

# 第 2 3 4 回

## 港区都市計画審議会議事録

平成 2 9 年 1 2 月 1 8 日 (月)

港区役所 議会棟 1 階 第 5 ・ 6 委員会室

## 次 第

### (1) 審議事項

- ・芝浦一丁目地区に係る都市計画案について
  - ①東京都市計画地区計画芝浦一丁目地区地区計画の決定について
  - ②東京都市計画道路（港歩行者専用道第1号線及び第8号線）の変更について
- ・虎ノ門一・二丁目地区に係る都市計画案について
  - ③東京都市計画第一種市街地再開発事業虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業の決定について

## 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	
乗原康雄	出席	
真田純子	出席	
高見沢実	出席	
高橋洋二	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	
七戸淳	出席	
二島豊司	出席	
杉本とよひろ	出席	
近藤まさ子	出席	
大滝実	出席	

### ◎ 関係行政機関委員

氏名	出欠状況	
早乙女真由美代理 鈴木	出席	
永井秀明代理 中谷	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

【富田都市計画課長】 お待たせをいたしました。それでは、第234回港区都市計画審議会の開会をお願いいたします。

本日はあらかじめ、望月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。また、池邊委員は、ご連絡はいただいておりますが、おこなっているようでございます。また、関係行政機関委員である愛宕警察署長の早乙女委員の代理として鈴木交通課長が、芝消防署長の永井委員の代理として中谷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。本日は大変お忙しいところ都市計画審議会に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3件ございます。最初に、芝浦一丁目地区のまちづくりに関連する案件といたしまして、1件目が芝浦一丁目地区地区計画の決定、2件目が港歩行者専用道第1号線及び第8号線の変更です。3件目は、虎ノ門一・二丁目地区の街まちづくりに関する案件といたしまして、虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業の決定です。

まず、芝浦一丁目地区については、「港区まちづくりマスタープラン」において、浜松町駅を中心としたバリアフリー化を推進し、大規模な開発事業が連携することで、歩行者ネットワークの拡充や交通結節機能の強化、防災対応力を備えたスマートシティの実現に向けた取り組みを進め、国際競争力の強化に資するビジネス交流拠点を形成することが掲げられております。

このたび、芝浦一丁目地区において国家戦略都市計画建築物等整備事業に位置づけられ、浜松町を中心とした周辺地域との回遊性を強化する歩行者ネットワークの形成や、回遊の軸となる緑とにぎわい空間の形成、水辺の観光拠点の創出を図ります。また、災害時の支援機能の強化や環境負荷の低減によるまちづくりを進め、多様な都市機能が集積し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ございます。

次に、虎ノ門一・二丁目地区については、「港区まちづくりマスタープラン」において、

複数の開発事業の連携により市街地環境の質を向上させ、国際的なビジネス・交流拠点を形成するとともに、地域の回遊性を高めるため、地下鉄虎ノ門新駅の交通結節機能の強化とあわせて、地上・地下・デッキレベルで立体的な歩行空間を形成し、愛宕山から虎ノ門、霞ヶ関方面に向けて一体的につながる緑豊かなにぎわいあふれる歩行者ネットワークを整備することが掲げられております。

このたび、虎ノ門一・二丁目地区が国家戦略都市計画建築物等整備事業に位置づけられ、敷地の集約化と街区再編を行い、地下鉄虎ノ門新駅の整備と都市開発が一体となった広場空間の形成と交通結節機能の強化を図り、国際的なビジネス交流拠点の形成並びに防災対応力の強化に資する複合市街地を形成するため、市街地再開発事業の決定を行うものでございます。

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、簡単でございますが、私のご挨拶といたします。どうぞよろしくようお願い申し上げます。

**【富田都市計画課長】** ありがとうございます。区長は公用のため退席させていただきます。

(区長退席)

**【富田都市計画課長】** それでは、高橋会長、議事進行をよろしく願いいたします。

**【高橋会長】** それでは、第234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3件でございます。先ほど区長さんからご説明がありました。おおむね12時を目途に進めてまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。案件の説明の後、質疑を行うようにしたいと思います。

事務局からの説明をお願いいたします。

**【富田都市計画課長】** 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芝浦一丁目地区地区計画の決定案」の計画図書及び理由書、資料2が「東京都市計画道路（港歩行者専用道第1号線及び第8号線）の変更案」の計画書及び理由書、

参考資料1が「東京都市計画都市再生特別地区（芝浦一丁目地区）の変更案」の計画図書及び理由書、参考資料2が「東京都市計画都市計画再生特別地区（浜松町二丁目4地区）」の変更案」の計画図書及び理由書、参考資料3が「東京都市計画特定街区の変更案（芝浦一丁目特定街区）」の計画図書及び理由書、参考資料4が芝浦一丁目地区の街まちづくりについてまとめたでございます。

次に、資料3が「東京都市計画第一種市街地再開発事業虎ノ門一・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、参考資料5が「東京都市計画地区計画虎ノ門一・二丁目地区地区計画の決定案」の計画図書及び理由書、参考資料6が「東京都市計画都市再生特別地区（虎ノ門一・二丁目地区）の変更案」の計画図書及び理由書、参考資料7が虎ノ門一・二丁目地区の街づくりについてまとめた資料でございます。

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、内閣府から当審議会宛ての諮問文の移しが2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。そして、席上配付資料目録とともに、席上配付資料1、席上配付資料2が、本日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。最後に、芝浦一丁目地区、虎ノ門一・二丁目地区に関する都市計画案に対して提出されました意見書の要旨がございます。

本日の資料は以上でございますが、お手元の資料に不備等はないでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、大変恐縮ですが、着座にてご説明をさせていただきたいと存じます。

審議事項①から②につきましては、関連する案件であるため、まとめてご説明をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、審議事項①東京都市計画地区計画芝浦一丁目地区地区計画の決定について、審議事項②東京都市計画道路（港歩行者専用道第1号線及び第8号線）の変更についてご説明いたします。

資料1から資料2の計画図書に沿ってご説明いたしますが、本日配付いたしました席上配付資料1のとおり、イメージ図などのスライドもご用意いたしましたので、あわせてご覧いただきたいと思います。

最初に、芝浦一丁目の街づくりについてご説明をさせていただきます。それでは、ス

ライドをご覧ください。

まず、「計画地の位置」でございます。計画地は、J R 浜松町駅や東京モノレール浜松町駅の南側に位置し、地区の西側は J R の線路、北側は古川、東側は芝浦運河に隣接しております。青色の線で囲まれた区域が地区計画の範囲で、約 4.9 ヘクタールの区域でございます。また、赤色の線で囲まれた区域が都市再生特別地区（芝浦一丁目地区）の範囲で、約 4.7 ヘクタールでございます。

本日の審議案件につきましては、国家戦略特別区域法の手続による案件となりますので、初めに都市計画決定までの流れについてご説明をさせていただきます。

国家戦略特別区域法第 21 条に基づき、東京都都市再生分科会が都市計画の案を作成し、公告、縦覧を行い、当地区につきましては、都市再生特別地区の変更及び特定街区の変更が東京都都市計画審議会に付議されます。また、地区計画の決定及び歩行者専用道の変更につきましては、本日、当審議会に付議されてございます。当審議会でご審議いただきますと、東京圏区域会議が区域計画の認定申請を行い、内閣総理大臣により認定されますと、都市計画の決定または変更がなされたこととなります。

次に、「計画地周辺のプロジェクト」でございます。まず、浜松町駅西口地区におきましては、浜松町二丁目 4 地区が平成 25 年度に、浜松町二丁目地区も平成 28 年度に都市計画決定し、現在、事業が進められております。また、海側の竹芝地区におきましては、平成 27 年度に都市計画決定し、こちらも事業が進められております。そして、浜松町駅南側の赤い枠で囲っておりますのが、本日ご説明しております芝浦一丁目地区でございます。

次に、「浜松町駅周辺の歩行者ネットワーク」でございます。浜松町駅西口地区では、交通拠点機能の充実に向けて、南口自由通路と北口自由通路の新たな地区計画上の位置づけを行うため、現在、都市計画手続を進めております。右上のパースは、汐留から見た浜松町駅北口東西自由通路のイメージ図で、汐留、竹芝方面からの歩行者ネットワークが強化されます。また、右下のパースは、品川方面から見た南口自由通路のイメージ図で、汐留方面と芝浦方面をつなぐ歩行者ネットワークが強化されます。

次に、「計画地の現状」でございます。J R 浜松町駅南口の既存の自由通路につきましては、朝夕のラッシュ時に大変混雑しており、バリアフリーも未整備の状況でございま

す。また、芝浦一丁目地区方面では、公園が分散されており、有効に活用されておらず、また運河沿い緑地の水辺の遊歩道が分断されております。さらに、旧芝離宮恩賜庭園内に都市施設である歩行者専用道が未整備であることや、汐留側の歩行者デッキや港歩行者専用道8号線に接続する北口自由通路の橋台の早期整備が課題となっております。

次に、本日の審議案件であります芝浦一丁目地区地区計画の内容につきましてご説明をさせていただきます。大変お手数ですが、資料1の1ページとスライドをあわせてご覧いただきたいと思います。

最初に、地区計画の名称、位置、面積でございます。名称は芝浦一丁目地区地区計画、位置は港区芝浦一丁目及び海岸二丁目各地内、面積は約4.9ヘクタールでございます。

次に、「地区計画の目標」でございます。国家戦略特別区域の区域方針や都市再生特別措置法に基づく整備計画等で上位計画が示されており、これらを踏まえ、下から4行目に記載のとおり、「浜松町駅を中心とした周辺地域との回遊性を強化する歩行者ネットワークを形成するとともに、防災対応力の強化、舟運の活性化、水辺のにぎわい空間の創出、周辺環境資源との連続性を意識した質の高い都市空間の創出など、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新により、国際性豊かなにぎわいのある複合市街地の形成を図る」としております。

次に、「区域の整備・開発および保全に関する方針」でございます。

まず最初に、土地利用の方針でございます。地区の立地特性を踏まえ、土地の合理的かつ健全な高度利用と魅力ある複合市街地の形成を図るため、4つの方針を定めております。

1点目は、陸・海・空の交流利便性を踏まえて、業務、商業、住宅、宿泊、交流等の多様な機能に加え、産業支援機能、生活支援機能等の充実を図り、国際性豊かなにぎわいのある複合市街地の形成を誘導する。

2点目は、浜松町駅周辺から南北方向及び日の出ふ頭へのバリアフリー歩行者ネットワークの強化、芝浦運河沿いの歩行者空間を連続化することで、浜松町駅周辺を回遊する安全かつ快適な歩行者空間の形成を図る。

3点目は、歩行者空間沿いに憩いやにぎわいの創出を図るとともに、船着場の整備などにより、新たな観光拠点となる芝浦運河沿いの水辺のにぎわい空間の創出を図る。

4点目は、地域の防災拠点として周辺地区との連携した防災機能の充実を図り、災害に強いまちづくりを進めるとしております。

次に、1枚おめくりいただきまして、2ページをご覧ください。「地区施設の整備の方針」でございます。安全で快適な歩行者空間及び円滑な自動車交通の確保等による快適な都市空間の形成を図るため、5つの方針を定めております。

1点目は、地区の東西方向の自動車ネットワーク強化のため区画道路を再整備し、浜松町駅から日の出ふ頭方面へ向かう歩行者ネットワーク強化のため、地区内の歩行者専用道路を再整備する。

