

第 2 4 0 回

港区都市計画審議会議事録

平成 3 1 年 1 月 3 1 日 (木)

港区役所 議会棟 1 階 第 5 ・ 6 委員会室

次 第

審議案件

- ・品川駅北周辺地区に係る都市計画案について

東京都市計画道路幹線街路補助線街路第332号線の変更について

委員の出欠状況

◎学識経験者委員

氏名	出欠状況	
池邊このみ		欠席
大瀧陽平	出席	
加藤孝明		欠席
乗原康雄	出席	
真田純子	出席	
只腰憲久	出席	
綱川智久	出席	
松谷春敏	出席	
望月義也	出席	

◎区議会議員委員

氏名	出欠状況	
池田こうじ	出席	
七戸じゅん	出席	
二島豊司	出席	
杉浦のりお	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 竹多	出席	
守屋正巳代理 藤原	出席	

◎区の住民委員

氏名	出欠状況	
上田祐子	出席	
阪本拓也	出席	

午前10時00分 開始

【富田都市計画課長】 おまたせいたしました。それでは、第240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、加藤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ります愛宕警察署長の早乙女委員の代理として、竹多交通課長が、芝消防署長の守屋委員の代理として、藤原副所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、ご出席をいただきまして、ありがとうございます。

さて、本日、諮問いたします案件は、品川駅周辺のまちづくりに関連する幹線街路補助線街路第332号線の変更についての1件です。品川駅周辺地区はJR山手線、京浜東北線の新駅整備や、JR車両基地跡の大規模な土地利用転換など、羽田空港の本格的な国際化やリニア中央新幹線の整備により、国内外の各都市をつなぐ広域交通結節点としての役割が求められております。

また、来年には東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が開催され、先月駅名が公表となりましたJR新駅、高輪ゲートウェイ駅が暫定開業します。本地区では、駅と街が空間的、機能的につながるまちづくりや、鉄道をまたぐ東西地域間の連携強化、南北に細長い特徴的な街の形状を踏まえた骨格的な軸となる歩行者ネットワークの形成、周辺地域とつながる結節空間の形成などが求められています。今後、本地区は、地域交通の拠点や地域に開かれた公有空間としての重層的な駅前広場の整備、そして、世界と日本をつなぐ立地を生かし、文化、ビジネス支援機能、多様な居住滞在機能の整備に取り組み、国際競争力の強化に資する高質な機能が集積する複合市街地の形成を図ってまいります。

本日ご審議いただく案件は、駅と街、街と周辺地域をつなぐ歩行者広場の整備を図るため、一部区間について立体的な範囲を設定する変更を行うものであり、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。十分なご

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。

【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。

【武井区長】 どうぞよろしくお願いいたします。

(区長退席)

【富田都市計画課長】 それでは、只腰会長、議事進行のほうをよろしくお願いいたします。

【只腰会長】 それでは、第240回港区都市計画審議会を開会いたします。

本日、お手元に日程がございますけれども、審議事項1件でございます。おおむね12時を目途に進めてまいりたいと存じます。よろしくお願いいたします。

初めに、事務局の説明の後に質疑を行います。事務局から説明をお願いします。

【富田都市計画課長】 最初に資料のご確認をさせていただきたいと思います。

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「東京都市計画道路幹線街路補助線街路第332号線の変更案」の計画図書及び理由書。参考資料1が「東京都市計画地区計画品川駅周辺地区地区計画の変更案」の計画図書及び理由書。参考資料2が「東京都市計画都市再生特別地区（品川駅北周辺地区）の変更案」の計画図書及び理由書。参考資料3が「国家戦力住宅整備事業（品川駅北周辺地区）について」の計画図書。参考資料4が「品川駅周辺で進められる基盤整備について」まとめた資料。参考資料5が「品川駅周辺地区（区域1～4）の街づくりについて」まとめた資料でございます。

なお、参考資料1から3は東京都決定区分の都市計画案で、補助線街路第332号線の変更の必要性等について説明するための資料でございます。

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。次に国家戦略特別区域法に基づく手続となるため、内閣府から当審議会宛ての諮問文の写しがございます。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が、本日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。

また、席上配付資料2が、品川駅北周辺地区に関連する都市計画案のうち、東京都決定区分の地区計画、都市再生特別地区に対して提出されました意見書の要旨でございます。

本日の資料は以上でございますが、お手元の資料に不備等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、大変恐縮ですが、着座にてご説明させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いたします。

それでは、審議事項「東京都市計画道路幹線街路補助線街路第332号線の変更について」ご説明をさせていただきます。資料1の計画図書に従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ければと思います。

審議案件のご説明に先立ち、品川駅周辺で進められる基盤整備につきまして、ご説明をさせていただきます。大変お手数ですが、事前に配付させていただきました参考資料4「品川駅周辺で進められる基盤整備について」をご覧ください。A3の資料になります。品川駅周辺では、JR品川新駅が2020年に暫定開業、2024年に本開業が予定されていることや、2027年に予定されているリニア中央新幹線の品川から名古屋間の開業を見据え、都市計画道路や鉄道などのさまざまな都市基盤の整備が進められております。東京都は、今後の日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川の実現に向け、平成26年9月に「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」を策定しております。赤線で囲みしました区域が今回変更する補助線街路第332号線でございます。

最初に、左上の図をご覧ください。都市計画道路幹線街路環状第4号線でございます。都心に集中する交通を分散化し、体系的な道路ネットワークの形成や緊急車両の速達性の向上、安全な避難経路の確保等の地域の防災性の向上などを整備の目的として、2027年に高輪区間平面部・橋梁部、2032年に全線開通を目指し、整備を進めていく予定でございます。昨年10月に本審議会におきましてご審議をいただき、12月に都市計画変更されております。

次に、左中央の図をご覧ください。「品川駅西口地区地区計画及び都市計画道路幹線街路放射第19号線」でございます。都市計画道路を拡幅整備するとともに、品川駅西口地区地区計画とあわせ、駅前空間を整備いたします。また、道路上空の空間を有効活用し、車と歩行者との空間を分離することで、安全な歩行者動線を確保し、駅と街の回遊性を向上させる計画としております。2027年に駅前空間の確保を目指し、整備していく予定でございます。

