

渋谷区都市計画審議会

(第167回)

令和5年9月8日

— 速記録 —

渋谷区都市計画審議会

渋谷区都市計画審議会会議録（第167回—令和5年度第3回）

1. 令和5年9月8日 午後1時30分開会

2. 出席委員（14名）

志村 秀明	河島 均	田原 裕子	遠藤 新
加藤 仁美	濱出 憲治	堀切 稔仁	斎藤 竜一
久永 薫	伊藤 毅志	牛尾 真己	光山 和徳
古井 貴	牧之瀬 実	（代理：岩城交通課長）	

3. 欠席委員（5名）

卯月 盛夫	丸山 高司	高橋 千善	岡崎 千治
手塚 康長			

4. 幹事（8名）

杉浦 小枝	加藤 健三	奥野 和宏	米山 淳一
小原 誠司	齋藤 勇	行廣 勝哉	佐藤 嘉之

5. 欠席幹事（14名）

佐藤 哲人	飛田和 俊明	岡部 尚徒	福嶋 一平
中田 和宏	松村 遼太	上田 重孝	安松 真理子
森 和子	中村 彰男	吉武 成寛	野田 有一
井戸田 智司	青木 正樹		

6. 会議次第

1. 開会

2. 議事

議題1 渋谷駅地区地区計画の変更（原案）について（報告）

議題2 東京都市計画道路 補助第20号線の変更（案）について（報告）

議題3 その他

3. 閉 会

《事前配付資料》

- 資料A 東京都市計画地区計画 渋谷駅地区地区計画（原案）
- 資料B 渋谷駅地区地区計画（原案）新旧対照表
- 資料C 渋谷駅地区地区計画の変更（原案）について
- 資料D 東京都市計画道路 幹線街路補助線街路第20号線の変更（案）
- 資料E 東京都市計画道路 補助第20号線の変更（案）について

【加藤幹事】

皆さん、こんにちは。

開会に先立ちまして、渋谷区都市計画審議会委員の変更がございましたので御報告いたします。

警視庁渋谷警察署長牧之瀬実殿。本日は代理出席をいただいております。

また、幹事にも変更がございましたので御報告いたします。

副区長の杉浦小枝でございます。

【杉浦幹事】

杉浦でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【加藤幹事】

以上でございます。

それでは、志村副会長、よろしくお願いいたします。

【志村副会長】

それでは、ただいまから、渋谷区都市計画審議会を開会いたします。

本日は、卯月会長が御欠席のため、渋谷区都市計画審議会条例第4条第4項に基づいて副会長である志村が会長の職務を代行いたします。よろしくお願いいたします。

本日は、卯月会長のほか、丸山委員、高橋委員、岡崎委員、渋谷消防署長の手塚委員から御欠席の御連絡をいただいております。また、渋谷警察署長の牧之瀬委員の代理として岩城交通課長様に御出席いただいております。よろしくお願いいたします。

現時点で、渋谷区都市計画審議会条例第6条第1項の会議要件を満たしております。

本日の議事録の署名委員は、斎藤委員、久永委員、よろしくお願いいたします。

本日は、4件傍聴人を決定しております。本日の議題では会議を非公開とする事由はないと思いますので、傍聴人に入場していただこうと思いますが、御異議はございませんでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

【志村副会長】

ありがとうございます。御異議ないと認めます。

それでは、傍聴人を入場させてください。

〔傍聴人入場〕

【齋藤幹事】

傍聴人の皆様につきましては、お配りした「傍聴希望者のみなさまへ」に記載されている事項をお守りいただきますよう、お願いいたします。これらに違反していると認められるときには、御退場いただく場合があります。

【志村副会長】

それでは、議事に入ります前に、幹事より本日の資料の確認をお願いします。

齋藤幹事。

【齋藤幹事】

それでは、皆様のお手元のタブレット端末より資料の確認をさせていただきます。

資料A 東京都市計画地区計画 渋谷駅地区地区計画（原案）、資料B 渋谷駅地区地区計画（原案）新旧対照表、資料C 渋谷駅地区地区計画の変更（原案）について、資料D 東京都市計画道路 幹線街路補助線街路第20号線の変更（案）、資料E 東京都市計画道路 補助第20号線の変更（案）について、本日の会次第でございます。

資料は揃っておりますでしょうか。

それでは、志村副会長、よろしくをお願いいたします。

【志村副会長】

それでは、議事に入ります。

議題1、渋谷駅地区地区計画の変更（原案）については報告事項です。幹事より説明をお願いします。

行廣幹事。

【行廣幹事】

それでは、議題1、渋谷駅地区地区計画の変更（原案）について御説明をいたします。着座にて御説明をさせていただきます。

前回の都市計画審議会において、地区計画区域内の地権者から提出された申出案に基づき作成した地区計画の変更（素案）について御説明をし、その後、意見交換会を開催したところです。本日は意見交換会の開催結果の御報告と、それを踏まえた地区計画の変更原案を作成しましたので、その内容をお手元の資料Cを使って御説明いたします。そのほかの資料につきましては、適時御参照をお願いいたします。

それでは、資料Cの表紙をおめくりいただき、右下のページ番号1ページを御覧ください。
資料の構成は以下のとおりとなっております。

続いて、3ページをお開きください。1、地区計画とはですが、前回既に概要を御説明しておりますので、説明は省略させていただきます。

続いて、6ページをお開きください。本地区計画の区域についてです。ハッチがかかった部分、JR渋谷駅を中心とした面積が約4.6haの区域となっており、現在、渋谷駅街区土地区画整理事業と渋谷駅地区駅街区開発計画が事業中となっております。

次に、7ページをお開きください。渋谷駅地区地区計画の目標に規定された本計画のポイントとして、以下の7つが挙げられますが、説明は割愛させていただきます。

続いて、9ページをお開きください。今回の変更経緯についてです。

令和5年5月に地区計画区域内の全地権者3者からの地区計画等の案等の申出を受け、作成した素案を8月4日の都市計画審議会で御報告し、8月9日に意見交換会を開催したところです。本日御説明している原案の意見交換会の開催は9月19日に予定しております。

次に、10ページをお開きください。申出検討の背景については、既に御説明をしておりますので省略をさせていただきます。

11ページをお開きください。今回の地区計画変更の大きなポイントになる地区施設の再編と新設については、これまでも御説明した以下の4項目になります。改めて概要を説明させていただきます。

ページを進んでいただき14ページをお開きください。まず最初に1項目、中央棟先端部に位置する広場空間の再編についてです。左のパースが現計画で、右のパースが変更案となっております。手前がハチ公広場となっております。

変更点ですが、現計画の中央棟先端部4階の広場の一部を4階から3階に下し、東西のまちの一体性を強化するとともに、4階広場から3階に向けてなだらかな傾斜状とし、まちを眺め、憩う広場空間を形成することで、広場、まちとの見る、見られるの関係を強化し、まちのにぎわいをより活性化させます。

