

第166回 品川区都市計画審議会議事録

1. 開催日 令和元年5月23日(木) 午後2時開催

2. 場所 品川区役所 第二庁舎4階 災害対策本部室

3. 議題

【審議案件】

議第363号 東京都市計画道路の変更(区決定)
(区画街路品川区画街路第7号線)

4. 委員・幹事

【委員】	中野京治	星野悦郎	山崎元也
	齋尾直子	松本亨	丹治勝重
	飯野郁男	馬越浩明	久保田幸雄
	元國浩	鈴木真澄	あくつ広王
	この孝子	安藤たい作	木村けんご
	藤原正則	筒井ようすけ	(計17名)

※齋尾委員と元國委員は欠席

【幹事】	桑村正敏	中村敏明	鈴木和彦
	森一生	高梨智之	稲田貴稔
	東野俊幸	長尾樹偉	小林剛
	藤田修一	曾田健史	今井裕美
	古郡茂忠	多並知広	溝口雅之
	松本昇	中島秀介	大森誠
	柏原敦		(計19名)

※古郡と柏原は欠席

5. 議事録 別紙参照

第166回 品川区都市計画審議会

令和元年5月23日

事務局	<p>委員の皆様方、ご多忙のところ出席を賜りまして、ありがとうございます。</p> <p>本日、斎尾委員と元國委員におかれましては、所用のためご欠席となっております。</p> <p>また、本日の予定でございますけれども、お手元に配付させていただきました次第のとおり、ご審議いただきます案件が1件でございます。</p> <p>また、本日使用いたします資料につきましては、事前に送付させていただいているもののほか、机上に配付させていただいております本日の次第と座席表、それから委員名簿となっております。不足がございましたら、お近くの職員にお声かけいただければお届けいたします。また、会の途中でもお気づきになられましたら教えていただければお届けいたしますので、よろしく願いいたします。大丈夫でしょうか。</p> <p>それでは、会長、よろしく願いいたします。</p>
中野会長	<p>それでは、ただいまから、第166回品川区都市計画審議会を開会いたします。</p> <p>審議事項に入る前に、本日、5名の傍聴を希望されている方がおられます。品川区都市計画審議会条例施行規則第3条により、本日の審議会を公開することに対して問題ないと思われませんが、ご異議ございませんでしょうか。</p> <p style="text-align: center;">（「異議なし」の声あり）</p> <p>異議なしと認めます。それでは、そのように決定させていただきます。事務局は、傍聴人の入室をお願いいたします。</p> <p style="text-align: center;">（傍聴人入室）</p> <p>それでは、審議事項に入らせていただきます。</p> <p>まず、事務局より案件について説明をいただき、質疑を行った後、審議をお諮りしたいと思います。</p> <p>それでは、説明をお願いいたします。</p>
鈴木課長	<p>会長、都市計画課長。</p>
中野会長	<p>都市計画課長、どうぞ。</p>
鈴木課長	<p>それでは、議第363号、東京都市計画道路の変更についてご説明させていただきます。A3横の資料をごらんください。</p> <p>はじめに、都市計画の種類ですが、東京都市計画道路区画街路品川区</p>

画街路第7号線でございます。審議案件名が都市計画道路の変更となっておりますが、都市計画道路全体に本計画道路を新規に追加するものであるため、このような件名となっております。

続きまして、計画地ですが、位置図にお示しするとおり、京急本線北品川駅付近でございます。

次に、都市計画案が作成された背景と目的についてでございますが、品川駅周辺では、リニア中央新幹線や品川駅・田町駅間における高輪ゲートウェイ駅の整備など、新たな交通やにぎわいの拠点として基盤整備の計画が進められています。また、特定都市再生緊急整備地域の指定や、国家戦略特区の区域指定などにより、今後民間活力を活かした開発が一層進んでいくことが見込まれております。

このような状況の中、区では、品川駅に近接する北品川駅周辺を、品川区まちづくりマスタープランや品川駅南地域まちづくりビジョンの中で重要な地域として位置づけており、これら上位計画における北品川駅周辺の位置づけを前提に、京浜急行本線連続立体交差事業や旧東海道周辺の景観まちづくりなど、北品川駅周辺まちづくりの一環として、駅前の国道15号における乗用車乗降の際の危険の解消など、安全で円滑な交通結節機能を確保するとともに、北品川駅の東側に歩行者を中心としたにぎわい空間を創出することを目的に本計画案を作成いたしました。

続きまして、計画の概要でございますが、資料左下の図も併せてご覧ください。「路線名」及び「起点と終点」は記載のとおりでございます。「延長」につきましては、取付道路部分の延長となりまして、約140メートル、幅員は6メートルから8メートルでございます。

この取付道路の南側に、緑色の部分になりますが、駅を囲むように約2,300平方メートルの交通広場を計画するものでございます。

続きまして、資料の右上、説明会の開催状況でございます。

本計画は、資料右側中段の図にお示ししているとおり、説明会を経て当初案から都市計画案に形状を変更しております。当初素案説明会を平成29年1月27日と28日の2日間、こちらの説明会は東京都の連立事業の説明と同時に行った関係で、会場が品川区と港区、2カ所となっております。その後、当初案の都市計画法第17条に基づく説明会を平成29年12月17日と18日に実施しており、各会場、出席者数は資料の記載のとおりでございます。

この当初案説明会の実施とともに、法に基づく縦覧・意見書の受付を

行ったところ、当該地権者を含め、多くのご意見が区へ寄せられたため、地元町会や地域のまちづくり団体と意見交換を重ね、地域特性にあわせたよりよい活用が図られるよう都市計画案に変更し、平成31年1月28日に再度説明会を開催しております。中段には、当初案と変更案の2つの図をお示ししておりますのでごらんいただければと思います。次に、縦覧時にいただいたご意見についてご説明します。お手元のA4横の資料をごらんください。2つ似たような資料がございますが、まず、表題に「当初案に対する意見書の要旨」と記載されたほうの資料をごらんください。

表紙をおめくりいただいて、資料1ページ目をごらんください。当初案につきましては、20通58名の意見書の提出がございました。幾つか読み上げさせていただきます。1ページ目、交通広場、取付道路の必要性についていただいたご意見としまして、(2)の京急の連続立体交差事業は進めてほしいが、広場建設と道路拡張は必要ない。また(4)と(5)では、タクシー待ちをする人は一握りであり、取付道路によって新たな車両の進入が懸念され、旧東海道に車両が流入し危険が増すといったご意見がございました。

ページをおめくりいただきまして、2ページ目、交通広場・取付道路の形状についていただいたご意見でございますが、(10)の取付道路は旧東海道に繋がるため、旧東海道の交通量が増える。区マスタープランでは“歴史的な景観の保全”を掲げており、現在の景観を維持すべき。(12)の旧東海道の道幅を守り、店舗などが配置できるよう、駅前広場との間を10メートル程度確保してほしい。(13)の交通処理スペースは、駅前の歩道橋の再配置を含め、国道15号側に配置してほしいといったご意見がございました。