次に、左下の図をご覧ください。「京浜急行本線の連続立体交差事業」でございます。京急線品川駅から北品川駅付近の踏切による交通渋滞の解消や沿道市街地の一体的なまちづくりの推進等を整備の目的としております。品川駅におきましては、京急線を地平化し、現在の東西自由通路を西側に延伸することにより、歩行者がJR品川駅の改札口と同じレベルで西口方面へ移動することが可能となります。2027年度に京急線品川駅の地平化、2029年度に連続立体交差事業の完了を目指し、整備を進めていく予定でございます。

次に、右上の図をご覧ください。「泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業」でございます。泉岳寺駅の機能強化とともに、駅利用者の利便性と快適性を備えたオープンスペースや歩行者ネットワークを形成し、魅力ある国際交流拠点にふさわしい複合市街地を形成いたします。2024年の事業完了を目指し、整備していく予定でございます。

次に、中央の図をご覧ください。品川駅周辺土地地区画整理事業でございます。都市計画決定された区域のうち、主にJR車両基地跡地の部分を品川駅北周辺地区、主に京急線品川駅再編を行う部分を品川駅街区地区として2つの事業区域で事業を進めております。品川駅北周辺地区は平成28年7月に既に事業認可がされており、品川駅街区地区は、平成31年度の事業認可取得を予定してございます。昨年10月に本審議会におきましてご審議いただき、12月に都市計画変更しております。

次に、スライドをご覧ください。品川駅周辺地区が、当初、平成28年4月に決定した際の都市計画の内容についてご説明いたします。JR品川車両基地跡地における国際交流拠点の形成と品川駅周辺地区における段階的なまちづくりを推進するため、地区計画、土地地区画整理事業及び都市計画道路を決定しております。当初決定では、2020年のJR品川新駅の暫定開業に向けた都市基盤を先行するため、道路や公園等を定めて

おります。

それでは、今回変更いたします都市計画案の内容についてご説明いたします。最初に「計画地の位置」でございます。計画地は、国道15号の東側に位置し、赤色の線で囲まれた区域が地区計画の区域で、約18.3ヘクタール、青色の線で囲まれた区域が都市再生特別地区の区域で約9.5ヘクタール、灰色で着色された部分が都市計画道路の範囲でございます。

次に、「計画地の現況」でございます。JR東日本の車両の減少に伴い、車両基地設備の整理・集約の結果、赤線で囲まれた部分が大規模用地として創出されました。

次に、「計画地周辺のプロジェクト」でございます。先ほどご説明をさせていただいたとおり、品川駅・新駅周辺でもさまざまな計画が予定されております。そのほかにも、計画地の周辺では、三田三・四丁目地区、田町駅東口地区・港南一丁目地区などの都市計画が決定されております。

次に、新駅についてでございます。新駅では、新・国際都市として人と地域をつなぎ、駅と街が一体的な空間と感じられる「エキマチ一体」を実現することにより、新しい街の魅力を発現していきます。2020年の春の暫定開業、2024年ごろの本開業を予定しております。

次に、「まちづくりの経緯」でございます。平成26年6月にJR東日本による田町駅～品川駅における新駅設置が発表され、同年9月に、東京都が「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」を策定しております。

その後、平成28年4月に品川駅周辺地区におきまして、地区計画、土地区画整理事業及び都市計画道路が決定されております。

平成29年に新駅の工事が着工され、平成29年3月に「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」が策定されております。

次に、「上位計画による位置づけ」でございます。「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」及び「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」では、駅と街が空間的・機能的につながるエキマチ一体のまちづくり、地上・デッキレベルの歩行者ネットワークを中心としたまちづくりが示されております。

次に、「国家戦略都市計画建築物等整備事業について」ご説明いたします。本件につき

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。当地区につきましては、「地区計画」、「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、「都市計画道路」の変更が、本日、当審議会に付議されたものでございます。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。

「地区計画」、「都市再生特別地区」の変更につきましては、本審議会での審議事項ではございませんが、「都市計画道路」の変更と関連する案件であるため、本審議会におきましてご説明をさせていただくものでございます。

それでは、「地区計画の内容」でございます。地区計画の図書として、参考資料1を配付させていただいておりますが、地区計画の概要をスライドにてご説明させていただきますので、あわせてご覧いただければと思います。

最初に、「地区計画の区域」でございます。頭上の赤枠の部分が地区計画の区域となります。今回、区域1から区域4までの建築計画の具体化に伴い、地区整備計画を変更いたします。地区計画の区域が約18.3ヘクタール、区域1から区域6までの地区整備計画の区域が約14.2ヘクタール、地区整備計画の区域から地区施設の部分である区域4-3を除いた区域が再開発等促進区の区域で、約13.9ヘクタールとなります。

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、東京都の「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」等で上位計画が示されており、これらの位置づけを背景といたしまして、「世界中から先進的な企業と人材が集い、多様な交流から新たなビジネス・文化が生まれるまちづくりを推進する中で、駅前広場を介し、街と一体化する新駅の整備と、品川駅と新駅を核とした国際交流拠点の実現に向けて、風の道等に配慮しつつ、国際競争力強化に資する高質な機能が集積する複合市街地を形成するとしております。今回の変更に関しましては、上位計画に係る部分の記載に当初決定後に策定された「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」及び「三田・高輪地区まちづくりガイドライン」の上位計画を追加しております。

次に「土地利用に関する基本方針」でございます。区域1から区域4-2までに、土地利用に関する基本方針を新たに追加しております。まず、区域全体は「品川駅と新駅

を核とした国際競争力強化に資する業務機能の導入を図る。また、都心居住を支える都市型集合住宅や商業・生活関連機能等をあわせて新駅前の利便性及び集客性を生かした複合的機能の集積を図る」としております。

区域1は、「国際交流拠点にふさわしい都心居住を支える都市型集合住宅を中心とし、生活関連機能等の複合的な機能を配置する」。

区域2は、「国際交流拠点にふさわしい多様な交流及び豊かな都市生活を支える文化交流機能を配置する」。

区域3及び区域4-1は、「新駅を核とした国際競争力強化に資する業務機能を中心として、商業、交流、宿泊機能等の複合的な機能を配置する」。

区域4は、「国際交流拠点の形成と連携しながら、周辺地域と調和し、地上部の広場へのにぎわい創出に資する土地利用を図る」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、凡例の中段に示す主要な公共施設でございます。土地利用転換に伴う新しい都市活動を支えるとともに、周辺地域の東西連絡性の強化・改善のために、幅員10メートルから31メートルの地区幹線道路（第二東西連絡道路）延長約360メートルを平成28年4月の当初決定時に定めております。

