

第250回

港区都市計画審議会議事録

令和4年8月30日(火)

港区立男女平等参画センター リーブラホール

次 第

審議案件

- ①東京都市計画第一種市街地再開発事業高輪三丁目品川駅前地区第一種市街地再開発事業の決定について
- ②東京都市計画土地区画整理事業品川駅西口土地区画整理事業の決定について
- ③東京都市計画高度地区の変更について
- ④東京都市計画防火地域及び準防火地域の変更について

委員の出欠状況

◎ 学識経験者委員

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

◎ 区議会議員委員

氏 名	出欠状況	
ゆうきくみこ	出席	
なかまえ 由紀	出席	
鈴木 たかや		欠席
榎本 あゆみ	出席	
池田 たけし	出席	
風見 利男	出席	

◎ 関係行政機関委員

氏 名	出欠状況	
江口博行代理 富田	出席	
喜 田 洋 樹	出席	

◎ 区の住民委員

氏 名	出欠状況	
三 木 基 嗣		欠席
山 田 宏 一	出席	

午後2時 開始

【野口都市計画課長】 お待たせいたしました。

それでは、第二百五十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、真田委員、鈴木委員、三木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。草間委員におかれましてはご連絡を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る、愛宕警察署長の江口委員の代理として、富田交通課長が出席されております。それでは、武井雅昭区長から委員のみなさまにご挨拶を申し上げます

【武井区長】 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、ありがとうございます。本日諮問いたします案件は、品川駅西口地区のまちづくりに関連する案件が4件です。1件目が高輪三丁目品川駅前地区第一種市街地再開発事業の決定、2件目が品川駅西口土地区画整理事業の決定、3件目が高度地区の変更、4件目が防火地域及び準防火地域の変更です。品川駅西口地区については、「港区まちづくりマスタープラン」において、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とともに、地上・地下・デッキレベルで立体的な歩行者空間を形成し、地域の回遊性を向上させることなどが示されています。本計画を踏まえ、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、緑地・公園が一体となった憩いの場や駅と周辺市街地をつなぐネットワークの形成とあわせ、計画的複合市街地の形成を図るものです。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うえで、まちづくりの推進に寄与するものと考えております。十分にご検討のうえ、ご答申をいただきますようお願いいたします。

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

【野口都市計画課長】 区長は公用のため退席させていただきます。

(区長退席)

【高見沢会長】 それでは、第二百五十回港区都市計画審議会を開会いたします。

本日はお手元の日程表のとおり、審議事項が4件ございます。概ね午後3時30分を目安に進めてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。案件の説明の後、質疑を行います。では事務局から説明をお願いします。

【野口都市計画課長】 説明に先立ちまして、この度、事前にお送りした資料に一部誤りがあり、委員の皆様にお手数をおかけしましたことをお詫びいたします。大変申し訳ございませんでした。本日の審議では、差し替え後の資料を使用してお説明させていただきます。それでは、資料のご確認をさせていただきます。事前送付資料としまして、資料目録とともに、資料1が「東京都市計画第一種市街地再開発事業高輪三丁目品川駅前地区第一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2が「東京都市計画土地区画整理事業品川駅西口土地区画整理事業の決定案」の計画図書及び理由書、資料3が「東京都市計画高度地区の変更案」の計画図書及び理由書、資料4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、参考資料1が「東京都市計画品川駅西口地区地区計画の変更案」の計画図書及び理由書、参考資料2が品川駅西口地区の街づくりについてまとめた資料でございます。資料1、資料3、資料4、参考資料1の資料を差し替えさせていただいております。続きまして、本日、席上に配付しております資料のご確認をお願いいたします。まず、日程表でございます。次に、内閣府から当審議会あての諮問文の写しがございます。次に、港区都市計画審議会委員・幹事名簿及び座席表がございます。そして、席上配布資料目録とともに、資料5が品川駅西口地区に関連する都市計画に対して提出されました意見書の要旨でございます。参考資料3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。こちらは暫定版として、事前送付させていただきました資料の最終版でございます。なお、A3判の2枚の図面は、後ほど模型をご覧いただくときの参考資料として、ご用意いたしました。本日の資料は以上でございますが、お手元の資料に不備はございませんでしょうか。

それでは、着座にて失礼いたします。審議事項①から④については関連案件であるため、まとめてご説明いたします。

審議事項① 東京都市計画第一種市街地再開発事業高輪三丁目品川駅前地区第一種市街地再開発事業の決定について、審議事項② 東京都市計画土地区画整理事業品川駅西口土地区画整理事業の決定について、審議事項③ 東京都市計画高度地区の変更について、審議事項④ 東京都市計画防火地域及び準防火地域の変更について一括してご説明させ

