

# 第246回

## 港区都市計画審議会議事録

令和3年10月22日(金)

港区立男女平等参画センター リーブラホール

次 第

(1) 審議案件

- ① 東京都市計画地区計画赤坂二・六丁目地区地区計画の決定について
- ② 東京都市計画駐車場の変更について
- ③ 東京都市計画地区計画浜松町駅西口地区地区計画の変更について

(2) 報告案件

品川駅周辺地区に係る都市計画案について

委員の出欠状況

◎ 学識経験者委員

氏名	出欠状況	
大瀧 陽 平	出席	
大西 英 敏	出席	
草間 香		欠席
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	
清原 和幸	出席	
なかまえ 由紀	出席	
鈴木 たかや		欠席
榎本 あゆみ	出席	
池田 たけし	出席	
風見 利男		欠席

◎ 関係行政機関委員

氏名	出欠状況	
江口博行代理 富田	出席	
秋葉 洋 一	出席	

◎ 区の住民委員

氏名	出欠状況	
上田 祐子	出席	
堀内 祐平	出席	

午後13時30分 開始

【野口都市計画課長】

皆様お待たせいたしました。それでは第246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、草間委員、森本委員、風見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。鈴木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、関係行政機関の委員である愛宕警察署長の江口委員の代理として富田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の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をお願いいたします。

港区議会議長の清原和幸委員でございます。

(区長発令通知書手交)

港区委員会副議長のなかまえ由紀委員でございます。

(区長発令通知書手交)

港区議会議員の榎本あゆみ委員でございます。

(区長発令通知書手交)

港区議会議員の池田たけし委員でございます。

(区長発令通知書手交)

愛宕警察署長の江口委員でございます。なお、本日は江口委員の代理として富田幸夫交通課長にご出席いただいております。

(区長発令通知書手交)

芝消防署長の秋葉洋一委員でございます。

(区長発令通知書手交)

新たな委員の方の任期でございますが、令和4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様にご挨拶を申し上げます。

【武井区長】 皆様こんにちは。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誠にありがとうございます。ただいま、港区都市計画委員審議会委員として区議会議員から、清原和幸議長。なかまえ由紀副議長。榎本あゆみ委員、池田たけし委員。関係行政機関からは、江口博行愛宕警察署長。秋葉洋一消防署長に、新たにご就任をいただきました。委員の任期となります令和4年3月31日までの間、都市計画審議会の運営と港区のまち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、どうぞよろしくお願いをいたします。さて、本日ご審議いただく案件は3件です。1件目は、赤坂二・六丁目地区地区計画の決定です。赤坂二・六丁目地区は、港区まちづくりマスタープランにおいて、駅周辺部の広場空間は、防災機能の確保、駅とまちが強く一体となるまちづくりを推進するとともに都市型観光資源を生かした、国内外から多くの人が訪れる魅力あるまちの形成などが掲げられております。このたび、本地区において地下鉄赤坂駅とまちを一体的につなぐ、開放性・にぎわいを備えた駅前空間。多様な交通機能の導入による駅を中心とした交通結節点等の形成を図るため、地区計画を決定するものです。審議案件2件目となる都市計画駐車場の変更は、同じく赤坂二・六丁目地区に関する案件です。本地区において、交通結節拠点の形成を図るため、従前の都市計画駐車場氷川駐車場の位置を変更するものです。審議案件3件目は、浜松町駅西口地区地区計画の変更です。浜松町駅西口地区は、「港区まちづくりマスタープラン」において、国内外からの旅行者を受け入れる商業や宿泊、文化、交流、観光などの都市機能の集積を図り、来訪者が快適に過ごせる環境整備の推進が掲げられています。このたび、本地区において地区計画の目標に、これらの内容を加えるとともに、土地利用の方針として、宿泊、観光支援機能を加えるなどの変更をするものです。最後に審議案件ではございませんが、品川駅周辺地区に係る都市計画案についてご報告をさせていただきます。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おります。十分にご検討の上、ご答申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、私の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いをいたします。

【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。

【武井区長】 よろしくお願ひ致します。

(区長退席)

【野口都市計画課長】 なお、審議会の幹事といたしまして、幹事につきまして異動がございました。小柳津前副区長の退職に伴いまして、本年10月から野澤副区長が就任しております。

【野澤委員】 野澤でございます。どうぞよろしく願いいたします。

【野口都市計画課長】 街づくり支援部長に富田部長が就任しております。

【富田部長】 富田でございます。どうぞよろしく願い致します。

【野口都市計画課長】 街づくり事業担当部長に岩崎部長が就任しております。

【岩崎部長】 岩崎でございます。どうぞよろしく願い致します。

【野口都市計画課長】 それでは、高見沢会長、議事進行をよろしく願い致します。

【高見沢会長】 はい。それでは、第246回港区都市計画審議会を開催いたします。本日はお手元の日程表の通り、審議事項が3件、報告事項が1件でございます。概ね午後4時半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】 会長、都市計画課長。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して、資料目録とともに資料1が、東京都市計画地区計画赤坂二・六丁目地区地区計画の決定案の計画図書及び理由書でございます。資料2が東京都市計画駐車場の変更案の計画図書及び理由書。参考資料1が、東京都市計画都市再生特別地区の変更案の計画図書及び理由書。参考資料2が、赤坂二・六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。次に、資料3が、東京都市計画地区計画浜松町駅西口地区地区計画の変更案の計画図書及び理由書。参考資料3が東京都市計画都市再生特別地区の変更案の計画図書及び理由書。参考資料4が、浜松町駅西口地区の街づくりについてまとめた資料でございます。次に報告案件の資料といたしまして、参考資料5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6が東京都市計画都市再生特別地区の変更案の計画図書及び理由書。参考資料7が、品川駅周辺地区、区域1から4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、席上配付資料目録とともに資料4が、赤坂二・六丁目地区の関連する都市計画案に対して提出されました意見書の要旨でございます。席上配付資料1が、審議事項1及び2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。次に資料5が、浜松駅西口地区の関連する都市計画案に対して提出されました意見書の要旨でございます。席上配付資料2が、審議事項3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。次に席上配布資料3が、報告事項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。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、ここから着座にて説明させていただきます。審議事項1と2につきましては関連する案件であるため、一括してご説明させていただきます。審議事項1、東京都市計画地区計画赤坂二・六丁目地区地区計画の決定について、審議事項2、東京都市計画駐車場の変更についてご説明させていただきます。資料1と資料2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には、イメージ図などのスライドも用意しておりますので、あわせてご覧いただけたらと思います。本案件の説明に先立ち、当地区の概要についてご説明いたします。事前配布させていただきました参考資料2、「赤坂二・六丁目地区の街づくりについて」をご覧ください。左下の位置図もあわせてご覧ください。

本地区は赤坂通りに面し、東京メトロ赤坂駅の駅前に位置する交通利便性の高い地区であり、地区周辺には劇場等の都市型観光資源が立地した港区の主要な観光エリアとなっております。しかし、赤坂駅は駅構内が狭く、歩行空間が不足するとともに、本地区が立地する駅南側へのバリアフリー動線が確保されていません。また計画地中央の特別区道第1041号線の交通混雑や、歩行空間等の不足、駅周辺の放置自転車等が本地区の課題になっており、自動車自転車歩行者それぞれの安全性快適性の向上が求められています。このような背景を踏まえ、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、防災対策、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の形成を図ります。また、魅力的な歩行空間を創出し、歩行者の安全性快適性の向上を図るとともに、国際化にも対応した多様な都市機能を集積し、国際性文化性豊かな魅力ある複合市街地の形

成を図る地域としております。なお、審議事項②、都市計画駐車場の変更につきましては、位置図に示す通り、現在区立氷川公園の地下にある氷川駐車を計画地内の建築物地下に、移転再整備することで、地下鉄駅を中心としたまちの回遊を向上させ、都市再生に貢献するものでございます。

最初に、本案件の手続きについて、でございます。スライドまたはお手元の、席上配付資料1をご覧ください。本案件につきましては、国家戦略特別区域法の手続きによる案件となります。東京都決定である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。そして、港区決定となる地区計画の決定及び都市計画駐車場の変更について、本日当審議会に付議されたものでございます。当審議会から答申をいただいた後に、東京圏区域会議が区域計画の認定権認定審査を行い、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ものと見なされます。

続きまして、計画地の位置でございます。初めにご説明した概要の通り、計画地は赤坂通りに面し、東京メトロ赤坂駅の駅前に位置しております。続きまして、計画地周辺の現状でございます。まず、地下鉄赤坂駅についてです。赤坂駅は駅構内が狭く、改札内が混雑するとともに、通路も狭く、視認性開放性が乏しい状況でございます。また、計画地が位置する駅南側へのバリアフリー動線が確保されていません。

続きまして計画地周辺の道路ネットワークでございます。計画地内にある区道1041号線は、赤坂通りとの交差点において、右左折、直進を1車線で処理しているため、交通混雑が発生しています。続きまして、計画地周辺の歩行者空間等でございます。赤坂駅周辺では、放置自転車が点在するとともに、交差点前の滞留空間が不足し、快適な歩行空間の確保が課題となっています。また赤坂駅の出入口は、図に示す位置にありますが、駅の顔となる空間が不足しており、まちの象徴となる駅まち一体のにぎわいの空間と歩行者回遊の起点となる空間の創出が求められています。

続きまして、計画地周辺環境について、でございます。赤坂駅を中心とし、赤坂サカスをはじめとするエンターテインメント関連企業が集積するとともに、商店街を中心とした面的なにぎわい、中小規模の宿泊施設や観光機能が集積しております。

次に今回の計画についてご説明いたします。まず、地区計画の内容についてです。スライドとあわせて、資料1の地区計画の図書をご覧ください。名称は赤坂二・六丁目地

区地区計画、位置は港区赤坂二丁目及び赤坂六丁目各地内、面積は約1.7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。4点掲げています。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。多様な交通機能の導入による駅を中心と  
した交通結節拠点の形成。沿道と一体となった魅力的な歩行者空間の創出。国際性文化  
性豊かな魅力のある複合市街地の形成、これらを目標として定めます。

次に区域の整備開発及び保全に関する方針についてです。まず、土地利用の方針につ  
いて、4点掲げています。国際化に対応し、ゆとりある共有スペース等を備えた高機能  
で高質な交流が行われる業務商業、宿泊等の機能及び、劇場ホール等の文化交流機能を  
誘導し、魅力ある複合市街地の形成を図る。赤坂駅と周辺市街地を一体的につなぐ、駅  
前空間の創出や、バリアフリーに対応した歩行者ネットワークの形成を図ります。駅を  
中心とした交通結節拠点形成に資する多様な交通機能の導入を図ります。区画道路の拡  
幅整備やオープンスペースの整備により、回遊性の高い、安全で快適な歩行空間を創出  
します。これらを土地利用の方針として定めます。

