

午後1時30分開会

【事務局（谷都市計画課長）】 では定刻となりましたので、ただ今から、第245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245回東京都都市計画審議会 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いたします。

まず資料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、緑色表紙の、「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」。

次に資料5、桃色表紙の、「環境影響調査書 都市高速鉄道第7号線品川～白銀高輪間建設事業」が、「概要」「本編」及び「資料編」の3種類ございます。

さらに黄色表紙の、「環境影響調査書 都市高速鉄道 第8号線 豊洲～住吉間建設事業」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。

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及び日程第2で、議題が合計5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、よろしく御願いたします。

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

本日の審議会ですが、いつもどおり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入室をいただいております。御了承をお願いします。

傍聴者の皆様方には、お手元に配布しております「傍聴に当たっての注意事項」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、御報告をいたします。お手元の、緑色表紙の「議案・資料 別冊」を御覧ください。

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ました方々を御紹介申し上げます。

議席番号7番、東京都議会議員、伊藤大輔委員でございます。

続きまして、議席番号20番、国立市議会議長、高柳貴美代委員でございます。

委員の議席につきましては、運営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、これから審議に入りますけれども、限られた時間でございますので、議事の進行等について御協力をお願い申し上げます。

---

【原田（保）会長】 それでは、日程第1といたしまして、議第7658号と議第7659号を一括して議題といたします。事務局から説明をお願いいたします。

【長尾幹事】 それでは私からは、日程第1、議第7658号、東京都市計画都市高速鉄道第7号線の変更について、御説明を申し上げます。

資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」3ページから15ページまででございます。

本案件は、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。

はじめに、都市高速鉄道第7号線について、御説明申し上げます。

「議案・資料」6ページの位置図と併せて、モニターを御覧ください。

都市高速鉄道第7号線は、目黒駅から六本木一丁目駅、飯田橋駅を經由し赤羽岩淵駅に至る全長約22.5キロメートルの路線でございます。現在、東京メトロ南北線として開業しております、JR線や地下鉄など、多くの鉄道路線と連絡するとともに、東急目黒線、埼玉高速鉄道と相互・直通運転を行うなど、東京圏の鉄道ネットワークを構成する重要な路線の一つとなっております。

都市高速鉄道第7号線の白金高輪から品川間を結ぶ地下鉄の新設につきましては、平成28年4月の国の交通政策審議会答申第198号におきまして、国際競争力強化に資する路線として位置付けられておりまして、令和3年7月の同審議会答申第371号においては、事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべきとして、整備に向けた今後の取組の方向性が示されております。

その後、令和4年1月に東京メトロが国土交通省に鉄道事業の許可を申請し、同年3月にその許可を受けております。

また、令和5年6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。

本路線を新設することで、六本木等の都心部と、広域的な交通結節点である品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺とのアクセス利便性が向上し、東京の国際競争力の強化などが図られます。

次に、今回の都市計画の内容について御説明申し上げます。

「議案・資料」14ページの参考図1と併せて、モニターを御覧ください。

都市高速鉄道第7号線分岐線は、港区高輪四丁目を起点とし、港区白金台一丁目を終点とする延長約2,520メートル、幅員約10メートルの路線として定めます。起点となる港区高輪四丁目には、品川駅を設置いたします。

構造形式は、全て地下式となります。

また、本路線の区域のうち、港区高輪三丁目におきまして、高輪三丁目、品川駅前地区 第一種市街地再開発事業が予定されております。市街地再開発事業の建築敷地と本路線が重複する区域につきましては、市街地再開発事業の事業計画において、都市高速鉄道が存するように定め、その機能を保全するため、立体的な範囲を都市計画として定めます。

次に、「議案・資料」7ページから12ページの計画図1から6と併せて、モニターを御覧ください。

こちらでは、本計画において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。

「議案・資料」8ページの計画図2と併せて、モニターを御覧ください。こちらでは、港区高輪三丁目地内において立体的な範囲を定める箇所を黒色の斜線で表示をさせていただいています。

続いて、「議案・資料」13ページの計画図7と併せて、モニターを御覧ください。

こちらでは、都市高速鉄道第7号線分岐線のうち、港区高輪三丁目地内の縦断面図及び横断面図において、立体的な範囲を定める部分を黒色の斜線で表示しております。

続きまして、環境影響評価書の概要について、御説明申し上げます。お手元の桃色の冊子、「環境影響評価書の概要」に挟み込んであるA4の横資料の1ページを御覧ください。

東京都環境影響評価条例に基づく手続につきましては、昨年6月に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、昨年12月に知事の審査意見書を受領いたしました。

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頂いております。

続いて、10ページを御覧ください。

審査意見書の内容と評価書の案の修正内容について、記載をしております。

地盤、水循環につきましては、「計画路線周辺は湧水地点や井戸が多数存在している。また、地下水位の調査結果から、地下水に影響が生じた場合、その流動や帯水層に応じて広範囲に影響が及ぶ可能性がある。

そのため、工事の施工にあたりましては、地盤及び地下水の状況を適切な地点で継続的に監視し、周辺工事の情報も把握しながら地盤沈下や地下水の水位及び流況の変化の防止に努めること。」等がございます。

この事項に対しましては、「環境保全のための措置として、品川駅周辺における開削トンネル等の施工に当たっては、周辺工事の情報も把握しながら、地盤沈下や地下水の水位及び流況の変化の防止に努めること」を記載する等の修正を行っております。

