会　議　録

名　　称		令和４年度 第１回 中央区都市計画審議会
開催年月日・場所		令和４年７月２７日（水）　午前１０時から１１時３４分まで 中央区役所１０階第１委員会室
出席者の氏名	委員	市川宏雄会長、苦瀬博仁委員、鈴木誠委員、饗庭伸委員、山田羊一委員、 後藤公夫委員、森山照明委員、谷澤信一委員、平野熙幸委員、、三田芳裕委員、山内栄一郎委員、 木村克一委員、中島賢治委員、堀田弥生委員、渡部博年委員、渡部恵子委員、奥村暁子委員
	幹事	吉田不曇幹事（副区長）、浅沼孝一郎幹事（企画部長）、溝口薫幹事（企画部参事）、 三留一浩幹事（環境土木部長）、松岡広亮幹事（都市整備部長）、 早川秀樹幹事（都市整備部都市活性プロジェクト推進室長）、糟谷直孝幹事（企画部副参事）、 池田大介幹事（管理調整課長）、落合秀行幹事（交通課長）、白石学幹事（水とみどりの課長）、 川島理恵子幹事（都市計画課長）、栗村一彰幹事（地域整備課長）、 福島真一郎幹事（まちづくり事業担当課長）、菊池幸太（住宅課長）、 水野敬介幹事（基盤事業調整課長）
議事の要旨等		１　開会 ２　委員及び幹事の紹介 ３　議題審議 諮問第１号 東京都市計画住宅市街地の開発整備の方針の変更について ４　その他 中央区内の将来の都市基盤整備と関連開発事業について ５　閉会
審議の経過		別紙のとおり

令和４年７月２７日開催

中央区都市計画審議会

審　議　の　経　過

１　開会

○　事務局担当幹事（都市計画課長）から、令和４年度第１回中央区都市計画審議会の開会が宣言された。

２　会長の選任

○　委員の再任及び新任に伴い、中央区都市計画審議会条例第５条の規定により会長を互選により定める必要があり、互選の結果、市川宏雄委員が会長に選任された。

３　議題

諮問第１号

○　幹事（都市計画課長）から、諮問第１号の都市計画についてスクリーン及び資料を用い説明がなされた。

○　諮問内容について委員が審議を行った。

（主な意見の内容）

・　前回の改定が、平成２７年の３月に都市計画決定されていると思うが、今回の改定と掲げられている目標を比較してみると削られているものが多くあった。前回は、目標の４として、「公共住宅ストックの有効活用」というタイトルで、再編と活用に関する方針を作成して、公共住宅ストックを東京のまちづくり等に活用するという内容も掲げられていた。前回の目標５としては、「郊外住宅市街地等の活性化」、この中では、高齢化が進み、空き家の増加が見られる郊外住宅市街地やニュータウンなどについて活性化や再生を図るという内容であった。目標６としては、「既存住宅活用の推進」として、リフォームやメンテナンスを促進する、住宅市場での流通促進を図るとともに、空き家の活用を促進するということも掲げられていた。目標７では、「市場におけるルールづくり」として、都民が安心して取引できる住宅市場の実現に向け、売買及び賃貸におけるルールづくりを進めるということも掲げられていた。

こうした内容が今回の改定では削られているが、これは前回掲げられた目標が達成されたということで削られているのか。前回掲げられていた目標に対しての総括も必要だと思う。その辺りについて説明いただきたい。

→　住宅施策全体については、東京都の住宅マスタープランと強く整合を図る形で、今回も見直しが行われている。東京都の公共住宅のストックを一層活用していくという考え方がなく

なったわけではないが、今後はより民間のストックや空き家を含めて活用していく。そうした中で、公共住宅のストックを一層活用していくということを強調した表現というのはなくなっていると認識している。住宅政策は非常に課題が多岐にわたっており、東京都の住宅マスタープランでも、基本的には住宅の量の確保よりも質の向上、取りわけ少子高齢化を見据えた対応が必要であるということで、子育て世代、あるいは高齢者世代に対する住宅の確保ということも含めて取り組んでいくこと、また、緑やオープンスペースといった、ゆとりがあるような環境整備を進めていくことなどを掲げながら、これらをそのほかの必要な施策に含めて表現していると認識している。