次に、地区施設の整備方針でございます。まず、道路の整備方針についてです。地区  
の周辺の交通の円滑な処理や安全で快適な歩行空間の確保のため、区画道路1号2号及  
び3号を拡幅整備いたします。次に、広場等の整備方針でございます。2点掲げていま  
す。バリアフリーに対応した歩行者動線を確保し、赤坂駅と周辺市街地を一体的につな  
ぐ開放性とにぎわいを備えた地下鉄駅前広場を整備します。憩いやにぎわいの場として、  
地区南側の都市計画公園や周辺市街地と繋がる、防災対応力の向上に資する広場を整備  
します。これらを方針として定めます。またその他の公共空地の整備方針として、安全  
で快適な歩行者ネットワークを形成するため、歩道上空地を整備します。地区の南北を  
つなぎ、回遊性を高める歩行者通路を整備します。これら2点を掲げています。

次に建築物等の整備方針でございます。3点掲げています。地区にふさわしい都市機  
能の誘導を図るため、建築物等の用途制限を定めます。安全で快適な歩行空間を確保し、  
回遊性の向上のため、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  
を定めます。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、建築物の形態ま  
たは色彩その他の意匠の制限を定めます。これらを、建築物等の整備方針として定めま



す。

次にその他、当該区域の整備、開発及び保全に関する方針についてです。4点掲げています。再生可能エネルギーの有効活用やビル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を図ります。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い、地域の防災対応力の向上を図ります。ヒートアイランド現象の緩和や緑の軸の形成に寄与するため、周辺市街地とも連携し、連続したまとまりのある緑を創出します。道路の電線類を地中化し、防災対応力の向上を図ります。これらを方針に定めます。

次に、地区整備計画についてです。地区施設の配置及び規模について定めます。まず道路についてです。区画道路1号、2号、3号を定め、拡幅整備します。スライドの図は、区画道路1号の整備イメージでございます。表示の断面におきまして、現況幅員約11メートル、2車線の道路幅員約12メートルに拡幅し、3車線とすることで、現在の道路混雑の課題解決を図ります。次に広場についてです。地下鉄駅前広場を地下に新設で定めます。また、広場1号から広場4号までを地上に新設で定めます。広場の断面イメージです。断面図に表示した点線は人の動線をあらわしています。地下鉄赤坂駅のレベルで、地下鉄駅前広場を整備し、それが地上の広場と連続することで、駅とまちの境界を感じさせない駅前空間やにぎわい交流の場の創出を図ります。赤坂駅から地下鉄駅前広場を見た、整備イメージでございます。駅とまちの境界を感じさせず、赤坂駅と周辺市街地を一体化する駅まち空間を創出します。駅からまちの回遊性を高めるとともに、重層的な広場でのイベント等開催により、にぎわいの形成を図ります。地上の広場1号から地下鉄駅前広場を見下ろした整備イメージでございます。広場にサイン等を設置し、バリアフリー動線としてのエレベーターやエスカレーター、階段により、地上と地下の歩行者ネットワークを立体的につなぐことで、平面的にも立体的にもにぎわいが感じられる空間を創出します。赤坂通りの対岸から見た広場1号の整備イメージでございます。地下鉄駅前広場の上部に設置された大屋根とともに、まちからの視認性が高くまちの顔となる空間を創出します。

次に、計画地南側に設置する広場3号の整備イメージでございます。周辺市街地への回遊の基点となり、交流の場となる広場として整備します。

次に公共空地についてです。道路境界に沿って、敷地内に、幅員4メートルの歩道状空地1号、広場、歩道状空地2号をそれぞれ定めます。歩道状空地は、広場、歩道と一体となり、安全で快適な歩行者ネットワークを形成します。また、敷地内に幅員4メートルの歩行者通路1号2号を定め、計画地南北の回遊性の向上を図ります。図は、歩行者通路1号の整備イメージであり、一ツ木通りと、計画地南側への抜けを確保し、回遊性の向上を図ります。

次に建築物等に関する事項でございます。建築物等の用途の制限として、表示の通り定めることで、風営法で規制する、風俗営業性風俗関連特殊営業の用に供する建築物は建築することができません。壁面の位置の制限につきまして、図示した位置に、1号壁面として道路境界線、または敷地境界線から4メートルで定めます。壁面後退区域における工作物の設置の制限についてです。工作物等、交通の妨げとなる工作物を設置してはならない。ただし、電線類地中化に伴う地上機器、出向警報時期等、公益上必要なものについてはこの限りではないと定めます。建築物等の形態または色彩その他の意匠の制限についてです。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、屋上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定めます。地区計画の内容の説明は以上となります。

続きまして、都市再生特別地区の内容についてです。都市再生特別地区につきましては、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。スライドとあわせて、参考資料1の東京都市計画都市再生特別地区の変更案をご覧ください。都市再生の三つの貢献内容についてご説明いたします。1、地下鉄駅を中心に、まちの回遊性を高める都市基盤の強化。2、国際競争力の強化に資するエンターテインメント産業拠点の形成。3、環境インフラの更新と都市防災機能の強化についてです。三つの貢献内容について、さらに詳しくご説明いたします。まず1の、「地下鉄駅を中心に、まちの回遊性を高める都市基盤の強化」についてです。

図は駅まちを一体的につなぐ空間のイメージです。矢印は歩行者動線を示しており、都市基盤を強化して地下鉄駅を中心にまちの回遊性を高めます。まちの象徴となり、利便性開放性の高い駅まち一体の賑わい空間の創出を図ります。また、空港リムジンバスや観光周遊バスを受入れるバス乗降場及び都市計画駐車場を整備し、赤坂エリアへのア

クセス性強化を図るとともに、駅周辺の公共空間の再編による安全で快適な歩行者環境を整備します。続きまして、周辺歩行者環境の改善についてです。道路拡幅により、車道車両混雑の解消、電線類地中化、公共的駐輪場整備による、路上駐輪の削減等、計画地周辺の市街地における歩行者空間の、環境改善を図ります。

続いて、2「国際競争力の強化に資するエンターテインメント産業の拠点形成」についてです。A街区にエンターテインメント産業成長のための支援機能を整備するとともに、B街区に、エンターテインメント機能として、劇場やホールを低層部に整備し、上層部には宿泊滞在機能を整備します。

続きまして3、「環境インフラの更新等、都市防災機能の強化」についてです。高効率で面的な環境インフラを再構築するとともに、都市防災機能を強化します。計画地内にある老朽化した地域冷暖房施設の再整備により、効率的な面的エネルギーネットワークの強化を図ります。続きまして都市防災機能の強化についてです。帰宅困難者を受け入れる一時滞在施設や防災備蓄倉庫等を整備するとともに、駅まち空間等に設けたサインエージを活用し、災害情報の発信を行います。また地域冷暖房施設に導入される高ジェネレーションシステムの活用と、非常用発電施設により、非常時においても電力を確保いたします。

次に都市再生特別地区に定める内容についてです。面積は約1.7ヘクタール、容積率の最高限度は地区全体で1,200%、西側の住居系地域へ配慮した適正配分により、A街区を1,590%、B街区を580%と定めます。また、容積率の最低限度を400%、建蔽率の最高限度を80%、建築面積の最低限度を1,000平方メートルと定めます。高さの最高限度につきましては、次のスライドでご説明します。高さの最高限度につきまして、図に示す通り、A街区の高層部Aを230メートル、低層部Aを40メートル。B街区の高層部Bを110メートル、低層部Bを50メートルと定めます。また壁面の位置の制限として、道路境界線または敷地境界線から4メートルとして1号壁面を定めます。続きまして計画建物の概要についてです。パースは赤坂通りを挟んだ北西側から望んだ外観イメージです。建築計画建物の床面積は、A街区とB街区合わせて約21万平方メートル。主要用途は事務所、店舗、産業支援施設、劇場、ホール、宿泊施設、駐車場となります。都市再生特別地区の説明は以上です。

続きまして、審議事項2、「都市計画駐車場の変更」の内容についてご説明します。都市計画駐車場の変更概要についてです。スライドとあわせて、資料2、「東京都市計画駐車場の変更について」をご覧ください。名称は、第21号氷川駐車場です。図の通り、黄色で示された現在、港区立氷川公園地下にある、都市計画駐車場、赤色で示された赤坂二・六丁目地区に整備する計画建物に、区域を変更します。面積は約0.32ヘクタールを約1.06ヘクタールに変更します。構造・階層につきましては、地下2層から地下4層に変更いたします。出入口につきましては出入口1ヶ所から、入口2ヶ所、出口2ヶ所に変更します。なお、駐車場台数約120台については変更がございません。今回の変更により、幹線道路からのアクセス性の向上、地下鉄赤坂駅とバリアフリーで都市計画駐車場をつなぐことによるアクセス性の向上が図れます。また、住居系地域への車両流入を軽減し、既存の老朽化した駐車場の更新を図ります。現状の都市計画駐車場の廃止解体後、港区立氷川公園の再整備により、公園機能の強化充実を図って参ります。都市計画駐車場の変更内容の説明は以上です。

最後に「今後のスケジュール」でございませぬ。東京都決定である「都市再生特別地区」につきましては、10月26日に予定している東京都都市計画審議会、港区決定である、「地区計画」「都市計画駐車場」につきましては、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ふと、都市計画の決定がされたこととなります。

続きまして、地区計画等の案に対して出されました意見書の要旨でございませぬ。お手元に配付してあります資料4「意見書の要旨」をご覧ください。提出されました意見書は1通で、個人1名から提出されてあります。また同じ方により、同じ意見書が東京都にも提出されてあります。それでは意見書の内容についてご紹介いたします。左側に意見の要旨を記載し、右側に国家戦略区域会議の見解が示されてあります。賛成意見に関するもの反対意見に関する問題はございませぬでしたので、その他の意見についてご紹介いたします。(1)、歩行者通路1号について、現在も歩行者通路となっているが、隣接地から人の出入りができないため、大変さびれている。「町に開かれた」という本計画の趣旨に沿って、隣接地からの人の出入りができるようにしていただきたいというご意見です。これに対しまして区域会議の見解としましては、地区施設である歩行者通路1

号は赤坂通りから地区南側への歩行者動線を強化し、周辺市街地の回遊性の向上を図るため、広く一般に開放されているものであります。また、にぎわいや、生物多様性に寄与する緑量ある緑化空間を創出する広場3号と一体的に整備することとしています。隣接する敷地との出入り等の具体的な設えにつきましては、これら地区施設を定める趣旨を踏まえ、今後事業計画の具体化にあわせて、事業者と協議して参ります。としています。(2)、国際的エンターテイメントのまちを目指すには、氷川神社例祭と「赤坂をどり」のような、赤坂の伝統的、文化的催しを支援するような仕組みや企画を本街区の中に組み込んでいただきたい。区画道路1号から南に抜ける道は、氷川神社祭礼の際の、山車や神輿が通る道です。また、コロナ禍において、料亭文化や花街文化の維持が難しくなっている中で、東京六花街の一つである国際的に通用する貴重な文化であることを認識していただき、存続に寄与するまちづくりをしていただきたいというご意見でございます。このご意見に対する、区域会議の見解といたしましては、地区施設として赤坂駅前広場や広場等のオープンスペースを整備し、様々なイベントの開催やオープンカフェ、サイネージ等の環境整備により、にぎわいある空間の創出を図ることとしています。また、これらの広場等を活用し、地域住民や企業等が連携して、祭りや、地域のイベントを活性化させることで、歴史文化の継承を通じた地域コミュニティの向上や、国際文化交流の促進など、地域の魅力や価値の向上が図られるようなエリアマネジメントに取り組むこととしています。意見書の要旨の説明は以上でございます。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

