

午後１時３０分開会

【事務局（藤井都市計画課長）】 定刻となりましたので、ただ今から、第２４３回東京都市計画審議会を開催させていただきます。

開催に先立ちまして、事務局より御報告がございます。本審議会委員でありました高島なおき様が、去る１０月２日に御逝去されました。ここに謹んで哀悼の意を表し、心より御冥福をお祈りいたします。

それでは、進行に入らせていただきます。

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２４３回東京都市計画審議会 資料一覧」をお配りしておりますので、配布資料の御確認をお願いします。

はじめに、資料１、Ａ４横１枚の「議案一覧表」でございます。

次に資料２、薄茶色表紙の冊子、「議案・資料」。

次に資料３、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」。

次に資料４、クリーム色表紙の、「議案・資料 別冊 意見書の要旨」。

最後に資料５、薄緑色表紙の、「環境影響評価書 東京都市計画道路都市高速道路第１号線（新京橋連結路）建設事業」が、「概要」、「本編」及び「資料編」の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。

「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、議題が合計９件ございまして、全て議決案件でございます。

それでは、原田会長、よろしくお願いします。

【原田（保）会長】 委員の皆様方には、本日、御多忙のところ、御出席いただきまして誠にありがとうございます。

初めに、本日の審議会は規則によりまして、会議を公開で行いますので、傍聴者及び報道関係者の方々に御入室いただいております。御了承をよろしくお願いします。

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、お手元に配置しております「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。

お手元の桃色表紙の「議案・資料 別冊」をお開きください。

その１ページに、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申し上げます。

議席番号１番、東京都議会議員、鈴木章浩委員でございます。

【鈴木委員】 どうぞよろしくお願いします。

【原田（保）会長】 議席番号１５番、東京都議会議員、中山信行委員でございます。

【中山委員】 よろしく申し上げます。

【原田（保）会長】 議席番号２３番、東京都議会議員、尾崎あや子委員でございます。

【尾崎（あ）委員】 よろしく申し上げます。

【原田（保）会長】 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】 よろしく申し上げます。

【原田（保）会長】 議席番号２９番、東京都議会議員、竹井ようこ委員でございます。

【竹井委員】 よろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 議席番号３１番、日の出町議会議長、東亨委員でございます。

【東委員】 よろしくお願ひ申し上げます。

【原田（保）会長】 なお、委員の議席につきましては、規則に基づきまして、２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定めますので、御了承をお願いいたします。

それでは、これより審議に入りますが、限られた時間でございますので、十分に御審議いただきたいと存じます兼ね合いで、議事進行等につきまして、何とぞ御協力のほどよろしくお願いを申し上げます。

【原田（保）会長】 それでは、議事日程に入らせていただきます。

日程第１といたしまして、議第７６２９号を議題といたします。

山崎幹事、説明をお願いします。

【山崎幹事】 日程第１、議第７６２９号、目黒区駒場四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」１１ページから３１ページまでとなります。

「議案・資料」１７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、目黒区駒場四丁目及び世田谷区代沢一丁目等で事業中の補助第２６号線の沿道地区で、用途地域の変更箇所は、モニター上、赤色でお示ししております、京王井の頭線池ノ上駅から東へ約３００メートルに位置する、面積約４．８ヘクタールの区域でございます。

本地区は、世田谷区都市整備方針において、都市計画事業等により土地利用の変化が想定される地区について、周辺の住宅地との調和を図りながら、沿道の土地利用などを適切に誘導することとしております。

また、目黒区都市計画マスタープランにおいて、補助第２６号線の整備に合わせて、良好な沿道景観や延焼遮断帯の形成を図るほか、教育・研究機関が多く立地する本地区にふさわしい閑静な土地利用の誘導を図るとしております。

このたび、補助第２６号線の整備に合わせて、良好な住環境や教育施設等の機能を維持しながら、防災性を維持・向上し、生活利便施設等が適切に立地した沿道市街地の形成を図るため、世田谷区及び目黒区による地区計画の決定に合わせ、用途地域の変更を行うものです。

ここで、参考として、世田谷区及び目黒区が決定する地区計画について御説明いたします。

「議案・資料」１９ページから３１ページまでと、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、黄色で囲まれた世田谷区５．４ヘクタール、目黒区１．３ヘクタールの合計約６．７ヘクタールでございます。世田谷区と目黒区の区域において、それぞれ土地利用の方針などを定めます。

恐れ入りますが、資料をお戻りいただきまして、「議案・資料」１８ページの計画図と併せてモニターを御覧ください。

ただ今御説明いたしました地区計画の決定に合わせて、用途地域を変更いたします。

用途地域の変更については、「議案・資料」１８ページ左下の表に示しております。

主な変更の内容といたしまして、計画図中①、②、③の区域について、第一種低層住居専用地域、建蔽率５０パーセント、容積率１５０パーセントであったものを、第一種中高層住居専用地域、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。

計画図中④の区域につきましては、建蔽率５０パーセント、容積率１５０パーセントで

あったものを、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。

また、今回の用途地域の変更に合わせて、世田谷区及び目黒区において、高度地区の変更が行われる予定です。

なお、本案件について、本年9月20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の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 それでは、本件につきまして、御質問、御意見等がございましたら、よろしくお願いいたします。