今回の住宅市街地の開発整備の方針については、都市計画を進めるためのマスタープラン、取りわけ開発整備に着目した計画になっている。住宅施策自体はもちろん、開発あるいは都市計画以外の手法も用いて、ハード・ソフトを用いて総合的に展開していくべきものと考えているが、本計画については、ソフトではない部分に着目した計画になっている、そういう性質のもの、というように理解している。

・　東京都のマスタープランも改定されて、それに合わせてということだが、やはり前回掲げられていた目標も大事なものがある。また、今後はより民間のストックを活用していく方針に切り替わっているという話もあったが、やはり公共住宅が足りていないということは、私も相談活動を通じてふだんから、とても強く感じている。

今回の改定の中では、前回の内容も引き継ぐ部分もありながら新たな目標も掲げられている。ゼロエミッション、脱炭素社会に向けてということでも目標２として掲げられているが、こうした点についても、いろいろ問題があると思っている。目標自体は大事なことだと思うが、今後どんなに省エネ技術がいろいろ進んでも、再開発によって従前よりもより巨大な建物を造ると、全体としてCO_2の排出量は増大していく。環境負荷をどんどんかけるということは問題ではないかと思っている。この点についても意見を伺いたい。

そして、今回の目標３でも、「住宅確保に配慮を要する都民の居住の安定」とあり、都市計画の計画書の説明文の中では、「年齢、障害、性的指向等を理由とした入居の制限を受けず、誰もが自ら住まいを選択し、生き生きと自分らしく生活」するとか、「都民の公共住宅等や民間賃貸住宅への入居が進み、社会から孤立することなく」暮らしていけるといったことも掲げられている。再開発が進んで、超高層のタワマンばかり増えても、居住できるのは結局高所得者、あるいは投資対象として所有する、それもまた高所得者ということになっていく。都営住宅などの公共住宅が増えていないということは、先ほどの話と重なるが、やはり大きな問題であると考えるので、この点についても意見を伺いたい。

続いて、今回の目標５、「高齢者の居住の安定」。これも、再開発によって立ち退きを迫ら

れる高齢者、借家人の方などは、高齢を理由に大家さんに断られて、新しい転居先が決まらないという問題もある。そして、マンションの中でコミュニティも分断され、住民の孤立化やひきこもりが拡大するといった問題。これは中央区でも、今、大きな課題となっていると思う。こうした問題についても意見を伺いたい。

続いて、目標６、「災害時における安全な居住の持続」。これも、先ほどの高齢者の居住とも重なるが、コミュニティの分断などによって、災害時に本来、一番発揮されるべき共助の力が発揮されなくなるという影響もあると思う。中央区でも、町会に入る人がとても少なかったり、なかなか増えないということもある。そうした問題とまた別に、もしマンションでエレベーターが止まってしまえば、どうやって食料など必要な生活物資を確保したり、届けていくのか、長期間にわたる避難生活を自治体としてどう支えていくのか等、様々な問題が出てくる。こうした影響についても伺いたい。

そして、目標の９では、「安全で良質なマンションストックの形成」として掲げられているが、今の既存のマンション、共同住宅をどう維持管理していくか、老朽化への対応、管理不全とならないようにどうしていくかということも非常に大きな問題だと思う。今、資金不足で管理会社をつけられなかったり管理人がいないというマンションもどんどん増えているという。また既存のマンションやこれから建つマンションでも、入居してから右肩上がりで修繕積立金の負担もどんどんと重くなっていくと、管理費なども問題だと思う。また、今は建築資材や人件費などの高騰もあって、あらゆる物価高騰の影響も受ける中で、マンションの維持管理のコストはどんどん大変になっていくと思う。

こうしたことを考えると、どんどん再開発でマンションを増やしていくということは持続可能性として一体どうなのかということも考えていく必要があると思う。

こうした点について答えられる範囲で構わないので、意見を伺いたい。

→　ご指摘のような課題は大きく、様々なことがあると思っている。それゆえ、課題として捉えて対応していくこととして、今回の具体的な目標１０項目が設定されているのだろうと受け止めている。

個々の建物については、本区においても、例えば省エネ化の推進や災害対応に関する指導要綱等を通じた個別の協議の働きかけ、あるいは建物内での備蓄品の確保推進、それからマンションに対する管理支援やそのことに対するアドバイザー派遣などの支援、また、高齢者に向けた住宅の確保について補助制度なども活用しながらのサービス付き高齢者住宅の確保や整備促進など、様々に取り組んでいるところである。

