

第 2 5 5 回

港区都市計画審議会議事録

令和 6 年 2 月 6 日 (火)

港区役所 議会棟 1 階 第 5 ・ 6 委員会室

次 第

審議事項

- ・東京都市計画都市高速鉄道第7号線の変更について【東京都決定】

報告事項

- ・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	出席	
桑田仁		欠席
真田純子		欠席
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	出席	
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 秋山	出席	

◎区の住民委員

氏名	出欠状況	
三木基嗣	出席	
山田宏一	出席	

午後2時00分 開始

【野口都市計画課長】第255回港区都市計画審議会の開会をお願いいたします。本日はお忙しい中、また足元の悪い中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

本日、桑田委員、真田委員、森本委員におかれましては、所用のため欠席との連絡が入っております。また、関係行政機関委員である愛宕警察署長の鈴木委員の代理として小崎交通課長、芝消防署の喜多委員の代理として麻布消防署秋山予防課長が出席されています。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】港区長の武井雅昭です。本日は大変お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。さて、本日、ご審議いただく案件は1件です。都市高速鉄道第7号線の変更についてです。都市高速鉄道第7号線については、港区まちづくりマスタープランにおいて、公共交通ネットワークの整理と、交通結節点の利便性の向上を図るため、都心部・品川地下鉄構想として、整備について検討すべき路線に掲げられています。このたび、当該本線を白金高輪駅で分岐させ、品川方面に延伸し、高輪4丁目から白金台1丁目に至る延長2.5キロメートルの区間を分岐線として追加し、もって都市交通の利便の向上と、円滑化を図るため都市計画の変更を行うものです。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、ご報告させていただきます。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。それでは、高見沢会長、議事進行よろしくをお願いいたします。

【高見沢会長】それでは、第二百五十五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、審議案件が1件、報告事項が1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、よろしくお願い致します。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】それでは最初に、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が「東京都市計画都市高速鉄道第7号線の変更」についての、都市計画図書及び理由書でございます。参考資料2及び参考資料3が、「品川駅周辺地区に係る都市計画」についての、都市計画図書及び理由書、参考資料4が品川駅周辺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、区長から当審議会あての諮問文の写しがございます。次に、港区都市計画審議会 委員・幹事名簿及び座席表がございます。そして、席上配布資料目録とともに、参考資料1は、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ざいます。また、参考資料5については、報告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ざいます。参考資料1と参考資料5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、本日はこれを使いますのでよろしくお願いいたします。本日の資料は以上でございますが、お手元の資料に不備はございませんでしょうか。それでは、着座にて失礼致します。

それでは、審議事項1東京都市計画都市高速鉄道第7号線の変更についてご説明させていただきます。資料1の都市計画図書に沿ってご説明させていただきますが、計画経緯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1をあわせてご覧ください。まず、参考資料1、スライドの2ページ及び資料1の1ページをご覧ください。東京メトロ南北線として営業されている、「都市高速鉄道第7号線の概要」でございます。都市高速鉄道第7号線は、品川区に位置する目黒駅を起点とし、北区に位置する赤羽岩淵駅を終点とした、延長約22.5キロメートルの路線になります。今回の都市計画変更は、白金高輪駅から品川駅の区間に分岐線を定めるものでございます。スライドの3ページをご覧ください。「計画の策定経緯」でございます。平成28年4月20日、国の交通政策審議会からの答申において、「六本木等の都心部と、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や、国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上」が、プロジェクトの意義に位置付けられました。その後、令和3年7月15日の答申において、「事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべき」とされたことを踏まえ、東京メトロが事業主体となり、鉄道事業の許可を受けました。スライドの4ページをご覧ください。都市計画案の概要についてご説明させていただきます。線路部分において、記載の内容を新たに定めます。路

線名は、第7号線分岐線、起点は品川駅となる港区高輪四丁目、終点は港区白金台一丁目、主な経過地は港区白金台三丁目、延長は約2520メートル、構造形式は地下式、備考として線路線数2を定めます。また、その他として、分岐線の一部において、立体的な範囲を定めます。スライドの5ページです。主要施設において、記載の内容を新たに定めます。施設名は品川駅、位置は港区高輪四丁目、備考として約10100平方メートルの施設面積を定めます。スライドの6ページをご覧ください。今回、都市計画に定める分岐線の区間を赤色で示しております。なお、白金高輪駅から分岐線までの区間は、既存の折り返し線を活用する計画となっております。スライドの7ページをご覧ください。地下鉄の品川駅は、国道15号線の下に設置されます。品川駅を出発して左にカーブしたあと、現在事業中の環状第4号線の下を走行します。なお、カーブ箇所において、市街地再開発事業を行う予定の民有地の下を通過します。地下鉄の区分地上権を適切に保全できるように、立体的に地下鉄の範囲を都市計画に定めます。スライドの8ページです。環状第4号線から右にカーブをして、目黒通りの下を走行します。カーブの際に、民有地の下を走行します。その後、既設の折り返し線を活用して、白金高輪駅に至ります。スライドの9ページは、立体的な範囲の設定について示しております。都市計画案の説明は以上になります。続きまして、計画路線の概要についてご説明させていただきます。スライドの10ページをご覧ください。品川駅から白金高輪駅間の断面図になります。図の着色部分は、今回整備する分岐線になります。また、白金高輪駅から左上方向に伸びる白抜き箇所は、目黒駅方面への都市高速鉄道第7号線の本線になります。また、白金高輪駅から左に伸び、今回の分岐線と接続する白抜き箇所は、既設の折り返し線になります。この折り返し線を活用した延伸となります。スライドの11ページをご覧ください。品川駅部分における断面図になります。国道15号線の下に埋設された共同溝など、既存の埋設物の下に駅施設を整備します。品川駅は1面2線での計画予定でございます。スライドの12ページです。シールドマシンを使用してトンネルを整備する範囲の断面図になります。ここからは、環境影響評価書（案）の内容についてご説明させていただきます。本事業は、東京都環境影響評価条例にもとづく「環境影響評価制度」の対象事業でございます。環境影響評価制度は、事業が環境に与える影響を予測、評価し、その内容について、住民や関係自治体などの意見を聴くとともに、専門的立場からその内容を審

査することにより、事業実施による環境への影響をできるだけ少なくするための仕組みになります。スライドの 14 ページをご覧ください。本事業における「環境影響評価の選定項目」を赤枠で示しております。現在、評価書は取りまとまっていないので、予測調査結果を評価書（案）で主な内容をご説明します。スライドの 15 ページは、工事中の騒音・振動について示しております。騒音・振動とも、各種法令の基準値を満たします。スライドの 16 ページでは、工事後の鉄道走行による振動について示しております。防振まくらぎを採用し、振動を低減すると聞いています。こちらも、各種法令の基準値を満たします。スライドの 17 ページでは、工事中における品川駅付近の地盤・水循環について示しております。品川駅付近は帯水層が広く分布しているため、開削工事範囲を回り込んで台地から海側へ地下水が流動すると推定されております。工事の施工に当たっては、遮水性の高い土留め杭等を採用して、地下水の湧出を抑制するため、地下水の水位に与える影響は小さく、地盤沈下はほとんど発生しないと予測されております。工事完了後も同様の理由により、影響はないと予測されております。スライドの 18 ページでは、工事中におけるシールドトンネル区間の地盤・水循環について示しております。シールドトンネル区間は、主に難透水層を通過することから、帯水層中の地下水に影響を及ぼさないと考えられます。また、シールド工法は、剛性及び遮水性の高い構造物を構築していく工法のため、地盤変形や地下水の水位に与える影響は小さいと考えられます。スライドの 19 ページでは、地下水位のモニタリングなど、工事の施行中の工事管理について示しております。スライドの 20 ページでは、工事完了後における品川駅付近の地盤・水循環について示しております。先ほど工事中の影響でご説明したものと同様です。スライドの 21 ページでは、工事完了後におけるシールドトンネル区間の地盤・水循環についても先ほどの説明と同様です。スライドの 22 ページでは、工事完了後に継続的にモニタリングを行うと聞いています。スライドの 23 ページをご覧ください。今後のスケジュールでございます。当審議会後、5 月頃の東京都都市計画審議会で審議される予定でございます。都市計画決定の告示については、令和 6 年 6 月以降を予定しております。説明は以上でございます。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