15ページをお開きください。この広場空間の再編についての各階の平面図となっておりますが、説明は割愛させていただきます。

次に、16ページをお開きください。2項目が、西側立体広場空間（アーバン・コア）の再編です。左側の現計画に示している赤色で着色した部分がアーバン・コアです。緑の破線で示しているものが、階段とエレベーターが一体となったO字階段という施設です。右側に示す変更案は、歩行者動線の再検討を行い、階段の配置や向き、エレベーターなどの再編、アーバン・コアを一体化することで、O字階段を廃止し、地上広場への影響を軽減するものです。

次の17ページから19ページまでは、西口立体広場空間（アーバン・コア）の地下1階から4

階までの各階の平面図の新旧対照になっていますが、説明は省略させていただきます。

次に、20ページをお開きください。3項目は、歩行者専用通路8号の見直しです。マークシティ側と駅街区側をつなぐ西口スカイウェイと呼んでいる施設の変更です。緑色で着色されている通路ですが、左側の現計画では、4階に配置し渋谷マークシティの手前で3階に下しておりましたが、変更案では、先に駅街区で下し、3階に配置することになっています。これにより、地下鉄銀座線と3階レベルで本通路の施設を共用することができ、支柱などを減らすことができることから、広場での動線や空間が改善され、景観においても圧迫感の軽減につながります。

次に、21ページをお開きください。ただいまの歩行者専用通路8号の見直しについて、3階、4階の平面図の新旧対照となっていますが、説明は割愛をさせていただきます。

次に、22ページをお開きください。4項目が、多目的通路の新設です。渋谷駅西口地下鉄銀座線より南側の歩道上空の3階部分に位置し、面積は約3,000㎡になっております。本施設は、歩行者ネットワークの結節点に位置する通路機能を基本とするとともに、日常的には待ち合わせや少し憩えるような場所となり、また地域催事等のまちの交流の場としてにぎわいを感じられる場所としての活用や、災害時には駅周辺の帰宅困難者等の一時退避場所となる多目的な活用を想定しています。この図の階層ごとの矢印にあるように、3階レベルの多目的通路を經由して、同じく3階レベルのJR及び銀座線の改札に、また、エスカレーターを通じて2階レベルのアーバン・コア、渋谷フクラス方面への歩行者専用通路、渋谷サクラステージ方面の国道西口デッキに接続されます。

次の23ページから24ページまでは、多目的通路が通路機能だけではなく動線の結節点における多様な憩い、溜まれる空間となること、また、災害時の一時退避場所としての機能を有することを説明しているページになりますが、詳細の説明は割愛させていただきます。

次の25ページは、多目的通路の位置関係を表した平面図となっています。今回の地区計画の原案における4つの地区施設の変更点の説明は以上となります。

次の26ページは、地権者からの地区計画等の案等の申出について、区が申出を受けると判断するための6項目の基準です。前回の都市計画審議会で御質問がありましたが、こちらの基準は、渋谷区まちづくり条例施行規則第23条第2項に定める基準となっております。

なお、以上の地区施設の変更については、前回の都市計画審議会で御説明した際にいただいた御質問がございますので、それについてお答えをさせていただきます。

こちらのスライドですが、配付をしている資料にはございませんので、投影しているものを御覧いただきたいと思います。

まず、先ほどの資料26ページに関連しまして、地区計画等の案等の申出について、区が変更が必要と判断した理由についてになります。条例施行規則に規定されている6つの判断基準だけではなく、現行計画と比較しての判断が都市計画決定権者として必要ではないかという御質

問をいただいたところでございます。先ほど御説明をいたしました、規則に規定された事項が判断基準の全てではなく、都市計画審議会での御意見も踏まえ、当区として、今回の提案が、まちと広場が一体となった良好な広場空間を形成するものであり、歩行者動線の結節点ににぎわいと防災対策を兼ね備えた多目的通路が新設されるなど、現行の計画よりも、よりよい地区施設の整備内容となっていると判断しているところでございます。

続きまして、西口アーバン・コアのエレベーターについて2点御質問がございました。

1つ目は、台数や規模が計画上これで足りるのかという御質問をいただいたところでございます。エレベーターの設置につきましては、バリアフリー対応として、上下移動する箇所に1基以上設置することとしておりまして、図面に赤丸で示したとおり、西口広場には3基設置する予定でございます。エレベーターの大きさや基数につきましては、今後、車椅子利用、ベビーカー利用、スーツケース利用などを考慮して、検討していく予定でございます。

2つ目は、現状、渋谷マークシティのエレベーターが混雑しており、駅側だけではなく、スクランブル交差点側のほうにもエレベーターが必要ではないのかという御質問をいただいているところでございます。西口アーバン・コアの完成後には、乗り換えの主要ルートとしてアーバン・コアのエレベーターが利用されることが想定されますので、渋谷マークシティのエレベーターの混雑は緩和するものと考えます。また、スクランブル交差点側の地下には、渋谷地下街の構造物が浅いところにあり、エレベーターを設置した場合、エレベーターの構造物が地下街に影響を及ぼすことから、エレベーターの設置は困難な状況になってございます。

最後に、アーバン・コアの大階段の屋根について、庇が短くなっているように見えるが、雨天時は雨に濡れて滑りやすくなり危険ではないかという御質問をいただいているところでございます。こちらにつきましては、事業者が現在の計画を確認したところ、階段設置位置の下部には渋谷地下街があり、屋根を全て濡れないように設置するには構造上制約の負荷が大きいいため、全域に屋根を掛けるのがちょっと今難しい状況ということでございます。対策としては、雨天時にも転倒等の事象が生じないよう、床材、手すりの仕様等、継続して検討を深めてまいりますということで回答をいただいているところでございます。ただ、これにつきましては、やはり利用者、あるいはバリアフリーという観点から、前回御指摘いただいた御意見は深く我々も区としても受け止めまして、さらにこれは検討課題として引き続き検討させていただきたいというところで思っているところでございます。

前回の御質問に対する回答は以上でございます。

それでは、資料Cのほうにお戻りをいただき、27ページをお開きいただきたいと思います。

4、地区計画（原案）の内容についてです。

28ページをお開きください。地区計画の案の理由書です。こちらを読み上げさせていただきます。

本地区は、都市再生緊急整備地域の「渋谷駅周辺地域」に位置し、地域整備方針では、駅施設の機能更新と再編を進めるとともに、それを契機に周辺地域での街区再編及び開発の連鎖による総合的なまちづくりを推進し、駅から周辺の個性的な街へ連続する、にぎわいと回遊性のある、災害に強く、安全・安心で歩いて楽しい都市空間を形成することとしている。

