

第 2 2 4 回

港区都市計画審議会議事録

平成 2 7 年 6 月 9 日 (火)

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委嘱式

(2) 審議事項

①東京都市計画虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開発事業の決定について

②東京都市計画虎ノ門駅前地区第一種市街地再開発事業の決定について

委員の出欠状況

◎ 学識経験者委員

氏名	出欠状況	
阿久津隆文	出席	
池邊このみ		欠席
今村芳恵	出席	
乗原康雄		欠席
高見沢 実	出席	
高橋 洋二	出席	
只腰 憲久	出席	
宮脇 勝		欠席
望月 義也	出席	

◎ 区議会議員委員

氏名	出欠状況	
井筒 宣弘	出席	
杉本とよひろ	出席	
うかい雅彦	出席	
林田 和雄	出席	
七戸 淳		欠席
大滝 実	出席	

◎ 関係行政機関委員

氏名	出欠状況	
永井秀明代理 大西	出席	
本間 均代理 福田	出席	

◎ 区の住民委員

氏名	出欠状況	
香川 正志	出席	
富岡 晃	出席	

午前10時00分 開始

【坂本都市計画課長】 お待たせいたしました。ただいまから第224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、あらかじめ池邊委員、栗原委員、宮脇委員は所用のため欠席との連絡をいただいております。また、七戸委員におかれましては、ご連絡はいただいておりますが、おこなっているようでございます。なお、関係行政機関の委員でございます芝消防署長の渡邊委員でございますが、3月31日付のご退任に伴いまして、後任の永井秀明署長が委員に就任されております。また、愛宕警察署長の本間委員の代理として、福田警務課長が出席されております。

それでは、就任されました永井秀明署長に、武井雅昭区長から発令通知書をお渡しいたします。

では、よろしく願いいたします。

永井秀明委員でございます。

【武井区長】 どうぞよろしく願いします。

【永井委員】 どうぞよろしく願いします。

【坂本都市計画課長】 任期は、平成28年3月31日までとなります。どうぞよろしく願いいたします。

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、おはようございます。港区長の武井雅昭です。

本日は、大変お忙しい中ご出席をいただきまして、ありがとうございます。ただいま関係行政機関であります芝消防署長の永井秀明署長に、都市計画審議会の委員のご就任をいただきました。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賜りますよう、どうぞよろしく願いをいたします。

さて、本日諮問いたします案件は2件ございます。1件目が、虎ノ門一丁目地区の第一種市街地再開発事業の決定。2件目が、虎ノ門駅前地区の第一種市街地再開発事業の決定です。この2件については、ともに虎ノ門一丁目地内の虎ノ門駅南地区に関する案件です。

虎ノ門駅南地区は、平成26年8月に東京都において街並み再生方針を策定し、街区

の再編を推進することにより、安全・安心なまちの実現、魅力と活力のあるまちづくりの推進、そして緑豊かで環境に優しいまちの実現を目指しています。

2つの地区では、第一種市街地再開発事業によって街区を再編するもので、虎ノ門一丁目地区はバスターミナルや地下通路などの整備による交通結節機能の強化と都市防災機能の強化を図ります。また、虎ノ門駅前地区では虎ノ門駅の地上及び地下の駅前広場を整備するとともに、にぎわいの創出を図るものです。

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、ご答申をいただけますようお願いをいたします。

以上、簡単ではございますが、ご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく願いをいたします。

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

【武井区長】 どうぞよろしくお願いいたします。

(区長退席)

【坂本都市計画課長】 それでは高橋会長、議事進行をよろしくお願いいたします。

【高橋会長】 それでは、第224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2件ございます。おおむね12時を目安に進めてまいりたいと思いますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

審議事項①が「東京都市計画虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開発事業の決定について」であります。審議事項②が「東京都市計画虎ノ門駅前地区第一種市街地再開発事業の決定について」です。

審議事項の①と②は関連しておりますので、事務局から一括して説明をお願いいたします。まず案件の説明をお願いしまして、それが終わりましたら質疑、それから採決を行いますので、最初に説明をよろしくお願いいたします。

坂本都市計画課長。

【坂本都市計画課長】 それでは、まず資料のご確認をさせていただきます。事前に送付した資料といたしまして、資料目録とともに、資料1が、東京都市計画虎ノ門一丁

目地区第一種市街地再開発事業の計画図書と理由書でございます。次に資料2が、東京都市計画虎ノ門駅前地区第一種市街地再開発事業の計画図書と理由書でございます。

参考資料1が、東京都市計画地区計画虎ノ門南地区地区計画の計画図書でございます。参考資料2が、東京都市計画都市再生特別地区虎ノ門一丁目3・17地区の計画図書でございます。参考資料3が、東京都市計画都市高速鉄道第2号線の計画図書でございます。参考資料4は、虎ノ門一丁目地区のまちづくりについてまとめた資料となっております。参考資料5は、虎ノ門駅前地区のまちづくりについてまとめた資料となっております。

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。1点目が日程表でございます。2点目が、当審議会宛ての付議文の写しとなっております。3点目が、港区都市計画審議会委員幹事名簿でございます。4点目が、席上配付資料①といたしまして、本日の説明で使用いたしますパワーポイントを印刷したものとなっております。

本日の資料は以上でございますが、不備がございましたらお申し出いただければと思います。よろしいでしょうか。

それでは、審議事項①「東京都市計画虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開発事業の決定について」、審議事項②「東京都市計画虎ノ門駅前地区第一種市街地再開発事業の決定について」、ご説明させていただきます。資料1が虎ノ門一丁目地区の計画図書、資料2が虎ノ門駅前地区の計画図書の写しでございます。この計画図書に沿ってご説明いたしますが、本日配付いたしました席上配付資料①のとおり、パワーポイントも用意いたしましたので、あわせてごらんいただければと思います。

本日の2つの案件につきましては、いずれも国家戦略特別区域法の手続による案件となります。まずパワーポイントをごらんいただければと思います。都市計画決定までの流れについて説明させていただきます。

国家戦略特別区域法第21条において、都市計画法等の特例が定められており、国家戦略都市計画建築物等整備事業を定めた区域計画について総理大臣の認定を受けることで都市計画の決定・変更があったものと見なされます。国家戦略都市計画建築物等整備事業は、国家戦略特別区域内において産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動の

