

中央区築地まちづくりの考え方

令和3年10月 中央区

目次

1 はじめに

- (1) 中央区築地まちづくりの考え方について . . . 1
- (2) 検討の経緯等 . . . 1
- (3) 対象範囲 . . . 1

2 築地の地域資源や立地特性を生かしたまちづくり

- (1) 築地の立地特性について（広域） . . . 2
- (2) 築地の立地特性について（中域） . . . 3
- (3) 築地の歴史的な経緯と特色ある地域資源・多様な土地利用 . . . 4
- (4) 築地市場跡地のまちづくりを踏まえた築地の将来イメージ . . . 5
- (5) 東京都心を支える広域的な交通結節点のイメージ . . . 6

3 築地市場跡地と周辺地域に必要となる交通基盤等について

- (1) 築地市場跡地への車両アクセスと築地場外市場の現状・課題等について . . . 7
- (2) 築地市場跡地と周辺地域に必要となる交通基盤・交通結節機能 . . . 8
- (3) 環状第2号線と築地市場跡地内の各ゾーンとの直接アクセスのイメージ . . . 9
- (4) 将来における築地市場跡地の開発と周辺地域の歩行者ネットワーク等のイメージ . . . 10

4 築地場外市場の安全で快適な歩行環境の形成に向けた基本的な考え方

- (1) 築地場外市場の課題について . . . 11
- (2) 築地場外市場のまちづくりを支える交通計画と区有施設の再編方針 . . . 12
- (3) 築地場外市場の安全で快適な歩行環境のイメージ . . . 13
- (4) 築地場外市場の物流やにぎわいを支える導入機能について . . . 14

5 おわりに

- 築地市場跡地の開発における中央区・地元との協議の進め方について . . . 15

1 はじめに

(1) 中央区築地まちづくりの考え方について

築地のまちは、江戸時代の明暦の大火の後、隅田川東岸の埋め立て造成に伴って誕生し、文明開化を通じて周辺地域とともに発展しながら、現在は特色ある多様な魅力に溢れています。その魅力の一つである、食文化の拠点としての「築地ブランド」は、平成30年まであった中央卸売市場と隣接する約400店舗による築地場外市場を中心に形成され、国内外で高い評価を受け、多くの人を惹きつけてきました。

また、築地本願寺や歌舞伎座、東京劇場をはじめとする文化機能、築地の歴史性を引き継ぐ医療機能、約25ヘクタールもの広さを有する浜離宮恩賜庭園や隅田川の水辺などの水とみどりの自然環境、世界に誇るショッピングストリートである銀座の商業機能と隣接するなど、多くの観光・景観資源が存在しています。

こうした中、築地市場跡地の開発は、築地の活気とにぎわいを継承し、発展していくために極めて重要なものです。築地市場跡地の開発にあたっては、平成31年3月に東京都による「築地まちづくり方針」が公表されたことに続き、令和3年度中に築地まちづくりの事業実施方針の公表が予定され、令和4年度中には事業者の募集が開始されることが見込まれています。

本資料は、築地まちづくりの事業実施方針等の公表やそれに伴う民間事業者の提案内容等、築地市場跡地のまちづくりの具体化において、周辺地域との調和・連携や、必要となる交通基盤や交通結節機能等について反映させるとともに、迅速にまちづくりを進めていく必要もあることから、地元の意見も踏まえながら、本区の基本的な考え方を取りまとめたものです。



多くの人でにぎわう築地場外市場



築地市場（平成19年当時）

(2) 検討の経緯等

中央区築地まちづくりの考え方を策定するに当たっては、区が設置した「築地場外市場等の交通基盤に関する検討会」での検討内容を踏まえ、地元まちづくり協議会等と協議を行いながら進めてまいりました。

築地場外市場等の交通基盤に関する検討会

東京都が行う築地市場跡地のまちづくりと合わせ、築地の活気とにぎわいを承継し、及び発展できるように、築地場外市場の安全で快適な歩行環境、物流動線等を検討

構成員：学識経験者、築地の地元町会・自治会等の代表者、区職員

まちづくり協議会

区内全域を13地区に区分し、区と地域住民などが各地区のまちづくりについて協議を行い、その方向性について合意形成を図ることにより、良好なまちづくりの実現及び各地区の発展に寄与することを目的とした協議会

