

第 2 5 4 回

港区都市計画審議会議事録

令和 6 年 2 月 1 日 (木)

港区役所 議会棟 1 階 第 5 ・ 6 委員会室

次 第

審議案件

- ①東京都市計画第一種市街地再開発事業六本木五丁目西地区第一種市街地再開発事業の決定について
- ②東京都市計画高度地区の変更について
- ③東京都市計画防火地域及び準防火地域の変更について
- ④東京都市計画地区計画田町駅西口駅前地区地区計画の決定について
- ⑤東京都市計画特定街区芝五丁目特定街区の変更について

委員の出欠状況

◎ 学識経験者委員

氏 名	出欠状況	
大 瀧 陽 平	出席	
大 西 英 敏	出席	
草 間 香	出席	
桑 田 仁	出席	
真 田 純 子	出席	
高 見 沢 実	出席	
綱 川 智 久	出席	
松 谷 春 敏	出席	
森 本 章 倫		欠席

◎ 区議会議員委員

氏 名	出欠状況	
鈴木 たかや	出席	
七 戸 じゅん	出席	
小 倉 りえこ	出席	
玉 木 まこと	出席	
丸 山 たかのり	出席	
清 家 あい		欠席
根 本 ゆう	出席	

◎ 関係行政機関委員

氏 名	出欠状況	
鈴木俊明代理 小崎	出席	
喜多洋樹代理 細川	出席	

◎ 区の住民委員

氏 名	出欠状況	
三 木 基 嗣		欠席
山 田 宏 一	出席	

午後1時30分 開始

【野口都市計画課長】 おまたせをいたしました。それでは、第二百五十四回港区都市計画審議会の開会をお願いいたします。本日、森本委員におかれましては所用のため、清家委員と三木委員におかれましては体調不良により、欠席との連絡が入っております。七戸委員は遅れるとの連絡をいただいております。また、関係行政機関委員である、愛宕警察署長の鈴木委員の代理として、小崎交通課長、芝消防署長の喜多委員の代理として、麻布消防署細川予防課長が出席されております。それでは、武井雅昭区長から委員のみなさまにご挨拶を申し上げます。

【武井区長】 皆さん、こんにちは。ただ今ご紹介いただきました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。さて、本日ご審議いただく案件は5件です。まず、六本木五丁目西地区のまちづくりに関連する案件が3件です。1件目が六本木五丁目西地区第一種市街地再開発事業の決定、2件目が高度地区の変更、3件目が防火地域及び準防火地域の変更です。本地区は、「港区まちづくりマスタープラン」において、都市機能が集積する拠点に位置付けられ、交通結節拠点としての機能の向上、質の高い業務や商業、文化、交流を中心とした多様な機能の集積をはじめ、多様な人々が住みやすい居住機能と、生活基盤を支える施設の整備・誘導、質の高い緑豊かなオープンスペースの保全・創出や、敷地内を立体的に活用した緑化を推進することなどが掲げられています。このたび、本地区において街区再編による道路等の公共施設の整備、広場・緑地の整備によるオープンスペースの確保、駅まち広場・交通結節広場の整備などにより、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り、もって国際色豊かな立地特性をいかした魅力ある複合市街地を形成するため、関連する都市計画の決定及び変更を行うものです。次に、田町駅西口駅前地区のまちづくりに関連する案件が2件です。4件目として、田町駅西口駅前地区地区計画の決定、5件目として、芝五丁目特定街区の変更です。田町駅西口駅前地区は、「港区まちづくりマスタープラン」において、都市機能が集積する拠点に位置付けられ、駅周辺の広場空間、防災機能を確保するなど、駅とまちがより強く一体となるまちづくりを推進するとともに、駅とその周辺を含めた、公共交通の利用時・乗継時の利便性の向上を図ることなどが掲げられています。また、「田町駅西口・札ノ辻交差点周辺地区まちづくり

ガイドライン」において、沿道の歩行者などの交通機能の拡充を図るとともに、街路樹や、敷地内の緑などと調和する魅力的で、一体感のある都市景観を創造することなどが掲げられています。このたび、本地区において、にぎわいある駅前のオープンスペースの整備、バリアフリーに対応した歩行者ネットワークの整備、交差点及び交通広場の再編などにより駅を中心とした交通結節拠点の形成、国際化に対応した業務や商業、産官学連携を目指した産業支援機能の導入などにより、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り、もって国際性豊かな複合市街地を形成するため関連する都市計画の決定及び変更、並びに既決定の芝五丁目特定街区の廃止を行うものです。本日、ご審議いただきます案件は、いずれも良好な市街地環境の形成を目指す上で、まちづくりの推進に寄与するものと考えています。十分にご検討のうえ、ご答申をいただきますようお願いいたします。以上、簡単ではございますが、私のご挨拶といたします。

【野口都市計画課長】 区長は公用のため退席させていただきます。

(区長退席)

それでは、高見沢会長、議事進行よろしく願いいたします。

【高見沢会長】 それでは、第二百五十四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5件ございます。概ね午後4時を目安に進めてまいりたいと考えておりますので、よろしく願いします。案件の説明の後、質疑を行います。では、事務局から説明をお願いします。

【野口都市計画課長】 最初に、資料の確認をさせていただきます。事前送付資料としまして、資料目録とともに、資料1から資料3及び参考資料1から参考資料2が「六本木五丁目西地区に係る都市計画案」についての、都市計画図書及び理由書、参考資料3が六本木五丁目西地区の街づくりの概要でございます。資料4から資料5及び参考資料5が「田町駅西口駅前地区に係る都市計画案」についての、都市計画図書及び理由書、参考資料6が田町駅西口駅前地区の街づくりの概要でございます。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あての付議文の写しがございます。次に、港区都市計画審議会委員・幹事名簿及び座席表がございます。そして、席上配布資料目録とともに、参考資料4と参考資料7が、審議事項の説明で使用いたしますスライドを印刷したものでご

ございます。こちらにつきましては、暫定版として事前送付させていただきました資料の最終版でございます。意見書の要旨1が、「六本木五丁目西地区に係る都市計画案」に対する意見書の要旨です。また、意見書の要旨2が、「田町駅西口駅前地区に係る都市計画案」に対する意見書の要旨です。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。不備がございましたら、事務局の方に用意しておりますので、おっしゃってください。それでは、着座にて失礼いたします。審議事項1から3については関連案件であるため、まとめてご説明いたします。

審議事項①東京都市計画第一種市街地再開発事業六本木五丁目西地区第一種市街地再開発事業の決定について、審議事項②東京都市計画高度地区の変更について、審議事項③東京都市計画防火地域及び準防火地域の変更について、一括してご説明させていただきます。「資料1」から「資料3」と、「参考資料1」「参考資料2」の都市計画図書に沿ってご説明させていただきますが、計画地の現状や整備イメージなどのスライドもご用意しておりますので、スライドの内容を印刷した「参考資料4」もあわせてご覧ください。まず、参考資料4、スライドの2ページをご覧ください。「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。東京圏区域会議の事務局である、内閣府地方創生推進事務局から港区都市計画審議会に付議された案件は、資料1の「第一種市街地再開発事業」の決定、資料2の「高度地区」の変更、資料3の「防火地域及び準防火地域」の変更になります。参考資料1の「地区計画」の決定、参考資料2の「都市再生特別地区」の変更につきましては、東京都の案件となるため、東京都都市計画審議会に付議されます。港区都市計画審議会及び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ると、都市計画の決定がされたこととなります。

「地区計画」の決定、「都市再生特別地区」の変更については、港区都市計画審議会への付議案件ではないため、審議事項ではありませんが、本日付議されました案件をご審議いただくために、まずは地区計画(案)等の内容をご説明いたします。スライドの3ページをご覧ください。「計画地の位置」でございます。六本木五丁目西地区は、地下鉄六本木駅に近い交通利便性の高い約10.3haの地区です。スライドの4ページは、計画地における「現在の用途地域」を示しております。スライドの5ページは、上位計画で

ある「港区まちづくりマスタープラン」の内容を示しております。スライドの6ページから12ページは、計画地の現状と課題を示しております。6ページでは、細分化された土地やまとまった未利用地が存在していること、7ページでは、駅及び交差点周辺に十分な滞留空間が不足していること、各種公共交通の乗降場が点在しており、乗換利便性が悪いこと、8ページでは、地区の東西を連結する歩行者ネットワークが欠如していること、高低差のある地形により、急勾配の歩行者空間が存在していること、9ページでは、六本木五丁目交差点において右折滞留長が不足していること、10ページでは、青山方面から渋谷方面に向かう車両が、区道第849号線に流入していること、11ページでは、旧耐震建築物の倒壊により、道路封鎖のおそれがあること、12ページでは、レッドゾーン箇所が指定されている状況であることを示しております。スライドの13ページをご覧ください。本地区での取組内容について全体像を示しております。1点目に、新たな拠点を支える都市基盤の整備、2点目に、国際競争力強化に資する都市機能の導入、3点目に、環境への取組と防災対応力強化を行います。スライドの14ページです。図中左側の、日比谷線六本木駅と大江戸線六本木駅から続く、地下鉄駅接続通路、駅まち広場、交通結節広場を整備し、視認性・利便性に優れた質の高い交通結節点を創出します。スライドの15ページです。地下鉄駅接続通路は、日比谷線六本木駅、大江戸線六本木駅、駅まち広場をつなぐ、バリアフリー化された通路を整備します。スライドの16ページです。駅まち広場は、赤い枠で囲まれた、地下1階から地上2階の範囲で、駅前の賑わい創出、災害時の一時滞在施設として約4600㎡の広場を整備します。スライドの17ページです。バスやタクシー乗り場を集約した交通結節広場は、地上1階レベル、地下2階レベルに合計約5800㎡を整備します。スライドの18ページです。地区内の高低差を解消し、安全で快適な東西・南北移動軸となる、歩行者ネットワークを整備します。スライドの19ページです。オレンジ色の地区幹線道路や、黄緑色の区画道路2号の歩行者空間の整備など、着色した線の箇所について、道路や車路の新設や拡幅整備を行います。スライドの20ページです。外苑東通りの一部拡幅、交差点位置の適正化と地区幹線道路の新設により、六本木五丁目交差点における右折滞留長の延長と、六本木交差点における左折車線数を2車線に増加を行います。スライドの21ページ、22ページです。国際競争力強化に資する都市機能として、国際会議などの大

規模イベントの開催が可能な約2000㎡のイベントホール等を整備します。さらに、文化展望施設、国際水準の宿泊施設、エンターテイメント施設を整備します。スライドの23ページをご覧ください。広大な敷地を一体的に緑で覆う、立体的な屋上庭園の整備により、緑豊かでまとまったオープンスペースを創出します。スライドの24ページです。土砂災害特別警戒区域に指定されている急傾斜地の除去等を行い、レッドゾーンをイエローゾーンに整備します。スライドの25ページです。まちづくりの経緯は記載のとおりでございます。

ご説明の途中ですが、本日、六本木五丁目西地区の全体像を把握していただくために模型を用意いたしましたので、ここからは模型を使用して、整備する公共施設や地区内の高低差等のご説明をいたします。再開発担当課長から説明いたしますので、お手数ですが、模型の周りにお集まりください。なお、カメラやスマホでの撮影はご遠慮ください。よろしくお願いいたします。

（再開発担当課長が模型を使用して説明）

それでは、六本木五丁目西地区の街づくりの概要を模型でご説明いたします。本日、地区全体の模型と、階層的に整備される駅まち広場などを詳細に示した組立模型の2種類を用意いたしました。はじめに、地区全体の模型を用いて、地区の概況をご説明します。模型のこちら側が北、六本木交差点がこの位置です。地区の南側がこちらで、環状3号線の鳥居坂下交差点がこの位置です。地区東側が鳥居坂、地区西側が芋洗坂です。当地区は、北側が高く、南側に向かって地盤が下がっています。次に、施設建築物の概要と公共施設等の整備概要です。この高層建築物がA-1街区に建築する、事務所・ホテルを主要用途とする高さ約327m、地上66階建ての建物です。続いて、もう一つの高層建築物が地区中央のB街区に建設する高さ約288m、地上70階建ての共同住宅です。地区西側の鳥居坂に面したC地区は、東洋英和女学院の幼稚園・小学校で高さが約35m、その南のD地区は国際文化会館を保全する街区です。最後に地区南端のE地区は、高さ約35mの共同住宅です。国際文化会館の既存の樹林を中心として、地上及び人工地盤を広範囲に緑化し、都心の森を創造する計画です。また、建物内外に歩行者通路を重層的に配置し、これまで当地区で課題となっていた東西方向の歩行者ルートを整備します。次に、駅まち広場を詳細に示した組立模型についてご説明します。位置関係

