

第 2 2 9 回

港区都市計画審議会議事録

平成 2 8 年 1 2 月 2 2 日 (木)

港区役所 議会棟 1 階 第 5 ・ 6 委員会室

次 第

(1) 審議事項

- ①東京都市計画地区計画浜松町駅西口地区地区計画の変更について
- ②東京都市計画高度利用地区の変更について（浜松町二丁目地区）
- ③東京都市計画第一種市街地再開発事業浜松町二丁目地区第一種市街地再開発事業の決定について
- ④東京都市計画駐車場第33号浜松町駐車場の変更について

(2) 報告事項

港区まちづくりマスタープラン（改定素案）について

委員の出欠状況

◎ 学識経験者委員

氏名	出欠状況	
池邊このみ		欠席
大瀧陽平	出席	
鎌田隆英	出席	
栗原康雄	出席	
真田純子	出席	
高橋洋二	出席	
高見沢実	出席	
只腰憲久	出席	
望月義也		欠席

◎ 区議会議員委員

氏名	出欠状況	
うかい雅彦	出席	
近藤まさ子	出席	
二島豊司	出席	
杉本とよひろ	出席	
七戸淳	出席	
大滝実	出席	

◎ 関係行政機関委員

氏名	出欠状況	
川上薫代理 山城	出席	
永井秀明代理 中川	出席	

◎ 区の住民委員

氏名	出欠状況	
長屋和子	出席	
福島正純	出席	

午前10時00分 開始

【野澤都市計画課長】 お待たせをいたしました。それでは、第229回港区都市計画審議会の開会をお願いいたします。

本日は、望月委員におかれましては、所用のため欠席とのご連絡が入っています。また、池邊委員はご連絡はいただいておりますが、若干遅れているようでございます。

また、関係行政機関の委員でございます、愛宕警察署長の川上委員の代理といたしまして、山城警務課長が、芝消防署長の永井委員の代理といたしまして、中川予防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を申し上げます。

【武井区長】 皆さん、おはようございます。港区長の武井雅昭です。

本日は、年末の大変お忙しいところ、ご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。

さて、本日諮問いたします案件は4件ございます。1件目が浜松町駅西口地区地区計画の変更、2件目が高度利用地区の変更、3件目が浜松町二丁目地区第一種市街地再開発事業の決定、4件目が都市計画駐車場第33号浜松町駐車場の変更です。

この4件は、いずれも浜松町駅西口地区のまちづくりに関連する案件です。浜松町駅西口地区では、JR浜松町駅前の街区において、平成25年の3月に浜松町駅西口地区地区計画を決定し、駅前拠点にふさわしい都市機能の更新の計画が進められています。

このたび、浜松町二丁目地区において、先行する隣接街区の計画と連携した一体性のある広場や、歩行者ネットワークの形成、地区周辺に寄与するにぎわいと潤いのある空間を整備するとともに、区の文化芸術ホールや住宅、店舗など、多様な機能を備えた魅力ある複合市街地の形成を図るため、関連する都市計画の決定及び変更を行うものです。

また、平成25年3月に、都市計画変更した浜松町駐車場について、施設計画の具体化から形状等の変更を行い、利便性の向上を図ることから、その内容について都市計画変更を行うものです。

あわせて、本日は報告事項といたしまして、港区まちづくりマスタープランの改定素案に

ついて、ご説明をいたします。

港区まちづくりマスタープランは、都市計画法における市町村の都市計画に関する基本的な方針で、まちの将来像や目指すべき方向性、まちづくりの方針や取り組みの考え方を示すものです。このたび、改定素案を取りまとめましたので、皆様にご報告しますとともにご意見などを伺います。

本日、ご審議いただきます案件は、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をいたします。

以上、簡単ではございますが、私のご挨拶といたします。どうぞよろしくお願いをいたします。

【野澤都市計画課長】 ありがとうございます。

区長は公用のため退席をさせていただきます。

(区長退席)

【野澤都市計画課長】 それでは、高橋会長、議事進行よろしくお願ひいたします。

【高橋会長】 それでは、第229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とおり、審議事項が4件、それから報告事項が1件でございます。おおむね12時を目安に進めてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

審議事項1が東京都市計画地区計画浜松町駅西口地区地区計画の変更についてです。

審議事項2が東京都市計画高度利用地区の変更について（浜松町二丁目地区）です。

それから、審議事項3が東京都市計画第一種市街地再開発事業浜松町二丁目地区第一種市街地再開発事業の決定についてでございます。

審議事項4が東京都市計画駐車場第33号浜松町駐車場の変更についてです。

それから、報告事項が1件ございまして、港区まちづくりマスタープラン（改定素案）について報告させていただきます。案件の説明の後、質疑を行いますのでよろしくお願ひいたします。

では、事務局から説明をお願いいたします。

【野澤都市計画課長】 それでは、最初に資料のご確認をさせていただきます。

事前に送付いたしました資料といたしまして、資料目録とともに、資料1が、東京都市計画地区計画浜松町駅西口地区地区計画の変更案の計画図書及び理由書でございます。

資料2が、東京都市計画高度利用地区の変更案の計画図書及び理由書でございます。

資料3が、東京都市計画第一種市街地再開発事業浜松町二丁目地区第一種市街地再開発事業の決定案の計画図書及び理由書でございます。

資料4が、東京都市計画駐車場第33号浜松町駐車場の変更案の計画図書及び理由書でございます。

資料5が、港区まちづくりマスタープラン（改定素案）の概要版でございます。

資料6が港区まちづくりマスタープラン（改定素案）でございます。

つづきまして、参考資料1といたしまして、浜松町二丁目地区のまちづくりについてまとめた資料でございます。

参考資料2が、第33号浜松町駐車場の都市計画変更についてまとめた資料でございます。

参考資料3が、港区まちづくりマスタープラン（改定素案）についてまとめた資料でございます。

つづきまして、本日席上にご配付いたしました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。

つぎに、区長から当審議会宛ての諮問文の写しが4枚ございます。

また、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。

それから、席上配付資料目録とともに、審議事項1から3の都市計画案に対して提出されました意見書の要旨、席上配付資料1から3が、本日の説明で使いますパワーポイントを印刷したものでございます。

本日の資料は以上でございますが、お手元の資料に不備はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、恐縮でございますが、着座してご説明させていただきます。

審議事項1、東京都市計画地区計画浜松町駅西口地区地区計画の変更について、それから、審議事項2、東京都市計画高度利用地区の変更について（浜松町二丁目地区）及び審議事項3、東京都市計画第一種市街地再開発事業浜松町二丁目地区第一種市街地再開発事業の決定について、こちら3件のご説明に入ります。

資料1から資料3のそれぞれの計画図に沿ってご説明いたしますが、本日配付しました席上配付資料1のとおり、イメージ図などのパワーポイントもご用意いたしましたので、こちらのスクリーンのほうもあわせてごらんいただければと思います。

まず、浜松町二丁目地区のまちづくりについて、ご説明いたします。

参考資料の1をごらんください。こちらのA3横判のものでございますが、中央の位置図をごらんください。あわせて、パワーポイントでもご説明いたします。

当計画地は、浜松町駅、大門駅に近接する、赤枠で囲まれた約0.7ヘクタールの地区でございます。周辺には街区を挟んで北側に大門通り、西側に国道15号線、こちら第一京浜が位置しておりまして、交通利便性の高い立地となっております。

当地区を含む約3.9ヘクタールの区域に地区計画が決定されておりまして、当地区を除く約3.2ヘクタールの区域の都市再生特別地区が決定されております。

つづきまして、地区計画の経緯についてご説明いたします。平成25年3月に、駅前拠点にふさわしい多様な機能を備える居住環境の向上、利便性の高い国際性豊かなにぎわいのある複合市街地の形成等を目標としまして、「浜松町駅西口地区地区計画」が計画決定されております。

ここでは、本地区以外の範囲につきまして、地区整備計画を策定しまして、段階的に整備をしていくとしております。

今回、本地区浜松町二丁目地区の開発計画が具体化したことに伴いまして、地区整備計画を新たに定める計画の変更を行うとともに、関連する都市計画を決定・変更するものでございます。

ここで先行する街区の計画概要について、簡単にご紹介します。都市再生特別地区において、3つの柱を掲げまして整備を進めております。

1つ目が、「交通結節点の機能強化」で、J R・モノレール駅舎の改良とあわせた歩行者広場や歩行者デッキネットワークの整備、J R・モノレールと地下鉄をつなぐ縦動線の整備による乗りかえ路線の強化を図ります。

2つ目が、「国際交流拠点の形成」でございまして、国際コンベンションホールの整備とともに、外国人滞在者支援機能の導入を図ります。

3つ目は、「交通結節拠点における防災機能の強化と環境負荷の低減」でございまして、高効率な自立・分散型エネルギーシステムの導入や帰宅困難者受け入れスペースと災害支援機能の確保を図ります。これらの貢献を評価いたしまして、容積率の最高限度が1120%となっております。

おそれいりますが、パワーポイントをごらんいただけますでしょうか。当地区と駅及び駅周辺をつなぐ歩行者動線について、簡単にご説明いたします。

こちらは、3階のデッキレベルの計画図となっております。まず現在、北口改札の周辺におきましては、駅前滞留空間がないために、歩行者と自動車の錯綜や、恒常的な混雑が発生しております。

このため計画では、北口改札を3階レベルに橋上化いたしまして、北口及び南口改札からの歩行者動線を設けます。また、北口改札前には、汐留・竹芝方面へ連絡する東西自由通路を整備いたします。

こちら、青色で囲まれた範囲につきましては、A棟に約2,000平方メートルの広場と約800平方メートルの広場を整備いたします。また、紫色で囲まれたA棟、B棟の位置に、このデッキレベルから都営地下鉄大門駅までをつなぐステーションコア、こちら縦動線でございますが、これを整備いたします。さらに、このデッキ広場を介して浜松町二丁目地区及び周辺市街地へとつながる歩行者ネットワークを計画しております。

