

第252回

港区都市計画審議会議事録

令和5年8月4日(金)

港区立男女平等参画センター リーブラホール

次 第

審議案件

- ①東京都市計画地区計画三田五丁目西地区地区計画の決定について
- ②東京都市計画第一種市街地再開発事業三田五丁目西地区第一種市街地再開発事業の決定について
- ③東京都市計画高度利用地区の変更について
- ④東京都市計画高度地区の変更について
- ⑤東京都市計画防火地域及び準防火地域の変更について
- ⑥東京都市計画用途地域の変更について
- ⑦東京都市計画都市高速鉄道第6号線の変更について
- ⑧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
- ⑨東京都市計画赤坂地域冷暖房施設の変更について

委員の出欠状況

◎ 学識経験者委員

氏名	出欠状況	
大瀧 陽 平	出席	
大西 英 敏		欠席
草間 香	出席	
桑田 仁	出席	
真田 純子	出席	
高見 沢 実	出席	
綱川 智久	出席	
松谷 春敏	出席	
森本 章 倫		欠席

◎ 区議会議員委員

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

◎ 関係行政機関委員

氏名	出欠状況	
鈴木俊明代理 小崎	出席	
喜田 洋 樹	出席	

◎ 区の住民委員

氏名	出欠状況	
三木 基 嗣	出席	
山田 宏 一	出席	

午後2時00分 開始

【野口都市計画課長】 おまたせをいたしました。それでは、第二百五十二回港区都市計画審議会の開会をお願いいたします。本日、大西委員、森本委員、清家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、関係行政機関委員である、愛宕警察署長の鈴木委員の代理として、小崎交通課長が出席されております。開会に先立ちまして、新たに都市計画審議会委員にご就任されました委員の方に、武井区長から発令通知書をお渡しいたします。順次お渡しいたしますので自席にてお待ちください。それでは、区長よろしく申し上げます。

【武井区長】 こんにちは、港区長の武井雅昭です。本日は、大変お忙しい中、ご出席をいただきまして、ありがとうございます。ただ今、港区都市計画審議会委員として、区議会議員から、七戸じゅん副議長、小倉りえこ議員、玉木まこと議員、丸山たかのり議員、清家あい議員、根本ゆう議員に新たにご就任いただきました。委員の任期となる令和6年3月31日までの間、都市計画審議会の運営と港区の街づくりの推進のために、格別のお力添えをいただきますようお願い申し上げます。さて、本日諮問いたします案件は9件です。まず、三田五丁目西地区の街づくりに関連する案件が7件です。1件目が三田五丁目西地区地区計画の決定、2件目が三田五丁目西地区第一種市街地再開発事業の決定、3件目が高度利用地区の変更、4件目が高度地区の変更、5件目が防火地域及び準防火地域の変更、6件目が用途地域の変更、7件目が都市高速鉄道第6号線の変更です。次に、浜松町駅西口地区の街づくりに関連する案件として、都市計画駐車場第33号浜松町駐車場の変更です。最後に、赤坂二・六丁目地区の街づくりに関連する案件として、赤坂地区地域冷暖房施設の変更です。まず、三田五丁目西地区については、「港区まちづくりマスタープラン」において、ものづくり産業と居住環境とが調和した土地利用への誘導、更には地域の個性であり活発な活動を続ける商店街の維持・発展を図ることなどを掲げています。また、「白金高輪駅東部地区まちづくり構想」では、駅周辺エリアのまちづくりの方針として、多様な用途による駅前拠点の形成、交通結節機能の強化、地域に親しまれる緑やオープンスペースの整備などを掲げています。このたび、本地区において木造建築物の密集の解消に併せて都市基盤の整備を行い、安全で快適な歩行者ネットワークの形成、緑豊かなオープンスペースの整備等、市街地環境の向上を図

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。次に、都市計画駐車場第 33 号浜松町駐車場の変更です。本地区において都市再生特別地区の変更等に伴い、交通結節機能の更なる強化に向けてモビリティの連携強化を実現し、利便性、安全性の向上を図るため、従前の都市計画駐車場を変更するものです。最後に赤坂地区地域冷暖房施設の変更です。本地区において都市再生特別地区の決定等に伴い、新規需要に対応したプラントの更新、地域への効率的かつ安定したエネルギー供給と環境への負荷低減を図るため従前の地域冷暖房施設を変更するものです。本日、ご審議いただきます案件は、いずれも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います。十分なお検討のうえ、ご答申をいただきますようお願いいたします。以上、簡単ではございますが、私の挨拶といたします。

【野口都市計画課長】 区長は公用のため退席させていただきます。

(区長退席)

それでは、高見沢会長、議事進行よろしく願いいたします。

【高見沢会長】 それでは、第二百五十二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 9 件ございます。概ね午後 4 時を目安に進めてまいりたいと考えておりますので、よろしく願いします。本日は傍聴者の方から撮影録音の申し出がありましたので許可したいと思いますと思いますがよろしいでしょうか。

(異議なし)

【高見沢会長】 それでは許可いたします。案件の説明の後、質疑を行います。では、事務局から説明をお願いします。

【野口都市計画課長】 最初に、資料の確認をさせていただきます。事前送付資料としまして、資料目録とともに、資料 1 から資料 7 が「三田五丁目西地区に係る都市計画案」についての、都市計画図書及び理由書、資料 8 が「駐車場に係る都市計画案」についての、都市計画図書及び理由書、資料 9 が「地域冷暖房施設に係る都市計画案」についての、都市計画図書及び理由書でございます。続きまして、本日、席上に配付しております資料のご確認をお願いいたします。まず、日程表でございます。次に、区長から当審議会あての諮問文の写しがございます。次に、港区都市計画審議会委員・幹事名簿及び座席表がございます。そして、席上配布資料目録とともに、意見書の要旨が、審議事項

1から5の都市計画案に対する意見書の要旨でございます。参考資料2が、審議事項1から7の説明で使用いたしますスライドを印刷したものでございます。次に、参考資料4が、審議事項8の説明で使用いたしますスライドを印刷したものでございます。次に、参考資料4が、審議事項8の説明で使用いたしますスライドを印刷したものでございます。次に、参考資料6が、審議事項9の説明で使用いたしますスライドを印刷したものでございます。参考資料2、4、6については、暫定版として事前送付させていただきました資料の最終版でございます。本日の資料は以上でございますが、お手元の資料に不備はございませんでしょうか。それでは、着座にて失礼いたします。審議事項1から7については関連案件であるため、まとめてご説明いたします。

審議事項①東京都市計画地区計画三田五丁目西地区地区計画の決定について、審議事項②東京都市計画第一種市街地再開発事業三田五丁目西地区第一種市街地再開発事業の決定について、審議事項③東京都市計画高度利用地区の変更について、審議事項④東京都市計画高度地区の変更について、審議事項⑤東京都市計画防火地域及び準防火地域の変更について、審議事項⑥東京都市計画用途地域の変更について、審議事項⑦東京都市計画都市高速鉄道第6号線の変更について、一括してご説明させていただきます。「資料1」から「資料7」の計画図書に沿ってご説明させていただきますが、計画地の現状や整備イメージなどのスライドもご用意してありますので、あわせてご覧ください。本日配布いたしました「参考資料2」がスライドの内容を印刷したものとなります。まず、参考資料2、スライドの2ページをご覧ください。「計画地の位置」でございます。計画地は、図中の赤枠で囲った場所で、白金高輪駅北側に位置し、西側が放射第1号線、補助第13号線に面した区域です。続いて、「用途地域の指定状況」でございます。3ページをご覧ください。商業地域と準工業地域に指定されております。次に、「区の上位計画における本地区の位置付け」でございます。4ページをご覧ください。「港区まちづくりマスタープラン」では、「ものづくり産業と居住環境とが調和した土地利用の誘導を図る」「周辺の影響に配慮するとともに、日常の買い物が出来る店舗の立地を促進する」ことが目指されております。さらに、「交通バリアフリーの推進など多様な手段の活用により、地域間交通の利便性の更なる向上を図る」と示されております。5ページをご覧ください。「白金高輪駅東部地区まちづくり構想」では、まちの将来像として、「地域の個

性を生かし、活発でにぎわいがあり、安全・安心で快適な都心生活を育むまち」が掲げられております。6ページをご覧ください。「白金高輪駅東部地区まちづくり構想」では、「道路・交通」「近年の開発」「緑被」「防災」「コミュニティ」について、動向や課題などを整理した、「駅周辺エリア」に位置しています。駅周辺エリアでは「多様な用途による駅前拠点の形成」「地域の拠点としての交通結節機能の強化」「地域に親しまれる緑やオープンスペースの整備」が重点方針とされております。次に、7ページをご覧ください。

