

第 2 3 3 回

港区都市計画審議会議事録

平成 2 9 年 1 0 月 1 7 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任命式

(2) 審議事項

①東京都市計画地区計画泉岳寺駅地区地区計画の決定について

②東京都市計画高度利用地区の変更について

③東京都市計画第二種市街地再開発事業泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業の決定
について

④東京都市計画用途地域の変更について

⑤東京都市計画都市高速鉄道（第一号線）の変更について

⑥東京都市計画下水道（東京都公共下水道 渋谷川幹線）の変更について

⑦東京都市計画公園（第5・7・18号明治公園）の変更について

委員の出欠状況

◎ 学識経験者委員

氏名	出欠状況	
池邊このみ		欠席
大瀧陽平	出席	
鎌田隆英	出席	
栗原康雄		欠席
真田純子	出席	
高見沢 実	出席	
高橋 洋二	出席	
只腰 憲久	出席	
望月 義也	出席	

◎ 区議会議員委員

氏名	出欠状況	
池田こうじ	出席	
七戸 淳	出席	
二島 豊司	出席	
杉浦のりお	出席	
近藤まさ子	出席	
大滝 実	出席	

◎ 関係行政機関委員

氏名	出欠状況	
早乙女真由美代理 鈴木	出席	
永井秀明代理 中谷	出席	

◎ 区の住民委員

氏名	出欠状況	
長屋 和子	出席	
福島 正純	出席	

午後 2 時 0 0 分 開始

【富田都市計画課長】 お待たせいたしました。それでは、第 2 3 3 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、栗原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、池邊委員は、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。また、関係行政機関である愛宕警察署長の早乙女委員の代理といたしまして鈴木交通課長が、芝消防署長の永井委員の代理といたしまして中谷予防課長が出席されております。

それでは、開会に先立ちまして、新たに都市計画審議会委員にご就任されました委員の方に、武井区長から、発令通知書をお渡しいたします。自席にてお待ちください。

区長、よろしくをお願いいたします。

港区議会議員、池田こうじ委員でございます。

(区長発令通知書手交)

【武井区長】 よろしくをお願いいたします。

【富田都市計画課長】 続きまして、港区議会議員、杉浦のりお委員でございます。

(区長発令通知書手交)

【武井区長】 どうぞよろしく申し上げます。

【富田都市計画課長】 新たな委員の方の任期でございますが、平成 3 0 年 3 月 3 1 日までとなります。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、武井雅昭区長から、委員の皆様にご挨拶を申し上げます。

【武井区長】 皆様こんにちは。港区長の武井雅昭です。本日は、大変お忙しいところご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。ただいま、池田こうじ港区議会議員と杉浦のりお港区議会議員に都市計画審議会の新たな委員として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、格別のお力添えをいただきますよう、どうぞよろしくをお願いいたします。

さて、本日、諮問をいたします案件は 7 件ございます。1 件目は、泉岳寺駅地区地区計画の決定、2 件目は高度利用地区の変更、3 件目は第二種市街地再開発事業泉岳寺駅地区の決定、4 件目が用途地域の変更、5 件目が都市高速鉄道（第一号線）の変更です。

この5件は、いずれも泉岳寺駅地区のまちづくりに関連する案件となります。次に、6件目が都市計画下水道、渋谷川幹線の変更、7件目が都市計画公園明治公園の変更です。

まず、泉岳寺駅地区については、港区まちづくりマスタープランにおいて、JR新駅周辺では、基盤整備と多様な都市機能の集積を誘導し、東京の南の玄関口としてふさわしい、世界に開かれた国際的なまちづくりを推進することを掲げております。現在、品川駅北周辺地区において、2020年の新駅の暫定開業に向けて、土地区画整理事業による基盤整備が進められています。泉岳寺駅を含む品川駅周辺地域では、今後の開発により泉岳寺駅の利用者の増加が見込まれることから、ホームの拡幅などの駅の機能強化や、補助線街路第332号線の整備の着実な推進が求められています。このたび、泉岳寺駅地区において、東京都による第二種市街地再開発事業により、駅改良事業等とあわせ、利便性と快適性を備えたオープンスペースや歩行者ネットワークを形成し、魅力ある国際交流拠点にふさわしい複合市街地の形成を図るため、関連する都市計画の決定及び変更を行うものです。

次に、都市計画下水道、渋谷川幹線の変更です。本幹線は、渋谷区から芝浦水再生センターまでを結んでおります。このたび、品川駅北周辺地区土地区画整理事業による第二東西連絡道路の整備に伴い、渋谷川幹線を移設する必要があるため、線形の変更について都市計画変更を行うものです。

次に、都市計画公園明治公園の変更です。明治公園は、新宿区、渋谷区、港区の3区にまたがり、明治神宮外苑とその周辺を含む都市計画公園として昭和32年に都市計画決定し、直近では平成28年10月に神宮外苑地区地区計画の変更に伴う都市計画の変更をしております。このたび、新国立競技場の施設計画の見直しに伴い、人工地盤上の都市計画公園として定めている立体的な範囲を見直し、地域に開かれた空間として整備を行うため、その内容について都市計画変更を行うものです。

本日、ご審議いただきます案件は、良好な市街地環境の形成を目指す上で、まちづくりの推進に寄与するものと考えております。十分にご検討の上、ご答申をいただきますよう、お願いをいたします。

以上、簡単ではございますが、私のご挨拶といたします。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【富田都市計画課長】 どうもありがとうございました。

区長は公用のため退席させていただきますので、よろしくお願いいたします。

【武井区長】 どうぞよろしくお願いいたします。

(区長退席)

【富田都市計画課長】 それでは、高橋会長、議事進行のほうをよろしくお願いいたします。

【高橋会長】 それでは、第233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、ただいまご挨拶の中でもありましたように、審議事項7件でございます。おおむね16時を目安に進めてまいりたいと考えておりますので、よろしくご協力のほど、よろしくお願いいたします。

事務局のほうから案件の説明をした後に、質疑をまとめてお願いしたいと思います。

事務局からの説明をお願いします。

【富田都市計画課長】 最初に、資料のご確認をさせていただきたいと思います。事前に送付いたしました資料といたしまして、資料目録とともに、資料1が東京都市計画地区計画泉岳寺駅地区地区計画の決定案の計画図書及び理由書。資料2が、東京都市計画高度利用地区の変更案の計画図書及び理由書。資料3が、東京都市計画第二種市街地再開発事業泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業の決定案の計画図書及び理由書。資料4が、東京都市計画用途地域の変更案の照会文、計画図書及び理由書。資料5が、東京都市計画都市高速鉄道（第一号線）の変更案の照会文、計画図書及び理由書。参考資料1が、泉岳寺駅地区のまちづくりについてまとめた資料でございます。資料6が、東京都市計画下水道（東京都公共下水道 渋谷川幹線）の変更案の照会文、計画図書及び理由書。参考資料2が、都市計画下水道渋谷川川幹線の変更についてまとめた資料でございます。資料7が、東京都市計画公園（第5・7・18号明治公園）の変更案の照会文、計画図書及び理由書。参考資料3が、都市計画公園、明治公園の変更についてまとめた資料でございます。

続きまして、本日、席上に配付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、区長から当審議会宛ての諮問文の写しが7枚ございます。そして、席上配付目録とともに、席上配付資料1、席上配付資料2及び席上配

付資料3が、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でございます。最後に、泉岳寺駅地区に関連する都市計画案に対して提出されました意見書の要旨でございます。

本日の資料は以上でございますが、お手元の資料に不備等ございませんでしょうか。

それでは、審議事項1から5までについては、関連する案件でございますので、まとめてご説明をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

大変恐縮ですが、着座にてご説明をさせていただきたいと存じますので、よろしくお願いいたします。

それでは、審議事項1 東京都市計画地区計画泉岳寺駅地区地区計画の決定について、審議事項2 東京都市計画高度利用地区の変更について、審議事項3 東京都市計画第二種市街地再開発事業泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業の決定について、審議事項4 東京都市計画用途地域の変更について、審議事項5 東京都市計画高速鉄道（第一号線）の変更についてご説明をさせていただきます。

資料1から資料5の計画図書に沿って説明をさせていただきますが、本日配付いたしました席上配付資料1のとおり、イメージ図などのパワーポイントのご用意をいたしましたので、あわせてごらんいただければと思います。

最初に、泉岳寺駅のまちづくりについてご説明いたします。パワーポイントのほうをごらんいただきたいと思います。まず、計画地の位置でございます。計画地は、図中で赤で囲われた範囲で、都営地下鉄、京浜急行線の泉岳寺駅の直近にあり、国道15号に接する約1.3ヘクタールの区域でございます。図中の上側にJR線が走っており、点線の範囲が土地区画整理事業の区域で、緑の破線の位置にJRの新駅が計画されております。現在、2020年の暫定開業に向け、国道15号線からJR新駅までのアクセス路として、都市計画道路補助線街路第332号線が整備されます。また、計画地の北側には芝浦方面へのアクセス路として、第二東西連絡道路が整備されます。

次に、計画地の現況でございます。低未利用地や細分化した敷地があり、昭和56年以前の旧耐震基準の建築物も存在しております。国道15号線は、特に沿道建築物の耐震化を図る必要があるとして指定された特定緊急輸送道路であり、建築物の耐震性の向上など、防災機能の強化が求められております。また、泉岳寺駅でございますが、都営

