

第 2 3 8 回

港区都市計画審議会議事録

平成 3 0 年 7 月 2 4 日 (火)

港区役所 議会棟 1 階 第 5 ・ 6 委員会室

次 第

審議案件

- ・都市高速鉄道に係る都市計画案について
 - (1) 東京都市計画都市高速鉄道京浜急行電鉄湘南線の変更について
 - (2) 東京都市計画都市高速鉄道第一号線の変更について
- ・地域冷暖房施設に係る都市計画案について
 - (3) 東京都市計画地域冷暖房施設虎ノ門一・二丁目地区地域冷暖房施設の変更について

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
大滝陽平	出席	
加藤孝明	出席	
乗原康雄		欠席
真田純子	出席	
只腰憲久	出席	
網川智久	出席	
松谷春敏	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	
七戸じゅん	出席	
二島豊司		欠席
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 竹多	出席	
守屋正巳代理・中谷	出席	

◎ 区の住民委員

氏名	出欠状況	
上田祐子	出席	
阪本拓也	出席	

午前10時00分 開始

【富田都市計画課長】 それでは、大変お待たせいたしました。これより、第238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、二島委員におかれましては、所用のため欠席とのご連絡が入っております。池邊委員につきましては、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、竹多交通課長が、芝消防署長の守屋委員の代理として、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、また暑い中を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、諮問いたします案件は3件ございます。

1件目は、都市高速鉄道京浜急行電鉄湘南線の変更です。2件目は、都市高速鉄道第1号線の変更です。3件目は、虎ノ門一・二丁目地区地域冷暖房施設の変更です。

まず、京浜急行電鉄湘南線・第1号線の変更についてです。品川駅周辺では今後、JR新駅やリニア中央新幹線の開業が予定されており、都市計画道路、鉄道などの都市基盤の整備が進められております。羽田空港へのアクセス路線である京急本線の品川駅は、空港への列車やホームがわかりにくいことや、乗換えのために上下移動を要することなど、利便性における課題があります。また、京急線品川第一踏切では、慢性的な交通渋滞が生じており、道路交通の円滑化や東西連絡性の強化が課題となっております。

このたび、京浜急行電鉄湘南線の品川駅から北品川駅付近において、踏切による交通渋滞の解消や沿線市街地の一体的なまちづくりの推進等を目的として、連続立体交差事業を実施するため、都市計画を変更するものです。あわせて、都市高速鉄道第一号線分岐線の区域を一部変更するものです。

次に、虎ノ門一・二丁目地区は、港区まちづくりマスタープランにおいて、新橋・虎ノ門地域の開発事業の機会を捉え、地域全体のエネルギー効率と防災性の向上を図ることが掲げられております。

本地区では、平成29年2月に地域冷暖房施設が都市計画決定され、既に熱供給に向けた工事が進められております。このたび、平成30年3月に虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業が決定されたことに伴い、新たな熱供給を行うため、地域冷暖房施設の変更を行うものでございます。

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をいたします。

【富田都市計画課長】 ありがとうございます。

区長は公用のため退席させていただきます。

【武井区長】 どうぞよろしく願いいたします。

(区長退席)

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

【只腰会長】 皆様、お暑いところ、大変ご苦勞様でございます。

それでは、始めたいと思います。

本日ですが、お手元、日程表のとおり、審議事項、先ほど区長から説明ありました3件でございます。おおむね正午を目標に進めてまいりたいと思います。よろしく願いいたします。

初めに案件の説明の後に質疑を行います。

では、事務局から順次説明をお願いします。

【富田都市計画課長】 それでは、最初に資料のご確認をさせていただきます。

事前に送付いたしました資料として、資料目録とともに、資料1が「東京都市計画都市高速鉄道京浜急行電鉄湘南線の変更案」の照会文、計画図書及び理由書。資料2が「東京都市計画都市高速鉄道一号線の変更案」の照会文、計画図書及び理由書。参考資料1が、都市高速鉄道の変更についてまとめた資料でございます。

資料3が「東京都市計画地域冷暖房施設虎ノ門一・二丁目地区地域冷暖房施設の変更

案」の計画図書及び理由書。参考資料 2 が、虎ノ門一・二丁目地区地域冷暖房施設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、席上配付資料目録とともに、席上配付資料 1 - 1 が、品川駅周辺で進められている基盤整備事業についてまとめた資料でございます。

席上配付資料 1 - 2 及び席上配付資料 2 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。

それでは、大変恐縮ではございますが、着座にてご説明をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

審議事項 1 及び 2 につきましては、関連する案件であるため、まとめてご説明をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、審議事項 1 「東京都市計画都市高速鉄道京浜急行電鉄湘南線の変更について」、審議事項 2 「東京都市計画都市高速鉄道一号線の変更について」、ご説明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 1 及び資料 2 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 1 - 1 及び席上配付資料 1 - 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、席上配付資料の 1 - 1 をご覧ください。品川駅周辺で進められております基盤整備について、ご説明させていただきます。

まず、中央の位置図をご覧ください。品川駅周辺では、JR 品川新駅が 2020 年に暫定開業。2024 年に本開業が予定されていることや、リニア中央新幹線が 2027 年に品川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

都市基盤の整備が進められております。

次に、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、緊急車両の速達性の向上や安全な避難経路の確保などを整備目的としております。2027年に高輪区間平面部、2032年に全線開通を目指し、整備を進めていく予定でございます。

次に、品川駅西口地区地区計画でございます。当審議会に本年3月に付議し、ご答申をいただき、6月に都市計画決定しております。

品川駅の駅前空間を、官民が連携し、品川駅西口地区の区域内にも整備して、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から名古屋間の開業までに、駅前空間の確保を目指し、整備を進めてまいります。

次に、都市計画道路幹線街路放射第19号線、国道15号でございます。

都市計画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、車と歩行者の空間を分離することで、安全な歩行者動線を確認し、駅とまちの回遊性を向上させる計画としております。2027年に駅前空間の確保を目指し、整備をしていく予定でございます。

次に、本日、当審議会でご審議いただく京浜急行本線の連続立体交差事業でございます。京急線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整備目的としております。

品川駅におきましては、京急線を地平化し、現在の東西自由通路を西側に延伸することにより、歩行者がJR品川駅の改札口と同じレベルで、西口方面へ移動することが可能となります。2027年度に京急線品川駅の地平化。2029年度に連続立体交差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、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、泉岳寺駅利用者の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年の事業完了を目指し、整備を進め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、席上配付資料 1 - 2 とスライドをあわせてご覧いただきたいと思ます。

まず、品川周辺のまちづくりの概要でございます。

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、東京都が策定いたしました「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014」に、京浜急行の地平化や品川第一踏切の解消などが示されております。

次に、品川駅、北品川駅の現状でございます。

品川駅は、JR 在来線や JR 東海道新幹線、京急線など多くの路線が乗り入れるターミナル駅となっており、今後、羽田空港の国際化やリニア中央新幹線の整備に伴い、交通結節点として、さらなる機能強化が求められております。

