会　議　録

名　　称		令和４年度 第３回 中央区都市計画審議会
開催年月日・場所		令和４年１１月１日（火）　午前１０時から１１時３５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、饗庭伸委員、川口悟委員、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、塚田秀伸委員、堀田弥生委員、青木かの委員、渡部博年委員、 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）、池田大介幹事（管理調整課長）、 落合秀行幹事（交通課長）、西留徹幹事（環境土木部副参事）、武藤智宣幹事（環境課長）、 白石学幹事（水とみどりの課長）、金広直樹幹事（道路課長）、 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）、水野敬介幹事（基盤事業調整課長）、 市河康秀幹事（警視庁中央警察署交通課長）、竹内紀幹事（警視庁築地警察署交通課長）、 奥田芳範幹事（東京消防庁京橋消防署予防課長）
議事の要旨等		１　開会 ２　議題審議 諮問第６号 東京都市計画道路の変更について （東京都市計画道路幹線街路補助線街路第１１０号線） 諮問第７号 東京都市計画地区計画の決定について（有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画） 諮問第８号 東京都市計画地区計画の変更について（日本橋・東京駅前地区地区計画） 諮問第９号 東京都市計画高度利用地区の変更について（高度利用地区（銀座地区）） 諮問第１０号 東京都市計画都市再生特別地区の変更について（京橋三丁目東地区） 諮問第１１号 東京都市計画第一種市街地再開発事業の決定について （京橋三丁目東地区第一種市街地再開発事業） ３　閉会
審議の経過		別紙のとおり

令和４年１１月１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３回中央区都市計画審議会の開会が宣言された。

２　議題

（１）諮問第６号

○　諮問第６号「東京都市計画道路の変更について（東京都市計画道路幹線街路補助線街路第110号線）」の審議にあたり、会長が説明を求めた。

○　幹事（管理調整課長）から、諮問第６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。（意見は特になし）

○　諮問第６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。

（２）諮問第７号から諮問第１１号まで

○　諮問第７号「東京都市計画地区計画の決定について（有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画）」から諮問第１１号「東京都市計画第一種市街地再開発事業の決定について（京橋三丁目東地区第一種市街地再開発事業）」までの審議にあたり、会長が説明を求めた。

○　幹事（都市計画課長）から、諮問第７号から諮問第９号まで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。

○　幹事（まちづくり事業担当課長）から、諮問第１０号及び諮問第１１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）

・　ＫＫ線上部を歩行者中心の公共空間とする計画であるが、この方針について、意見書の要旨のとおり、銀座としては賛成という立場である。

　ただし、どのような公共空間にするのかという内容については、事業を実際に行う東京高速道路株式会社や東京都、中央区、千代田区、港区といったところをはじめ、銀座地区、京

橋、有楽町、日比谷、新橋などに面しており、周辺のまちの方々を含む自由な議論の場や、広く意見を募る場を設けて、細かい具体的なプランを構築していくことが必要ではないかと考えている。

銀座はこれまで東京都、中央区と情報交換、意見交換を重ね意見を申し上げてきたと思っているが、９月２０日に京橋三丁目東地区に係る都市計画案の説明会があり、ここで初めてその周辺のエリアの皆様の声を聞くことができた。そこではやはりそれぞれの立場でいろいろな意見を持っているということを感じた。そこで、皆が同じ方向を向いて具体的な協議に入れるような、近隣地区の合意形成を丁寧に進めていただくことを願っている。

そして、周辺まちづくりとの連携については、京橋三丁目東地区の計画については高層ビルだが、こういった超高層ビルの開発ばかりではなく、低層のまちづくりによる豊かな歩行空間の創出とにぎわいの連続というものも考えるべきではないかというのが銀座の考え方である。銀座には５６メートルルールという建築物の高さのルールがあるが、超高層ビルに囲まれたまちになってしまいかねない。今後の都市づくりを考えれば、容積率をアップして床を増やし続けるばかりではない開発手法も必要ではないかと考える。