また、「渋谷区まちづくりマスタープラン（令和元年）」において「中心拠点ゾーン」として、高度な国際競争力と強烈な地域性を兼ね備えた未来をつくり続けるまちとして位置づけられ、「創造文化都市」として世界中の人を惹きつける都市機能を誘導すること、駅中心地区と周辺のまちが連続する立体的な歩行者ネットワークを形成・強化し、誰もがめぐり歩いて楽しいまちを創出することが求められている。加えて「渋谷駅周辺まちづくり基本理念（令和2年）」において、今後、渋谷駅周辺地域における開発やまちづくりの機運を活かしつつ、次世代に残したい渋谷を目指して「ダイバーシティ」、「インクルージョン」、「サスティナビリティ」の視点からまちづくりを進めるとともに、歩行者中心のウォークブルで居心地が良い町なかを形成することを掲げている。

本地区は、当該地区計画の都市計画から10年以上が経過し、まちの様相や社会環境が変化しており、地区周辺においてもまちづくりの機運の高まりがみられることから、より良い基盤施設計画の実現に向け検討が行われてきた。

このような背景を踏まえ、回遊性のある渋谷の玄関口にふさわしいエリアとして、駅施設の再編・駅改良、駅前広場の再編・拡充、多層にわたる広場空間等の整備、道路の拡幅・整備を一体的に行い、地上部を主に開かれた歩行者ネットワークを強化し、人々が安心して集い・交流でき、防災の拠点となる安全安心なまちの実現、世界に開かれた生活文化の発信拠点の形成を図るため、渋谷駅地区地区計画を変更するものとしています。

続いて、地区計画（原案）について御説明をさせていただきますが、基本的に素案からの変更部分はありません。

まず、29ページをお開きください。総括図です。渋谷駅を中心に赤い四角で囲った部分が本計画区域となっております。

31ページをお開きください。名称、位置、面積に変更はなく、記載のとおりでございます。

次に、33ページから34ページを御覧ください。こちらは、地区計画の目標の部分の新旧対照となっております。変更部分は赤字で表示しています。こちらでは、渋谷区まちづくりマスタープラン、渋谷駅周辺まちづくり基本理念など、新たな行政計画に掲げる歩行者中心のウォークブルで居心地が良い町なかを形成するまちづくりの方針等について追記をしております。

次に、35ページをお開きください。項番3の赤字の部分、「にぎわい・交流拠点となる広場空間」に、今回多目的通路も位置づけられることから「等」を追記しております。

37ページをお開きください。区域の整備、開発及び保全に関する方針の変更部分です。現地

区計画の上段の部分は、地区計画の目標に記載した内容になるので、今回は削除いたしました。また、先ほどと同様に、広場空間の後に「等」の文字を追記しております。

次の、38ページから39ページにつきましては変更はございません。

40ページをお開きください。地区施設の整備の方針についてです。赤字の変更案については、今回新たに渋谷駅西口上空に設置される多目的通路を地区施設として位置づけるため、歩行者ネットワークの結節点となる主要な場所に通行機能と併せ、待合やにぎわいの創出などに資する機能を有し、発災時においては、一時退避などの多様な活用もできる多目的通路を整備するとの項目を追加しています。

次の41ページも、変更はございません。

次の42ページは、先ほど同様に広場空間の後に「等」の文字を追記しております。

44ページをお開きください。地区整備計画の変更部分です。左側の赤字部分は、先ほど御説明した歩行者専用通路8号、西口スカイウェイを4階から3階レベルに下げる部分の修正になっております。

次に、45ページを御覧ください。西口立体広場空間（アーバン・コア）の変更箇所です。面積が、現計画1,730㎡から1,890㎡に変更され、備考欄の施設の階層を現計画1階、2階、3階レベルから、地下1階、1階、2階、3階、4階レベルと変更し、各階の面積なども変更しています。

次に、46ページですが、こちらの東口アーバン・コアについては、変更はございません。

続いて、47ページを御覧ください。上段の広場空間、中央棟先端部の広場についてですが、備考欄の各階の面積、機能について変更しています。下段部分には、新たに渋谷駅西口上空3階レベルに設置される多目的通路を地区施設として追記しています。名称、面積等の記載事項につきましては、素案からの変更はございません。

以上が、地区施設の配置及び規模の変更点です。

次に、48ページをお開きください。建築物等に関する事項につきましては、変更はございません。

49ページをお開きください。計画図に関しては、赤字の項目が変更になっております。

51ページ以降は、地区計画図書の計画図、参考図、方針付図となっておりますが、説明につきましては割愛をさせていただきます。

次に、62ページをお開きください。地区計画の変更素案意見交換会の開催概要です。

まず動画配信ですが、8月9日から18日まで、説明動画を区WEBサイトで配信し、視聴回数は211回となっております。

次に会場実施ですが、8月9日に商工会館で意見交換会を開催しました。参加者は11名となっております。御意見につきましては、御意見カードの提出が1件、会場での御意見が1件と

なっております。

次の63ページをお開きください。既に区ホームページで公表しているところですが、いただいた意見に対する意見と回答について御紹介をさせていただきます。

まず1点目は、資料に関する御意見です。御意見内容は、説明資料の周辺開発の状況に記載されている大山街道の記載について、大山街道は渋谷駅の西側なので渋谷駅の北側という表記は間違っている。北側を東西に走るとしてはいかがかという御意見をいただきました。この記載につきましては、地区計画図書の中にはなく、説明資料にあるものになりますが、今後は、渋谷駅北側を東西に通るなどの表現に改めますという回答をしております。

次に、2点目の地区計画に関する御意見です。御意見内容は、歩行者専用通路8号については、以前より水平で移動できるようにしたほうが良いという話をしてきた。今回の提案で4階から3階にエスカレーターで下り、渋谷マークシティ内のエスカレーターで4階に上がる計画となっているが、エスカレーターなどで歩行者の雑踏や渋滞などが起きて危険なのではないのかという御質問になります。これに対する回答は、歩行者専用通路8号は、当初計画より宮益坂上と道玄坂上をフラットに結ぶ検討が進められてきましたが、検討が深度化する中で、渋谷マークシティについて4階での接続が困難であると判明したため、平成23年の本地区計画の策定時より、渋谷マークシティの手前で通路を3階レベルに下す計画としておりました。今回の変更は、渋谷駅街区中央棟から3階レベルにすることで、渋谷マークシティまでをフラットに接続するもので、上下動の回数や通路の幅員は変更はございません。また、通路の幅員やエスカレーターの能力などにつきましては十分に検討し安全性の検討は行っておりますという回答をしているところでございます。

以上が、御意見内容と回答になります。

次に、66ページをお開きください。最後に今後の予定です。ただいま御説明した地区計画変更原案について、9月19日に公開の意見交換会を開催し、併せて渋谷区WEBサイトでも原案の内容を説明した動画を公開いたします。また、9月15日から10月6日までの21日間の都市計画図書の縦覧及び意見書の提出を受け付けます。