ですが、こちらが六本木交差点、こちらが六本木五丁目交差点で、既存のロアビルは概ねこの位置です。まず、地下1階レベルです。六本木駅と接続する地下駅前広場がこの位置です。付替え整備する芋洗坂（地区幹線道路）の下を抜けて、A-1街区の交通結節広場をバリアフリーで接続します。次に、地下2階レベルです。地下1階の駅まち広場から、バリアフリーで接続します。地下2階の交通結節広場は、バス停を集約配置し、羽田空港などから来る高速バスの利用が検討されています。また、この位置にタクシープールを集約配置します。地下2階の広場へのアクセスは、こちらの地区内車路を経由する計画です。最後に地上1階の交通結節広場です。外苑東通りからアクセスできるバス停やタクシー乗り場を配置します。このバス停は、都営バスや港区コミュニティバスの利用が検討されています。

【野口都市計画課長】 続きます、「都市計画の図書」の内容についてご説明をいたします。お席のほうにお戻りください。最初に、「地区計画」についてご説明させていただきます。スライドの27ページ、及び参考資料1をご覧ください。地区計画の「名称、位置、面積」はご覧のとおりです。スライドの28ページは、「地区計画の目標」を示しております。交通接結機能の強化、円滑な自動車交通環境の確保、周辺地域の良好な生活環境の維持、安全で魅力ある歩行者空間の実現、憩いの場の創出、防災機能の向上等を目標に掲げております。スライドの29ページ、及び参考資料1の2ページをご覧ください。「公共施設等の整備方針」でございます。まず、道路等の整備方針として、「交通結節点としての機能強化を図るとともに、円滑な自動車交通を実現する道路ネットワークの形成と、ゆとりある快適な歩行者空間の整備を行う。」としております。具体的な内容は、(1)に、特別区道第1104号線の芋洗坂を拡幅し、一部新設整備します。(2)に、特別区道第849号線（鳥居坂）を一部拡幅整備します。スライドの30ページです。(3)に、地下鉄六本木駅と接続し、交通結節機能を高める「交通結節広場」を整備します。青色で示した箇所です。(4)に、地区内で発生する交通を円滑に処理し、周辺道路への影響を低減するため、「地区内車路」を整備します。スライドの31ページをご覧ください。歩行者ネットワークの整備方針として、「高低差のある地形によるバリアを解消し、地区内外の回遊性や快適性を向上させる、重層的な歩行者ネットワークを形成する。」としております。スライドの32ページです。(1)に、地下鉄六本木駅から環

状第3号線までをつなぐバリアフリー動線として、「歩行者通路4号」を整備します。

(2)に、特別区道第1104号線と特別区道第849号線をつなぐバリアフリー動線として、緑の中を散策しながら通り抜けできる「歩行者通路5号」を整備します。スライドの33ページです。(3)に、特別区道第849号線の南側の鳥居坂部分において、高低差約13mの急勾配区間があるため、バリアフリー動線となる「歩行者通路1号」を私有地内に整備します。(4)に、安全で快適な歩行者空間を実現し、沿道のにぎわい形成にも寄与する「歩道状空地」を整備します。歩道状空地は1号から8号まで定めまします。スライドの34ページは、「歩行者ネットワークの全体像」を示しております。スライドの35ページをご覧ください。ここからは、オープンスペースの整備方針です。「高低差のある地形及び周辺市街地とのつながりに配慮した多様なオープンスペースを整備する。」としております。具体的には、(1)に、災害時に一時滞留空間として活用可能な開放的で、にぎわいのある「駅まち広場」を整備します。スライドの36ページです。

(2)に、A地区には、「都心の森」の核となる「緑地2号」を、(3)に、B-1地区、B-2地区及びC地区に、住環境との調和に配慮した、緑豊かで落ち着きある「緑地1号」を整備します。スライドの37ページです。(4)に、麻布十番方面からの玄関口として、にぎわいを創出する「広場1号」を、(5)に、沿道の落ち着いた環境に配慮した、緑豊かな「広場2号」を整備します。スライドの38ページは、「建築物等の整備の方針」を示しております。記載のとおり、建築物・工作物の制限等を定めます。参考資料1の3ページの内容になります。スライドの39ページをご覧ください。「土地利用に関する基本方針」を示しております。参考資料1の4ページの内容になります。A地区は、「地下鉄六本木駅との交通結節機能強化や、道路ネットワーク再編などを行い、土地の高度利用を図る。六本木交差点に面した部分には、滞留空間を整備し、六本木交差点の新たな顔となる景観を形成する」としてあります。スライドの40ページです。B地区は、「多様な住環境を備えた居住機能とともに、低層部には沿道商業のにぎわい創出に資する商業機能等を配置し、快適でにぎわいのある良好な生活環境を創出する」としてあります。スライドの41ページです。C地区は、「地区内に現存する教育機能を配置し、国際性の高い良好な教育環境を創出する」、D地区は、「地区独自の文化性、国際性に富んだ資源である建築物や日本庭園を適切に維持及び保全する」としてあります。スライドの42ペ

ージです。E地区は、「居住機能を配置するとともに、環状第3号線沿いの低層部には商業機能を配置し、麻布十番の商業のにぎわいの連続性に配慮する」、F地区は、「業務機能、商業機能及びエンターテイメント機能を配置し、交差点のにぎわいを創出するとともに、周辺地域のにぎわいの連続性に配慮する」としています。スライドの43ページをご覧ください。「主要な公共施設の配置及び規模」を示しております。参考資料1の4ページと5ページの内容です。表に記載のとおり、主要な公共施設を定めます。スライドの44ページから46ページは主要な公共施設の位置を示しております。参考資料1の11ページから13ページの内容になります。スライドの47ページをご覧ください。「駅まち広場」のイメージパスになります。地下鉄六本木駅から本地区に向かう、地下1階レベルでの視点になります。駅まち広場は、地下1階、地上1階、地上2階の3層に渡り整備します。スライドの48ページは、「地区幹線道路」のイメージパスになります。スライドの49ページから52ページは、「地区施設の配置及び規模」を示しております。参考資料1の5ページの内容になります。表に記載のとおり、地区施設を定めます。スライドの53ページから55ページは、地区施設の位置を示しております。参考資料1の11ページから15ページの内容になります。スライドの56ページをご覧ください。「区画道路2号」と「歩道状空地7号」のイメージパスになります。スライドの57ページは、「歩行者通路5号」のイメージパスになります。スライドの58ページは、「緑地1号」のイメージパスになります。スライドの59ページは、「緑地1号」と「広場1号」のイメージパスになります。スライドの60ページをご覧ください。参考資料1の6ページの内容になります。「地区整備計画」における「地区の区分」でございます。表に記載のとおり、A地区からF地区に区分します。スライドの61ページから63ページをご覧ください。「建築物等の用途の制限」でございます。表に記載のとおり、風俗営業の一部、性風俗関連特殊営業の全てなどについて制限しております。スライドの64ページは、「壁面の位置の制限」を図示しています。スライドの65ページは、壁面線を越えて建築してはならないこと、及びその例外を規定しています。スライドの66ページは、「壁面後退区域における工作物の設置の制限」を示しております。続きまして、「都市再生特別地区」についてご説明させていただきます。スライドの69ページをご覧ください。計画建物のイメージパスになります。スライドの70ページ

と71ページには、建築計画を示しております。スライドの72ページをご覧ください。都市再生特別地区の名称、位置、面積を記載のとおり定めます。参考資料2の1ページの内容になります。スライドの73ページをご覧ください。A街区からE街区に区分しています。スライドの74ページから77ページをご覧ください。建築物の容積率の最高限度・最低限度、建蔽率の最高限度、建築面積の最低限度を記載のとおり定めます。建築物の容積率の最高限度は、全体では1070%、A-1街区は1690%、B街区は1050%としています。スライドの78と79ページをご覧ください。建築物の高さの最高限度を記載のとおり定めます。A-1街区は、高層部を327m、中層部を60m、低層部を15m、B街区は、高層部を288m、中層部を65m、低層部を35mとしています。スライドの80ページでは、壁面の位置の制限を、スライドの81ページは、壁面の位置の制限と例外規定を示しております。スライドの82ページをご覧ください。重複利用区域及び当該重複利用区域内における建築物等の建築又は建設の限界を記載のとおり定めます。スライドの83ページです。備考として、容積率算定の基礎となる、延べ面積に関する不算入規定等を定めます。スライドの84ページです。図に記載のとおり、地下鉄接続通路の整備範囲、交差点改良の実施範囲について定めます。スライドの85ページをご覧ください。周辺環境への影響として、時刻別日影図を参考に示しております。スライドの86ページでは、等時間日影図を示しております。スライドの87ページでは、風環境について示しております。本計画による風環境の影響は、地区内のいくつかの地点で領域Bの低中層市街地相当に代わる程度でとどまっております。続きまして、「第一種市街地再開発事業」についてご説明させていただきます。スライドの89ページ、及び資料1の1ページをご覧ください。名称、施行区域面積を記載のとおり定めます。スライドの90ページと91ページは、「公共施設の配置及び規模」について示しております。表に記載の道路について、拡幅及び新設整備を行います。スライドの92ページと93ページは、「建築物の整備」について示しております。本事業で整備する建築物について記載しております。スライドの94ページは、「建築敷地の整備」についてです。本事業で整備する建築敷地について記載しております。スライドの95ページは、「壁面線の制限」を図示しております。記載のとおり壁面線を定めます。続きまして、「高度地区」についてご説明させていただきます。スライドの97ページ、及

び資料2の7ページをご覧ください。地区計画の決定、第一種市街地再開発事業の決定に伴い、市街地環境と土地利用上の観点から検討した結果、変更するものでございます。スライドの黄色で着色された区域に、第3種高度地区が指定されておりますが、指定なしに変更いたします。続きまして、「防火地域及び準防火地域」についてご説明させていただきます。スライドの99ページ、及び資料3の3ページをご覧ください。こちらについても、地区計画の決定、第一種市街地再開発事業の決定に伴い、都市防災上の観点から検討した結果、変更するものでございます。スライドのオレンジ色で着色された区域に、準防火地域が指定されておりますが、防火地域に変更いたします。次に、今後のスケジュールでございます。スライドの100ページをご覧ください。さる12月1日から12月15日まで、都市計画案の縦覧を行うとともに、意見書の受付を行ったところ、17通の意見書が提出されました。本日の当審議会、及び2月6日に予定されている東京都都市計画審議会において、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、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。続きまして、国家戦略都市計画建築物等整備事業に係る案に対して出されました意見書の要旨でございます。大変お手数ですが、お手元の資料「意見書の要旨1」をご覧ください。1ページをご覧ください。提出された意見書は17通です。左側に意見の要旨、右側に国家戦略区域会議の見解を示しております。内容について、主なものをご紹介します。最初に、賛成意見に関するものは13通ございました。主なご意見として、地区内に存在する土砂災害特別警戒区域の解消、高低差によるバリアを解消する歩行者ネットワークの整備、老朽化した建築物の建替えによる倒壊リスクの解消等に賛同するご意見がございました。7ページをご覧ください。次に、反対意見に関するものは4通ございました。具体的には、第一種市街地再開発事業の区域から除外を要請するご意見です。主な意見としまして、1点目に、除外要請者の土地が接道する外苑東通りは拡幅済みの都市計画道路であり、国土交通省が指定する主要渋滞箇所道路でもないため、道路拡幅は不要である。2点目に、除外要請者の土地は、木造家屋等の密集による火災のおそれが強いエリア、公園等の公共施設を整備するエリア、急傾斜地の安全対策が必要なエリアではない。3点目に、交通結節点の強化は、除外要請者の土地を含まなくても行うことができる。というものがございました。区域