浅草線と京浜急行本線が相互乗り入れを行う地下鉄駅であり、現状のホームがラッシュ時には混雑しており、品川駅及びJR新駅周辺の今後の開発に伴い、駅利用者の増加が見込まれることから、駅の機能強化として、ホーム、コンコースの拡幅やバリアフリー化とあわせて、歩行者のネットワークや滞留空間の確保が求められております。

次に、まちづくりの経緯でございます。平成27年7月から、港区主催で意見交換会を開催いたしました。平成27年11月には、東京都が第二種市街地再開発事業の実施を発表し、地権者との勉強会も開始されております。平成28年9月には、泉岳寺駅地区再開発協議会を発足し、これまでに7回開催されております。

それでは、都市計画案の内容についてご説明させていただきます。まず、泉岳寺駅地区地区計画の内容でございます。大変お手数ですが、お手元の資料1の1ページとパワーポイントをあわせてごらんいただきたいと思います。

まず、名称は泉岳寺駅地区地区計画。位置は、港区高輪二丁目、芝浦四丁目及び港南二丁目各地内。面積は約1.3ヘクタールでございます。次に、地区計画の目標でございます。計画地の課題や上位計画を踏まえ、下から4行目に記載のとおり、泉岳寺駅のホームの拡幅を伴う駅機能の強化や補助線街路第332号線の整備の着実な推進とあわせ、地区周辺とも連携した利便性と快適性を備えたオープンスペースや歩行者ネットワークを形成するなど、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新により、魅力ある国際交流拠点にふさわしい複合市街地の形成を図るとしております。

次に、1枚おめくりいただきまして、2ページをごらんください。

次に、区域の整備・開発及び保全に関する方針でございます。最初に、土地利用の方針でございます。土地の合理的かつ健全な高度利用と魅力ある複合市街地の形成を図るため、3つの方針を定めております。1点目は、土地利用の更新により質の高い業務・居住機能を導入するとともに、新駅に近接し、泉岳寺駅に接続する立地を生かした商業機能とオープンスペースの配置により、にぎわいや交流のある拠点を形成する。2点目は、地区周辺とも連携した防災機能の強化を図り、安全で安心できる災害に強いまちづくりを進める。3点目は、都市高速鉄道を整備する立体的な範囲の設定に基づき、建築敷地の一部を複合的に利用するとしております。

次に、地区施設の整備の方針でございます。安全で快適な歩行者ネットワークの形成

や良好な都市空間を形成するため、4つの方針を定めております。1点目は、地区周辺の東西連絡性の強化を図るため、地区幹線道路の一部を整備する。2点目は、駅前としてまちの魅力や地域活力を高めるため、にぎわい、憩い、交流に資する広場を整備する。3点目は、泉岳寺駅改札前として滞留空間やにぎわいに資する地下駅前広場を整備する。4点目は、安全で快適な歩行空間を創出するため、道路に沿った敷地の一部に歩道状空地を整備するとしております。

次に、建築物等の整備の方針でございます。泉岳寺駅機能と連携し魅力ある都市空間の形成を図るため、4つの方針を定めております。1点目は、国際交流拠点にふさわしい都市機能の誘導を図るため、建築物等の用途の制限を定める。2点目として、敷地を集約化し良好な都市環境の形成を図るため、建築物の敷地面積の最低限度を定める。3点目として、安全で快適な歩行空間や周辺環境に配慮した市街地を形成するため、建築物の壁面の位置を定める。4点目は、地域の魅力を高め、良好な都市景観を形成するため、建築物等の形態、または色彩、その他の意匠の制限を定めるとしております。

次に、地区整備計画でございます。最初に、地区施設の配置及び規模でございます。まず、地上部の地区施設でございます。道路は、芝浦方面にアクセスする第二東西連絡道路の全幅20メートルのうち、幅員4メートル、延長約40メートルを地区幹線道路として整備いたします。北側から西側の道路に面して広場1号として面積約2,600平方メートルを、また、南東側に広場2号として約150平方メートルを整備いたします。東側には、品川駅北周辺地区土地区画整理事業において整備される幅員10メートルの地区幹線道路に沿って歩道状空地1号として、幅員2メートル、延長約140メートルを、南側には補助線街路第332号線に沿って、歩道状空地2号として、幅員2メートル、延長約20メートルを整備いたします。

次に、パワーポイントをごらんください。最初に、広場1号の北側部分のイメージ図でございます。人々が憩える緑豊かな空間を形成するため、芝生広場や植栽空間を整備いたします。

次に、広場1号の南側部分のイメージ図でございます。ゆとりある歩行空間を確保しつつ、広場に面する店舗等と一体的な空間を形成し、にぎわいがあふれる滞留空間を整備いたします。

次に、地下部の地区施設でございます。地下駅前広場として約350平方メートルを整備いたします。地下駅前広場は、都市高速鉄道1号線、いわゆる都営浅草線及び京浜急行線に接続いたします。次に、パワーポイントをごらんください。地下駅前広場の地下レベルから見たイメージ図でございます。サンクンガーデンという上部に屋根がかからない広場となる予定で、駅とまちをつなぐ結節点としての立体的な広場空間を整備いたします。次に、地下駅前広場の地上部から見たイメージ図です。図の左にあります泉岳寺駅の地下改札からエスカレーターやエレベーターにより、バリアフリーに配慮した歩行者動線を形成し、地上やデッキ階にアクセスいたします。

次に、資料1の3ページとパワーポイントをあわせてごらんいただきたいと思います。

最初に、建築物等に関する事項でございます。まず、建築物等の用途の制限でございます。風営法第2条第1項各号及び同条第5項に該当する営業の用に供する建築物は建築できません。具体的には、キャバレーやパチンコ屋、性風俗関連特殊営業でございます。

次に、建築物の敷地面積の最低限度でございますが、500平方メートルとしております。

次に、壁面の位置でございます。建築物の外壁、またはこれにかわる柱の面は、原則、計画図3に示す壁面線を越えて建築してはならないとしております。パワーポイントをごらんください。当地区では、壁面の位置の制限を2メートルとしております。

次に、建築物等の形態、または色彩、その他の意匠の制限でございます。建築物等の色彩は、周辺環境との調和に配慮した意匠とする。また、屋外広告物は周辺環境との調和や建築物との一体性に配慮した意匠とするとしてございます。

1枚おめくりいただきまして、資料1の4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。地区計画の区域及び地区整備計画の区域を示しております。

次に、5ページをごらんください。計画図2-1でございます。地上部の地区施設の配置を示しております。

1枚おめくりいただきまして、6ページをごらんください。計画図2-2でございます。地下部の地区施設の配置を示しております。

次に、7ページをごらんください。計画図3でございます。壁面の位置の制限を示し

ております。

次に、1枚おめくりいただきまして、8ページをごらんください。都市計画の案の理由書でございます。下から7行目に記載のとおり、本地区約1.3ヘクタールにおいて、市街地再開発事業による泉岳寺駅の駅機能強化や都市計画道路補助線街路第332号線の整備の推進とあわせ、利便性と快適性を備えたオープンスペースや歩行者ネットワークを形成し、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新により、魅力ある国際交流拠点にふさわしい複合市街地を形成するため、地区計画を決定するものとしております。地区計画の案の決定についての説明は以上でございます。

続きまして、高度利用地区の変更案についてご説明させていただきます。大変お手数ですが、お手元の資料2の1ページとパワーポイントをあわせてごらんいただきたいと思っております。

まず、種類は、高度利用地区、泉岳寺駅地区。面積は約1.3ヘクタール。建築物の容積率の最高限度は10分の100、1000%。建築物の容積率の最低限度は10分の20、200%。建築物の建蔽率の最高限度は10分の5、50%。建築物の建築面積の最低限度は200平米。壁面の位置の制限は、道路境界から2メートルとしております。

次に、2枚おめくりいただきまして、4ページをごらんください。計画図1でございます。高度利用地区の区域を示しております。

次に、5ページをごらんください。計画図2でございます。壁面の位置の制限を示しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、6ページをごらんください。都市計画案の理由書でございます。下から4行目に記載のとおり、泉岳寺駅地区地区計画の決定及び泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業の決定に伴い、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、面積約1.3ヘクタールについて高度利用地区を変更するものとしております。高度利用地区の変更案についての説明は以上でございます。

続きまして、第二種市街地再開発事業の決定案についてご説明をさせていただきます。大変お手数ですが、お手元の資料3の1ページとパワーポイントをあわせてごらんください。

まず、名称は、泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業、施行区域面積は約1.3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。幹線道路といたしまして、地区西側には、幹線街路放射第19号線、国道15号があり、整備済みでございます。南側には、JR新駅にアクセスする補助線街路第332号線を整備いたします。区域内の幅員は22メートルで、延長は約40メートルでございます。また、区画道路といたしまして、北側に芝浦方面にアクセスする地区幹線道路の全幅20メートルのうち幅員4メートル、延長約40メートルを整備いたします。また、都市高速鉄道1号線の変更にあわせて、建築敷地内に都市高速鉄道の立体的な範囲を定める区域を設定いたします。

次に、建築物の整備でございます。建築面積は約4,900平方メートル。延べ面積は約11万平方メートル。そのうち、容積対象面積は約8万5,000平方メートルでございます。使用用途は、住宅、業務施設、商業施設、駅舎、駐車場。高さの限度は160メートル。住宅建設の目標は約350戸でございます。

