

銀座地区及び築地地区合同まちづくり協議会

1. 日時

令和6年12月2日（月）午後2時00分～午後3時40分

2. 場所

築地社会教育会館2階 講習室

3. 出席者

[構成員]	33人
[都・区関係者]	40人
[オブザーバー]	17人
計	90人

4. 議事等

（議事）

- | | |
|---------------------------------|------------|
| (1) 「築地川アメニティ整備構想」の整備について | 【資料1・参考資料】 |
| (2) 築地市場跡地における「築地地区まちづくり事業」について | |
| ①築地地区まちづくり事業について | 【資料2-1】 |
| ②築地地区まちづくり事業（現在の計画状況） | 【資料2-2】 |
| ③築地市場跡地における「築地地区まちづくり事業」について | 【資料2-3】 |

5. 質疑応答

《議事(1)》

- ①アメニティ整備構想というのは、何を行おうとしているのか。お金もかかると思うので、アメニティ空間がどういうものを具体的に示してもらいたい。
- ⇒アメニティ整備構想は令和元年9月に作成させていただいた。アメニティ空間の位置付けとして、中央区内には賑わいや憩いの場所、緑が少ない状況となっており、それらを新たに創出していきたいと考えている。どのような施設を作るかは、今後設計作業も進めていく中で、地元の見解も取り入れながら具体化をしていきたい。完成は2035年を目指しているので、今後の首都高速道路の大規模更新事業の進捗と合わせて、何を作るかも含めて検討を進めていきたい。
- （中央区環境土木部）
- ⇒単純に言えば、公園の面積を広げたいということ。今中央区は人口が増えているが、公園面積はなかなか広げられず、1人当たりの公園面積が減る一方である。ご指摘のとおり、お金がかかる事業だが、土地を新たに購入することを考えればこちらのほうがいい。できる限りスペースがあるところには公共的な空気を広げていきたい。基本的には、その場所ごと、地域ごとに話し合って要望に沿う施設を作りたいと思っている。（中央区副区長）
- ②昨日行われた高速道路の工事説明をお聞きしたのだが、高速道路の幅を拓げるために両側の道路が少し狭くなるとのことだった。今でさえ幅の広い道路ではないのだが、将来的には5m程度の幅の道路に変わるという話をお聞きしたので、道路の幅を狭めてしまうという点でスムーズ

な通行ができるか心配である。

⇒高速道路の出入口の車線を確保する必要があるため、一部区間の区道の幅員を狭めることになるものと認識している。現状の区道の状態、アメニティ整備構想の連続化も含め、必要な道路空間を確保していくことについては、首都高速道路側とも協議をしている。一部パーキングメーターが設置されている部分が無くなったりすることはあるが、緊急車両が通れる空間をきちんと確保していく。(中央区環境土木部)

③今のお話で一部区間の区道と言われている部分はどの部分か。首都高でなく地上の道のことを言っているのか。

⇒高速道路沿いの両サイドにある一方通行の区道部分のことである。(中央区環境土木部)

④KK 線の高速道路機能が無くなり歩行者中心の公共空間になるとのことだが、KK 線側で銀座の方に降りてこられる東銀座の出口が銀座に行く一つの出口になっている。その道が使えなくなると、以前 KK 線の工事をされていた際に、出口の渋滞が首都高の中まで続くこともあったが、同じようなことにならないか。

⇒先般、八重洲線の長期間休止と KK 線の来年度廃止が公表されたところである。KK 線の上部が整備されるが、東銀座出口は首都高速道路と連絡して出口が存続するものと聞いている。晴海通り手前の銀座出口がいつも渋滞しているということで、首都高速道路側の出入口の 2 車線を充実するというのが今回のねらいになっており、渋滞が解消されるという点で、区道の一部提供またはご協力することに十分匹敵するものとなっていると認識している。(中央区環境土木部)

《議事(2)》

⑤資料 2-2 の事業概要の記載では、浜離宮側に向けて橋を架けた絵になっている。現状存在しない新しいものは作れないということを以前言われたことがあるが、今回の提案内容は調整されたもので、橋を架けることが可能になったということなのか。

⇒東京都への提案の際に浜離宮恩賜庭園との連携ができると良いと思い、提案書に盛り込んだものだが、具体的には今後どういった形が良いかも含めて東京都と相談していくものである。(事業予定者)

⑥地元も市場跡地内に集会施設や MICE ができることに反対の声を聞いたことはないし、工事の際の河川利用についても検討いただけるとのことでありがたいと思っているが、その上で 3 点お伺いしたい。

