

議第363号

# 都市計画案に対する意見書の要旨

---

(東京都市計画道路 区画街路品川区画街路第7号線)

## 意見書の要旨

〔議第363号〕

東京都市計画道路区画街路品川区画街路第7号線の決定に係る都市計画の案を、平成31年1月29日から2週間、公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第17条第2項の規定により、15通（16名）の意見書の提出があった。

その意見書の要旨は、次のとおりである。

名称	意見書の要旨	品川区の見解
東京都市計画 道路区画街路 品川区画街路 第7号線	<p>I 賛成意見に関するもの 2通（2名）</p> <p>1. 都市計画に関する意見</p> <p>(1) 旧東海道の道幅を守る措置、駅西側への交通処理スペースの確保、当初の取付道路部分の再検討による旧東海道への新たな車両流入の防止、駅東側のイベント空間としての活用のし易さ、清水横町そのものを残すなど、要望した事項を概ね計画に取り込んでいただいたことにより、地域の実態に合ったより良い計画案になったため、都市計画案に賛同する。また、駅前広場事業の推進に向け、引き続き、次の事項を要望する。</p> <p>① 駅前広場事業にかかる地権者に対しては、引き続き丁寧な対応を行うこと。</p> <p>② 駅前広場の活用等については、町会と十分な意見交換の場を設けること。</p> <p>③ 駅前広場を包括する品川浦周辺再開発協議会や旧東海道品川宿まちづくり協議会など、地域のまちづくり団体と調整しながら事業を進めること。</p>	<p>I 賛成意見に関するもの</p> <p>1. 都市計画に関する意見</p> <p>(1) 駅前広場事業の推進にあたりましては、引き続き、地権者の方への丁寧な対応と、町会および地域のまちづくり団体等と十分な調整の上進めてまいります。</p>

	<p>④ 駅前広場の完成後は、賑わいの継続や安全安心の観点から、利用の実態調査を一定の期限を定めて行い、実態に即した広場の形状や交通処理を地域のまちづくり等に応じて見直すこと。</p> <p>(2) 周辺の再開発を見据え、次の3つの事項を要望する。</p> <p>① 将来の再開発事業による都市基盤整備を見据えて駅前広場を整備すること。</p> <p>② 再開発の具体化に伴い駅前広場の都市計画変更が生じる際は、地元調整を含め、円滑かつ着実に実行すること。</p> <p>③ 地域のシンボルとなる利便性の高い駅前広場計画となるよう、引き続き検討すること。</p> <p><b>II 反対意見に関するもの</b>  <b>12通（13名）</b>  <b>1. 都市計画に関する意見</b>  <b>【交通広場・取付道路の必要性について】</b>  (1) 駅前広場の整備は混雑解消と関係がない。駅前（改札前）の混雑は歩道橋の通行幅が狭いことが原因であり、駅前を広くするよりも歩道橋の改良が必要である。清水横町の混雑は踏切を挟んで国道側にしか改札がないことが原因なので、高架化により解消する。  京急線の軌道が東側にずれることや高架化により生じる空間を利用すれば、乗降客の動きに問題はなくなるため、立ち退きを求めてまで駅前広場を整備する必要性はない。  これ以上北品川の風景を変えないでほしい。</p>	<p>(2) 駅前広場の整備につきましては、地域のシンボルとなる利便性の高い駅前広場を目指して進めてまいります。また、当地区で検討されているまちづくり計画と相互連携を図りながら進めてまいります。</p> <p><b>II 反対意見に関するもの</b>  <b>1. 都市計画に関する意見</b>  <b>【交通広場・取付道路の必要性について】</b>  (1)～(4) 歩道橋等の改良につきましては、引き続き、国道事務所と調整してまいります。  駅前広場の整備につきましては、駅前における課題解消を図るとともに、駅と旧東海道を繋ぐ賑わいと活力を兼ね備えた地域交流の核となる都市拠点を目指し、計画を進めてきました。今後の広場設計により、旧東海道の景観への配慮とともに、清水横町の設えについても検討してまいります。  また、計画区域の地権者への理解が得られる様努めてまいります。</p>
--	--	---

