

会 議 録

名 称	令和5年度 第2回 中央区都市計画審議会
開催年月日・場所	令和5年11月2日(木) 午後1時31分から2時48分まで 中央区役所10階 第1委員会室
出席者の氏名	委員 市川宏雄会長、苦瀬博仁委員、鈴木誠委員、饗庭伸委員、川口悟委員、山田羊一委員、後藤公夫委員、森山照明委員、谷澤信一委員、三田芳裕委員、山内栄一郎委員、瓜生正高委員、磯野忠委員、海老原崇智委員、高橋元気委員、堀田弥生委員、渡部恵子委員、奥村暁子委員、梶谷優香委員
	幹事 吉田不曇幹事(副区長)、浅沼孝一郎幹事(企画部長)、三留一浩幹事(環境土木部長)、早川秀樹幹事(都市整備部長)、溝口薫幹事(都市整備部都市活性プロジェクト推進室長)、石戸秀明幹事(政策企画課長)、池田大介幹事(管理調整課長)、西留徹幹事(環境土木部副参事)、落合秀行幹事(交通課長)、武藤智宣幹事(環境課長)、白石学幹事(水とみどりの課長)、金広直樹幹事(道路課長)、川島理恵子幹事(都市計画課長)、栗村一彰幹事(地域整備課長)、福島真一郎幹事(まちづくり事業担当課長)、水野敬介幹事(基盤事業調整課長)、田中智也幹事(警視庁中央警察署交通課長)、上野晃宏幹事(警視庁築地警察署交通課長)、奥田芳範幹事(東京消防庁京橋消防署予防課長)
議事の要旨等	<p>1 開会</p> <p>2 議題審議</p> <p> 諮問第4号</p> <p> 東京都市計画道路都市高速道路第1号線、第4号線、第8号線及び晴海線並びに</p> <p> 東京都市計画道路幹線街路補助線街路第153号線の変更について</p> <p> 諮問第5号</p> <p> 東京都市計画地区計画の変更について</p> <p> (有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画)</p> <p> 諮問第6号</p> <p> 東京都市計画地区計画の変更について</p> <p> (銀座地区地区計画)</p> <p>3 閉会</p>
審議の経過	別紙のとおり

1 開会

- 事務局担当幹事（都市計画課長）から、令和5年度第2回中央区都市計画審議会の開会が宣言された。

2 議題

(1) 諮問第4号

- 諮問第4号「東京都市計画道路都市高速道路第1号線、第4号線、第8号線及び晴海線並びに東京都市計画道路幹線街路補助線街路第153号線の変更について」の審議にあたり、会長が説明を求めた。
- 幹事（都市計画課長）から、諮問第4号の都市計画についてスクリーン及び資料を用い説明がなされた。
- 諮問内容について委員が審議を行った。

(主な意見の内容)

- ・ この諮問に関わって立ち退きになるという方は、何件、何人いるのかということを確認させていただきたい。そして、意見書の中では絶対に反対だとする地権者の声もあることから、受け止めについて聞かせてほしい。また、意見書などを出していなくとも、反対だという方も中にはいらっしゃると思うが、そうした方の意見についても把握している範囲でお示しいただき、そうした反対の声に対してどう対応していくのか、補償についても聞かせてほしい。
- 建物は全18棟あり、個人住宅系では10棟ほどになると思うが、人数までは把握できていない状況である。今回、銀座地区地区計画の手続きの中で2通の意見書が出ているが、東京都の計画に対する意見書については、区で把握できていない状況である。補償等については、今後、新京橋連結路の計画、都市計画手続きが進む中で、現在、事業予定者である東京都、首都高速道路株式会社が事業認可を受けた後に、法的な手続きを経た上で、地権者の方と交渉を行っていくものと認識している。区としては、地権者の方々に寄り添い、地権者の方々がそれぞれ不安に思っている内容を一つずつ解決して、円滑に事業が進められていくように、首都高速道路株式会社または東京都に働きかけていきたいと考えている。
- ・ やはり納得のいかない立ち退きで不満を抱えている方もいるということが、意見書の要旨の

中でも示されていることから、住んでいらっしゃる方に対して丁寧に対応していただき、納得できるような補償がしっかりとされるように、区としても首都高速道路株式会社などに対して働きかけていくことが必要だと思う。このような不満が出ないように、今ある道路の幅の範囲で整備ができないのかどうかの検討状況についても、経緯をお示しいただきたい。道路の整備計画については、市街地再開発事業などと違って同意率を取る仕組みがないため、納得しない方がいても計画が進めば、その中でどんどん進められてしまう仕組みも大変問題だと思う。その点についての認識も伺いたい。