続きまして、旧東海道の景観との関係につきましては、(14)の旧東海道の貴重な清水横町をなくさないでほしい。車のための道路を作り、大切な旧東海道を分断しないでほしい。3ページ目、(15)の旧東海道は、昔ながらの道幅が残されている。街道沿いの街並みが消えて駅前広場になれば旧東海道の景観が損なわれ、北品川の魅力が失われるといったご意見がございました。

先ほどもご説明いたしましたとおり、この当初案でいただいたご意見を踏まえ、地元町会、あるいは地域のまちづくり団体と意見交換を重ね、見直した案が都市計画案となっております。先ほどのA3横の資料にお

戻りいただきまして、当初案からの変更の概要について説明いたします。右側の中段から下のほうに書かせていただいておりますが、京急本線の連続立体交差化計画の都市計画決定を受け、鉄道跡地を有効活用することで取付道路の位置を変更し、交通結節機能を駅東側から西側へ変更いたしました。駅東側は、歩行者中心のにぎわい空間として整備し、また、旧東海道の道幅を確保するため、旧東海道沿道より約15メートル西側に広場を縮小して計画してございます。

この変更案であります都市計画案に対して、いただいたご意見についてですが、A4資料、今度は表題が「都市計画案に対する意見書の要旨」というほうをごらんください。

表紙をおめくりいただきまして、1ページ目をご覧ください。計画案につきましては、15通16名の意見書の提出がございました。

こちらについても、幾つかいただいたご意見を読み上げさせていただきます。1ページ目、(1)の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、都市計画案に賛同しますというご意見をいただいております。

続きまして、2ページ目、(1)でございますが、駅前広場の整備は混雑解消とは関係がない。駅前の混雑は歩道橋の通行幅が狭いことが原因であり、駅前を広くすること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といったご意見がありました。

ページをおめくりいただきまして、(2)では、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ため、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といったご意見をいただきました。いただいたご意見に対する区の見解でございますが、歩道橋等の改良につきましては、以前から調整してきておりますが、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ように、今後も努めてまいります。

続きまして、3ページ目でございますが、こちらの交通広場・取付道路の用途についてのご意見でございますが、いただいたご意見として、(6)の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。4ページ目になりますが、(8)の駅東側の駅前広場は「道路」では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」では利活用の際にはさまざまな制約を受けるなどのご意見をいただきました。

こちらについての区の見解でございますが、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いたしてございます。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。

続きまして、4ページ目の交通広場・取付道路の形状についていただいたご意見でございますが、(9)の京急線跡地を活用すれば、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80メートル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。(10)の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といったご意見がございました。

これらのご意見に対する区の見解でございますが、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てまいりましたが、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たところでございます。また、現況の国道15号側の駐停車につきましては、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。

続きまして、5ページ目をごらんください。旧東海道の景観との関係についていただいたご意見でございますが、(13)の当該地区は、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といったご意見がございました。

これらのご意見に対する区の見解でございますが、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して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きましては、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。

次に8ページ目をごらんください。(1)の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。(2)の国道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号に出るときに危険ではないか。安全を考えれば信号機を設置することが適当であるといったご意見がございました。

これらのご意見に対する区の見解でございますが、北品川駅の利便性に鑑み、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ございます。また、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。

意見書の要旨についての説明は以上でございますが、最後に、A3の資料にお戻りいただきまして、資料の右下をごらんください。今後の予定についてでございますが、本日の都市計画審議会のあと、6月中旬に都市計画の決定と告示を行い、8月中旬に用地測量説明会を開催しまして、来年度初旬の事業認可を目指し手続きを進めてまいりたいと考えてございます。

	以上で、説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願ひいたします。
中野会長	ご説明ありがとうございました。 今の説明につきまして、ご質問、ご意見等がございましたらお願ひいたします。
安藤委員	会長。
中野会長	安藤委員、どうぞ。
安藤委員	<p>まず、質問に入る前に、事務局にお伝えしたいことがありまして、今回意見書の要旨の資料が当日机上配付でなく事前配付された上で本日の審議会を迎えたということで、非常に審議を充実させる上でも重要なことだと思ひます。感謝申し上げたいと思ひます。今後も、ぜひこのような運営を続けるようお願ひしたいと思ひます。</p> <p>それでは、質問ですが、3点お伺ひしたいと思ひます。まず、今回の計画案で立ち退き対象になるのは具体的にどのような建物で何棟あるのか。大きく分類して取付道路と交通広場に分かれてはいますが、それぞれについて伺ひたいと思ひます。それが1点目です。</p> <p>2点目は、やはり今回の計画で、旧東海道の歴史と景観はどうなるかが重要な問題だと思ひます。現計画では、現状で旧街道の道幅や路地を形成している建物のうち、八ツ山ニューハイツとパークハビオの2つのマンションが、取り壊され、そして更地になることになると思ひますけれども、これで旧街道の歴史と景観を形づくる上で重要な道幅ですとか清水横町を守れるのかどうか、区の考えを改めて伺ひたいというのが2点目です。</p> <p>3点目は、この交通広場部分のことなんですが、車両は通行可能なんでしょうか。車が抜けるということはあるのか確認したいというのと、「都市計画案に対する意見書の要旨」の4ページの(8)なんですけれども、そこで、地目が「道路」では利活用の際にさまざまな制約を受けるということで懸念が示されておりますので、実際にはどんな制約が生じるのか伺ひたいと思ひます。</p>
東野課長	会長。まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	<p>3点ご質問いただいております。</p> <p>まず、移転の対象になる建物の棟数でございますが、取付道路部分は京急線の跡地を利用するため、この部分には対象となる建物はございません。交通広場部分には対象となる建物が4棟ございます。</p>

	<p>それから2点目の清水横町の景観を、マンション棟の立ち退き、移転があっても守れるのかというご質問でございます。この点につきましては、これまでも地元の町会やまちづくり団体ともいろいろと意見交換をしてきたところでございます。景観的なところにつきましては、現在、清水横町自体は手をつけない形で、この広場の計画をしているところでございます。建物がなくなるという部分につきましては、案内標識や案内板ですとか、垣根などを作りまして、この横町という部分が実際にあったという設えを今後も考えていきたいと思っております。</p> <p>それから、3点目の交通広場の部分は車両が通行可能なのかという質問でございます。この交通広場の部分につきましては、西側、国道側については、取付道路から国道へ抜ける部分がございます。A3資料の右の図において、取付道路と接する赤く膨らんだところに停車帯を設け、国道へ抜けるようになっております。それから、駅の南側、ここは高架下の部分となりまして、車を通す計画はございません。駅の東側についても、歩行者中心の交通広場で考えております。交通というのは、車だけの交通ということではなく、人が通るといふ部分での交通も含んだものになります。車が通る部分としましては、西側の部分のみと捉えていただけたらと思います。</p> <p>地目が「道路」ということでどういう制約を受けるのかという点でございますが、道路として管理していくという部分での制約は当然ございますが、例えば地元の方がイベント等で使用する際に許可が必要になるなど、そういったことが生じるかと思っております。当然、車道部を使用するというのであれば、車を一旦止めなければならぬため、交通規制もかけていかなければならないと思っております。東側の広場部分につきましては、歩行者のための道路ということで考えておりますので、そういう意味ではイベント等もし易いものになるのではないかと考えております。</p> <p>以上です。</p>
安藤委員	会長。
中野会長	安藤委員、どうぞ。
安藤委員	<p>まず、景観のところですけど、現状で道幅を形成しているこの2つの建物は、広場の計画にかかるので、なくなって更地になるわけですよ。そのままですと、当然ながら雰囲気も道幅も実質変わってしまうと思うんですけども、その点はどのようにして守るのかと、そのような考えはないのかなというのを伺いたしたいと思います。</p>

