

# 第 2 3 9 回

## 港区都市計画審議会議事録

平成 3 0 年 1 0 月 1 6 日 (火)

港区役所 議会棟 1 階 第 5 ・ 6 委員会室

## 次 第

### 審議案件

#### ・環状第4号線に係る都市計画案について

- (1) 東京都市計画道路幹線街路環状第4号線及び幹線街路補助線街路第16号線の変更について
- (2) 東京都市計画道路幹線街路補助線街路第123号線の変更について
- (3) 東京都市計画下水道公共下水道芝浦水再生センターの変更について
- (4) 東京都市計画地区計画港南一丁目地区地区計画の変更について
- (5) 東京都市計画土地区画整理事業品川駅周辺土地区画整理事業の変更について

### 委員の出欠状況

#### ◎ 学識経験者委員

氏名	出欠状況	
池邊このみ		欠席
大瀧陽平	出席	
加藤孝明		欠席
乗原康雄	出席	
真田純子	出席	
只腰憲久	出席	
網川智久	出席	
松谷春敏	出席	
望月義也	出席	

#### ◎ 区議会議員委員

氏名	出欠状況	
池田こうじ	出席	
七戸じゅん	出席	
二島豊司	出席	
杉浦のりお	出席	
近藤まさ子	出席	
大滝 実	出席	

#### ◎ 関係行政機関委員

氏名	出欠状況	
早乙女真由美代理 竹多	出席	
守屋正巳	出席	

#### ◎ 区の住民委員

氏名	出欠状況	
上田祐子	出席	
阪本拓也	出席	

午前10時00分 開始

【富田都市計画課長】 それでは、第239回港区都市計画審議会の開会をお願いいたします。

本日はあらかじめ、加藤委員におかれましては、所用のため欠席とのご連絡が入っております。また、池田委員におかれましては、公務のため遅れるとの連絡をいただいております。また、池邊委員におかれましてはご連絡はいただいておりますが、遅れているようでございます。

また、関係行政機関委員であります愛宕警察署長の早乙女委員の代理として、竹多交通課長が出席されております。

それでは、武井雅昭区長から、委員の皆様にご挨拶を申し上げます。

【武井区長】 皆さん、おはようございます。港区長の武井雅昭です。

本日は、大変お忙しいところ、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

さて、本日、諮問いたします案件は5件ございます。

1件目は、幹線街路環状第4号線及び幹線街路補助線街路第16号線の変更です。2件目は、幹線街路補助線街路第123号線の変更です。3件目は、東京都公共下水道芝浦水再生センターの変更です。4件目は、港南一丁目地区地区計画の変更です。5件目は、品川駅周辺土地区画整理事業の変更です。

まず、1件目の環状第4号線の変更についてです。環状第4号線は、港区高輪三丁目から江東区新砂三丁目に至る路線であり、放射方向の幹線道路と連絡することで都心に集中する交通を分散させるとともに、地域の防災性の向上において重要な役割を担っています。現在、品川駅、田町駅周辺地域に至る区間は未着手となっており、東西方向のアクセスが課題となっています。また、品川駅、田町駅周辺地域は本格的に国際化が進む羽田空港と近接しており、JR新線やリニア中央新幹線の開業も見据えて、その拠点性を高める道路ネットワークの構築が求められております。こうした背景から、羽田臨海部、六本木方面のアクセスを向上させるなど、広域道路ネットワークの形成を図り、周辺開発に伴う交通処理を担うため、都市計画を変更し、環状第4号線を整備するものです。

補助線街路第16号線及び2件目の123号線については、環状第4号線が都市計画変更により港南三丁目まで延伸されることに伴い、延長等を変更し、都市計画上の整合を図るものです。

3件目、4件目の東京都公共下水道芝浦水再生センター及び港南一丁目地区地区計画については、区域の一部が環状第4号線と重複することから、都市計画上の整合を図るため、変更するものです。

5件目の品川駅周辺土地区画整理事業については、環状第4号線及び前回の当審議会においてご答申をいただきました都市高速鉄道第1号線分岐線京浜急行電鉄湘南線の都市計画変更に合わせて、公共施設の配置や宅地の整備方針を変更するものです。

本日、ご審議いただきます案件は良好な市街地環境の形成を目指す上で、まちづくりの推進に寄与するものと考えております。十分にご検討の上、ご答申をいただきますよう、お願いをいたします。

以上、簡単でございますが、私のご挨拶といたします。どうぞよろしくをお願いいたします。

**【富田都市計画課長】**      ありがとうございます。

区長は公用のため退席させていただきます。

**【武井区長】**      どうぞよろしく願いいたします。

(区長退席)

**【富田都市計画課長】**      それでは、只腰会長、議事進行のほうをよろしく願いいたします。

**【只腰会長】**      それでは、第239回港区都市計画審議会を開催いたします。

本日はお手元の日程表にございますが、審議事項5件、いずれも環4に関連するものでございます。おおむね12時を目途に進めてまいりたいと存じます。よろしく願いいたします。

最初に案件の説明をいただいた後に質疑を行います。では、事務局から説明をお願いします。

**【富田都市計画課長】**      それでは、最初に資料のご確認をさせていただきたいと思っております。

事前に送付いたしました資料として、資料目録とともに、資料1が「東京都市計画道路幹線街路環状第4号線及び幹線街路補助線街路第16号線の変更案」の照会文、計画図書及び理由書。資料2が「東京都市計画道路幹線街路補助線街路第123号線の変更案」の計画図書及び理由書。資料3が「東京都市計画下水道公共下水道芝浦水再生センターの変更案」の照会文、計画図書及び理由書。資料4が「東京都市計画地区計画港南一丁目地区地区計画の変更案」の計画図書及び理由書。資料5が「東京都市計画土地区画整理事業品川駅周辺土地区画整理事業の変更案」の計画図書及び理由書でございます。

続きまして、参考資料1が、品川駅周辺で進められる基盤整備事業についてまとめた資料でございます。参考資料2が、都市計画道路環状第4号線の変更についてまとめた資料でございます。参考資料3が、芝浦水再生センター地区における都市計画の変更についてまとめた資料でございます。参考資料4が、品川駅周辺土地区画整理事業の変更についてまとめたものでございます。

続きまして、本日、席上に配付しております資料のご確認をお願いいたします。まず、日程表でございます。続きまして、区長から当審議会宛の諮問文の写しがございます。また、港区都市計画審議会委員・幹事名簿及び座席表がございます。

そして、席上配付資料目録とともに、席上配付資料1が、本日の説明で使用いたしますスライドを印刷したものでございます。席上配付資料2が、環状第4号線の環境影響評価書について要約したものでございます。

本日の資料は以上でございますが、お手元の資料に不備等はないでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、審議事項1から5までにつきましては、環状第4号線に係る都市計画の関連案件であるため、まとめてご説明をさせていただきたいと思えます。大変恐縮ですが、着座にてご説明をさせていただければと思えますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、環状第4号線に係る都市計画案について、審議事項1「東京都市計画道路幹線街路環状第4号線及び幹線街路補助線街路第16号線の変更について」、審議事項2「東京都市計画道路幹線街路補助線街路第123号線の変更について」、審議事項3「東京都市計画下水道公共下水道芝浦水再生センターの変更について」、審議事項4「東京都市計画地区計画港南一丁目地区地区計画の変更について」、審議事項5「東京都市計画土

地区画整理事業品川駅周辺土地地区画整理事業の変更について」を一括してご説明させていただきます。

資料1から資料5の計画図書に沿ってご説明させていただきますが、本日配布いたしました席上配付資料1のとおり、イメージ図などのスライドもご用意いたしましたので、あわせてご覧いただきたいと思います。

審議事項のご説明に先立ち、品川駅周辺で進められる基盤整備事業について、まずご説明をさせていただきたいと思います。大変お手数ですが、参考資料1の「品川駅周辺で進められる基盤整備事業について」をご覧いただきたいと思います。

品川駅周辺では、JR品川新駅が2020年に暫定開業、2024年に本格開業が予定されていることや、2027年に予定されているリニア中央新幹線の品川駅から名古屋駅間の開業を見据え、都市計画道路や鉄道などのさまざまな都市基盤の整備が進められております。東京都は、今後の日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川の実現に向け、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」を策定しております。