大変申し訳ございませんが、こちらの資料で一部訂正がございます。意見交換会の会場でございますが、資料では商工会館の5階第1会議室と表示されておりますが、その後会場の変更がありまして、商工会館の2階の大研修室に変更となっております。恐縮ですがお手元の資料の訂正をお願いいたします。意見交換会の開催結果、意見書の内容につきましては、次回、10月19日開催予定の都市計画審議会にて御報告をする予定になってございます。

私からの説明は以上になります。

【志村副会長】

ただいま幹事より議題1について説明がありました。何か御意見はございますでしょうか。

河島委員。

【河島委員】

河島です。今の御説明で、前回質問させていただいた提案に対して区がどういう評価をして、都市計画変更すべきだと判断したかというのをもっと明確にしたほうがよろしいのではないか、区の姿勢を明らかにすべきじゃないかというお話をして、今回、今画面に映っている形で区の判断というのをしっかりと明らかにしているということで、これは大変結構なことだと思います。

それから、エレベーターの関係なんですけれども、53ページをちょっと映していただけますでしょうか。これは右側が変更後の計画図なわけですが、2階レベルを映しているんですけれども、西側のアーバン・コアに相当するマークシティから繋がってくるぐにゃっとカーブした通路部分がありますけれども、そこの先に1本ブリッジのような形で駅舎側に伸びているものと、その湾曲がそのまま真っすぐ駅舎側に向かっていく部分があるんですけれども、この2階部分にエレベーターがあるわけですね。このブリッジの先端、駅舎の接する部分と、それからより広い、この図面上、下の方になる部分に上の方は1台、下が確か2台だったと思いますけれども、エレベーターがあると。ただ、そのエレベーターは、私の認識ではあの一番端っこにあって、特にその上のほうのブリッジのところでは駅舎との行き来はできないと。線路階と同じだから行き来はできなくて、エレベーターに乗るためだけのブリッジのような形で接続している。でも、そこにはエレベーターはあると。ただ、地区計画の図面の前のほうに地区施設の図面が、今のページの前後には、1階レベルとか3階レベルの表示があって、そこには西側立体広場空間という形でエレベーターに相当するところに四角い小さな囲みをつくっているんですね。どうもその2階の部分、さっきの53ページのところの2階レベルにはその表示がない。何かその通路だけがあって、上下に行くためのエレベーターのこの大事な、アーバン・コアの機能としては大事なエレベーターのところの表示がない、これはどういうふうに理解したらいいのかなという、これ最初に質問させてください。

【志村副会長】

行廣幹事、よろしいでしょうか。

【行廣幹事】

お手元の資料Aの地区計画（原案）の冊子のほうなんですけど、大変恐縮で、ページ数が振られてないのが大変申し訳ないんですけれども、こちらのほうに地区整備計画と申しまして、先ほどの各地区施設ごとの面積でありますとかレベルの表示がございます。そちら、投影できますか。このページ、資料Aの地区整備計画のページ。

【河島委員】

行廣幹事さんですか、このパソコンの一番上のところに、そのPDFで資料Aについては、

全体22ページのうちの何ページ目という表示がありますよね。それで示してもらえますか。

【行廣幹事】

すみません、資料Aの7ページ、地区整備計画の表形式になったものがあるかと思うんですが、そちらを御覧いただきたいと思います。こちらの表の中に、下から2項目めに西側立体広場空間（アーバン・コア）というのがございまして、これが今回、地下1階から4階までの縦動線になるというところがございます。こちらにつきましては、各階ごとのエレベーターの台数までは表示はされておりませんが、左側に地下1階から4階までの昇降機能、階段を含むというところで、こちらでエレベーターを整備しますというところがございます。

【志村副会長】

河島委員。

【河島委員】

2階部分にも、このアーバン・コアとなる施設の構造物が今の御説明だと確かに存在するということですよ。

【行廣幹事】

おっしゃるとおりです。

【河島委員】

そうですね。そうしたら、やっぱりさっきの図面、先ほどの2階レベルの53ページの図面にも、その上下の階と同じような形状を持ったエレベーターの部分をちゃんと表示すべきだと思うんですね。ですから図面のところは、それは調整すべきで、ただ、多分こういう表現にしたのは、駅との間の行き来ができるかのように見えてしまうのを恐れたのかなという気はするんですけども、それはそれとして、上下の関係が整合しないというのはおかしい、分かりにくいと思うので、そこは御検討いただけたらいいのではないかなと思います。

その図面の分かりにくいところは、それはそれとして、エレベーターの台数についてなんですけれども、さっきも私の質問の中で御説明したように、ずっとマークシティ側から接続していく湾曲した歩行者デッキの部分が、最後は2本に別れていて、1本は北のほうの細いブリッジで繋がっている。そっちには、行った先には1台しかエレベーターがないんです。この1台のエレベーターは、今、幹事から御説明あったように、地下1階の駐車場階から1階、2階、3階、さらにはこの上の4階まで繋がっていくわけですね。これをこの階だけ利用するわけじゃなくて、都合5層で利用するエレベーターが1台しかない。これはどうなんだろうか。これは利用上どう見てもここに行ったらエレベーターがあると思って、この長いデッキを歩いていった人が行った先ですごい待たされる可能性は十分私はあると思います。これは設計上の考え方としてどうなんだろうかということは、これは事業者のほうにぜひお伝えいただいて、御検討いただくべきではないか。下のほうの広いほうは2台一応あるんですね。こちら側の3階部

分、この上の階で改札につながるような、非常に縦動線としては重要な部分になりますので、当然1台では足りない。果たして2台でも足りるのかというのは、ちょっと気になるところでありますが、こちら曲がりなりに2台あるということなんですけれども、上の細いブリッジのところについては1台しかない、これは相当実際このまま造っちゃうと危ないんじゃないかなというような私は印象を持ちますので、御検討いただいたほうがいいんじゃないかなと思います。

それから、今回、都市計画変更で新たに付け加えられた多目的広場、この駅広の南側の部分に造られるところで、今の図面で表示されている部分、2階の部分に上下に移動する多目的通路として3か所赤い囲いがしてあるところがありますが、これはどれも別の図面を見ると階段とエスカレーターだけなんです。この新たに付け加えられた多目的通路か、広い部分も含めて多目的通路と呼んでいますけれども、アーバン・コアという名称はなくても、やはり渋谷の非常に重層的に重なったいろんなレベルを移動するときに、できるだけその縦の動線を容易にして、重層化したそのデメリットみたいな、移動上のデメリットみたいなものを解消しようとするための大事な装置だろうと思います。その中でやはり、その辺りにいる人がエレベーターを利用するときに西側のフラスのほうの建物の中を使えばいいんじゃないかとか、あるいは駅側のほうのエレベーターを使えばいいんじゃないかという、もしかしたら御説明があるのかもしれないけれども、本当に多目的通路として重層化したものを使いやすくするということで、多目的通路側に1台もエレベーターを設置しないで、車椅子利用者とかベビーカーを使うような人たちがそれで快適な移動が実現できるのかどうか、この辺もやっぱりよく御検討いただいたほうがいいんじゃないかなというふうに思いますので、よろしくお願いします。