	<p>次に、広場の件は、許可を得ればいろいろ使用できますよということですが、実際にどんな制約が生じるのかということをお伺いしたので、道路であることの制約は何かあるのかということをお教えてください。</p> <p>それと、「都市計画案に対する意見書の要旨」の4ページの(8)なんですけど、今回の都市計画が広場という名前ではなく道路であることの懸念ということを示されていると思うので、今回、なぜ駅前広場や公園というものではなく、都市計画道路、区画街路という都市計画なのか。この区画街路の計画にした理由というのがわからないので、そこら辺をお伺いしたいと思います。</p>
東野課長	会長。まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	<p>まず、2棟の建物がなくなることで道幅が変わるのではないかと、この景観をどのように考えているかという点でございますが、2棟のうち1棟は、鉄道の高架化に伴いまして、若干建物に鉄道の構造物がかかるような計画となっております。それに従いまして除却が必要になりますし、駅前広場部分としても、この計画のとおりとなっておりますので、除却が必要ということになります。もう1棟の建物につきましても、建物の半分程度がかかるような形になっておりますので、除却になると考えております。</p> <p>こちらの道幅が変わるといふ部分では、清水横町自体の道幅を変えるという考えではなく、そこに隣接して広場をつくっていくという考えでございます。先ほどもお話ししましたとおり、清水横町と広場との境を明確にしていくことで、清水横町そのものが残るといふように考えておりますので、そういった設えを景観的な視点を持って考えていきたいと思っております。</p> <p>それから、道路であることの制約ということでございます。道路として管理していくこととなりますので、一定の建築物が建てられない、そういった制約がございます。構造物については一定のものは建てられます。そういった制約が出てくるかと思っております。</p> <p>それから、なぜ広場ではなく区画街路という名称での都市計画としたのかということでございます。こちらの駅前広場の計画をつくるにあたりましては、国土交通省で出している都市計画運用指針等をもとにしているものでございます。取付道路から連なる交通結節点をこの広場の中に設けることと、そこから発生する円滑な通行という部分を考えてと</p>

	<p>きに道路として計画すること、駅前広場をつくる際は道路とするということ、そういったことが運用指針にも書かれているところがございます。</p> <p>この広場計画につきましては、区画街路を含めて一体的に管理していくという理由から、全て道路として計画しているものでございます。</p>
安藤委員	会長。
中野会長	安藤委員、どうぞ。
安藤委員	<p>ありがとうございます。景観のことに関しては、やはり設えで対応されるということで、建物自体がなくなってしまうということに対して塀や看板をつくるという話ですけども、まちづくりに携わっている方々がこだわっているのは、当時の道幅だったり横町そのものであったりするので、私は今の説明ですと、果たして景観を守れるのだろうかと感じています。</p> <p>それと、事業費負担についてお伺いしたいんですけども、現計画案の場合、国や都の補助金は、都市計画事業費全体の何%ぐらいになるのでしょうか。</p> <p>また、今回の交通広場の計画は国の運用指針に基づいているという話もありましたが、交通広場を設置することが、この補助金を受ける上での条件になるのかどうかも伺いたいと思います。逆に、道路ではなく広場や公園などの都市計画施設の場合では補助金は交付されないのか、されるのか、この点もお伺いしたいと思います。</p> <p>あわせて西側のほうの広場ですけども、目的の1つとして、北品川駅前の国道15号における乗用車の乗降解消ということが挙がっていますが、私も朝にあの付近を通行することがありまして、肌感覚としてはあまり乗降されているようには感じていないんですけど、どの程度、そうした事態が発生しているのか伺えればと思います。調査などを行ったと思いますが、その結果など、特にこの時間帯、この曜日にこうした実態がありますというデータがあれば教えてください。</p>
東野課長	会長。まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	<p>事業費の負担ということでございます。こちらは、都市計画道路を整備するというところで、一般的には事業費を按分する形で国から補助金が交付される制度がございます。また、都市計画交付金や、財調算定といった制度もございますので、国だけでなく東京都からも制度に従った補助的な金額が入ってまいります。補助金が事業費全体の何%を担ってい</p>

	<p>るのかという質問ですが、今言ったことを考慮しますと、国・都からの補助金は7割程度になってくると思われますが、まだ具体的な算定は行っておりません。</p> <p>それから、都市計画道路を整備するというのが国庫補助の条件になるのかという質問ですが、都市計画施設を整備するという事は一定の条件となつてございます。</p> <p>それから、西側の国道上の課題でございますが、こちらは調査を行つてございます。我々が行つた調査は、1日のうちの12時間あたり、どのくらい乗降があるかというものでございます。一昨年の夏頃の調査でして、結果は約30名程度の乗降がございました。時間帯による推移に関しましてはちょっと今手元に資料がございませんが、実際にこういう乗降が存在するという事は危険を伴う状態が発生しているということで、課題として認識しておりますので、こういった駅前の課題を解決するためにも広場計画が必要と考えているところでございます。</p> <p>失礼いたしました。時間帯別の利用状況でございますが、国道上での乗降が最も多い時間帯は午前8時から9時の朝の時間帯となつており、昼に従つてだんだん乗降数が減っていくという結果になってございます。</p> <p>以上です。</p>
安藤委員	会長。
中野会長	安藤委員、どうぞ。
安藤委員	<p>ありがとうございます。補助金に関するご説明ですが、道路以外の公園や広場の都市計画の場合でも補助金が交付されるのか、教えてください。</p> <p>次に、乗降数は30名ということでしたけれども、その課題解消ということで出されている現計画ですと、第一京浜からの車両が、上り、下りともわざわざ取付道路を経由して駅の西側の乗降スペースに入るといふ内容になっていますよね。そのために、ある意味、余分な手間と新たな立ち退きを発生させることになってしまうのではないかと思います。「都市計画案に対する意見書の要旨」の4ページの(9)や、12ページの最後の図1でも、単純にベイを設ける案で交差点からの距離も30メートル確保できるという案が提案されておりますが、この案を実現できないのかなという思いもあるので、冒頭の説明で、交通管理者との協議の内容を話されましたけれども、どのような協議が行われたのかを</p>