続きまして、地区計画等の案に対して出されました意見書の要旨でございます。お手元に配付してあります資料4「意見書の要旨」をご覧ください。提出されました意見書は1通で、個人1名から提出されております。また同じ方により、同じ意見書が東京都にも提出されております。それでは意見書の内容についてご紹介いたします。左側に意見の要旨を記載し、右側に国家戦略区域会議の見解が示されております。賛成意見に関するもの反対意見に関するものはございませんでしたので、その他の意見についてご紹介いたします。

(1)「歩行者通路1号については、現在も歩行者通路となっているが隣接地から人の出入りができないため、大変さびれている。「町に開かれた」という本計画の趣旨に沿っ

て、隣接地からの人の出入りができるようにしていただきたいというご意見です。

これに対しまして区域会議の見解としましては、「地区施設である歩行者通路1号は赤坂通りから地区南側への歩行者動線を強化し、周辺市街地の回遊性の向上を図るため、広く一般に開放されているものであります。また、にぎわいや、生物多様性に寄与する緑量ある緑化空間を創出する広場3号と一体的に整備することとしています。隣接する敷地との出入り等の具体的な設えにつきましては、これら地区施設を定める趣旨を踏まえ、今後事業計画の具体化にあわせて、事業者と協議して参ります。」としています。

(2) 『『国際的エンターテインメントのまち』を目指すには、『氷川神社例祭』と『赤坂をどり』のような、赤坂の伝統的、文化的催しを支援するような仕組みや企画を本街区の中に組み込んでいただきたい。区画道路1号から南に抜ける道は、「氷川神社祭礼」の際の、山車や神輿が通る道です。また、コロナ禍において、料亭文化や花街文化の維持が難しくなっている中で、東京六花街の一つである国際的に通用する貴重な文化であることを認識していただき、存続に寄与するまちづくりをしていただきたい。」というご意見でございます。

この意見、このご意見に対する区域会議の見解といたしましては、「地区施設として赤坂駅前広場や広場等のオープンスペースを整備し、様々なイベントの開催やオープンカフェ、サインージ等の環境整備により、にぎわいある空間の創出を図ることとしています。また、これらの広場等を活用し、地域住民や企業等が連携して、祭りや、地域のイベントを活性化させることで、歴史・文化の継承を通じた地域コミュニティの向上や、国際文化・交流の促進など、地域の魅力や価値の向上が図られるようなエリアマネジメントに取り組むこと。」としています。

意見書の要旨の説明は以上でございます。ご審議のほど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。ご質問ご意見のある方どうぞ。はい。では桑田委員。

【桑田委員】 桑田です。聞き漏らしたのかもしれないですけども、当該地域の用途地域ですとか、容積率は、都市再生特別地区ということで上書きされて、抜けてしまっているということかどうか。あとは、その当該地区周辺では港区の用途地区等が指定さ

れているかと思しますので、都市計画規制について高度地区も含めて、教えていただけたらと思います。

【野口都市計課長】 会長、都市計画課長。今、ご質問がございました通り、当該地区の容積率につきましては、都市再生特別地区の中で、改めて定めることとなります。今回の参考資料1が定めます容積率でして、今回の都市再生特別地区におきましては、容積率の最高限度を1,200%と定めます。またそれを適正配分しましてA街区は1,590%、B街区は580%と定めます。この都市再生特別地区以外の地区につきましては、これまで指定されています、用途地域、容積率制限、高度地区等がかかっているものでございます。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長。

【高見沢会長】 はい、ではお願いします。

【大森開発指導課長】 今のご質問いただいた回答の、補足でございます。今現在の用途地域は沿道、赤坂通りから20メートル、までが商業の容積率600%。20メートルを超えた部分が同じく商業地域の容積率500%という指定になっております。以上でございます。

【桑田委員】 ありがとうございます。住居系は、南側に第2種住居地域が隣接していると考えてよろしいですか。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長。ご指摘の通りでございます。2種住居、容積率400%、いうことでございます。

【桑田委員】 住居地域の400%だから、高度地区もかかってないっていう理解ですね。はい、わかりました。

【高見沢会長】 ほかにございますでしょうか。はい、どうぞ。

【池田委員】 細かいところの確認ですが、計画でございまして、まず資料1のですね、6ページ目、地下鉄赤坂駅なんですけれども、現在5Aと5Bの改札のところいわゆる券売機といったものがない。これも解決をされていくであろうというのが一つ目。それから、同じところなんですけれども、6ページの2番の出口のところ、非常に空間が狭くて、すぐに目の前に横断歩道がある。こちらの空間の確保ができるのかどうかということが一つ。それから、現在、特別区道第1041号なんですけれども、5ページのところ

写真があるとおりで、並木になってございます。これが3車線の区画道路1号になったときに、広がるわけですから、夜は大変暗いんですね。並木があって、美しいですけど、並木がむしろ邪魔をしてLEDに変えていただいたんですけれども。なかなか暗くて、坂を上がった上にはタワーマンションもございまして大変人口が多くなっておりまして、その辺が広がっているということで、夜の明るさも確保されているのかなというのがですね。この3点について質問させていただきます。

【大森開発指導課長】 会長。開発指導課長。

ただいまご質問いただいた3点につきまして、まず4ページでご質問いただきました、赤坂駅の5Bの改札口でございます。ご指摘のとおり、5、6につきましては、ホームからラチ外に行きまして改札が非常に狭いところで、ラチ部分も含めて、今回は改修いたします。広い改札口を設け、そこから駅前広場を設けてそして、新しくバリアフリーを設けた形で、地上部分へ繋がっていくということでございます。続きまして特別区道第1041号でございます。特別区道第1041号に面して、現在の、新国際赤坂ビル。こちらに並木があって、非常に高くなって街全体を少しちょっと暗いイメージにさせている部分もございまして、今度は、道路拡幅し、歩道状空地を設け、今ある樹木については、基本的には地区内に移植をし、新しい植栽計画のもと、また、この特別区道第1041号に面して新しいにぎわいのある施設を配置し、明るいイメージにする計画でございます。更に、6ページ、出入り口2は現状の写真がございまして、交差点からすぐに入入り口ということで、滞留空間がなく、非常に混雑、または利用のしづらい出入り口でございます。6ページを見ていただきますと、交差点部分の写真でございますけど、今、私が申した交差点からすぐの出入り口ということで、今度は建物の中に組み込んで、出入り口は廃止するものの、改札口から出入り口までの歩行距離が変わらないような歩行距離を保ちながら、建物の中で新しく計画をいたします。そのことによって、交差点部分の滞留、その周辺的安全確保が十分担保されると考えております。以上でございます。

【高見沢会長】 はい、ありがとうございます。

【池田委員】 はい、ありがとうございます。

ちょっともう少し広げた、質問をひとつお願いしたいんですけど、現在は赤坂見附から、赤坂までの回遊線があって、一ツ木通りも色々レストラン街などがあるというふ



うにと思いますが、特に赤坂見附は、青山通りに面しているということで、つまり、端っこ側のきれいているというか、そこから始まりと言ってもいいんですね。ずっとこう回遊線があって、赤坂駅の方へ皆さんが流れていらっしゃる。そうするとBizタワーが目に入ってくるわけです。あそこ行ってみようというふうになっていらっしゃる。Bizタワーへ行く、あるいはサカスへという回遊線ができているのかな、というふうに思われまして、今後の計画で、さらに高い建物ができればさらにそこは強みになるということが想像できるのですが、更にですね、その溜池山王駅も近くにございます。それから、この坂を上って超えますとアークヒルズ、六本木一丁目というのが、これも赤坂駅を中心として、赤坂見附に行ったら、溜池山王の六本木一丁目ぐらいがあって、この辺りにも回遊線というのがあっていいんじゃないかなというふうにも思います。多少の高低差が感じられるところもありますけど、もちろん、この辺のですね、いろんな期待感を持っていけるんじゃないかと。その中心が赤坂駅になるのではないかとというふうに思いますが、この辺はどのようにお考えなのか。

【大森開発指導課長】 にぎわいを形成する歩行者ネットワークということで、まさにこの地区が、この周辺の歩行者ネットワークの起点となるようにということで、道路周辺には、オープンスペースを設けて、緑の歩行者のネットワーク、界隈性を持った外構計画を計画しております。またTBSから緑の軸性を設けて、全体的に周辺の緑と軸が伸びていく。というような、全体的な外構計画のコンセプトを持って計画しております。

【高見沢会長】 はい。ありがとうございます。では真田委員。

【真田委員】 はい。真田です。

赤坂通り沿いの樹木についてなんですけれども、今、赤坂通り沿いの非常に緑量が豊かなところになっておりますけれども、よく地図を見ると、街路樹は結構ひよろひよろで、その奥にある隣地の樹木が非常によく育っているというふうに見受けられます。それがかなり樹齢も、もう何十年か前からあるというふうには思うんですけど、今回それが計画の中に入っていないというふうには思うんですが、簡単に伐採していいような歴史のものなのかというのの一つと。あとは、先ほどからの説明に、緑の育成だとかいろいろあるんですけども、地区の広場等の整備方針のところなどを見ても、緑のことが一切書かれていないので、そういう、今、実際すごく緑量豊かで、今のままいくと全部切ってし

まうような計画なんだろうというふうに思いますので、木がなくなるにしても、ある程度緑量を維持するような方針があるのであれば、広場等の整備方針の中に、一言ぐらい緑について書いてあっても良いのではないかというふうに思いました。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長

今回の計画におきましては、赤坂通りの道路内にございます樹木については、一切、この計画では伐採するようなことはございません。あくまでも敷地内で、新しく樹木を計画し直すということをございます。ただし、特別区道第 1041 号線にある、樹木につきましては、これは地区内で移植を原則として考えるということです。ですから赤坂通りの樹木と、新しく計画する樹木が調和のとれた、外構計画、樹木計画を行い、全体の緑の潤いのある、計画をしていきたい。このように考えております。

【真田委員】 お答えになってなかったような気がするんですけども。今、非常に大きい樹木が生えているのは、隣地の樹木ではないんですかっていうことと、それをどうするんですかっていうこと。あと、先ほどからあるように広場等の緑量を豊かにすると、いうふうな計画なのであれば、広場等の整備方針の中に文言を入れたほうがよりそういう方針が維持されるのではないですか。という、二つ質問です。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長。

資料 1 の 2 ページをお開きいただきますと、整備開発保全に関する方針の項番の 3 でございます。ここに、まとめて表現をさせていただいたもので、少し読み上げますと、周辺市街地と連携し、連続したまとまりのある緑を創出する。ということで、この地区内のこの緑の表記につきましては、この部分で表現をさせていただいたということをございます。

【高見沢会長】 2 ページということですね。はい、どうぞ。

【大森開発指導課長】 課長、開発指導課長。

恐れ入ります、2 ページ、資料 1 の図書の 2 ページをお開きいただきたいと思います。この 2 ページの、その他、「当該区の整備開発及び保全に関する方針」の項番の 3。市街地と連携し、連続したまとまりのある緑を創出する。この部分で、全体の緑、まとまりある緑という部分を、表現をさせていただいたものでございます。

【高見沢会長】 前段飛ばしましたがけれども、ヒートアイランド現象の緩和、緑の軸の

形成に寄与するためのというところでよろしいんですよね。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長。