次に、建築敷地の整備でございます。建築敷地面積は約8,500平方メートル。整備計画は3点定められております。1点目は、駅前のにぎわい、地域の活動や憩いの場の創出を図るため、広場等のオープンスペースを整備する。2点目は、安全で快適な歩行空間を創出するため、道路に沿った敷地の一部に歩道状空地を整備するとともに、バリアフリーに配慮した歩行者ネットワークを形成する。3点目は、都市高速鉄道を整備する立体的な範囲の設定に基づき、建築敷地の一部を複合的に利用するとしております。

次に、パワーポイントをごらんください。図は、南西方向から見た整備イメージで、建物の手前側の高さは50メートルで、奥側が160メートルとなっております。

次に、1枚おめくりいただきまして、資料3の2ページをごらんください。計画図1でございます。施行区域を示しております。

次に、3ページをごらんください。計画図2でございます。公共施設の配置を示しております。

1枚おめくりいただきまして、4ページをごらんください。計画図3でございます。建築物の高さの限度を示しております。

次に、5ページをごらんください。都市計画の案の理由書でございます。下から7行目に記載のとおり、泉岳寺駅の駅機能強化や都市計画道路補助線街路第332号線の整備の推進とあわせ、利便性と快適性を備えたオープンスペースや歩行者ネットワークを形成し、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新により、魅力ある国際交流拠点にふさわしい複合市街地を形成するため、面積約1.3ヘクタールの区域について、泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業を決定するものとしております。

第二種市街地再開発事業の決定案についてのご説明は以上でございます。

続きまして、用途地域の変更についてご説明をさせていただきます。こちらは東京都が決定する都市計画となります。まず、パワーポイントをごらんください。現在の泉岳寺駅地区の用途地域は、JR鉄道敷境界線を境に、商業地域と準工業地域に分かれておりますが、今回決定する地区計画の区域は、鉄道敷境界線を越えて一部が準工業地域に入ることになるため、JR沿いの準工業地域の一部を商業地域に変更いたします。

それでは、大変お手数ですが、お手元の資料4の1ページをごらんください。こちらは、変更後の港区全体の用途地域の面積等を示しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、2ページをごらんください。新旧対照表でございます。表の右側、商業地域及び準工業地域の面積欄の括弧付きの数字が変更箇所を示しております。

次に、3ページをごらんください。変更概要でございます。今回、港区芝浦四丁目及び港南二丁目各地内の約80平方メートルを、準工業地域、建蔽率60%、容積率400%から、商業地域、建蔽率80%、容積率600%に変更します。

次に、1枚おめくりいただきまして、4ページをごらんください。計画図でございます。変更区域を示しております。右下に凡例がございますが、図上の青色の各部分が今回の変更箇所となります。

次に、5ページをごらんください。都市計画の案の理由書でございます。下から4行目に記載のとおり、地区計画等の決定にあわせ、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、土地利用上の観点から検討した結果、面積約80平方メートルの区域について、用途地域を変更するものとしております。

用途地域の変更案についてのご説明は以上でございます。

続きまして、都市高速鉄道の変更についてご説明をさせていただきます。こちらも東京都が決定する都市計画となります。大変お手数ですが、お手元の資料5の1ページとパワーポイントをあわせてごらんいただきたいと思います。

1の線路部分でございますが、第1号線本線が、いわゆる都営浅草線。分岐線が、京浜急行線の部分となりまして、それぞれの位置、区域、構造を示しております。次に、2の主要施設でございますが、各駅施設の位置及び規模を示しております。

1枚おめくりいただきまして、2ページをごらんください。下段に変更概要がございます。今回、泉岳寺駅ホームやコンコースの拡張に伴い、都市高速鉄道第1号線の港区高輪二丁目から港区三田三丁目までの区域の変更を行うものでございます。また、泉岳寺駅の面積を約6,200平方メートルから約1万平方メートルに変更いたします。

なお、変更区域内の約2,000平方メートルが市街地再開発事業の建築敷地と重複しているため、立体的な範囲を設定しております。

次に、3ページをごらんください。計画図1でございます。高輪二丁目付近を示しております。左下に凡例がございますが、赤色で示す区域が今回の変更区域を示しております。また、斜線で示す部分が立体的な範囲を定める区域を示しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、4ページをごらんください。計画図2でございます。三田三丁目付近を示してございます。同様に、赤色で示す区域が今回の変更区域を示しております。

次に、5ページをごらんください。計画図3でございます。立体的な範囲を定める区域の縦断面図及び横断面図を示しております。下方の横断面図、B-B断面図に示します地下1階部分がコンコース、地下2階部分がホーム及び線路、地下3階部分が管理用機器を格納する部分となります。

次に、1枚おめくりいただきまして、6ページをごらんください。「都市計画の案の理由書」でございます。下から5行目に記載のとおり、「泉岳寺駅において、ホームの拡幅やコンコースの拡張、バリアフリーの充実などにより、駅の安全性や利便性の向上を図るため、都市高速鉄道第1号線の一部区域の変更を行うものである。なお、泉岳寺駅の一部については、土地の適正かつ合理的な利用の促進を図るため、立体的な範囲を定める」としております。

次に、パワーポイントをご覧ください。泉岳寺駅でございます。上段の現況図にありますように、現在プラットホームは2本あり、それぞれ幅員は約5メートルとなっております。将来の駅利用の増加が見込まれることから、下段の計画図のとおり、駅の機能強化として、ホームの幅員を約10メートルに拡張し、コンコースについても拡張を行います。

都市高速鉄道の変更についてのご説明は以上でございます。

最後に、今後のスケジュール等でございます。パワーポイントをご覧ください。

本日、当審議会におきまして、都市計画の内容についてご了承いただければ、審議事項1から3につきましては成案となります。また、審議事項4から5につきましては、東京都案件となりますので、10月下旬の東京都の都市計画審議会に付議されます。

なお、都市計画決定の告示につきましては、11月下旬を予定しております。

続きまして、都市計画案に対して出された意見書の要旨についてご紹介させていただきます。お手元に意見書の要旨をご用意いただければと思います。

意見書の要旨につきましては、いただいたご意見の要旨を欄の左側に記載し、ご意見に対する区の考え方を右側に記載してございます。

まず、提出された意見書でございますが、2通で、個人の方から提出されており、反対意見に関するものでございます。

最初に、都市計画に関するご意見でございます。(1)は「NHKの報道では、超高層の建物が長周期振動地震で耐震性の強化どころか倒壊の可能性があることが明らかになっています。したがって、高度利用を160メートルまで認め、超高層建物の建設を可能にし、用途地域、準工業地域から商業地域への変更、建ぺい率60%から80%の変更、容積率400%から600%への変更を認めるわけにはいきません」という内容のご意見でございます。

(2)は、「市街地再開発事業で、あらゆる手法を駆使し、現行の容積率400%を1,000%まで引き上げることを可能にし、建築物の敷地面積の最低限度を都市高速鉄道に係る施設以外は500㎡に制限するなど、明らかに大規模地権者に有利、小規模地権者を追い出すものとなっています」という内容のご意見です。

区の考え方といたしましては、「本地区は特定都市再生緊急整備地域内の「品川駅・田

町駅周辺地域」に位置し、その地域整備方針、また、東京都が策定した「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」、さらに、本年3月に区が策定した「港区まちづくりマスタープラン」などの上位計画を踏まえ、土地の合理的かつ健全な高度利用により、魅力ある国際交流拠点にふさわしい複合市街地を形成するため、第二種市街地再開発事業を進めることとしてございます。

本計画では、周辺への日影や風環境等に配慮しつつ建物を集約高層化することで、敷地内への都営浅草線のホーム拡幅を可能とし、地下部の地下駅前広場350㎡や、地上部のまとまりのある緑の広場、約2,750㎡を創出します。

また、泉岳寺駅前に地域のにぎわいや交流拠点を生み出し、地区周辺とも連携した防災機能の強化を図ります。こうしたことから、関連する都市計画では、容積率の最高限度や建築物の建築面積の最低限度、建築物の高さの限度などを適切に定めております。

高層化による長周期地震動への対応につきましては、具体的な設計段階で法令に基づく建物構造の安全性の検証が行われると東京都から聞いております。

用途地域の変更につきましては、地区計画の区域の一部がJR鉄道敷境界線を超えて準工業地域に入っているため、一体的な土地利用の観点から、準工業地域400%を商業地域600%に変更するものでございます。

市街地再開発事業につきましては、平成27年7月から地権者との意見交換会や勉強会を実施し、平成28年9月には再開発協議会を発足しております。これまで権利者の意向や事業に対する合意形成を進める中で、第二種市街地再開発事業に対するご理解をいただきました。今後も、地震時の安全対策についての対応や、地権者への対応について、丁寧に進めていくよう東京都にお伝えしてまいります。

なお、事業施行に関する意見はございませんでした。

続きまして、その他の意見でございます。(1)は「超高層ビルは風の道を遮るだけでなく、現在では、超高層ビルの林立が地球温暖化を招いていることは明らかです。住環境を脅かし、地球環境にも大きな影響を与える超高層ビルの林立を加速する市街地再開発事業は、地方自治体が行ってはならないことです」という内容でございます。

区の考え方といたしましては、品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014では、風の道の確保に関する技術指針が示されており、本計画では当ガイドラインに基

づき計画しております。また、敷地内には広場を設け、歩行者ネットワークとの一体性に留意しながら中高木等を配置し、まとまりのある緑を創出します。その他、屋上緑化やバルコニーにおいても適宜植栽を配置するなど、ヒートアイランドの抑制に努める計画としております。