最初に、左上の図をご覧ください。都市計画道路幹線街路環状第4号線でございます。

都心に集中する交通を分散化し、体系的な道路ネットワークの形成や緊急車両の速達性の向上、安全な避難経路の確保等の地域の防災性の向上などを整備の目的としております。2027年に高輪区間平面部、2032年に全線開通を目指し、整備を進めていく予定でございます。また、今回の変更により、環状第4号線が延伸されることに伴い、中央の図に赤枠で囲われた補助線街路第123号線と補助線街路第16号線の都市計画変更をいたします。詳細につきましては、後ほどご説明させていただきます。

次に、左側の中央の図をご覧ください。品川駅西口地区地区計画及び都市計画道路幹線街路放射第19号線でございます。

都市計画道路を拡幅整備するとともに、品川駅西口地区地区計画と合わせ、駅前空間を整備いたします。また、道路上空の空間を有効活用し、車と歩行者との空間を分離することで、安全な歩行者動線を確保し、駅と町の回遊性を向上させる計画としております。2027年に駅前空間の確保を目指し、整備していく予定でございます。

次に、左下の図をご覧ください。「京浜急行本線の連続立体交差事業」でございます。

京急線品川駅から北品川駅付近の踏切による交通渋滞の解消や沿道市街地の一体的な

まちづくりの推進等を整備の目的としております。品川駅におきましては、京急線を地平化し、現在の東西自由通路を西側に延伸することにより、歩行者がJR品川駅の改札口と同じレベルで西口方面へ移動することが可能となります。2027年に京急線品川駅の地平化、2029年に連続立体交差事業の完了を目指し、整備していく予定でございます。なお、連続立体交差事業に関しましては、前回、7月24日の当審議会において、審議いただいたものでございます。

次に、右上の図をご覧ください。「泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業」でございます。

泉岳寺駅の機能強化や都市計画道路補助線街路第332号線の整備促進にあわせ、駅利用者の利便性と快適性を備えたオープンスペースや歩行者ネットワークを形成し、魅力ある国際交流拠点にふさわしい複合市街地を形成いたします。2024年の事業完了を目指し、整備していく予定でございます。

次に、中央の図をご覧ください。赤枠で囲われました品川駅周辺土地区画整理事業につきましては、平成28年4月に都市計画決定しておりますが、公共施設として環状第4号線が区域の中に含まれることとなるため、今回、都市計画変更をいたします。詳細につきましては、後ほどご説明させていただきます。

次に、緑色で着色されました芝浦水再生センター地区は、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」におきまして、優先整備地区に位置づけられ、次世代の環境まちづくりを実現していくことが方針として定められております。本地区におきまして、赤枠で囲まれた港南一丁目地区地区計画、東京都公共下水道芝浦水再生センターにつきましては、環状第4号線と区域が重複することとなるため、今回、都市計画変更をいたします。詳細につきましては、後ほどご説明させていただきます。

それでは、本日の審議案件をご説明いたします。

最初に、東京都が都市計画変更する環状第4号線につきまして、ご説明をさせていただきます。

最初に、環状第4号線の都市計画の概要についてご説明させていただきます。それでは、スライドをご覧ください。こちらは、環状第4号線の全体図を示したものでございます。環状第4号線は、港区高輪三丁目から江東区新砂三丁目に至る、延長約28.8キ

ロメートルの都市計画道路であり、都市の骨格を形成する区部環状方向の幹線道路の1つとして、放射方向の幹線道路と連絡し、都心に集中する交通の分散化や地域の防災性の向上等におきまして、重要な役割を担っております。

図中で黒色の実線は、都市計画道路が完成または現道のある区間を示し、赤色の実線は事業中の区間を示しております。また、赤色の破線は、現道がなく未整備の区間を示し、赤丸の点線は今回の変更により延伸する部分を示しております。今回、都市計画変更する区間は緑の点線で囲まれた範囲であり、現道がなく未整備の区間及び延伸区間となります。

次に、「品川駅・田町駅周辺のまちづくり」についてご説明いたします。

東京都は、平成26年9月に「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」を策定し、これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川を実現するための方針や具体的な取り組み等を示しております。

環状第4号線は、地区内外とのビジネスや観光など、多様な交流を促進させる東西交流軸であり、羽田、臨海部、六本木方面へのアクセスを向上させる広域道路ネットワークの形成や、開発に伴う交通処理を担う道路として位置づけられております。

次に、計画道路の位置でございます。こちらは、環状第4号線の未整備区間及び延伸区間を拡大表示した図になります。目黒通りから第一京浜までが未整備区間であり、第一京浜から海岸通りまでが延伸区間でございます。

次に、環状第4号線周辺地域の現況でございます。最初に、生活道路に流入する通過交通の状況でございます。写真①は明治学院前交差点、写真②は桂坂の朝の状況でございます。桑原坂、桂坂はそれぞれ1日当たり約9,500台、約12,400台の交通量があり、生活道路に流入する通過交通の抑制が課題となっております。

次に、東西地区間の行き来の状況でございます。現在、白金台、高輪地区と港南地区の東西の行き来は、札の辻橋、八ツ山橋、新八ツ山橋及び高輪橋架道橋に限られ、高輪橋架道橋につきましては、港南方向への一方通行であり、車両高さが1.5メートルに制限されております。このため、港南地区から白金台、高輪地区にある青色の四角で示す緊急医療機関へ行くには、大きく迂回する必要があります。

次に、緊急輸送道路の指定状況でございます。災害時に安全な避難路や緊急物資の輸

送路として機能する緊急輸送道路ネットワークを示しております。環状第4号線周辺には、消防署や広域避難場所などの災害時の拠点となる施設が立地しており、震災時の消防、救護活動、物資輸送に資する道路ネットワークの強化が課題となっております。

次に、環状第4号線の目的でございます。これまで説明した位置づけや現状の課題を踏まえて4つの目的を掲げております。

1点目が、体系的な道路ネットワークの形成で、都市の骨格を形成する区部環状方向の幹線道路の1つとして、都心に集中する交通を分散化いたします。

2点目が、品川駅、田町駅周辺のまちづくりへの寄与で、国際交流拠点・品川におけるビジネス、観光などの多様な交流を促進いたします。

3点目が、交通の円滑化と安全で快適な歩行者、自転車通行空間の創出で、生活道路に流入する通過交通が減少するとともに、歩行者、自転車、自動車それぞれの通行空間を分離し、安全で快適な歩行者、自転車通行空間を確保いたします。

4点目が、地域の防災性の向上で、緊急車両の速達性が向上するとともに、災害時の道路閉鎖を防止いたします。また、安全な避難経路や救援物資の輸送路を確保いたします。

次に、都市計画変更の内容でございます。こちらは、都市計画変更を予定している区間の平面図と断面図でございます。

最初に、上段の平面図をご覧ください。今回、都市計画変更区間は青字で表記された白金台三丁目から港南三丁目までの延長約2.5キロメートルの区間となります。そのうち、赤字で表記された延長約1.1キロメートルの区間が新たに延伸される区間でございます。

次に、下段の断面図をご覧ください。赤いラインが平面構造の道路を、青いラインが橋梁構造の道路を示しております。高輪、港南区間では、約20メートルの高低差があり、放射第19号線から東側には鉄道施設があることから、橋梁構造により立体化を図り、放射第19号線とは側道で接続される計画となっております。

次に、都市計画変更区間につきまして、ご説明いたします。

最初に、白金台区間でございます。現在、都市計画で定められている幅員25メートルに変更はございませんが、今回の都市計画変更で、車線数を4車線に決定いたします。

車道の両側に中木と低木を植え、歩行者と自転車の通行空間をカラー舗装で色分けをした歩道等を設けます。

次に、高輪区間でございます。こちらは、桜田通りから二本榎通りの区間の断面図でございます。既に都市計画決定で定められている幅員25メートルを30メートルに変更し、車線数を4車線に決定いたします。

次に、二本榎通りから第一京浜の区間でございます。既に都市計画で定められている幅員25メートルを最大33.5メートルに変更いたします。道路の中心部に第一京浜への接続路を設け、その両側に旧海岸通りや桜田通りにアクセスする車道及び歩道等を設けます。