こちらは、1階レベルの計画図となっております。こちら「交通結節機能の強化」として、タクシープールやバスターミナルを設ける計画でございます。こちらのステーションコアを縦動線としまして、浜松町駅や地下鉄大江戸線に連絡いたします。また、このA棟の地下に都市計画駐車場を設ける計画となっております。

こちらは、東側の大門通り側から見た駅前のイメージパースでございます。橋上化したデッキレベルにおきまして、歩行者ネットワークの充実を図ります。今回、この絵には出ておりませんが、追加となる浜松町二丁目地区は、この絵の反対側に位置しております。

つづきまして、計画地の現況についてでございます。

道路に沿って比較的小さな敷地にビルが立ち並んでおります。街区の内部には、東京都交通局や港区の土地がまとまってあるものの、それぞれ単独の建てかえでは、周辺につながるネットワークや広場の整備は困難な状況となっております。

つづきまして、浜松町二丁目地区のまちづくりの経緯について、ご紹介いたします。

平成23年1月に、地区内地権者による勉強会が発足いたしまして、同年12月に再開発協議会が設立されております。

また、平成24年11月に、浜松町二丁目C地区再開発準備組合が設立されております。

平成25年3月に、地区計画を決定いたしまして、平成26年11月に先行する街区とともに浜松町駅西口地区開発事業者協議会が設立されております。

これまでの間、準備組合によりまして、都市計画手続きの開始に向けた地区内の方々の同意取得を得るとともに、関係機関との協議が進められてまいりましたが、一定の方向性が整ったことから、今年の8月から都市計画手続きを進めているところでございます。

それでは、都市計画案の内容について、ご説明いたします。まず、地区計画の変更の内容についてでございます。

お手元の資料1、1ページをごらんください。

同様のものをパワーポイントで表示いたしますので、こちらもあわせてごらんいただければと思います。

名称は浜松町二丁目地区計画、位置は港区浜松町二丁目地内、面積は約3.9ヘクタールでございます。

つぎに、計画の目標でございます。

「様々な交通機関の乗換え機能や駅前に必要な交通拠点機能の充実」、「居住環境の向上」、「利便性の高い国際性豊かなにぎわいある複合市街地の形成」、「安全で快適なゆとりある歩

行者ネットワークの形成」としてございます。こちらの目標につきましては、今回変更はございません。

つぎに、「区域の整備・開発及び保全に関する方針」でございます。

最初に、「土地利用の方針」についてご説明いたします。

「土地の合理的かつ健全な高度利用と安全で快適な魅力ある複合市街地を形成」するために、こちらは「高度利用された市街地を形成」、「国際性豊かな賑わいある複合市街地の形成」、「駅前拠点に相応しい交通結節機能の強化を図る」、「駅から周辺市街地へ連続する安全かつ快適な歩行者空間を形成」、「防災機能の強化を図り、災害に強いまちづくり」などを方針としております。

1枚めくっていただきまして、2ページをごらんください。

地区施設の整備の方針についてでございます。

「安全で快適なゆとりのある歩道状空地の整備」など、四つの方針を掲げております。そのうち、3つ目の方針では、「賑わいと憩いの空間」と「公園」の記載を新たに加えて、「歩行者の滞留・集散空間や賑わいと憩いの空間として、公園や広場を整備」するとしております。

つぎに、「建築物の整備の方針」についてでございます。

地区内の建築物等につきましては、「用途の制限」、「壁面の位置の制限及び工作物の設置の制限」、「建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限」を定めております。

つづきまして、「その他当該地区の整備、開発及び保全に関する方針」でございますが、「自然エネルギーの有効活用等、街区全体においてエネルギーの高効率化に努める」などを方針として定めています。こちらにつきましては、今回変更はございません。

つづきまして、「地区整備計画」についてでございます。

まず、「地区施設の配置及び規模」でございますが、今回追加するものについて、ご説明いたします。

まず、公園でございます。駅と周辺地区をつなぐ歩行者も滞留・集散できる空間やにぎわいと憩いの空間としまして、地区南西の角に公園、約200平方メートルを整備いたします。

1枚おめくりいただきまして、3ページをごらんください。

こちら、広場についてでございます。公園と一体的に利用できる広場6号を約800平方メートルで整備いたします。

パワーポイントをごらんください。

地区の南西側から見た公園・広場6号のイメージとなっております。広場6号は、階段とデッキを含みまして、立体的に整備することとなっております。こちらは、公園・広場6号の活用イメージでございます。

それでは、資料にお戻りください。

つづきまして、3ページ中ほど、歩道状空地についてでございます。

周辺地区とのつながりに配慮した、安全で快適なゆとりある歩行空間として、地区の西側に幅員2メートルの歩道状空地2号を、南側に幅員3メートルの歩道状空地3号をそれぞれ隣接する街区と連続して整備します。

パワーポイントをごらんください。

地区の北側から見た歩道状空地2号のイメージ図となっております。つづきまして、地区の東側から見た歩道状空地3号のイメージ図となります。

資料にお戻りください。

つづきまして、3ページ上の広場についてでございます。JR、モノレール駅前に、交通結節機能の拠点にふさわしい歩行者の安全性・快適性の向上に資するデッキ部の広場1号とつながる、面積約400平方メートルの広場5号を整備いたします。また、ページ中ほどになりますが、広場5号と広場6号を結ぶ、幅員約4メートルの歩行者専用通路5号を整備いたします。

パワーポイントのほうをごらんください。

広場1号から見た、広場5号のイメージ図となります。つづきまして、広場5号から続く歩行者専用通路5号のイメージとなります。

資料にお戻りください。

つぎに、「建築物等に関する事項についてでございます。こちらにつきましては、先行する

街区と同じ規制となります。「建築物等の用途の制限」につきましては、主に性風俗関連の店舗が禁止となっております。

つぎに、建築物等の「壁面の位置の制限」についてでございます。

パワーポイントのほうをあわせてごらんいただけますでしょうか。

図のピンク色の点線で示している1号壁面、紫色の点線で示しております2号壁面を定めまして、建築物の外壁や柱の面などは、原則この外側に建築することができなくなっております。

資料にお戻りいただきまして、4ページをごらんください。

「壁面後退区域における工作物等の設置の制限」としまして、「広告物等、交通の妨げとなるような工作物を設置してはならない」としてございます。

また、「建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限」としましては、「東京都及び港区の景観計画に適合し、周辺環境と調和、良好な都市環境の形成に資するものとする」としてございます。

資料1枚おめくりいただきまして、6ページをごらんください。

こちら、「計画図1」でございます。地区計画の区域及び整備計画の区域を示してございます。

もう1枚おめくりいただきまして、7ページ、こちら「計画図2-1」でございます。地上部の地区施設の配置を示している図でございます。

もう1枚おめくりいただきまして、「計画2-2」となっております。こちらは、デッキ部の地区施設の配置を示している図でございます。

もう1枚おめくりいただきまして、「計画図3」をごらんいただけますでしょうか。

こちらもただいま説明いたしました、壁面の位置の制限について示した図となっております。

もう1枚おめくりいただきまして、10ページは、「参考図」となっております。

こちらは、今回追加する地区施設の配置、断面及び各階の平面図と模式図で示したものでございます。

1枚おめくりいただきまして、11ページをごらんいただけますでしょうか。「都市計画の案の理由書」でございます。

こちら、下から5行目に記載のとおりでございますが、「浜松町二丁目地内約0.7ヘクタールにおける開発計画の具体化に伴い、新たに地区施設として公園や広場を設けるなど、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を進め、多様な機能を備えた安全で快適な複合市街地を一体的に形成するため、地区計画の変更を行うものである」としております。

地区計画の変更案についてのご説明は以上でございます。

つづきまして、高度利用地区の変更について、説明いたします。

お手元の資料2をごらんください。

地区名は、浜松町二丁目地区、位置は浜松町二丁目地内、地区面積は、約0.7ヘクタール、容積率の最高限度は10分の90、これは900%という意味でございます。容積率の最低限度は10分の20、建ぺい率の最高限度が10分の6、敷地面積の最低限度が200平方メートルとなっております。

壁面の位置の制限につきましては、道路境界から建物の壁面の位置までの距離を約4メートルとしてございます。

資料2枚おめくりいただきまして、4ページをごらんください。こちら、「計画図の1」となっております。高度利用地区の区域を示しております。

おめくりいただきまして、「計画図2」をごらんいただけますでしょうか。こちらは、ただいま説明いたしました壁面の位置の制限を図示したものでございます。

もう1枚おめくりいただきまして、「都市計画の案の理由書」をごらんください。

下から5行目に記載のとおり、「浜松町駅西口地区地区計画の変更及び浜松町二丁目地区第一種市街地再開発事業の決定に伴い、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ため、面積約0.7ヘクタールについて高度利用地区を変更するものである」としております。

高度利用地区の変更についてのご説明は以上でございます。

つづきまして、第一種市街地再開発事業の決定について、ご説明いたします。

お手元に資料3をご用意いただけますでしょうか。

1 ページ目でございますが、名称は「浜松町二丁目地区第一種市街地再開発事業」、施行区域面積は「約0.7ヘクタール」となります。

つぎに、公共施設の配置及び規模でございます。

まず、道路でございますが、西側の特別区道第816号線、南側の特別区道第817号線が既に整備されております。

つぎに、公園でございますが、面積約200平方メートルの公園を新たに整備いたします。

つづきまして、建築物の整備についてでございます。

建築面積約4,700平方メートル、延べ面積約8万平方メートル、主要用途は住宅、事務所、公益施設、店舗、変電所としております。

つぎに、建物の高さの限度についてでございます。

高層部を190メートル、中層部を50メートル、低層部を30メートルとしております。

つぎに、建築敷地の整備についてでございます。

敷地面積は、約5,900平方メートル。整備計画として2つ定めておりまして、1つ目は、「ゆとりある良好な歩行者空間を確保するため、壁面の位置を後退し、歩道状空地を整備する」、2つ目は、「駅前拠点と周辺地区をつなぐ広場を整備しまして、にぎわいと憩いの場の創出を図る」としております。

