

第 2 5 3 回

港区都市計画審議会議事録

令和 5 年 1 0 月 1 2 日 (木)

港区役所 議会棟 1 階 第 5 ・ 6 委員会室

次 第

審議案件

- ① 東京都市計画道路都市高速道路第1号線、第8号線等の変更について
- ② 東京都市計画地区計画有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画の変更について

委員の出欠状況

◎ 学識経験者委員

| 氏 名 | 出欠状況 | |
|---------|------|----|
| 大 瀧 陽 平 | 出席 | |
| 大 西 英 敏 | 出席 | |
| 草 間 香 | | 欠席 |
| 桑 田 仁 | | 欠席 |
| 真 田 純 子 | | 欠席 |
| 高 見 沢 実 | 出席 | |
| 綱 川 智 久 | | 欠席 |
| 松 谷 春 敏 | 出席 | |
| 森 本 章 倫 | 出席 | |

◎ 区議会議員委員

| 氏 名 | 出欠状況 | |
|---------|------|----|
| 鈴木 たかや | 出席 | |
| 七戸 じゅん | 出席 | |
| 小倉 りえこ | | 欠席 |
| 玉木 まこと | 出席 | |
| 丸山 たかのり | 出席 | |
| 清家 あい | 出席 | |
| 根本 ゆう | 出席 | |

◎ 関係行政機関委員

| 氏 名 | 出欠状況 | |
|-----------|------|--|
| 鈴木俊明代理 小崎 | 出席 | |
| 喜 田 洋 樹 | 出席 | |

◎ 区の住民委員

| 氏 名 | 出欠状況 | |
|---------|------|----|
| 三 木 基 嗣 | | 欠席 |
| 山 田 宏 一 | 出席 | |

午後2時00分 開始

【野口都市計画課長】 定刻より少し早いですけれども、委員の皆様お集まりいただいておりますので、開会させていただきたいと思っております。それでは、第253回港区都市計画審議会の開会をお願いいたします。本日、草間委員、桑田委員、真田委員、綱川委員、小倉委員、三木委員におかれましては所用のため欠席との連絡が入っております。七戸委員は遅れるとの連絡をいただいております。また、関係行政機関委員である愛宕警察署長の鈴木委員の代理として、小崎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申し上げます。

【武井区長】 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をいただきまして誠にありがとうございます。本日諮問いたします案件は2件です。1件目が都市高速道路第1号線、第8号線等の変更、2件目が、有楽町・銀座・新橋周辺地区の地区計画の変更です。都市高速道路の変更については、首都高速道路日本橋区間の更新、江戸橋ジャンクション周辺の渋滞緩和、及び、日本橋川周辺の景観や環境改善を図るため、新たな都心環状ルートとなる地下化した新京橋連絡路を整備する計画が進められております。これにより、都市高速道路第8号線は、自動車専用道路としての役割を終えることとなることから、これに伴う関係する都市計画施設の変更を行うものです。有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画については、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針及び東京高速道路KK線再生方針において、都市高速道路第8号線を新たな公共的空間に転換し、緑豊かな歩行者中心の空間として再生するとし、高架道路の形態を生かした、広域的な歩行者系ネットワークと緑のネットワークを構築し、既存ストックを活かした地域の価値魅力の向上を図るとしてしています。この度、これらの方針を踏まえ、廃止する都市高速道路第8号線の上部空間を広場として、主要な公共施設に位置づけるとともに、その他、地区計画の区域拡大及び地区整備計画の追加などの地区計画の変更を行うものです。本日ご審議いただきました案件は、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いたします。以上、簡単ではございますが、私の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【野口都市計画課長】 区長の公用のため退席させていただきます。

(区長退席)

それでは高見沢会長議事進行をよろしくお願いいたします。

【高見沢会長】 それでは第二百五十三回港区都市計画審議会を開会いたします。

本日はお手元の日程表の通り、審議事項が2件ございます。概ね午後3時30分を目安に進めて参りたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。案件の説明の後、質疑を行います。それでは事務局から説明をお願いいたします。

【野口都市計画課長】 それではまず資料の確認をさせていただきます。事前送付資料といたしまして、資料目録とともに、資料1が東京都市計画道路都市高速道路1号線、第8号線等の変更についての都市計画図書及び理由書、資料2が東京都市計画地区計画有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画の変更についての都市計画図書及び理由書でございます。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。次に区長から当審議会宛の諮問文の写しがございます。次に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、参考資料1が審議事項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。次に参考資料2が、審議事項2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。参考資料1と2につきましては、暫定版として事前に送付させていただきました。資料の最終版でございます。本日の資料は以上でございます。お手元に資料の不足はございませんでしょうか。それでは、ここから着座にて失礼いたします。審議事項1、東京都市計画道路都市高速道路1号線、第8号線等の変更についてご説明させていただきます。本日配付いたしました参考資料1の通りスライド、パワーポイントを用意いたしましたので、ご覧いただければと思います。参考資料1の2ページをご覧ください。はじめに都市計画変更の対象となる都市高速道路の各路線について概要をご説明いたします。ピンク色で示す第1号線は、大田区羽田の神奈川県境を起点とし、台東区北上野に至る路線であり、浜崎橋ジャンクションから江戸橋ジャンクションまでの区間は、都心環状線の東側を構成しています。オレンジ色で示す第4号線は、世田谷区北烏山の外環接続部を起点とし、西銀座ジャンクションでKK線と接続する路線であり、三宅坂ジャンクションから神田橋ジャンクションまでの区間は、都心環状線

の北側を構成し、神田橋ジャンクションから西銀座ジャンクションまでの区間は首都高八重洲線となっております。緑色で示す第8号線は、汐留ジャンクションを起点とし、西銀座ジャンクションを経由して京橋ジャンクションに至る路線であり、その大部分は都市高速道路株式会社線、いわゆるKK線でございます。青色で示す晴海線は、東雲ジャンクションを起点とし築地付近で、第1号線と接続する路線であり、東雲ジャンクションから晴海出口までの区間は、暫定2車線で現在開通しており、その他の区間は未着手となっております。3ページをご覧ください。変更概要についてです。都市高速道路日本橋区間、江戸橋ジャンクションから神田橋ジャンクション付近は、構造物の損傷が激しく、更新が必要なため、地下化し、日本橋川周辺の景観や環境の改善を図ります。また、江戸橋ジャンクション周辺の渋滞緩和を図るため、第4号線分岐線、日本橋区間を第4号線八重洲線に転換するため、4号線、八重洲線の先に新京橋連結路を整備いたします。4号線八重洲線と接続する8号線KK線は、この新京橋連結路に転換され、自動車専用道路としての役割を終了いたします。このような背景を踏まえ、都心環状線の一部を構成する都市高速道路第1号線に連結路を追加し、一部区域の変更や出入口の改廃を行うとともに、都市高速道路第8号線の廃止及び一部区間を1号線編入するなど、都市計画の変更をすることとなったものでございます。4ページには、今申し上げました変更の理由、経緯を記載してございます。続きまして5ページをご覧ください。都市高速道路第1号線の延長は約2万1930メートルとなっております。構造につきましては、車線数が4車線、幅員は約16.5メートルでございます。変更の内容は、連結路の設置、立体的な範囲の設定、一部区間の変更、入口の設置、廃止、出口の設置、換気所、管理施設の設置となります。都市高速道路8号線の延長は約2560メートルとなっております。構造につきましては車線数が4車線、幅員は約16メートルでございますが、これらはすべて廃止となります。6ページをご覧ください。まず、都市高速道路第1号線の変更概要についてご説明いたします。左の図は、既定の都市計画を示しており、右の図の変更概要は赤色が追加、黄色が廃止、緑色の斜線部が拡幅する区間を示しています。赤色で示す新京橋連結路は第1号線に付属する連結路として都市計画に定めます。鍛冶橋換気所につきましては、4号線に位置付けられておりましたが、新京橋連結路の建設に伴い、換気能力を向上させるために造り替えを行い、第1号線に位置付けを行います。あわせ