次に、橋梁部分を含む断面図でございます。橋梁構造による本線と第一京浜に接続する側道が立体的に整備され、側道脇は橋脚と歩道空間等になります。

次に、環状第4号線と第一京浜が交差するところを港南側から見たパース図でございます。環状第4号線の本線は橋梁構造で、第一京浜や鉄道施設の上空を越え、旧海岸通りへ接続いたします。また、環状4号線と第一京浜とは、環状4号線の道路中央に設けた接続路により、平面交差する計画としております。歩行者等につきましては、階段やエレベーターでアクセスすることが可能となります。

次に、環状第4号線の延伸区間となる港南区間でございます。こちらは、旧海岸通り付近の断面図でございます。幅員は30メートル、車線数を4車線で決定いたします。道路の中央付近に橋梁構造の本線を設け、下部に補助第123号線と接続する側道を設け、橋梁構造の本線は、旧海岸通りの手前で平面構造となります。

次に、都市計画の変更概要でございます。大変お手数ですが、資料1の4ページとスライドをあわせてご覧ください。これまで説明した内容のまとめになります。延伸に伴い、起点の位置が高輪三丁目から港南三丁目に変更となります。また、延長が約2万8,770メートルから約2万9,800メートルに変更になります。

以降の変更内容につきましては、スライドに示すとおり、既定計画区間と延伸区間とに分けてご説明させていただきます。

最初に幅員でございます。既定計画区間の高輪三丁目地内の幅員につきましては、現在25メートルで決定されているものを25.6メートルから33.5メートルに変更い

たします。また、延伸区間の幅員につきましては、25.6メートルから40メートルに変更いたします。

次に、車線数でございます。既定計画区間の高輪三丁目から白金台三丁目の区間及び延伸区間の車線数を4車線に決定いたします。

次に、構造形式でございます。既定計画区間の高輪三丁目地内の約130メートル区間の構造形式を地表式からかさ上げ式に変更いたします。また、延伸区間につきましては、地表式及びかさ上げ式で決定いたします。

次に、立体的な範囲の設定でございます。延伸区間のうち、港南一丁目地内につきましては、既に下水道施設として都市計画決定されている芝浦水再生センターと重複する約250メートルの区間に立体的な範囲を定めます。また、港南二丁目地内におきまして、東海道新幹線の品川駅と重複する約30メートルの区間に立体的な範囲を定めます。

次に、大変お手数ですが、資料1の5ページをご覧ください。計画図1でございます。環状第4号線の延伸区間を示しております。赤色で記載されている区域が都市計画変更新線、黄色で記載されている区域が計画変更廃止線でございます。斜線で網かけされた区域は立体的な範囲を定める区域としており、また、補助第16号線の一部が環状第4号線となります。

次に、1枚おめくりいただきまして、6ページをご覧ください。計画図2でございます。環状第4号線の既定計画区間を示しております。赤色で着色された区域が拡幅予定の計画変更新線でございます。

次に、1枚おめくりいただきまして、8ページをご覧ください。計画図4でございます。立体的な範囲を示しております。

次に、9ページをご覧ください。都市計画の案の理由書でございます。下から11行目に記載のとおり、品川駅、田町駅周辺のまちづくりの動向も踏まえ、体系的な道路ネットワークの形成や品川駅、田町駅周辺のまちづくりへの寄与、交通の円滑化を図るため、環状第4号線の起点位置、幅員及び一部構造形式等を変更するものとしております。

次に、環境影響評価でございます。環状第4号線は、都市計画決定後に事業認可を受けて事業に着手することになりますが、本事業は、東京都環境影響評価条例に基づき、

計画段階環境影響評価が行われており、東京都が都市計画変更する際には、環境影響評価書が東京都都市計画審議会に送付されます。その概要について、ご説明をさせていただきます。

大変お手数ですが、本日の席上配付資料2、「環状第4号線（港区港南一丁目から白金台三丁目間）建設事業の環境影響評価書について（要約）」の1ページをご覧くださいと思います。環境影響評価の実施者及び建設事業の事業者は東京都になります。その事業内容の概略は条例に基づく手順が示されております。

次に、2ページをご覧ください。環境に及ぼす影響の評価の結論でございます。表の左側に予測・評価項目、右側に評価の結論が記載されております。予測・評価項目は大気汚染、騒音・振動、1枚おめくりいただきまして、3ページに土壌汚染、地形・地質、4ページには生物・生態系、1枚おめくりいただきまして、5ページに日影、電波障害、景観、6ページに史跡・文化財、廃棄物の合計10項目となっております。各項目に対する評価の結論におきまして、それぞれ評価の指標を満足していると記載されております。

次に、6ページの一番下をご覧ください。「本事業の実施が周辺環境に与える影響につきましては、上記のとおりであり、都市計画を変更する上で支障ないと判断する」としてしております。

続きまして、環状第4号線に関する関連する都市計画でございます。環状第4号線の変更に伴い、赤字で示すものが港区決定の案件でございます。

初めに、「①幹線街路補助線街路第16号線の変更」につきまして、ご説明をさせていただきます。大変お手数ですが、お手元の資料1とスライドをあわせてご覧ください。

最初に、変更概要でございます。環状第4号線の延伸に伴い、補助第16号線の一部区域が環状第4号線と重複するため、補助第16号線の起点位置及び延長を変更いたします。あわせて車線数を決定いたします。

次に、資料1の5ページをご覧ください。計画図1でございます。図の右側に補16が二重線で消され、環4と表記された部分が補助第16号線から環状第4号線になります。スライドはこの部分を拡大して表示しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、7ページをご覧ください。計画図3でございま

す。こちらは補助第16号線を示しており、車線数の数が決定されております。

次に、1枚おめくりいただきまして、9ページをご覧ください。都市計画の案の理由書でございます。下から2行目に記載のとおり、「環状第4号線の延伸に伴い、幹線街路補助線街路第16号線の起点位置及び延長を変更し、車線の数を決するものである」としてあります。

次に、「②幹線街路補助線街路第123号線の変更」についてご説明いたします。大変お手数ですが、お手元の資料2とスライドをあわせてご覧いただきたいと思ひます。

最初に、変更概要でございます。環状第4号線の延伸に伴い、補助第123号線の一部区域が環状第4号線と重複するため、補助第123号線の終点位置及び延長を変更いたします。

次に、1枚おめくりいただきまして、資料2の2ページをご覧ください。計画図でございます。黄色で記載された区域が計画変更廃止線でございます。廃止する区間は、環状第4号線の延伸区間となります。

次に、1枚おめくりいただきまして、3ページをご覧ください。都市計画の案の理由書でございます。下から4行目に記載のとおり、「品川駅・田町駅周辺のまちづくりの動向を踏まえ、環状第4号線が都市計画変更され、港南三丁目まで延伸されることに伴い、補助線街路第123号線の終点位置及び延長を変更するものである」としてあります。

続きまして、「③東京都市計画下水道の変更について（公共下水道芝浦水再生センター）」についてご説明をさせていただきます。大変お手数ですが、お手元の資料3の1ページとスライドをあわせてご覧いただきたいと思ひます。

最初に、下水道事業の変更概要でございます。芝浦水再生センターは、昭和6年に開設された下水道処理施設で、処理区域は千代田区、中央区、港区、新宿区、渋谷区の一部及び品川区、文京区、目黒区、世田谷区、豊島区の一部で、処理区域面積は約6,440ヘクタールでございます。

次に、芝浦水再生センター地区の概要でございます。赤色で囲まれた港南一丁目地区地区計画は、下水道施設の段階的な再構築と合わせ、東京の新拠点形成に寄与する業務、商業、文化、交流機能の導入や緑豊かなオープンスペースの形成等による魅力と活力のあふれたまちづくりを推進することを目標として、平成23年に都市計画決定されまし

た。

青色で着色された範囲は芝浦水再生センターの一部で、港南一丁目地区地区計画の決定にあわせ、下水道施設の機能を確保しつつ上部空間の有効利用を行うため、都市計画に立体的な範囲を定めております。既に、建築物等の整備が行われております。

次に、スライドをご覧ください。こちらは立体的な範囲を示した断面図で、赤色の点線で示した範囲が下水道施設の立体的な範囲であり、下水道施設の上部を公共空地、建築物、広場として有効利用しております。