	<p>伺いたいと思います。</p> <p>最後に、再開発との関係ということですが、今回、「都市計画案に対する意見書の要旨」の6ページの(17)などに書かれております、再開発の駅前広場と取付道路を関連づけるべきではないという指摘が意見書の中ではされています。一方で、同じ冊子の1ページ、2ページの賛成意見では、駅前広場を将来のまちづくりに応じて変更・見直しせよというようなご意見もあります。</p> <p>今回の、いわゆる駅前広場という都市計画と、将来のまちづくり、品川浦周辺地区再開発のことだと思いますが、この関係というのは何なのかと思いますが伺いたいと思います。</p>
東野課長	会長。まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	<p>まず、公園などに係る補助の条件につきましては、形式や広さによったりするところがあり、一概に全部ということではないと思われませんが、一定程度の条件を満たせば国庫補助が入るという仕組みになってございます。</p> <p>それから、バスベイ案に関連するところで、具体的にどのような協議をしてきたのかということですが、地元等の意見もございましたので、バスベイといいますか、タクシーが停められる切欠きの部分をどうつくっていくかという協議を行ってきたところでございます。</p> <p>具体的には、先ほどもお話しさせていただきましたが、この部分は、ちょうど八ツ山のアンダーパスからの合流点から近い場所となっております、交通量が多い区間となっております。また、国道部分は2車線の道路となっておりますので、交通の流れの障害が見込まれるのではないかとこの協議となっております。</p> <p>また、ベイをつくることにより、切欠き部分が広がり、そこから一旦入った車が出ることで、2カ所車道との交差部分が出てしまうということから、交通の流れを障害する要因となるので、この案については見送ったという経緯となっております。</p> <p>それから、再開発との関係でございます。こちら、品川浦再開発協議会というのが地元にございまして、現在、再開発計画についての計画が検討されているところでございます。そういった地元団体といろいろと協議をしてきたところでございますが、駅前広場につきましては、あくまでも京急線の連立事業にあわせた円滑な交通の確保、交通の流れをつ</p>

	<p>くっていくというものでありまして、連立事業を契機とした計画でございます。</p> <p>再開発につきましては、まだ全体の計画がまとまっていないことや、地元の機運の問題もございます。したがって、意見書の見解でも述べさせていただきまして、将来、地元の方、権利者の方との総合調整を含め、区としても取り組んでいきたいと考えているところでございます。</p> <p>以上です。</p>
中野会長	それでは、ほかにご質問、ご意見等はございませんでしょうか。
星野委員	会長。
中野会長	星野委員、どうぞ。
星野委員	<p>それでは、質問をさせていただきたいと思います。この議案を考える前に、駅の利用者がどの程度いるのかということをお考えますと、今日まで、京急線北品川駅の利用者の推移といいたいまいしょうか、何か統計的な数字がありましたらちょっとお示しをいただければというのが1点。</p> <p>それから、この駅利用者の徒歩圏といいたいまいしょうか、主にどのエリアから多く利用されているのか、その2点についてお聞きしたいと思えます。</p>
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	<p>まず、京急線北品川駅の利用者の推移でございます。こちらは、手元にある資料では、平成6年度から平成20年度までは減少の傾向にあります。平成21年度以降、増加の傾向を示してございまして、平成26年度の時点では8,992人の乗降があったとあります。その後も調べてみましたが、平成27年には9,264人の乗降、28年には9,457人、29年には9,612人となっており、毎年微増ではございますが伸びている傾向にございます。その要因として、近隣のマンションの築造なども関係しているのではないかとと思えます。</p> <p>さらに、どういった方が利用しているかというところでございますが、乗降の形態から推測すると、この地区にお住まいの方が利用しているということになります。北品川の1丁目、2丁目、3丁目、それから東品川1丁目、さらに御殿山のほうの方々、そういった方々がこの駅を利用しているということになります。</p> <p>また、この近辺には、第3北品川病院もございまして、学校もござい</p>

	ます。通院の方や生徒たちも利用しているというような実態でございます。
星野委員	会長。
中野会長	星野委員、どうぞ。
星野委員	<p>わかりました。都心に移行する方々によって増える傾向にあると。例えば典型的なのは、江東区の豊洲だとか、あるいは中央区あたりでは人口は相当増えています。それから、この当該北品川駅周辺におきましても、先ほど民間活力を用いたさまざまなまちづくりが推進されるような動きがあるというお話もありましたが、今後、乗降客の増加に備えたさまざまなインフラの整備が必要ではないかと、このように感じるところであります。</p> <p>次に、この計画の目的について、「都市計画案に対する意見書の要旨」の中で、2ページのところを読みますと、駅前広場の整備については、駅前における課題解消を図るとともに、駅と旧東海道を結ぶにぎ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整備し計画を進めてきましたというお話がありましたが、このにぎわいを創出する一つ的手段として、前々回の都市計画審議会で京急立体化の案件が審議されました。この中で、品川第1踏切、第2踏切、北品川第1踏切りの3つの踏切が廃止され、トータル約40メートル近い幅員の区道が廃止されるということであります。ご存じのように、連立事業とは、道路管理者と鉄道事業者の協働事業でございます。今回、特別区道が廃止され、何らかの形をもって立体化事業の中で、権利が反映されると思いますが、今、区として廃止された権利をどのような形でもって展開しようと考えていらっしゃるのか、その辺のところを伺いたいと思います。</p>
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	<p>今、星野委員からお話があったのは、現在計画している京急線が東側に振られることによって廃止される区道のこととはどう考えていますかという内容だと思われま。こちらにつきましては、一部機能的なところをどうするかということ、東京都ともこれまで協議を行ってきたところでございます。廃止される区道の延長長さの半分ぐらいは駅前広場の通行空間となりますので、そちらで一部は解消されると考えてございます。</p> <p>駅前広場より北の部分につきましては、今後、減少する面積分をどう</p>

	するかという協議になりますので、今後計画する区画街路の整備とあわせて東京都との調整を引き続き行っていきたいと思っております。
星野委員	会長。
中野会長	星野委員、どうぞ。
星野委員	北品川駅の連立事業に伴いまして、前々回の審議に参画された方はご存じかと思いますが、駅の高架化に伴い、幅員が10メートル、高さは2階の建物が入るぐらいの空間ができることとなります。この空間をにぎわいの創出のために、京急と区が相談いただいて、空間活用についての協議を進めていただきたいと思いますと思いますが、いかがでございましょうか。
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	高架下の活用につきましては、今後、計画が国に事業認可された後に、地元にも入りまして、どのような使い方をするかということを考えていこうと思っております。今後、東京都、品川区、港区、それぞれが地元も含めて協議をしていくという形になります。 また、鉄道の立体化に伴って生まれる高架下の活用としまして、15%は行政側といいますか、自治体側で使用可能という規定がございますので、その枠の部分でどういったものができるのかというものもあわせて考えていきたいと思っております。 また、駅前広場は今回、線路跡地を使って高架下との連携という部分を考えておりますので、できるだけそのようなところに寄与するような設え、駅前広場の区画街路部分の設えも考えていきたいと思っております。 以上です。
星野委員	会長。
中野会長	星野委員、どうぞ。
星野委員	現時点の予定で、連立事業、都市計画事業の竣工目途はおおよそいつ頃を考えていらっしゃいますか。
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	連立事業につきましては、2027年度の切り替えに向けて、現在、計画が進められているところでございます。駅前広場につきましても、それと同時期にはつくっていきたいと考えているところでございますが、工事ヤードなどの部分でございますので、それにつきましては東京都