続いて、2ページから9ページを御覧ください。

環境に及ぼす影響の評価の結論について、記載をしております。

本事業における環境に及ぼす影響の評価・予測の項目は、騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環、史跡・文化財及び廃棄物の6項目について予測、評価を行っております。

主な項目について御説明を申し上げます。

6ページを御覧ください。

水循環の項目のうち、品川駅の開削工事の施行中におきましては、「地下水の流れは、台地側から品川駅付近の低地側に向かって流動しており、帯水層は、南北方向に広く分布していることから、品川駅の開削工事範囲を回り込んで台地側から海側へ流動すると推定される。

このため、工事による地下水への影響は小さいと考えられる。

工事の施行に当たっては、遮水性の高い土留め杭等を採用し、地下水の湧出の抑制をすることや、地下水位低下工法を用いないことから、地下水の水位に与える影響は小さい。

工事の施行中は、地下水位・地盤変位等の計測、モニタリングを実施し、適切な施工管理を行う。

これらのことから、評価の指標を満足する。」という結論となっております。

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指標を満足していることから、環境への影響が少ないと考えられ、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。

最後に、本案件の意見書について御説明申し上げます。

クリーム色表紙の冊子「意見書の要旨」1ページから7ページを御覧いただければと思います。

都市計画案を令和5年6月22日から2週間、縦覧に供したところ、本案件に関しては、5名から5通の意見書の提出がありました。

主な意見としましては、「なぜ、品川駅までの最短距離をとらず、環状4号線予定地の経路なのか。」など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、「品川駅における他の鉄道路線との乗換え利便性の確保や白金高輪駅の既設の留置線の活用を踏まえた上で、道路下等の公共用地を最大限活用することを基本とし、将来的な民地の下の通過箇所を最小限にするよう計画している。」等としております。

また、本都市計画案につきまして、地元の港区に意見照会を行っており、了承する旨の回答を得ております。

議第7658号の説明は以上です。

続きまして、議第7659号、東京都市計画都市高速鉄道第8号線本線及び分岐線の変更につきまして、御説明を申し上げます。

資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」の17ページから36ページまででございます。

本案件は東京都環境影響評価条例の対象事業案件でございます。7号線と同様に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」22ページの位置図と併せて、モニターを御覧ください。

都市高速鉄道第8号線は、練馬駅から新木場駅を結ぶ約24.1キロメートルの本線と、地下鉄成増駅から小竹向原駅を結ぶ約6.4キロメートルの分岐線等で構成する路線でございます。東京圏の鉄道ネットワークを構成する重要な路線の一つとなっております。

都市高速鉄道第8号線の豊洲から住吉までの延伸につきましては、7号線と同様に、平成28年4月の国の交通政策審議会の答申第198号におきまして、国際競争力強化に資する路線として位置付けられており、令和3年7月の同審議会答申第371号におきましては、事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべきと、整備に向けた今後の取組の方向性が示されております。

その後、令和4年1月に東京メトロが国土交通省に鉄道事業の許可を申請し、同年3月に

その許可を受けております。

また、令和5年6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。

本路線を延伸することで、東京メトロ東西線、半蔵門線及び都営地下鉄新宿線と連絡し、広域的なネットワークが形成されるなど、都市交通の利便性の向上及び円滑化を図ります。

また、都市高速鉄道第8号線本線の豊洲駅におきましては、駅周辺の開発により、駅利用者が増加しておりまして、その傾向は今後も変わらないと見込まれることから、駅施設の拡充を行い、駅の利便性向上を図ります。

次に、今回の都市計画の内容について、御説明申し上げます。

まず、都市高速鉄道第8号線分岐線についてです。

「議案・資料」36ページの参考図と併せて、モニターを御覧ください。

都市高速鉄道第8号線分岐線として新たに定める区間は、江東区豊洲五丁目を起点とし、江東区住吉二丁目を終点とする延長約4,860メートルであり、江東区枝川二丁目、東陽三丁目、千石二丁目に新たに駅を設置します。

構造形式は、全て地下式となります。

次に、都市高速鉄道第8号線本線の変更についてです。

恐れ入りますがページをお戻りいただき、「議案・資料」23ページの計画図と併せて、モニターを御覧いただければと思います。

赤色で示している部分が新たに区域を追加する範囲、黄色で示している部分が廃止する範囲になります。

豊洲駅の利用者の増加に対応した駅の利便性の向上を図るため、駅施設の拡充を行います。これに伴い、一部地域を追加いたします。

また、都市高速鉄道第8号線分岐線の区域の追加に併せて、一部区域を廃止いたします。

続きまして、環境影響評価書の概要について、御説明申し上げます。

黄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の1ページを御覧いただければと思います。

東京都環境影響評価条例に基づき、昨年6月に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、昨年12月に知事の審査意見書を受領しました。

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であると認められるとの意見を頂いております。

続いて、7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

載をしております。

例えば、地盤・水循環につきましては、「本計画路線は、過去に著しい地盤沈下が生じた地域を通過しており、工事路線が5.2キロメートルと長く、影響する範囲も広くなることから、適切な地点を選定した上で、地盤や地下水の継続的な監視を行い、状況に応じた環境保全のための措置を実施することで、計画地及びその周辺における地盤変形等の未然防止に努めること。」がございます。

主な項目について御説明いたします。5ページを御覧ください。

水循環の項目のうち、シールドトンネル区間の工事の施行中におきましては、「トンネル区間のほとんどが難透水性の地層を通過するため、地下水の流動はほとんどないと考えられ、トンネル構造物による地下水の流動阻害は発生しないと予想する。