2点目は、芝浦運河・古川に沿って公園を集約し再整備する。

3点目は、緑の憩い空間としての緑地や、歩行者の人だまり空間やにぎわい形成及び防災対応力強化のための広場を整備する。

4点目は、芝浦運河や地区周辺との円滑な歩行者ネットワークを形成するため、歩行者専用通路を整備する。

5点目は、歩行者の安全性、快適性の向上を図るため、緑豊かな歩道状空地を整備するとしております。

次に、「建築物等の整備の方針」でございます。

1点目は、地区にふさわしい都市機能の誘導を図るため、建築物等の用途の制限を定める。

2点目は、安全で快適な歩行者空間を確保し、回遊性の向上を図るため、壁面の位置の制限及び壁面後退区域における工作物の設置の制限を定める。

3点目は、周辺環境と調和した魅力ある都市景観の形成を図るため、建築物等の形態または色彩その他の意匠の制限を定めるとしております。

次に、「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。

1点目は、自然エネルギーの有効活用やビル等の排熱の再利用を積極的に行うことにより、環境負荷低減に努めるとともに、地域冷暖房区域内での新たなプラントの導入による熱供給能力の強化を図る。

2点目は、災害時における帰宅困難者の支援や安定したエネルギー供給を実現する取り組みを行うことで、地域の防災拠点の形成を図る。

3点目は、都心部におけるヒートアイランド現象の緩和や周辺との連携による緑のネットワーク形成に寄与するため、旧芝離宮恩賜庭園から連続した回遊の軸となる緑化空間の形成を図る。

4点目は、周辺市街地に配慮しつつ、開放的な水辺景観を備えた良好な都市景観を形成するとしております。

次に、「地区整備計画」でございます。

最初に、「地区施設の配置及び規模」でございます。

まず、「道路と公園」です。地区南側の区画道路1号は、新芝浦橋の架け替えとあわせ、幅員12メートルから32メートル、延長約260メートル、一部拡幅整備いたします。地区北側の歩行者路1号は、幅員3メートルから10メートル、延長約170メートル、一部拡幅整備いたします。公園は、面積約1,600平方メートル、地区北東側に移設拡張いたします。

次に、「その他の公共施設」でございます。緑地1号は約1,900平方メートル、緑地2号は約1,200平方メートルで整備いたします。

広場1号は、駅から周辺地区へ向かう歩行者の滞留・集散空間として、約900平方メートルの広場をデッキレベルで整備いたします。

広場2号は、芝浦運河に対して開かれたにぎわいの形成と災害時の一時退避場所としての防災機能を備えた約2,000平方メートルの広場をデッキレベルで整備いたします。

歩行者専用通路1号は、広場1号から区画道路1号までをつなぐ、雨天時にも快適かつスムーズに通行できる歩行空間を幅員6メートル、延長200メートルで整備いたします。

歩行者専用通路2号は、幅員4メートル、延長約210メートルで整備いたします。

また、区画道路1号に沿って、幅員4メートルの歩道状空気を延長約140メートルで整備いたします。

次に、スライドをご覧ください。最初に、地区の南側から見た区画道路1号と歩道状空地のイメージ図で、地区の自動車ネットワークを担い、海岸通りへとつながる区画道路とともに快適な歩行者空間が整備されます。

次に、線路側から見た広場1号のイメージ図で、浜松町駅からの歩行者動線をつなぎ、バリアフリーに対応した歩行者の人だまり空間を形成いたします。

次に、地区南側から見た緑地1号、2号のイメージ図で、歩行者専用道路沿いの憩いと緑の潤い空間を形成いたします。

次に、芝浦運河側から見た広場2号のイメージ図で、芝浦運河に対して開かれたにぎわいの形成と防災機能を有する広場として活用いたします。

次に、北東側から見た公園のイメージ図で、水と緑の憩い空間やレクリエーション空間として活用いたします。

次に、大変お手数ですが、資料1の3ページとスライドをあわせてご覧ください。

最初に、「建築物等に関する事項」でございます。

まず、「建築物等の用途の制限」でございます。風営法第2条第5項に該当する営業の用に供する建築物は建築してはならないとしております。

次に、「壁面の位置の制限」でございます。建築物の外壁またはこれにかわる柱の面は、原則、計画図に示す壁面線を越えて建築してはならないとしております。

次に、「壁面後退区域における工作物の設置の制限」でございますが、広告物等、交通の妨げとなる工作物を設置してはならないとしております。

次に、1枚おめくりいただきまして、4ページをご覧ください。「建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限」でございます。建築物等の色彩は、周辺環境との調和に配慮した意匠とする。また、屋外広告物は、周辺環境との調和や建築物との一体性に配慮した意匠とするとしております。

次に、5ページをご覧ください。「計画図1」でございます。地区計画の区域及び地区整備計画の区域を示しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、6ページをご覧ください。「計画図2」でございます。地区施設の配置を示しております。

次に、7ページをご覧ください。「計画図3」でございます。壁面の位置の制限を示しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、8ページをご覧ください。「参考図」でございます。整備されます地区施設の位置関係について、断面図で示しております。

次に、9ページをごちんください。「方針附図」でございます。本地区を含む浜松町駅周辺における将来的な歩行者ネットワークを示しており、浜松町駅を中心とした周辺地域との回遊性を強化する安全で快適な歩行者ネットワークが形成されます。

次に、1枚おめくりいただきまして、10ページをご覧ください。「国家戦略都市計画建築物等整備事業を定める理由書」でございます。下から8行目に記載のとおり、「本地区約4.9ヘクタールの区域において、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、浜松町駅を中心とした周辺地域との回遊性を強化する歩行者ネットワークを形成するとともに、防災対応力の強化、舟運の活性化、水辺のにぎわい空間の創出、周辺環境資源との連続性を意識した質の高い都市空間の創出など、国際性豊かなにぎわいのある複合市街地を形成するため、地区計画の決定に関し、国家戦略都市計画建築物等整備事業を定めるものである」としております。

地区計画の決定（案）についてのご説明は以上でございます。

続きまして、「都市計画道路（港歩行者専用道第1号及び第8号線）の変更」についてご説明をさせていただきます。大変お手数ですが、資料2の1ページとスライドをあわせてご覧いただきたいと思っております。

まず、港歩行者専用道第1号線につきましては、種別は「特殊街路」、名称は、番号が「港歩1」、路線名が「港歩行者専用道第1号線」でございます。位置は、起点が「海岸一丁目」、終点が「芝浦一丁目」。区域は延長約700メートル、構造は構造形式が「地表式」で、幅員は7メートルでございます。

次に、港歩行者専用道第8号線につきましては、種別は「特殊街路」、名称は、番号が「港歩8」、路線名が「港歩行者専用道第8号線」でございます。位置は、起点が「海岸一丁目」、終点が「海岸一丁目」。区域は延長約230メートル、構造は、構造形式が「嵩上式」で、幅員は6メートルでございます。

次に、変更概要でございます。第1号線につきましては、記載のとおり、名称、起点位置、終点位置、延長、構造形式、幅員及び一部区域の変更、また第8号線につきましては、記載のとおり、起点位置の変更をいたします。

次に、1枚おめくりいただきまして、2ページをご覧ください。「計画図」でございます。

図中の茶色い線で示しておりますのが、計画変更新線、黄色い線で示しておりますのが計画変更廃止線でございます。ご覧のとおり、東西にわたり旧芝離宮恩賜庭園内に位置づけられておりました港歩行者専用道第1号線を廃止し、新たにJR線路沿いに変更いたします。また、南北にわたる港歩行者専用道第8号線は、港歩行者専用道第1号線の変更に伴い、北側の起点位置を変更いたします。

次に、1枚おめくりいただきまして、3ページをご覧ください。「国家戦略都市計画建築物等整備事業を定める理由書」でございます。

下から11行目に記載のとおり、都市再生特別地区（芝浦一丁目地区）の都市再生の貢献による浜松町駅の南口東西自由通路の拡幅や古川横断橋の整備等にあわせ、浜松町駅と芝浦一丁目及び汐留方面とを結ぶ歩行者ネットワークを強化し、バリアフリー動線を確保するとともに、旧芝離宮恩賜庭園の緑の連続性に配慮した歩行者空間を形成するため、港歩行者専用道第1号線を変更する。また、港歩行者専用道第1号線の変更に伴い、港歩行者専用道第8号線の起点位置を変更する。これらの取り組みを通して、国際競争力強化を図るため、港歩行者専用道第1号線及び同第8号線の変更に関し、国際戦略都市計画建築物等整備事業を定めるものとしております。

都市計画道路の変更（案）についてのご説明は以上でございます。

続きまして、「都市再生特別地区（芝浦一丁目地区）の変更」についてご説明をさせていただきます。こちらは東京都の都市計画審議会に付議される案件のため、参考とさせていただきます。また、都市再生特別地区の図書として参考資料1を配付しておりますが、都市再生特別地区の概要をスライドにてご説明をさせていただきます。

最初に、「都市再生の貢献」でございます。本地区では、都市再生の貢献として、周辺開発と連携した回遊性の高い国際ビジネス・観光拠点の形成及び防災対応力の強化と環境負荷の低減を掲げております。主な整備内容といたしましては、浜松町駅の南口東西自由通路の整備、こちらは現在の幅員約7メートルを14メートルに拡幅整備いたします。また、新芝浦橋の再整備や芝浦運河内の船着場や運河沿いの浸水空間などを整備いたします。

次に、「都市再生特別地区の内容」でございます。建築物の高さの最高限度は高層部の235メートル、低層部Aの50メートル、低層部Bの30メートル、低層部Cの20

メートルを定めております。また、建築物の容積率の最高限度は1,120%としております。

次に、「計画の概要」でございます。区域面積は約4.9ヘクタール、述べ床面積は約55万平方メートル、主要用途は事務所、商業、ホテル、住宅、店舗、次世代エネルギービジネス交流施設、駐車場等でございます。また、建物の規模は、S棟、N棟とも約235メートル、低層棟が約10メートルでございます。

続きまして、「都市再生特別地区（浜松町二丁目4地区）の変更」についてご説明いたします。こちらにつきましても東京都の都市計画審議会に付議される案件のため、概要をスライドにてご説明させていただきます。

こちらは芝浦一丁目地区で計画している浜松町駅南口東西自由通路を道路として整備いたしますが、その構造物の一部が、浜松町二丁目4地区の敷地を利用することとなるため、既決定である都市再生特別地区（浜松町二丁目4地区）の一部に重複利用区域を設定するものでございます。赤色で示しております南口東西自由通路の一部が、区域内に重複利用区域として定められます。

続きまして、「芝浦一丁目特定街区の変更（廃止）」についてでございます。こちらにつきましても同様に、東京都都市計画審議会に付議される案件のため、概要をスライドにてご説明させていただきます。

こちらは芝浦一丁目地区の再整備に伴い、新たに都市再生特別地区を定めることから、本地区に定めている既決定の特定街区を廃止するものでございます。赤色で着色されております範囲が、特定街区を廃止する区域でございます。

最後に、「今後のスケジュール」でございます。スライドをご覧ください。

本日、当審議会におきまして、都市計画の内容についてご了承いただければ、東京圏区域会議が区域計画の認定申請を行い、内閣総理大臣により認定されますと、都市計画の決定がなされたことになります。

続きまして、大変お手数ですが、意見書の要旨をご覧いただきたいと思います。国家戦略都市計画建築物等整備事業に定める事項の案に対して出された意見書の要旨と国家戦略特別区域会議の見解でございます。提出された意見書は3通で、個人2名から提出されております。このうち、賛成意見に関するものが2通、反対意見に関するものが1

通となっております。

最初に、賛成意見に関するものでございます。1番目に「事業施行に関するご意見」です。まず、(1)についてです。建物用途、配置について、美術館、映画館、地域の文化的資産価値が向上する施設、イベントスペース、大規模災害時に対応できる総合病院の誘致を検討いただきたいとのご意見です。

こちらのご意見に対する区域会議の見解といたしましては、「本計画は、国際性豊かなにぎわいのある複合市街地を形成していくもので、施設計画については、今後事業者において具体化されることになる」としております。

(2)についてです。災害時に必要となる水の確保、地域住民用防災倉庫の提供についての検討と、町会との密接な連携や災害時の備えをお願いしたいとのご意見です。

これに対する見解といたしましては、「本計画では、帰宅困難者受け入れスペースや防災備蓄倉庫の整備、雨水など水資源の有効活用、コジェネレーションシステム等を用いた災害時に強い自立・分散型エネルギーシステムを導入することで、防災対応力の強化を図っている。また、町会との連携や防犯対策等については、今後関係者との協議の中で検討されていくものである」としております。