【志村副会長】

行廣幹事。

【行廣幹事】

御指摘いただきまして、ありがとうございます。

先ほどエレベーターの基数や今申し上げました西口の上空の多目的通路につきましても、いただいた御意見を事業者のほうにも伝えまして、検討課題とさせていただきたいと思います。

【志村副会長】

ほかにいかがでしょうか。

田原委員。

【田原委員】

今の御意見というか、御質問に少し関連するかもしれないけど、今さらの質問で申し訳ないんですけども、井の頭線からJRに乗り換えるときというのは、どういうルートが想定されているのかということ、教えていただきたいなと思います。

【志村副会長】

行廣幹事。

【行廣幹事】

将来の井の頭線の2階レベルから駅街区側への動線になりますけれども、先ほどちょっと参考として投影させていただいた資料でございますが、ちょっと投影、すみません、もうちょっと大きくしてもらっていいでしょうか。右下の図になると思うんですけれども、これが2階レベルの図面になってございます。井の頭線という矢印の上を書いてある部分、これがいわゆる今「明日の神話」がある場所でございます。その先が井の頭線の改札になっておりますけれども、その「明日の神話」のところから今度はアーバン・コアの2階デッキが接続される形になっています。ですからそのまま井の頭線の改札を出て真っすぐそのまま「明日の神話」を通って真っすぐ行きましてアーバン・コアの2階レベルにつながりますので、先ほどちょっとお話がありました、そのまま駅街区のエレベーターを使って移動していただくというようなことになってございます。

【田原委員】

ということは、そのエレベーターを使わないとJRの3階レベルには行けないということでしょうか。それは2階と3階。

【志村副会長】

行廣幹事。

【行廣幹事】

JRと銀座線は3階レベルが改札になってございますので、今申し上げたように、井の頭線から駅街区のアーバン・コアのエレベーターで上がっていくか、もしくはエスカレーター等で3階レベルに上がっていただくと、改札に上がっていただくという形になります。

【田原委員】

だから2階と3階が接続しているわけじゃないんですよ。

【行廣幹事】

はい。

【田原委員】

2階と2階が接続している。割と今、JRから井の頭線って、特にラッシュアワーというのは相当乗り換えの方が使っていらっちゃって、今は「明日の神話」のところまでフラットに移動できるのでいいと思うんですけれども、将来的にはこれはエスカレーターかエレベーターを乗らないと移動できなくなるということでしょうか。

結構現状でもエレベーターはやっぱりすごく待つし、エスカレーターも結構スクランブルスクエア側のエスカレーターってすごい待ち行列になったりして、それが同じことが起きるんだ

とすると、結構井の頭線との乗り換えというのはすごく不便になるなという印象があるんですが、私も見方がよく分からないので教えてください。

【志村副会長】

行廣幹事。

【行廣幹事】

今まず委員から御指摘いただいたように、こちらのほうでは、あくまでも改札階が今度は3階になってしまいますので、2階から3階はエレベーターやエスカレーター等を使っていただくんですけども、今回その動線の流れ、つまり井の頭線からスムーズに3階レベルに上がっていただくために、今右側に出ている青い矢印が赤い2つのエレベーターの辺りに矢印が来ていると思うんですけども、その下にエスカレーターがあるんですけど、その流れがスムーズに3階レベルに上がれるような形でエスカレーターの形状等は今回また変更しているところがございます。

【田原委員】

エレベーターしか使えないんだと本当に不便だなと思ったんですけども、エスカレーターがあるというんだったらまああれかなと思うんですけども、でも、御存じだと思いますけれども、スクランブルスクエアのところのエスカレーターとか、時間によってはすごい長蛇の列になっていて、すごく不便だなと思うんですね。なので、ちゃんとラッシュアワーの井の頭線とJRの乗り換え客の数を踏まえた上で、ちゃんとそれがエレベーターとエスカレーターで不便なく行き来していただけるのかというのをちゃんと、もちろん考えて計画されているんだと思うんですけども、ちょっとそのあたり説明があると安心して伺えるなと思うんですが、いかがでしょうか。

【志村副会長】

行廣幹事。

【行廣幹事】

こちらのほうにつきましては、将来の交通量推計に基づいて、一応その必要なエスカレーターの数、今3基、これは両側で3基ということらしいんですが、そちらの交通量推計を踏まえた上で3基の計画というふうに伺っております。ただ、今、委員からの御指摘もございますので、改めてそれで大丈夫かどうかというのは事業者のほうにまた検証させたいと思います。

【田原委員】

よろしくをお願いします。

【志村副会長】

ほかに御意見いかがでしょうか。

斎藤委員。

【斎藤委員】

私もちょっと今のお話を聞いていて疑問に思ったんですけども、井の頭線のほうからJR側に行った場合に、今の図面なんですけど、エレベーターとエスカレーターがあるということですが、ここにはその3階に上がる階段等は設置されていないんですか。ちょっとすみません、私も今期から都計審のメンバーになったんで、ちょっとその辺説明。そうすると、例えば、言いたいことはエスカレーターとかというのは定期点検みたいなものもあつたりなんかして使えないということもあるかとも、そういうときもあるかと思うんですが、そのときは、その動線というのが相当不便になるような気がするんです。そこら辺はいかがなっているんでしょうか。

【志村副会長】

行廣幹事。

【行廣幹事】

今の御質問ですが、すみません、右側の図、もうちょっと拡大できますか。図が大変小さくて分かりづらくて恐縮なんですけれども、右側のです。今この青い矢印の下にエスカレーターがあり、その下に階段がございます。一応エスカレーターと階段が並列して設置されているという状況になっています。

【志村副会長】

よろしいでしょうか。

ほかに御意見はいかがでしょうか。

堀切委員。

【堀切委員】

ちょっと今、全体的な計画を聞いていまして、エスカレーター、階段とエレベーターと、いろいろ設置のほうを何か工夫をされていると思うんですが、この中でも国際化を結構うたわれたようなページも先ほどからありまして、今同時に開発をしている新宿なんかは、エスカレーターを高速運転化できるようなものを設置をどんどんやっているのをちょっと新しいところを見るんですけども、国際化とか、先ほどのラッシュアワーのこととか考えていくと、そういうような運用ですね。設置の条件として、先ほどおしゃっているような、例えばラッシュアワー時には高速化できるようなエスカレーターがもともと設置されている、新宿のようにエスカレーターが普通のスピードと、例えば高速のエスカレーターが併用されているみたいなものを各所に、渋谷の場合は各所に必要だと思うんですけども、そのような話合いというのは何かJRさんとかとしているんでしょうか。