また、遮水性の高いトンネル構造物を順次構築していくことから、地下水の水位に与える影響は小さいと予測する。

さらに、工事の施行中に地下水位観測・地盤変位等のモニタリングを実施し、適切な施工管理を行う計画である。

これらのことから、評価の指標を満足する。」という結論となっております。

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、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。

最後に、本案件の意見書について、御説明申し上げます。

クリーム色表紙の冊子「意見書の要旨」8ページから10ページを御覧ください。

都市計画案を令和5年6月22日から2週間、縦覧に供したところ、本案件に関しては、1名から1通の意見書の提出がございました。

主な意見といたしましては、「豊洲駅のホーム上の安全対策を行うべき」との意見が提出されました。

これに対する都の見解といたしましては、「豊洲駅のホーム上の安全対策につきましては、事業者である東京地下鉄株式会社が今後検討していく。」としております。

また、本都市計画案について、地元の江東区に意見照会を行っておりまして、了承する旨の回答を得ております。

日程第1の御説明は以上です。

**【原田（保）会長】** それでは日程第1につきまして、御質問、御意見等がございました

らよろしく申し上げます。

原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 それでは、東京都市計画高速鉄道第7号線、通称品川地下鉄についてお聞きします。本計画は2016年、国の交通政策審議会答申において、東京圏における国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトの一つとして打ち出され、さらに、2021年、国の交通政策審議会答申において、早期の事業化を図るべきと位置付けられた経緯がある。しかし、この出だしから今日まで、まともに地元住民などの声を聞くことなく、広く東京のまちづくりについて議論した場もありませんでした。

公共交通網の整備は、何より、都民のニーズがどれだけあるのか、地域住民の合意は得られているのかが重要ではないですか。その観点で、これまでの都内のまちづくりを振り返りますと、国や東京都の言う国際競争力の強化、そういう合言葉によって作り出されてきた再開発の現場では、交通インフラの不足など、都民につけ回しがされています。ベイエリアに超高層ビルやイベント施設を林立させ、交通網がパンクすると、新たな道路を作り、橋を架ける。

この整備費も巨額なのですが、この際ついでに指摘をしておきますと、再開発によって排出される温暖化ガスというものも、もうタダというわけにはいきません。切迫した気候変動に対する今年度の東京都の予算、およそ2,000億円です。一方では、国際競争力のためと言って巨額の補助金、巨額の関連事業費で1,000億円以上の税金をかけて再開発を促進し、あるいはそのつけ回しとして道路を建設し、橋を架け、一方では、気候変動対策に巨額の経費をかけなければならない状況に陥っている。

こうした持続不可能なまちづくりを続けてきた国と都が言う国際競争力に資する鉄道網の整備というものに、果たして本当に都市計画は存在しているのか、住民ニーズと住民合意はあるのか、問われなければなりません。

そこでまずお聞きしておきますが、本路線により、品川駅を介して、都心部とリニア中央新幹線や羽田空港が接続するということについて、都の見解を伺います。

【長尾幹事】 会長、都市基盤部長

【原田（保）会長】 長尾幹事

【長尾幹事】 品川駅につきましては、JR線や東海道新幹線、また羽田空港に直結する京浜急行線が運行し、広域的な交通結節点としての役割を担っております。さらに、今後リニア中央新幹線の始発駅となり、東京の玄関、日本の玄関口としての一層の発展が期待され

ております。

品川地下鉄につきましては、こうした広域的な交通結節点である品川駅や、国際競争力強化の拠点である当駅周辺と、六本木や永田町、飯田橋などの都心部とのアクセス利便性の向上が期待されるとともに、東急目黒線、埼玉高速鉄道線と相互直通運転を行う東京メトロ南北線の一部として、東京圏の鉄道ネットワークを構成する重要な路線というふうに考えているところでございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 やはり、品川を経由した羽田へのアクセスというものが重視されていることが分かる。しかしながら、既に羽田へのアクセスというのは十分すぎるほどあって、今回の南北線の延長による効果は何が示されているのかなど。

そこで、東京都が2022年12月に作成した品川地下鉄の利便増進実施計画というものを見てみました。すると、品川から六本木一丁目区間で約19分が乗換えなしで約9分、溜池山王駅に行くのも品川から2分短縮できる、というものが示されていました。

さすがに六本木一丁目は19分から9分へと半分以上、半分近く、到達時間が減少するのですが、品川から六本木一丁目という極めて限定的な利便性の向上なわけですね。

本計画のこうした効果に対し、寄せられた意見書を、今回配られておりますけど、読んでみますと、「誰にとっての国際競争力の強化か。地域の活性化というのが計画は沿線住民の利便性でなく、品川・赤坂間の速達性だけ」と辛らつです。確かに、六本木や麻布台ヒルズ、赤坂など、森ビルが作り出す巨大開発、再開発に向けて、羽田から直結する電車を作ってあげているようにしか見えない。そう言う住民もいるわけですね。

ここでも、デベロッパーの再開発に、行政がまちづくりを合わせてあげるかのような都市計画に映るわけです。

国際競争力の強化と言うとしても、本当に東京全体を見渡して、合理的な都市計画となっているのか。大企業に言われるがまま、ちぐはぐで、つぎはぎのようなまちづくりになってはいないのか、問われているのだと思うのです。

その点でも、住民ニーズが特に高い路線というわけでもない本事業は、費用対効果の問題が問われます。本当に必要な工事なら、事業主体である東京メトロが相応の費用を負担し、積極的な動きを見せそうなものなのです。