次に、地域の潤いのある都市空間の創出を図るため、街区公園約2,000平方メートルを当初決定時に定めております。なお、地区施設の広場1号と一体となった空間を創出するため、今回、位置を変更いたします。

次に新駅と地域をつなぐ交通結節機能を担う交通広場約3,500平方メートルを追加しております。

次に、新駅前の歩行者ネットワークの起点となり、国際交流拠点の新たな顔となる象徴的なデッキレベルの駅広場約6,500平方メートルを追加しております。

次に、凡例の下段に示します地区施設でございます。

まず、道路として円滑な交通処理を確保するため、区画道路1号から4号を当初決定時に定めております。

次に、新駅と芝浦港南地域をつなぐ歩行者ネットワークの形成を図るとともに、東西方向の連携を高め、周辺のまちの回遊性を向上させる歩行者専用道（新駅東側連絡通路）

を追加しております。

次に、その他の公共施設として、街区公園と連携した交流空間の実現やまとまりのある緑を確保するため、街区公園と一体となった広場1号を追加しております。

次に、歩行者の円滑な移動のための通行機能、人々の憩いや集いのための交流機能、駅と周辺地域ともつながる駅玄関口としての機能、災害時の避難や緊急活動のための防災機能等を備えた、地上とデッキレベルの一体的な広場2号、3号及び6号を追加しております。

次に、地上の南北骨格軸を形成する区域4-1と区域4-2の建物低層部のにぎわいと連携した広場4号を追加しております。

次に、新駅前の広場とのつながりや、将来的な周辺地域とのつながりに配慮した放射第19号線に面した憩いやにぎわいを創出する広場5号を区域4-2に追加しております。

次に、周辺市街地との緑のつながりや生物多様性に配慮した緑地を追加しております。

次に、街のにぎわいや回遊性、災害時の安全性を確保するため、ゆとりのあるデッキ空間と安全で快適な地上空間による重層的な歩行者ネットワークを形成するため、歩行者通路1号から10号を追加しております。

次に、安全で快適な歩行空間を実現するため、地上部において歩道上空地1号から6号を追加しております。

こちらが、地上レベルの「主要な公共施設及び地区施設の配置」でございます。

次に、こちらが、デッキレベルの「主要な公共施設及び地区施設の配置」となっております。各施設の幅員、延長、面積につきましては、参考資料1の4ページから6ページに記載されておりますのでよろしくお願いいたします。

次に「壁面の位置の制限」でございます。頭上の緑色の点線の部分に1号壁面、青色の破線の部分に2号壁面、オレンジ色の破線の部分に3号壁面をそれぞれ定めております。

次に、「重複利用区域の範囲」でございます。道路と建築物の敷地をあわせて利用する区域として、区域4-3の図中上側の網かけ部分に、重複利用区域を定めております。

次に、「重複利用区域内における建築等可能区域」でございます。歩行者専用道の範囲

を除いた赤色で着色された部分が重複利用区域内における建築等可能区域となります。重複利用区域につきましては、後ほどイメージとあわせて詳しくご説明させていただきます。

次に、「歩行者ネットワークのイメージ」でございます。街のにぎわいや回遊性、災害時の安全性を確保するため、ゆとりあるデッキ空間と安全で快適な地上空間による重層的な歩行者ネットワークを形成いたします。また、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、新駅を中心とした安全で快適な歩行者ネットワークを形成してまいります。

次に、「駅広場のイメージ」でございます。新駅と駅広場をデッキレベルでつなぎ、歩行者ネットワークの起点として、新駅から周辺地域にスムーズにつながる通行空間を確保するとともに、国際交流拠点の顔となる地域に開かれた交流空間を形成してまいります。

次に、「広場3号のイメージ」でございます。

三田・高輪方面からの地上動線、泉岳寺駅からの地下動線、新駅からのデッキレベル動線をつなぐ立体的な広場を構成し、周辺開発や泉岳寺参道との連携した交流の場を形成いたします。

次に、「広場6号のイメージ」でございます。

高輪地区からの歩行者ネットワークとつながる通行空間と地域の人々の憩いの場となる滞留・交流空間を形成いたします。

次に、「歩行者専用道のイメージ」でございます。

新駅と港南一丁目方面をつなぎ、歩行者ネットワークを形成するとともに、東西方向の連絡を高め、周辺の街の回遊性を向上させます。

次に、「歩行者専用道」の平面図と断面図でございます。

駅広場及び新駅と芝浦中央公園及び水再生センターを幅員約11メートルのデッキで結び、バリアフリーに対応した快適な歩行者ネットワークを形成いたします。また、民地内に整備いたしますエレベーターを利用し、区道241号線へアクセスすることも可能となっております。

また、平面イメージの赤色の斜線で囲われている部分に重複使用区域を定めます。断

面図をご覧ください。JR東海用地で建築敷地として利用されている部分、さらに東側にNTTドコモの建築敷地として利用されている部分があり、その上空に歩行者専用道を整備するため、重複利用区域を定め、立体道路制度を活用し、重複利用区域を定めることで、道路と建築物の敷地をあわせて利用することが可能となります。

次に、「歩行者専用道から芝浦港南方面へのアプローチ」でございます。歩行者専用道を芝浦方面へ渡った場合、芝浦中央公園及び芝浦水再生センターを通り、北側の芝浦方面・南側の港南方面へアクセスすることができます。

また、区道241号線において同様に芝浦方面・港南方面へアクセスすることが可能となります。

次に、「緑化計画の考え方」でございます。

1 街区北側の緑地では、生物多様性や住環境に配慮したまとまりある緑を配置いたします。

2 街区では、街区公園と広場によるまとまりある緑を配置いたします。

各街区間の結節空間におきましては、高輪地区からの視認性に配慮し、まとまりのある緑や重複的な緑を配置いたします。

駅広場におきましては、新駅前の歩行者ネットワークや広場としての利用に配慮しつつ、緑豊かな駅前景観を形成する立体的な緑を配置いたします。

次に、1 街区北側の「緑地のイメージ」でございます。

歩行者ネットワークを形成するとともに、生物多様性の拠点を形成するため、各場所の特性に合わせて、生物を呼び込む環境づくりを行い、鳥類・昆虫類などの生息環境を創出いたします。