原田委員、お願いします

【原田（あ）委員】 目黒区駒場四丁目外各地内、補助26号線沿道の用途地域変更についてお聞きします。

補助第26号線は、品川、世田谷、板橋と、各地の住民から多くの批判を浴びながら進められてきました。

本議案の地域は、正に閑静な住宅街と言うにふさわしい場所であり、今回取り沙汰されるような延焼遮断帯とか、そういうものが必要な地域と言えません。

当該区域は、そこでお聞きしますけれども、当該区域は閑静な住宅街であり、反対の声が数多く届いています。都としてどのような地域として認識しているのか。

【原田（保）会長】 山崎幹事

【山崎幹事】 本地区は、防災都市づくり推進計画において主要延焼遮断帯に位置付けられた防災上重要な道路である補助第26号線の整備に合わせて、良好な住環境や教育施設等の機能を維持しながら、防災性を維持・向上し、生活利便施設等が適切に立地した沿道市街地の形成を図るべき地域であると認識しております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 完全にかみ合わない答弁なんですよ。素晴らしい住宅街にもかかわらず、都は、道路を通して新たに良好な住宅街をつくるんだと。

この補助26号線という道路計画は、地域ごと様々な特色を持った住宅街や商店街が潰されます。

大山ハッピーロードでは、全都に名だたるアーケード商店街が分断されます。そして今回は、閑静な住宅街が壊されると。

道路が完成した地域ではどのような受け止めがあるのでしょうか。

概成している三宿の区間では、20メートルもの道路ができたにもかかわらず、その効果があまり住民に実感されていません。この道路の交通量は、12時間で3,090台。全線開通していないことを差っ引いてもあまりにも少ないわけです。

都市計画道路というのは、一日の交通量が基本1万2,000台を想定してつくられる道路なんですね。でも、都市計画道路として今の時代に合っているのかが検討されました第四次事業化計画では、その半分の6,000台を超えたらつくってもいいよとお墨付きを与えてもらえる特例とも言える基準が示されました。この7、8年前だったと思います。

さて、この三宿ですが、24時間で推計しても、現在12時間で3,090台がその倍になるというわけにはいきませんで、第四次事業化計画が最低ラインとした交通量である1日6,000台の半分強といった交通量にしかないという状況なんですね。

アンケートが取られ、世田谷区民の反応として利便性の向上を実感したと答えた人は39パーセントしかおらず、変わらない、から、利便性が向上したと思わない、という人まで、36パーセントとなっています。

終の住処を追われ、街の分断、環境破壊が行われてきた人々の無念はいかばかりでしょうか。

本議案の地域は、上下線が既に開通している地域です。それでも住民の反対の声は非常に根強いものがあります。そこでお聞きしますが、用地取得はいつから行い、現在の取得率、何パーセントまで来たか。

【原田（保）会長】 山崎幹事

【山崎幹事】 今回、用途地域の変更を行う区間は、令和元年7月18日の事業認可以降、用地取得を実施しておりまして、用地取得率は、令和5年4月1日現在で、約23パーセントでございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 4年経って、まだ23パーセントなんですね。売ってもいいよという人は、多分この時期で売ったと思います。これ、かなりの反対の声があるということだと思います。

現地のお話を聞くと、入ってくる車も少なく、落ちついた街並みで、居住者の多くは道路など要らないと、そう言っているそうです。特に、掘割構造部分の道路による地域分断は深刻だと、この地域の周り全体から声が上がっています。道路ができると掘割構造部分

みたいのもできるんですね。

東京都全体の交通量は、現在右肩下がり減ってきており、果たしてばく大な費用をかけ、街や環境を壊す道路計画が時代に合っているのか、見直しが求められていると思うんです。

これほど用地取得率が低い段階で用途地域の変更を行うのが、本議案の肝なわけですね。

都市計画道路の事業化について説明したパンフレット、読んでみますと、用地については地権者から適正価格での取得とあります。適正価格。

今年の11月、この、今日の11月の都市計画審議会を経てこの議案が承認されますと、もう12月にはですね、この地域、用途地域が変更となり、土地の利用価値は高まるわけですね。そうすると、一定の期間を経るかもしれませんが、土地取引に影響してくると思われるわけです。すると、適正価格も引き上がるんじゃないでしょうか。それは、転じて用地買収費が更に引き上げることになりはしないのかと。

もちろん、都民にとってはですよ、住民にとっては高い価格で用地を買い取ってもらえるわけで、ありがたいという人もいると思いますが、これには税金がかかってくるわけです。

反対している住民からすれば、もし、そうなればですよ、まるで、こんな23パーセントしか用地取得率が進んでいない、反対している住民いっぱいいるのに、札束でほったけを叩くような行為であって、事業を進めようというのかと、そういう怒りの声も上がってくるわけですよ。

これが本議案の間われている実態です。

全国では都市計画道路の大幅な見直しがなされており、東京都の何が何でも都市計画道路を完成させるという執念がどこからくるのか、本当に疑問です。大阪だって大都市だって、どんどん都市計画道路やめてますよ。

今回みたいに、いや今回以上に、全ての環状道路が出来上がって、一部区間だけ森が残されている、その森を守ろうって言って都市計画道路が廃止になったところだって、愛知だったかな、ありました。

だから、どんどん都市計画道路って、全国でやめているわけですよ。なんで東京都だけが全部つくんだっていう意気込みでやってるのか、これ都市計画審議会でも真正面から問うていかないと止まりませんよ、これ。

本日は、このあとの議題に、スカイコリドーという、道路を廃止して、空中庭園みたい

なものをつくろうという議案も出てくる中、是が非でも住宅街をぶっ壊してでも道路をつくらなきゃいけないというですね、執念の塊のような議案も出てくると。

こうした矛盾した今のまちづくりについて、見つめ直さなきゃいけないときが来ているんじゃないのかなということを言わせていただきまして、本議案には不承認と訴えて終わらせていただきます。