そういった個別の取組の中だけではなかなか実現できない環境整備であったり、地域のための、例えば防災であれば避難施設の確保などが、開発のほうの役割として求められている

部分なのかなと思っている。

今回、住宅市街地の方針ということにはなっているが、ハードの整備、取りわけ開発整備というところに着目した計画となっているので、そこの部分がかなりクローズアップされた計画になっているというのはご指摘のとおりかと思う。

再開発を通じることによる、地域の中でのエネルギーの効率的な確保のための供給網や、護岸と一体的になった地域の憩いの空間づくりだとか、取りわけ中央区は都心中の都心なので、そういった既成市街地の中では開発の機会を捉えて取り組んでいくべきものもあると、区としては認識しているところである。

・　いろいろな課題が多岐にわたってあると思うが、結局再開発でマンションなどを建てることで、こうした課題が解決するのではなくて、むしろ新たな課題も含んでいくと私は考えているので、今回諮問にかけられている方針の下に、またさらに大きな開発が進められるということになることに、私は大きな疑問を持っている。

資料の中で、３つの重点地区についても説明がされている。私がまちでいろいろ話を聞く中でも、今中央区が、市街地再開発によるマンション建設が過剰になっていると感じている。再開発に入りたくないとかマンションに住みたくないと思っても、事業はどんどん進められていく中で賛同せざるを得ないというような方も多くいる。自宅が老朽化して、再開発もやむを得ないと考える方でも、超高層のタワマンに住みたいのか、巨大な建物が必要なのかということでいえば、そういうところに別に本来は住みたいわけではないという方も多くいらっしゃるし、周りで再開発の話が進み、住民同士の中でのちょっとした分断のようなものがある中で、やむを得ずその流れに乗って賛同するという思いの方もいらっしゃる。そういう方たちについての対応もどうなのかということは疑問には思っている。

具体的に月島三丁目地区の話をするが、ここでは今、月島三丁目北地区と南地区と、ほぼ２つの再開発が同時進行で進んでいる。南地区の地権者の方で、マンションには入りたくないということで代替地を希望して、再開発組合が探しますと言っていたが、結局、権利変換が９月に迫っている今の時期でも代替地が決まらない。原因として考えられるのは、この地区は、北地区でも既に先行して再開発が進んで、代替地を希望する方はもう既に土地も確保し、住宅を建てているという方も多くいる。またそれに先行して進んだ、今回の重点地区からは外された月島一丁目西仲通り地区、一昨年竣工したかと思うがミッドタワーグランドの建設に関わっても、やはり代替地を求める方は、既に同じ月島の中で、代替地で土地も確保して建物も建てて新しい生活をしているという方もいる。

こうして、ほぼ同時並行のような形で様々な開発が進む中で、代替地のストックが尽きている。もう代替地を希望しても、このぎりぎりのタイミングでも、いまだに見つからないと。

そして組合側からも、全く本来の条件に合わないものを提示されて、大変困っているという方の話も聞いている。

こんな状況に住民が追い込まれるほどまでに再開発を進めるということが、果たして本当に住民のためなのか。こうしたことを区としてはきちんと把握もしながら、開発が過剰になっているということについては、どのような認識を持っているのかという点について伺いたい。

→　方針の中で重点地区に指定しているところは、今具体的な計画がある、あるいは地域の権利者の方々の中でまちづくりの検討が進められているというところを指定している。中央区の中では非常に開発機運が旺盛で、それはデベロッパーだけということでは必ずしもなくて、地域の権利者の中にも様々なご意見の方がいらっしゃる中で、やはり開発について検討したい、この地域を良くする手だてとして、そういったことを選択、検討してみたいというお声もあるというふうに認識している。

区としては、そういった機会を通じて、ただ自分たちのための開発ということではなく、地域の環境が少しでも改善していく方向にするためにどういった計画誘導を図っていくべきか。それがこの東京都の計画でもあるが、具体的にこういうふうなところに着目した計画誘導をしていく、住宅市街地としての整備改善をしていくという部分を示していくのだろうと考えているところである。