京急線の品川駅は、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ことや、乗りかえのために上下移動を要するなどの課題がございます。

また、北品川駅の北側の京急線品川第一踏切では、慢性的な交通渋滞などが発生しており、道路交通の円滑化や東西連絡性の強化が課題となっております。

次に、連続立体交差事業について、ご説明をさせていただきます。

連続立体交差事業とは、鉄道を一定区間連続して高架化、または地下化し、道路と立体交差化することで、多数の踏切を同時に除去することができる事業でございます。踏切を除去することで、踏切事故や交通渋滞が解消されます。また、鉄道による地域の分断が解消され、まちづくりが推進されることで、沿道区域の活性化が図られます。

次に、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。

まず、縦断図における黒色の線が、新馬場駅から泉岳寺駅までの現況を示しております。赤色の線が、連続立体交差事業の計画を示しております。計画事業区間は、品川駅北側の港区高輪二丁目から北品川駅南側の品川区北品川二丁目までの約 1.7 キロとなります。

次に、一般部における標準断面図についてご説明をさせていただきます。標準断面図は、泉岳寺駅から京急線品川駅を經由して、新馬場駅方向を見たものになります。泉岳寺駅から品川駅付近の地下部は、既存の地下トンネルに接続する計画となります。品川

駅付近は、高架式から地表式に変更いたします。なお、引き上げ線につきましては、折り返し運転などの機能が必要なため、地表部に移設いたします。また、北品川駅付近から新馬場駅は、3つの踏切を除去するため、高架式といたします。

品川駅西口は、現在、歩行者がJR品川駅から高輪三丁目方面の西口地区に向かうためには、東西自由通路から階段をおりて、国道15号の横断歩道を渡る必要があります。京急線を地平化し、現在の東西自由通路を西側に延伸することで、JR品川駅の改札口と同じレベルで、西口地区方面へ向かうことができ、歩行者の利便性や安全性が向上いたします。

また、国道15号につきましては、東京国道事務所が、道路上空の空間を有効活用するなどの品川駅西口駅前広場の再編整備計画を検討しており、今後、駅と歩行者との空間が分離され、安全な歩行空間を確保し、駅とまちとの回遊性の向上が図られます。

次に、本事業に合わせ変更する都市計画の概要について、ご説明をさせていただきます。

ピンク色で着色しております部分が港区の区域。薄緑色で着色しております部分が品川区の区域となります。今回、変更いたしますのは、赤色で示されております都市高速鉄道京浜急行電鉄湘南線の区間約2.0キロメートル及び緑色の線で示されております都市高速鉄道1号線分岐線の区間約0.9キロメートルとなります。

次に、大変お手数ですが、資料1の3ページをご覧ください。

都市高速鉄道京浜急行電鉄湘南線の変更概要といたしましては、港区高輪二丁目から品川区北品川二丁目の区間におきまして、1点目として起点位置の変更。2点目として、一部区域の変更。3点目として延長の変更、約3,600メートルから約5,100メートル。4点目として、構造形式の変更 北品川駅付近において地表式から嵩上式。5点目として、構造形式の地表式、地下式を新規に追加しております。

また、港区高輪三丁目の品川駅が新規追加。品川区北品川一丁目の北品川駅が一部区域の変更となります。

次に、大変お手数ですが、資料2の3ページをご覧ください。都市高速鉄道第1号線分岐線の変更概要といたしましては、港区高輪三丁目から港区高輪二丁目の区間におきまして、1点目といたしまして、一部区域の変更。2点目といたしまして、構造形式の

変更、嵩上式から地表式となります。

次に、スライドをご覧ください。都市高速鉄道京浜急行電鉄湘南線の都市計画の区域について、ご説明いたします。青色で着色しております区域が現在、都市計画決定されている都市高速鉄道京浜急行電鉄湘南線となります。赤色で着色しております区域が、都市高速鉄道京浜急行電鉄湘南線の都市計画の変更区域となります。

次に、大変お手数ですが、資料1の4ページをご覧ください。計画図1でございます。赤色で着色しております区域が、計画変更新線で、起点位置を港区高輪二丁目に変更しております。

次に、5ページをご覧ください。計画図2でございます。品川駅を含む区域を追加しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、6ページをご覧ください。計画図3でございます。黄色で着色しております区域が、計画変更廃止線で、北品川駅が変更前の起点位置となります。

次に、7ページをご覧ください。計画図4でございます。品川北品川二丁目が、都市計画変更の終点となります。

次に、都市高速鉄道第1号線分岐線の都市計画の区域についてご説明いたします。

大変お手数ですが、スライドをご覧ください。青色で着色しております区域が、現在、都市計画決定されている都市高速鉄道第1号線分岐線となります。赤色で着色しております区域が、都市高速鉄道第1号線分岐線の計画変更の区域となります。

次に、大変お手数ですが、資料2の4ページをご覧ください。計画図1でございます。赤色で着色しております区域が、計画変更新線。黄色で着色しております区域が、計画変更廃止線でございます。

次に、5ページをご覧ください。計画図2でございます。同様に品川駅付近の計画変更新線及び計画変更廃止線を示しております。

次に、1枚おめくりいただきまして、6ページをご覧ください。都市計画の案の理由書でございます。下から6行目に記載のとおり、「京浜急行電鉄湘南線の品川駅から北品川駅付近において、踏切による交通渋滞の解消及び沿線市街地の一体的なまちづくりの推進等を目的として、連続立体交差事業を実施するため、都市計画を決定しようとする

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、11月中旬の東京都の都市計画審議会に付議されます。都市計画決定の告示につきましては、12月を予定してございます。

甚だ簡単ではございますが、審議事項1「東京都市計画都市高速鉄道京浜急行電鉄湘南線の変更について」、審議事項2「東京都市計画都市高速鉄道第一号線の変更について」のご説明は、以上でございます。

よろしく願いいたします。

【只腰会長】 事務局の説明は終わりました。

それでは、これから審議に入りたいと思います。質問、ご意見のある方、挙手をお願いいたします。阪本委員。

【阪本委員】 ご説明ありがとうございます。

1点でして、開かずの踏切は、ほんとに開かないので、今回、非常に便利になるなどというのは感じております。

ただ、単純に興味としてなんです、京浜急行本線さん、京急と略させていただきますけれども、京急さんも北品川の先ぐらまで地下に潜らせるみたいなアイデアとか、逆に道路自体をかさ上げして、今、電車側が越えようとしていますけれども、道路側を上、越えさせようかという話も、検討があったと思うので、そうしなかった理由のようなものがあれば、教えていただけると。