- (2) 1日の乗降者数が9,000人程度の北品川駅にはこんなに大きな広場は必要ない。高架化で多くの立ち退きが生じるのに、さらに立ち退きが必要な駅前広場を作るべきではない。立ち退きのない範囲で、かつ、横町の雰囲気壊さない広場であれば容認する。
- (3) 踏切や混雑の解消は喜ばしいことだが、高架化に伴う駅機能の最小限必要な処置さえ行えばよく、立ち退きが必要な駅前広場や取付道路は不要であると考え、本計画に反対する。
- (4) 踏切解消のための高架化だけが進めばよく、高架化を口実とした広場や道路に無駄な税金が使われることは問題である。
- (5) 平成29年11月に行われたタウンミーティングでは、区長は「広場というのがほんとうに駅の機能として必要なかどうか。私は、駅は駅の交通、電車の乗り降りに特化してもらいたいという考えです。」と発言しているが、どのように考えているのか。

**【交通広場・取付道路の用途について】**

- (6) 京急線跡地を活用した交通広場への取付道路について、跡地活用には賛同するが、用途は歩行者専用道路とし、通行できる車両は緊急車両に限定してほしい。

- (5) 駅からの乗降を円滑に行うためには、安全な歩行者空間やたまり空間が確保されるとともに、他の交通との安全な乗り継ぎを駅周辺で確保することが必要です。また、まちづくりの拠点としての広場機能も必要と考えております。これらを踏まえ、地域の方々とも意見交換を行い、当初案から計画内容の変更を行いました。

**【交通広場・取付道路の用途について】**

- (6) 国道15号沿いでタクシーや一般車の乗降が行われていることから、乗降者の安全と円滑な通行を確保するため、交通広場と取付道路を設置する計画としました。なお、取付道路は、十分な歩道幅員を確保するとともに、流入する自動車の速度を抑制する対策を検討してまいります。

(7) 国土交通省の用語辞典によれば「区画街路」とは、「都市内道路のうち、交通の機能よりも沿道宅地利用の機能が強い道路」のことであるため、本計画における取付道路は遊歩道にするべきである。

(8) 駅東側の駅前広場は「道路」でない地目としてほしい。理由は、交通広場機能は西側だけで達成しているため必要性が乏しいこと、地目が「道路」では利活用の際に様々な制約を受けること、旧東海道への車両流入が懸念されることなどのため。

#### 【交通広場・取付道路の形状について】

(9) 京急線路跡地を活用すれば、国道から直接アクセスできるバスベイ等の乗降場の設置が可能であり、駅からバス停までの 80m も雨ざらしの歩道を歩かなければならない不便さが解消されるとともに、取付道路が不要となる。(P. 10 図 1 を参照)

また、計画案のように遠回りで面倒な取付道路を経由することでしか交通広場に車が進入できなくなると、国道上のタクシーや自家用車の乗降される状況は解消されないと考えられる。

(10) 駅前広場へは一方通行の取付道路からしか入れず不便な設計であり、国道上の駐停車がなくなるとは考えづらい。

(7) 本件の「取付道路」は、国道 15 号支線 1 から交通広場に設置するタクシー等乗降場を結ぶ車両動線であるとともに、高架下利用を見据えた駅周辺の回遊性にも寄与する歩行者動線として位置付けております。よって、区画街路として都市計画を行っております。

(8) 都市計画運用指針（国土交通省）では、歩行者空間を中心とするもの等それ以外の交通広場については、その他の交通施設の「交通広場」として都市計画を行うことが望ましいとされています。また、都市計画上、駅西側の交通広場と一体的な計画のため、道路として管理していくこととなります。なお、駅東側は歩行者中心の広場空間として計画しております。

#### 【交通広場・取付道路の形状について】

(9) (10) 駅前広場計画案の作成にあたり、国道からアクセスするバスベイ等についても検討し、警視庁等とも協議しましたが、南北の交差点から距離が近くなることや、交通量が多く 2 車線部分であることから計画には至らず、様々な条件を踏まえて計画案を作成しました。また、現況の国道 15 号の駐停車については、安全性の確保に向けて交通管理者と引き続き協議してまいります。

(11) 立ち退きが必要となる形状にする理由が明確でないため、八ツ山ニューハイツやパークハビオに掛からないように交通広場の計画区域を変更することを提案する。(P.10 図2を参照)  
これにより、歩行者動線を確保したまま、立ち退きは不要となる。

(12) 高架化計画に建物の一部がかかっているパークハビオが立ち退けば空間ができ、この部分を利用するだけでも十分な広場スペースが確保できるため、八ツ山ニューハイツの立ち退きは不要である。