【高見沢会長】ありがとうございました。事務局の説明が終わりましたので、これから審議に入りたいと思います。何か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】今回の工事は環状4号線の下を通るような計画になっていると思うんですけど、確認ですけど、この工事を行っているときにはまだ環状4号線の道路の該当する部分には住宅がまだ残っている可能性があるかと思いますが、その住宅への影響が当然出ないようにしてもらいたいと思うのですが、工事が住宅へ与える影響がないという確認と、地上部分に空気孔のようなものを作る必要がなくトンネル工事が進められるかの確認ですが、いかがでしょうか。

【海老原土木課長】まず、工事の影響につきましてですが、資料10ページです。こちらは計画断面になってございます。こちらの計画断面から、地上からトンネルの深さが一番深いところで52mの大深度の部分を掘っていくかたちとなっています。そのため、地層としては固い部分を掘っていきますので、基本的には地上には影響がないと聞いてございます。また、今回のシールド工法は白金高輪から品川へ一方向へ行くかたちで、換気塔についても必要ないと聞いています。

【丸山委員】わかりました。ありがとうございます。住宅がなければ安全にできるかと思うんですけど、進捗によっては、住宅が残っている場合もあるかと思いますが、深いところを進むので影響がないということではありますけど、工事するにあたって地上に万が一影響が出るようであれば、その時には工事を一時的止めていただくなり、留意してもらいたいと思います。もう一点ですが、品川駅、仮称だと思いますが、品川駅というかたちで作られるわけですけど、実際、JRと京急のほうでも品川駅の工事を行っていて、同じ品川駅ですけど、図を見ると少し離れている感じがするのですが、利用者としては、この地下鉄と新しくJRさんたちが作っている駅とのアクセスが良い方が当然いいと思うのですが、そこはどのように整理されますでしょうか。

【海老原土木課長】今回整備されます仮称品川駅ですけど、資料の11ページをご覧ください。第一京浜の道路の幅員が40mほどございます。基本的に品川駅側の道路側に作るようにしますので、この後説明がありますが、品川からの開発等と合わせながら、昇降施設等や出入り口の整備を行っていくと聞いてございます。

【富永品川駅周辺まちづくり担当課長】今の土木課長の答弁の内容を補足させていただきます。今回の地下鉄の駅舎につきましては、まず、地下で開発側の建物とつないで、上下のバリアフリー動線となるエレベーターを開発建物内で整備をした上で、JRそれ

から京急の駅舎がある、コンコースがある2階レベルまでバリアフリー動線を確保するというになっております。また、階段・エスカレーターにつきましては、原則、国道の中から地上、デッキレベルへとつながる動線ということで整理するというで聞いております。詳細につきましては今後開発事業者、国道を整備する国道事務所、そして東京メトロ三社での協議をした上で、この設計の内容を詰めていくと聞いております。

【高見沢会長】その他、よろしいでしょうか。

【玉木委員】スライドの11ページの品川駅付近での標準横断図ですけど、埋設物があると思うのですが、ここは開削で工事すると思うのですが、工事期間中の埋設物を横にずらして行っていくのか、どのようなイメージをされているのか、プラスアルファ、国道デッキの工事とのスケジュール間の概要が分かれば教えてもらえるでしょうか。

【海老原土木課長】今回の品川駅の整備につきましては、開削工法といって道路上を上から掘りまして、構築していく方法です。開削時におけます掘削の時に、共同溝または下水道管につきましては、吊り防護によって開削を行っていき、埋設管を保護していきます。もう1点、デッキとの取り合わせですが、今回の地下鉄の上にちょうどデッキがくる形になりますが、詳細につきましてはまだ検討中ですが、この躯体の上にデッキの柱が乗るような形になりますが施工順序、または施工方法につきましては、検討中と聞いています。

【松谷会長代理】何点かあるので、順番にお聞きします。先ほど出入口の話ができましたけど、都市計画の中に出入口を入れていないですね。事前に東京都に聞いているかと思えますけど、どういう回答でしたか。

【海老原土木課長】まず、都市計画上での出入口の考え方につきましては、出入口につきましては、利用者の利便性や事業との将来的な計画との総合的に考慮していきたいので、事業者でありますメトロ、または地権者との具体的な調整を進めていく中で決定していく予定なので、今回の都市計画では定めないと東京都からは回答をいただいています。

【松谷課長代理】今まで通りですね。例えば、高速道路を都市計画決定するときは、ランプまで、具体的に決めるわけですよ。どこかで決めないと使えないわけで、本来であれば位置は決めるべきで、例えばゆりかもめなどは決めていると思います。地下鉄の場

合は、今おっしゃったみたいに道路のどこに出入口を作るのか、開発の中で決まってい
ないので、決めないということを慣例的にしているが、やはり、基本的には決めるべき
で、今は決められないかもしれないが、ゆくゆくは決めていくべき。ゆりかもめみたい
な新交通は決めるけど地下鉄は決めなくて良いとはならないと思う。また、折り返し施
設についてですが、今、白金高輪に北から南北線できて、一部は白金高輪止まりで、あ
とは目黒まで行くとなると、折り返し施設としてはどういう機能が残るのでしょうか。
つまり、この折り返しはこれからの運行になくなるのか、それとも折り返し施設は残っ
てスルーの2車線、折り返し1車線が残るのか、そのあたりが今回の計画では見えない
のですが、わかりますか。

【海老原土木課長】運行の運用につきましてはまだメトロの方から聞いてございません。
ただ、会長代理のご指摘のとおり、今回の引き込み線のところを使ってシールド工法を
発進していきますので、現行の引き込みの場所はなくなります。ただ、その後の運用上
については、まだメトロからは聞いてございませんので、確認はしておきます。

【松谷会長代理】白金高輪で留まれなくなってきて、全部スルーになるとかなり変わっ
てきますし、容量の問題もある。つまり、ここから先は、目黒の方は1本で一番きつい
ところで、そのへんの運行がやや心配かなという気がしました。それから、環境影響評
価なんですけど、14 ページで工事中を見ると騒音・振動、土壌汚染、地盤、水循環のあ
とに史跡・文化財がありますが、特に気になるのが、史跡・文化財です。すでに始まっ
ている開発で、文化財として価値のある鉄道遺構をある意味で壊してしまったわけす
よね。今回の鉄道会社の開発で史跡を全部保全できなかったわけですよね。その反省に
立つと、こちら側は多分鉄道施設ではないわけですが、旧東海道であることなども考え
てみると、工事中にオープンカットで国道15号を掘ったときに、史跡・文化財をどうい
う風に調査し、保全していくのかということが、意味なく設定されているのではと思っ
たのですが、その後の説明資料にはないので、こういったことが、アセスメント上関与し
ているのか。