	<p>のほうと、連立事業のほうと調整しながら進めていきたいと考えておりますが、若干、駅前広場のほうが後になるのではないかと考えているところでございます。</p> <p>以上です。</p>
星野委員	会長。
中野会長	星野委員、どうぞ。
星野委員	<p>旧街道のちょうど入り口に位置する北品川駅、今は閑散とした駅でございます。これらの広場が形成され、そして高架下の空間ににぎわいのある施設を形成することによって、当該地域のまちの活性化、さらににぎわいの創出に大きな寄与がなされるのではないかと思いますので、ぜひ、ご努力をお願いして終わります。</p>
中野会長	ほかにご質問、ご意見等はございませんでしょうか。
筒井委員	会長。
中野会長	筒井委員、どうぞ。
筒井委員	<p>筒井でございます。ご説明ありがとうございます。</p> <p>私としましては、やはり品川区の愛する歴史的価値、文化的価値のあるものはしっかり守るところは守っていく、そうしたことを維持していくことは大切かと考えております。当然、北品川駅近くの旧東海道、そして清水横町の幅、景観の保持、そうした歴史的価値の維持はしなければならぬと考えております。</p> <p>今回、当初案ではそうした景観上の問題等々が区民の方から提起され、そして今回の都市計画案になり、清水横町の道幅が一定程度守られたと、これはよいことだと一定程度評価するものでございます。</p> <p>しかし、やはりまだまだ区民の方から問題点や課題の提起がなされており、まだ完璧ではないものなのかなと考えているところでございます。特に、今回、都市計画案を図面で見ますと、まず率直に言って形状が非常に複雑になっており、一般区民の方からわかりにくい。そして、見た目が、感覚的なものですが、美しくない。こうした非常にいびつな形となってしまいました。こうした形状になってしまった経緯を簡単にお教えいただきたい。</p> <p>また、取付道路の機能について、「都市計画案に対する意見書の要旨」の中で、区民の方から各種質問ありましたが、取付道路の機能がいまいち不明確なのではないかと私は考えております。改めて、この取付道路がなぜこの場所で、どういった機能、役割を果たすのかというこ</p>

	と、そして、この取付道路と交通広場が結節するところは、どういった具合に結節するのか、まだイメージが湧きません。きちんと安全も配慮しながら取付道路の機能を果たせるのか、そういったことをお教えてください。
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	<p>まず、この駅前広場の形状でございます。委員がおっしゃられたように、形状が複雑でわかりにくい部分につきましては、地域の皆様からのお声もいただいた上で考えてきたものということでご理解いただければと思います。</p> <p>次に、この取付道路の機能という部分でございます。こちらは、国道15号、放射19号の支線1号というところから、八ツ山通りの入り口のところを通って入ってくるような形態の道路でございます。この取付道路の南のちょうど赤く膨らんでいる交通広場のところに交通結節となるタクシーベイなどが設置され、国道15号に抜けていく、そういうような道路形態を考えてございます。</p> <p>そのほかの部分につきましては、歩行者優先の道路になりますので、駅の改札を降りられた方が、この赤い箇所を抜けて旧東海道、ないしは国道15号の交通結節の乗り場に歩いていかれる、そういうような形態になっております。</p> <p>取付道路につきましては、先ほど星野委員からもお話がありました駅の高架下の横を通るような形になりますので、歩道も設置したいと考えております。歩道を設置することにより、高架下に入りやすくなるなどの機能もあわせ持たせ、地域の回遊性を高めていきたいと考えているところでございます。</p> <p>以上です。</p>
筒井委員	会長。
中野会長	筒井委員、どうぞ。
筒井委員	<p>どうもありがとうございます。ただ、取付道路から交通広場に入っていくときに、急に太くなっているところの車と人の関係がどうなるのかということをお聞きしたいと思います。</p> <p>次に、前提として、取付道路と交通広場は、この意見書の要旨の回答にもありますが、結局、法定上は同じ道路という位置づけでよろしいでしょうか。</p>

	以上の2点、お教えてください。
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	取付道路から交通広場に入る箇所のちょうど膨らんだ部分の国道側に沿った形で車道ができます。その膨らんだ部分の駅側に歩行者がいて、停車している車にそこから乗車するような形になります。ですので、駅からの歩行者動線を考えると、車とは交錯しないようなつくりとなっているものでございます。そのような機能ということでご理解いただければと思います。
筒井委員	会長。
中野会長	筒井委員、どうぞ。
筒井委員	<p>わかりました。もう少しわかりやすいイメージ図などがあれば、私も理解に資するところでしたので、今後は、イメージ図などがあればありがたいので、その点はよろしく願います。</p> <p>また、交通広場ですけれども、駅東側が歩行者中心の広場計画で、西側が国道との結節点となっており、どちらかという自動車優先のような役割になるのかなと理解しているんですけども、この交通広場のそうした役割が違う西側と東側をどのように分けるのか。一体的に扱うような旨が、意見書の要旨のご回答にありましたけれども、ただ西と東の役割を何となく分けられるということですが、きっちり西と東を完全に分けるようにするのかどうなのか、ちょっとわかりにくいところですので、役割の分け方についてどうお考えになっているのかお聞かせください。</p>
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	<p>先ほどご答弁漏れがございました区画街路の交通広場は全て道路なのかというご質問につきましては、全て道路事業ということで取り組んでいくものでございます。</p> <p>それから、ご質問ありました、駅東側と駅西側の役割を分けるのかという部分でございます。この都市計画案につきましては、取付道路、交通広場を含んだ一体的な計画となっておりますので、特に分けるというものではございません。機能としまして、車が通る部分につきましては西側へ配置をしたという形になります。そのほか、地域のイベント等で使用できるようにという意味合いもございまして、東側につきましては</p>