「計画地の現状」でございます。建物に関しましては、木構造の建物が密集しており、災害時の安全性の向上が課題となっております。また、工場と住宅、商業用地が混在しています。8ページをご覧ください。道路につきましては、地区の北側・南側は歩道がない幅員の狭い道路、街区内の細街路、二段階横断となっている西側交差点など、歩行者の利便性と安全性が課題となっております。9ページをご覧ください。緑やオープンスペースに関しまして、計画地には児童遊園があるものの、周辺も含め緑やオープンスペースが不足しております。10ページをご覧ください。計画地周辺は、3路線利用可能なバス停や、2路線利用可能な地下鉄駅に近接し、交通結節拠点となっております。また、東京メトロ南北線は品川駅への延伸計画が公表されています。続きまして、「まちづくりの経緯」でございます。11ページをご覧ください。平成27年（2015年）に、地元地権者の発意により、区域内のワーキンググループにて、まちづくりの検討が進められ、平成29年（2017年）8月に「三田五丁目地区市街地再開発準備組合」が設立され、平成30年（2018年）に「三田五丁目西地区市街地再開発準備組合」に名称変更しております。続きまして、「地区計画」について説明させていただきます。13ページをご覧ください。名称は、「三田五丁目西地区地区計画」位置は、「港区三田五丁目、白金一丁目、高輪一丁目各地内」面積は、「約1.3ヘクタール」です。14ページをご覧ください。地区計画の目標として、「敷地の整序・集約化による木造建築物の密集の解消、都市基盤の整備による防災性の向上」「安全で快適な歩行者ネットワークの形成」「地区周辺とつながる緑のネットワークの形成」「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る複合市街地の形成」としております。15ページをご覧ください。「土地利用の方針」でございます。地区を大きく2つに分けて考えており、地区東

側は、多様な土地利用が混在する特性を踏まえ、商業、工場及び居住機能を適正に配置し、良好な住環境を形成するとともに、緑豊かなオープンスペースを確保します。地区西側は、幹線道路沿道の特性を踏まえ、業務、商業及び居住機能を適正に配置し、高度利用を図ります。16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。

1点目に、地区周辺の交通や開発交通の円滑な処理を図るため、区画道路を拡幅整備いたします。2点目に、安全で快適な歩行者ネットワークの形成、歩行者の回遊性向上を図るため、歩道状空地、歩行者通路を整備いたします。17ページをご覧ください。3点目に、地区住民ための遊びや憩い、交流機能を担うとともに、災害時にも活用できる場所として児童遊園を移設拡張し、再整備いたします。また、緑豊かな都市空間の形成を図るため、季節を感じて自然に親しむことができ、歩行者ネットワークにも配慮した緑豊かな広場を整備いたします。18ページをご覧ください。「建築物等の整備方針」でございます。

1点目に、良好な居住環境と健全で魅力ある複合市街地にふさわしい土地利用の誘導を図るため、「建築物等の用途の制限」を定めます。2点目に、複合市街地にふさわしい土地の高度利用を図るとともに、周辺市街地の環境に配慮するため、「建築物等の高さの最高限度」と「敷地面積の最低限度」を定めます。3点目に、安全で快適な歩行空間を確保し、回遊性の向上を図るため、「壁面の位置の制限」、「壁面後退区域における工作物の設置の制限」を定めます。4点目に、周辺環境と調和した魅力ある都市景観を形成するため、「建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限」を定めます。19ページをご覧ください。「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点目に、歩行者の安全性及び快適性の向上を図るため、横断距離の短縮や安全な歩行者空間の創出等、交差点を再整備いたします。2点目に、ヒートアイランド現象を抑制し、快適な市街地環境や良好な都市環境を形成するため、地区内の緑化を促進いたします。3点目に、都市型水害の防止に寄与するため雨水抑制に努めます。4点目に、環境負荷低減を図るため、建築物の省エネルギー化を推進いたします。5点目に、道路の電線類を地中化し、防災対応力の向上を図ります。20ページをご覧ください。「地区整備計画」における「地区施設の配置及び規模」でございます。周囲の道路を拡幅整備いたします。21ページをご覧ください。区画道路1号は、現況幅員約4.0～5.7mを幅員6mに、区画道路2号は、現況幅員約3.4～5.5mを幅員8mに、区画道路3号は、現

況幅員約 8.5~10.0mを幅員 10mに拡幅整備いたします。22 ページをご覧ください。児童遊園を移設拡張し、再整備いたします。さらに、緑豊かな広場 1号と、歩行者の滞留空間となる広場 2号を整備いたします。23 ページをご覧ください。児童遊園は、地区東側に移設し、現況約 770㎡から、約 960㎡に拡張いたします。広場 1号、約 1200㎡は、移設拡張した児童遊園と一体的に活用できるように整備いたします。広場 2号、約 100㎡は、地区西側を通行する歩行者の滞留空間となるように整備いたします。24 ページをご覧ください。歩行者ネットワークの形成を図るため歩道状空地を整備いたします。歩行者の回遊性向上を図るため、歩行者通路を整備します。25 ページをご覧ください。地区の周囲、道路に沿って、歩道状空地を幅員 3m、延長約 330mで整備いたします。また、地区中央に、歩行者通路を幅員 2m、延長約 55mで整備します。26 ページをご覧ください。地区施設のイメージパースでございます。赤矢印方向、西側から見た区画道路 2号と歩道状空地のイメージでございます。向かって左側が計画地、右側が地区南側の街区になります。27 ページをご覧ください。東側から見た児童遊園でございます。地域のための遊びや憩い、交流機能を担う児童遊園のイメージになります。28 ページをご覧ください。北東側から見た広場 1号と児童遊園でございます。自然と親しむことができる広場のイメージになります。29 ページをご覧ください。西側から見た広場 2号でございます。都道や区道と一体となって、歩行者の滞留空間となる広場のイメージになります。次に、「建築物に関する事項」でございます。30 ページをご覧ください。「建築物等の用途の制限」としまして、建築してはならない用途として、「風俗営業の用に供するもの」、「カラオケボックス」、「射的場・勝馬投票券発売所・場外車券売場」などを制限しております。また、「建築物の敷地面積の最低限度」を 2000㎡としています。31 ページをご覧ください。「壁面の位置の制限」でございます。これは、建築物の外壁又はこれに代わる柱が、制限の位置を超えて建築してはならないとするものです。赤線で示した範囲では、道路境界線から 3m後退する必要があります。また、「壁面後退区域における工作物の設置の制限」として、設定した壁面の範囲内では、交通の妨げとなるような工作物を設置できません。32 ページをご覧ください。「建築物等の高さの最高限度」でございます。幹線道路に面する西側においては 160m、住宅地に近接する東側においては 40mとしています。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、「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」こと、「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」こととしております。続きまして、「第一種市街地再開発事業」について説明させていただきます。34ページをご覧ください。名称は、「三田五丁目西地区第一種市街地再開発事業」施行区域面積は「約1.3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。35ページをご覧ください。区画道路1号として、地区計画で定めた通り、区域北側に幅員6mに、区画道路2号として、区域南側に幅員8mに、拡幅整備いたします。また、区画道路3号として、区域東側に幅員10mに一部拡幅整備します。さらに、区域東側に約960㎡の児童遊園を移転再整備いたします。36ページをご覧ください。「建築物の整備」でございます。建築面積は、「約4,300㎡」延べ面積は、「約75,000㎡」高さの限度は、高層部が「160m」、低層部が「40m」主要用途は「住宅、事務所、店舗、工場、駐車場」でございます。37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、「約7,800㎡」「整備計画」については、広場、歩道状空地、歩行者通路を整備する。都市高速鉄道を整備する立体的な範囲の定めに基づき、建築敷地の一部を複合的に利用する。建築物の外壁、これに代わる柱又は門若しくは塀は、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。ここで、参考として現在検討されている施設計画の概要について説明させていただきます。38ページをご覧ください。赤色で囲んだ部分が地区計画及び地区整備計画の区域、青線で囲んだ部分が建築敷地の範囲でございます。39ページをご覧ください。建物の規模でございます。延べ面積は約75,000㎡、主要用途は住宅・事務所・店舗・工場等で、高層部の高さは約160mで、地上37階・地下2階でございます。右側のパースは、地区東側から見たイメージでございます。40ページをご覧ください。「断面のイメージ図」でございます。高層棟には、住宅・事務所、低層棟には、住宅・店舗・工場等の用途を配置すると準備組合から聞いております。次に、「日影図」について説明させていただきます。41ページをご覧ください。冬至において、計画建築物が8時から16時の1時間おきに作り出す影の形状を示しています。42ページをご覧ください。一定時間日影となる範囲を示した図です。1時間の赤線と2時間のオレンジ線の間では、8時から16時の間において、1時間以上2時間未満の

日影が計画建築物により生ずる範囲となります。次に、「風環境」について説明させていただきます。43ページをご覧ください。風洞実験により、風・気流などの影響を予測した結果を示しております。建設後は、「領域A：住宅地相当」または「領域B：低中層市街地相当」の風環境になると予測されております。続きまして、「高度利用地区の変更」について説明させていただきます。45ページをご覧ください。名称は、「三田五丁目西地区」位置は、「港区三田五丁目、白金一丁目、高輪一丁目各地内」面積は「約1.3ヘクタール」でございます。46ページをご覧ください。「容積率・建ぺい率の最高限度・最低限度等」でございます。商業地域が指定されている地区西側のAゾーンでは、「容積率の最高限度」は、750%、「容積率の最低限度」は、170%、「建ぺい率の最高限度」は、60%といたします。準工業地域が指定されている地区東側のBゾーンでは、「容積率の最高限度」は、600%、「容積率の最低限度」は、140%、「建ぺい率の最高限度」は40%とします。47ページをご覧ください。「壁面の位置の制限」でございます。地区計画と同様、青の点線で示している箇所は、道路境界線から3mまで壁面の位置の制限を規定します。続きまして、「高度地区の変更」について説明させていただきます。49ページをご覧ください。青色の範囲にはこれまで40m高度地区、オレンジ色の範囲には24m第3種高度地区が指定されておりましたが、土地利用上の観点から指定なしに変更いたします。続きまして、「防火地域及び準防火地域の変更」についてご説明させていただきます。51ページをご覧ください。オレンジ色の範囲、約0.9ヘクタールにはこれまで準防火地域が指定されておりましたが、都市防災上の観点から防火地域に変更いたします。続きまして、「用途地域の変更」についてご説明させていただきます。53ページをご覧ください。三田五丁目西地区地区計画及び三田五丁目西地区第一種市街地再開発事業の決定に伴い、土地利用上の観点から検討した結果、図中の青色で示した①の約0.9ヘクタールの範囲について、容積率を、300%から400%に変更します。続きまして、「都市高速鉄道第6号線の変更」についてご説明させていただきます。55ページをご覧ください。名称は、「都市高速鉄道第6号線」変更位置は、「港区三田五丁目地内」変更事項は、約450㎡の区域について、新たに立体的な範囲を定めるものです。56ページをご覧ください。図中の緑色で示しております範囲が、都営地下鉄三田線として開業中である都市高速鉄道第6号線の現在の都市計画区域です。

