

第 2 3 5 回

港区都市計画審議会議事録

平成 3 0 年 1 月 1 2 日 (金)

港区役所 議会棟 1 階 第 5 ・ 6 委員会室

次 第

(1) 審議事項

- ・ 浜松町駅西口地区に係る都市計画案について
- ① 東京都市計画地区計画浜松町駅西口地区地区計画の変更について
- ② 東京都市計画防火地域及び準防火地域の変更について
- ③ 東京都市計画用途地域の変更について
- ・ 東京都市計画道路に係る都市計画案について
- ④ 東京都市計画道路幹線街路放射第19号線の変更について
- ・ 環状第二号線新橋・虎ノ門地区に係る都市計画案について
- ⑤ 東京都市計画地区計画環状第二号線新橋・虎ノ門地区地区計画の変更について

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	出席	
大瀧陽平	出席	
鎌田隆英	出席	
乗原康雄	出席	
真田純子		欠席
高見沢実	出席	
高橋洋二	出席	
只腰憲久	出席	
望月義也		欠席

◎ 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		欠席
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	

午前10時00分 開始

【富田都市計画課長】 お待たせをいたしました。それでは、第235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、あらかじめ杉浦委員、望月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。真田委員におきましては、ご連絡はいただいておりますが、遅れているようでございます。

また、関係行政機関委員であります愛宕警察署長の早乙女委員の代理として鈴木交通課長が、芝消防署長の永井委員の代理として中谷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皆様にご挨拶を申し上げます。

【武井区長】 皆さん、おはようございます。港区長の武井雅昭です。

本日は、大変お忙しいところご出席をいただきましてありがとうございます。

さて、本日諮問いたします案件は5件ございます。

最初に、浜松町駅西口地区のまちづくりに関連する案件といたしまして、1件目が浜松町駅西口地区地区計画の変更、2件目は防火地域及び準防火地域の変更、3件目は用途地域の変更です。4件目は品川駅西口地区のまちづくりに関連する案件といたしまして、都市計画道路幹線街路放射第19号線の変更です。5件目は環状第二号線新橋・虎ノ門地区地区計画の変更です。

まず、浜松町駅西口地区は、JR浜松町駅を中心とした公共交通機関の円滑な乗りかえや交通拠点機能を強化し、利便性の高い国際性豊かなにぎわいのある複合市街地の形成を目標に、平成25年3月に浜松町駅西口地区に関連する都市計画を決定し、直近では平成29年1月に浜松町二丁目地区市街地再開発事業を決定しております。

このたび、汐留地区の基盤整備も進み、竹芝地区や芝浦一丁目地区においても計画が進捗していることから、その結節点となるJR浜松町駅の東西方向の歩行者ネットワークを強化するため、本地区の地区計画区域を拡大し、地区計画の変更を行うものでございます。

次に、品川駅西口地区は、「港区まちづくりマスタープラン」において、広域的な交通結節点拠点となる品川駅を中心に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が掲げら

れています。

このたび、品川駅周辺のまちづくりの動向や都市基盤の整備の具体化を踏まえ、都市計画道路内の駅前空間の再配置を行うことから、幹線街路放射第19号線の変更を行うものでございます。

次に、環状第二号線新橋・虎ノ門地区は、環状第二号線沿道の街並み再生方針を活用したまちづくりを進め、にぎわいと統一感のある街並みの形成を目指しております。

このたび、個別開発とあわせ、本地区に隣接する虎ノ門一・二丁目地区と連携した歩行者ネットワーク機能を有する広場を形成するため、地区計画の変更を行うものでございます。

本日も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。どうぞよろしく願いいたします。

【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。

【武井区長】 どうぞよろしく願いいたします。

(区長退席)

【富田都市計画課長】 それでは、高橋会長、議事進行をよろしく願いいたします。

【高橋会長】 それでは、第235回港区都市計画審議会を開会いたします。

本日は、ただいまのご挨拶にありましておとり、審議事項が5件でございます。おおむね12時を目安に進めてまいりたいと思いますので、皆様方のご協力をよろしく願いいたします。案件の説明の後、質疑を行いたいと思いますので、よろしく願いします。

それでは、事務局からの説明をお願いいたします。

【富田都市計画課長】 それでは、最初に資料のご確認をお願いしたいと思います。

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浜松町駅西口地区地区計画の変更案」の計画図書及び理由書、資料2が

「東京都市計画防火地域及び準防火地域の変更案」の計画図書及び理由書、資料3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、参考資料1が浜松町駅西口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4が「東京都市計画道路幹線街路放射第19号線の変更案」の照会文、計画図書及び理由書、参考資料2が都市計画道路幹線街路放射第19号線の変更についてまとめた資料でございます。資料5が「東京都市計画地区計画環状第二号線新橋・虎ノ門地区地区計画の変更案」の照会文、計画図書及び理由書、参考資料3が環状第二号線新橋・虎ノ門地区のまちづくりについてまとめた資料でございます。

続きまして、本日席上に配布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ございます。また、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席上配布資料といたしまして、席上配布資料1から3までが本日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。

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はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

【高橋会長】 どうぞ座ったまま説明をお願いします。

【富田都市計画課長】 では、大変恐縮ですが、座ったままご説明をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

審議事項①から③までにつきましては関連する案件でございますので、まとめてご説明させていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、審議事項①、東京都市計画地区計画浜松町駅西口地区地区計画の変更について、審議事項②、東京都市計画防火地域及び準防火地域の変更について、審議事項③、東京都市計画用途地域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3のそれぞれの計画図書に従ってご説明いたしますが、本日配布いたしました席上配布資料1のとおり、イメージ図などのスライド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、浜松町駅西口地区のまちづくりについてご説明いたします。それでは、スライドをご覧いただきたいと思っております。

まず、計画地の位置でございます。

計画地は、J R 山手線、京浜東北線が通る浜松町駅、東京モノレール浜松町駅、高速バスターミナル、地下鉄大門駅につながる国内外を結ぶ交通結節の拠点となっております。黒色の太い線で囲まれた既決定の地区計画区域に赤色の J R 浜松町駅の駅舎部分と東西自由通路の部分の約 1.6 ヘクタールを追加し、合計で約 5.5 ヘクタールになります。

次に、浜松町駅周辺の歩行者ネットワークでございます。

浜松町駅周辺では、竹芝地区、芝浦一丁目地区で都市再生事業等が進展しており、さらなる交通結節機能の強化が必要となっております。

しかし、各交通機関の相互乗りかえ動線が複雑でわかりにくく、周辺市街地とつながる歩行者空間も不足しており、駅前の利便性、安全性の低下が顕在化しております。

次に、計画地の現状でございます。

左の写真は、J R 浜松町駅の北口改札付近の現況で、通勤ラッシュ時には改札がいつも混雑しております。

また、右側の写真は、J R 浜松町駅の南口改札を出た先の芝浦方面へ向かう東西自由通路の状況で、こちらも通勤ラッシュ時にはいつも混雑しており、バリアフリー動線も整備されておられません。

それでは、本日の審議案件であります浜松町駅西口地区に係る都市計画案の内容についてご説明をさせていただきます。

まず、地区計画の内容でございます。

大変お手数ですが、資料 1 の 1 ページとスライドをあわせてご覧いただきたいと思っております。なお、スライドでは、変更している内容を赤色で示しておりますので、よろしくお願いたします。

最初に、地区計画の名称、位置、面積でございます。

名称は、浜松町駅西口地区地区計画。

位置は、港区浜松町二丁目及び海岸一丁目各地内。

面積は、約 5.5 ヘクタールでございます。

今回、赤色で着色された範囲、II 地区（約 1.6 ヘクタール）におきまして、地区計画

の範囲を拡大し、あわせて地区整備計画を定めるものでございます。

次に、地区計画の目標です。

目標への新たな追加部分として、下から9行目に記載のとおり、浜松町駅周辺では、浜松町二丁目4地区や竹芝地区、芝浦一丁目地区において、国際競争力の高いビジネス拠点を形成する都市再生事業等が進展しており、さらなる交通結節点機能の強化が必要となっていることから、新たに「駅機能の強化」と「駅東西のアクセス性の向上」を追加しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、資料1の2ページをご覧ください。区域の整備・開発及び保全に関する方針といたしまして、土地利用の方針、地区施設の整備の方針が示されております。

まず、土地利用の方針でございます。今回の変更では、I地区につきましては変更はございません。II地区におきまして、「駅機能の強化・充実を図り、建築物の不燃化を促進するとともに、周辺市街地との円滑なつながりに配慮した、歩行者ネットワークを形成するものとする」を追加しております。

次に、地区施設の整備の方針でございます。5の「駅東西のアクセス性を向上させ、周辺市街地との円滑なつながり配慮した、歩行者ネットワークの形成に寄与する歩行者専用道を整備する」を追加しております。

次に、3ページをご覧ください。建築物等の整備の方針でございます。3の「II地区においては、旧芝離宮恩賜庭園や周辺の街並みに配慮し、建築物等の高さの最高限度を定める」を追加しております。