つぎに、住宅建設の目標についてでございます。

戸数は、約400戸、面積は、約4万1,000平方メートルとしております。

1枚おめくりいただきまして、2ページをごらんください。

こちら、「計画図1」となっております。ただいまご説明いたしました施行区域を示しております。

1枚おめくりいただきまして、「計画図2」をごらんください。

こちらは、ただいまご説明いたしました公共施設の配置を示しております。

もう1枚おめくりいただきまして、4ページ、「計画図3」をごらんください。

こちらの図は、建築物の高さの最高限度を示しております。

もう1枚おめくりいただきまして、5ページ、都市計画の案の理由書をごらんください。

下から5行目に記載のとおり、「隣接街区と一体となった、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り、安全で快適な、魅力ある複合市街地の形成を図るため、区域面積約0.7ヘクタールについて浜松町二丁目地区第一種市街地再開発事業を決定するものである」としております。

第一種市街地再開発事業の決定案についてのご説明は以上でございます。

さいごに、今後のスケジュールについてご説明いたします。パワーポイントのほうをごらんください。

本日、当審議会におきまして、都市計画の内容についてご審議いただき、ご了承いただければ成案となります。

都市計画決定の告示につきましては、1月中を予定しております。

ここで、都市計画案に対して出されました意見書の要旨についてご紹介いたします。お手元資料の意見書の要旨をごらんください。

意見書は2通、個人の方から提出がございました。

まず、賛成意見に関するものでございますが、1通の意見書がございました。

都市計画に関するご意見としまして、「バリアフリーを設計の基本とされて、新しい駅前開発となっております喜んでおります」とのご意見でございます。

その他のご意見としまして、「浜松町駅前に図書館、図書貸し出し・返却するためのスペースを確保してはどうでしょうか」というご意見をお寄せいただきました。これに対しまして、区といたしましては、「図書貸し出し・返却するためのスペースの確保については、施設の具体的な検討の中で、引き続き検討してまいります」としております。

つづきまして、反対意見に関するものでございますが、1通の意見書がございました。

「説明会で掲載された写真に同意していない地権者のビルが大きく写っていた」としまして、「区の進め方は粗雑であり、より丁寧により細やかに、寄り添うように対応できなければ反対します」とのご意見がございました。

区といたしましては、「当該写真は、計画地の現況」を説明する目的で使用したものでござ

います。権利者への対応については、市街地再開発準備組合に対し、丁寧かつ十分な説明をするよう指導してまいりました。今後も権利者をはじめ近隣住民の方々からも理解を得ながら、事業を進めるよう指導してまいります」としております。

その他のご意見はございませんでした。

長くなりましたが、審議事項1、審議事項2、審議事項3についての説明は以上でございます。

【高橋会長】 事務局の説明が終わりました。

それでは、これから審議に入ります。ご質問、ご意見はございましたら、よろしくお願ひします。

はい。福島委員、どうぞ。

【福島委員】 区民委員の福島と申します。2点お伺いしたいと考えております。

まず、資料1ですけれども、浜松町駅西口地区地区計画の2ページ、その他当該地区の整備、開発及び保全に関する方針中2に災害時における帰宅困難者の支援という記述がございます。それから、参考資料1のうち、計画地の位置・地区の概況の真ん中下のところに、また、周辺にはまとまった規模の広場空間が不足しており、災害時における地域活動の場としての機能の確保も課題となっていますと書いてあります。

当計画地は、JR、都営地下鉄浅草線、大江戸線、東京モノレールといったさまざまな路線が集まる交通の拠点となっています。

帰宅困難者の支援について、大規模災害時、特に大きな地震が発生したときに、どのくらいの人数が駅周辺に帰宅困難者として滞留し、新設する広場や公園に収容し切れるのかどうか、あるいは具体的にどのような支援を行うかについて、お聞かせいただければと思います。

2点目は、資料3ですけれども、ここの中の1ページ目に、住宅建設の目標として、約400戸、4万1,000平米、参考資料1のほうには地上47階、地下3階とあります。

高層部、中層部、低層部に分かれているわけですけれども、400戸という規模から考えて、高層部については、ほとんどが住宅供給として考えられているのかどうか。この2点についてお伺いをしたいと。

【高橋会長】 ありがとうございます。

富田開発指導課長。

【富田開発指導課長】 まず1点目の災害時にどれほどの帰宅困難者が発生するかについて、これについてはあくまでも推計ですが、発生から数時間後には4万6,900人程度の災害帰宅困難者が発生することが想定されます。

受け入れ施設につきましては、浜松町駅周辺の滞留者協議会というものがございまして、そちらでいろいろな受け入れを検討してございます。

その中で、今回のA、B街区では、約3,100名程度の受け入れ施設を設けまして、200平米ほどの備蓄倉庫を設けます。ここでは、3日間の食料や水などを確保する計画でございます。災害時発生から数時間後、駅で帰宅困難者は滞留しますが、その後、帰宅される方、当然、鉄道施設やバスが動かないため残る方もございますが、そのような形で災害に対応します。

【高橋会長】 大久保課長。

【大久保開発担当課長】 つづきまして、C街区、今回担当させていただく街区につきましては、約800平方メートル、480名の受け入れができる帰宅困難者の対策をさせていただくということでございます。

それから、広場につきましては、当地区含めまして、災害の拠点となる広場がないということで、今回の計画で広場6号、それから、公園を含めまして、あわせまして約1,000平方メートルの広場が確保されるということでございます。

それから、住宅の関係でございますが、400戸につきましては、委員ご指摘のとおり、高層部でほとんどの全ての住宅を確保するというところでございます。

【高橋会長】 福島委員、よろしいですか。

【福島委員】 はい、どうもありがとうございました。

【高橋会長】 ほかにご質問、ご意見ございますでしょうか。どうぞ、二島委員。

【二島委員】 二島です。歩行者専用通路、これは室内、外なのか、屋外なのか、外で屋根があるのかないのか。

【高橋会長】 はい。

【大久保再開発担当課長】 委員ご指摘のとおり、屋根があるというふうにお考えください。ただ、完全な外ではなく、完全な内側でもなく、ガラスでルーバー状になっています。空間を確保するという意味で、このようなガラスというようなことで考えております。

【二島委員】 そのパースで言うと左手の奥というのは建物ですか。

【大久保再開発担当課長】 ガラスの左側は、建物はございませんで、少し離れたところにA-2棟がくるということでございます。

おそれいります、参考資料の1、A3の資料でございますが、参考資料の1をごらんいただきたいと思います。右の真ん中に配置図（案）というふうにお示ししておりますが、こちらの歩行者専用通路5号の部分でございますが、少し離れた部分にA-2棟、A街区の店舗がくるというふうにお考えいただければということでございます。

【二島委員】 歩行者専用通路5号とこの高層棟の間のスペースの間にガラスのルーバーが入っているということですか。そこの建物とこの歩行者専用通路5号との間のスペースも歩けるのですか。

【高橋会長】 大久保課長。

【大久保再開発担当課長】 歩行空間としましては、屋根がついた部分がそこは行き来できないデッキ部分になっていまして、少し離れたところにA-2棟がきます。

【二島委員】 わかりました。

あと、全体の容積率の話なんですけど、1120%というのは、どこのところですか。

【高橋会長】 はい。

【富田開発指導課長】 1120%につきましては、A、B街区が都市再生特別地区で1120%の容積を都市計画決定してございます

【二島委員】 全体じゃなくてですね。

【富田開発指導課長】 A、B街区のみです。

【二島委員】 わかりました。ありがとうございました。

【高橋会長】 ほかにどうぞ。どうぞ、長屋委員。

【長屋委員】 長屋です。質問いたします。資料の3番ですけども、建築物の整備ということで、4,700平米で、住居、事務所、公益施設、店舗、変電所となっております。

先ほど、400戸あるということをお伺いいたしましたけれども、この建築物は、住居、事務所が混在する複合の区分建物と予想されます。現在、東京都や港区で、人口高齢化がかなり進み、平均寿命も長くなっております。そういうような状況で長生きリスクも、考えていかなきゃいけない時期だと思います。

地区計画の目標で、住居環境の向上を図った地域貢献を配慮しつつということがありますが、老人用施設というのも考えていらっしゃるのでしょうか。

【高橋会長】 大久保課長。

【大久保再開発担当課長】 高齢者の方々への施設というのは、こちらの地区では整備しないということでございます。

【高橋会長】 長屋委員。何か追加ありますでしょうか。

【長屋委員】 ないということは、現状にある施設を利用しなさいということですね。その方たちは、個人で、そのような施設に行きなさいということですか。

【富田開発指導課長】 特に、港区では、自ら施設を基本計画などに基づいて、高齢者施設を整備し、南麻布に高齢者住宅等や、特養をつくってございます。そのほかに民間開発でも、一部北青山三丁目の都営住宅の建替え等では高齢者住宅を整備します。高齢化に対する対策や子育て関連施設については、区自らで整備するものや、開発で指導、誘導しながら整備を行っているということでございます。

【高橋会長】 よろしいですか。ほかにどうぞ。はい、どうぞ。

【只腰委員】 二、三お伺いしたいと思うんですが、今回の浜松町二丁目地区について、特区は使わないという理解でよろしいんですね。使わないとすれば、ほかの4分の3のところは、特区でやっていると思うんですが、この違いと、今回使わなかった理由は何かを教えてください。

【高橋会長】 大久保課長。

【大久保再開発担当課長】 都市再生特別地区につきましては、地域貢献の評価により、高度

利用にかかる制度でございますが、当地区、今回の変更の部分でございますが、敷地面積が小さく、また事業成立の観点から、地域貢献に資する施設が多くを見込めないということでございます。

一方で、当地区は敷地が細分化されておりまして、地区計画においても、敷地を共同化し、高度利用された市街地を形成することが言われてございます。こちら挙げられていることから、制度の趣旨と整合と必要性を踏まえまして、高度利用地区を活用するということがふさわしいというふうに考えたところでございます。