次に、都市計画変更の概要でございます。1点鎖線で示された区域が、都市計画決定された芝浦水再生センターの区域で、斜線で示された範囲に立体的な範囲が定められております。本地区の南側に位置する環状第4号線と重複する区域につきまして、都市計画の整合を図るため変更いたします。現在、立体的な範囲として定められた約4万9,500平方メートルを約4万9,700平方メートルに変更いたします。

次に、スライドをご覧ください。下水道施設の立体的な範囲を示しております。A-A'断面におきまして、斜線の範囲が、既に立体的な範囲が定められた区域になりますが、環状第4号線の延伸に伴い、下水道施設と重複いたします。次に、拡大図②をご覧ください。都市計画施設である道路と下水道の範囲が重複することを示しております。黄色で示された環状第4号線の延伸に伴い、重複する部分につきまして、下水道施設の立体的な範囲の一部を廃止いたします。

次にB-B'断面におきまして、現在、下水道の立体的な範囲は定められておりませんが、拡大図②に示す環状第4号線と下水道施設が重複する赤色の区域に新たに下水道施設の立体的な範囲を定めます。拡大図③は断面を示しておりますが、赤色の範囲より上部は、環状第4号線で、都市施設を上部と下部に立体的に区切って定めております。

次に、大変お手数ですが、資料3の2ページをご覧ください。計画図1でございます。芝浦水再生センターの区域と立体的な範囲を定める区域を示しております。

次に、3ページをご覧ください。計画図2でございます。先ほどご説明した立体的な範囲を示しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、4ページをご覧ください。計画図3でございます。先ほどご説明した立体的な範囲の断面を示しております。

次に、5ページをご覧ください。都市計画の案の理由書でございます。下から4行目に記載のとおり、芝浦水再生センターの区域と環状第4号線が重複することから、土地の有効利用、都市機能の有機的な連携を図りつつ、双方の都市機能が果たすべき機能を確保する必要があるため、下水道施設の立体的な範囲を変更するものである。」としております。

続きまして、「④港南一丁目地区地区計画の変更」についてご説明させていただきます。大変お手数ですが、資料4の4ページとスライドをあわせてご覧いただきたいと思っております。

まず、現行の地区計画の変更に関する部分につきまして、ご説明いたします。本地区計画は、平成23年の当初決定時から東西連絡道路の構想に対応し、地区施設の整備方針におきまして、地域の東西連絡性の強化・改善を図り、安全で快適な歩行者環境を形成することを掲げております。また、環状第4号線に沿って公共空地1号（約2,200平方メートル）を地区施設として定めております。道路拡幅に対応した空間を設けております。

次に、都市計画変更の概要でございます。地区計画の区域は、右図の一点鎖線で示された範囲であり、環状第4号線と重複する部分につきましては、公共空地1号の規模を約2,200平方メートルから約2,100平方メートルに変更いたします。

こちらは、公共空地1号の拡大図でございます。地区計画の区域につきましては、下水道施設の境界線としているため変更はございませんが、公共空地1号のうち黄色で着色された部分が環状第4号線と重複するため、公共空地1号の規模を変更いたします。

次に、資料4の5ページをご覧ください。「計画図1」でございます。地区計画の区域及び地区整備計画の範囲を示しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、6ページをご覧ください。「計画図2」でございます。地区施設の配置を示しております。先ほどご説明させていただいた公共空地1号の変更部分が、右上の拡大図①、②に示されております。

次に、7ページをご覧ください。都市計画の案の理由書でございます。下から4行目に記載のとおり、「品川駅・田町駅周辺のまちづくりの動向を踏まえ、環状第4号線が都市計画変更されることに伴い、本地区内の地区施設（公共空地1号）の規模が変更とな

るため、地区計画を変更するものである。」としております。

続きまして、「⑤品川駅周辺土地区画整理事業の変更」についてご説明させていただきます。大変お手数ですが、資料5とスライドをあわせてご覧いただければと思います。

まず、品川駅周辺土地区画整理事業の概要でございます。品川駅周辺土地区画整理事業は、都市基盤の整備、敷地の整序、土地の有効利用や都市機能の導入により国際交流拠点にふさわしい複合市街地の形成を図るため、平成28年4月に都市計画決定しております。都市計画決定された区域のうち、青色で示されたJR車両基地跡地周辺を品川駅北周辺地区、黄色で示された京急品川駅再編を行う周辺を品川駅街区地区として、2つの区域に分けております。品川駅北周辺地区は、平成28年7月に既に事業認可がされており、品川駅街区地区は、平成31年の事業認可取得を予定しております。

次に、京浜急行本線連続立体交差事業の概要でございます。都市高速鉄道京浜急行電鉄湘南線及び都市高速鉄道第一号線分岐線の変更につきまして、当審議会に7月にお諮りし、答申をいただいております。品川駅での乗り換えのための上下移動や、京急線品川第一踏切での慢性的な交通渋滞を解消することで、東西連絡性の強化を図っていくものでございます。

大変お手数ですが、資料5の2ページの変更概要とスライドをあわせてご覧ください。左側が旧、右側が新となっており、下線で示された部分が変更箇所となります。公共施設として幹線街路環状第4号線を新たに配置し、宅地の整備方針として、都市高速鉄道に配慮するものとしております。

次に、3ページの「計画図」でございます。土地区画整理事業の施行区域を示しており、区域に変更はございません。

次に、1枚おめくりいただきまして、4ページをご覧ください。「参考図」でございます。公共施設の配置を示しており、新たに環状第4号線が配置されます。

次に、1枚おめくりいただきまして、5ページをご覧ください。「都市計画の案の理由書」でございます。下から4行目に記載のとおり、「品川駅・田町駅周辺のまちづくりの動向を踏まえ、環状第4号線及び都市高速鉄道第1号線分岐線・京浜急行電鉄湘南線が都市計画変更されることに伴い、公共施設の配置及び宅地の整備方針を変更するものである。」としております。

環状第4号線に係る都市計画案のご説明は以上となります。

なお、今回の都市計画案の変更につきましては、都市計画法第17条の規定に基づき、9月19日から10月3日までの2週間、案の縦覧と意見書の受付を行いました。港区が決定する案件につきましては、意見書の提出はございませんでした。東京都が決定する案件につきましては、東京都に意見書が出されており、都市計画法の規定に基づき、意見書の要旨が東京都の都市計画審議会に提出されます。

最後に、今後のスケジュールでございます。スライドをご覧いただきたいと思います。

本日、当審議会におきまして、都市計画の内容をご了承いただければ、審議事項②、④及び⑤につきましては、成案となります。また、審議事項①及び③につきましては、東京都案件となりますので、11月の東京都の都市計画審議会に付議されます。

なお、都市計画決定の告示につきましては、東京都案件とあわせるため、12月を予定しております。

大変長くなりましたが、ご説明は以上でございます。どうぞよろしく願いいたします。

【只腰会長】 事務局の説明は終わりました。

これから審議に入りたいと思います。

私から、審議に入る前に1点だけ資料の関係で確認させていただきたいんですが、席上配付資料の16ページを見ていただけますか。15、16ですね。スライドの番号でしょうか。環状4号線が第一京浜に取りつく部分の、下にパースがありまして、上に断面があるのですが、このパースによりますと、環状4号の下に歩道がありますよね。環状4号に沿って、その真下というか。多分、そこを切って表示したのが、その上の15ページだと思うのですが、ここにはその歩道部分の記載がないんです。記載がないということは、つくらないということじゃないと思うのですが、その辺、上と下の絵が合わないというのが1つと、それから、すぐ脇は民地ですよね。ですので、この25.6メートルというのは、道路の構造物の幅ですから、両側に民地があるわけで、その道路と接するわけですが、この歩道を介して敷地の出入りができると思うのですけれども、先ほどの断面にありましたように、だんだん坂になって、下の図で左のほうに行きますと、上がってきまして、この歩道との境は上の高架がだんだん下がってくる、だんだん狭く

なるので、行けなくなっちゃうわけですけれども、そこと上の道路の歩道と、車道は真ん中で逃げていくわけですけれども、その関係がこの資料からわかりにくいなという気がしましたので、15と16の整合のことと、関連して歩道の民地との接合と、その辺をちょっと補足で説明してから質疑に入りたいと思います。よろしく願いいたします。