【高見沢会長】 はい、どうぞ。

【大森開発指導課長】 ご意見いただきました、地区内のまとまりある樹木についての、ご質問でございます。スクリーンでございますけども、計画地に緑で塗った部分が緑地範囲でございます。これは、今後詳細に樹木の選定等々を行い、この地区にふさわしい樹木の選定ということを行っていきませんが、通りに面して樹木を配置し、また4番の広場のこの部分は、少し特徴のある形状の広場になっていますので、少しこの形状にあった緑化計画を行っていきたい、そのような計画で今進めております。

【高見沢会長】 それじゃあ、続けてなにか。

【真田委員】 先ほどの2ページのところのヒートアイランド現象のというふうに書いてあるのは分かったんですけども、広場のところに書いておいた方が、ちゃんとその、担保されるのかなと思いました。これだとどこでやるのかってというのがちょっと見えてこないで、最終的にその実現性が低いというか、確保されてない印象を受けますので、やるのであれば別に書いてもいいんじゃないかなというふうに思います。

【大森開発指導課長】 今ご指摘の点につきましては、今後行政側がしっかりとコントロールしながら、委員にいただいた趣旨に沿って、しっかり担保をとっていきたいと、そのように考えてございます。

【高見沢会長】 はい、それではいかかでしょうか。

【大西委員】 資料1の2ページ目の、今ご説明いただいたその他の2番のところ、災害時の帰宅困難者の支援と安定したエネルギー供給の実現に向けた取り組み。これはどういう内容になっているのですか。具体的に教えてください。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長。

まず、地域の防災対策についてご説明させていただきます。この地区につきましては、一時滞在施設、一時待機場所を、約1,100平米約650人対応。そして、一時待機場所が約1,500平米。場所につきましては、緑色でお示しした駅まち空間広場等々。また、一時滞在施設については、水色部分のエントランスホール西部分。ホール等々を想定しています。また、72時間対応した非常用発電装置、これにつきましても、水害等々の影響

を受けない6階部分に、または受変電設備を設けて御座います。また主な省エネ対策につきましてはDHC。または、コージェネシステムを、この計画地の中で構築していくということでございます。

【大西委員】 あれですね、一時滞在施設とか待機場所の今のご説明だと、ごく短期間の受け入れを予定しているということですかね。最大でどれだけ人口がいるのか分からないので、そのうちの何%ぐらいを想定されているのでしょうか。

【大森開発指導課長】 新しく開発されます新しい施設の就業人員が約7,000人を想定してございます。7,000人想定する中の、650人。実際には、就業人員につきましてはオフィス内での待機ということになるんでしょうけども。詳細な数字が現在ないもんですから、少し全体的なイメージとして就業人員が約7,000人。また、参考でございますけども、令和3年1月現在、赤坂2丁目で、就業人員が約2万人。赤坂六丁目で約7千人というような、規模からでございます。この地域で約650人が一時滞在施設の中で、確保できるといったようなイメージでございます。

【高見沢会長】 なかまえ委員

【なかまえ委員】 今、大西委員の質問の答えで、一時滞在施設、就業人員との関係で答えられたんですけど。これは、赤坂駅の電車が止まったりして帰宅困難用ではないのでしょうか。私の理解だと電車が止まって帰れない人っていうイメージで、オフィスは、壊れることはないと思うのでオフィスの就業者の方はそれぞれのオフィスに留まるということなんではないでしょうか。

【大森開発指導課長】 会長。開発指導課長。

ご指摘の通りでございます。

【なかまえ委員】 ありがとうございます。あと、お伺いしたいんですが、特別区道1041号線は、2車線から3車線に広がるということで、こちらが混雑しているというお話でした。私もこの辺りに住んでいるわけではないんですけども、印象ですと混雑がひどいのはA街区、B街区の前の赤坂通りが時間によって進まない、信号が何回も変わっても進まないというイメージがありまして。赤坂通りに関しては、歩行者用の公開空地みたいな形で、歩行者空間は広がるんだと思うんですが、道路はそのままだと思うんです。ただこの1041号線が広がることによって、赤坂通りの混雑解消が見込まれるというふう

に考えてよろしいでしょうか。あと、この辺り赤坂駅のところに駐輪場がないので、今回、公共的駐輪所ができるってことは非常にありがたく思っています。これは、区立の駐輪場ではなくてこれは事業者さんが、例えば六本木ヒルズとかのように一般に開放する駐輪場を作ってくださいという理解でよろしいでしょうか。それからもう一つ、たばこですね。今密閉型のものが求められているんですけども、これに関しても誰でもいらしたところを使えるようなものが、敷地内にあればいいなと思うんですが、そういう計画はありますでしょうか。お願いします。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長

【高見沢会長】 はい、どうぞ。

【大森開発指導課長】 まず1点目でございます。特別区道第1041号線の拡幅に伴って赤坂通りの混雑というところでございます。特別区道第1041号線につきましては常時、混雑してるものではなく、ある一定の時間帯が、大変混雑している。この部分につきましては、住民説明会等々でも町会からご要望があった部分で、ある一定の時間で、車がかかり渋滞するといったところの解消策ということで、今回一車線をふやすということでございます。今回の開発に伴って、各交差点部分の混雑度、そちらを検証し、道路管理者、警察から、その検証結果、またはその混雑度について、検討していただき、赤坂通りに面する、または周辺の道路も含めて、交差点部分の混雑度が許容できる範囲でということで、ご理解ご了解をいただいております。また、2点目でございます。2点目の、放置自転車対策。常時調査をいたしますと、赤坂駅周辺には約100台放置自転車が常時ございます。放置自転車対策として、この計画では120台の駐輪場を設けますが、これは、公共が管理するものではなく、事業者の方で管理をさせるということで、事業者の方で管理維持をしていくというような計画でございます。3点目でございます。たばこの喫煙所、こちらにつきましては、港区定住促進要綱の中で、東街区地下1階にございますけども、20平米の喫煙スペースを計画してございます。以上です。

【なかまえ委員】 赤坂通りの混雑解消なんですけど、許容範囲っていう話があったんですけど、ここが広がることで、混雑解消になると考えてよいのか、ここをはっきりお

答えいただけますでしょうか。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長。混雑部分に関しては、交差点部分の混雑度又は、飽和度ということかと思えますけども、混雑が今以上に悪化するというような結論にはいたってない。この開発によって赤坂通りがより一層混雑ということはないというふうに考えてございます。

【なかまえ委員】 はい、わかりました。民間が管理する駐輪場っていうふうにおっしゃったんですけど、管理業者が管理するという。誰でも使えるっていう理解でよろしいですか、六本木ヒルズとかのように、だれでも使えるのでしょうか。

【大森開発指導課長】 会長開発指導課長。利用制限はないものということで、協議をしております。

【高見沢会長】 はいありがとうございます。その他、何かありますでしょうか。

【松谷会長代理】 地区計画について一つと、駐車場のことについて。

まず地区計画について、最初から最後まで歩行者空間という言葉が出てくるんですけども、自転車というのが計画書の内容の中に無いんですね。多様な交通機能とういのがあって、駐車場の方にまで計画のところにシェアサイクルと書いてあるんですけども、ご説明の中で出てくるだけで、計画意図の中に、ちゃんと自転車って考えておられるのかどうか。毎回申し上げているんですけど、道路で何車線とおっしゃっているのは、自動車を意識されているし、歩道状空地っていうのは意識されているんですけども、じゃあどこを自転車が走るのか。断面図にも出てこないし。本来であれば、放置自転車対策としては、当然取り締まりをやる、だけど置き場が無いから駐輪場を作る。本当は公の責任なんです。だけど、23区の場合は民にやらせられるから、公は自分のものとして計画されないんですけども、地方であれば、駐輪場は区で自分が考えています。行政がとなれば、駐輪場はどこに置くのか、どういう動線でもってくるのかというのは、本当は公的計画として、歩行者ネットワーク計画を考えると、自転車ネットワーク計画があって、どうアクセスして、どういうふうに停めさせて、どうやって出てくるのか。というところまで考えなくてはいけないと思うんです。よく分からないけれど、南の方から太いやつが敷地の中に入ってきて、また出てきますよね。じゃあ、あそこは今回、区画道路2号になっているわけだけど、それ見ると、6mでしょ。そこ

に自転車が集集中してくるわけですが、ちゃんとそれを受けられるのか。もう少し、区として、多様な交通施設、機関、モビリティについて意識して欲しいし、計画の中にちゃんと組み込んで欲しいと思うんです。区画道路1号の断面図にも自転車ないでしょ。だけど、必ず自転車通るわけですよ。どう見ても、完全に忘れていたのか、無視しているとしたか思えないんです。歩道状空地の方は、走らせてはいけないんでしょうから自転車は。車道を走るのは本筋ですから、そういう事を考えた計画にしてもらいたいなというふうに思います。今回はなかなかこういう状況で変えられないと思うんで、事業が進むときに、もう一回考えていただきたいと思います。次の案件が出てきたときは、自転車はちゃんと計画図書の中に書いてあるように。そうすると、結果として、じゃあ、どこを走らせるかというつもりか答えを出さなくちゃいけないと思うんで、質問させていただきたいと思います。次回は何にも無かったら厳しい問いをしますんで、脅すつもりじゃないんですけど。これはご忠告です。それから、駐車場については、お答えを聞いてからになるんですけど、氷川公園のところにあるやつが、開発の中に取り込まれ、二つあるじゃないですか。120台、出口2か所、入口2か所ということですけども、この2か所の赤い区域がどういうものなのか。間に何かこう連絡車路があって、立体的に停められるのか。例えば、左側50台、右側70台なのか、ちょっと、その辺がよくわからないので。

【大森開発指導課長】会長、開発指導課長。まず、駐車場の出入り口でございます。駐車場の出入り口につきましては、警察とも十分な協議をし、周辺に著しい影響を与えないような、交通計画ということで、ご指導いただく中で本計画に至ったというところでございます。まず西と東では、地下で繋がっているものではございません。西街区でございますけど、西街区につきましては、赤坂通りからイン。一般車両については南側の区道がアウト。西街区の方の道がある方にリムジンバスなどが、スペースとして、待機場所でございますので、こちらについては1号線の東と西の真ん中の区道を抜けてアウト、出ていくというような計画でございます。東部分でございますけど東につきましては、南側の道路からのインとアウトということでございますが、東側の駐車場のアウトにつきましては、右折で出て、いずれも、赤坂通りを抜けて外堀通り。東街区につきましては、この南に車が左折アウトしますと、溜池山王の変形五差路がございまして、こちら

が、渋滞をしているということで、警察の方から指導いただいて、現在の車の出入り口経路ということでございます。

【松谷会長代理】 要するに二つに分かれてるってことですよ。120台。何台ずつですか。

【大森開発指導課長】 詳細につきましては、これからこの120台の内訳、これを決定していくと。いうことでございます。現在のところ合わせて120台。

【松谷会長代理】 都市計画では分かっていないということですか。合計しか。

【大森開発指導課長】 都市計画では、位置、面積を指定するもので、今回の都市計画については、AとBの建物区域の面積、これを都市計画の中で決定させていただきます。ということでAとBのいずれかの中で120台を確保していく。