次に、その他当該地区の整備、開発及び保全に関する方針につきましては、今回変更はございません。

次に、地区整備計画でございます。

まず、位置は地区計画と同様に浜松町二丁目及び海岸一丁目各地内、面積は約5.5ヘクタールでございます。

次に、地区施設の配置及び規模でございます。

JR線路の上空にデッキレベルにおきまして、周辺地区とつなぐ歩行者専用道1号及び2号、歩行者専用通路6号を新設いたします。

歩行者専用道1号の幅員は10メートル、延長は約30メートル、また、歩行者専用道2号の幅員は、浜松町駅南口の既存の自由通路と合わせて14メートル、延長は約50メートルと定めております。

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。歩行者専用通路6号でございます。幅員は10メートル、延長は約20メートルと定めております。

次に、スライドをご覧くださいと思います。

まず、浜松町駅舎のデッキレベルの平面図でございます。現在の北口改札は地上1階にございますが、将来は南口改札と同様に3階レベルに上がり、歩行者専用道1号と歩行者専用通路6号につながるように整備いたします。

また、南口改札から芝浦方面へ向かう既存の東西自由通路にあわせて歩行者専用道2号を整備いたします。

次に、北口改札を北東上空から見たイメージ図でございます。歩行者専用道1号から3階レベルで竹芝地区へ、2階レベルで汐留地区へ、1階レベルで芝浦一丁目地区へそれぞれ向かう歩行者ネットワークが整備されます。

また、歩行者専用通路6号からは、3階レベルで浜松町二丁目4地区へ向かう歩行者ネットワークが整備されます。

次に、歩行者専用道1号の断面イメージ図でございます。北口改札は3階レベルになり、竹芝地区方面へ向かう歩行者専用道8号線につながります。また、1つ階を下がりますと2階レベルで汐留地区につながる汐留デッキに接続いたします。これらの動線はエレベーター及びエスカレーターをあわせて整備いたしまして、バリアフリー動線を確保いたします。

次に、南口改札を南西上空から見たイメージ図でございます。歩行者専用道2号から芝浦一丁目地区へ向かう歩行者ネットワークが整備されます。既設の南口東西自由通路を残したまま、品川方面に新たな通路を整備し、全幅で14メートルの自由通路が整備されます。

次に、歩行者専用道2号の断面イメージ図でございます。まず、B断面でございます。南口改札から新たな自由通路にあわせてエレベーター及びエスカレーターを整備し、バリアフリー動線を確保いたします。また、C断面では、線路上空を渡った位置から歩行

者専用道路 1 号線に接続いたします。こちらも同じくエレベーター及びエスカレーターを整備し、バリアフリー動線を確保いたします。

次に、大変お手数ですが、資料 1 の 5 ページとスライドをあわせてご覧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。

今回、地区の区分にⅡ地区、面積約 1.6 ヘクタールを新たに追加しております。

次に、建築物の用途の制限、壁面の位置の制限、壁面後退区域における工作物の設置の制限及び建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限につきましては、変更はございません。

次に、建築物の高さの最高限度でございます。

今回、新たにⅡ地区におきまして、建築物の高さの最高限度を G L プラス 30 メートルと定めております。

次に、1 枚おめくりいただきまして、6 ページから 8 ページまでをご覧いただきたいと思います。先ほどご説明させていただきました内容につきまして、変更概要としてまとめております。新旧の対照表では、変更または追加箇所を下線を引いております。

次に、大変お手数ですが、9 ページをご覧ください。

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、地区の区分を示しております。

次に、1 枚おめくりいただきまして、10 ページをご覧ください。

計画図 2-1 でございます。地上部における地区施設の配置を示しております。

次に、11 ページをご覧ください。

計画図 2-2 でございます。デッキ部における地区施設の配置を示しております。今回新たに追加された歩行者専用道 1 号、2 号及び歩行者専用通路 6 号が J R 線路上に記載されております。

次に、1 枚おめくりいただきまして、12 ページをご覧ください。

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、13 ページをご覧ください。

方針附図でございます。地区内及び地区外の歩行者ネットワークの構想を示しており

ます。

次に、1枚おめくりいただきまして、14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4行目に記載のとおり、「海岸一丁目地内約1.6ヘクタールにおける駅機能の強化・充実を図るとともに周辺市街地との円滑なつながりに配慮した歩行者ネットワークを形成するため、地区計画を変更するものである」としております。

次に、スライドをご覧ください。

浜松町駅北口からつながる自由通路とI地区の広場2号のイメージ図でございます。周辺市街地との円滑なつながりに配慮した歩行者空間を整備し、利便性に優れた安全で快適なゆとりある歩行者ネットワークの形成を図ります。

地区計画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、防火地域及び準防火地域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、資料2の1ページをご覧ください。

こちらは浜松町駅西口地区地区計画を変更するのに伴い、都市計画上の整合を図るために変更するものでございます。

1ページ目の面積欄の上下に数字が入っているところが今回変更する部分で、括弧内の数字が変更前の面積となっております。今回の変更により、区域1.6ヘクタールにおいて準防火地域を防火地域へ変更いたします。

次に、1枚おめくりいただきまして、計画図でございます。

右下に凡例がございますが、変更区域の斜線で囲まれた部分約1.6ヘクタールを準防火地域から防火地域に変更いたします。

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4行目に記載のとおり、「浜松町西口地区地区計画の変更にあわせ、都市防災上の観点から検討した結果、面積約1.6ヘクタールの区域について、準防火地域を防火地域に変更するものである」としております。

防火地域及び準防火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、用途地域の変更についてご説明をさせていただきたいと思っております。

こちらにつきましては、東京都が決定する都市計画となります。

まず、スライドをご覧ください。

赤線で囲まれた、今回新たに追加される地区計画の区域を第一種住居地域から準工業地域に変更いたします。

大変お手数ですが、資料3の表紙をめくっていただき、1ページをご覧ください。

変更後の港区全体の用途地域の面積を示しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、2ページをご覧ください。

新旧対照表でございます。表の左側の第一種住居地域及び表の右側の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ページをご覧ください。

変更概要でございます。今回、港区海岸一丁目地内の約1.6ヘクタールを第一種住居地域から準工業地域に変更いたします。

なお、建ぺい率60%及び容積率200%は変更がございません。

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。

計画図でございます。今回の変更区域を示しております。

右下に凡例がございますが、図上の斜線で囲まれた部分が今回の変更箇所となります。

次に、5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4行目に記載のとおり、「浜松町駅西口地区地区計画の変更にあわせ、駅機能や交通結節機能の強化を図るため、土地利用上の観点から検討した結果、面積約1.6ヘクタールの区域について、用地地域を変更するものである」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。

最後に、今後のスケジュールでございます。

スライドをご覧いただきたいと思っております。

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及び②につきましては成案となります。また、審議事項③につきましては東京都案件となりますので、本年2月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、東京都案件と合わせるため、本年3月を予定しております。

大変長くなりましたが、ご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。何かご質問がありましたら、挙手をお願いいたします。

どうぞ。

【福島委員】 計画図を見ると、歩行者専用道1号と歩行者専用通路6号はつながっているわけです。幅員10メートル、デッキレベルで整備ということで形状も同じと思いますが、なぜ道路とその他の公共空地ということで種類が違うのでしょうか。

次に、確認ですが、参考資料1の4浜松町駅西口地区内の施設建築物の概要のところ、浜松町二丁目地区の高層棟約190メートルは地上39階、地下3階、2025年完成予定の建築物だと思います。また、B街区の高さ155メートルの建築物は貿易センタービルから第一京浜寄りに隣接している地上29階の建物で、今年8月完成予定のものだと思いますけれども、それでよろしいでしょうか。ここまで回答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、1号線と6号線の種類の違いということでございますが、6号につきましては、鉄道施設となっている関係から6号となっております。歩行者専用道1号につきましては、道路として扱いますので、そのような区分のもとに1号と6号に分けてございます。

B街区の今、建設中の建物につきましては、本年8月に完成する予定でございます。

高さの確認につきましては、竣工する建物につきましては、約155メートル、今の貿易センターとほぼ同じ高さということでございます。

【高橋会長】 どうぞ。

【福島委員】 そうしますと、このほかにA街区ではA-1棟、A-3棟と各200メートルの高さの建築物が建設されるわけです。貿易センタービルは地上40階で、高さ約163メートルですから、それよりも高くなります。

現状で、旧芝離宮恩賜庭園にはビル風が吹いておまして、これは貿易センタービルと庭園の向かい側の竹芝通り沿いに建っている汐留ビルの間が風の通り道となっている

可能性があります。

今後、複数の高層ビルが建設されることによって、風の流れがより複雑になると思いますが、風の影響がどのように変化するかお教えいただければと思います。

それから、もう一点、旧芝離宮恩賜庭園の中に入りますと、貿易センタービルの圧迫感はかなりものがあります。庭園に近いⅡ地区においては、庭園や周辺の街並みに配慮し、建築物の高さの最高限度を定めるとありますが、Ⅱ地区に隣接するⅠ地区には貿易センタービルより三十数メートル高い複数の高層ビルの建設が予定されておりまして、景観にも配慮するという文言はあっても、国際競争力の高いビジネス拠点の形成により重点、力点が置かれているという印象を持ちますが、その点についてはいかがお考えでしょうか。

【高橋会長】 これはどなたが。開発指導課長。

【村上開発指導課長】 まず、A街区のA-1、A-2、A-3、こちらはそれぞれ200メートル、55メートル、200メートルとなっておりまして、これは全部貿易センタービルの建てかえの計画の部分でございます。