ていただきます。「資料1」から「資料4」と、「参考資料1」の計画図書に沿ってご説明させていただきますが、計画地の現状や整備イメージなどのスライドもご用意しておりますので、あわせてご覧ください。本日配布いたしました「参考資料3」がスライドの内容を印刷したものとなります。まず、参考資料3、スライドの2ページをご覧ください。「国家戦略都市計画建築物等整備事業について」でございます。本案件は、国家戦略特別区域法の手続きによる案件となります。参考資料1の「地区計画」の変更につきましては、東京都の案件となるため、東京都都市計画審議会に付議されます。東京都都市計画審議会で審議されたのち、東京圏区域会議が区域計画の認定申請を行い、内閣総理大臣により認定されると、都市計画の決定がされたこととなります。「地区計画」の変更については、港区都市計画審議会への付議案件ではないため、審議事項ではありませんが、本日付議されました案件をご審議いただくために、まずは地区計画(案)の内容をご説明いたします。スライドの3ページをご覧ください。「計画地の位置図」でございます。品川駅西口地区は、品川駅の西側に位置する交通利便性の高い地区であり、放射第19号線(国道15号線)、環状第4号線、補助線街路第14号線に囲まれた約14.7haの地区です。今回、再開発等促進区の区域をD地区に拡大し、A地区、B地区、C地区に地区整備計画を定めます。また、A地区、B地区では土地区画整理事業、C地区では第一種市街地再開発事業を行います。次に、「まちづくりの経緯」でございます。平成26年9月、東京都において「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」が策定されました。その後、平成30年6月に、品川駅西口地区において地区計画が都市計画決定されました。そして、令和2年3月、東京都において「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020」が策定されました。次に、上位計画における本地区の位置付けについてです。平成29年9月、東京都により策定された「都市づくりのグランドデザイン」において本地区は、「世界をリードする国際ビジネス交流都市を持続させる」、「国内外の人・モノの活発な交流を支える空港機能を強化する」という政策方針が示されています。2020年(令和2年)3月、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2020」では、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」と位置付け、将来像を「国内外のビジネスパーソンの活力にあふれる最も進んだビジネスのまち」「世界の人々が集い交わる文化・知の交流のまち」「世界

に向けた次世代型の環境都市づくりを実現するまち」と定めております。次に、スライド7ページをご覧ください。将来像を実現するため、「企業誘致・MICEプロモーション」「居住・滞在環境整備」「景観・環境形成」「道路ネットワークの構築」「快適な歩行者ネットワークの構築」「防災都市づくりの推進」を掲げています。次に、スライド8ページをご覧ください。「品川駅西口地区の現状」でございます。本地区は高輪森の公園をはじめとする豊かな緑が存在しており、武蔵野台地の崖線や坂道など、変化に飛んだ地形となっています。また、本地区は、江戸時代から現在に至るまで、当時の大規模な区割りが残っており、歴史的建築物も残っております。さらに、国内有数の客室数を誇るホテルやMICE施設が集積しております。次にスライド10ページをご覧ください。

「品川駅西口地区の課題」でございます。本地区は、ホテルなど利用者が限定的であることや、塀や柵等で分断されている箇所が多く、地区内の回遊性が乏しい状況です。また、品川駅から本地区への横断歩道橋や地区内の動線がバリアフリー化されていないため、歩行者の安全性や利便性が低い状況です。本地区内の公園や緑地の、アクセス性、視認性が低く、安全性や利便性に課題があります。また、地区内は築30年以上の老朽化建物が大部分を占めているため、地区内の防災性が不足しております。本地区は品川駅前の立地でありながら、駐車場等の低未利用地が点在しており、非効率な土地利用がなされています。本地区沿いの放射第19号線（国道15号線）は都市計画道路に指定されておりますが、本地区が面する区間は未整備の状況です。次に、スライド14ページをご覧ください。「品川駅西口地区周辺の基盤整備動向」でございます。計画地北側において、東京都が①環状第4号線の整備を行います。また、計画地東側において、東京国道事務所等が②放射第19号線（国道15号線）の拡幅整備と②' 国道上空デッキの整備を行い、東京都が③京急線連続立体交差事業を行います。次に、スライド15ページ、下段をご覧ください。国道15号線の拡幅は、本地区側に行います。本地区内のデッキ下にバス乗降場を整備し、品川駅側にタクシー乗降場とバス乗降場の整備を行います。ここからは、今回の計画についてご説明いたします。まず、地区計画の内容ですが、東京都の都市計画審議会に付議される案件のため、参考とさせていただいております。参考資料1が地区計画の図書でございます。

最初に、「既決定の地区計画について」を説明します。スライド17ページをご覧ください。

さい。平成30年6月18日に地区計画の都市計画が定められております。図上の青線部分が地区計画の区域となります。また、青色で着色された部分には、既に再開発等促進区の区域が定められております。次に、「地区計画の名称、位置、面積」でございます。お手元の参考資料1では1ページになります。名称は、「品川駅西口地区地区計画」、位置は、「港区高輪三丁目地内」、区域全体の面積は、「約14.7ヘクタール」でございます。次に、地区計画の変更案について、今回変更を行うもの、今回新規決定するものをご説明させていただきます。スライド20ページをご覧ください。「今回の変更のポイント」でございます。市街地再開発事業及び土地区画整理事業の都市計画決定と合わせ、A～C地区に地区整備計画を追加します。また、歩行者ネットワークの整備など、地区の一体的な土地利用転換を図るため、D地区に再開発等促進区の区域を拡大します。次に、「地区計画の目標」でございます。お手元の「参考資料1」の8ページの変更概要、またはスライド21ページをご覧ください。環状第4号線、国道上空デッキの事業進行に伴い、目標の一部を変更しております。次に、「公共施設等の整備方針」でございます。スライドの22ページをご覧ください。参考資料1の9ページになります。「1.道路等の整備方針」をご説明いたします。(1)に、品川駅前の基盤整備と連携し、地域の交通結節点機能を担う「駅前広場」を整備します。(2)に、放射第19号線未整備部分の整備を促進します。(3)に、交通環境を向上させるため、補助第14号線の未整備部分の拡幅整備を行います。(4)に、放射第19号線から地区へのアクセス路としての役割を担いつつ、駅前広場のバス交通や地区関連交通を適切に処理する「地区内道路」を整備します。(5)に、放射第19号線と国道上空デッキを接続する「アクセス車路」を整備します。(6)に、地区内道路とともに地区関連交通を適切に処理する「地区内車路」を整備します。(7)に、歩行者ネットワークの結節点として、広場1号をD地区に整備します。次に、「2.歩行者ネットワークの整備方針」を説明いたします。スライドの25ページをご覧ください。参考資料1、10ページ中段です。(1)に、沿道や地区内外をつなぐ、歩いて楽しい歩行者ネットワークの形成を図ります。(2)に、国道15号・品川駅西口駅前広場事業と連携し、デッキレベルを基軸としたバリアフリーの歩行者ネットワークの形成を図ります。(3)に、品川駅と高輪台駅周辺のにぎわいや緑地空間をつなぎ、地区のシンボルとなる緑とにぎわいのシンボルロードとして、「歩行者通路1号」