【只腰会長】 事務局、どうぞ。

【富田都市計画課長】 道路をかさ上げするようなお話や、地下ができなかったというところですね。縦断図ですね。現在、新馬場駅でございますが、京急が蒲田から連続立体交差事業で、こう来てございまして、どうしても物理的に今、北品川でおりにいるような状況でございます。

1点目として、道路をかさ上げしますと、この沿道道路、かなり長距離にわたって、勾配を変えていかなきゃなりませんので、相当な費用と工事に時間を要するというところでございます。道路の高さ等、影響があるということで、今回は連続立体交差事業とい

うことで、この踏切を解消するために高架化することを目的としてございます。

そのまま高架化ができないかという、上にずっと上げていきますと、今度、こちらの泉岳寺駅方面にすりつかないというような課題もございまして、踏切を解消した後、京急線を地平化するというような形で、検討を進めてまいりました。

【阪本委員】 ありがとうございます。

ちなみにすみません。工事費を全く無視して考えていますが、北品川の段階から沈めるという話もあるかなど。いや、ぱっと見で思うと、新馬場と北品川の間で埋めてしまってというのもあるのかなどは。それは地盤的に難しいところがあったんですか。

【富田都市計画課長】 一番の影響は、埋めてしまいますと、このところではJRの線路の上、新幹線がありますから、地下というものは物理的に非常に影響を与えることから、高架化ということで、経済的にも高架化が経済的であるということで、高架化となっております。

【阪本委員】 理解しました。ありがとうございます。

【只腰会長】 よろしゅうございますか。ほかにいかがでしょうか。大滝委員。

【大滝委員】 品川区の部分になりますけれども、北品川駅の高架化による騒音の被害が、発生する懸念というのがあるわけです。これまでも高架化では、騒音がひどいということで、各所で反対の運動とかというのは結構あったようにも思うんです。そういう心配と、その対策などについてとられているのかどうか、このあたりについてお聞きしたいと思います。

【只腰会長】 事務局。

【富田都市計画課長】 まず、騒音に対する懸念でございます。環境影響評価書の案の中では、昼間でいきますと、現在の騒音のレベルが58から69デシベルに対して、完成後は51デシベルから57デシベル。夜間につきましては現況、53から63デシベルに対して、46デシベルから52デシベルという形でございます。

立体交差化事業になりますので、防音壁の設置やロングレールといって、振動や騒音を抑えるもの。そのほかにも、バラスト軌道の作業という形で、振動を抑えるような対策を講じます。また、車両や軌道の検査や保守作業の十分な実施をすることで、騒音を抑えるという計画になってございます。また、事業完了後も、騒音の測定を通して、も

し課題がある場合には対策をするということで、説明がございますので、よろしくお願いいたします。

【只腰会長】 どうぞ、大滝委員。

【大滝委員】 わかりました。あとは、意見として申し上げたいと思うんです。

今、説明があったように、品川駅の地平化によって、バリアフリー化とか東西連絡性の強化ということが進められるわけです。一方で、品川駅の西口地区の開発、今、説明ありましたけれども、これが進んで高層化とか、あるいは高輪の緑豊かな環境が壊れていくという危惧の声もあるわけなんです。そういった点とか、それから品川駅のほうも、この説明でも周辺の一体的なまちづくりの推進ということで、このことによって再開発が推進されて、住民が追い出されていくという危険もあるということですね。これ、今後についていえば、かなり大きな問題が出てくるのではないかというふうに思うんです。

ただ、今回の変更は、品川駅からの高架化ということで、交通渋滞の解消という点については、切実な要望もありますので、そういう意味では今回の変更については、反対するものではないということは申し上げておきたいというふうに思います。

【只腰会長】 ほかの委員はいかがでしょうか。近藤委員。

【近藤委員】 都市計画案の段階で、住民の説明会があったと思うんですけれども、そのときの主な意見とか、あと、これ30年12月に都市計画決定されて、いつごろ工事着工して、完成のめどというのは、どのくらいなのでしょう。

【只腰会長】 どうぞ。

【佐藤土木課長】 説明会の主な質問でございます。今後の都市計画手続に関するスケジュール。あとは、事業の主体や事業費に関するご質問、鉄道の線形に関するご質問といったものが、主な質問でございました。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 事業につきましては、30年12月の都市計画決定を受けて、その後、平成32年度の事業認可をして、おおむね10年間の工事を予定してございます。

【近藤委員】 わかりました。

【只腰会長】 よろしいですか。望月委員。

【望月委員】 医師会の望月です。よろしくお願ひします。

今回の審議案と直接関係ないかもしれませんが、これに書いてあります環状第4号線なんですけど、この審議会で一番初めにこの話が出たときに、物理的に建築学的に無理だったら、やめるかもしれないというように説明を受けたと記憶しているんですけど、そのあたりはクリアされたんでしょうか。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 高輪区間といいまして、国道1号線から品川駅のほうに行くにつきましては、細かい測量などをして、事業を進めてございます。白金台のほうにつきましても今後、東京都が住民としっかりと話し合いをしながら、事業を進めていくということです。

線路を越える部分につきましては、土地区画整理事業等で事業を進めていくような形になります。当然、JRの上を越えていく形になって、難工事でございますが、今後、具体的な設計を進めていくというふうにお聞きしてございますので、現時点では、中止するというような状況とは聞いてございません。

【望月委員】 わかりました。

【只腰会長】 どうぞ。

【綱川委員】 質問なんですけれども、環4の整備と今回の鉄道の線路の整備と、今の東のほうからトンネルで、ホテルの横に出てくる道ありますよね。教会の横のところに。八ツ山の線路の下のところ、こう。それで、これができることによって、直接は関係ないんですけれども、その三者を全部考えて、今でもトンネルを出ていくと、何かややこしくて、よくわからないんですよ。五反田のほうへ抜けるには、どうしたらいいのかとか。そうすると、ここで変な渋滞を起こすとか、そういう予測というのは出ていますでしょうか。この面全体を考えたときの交通の流れですよ。それをどういうふうに予測なさっているんでしょうか。

【只腰会長】 どうぞ。

【佐藤土木課長】 現状の道路計画につきましては、今回、立体交差になる部分とは、鉄道が上へ上がるということで、地表化の道路については、特段の変更するという検討には至っていないと聞いております。

【只腰会長】 どうぞ。

【綱川委員】 言いたいのは、踏切がなくなって、八ツ山を越えて品川駅のほうへ行くほうが、スムーズに行くようになるわけですね。すると、下からこう来るのが、こう来ていて、それと今度は環4が高架で抜けていくとか、その辺の面的に、この地域全体の交通が、将来的にどこがどういうふうになるという予測をしていらっしゃるかどうかという質問なんです。

【只腰会長】 土木課長。

【佐藤土木課長】 環状4号線が、高輪のほうから品川を港南のほうへまで抜ける計画も含めて、東京都のほうで、交通量の計算とか、それが展開していったときに、周辺の道路にどのような影響を与えるのかといった検討というのはされております。