個々の開発に際しては、十分に地域の中で議論をして、合意形成をしながら進めていくべきものと考えており、本計画では方向性を示してはいるが、その開発が進む際には、別途個別に審議がされて決定づけられていくものということで、本方針の中であらかじめ決定づけるのではない。

過剰という点については、この地域の特徴、中央区の特質的なところもあるのかと思っている。

・　中央区は、再開発だけでなく民間の開発も本当に多いと思う。民間の開発だけでも数が非常に多いのに、さらにそこに加えて再開発もどんどん進めていることが持続可能なまちづくりと本当に言えるのかというところは、心から疑問に思っている。本当に望んでいない開発で、住民同士の間で対立が起きて心が折れて、地権者の方で、中央区ではない自治体にも転出してしまったというような方もおり、月島三丁目北地区の開発については、日影や風害などの影響を受ける近隣住民から見直しを求める請願というものも区に出されたということもある。月島三丁目南地区でも、住民の方たちが、再開発組合設立の認可取消しを求めて東京都を提訴するという訴訟も起きている。

私は、やはりここで掲げられている目標を、再開発ではない手段で、しっかり達成してい

くということも本当に必要だと考えている。再開発によって、さらに課題が増えてしまうようなまちづくりというものは、非常に問題ではないかという思いを持っている。

・　内容の細かいところは大丈夫かと思っているが、２点ほど意見がある。１つは、昨年度の都市計画審議会で、国家戦略住宅のようなものができるという話があり、外国人のとても優秀な人が都心に住めるように住宅をつくるというような政策があるように読めた。私は入ってもいいと思うし、地域の方々が嫌だったら嫌だと言うべきだと思うが、今回のこの東京都の提案からは、少しその議論が足りないなというふうに思った。例えば、この「住宅の建設及び更新、良好な居住環境の確保等に係る目標」で目標が１０個掲げられていたと思うが、そこには国際化に関する項目がほとんど掲げられていない。だから、そこは東京都にしっかりと考えてほしいと言うことが大事かと思う。あとは中央区の皆様方が、どうそれを受け止めるかというところは、少し大事な論点ではないかと思った。資料１の２ページを開いて真ん中辺を読むと、インバウンドと書いてあるが、この３年間のコロナの経験の中で、インバウンドに頼り過ぎたまちづくりを反省した人たちがたくさんいる。海外のたくさんのお客さんがふっと消えてしまった瞬間に大変なことになってしまったという地域がたくさんあると思う。コロナで、また国境が閉じることはなさそうな感じもするが、果たしてこれまでと同じように、インバウンドだのグローバルビジネスだのの言葉を信じてやり続けるかどうかという辺りは、中央区にとってはとても大切な論点かなと思う。私はどっちもありだと思っているところだが、一応論点としては大事だということと、東京都に多少そこは議論してほしいというのが１つ目である。

　あともう一つは、今の委員の意見を聞きながら思ったが、例えば資料１の３－２のところで重点地区が出ているが、中央区は開発するところがどんどんなくなってきているというような状態になっている。それで、次の改定のときにこれはゼロになるのかと思いながら見ていたわけだが、これは要は開発型の都市計画である。開発型の都市計画だから、重点地区は開発をするところという表現になっていると思うが、恐らく仕組み自体を維持管理型の都市計画にしないといけないと思う。古くなったマンションで維持管理の問題が出ているところがあるかもしれない。あと、管理組合が何か不全になっているところがあるかもしれない。さらに一番最初の超高層マンションは佃島のところで、あれは平成の頭ぐらいなので、例えばああいうものの建て替えみたいなものを、もしかしたら真剣に検討しないといけなくなるかもしれないというあたりで、維持管理とか建て替えみたいなところの考え方を入れて、それの重点地区のようなものを中央区側から出せていけるといいかと思った。

　今回の開発地区はこういうものかと思っているが、多分中央区が次やらないといけないことは維持管理で、持続的に維持管理され建てたものをなるべく壊さない、なるべくごみを出

さないようにして都市を経営していくということが、多分次のステージだというふうに思うので、それがどう見えてくるかということと、そういうものとしてこの住宅市街地の開発整備の方針というものを変えていってもらわないと困るのではないかと思った。参考意見として述べさせていただく。

・　そもそも住宅マスタープランをつくるときにいろいろ選んで、恐らく次回の改正では日本人が減ってくるからこれからの居住者は外国人が増えるわけで、そういう課題が来て、住居としては地価が上がると思う。