を整備します。(4)に、環状第4号線の下を横断する歩行者デッキと接続する「歩行者通路2号」を整備します。(5)に、品川駅と周辺市街地及び公園をつなぐ、円滑かつ利便性の高いデッキレベルの動線として、「歩行者通路3号」を柘榴坂沿いに整備します。(6)に、地区内外の回遊性を強化し、歩行者空間の充実を図るため、「歩行者通路4号、5号、6号、7号、8号、9号」を整備します。(7)に、地区内外の回遊性を強化するため、「環状第4号線を横断する歩行者デッキ及び歩行者専用道路」を整備します。(8)に、沿道の歩行者空間の向上を図るため、歩道状空地1号、2号、3号、4号を整備します。次に、「3.広場の整備方針」をご説明いたします。スライドの28ページをご覧ください。参考資料1では11ページ上段になります。(1)に、品川駅とのアクセス性を強化する歩行者ネットワークと次世代型交通ターミナルへのアクセス機能を確保するため、「広場2号」を整備します。(2)に、国道上空デッキを介して品川駅からの人の流れを受け止める「広場3号、5号」を整備します。(3)に、広場3号から緑地2号を連続的につなぎ、駅前のにぎわい形成に寄与する「広場4号」を整備します。(4)に、周辺市街地からの人の流れを受け止めるとともに、住環境との調和に配慮した緑豊かな地域の憩いの場となる「広場6号」を整備します。(5)に、駅前のにぎわい形成に寄与する「広場7号」を地上レベルに整備します。次に、「4.公園・緑地等の整備方針」をご説明いたします。スライドの30ページをご覧ください。参考資料1の11ページ下段です。(1)に、地区北側に隣接する高輪公園、地区内外に渡る既存の崖線・緑地、地区南側に位置する高輪森の公園等を生かした緑のネットワークの形成を図ります。(2)に、高輪森の公園を南側に拡充することで、視認性・アクセス性の向上、平場空間の拡大など、憩い・遊び場の充実、防災性の向上を図ります。(3)に、邸宅やホテルの庭園として継承されてきた緑豊かな空間を、公園と一体となった「緑地1号」として再整備します。(4)に、高輪森の公園の平場空間と連続したまとまりのある「緑地2号」を整備します。(5)に、崖の安全性向上や斜面緑地による良好な景観形成を図るため、緑地3-1号、3-2号及び緑地広場を整備します。次に、「建築物等の整備の方針」でございませう。スライドの32ページをご覧ください。A地区、B地区、C地区に新たに定める項目を赤字で表示しています。次に、「土地利用に関する基本方針」でございませう。A地区では、品川駅前にふさわしい活力、にぎわいを生み出す土地利用を図る。B地区では、

緑地を中心に多様なにぎわい・交流を生み出す土地利用を図る。C地区では、品川駅前にふさわしい土地利用、隣接する市街地環境と調和した土地利用を図る。D地区では、居住機能等の導入を図るとしてしています。次に、「主要な公共施設・地区施設の配置及び規模」でございます。「主要な公共施設」としましては、D地区に整備する広場1号約400㎡、B地区に整備する公園約8,000㎡、緑地1号約5,000㎡、A地区に整備する駅前広場約2,800㎡、広場2号約320㎡、A・B・D地区に整備する幅員6～8mの歩行者通路1号、C地区に整備する幅員4mの歩行者通路2号を定めます。次に、「地区施設」として、地区内道路・幅員約16-40m、歩行者専用道路・幅員約4-10m、アクセス車路・幅員8m、地区内車路・幅員6m、広場3号～7号、緑地2号、3-1号、3-2号、緑地広場、歩行者通路3号～9号、歩道状空地1号～4号を定めます。スライドの38ページをご覧ください。地区全体の鳥瞰パースでございます。続きまして、スライドの39ページと40ページをご覧ください。地区内高低差とその対応を分かりやすくするために、主要な公共施設及び地区施設を示した図でございます。ご説明の途中ですが、本日、品川駅西口地区の全体像を把握いただくため模型を用意いたしましたので、ここからは模型を使用して、整備する公共施設や地区内の高低差等のご説明をいたします。品川駅周辺まちづくり担当課長から説明いたしますので、お手数ですが、模型の周りにお集まりください。なお、カメラやスマホでの撮影はご遠慮ください。よろしくお願いいたします。

(品川駅周辺まちづくり担当課長が模型を使用して説明)

※模型を使用して、スライド41ページから50ページの内容を説明。

引き続き、案件のご説明をいたします。お席のほうにお戻りください。それでは、続きまして、「建築物等に関する事項」についてご説明いたします。大変お手数ですが、スライド51ページをご覧ください。参考資料1の17ページ最下段から記載がございます。まず、「用途の制限」について、風俗営業の用に供するものなどについて制限しております。次に、「容積率の最高限度」について、A地区は1,000%、C-1地区は990%、C-2地区は50%を定めます。容積率の最低限度などについては、表にお示しするとおりです。「高さの最高限度」について、A地区、B地区、C-1地区に165m、C-2地区に12mを定めます。次に、「壁面の位置の制限」についてです。建築物