続きまして、「都市再生特別地区」について、ご説明させていただきます。こちらも東京都の都市計画審議会に付議される案件のため、参考とさせていただいております。また、都市再生特別地区の図書として参考資料2を配付させていただいておりますので、あわせてご覧いただければと思います。

まず、「都市再生特別地区の区域」でございます。赤色で囲まれた区域が都市再生特別地区の区域となりますが、今回、建物計画が具体化した約9.5ヘクタールの区域に都市再生特別地区を定めます。

次に、「都市再生の目標」でございます。本地区では国際的なビジネス・交流拠点を図るため「世界につながり、地域をつなぐ、エキマチ一体の都市基盤形成」、「国際ビジネス交流拠点にふさわしい多様な都市機能の導入」及び「防災機能の対応力強化とC40が掲げる先導的な環境都市づくり」を掲げております。C40とは、気候変動対策に取り組む大都市で構成される都市ネットワークでございます。

次に、「整備平面イメージ」でございます。駅前の重層的な広場の整備、駅と街全体を一体的につなぐ交流空間の創出、芝浦港南地区や高輪地区など周辺地域とつながる基盤を整備いたします。

次に「断面イメージ」でございます。文化・ビジネスの創出に向けた、育成・交流・発信機能の整備、外国人のニーズにも対応した、多様な居住滞在機能の整備をいたします。2街区につきましては、高さを抑え、風の道に配慮しつつ、各構想建築物の隣棟間隔を60メートル以上確保しております。

次に、「建築物の容積率の最高限度」でございます。

都市再生特別地区におきまして、全体で約930%と定めておりますが、それぞれ1街区で650%、2街区で310%、3街区で1,350%、4街区で1,020%と定めております。

なお、本計画は都市再生特別地区の変更とあわせ国家戦略住宅整備事業に係る認定を受け、容積率の最高限度を、全体で960%、1街区で820%とする計画でございます。詳細につきましては、後ほどご説明いたします。

次に、「街区区分」でございます。

全体では約9.5ヘクタールと定めておりますが、1街区で約1.3ヘクタール、2街区で約1.5ヘクタール、3街区で約2.1ヘクタール、4街区で約4.6ヘクタールと区分しております。

次に、「建築物の高さの最高限度」でございます。1街区の高層部Aで173メートル、低層部Aで50メートル、2街区の低層部Bで45メートル、3街区の高層部Bで167メートル、低層部Aで50メートル、4街区の高層部Cで164メートル、低層部Aで50メートル、低層部Cで20メートルと定めております。

次に、「重複利用区域」でございます。新駅前の都市計画道路及び区画道路4号の上空

において駅前広場を整備するため、立体道路制度を活用し、道路と建築物の敷地をあわせて利用する区域として、網かけ部分に重複利用区域を定めております。

次に、「重複利用区域内における建築物等の建築または建設の限界」でございます。道路区域として必要な空間を除き、重複利用区域内における建築等可能区域としております。

次に、「国家戦略住宅整備事業」につきましてご説明をさせていただきます。こちらも東京都の都市計画審議会に付議される案件のため、参考とさせていただきます。また、国家戦略住宅整備事業の図書として、参考資料3を配付させていただきますので、あわせてご覧いただければと思います。

国家戦略住宅整備事業とは、国家戦略特別区域法第16条に基づく整備事業であり、国家戦略特別区域内において、産業の国際競争力強化及び国際的な経済活動の拠点形成を図るために必要な住宅整備を促進するための制度でございます。

こちらも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特定事業として認定されますと、容積率の最高限度がスライドに示しております数式で算出した数値とみなされます。品川駅北周辺地区では、当該住宅を1街区に配置し、地区全体で、容積率の最高限度が960%、適正配分後の容積率の最高限度は1街区で820%、2街区で310%、3街区で1,350%、4街区で1,020%となっております。

次に、「計画概要」でございます。主要用途については、1街区が住宅、教育施設、駐車場等、2街区が文化創造施設、駐車場等、3街区が業務、商業、生活支援施設、熱源機械室、駐車場等、4街区が業務、ホテル、商業、コンベンション、カンファレンス、ビジネス支援施設、駐車場等となっております。工期は、2019年度から2024年度を予定しております。その他の計画概要につきましては、記載のとおりでございます。

次に、「イメージパース」でございます。芝浦港南地区から計画地方面を見たパースとなっております。

それでは、本日の審議案件であります「東京都市計画道路幹線街路補助線街路第332号線について」ご説明をさせていただきます。

大変お手数ですが、お手元の資料1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、「種別」は幹線街路、「路線名」は、補助線街路第332号線、位置は「起点」が港区高輪2丁目、「終点」が港区港南2丁目、「区域」は延長約390メートル、「構造」は地表式、車線の本数は2車線、幅員18メートルとなっております。

次に、「都市計画道路の区域」でございます。赤色の線で囲まれた部分が補助線街路第332号線の区域でございます。今回の変更におきましては、区域の変更はございません。

図上の網かけ部分が、今回、立体道路制度を活用し、補助線街路第332号線の上空において、駅広場を整備するため、港南二丁目地内の延長約140メートルの区間に立体的な範囲を定めております。

次に「都市計画道路の立体的な範囲」でございます。

断面図をご覧ください。道路区域として必要な部分に立体的な範囲を定めております。

次に、「立体的な範囲の概要」でございます。

断面図のように補助線街路第332号線の上空に駅広場を整備し、新駅から周辺地域にスムーズにつながる通行空間を確保するとともに、国際交流拠点の顔となる地域に開かれた交流空間を形成するため、補助線街路第332号線に立体的な範囲を定めております。

次に、「補助線街路第332号線のイメージ」でございます。

上が新駅上空から補助線街路第332号線及び駅広場を見たイメージ、下が国道15号側から補助線街路第332号線を見たイメージとなっております。

次に、「都市計画の案の理由書」でございます。

大変お手数ですが、資料1の4ページをご覧ください。

下から4行目に記載のとおり、「駅と街、街と周辺地域をつなぐ歩行者広場の整備を図るため、幹線街路補助線街路第332号線の一部区間について、立体的な範囲を定める変更に関し、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。

次に、新駅暫定開業時の2020年、本計画の整備完了時の2024年、環状第4号線開通時の自動車、自転車、歩行者のそれぞれの想定ネットワークをスライドでご説明させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