どうぞ。

**【富田都市計画課長】** 大変申しわけございません。下のパースのほうで、今、会長がご指摘したように、イメージ図でございまして、環状4号線の歩行者とか自転車で通る方は、上から通って、エレベーターや階段でおりのような形になりますので、歩道空間があそこに確保されます。すみません。上の15のところに「歩道」という表示が抜けてございましたので、その点についてはお詫びさせていただきたいと思います。

民地との接続につきましては、高低差が20メートルありまして、この断面図に示すように、だんだん上からおりてくるような形になりまして、歩道との接続につきましては、民地と接続するような形になります。当然、高低差があったり、下に区道が通っていたりとかがありますので、高架下の扱いにつきましては、東京都や地元の方、南側では地区計画がかかわってございますので、その辺の整合について、今後皆様と整備の方法について協議していく状況でございます。

**【只腰会長】** わかりました。通常、高架の道路をつくる時は、沿道利用のために、側道というのを回すんですけれども、これは側道を回していないので、そういう面では沿道とどういうふうにつながるかというのは今後の課題かと思っておりますので、地区計画にかかわっていますので、その中で今後調整していただきたいと思います。すみません。ちょっと資料の関係で、私のほうから先に発言をいたしました。

それでは、委員の皆様からご発言いただきたいと思います。

どうぞ。望月委員。

**【望月委員】** 資料1の6ページの、この工事についてはいつごろから着工するというふうに理解すればよろしいのでしょうか。最後の、30年12月告示予定というのが済んだら工事が始まると理解してよろしいのでしょうか。ちょっと気にするのは、通る予定の道路沿いに結構うちの医師会員の医院があるのと、薬剤師会の薬局も結構あるので気になるのですが、教えていただけると。

【只腰会長】 土木課長。

【佐藤土木課長】 この白金台区間につきましては、現在、事業概要の説明会が終了しましたけれども、測量の説明会、あとは個別の相談会等を開催しております。その後、平成32年度ぐらいを目途に事業認可の取得を予定しております。その後、用地の説明会、用地の取得、工事着手と進めていくようになります。一般的に用地買収から三、四年で着手という形になりますので、おおむね、かなり先にはなりますけれども、工事は平成44年までには完了を予定しているというところでございます。

【望月委員】 じゃあ、二、三年度中に。

【只腰会長】 土木課長。

【佐藤土木課長】 事業買収がどこまで進むかによってもということになると思います。部分的に着工していく部分もあると思いますけれども、やはり今回、完全な、今まで現道がない、都市計画道路がない部分ですので、用地買収に時間がかかると想定しております。

【望月委員】 わかりました。

【只腰会長】 ちょうどその図面が出ていますので、さっき、ちょっとお話があったのですが、この区間、全部で3キロぐらいあると思うのですが、どういう順序で、どういうふうに切って事業化されるか、もう一遍、皆さんにわかりやすく説明いただけますでしょうかね。

【富田都市計画課長】 今、土木課長からお話がありましたが、まず最初に、今、高輪区間ということで測量等をしてございまして、こちらが平成31年度に事業認可を、桜田通りから第一京浜までは、31年度に事業認可を取って事業に着手すると聞いてございます。目黒通りから高輪台駅区間につきましては、32年度の事業認可を目指して整備を進めていくと。こちらのほうも高輪区間と合わせるような形で、31年度に事業認可をとって事業に着手するというふうにお聞きしてございます。白金台区間がまず高輪台駅から目黒通り、桜田通りから第一京浜までの区間と、あと、この延伸部という形で、大きく分けて3つの事業区間で整備を進めていく予定でございます。

【只腰会長】 終わる時期というのはわからないのでしょうか、大体どれぐらいですか。

どうぞ。

【佐藤土木課長】 全線開通は平成45年の供用開始を目指しているとお聞きしております。

【只腰会長】 区間ごとにあるんですか。どこが早いとか何とかあるんですか。

【佐藤土木課長】 2027年、平成39年ですけれども、こちら、高輪区間。

【只腰会長】 真ん中ですか。

【佐藤土木課長】 はい。それと、港南区間のJR上空の橋梁区間、このあたりが平成39年、2027年の供用開始を目指しております。その後は、先ほど言いましたように、最終的な平成45年というのを目指しているところでございます。

【只腰会長】 わかりました。つまり、真ん中を早くやるということですね。西側の現道のない区間というのはなかなか大変なので、32年からやっても、44年いっぱいぐらいまでかかるであろうと、そういうご説明でしょうかね。

今の説明を含めて、ご質疑ございましたら、どうぞ。

どうぞ、二島委員。

【二島委員】 席上配付資料1の17ページ、環状4号線断面図、港南区間なんですけど、これは線路をまたいで、橋梁部分の環状4号線が宙に浮いている図で、現在ある123が、下に車が描いている現道ということですかね。だとすると、この間の橋梁部の真下になっていて、今何も描かれていない、これは今で言うとどこで、将来的にどうなる部分ということなんでしょうか。

【只腰会長】 土木課長。

【佐藤土木課長】 17ページの、今スライドに映っている橋梁の下の部分は、現道123号線の部分です。下水の水再生センターの南側の道路ですけれども、現道が今、幅員が27メートルになっておりまして、今回、都市計画道路と環状4号線としましては、30メートル幅員になります。ですので、3メートルほど拡幅になりまして、両側に1メートルから2メートルぐらいの拡幅になっておりますので、今の断面図でいう下の空間については、現道123号線になっております。新たに環状4号線が上で、高架として、どんどん下がってきますので、最終的には旧海岸通りの手前で現道にタッチをするわけです。この下については、高さがどんどん低くなっていきますので、基本利用

はできないですけれども、最終的にその利用をどうするかは、東京都と協議をしていくことになると思っております。

【只腰会長】 どうぞ。

【二島委員】 そうすると、着地するところは今ある道路のところが潰れる状態になって、側道のような形で、平面的に品川駅というか、線路にぶつかる部分が残るといった形になるということでしょうか。

【只腰会長】 どうぞ。

【佐藤土木課長】 こちらが実は両側の側道という形になっています。こちら側が下水の水再生センター側、北側に、ちょっと向きが逆向きのように見えていますけれども、海側へ向かって断面を切っている状況です。こちら側、側道が今、車が両方に描いてありますけれども、ここに1車線で、逆に、今度は123号に入ってくる部分につきましては、これがどんどん下がって行って、本線になりますので、本線を使って入っていくようになりまして、一番角にありますソニーですとか、そういったところに入出入りできるようになります。水再生センター側につきましては、こういった側道ができて、この側道を使って出入りをするという形になっております。

【二島委員】 わかりました。

【只腰会長】 この断面はどっち向きですか。左側がどっちですか。

【佐藤土木課長】 左側が、これは海側を向いている、東側を向いている断面になっています。

【只腰会長】 東に向いている。左側が再生センター側ですか。

【佐藤土木課長】 はい、そうです。

【只腰会長】 右側が民地側ですか。

【佐藤土木課長】 はい、そうです。

【只腰会長】 民地側には車道がつかないということですかね。

【佐藤土木課長】 現在の計画ではつかない状況になっています。先ほど申しましたように、環状4号線を使いまして、出入りをしていくというふうになっております。

【只腰会長】 沿道の利用をするのに、水再生センター側が左だとすると、水再生センター側って実際は車の出入りってないと思うのですが、右側が民地だと、民地に入る

車道部分がないでしょう。ないというか、絵の上ではないですよ。そこは、さっきと同じような話ですけども、沿道から、今は利用できるんですけども、車道が使えなくていいのですか。

はい、どうぞ。

【佐藤土木課長】 スライドを見ていただきたいんですけども、上の断面と下の断面、上の断面は環状4号線の下を通ってくる部分になりまして、品川駅側からぐるっと回ってきて、旧海岸通りにタッチするというので、こちら側にはシーズンテラス、そして下水の水再生センター、こちらが張りついていまして、出入り口があります。あと、いわゆる第二東西という背の低いトンネルが出てくる出口も、この3つの出入り口等がありますので、側道を使って旧海岸通りに出ていく。一方、現在123号線を使って品川駅に入ってくる入りの部分につきましては、環状4号線の本線がございまして、この本線を使って、ここがソニーなんですけれども、ソニーは出入りができるようになっています。ここにはNTTがあるんですけども、NTTはこちらには出入りがございませぬので、こちらとこちらに出入りがあるわけですけども、沿道の道路を使って出入りをしていくという計画になってございます。