【野口都市計画課長】文化財に指定されているのは、この軌道の途中に南町という旧武
家屋敷などがございまして、そこの箇所を通過することから、評価の対象になっており
ます。旧東海道、現国道15号につきましては、包蔵地に入っておりませんので、区とし

ては文化財が埋蔵されている箇所という認識はございません。

【松谷会長代理】図面でいいますとどの辺ですか。高輪の第一のところですか。

【野口都市計画課長】この図で言いますと、この“環状”の字のところが包蔵地の中で登録されている高輪南町というところで、縄文時代からの史跡が考えられ得るところで、集落だったということになっております。

【松谷会長代理】最後に20ページ、もう1ヶ所地下水の影響について。大深度でも外環の工事であったように何が起こるか分からない中で、そういう意味では書いてあるようにしっかり対策をしてほしいんですけど、20ページで気になったのは、水が回るから大丈夫と書いてありますが、これが構造物の下を通るのならわかりますが、何で手前を通るようになっているのですか。品川駅が最後で止まるから、手前を通るということですか。でも、駅は長いですよ。長い駅をずっと水が沿って流れて、駅が終わったところから水が回り込んで流れるということですか。この絵はどのように描かれていて、どう説明されているのですか。

【高見沢会長】回り込んでいる線が正しいのですか。

【海老原土木課長】地下水の流向、流れの向きにつきましては、既存の調査と緑の実態調査等から地下水の分布が示されているものを想定して描いていますが、この絵の意図するこの真ん中の流れにつきましては、詳しくは確認しておりませんが、改めてまして確認はしておきたいと思いますが、今回の地下水の影響につきましては、調査地点におきまして、事業区間内地形地質状況を踏まえた決定を行ってましますということと、一方で先ほど、会長代理がおっしゃってました通り、水頭の変動については、モニタリング、観測井戸等を設置しまして、十分に環境の保全に努めてまいると聞いてございます。

【松谷会長代理】やっぱりこの絵を説明できていないわけですよ。

【高見沢会長】中に影響はないということ言ってるわけで、上かもしれないし、下かもしれないし、あのような絵のとおりかもしれないし。調べてみないとわからないと思うので、後でちゃんと聞いておいてください。

【海老原土木課長】聞いておきます。

【松谷会長代理】構造物が筒状にあるが、たまたま羊羹みたいに切っているから手前を流れているが、実際には筒が続いているから、もし、水が下をくぐっているとすると、

単純に考えるとこの絵は間違っていて説明できていない。

【野口都市計画課長】繰り返しの説明になりますけれども、躯体の断面を切っているのが、説明上は不適切な図になっておりまして、駅自体も相当広い区域に対して帯水層、透水層が存在しているので、駅を避けて水が流れていく道が保たれているので影響がないという分析結果でございます。駅自体のホーム部分につきましては、施設面積約1万平米で、その部分については、確かに躯体が存在するのですが、終点であることや、その手前はシールド部分であるということから、水の回り込みに対する影響がないという分析をして結果と理解しております。

【松谷会長代理】環境影響評価は東京都で審査会があるんですね。それで通ったらすごいなと。区の審議会としては、中身は理解できます。

【高見沢会長】東京都の審議会5月だから、“こんな質問が出たよ”と伝えてあげたら、伝えてあげたらもう最終的に説明するときに、許されるのではないのでしょうか。あと1点目の地下鉄が出てくる出入りのアクセスの件の意見が伝えていただくのはいいかと。

【野口都市計画課長】今ここで頂きました意見につきましては、東京都の方に伝えてまいりたいと考えます。

【高見沢会長】あと、先ほどの2点目の折り返しの件ですけど、私の想定というか理解では折り返ししないといけないのは、上り下りで変わるので1回引っ込んで向こうに出てくるっていうのであるわけですね。今回、絵からすると品川駅まで来て、一面2線でそのまま折り返すので、引込線は入りませんという理解でよろしいですか。

【野口都市計画課長】運行方法については、また三田線と南北線の乗り入れについても、運行はこれから事業者間で検討するというふうに聞いておりますので、定かなことはわかりませんが、都市計画上は清正公前駅折り返し線というのは、存置したまま、今回の延伸をしておりますので、機能上は残る、すなわち白金高輪駅始発、終着ということもでき得る機能は残すものとは考えられます。ただ、どのように運用していくのかはこれからだと説明を受けております。

【高見沢会長】品川駅の方はそのまま来たら折り返すというつもりだという理解でよろしいでしょうか。引き込み線は少なくとも作る決定ではないってことですね。

【海老原土木課長】繰り返しになりますが、運用上はわかりませんが、構造上は大江戸

線の都庁前駅のように前でクロスして、出るときにクロスして、六本木方面に行くような運用になるかと思うんですけど、ただ具体的なものを詳しく聞いているわけではございませんので、そこら辺は確認しておきます。

【高見沢会長】ついでにですが、あれで終わりじゃもったいないと思うんですけど。長期的にはさらに伸ばしてこんなふうにするとか、何か検討はされてないんでしょうか。というのは、今回、白銀高輪からこのように駅ができるというのは、一般的に見てると、かなり突然湧いて出てきた感じで、ガイドラインの中で、2016年にいきなり書き込まれて、その書き込まれ方もああいう風ではなくて、直角に行くような線が引かれましたよね。あれよあれよといううちに国の方でも認められて、設計、工事ということで、決して悪いことを言ってるわけではないんですけども、何か突然湧いて出てくるものかなという認識をしまして今回、そういう意味では品川で止まっているのは、何か不自然で、何かいろいろつなげる工夫してんじゃないかと思うんですけど何か情報あったら教えてください。

【海老原土木課長】引き続き、その辺の情報共有と、情報収集をしてみたいです。

【松谷会長代理】折り返し支線と、本線2線の3線になっているということですよね。白金高輪から品川に向けては。

【野口都市計画課長】今の押し返し線をその先に延伸することで、今回の品川延伸を実現しますので、線としては、2線だけです。白金高輪駅から目黒に行く2線と、白金高輪駅から留置線に行く2線がありました。その留置線に行く2線を延伸することで品川方面への軌道を作りますので、白金高輪駅からは4線、2線ずつの軌道になります。都市計画上は今ある留置線を折り返し線という位置付けで都市計画上位置づけて、それが残っていて、そこから先を延伸するという整理になっておりますので、機能上、線路がクロスする部分は残しているはずだという説明です。

【高見沢会長】後ろでクロスになっていて、引っ込んで、出ていくという機能は、品川に行く電車がいないうちに、そういうふうに使えるようにはなっている。使うかどうかはまだ。

【松谷会長代理】そういう風にクロスを入れている駅は何か所かあって、運行上なにか事故があったときに、全線が止まってしまうとまずいので、どこかで折り返すことがで

きるように。その折り返せるところを一つ一つを折り返し施設とは呼んでなかったと思うんですけど。では、少なくとも都市計画上は2線、2線になったということですか。

【海老原土木課長】会長代理のおっしゃる通りでございます。

【高見沢会長】その他ありますか。私からいいですか。最初の丸山委員の質問に関連してなんですけど、その道路ができていないうちに掘る話でしたよね。そうは言ってないんだけど、もしかして道路の方は相当長期間難航するので、地下鉄の方が先に整備するというのが、前提とは言わないまでも、現実的なスケジュールリングなのか、それともいわゆる公式のスケジュールでいけば、上と下を同時ぐらいに掘るが1点、それから、もし大深度で、騒音は全然心配ないですと言うのであれば、わざわざあんなにぐるっと遠くまで行って、鉄道を作るということはとても工事費もかさむし、もったいないなど。もっとずっと行けば安くできたのと思うんだけど、わざわざ環状4号線の下にはわせるようにやるということは、同時に施工するとか、あるいは上下の影響があるからやるとか、何か理由がないとその下に潜らせる意味がないんじゃないかと思うんだけど。