【志村副会長】

行廣幹事。

【行廣幹事】

今、委員から御質問があった点につきましては、まだその運用面につきましては、まだ深い協議ができていないところではございませんので、今の委員からの御意見も踏まえて今後検討してまいりたいと思います。

【堀切委員】

分かりました、よろしくお願いします。

【志村副会長】

ほかに御意見はいかがでしょうか。

遠藤委員。

【遠藤委員】

遠藤です。災害時への対応ということでちょっと質問したいんですけども、今回の多目的通路が3,000㎡増えて、渋谷駅の周辺での災害対応という点では大きな公共貢献かなというふうに、この点はとても評価しています。それでちょっとお聞きしたいのは、広場空間と別に多目的通路というふうに今回つくられていて、広場も災害時には避難というか受け入れ先の空間としては実際には使われていくようなイメージかなと思ってはいるんですけども、計画上の広場空間と多目的通路の災害時の位置づけの違いみたいなものというものはあるのでしょうか。

【志村副会長】

行廣幹事。

【行廣幹事】

地区計画の中では、広場空間という言葉を使わず、多目的通路という言葉を使っていますけれども、当然災害時にはそういった広場空間に、特に駅周辺につきましては帰宅困難者問題というのが渋谷区では大変重要な課題でございますので、そういった溜まり空間、一時退避場所といいますけれども、それを確保するというのが、やはり大きなまちづくりの目的でもございます。委員からまさに御指摘いただきましたように、広場空間とか多目的通路という名称にかかわらず、やっぱりそういった帰宅困難者の受入場所としては新たに駅の開発、設置されるものは活用してまいりたいということでございます。多目的通路というのは、基本的には道路上の占用物件ということで、位置づけとしては、まず基本的には通路機能ということでございますけれども、3,000㎡という面積がございますので、きちんとした機能を確保しつつ、例えば、平時においては先ほどまちづくり、お祭りとかイベント、そういった活用をしますし、災害時には3,000㎡ございますので、帰宅困難者というのは、大体たまり空間1人1㎡でカウントしますと単純に3,000人ぐらいの滞留空間は、今回の計画では生まれるということに考えてございます。いずれにしましても、きちんと防災という主たる位置づけも踏まえながら、この計画を進めてまいりたいと思っています。

【志村副会長】

遠藤委員。

【遠藤委員】

ありがとうございます。その細かい運用はこれから多分詰めていく中でいろいろと決まっていくというところになると思いますので、その中でいろいろと課題なんかもクリアしていただければいいかなと思っています。

それで通路だけでも、場合によっては受入れを当然していくわけで、例えば、資料CのPDF 24ページ目、25ページ目辺り、多目的通路の新設で、災害時の防災避難で、避難誘導の空間かつ位置づけで、通路だから避難誘導というような意味合いも恐らく日常との関係で持っているんじゃないかなと思うんですが、避難誘導の割合はある程度確保しなければいけないというふうに仮になっていくと、実際には3,000㎡の受入空間というのは確保できなくて、実際縦動線のところは避難が受入れはできないわけだから、仮にこれを、例えば駅周辺での受入空間がどれぐらい確保していけるのかというのは、数字としてほかとの関係もあって積み上げていくときに、3,000㎡、3,000人という捉え方のまま進めていけるかどうかというところは、ちょっと検討が必要なんじゃないなというふうに少し感じました。そのあたりはいかがでしょうか。

【志村副会長】

行廣幹事。

【行廣幹事】

今回の地区計画とは違うんですけれども、緊急整備地域内には、都市安全確保計画という防災の計画がございます。渋谷駅中心の都市安全確保計画の中では、こういう一時退避場所の面積がどのくらいあって、その帰宅困難者の、設計値に対してどのくらい足りているかというようなことも検討しているところでございます。今回新たにこういう空間ができますので、整備後については、これもその一つの一時退避場所として位置づけたいと思っていますので、そういった区の防災の安全確保計画の中で一時退避場所の整備、これは全然まだ足りてないという認識でございますので、そういった整備を進めていくという考え方は、区としても推進してまいりたいと思います。

【志村副会長】

遠藤委員。

【遠藤委員】

ありがとうございます。通路として当然必要な機能は災害時になってもあるはずで、それは厳密に言えば広場のほうにも当然あるわけなので、何か通路だからこう、広場だからこうということにはならないとは思いますが、何かそこをうまく対応できるような運用に最後落としていただけるといいのかなというふうに思います。そういった意見ということで、お願いいたします。

【志村副会長】

ありがとうございます。

ほかに御意見はいかがでしょうか。

牛尾委員。

【牛尾委員】

私も今、今回の施設の変更の中で、この部分が一番大きいのかなというふうに思っていて、3,000㎡の多目的通路を造るということは、この地区の防災上も一層安全性が増すという位置づけになっているとは思いますが、ただ、施設として、その広場を造っただけでいいのかというのはちょっと気になっていて、例えば3,000㎡にそれなりの人が集まるとなれば、そこに至る通路の幅員を考えるだとか、上下動も含めて対応する必要があるだとか、それから実際には発災時にどういうふうに情報提供するかとか、それが施設に直接関わるものではなくても、検討すべき内容はたくさんあると思うんですね。そういったあたりがどういうふうになっているのかというのはちょっと気になるので聞いておきたいと思ったのと、何よりも一番の特徴は来街者、あるいは通行人ということになるので、なかなかこの、あらかじめここはこういう意味合いを持っているんですよということを伝えることをしておかないと、やっぱりいけないんじゃないかなと思いますので、そういったあたりについての検討状況が分かれば教えてください。

【志村副会長】

行廣幹事。

【行廣幹事】

まず、委員から今御意見ありましたように、ただ空間だけ整備したらいいということではなくて、やはり先ほど防災情報をどうやって伝えるかとか、どうやってその場所を周知するかとかということがございますが、それはまた引き続き駅開発事業者とも相談していかなければいけないということかと思ってございます。

それから、通行人にどうやって知らせるかということですが、一時退避場所というのは、いわゆる帰宅困難者の方が取りあえず逃げる空間ということで、例えば、一時退避場所というのは一番大きいのは代々木公園とか青山学院大学なんですけれども、この駅中心においてはあまりそういった空間が取れないんですけれども、たまたま今回のように整備できるような空間を一時退避場所と言っております。

特に今、区のほうでも一時退避場所はここだという案内はしていないところではあるんですけれども、ただ、いざとなったときにきちんと避難できるような形で来街者の方にも周知できるような方法は、防災課とも相談しながら検討したいと思っております。