拠点の形成を図るために必要な建築物その他の整備を促進する事業で、当地区も該当しております。

最初に、東京圏区域会議が区域計画の素案を作成いたしました。続きまして、東京都における「都市計画法等の特例」に係る特定事業について、諸手続と課題の抽出・対応方針等の審議を行うため、東京都都市再生分科会が設置されました。メンバーには国、東京都、関係区、事業提案者が入り、分科会において都市計画の案を作成し、公告、縦覧を行います。そして、都案件につきましては東京都都市計画審議会に、区案件につきましては港区都市計画審議会に付議されることとなります。

当地区につきましては、「地区計画」の決定、「都市再生特別地区」の追加、「都市高速鉄道」の変更が既に東京都都市計画審議会に付議されました。そして、「市街地再開発事業」の決定につきまして、本日、当審議会に付議されたものでございます。

なお、東京都案件の都市計画につきましては、参考資料1から参考資料3として配付させていただきます。

当審議会でご審議いただきますと、東京圏区域会議が区域計画の認定申請を行い、総理大臣により認定されますと、都市計画の決定または変更がされたこととなります。

続きまして、計画地についてご説明いたします。計画地は、地下鉄虎ノ門駅の南側に位置する「虎ノ門駅前地区」と環状第二号線新橋・虎ノ門地区に接する「虎ノ門一丁目地区」を含むエリアで、虎ノ門駅南地区街並み再生方針を定めた区域となっております。

虎ノ門駅南地区では、施設の老朽化が進んでおり、建築面積の小さい建物が立地するとともに、狭隘な道路も残っており、良好な都市環境の形成と防災性の高い市街地の形成を図る必要がございます。

国家戦略特別区域に関する区域方針では、国際的ビジネス拠点を形成するとともに、国際競争力のある新事業を創出することとなっております。また、特定都市再生緊急整備地域の地域整備方針では、業務支援機能の強化、重層的な歩行者ネットワークの充実、街区再編による大街区化を図ることとされております。これらの上位計画を踏まえ、昨年平成26年8月に「虎ノ門駅南地区街並み再生方針」を策定いたしました。

次に、各地区のまちづくりの経緯についてでございます。虎ノ門一丁目地区では、平成21年から意見交換会を開始し、平成22年12月に虎ノ門一丁目地区市街地再開発

準備組合が設立されました。

虎ノ門駅前地区では、平成24年から勉強会や検討会を開始し、昨年、平成26年8月に虎ノ門駅前地区市街地再開発準備組合が設立されました。

続きまして、関連する都市計画についてでございます。虎ノ門駅南地区街並み再生方針が定められた区域が、「虎ノ門駅南地区地区計画」の区域となっております。また、2つの市街地再開発事業の施行予定区域を含むエリアは、「都市再生特別地区」に追加されます。さらに、地区の南西側、桜田通りと環状第二号線の交差点付近に地下鉄日比谷線の新駅が計画されております。

こちらは、関連する都市計画を模式図であらわしたものでございます。

再開発等促進区を定める地区計画では、地区計画の目標や方針、地区整備計画など、まちづくりのルールを定めます。

都市再生特別地区は、容積や高さ、壁面の位置などを定めます。

都市高速鉄道は、日比谷線の（仮称）虎ノ門新駅と、その区域が追加されます。

これらの関連する都市計画は東京都案件となるため、東京都の都市計画審議会に付議されました。区案件の市街地再開発事業は、公共施設の配置や規模、建築物の整備、建築敷地の整備について定めます。

続きまして、虎ノ門駅南地区地区計画についてでございます。地区計画の目標は、『街区再編の推進』及び『国際エリアにふさわしい街並みの形成や都市機能の導入』を実現するため、『多様な都市活動が展開される安全・安心なまちの実現』、『人々が行き交う魅力と活力のあるまちづくりの推進』、『都心における緑豊かで環境にやさしいまちの実現』という3つの目標を掲げております。

次に、主要な公共施設と地区施設についてでございます。

まず、地上レベルでございます。A街区及びB街区と記載されている部分が地区整備計画の区域となります。A街区では、公園及びバスターミナル、歩道状空地を整備いたします。B街区では、地上駅前広場及び歩道状空地を整備いたします。

次に、地下レベルでございます。B街区では、虎ノ門駅とつながる地下駅前広場を整備いたします。また、B街区とA街区をつなぐ地下歩行者通路を整備いたします。

大変長くなりましたが、それでは資料1をごらんいただきたいと思います。

虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開発事業の計画図書となっております。まず、一番後ろでございますが、5ページをごらんいただきたいと思います。国家戦略都市計画建築物等整備事業を定める理由書でございます。街区の再編や地下鉄新駅の整備とあわせた交通結節機能の強化や都市防災機能の強化を図り、国際競争力の強化を実現していくため、第一種市街地再開発事業の決定に関し、国家戦略都市計画建築物等整備事業を定めるものでございます。

それでは、1ページにお戻りいただきたいと思います。まず、名称でございます。虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開発事業、施行区域面積は、約1.5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。幹線街路といたしまして、放射第21号線を拡幅整備いたします。また、区画道路として区道第1013号線を拡幅整備いたします。そして、公園、約1,200平方メートルを新設整備いたします。

ここで、またパワーポイントをごらんいただければと思います。こちらは放射第21号線の整備イメージでございます。歩道の拡幅とともに、敷地内に緑化空間を確保し、快適な歩行者空間を形成いたします。

こちらは、公園の整備イメージでございます。緑の軸の形成を図るため、区道第1166号線に面して歩道状空地と一体となる公園を整備いたします。

恐れ入りますが、また資料1の1ページをごらんいただきたいと思います。続きまして、建築物の整備についてでございます。A-1街区は、建築面積約8,250平方メートル、延べ面積約17万5,000平方メートル。主要用途は事務所、店舗、駐車場でございます。A-2街区は、建築面積約250平方メートル、延べ面積約600平方メートル。主要用途は教会でございます。

建築物の高さの限度はA-1街区が185メートル、A-2街区が20メートルとなっております。

次に、建築敷地の整備についてでございます。建築敷地面積は、A-1街区が約1万100平方メートル、A-2街区が約300平方メートルとなっております。地下鉄駅に連絡する地下歩行者通路や、その地上出入口等の整備、また区道沿道の歩道状空地とともに、虎ノ門ヒルズに連絡する歩行者デッキの整備を行います。