その辺についてわかっていることがあったら教えてください。

【海老原土木課長】まず1点目の都市計画上の今回の事業認可を受けました環状4号線につきましては、事業計画上2032年を完成予定としております。一方、東京メトロの分岐線につきましては、2030年代半ばに開業を目指していると聞いてございます。そのため、現時点では、環状4号線が早く完成するとは考えておらず、環状4号線の道路事業と地下鉄事業につきましては、事業主体同士で今後調整していくと聞いてございます。2点目の今回のルートにつきましては、基本的には公共用地、道路下を計画するような形になってございます。そのため、目黒通りを通りまして、その後、環状4号線に入って、第1京浜に入るという点がまず1点、また、構造上、先ほどの分岐線、留置線につきまして、これを新たに一番最短距離を通そうとしますと、こちら国道1号線通ろうとしますと、今ある線路の留めにぶつかるいうところから施工上困難というところと、留置線を活用することによって、トンネルのシールドの施工が可能だということがありまして、今回の国道1号線の下を通るルートは選定していませんと聞いてございます。

【高見沢会長】前半の方ですけど、本当の大深度ってのは70メートル以上でしたっけ、地上の権利に関係なく、掘れるという話で、今回はそれではなくて、深いんだけど、

権利が及ぶのでその構造の下を通っているとそういう理解でしょうか。

【海老原土木課長】最初の話は大深度法 40 メートルですが、40 メートル以内だと用地買収が必要になってきます。要は地上部に影響がでることになりますので。そのため、基本的には公共用地、道路の下を通るルートを今回設定しております。それが、目黒通りから環状 4 号線入りまして、第 1 京浜に出てくるというルートの設定になっております。

【高見沢会長】権利上それは上と調整しなくてもとれるけれど、なぜ公共用地の下でなければいけなかったのですか。もうちょっと安く上がったんじゃないかというそういう気もするものですから。

【海老原土木課長】それで、今度国道 1 号線が掘ろうとしますと、既存の線路に干渉すると。

【高見沢会長】いえ。国道 1 号線じゃなくて、大回りしている、短くできたはずのものを、なぜあの下をはわせているのかと考えると普通考えられるのは環状 4 号線の工事と地下鉄の工事を一体化するとか、あるいは何らかの関連性があるのでそうしているということかなと思ったんだけどそうでもなさそうなので、なんでかなど。

【海老原土木課長】東京都また東京メトロから聞いてますが、公共用地をまず活用するというところを大前提にしていると聞いておりますので、会長のご指摘の深さとの関連もあるとは思いますが、東京都が言っているのは基本的には公共用地の下を活用していくというふうに聞いています。

【高見沢会長】わかりましたではないんですけど、直接聞いてみます。

【松谷会長代理】大深度法は適用しないのでは。

【海老原土木課長】基本的には大深度法の活用はまだ今回は決定していません。

【高見沢会長】だいぶわかりました。その他いかがでしょうか。よろしいでしょうかね。それでは、他にないようですので、ただいまの案件につきましてお諮りしたいと思いますがよろしいでしょうか。それではお諮りします。審議事項 1 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願います。

(賛成者挙手)

ありがとうございました。賛成多数と判断し、さよう決定し答申致します。それでは引き続きまして、今度は報告事項でございます。事務局より説明をお願いします。

【野口都市計画課長】 それでは報告事項、「品川駅周辺地区の都市計画案について」ご説明させていただきます。品川駅周辺地区の都市計画は国家戦略特別区域法に基づき、国家戦略都市計画建築物等の整備事業に位置付けられております。本件は東京都決定の案件でございますが、重要な都市計画であり、今後も変更等が予定されている案件でもあるため、報告させていただくものでございます。参考資料 5 の 1 ページをご覧ください。今回のご報告は、地区計画、それから都市再生特別地区について、国家戦略特別区域法第 21 条第 3 項に基づく案の内容について当審議会報告するものでございます。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の流れについて記載してございます。今回の地区計画及び都市再生特区の案については、令和 5 年 12 月 1 日から令和 5 年 12 月 15 日まで縦覧がすでになされております。3 ページをご覧ください。本地区のまちづくりの概要です。位置図にお示しの通り、本地区は品川駅や高輪ゲートウェイ駅を核としたエリアであり、品川駅街区地区及び品川駅北周辺地区の 2 地区で構成されております。今回、赤色で着色し、お示ししております駅街区地区において、都市基盤と建築物等の一体的な整備を行うことで、駅とまちをつなぐ歩行者ネットワークの強化や、交通結節点の強化、国際交流拠点にふさわしい都市機能の導入を進めるものでございます。4 ページをご覧ください。品川駅周辺地区のまちづくりについての主な経緯を記載してございます。5 ページをご覧ください。品川駅周辺の整備についてです。ご覧の通り、先ほどの東京メトロ南北線の分岐線整備や京急線品川駅地平化、国道 15 号品川駅西口駅前広場の整備など多くの整備が行われるものでございます。6 ページをご覧ください。品川駅北周辺地区の完成イメージとなっております。この図の左側に区域 5、区域 6 さらに左側に駅街区地区となります。7 ページをご覧ください。国道の道路事業となりますが、品川駅西口駅前の国道 15 号線部分には、道路上空にデッキをかけ、その上に大屋根をかける計画が示されております。国道上空空間を活用し、本地区と一体的なデッキネットワークが構築されます。また、タクシー乗降場が設置されることにより、鉄道からスムーズな乗換えが可能になります。8 ページをご覧ください。京浜急行本線連続立体交差事業の図を記載しています。京急品川駅の線路とホームを高架から地上レベルへ変更します。京急品川駅は駅街区地区のビルの中に入る形になります。後ほど、模型にて説明します。9 ページをご覧ください。品川駅街区の用途地域となります。大部分は準

工業地域で国道沿いの一部が商業地域になっています。10 ページをご覧ください。10 ページから 12 ページまでは、本件の上位計画についての記載となります。10 ページは、品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020 です。11 ページは、品川駅えきまちガイドラインを、12 ページは、品川駅えきまちガイドライン創造編を記載してございます。13 ページをご覧ください。13 ページから 16 ページまでは当該地区の現況と課題となっています。歩行者空間の課題として、東西方向の歩行者動線となる中央自由通路が大変混雑しています。また、国道 15 号を渡る横断歩道部分でも混雑し、滞留空間が不足している状況です。14 ページです。南北方向の歩行者動線においても、国道沿いの歩行者空間が不足しております。また、JR と京急線の改札間は、上下移動の多い複雑な乗換動線となっています。15 ページです。都市機能の課題として、現在の品川駅は移動を中心とした駅機能に特化していて、その立地特性を十分に活かしておりません。16 ページです。防災の課題として、帰宅困難者対策など駅前としての防災対応力の強化が必要となっています。17 ページをご覧ください。品川駅街区地区のまちづくりの取組内容です。取組の方針 1 は、「えきとまちを繋ぐ一体的な都市基盤整備」として、多様な交通モードを結ぶ立体的な歩行者動線の整備や、東西・南北方向の歩行者ネットワークを強化します。方針 2 は、「国際交流拠点にふさわしい都市機能の導入」として、中層階における交流、協働、発信空間や情報発信施設等を整備します。方針 3 は、「防災機能強化と先導的な環境都市づくり」として、帰宅困難者支援機能等の確保や環境負荷低減に取組みます。18 ページをご覧ください。取組内容がどのように反映されるのかを、断面イメージ図を記載しています。19 ページをご覧ください。取組の方針 1 の具体的な内容になります。東西の歩行者ネットワークの強化として、南北貫通通路を整備することにより、東八ツ山から、平坦な勾配での移動が可能になります。また、北側・中央・南側と 3 本の自由通路により、南北方向の歩行者ネットワークも強化されます。20 ページをご覧ください。ピンク色に着色されている箇所が縦動線となっています。敷地内及び国道内に、北側・中央・南側それぞれに、エレベーター・エスカレーターを配置し、地下鉄、交通ターミナル、JR 線・京急線など多様な交通モードを結び、交通結節機能の強化を図っています。21 ページをご覧ください。取組の方針 2 の具体的な内容になります。ビジネス交流施設・ビジネス協働支援施設・情報発信施設を導入し、新たな価値・文化を創出・発信する空間とし