会議の意見としまして、「街区再編による道路等の公共施設の整備や広場、緑地の整備によるオープンスペースの確保、駅まち広場、交通結節広場の整備による交通結節機能の強化等により、土地の合理的かつ健全な高度利用、市街地環境の改善及び都市機能の更新を実現するために市街地再開発事業の区域を設定している。」としております。なお、区域除外を要請されている権利者の皆さまに対して、再開発準備組合は、資料の送付や個別訪問などにより、事業計画の内容や権利変換の仕組みなどを説明するなど、地権者の合意形成に向けて継続して取り組んでおります。また、区といたしましても、区域除外を要請されている権利者の皆さまと直接顔を合わせて意見交換するとともに、当該地権者の皆さまと準備組合理事との面会を仲立ちするなど、地権者の合意形成がなされるよう、積極的に取り組んでおります。区は、地権者の皆さまが引き続き当地区で生活継続していただくことが望ましいと考えていることから、今後も積極的に地域に入り、地権者の皆さまのご意見をお伺いするとともに、地権者の皆さまの意見を取り入れた事業計画を検討するよう、再開発準備組合を指導してまいります。17ページの(5)をご覧ください。その他の意見としまして、「こういった開発で利益を得るのはディベロッパーと一部の特権的な超富裕層だけです。格差社会の是正が求められているのに、一部の人間だけが得する不公正な社会を作るためにしかありません。東京都、港区への一極集中が進むだけです。高層建築を作れば、それだけ人・モノが集まり、混雑はより酷くなるでしょう。また、過度な一極集中は災害時の物資搬出入等に支障をきたすのは火を見るより明らかです。というものがございました。区域会議の意見としまして、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針では、民間開発等により高度な機能集積が進んだ地域として新たに中核的な拠点に位置付けられており、交通結節機能の強化や、業務、商業、居住、教育、文化、国際交流などの多様な機能の集積、文化会館や庭園などの資源をいかした市街地の更新により、安全・安心な環境にも配慮した中核的な拠点を形成することが示されている。」「港区まちづくりマスタープランでは、都市機能が集積する拠点として位置付けられており、地下鉄駅などの交通結節機能を強化し、文化性や国際性の豊かな商業・業務・交流機能の集積を促進するとともに、外国人を含めた多様な人々のニーズに対応した居住、文化、教育などの生活環境を整備することが示されている。」としております。その他のご意見と区域会議の見解は記載の通りです。大変長くなりま

したが、説明は以上でございませう。ご審議のほど、よろしくお願ひいたします。

【高見沢会長】 はい。ありがとうございます。それでは、これから審議に入ります。何かご質問はございませうか。

【丸山委員】 基本的なことをお伺ひしたいのですが、B地区のところ、今回の施行区域を避けている白い大きな部分があると思ひますが、ここは今どういふ状況で、今後どうなるのか教えていただけますでしょうか。

【池端再開発担当課長】 今ご指摘の箇所は、F地区と呼ばれている箇所になります。こちらにつきましては、当該土地をお持ちの権利者の方が、けやき坂下の交差点周辺のにぎわい増進に資するまちづくりを今後検討していきたいというふうに計画をされております。具体的に言ひますと、F地区と、芋洗坂を挟んだ対岸のこちらの土地、あと六本木ヒルズと一体的に、こちらでエンターテイメント機能等を集積させながら、新しいまちの顔を作っていくまちづくりを進めていくということで、市街地再開発事業と一体的に地区計画の中に入っ、大きなまちづくりの方向性は共有するのですけれど、事業を分けて行いたいという提案がございましたので、今回の再開発事業からは区域が除外されております。

【丸山委員】 分かりました。ありがとうございます。ちょっとイメージがあれですけど、現状では特に建物が建っているわけではないのでしたっけ。

【池端再開発担当課長】 現在はですね、駐車場として利用されております。これまで、一時のイベント用にプレハブの建物を建てて活用等をされておりましたが、現在建物はございませぬ。

【丸山委員】 分かりました。ありがとうございます。環状3号線のことでお伺ひしたいのですが、一部、施行区域に含んでいると思ひますが、これは、道路自体の拡充の予定はないのでしょうか。

【池端再開発担当課長】 今回の再開発事業で、直接環状3号線を触るということはないのですけれども、新一の橋交差点のところについては、今回の再開発事業で一部道路を再整備いたします。現在ですね、このような道路形態になっておまして、こちらの右折滞留長が現在でも非常に混雑しておまして、この交差点を超過して右折車が待つという事態が起きております。ですので、今回の開発に合わせまして、右折車線を2つ

に増やして滞留長を短くし、交差点の間できちんと交通処理をしていこうという計画になってございます。

【丸山委員】 分かりました。ありがとうございます。確かに、新一の橋交差点のところは右折の滞留がすごく多くて大変問題だと思っていましたので、そこが改善するのは良いことなのですが、自分で車を運転するとき、新一の橋交差点からテレ朝のところまでがしょっちゅう混雑しているものですから、あそこを抜けるまでは、いつもいらしながら、時間を気にしながら行っているところが、今回こういった開発になったときに、道路自体がそんなに変わらなくて、交通量が増えることだけが予測されるという話になってきたときに、今でも芋洗坂や鳥居坂の方に曲がる時にすごく苦労して曲がっている感じがあって、そのところ、何か提案とかあったりしますか。

【池端再開発担当課長】 今回、開発に伴いまして、交通検証等を行っております。これは直接的にお示ししているものではないのですが、芋洗坂等を拡幅整備することで、交通がどういうふうに変っていくかをシミュレーションした結果になっておりまして、環状3号線については、もともと1時間当たり312台ぐらいのピークが発生していたところが、開発後も同じぐらいの車両交通という検証結果が出ておりますので、大きな交通負荷は起きないと考えております。ですので、さきほどの新一の橋交差点以外の部分で環状3号線を触るという計画は聞いておりません。

【丸山委員】 分かりました。現状でも、新一の橋からテレ朝のところを抜けるまでがかなり混雑していて、それが上手く今回の開発で改善がみられれば本当は良いなと思ったのですが、そこは、直接は含まれないということは分かりました。その課題認識はしてもらった方がいいと思いますので、よろしく願います。最後に、六本木交差点からロアビルの方に抜ける道路は、これまで長らく工事をされてきて、ようやく完成して、道路自体は新しくなったわけですが、新たに開発が始まれば、道路を触るところもあって、直接はどうか分かりませんが、地権者の方々からすれば、現状で十分ではないかと思われているところもあろうかと思うのですが、道路がより快適になるところをもう少しご理解いただくというか、現状よりさらに交通の部分がすごく良くなるという説明をより強調してもらうことが、なかなかそれだけで地権者の方に理解してもらえないと思うのですが、周辺においてはメリットもあるところをよ

り説明していただくことが必要だと思うのですが、その点いかがですか。

【池端再開発担当課長】 今回、道路再編整備をする前提としまして、麻布地区総合支所ですとか、東洋英和女学院がある鳥居坂の通りについては、地域の安全安心協議会等の中で、できるだけ通過交通を減らしていこうということが街づくりのきっかけとなつてございます。今回の道路の再編整備に伴いまして、もともとこのような形であった芋洗坂を付け替え整備しまして、新しく外苑東通りに交差点を設けまして、交通処理をしていくこととなります。もともとですね、外苑東通りをミッドタウン側から来た車は六本木交差点を右折できませんので、渋谷方に抜けていこうとする車は、この六本木五丁目交差点を右折して、鳥居坂を下って、環状3号線に戻って、六本木通りに入っていくということで、ここの通過交通が多かった。今回は、新しくこの道路を相互通行で整備することによって、こういう形で交通が正常化されると。今回、ここに新しく交差点ができることに伴いまして、もともと外苑東通りは、飯倉方面から六本木通りを左折する車で非常に混雑してございましたけれども、左折滞留長が足りなくなってしまうということがありまして、外苑東通りを拡幅整備いたします。今申し上げました、新しい交差点がこちらです。もともと、ピーク時は左折滞留長が120mぐらいできてしまうということで、新しく交差点を作りますと、交差点間隔は106mと足りなくなりますので、外苑東通りを拡幅いたします。今1車線しかない左折車線を2つに増やして、滞留長を短くする形で交通処理を円滑にしていく計画としておりまして、交通渋滞が起きにくくなるという点と、鳥居坂への通過交通が減っていくということで、地域の方々にとって、より安全な道路になると考えてございます。こういった点を積極的に地域の中に入ってご説明を差し上げたいと考えてございます。

【高見沢会長】 はい。ありがとうございます。今の場合は、拡幅しないと左折レーンが取れないので拡幅していますが、さっきの新一の橋交差点の場合には言及されませんでしたけども、今の幅員でも上手く調整すれば、右折レーンが無理せずにもう1個取れるということですか。

【池端再開発担当課長】 おっしゃる通りでして、全体の幅員自体は変えずに、車線の内容だけを変えて、交通処理をしていくことになってございます。

【高見沢会長】 今の幅員に余裕があるから出来るということですか。それとも、何か

特殊なことをやっているのですか。

【池端再開発担当課長】 もともと、ここに中央分離帯があるのですが、これを無くすことによって余幅を設けます。

【高見沢会長】 その分ね。その分も合わせて。分かりました。

【高見沢会長】 その他いかがでしょう。

【大西委員】 参考資料4の12ページ出していただけますか。ここで、ハザードマップについて、赤と黄色のところがもともと指定されていると書いてあるのですが、地区計画の目標の28ページのところで、5番目ですか、急傾斜地の安全対策等による防災機能の向上と書いてあるのですが、これはどういったことを予定されているかご説明いただけますか。

【池端再開発担当課長】 ご指摘のレッドゾーン等の解消につきまして、模式図を示してご説明させていただきます。まず、芋洗坂に沿ってですね、土砂災害特別警戒区域が指定されている状況になっていて、崖線になってございます。今回、特に一番高低差の大きい南側、環状3号線側で、大体この位置が国際文化会館になりますけど、こちらの断面を切ったものがB-B'断面になりまして、こちらです。既存の斜面が青色でありまして、その上に擁壁が乗っかっている構造になってございます。これで斜面を支えております。今回の再開発事業に伴いまして、さきほど模型でお示ししました、一番南側のE街区の建物を作ることにより、新しい建物の壁で斜面地を押しえていく。もともとあった斜面地は削り取っていくこととしております。さらに、既存の擁壁につきましては、補強工事を実施しまして、堅牢な工作物に作り替えることによって、斜面の安全性を高めていく。これによって、レッドゾーンを解消していくということになっております。また、芋洗坂沿道の斜面地につきましては、A-A'断面でお示しをしております。さきほどの国際文化会館の斜面地ほど傾斜は大きくないのですが、青色で斜面がある状況になってございます。これにつきましては、すべて除却しまして、新しく建設する建物で置き換えて斜面地を無くしていく。その結果、レッドゾーンを解消していくという計画になってございます。

【大西委員】 レッドゾーンというのは、何が問題でレッドゾーンになっているのですか。

【野口都市計画課長】 レッドゾーンは、既存の地形に高さ5 m以上の高低差があり、勾配として30度以上の急傾斜であること。さらに、擁壁が不安定であることから指定されるものです。ですので、不安定な擁壁が除去されることによって、レッドゾーンを解消するものでございます。

【大西委員】 分かりました。つまり、断層は関係ないということによろしいですね。

【野口都市計画課長】 港区では、揺れやすさについてのハザードマップを作成しております。地層を確認して、地震のときの揺れやすさについて分析しているものでございますけれども、台地である今回の地区につきましては、地震の揺れやすさが伝わりにくい、港区内では比較的良い地盤でございます。この着色されている中では、オレンジや赤に向かうほど、地盤が揺れやすい地質となっております。緑が濃くなるほど、安定性のある地盤であるということが分析されております。当該地区につきましては、緑色の着色がされている区域であります。

【高見沢会長】 その他いかがでしょうか。

【鈴木委員】 ちょっといいですか。さきほどの丸山委員の質問に近いですが、僕は外苑東通りの方が気になっているのですが、環状3号線と同じように、外苑東通りも詰まる場所は詰まるじゃないですか。素人が単純に考えると、現状、あのエリアを車で利用する人の建物が新しく建ったとき、例えば、事務所とか、住まわれる方とか。その人たちが車を利用する数の話でいうと、車の台数が減るから流れが良くなるというのなら分かるのですが、そもそも地下鉄を利用したり、別のインフラを利用したり、さっきの話でいうと、タクシールだったり、バスが来るとか。そういう乗り入れが考えられる中で、その先どうなっちゃうのかなと。イメージが湧かないのですが、その辺はどういうふうを考えていますか。

【池端再開発担当課長】 今回はですね、周辺の既存道路、新しくできる道路にできるだけ交通負荷をかけないようにということで、地区の中に地区内車路というものを設けまして、車両の出入口を集約配置していこうという計画になってございます。新しく計画している地区内車路というのがこちらになります。こちらを利用して、建物の中の駐車場を使っていくと。周辺の道路から直接入っていく動線を極力排除していく計画になってございます。実際、交通量は若干増える計画になってございますけれども、交通検

証した結果、この地区内車路を設けることによりまして、交差点需要率等については下がる場所もございますし、さらに、車両の混雑度につきましても1を下回る結果となっております。周辺に大きな交通混雑を発生させないという検証結果になってございます。

【鈴木委員】 六本木ヒルズがもともとあって、麻布台ヒルズが開業して、エリア的いろいろな開発が進んでいるじゃないですか。当然その中で、流れがこう変わってくる中で、また新たに1棟建つことで、新しい流れが想定されますよね。それっていうのはシミュレーションするとき、そこも踏まえて、要は麻布台ヒルズが稼働して、現状があるわけですよね。建ったばかりより今の方が、車が増えているような気がしているのですが、体感として。これもすべて想定されて計画というのは立てられるものなのでしょうか。