【原田（保）会長】 ほかに御質問、御意見等はございませんか。

それでは、ないようでございますので、採決に入らせていただきます。

議題 7 6 2 9 号、目黒区駒場四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】 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】 続きまして日程第 2、議第 7 6 3 0 号から議第 7 6 3 4 号までを一括して議題といたします。

三宮幹事、説明をお願いいたします。

【三宮幹事】 日程第 2、議第 7 6 3 0 号、東京都市計画道路都市高速道路第 1 号線の変更、議第 7 6 3 1 号、東京都市計画道路都市高速道路第 4 号線の変更、議第 7 6 3 2 号、東京都市計画道路都市高速道路第 8 号線の廃止、議第 7 6 3 3 号、東京都市計画道路都市高速道路晴海線の変更及び議第 7 6 3 4 号、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第 1 5 3 号線の変更については、関連する案件でございますので、一括して御説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙の「議案・資料」33 ページから 57 ページ、薄緑色表紙の「東京都市計画道路都市高速道路第 1 号線（新京橋連結路）建設事業の環境影響評価書について（要約）」となります。

はじめに、「議案・資料」39 ページの位置図を御覧ください。

赤線で示します都市高速道路第 1 号線新京橋連結路は、東京都環境影響評価条例に基づく事業段階環境影響評価の対象事業案件であり、今回はいわゆる後合わせ案件でございます。

次に、新京橋連結路の計画策定の経緯について説明します。

「議案・資料」51 ページの参考図 1 を御覧ください。

首都高速道路日本橋区間は、構造物の損傷が激しく、更新が必要なため、周辺のまちづくりと連携して地下化することにより、日本橋川周辺の景観や環境の改善を図ることとしました。

地下化に当たっては、交通が集中する江戸橋ジャンクション周辺の渋滞緩和を図るため、江戸橋ジャンクションの都心環状線連結路を廃止し、都心環状線を利用する車を八重洲線に転換させることとしました。

八重洲線と接続する東京高速道路、KK線は、大型車の通行に対応していないことから、国などと首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会を設置し、新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路を整備することとしました。

その結果、KK線は、通過交通が新京橋連結路に転換し、自動車専用の道路としての役割が大きく低下することから、有識者等からなる検討会の提言を踏まえて、東京高速道路（KK線）再生方針を策定し、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用することとしました。

次に、都市計画の内容について説明します。

各路線の計画図は、「議案・資料」40から50ページに掲載しております。

まず、都市高速道路第1号線です。

「議案・資料」54ページの参考図4を御覧ください。

図面は、緑色が対象路線、赤色が追加、黄色が廃止、斜線が拡幅を示しています。

新京橋連結路は、第1号線に付属する連結路として定めます。延長は1,120メートル、車線の本数は2車線です。

出入口については、京橋入口を廃止し、仮称新富町入口を設置するとともに、東銀座出口を第8号線から編入します。立体的な範囲などの計画内容の詳細は、後ほど説明します。

次に、都市高速道路第4号線です。

「議案・資料」55ページの参考図5を御覧ください。

第4号線については、終点位置が、左側の図面に示します西銀座ジャンクションから、右側の図面に示します仮称丸の内入口付近に変更となり、あわせて延長を変更します。

神田橋ジャンクション以南は、2車線で計画する新京橋連結路と連続した区間となるため、4車線から2車線の連結路に変更します。

出入口については、仮称丸の内入口を設置するとともに、既設の丸の内出口を改修するため、一部区域を変更します。

次に、都市高速道路第 8 号線です。

「議案・資料」 56 ページの参考図 6 を御覧ください。

第 8 号線は、右側の図面において黄色で示します K K 線の区間について、出入口を含め全線廃止します。なお、東銀座出口と新橋出入口付近の区間は、第 1 号線に編入します。

次に、都市高速道路晴海線です。

「議案・資料」 57 ページの参考図 7 を御覧ください。

右側の図面を御覧ください。右上の拡大図に示しますとおり、新京橋連結路の設置に伴い、晴海線の下り線は、第 1 号線と新富町出口付近での接続が困難になります。このため、今回の変更では、下り線の一部を廃止し、あわせて延長を変更します。また、新富町出口は入口に変更して、第 1 号線に編入します。

次に、補助線街路第 153 号線です。

資料を少しお戻りいただきまして「議案・資料」 50 ページを御覧ください。また、モニターも併せて御覧ください。

新富町出口を入口に変更することに伴い、幹線街路放射第 31 号線との立体交差計画の可否を検証した結果、平面交差点で交通処理が可能であることから、立体交差計画を廃止します。

あわせて、起点位置と延長の変更を行うほか、全線の車線の数と幅員を定めます。

最後に、新京橋連結路についてです。

「議案・資料」 53 ページの参考図 3 を御覧ください。

新京橋連結路は、K K 線の地下空間を活用し、平面図左側にある八重洲線と平面図右側にある都心環状線を地下で結ぶ道路です。青色が開削トンネル、桃色がシールドトンネル、緑色が擁壁・掘割構造となります。シールドトンネル区間のうち斜線で示します範囲では、土地の適正かつ合理的な利用の促進を図るため、立体的な範囲を併せて定めます。

八重洲線側に位置する既設の鍛冶橋換気所については、新京橋連結路の建設に伴いつくり替えるため、区域を拡大します。あわせて、都心環状線側には、避難誘導設備などの管理施設を設置します。