【松谷会長代理】 片側かもしれない。

【大森開発指導課長】 片側だけに集中するということは考えづらいものの、東と西、また詳細については、まだこれからということで現段階では。

【松谷会長代理】 行政の専門家にちょっと失礼な言い方になるけど、計画図書に表れているものの根拠っていうのは手前にあるわけですよ。例えば道路2車線なのか4車線なのかは、計画についてだったら、1車線か4車線か決まるわけじゃないですか。都市計画決めないから分かりませんというのは、普通はなくて、こういう根拠で決めるから、こういう結論なんですという。結論部分はこのままでいいですよ、だけど内訳はわかりませんが、120台ですという都市計画は、私は初めて見ました。根拠がない都市計画はありえないと思うので、もう少しちゃんとつめてから、都市計画された方がいいかと思えます。

【野口都市計画課長】 会長、都市計画課長。今回の都市計画駐車場につきましては、この赤坂を目的地とする交通車両が以前からあったために、昭和37年に都市計画決定して、都市施設として設けた駐車場です。それをさらに駅前に移転することで、さらなる交通のニーズにこたえられるために、都市施設として維持する。それが今回の都市計画変更の中身でございます。2棟合わせて約500台の駐車場は、民設で一括運営しますが、そのうちの120台は、当初から昔から持っていた、赤坂地区のための、公共の都市施設としての都市計画駐車場の機能を維持する必要があるため、都市計画変更して



この場所に移すものでございます。500 台を一括運営するために、このような都市計画決定のものになっていきますけれども、もともと目的を持っていた意義については継続するために都市計画変更を致すものでございます。

【松谷会長代理】 一応、私も専門家だったもので、今のご説明だとね、結局 500 台分作って、どっかに 120 台分ありますよっていうことにしかになってない訳ですよ。実際多く来ても、駐車マスに都市計画駐車場、その他の駐車場とは色分けしないでしょ。だから、120 台分あるはずですよ、あることになっています、ということしか決めていませんよということですよ。そうですね。だけど都市計画駐車場としての施設として決めるというのは、当然その運営者の裁量だけでなく、その 120 台をちゃんと、適切に運営しているかっていう監督責任は当然行政にあるわけですよ。都市計画決定権者に。ですので、何かその 500 台できて、結果的には 120 台はこっち側に寄っているのかもしれないし、こっち側に寄っているのかもしれないし、よく分からないんです。ということでは都市施設にならないと思うんで、もうちょっとちゃんと対処されたほうがいいんじゃないかっていうことです。付置義務駐車場と、都市計画駐車場と、あとは事業者と、来街者用に何台あるかってことですよ。そうですね。結局それは、合計 500 台ですよ。というのと同じですよ。都市計画で決めているけど。だから今 120 台あるやつを移したら 120 台っていう引き込み変更になっているけれども。結果を見れば都市施設でもなくても 500 台あればいいってことですよ。ちょっと、行政からみれば、弱いと私は思います。

それとね、もう一つさっきの動線が非常に気になるのですが、さっき申し上げた、自転車、駐輪場に行く動線のところに、東側の駐車場へ行く車も集まるわけですね。だからそこは、車も集まり、自転車も集まり、その他、通過する車もあり、歩行者もいるってことですよ。駐輪場と駐車場の動線、両方心配になりますね。これは検証されていますか。

【大森開発指導課長】 今いただいたご意見、ご指摘につきましては、自転車、または交通量等々、警察と十分な協議をさせていただいて、警察から一定の、ご了解をいただいた上での計画の作り込みをさせていただいたということでございます。客観的なデータを持ってのご説明ということには、本日できませんが、道路管理者と交通管理者との

協議の中で、ご了解いただいたということで、大筋では問題はないのかなというふうに考えております。

【松谷会長代理】 あえて申し上げれば、都市計画審議会で、別の観点から審議しているんです。ですから、道路管理者 がいいって言って、交通管理者がいいって言うからいいでしょ、という言い方は審議会に対して大変失礼な説明だと思うので、ちゃんと審議会で説明できるように、データをもって聞かれたときに答えられるように準備しておくべきだと私は思います。今のようなやり方は、審議会での説明としては、きわめて不適切だと思いますので、そういうふうにご理解しておいていただきたいと思います。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長。非常に申し訳ございませんでした。答弁については気をつけたいと思います。よろしくお願いします。

【高見沢会長】 はい。他に何かご発言はありますか。

【富田街づくり支援部長】 会長、街づくり支援部長。

交通量の評価はですね、全部イン・アウトに関しまして、こちらについては、周辺に与える交通量につきまして、一応、評価をしてございます。その結果が次の表に出ていまして、現況に対して計画交通量を載せてですね、それに対する影響については、全部検証してございまして、特にこれで一応全部時間帯については計上しています。さらにピーク時のですね、関連でございしますが、ピーク時についても、入庫出庫に関して問題がないことを、一応検証してございますので、根拠がないというわけじゃなくてきちっとその検証した中で、個別に台数を出して、検証しているということでございます。

【高見沢会長】 今、車の話だけですよね。だから松谷委員がおっしゃっているのは、それと自転車といろいろ来た時に、自分の言葉で語れるようにしてください。

【松谷会長代理】 南側の区画道路2号、あそこに車も集め、自転車も集めという計画だったでしょ。ちゃんとそれは問題ないかっこうで、歩行者も含めて、さばけるか、円滑な安全かどうかということで、十分な幅員は取れていますか。十分な検証は出来ていますか。ということを私は聞いたんです。だからこれはぜんぜん関係無いです。

【富田街づくり支援部長】 次回以降きちっと、説明できるようにさせていただきたいというふうに思います。

【高見沢会長】 はい、お願いいたします。

【大西委員】 第一議案、通りそうなんですが、一点だけ確認したいのですが、参考資料1のところで、都市再生特別地区の変更っていう資料が配られていて、席上案のところでも、最後の方に参考っていうことで、都市再生特別地区の内容が書いてあるんですけども、この点はなにか変更がかかっているんですか。議題の中に。これが分からないです。

【野口都市計画課長】 会長、都市開発課長。今回の都市計画審議会に審議案件としてお諮りしたのは、資料1「地区計画」と、資料2「駐車場の変更」のみです。ただ地区計画で定めることに至った背景等、事業全体をご説明するために、参考資料1都市再生特別地区と、地域貢献の内容をご説明したものでございます。

【大西委員】 わかりました。

【高見沢会長】 はい。他いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。私からちょっと時間が押しているんで一言のお答えでいいんですけども、今回開発地区にいろんな人やものを呼び込もうということと、背後にある住宅等の侵入等で、制御するというか、あまりその、迷惑をかけないかという、歩行者の話もありましてね。その辺の道路上の整備がどのようになっているかがなかったんだけど、十分それは検討されてるということでよろしいでしょうか。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長。十分に検討した結果でございます。

【高見沢会長】 はい、よろしく申し上げます。

【清原委員】 歩行者の交通の確保、交差点に関してなんですけども、例えば、スクランブル交差点にするとか、いろいろな知恵を出して十分検討していただきたいと思えます。安全の確保とかですね。

【高見沢会長】 はい、ありがとうございます。それでは、ただいまの案件につきまして、お諮りしたいと思えますが、よろしいでしょうか。

では、審議事項①番、②番。いま、二つの事項がございましたが、こ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、さようのように決定し、答申致します。それでは、引き続き、審議事項につきまして事務局よりご説明願います。

【野口都市計画課長】 会長、都市計画課長。それでは審議事項3、東京都市計画地区計画浜松町駅西口地区地区計画の変更についてご説明させていただきます。

【高見沢会長】 あ、ちょっと待ってください。すみません、議論の結果についてのお願いをしないとイケない。先ほどの審議ですけれども、緑の関係ですね。それから自転車の関係、それから防災の関係があると思いますが、特に都市計画という意味では、緑と自転車、計画図書に表れていないのではないかと、ご指摘をいただきました。あまりこう、たくさんを書くという意味ではないのですが、やはり都市計画上どのように具体的に考えているのかという事について、今回ご指摘いただきましたので、次回以降、できるだけ記載すべきことは記載するというふうにお考えいただけたらと思います。宜しくお願い致します。

【野口都市計画課長】

再度改めまして審議事項3のご説明をさせていただきます。よろしく申し上げます。審議事項③、東京都市計画地区計画浜松町駅西口地区地区計画の変更について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、本日配布いたしました「席上配付資料2」におきましても、イメージ図などのスライドも用意しております。あわせてご覧いただけたらと思います。本案件に先立ち、当地区の概要についてご説明いたします。事前に説明、配布させていただいた参考資料4「浜松町駅西口地区のまちづくりについて」をご覧ください。左側下の位置図もあわせてご覧ください。本地区は浜松町駅の西側に位置し、地区内には、JR浜松駅、東京モノレール浜松町駅、高速バスターミナルがあり、都営地下鉄大江戸線、浅草線大門駅にも繋がる交通利便性の高い地区でございます。しかし、各交通、公共交通機関の乗り換え動線が複雑でわかりにくく、周辺市街地と繋がる歩行者空間が不足するなど、駅前の利便性安全性の低下が顕在化しています。このような背景を踏まえ、平成25年3月に、本地区に地区計画及び都市再生特別地区がすでに決定され、交通結節機能の充実や居住環境の向上など、魅力溢れる市街地形成を進めるまちづくりを進めて参りました。このたび、国内外からの