次に、1枚おめくりいただきまして、2ページをご覧ください。その他の意見です。(1)植栽計画、(2)東西自由通路、(3)緑地計画についてのご意見です。こちらのご意見に対する見解といたしましては、「今後、関係者間で協議・調整を行っていくものである」としております。

次に、反対意見に関するご意見です。

最初に、「事業施行に関するご意見」です。

まず、(1)についてです。当該地区の敷地いっぱいに2棟の巨大な超高層建築物を建て、緑と空間をなくし、海からの風に変化をもたらし、日照・眺望など近隣に多大な迷惑と不利益をもたらす計画が、国家戦略特区にふさわしいプロジェクトなのか疑問であるとのご意見です。

次に、(2)についてです。3ページをご覧ください。都市再生の貢献内容に関するご意見で、①基盤整備による周辺地区との回遊性強化、②国際ビジネス、環境拠点の形成、③新たな観光スポットとなる親水空間の創出、④防災対応強化と環境負荷の低減を前面

に出しているが、実態は、規制緩和により利益の極大化を図るために推進する計画だと理解しているとのことご意見です。

こちらのご意見に対する見解といたしましては、「本国家戦略都市計画建築物等整備事業では、都市再生への貢献として、浜松町・竹芝エリア全体の回遊性を高める歩行者ネットワークの強化、回遊の軸となる緑とにぎわいの空間整備、芝浦運河や日の出ふ頭における水辺の観光・にぎわい拠点の創出を図るなどとしており、その整備範囲は事業敷地内外の広範囲に及ぶ。

建物内では多様な都市機能の集積と観光拠点の形成を図るとともに、防災対応として帰宅困難者受け入れ空間や備蓄倉庫、自立分散型エネルギー設備を設ける計画となっている。また、エリア全体の環境負荷低減に努めることとしている。

当該事業では、建物2棟構成にして、上層部をセットバック形態とすることで、風環境や日影・眺望への影響を軽減する配慮を行っている」としております。

次に、その他のご意見です。国家戦略特区の名のもとに、これ以上大規模な高層建築物をつくり続け、都市から空間をなくしてよいのか。企業や国にとってはメリットがあるかもしれないが、そこに住む住民にとってはデメリットのほうが多い気がする。ヨーロッパの都市づくりのように、規制強化するという考え方も検討すべきではないか。日本をどういう国にしたいのかのご意見でございます。

これらの意見に対する見解といたしましては、「都では本年9月公表の『都市づくりのグランドデザイン』において、地域特性を踏まえた拠点の形成など目指すべき都市像を示した上で、政策誘導型の都市づくりを推進していくこととしている。

世界における都市間競争が激化する中、日本経済を持続的に成長させるためには、都心部等において優良な民間プロジェクトを誘導し、東京が国際ビジネス交流都市としてさらに発展していくことが必要である」としております。

大変長くなりましたが、ご説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

**【高橋会長】** 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。ご質問、ご意見ありましたら、挙手をお願いしたいと思います。どうぞ福島委員。

**【福島委員】** 芝浦一丁目地区の街づくりにおきまして、建築物の最高高さがS棟、N棟とも約235メートルとなっております。この高さまでの建物が建設されますと、

芝浦一丁目における羽田空港の航空法上の制限高は百八十数メートルですので、制限高を上回ります。また、次の案件の虎ノ門一・二丁目地区につきましても、施設建築物の高さ約265メートルは高さ制限に抵触しています。ただ、虎ノ門ヒルズ等制限高を超える建築物も実際に建設されております。本地区は特定都市再生緊急整備地域に位置しておりますので、こういった地域にあれば、特例として制限高を超えた建設が認められるということでしょうか。お伺いしたいと思います。

それからもう1点、参考資料4の施設建築物の主要用途として事務所、商業施設、ホテル、住宅、駐車場等が挙げられておりますが、具体的なホテルの室数とか住宅の戸数は決まっているのでしょうか。理由書の中では「国際的なビジネス拠点を形成する」とありますので、住宅についても外国人が相当数入居するという前提で建設されることをよろしいのでしょうか。

以上、2点よろしくお願いたします。

【高橋会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 まず、航空法の制限の件についてでございます。関係行政機関との協議により、航空法第55条の2第3項及び同法第56条の第2項で準用する第49条のただし書きの規定による承認、航空制限の緩和を認められ、235メートルまで建設できると聞いてございます。

【村上開発指導課長】 引き続きまして、住宅とホテルのお話でございます。ホテルにつきましては、申しわけございません、まだ規模等は決まっているという話は聞いてございません。住宅でございますが、戸数としては約200戸で、外国人の方の長期滞在等を見据えた中のサービス等も含めた検討を進めていると聞いてございます。

【高橋会長】 福島委員、よろしいですか。

【福島委員】 どうもありがとうございます。

【高橋会長】 ほかにございますでしょうか。どうぞ。長屋委員。

【長屋委員】 今の意見に関連した意見です。参考資料4によりますと、S棟が46階、地下5階で、ホテルとオフィス、N棟が47階、地下5階、住居が350とオフィスになっています。参考資料2で、生活支援施設が追加されると記載されています。区民の一人として、公共施設にとっても興味があり、どのような施設なのか教えていただけ

ますでしょうか。

【高橋会長】 開発指導課長。

【村上開発指導課長】 生活利便施設等でございますが、どちらかという区民に密接なものとしたしまして、子育て支援施設を計画しております。もう一つは地域に比較的少ないとされておりますスーパーマーケットですとかドラッグストア、そのようなものも検討を進めていると聞いてございます。

また、にぎわいでございますけれども、これは運河に面しているところで、舟運事業等に活用できるような棧橋、船着場を検討していますので、それらを活用したにぎわいを創出したいというものも検討課題として進めているところでございます。

【長屋委員】 ありがとうございます。引き続きまして、この計画は2020年に着工して、最終的に終わるのが2029年です。随分長期間なので、その間で道路とか小型船ターミナルを整備し、不便さを解消する等の臨時的、計画の予定はありますか？

【村上開発指導課長】 建物が竣工いたしますのは平成41年になりますけれども、まず2棟のうち、S棟といいます南のほうの建物ですけれども、こちらの竣工自体が平成35年、事業全体から6年ほど前倒しになってございます。

また、こちらが使われる日は引っ越しが実はございまして、S棟ができた後に今の建物から引っ越される 期間がほぼ1年ぐらいかかりますので、実際、新しいビルが使われ始めるのが平成36年度ぐらいになってしまう。その頃までにはそこに接続しております道路ですとか、そのあたりは全て使えるようになってくると考えてございます。

また、にぎわい施設等につきましては、その過程の中でどちらが使えるかどうか、これから検討がされると考えてございます。

【高橋会長】 よろしいですか。どうぞ。

【長屋委員】 ことしの8月15日に、東京都の港湾局が、民間事業が進めている今の芝浦一丁目計画と連携して港湾局の用地に小型船ターミナルを整備して、民間企業負担で運営することに合意したと記事がありますが、都の所有地を民間企業の売却するのでしょうか。

【富田都市計画課長】 あくまでも港湾局との協議の中では、日の出ふ頭のにぎわいということで、港湾局の施設整備をするということでございますので、土地を売却する

とか、そういうものではございません。

あともう一つ、今かかっている人道橋なども閉鎖されているんですけども、そちらの修景などをして、日の出棧橋から竹芝ふ頭へつながるような整備をして、にぎわいや観光に資するものを港湾局と整備した中で事業者が担っていくものだというふうにお聞きしております。

【長屋委員】 そうしますと、閉鎖された橋を整備し新たに観光スポットを建設する計画ではないわけですね。

【富田都市計画課長】 敷地内に船着場をつくります。運河のにぎわいということで、先ほど課題となっておりました運河の連続化も図っていきます。当然、橋梁も架け替えますので、今、区の施策としてライトアップなども計画しておりますので、そういうにぎわいをこの中で計画していくことで地域のにぎわいや観光に資する資源として活用していきたいと考えております。

【長屋委員】 ありがとうございます。

【高橋会長】 いかがでしょうか。どうぞ。

【只腰委員】 歩行者専用道路1号線について、8号線も関連してお尋ねしたいと思います。資料2のA3の図面ですけども、歩行者専用通路1号線は昔、特定街区を決めたときに、浜松町駅との歩行者動線を確保するというので決めまして、そのときに歩行者動線としては浜松町駅のほうにいくわけですが、都市計画が多分できなかったんだと思うんですけども、芝離宮の上に高架構造で沿わせるという離れわざをやって決めたんじゃないかと思いますが、それが今回、地表式として解消されて、整備をされるというのは、落ち着き場所ができてよかったと思います。

これに関連して何点かお尋ねしたいんですが、都市計画の形式としては地表式と書いてありますけれども、まず環状3号線と縦に交差していますよね、中央部分で。環状3号線は計画路線で、まだ計画だけで、事業化されてないんですが、これとの交差関係ですけども、将来的に環状3号線が事業化されたときはどういうふうになるのか。環状3号線は地下だったのかもしれませんが、上はちょっといけそうもないんじゃないかと思うのですが、地下だとすると、交差の関係がどうなるのが1点。

それから、地表式と書いてはありますけれども、実際は浜松町方向への自由通路とつ

ながるというか、それが使えないとしようがないわけで、おそらく地表式で来るんでしょうけれども、どこかから階段で上がって、浜松町方向に移っていくんだと思います。それから、右のほうにいきまして、歩行者専用道8号線と連絡をして、あるいは汐留方向と連絡するのも、高さは歩道橋レベルですので、何らかの階段で上がっていくんだと思うんですが、その辺、地表式というふうに書いてあるだけでは高さ関係がわからないので、そこを説明していただきたい。

それから、今の補助4関係のところ、歩行者専用道8号線を一部減らすんだと書いてあって、図面でいうと、上側のちょっと黄色くなっているところが変更ということなんでしょうが、この辺が赤く右のほうに、汐留方向にも延びていますので、汐留から来る通路と多分つながるんだと思うんですが、その辺は将来的にどういうふうになって、歩行者動線同士がどういう関係で、しかも駅とつながるのか、地表式と書いてあるだけではよくわからないので、その辺を詳しく説明していただきたいと思います。

**【富田都市計画課長】** まず、ご指摘の環状第3号線については、こちらの地下で抜いていくということでございますので、こちらについては新たに歩行者専用道路を整備するために古川に橋を架けることになります。そこにつきましては東京都建設局と事前に協議をしておりますが、まだ具体的な構造形式は決まっておりますが、地下を抜くということで、そこに影響がないような形で橋を架けていくということで協議をしております。

2点目に、浜松町からどういう動線で行くのかということでございます。現在、青線のように行きますが、東京ガスにおりていくような歩行者動線でございます。新たにこの自由通路を14メートルに拡幅しますので、拡幅した部分でバリアフリーをとって、地上におりていくような形になります。歩行者としては、こちらの浜松町駅のほうから今のカートレイン用地を通過して、平面でも行けるような形の歩行者動線になります。

断面的にどうなのかということにつきましては、ここが浜松町の汐留方面から来る断面でございますが、浜松町駅が橋上駅舎になる関係で、地上の3階レベルで駅を出て改札に行く動線になります。そのまま3階レベルで歩行者専用道第8号線を通って竹芝方面へ行くような形になります。それで、エスカレーターやエレベーターで2階レベルにおりてきて、汐留方面へ向かうような形になります。1階でおりますと、先ほどのカー