市街地再開発事業の事業計画において、都市高速鉄道が存するように定め、その機能を保全するため、黒色の斜線で示した市街地再開発事業の施設建築敷地内と重複する区域について立体的な範囲を定めます。続きまして、「今後のスケジュール」でございます。57ページをご覧ください。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、区決定の案件である、審議事項①地区計画の決定、審議事項②第一種市街地再開発事業の決定、審議事項③高度利用地区の変更、審議事項④高度地区の変更、審議事項⑤防火地域及び準防火地域の変更案につきましては、成案となります。また、東京都決定の審議事項⑥用途地域の変更、審議事項⑦都市高速鉄道第6号線の変更につきましては、9月上旬の東京都都市計画審議会で審議される予定でございます。都市計画決定の告示については、令和5年10月以降を予定しております。なお、さる6月6日から6月20日まで、都市計画案の縦覧を行うとともに、意見書の提出を受付し、31通（34名）の意見書の提出がありました。区決定の案件である審議事項①から⑤に対して提出されました意見書の要旨についてご説明いたします。お手元に配布してあるA4サイズの資料、「意見書の要旨」をご覧ください。提出された意見書は31通で、34名から提出されております。意見の要旨に対して、右側に区の考え方を示しております。内容について、主なものをご紹介します。最初に、賛成意見に関するものとして12通ございました。都市計画に関する意見としまして、（1）から（9）にかけて、「老朽化した木造の建物が密集していることで、火災や地震などの災害時、甚大な被害が出ることを心配するご意見」、「災害への不安から防災性や市街地環境の向上を期待するご意見」がございました。区の考え方としまして、「上位計画で示された方針や現状の課題を踏まえ、敷地の整序・集約化による木造建築物の密集の解消に併せて、道路や児童遊園などの都市基盤を整備し、防災性の向上や安全で快適な歩行者ネットワークを形成します」としております。次に、3ページ下段の（10）から（11）にかけて、「準備組合や住民の声を取り入れた児童遊園の整備を要望するご意見」がございました。区の考え方としまして、「公園設計の具体化に当たって、懇談会の開催又は個別意見聴取により、地域の皆さまや周辺の子育て支援施設などの関係者のご意見を反映し、具体的な整備内容を検討してまいります」としてしております。続きまして、反対意見に関するものとして13通ございました。都市計画に関するご意見としまして、8ページ、（3）から

(4)にかけて、「愛着のある土地を離れて今更他の土地に住みたくないため、立ち退きは断じて納得できない」というご意見がございました。区の考え方としまして、「当地区内部は細街路に面して老朽化した木造建築物が密集しています。無接道の土地もあるなど、自力での建築更新が困難な状況がみられます。このような背景を踏まえ、本地区では、敷地の整序・集約化による木造建築物の密集の解消に併せて、道路や児童遊園などの都市基盤を整備し、防災性の向上や安全で快適な歩行者ネットワークを形成します。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、安全で快適かつ緑豊かな複合市街地を形成するため、道路等の公共施設と建物を一体的に整備する市街地再開発事業が本地区に適切な手法と認識しております」としております。次に、9ページ、(5)から(21)にかけて、高層建築物の建築に伴う風環境の悪化を懸念するご意見、高層建築物の建築が地球温暖化を促進させるというご意見、高層建築物の建築により、日照時間が減少し住環境が悪化するというご意見などがございました。区の考え方としまして、風環境については「市街地再開発準備組合において、風洞実験により検証しており、建物周りの植樹などの防風対策を実施することで、現在と同程度の風環境を確保できると予測されています」としております。地球温暖化の促進については「計画建物においては、高効率型の機器や自然エネルギーの活用、外壁や屋根の高断熱化等により、エネルギーの効率的利用、省エネルギー化及び建物熱負荷の低減を図る計画となっています」としてしております。日照時間については、「周辺への環境影響については、港区環境影響調査実施要綱に基づき、市街地再開発準備組合において検証され、港区環境影響調査審査会の意見を踏まえて、適切に対応されますが、引き続き周辺への環境影響をさらに低減するよう、準備組合を指導してまいります」としてしております。大変長くなりましたが、説明は以上でございます。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

【高見沢会長】 ありがとうございます。計画図書は一切何も言わなくていいですか。

【野口都市計画課長】 さきほどのスライドは、計画図書を要約したものになります。今の説明で、計画図書の説明すべき点は全て満たされていると理解してこのようにいたしました。

【高見沢会長】 審議事項①から⑦の説明は済んだということですね。それでは、これから審議に入ります。ご質問等ありましたら挙手をお願いします。

【根本委員】 再開発組合の設立を目指されている状況だと思いますが、現状の地権者の数と、同意されている数とその同意の割合について現状を教えてくださいと思います。

【池端再開発担当課長】 都市再開発法で規定をする地権者につきましては、合計で116件ございます。そのうち同意されている方が91.34件で、同意率につきましては78.74%となっております。

【根本委員】 都市再開発法では3分の2以上というところで、約67%の地権者の同意が必要ということで、こちらは満たしていると思うのですが、8割を目指すというのが港区の理解だと理解しています。現状の数字では今一步多くの人に理解がおよんでおらず、もっと丁寧なご対応が必要と思うのが我が会派の意見となります。再開発の意義として、我が会派が提案を主張しているエレベーターの閉じ込め対策や、想定される7日間のブラックアウトに対応するため、自家発電の能力を高めた大規模停電への対策など、都市型防災機能の強化によって多くの人が震災時に安全で過ごせるまちをつくるという対応を語っていただきたいと思っております。また、より地域の方に親しまれる土地活用や利便発達を目的とした新たな価値向上に繋がる開発事業についても取り組んでいただきたいと思っております。私どもは開発に同意しかねる方から多くの陳情を受けております。この土地を離れることなく同じ生活環境の中で住み続けたいという思いの方がまだいる中で、いわば強引に再開発事業をしていく以上、誰もが納得する配慮を持った開発をしていただくということが重要だと思っております。そこで質問なのですが、反対されている方には丁寧な説明が必要であり、ご納得いただくためにスケジュールの再検討を視野に入れるということも方法としてあると思うのですが、示されているスケジュールの変更とか、そういった予定はあるのでしょうか。

【池端再開発担当課長】 スケジュールにつきましては、本都市計画審議会の中でご承諾いただけましたら、港区が決定する都市計画については決定される見込みです。あと、東京都が決定する2件、用途地域の変更と都市高速鉄道の変更につきましては、9月の東京都都市計画審議会を経て、最終的にはすべて10月に告示を行う予定としております。一方で、市街地再開発事業自体のスケジュールにつきましては、令和6年度の組合設立認可、令和7年度の権利変換計画、令和7年度の新築工事の着工という予定でございます。

すけれども、地区内にお住まいの方々の生活再建や営業再建に配慮し、皆様の声を聞きながら具体的なスケジュールを進めていくこととなります。これからも準備組合に対しまして、地権者の方々に丁寧に対応して、スケジュール等についても柔軟に対応できるように指導して参ります。

【根本委員】 現状の予定で進んでいくというところが見えていると思いますが、やはり強く要望したいのは、高齢者の方が多いエリアだと思います。マンションに住んだことがないという方も多いかと思います。資金的な準備だとか、今後権利変換等を行ってどのような生活になっていくのかなど、良い面だけではなく悪い面も含めてしっかりご説明いただいて、判断材料というのをしっかり提供していくということが、準備段階で非常に求められることだと思います。反対されている地権者の皆様には事業者から不信感のないよう丁寧な説明が必要だと思いますし、今の対応から改善できることはないかというところで、事業者への指導と言ったらちょっと言葉があれですけど、そういった導き、地権者様から特に意見があった場合にはしっかりと対応していくということで、今もご意見ありましたけれども、適切かみたいな、そのような認識も踏まえながら、もう一度、認識とこれからのスタンス表明をいただければなと思っております。

【池端再開発担当課長】 これまで、準備組合及び準備組合の事務局につきましては、地域の方々と個別の協議をさせていただくとか、説明会の開催等をする事によって、できるだけ多くの方々にご理解、ご同意いただけるように努めてきたと認識をしております。一方で、まだ再開発事業にご不安をお持ちの方、マンション生活へのご不安をお持ちの方々がいらっしゃるというのは区としても承知をしておりますし、準備組合としても承知をしているところですので、この市街地再開発事業を進めていく中で、当事業のメリット、デメリット、それから生活再建をしていく中での補償の話や権利変換の内容等についても丁寧に説明するように、改めて区の方から準備組合を指導して参ります。

【根本委員】 ありがとうございます。本当に強く要望しておりますというところで、地権者ご自身の住居で、例えば防災観点の向上、まちづくりのこれから目指すということですが、すでに耐震補強をしているとか一定の努力をしているのに何で、みたいなところがあるかと思えます。新しいものをどんどん建てるだけに見えるし、本当にその価値があるのか疑念を持たれている方もいらっしゃるかと思えます。既存のレベルの話では

