講じることで対応が可能かどうかで判断だと。これ、要はですね、つまり、騒音の比較表にもかかわらずですよ、住民にとってうるさいかどうかではなく、一定の騒音対策ができるかどうかの判断だと。

そりゃね、対策はどんな方式でも採れますよ。採れるか採れないかって言われたら、採れますよ。比較されるべきは、採れるかどうかじゃなく、対策が採れるかどうかじゃなくて、対策を講じた後の騒音がどれくらいなのかが問われてるわけでしょう、通常は。こんなことから、高架と地下で騒音は変わりませんというですね、非常識な結論が出てきてしまうわけです。ええ、分かりますかね、これ。騒音がうるさいかどうかじゃなくて、対策が採れるか採れないかで比較表が構成されてんです、騒音って項目なのに。こんなですね、住民をごまかすような比較検討によって方針化された計画、許していいのかと、これ、問われてるわけですよ。

そこで、横浜市の例を紹介したいと思います。横浜市では、相模鉄道本線鶴ヶ峰駅付近の連立立体事業、連立事業のですね、進められております。ここでも地下化と高架化の比

較検討が行われました。その際の比較表では、当然、騒音が比較項目に入っています。それを見るとですね、高架化の騒音について、確かに横浜市も、騒音は生じるが対策は可能であるとし、一重の丸をつけてるんですね。肝腎なのは地下方式の騒音はどうか。これは、地上に影響はほとんどないとして、二重丸になってるんです。差がついてるんです。地下方式のほうが騒音については有利だってしてるんですね。当たり前の話だと思います。

西武のコンサルが作った比較表は、あまりにも恣意的に過ぎるのではないですか。こういう疑問がね、本当に湧き出てくるような比較表なんですよ。

あとですね、比較表の項目内容が東京都と横浜市で全く違ってることに驚きました。横浜市の比較表には「景観」という項目がある。「地元要望」という項目がある。「まちづくり」という評価項目があります。いずれも東京都の評価項目にはありません。それぞれの評価ですが、この横浜市はですね、景観、地元要望、まちづくりの自由度、つまり、高架化にした場合のまちづくりのその後の自由度、地下化にした場合の地上部のまちづくりの自由度、これらを三つの評価、いずれも地下化を評価してるわけです。こうやって横浜市は、総合評価で、高架方式は一重の丸ですけれども、地下方式は二重丸だとして、地下方式を採用してるわけです。

そこでお聞きします。東京都は、連続立体交差事業の構造形式の選定に当たって、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計画的条件、事業や事業期間などの事業的条件、これら三つの条件を基に総合的判断を下すとしていますが、景観や地元要望、まちづくりなど、住民視点の項目を増やすべきだと思いますが、いかがですか。

【谷崎幹事】 都市基盤部長

【原田（保）会長】 谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 はい。今、委員におっしゃっていただきました三つの条件、地形的条件、計画的条件、事業的条件、これら三つの条件から、都としては総合的に判断して選定してございます。

景観など環境への具体的な影響につきましては、都市計画の手続と併せて、東京都環境影響評価条例に基づく手続を行い、全ての項目で環境基準等の評価の指標を満足することを確認しているところでございます。これらの法令に基づく手続を進める中で、適切に住民の意見を聴くための措置も講じております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 地下がいいのか、高架がいいのか、それを比較するために、環境

とか、景観とか、その後のまちづくりの在り方とか、そういうのも評価に含めるべきじゃないですかって私は聞いたんですね。それについては何らお答えなかったと。これら三つの条件から総合的に判断するのみだという答弁でした。

全く適切に住民や専門家の要望を聞いてないわけですよ。東京都は、比較表の項目を作っているのも西武の委託したコンサルです。そして何と、このですね、評価表の、比較表の評価の丸、三角、二重丸を付けてるのもコンサルなんですよ、ええ。比較表の、せめて百歩譲って比較表の項目をね、コンサルが作って、それで、マルバツは東京都でやってくださいよと、さすがにこの公権力の行使にもね、匹敵するぐらい、すげえ大事なことですから、あなたたちやってくださいだったら分かるんですけど、この丸、三角、四角も全部コンサルが打って、それを西武と東京都が見るわけですよ。東京都は、これをうのみにするだけと、楽な仕事じゃないですか。

ところが、横浜市は違います。市が主体となって、そもそも評価項目づくりも、評価の丸づけも、市の職員が行ってるんですよ、一番最初から。本来当たり前のことなんですよ、自分たちのまちづくりなわけですから。自治体でこうも違うと。

横浜市の相模鉄道本線鶴ヶ峰付近では、地下方式でも単線シールドと複線シールド工法を比較しています。東京都のように単線シールド一本だと、地下は、じゃないんです。この相模鉄道はですね、横浜市は、複線シールドと単線シールドで比較をしてるんですよ。その結果、どうなったかという、複線シールド工法が採用されました。私、その職員さんにお聞きしました。それはですね、なぜだったか、複線シールドを選んだか。それはやはり、現在ある鉄道の敷地内からはみ出さないように収めて、用地買収を少なくするためだとはっきりお答えになりました。

単線シールドによる地下方式で行われている西武新宿線中井～野方間では、二つのシールドを単線シールドでね、せっかく地下化なんですけど、単線シールドでやっちゃってるんです。二つのシールド並べるため、横幅は14メートルから18メートルとされてます。これではですね、地上の鉄道敷地をはみ出してしまっ、用地買収が大規模に必要になってしまうわけで、現に、この区間は現在、用地買収が手間取って、6年間の工期延長を強いられています。

一方、複線シールドは、10メートルから12メートル程度で済むと言われておりまして、だから、最大で12メートルか18メートルかの違いがあるんです、横幅で、単線と複線では。12メートルで複線シールドは済むと言われていて、現在の鉄道敷地内で最大