また、薄緑色で示す都心環状線の築地川区間は、新京橋連結路との接続に伴い拡幅が必要となるため、一部区域を変更します。

次に、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、環境影響評価書を知事に提出いたしました。

お手元の薄緑色表紙の「環境影響評価書の概要」にその要約を挟み込んでありますので、1 ページを御覧ください。

令和4年11月、環境影響評価書案を提出し、令和5年7月に知事より、審査意見書を受理いたしました。この内容は7ページの表の左側に記載してございます。

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認められています。

また、項目別事項については、表の右側に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いては、2ページから6ページまでに記載してございます。

大気汚染、騒音・振動をはじめ、いずれの項目についても、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。

事業者につきましては、東京都と首都高速道路株式会社を予定しており、日本橋区間地下化の工事工程と合わせるため、令和17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」、1ページから7ページでございます。

1ページを御覧ください。本計画案を令和4年12月14日より2週間、縦覧に供したところ、2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2通でございまして、都市計画に関する意見として、1ページから6ページに、事業施行に関する意見が6ページに記載しております。

主な意見の概要といたしましては、1ページから2ページの(1)に記載しております、「KK線の下を通る新京橋連結路のうち、江戸期より昭和のオリンピック時まで京橋川が流れていた場所に「立体都市計画制度を適用する区域」が設定されていることが問題である。この上空にビルを建てることを可能にすることは、あつてはならないことと考える。」との意見があります。

この意見に対する東京都の見解といたしましては、「本都市計画変更案においては道路を整備する立体的な範囲を都市計画上明確にすることにより、建築の自由度を高め、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため、立体都市計画制度を適用する区域を定めている。」でございます。

また、関係区等へ意見照会を行った結果、いずれも異議のない旨、回答をいただいております。

日程第２の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 それでは、本件につきまして、御質問、御意見等がございましたら、よろしくお願いします。

原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 新京橋連結路について質疑いたします。

日本橋を覆う首都高の地下化という巨大プロジェクトは、更なる大規模開発の引き金となり、日本橋は、南側にそびえ連なる２００メートル級の超高層ビルによって、結局、空と日の光を奪われ、大手町も、３９０メートルのトーチタワー計画によって、西日でさえ遮られるという有様の暗い街にさせられようとしています。

これには、日本橋に空を求めて運動をされてきた人たちや、日本橋の老舗大旦那衆からも反対する声が上がっています。また、我が党都議団は、この地下化がですね、日本橋首都高の地下化が、更なる道路建設や巨大開発につながるのではないかと指摘を行ってきたので、そこでお聞きします。

改めまして、新京橋連結路は、日本橋の首都高地下化と密接な関係にある事業といえるが、都の認識を伺います。

【原田（保）会長】 三宮幹事

【三宮幹事】 新京橋連結路は、首都高日本橋地下化に伴い、大型車の環状方向の交通機能を確保するために必要となる連結路でございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 当たり前と言えば当たりの話なんですけれども、一連の事業であることが確認をできた。日本橋の首都高地下化がですね、この新京橋連結路と一体の事業であるというのは、重大な意味を持ちます。日本橋の首都高地下化は、特にその巨額経費が問題となってきたからです。

そこでお聞きします。日本橋の首都高地下化及び新京橋連結路の、延長と総工費はそれぞれいくらになるのか。

【原田（保）会長】 三宮幹事

【三宮幹事】 首都高日本橋地下化は、事業延長約１．８キロメートル、概算事業費約３，２００億円であり、新京橋連結路は、事業延長約１．２キロ、概算事業費約１，１０

0億円とされております。

概算事業費は、首都高速道路株式会社、民間プロジェクト、地方自治体が協力して負担することとされております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 今、最後の答弁に民間プロジェクトっていうのは加わりましたけれども、民間プロジェクトが負担するのはこの巨額の経費の一部ですね、ごく一部です。

通常の都市計画道路が大体1メートル当たり1,000万から2,000万円ほどと言われています。さっきみたいな目黒のような都市計画道路ですね。そのような中、新京橋連絡路、何と1メートル1億円、驚くべき巨額経費であります。

そして、日本橋は1メートルあたり1億6,000万円ほどとなり、あの日本、世界でも一番高いんじゃないかと言われていた、外環道計画が、当初1兆2,000億円というのが2兆3,000億円に跳ね上がりまして、事故を起こしてもっとになるんじゃないかって言われてますけど、現在1メートル当たり1億5,000万円と言われているわけですが、それを、日本橋の1メートル単位の経費が上回る、そういう状況にあります。

当初3,000億円と言われていた日本橋の地下化はですね、実は連関して1,100億円の新京橋連絡路にもつながっており、日本橋から銀座の端まで、ほんの狭い空間だけで、何と4,100億円を費やす超巨大プロジェクトに発展しているわけです。

4,200億円、本当にそれだけの効果があるのでしょうか。あるならいいですよ。一体効果はどのように見込んでいると思いますか、と私聞いてみたんですけれども、何とですね、実はこの事業は、新京橋連絡路の、いわゆる費用対効果、簡単に言えば、よく言われるのは行政が使うのはB/Cですよ、費用便益分析、これを行っていないということなんです。

この事業は、建設ではないから、費用対効果を見るつもりはないってことなんだそうなんですけれども、修繕だからなのかな、こんな事態が、事業がですね、本当に認められるのかと。費用対効果も考えないようで、考えないでこの狭い空間だけで4,300億円費やす計画がですね、認められるのかと、都民に説明がつくのかと。私は常識から言って、このような事業には賛成できないとはっきり言いたいと思います。