なかなかご納得いただけてない方にご納得いただくのは難しいと思っております。下水処理施設のキャパシティが増えていないにもかかわらず、容積を増やしておりますので、どんどん下水の量が増えていくとか、これからマンション住民の方が増えて、震災時の7日間の停電に対してどうやって在宅避難、過ごしていくのかといった問題があるところ、この体制が区として整えられていないということを自覚いただきながら、これからの再開発事業というのを考えていただきたいところで、多くの方が納得する新たなチャレンジをしていただきたいという私の意見を述べさせていただきました。反映していただけることを強く望みます。

【池端再開発担当課長】 新しい建物に伴う下水道の排水量につきましては、当然、東京都下水道局と協議の上、必要な施設の改修等が必要であれば、その際、その時に、適切に対応して参ります。また、災害時の停電対策というところも想定をしております、非常用発電機を48時間分用意してございます。災害時に停電等が起きた際に、できるだけ長く建物を維持できるような非常用発電につきましては、引き続き具体的な検討をするように指導して参ります。

【高見沢会長】 ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

【真田委員】 聞き逃したかもしれないのですが、高さの最高限度が高層部で160メートル、低層部で40メートルということですが、そういう数字になった理由を教えてくださいませんか。

【池端再開発担当課長】 今スライドでお示しをしておりますけれども、高層部につきましては、都道の幹線道路に面する側に高層部を配置しております。低層部につきましては、地区の北側で40メートルというふうに指定をする予定でございます。設定の根拠としましては、幹線道路沿いに高層の機能を集約することによって、業務や住宅機能を集約して高度利用していくという考え方です。160メートルにつきましては、周辺の白金ザ・スカイや、既に完成しております白金1丁目の再開発事業といった周辺の建物が大体160メートルから150メートルの建物ということで、周辺との調和に配慮して160メートルと設定をしております。一方で、40メートルにつきましては、地区北側が閑静な住宅地ということもございますので、そちらへの配慮ということで、低層部で40メートルというふうに設定しております。

【高見沢会長】 ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

【玉木委員】 地権者の方々からの様々な意見書についてご説明ありましたが、私のもとにも、今回の都市計画審議会の前に様々な陳情をいただいております。78%という同意率の話がありました。それを約8割ということで、区としては同意が進んできたということで今回のご提案になっていると思いますが、意見書を拝見すると、この計画に反対だけれども、諦めざるを得ないと、そういった思いの方々がまだまだいらっしゃるのかなと思います。自分たちの土地に住み続けたいけれども、この市街地再開発事業によって出ていかざるを得ないということがあると思います。今回、この決定を仮にした場合にはこの計画が進んでいくことになる訳ですけれども、そういった方々がしっかりと守られていくということが一番大事だと思います。反対意見をお持ちの方については、前向きな気持ちになれないという方もたくさんいると思うのですけれども、今回、重要な決定を審議している訳ですので、区としてそういうどうしても何か諦めなければならぬという方々、自分たちの思いとは違う方向に進んでしまったときに、区がどういった支援をしていくのか、これは事業者の方で対応すべきものではあると思うのですけれども、とはいえ区民の思いですので、そこは区としてしっかりと責任を持って対応していただきたいと思うのですけれども、どのように区としてこれまで対応してきたのか、今後対応していくのかお聞かせください。

【池端再開発担当課長】 基本的には地権者の方々の個別の相談ですとか、権利変換の内容等の説明については、準備組合及び組合が行うものと認識しておりますけれども、一方で、地権者の方々がお持ちの不安というところについては、区としても丁寧にご意見をいただきながら、必要に応じて準備組合の方に申し伝え、皆様のご意見や不安に配慮した計画に見直していくように、これからも指導していきます。

【玉木委員】 ありがとうございます。今回の意見書の中にも、賛成という立場の方であっても権利変換がまだ明らかでないということに対して不安な声があったと思います。反対の方ももちろんそういった理由で、生活再建の見通しが立てられないというところで、賛成できないというような意見もあったと思います。ですので、そういった不安というのが、賛成反対限らず、今ある状況をしっかりと区として認識していただいて、この権利変換、これは何回も経験するものではないと思うのですね人生の中で、皆が分か

らない中で何とかやっけていこうというところだと思っておりますけれども、その不安というものにしっかりと寄り添って対応していただきたい。先ほどもスケジュールありきでいくのかどうかという議論がありましたけれども、区民に寄り添ってですね、しっかり事業者の指導、そして、どうしても最後まで納得できない方がいると思います。そういった方々に寄り添った区であって欲しいと思いますのでよろしくお願いいたします。次に、計画の内容について質問させていただきます。まず公園整備です。先ほどの意見書の4ページに、区の考え方についてご説明ありました。懇談会や個別の意見聴取によってとあるのですが、公園というのは地権者のものだけではないというのがまず大前提だと思います。なので、通常公園の再整備にあたっては、周辺の町会やPTAとか、幼稚園とか、利用者の方の声を交えて話を聞いていると思うのですが、今回この再開発の中にある公園ということで、この公園に関しては、幅広く計画の敷地外の方々も含めて、声掛けをしていくということをちゃんとやっていただきたいと思うのですが、その点いかがでしょうか。

【池端再開発担当課長】 まず、公園の回答の前に、先ほど玉木委員の方からご意見ありました地権者に寄り添った丁寧な説明というのは、必要に応じて、区民の方々から相談があった際には、権利変換の仕組みや再開発事業の中身について、区としても丁寧に説明をしてご理解を賜るように努めて参ります。公園の設計に関しましては、懇談会等を開催するというように考えてございますが、地区内の方だけ、地域の方だけということではなくて、周辺の方々、保育園ですとか幼稚園、あとは学校の関係者の方々、この公園に愛着を持っていただいているようなの方々について、広く意見をいただけるような機会を作っていきたいと考えてございます。

【玉木委員】 ありがとうございます。区が情報提供できるのは、町会だったり、学校単位だったり、幼稚園だったりすると思うので、やはりそういった方々にまず意見を聞いて、計画がまとまった段階でしっかりと掲示板等で募集するなりして、説明会だったりとか、そういったのをぜひ設けていただきたいなと思います。次に、職住近接というところについて確認をしたいと思います。なぜかという、意見書の中にも住宅と商業のバランスについて意見がありました。また、交通混雑に対する懸念という意見がありました。この計画は白金高輪駅がメインの駅になると思いますけれども、大きな大通り

を渡らない一番近い出入口という、そんなに大きな出入口ではないと思います。反対のアエルシティ側は大きな出入口かなとは思いますが、今後、白金高輪駅周辺というのは都立新国際高校もでき、そこも今、どこがメインの交通の出入口にしたらいいかということで、高輪支所の方で色々と東京都に要望していただいています。そういったことを考えている中で、ここに160メートルの商業施設がたくさん入る建物ができる。そうした中で、駅の混雑というのはやはり影響があるだろうと思っています。その中で、職住近接ということがこの計画の中で謳われていると思いますが、職住近接とはどこの人がどのようにここで働くのか、どこに住んでいる人がここで働くということではないかと思うのですけれども、職住近接というのは、東京都全体として考えても一つの暮らし方の指標だと思うのですけれども、この計画に関してそこは区としてどう認識をしているのか教えていただければと思います。

【池端再開発担当課長】 この建物の中で、業務機能、商業機能、住宅機能がありますので、この地区の中だけでの職住近接というのも考えてございます。一方で、周辺でビジネスをされている方もいらっしゃると思いますが、働いている方々が今回新しくできる建物の中でお住まいになって近くで働くということも考えてございます。あとは、既存で周辺に出来上がった高層のマンションですとか、そういったところにお住まいの方々が、こちらに入る業務機能の中で働かれるということも想定してございます。

【玉木委員】 ありがとうございます。半径何メートルか分からないですけど、隣接で歩いて通う人もいれば、自転車で通う人もいます。そして、バスや地下鉄を利用する方がいるなど、いろんなことを区が想定していると理解いたしました。それに合った交通サービスですね、駐輪場もそうですし、出入口のこともそうですけれども、しっかりそこを整理していただいて、駅の混雑というところが、やはりここができることで一番大きいと思いますので、特に、ここに直接行きやすい出入口はどこかなと思ったときに、その出入口が今のままでいいのか、その辺はまた今後、エリア全体での話になってくると思いますけど、10年先、20年先の将来像をしっかりと描いて、混雑のないようなまちづくりを誘導していただきたいと思います。よろしくお願いします。次に、交通の関係ですが、スライド資料の29ページですね、イメージパースがあると思うのですが、広場2号がイメージということで、このあたりに今ある魚籃坂下のバス停が多分この正面真

ん中ぐらいに移動して再整備されると思うのですけれども、バス停の位置が変更するというのは、周辺、近隣の方々にとっても非常に大きな影響があると思います。もちろんそれがいい方向に進んでいくことを願っていますし、私自身この計画が大きく間違っていないと思っているのですけれども、このバス停が出来ていく中で、バス停の屋根であったり、バス待ちの方がどこで待機したり、高齢者の方とかが腰を掛ける場所があるのかとか、そういったことも含めてこういった大きな再整備をするのであれば、より利用しやすいバリアフリーというところを考えた計画にするのは当然だと思うので、ぜひその辺は外部部会のあたりで考えていただきたいと思うのですけれども、その辺に対する区の指導というのをお聞かせください。