【只腰委員】 図面を見ますとデッキレベルとか、それから、そのほかの施設についても、残りの4分の3のエリアに特区で整備したいろんな施設が実際に通路とかで全部つながるし、駅から広場を経由して当該地に至ると思うんですが、そういう意味では、4分の3のエリアで整備した特区の貢献施設を、ただ乗りという言い方はちょっと正しくないかもわからないですけど、そこを一方的に利用するだけというのは、何か地区間で均衡しないじゃないかと思うんですけど、その点いかがですか。

【高橋会長】 富田課長。

【富田開発指導課長】 当然、A、B、Cと一体であります。都市計画の熟度と申しますか、時期の違いもございまして、A、B地区につきましては、浜松町駅、東京モノレールの駅、大門駅もございまして、当然都市再生に貢献するような形で基盤整備をしています。一体的な都市計画でございますが、どうしても整備時期や、まちづくりの熟度が違った関係から、全体的な街づくりを視野に入れながら、整備の時期が異なります。また、どうしても、このC街区につきましては、0.7ヘクタールという非常に狭小なエリアでございますし、地権者も個人地権者等もございまして、全体的な計画のもとに一体的な都市計画を図っているということで、その地域特性がある関係でどうしても都市再生特区を活用しなかったということでございます。

【只腰委員】 こういう隣に隣接する場合は非常にそこは微妙ですよね、実際はね。支える基盤施設が共通になりますよね。そうすると、かたや特区で貢献施設をつくっておいて、かたや高度利用地区で整備するということなんですけど、その辺、地区計画では一応縛って

いるのかもわかんないんですけど、最初の計画段階、計画の熟度が違うというのは当然出てくるんですけども、やはり全体の計画を練る段階で、地区ごとの負担が公平になるようにどうか、貢献とそれから得るものとか、ちゃんとバランスするようにぜひ見張っていただきたいと思います。

もう1点、今回の地区で店舗とか業務施設も入ると思いますんで、車の動線とかが多分必要になって、車の動線処理をどういうふうに、何らかの形でやられていると思うんですが、そこちょっと説明がなかったんで、その荷さばきとか、居住者の住宅の附置義務駐車場とかその辺の出入り関係をちょっと説明していただきたい。

【高橋会長】 富田課長。

【富田開発指導課長】 まず、A、B街区につきましては、パワーポイントの17ページを見ていただきますと、地区内通路というものを活用しまして、主にA、B街区内の車をさばいていくような形になります。現在は大門通りにおいて、地上レベルで歩行者を歩かせている関係で、どうしても歩行者と車が錯綜しております。今回デッキレベルで広場1号や2号、そのほかにも歩行者通路を設けて、歩車分離を図ることで、円滑な交通処理ができるように計画をしております。

【只腰委員】 今回変更地で、今回の計画を決めた区域に対して、物流とか車の動線はどういう処理されているんだと、その点を伺っただけです。

【高橋会長】 大久保課長。

【大久保再開発担当課長】 今回の変更地区につきましては、西側の道路、区道から搬入・搬出をするという計画になってございます。こちらの駐車場につきましては、荷さばき等も含めて、地下1階部分で処理するという計画になってございます。

【只腰委員】 ほかの地区と車の出入りはないんですか。今回の地区だけで閉じるんですか。

【高橋会長】 大久保課長。

【大久保再開発担当課長】 ほかの地区との行き来というのは、当地区のみでございまして、行き来はないというふうに考えております。

【高橋会長】 ほかにございませんでしょうか。はい、どうぞ。

【高見沢委員】 住宅について伺いたいんですけど、こういったの変更のメインは住宅だと思うんですが、それに関連して、ちょっと知識不足もあるんで伺いたいんですが、浜松町駅前ということで、相当国際的な機能も集中する中で、住宅をこれだけ入れるというのは、当初から考えておられたものなのか、マスタープランの変更なんかにもありましたように、人口がとんでもなく増えているということで、状況が変わってきて、住宅というものを位置づけたのかということをもまず前提としてお聞きしたい。

それから、住宅といった場合に、今回の都市計画の当初だけを見ると、どういう住宅かというのがあまりイメージできないんですが、相当羽田直結で浜松町に来て、住宅が400戸あるとなると、今までの住宅の概念というか、ものとはかなり次元の違うような非常にグローバルな人たちが活躍するような住宅かなと思ったり、あるいはそうでもなくて、何か違う普通の分譲マンションかなというふうにも思えるんですが、もしその辺で、内容が教えていただければ教えていただきたいということ。

都市計画のこの当初の中で、文言として例えば地区計画の理由書、これ11ページですけども、東京都のビジョンの中にあまり住宅というのは書いてないです。あるいは今回も複合市街地という表現の中にその住宅系も入れて、価値の高い空間を目指すというぞということがにじみ出ているのかなとも思うんですが、その辺のその住宅を入れることについて、今回の当初の中でどのように言葉を選ばれたのかということが2つ目です。

それから、3つ目です。先ほど長屋さんの質問に住宅についてありましたけれど、ちょっと観点は違うんですが、400戸というときに、これだけその浜松町駅前の直近の住宅ですと、事務所化するとか、ついには住宅と違う用途が混じるなど、支障を来すとか、そういう心配もなくもないと思うんですが、この制度的に400戸といったときに、住宅機能というのはもう純粹に人が住んでなきゃいけないというふうに受け取れるものなのか、それとも結果的に全部事務所になってもしょうがないといったようなものなのか、あるいはそういったことが、その容積の割増だとか高度利用地区だとか、そういうことと絡んでいないのかどうかというところを確認したいと思います。

以上3点。

【高橋会長】 はい。どうぞ。大久保課長。

【大久保再開発担当課長】 まず、住宅の考え方でございますが、こちらにつきましては、当初から良質な住宅を確保するというところで進めてまいりました。

住宅の内容につきましては、現段階ではディベロッパーと組合等が決まっておらずで、今後、取得対象等につきまして、具体的な展開につきましては、ディベロッパーのほうが決めてから決まってくるということでございます。

それから、事務所化するという話でございますが、基本的にはグレード等も含めまして、今後検討されるかと思いますが、基本的には事務所化するというふうには考えない、ある程度の住宅機能確保したグレードのものを整備するというふうにご考えておりますので、結果的には住宅のみで計画されるというふうにご考えてございます。

以上です。

【高橋会長】 高見沢委員、よろしいですか。

【高見沢委員】 はい。今のご説明ですとちょっと心配かなという気もするんですが、ちょっと制度的にね、住宅にならなくてもいいような話にも聞こえたんだけど、それは制度的には別に全部事務所になっちゃっても大丈夫なような設計になっているかということです。

【高橋会長】 大久保課長。

【大久保再開発担当課長】 委員ご指摘の制度的なもの、縛りと考えたらいいんでしょうか、そういうものにつきましては、特に当地区で縛りをかけるということはないんですが、そういったことも含めまして、事務所にならないようなそういう方策も含め、ディベロッパーが決めてから、良好な住宅の確保という観点から進めていければというふうにご考えてございます。

【高橋会長】 どうぞ。高見沢委員。

【高見沢委員】 すいません。私の趣旨として、事務所にならないというものもあるんですけど、あのようなところに立地する400戸の住宅というのは非常に重要な、これからの何かグローバルの世界を担うような住宅かなとかというふうにも思うので、ネガティブな面と

同時に、ポジティブな面ですね。何か事務所になっちゃいけないぞということで何か過去の経験ではあまり制度、制限を厳しくすると空き屋になり、投資対象になっちゃって誰も住んでないというふうにもなったこともあったと思うので、そういうことが防げてかつ新しい価値を生み出すような住宅として、どういうふうなことをお考えかと聞きたかったんですが、ちょっと都市計画審議会なんで、それ以上はお聞きませんが、ありがとうございました。

【高橋会長】 はい。ほかにございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

【大滝委員】 地権者の高度利用について、お伺いしたいと思うんですけども、この浜松町二丁目地区だけでなく、高度利用という点でいけば、周辺の動きとの関連でね、見直しも必要なんじゃないかなというふうに思うんです。

この席上配付資料の4のところに、芝離宮側から見たA・B街区イメージというのがありますけども、この芝離宮からの景観を守るという点と、それから、住環境を守るという点からも大きな問題があるんじゃないかなというふうに思うんですね。

まず、ここで見ているように、A-1棟は200メートル、A-3は200メートルですね。B棟はちょっと低くて、ちょっと見えてますけど、これB棟って書いてありますので、155メートル。この隣に今度のC棟、190メートルができるわけですから、このあいているところもうほとんどふさがってくるとこういうことになるわけですね。

この周辺全体見ますと、これのこの芝離宮の右手に言えば、海岸一丁目のほうですけども、ここは既にアクティヴ留だとかという、これも190メートル近いんですね。そういう建物が立っているわけです。いわば200メートル近いものがもう既に立っているし、それから、東側、手前側で言えば、これから竹芝地区で開発が進んで、業務棟は210メートルのできるわけですね。

それから、今度はその左、この芝離宮の左のほうに行けば、線路沿いに沿って道路をつくって、芝浦一丁目のほうに道路をつくって、東芝の再開発をこれからやろうと、こういうことになっているから、このいわば芝離宮を谷間にして、全部そのビルがいわば200メートル規模のビルが全部でき上がって、その芝離宮というのは谷底に位置するとこういう形にな

って、芝離宮からの景観を守るという点からいけば、全くこれはひどい状態になっていくという点ですね。

それから、芝離宮のこの庭園といいますか、港区の景観形成特別地区として、庭園周辺の景観誘導により庭園内からの眺望を保全・継承すると。

この絵は、高いところから見てるから、増上寺や東京タワーが見えますけども、芝離宮、この低い位置から見たら、もう周りはほとんど見えないとこういう状態になっていくということで、景観を台なしにするということの促進につながっていくのではないかという点がまず1点と。