でも12メートル、10メートルか、ごめんなさい。10メートルから12メートル程度で済むとされ、現在の鉄道敷地内で済むようになるわけです。

都と西武鉄道が工事の方法について比較検討を行った表があるのですが、それによるとですね、鉄道用地としての買収面積はですよ、高架方式が6,300平米であるのに対して、地下方式は1万1,600平米と約2倍、買収面積が大きくなっちゃってます、地下の方が。それはやっぱり単線シールドで掘ると線路からはみ出した分の用地買収が続くため、ずっと。高架化より倍の買収面積になっちゃうんですね。

問題は費用です。買収面積は、この単線シールドだと高架化より2倍の差があるんですけども、用地買収費用は、高架が90億円に対して、地下は何と270億円と3倍も高くなっちゃう。これ、不思議でしょ。2倍の用地買収なのに、何で3倍の費用なのかと。なぜそこまで高くなるのかと建設局に伺ったところ、地下方式、単線シールドの地下方式では、用地が現在の鉄道の敷地から薄く長くはみ出してしまうため、土地と共に上物の家も削ってしまうと、そのために買収費用が3倍に膨らんでしまうということなんですね。こうしたことを見てもですね、複線シールドにすれば、土地も建物も削る部分がずっと少なくなり、費用も住民負担もぐっと圧縮される可能性が出てくるわけです。

しかし、何より重要なのは、用地買収が少なくなり、立ち退きが減るとともに、交渉困難による工期の遅れが格段に減ることです。これが大事なんです。

相模鉄道では、高架の方が大幅に工期が長くなる比較表となっております。これについて、横浜市の連立事業担当者にまた聞いてみました。高架の方が長期間となったのはですね、参考にした事例で、側道の用地買収にかなり時間がかかっており、その実績を横スライドしたことがあると、そう答えたんですね。

そこでお聞きしますが、東京都は、連続立体交差事業における工法ごとの工期の予測について、用地買収における困難事例などを踏まえた工期の予測を立てていることはしないのか。お聞かせください。

【谷崎幹事】 基盤部長

【原田（保）会長】 谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 事業予定者である建設局からは、用地の工期については、これまでの実績を踏まえ、取得件数を基に試算してると聞いてございます。

なお、先ほど来、コンサルタントの話ございましたが、都市整備委員会でも私答弁させていただきましたが、いま一度、どのような仕事をしてるか、説明させていただけれ

ばと思います。

構造形式の選定に当たりましては、建設局と西武鉄道とで締結した協定に基づき、相互に協力しながら検討を進めてきております。協定におきましては、西武鉄道は建設局の要請に応じて進捗状況等の報告を行うこと及び建設局は西武鉄道に進捗状況を確認するとともに必要な指示をすることができることを規定してございます。具体的な作業につきましては、建設局と西武鉄道とで相互に連携しながら検討事項等を協議した上で、西武鉄道が委託したコンサルタントに作業の指示をしているというところでございます。

また、コンサルタントが作成した内容につきましては、建設局から必要な指示をし、必要に応じ修正を加えた上で結果を取りまとめており、最終的には事業主体である建設局として内容を確認、承認してるというようなことでございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 今の答弁は興味深いですね。西武のコンサルに先に、評価項目もですね、評価もしてもらうんですけれども、その事前のね、いろいろやり取りをして指示を出しているんだと、だから自分たちがやったんだというんですけれども、改めてお聞きしますけれども、そんな話し合うんだったら、評価項目、自分たちで決めたらいいんじゃないですか、指示をするんだったら。マルバツも自分たちで作ればいいじゃないですか。一体何でわざわざ、そこまで綿密に指示を出したのに、指示を出したというのに、わざわざコンサルにそれを委託するのかと。本当ですか。

【谷崎幹事】 基盤部長

【原田（保）会長】 谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 私がお答えいたしましたのは丸投げでないということでございまして、コンサルタントには、委託ですので、作業をしてもらってるというところでございます。内容をきちんと確認して承認をするのが東京都及び西武鉄道の役割でございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 つまり、一番最初はやっぱり西武の、西武がですね、コンサルに委託をして、その人たちが要項を作って、マルバツもして、それを受け取ったということは間違いはないですね。

【原田（保）会長】 谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 あくまで作業という形でマルバツ、これは付けていただいているというところでございます。中身についての判断は東京都及び西武鉄道でございます。

【原田（あ）委員】 はい、議長

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 語るに落ちるわけですよ。話せば話すほど、結局、コンサルが全部作ったものを、最後に判こを押しただけっていう話じゃないですか。

どこを聞いていたんだっけな。

今の答弁、先ほどの答弁ですけれども、取得件数を基に試算ということですね。困難事例を加味しているとは答えなかったと。取得件数を基に試算しているとの答弁でした。

実際、中井～野方間は既に、用地買収がうまくいかずに6年の延長。住民への我が党都議団の聞き取りでは、ちょっと6年できないかもしれないとも言われています。かなり深刻です、現場は。これ、さらにですね、工期、さらに延長することがですね、容易に予想される事態になってるそうです。

こうした事態が各地であるわけで、こういう困難事例はしかしながら加味されておらず、用地買収件数に、単なる係数を掛けて工期を算出しているだけではないのか。そういう答弁に聞こえたというふうに私の中では疑問が残ります。そういう答弁でした。

さらに、連立事業の工期を考える上で大事なことは、沿線のリアルな実態をつかむことです。その上で工法についても考えなければならないってことなんです。

実は、西武線連立事業に関心のある何人かの都議の元へ、一昨年だったでしょうか、ザ・パークハウス上石神井レジデンスの管理組合から手紙が届いたんですね。それによるとですね、高架化に伴い、用地買収の対象となる練馬区域にあるマンションは、このマンションは、設計上1棟の建物として登録されており、マンションの共有地分割及び建物の一部の解体には区分所有者全員の合意が必要ですよと。事業を受け入れるとすると、この高架化の事業を受け入れるとすると、142戸の半数の居住者が移住を余儀なくされ、残った住民は何とこれまでの2倍の修繕費・管理費の負担となるわけです。しかも、この建物、築5年のですね、築浅でありまして、一部住民立ち退きの合意形成は極めて困難です。それは他の委員からも先ほど御指摘がありました。