そして、さらにばくだいな経費増という嫌な予感もするのが、日本橋周辺の地下化事業です。

日本橋の地下というのは、地下鉄、NTTの地下共同溝、地下駐車場など、地下構造物

を縫うようにしてシールドマシンで掘削せねばならないわけです。

外環道やリニア計画のシールドマシン、現在何とどちらも停止中ですが、外環の場合は、大深度地下法を利用して住宅街の下を掘進するため、事前に行うべき掘進ルート of 地盤調査、ボーリング調査ができずに、多くは過去に行われた周辺のボーリング調査から、掘るルート of 地盤を予想するしかなかったわけです。

そのため、事故を起こした区域では、上下に数メートルの地層が想定とズレていて、それも掘進失敗の要因の一つになったとも言われているわけです。

さらにリニアのシールドマシン停止は、目黒川の下 of 難しい地盤で横に曲がる掘進をしていて、事故が起きてしまったとのことでした。これ、割と深刻でしてね、シールドマシン自体が数センチ凹んじやって、トンネル自体も凹んで施工してしまったと言いますから、とんでもありません。

ちょっと難しい地盤、熟練してない技術者、これが合わさっただけで、あっという間に、この巨大プロジェクトが、今もう 120 メートルしか、何年も経ってるに止まったままなわけですよ、リニアは。

地盤の把握と適切な工法の選択というのがなければ、すぐにも事故が起き、ことによっては、大変な被害を地上にもたらすのがシールドマシン工法です。

そこでお聞きします。外環道計画は掘進進路のボーリング調査ができなかったことが大きな問題となりましたが、新京橋連結路のボーリング調査は行うことができるのか。

【原田（保）会長】 三宮幹事

【三宮幹事】 事業予定者からは、事前の調査につきまして、今後、設計や施工の段階で検討していく予定と聞いております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 今後、設計や施工の段階で、検討していくと。今の時点でボーリング調査をどのように行うのか決まってないっていうのはですね、私は異常事態だと思うんですよ。

私たちにそれを問えなくて、問われたときに答えられなくてどうするのかと。だから外環が陥没するわけです。

新京橋連結路は、KK線下部の店舗が営業する真下で行われる事業なわけですね。しかも、日本橋と同じく地下には地下鉄、N T T の埋設物、地下駐車場、ぎりぎりを通る計画となるわけですね。

事故を起こしたら人命に直接関わるし、さらに巨額の経費を要することになるわけです。4, 300億円じゃきかないなんて話になってくるかもしれない。ボーリング調査どうするんだろうっていう状況ですね、よく承認してくれと出してこれるもんだと。

地盤調査は不可欠であり、それは絶対やるんです。大事なのは、その調査をどうやるか、どれだけ多くやるのか、それにかかっているわけです。

さらには、シールドマシン掘進時の掘削ドリルのリング数など進捗状況、マシンへの土圧や水圧の許容レベルを示した管理基準値の公表などが必要です。

私は、外環の陥没事故が起きる2年前、都議会の環境建設委員会ですっとこの問題を追っておりまして、野川からの酸欠空気の噴出、土丹層や砂層地域での掘削振動など、40メートル地上に振動が届くと、これ相次ぐ異常現象を議会で明らかにし、このままでは陥没だって起きかねないと警鐘を鳴らしていました。

そのような中、あの事故は起きたわけです。発達を続けるシールドマシン工法ではありますが、同時に研鑽された高い技術に支えられなければならない工法です。

事前の綿密な地盤調査、地盤ごとの適切な工法の選択、そして専門家や住民に対して掘進中のマシンデータの公開による現場の緊張感と、複数の専門家の目で運行される監視体制、これがしっかりと機能しなければならないし、これが機能すれば事故は防げます。

私は、日本橋首都高地下化と一連となった事業である新京橋連結路の構想そのものに、目指すべき都市の在り方が広く都民と共有されていない問題、巨額の税金に見合う効果というものが、経済の面でも文化の面でもともに検証されていないことをもって、不承認の立場であります。もし計画が進む場合、シールドマシン工法については、事前の調査、施工中の掘進データの公開を必ず行わせるよう、都市整備局には強く要望させていただき質疑を終わります。

【原田（保）会長】 その他、ございませんか。

佐々木委員、どうぞ。

【佐々木委員】 佐々木でございます。今回ご提案いただいた計画で少し確認だけさせていただきたいので、よろしくお願いいたします。

51ページのところでございますけれども、今回の新京橋連結路でございますが、これまで環状線方向2種類の2方向の方向が、今回1方向に減ることになるかなと思います。

それと併せまして、新京橋連結路の計画交通量が、環境影響評価書、こちらの方に記載

されておりまして、それに対して1車線で計画ということになっていたかというふうに思っています。

今回、この日交通量に対してこの1車線という計画になったというところの、決定をどのようにされたかだけ確認させていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【原田（保）会長】 三宮幹事

【三宮幹事】 今御質問いただきました件でございますが、新京橋連結路の計画交通量としまして、供用時において、外回りと内回りともに、1日当たり約1万5,000台と推計しております。

首都高の都心環状線谷町ジャンクションなどの1車線連結路では、交通量が1日当たり約2万台程度でございますが、当該箇所はボトルネックにはなっていないと聞いておりまして、新京橋連結路の計画交通量はこれ以下となっているというものでございます。

【原田（保）会長】 よろしいですか。

ほかに御意見等はございますでしょうか。

それでは、ないようでしたら、日程第2につきまして、採決に入らせていただきます。

まず、議第7630号、東京都市計画道路都市高速道路第1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〕

【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7631号、東京都市計画道路都市高速道路第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〕