【只腰会長】 ご質問は環4関連ですか、北品川の周辺ですか。

【綱川委員】 いろいろあるんで、ここだけで判断するよりは、全部を面で見えないと。それで、検討はなさっていますかということです。

【只腰会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 当然、今回の京急線の環境影響評価の中でも、要するに工事中も踏まえて交通については、渋滞等が発生しないかというような検証はしてございます。面的に、環4につきましても、いろんな交差点がありますので、交差点飽和度といって、交差点に問題が生じないかというような検証もしているというふうにお聞きしてございますので。

【只腰会長】 よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。阪本委員。

【阪本委員】 本題の京急の立体交差なんですが、うまくいけばですけども、ちょうど事業年度がリニア中央新幹線の開業、当たるなと認識しておりまして、構想されている情報を聞く限り、品川駅のリニアは大深度地下につくるよということを公表されているかなと思うんです。これ、そこと京急さんとの動線みたいなのは当然、設計段階で今、組まれているんですか。それともJRのほうも、そこはそこまでの利用者がいないとか、京急とJRの在来線との乗りかえが、影響人数も多いし、まずはその解消を優先的に考えているという進め方なんではないでしょうか。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 今、委員ご指摘のように、リニアが2027年に来ますので、京急線の連続立体交差事業につきましても、2027年までに京急線を地平化して、先ほどご説明したように、東西自由通路を今、階段でおりるような形になってございますが、これを延伸するような形で、リニアの乗降客が品川駅を出て、安全にかつ利便性がいいように整備を進めていく予定で、事業を進めてございます。

【阪本委員】 ありがとうございます。

【只腰会長】 先ほど事業期間10年というお話ありましたけれども、それは全体の事業が10年ということで、自由通路部分の交差については、2027年時点で通れるようになるというか、線路は下がるということで、よろしいんですか。

どうぞ。

【富田都市計画課長】 全体は10年ということで、おおむね2029年度に連続立体交差事業の完了を目指してございます。そのうち品川駅につきましては、リニアとの関係がございまして、2027年に地平化を完了させる予定で今、事業を進める予定でございます。

【只腰会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ、松谷委員。

【松谷委員】 すみません、2点ありまして、1点は質問で、1点はお願いです。

1点目は、資料1の2ページ目に都市計画の理由が書いてありますけれども、その中に「環境影響評価書案のとおり」という記述になっているんですね。先ほどご説明ありましたけれども、環境影響評価については制度上、都市計画決定にあわせて環境影響評価を行う場合には、都市計画手続の中で行うということに法律上はなっていて、東京都は条例で、それをより精緻化しているんだと思うんです。この評価書案の概要は都市計画の審議に参考として出さないのが、港区流でしょうか。私が知っている公共団体は、都市計画の判断のときに環境影響評価が重要なので、概要は添付して説明されたりということもあるので。今までこうだったということであれば、それはそれで結構なんですけど、ちょっとお考えいただいてもいいかなという気がいたしますので、ちょっとお考えを。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 通常の開発でございますと、一般には風の影響や日影等について、概要は準備してございまして、質疑等があった場合にはご説明しているような状況でございます。今回の鉄道や道路につきましても、距離も大きいことや、港区だけではないような影響評価になっていますので、今までは特に、状況については、質問に対して答えているのが現状でございます。

【松谷委員】 わかりました。

2点目、ちょっとお願いは、今までお話もありましたことと絡むんですけれども、リニアができて、それから羽田空港の国際化がより進んで、京急の機能強化がなってくると、国際的な動き、インバウンドの出入りの拠点、特に羽田、それから成田も結んでいるわけです。その大きな玄関口が品川、現在も品川ですけれども、より大きな機能になってくるんじゃないかと思うんです。

それで、地表化して上下移動を一回すれば、自由通路で行き来できて、東海道新幹線にもつながるし、もちろん山手線とつながるし、リニアにつながって、日本全国へ散っていくわけですけれども、そのゲートウェイ機能をぜひ港区としても関心を持って、駅の中に、できるだけ要素を入れていただきたいなと思うんです。

ちょっとこれ、日本のよくない点なんですけれども、改札口を出て、案内所と書いてあるところに行くと、鉄道の案内所なんですよね。これ、新幹線駅も大体そうです。ヨーロッパの場合には、中央駅に着いて、一番わかりやすいところにインフォメーションの「i」という字があって、そこに行くと、まちの情報とか広域的な情報とか地図をくれたり、もちろんホテルを予約できたりとあって、いろんな機能があるのが、むしろそれが先にあって、鉄道の案内所というのは、むしろサブなんですよね。

多分、気をつけないと、京急さんの土地の上のデッキのところには、京急の案内所ができて、JRのほうへ行っても、そういう意味での観光案内所があんまりないという状況が、想定されるので、どこにつくるのか。費用を誰が出すのか。運営をどうするのかって、いろいろあると思いますけれども、そこについては鉄道事業者任せではなくて、港区としても、これから働きかけをしていただいて、せっかくできる品川駅が、より大きな有効な機能を持つようにしていただければということで、これは都市計画の案件と関係ないので。ただ、直接的じゃないけれども、これから動きがあるという意味で、ひ

とつお願いしておきたいと思います。よろしくお願いいいたします。

【只腰会長】 ご発言のうち1点目については、たしか都の都計審では、影響評価書の案の概略書みたいな、資料つきで説明があったと思うんです。私、よく覚えていないんですけど。この案件の議案の中に、理由の3行目、先ほどご発言ありましたように、「支障がないと判断する」というふうにさらっと書いてあるわけですが、ちょっとこれは検討いただきたいと思うんです、判断の根拠ですね。多分、環境要素がいろいろあって、それに対して、こういうことだから支障がないということで、こういう表現になっているんだと思うんですが、委員の皆さんがそういう理由が納得できるように、資料を作成いただくかどうかも含めて、今日ということないんですが、次回、同じような案件が出る前にご検討いただきたいと思います。

それから2点目、ご意見ということですが、せつかくのご発言ですので、もし、今、こういうことを考えているんだというのがあれば、ご紹介いただきたいと思います。

【村上品川駅周辺まちづくり担当課長】 品川駅周辺の「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」でも、例えば本日ご説明させていただいております品川駅街区につきましては、来訪者にわかりやすい玄関口というゾーニングの位置づけをしております。また、品川駅の西側の今度、品川駅西口地区が国際業務街区、今度はこちらの北側になりますけれども、品川駅北周辺地区でも国際業務等がゾーニングされております。

そちらを踏まえまして、こちらの駅前につきましては、皆さんにわかりやすいような玄関口となるように事業者を指導してまいります。

【只腰会長】 そうなんですけど、プラス・ゲートウエーだから、その場所にお客さんが来て、いろいろ聞いたら、大体、東京のことが、日本でもいいんですけども、全体がわかるような機能を置いたらどうかというのが、松谷委員のご意見だと思うんです。何かそういう、今、よくありますよね。大きなターミナルには案内所というのかな。別に鉄道の案内所じゃなくて、全体のことがわかる。それは品川について計画はないんですか。