ます。また、それぞれの施設が連携するよう、広場や回遊する通路を地区計画に定めま
す。22 ページをご覧ください。高輪築堤の第 7 橋梁部を保存し、多くの来街者が見学でき
るように、隣接する建物を活用しながら公開します。23 ページをご覧ください。取組の方
針 3 の具体的な内容になります。約 3500 人が利用できる帰宅困難者の一時滞在施設と、
約 5400 人が利用できる屋外滞留者の一時滞留場所を整備します。24 ページをご覧下さ
い。環境負荷の取組となります。地域冷暖房施設の導入や、敷地内緑化、低層部壁面緑
化、屋上緑化を行います。25 ページをご覧ください。駅街区地区のイメージとなります。
建築の壁面、屋上も含めて、合計約 8,800 m²の緑化を創出します。説明の途中ですが、
本日、品川駅街区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。品川駅周辺街づくり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。よろしく願
いいたします。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】 それでは、模型を用いて計画内容を説明させてい
ただきます。まず、方角ですけど、模型のこちらが北側になっております。国道 15 号が
こちらを南北に走っておりまして、この開発ビルの裏側が現在の品川駅になってござい
ます。品川駅の北側、ちょうど模型の端の部分になりますけど、こちらには、現在都市
計画決定されて事業が進んでいます環状 4 号線、こちらが高架構造で線路上空を横断す
る形になっております。エキュートが入っている既存の JR 品川駅の駅舎がこちらになり
ます。既存の自由通路がちょうどこの位置になっておりまして、このビルの間を抜ける
この辺りが現在の自由通路になっています。今回の計画の前提になりますけど、京浜急
行の連続立体交差事業により、京急線の高架の線路とホームが、国道と同じ地上のレベ
ルに下りてきます。ちょうどこちらが国道のレベルですけど、模型にもあるとおり、こ
の地上レベル、線路の部分が、京急線の線路のレベルになってきます。品川駅を通り過
ぎて南に行きますと、徐々に線路が上がっていきまして、こちらの八ツ山橋の近辺では、
道路の上空を線路がわたっていく高架構造の形式になっています。このことにより、見
えにくい形になりますけど、既存の自由通路、それからこちらの北側の通路と、こちら
側に南側の通路がありますけど、この通路は、2 階のデッキレベルのまま国道まで延伸

してきて、国道上空に新たに国道事業として整備されるデッキに接続されます。そして、そのデッキのまま高輪方面までアクセスできる形になります。あわせて、京急品川駅の改札についても、北・中央・南の各通路に面して整備されることとなります。次に、中央自由通路に面したこちらの開発建物の裏側のこの辺りになりますけど、こちらが JR 品川駅北口の駅改良施設になります。現在ある北側のコンコースの通路を大きく拡幅するとともに、新たに駅の北側に駅前広場を整備されることとなります。これによりまして、北側にある環状 4 号線や、高輪ゲートウェイ方面へのネットワークが繋がるようになります。こちらが環状 4 号線からつながる車路、そしてここが、高輪ゲートウェイ方面に向かうデッキレベルのネットワークになります。また、こちらの駅改良施設については、駅上部に地上 10 階ほどの駅ビルが整備されます。こちらについては、特に容積率の緩和等を受けることにはなってございません。続きまして、今回、都市再生特別地区を活用して整備される建築物についてご説明をします。中央の自由通路をはさみまして北側、こちらの建物が JR 東日本が事業主体となる建物、南側のこちらが京浜急行が事業主体となる建物になります。北棟と呼ばれるこちらの建物、そして南-a 街区と呼ばれるこちらの事務所棟、こちらの高層の 2 棟の建物が高さともに約 150 メートル、また、少し離れたこちら、南街区のホテル棟になりますが、こちらの高さは約 90 メートルとなります。また、こちらの少し見えづらい部分がありますけど、南-b の別の棟になっている建物があります。こちらについては、もともと駅前にあった区分所有ビルが移転するもので、引き続き権利者の方々が入居するビルとなっています。また、各建物の上部、例えば、こちらの南棟のこの部分、それから駅改良部分のこちらの部分には屋上広場が整備されます。こちらは、建物内で歩行者通路とつながっておりまして、誰もが利用できる地区施設として開放される広場になっています。最後に国道 15 号について簡単にご説明させていただきます。こちらの部分になりますけど、今後、国道事務所の方で詳細な設計が進められていくものになりますので、あくまでデザインについては、現在の整備イメージということでご認識いただければと思いますけど、国道 15 号上空を覆う形でデッキが整備されます。その上には、アンブレラフリーを意識した大屋根が整備されます。また、この模型では見えない形になりますが、このデッキの下の部分、道路レベルの部分につきましては、交通広場が整理されまして、バスやタクシーの乗降場が整備されま

す。なお、タクシーにつきましては、こちらのアクセス路を介しまして、デッキの上部に上っていき、このデッキ上で乗り降りができるようになっておりまして、駅の改札を出た方はスムーズにタクシーに乗車できるような形になっています。甚だ簡単ではありませんが、全体の説明は以上になります。

【野口都市計画課長】続きまして、「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 27 ページ及び参考資料 2 をご覧ください。今回の地区計画の変更についてです。品川駅街区地区では、再開発等促進区及び地区整備計画の区域を拡大するとともに、都市再生特別地区を変更するものです。品川駅北周辺地区では、地区整備計画の内容を変更します。また、環状 4 号線となる箇所について、地区計画区域を拡大するとともに、一部に重複利用区域を定めるものです。スライド 28 ページをご覧ください。今回の地区計画の変更の一覧となります。それでは、内容をご説明させていただきます。スライド 29 ページをご覧ください。地区計画の区域は約 21.6 ヘクタールから約 22.2 ヘクタールに変更します。区域 7、環状 4 号線の部分を区域に追加するものです。スライド 30 ページをご覧ください。再開発等促進区の区域は約 16.7 ヘクタールから約 17.9 ヘクタールに変更します。スライド 31 ページをご覧ください。計画の具体化に伴い、地区整備計画の区域は約 17.0 ヘクタールから約 20.1 ヘクタールに変更となります。スライド 32 ページをご覧ください。地区計画の目標については、上位計画の策定に基づき変更しています。スライド 33 ページをご覧ください。歩行者ネットワークの整備方針の中に、“歩行者の移動を支援するモビリティの導入による快適性”を追記しました。スライド 34 ページです。国道 15 号上空に整備される広場空間について追記しました。デッキレベルにおいて、3 本の歩行者通路と国道上空デッキにより、歩行者ネットワークが強化されることを記載しています。スライド 35 ページをご覧ください。南北の歩行者ネットワークの強化についてです。北側の歩行者通路と中央の歩行者通路を結ぶ歩行者通路 21 号を地区施設として定めます。スライド 36 ページは、中央の歩行者通路と南側の歩行者通路を結ぶ歩行者通路 23 号を地区施設として定めるものです。スライド 37 ページは、南側の歩行者通路から品川浦及び旧東海道方面へとつながる歩行者通路を歩行者通路 22 号を地区施設として定めるものです。スライド 38 ページをご覧ください。デッキレベルに国道上空デッキと