【池端再開発担当課長】 ご指摘のとおりでして、交通量検証につきましては、周辺で計画をされている、もしくは竣工間近の開発計画については、全て乗せている計画になっております。今回の交通検証につきましても、麻布台ヒルズの発生交通量についても上乗せして検証しております。

【高見沢会長】 いまに関連して、さっきの説明のスライド7ページで、今は六本木通り沿いに色んなものがあって、サービスしていると。こういうものを集約するとは書いてないのだけど、例えば、そのモデル計算上、邪魔なものが無いのでスムーズに車が流れて、1時間当たり増えるとか。何かそういう要因があるのか無いのか。バスタ新宿のときもね、路上にいっぱいあったバス停を集約するとスムーズだ、みたいな話もありましたけど、その辺をちょっと説明してください。

【池端再開発担当課長】 今ご指摘の7ページの、バス停ですとか、タクシー乗り場を集約することによって交通量が変わるかという検証はしておりません。発生集中交通量に基づいた交通解析を行っております。

【高見沢会長】 障害物があるときは掛ける0.9とか、そういうのはないのでしたっけ。

【松谷会長代理】 沿道に、ですか。

【高見沢会長】 沿道に。

【松谷会長代理】 例えば、タクシープールがあって、そこに停まっているとか。

【高見沢会長】 バスが長時間停まって、車線が1個つぶれているとか。

【松谷会長代理】 バスは基本的に長時間停まらないので、あんまり計算上ないです。交差点間隔とかは低減率を掛けるとかはありますけども。

【高見沢会長】 別次元で、サービスがスムーズになるよというのはあるけど、車の計算の方には入っていないと。さっきの、左折レーンを設けるなど、トータルにみると、無駄だったところを上手く活用し、足りないところは補って、全体としてパフォーマンスはそんなには下がらないというふうに上手くやっているということですね。

【松谷会長代理】 交通計画上は、ですよ。実際には、駐停車車両があると1車線つぶれちゃうので、交通計画どおりじゃなくなって。やっぱり、混んでいるなど思うのはそこなのです。ただ、これを計画の中でなかなか反映できないので、さっき申し上げたようなことになっちゃうと。

【高見沢会長】 郊外のスーパーなんかと違って、いっぺんに休日に押し掛けるとか、そういうのでない計上をしているので、そんなに大きくは変わらないというのもあるかもしれないですね。実際はどうなるかということ。

【高見沢会長】 他はいかがでしょうか。

【七戸委員】 壮大な計画でありながらも、具体的にこのような計画になっている中で、やはり、今まで働いてきた方、住んでいた方、そして商売していた方が多いなか、このように多様な意見もあるということで、改めてではありますが、そのような方々に今度合意形成する中で、行政としてこれからどのようなことをされていくのかお聞きしたいと思います。

【高見沢会長】 さっきの説明の中で、区域会議の説明のついでに区の見解も交じっていて聞き分けられなかったもので、それとも関係すると思うので、今一度丁寧にお願いします。

【池端再開発担当課長】 港区としましても、地区内の権利者様が、引き続きこの場所で生活再建ですとか、事業継続していただくということが望ましいと考えてございますので、できるだけ多くの地権者の方々にご賛同いただき、一緒にまちづくりを進めていただきたいと考えてございます。その中で、まだご同意いただけていない方がいまして、

今回、意見書として、区域を除外してほしいという要望を出されている方もいらっしゃいます。そういった方々に対しましては、これまで準備組合としまして、個別訪問をするとか、資料送付をするなどして、できるだけ丁寧に情報提供をしていこうというふうに努めております。中には、個別の協議を進めている権利者様もいらっしゃいます。引き続き、準備組合に対しましては、丁寧な合意形成を図るように、私たちから指導してまいります。また一方で、区としましては、権利者の方々と直接お顔を合わせまして、面談形式でお話をお伺いしております。こういったところにご心配を持っていらっしゃるかなど、きちんとお聞きしながら、その内容を適切に準備組合に伝えております。また、準備組合と、除外要請をされている権利者の方々の面談を直接取り持つような形を区役所等で設けまして、意見交換が活発にできるように取り計らっているところでございます。引き続きですね、地域の方々の声をきちんと区としてお聞きしまして、反映できる意見につきましては、事業計画にきちんと盛り込んでいくように準備組合を指導してまいります。

【真田委員】 さきほどの意見と似ているのですが、意見書の要旨の17ページから18ページにかけて書いてある格差社会の話が、やはり私も気になっていて、港区の中でかなり再開発が進んできて、それ自体は良いことだと思うのですが、その結果、普通の生活をしているのでは買えないようなマンションばかりになってきて、かといって港区がそういう人たちだけで成り立っているわけではなくて、多様な人がいるからこそ町は運営されると思いますので、そういう話をどうしていくのかというのが、気になっています。意見書の要旨の、国家戦略特別区域会議の見解のところは、外国人を含めた多様な人々のニーズに対応したと書いてあるのですが、港区に住む外国人というのは、どっちかというところ富裕層であって、格差の話のところ外国人を出してきて誤魔化すのは、ちょっと論点をずらしているような気がしますので、最後のところが、土地の合理的かつ健全な高度利用っていうふうに書いてあって、具体的に格差に際してどういうふうに対応するのかっていうのは書いて無いなと思います。これに対して、港区としてどのように対応するつもりであるのかっていうのをお聞かせいただけたらと思います。

【野口都市計画課長】 今回のプロジェクトが全ての課題解決をするということではないということで、ご指摘いただきましたことは、区政全体として取り組んでいかなければ

ばならない課題であると認識しております。これまで住まわれている方が、経済状況も踏まえていろいろな環境にある中、住み続けていただくことが区政としても一番の目標でして、子育て世帯に対しては、子育てしやすい環境とそれに必要な支援策をいろいろ考えて政策を打っているところでございますし、高齢者におかれましては、住み替えせざるを得なくなっても港区に住み続けられるような取り組みを行っているところです。また、居住支援をしていくということも区の方針として取り決めを行って、さらに進めていくところでございます。今回の開発自体が全ての課題を解決するわけではございませんので、今のお話は区政全体の中で、しっかりと目を向けて、引き続き取り組んで参りたいと考えております。

【池端再開発担当課長】 今いただいたご意見につきまして、再開発事業を行った地区では事後評価というものを行っておりまして、事後評価委員会の中でも同様なご意見をいただいております。多様な世代が住み続けられるとか、例えば、若い人が住みやすい環境を作っていくとか、低廉な家賃の住宅を作っていくプロジェクトを評価すべきではないかというご意見を頂戴しておりますので、そういったご意見をきちんと区としてもとらえまして、今計画されている事業につきましては、どの地区に対しても、多様な住宅、いろんな方々がお住まいできるようなタイプの価格帯を設ける工夫をしたらどうかという提案をしているところでございます。引き続きですね、できるだけ多くの方々、いろんな世代の方々が住んでいただけるようなまちづくりを目指していきたいと考えてございます。

【高見沢会長】 今のところはあれですかね、再開発事業をすると、力があるとかで住みにくくなるという側面と、権利者でない弱小な権利の方々を追い出すとか、直接的に住めなくなるという話があると思う。今の、何とか会議で出た意見っていうのはどっちの方ですか。

【池端再開発担当課長】 どちらの意見も踏まえてだというふうに理解をしております。新しく引っ越しされて来られる方も、いろんな方々が住めるように低廉な家賃を設けたらどうかというご意見ですとか、これまで借家権でお住まいだった方々が、引き続きお住まいできるような価格帯の住宅を作っていくべきでないかという意見を頂戴してございます。

【高見沢会長】 再開発事業っていう意味でいくと、坂の下のFでしたっけ、今あるマンションも事業として、壊して新たに建て替えるということなのではないでしょうか。

【池端再開発担当課長】 本地区につきましては、現在、既存のマンションが5つございます。それぞれ、基本的には権利変換を受けて、新しい建物の中の住宅に入ってください。地区の一番南側のE街区ですとか、B街区の南側にちょっと低層の住宅等ございますけれども、そちらに権利変換をしていただくことを想定しております。ただ、先ほど申し上げたB街区の高層棟につきましても、ご希望のある方については、権利変換で入っていただくと。できるだけ生活継続していただけるような権利変換計画になるように準備組合を指導しているところでございます。

【高見沢会長】 もう1個だけね。まだ合意形成半ばというところで、今ある外苑東通り沿いの商業系の土地利用のところと、今おっしゃった、マンション系のところで、大体どちらも同じぐらいまだ合意形成が必要なのか、どちらかは先行していてどちらかが遅れているとか、特徴があれば教えてください。

【池端再開発担当課長】 地区の中で複数の土地をお持ちの方もいらっしゃいまして、地区の北側、南側でお持ちの方も、再開発法では1人の地権者というふうにしてカウントしてしまいますので、なかなかですね、地区を分割して同意率を計算するのは難しい状況でございます。現在の地区全体の同意率としましては、都市再開発法ベースでいくと、79.6%の同意率が得られていまして、実際に権利をお持ちの方の数でいうと、83.9%の同意が得られている状況でございます。地区のこちらが商業系、こちらが住宅系という用途構成になってございますけど、具体的な数値は申し上げにくいのですが、それほど大きな差は生じていないという認識でおります。

【高見沢会長】 はい。分かりました。その他いかがでしょうか。

【桑田委員】 今回の再開発計画で、かなり緑が多くあるのですが、今後、維持管理については、どのような形で担保されていくのか。最初の緑はいいのだけど、維持管理が大事だと思うのですが、そこについてはいかがでしょうか。

【池端再開発担当課長】 今後ですね、緑だけじゃなくて、エリアマネジメントの活動をしながら、まちが良い状態に維持できるように、管理運営していくというふう聞いてございます。その中で、樹木についても、適切に管理していくと聞いております。剪

定を適切にするとか、逆に切り過ぎちゃって緑が繁茂しないような状況になってはいけないので、きちんと緑量を確保できるような緑の現場を作っていくとか、季節感を感じられるような緑を植え替え整備していくとか、そういった管理をしていくことも聞いてございます。

【桑田委員】 今ので、エリマネについて、その活動の資金といいますか、細かくではないかもしれませんが、どんな形で担保されているのか、教えてもらえる範囲でお願いします。

【池端再開発担当課長】 現時点では、原資まではどういうふうにしていくかというのは聞いてございませんけれども、例えば、先ほど模型を使ってご説明しました、大規模な駅前広場空間等でイベントを開催するとか、日常的な賑わいとしてお店等を出すことによって、そこで得られた収益をエリアマネジメント活動等に当てていくというようなことも考えられるかと思えます。

【桑田委員】 分かりました。引き続き、そういう出来た後の空間の管理について、注視してもらえればと思います。

【高見沢会長】 ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

【松谷会長代理】 3点お願いしたいのですが、1点目は、先ほど話題になりました、除外希望者の方と、それから大規模地権者が1個抜けていることなのですが、それぞれのご説明を聞くとそうかなと思うのですが、除外してくれっていう人には、いやいや、そうじゃなくて一緒にやりましょうとおっしゃっていて、計画があるから分けてねという人は、今回の再開発事業区域に入れていないじゃないですか。その話は2つを一緒に聞くと合っているのかどうか。つまり、それなりの規模のある土地を持っていて、まちづくりをやるというと除外をされて、そうじゃなくて、ただ反対しているように聞こえる人は除外しませんよっていうふうに聞こえなくもないので、そこはどういうふうに話を整合的に聞けるのか最初に聞きたいです。

【池端再開発担当課長】 除外要請を主に出されておりますのは、現在の六本木五丁目一番街区、二番街区の地権者になります。そちらの区域を除けない理由としまして、先ほど模型でご説明いたしました、駅と接続する駅まち広場ですとか、交通結節広場、上位計画等に位置付けられた六本木の拠点性を高めていく施設に必要な土地だということ

で、区域除外が難しいことをお伝えしております。また、地区幹線道路を整備することによって、鳥居坂の交通量を軽減していくと、こういう道路再編にあたっては、皆様の敷地を活用させていただきたいというふうにご説明させていただいているところです。一方、F地区というところにつきましては、もともと再開発の準備組合と一緒にまちづくりを検討してきたところですが、新たに、六本木ヒルズですとか、対岸の土地も含めて、交差点周辺のまちを、一体的に賑わい増進をしていきたいという計画を新たに持たれたというところで、地区計画の目標は一体とするのですけれども、計画の熟度が少し異なってくるということから、今回事業区域から除かれていると。準備組合の中で、ここが除外されることについてはきちんと説明をして、準備組合の方のご同意をいただいているというふうに聞いてございます。