　あとは、維持管理型の話は、住宅マスタープランでこれから取り上げていく大きなテーマになると思うので、今回は入っていないが、次回は両方ともきっと入るという気はしている。

　また、インバウンドは種類があり、インバウンドで観光客で来るのと、本当に国籍を変えて住む、あとその間にある、一時的に戸籍は変えないけど試行的に住むと、パターンが幾つかあるわけである。これは恐らく、今後違うテーマというか、住宅をどう供給するかというと、ますます住宅が必要になる。だから、ある意味、開発をしないで何かできるかという話と、開発をするときにそういうバリエーションをつくるかつくらないかという議論に移行していくと個人的には思っている。これも参考意見である。

・　先ほど様々質問もしたが、住民のためのまちづくりというよりも、企業の利益を最大化することに主眼が置かれた超高層タワーマンション、オフィスビルをどんどん建てていくまちづくりは問題だと考えている。

　コミュニティの分断による住民の孤立化やひきこもりの拡大、災害時に力を発揮すべき共助への影響も大きいということ。ゼロエミッションを掲げながらも、環境に多大な負荷をかけるということも明らかで、昨年中央区が策定したゼロカーボンシティ中央区宣言とも相容れないものではないかと考える。建て替えもままならない、事例もないような巨大な超高層ビルを建て続けるということは、持続可能なまちづくりとはならないと思う。そういうまちづくりを進める根拠ともなる、この諮問第１号、東京都市計画住宅市街地の開発整備の方針の変更について、反対をしたいと思う。

○　諮問第１号について採決を行い、賛成多数により、本案について適当と認め、区長に答申することとした。

４　その他

○　幹事（副区長）から「中央区内の将来の都市基盤整備と関連開発事業」について、１ 中央区将来人口の見通しについて、２ 将来の鉄道ネットワークと開発関連事業等、３ 将来の高速道路整備と関連開発事業等、４ 将来の主な歩行者ネットワークと関連開発事業等、５ 築地市場跡地の開発における都市基盤整備の考え方について　の内容をスクリーン及び資料を

用い説明がなされた。

○　説明内容について委員が質問等を行った。

（主な意見の内容）

・　晴海フラッグなど、交通不便地域も利便性を高めていくために地下鉄新線などの計画も様々あるが、今まちができてしまって、もう既に不便を住民が強いられているという状況の中で、こうした計画がいろいろ進んでいる。まちづくりとして、人口をどんどん増やし、人を集中させるような開発を進めることと一体に、交通基盤の整備を進めていくほうが良かったと思う。できるまでにまた何十年もかかるわけで、なぜ後から交通基盤整備をするという事態になってしまっているのか。開発と一体に進めるということをもっと総合的に長期的な視野で見て進めていけば、今こういった不便を強いられることもなかったのではないかと思うので、その辺りの歴史的な経緯なども含めて答弁いただきたい。

→　需要が発生しなければ、鉄道を引こうという人は出ないわけで、この件については、こういう事態が予測できるということで、ＢＲＴの運動、地下鉄の運動を私どもは何年も前からやっている。ＢＲＴの問題については、東京都が取り上げたので私どもの課題から外れたが、私どもは地下鉄の問題についても、もう事前にやっている。

　しかしながら、現実に、いろいろな状況の中で、鉄道を引いたり交通機関を引いたりすることが採算が取れるという状況にならないと、事業者というのは出てこないわけであり、どうやって出てきてもらうのかということについて、今工夫をさせていただいている。

・　何事も開発時に全部できていれば良いが、そうではないという現実がある中で、大体こういうインフラの中での交通系は後からできてしまうという、宿命に近いところがある。しかし、今、造る方向で動いていることは大変なことであり、そういう意味では早くこれを進めてもらうということが中央区のためだと思う。

・　今回の説明では将来の話になっているが、今中央区としては、マルチモビリティステーションなどいろいろなことを進めようとしている中で自転車という問題がある。これはレンタルの関係もあり、いろいろな形で整備していかないといけない。この地下鉄構想の前には、そういった細々としたものをしっかりと連携させていかなければならないというふうに思っている。