【富田都市計画課長】 今、浜松町の貿易センターの中には、そういう港区の観光案内機能というものがありますので、今後、東京都や関係機関と協議しながら、松谷委員

ご指摘のとおり、当然、港区に海外から、世界中の海外の方々が来ますので、快く港区で過ごしていただきたいと思いますので、そういう点については関係者と今後、協力して、努めていきたいというふうに考えてございます。

【只腰会長】 ほかにいかがでしょうか。

ちょっと私から1点だけ、すき間の質問なんですけど。資料1の5ページあたりを見ますと、赤いところが新しくできる京急線ですよね。それで、かさ上げというか、高架からずっと下がってきて、地平なんですけど、現在の国道との間に今の線路がありますよね。これ、工事の都合もあると思うんですが、JR側に線路を振って、将来形はこういうふうになると思うんですが、国道との間に、今の駅の部分というか、線路の部分のすき間ができますよね。今の駅相当部分の広いすき間ができますけれども、このすき間はどういうことになるんでしょうか。線路が引越した後、更地になるのか。何か建つのか。それとも都市計画的に道路が広がるのか、ちょっとわかりませんが、その辺が、もしわかれば、教えていただきたいと。

【村上品川駅周辺まちづくり担当課長】 この5ページの例えば右側のほうとか、ずっと線路際のほうにつきましては、区画整理事業の中で宅地として整備されるものでございます。

【只腰会長】 区画整理の中で宅地として整理されて、そこに将来、建物が建つということですか。

【村上品川駅周辺まちづくり担当課長】 そのとおりでございます。

【只腰会長】 その区画整理はいつ決めるんですか。将来ですか。まだ決めてないですよ。

【富田都市計画課長】 平成28年4月に都市計画決定してございます。北周辺の、今、JR新駅のところだけ、事業認可を取って、事業を進めてございますが、今後、連続立体交差事業等がございますので、それにあわせて、同じように駅街区地区も区画整理事業の認可を取って、事業を進めていく予定でございます。

【只腰会長】 ここに書いておいてもらったほうがいいよね。黄色いところは、もう既に区画整理、決定はしているんだけど、まだ事業これからだというようなことがね。それ、次回、これが配付されるようだったら、ちょっと直しておいてください。

ということですが、ほかにご意見。どうぞ、上田委員。

【上田委員】 申しわけないんですけど、今、品川と北品川のお話が主なんですけれども、10日ぐらい前に、泉岳寺と芝浦四丁目に通じる短い深いトンネルがありまして、古いトンネルで80年たったトンネルで、コンクリートが落ちたって聞いておりますが、今、JRの新駅が建つので、いろいろ工事しておりますが、あの短い深いトンネルはどうなるのでしょうか。この際、ちょっと伺っておきたいと思って。

【只腰会長】 土木課長。

【佐藤土木課長】 席上配付資料1-1の中で、泉岳寺駅という文字が書いてありまして、その少し下に灰色で、線路をまたぐように横に線が入っております。これ、現状は高輪橋可動橋といいまして、非常に背の低いものでして、今回、新たに整備をし直す予定としております。

現状、かなり背が低くて、歩行者が通るときに首を傾げているんですけど、それが今度、新たにしっかりとした形で、車道と歩道と分離して、整備をする予定となっております。

【上田委員】 いつごろでございますか。

【佐藤土木課長】 完成につきましては未定でございます。

【上田委員】 そうですか。ありがとうございます。

【只腰会長】 ほかにいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

ないようでございますので、ただいまの案件につきまして、お諮りしたいと思いますですが、よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【只腰会長】 それでは、審議事項の1と2は非常に密接関連していますので、まとめてお諮りすることといたします。

審議事項1「東京都市計画都市高速鉄道京浜急行電鉄湘南線の変更について」及び審議事項2「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します。

(賛成者挙手)

【只腰会長】 ありがとうございます。全員賛成と判断いたしまして、さよう決定し、

答申をいたします。

それでは、引き続き、審議事項の③になります。事務局からご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3について、引き続きご説明をさせていただきます。

それでは、審議事項3「東京都市計画地域冷暖房施設虎ノ門一・二丁目地区地域冷暖房施設の変更について」、ご説明させていただきます。こちらは、港区が決定する都市計画でございます。資料3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2のとおり、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。

それでは、席上配付資料2とスライドをあわせてご覧いただきたいと思います。

本件は、地域冷暖房施設の都市計画でございます。地域冷暖房施設は、都市計画法第11条第1項第3号に該当する都市計画施設となります。地域冷暖房施設としては、建物ごとに設置されるボイラーや冷凍機等の熱源機器を一定の地域において集約し、冷暖房や給湯の蒸気、温水、冷水等を複数の建物に供給するための施設でございます。集約して製造・供給することによって、省エネルギーなどのさまざまなメリットを実現することができます。

都市計画に定める事項は、導管、熱発生所施設、いわゆるプラントの名称、配置等でございます。

イメージ写真のとおり、プラントは、蒸気、温水、冷水などの熱媒体を製造するための施設で、導管は、プラントで製造した熱媒体を供給建物へ送る管路でございます。

次に、変更の概要でございます。虎ノ門一・二丁目地区地域冷暖房施設は、模式図の青色で着色しております区域について、平成29年2月に都市計画決定しており、現在は、熱供給に向けてプラント及び導管の工事が行われております。

今回の変更は、平成30年3月に虎ノ門一・二丁目地区地区計画等が都市計画決定したことを受けて、赤色で着色しております民間建物に新たに熱供給を行うため、模式図の赤色の網かけで示しております虎ノ門一・二丁目地区第2プラントを新設するとともに、赤色の線で示しております導管を新設いたします。また、既に決定された黒色の線

で示しております導管を黄色の線で示すとおり延伸いたします。

本計画は、供給計画を拡大するとともに、既設プラントとの熱融通を行うことにより、供給区域への効率的かつ安定したエネルギー供給と環境への負荷の低減を図るため、都市計画を変更するものでございます。

次に、本地区におけるまちづくりの経緯をご説明させていただきます。

本地区は、街区の再編や日比谷線虎ノ門新駅の整備とあわせた交通結節機能や都市防災機能の強化を図り、国際競争力の強化を実現していくため、黄色で着色しております区域において、虎ノ門駅南地区地区計画が平成27年7月に都市計画決定しております。

また、緑色で着色しております区域において、虎ノ門一丁目3・17地区都市再生特別地区が、あわせて都市計画決定されております。

さらに、赤色で着色しております区域において、虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開発事業が、あわせて都市計画決定されております。

