

第242回

港区都市計画審議会議事録

令和2年1月23日(木)

港区役所 議会棟1階 第5・6委員会室

次 第

(1) 港区都市計画審議会委員任命式

(2) 審議案件

・ 虎ノ門一・二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虎ノ門一・二丁目地区地区計画の変更について

・ 東京都市計画道路に係る都市計画案について

② 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

③ 東京都市計画道路幹線街路補助線街路第334号線の変更について

④ 東京都市計画土地区画整理事業品川駅周辺土地区画整理事業の変更について

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	
二島 豊司	出席	
阿部 浩子	出席	
鈴木 たかや	出席	
七戸 じゅん	出席	
近藤 まさ子	出席	
榎本 茂	出席	
風見 利男	出席	

◎ 関係行政機関委員

氏名	出欠状況	
山本英治代理 竹多	出席	
守屋正巳	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45分 開始

【富田都市計画課長】 大変お待たせいたしました。それでは、第242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、所要のため欠席との連絡が入ってございます。池邊委員におかれましては、ご連絡をいただいておりますが、遅れ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山本委員の代理といたしまして竹多交通課長が出席されております。

それでは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区議会の委員の皆様には武井雅昭区長から発令通知書をお渡ししたいと思います。順次お渡しいたしますので、自席でお待ちいただければと思います。それではよろしくをお願いいたします。

阿部浩子委員でございます。

(区長発令通知書手交)

続きまして、鈴木たかや委員でございます。

(区長発令通知書手交)

続きまして、榎本茂委員でございます。

(区長発令通知書手交)

続きまして、風見利男委員でございます。

(区長発令通知書手交)

新たな委員の任期でございますが、令和2年3月31日までとなります。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、武井雅昭区長から委員の皆さんにご挨拶を申し上げます。

【武井区長】 皆様こんにちは。港区長の武井雅昭です。本日は大変お忙しいところご出席をいただきまして誠にありがとうございます。

本年はいよいよ東京2020オリンピックパラリンピック競技大会が開催をされます。港区ではオリンピックパラリンピック競技大会の開催に先駆けまして、新たに二つの駅が開業をいたします。本日諮問いたします案件は、新駅が開業する虎ノ門地区と品川駅周

辺に関わる都市計画になります。

案件は4件となります。1件目が虎ノ門一・二丁目地区地区計画の変更、2件目が幹線街路補助線街路第332号線の変更、3件目が幹線街路補助線街路第334号線の変更、4件目が品川駅周辺土地区画整理事業の変更です。

1件目の虎ノ門一・二丁目地区については、本年6月6日に虎ノ門ヒルズ駅が開業いたします。これは1964年、昭和39年に日比谷線が全線開業して以来、56年ぶりに新たな駅として誕生するものです。本地区は虎ノ門ヒルズ駅と一体となった駅広場の整備や駅と周辺市街地を結ぶ重層的な歩行者ネットワークの整備等により、交通結節機能の強化やにぎわいの創出を図るため、平成30年3月に都市計画決定がされました。現在は市街地再開発事業によるまちづくりが進められております。今回の変更は地区内にある日本消防会館の更新にあわせ、地域の重要な文化交流機能を担うニッショーホールの機能強化や都市基盤の整備等を図るものです。

2件目の補助線街路第332号線は山手線としては49年ぶりの新たな駅として、本年3月14日に開業する高輪ゲートウェイ駅と国道15号とを接続する道路として、平成28年4月に都市計画に定められた道路です。今回の変更は補助線街路第332号線を延伸し、環状第4号線と国道15号を結ぶ道路を整備することで、品川駅北周辺地区の交通の円滑化を図るものです。

3件目の補助線街路第334号線は、品川駅周辺の交通の円滑化や広域交通結節機能の強化などを図るため、交通広場を有する都市計画道路として新たに都市計画に追加するものです。

4件目の品川駅周辺土地区画整理事業の変更については、補助線街路第332号線及び補助線街路第334号線の変更に伴い、施行区域や公共施設の配置を変更するものです。

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、よろしく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。よろしくお願い申し上げます。

【富田都市計画課長】 区長は、公用のため退席させていただきます。

【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、議事進行をよろしくお願いいたします。

【只腰会長】 それでは、第 242 回港区都市計画審議会を開会いたします。

お手元に日程表があるかと思いますが、その日程表の通り審議事項が 4 件でございます。審議事項の 1 につきましては、今区長からも挨拶ございましたけども、虎ノ門一・二丁目地区に係る都市計画案、審議事項の 2 から 4 につきましては、東京都市計画道路に係る都市計画案となっております。

それぞれ事務局からご説明いただいた後、審議いたします。概ね開始時間の関係もありまして、正午すぎるかと思いますが、よろしくお願いいたします。まず案件の説明の後、質疑を行います。事務局よろしくお願いいたします。

【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たいと思えます。事前に送付いたしました資料として資料目録とともに、資料 1 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変更の変更案」の照会文、計画図書及び理由書、参考資料 1 が、虎ノ門一・二丁目地区の街づくり（C 街区）についてまとめた資料でございます。資料 2 が「東京都市計画道路幹線街路補助線街路第 3 3 2 号線の変更案」の計画図書及び理由書、資料 3 が「東京都市計画道路幹線街路補助線街路第 3 3 4 号線の変更案」の照会文、計画図書及び理由書、資料 4 が「東京都市計画土地地区画整理事業品川駅周辺土地地区画整理事業の変更案」の計画図書及び理由書、参考資料 2 が、品川駅周辺で進められる基盤整備事業についてまとめた資料、参考資料 3 が都市計画道路補助線街路第 3 3 2 号線の変更についてまとめた資料、参考資料 4 が、都市計画道路補助線街路第 3 3 4 号線の変更についてまとめた資料、参考資料 5 が、品川駅周辺土地地区画整理事業の変更についてまとめた資料でございます。

続きまして、本日、席上に配付させていただきました資料のご確認をお願いいたします。まず日程表でございます。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。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、本日の説明で使用いたします虎ノ門一・二丁目地区に係る都市計画案のスライド、席上配布資料 2 が、都市計画道路

に係る都市計画案のスライドを印刷したものでございます。

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

それでは審議事項についてご説明させていただきます。大変恐縮ですが着座にてご説明させていただければと思います。

それでは審議事項 1、東京都市計画地区計画虎ノ門一・二丁目地区に係る都市計画の変更案についてご説明をさせていただきます。こちらは東京都決定の都市計画になります。「資料 1」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「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、併せてご覧いただければと思います。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。スライドをご覧いただきたいと思います。

まず、「計画地の位置」でございます。図中で青色の点線で囲まれた範囲は、再開発等促進区を定める地区計画の区域として平成 30 年 3 月に都市計画決定され、緑色で着色された A・B 街区については既に地区整備計画が定められております。今回新たに地区整備計画を定める計画地は、赤線で囲んだ C 街区となります。本地区は、国道 1 号桜通りや環状第 2 号線に面し、地下鉄虎ノ門駅の近傍に位置し、地区内では虎ノ門ヒルズ駅の整備が進められ、地区周辺においても複数の都市開発が進められており、交通利便性及び開発ポテンシャルの高い地区となっております。