	歩行者中心の道路というような形での整理をしているものでございますが、西側も東側も、高架下の部分を使って一体的に使えるようになってございます。
筒井委員	会長。
中野会長	筒井委員、どうぞ。
筒井委員	では、西側に車が通る道ができるので、結果的にはそのように西と東と分けることができるという理解でよろしいのでしょうか。
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	経緯的なところから話すと長くなりますが、当初は東側に交通広場を持ってくる計画でございました。交通広場というのは、車の入るロータリー式のものを計画してございましたが、それを国道側で処理してほしいという声を受けまして、こういった形の形状にしたものでございます。結果的に、車の通る部分以外は、いわゆる歩道のような扱いになりますので、そのように捉えていただければと思います。
筒井委員	会長。
中野会長	筒井委員、どうぞ。
筒井委員	わかりました。ここが一番大事なところかと思うんですが、この都市計画案では旧東海道沿道の約15メートル部分の敷地を確保したとなっておりますが、要は、現況を残した形で、清水横町の長さがある意味15メートル確保されたというような意味合いなのかなと考えておりますが、この清水横町が今度新しくできる交通広場に面するのではなくて、なるべく旧来の建物と建物の間の清水横町として残されるほうが、私は清水横町の景観としては良いのかなと考えております。 そして、その前提としまして、区民の方から、八ツ山ニューハイツにかかるような広場計画にするべきではないというご意見がありましたけれども、例えば八ツ山ニューハイツに計画線が引かれなかった場合、旧東海道沿道からの敷地は何メートルになるのでしょうか。
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	手元に詳細なスケールはないですが、旧東海道から15メートルプラス何メートルかという形になってきます。ここが、何メートルになるかというお話は今できないので、後でお知らせできればと思います。 こちらの八ツ山ニューハイツの部分にかかる計画線につきましては、

	<p>15メートルが妥当であるかを都市計画として考えてきたところでございます。旧東海道との離隔をとることが地元から望まれているという部分もでございます。奥行きをどのくらいにするかということ、この旧東海道沿いの建物の形状等々を加味して、計画線を引いたものでございます。</p>
筒井委員	会長。
中野会長	筒井委員、どうぞ。
筒井委員	<p>正確な数字はわからないということですが、この図から推察するに、八ツ山ニューハイツに計画線がかかれば、およそ5メートル以上は延び、従来の建物と建物の間となる清水横町の長さが20メートル程になるのではないかと考えております。ですから、八ツ山ニューハイツに計画線がかかれば、今までどおりの清水横町の長さが保たれるのではないかと考えるところでございます。先ほどの課長のご答弁をあまり理解できなかったんですが、なぜ八ツ山ニューハイツの西側の一部に計画線をかけなければいけないのか。清水横町の長さを保持したいのであれば、八ツ山ニューハイツに計画線をかければ一番いいのではないかと考えているんですけれども、なぜ八ツ山ニューハイツの西側の一部に計画線をかけなくてはいけないのかという理由をお聞かせください。</p>
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	<p>まず、旧東海道から八ツ山ニューハイツまでを考えると、およそ30メートルとなります。</p> <p>次に、なぜ15メートルで八ツ山ニューハイツまで計画線をかけなければいけないのかという点でございますが、都市計画線を一定のところから引く必要があると考えております。意見書の中で、旧東海道から10メートル程度あけてほしいというご意見がございました。それは10メートルでいいのかという部分を検討した際に、旧東海道沿いの建物の奥行きなどから推測して、今後、この場所に建物が建つ場合の面積算定なども考えあわせて、こういった線を引いたものでございます。</p> <p>八ツ山ニューハイツの部分をもし除いたとすると、もっとガクガクとした線になり、それこそわかりにくく、複雑な形状となってしまいます。広場の線形は、都市計画として一定程度の考え方をもって計画をしているものでございます。</p>

	以上です。
筒井委員	会長。
中野座長	筒井委員、どうぞ。
筒井委員	今後、建物が建つかもかもしれないというご推測のもとに、適切な位置、なおかつ地元の方からの長さの要望を加味して15メートルほどがいいというご判断だと理解しました。それを踏まえましても、今ある八ツ山ニューハイツに中途半端に計画線がかからない部分を作るよりも、いつそのこと八ツ山ニューハイツをかからないようにしたほうが、後々建物が建つときなどに、より活用しやすいのかなと思うんですけれども、その点、いかがお考えでしょうか。
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	都市計画というものは、将来的なまちの構造等を考えあわせて計画するものでございます。一定の線をここで引いたということで、将来的にはこの部分には建物が建たないと考えているものでございます。この地域の皆さんが使いやすいような形状で計画をしているものでございますので、ご理解いただきたいと思っております。
筒井委員	会長。
中野会長	筒井委員、どうぞ。
筒井委員	ただ、私としては、やはり清水横町の原型、オリジナルとして残る長さが、延びれば延びるほどいいと考えておりますので、一定の再開発とのバランスがありますけれども、この清水横町の長さは守られるべきものと考えておりますので、八ツ山ニューハイツに今回計画線がかからないほうがいいと考えております。 次の質問に移らせていただきますけれども、今回、都市計画案が成立した場合、この清水横町や旧東海道、地域のPRなどはどう考えていくのか。また、都市計画案が成立した場合におきましても、景観の保持や歴史的価値はしっかりと維持されなくてはならないと考えております。また、同時に、にぎわいづくりということも進めていかなければならないと考えておりますけれども、今回できる予定の交通広場で、そのあたりのPR、景観保持、そしてにぎわいづくりをどのようにバランスを取られながらやられていくのか、現時点でわかる範囲でお知らせください。
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。

東野課長	<p>先ほどからお話ししています景観という部分につきましては、この清水横町がここに現存したということがわかるような看板等をつくってPRしていくことや景観の保持に努めていきたいと考えてございます。</p> <p>また、にぎわいという面でございますが、北品川の地域につきましては、従来からお祭りなどが盛んな地域でございます。そういったこととあわせ持って、他のセクションとも連携をとりながらにぎわいの活動にも繋げていくような広場づくりを進めたいと考えております。</p> <p>以上です。</p>
筒井委員	会長。
中野会長	筒井委員、どうぞ。
筒井委員	<p>ぜひともよろしく申し上げます。事業認可の取得は2020年度の予定となっておりますが、完成はいつ頃の予定なのかお聞きしたいと思います。</p> <p>区民のさまざまな意見、特に反対意見が多い中、ご苦労された状況で考えられた交通広場ですけれども、このような経緯を経た以上、しっかりと活用していただきたいと考えておりますので、そのあたり、ぜひともよろしくお願ひしたいと考えているところでございます。</p> <p>そして、今回の都市計画案にあたって、区民との協議の進め方というのが適切だったのかどうか。また、先ほどイメージ図などをつくっていただければ非常にありがたかったというお話をしましたが、そうしたわかりやすい説明や区民の方の多くの賛同をいただけるような協議、話し合いの進め方をぜひともやっていただきたいと考えております。</p> <p>この意見書の要旨の賛成意見にもありますけれども、町会やまちづくり団体との協議をしながら、また多くの区民の方のご意見を集め、ある程度の時間をかけてぜひやっていただきたいと考えております。そのあたり、今後もほかの都市計画案も出るかと思っておりますけれども、品川区としてこうした開発、そして都市計画案を立てるにあたり、今後の区民との協議の進め方について、どのような考えをされているのかをお知らせください。</p>
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	<p>まず、はじめの事業認可の取得予定という部分でございますが、こちらは東京都の連立事業の認可取得が来年度春先を予定しておりますので、それに向けて駅前広場も取得に向けて作業のほうを進めていきたい</p>