品川駅北口に整備する駅広場をつなぎ、モビリティネットワークの形成に資する通路を整備します。スライド 39 ページです。デッキレベルの歩行者ネットワークから地上レベル及び都市高速鉄道 7 号線分岐線の新駅をつなぐバリアフリー動線を整備します。スライド 40 ページです。情報発信機能等を備えた駅広場をデッキレベルに整備します。スライド 41 ページをご覧ください。歩行者ネットワークが形成されるデッキレベルから建物中層階の広場等への縦動線として、多様な機能を連続させ、人々の回遊を生み出す立体回遊空間を整備します。スライド 42 ページは、建築物等の整備の方針です。区域 A において、指定容積率を 600%、700%とします。スライド 43 ページをご覧ください。駅街区地区の主要な公共施設の一覧になります。赤字が今回の変更箇所になります。歩行者通路 22 号を定めます。スライド 44 ページは、駅街区地区の地上・地上 2 階デッキレベルの地区施設の一覧になります。記載のとおり追加します。スライド 45 ページは、駅街区地区の 3 階から 5 階レベルの地区施設の一覧になります。記載のとおり定めます。スライド 46 ページは、駅街区地区の 6 階から 7 階、屋上レベルの地区施設の一覧になります。記載のとおり定めます。スライド 47 ページをご覧ください。主要な公共施設である歩行者通路 22 号の整備イメージです。スライド 48 ページは、地区施設である歩行者通路 23 号の整備イメージです。スライド 49 ページは、通路の整備イメージです。スライド 50 ページは、立体回遊空間の整備イメージです。スライド 51 ページは、広場 9 号と 10 号の整備イメージです。スライド 52 ページをご覧ください。地区施設の配置・空間イメージとなっています。スライド 53 ページをご覧ください。保存する高輪築堤橋りょう部を含む広場を地区施設に定めます。スライド 54 ページは、広場 8 号のイメージです。建物から、高輪築堤跡を見学できるように広場を整備します。スライド 55 ページをご覧ください。建築物等に関する事項です。区域 A と区域 C において、用途の制限を設けています。スライド 56 ページです。壁面の位置の制限について記載しています。スライド 57 ページも同様の内容となります。スライド 58 ページをご覧ください。新駅東側連絡通路について設計の深度化に伴い、重複利用区域における建築等可能区域の変更について記載しています。スライド 59 ページをご覧ください。街区間デッキ箇所の建築敷地の変更に伴い、壁面後退区域内における工作物の設置制限の但し書きを追加しています。スライド 60 ページをご覧ください。道路設計の深度化に伴い、JR 東海品川駅の建築等可能区域を定めるため、

環状第4号線との重複利用区域を設定しています。次に都市再生特別地区についてご説明します。スライド62ページは、都市再生特別地区（品川駅街区地区）の区域を示しています。スライド63ページをご覧ください。それぞれの区域の容積率の最高・最低限度、高さの最高限度を定めています。なお、容積率は全体として980%と定めます。スライド64ページです。壁面位置の制限について記載のとおり定めます。次に建築計画の概要についてです。スライド66ページをご覧ください。駅街区の建築計画についての記載になります。北街区は地上28階地下3階、高さ約150m、南街区は地上28階地下2階、高さ約150mの高層棟と、地上9階地下1階、高さ約47mの低層棟が建築されます。スライド67ページは、時刻別日影図になります。スライド68ページは、等時間日影図になります。スライド69ページをご覧ください。風環境デッキ・屋上レベルになります。建設前後で大きな変化はありません。スライド70ページをご覧ください。風環境地上レベルになります。こちらも建設前後で大きな変化はありません。スライド72ページをご覧ください。今後のスケジュールになります。本日、東京都において東京都都市計画審議会が開催されています。そこで、都市計画の内容について了承がなされれば、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ると、都市計画の決定が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した。今日、同時にやってるんですね。向こうが審議案件でこちら報告ということですから。それでは説明が終わりましたので、ご質問等ございましたらよろしく願います。

【大西委員】ありがとうございました。スライドの23ページで防災の問題について書かれていますが、結局どのぐらいの人たちが利用するのかキャパがわからないのですけれども、一時避難場所のところは2ヶ所、屋内が3,500人、屋外が5,400人、一時っていうのがどれぐらいの期間を考えているかわからないのですけど、これだけの大きな施設でこれで足りるのかというのは若干不安があるのですけど、その点はどういう説明がなされているのでしょうか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】まず、こちらの図に書いてあります帰宅困難者の一時滞留場所という、一時滞留というのは、基本的に地震等の発災直後にとどまるスペースということになります。その上で順次、鉄道等の交通機関が動き出せば、皆さんが

それに乗るか、もしくは徒歩で帰るといふことになると思いますが、その後、どうしても、例えば職場に留まれないであるとか、学校に留まれないという方、留まる場所がない方々を対象にした施設というものが、この帰宅困難者の一時滞在施設というものになります。使い分けとしてはそういった使い方の使い分けがなされます。また、当該地域につきましては、この駅街区地区の他に、国道の西側にあります西口地区、さらには、デッキレベルのネットワークで接続する高輪ゲートウェイ地区、こちらでも大規模な一時滞在施設が整備される予定となっております。帰宅困難者につきましては、この品川駅周辺全体で受け入れていくという思想のもとで、この地域での帰宅困難者を受け入れられるだけの規模を確保できているということで計画されております。

【大西委員】大体どのぐらいの人口がここを利用するか教えてください。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】就業人口でございますけれども、就業者数につきましては北棟の事務所で約 5700 人、南棟の事務所で約 6800 人をいうことで、現在聞いてございます。

【大西委員】それは就業人数ですね。駅の利用者はどのくらい。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】駅の利用者については、今、手元にデータはありませんが、帰宅困難者という意味でのおさえてある数字として、今お示しできるものは、まず来街者、この駅街区の開発による来街者数ということで言いますと、北棟の商業施設で約 1 日 3 万人程度、南棟で同じく商業施設で約 1 日当たり 3、4000 人程度ということになっております。また、高輪地区における帰宅困難者ですが、区の方で、実際に災害想定から帰宅困難者については推計をしております。港区の方で把握している数は、職場や学校などの居場所がなく、駅周辺で留まらざるをえない帰宅困難者が、区においては、約 7600 人出るだろうと検証しております。その 7600 人が、この駅街区それから西口地区さらには高輪ゲートウェイ駅周辺も含めた開発の中で、十分、受入れることができるという形で全体として計画をしております。

【大西委員】それだと全体で 85000 人ぐらいなるんですけど大丈夫ですか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】現段階の想定、それから計算上では、受け入れが可能ということで聞いてございます。

【高見沢会長】さっきの 3 万人、3 万 4000 人もいっぺんにいるわけではないので、時間

の断面で考えると。

【大西委員】聞いてるってことは根拠もわからないので、どうしてそう大丈夫なのか全然理解ができません。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】先ほど会長の方からもご示唆いただいた通り先ほど1日当たり北棟で3万人、それから南棟で1日当たり3万4000人とお話したのは、あくまで1日での合算人数になりますので、もちろん時間を区切っていけば、これよりも少ない数の方々になります。そういった方々も含め、実際の帰宅困難者をこの当該地区周辺も含めたところで受けられるということで数字の積み上げもしておりますし、それらを確認した上で適切な一時滞在施設のスペースがあると考えております。