今、建築資材や人件費の高騰などが、各地で行われる工事に大きな影響を与えており、中央区が補助金を出している八重洲一丁目東地区の市街地再開発事業の建設現場でも事故があり、事故原因を検証する調査も進んでいる。このようなことが起こる要因として、工期を守るというプレッシャーも大変重いということが報道されており、工期を守れない場合の違約金なども多額になる。資材や人件費の高騰を要因とする工期の遅れなどにより違約金が発生すると、こうした道路の工事や再開発などに大きく影響していくため、中央区にこのような影響が及ぶことのないようにしていく必要がある。新京橋連結路の事業スキームでは、今のところ中央区の負担はないということが示されているが、中央区が都市基盤整備基金から拠出するようなことや対応するために基金をどんどん積み増ししていくというようなことになっては大変だと思う。このような中央区にかかる影響や影響額を、事業全体としてどのくらい膨らんでいくというような見通しがあるのかどうかについて伺いたい。八重洲一丁目東地区の再開発はこの諮問とは直接関係ないが、工期を守る等のプレッシャーも背景にありながら急いで工事をするにより、いろいろなひずみが各所で生まれ、そのようなことで発生する影響額を区が負担するような可能性について、どのように考えているか。

→ 新京橋連結路は、基本的にはなるべく私有地への影響を小さくするように、地下化等を行いながら整備をしていく予定である。また、幅員に関しては、今後、詳細な設計にも入っていくところだと思うが、首都高速道路としての幅員構成については道路構造令における基準があるため、それを遵守しながら、できる限り影響が小さくなるよう要望していきたいと考えている。道路事業を進めるうえで、同意率については、手続き上、そのようになるかもしれないが、できるだけ地域の方々が納得いただけるように、住民の方の意見を聞き、区としても寄り添いながら、一つずつ解決できるように、事業予定者に働きかけていきたい。

→ 新京橋連結路の事業費について、新京橋連結路の事業スキームは、国と東京都、首都高速道路株式会社、東京高速道路株式会社、本区を構成員とする首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会の中で取りまとめている。現在、人件費や建設資材価格等の高騰は認識しているが、この関係者でつくり上げた事業スキームであることから、その影響等については、この関係者の

中で議論をしないといけないものと思っている。現在、人件費、建築資材価格等の高騰についての議論はしていないため、今のところは、確認された今の事業スキームで進むものと認識している。

- ・ 住民の方々に、できるだけ影響が出ないように、納得してもらえるように、区としても努力はされていくということだと思う。意見書の中では、土地は財産というだけではなく生活そのものだという声も出ており、人間関係なども含めて100%満足しているこの土地から出ていかななくてはいけないということは到底納得できない、そういう当然の思いがつづられている。今後、できるだけ住民の方に影響が出ないようにしていただくことを強く要望し、そのような設計変更などが可能であれば、強く事業者に求めていただきたい。資材価格の高騰、工期等の影響が、今後、どの程度響いてくるのかということは、区として把握はしていないということだが、この点も今後出てくるようであれば、早めに情報収集していただき、議会にも何らかの形で周知等々をしていただきたい。重ねてになるが、中央区がこうした基金の中から拠出しないようにすることが大変重要だと思ふ。このような道路の建設は、多額の金額も動くため、都心に乗り入れる自動車を全体として減らすような施策の実施や、東京一極集中を是正していくようなまちづくりに切り替えていくことが、環境や将来的な人口減少などを見据えても必要だと思ふ。後に、各地に過剰に造られた道路ばかり残るようなまちになっては大変なことになると思ふ。住民の立ち退きの件についても、このような犠牲の上に成り立つような計画は問題があり、こうした道路の建設が、今後、新橋演舞場や国立がんセンター周辺の再開発にもつながるという点からも、諮問第4号について、反対をしたいと思ふ。

○ 諮問第4号について採決を行い、賛成多数により、本案について適当と認め、区長に答申することとした。

(2) 諮問第5号から第6号まで

- 諮問第5号「東京都市計画地区計画の変更について（有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画）」から諮問第6号「東京都市計画地区計画の変更について（銀座地区地区計画）」の審議にあたり、会長が説明を求めた。
- 幹事（都市計画課長）から、諮問第5号から諮問第6号の都市計画についてスクリーン及び資料を用い説明がなされた。
- 諮問内容について委員が審議を行った。