て避難誘導設備などの管理施設を設置いたします。また、第1号線である新富町入口付近のうち、新京橋連結路の整備と同時に更新する区間につきましては、拡幅するため一部区域を変更しています。出入口につきましては、京橋入口を廃止し、仮称新富町入口を設置するとともに、東銀座出口を第8号線から第1号線に編入します。7ページをご覧ください。続きまして、都市高速道路8号線についてです。8号線は出入口を含め、全線廃止いたします。なお、東銀座出口と汐留付近にある首都高の区間は、第1号線に編入することとなります。お手数ですが8ページをご覧ください。港区内の変更箇所でございます。矢印で港区の部分について示しております。黒の破線部分は、第1号線に編入する箇所、黄色の部分は第8号線の廃止区間となります。これら港区に該当する部分を示した図でございます。資料1の6ページをご覧ください。都市計画の図書でございます。都市計画図書において、変更概要が記載されております。港区で該当する変更概要は、都市計画道路第1号線の項番3、一部区間の変更の港区東新橋1丁目、新橋1丁目の箇所、また、都市高速道路8号線の廃止の箇所でございます。資料1の7ページには計画図がご覧いただけます。港区の変更箇所は、西側の黄色の箇所のうち、地図上の左下のカーブ部分から、放射19号に関わる部分のところでございます。参考資料1の方にお戻りいただいて、参考資料1の9ページをご覧ください。今後のスケジュールについてです。本日当審議会において都市計画の内容についてご審議をいただき、11月の東京都の都市計画審議会に付議されます。東京都の都市計画審議会です承を得て成案となれば、都市計画決定の告示は12月中旬を予定しております。甚だ簡単でございますが、審議事項1、東京都市計画道路都市高速道路1号線8号線等の変更についてのご説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

【高見沢会長】 それでは事務局の説明が終わりました。これから審議に入りたいと思います。何かご質問等ございますでしょうか。

【大西委員】 委員の大西でございます。ちょっと説明が頭に入ってこなかったのでも聞きたいんですけど、今後の予定なんですけど、都市計画が決定された場合に、いつごろ工事がなされて、いつごろできるのかについてまず教えていただきたいです。また、首都高速道路で、私も運転しますが、極めて使いづらい道路で、東京オリンピックの時に、ほとんど付け焼き刃で作ったとしか思えない道路なんですけど、今回の工事によって、

多少なりとも利便性、使いやすくなるものですか。特に、追い越し車線側から入る進入路をやめてもらいたいと思っておりますが、それがないことを確認したいです。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 まず、今後のスケジュールでございますけども、今回、都市計画の決定がなされた後、八重洲線の通行止めをすることによって、まず、新京橋連結路の工事に着手できるようになります。この八重洲線の通行止めが、概ね2020年代の中頃ということで聞いてございます。その後、工事に入りまして、実際にこの新京橋連結路自体が完成するのは、日本橋区間の地下化の完成と同時ということになってございます。この予定が今のところ2035年度ぐらいということで聞いているところでございます。次に、先ほど口頭でご説明させていただいたものがこちらのスケジュールになりますけれども、都市計画決定をした後に、八重洲線の通行止めと同時に、整備に着手して参ります。それが2020年代の中頃ということで、最終的に全線の整備完了するのが、道路としては2035年ぐらいということで、日本橋区間の地下化と同時ということになっております。次に、便利になるかどうかということにつきましては、全体の今回の道路ネットワークの部分をご説明させていただければというふうに思います。まず、今回の新京橋連結路の整備に伴う、実際にどんなメリットがあるかということなんですけれども、現在のところ、竹橋ジャンクションから江戸橋ジャンクションに向かって走ってくる車両につきましては、江戸橋ジャンクションの部分が上の線、それから箱崎方面へ様々なところから、交通が集中する渋滞の名所ということになってございます。竹橋ジャンクションから江戸橋ジャンクションを経由して、この都心環状線に入ってくる、この部分の、車両について新京橋連結路に転換することによって、まずこの江戸橋ジャンクションの交通渋滞が緩和されるということが一つございます。もう一つは将来的な部分として、晴海線の整備が行われた場合、竹橋から八重洲線を通して、この築地川区間で晴海線に入っていく、さらにそこから湾岸線に流れていく経路が完成することによって、これまで江戸橋、箱崎、そこから深川線から湾岸線に入ってきたこの渋滞の多いルートを、ここで回避することができるということから、竹橋から湾岸線に向かうルートを利用する方のアクセスの向上と、それから江戸橋ジャンクション、箱崎ジャンクションの渋滞の緩和というところが実際に効果として現れるということになります。それから最後に合流の部分の話につきましても、図を用いてご説明をさせていただきます

す。こちらが、今回整備する新京橋連結路と都心環状線の、新たにできる合流部の拡大の部分になります。八重洲線から新京橋連結路を通して都心環状線に合流する部分、この部分については、実際には走行車線からの合流になってございます。一方で、今回、新富町の出口が入口に、替わってまいります。この新富町入口からこの都心環状線に合流する部分、この部分については、新京橋連結路との合流を、干渉を避けるために追い越し車線からの合流になるということが示されております。ですので、委員ご懸念の追い越し車線の合流という部分については、今回の中では一部発生するというような状況になってございます。

【高見沢会長】 事実関係は理解できたということですね。その他ございますか。

【玉木委員】 参考資料1の8ページの区内の変更箇所というところなんですけども、この8号線と言っているのが、KK線ですよ。そのKK線の一部のこの8ページの…になっている黒破線の部分が、1号線、首都高ということだと思うんですけど、そこに編入されますということで、ただこの黒い破線というのが結局、KK線に繋がっていたものなので、編入されるのだけど、通れない道になると思うんですよ。その辺が、建設常任とかでもいろいろお話を伺ってるところで、どうするのかわからないっていう感じだと思うんですけど、編入されますという話だけを聞いても何にすんだらうと、実際のところはここ通れない上に、高架のものが残ってるっていう、首都高速道路として残っていくっていうところで、これは一体何なのかなっていうところと、この黄色と黒破線のつなぎ目というか、ちょうど接点の部分ですよ、ここから先黄色の方にはこれから歩行者の部分になるけれども、そこから先はまだ車っていうその接続してるところが一体どういう風に、このスカイコリドーを考えてるのかなっていうのは、まだまだちょっとイメージができなくて、その辺の接続がしっかりと示していただきたいなってすごく思うのですけれども、それは区としても、どういうふうを考えていっていかっていうのは、そこに示すように伝えているのかどうか、もしくは把握をしているのかどうか、その辺を教えてくださいませんか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 委員ご指摘のございました汐留付近の1号線に編入される部分につきましては、実際には、今回8号線の廃止によって、1号線に編入されるものの、車の通りとしては、実際にはなくなるということになります。後程、地区