の外壁またはこれに代わる柱の面は、図に示す壁面線を越えて建築してはならないとされています。参考資料1の27ページ、計画図3に壁面線の制限内容が表記されています。次に、「立体道路に関する事項」でございます。国道15号線から国道上空デッキにつながるアクセス車路の範囲に、重複利用区域を定めます。スライド54ページをご覧ください。青点線で囲まれた範囲が重複利用を行う区域で、アクセス車路の範囲となります。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、「第一種市街地再開発事業の内容」についてご説明させていただきます。大変お手数ですが、お手元の資料1とスライド56ページをあわせてご覧ください。まず、「名称」は「高輪三丁目品川駅前地区第一種市街地再開発事業」、「施行区域面積」は、スライドの赤色で囲われた部分で約2.2ヘクタールでございます。また、街区はC-1街区とC-2街区に分かれております。次に、「公共施設の配置及び規模」でございます。スライドに緑色で示した放射第19号線の拡幅、青色で示した歩行者専用道路の新設、黄色で示したアクセス車路の新設を行います。スライド58ページをご覧ください。

「歩行者専用道路」のイメージです。地区内外の回遊性を強化するように整備します。スライド59ページは「放射第19号線」と「アクセス車路」のイメージです。C地区側に放射第19号線を拡幅し、国道上空デッキにつながるアクセス車路を新設します。次に、「建築物・建築敷地の整備」でございます。まず、C-1街区は、延べ面積が「約194,000㎡」、主要用途が「事務所、店舗、住宅等」、高さの限度は、高層部が約160m、中層部が50mです。次に、C-2街区は、延べ面積が「約170㎡」、主要用途が「集会場」、高さの限度は低層部が12mです。次に、「建築物の高さの限度及び壁面の位置の制限」でございます。スライド61ページをご覧ください。記載のとおり定めます。第一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、「土地区画整理事業の内容」についてご説明させていただきます。大変お手数ですが、お手元の資料2の1ページとスライド63ページをあわせてご覧ください。まず、「名称」は「品川駅西口土地区画整理事業」、「施行区域面積」は、スライドの緑色で着色された部分で約11.9ヘクタールでございます。次に、「公共施設の配置」でございます。放射第19号線の拡幅整備、幅員約16～40mの地区内道路の整備、約0.8ヘクタールの公園の整備などを行います。スライドの64ページをご覧ください。市

街地再開発事業と土地区画整理事業で整備する公共施設を表しています。公共施設について、従前、従後の割合を示しております。従前が約12.3%に対し、従後が約20.4%と、地区内の公共施設用地は増加します。土地区画整理事業の決定案についてのご説明は以上です。続きまして、「高度地区の内容」についてご説明いたします。地区計画の変更、第一種市街地再開発事業の決定に伴い、市街地環境と土地利用上の整合を図る観点から変更するものでございます。スライド66ページをご覧ください。お手元の資料では、資料3の7ページになります。スライドの緑色で着色された区域に第3種高度地区が指定されておりますが、地区計画で建築物等の高さの最高限度を定めることに伴い、指定なしに変更いたします。高度地区の変更案についてのご説明は以上です。

続きまして、「防火地域及び準防火地域の内容」についてご説明させていただきます。こちらについても、地区計画の変更、第一種市街地再開発事業の決定に伴い、都市防災の観点から変更するものでございます。スライド68ページをご覧ください。資料4では3ページになります。スライドの緑色で着色された区域に準防火地域が指定されておりますが、防火地域に変更いたします。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す。

次に、建築計画の概要をスライドでお示しします。スライド70ページをご覧ください。A地区及びC地区のイメージパースでございます。それぞれ国道15号線側から見た外観イメージでございます。表に各地区の概要を示しております。次に、時刻別日影図です。スライド71ページでお示ししております。これは、参考として、A地区およびC地区の建築物による複合日影でこのような結果になります。次に、等時間日影図です。スライド72ページになります。同様に複合日影でお示ししています。次に、風環境です。本計画による風環境の影響は、いくつかの地点で領域B、低中層市街地相当に代わる程度でとどまっております。次に、今後のスケジュールでございます。スライド75ページをご覧ください。さる6月9日から6月23日まで、都市計画案の縦覧を行うとともに、意見書の提出を受付し、5通の意見書の提出がありました。本日の当審議会及び9月2日に予定されている東京都都市計画審議会において、都市計画の内容についてご了承いただければ、東京圏区域会議が区域計画の認定申請を行い、内閣総理大臣により認定されまると、都市計画の決定がされたこととなります。続きまして、国家戦

略都市計画建築物等整備事業に係る案に対して出されました意見書の要旨でございます。大変お手数ですが、お手元の資料5、「意見書の要旨」をご覧ください。提出された意見書は5通で、個人5名から提出されております。意見の要旨に対して、右側に国家戦略区域会議の見解が示されております。内容について、主なものをご紹介します。最初に、賛成意見に関するものはございませんでした。次に、反対意見に関するものとして2通ございました。まず、都市計画に関する意見でございます。具体的には、生活環境に関するご意見です。(1)大きな箱物ではなく、緑豊かで品格のあるまちづくりを求めご意見、(2)本計画に伴う日照障害を懸念するご意見、(3)本計画に伴うビル風対策等についてのご意見、(8)抜け道利用など周辺の道路交通に関するご意見などがございました。区域会議の意見としまして、(1)につきまして「上位計画を踏まえ、広域交通結節機能の拡充や国際ビジネス交流拠点を形成するため、周辺市街地に配慮しつつ、都市機能の高度化を図りながら複合交流拠点を形成するものである。また、地区中央における緑化・公園の一体となった憩いの場を形成する。」としております。(2)日照については、「C地区の北側に、約2,300㎡の広場を整備し、北側道路境界線から壁面の位置を60m後退させる制限を定めるとともに、A地区及びC地区の計画建物は、法令より厳しい複合日影により日影制限の適合を確認するなど、北側の住宅市街地に配慮した計画となっている。」としております。(3)風については、「計画建物による風環境については、事業者が風洞実験による検証を行い、植栽等による適切な対策を講じることにより、概ね、住宅地相当又は低中層市街地相当の風環境が確保される計画となっている。」としております。また、(8)道路交通については、「補助第14号線の拡幅や地区内車路の整備、国道15号の整備や環状第4号線の整備が予定されており、これらの都市基盤整備がされ、交通ネットワークの充実が図られることにより、周辺道路への交通負荷が軽減される計画としている。」としております。続きまして、(9)「市街地再開発事業の強制力について」のご意見です。「市街地再開発事業は公共の福祉に資するものなのか、また、その場合の権利変換後の住宅について、望まない住宅プランしか提示されなかった場合に強制力が行使される余地があるのではないか」とのご意見でございます。区域会議の意見としまして、「事業の公共性は、事業に関する都市計画を、都市計画法に定める手続きに従って認定される。その都市計画では、公共施設の配置および規模