次に「計画地のプロジェクト」でございます。計画地東側では、都市再生特別地区の虎ノ門一丁目 3・17 地区において事業が進められており、銀座線虎ノ門駅と日比谷線虎ノ門ヒルズ駅とをつなぐ地下歩行者ネットワークが整備されております。また、西側では、虎ノ門二丁目地区の虎ノ門病院、虎ノ門 2-10 地区のオークラ東京が竣工しております。

次に、「上位計画における計画地の位置づけ」でございます。「都市づくりのグランドデザイン」では、国際色豊かな業務、商業・エンターテインメント、文化、宿泊、居住、教育などの多様な機能の高度な集積、外国人にとっても暮らしやすく、交流の生まれる複合拠点の形成を本地区の将来像として示しております。

次に、「港区まちづくりマスタープラン」では、都市機能の更新に合わせた生活環境の向上、快適に楽しく歩ける歩行空間の形成、帰宅困難者の一時滞在施設の確保などエリア防災の取組を推進するとしております。

次に「六本木・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」では、駅との連絡性やまちの回遊性などを考慮した利便性の高い歩行者ネットワークの形成、災害に備えた防災活動の推進や防災体制の構築を取組方策としております。

次に、「計画地の現況」でございます。計画地内の既存建物である日本消防会館は、展示や記録映像の上映によって日本消防の現況等を広く内外に情報発信する施設として活用されております。また、区内で有数の座席数 700 席を超える大規模なホールを備え、地域のまちづくりに求められる文化・交流機能を担っております。一方で、既存建築物は旧耐震基準の建築物であり、周辺道路は歩道が整備されていないなど防災上の課題を抱えており、防災力の向上を図るため、既存建築物の機能更新にあわせた都市基盤の整備が求められております。

次に、「まちづくりの経緯」でございます。今回の計画地には、昭和 56 年 10 月に日本消防会館が竣工し、現在に至るまでニッショーホールを含め、広く一般の方々に利用されてきました。また、本地区内では、平成 27 年 7 月に都市高速鉄道第 2 号線（日比谷線）の都市計画が変更され、その後、平成 28 年 2 月より、虎ノ門ヒルズ駅の工事が進められております。また、平成 30 年 3 月には、本地区の地区計画が決定されております。

それでは、「虎ノ門一・二丁目地区地区計画の変更内容」についてご説明いたします。

大変お手数ですが、お手元の資料 1 の 1 ページとスライドを併せてご覧いただければと思います。なお、スライドに赤字で示された区域は、今回、新たに地区整備計画を定める C 街区でございます。

最初に、地区計画の名称は「虎ノ門一・二丁目地区地区計画」、位置は、「虎ノ門一丁目及び虎ノ門二丁目各地内」、面積は、「約 3.3 ヘクタール」でございます。緑色で着色された、A-1 街区から A-4 街区及び B 街区は、既に地区整備計画が定められており、今回赤線で囲んだ C 街区（約 0.3 ヘクタール）におきまして、新たに地区整備計画を定めます。

次に、「地区計画の目標」でございます。「都市づくりのランドデザイン」において

示された「虎ノ門の将来像として、国際色豊かな業務、商業・エンターテインメント、文化、宿泊、居住、教育など多様な機能の高度な集積や交流の生まれる複合拠点の形成」を新たに追加しております。地区全体の目標としては、「敷地の集約化と道路の再編を一体的に行う街区再編の推進」、「新駅整備と都市開発が一体となって、交通結節機能の強化及びにぎわいの創出」、「業務、商業、文化・交流など多様な機能の導入と防災対応力の強化により、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、一枚おめくりいただきまして2ページをご覧ください。「区域の整備・開発および保全に関する方針」といたしまして、「公共施設等の整備の方針」、「建築物等の整備の方針」が示されております。まず、「公共施設の整備の方針」でございます。1点目に、道路の整備方針として、地区周辺の交通円滑化に資する道路ネットワークの形成などを図るため、地区幹線道路や区画道路を整備する。2点目に、歩行者ネットワークの整備方針として、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などを図るため、歩行者通路や歩道状空地を整備する。3点目に、広場の整備方針として、周辺の広場空間と連続した地域のにぎわいの創出のため、広場や駅広場を整備する。4点目に、公園の整備方針として、緑豊かな空間及びにぎわいの創出のため、公園を整備するとしております。今回、いずれの整備方針につきましても変更はございません。

次に、「建築物等の整備方針」でございます。1点目に、国際的なビジネス・交流拠点にふさわしい市街地環境確保のため、建築物等の用途の制限、建築物の容積率の最高限度を定める。2点目に、道路沿道の安全で快適な歩行者環境及び周辺市街地の環境に配慮した街並みの形成を図るため、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を制限を定める。3点目に、地域の魅力を高め、良好な都市景観を形成するため、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、3ページをご覧ください。「再開発等促進区」でございます。位置及び面積は地区計画の区域と同じになります。

次に、区域全体の方針は、「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。」としております。変更はございません。また、A街区及びB街区についても、記載の内容とおり、既に定

められております。今回新たに地区整備計画を定めるC街区について、「業務、文化・交流機能等を導入し、区画道路沿いに消防・防災に関する情報発信機能を配置する。」と追加しております。

次に、「主要な公共施設の配置及び規模」でございます。今回、いずれも変更はございませんが、概要をご説明させていただきたいと思っております。まず、主要な公共施設として、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号を定めております。また、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号も定めております。また、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を形成するため、歩行者通路1号、2号及び3号を定めております。

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。「地区整備計画」でございます。地区内には開発に伴い発生する交通を円滑に処理するとともに、新駅整備に伴う歩行者通路の安全性を確保するため、区画道路1号から7号までを既に定めております。今回、C街区の開発にあわせ、既に定められている区画道路1号の延長を165mに、区画道路3号の延長を75mに変更いたします。スライドの図で、オレンジ色で示した部分が、新たに定める区画道路の部分でございます。

次に「その他の公共空地」でございます。C街区に、スライドの図でピンク色で示す位置に、歩道状空地12号を、幅員1m、延長約35mで、歩道状空地13号を幅員1.5m、延長約45mで、歩道上空地14号を、幅員0.5m、延長約45mで新たに追加いたします。

次に、スライドをご覧ください。計画地北側から見た、建築物のイメージでございます。ホール利用者の公演終演時の歩行者の流れも考慮し、快適で安全な歩行空間を確保するため、歩道と一体となった歩道上空地により十分な通行空間を確保いたします。次に、資料1の5ページをご覧ください。「建築物等に関する事項」でございます。地区の区分についてA街区からB街区については、今回、変更はございません。今回新たに、名称「C街区」、面積「約0.3ヘクタール」を追加いたします。次に、「建築物等の用途