2 ページをごらんいただきたいと思います。計画図 1 でございます。図の中央の網かけした部分が、施行区域となっております。

3 ページをごらんください。計画図 2、公共施設と街区の配置図でございます。図の中央が A-1 街区、左下の部分が A-2 街区となっております。施行区域の北側が区道第 1012 号線、西側が区道第 1166 号線、南側が区道第 1013 号線となっております。また、区道第 1166 号線沿いに公園を整備いたします。

4 ページをごらんいただきたいと思います。計画図 3、建築物の高さの限度図でございます。A-1 街区が 185 メートル、A-2 街区が 20 メートルとなっております。

続きまして資料 2 をごらんいただきたいと思います。虎ノ門駅前地区第一種市街地再開発事業の計画図書でございます。まず、一番後ろの 5 ページをごらんいただきたいと思います。理由書でございます。虎ノ門駅の機能拡充に資する地上及び地下の駅前広場を整備するとともに、国際的ビジネスセンターとしての機能強化やにぎわいの創出など、多様な都市機能を集約した魅力と個性ある複合市街地の形成による国際競争力の強化を実現するため、第一種市街地再開発事業の決定に関し、国家戦略都市計画建築物等整備事業を定めるものでございます。

1 ページにお戻りいただきたいと思います。名称は、虎ノ門駅前地区第一種市街地再開発事業。施行区域面積は約 0.5 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。幹線街路として、補助線街路第 2 号線を拡幅整備いたします。また、区画道路として区道第 86 号線及び区道第 1166 号線を拡幅整備いたします。

次に、建築物の整備についてでございます。建築面積は約 2,000 平方メートル、延べ面積は約 4 万 5,800 平方メートル、主要用途は事務所、店舗、駐車場でございます。建築物の高さの限度は 120 メートルとなっております。

次に、建築敷地の整備についてでございます。建築敷地面積は約 2,800 平方メートルでございます。地上及び地下駅前広場や駅から連絡する地上出入口等の整備、また区道沿道の歩道状空地とともに、外堀通り沿道の歩行空間の整備を行います。

ここで、再びパワーポイントをごらんいただければと思います。

こちらは、地上駅前広場の整備イメージでございます。周辺市街地との調和に配慮し

ながら、にぎわいの核となるように、地区北側の外堀通りに面して地上駅前広場を整備いたします。

こちらは、地上駅前広場と地下駅前広場の整備イメージとなっております。敷地内を活用してプラットホームの拡幅を図るとともに、災害時には帰宅困難者の一時滞在施設として機能する地下駅前広場を整備いたします。

恐れ入りますが、資料2の2ページをごらんいただきたいと思います。計画図1をご覧ください。図の中央の網かけした部分が施行区域となっております。

3ページをごらんいただきたいと思います。計画図2、公共施設の配置図でございます。施行区域の北側が都道405号線、東側が区道第1166号線、南側が区道第86号線となっております。

4ページをごらんいただきたいと思います。計画図3、建築物の高さの限度図でございます。建築物の高さの限度は120メートルとなっております。

最後に、今後のスケジュールについてご説明いたします。パワーポイントをごらんいただければと思います。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、東京圏区域会議が区域計画の認定申請を行い、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。

審議事項①、東京都市計画虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開発事業の決定について、審議事項②、東京都市計画虎ノ門駅前地区第一種市街地再開発事業の決定についての説明は、以上でございます。

【高橋会長】 事務局の説明が終わりました。これから、審議に入りたいと思います。この両地区につきましては関連性がございますので、どちらからでも結構ですので、どうぞご質問、ご意見をいただきたいと思います。

どうぞ、香川委員。

【香川委員】 2番目にご説明いただきました案件について、パワーポイントの33ページにございましたが、地下駅前広場で、災害時の帰宅困難者に対して広場を設けているというお話があったと思います。これは行政側で特定の場所を指定して、帰宅困難者の避難場所としてあらかじめ割り当てを決めるということによろしいですか。

【高橋会長】 中山課長。

【中山再開発担当課長】 今回の件につきましては、事業者側から防災面の貢献をしたいという提案がございまして、それに基づいて区と協議を行いまして、一時滞在施設としての機能をこちらに設けたという流れがございます。今後、実際に区として位置づけるかどうかを防災課と協議していくことになります。

【香川委員】 わかりました、ありがとうございます。非常にいいことなので。ほかに港区の中でこういう場所はあるのでしょうか。

【高橋会長】 はい、中山課長。

【中山再開発担当課長】 防災面については区の重要施策となつてございますので、こういった大規模な再開発等をする場合は、なるべくそういった協力をするというのが事業者側の意向でもあり、かつ区の意向でもございます。最近の事例では、このような帰宅困難者対策を実施しております。

【高橋会長】 都市計画課長。

【坂本都市計画課長】 少し補足させていただきます。先ほど、再開発担当課長から、事業者の提案というお話はさせていただきましたが、例えば上位計画でございます港区のまちづくりマスタープランでは防災機能の強化ということをやつて、まちづくりにおいては防災力の強化を目指していくというようなことが記されております。したがいまして、各地区でいろいろ開発の計画が持ち上がってきますと、その区の考え方に沿つて事業者は提案をしてくるという流れになります。

【香川委員】 わかりました。

【高橋会長】 よろしいでしょうか。どうぞ。

【望月委員】 港区医師会の望月ですが、若干論点がずれて関係ないことかもしれないのですが、この新しい駅というのはいつごろできる予定ですか。

【中山再開発担当課長】 日比谷線の新駅につきましては、事業の実施主体がUR都市機構で、確認したところでは、2020年のオリンピック・パラリンピック開催までに暫定開業をしたいと。それで最終的な完成は2022年を予定していると聞いてございます。

【望月委員】 ありがとうございます。

【高橋会長】 よろしいですか。

【望月委員】 はい。

【高橋会長】 はい、どうぞ。大滝委員。

【大滝委員】 虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開発事業に関して、最初に3つまとめてお聞きしますが、現状で見ますと、今、建物としては西松建設とか、森ビルでいえば第5森ビル、第10森ビル、それから、虎ノ門一丁目森ビルというようところが大きな建物で、西松建設あるいは森ビルが大地権者ということになるかと思うのですけれども、事業を進めていく上では、この森ビル、あるいは西松建設がその事業者となっていくのかというのが1点です。

それから、そのほかにも小さな地権者がたくさん、建物でいけば、先ほど古い建物があるというふうに説明されておりますけれども、かなり多くの地権者がいらっしゃるようにも感じます。実際どれぐらいの地権者がいて、現在どれぐらいの方が同意をされているのかということですね。