や、建築物等の整備に関する計画を定め、かつ、区域が良好な都市環境のものとなるよう定めることとされている。」としております。続きましてその他のご意見です。3通ございました。「事業施行のスケジュール」に関するご意見、「本計画地区に隣接する南側地域の今後の計画概要」に関するご意見です。区域会議の意見としまして、「A地区は令和8年度に、C地区は令和9年度に工事完了予定となっている。B地区、D地区については、今後、計画の具体化に合わせ、段階的に整備予定である。」としております。また、「本計画の南側地域については、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020において優先整備地区に位置付けられており、地権者等の検討状況に応じて、段階的にまちづくりが進められることとなる。」としております。その他のご意見と区域会議の見解は記載の通りです。大変長くなりましたが、説明は以上でございます。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

【高見沢会長】 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ます。何かご質問はございますか。東京都案件の審議会は9月2日ですか。

【野口都市計画課長】 東京都都市計画審議会は9月2日開催予定です。

【高見沢会長】 それでは、審議事項①から審議事項④を一括して説明していただきました。最後の採決においてもまとめて行いますので、参考として説明していただいた東京都案件の地区計画も含めご質問等ございましたらお願いいたします。

【森本委員】 地区内車路と駐車場の関係について質問させていただきます。再開発後、駐車場がどこにどの程度あり、アプローチの車路との関係はどのようになっているのでしょうか。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 整備される地区内車路はA地区とB地区の地下にあり、A地区内の地区内道路に接続します。C地区とは高さの関係と勾配が厳しい条件があり、接続しない予定です。先ほど模型で見た入口から入っていきます。

【森本委員】 地区内道路を経由して入るものと、6mの地区内車路から入る車もあるのでしょうか。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 こちらが概念図になります。こちらに地区内車路があって出入口が3本付きます。地区内車路と各駐車場が接続するネットワークです。

【森本委員】 ボリューム的に問題ないですか。幅員6mの道路と駐車場容量の関係で、

渋滞するとトラブルになりそうです。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 走行車両の検証も行っており、問題ないという結果になっております。幅員につきましては、万が一の時に、停車した車を追い越して通り抜けができる形とするため、幅員6mで設計しております。

【森本委員】 対面通行を前提としているのですね。一方通行ではないですね。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 一方通行でございます。

【池端再開発担当課長】 駐車場の台数でございますが、今回計画が具体化しているA地区とC地区についてお答えします。A地区に整備する駐車場は830台、C地区に整備する駐車場は400台を計画しています。

【森本委員】 全部合わせると、このエリアで2,000台近くあるということでしょうか。

【池端再開発担当課長】 D地区は計画が具体化していないため、実際にどのくらいの交通需要が発生するのかについては今後の検証になります。現在申し上げられるところとしましては、A地区とC地区を合わせて、約1,200台の駐車場需要があると見込んでおります。

【森本委員】 大規模開発に伴う交通アセスメントをきちんと行っていただき、周辺に影響を与えないことを確認しながら進めてください。

【池端再開発担当課長】 現在、A地区、C地区の駐車場の台数と交通事業を見込んだ交差点の需要率も予測していますが、周辺の主要な交差点については需要率0.9%を下回る計画になっています。今後D地区が具体化した際も需要率の計算等を行い、周辺交差点への影響がないように動線計画、駐車場台数の検証をするよう、事業者を指導してまいります。

【高見沢会長】 今の話は、土地区画整理事業で幅員16～40mの地区内道路を配置することとは関係ない話ですか。真ん中に道路を設けることは、今後、区画整理事業の事業計画の中で作っていくのか、どのようにプロセスを考えていますか。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 幅員16m～40mの道路は区画整理事業で整備を行います。

【高見沢会長】 地下に入る道路は何を担保に作りますか。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 担保されるのは、地区計画で位置付けをしていくものです。

【高見沢会長】 測地的な図面表現としては、地区計画の中の、その他公共空地の地区内道路の約6mが、地下に入る想定のものということですね。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 その通りでございます。

【大西委員】 D地区に再開発等促進区の区域を拡大する目的を説明してください。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 D地区に再開発等促進区の区域を拡大した理由ですが、歩行者通路1号をD地区の敷地内に整備する計画がございます。今回、土地利用転換を支える公共施設をD地区に整備するため、再開発等促進区の区域を拡大します。しかしながら、D地区は将来的に環状第4号線の道路事業が計画されており、将来地権者の方が決まっております。そのため、今回は再開発等促進区の区域を拡大したところまでの都市計画となっております。

【大西委員】 スライド33ページの「居住機能等の導入」について教えてください。

【野口都市計画課長】 補足説明いたします。D地区は、環状第4号線の整備に伴って立ち退きをせざるを得なくなった居住者の方の代替用地として予定しているものでございます。今までお住まいの方がD地区に移ってもお住まいいただく土地利用を前提としているため、このような目標を掲げております。