1 点目、先行賑わい施設について、場外市場の賑わいを逃さないような機能を入れ込んでいただきたいと思っている。場外市場はもともと食の間屋として営業してきており、今でも食の間屋があるので、お客様に来ていただいている。場外市場にとって一番大切なのは駐車場や荷捌き機能で、現状とても不足している。場外市場や地域の声を聞いていただき、話し合いをしていただけるとありがたいが、どのような先行賑わい施設を考えているかを教えていただきたい。

2 点目、歩車分離の考え方は基本的に良いと思っているが、計画を見ていると建築制限区域の部分に高速道路や地下鉄新線が通る予定となっている。波除通りは一方通行で大通りに出るだけになっている状況だが、開発区域から車道がつながったとしても、車がどこから回ってくるのか等について計画に反映されていないのではないかと。道路計画についても地元が必要としている動線などについて、話し合いをしていただきたい。

また、デッキ部分について、MICE や大規模集客施設、大きな公園もあり、一時に 10 万人以上の人が集まりかねない状況が第 1 期建築工事完了時には出来上がっていることになるが、その時に場外市場側にはデッキが伸びていない状況となる。一番肝心な場所となる高速晴海線の上部のところにデッキから人をどうやって流せるのかを考えておかないと、人が流れない状況になってしまうと思う。2032 年に大規模集客施設や MICE が出来上がっても、全体が完成するのは 2038 年となると、6 年間は人がどう移動したら良いのか分からない状況になるのではないかと懸念するが、区や地元とも話をしていただけませんか。

3 点目、車の動線について、1 階レベルなのは良いと思うが、大規模集客施設や広場で緊急対応等が必要になった場合、今の道路計画で大丈夫なのか。また、高速晴海線の出入口は本当にこの位置で良いのか。どこに車が分散できるのか、どこが一番分散しやすいのかを考えて、高速晴海線の出入口の位置を考えていただきたい。スムーズな道路としていただきたいが、道路計画の考え方を伺いたい。

⇒ご指摘いただいた交通計画について、しっかりと考えていかないといけないものと認識している。

まず、1 点目の先行賑わい施設だが、募集要項が作成されたのはコロナ禍であり、当時とは状況が異なる。新しい賑わいということではなく、現状の機能の継続が大切だというご意見も踏まえて、駐車場や荷捌き、ゴミ置き場とか、場外市場を運営していく上で必要な機能をどう配置していくのかも含めて、新たな施設を考えていく。今回先行賑わいという名称を残していたが、暫定施設という名称に変えていった方が分かりやすいかと考えている。ご指摘いただいた観点を踏まえ、中央区、場外市場の方とも協議をさせていただきながら、検討してまいります。

2 点目の歩車分離に関して、本日お示しした絵は地下鉄新線や高速晴海線も含め、全てが完成した際の絵になっている。完成までの地下鉄新線等の工事が行われている時点では、工事が終わるまで建築制限区域には建物が建てられない位置づけになっている。しかし、必要な動線や、場外市場に必要な機能はしっかり守っていかないといけないので、東京都とも相談させていただきながら、建築制限区域を暫定的に使用するなど、工事がある毎に切り回しをしながら、しっかりと必要な機能を設けてまいります。

3 点目の車両の動線について、防災等を含めた対策をしていきたいと考えている。図からは読み取りづらいかと思うが、車路も広めに確保することで、緊急車両のすれ違いもできるような形で考えていきたい。交通に関しても各行政機関と協議をさせていただいているので、次回以降進展があればご説明をさせていただく。建築制限区域の中については、地下鉄新線や高速道路が入ることを前提に提案をするようにという要項となっていたため、現状は資料にあるとおりの提案をさせていただいているが、ご指摘のような課題もあり、今後検討していきたい。

(事業予定者)

⑦年末は駐車場が足りず、都有地をお借りするなどしているが、周囲の道路は大渋滞が生じている。ご迷惑もおかけしている状況なので、ぜひ現状をお汲み取りいただきたい。また、東京都に再三申し上げているが、建築制限区域のところは、早く高速晴海線の変更手続きに向かっていただきたい。地下鉄新線についても、区も地元も頑張っている運動があるのでぜひご協力いただきたい。東京都への要望だが、いろいろな部署の方に来ていただきご説明をいただくことがあるが、いざ要望を伝えると自分の所管ではないと言われることが多いため、都の庁内の横の連携をお願いしたい。