参考資料1の右下を見ていただくと外観イメージを載せておりますので、こちらで主に手前で見えている高層の建物がこちらの貿易センタービルの新しい建てかえの絵となっております。

今回、Ⅱ地区のところにつきましては、高さの限度を30メートルと設定しておりまして、今の外観イメージを見ていただきますと、芝離宮恩賜庭園の向こう側にベージュ色のものがあります。こちらが今の浜松町駅の自由通路などがあって、その後ろが薄いグレーになって、貿易センタービルの下層部になりまして、その後ろにちょっと緑色の点々というのがございまして、これが貿易センタービルの低層部の屋上の緑化などが見える。このような形で、まず外観につきましては、芝離宮からの印象を損なわないような形で景観にも配慮した計画としているところでございます。

加えまして、風の通り道等につきましては、ビル風などにつきましてもちゃんと解消できるような計画、例えば植生なども含めまして、計画をして、配慮しているものでございます。

【高橋会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 今、見ていただきました庭園からの見え方につきましては、分節やガラス素材を使ったり、何回もシミュレーションをいろんな角度からして、旧芝離宮恩賜庭園からの景観に配慮してございます。当然、景観アドバイザーなんかの指導もありまして、そういうものも踏まえながら、景観には十分配慮した建物計画となっております。

【高橋会長】 福島委員、どうぞ。

【福島委員】 風の影響ですが、現状でも浜松町駅の北口付近あるいは旧芝離宮恩賜庭園に対してはビル風、貿易センターのビル風だと思いますが、強くなっておりまして、より高い建物の建設による風の流れのシミュレーションというか、そういうものはやっていないのでしょうか。

【高橋会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 当然、環境アセスメントの手続におきまして、それぞれのビルを全部合わせた形でシミュレーションしてございます。また、防風植栽等も配置をして、風に対する対策をしています。今、映りますので、少々お待ちください。

こちらのよう防風植栽等をして、風に対する考慮も十分してございますし、ひさし等も使いながら、風に対する配慮を十分計画の中で取り込んでございます。

【高橋会長】 はい。

【村上開発指導課長】 ちなみに、現在の風環境でございます。浜松町駅周辺につきましては、領域がAからDまで、Aが一番低くて、Dが一番好ましくないという形で影響が高い部分でございますが、現況におきまして、領域はAとBという2つございます。貿易センタービルの北側道路沿いにおきましては、領域Bというのは……。

【高橋会長】 図面で示せますか？

【村上開発指導課長】 じゃあ、平面図で。

これは今後の話なんですけど、領域Bというものは大体このあたりの道路に面しているところとその反対側。あと、地区内通路があるんですけども、このあたり。大体このあたりで現在領域Bというものがございます。

ちなみに、領域Bと申しますのは、低中層市街地でよく見られる風環境で、一般的には、風環境としては市街地としては普通という表現をされております。それ以外のとこ

ろは領域Aという形で、影響が低いとなっております。

今後、貿易センタービルを建てかえた後なんですけれども、領域で今申し上げたこちら辺とこちら辺について領域Bというのが、全体にぐるっと貿易センタービルのエリア、このB街区の周辺からずっと領域Bというのが生じてきますが、先ほど申しましたように、領域Bというのは現在普通の環境、低中層市街地では一般的な風環境ですので、あまり望ましくないと言われる領域CとDというものは今後も発生しないという予測が立てられております。

【高橋会長】 よろしいですか。

【福島委員】 完全に納得はしませんが、長くなりますのでご説明は一通り了解しました。

【高橋会長】 ほかにございますでしょうか。

【高見沢委員】 質問いいですか。

【高橋会長】 どうぞ。高見沢委員。

【高見沢委員】 簡単な質問なんですけど、駅舎そのものですが、モノレールのほうは前の都市計画1のほうに入っていて、JRのところを今回追加していますね。それで、地区計画の図書の中に駅機能の強化とか、特にその部分を書いてあるんですけど、これというのは大体駅舎がこうなるという想定のもとに書いてあるのか、それとも当然、今後はそういうことが起こってくるだろうから、高さの30メートルも含めて、あらかじめその範囲内であればいいだろうというぐらいに現時点では書いてあるのか。できれば具体的な土地利用の内容がもしわかっていれば教えてほしいというものです。

【高橋会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 今回、機能の強化ということで、先ほど写真に写りましたが、北改札口が1階になってございます。それを南口の改札と同じように3階レベルにまず上げます。それとともに、その1階部分があきますので、ホームをまず拡幅、赤色の部分で延伸して、かつ、広げられる部分については紫部分で広げていきます。そのほかにも大型のバリアフリー化のエレベーターを設置したり、階段やエスカレーターを増設して、駅の利便性や安全性を上げていくような形をとって、駅機能の強化を図っていくということで、今回変更するものでございます。

【高見沢委員】 じゃあ、あと1個だけそれに関連して。

【高橋会長】 どうぞ。高見沢委員。

【高見沢委員】 そうしますと、さらに将来何か駅舎みたいなのが乗っかるという意味では全くなくて、これで完成形であるという理解でいいのかというのが1個。

あと、今のような説明であれば、30メートルも要らないんじゃないかと思うんですが、どうして30メートルにしているのかということをご質問したいと思います。

【高橋会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 一応、浜松町の駅舎だけでなく、先ほど申したように、東西自由通路を北口と南口につづくのと、あとⅡの4地区のほうで建物のほうに抜けて大門方面へ行くようなアクセスを、ラッチ外コンコースもとって駅機能を拡充していきますので、今後、上に増設していくようなことはございません。

30メートルにつきましては、新幹線の線路上空等を超える関係がございまして、どうしても30メートルということで、芝離宮に極力配慮した中で、30メートルという高さを設定してございます。

【高見沢委員】 ということは、何か30メートルのビルが建つという……。

【富田都市計画課長】 ビルじゃなくて、駅舎の高さで30メートルでございます。

【高見沢委員】 あ、駅舎の高さが30メートル。

【富田都市計画課長】 という形でございます。

【高見沢委員】 駅舎の立面図というのは何か出ていますか。

【富田都市計画課長】 19ページで、新幹線のところがどうしても、新幹線の上空の空洞を取らなければなりませんので、そこでどうしても30メートル上げなければならないというところでございます。

次のページも見ていただきますと、芝離宮から見ていただきますと、JRの駅があって、モノレールの駅があって、あとエレベーター等のバリアフリーもとの関係もございまして、30メートルという高さを設定してございます。

【高見沢委員】 実際には18から30の間に何か建っているわけじゃないということですか。

【富田都市計画課長】 はい。

【高橋会長】 開発指導課長。

【村上開発指導課長】 ちなみに、30メートルに決めた理由といたしましては、現在、既存の南側の自由通路につながる駅舎、こちらが29メートルございますので、一応この制限は決まっていると。あと、これから建設するほうにつきましては、もっと低層でつくられますので、実際30もいきませんので。

【高見沢委員】 わかりました。ありがとうございます。

【高橋会長】 よろしいですか。ほかにございますか。
どうぞ。

【只腰委員】 2点あるんですが、1点目は、今日席上配布資料の14ページにあるんですが、地区整備計画（地区施設の配置及び規模）の図面、こちらにも出していただけますか。そうです。

左下の歩行者専用道1号、通路6号の下の部分です。既存のビルにつながる部分なんですが、これの図面で見ますと、半断面がずれて、通路が多分現況の絵じゃないかと思うんですけど、そういうのでつながっていますよね。

同じ資料の24ページを開いていただくと、これがパークで、この地区を将来系で見た形だと思うんですが、これですと半断面のずれはなくて、ずっと通路が西方向にずっと延びて、かつ、2、3階部分、3階から2階へは階段で降りて、手前に広場があるような、そういう絵になっているんです。

したがって、先ほどの14ページの絵と絵が違うと思うんですが、これはどうしてそういうことになっているのか。14ページの下絵が今の絵なのかなという気もしまして、図面がちょっと食い違っているかなと。

それから、もう一点。全然違う話なんですが、今度はまとめて聞きますと、歩行者専用道2号なんですが、現状は13ページのほうを見ますと、これはかつていろんなことがあって、カートレインの中に柱が建たなかったのが、芝離宮のほうに柱を立てて、そこまでスパンで飛んでいるわけですね。それで、芝離宮を一部食いちぎって、東芝のほうに抜けていったわけですが、今回はその図面を見ますと、17ページかあるいはその下の18ページですが、カートレインのところに柱を建てて、芝離宮の中に出っ張っている部分は撤去をして、つまり、カートレインの中に柱が建て、その中で完結する

絵になっているんです。つまり、芝離宮に出っ張っている部分は撤去をされて、従来の芝離宮に戻るという理解でいいのか、ちょっとその2点お尋ねしたい。

【高橋会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 まず1点目は、お詫び申し上げます。既存の絵に張りつけてしまったもので、少しずれているということですが、自由通路を越えて、断面が切れずにそのままラッチ外コンコースは確保されてございますので、大変申しわけございませんでした。

ここは既存の図面に張りつけてしまいましたのであれですけれども、13ページを見ていただきますと、つながって、広場2号という形でラッチ外コンコースで受けをしますので、欠けるということはありませんので、大変申しわけございませんでした。