の制限」でございます。「風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第2条第5項に該当する営業、つまり性風俗関連特殊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、「建築物の容積率の最高限度等」は「10分の74、このうち、劇場・集会場・展示場の用途に供する部分を10分の20以上としなければならない。」としております。また、「建築物の建蔽率の最高限度」は「10分の8」。「建築物の敷地面積の最低限度」は「1,000㎡」。「建築物の高さの最高限度」は、「80m」と定めます。

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。「壁面の位置」でございます。「建築物の外壁又は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。

次に、スライドをご覧ください。5号壁面を道路境界から2mとして、壁面の位置の制限を定めます。

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。「壁面後退部分には、垣、柵、広告物、看板その他これらに類する歩行者の通行の妨げになるような工作物を設置してはならない。」としております。

次に、「建築物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なります。」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、7ページをご覧ください。この7ページから12ページまでは、先ほどご説明した内容について変更概要として取りまとめております。新旧の対照表では、変更または追加箇所に下線を引いております。

次に、スライドをご覧ください。建築物等の東側から見たイメージパースでございます。周辺環境と調和するとともに、特に北側区道第127号線に面して賑わい・情報発信機能を有する通り抜け空間を整備することで、文化・賑わいや情報発信に触れる街並みを形成する施設を整備いたします。

次に、13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、再開発等促進区の区域を定めております。

次に、一枚おめくりいただきまして、14ページをご覧ください。「計画図2」で、今回

新たに追加される地区施設を含む地区全体を主要な公共施設及び地区施設の配置を示しております。

次に、15 ページをご覧ください。「計画図 3」で、今回新たに追加された、5号壁面を含む地区全体の壁面の位置の制限を示しております。

次に、一枚おめくりいただきまして、16 ページをご覧ください。「方針附図」で、本地区周辺の歩行者ネットワークを示しております。

次に、17 ページをご覧ください。「都市計画の案の理由書」でございます。下から 5 行目に記載のとおり、「土地利用転換の動きに合わせ、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、良好な市街地環境を形成するためにC街区の約 0.3 ヘクタールの区域において、新たに地区整備計画を策定することに伴い、地区計画の変更を行うものである。」としております。

地区計画の変更案についてのご説明は以上でございます。

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っております。本日の審議事項におきまして、東京都決定の案件となりますので、2 月の東京都の都市計画審議会に付議されます。なお、都市計画決定の告示につきましては 3 月初旬を予定しております。

大変長くなりましたが、ご説明は以上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【只腰会長】 事務局の説明が終わりました。それでは、これから審議に入りたいと思っております。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す。1 点、このC街区の土地利用の基本方針の策定が、この時期になったというのは何か理由がありますか。

【只腰会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 最初の都市計画につきましては、平成 30 年 3 月に決定されております。その時点でまだ具体的な建て替え計画や、今後日本消防会館で建て替えをするというような意思決定がまだその時点ではできていなくて、今回の時点で新たに定められたということで、時期のずれが出ております。

【只腰会長】 他にいかがでしょうか。風見委員。

【風見委員】 今回、地区計画の変更ということで、今度は建物が具体化するわけですが、容積率はアップするのでしょうか。

【只腰会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 現行は容積率 600%ございますが、740%にアップします。

【風見委員】 そのアップする理由を教えてください。

【富田都市計画課長】 先ほどご説明させていただいたように地区施設として区画道路や、また建物内に歩道状空地を設けることによって容積割増しをしております。

【風見委員】 区画道路を作るというお話ですけれども、建蔽率との関係で、当然使えないところが出てくるわけですね。そこの一部を道路に提供する、という理解でよいですか。

【富田都市計画課長】 建蔽率は定められておりますが、歩行者、こちらの施設につきましては、ニッショーホールという会館がありますので、当然、その来街者が建物から出て行くときには、その必要な部分、皆さんが快適に歩ける歩行空間を確保するために、建蔽率等はより下げていただくという形で、建物計画がなされております。

【風見委員】 そうすると、道路に提供する面積はどれぐらいですか。

【富田都市計画課長】 今回、区画道路については、新たに再整備をするというものでございまして、道路も拠出はございません。その代わり建物の空間をあけていただくという形になります。

【風見委員】 要は、公開空地的なところを作ってもらおうと。そのために容積率をアップする、ということではないですね。

【富田都市計画課長】 公開空地等の空地を作っていただくということでございまして、用途も地域に即した用途にすることで容積率のアップになってございます。

【風見委員】 あまりよく分かりませんが、とにかく周辺の整備のために、容積率を 600 から 740 に 140%アップするということで、これは市街地再開発事業ではなく単独事業ということですか。

【岩崎開発指導課長】 こちらの事業でございまして、いわゆる法定の市街地再開発事業ではなくて、開発行為をとりまして、一般の建築物の建て替えということに

なります。

【風見委員】 わかりました。それともう1点お聞きしたいのですが、先日配られた資料の中で、建築物の用途の制限ということで、今日も先ほど説明がありました。風俗営業法の第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。ということは、それ以外はいいということですよ。ここにも説明がありましたけれども、今回のまちづくりの上位計画では、国際色豊かな業務商業エンターテイメント、文化、宿泊、居住、教育などの多様な機能を高度に集積する、外国人にとっても暮らしやすく交流の生まれる複合拠点の形成。ということで、区域の整備開発及び保全に関する方針の中でも、国際的なビジネス交流拠点にふさわしい市街地環境確保のために建築物の用途の制限をするんだと。こうなっているわけですよ。風営法でいう第2条第5項以外に、どのようなものだと建てられるのでしょうか。

【瀧澤建築課長】 風営法第2条第1項第1号から5号に関しては建築可能です。具体的な用途としましては、1号に関しては、キャバレー・待合等。2号に関しては低照度飲食店。3号が区画飲食店。4号に関しては麻雀屋パチンコ屋。5号に関してはゲームセンター等となり、そのような用途が建築可能となります。

【風見委員】 国際的なビジネス拠点ということで、計画をするわけですから、風営法でいう、先ほど課長から説明があった通り、キャバレーだとかゲームセンターとかそういうのが建てられるということ自体、事業者はやらないんでしょうけども、そういうことを許すような規定をするというのが、私はね、非常に問題だと思うので、風営法すべて駄目とするような、これぐらい厳しくしていかないと、せっかく、立派なまちをつくろうというのに、そういうことができるような余地があること自体が非常に問題だと思いますが、そのへんはいかがでしょうか。

【富田都市計画課長】 当然、ここは新駅ができたり、にぎわいを創出したりということがございますので、建物についても消防会館でホールやオフィスといいますか事務所を建てるというふうに聞いてございますので、街の風紀を乱すような用途にはしないように、引き続き協議をさせていただきたいと思っております。

【風見委員】 それはこの区域だけでなく、この区域全体に関わることなので、ぜひ事業者にそういうことがないようにしっかり対応するように要請していただきたいと

思います。それはよろしいですね。

【富田都市計画課長】 事業者と引き続き協議して参ります。

【只腰会長】 他にいかがでしょうか。よろしゅうございますか。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。それではお諮りをいたします。審議事項1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は挙手をお願いします。