次に、(2)は「高輪大木戸跡は残してほしい。寺や史跡が多いこの地区のアイデンティティーです。歴史と調和した町並みをつくっていただきたい」という内容のご意見です。

区の考え方といたしましては、高輪大木戸跡は本地区の区域外になりますが、泉岳寺駅の改良工事においても、十分な配慮がなされております。今後の開発においても調和を図るよう、周辺開発を誘導してまいります。

次に、(3)は説明会のあり方について、「港区として高輪新駅がどのように開発されるのか、青写真を示していただきたい」。(4)は、「9月22日の説明会での発言の中でも多かったのが『1事業だけの説明では全体がわからない。全体を説明してほしい』というもので、区は住民の要求に真摯に応えるべきです。法的な面だけクリアすればいいという考えでは住民の納得は得られません。あわせて、質問できる十分な時間を確保すべきです」という内容のご意見でございます。

区の考え方といたしましては、品川駅周辺まちづくりについては、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」及び「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」において街の将来像が示されており、その将来像の実現に向けて、各種事業が計画されております。今後、品川駅周辺のまちづくりに関する問い合わせにつきましては、情報が得られる範囲内において丁寧にお伝えするとともに、港区が主催する説明会においても、まちづくりの全体像がわかりやすく伝わるよう工夫し、質疑など会の運営についても調整してまいります。

最後に、「その他の意見」はございませんでした。以上が、いただいたご意見の内容と区の考え方でございます。

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

【高橋会長】 事務局の説明が終わりました。

それでは、これから審議に入りたいと思います。ご質問、ご意見をいただきたいと思

います。よろしく申し上げます。

福島委員。

【福島委員】 説明、どうもありがとうございました。

今の説明の中で、「泉岳寺駅のホーム拡幅を伴う駅機能の強化」とあり、参考資料1で、ホーム幅員の5メートルから約10メートルへの拡幅とコンコース階の整備とあります。駅機能強化の内容についてお尋ねいたします。

泉岳寺駅は、今、ホームが2つありまして、現状はホームからコンコース間のエレベーターが整備されていない状況ですけれども、将来的には2つのホームともエレベーターが設置されると考えてよろしいでしょうか。

また、泉岳寺、高輪方面出口には、ホームからコンコース間にエスカレーターがありますが、三田、芝浦方面出口は階段だけです。こちらにもエスカレーターが設置されるということでもよろしいでしょうか。

参考資料1と資料5の中で、「品川駅周辺の今後の開発に伴い、駅利用者の増加が見込まれる」とあります。駅機能の具体的な強化策を検討する上で、将来、駅利用者がどの程度増加されるかがその前提となると思います。ちなみに、2016年度の泉岳寺駅の1日平均乗降人員ですけれども、乗車が10万4,111人、降車が10万5,146人となっています。ピーク時の駅利用者の増加が大体いつごろで、どのくらいの人員になるかを教えていただければと思います。

それから、施設建築物の概要ですけれども、建物高さの限度160メートルは、羽田空港の航空法上の高さ制限には抵触しないというふうに考えてよろしいでしょうか。

また、将来、羽田空港から離発着する航空機の都心上空を通過する飛行ルートの中で、南風の場合、着陸時、品川区、港区上空を飛行するのではないかとされており、泉岳寺駅周辺が飛行ルートの直下かどうかはわかりませんが、どのぐらいの騒音が発生するかというシミュレーションはあるのでしょうか。

さらに、この施設建築物は幹線道路である第一京浜沿いにあり、350戸の住宅が整備されますけれども、こういった騒音の住宅に対する影響というのはどのようにお考えになっているかをお教えいただければと思います。

【高橋会長】 全部で大きく4点あったと思いますが。都市計画課長。

【富田都市計画課長】 まず1点目の泉岳寺駅の機能について、ご説明させていただきます。

先ほど機能強化ということで、まずホームを5メートルから10メートルに拡幅させていただきます。コンコースも今までなかったんですが、コンコースを拡幅するような整備内容になります。出口につきましても、今まではA1出口、A2、A3、A4という形でありましたが、A1-bとA5という形で、新たに改札も増やすような内容でございます。

今までエレベーター等はありませんでしたが、先ほどのパースにあったように、建物の中でエレベーター、エスカレーターで地下に出て、そこから上がるような形でございます。さらに工夫といたしまして、今までは一回、地下3階に下りて、そこからまた地下通路を歩いてA5に上られるようなバリアフリールートも確保するような形で機能の拡幅を図りたいと考えてございます。これがおおむね、機能強化の内容でございます。

2点目が駅の利用者でございますが、泉岳寺駅ホームは特殊でございます。乗降客もでございますが、京浜急行線が着いて、浅草線に乗りかえるという乗りかえもございしますので、私たちが今聞いている範囲では、まず、乗降客が約5.7万人、ホーム利用者が13.6万人と聞いてございます。それが2027年のリニア開通時には乗降客が10万人を突破するのではないかという予測を交通局のほうでしてございます。ピーク時につきましては、朝夕の時間帯で、利用状況を見ますと、朝の7時半ぐらいから9時半ぐらいまではおおむね混みます。夜も、5時半から8時ぐらいまで混んでいるような状況が確認できます。

続きまして、160メートルにつきましては航空制限に抵触しないのかというご意見でございますが、一応、航空制限には抵触しないとお聞きしてございます。

また、羽田のルートの騒音については。

【高橋会長】 環境課長。

【湯川環境課長】 羽田空港の今回の機能強化は国が計画しておりますけれども、この関係でいきますと、今、示されているのは、港区の上空だと品川駅の上空あたり、大体450メートルぐらいの高度になると聞いています。騒音シミュレーションについては、今のところ、されているというふうには聞いていないんですが、段階的に検討事項

が深まる中で、説明会がなされておりまして、来月から順次、また説明会等で決まったこと、あるいは確認されたことが説明されるということで聞いておりまして、現時点では、具体的な騒音等の状況については、お答えできるような数値は持ち合わせてございません。

【高橋会長】 品川駅周辺街づくり担当課長。

【手島品川駅周辺街づくり担当課長】 最後のご質問になります。国道15号はご存じのとおり、非常にたくさんの交通量がございます。施設建設にあたっては、当然、そのことについて配慮した建築計画をとるようというところで東京都とは協議をしておりますので、市街地再開発事業の今回の第二種の市街地再開発事業につきましては、建築物につきましては、この後、事業認可を受けた後に募集する特定建築者という者が、建物の設計や計画をすることになります。したがって、そちらのほうを募集する際に、東京都の募集要項の中にきちんとそうした騒音への配慮をうたったような中身で発注されるものと理解してございます。

【高橋会長】 福島委員、いかがでしょうか。どうぞ。

【福島委員】 航空機の騒音の件ですけれども、これは真偽は定かではありませんが、例えば大井町あたりですと、高度300メートルぐらいで80デシベルという話もありまして、80デシベルというのは、地下鉄の車内の騒音と大体同程度ということになり、そういった具体的な騒音の数値とかというのも、なるべく早くわかった方がいいのかなという気がしています。

【高橋会長】 環境課長。

【湯川環境課長】 現在、国土交通省から聞いております話では、やはり航路下の住民の方々に、騒音としてはどういうものが考えられるのかというのを、ほかの空港の例ですけれども、例えば港区の場合、超高層マンションが多いわけですが、高層マンションの例えば室内でどれぐらいの騒音で聞こえるのか、あるいは機影がどのぐらいの大きさで見えるのか、ベランダに出たときにどのぐらいの騒音がするのかみたいなことを、ある程度、シミュレーションした形でお示するというのを聞いておりますので、来月以降の説明会の中では、またそういったことも示されてくると思われまので、ただいまのご意見についても国に伝えてまいります。

【高橋会長】 よろしいでしょうか。

【福島委員】 どうもありがとうございます。

【高橋会長】 ほかに、いかがでしょうか。長屋委員。

【長屋委員】 質問いたします。参考資料の1をご覧くださいまして、それに関する質問です。中央に、駅と街の一体的な整備のイメージがありまして、イメージで大体見えてきました。そのイメージの中ですけれども、今あります既存の建物が、改良後、再開発のビル、つまり160メートルのビルになるというふうに理解しております。理由が、泉岳寺駅の機能強化を図るのが目的だということです。

3点、質問したいと思います。建物の高さが160メートルとありますけれども、今の予定で地上何階でしょうかという質問が1点と、2点目、当地区は第二種市街地再開発事業で実施するということですが、施行者が一旦、地区内の土地の建物を買い上げ、その後、地権者が等価交換を希望するのであれば、それも可能な選択肢ですとあります。「一旦」という表現から予想しますと、最終的に所有権の形態というのはどういうふうに変化するのかということ。

それから、3番目です。泉岳寺は歴史的に有名なので、その泉岳寺の場所に、直接的に影響する具体的な場所を、教えていただきたいと思います。

以上です。

【高橋会長】 3点ありましたけれども、品川駅周辺街づくり担当課長。

【手島品川駅周辺街づくり担当課長】 160メートルの建物でございますけれども、先ほどご説明をさせていただきましたが、今回の市街地再開発事業は第二種市街地再開発事業になってございまして、通常の第一種の場合は、組合をつくって、皆さんで建築計画をつくって、都計審でご報告をしますので、その際には、ほぼ施設内容が全てわかっているという形になります。

今回は第二種でございますので、現在やっている都市計画手続というのが、この後、事業認可をとって、用地買収をして、その後、特定建築者が登場するという大きな流れになってございまして、その特定建築者が具体的な設計をしませんと、160メートルの中で、どの辺の階数になるのかが今の時点ではちょっと判明していないと。