【只腰会長】 縦断面図がついていないのでよくわからないんですが、17ページの図面でいうと、新幹線をまたぐときは、環4はこの形で高架でまたぎますよね。いずれ、旧海岸通りに向かって本線部分は下がっていくわけですよ。それはよくわかるんですが、沿道との関係でいうと、先ほど、この17ページの図面の断面が、左側が再生センターで、右が民地だとすると、上の高架道路はだんだん下がって行って、旧海岸通りでタッチするわけですね。下がってきますから、この車道というのは、今、2車線が再生センター側に描いてありますが、この車道がだんだん潰れていきますよね。車の行き場所がなくなっちゃうんですが、それが1つと、それからもう一つ、右側の民地は、さっきおっしゃった説明の中で、車を使う民地の方は、今は区道を使って自由に出入りができるわけですけども、それがこういう形になると、南側の民地の方はどうやって車道で出入りをするんですか。環状4号線を通じてというふうにおっしゃったんですけども、本線は上に行っちゃっているので出入りができないでしょう。これ、ちょっとわかりやすく説明していただけますか。

【佐藤土木課長】 こちらのソニーの出入り口は、環状4号線の、ちょっと見づらいですけども、ここに入りがございます。なので、ここは現状も出入りをしていますし、環状4号線ができた暁にも、ここからの出入りはできます。

【只腰会長】 それ、どうやって出入りするんだろう、この図面でいうと。

【佐藤土木課長】 ここは高さがまだ上がってきていない部分ですので、平面でタッチできます。

【只腰会長】 でも、これだと道路が書いてないでしょう、車道が。

【佐藤土木課長】 17ページの断面は、どちらかといいますと、この辺で切っている断面です。

【松谷会長代理】 ちょっと誤解されていると思うのだけど、いいですか。

【只腰会長】 どうぞ。

【松谷会長代理】 旧海岸通りで平面にタッチするのではなくて、今の図の右側で環状4号線の本線はおりるんですよ。

【佐藤土木課長】 このあたりでタッチしてくるような形になります。最終的には平面で。

【松谷会長代理】 そういうことですよ。だから、断面の絵が、さっきおっしゃったように、左側の空中に浮いているところで見ているとそうなんだけれども、もうちょっと降りた後だと、環状4号線の本線自体が地べたにあるということですよ。

【佐藤土木課長】 はい、そういうことでございます。このあたりまでは平面でタッチしておりますので、このあたりから少しずつ上がっていくようになるんです。

【只腰会長】 なるほどね。また、しつこいようですけども、17ページの下的車道、2車線描いてあるでしょう。そうすると、この2車線のうちの左側の部分は、そのまま真っ直ぐ行けば交差点に当たるんですけども、右側の部分はこのままだと上の高架道路が下がってくるとなくなってしまうでしょう。どこかで右に渡るんですか。この車道部分の片側。右側から来るのかな。西行きかな。どうもよくわからない。

【佐藤土木課長】 ここに、まず出入り口がありますので、環状4号線が入ってきまして、大体このあたりから、だんだん上へ上がってくると思います。ですので、ソニーに対しては、車はこのまま入れます。NTTに対しましては、もう完全に上がってしま

っていますので、沿道の道路を使つての出入りとなります。歩行者はずっと平面を歩いていくことができます。水再生センター側も歩行者はずっと下を使って歩くことができます。

【只腰会長】 よくわからない。そうしますと、17ページの下の絵で、再生センター側に往復2車線の絵があるでしょう。

【佐藤土木課長】 これですか。

【只腰会長】 それぞれはどういう交通処理なんですか。

【佐藤土木課長】 これは、先ほど言ったこの断面になりますので、ここは相互通行になっています。

【只腰会長】 それで、東行きは？

【佐藤土木課長】 出てくる車は、このまま出ることができます。この道路で左折も直進も右折もできます。

【只腰会長】 なるほど。それは環4の一部としてね。

【佐藤土木課長】 環4の一部として。はい。123号を線路方向からきた車になります。環状4号線をおりてきた車は、こちらが環状4号線の本線の車線になっていますので、左折、直進、右折、これはできます。入りは同じです。環4に入っていくという形になります。

【只腰会長】 そうすると、17ページ下の断面図の、青い車が描いてあるでしょう。これは西行きの車だよね。それはどういう処理になった？

【佐藤土木課長】 123号線に直行している南北の道路から左折して線路側に向かう通行です。

【只腰会長】 環4からは直接行けないんだ。海岸通り側。

【佐藤土木課長】 はい。これは下を通ってきている断面です。

【只腰会長】 そうですか。

【佐藤土木課長】 なので、一旦上がってしまいますと、本線から上がって行ってしまふ。

【只腰会長】 なるほど。わかりましたというか、ちょっと説明、図面では読み取れないね。もうちょっと丁寧に書いてください。

【大滝委員】 今の、NTTは入り口はないわけ？

【佐藤土木課長】 NTTは、入り口は今、西側がメインになっています。あと、一部東側にあります。先ほど言いましたように、いずれも現道を使って出入りをしていただく。

【大滝委員】 じゃあ、環4側からは出入りすることはないと。

【佐藤土木課長】 環状4号線側からは上がって行ってしまいますので、直接タッチはしないです。

【大滝委員】 その下の、南北道路から左には行けないわけですね。

【佐藤土木課長】 シーズンテラス側の道路を通って行けます。

【大滝委員】 すぐに左には行けないということですね。

【佐藤土木課長】 そうです。というのは、こちらの環4の橋脚がありますので、今の計画ではこのままになっておりますけれども、将来的には、NTTですとかソニーがまちづくりをする際には、こちら側にも側道をつけられるように協議をしていきたいとは思っています。

【大滝委員】 ついでに。

【只腰会長】 はい、大滝委員。

【大滝委員】 今のソニーのところに、工事用のバスだとか、ずっと今、駅前が工事のために移ってきているんだけど、おそらく、工事が終わるから、そこは使わないのかもしれないんですけど、それは大丈夫なのか。

【佐藤土木課長】 現状、リニアの工事をやっている都合で、今、この123号に停めています。環状4号線が整備された暁には、リニアの工事も終わっていますので、もとは線路側に停まっていたので、おそらく線路のほうにまた戻ってくるようになると思います。

【只腰会長】 大滝委員、ほかにご質問、ご発言ございますか。

【大滝委員】 この全体にかかわることで、資料1の9ページに都市計画の案の理由書がありますけれども、これとの関係で、この理由書の下の方に、10行ぐらいのところから「体系的な道路ネットワークの形成や品川駅・田町駅周辺のまちづくりへの寄与、交通の円滑化などを図るため、環状第4号線の起点位置、幅員及び一部構造形式等

を変更するものである」となっているんですけれども、この環状4号線そのものについては、たしか昭和21年に決定して、当然、今回変更になっていますから、高輪三丁目までということだったと思うのですね。

それが今回延伸となるわけですがけれども、既に3年前に、環境現況調査の説明会で、延伸されるということは住民の方々にもみんな、説明がされたわけなんですけれども、そうすると、今回、都計審では延伸についてもここで変更を決めるわけなんですけれども、実際上は、その前に延伸というのは決まって、説明もされているわけですが、そうすると、この延伸計画はいつどこで決まったのか。

一番最初は高輪三丁目だったんですけれども、それが延伸されたわけなんですけど、既に住民には、環境影響調査に関しても、今言ったように説明がされて、延伸だというのはみんなそれでわかったわけですが、いつごろ、どこでそれが決まったのかをちょっと教えていただければと。

【只腰会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 今、品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014というのがありますが、その前、平成19年11月に東京都が品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドラインというものをつくりました。それが平成19年11月でございますが、その時点で東西連絡道路という形で、ネットワークの強化ということで、そこで計画が示されてございます。