こうした事態を、都が実は認識していたことがさきの都市整備委員会の質疑で明らかになりましたが、5年、10年じゃきかないよと。どれだけ工期が延びるか分からないような、工期の重大な延長が予想されながら、都が高架化に固執する理由って一体何なんでしょう。お聞かせください。

【谷崎幹事】 基盤部長

【原田（保）会長】 谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 都といたしましては、構造形式の選定に当たって、先ほど来申し上げて
ます、地形的条件、計画的条件、事業的条件、これら三つの条件から総合的に選んでおり
ます。

今回、計画的条件におきましては、地下方式では既存の交差道路1か所、ちょうど地下
から鉄道がこう出てくるところで交差道路はあるんですけども、それを潰して、その道
路を通行不可にしてしまうというところがございます。

また、事業的条件におきましては、高架方式の方が地下方式より事業費を大きく抑える
ことができます。

これらのことから高架方式を最適案として選定したところでございます。

また、構造形式の選定に当たりまして、用地の工期につきましては、建設局において、
これまでの実績を踏まえて、取得件数を基に試算しております。

さらに、地域の方々に対しましては、これも先ほど来申し上げてますように、都市計画
素案説明会など、これまで数多くの説明会等で御説明、また、御質問や御意見を伺うとと
もに、説明会後も個別の対応をやっているところでございます。今後、また用地測量等説明
会、様々な機会を捉えまして、分かりやすい丁寧な説明に努め、皆様方の御理解、御協力
を得ていきたいというふうに考えております。

【原田（あ）委員】 委員長

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 委員長じゃなかった。すみません、座長

繰り返しの答弁が返ってきたと。私、かなり具体的なですね、例を出して、どうです、
どう考えてんですかと聞いたんですけど、繰り返しの答弁。これ、本当危険ですよ。いや、
委員の皆さんに本当にこの状況をぜひ考えてもらいたいと思うんですね。丁寧に説明する
ってずっと繰り返してましたけど、他の委員に対しても、その丁寧に説明するのは、14
2戸の区分所有者に半数出てってくれと、その後2倍の修繕費・管理費になるんだけど
も、それをのんでくれっていうのを丁寧に説明するわけですよ。本当に10年、20年、
この開かずの踏切、全然動きませんよ、これじゃあ。本当にいいんですか、これ、このま
ま通しちゃって。

現場が全く見えていない。連立事業は工期が命です。開かずの踏切がとにかく早く解消
されることが最も地元では重視されます。その工期が重大な影響を受けることが分かって

いながら高架化に突き進むと。複線シールドにしたら、もしかしたらこのマンションの立ち退きはなくなり、工期の遅れはなくなるかもしれないのに、高架化に突き進むと。

今日のこの審議会の決定で、このまちのですね、未来の形がね、決まっちゃうんですよ。あるいは、このまま動かないかしんないんですよ。

せめて東京都にお願いなんですけど、複線シールド工法がどれだけの効果をもたらすのか、もたらさないのか、検証ぐらいしませんか、本当に。ええ、それを求めているんですよ。事前にこういう質問するって言ってませんでしたけど、ちょっと、どうですか、部長

【原田（保）会長】 はい、谷崎幹事、どうぞ。

【谷崎幹事】 これも先ほど来申し上げておりますが、本区間は石神井川や水道幹線などがあって、離隔の確保とか、限られた空間の中での施工が必要であるため、本区間の地下方式は単線シールド工法ということを検討してきたというふうに聞いてございます。

その地下方式と高架方式を検討して、地形的条件等々から判断して、高架方式を最適な構造形式として選定してきたと、これも先ほど来申し上げております。

こうしたことから、本区間の地下方式について、改めて複線シールド工法を検討する必要はないと考えてございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 いや、もう本当ね、今からでも遅くないと思いますよ。複線シールド工法による地下方式の検討をね、ちゃんとすべきだと思います。このまま本当に突き進んでいいのかと。かたくなに今までのやり方にこだわる。一体何があるのかと、この西武線の連続立体事業は。

私、このマンションの住民の方からですね、この間の経緯を時系列でまとめた表をいただきました。これを見るとですね、今から13年前、2008年に井荻～柳沢間の連立事業が事業候補区間に位置付けられてます。そして、2010年を前後して、さっき私が幾度となく質疑をしました工法についての検討がですね、されているわけなんですね、2010年を前後して。例のコンサルによる検討もこちら辺からあるんでしょう。住民にもですね、誰にも明かされず行われたこうした検討がですね、始まっていた。その3年後です、当該マンションのディベロッパーが2013年にまとめた土地の入手を行ってしまうと。建築、どうせ動かないよとかね、都市計画道路もそうですけども、しばらくは動かないからと、大丈夫ですよとかって甘い感じでやるんですよ。でも、こうやって住民にも誰にも明かされないままですね、こういう事業が進んでいって、ディベロッパーがまとめた

土地を入手しちゃうと、3年後に。建築確認をすぐに得ます。2年後の15年に、この当該マンションがしゅん工するわけですよ。同じ年に西武線立体化促進協議会が発足してま
す。

もう行政とね、業者が本当水面下で勝手に動かして、住民不在でやるから、大変なことが起きるわけですよ。しゅん工して、入居から6年後、今日の日を迎えています。何という無秩序で無計画なまちづくりでしょうか。これに巻き込まれた住民の人生どうなっちゃうんですか。

審議委員の皆さんには、どうかですね、この案件については、いま一度考える時間を与えていただけないでしょうか。今日この場で答えを出すのではなくて、高架化の決断をですね、いま一度待ってもらえないだろうか。そのことをお願いしてですね、私から、この案件に対する質疑は終わらせていただきます。

継続の動議を求めたいと思います。

【原田（保）会長】 はい。

【原田（あ）委員】 やりたいと。

【原田（保）会長】 じゃ、柴崎委員、どうぞ。

【柴崎委員】 はい、すみません。

この審議会もですね、実は今年の2月にね、開催の予定だったわけです。しかしながら、このコロナ禍ということで、この10月に延期をされました。8か月延期をされました。

先ほど来、私も質疑の中でも申し上げましたが、平成13年からですね、この踏切問題というのは地域の中でも大変大きく浮上しましてですね、地元の多くの皆様方の悲願なんです、この踏切の除去につきましては。したがって、この議論につきましてもですね、もう十分にですね、議論尽くされてます。というのは、同じことをですね、繰り返し、都市整備委員会と全く同じ質疑をされてるんです。