ただ、パースが出ているので、おおむねの階数はわかるんじゃないだろうかというこ

とではございますが、私どもが事業を受けて行っている東京都のほうからは、現時点では階数についてはお答えができないと聞いております。

それから、2つ目の権利変換がどうなるのかということでございます。第二種市街地再開発事業でございますので、一旦買収をさせていただきます。買収をした後に、そこに所有権等をお持ちの方から申し出という形で譲り受けをするかどうかということの希望を聞いておりますので、その方に対して床を譲り渡すという形になります。その際、譲り渡したものについては、当然、土地と建物の区分所有権の状態、所有権としてお引き渡しをするということになるのが一般的になってございます。

【高橋会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 最後に、泉岳寺駅の影響でございますが、港区のほうでは景観計画を策定してございまして、泉岳寺駅から100メートル以内については景観上、特別に配慮するという形になります。今回はちょっと距離が離れている関係がありまして、100メートル以内ではございますが、一応、泉岳寺駅からのシミュレーション等をさせて、きちんと泉岳寺に対する配慮を指導していきたいと考えてございます。

【高橋会長】 長屋委員、よろしいでしょうか。

【長屋委員】 先ほどのご説明で第二種市街地再開発というのは、東京都参入するそうですが、買い上げる予算額がご存知ならば、教えてください。

【高橋会長】 品川駅周辺街づくり担当課長。

【手島品川駅周辺街づくり担当課長】 第二種の市街地再開発事業でこの事業を行うわけなんですけれども、非常に難しいのが、もともとの根本的な事業を着手する目的が鉄道事業になっています。ですから、この市街地再開発事業のビルのところだけを切りとった予算化というのはされていなくて、交通局のほう先ほど5番目に出しました鉄道事業のほうの事業総体としての事業を予算化するということになるんだと思います。その中に、この市街地再開発事業の部分の事業も含まれていて、その一部分の利子の部分だけが毎年度、事業化として運用されるという形になりますので、現時点では総工事費というのか、総事業費というのは、詳細は不明ということで聞いてございます。

【高橋会長】 よろしいですか。

二島委員、どうぞ。

【二島委員】 この北側と南側といいますか、地区幹線道路と補助332号線、これは車道部分というか、道路部分もこの事業で整備をするということでしょうか。それで整備後は、この道路というのは区道ということによろしいですか。

【高橋会長】 品川駅周辺街づくり担当課長。

【手島品川駅周辺街づくり担当課長】 南側が都市計画道路補助332号線、こちらと、それから北側の、今、鉄道下をくぐっているお化けトンネルを改良して、広幅員道路に変える地区幹線道路でございますけれども、いずれも区道になると考えております。

【高橋会長】 ほかに、いかがでしょうか。

高見沢委員。

【高見沢委員】 相互に関連する、2つご質問したいと思いますが、地区計画の最後のところの形態または色彩の制限のところ、先ほどちょっと景観計画ということも出ましても、色彩は調和に配慮した意匠とするということと、広告物は調和や一体性に配慮したというふうになっておりますが、ちょっと不勉強で申しわけないんですけども、これというのは、誰がどういうものに基づいて判断されるかというのを教えてください。

それから、もう一つ、先ほどの住民の意見書と関係があるんですが、風の道ですね、高いビルを建てるので、風の道を塞がないようにしようという配慮については書かれているんですけども、今回のこの敷地は南北に長いですね。それで結果的に、私も設計しろと言われてたらなかなか難しいと思うんですけども、2段目の上がそれなりに板状に、壁状まではいかないと思うんですが、立ち上がっていると。上のほうに住んでいますと、風の道が、どちらかというとなから北に抜けるんですね。それに対して区民が見ている視線というのは直角方向に見るものですから、だんだん湾岸部が塞がれてきて、これはまだしょっぱなだと思うんですけども、ついには塞がれてしまうようなイメージを持っておりまして、非常に痛しかゆしというか、風の道に配慮するところなるし、こっちから見たときに板状にならないようにするには、こうしなきゃいけないしという、非常に難しい選択を迫られたんじゃないかと思うんですが、先ほどの地区計画の配慮事項というのは、色彩と広告物は書いてあるんですけども、建物の形態ですとか、あるいは景観的に今のような観点で見たときの見え方だとか、あるいはもう一つ、160メ

ートルでこれだけ建つとなりますと、圧迫感も出てくると思うんですけれども、それに対する配慮というのはどのように行われるのかということをお聞きできればと思います。

【高橋会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 まず1点目の地区計画の形態または色彩、その他意匠の制限についてということで、港区は景観計画を定めてございまして、事前協議制度で、まず景観アドバイザーということで、建築の専門家、色彩の専門家、植栽の専門家で事前協議をさせていただきまして、その後、景観法に基づく届け出をしているような形、その中で指導、誘導していくような形でございます。

【高橋会長】 品川駅周辺街づくり担当課長。

【手島品川駅周辺街づくり担当課長】 これが、これまでさまざま議論をいただいている風の道の中の主要な風の道と言われている流れになってございます。これは東京都がシミュレーションを行って、先ほどお話がありましたように、南から北に向かって流れている風の流れになります。計画地ちょうど中央の赤い枠で囲った部分にございまして、主要な風の道とは関係性がないと私どもは理解しております。すみません、17ページです。

これが先ほど出ていた東西方向、どういう関係になるのかということを模式的にあらわしたものになってございます。下、真ん中のところの紫色の部分が計画地になってございまして、ここに斜め下に向かって伸びている矢印がございまして、この矢印の下には、先ほどご説明しました都市計画道路補助332号線が通っておりまして、隣の街区に同じように地区計画、これはJR東日本さんの土地にかけられている地区計画なんですけれども、区画3号、それから区画4号というのが、それぞれ都市計画道路をまたいでおります。

事業者、東京都から聞いた話ですけれども、そこにあります計画地の中に、建物が高層棟の部分が北に寄って建てられている。そこですね。という形で、道路から南北の方向に建物を離すことによって、東西方向の間隔をとるということで、この事業をやられている東京都及びJR東日本を含めて皆さんで協議をして、自分たちでガイドラインをつくって風の抜けを確保していこうということを検討していると聞いておりますので、今回の計画も、先ほどパースでご覧いただいたと思いますけれども、北側のほうに高層

棟を寄せて、道路から離れた状態で建物を建ててございます。このことによって、全体の隣棟間隔と海に向かっての視覚の抜けみたいなものは確保されると同時に、50メートル以上の部分では、風の抜けが確保されるようにということで、地区全体の建物と、それから環境の関係について、指導してまいりたいと考えてございます。

【高橋会長】 よろしいですか。

【高見沢委員】 ありがとうございます。

【只腰委員】 先ほど質問がありました関連なんですけど、補助332号線の一部が今回の再開発事業の中に入っていますけれども、この332というのは新駅のアクセス路といいたいでしょうか、そういうふうに機能する路線だと思えるんですが、新駅はオリンピック前に暫定開業ですか、そうすると3年ぐらいなんですけれども、そういう中で、この332の入り口部分というのは、そのとば口といいたいんですか、国道からの進入部分になるものですか、あと3年でここはクリアされて、アクセス路としての機能が果たせるものなのかどうか、非常に厳しいような気がするんですが、その辺の時間的な要素について教えていただきたいと思えます。

【高橋会長】 品川駅周辺街づくり担当課長。

【手島品川駅周辺街づくり担当課長】 ご指摘いただいたとおり、現在、都市計画手続をやっていて、ほんとうに3年で間に合うのかということだと思えるんですけれども、ご審議をいただいて、都市計画決定をされた後は、速やかに事業認可に向けて東京都は手続を進めていきたいと考えておまして、事業認可後は、まず道路整備を先行的に行って、隣接街区が、先ほど地区計画と言いましたけれども、地盤の部分につきましてはURが土地区画整理事業というのを同じように施行しておまして、両方の事業で一体となって、この補助線街路332号線を目標の32年までに完成させるように取り組んでいるというふうに聞いてございます。

【高橋会長】 よろしいですか。

【只腰委員】 JR部分というのは実際は更地に近いですよ、線路は海側に振っちゃっていますので。ですから、地区計画でも、区画整理でも、実際は街路地区道だけすればいいと思うんですが、332のとば口部分は民地ですよ。だから、事業認可を早くやって、用地買収期間というのは非常に短いような気がするんですが、よく都のほう

に事業の督促を申し伝えていただきたいと思います。

【高橋会長】 大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 3つほど、まとめて質問したいと思うんですけども、1つは、この地区計画の目標の中で、「国道15号沿道市街地との一体的な土地利用などが示されるとともに、都市基盤のあり方として泉岳寺駅の機能強化や新駅とのアクセス等を担う道路の整備などが位置づけられている」と、これは説明があった補助332号線の整備ということになりますけれども、それと、その下に「泉岳寺駅周辺において、地上・地下・デッキレベルで立体的な歩行空間を形成し」となって、周辺施設などの連絡性の強化による地域の回遊性の向上と、こういうふうに述べられているんですけども、これは9月22日の説明会のときにも出されていたんですけども、このデッキレベルというのが、説明会のときには今回の地域内ではないということで、それはほかの事業者がやるところで計画をしているんじゃないかみたいな調子で、実際上はこの説明がなかったんですけども、ここではちゃんと地区計画の目標として、デッキレベルで立体的な歩行空間を形成しというふうに述べられているんですけども、具体的な計画の内容について伺いたいということです。