旅行者受け入れのための宿泊施設や観光支援機能等の整備、JR浜松駅南口ラチ外（いわゆるいわゆる改札外）での通路の整備を行い、浜松町駅周辺の交通結節機能のさらなる強化や、ゆとりある歩行者ネットワークの形成を図るとともに、国際性豊かでにぎわいある拠点性と象徴性を備えた緑豊かで魅力溢れる複合市街地の形成を進めて参ります。スライドまたお手元の席上配付資料2をご覧ください。最初に、本案件の手続きについてでございます。本案件につきましても、国家戦略特別区域法の手続きによる案件となります。東京都の決定案件でございます、「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。そして、港区決定となります地区計画の変更につきましても、本日審議、当審議会に付議されたものでございます。当審議会から答申いただいた後に、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、都市計画決定がされたものとみなされます。続きまして浜松町駅西口地区のまちづくりについてご説明いたします。まず「計画地の位置」でございます。計画地は赤線で囲まれた区域であり、地区計画、約5.5ヘクタールでございます。続きまして「まちづくりの経緯」でございます。当地区は平成25年3月に地区計画と都市再生特別地区が決定され、その後、平成29年1月には市街地再開発事業の決定に伴う、地区計画の変更。平成30年3月に、Ⅱ地区を追加する地区計画の変更を行っており、同年8月には、B棟「日本生命浜松町クリアタワー」が竣工、令和3年3月には、A-3棟となります。世界貿易センタービルディング南館が竣工いたしております。今回の都市計画変更は、新たな宿泊、観光支援機能を加えて、駅前拠点にふさわしい多様な機能を備えた、複合市街地の形成を進めるため、地区計画及び都市再生特別地区の変更を行うものでございます。次に「計画地周辺の現状、交通結節機能」でございます。浜松町駅周辺は、歩行者の滞留空間が不足しており、駅においてはバリアフリー動線が未整備のところがございます。また、他の公共交通機関との乗り換えが複雑でわかりにくいなどの課題もございます。次に、計画地周辺の現状、駅前の防災機能でございます。駅前滞留者や帰宅困難者のための一時待機スペースや、災害時のエネルギー供給システム等、駅前の防災拠点にふさわしい機能が求められております。ここからは都市計画案の内容についてご説明いたします。初めに「浜松町駅西口地区地区計画」についてご説明いたします。最初に、地区計画の名称位置面積でございます。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。名称は「浜松町駅西口地区地区計画」、位置は、「港区浜松町二丁目及び海岸一丁目各地内」面積は、Ⅰ地区が約3.9ヘクタール、Ⅱ地区が約1.6ヘクタール、合計約5.5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。スライドでお示ししています、東京圏国家戦略特別区域に関する区域方針における、「国際的ビジネス拠点の形成」及び、港区まちづくりマスタープランにおける「来訪者が快適に過ごせる環境の整備の推進」についての記載を踏まえ、地区計画においても、これらの記載を追加するとともに、下から8行目に「多様な都市機能の集積」が必要となっていることを追加いたしました。次に土地利用の方針でございます。資料3の2ページとスライドをあわせてご覧ください。スライドの赤で着色した部分、宿泊及び観光機能が今回追加した箇所となります。土地利用の方針の項番2について、「駅前の立地特性及び羽田空港のアクセス利便性を踏まえ、業務、商業、宿泊、居住、文化交流機能、業務支援機能、生活支援機能、観光支援機能等の多様な機能の集積した、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」に変更してございます。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。資料3の3ページとスライドをあわせてご覧ください。項番1につきまして自然エネルギーを再生可能エネルギーに変更し、再生可能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い、エネルギーの高効率化に努める。と変更しております。次に、地区整備計画（地区施設の配置及び規模）でございます。スライドに示しておりますのは、本地区の地区施設の配置図になります。今回、地区施設につきましては変更追加ございませんが、今後整備する地区の主な地区施設についてご説明します。まず、地区施設の一覧です。資料3の3ページから5ページのスライドと合わせてご覧ください。道路、公園、その他の公共施設の一覧でございます。その他の公共施設は、広場や歩行者専用通路、地区内通路、歩道状空地になります。次に地区施設のイメージ図でございます。まず北口東西自由通路のイメージでございます。地区施設の名称としましては、歩行者専用道路1号、歩行者専用通路6号になります。「橋上駅舎」になっている部分は、現在のJR浜松町駅でございます。北側の駅舎がさらに橋上化され、現在1階にある改札口は3階レベルになります。竹芝や汐留方面へは、東西自由通路によって線路を横断し、デッキに接続することで、安全で快適に周辺地域とつながって参ります。次に広場1号のイメージでございます。デッキ

階に約 2,000 平方メートルの広場を整備いたします。JRモノレール浜松町駅の改札やバスターミナルタクシー、地下鉄等と繋ぎ交通結節拠点にふさわしい、安全で快適な広場をデッキ状に整備いたします。また、「ステーションコア」と呼ぶ、様々な交通機関と乗り換えを、縦動線につなぐことで、他の交通機関と乗り換えがわかりにくいといった課題の解決を、図って参ります。次に広場 2 号のイメージでございます。デッキ階に約 800 平方メートルの広場を整備いたします。右手の道路は、大門通り、手前側にみえるデッキは、既存の文化放送前に繋がるデッキでございます。広場 2 号は先ほど説明しました、北口東西自由通路や、B 棟へ繋がる歩行者専用通路 1 号とも接続し、駅前の滞留空間歩行者ネットワークを強化いたします。次に、歩道状空地 1 号のイメージでございます。大門通りの歩道に沿い、幅員約 2 メートルの歩道状空地を整備することで、さらに安全で快適な歩行者空間を確保いたします。次に「地区整備計画（建築物等に関する事項）」でございます。資料 3 の 5 ページ及び、スライドをあわせてご覧ください。スライドの赤で着色した部分が今回変更した箇所になります。建築物等の用途の制限につきまして、新たにキャバレーパチンコ等、ゲームセンター等、を追加いたします。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。「参考資料 3」の都市再生特別地区の図書と、及び、スライドをあわせてご覧いただけたらと思います。まず「都市再生特別地区の種類、位置、面積」でございます。参考資料 3 の 1 ページとスライドをあわせてご覧ください。種類は「都市再生特別地区（浜松町二丁目 4 地区）」位置は、「港区浜松町二丁目地内」、面積は、青色 1 点鎖線で示す約 3.2 ヘクタールでございます。次に「都市再生の貢献」でございます。スライドをご覧ください。当地区における都市再生への貢献項目でございます。平成 25 年、都市計画決定時は、交通結節機能の強化、国際交流拠点の形成、防災機能の強化と環境負荷低減としておりました。今回新たに「観光拠点・都市型 M I C E 拠点の形成に資する都市基盤都市機能の整備」及び、「防災性向上と環境負荷低減への一層の取り組み」を追加いたします。先ほどの項目を断面イメージに表したものがございます。具体的な内容については次のスライドから説明させていただきます。新たな取り組みの一つ目としまして、「観光拠点都市型 M I C E 拠点の形成に資する都市基盤・都市機能の整備」でございます。項番 1 としまして、「浜

松町駅周辺エリアにおける観光拠点形成に対応した交通結節機能のさらなる強化」を図ることとしております。具体的には、JR浜松町駅南口の改札外通路の拡幅整備や、駅前周辺エリアの無料循環バスの導入、次世代モビリティの乗り降りのための場所の整備等を進め、観光拠点の形成に対応した基盤の取り組みを行って参ります。次に項番2「各観光地への再訪問意欲を喚起する観光プレ体験機能の整備」項番3「都市型MICE誘致に寄与する国際水準の宿泊施設DMO活動施設の整備」でございます。観光プレ体験施設では、VRいわゆるバーチャルリアリティー等の先端技術を活用した、臨場感溢れる体験の提供、また国際水準の宿泊施設の整備、さらには観光地域づくり法人が行うDMO活動のための施設整備等を行います。次に項番4「旧芝離宮恩賜庭園の観光活用促進に向けた都市機能の整備」でございます。お茶や日本舞踊などで文化体験のできる文化体験施設の整備や、弓道場の再整備、また、ライトアップなどにより、庭園北側の歩行者デッキからも、庭園の夜景を際立たせ、さらなる庭園の魅力向上に取り組みます。次に項番5「エリアマネジメントの実施によるまちの魅力・活力の向上」でございます。当地区だけでなく、周辺エリアと連携して、エリアマネジメント活動を行い、さらなるまちの魅力向上や、継続的なまちづくりに取り組みます。次に取り組みの二つ目といたしまして、防災性向上等、環境負荷低減への一層の取り組みでございます。項番1として「帰宅困難者支援機能の強化」を図ります。約4,000人の帰宅困難者受け入れスペースの整備を行います。また、津波発生時の緊急避難場所となる津波避難ビルに指定されます。次に項番2「低炭素など環境負荷低減に寄与する、環境性能の向上」でございます。大門通り沿いの緑化の強化や、屋上緑化などにより、約1万2千平米の緑化空間を創出します。次に都市再生特別地区に関する内容でございます。参考資料3の1ページとスライドをあわせてご覧ください。赤字の部分が今回変更する箇所です。容積率の最高限度は、地区全体で1,200%。A街区を1,220%に変更いたします。高さの最高限度につきましては、別のスライドで説明させていただきます。建築物の建蔽率の最高限度でございます。80%と変更ございませんが、注釈部分の記載と備考欄に、今回都市再生の貢献項目である浜松町駅通路拡幅整備と、旧芝離宮庭園の整備を追加してございます。続きまして建築物の高さの最高限度についてです。高さの最高限度につきましては、図に示す通り、A街区の高層部Cを235メートルに変更いたします。別添図でございます。



都市再生への貢献項目である、浜松町駅通路拡幅等整備の実施範囲と旧芝離宮庭園整備の実施予定範囲を新たに追加いたします。それでは次に、外観イメージでございます。計画地東側、旧芝離宮恩賜庭園側からのイメージでございます。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きましたら、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ると、都市計画の決定がされたこととなります。続きまして、地区計画の変更にかかる案に対して出されました意見書の要旨でございます。お手元に配付してございます資料5を、A4サイズの資料です。「意見書の要旨」をご覧ください。提出された意見書は2通で、個人1名と、1団体から提出されております。名称には地区計画と記載しておりますが、東京都案件の都市再生特別地区もあわせられた内容となっております。意見書の要旨に対しまして、右側に国家戦略区域会議の見解が示しております。内容について主なものをご紹介します。最初に、賛成意見、反対意見に関するものはございませんでした。次にその他の意見に関するものとして2通ございます。まず、都市計画に関する意見でございます。具体的には(1)「建築物の統一化を願う」とのご意見。区域会議の見解としましては、「東京都景観計画や港区景観計画といった上位計画を踏まえ、本地区については駅前の顔づくり、近接する旧芝離宮恩賜庭園からの見え方への配慮、大門通り沿いの街並みや周辺街区との調和等を景観形成の方針とし、大庇による、高層棟の圧迫感の低減や、大門通り沿いでの積極的な緑化を行うとともに、壁面や高さの分節等により、建物の存在感の低減を図ることとしている。」としております。次に(2)「国際化についての理念が薄弱である。」というご意見です。区域会議の見解としましては、「上位計画等を踏まえ、本計画では、平成25年3月の都市計画決定時に、国際コンベンションホールやレセプション会場等のMICE機能や、多言語対応の国際医療センター等を整備するとしています。加えて今回の計画変更により、日本各地の魅力や楽しみ方を多言語で発信する観光プレ体験施設やエリアMICEの誘致促進を図るDMO活動施設、国際水準の宿泊施設等を整備することとしている。」とをしております。続きまして、事業計画に関するご意見です。(1)「コロナを見据えた開発について。」のご意見でございます。

「基本対策を厳守するなど、人々に促す方法を考えて欲しい。」のご意見です。区域

会議の見解としましては、「東京都都市計画区域の整備開発及び保全の方針」では、サステナブルリカバリー、いわゆる（持続可能な回復）の考え方に立脚した、強靱で持続可能な都市づくりを進めることとしている。」こと。また、「こうした上位計画を踏まえ、本計画では、今後事業者がオフィスの施設計画等の具体化に向けて検討を進めていく中で、感染症防止対策にも配慮した空調設備や、非接触型設備機器等の多様な設備の導入や身近な緑化空間の創出などを進めていくこととしている。」としてございます。続きまして、その他の意見です。（１）「街の看板広告等に品位あるデザインを。」というご意見でございます。区域会議の見解としましては、「屋外広告物の掲出については、東京都屋外広告物条例に基づき設置許可を行うとともに、港区景観条例に基づき、屋外広告物と景観に関する知見を有する景観アドバイザーの助言を活用し、地域特性を踏まえた助言指導をしている。」としてございます。次に（２）「大門通りの路上喫煙所を撤去し、緑豊かな歩道状空地を整備されることを願う。」というご意見でございます。区会議の見解としましては、「路上の喫煙、指定喫煙場所は、周辺での路上喫煙を防止するために設置しており、撤去は困難であります。指導員の巡回指導やチラシの掲示等により、利用マナーの徹底に引き続き努めて参ります。また、大門通りは、「港区まちづくりマスタープラン」において、緑の軸に位置付けられており、街路樹等の整備など、道路緑化を推進するとともに、沿道において厚みと広がりのある緑化を推進し、道路をいかした緑の軸を形成することとしています。今後とも沿道の開発等の機会を捉え、緑豊かな市街地の形成を図っていく。」としてございます。意見書の要旨の説明は以上でございます。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