【松谷会長代理】 かつては、区画整理事業と再開発事業を組み合わせ、そこを入れないと上手くいかないという人達がいる場所も、最初に区画整理をやって、ちょっとずれてもらって、残りのところで再開発をやるっていうような、上手くやっているとこもあるんですけど、最近ではスピード勝負というのか、特に都市再生法ができて、特区になってからは、一発勝負でやるっていうふうになっちゃっているんで、全体として、小規模な方々の意見を聞くチャンスが減っているように思うのですよね。ここまできると中々難しいのですけど、出だしのところの問題じゃないかって気がするんで、ディベロッパーの責任かもしれないけど、地権者の人達がどういう希望を持っているのか、これからの人生に。それを聞いたうえで、開発の方法を考えていくっていうのが、本当は良い気がしますけどね。再開発って決めた瞬間から、あとは、やるかやらないかしかなくなっている。

それから、2番目はですね、結節機能なのですけど、これは私の意見だけだからお答えもありません。バス停やタクシーがバラバラあるから、結節機能を今回中に導入して、そこだけ見ると良くなるのですけど、少なくとも、東京メトロと都営地下鉄を含めた六本木駅、地下鉄駅との結節という意味でいうと、あれだけ離れちゃうと、結節って言えないくらい離れている気がするのです。バス停は、もともと300mくらいがサービス圏と言われているくらいなので、そういう意味でいうと、地下鉄とバスの、正確なメジャーが無いから分かんないのですけど、高低差も含めて200mくらい離れているよう

な感覚があるので、やや、結節機能を強化したぞっていうには、場所取りが、敷地の形がこうだから難しかったのかもしれませんが、ちょっと問題があったかもしれないなと思います。あと出来ることと言えば、上下移動を含めた移動の円滑化と、サイン計画をきちんとやって、地下鉄のホームに着いた人たちが行きたい公共交通手段に行けるように、逆にバスやタクシーを下りた人がスムーズに駅に行けるように誘導するしかないと思うので、そこはこれから目配りをしていただきたいと思います。

それから、3点目はですね、事前説明の時にも申し上げたのですが、外苑東通りだけど、今日の説明を伺っているところで、一部拡幅、一部左折レーンのところは、道路じゃない拡幅だと。資料の90ページを見ると、補助線街路第4号っていうのが外苑東通りでしょ。これは、備考を見ると一部拡幅。それからその下が、拡幅道路、新設。補助線街路第4号に沿って新設だから、補助線街路第4号線は、自分で拡幅する部分と、主要な公共施設によって広がる部分の両方あるってことですよ。どういうふうにこれは分けられているのですかね。

【池端再開発担当課長】 都市計画道路してまだ未整備の区間がございまして、ロアビルのあるこの部分になるのですが、この茶色の部分が未拡幅の部分になりますので、こちらについては今回の再開発事業に合わせて拡幅していくということで、一部拡幅と記載してございます。一方で、拡幅道路と地区計画に位置付けるものについては、この黄色の部分となっております、先ほど申し上げました、左折車線を新たに設けて都道を拡幅していく部分になってございます。

【松谷会長代理】 ここは、新しくできる道路に右折レーンがまた入るでしょ。六本木交差点から南下するやつ。その右折レーンを設置することによる拡幅もあるのですか。

【池端再開発担当課長】 全体として道路を再編整備しまして、外苑東通りの東方向に向かう道路についても車線を増やしますので、全体として拡幅整備されることとなります。

【松谷会長代理】 拡幅分を、ここでいう主要な公共施設の方でやるということね。要するに一番の問題は、都市計画道路を変更しないで、都市計画道路じゃない地区施設の方で広げておいて、だけど広がった後は、都道として一体となるということなのですよ。左折レーンだけで説明を聞いていたけど、右折レーンも入っているのですよね。

拡幅の必要性がね。だから、今まで聞いていたような、左折レーンができるのは、地区の開発による原因で、広域的な交通をさばく都市計画道路としての必要性ではないから拡幅しないというご説明を聞いていたのだけど、その交差点ができて右折レーンができるっていうのは、必ずしも地区の中の交通処理だけじゃないですよ。地域の道路ネットワーク上も必要なわけでしょ、そこは。そうすると、ますます都市計画道路を広げない理由がないじゃないかというふうに私は思います。これは今日の案件じゃないし、東京都の判断なのだけど、東京都の中でも、都市計画部局と建設部局が対立しているような気がしますし、都市計画道路を以前担当していた身からすると、都市計画道路と道路法の関係からみて、都市計画道路を拡幅しないっていうのは、正しい選択ではないと私は思いますので、港区さんの都市計画審議会の議事録にしっかりと記しておいていただきたいと思います。区長の意見をどうされるかは別にご判断いただければ結構ですけど、東京都としては汚点を残したのではないかと私は思います。こういう都市計画案件が次に出てきたときは、もうちょっと早い段階で、区としての適切なお判断をしていただいた方が良くと思いますので、そこはよろしくお願ひしたいと思います。

【野口都市計画課長】 都市計画道路の都市基盤としての機能拡充のための道路区域の変更があったときに、都市計画道路自体の都市計画を変更することが望ましいということは、私たちもそのように、基本的には考えるべきところだと承知しております。今回は東京都の決定案件で、東京都の判断でこのようになってございますけれども、ご示唆いただいたところは重要なところだと認識を改めて参りたいと思います。また、このような議論があったことも、しっかりと私たちとしても残して参りたいと考えています。

【高見沢会長】 3点目については、このようなご意見ということと、あと、区の見解も今の話の中に混じっていたので、この後どういうふうにするかは区の方でお考えください。さかのぼって、2点目の、地下鉄から遠くて結節機能とまでは言えなさそう、言えなくはないというところなのだけど、これに付随して、今後都市計画というか、さらに努力するとか、そういうことはあるかどうかということをお聞きしたい。

【池端再開発担当課長】 今回の再開発事業で地下鉄駅を改修する範囲としましては、薄いグレーで記載しているこの部分になります。既存の日比谷線の改札口が、六本木通りの南側に向いてあるのですが、新しく北側に作りまして、繋げてくる通路を作って

いきます。さらに、大江戸線の六本木駅に繋がる新しい通路を作りまして、今1つしかない連絡通路を2つにすることで、交通を分散化させていくという計画にさせていただきます。それぞれ、駅施設として整備していく形式になってまいります。一方で、まだちょっと具体的ではございませんけれども、俳優座のある街区でも再開発が検討されているというふうに伺いをしておりまして、その中で、大江戸線と直接繋がるような改札を検討できないかというのが模索されていると東京都から聞いてございますので、東京都と情報交換しながらですね、六本木駅の快適性の向上に資する取組を、指導、監督していきたいと考えてございます。

【高見沢会長】 はい。その話を聞いてちょっと安心しましたけど、何か開発するところだけは自分のところだけやって、公共的なところが遅れてしまうのは良くないので、全体のパフォーマンスが上がるようにね、今後も詰めていただきたいと思います。あとね、最後に、第1点目も非常に重要なことをおっしゃっているので、コメントさせていただきますと、区側の説明の方で、小さいと除外できなくて、大きいと除外できると説明されていたと思うのだけど、非常に重要な点なので、改めて持ち帰って、どんな説明があり得るか、しなきゃいけないかということを、この機会に考えていただければと思います。

【高見沢会長】 すみません。お待たせしました。大西委員。

【大西委員】 能登の地震が無ければ聞かなくて済んだのだけど、震災対策について、どう配慮されているか確認しておきたいのですが、参考資料4だと16ページのところで、先ほど説明された駅まち広場が、災害時の一時滞在場所ですよ、とあるのですが、あとは何にもないですよ。現在の震災基準は、熊本地震後の2000年の耐震基準が建築基準法の最新だと思っているのですが、おそらく政府はですね、今回の能登地震を踏まえて、法改正を踏まえて検討に入ると思うのですが、たぶん間に合わない。耐震の基準は1、2、3、とあるのです。耐震等級1、2、3があって、最低基準が1で、より上位なら2、さらに1.5倍なら3になるのですが、そういった点も踏まえて、耐震については、何か検討をされたのかどうかについて、お尋ねをしたいと思います。

【池端再開発担当課長】 今回建築予定の建物につきましては、高層建物については制

震構造を使っていくと聞いてございます。当然、既存の建築基準法ですとか、各種基準に基づいた耐震基準の建物になると聞いてございます。

【大西委員】　ということは、あれですよ。今回の能登地震については、全く考慮されていないという段階だということですよ。

【池端再開発担当課長】　ご指摘のとおりです。

【高見沢会長】　はい。ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

【玉木委員】　18ページのあたりなのですが、歩行者ネットワークのことです。六本木ヒルズも非常に重層的なネットワークがあって、元麻布の方から六本木の日比谷線の駅の方まで抜ける、大きなネットワークを作っていて、地域に貢献していると思うのですが、一方で、どの道を通ったら良いかというのは、やっぱり暮らしていても、どのルートが最短で行けるなっていうのが、なかなか瞬時には分からないと思っています。今回の計画も、港区のまちづくりマスタープランで、麻布十番と六本木を繋ぐというのが謳われていて、それを解決するものっていうのが、18ページにあるような、1階や、地下1階の通路になると思うのですが、これが果たして、どれくらいの利用になるのかというのも、正直私も分からないところがあるのと、あと、地下1階というのはオレンジ色のラインなのですが、六本木に近づくと大きく迂回するようなルートになると。じゃあ、1階はどうかというと、1階は麻布十番の方から来ると、初めは地上を歩いて、途中建物に入るところで、雨天時の時とかに、どうやって途中から地下に行けるかとか、また、六本木から来た時に、1階と地下というのが、どう移動できるかっていうのが、非常にこう、縦動線はあるのですが、なかなか理解するのが難しいなっていうのを、ずっと課題として思っています。それと同時に、東西を貫くっていう通路、実はこれの方が利用は多いのかなと思うのですが、東西の通路と麻布十番と六本木を繋ぐ通路っていうのが、これもまた、どう立体的に繋がっていくかがよく分からないっていうところがあるので、かねてからお願いしていることですが、バリアフリーでしっかりと繋いで、バリアフリーっていうのは、エレベーターで繋がっていればオッケーだけではなく、本当に利用しやすいものにしていただきたい。また、大きなオフィスビルがやっと建った時に、どれくらい混雑するかっていうのは、まだまだ分からない中で、縦動線っていうものだけで本当に処理できるのか、そういった

ところっていうのが、やはりこの計画だけだと私は理解しづらいな、評価しづらいなと思っているので、事業者にはその辺を再度強くお願いしたいと思うのですが、いかがでしょうか。

【池端再開発担当課長】 ご指摘、ごもっともだというふうに考えてございます。実際に、快適に利用していただくことが最善だというふうに考えておりますので、例えば、通路の起終点にはきちんと案内を付けるとか、矢印を付けるだけじゃなくて、地図等を付けながらですね、歩行者の方がすぐに、どこに向かって進んでいけばいいのかというのが分かるような設えを工夫するように、引き続き、準備組合の方を指導してまいります。

【玉木委員】 縦動線というのも、エレベーターだけなのか、エスカレーターもあるのか分からないところがありますので、エレベーターというのは、確かに、非常に大事なものだと思うのですが、一般に歩いている人からすると、エスカレーターの方がスムーズに連続して移動できるのかなと思いますし、その辺は、テナントさんの位置とか色々な設備にも関わるとは思いますけど、よりスムーズになる計画ってものを是非指導していただきたいと思います。また、合わせて、麻布十番と六本木を繋ぐときに、鳥居坂下ってところも非常に重要なところだと思っています。鳥居坂っていう、非常に高低差があるところを繋いでいっていただくのですが、手元の資料4ですと33ページのところに、歩行者ネットワークというのがあると思うのですが、高低差約13mを歩行者通路1号というのを設けて、施設内のエレベーターで上がれるようにするっていうところ、こういったことも、ぜひスライド34と同じように、連動した形で縦動線がちゃんとあって、繋がっていくということを伝えていっていただいて、周辺の区民の方にも、こういったバリアフリーになるのだからってということがちゃんと伝わるようにしていただきたいなと思います。先ほど、先生方から、六本木駅との結節っていう話がありました。麻布十番駅も、実は、鳥居坂下の交差点まで駅の出入口がきています。なぜ、この開発と含めて連続が出来なかったのかなと私としては思っていて、ただ、接していないと区からはいただいていますけど、将来的に、この鳥居坂下の歩行者通路1号の移動の通路とかも含めてですね、麻布十番の駅のところがどうなっていくかってことは、ちょっと考えていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