それから、2つ目は、これは港区まちづくりマスタープランのところで書いてあるんですけども、駅と町が空間的、機能的につながる駅まち一体のまちづくりというふうになっているので、この「駅まち一体のまちづくり」という、そのものについても詳しく説明していただきたいんですけども、思うに、駅まち一体というのが、泉岳寺駅とJRの駅と、そして開発されるこの地域との関係が一体のまちということになると、その周辺といいますか、現在住んでいる方々、あるいは周辺の商店街だとか、そういったところとの関係でいくと、全くメリットがないというか、そういうふうに、いや、それはこの地域だけだから関係ありませんというふうに答弁されちゃ困るんですけども、例えば、これも何回も出されているんですけども、北側の泉岳寺の駅から三田とか高輪のほうに行く出口がバリアフリー化になっていなくて、今回も、実際上そういう計画はないと。それは海側のほうから上がって渡って行きなさいと、こういうような説明がありました。だから、そういう今の住民との関係で、もっと利便性がよくなるという方向になるのかどうかということと、回遊性という点で言えば、いわゆる駅とその周辺だ

けではなくて、それ以外の周辺も含めて回遊性をとっていくといいますか、こういう回遊性が図られる対策が行われていくのかどうかということです。

それから、3つ目は、今、ほかの方からも出されていますけれども、非常に心配をされていて、この前の説明会でも、160メートルの建物が建って、具体的な形に見えてくると、あれ、この次、JRの新駅との関係で次々と建物が建っていったときに、いわば壁みたいに建物が建っていくんじゃないかと。現在、三田で言えば、三田ツインビルが170メートルぐらいありますから、それから品川までの間というのは100メートルを超える建物というのは、この沿道沿いではないんですね。けれども、この160メートルのものが建って、ちょっと下がるかもしれませんが、新駅との関係で次々と建物が、前には8棟建つという新聞記事もありましたけれども、そういうのが建っていったときに、先ほどから心配している海風ですね。必ずしも、南から北に抜ける風だけではないわけですから、東風だとかが入ってくる时候にも、そういう風はとめられてしまうということになっていくのではないかと。確かに、ヒートアイランド現象との関係でいけば、夏場の南風ということ想定しているのかもしれませんが、必ずしもそれだけではなくて、東風だとか、ほかの風との関係でいけば塞がれていくのではないかと。あるいは、海側にそれだけの建物が建ってくると、ほとんど海が、今は海がよく見えるけれども、そういう眺望も失われていくのではないかとということで、こういったことに対する配慮というの、先ほどちょっと説明がありましたけれども、もう少し詳しく説明していただければと思います。

【高橋会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 まず、委員ご指摘のデッキレベル、地下レベルという地区計画の目標がございます。今回、泉岳寺駅については、地下をうまく活用した形で、歩行者ネットワークをつくってございます。

一方、品川駅、田町駅周辺まちづくりガイドラインや、港区のまちづくりマスタープランでも、デッキレベルという形で、歩行者ネットワークについては、デッキレベルも考慮した中で進めていくということで、具体的にはこのような絵がきちっと示されて…。

【高橋会長】 ちょっとそれを見せていただけますか。

【富田都市計画課長】 歩行者ネットワークという形で、左手が、品川駅、田町駅周辺まちづくりガイドラインできちっと歩行者ネットワークが示されてございます。こちらのガイドラインにつきましても、きちっとデッキレベルの歩行者ネットワークが示されてございます。

2点目の駅まち一体のまちづくりという形で、今回、JRの車両基地跡地の土地利用転換がありますので、駅と一体的なまちづくりをきちっとしていき、当然、にぎわい等も創出するような形でまちづくりを進めていくような形の指導をとっていきたいと思います。

しかしながら、今、駅を挟んで、第一京浜を挟んで、国道15号を挟んで反対側につきましても、現在のところは土地利用がございません。土地利用の転換に合わせて、先ほど言った駅の機能や強化などを図っていきまして、当然、新駅だけではなく、町が広がっていくような形、高輪側へ行くような形で、きちっと今、区も周辺の町会長と話し合いをしながら、三田、高輪地区のガイドライン、ちょうど第一京浜を挟んで高輪側の補助14号線のあたりまで、今後、土地利用転換が図られてまいりますので、きちっと土地利用転換が図られたときに回遊性なども考慮する一方で、がけ線とか、そういう歴史的なところもございまして、きちんと保全をしていくような形でガイドラインを住民と話し合いながら今策定しているところでございまして、そういう指導、誘導を図ってまいりたいと考えてございます。

【高橋会長】 品川駅周辺街づくり担当課長。

【手島品川駅周辺街づくり担当課長】 3点目のお話です。先ほど主要な風の道についてはご説明をして、この当該地には影響を及ぼしていないということでお話をさせていただきましたけれども、隣のJR東日本が所有している土地の街区も含めて、全体の建物計画がわからない中で今後どうなっていくんだろうというご心配は、今回の都市計画の説明会でお話をさせていただいたときも、同様のお話をいただいております。

私ども、この1街区から4街区、さらにはその南側に5、6街区とつながる形で土地区画整理事業が認可されているんですけれども、ご覧いただきますとわかりますように、それぞれの街区の中には、将来区道になる道路がそれぞれ配置をされて、敷地が分割されているという形になっております。この道路を挟んだ建物間に、それなりの隣棟間隔

をきちんと確保させることで、一定の低層部における視界の抜けとか、そういったものは配慮させようというふうに考えておりますし、上層部の、先ほどこの市街地再開発事業の建物は、南から北に向かってセットバックしておりますというふうに説明させていただきましたけれども、50メートルを超える高さについても、できるだけ大きく隣棟間隔を開けて、東西の風の抜けや視覚の抜けがとれるように配慮したいということで、事業者や関係者については、区としても意見を述べさせていただいているところです。

土地全体の構成としては、道路によって、それぞれ南北の軸が東西の軸線で分割されていますので、この軸を活用しながら、視界の抜けや風の抜けといったものについて、今後、JR東日本の開発計画を指導、誘導してまいりたいと考えております。

【高橋会長】 大滝委員、いかがでしょうか。どうぞ。

【大滝委員】 デッキレベルというのは、先ほど説明があったのは、要するに、JRの開発のところがいわばデッキレベルでつながっていくという感じだったんですけども、説明会でもう一つ質問があったのは、泉岳寺駅と新しい品川新駅とはデッキレベルでつながっていくのかどうかという質問もあったので、ちょっとそれもあわせてお聞きしたいのと、今の計画で、後ろといいますか、JRの開発のときには、今回の泉岳寺駅前だけではなくて、JRの駅の開発についても、建物については指導していくという方向でいいのかどうかというのを、もう一回、確認したい。

【高橋会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 その図面で示しているとおりに、泉岳寺駅から新駅まではデッキレベルということを、今、検討してございます。

それから、新駅から現在の品川駅のほうについても、一応、歩行者ネットワークという形でガイドラインで示されてございますので、当然、デッキレベルの検討を進めてまいりたいと考えてございます。

【高橋会長】 大滝委員、よろしいでしょうか。

【大滝委員】 その後ろ、JRのほうの開発についても、全体の中で指導していくというのは、今後もそういう指導をしていくというのはいいですね。要するに、風の道だとか、景観であるとか、そういったものがこの地域だけではなくて、今後はね。

【高橋会長】 品川駅周辺街づくり担当課長。

【手島品川駅周辺街づくり担当課長】 当然、私どもといたしましても、複合的に連続して開発される施設になってございますので、全体の建物や施設の関係で、俯瞰的に見ながら、事業については指導、誘導してまいりたいと考えております。

【高橋会長】 ほかに、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ただいまの案件につきまして、お諮りしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【高橋会長】 それでは、案件ごとにお諮りいたします。

審議事項① 「東京都市計画 地区計画 泉岳寺駅地区地区計画の決定」につきまして、原案ど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いたします。

(賛成者挙手)

【高橋会長】 賛成多数と判断しまして、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 高度利用地区の変更について」につきまして、原案ど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いたします。

(賛成者挙手)

【高橋会長】 賛成多数と判断し、そのように決定し、答申いたします。

続きまして、審議事項③ 「東京都市計画 第二種市街地再開発事業 泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業の決定について」につきまして、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】 賛成多数と判断し、そのように決定し、答申いたします。

続きまして、審議事項④ 「東京都市計画 用途地域の変更について」につきまして、原案ど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いたします。

(賛成者挙手)

【高橋会長】 賛成多数と判断し、そのように決定し、答申いたします。

続きまして、審議事項⑤ 「東京都市計画 都市高速鉄道第一号線の変更について」につきまして、原案ど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

いたします。

(賛成者挙手)

【高橋会長】 賛成多数と判断し、そのように決定し、答申いたします。

それでは、引き続きの審議案件ですが、事務局から説明をお願いいたします。

都市計画課長。

【富田都市計画課長】 続きまして、審議事項⑥についてご説明させていただきたい
と思います。

審議事項⑥ 「東京都市計画下水道 東京都公共下水道 渋谷川川幹線の変更」につ
いてご説明させていただきます。

こちらの案件につきましては、東京都決定となります。資料6の計画書に沿ってご説
明させていただきますが、本日配付いたしました席上配付資料2のとおり、イメージ図
などのパワーポイントもご用意いたしましたので、あわせてご覧いただければと思いま
す。

最初に、都市計画下水道についてご説明いたします。パワーポイントをご覧ください。

まず、「都市計画上の位置づけ」及び「都市計画に定める内容」でございます。都市計
画下水道は、都市計画法第11条第1項第3号に基づく都市施設で、都市計画区域内で
事業を実施するときには都市計画決定が必要となります。