【大西委員】 スライド9ページ、B地区内の歴史的建築物はどうなりますか。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 右図の観音堂の他に2点、合計3点和風の建物がございます。こちらは昨年、区の文化財指定になっております。この建物については、今後も活用していくと聞いております。貴賓館の取り扱いについては、今後検討していくと聞いております。

【大西委員】 決まっていないということは、無くしていく方向だと思っておりますが、そのように理解してよろしいですか。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 基本的には残す考えと聞いております。その上で今後検討していくと聞いております。

【大西委員】 第三種高度地区を削除する理由を説明してください。

【野口都市計画課長】 参考資料1の地区計画の中で、高度利用をすること、容積率を

一定程度高めて認めること、165mの高さ制限を掲げたことなど、新たな都市計画を定めることに伴い、これまでの高度地区と整合性を図るため、指定なしに変更するものでございます。

【風見委員】 高度地区を定めている目的は何ですか。

【野口都市計画課長】 用途地域、容積率等に合わせて北側に対する配慮の形態制限を設けることで、良好な住環境等を唱えていくための規制の一つでございます。

【風見委員】 周辺の環境や景観を守るために高度地区を設けている訳で、高度地区の指定を無くすということは、高さ165mの建物を建てられるために高度地区を外すということになります。先ほどの説明では、今回の計画に合わせて高度地区の指定を無くすと言っているが、今回の計画を進めるために高度地区を無くすとお答えいただきたい。再開発についてお聞きするが、この地域の地権者は個人と法人それぞれ何名か教えて下さい。

【池端再開発担当課長】 土地所有者は個人が5件、法人が13件、区分所有地が1件で総数は19件です。借地権者は個人が1件、法人が3件、区分所有が1件で総数は5件です。

【風見委員】 個人の同意率は現在どのような状況ですか。

【池端再開発担当課長】 土地所有者の個人5件の権利者に対して同意が2件で同意率は40%です。借地権は、個人1件に対して同意のため100%です。

【風見委員】 個人の同意が40%で都市計画をどんどん進めていいのかが問われていると思います。個人の土地所有者で最小面積と最大面積について教えてください。

【池端再開発担当課長】 最小面積は3.27㎡、最大面積は2,046.33㎡です。

【風見委員】 最小面積の所有者は、共有持ち分か個人持ち分のどちらですか。

【池端再開発担当課長】 この方は環状4号線の区域内に土地の大部分をお持ちで、環状4号線整備後に残る土地が3.27㎡になります。

【風見委員】 環状4号線がない場合は、どれくらいの土地ですか。

【池端再開発担当課長】 再開発事業区域内の土地所有面積を把握しておりましたので、この方の全体の土地面積についてお答えできる資料を現在持っておりません。

【風見委員】 調べていただけるとありがたいです。3.27㎡しか土地がないと、再開

発事業が完成した段階で再建ができる見通しがないと判断せざるを得ない。権利を買うかは別として、このまま権利変換をしても立派な床は確保できない訳で、この辺りを組合はどのように考えているか。

【池端再開発担当課長】 こちらの方は敷地の大部分が環状4号線内にあるため、環状4号線の用地買収に伴って地区外に移転されるか、代替地で居住環境を確保されるのか協議されており、再開発事業には参加されないと聞いています。

【風見委員】 再開発事業には参加せず、環状4号線整備に伴う代替地に移転せざるを得ない状況ということですね。もう一件の方はどのような状況ですか。

【池端再開発担当課長】 個人の土地所有者5件のうち、現在同意されている方が2件です。同意されていない残りの方は、モデル権利変換の内容に十分ご理解されていない方、権利変換後におけるマンション管理費等の生活再建に係る条件が示されないと同意できないとの見解を持っていらっしゃる方と聞いています。

【風見委員】 2人の方の土地所有はどれくらいですか。

【池端再開発担当課長】 54.24㎡の方と66.74㎡の方です。

【風見委員】 再開発が進んで床が変わった場合の権利変換率は出ていますか。

【池端再開発担当課長】 従後の床面積を従前の建築敷地面積で割った値を権利変換率としますと、権利変換率は194%になります。

【風見委員】 その方たちは、新たに建てる住宅棟に入る予定で交渉されているという理解でよろしいか。

【池端再開発担当課長】 従前お住まいの方々は、新しくできるマンションにお住まいになられると聞いています。

【風見委員】 従前からお住まいの方が、再開発によって長年住み慣れた土地に住めなくなることがないように、ある程度事業者には負担を求め区民の権利を保障すべきです。

【池端再開発担当課長】 権利変換計画の中で、従前権利者の皆さまが公平な評価で新しい床を取得されることになるので、どなたかだけ特別に大きな床を設けることは難しいと考えていますが、従前の生活様式や営業形態についてきちんとヒアリングを行った中で、適切な住宅の配置や事業所の配置になるように組合を指導していきたいと思えます。

【風見委員】 特別に床を与えろということではなく、従来住んでいた方のこれからの生業を考えたときに、その方たちが引き続き住み続けられる保証がなければ再開発した意味がなくなるので、組合がしっかり対応するよう指導をお願いします。

【風見委員】 意見書の要旨について1点言いたいことがある。最初に紹介していただいた方の、「大きな箱物を作って経済を追いかける時代は終わった。世界の玄関口としてふさわしい100年、200年と継承してゆける緑豊かで品格のあるまちづくりを、今こそ行政の力で進めていただきたい。」の意見は、本当に真面目なご意見だと思う。区域会議の見解が、この地域は世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成するとともに、国際競争力のある新事業を創出することとしている。という味気ない回答で良いのか。まちづくりガイドラインで定めた方針なので従えと言っているだけで、100年、200年先を考えたまちづくりを考えると、高層ビルを作るだけでよいのかとこの方は言っている訳なので、もう少ししっかりした対応を強く求めたい。