計画の案件でもご説明させていただきます緑色の部分については、歩行者中心の公共的空間ということで、車道から広場という形に転換されるわけですが、こちらの首都高1号線に編入された部分につきましては、まだ具体的な整備計画については定まっていないというのが現状でございます。実際に、接続部分につきましては、今の段階では、ここに車が実際に往来するわけではないものですから、この部分を車が進入しないように強固なものにしていくというところまでは考えられないと思いますけども、このKK線の公共的空間の整備というのが、かなり長期間のスパンで、検討、それから工事が行われるものですから、その期間には、この部分につきましても検討が進んで、このKK線との連携の中で、何かしら整理がされるというふうには考えております。この部分の将来の絵姿につきましては、こちらに浜離宮等もございまして、観光としてもすごく利用しやすいネットワークとして構築できる可能性もございますので、こちらの整備の具体化というところにつきましても引き続き区の方から関係者の方にしっかりと申し伝えをして参りたいというふうに思っております。

【玉木委員】ありがとうございます。本当に汐留エリアが、このコロナでかなり、ネットニュースでも、勤めてる方が減ってきていてテナントの撤退もあるというところで、やはり人の流れというのを求めてるところだと思いますので、この宙ぶらりんな状況っというところも、しっかりと区として、活用策というものを今、課長がおっしゃっていただいた通り、人の流れを呼び込む方向でぜひ考えていただきたいなというのと、既存のデッキとの接続というところも考えておられると伺っていますので、縦動線ともうまく有効活用していただいて、土橋の部分も含めて、どう地面からデッキの部分にアプローチできるかというその辺の作り方が本当に大事な部分だと思いますので、しっかりと指導誘導していただければと思います。お願いします。

【高見沢会長】 都の検討会の資料はご覧になっていますよね。

【玉木委員】 ざっくりとは。

【高見沢会長】 中間まとめと、最終まとめがあつて、最終まとめを見ると相当具体的に…が書いてあったりするので、ぜひご覧になってください。その他いかがでしょうか。

【松谷会長代理】 首都高速道路の一部がなくなっていくので、ある意味で言うと、自動車専用道路の総量は減りますよね。ちょっと気になるのは、港区の部分は非常に区境

に近くてあまり影響はないだろうと思っていますけど、一般街路、地上部の街路の交通量はどういうふうに変わってくるのか、それから将来あったであろう交通量はどうか見込まれるかというのを、その誰かが計算して、それを検討されてるかどうか、ご存知だと思いますけど首都高速道路というのは、高速移動のために作った道路ではなくて、一般街路を救うために作った自動車専用道路なんですよね。一番最初の計画書とかはそういうことで、だから別に少し遅く走っても構わないところですけど、さっき申し上げたように、全体としてはKK線はなくなるし、ちょっと次の質問になるんですけど、晴海線がどうなるかっていうのも、周りへの影響はあるんじゃないかと思うんです。さっき晴海線のご説明をされたときに、湾岸線まで行けるようになりますというお話がありましたが、今回で言うと、出口を入口に変えている部分で、この先の晴海線は計画図で見て、黄色になっているんですよね。廃止ですか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 廃止です。

【松谷会長代理】 そうすると、上下で考えたものの片側がなくなるという計画になっているようにも見えるので、区の外だからご説明なかったと思うのですが、結構、首都高速道路の基本計画としては大きな変更なんです。それなので、それも含めて、現在の交通量はどうか、影響受けるかということと、本当は将来、晴海線ができたときに、こういうふうには地上部を作る予定だったのだけど、それが半分なくなることで、やはりこういうふうには影響が出る可能性があるというあたりの、計算をされていけば教えていただきたいと思います。晴海線がどうなるかを最初に計画としてどうか教えていただけますか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 はい。こちらでご説明をさせていただきます。先ほどの私のご説明が少し一足飛びに説明をしてしまった部分がございます。大変申し訳ございません。会長代理ご指摘の通り、今回の都市計画の変更という部分においては確かにこの晴海線の部分、これが既定の都市計画なんですけども、実際の晴海線としてはまだ着工はしていないものの、1号線から下りについては、京橋付近での湾岸側への下り、それから、上りについては、銀座付近からの築地川区間への合流という形で都市計画が決定されております。今後の、あくまで予定ということになるんですけども、新富町の出口を入口に変えた後、こちらの下り区間については一部廃止ということになり

ますけども、その時にもともと上りだった部分、こちらに下り線を一緒に入れていって、この晴海線のこの部分に上り下りを入れていくと。この通り、一部区間を廃止した後に、今後の検討の方向性ということで、1号線の下りを、現在上り線が予定されてるところと同じ位置に、並行して通していくということによってネットワークを再構成していくということが検討の方向性として示されております。ですので、私が先ほどご説明させていただいたのは、一足飛びにここをご説明してしまったわけなんですけども、実際に今回の都市計画の変更としては、こちらの下り線の一部廃止というところをまでにとどまってるということでございます。それから、KK線が実際に廃止された場合の一般道への影響ということにつきましては、KK線の出入口が実際に廃止されてまいりますので、その場合、首都高を他の首都高の出入口に交通が転換していくということが可能性として考えられます。この場合の、周辺一般道への交通量の増加、これも一般的な指標である交差点需要率であるとか、それから混雑度、これを用いまして、一般道への影響というのを評価しております。こちらについてはその指標の基準値である混雑度1.5未満、それから需要率0.9の両方を満たすということで、一般道への影響はあるものの、それほど交通処理については十分可能な範囲であるという検討はなされております。

【松谷会長代理】 ありがとうございます。

【高見沢会長】 よろしいですね。その他いかがでしょうか。それでは特にないようです。ただいまの案件につきましてお諮りしたいと思います。よろしいでしょうか。それではお諮りします。審議事項1の都市計画案につきまして、案の通り異議のないものとし、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)

ありがとうございます。賛成多数と判断しさよう決定し、答申いたします。それでは引き続き、審議事項2について事務局よりご説明お願いいたします。

【野口都市計画課長】 それでは審議事項2、有楽町・銀座・新橋周辺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。本日配布いたしました参考資料2の通り、スライド、パワーポイントを用意いたしましたのであわせてご覧いただければと思います。参考資料2の2ページをご覧ください。はじめに有楽町・銀座・新橋周辺地区のまちづくりについてご説明させていただきます。地区の位置は、千代田区、中央区、港区の都