それから3つ目には、第一種市街地再開発ですから、こういうことはないのかもしれないですけれども、西松建設、森ビル以外に準備組合に入るといいますか、加入するという方がいるのかどうかについてです。この3点についてお伺いしたいのですけれども。

【高橋会長】 再開発担当課長。

【中山再開発担当課長】 まず1点目ですが、虎ノ門一丁目地区につきましては、ご指摘のとおり西松建設、また森ビルが大規模な土地所有者となっております。事業者という意味では、現在まだ準備組合という段階ですので、事業協力者という位置づけになります。西松建設と森ビルの2者が準備組合に参加してございます。

続いて2点目のご質問で、地権者の状況ですけれども、虎ノ門一丁目地区につきましては、地権者、土地所有者及び借地権者合わせて29名ほどいます。同意の数でいきますと26名になりまして、同意率でいきますとほぼ9割の同意をいただいております。

3点目、準備組合への加入ですけれども、基本的には準備組合の加入は区域内の権利者の方が対象になります。先ほど言いました9割近い方の同意をいただいて、ほぼ同じ数の方が準備組合に参入をされてございますので、西松建設、森ビルに限らず、個人の権利者を含めて加入はされている状況でございます。

【高橋会長】 大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 理由書では、国際的ビジネスセンターにふさわしい複合市街地形成というふうになっておりますけれども、結果的にはそれは小地権者について不利な状況になっていくというのが今までの再開発の大きな問題になっているわけです。森ビルなどの大地権者とか、あるいはゼネコンなどが、いわばこのまちを新しく作りかえてしまうというのですか、そういったことになっていってしまうわけですが、区としては、こういった取り組みについては特に問題点だとかは指摘することなく、促進をしていくと、こういう立場なのかどうか。その辺についてはどうなのですか。

【高橋会長】 再開発担当課長。

【中山再開発担当課長】 今回、事業を行いますのは、あくまでも権利者の皆さんで構成される市街地再開発準備組合。事業認可されれば再開発組合が事業主体となってございますので、特定の企業の意向というものではないというふうに区では考えてございます。あと、計画の内容につきましては、先ほどもありましたように各上位計画等々、準備組合が提案してきました内容が適切であるという判断を区及び東京都が行いまして事業を行っているものでございますので、区としてはこの計画内容で適合しているという判断をしております。

あと、今ご指摘ございました小規模地権者につきましても、これは再開発事業で各権利者の生活再建というものが第一になりますので、その辺につきましては今後、区としましても準備組合事務局等に対し適切に対応するよう指導してまいりたいと考えてございます。

【高橋会長】 大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 再開発では、これまでも小地権者については、結果的に追い出されていくというのが事例としてはたくさん出てきているので、これ自体については賛成できませんけれども。

それと、参考資料2で、1ページに、A-1地区の建築物の容積率の最高限度は10分の145ということで、容積率1,450%ということで、容積率が際限なく高まっていくということで、それが高層ビルの建設というふうにつながっていくわけですが、これは都市再生特別地区の指定で、こういっためちゃくちゃ高い容積率になりますけれども、こういった容積率が高くなっている原因が、この都市再生特別地区の指

定ということになるのか。そして、こうした手法でさらに容積率が拡大をされていくというようなことになっていくのかどうか、その辺はどうでしょうか。

【高橋会長】 都市計画課長。

【坂本都市計画課長】 委員ご指摘のとおり、都市再生特別地区、ここの都市計画において容積率などが定められてきております。それで、この考え方でございますが、当地区におきましても都市再生への貢献というものがございます。1つ目はビジネス交流拠点の形成に向けた都市基盤の拡充ということで、歩行者ネットワークの形成、地下鉄虎ノ門駅プラットホームの拡充、バスターミナルの整備などを行う予定になっております。

2つ目として、国際競争力を高める都市機能の導入ということで、ビジネス支援施設の整備を行う予定となっております。

3つ目といたしまして、防災機能の強化と環境への取り組みということで、帰宅困難者支援機能の整備や街区再編による広場、公園の整備などを予定しております。これらの整備につきまして、都市再生への貢献ということで、結果として1,450%という容積率がここで示されているものでございます。

なお、ご質問にはございませんでしたが、B地区のほうでは1,370%という容積率がこの計画で決められているというところでございます。

【高橋会長】 はい、大滝委員。

【大滝委員】 今説明があったように、どんどんそういう形で高層ビルが乱立をします。そういうことについては、これまで私どもも繰り返し反対はしてきましたけれども、百歩譲ってその建物ができたとしても、風害とか、それから、今、そういう高層ビルが上昇気流を招いて、いわば気象にも影響してゲリラ豪雨を招くとか、そういった、いわば災害も発生をさせていくというふうに考えている方もいらっしゃるように、大きな環境とか自然への影響というのを及ぼしているわけなんですね。ですから、そういう意味では、例えば風害対策でも、これまで何回も言ってきましたが、形状を変えるとか、そういったような対策も必要なのではないかと。これを見ると、屋上緑化だとかは確かにされておりますけれども、形状を変えたり、あるいは壁面緑化だとかももっと進めたりだとか、さまざまな手だてというものをもっととっていく必要もあるかと思っておりますけれども、

ども、そういった点での、建物自体について反対ではあるけれども、実際上の対策としてはとられるようになってきているのかどうか、その辺はどうでしょうか。

【高橋会長】 再開発担当課長。

【中山再開発担当課長】 今ご指摘の点につきましては、虎ノ門一丁目地区は環境アセスの対象になりまして、環境アセスの協議を行っている最中でございます。その中で風環境につきましても当然基準を守るような計画としてございます。また、緑化につきましても十分な緑化面積を確保すべく、東京都及び港区の当該部署と協議を進めており、東京都の協議はすでに終わっています。そういう意味では配慮は十分にされている計画であるというふうに考えてございます。

【高橋会長】 よろしいですか。大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 できてから、十分なアセスなんかもやられることにはなっているのでしょうかけれども、実際上はどこでも、事後の、かなり風害が起きているという問題も発生をしていますので、そういった必要な対策はとられていくということが求められると思います。