【高見沢会長】 再開発の点で、5分の2の40%だけが同意は低すぎると思うが、全体でみると何パーセントになりますか。

【池端再開発担当課長】 土地所有者と借地権者の全体でみると、権利者24件に対して同意が18.9件で同意率は78.8%です。

【山田委員】 品川駅西口地区は高輪台駅と品川駅をまたいでいるが、両方の駅エリアがWinWinの関係なのか、それぞれ課題があってこの開発に取り組む必要があるか教えていただきたい。また、A地区とC地区に高層階の建物が計画されているが、コロナ禍で働き方が変わる中、このエリアにどの程度の人流が発生しているのか検証していますか。今後見直さなければいけない課題等があれば教えてください。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 1点目について、今回の事業が港区にとってもメリットがある計画にしていきたいと事業者申し入れをしています。事業者に対して、地元の商店街と連携ができないか、意見交換をするよう話を聞きに行っています。また、歩行者ネットワークとしては、高輪台駅方面につながるネットワークということで、高輪台駅側にも開いたまちづくりになっていると思っています。地域に対して開いていくということで、公園の拡充や商業施設に地域の方を意識した施設を入れていただくよう申し入れをしており、前向きに検討するとの回答を得ている。2

点目について、オフィス需要は現在低迷していますが、今後回復すると考えています。品川駅は交通利便性も非常に高く、オフィス需要はある程度ニーズがあると考えています。業務施設やMICE施設を作ることで、運用できると考えています。

【山田委員】 今後とも検証していただきながら進めていただければと思います。

【大西委員】 環状4号線から国道15号線に繋がる側道が真ん中にあるのは走りにくいと思いました。また、地区内道路はGLレベルから入るが、敷地内では地下になるということでしょうか。

また、現在2階レベルにある京急の線路が1階レベルに移設されると説明があったが、国道上空デッキレベルの下に京急の線路があるということでしょうか。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 京急の建物周りの説明をさせていただきます。T.P 12mは東京湾の平均海面から12mの高さということで、品川駅からA地区へはT.P 12mの高さのデッキで繋がります。既存の中央自由通路を介して東口に抜ける形になります。地区内道路については、地上道路レベルから入り約6m登ります。この途中に地区内車路の出入口があり、地下の車路に繋がります。京急については、連続立体交差事業で周辺は高架化を行っていますが、品川駅では地上レベルに線路を設置します。環状4号線については、中央の車線が地上に向かって下りていき、国道15号線に繋がります。両側が高架式の道路になり、港南側に抜けていく形となります。

【大西委員】 環状4号線は何車線道路ですか。そこだけ道を二つに分けるのですか。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 環状4号線の本線は片側2車線で、地上に下りる道路は片側1車線です。

【松谷会長代理】 3点伺います。1点目、地区計画と市街地再開発事業の都市計画図書に「国際」という文字が出てこない。「国際的な業務」をここに立地させる力は都市計画にないということになる。そのため、完成した建物が国内向けのものになってしまう可能性があります。国家戦略特区を使っている都市計画で、普通の都市計画と同じような内容になってしまうと上手く運用を行えていないと思う。国際的業務の立地を都市計画で定めることができないとすると、どのように実現するか是非検討をお願いしたい。2点目は、地下車路と駐車場の関係についてです。地区内車路は、一般車だけでなく地下で荷捌きをする物流車両も通行するため幅員6mとしていると理解している。それを

前提とすると、需要の検討は慎重にすべきと思います。駐車場の適切な運営を行うためには、一日やピーク時間のみの検討では不十分です。商業施設の開店とホールの開園が同じ時間の場合、道路まで車が溢れることがよくあります。その観点からすると、国道15号線からの右折車両が多くなると、地区内道路に収まりきらず、国道15号線の本線に影響を与えるおそれがあります。シミュレーションをする際は、このような場合の対応策を考えておくべきです。3点目は、アクセス車路についてです。デッキレベルに向かう次世代交通が通行するとの説明があったが、都市計画図書には車路としか記載されていない。次世代交通に限定すると、車路の回転半径や幅員が十分かの議論になってしまうので、「次世代交通も通行できる」と表現した方が良いと思います。

【野口都市計画課長】 1点目は、国家戦略の都市計画事業として国際ビジネス交流拠点を作っていくのに、普通のオフィスビルにならないよう見届けるようにというご意見をいただいたと受け止めております。今回のプロジェクト提案において、国際水準のホテルやカンファレンスなどの整備を目的としているため、目的が叶う仕様になっていると考えております。事業の具体化とともに、しっかりと見届けたいと思います。また、完成後においてもエリアマネジメント活動などを促し、事業者との関与は続いていくと考えておりますので、この中で今のお話について注視していきたいと考えております。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 2点目は、右折の車両についてご説明したいと思います。本計画地に向かう車両は、北側から来る車、北側に向かう車が一番多いと想定しています。左折IN左折OUTが原則となりますので、地区内道路と地下車路がない場合は、右折の滞留長が長くなると想定されます。できる効果として国道15号からの右折入庫が分散されます。イベント等で一時的に利用が増える際は、誘導等で影響がないような運用を行うよう事業者申し伝えていきます。

【池端再開発担当課長】 3点目のアクセス車路について説明させていただきます。国道事務所が公表している資料に次世代モビリティが示されています。国道事務所の方で国道デッキの北側に次世代の交通ターミナルを作るという計画になっており、今回のアクセス車路についても、ここに入ってくる次世代交通が主に使うアクセス車路と聞いております。一方で、地区内道路から上がってくる車路は、緊急車両が通行する道路と聞いております。次世代交通以外の車両につきましては、緊急車両のみを想定しておりま