　そのためには、道路の整備などいろいろな形も含めて、坂がどうなのか、歩道がどうなのか、車道がしっかり走れるものなのかということも含めて検討した上で、交通不便地域をなくしていく。そこの中で、ＢＲＴも含めて、東京都や、江戸バスがどう絡んでいくのかというのもしっかり考えていかないといけない。ありとあらゆる交通手段を考えていかないといけない。ましてや、子供さんたちを連れていくお母さん方がたくさんいる。こういった中で、

きちんとした道路整備もしていかないと交通事故につながってしまうということがある。尊い命を亡くすこともあるということなので、その都市基盤整備の中で、そういったことをしっかりやっていくことが中央区の果たすべき役割ではないのか。そこをまずやれなければ、この先の話だって進展はしていかないだろうと思う。その辺りについてどう考えているのか。

→　そのとおりだと思う。取りわけ行政の中で一番悩んでいるのは自転車問題だと思う。実際には中央区での最大の問題は荷さばきである。例えば自転車専用道路というのを造っても、荷さばきが入ってしまう。そうすると、そこを大きく迂回して自転車が通るので危ないという話が出てくる。基本的には、この荷さばき問題というものについて、地域ごとに、それぞれ荷さばき固有の時間帯なり考え方なりがあるので、やはり地域の中で基本的な話合いをしながら、この荷さばき問題について調整をしていかないといけないと思っている。

駐車場条例でも、一定のビルを造ると、駐車場は隔地できるが、荷さばき駐車場や福祉の駐車場というものは必ず設置をしないとならないというような話もあり、それをきちっとやると、またまちが駐車場だらけになってしまうという問題もあるので、地域ごとに交通ルールというものについて調整をしないとならないというのが、今の現状だろうと思っている。その部分については、地域と真摯に向かって話合いをさせていただきたいと思っている。

・　地域によってそれぞれ置かれている立場は違うということは分かる。荷さばき駐車場という話があったが、これからの大きな再開発の中で、今こういう状況で宅配が多くなってきているということも含めて、中央区はどのように対応していくのかということを、自分たちの都市計画審議会の中や都市計画の中でしっかり考えていく必要があると思う。それをしてこなかったということも含めて、今、道路にいろいろな荷さばきをする人たちが増えてきているということが、まず根本的にあるだろうと思うので、今後しっかり対応していただきたい。また自転車の関係に至れば、これは東京都が推奨しているので、本来であれば東京都がどういうふうに全体像を考えていくのかということを示さないといけない。そういったことも含めて、中央区としてある一定の線の中でいろいろなことをやりますというような話だけれども、全てが統一されないと、結局は交通ルールや通行帯も含めて、一定のルールの下にしっかり適切に対応していかなければ、中央区内でも、自転車通行するところが別々になってしまったら意味がない。だから、東京都全体でどういう形にするかということを、しっかりと中央区からも言っていただきたい。

例えば、晴海通りの勝鬨橋は自転車が通るところがあるが、トラックなどが通っていて、怖くて通れない。そういうところに自転車を通すのかということも、実態を見ながらしっかりやってもらわないといけない。そういうところを子供を乗せた自転車が行くのかといったら、行けないと思う。この前、日曜日に晴海大橋の江東区側から中央区側に来たところで、

子供が自転車で転んでいた。坂が急でスピードが出過ぎてしまう。設計をするときも含めて、中央区として意見をしっかり言ってもらわないと、こういった事故も必然的に起きてしまうということもある。細かなことも含めて、しっかり交通の問題については、全体を連携しながらやってもらわないといけないというのが私の意見であるので、しっかり対応していただきたいと思う。

・　今、自転車は世界的に大都市で大きいテーマになっていて、時間はかかっているが、専用レーンを造ったり、いろいろな課題をやっていて、東京都も同じである。中央区だって同じで、やっていないのではなくて、やっているけれど、ただ状況がさまざまであって結構大変である。

・　大変だけど、やらないといけない。

・　懸案の築地の跡地の問題について、中央区側からの意見、要望ということに関連してお話しさせていただきたい。

　何日か前に、都市の魅力ランキングが出て、それとともに日本の国内でも、特別区の中のランキングがあって、ずっと千代田区が１位、中央区は３番目ということであった。よく言われているのは、中央区は学術研究の分野の面積が少なく、その分野についてほかの区と比べて少し弱いと。今回の開発でも、例えば近いから文京区、千代田区に大学とか学術研究のほうは任せておけばいいということもあるとは思うが、実際に医療を考えると、この３年間、思いがけないことで非常に大きなダメージを世界中が受けて、東京も中央区も大きなダメージを受けた。医療に関する研究その他のことについては、これだけぽかっと都心に大きな土地が開いて、周りとの関連も大事だろうけれども、将来を見据えたときに、やはりこの地域に学術研究、医療といったものに対して、もう少しウエイトをかけた開発を中央区から提案をすることはできないか。それを考えていただきたいと思っている。