【池端再開発担当課長】 まず、駅の混雑というところにつきまして、ご要望いただきました。今回の再開発に伴う、居住人口、就業人口というところですが、白金高輪駅への負荷を検証した結果、安全な水準というのは保たれるという結果になってございます。一方、周辺で新たなまちづくりが進んだ際に白金高輪駅の利用者がパンクしないのかというところは、きちんと検証した上で混雑解消対策が必要であれば、そこをきちんと検討するよう、開発事業者を指導してまいります。

【高見沢会長】 すみません。議員さん以外の委員さん、私なんかも、具体的に何を言っているのか分からないので、地下鉄は今ここに出入口があって、小さいのだけれども、こういう理由で支障がないと判断したとか。バス停は今ここにあるのだけれども、ここに設置する予定と言っていたかかないと何を議論しているか分かりません。

【池端再開発担当課長】 今お示しをしているのが、今回の開発の対象地区になっております。付近の白金高輪駅の出入口がこちらになります。今回の開発に伴って就業人口が増えて、この出入口や駅のホーム、改札口に対する影響をきちんと検証しております。それぞれの部分で歩行者の滞留がないですとか、そういった検証はしてございます。バス停につきましては、現在の道路の形状がこのようになっておりまして、都道の真ん中に緑地があって、バス停はこの位置にございます。将来的には地区西側の広場2号に面した位置にバス停が移設される計画になってございます。今後、バス停の上屋ですとか、ベンチにつきましては、都道の拡幅した歩道の中で必要に応じて東京都交通局さんの方で整備されることとなりますけれども、その仕様等につきましては地域の方々が利

用しやすいようなものとなるよう、港区からも求めて参ります。一方で、この広場2号につきましても、100平方メートル程度の空間がございますので、こういったところにベンチを配置するなど、ご高齢の方とかでバス待ちをされる方が安心して滞留できるような空間になるよう、工夫を検討するように区教育委員会及び組合を指導して参ります。

【玉木委員】 歩道状の部分にベンチとなるとバス停に近接したところに作る、それが第一だとは思いますが、回答ありましたが、広場2号に休める空間があるだけでバス待ちの方々は並ぶだけではなくてゆっくりできると思いますので、そういった配慮をぜひ進めていただければと思います。スライド資料の26ページですね、区画道路2号に関するイメージパースですが、近隣に先日竣工しました白金ザ・スカイ、こちらもこういう地区内の道路が出来ているのですが、横断抑止柵がかなり密というか、隙間なく整備されて、もちろんそれは交通の安全のためだとは思いますが、今回このイメージパースのさらに奥の方が公園になってその手前に低層階があって、そこには工場や店舗が並ぶ計画だと思います。工場が並ぶということは当然そこに備品の搬入が出てくる。おそらく地下に駐車場とかあるのでしょうか、こういった工場かあれですが、地下に行って荷物を搬入するのはなかなか現実的ではないと思うので、警察さんとして、また区としても、この区画道路のところに横付けするのは推奨されていないと思うのですが、現実問題ご商売されている方々は区画道路に横付けして短時間の荷物の荷下ろしとかは絶対出てきてしまうと思いますので、この横断抑止柵の考え方というのも、もちろん安全安心は大事だと思うのですが、現実的なところをしっかりと見た上で、この横断抑止柵の形状というものを検討していただきたいと思うのですが、その点いかがでしょうか。

【池端再開発担当課長】 この建物に対する車の出入りについて今お示しをしております、青い線が車の出入りのルートになっております。委員ご指摘のとおり、この建物の駐車場につきましては、荷捌き等も含め地下を予定しております。南側の区画道路から左折で入っていく計画になっております。あと、南側の道路につきましては、幅員も8メートルとそれほど広くないので、一時停車等につきましては、基本的にはお控えいただきたいと考えてございますけれども、今後、警視庁さんとも協議させていただきながら、周辺の店舗の内容ですとかそういったところで、道路上で搬入搬出ができるのか

どうかというところは引き続き検証して参ります。横断抑止柵につきましては、歩行者の方が安全に安心して歩いていただくことが大切だと思っておりますが、そういった商業等に配慮した配置等にするように、引き続き検証して参ります。

【玉木委員】 ありがとうございます。白金ザ・スカイのときも、結局竣工してテナントさんが入る時に凄く大型トラックが並ぶと、それを交通誘導するっていうのが実際起きていて、やはりその辺の現実的な搬出搬入っていうものを考えた上で考えていかないと、非常に無理なところが出てくると思いますので、安全安心第一だとは思いますが、検討いただければと思います。最後に風の関係について質問させていただきます。スライドの43ページです。こちら意見書でたくさんご心配の声が出ています。その中でも多くあったのは、やはり近隣の施設の竣工、ザ・スカイの竣工によって非常に風が悪化したというコメントがありました。私自身も非常にそこは感じていまして、ザ・スカイの時も当然風のシミュレーションをされていて、問題ないというか、この領域で言ったらC、Dのようなところはないという結果ではあったけれども、実際に竣工した結果はやはり風が非常に強くなっていると。そういうところがありますので、今回の計画についても、シミュレーションではBまでしかないという結果ではありますけれども、現実問題シミュレーションでBしかなくても、体感として非常に風が強くなったというご意見とか頂いている状況があるので、このシミュレーションはあくまでシミュレーションであるという前提に立って事業者を指導していただきたいと思っておりますし、先ほど建物の高さの話がありました、調和ということで160メートルという計画と伺いましたけれども、この低層階と高層階というバランスっていうところも、まだまだシミュレーションで改善ができる余地があるのであれば検討していく材料でもあると思っておりますし、この風の環境っていうのは、やはり近隣の方々として大きな関心事だと思いますので、ぜひそこは事業者に対して強く指導していただきたいと思っておりますけれどもいかがでしょうか。

【池端再開発担当課長】 今年の2月に竣工しました、白金ザ・スカイ、白金一丁目東部北地区の再開発事業につきまして、組合の方から聞いている話としましては、防風植栽等、当初想定していたものがまだ繁茂していないですとか、当初想定していた防風対策というのが発揮されていないのではないかという報告を受けています。引き続き、環境影響評価の事後調査を行った中で、当初のシミュレーションで想定をしていた風環境

より悪化しているという結果が出ました場合は、新たな対策を検討するように、引き続き、区の方から組合の方を指導して参ります。一方で、今回新しく建てる建物につきましても、現在のシミュレーションは、低中層市街地相当のB水準が維持されるという結果になっておりますけれども、今後、配棟計画ですとか建物の形状について具体化していく中で、より周辺の風環境が低減されるような工夫をするように、引き続き指導して参ります。

【高見沢会長】 ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

【桑田委員】 歩行者通路の方ですね、ちょっとお伺いしたいのですが、歩行者の回遊性向上を図るために南部をつなぐ通路のことなのですかけれども、幅員2メートルということで、あまり広くなく最低限というところであれですかけれども、ということでしたらえが大変大事なかなと思うのですが、低層棟の中を抜けるのか、それとも縫うように動くのか、もう少し詳細を教えてください。

【池端再開発担当課長】 通路につきましては、地区中央のオレンジ色の破線で表しているところになってございまして、高層棟と低層棟の間にガレリア空間のようなものがありますので、そこの中を歩いて北側に抜けていくような計画になってございます。

【桑田委員】 屋根がかかっているガレリアのようなところは、2mあるけど一体的になっているのですか。ガレリアとおっしゃると、2mだけガレリアがある訳ではないですよ。

【池端再開発担当課長】 基本的にはですね、住宅エントランス等の部分につきましては若干広い部分があるかと思いますが、通路自体としては2メートルの幅員で通しております。

【桑田委員】 通路の両側はどのような、ガレリアはこうなっているけれども、両側は壁面のような感じでしょうか。

【池端再開発担当課長】 失礼しました。壁面があるのはこちら側だけです。左側につきましては、地下駐車場への車路がありますので、こちらについては壁がございません。

【桑田委員】 分かりました。いずれにしても、歩けるだけじゃなくて歩きたくなるっていうか、そのような通路にすることが大事なかなと思いますので、これからデザインを進めるときには歩けるだけじゃなくて、動きやすいとか、安全に歩けるとか、歩きたく

なるとか、そういったことを考えてデザインするように進めて欲しいと思います。

【池端再開発担当課長】 これまで港区内で行われてきた再開発事業の中で、地区内に整備した歩行者通路等について、一般の方が通って良い場所なのか分からないというご意見等を事後評価した際に頂いておりますので、今回につきましては、そのようなご意見をあらかじめ反映しまして、皆さんが自由に通って良い場所なのですよという設えになるよう組合を指導して参ります。

【高見沢会長】 ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

【丸山委員】 聞き漏らしたかもしれませんが、20 ページに区画道路の1号と2号に関して幅員が広がるということだったと思うのです。こちらは、今が一方通行で、相互通行になるという方向でよろしかったですか。

【池端再開発担当課長】 今現在はですね、こちら方向に一方通行、こちら方向に一方通行、こちらは相互通行でございます。この通行の方向については計画後も変わらない想定でございます。

【丸山委員】 分かりました。一方通行のところは一方通行のままということですね。幅が狭いところなので広がるのはよかったと思ったのですが、今後住む方の利便を考えると、相互通行の方が望ましかったと思ったので、そこはちょっと残念ですね。それとあと、今ちょうどスライドが出ているから教えていただきたいのですが、先ほどの都道の説明のところだと都道内の緑地が無くなるような感じに思えたのですが、そのような変更になるということよろしいでしょうか。