すが、アクセス車路は今のところ次世代交通が専用で使うものと認識しております。今回、松谷会長代理から頂いたご意見につきましては、きちんと受け止めて、国道事務所の方に、アクセス車路や地区内道路の交通計画の検討をするように伝えるよう考えております。

【松谷会長代理】 国道事務所は次世代交通と言っているかもしれないが、あるだろうと思う車を前提に都市計画で施設を決めることは極めて危険です。そのリスクを背負っているのは、都市計画を決める区なのです。そこをちゃんと認識しなければならないと先ほど申し上げたので、国道事務所に交通処理の話をして欲しいということではないです。どのような車両か例示してもらわずに、それを前提とした都市計画を決めるのは極めて危険だと思います。分からないことを前提とした都市計画を普通は決めないので、もし必要であればその時に変更をすれば良い訳です。駐車場の問題は、A地区で800台と言っていたが、入口のところにある駐車場で既に800台あるので、そこに並んでくると結構危ないという意味で申し上げました。どのような人を対象とする駐車場か分からないのでこれ以上申し上げようがないが、十分ご注意いただきたいです。

【野口都市計画課長】 アクセス車路を国道として、都市計画の地区施設として作るものだと改めて受け止めるべきというご意見を頂いたとっております。区としても、アクセス車路を上がった先の広場2号が、人の往来する動線と国道上空デッキに向かう車の動線が近くなる場所でもあるので、計画の具体化にあたって注意しなければならないポイントと受け止めておりましたので、どのような次世代モビリティになるのか、どのような交通処理をするのかというのと、広場2号の作り方や使い方について引き続き注意深く関わっていきたいと思います。駐車場の利用の仕方に伴うご趣旨につきましては、よく分かりました。地区内車路で出入りを分散することを都市計画で期待して今回ご提案したものですので、今後も見守っていきたいと思います。

【なかまえ委員】 意見書1(7)防災機能の強化に関するご意見について、私も同感に思います。駅からデッキで繋がりがりアクセスも良い当地区の立地も踏まえて帰宅困難者等の検討をお願いします。区域会議の見解の中で、帰宅困難者の受け入れ場所の確保について触れられていて、事業者を指導していくという書き方になっています。民間事業者なので協力依頼しかできないと思うが、このあたり人流増加を踏まえて、しっかり

と帰宅困難者を受け入れられる担保を行っていただきたい。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 A地区、C地区共に帰宅困難者の受け入れ空間を用意しています。庇の下や広場には、地域の方にお集まりいただくことも考えていると聞いております。

【池端再開発担当課長】 一時滞在施設の受け入れ可能人数は、A地区で1,440人程度、C地区で690人程度を想定します。災害時の一時避難場所は、A地区が4,000㎡で約4,000人、C地区が3,000㎡で約3,000人を想定して場所を確保しています。

【野口都市計画課長】 高輪ゲートウェイ駅、品川駅北周辺地区のまちづくりで、受入施設を各事業者で連携させるために都市再生安全確保計画を策定しました。地域の企業が連携して帰宅困難者を受け入れる取組です。品川駅西口地区の計画が具体化した際には対象区域を拡大し、大型事業者が連携して防災に取り組むことを予定しております。当地区の事業者も参加する意向を示しています。

【池田委員】 国道上空に大規模なデッキが作られることになりましたが、どのように使われる予定ですか。国道15号の中央分離帯上空のデッキには、スリットのような穴があくのでしょうか。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 国道事務所が公表した事業計画では、北側に次世代交通ターミナルを整備し、南側に商業施設を構想しています。スリットの話は明り取りが必要ではないかと受け止めておりますが、こちらは国道事務所の方に心配する声があった旨を伝えたいと思います。

【高見沢会長】 国道上空のデッキが良い悪いという話は、国道の方で計画が発表されて広く意見を言う機会があると想定されるのか、どんどん作ってしまうのか、どのように進める想定か分かりましたら解説してください。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 こちらの資料は2019年3月に国道事務所が公表した資料です。東京国道事務所が事業主体になりますが、事業者の公募や提案等を行っているそうです。その結果がまだ一般に公表されていない状況のため、検討が進められている状況だと思います。

【高見沢会長】 あくまで「ポンチ絵」として理解して良いですね。

【吉田品川駅周辺街づくり担当課長】 その通りです。

【高見沢会長】 私から3点お話しします。1点目、地下道で交通処理を行い分散させる
とき、柘榴坂への車両の出入りによる影響が懸念されます。デッキ下に歩道があるので
車の出入りの際は危険だと思いました。誘導員の話もありましたが、かなりの台数の出
入りになるので、十分検討を行ってください。2点目、意見書1(4)「高輪らしさの継
承」とあるように、ただ全体を緑とするのではなく高輪の個性を残せるようなまちづく
りを考えて欲しいです。3点目、コロナ禍で高層の箱を作り続ける課題に対し、解決策
の一つとしてエネルギーの効率化があります。しかし、エネルギーについても開発あり
きの考え方となっており、ゼロエミッション等の記載もないため今後検討して欲しいと
感じました。

【高見沢会長】 他にご意見がなければお諮りしたいと思います。

それではお諮りします、審議案件①から④の都市計画案について、案の通り異議のない
ものとして答申することに賛成の方は挙手をお願いします。

(賛成者挙手)

はい、ありがとうございます。

賛成多数と判断し、決定し答申いたします。案件は以上となりますが、事務局から連絡
はございますか。

【野口都市計画課長】 本日は長時間に渡りご審議をいただきまして、ありがとうございます
いました。次回の開催につきましては、令和5年1月ごろを予定しております。開催に
あたりまして事務局から改めてご連絡いたします。事務局からは以上でございます。

【高見沢会長】 それでは本日の都市計画審議会はこれで終了いたします。ご協力あり
がとうございました。

午後4時 閉会