【志村副会長】

よろしいですか。

【牛尾委員】

はい。

【志村副会長】

ほかに。斎藤委員。

【斎藤委員】

すみません、何となく質問していることがあるんですが、ここを例えば一時的な待避所とした場合に、そこまで考えると根本的に違ってくるのかとも思いますけれども、そういう発災時に必要なものの中にいわゆるトイレみたいなものも必要ではないかなと思うので、今回のこの計画で、事業でどこまで整備できるかというのはあるかもしれませんが、ここの機能、3,000人の機能を、よりよくするためには、近くにトイレみたいなものも設置したほうがいいのではないかなと思ったもので、これは意見として出させていただきます。

【志村副会長】

ほかに御意見はいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

【志村副会長】

それでは、またたくさん御意見出ました。ハードのところと相当するところと、あと運用、ソフトに相当するところとたくさん出ましたので、引き続き事業者の方と協議をして、よりよいものを造っていただければと思います。

では、議題1は報告事項でございますので、これで終了とさせていただきます。

次に、議題2です。東京都市計画道路 補助第20号線の変更案については報告事項です。幹事より説明願います。

佐藤幹事。

【佐藤幹事】

それでは、議題2、東京都市計画道路 補助第20号線の変更（案）について、報告事項を御説明させていただきます。

本年6月の都市計画審議会において都市計画変更の原案を御報告させていただきました。本日は、補助第20号線の変更（案）を作成いたしましたので、御報告させていただきます。

あらかじめ送付している資料は、資料Dと資料Eの2点でございますが、本日は資料Eを用いて御説明させていただきます。

では、恐れ入りますが、これ以降着座にて失礼いたします。

では、ページをおめくりください。本日の説明内容になります。

1点目に、補助第20号線の変更について、2点目に、意見書及び原案意見交換会について、3点目に、補助第20号線の都市計画変更（案）について、最後に今後のスケジュールについて御説明させていただきます。

ページをおめくりください。まず、補助第20号線の変更について御説明させていただきます。

ページをおめくりください。こちらの図面に青線で示しております道路が補助第20号線でございます。今回の都市計画変更で、一部幅員の変更と併せて車線の数の決定を予定しております。

ページをおめくりください。補助第20号線に位置する猿楽橋の架け替え検討を進めた結果、JR線路上の鋼橋部分を18.9m、鋼橋から明治通り側に位置するコンクリート橋部分では15.3mの幅員が必要となり、一部幅員の変更を予定してございます。

ページをおめくりください。平成10年の都市計画法施行令の改正により、都市計画道路の車線の数を都市計画に定めることになり、既に都市計画決定されている路線については、都市計画変更の際に併せて定める計画が取られていることから、今回都市計画変更上の車線の数を現況と同等の車線に決定いたします。

以上が、補助第20号線の変更についての御説明になります。

ページをおめくりください。次に、意見書及び原案意見交換会について御説明いたします。

ページをおめくりください。まず意見書ですが、公告日は令和5年7月13日、縦覧及び意見書の提出期間は、令和5年7月13日から令和5年8月3日とし、意見書の提出はございませんでした。

ページをおめくりください。原案意見交換会の日時及び場所につきましては、WEB開催を令和5年7月13日から令和5年8月3日まで、渋谷区ホームページで動画配信を行いました。

会場開催につきましては、7月20日にリフレッシュ氷川にて実施し、参加者は2名でした。御意見については、会場で3件いただいております。御意見の内訳としましては、都市計画に関する御意見はございませんでした。その他御意見としましては、事業施行に関する御意見を3件頂戴してございます。

ページをおめくりください。こちらは事業施行に関する御意見でございます。歩行者は四反道跨線人道橋への迂回を計画しているとのことだが、場所はどこかという御質問に対しまして、猿楽橋の位置からJR恵比寿駅側に200mほどの位置にございますという回答をさせていただきました。

ページをおめくりください。渋谷駅から恵比寿駅までの間に自転車等が線路を横断できる場所が少ないとの御意見につきましては、四反道跨線人道橋の新しい橋は、将来的には自転車も利用可能なエレベーターを設置する予定です。四反道跨線人道橋は、現在架け替え工事を行っ

ており、歩行者動線を確保するため、現在の位置から渋谷駅寄りに新しい橋を架けた後、現在の橋を撤去する予定です。なお、猿楽橋の架け替え工事が始まる前には、新しい橋が架かる予定ですと回答してございます。

また、通行止め期間が10年以上となっているが、具体的な通行止めの期間はという御意見につきましては、検討が進み、通行止め期間が分かった段階で、改めて御説明する機会を設ける予定です。工期短縮を重要課題と捉え、工期短縮を図れるように施工方法を詳細に検討中であると回答してございます。

ページをおめくりください。次に、補助第20号線の都市計画変更（案）について御説明させていただきます。

ページをおめくりください。こちらは、都市計画の案の理由書でございます。1 種類、名称は、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第20号線です。

2 理由につきましては、猿楽橋を架け替えるためには跨線部の幅員を拡幅する必要が生じたことから、補助第20号線の都市計画の一部幅員を変更し、また併せて車線の数を2車線と決定するものでございます。なお、原案から変更はございません。

ページをおめくりください。次に、総括図でございます。補助第20号線全線が変更区間であるため、路線全体を赤で着色しております。なお、原案から変更はございません。

ページをおめくりください。次に、計画書でございます。変更概要としましては、1、一部幅員の変更につきましては、計画幅員15mを15.3mから18.9mへ変更いたします。2、車線の数の決定につきましては、2車線に決定いたします。なお、原案から変更はございません。

ページをおめくりください。計画図の1枚目でございます。補助第20号線の起点側の計画図でございます。車線の数を2車線に決定いたします。なお、原案から変更はございません。

ページをおめくりください。次に、計画図の2枚目でございます。一部幅員を15mの計画幅員を15.3mから18.9mへ変更いたします。また、車線の数を2車線に決定いたします。なお、原案から変更はございません。

ページをおめくりください。次に、計画図の3枚目でございます。車線の数を2車線に決定いたします。なお、原案から変更はございません。

以上が、補助第20号線の都市計画変更（案）についての説明になります。

ページをおめくりください。次に、今後のスケジュールにつきまして御説明させていただきます。

ページをおめくりください。都市計画法第19条第3項に規定する都知事協議が完了し、本日都市計画案を御報告させていただきました。今後は案の公告・縦覧、令和5年11月の都市計画審議会に付議し、同年12月の都市計画変更を目指しております。

ページをおめくりください。最後に、前回都市計画審議会で御意見をいただきました点につ

いて御説明させていただきます。

配付資料に記載のないものになりますので、大変恐縮ではございますが、投影画面を御覧いただければと存じます。

こちら、6月の原案報告の際、御意見をいただきました通行止めに伴う緊急車両の到着の遅れに関しまして、消防車両を例に、渋谷消防署から猿楽橋付近への到着時間の差について記載してございます。車両速度を時速30kmと仮定した場合、通行止め前は、明治通りを通り新浪橋を右折することで3.6分、一方、通行止め後は国道246号線を右折、旧山手通りを左折することで7.6分となり、計算上、差は4分となっております。このような状況を踏まえ、しっかりと警察署や消防署と情報共有させていただきまして、今回お示ししましたルート以外のルートも含め、ルートの変更などの協議を行ってまいりたいと考えてございます。