まず、2020年の自動車動線図でございますが、国道15号から新駅前のアクセス

のみとなります。

次に、2024年の自動車動線図でございますが、区域1から区域4-1までの建築物への出入りがあり、図に示しますIN動線、OUT動線となります。

また、区域2から区域4-1までは地下車路でつながり、それぞれの区域を行き来することができるようになります。

次に、環状第4号線開通時の自動車動線図でございますが、環状第4号線により高輪方面と港南方面の東西のアクセスが可能となります。また、環状4号線の下のループ状の区画道路4号で区域5及び区域6に出入りができるようになります。さらに、区域2から区域6までは地下車路でつながり、それぞれの区域を行き来することができるようになります。

次に、2020年の自転車動線図でございますが、区域4-1北側に設置される駐輪場に自転車をとめ、新駅まで徒歩でアクセスすることが可能となります。

次に、2024年の自転車動線図でございますが、区域1から区域4-1までにそれぞれ駐輪場及び自転車シェアリングポートが設置され、それぞれの区域にアクセスが可能となります。

次に、環状第4号線開通時の自転車動線図でございますが、環状第4号線により高輪方面と港南方面の東西方向のアクセスが可能となります。なお、環状第4号線の橋梁部におきまして、図上の黄色の円で示している場所におきまして、傾斜路等の縦動線にて地上の道路におりることが可能となります。

次に、2020年の歩行者道線図でございますが、国道15号から新駅前のアクセスのみとなります。

次に、2024年の歩行者道線図でございますが、デッキレベル及び地上レベルで各区域間を行き来できるようになります。

また、地区幹線道路や歩行者専用道を通り東西のアクセスが可能となります。

次に、環状第4号線開通時の歩行者動線図でございますが、環状第4号線により、高輪方面と港南方面の東西のアクセスが可能となります。また、品川駅までのデッキレベルでのアクセスも検討されております。

最後に、「今後のスケジュール」でございます。スライドをご覧いただきたいと思いま

す。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、席上配布資料2「意見書の要旨（地区計画、都市再生特別地区）」をご覧ください。本日、ご説明させていただいた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つきましては、昨年12月4日から18日までの2週間、案の縦覧及び意見書の受付を行い、東京都決定区分である地区計画、都市再生特別地区につきまして、意見書が提出されました。

その後、国家戦略特別区域会議におきまして意見書の要旨と国家戦略特別区域会議の見解が示されております。

なお、意見書の要旨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、参考とさせていただきます。また、東京都都市計画審議会は2月6日に行われる予定でございます。

提出された意見は19通で、個人が2名、団体2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3通、その他の意見に関するものが16通となっております。最初に、1ページ目から6ページ目までが反対意見に関するものから、「都市計画に関するご意見」でございます。

主な反対意見とその見解についてご説明させていただきます。最初に、1ページの(1)、(2)は、「国道15号を挟んだ高輪エリアとの一体性に係る意見」でございます。区域会議の見解といたしまして、「4街区の地上の広場から地下通路により泉岳寺駅にアクセスするルートや、3街区からのデッキ及び泉岳寺駅地区の再開発ビルなどを經由して、泉岳寺駅にアクセスするルートなど、新駅と泉岳寺駅をつなぐ利便性の高い歩行者ネットワークを形成していく。なお、国道15号を横断するデッキ等については、別途、周辺のまちづくりの機会を捉えて、歩行者ネットワークを検討することとしている」としております。

次に、2ページをご覧ください。(3)は、「芝浦港南地区との接続性に係る意見」です。見解といたしましては、「本計画では、新駅から芝浦水再生センター上部の芝浦中央公園や区道第241号線のほか、民間敷地内の公開空地に接続する歩行者専用道を整備

し、芝浦中央公園が閉園の際にも、エレベーターまたは階段によって地上へ降りることが可能となる。芝浦中央公園の開閉時間延長の検討などは、引き続き、関係者間で協議を行っていく。さらに、東西連絡性の強化・改善を図るために、環状第4号線や第二東西連絡道路の整備が予定されている」としております。

次に、3ページから4ページにかけましての(5)から(7)につきましては、「区域設定に関して、区域1及び区域2の西側にある国道15号沿いの区域が除外されていることによる都市景観、環境、防災、安全への懸念に関する意見」です。見解といたしましては、「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」では、「市街地環境に配慮し快適かつ安全な都市空間を実現するため、場所の特性に応じた壁面の位置を設定することとしており、これに基づき壁面の位置の制限などを定めている。区域1については、区画道路1号及び国道15号と接しており、2方向への避難経路が確保されているほか、区画道路1号につきましては、地区幹線道路や補助線街路第332号線にも接続しているなど、緊急時の安全性に配慮されている」としております。

次に、5ページの(8)は、「超高層ビルの林立で、ヒートアイランド、日照、風害など環境に大きな影響を与えるとの意見」です。見解といたしましては、「本計画では、主要な風の道の範囲にある2街区において建築物の高さの最高限度を45メートルとする。また、2街区以外の高層棟につきましては、南北方向の隣棟間隔を60メートル以上確保している。さらに、オープンスペースやまとまりのある緑を整備し、ヒートアイランド対策にも配慮した計画としている」としております。

さらに、(9)は、「周辺住民へのメリットを問う意見」です。見解といたしましては、「本計画では、上位計画の位置づけを踏まえ、多言語対応の子育て支援施設、医療施設、スーパーマーケットやフットネスなど、外国人だけではなく、周辺住民も利用できる生活支援施設の整備などを行うこととしている」としております。

次に、7ページから13ページまでのその他の意見です。全て、「今回決定する区域と高輪エリアとのつながりや歩行者の安全性等の観点から国道15号上空に横断デッキを要望する意見」でございます。区域会議の見解といたしましては、「国道15号を横断するデッキ等については、別途、周辺のまちづくりの機会を捉えて、歩行者ネットワークを検討することとしている。

歩行者の交通量につきましては、計画地内や国道15号の泉岳寺交差点及び高輪二丁目交差点などにおいて、将来の検証を行い、影響が少ないことを確認している」としております。

意見書の要旨についてのご説明は以上でございます。

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。

【只腰会長】 事務局の説明は終わりました。

これから審議に入ります。ご発言のある方は挙手をお願いいたします。

阪本委員。

【阪本委員】 ご説明ありがとうございました。今回の都市計画道路の変更の案で、立体範囲が140メートルという数字が出てきているのですが、この数字は一体どこから出てきたものなのでしょうか。

【只腰会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 140メートルにつきましては、都市計画道路の上に駅広場が整備されます。その駅広場の係る部分を140メートルということで定めてございます。立体的な範囲ということで332号線の140メートルの区間を示してございます。