→　私どもは、築地の開発は周りと連携してほしいということを東京都に要望している。昨年から要望している事項の中に具体的に書き込んでいるが、例えばがんセンター自体も増築計画があり、そういった医療機関の増築計画とこの開発計画を連携しながら、例えば医療機能の充実というものについても、この周辺には聖路加もあるので、そういったものを含めて、例えば世界中から高度な医療を求めてくる人たちが、築地に集まってくるというような環境づくりも考えられるだろうと思っている。

　その点については、私どもとしては、具体的に要望書の中で、「がんセンターの増築計画などと連携して」という表現で留めたわけであるが、そういう要望は具体的にしている。

・　医療に関する学術研究などについて、十分にスペースとして取れるかということはあるが、それこそ世界中から研究者が集まるようなスペースも取れれば、中央区としても、将来

１００年を考えると必要ではないか。もちろん、商業の町で商業の関連等も大事ではあるが、１００年を考えれば、そういったものが、より大事なのではと思って、あえてお話をした。

スペースの問題があるから難しいが、大学は文京区に任せておけばいいということではないと思う。

→　その点については、おっしゃるとおりだと思っている。基本的には私どもも、この築地の大開発は、先ほど述べたように交通の置かれている環境は非常に良い。東京湾に面して隅田川に面しており、例えば発災したとき、自衛隊の方々に都心部に来ていただくときに、朝霞から来てもらうよりも、浦賀や木更津から船で来たほうが、人員も、それから物資も大量に入れるはずである。

そういう交通上の利点を最大限生かしながら、医療等の問題についても調整をしていくことが必要だろうというふうに思っているので、その点は頑張っていきたいと思っている。

・　今の補足というか、私の意見を言っておくと、中央区における医療は築地に限らず日本橋もこれからうまくいくだろうと思っている。

問題は、学術のほうで、大学誘致であるが、これは悩ましいのが２０１８年に全国知事会の騒ぎで、東京の大学の定員増を止めてしまったので、新たに大学を持ってこられない。いずれは切れるので、この後１０年間だと思うので、やはり大学誘致はあると思っている。ただそれは、大学なら何でも良いわけではなくて、それなりのものが来るかどうか、その場所があるかどうかである。ただ、そういうふうに模索をいつもしていればいいわけで、必ずや来ると思う。現実にもう１０年ぐらい前から起きているのが、隅田川を渡らなかった大学が今渡っている。理科大とか電気大だとか芸大などが隅田川を渡っている。だから、大学が来る可能性はあるけれど、場所をどこにするかということと、あとは学術的に成果を上げる大学でないといけないので、簡単ではないが、中央区の課題だと思っている。

今回の築地もそうだが、医療関係は常に資源があるので、この発展はかなり確実だと思っている。これからにかかっているが、まだいろいろな意味で期待できる。

・　先ほどの荷さばきの関係で、以前に委員会で、今、区内でも民間のマンションの駐車場で空きがかなりあり、そこをどういうふうに活用していくか、そしてそういうところに荷さばきの車をうまく誘導していくとか、それで道路を空けていくようなことも考えていくべきではないかというような趣旨で質問した際に、吉田副区長のほうから、大事なことだが、法律で引っかかる部分があり、なかなかすぐにはできないので検討課題だというような答弁があったと思う。その部分について、どういう法律がどういうふうに引っかかるのか。それを解消して、今空いている民間のマンションの駐車場を活用していく道筋は、どういうふうにつけられるのか。今なかなか法律が改正されず難しいという下でも、中央区として独自に何か

工夫して対応していけることというのがあるのかどうかについて、示してほしい。

→　実は、民間のマンションで、附置義務の駐車場が空いているので一般の駐車場に転用しいわゆる普通の賃貸しを始めたところがあるが、税金がかかってしまい管理組合との間で一部トラブルが起きている。実態的には、それぞれの管理組合の管理規約と、そういったところの運用、それから税制上の問題などを、全部しっかりと確認しないと、その部分については調整が難しいというのが現実である。