それから最後に、バスターミナルについてですけれども、このバスターミナルがオリンピック・パラリンピックでは、臨海部と都心部を結ぶと。それで競技者とか観戦者を運ぶというのが役割として、これがBRTのターミナルの役割ということになると思うのですけれども、それと同時に、オリンピック・パラリンピックの後についても、臨海部と、臨海部に人口が急増していくということから、新聞の記事を見ると、ラッシュ時には1時間に約4,400人を輸送するということが見込まれるというふうに書かれています。ただ、今日の新聞を見ますと、実際上、臨海部の人口急増はそんなもんじゃないよということで、中央区では臨海部に地下鉄をつくる提案がされたというのが今日載っていましたがけれども、これでは臨海部は12万人から13万人、それで輸送力を図るというのが載っているのですが、このBRTでそういった輸送力をうんと高めていくということになれば、今の予測でも、ラッシュ時で1時間4,400人、例えばどういう形のバスになるのかよくわかりませんが、100人運べるものとしても1時間に44台ということになるし、さらに人口が増えて、もっと輸送力アップのために担わされるということになると、さらにこれが増えていくと。そうすると渋滞だとか、ある

いは排ガスだとか、いろいろな環境への影響とか交通への影響だとか、さまざま、大きな問題にもなってくるかと思うのですけれども、この辺はどういうふうに考えていらっしゃるのでしょうか。

【高橋会長】 はい。

【西川交通対策担当課長】 今現在、東京都で主催しておりますBRT協議会の議論の中のお話ということになりますけれども、環境配慮という意味では、バスについては水素燃料ガス等の研究を進めていくという話を伺っております。先ほど運送力といったお話もありましたけれども、運送力につきましても、将来的に連節バスを導入するという事を考えているようですので、運送量はそれで賄えるということかと思えます。

【高橋会長】 大滝委員。

【大滝委員】 今言ったのは、だから、ラッシュ時で1時間4,400人なんていうものじゃなくて、もっと増えていくという、中央区の地下鉄の建設計画が議会に報告されたとなってますけれども、そういうことを考えると、この見込みよりもさらに拡大をしていくという方向が考えられるのだけでも、そういった点で交通渋滞だとかを招くことにはならないだろうか。いや、これで大丈夫だということじゃなくて、そういった渋滞だとか交通への影響だとか、混乱を起こすようなことがないかどうかということ、先のことはよくわかりませんが、そういう心配をちょっとしているのだけでも、どうなのだろうかということですが。

【高橋会長】 これは質問でよろしいですね。

【大滝委員】 ええ。

【高橋会長】 はい。

【富田開発指導課長】 中央区の問題はありまして、今、特に勝鬃橋なんかでは大江戸線のホームの改良とかで、要するに輸送力のアップといいますか、輸送力の課題については鉄道事業者が駅の拡幅等で解消しているというような事例もありますので、そういうトータルな形で混雑緩和をしていくというのが行政の役割だというふうに考えてございます。

【高橋会長】 よろしいですか。はい、どうぞ。

【大滝委員】 確かに先のことだから、ここの状況がどういうふうになるかというの

はわかりませんが、現実には、このターミナルをつくることによって大きな交通渋滞とかを招いていく結果になるのではないかという心配をしているということだけ申し上げておきたいと思います。

【高橋会長】 今のご意見でよろしいですね。

【大滝委員】 はい。

【高橋会長】 今村委員、どうぞ。

【今村委員】 私もバスターミナルのことを伺おうと思ったのですが、今、大滝委員のほうでご質問されたことと重なりますが、バスの発着量の予測と、あと建物と公園の間にバスターミナルが計画されているので、歩行者動線との交差をどのようにお考えになっているのかということ。それと、やはりバスの発着量が多くなると乗降客も多くなると思われますので人の動線とバスの流れの計画、あとは周辺道路への影響ということをお聞きしたいと思っていたところです。先ほど一部お答えもいただいていますので、歩行者動線との考え方の整理といいたいでしょうか、そのあたりはいかがでしょうか。

【高橋会長】 再開発担当課長。

【中山再開発担当課長】 確かに委員ご指摘のように、現在考えておりますバスの入口が虎ノ門一丁目地区の北側の区道から左回りで入りまして、そのまま南の区道に出て左回りで出ていくという経路で協議を行ってございます。確かに地上部を通る歩行者につきましては、実際に建物に入る人とバスとの交差がございますので、その辺については、完成した後、十分な注意を払う必要があると考えています。ただ、当該地区につきましては地下の歩行者通路を設けまして、銀座線虎ノ門駅、また新しくできる日比谷線新駅からの地下通路で地下から入れるという経路もございます。そういった経路等で歩行者等の分散を図りながら安全性を確保していければなと考えてございます。

【高橋会長】 よろしいですか。

阿久津委員、どうぞ。

【阿久津委員】 この地下歩行者通路ですけれども、幅員6メートルということで非常に素晴らしいのではないかと私は思いますが、今のお話にありますように、この地区全体の方たちのためだけでなく、今のバスターミナルの利用の方もいると思いますが、その辺はどの程度の通行量を見定めて、これを計画されたのか、わかれば教えてください。

い。

【高橋会長】 再開発担当課長。

【中山再開発担当課長】 地下の歩行者通路の幅員等につきましては、当該地区全体で、先ほどお話がありましたように虎ノ門駅南地区の街並み再生方針等を定めまして、今ある小規模な敷地を街区化していこうということで考えてございます。そういった街区化が将来的に起こった場合でも、その歩行者が十分耐え得る幅員であるという算定をしております。もともと、この地下歩行者通路につきましては、銀座線虎ノ門駅の混雑緩和と日比谷線にできる新駅とのつながり等もございまして、現在もその区道の地上部分は朝夕、またお昼時などは大変混雑してしまっていて、車道に人があふれているような状況になってございます。虎ノ門ヒルズの開業ですとか、環状2号線が通ったという影響もございまして、そういった意味で複層的に交通を処理しなきゃいけないということから始まってございますので、そういう意味で十分な幅員を確保しつつ、快適な歩行者空間を確保しようという意図で計画していると聞いてございます。

【阿久津委員】 となると、バスの利用者の見込みはどのように判断されていたのですか。地区全体は、当然、当たり前の話だと思いますけれども、先ほどの1時間で4,400人も利用されるのであれば、おそらく大分流れると思いますね、相当な方が。

【高橋会長】 再開発担当課長。

【中山再開発担当課長】 先ほどご質問にありましたバスの件につきましては、東京都と事業協力者等で、現在どういった経路で、どういった本数でというのを検討中であると聞いてございまして、実際にこの場所に何人ぐらいが来るのかという想定が、実はまだ出ていない状況でございます。ですので、バスの利用者等を見込んだという意味では、現在数字というものはない状況でございます。