【阪本委員】 ありがとうございます。ちなみに、駅広場の大きさというのは確実にフィックスされるのですか。それとも、今後この大きさが小さくなった、大きくなったといったときに、この140メートルを見直さないといけないのであれば、またこういった会議で付議をされないといけないのでコストかなと思ひまして、できるできないがわからずのアイデアではありますが、390メートルしかないので、その部分は立体的な範囲を定めるとしておけば、たとえその上位計画が多少拡張しても、一々付議しなくても、その範囲でできるのかなと思うのですが、難しいのでしょうか。

【只腰会長】 どうぞ。

【村上品川駅周辺まちづくり担当課長】 今回140メートルで決めさせていただいた駅広場ですけれども、新駅の間口のほうで決まってきたところでございますので今後変更されることはございません。

【只腰会長】 阪本委員。

【阪本委員】 ちなみに、今後、追加で上を使いたいけれどもといったときは、それ

は別の話だから、ここに付議を足される、基本的にはおそろくないでしょうけど、あったとしたら、それはそれで別案件だから、別で企画をすればいい、そういうお考えということですか。

【富田都市計画課長】 今、駅が75%ぐらいできています。駅にあわせてつくってございますので、変更は現在のところはないということでございます。

【阪本委員】 ありがとうございます。

【只腰会長】 ほかにいかがでしょう。

松谷委員。

【松谷会長代理】 松谷です。内容については特に異議ないのですが、理由書の書き方でちょっとわかりにくいところがあったので確認をさせていただきたいと思います。今回の都市計画はあれですよ、国家戦略都市計画建築物等整備事業というのがあって、それに関係する都市計画が東京都決定分と港区決定分があって、港区決定分がこの補助幹線街路の立体区域の決定ですよ。

それで、理由書の書き方がちょっとこれだとわからないのだけど、本文で、資料1の4ページに理由書が書いてあるのだけど、先ほどご説明がありましたが、最後の4行が、これらの計画を踏まえ云々かんぬんで、「一部区間について、立体的な範囲を設定する変更に関し、国家戦略都市計画建築物等整備事業を定める」と書いてあって、今回定めるのは都市計画ですよ。それで、立体的な範囲を設定する変更に関して、変更する都市計画なのに、理由の中に「変更に関し」と書いてあるので、ちょっと説明されていないような気が、こういう理由なので立体的な区域を定めますというのが理由なんじゃないでしょうか。これ、一般的なのですか、ちょっと国家戦略特区の都市計画って特殊なので、そこが普通の都市計画と違うのかなと思いますけど、どうでしょうか。

【富田都市計画課長】 理由につきましては、駅前広場の整備を図るために、建物と駅広場が一体的に整備されるために立体道路制度を活用するという理由で、立体的な範囲を変更するという形になっています。国家戦略特区の手続につきましては、国家戦略事業を定めるものであるというような形で表現させていただいてございます。

【只腰会長】 どうぞ。

【松谷会長代理】 だけど、理由のところ以外には国家戦略何とか建築整備事業って

出てこないですよ、計画書には。出てきましたっけ？ 国家戦略が絡むと、さっきちょっと言ったように、特区部分だったり、区分だったり、特区部分に審議会の意見が言えなかったり、特殊な手続になっているので、ちょっとその常識がよくわからないのだけど、こういう制度なのですか。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 国家戦略特別区域法に基づく手続でございまして、内閣府から、今日付議分がございしますが、国家戦略特別区域法第21条第1項に基づいて都市計画の道路の変更につきましては、港区に付議されるということで前提となつてございしますので、図書については、申し訳ございません、都市計画道路が審議案件となつてございしますので、そこについては記載されてないのが現状でございまして。

【松谷会長代理】 ですよ。しょうがないのか。理由書のところに建築物等整備事業という言葉がほんとうに要るのかどうか、そのための都市計画で、都市計画そのものじゃないかという気がするのですけど。内容については異議がないのでこだわりませんけど。

【只腰会長】 はい、どうぞ。

【富田都市計画課長】 東京都とも内閣府ともそういうご意見があったということで検討させていただきたいと思つています。

【只腰会長】 つまり都市計画街路332号線の変更理由というのはちゃんと別にあるべきだと。何でこんなタイトルがついているのだということですかね。

【松谷会長代理】 そうですね。理由書自体がおかしいかなというのと、ごめんなさい、最後の結論も立体的な範囲を設定するものであるで終わりかなと。

すいません、位置づけのところだと思うので。

【只腰会長】 そうですね、ちょっと確認してください。

【富田都市計画課長】 はい。

【只腰会長】 ほかにいかがでしょうか。

大滝委員。

【大滝委員】 先ほどの質問で、立体的な範囲の設定で140メートルと、これは先ほどの答弁にあったように、駅と街をつなぐという目的から言えば、この140メー

ルの延長で終わりと、ここでもう、立体部で言えば332号線は終わりということになるということだと思っております。先ほどの答弁でね。

あとは、地表部なのですけれども、現在の390メートル、この先は区画道路3号を通じて第一京浜のほうにつながるといことになると、地表部においても補助332号線というのはこれ以上の延長がないということなのかという確認と、それから地表部がつながる駅前の交通広場の機能についても詳しく説明をしていただければと思います。

【只腰会長】 どうぞ。

【佐藤土木課長】 332号線の地表部でございます。国道の伊皿子坂の下の交差点から入りまして、今日の席上配付資料の16ページをご覧ください。今回交通広場までの332号線ということで、伊皿子坂の交差点、ここで言いますと、広場3号と書いたところの、ちょっと斜め上の交差点から入りまして、332号線になります。交通広場まで曲がって行って、その先は区画4号、区画3号を通過して、国道で一周できるというような道路になっております。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 図に示してございますが、1階の交通広場につきましては、バスやタクシープール、一般車の車両なんかを受けられるような形の交通広場を整備する予定でございます。

【只腰会長】 大滝委員。

【大滝委員】 はい、わかりました。

それから、先ほど説明がありましたように、この整備が2024年に完了ということで、56ページですか、事前の資料ではなかったもので、今回説明がされたのでこれで2020年の歩行者動線というのがわかったのですけれども、いずれにしろ新駅から道路が整備されるまでの4年間というのは、結局泉岳寺駅の前を通過して、地下を通過して、ぐるっと回って芝浦側に行くと。いわば、芝浦とか港南の方々の利用で言えば、かなり回っていかなければ、歩行者専用道路ができていない間は遠回りになって、結果的に言えば、品川から歩いたほうが近いといひますか、そういうような状況になって、新駅の整備される4年間で言えば、全く新駅を利用する効果はないのじゃないかと思うのですが、實際上、道路がないということから言えば無理なのですが、例えば、もっと早く