(賛成者挙手)

【只腰会長】 全員賛成と認めます。案の通り決定しまして答申いたします。それでは、引き続き、2番目の審議事項につきまして、事務局から説明をお願いします。

【富田都市計画課長】 それでは、審議事項②「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」、審議事項③「東京都市計画道路幹線街路補助線街路第334号線の変更について」、審議事項④「東京都市計画土地区画整理事業品川駅周辺土地区画整理事業の変更について」を一括してご説明させていただきます。

「資料2」から「資料4」の計画図書に沿ってご説明させていただきますが、本日配布いたしました「席上配布資料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、併せてご覧いただければと思います。

審議事項のご説明に先立ち、品川駅周辺で進められる基盤整備についてご説明いたします。

事前配布させて頂いた参考資料2の「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。まず、中央の位置図をご覧ください。品川駅周辺では、高輪ゲートウェイ駅が本年3月に開業が予定されております。また、リニア中央新幹線が2027年に品川から名古屋間の開業が予定されており、都市計画道路や鉄道などの様々な都市基盤の整備が進められております。

次に、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、緊急車両の速達性の向上や安全な避難経路の確保などを整備目的としております。2027年に港南区間平面部及びJR上空橋梁部、2032年に港南区間から白金台区間までの開通を目指し、整備を

進めていく予定でございます。

次に、左中央の図をご覧ください。「都市計画道路幹線街路放射第19号線、国道15号」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合わせ、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、駅とまち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化事業」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化事業の完了を目指し、整備し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や都市計画道路補助線街路第332号線の整備の推進とあわせ、泉岳寺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相応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、右側3段目の図をご覧ください。「品川駅周辺地区地区計画及び都市再生特別地区（品川駅北周辺地区）」でございます。平成28年4月に都市基盤を先行整備する都市計画を決定し、平成31年4月に1街区から4街区までの建築計画の具体化に伴い都市計画を変更しております。周辺地域とのつながりを強化する基盤の整備を進めるとともに、文化・ビジネス支援機能、多様な居住滞在施設の整備に取り組み、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いたします。2024年の「まちびらき」を目指し、整備していく予定でございます。

それでは、本日の審議事項をご説明いたします。区が都市計画変更する赤色の枠で囲んだ補助線街路第332号線と品川駅周辺土地区画整理事業、東京都が都市計画変更する青色の枠で囲んだ補助線街路第334号線でございます。これらの計画について、順

次ご説明させていただきます。

最初に、補助線街路第332号線の変更についてご説明させていただきます。

まず、上位計画の位置付けとこれまでの経緯についてご説明いたします。スライドをご覧ください。初めに、上位計画でございます。「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」、「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」では、品川駅北周辺地区の円滑な交通処理のため、新駅、環状第4号線延伸部と国道15号とを結ぶ道路の整備が示されております。

次に、品川駅周辺地区における都市基盤整備でございます。品川駅周辺地区では、段階的なまちづくりにより、JR品川車両基地跡地における国際交流拠点形成のため、地区計画、土地区画整理事業、都市計画道路（補助線街路第332号線）を平成28年4月に決定しております。当初決定では、都市基盤を先行整備するため、主に道路、公園等を定めております。平成31年4月には、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の形成を図るため、区域1から区域4までの建築計画の具体化にあわせて、地区計画及び都市再生特別地区を変更しております。その中で必要となる駅広場や新駅東側連絡道通路等を地区計画に定めております。同時に、補助線街路第332号線においては、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、道路上空に歩行者広場を整備する一部区間において、立体的な範囲を設定する変更を行っております。

次に、補助線街路第332号線の今回の変更内容についてご説明いたします。大変お手数ですが、お手元の資料2の1ページとスライドをあわせてご覧ください。今回、環状第4号線と放射第19号線（国道15号）の接続により、交通の円滑化を図るため、変更いたします。下段の変更概要をご覧ください。終点位置を港南二丁目内において変更いたします。また、延長を約390mから約700mに、立体的な範囲を延長約140mから約160mに変更いたします。

次に、一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1で、赤色で着色された区域が、計画変更新線で、斜線で網掛けされた区域は、立体的な範囲を定める区域となっております。

次に、一枚おめくりいただきまして、3ページをご覧ください。計画図2で、立体的な範囲の断面を示しております。

次に、一枚おめくりいただきまして、4ページをご覧ください。都市計画の案の理由書でございます。下から4行目に記載のとおり、「品川駅・田町駅周辺のまちづくりの動向も踏まえ、環状第4号線と放射第19号線（国道15号）の接続により、交通の円滑化を図るため、幹線街路補助線街路第332号線の終点位置、延長及び立体的な範囲を変更するものである。」としております。

次に、スライドをご覧ください。補助線街路第332号線のイメージ図でございます。A-A'断面のように補助線街路第332号線の上空に駅広場を整備し、駅と街をつなぐ広場空間を確保いたします。また、補助線街路第332号線の延伸部については、環状第4号線が地上3階レベルに位置しているため、嵩上げ式で接続いたします。

次に、補助線街路第332号線の概略図でございます。平面概略図、側面概略図をご覧ください。青色で着色された補助線街路第332号線は、7%から2%の道路勾配で環状第4号線に接続することとなります。また、緑色の線で示している道路は、地上レベルで整備される区画道路を示しております。次に、右側の断面図をご覧ください。B-B'断面は、平面概略図でB-B'と示された位置の断面を表しております。この位置では、補助線街路第332号線と区画道路4号は地上レベルで並走しております。同じくC-C'断面は、補助線街路第332号線が環状第4号線に接続するため、嵩上げ式で整備されます。

続きまして、補助線街路第334号線の変更について、ご説明させていただきます。大変お手数ですが、お手元の資料3とスライドをあわせてご覧ください。

東京都は「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」において、羽田空港に近接し、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅では広域交通結節点として多用な交通ニーズに対応するため、駅北側に北口駅前広場を整備し、高速バス等の導入スペースを確保することを示しております。こうしたことから、交通広場を有する補助線街路第334号線を東京都市計画道路に、新たに追加いたします。

次に、補助線街路第334号線の概略図でございます。概略図のC-C'断面イメージをご覧ください。環状第4号線から品川駅に向かう断面図になります。1階レベルは鉄道用地となっており、電車が走行しているため、地上2階レベルに交通広場を整備いたします。さらに、環状第4号線が地上3階レベルにあるため、地上2階の交通広場か

らスロープ形状の道路を接続する計画となっております。交通広場を含む赤色で示された範囲が、補助線街路第334号線の区域となります。

次に、品川駅側から見た補助線街路第334号線のイメージパースでございます。パースに赤線で示した範囲が、補助線街路第334号線で、鉄道用地上空に北口駅前広場が整備されます。