【阿久津委員】 一応わかりました。

【高橋会長】 どうぞ、林田委員。

【林田委員】 確認も含めてお聞きをしたいのですが、虎ノ門駅南地区全体の地区計画の中で、今回、A街区とB街区が事業計画のご提案をされている中で、実際にA街区は今さまざまなお話がありましたように、業務棟と教会とバスターミナルと、B街区のほうは業務棟、並びに地下でA街区とB街区を結ぶ地下通路、あと地上の道路の

拡幅という計画をずっと話されていたわけですがけれども、この全体の南地区の地区計画の、そのほかの地域の現在の開発の状況というか、検討状況というか、実際にこうやって提出される提案との整合性はどのようにとっていらっしゃるのかお聞きをしたいと思います。

それと最初にパワーポイントでお話がありましたけれども、2ページの国家戦略都市計画建築物等整備事業ということで、東京圏区域会議というものが載せられておりました、東京都案件と港区案件ときちっと分けていらっしゃる。僕の理解の中では、あくまでも市街地再開発事業の道路拡幅、あるいは道路整備、あるいは公園、そういったものを含めたインフラの整備について港区にしっかりと審議をしてくださいと。それ以外の新駅だとか事業の容積率も含めた都市計画決定の部分については、東京都が行うという縦分けがあるのだと僕は理解しているんですね。

今日、港区の市街地再開発事業のそのものについての審議をされているわけですがけれども、それを受けて同時にこの図を見ていると、東京都案件も一緒にやっているというような絵が描いてありますね。そうすると、これは港区の今回の状況をお知らせした後に、東京都としては都市計画審議会を開いて、受けた上で決定をするという手順を踏むのか、それとも同時にやろうとしているのか、その辺の進め方はどういうふうになっているのかお聞きしたいという、この2点だけ教えてください。

【高橋会長】 はい。

【富田開発指導課長】 今ご指摘の、まず1つ、虎ノ門南地区の状況でございます。区といたしましては、平成23年10月から、「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」を活用した勉強会を始めました。その後、平成24年10月にガイドラインをつくりまして、街並み再生方針をかけ、地区計画という形で、具体的な整備の方針、地区計画の目標、まちづくりの方針を示してございます。その中で地域の方々と勉強会を開きながら、結果、今、A地区、B地区という形が具体化してございます。そのほかにも、これからは区として、まだいろいろな地区で勉強会を開いて、街区再編のまちづくりを推進したいと考えてございます。

今、具体的に動いているのは2つでございますが、今後、地権者の合意形成などが図られた場合には、また新たな地区計画が提案されるというふうに考えてございます。

【高橋会長】 都市計画課長。

【坂本都市計画課長】 区域会議についてでございます。今、パワーポイントのほうでもごらんいただいておりますが、ここで一番下から2段目ですね。東京都の都市計画審議会、港区の都市計画審議会ということで、この辺の流れについてのご質問かと思えます。

林田委員ご指摘のとおりでございます。これはそれぞれの都市計画の決定権者に振り分けられているところでございます。したがって、今回の計画でいきますと、地区計画、それから都市再生特別地区、都市高速鉄道、これらの都市計画につきまして、東京都が決定権を持っている案件ということで同時に進んでいるところでございます。

ちなみに東京都の都市計画審議会のほうは、5月15日に付議されて終了しております。ですから、本日のこの市街地再開発事業2件を待って、出そろったところで認定の手続に入っていくという流れになっております。

本日ご審議いただいております第一種市街地再開発事業の2件につきましては、区決定の都市計画でございますので、当審議会に付議しているということになります。そういう意味では同時に進行しております。今回は東京都の都市計画審議会のほうが一足早く進んでいるという状況でございます。

また、先ほど開発指導課長からの答弁にもありましたが、この地区、虎ノ門駅南地区と言っているところが、まさに地区計画で定められている区域と重複しております。まず、街並み再生方針を定めるに当たりまして、地域の皆様とも、いろいろと勉強、それから意見交換を重ねて、当地区に街並み再生方針を定めたというところでございます。街区の再編などによって更新していこうというところでございますが、今回、この2地区について具体的に進んできたというところで、地区計画のほうに整備計画を定めるということになっておりますが、今後、ほかの街区でも開発が進んでいけば、その段階で地区計画のほうにも整備計画として盛り込まれていくということになっております。

【林田委員】 最後に1つだけ。

【高橋会長】 はい、どうぞ。

【林田委員】 確かに今の説明のとおりだと思います。実際にこうやって先行する地区があって、当然ながら道路を含んだインフラ整備がきちっとされると。その中で後発

とっていいのかわかりませんが、これから地区計画をやりながら計画が進められる中、それがどうやって整合をとるかということだと思うんですね。ですから、後で計画をされたところが、どちらかというと、現在もう既に整備をされたところに乗っかっていかざるを得ないということも出てきてしまうんじゃないかと僕は思っているんです。ですから、今回のこうした計画も含めて、全体像がある意味では決まっていけないと、本来だと区画ごとにやっていって、最終的には突き合わせるみたいなことでは、大きな街区の中で、計画としては不本意な部分が出てくるんじゃないかということとを恐れて質問させていただきました。ですので、そんなことも含めて、どこか頭に入れていただいて、この南地区の計画をつくっていただきたい、そのことだけ申し上げておきます。

【高橋会長】 ご意見でよろしいですか。

【林田委員】 はい。

【高橋会長】 ほかにございますか。じゃあ、どうぞ。

【只腰委員】 両地区とも敷地の中に既存区道があると思うのですが、その既存区道は、どういう扱いになるのか。道路の敷地として、どういう処理がされるのか。それから、特に虎ノ門一丁目地区は地区が大きくて、南北方向にかなり大きな区道が現状通過していますので、この貫通機能は、どういうふうにビル計画の中で処理がされるのか。

それから、もう一点、まとめてご質問しますけれども、地下道が幅員6メートルで延長330メートルとかなり長い地下道になると思いますが、両端は再開発ビルにつながっているのですが、たしか防災上の観点から途中に出入口が要するという規定があると思うのですが、330メートル、途中の出入口がないと防災上の問題があるのではないかと思うのですが、その辺の見通しについてお聞きしたいと思います。