(主な意見の内容)

- この計画の中での縦動線について、資料2の2ページ、建築物等に関する事項の2番、KK線下部の建築物等に関する規定で、「商業施設等以外の用途に供する建築物を建築してはならない。ただし、土地の利用状況等によりやむを得ない建築物及び縦動線についてはこの限りではない。」という表現があるので、エレベーター、階段などの縦動線も設置していくのか確認をさせていただきたい。区域の変更として、有楽町・銀座・新橋周辺については、このKK線に接する周辺の道路の中心線からKK線に近い部分に組み込むことで、区域面積が変更前の5.2ヘクタールから7.3ヘクタールに増えるということで、この増えた部分に、縦動線、エレベーターや階段などはつくることができるという考え方でよいのか。
- まず、建築物等に関する事項で、縦動線1階部分の用途制限のところにやむを得ない建築物及び縦動線についてという記載について、基本的には、現状でも商業施設等の「等」の部分で、建物の管理上必要となるような用途を一定程度認めている。縦動線が非常に重要な部分でもあるため、あえて書いているわけだが、現状、既存の建物の1階や屋内に縦動線を設けることについては、テナントの皆様が使われている空間であることも含めて様々な課題があるため、現時点で必ずしも具体的に想定されているものではない。しかしながら、規定上は可能となるように位置づけている。
- また、区域の考え方について、例えば外堀通りの道路の中心線のところに区域境界を新たに設定しているようなものもあるため、基本的には、そういった車両交通に一般的に供されている部分に新たに縦動線をつくるということは想定しにくいように思っている。しかしながら、今回区域の変更で含めた部分の中には、隣接する公有地や道路の交通処理上活用されていない道路敷の部分等も含まれており、縦動線5か所、そこを含む主要な公共施設ということで示しているが、これを成立させるために必要な活用が可能な場所ということであらかじめ計画の中にも含めているものである。
- これまでも京橋三丁目東地区などでは、KK線の整備と一体に開発が進められる中で、そのKK線との連携や縦動線をこの再開発の中でつくっていくということも、開発を進める大きな理由になっていると思う。様々な手法を使って、こうして地区計画なども改定しながら、エレベーターや階段、エスカレーターのような縦動線を設置できる余地というのは多分にあって、そのようなことも担保されていく内容に改正されているというように考えている。そのため、今後、このKK線の整備に関わって、周辺でも、例えば京橋の大根河岸と東京スクエアガーデンに挟まれているエリアなどでも再開発の機運があるような話も出ているが、そのようなところなどでも京橋三丁目東地区と同じように縦動線を理由にしながら、再開発を進める必要はないのではないかとと思う。KK線はKK線としてみどりの歩行空間として、地区計画も改定する中で、縦動線を整備

できるような規定も整えられていっているため、このKK線の整備をてこにして、市街地再開発事業がどんどん進められるような、より環境に負荷がかけられるようなまちづくりになるということに反対している。

もう1点、防災面について、資料2の2ページで地域の防災力向上に資する活動を推進するということが書かれているが、KK線と一帯に再開発をデッキレベルなどでつなげながら開発すると、大きな災害が起きた場合のリスクが高くなるのではないかと思う。超高層の再開発ビルが建ち、その中にはオフィスや商業施設などにも多くの方が集まり、KK線上も観光客で散歩を楽しむ方なども多くいるので、いざ、大きな災害が起きたときには、KK線のSkyCorridorから再開発ビルの広場のほうに多く人が流れ、また、再開発ビルのほうからKK線に人があふれてくるなど、そのような災害のリスクが高まる懸念もあると思う。京橋三丁目東地区だけではなく、今後、ほかにも様々なビルが連動して、デッキレベルなどでつながりながら増えていけば、その中でデッキ上にたくさんの方が滞留し、KK線上にもあふれてきて、そのようなリスクが高まるのではないかと思うが、その点について、本当にこれが防災力の向上につながるのかどうかという点について、見解を示していただきたい。

また、災害時のリスクなどについて検証することも必要だと思うが、そのようなものをどこで行う仕組みがあるのか。今、日本でKK線のような大規模な工事で、再開発のビルなどもどんどん連結させていくような工事というのは恐らくないと思うが、そのような初めての取組をする中で、災害リスクについての検証などはどのようにされるのかということも併せて確認をさせていただきたい。