【池端再開発担当課長】 さきほどご説明した、サイン等の誘導だけじゃなくて、どこにどういった通路があるかというのを、平面図で表すとか、複層的なアイソメ図等で分かりやすく表示をして、歩行者の方々が分かりやすいルートを案内するように指導してまいります。あと、こちらの歩行者通路1号につきましても、皆さんが視認しやすいように、ここに通路があるということをきちんと明示をして、使っていただきやすいように指導してまいります。あと、縦動線につきましては、エレベーターだけではなくて、基本的にはエスカレーターも併設していく計画というふうに聞いてございますので、どこにどういった施設があるとか、そういったものも図面等に表して、分かりやすく示すように指導してまいります。麻布十番駅との接続につきましては、公共駐車場がこの角にありまして、この躯体が道路上に出ているということもありまして、接続できなかったというふうに聞いてございます。なので、今回の開発計画に伴ってですね、直接接続することはなかなか難しいところがございますけど、マスタープランに謳っております、麻布十番から六本木に繋がっていく歩行者のネットワークというものは、新たに設けま、環状3号線沿道の店舗等を回遊していただきながら楽しんでいただける空間を整備することによって、麻布十番本通りから繋がってくる歩行者の流れっていうのを繋いでいくという計画となっておりますので、広域的な歩行者ネットワークについて、より良い空間になっていくようにですね、引き続き、準備組合と意見交換をしてまいります。

【丸山委員】 さきほど、玉木委員の方からの要望で、歩行者動線の案内図もそうなのですが、途中の移動のときに、高齢者の方が、別の再開発が出来上がったときに、交通の駅からバス停までがものすごく長いのに、何にも途中で休むところが全くないっていう話をすごく聞いて、もう本当に高齢者にとってみたら、すごく大きな開発のところの移動のときに、途中のベンチとか何も無いというのはすごく大変っていうお声をいただいたので、ちょっとそういったところも、今回バス停からの距離が長いって話があったと思うのですが、高齢者にとってみたら途中で休めるような場所をぜひ要望していただきたいと思うので、よろしく願いいたします。

【池端再開発担当課長】 貴重なご意見ありがとうございます。高齢者の方々ですとか、障がい者の方々が一時休める場所、ベンチ等を設置するように、引き続き、準備組合の方を指導してまいります。

【松谷会長代理】 ベンチについて言うと、麻布台ヒルズに、臨月の娘を連れて行ったのですね。どうしても行きたいと言って。食べる場所も座るところもなく、空いているところが一か所もない。森ビルさんはよく知っているのですが、そこにいた人にも言わし、開発担当の上の方の人にも言いましたが、はっきり言って設けるつもりはないですね。要するに、ベンチを想定しない空間設計を建築屋さんがしているので、そこにベンチを置いたらなんかみたいな感覚をたぶんディベロッパーは持っているのですよ。だから、そういう大規模開発でベンチがあるところって、ほんとに少ないです。これは、相当強く区が言っとかないと、たぶん出来上がったときに無くて、身障者も高齢者も妊婦さんもそうなのだけど、本当に悔いることになると思うので、おしゃべりで座れるところをどんどん作ることを建築設計者に言えばいいだけのことなので、ぜひそこはお願いしたいと思います。良いお話がでて、ちょっと便乗しちゃいました。

【池端再開発担当課長】 ご指摘、重く受け止めまして、準備組合をきちんと指導してまいります。

【高見沢会長】 相手の考えを相当考えて踏み込んでいかないと負けちゃうよってことですね。はい。何か、もう時間だ、みたいな感じに聞こえたかもしれませんが、何かございましたら、ご質問、ご意見。

【高見沢会長】 ということで、出尽くしたというふうに判断させていただきまして、ただいまの案件につきまして、お諮りしたいと思います。よろしいでしょうか。

【高見沢会長】 それでは、お諮りします。審議事項1から3の都市計画案につきまして案のとお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】 賛成多数と判断し、さよう決定し、答申致します。それでは、引き続き、審議事項4から5につきまして、事務局よりご説明お願いいたします。

【野口都市計画課長】 それでは、審議事項4 東京都市計画地区計画田町駅西口駅前地区地区計画の決定について、審議事項5 東京都市計画特定街区芝五丁目特定街区の変更について、一括してご説明させていただきます。「資料4」「資料5」「参考資料5」の都市計画図書に沿ってご説明させていただきますが、計画地の現状や整備イメージなどのスライドもご用意してありますので、スライドの内容を印刷した「参考資料7」もあわ

せてご覧ください。まず、参考資料7、スライドの2ページをご覧ください。「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。さきほどの案件と同じく、国家戦略特別区域法の手続きによる案件となります。港区都市計画審議会に付議された案件は、資料4の「地区計画」の決定、資料5の「特定街区」の変更になります。参考資料5の「都市再生特別地区」の変更につきましては、東京都の案件となるため、東京都都市計画審議会に付議されます。「都市再生特別地区」の変更については、港区都市計画審議会への付議案件ではないため、審議事項ではありませんが、本日付議されました案件をご審議いただくために、都市再生特別地区(案)の内容もご説明いたします。スライドの3ページをご覧ください。「計画地の位置」でございます。田町駅西口駅前地区は、JR田町駅及び都営地下鉄三田駅の駅前に位置する、交通利便性の高い約1.9haの地区です。スライドの4ページは、計画地における「現在の用途地域」を示しております。スライドの5ページは、上位計画である「港区まちづくりマスタープラン」の内容を、スライドの6ページは、「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」の内容を示しております。スライドの7ページから11ページは、計画地の現状と課題を示しております。7ページでは、交通広場が狭いため、タクシーの乗降スペースが少なく、機能が不足していること、8ページでは、変則的な交差点により、自動車・歩行者動線の安全性が課題となっていること、9ページでは、JR田町駅の東西自由通路が狭いため、混雑していること、10ページでは、駅前デッキ広場空間が不足していること、地下鉄へのバリアフリー動線が不便であること、11ページでは、駅周辺に大規模な公共的駐輪場が存在せず、駅前駐輪場の利便性に課題があること、駅周辺の滞留スペースの確保や帰宅困難者の受入れ場所の確保が課題となっていることを示しております。スライドの12ページをご覧ください。本地区での取組内容について全体像を示しております。1点目に、駅まち一体の都市基盤整備、2点目に、国際交流拠点にふさわしい多様な都市機能の導入、3点目に、防災対応力強化と先進的な環境都市づくりを行います。スライドの13ページです。計画地を中心とした、歩行者ネットワークのイメージを示しております。スライドの14ページです。交通広場の整備と交差点改良等のイメージを示しております。民有地を活用して、約1200㎡の交通広場を、約3000㎡に拡張し、路線バスの停留所、タクシーの待機場所を整備します。また、交差点の改良を行

い、十字の交差点に整備します。さらに、計画建物の地下1階に公共的駐輪場を約235台整備します。スライドの15ページです。東西自由通路の拡幅、駅前デッキ広場等の整備イメージを示しております。デッキレベルにある約150㎡の広場空間を、約1500㎡に拡張整備します。また、改札付近の東西自由通路について、有効幅員を約12mから約21mに拡幅整備します。スライドの16ページです。JR田町駅と都営浅草線の三田駅間に新設整備するバリアフリールートを示しております。スライドの17ページです。左図は、JR田町駅から都営浅草線の三田駅までのバリアフリールートを模式的に示しております。第一京浜の道路下に埋設された共同溝や下水幹線を避けて整備します。スライドの18ページです。国際交流拠点にふさわしい多様な都市機能として、スタートアップの育成・支援拠点を整備します。スライドの19ページです。エリアマネジメント等を通じて、子供が学び・体験できる機会の創出を行います。スライドの20ページです。帰宅困難者の一時滞在施設の整備、一時退避場所の確保、帰宅困難者用防災備蓄倉庫の整備等を行います。スライドの21ページです。環境負荷低減に向けた取組として、記載の内容に取り組みます。ここから、「都市計画の図書」の内容についてご説明をいたします。最初に、「地区計画」についてご説明させていただきます。スライドの23ページ、及び資料4をご覧ください。地区計画の「名称、位置、面積」はご覧のとおりです。スライドの24ページは、「地区計画の目標」を示しております。オープンスペースの整備、防災対応力の向上、歩行者ネットワークの形成、交差点及び交通広場の再編、駅を中心とした交通結節機能の形成、産業支援機能の誘導を目標に掲げております。スライドの25ページ及び、資料4の2ページをご覧ください。「土地利用の方針」でございます。1点目に、国際化に対応した業務、商業機能等に加え、産官学連携に目指した産業支援機能を誘導し、国際性豊かなにぎわいのある複合市街地の形成を図る。2点目に、交差点改良により交通基盤の整序化を図るとともに、交通広場等の整備により、JR、地下鉄、バス、タクシーの交通利便性を増進する。加えて、都心部における駅前拠点にふさわしい交通結節拠点の形成を図る。としております。スライドの26ページです。3点目に、バリアフリーに対応した、デッキ・地上・地下の3層レベルの歩行者ネットワークの形成を図る。4点目に、多様なオープンスペース等の整備により、地域のにぎわいの創出及び回遊性の向上を図る。5点目に、駅前の防災拠点と

して、防災機能の充実を図り、災害に強いまちづくりを進める。としております。スライドの27ページをご覧ください。「地区施設の整備方針」でございます。安全で快適な歩行者空間及び円滑な自動車交通の確保により、駅まち一体となった快適な都市空間を形成するため、地区施設の整備の方針を記載のとおり定めます。スライドの28ページは、「建築物等の整備の方針」を示しております。記載のとおり、建築物・工作物の制限等を定めます。スライドの29ページは、「その他当該区域の整備、開発及び保全に関する方針」を示しております。記載のとおり、環境負荷低減、駅前の防災対応拠点の形成、ヒートアイランド現象緩和のための緑の創出について定めます。スライドの30ページと31ページをご覧ください。「地区施設の配置及び規模」を示しております。資料4の3ページの内容になります。地上部及び地下において、表に記載のとおり地区施設を定めます。スライドの32ページは、地上部に整備する「交通広場・広場1号・広場2号」のイメージパースになります。スライドの33ページと34ページをご覧ください。デッキ部において、表に記載のとおり地区施設を定めます。スライドの35ページは、デッキ部に整備する「駅前広場」のイメージパースになります。スライドの36ページをご覧ください。「建築物等の用途の制限」でございます。資料4の4ページの内容になります。記載のとおり、風俗営業と性風俗関連特殊営業の全てについて制限しております。スライドの37ページと38ページをご覧ください。「壁面の位置の制限」でございます。建築物の外壁またはこれに代わる柱の面は、図に示す壁面線を越えて建築してはならないとしています。38ページの図に示すとおり、1号壁面から3号壁面を定めます。スライドの39ページは、「壁面後退区域における工作物の設置の制限」を示しております。スライドの40ページは、「建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限」を示しております。建築物等の色彩、屋外広告物について記載のとおり定めます。続きまして、「都市再生特別地区」についてご説明させていただきます。スライドの42ページをご覧ください。種類、面積、容積率の最高限度・最低限度、建蔽率の最高限度、建築面積の最低限度、高さの最高限度を記載のとおり定めます。参考資料5の1ページの内容になります。スライドの43ページです。壁面の位置の制限について記載のとおり定めます。スライドの44ページと45ページをご覧ください。重複利用区域及び当該重複利用区域内における建築物等の建築又は建設の限界を記載のとおり定めます。続きまして、「特定

街区」についてご説明させていただきます。スライドの47ページ、及び資料5の1ページをご覧ください。昭和45年に決定した芝五丁目特定街区について、今回都市再生特別地区を定めるに伴い廃止いたします。続きまして、建築計画の概要を参考にご説明させていただきます。スライドの49ページをご覧ください。延床面積は、「約9万8600㎡」、主要用途は、「事務所、店舗、産業支援施設、駐車場等」、建物高さは、「約12.5m」でございます。スライドの50ページでは、周辺環境への影響として、時刻別日影図を参考に示しております。スライドの51ページでは、等時間日影図を示しております。スライドの52ページでは、風環境について示しております。本計画による風環境の影響は、地区内のいくつかの地点で領域Bの低中層市街地相当に代わる程度でとどまっております。次に、今後のスケジュールでございます。スライドの54ページをご覧ください。さる12月1日から12月15日まで、都市計画案の縦覧を行うとともに、意見書の受付を行ったところ、2通の意見書が提出されました。本日の当審議会及び2月6日に予定されている東京都都市計画審議会において、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、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。続きまして、国家戦略都市計画建築物等整備事業に係る案に対して出されました意見書の要旨でございます。大変お手数ですが、お手元の資料「意見書の要旨2」をご覧ください。1ページをご覧ください。提出された意見書は2通です。内容について、主なご意見をご紹介します。最初に、賛成意見に関するものはございませんでした。次に、反対意見に関するものは2通ございました。1ページ目の(1)です。「上位計画・景観形成方針に基づき、街をデッキの形状で分断する形ではなく連続性のあるデザインで、国道15号線に沿った直線的に移動可能なデッキの整備を行うべきではないか。」という意見がございました。区域会議の意見としまして、「まちに開かれたにぎわいある顔づくりとして、第一京浜から田町駅に引き込むデッキ形状とし、周辺市街地との調和を意識するとともに、交差点から田町駅へのアクセスがしやすい位置にエスカレーターを配置し、本地区西側の既存デッキや東側市街地への歩行者動線との連続性にも配慮した計画としている。」としております。3ページの(3)をご覧ください。「札の辻方面への人の流れは第一京浜の南東側歩道と北西側歩道に分かれているが、線路側のオフィス開発も多く、横断歩道の位置変