【高見沢会長】 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。ご質問、ご意見はございますか。はい。どうぞ。

【大西委員】 今回の審議はですね、席上配布のところの東京都の関係する参考っていう所を除くところを決定するという理解で良いですか。東京都の方についての質問をしてはいけない、しても意味がないというのでしょうか。

【高見沢会長】 いえ、ご質問いただけます。

【大西委員】 本来の審議事項の内容について質問しますが、席上配布のところをいく

と、11 ページですね。自然エネルギーを再生可能エネルギーに変えたっていう、新しい名前ですね。その理由を教えてくださいたいのと、それから、最後の 19 ページの、ところで、風営法のところですけど、これはキャバレー、パチンコ、ゲームセンターとありますけど、実際浜松町あたりからあるわけですけど、これについては既存のものは残っている前提という理解でいいでしょうか。この 2 点をよろしくお願いします。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長。まず、机上配布の 11 ページ、資料 1 の 11 ページの、再生可能エネルギーです。こちら従前はですね自然エネルギーというような規定をしておりましたが、水素エネルギーですとか、未利用エネルギー、そういったもの全体を含めて、包括する形で再生可能エネルギーと、いうことで、表記を変更しました。また、19 ページ。風営法に関するご質問いただきました。これについてはですね、この地区での地区計画でございますから、この地区で建築計画をする際にはですねフルスペック、いわゆる風営法に関わる規定。それからここにご紹介してはありますが、1 項 5 号全てを含めて、規制の対象ということで建築することができない。ということでございます。

【野口都市計画課長】 会長、都市計画課長。風営法の方の補足説明をさせていただきます。地区計画の区域について、今、開発指導課長が説明したように規制をかけますが、この区域以外につきましては、商業地域が主になっておりますので、風俗営業の許可を、警察から取得できたものについては営業可能な地域になっております。

【高見沢会長】他に何かご質問はいいですか。

【大西委員】皆さんも他に質問があると思って、

【高見沢会長】他にご質問はありますか。では、続けて良いかと。

【大西委員】席上配布資料の 32 ページの東京都のところなんですけど、赤い部分に変更があるということで、少し気になっているのは、高層部 C が 235 メートル以下に変更したところなんですけど、これ前回も確か指摘したんですけど、あそこはもともと海の中なんです。やはり地震列島である日本で、その高い建物を建てることはかなり危険があるというふうに、私は思っていて、ドバイのようになるのかなっていう気もしないではないんですけども、再開事業だから高くしないと、事業ができないのは当然なんですけど。最終的にその事業体が頓挫したときには、都や自治体が責任を問うということにな

るという訳で、将来、区民や都民の負担になる可能性があるという気がしているので、これも決まっちゃったことはしょうがないけど、今後100年単位で、最終的に機能を喪失した時に、どうやって再生していくのかについても、合わせて検討いただいた方がいいかなと思って、その点、もしも検討していることがあるのであれば、教えていただきたいと思っております。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長。まず構造に関するご質問でございますけど、この建物につきまして100メートルを超えるということで、建築基準法上は大臣認定が必要となり、その過程の中では、構造評定ということで、一連の構造の規定をクリアした建物で計画されます。具体的には、A1棟A3棟につきましては、制震構造を採用しております。当然のことながら、構造評定の中では地震の応答解析等によって、より耐震性の安全性を確保しているということです。また、この事業につきましては市街地再開発事業ということではないものですから、区がこの事業を将来的に事業者にかわって事業を行うという、全体のスキームとは少し違うといったところでございます。

【大西委員】 いやそれは分かっています、事業者が責任を負うのは当然なんですけど、この計画を行政が指導して、こういう形であればやっていいですよというので、お墨付きを与えるわけで、営業ができる形で事業者が考えるのは当然なんですけど、多分、修繕が困難になってくるだろうということで想像が難くない。で、今の高層マンションも、今の時点では、修繕費も安いんですけど、今後どんどん高くなっていくと、耐えられなくなるはずなので、その時に廃墟状態になる可能性があるし、地震があるときに、ひびが入ったり、エレベーターが動かなくなることもあるし、その場合はほとんど廃墟になるということもあり得ることで、昔のいろんな有名な古都でも、その都市を捨てて、今は遺跡になるぐらいなので。その点を踏まえると、どんどん高くすればいいという発想だけではちょっといけないような気がする。建築基準はいくらオーケーだといったところで、将来の経済効率なんか判定できないはずなので、その点は都市計画を作る場合は、今後の再生のことを考えなきゃいけないというふうに思います。国は考えてないと思うんですけど、港区は考えていただきたいというふうに思っております。

【大森開発指導課長】 会長。開発指導課長。今委員にご指摘いただいた点については、今一度事業者への構造検討、それと、非構造部材も含めて、将来にわたって、十分な耐

震性が確保できるような、検討ということで、私のほうから指導させていただきます。

【高見沢会長】 何か意見ございませんでしょうか。

【松谷会長代理】 席上配布資料の27ページにエリアマネジメントと書いてあって、ここに書いてある（仮）浜2エリアマネジメント法人って書いてありますね。これのその下に、3地区ってこう連携エリアマネジメントってありますよね。この辺のことが、まず分からないんだけど、浜2エリアというのは、これから建つB棟のことですか。それとも既に建っているA棟とか、ここにある三角形のC棟とか、こういうのを全部入れた地区全体のことですか。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長。スクリーンにお示していますけども、浜2エリアにつきましては、今回の地区計画、区域ABを含めたエリア、ここでエリアマネジメント法人を、下の当地区につきましては、浜松町駅を中心としてもうすでにまちづくりが進行しております、竹芝、それと今現在、進められています芝浦一丁目、この本地区を含めてこの3地区が連携をしながら、エリアマネジメント活動を、充実させていく、強化していく。その上で、このスクリーンでお示したのは、3地区プラス周辺の町会ですとか商店街、いろんな地区を巻き込んで、エリアマネジメントを、地域で活性化していこうといったところですね。27ページの中で表現をさしていただいたものでございます。

【松谷会長代理】 わかりました。そうすると、地区計画区域全体で、一つの浜2エリアマネジメント法人ができる。すでに建っているところがありますよね。だけど、まだそれはできてなくて、これから新しいのができると、この法人ができるということですね。つまりまだ、エリアマネジメントが始まっていないということですか。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長。法人化はされていないものの、今現在、B街区の建物が竣工しておりますので、実際には、AとB棟において検討の段階でございます。それから、法人化し、その法人化したものが、先ほどご説明した模式図という形で活動を行っていくというように考えております。

【松谷会長代理】 わかりました。この27ページの連絡・協議で右に地元町会、鉄道会社、行政機関とあるけど、この行政機関が港区ということですか。

【大森開発指導課長】 会長、開発指導課長。主にはそのように考えています。

【松谷会長代理】 主にはどっちですかね。

【大森開発指導課長】 港区でございます。

【松谷会長代理】 東京都は出てこないよね、国も当然入らないし。分かりました。

【高見沢会長】 その他ありましたか。よろしいようですね。

それでは、今の案件につきまして、お諮りしたいとおもいますが、よろしいでしょうか。

他に何かございますか。ないようでしたら、ただいまの案件につきまして、お諮りしたいと思いますが、よろしいでしょうか。審議事項③につきまして、案の通り異議がないものとし、答申することに、賛成の方の挙手をお願いします。

(賛成者挙手)

【高見沢会長】 賛成多数と判断し、さよう決定し、答申致します。

【野口都市計画課長】

報告事項です。品川駅周辺地区に係る都市計画案について、この場をお借りしてご報告させていただきます。「参考資料5」「参考資料6」の計画図書に沿ってご説明いたしますが、本日配布させていただきました「席上配布資料3」の通り、イメージ図などのスライドも用意してございますので、あわせてご覧いただけたらと思います。案件の説明に先立ちまして、当地区の概要についてご説明いたします。事前に配布させていただきました参考資料7「品川駅周辺地区（区域1から4）の街づくりについて。参考資料7でございます。をご覧いただけたらと思います。まず1「計画地の位置地区の概要」でございます。左下の位置図もあわせてご覧ください。品川駅周辺地区は国道15号の東側に位置し、JR車両基地跡地を中心とする約18ヘクタールの地区でございます。2020年の高輪ゲートウェイ駅の暫定開業を始め、土地利用転換が進められております。しかし、整備に着手する中で、明治初期に鉄道を敷設するために、海上に作られた、高輪築堤の一部とみられる構造物が計画地内で出土しました。高輪築堤の出土以降、有識者で構成される高輪築堤調査・保存等検討委員会において、調査・保存のあり方について検討が進められ、調査・保存方針が取りまとめられました。こうした経緯を踏まえ、当地区では、明治初期に造られた日本初の鉄道の遺構を、国内外の来訪者が、鉄道開業時のまちの歴史を知るための資源として生かすため、まちづくりと高輪築堤保存の両立に向