そのような中、2017年に東京メトロ第3代社長に就任した山村明義氏のとある発言が注目されました。こう言うのです。「2008年に開業した副都心線を最後に新線建設は

行わない方針だ。」と明確に語ったわけです。「ただし、国や都からもし協力を求められたら、経営に悪影響を及ぼさない範囲で行う。」という方針であるとも語ったわけです。

先ほどの品川地下鉄の利便増進実施計画を見てみますと、総工費は1,300億円とありますが、その金額をいったいメトロがどれだけ負担するのか、国や都はいくら負担するのか、気になります。

さらに、その実施計画を見ますと、総工費1,300億円のうち、東京メトロが674億円を借入れし、636億円は補助金であることがわかりました。実に総工費の半分は補助金なのです。

そこでお聞きしますが、本事業における都の負担額及びその根拠について伺います。

**【原田（保）会長】** 長尾幹事

**【長尾幹事】** 本事業における都の負担額につきましては、約335億円となっております。負担割合につきましては、東京都地下高速鉄道整備事業費補助交付要綱において定められているものでございます。

**【原田（保）会長】** 原田委員、どうぞ。

**【原田（あ）委員】** 636億円の補助金のうち、335億円が東京都、つまり国が301億円であることがわかります。国家事業と言う割に、東京都が国と同じか、それを上回る負担をするということなのですね。なお、答弁にあった東京都地下高速鉄道整備事業費補助交付要綱を読んできましたが、なぜこの金額になったのか、根拠の記載がありませんでした。

とにもかくにも、ここまで税金投入をしないと、新線整備は副都心線が最後としているメトロが首を縦に振らない事業だということなのですね。こうなってくると費用対効果が本当にあるのか心配になります。

国の補助金が出ますから、B/C（ビーバイシー）、費用便益比を算出しているはずなのですが、これは、B（ベネフィット。便益）がC（コスト。費用）を上回っているかを試算するものですが、1を超えない事業に、原則、国はお金を出さないとされています。

そこでお聞きしますが、本事業の費用便益比及び便益項目を伺います。

**【原田（保）会長】** 長尾幹事

**【長尾幹事】** 本事業の費用便益比につきましては、東京メトロの算出によりますと、1.7とされております。また便益項目につきましては、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルに基づいて、利用者便益、供給者便益、環境等改善便益を算出していると聞いているところでございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 最低基準値の1を上回る1.7なのだということです。外郭環状道路計画では、当初2を超えていたのですけれども、陥没事故が起きる前の時点で既に1.01まで、工事を進めていく中で下がっていった。事故後である今は、今ぱっとB/Cを出したら1を切っていることが確実です。

本当に信頼性の薄い数値になってきているのですけれども、そこで便益項目を調べようとしたところ、先ほどの答弁にもありました利用者の利便性、経済性等がどれだけ上がったかを測る利用者便益、鉄道会社がどれだけの利益を得るもの、利益を得るのかを示す供給者便益、鉄道網が敷かれることで車などの利用が少なくなるなどして得られる、環境負荷を低減する効果を示した環境改善便益、これをもって算出しているということなのですが、この3項目をもって、このB/Cの便益を算出しているということだったのですが、では、この三つの便益効果がどのように算出されているのかは、わからない。この三つの便益項目がどのように算出されているのかはおろか、3項目がそれぞれいくらなのか調べても出てこないわけですね。

お聞きしたいのですけれども、三つの便益項目はいくらなのか、どういう根拠で、それぞれの便益比が算出されたのか、東京都はわからないのでしょうか。

【原田（保）会長】 長尾幹事、どうぞ。

【長尾幹事】 三つの項目がそれぞれいくらなのかは、東京メトロが算出をしており、その根拠を便益項目でそれぞれの詳細については、公表はされておられません。その三つの便益につきましては、利用者便益については、時間短縮便益、乗換利便性、また車内混雑緩和等の交通サービスの変化により削減をする効果を貨幣換算したものを利用者便益としまして、また先ほど委員のお話にあったとおり、供給者便益については事業者の便益、また、環境等改善便益につきましては、CO<sub>2</sub>の削減効果等を貨幣換算したものというものでございます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 先日の立憲民主党の都議会議員さんの質問から発展して、都議会で、石神井川地下調節池の地域計画のB/Cが杜撰な試算だったということで、国からの補助金がストップする出来事があったばかりなんですね。

外環のB/Cしかり、B/Cの算出方法というのは、とてもちょっと不信感が高まっているわけです。ですから、しっかりと情報公開して、専門家や住民の関心に応えなければならぬですね。多額の補助金を出すというか、総事業費の半分が補助金なわけですから。

住民のニーズが高く、住民合意のある8号線のような新線整備であれば話は別なのですが、国際競争力の合言葉で、国や都が上意下達で押し付けるような本計画において、都市計画決定に当たって、B/Cの根拠を東京都自身が掴んでもいないというのは、私は深刻な事態だと思うわけです。我々都市計画審議会委員も、何の根拠をもってこの諮問に対する賛否を出せというのか。そういう事態だと私は思うのです。

本事業は、この区間の多くを環状4号線の地下を走る計画となっています。しかし、環4は、現在、白金高輪区域で重大なブレーキがかかっています。東京都が全国に誇ると言って過言ではない白金高輪の閑静な住宅街の真上を巨大な道路が走る計画でありまして、住民から猛反発を食らっている計画なわけです。