2点目の既存の南側自由通路につきましては、ご指摘のとおり、旧芝離宮恩賜庭園の中に橋脚が建ってございますが、今回の整備に合わせてですね。

【高橋会長】 これ、その前の図面を見ると今のところわかる。13ページを見ながら説明していただけますか。

【富田都市計画課長】 はい。今、こちらの歩行者専用通路6号を抜けていきますと、こちらに広場2号という形でラッチ外コンコースを設けてございますので、ここがスライドのように欠けるようなことはございませんので、受けて、イメージパースのように全て抜けていくような形で。

【只腰委員】 イメージパースが正しいということ？

【富田都市計画課長】 ええ。イメージパースが正しいということで、大変恐縮でございます。

あと、こちらの橋脚につきましても、今、芝離宮恩賜庭園の中にございますが、新たにこちらに整備するのとあわせて、ここの受けを新たに芝離宮から外したところで受けのような形で工事を行うという形で、芝離宮からは外すような形で既存の南側自由通路も改修をいたします。

【只腰委員】 今の橋脚は撤去されて、芝離宮に戻るとということ？

【富田都市計画課長】 そうですね。新しくこちらのほうに橋脚をつくって、こちらには撤去するという改修工事を行います。

【只腰委員】 わかりました。

【高橋会長】 ほかにございますか。

開発指導課長。

【村上開発指導課長】 補足させていただきます。

北口の自由通路から広場へつながるところですが、広場自体にはストレートでつながってまいります。ただ、パースのほうの北側から見た絵が段差がないように書いてございますので、そちらのほうは広場のほうが広がっておりますので、実際は段差ができる。ただ、通路と広場自体はちゃんと一直線でつながるような形態になってございます。

【高橋会長】 よろしいですか。

【只腰委員】 ちょっと今の補足で段差は何だっけ？ 段差が、この24ページの絵の……。

【高橋会長】 せっかく図面あるんじゃない。次の図面かな。これじゃなくて、パースを見ればいいのか。何かわかりやすく説明してください。

【村上開発指導課長】 実際は、これはあくまでもイメージパースになっておりますので、広場のここから、今の計画ですと、もうちょっと広場が広がっているんですけども、線形自体は真っすぐ行けるような形になっております。

下のデッキのほうは絵のほうというか、図面のほうで見え方が書いてありますので、ここについては、今あくまでもこれはイメージなんですけれども、実際は広場のほうがちょっと広がっているようなイメージ。

この通路につきまして、こちらが今ちょっとつながりが真っすぐになっていますけれども、広場はもう少し上に広がる、下の部分の広場が、こちらがここに出ているという形になってございます。

【只腰委員】 そうすると、15ページにイメージ図がありますでしょう。今おっしゃった中身は、このイメージが正しいということですか。ちょっと3階部分のデッキがこれだと広がっていますよね。右上のほうです。これが正しいということですか。

【村上開発指導課長】 ええ。

【只腰委員】 イメージ図とパースが違うということ、若干。イメージとイメージ図が違うのか。15ページの絵ですね。

【村上開発指導課長】 15ページを出してもらっていいですか。

【只腰委員】 そうですね。

【村上開発指導課長】 こちらのほうが何か段差があるということで。

【只腰委員】 段差というのはどこかしら。

【村上開発指導課長】 ここは実際、今少し段差が、通路に対してちょっと出っ張ってはまいります。奥のほうは屋根が見えがかりで乗っかって見えているだけですので、通路自体は広場につながっているという形になってございます。

【只腰委員】 つまり、おっしゃった内容は、15ページ、今、出ている絵の形でできるということでもいいんですか。これが最終形になるよということでもいいんですか。

【村上開発指導課長】 ええ。ご報告の形で今、進めております。

【只腰委員】 24ページのパスはちょっと違うんだということですね。

【村上開発指導課長】 一直線で見えてきましたので、通路から一直線に見えましたので、そこはまだイメージが少し固まっていないということでございます。

【只腰委員】 そうですか。

【高橋会長】 ほかにございますでしょうか。

【只腰委員】 すいません、図面をちゃんとしっかりつくってくださいね。

【村上開発指導課長】 申しわけございませんでした。

【高橋会長】 長屋委員、どうぞ。

【長屋委員】 質問いたします。14ページの地区整備計画で、駅舎の現在の北口は、階段を降り、横断歩道を渡り反対側に行けるようになっていきます。これはなくなるのでしょうか？

2点目が浜松町の駅舎ですが、高さが29メートルと参考資料1に記載されています。それでモノレールのほうが35メートルだとすると、29メートルと35メートルが重なるイメージですが、その認識で良いのでしょうか。

【高橋会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 まず、1点目の北口改札、今は駅降りてになりますが、それが南口の改札と同じように3階レベルになりますので、1階におりることはなくなります。

【長屋委員】 わかりました。

【富田都市計画課長】 建物につきましては、先ほど説明しましたように、駅舎の今の高さが29メートルでございますので、モノレールとは重ならないような形で、今、JRの駅舎部分がこちらでございます、モノレールの駅舎は5階レベルになります。こういう形で重なりはいたしませんので、それぞれ分かれたような形になります。

【長屋委員】 そうしますと、モノレールと駅舎、その長さというのはどのぐらいですか。

【富田都市計画課長】 ここからここまでの長さということですか。

【長屋委員】 そうです、そうです。

要するに、モノレールは高くなっていますよね。

【富田都市計画課長】 そうですね。モノレールは高くなっておりますので、幅につきましては大体目測でございますが、45メートルずつぐらいで、約90メートル程度というふうに推測できます。

【長屋委員】 わかりました。

【高橋会長】 よろしいですか。

【長屋委員】 はい。

【高橋会長】 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

【池邊委員】 すいません。今の図面はなぜ私たちのところがないのかちょっとわからないんですけども、庭園のほうから拝見すると、これでいくと屋上庭園が見えるぞというような感じにはなっているんですが、今、やはりモノレールの駅舎ですとかJRの駅舎とか、皆さん新宿駅のバスタとかを想像していただくとわかるんですが、まだまだ閉鎖的な感じのものができてしまいます。

一方、大阪方面に行ってらっしゃる方はおわかりになるかと思いますが、うめきたのグランフロントなんかでは、駅が非常にオープンにするような形に変わってきています。ですから、ここで何を言うかという、別にこれは都計審なので、なかなか民間のほうの、後ろのほうの、アトリウム以降のビルの方は屋上緑化やりますとか、あるいは壁面緑化も増やしますとかということができるとは思いますが、やはり庭園側から見て扁

平に見えるのは、駅舎並びにモノレールの防護壁面というんでしょうか、そこと、それから、なぜかそこに建っているアトリウムの壁面という形になりますので、そのあたりが今現在もあまりいい景観ではないものが、そのまま踏襲されるようなのうに感じます。幾ら後ろのほうで屋上緑化をやっても、そこまでは基本的には庭園の中からはそんなに見えなから、そのあたりのモノレールのガラスがどの程度オープンにできるのかわかりませんが、基本的には庭園の中からはそんなに見えなから、モノレールのガラスがどの程度オープンにできるのかわかりませんが、あとはアトリウムのところの壁面に緑化ができるのかわかりませんが、せつかく芝浦の方面はかなり透明感があつて、いい形になっていますのに、こちらが今まで、庭園から見ると非常に不細工な景観だったわけですから、せつかく羽田への一番の窓口ということでやると思ひますので、その辺の注文もできればつけていただければと思ひます。

以上でございます。

【高橋会長】 それはご意見としてでよろしいですか。

【池邊委員】 そうですね。

【高橋会長】 都市計画決定の内容とちょっと……。

【池邊委員】 はい。都市計画審議会の意見ですので。

【高橋会長】 そういうご意見があつたということで。

【池邊委員】 はい。あと、なぜ資料にこちらは入っていないんですかね。庭園側から見えているものは何も入っていないですけれども、景観という意味で関係が……。

【富田都市計画課長】 参考資料の1に庭園からの外観イメージという形でつけさせて。

【池邊委員】 いやいや、これは見えています。これは見えていますけれども、これではちょっとよくわからない。すみません。よろしくお願ひします。

【高橋会長】 ほかに何かございますか。

大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 今回の変更にあつて、地区計画の目標では、浜松町二丁目4地区、竹芝地区、芝浦一丁目地区の都市再生事業等が進展し、さらなる交通結節機能の強化が必要となっているというのが目標になっているわけなんですけれども、そうしますと、

この3つの開発によって、浜松町駅の乗降客というのは全部でどれくらい増えるんでしょうか。

【高橋会長】 指導課長。

【村上開発指導課長】 浜松町駅なんですけれども、北口の東西自由通路のほうで、まず、利用者が東側、海側のほうに行きますほうは6万人が利用される、西側で5万人が利用される。南口の東西自由通路では約10万人が想定されるという形でございます。

それと、現在なんですけれども、浜松町駅につきましては約30万人でございます。先ほどの利用者とは別に将来的な乗降人数といたしましては、約47万人に増加する見込みとなっております。

【高橋会長】 大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 そうすると、これによって17万人、新たに増えるということになるわけですね。これまで駅舎部分のところについては、準防火地域、あるいは第一種住居地域となっていたわけなんですけれども、その理由と、今回はこの開発によって変更の必要性が出てきたということによろしいのか、それについてはどうなのでしょう。