また、Tokyo Sky Corridor計画については、全体のコンセプトと計画を持ち、それに沿って個々の開発を進めていただきたい。個々の開発がそれぞれ個別に進められて、全体として統一感のない空間になるということは望んでいない。また、計画の進行に当たっては、国際的な発信も意識し、国内外の注目を集めながら進めていただきたい。

それから、京橋三丁目東地区の計画建物についてであるが、この建物の南側に銀座は位置しており、外装材からの反射熱や光の乱反射を懸念している。日影や風については説明があったが、細かいシミュレーションが必要ではないか、仮に銀座に影響があることが分かった場合は、反射を抑える外装材を検討していただくなど、事前の対応と近隣への説明が求められるのではないかと考えている。

そして、今の計画は進めていただきたいと考えるが、銀座としては今後ソフト面に関して中央区にいろいろと調整をお願いすることが出てくると思う。

・　ＫＫ線の跡地を利用するTokyo Sky Corridorは、隣接地と一体となった開発計画となっている。ＫＫ線の上部空間を歩行者中心の空間に変える、みどりの遊歩道が整備されるという点では環境面でのプラスもあると思うが、なぜTokyo Sky Corridorと周辺の再開発を一体にした計画とする必要があるのか。

ＫＫ線のTokyo Sky Corridorの建設だけを進めることもできると思うが、なぜ巨大なビルを造ることと一体に進めるのか。ＫＫ線の上部空間をつないで上下移動もできるようにすることは中低層のビルでもできると思うので、なぜ京橋三丁目東地区を高層にする必要がある

のか。東京都が２０２２年３月に策定している「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針（中間まとめ）」でも、縦動線は、既存のＫＫ線の出入口（スロープ）が４か所あるが、そういうものに設置していくとあり、そこでTokyo Sky Corridorと直接行き来できるような仕組みにもなると思うので、なぜ高層のものと一体の計画にするのか。京橋駅や東京駅、銀座などをつなぐ地下道も整備して、重層的な歩行者ネットワークをつくるということだが、これも上に高層のビルを載せないとつくれないというものではないと思うので、その点について聞きたい。

→　委員の指摘のとおり、ＫＫ線の再生については、ＫＫ線の施設所有者による整備を基本としており、既存のスロープや隣接する公共施設との連携により縦動線を創出していくという考え方が示されている。しかしながら、ＫＫ線自体のにぎわい、あるいは発信力をより高めていくことを考えたときに、それ以上の効果を創出していく必要があると考えている。

周辺エリアでは再開発以外でも、既存のまちの中で、例えば千代田区、それから銀座においても、歩行者天国などといった歩行者を中心とした環境づくりというのがソフトな対策も含めて取り組まれている。また、地下道についても、銀座駅や京橋駅、大手町のほうの駅も含めて地下のネットワークがいろいろと形成されている。デッキという視点からは、例えば新橋・汐留・浜松町のほうに向かっていくような重層的なネットワークというのが既存のまちにおいても、一部活発に取り組まれている現状がある。そういった都心においての活発な都市活動が行われている状況も含めて、うまく連携していくことによりＫＫ線のにぎわいづくりをより活発にしていきたい。

一方の再開発については、このＫＫ線の話が出てくる以前からいろいろと検討が進められており、このＫＫ線に隣接するという状況を捉え、連携することによって、ＫＫ線における再生をより発信力の高い、にぎわいの広がりが期待できるものになるのではないかということで、そこを着実に誘導しているものである。

→　この計画は、基本的に２０４０年のときに具体化されていくものだと思っている。今、都市計画の決定をしていくわけだが、先ほども話があったように、いろいろな問題についてまだ方向性が示されていないので、方針はこういう形で決定をするが、詳細な部分については今後、地元と十分に話し合っていかなければならない問題である。その部分について、区としては、基本的に地元の方々との協議を踏まえて、きちっとした協議期間を設けながら、それぞれの具体的な在り方を検討していくことになると思っている。

また歩行空間については、全部を歩道にするわけではなく、庭園的な機能を持ち込むなどしていく。そういうものがどのように描かれ、管理、維持されるのか。基本的には、事業者がやっていくことではあるが、その部分については地元としての要望ももちろんあるわけな