現在この区域の環4の用地取得率は、2020年12月から3年ほど経って、たったの5パーセントです。品川地下鉄の開業目標は2030年代半ばとのことですが、これはもう環4の完成を待っていたら、開業目標には明らかに間に合わないし、一体いつできるのかもわからない状況なわけですね。環4の下をほとんど通る路線の計画になっているわけですから。

そもそもリニア新幹線の工事でも、シールドマシンが故障して、品川の辺りで長期間止まっていたり、先日も岐阜県瑞浪市大湫町で32箇所の水源や井戸の半分近くになる14箇所に、32箇所の水源や井戸のうち14箇所で水が枯れると、そういう事態となっております。工事がストップしたばかりです。

このペースですと、完成まで百数十年かかるペースだと揶揄されているわけですが、国際競争力を合言葉にしたまちづくりが、私はあちこちでひずみを生んでいるなど感じるわけです。

さて、環4が完成しないと、その地下にシールドマシンを走らせることはできないのではないかと、私、東京都に聞きますと、都は、環4とは別事業だと説明するのですね。別事業と言っても、実際に環4ができなければ、住宅街の真下をシールドマシンが走ることになり、その際は区分地上権を設定しなければならず、環4の用地取得が進まない状況を見れば、その区分地上権設定もおそらく進まないだろうことが予想されるわけです。

別事業だと言い張って進めるのであれば、それはもはや住民の合意なく、用地取得もせずに事業を進められる、大深度地下法を適用するしかありません。

そこでお聞きしますが、本路線について大深度法の適用を検討しているのか、伺います。

【原田（保）会長】 長尾幹事

【長尾幹事】 大深度法の適用につきましては、現時点では未定でございます。本路線の縦断線形におきましては、既設の東京メトロ南北線から離隔を取るため、急勾配でトンネルを下げていくということになります。また、品川駅周辺においては、国道15号下の共同溝等の埋設物を避ける計画としております。

これらに加え、鉄道の縦断線形の制約等も考慮した結果、地下深い位置を取る線形となっております。今後、事業者である東京メトロが大深度法の適用可能性について検討を行うこととなります。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 驚くべきことに、大深度法の適用を検討しているとの答弁ですよ。住環境を守るため、環4の建設に必死に抵抗する住民に対し、何の保障もなく、勝手にその地下を掘り進めることができる大深度法の適用が行われる可能性がある。大深度法の適用を検討していることで、この事業の強引さ、住民合意のなさ、合理性の乏しさを物語っているようなものではありませんか。

本事業への意見を見ると、大深度地下でのシールドマシン工法であるため、外環道計画の陥没事故を連想し、不安を覚える人がたくさんいることがわかりますが、これは杞憂などではありません。私は外環道計画が調布で陥没事故を起こす3年前から、この工事の杜撰さを都議会で指摘をし、陥没事故の2年前には、このままでは陥没事故が起きると議会で指摘をしていました。

その根拠の一つは、事前調査の乏しさでした。大深度地下法に基づく工事は、そもそも民有地の地下を通るため、事前のボーリング調査ができないのです。最低でも200メートルに1本のボーリングと言われているシールドマシン工法、丁寧な工事だったら現在100メートルに1本はボーリングをします。そこまでしないと、シールドマシン工法というのは、手探りで、手探り状態で地下を突き進むことになってしまい、とても危険なのです。

外環道計画はどうかというと、住宅街の真下を通るため、16キロメートルの本線上でのボーリング調査がたったの24箇所しか行えない。実に666メートルに1箇所の計算となります。

陥没事故を起こした東つつじが丘区域は、実に1キロメートルにわたって本線上のボーリング調査が行われていない区域でした。周囲の過去のボーリングの記録を頼りに地盤を予想して工事に臨んだわけなのです。外環道というのは、これからもそうなるのです。

そのため、礫層という、石がゴロゴロと土と混じる地盤の予想が実際の地盤と外れており

まして、さらに対応を間違える、あの大事故につながってしまいました。

品川地下鉄を環4の用地取得も終わらない中、大深度法適用で進めようとするれば、全く同じことが起き、ろくなボーリング調査もできないまま、シールドマシンを走らせることになります。

大深度地下シールドマシン工法は、事前の地盤調査が十分にできないという根本的な問題を抱えているわけです。住民の不安は決して杞憂などではありません。

そうまでしてこの路線を作ったとしても、リニアは完成しておらず、せいぜい効果は品川と六本木が10分短縮されるだけ。これでどんな国際競争力がつくというのか。巨大デベロッパの再開発に寄与するだけなのではありませんか。

東京全体を見渡した国際競争力強化のグランドデザインを持たず、行き当たりばつりの国際競争力強化のこうしたまちづくりには本当に呆れるばかりです。

住民からの要求や合意のない計画であり、強引な手法にも反対の立場から、本事業は不承認であることを表明し、質疑を終わります。

【原田（保）会長】 他に御質問、御意見等ございますか。

【原田（あ）委員】 8号線は、続けて？

【原田（保）会長】 青山委員

【青山委員】 7号線の品川駅接着についてですけれども、品川駅というのは、東京の交通ネットワーク上、非常に重要なターミナルであるにも関わらず、従来メトロは全く乗り入れていなかったわけでした。今回南北線が乗り入れるということは、南北線という名称にあるとおり、東京広域から北の埼玉、南の神奈川と、相互直通運転によって結ばれている南北線でございますので、さらに都営三田線と相互乗り入れして、都営三田線は、大手町、日比谷、神保町、そして高島平という路線ですので、これと今回、たった一駅ですけれども、品川駅に接着するということによって、利用者の利便性は飛躍的に向上すると考えられますので、この都市計画は決定すべきだと、そう感じます。