以上が、補助第20号線の変更について報告となります。よろしく願いいたします。

【志村副会長】

ただいま幹事より議題2について説明がありました。

何か御意見はございますでしょうか。いかがでしょうか。

斎藤委員。

【斎藤委員】

すみません、最後の部分で疑問があるんですが、緊急車両が猿楽橋まで到着するルートってあれだけでしょうか。何かイメージ的には、大和田の辺りから内側に入っていったらどうか、乗泉寺の辺りを抜けてとかというルートも想定できるんじゃないか、そのほうが早くなるような気がするんですけども、これはいわゆる一般的にこれだけかかってしまうということの見積りなんですかね。ちょっとそこら辺を。

【志村副会長】

佐藤幹事。

【佐藤幹事】

お見込みのとおりでございまして、一例として幹線のところを使った場合のルートをお示しさせていただいております。地区内の生活道路等を使ってもっと短縮することも可能として考えてございますが、その辺は工事の交通規制等を踏まえてじっくりと、しっかりと協議をしてまいりたいというふうに考えてございます。

【志村副会長】

よろしいですか。

【斎藤委員】

はい。

【志村副会長】

ほかにかがででしょうか。

堀切委員。

【堀切委員】

御説明ありがとうございます。10ページのところなんですけれども、意見及び原案の意見交換会ということなんです、私が、これは議員として2期目ぐらいのときから始まったと思うんですけれども、通行止め期間10年以上となっている。本当に生活されている方々はいつ終わるのかなというのを多分気にされていると思うんですけれども、ここで詳細検討中であるとあるんですけれども、これは逆に言うと、どれぐらいでお示しできるかというところをまず御説明したほうがいいと思うんですけれども、その辺というのは算定している、このぐらいだったらおよそ終了期間が分かるよというのは。

【志村副会長】

佐藤幹事。

【佐藤幹事】

今まさにJRとも協議をさせていただいたり、時期を詰めていっているところでございますが、JR直上にある橋の工事、かなり難工事になるということと、ビル等も近接してございますので、なかなか施工条件が悪い。このような非常に厳しい中で、どうやったら工期短縮を図りながら、しっかりと皆様に御説明できるのか、こういったところも考えながら行っておりますが、今時点でいつというのは大変恐縮ですが申し上げることができません。しかしながら、工事直前ということにはいきませんので、工事の数年前から意見交換会等を実施させていただきながら、区側もしっかりといつから着手というところが整った段階でしっかりと皆様には御説明させていただき、必要な期間を取って工事に着工していきたいというふうに考えてございます。

【志村副会長】

堀切委員。

【堀切委員】

非常に御苦勞かかっていると思うんですよ。昔、やっぱり人道橋なんかでも、私もまだ都市計画の委員になる前です。都市整備委員会と言っているころ、委員会がまだ今の区民関係委員会になる前の委員会のころにも、やっぱり小田急線の架け替えのときも夜間しか工事ができないということで、非常に渋谷区の職員の方も現場の小田急と当時苦勞されたという話を聞いているので。ただ、一方で、逆に言うと、上原の辺りなんかの方たちなんかとか、代々木八幡の方たちなんかは、やっぱりあれがいつ架け替わるんだろうというのも、私もよく御質問受けていたので、もしいつかというのは、なかなか今限定できないかもしれませんが、分かった段階で近隣に周知するなり、説明会だったりとか、橋の近くに看板を立てるなり、一応協議

をしていただけたらなと思っております。

以上です。

【志村副会長】

ほかに御意見はいかがでしょうか。

伊藤委員。

【伊藤委員】

今、実際に予備工事というんですか、工事が始まっていて、皆さんずっと地元にも入ってくれて、工事が始まりますよと言っていて、工事をやり始めて、今、歩道を潰してもちゃんと車が通ったり、人が通ったり、ぎりぎりできるような状況が続いているじゃないですか。多分、近隣の人たちも利用者も、こういう感じでやっているうちに架け替えられるんだろうなというふうになんか思っていると思うんですよ。それが、いつの日からか通れなくなったと言ったら、10年以上も通れません、その期間も分からないというのは結構無責任じゃないかと思うんだよね。そういう説明も、そういうふうには多分説明に入っていないと思うし、私とかだったらほとんどそういう理解も、こういう立場にいるから何となく分かっているだけで、怖くてそんなこと言えないよねというぐらいの感じなんですけれども、その辺のところはきちんと責任を持って説明したり話をするべきじゃないかと思うんですけれども、その辺はいかがなんでしょうか。

【志村副会長】

佐藤幹事。

【佐藤幹事】

我々としても、しっかりと説明をさせていただきたいというふうに考えてございまして、もちろん今の工事は令和7年度には終わって、それ以降に橋の架け替え工事はまた別途始まっていくということなんですけれども、やはりこの点、地域の皆様にしっかりとまだ伝わり切れていないという認識もございまして、今後、意見交換や説明会、様々な機会を捉えて、しっかりと説明させていただければと思います。

【志村副会長】

伊藤委員。

【伊藤委員】

もとより、この都市計画に関して反対とか、いいに決まっているんで、そのままのことなんで、このことはいいにしても、何かそのやる期間も、漠然と10年以上とかって言っているけれども、変な話になるけれども、「どうする家康」だって、家康がこうやって城を建てろと言ったら2週間で建つんだし、考えてみればロシアとウクライナのやつだって、橋がドローンで爆撃されたと言って、壊れたって、ぽっと直しちゃって、またプーチンが

ぶ一っと車で通ったりするじゃないですか。それは跨線橋だからなかなか厳しい状況だというのは分かるけれども、本当に迷惑をかけるんだから、さくっとやってください。強く要望しておきます。

【志村副会長】

という御意見ですね。

ほかにいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

[「はい」と呼ぶ者あり]

【志村副会長】

それでは、議題2は報告事項でございますので、これで終了とさせていただきます。

次に、議題3、その他でございますが、何かございますか。

齋藤幹事。

【齋藤幹事】

今回の開催は、10月19日木曜日午前9時30分より、会場は区役所14階の区議会大会議室にて開催予定でございます。

よろしく申し上げます。

【志村副会長】

今回の開催は、10月19日木曜日午前9時半からとの報告を受けました。開催通知につきましては、別途送付いたします。

その他、委員の皆様から何かございますでしょうか。

[「ありません」と呼ぶ者あり]

【志村副会長】

よろしいでしょうか。

それでは、本日はこれで閉会といたします。

ありがとうございました。

午後2時50分閉会