次に、施設配置概要でございます。交通広場に導入される交通施設は、高速バス、タクシー、一般車を想定しております。図中の凡例のとおり位置を示しておりますが、高速バスは、乗車4台、降車2台、待機4台のスペースが確保されます。また、タクシーは、乗車1台、降車1台、待機10台、一般車は、乗降用で1台のスペースが確保されます。また、青色の矢印で自動車の動線を示しており、環状第4号線及び補助線街路第332号と交差点形状により接続し、交通広場に流入することとなります。さらに、周辺のまちづくりや品川駅の改良とも連携し、緑色の破線で示しております歩行者動線を確保いたします。

次に、歩行者動線図でございます。環状第4号線は3階レベル、歩行者デッキは2階レベル、区画道路4号は地上レベルとなりますので、エレベーター等により、縦動線を確保いたします。

次に、大変お手数ですが、お手元の資料3の1ページとスライドをあわせてご覧ください。都市計画道路の名称は、補助線街路第334号線、位置は、起点、終点とも港南二丁目、区域は延長が約170m、構造形式は嵩上式となっております。また、環状第4号線から繋がる区域は幅員が11.5mで、2車線の道路となっており、その先に約7,000㎡の交通広場が整備されます。地表式の区間における鉄道等との交差の構造につきましては、東日本旅客鉄道東海道本線と立体交差、幹線街路と平面交差1か所でございます。また、港区港南二丁目の区間において、立体的な範囲を定めます。その他として、港区港南二丁目地内に約7,000㎡の交通広場を設けます。

次に、一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1でございます。赤色で着色された区域が計画変更新線で、補助線街路第334号線の立体的な範囲をあわせて定めます。

次に、一枚おめくりいただきまして、3ページをご覧ください。計画図2で、立体的

な範囲の断面を示しております。

次に、一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3で、こちらにも立体的な範囲の断面を示しております。

次に、一枚おめくりいただきまして、5ページをご覧ください。参考図で、補助線街路第334号線の周辺の計画や歩行者結節点など、北口駅前広場周辺における歩行者動線を示しております。

次に、一枚おめくりいただきまして、6ページをご覧ください。都市計画の案の理由書でございます。下から4行目に記載のとおり、「品川駅・田町駅周辺のまちづくりの動向も踏まえ、体系的な道路ネットワークの形成や品川駅周辺の交通の円滑化、広域交通結節機能の強化などを図るため、交通広場を有する幹線街路補助線街路第334号線を新たに追加するものである。」としております。

続きまして、品川駅周辺土地区画整理事業についてご説明させていただきます。最初に、スライドをご覧ください。赤線で示す区域が、現在の品川駅周辺地区土地区画整理事業の区域で、品川駅北周辺地区と品川駅街区地区の二つに地区を区分しております。品川駅周辺土地区画整理事業は、平成28年4月に都市計画決定されました。同年7月には、品川駅北周辺地区の事業が認可されており、品川駅周辺地区地区計画の都市計画変更との整合を図り、事業変更を経て進められております。また、平成31年4月には、品川駅街区地区において事業が認可されております。

次に、大変お手数ですが、お手元の資料4の2ページとスライドをあわせてご覧ください。今回の変更の概要でございます。補助線街路第334号線及び第332号線の都市計画変更に伴い、土地区画整理事業について、面積を約17.6ヘクタールから約18.5ヘクタールに拡大いたします。また、公共施設の配置に、補助線街路第334号線を新たに追加いたします。

次に、一枚おめくりいただきまして、3ページをご覧ください。計画図でございます。スライドの赤色の破線で示した区域が、今回新たに区域を拡大する箇所、補助線街路第332号線の環状第4号線に接続する隅切り部の区域及び補助線街路第334号線の区域を新たに追加いたします。

次に、一枚おめくりいただきまして、4ページをご覧ください。参考図で、公共施設

の配置を示しております。補助線街路第334号線が、新たに配置されております。

次に、一枚おめくりいただきまして、5ページをご覧ください。都市計画の案の理由書でございます。下から3行目に記載のとおり、「品川駅・田町駅周辺のまちづくりの動向を踏まえ、補助線街路第334号線及び補助線街路第332号線の都市計画変更に伴い、施行区域及び公共施設の配置を変更するものである。」としております。都市計画の変更案のご説明は以上となります。

続きまして、本日ご説明した都市計画道路を含め、品川駅周辺の都市基盤整備が今後段階的に進められることとなりますが、本年3月の高輪ゲートウェイ駅開業時、駅周辺の「まちびらき」となる2024年、リニア中央新幹線開業時の2027年、環状第4号線開通時の2032年の状況について、補足説明いたします。

スライドをご覧ください。初めに、本年3月の高輪ゲートウェイ駅開業時でございます。補助第332号線と区画道路3号及び4号の一部区間が供用開始となり、国道15号側から高輪ゲートウェイ駅へのアクセスが可能となります。また、第二東西連絡道路については工事中となりますが、歩行者・自転車は、仮設通路で通行が可能となります。

次に、品川駅北周辺地区の区域1から区域4-1が「まちびらき」となる2024年でございます。新駅東側連絡通路の供用開始により歩行者が港南地区側から直接、高輪ゲートウェイ駅へアクセスすることが可能となります。また、区画道路1号から4号までが供用開始となり、区域1から区域4-1に整備される建築物にアクセスすることが可能となります。

次に、リニア中央新幹線開業時の2027年でございます。環状第4号線（港南区間）、補助線街路第334号線、補助線街路第332号線（嵩上式区間）が供用開始となり、国道15号から補助線街路第332号線を経由して品川駅北口や港南方面にアクセスすることが可能となります。また、品川駅付近の国道15号が拡幅され、品川駅西口からつながる上空のデッキには、次世代モビリティを利用し、駅と周辺地域をつなぐネットワークを形成するため、次世代型交通ターミナルが整備されます。

最後に、環状第4号線（白金台・高輪・港南区間）供用開始時の2032年でございます。環状第4号線の高輪区間が供用開始となり、国道1号（桜田通り）から港南方面へアクセスすることが可能となります。また、第二東西連絡道路も完成し、高輪側と港南側の

アクセシビリティが向上いたします。さらに、品川駅西口の上空のデッキには、人々が集う、賑わい広場が整備されます。

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、当審議会において都市計画の内容についてご了承いただければ審議事項②及び④につきましては、成案となります。また、審議事項③につきましては、東京都決定の案件となりますので、2月の東京都の都市計画審議会に付議されます。なお、都市計画決定の告示については、東京都決定の案件と合わせるため2月下旬を予定しております。

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。

【只腰会長】 事務局の説明が終わりました。それでは、これから審議に入りたいと思います。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す。座ったままで失礼します。補助線街路の第332号線と334号線、ともに歩道の設定がないのですが、これは、基本的に環状4号線との歩行者動線は、パワーポイント資料19ページの縦の動線確保で十分だ、という話ですか。それとも幅員のな問題があってどうしても取れなかったのですか。あった方が便利なのは、と思ったのですが、いかがでしょうか。