	<p>と考えております。</p> <p>完成予定は、先ほどもお話しさせていただきましたとおり、連立事業の完成より若干後になるということで考えているところでございます。</p> <p>それから、区民との協議が適切だったかという部分につきましては、最初のほうの協議では、かけ違いみたいなところもあったかというところで、区としてその後の協議の中に繋げていきたいと考え、都市計画の見直しをかけていった次第でございます。</p> <p>それから、わかりやすい説明ということでございます。今回、区域の説明という形になりましたので小さい図になってございますが、今後、道路や歩道の位置、形状等を区民の方にお示しするにあたっては、もう少しわかりやすいパースなどを用いて説明を行っていきたいと思っております。</p>
鈴木課長	会長、都市計画課長。
中野会長	都市計画課長、どうぞ。
鈴木課長	<p>今後の都市計画の立案の際の地域の声等の聞き方、進め方でございますが、再開発や地区計画、今回の区画街路など、都市計画の内容もさまざまでございます。私どもとしましては、都市計画法16条に基づく説明会だけをもって地域の声をお聞きするすべての場や機会だとは捉えてございません。その過程において、長く時間をかけて地区計画をつくる場合もございますので、様々な場面、あるいは様々な手法を活用して、地域の声をしっかりお聞きしながら、今後も都市計画に関する調整を進めていきたいと考えております。</p>
中野会長	筒井委員、よろしいですか。
筒井委員	はい、大丈夫です。
中野会長	ほかに、ご質問、ご意見等はございませんでしょうか。
鈴木委員	会長。
中野会長	鈴木委員、どうぞ。
鈴木委員	<p>2点確認をさせていただきたいと思えます。</p> <p>「都市計画案に対する意見書の要旨」において、8ページのⅢその他の意見の交通広場に対する意見のところ、国道15号と繋がる部分ですが、地元の方たちが利用した場合、取付道路から入ってきて五反田方向に向かう車はどうやって出ていくように考えていらっしゃるのか。この形でいくと、非常に曲がりにくいというように思ったのですが。その点を教えてください。</p>

	<p>それからもう1点、この資料の中の一番最初に、都市計画に関する意見の中で、旧東海道の景観を残していくということが第一条件にあったと思うんですけど、先ほど言った周辺開発を見据えた3つの事項を要望するという中に、将来の再開発事業という部分が出てきますが、今回の都市計画案は再開発を見据えた案と解釈してよいのか教えていただきたいと思います。</p>
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	<p>まず、この区画街路から駅前広場を抜けて国道へ出た場合ですが、こちらにつきましては、左折しかできない形になりますので、八ツ山道路へ行くには、その先でぐるっと回っていただかないといけないような形になります。そこは1点、ネックなところだとは思っております。</p> <p>また、五反田方面につきましては、左折した先の信号で右折して入って行ける箇所がございまして、そこから五反田方面に抜けられるような形になっております。</p> <p>それから、旧東海道の景観、また周辺の再開発という部分を見据えてというお話でございまして、実際協議会などもあり、まちづくりの計画の検討が進んでおりますので、そういったところと調整という形で行っていくようになります。</p> <p>今回の計画につきましては、あくまでも京急連立事業を契機といたしまして、周辺の交通結節点の改善、駅前広場の整備ということで進めてきたものでございます。</p>
鈴木委員	会長。
中野会長	鈴木委員、どうぞ。
鈴木委員	<p>お答えありがとうございました。</p> <p>五反田方面に抜ける道というのは、ちょうど品川女子学院のところに信号がありますが、その脇の道を考えているんですかね。駅前広場から出てその信号までに一気に右折レーンに入っていくことになりますが、この短い距離で大丈夫なのかなと思いましたが、地元の方が使うときは、五反田方面にはこの信号から行く方が多いような感じがしますので、その辺は大丈夫ですかという確認です。</p> <p>それからもう1つ、将来の開発との関係です。この部分で見ると、自分の捉え方が悪いのかもしれないですけども、リンクしているように見えてしまいます。なので、どう捉えていいかということの確認</p>

	<p>です。旧東海道の今の雰囲気も残してもらえるように、これからも検討していつてもらえるのかを確認したいと思います。当然、再開発については今後のさまざまな課題に対して様々な検討をされて、地域と折衝していくということによろしいでしょうか。</p>
東野課長	<p>会長、まちづくり立体化担当課長。</p>
中野会長	<p>まちづくり立体化担当課長、どうぞ。</p>
東野課長	<p>五反田方面につきましては、品川女子学院の信号のところを右折して御殿山のほうに入っていく、そこから抜けていくような形になります。説明しにくいところですが、その先の通りまで行って、そこから五反田のほうに抜けていく、そのようなルートになってくると思います。</p> <p>また、この辺の道路はUターンができない形状となっておりますので、もう少し先まで行ってUターンしていただくか、八ツ山通りのほうへ抜けて行って、品川駅のほうへ抜けて行っていただく。そのような状況になるかと思えます。</p> <p>それから、再開発の部分でございますが、こちら、旧東海道や清水横町も含んだ検討エリアとなっておりますので、その点につきましては、今後、再開発の動向と注視しまして、区の計画とのすりあわせをしていきたいと考えております。</p>
鈴木委員	<p>会長。</p>
中野会長	<p>鈴木委員、どうぞ。</p>
鈴木委員	<p>再開発の件はわかりました。その点は検討して詰めていつていただきたいと思います。</p> <p>うまく信号のタイミングを見ればいいんでしょうけど、今の駅の位置から品川女子学院の信号のところまで、左端から右端に入っていくと、結構危ないのではないかと、そこを心配していたんです。今おっしゃったように、品川女子学院の脇の道に入って抜けられるのはわかります。Uターンもできると思いますが、心配なので、事故が起きないように今後気をつけてもらえるよう様対応していただきたいと思いますということが要望です。</p>
中野会長	<p>ほかに、ご質問、ご意見等がございませんでしょうか。</p>
あくつ委員	<p>会長。</p>
中野会長	<p>あくつ委員、どうぞ。</p>
あくつ委員	<p>ありがとうございます。私の地元でもありますので、この1年、2年の間注視をして、さまざまな計画の変遷を見てまいりました。また、以</p>