トレイン用地といいますか、歩行者専用道路で歩行空間を歩いていくような形になります。浜松町につきましては、デッキを渡ってきて、先ほどのように新たにエスカレーターを整備して、まず1階レベル、東京ガスのレベルに行って、さらにエスカレーターでおりて、芝浦方面に行くような動線がおりてきて、こちらで浜松町駅の1階において、こちらに渡っていただいて、1階、2階レベルにおいていただいて、その後さらにもう1回おりて、地上において芝浦方面へ行くという流れになります。

【高橋会長】 いいですか。

【只腰委員】 よくわからない。そうしますと、この図面でいくと、左側の補助4のところは歩行者デッキ同士が立体交差するというイメージでしょうか。縦方向が3階で、横方向が2階というのか、1段下という感じで理解すればいいんですか。

【富田都市計画課長】 歩行者専用道第8号線の3階レベルが、改札を出て歩行者専用道第8号線の竹芝方面に向かう動線になります。汐留方面から来ると、今度2階レベルで接道いたしまして、2階レベルで駅から汐留方面へ向かうという動線になります。3階と2階レベルでそれぞれ動線が分かれていくような形になります。

【只腰委員】 歩行者空間同士が立体交差するということでしょうか。

【富田都市計画課長】 そうです。ここに橋台ができて、その空間を使ってエスカレーターやエレベーターで垂直移動するということで、歩行者ネットワークを構築するものでございます。

【只腰委員】 わかりました。もう1点、古川のところは、先ほど橋をかけるとおっしゃいましたけれども、橋はどのレベルでかかるんでしょうか。その橋の高さのレベルは。地表にかかるのか、それとも1層上がったところにかかるんですか。古川の橋。

【富田都市計画課長】 橋梁につきましては、古川を渡りますので、地上レベルで浜松町から、今、カートレイン用地ですが、歩行者専用道路1号として整備して、地上レベルでも歩いていけるということで、古川については地上レベルです。

【只腰委員】 わかりました。ありがとうございます。

【高橋会長】 ほかにいかがでしょうか。どうぞ近藤委員。

【近藤委員】 今のご説明の中で、車椅子の方は芝浦のほうに向かう場合には、1階におりるしかないということですか。2階から1階におりるのは、エレベーターではな

くてエスカレーターっておっしゃってましたか。車椅子の方の動線を教えていただけますか。

【富田都市計画課長】 浜松町駅から芝浦方面へ向かう方のございましょうか。今、こちらの北側自由通路でいきますと、竹芝方面や汐留方面、芝浦一丁目方面へ向かいますのは、跨線橋を渡っていただきまして、おりたところ、ここでもエレベーターを整備しますので、そこで地上におりていただいて、芝浦一丁目方面へ行っていただくという形で、バリアフリールートを確認してございます。

【近藤委員】 エレベーターとエスカレーターとある。

【富田都市計画課長】 エレベーター、エスカレーターを整備して、バリアフリールートとして確保するものでございます。

【近藤委員】 では、今ご説明いただいた竹芝方面とか、3階レベルとか2階レベルとか、みんなエレベーターで、車椅子の方も同じような動線がとれるという解釈でよろしいのでしょうか。

【富田都市計画課長】 そうですね。既存の跨線橋についてはバリアフリーはないんですけれども、拡張する部分に新たにエレベーターやエスカレーターを整備して、バリアフリールートを確認するものでございます。

【高橋会長】 いかがでしょうか。どうぞ。

【真田委員】 2つ質問があるんですけれども、1つは地区整備計画の中に建築物等の色彩について書いてありますけれども、この中にモノレールの橋脚などは含まれるのか。パースで描いてある色と今全然違うので、おそらく雰囲気が違うものになるだろうと。重要な要素になると思いますので、それが含まれるのかというのが1つ。

もう一つは、東京都が整備する案件になっている船着場が、今回の地区は防災力強化ということもあるので、船着場が防災船着場になるのかということです。もし防災船着場になるのであれば、今回の地区計画の範囲内で車両等のアクセス路を確保したりとか、そういう配慮が必要になってくると思いますので、その点を確認したいと思います。

【村上開発指導課長】 まず、モノレールの橋脚につきましては、モノレールは事業者に入っておりませんので、それともう1点が建築物の色彩等のございまして、モノレールの橋脚はそれに該当していないのかと思います。ただ、修景という意味では、当然

協力していただくような形は考えていきたいと思っております。

あと、すみません、防災船着場につきましては協議しているかどうか確認しておりませんが、必要に応じて港湾局とその辺の取り扱いを協議するようにまいりたいと思えます。

**【富田都市計画課長】** 配付資料の4につきましては、今同時に動いております浜松町駅西口地区と竹芝地区、今度芝浦一丁目地区になりますが、こちらについては都市再生安全確保計画を今計画してございまして、今後、芝浦一丁目地区についても追加をする予定でございまして、そのような形で、防災力の向上ということで3地区連携して帰宅困難者を受け入れたりとか、救援物資の備蓄倉庫にしたいということで、3地区で今後、災害面についても連携を図ってございます。

防災船着場につきましては、今後、港湾局と協議していきますので、そのような計画に基づいてやっていきたいと考えてございます。

**【高橋会長】** ほかに。どうぞ。

**【鎌田委員】** 1つ、自転車について伺いたいです。歩行者ルートの中に自転車が含まれているかどうかかわからないんですけれども、この周辺を見ますと、1日当たり80台以上の道路がたくさんあると思うんですが、今回の計画の中で自転車通行に対する位置づけがあるのか、あるいは計画があるのか。東京都も2020年に向けて自転車推奨ルートというのをつくっていますので、本計画における自転車通行の扱いについて伺いたします。

**【高橋会長】** これはどなたに答えいただけますか。都市計画課長。

**【富田都市計画課長】** 港区でも自転車利用環境整備方針ということで、今年度末に18キロまで整備をして、その後、毎年3.5、3.5、3キロという形で、今後3年間につきましても10キロ以上整備するような形でございます。今回の地区につきましても、竹芝地区については今計画が進んでございまして、自転車道を整備して、自転車でも回遊性が持てるような調整を今後していきたいと考えてございます。

**【高橋会長】** ほかにいかがでしょうか。大滝委員、どうぞ。

**【大滝委員】** 地区計画の目標のところ、地域の資源である旧芝離宮恩賜庭園や海を意識しながら、景観や環境にも配慮しつつとなっているんですけれども、芝離宮恩賜

庭園への影響、あるいは庭園からの景観という点では、環境が悪化していくのではないかとちょっと危惧をするんです。實際上、今、汐留方向からでは既に200メートルを超えるようなビルができていて、今スライドでも説明がありましたように、西側には浜松町二丁目4地区、東側には竹芝地区の開発、そして南側に今回の235メートルというのが建つわけですから、旧芝離宮恩賜庭園でいえば、全くビルに囲まれてしまうという状況になるわけで、日陰になったり、あるいは海風が入らなくなるという点で自然への影響というのが非常に大きいのではないかと。

それと、庭園からの景観でも、ビルに囲まれているという点からいえば、周りにはビルしか見えなくなるといった点で配慮どころか、無視されているようにもとられかねないような状況になっているので、この点はどうか。

それから、都市部におけるヒートアイランド現象の緩和のため、緑化空間の形成を図るとなっているんですけども、今言ったようにビルで囲まれているという点から見ても、周りを緑化しても緩和にはならないんじゃないかと思うんですけども、この点はどうかということについてお聞きしたいんですが。

**【村上開発指導課長】** まず、景観でございますけれども、芝浦一丁目地区につきましては、芝離宮恩賜庭園から東京ガスを挟んで、また高速道路を挟んだ南側という形になってございます。若干距離がありますので、例えば低層部の緑化につきましては、確かに芝離宮恩賜庭園からはなかなか見えづらいのかなと思いますけれども、建築物の配置といたしましては、上層部をセットバックさせて幅をとらず形で、日影とか景観等に配慮したような計画としてございます。また、見え方につきましては、今後、具体的な設計が進む中で、東京都も含めまして引き続き計画を進めていく、丁寧にやっていく形になってございます。

緑化につきましては、足元全体に、特に港歩行者専用道路1号の沿道につきまして、緑化に非常に配慮してございます。芝離宮恩賜庭園の横につきましても、そこから連続する本敷地までにつきましても、緑地等に見えるような緑豊かな空間の歩行者専用道路を整備してまいりまして、周りの環境にそぐった画になっていると考えてございます。

**【大滝委員】** 緑地といっても、いわば下なわけですね。だから、ビルによって海風などが遮られていくということについては心配がされるわけです。

それと今回、国家戦略都市計画建築物等整備事業を定める理由書に、国際ビジネス拠点であるとか、国際性豊かなにぎわいのある複合市街地という形で、いわば外国人のためのビジネスビルができる、あるいは街ができるという感じになって、建築物等の用途の制限についても、2条5項に該当するものについては制限をするということですが、1項についてはそのままですから、そういう意味ではマージャン、あるいはパチンコ、キャバレーといったものをつくれるというふうになると思うんです。

そういう点では今の芝浦一丁目、あるいは海岸、それからガードをくぐった芝一丁目では、確かににぎわい性という点では少ないかもしれませんが、落ち着いた住環境というのがあるわけで、そういう意味ではこれによって住環境が壊されていくのではないかということも考えて、建築物等の用途の制限についてももっと厳しくする必要はあるんじゃないかということが1点です。

それから、浜松町駅に向かう住民にとっても、先ほど説明もありましたけれども、大変混雑をしているということなので、新たな歩道ができるわけですが、地元住民が安心して通行できる、駅に向かえる、そういった点での配慮、対策も必要だと思いますけれども、この点ではどうなのかについてお伺いします。

**【村上開発指導課長】** にぎわいの施設等につきましては、今回は性風俗等を設定しておりますけれども、この土地柄、また近隣の開発との連携に伴いまして、にぎわいの施設といたしましては深夜営業的な飲食店等もあることを踏まえまして、このような指定をさせていただいております。

また、外国人向けではございますけれども、当然国内の方々との交流拠点としての意味合いもございますので、そういう意味ではある程度にぎやかさを担保できるような用途の指定の仕方を考えたものでございます。

**【富田都市計画課長】** 2点目の住民の安心という点では、先ほどご説明させていただきましたが、新たに歩行者専用道路1号を整備することで、今通れなかった地上レベルでまず歩行者が通れるようになります。南側の跨線橋につきましては、先ほど申したように、約7メートルから14メートルに拡幅して混雑の緩和や、エスカレーターやエレベーターによりバリアフリールートを確保していくということで、地域の方にも安心してご利用できるような形で、今回の開発を通して基盤の整備を行っているものでござ

います。

【高橋会長】 大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 住環境そのものが全く変わってしまう状況にもなりかねないんじゃないかということをお大変心配しております。そういった歩行者専用道の変更については、住民の歩行路の確保でありますとか、あるいは緑の連続性への配慮という点からいえば、これは賛成できると思いますけれども、この計画については反対せざるを得ないと思います。

以上です。

【高橋会長】 ほかにいかがでしょうか。どうぞ高見沢委員。

【高見沢委員】 抽象的な意見ですけれども、地区計画の決定ということなので、実際にどういうものができるかというところまでは、この文章から見えなくてもしょうがないかなと思うんですけれども、意見書の中で賛成のほうに書かれているんですが、文化というのも入れたほうがいいんじゃないかと。決して丸ごと文化にしろと言っているわけではないんですが、機能的にビジネスマンが来て、観光客と描いてあるんですけれども、どんな人が来るかわからないんですが、どうも文化的な雰囲気が弱いなという気がいたしますので、これを書きかえろというわけではないんですけれども、今後ぜひその点を区としても重視してやっていただきたい。

それと同時に環境ですね。先ほど大滝委員から質問がありましたけれども、環境負荷軽減とか一応書いてあります。ただ、本当に考えているんだという感じで書いてほしいなど。たとえ地区計画図書であっても、港区でも方針があると思いますし、それが反映できるような言葉でやってほしい。この文章だけ見ますと、単なるビルができるかなというふうに思ってしまうので、ぜひ今後考えてほしいと思います。