心3区を跨ぐ形で位置しております。4ページをご覧ください。審議事項1で審議されました都市高速道路8号線の廃止の箇所が東京高速道路いわゆるKK線の位置になります。8号線の廃止に伴い、今回、地区計画に主要な公共施設や地区整備計画を追加するものでございます。続きまして5ページをご覧ください。これまでの主な経緯です。平成30年、2018年12月に首都高速道路ネットワークの再編や新京橋連結路について検討が始まり、令和元年、2019年10月には日本橋周辺の首都高速道路が地下化されることが都市計画決定されております。これにより、KK線は現在の自動車専用道路としての役割が大きく低下することから、東京都は令和3年、2021年3月にKK線再生方針を策定し、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間、Tokyo Sky Corridorとして、東京の新たな価値や魅力を創出することとしております。6ページをご覧ください。令和3年、2021年3月に策定されましたKK線再生方針の概要でございます。目指すべき将来像として3点掲げております。1、高架道路の形態を生かした広域的な歩行者ネットワークの構築、2、連続する屋外空間を生かした大規模な緑のネットワークの構築、3、既存ストックを生かした地域の価値や魅力の向上となっております。7ページをご覧ください。青色で示した箇所は、KK線上部空間と地上部をつなぐ縦動線で階段やエレベーター等の箇所でございます。複数箇所配置いたします。8ページをご覧ください。KK線上部空間の整備イメージです。快適な歩行者空間を創出するため、十分な幅員と滞留空間や広場、排水性にも配慮した舗装としております。また、緑のネットワークを構築するため、植栽を多く配置しています。さらに、にぎわいの創出のため、物販や飲食、次世代モビリティの導入を計画しています。次のページ9ページをご覧ください。上空から見たKK線上部空間となっております。続きまして10ページをお願いします。土橋入口付近のイメージとなっております。右側はJR各線があり、左側は銀座8丁目付近となっております。11ページをご覧ください。今年2023年1月13日には、ステップ1にあたる地区計画の都市計画が決定され、KK線は、地区計画の目標や方針のみ定めてございます。今回ステップ2にあたる、地区計画の変更を行うものでございます。KK線のあるA地区に地区整備計画を策定し、KK線の部分を主要な公共施設、広場に位置づけるものでございます。13ページをご覧ください。今回の都市計画の変更についてご説明いたします。変更箇所及び追加箇所を赤字で示しております。また、大

変お手数ですがお手元の資料2の7ページ以降に新旧対照表がございます。下線を引いた箇所が変更部分となりますので、必要に応じて、あわせてご覧いただけたらと思います。具体的な説明をさせていただきます。参考資料の14ページをご覧ください。地区計画の名称は有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画、位置は、千代田区丸の内3丁目、有楽町2丁目、内幸町1丁目、中央区八重洲2丁目、京橋3丁目、銀座一丁目から八丁目及び港区新橋1丁目の各地内です。面積は約7.3ヘクタールです。15ページをご覧ください。地区計画の目標です。KK線上部空間を使い、Tokyo Sky Corridorとし、歩行者中心の公共的空間として再生、活用し、東京の新たな価値や魅力を創出することを目標としております。16ページをご覧ください。公共施設等の整備の方針ですが、2点定めております。1点目は、広場等の整備方針として、車中心から人中心の公共的空間、歩行者の通行空間に加え、にぎわいのための滞留空間の確保、重層的な広場空間の整備等を示し、定めております。2点目が歩行者ネットワークの整備方針として、地上部とTokyo Sky Corridorをつなぐ上下移動の空間の整備、緑やオープンスペースの整備等を定めてございます。17ページをご覧ください。再開発等促進区についてです。位置、面積ともに先ほどの地区計画と同じであり、地区計画の区域全体に促進区を定めるものでございます。A地区は、高架施設の特徴を形態を生かした既存施設等の再編、整備を図る地区としております。具体的にはKK線上部に歩行者ネットワークを創出、グリーンインフラの形成、周辺地区との連携、エリアマネジメント等による地域の魅力向上が掲げられております。18ページをご覧ください。主要な公共施設の配置及び規模についてです。今回、定める主要な公共施設の種類は広場、面積は約3万平米になります。公共施設の中には、備考欄に記載されてございますが、縦動線を含みます。港区内では2ヶ所の縦動線が配置されております。19ページをご覧ください。港区内の縦動線の整備箇所でございます。一つ目は新橋1丁目の土橋入口付近です。次のページをご覧ください。20ページでございます。二つ目は新橋入口付近です。都道昭和通りにかかる既存の横断歩道橋と、KK線の高架上部を接続することで、その先でございます汐留、浜松町、竹芝方面へと繋がる広域的な歩行者ネットワークが形成されます。21ページをご覧ください。地区整備計画の位置と面積は、地区計画と同様の区域でございます。22ページをご覧ください。地区整備計画の内容としましては、建築物等に

関する事項について、KK線のあるA地区に定めます。具体的には、23ページをご覧ください。建築物等の用途の制限につきまして、A地区においては、風営法第二条第1項各号の風俗営業及び第5項の性風俗関連特殊営業を制限いたします。また、建築物の1階の部分につきまして、商業施設等以外の用途に供する建築物を制限いたします。24ページをご覧ください。KK線の今後のスケジュールについてです。令和8年度以降、工事に着手し、段階的にTokyo Sky Corridorを整備し、供用を開始します。2030年代から2040年代にかけて全区間の整備を完了する予定でございます。25ページをご覧ください。最後に、今後の都市計画手続きのスケジュールについてです。本日、当審議会において、都市計画の内容についてご審議いただき、11月の東京都の都市計画審議会に付議されるものでございます。東京都の都市計画審議会で了承を得て成案となれば、都市計画決定の告示は12月中旬ごろを予定しております。甚だ簡単でございますが、審議事項2、有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画の変更についての説明は以上でございます。

【高見沢会長】 ありがとうございます。それでは事務局の説明が終わりましたので、これから審議に入ります。何かご質問等はございますでしょうか。

【大西委員】 すみません。この件もあんまりよくわからないんですが、参考資料2の2ページの図でいうと都市計画の対象は、斜線のKK線の部分だけですかね。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 今回の都市計画の変更の範囲ということになりますと、変更の部分としましては、先ほど都市施設としての道路を廃止する部分、この部分になりますけども、地区計画自体の範囲としましては、あわせて京橋の地区にあります京橋3丁目東地区という再開発事業を行っている地区がありますけど、ここを合わせた形での地区計画の区域ということになっております。

【大西委員】 基本的には道路が供用を廃止して、上の道路空間が空くので、そこを公園として、人が歩けるしたいというのは、何となく頭に入ったんですけど、なにかそんなに大掛かりにしなくてもいいんのではという気がするのだけど、例えば、18ページの右下のところが、多分、上が広場で下側の空間があるじゃないですか。そこに店か何か入れるということなんですか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 こちらの今回スカイコリドーと呼ばれる広場を

整備する高架の下の部分、この部分については、現在もすでに飲食店等の様々な店舗が入っております。例えば、銀座インズと呼ばれるような施設であるとか、あとはコリドー通り面した飲食店街であるとか、そういったものがすでに入っております、それを活かしたまま、上部の部分について、自動車交通を止めた上で、広場として整備していくという計画になっております。