【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7632号、東京都市計画道路都市高速道路第8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〕

【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7633号、東京都市計画道路都市高速道路晴海線の案件について、賛成の

方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【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 7 6 3 4 号、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第 1 5 3 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〕

【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】 続きまして日程第 3、議第 7 6 3 5 号及び議第 7 6 3 6 号を一括して議題といたします。

三宮幹事、説明をお願いします。

【三宮幹事】 議長

【原田（保）会長】 三宮幹事

【三宮幹事】 日程第 3、議第 7 6 3 5 号、立川都市計画道路 3・5・20 号東大和武蔵村山線の変更について説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙、「議案・資料」59 ページから 61 ページまでです。

「議案・資料」の 60 ページの位置図をお開きください。モニターにも同じものを映しております。

本路線は、東大和市清水四丁目を起点とし、瑞穂町大字殿ヶ谷字宮前を終点とする、延長約 7.9 キロメートルの路線です。

「議案・資料」の 61 ページの計画図とモニターに示した位置図を併せて御覧ください。

本路線のうち、武蔵村山市神明二丁目に位置する交差点については、交差点付近の単路部は既に整備が完了していますが、交差点の隅切りについては、一部未整備となっています。

本交差点の当該隅切りについて、現在の道路構造条例等を踏まえて検証を行ったところ、当該隅切りは、道路構造条例等に定める標準隅切り長を満たしていることなどが確認されたため、現道へ合わせる計画への変更、隅切りの縮小を行うこととしました。

このため、本路線のうち、本交差点の隅切りの一部区域を変更することとします。

なお、本都市計画案について、令和５年９月２０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。

また、本都市計画案に対する関係市の意見につきまして、武蔵村山市から意見なしとの回答がございました。

議第７６３５号の説明は以上でございます。

続きまして、議第７６３６号、小金井都市計画道路３・４・７号府中清瀬線の変更について説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙、「議案・資料」６３ページから６５ページまでです。

「議案・資料」の６４ページの位置図をお開きください。モニターにも同じものを映しております。

本路線は、小金井市前原町五丁目を起点とし、小金井市貫井北町三丁目を終点とする、延長約３．０キロメートルの路線です。

「議案・資料」の６５ページの計画図とモニターに示した位置図を併せて御覧ください。

本路線のうち、小金井市貫井北町四丁目地内に位置する単路部分は整備が完了していますが、当該２か所の隅切りについては未整備となっています。

先ほどの路線と同様、検証の結果、当該２か所の隅切りについては、必要性が低いことが確認されたため、現道に合わせて、計画の変更を行うこととしました。

このため、本路線のうち、隅切りの区域を削除する変更を行います。

なお、本都市計画案について、令和５年９月２０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。

また、本都市計画案に対する関係市の意見につきまして、小金井市から異議なしとの回答がございました。

日程第３の説明は以上でございます。

【原田（保）会長】 それでは、本件につきまして、御質問、御意見等がございましたらよろしくお願いいたします。

よろしゅうございますか。

それでは、特にないようでしたら、日程第３の案件につきまして、採決に入らせていただきます。

まず、議第７６３５号、立川都市計画道路３・５・２０号東大和武蔵村山線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【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。

次に、議第 7 6 3 6 号、小金井都市計画道路 3・4・7 号府中清瀬線の案件について、賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

【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】 それでは、日程第 4 ですが、議第 7 6 3 7 号を議題といたします。

山崎幹事、説明をお願いします。

【山崎幹事】 日程第 4、議第 7 6 3 7 号、有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画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」67 ページから 109 ページまでとなります。

「議案・資料」83 ページの位置図と併せて、モニターの航空写真を御覧ください。

本地区は、現在、東京高速道路、KK 線として利用されている範囲を中心とした、黄色で示す約 7.3 ヘクタールの区域でございます。

都は、令和 3 年 3 月に東京高速道路（KK 線）再生方針を策定し、KK 線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用するとともに、周辺まちづくりと連携し、民間活力を生かして整備を進める方針を位置付けています。

このような状況の中、KK 線に隣接する京橋三丁目東地区のまちづくりの熟度が高まったことから、今年の 1 月、当初の地区計画を都市計画決定し、まちづくりの方向性等を示しました。

今回の地区計画の変更は、議第 7 6 3 2 号の都市高速道路第 8 号線の廃止や、今年の 3 月に都が東京高速道路（KK 線）再生の事業化に向けた方針を策定したことなどに伴い、地区計画の変更を行うものでございます。

「議案・資料」67 ページの計画書と併せて、モニターの計画図 1 を御覧ください。

今回、地区計画を変更する区域は、モニター上一点鎖線で示す区域になります。

これまで地区計画の区域は、都市高速道路第8号線の区域等を対象としておりましたが、その廃止に伴い、地区計画の区域を外堀通りの道路中心線などに見直し、地区計画の区域面積を約5.2ヘクタールから約7.3ヘクタールに変更いたします。

これに伴い、隣接する銀座地区地区計画の区域の変更を中央区が行います。

「議案・資料」70ページの計画書と併せて、前方モニターの計画図2-3を御覧ください。

今回、廃止されるKK線の上部空間を広場約3万平方メートルとして、地区計画の主要な公共施設に位置付けます。

「議案・資料」73ページから81ページまでの変更概要を御覧ください。

東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針を踏まえ、地区計画の計画書中、下線部について、地区計画の目標や区域の整備、開発及び保全に関する方針の記載を追加いたします。このほか、建築物等の用途制限や建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限などを、地区整備計画として定めます。