ので、区が間に入りながら、区と地元との話合いの結果をきちっと反映させて、より良い歩行者動線をつくっていくことになると思う。

次にアクセスの問題についてだが、超高層については、それ自体に再開発をしなければならない事由がある。そういった中でＫＫ線とアクセスさせるということで、Ｂ―１地区というものが出てくる。今後、こういったＢ―１地区のような周辺と連携するアクセスについては、２０４０年に向かってこれからも出てくる可能性がある。そういうものについて、全部超高層であるということは基本的にないわけで、銀座側からのアクセスであれば、５６メートルの高さ制限の範囲で建てられ、そういうものも含めていろいろなツールを使いながら、基本的にはまちのにぎわいと歩行者を優先したＫＫ線上部のゆとりのある空間として、お互いに行き来できるような空間整備はこれからも順次進んでいく。ここのＢ―１地区だけで進む話ではなくて、今後、周辺と連携したアクセスはやはり幾つか出てくるだろう。当然のことだが、例えば数寄屋橋公園周辺のようなところでは、上がり下りができるような空間づくりをどうするかということは絶対出てくる。そういったものは増えていくものだと理解をいただきたいし、その部分については個々に具体的な計画を作っていく段階で地元と区とが一緒に話し合いながら、また隣接区である千代田区や港区とも話合いをしながら、個々にさらに詳細な計画を加えていくものであるとご理解をいただき、今回は、ＫＫ線上空を、基本的には遊歩道のゆとりある空間にするという方針を決めていくというふうにご理解をいただければと思っている。

・　委員の質問に若干補足をすると、そもそもこのＫＫ線の歩行者空間化というのがなぜ出てきたかというと、ニューヨークにお手本があって、ニューヨークでハイラインを造った。ハイラインというのは、道路ではなく高架鉄道の跡地を歩行者空間に変えたものである。これは我々が見ていて非常に重要な案件で、これから何が起きるか分かるわけである。

まず１つ目は、すごい人気で人が殺到していて、ほとんどラッシュアワー状況である。そうなると、今回はＫＫ線も同じで、ここだけ歩行者道にしておくと、そこに人がたくさん集まって身動きできなくなることが予想されるので、こういう歩行者動線にどのくらいアクセスをつくるかというのは結構重要なテーマであり、そういう意味では取付けをどうするかということは課題である。ニューヨークでは周辺の開発よりもハイラインを先に造ってしまった。後から周りが動き始めて、ビルの接続を始めたりしたという経験もあるので、今回は初めから周辺との開発ができてきているのは、恐らくこのハイラインの経験があるからだと思う。

問題なのは、通りだけ歩行者動線をつくってもまちは発展しないので、これを核としてまちがどう変わっていくかという大きいテーマがあり、歩行者空間化するだけではなくて、そ

れによってまちがより良くなっていくということが大前提であって、それについて考えるということである。

しかし、今回はＫＫ線の歩行者空間化はかなり時間的に先である。２０４０年、それをにらんだ開発を周辺がすることになる。できれば一体化していくということがハイラインの経験である。ハイラインは世界でいろいろとまねしているところがあって、ソウルでは、まちの中の道路の上の高速道路を、ある１か所のところを切って歩行者空間化した。何が起きたかというと、まちと無関係に道路の上に通っている高速道路を歩行者空間化したので、本当にまちとつながっていない。なおかつ、慌てて造ったので太陽光がすごくて歩けない。要するに、ただ今あるものを歩行者空間化するのではなく、まちづくりの中でどうするかということを考えて進めていく必要がある。

それから、歩行者空間と同時に公園化もするので、なるべく多く出入口を造らないと人が滞留してしまうから、その辺りは相当多くの出入口が必要である。そうなると、周辺の建物との接続はもう大前提だと思う。こういったことが今言われている。

・　いろいろと説明があったが、やはりなぜ高層にする必要があるのかということの説明にはなっていないと思う。動線が非常に大事だということはそのとおりだと思うが、そういったものは中低層のビルであってもつなげていくことはできると思う。