歩行者専用道路をつくるとか、港南や芝浦地域の方がもっと早くから新駅を使うように利便性を高める上での整備を早くするとか、そういったことはできないのかどうか、あるいはそういった意見をつけてほしいということはありませんか。どうなのでしょう。

【村上品川駅周辺まちづくり担当課長】 2020年の暫定開業以降、1から4街区につきましては、道路等を整備するにあわせて、各街区で建築の工事も進んでまいりまして、暫定から後、おそらく2024年のまち開きぎりぎりまで工事が行われるのじゃないかと想定してございますけれども、その中でも、できるだけ早期の開業に向けて努力するように事業者には指導してまいります。

【只腰会長】 大滝委員。

【大滝委員】 実際にはほとんど新駅から芝浦側のほうに行くというのは、この歩行者動線から言えば使えないというのが実態かなと思います。今回は補助332号線の変更だけですけれども、私は今までの中で、品川駅北周辺地区そのものの計画について反対という立場から、この変更についても反対ということについては態度を明らかにしておきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【只腰会長】 わかりました。ほかにいかがでしょう。

私から一、二点よろしいでしょうか。今の大滝委員の話とも関連するのですが、2020年、つまり来年に駅が暫定開業して、コの字型というのですか、そういうことで国道とつながるわけですね。この時点では、周りのビルは全くできなくて、駅と通路ができて駅広も何もできないのですかね。1本通過するだけという形で開放されるということでしょうか。まずそれが1点。

どうぞ。

【村上品川駅周辺まちづくり担当課長】 2020年暫定開業時点では、まずデッキ等の設備が基本的にはございません。ただ、駅につながる部分につきましては、駅そのものが橋上駅になっておりますので、その部分を接続するための一部デッキはできますけれども、駅広等につきましては平地のまま整備されていない状況でございます。

【只腰会長】 車が回転できないから、入ったら回ってくるしかないということですかね。

どうぞ。

【村上品川駅周辺まちづくり担当課長】 自動車につきましては、回転等ができれば、それについて配慮することを考えてございます。

【只腰会長】 この絵にないけども、そういうことができるように工夫すると。わかりました。

それから、もう一点なのですけども、今日配られた資料のスライドの47ページが一番いいのですが、この交通広場というのは車の処理のための広場が1階にできるわけですね。2階が歩行者スペースになって、その下の48ページの絵にありますように、地表はさんさんと光の照る歩行者広場になるのですが、地下は、全部こうやって覆われちゃうと、上があかない地下街に車が入り出すような形になると思うのですが、そこは例えば空気抜きとか、下は車なので、排ガスの問題とかもあるのですが、その辺はべたっと上にふたをしちゃっていいものですかね。例えば、新宿駅なんかは、上に穴があいて空気が抜けるようになっているのですが、その辺はいかがなのでしょう。

【村上品川駅周辺まちづくり担当課長】 今回立体道路としている場所につきましては、上部につきましては穴等あいてはございません。換気等につきましては設備で対応されるものでございます。

なお、全部が壁で閉鎖されているという形ではございませんで、例えば、47ページの地上レベルで、デッキの下のなる部分が青く塗られてございますけれども、その上の部分、品川新駅と書かれている部分につきましては、防護のための低い壁はございますけれども、上部が開放されているような状況でございます。

【只腰会長】 それはそうですね。車だからいいのだということじゃなくて、車に乗るために人間も出入りするわけですので、新駅の下交通広場というか、交通機能部分についても、光が入るとか、換気が大事だとか、そういう配慮がされるように事業者とちょっと調整いただきたいと思います。べたっと全部真っ黒な空間というわけにはいかないので。

ほかの委員で発言されていない方、いかがでございましょうか。よろしゅうございませうか。

どうぞ。

【松谷会長代理】 将来の交通動線について、今回の案件に直接かわらないんです

けど、ちょっと伺っておきたいので、今のお話も絡むのですが、よろしいでしょうか。

【只腰会長】 どうぞ。

【松谷会長代理】 席上配付資料1の51、52、まず自動車の環4とのつながりなのですけれども、環4の都市計画変更のときにも伺いましたけど、環4ができたときは52ページを見ると、区画4号と環4の交差部が立体交差になって、斜路なんかも使っていて、ループもあって、出入りができるようになるということなんですけど、この部分って今既に決まっている区画4号の都市計画の区域でできるんでしょうか。それとも、今の都市計画を変更しないとこの絵にはならない？ つまり予定をされているものなのか、都市計画で既に予定して決めているのかというのが1つ目です。

51ページの図を見ると、くるんとなっているので何か予定しているのかなという気もするんですが。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 これは本日の席上配付資料の3ページに、平成28年の4月に都市計画決定された内容が記載されておりますが、この時点でループの計画は決定してございます。環4はその時点では決まっていなかったんですけれども、今回環4が決まりましたので。

【松谷会長代理】 ということね。だから、環4が来たらこうつなぐというのは、既に区画道路側は決めてあったと。

【富田都市計画課長】 区画道路側は考えてございました。

【松谷会長代理】 なるほど。わかりました。

それから、ごめんなさい。よろしいでしょうか。

【只腰会長】 どうぞ。

【松谷会長代理】 それから52ページで区域6のところ、点々があって、つながっているのか、つながっていないのか、何か赤い線が飛び出たりもしているんだけど、ここは区域6が具体化したときに考える通りですか。それとも、既に今ので、この環4の下を歩いていけるような通りになっているんでしょうか。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 こちらの区域5、区域6につきましては、将来的には建物計

画が具体化してくると思いますので、その時点でつなぐということで記載させておきます。

【只腰会長】 どうぞ。

【松谷会長代理】 最後に、自転車なのですが、自転車の最後の完成予想図が55ページですよね。それで、芝浦側というのですか、JRの東側から新駅のほうのアクセスがちょっとよくわからない部分があるのですけれども、北のほうでは、今決まっている下を通る道路を使って駅に近づいて、ブルーの色の駐輪場にとめて、あとは駅に歩くということですよ。南のほうは環4を通った自転車はどこに行っちゃうのかということよくわからないのですけれども、ずっとさよならなのですかね。つまり、環4というのは自転車の駅アクセスには使えないということですか。