もう1点だけございまして、観光ですけれども、外国人が来ると盛んに言われているんですが、実際にどう来るのかがわからないというか、港区がいけないわけではないんですが、あそこの場所は今、非常に残念な場所というか、非常にいいところなんだけれども、駅から歩くとまあまあ離れているので、オフィスに通う人以外は行きづらいと。あるいはこれから非常に重要だと思うのは、日の出棧橋との関係で、あそこから首都高の汚いところをまたいで来なきゃいけないので、とても気持ちがなえてしまって、浜

松町に行くときにすごくバリアがあると思うんです。

そこまで地区計画の中では処理できないと思うんですが、今回の計画でいきますと、歩行者専用道第1号線のところが日の出棧橋のちょうどいいところに出てきて、かつ敷地の中に公園が設けられていて、計画図書にはないですが、ビルのほうもイメージ図の中に歩行者空間というか、環境空間を広く見せるような工夫がなされていて、用途は書いてないですけども、1階部分あるいは2階部分がそちらに面するように描かれているので、非常にいい方向かと思っております。

ぜひ今後の観光、特に外国人といった場合にどんな外国人が来るのか、ホテルに1泊5万円で泊まるような外国人なのか、中国人団体で、日の出棧橋からおりてきて、こちらのほうに来てくれるようなお客様も想定しているのかといった具合に、区としても非常に重要なところだと思いますので、この地区計画の決定にあわせて、多分いろいろお考えだと思うんですけども、セクションごとに考えているんですけども、相互に連携してない可能性もあるかとも思いますので、重要な点と捉えていただきたいと思います。意見として。

【高橋会長】 ほかにございませんでしょうか。どうぞ。

【長屋委員】 N棟のことについてお伺いいたします。N棟の上層部分に住宅が設置される予定ですけども、地権者の数を教えて下さい。今後情報の共有目的で勉強会等を開催されているのですか？

【村上開発指導課長】 地権者でございますけれども、現在の浜松町ビルディングの所有として、まずNREG東芝不動産、あとはカートレイン用地を活用しますので、JR東日本、これが地権者です。居住されている方はいらっしゃいません。

【高橋会長】 よろしいでしょうか。

【長屋委員】 はい。

【高橋会長】 それでは、採決に入ってよろしいでしょうか。案件ごとにお諮りいたします。

審議事項①「東京都市計画地区計画芝浦一丁目地区地区計画の決定について」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。

(賛成者挙手)

【高橋会長】 賛成多数と判断し、そのように決定し、答申いたします。

続きまして、審議事項②「東京都市計画道路（港歩行者専用道第1号線及び第8号線）の変更について」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。

(賛成者挙手)

【高橋会長】 全員賛成です。それでは、そのように決定し、答申いたします。

引き続き、審議事項について、事務局より説明をお願いしたいと思います。都市計画課長。

【富田都市計画課長】 続きまして、審議事項③についてご説明をさせていただきたいと思います。審議事項③「東都市計画第一種市街地再開発事業虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業の決定について」、ご説明させていただきます。

資料3の計画図書に沿ってご説明いたしますが、本日配付いたしました席上配付資料2のとおり、イメージ図などのスライドもご用意いたしましたので、あわせてご覧いただきたいと思います。

最初に、虎ノ門一・二丁目地区の街づくりについてご説明いたします。それでは、スライドをご覧ください。

まず、「計画地の位置」でございます。計画地は、港区の北東部、銀座線虎ノ門駅からおおむね500メートルの距離に位置しており、区内を桜田通りが南北に貫通し、環状2号線に面する交通利便性の高い地区でございます。青色の線で囲まれた区域が再開発等促進区を定める地区計画の範囲で約3.3ヘクタール、赤色の線で囲まれた区域が都市再生特別地区の範囲で約2.4ヘクタール、黄色の線で囲まれた区域が市街地再開発事業の範囲で約2.2ヘクタールでございます。

本案件につきましても、芝浦一丁目地区と同様の国家戦略特別区域法に基づく手続による案件でございます。当地区につきましても、再開発等促進区を定める地区計画の決定及び都市再生特別地区の変更が東京都の都市計画審議会に付議されます。また、第一種市街地再開発事業の決定につきましても、本日、当審議会に付議されてございます。当審議会でご審議いただきますと、東京圏区域会議が区域計画の認定申請を行い、内閣

総理大臣により認定されますと、都市計画の決定がなされたこととなります。

次に、「計画地周辺のプロジェクト」でございます。計画地の北側、銀座線虎ノ門駅周辺では、虎ノ門一丁目3・17地区で事業が進められております。また、計画地の南側では、愛宕山周辺計画としてI地区及び虎ノ門四丁目地区で事業が進められております。さらに、西側では虎ノ門二丁目地区の虎ノ門病院、虎ノ門2-10地区のホテルオークラで事業が進められてございます。

次に、「計画地周辺の歩行者ネットワーク」でございます。計画地周辺のプロジェクトでは、地区内における歩行者ネットワーク及び周辺地区とのつながりのある歩行者ネットワークが計画されております。

次に、「計画地の現況」でございます。当地区は、日比谷線虎ノ門新駅（仮称）の整備が進められておりますが、旧耐震建築物が多く立地しており、都市機能の更新ができております。また、歩道が未整備の区間や幅員4メートル未満の道路が存在しております。また、駐車場等の低未利用地が点在しており、憩いの空間や緑が不足している地区となっております。

次に、「まちづくりの経緯」でございます。平成26年5月に虎ノ門一丁目地区、7月に二丁目地区のまちづくり勉強会をそれぞれ開始し、同年10月からは合同の勉強会を開始いたしました。平成27年7月には協議会が設立され、まちづくりの検討が進められてきました。その後、周辺地区を含む区域において、日比谷線新駅周辺地区まちづくり意見交換会が開始されました。平成28年2月には、虎ノ門一・二丁目地区市街地再開発準備組合が成立されております。

次に、「地区計画の内容」でございます。地区計画の内容につきましては、東京都の都市計画審議会に付議される案件のため、スライドで概要についてご説明をさせていただきます。

最初に、「地区計画の目標」でございます。国家戦略特別区域の区域方針、都市再生特別措置法に基づく整備計画や区のまちづくりマスタープラン等で上位計画が示されており、これらを踏まえ、「敷地の集約化と道路の再編を一体的に行う街区再編を推進するとともに、周辺の広場空間と立体的に連続する広場の形成による交通結節機能の強化及びにぎわいの創出を図る」としております。また、「多様な機能の導入、防災対応力の強化

を実現することにより、国際的なビジネス・交流拠点の形成を図る」としております。

次に、「土地利用に関する基本方針」でございます。本地区は、A－1街区、A－2街区、A－3街区、A－4街区及びB街区に区分しております。

まず、区域全体は、国際化に対応した業務、商業機能を中心とした多様な都市機能の集積を図ることともに広場、駅広場、公園などの都市基盤の整備を図ることにより、円滑な土地利用転換及び土地の合理的かつ健全な高度利用を推進する。

A－1街区は、国際化に対応した業務、商業、宿泊機能及び業務支援機能を導入し、新駅と一体となった立体的な駅広場を配備する。また、地区幹線道路及び広場沿いににぎわいを創出する機能を配置する。

A－2街区は、商業機能を導入し、新駅と一体となった立体的な駅広場を配置する。また、南側の区画道路及び広場沿いに賑わいを創出する機能を配置する。

A－3街区は、商業、業務機能を導入し、地区幹線道路沿いににぎわいを創出する機能を配置する。

A－4街区は、緑豊かな空間及びにぎわいを創出する公園を配置する。

B街区は、国際化に対応した業務、商業、文化・交流機能を導入し、新駅と一体となった立体的な駅広場を配置するとしております。

次に、「主要な公共施設及び地区施設の配置」でございます。まず、地区周辺の交通円滑化と東西の主要な道路軸となる道路ネットワークを形成するため、地区幹線道路1号を定めます。

次に、緑豊かな空間及びにぎわい創出のため、虎ノ門二丁目交差点南西側に公園1号を整備いたします。また、周辺の広場空間と連続した地域のにぎわいの創出に資する広場1号を道路上空も活用して、デッキレベルで整備いたします。また、交通結節機能やにぎわいの創出、防災対応力の強化に向けて、新駅と一体となった立体的な駅広場1号、2号及び3号や歩行者通路1号から3号を定めます。そのほかにも、区画道路1号から7号や、歩道状空地1号から11号なども定めております。

次に、スライドをご覧ください。イメージパース1は、広場1号を南東上空から見たイメージ図で、環状第二号線新橋・虎ノ門地区のⅢ街区のオーバル広場からつながるデッキを整備いたします。

次に、イメージパース 2 は、国道 1 号線上空部分の広場 1 号を東側から見たイメージ図で、地域のにぎわいの創出に資する空間を整備いたします。

次に、イメージパース 3 は、A-1 街区における内部アトリウム部分の広場 1 号を東側から見たイメージ図でございます。

次に、イメージパース 4 は、A-2 街区につながる広場 1 号のデッキを南西側から見たイメージ図です。

次に、イメージパース 5 は、A-1 街区側の駅広場 1 号を虎ノ門新駅の東側から見たイメージです。

次に、イメージパース 6 は、A-2 街区側の駅広場 2 号を南側から見たイメージ図です。

次に、イメージパース 7 は、虎ノ門新駅、A-1 街区及び A-2 街区の東西の駅広場の断面イメージ図で、地下 1 階の新駅の改札階を出て、地下 2 階のコンコースを通行し、駅広場 1 号及び駅広場 2 号へとつながる歩行者ネットワークを整備いたします。

次に、イメージパース 8 は、B 街区の地下にある北駅広場の断面イメージ図で、虎ノ門新駅から西駅広場を経由し、歩行者通路 2 号を通行し、B 街区までつながる北駅広場を整備いたします。

次に、イメージパース 9 は、公園 1 号を東側上空から見たイメージ図で、区画道路 1 号を一部歩行者専用化し、緑豊かな空間を整備いたします。

次に、イメージパース 10 は、A-3 街区の南側における地区幹線道路 1 号を東側から見たイメージ図で、道路を一部拡幅し、東西の主要な道路軸を整備いたします。

次に、イメージパース 11 は、歩道状空地 2 号のイメージ図で、地区幹線道路 1 号の歩道と一体となって、快適で安全な歩行者空間を創出いたします。

最後に、「地区計画の方針附図」でございます。周辺市街地の歩行者ネットワークと、本地区で整備いたします歩行者ネットワークを接続することで、虎ノ門新駅を中心とした、安全で快適な歩行者ネットワークが形成されます。

続きまして、「都市再生特別地区の内容」についてご説明いたします。こちらも東京都の都市計画審議会に付議される案件でございますので、都市再生特別地区の概要をスライドにてご説明をさせていただきます。

まず、「都市再生の貢献」でございます。本地区では、国際的なビジネス・交流拠点を形成するため、「新駅整備と連携した都市基盤の強化・拡充」「国際競争力を高める都市機能の導入」「環境への取り組みと防災機能の強化」を掲げております。

次に、「建築物の容積率の最高限度」でございます。地区全体で1,490%と定めておりますが、それぞれA-1街区で1,990%、A-2街区で300%、A-3街区で400%、B街区で1,300%と定めております。

次に、「建築物の高さの最高限度」でございます。A-1街区の高層部で265メートル、A-2街区の低層部Bで30メートル、A-3街区の中層部Bで70メートル、B街区の中層部Cで100メートルと定めております。

それでは、本日の審議案件であります「虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業の決定について」ご説明をさせていただきます。大変お手数ですが、資料3の1ページとスライドをあわせてご覧いただきたいと思っております。

まず、名称は虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業、施行区域面積は約2.2ヘクタールでございます。

次に、「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。幹線街路として、補助線街路第2号線を拡幅、区画道路として地区幹線道路1号を拡幅、区画道路1号から6号までは、記載のとおりでございます。次に、公園でございます。面積約750平方メートルの公園1号を新設いたします。