【池端再開発担当課長】 今ご意見のあった緑地につきましては、都道の真ん中に区が管理している魚籃坂下緑地というものがあります。こちらにつきましては、将来の計画では無くなる計画になってございます。その理由としましては、現在緑地を横断する形で横断歩道が2つありまして、横断距離が長いという課題があります。ご高齢の方とかが安全に横断していただけるよう、横断歩道の距離を短くするために交差点の形状を見直すことに伴いまして、もともとあった緑地につきましては廃止する計画になってございます。

【丸山委員】 そうなると、車線の数というのは変わらないという感じなのですか。

【池端再開発担当課長】 車線数につきましては基本的に変わりません。一方で、こち

ら地区側の都道の歩道ですけど、もともと2メートルぐらいしかない歩道幅員なのですが、それが大きく広がって、歩行者の方がすれ違いやすくなるような空間になるとともに、先ほどご指摘のありましたバス停につきましても、広い場所に移設をすることによって、道路として歩行者の快適性を向上させる計画としてございます。

【高見沢会長】 はいありがとうございます。要はあれですかね、その三角地帯の孤立していたやつをこちらの再開発の敷地の方にくっつけるっていうか振り替えるような、空間的な配分としてそんな感じなのですかね。

【池端再開発担当課長】 ご指摘の通りです。

【高見沢会長】 交通処理上はあれですか、よりスムーズになるのか、大体今と同じくらいなのか、悪化するのか、どんなふうの評価していますか。幹線道路の交通処理上、割とカーブを描いて処理していますよね。

【池端再開発担当課長】 車両の動線としましては、もともと緩やかに走っていたところよりは若干曲がるような形状になりますけれども、この曲線長等につきましても、警視庁等と協議しながらですね、あとは道路構造令等に準拠した計画としてございますので、特段急ハンドルを切らなければいけないとかそういったことはない認識をしております。交通量につきましても、今回新しく建てる建物の中で駐車場が600台程度ありますけれども、ピーク時間等でも1時間当たり60台ぐらいの車の進入ということになってございます。周辺の交差点を含めて、交差点需要率、あとは右折の滞留長等で問題はないという検証結果になってございます。

【高見沢会長】 ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

【根本委員】 歩道状空地が区画全体に幅員3メートルであると思うのですが、建築敷地内ですので私有地になる。例えばここを一般の方が普通に公道的な感じで通行することが想定されると思うのですが、自転車で通って良いかどうかというのは、なるべく歩行者専用に近い状態で通行するのが推奨されていると思うのですが、自転車が放置されることも想定されるのかなと思っていて、そういった場合に、この指導とか誘導みたいな、ここに例えば自転車を置かないでくださいみたいな。そういった対応っていうのはこの管理者が行っていくという認識でいいのでしょうか。

【池端再開発担当課長】 歩道状空地の中で物が置かれる、違法駐輪があるということ

であれば、敷地を管理している管理組合、またはここにつきましては管理組合主体でエリアマネジメントをやっていくと聞いておりますので、そのエリアマネジメント組織が違法の駐輪対策、駐輪場に移動するとか、札を張って警告するとか、そういったことが考えられると今は想定しております。

【根本委員】 分かりました。そうなるかと思うのですけれども、美しい建物が建つてですね、やっぱりここに自転車がたくさん置かれているってなると多分他の区民の方からもどうにかして欲しいみたいな、通れる場所なのになんでというお声が来るのかなと想定もされますし、何かやっぱり何も無いところだと、駐輪場が施設内にしっかりあったとしても、やっぱり平置きで置きたいっていう、何も無い空間に置きたいっていう心理が人は湧いてしまうようなので、先ほどもありましたけれども、ベンチを使って止められないような空間作りをしていくとか、詳細は決まってないと思いますけれども、放置駐輪に配慮いただきながらデザインいただきたいなというふうに思っております。

【池端再開発担当課長】 歩道状空地につきましては、基本的にもっぱら人が通行していただく空間ですので、工作物等無作為に置くということは適切ではないと考えてございますけれども、歩行者の方々が安全に通行でき、かつ、そういったものが置かれられないような設え、例えば樹木等によってですとか、あとはボラード等によって対策っていうのはできるかというふうに考えてございますので、そういった工夫をするように準備組合及び組合を指導して参ります。

【高見沢会長】 はい。じゃあ、松谷会長代理。

【松谷会長代理】 今日はちょっと質問しない予定だったのですが、先ほど自転車のお話と、区画道路2号の一方通行の話が出たのでちょっと確認したいのですが、出入りとしては26ページに書いてあって、先ほど停車の問題もありましたが、これは一方通行のままということですね、ご説明では。歩道状空地もあるので、結構そこもそれなりに広さがある。先ほど、動線の絵が描かれたのでは、自転車は手押しって書いてあったような気が。一番下のオレンジ色の点線には押しして走行とある。ということは、自転車を押しして歩道を歩くということですよ。車道の部分がさっき見ていただいた26ページでは何も中が無表情なので分からないのですが、毎回ちょっとお願いしているように、今は基本的に、自転車は歩道ではなくて車道を道路交通法の本則通り、車道の左側を通

ってもら。そのために、自転車走行帯を書いたり、幅員的に厳しければ青い矢印を書いたりっていうことやっている訳ですね。この場合、一方通行のままなので、車道が2車線じゃなければ、自転車にも割り当てられているかと思うので、そういう意味で自転車は基本的には車道を走ってください。駐輪場のところはさっき車止めの話がありましたけど、そこから押して入ってくださいっていう方が適切ではないかと。歩道を押して歩くってことは今お話あったように、何か止めちゃうことにも繋がるような気もするし、本則である車道を走るってことを推奨しないことになっちゃうので、これからの開発は、歩行者、自転車、車、これから色々なマイクロモビリティも出てくるので、そういうものに対応できる道路の設計なりが必要ではないかと。ぜひ、その辺りは区としても研究して、開発者と色々話もして、警察のご指導もいただきながら、一番良い形のものが出来たって示せるようなものを。せっかく区道を拡幅しつつ、一方通行を守っていくのであれば実現していただきたいなと思いますので、要望ですがお願いします。

【池端再開発担当課長】 ご指摘の南側の区画道路2号につきまして、道路の幅員構成としましては、道路法の道路としては幅員8メートルの中、車道につきましては5.5メートルの幅員を確保する計画としてございます。こちらで言うと、奥側に向かって自動車が走っている方向になりますけど、両側の空間につきまして、例えば自転車ナビマークですとかナビラインの配置ができないかというところについては、引き続き所轄の警察署さんと協議させていただければと思います。あと、駐輪場への出入口、先ほどの図ではこの辺りになっておりましたけど、例えば、その部分だけ横断抑止柵を外して、車道を走ってきた自転車がスムーズに駐輪場に入るような工夫ができないかというところは引き続き検証して参ります。

【高見沢会長】 はい。その他ございますか。

【三木委員】 まず一つ目が、上位計画の中の白金高輪駅東口地区のまちづくり、5ページですね。地域の個性を生かすっていうところで、今回の開発に向けて、例えば商業の誘導の基準だったりとか、コンセプトだったりとか、白金ザ・スカイが出来て、また開発かっていう感じで。何か個性って、港区さん何を考えているのかなという質問が一つです。それと、ずっと交通の話が出ているのですけれども、今回業務施設が入るとい

うことで、タクシープールとかはあるのでしょうか。結構周辺を見ていると、タクシー待ち、タクシーの渋滞で車線がほとんどつぶれている。バスが停まっていたり、自転車も今通れないというのがあったりするので、この地区の現状としても10ページにあるように交通結節拠点となっているという見解があるのですけれども、そこに対するこの再開発のアンサーとして、先ほどあったマイクロモビリティの拠点を既にスペースとして想定していますよとか。そこに対するアンサーをどう考えているのか、この2点をお聞かせ願いたいと思います。

【野口都市計画課長】 白金高輪駅東部地区まちづくり構想における個性をどう捉えるかという点についてご説明いたします。この地区のまちづくりの目標としまして、地域の個性を感じる活力とにぎわいのあるまちということを定めておりますけれども、この地区はもともと、魚らん商店会という古くから賑わいの連続性を持った商店街が活発に活動されていたという地域特性があります。それから、先ほどの三田松坂児童遊園もそうなのですけれども、とても町会活動などの地域活動が活発に行われていた地域であるという、この大事な地域特性を地域の資源と捉え、この再開発の中においてもこれを継承し、また、発展していくための理念として、残していく、育てていくということを構想の中で位置付けたものでございます。

【池端再開発担当課長】 タクシーについてですけれども、先ほどお話をしました地下の駐車場の方にタクシーを誘導するような検討をしていると聞いてございます。あと、駅周辺の駅前結節点という考え方ですけれども、例えばシェアリングポートを設置するとか、次世代モビリティに対応した設え等を検討しています。ここではシェアリングポートだけ書いてありますけど、将来的には例えば電動キックボードですとか、そういった部分についても引き続き検討していく予定でございます。あとですね、先ほどお話をしていた広場2号につきましても、例えばデジタルサイネージを置かまして、駅の混雑度が分かる、遅延情報が分かる、バスの運行状況等が分かるような工夫を検討しているというふうに聞いてございます。

【三木委員】 ありがとうございます。1点目の個性に関してですが、そういうことを継承、生かす目的で、どのような指導というか、どのような事業者からの提案があったのかというのをお聞かせ願いたい。あと、タクシープールとかの2点目に関しては、画

面の下の青い道路というのは、搬出入の車両、自転車、タクシーが通る場所だということですね。そこに関して、幅員が狭いかなという感じがある。なぜ一方通行のままなのでしょうか。