構成員：地域代表、商工業関係代表、区職員

「築地場外市場等の交通基盤に関する検討会
とりまとめ」提出

検討内容を報告・協議

中央区

「中央区築地まちづくりの考え方」策定

(3) 対象範囲

築地場外市場、都有地である築地市場跡地及びその周辺地域

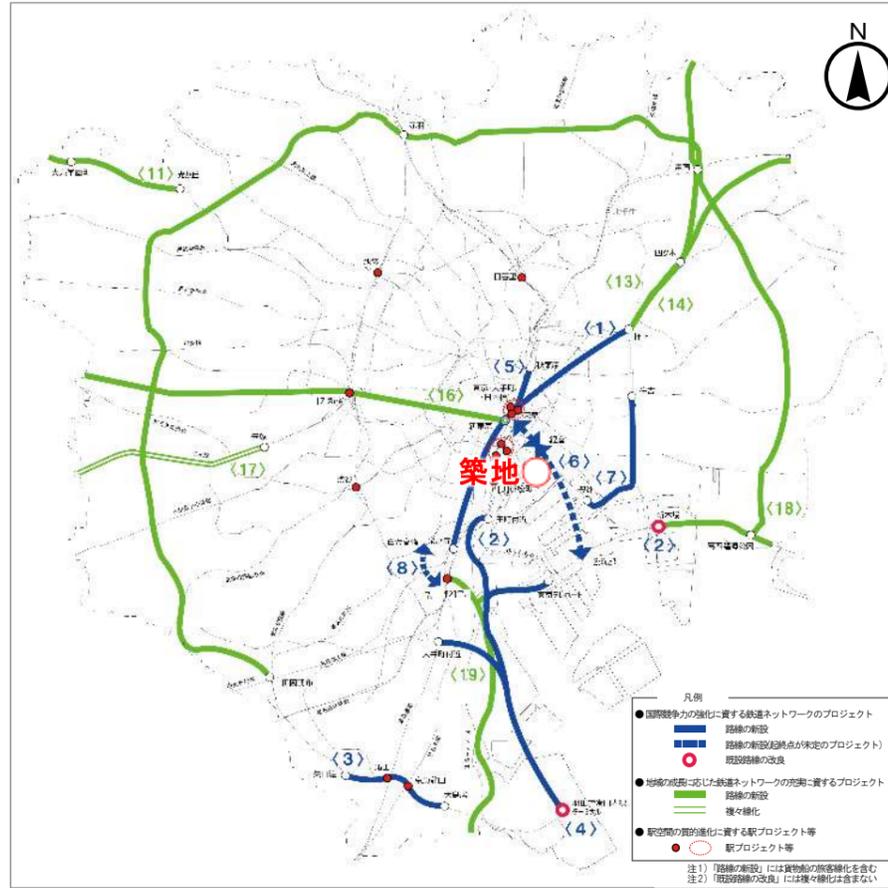


2 築地の地域資源や立地特性を生かしたまちづくり

(1) 築地の立地特性について（広域）

築地は、今後さらなる充実が期待される東京の鉄道・道路ネットワークの中心部に位置し、また、開発保全航路等による海上交通の活用が期待される立地特性を有しています。

■ 鉄道



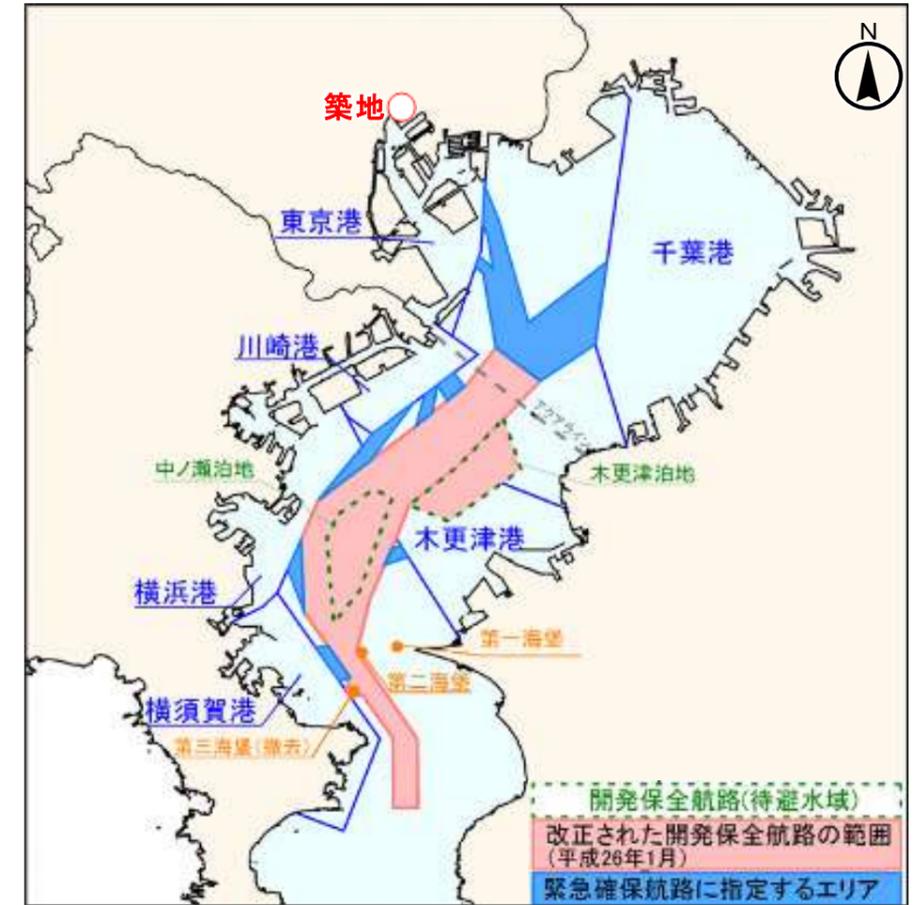
東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）（平成28年4月20日交通政策審議会）から作成