次に、「建築物の整備」でございます。A-1街区、A-2街区及びA-3街区につきましては、それぞれ建築面積、延べ面積、主要用途、高さの限度は、記載のとおりでございます。先ほどご説明いたしました地区計画の土地利用や、都市再生特別地区の高さ等の定めと整合する内容となっております。

次に、1枚おめくりいただきまして、2ページをご覧ください。「建築敷地の整備」でございます。建築敷地面積は、A-1街区からA-3街区まで記載のとおりでございます。また、整備計画は、先ほど地区計画で説明したとおり、駅広場や歩行者通路等を整備いたします。

次に、スライドをご覧ください。右図は地区の北東側から望むイメージ図で、左図は地区の南側から見たA-3街区のイメージ図でございます。

次に、資料3の3ページをご覧ください。「計画図1」でございます。施行区域を示しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、4ページをご覧ください。「計画図2」でございます。公共施設及び街区の配置を示しております。

次に、5ページをご覧ください。「計画図3」でございます。建築物の高さの限度を示しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、6ページをご覧ください。「国家戦略都市計画建築物等整備事業を定める理由書」でございます。下から8行目に記載のとおり、「面積約2.2ヘクタールの区域において、街区再編による道路、公園の公共施設の整備や歩行者通路等の整備による歩行者ネットワークの形成、広場等の整備によるにぎわい創出や新駅と一体となった交通結節機能の強化により、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、国際性豊かな魅力ある複合市街地を形成するため、第一種市街地再開発事業の決定に関し、国家戦略都市計画建築物等整備事業を定めるものである」としております。

最後に、「今後のスケジュール」でございます。スライドをご覧ください。本日、当審議会におきまして、都市計画の内容についてご了承いただければ、東京圏区域会議が区域計画の認定申請を行い、内閣総理大臣により認定されますと、都市計画の決定がなされたこととなります。

続きまして、大変お手数ですが、意見書の要旨をご覧ください。国家戦略都市計画建築物等整備事業に定める事項の案に対して出された意見書の要旨と国家戦略特別区域会議の見解でございます。提出された意見書は2通で、個人6名から提出されております。このうち反対意見に関するものが2通となっております。

意見書の趣旨をご説明するのに当たり、ご意見の概要及び見解の概要がわかる部分に下線を引かせていただきましたので、よろしく願いをいたします。

最初に、反対意見に関するものから、1番目に都市計画に関するご意見です。1ページから2ページ上段までをご覧ください。

まず、(1)についてです。当該計画には国道1号線(桜田通り)をまたぎ、20メートル幅にも及ぶ跨線橋の建設が立案されているが、跨線橋の建設に反対する。なぜ国道

をまたいでまで跨線橋を建設しなければならないのか必然性、公共性が見当たらない。国道地下には地下道が設けられる。横断歩道は危険であると業者は主張しているが、地下道を使用すればこうしたリスクは回避でき、橋をかける必要はない。虎ノ門病院通院者も現在の銀座線虎ノ門駅ないしは日比谷線新虎ノ門（仮称）の地下より病院へ往来でき、高架橋を利用する必要がない。

次に、2ページ中段から3ページ中段までをご覧ください。地上には50メートル程度の間隔で横断歩道がある。高齢者は高齢者の歩速で問題なく十分に信号時間内に渡り切っている。現につえをして問題なく渡っている高齢者の姿も見受けられ、現状の横断歩道で特に問題はない。日比谷線の地下鉄新駅ができれば、通勤、通院、通行者は地下を通じて横断するのが当然な話であり、特段の用事がなければ高架橋に上ってまで横断しない。銀座線虎ノ門駅よりも、新しく地下道ができることにより、この地下道を通じ当該開発地区へ往来でき、高架橋に上がることはない。当該跨線橋を利用しての通勤、通院、通学、散策の交通量は限られ、地下道、横断歩道で通行量は十分確保できるとのご意見です。

次に、(2)についてです。3ページ中段から5ページ上段までをご覧ください。単に私的企業のビル間、開発街区を結ぶための当該跨線橋は特定の集団にのみの利益を生み出し、公共性に反する。

次に、1枚おめくりいただきまして、4ページをご覧ください。虎ノ門のA街区1-2間を結ぶ跨線橋もこれと同じ私的企業の利益追求のための跨線橋、歩行者ネットワークであり、公共性はない。

虎ノ門病院が先にあり、公共性があるとしているが、病院通院者、特に高齢者は橋の上には上がらず使用しない。歩行者ネットワークとして称して、無理やり橋の上に上げる手法は真逆で、逆に高齢者を虐待していることになる。

旧印刷局地区は傾斜が急であると業者は主張しているが、敷地内は以前より平面であり、新虎ノ門病院より地上ないしエレベーターを利用して当病院まで直行できる。

先のホテルオークラ、アメリカ大使館への通路としても公共性があると主張しているが、銀座線溜池山王駅からも同距離程度でアクセスができ、A街区を通過してまで遠回りをしていない。

業者はこの跨線橋の上を災害時、帰宅困難者の避難所としているが、逆に災難を引き起こす危険性をはらんだ不必要な構造物を生成させようとするこそ全く矛盾しているとのご意見です。

次に、(3)についてです。6ページから7ページ中段までをご覧ください。跨線橋については、区道、都道、国道とそれぞれ個別に協議され、結果100メートル四方以内に計4つもの跨線橋が建設されようとしている。大気の滞留により、排気ガス、煤煙、スモッグガス、粉じんが跨線橋下、国道周辺に蔓延し、沿道に住む地元住民、町会員に大気汚染公害病をもたらす可能性、危険性は多大であるとのご意見です。

次に、(4)についてです。7ページ中段までをご覧ください。大気汚染及び震災時不安、テロ不安、景観阻害、犯罪不安等による物理的、心理的ストレスを地元住民が受け、不安障害、ノイローゼ、トラウマ等さまざまなストレス性疾患を被る危険性があるとのご意見です。

次に、(5)についてです。7ページ下段から9ページ中段までをご覧ください。現在予想されている首都直下型地震あるいは東海地震等の未曾有の地震が発生し、当該跨線橋が損傷、崩壊し、万が一、一部でも落下した場合、通行中の車両も巻き込み、幹線である国道1号線をふさいでしまう。東西南北の道路の遮断、築地一虎ノ門隧道のトンネル内、虎ノ門病院へのアクセスの寸断、地元住民、町会員の救出、支援物資配布に支障、全国的な被害が生じる。上述のごとく、被害は虎ノ門だけでなく、都全域、全国規模までに及び、虎ノ門一帯のみの歩行者ネットワークがこれら甚大な被害を招くとのご意見です。

次に、(6)についてです。9ページ下段から10ページ上段までをご覧ください。100メートル四方に4つもの跨線橋が出現することとなり、まちの景観を大きく阻害、破壊することになる。

次に、(7)についてです。10ページ下段をご覧ください。影がなく、明るい、見通しのよい町並みが、虎ノ門の昔から育み、培われてきた魅力であり、国際都市にふさわしいまちと自負できるまちだった。しかしながら、上記の大きな影が出現することにより景観が全く阻害されてしまう。

次に、(8)についてです。11ページ中段をご覧ください。20メートル幅にも及ぶ

跨線橋は大きな影を生み出し、景観を著しく阻害する。跨線橋下は犯罪の温床、ホームレスのたまり場となるのご意見です。

大変お手数ですが、1ページにお戻りいただきたいと思います。これらのご意見に対する区域会議の見解といたしましては、1ページから3ページ中段までをご覧ください。

本計画地は、特定都市再生緊急整備地域内に位置し、道路や敷地内通路等の連携による地上・地下の重層的な歩行者ネットワーク等の充実や、だれもが安全・安心に利用できる歩行者ネットワークを整備し、地区間や公共交通などへのアクセス・利便性の向上を図ることとされている。

また、港区まちづくりマスタープランでは、地下鉄新駅整備などの交通結節機能の強化とあわせて、地上・地下・デッキレベルで立体的な歩行空間を形成することとしている。

さらに、環状2号線周辺地区まちづくりガイドラインでは、歩行者デッキや立体的な広場の連携により、周辺と一体的につながる空間の形成を誘導することとしている。

既に本地区の周辺では、これらの上位計画に基づき、地上、デッキ、地下レベルの歩行者ネットワークが整備あるいは計画されている。

今回、上位計画に基づき、国道1号線等の上空を含めたデッキレベルの広場を整備し、本地区に隣接する虎ノ門ヒルズの広場と合わせて、約1ヘクタールの規模の広場を創出することとしている。本広場が整備されることで、地形による高低差の解消や歩車分離が図られた歩行者ネットワークが構築され、歩行者の安全性・快適性の向上や自動車交通の円滑化が図られます。また、周辺の公園・緑地等の不足を補うとともに、虎ノ門エリアの多様な都市機能と連携したイベントなどの都市活動の展開が可能となります。

本計画は、東京都環境影響評価条例に基づき、平成29年9月の環境影響評価書案において、大気汚染、日影等の周辺の環境に及ぼす影響とその評価案が示されております。工事完了後の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度について、いずれも環境基準値を下回る予測である。

今後も、周辺への環境影響については、当該条例に基づき、市街地再開発準備組合等において、必要に応じ、適切に対応されるものとしております。

また、歩行者デッキは、将来の歩行者通行量や動線についても検証しており、十分な

耐震性を確保し、高齢者や障害者等さまざまな人々が安全で快適に利用できるユニバーサルデザインに配慮することとしております。加えて、港区景観計画を踏まえ、良好な沿道景観の形成を進める上で、建築物本体との調和を図り、周囲からの見え方に配慮した計画として誘導していきます。さらに、歩行者デッキのデザイン等にも配慮し、快適性を確保し、圧迫感や閉塞感を軽減する計画となるよう、引き続き、市街地再開発準備組合等において検討されるものであるとしております。

次に、大変お手数ですが、11ページ下段から12ページ上段までをご覧ください。

(9) についてです。別途行政による地元住民に対する説明会を開催し、地元住民が納得のいく説明を行い、地元住民の事前合意をとることが前提条件であるとのご意見です。

こちらの意見に対する見解といたしましては、虎ノ門一・二丁目地区に関する都市計画案については、国家戦略特別区域法第21条に基づき、都市計画案を平成29年10月10日から24日までの2週間の縦覧及び意見書の提出を求めるとともに、計画地内の利害関係者及び地区周辺の住民の方々を対象に説明会を実施し、都市計画案の内容を広く周知するなど、適切な対応を行っているとしてございます。

次に、12ページをご覧ください。2番目に、「事業施行に関するご意見」です。こちらは特にございませんでした。

3番目に「その他のご意見」です。

まず、(1) についてです。テロ行為により、故意にこの橋上より危険物が投下され可能性は否定できないとのご意見です。

こちらの意見に対する見解といたしましては、今後、計画の具体化にあわせて、安全対策・防犯対策や日常管理計画等の検討を行うこととしております。

次に、(2) についてです。12ページ中段から13ページ上段までをご覧ください。区道1012及び区道1014上空の跨線橋、この2つの区道をまたぐ跨線橋はあくまで民間ビルの間をまたぎ通行するものであり、公共性が認められるものではない。

次に、(3) についてです。13ページ中段をご覧ください。環状2号線上跨線橋（東京都道）。1枚おめくりいただきまして、14ページ中段をご覧ください。この計画が提案された時点では、虎ノ門病院の通院者、通勤者の通行のためにこの橋が必要と事業者は標榜していたが、日比谷線新駅及び虎ノ門駅から通じる地下道ができることにより、

虎ノ門病院通院者はこの跨線橋を使用しなくなる。

こちらの意見に対する見解といたしましては、13ページの下段をご覧ください。本都市計画案に対するご意見ではありませんが、歩行者デッキの整備につきましては、事業者において、引き続き、道路管理者等との協議・調整を行っていくものであるとしております。