【高橋会長】 開発指導課長。

【村上開発指導課長】 開発というよりは、もともと現在の浜松町駅につきましては、芝離宮恩賜庭園の用途地域と同じものが指定されておりましたけれども、田町からずつとつながってくるJRさんの敷地につきましては、もともとが準工業地域、防火地域というのがありまして、今回の土地の展開に伴いまして、そちらと整合を図るために、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】 私どもも西口地区のまちづくりについては、高層化によるさまざまな問題点が出るということで反対はしてきているわけなんですけれども、今回の変更について言えば、いわば乗客の急増した中で安全を図るという観点からいけば、変更はやむを得ないものかなと思います。いずれにしろ、これに伴って、高層化による弊害が、駅自体についてさまざまな問題が出てくるのではないかと思いますけれども、乗客の安全上、必要な面については理解をしたいと思います。

【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、ただいまの案件につきましてお諮りしたいと思います、案件ごとにお諮りいたします。

審議事項①「東京都市計画地区計画浜松町駅西口地区地区計画の変更について」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、答申したいと思います。

続きまして、審議事項②「東京都市計画防火地域及び準防火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。

続きまして、審議事項③「東京都市計画用途地域の変更について」、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。

ありがとうございました。

それでは、引き続き、審議事項について、事務局より説明をお願いいたします。

【富田都市計画課長】 それでは、引き続き、審議事項④についてご説明をさせていただきます。

審議事項④「東京都市計画道路幹線街路放射第19号線の変更について」、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。

資料4の計画図書に沿ってご説明いたしますが、本日配布いたしました席上配布資料2-1及び2-2のとおり、イメージ図などのスライド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、席上配布資料2-1をご覧いただきたいと思います。品川駅周辺で進められております基盤整備について、ご説明をいたします。

まず、中央の位置図をご覧くださいと思います。品川駅周辺では、JR新駅が2020年に暫定開業、2024年に本開業することや、リニア中央新幹線が2027年に品川駅から名古屋間の開業が予定されており、都市計画道路や鉄道などのさまざまな基盤整備が進められております。

まず、1番目に、都市計画道路幹線街路環状第4号線でございます。

都心に集中する交通を分散化し、体系的な道路ネットワークの形成や、緊急車両の速達性の向上、安全な避難経路の確保などを目的として整備いたします。2032年に全線開通を目指し、整備していく予定でございます。

次に、②品川駅西口地区地区計画でございます。こちらは現在、都市計画手続中でございます。本年3月の当審議会に付議する予定でございます。

品川駅の駅前空間を、官民が連携し、品川駅西口地区の地区内にも整備して、駅とまちの回遊性を高める計画としております。こちらは2027年のリニア中央新幹線の品川―名古屋間の開業までに駅前空間の確保を目指し、整備していく予定でございます。

次に、③都市計画道路幹線街路放射第19号線でございます。

道路を拡幅整備するとともに、品川駅西口地区地区計画とあわせ、駅前空間を整備いたします。また、道路上空の空間を有効活用し、車と歩行者との空間を分離することで、安全な歩行者動線を確保し、駅とまちの回遊性を向上させるとしております。

次に、④京浜急行本線の連続立体交差事業でございます。

品川駅から北品川駅付近の踏切による交通渋滞の解消や沿道市街地の一体的なまちづくりの推進等を目的として整備いたします。品川駅におきましては、京浜急行線が地平化され、東西自由通路を西側に延伸することにより、JR品川駅の改札口と同じレベルで西口方向へ移動することが可能となります。2027年度に京浜急行品川駅の地平化、2029年度に事業の完了を目指し、整備をしていく予定でございます。

次に、⑤泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業でございます。

当審議会に昨年10月に付議し、ご答申をいただき、昨年11月に都市計画決定しております。泉岳寺駅の駅の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、魅力ある国際交流拠点にふさわしい複合市街地を形成いたします。2024年度の事業

完了を目指し、整備していく予定でございます。

次に、1枚おめくりいただきまして、2ページをご覧いただきたいと思います。

次に、品川駅西口に係る基盤整備事業のスケジュールでございます。今回変更いたします都市計画道路幹線街路放射第19号線を赤枠で示しておりますが、品川駅西口地区地区計画とあわせ、2027年に向けて、駅前空間の機能を確保していく予定でございます。

それでは、次に、大変お手数ですが、資料4の1ページと席上配布資料の2-2をご覧いただきたいと思います。

今回変更いたします都市計画道路幹線街路放射第19号線の変更につきましては、まず、品川駅周辺のまちづくりについてご説明させていただきたいと思います。

赤線で示しておりますのが放射第19号線になります。先ほどご説明させていただきましたが、品川駅周辺ではさまざまな都市基盤の整備が予定されており、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にも、環状4号線、リニア中央新幹線品川駅西口地区や品川駅の再編が示されております。

次に、放射第19号線の概要でございます。

放射第19号線は、昭和21年に都市計画決定された中央区京橋一丁目から大田区東六郷三丁目に至る延長約17.9メートルの都市計画道路でございます。

右側の航空写真で示しております黄色の部分が変更箇所となります。今回、品川駅周辺のまちづくりの動向や都市基盤の整備の具体化を踏まえ、都市計画道路内の駅前空間の再配置を行うことから、放射第19号線の都市計画区域の一部を変更いたします。

次に、今回、放射第19号線の変更に起因する京浜急行本線連続立体交差事業の概要について、ご説明をさせていただきます。

京浜急行本線の品川駅は、羽田空港へのアクセス路線として乗り入れておりますが、利用者にとっては、空港への列車やホームがわかりにくい点、乗りかえのために上下移動を要する点など、利便性における課題がございます。また、京急線品川第一踏切では慢性的な交通渋滞などが生じており、道路交通の円滑化や東西連絡性の強化も課題となっております。

このような課題を踏まえ、港区一品川区区間の京浜急行本線の連続立体交差計画に取

り組み、品川駅の地平化によるバリアフリー化や北品川駅の高架化により交通渋滞の解消をすることで、東西連絡性の強化を図ります。

次に、品川駅部におきましては、現在、2面3線の京浜急行本線を2面4線とし、地平化するとともに、立体道路制度の活用により放射第19号線の上空の空間に東西自由通路を延伸し、駅とまちをつなぐ安全な歩行者動線を確保することで回遊性の向上を図ります。

次に、品川駅西口まちづくりの概要でございます。

今回、放射第19号線の都市計画区域の一部を廃止し、廃止した部分に京浜急行本線が地平化されることとなります。また、廃止する部分にある駅前空間につきましては、道路を拡幅整備し、駅前空間を再整備するとともに、品川駅西口地区地区計画内で整備される駅前空間と連携し、駅前空間の機能を確保してまいります。

次に、都市計画の変更の概要でございます。大変お手数ですが、資料4の3ページとスライドをあわせてご覧いただきたいと思っております。

品川駅周辺の基盤整備事業を背景に、図上の黄色で示しております港区高輪三丁目地内の放射第19号線の一部区域を変更し、廃止いたします。

次に、2枚おめくりいただきまして、資料4の5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4行目に記載のとおり、本計画は、品川駅周辺のまちづくりの動向や基盤整備計画の具体化を踏まえ、交通円の円滑化を図り、健全な市街地の形成に寄与することから、港区高輪三丁目地内において、都市計画の区域を一部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。スライドをご覧いただきたいと思っております。

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、東京都の都市計画審議会に付議されます。都市計画の決定の告示は本年3月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④、東京都市計画道路幹線街路放射第19号線についてのご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。

これから審議に入りたいと思っております。ご質問、ご意見をいただきたいと思っております。い

かがでしょうか。

大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 今回の変更の目的では、理由書には、交通の円滑化を図り、健全な市街地の形成に寄与するというふうになっているわけですが、参考資料の中では、変更の理由といたしますか、品川駅西口のまちづくりの概要というところを見ると、羽田空港へアクセスする京浜急行線との乗りかえをスムーズにするため、京浜急行線を地平化するということと、国道15号線上空の空間等を有効活用して、駅とまちをつなぐ歩行者動線を確保するというふうになっているわけなんです。参考資料の将来計画というところを見ますと、駅前空間が国道15号線を挟んで左右に設置されるようになるわけなんですけれども、まず、右側の駅前空間ですと、これは道路上であって、実際には空間が確保されていないのではないかと。ですから、現在は空間になっているから中に入り込んで、タクシーだとか荷おろしだとかができるんですけども、このまま行けば、国道15号線沿いでそういったことが起きるとなると、交通の円滑化どころか、交通の妨げになっていくのではないかとという心配があるんですけども、この点はどうかと。

それから、左側を見ると、国道15号線の拡幅によって、現在のバス停、駐輪場というところまでが道路になるわけですね。その奥に駅前空間が設置されるということですが、左側の駅前空間は、まず、これは単なる計画だけなのか、そういうことが了解をされているのか。要するに、左側を削って駅前空間をつくるということになるわけですから、それは単なる計画か、了解されているのかどうかということと、崖地を削ってバス停とか現在の駐輪場なんかをつくるという計画なんだろうと思うんですけども、将来利用を考えると、今よりももっと広くする必要があるんですけども、それは十分に確保できるのかということについてお伺いしたいんです。