そして、ＫＫ線の発信力を高めていくという説明もあったが、超高層の建物にしないと発信力が持てないというものでもないと思うし、見直しが必要だと思う。今後も地元との協議を進めるという中でも高層になっていくという可能性は捨て切れないと受け取れたので、こうした巨大開発のてことしてTokyo Sky Corridor計画が利用されるという手法は問題だと思う。

また、銀座デザイン協議会が今年３月２９日に東京都へ要望書を出しているが、その中では、銀座ルールで高さを規制している銀座としては、ルールの違う地域の開発であったとしても超高層の街並みは歓迎しないといった旨も述べられている。でも、こうして京橋三丁目東地区で既に高層ビルが建つ計画となっているわけであり、せっかく出された要望書の声にも呼応したものにはなっていないのではないか。一つ高いものが造られれば、ほかの周辺の再開発でも同様の規模のものを事業者、開発業者、ディベロッパーなどは求めていくということになるのではないか。

それと、環境についての影響であるが、CO_2の排出量がどのように増えるのかという点についても確認したい。この京橋三丁目東地区のビルの中では、ZEB Orientedを達成することや、コージェネレーションなども掲げられているが、それでも巨大なものを造ればCO_2の排出量が増えるということ自体は事実なので、やはり問題だと思う。

中央区はもともと高層ビルが林立しているということもあり、日光が遮られるので太陽光パネルが普及しないということも中央区自身として分析していると思うが、ビルを増やしてＣＯ$_2$が増えるということに加えて、太陽光パネルの普及の妨げにもなるという点でも二重に問題だと思うので、この点についても見解を示してほしい。

→　この計画によってどれほどのＣＯ$_2$が増えるかという質問について、それを算出するためには、今どれぐらいＣＯ$_2$が排出されているかというのが必要なのだが、この地区の中に建っている建物から排出されているＣＯ$_2$の量というのは、実態は把握できていない。しかし、現状の地区内にある建物の用途やその規模からおおよそ推測、試算したところだと、年間のＣＯ$_2$排出量として、約２，６３３トンである。これに対して、この計画建物はかなり先進的な取組を積極的に行っており、この建物から排出されるＣＯ$_2$を試算してみると、年間で１万１，６８０トンという結果になっている。

・　既存の状態から考えると、大体４倍になるということだと思う。いろいろ最新の環境負荷軽減のための取組をしても、やはりこれだけ増えてしまうというのが実態だと思う。中央区の森は約５０ヘクタールだが、ここで吸収できるＣＯ$_2$の量が年間で約１５０トンと言われている。１万トンだとして、中央区の森が６６個分必要である。本当に巨大な緑が必要であり、それだけのＣＯ$_2$を排出するものだという認識をきちんと持つことが必要だ。

最新の機器もいろいろ活用していくと思うが、銀座だけではなく、区内全域の既存の建物の中で、きちんと省エネや再エネ機器を設置できるように補助などもさらに拡大していくということで全体としてＣＯ$_2$の排出量を減らしていくという考え方も必要だと思う。新しい建物を造って、そこでＣＯ$_2$が減っていくということではないので、その点はしっかり見ていく必要がある。

次に、費用についてだが、ＫＫ線の工事費、これは東京高速道路株式会社によって整備されるものだと思うが、京橋三丁目東地区なども含めて、全体で総工費はどれぐらいになるのかという見込みと、経費負担については、国や地方自治体、首都高、民間のディベロッパーなど、どのような割合になるのか伺いたい。

また現在、大変な物価高騰となっているが、燃料費や建築資材の費用、人件費等々、経費も莫大なものになると思うが、この点についてはどのように分析しているのか。

→　全体を歩廊にしていくというTokyo Sky Corridor計画自体については大体総額として、１４０億という試算もあるが、これから詳細な計画を決めていくわけである。これからいろいろな整備をしながら、その中で、先ほどもあったアクセスの話や、まちと歩廊との関係をどうつくるかということを含めて、これから総体の経費は出てくると思う。