これらのまちづくりにより、多くの熱需要が見込まれ、省エネルギーやヒートアイランドの抑制、防災性の向上を図る観点から、虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開発事業により建設される建物、日比谷線虎ノ門新駅及び地下歩行者通路に熱供給を行うため、水色で着色しております区域において、平成29年2月に虎ノ門一・二丁目地区地域冷暖房施設を都市計画決定いたしました。

その後、街区再編による道路・公園の公共施設の整備や、歩行者通路等の整備による歩行者ネットワークの形成、広場等の整備によるにぎわい創出や、日比谷線虎ノ門新駅と一体となった交通結節機能の強化により、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、国際性豊かな魅力ある複合市街地を形成するため、黄色で着色しております区域において、虎ノ門一・二丁目地区地区計画が平成30年3月に都市計画決定されました。

また、緑色で着色しております区域において、虎ノ門一・二丁目地区都市再生特別地区が、あわせて都市計画決定されました。

さらに、赤色で着色しております区域において、虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業があわせて都市計画決定されております。

そして、冒頭に説明させていただいたとおり、今回、新たに建設される民間建物に熱

供給を行うために、虎ノ門一・二丁目地区地域冷暖房施設を変更するものでございます。

それでは、計画図書の内容について、ご説明をさせていただきます。大変お手数ですが、資料3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います。

今回、変更となる箇所につきましては、赤字で記載してございます。

1、地域冷暖房施設の名称は、虎ノ門一・二丁目地区地域冷暖房施設でございます。

次に2、導管でございます。名称は、虎ノ門一・二丁目1号線から4号線までで、位置は、起点、終点とも記載のとおりでございます。

次に3、熱発生所施設でございます。名称は、虎ノ門一・二丁目地区第1プラント及び第2プラントで、位置は記載のとおりでございます。

参考といたしましては、供給区域の名称は、虎ノ門一・二丁目地域冷暖房区域、面積は約3.8ヘクタールでございます。

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。新旧対照表でございます。括弧は変更前を示しております、今回、虎ノ門一・二丁目1号線の延伸と虎ノ門一・二丁目3号線及び4号線、虎ノ門一・二丁目地区第2プラントの新設が追加されております。

次に、変更概要でございます。まず2、導管は、虎ノ門一・二丁目1号線は延伸。虎ノ門一・二丁目3号線及び4号線は新設でございます。

次に3、熱発生所施設でございます。虎ノ門一・二丁目地区第1プラントは、名称変更。虎ノ門一・二丁目地区第2プラントは新設で、施設面積は約1,600平方メートルでございます。

次に、3ページをご覧ください。計画図でございます。導管と熱発生所施設の位置。参考といたしまして、供給施設と供給区域の位置を記載してございます。

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、「新規需要に対応したプラント（虎ノ門一・二丁目地区第2プラント）並びに導管の新設（虎ノ門一・二丁目3号線、4号線）及び延伸（虎ノ門一・二丁目1号線）を行い、地域への効率的かつ安定したエネルギー供給と環境への負荷の低減を図るため、都市計画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。スライドをご覧いただきたいと思います。

本日、当審議会へお諮りし、8月に都市計画の変更を告示する予定でございます。

甚だ簡単ではございますが、審議事項3「東京都市計画地域冷暖房施設虎ノ門一・二丁目地区地域冷暖房施設の変更（案）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。

【只腰会長】 事務局の説明は終わりました。

これから審議に入ります。ご質問、ご意見のある方は挙手をお願いいたします。真田委員。

【真田委員】 今、平面図で示していただいているんですけども、高さはどういうふうな関係になっているのでしょうか。プラントは、地下。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 第1プラントにつきましては地下3階、第2プラントにつきましては地下4階のレベルに設置をする予定でございます。

【真田委員】 そうすると、その上は普通にビルが建つということですか。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 今、委員ご指摘のとおり、その上に建物が建っていく形になります。

【真田委員】 そうすると、この図は、新規供給施設とプラントは本来、重なっていないといけないということですよ。

【富田都市計画課長】 この建物の地下3階に第1プラント。こちらの建物の地下4階に第2プラントという形で、この導管が約地下15メートルから16メートルの間で、ここをつながって行って、双方の熱供給を補っていくというような形の冷暖房施設の仕組みになってございます。

【真田委員】 図の表現がおそらく。今、プラントと供給施設が、完全に分かれて書かれているんですけど、本来、重なっているということで、いいのかということ。

【富田都市計画課長】 そうですね。第1プラントにつきましては、まず、この導管、1号線を通じて、この地下歩行者通路に供給されます。あわせて、この第1プラントから虎ノ門新駅に供給が予定されてございます。

こちらの第2プラントにつきましては、こちらの建物及びこちらのA-3街区の建物

にこの導管、4号線を通じて、建物に供給される計画となっております。

ハッチがちょっと透けてなくて、申しわけございません。見にくいので、次回以降はちょっと工夫をさせていただければと存じます。

【只腰会長】 つまりこの図面、3ですかね。席上配付の3の第2プラント、第1プラントというのは、濃い赤が抜けているけれども、ほんとは濃い赤が埋まっているべきところということでしょうね。ダブっているということですね。

【富田都市計画課長】 そうですね。建物の中にございますので。本来であれば、しっかりと同じ色で、建物と一体とわかるのが、委員ご指摘のとおり、わかりやすいと思いますので、次回以降、表現については工夫させていただきたいと存じます。

【只腰会長】 真田委員、よろしいですか。

【真田委員】 大丈夫です。

【只腰会長】 ほかにいかがでしょうか。どうぞ。綱川委員。

【綱川委員】 言葉の問題なんですけれども、延伸と新設って使い分けているんですね。それで、この絵を見ても、黄色のところは延伸で、赤いところが新設で、黒か、濃い紺が既設なんですよ。この黄色い部分だけ、何で新設。何か問題があるんでしょうか。何か都市計画上の言葉の問題で、そういうふうになっているのか。ちょっとその辺、教えてください。

【只腰会長】 席上配付の3の今、映っているやつで。

【富田都市計画課長】 平成29年の2月に決定したときには、第1プラント及び、この黒の線の1号線と2号線が都市計画決定されています。今回、第2プラントを設置する関係から、第2プラント及びこの3号線を新設。じゃ、3号線はどこまで表記するかということで、表記上の問題がありまして、今、委員ご指摘のように、ここまで新設という表現の仕方もございますし、こちらを延伸させる。新たにここまで1号線を延伸させるというような表現がありますが、ちょっと表現の問題だけでございまして、実際には第1プラントと第2プラントをつなぐという形でございます。表現上の表記の関係から、こちらを新設という表現を使っています。

【綱川委員】 ごめんなさい。表記で、何でわざわざそこをね。そうすると、黄色の部分は、第1プラントからつながっていますよ。そのブルーのところ入っても、今度

は赤になっていますね、左のほうに。黄色から。そこから先は赤ですから、新設ですよ。そこまでは第2プラントから来ていますよと。そこで切れているように思えちゃうわけですよ。だから、その新設と延伸をわざわざ分ける必要が、何か言葉上であるのかなという意味で。