更により、横断せず線路側の歩道を通り、札の辻に向かう人が現状より増えると考えられる。しかし、計画案での歩道拡幅は三田側だけと見受けられる上、線路側も未成のデッキ区間があり、開発による歩道状空地もあるが旧産業安全会館跡地の封鎖部やペンシルビルの植栽部などで歩行者空間の連続性がなくボトルネックになっているため、近隣住民として混雑や危険が増すのではないかとの懸念を抱いている。基本的に良い交通空間になると考えているが、交差点正対化により新たに生じる課題についても計画でも触れた上で、有効な対策や改善を盛り込んでいただきたい。というご意見がございました。区域会議の意見としまして、「今回の計画では、変則的な食い違い交差点を正対化するとともに、スクランブル交差点化により、歩車分離による安全かつ、斜め横断需要にも対応した渡りやすい横断環境を実現している。また、信号待ちの滞留者については、必要な滞留空間を検証した上で、三田側の歩道を拡幅するとともに、本地区側では既存の歩道と広場1号及び広場2号を連続して配置することで、十分な滞留空間を確保した計画としている。大規模開発地区関連交通計画マニュアルに基づいた交通影響の予測では、周辺開発により増加する歩行者交通量を踏まえ、自由歩行が可能な水準であることを確認している。」としとります。その他のご意見と区域会議の見解は記載の通りです。大変長くなりましたが、説明は以上でございます。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

【高見沢会長】 はい。ありがとうございます。それでは、これから審議に入ります。何かご質問等ございましたら、挙手にてお願いいたします。

【丸山委員】 今、田町駅東口側の方も再開発の最終段階的な工事をやっていて、デッキの工事にかかっているものですから、デッキの一部がちょっと、要は階段が使えないような状態になっていて、非常に朝の通勤時間帯とか帰宅時間帯に、どうしても歩行者の方々が、改札に向かう人と改札を出る人とが接触するような状況になっているわけですけど、西口でもそういった状況が工事期間中にないようにしていただきたいと思っているのですが、その点はどのようにお考えですか。

【高見沢会長】 今の話と合せて、西口に抜けるところの拡幅とか考えていますよね。JRの方をどけるとかどけないとかって話だったと思うのだけど、合せて、今の工事中の、特に東口の不便さの点をあげておられますが、ゆくゆくはどういうふうになる

かも合せて、お話しください。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 まず、ご指摘いただいた工事期間中の件でございます。田町駅東口におきましては、現在、約16mの幅員の自由通路がございますけれども、これをさらに10m拡幅することで、26mの自由通路にすべく、現在、10mの方の工事を進めているところでございます。この工事に伴いまして、この自由通路ももちろんですし、その先の東口の駅前広場、ここの階段を一部閉鎖している影響で、残りの部分の階段、エスカレーターが混雑するとともに、歩行者の動線が錯綜しておりまして、交錯の危険性が増しているという状況になっております。こうした状況につきましましては、現在区の方から、工事を行っている事業者の方に、混雑緩和の対策を検討するよう指導するとともに、我々も一緒になって考えているところでございます。こうした状況を踏まえまして、今回、西口の工事につきましても、実際に駅前の広場を改良していく際には、現在田町駅の西口側にあります、一本しかないエスカレーター、この辺りに歩行者が集中するとともに、駅前広場の歩道部分が非常に狭くなるものですから、こうした部分も含めて、西口側も工事中の混雑が非常に懸念されるということで、現段階から、実際に事業者に対して、解体工事を含めた工事期間中の歩行者動線の確保と、混雑緩和の対策を指示しているところでございます。今後、解体工事であるとか建設工事に伴いまして、近隣の住民の皆様説明をする機会がございますので、その機会をとらえて、工事期間中の歩行者の安全対策について丁寧に説明するように指導しているところでございます。

【高見沢会長】 その、駅施設移設対象範囲、直接は関係ないかもしれないけど、こういうふうになりますよっていうのを。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 はい。失礼いたしました。そちらについてもご説明をさせていただきます。今回、西口側の駅前のデッキを拡充していくとともに、この田町駅の構内、こちらでも一部工事を行います。内容としましては、現在、この田町駅から西口のデッキ部分に出る部分というのは、有効幅員12m程の通路になっておりますけど、今回、この西口側の駅舎の一部を移転することによって、この接続部分の通路幅を21mまで拡幅してまいります。こうすることによって、東口から西口までの広い通路が確保されるとともに、西口側の混雑緩和、そして、このデッキレベルの広い駅前

広場、ここが有効活用できるというような計画になっております。

【高見沢会長】 今の話は、国家戦略特区以外の、JRさんが努力する話なのか、どういう関係ですか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 こちらの、西口側の駅施設の移設については、今回の事業の中で実施するものでございます。

【高見沢会長】 はい。ありがとうございます。

【丸山委員】 東口側の方の開発事業者を区の方で適切に指導していただいて、かなり改良してきていると思いますけど、西口側の方もできる限り、工事に支障のない範囲で、森永側の方に抜ける人達も結構多いものですから、通せる間は通していただくようなやり方っていうのを、ぜひ考えて指導していただきたいと思います。

【高見沢会長】 はい。お願いします。えっと、関連して。じゃあ、先いいですか。じゃあ、鈴木委員の方から。

【鈴木委員】 支所にはもう言っているんですけど、田町の駅って改札が向かい合っているじゃないですか。意外と、地下鉄を利用する、芝浦にいっぱい住んでいる人たちが、真っすぐ抜けていく人たちというのが多いんですね。真っすぐ抜けるルートが無くなって、今できえ無いのだそうです。これから工事が始まっちゃったらどうなるのって意見がきているんですね。その辺の対応をちゃんとしていただきたいというのが1つで、頂いている人は障害のある人で、エレベーターを利用して上がられて、西口から。東口に抜きたいのだけど、改札が向かい合っていて、朝の混雑時にわっと人が出てくるから、真っすぐ抜けることができないと。で、それを言ったらパイロンを立ててくれたり、人がいたりしてくれるんですけど、やっぱり、なかなか進むルートの確保はできないと。途中まではいてくれるのだけど、改札まではいてくれないって話なのです。これ、直接この話と関係ないんですけど、なので、あそこを突き抜けて利用している人がたくさんいるってことを認識して、例えば、品川駅の港南側では、ちゃんとかっち側を歩いてくださいって整備したじゃないですか。ああいうやり方で、何か動線をちゃんと確保するような、せっかくの機会ですから、やってもらえたらありがたいなっていうのが1つ。それと、あとこれ、全然無理な話だと思いますけど、高速道路を出るのに、料金所が無くてもETCだけで出られる人っているじゃない。Suicaで利用している人がたく

さんいるのだから、逆に言うと、改札を通らないで直接どこかに抜けられる、このSuicaを使っていけばそのままビルに入っていけるようなルートとかも作れないものかという意見が、夢みたいな話ですけど、ある町会長から頂いたのでお伝えしておきます。要は、あそこを通らない、緩和をするために新しいルートを作るという発想はないのかってことです。

【高見沢会長】 すみません。お待たせしました。山田委員お願いします。

【山田委員】 17ページ目に関係してくるのですが、バリアフリーネットワークのイメージで、特に都営浅草線。段差があって、結構階段の上り、下りが多いのですね。今回の開発で17ページのように、エレベーターの設置という配慮をしていただけるっていうのですが、なかなか、障がい者の方、高齢者の方、分かりづらいと思うのですね。なので、これ自体が分かりやすいように、区の方でもご配慮いただきたいなということで、1点要望させていただきたいと思います。特に、大江戸線の六本木駅、麻布十番駅、青山一丁目駅、エレベーターはかなり設置されているのですが、移動の動線がかなり伸び切ってしまうという状況なのです。必ずしも17ページの動線は分かりやすいものではないと思うのです。と思ったときに、何らかの視認できる配慮という点ですね、工夫いただければなど要望させていただきます。あともう1点、21ページなのですが、自然エネルギーの利用ということで、赤字で書かれているのですが、この自然エネルギーを利用して、この開発にどの程度のエネルギー量が還元されるのか参考までに教えていただければと思います。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 まず、1点目の、エレベーターまでの案内につきましてですけれども、こちらにつきましては、ご指摘のとおり、非常に複雑といえますか、動線が分かりづらいということは、我々もそうですし、事業者の方も計画段階で認識をしているところがございます。デッキレベルのエレベーターまでの動線につきましては、分かりやすいサイン計画、案内等で、このバリアフリー動線を迷わずに使えるように、計画の中で更に検討するように事業者を指導してまいります。また、こちらの自然エネルギーの利用のところの、太陽光発電設備の設置、昼光利用等につきましてですけれども、申し訳ありません、今手元の方に、どれくらいエネルギー消費の低減、省エネルギーに寄与するかというデータを持ち合わせておりません。ただ一般的には、太陽

光発電、昼光利用というものにつきましては、全体のエネルギー消費量の比率から比べますと、さほど大きいものではないということではありますけど、事業者の方としましては、積極的にこういった技術を活用して、少しでも省エネルギーに努めていくというように話で聞いております。引き続き、こういった技術を有効利用できるように、事業者の方を指導してまいります。

【高見沢会長】 はい。ありがとうございます。じゃあ、大西委員お願いします。

【大西委員】 今回の件に関連して、参考資料7の21ページのビルの図を見ながら意見を言いますが、能登地震では水道が全く機能してなくて、今もしていないのですが、都心でそういうことがあるのか若干分からないのですが、せっかく防災のためにこう使うという構想があるならば、地下水、井戸ですね、昔、江戸時代は井戸を全部掘っていたと思うのですが、災害のために井戸を活用する方法も事業者に検討していただくようお願いできないかと。事業者ってJRと思いながらですね、ちょっとお願いしていただければ。多分、防災のときに、ここに避難した人たちが水道管を使えないようなときにはそこから引けるということになるので、非常に良いと思うので、その点はぜひお願いしたいと思います。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 こちら、ご意見あったことにつきましては、事業者の方に伝えてまいります。現在のところ、井戸の活用というところは、この計画の中には含まれていないという認識ですけれども、現地でそういったものが活用できるかどうかといったところも含めて、事業者の方には伝えてまいります。

【根本委員】 今回の防災の件に関連してなのですが、同じく21ページで、こちらもおそらく非常用発電を設置されるのかと思いますが、計画地の隣に三菱自動車さんがいらっしゃると思うのですが、2020年に三菱自動車さんと港区が災害時の協力協定を結んでいるのですね。例えば、電動車とかを被災地に供給するっていう協力関係を結んでいるっていうふうに理解しているのですが、具体的に想定される事例として、ここはオフィス街なので、帰宅困難者が結構多く滞留されることが想定されていて、そういった一時滞留場所みたいなのところも、今回計画地の中に想定されていて、例えば、小さいことでいうと、スマホの充電を皆さんに少しでも供給するために、三菱自動車さんが協力してくれるみたいな。電動車を供給してくれて、そういった帰宅困難者の人たち

に、この電動車を使って協力してくれるのかみたいな。そういった想定でいてよろしいのかという質問でございます。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 まず、今回の計画地に関しましては、まだそうした協定を事業者と締結している状況にはございませんので、今後、この建物が竣工するまでに、事業者とそういった協力ができるかどうかというところの検討になるかと思えます。一方で、災害時の電力供給でございますけど、当該地計画におきましては、コージェネレーションシステムを導入しまして、災害時に中圧ガスが供給されている場合には、中圧ガスとこの建物内で貯蔵している燃料を用いまして、非常用発電と合せて7日間の電力を供給するという事で聞いております。また、中圧ガスが遮断された場合でも、非常用発電で3日間の発電ができると聞いております。こうしたことから、こちらの建物の中に設けられる一時滞在施設においても、こうした電力の供給が可能かと思えますので、今後の災害時の防災対策、もしくは一時滞在施設の運営、そうしたものにつきましましては、事業者にしっかりと検討するという事と、地域のために協力していくことについて検討するように指導してまいります。