ここで広場1号に関しまして、補足説明をさせていただきたいと思っております。大変お手数ですが、スライドをご覧ください。

まず、(1) 広場1号の必要性についてです。初めにご説明いたしました計画地周辺の歩行者ネットワークの図でございます。計画地の周辺では、既に地区計画等の都市計画により歩行者ネットワークが形成されておりますが、虎ノ門新駅の東西が分断された状態であり、本計画により虎ノ門エリアにおける歩行者ネットワークが形成されます。

次に、(2) 広場1号の公共性についてです。こちらは当地区の虎ノ門新駅を含むA-1街区及びA-2街区の断面イメージ図です。国道1号線の上空にかかる広場1号は、日比谷線新駅と一体となった交通結節空間の整備として計画されるもので、新駅から周辺地区へは、地下・地上・デッキレベルでの歩行者ネットワークを形成しております。

次に、イメージパース1は、広場空間のイメージを上空から見た図で、右下に緑の広場に屋根がかかった部分が見えますが、こちらは環状2号線新橋・虎ノ門地区のⅢ街区における広場となり、ここから本計画における広場1号まで一体となった空間を形成いたします。

これまで周辺地区では、虎ノ門エリアと愛宕エリアをつなぐ南北軸を骨格とした広域的な歩行者ネットワークを形成するとともに、地区全体の回遊性に資する歩行者ネットワークを地区施設として位置づけてまいりました。

本計画では、地区の防災活動拠点の役割を担う虎ノ門ヒルズの広場6,000平方メートルの活用も踏まえ、新駅と周辺市街地との安全で快適な歩行者ネットワークの形成をさらに促進するため、歩行者の安全性・快適性の向上やにぎわいの創出・自動車交通の円滑化にも資する歩行者ネットワーク及び広場を地下・地上及びデッキレベルで整備し、虎ノ門ヒルズの広場空間約6,000平方メートルと連続した広場1号約3,300平方メートルを道路上空も活用して、まとまりのある広場空間約1ヘクタールを創出するこ

ととしてございます。

次に、歩行者ネットワークにおける交通量でございます。上段の数値が将来交通量となり、下段の括弧内の数値が現況交通量となります。中段右側に国道1号線上空のデッキ上の交通量が記載されておりますが、将来、ピーク時に時間当たり約3,500人が利用する予測となっており、地上部の歩行者交通量の負荷の低減を図る効果を担います。

最後に、(6)景観についてです。こちらは国道上空デッキを南東側から見たイメージ図です。建築物本体と調和を図り、沿道景観と一体となった周囲からの見え方に配慮した計画となっております。

大変長くなりましたが、ご説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

**【高橋会長】** 事務局の説明が終わりました。

それでは、これから質疑に入りたいと思います。ご質問、ご意見いただきたいと思っております。近藤委員、どうぞ。

**【近藤委員】** まず、A-1からA-2、A-2からA-1への広場のデッキのことなんですけれども、意見書の反対意見の中にも出ておりましたけれども、その地域では20メートルもする広場のデッキがなぜ必要かということをお聞きしたいと思います。防災上の観点、避難場所になる、にぎわいの創出といった説明もありましたけれども、地上から上を見上げて、20メートルの幅で覆われるという感覚は、上から見たらすごく整備されて、連動した緑のにぎわいという形で、とてもきれいでしたけれども、下から見た場合の20メートルの幅というのは本当に圧巻というんですか、怖いものがあるなという感じがするんです。

例えば周辺にこれまでもいろいろデッキがありますが、歩行者のネットワークをつくるために、例えば環状2号線にできる通路、歩道橋というんですか、デッキはたしか4メートルだったと思うんです。その周辺も、そうした10メートル以下のネットワークを創出するための歩道橋という感じだったんですけれども、A-1とA-2の駅広場1号、2号というのはわかりますけれども、そこをつなぐところも20メートルにしなければいけない理由というか、周辺のデッキと同じような4メートル、6メートルレベルではなぜいけないのかということをお聞きしたい。

それからあと、新虎ノ門病院駅はたしか地下3階だったと思うんですけれども、新駅

ができたときに地下レベルでずっと新駅から虎ノ門病院まで行ける通路ができるのか、また地上のデッキレベルでの歩行者ネットワークで新虎ノ門病院駅まで行ける通路、そこまでいくのか、2点お伺いしたいと思います。

【大久保再開発担当課長】 20メートルがなぜ必要かということでございます。広場1号の整備の目的ということでございますけれども、周辺開発と連携して歩行者ネットワークを形成することにより、東西のまちを一体化し、エリアの回遊性向上を図るとともに、新駅整備が行われる本計画において、駅とまちが一体となった新たな拠点空間を創出するということになっております。

東西のまちをつなぎまして、まちの拠点となる広場であることから、通行機能とにぎわい、憩い機能をあわせ持つことが重要と考えてございます。そのため、新駅及び周辺開発を踏まえた歩行者交通量を賄うために必要な幅員と、地域交流等のさまざまな活動に必要な幅員を想定して設定したということでございます。

もう1点が、虎ノ門駅から虎ノ門病院へ行く動線ということで、地下から虎ノ門病院まで行けるかというお話でございますが。

【富田都市計画課長】 今ご指摘のように、虎ノ門病院は地下道は整備されますが、駅ではなくて、先ほどご説明しましたが、駅から上がりますが、地下でずっとつながるということはありません。逆にここで、先ほど言ったように、デッキレベル上がっていただければ、この歩行者ネットワークを通じて、こちらの虎ノ門病院までデッキレベルでは通行ができるということでございます。

【近藤委員】 新駅から。

【富田都市計画課長】 新駅からも地下広場をバリアフリーで上がっていただきまして、デッキレベルに出ていただく。建物の中を通過して、こちらのA-3街区のほうへ移っていただきまして、A-3街区から虎ノ門病院へデッキレベルで通行できるということでございます。

【近藤委員】 地下道は途中で終わってしまっ。

【富田都市計画課長】 申しわけございません。地下は、ここで改札を出て、コンコースを出て、広場に出て、バリアフリーで地上へ上がっていくということでございまして、地下でずっとつながっていくものではございません。

【近藤委員】 デッキレベルに上がるのは、全てエレベーターがあるということ。

【富田都市計画課長】 エレベーターなしで、エスカレーターで上がっていくというバリアフリールートは確保できてございます。

【近藤委員】 今のご説明で、上から見たときには20メートルの広場がとてもすてきに見えます。大気汚染の問題もクリアしているということでしたけれども、下から見たときに本当に20メートル必要なのかということに関しては、あまり説得力がないかなという感じがするんです。

もちろん景観に配慮して緑をととても多くしてということはわかりますけれども、その必要性というのはあんまり説得力がない。20メートルのものが、もし何かあって落ちてしまったときに、どれほどの被害が、落ちないようにつくらなうけれども、周辺もデッキが4メートル、6メートルと伺っておりますけれども、そこを20メートルにする説得力がちょっと。本当に住民の方が住み続けるまちとしてそこに20メートルのデッキが要るのかどうかという、ずっと住み続けられる方々のご意見として、この意見書が上がってきていると思うんです。これから市街地再開発準備組合等において詳細な設計を進める中で検討されるというふうに一文がありましたけれども、20メートルの幅員というのも検討する余地があるのではないかと思うんですけれども、いかがでしょうか。

【富田都市計画課長】 虎ノ門駅直下ということで、どうしてもこの特性として駅と一体となった交通結節機能を担うという点がまず1点ございます。

【高橋会長】 何か定量的に検討したものがあるんじゃないですか。先ほど42ページで人数何人ってありましたけれども、今のご質問に定性的じゃなくて、定量的にきちんと検討した結果を説明してください。

【大久保再開発担当課長】 虎ノ門駅の拠点を高めまして、さまざまな都市機能を確保する本地区にあつては、とりわけ新駅の東西に隣接するA-1街区、A-2街区において、地下2階から地上階まで吹き抜けとなる駅広場と地上デッキレベルまでの開放的なアプローチ動線、空間を確保することとしてございます。また、建物内のデッキにおきましては、貫通通路機能と広場機能として確保できる幅員が20メートル、有効幅員が18メートルということでございますが、20メートルになったということござい

ます。

定量的な検証としましては、想定する歩行者通行量約3,500人に対しまして、サービス水準、A水準を確保するために幅員が2.7メートル、バリアフリーの観点から相互の通行必要幅として1掛ける2で2メートル、側方余裕0.5メートル掛ける2ということで1メートル加算しまして、合計で約6メートルが必要になってまいります。

デッキの整備の目的は、先ほど申し上げたとおり、歩行者ネットワークの形成と新駅を中心とした地域のにぎわいの創出でございます。にぎわい創出に向けて、当地区において整備する広場と虎ノ門ヒルズのオーバル広場をデッキで接続することで、約1ヘクタールの広場空間を確保してまいります。周辺に大規模な広場空間がないために、本事業において広場が整備されることで、まち全体を使ったイベントや周辺住民の方々の憩い、休息の場、災害時には防災活動の拠点としても機能することが期待されるということでございます。

今回整備する広場は、建物内部も含めた形で設定しております。建物内の広場幅は構造的合理性の観点から約20メートルが適切であり、同一の幅員でデッキを整備することで広場の連続性が確保され、多様な都市活動に対応可能な貴重な広場となるということでございます。

**【近藤委員】** 防災上20メートル必要で、そこに帰宅困難者等が20メートルの広場のデッキの上に滞留するというイメージですか。

**【高橋会長】** 再開発担当課長。

**【大久保再開発担当課長】** 通常、活用していただくときには、20メートルの歩行空間を確保するとともに、日常、例えば最近、よくまち中で開催しておりますマルシェですとか、そういったことも考えられるのかなと。

あるいは災害時には滞留空間、東日本大震災では国道を含め、道路を埋めつくしてしまった帰宅される方々のことが非常に問題になりましたけれども、そういった方々を、歩車分離を踏まえまして、こういった広場に一時滞留していただくということも可能性としてはあるということでございます。

**【近藤委員】** 駅前広場1号、2号はよくわかりますけれども、地震がまた起きるかもしれないといったときに、20メートルのデッキの上に避難する方っていないと思

ますので、本当に20メートル必要かどうかということのをいま一度考えていただければと思います。マルシェとか、そういうにぎわいも広場で十分できると思いますし、地元の方々のご意見に納得いくような説明で進めていただければと思います。

【高橋会長】 ほかにどうぞ。

【長屋委員】 虎ノ門ヒルズ近辺は高層の建物が多く、私が懸念するのは風害です。風で傘が壊れることも経験しました。その風害の検査で許容範囲に入っているか否かはどの様に評価されているのか教えてください。

【大久保再開発担当課長】 風環境におきましては、風洞実験を行いまして、この街区を含めまして周辺の環境、建物が建つものを全部含めまして模型を作製して、風洞実験を行っておるところでございます。これによりまして、実際に風環境としては、当然なかったものが建ちますので、建物への影響としてはあるということでございます。その影響をなるべく少なくするために、防風植栽といったものをしつらえまして、風環境をなるべく抑えて、地域への影響を少なくすることをやっているということでございます。

【長屋委員】 風力は、季節により変化しますが、調査は四季折々に実地なされたのか教えてください。

【大久保再開発担当課長】 風洞実験におきましては、この地域の平均値をとるということでございます。春夏秋冬、常に風が吹いているわけでございますが、最も強く吹く、あるいは吹いてくる方向といったものを平均でとりまして、風の方向ですとか、風の強さですとか、そういったものを検証しているということでございます。

【長屋委員】 それが標準の評価方法ですか。1年間の平均をとって、それで評価していくというのが基準になるわけですね。

【大久保再開発担当課長】 委員ご指摘のとおりでございます。

【長屋委員】 わかりました。

【高橋会長】 どうぞご意見、ご質問いただきたいと思います。

【高見沢委員】 デッキの件ですけれども、今まで経験のないことで、虎ノ門ヒルズのと看も立体的に空間を使うということだったですし、あと今、品川駅の前とか、国道を越える広場空間というのが話題になって、かつ我々の新しいチャレンジだと思うんで