【富田都市計画課長】 すみません。表現上、こういう形で表現をさせていただきましたので。趣旨とすると、第1プラントをつなぐ既設の1号線と、こちらを3号線という形で、じゃ、どちらを。3号線をどこまでするかというような違いでございまして。便宜上、申しわけありません。地下鉄の新駅のところで切って、3号線という表現をさせていただきました。

【綱川委員】 はい。

【只腰会長】 よろしいですか。

これは起点と終点と同じふうに書いてあるんですけども、実際は違うことをいっているんですね。延伸なんだから、どこか延ばしているわけで。終点を延ばしているのかな。

【富田都市計画課長】 そうです。

【只腰会長】 だから、たまたま終点の住所が虎ノ門一丁目と同じなんで、同じふうに見えるんだけど、実際はその中のある地点がずれているということだね。終点がね。それを延伸といっているんですね。そういうことですね。

【富田都市計画課長】 便宜上、国道までを1号線の延伸という形で表現をさせていただきます。既設の黒い都市計画決定しているものに対して、国道までを延伸という形。一方で、第2プラントから3号線が出ますが、国道までを3号線というような形で表現をさせていただいているものでございます。

【只腰会長】 どうぞ、綱川委員。

【綱川委員】 ここで、管が分かれているんですか。

【富田都市計画課長】 いや、つながっています。

【綱川委員】 いや、今、分かれているんですかというお話をしていたように聞いたんですけども。

【只腰会長】 いや、表現上、分かれているんで、管はどっちだって、つながってい

るんでしょう。

【綱川委員】 一緒ね。

【富田都市計画課長】 はい。

【只腰会長】 名前のつけ方が延伸というか、新設というかを、そこで切った。

【富田都市計画課長】 国道1号で、便宜上、切らせていただいたというのが。ですから、管はつながってございます。

【綱川委員】 はい。

【只腰会長】 ほかにいかがでしょうか。どうぞ、阪本委員。

【阪本委員】 ご説明ありがとうございます。今、新規の供給施設であったり、既存の供給建物の図が出ておりますが、これは今後、拡大することを想定されているんでしょうか。供給施設が増えるのかということです。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 今、現時点では、そういう計画はございません。ただし、地域冷暖房施設として、例えば第3プラントをつくって、どこかに延伸するということは、物理的には可能でございます。

【只腰会長】 どうぞ。

【阪本委員】 理解しました。ありがとうございます。

ただ一方で、都市整備的にブロックの中ではなくて、細切れに見えるような形での供給をされている気がするのですが、まとめてどんっとワンブロックでとか。それこそ今、例えば黄色い点線で囲われている部分に対しての供給としなかった理由というのは、受け入れ側が難しかったとかそういう話なんでしょうか。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 今、委員ご指摘は、こちら全体でと。

【阪本委員】 そうです。

【富田都市計画課長】 当然、ここの、同じ時期に建物を建てるんですけども、この完成が2023年1月でございまして、その前にこちらのB街区の建物は先行して竣工してしまいますので、どうしても、整備時期と建物の竣工時期とのずれから、こちらについては供給をしなかったということがございます。もちろん、こちらのビルのオー

ナーにつきましても、希望しなかったということもございますが。

【只腰会長】 阪本委員。

【阪本委員】 まず、建物の竣工時期が、どうしてもずれがあるというのは理解します。例えばこちら側で地域冷暖房のプラントを近隣でつくるので、それにそぐうような形で、例えば隣の街区が先に竣工であれば、いずれプラントをつくるので、それに向けた口をあけておくなどの方法は取れないのか。後から近隣街区が建て直すのであれば、それを持っているから、その口は準備しておこうというような話も、できなくはないのかなと思っているんですが、そういった調整はやはり難しいのでしょうかというのが一つ。

もう一つが、オーナーが希望しないとなると、条件面がよくないのではないかと疑うんですが、それは何か理由があるのでしょうか。単純に、オーナー様の主観で、感情的に嫌だなどということはあるとは思いますが、何か。実は入れたところで、あまりオーナー側のメリットは。メリットというのは、どういったものがあるんでしょうか。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 まず一つは、できるだけ多くの面的にやるようなことを行政としては指導していきます。しかしながら、1点目として、建物に個別に管理したいというオーナーの強い意向があるビルもございます。一方で当然、この地域冷暖房施設を入れますと、CO₂の削減や機械室等のスペースが、建物側で省略できたりというようなオーナー側にもメリットがございますので、その辺はできるだけ、行政としてはそういうメリットもお伝えしていますが、最終的にはオーナーの意向も踏まえなければいけないというようなことが現状でございます。

【阪本委員】 ありがとうございます。

【只腰会長】 よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。どうぞ、松谷委員。

【松谷委員】 ちょっと今のとも絡む可能性あるんですけども、資料3の4ページ目で、また理由書に書いてあることをちょっと引用させていただきたいんです。理由のところの上から10行目ぐらいに、港区まちづくりマスタープランで、この地域の「開発事業等の機会を捉え、自立分散型エネルギーシステムの導入による」ってありますよ

ね。これは多分、まち全体をよりエコ化するためのことを書いてあるんだと思うんですが、もう一つは災害に強いってあるんだと思うんです。この自立分散型エネルギーシステムって、多分、広域的な電気・ガスネットワークではなくて、地域ローカルなエネルギーシステムというイメージだと思うんです。地域冷暖房のように多少、今回はかなり街区が全体じゃなくて、いちデベロッパーの関与するところという感じはありますけれども、いずれにしても、ビルごとではないエネルギーシステムですよ。

ちょっとこの自立分散型エネルギーシステムが、何か建物ごとのコージェネみたいにつながっちゃう感じがあるんですけど、実際には地域冷暖房のほうを、開発のご相談があったときにお勧めされたりはしているんでしょうか。これがあまり、大きくしていこうよというイメージがないものですから、ちょっと伺っておきたいんです。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 当然、この虎ノ門地域、今ご説明させていただいているこの部分、ほかにも虎の門病院についても、地域冷暖房施設が都市計画決定されてございます。そのような形で、環境に優しいといえますか、できる限り自立分散的なエネルギーで、今、港区で一番多いのは地域冷暖房施設でございます。

今後、検討されているのは、水再生センターの熱を利用した、ご相談を受けてございますが、この虎ノ門地域につきましては、自立分散型エネルギーという形で、地域冷暖房施設を中心に整備を進めているところでございます。

【松谷委員】 ありがとうございました。

【只腰会長】 例えば資料3、席上配付の3ページなんか、今のご説明ありましたように、既存でやっているところは、何かわかるようにしておいていただけますか、既存でここはやっているんだと。今みたいなご質問が必ず出ると思います。ほか、どうなっているのというふうになりますよね。ですから、ここは既にほかの地冷でやっているんですよということが、図面上わかるように表示していただくといいと思うんです。