⑧車の動線について、この大きな施設に対し出入口が、晴海通りから1ヶ所、新大橋通りから1ヶ所の合計2ヶ所しかない図になっている。築地市場があった時は新大橋通りには3ヶ所、晴海通りには2ヶ所の計5ヶ所のアクセス路があった。大規模な施設ができる中で、2ヶ所で大丈夫なのか。築地場外市場と新施設の間には高速道路の出入口が地上部分に出てくるようだが、これがあることによって、今晴海通りから波除通りに入ってくる、もともと海幸橋があった市場に入る門のところについて、図面で人は通れるが車はたぶんアクセスできないだろうという考え方になっている。事業予定者からすれば募集要項のとおり提案内容を考えたものだと思うが、そもそも高速晴海線の出入口を設けることは誰が決めたのか？ここに高速晴海線の出入口が必要なのか。施設内にわざわざ入れて、晴海通りに車を逃がす必要があるのかを質問をしたかったのだが、本日出席の東京都の方は再開発の担当であって道路計画の担当ではないと思うので、こういう場には道路計画の担当の方も同席いただき、地元の意見を聞いてほしい。道路計画がきちんとできないと、再開発の最終形になかなかとどろ着けないというのが、何よりも地元にとっては耐えられない。早期に最終形が見える形で再開発に取り組んでいただきたい。

⇒今回の築地まちづくり事業の窓口は本日出席している者が担当となる。他の所管だからということはなく、基本的には我々にご意見をいただければ、しっかり受け止めて庁内で連携を図っていく。場合によっては建設局や警視庁も含めて確認をしていく。道路計画についても、かねてよりご要望をいただいているので、道路部署とも話をしている。もともと高速晴海線は1993年に都市計画決定しているが、今後まちづくりも動いていく中で都市計画を見直す段階に来ている。商業施設が整備されることなども踏まえ、周辺の道路ネットワークの渋滞緩和などを考慮しながら、出入口の整備について検討している。検討にあたっては、市場跡地を活用した出入口の計画とするほか、工事期間中も歩行者分断の話もあったが、しっかり歩行者や車を含めた動線を確保するような形で事業予定者等にも対応を求め、都の都市整備局内部だけでなく、所管関係局と連携しながら地域の影響の負担軽減に向けてしっかり対応していきたい。(東京都都市整備局)

⑨市場の移転のときはごたごたが20~30年続いた。今回の開発はスムーズに進めてほしい。事業の進め方として細部はいろいろあると思うが、都では有識者と事業予定者で築地地区まちづくり事業マネジメント会議が行われたようだが、その場ですべて決まるものなのか。今後もその会議が継続して行われるのであれば、中央区なり、地元の会長たちを入れることはできないか。マネジメント会議がどういう立場の会議なのか教えてほしい。

⇒築地地区まちづくり事業マネジメント会議は、提案募集時の審査委員会の延長で、審査時の宿題などについて取り扱っているなど、マネジメント会議ですべてが決まるようなものではなく、本日のようなまちづくり協議会の場でご説明しながらご意見も伺うことも非常に重要なことである。地元の実情も踏まえた議論について、今後中央区とも相談させていただきながら、どういった形で話し合いをさせていただくのが良いのかを引き続き検討する。(東京都都市整備局)

⇒築地の話については平成5年の時に現在地整備、平成10年に突然怪しくなり、もう30年もやっている。地元として場外市場を抱えてきた築地としては先が見えない30年の中で、場外市場も含めなんとか商売を保ってきた。都にも理解してもらいたいのは、正直に言えば、知事が変わる度に築地は振り回されてきた。政治的状況で仕方ないが、いよいよ市場跡地を開発することが決まったのだから、すっきりさせてやろうじゃないか。今ある築地や銀座のまちをより発展させるような開発であってほしい。工事期間中も竣工後も、基本的には今の築地の場外市場

や銀座のまちも一緒に栄えるような環境でなければ困る。そのために交通計画のことを皆心配している。高速道路の話もあり、区としても必死に努力する。いずれにしても人の流れ、5万人のスタジアムを作るので、晴海通りや新大橋通りがパンクするのは明らかなので、デッキレベルのところを人を流すなどの手段が必要で、早い時期に共存共栄していくために、まずは交通計画をはっきりとさせる必要がある。区としてもきちんと整理して、共存共栄が確認できてからでないと、ほんとに全部決まるのは都市計画であり、都市計画の時にこれであれば大丈夫と納得するものを作っていくことが必要である。先ほどスケジュールの話があったが、あと2~3年の話。この2~3年、真剣に協議していきたい。区としても東京都だけでなく、国や高速道路の事業者と話し合いながらなるべく早く整理して進めさせていただくつもりである。ただ、本当に築地の人は30年振り回されたし、市場が移転して6年たっており、その間にコロナもはさんで辛い思いをした。その部分はぜひ理解して進めてほしい。今出た要望は区としても説明できるように努力するのでよろしくお願ひしたい。(中央区副区長)