【原田（あ）委員】 ここはどこですか。

【柴崎委員】 時間稼ぎとしか思えません。

【原田（あ）委員】 ここはどこですか。

【柴崎委員】 全く同じ質疑をされてます。

【原田（あ）委員】 都市整備委員会と都市計画審議会是一緒なんですか。

【柴崎委員】 全く同じ質疑をされてる中で、やはり私は十分に議論は尽くされたというふうに判断をしておりますので、ぜひこれ、本日御決定をお願いしたい。そのことを申

し上げます。よろしくお願いします。

【原田（保）会長】 青山委員、どうぞ。

【青山委員】 この西武新宿線の連続立体交差化の問題というのは、もともと20世紀に西武鉄道株式会社がその資金として料金に10円上乗せをして、それで、それを積み立てて資金とするということを決定したけれども、その後の状況の推移によって、その10円については預かっておいて、今回のような形で連続立体交差化で使いますと、そういう説明が20世紀の末にございました。

そういう意味ではとても長い計画なんですけれども、この間にですね、小田急線の成城学園付近、京急の蒲田付近、羽田空港線と、いずれも高架化に対する反対論ございましたけれども、相対的な問題ですので、地下化に対して高架によって踏切を解消するというところで、いろいろ議論ありましたけど、どちらも、現在は、御承知のように、高架で踏切が解消されて、利便性を向上させるという結果になっております。

西武新宿線についても、20世紀からの宿題でございますので、速やかに決定をして事業を推進するということを望みたいと思います。

【原田（保）会長】 じゃ、23番

【里吉委員】 23番、里吉です。

【原田（保）会長】 里吉委員

【里吉委員】 はい。

【原田（保）会長】 どうぞ。

【里吉委員】 私たちも、早く連続立体交差事業というか、開かずの踏切解消ですね、開かずの踏切を解消するという目標は皆さんと変わりません。だからこそ、その住民の皆さんの理解が得られないやり方でなぜやるのかということでは、今どんどん技術も進歩していて、ほかの自治体できちんと住民の理解も得て進めている連続立体交差事業のやり方、あるわけですから、そういうやり方を、今ここまで長引いたからこそ、急いでただ決定するというだけではなくて、工期を短くして、本当に早く開かずの踏切を解消するために、今拙速に高架化を決めるのはおかしいのではないかとということを私からも強く申し上げたいと思います。

以上です。

【原田（保）会長】 はい、宮瀬委員、どうぞ。

【宮瀬委員】 29番、宮瀬でございます。

私どもは、反対するというつもりは、いろんな議論を踏まえてのことなんで、ないんですけども、ぜひですね、ちょっと私も、地元板橋区の大山地域という東武東上線の立体化があるんですけども、最終的に、やっぱり賛否が相当ある中で、東京都の方で総合的な判断という最後の言葉がよく出るんですけども、もう少し論理的に数字をもってですね、ちゃんと御説明していただかないと、私どももなかなかこう、高架がいいのか、地下がいいのかというところで、地元で御説明がしづらいので、ぜひですね、丁寧な説明というのは、決めたことを住民に、住民、その説明会開くといったことではなくて、多くの、そこに、その使ってる方々の多くの声をどう聴くのか。

今回も、マンションお住まいの方に説明会やりますではなくて、きちっと一軒一軒訪問して、こちら側からこうアウトリーチで御説明しないと、やっぱりいけないんじゃないのかなと思います。意見表明とさせていただきます。

以上です。

【柴崎委員】 何の意見表明です。反対なの。

【宮瀬委員】 賛成ですが、意見表明をさせていただきたい。

【原田（保）会長】 じゃあ、回答はよろしいですか。

【宮瀬委員】 はい。

【原田（保）会長】 はい。じゃあ、原田委員から継続審議の提案もいただきましたけれども、今までそれぞれの多くの委員の方々からそれぞれのお立場で意見をいただき、それぞれについてやり取りもあったと思いますので、当審議会としては、この件についての議論は煮詰まってるということで、採決をいたしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

〔 「異議なし」の声あり 〕

【原田（あ）委員】 いや、継続について。

〔 「何の継続」の声あり 〕

【原田（あ）委員】 継続について賛否を採ってください。

【原田（保）会長】 ということで、ほとんどの方に採決ってことで御賛成いただいてますので、採決をさせていただきたいというふうに思います。

〔 「異議なし」の声あり 〕

【原田（あ）委員】 継続について、継続の動議について賛否を採ってください。

【原田（保）会長】 会長としての判断で。

【原田（あ）委員】 継続、委員長

【原田（保）会長】 既に採決ということで、多くの方、御賛成いただいていると思いますので、このまま採決させていただきます。

〔 「異議なし」の声あり 〕

【原田（あ）委員】 継続についてなぜ動議を、動議を問わないんですか。

【原田（保）会長】 従来から会長の議事進行の範囲でそういったことやってたかと思っていますので、そういったことで、今回採決をさせていただきます。

〔 「異議なし」の声あり 〕

【原田（保）会長】 それでは、採決をさせていただきます。

議第 7 5 1 5 号、東京都市計画都市高速鉄道及び議第 7 5 1 6 号、西東京都市計画都市高速鉄道の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。

よって、本件は原案どおり決定をいたしました。

【原田（保）会長】 次に、日程第 5 といたしまして、議第 7 5 1 7 号を議題に取り上げます。

小野幹事の説明求めます。小野幹事、どうぞ。

【小野幹事】 日程第 5、議第 7 5 1 7 号、霞が関団地一団地の官公庁施設の変更にについて御説明いたします。

資料、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」 2 6 1 ページから 2 6 4 ページまでとなります。