【大西委員】 わかりました。基本的に道路供用廃止して、上の部分を有効利用したいと。公園として使いたいということですね。わかりました。

【高見沢会長】 その他はいかがでしょうか。

【森本委員】 少し関連をしてお聞きしたいんですけれども、地区計画の範囲は、KK線の範囲内ですから、道路空間の中だけが基本的に地区計画の範囲で特定の下の部分だけが一部入るということで、通常、道路に面した両側の建物をファザードの部分というのは今回の対象にならないということですか。というのは、後半を見ると、1階部分は商業施設と23ページに書いてあるんですけど、この1階部分というのはKK線に面している沿道の部分の土地利用ではなくて、KK線の下の1階部分という意味合いでしょうか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 ご指摘の通りでございます。今回、地区計画をかけ、そして建築物の制限をかける範囲といいますのは、こちらのKK線の部分ということになりまして、そこから反対側のこの街区、この部分につきましては、現在、銀座地区地区計画というものが別途かかってございます。ということで、今回建築制限がかかる部分ということにつきましては、この高架の下部にある店舗ということになります。ご指摘の通りでございます。

【森本委員】 道路に面している一体的な整備を考えると、銀座部分の地区計画との整合性を図りながら、まちづくりを進めていくべき問題でございますので、引き続き、周辺の沿道部分との調整を図りながら進めていただければと思っております。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 補足のご説明をさせていただきたいと思っております。今回、建築物の形態または意匠の制限ということで、こうした形です、周辺環境都市環境に配慮したもの、それから、1階部分はディスプレイに配慮したものを、制限としてかけてございます。また、用途の制限につきましても、同様に主に商業施設等以外の用途に供するものは建築してならない、この内容というのは、先ほどお話しした銀座地

区地区計画の中で定めてある内容と同じ内容になってございます。そういった意味では、今回の地区計画の内容についても周辺の地区計画と整合したものとなっておりますし、そうした形で今後まちづくりが進められるということで認識してございます。

【高見沢会長】次いでに、港区側の方も地区計画があるのかないかいこののを、地図を出していただいて。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 こちらの図でご説明させていただきますと、結論から申しますと、港区内のところについては沿道で地区計画がかかっている部分はありません。ちょうどこちらが港区の区域になりますけど、今回、スカイコリドーとして整備する部分、地区計画の範囲、ここに面した部分において、港区内地区計画がかかっている部分はないという状況になってございます。

【高見沢会長】その他いかがでしょう。

【丸山委員】ゴールデンウィーク中に、開放して、あらかじめ歩かれた課長さんがいらっしゃるというふうに伺っておりますけれども、今回、実際に歩かれて、景観がどうだったんだろうと思ひまして、外壁が首都高のままだと結構高い状態があると思うのですが、それが、そのままだと景観を楽しめるものとは、ちょっとならないのかなと思つたので。その外壁を下げるのか、もしくは、道路に関しても傾斜が結構かかっているという話があったので、当然、上に盛るような形になるのかなと思つたものですから、そういう意味では何ていうんですかね、その道路の部分を1箇所ずつだと思つたのですが、景観とか、広場に配慮したような形での整備というのは、具体的にどのように進められるのかというのがわかるのなら、教えていただけますでしょうか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 今、スライドの方でスクリーンにお示しさせていただきます、この写真といいますのは、委員の方からご紹介のありました、ゴールデンウィーク、今年の5月4日5日に、イベントとしてこのKK線を通行止めにしまして、銀座スカイウォークという形でイベントを行った時の写真でございます。この写真に写っている範囲では、建築物とKK線の上部というのは、それほど違和感なく空間としては一体性があるのですが、一部区間につきましては、建物のまさに裏側の部分に面しているところがございまして、今までであれば、あまり人目につかなかつたような外壁面が見えてくる部分というところは区間としてございます。こうした部分を今後、

歩行者専用の空間として整備するにあたって、どのようにしていくのか、もちろんプライバシーの問題もごございますし、そういった部分をどうしていくのかというところにつきましては、今後の検討ということで、そういった方々のお話を伺いながら、整備内容を決めていくということで聞いてございます。それから、KK線の路面ですけども、こちらもご指摘の通り、カーブの部分には斜めに勾配がついていたりする箇所がございます。こういった部分につきましても歩行者が歩きやすいような形での整備というのはもちろん行われるということになります。こちらの想定の中では、こうした形で次世代コミュニティの走る空間というのも想定しておりますので、こういった歩く方、それからモビリティが走行する場合に、支障がないような形での、勾配部分の改修であるとかは今後、行っていくという話は聞いてございます。

【丸山委員】わかりました。ありがとうございます。あと新橋の周辺の町会の一部の方々も参加されたというふうに伺っていますけれども、そういった方々も参加されて、多分いろいろのご意見要望等が出たと思うんですけども、具体的にどういったご要望が出てくるのかということと、今後、それがどういった形で、にぎわいづくりというものになるかと思うんですけども、活かされていくのかというのを、現段階でわかる範囲で教えていただけますか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 地元の方々のご意見につきましても聞いてございまして、先ほどの話と重複しますが、このKK線の部分に面して建物は本来、人を歩く空間を想定していないということから、外壁面についてはそれほど配慮をしていない状態ということで、その部分をどうしていくかという、そのプライバシーの部分、本来見られなかった部分が見られるようになるという部分をどうしていくのかということのご懸念は、いただいているところでございます。それから、イベントとはまた違う話ではあるのですが、これまで地域の方々からは、新橋駅からこの銀座界限、さらに今回このスカイコリドールの部分が整備されることによって、この港区内の新橋のこの地域、ここを通り抜けてしまわれうのではないかと、通過されてしまうのではないかとというご懸念を持っているというふうに聞いてございます。そういったことから、現在、町会の方々中心となって、まちづくりの勉強会を開いているということも聞いてございます。区としてもそういった取り組みにつきましては、地域のにぎわいであるとか、活

性化、そういった部分を含めて、しっかりと協力していきたいというふうを考えてございます。

【丸山委員】 わかりました。上と下との回遊性というんですかね、そういったところがうまく繋がっていけるというか、そういうふうに接続されて、両方共がウィンウィンになれるような形になっていくのが、いいのかなと思いますので、ぜひ、そういったご意見等を聞いていただいて、ご意見要望等を挙げていただければと思いますよろしくお願ひします。最後に、今、東京都が首都高を使って、特に荒川の流域の方だと、水害時の避難路として、首都高を利用するというような計画も今、考えてるような話を聞いたときに、その新橋の駅前の方の一部も、港区の浸水ハザードマップ等を見ると、荒川の氾濫時の浸水域に入ってる部分があるので、そういう意味では、防災の時の活用というのも、今後検討するものなのかなと思ったりもしたのですけれども、何かその防災の観点っていう意味で何か現段階でありますでしょうか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 現在、この広場空間につきましては、災害時の一時避難場所の位置付けという形で明確に示されてるものはございません。一方で、今後、この広場として整備された空間を活用するにあたっては、地域の方々と連携した、例えば、日常的な防災の取り組みであるとか、訓練であるとか、連携しながら考えていきたいというお話は聞いてございます。そうした中で例えば、周辺の方々との話し合いの中、もしくは、ご協議の中でこの部分を一時的な避難場所として活用したいというような話も出てくるかと思ひます。そういった取り組みにつきましては今後、関係者と調整していくということで聞いてございます。