【只腰会長】 土木課長。

【佐藤土木課長】 今回の332号線並びに334号線の道路自体に歩道がない理由につきまして、一つは勾配が非常にきついことが挙げられます。332号線につきましては、スライドの13ページをご覧くださいなのですが、下に側面概略図と書いてありますが、勾配が7%ないし2%ということでバリアフリーが取れないというのが一点です。一方、334号線につきましても、16ページにC-C'断面のイメージがありますが、こちらは勾配が書いていないのですが、概ね5.4%程度ございまして、こちらやはりバリアフリーが確保できないということで、バリアフリーに関しては、エレベーターを使って、対応しましょうと。あと、これだけはやはり足りないので、今後整備されます街区、民間側の建物の中も使いながら、アクセスを補完したいと考えています。

【阪本委員】 ありがとうございます。歩行者について、バリアフリー、例えば車椅子であるとかベビーカーですとかそういったものに関しては理解したのですが、確か環

状4号線の以前の話があった時に、自転車が通れる部分を整備するような話があったかと思うのですが、今後、自転車が駅前に乗り入れることは想定していないというか、基本的には自転車は車道を使うということで、想定されてるんですか。それとも、そもそも自転車はさすがにロータリーだから入ってこないでしょうということなのか、それとも実は新しい解決策があって、歩行者の垂直動線と一緒に自転車も通れるような画期的なアイデアがあるということでしょうか。

【佐藤土木課長】 自転車につきましては、環状4号線、確かに歩道内を自転車が通行して参ります。駅前に関しましては、一つは、今回のこのスライドの19ページの先ほどの概略図でございますけれども、このエレベーター動線、縦動線の確保の一番下の段ですね、5街区と書いてあると思いますけど、ここに駐輪場ができるわけですけども、環状4号線から自転車で来られた方につきましては、このエレベーター等を使って、下の駐輪場を使っていただこうと思っています。一方で、この2階レベルであります歩行者デッキですね、こちらも経由しながらですね、将来的には車路付階段などを整備していきますので、エレベーターだけではなくて、そういったものを使いながら1階レベルまで自転車を降ろしていくということを考えています。

【只腰会長】 今説明の中で、今後の建築計画の中で歩行者機能あるいは自転車ですかね、そういう機能を確保するというふうに説明があったかと思うのですが、これは現在の都市計画の段階では、何も担保がない状態で、将来民間が作る建築の建物の中にそういう機能が導入されるはずだということでございますか

【増田品川駅周辺街づくり担当課長】 歩行者動線については2027年の時点では、今お話されている、今後、建て替え計画という話というのがいわゆる区域5と区域6というところで、今現在事業者が計画されているところで、まだ現在のところはその段ではまだ建築計画完成していないという形になります。その時点でもですね、こちらのほうで環状4号線から北口駅前広場の方に繋ぎながら、歩行者動線、暫定のデッキを作りながら2階から1階へ繋いでいこうという形で計画しているところでございます。最終的には2032年、こちらの方が建物計画の完成を目指している時期というところでございます。この中でデッキ部分、こちらの方の5街区、6街区と言われている、今後検討されているところのデッキの部分も利用しながら歩行者動線を担保していきたい、という

ころでございます。

【富田都市計画課長】 あと都市計画図書の参考図を見ていただきますと、将来的な歩行者動線という形でまだ構想線でございますが、デッキレベルで繋がっていくという形を担保してございます。建物計画の具体化にあわせて、この辺の歩行者ネットワークも都市計画で担保していく予定でございます。

【只腰会長】 一般的な話ですけど、自動車専用道路ではないわけで、街路ですよ。街路というのは、自動車の専用部分と歩行者の専用部分、あるいはそれに街路樹等を配置する場合もあるわけですが、それがセットになって一般道路というものができのですが、今回の計画では第332号線と第334号線の両方について車道だけということになるので、本来は歩道の機能も併せて決める、あるいは道路で決めなければ、それを他の手段で担保するのが望ましいと思うのですが、絵では綺麗にできるようになっていますが、それが将来必ずそういう形でできるようにですね、今阪本委員からもご指摘ありましたように、この審議会としても意見をつけた方が私はよろしいんじゃないかと思うんですけども、いかがでございましょうか。よろしいですか。では、そういう意見を付すことにいたします。

他にいかがでしょうか。綱川委員。

【綱川委員】 参考資料の席上配布資料2の18ページのところなのですが、今の品川駅の1号線のところの片側車線にはタクシーが相当並んでいて、駐車があると、またその横に2車線になっていたりしています。またバスタができたときも、高速バスの待機で、周辺道路に待機バスがあつて問題になったことがあります。ここの資料を見ますと、この品川駅のところですけども、バスの待機が4台、タクシーが10台しかなくて、この周辺の例えば環状4号線のところに結ぶ補助334号線には相当溜まるのではないかと、往来が相当危険になるのではないかなというふうに思います。ということで、このタクシープールとバスプールについて何か対策っていうのは考えていらっしゃいますでしょうか。以上です。

【増田品川駅周辺街づくり担当課長】 品川駅についてはですね、今お話しにありました334号線、いわゆる北口駅前広場とですね、あと西口、東口に既存の広場もございます。こちらの方を使い分けるという部分でですね、特に北側については広域交通を

担うというところで、高速バスを利用して、交通広場を考えているというところがございます。また今後ですね、運営管理については東京都含めて、運営会社も含めながら、これから検討していくという形になります。お話があった部分というのは今後改めてですね、東京都の方には伝えてまいります。

【綱川委員】 ぜひですね、運営が始まってからだと大変だと思いますので、なるべく早く折衝していただければと思います。

【只腰会長】 ほかにいかがでしょう。松谷委員。

【松谷会長代理】 今交通系のお話出ているので、ちょっとその件で3点お話ししたいと思います。一つは今の話と繋がるんですけど、席上配布資料の18ページで、今の待機場所の中で、一般車が1台というのが気になっていまして、新横浜駅の駅前広場を、1回でき上がったやつを再整備して今の形になっているんですけど、一般車の乗降スペースが、本来は降車スペースとして作ったのですけれども、実際には新幹線で降りる人を迎える車が先に停まってしまって、運転者が乗っていると駐車違反にならないので、ずっと何台も停まっているんですよ。ここも、そういう意味で広域的なりニアとか新幹線の迎えの方も停まる可能性があるんで、1台というのはかなり危険だと思うんですね。成田空港は逆に係員がいてですね。降ろすのはいいんだけど、乗る人は追い払っているんです。ですので、多分物理的スペースはとれないと思うので、その意味では運営をよく考えていただきたいと思います。タクシーについては、京都駅の新幹線口の方で、乗降場のスペースが足りないんで、ちょっとだけ離れたところにタクシープールがあって、そこでITを使って、ショットガン方式というんですけど、認証されたタクシーだけはそこにいて、順番にこう出てくるようなこともやっていますので、そういう意味では、まだこれからの時代としては色々と工夫があるかなと思います。それが1点目です。