すが、区の方のお答えもいまいち説明し切れてないと思うし、どうしてこれをかけるかなと自分なりに想像すると、かけたいからかけるというデザインというか、そういうことだと思っんです。

それで、3つ質問しますけれども、1つは意見書の中に港区の都市計画審議会でも審議したと書かれているんですけども、それは事実かどうか、どのように審議したかというのを教えてほしいというのが1点です。

2点目ですけれども、広場の地区計画図書に書く書き方ですが、20メートルという話は言葉では出ているんですけども、図書には書かれておりませんで、書かれているのは図書の3ページに書かれている約3,300平方メートルということと、備考のところに新設（道路上空を含むデッキレベル）と。それだけなんです。今まで例がなかったので、これぐらいにしか書けないのかもしれないんですけども、これで図書としていいのかなと。あと、7ページに附図があるんですけども、丸く広場1号と書いてあるだけで、これって地区計画の決定図書でいいのかなとやや危惧します。もうちょっと精度の高いもので書くべきなのか、その辺はわからないんですけども、特にデッキの部分、20メートルというふうに言葉で説明されたのが前提になって、それで認めたというふうになってはいけいなんじゃないかという気がします。

その前提として3つ目の質問ですが、国道の上にこのように広場ってアバウトに書いてしまっているのかということ。これが書ける根拠について今説明がなかったと思うんですけども、大丈夫、大丈夫、よくするからいいですということ。信じちゃって、決定していいものなのかどうかという、委員としてもその辺は確認したいと思います。

という3つ、よろしくお願ひします。

**【富田都市計画課長】** まず、1点目の環状4号線にかけるデッキのときに協議したのかということ。こちらにつきましては虎ノ門二丁目地区の虎ノ門病院の建てかえのときにこの意見が出まして、都市計画審議会でも審議してございます。

2点目の広場の地区計画図書はこれでよいのかという質問でございますが、こちらにつきましては広場機能もあり、歩行者機能もありということで、主要な公共施設、広場として明記してございます。面積で表記してございます。

国道の上に広場が設定できるのかということ。こちらでございますが、これは東京国道事務所

と協議をさせていただきまして、道路上空にかけるということで、委員ご指摘のとおり新たな試みでございますので、現在、東京国道事務所とどのような構造物の扱いにするかということで協議してございますが、かけることについては了承を得てございます。

【高見沢委員】 3つともそうなんですけれども、先ほどから出ている意見もかけちゃいけないという意見ではなくて、あってもいいかなということだと思っんです。ただ、20メートルというのが既に決まってしまうと、いろいろ言っているんだけど、技術も進んでいるし、配慮もしていただけると思っんですけれども、今、地区計画を決定するときに、そのような将来やっていただけるであろうことをいいほうに信じて決定していいのかと。基本的に反対しているわけではないんですけど。

例えば虎ノ門病院の建てかえのときに議論したとおっしゃいますが、それは何を議論したか。20メートルをかけることを議論したのではないんじゃないかと思っんです。どこまでが議論したことで、どれが議論してないことか。議論してないことについてはちゃんと議論して決めればいいのかと思っんですけれども、議論したからいいんだということではないと思っます。

2番目の協議したということについても、どのように協議したのか。20メートルでもかけていいというふうに協議しているのか、それとも今後、協議するから、それぞれいいと思っほうに向かっていこうと言っているのかということなんです。

【高橋会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 1つ議論したといっますか、先ほど近藤委員からご説明がございましたが、虎ノ門二丁目のときに環状2号線のところに4メートルのデッキをかけるということで、環状2号線は40メートルありますので、景観についてそこで議論しました。圧迫感や景観に対する配慮ということでさまざまご意見をいただきまして、現在、景観に対する配慮や圧迫感等については、今、事業者のほうでその軽減について検討しているところでございます。

2点目、今、東京国道事務所とどのような協議をしているのかと申されましたが、先ほど大久保課長がご説明したように、まずは日常的な使い方、どれだけの幅員が必要かというご説明をさせていただいてございます。そのほかにも道路の交通の円滑化ということで、こちらにつきましては今、環状2号線と桜田通りが交差して、大変混雑して

いるところでございます。新駅ができてさらに交通量が増えるということで、道路の交通の円滑化を図るということで、デッキをとって、歩車分離を図って、交通の円滑化を図るということでございます。

3点目は、先ほど申したように、当然地域ににぎわいが必要ということで、特に地元の方々は生鮮食料品を販売するところがないということでございますので、今、事業者にはそういう地域のにぎわいを創出できる、例えば休日にはマルシェをして、地域間連携ではございませんが、いろんな生鮮食料品などを販売するような形で、地域に還元できる場所として使用する。

4点目といたしましては、災害時の一時帰宅困難者につきましては、現在、都市再生安全確保計画ということで、ここだけではなく、今、虎ノ門駅周辺の開発地域がある中で、回遊施設や滞留場所、一時避難施設や帰宅困難者の受け入れ等について今後検討していきまして、混乱が起きないようにエリアで防災対策も担っていく、その中心的場所となることで、この広さや幅が必要だと考えてございます。

**【高見沢委員】**      じゃ、最後。今おっしゃったことは、多分この地区計画図書に書けなかった重要なことなので、議事録にも残ると思いますし、ぜひ今後、可能であれば審議会に対しても報告してほしいと思います。ありがとうございます。

**【高橋会長】**      ほかにいかがでしょうか。どうぞ近藤委員。

**【近藤委員】**      今、高見沢委員からもありましたけれども、私もそういう聞き方をすれば納得いくのかなと少し納得したんですけども、それにしてもやっぱり説得力に欠ける部分が多いので、このように審議したということですか、あと地域の方々は本当に20メートルが必要なのかって、住み続けられる方からの真摯なご意見だと思いますので、そういうことをしっかりと意見として吸い上げて報告していただければと思います。よろしくをお願いします。

**【高橋会長】**      ほかにいかがでしょうか。実は時間が5分しかなくなって、あとご質問、ご意見のある方は何人ぐらいいらっしゃいますか。5分で結論までいけるかどうか心配になってきたんですが、十分議論していただきたいんですが、時間は大丈夫ですか。ここは12時ぴったりに終わらなきゃいけないですよ。延長ということはできません。初めに予定したわけだから。それで、もし委員の方が十分質疑ができないとすると、

決定できないんですが、まだご質問、ご意見をしたい方は何人ぐらいいらっしゃいますか。あらかじめ教えてください。お1人ですね。大滝委員、たくさんなければ5分でできればしたいんですが、もしたくさんあるとすると、途中で時間切れになることを恐れているんですが。

【大滝委員】 なるべく短く。

【高橋会長】 じゃ、時間までやって、それで判断したいと思います。よろしくお願いします。

【大滝委員】 20メートルの道路については、この時間では納得いく説明にはならないと思うので、それはやめて、地権者と借家人がどれぐらいいるのかということと、實際上、平成27年にまちづくり協議会が設立されて、30年には組合設立、工事着工という状況に、これまでの再開発などを見ると、ちょっと驚くようなスピードで進められていくわけなので、そういう意味では納得いくような進め方をしていく上でももっと丁寧なやり方で進めていく必要があるんじゃないかと思うんですけども、この辺はどうなのかということだけお伺いしたいと思います。

【大久保再開発担当課長】 まず、地権者の数でございますが、A街区につきましては総数27件、B街区は3件ということでございます。

このスケジュールにつきましては、新駅は既に着工しておりますけれども、そちらと合わせたという形もございます。それから、この再開発事業に関しましては、約9割の方の合意をいただいているということで、適正に丁寧な説明をしながら進めてまいったということでございます。今後につきましても、より丁寧な説明を踏まえまして、準備組合を指導しながら適切に進めてまいるということでございます。

【大滝委員】 借家人というのはどのぐらい。

【大久保再開発担当課長】 大変失礼しました。借家人につきましては、約250人の方がいらっしゃるということでございます。

【高橋会長】 よろしいですか。

【大滝委員】 はい。

【高橋会長】 ほかにご意見ありませんか。どうぞ。

【只腰委員】 1点、席上配布資料の41ページ、42ページで、先ほどご説明には

あったんですが、虎ノ門ヒルズとの連絡部分ですけれども、この高架の広場を説明するには、虎ノ門ヒルズからのお客様が42ページの数字でも、こちらのほうがむしろ多いぐらいで、説得力の一助になると思うんですが、この広場の東端については、今回、参考資料7では広場面積200平方メートルと書いてあるんですが、それ以外に担保されているのでしょうか。説明だけは承ったんですが、地区計画では案件の対象の外でしょうし、何らかの単なる貢献でやるということなのか、その位置づけの根拠を教えてください。

以上です。

【高橋会長】 再開発担当課長。

【大久保再開発担当課長】 担保という意味では、今後、再開発事業のほうで整備してまいるといってしかなく、都市計画につきましては環状2号線の都市計画の変更ということで手続を進めているところでございまして、最終的には全て再開発事業で整備されるということでございます。

【只腰委員】 広場のほうですよ。右側の虎ノ門ヒルズに出っ張っているでべそのところですよ、そのことを聞いているんです。

【高橋会長】 再開発担当課長。

【大久保再開発担当課長】 ちょっと繰り返しになりますけれども、委員ご指摘の広場でございますが、環状2号線の地区計画の部分に入っておりますので、環状2号線の地区計画の変更をしているところでございます。最終的に整備されるのは、全て再開発事業のほうで整備されるということでございます。

【只腰委員】 再開発事業で区域外を整備するんですか。普通やらないですよ、もちろん。

【富田都市計画課長】 1月の都市計画審議会で、環状2号線周辺の沿道の再開発法促進区の中で、そのデッキについてその変更概要が出てきますが、今、大久保課長が申したとおり、事業としては一体的に整備をするものでございます。都市計画としては今回エリアが少し離れてございますので、地区計画のほうで担保してございます。

【只腰委員】 担保してないんでしょ。決めてないんだから。これからするという、違うんですか。

【富田都市計画課長】 失礼しました。1月の都市計画審議会で審議していただく内容になります。

【只腰委員】 それを最初に言ってもらったらいんですけど。

【高橋会長】 それから、私、今まで質問を控えていたんですが、42ページの図で3,400、これは容量的には6メートルでいいという説明をさっきされましたよね。それから、3,000人というのは、地下鉄からおりた人たち、歩行者も全部入っているんじゃないですか。地下鉄をおりた人は、反対側に上がってからデッキを渡って反対側に行くということはありませんか、多分それも入っているんじゃないですか。

【大久保再開発担当課長】 こちらの約3,500人につきましては、周辺の開発の人口を拾ったものでございます。

【高橋会長】 地下鉄の乗降客は別ですね。

【大久保再開発担当課長】 はい。地下鉄に関しましては、会長ご指摘のとおり、そのまま地下から出ますので、そこを渡るということは考えにくいということでございます。

【高橋会長】 実は12時を過ぎてしましまして、皆さん予定もおありだと思うんですが、ほかにご質問ありませんか。これで採決してよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

【高橋会長】 それでは、採決をいたします。

審議事項③「東京都市計画第一種市街地再開発事業虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業の決定について」につきまして、原案のと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、答申いたします。

先ほどいろんなご意見が出たことについては、ぜひ都市計画審議会の意見としてこれから事業等に反映するように、できるだけ努力していただきたいと思います。

審議案件は以上ですが、何か事務局からございますでしょうか。

【富田都市計画課長】 本日は、長時間にわたり、時間も超過して申しわけございませんでした。

次回の開催につきましては、1月12日金曜日を予定しておりますので、どうぞよろしくお願いたします。内容につきましては、事務局から改めてご連絡をいたします。

事務局からの説明は以上でございます。

【高橋会長】 それでは、本日の都市計画審議会はこれで終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

午後00時04分 閉会