なお、本案件について、本年9月20日から2週間、公衆の縦覧に供しましたところ、2名2団体から4通の意見書の提出がございました。

クリーム色表紙、「議案・資料 別冊 意見書の要旨」の8ページを御覧ください。

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

賛成意見のうち、都市計画に関する主な意見としては、8ページ（1）になりますが、「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針に基づき、都心内の空中レベルを体感できる遊歩道としてデッキレベルを歩行者中心の空間とするため、当該範囲を公共施設の広場に位置付ける計画内容について、大いに賛同する。」などの意見がございました。

これらに対する東京都の見解は、8ページ及び9ページ右枠に記載のとおりでございます。

また、反対意見のうち、都市計画に関する主な意見といたしましては、10ページ、上から9行目になりますが、「KK線設立時に暗渠化された京橋川を再生し、京橋も原状回復を行い再生すべき。」などの意見がございました。

これに対する東京都の見解は、10ページ、上から6行目の記載のとおりで、「再生方針では、KK線の再生・活用の目標として、KK線の高架施設等の既存ストックを生かし、東京の新たな価値や魅力を創出するため、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間とし

て再生・活用することを目指すとしており、目指すべき将来像を実現するための整備・誘導方針の一つとして、高架施設の特徴を生かすことを掲げ、全長約2キロメートルの線形で連続性のある空間を、車中心から人中心の公共的空間として整備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4の説明は以上です。

【原田（保）会長】 それでは、本件につきまして、御質問、御意見等がございましたらよろしくお願いします。

原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 質疑をさせていただきます。

本議案は、既に都市計画決定がなされております、KK線のスカイコリドー化事業を前に進める計画変更の議案です。空中回廊、空中庭園、まあ、いいですね。

しかしながら、前回の質疑で私は、この計画が、KK線のスカイコリドー化だけを都市計画決定すればいいのに、再開発等促進区を適用して京橋三丁目特区超高層ビル建設とセットにしていることを批判しました。

過日、このお隣の縦動線の計画地の真横に八重洲二丁目計画の進捗状況が報告されましたが、これも含めて既に3か所のおそらくは200メートル近い超高層ビルが建つと言われているのが、このスカイコリドー化計画の実態です。

縦動線は全部で5か所が計画されていますから、それぞれでビルがもしも建つなんてことになれば、スカイコリドーはですね、空中庭園、空中回廊感なんてのが吹き飛んでしまう。正に超高層ビルと超高層ビルをつなぐ、ただのデッキでしかなくなるんじゃないでしょうか。

アメリカのハイライン、パリのクレヴェルト・ルネ・デュモン、これを超えるようなですね、美しい空中回廊、空中庭園をつくろうというときに、わざわざ超高層ビルに見下ろされる景観をつくるセンスに驚いています。

このスカイコリドーは、新京橋連結路の建設によって生み出される敷地です。1, 100億円、日本橋首都高地下化を入れれば4, 100億円の巨額経費の末に生まれる貴重な空中の庭園。道路の地下化でできるこの敷地に、わざわざ超高層ビルを建てる無神経、無計画にほとんど呆れるばかりです。

KK線の再生の事業化に向けた方針では、自動車専用道路から歩行者中心の公共的空間へ再生するとありますが、再開発等促進区でなければ円滑にこの事業は推進できないのか。

再開発等促進区を適用する理由は一体何なのか教えてください。

【原田（保）会長】 山崎幹事

【山崎幹事】 都が令和４年３月に策定いたしました、東京高速道路（ＫＫ線）再生の事業化に向けた方針（中間まとめ）では、ＫＫ線の再生を実現するためには、ＫＫ線周辺の建築物等に階段及びエレベーター等の縦動線を配置して、デッキでＫＫ線と上部空間とつなぐなど、周辺まちづくりとの連携の観点も重要としています。

こうしたことから、広域的なプロジェクトであるＫＫ線再生を都が円滑に推進するため、ＫＫ線全線を含めた区域に周辺まちづくりの区域を加えて、再開発等促進区を定める地区計画を定めたものでございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 縦動線が欲しいんだったら、もう既にＫＫ線の隣にぴったりと、例えば警察博物館があるわけですよ、東京都の土地とビルが。そういうのを使って、普通にスカイコリドーを超えない高さの建物で、老朽化が心配ならリニューアルするとかね、そういうことだってできるわけですよ。

しかし、そうではない、民間開発とセットにしなければ気が済まない。答弁も、もう隠してませんよね。答弁ではですね、周辺まちづくりとの連携の観点が、再開発等促進区の強みだと。

そうなんです。ＫＫ線全線を含めた区域に周辺まちづくりの区域を加える。これは、今の答弁ですけれども、ＫＫ線全線を含めた区域に周辺まちづくりの区域を加える。そのためには再開発等促進区を適用するのが便利だという話なんです。そういう答弁だったんです。

むしろ、スカイコリドーはですね、周辺再開発がまず先にあって、そこに開発の理由付けであったり、開発と開発を結ぶデッキがあったらいいんじゃないかっていうですね、そんな発想なんじゃありませんか。何がハイライン、パリのクレヴェルト・ルネ・デュモンかと。

新京橋三丁目事業は、既に２０１５年には勉強会が始まっています。２０１７年には準備組合ができています。京橋といえばですね、プロからアマチュアまで、全国から芸術家が集う、文化の誇り高きギャラリーの街ですよ。私はどこにでもある超高層ビルのどこにでもあるテナントの街よりも、よほど美しいと思っています。