	<p>前にも都市計画審議会等でもお話をしたことがありますけれども、町会や各種の団体、また個人の方からもお話を受けて、計画線がかかる方からも、最近もお問い合わせをいただきました。非常に特殊な形状、先ほどいろんな表現ありましたけれども、ほんとうにこの変遷の中でのさまざまな関係者の方のご努力と苦悩がそのままあらわれているような形状で、今日、これで提案されたということで、皆様のご努力には敬意を表したいと思っております。</p> <p>そうしたことも当然踏まえての話ですけれども、先ほど鈴木委員からお話がありました。それについて私も質問しようと思ったのですが、その他の意見の交通広場のところ回答で、国道15号との接続部分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と。ここは信号機を設置してくださいというご要望になっているのですが、それにはおそらく信号機を設置されないから、こういう回答をされたと思うんですけれども、これは警視庁と協議をされたのか、それとも、そもそもここには信号をつけるようなところではないというご判断をされたのか。信号をうまく使うことで右折して五反田方面に行けるのではないかと思います、根本的なところの考えをお伺いしたいと思います。</p>
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	こちらの駅前広場の形態につきましては、警視庁協議、それから所轄の警察との協議も行っているところでございます。こちら、信号がこの先にございまして、やはり信号の設置につきましては距離が近いというご意見もございます。協議の結果、ここでは標識等で制御していくことで記載をさせていただいているものでございます。
あくつ委員	会長。
中野会長	あくつ委員、どうぞ。
あくつ委員	今、この取付道路に入ろうとしたとき、第一京浜から品川方面に向かって車両で行くと、右折で曲がって側道になるところをぐるっと回り込んでこの取付道路に入ることになる。私もよく使用するのわかりますが、そのぐるっと回ったところから、また国道15号に戻ろうとする箇所では信号機があるので曲がりやすいのですが、信号機がないとすると、ほんとうに左折も非常に危険だということを何となく感覚として持っています。第一京浜の視距をとると書いてありますけれども、ほんと

	<p>うにここで事故が起きないようにするための対策を交通標識でできるものなのかという不安があるということが1点です。もう少しご説明いただければと思います。</p> <p>先ほど星野委員からにぎわいづくりというお話がありました。私も、A3の資料の開催状況に書いてある説明会には全て参加をさせていただきました。いろいろな変遷、苦悩を経て、この新しい形ができ、にぎわいづくりの拠点ということで広場をつくられるわけですから、交通の結節点ということではなく、にぎわいの拠点としてつくられると。いわゆる交通機能というよりは、駅前広場、シンボルというようにも書かれています。この点について、どのような形で考えているのか。これは今日の協議の内容とはちょっとかけ離れてくるところもありますが、北品川駅に関しては、地元ということもあって、要望を含めてお伝えすることになります。説明会でもお話がありました高架下の活用であるとか、駅には自転車の駐輪場がないであるとか、これは常々ご要望もあつたので、先の話になりますけれども、こうしたことも積極的に協議の場に提案をしていただきたいと思います。</p> <p>これはもう皆さんご存じかもしれませんが、北品川駅というのは、先ほど閑散としているという表現もありましたが、乗降人数からいって、それはどうなのかわかりませんが、特殊詐欺のお金の受け渡し現場、全国的な特殊詐欺の受け渡し現場になっていると。それはなぜかという、品川駅が近い。品川駅は多くの人利用するので、1駅離れた北品川駅で各種の犯罪団体がお金の受け渡しをするというようなことが、昨年、大変話題になって、今でもインターネットで「北品川 詐欺」と検索をするとたくさんの検挙事案が出てくる、北品川駅はこういった駅でもあります。</p> <p>そういう意味では、にぎわいという面で、この機会を絶対に逃してはいけないと思いますのでぜひ今後の議論を活発化させていただきたいと思います。そのあたりの考え方、シンボルという表現がありますが、どのような意見が出ているのか教えていただければと思います。</p>
東野課長	会長、まちづくり立体化担当課長。
中野会長	まちづくり立体化担当課長、どうぞ。
東野課長	まず1点目、国道との接続部分でございます。こちら、警視庁との協議の中では標識の設置ということで抑制をしていく、国道へ出る際の注意喚起をしていくという形で協議をしております。危険な箇所、冒頭で

	<p>も説明させていただきました八ツ山のアンダーパスとの合流地点に近いほど、交通量も多くなりますので、このあたりの対策は交通管理者ともあわせて区のほうも取り組んでいければと思います。</p> <p>それから、にぎわいについてどのように議論を活発化させていくかという部分でございます。駅前広場をつくることによりまして、一定程度の空間が生じます。こういった空間を有効利用していくことで駅前のにぎわいが生まれるものと思っております。この利用の仕方につきましては、地域の町会や商店街、またこちらにはまちづくり協議会等々もございますので、そういったところと連携して考えていければと思っております。</p> <p>また、駐輪場のお話ですが、これも議論の中で駅前広場の中に入れるかどうかという部分につきましては、まだ区域の確定ということでのお話になりますので、中に入れるのか、それとも今後できる高架下のほうへ入れていくのか、そのような議論につきましても、東京都ともあわせてやっていきたいと思っております。</p> <p>以上です。</p>
中野会長	ほかにご質問、ご意見等はございませんでしょうか。
安藤委員	会長。
中野会長	安藤委員、どうぞ。
安藤委員	<p>すいません、採決に入る前に最後に態度表明ということでさせていただきますんですけども、これまで、地元住民の皆さんが旧街道の歴史・景観まちづくりに頑張ってこられたというその思いとは、やはりこの「当初案に対する意見書の要旨」の3ページの(15)にあるように、景観そのものが、北品川のまちの魅力そのものだということだと思っておりますね。ですから、今回、異例となる都市計画案の変更がなされましたけれども、それでもなお区画街路の整備によりまして旧街道の景観が壊される懸念ですとか反対のお声なども高いという状況があり、やはり理解が得られているとはいえないと思います。</p> <p>また、立ち退きがある地権者の方々が計4棟ということでありましたけれども、そうした地権者の方を含めた周辺住民の方々も、計画への期待や必要性というのは、立ち退きをしてまでというところでは、そんなに地域に理解は広がっていないというのが実態だと私は考えています。</p> <p>こうしたいろいろな意見が出されたことで計画案が変更されたということは、大変私は画期的なことであり評価したいと思っておりますけれども、</p>

	<p>残念ながら、まだまだ地元の理解と協議は、私は半ばだと考えています。少なくとも、まちづくり団体などの方々の理解をきちんと得られるような案にすべきであり、私としましては、この計画案には反対ということを述べさせていただきます。</p>
中野会長	<p>そのほか、ご意見等はないようでございますので、採決に移りたいと思います。</p> <p>議第363号「東京都市計画道路の変更」につきまして、案のとおりで差し支えない旨答申することとしたいと思いますが、賛成の方の挙手をお願いいたします。</p> <p>賛成多数でございます。</p> <p>ということで、そのように決定させていただきます。</p> <p>以上で、本日予定しておりました審議事項は終わりました。</p> <p>それでは、傍聴人の方のご退席をお願いいたします。</p> <p style="text-align: center;">(傍聴人退室)</p> <p>それでは、終わりに、事務局より連絡事項がありましたらお願いいたします。</p>
事務局	<p>では、事務局からお知らせでございますが、次回の都市計画審議会の日程についてでございますが、現在は8月の下旬を予定しております。</p> <p>また、詳細な日程が決まりましたらお知らせをさせていただきますので、よろしく願いをいたします。</p> <p>以上でございます。</p>
中野会長	<p>それでは、これをもちまして、第166回品川区都市計画審議会を閉会いたします。どうもありがとうございました。</p>

— 了 —