問題は、経費がかかるからやるなというのか、基本的な方向性はやれと言うのか。その部

分について、区としてはきちんと判断をしていかなければならないと思っている。今の時点で区としては、ＫＫ線の部分については、せっかく自動車専用道路という役割を終えたのであれば、ここの空間をまちの潤い空間として残したいと思っている。その残していく過程の中で経費はかかるが、そのつくり上げる価値に対しての経費の分担は、今後、形成的に議論をされていくものである。今、当面の試算はあるが、それがお金がかかるからということではなくて、向かっていく目標が、ある意味でお金を払うに値するかどうかは、今後、具体的な協議の中で決まっていくことだと思う。

・　まだ分からないということだが、いずれにしても、莫大な金額になるということは明らかで、その中には多額の税金が含まれると思う。みどりの空間をつくっていくということ自体を否定するものではないが、超高層なものが連動して動くということは問題だと考えている。

・　まず１点目は、先ほど委員の発言にもあったとおり、地域の人たちとしっかり話をして、地域のためになるような形をつくっていただきたい。今までの再開発もそうだが、ＫＫ線の下にも商店がたくさんあるということも含めて、そこから人がどういうふうに流れてくるのかというのは、地元の方々がやはり一番知っているだろうし、どこをどういうふうにすれば一番機能的なのかというのも分かっているはずなので、しっかりまちの人たちと話合いをしていただきたい。

それと、このＫＫ線の関係については、主体がどこなのか、誰が責任を持ってやるのかということがあまりはっきりしない。東京都が方針も出しているが、持っているのは東京高速道路株式会社だというところであれば、東京都がしっかり主体的に物事をやっていかないとどうにもならないだろうと感じる。

もう一つ、中央区としては区境の問題がある。こういう問題も含めて、銀座・有楽町の辺りの問題、あと港区のほうの問題、そういったところも含めて中央区がどこまで関われるのか。また、そういったところとどう話していくのかを考えたときに、やはり東京都なり、東京高速道路株式会社なりがしっかり主体となってやってもらわないといけない部分というのはあるだろうと思うが、その辺の区の考え方を知りたい。

→　区境の話については、ここのＫＫ線の部分は昔の堀である。完全な堀だったので、真ん中が基本的には区境と想定されている。実際には、ここの部分は境界未確定区域になっており、千代田区、港区もそれなりに区境があるということははっきりしているが、私どもも同じ立場で、この部分については３区が関わっていることは事実である。中央区としては、銀座のお店であるというプライドを持っている方々が中心であるので、地域の方々の意見を聞きながら、東京都や東京高速道路株式会社にいろいろと意見を申していくことが重要だろうと思っている。また、区としては、銀座や京橋の今後の発展を考えていった場合に、こういう形

でＫＫ線が活用されることは望ましいと考えており、地元区として、この部分については基本的な責任を負いつつ、千代田区、港区との調整も行いながら、東京都や東京高速道路株式会社と話合いをしていくという方向でこの問題について調整していかなければならないと考えている。

・　実際、有楽町の駅前など、千代田区に全部入っている部分はある。今回の再開発の京橋三丁目の地域は中央区内にあり区として着手しやすいということは理解するが、やはりこれから先は、東京高速道路株式会社なり、東京都なりが責任を持って対応していくことが必要だろうと思う。また中央区としては、地域の意見も含めて、どういう方向性かも含めてしっかり伝えて実現していってほしい。

今回、京橋の再開発は大きなものであるが、いろいろとコンセプトは都市計画の中に出されている。このコンセプトを守って、このままずっと続けていただきたい。それはなぜかというと、最初に都市計画として出した中でうたっているものだからである。そういうのも含めて、やはり中央区としてはこういう開発を認めた以上、東京都の案件であってもこれからも追跡し、しっかりどういうふうな形で使われているのかというのを確認しながら、再開発の動向をこれから先も見ていかないといけないと思うので、しっかりと対応していただきたい。