それからもう1つは、今言ったように汐留側からずっとビルが続いてきているわけですよ。それがいわば端にこれが位置しているわけで、既に汐留でビルができて、新橋の駅の前あたりは、港区でも一番暑い地域ということで、ヒートアイランド現象というのが起きているなんですけれども、それがさらにこれによって浜松町地域もそのヒートアイランド現象が起きてきて、芝公園から芝離宮庭園につながるこの線にも影響して、いわば住環境が悪化していくというおそれもあるんじゃないかと思うんですけれども、こういう点ではどうなんでしょう。

【高橋会長】 2点、富田課長。

【富田開発指導課長】 まず景観の点でございます。当然、景観への配慮は旧芝離宮庭園への配慮が必要になります。今回の計画につきましては、当然都市景観として新たな美しいランドマークとなるようなデザインに配慮し、庭園から見たA棟のボリュームが大きいので、建物の分節等により圧迫感を軽減していくようなことを指導してございます。また、庭園からの緑が連続するように建物の緑化を一体的に配置し、庭園からの見え方に配慮した、建物の色彩や計画としております。また、景観アドバイザーという制度もございますので、そのような方からの助言をもとに今まで指導してまいりました。

一方、風の道ということで、住環境ということですが、今回はA-2棟を55メートルに抑えて、配棟間隔をきちんと配慮したような計画となっております。当然、浜松町駅という港区の陸海空の玄関口でございますし、駅前ということで、ある程度高度利用を図

って利便性やビジネス拠点としての基盤等を整備していくような地区と考えてございます。

住環境でございますが、この開発によって広場やデッキ、そういう都市基盤が整備されますし、緑の緑化、先ほど申したようにいろいろな防災機能の面も配慮したような開発計画となっております。そういうトータルの面で開発の中できちんこの地域の課題である浜松町駅のバリアフリーや安全性、利便性の向上を図っていくわけでございますので、ある程度の高度利用、駅前ということ、立地特性を踏まえた上でのまちづくりをしているわけでございます。

【高橋会長】 大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 先ほど言いましたけど、この地図自体が浜離宮側から見たとなっているけど、浜離宮から見た地図というのは景観となっていないですね。やっぱりもっとリアルに、實際上この浜離宮から見たら広く山手線の内側はほとんど見えなくなってくるというふうに思うので、もうちょっとリアルな形で提供してほしいと。今、答えたふうにはならないと思いますので。

それともう1つは、第一種市街地再開発のこの決定に関することについてですけれども、この理由書にも細分化された敷地も多く存在するというふうになっているんですけれども、これは浜松町二丁目地区でいうと、最大の地権者というのは港区と、まとめて聞きますけれども、港区が最大の地権者となるのかどうかですね。それはどのぐらいの全体から言えば割合になっているのか、まずこれが1点と、それから、つぎに小規模の地権者ですね、細分化された敷地がと先ほど言いましたけれども、小規模地権者というのもいらっしゃるということなんだと思うんですけれども、これは何人いて、先ほど事業所のところの意見のところ、反対意見の方がいらっしゃいますけれども、實際上何人同意がされているのかということですね。

それから、3つ目が先ほどから出ている住宅400戸についてですけれども、これが管理形態。先ほど例えば分譲マンションということで区分所有ということになっていれば、管理は住宅も区のいわば文化芸術ホールであるとか業務棟だとか、そういったことも含めて全体なんですけれども、管理形態としてはどういうふうになっていくのかということですね。

要するに住宅や事務所や公共、公益施設全部が管理組合をつくって管理をするということになっていくのか。

そうすると私が心配しているのは管理費がうんとかかっていくということになりやしないかということなんです。だから、管理形態がどうなっていくのか。そういうことがちゃんと地権者にも説明がされているのかどうかということですよ。小規模地権者がいわば大きな負担によって出ていかざるを得なくなる、こういうことにはなっていないかどうか、そういう面ですね。だから、丁寧にやるというようになっているけれども、ほんとうにそういう面も含めてきちんと説明がされてきているのかということをお伺いしたいんです。

【高橋会長】 大久保課長。

【大久保再開発担当課長】 まず、土地の権利の関係でございます。最大地権者としてしましては東京都になっております。東京都の交通局ですけれども、面積としましては約2,270平方メートルが最大の地権者ということでございます。そのつぎに港区が約2,100平米程度ということでございます。最小地権者でございますが、個人の方で72平方メートル程度の方が最小地権者ということでございます。

つぎに同意人数につきましては、こちらは全体土地所有者、地権者含め13名の方が地権者としておられますが、このうち11名の方が同意しているということでございます。そのほか2名の方につきましても特に反対ということではなくて、さまざま事情がございまして、同意していない、それから法人の方ですけれども、社内手続きの関係で同意していないということで決して反対しているわけではないということでございます。

それから、住宅の関係でございます。分譲か賃貸かということでございます。現時点ではまだ分譲、賃貸の形式は未定ということでございます。それから、管理の関係です。分譲につきましても賃貸につきましても共用部等につきましては、管理組合等をつくって全体の管理を一体管理としていくということが予想されるということでございます。それから、地権者の方々へのご説明含めまして、全体の準備組合、理事会等を含めまして権利者の方には情報提供させていただいているということでございます。そちらにつきましては、引き続き十

分な説明をさせていただくというように準備組合の方針としてまいります。

それから、出ていかなければならないかという話なんですけれども、こちらはお住まいの方というのは非常にすごく少なくて、そちらにつきましても今後の方向性としましては準備組合を通じてしっかり指導し、一番いい形での選択ができるよう準備組合を指導していきますということでございます。

【高橋会長】 大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 地権者は先ほど出ていくかいかないかというのは、いわばその地区を持っている人たちが住んでいるいないにかかわらず、要するにそこを持っていることが管理費の負担によって出ていかざるを得なくなるようなことにならないようにしてほしいというのがいわば趣旨なわけなんですけれども、それがきちんと丁寧に進められるようにしてほしいということです。

【高橋会長】 ありがとうございます。ほかにございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

【鎌田委員】 歴史性について、この地域では江戸時代に菩提寺や大名屋敷があった地域だと思うんですけれども、その江戸と今の歴史の隔たりについて、趣旨とか目標の中に歴史性についてあまり触れていないと思ひます。実際に日本橋のように歴史性を取り入れたようなまちづくりがいいかどうかは議論がありますが、歴史の連続性についてどのようにお考えになるのかということ、それが1つです。もう1つは、文化財についてよくわからなかったものですから、文化財はこの地域ではどういう風に調査されて、それに伴っているのかということ、その2点についてお伺いしたい。

【高橋会長】 富田課長。

【富田開発指導課長】 当然委員ご指摘のとおり増上寺や赤門などの江戸時代から残っている歴史的なものはございます。当然、都市計画という意味では文化財等や歴史的な観点で、文化財として保全するものがあります。また、文化財としてきちんと位置づけて管理していくような形で対応してございます。当然、歴史的な配慮もしながら道路整備や緑化という歴史的な古いものも残しながら新たにまちづくりを進めていくような形で、まちづくりを進め

ているところでございます。文化財は大変恐縮ですが、この地域にはないそうでございます。

【高橋会長】 はい、どうぞ。

【鎌田委員】 私が今確認したのは、資料1のところからくも大名の庭園だった旧芝庭園のことが書いてあったのに、今度の席上の配付資料では歴史上のことが一切なくなっているものですから、計画段階で歴史の認識があるのかどうか、絵を見せていただいた限りではそういう配慮がないという点も確認したかったのです。

【高橋会長】 何か説明、補足説明はありますか。富田課長。

【富田開発指導課長】 旧芝離宮恩賜庭園につきましては、東京都が管理している庭園でございます。将来的には芝離宮庭園の復元を目指しているというふうにお聞きしてございます。しかし、現時点では具体的な整備スケジュールが示されていない状況でございますので、こういう歴史的なものについてはきちんと大事にしていくことを踏まえながらまちづくりを進めていきたいと考えてございます。

【高橋会長】 鎌田委員のご質問は、この計画の中に歴史性とか歴史的な要素みたいなものを組み込んで議論しているかどうかということをお尋ねになったと私は思うんですが、そういうことでよろしいですか。

【鎌田委員】 この周りに例えば徳川の菩提寺が来て、それを守るためにたくさんお寺をつくって、そして大名が来て、大名が庭園を残してという状況だと思うんです。真っ白なキャンパスに絵を描くのではなくて、そういう昔からの長い歴史的な価値があるので、それを受け入れる中で何らかの形で継承していけないかなと思います。

【高橋会長】 計画とか再開発の計画も進んでいますが、そういう中で今ご指摘のような議論がされたり、これからそういうものを大事にしていくようなお話があるのかどうかということも含めて、回答できますか。どうぞ。

【大久保再開発担当課長】 ただいまの委員ご指摘の歴史の関係でございますが、今回の変更のC街区につきましては特に歴史という観点からの議論というのがされてこなかったということございまして、そういう意味では当地区につきましては歴史性ということが想定されるかという話ではございますが、増上寺等を含めましてそういった広域の範囲での歴史

性、この地域の歴史性等を踏まえた開発という観点では議論がされてこなかったということでございます。

【高橋会長】 何かご指摘、最後にアドバイスでもご意見でもどうぞ。よろしいですか。

【鎌田委員】 できるだけ過去のものを継承できることが、港区の誇りにもなると思うので。

【高橋会長】 そうですね、今のご意見は大事だと思いますので、この計画だけじゃなくともうちょっと広い範囲でもいろいろご検討されているでしょうけど、今後の検討のテーマにさせていただきたいと思います。ほかにございますでしょうか。はい、どうぞ。

【真田委員】 先ほどの歴史性という話とあと芝離宮から見た眺めという話と関連しているんですけども、今後の手続きとして景観審議会などである程度のデザインが固まった時点で、景観審議会などでこれが俎上に上ってくることがあるのか、それとも景観計画の基準を満たしていればもう即オーケーとなってしまうのか、どういうふうな感じになっているかを教えてください。