その上で、先ほども申し上げたが、個々のビル、あるいは個々のマンションの話ではなく、基本的には町の街区として荷さばきなどをどうしていくのかということを、地域全体で調整をしないといけないだろうと思っている。

私どもは、銀座も東京駅前でも、駐車場ルールというのを地元の方と協議をしてそれぞれつくっている。それは、基本的には、現状のルールでいくと個別のビルに駐車場を造らないとならなかったけれども、まとまった形で駐車場を造ればそれは良いというような形で、まちの活性化のためにやったことである。今度は、そういった問題を含めて、地域全体の商売とか生業のことを考えて、荷さばきは地域全体としてどうするのかということは、街区単位で話をしていかないとならない問題だと思っている。基本的に道路については、国道、区道という仕分があるが、ルールについては、基本的にはやはり区が地元と話し合いながらやっていくべき問題だと思っている。関係官庁がたくさんあるので、そういう意味では簡単な話ではないが、地元と十分話合いをしながら、それを解決する方向に持っていかざるを得ないと思っている。

・　私は交通を専門にしており、取りわけ物流、貨物車交通というのを専門にしているので、その立場から私が今感じていることをお話ししたい。

まず、大きな流れとして、住宅市街地を計画するときに、多摩ニュータウンもそうだが、貨物車を入れない、自動車を入れないという計画が基本であった。これはイギリスの計画を日本に持ってくるときにそうだった。そのときは、どういう買物行動かというと、週に１回、車で、どこかのショッピングセンターに買物に行って戻ってくるというもので、一旦住みだすと、乗用車が走っているという町である。

ところが今は、宅配便やネット通販ということで、住宅地にトラックが入ってくる町になっている。でも、今ハードが間に合っていないというのが現実である。だから、ここにまず難しさの１点があるのだろうというふうに思うわけである。

とはいえ、実は東京都市圏の交通協議会というのがあり、それは１０年に１回物流の調査を行っていて、今年第６回を行っている。今から２０年前の第４回のときに既にそういうことが起きるだろうということで、商店街とか都心の端末の物流をどうするかというガイドラ

インは作っている。その１０年後の今から１０年前も作っており、今も作ろうとしている。

ただそれが、我々が考えてきっと危ないとしても、それが切実にならないとなかなか皆さん方に理解いただけないという現実があるので、それが少し遅れているのかなというふうに思う。

しかしながら、２０１７年に国交省で、大きな建物を造るときに、貨物車はどういうふうに入れようかというようなガイドラインも作った。私も手伝ったが、そのときに、高さがどうだとかの基準も作って、大きな開発ではそれを利用していただいているので、大分トラックが外に出てこなくなっていると私は理解をしている。

それ以前は、どういうことがあったかというと、トラックを駐車したが、スペースがなくてドアが開けられないとか、ドアを開けて荷物を下ろしたら、横に隙間がなくて通れないというようなことが幾らでも起きていた。

今乗用車の駐車場を貨物車用に転用すればとよく言われるが、実際に後ろが開くのかとか、下ろしてからそこの横を台車で通れるのかとか、そういう問題があって、結構厳しくて、２台分を１台分にするとか、そういう工夫をしないといけないのかなというふうに思っている。

こういうことをやっているときに一番気になるのが、実は荷物を呼ぶ方の行動である。結局、今すぐ持ってこいと言えばトラックは来るわけで、周りの方からすれば、迷惑だということになる。そうなると、頼んでいる人のところで少しコントロールしてもらおうという話になるわけである。東京２０２０大会のときも、私はお手伝いしていたが、貨物車両を減らすときには、やはり荷物を扱っている人たち、例えば工事車両、工事の現場とか、そういうことをずっとコントロールしていこうということで減らしたつもりである。

今話題になっていたように、町とか住宅地とか商店街とか、いろいろなところで問題が起きていると思うが、そういう場合には、もちろんトラックの行動も大事だが、荷物を頼んでいる人たちもご理解をいただかないと、なかなかうまく解決しないのではというふうに私は思っているところである。

５　閉会

○　会長から、令和４年度第１回中央区都市計画審議会の閉会が宣言された。