■ 道路



地理院タイルに道路線等を追記して掲載

■ 航路



港湾区域及び航路（東京湾環境情報センターHP）から作成

東京圏における今後の都市鉄道

- ・平成28年4月 国土交通省交通政策審議会答申（198号答申）において、東京圏における今後の都市鉄道のあり方がとりまとめられた。
- ・国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に関するプロジェクト等が位置付けられている。

築地の位置付け

- ・築地は既存の鉄道だけでなく、今後整備が想定される鉄道ネットワークの中心部に位置している。

東京外かく環状道路

- ・都心から約15kmを環状に連絡する全長約85kmの高規格幹線道路。高速道路と国道298号で構成されている。

首都高中央環状線

- ・都心から約8kmの副都心エリアを環状に連絡する高速道路

首都高都心環状線

- ・都心から3km以内に位置する環状の高速道路

築地の位置付け

- ・首都圏の道路ネットワークの中心部に位置しているとともに、都心環状線との接続が計画される都市高速道路晴海線が通る部分に位置している。

開発保全航路、緊急確保航路

- ・東日本大震災の経験から東京湾の重要性が考慮され、湾内の主幹となる範囲までの開発保全航路の拡大がされるとともに、災害発生時に船舶の航行を確保する必要のある水域として緊急確保航路が指定された。

開発保全航路：船舶交通の要衝である区域等において、船舶の大型化等に対応して海上交通の安全性、効率性を向上させるための航路
緊急確保航路：非常災害が発生した場合において、船舶の交通を緊急に確保するため必要があるものとして区域を定めた航路

築地の位置付け

- ・築地は、東京港の入口からも一定の水深が確保されているため、各地の港等から開発保全航路及び緊急確保航路を活用したアクセスが期待される。

2 築地の地域資源や立地特性を生かしたまちづくり

(2) 築地の立地特性について（中域）

築地市場跡地は鉄道による羽田空港とのアクセスの強化が見込まれることや、環状第2号線等の幹線道路に囲まれているなど、交通利便性の高い立地特性を有しています。

■ 鉄道によるアクセス性



既存の鉄道駅

- ・築地市場駅（都営大江戸線）
- ・築地駅（東京メトロ日比谷線）
- ・東銀座駅（都営浅草線、東京メトロ日比谷線）
- ・新富町駅（東京メトロ有楽町線）
- ・銀座駅（東京メトロ銀座線、東京メトロ日比谷線等）
- ・複数路線の鉄道駅により高い交通利便性を有している。