【池端再開発担当課長】 地域の特性に配慮したというところで、先ほど商店街等のにぎわいのお話がありました。高層棟の下の部分に商業機能を配置しまして、もともとの商店街と連続するような形で商店のにぎわいが繋がっていくような設えを準備組合としては検討してございます。あと広場につきましても、例えばキッチンカーを置くとか、商店街と連携をしたイベントをやっていくとか、そういった工夫を検討していると聞いてございます。一方通行の道路につきましては、車道の幅員が5.5メートルということで、相互通行には相応しくない幅員でございます。交通計画につきましては、道路管理者である港区と、交通管理者である警視庁との間で事前にご相談をさせていただきながら、周辺の交通ネットワーク等を踏まえまして、一方通行の道路を継承するという計画になってございます。

【三木委員】 ありがとうございます。商業の賑わいの連続性ということで、その壁面というか、建物面を合わせていくという意味だと思うのですが、商店街の地域スペースとしてスペースを拠出している場所がある訳ではなくて、あくまで貸床として作っているというだけですか。その個性を実現する方策としての内容としては。

【池端再開発担当課長】 こちらの商業店舗につきましては、基本的には貸床になると想定しておりますけれども、もともとあった地域の飲食店だとか、サービス機能だとか、そういったものが引き続き継承できないかとか、そういった工夫はできるかと思っていますので、導入する店舗につきましては、近隣の商店街のお店の内容ですとか、既存のもともとあった用途だとか、そういったところも配慮して誘致していくように指導して参ります。

【三木委員】 はい。よろしく申し上げます。あと、先ほどから自転車の規制とかという話もあったのですが、一利用者としては、規制されるというよりも、便利な方で置きたい場所に置くというのが一番使いやすい。オフィスも入って自転車で通って来る方もいると思うのですが、できるだけ広場の活用とかで、置いていいスペースみたいな所を結構作っていただいた方がいいかなと個人的に思っています。なぜかという

と、白金ザ・スカイが出来て、エントランスの前に、大きい自転車のスペースが10台ぐらいはあるのですけれども、若い世代のお子さんを乗せる自転車、結構大きくなるじゃないですか。ああいうのを置かれて、10台ぐらい止められるスペースも、5、6台しか止められないとか。結構やっぱり利用実態とそぐわない環境設計になっているので、あまり規制規制というよりも、現実を受け止める余剰を少し足元で作っていただいた方がいいかなというふうに思っています。今日お話を伺って、結構外構回りというか、アクセス、人の動線、車の動きに関して、何か結構厳しそうだなという感じを受けました。なんかウォークアブルじゃないなと思ったので、その辺ちょっと考え直していただければなという感想です。

【池端再開発担当課長】 現在の駐輪場の計画等につきましては、地下に設けるというところでございます。先ほど、歩道状空地等に違法駐輪とかがあったら見栄えが悪いというご意見もありましたので、将来的に導入される機能だとか、就業人口だとか、居住人口を加味しながら、どういった駐輪形態がいいのか、歩行空間の設えがいいのかというのは、引き続き今後の設計の具体化に合わせまして、今日いただいたご意見を踏まえて区から指導して参ります。

【高見沢会長】 あと2つ案件がございますが、この件でまだご発言されたい方はどれぐらいいらっしゃいますか。大体よろしいでしょうか。

【草間委員】 ちょっといいですか。

【高見沢会長】 じゃあ、最後ということでご発言をお願いします。

【草間委員】 交通のお話が出ていたのですが、意見書で、この開発が命を守るためのものっていう形で区民の方が言ってらっしゃいますが、商業施設あるいは住宅が入っている中で、もう道幅を広くできないっていうことは分かるのですが、災害時あるいは緊急時の動線とかはきちんと取れるようになっているのでしょうか。救急車とか、片側通行が1号、2号ですね。両面が3号しかないのですが、そういう時の救急車あるいは災害時の動線とかはどう考えているのかなと思いました。

【池端再開発担当課長】 一般的に、例えば急病人が出ましたよとか、大規模災害等でないときにけが人が出ましたよというときの救急車の動線というのは、基本的に一方通行はそのまま規制通りに走っていただくというのが正しいルールと思っておりますけど

も、例えば大規模な地震が起きたとか、そういった場合につきましては、当然入りやすい場所から救助に行かなければいけないかと思っておりますので、場合によっては一時的に逆から一方通行に入るということも可能かなと思っておりますので、今日いただいたご意見を踏まえまして、災害時にどういった車両動線になるかというところは、所轄警察署さんですとか、公安委員会さん等のご意見も踏まえながら検討して参りたいと考えてございます。

【高見沢会長】 様々なご意見ありがとうございました。それで、いただいたご意見、特にまだ再開発に賛成されておられない方もいるということについて、色々やりとりがあって、それは議事録にも残っておりますし、お話されたことはぜひ留意して、今後進めていただきたいということを私から申し上げますが、都市計画の内容としてはこれで採決したいと思いますよろしいでしょうか。

それではお諮りしたいと思います。審議事項1から7の都市計画案につきまして、案の通り異議のないものとし、答申することに賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

はい。ありがとうございます。賛成多数と判断し、さよう決定し、答申いたします。

それでは引き続き審議事項8について事務局よりご説明をお願いいたします。

【野口都市計画課長】 審議事項⑧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、ご説明をさせていただきます。こちらは、港区が決定する都市計画でございます。資料8の計画図書に沿ってご説明させていただきますが、本日配付いたしました、参考資料4のとおり、スライドもご用意いたしましたので、併せてご覧いただければと思います。それでは参考資料4、スライドの2ページをご覧ください。本件は、自動車駐車場の都市計画でございます。都市計画法第11条第1項第1号に該当する都市施設となります。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、自動車交通の円滑化を図り、公衆の利便に資するとともに、都市機能の増進に寄与するために設ける都市施設です。都市計画に定める事項は、名称、位置、区域、面積、構造となっております。3ページ中央の位置図をご覧ください。当駐車場は、浜松町駅、大門駅に接し、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、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。スライド4ページをご覧ください。続いて、これまでの経緯です。当駐車場は、昭和42年5月に、特定街区を活用した民間建築物の計画に合わせて、都市計画決定されました。その後、当駐車場が位置する世界貿易センタービル等の建替えに伴い、都市計画駐車場についても平成25年、29年にそれぞれ都市計画変更を行っています。令和3年3月にはA-3棟が竣工し、現在は都市計画駐車場約60台が先行して供用されています。そして、令和3年11月に浜松町駅西口地区地区計画、都市再生特別地区の都市計画変更が決定されております。5ページをご覧ください。令和3年の都市再生特別地区の変更においては、新たな貢献内容として「観光拠点・都心型MICE拠点の形成に資する都市基盤・都市機能の整備」を掲げ、浜松町駅周辺エリアの観光拠点化に対応した交通結節機能の更なる強化を図ることとしています。6ページをご覧ください。こちらは当地区の断面イメージです。主要用途は事務所、店舗、ホテル、交通結節機能強化として、都市計画駐車場、バスターミナル、タクシープール、乗換動線の強化を図るためのステーションコアなどがあります。それでは、都市計画の案の内容についてご説明します。大変お手数ですが、お手元の資料8の1ページとスライド8ページをあわせてご覧ください。まず、計画書でございます。名称は、「第33号浜松町駐車場」位置は、「浜松町二丁目地内」面積は、「約0.47ヘクタール」階層は、「地下3層」駐車台数は、約160台となっております。下段の変更概要にありますとおり、駐車場の区域が変更となっております。次に、資料8の2ページ、またはスライド9ページをご覧ください。計画図1でございます。駐車場の位置等を示しております。赤色で示す部分が今回追加する区域で、黄色で示す部分が今回廃止する区域です。その他の区域は現在の区域と重なっております。次に、資料8の3ページ、またはスライド10ページをご覧ください。

計画図2でございます。こちらは、都市計画駐車場の立体的な範囲を示しております。スライド11ページをご覧ください。こちらは、都市計画駐車場の範囲について、変更前後の図面を比較したものです。今回の変更においては、都市計画駐車場の面積、駐車台数、階層等の変更はありません。駐車場利用者の利便性・安全性をさらに向上させるために車両動線等を見直すほか、交通結節機能の更なる強化に向け、モビリティの連携強化を実現すること、附置義務駐車台数の見直しにより、都市計画駐車場の区域が変更と

なっています。次に、スライドの 12 ページをご覧ください。変更前後の 1 階を比較したものです。赤の矢印が入庫動線、青の矢印が出庫動線、黄色で塗っている範囲が都市計画駐車場の範囲です。変更前は、駐車場入口の車路が 1/6 勾配の S 字クランクとなっておりましたが、変更後は、1/12 勾配にするとともに、S 字クランクを取りやめてごきます。自動車にとっての安全性を高めた計画としております。13 ページをご覧ください。こちらは、変更前後の地下 1 階を比較したものです。先程と同様、黄色で塗っている範囲が、都市計画駐車場の範囲です。ピンクで塗られた場所は、機械式駐車場の入出庫口です。変更前は、A-1 棟の機械式駐車施設の出入口が 2 か所あり、利用者が車路を横断する部分が複数ありましたが、変更後は、出入口を 1 か所に集約することにより、利用者の車路の横断部分が 1 か所になり、駐車場利用者にとって安全性・利便性を高めた計画としております。14 ページをご覧ください。こちらは、地下 2 階を比較したものです。この階の都市計画駐車場の範囲は、A-1 棟については、機械式駐車場のパレットのみとなります。機械式駐車場の見直しによりパレット台数が減少し、区域が縮小しています。A-3 棟については、機械式駐車場の部分のみとなります。15 ページをご覧ください。こちらは、地下 3 階を比較したものです。この階の都市計画駐車場の範囲は、A-3 棟の機械式駐車場のパレットのみとなります。こちらは変更ございません。以上が、都市計画駐車場の変更箇所となります。最後に、今後のスケジュールでございます。スライド 17 ページをご覧ください。当審議会に先立ち、6 月 6 日から 20 日まで都市計画の案の縦覧と意見書の受付を行いました。意見書の提出はございませんでした。本日、当審議会へお諮りし、9 月に都市計画の決定を告示する予定でございます。はなはだ簡単ではございますが、審議事項⑧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。よろしくお願いいたします。