「議案・資料」 2 6 3 ページの位置図と併せまして、モニターの航空写真を御覧ください。

一団地の官公庁施設は、首都中枢の官庁街としてふさわしい一体的な土地利用を図るため、昭和 3 3 年に都市計画を決定しております。

霞が関団地内には、官公庁施設のほか、地区北側には国立劇場が立地しております。国立劇場は、開場後 5 0 年以上経過し、施設や舞台機構などの老朽化が著しく、抜本的な対策が必要となっております。このため、令和 2 年度、国において伝統芸能の伝承と創造の拠点として機能の更なる強化等を図るため、国立劇場の再整備に係る整備計画が策定され

ました。

今回の計画は、国立劇場の再整備や今後の官公庁施設の整備などを踏まえ、国立劇場が立地する区域などを一団地の官公庁施設から削除するものでございます。

「議案・資料」 264 ページと併せましてモニターを御覧ください。

モニターにお示しした霞が関団地の北側、国立劇場等の区域を削除することにより、区域面積を約 103 ヘクタールから約 98.5 ヘクタールに変更いたします。

なお、本案件を令和 3 年 9 月 27 日から 2 週間、公衆の縦覧に供しましたところ、4 名から 4 通の意見書の提出がございました。

資料は、白色表紙「意見書の要旨」 38 ページから 41 ページまでとなります。

主な意見の概要としましては、40 ページ左枠の記載の上から 4 行目以降のとおり、「国立劇場の風格と荘厳な佇まいは世界に誇れる存在である。国立劇場の建物を現状維持して、一団地の官公庁施設の区域の変更をしないでほしい。」というものなどがございます。

これらの意見に対する東京都の見解ですが、38 ページ右枠の記載の下から 10 行目以降のとおりで、「国立劇場の再整備に係る整備計画等に基づき、国立劇場の再整備や今後の官公庁施設の整備などを踏まえ、一団地の官公庁施設の区域を変更するものである。なお、整備計画では、国立劇場は、皇居周辺の緑豊かな環境や景観等とも調和した一団地の官公庁施設の性格を損なわない施設とするとともに、国内外の人々を迎え入れ、日本の伝統芸能を世界に発信する場として、「日本らしさ」を取り入れ、風格と品格を備えた施設とすることとしている。」などというものでございます。

日程第 5 の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 はい、以上で説明は終了いたしました。それでは、日程第 5 につきまして御質問、御意見あれば、よろしく願いをいたします。

原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 はい、1 問だけお聞きします。

都市計画霞が関団地からですね、国立劇場の土地を切り離す計画です。

まず、お聞きします。国立劇場の再整備について、現時点での検討状況を伺います。

【原田（保）会長】 小野幹事、よろしくお願いします。

【小野幹事】 都市づくり政策部長

【原田（保）会長】 どうぞ。

【小野幹事】 国及び国立劇場の運営者である独立行政法人日本芸術文化振興会などが、

P F I 事業による国立劇場の再整備に当たって必要となる機能や用途、事業スキーム等を整理しました、国立劇場の再整備に係る整備計画を令和2年7月に公表いたしました。今後の進め方につきましては、この整備計画に基づき、平成30年に閣議決定しました、民間資金等の活用による公共施設等の整備等に関する事業の実施に関する基本方針や、P F I 事業実施プロセスに関するガイドラインなどを参考に、日本芸術文化振興会が令和3年度中に国立劇場再整備等事業の実施に関する方針を公表すると聞いております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 国立劇場の経営者である独立行政法人日本芸術文化振興会が、P F I 事業で事業者を選定し、劇場改築のほかですね、収益施設としてホテルやレストランを設置するとのことなんですね。

事前にお聞きしたところによりますと、今回都市計画上問題となるのはホテルの建設をすることにあるとのこと。計画に関わる条件を見ると、景観に配慮した計画を行うとありますが、そもそも景観に配慮して、この都市計画霞が関団地というのは用途地域や容積率・高さが規定されてきたわけなんですね。現在20メートルの建物がこれから75メートルの高層建築に変わること、どのような景観への配慮があるというのか、不可解です。都市計画は地域全体で整合性を図るものであり、開発があるのでその地域を枠から外すなどということが簡単に行われては都市計画の意味がありません。

そこで、地元にお聞きしたところによりますと、この地域には既に幾つかのホテルが造られていると。まず、住民がですね、こうした計画を知らなかったというのも大きな問題です。

また、数十年にわたりP F I 事業者建物の管理運営を任せるものでありまして、国立劇場といった文化施設、あるいはですね、これ、環境建設の分野でもすごく話題になっているわけですが、公園を使ったパークP F I などですね、公共空間が直接収益の種地とされることに問題があると私たちは指摘をしてきました。大きな空地はもうないから、じゃ、公園があるじゃないかと、あそこを開発の拠点にしようよと。文化施設があるじゃないかと、あそこを大きくして、また何かしらの開発の土地にしようよと。

これね、逆に収支がうまくいかなかった場合に、改築にかかった費用の回収などがですね、国立劇場の運営に影響を落とさないかなど、まだまだ不明朗です。チケット販売にもP F I 事業者が関わるとの話もありますが、将来それにとどまるのかと。伝統芸能や現代舞台美術の振興、伝承者の養成などへの影響ですとかね、文化・芸術の独立性が保たれる

のかについても疑問がありまして、この案件は、そうした理由から反対とします。

【原田（保）会長】 ほかに御意見ございますですか。

じゃあ、日程第５につきまして、ほかに御意見、御質問ないようでございますので、採決をいたします。

議第７５１７号、霞が関団地の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

【原田（保）会長】 次に、日程第６、議第７５１８号から議第７５２０号までを一括して議題といたします。

小野幹事の説明を求めます。どうぞ。

【小野幹事】 都市づくり政策部長

【原田（保）会長】 小野幹事、どうぞ。

【小野幹事】 日程第６、議第７５１８号、広町地区地区計画及び議第７５１９号、品川区広町二丁目地内における用途地域の変更は、相互に関係する案件のため、一括して御説明いたします。