#### 【旧東海道の景観との関係について】

(13) 当該地区は、品川区景観計画において「旧東海道品川宿地区」として重点地区に指定されているが、高架化や駅前広場の計画は品川宿の景色を大きく変えるものである。旧東海道は往時の道幅を残し、横町や路地も昔さながらの道幅で多く残っている。この横町を少しでも多く残すことが品川区の責務と考える。

(14) 駅前広場や取付道路等の開発は、歴史ある旧東海道の生業や景観を壊す計画である。立ち退き対象となる方や地域の方の生活や思いを大切にしていきたい。

(15) 八ツ山ニューハイツを駅前広場の区域から除外すべきである。同施設は江戸時代から東海道と一体となって利用されていた清水横町の路地景観形成に必要不可欠であり、建設時に景観計画に協力された建物である。

(11)(12) 駅前広場の形状につきましては、地域のご意見を踏まえ、北品川駅周辺の課題解決に必要な機能を計画してまいりました。移転をお願いする方に対しては、丁寧な対応を心掛けるとともに、ご理解いただけるよう努めてまいります。

#### 【旧東海道の景観との関係について】

(13)～(16) 鉄道の高架化や駅前広場の計画にあたっては、旧東海道や清水横町、路地の道幅や景観に配慮するとともに、移転をお願いする方や地域の方の生活を大切に計画を進めてまいります。

なお、計画範囲の具体的な整備内容については、地権者や町会、まちづくり団体等と調整してまいります。また、清水横町の景観につきましても配慮してまいります。

(16) 清水横町の路地景観形成のため、清水横町沿いに建築可能な敷地を残し、区が買い取って賑わいの建物を建ててほしい。

**【周辺の再開発との関係について】**

(17) 八ツ山地域の再開発によって大型集客施設ができたとしても、八ツ山地域は北品川駅より品川駅のほうが近く、北品川駅の乗降客が大幅に増加することはないと思われる。そのため、この再開発に駅前広場や取付道路の計画を関連付けるのは早計である。また、関連付けられるとしても、再開発が具体化していない中で、計画することは尚早である。

**【都市計画手続きについて】**

(18) 都市計画法第17条に基づく縦覧図書であるならば、表題、日付、管理番号等の体裁を整えるべきである。また、都市計画からの一部抜粋であるならばその位置づけを明確にし、変更前と変更後の違いが一般市民にもわかるようにするべきである。さらに、提出された意見に対しては、区の考え方を公表するとともに、受け入れられない意見についてはその理由も付すべきである。

**2. 事業施行に関する意見**

(1) 踏切解消は良いことだが、高架化は京浜急行電鉄が独自の事業としてやることではないのか。なぜ、高架化と合わせて都や区が事業を行うのか。

**【周辺の再開発との関係について】**

(17) 北品川駅駅前広場計画は、京急本線の連続立体交差事業を契機とし、北品川駅駅前の課題解消を目的に進める事業です。今後、本地区で地元権利者等により検討されているまちづくり計画の具体化とともに相互調整のもと進めてまいります。

**【都市計画手続きについて】**

(18) 縦覧図書の体裁等につきましては、今後の資料づくりへのご意見として承らせていただきます。また、提出された意見書に対する区の見解は、意見書の要旨とともにとりまとめ、都市計画審議会開催日の翌日以降に区政資料コーナーや区ホームページにて公開しております。

**2. 事業施行に関する意見**

(1) 京浜急行本線（泉岳寺～新馬場駅間）の連続立体交差事業については、3箇所踏切を同時に除却することにより、交通渋滞や地域分断を解消し、地域の活性化にも資する極めて効果の高い都市計画事