【大滝委員】 それは上を、かさ上げ方式と先ほど説明されていましたが、上を通過するという決めたということですか。

【只腰会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 ええ、上を通過するという決めで、そのガイドラインにも、上を越えていくような絵も出てございます。

【大滝委員】 その後に、幹線道路補助線街路第146号線、旧海岸通りから幹線街路放射第3号、目黒通りまでの区間において、「事業の実施が周辺環境に与える影響は」の下に「都市計画を定める上で支障がない」と。

先ほどの環境影響評価のところがありましたけれども、影響がないという、今説明でぱっと出てきたので、細かくは見ていないんですが、「都市計画を定める上で支障がな

い」と簡単に言い切っちゃっているんですけども、しかし、この間に、例えば今年7月には白金猿町町会から小池都知事宛てに、計画の見直しに関する要望書というので6項目の内容が出されているんです。それから区議会のほうにも請願が出されているわけなんですけれども、私どもも3定で質問もして、区長は、地域の方の意見、要望を反映してもらうよう東京都に働きかけると答弁しているんですよ。だけれども、地元の方々から、いろんな問題があると意見書を出しているんですよ。

だから、これについて区のご意見をいただきたいんですけども、ここで言っている、現在の静寂な生活環境を騒音、振動、排気ガスなどにより破壊されると。すみません、その前に、この道路によって車が1日当たり何台通過するか、この環4で何台通過するかというのを聞くのを前提にして、その上で、車の影響、騒音、振動、排気ガスによる影響。それから、道路建設のため、町会、コミュニティが分断される。白金児童遊園の3分の2の削減で、震災時の避難場所がなくなっちゃう。白金小学校に通学する児童の交通安全対策。頌栄女子学院に対する騒音、振動等による勉学への影響。それから白金台幼稚園は一部削られることで緑がなくなっちゃうんですけども、これの緑の復元については大変なのではないか。こういったことが出されているんですけども、これについて、区としてはどういうふう考えられているのかお伺いします。

【只腰会長】 土木課長。

【佐藤土木課長】 まず、交通量につきましてですが、道路ができ上がった暁に、現時点で1日に2万9,500台が通過するという計画になってございます。

あと、この都市計画道路の整備につきましては、区としましても、先ほどの都市計画道路の整備の考え方にありましたように、やはり進めるべきというふうに思っておりますけれども、数々の問題があるとは私どもも思っておりますので、東京都に対しては、これまでも、丁寧な説明をしてくださいということと、皆さんが納得いくような説明をしてくださいというお話をしています。

それと、児童遊園の削減につきましては、確かに今回の請願にもありましたように、白金児童遊園にかなり影響が及ぶということで、これも当初から、東京都に対しては代替を措置するようにと要望しております。こちらについては、今までもずっと要望しておりますし、これからも要望してまいります。また、区としましても、周辺のそういっ

た土地の状況等を敏感にキャッチして、一時避難場所にもなっていることもありますし、さまざまな地域のコミュニティーの場となっていることも承知しておりますので、代替を取得していく方向で、東京都と連携しながら進めていきたいと思っているところでございます。

【只腰会長】 ご指摘の白金児童遊園、ちょっと拡大した図面はないですか。どこのことだか見ないとわからない。今回変更される範囲ですか、変更されない範囲ですか。

【大滝委員】 道路がかかって、公園が3分の2削られちゃうという。

【只腰会長】 今回幅が広がらないところですね。前から決まっているところですか。どうぞ。

【富田都市計画課長】 こちら、まさに位置につきましては、環状4号線のこのあたりになりますね。桜田通りをちょっと越えた部分の位置で、概況としますと、こういう児童遊園があって、おおむね約1,600平米ぐらいの児童遊園なんですけれども、400平米ぐらいになってしまうということで、当然、都市計画道路にかかっていますので用地買収されてしまう部分ですが、今、土木課長が言われたように、まず地元とは東京都を通じて丁寧なお話し合いをするということと、きちっと区としては代替地を主張してございますので、事業認可をとって具体的に用地買収が進む中で、さらに東京都と交渉してまいりたいと考えてございます。

【只腰会長】 大滝委員。

【大滝委員】 先ほど昭和21年ということで、72年前に決まっているとはいえ、まちとしては全く道路のないところに道路ができる格好になるわけですね。ですから、先ほどから心配されている、まちが分断されるということで、これではあまりにも今までの静かな環境がなくなってしまうのではないかという心配がされているわけなので、そういう意味では丁寧に進めていくことが必要だと申し上げておきたいと思えます。

それからもう一点、資料5に関して質問したいんですけれども。これも都市計画の案の理由書が一番最後の5ページについていますけれども、これは前にも品川駅前の開発のことで聞いてはいますけれども、「国際交流拠点・品川に相応しい業務、商業、文化、居住等の複合市街地の形成を図るため、平成28年4月に土地区画整理事業について都市計画決定している」と。

今回「環状第4号線及び都市高速鉄道第1号線分岐線・京浜急行電鉄湘南線が都市計画変更されることに伴い、公共施設の配置及び宅地の整備方針を変更する」というわけですが、既にこの地域については、JR東日本が説明会を開いて、開発についての説明もしているんですけれども、その中では、170メートル前後の4棟の超高層ビルができて、さらに将来、5街区、6街区でそういう開発が進められるという計画が説明をされているんです。

そうすると、風の道を塞ぎ、高輪側からの眺望も悪化することになるのではないかと、それからもう一つは、住宅をつくることになっているんですけれども、説明では何戸と言っていなかったんですけれども、報道では1,000戸ぐらいできるというふうになっているんです。そうすると、現在でも周辺では保育園とか学校施設が不足しているのに、これに対応できなくなるのではないかと思うんですね。

既に中央区とか江東区なんかは、人口抑制策だとかでいろんな対策をこれから打つというのが既に始まっているわけなんですけれども、そういった点からも、この歯どめをかけて見直しをしていく必要があるのではないかと思うんですけれども、そういった開発による風の道を塞いでいく、あるいは住宅の建設によって保育園や学校の不足、こういった状態が起きてくるという心配はないでしょうか。このあたりを。

**【只腰会長】** 本日は、環4関係の区画整理事業、それが事業の中に入ってくるということで、土地区画整理事業も案件には入っているんですが、ちょっと開発そのものが今日のテーマではありませんので、ご意見としては承るんですが、もし区のほうで今のご意見に対してコメントがあればいただけますか。

どうぞ。

**【富田都市計画課長】** JRの開発につきましては、今、大滝委員がご指摘の風の道につきましては、2街区につきましては公園と合わせてこちらに風の道が走ってございますので、十分配慮しているということで、風の道を確保するために低層で抑えてあるということで、風の道は十分確保されております。

一方で、これだけの駅前のオープンスペースや緑化などを進めまして、区としては、新しいまちの中でいろいろな地域貢献や、当然、新しく公園や道路、これは基盤整備、駅前がこういう形で整備されて、当然、緑も建物とかに配置しますので、まちづくりの

中できちんと基盤整備させて、区民の利便性を上げるために駅前広場などをつくったりという形で、きちっとJRに対しては誘導してきているところでございます。

こちらの住宅等につきましても、今お聞きしているところによりますと外国人向けということでお聞きしてございますので、現時点では学校等には影響がないとお聞きしてございます。

【只腰会長】 ほかにいかがでしょうか。ほかの委員さんからはいかがでしょうか。

【松谷会長代理】 よろしいですか。

【只腰会長】 どうぞ、松谷委員。

【松谷会長代理】 すみません、ちょっと先ほどの話にまた戻っちゃうんですけど、環状4号線の橋梁部分の行き来が、車と自転車、歩行者でどうなるかというのをもう少し確認したいんですね。

さっき映っていた、東側に渡ったところの断面図が、どこで切れたかとかがありましたよね。

【只腰会長】 席上配付の17ページとか。

【松谷会長代理】 橋梁でJRをまたぎますよね。国道15号も渡りますよね。そこは、渡るところは車道と歩行者、自転車道が両側にある。これはNTTのあたりの図面ですよ。それがおりてくるということなんだけど、その前に、最初に見た断面図は、車道は上へ行っているんだけど、歩道と自転車道は地べたにおりていますよね、この17ページ。歩道と自転車道かな、一応歩行者、自転車が通る両側のところは先に下へおりるという意味ですね。そういうことなんですね。車道だけはもうちょっと時間がかかるからということですね。