【高橋会長】 再開発担当課長。

【中山再開発担当課長】 まず1点目の区道につきましては、今回、両地区とも開発に伴いまして、つけかえということになってございます。具体的に言いますと、虎ノ門一丁目地区におきましては愛宕下通り等の拡幅がございまして、また、公園の整備等がございまして、従前あった区道の面積以上の公共施設を新たにつくるという意味のつけかえを行ってございます。これは虎ノ門駅前地区についても同様でございまして。

また貫通機能等につきましては、先ほどからお話ししています街並み再生方針等で大街区化を図るに当たりまして、重要な区道、それ以外の区道という位置づけをしてございます。重要な区道については当然廃止できない状況ですけれども、今回廃止する道路につきましては、そういった位置づけもないということでつけかえをされる状況でございます。

また、2点目の地下歩行者通路でございます。今回、先ほどのご指摘のように、現在予定している出入口としましては、銀座線虎ノ門駅の南側の地区で1カ所、さらに虎ノ門一丁目地区の北側で1カ所、南側で1カ所という計画でございます。確かに間につきましては、100メートル超ぐらいになりますので、防災面、防犯面におきましては、かなり重要であると捉えています。この辺につきましては、将来、間のところで、例えば共同化等が起こりまして地下道につなげたいということがあれば、そこで出入口はできますが、現時点ではそこができていない。そこで、今、虎ノ門一丁目地区の事業者のほうにお願いしていますのは、そこを監視できるような状況にできないかと。万が一、防災面、防犯面で問題が起こったときにすぐ対応できるような措置を計画するようということと事業者と協議してございまして、その辺で対応していくことになるのかなと考えています。

ご指摘のありました、間で何メートルかおきに出入口を設けなければならないという規定につきましては、メトロさんの地下通路の場合に確かにございます。1カ所のところから40メートルで出られなければいけないという規定があると聞いていますが、今回の地下歩行者通路につきましては、南北方向の区道116号線の下の部分につきましては、鉄道施設ではなくて区道という位置づけになってございまして、40メートル以内に出入口を設けなければならないという規定の対象外にはなっております。ただ、そうは言いましても先ほどの繰り返しになりますが、防災面、防犯面、非常に重要ですので、それに向けた対応はきちんととっていきたいというふうに考えてございます。

【高橋会長】 はい、どうぞ。

【坂本都市計画課長】 先ほどの林田委員のご発言にも関連するのですが、パワーポイントをごらんいただければと思います。これが虎ノ門駅南地区の街並み再生方針の中で、公共公益施設の考え方を示した図となっております。少しわかりづらいのですが、

この真ん中の縦の部分が、地下通路が予定されているところでございます。そのほか、左右といたしまして、格子の状態に道路にマークがしてありますが、これらがこの地区で幹線、地区内ネットワークを確保する上で重要な路線として決めているところでございます。

したがって、各地区での開発の動向、規模にもよりますが、将来像としてはこれを実現するために今後地区計画の中で定めていくということになると思います。全体像は、この街並み再生方針で示しているところでございます。これによって、今の区道の扱い、あるいは貫通機能の考え方、地下通路などの考え方についても全体像は示されているというふうに考えております。

【高橋会長】 ほかにございませんでしょうか。はい、どうぞ。高見沢委員。

【高見沢委員】 2つ質問させていただきます。

1つは敷地内の公園ですが、虎ノ門一丁目地区の街づくりについてという一枚紙の中央の下に、ちょうどそのコンセプトを強調するような写真が出ているのですが、デッキがありますね。虎ノ門ヒルズの西側の公園は、今の段階ではやや孤立感という感じがしますが、これは中長期的に全体をネットワーク化させて立体的につなげていこうと、それを都市再生の目玉として都心にある新しいグリーンネットワークのようなものを目指しているのかなという気もします。それは非常にいいことじゃないかということで質問したいのですが、これはどういう意図で、どんな管理状態で、どういうアクセスが時間帯的に確保できるようなもので、つまりオープンなものなのかということについて教えてください。

それから、もう一つ、今度は機能のほうですが、この再開発事業だけ見ると、国家戦略と言いながら、ただの事務所ビルだという感じがしなくもないですが、ただ、いい目で見ると既存の虎ノ門ヒルズの中にはホテルがあり、いろいろな機能がある中で今回の再開発事業があるのではないかと。そのときに1個だけ質問させていただきたいのですが、港区案件じゃないのでもしわかればということで結構ですけども、地区計画の用途の制限の中で例えばA街区のほうは1,100平米以上を次の用途とするということで、物品販売とか飲食というのが書いてあるのですが、1,100というのが何となく直感的には少ないなど。あるいは飲食だけだと1,100だけでも、国家戦略特区を担うよ

うな新しいビジョンを持った都市機能というのがここには書いてないのだけれども、実際には事務所と書いてある下層部や上層部に、これは新しい国家戦略機能だというものが入る予定なのかどうか。ただの事務所ビルであっては何となく寂しいなという気がするものですから、もしその辺で情報があれば、この地区計画の制限との絡みで、どういう機能を考えているかということをお教えください。

以上です。

【高橋会長】 都市計画課長。

【坂本都市計画課長】 まず1点目の公園についての考え方でございますが、高見沢委員ご指摘のとおりでございます。この公園を整備いたしまして、ここを核として、まさに緑化空間のネットワークを将来的には形成していきたいと考えているわけでございます。既に整備されております虎ノ門ヒルズから、ずっと北側に抜けていく形でネットワークはつなげていきたいと考えているところでございます。また、この公園につきましては整備された後でございますが、区の公園として管理していくことになります。そういう意味ではオープンになるということでございます。

再開発で整備されます建築物の用途についてでございますが、参考資料1の3ページの一番下の記載についてのご指摘だと思いますが、「1,100平米以上は」ということで、ここで用途の制限を記載しているところでございます。ここの趣旨でございますが、先ほど来何度も出ておりますが、虎ノ門駅南地区の街並み再生方針に基づく規定でございます。この街並み再生方針ではにぎわい施設を導入するという目標が掲げられております。それを反映する形で、このように、ここの4ページになりますが、具体的には(1)(2)(3)を整備するというので、地下1階から地上3階までの建築物の用途ということで、この1,100平米以上は(1)から(3)の用途に供する施設を整備してほしいということになっているわけでございます。そういう意味では、あくまでにぎわい施設を創出するというところから定められた制限ということになっているわけでございます。