【高見沢会長】オフィスの方も、慌てないで止まってくださいとかいろいろ会社によって対策あるはずだから、すべてが帰宅困難になるわけじゃないですよ。

【松谷会長代理】都市再生安全確保計画があると思うのですが。そこで、今おっしゃっているような全体像があるかと。将来、開発が進んだ時に、これぐらいの来街者がいて、帰宅困難者がこれぐらい出るだろうから、というようなものがあるだろうから、そういうのを示していただければ一発でわかるのだろうかと思うのですが。もちろんその裏の根拠はどうかと聞いていくと、どんどん大変にはなると思いますが、そこはちゃんとしているだろうという前提で。なにかそのようなぱっと見れるようなものはないのですか。これだけいろいろ複合的に、事業主体もバラバラで、開発も順次行われていくので、一つ一つ聞いただけでは、ふーんと思うのだけれども、最終的に大丈夫ですかという答えにはなっていない。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】今、ご指摘いただいた通り、この高輪ゲートウェイ駅周辺を中心とした部分については、都市再生安全確保計画の策定がすでに終わっておりまして、この中で帰宅困難者のニーズそれから、それに対する受け入れ可能人数ということで整理がなされております。また、この駅街区地区、それから国道をはさんだ反対側の西口地区もあわせた部分につきましては、今後、安全確保計画の区域を拡大した上で、この中で整理をするということで、現在検討を進めているところでございます。今、事業者の方からの検討を踏まえてお答えをさせていただいているところでございますけれども、今後はそうした計画の中でもしっかり人数を精査した上で、受け入れ体制等々

についても計画の中に定めていくということで考えております。

【松谷会長代理】高輪はあるけど、こちらはまだなかったということですね。なんか順番が逆じゃないですか。

【高見沢会長】少なくとも開発が実際に進むまでには作るわけです。

【野口都市計画課長】高輪ゲートウェイ駅周辺地区の都市再生安全確保計画につきましては品川の当該地区も含めた区域拡大について、現在作業を進めているところでございます。

【松谷会長代理】ちなみに、受け入れた人たちのケア、つまり受け入れ場所を普段は違うように使っているわけですよね。受け入れられるように、段取り替えをして、それを情報提供とか食事を提供するとかしないといけないわけですよね。そういうのは、これだけ広域で主体がいろいろある場合、誰がするのですか。

【野口都市計画課長】まず、都市再生安全確保計画の中で、参画する事業者におきましては、帰宅困難者を受け入れする施設を、事業者間で設けて受け入れを行うこととともに、取り組み方針として、安全を確保するための防災備蓄の倉庫などの整備をすること、帰宅困難者分も含めてそういうことを方針として掲げております。一方で、区としましても、駅前滞留者対策協議会で区が主体となって受け入れできる企業の方々に集まってもらって、受け入れ体制を区の連携体制のもとで構築するという取り組みを行っております。基本的には、民主導でやってもらえたらと思いますけれども、災害時は、駅前滞留者対策協議会を使って活用して、区からの指示での受け入れ活動もしていただくような体制を今準備しているところでございます。

【大西委員】一時避難場所なので、すぐに解消すれば、特段問題はないんだけど、もしも鉄道と止まるような状況になると、長くいなければいけない。そのときにはまさに元と同様に、トイレの問題だとかプライバシーの問題とかが発生すると。そういう点についても、万が一のことを考えると、万全を期していただきたいと思います。よろしくお願ひします。

【綱川委員】今、港南口の方で、鉄道沿いの通路があるんですが、トンネルのような道路があります。真っ暗なんです。駅にあがっていくのもどうやって上がっていくのか全然わからないような状況になっていまして。今、この資料を見ましても、今回の計画の

デッキレベルのことは全部書いてあるんですけど、でも、15号線のバスが停まったりすると思うんですけど、その部分の絵は何も描いていないんですね。地上レベルとは言葉だけでは書いてあるのですが、15号線がどうなるかは全然書いていないんですね。これが、港南口と同じような感じで、ここを通過する人も結構いるかと思うのですが、ここを通る人が駅に入るのもわからないようでは困るので、その点についてはどこを見ればわかるのでしょうか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】現段階で、国道の地上レベルのこういった施設の計画については、確定したものではありませんが、国道事務所の方がホームページで公開している資料がこちらの内容になっております。今回、国道の駅側それから西側の両方にバスであるとかタクシー乗り場等の駅前広場の機能が確保される計画となっております。あわせて駅街区側につきましては、こうした、交通広場に面して、待合施設等が整備されると聞いております。さらに、ここからデッキレベル、要は鉄道JR線それから京急線のデッキレベルの改札階に上がるための出入口については、先ほど模型の方でも少しご説明しました北、中央、南の3つの自由通路に面する形での縦動線が整備されることになっております。こうしたことから、動線としては、地下鉄、そして地上レベル、さらにはデッキレベルまでという縦動線は非常に明快な形での整理がなされると考えております。

【綱川委員】これだけ、デッキレベルについてはちゃんと書いてあって、なんでその普通の歩いている人たちがそこに入るためのこういう資料が出てこなかったのが不思議なので、これからちゃんと出していただければと思います。

【高見沢会長】いつも最近複雑ですけど、現状の感覚で見ると、間違いになってしまって第1京浜が西側に相当拡幅されるんですよ。15メートルぐらいかな。逆に今の東側のところにスペースを作ってそこに交通広場のような、長いんでなんて言ってもいいかわかんないんですけど、それを確保して、ビル自体はかなり迫って建てるんだけど、国道下に何か駅前の空間ができるってそんなイメージです。相当わかりにくいですね。

【野口都市計画課長】ご指摘いただきましたように、非常に複雑な都市計画の内容になっていきますから、できるだけわかりやすい資料を作成してご説明するようにこれからも気をつけてまいります。

【松谷会長代理】私が一番恐れるのは、直轄国道なので、中は俺に任せろみたいになっていて、上の方の話とちゃんと擦り合わせて結論まで至っているのか。例えば、タクシー乗り場、先ほど、デッキレベルでタクシー乗り場を作るとおっしゃっていた。どういう風に仕分けられているのか。つまり、駅を降りた人が、タクシーを乗ろうとしたときに、方面によって多分かわると思うが、誰がどのように案内して、役割分担をするのか、この図面を見ると、逆にわからなくなる。バスも離れている。北口にもバス停がありますよね。全体を把握して調整している人がいるんだろうかと思うのですが。中身はわかったけれども、話がちゃんとまとまってないんじゃないかと私には見える。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】おっしゃる通り、非常に様々な主体の事業がこの品川駅西口を中心としておこることから、関係者間での調整が非常に重要になってくると考えております。これまでも、国道事業、民間開発事業を含めまして、関係者間での調整が行われた上で、こうした形での計画ができ上がってきているということでございますけども、この国道事業に関する件につきましては、こういった計画を立てるにあたって関係者間で調整した上で、公表していると聞いております。今後、こうした乗換の利便性に資するようわかりやすいサイン計画等も、この関係者間でしっかりと調整した上で、実際に実現するものと考えておりますので、区としても今日いただいたご意見を元に関係者の方に、駅の利便性に資するような整備をしっかりとできるように、申し入れをしていきたいと考えております。