次に、「都市計画決定に定める内容」でございます。1点目が排水区域、2点目が下水
管渠及びその他施設としてポンプ場、処理施設等の名称、位置及び区域でございます。
下水管渠に関しましては、下水排水面積が1,000ヘクタール以上の管渠、処理水を放
流するための管渠を定めることとなっております。

以下に示す写真が、それぞれの施設のイメージ図となります。以上のうち、今回変更
いたしますのは下水管渠の区域となります。

次に、渋谷川幹線全体の整備ルートでございます。渋谷川幹線は、渋谷区渋谷一丁
目を発進し、港区港南一丁目の芝浦水再生センターに到着する幹線で、内径約1.5メー
トルから3メートル、都市計画決定延長約4.6キロメートルの幹線でございます。

次に、渋谷川幹線に関しまして、これまでの都市計画決定の経緯でございます。昭和
25年7月に、港区と渋谷区の汚水と雨水を収集し、芝浦水再生センターへ流下させる

合流管として都市計画決定されました。昭和37年3月には、渋谷川、古川を暗渠化する計画に伴い、都市計画変更しております。昭和51年7月に起終点・町名の変更、渋谷川、古川と重複区間の廃止に伴い、都市計画変更されました。平成20年6月には、渋谷川と覆蓋し、下水道計画、36答申の目的を達していることから、渋谷川幹線の区域を都市計画変更いたしました。

次に、渋谷川幹線の整備目的でございます。区道第241号線、高輪橋架道橋は、高輪方面から港南方面への一方通行で、道路空間としては高さが確保されていないなどの問題があるため、品川駅北周辺地区土地区画整理事業において、新たに第二東西連絡道路を再整備し、利便性の高い安全で快適な道路空間を確保いたします。この道路整備に伴い、既設の渋谷川幹線と干渉することから、渋谷川幹線の移設を行うものでございます。

次に、都市計画変更の概要（模式図）でございます。模式図上の赤色の実線が計画変更線、茶色の破線が計画変更廃止線、茶色の実線が既定計画線を示しております。変更の内容でございますが、下水管渠のうち、図で示します赤色の線の部分の線形の変更のみとなります。

次に、都市計画図書のご説明をさせていただきます。大変お手数ですが、お手元の資料6の1ページとパワーポイントをご覧ください。と思います。

先ほどご説明させていただいたとおり、今回の変更は、計画図で示す線形の変更のみでございますので、名称、位置については変更はございません。

1枚おめくりいただきまして2ページをご覧ください。計画図でございます。今回は黄色の実線で示しております計画線を廃止し、赤色の実線で示す計画線へ変更するものでございます。

次に、3ページをご覧ください。都市計画案の理由書でございます。下から4行目に記載のとおり、現在、渋谷川幹線が敷設されている道路は、土地区画整理事業により地区幹線道路として再整備される。これに伴い、本幹線を移設する必要があるが、JR東日本の地下構造物の位置などを考慮し、渋谷川幹線の線形の一部を変更するものとしております。

最後に、今後のスケジュールでございます。パワーポイントをご覧ください。本日、

当審議会におきまして、都市計画の内容についてご了承いただければ、審議事項⑥につきましては、東京都案件となりますので、10月下旬の東京都の都市計画審議会に付議されます。

なお、都市計画決定の告示につきましては、11月下旬を予定しております。

甚だ簡単ではございますが、審議事項⑥、「東京都市計画下水道 東京都公共下水道 渋谷川幹線の変更案について」の説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

【高橋会長】 事務局の説明が終わりました。

それでは、これから審議に入りたいと思います。ご質問、ご意見をいただきたいと思っています。いかがでしょうか。

大滝委員。

【大滝委員】 3点お伺いしたいと思うんですけども、現在、高輪橋架道橋は、ここに書いてあるように1.5メートルということで、首をちょっと傾げなければ歩けないようなところなんです。今まで、これでも説明されていますけれども、下水管があるために、これを切り下げることができないということで、こういう通りになって、お化けトンネルとか、提灯殺しのガードとか、いろいろ言われてきたわけですけども、今回、第二東西連絡道路の再整備との関係で下水管の移設というふうになったわけですけども、第二東西連絡道路が下水管を避けて、もちろん新幹線だとかいろいろなものがあるから、単純にただずらすというわけにはいかないというのはわかっていますけれども、どういう検討がされたのか。要するに、もうちょっと上側の下水管と当たらないようなところを通すとか、こういうことはできなかったということなんだろうから、その理由ですね。

それから、第二東西連絡道路建設に伴う移転ということですので、これは下水管の移設費についてはどこが負担をするのかということと、この予定ですと、平成31年末に移設工事が終わるというスケジュールになっていますけれども、これとの関係で、第二東西連絡道路の竣工というのは影響しないのか、あるいは、いつというふうになっているのかの3点です。

【高橋会長】 品川駅周辺街づくり担当課長。

【手島品川駅周辺街づくり担当課長】 それでは、最初のご質問になります。この場

所に高輪橋架道橋の再整備をする第二東西連絡道路をどうして設けたのかということでございますけれども、委員の今のご質問からすると、北側に移動した部分に第二東西連絡道路のほとんどがいることは支障はないのかなと。問題は、おそらく新幹線の下をくぐる位置ですね。この位置で下水管と新しくつくる連絡道路が同じ位置を通過しているということで、この断面図にあるように支障になりますということをご説明しているんですけれども、そうすると、これを支障しないように、さらに北側のほうに第二東西連絡道路を持っていけるのかということになります。

新幹線を過ぎて、東側のところにカナルサイド高浜という住宅が建ってございますけれども、この住宅と道路が終わったあたりの南側に、白くなっているところが区道なんですけれども、茶色の道路がずっと南に下ってきて、白い部分にタッチしたところ、そこで既存の道路に接続をすることになります。

道路自体をさらに北側のほうへ抜こうとすると、道路がずっと上に上がって行って、さらに上ですね、その上のほうにずっと延びていきますので、そうすると何が起こるかという、建物を建てるところがどんどんなくなってしまうということになるかと思えます。私どもとしては、現在、道路等にタッチする部分の区道と、干渉しているカナルサイド高浜も建てかえないと、道路だけつくったのでは問題が起こりますので、この南側のところに、曲がって寄せた部分の北側に、カナルサイド高浜の建設用地を確保して、再建築を図りたいということがまず1つの考えになっております。

一方、新幹線につきましては、高架の形状になっておりますけれども、それぞれ通れる場所というのが限られていまして、今現在通っている場所の北側のブロック、もしくは南側のブロック、いずれも通そうとすると、今度は上に上がってきて、今1.5メートルぐらいの高さと言いましたけれども、今回つくるのは、この図面にありますように、かなり深いところまで、道路のカルバートボックスを埋めることになります。当然、表に出てくるのには、かなりの勾配を通過して出てこなきゃいけないわけですが、そういった関係からすると、北側と南側のそれぞれのブロックを通過することが非常に難しいということで、そういった2つの条件を勘案して、通過位置はここになったということになっております。

それから、費用負担につきましては、先ほどご説明しましたけれども、土地区画整理

事業で行う予定にしておりますので、土地区画整理事業の中で、全て費用負担を賄うということになってございます。

【高橋会長】 土木計画担当課長。

【小林土木計画担当課長】 3点目のご質問です。第二東西連絡道路の竣工はいつなのかということですが、現在、工程を調整してございます。今パワーポイントのほうに表示されておりますけれども、既設の車町トンネルと、新しくできます第二東西道路ですけれども、右側のところ、ここがふくそうして重なっております。実は、東海道新幹線の橋脚の位置がもう決められておりまして、この1点でしか抜くことができません。また、利用者が、朝夕、多いものですから、可能な限り歩行者を通しながら工事をしていきたいということで、事業者、それからJR東日本さん、JR東海さんと工程を調整してございます。ですので、竣工につきましては、今現在未定ということになっております。

ただ、極めて厳しい状況ではございますけれども、区民の皆様が新しい道路が開通することを切望しております。なるべく早く工事が終わるよう調整してまいります。

【高橋会長】 ほかにございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、お諮りしたいと思います。審議事項⑥ 「東京都市計画下水道 東京都公共下水道 渋谷川幹線の変更」につきまして、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】 全員賛成です。そのように決定し、答申いたします。

それでは、引き続き、審議事項について事務局から説明をお願いします。都市計画課長。

【富田都市計画課長】 引き続きまして、審議事項⑦、「東京都市計画公園(第5・7・18号明治公園)の変更」について、ご説明をさせていただきます。

こちらの案件につきましては、東京都決定となります。資料7の計画図書に沿ってご説明させていただきますが、本日配付いたしました席上配付資料3のとおり、イメージ図などのパワーポイントもご用意してありますので、あわせてご覧いただければと思います。

最初に、都市計画公園の変更の概要について、簡単にご説明させていただきます。パワーポイントをご覧ください。

まず、計画地の位置でございます。赤線で囲まれた範囲が都市計画明治公園でございます。明治公園は、新宿区、渋谷区、港区の3区に位置し、明治神宮外苑と、一部その周辺を含む公園面積約58.5ヘクタールとなっており、昭和32年に都市計画決定し、直近では平成28年10月に都市計画変更をしております。

本公園は、大正期に整備された神宮外苑の都市構造を基盤とし、風格ある都市景観と苑内の樹林による緑豊かな自然環境を有しており、明治神宮野球場などのスポーツ施設も多く集積している区域です。現在、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のメインスタジアムとなる新国立競技場の整備が進められております。