	都営大江戸線		東京メトロ日比谷線
	都営浅草線		東京メトロ有楽町線
	東京メトロ銀座線		

■ 道路によるアクセス性



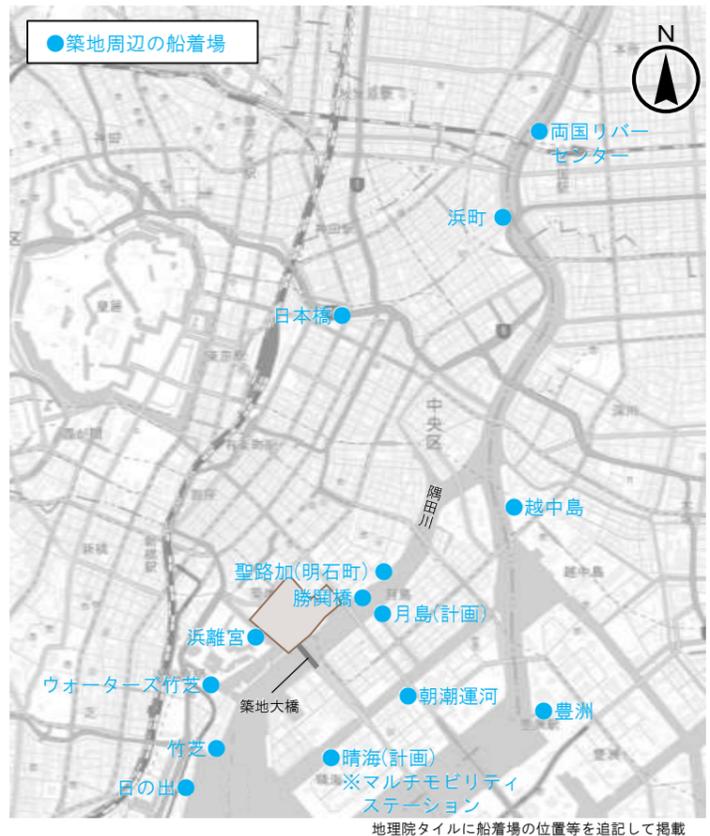
既存の幹線道路

- ・環状第2号線
- ・晴海通り
- ・新大橋通り など
- ・複数の幹線道路により、都心部と臨海部を結節している。

都市高速道路晴海線

- ・都市高速道路晴海線の整備により、臨海部及び羽田空港へのアクセスの強化が期待される。

■ 舟運によるアクセス性



船着場

- ・両国リバーセンター、日本橋、竹芝等に船着場が設置されているとともに、月島、晴海等にも設置が計画されている。
- ・日本橋、竹芝、羽田空港等の各方面の船着場との連携による舟運の活性化が期待される。

東京湾から隅田川の玄関口

- ・築地は東京湾から隅田川の玄関口であり、海、川、まちの接続点としての立地特性がある。
- ・隅田川の河口部に位置しており、築地大橋までは橋梁による船舶の制限が少ないため、大型の船舶の停泊が期待される。



都心部・臨海地域地下鉄新線構想

- ・平成28年4月 国土交通省交通政策審議会答申（198号答申）において「都心部・臨海地域地下鉄構想」として位置付け
- ・常磐新線の延伸との一体的な整備等により、つくば駅から東京駅を通じた羽田空港までの広域的なアクセスの強化が期待される。
- ・築地まちづくり方針に、築地市場跡地の開発においては地下鉄新線の駅との連携について配慮する旨が記載されている。