・　先ほど委員から、京橋三丁目東地区の高層ビルについては、銀座はあまり望んでいないというような発言があったが、銀座としては決して反対しているわけではない。ただし、中央通りは、銀座の中はほぼ一直線だが、今ＫＫ線がかかっている銀座通り口の交差点のところで角度がついており、銀座四丁目、あるいは八丁目方面からこの中央通りを見ると、東京スクエアガーデンは東側の建物部分が大きくセットバックしているので見えないが、京橋三丁目東地区のビルについては真正面に見えてしまうということで、あくまで要望として、空に溶け込むようなデザインにしていただきたいとか、あるいは光の反射や風も銀座としては懸念しているので軽減できるような措置を施していただきたいとか、できるだけセットバックをお願いしたいというような要望は出している。

・　何点かアドバイスと質問をしたい。

１つ目は、今、銀座との取り合い、関係のつくり方がとても大事なのだろうと思って聞いていて、いろいろ話合いをされるのも大事だと思うが、特に銀座でＫＫ線に面して土地を持っている人たちは、今までは嫌なものが裏にあったのが、すごく良いものができるということでチャンスだというところもあるのではないかなと思うので、それをうまく生かすような形で話合いをしていただき、かつ、銀座の地区計画のそこの部分を少し見直してみる、地区計画にそれをしっかり書いておくというところは大事なのではないかと思った。

２つ目が、先日のソウルの事故のニュースを恐ろしいなと思って見ていたが、会長からも、ＫＫ線にも結構人が集まるかもしれないという話があって、今回の開発についての交通のアセスメントでは、京橋三丁目東地区で発生する人や車がどう処理できるかということについてこれで良いということで、それはもちろん納得はしているが、このＫＫ線の上部空間そのものへそれを目がけて人がやってくる。今まで、道路を目がけて人がやってくるということはなかったのであまり考えられていなかったと思うが、この道路自体が大きな魅力になってここに人が集中してしまったときに、この京橋三丁目東地区の計画は堪えうるものだろうかとか、また、結構逃げ道がなさそうで、１か所で群衆雪崩のようなものが起きたとして、伝播して逃げ道がないという大変なことにならないのか少し心配である。ＫＫ線の上部空間についての今の交通の検討状況、特に歩行者交通の検討状況や、考えられるリスクなど、まだ検討中だと思うがあれば教えていただきたい。

３点目だが、これも交通関係で、確か前回の審議会でも発言があったかもしれないが、銀座辺りは自転車の交通が随分増えていると聞いた。今回、歩行者と自動車のシミュレーションを見せてもらったが、そろそろ自転車について真面目に考えないと、あちこちに路上駐輪されてしまったり、事故が起きたり、あるいはＫＫ線の上部空間に自転車が入って事故が起きたりということが起きそうなので、自転車に対する考え方を教えていただきたい。

４点目だが、ＫＫ線の上部空間ができることによって、多分、とても良いことが起きるはずである。その良いことというのは、自動車交通が減って歩行者交通が増えるというようなウォーカブルな都市ができるということだと思う。そこで、多分数字は出てこないと思うが、どれぐらい自動車が減るのかというような見通しがあれば教えてほしい。ＫＫ線の上部空間ができることによって、銀座から新橋に行くちょっとしたタクシー利用が減るのかと思う。みんなタクシーに乗って移動するのかもしれないが、それが歩くことによって減るのかなどいろいろ考えたが、これができることによってどれぐらい自動車交通が減るのか。さらに、皆さんが気にされているCO_2がどう減るのか、もし何か見通しなりがあれば教えていただきたい。

→　ＫＫ線上部の人の発生量については、銀座との話合いなどを中心としながら具体的に決めていくわけだが、今後のＫＫ線の上部空間は、歩行者空間という部分と、今の銀座に足りないものは何かをお互いに補完し合って、一緒に同じような空気を吸えるような空間づくりをしなければならないと思っており、そういった部分についてはまだまだこれから決めていかなければならないので、今の時点で人の発生量まで読み込めておらず、ご指摘いただいた部分についても検討をしていく。