【高見沢会長】 今の点、結構重要だと思うのですが、地区計画の図書の中で、非常時というか、例えば、直下型地震でものすごい被害があった場合だとか、そういうようなものを想定したときの何らか防災的な方針だとか、あるいは今後、考えなければいけないといったようなところが含まれてはいますか。私も全部ちゃんと読んでないんですけど、先ほどの説明だと、そうは表現していないけれども足りてるから、位置付けはないというような言い方に聞こえましたけど。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 失礼いたしました。先ほど、明確な位置付けはないというお話ししていただきましたけども、地区計画の土地利用に関する基本方針の

中で、エリアマネジメント等による地域の魅力向上等による地域の回遊性やにぎわい交流を図る、また地域の防災力向上に資する活動を推進するという一言、記載がございます。先ほど、私が申し上げました、その地域の方々との話し合いの中で、そうした避難に関する部分についても検討を進めていくというお話につきましては、地域の防災力向上に資する活動を推進するという部分で位置付けられてるといような内容になってございます。それ以外に、特に広場につきまして、防災的な位置付けがなされているということはないというふうに認識しております。

【高見沢会長】 特に意見というわけではないのだけれども、そのような活動を推進するというようなレベルではないので、そのような場合にはこのコリドーがどのように機能するべきか、そういった点は重要なことというふうに、多分、発言の内容議事録に入ると思うのですが、そういうふうに感じました。

【大西委員】 利用の件について、ちょっと関連してご質問させていただきたいと思うのですが、参考資料の21から22辺りです。土橋のところは緩やかに上がっていくところはわかるんですけど、一番上のところはどういうふうに下りていくのかわからなくて、さっきの利用の仕方で、例えば、お子さんたちが遊ぶところにするのかとか、あるいはカップルの人がデートに使うのかとか、いわゆる、いろんなイベントを使うのかあると思うのですが。公園だとすると、イベントが何にもないときもあるんですよね。そのときに誰が使うのかという点については、いまいちピンとこないんですけど、その辺はどこか全国的にこういうやり方で、やって上手くいっているとか、そういう調査とかしたのですか。何かタラタラ道路部分を供用するだけでは、駄目な気がするのだけど、その辺は検討されたんですか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 まず事例としましては、海外の事例になりますけれども、こうした高架の道路を、広場であったり、歩行者空間として再生活用している事例はございます。これにつきましては、このKK線の再生方針の中でも、こういったものを参考にしながら、歩行者中心の公共空間にしていくということが示されてございます。また、どういう形でにぎわいを作っていくのか、ただ作るだけで本当に人が来るのかということについてはまさに、ご指摘の通りかと思えます。どれだけ魅力的な空間になるかということと、それから、いかに人を地上からこの高架の部分に上げていく

のかというところが重要になってくるかと思います。こちらにつきましては、縦動線と呼ばれる地上から高架の部分に上がっていく動線をしっかりと整備をしていくということが示されております。今、イメージ図にある通り、西銀座ということで港区内ではないのですが、縦動線という形で示されてる、青い点線で示されてるこの部分については、現在、地上からデッキ部に上がる動線を整備する箇所として示されている部分になります。もちろん、現在の出入口のスロープを活用した、階段であったりというものの他にエレベーターであったり、階段を整備していくというような場所もございます。こうした形で、上に簡単に上がることで、もしくは上に上がって、何かがあるというようなことをしっかりとこの先何かがあるかというそういう探求心といいますか、そういったものをしっかりと上に行きたいと思わせるような動線をしっかりと整備していくということと、あとは周辺開発の今後の動向にもよりますけれども、開発と一体となって、この上部空間を一体的に整備するということもございます。先ほどの京橋3丁目東地区の部分になりますけれども、このKK線沿道の開発事業と一体となってこの上部空間を整備していく、さらに連続した空間となるようにしていくということで、この上部空間にしっかりと人を呼び込むそういった仕掛けを作っていくことが大事だと考えておりますので、引き続き、こういったことが実現するように、我々としても、事業者と協議調整しながら、少なくとも寂しい空間にならないような努力というのをしていきたいというふうに考えております。

【高見沢会長】 今の質問の中には、そのようなにぎやかにする方向のことも含まれていたとは思っただけども、管理問題というか、24時間ずっとオープンなわけですよね。そのときの管理、あるいは犯罪だとかそういうことについては、どんなふうに考えてるんですか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】

現在のところ、こちらの上部空間については、24時間ということではなくて、夜間については閉鎖して管理するというようなことは聞いてございます。ただそれが、何時から何時まで閉鎖するのかであるとか、閉鎖する場合にどういう形で閉鎖をするのか、かなり広い空間になりますので、上に人が取り残されないように閉鎖ができるのかといった課題はあるかと思っておりますので、こちらにつきましても引き続きの検討になるというふう

に認識しております。

【高見沢会長】 わかりました。その他いかがでしょうか。

【玉木委員】 管理に関連してなんですけど、整備の主体っていうのは引き続きこの東京高速さん、KK線の東京高速さんが整備の主体であると認識してるんですけども、区がこの計画に関して、補助金なりを出すっていうことはないという認識でいいのか教えてください。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 こちらのスカイコリドールの整備主体につきましては、委員ご指摘の通り、東京高速道路株式会社、KK社ということになります。一方で、先ほどの京橋3丁目東地区のように、隣接する開発事業等、一体として整備する部分につきましては、開発事業側で整備するというようなこともございます。

また、今回この整備につきましては、現在の東京高速道路の成り立ちというところにも関連してくるのですが、こちらの現在の東京高速道路というのは、この高架下の店舗の賃料によって、上部の道路空間の整備維持管理に充てるということから、このKK線の区間というのは無料で走行できる空間というふうになってございます。今後のスカイコリドールの整備にあたっては、そうしたスキームを継承して、この下の部分の店舗の賃料収入によって、上部空間を整備しさらにその空間の高質化を行っていくと聞いてございまして、基本的には区からの補助金等については想定しておりません。

【玉木委員】 ありがとうございます。私もちょっと今お聞きして、無料になってる理由ってそこはそういうことなのかなと思って。広場という位置付けになってると思うのですが、いわゆる公園ではないということだと思っただけです。再開発事業における広場とかそういう扱いと同じような位置付けだと思うのですが、管理は今、夜間閉鎖をしながら管理をしていくというところで、この広場を占有して、何かをさせて欲しいと、そういった公共的な何か用途で、使う可能性とかが、できるのかどうかというのはどうでしょうか。

【野口都市計画課長】 再開発等促進区で主要な公共施設として定める広場ですので、時間管理はありますけれども、誰もがいつでも使えるように、空けておかなきゃいけない、管理しなければいけないという原則になっております。その中で、一部にぎわい創出のための営業活動を行うということは、東京都のしゃれ街条例の中で認められる範囲

がありますので、その手続きをもって利活用ができるのだと思っております。今のご質問が、公共のイベントとして使えるんじゃないかというようなご質問だとすれば、多分、しゃれ街条例かかわらずとも、営利目的じゃないので、利活用できるのではないかと思いますので、それは所有者管理者と行政側との関係になると理解しております。