地権者の中でも９パーセント、数名の、合意をしていない方がおられると聞きましたが、

京橋はこのままでいい、もっとよくするならいいけど、こんな大型開発は嫌だと、そういう人たちのまちづくりのセンスにこそ、私は共感しますし、それが踏みつけにされるこの開発は、どう考えてもおかしいじゃありませんか。

民間による京橋三丁目特区事業と行政による再開発等促進区を定める地区計画、単なる行政権力を使った地上げであり、到底認めることができません。

本議案は、都市計画法上の、スカイコリドーの、いわば設置基準に係る整理とともに、京橋三丁目超高層ビルから、これまたデッキが延びてきて、スカイコリドーに連結する広場の指定も含まれています。

縦動線なら、階段とエレベーター、エスカレーターをつければいいだけなんです。さっきも言ったように、都有地は、都の建物は、今スカイコリドーのその京橋三丁目の所に建っているんですから。逆にそれを差し出すんですよ、この京橋三丁目超高層プロジェクトに。

なんで、横幅１２０メートルですよ、このビル、地上１８０メートルの超高層ビルに、そのエレベーターとエスカレーターがなっちゃうのかと。それこそですね、開放感のあるスカイコリドーの空中歩行空間を、１２０メートルも奪っちゃうわけですよ、このビルが。そんなビルとスカイコリドーを結ぶデッキをありがたがって、社会貢献扱いにするなんてのはどういう話なのかと。

そこでお聞きしますけれども、東京都はですね、都市の良好な資産の形成に資するプロジェクトを誘導すると、これまで議会で答弁してきましたが、今回の地区計画が、一体誰にとって、どのように良好な資産の形成と言えるのか、教えてください。

【原田（保）会長】 山崎幹事

【山崎幹事】 都が策定いたしました、東京高速道路（ＫＫ線）再生方針等では、ＫＫ線上部空間を誰もが利用できる歩行者中心の公共的空間として再生・活用し、東京の新たな価値や魅力を創出することとしております。

これを踏まえ、今回の地区計画では、ＫＫ線上部空間を主要な公共施設の広場として位置付けるとともに、重層的かつユニバーサルデザインの歩行者ネットワークを形成するための縦動線を周辺開発と連携して整備すること、緑豊かで快適な歩行者系ネットワークを形成するため、周辺開発と一体的なみどりやオープンスペースを整備することなどを定め、適正な土地利用を誘導しております。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 一体誰にとっての良好な資産の形成と言えるのかと。

都民が手に入れる空中庭園、空中回廊という環境は、4, 100億円というばくだいな税金を払わされる日本橋周辺の首都高地下化とセットなわけですね。

そして、できた空中庭園も、大企業の開発の口実に使われ、かつ、自分たちの超高層ビルのデッキ扱いにされると。本当に誰にとっての優良な資産の形成なんですか、一体。

このスカイコリドーを口実に建てられる京橋三丁目超高層ビルは、その巨大さ故のしっぺ返しまで、都民が食らうことになります。京橋三丁目超高層ビルは、容積率を729パーセントから何パーセントになると思いますか、どんだけ緩和されると思うか。

729パーセントから1, 990パーセントへと、極めて大規模に緩和するため、最高レベルの高効率機器導入や断熱、地域冷暖房施設の整備などを行いますけれども、年間のCO₂排出量は1万280トンにもなってしまうわけです。

なんでもですね、これまで環境局が補助をしてきた太陽光パネル、これ今までいっぱいつくってきたわけですが、それが現在の時点で年間にどれだけのCO₂を減らすかというのが議会で質疑になったんですけど、年間6万トンのCO₂を今のところ削減しているんだそうです。そのうちの6分の1をですね、このビルだけでまた吐き出しちゃうわけです、CO₂を。

ちなみに、外苑再開発のCO₂年間排出量、4万7, 000トンです。規模が小さいながらも、これまで環境局が一生懸命頑張ってきた再生可能エネルギーの創出が、たった2棟のビルで吹き飛んでしまう。

現在、都は気候変動対策に力を入れておりまして、私が都議になった7年ほど前、環境建設委員会に所属をしていたんですが、400億円ほどだった環境局予算が、先日発表されました予算要求額で、何と環境局、2, 300億円にも上っていました。

払わなきゃいけないんです、私たち、CO₂が出たらそれをなくしていくために。ただ大きい物が建ったぞと、優良な資産が形成されたぞと、喜んでいるような社会の状況じゃないわけですよ。

その巨体が吐き出す温暖化ガスの代償は、都民が今税金で賄っている。環境局はせっせと温暖化ガス排出削減に力を入れ、都市整備局は環境負荷などは俺たちの考えることではないとばかりに巨大開発を喜んでいる。

一体この縦割り行政どうすればいいのか。そろそろ都市整備局の姿勢を変えないと、気候変動対策、手遅れになります。

私たち都市計画審議会の姿勢というものも、そろそろ問われ始めていると思います、外苑を境に。

せめてスカイコリドーをつくるのなら、周辺再開発とセットにすることだけはやめるよう指摘をさせていただきまして、議案には不承認を申し上げて私の質疑を終えます。

【原田（保）会長】 そのほか、御質問、御意見はございませんでしょうか。

それでは、御意見等ないようでございますので、日程第４の案件について採決に入らせていただきます。

議第７６３７号、有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画の案件について、賛成の方は挙手をお願いします。

〔 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。

【原田（保）会長】 以上をもちまして本日の議題は全て終了いたしました。

委員の皆様方には、御審議に御協力いただきまして、誠にありがとうございました。

それでは、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思いますので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とさせていただきます。ありがとうございました。

午後２時３５分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。