2点目は先ほど歩行者の話がありましたが、その時に、自転車について、聞き違いかもしれないんですけど、19ページのデッキで、環4から来てエレベーターで降りて基本は地上なんだけど、2階の歩行者レベルも通るかもしれないみたいなお話が聞こえたように思うんですね。それで自転車については自転車活用推進法というのができて、活用していこうと。ただし、それは自転車がちゃんとした交通モードであるからなんですよ。それで、歩道を走らせてる国は世界の中で多分日本しかないです。あれは自転車

が車に巻き込まれる事故が多発した時に、緊急避難として歩道を走っていいと。だから、指定された区間か、もしくは本当に危ない場合に限って歩道を走っていいっていうふうにしたんだけど、自転車に乗っている人は何か自転車は走っていいっていうふう完全に頭は理解してしまったので、関係なくどこでも自転車が歩道を走っていて、今問題は歩道を走ってる自転車と歩行者の事故なんですね。自転車が加害者となる。これからつくる道路や街で、歩行者と自転車が混ざるのが前提だっていうのは、ちょっと私としては考えにくいので、環4がどうできるかっていうのもあると思いますけど、基本的には自転車は、車道を走って、かつ安全なレーンがあって、歩行空間を走る場合は、基本的には降りて押すみたいなことにしないとイケない。特にデッキは絶対にそうだと思いますので。ちょっとどういう設計をして、どういうふうに運営するかとありますが、やっぱりこれからの交通のあり方っていうのをぜひここは実現していただきたいなと思います。今の二つは要望です。

3点目は非常に単純な話ですけど、18ページの交差点処理でちょっと気になったのですが、これ多分、補助334号線について書いたからだと思うんですけど、これ見ると332から来た、つまりゲートウェイ駅から来た車が、右折できないように見えるんだけど、これは334に着目して書いたからこうなっているっていう理解でいいですね。そこだけ確認をしたい。

【佐藤土木課長】 まずご要望の1点目2点目の件でございます。1点目の北口広場の、スライドの18ページにごございます一般車1台、それ以外にもタクシー、高速バスと台数を振り分けてあるわけでございますが、これは現時点で考えている案ということでございます。運用は今後、道路管理者が東京都になりますので、東京都のほうとよく話をしてですね、今のご指摘の件を踏まえまして、運用を考えていきたいと思っております。

【松谷会長代理】 お願いします。

【佐藤土木課長】 2点目の自転車の件でございますが、申し訳ございません。私の説明が悪くて申し訳なかったのですが、自転車の駐輪場は1階レベルでございます。ですので、3階レベルの環4と、2階レベルのデッキ、そして1階レベルの駐輪場、ということで、基本的には3階から2階に降りて1階ということで、この歩行者デッキを自転車が走るということではございません。あくまでも自転車は1階の駐輪場に停めてい

ただくということに考えてございますので、2階レベルの歩行者デッキを通る場合は、ご指摘の通り押していただくというふうに考えてございます。それと、最後の18ページの図でございます。緑色の丸の交差点、右左折すべてできるような交差点になります。ご指摘の通り、補助334に注目した記載でございますが、右左折すべてできる交差点を考えてございます。

【只腰会長】 交通広場の運用、交通処理に関しまして幾つかご質問ご意見出ましたので、これにつきましてもですね、円滑な交通処理が図られること、ということ意見をまとめてみたいと思いますがよろしゅうございますか。

他にいかがでしょうか。上田委員。

【上田委員】 建物ではなくてこの道路のご説明、それから、歩行者の動線、今まで大変細かく作っていただいているのですが、要望と申しますか質問と申しますか、街路樹はどうなっているのでしょうか。灌木とか緑は歩行者のところとか、できるだけ公開空地にありますからということではなくて、プラザとかにあるのは当然ですけれども、長い道路では灌木はどうなっているのかなど。緑地、緑がこの上の17ページなど、道路等は素晴らしいのですが、緑を増やして欲しいという要望がございます。

【佐藤土木課長】 デッキ部分になります334号線、先ほど来の、今の332号線につきましては、線路上にデッキを張って作るものでございますので、今のところは、樹木等は植えるという計画にはなっていないです。一方で332号線、デッキ部分は難しいですけど、スライドの12を見ていただきますと、青色が332号線ですけども、デッキを降りた後ですね、ゲートウェイの駅前を通過して、その通りをずっと行って左を曲がってもらって一般国道15号へ通る、これ普通の地べたにと言いましょうか、一階部分に道路ができますので、こちらは樹木を植えることになっています。

【上田委員】 ありがとうございます。

【只腰会長】 風見委員。

【風見委員】 今までの都市計画審議会で説明されているんだったら申し訳ないんですが、参考資料2のところいわゆる品川新駅周辺の開発の図が出てるわけですけども、どれぐらいの高さでどれぐらいの規模のビルができるのかっていうのをちょっと説明していただけますか。

【増田品川駅周辺街づくり担当課長】 こちらのパスをご覧くださいければと思います。奥の方、こちらの方から区域1から手前の方が区域4ということになります。建物の規模、その部分ですけれども、奥の方から1街区というのが主要用途が住宅、教育施設、駐車場ということで、建物の高さは約173mというところを計画しているということでございます。次に、一つ小さい部分、2街区というところでこちらの方の主要用途として文化創造施設、駐車場ということで、建物高さは約45mを計画しているというところでございます。次に3街区、一つ手前ですけれども、こちらの方が主要用途として業務商業生活支援施設、熱源供給施設、建物の高さの方が167mという形になります。4街区、手前の方ですけれどもこちらの方、上の方が二つに分かれているような形になりますが、主要用途が業務、ホテル、商業、コンベンション、カンファレンス、ビジネス支援施設というところで、建物の高さが164mという計画になってございます。

【風見委員】 かなりの大規模な開発になるわけで、ここから国道15号に出られる道路は何本あるんですか。

【佐藤土木課長】 今回の品川の開発の中で、国道15号へ出られる道路は、3本ございます。一番北側からですね、第二東西連絡道路というのが一つで、次はですね、今回の補助332号線、こちらが2本目になります。一番南側がですね、区画3号線ということになり、この3本が国道15号へ出ることができる路線になります。

【風見委員】 その真ん中は環4ですよ。第二東西連絡道路とは、どういう道路ですか。

【佐藤土木課長】 環状4号線はですね、今の3本には入っておりません。第二東西連絡道路というのは、今トンネルになっている背の低い道路が新しく整備されていくこととなります。

【風見委員】 そうすると、まあ本来ここは国際競争力云々ってことで、国家戦略特区とか、要は羽田だとか、そちらの方に行くって考えたときに、今の道路だけでは、駄目だということで環状4号線に結ぶ坂を作って、道路を作ると。かなりの車の出入りがあると思うので、それを羽田だとか臨海部に車を行かせるために、環4につなぐという理解でよろしいですか。

【佐藤土木課長】 広域的な交通ネットワークを整備するというので、羽田もその

一つです。それ以外につきましてもネットワークを整備するというございます。

【風見委員】 駅利用者にとってはね、環状4号線に出る道があるっていうことは便利なことで、それ自体は、否定はしませんけれども、私が心配するのは、この席上配布資料2の36ページに環状4号線の供用開始が2032年ということで、白金台地域も入ってるわけですね。白金台地域っていうのは、どういうところかっていうと、住宅密集地で、全く道路がないところに、環状4号線を作ろうと。こういう計画で地元の皆さん、どういうふうに思っているらっしゃいますでしょうか。