今回、新宿区及び渋谷区に位置する新国立競技場において、施設計画の見直しに伴い、人工地盤上の都市計画公園として定められている立体的な範囲を見直し、人工地盤の一部を地表化するため、明治公園の立体的な範囲の一部について変更を行うものでございます。

なお、港区におきましては、変更等はございません。

次に、立体都市公園でございます。立体都市公園制度は、都市公園の区域を立体的に定め、都市公園と他の施設による立体的土地利用を図ることで、都市公園の下部空間に法の制限が及ばないことを可能とし、当該空間の利用の柔軟化を図ることができる制度でございます。土地の有効利用を図りつつ、ほかの施設と都市公園とを一体的に整備することによって、効率的に都市公園の整備を進めるため、明治公園では、新国立競技場敷地の一部、都市計画道路環状4号線（外苑西通り）上部及び都市計画道路補助24号線上部に立体的な範囲を定めました。

まず、図上のa-a'断面をご覧ください。新国立競技場敷地の一部の断面を示したもので、立体都市公園の下部では、歩道状空地を整備することで、歩行者ネットワークの充実を図ります。

次に、左下のb-b'断面をご覧ください。外苑西通りの上部の断面を示したもので、外苑西通り上部に係る歩行者デッキ1号を立体都市公園として整備することで、JR千駄ヶ谷駅までのバリアフリールートを確保いたします。

次に、右下のc-c'断面をご覧ください。補助24号線上部の断面を示したもので、補助24号線がスタジアム通りに向けて緩やかに傾斜しておりますが、補助24号線上部に係る歩行者デッキ2号を立体都市公園として整備することで、新たに整備される都立明治公園や、その先の外苑前駅までのバリアフリールートを確認いたします。

次に、主な変更内容でございます。左の図は、計画図を拡大したものでございます。立体的な範囲の区域が左斜線で囲まれておりますが、今回、立体的な範囲の変更となる範囲は、黄色と赤色で着色された区域となっております。黄色で湾曲して切り取られた部分は、今回立体的な範囲から削除された区域で地表化されます。また、右下に台形の形をした黄色の部分も、同じく立体的な範囲から削除される区域でございます。赤色で着色された三角形の部分は、今回、新たに立体的な範囲として追加される区域でございます。

こちらのイメージパースは、現在、都市計画決定しているもので、道路に沿って立体的な範囲が定められております。

次に、こちらのイメージパースは、今回変更するもので、立体的な範囲が一部内側に湾曲することで道路とのつながりのある地表部が広がります。また、立体的な範囲の削除区域のうち、右奥の台形の形をした区域につきましては、立体的な範囲の区域から削除されますが、デッキ状に整備されます。

次に、外苑西通りと補助24号線の交差点（千寿院交差点）から見たイメージパースでございます。都市計画公園の立体的な範囲を変更し、敷地南西側の周辺市街地との結節点に当たる位置に、環状4号線からの玄関口として、地域に開かれた空間を整備いたします。

また、来場者等が安全・快適に歩行、滞留できる人だまり空間となるオープンスペースを確保するとともに、バリアフリーに配慮ながらオープンスペースと公園、道路等の歩行者ネットワーク化を図るため、立体的な公園の再配置を行い、公園としての一体性・連続性を高め、競技場へのバリアフリールートを確認いたします。

それでは、都市計画図書についてご説明させていただきます。大変お手数ですが、お手元の資料7の1ページをごらんください。

まず、「種別」は「総合公園」、「名称」は「番号」が「第5・7・18号」、「公園名」

は「明治公園」でございます。「位置」は新宿区、渋谷区、港区にまたがっております、記載のとおりでございます。「面積」は約58.5ヘクタール、「立体的な範囲」は、「新宿区霞ヶ丘町、渋谷区千駄ヶ谷一丁目及び千駄ヶ谷二丁目各地内の立体的な範囲（面積約1.5ヘクタールを対象）」としております。

次に、1枚おめくりください。新旧対照表でございます。都市計画公園の現行計画に対して、立体的な範囲に変更はありますが、種別、名称、位置、面積には変更はございません。

次に、変更概要でございます。変更事項は、1、立体的な範囲の変更、新宿区霞ヶ丘町及び渋谷区千駄ヶ谷一丁目各地内の立体的な範囲（面積約1.8ヘクタールを対象）に対し、変更後は千駄ヶ谷二丁目を追加し、各地内の立体的な範囲（面積約1.5ヘクタールを対象）に変更いたします。

次に、3ページをご覧ください。計画図1でございます。左斜線で囲まれた範囲が、立体的な範囲の区域を、赤色で着色された区域が立体的な範囲の追加区域を、黄色で着色された区域が、立体的な範囲の削除区域を示しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、4ページをご覧ください。都市計画の案の理由書でございます。下から5行目に記載のとおり、「緑豊かで潤いのあるオープンスペースや周辺街区と本公園を結ぶ広がりのある快適な歩行者ネットワークの充実を図るとした新国立競技場の周辺も含めたデッキ等の建築・整備の見直し内容を踏まえ、都市計画公園の立体的な範囲の一部を変更するものである」としております。

最後に、今後のスケジュールでございます。パワーポイントをご覧ください。

本日、当審議会におきまして、都市計画の内容についてご了承いただければ、審議事項⑦につきましては、東京都案件となりますので、10月下旬の東京都の都市計画審議会に付議されます。

なお、都市計画決定の告示につきましては、11月下旬を予定しております。

甚だ簡単ではございますが、審議事項⑦、「東京都市計画公園（第5・7・18号明治公園）の変更について」の説明は以上でございます。

よろしく願いいたします。

【高橋会長】 事務局の説明が終わりました。

それでは、これから審議に入りたいと思います。ご質問、ご意見をいただきたいと思
います。

大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 2つお聞きしたいんですけれども、今、都市計画案の理由書の中で、
今回、目的として、より緑豊かで潤いのあるオープンスペースというのが1つと、それ
から、周辺街区と本公園を結ぶ広がりのある快適な歩行者ネットワークの充実を図ると、
こういう内容ですと、まず、緑の部分って、確かにこれは地域に開かれたオープンスペ
ースができるというふうにイメージパースもあるんですけれども、これをよく見ると、
黄色い部分が、デッキ部分が減って、右側の赤い部分は増えるということになれば、確
かに増える部分は少ないけれども、実際上は、いわば右に寄せただけみたいな感じがす
るということが1つと、それから、このデッキ部分というのは、下の霞ヶ丘団地があっ
たところにまでつながっていつているわけですけれども、ここの計画がどういうふうに
なるのか、よくわかりませんけれども、例えばここに公園をつくれば、実際上は今言っ
た、地域に開かれたオープンスペースみたいな公園というのはつくることはできるわけ
で、今回、改めてこういうふうに変更した意味というのが、もうひとつつかめないので、
丁寧の説明していただければと思うんですが。

【高橋会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 当然、当初の計画では、都市公園制度を利用して、上空
を都市計画公園、下を歩道状空地という形で、立体的に使って公園を整備しようとい
うことで、当初の計画でございました。

しかし、今回、施設計画の見直しに伴いまして、地域に開かれたという形で、1つは
デッキ上より地上部になりますと、緑が濃く、いろいろな高木なども植えられるよう
な形になりまして、緑と潤いのある整備ができるということでございます。

2点目といたしましては、外苑駅からずっと来まして、当然、高低差がありますが、
デッキでつながるような形になりますし、ここに9.5メートルの幅の階段ができること
で、既成市街地のほうからのアクセスもきちんとできて、歩行者ネットワークの向上に
も資するという整備になりますので、今回変更するものでございます。

【高橋会長】 大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 階段をつけたんじゃないでしょう。事前の計画でも、ちゃんとそれがバリアフリー化した計画になっているんでしょうから、改めて階段をつける。緑が増えるというのはいいんですけども、改めて階段をつける意味がよくわからないですね。

【富田都市計画課長】 今ご説明させていただいたように、外苑前駅のほうから歩いてきまして、当然、ここは高低差がございますので、都営住宅の跡地のところを使って、このようなアクセスができたり、当然、こちらの既成市街地につきましても、こちらの道路からのアクセスも可能になります。当然、デッキ上の形で、千駄ヶ谷駅のほうからのデッキ上のアクセス。この下には歩道状空地もありまして、いろいろなところのアクセスの向上が図れるという計画でございますので、このような形でバリアフリーにも配慮できますし、きちんと滞留するオープンスペースもできるという形の変更に今回なるものでございます。

【高橋会長】 大滝委員、よろしいでしょうか。

今、大滝委員の指摘された問題のところは、階段をもう少しバリアフリーにという指示ととったんですが。

【富田都市計画課長】 当然、階段だけではなくて、ここにエレベーター等の計画もございますので、きちっとそこでバリアフリーをとるような形でございます。

【高橋会長】 よろしいでしょうか。

ほかにございますでしょうか。

もしないようでしたら、ただいまの案件につきましてお諮りしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【高橋会長】 それでは、お諮りします。審議事項⑦、「東京都市計画公園（第5・7・18号明治公園）の変更について」ですが、議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】 全員賛成です。そのように決定し、答申いたします。

本日の審議予定案件は全部終わりましたけれども、ほかに何かございますか。事務局。

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

次回の開催につきましては、12月を予定しておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

内容につきましては、事務局から改めてご連絡をさせていただきます。事務局からの報告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はこれで終了したいと思います。どうもご苦労さまでした。ありがとうございました。

午後 3時45分 閉会