	<p>(2) 駅前広場の計画区域に建物がまたがっている場合、該当部分の取り壊しなど、どのように事業を進めていくのかわからないことが多いため、さらに詳しい説明をお願いしたい。</p> <p><b>3. その他の意見</b></p> <p>(1) 当初案で納得していたのに一握りの方の反対で駅前広場の区域が変わってしまうのかと思うと怒りが込みあげてくる。この場所に住んでいる人の意見こそ真の意見であり、聞いていただきたい。</p> <p>(2) 北品川駅前の範囲外の整備を含む提案であるが、八ツ山より北側の既存歩道上や京急軌道跡地にペDESTリアンデッキを設置するなど、北品川エリアと品川駅高輪口エリアとの歩行者動線を改善するとともに、京急トラス橋や線路踏切跡などを観光資源として活用していただきたい。</p> <p>(3) 駅前の歩道橋は通行幅が狭く、混雑する。病院に通院する人たちは、遠回りをして横断歩道を使っているため、歩道橋の改良（エレベータ設置を含む）をお願いしたい。</p> <p>(4) 鉄道の高架化や駅前広場の整備に合わせ、後世に引き継ぐ強靱な防災対策として、鉄道軌道の上空に人工地盤を構築し、商業・業務系用途の建物や幹線道路は現行地盤面に残して住居や公共施設を人工地盤上に移転させる構想を提案したい。そして、こ</p>	<p>業であり、都が事業主体となり、道路整備の一環として事業を進めてまいります。</p> <p>(2) 駅前広場計画区域は、都市計画決定がなされ、測量調査等を経て確定してまいります。なお、事業の進め方等につきましては、今後行う予定の説明会の中で詳しく説明させていただきます。</p> <p><b>3. その他の意見</b></p> <p>(1) 平成 29 年 12 月に都市計画案説明会と合わせて、公告・縦覧を実施したところ、当該地権者も含め、区へ多くのご意見が寄せられました。これらの意見を踏まえ、町会や地域団体との意見交換を行った上駅前広場計画案を変更したものでございます。</p> <p>(2) 北品川エリアと品川駅高輪口エリアの歩行者動線の改善や観光資源の活用につきましては、京急本線の連続立体交差事業や駅前広場計画、周辺のまちづくりと連携を図りながら検討してまいります。</p> <p>(3) 歩道橋等の改良につきましては、引き続き、国道事務所と調整してまいります。</p> <p>(4) 周辺のまちづくりの動向や社会情勢を踏まえ、より良いまちづくりの実現に向けて努力してまいります。なお、駅前広場計画に係る説明会については、用地測量や工事の着手前など事業の節目ごとに開催し、地域のみなさまのご理解とご協力を得なが</p>
--	--	---

の構想の一部となる駅前広場の計画について、数回の説明会を経ただけで進めていく態度は改めていただきたい。

### Ⅲ その他の意見

#### 1 通（1名）

##### 【交通広場について】

- (1) 通常タクシー乗り場とタクシープールはセットで存在すると思うが、本計画ではどのようにタクシーの配車を考えているのかわからない。多くのタクシーは品川駅周辺に待機することになるのではないか。
- (2) 国道15号に切欠きをつくる案は警視庁との協議で不可となり、取付道路と広場を整備して駅前の交通機能を創出する案に変更したとのことであるが、国道15号に出る時に危険ではないか。安全を考えれば信号機を設置することが適当である。

##### 【国道の横断について】

- (3) 青物横丁駅や鮫洲駅のように2階のコンコースから歩道橋を設置することができないこと、新八ツ山橋東詰や北品川の信号間隔を考慮すると横断歩道の新設が不可能なことは理解したが、歩道橋へのエレベーター設置について、引き続き国道事務所に協議していただきたい。京急蒲田駅では、連立事業完了後にエレベーターが1基増え、現在2基のエレベーターがある。品川駅前では人工路盤を設置し改築される。街の規模でバリアフリーに差があるのは問題である。

ら、事業を進めてまいります。

### Ⅲ その他の意見

##### 【交通広場について】

- (1) 北品川駅の利用特性に鑑み、常時タクシーが待機する乗り場ではなく、タクシーやお体が不自由な方の車両が寄り付けるタクシープールを計画したいと考えております。
- (2) 国道15号との接続部につきましては、交通標識で注意を促し、車両から十分な視距を確保することで安全性を確保してまいります。

##### 【国道の横断について】

- (3) 歩道橋の改良につきましては、引き続き、国道事務所と調整してまいります。また、バリアフリー環境の拡充については、駅前広場計画の中で検討を進めてまいります。

	<p><b>【国道の自転車走行について】</b></p> <p>(4) 昨今の道路交通法改正に伴い、「自転車は原則車道の左側を通行」と明文化されたため、自転車走行空間の創出を国道事務所へ働きかけていただきたい。</p>	<p><b>【国道の自転車走行について】</b></p> <p>(4) 歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間の実現にむけ、引き続き道路管理者や交通管理者と調整を図ってまいります。</p>
--	---	--