【原田（保）会長】 原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 ただいま久しぶりに青山委員から意見がありましたけれども、飛躍的に向上と言いますけど、先ほど答弁の中に、六本木だけではなくて、飯田橋とか、そこともつながっている重要な路線が品川に行くのがすごく重要なのだと言いますが、もう今の鉄道網はすごいので、飯田橋までいくと、この南北線の延長と他の路線で行くので、実は数分ぐらいしか短縮にならないのですね。飯田橋、もう直通だとしても、既にかんりの交通

が整備されていて、遠く埼玉まで行けば、もうはっきり言って、この南北線が延長しようがほぼ同じ時間で品川には着くのです。

そういうことが、果たして本当にこれだけの巨額の経費と、それから住民追い出し、あるいは危険な工事を伴って、なんでやらなければいけないのかと言ったら、やっぱりこの住民が意見書で寄せたように、どう考えてもこの六本木界限・森ビル界限の、赤坂とかそこら辺との、品川とのアクセスが重視をされている。我々が全国に誇る閑静な住宅街は、それで破壊されていくと。何か本当にゾーニングも何もないなど。デベロッパーのそういう思惑で街が、逆に利便性向上というか、破壊されていくようなことがあっていいのかなと思うのです。

私は、国際競争力というのは、本当に叫ばれて久しいのですが、さっきも言ったように、グランドデザインがないのですよね。デベロッパーが再開発をするために、その場所その場所で、国際競争力という称号を与えてあげるだけで。では、東京が全体としてどう機能するのか、という視点が全くないわけです。

一方で、それこそ本当の国際競争力に資するであろう、神宮外苑という観光資源を破壊して都市計画公園に超高層ビルを建てようとしたり、それこそ私も何度かここで指摘をしましたが、日本最初の鉄道で世界でも珍しい海上鉄道遺構であった高輪築堤を破壊しました。再開発で。これも世界遺産になり得たと言われています。

観光資源としても、銀座など、都心のブランド力を高める上でも貴重な遺産だった築地市場を移転させておいて、今度は超高層ビルとイベントホールを建てる計画が発表されたのですが、築地市場も日本イコモスはその保存を求めており、つまりこれも世界遺産に推薦される可能性があったわけです。

こういうものがどんどん潰されていって、逆にどこにでもあるような再開発が各地で行われ、そうすると交通が足りないからまた新線を増やしていくと。

私は本当にこういうまちづくりの在り方が、逆に東京の国際競争力を失わせてしまうのではないですか、ということも警鐘を鳴らしたいと思います。

【原田（保）会長】 それでは本件につきましては、他にないようでございますから。

【原田（あ）委員】 8号線は？

【原田（保）会長】 いや、これは一括してセットで入ってますよ。

【原田（あ）委員】 ではすみません、8号線も意見を。

【原田（保）会長】 ありますか？

原田委員、どうぞ。

【原田（あ）委員】 都市計画都市高速鉄道8号線について、意見を述べさせていただきます。本事業は、かねてより住民のニーズが高い南北交通網の整備に関する案件です。住民のニーズに基づいて地元区、区議会でも超党派で求めてきた交通網の整備として、本事業については賛成とします。

ただし、新設される三つの駅につきましては、それを契機とした過度な開発が行われないうように求めるものであります。大規模な再開発が行われるようなことになれば、地域住民の追い出しや、その地域がつないできた文化やコミュニティを破壊し、新たな混雑を生むことにもなってしまいます。

本路線が、本事業が求められてきたのは、あくまでもその地域住民の利便性向上であり、デベロッパーやゼネコンの利潤が優先されるようなことがないよう求めます。

また、本事業もシールドマシンによる工法となりますけれども、本事業の場合は、その路線のほぼほとんどが道路の下、あるいは大規模施設の下などで、ボーリング調査がしっかりとやる用地がたくさんありますので。近年は、やはり100メートルぐらいに1本ぐらいの丁寧なボーリング調査を行っておりますので、それも求めて賛成とします。

【原田（保）会長】 それではないようでしたら、日程第1につきまして採決に入らせていただきます。

まず、議第7658号、東京都市計画都市高速鉄道第7号線の案件について、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をいたしました。

次に、議第7659号、東京都市計画都市高速鉄道第8号線の案件について、賛成の方は挙手をお願いします。

[ 賛成者挙手 ]

【原田（保）会長】 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2といたしまして、議第7660号から第7662号までを一括して議題といたします。事務局から説明をお願いいたします。

山崎幹事

【山崎幹事】 日程第2、議第7660号、東京都市計画公園第5・5・10号練馬城址公園の変更について、御説明いたします。

資料はお手元の薄茶色表紙「議案・資料」37ページから40ページまでとなります。

「議案・資料」39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。

モニター上、緑色の実線で表示されている区域が練馬城址公園です。練馬区の中央部、都営大江戸線や西武豊島線の豊島園駅の西に位置する面積約26.7ヘクタールの総合公園です。

約3.2ヘクタールの区域については、都立練馬城址公園として開園しています。

練馬区都市計画マスタープランにおいては、本公園が位置する地域は、都市計画道路補助第133号線の一部整備により本公園周辺のアクセス路の確保を図るとされ、石神井川沿いの公園などをみどりの拠点とし、街路樹と併せてみどりのネットワークを形成するとされています。