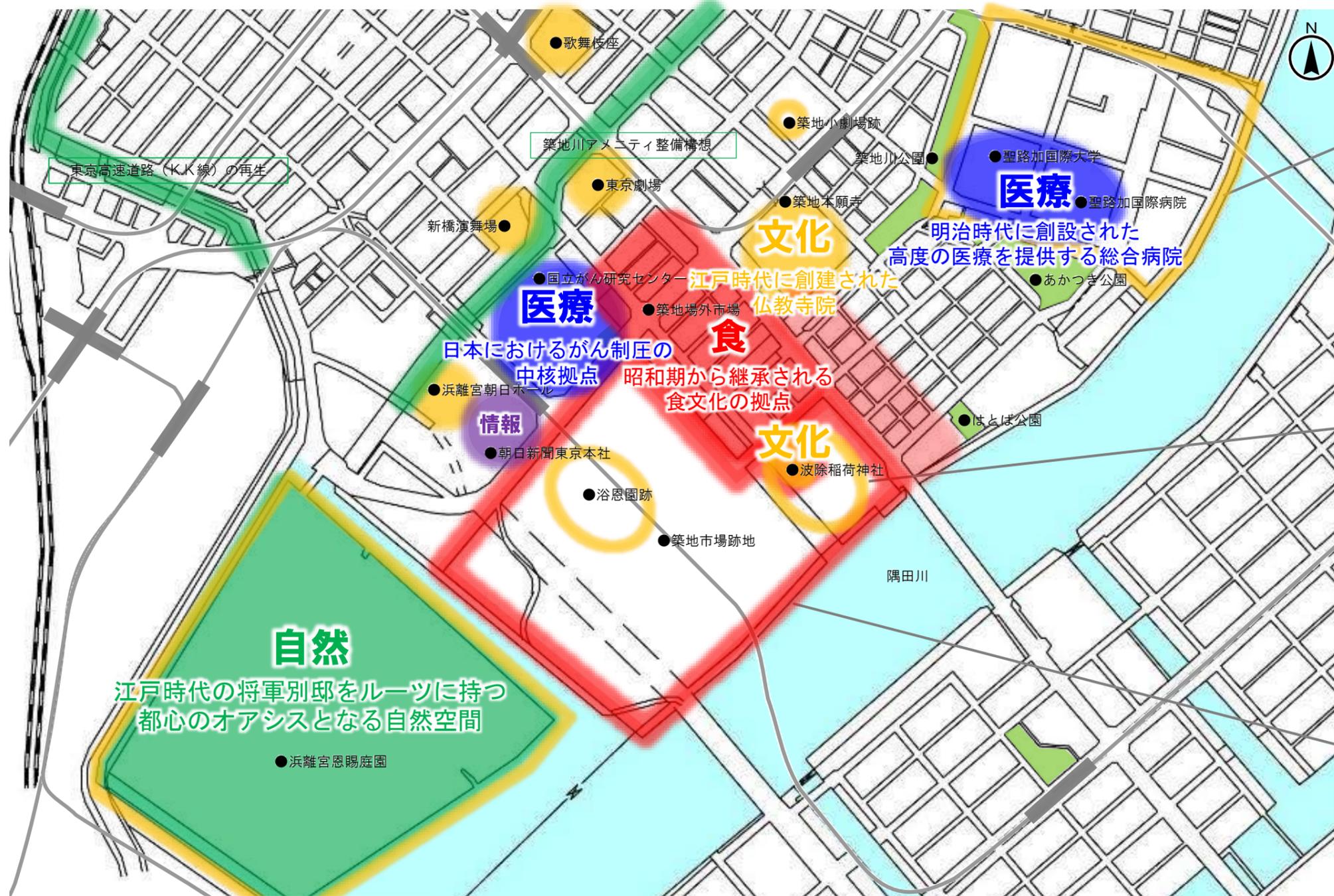
	地下鉄新線（構想）		りんかい線
	羽田空港アクセス線（構想）（臨海部ルート）		常磐新線延伸（構想）
	都営浅草線		京急本線 京急空港線

2 築地の地域資源や立地特性を生かしたまちづくり

(3) 築地の歴史的な経緯と特色ある地域資源・多様な土地利用

現在の築地は江戸時代に土地の埋め立てにより造成されました。それ以来、昭和期にいたるまで、食、文化、自然、医療、情報発信など特色ある地域資源と多様な土地利用が見られ、重層的な歴史をもつまちとして発展してきました。

江戸	明治	大正	昭和
●1654年 現在の浜離宮の土地が埋め立てにより造成	●1868年 皇室の離宮「浜離宮」となる	1945年 都に下賜され浜離宮恩賜庭園となる ●	●1962年 国立がんセンター設置 ●
●1657年 明暦の大火	1901年 築地聖路加病院創設 ● ●1904年 聖路加看護学校開設	1923年 関東大震災直後に魚河岸及び大根河岸が消失 ●	●1935年 築地市場開場
●1658年 築地本願寺が埋め立てにより築造された現地に移転	1792年 現在の築地市場跡地の一部に浴恩園作庭 ● ●1869年 現在の明石町一帯に外国人居留地開設	●1887年ごろ 銀座に新聞社が集積	1980年 朝日新聞社東京本社が築地に移転 ●



外国人居留地

かつての武家屋敷が収公され、1869年に築地外国人居留地(現在の明石町一帯)が設定された。

東京築地鉄砲洲景 (中央区立郷土天文館)

築地ホテル館

江戸を訪れた外国人の宿泊や商談の場として建設された。1868年に完成したが、銀座の大火により焼失。

東都築地保互留館海岸庭前之図 (中央区立郷土天文館)

築地市場

関東大震災後に日本橋の魚河岸と京橋の大根河岸が暫定的に移転し、1935年に築地市場本場が開場した。

完成時の築地市場 全景 昭和9年(1934)
(『東京市中央卸売市場築地本場・建築図集』より転載)