【高見沢会長】 はい。ありがとうございます。それではこれから審議に入ります。何かご質問等はございますでしょうか。特に無いという感じですね。はい。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がよろしいでしょうか。はい。それではお諮りします。審議事項 8 の都市計画案につきまして、案の通り異議のないものとし、答申することに賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

【高見沢会長】 はい。ありがとうございます。賛成多数と判断し、さよう決定し、答申いたします。

それでは、引き続き審議事項9について事務局よりご説明お願いいたします。

【野口都市計画課長】 審議事項⑨東京都市計画地域冷暖房施設赤坂地区地域冷暖房施設の変更について、ご説明をさせていただきます。こちらは、港区が決定する都市計画でございます。資料9の計画図書に沿ってご説明させていただきますが、本日配付いたしました参考資料6のとおり、スライドもご用意いたしましたので、併せてご覧いただければと思います。それでは、参考資料6又はスライドをご覧ください。本件は、地域冷暖房施設の都市計画でございます。地域冷暖房施設とは、建物ごとに設置されるボイラーや冷凍機等の熱源機器を一定の地域において集約し、冷暖房や給湯用の蒸気、温水、冷水等を複数の建物に供給するための施設でございます。集約して製造・供給を行うことによって、省エネルギーなどの様々なメリットを実現することができます。スライド3ページをご覧ください。次に、本地区におけるまちづくりの経緯をご説明いたします。本地区は、昭和54年(1979年)11月に赤坂地区地域冷暖房施設が都市計画決定され、昭和55年(1980年)10月から熱供給が開始されています。その後、供給区域内の熱需要の見直しに伴い、昭和62年(1987年)に地域冷暖房施設の変更が行われております。そして、令和3年(2021年)11月に都市再生特別地区、赤坂二・六丁目地区等の都市計画が定められております。スライド4ページをご覧ください。こちらは当地区のイメージパースでございます。これらのまちづくりにより、新たな熱需要が見込まれ、地域の効率的かつ安定したエネルギー供給と環境負荷低減を図る観点から、赤坂地区地域冷暖房施設を変更するものでございます。次に、スライドの5ページをご覧ください。令和3年に定められた都市計画では、「地下鉄を中心に、まちの回遊性を高める都市基盤の強化」、「国際競争力の強化に資するエンタテインメント産業拠点の形成」、「環境インフラの更新と都市防災機能の強化」を掲げ、赤坂駅とまちを一体的につなぐ開放性とにぎわいを備えた駅前空間の創出、ゆとりあるオープンスペースの整備、防災対応力の向上を図るとともに、多様な交通機能の導入による駅を中心とした交

通結節拠点を形成することとしています。6ページをご覧ください。こちらは当地区の断面イメージです。主要用途は、A街区は商業施設、事務所、B街区は商業施設、劇場、ホテルでございます。なお、地域冷暖房施設を含む設備機械室は主にA街区の地下4階、地下2階及び40階に計画されています。次に、赤坂地区地域冷暖房施設の模式図でございます。7ページをご覧ください。今回新設する導管及び熱発生所施設を赤色、今回廃止する導管及び熱発生所施設を黄色で表示しております。また、参考として供給区域を黒色の点線で、熱供給される建物をグレーで示しています。今回、令和3年11月に都市計画が定められた赤坂二・六丁目地区について、事業計画が具体化したことに伴い、既設の導管を一部廃止し、新たな導管を新設するとともに、プラントを新設するものがございます。それでは、都市計画図書の内容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9とスライド8ページをあわせてご覧ください。まず、計画書でございます。計画書には、導管および熱発生所施設の位置を定めることになっております。1、地域冷暖房施設の名称は、赤坂地区地域冷暖房施設でございます。2、導管、3、熱発生所施設につきましては記載のとおり定めます。また、参考といたしまして、供給区域の名称は、赤坂地区熱供給区域、面積は、約5.4ヘクタールでございます。供給区域の変更はございません。次に、資料9の2ページ、またはスライドの9ページをご覧ください。新旧対照表と変更概要でございます。スライドの赤字で示している部分が主な変更箇所です。下段に変更概要が一覧になっております。まず、赤坂1号線は線形を変更します。次に、赤坂2号線は廃止します。赤坂プラントはプラントの更新をします。今回、施設面積約2,100㎡のプラントを新たに定めます。次に、資料3ページ、またはスライドの10ページをご覧ください。計画図でございます。導管と熱発生所施設（プラント）の位置を、さらに参考といたしまして、供給施設と供給区域の位置を記載しております。最後に、スライドの12ページをご覧ください。本日、当審議会へお諮りし、9月に都市計画の決定を告示する予定でございます。はなはだ簡単ではございますが、審議事項⑨東京都市計画地域冷暖房施設赤坂地区地域冷暖房施設の変更についてのご説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

【高見沢会長】 はい。ありがとうございました。それでは、これから審議に入りたいと思います。何かご質問等はございますでしょうか。

【松谷会長代理】 内容には全く異議ないのですが、確認をさせていただきます。地域冷暖房は、開発が行われるときに事業者が地域冷暖房を入れようかと思うと導入されるケースが多くて、都とか区の指導があってということにはならないのですが、本来は目標に掲げているとおり、省エネルギー、つまり逆に言うと低炭素に繋がる訳ですよね。ですから、これからどんどん開発が進む港区さんにおいては基本的には導入されるべきという形でやっていただきたいと希望しているのですが、伺いたいのは、低炭素法を国が定めたときに、公共団体ごとにブレイクダウンした低炭素まちづくりみたいな計画づくりをして、それは地域冷暖房だけでなくもっと幅の広いものなのですが、そういうのに従って大きな地域を動かそうという作りになっていると思うのですね。今回のこの計画と港区さんがもし定められていれば、港区さんの低炭素の取り組みと関わりがあったのか、指導があったのか、なければ無いで今後どうされるつもりか、その辺りを伺いたいと思います。こういう良い事例がどんどん横に広がって欲しいという意味合いでお尋ねいたします。

【野口都市計画課長】 今お話しのありました、都市の低炭素化の促進に関する法律にもとづく低炭素まちづくり計画を港区は定めてございます。平成 27 年 10 月に法律にもとづく低炭素まちづくり計画を定め、それ以降、低炭素に向けた様々な取り組みを促進、誘導するために計画を定めているところでございます。地域冷暖房施設につきましては、低炭素法の施行前から港区においては施工事例がございまして、大規模な開発のときに、熱効率の高さ、環境への配慮、効率の良さから、できる限りの導入を指導してきたものでございます。今回の計画への導入は、もともとの建物が地域冷暖房を導入、供給していた区域になりますので、施設の更新は当然のことと考えてございますし、その他の物件においても、地域冷暖房が馴染む環境効率の高い施設については誘導しているところでございます。引き続き、その姿勢でやって参りたいと思います。

【高見沢会長】 その他いかがでしょうか。

【丸山委員】 先ほどの会長代理のご質問に通じてお聞かせいただきたいのですが、既存のところにはプラントを作って繋げていくということになると思いますが、最初の地域冷暖房の都市計画から 40 年以上経ち、今回新しいのが出来て、おそらく性能が良くなっていると思うのですが、周辺の状況は大きな建物が建っていて、そういうところと開

発のタイミングがぴったり合わないと導管を繋げて新たに供給するのは難しいと思うのですが、新たに供給するところに呼びかけたりはしないのでしょうか。

【野口都市計画課長】 地域冷暖房施設から熱を受け入れて行っていくことの熱効率の良さと経済的な良さというのは、一定程度の建物ボリュームと消費熱量がないと生まれてこないものになります。熱供給区域の区域内での大規模な計画または区域に隣接した大規模な計画のときに、連携を図ることで効率的な熱融通ができないかということの働きかけはこれまでできておりますし、これからもして参りたいと思いますけれども、小規模地権者の建替えに導入をということは、現実的にはかなり負担をかける、または効果が薄くなるというところがございます。

【高見沢会長】 はい。ありがとうございます。その他いかがでしょうか。特に無いようですので、ただいまの案件につきましてお諮りしたいと思います。よろしいでしょうか。はい。それではお諮りします。審議事項9の都市計画案につきまして、案の通り異議のないものとし、答申することに賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

【高見沢会長】 はい。ありがとうございます。賛成多数と判断し、さよう決定し、答申いたします。案件は以上となりますが、事務局から何か連絡はございますが。

【野口都市計画課長】 本日は長時間に渡りご審議をいただき、ありがとうございます。次回の開催につきましては、令和5年10月12日を予定しております。開催にあたりましては、事務局から改めてご連絡いたします。

【高見沢会長】 皆さまの方から何かございますか。よろしいでしょうか。それでは本日の都市計画審議会を終了いたします。熱心なご議論ありがとうございました。

午後3時56分 閉会