【根本委員】 はい。ありがとうございます。ここだけに限らず、こういった新しい開発の建物は、自分のビルでなるべくエネルギーを供給して、数日間停電したとしても賄えるみたいな想定をされているというのは重々承知しているのですが、せっかくお隣に三菱自動車さんがいらっしゃって、かつ港区としては、災害時の協力関係を結んでいるので、隣にいらっしゃるのに、結局災害時に協力関係が円滑にいかないのはまいちだと思えますし、その辺りは少なくとも議論にあげていただいて、円滑に進めていただき、具体的に災害時協定ってどういう場面で発揮されるのを考えていただくフェーズなのかと思っております。

【高見沢会長】 はい。じゃあ、前向きな検討をお願いします。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 今いただいたご意見につきましては、事業者にしっかりと伝えまして、今後の連携について、事業者間で調整を図るように申し伝えてまいります。

【高見沢会長】 はい。ありがとうございます。その他はいかがでしょうか。

【玉木委員】 参考資料6のA3、2ページ目の配置図ですけども、印刷がつぶれてい

るので見えづらいのですが、ちょっと縦の縮尺が縮んじやっているようですが、広場1号地上レベルっていうのが、X型の交差点の左下にあるんですね。そこに、デッキからエスカレーターと階段が下りてくるような形で、駅の方からエスカレーターと階段が広場1号に下りて、交差点の方に行くという形だと思うのですが、もちろんそれだけのルートだけではなくて、業務棟ってあるところの側にも、下りるエスカレーター、階段が整備されると思うので、もちろん分散はすると思うのですが、デッキからずっと奥まで行って、三田側に行きたい人は交差点の近くで降りて、Xの交差点で信号を待って三田の方に、慶応の方に行くという動線が想定されると思うのですが、広場1号っていうのは、階段を含め、足元を含めた辺りを1号とされていて、交差点までは少し歩道部分があると。ここの滞留というのが私は気にしています。下りてすぐ交差点で、赤になっていたら当然待っていると。意見書の中にもありましたけど、雨だったときに傘をさしていると当然滞留が広がってくると。そういったときに、このエスカレーター、階段っていうものがちゃんと機能するのか心配しているのですが、この点は大丈夫なのでしょうか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 こちらの広場1号の部分でございまして、デッキレベルから降りてくる、デッキレベルと繋がるエスカレーターの降り場になってございます。ちょうどその前に、第一京浜の横断歩道がございまして、この部分には歩行者が赤信号の間、滞留するという状況になっています。こちらの広場1号、それからこの歩道部分、この辺りの滞留の関係につきましては、事業者の方でその広さの検討をしております。その検討の仕方としては、まず広場1号、それからこの第一京浜の道路歩道、この滞留できる部分の広さ、そして、その部分に滞留できる人数、さらには第一京浜が赤の間にどれくらい人が滞留するのかという話と、エスカレーターの処理能力を比較しまして、この部分が溢れかえらないかどうかというところの数量的な検討をしております。結果としましては、十分に滞留スペースとして確保したうえで、さらに国道の歩道を第一京浜沿いに歩いて通過する方の空間も十分に取れるという検討結果が出ております。したがって、この部分の広さについては、広場1号を含めて、十分な空間が取れているということで、我々と事業者の方で検討をした結果になってございます。

【玉木委員】 人数までちゃんと計算されているということで、信じていきたいと思

ますけど、傘というところの要因を多少加味されているのか分かりませんが、雨の時というのは、皆さん非常に広がっちゃいますので、この計画でいくのであれば、悪天時は降りるのを止めるとか、上り専用にするとか、運用面で上手く滞留、混雑が起きないような状況を考えていくべきということをお伝えしたいと思います。あと、線路際に歩行者通路4号っていうものがあるのですが、スライド34とか33のあたりですね。歩行者通路4号っていうのがあると思うのですが、これはあれですよ、今直線的に図示されていますけど、実際は、建物に沿う形で若干蛇行するというか、曲がったりするっていうことでもいいのですよね。そこをちょっと確認させてください。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 今ご指摘いただいた歩行者通路4号というのは、田町駅の西口からデッキレベルを通過して、線路際のデッキレベルを本芝公園の方に抜ける、この点線の部分の地区施設でございます。こちらについては、現段階の検討状況としまして、建物の形に沿って通路を設定してございまして、実際に、地上部分に降りる階段等もあるものですから、こういった少し蛇行した形にはなっているのですが、現在事業者の方には、設計の深度化に合わせて、この部分があまり遠回りにならないように設計上の工夫の中でデッキを繋げていくことはできないかということ、検討指示をしているところでございます。この部分については、まだ検討段階ということになりますので、引き続き、この動線がより分かりやすく、さらに最短距離を取れるような形になるように事業者の方を指導してまいります。

【高見沢会長】 地区計画としては、真っすぐ線を引いて決めておいて、実際は違うよってということなのでしたっけ。

【野口都市計画課長】 資料4の7ページに、今ご指摘いただいております歩行者通路4号の計画図への表記がございまして。機能としては、駅から、今回の地区計画の中の二つの建物のさらに向こうへ接続する動線があると。デッキ部でそういう動線を確保するという点で、模式図として記載してございまして、設計の中で、若干の右左というのは起こり得るものでございまして。利便としましては、通過する歩行者動線を確保するというのを都市計画で定めるものでございまして。

【玉木委員】 迂回というのは、歩行者にとっては利用しづらいバイパスというか、そこは避けようという思いになると思うので、よりスムーズなネットワークの整備をお願い

いしたいのと、参考資料6の配置図も、細かい話で恐縮ですけど、縮尺まで入れているのであれば、縦の縮尺は縮小せずにちゃんとやっていただきたいと思います。できれば、交差点周りの滞留の話も、建設常任とかでイメージパースをもっと出してもらっているので、重層的な部分がより分かるような資料作りを検討していただきたいってことで、要望させていただきます。

【野口都市計画課長】 参考資料6の2ページの配置図でございしますが、ご指摘いただきましたように、上下の方向が少し、寸法が変わってしまっているかもしれません。以後、資料を調整するときには、ご指摘いただきました内容について気を付けたいと思います。また、できるだけ分かりやすいパースなどを活用して説明を尽くすことは大事なことだと思っておりますので、今後とも気を付けてまいりたいと思います。

【松谷会長代理】 2つあるのですが、1つは、参考資料7の6ページにガイドラインがあって、伺いたいのは、国道15号を渡る歩行者動線のことですが、このガイドラインでは、デッキレベルで青い点々がありますよね。イメージと書いてあるのですが、将来的にはデッキレベルで渡らせたいという気持ちが入っていると思うのですね。13ページを見ると、今回の取組内容としては、それは当然無くて、既設のデッキを使って地上を渡らせると。だから、スクランブル交差点化するのですよね。実現していない部分もあるのだけど、将来的に、どのくらいの数を地上で渡して、デッキで渡そうとしているのか。例えば、100あるうち、既存のデッキは10しかなくて、あとは地上で90渡らせるっていうふうになっていて、将来、向かい側の開発が進んでくればデッキを架けられるようになるので、その時はもう1本デッキを架けて、デッキレベルでこれだけのボリュームを捌けるつもりみたいのがもしあれば教えていただきたい。というのは、駅の目の前にあれだけの大幹線道路があるっていうのは、お互いにとって不幸なわけです。道路側からすれば、当然青信号が減るし、歩行者からすれば長い間待たないといけないので、色んな移動困難者のことを考えてみれば、せっかく改札口が2階にあり、デッキで繋がっているのだから、こっち側でも渡らせたいと思うので、そのあたりはどのように目論んでいて、将来の備えが今回入っているかどうかを伺いたいのが1点です。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 こちらのガイドラインに示しました、デッキレベルのネットワークでございしますが、こちらにつきましてはイメージということで、我々

としましても、今回この事業が行われる中で、対岸側へのデッキ整備の可能性がないかということで、事業者の方に検討をさせつつ、我々の方としても協議を進めてきたところです。結論としましては、対岸側の用地確保が非常に困難であること、それから、仮にデッキを渡したとしても、渡した先で、階段であったり、バリアフリー施設であったりといったものを適切な規模で確保できなかったというような事情がございます。また、対岸につきましては、まだ国道の都市計画道路が未拡幅になっておりまして、民地側に4m拡幅するというような計画線が残っております。こうしたことから、今回の計画におきましては、対岸側へのデッキ整備は非常に困難であるということを踏まえて、交差点改良とデッキレベルからの歩行者ネットワーク、そこから地上に降りる動線を強化することによって、国道の対岸側への円滑な歩行者動線を確保するという理念のもとで、今回の計画を組み立ててきたというものでございます。

【松谷会長代理】 今のこと、全然責めていませんから。さっき言ったように、対岸が動かなかつたらできるわけがないので、それはそれでいいのです。だけど、今おっしゃったように、もし国道が拡幅するのであれば、その時がチャンスなのですね。4m分用地買収が入るので、切り取って店が無くなっちゃうのか、それとも、せっかくだから、共同建て替えなり再開発をやっていきたいと思いますとなれば、そこに受け皿ができるわけですよ。その時に、こっち側のデッキのどこに繋ぐか、どこでも繋がるのだったら良いのだけど、結局こっち側も準備出来ていないから繋がらないじゃ最悪なので、その準備ができていないかを聞いたかったです。出来ているかどうかだけお答えください。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 そうした意味では、将来的なデッキ整備の受け皿というのは、現段階では計画の中には入ってございません。

【松谷会長代理】 こっち側も。繋がらないってこと。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 はい。今回の計画側につきましては、その受けについては検討の中に入ってございません。

【松谷会長代理】 じゃあ、向こう側が受け入れるようになっても架けられないってことなのね。それは、ちょっともったいないよね。こことここだったら繋がるぞ、みたいなやつを準備しておいたら良いかと思うのですけどね。最近の地下鉄の地下道だって、将来ここから歩行者動線が出てくるというのを考えたときは、壁を薄くしているのです

よ。そのくらいの準備は、そんな難しくなくできるかと思うのだけど、これから検討していただければと思います。2つ目は、バス停を集約しますよね。赤羽橋の方から来るところを、国道で左に鋭角に曲がってバス停があるのですよね。あれが全部無くなって、多分正面に突っ込んで来るかと思うのですが、正面の道路って結構狭いでしょ。あそこをバスが行き来するようになるのですか。集約は良いのだけど、バス路線がどうなるかっていうのが、ご説明がなかったので、それだけ確認させてください。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 こちらの都営バスにつきまして、札の辻側から来たバスがこちらのバス停に停まって、こちらから北側に行く。多分このルートのことではないかと思います。現在の想定でございますけど、駅前の交通広場が整備された場合、バスについては、ここで右折しまして、ロータリーの中のバス停に停まり、そこから北側にそのまま真っすぐ抜けていくというような経路になろうかと思っています。まだ、完全に確定ではなくて、今後、引き続き、バス事業者の方とは検討を進めてまいります。現段階では、もしこちらの交通広場に集約するということになると、このロータリーに入って乗降した後に、そのまま北側に抜けていく。そういったルートになろうかと思っています。

【松谷会長代理】 正面から入ってくるわけではないのですか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 そのままのルートということになりますと、第一京浜をここで右折して、交通広場に入って、北側に抜けて行くと。

【松谷会長代理】 私が申し上げているのは、こっちから来て、曲がるやつを言っているので。手前に曲がれば、今の路線に入れるので、正面に。もうちょっと広い図面で今後説明してください。

【高見沢会長】 じゃあ、また後でお願いします。

【高見沢会長】 はい。その他いかがでしょうか。

【大西委員】 事業者に要望してもらいたいのですが、一番耐震強度が高いのは3なのですね。それを、ぜひ実現していただきたいとお伝えください。それしか今のところやりようがないので、よろしくお願いします。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 耐震等級3というのは、品確法にもとづく等級のことかと思われそうですが、等級ランクの取得可能性について、事業者に検討するよう

伝えてまいります。

【高見沢会長】 はい。その他はいかがでしょうか。さっきのデッキの話は、当然港区さんとしてもお考えになると思いますが、ぜひ早い段階から検討して、まだ事業期間が長いので、どこかで上手くいくと良いなど、期待しております。

【高見沢会長】 それでは、他には無いと判断しまして、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。

【高見沢会長】 それでは、お諮りします。審議事項4から5の都市計画案につきまして、案のとお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】 賛成多数と判断し、さよう決定し、答申致します。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。

【野口都市計画課長】 本日は、長時間にわたりましてご審議をいただきありがとうございます。次回の開催は2月6日でございます。皆さまどうぞよろしく申し上げます。事務局からは以上でございます。

【高見沢会長】 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。

午後4時05分 閉会