2 築地の地域資源や立地特性を生かしたまちづくり

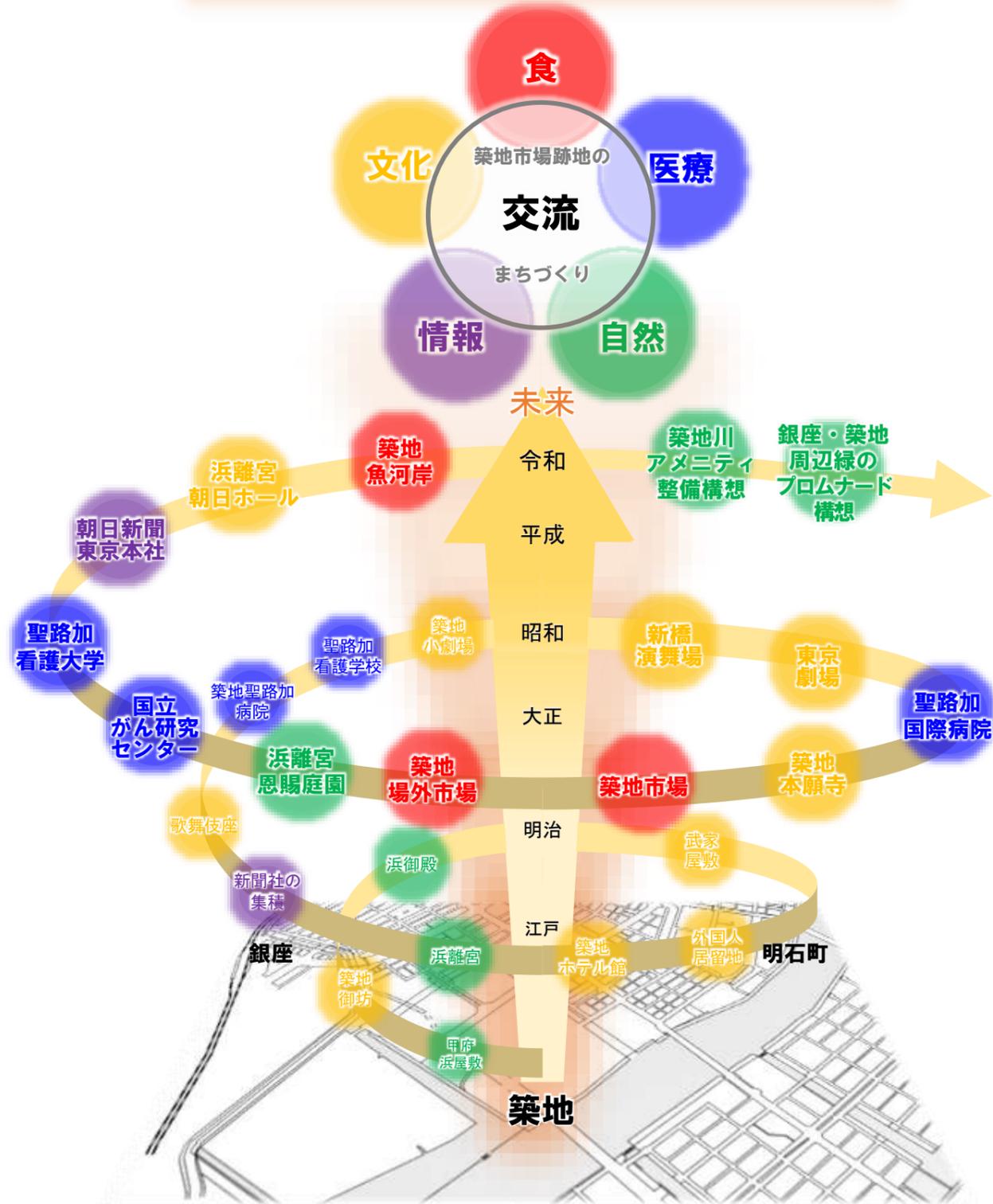
(4) 築地市場跡地のまちづくりを踏まえた築地の未来イメージ

築地は、歴史的な経緯、特色ある地域資源を有しており、築地市場跡地のまちづくりが生み出す「交流」により、これらが調和・連携し、地域が一体的に発展することで新たな歴史を築いていきます。

「つながる」まち TSUKIJI

特色ある地域資源がつながる

「陸路・水路・空路」でつながる



平時のイメージ

○「ヒト・モノ」がつながる

- ～住・商・業・観、多様な目的をつなぐ～
- ・安全・安心で、シームレスな歩行者ネットワーク
- ・陸路、水路、空路による広域的な交通結節点
- ・都心部と臨海部をつなぐ