【玉木委員】 ありがとうございます。今、課長に丁寧にご説明いただいた通り、営利的なものも当然今後可能性があるかもしれませんが、東京高速さんとしても、何かそういうのを企画していく可能性もあるのかなというのは想像していますし、例えば、港区であればシティハーフマラソンとかもやっているの、区と中央区が一体となって何かやるとかということももちろん出てくるのかなというふうに思いました。町会単位とか、いろんな単位で何か企画したいということも、ぜひその広場となったからには、先ほど委員のご指摘もそうですけども、ただ単に更地というか、あつけらかんとした空間というよりは、にぎわいをどう作っていくかというふうになると思いますので、活用という部分で、区としても今後、どういうふうな管理になっていくのか、注視していただいて、要望を上げていただけたらなと思います。

【高見沢会長】 その他いかがでしょうか。

【松谷会長代理】 何点かあるのですが、まず事実関係で、都市計画の内容として、この参考資料、要するに計画図書の方の、例えば21ページからの部分で何かこう、図面の精度上の問題かもしれないのですが、この地区計画の促進区の区域とかと、広場の関係が、何か外側に線が出てるんですよね。これって外の線は本来くっついてるのかどうか。図面がわかりやすく書くために隙間をあけてるのかどうか。

【高見沢会長】 重なっているのか、図面上の問題、書き方の問題なのか。

【松谷会長代理】 ちょっと図面が、これだとよく見えない。アップしたのを見ると何となく、くっついているんですよね。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 地区計画の区域としましては、このKK線の沿道の道路中心までをとっております。一方で、今回の主要な公共施設の広場として整備する部分は、KK線の上部のみというふうになりますので、そういった意味では線は二重に出てくるということになります。

【松谷会長代理】 地区計画は道路中心で取ってるっていう。次に、計画図書の23ペー

ジで、ここに縦動線の概ねの位置って書いてありますよね。ただこれは参考図なんで、都市計画の内容ではないと思うのですが、こういうところに、今後、縦動線を入れていきたいと思いますという、方針が書いてあって、それと絡むかどうか分からないのだけど、例えば 21 ページの図を見ると、左下の部分がとび出てるじゃないですか。それは、道路中心だから入ったの。それとも、縦動線入れるために入ったの。今、そのおへその部分がすごい気になって、何かなと思って考えたのだけど、縦動線の参考図でも、その部分が入ってるので、何かそういう積極的意味があって区域に入れたのか、何か、単におっしゃってたように道路の中心線でやると入っちゃっただけなのか、気にしてるのですけど。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 今、ご指摘のありました部分がまさに写真のこの部分になっております。このKK線のカーブの部分に、土橋の入口のスロープがございいます。さらに併せてその隣接地に都有地がございいます。今回、都市計画についてはその部分までを含めた形で、位置取りをしています。と言いますのは、この都有地を活用して、縦動線を整備するということになっているものですから、この部分まで含めて地区計画の区域として設定しているために、少しボコッと膨らんでる部分が都市計画の図書上に出てきているということになります。

【松谷会長代理】わかりました。言葉で書いてあるだけではなくてそういう気持ちも入ってるわけですね。次に、言葉の部分ですけど、計画図書で言うと 10 ページあたりからですね。さっき先進事例を研究しているとのお話があったのですが、世界的にこういう高架の廃止された公共施設を使った、歩行者空間化で有名なのはニューヨークのハイラインだと思うんですけど、長さも確か 2.7 キロなんで近いですし、非常に高い評価を受けていて、世界のあちこちでそれを真似たというか参考にしてるのがあって、今回の非常にそれに刺激を受けてるのはわかるんですが。ハイラインで、良かった点と、やっぱりこういう点は改善した方がいいっていう点があると思うんですよね。ところが、素晴らしかったっていう記事ばかりで、あまりこうした方が良かったというのは書かれてないので、勉強が難しいんですけど、私がニューヨーク出張の時に、実際自分で歩いた経験からすると、そこまですばらしい空間かなっていうふうに思いました。というのは、今回はそれが活かされてると思うのだけど縦動線が少なく、2 キロで 3 ヶ所ぐ

らいしかないんですよ。たまたま傘持ってたんですけど、たまたま雨がポツポツ降ってきて、みんなどうするのだろうというようなぐらい、天気が良くて気候がよければいいんだけど、そうではない時の備えが不十分かなっていうことと、それから沿道ビルとの接続が非常に少なかったのが、逃げられない。ずーっと先に見えてるところまでいくしかないっていう作りになっているので、とにかく時間はたっぷり2、3時間使いたい人にもいいかもしれないけど。何かそこをちょっと気持ちよく散策して、そろそろちょっと、下の町行こうかなというのができない作りになっているんです。それでさっき縦動線気にしたんです。10ページの線が引いてある最初のお書きのところ、KK線はというところで、引き続き周辺環境との調和ってというのがあって、先ほどお話がありましたが、やはりニューヨークなんか典型的で鉄道線なので、もともとはもっと建物裏ですけど、やっぱりそこが、人が来ることによって、周辺の地価がものすごく周りよりも低かったのが、ぐっと周りも高くなって、どんどん建て替えが起こっているんです。ですから、ある意味勝手に良い町が周りにもできてきているんですけど、今回は地区計画が、そこまでを促してはいないような気がするの、ある意味勝手に良くなっていけばいいなというふうには、思うんですけどね。接続して欲しいみたいな備えになってない計画になっていると思うんですよ。後ろにいろんな結節とか何とか書いてあるのだけど、特にそれを促すような作りにはなってない。地区計画自体が、周りの道路中心までなので、さっきお話があった銀座地区は別にして、港区の方の地区計画が決まってないところは、逆に言うと区の方で何か仕掛けができるのではないかという気もしています。一つの例で言うと、地下と高架の違いがあるのですが、札幌市の駅前通りというのがありまして、札幌駅からすすきのに行く大通り、その地下に、札幌市が頑張って地下歩道を全部通したんです。最初、地下街で考えたのだけど、採算の問題があって、地下通路にしたんですけど、そこに接続する建物については、他よりもインセンティブを事業者に与えますよという制度作ってるんですよ。なので、結構もともと街区が大きくて、力がある地域ではあるので、どんどん建て替えが進んでいて、その地下歩道に接続するビルがどんどんどんどんできてきているんですよ。なので、非常に使い勝手も良くなっているし、その地下に面してるところで、いろんなお店を出したり、それはいろいろ工夫があるんですけど。ぜひそのあたり、もし促すつもりがあれば、さっき、見えちゃう

からどうしようかという話があったような対症療法ではなくて、できたら建て替えに合わせてつなげてくれないかと、その時、間にある道路をどうするかっていう問題あるんだけど。なにか、そういうふうに渡り廊下でもいいから繋がっている周辺の街と、縦動線を作る部分以外にも繋がっているようになっていくのも一つの姿なので、それを目指すかどうかは区のお考え次第だと思いますけども、ぜひ研究して、いただければと思います。多分、KK線なので、東京都がいろいろ言うてくるのではないかと思うので、やりにくいところはあるかもしれないけど、ぜひ、せっかく作る部分を、町に活かしてもらえたらなというふうに思います。よろしくお願いします。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 貴重なご意見ありがとうございます。現在、KK線の沿線におきまして、開発が想定される区域ということで、すでにもう、計画自体が明らかになっているものとしては、もうすでに地区計画の中に組み込まれている京橋3丁目東地区、それ以外に、八重洲2丁目それから有楽町駅の周辺という形で想定されてございます。こういった部分につきましては、このKK線との連続性というところを開発の中に組み込んでいながら、この計画の区域の地区計画の区域の拡大という形で組み込まれていくことが想定されております。今回、このKK線自体を地区計画の区域として定めた理由の一つとしては、沿道で開発が計画された際、KK線と一体となった整備を促進していくために、地区計画の区域を拡大しながら、まちづくりを進めていくということが一つの考え方というふうになっておりますので、港区内の新橋のまちづくりが今後進んでいった際には、KK線との接続という部分もしっかりと考慮した上で、まちづくりの指導誘導ができるように区としても、しっかり取り組んで参ります。