- この大本の考えは、ニューヨークのハイラインをまねしており、ハイラインの状況はかなり人気なので多くの人々が来ているが、防災上の問題にはなっていないことは確かであり、そのような実例はある。
 - ニューヨークは地震もなく東京と状況も違うため、東京にあるこういう再開発として検証が必要ではないかと思う。そのような検証などを行うということについてどう考えるのか。
- 安全上、また避難上、施設がしっかりと対応できるものになっていくのか、そういったご意見は地域の中からもいろいろな意味で寄せられている。行政や、今回の整備主体となるKK社でも十分に認識しており、しっかりと対応をしていくという前提に立っている。なお、再開発については、必ずしもKK線があるから再開発が始まったということではなく、再開発の検討をしているその近傍において、後からKK線の検討が生まれてきた状況である。その中で、隣接するのであればしっかりと関連づけて、KK線の上だけではなくて周囲と一緒によくなっていく環境をつくってこうということが、今取り組んでいるものである。

再開発については超高層ではあるが、そこで就業している人たちが滞留する場所とは別に、この

エリアで不足している帰宅困難者のための滞在施設といったようなものを確保していく。一方のKK線の上部空間、TokyoSkyCorridorについては、今回、整備として想定されているのは道路であったところの屋上部分、そこに向かう縦動線の部分だけというところであり、屋外の空間で雨風をしのげる屋内空間とならない。そのため、帰宅困難者用の滞在空間ということでは位置づけられてはいないが、接続先の建物や、周辺地域の銀座でも積極的に防災の取組を進めている。そういったところと連携をしながら、出来上がった空間がしっかりと防災的に機能するように、関係者の中で継続的に取り組んでいくというような考え方で進められている。

この都市計画の図書に書き込んでいる文言については、東京都の事業化方針の中でも書かれている事項となり、定期的な防災訓練や地域行事と連携した防災活動の実施を継続的に行う中で、地域の防災力向上に資する活動をしっかりと進めていく、その考えを示している。

そのほか、例えば情報発信スペースとしてのTokyoSkyCorridorの活用など、そういった余地がないのか、そのような検討していくと聞いている。

このKK線自体は、耐震改修などもしっかりと行われており、災害の種類にもよるが、屋外であることから、直ちに立ち去らなければいけないというよりは、安全性が確保できてから避難誘導をかけていくような施設として捉えている。縦動線の考え方はまだまだ不十分だと思うが、現状想定されている縦動線を前提として、施設用途、整備の内容がまだ具体化されていないため検証が少し難しいところではあるものの、例えば群衆をコントロールしにくい不特定多数が集まる場所であるスポーツ競技施設のようなものを参考としながら、目標とする避難時間等に対応していくためにはどのぐらいのイベント規模となるのか、そのような検証も行いながら、関係者間で注視しながらこの取り組みを進めていくものである。

- このKK線に関する都市計画の変更についての区民並びに都民の方の意見書というのはあるのか。

→ 事業化再生の方針、事業化に係る方針、都市計画を定める際の手続きの中での意見書の聴取、また、事業者が行う説明会でのご発言というようなところでご意見が各所に寄せられており、そういったものを通じて区としても把握している内容がある。非常に前向きに捉えられていて、都心ならではの環境が新しい魅力として生まれていくということに対する期待も大いに寄せられている。一方で、懸念点として、そのようなまちの中でしっかりとにぎわいの核になれるものなのか、そのためにも、まちとしっかりとつないでほしい、避難や災害対応という視点からもつないでほしい、というようなご意見がある。また、整備の中身、活用や運営の仕方というのがまだまだ不透明で、3区にまたがる関係者の多い計画となり非常に長きにわたって取り組んでいくため、そういった方々がしっかりと議論でき、地域の思いが反映できる、そういった場を求めるとご意見が寄せられていると認識している。

- ・ KK線の上部空間をみどりの遊歩道として整備していくという計画自体は反対するものではないと思うが、やはりこのKK線の整備をてこにしながら周辺の再開発が進むことで環境へ与える影響、また、災害時のリスクなどの観点から、諮問第5号及び諮問第6号について反対する。

- 諮問第5号について採決を行い、賛成多数により、本案について適当と認め、区長に答申することとした。

- 諮問第6号について採決を行い、賛成多数により、本案について適当と認め、区長に答申することとした。

3 閉会

- 会長から、令和5年度第2回中央区都市計画審議会の閉会が宣言された。