また、本公園の大部分が東京都震災対策条例に基づく避難場所とされているほか、一部は東京都地域防災計画に基づく災害時臨時離着陸場候補地に指定されており、防災上の機能の担保が重要となっています。

「議案・資料」40ページの計画図と併せて、モニターの航空写真を御覧ください。

本公園の整備計画においては、周辺の様々な公園を繋げ緑と水のネットワークを強化するとともに、周辺からの避難を円滑に受け入れる動線を確保することとしており、補助133号線の整備により、本公園へのアクセス向上による地域の防災性の向上などが期待されます。

モニター上、黄色の重複する0.17ヘクタールの区域が補助133号線と重複しているため、都市計画施設の整合を図る必要がございます。

今回、補助133号線の事業化に伴い、この区域については公園区域から削除を行います。

さらに、豊島園駅からのアクセスを確保し、公園利用の利便性を高めるため、モニター上赤色の0.01ヘクタールの区域を公園区域に追加する変更を行います。

なお、既決定の面積に錯誤があり、これを精査した結果、変更後の面積は約24.8ヘクタールとなります。また、現行基準への適合、開園名称との整合を図るため、種別、名称を変更いたします。

なお、本案件について令和6年2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7660号の説明は以上です。

次に、議第7661号、東京都市計画公園第5・6・20号祖師谷公園の変更について、御説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」41ページから44ページまでとなります。

「議案・資料」43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。

モニター上、緑色の実線で表示している区域が祖師谷公園です。世田谷区の西部に位置する面積約53.3ヘクタールの総合公園であり、約10.1ヘクタールが都立公園や区立公園として開園しています。

世田谷区都市整備方針において、本公園が位置する砦地域及び烏山地域は、安全で災害に強いまちをつくることとされております。

本公園の一部は、東京都震災対策条例に基づく避難場所に指定されています。

運動広場は、東京都地域防災計画において、医療機関近接ヘリコプター緊急離着陸場候補地及び災害時臨時離着陸場候補地に指定されており、防災上の機能の担保が重要となっております。

また、本公園の一部は、都市計画道路補助54号線と重複しています。

補助54号線の沿道は、住環境と調和を図りつつ、延焼遮断帯を形成する防災性の高い土地利用を目指すとされております。

補助54号線の整備によりまして、本公園へのアクセス向上による地域の防災性の向上等が期待されます。

「議案・資料」44ページの計画図と併せて、モニターの航空写真を御覧ください。

今回、補助54号線の事業進捗に伴い、モニター上、黄色の重複する0.14ヘクタールの区域を公園区域から削除いたします。

また、モニター上、赤色の本公園に隣接している区域等、0.20ヘクタールの区域を公園区域に追加する変更を行います。

なお、既決定の面積に錯誤があり、これを精査した結果、変更後の面積は約58.3ヘクタールとなります。

また、現行基準への適合、開園名称との整合を図るため、種別、名称を変更いたします。

なお、本案件について令和6年2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7661号の説明は以上です。

次に、議第7662号、東京都市計画公園第7・5・15号石神井公園の変更について、御説明いたします。

資料は、お手元の薄茶色表紙「議案・資料」45ページから48ページまでとなります。

「議案・資料」47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。

モニター上、緑色の実線で表示される区域が石神井公園でございます。練馬区の南西部に位置し、三宝寺池や石神井池を中心とする、面積約41.8ヘクタールの特殊公園です。

現在、約28.1ヘクタールの区域が都立公園や区立公園として開園しています。

都市計画区域マスタープランにおいて、本公園が位置する石神井公園地域は、駅及び商店街のにぎわいと緑豊かな石神井公園が連続する、魅力と活力のある地域の拠点を形成するとされています。

また、練馬区都市計画マスタープランにおいて、本公園が位置する西武池袋線沿線地域は、石神井川や白子川などをみどりの軸とし、本公園などをみどりの拠点として、みどりのネットワークを形成するとされています。

また、本公園は、東京都震災対策条例に基づく避難場所とされており、防災上の機能の担保が重要となっています。

「議案・資料」48ページの計画図と併せて、モニターの航空写真を御覧ください。

こうしたことから、本公園に接する農地及び練馬区立石神井プールの区域を公園区域に追加し、みどりの拠点の拡大と、風致の保全及び防災機能の更なる向上を図るとともに、併せて、現在の地形地物との整合を図るため、モニター上、赤色で示す合計0.48ヘクタールの区域を公園区域に追加する変更を行います。

なお、既決定の面積に錯誤があり、これを精査した結果、変更後の面積は約40.0ヘクタールとなります。

なお、本案件につきまして、令和6年2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2の説明は以上です。

【原田（保）会長】 それでは、日程第2の案件につきまして、御質問、御意見等ございましたらお願いいたします。

松本委員

【松本委員】 松本でございます。種別の変更というのがございましたが、種別の変更をすることによって影響というのは、都市計画的な取り扱いでやるということですか。

【原田（保）会長】 山崎幹事

【山崎幹事】 前提として、その影響はございません。

【原田（保）会長】 どうぞ。松本委員

【松本委員】 今回の審議の内容の変更については、特に問題ないと思うのですが、世田谷区の祖師谷公園の写真を見ていただきたいと思うのですが、ああいう状況でずっと公園整備を済ませることになっていて、現在供用されているのが、たぶん3分の1ぐらいだと思うのですが、その間にも、確かに緩和されているから建ててはいるのですが、建築物がどんどん建っている状況の中で、どのぐらいの進ちょく状況かということと、それから、整備をどういうふうに進めて、完成をいつ頃に考えていらっしゃるのか、その辺を教えてくださいたいです。