【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、かなり複雑なご質問でしたので、段を分けてご説明をさせていただければと。

【高橋会長】 できれば図面のところで説明してもらったほうが。

【手島品川駅周辺街づくり担当課長】 よろしいですか。

【高橋会長】 ないしは、指していただければいいです。ごめんなさい。指していた

だけのそうですから。

【手島品川駅周辺街づくり担当課長】　今回、ここの広場が課題になっているわけですが、まず、京浜急行線が地上におりてこなければいけないというのが重要な課題になっております。なぜこれが地上におりてこなければいけないかというと、この先にある北品川の駅を橋上化して、次に、八ツ山を乗り越えて、さらに今度は地下鉄のほうに入らなきゃいけないという関係になっていますので、この間でこういうふうの下っていかなければいけない。下っていく関係上、どうしても地上部分に駅が来なければいけないというのが、大きなグリッドの中の考え方になっています。

先ほど泉岳寺の地下鉄のお話をしましたけれども、ここが地下になっていますので、ここへずっとつながって、なおかつ、北品川の駅を橋上化すると。上げないと、ここの踏切を解消できないと。踏切を解消してこちらに乗り込んできたら、この間で地下までおりるわけにはいかないのです、駅が地上に来てしまったと。もともと今の京浜急行は2階の部分にあります。その下をくぐるように自由通路のエスカレーターが地上におりてくるんですね。この部分を地上に駅をおろしますので、当然ここに出ているこの空間が重複してしまうということで、自由通路のほうを上を上げてしまおうということで、立体の交差化を、逆方向、普通だと駅が上に上がって、下の道路を通りやすくするんですけれども、もともと上の通路になっていましたので、駅を下におろすことによって、通路を真っすぐに通すと。この国道側のほうも、デッキ状のものが構成されれば、西口地区の地区計画、今後行われるであろう開発計画とあわせて、全体がこういうふうの高台に向かって、高い位置でバリアフリーの状態でつながっていくというのが、ここの部分の大きな構想になってございます。

ご質問の中身としては、ここの部分がなくなって、国道との関係を説明しろということですので、もともとの現在の国道との関係をご説明しますけれども、先ほどご説明しました品川駅の広場というところに都市計画道路がかかっている、実際はここの部分については国道の区域には含まれていなくて、JR東日本さんが駅前広場として運用をしているところがございます。したがって、ご指摘のありました荷さばきとかそういうものがここへ露出しているという状態になっているわけですが、それであれば、道路拡幅すればいいじゃないかということもあるんですが、それは先ほど言いましたけれ

ども、京急線が下におりてくるということになりますので、まず、広場そのものをつくることは困難だろうという見解に立って都市計画をなくさなきゃいけない。そのときに、国道のこの部分、本線は36メートルの都市計画線なんですけれども、ここは55メートルの幅員になっていて、ご指摘いただいている柘榴坂の脇にあるグース前のバス停広場と呼んでいますけれども、これは実はもう国道が拡幅された状態の位置になっています。ですので、この黒い線が国道の区域なんですけれども、もともとあった幅員からすると広がっているので、そこが今、バス停として利用されております。

事業化をして55メートルの位置まで道路を広げていきますので、当然、今の33メートルと55メートルの間には幅員の差が生じています。これがここを使って計画できるのか、それ以外のいろいろな取り組みでできるのかわかりませんが、一応、考え方としては、道路の向い側同士にきちんと広場を設けるべきだろうということで、道路拡幅をまずちゃんとやって、道路内に広場を確保するんだという考え方に基づいて、まず、これはなくすしかないだろうという立ち位置に立っているんですね。それは前提として、国道15号線を拡幅して整備して、広場をきちんと両側に確保する。

もう一つ質問がありました、こちらの民間の敷地の中に入るものについては、本当にできるのかというご質問なんですけれども、こちらの地区計画をかけると先ほど都市計画課長が説明しましたが、その中の主要な公共施設として整備することで、地区計画を今かけようとして、都市計画の手続を進めています。1月10日になりますけれども、東京都が原案をつくって、16条の説明会をするところまで来てございますので、順次、2月、3月、5月と手続を踏みながら、最終的にはこちらの地区計画についても都計審のほうにご審議をお願いしようかなと考えております。全体の構図というのはそういう形になっております。

【高橋会長】 大滝委員、よろしいですか。どうぞ。

【大滝委員】 左側で言えば、まだ計画だけという意味ですね。

【手島品川駅周辺街づくり担当課長】 はい。

【大滝委員】 だから、現実にはそれが了解されるかというのはこれからということになるかと思えます。

それと、道路が広がるから、国道15号上に駅前空間をつくるというのも、かなり拡

幅をされたとはいっても、道路上につくるということでは危険性があるというのは変わりはないんじゃないかなと思います。

それから、もう一つは、15号線上空の空間等を有効活用してということで、いわば駅から西口の方向に上空に陸橋、上空への橋を渡すということなんですけれども、単純に横断歩道橋みたいなものじゃなくて、前回の虎ノ門一・二丁目計画で道路上にかなり幅の広い道路をつくったと同じような、広い橋といいますか、そういうものをつくるという計画なのかと。そうすると、前回と同じように幅広いものをつくと、大震災だとかそういった状況の中で非常に問題が出てくるのではないかと思うんですけれども、そのあたりの計画と不安はないのかどうか、この辺はどうなんですか。

【高橋会長】 土木計画担当課長。

【小林土木計画担当課長】 現在、国交省、国のほうでは、国道15号の有効活用ということで、道路上空を立体道路ということで、上空のにぎわいの施設ということを考えてございます。具体的な配置とか規模、構造につきましては今後検討していくということで、詳細はまだ決まってございません。

【高橋会長】 大滝委員。

【大滝委員】 絵としては、これまでこんなことができますよというイメージみたいなものがあつた中では、かなり広い広場みたいな道路が15号線の上でできるというような形のものがあるのではないかと思うんですけれども、そういったことも含めて、品川駅で言えば、現在でももう渋谷駅を抜いて乗降客がたくさんいるし、これからの開発を含めると、相当多くの人たちがここに集中してくるということになると、私が心配しているのは、大災害時の滞留者対策だと。そういった、いわば新たな課題も含めて検討していかなければ、これは進めていけないのではないかと思うんですけれども、そういう防犯対策や防災対策なども含めた課題も検討されているのかどうか、この辺はどうなんですか。

【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】 いろいろな情報が公開されているのではないかとこのご指摘については、確かに国道が9月ぐらいにプレス発表をして、国道上空に広場を検討するようなことをこれからしていきたいということはプレスされております

ので、それは間違いございません。

ただし、こういうふうになるのかどうかということについては、国道がこれから検討していくことになると思います。

先ほど京浜急行の品川駅は地上におけるといってお話をしたんですけれども、地上において自由通路が上空を通過するためには、どうしても国道の上にそれなりの空間がなければならぬわけで、それを西口のエリアと自由通路だけでつないでしまうと、先ほど大滝委員も指摘されていたように、駅前に人の空間としてたまる部分が全くないことになってしまいますので、本来は、もしかすると、国道を地下に入れて、地上を皆さんが通れるようにするのが本来の姿なのかもしれませんけれども、今回の全体の組み合わせからすると、京急が下において、国道と同じ地平面に並んで、その上に人が通れる空間と、駅前には広場が必要ですので、そういう広場の空間みたいなものが構成できないだろうかということで、国道が今、一生懸命、このことを検討していると。実際にできるものがどういうものになるのかについては、これから国道のほうで検討して中身は明らかになるとは思いますけれども、それぞれのプロジェクトで民間も含めて共有をしている考え方というのは、こういうふうなつながり方をすると。

災害時も含めて安全なのかということに関しては、先ほども言いましたけれども、国道自身をもともとトンネルにして地下にしてしまおうというぐらいのことをしないと何とか解決できないと考えていましたので、当然、この構築物も道路管理者である国道のほうで、構築物として震災にもきちんと耐えられるようなものとして構築されるものと私どもは考えておりますし、そういったご意見があったことについても、きちんと国道のほうには伝えていきたいと思っています。

【大滝委員】 防災上の不安ということとか、これを通じて西側地区の大規模な開発つながっていくのではないかと不安があるということについては指摘をしておきたいと思います。

【高橋会長】 どうぞ。

【只腰委員】 今回、廃止だけ出てきて、代替になるような地区計画等は検討中ということなんですが、もともと京浜急行が地平においてきて広場が追い出されちゃうというのが第一の原因ですよね。それから、その機能は西口の部分に広げる、これは地区計

画で地元説明をやっているんだと。それから、国道の上に広場機能を持たせるんだ。それはそれでそういうことなんでしょうけれども、普通、計画というのは後あわせというのか、原因と結果をあわせて、廃止だけ先にやるんじゃないかと、次はこうなりますというのを大体パックにしてやるのが通常、セット販売するわけなんですけれども、何で廃止だけ先にぼんと出てくるんでしょうか。例えば、京急は今、手続中ですよ。それから、西口の地区計画も手続中なので、それとあわせて廃止をやれば済むんじゃないかと思うんですが、廃止だけ説明して廃止を了解しろというのは、何かちょっと時期尚早というか、このことだけ先に廃止する積極的な理由がもしあれば、教えていただきたい。