それから、自転車とウォーカブルなまちということについてだが、今、銀座と区で一緒に

検討している。銀座については、銀ブラという言葉もあるように、歩くまちというイメージがあったが、実は、平成１０年代の駐車場法の改正で、附置義務駐車場をかなり多く造らされることになり、それでは銀座のまちが成り立たないということで、区は駐車場についての銀座ルールというものを作った。この銀座ルールは、小規模なところには駐車場は要らないという形をつくり、大規模なところに集中をさせるというようなルールであるが、実は荷さばき駐車場と福祉の駐車場というものが、銀座のお店の構成にとっては非常に大きな問題があることから検討を行っている。また、実際に福祉駐車場から出て行って動き回るという空間を考えたときに、銀座がこれでいいのかという問題があり、その問題について今、銀座通連合会を中心として、銀座の方々も実証実験をいろいろ加えながら、実際に共同の荷さばき駐車場の整備であるとか、あるいは福祉駐車場についても、例えばある程度ポイントをつくって、その上で、もう少し個人を動かせるような新しいメカを入れていって、高齢者や障害者の方々に銀座をゆっくり移動してもらうということも考えられないだろうかということで今検討を進めており、そういうものの中で回答を出していきたいと思っている。

それから、自転車の問題であるが、今困っているのは、国のほうで行っている電動キックボードの実証試験である。銀座の中央通りに電動キックボードは、私は似合わないと思うが、そういったものが自転車並みに扱われている。それから、昭和通りは、アンダーパスがある関係上、車線の変更が非常に多い道路で、自転車の問題もあるが、そういうところにも例えば、電動キックボードなどが入り込んできたりすると、かなり危険であるという認識もあり、そういった自転車交通、あるいは電動キックボードの取扱い等についても、地元と今協議を進めながら、道路交通法の範囲で地域の事情を反映できるような道路管理が行えないかという検討を進めているところである。

・ 交通について勉強している観点から、意見を述べたい。

まず、歩行者については、アクセスという問題は多分、非常に重要になるだろうと思う。アクセスがないのに、そこの場所にウォーカブルだと言っても、たどり着けないわけで、それはいろいろな計画と連携しながらつくっていけばいいと思う。

また、人の交通であるが、パーソントリップ調査というのがあり、これは１０年おきに調査していて、東京の都心は２０年ぐらい前に、多分１０％ぐらいの人が乗用車で来ていて、１０年ぐらい前は５％ぐらいに減っていて、今は４％ぐらいになっているかと思う。つまり、東京は公共交通機関（地下鉄）が発達しているから、都心に乗用車で来る人の率はどんどん減っているというのが現実である。

一方で、パーソナルモビリティと言われている自転車やキックボードなどが増えているということで、これは交通計画の中でもずっと昔から言われていたが、本当に大問題になって

きたという状況だろうと思う。

もう一つは、物の交通で、今も話があったが、人が集まれば物を食べたり買い物をしたりということで、人が多く集まるところには貨物車も来ることになるわけで、その辺のバランスがなかなか難しい。だから、乗用車の駐車場はそんなに要らなくなっているが、実は人が集まると、トラックの荷さばき場はどうするのかというのが今の問題だろうと思う。そう言うと、今度はすぐ配送ロボットをどうするとか、ドローンが、と一足飛びに行くが、配送ロボットは電動キックボードよりも危ないかもしれない。そういうことも含めながら、２０４０年というもう少し先の話なので、そこまでの技術の発展を見ながら、そしてまちの皆様方の希望を兼ね備えながら、これからうまく解決策を探していってもらえればいいと思う。

・　諮問第７号から１１号までについて、緑を増やすことや歩行者空間を広げるということ自体は良いと思うが、周辺の開発の問題や環境負荷の問題、また莫大な経費がかかるであろうという点などから、反対する。

○　諮問第７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。

○　諮問第８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、区長及び内閣府に答申することとした。

○　諮問第９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、区長及び内閣府に答申することとした。

○　諮問第１０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。

○　諮問第１１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、区長及び内閣府に答申することとした。

３　閉会

○　会長から、令和４年度第３回中央区都市計画審議会の閉会が宣言された。