【高橋会長】 高見沢委員、よろしいですか。

【高見沢委員】 なかなかこの情報がないのかもしれないですが、最低限既存の計画の中で位置づけられているというご説明だったのですが、特区を使い、国家戦略という

ことで特別な都市計画をやる以上、ただのオフィスビルが乗っかっていますというだけではやや説明が足りないのではないかと、どういうまちを目指すのかというのを、今のぎわい施設以外にこんなことができるのか、そういうことを説明していただきたかったのですが。もし可能であればお願いします。

【高橋会長】 再開発担当課長。

【中山再開発担当課長】 説明がちょっと重なるかもしれませんが、当地区につきましては、都市再生の後継、国家戦略特区の目玉として国際競争力を高める都市機能の導入として、周辺施設と連携したビジネス支援施設の整備を予定してございます。具体的には、起業家の発掘期から起業期、成長期を総合的に支援するため、少人数向けのワークスペースや交流施設、ビジネスコンシェルジュを一体的に整備し、成長ステージに合わせた起業、成長支援の取り組みを実施していくというのが提案書の中に書かれてございます。具体的には、新しい起業家へのセミナーですとかコンテストや、既に成功している起業家との交流会でしたり、そういったもので支援をしていこうということを計画していると聞いてございます。

【高見沢委員】 ありがとうございます。

【高橋会長】 よろしいですか。

どうぞ、ご質問、ご意見。どうぞ、大滝委員。

【大滝委員】 地下通路のことで、先ほどの説明じゃものすごく不安ですよ。鉄道で40メートルというのは、要するに、それは避難できる可能性として40メートルに1カ所ぐらいないと避難ができないということで、おそらく義務づけているのではないかと思うんですよ。例えば地下でなくたって、地上でも運河沿いの遊歩道の整備で促進をしてほしいということで私がちょっと話をしたときに、逃げ場が確保されてなければ工事はできませんと説明されているんです。要するに地震などが来たときに逃げ場がなければ工事はできない、それが前提なんだというように説明を受けていて、この330メートルの地下、いや、そのうち開発されてどこかに出口はできますなんて、その前に事故が起きたときにどうするのかと、区の責任になるわけですね。逃げられないようなものをつくっておいて、そのうち避難路ができますとか、これじゃ困るわけです。例えば地下のトンネルというか、車の通るトンネルでもちゃんと別の道をつくるとか、い

ろいろな避難路というのはつくっているわけです。ですから、そういう意味では現実に退避できるものがなくてつくっていくということについては、これはほんとうに不安で、現実に、具体的な避難ができる対応策を確保した上でつくるといようにしないと、このままではほんとうに、火事でも起きれば焼け死んじやうということになりかねないと思うのですが、この辺はどうなのでしょう。

【高橋会長】 再開発担当課長。

【中山再開発担当課長】 地下歩行者通路の件でございます。40メートルという規定に関しましては、ある地点を中心にして、そこから40メートルで出入口にということなので、最大出入口の距離としては80メートルになってございます。これが鉄道施設の場合の基準でございます。

今回の計画地につきましては、虎ノ門の駅前の出入口から虎ノ門一丁目の北側の出入口が約100メートルということで、確かに80メートルは超えてございます。この件につきまして、区としましても出入口を間に設けられないかという検討はしたのですが、先ほど別の件でお話ししましたように、この区道は大変人が混雑しておりまして、歩道を使った出入口というのが不可能な状況です。ですので、今後、先ほど開発指導課長からも話がありましたように、具体的に共同化の話が動いてございますので、そういったもので間に出入口を設けたいと。それまでの間は、24時間監視のカメラ等を虎ノ門一丁目の中央管理室等において、防災面できちんと対応できるようする、危険ではないようにするという事で協議を行ってございます。今後、その共同化がいつぐらいにできるのかというのはまだまだ読めない状況ではありますが、その中では適切に出入口を設けていきたいということと、あわせて、安全、防災面についても、きちんと配慮していきたいと考えてございますのでご理解いただければと思います。

【高橋会長】 大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 その混雑を緩和するということは相当な人数が地下を歩くということになるわけですね。しかも先ほど説明しているように、臨海部から都心に運ぶBRTをつくって、4,400どころか、おそらく人数はもっと増えていくわけですよ。その人たちが、新しい駅だとか虎ノ門駅だとかに歩いていくことになると、今よりももっと、相当な人が利用すると。そのときに、事故が起きたときに近くに避難の通路がないとい

うのでは、不安でとても利用できないというようになるのではないですか。この辺は、もう少し具体的な対策というのとはとれないのでしょうか。

【高橋会長】 再開発担当課長。

【中山再開発担当課長】 先ほどの説明と重複しますが、現時点で間に出入口というのは不可能な状況です。委員ご心配の状況が起こらないように、事業者等をしっかり指導して、不安のない歩行者通路となるように努力していきたいと考えてございますので、ご理解いただければと思います。

【高橋会長】 大滝委員、よろしいですか。

【大滝委員】 もう事故が起きたら諦めてくださいと言わんばかりの話ですから、納得はちょっとできないですけどね。

【高橋会長】 ほかにいかがでしょうか。

採決に入ってよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【高橋会長】 それでは、ただいま議論いただきました2件の案件についてお諮りしたいと思います。案件ごとにお諮りいたします。

まず、審議事項1の東京都市計画虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開発事業の決定についてでございますが、原案どおり異議のないものとして答申することに賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

【高橋会長】 賛成多数です。それでは、そのように決定し、答申いたします。

続きまして、審議事項2、東京都市計画虎ノ門駅前地区第一種市街地再開発事業の決定について、お諮りしたいと思います。原案どおり異議のないものとして答申することに賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

【高橋会長】 賛成多数です。それでは、そのように決定し、答申いたします。

この2件でもって、本日の案件は全て審議が終わりました。事務局から何かほかにございますでしょうか。

都市計画課長。

【坂本都市計画課長】 本日は長時間にわたりご審議いただきまして、ほんとうにありがとうございました。

事務連絡といたしまして、次回の都市計画審議会の予定でございますが、10月下旬ごろに開催させていただきたいと考えております。詳しい日時につきましては、事務局から改めましてご連絡いたしますので、どうぞよろしく願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【高橋会長】 それでは、本日の都市計画審議会を終了したいと思います。どうもご苦勞さまでした。ありがとうございます。

午前11時18分 閉会