資料、お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」、２６５ページから２８９ページまでとなっております。

まず、広町地区地区計画の決定について御説明いたします。

「議案・資料」２７２ページの位置図と併せまして、モニターの航空写真を御覧ください。

本地区は、ＪＲ線など３路線が結節する大井町駅の北西に位置する、面積約７．１ヘクタールの区域でございます。

令和２年１１月には、大井町駅周辺地域まちづくり方針が品川区に策定され、大規模土地利用転換による新たな都市機能の集積に加え、区庁舎再編と連携し、区を中心核としてふさわしい複合拠点の形成が方針として示されております。今回、この方針に沿って、本地区における整備計画が具体化したことから、新たに地区計画を策定、決定するものでございます。

「議案・資料」２７３ページの計画図１と併せましてモニターを御覧ください。

地区計画では、個性豊かな魅力とにぎわいのある複合拠点の形成を図るため、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いたします。

「議案・資料」２７４ページの計画図２－１と併せてモニターを御覧ください。

デッキレベルに、駅前歩行者広場１号及び２号、歩行者専用通路１号、広場２号を、主要な公共施設などに位置付けます。

次に、「議案・資料」２７５ページの計画図２－２と併せましてモニターを御覧ください。

地上部に、北側駅前広場、区画道路１号及び２号、歩行者専用通路などを、主要な公共施設や地区施設に位置付けます。

このほか、建築物等に関する事項として、容積率の最高限度を、Ａ－１地区は９３０パーセント、Ａ－２地区は１００パーセント、建築物の高さの最高限度を、Ａ－１地区は１１５メートル、Ａ－２地区は１６メートルを定めます。

次に、この地区計画の決定に合わせまして、地区計画に隣接する面積約０．２ヘクタールの区域について、用途地域を変更いたします。

「議案・資料」２８９ページの計画図と併せてモニターを御覧ください。

変更の内容として、広町地区で道路などの公共施設の配置等が明らかになったことから、本地区の土地利用の状況等を勘案し、計画図中①の区域について、第一種住居地域、建蔽率６０パーセント、容積率２００パーセントだったものを、容積率及び建蔽率はそのまま、準工業地域に変更いたします。

計画図中②の区域について、商業地域、建蔽率８０パーセント、容積率５００パーセントだったものを、準工業地域、建蔽率６０パーセント、容積率２００パーセントに変更いたします。

なお、今回の決定等にあわせ、品川区において、土地区画整理事業の決定と防火地域及び準防火地域の変更が行われる予定でございます。

本案件について、令和３年９月２７日から２週間、公衆の縦覧に供したところ、２４名１団体から２５通の意見書の提出がございました。

資料は、白色表紙「意見書の要旨」４２ページから６１ページまでとなっております。

反対意見に関するものが２３名１団体から２４通、その他に関するものが１名から１通ございました。

そのうち、反対意見の都市計画に関する主な意見の概要は、４２ページ（１）になりま

すが、「鉄道交通の便だけのことであれば、現在の東急、ＪＲ東日本、臨海副都心線について、特に乗り継ぎが不便ということは感じられない。「拠点」「中心核」「土地の高度利用」というのは、誰にとって必要な事業なのか。高層住宅やホテルを建てるのが、区民のためにつながるのか。コロナ禍で、区民や区内の事業者に対する補償や医療体制への支援が十分でない中、このような大規模で不要不急の再開発事業は取りやめるべきと考える。」というものでございます。

これらに対する都の見解として、４２ページ右枠に記載のとおり、「品川区が、令和２年１１月に策定した「大井町駅周辺地域まちづくり方針」では、大規模土地利用転換による新たな都市機能の集積に加え、区庁舎再編と連携し、防災機能を有する複合拠点の形成や、重層的な歩行者ネットワークの整備などによる交通結節拠点の形成などが示されており、このまちづくり方針などにに基づき、今回、地区計画を都市計画決定するものである。まちづくり方針については、策定段階において、区が説明会を開催するなど、広く区民の意見を聞いたうえで、区議会へ報告して、策定していると区から聞いている。」というものでございます。

議第７５１８号及び議第７５１９号の説明は以上でございます。

次に、第７５２０号、豊洲二・三丁目地区地区計画について御説明いたします。

資料、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」２９１ページから３１４ページまででございます。

「議案・資料」３０７ページの位置図と併せまして、モニター上の航空写真を御覧ください。

本地区は、東京臨海部、地下鉄有楽町線及び新交通ゆりかもめの豊洲駅の周辺、面積約５０．５ヘクタールの区域でございます。本地区では当初、平成１４年６月に地区計画を決定しており、豊洲１から３丁目まちづくり方針を踏まえ、順次、地区整備計画を定め、開発が進められてきております。

「議案・資料」３０８ページの計画図１と併せましてモニターを御覧ください。

交通結節機能の強化を見据え、業務、商業などの機能が集積した、拠点性の高い複合市街地を形成するため、今回、地区の中央に位置し、晴海通りに接する区域４、４－２街区において、整備計画の具体化に合わせて、地区整備計画約２．７ヘクタールを追加するものでございます。

地区計画の変更内容について御説明いたします。

「議案・資料」３１１ページの参考図１と併せましてモニターを御覧ください。

主要な公共施設として、歩行者通路４号を、地区施設として歩道状空地１０号、歩行者連絡通路８号を、地区計画に位置付けます。

このほか、建築物等に関する事項として、容積率の最高限度６００パーセント、建築物等の高さの最高限度１００メートル、壁面の位置の制限などを定めます。

なお、今回の変更にあわせまして、江東区において、準防火地域から防火地域への変更が行われる予定となっております。

なお、本案件について、令和３年９月２７日から２週間、公衆の縦覧に供しましたところ、２１１名１団体から２３４通の意見書の提出がございました。

白色表紙の「意見書の要旨」６２ページから１０７ページまでを御覧ください。

反対意見に関するものが２３４通でございます。そのうち、都市計画に関するものの主な意見の内容は、６４ページ（９）１、２段落目になりますが、「４－２街区の最高高さ制限を３街区の豊洲フォレシアなどと同じとし、８０ｍとすることを求める。少なくとも、７街区のパークシティ豊洲側の建築物は高さ８０ｍ以下とすること。３街区は、「８街区住民への配慮」と「南北の風の通り道」への配慮がされた、素晴らしい都市計画になっている。４－２街区は、３街区にならった高さ制限・セットバックの都市計画とすべきで、豊洲開発の連続性とバランスの点からも、３街区と同じとすることが求められる。住民への配慮が皆無で、豊洲開発全体としてもバランスの取れない事業者の案を、都はどのような判断で良いとされるのか、具体的に提示してほしい。」というものでございます。