ほかにかがででしょうか。

ちょっと私から1点、同じ資料の5ページなんですが、緑で2つくつけたようなことで、都市再生特区が進んでいるんですが、ほかのところも、この東側のところとかは、かなりURさんが買ったりして、空き地になったりしていますよね。この辺もできれば、

地冷に関連していうと、地冷というのは規模の利益が働くと思いますので、なるべく大きく区域を広げたほうが、いろんな面でメリットがあるんじゃないかと思うんですが、この辺の再開発というか、再整備でもいいんですけども、進みぐあいというんでしょうか。緑でないところですね。左下はいいでしょうけど、右の2つとか左の30メートルと書いてあるこの辺は、その後、再開発みたいな、そういう進みぐあいというのは、どんなぐあいなのでしょう。何かもしわかりましたら。

どうぞ。

【富田都市計画課長】 虎ノ門駅南地区の地区計画がかかっています。今、図形等にこの辺で、今、この辺も含めて、共同化の勉強やいろんな動きがありますが、まだ具体的に都市計画まで至っているようなところは、まだございません。

【只腰会長】 それぞれ地区で。

【富田都市計画課長】 地区で勉強会をしたりというようなことは聞いてございますが、具体的に都市計画するまで進捗しているようなところは、まだございません。

【只腰会長】 そういうところが立ち上がってくると、地冷という判断では、別にプラントをつくることになるんですか。これでは足りないんでしょう。

【富田都市計画課長】 新しいプラントをつくって、導管で結ぶかどうかという検討が今後なされるというふうに考えてございます。

【只腰会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。大滝委員。

【大滝委員】 参考資料2の下から3行目に、「本計画では、新設プラントと既設プラントとの熱融通を行うことにより、更なるエネルギーの効率化を図るものとしています」となっています。その新しいのと現在できているものとの熱融通を行うことで、「更なる」となっている根拠といいますかね。どういう仕組みで、どれぐらい効率化を図られるのかということについて、もう少し説明していただければと思います。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 第1プラントと第2プラントがございまして、夏場とか冬場は双方で、かなりの高いプラントの稼働率になりますが、中間期といいまして、秋とか春になりますと、かなり利用率が落ちますので。例えばこれ一例でございまして、第1

プラントで20%の運転、第2プラントで20%の運転をするよりは、第1プラントで効率的に40%の運転をしたほうが、コージェネレーションシステムとあって、都市ガスから電気をつくって、その排熱とかを利用してありますので、できる限り一つのプラントで稼働させたほうが、稼働率を高くしたほうが、より効率的な運転ができますので、そういうことで、さらなる運転というような形になります。

この第1プラント、第2プラントをつくることによって、個別方式をやったときの省エネルギーの観点からいきますと、約11%のエネルギーの削減。CO₂でいきますと、約9%のCO₂の削減ができるというような形の試算がございます。

【只腰会長】 よろしいですか。大滝委員。

【大滝委員】 もう一つは、このプラントから先ほど地下3階とか4階という、かなり地下深いところにあるわけです。大災害といったときに水が入り込んでしまったというような、それこそ東京電力第一原発のような事故で、ダウンしちゃうというようなことがないような対策はとられているんだろうと思うんですけども、その辺についてお聞きしたいんですけど。

【只腰会長】 都市計画課長。

【富田都市計画課長】 当然、防水とかいろんな形で、水が入らないような工夫は、建物上、させていただきます。で、万が一、電力とかが供給できない場合には、まず最初に、水が入って、電気が途絶えたときには、まず都市ガスで、中圧管とあって地震にも強いような管がありますので、一義的にはまず都市ガスを使って、発熱させて稼働させるということと、あとは、この中に非常用の、重油を燃料とする非常用発電機がございまして、約3日間、運転ができるような形になりますので、その災害時にも、きちんと対応できるような形のシステムを構築してございます。

【只腰会長】 ほかにいかがでしょうか。阪本委員。

【阪本委員】 調達に関してなんですが、先ほどお話で第1プラントがあって、第2プラントをつなぎこんで、コージェネレーションで動かすというお話なんですが、今後、例えば面として、こういったのが広がっていったほうがいいという前提があって、第3プラント、第4プラントが近隣できて、それをつなぐと、さらに効率的になりますよという話だと思っていますし、そうなるべきなのかなと思います。

そうなる、その際の調達はどうされるんですか。おそらく一般競争入札で業者、決まるんだと思うんですが、今の第1プラントとか第2プラントを入れた業者が、圧倒的に強くなりそうな気がするんですが、そういったところに関して、何か汎用的な仕様にする事とか、もしくは、どういった制限というか、キャップを課すような仕組みがあるんでしょうか。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 今、こちらにつきましては、東京電力と森ビルが新たな会社をつくって、熱供給をしているような形になります。地域冷暖房施設を運営する会社は、それを場所場所に依じてやったり、面的に、内幸町や霞が関みたいところで、かなり広くやっているようなところがございます。その地冷をやるに当たっては、運用会社をつくって、一般的には運用しているのが現状でございます。

【阪本委員】 わかりました。ありがとうございます。

【只腰会長】 ほかにいかがでしょうか。上田委員。

【上田委員】 変な質問で申しわけありません。すばらしい計画で、同感ですが、第1プラントとか第2プラントとか地下4階とか地下1階とか、見たこともない施設を今、写真で見せていただいているんですが、こういう費用はどれぐらいかかるんでしょうか。港区がもつんでしょうけれど、大きな計画なので。この質問は関係ないですか。

【只腰会長】 どうぞ。

【富田都市計画課長】 基本的には、先ほど申したように、東京電力と森ビルがつくった虎ノ門エネルギーネットワークという会社が、つくって運用するという形ですので、港区は特に費用を負担するという事はございません。事業費につきましてはすみません、今、概算、手元に資料がないので、何とも言えないんですけれども、基本的には民間がつくっていく形になります。

【上田委員】 そういうものなんですか。どうもありがとうございました。

【只腰会長】 ほかにいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

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。

審議事項の3「東京都市計画地域冷暖房施設虎ノ門一・二丁目地区地域冷暖房施設の変更について」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

方の挙手をお願いします。

(賛成者挙手)

【只腰会長】 全員賛成と認めます。全員賛成でございますので、そのように決定いたしまして、答申をいたします。

審議案件は以上となりますが、事務局から何か連絡事項ありますか。

どうぞ。

【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した。

次回の開催についてでございますが、10月16日を予定してございます。詳しい日時につきましては、事務局から改めてご連絡させていただきますので、どうぞよろしくお願いたします。

事務局からの連絡は以上でございます。

【只腰会長】 ありがとうございました。それでは、本日の都市計画審議会はこれにて終了いたします。どうもありがとうございました。

午前11時20分 閉会