【高橋会長】 富田課長。

【富田開発指導課長】 港区につきましては景観条例に基づく事前協議と景観法に基づく届出というものがございます。その中で事前協議の段階で港区の景観アドバイザーという形で建築の専門家、色彩の専門家、植栽の専門家などのご意見を踏まえながら、事業者を指導をしているところでございます。景観審議会では問題が起きたときにはお諮りをしますが、普通の建築でございますと景観アドバイザー制度によって、事前協議の段階できちんと指導をしていくところでございます。

【高橋会長】 よろしいでしょうか。ほかにございますでしょうか。はい、どうぞ。

【長屋委員】 資料の2で、高度利用地区のところについて質問したいと思います。建物の容積率の最高が900%、最低が200%で、建ぺい率が原則が60%になっておりますけれども、注2で、特定行政庁の角地で耐火建築物は20%アップで80%になるという事ですが、建ぺい率80%の建物があるんですか。

【高橋会長】 大久保課長。

【大久保再開発担当課長】 委員ご指摘のとおり、この計画は再開発事業で行い、耐火建築物となりますので、建ぺい率約80%の建物となります。

【高橋会長】 よろしいですか、どうぞ。

【長屋委員】 わかりました、もう1点よろしいですか。

【高橋会長】 どうぞ。

【長屋委員】 先ほどの説明にありました港区の所有地、それから東京都の所有地を民間のディベロッパーに土地を貸して建ててもらおうという意味ですか、どの様に変更するんですか。

【高橋会長】 大久保課長。

【大久保再開発担当課長】 まず所有地につきましては、交通局の変電所の用地でございます。こちらにつきましてはその後の変電所を移設するといいますか、再整備するということが計画が進んでおります。もう一方、港区有地でございますが、現在こちらには文化芸術ホールを計画しておりまして、そちらのほうで権利変換を受けるという形で進めておるということでございます。

【高橋会長】 よろしいでしょうか。

【長屋委員】 わかりました。

【高橋会長】 ほかにございますでしょうか。

よろしいでしょうか。もしほかにございませんようでしたらお諮りしたいと思います、よろしいでしょうか。

それでは、案件ごとにお諮りしたいと思います。

審議事項1の東京都市計画地区計画浜松町駅西口地区地区計画の変更についてでございますが、原案どお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)

【高橋会長】 賛成多数です。そのように決定し、答申したいと思います。

それでは、審議事項2の東京都市計画高度利用地区の変更について（浜松町二丁目地区）につきまして、原案どお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。

たします。

(賛成者挙手)

【高橋会長】 賛成多数と判断しまして、そのように決定し、答申いたします。

審議事項3 東京都市計画第一種市街地再開発事業浜松町二丁目地区第一種市街地再開発事業の決定につきまして、原案のとおり異議のないものとして、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)

【高橋会長】 賛成多数と判断いたしまして、そのように決定し、答申いたします。

つづきまして、審議事項4 ですが、東京都市計画駐車場第3 3号浜松町駐車場の変更について、ご説明させていただきます。よろしく申し上げます。

【野澤都市計画課長】 それでは、審議事項4、東京都市計画駐車場第3 3号浜松町駐車場の変更についてご説明いたします。

資料4の計画図書に沿ってご説明いたしますが、本日配付しました席上配付資料2のとおりパワーポイントも用意してございますので、あわせてごらんいただければと思います。

恐縮ですが、座らせて説明させていただきます。それでは、まずパワーポイントをごらんください。本件は自動車駐車場の都市計画の変更でございます。都市計画法第11条第1項第1号に該当する都市計画施設となります。

都市計画駐車場、こちらは自動車駐車場でございますが、都市計画駐車場とは都市における自動車の駐車のために供し、道路交通の円滑化を図り、公衆の利便に資するとともに、都市機能の維持増進に寄与するために設けられる都市施設でございます。

都市計画に定める事項は名称、位置、面積、構造等となっております。

まず、浜松町駐車場の経緯について簡単にご紹介いたします。スライドの中央の位置図をごらんください。当駐車場は浜松町駅、大門駅に接する民間建築物の地下に位置しておりまして、北側に大門通り、西側に国道15号線、これは第一京浜が位置しておりまして、交通利便性の高い立地となっております。

平成25年に当駐車場を含む約3.9ヘクタールの区域に地区計画が決定されまして、交通

結節機能強化を図ることを目的としたまちづくりが展開されています。

またスライドのほうをごらんください。続いて、これまでの経緯についてご紹介いたします。

昭和42年5月に特定街区を活用しました民間建築物の計画にあわせて駐車場が都市計画決定されました。同年8月には施設建築物の具体化に伴いまして、位置の変更を行っております。現在世界貿易センタービルの地下階に都市計画駐車場として160台確保されております。その後、平成25年3月に都市再生特別地区を活用した民間建築物の建替え計画に合わせて、位置、構造の変更を行っております。

それでは、都市計画の案の内容についてご説明いたします。お手元資料4の1ページをごらんください。あわせて同様の内容をパワーポイントに映し出しますので一緒にごらんいただければと思います。

名称は第33号浜松町駐車場、位置は浜松町二丁目地内でございます。面積は下段の変更概要にありますとおり、約0.28ヘクタールから約0.47ヘクタールに、構造が地下2層から地下3層、入りの箇所数が入り口1カ所から2カ所に変更になります。また、駐車台数の160台については変更はございません。

おそれいりますが、パワーポイントをごらんください。変更箇所についてご説明いたします。こちらは都市計画駐車場の範囲につきまして、変更前後の図面を比較したものでございます。今回の変更の要因といたしまして、民間建築物の建物の具体化に伴いまして、青色の四角で示しましたエレベーター設備、非常階段等を有するA1棟のコアの位置を変更したことに起因しております。コアの位置をA1棟の中心から地区内通路側に移動したために、地下にあります駐車場の形態が変わったということでございます。

つぎに、変更前後の1階を比較した部分をお示ししております。変更前はごらんのとおり入り口が1カ所、出口が1カ所となっておりますが、変更後は入り口が2カ所、出口が1カ所となっております。赤の矢印が入庫動線、青の矢印が出庫動線となっております。ピンク色で塗っているラインが都市計画駐車場の範囲でございます。

こちらのスライドは、変更前後の地下1階を比較したものでございます。先ほどと同様ピ

ンクで塗っている範囲が都市計画駐車場の範囲でございます。黄色で塗られた部分は機械式駐車場の入出庫口であります。灰色で塗られたところが都市計画駐車場以外の駐車場の範囲でございます。

こちらは地下2階を比較したものでございます。この階の都市計画駐車場の範囲はA1棟につきましては、機械式駐車場のパレットのみとなります。A3棟につきましては、機械式駐車場入出庫口のみとなります。

次が地下3階を比較したものでございます。ピンク色で塗られた範囲が都市計画駐車場の範囲となっておりまして、今回その範囲を地下2層から3層に変更しております。以上、都市計画駐車場の変更箇所についてお示しいたしましたが、変更前地区北側に集約されていた都市計画駐車場を南側へ分散配置することで、新たに追加された浜松町二丁目地区や周辺市街地の利用者への利便性を高めた計画となっております。

おそれいりますが、資料にお戻りいただけますでしょうか。資料1枚おめくりいただきまして2ページ目をごらんください。計画図でございます。駐車場の位置等を示してございます。図面で赤く塗った部分が新たな駐車場の位置でございまして、斜線の部分が廃止する区域でございます。一部現在の区域と重なっております。

1枚おめくりいただきまして3ページをごらんください。こちらが都市計画案の理由書でございます。下から3行目に記載のとおり、「浜松町駐車場を設置する民間建築物の施設計画の具体化に伴い、駐車場の形状変更及び入り口の追加を行い、利便性の向上を図ることから、浜松町駐車場の区域、面積及び構造について都市計画変更するものである」としております。

最後に、今後のスケジュールについてでございますが、パワーポイントをごらんください。本日当審議会において、都市計画の内容についてご了承いただければ、本計画は成案となります。都市計画決定の告示につきましては、1月中を予定しております。

雑駁ではございますが、審議事項4、東京都市計画駐車場第33号浜松町駐車場の変更についてのご説明は以上でございます。

【高橋会長】 事務局の説明が終わりました。それでは、これから審議に入りたいと思

ます。何かご質問ございますでしょうか。

はい、どうぞ。

【大滝委員】 今、説明があつて都市計画駐車場160台ということなんですけれども、これは都市計画駐車場として160台ということで、ほかの駐車場というのがあるのか、これは都市計画と同じ160台そのままになるのかということがまず1つですけれども、このいわばAの1、2、3という3棟に全部かかるわけですけれども、この3棟に必要な駐車場というか基準でいえば、実際上何台駐車場は設置をしなければならないのかというのが2つ目です。それから、面積が今回増えるわけなんですけれども、都市計画駐車場としては増えないとなっているんですけれども、これの理由について伺いたいと思います。

それから、まとめて伺いますけれども、A1、2、3という駐車場ですけれども、これが先ほど審議したCのところですね。これは先ほどの説明では左側のほうにC棟の駐車場が左側に出ますよという説明でしたけれども、BもCもいわば右に出て重なるということはないのかどうかということですね。

それから、最後ですけれども、1階部分がバスターミナル、区道の1152号線を廃止をして、タクシープールも建物の中につくるというふうにも聞いておるんですけれども、これが北側のほうに全部出るということと、今、信号のところから入るわけですけれども、これは今入ったように信号のところから入って出るという通りになっているんですけれども、これは変わらないのか。要するに下の南側のほうに抜けるというふうにはならないで、今までどおり信号のところから出入りするということになるのかということとあわせて、1階のところはかなり量が出入りするわけですから、この交差点との関係で安全性が保たれていくのかということです。信号がどういうふうになるのかよくわかりませんが、建物の前全体がいわばバスが出たりタクシーが出たり、それから、現在ある信号のある交差点のところからまた今の駐車場に入るところの出入りはというところで、車はかなり錯綜するのではないかと。確かに通行者は3階デッキのほうを通過して、今までみたいに大量にあそこを人が通るということはないかもしれませんが、かなり通行者との安全性の問題からいっても問題があるんじゃないかと思うんですけれども、この辺はどういうふうに整理をされてい