【高橋会長】 どなたが。

【手島品川駅周辺街づくり担当課長】 京浜急行線につきましては、昨年度12月に案の都市計画の説明会を開いて、環境アセスメントもあわせて説明をするという手続をさせていただいております。京急の地平化にかかわる連立立体の事業について着実に進めていくためには、都市計画で下にありますという説明をしますので、どうしても地平にある今の国道の都市計画道路が重なっちゃうんじゃないかということになりますので、それは手続上、廃止をすることになりますというご説明をせざるを得ないだろうということで、先に9月にこの説明をして、まずなくなって、京急がおりてきて、国道と地区計画という形で全体がつながっていくというシナリオをそれぞれの関係者で合意して、都市計画手続に踏み切ったものでございます。

ご指摘のとおり、それを全部後あわせにすればいいじゃないかということに関しては、説明会等で説明の順番がどんどん後先になってしまいますので、私どもとしては、一番最初に、なぜ廃止しなければいけないのか、次に、そういう廃止手続をしているので、京急が都市計画手続上、下におりてきても何の支障もありません。これでつながる自由通路の部分については、きちんと地区計画のほうでフォローできますという形で順次説明ができるような形で、逆の言い方をすると、情報をお知りになりたい区民の方々にシナリオどおりご説明できるように取り組みをしてきました。手続的には、ご指摘のとおり、一番後ろのところでは都計審に全部シナリオが整っていて、ぼんと出ればいいじゃないかということは重々よくわかりますけれども、それぞれ東京都、港区、民間も含めて、いろいろな形で事業に取り組んでおりますので、まずは区民の皆さんにわかりやすく中

身を伝えたいということで、こういう段取りになったということで、ご理解をいただきたいと思います。

【只腰委員】 普通は、例えば先ほどの浜松町も、前回かその前かわかりませんが、地区計画を決めて、同時に特定街区を消しているわけでしょう。だから、同じ日にやれば済むわけですよ。説明の順番に全部手続をやるかというのと、そんなことはなくて、大体セットで、そのときにかかわる前の計画と新しい計画をあわせてやれば、普通は済むんですよ。だから、廃止だけ先に出てくると、廃止の先はどうなるんだということに議論としては必ずなるので、ご説明はわかるんですが、なるべく廃止される場合と廃止先、今の機能がいつ、どうなるんだということが連続して、説明を受けるほうがわかるようにやってもらいたいと思います。

以上です。

【高橋会長】 今、只腰委員からも、それからさっきの大滝委員からも同じ趣旨でいろいろご質問もあったと思うんですが、これから調整するというんじゃなくて、それらもきちんと調整できるように、これから案件がいろいろと事務局同士で話し合いがあると思いますが、そういうことがないようによろしくお願いします。都市計画は必ずしも全部一遍にできないところもありますが、できるだけ整合性のある絵なり説明ができるように、努力していただきたいと思います。

ほかにございますでしょうか。

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】 ありがとうございます。

それでは、お諮りいたします。

審議事項④「東京都市計画道路幹線街路放射第19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て答申することに賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

【高橋会長】 賛成多数です。そのように決定し、答申いたします。

それでは、引き続き、審議事項について、事務局より説明をお願いいたします。

【富田都市計画課長】 それでは、審議事項⑤につきましてご説明をさせていただきますと思います。

審議事項⑤「東京都市計画環状第二号線新橋・虎ノ門地区地区計画の変更について」、ご説明をさせていただきます。

資料5の計画図書に従ってご説明いたしますが、本日配布いたしました席上配布資料3のとおり、イメージ図などのスライドもご用意いたしましたので、あわせてご覧いただきたいと思います。

最初に、環状第二号線新橋・虎ノ門地区のまちづくりについてご説明をいたします。それでは、スライドをご覧ください。

まず、計画地の位置でございます。今回変更する箇所は、青色で示しております街並み再生方針を活用するⅨ-1街区及び地区施設としてⅢ街区の広場でございます。

次に、街並み再生方針でございます。

環状二号線の沿道につきましては、東京都のしゃれた街並みづくり推進条例に基づき、街並み再生方針を平成25年3月に決めました。

この制度は、街区再編のまちづくりを行う必要性が高いと認められる地区を街並み再生地区に指定するとともに、街並み再生方針として、整備目標、整備すべき公共施設や公益的施設に関する事項、魅力のある街並み形成のために必要となる建築物等の配置や形態、用途に関する事項などを定めます。

地権者の合意形成が図られた街区から段階的に整備を進めることを可能とするため、土地所有者等による小さな単位の都市計画の提案ができ、都市計画に基づく規制緩和により街区再編のまちづくりを促進する制度でございます。

本件は、この街並み再生方針を活用して再編整備を行うもので、今回、環状二号線新橋・虎ノ門地区地区計画を変更し、街並み再生方針の内容を地区整備計画に定めるものでございます。

次に、環状二号線新橋・虎ノ門地区周辺の歩行者ネットワークでございます。

計画地周辺のプロジェクトでは、地区内における歩行者ネットワーク及び周辺地区とつながりのある歩行者ネットワークが計画されております。

次に、計画地の現状でございます。

IX-1街区は、環状第二号線と区道第1014号線、区道14号線に面した街区で、敷地形状が不整形で細分化されていたことに加え、既存の建物の正面が環状二号線に向いていないなど、道路空間との一体性に欠ける町並みとなっております。

また、地区周辺では、日比谷線虎ノ門新駅の整備が進められております。

次に、環状第二号線沿道と広場の活用状況でございます。

左の写真は、平成28年11月に開催された東京新虎まつりの様子でございます。また、右の写真は、東京新虎まつりでⅢ街区の広場を活用したイベントの様子でございます。新虎通り周辺では、広幅員の歩道空間やⅢ街区の広場を活用した一体的なエリアマネジメント活動を通じて、にぎわいのある空間を形成しております。

それでは、地区計画の変更の内容についてご説明させていただきます。

大変お手数ですが、資料5の11ページとスライドをあわせてご覧いただきたいと思っております。今回の変更概要が記載されております。アンダーラインを引いた部分が変更箇所及び追加箇所として示されております。

まず、主要な公共施設の配置及び規模でございます。

今回、追加するⅢ街区の広場に関する変更で、隣接する虎ノ門一・二丁目地区の広場の1号と連携した歩行者ネットワーク及び広場空間を形成するため、既設の広場を約200平方メートル拡大し、約6,200平方メートルに変更しております。

次に、スライドをご覧ください。広場のイメージ図でございます。

デッキレベルで虎ノ門一・二丁目地区と接続する位置において、広場を拡大整備し、日比谷線虎ノ門新駅周辺における歩行者ネットワークを形成いたします。

次に、資料5の11ページにお戻りください。地区整備計画でございます。

まず、地区施設の配置及び規模でございます。今回、新たに追加するIX-1街区におきまして、地区内のネットワーク道路である区道第1014号線沿いに幅員0.5メートル、延長約17メートルの歩道状空地6を新設整備いたします。

次に、建築物等に関する事項でございます。

まず、地区の区分でございます。名称はIX-1街区、面積は約0.07ヘクタールでございます。

次に、建築物等の用途の制限でございます。

建築物の地上1階部分の用途を（1）から（4）の各号に掲げる用途以外に供する建築物は建築してはならないと定めております。

次に、1枚おめくりいただきまして、12ページをご覧ください。

まず、建築物の容積率の最高限度は10分の90、900%、建築物の敷地の面積の最低限度は500平方メートルでございます。

次に、壁面の位置の制限は記載のとおり定めております。

次に、建築物の高さの最高限度は80メートルと定めております。

次に、建築物等の形態または色彩その他の意匠の制限は、3及び4に記載のとおりと定めております。

次に、スライドをご覧ください。低層部の外観イメージ図でございます。内部ににぎわいを表出するため、透過性のある素材を使用する計画となっております。

次に、13ページをご覧ください。計画図1でございます。

図の中央下側のIX-1街区と記載してある部分が、今回、地区整備計画を定める街区となります。

次に、1枚おめくりいただきまして、14ページをご覧ください。計画図2-1でございます。

凡例にありますように、地上及びデッキレベルの主要な公共施設と地区施設を示しております。III街区の中央の広場を拡大整備いたします。

また、IX-1街区には、記載のとおり、歩道状空地6を新設整備いたします。

次に、1枚おめくりいただきまして、16ページをご覧ください。計画図3でございます。

壁面の位置の制限について示しております。図のIX-1街区に8号壁面及び9号壁面を定めております。

次に、大変お手数ですが、23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3行目に記載のとおり、公共施設等の整備により歩行者ネットワークを形成するとともに、街並み再生地区における魅力と活力を生み出す沿道まちづくりを推進するため、面積約13.8ヘクタールの区域について、地区計画を変更するものであるとして

おります。

地区計画の変更案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でございます。スライドをご覧ください。

本日、当審議会におきまして、都市計画の内容についてご了承いただければ、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は本年3月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⑤、東京都市計画環状第二号線新橋・虎ノ門地区の変更のご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。