○「マチ」がつながる

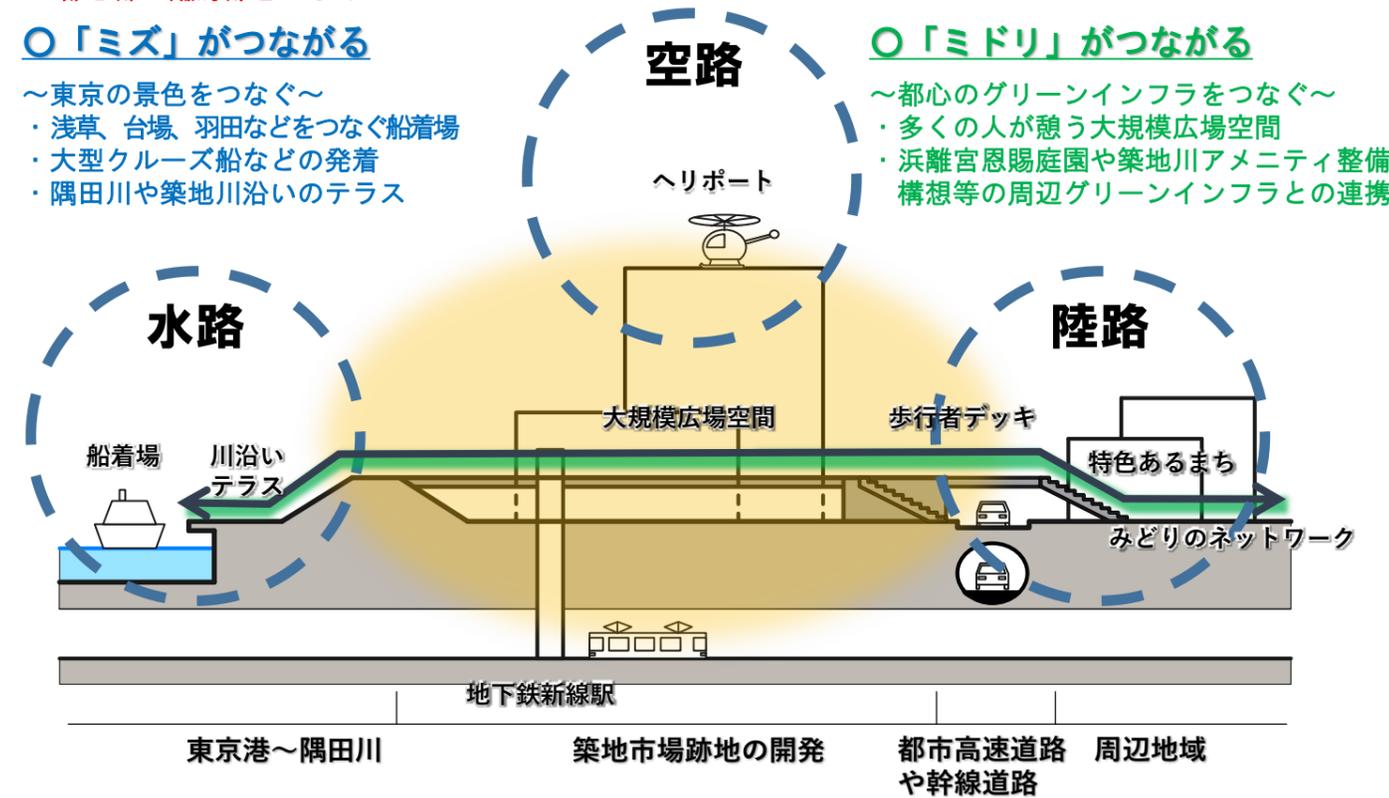
- ～まちの特色や歴史をつなぐ～
- ・食 文化
- ・医療 情報発信

○「ミズ」がつながる

- ～東京の景色をつなぐ～
- ・浅草、台場、羽田などをつなぐ船着場
- ・大型クルーズ船などの発着
- ・隅田川や築地川沿いのテラス

○「ミドリ」がつながる

- ～都心のグリーンインフラをつなぐ～
- ・多くの人が憩う大規模広場空間
- ・浜離宮恩賜庭園や築地川アメニティ整備構想等の周辺グリーンインフラとの連携