【高見沢会長】あえて言うとする、今日も我々としては報告であって、上の方でみんな決まってる感じなんですよね。2月1日からタクシー乗り場もすごく遠くに行っちゃまっていて、みんな無視して、その辺で拾ってますけど、地元の声というか、はっきり言って港区としてのスタンスをちゃんと伝えて欲しいなと思います。先ほどの説明も上の方で調整してというような話で、もちろん事業主体じゃないんで、なかなか港区として、リードするというのは難しいかもしれないけれども、やはりどういう仕組みによって、利用者、あるいは港区としての意見をうまく持っていけるかというのは相当考えて欲しいなと思うんですけど。その辺は何ていうか、しょうがないなと思ってんのか、日々努力しておられるのかどんな感じでしょうか。ぎっくばらんに港区としての立場で言ってもらって。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】会長ご指摘の通り地域の方々を、今回の西口周辺の開発の工事に関しまして、例えば、このタクシープール1つをとってもどこに行くのかという話であるとか、また将来的にこの国道工事等がさらに出てきたときに、駅への動線がどうなっていくのか、いつごろを目安にどういうふうに変わっていくのかみたいなことも、しっかりと情報提供して欲しいというご意見をいただいております。この件につきましては、私どもの方から各事業者の方に、適切な時期に説明を地域の方々にするように求めていますし、その説明の仕方についても、できれば個別の事業としてではなく、全体で説明できるような場を設けて欲しいというような話もしているところです。引き続き、区として、地域の方々、駅利用者に適切な情報提供ができるように、しっかりと関与していきたいと考えております。

【松谷会長代理】会長おっしゃった通りなんですけど、結局いろんな事業者がいて、公共施設の管理者がいて、最後に全部責任を持てる人って、東京都か港区しかいないんですよ。それぞれは、自分の敷地の中で、国道だったら道路の中で最後満足すれば良いので。だけど、やっぱり今、話が出ているように区民や利用者目線で考えれば、全体を束ねられるのは都か区しかいないわけなんですよ。東京都の人たちは最後のマクロの部分の責任はとれないんですよ。最後は港区だと思うので、港区が主役でみんな集めて、説明させて、合わないところは合わせてるぐらいの主体であっていいと思うので、もっと自信を持って、強く要望してもらいたい。

【高見沢会長】委員の皆様も、区長に会う機会もあるだろうと思いますし、いろんな機会に、私たちとしてはこの辺がもっと知りたいんだとか、声を出していただいて、皆のためになる責任を果たしていただけるとありがたいなと思います。今日は模型を用意してあったんで、相当工夫していただいてありがとうございます。ただ、国道とビルのところが非常にまだわかりにくいんで。ホームページの中でいろんなプロジェクトがいっぱい書いてあって、ここを押すとわかりますっていうのは作りましたよね。あの調子でさらにわかりやすいものを作っていくというのは、できることの1つだと思いますよろしくお願いします。

【大西委員】最後のページのスケジュールのところですが、これ見ると、今日、議論して、報告を上げて終わりということに。人流とか車の流れ、営業車、タクシープール、

乗用車、そういった流れがどうなるのか、あるいはリニア新幹線がどうなっていくのか、そういった全体の流れがわかるような、ビジョンを示していただければ安心して推進していただければと言えるけど、今のところちょっと規模感がわからないのと、先ほどから言っている調整が、誰が仕切るのかという点について、東京都知事が最終的に責任取るんでしょうけれども、JR東日本と京急が事業主体ですけど、京急がJRと同程度の資本力あると思いませんが、その点も含めて事業主体として本当に大丈夫かと若干心配はしてるんですよ。そういったことも踏まえて、全体的に区民に迷惑かけないような施設にしていきたいと思っているのでぜひ調整をお願いします。

【丸山委員】風の影響が屋上とデッキレベル、地上レベルで変わらないということはわかったんですが、実際に、風の抜け道がどうなっているのかが心配で、港南口のちょうど切れているあたりで、グランドcommonsとかインターシティとかできたときに、その時に風が抜けていかないとの話があったのですが、駅舎のほうから風が高輪の方に抜けていくとの話がありまして、ちょうど抜けていく所に大きな建物がたって、第5、第6という高輪ゲートウェイに続いていくところ、環状4号をはさんだところがまだ未定になっていますが、そこに高層の建物が建った場合には、ずっと風が抜けていかない状況になると、山手側の高輪側のほうにヒートアイランドの影響を心配しているけど、その点はなにか示されていますか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】こちらの田町駅品川駅の地区につきましては、品川駅田町駅周辺まちづくりガイドライン、また、品川駅田町駅周辺における環境配慮型都市開発の誘導方針マニュアルというものが、東京都により策定されておりまして、その中で風の道につきましては、上空部分の風の道を確保するためのシミュレーションを行った上で、一定基準以上の風が、建物後背地に抜けていく計画にするようにという形の決まりが出てきております。こちらのスライドの方でお示ししているのが、まさにその検証結果になっておりまして、右側のこちらですけども、建物後背地に基準風速がしっかりと確保されているような、シミュレーションをこの地区においては行っております。したがって、ヒートアイランドの原因となるような風を阻害するような建物の配置計画にはなっていないと考えております。

【丸山委員】風はこの建物の上を通していくから大丈夫だということですか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】このシミュレーションにつきましては、地上から50メートルの高さでの風の道の検証をしております。したがって、建物の上を抜けていくというよりは、この建物の隙間を抜けながら、後背地に風が流れていくというシミュレーションの結果になっています。

【高見沢会長】最近、新聞発表されましたけど品川の方の、運河のところに大きいビルを品川区さんの方で建てる予定ですけど、それは前提に入っていますか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】現段階で品川の開発の計画については今回のシミュレーション中には入れておりません。

【松谷会長代理】西側の開発は入っているのですか。

【富永品川駅周辺街づくり担当課長】西口側の開発についてはシミュレーション中に入っております。この風の道と呼ばれる、海側からの南南東からの風が吹き込んでくることになっておりまして、この南南東の風を、建物の後背地の方にしっかりと流していくためのシミュレーションを行っています。その時にシミュレーションの評価結果の中にこうした形で白抜きになっている部分が現在の西口側の開発の建物になっておりますので、これらについてはシミュレーションの中でしっかりと反映されております。

【高見沢会長】他区のことを言うのもなんですけど、東京都の基準なので、品川区もそれに従ってやると思いますが、その時に港区のここ言っていることと、品川区の方が全体が整合してるかどうか、ぜひ注視して見てみてください。

【丸山委員】確認ですけど、計画が未定になっている高輪ゲートウェイの区域5・6はここには入っていないということよろしいでしょうか。

【品川駅周辺街づくり担当課長】5・6街区については建物計画が明らかになっておりませんし、我々の方としても把握をしておりませんので今回のシミュレーション中には入っておりません。ただ、実際にもし5・6街区が計画として出てくる際には、同様のシミュレーションをした上で、検証をしていくということになります。

【高見沢会長】その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは今回は報告ですので、これで以上としたいと思います。情報はそれぞれ出ていますが、それを統合して、じっくり考えないとわからないレベルになってきているので、私も含めて、委員ともども、港区の方も、知恵を絞って、わかりやすく、進めていければと思います。

事務局から何か連絡はありますか。

【野口都市計画課長】本日は長時間にわたりましてご審議いただき、ありがとうございました。今年度の港区都市計画審議会は、今回をもちまして以上となります。次回の開催につきましてはまた、事務局から改めてご連絡をさせていただきます。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にて終了させていただきます。

午後 3 時 28 分 閉会