長屋委員、どうぞ。

【長屋委員】 参考資料に、低層部の外見のイメージがございます。それから見ますと、ガラス主体のファサードと書かれて2階まで吹き抜けになっており、住宅部分とそれ以外の部分の入り口が違います。そうしますと、そこに住んでいる方は住宅の入口を使い、車をとめるときは反対側の駐車場まで入り車を駐車する。この認識で良いのでしょうか？

【村上開発指導課長】 そのとおりでございます。パワーポイント版の12ページ、低層部の外観イメージ、これが環状二号線側のファサードになるわけですけれども、低層階の左側が住宅の出入り口、環状二号線から入っていただく形になっています。ご指摘のとおり、駐車場につきましてはこの裏側になりますので、10ページが配置になっているんですけれども、こちらの南側の左側が駐車場の出入り口、車の方はそちらから駐車していただく形になってございます。

【高橋会長】 よろしいですか。

【長屋委員】 ファサードがないと、にぎわいの演出というのは難しいと思われるのでしょうか？

【富田都市計画課長】 基本的には、先ほどご説明させていただきましたが、新虎通りにつきましては、エリアマネジメント活動をして、今、エリアマネジメント団体が、

オープンカフェや、先ほど申したように新虎まつりとか地域間連携ということで、いろいろな地方のお店を出してにぎわいの演出をしているところでございまして、こちらにつきましても、にぎわいをつくって、環状第二号線全体で将来的にはにぎわいを演出していくということで、そういう形で街並み再生方針を定めて、にぎわいを演出していくという仕組みをつくってございます。

【長屋委員】 わかりました。

【高橋会長】 ほかにございませんでしょうか。

大滝委員、どうぞ。

【大滝委員】 参考資料3の主な整備内容（予定）という3のところがありますけれども、このIX-1の街区は2つの隣地も含めてということになるのかもしれませんが、ここ全体で地権者というのは何人いて、それが個人、法人はどうか。それと、現在、この計画を立てているのは個人なのか法人なのか、このあたりはどうですか。

【高橋会長】 開発指導課長。

【村上開発指導課長】 本計画地につきましては、法人1者でございます。

【大滝委員】 この隣地の地権者は1人ずつということになりますか。

【高橋会長】 開発指導課長。

【村上開発指導課長】 隣接地につきましては、計画地の西側になりますけれども、土地としては現在、2筆でございまして、所有者としては、個人の方の所有地が2つございます。

【大滝委員】 両方個人？

【高橋会長】 開発指導課長。

【村上開発指導課長】 まず、お一人は完全に個人の方でございまして、もう一人が、1人で事務所をやられている方で、法人というのか個人というのかちょっと微妙なんですけれども、基本的には個人かなというニュアンスもございます。

【大滝委員】 それから、この隣地がどういうふうになるのかというのを聞きたいんです。例えば北側の隣地で言うと、ここでビルを建てるとなった場合は、1階に自動車の車庫をつくることはやむを得ない場合は認められるわけですがけれども、その場合、環二側には出入り口がつかれないとなると、こっちの左側の区道15号線ですかね、こっ

ち側にしか出入り口がつかれないんじゃないかと思うんです。現地を見てないからわからないですけども、それは可能になるのかどうか、これはどうなんですか。

【高橋会長】 開発指導課長。

【村上開発指導課長】 まず、駐車場を仮につくられるとすれば、環状二号線側からの出入りは遠慮していただいておりますので、西側の区道のほうに駐車場をつくっていただく形になろうかと思っております。また、建てかえ自体はそれぞれ現行の法規の中で皆さんできますので、ご相談なんかがあれば、その中で対応していきたいと思っております。

【大滝委員】 西側に出るしかないんだけど、それだけの道路幅があるのかどうかというのを聞いたんです。

【高橋会長】 開発指導課長。

【村上開発指導課長】 西側の敷地が接している道路につきましては幅員が8メートルございますので、駐車場なんかの出入りについては問題ございません。

【大滝委員】 それから、環状第二号線に面する建築物の低層部ににぎわい施設を配置するとなっているんですけども、建築物等の用途の制限に、郵便局、銀行の支店以外、要するに、郵便局とか銀行というのは認められるわけです。銀行のように3時になっちゃくと窓口が閉まって、ご存じのように、大体銀行はシャッターを閉めてしまうわけなんですけれども、そういう業者がほんとうににぎわい施設になるのか。夜になれば火が消えたようになっていくわけなんですけれども、實際上、にぎわい施設を配置するという点から見ると、銀行、郵便局もそうかもしれないですが、ふさわしくないんじゃないかと思うんですけども、どうしてこういうものがにぎわい施設として認められているのか、この辺はどうなんですか。

【高橋会長】 開発指導課長。

【村上開発指導課長】 1つは、にぎわいというよりは、生活利便施設というような意味づけとしても認めていこうという考え方でございます。

【大滝委員】 にぎわい施設に生活利便施設も含まれているということなわけですか。そうすると、例えば保育園みたいなのもつくれるということですか。

【村上開発指導課長】 にぎわい施設の中の用途の中に利便性のあるものも含めては

おりますけれども、にぎわい施設そのものに保育園等は含めてございません。

【高橋会長】 よろしいですか。

【大滝委員】 今回の変更の場合、再開発そのものには私どもも反対していますけれども、實際上、不整形の土地を整形にして、敷地の整備とか集約を進めて再生を図るといふ点で言えば、これしか方向はないのかなという点では、あえて反対はしませんけれども、そういったことについては述べておきたいと思います。

【高橋会長】 どうぞ。二島委員。

【二島委員】 今のにぎわいに関係するんですが、住宅のエントランス部分が環二側というか、新虎通り側に何メートルぐらいの幅をとる形になるんでしょうか。

【高橋会長】 住宅のエントランスということですね。

【二島委員】 はい。住宅エントランス部です。

【高橋会長】 これはどなたが。開発指導課長。

【村上開発指導課長】 すみません。正確な図面がございませんけれども、配置図等から考えますと、住宅のエントランスは大体5メートルぐらいが環状第二号線に面しているかなと考えてございます。

【二島委員】 かつて、商店街の中にマンションができて、やはりマンションの1階部分に何とか店舗を入れてほしいけれども、店舗が入ると、マンションとしては機能しないということもあって、指導はしていただく部分はあったと思うんですけれども、それで商店街が廃れたと。1階部分がマンションのエントランスになってしまって、商店がなくなってしまって廃れたということが、かつて、港区内でもありまして、商店街の皆さんからすると、商店街に面したところに建つ建物については、1階は必ず店舗にしてほしいというようなご要望を区のほうから指導していただけないものかといったようなこともご要望ベースでありまして、そういうことを考えると、ここは地域のマネジメントの中で1階部分についてはにぎわいを必ず設けていくということで、こういった仕立てになってはいるんですけれども、環二側というか、新虎通り側に住宅側のエントランスを設けずに、先ほど駐車場の出入り口の話がありましたけれども、この絵で見るところの正面側は全てにぎわい施設にして、住居系の出入り口はまた別の面からとるといふような指導というか、そういった誘導はできないものでしょうか。

【高橋会長】 開発指導課長。

【村上開発指導課長】 街並み再生方針の中で、基本的には、にぎわい施設は環状二号線に面したところの3分の2以上、間口をとってくださいという指導をさせていただきますので、例えば今回は住宅のエントランスになってございますけれども、ほかのビルで、例えば事務所ビルやなんかもそのような出入り口ができないかという、ここまで厳しいことは考えられませんので、にぎわいとしては3分の2を重視してくださいということで指導しているところでございます。

【二島委員】 わかりました。3分の2は確保して、3分の1については純粋な入り口、建物に対する出入り口ということでもやむを得ないという基準があるということであれば、もちろんこれは当然のことだと思うんですけども、今後もこの面に面してさらに整備が進んで、この地域全体、通り全体でにぎわいを求めていくという方針にかなうような、先ほども例えば銀行の話がありましたけれども、時間が来てシャッターが閉まっちゃうような銀行の支店というのはそぐわないと思いますし、今は白金高輪駅を出たところなんかは、銀行のATMを設置しつつ、そこをカフェと共有しているというような場所もあったりするので、でき上がった後も、きちんと地域の方針に沿う形で運用されていくように、事業者さんのほうに指導、助言、誘導をしていただきたいと。これは要望です。

【高橋会長】 意見ということでよろしいですね。

【二島委員】 はい。

【高橋会長】 ほかにございますでしょうか。

どうぞ、福島委員。

【福島委員】 この共同住宅の戸数と、駐車場は機械式立体駐車場でよろしいでしょうか。それと、何台ぐらいの駐車スペースを確保しているでしょうか。

【高橋会長】 開発指導課長。

【村上開発指導課長】 住宅につきましては、まだ現段階での計画と聞いておりますが、74戸を今の段階では計画していると聞いてございます。駐車場につきましては、機械式駐車場で、タワーでぐるっと回るタイプで、20台収容という形でございます。

【福島委員】 ありがとうございます。

【高橋会長】 ほかにございますでしょうか。

それでは、ただいまの案件につい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⑤「東京都市計画地区計画環状第二号線新橋・虎ノ門地区地区計画の変更について」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。

審議案件は以上でございますが、事務局から何か説明がありますでしょうか。

【富田都市計画課長】 本日は、長時間にわたりましてご審議をいただきまして、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3月下旬を予定してございますので、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いたします。

事務局からの連絡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。

午前11時48分 閉会