くのか。以上についてお伺いします。

【高橋会長】 6点あったと思います。どうぞ。

【小谷土木計画担当課長】 すいません、駐車場のまず都市計画駐車場160台のほかに附置義務としまして326台、このA1棟、A2棟、A3棟という中で計画をしております。それで今回都市計画変更の中で駐車場台数が同じなのに、なぜ面積が増えたかという理由でございますが、今回地下2と地下3、特に地下2階とかの部分で、要は入り口の箇所が増えたり、その中でA1棟からA3棟にぐるっと行き来する部分ができたといった通路が増えたということで、駐車台数には変更ございませんけれども、面積のほうが増えたという形でございます。

それから、今回それぞれの先ほど言いましたA1棟からそれぞれのところに、A1棟、A2棟、A3棟に対して先ほど必要な附置義務の駐車場、都市計画駐車場が入っておりますが、今回特にBとCに関しましては、C地区につきましては先ほど最初のほうのご説明がありましたように、これとは別の駐車の枠で考えております。

それから、タクシーとか今後バスとかで発着に関してなんですけれども、先ほど冒頭でも言いました真ん中にあります地区内通路を通じて、要は全部北側の大門の通りに信号処理によってさばっていくということなので、南側のほうにおいて特に出入りでバスとかタクシー、あるいは一般車で混雑するようなことはないという形で進めております。

【高橋会長】 富田課長。

【富田開発指導課長】 少し補足させていただきます。まず区道を廃止しますが、先ほどご指摘ございました地区内通路がございます。そちらに新たに一部交差点付近を拡幅しまして、右折レーンを設けるような形でまず大門通りのほうから出し入れをいたします。

そのほかにも、B街区には特別区道817号線から車の出入りを設ける分散型という形で、車が集中しないような配慮をさせていただきます。また、タクシーにつきましては委員ご指摘のとおり今あるところから乗り入れするようになりますが、タクシープールを再整備いたしますので、タクシーがきちんと待つて出れるように、安全な計画になると考えてございます。そのように一極集中しないで分散して建物の駐車場を配置することで、交通の円滑化を考え

ているところでございます。

【大久保再開発担当課長】 再補足させていただきますけれども、B、Cの駐車場の構成でございますが、西側の区道から入ることは確かなんですけれども、Bの搬入経路、Cの搬入経路につきましては、若干重なる部分があるんですけれども、別のルートで考えておりますので、大きく錯綜することはないというふうに考えてございます。それから、各交差点の交通量調査等行いまして、各交差点で飽和状態を比較しますと、影響のない範囲で全て交差点が飽和することはないというふうに出ておりますので、大きく交通を阻害するようなことにはならないというふうに考えてございます。

【高橋会長】 大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 要するに今の駐車場でいくと、先ほどの説明ですと上というか、北側のほうに全部出入りするわけですね、そこを通ってね。そのもう1つは1階もバス、タクシーが出入りするわけですね、建物の下から。そこには信号か何かがつくわけですか。今の駅の前からタクシーが出ていて、通行人とタクシーがもうしょっちゅうぶつかるわけじゃないけれども、とまったり何かしてなかなか通行がスムーズにいけないわけですね。これが1階から出た車がどういうふうに出ていくのかという、その信号がまた別についていくのかという、ちょっとそれがよく説明がわからないですから、今ある信号のところと建物の1階から出る車ですね。それとの関係でスムーズにそれがうまく出られるかということなんです。要するに信号をまた新たにそこへつけて出すのか、もう広い1つの信号みたいなものになっていて、そこを全部入れていくのかといいますか。駐車場から出てきた車と1階部分から出る車と錯綜しないのかと、どういうふうに整理されるのかというのをちょっと聞きたいと。

【高橋会長】 何かいい図面がありませんか。

【大滝委員】 B、Cは先ほど左側のほうにみんな出るからそれほど錯綜することはないよということであったと。

【富田開発指導課長】 少し説明させていただければと思うんです。今委員ご指摘の部分はここがタクシーが乗り入れているところということで、錯綜するのではないかということでございますが。

【大滝委員】 左のほうに行くんでしょう、そこは使わないですね。

【富田開発指導課長】 ここは今、車や人が通っていますが、今回道路廃止をして建物と一体で敷地内の通路になります。そうしますとタクシーと原則荷さばきの車しか入りませんので、一般の交通につきましては地区内通路を通るような形になります。主にこのA棟に入る車につきましては、都市計画駐車場と附置義務駐車場が共用になりますが、地区内通路に駐車場出入り口を設けてさばいていきます。ですので、基本的には普通のビルに来る車につきましては、地区内通路でさばいていくような形になります。

今回、廃道する部分については、タクシーと荷さばきのみのでごいますので、基本的にはタクシーは、タクシープールに入れて、そこから出していくような形になります。こちらについては今課題であります北口改札を出て、歩行者とタクシー等の車の錯綜がごいますが、駅が橋上化されますので、地上レベルでは歩行者は通らなくなり、車のみの通行になります。このように歩行者と車が分離されますので、今のような混雑することは起きないというふうに考えてごいます。

基本的に敷地内通路の出入りの車につきましては、インが2つありまして、アウトで1つで出していくというような形になります。また、廃道部については、タクシーと荷さばきだ車両のみ通行しますので、委員ご指摘のような懸念はクリアできると考えてごいます。

【大滝委員】 A1棟の真ん中あたりから車が出るということはないわけですね、上のほうに。

【富田開発指導課長】 基本的に北側にアウトで出ていきますが、ここにつきましては歩行者はデッキレベルを通るような形になります。交通処理上は出れるような形になりますが、こちらからも出ますので、そういう形をとります。

【大滝委員】 南側のほうに通るわけだ。

【富田開発指導課長】 こちらに出るような形になりますので、分断するような形です。

【大滝委員】 今は南側には出れないですね、下に車は。

【富田開発指導課長】 今はここに一方通行で、あくまでもバスやタクシー等が通っていますが、ここは区道ではごいませんが、道交法がかかりまして、相互通行になりますので、

そういう形で交通の円滑化を図るものでございます。

【高橋会長】 ほかにございますでしょうか。いいですか。

それでは、ただいまの案件につきましてお諮りしたいと思います。

審議事項4、東京都市計画駐車場第33号浜松町駐車場の変更についてでございますが、原案どおり異議のないものとして答申することに賛成の方の挙手をお願いいたします。

(全員挙手)

【高橋会長】 全員賛成です。では、そのように決定し、答申いたします。

つづきまして、報告事項、港区まちづくりマスタープラン、これは改定素案ですが、これにつきまして事務局から説明をお願いしたいと思います。野澤課長。

【野澤都市計画課長】 それでは、報告事項1、港区まちづくりマスタープラン（改定素案）についてご説明いたします。

事前にお送りいたしました資料5、「港区まちづくりマスタープラン(改定素案)概要版」、それから、こちらは厚いものでございますが、資料6、改定素案の本編、以上2点を中心に説明をしております。本編の内容はボリュームが多いため、本日配付しました席上配付資料3、こちらはパワーポイントになっておりますが、こちらに沿って要旨を説明させていただきます。

本件は法令等に基づく付議案件ではなく、改定に当たりまして参考にご意見をお伺いするというものでございます。

それでは、参考資料3をごらんください。「港区まちづくりマスタープラン」は、平成19年4月の改定から10年あまりが経過いたしまして、この間港区を取り巻く大きな環境変化などを踏まえまして、内容を全面的に見直す必要がございました。

改定につきましては、昨年度から検討を始めまして、本年3月には改定骨子を公表しております。その際いただいたご意見などを踏まえまして取りまとめた改定素案について、本日説明をするというものでございます。

改定素案の作成に当たりましては、パブリックコメント及び区民説明会におきまして区民の皆様から85件のご意見をいただいております。そのうち60件は計画に反映するかその

他事業等で対応してございます。このほか14件は今後対応を検討するもの、11件につきましてはマスタープランとの関連性が薄いものでございまして、計画に反映できずご意見として受けとめたものでございました。

パブリックコメント以外での意向把握につきましては、区民意見交換会を平成27年度に台場地区を含めました6地区で3回ずつ、本年6月に全地区合同で開催いたしまして、地域のきめ細かなご意見などをお聞きして、反映してまいりました。また、さまざまな分野の関連団体、企業等のグループヒアリングでいただいた幅広いご意見なども踏まえまして、素案作成に取り組んでまいりました。

参考資料3の裏面には、現行計画からの主な改定点を一覧表にまとめておりますので、あわせてごらんください。

それでは、パワーポイントをごらんください。まちづくりマスタープランは、都市計画法第18条の2「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として策定する計画でございます。まちの将来像や目指すべき方向性、まちづくりの方針や取り組みの考え方を示すもので、港区の今後のまちづくりの道しるべになります。

計画の位置づけでございますが、マスタープランは、区の基本構想・基本計画の内容に即して策定するもので、区の街づくり分野の最上位の計画となります。街づくり関連の個別計画や具体的な都市計画や事業は、マスタープランに適合した内容とする必要があります。また、広域的な見地から都市計画の考え方を示す、都市計画区域マスタープランと整合を図っております。

計画の対象範囲、計画期間でございますが、港区のマスタープランは、都市計画に関連する土地利用の規制・誘導や道路・公園などハードを中心に、幅広いソフトの視点も取り入れてまちづくりの方向性を示します。

計画期間は、来年の4月、平成29年度からおおむね20年後としております。中間年次の平成39年には必要に応じて見直し、改定を検討してまいります。

計画の構成でございますが、マスタープランは全6章から構成されております。第1章、第2章で計画の基本的な事項や改定の背景となるまちの現状と課題、第3章では、港区が目

指すまちの将来像や都市構造を示しております。第4章では、全体構想としまして8つの分野別にまちづくりの方針を示しました。第5章では、地域別構想として区を5つの地区に区分しまして、身近なまちづくりの方針を示しております。第6章では、今後まちづくりを進めるに当たっての協働体制の充実や具体的な手法について示しております。