【佐藤土木課長】 環状4号線の白金台区間につきましては、ご指摘のとおりですね、現在、都市計画道路がない部分で、住宅の中に新たに都市計画道路を作るということで、施行者である東京都からは丁寧な説明をしているということは聞いてございます。一方で、やはり、まだまだ地域の皆様の理解が深まっていないというような声もお聞きしているところございます。

【風見委員】 環状4号線というのは戦後の復興のときに、マッカーサー道路と同じように線を引いたということなわけですけれども、私いろいろ調べたら、お聞きしたところによると、旧都市計画法でも、道路を作るにあたっては、国務大臣がそれを許可するというふうになっていると思う。それは間違いありませんよね。

【富田都市計画課長】 旧都市計画法では都市計画及び都市計画事業については主務大臣が告示するということになってございます。

【風見委員】 ところが国の告示には主務国務大臣がいわゆる許可をしたと、認めたと、いうことはどこにもないわけですね。ですから国が勝手に国務大臣の許可もなしに決めたというのが環状4号線だというふうに私は思うわけですけれども。ですから本当に環状4号線の計画地に住んでいる方々の思いっていうのは、なんで今さら、自分のところに道路が通るのか。こういうことで、今白金台地域に行けばですね。東京都の測量について、やめてくれと。とこういう看板がたくさん出ているわけで、区としても、本当に東京都に丁寧に説明しろということだけではなくてね、本当にそこに住んでいる皆さん方が、どういう思いでいるのかということで、強引なやり方をするなどということは、しっかりと区としても東京都に働きかけるべきだというふうに私は思うんですね。その点はいかがでしょうか。

【佐藤土木課長】 環状4号線の整備に当たりましては、これまでも、東京都に対しては、丁寧な説明と強引な進め方をしないで、ご理解いただいで進めるように申し入れて参りましたが、引き続き、その件につきましては、申し入れていきたいと思ひます。

【風見委員】 丁寧な説明というと、説明すれば済むということになりかねないわけで、やっぱりそこに住んでる方々の合意と納得の上にやるっていう格好がないと、説明すればいいってことで、行って東京都の判断で説明したから進めますよっていう、都市計画決定しますよっていう、これでは困るわけで、そうしたら本当にそこに住んでいる方々が合意と納得の上に物事を進めると。こういう立場でぜひ東京都に引き続き働きかけていただきたいですけど、それはよろしいですね。

【佐藤土木課長】 ご理解をいただいで進めるように、引き続き申し入れてまいりたいと思ひます。

【望月委員】 港区医師会の望月です。席上配布資料のスライドの番号で言うと18番の図を見ますと、334号線というのが、もし何かあった場合、品川駅なので緊急車両が通る道がないように思うので、緊急車両がスムーズに通れるような配慮努力をしていただけたら嬉しいと思ひます。要望に近いです。片側車線が渋滞したりすると、これを見るとどう見ても入れなさそうなので。駅だと倒れる人とかいっぱいいますから。

【只腰会長】 土木課長。

【佐藤土木課長】 334号線の特にこの部分のご心配の点だと思ひますけど、こちらの幅員が11.5mになりますが、車線構成としましては1車線ずつなんですけれども、3mの車線と、プラス2mの路肩ということで、片側で5m確保してございます。ですので、仮に1台止まっても、片側だけで2m以上余裕がありますので、そういった意味では十分緊急車両が通れる幅員は確保できていると思ひます。

【望月委員】 いざというとき問題なければいいと思ひます。

【只腰会長】 ほかにいかがでしょうか。阪本委員。

【阪本委員】 補助線街路334号線の広場の部分、ロータリー部分についてなんですけど、これは今現状の西口の機能を代替するというか、それはおそらく、国道15号の上に見える予定の次世代型交通ターミナルとこの北口に当たる街路334号線のロータリーで今の西口に来ている部分を分担していくような想定なのかなっていう気はしてる

んですけども、その分担の割合ってどの程度のものなんですか。どちらがメインになって、どちらがサブになるのかとか。

【佐藤土木課長】 品川駅西口の現状のロータリー、こちらにつきましては別途、国道を蓋掛けするとかですね、国から発表されていますけども、そちらはそちらで機能を確保するという事になっていますので、今回の北口広場と分担しているということではございません。今回の北口広場は、新たに長距離のバスですとか、リニアからのお客さんをですね、バスで遠隔地で運ぶという機能を担うということですので、分担が何割ということではございません。

【阪本委員】 ありがとうございます。

【只腰会長】 よろしいですか。はい。他にいかがでしょうか。よろしゅうございますか。それでは審議の中で、これは両方の路線に関連いたしますけれども、歩行者機能それから自転車機能の確保に今後努めることというのが1点目。それから2点目が補助334号線の北口駅前広場の円滑な交通処理に努めること。こういうご意見が出ましたので、そういうことを意見として付しまして、本審議会には答申をいたしたいと思っておりますが、ご意見いかがでしょうか。よろしゅうございますか。それでは、そのような意見をしまして、案の通りの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)

【只腰会長】 ありがとうございます。全員賛成と認めます。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がありますか。

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

都市計画審議会の委員の皆様におかれましては、令和2年3月31日までが任期となっております。委員の皆様におかれましては2年間どうもありがとうございました。

今期までとなります。只腰委員、桑原委員、望月委員、本日は欠席されておりますが、加藤委員、池邊委員におかれましては、学識経験者としてこれまで、それぞれのご専門

の立場から貴重なご意見をいただき、ご審議いただいたことをこの場をお借りてお礼を申し上げます。

また、阪本委員、上田委員におかれましては、区民委員として、区民の目線で貴重なご意見をいただき、またご審議いただいたことをこの場をお借りして御礼申し上げます。

次回の開催でございますが、本年7月ごろを予定してございます。開催につきましては、事務局から改めてご連絡をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いたします。事務局からは以上でございます。

お願いでございますが、委員を代表いたしまして、只腰会長からご退任の挨拶をいただければと思います。

【只腰会長】 一言ご挨拶を申し上げます。今事務局から説明がございましたように、私を含めて何人かの委員さんがこのたびの会議をもちまして退任をすることになりました。私自身は5期10年ということで非常に長くお世話になりまして、最後の2年は会長として務めさせていただきまして、この間に皆様方に円滑な審議にご協力をいただきまして誠にありがとうございました。10年間にわたりまして、港区のまちづくりに少しでも貢献をできましたとすれば、大変私としては幸甚とするものでございます。お集まりの皆様方の今後のご活躍と港区の都市計画行政のますますの発展を祈念いたしまして簡単ですが、挨拶といたします。ありがとうございました。

【富田都市計画課長】 事務局からは以上でございます。

【只腰会長】 それでは、これを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。

午後0時15分 閉会