【松谷会長代理】 ありがとう。期待してます。

【高見沢会長】 その他いかがでしょうか。

【玉木委員】 占用の話で言い忘れたことを思い出しまして、なぜ占用の話をしたかっていうところで公園内での商業撮影の話で、ちょっと今、相談を一件もらってたんですね。結構、勝手にやっちゃってるというご批判をいただいたので、まさにここも、できたらそういう撮影とかをする人も出てくるのかなと思ったので、占用をしっかり手続きできるようにしていただいて、そういう利用も当然出てくるのかなというふうに思ったのと、管理の主体が港区ではないので、取締というところはノータッチになるとは思うんです

けど、占用といった時に、そういったことも出てくるのかなと思ったので、検討していただけたらなと思いました。意見で大丈夫です。よろしくお願いします。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 貴重なご意見ありがとうございます。今いただいたご意見につきましても、今後、上部空間の利活用に際しまして、私どもとして、意見をする場というのがあるかと思しますので、その際に事業者にはしっかりと伝えて参ります。ありがとうございます。

【高見沢会長】 その他いかがでしょうか。

【喜多委員】 消防署でございます。お伺いしたい点がありまして、わかったら教えていただきたいんですけども。参考資料2の20ページに既存スロープは、上部空間維持管理車両の動線としての活用を想定しているとなっているのですが、おそらく、上でショップや飲食の店舗等がある場合に火災等の懸念というのがあると思うのですが、消防車両等が上がるような設計になっているのか、もしくは階段等を手でホースを伸ばしていく想定でいらっしゃるのか、あと、救急もあるんですけども、ストレッチャーでエレベーターを使ってというようなアプローチもできるんですけども、かなり距離がある部分とかもありますので、その点、どのように今想定されてるのかちょっとお伺いできればと思います。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 こちらにつきましては、まさに今ご意見いただいたことについて、距離が非常に長いということと、縦動線の位置がある程度限られてくるということから、緊急時、もしくはこの上でけがをされた方がいらっしゃるという場合については、管理車両のみならず救急車、消防の車両がこの中に入って行って、活動を行うということは想定されるかと考えております。そういった意味で、今回、このもともと車路であったスロープ部分を残していく意味というのは、そういったところにあるかと思しますので、その前提で計画はされているというふうに考えておりますけれども、今のご意見につきましても事業者の方にしっかりと伝えて参ります。ありがとうございます。

【喜多委員】 消火栓がないものですから、おそらくタンクのついた消防車が先に行って、消火栓からその車両までをホースでつなぐようなイメージに、活動としてはなると思います。おそらくビルが近接してるので、道路の下から直接上に上げるっていうのは、

想定図でも防護壁のようなものがあるものですから、それもなかなか難しいのかなという懸念をちょっと持ちました。以上です。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 貴重なご意見ありがとうございます。確かに車両の進入だけではなくて、水をどのように供給するのかという部分も非常に大事な視点かと思っておりますので、しっかりとその部分については整備の段階で、反映できるように事業者に伝えて参ります。ありがとうございます。

【高見沢会長】 ありがとうございます。その他はいかがでしょうか。最後になります。1点伺いたいと思います。このスライドでいくと15ページの最後の行に、周辺のまちづくりとの連携を図った土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るということで、ここの中に港区という立場でいくと新橋周辺地区の結節機能ということが出てくるんですけど。さっきの地区計画のかかっている、新橋のその地元の方々というのがいらっちゃって、そこでも何かしなきゃいけないね、ということで、機運が盛り上がってくるんだと思うんですけど、新橋そのものの、今後の開発というか再開発で、中長期ぐらいですかね、大きな変化があると思うんですけど、その辺と、今回のスカイコリドーとの関係ですね。だから、このひとかわの方々も重要だけれども、新橋全体というか、新橋全体ってことは東京全体の課題でもあると思うのだけれども、非常に大きな、重要な課題だと思うんですが、その辺の見込みというか、特にコリドーとの関係における見込みですね、お考えがあればお聞かせください。

【池端再開発担当課長】 新橋駅周辺につきましては、西口及び東口の方で再開発事業の検討を、準備組合が進めてございます。特に東口につきましては、今回のコリドーと近いということもありまして、コリドーの方に人を流すようなしつらえというのを、再開発事業で整備する広場ですとか、建物の中から作っていきたいというふうに聞いてございます。ですので、コリドーのにぎわいが新橋駅に繋がるようなまちの作りというのを、港区の方からも、再開発準備組合の方に指導して参ります。

【高見沢会長】 ということで聞いております、という感じですけど、やっぱり港区にとっても重要な拠点であるのでぜひ市内でもしっかりと議論して、このコリドーの機会を、うまく活かせるように考えてほしいなと思います。あと、もう1回付け加えると、浜離宮方面へのアクセス、今回、車は通らないんだけど1号というふうに名称だけはつ

けかえたところについては、東京都の指導でいろいろとやってると思うのですが、海へのアクセスができることは港区にとって非常に重要なことだと思うので、どうしても区境が途中に入って、何かよその話のように思いがちではないと思うのだけでも、口が出にくいのかもしれないのですけども、非常に重要な動線なので、ぜひ新橋の今後のあり方、それから新橋からコリドーを使っての海への出方については非常に重要な課題だというふうに、私自身は認識してるので、ぜひ、その辺をよろしくお願ひしたいと思ひます。他によろしいでしょうか。それではいろいろご意見というか、重要な観点からのご示唆とかありましたが、特に付帯意見とかそういうものではなく、機会あるごとに適切なところにお伝ひいただく、あるいは港区の中でも大切にして議論していただくということでお願ひしたいと思ひます。それでは特に、他にはないようでございますので、ただいまの案件につきましてお諮りしたいと思ひますがよろしいでしょうか。それではお諮りします。審議事項2の都市計画案につきまして、案の通り異議のないものとし、答申することに賛成の方の挙手をお願ひいたします。

(賛成者挙手)

ありがとうございます。賛成多数と判断しきよう決定し、答申いたします。

案件は以上となりますが事務局から何か連絡はございますか。

【野口都市計画課長】 本日は長時間にわたりましてご審議いただきありがとうございます。次回の開催につきましては、令和6年2月1日と令和6年2月6日の2回開催することを予定しております。次回は案件が非常に多いため、各委員に事前にご説明をさせていただけたらとも思ってるところでございます。開催にあたりましてはまた事務局から改めてご連絡いたします。事務局から以上でございます。

【高見沢会長】 それでは本日の都市計画審議会はこれで終了いたします。ご協力ありがとうございました。

午後3時28分 閉会