これに対する都の見解は、６４ページ右枠の記載の（９）１段落目のとおり、「豊洲２・３丁目まちづくりガイドライン」では、「群としての独立性」をより強調する遠景景観が形成されるよう、比較的低層の業務ビルを地区中央に配置し、外環に１００ｍを超える高層建築群を配置することとし、地区の中心部に位置する３街区を中心に「高さ１００ｍ程度の建物配置ゾーン」、その外側が「高さ１００ｍを超える建物配置ゾーン」となっている。また、晴海大橋からの景観として、ドックを中心とした緩やかなスカイラインを形成することとなっており、この考え方にに基づき、今回の計画地は、この二つのゾーンの中間に位置していること及びドックの後背地に位置していることなどを踏まえ、地区計画では、建築物の高さの最高限度を１００ｍとしている。」というものでございます。

本件について、江東区に意見照会したところ、都市計画上支障のない旨、回答を得ております。

なお、「事業者に対して、今後も近隣住民との誠意ある協議を継続するよう、引き続き指導されたい。また、地権者の検討組織であるまちづくり協議会に対し、区民が参画できる体制づくりに努めるよう指導されたい。」との付記がございました。

これにつきましては、近隣住民との協議を継続するよう、都と区で引き続き事業者へ働きかけてまいります。また、協議会への近隣住民の参加につきましても、区と共に働きかけていくこととしております。

日程第6の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 以上で説明は終了いたしました。それでは、日程第6につきまして御意見、御質問等あれば、よろしくお願いいたします。

原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 広町についてお聞きします。

広町地区地区計画、主にJRと品川区が地権者となって進められようとしているですね、計画です。同計画は、26階、107メートルのホテル及びマンションが1棟、114メートルのオフィスビルが1棟、さらには多数の商業棟と500台の駐車場を計画するものです。

環境面は確認しておきます。容積率は従前と従後でどのように変化するのか。また、従前CO₂排出量は従後にどのようになるのか、伺います。

【小野幹事】 議長、都市づくり政策部長

【原田（保）会長】 小野幹事、どうぞ。

【小野幹事】 今回開発区域の地区と従前の容積率は、地区の一部が600パーセントで、大半は200パーセントになっております。開発後の容積率は930パーセントでございます。

開発前のCO₂排出量につきましては、暫定的な施設であり、エネルギー実績等が把握できないため算定できません。開発後のCO₂の排出量につきましては、一定の仮定条件を基に試算しますと、A-1地区は年間約2万1,000トンとなりますが、建物供用開始時までに再生可能エネルギー由来の電力利用に取り組むことなどにより、実際のCO₂排出量はこの試算より大幅に削減する見込みでございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 大半がですね、200パーセントの容積率の場所です。これが930パーセントになると。この開発の地域の周りはですね、昔ながらの飲み屋さんであっ

たりお店屋さんがあって、親しみやすい町並みがずっと広がってるということで、地域の人たちからは、本当にそういう住民の地域の場所にどーんと930パーセントのこれからビルが建っていくというんで、大変な反対運動がある場所です。

これまでのこの地区の排出量ですが、排出量の公表を義務付けられていないレベルの地域だったと。もう本当に容積率200パーセントで、そんなに義務の、公表義務のないぐらいの場所だったと。そこにマンションやホテル、商業施設が建って、一気に年間2万1,000トンの排出量、あるいは同等のエネルギー消費量の建物が、ほぼ何もないところに現れることになるわけですね。2万トンとは深刻な数字です。こうしたことが本当にぽんぽんぽんぽんと、今日1個だけでも万という単位のCO₂排出というのがわっと出てくるといのは、本当すごいことなんですよ。

こうした重大な環境負荷をかける計画に対して、どのような容積率の緩和が行われるのか、重要です。この計画における容積率緩和の根拠となる都市貢献はどのようなものか。

【小野幹事】 議長、都市づくり政策部長

【原田（保）会長】 小野幹事、どうぞ。

【小野幹事】 本地区の容積率につきましては、東京都再開発等促進区に定める地区計画運用基準に基づき、区画道路1号、2号や北側駅前広場などを地区計画に主要な公共施設として位置付け整備することにより、将来見直しを想定した用途地域及び容積率を設定するとともに、広場1号などの確保を評価容積率の対象としております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 道路建設や北側の駅前広場の建設が都市貢献のボーナスとなって、本計画の容積率緩和の根拠となってるんですね。

しかし、そうした計画に対しですね、実は多くの品川区民から批判の声が沸き上がっていると。区役所の建替えが含まれる計画にもかかわらず、住民にまともな情報開示を行わず、JRに有利な地区計画を推進し、さらには、数十年前からですね、計画倒れとなってきた駅周辺の開発構想を推し進めようとする計画になってるからです。

そもそも品川区は、今から10年前に36億円をかけて免震工事を行ってます、区役所に。その後も、2016年度に約4億円で熱源機器の更新、2018年には1億5,000万円でエレベーターの改修を行うなど、区庁舎の長寿命化に取り組んできました。あと15年はですね、耐震性に問題はないってされてるんですね。

ところが、ここに来て突如、JRと共に広町の地区計画を立ち上げました。この計画に

よって、ＪＲはホテルなどのビルを建てることができ、さらには、現区庁舎跡地には、ＪＲホテルの集客施設としての企業スポーツなどを対象としたアリーナの建設を考えてるんだと。品川区がですね、ＪＲと交換した土地に、真下をりんかい線が走ってる用地がありまして、そこには建物を建てられないため、４００億円もの巨額を投じる区庁舎は、敷地がどうしても狭くなってしまって、超高層になるということなんですね、区役所が。地震のときは区役所が機能するのかと、防災上心配する住民の声が上がってます。