【只腰会長】 土木課長。

【佐藤土木課長】 環状4号線は、こちら側から、上を通ってきた歩行者につきましては、こちらに階段とエレベーターがありますので、こちらで下へおりるという形になります。なので、その後はずっと下を通って、歩行者は。

【松谷会長代理】 斜路じゃなくて、一気におりる。

【佐藤土木課長】 はい。ここから一気に。

【松谷会長代理】 自転車の扱いは？

【佐藤土木課長】 自転車は斜路があります。

【松谷会長代理】 なるほど。じゃ、つけ根にあって、自転車、歩行者はそれで上へ上がると。それで渡っていくということですね。

【佐藤土木課長】 はい。

【松谷会長代理】 JRを渡って、今度は、さっきお話があった開発地がありますよね。その断面が、どこになるのかな。ないけど、多分、完全な橋梁形式で、両側に歩道があって、真ん中に車道がある。開発地の中では、そこはもうデッキでつながるようなことはなくて、ずっと人も自転車も通ってくるわけです。つまり聞きたいのは、もともとかなり東西の分断があるところでせつかく環状4号線ができる。4号線がかなり広域的な動きとしての分断を解消することはわかるんですけど、歩行者とか自転車が東西でどういうふうに環状4号線を使って行き来できるのかというところが、どう考えられているかを今ちょっと聞いているんですけど。

【佐藤土木課長】 おそらくここのお話になると思います。ここに新駅ができますので、先ほど大滝委員からありましたけど、建物ができますので、こちらの建物へのアクセス、新駅のアクセスというのは、アクセス道路という形で1本道路ができます。それと同時に、新駅では2階レベルの歩行者が行き来できるようなデッキになりますので、この環4を使って、そちら側へアクセスすることはできるようになります。

一方、実はこちら側には品川駅の北口広場というのできるようになりますので、そちら側にも歩行者は行き来できるということになります。ですので、どこかしこでも環状4号線の橋梁を使って行くことはできませんけれども、新駅へのアクセス路、場合によっては、ここにできる開発地にタッチできるようなことは、将来的には考えられています。

【松谷会長代理】 アクセス路は、車道もあるの？

【佐藤土木課長】 車道もあります。

【松谷会長代理】 交差点が橋梁部にできるという意味ですか。

【佐藤土木課長】 この上には交差点ができるようになります。

【松谷会長代理】 橋梁の交差点が将来できるということで、まだ開発のほうができないから都市計画としては反映されていないけど、予定はされているということ

すね。

【佐藤土木課長】 はい。こちらに向かって、新駅へ行くということになります。

【松谷会長代理】 わかりました。^ 歩行者、自転車はそういうところで1回やって、さっき出ましたけど、国道15号のところでは、西側にやっぱりエレベーターと階段と斜路がついて、15号の利用者などは上に上がれると。

【佐藤土木課長】 はい。

【松谷会長代理】 車は、15号を走ってきた人は西には行けるけど、高輪のほうには行けるけど、東には渡れない構造ですよ。

【佐藤土木課長】 はい。東側には直接入れないです。

【松谷会長代理】 その人たちはどうしちゃうんですか。

【佐藤土木課長】 ちょうど、実はこの先に国道がありまして、都市計画の補助332号線というのが、既に新駅までの道路が決定されまして、その道路ができ上がってきます。その道路とここの道路がつながりますので、これが環状4号線になります。補助332号線という道路が都市計画で決定されていますけれども、国道を北上してきた車は、右折してこの道路に入ってもらい、先ほどの交差点に向けて入るといった形になります。

【松谷会長代理】 アクセス路というのが、必ずしも駅へのアクセスだけじゃなくて、15号の東行きの車をさばくのにも使われるということですか。

【佐藤土木課長】 はい、そうです。ですので、港南地域の方々が新駅へ行くアクセスにもなりますし、国道を使って環4に入ることもできる、東側に行くこともできるという形です。

【松谷会長代理】 わかりました。何かちょっと、もう今日は終わっちゃうんだけど、流れ図というのか交通処理図みたいなやつが1枚あると、もう少しわかりやすかった気がしますけど。今回かなり複雑な都市計画だと思うので、立体的でね。わかりました。

【只腰会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。まだご発言なさっていない方、よろしゅうございますか。

それでは、そろそろまとめたいと思いますが、会長代理からも今お話がありましたように、こういう立体交差になるような、特に高さの差があるようなところに幹線道路を

通す場合は、これは釈迦に説法で申しわけないんですけど、沿道の土地利用というか、調整というんですか、出入りができるとかできないとか、それが複雑になるわけですね。

今日はその辺がちょっと、資料でよくわかりにくかったので、いろいろと質問が出たと思うのですが、特にこれから開発される第一京浜から西側の区間については、やっぱり沿道との関係というのは非常に重要になってくると思いますので、幹線道路の飛んでいっちゃう部分は、それはそれでいいんですけど、沿道利用との調整をよく区のほうで、これはお考えだと思いますが、図っていただくのと、それから今後、資料の上でも、沿道の、歩行者なり車を使う方がどうやってその道路に出られるのか。本線はともかく側道部分がどうやって使えるのかがよくわかるように資料をおつくりいただきたい。

資料の問題と、それからほんとの道路ができるときに、沿道の方が十分に前面道路としての機能を果たしてもらえるようなことを、区の立場としてそれが一番大事だと思いますので、それをよくご留意いただきたいと。

今後のこともありますので、そんなような意見をこの都市計画審議会としてつけて、その上でお諮りをしたいと思いますが、委員の方はいかがでございましょうか。何かご意見がございましたら、どうぞ。よろしいですか。

はい、どうぞ。

**【真田委員】** 先ほどのNTTのところの沿道との関係のところ、ちょっと地図を見たら、実際の道路と民地の間に1メートル弱ぐらいの高低差があるので、それで車の出入りはもともとないところだということで、車道をつけずに歩道だけになっているということだと思うのですが、そのあたり、今回の地図を見ると道路敷地までしか図面がなく、沿道がどういう高さになっているのかがわからなかったもので、もう少し図面の描き方というか、描くべき範囲を検討していただければと思いました。

**【只腰会長】** ありがとうございます。それでは、今後こういう同種の案件が来た場合は、沿道の方がどういう道路、新しく整備される道路がどういうふうに使われるかがわかりやすくなるような図面をちゃんと整備していただくというのが、これは注文ですね。

それから、今日の審議については、環4の整備に当たりましては、例えば沿道の利用

との調整に十分留意することというような趣旨を、案文は私のほうにお任せいただきたいと思うのですが、そういうような意見を付して諮りたいと思いますが、そういうことでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【只腰会長】 それでは、審議は今日5件あるんですが、最後の1件はちょっと性格が異なりますので、審議事項の1から4までは、環状4号線が延伸なり拡幅されることによって、それに係る関連案件でございますので、それをまとめてお諮りしたいと思います。

それでは、審議事項1から審議事項4までの環状4号線に係る都市計画につきまして、先ほど私が申し上げましたような、沿道の利用との調整に十分配慮するというような趣旨の意見を付しまして、案のとおり異議のないものとして答申することに賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

【只腰会長】 賛成多数と認めます。そのように決定いたしまして、答申をいたします。

それから、もう一つ、審議事項の5、東京都市計画土地区画整理事業品川駅周辺土地区画整理事業の変更につきましては、案のとおり異議のないものとして答申することに賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

【只腰会長】 賛成多数と認めます。ありがとうございます。そのように決定いたしまして、答申をいたします。

審議案件は以上でございますが、事務局から何か連絡はありますか。

どうぞ。

【富田都市計画課長】 今、会長からご指摘がございました、沿道の利用などを図るような形で、港区は立体的に都市計画を定めることが多くございますので、次回以降につきましては、わかりやすい資料でご説明をさせていただきたいと存じます。

本日は、長時間にわたりましてご審議いただき、まことにありがとうございます。

次回開催につきましては、平成31年1月31日を予定してございます。詳細につ

きましては、事務局から改めてご連絡いたします。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【只腰会長】 ありがとうございました。それでは、本日の都市計画審議会はこれにて終了いたします。ありがとうございました。

午前11時30分 閉会