つぎに、改定の背景についてでございますが、現行計画は平成19年4月に策定したものでございまして、改定から10年あまりが経過しております。その間、想定を上回る人口増加や東日本大震災などの発生、あるいは国家戦略特別区域の指定など、区を取り巻く環境が大きく変化してまいりました。あわせて、港区基本計画や都市計画区域マスタープランなどの上位・関連計画の改定内容と整合を図る必要も生じてきたため、全面的に見直す必要という形をとっております。

今回の改定に当たっての港区のまちづくりにおける重点課題と改定の視点についてでございます。

まず、1番目「想定を上回る人口増加への対応」についてでございます。グラフのとおり、港区の人口は近年急速に増加しておりまして、現行計画策定時の推計では20万人だったところ、1.5倍の30万人まで増えると想定されております。これに対応するまちづくりが喫緊の課題となっております。

このほか2番環境と都市機能のバランスのとれたまちづくりの推進、3番としまして、安全・安心の強化、4番としまして、世界に誇れる国際都市の実現、5番としまして、参画と協働の推進と地域コミュニティの向上、これらを改定の視点として掲げております。

つぎに、まちづくりの基本理念と将来像についてでございます。

まちづくりの基本理念は、まちづくりに対する姿勢として普遍的なものであることから、現行計画を踏襲しております。将来都市像は、区民意見交換会やアンケートなどを踏まえまして、「うるおいある国際生活都市」といたしました。また、副題としまして「歴史と未来が融合する魅力と活力あふれる清々しいまち」を追加しております。

将来都市像を構成する「目指すべきまちの姿」を5つ掲げております。

このうち4つは現行計画を踏襲しており、上から3つ目になりますが、「世界に開かれた

国際的なまち」は、国際都市としての注目の高さや役割の大きさを踏まえて今回の改定で追加した視点でございます。

つぎに、港区が目指す将来都市構造でございます。東京圏全体の広域的な都市計画の位置づけなどを踏まえまして、都市再生の緊急性や地域特性により区を3つのゾーンに区分して整備方針を整理しております。あわせて都市機能が集積する拠点や広域的な連携軸を設定しております。

つぎに、全体構想についてでございます。「うるおいある国際生活都市」の実現に向けまして、港区全体のまちづくりの方針を8つの分野別に示しております。今回の改定では、各方針の内容の拡充に加えまして、低炭素化と国際化・観光・文化の方針を追加するなど、ソフト施策に関連する内容を充実させております。

方針1では、土地利用・活用について本編では36ページから40ページに記載されている部分でございます。良好な居住環境と国際ビジネス拠点の両立を目指し、メリハリのあるまちづくりを推進するため計画的な土地利用の誘導に関する方針をまとめたものでございます。

方針2は住宅・生活環境・地域コミュニティ・防犯について掲げたものでございます。本編42ページから47ページに記載されております。多様なニーズに対応した住まいや人口増加に対応する施設の整備・誘導、健康維持や介護予防、地域の防犯対策の取り組みを示しています。

方針3は、道路・交通についてでございます。本編48ページから55ページに記載されております。JRや地下鉄の新駅、BRT、リニア中央新幹線などの構想などを踏まえまして、総合的・階層的な交通体系の構築に取り組むことや、交通結節点の乗りかえ・乗り継ぎの利便性を向上させる取り組みなどを示しています。

方針4は、緑・水についてでございます。本編では56ページから62ページに記載されております。方針図では、緑と水の拠点を円であらわしまして、道路の街路樹や古川、運河は拠点をつなげるネットワークとして矢印であらわしています。

方針5は、防災・復興についてございまして、本編64ページから73ページに記載さ

れております。老朽建物の更新や街区再編などによる災害に強い市街地の形成や開発事業等を契機とした都市機能の維持・継続ができるまちづくり、災害発生後の中長期的なまちの復興に向けた取り組みなどを示しております。

方針6は、景観についてございまして、本編では74ページから79ページに記載されております。水辺や東京タワー、寺社などといった豊富な景観資源を核とした景観形成などの取り組みを示しています。

方針7は、低炭素化についてございまして、本編では80ページから84ページに記載されております。港区は二酸化炭素の排出量が都内で一番多い自治体でありまして、喫緊の対策が必要であることから、今回方針として新設しております。

方針8は、国際化・観光・文化についてございまして、本編86ページから91ページに記載されております。こちらも今回方針として新設したものでございます。

つぎに、地域別構想についてでございますが、先ほど区全体の方針を8つの分野別にご説明いたしました。それらを踏まえまして地区別に特徴的な取り組みを示しております。

地区の設定でございますが、区役所・支所改革から約10年が経過いたしまして、地区ごとのまちづくりの取り組みが定着していることや、計画の運用段階の活用のしやすさを勘案しまして、5つの総合支所の区域で地区を設定しております。

各地区の目標はごらんとおりでございます。地区の特性や課題を踏まえて設定しておりまして、本編ではこの実現に向けた具体的な取り組みを先ほど説明いたしました8つの分野別にそれぞれ示しております。

つぎに、今後のまちづくりの進め方についてでございます。マスタープランに示す将来像を実現するために、区民・企業等・行政の協働体制を充実させていくことや、地域特性に応じて柔軟に手法を活用して戦略的にまちづくりを進めていくこと、20年間と長期にわたる計画であることから時代の変化に対応して計画を運用していくことを示しております。

最後になりますが、今後のスケジュールについてでございます。本日いただきましたご意見を整理いたしまして、今後改定案を作成してまいります。来年2月に改定しまして、3月公表を予定しております。

報告事項「港区まちづくりマスタープラン（改定素案）について」のご説明は以上でございます。

【高橋会長】 それでは、どうぞご意見のある方。はい、どうぞ。

【福島委員】 改定素案の概要版ですけれども、1ページのところに5つのまちの姿とございます。最後に持続可能なまちとありますが、概要版を読む限りでは持続可能なまちと住み続けられるまちというのは、概念的にはかなり重複していると思いますし、持続可能なまちには、いつまでも魅力的な国際生活都市とありますので、それは世界に開かれた国際的なまちと概念的にはかなりダブるのではないかと思います。持続可能なまちというのも具体的にどういうものかなかなかイメージできない。本編の27ページを見るとわかりますけれども、「4つの目指すべきまちの姿を有機的に結びつけ、全体として将来にわたって持続可能なまちを目指します」ということで、持続可能なまちという表現が具体的なイメージを想起させないという疑問があります。

それともう1点、同じ概要版の10ページの芝地区のところで、黒い印の3つ目ですけれども、「芝地域における、古い街並みの保全とそれらと融合した高層ビルの誘導」と書いてありますが、古い街並みの保全と高層ビルというのは概念としては両立しないような気がいたします。

【高橋会長】 ご意見ということでよろしいですか。ほかにございますでしょうか。

【大滝委員】 私、短く質問だけ2つだけにします。先ほどこの間の変化で国家戦略特区事業というのが新しい進め方としてやられたようですけれども、例えば規制緩和というか、特に都市計画法の特例によってさまざまな進め方がされてくる中で、区の都市計画との整合がきちんと図られていくのかどうかというのをまず意見、聞きたいのと、それからあと、今後の進め方、今後のまちづくりの進め方の中で柔軟で戦略的なまちづくりの推進ということで、地域主体のまちづくりの推進とありますけれども、こっちの大規模所有者とか大手の開発事業者、あるいはコンサル主導で超高層一辺倒の住民追い出しになっていくということはないように、住民の意見がきちんと汲み尽くせるというふうに主張していく必要があると思うんですけれども、その辺はきちんと担保できるのかどうかについてお伺いしたいと。

【高橋会長】 野澤課長。

【野澤都市計画課長】 1点目の国家戦略特区についてでございますが、自治体としましては、まちづくりマスタープラン、それから都道府県につきましては、都市計画区域のマスタープランとございまして、そちらに整合しながら定めていくということになってございますから、こちらから外れるということはありません。

それから、2点目の住民の皆さんのまちづくりのご意見がこういった計画に反映されるのかということでございますけれども、そういったことを目指すために最後の第6章で6点設けてまして、まちづくり条例を使った地元発意のまちづくりの進め方、あるいはそういったところにたどり着くために人材の発掘ですとか育成といったことも、これから20年かけて積極的に展開していきたいと考えておりますので、そういった動きの中でより住民の方々のご意見が都市計画に反映されるような動きを進めていきたいと、このように考えてこちらに表明しております。

【高橋会長】 ほかにございますでしょうか。どうぞ。

【近藤委員】 バリアフリーのことなんですけれども、車椅子利用者のことを考えていろいろバリアフリーを考えていただいておりますが、駅などには福祉キャブを使う方が増えてまいりました。車椅子で福祉キャブに乗って、そして駅におりていくわけですけれども、タクシー乗り場は一般の方のタクシー乗り場はありますが、福祉キャブで乗りおりする場所が駅にはございません。それで一般の方のタクシーの乗るところには屋根がありますけれども、福祉キャブで車椅子で乗りおりする方には屋根がないところで、雨の日も乗り降りすることが多くございます。こういうことからして、バリアフリーの観点はとても大事で、車椅子利用者もとても使いやすいまちになっているんですけれども、羽田空港にも福祉キャブの待機場所が1台分しかないとか、駅にもそれぞれないとか、一般のタクシー乗り場で福祉キャブは待てないとかそういったこともございますので、その駅を考える場合、このことを少し考えていただければと思います。

【高橋会長】 まだほかにご意見たくさんあると思いますが、時間が12時を過ぎましたので、一旦都市計画審議会としてはここで切らせていただいてよろしいでしょうか。ご意見

等につきましては事務局にそれぞれの委員の方から出していただくということで取扱わせていきたいと思うので、よろしく願いいたします。

それでは、本日はこれで終了したいと思います。事務局から連絡があれば。特にありませんか。ありがとうございました。

それでは、本日の都市計画審議会はこれで終了したいと思います。どうもありがとうございました。時間がなくなりまして申しわけございませんでした。

午後12時05分 閉会