また、この計画は、数十年前につくられた大井町、先ほど示しましたが、大井町プレイス構想に道を開くものとなりまして、大井町や区役所周辺の住民の息遣いの聞こえるような町並みが次々と再開発によって失われてしまうという、そうした懸念の声も強くなってきています。

問題なのは、そうした反発を招きかねない区役所庁舎を含む地区計画の策定において、品川区がまともな住民説明の場を持ってこなかったことにあります。都市計画法第１６条は、地区計画原案を作成するに当たり、関係権利者に対して説明を行うことを定めています。この際、区役所庁舎を含む地区計画であれば、区役所を持つてんのは区長じゃありませんから、区民ですから、広く区民の意見を集めるのが行政としての倫理、道德というものであります。ところが、品川区は住民の声を無視して進めてしまったと。こうしたですね、住民無視の地区計画に対して容積率緩和のボーナス与えることも住民とのあつれきを生むことになるため、都としては慎重でなければならないとを指摘するものであります。

一般論として聞きますが、再開発等促進区を定める地区計画に自治体の庁舎や集会所等が含まれる場合、その住民説明は地区計画の権利者から自治体住民へ対象を広げるべきだと考えますが、都市整備局の見解を伺います。

【小野幹事】 議長、都市づくり政策部長

【原田（保）会長】 小野幹事、どうぞ。

【小野幹事】 東京都決定の再開発等促進区を定める地区計画に関する都市計画法第１６条第２項に基づく説明会は、同規定に従い、区域内の土地の所有者等を対象として行っております。

また、都市計画法第１７条に基づく縦覧等に際しては、東京都公報ないし当該区報により都民への周知を行い、計画地区外の方にも対象とした説明会を行っております。

区民に密接に関わる区庁舎の建替えが含まれているので、広く周知すべき、あるいは説明会を行うべきという御意見だと思いますけども、区庁舎の建替えにつきましては、品川

区において新庁舎整備基本構想・基本計画策定委員会を立ち上げ、学識経験者、関係団体代表、公募区民、議会の代表を構成員としまして、検討、議論を行うとともに、広くパブリック・コメントを実施していると承知しております。また、区議会においても、特別委員会の中で新庁舎の問題について議論してきたと承知をしております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 まさにそういう数少ない住民説明の機会の場で猛烈な反対の声がかうわっと上がってるのを、一切無視してここまで来ちゃったわけです、今日のこの日まで。それをですね、擁護して発言を行って、そして、地域貢献だと、社会貢献、貢献度が高いから容積率をですね、緩和してやるなんてことがですね、認められるはずがないわけですよ。

土地の所有者にだけ知らせたっていうことなんですよ、今の答弁も結局ね。つまり、主要なですね、土地の所有者に、品川区が入ってますと。だとすれば、品川区はしっかりと住民の合意を取り付け、こうした計画を出すのが、そうした計画を出すのがですね、筋だと思うわけです。

ところが、現地ではろくに住民との話し合いも持たず、強引に計画を進めてるわけです。審議会などでこうした住民の声を聞けっていう声がある、上げられるってことがほとんどないと。地域の反対は、反対運動は極めて大きなものがあり、このような計画を認めるわけにはいかないということを指摘して、豊洲についても1問質問したいと思います。

豊洲二・三丁目地区地区計画についてお聞きします。この計画についても近隣住民から多くの批判の声が上がっているとお聞きしました。都と区の住民説明会において、近隣住民からはどのような意見があったのか、伺います。

【小野幹事】 議長、都市づくり政策部長

【原田（保）会長】 小野幹事、どうぞ。

【小野幹事】 東京都と江東区が開催した地元説明会では、隣接するマンションの住民の皆様より、100メートルで計画されてる建築物の高さを80メートル以下にしてほしいなど、居住環境への影響に関する意見がございました。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 これからね、新しく、この間つくってきたまちですよ、東京の歴史からすれば。当然そういうことも、すごく大きなマンション、高級マンションとか建って、そこを買った人たちは、当然景観だとかいろんなものに配慮したまちづくりが行わ

れてるんだろうと、信頼をしてるわけですよ。ところが結局、土地さえあれば、そこにあったものがなくなれば、あとはディベロッパーが入ってきて、ぱっと建て、大きな建物を建てたいと。容積率は幾らでも緩和してもらえんという中で、こういうですね、あつれきが東京都内どこでも起きるんじゃないかなと。

当該計画地の北側に位置する第7街区には、いわゆる超高層のマンションが建っておりまして、当該地域はもともと低層の結婚式場があり、良好な環境が保たれていたと。ところが、その結婚式場がなくなり、いきなり高層ビルの建設が発表されたとのことで、このマンションにとってはとんでもないですね、7街区のマンションにとってはとんでもない圧迫感、景観の阻害が起こるということになるわけですね。巨大再開発の無秩序な高層化・巨大化が引き起こした矛盾だなと感じています。

今の東京のまちづくりの在り方では、どこでも起こり得る話であり、住民からのですね、批判の声は大きく、賛成はできないということを明言しておきたいと思います。

以上です。

【原田（保）会長】 ほかに。

〔 「なし」 の声あり 〕

【原田（保）会長】 この件について、御意見、御質問等ございませんでしょうか。

それでは、御意見、御質問ないようでございますので、日程第6の案件について採決をいたします。

まず、議第7518号、広町地区地区計画及び議第7519号、品川区広町二丁目地内の用途地域の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔 賛成者挙手 〕

【原田（保）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7520号、豊洲二・三丁目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 〕

【原田（保）会長】 賛成多数と認めます。

よって、本案は原案どおり決定をいたしました。

【原田（保）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、長時間にわたり熱心な御審議をいただき、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。ありがとうございました。

午後 4 時 4 1 分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。