⑩場外市場の商店街の観点から、物流と人流が肝心だと思っている。商店街のモノの流れが止まってしまうと何も売れなくなってしまう状況が考えられるので、工事車両の通行量の削減をぜひやっていただきたい。特に晴海通りと新大橋通りにトラックが渋滞になってしまうと、我々場外市場の荷が入ってこなくなってしまうので、舟運も積極的に活用していただきたい。また、新大橋通りのところでは、場外市場の街区から離れた位置に入場ゲートを作っていただきたい。周辺の地域でも工事があると必ず渋滞が発生しているが、渋滞が発生するとまち全体が停滞するので、物流という観点で工事車両の通行量の削減をご検討いただきたい。

人流について、波除通りは現在でも日常的に車道に歩行者が溢れている状態である。これから更に人流が増していくということに対してどのように整理するのか、想像ができない。人流に関しても大規模集客施設等ができる、近隣にも渋滞の懸念があるのでしっかり考慮していただきたい。それと、ど真ん中に高速晴海線の出入口ができる場所で人流が分断されることになると思うので、今の計画をもう一度検討していただけないか。東京都は日本の首都なので、「中央区の築地」や「東京都の築地」を作るのではなく、「日本の築地」をぜひ作っていただき、日本中、世界中から人が集まってくる食文化の発信ができるような築地にしていきたいと思う。その観点で市場跡地を開発していただき、場外市場も連動させていただいて賑わいを維持できればと思う。

⑪去年の3月に、KK線の再生事業化の方針という意見書をお出ししており、高速道路再生事業と築地川アメニティ整備構想や築地まちづくり方針は全部連携一体化したほうが良いのではないかと、高速道路KK線の上部も含め、動く歩道でつなげて、可能であればドーム式にして、周遊できるプランにならないかのご意見させていただいた。

また、松平定信の浴恩園についての話題は無かったが、これから調査が進めばいろんなものが出てくるのではないかと思う。特別なものができたらできれば現地で展示してもらえると良いかと思う。汐留だと立て看板等で屋敷跡だったことがわかるような表示をしており、そのような考慮をいただけるとよいのではないかと思う。

⇒この計画はまだ交通計画の基礎もできていない。特に人の流れができていない。東銀座、日比谷、新橋、トータルの人流がこの地域にどう流れてくるかを考えていく中で、KK線等も含めて人の流れをトータルで検討していくものとする。動く歩道等の詳細はこの場では議論しないが、人の流れというトータルの中で検討させていただく。また、文化財のお話もあったが、歴

史的なものが築地には多くある。全面的に復元するという話ではないと思うが、あったものをきちんと検証して、残すべきものを残すことはあり得ると考えている。ここは坂本龍馬と勝海舟が会って、日本人として世界を考え始めた場所である。調査が進んでいくつか記念すべきものがあれば、跡地開発の中に継承させるようにしていきたいと思う。(中央区副区長)

⑫このプランは敷地の中を考えた提案に見える。交通など地域への影響や周囲との関係をもっと考えてもらいたい。銀座地域にとっても晴海通りの渋滞は切実な問題である。2040年までの地下鉄のこと、工事車両のこと、まだ人口が増えるかもしれない中での臨海部から都心への交通量も増えるかもしれない。そのために地下鉄構想があるわけだが、今後15年、20年の渋滞をどのようにしていくのか。敷地内の話だけでなく周辺地域も含めた地元の意見を聞く場を設けていただきたい。

⑬全銀座会で銀座ヴィジョンを作成しており、銀座で発表したばかりなので、それを踏まえてお話しさせていただく。お話を伺っていると、今回の開発に関係されている方達は市場跡地のことをだけを考えて、その中をいかに良いものにするかのみを考えているような印象をもった。もう少し広く捉えていただいて、今ある築地、銀座、新橋がどうやって発展していくかの方が本当は大事。その発展を助けるためにもう一つ新しいエリアができるんだぞという考えでいていただきたい。また、交通についても、どこかからどこかへ行くためのポイントをつなぐ線のように考えられているように聞こえたが、銀座も築地も新橋もまちのそれぞれの筋が既に広場になっていて、そこでいろいろ商いや営みが行われている。どこかからどこかへ行くのではなく、それぞれのエリア全体が大事である。エリアがどう発展していくのかという目線に変えて考えていただきたい。

以上