《提出された意見書より抜粋》

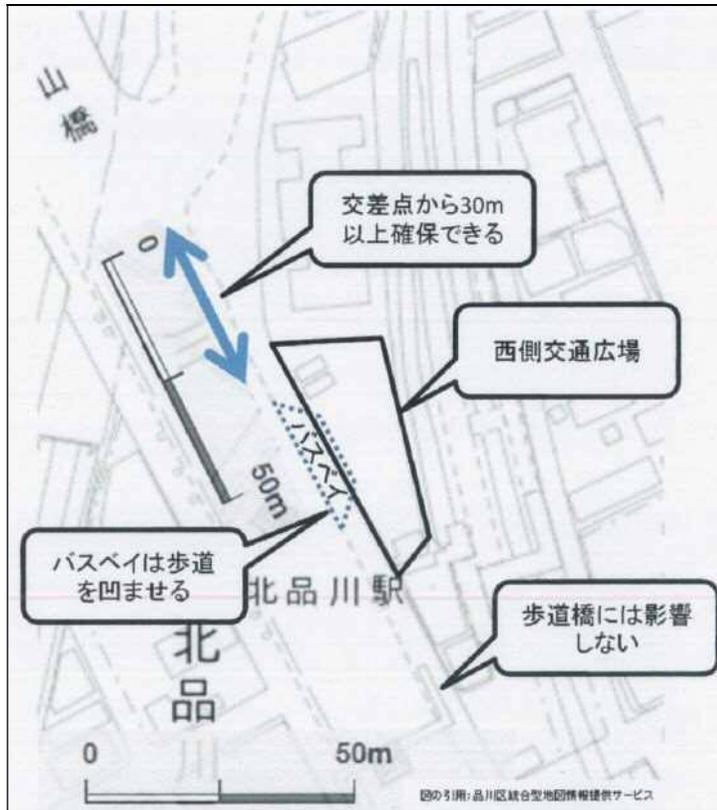


図1 バスベイ等の整備案

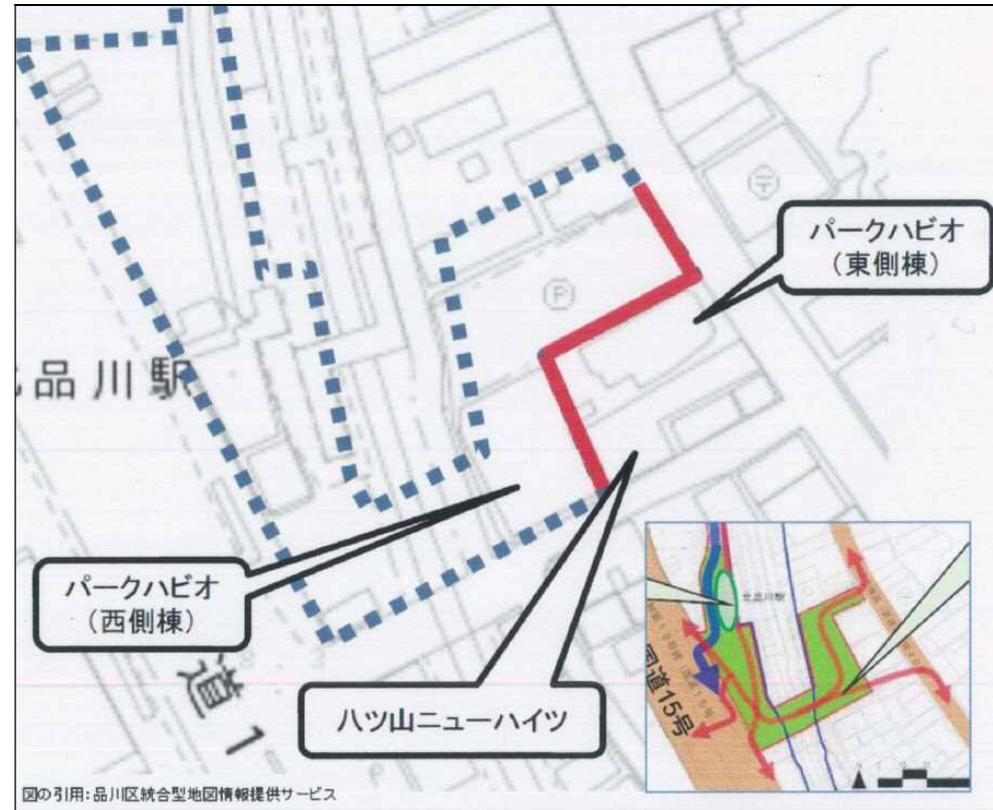


図2 駅東側部分の土地買収エリアの変更案