【只腰会長】 土木課長、どうぞ。

【佐藤土木課長】 55ページをご覧くださいまして、おそらく区域5の上にある点々と自転車動線検討中と書いてある線になるかと思います。これは実はまだ区域5の建築計画が定まっておりますが、区画4号と環状4号線をつなぐ、いわゆるアクセス路というのが、自転車、歩行者が通れない移動になっておりますので、その建築計画にあわせて、この点々を実現していきたいと考えています。そのため、現時点ではまだ検討中と書いておりますので、将来的には環状4号線からもアクセスできるというような考え方を持っております。

【只腰会長】 どうぞ。

【松谷会長代理】 東から来た自転車って左側通行だから、駅と反対側ですよ。ここに交差点ができて、そこを渡って、その後は今後の検討ということですか。

【佐藤土木課長】 そのとおりでございます。

【只腰会長】 どうぞ。

【松谷会長代理】 このあたりはあれですよ、シェアサイクルを含めて、結構自転車は振興されているし、これからも大事な手段だと思いますし、結構、駅をまたぐのって距離もあるので、歩行者はそれなりにはいると思うんだけど、自転車のアクセスも考えないといけないと思うのですよ。ですので、動線と、それから、ちょっと絵柄じゃわからないのだけど、駐輪場のボリューム、後になって足りないといっても、ほとんど建

て詰まっちゃうと思うので、後から増やすというのがなかなかできない場所だと思いますから、そういう意味では、ちょっとよく事業予測を含めて検討していただいたらどうかかと、せっかくできる新駅を、東西両地域に役立ってもらうためには大事なことかと思うので、検討していただければと思います。お願いします。

以上です。

【只腰会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

大滝委員。

【大滝委員】 このスライドの47ページの、先ほどの、将来環状4号線とつながった場合、相当車両の台数というのがこの駅前を通って環状4号線のほうに行くということが予想されるのですが、このデッキレベルについて言うと、左のほうから斜めにデッキのほうに上がって、環状4号線のほうに行く。こういうことになろうかと思うのですが、そうすると、車両の交通が多くなった場合は、これでは対応できないんじゃないかと思うんです。当初は、この下の地上レベルは、補助332号線からそのまま上に上がるのかなと思ってたんだけど、そうじゃなくて斜めに行くのを見て、交通量が増えたときに、この交通ではとても、完全に対面通行になるわけですね。

オレンジ色の線というのは車両なわけですね。車両の通行でしょう。この駅前を通って環状4号線のほうにつながるわけですよ、道路が。ですから、当然泉岳寺のほうから、332号線を通って環状4号線のほうに車両が走っていくと。そうすれば、交通量というのはかなり増えてきたときに、こういう通行で安全に行けるのかということをお聞きしたい。

【只腰会長】 今のは47ページのデッキレベルの黄色の線が斜めじゃないかということでしょうかね。区側のほうから説明してください。どうぞ。

【村上品川駅周辺まちづくり担当課長】 47ページの図で説明させていただきますと、デッキレベルと申し上げているところのオレンジの線、または駅前広場につきましては、これは歩行者動線の位置を示させていただいているものでございます。車につきましては、環状4号線から駅前にアクセスするには、その下の地上レベルという形の部分で、先ほど申し上げました立体道路を定める青い部分でございしますが、その部分に、道路レベルに、環状4号線からスロープでおりてきて接続されるものでございます。デ

デッキレベルの黄色い動線につきましては歩行者動線という形でご理解をお願いいたします。

【只腰会長】 大滝委員。

【大滝委員】 すいません、そうすると車は補助332号線から駅の前へ上がるわけで、この140メートルの延長は、この道路がそのまま駅のほうへ上がるわけですよ。そうじゃないのですか。

【只腰会長】 どうぞ。

【村上品川駅周辺まちづくり担当課長】 地上レベルの青いところにつきましては、補助332号線と接続しまして、ずっと平らで、真っ直ぐに右のほうに抜けてまいります。その下の48ページでございます。ちょっとわかりづらくて申しわけございませんが、48ページの補助332号線上空空間イメージで、駅のほうの空間というのが、この部分が今立体道路になっている区間でございます。こちらから区画道路4号のほう、下のほうにございますが、区画道路4号の入り口のところから上がってまいりまして、環状4号線に接続するという形になってございます。ですので、先ほどの47ページの青いところにつきましては、地上部分、332の立体道路の下の部分の動線を上で走っていると。そこから先にスロープで環状4号線に接続という形でございます。

【只腰会長】 48ページのパースの上の左側ですね。

【村上品川駅周辺まちづくり担当課長】 申しわけございません。席上の48ページ、開いていただきます。こちら、手前が駅のほうでありまして、ここが今言っているデッキの立体道路の上の歩行者空間の広場でございます。ここから抜ける道路がありますが、一番端っこですけれども、だんだん高架に上がっていく柱が見えておりますが、ここにスロープがありまして、こちらがアクセスする道路となっております。ここで一旦地上におりて、駅広場の下を通過する、そういった過程がございます。

【只腰会長】 よろしいでしょうか。

大滝委員。

【大滝委員】 すいません、車でデッキレベルに上がれるのかなと勘違いしたものですから、すいません。

【只腰会長】 47の一番下に断面図があつて、車は下なんですね。処理はね。
ほかによろしいでしょうか。

それでは、ないようでしたら、ただいまの案件につきましてお諮りしたいと存じます。
お諮りいたします。審議事項、東京都市計画道路幹線道路補助線街路第332号線の都市計画につきまして、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)

【只腰会長】 ありがとうございます。賛成多数と判断いたしまして、このように決定いたしまして、答申をいたします。

審議案件は以上となりますが、事務局から何か連絡はありますでしょうか。

【富田都市計画課長】 本日は、長時間にわたりましてご審議いただきまして、まことにありがとうございます。

次回の開催につきましてでございますが、3月19日、時間がいつもと違い、午後2時を予定してございますので、どうぞよろしくをお願いいたします。詳細につきましては、事務局から改めてご連絡いたしますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

事務局からの説明は以上でございます。

【只腰会長】 それでは、これもちまして本日の都市計画審議会は終了いたします。
ありがとうございました。

午前11時07分 閉会