【原田（保）会長】 山崎幹事

【山崎幹事】 建設局におきまして、今回、削除区域周辺や成城九丁目等の優先整備区域につきましては、令和11年度までに事業着手を目指しているということでございます。それ以外の区域につきましては、具体的な整備時期は未定となっております。

【原田（保）会長】 松本委員、どうぞ。

【松本委員】 ありがとうございます。やはり、住宅市街地として認められているみどりがこれからすごく大事なものだと思うのですが、なかなか進ちょく状況が芳しくないというのは、写真を見てお分かりのとおりで。そういう中で、他の二つの点は、今ここで見た形での工事着工に向けて目途が立っていると思うのですが、この場合、そうは見えないというのは、見ていただければ分かる。

そういう意味で、世田谷区からもたぶん要望が出ているのではないかと思います。きちんと進めて、公園にする前に。あるいはどうするのかということも。ここに住んでいらっしゃる方も、土地を持っていらして住宅を建てて住んでいらっしゃるのですが、やはりそれについても責任があると思うので、目途を立てて進めていただきたいというふうに思います。

【原田（保）会長】 答弁はよろしいですか。他にございますか。  
尾崎委員、どうぞ。

【尾崎（あ）委員】 私の方からは、議題の第7660号、練馬城址公園東京都市計画公園の変更についてですけれども、反対の立場で意見を述べさせていただきたいと思います。

第5・5・10号の練馬城址公園の今回の変更の理由ですけれども、防災機能の向上となっております。しかし、豊島園は元々東日本大震災を踏まえて、首都東京の防災機能強化に向

けて重点的に整備する公園というふうになっています。

ところが、この豊島園がスタジオツアー施設の建設、営業によって、今後30年間、30数年間は、防災機能の完成はないということになります。そうなると、今回の変更の理由である、防災機能の向上を図るためというのは成り立たないことになるのではないのでしょうか。

そして今回の変更で、公園の一部が削除されることになるわけですが、補助133号線の計画を実現させるための前提のものになります。

補助133号線については、現在、道路は全くないところであって、ゲートがないところなわけですね。ここに計画付近は16メートル、一部は19メートルというところにもなっているわけですが、ここに第一種低層住居専用地域があるのです。最も厳しく住環境を守ってきた地域です。補助133号線の事業化によって、多くの住民が立ち退きになります。しかも、こうした大型道路の沿道は、中高層建設を誘導する都市計画になっていくわけです。地元住民の方々からは、補助133号線の事業化はしないでほしい、優先整備路線から外してほしいという声も上がって、都の補助133号線に反対する会ができています。

そして、この会の方たちが中心となって、この間、署名などに取り組んで、3,200人を超える署名を集めて、都議会に陳情を出したりしています。

今回の変更によって、公園の一部が削除される場所は、今説明したように補助133号線の計画になっているところであり、ここが削除されなければ、補助133号線ができないということにもなっていくわけですから、承認するわけにはいかない。反対だという意見を述べておきたいというふうに思います。

**【原田（保）会長】** 柴崎委員、どうぞ。

**【柴崎委員】** 私からも、第5・5・10号練馬城址公園について申し上げたいと思います。

今、建設局さんの方でと、先ほど御説明ありましたけども、この豊島園の用地を、少しずつですが用地を取得して、防災公園ということで、今、取組を進めているところでございます。

こうした中で、ここでは防災公園として、やはり避難通路、道路、これが極めて重要なのです。

しかしながら、この周辺の道路というのが、今のところ大変幅員のない、そういった道路に囲まれておまして、この133、これは極めて重要な道路、都市計画道路ということで、

既に地権者の方々からも、いわゆるこの道路を早期にやはり整備してくれというお話もかなりいただいている道路でございます。

したがって、東京都の方でも、用地測量、これも既に終わっているはずだと思いますけれども、極めて難しい地形でもあるのです。ここは高低差がありまして。しかしながら、これについても極めて、やはりこここのところに道路をどうしても整備をする必要がありますし、やはりこの公園がより効果的に防災公園として機能を発揮するためにも、この道路が必要だというふうに地域の方々もかなり、そういったことで御意見をいただいているところでございます。

したがって、ここは重複しているのでしょうけれども、やはり道路がきちっと整備されるような形でこの変更をしていただくというのは、極めてこれは重要なことでありますし、当然のことだと思いますので、是非できるだけ早い時期に、この道路整備に向けて進めてもらいたい。そんなふうに思っているところでございます。以上でございます。

【原田（保）会長】 他にございませんでしょうか。それでは他にございませんようでしたら、日程第2の案件について、採決に入らせていただきます。

まず、議第7660号、練馬城址公園の案件について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

〔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をいたしました。

次に、議第7661号、祖師谷公園の案件について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

〔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7662号、石神井公園の案件について、賛成の方は挙手をお願いいたします。

〔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】 以上をもちまして、本日の日程は全て終了いたしました。委員の皆様方には、審議に貢献をいただきましてありがとうございました。

それでは、議事録には、私のほか町野委員にも御署名をお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

以上をもちまして、本日の審議会は閉会といたします。

午後 2 時 3 2 分閉会

※本稿は、後日発行される議事録の未確定版です。