けた、都市計画の変更を行います。続きましてスライドをご覧ください。「国家戦略都市計画建築物等整備事業について」でございます。本案件につきましては、国家戦略特別区域法の手続き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」の変更が東京都の案件となりますので、東京都都市計画審議会に付議されるものです。東京都都市計画審議会で審議されたのち、東京圏区域会議や、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、都市計画の決定がされたこととなります。今回の変更につきましては、港区の案件ではないため、本審議会での審議事項ではございませんが、今後も当地区に関連する案件が控えているため、本日、当審議会において、ご報告をさせていただくものでございます。次に「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、黄色で着色した区域が、地区計画の区域約 18.3 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区域、約 9.5 ヘクタールでございます。次にまちづくりの経緯でございます。平成 26 年 9 月に東京都において、「品川駅田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014」が策定されました。平成 28 年 4 月に品川駅周辺地区において、地区計画、土地区画整理事業、都市計画道路が都市計画決定されています。平成 29 年 2 月に高輪ゲートウェイ駅の工事着工がなされ、平成 29 年 3 月に、J R 東日本におきまして、「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」が作成されております。平成 31 年 4 月に地区計画、都市再生特別地区、都市計画道路等変更がされております。令和 2 年 3 月に東京都において、「品川駅・田町駅まちづくりガイドライン 2020」が策定され高輪ゲートウェイ駅が開業してございます。最後に令和 3 年 9 月に J R 東日本におきまして、「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」が改定されています。次に、品川駅周辺地区が平成 31 年 4 月に決定された際の都市計画の内容についてご説明します。都市再生特別地区の整備方針として、「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」「防災対応力強化と C40 が掲げる先導的な環境都市づくり」を行うこととしてございます。あとは高輪ゲートウェイ駅前の重層的な広場や、周辺地区と繋がる歩行者ネットワーク等を整備するほか、建物の低層部に文化創造施設、生活支援施設等を整備するとしています。次に「計画地の現況」でございます。J R 東日本の客車の減少や、電車の長編成化に伴い、車両基地設備の整理・集約の結果、赤枠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。先ほどご説明しました通り、品川駅・高輪ゲートウェイ駅周辺では様々な計画が予定されています、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、事業が行われています。次に高輪築堤の出土に関する経緯をご説明いたします。当地区におきまして、まちびらきに向けた建築物の整備に着手する中で、高輪築堤の一部と見られる構造物が計画地内で出土いたしました。令和2年9月より、高輪築堤調査・保存等検討委員会において議論・検討が行われ、本年4月21日に調査・保存の四つの方針が示されました。調査・保存の方針の具体的な内容についてご説明いたします。左下の写真①に示した2街区の公園隣接分、約40メートルを現状保存といたします。また、中央の写真②に示した3街区の橋梁部を含む約80メートルを現地保存といたします。また、右下の写真③で示した信号機土台部を含む約30メートル（4街区）を、移築保存とします。加えて、記録保存箇所については、詳細かつ慎重な調査を行うことが示されてございます。続きまして、まちづくりと高輪築堤保存の両立に向けた計画変更の内容についてご説明いたします。まず、2街区におきましては、茶色で示す高輪築堤を保存するため、左側の現計画のデッキの形状を、右側の図の黄色い線の位置に変更いたします。新設するデッキの橋脚を旧京浜東北線の橋台跡に設置する計画となります。続きまして3街区についてです。茶色で示す築堤を保存するため、建物を、規模は変えずに、地下は約12メートル、地上は4メートル、東側、図の上側に移動いたします。その際は緑色で示す、区画道路1号の上空等を活用します。また、黄色で示したデッキ上の歩行者ネットワークの形状変更を行うものでございます。続きまして、こちらは高輪築堤の保存・公開のイメージパースです。左側2街区の公園隣接部のイメージです。現地保存する高輪築堤が身近に感じられるような計画としています。続きまして、次に右側は、3街区の橋梁部のイメージです。高輪築堤の見学空間を確保する計画としています。それでは地区計画の内容についてご説明します。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、参考としていただいております、地区の図書として参考資料5を配布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よってもご説明いたさせていただきますので、あわせてご覧ください。最初に「地区計画の区域」でございます。図上の赤枠の部分が地区計画の区域となります。次に地区計画の変更案



について、赤色で示した、今回変更する項目を中心に説明させていただきます。はじめに「地区計画の目標」でございます。高輪築堤のまちの歴史を知るための資源として、国際交流拠点品川のまちづくりに活用することを新たに追加しております。次に「公共施設等の整備方針」でございます。街区公園と一体的な整備を行う広場に、高輪築堤が身近に感じられる空間を創出することを追加します。また、高輪築堤橋梁部の保存を行い、将来的に築堤が身近に感じられるような空間として広場等を位置付けしていくことを追加します。さらに区画道路2号に面し、地上部の憩いや快適性の向上を図るため、新たな空間を整備することといたします。次に、「建築物等の整備の方針」でございます。区域3に隣接する区画道路の状空等を活用し、建築物等を整備していくことを追加します。次に、「主な公共施設及び地区施設の配置」でございます。北側、図の左側から、オレンジ色で示したデッキレベルの歩行者通路2号5号について、位置の変更を行います。また地上の憩いや快適性の向上を図るため、水色で示した面積約300平方メートルの広場7号の追加。赤色で示した歩道状空地4号の幅員を2メートルに、延長約320メートルに変更します。順番に詳しく説明していきます。まず歩行者通路2号についてです。公園隣接部における築堤保存のため、上の図の水色で示した位置から下の図の赤色で示した位置に形状及び位置を変更します。次に歩行者通路5号についてです。先ほど説明しました区域3の建築物の移動に合わせ、東側、図の上側に位置を変更します。次に歩道状空地4号と広場7号についてです。赤色で示しております。歩道状空地4号は、区域3の建築物の移動に合わせ、破線で示した位置をピロティ状の空間に変更するとともに、築堤の現状保存範囲と重複する範囲を廃止するため、幅員及び延長を変更します。また図下側の区画道路2号沿いには、変更前の歩道状空地4号が担っていた歩道のアメニティ向上機能を含め、地上部の意向や快適性向上を図るため、緑色で示した広場7号を新たに追加します。続きまして、「建築物等に関する事項」でございます。建築物の用途の制限につきましては、建築基準法の一部が改正され、建築基準法別表第2「(ち) 田園住居地域内に建築することができる建築物」の項目が追加され、(ち)項以降の項目にずれが生じました。これに伴い、建築物等の用途の制限を(り)項から(ぬ)項に変更いたします。なお、規定される、制限される。内容自体に変更はございません。次に壁面の位置の制限でございます。区画道路の上空等を活用し、建築物等を整備していくため、

赤色の線で示す位置に、壁面4号、4号壁面を新たに定めます。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。こちら東京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。まず、「都市再生特別地区の区域」でございます。赤色の1点鎖線で囲まれた区域が都市再生特別地区の区域となります。次に都市再生特別地区の変更案について、赤色で示している、今回変更する項目を中心に説明させていただきます。初めに、「建築物の容積率の最高限度」でございます。全体を910%に、3街区を1,170%に変更いたします。合わせて国家戦略住宅整備事業の認定を受けた場合の最高限度につきましても、全体を940%に変更いたします。これらの変更は、3街区の敷地面積が増えることによるものであり、建築物の規模自体に変更はございません。また、前回の都市計画決定以降、建築基準法の一部が改正され、建築基準法第53条に新たな項目が追加されたため、第6項以降の項目にずれが生じています。これに伴い、建築物の建蔽率の制限を、第5項から第6項に変更いたします。なお、規定される制限される内容自体に変更はございません。次に、建築物の高さの「最高限度及び建築物の壁面の位置の制限」でございます。建築物の高さの最高限度につきましては、3街区の建築物東側に移動させるため、高層部Bの位置を変更します。また、壁面の位置の制限につきましては、区画道路1号の上空を活用して、3街区の建築物を整備していくため、赤線の位置に示す位置に、壁面の位置の制限を定めます。続きまして「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ございます。3街区におきましては、区画道路の上空を活用し、建築物を整備していくため、赤色で示す範囲に新たに重複利用区域を定めるものでございます。続きまして次のスライドは、重複利用区域の断面図となります。続きまして「計画概要」についてです。主要用途につきましては変更はございませんが、1街区は住宅教育施設、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。今回線路沿いの道路上を建築敷地として利用することにより、敷地面積が増加したことに伴い、3街区の敷地面積が13,000平方メートルから15,000平方メートルに増えております。工事完了年度は2024年度(令和6年度)を予定しております。

続きまして「イメージパース」でございます。芝浦港南地区の、いわゆる東側から、計画地方面（北西側）を見たパースとなります。最後に今後のスケジュールでございます。スライドをご覧ください。10月26日に予定されております東京都都市計画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たのち、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。大変長くなりましたが説明は以上でございます。

【高見沢会長】 ありがとうございます。今回は報告ということでございますけれども、何かご質問はございますでしょうか。

【真田委員】 はい。出てきた築堤を見られるようにするというのは非常にワクワクする計画だなという風に思ったんですけども、その近くに歩行者デッキがかかるという話なんですけれども、こういう文化財と人工物の組み合わせというのは、非常に重要な物になってくると思います。この歩行者デッキについては港区の景観審議会などで、審議の対象になるところなのではないでしょうか。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 審議会対象ということではございません。

【真田委員】 非常に重要なので、ぜひ、景観の審議の対象にさせていただければというふうに、要望を言っておきたいと思います。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 対象ではございませんけれども、築堤の上部にかかるということで非常にデザインは重要だと考えておりますので、そこは事業者も認識してございますので、しっかりとした良いものが出来るようにと私たちも見守っていきたいと考えています。

【高見沢会長】 はい。ありがとうございます。何か質問等ございますか。

【松谷会長代理】 はい。失礼します。まず築堤が残っていて本当に良かったと思っています。資料9ページと10ページ。ひとつだけ気になったのがあるんですけども、10ページで、小さい注釈がありまして、「築堤を土の中に埋めたまま現地保存できる範囲（道路下等）は調査対象から除く」と書いてあります。むしろ道路の下は危ないわけですよ、地下埋蔵物もあって。すでにできている道路もありますよね。そういう意味では道路の下が、むしろこれは諦めていますっていうふうにも読めちゃうんだけど、まず作

っちゃった道路の下は大丈夫なのかということと、これからの道路の下は、記録・保存しないで、地下埋設物を横切ったりしないで大丈夫なのか。都市計画案件とは全然違いますが。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 まず1点目の既存道路の下ですけれども、332号線がすでに開通してございます。この道路を作った時に築堤が出てきたのかどうかというのは、事業者を確認したんですが、特にそういったものが確認できないといったことを聞いています。さらに今後できる道路の下ですけれども、まさにインフラ等が入って参りますので、そこに支障のない範囲についてはそのまま埋めていくといったことを考えておまして、今その協議をしているという状況でございます。

【高見沢会長】 はい、他はいかがでしょうか。

【高見沢会長】 一つ質問します。さっきの調査検討委員会の報告に重要なことは書いてないんだけど、第5第6街区についてはこれからの話なので、何か検討します。と書いてあって、まだ開発計画がない状態なので、相当何かできる可能性があるなど私自身はわくわくしているんですけど。港区としても、どんなふうに捉えているのか、簡単にお答えいただきたいのと、あと、今後の都市計画審議会に関わるので報告ということでしたが、どのように関わるのかをちょっと、またお話しをしていただければ。簡単でけっこうです。お願いします。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 今回の調査につきましては、建築計画が伴う1から4を行ったものでございまして、5・6につきましては今後ですので、建物計画に合わせて、調査、検討がされていくと思いますので、その様子を極力、残りはチェックしながらですね。その状況を見守っていきたいと考えております。

【野口都市計画課長】 会長、都市計画課長。二つ目のご質問にありました今後の都市計画案件としての予定ですが、3街区の下に、熱源機械室を設けています、地域冷暖房が、今回の変更に伴って都市計画の変更を必要とするものになるということが見込まれていますので、こちらについては区決定案件ですので、状況が整い次第、当審議会にお諮りしたいと思っております。地域冷暖房施設の都市計画変更が予定、見込まれております。

【高見沢会長】 はい、そういうことで最初にこの案件、報告にするかどうか相談されたんですけども移動しちゃったあとで、あれこれどうなっているんだということにならぬように。前もってご報告をしておいて、場合によってはそのかなりずらして具体的に公表しますもので、もし問題があれば、ご意見をいただければということで報告させていただきました。その他以下よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。それではこれで、報告案件が終わりということで、審議を終了したいと思います。事務局から何かありますか。

【野口都市計画課長】 会長。都市計画課長。本日は長時間にわたりまして、ご審議をいただきましてありがとうございます。次回の開催につきましては、令和4年1月20日木曜日を予定しておりますので、皆様どうぞよろしく願います。内容につきましては、事務局から改めてご連絡いたします。事務局からは以上でございます。それでは、本日の都市計画審議会はこれで終了いたします。

【高見沢会長】 はい。それでは、本日、都市計画審議会はこれで終了いたします。ありがとうございます。

午後15時52分 閉会