災害時のイメージ

○空路や陸路による支援

- ・ヘリコプターによる救助活動の拠点
- ・特定緊急輸送道路等による支援

○周辺との連携

- ・周辺と連携した災害時の支援機能

○海や川の水路による支援

- ・大型船の停泊
- ・船による人員や物資の調達・輸送

○救助活動の拠点

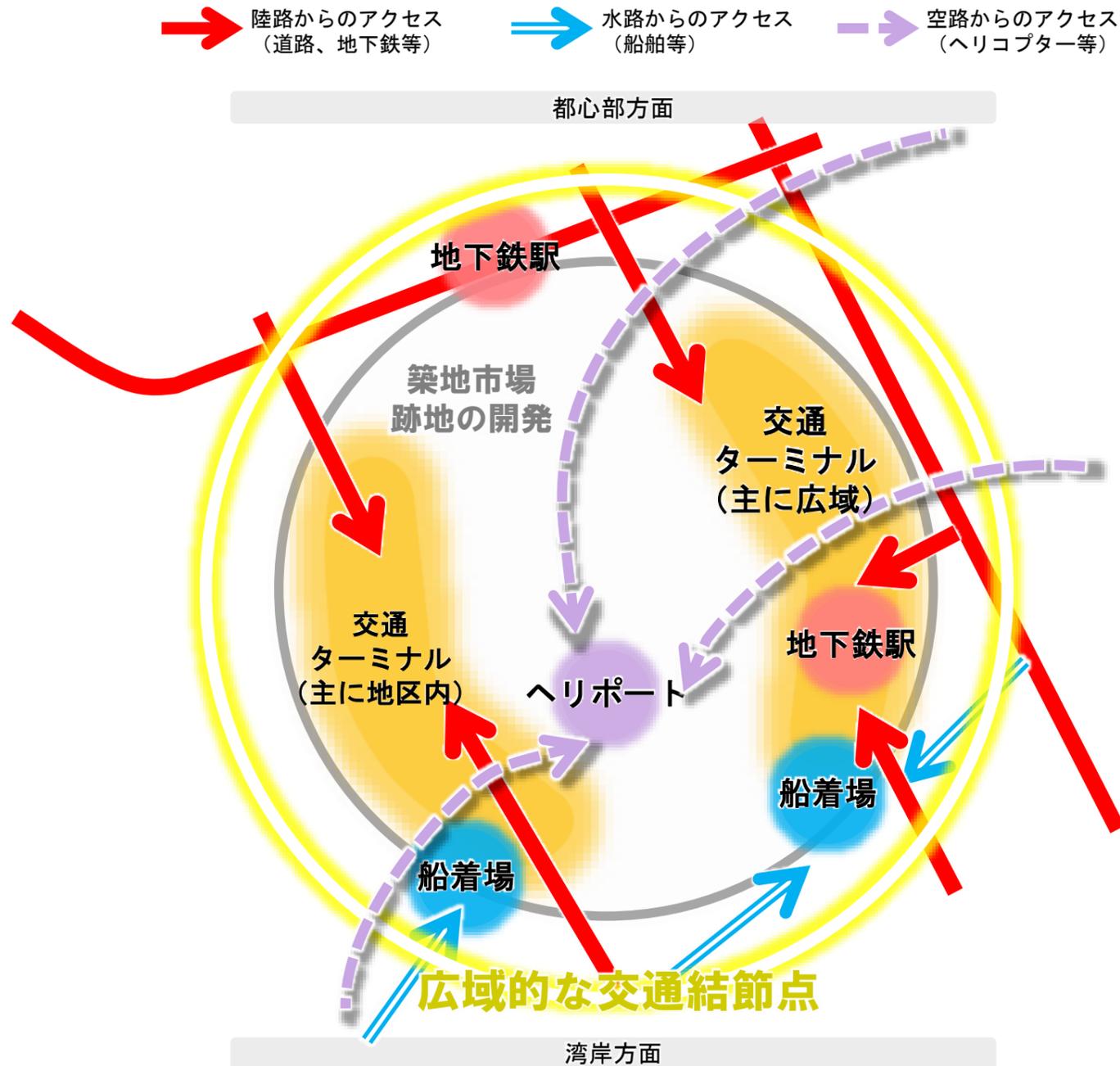
- ・大規模広場空間や施設を活用して救助活動の拠点を展開

2 築地の地域資源や立地特性を生かしたまちづくり

(5) 東京都心を支える広域的な交通結節点のイメージ

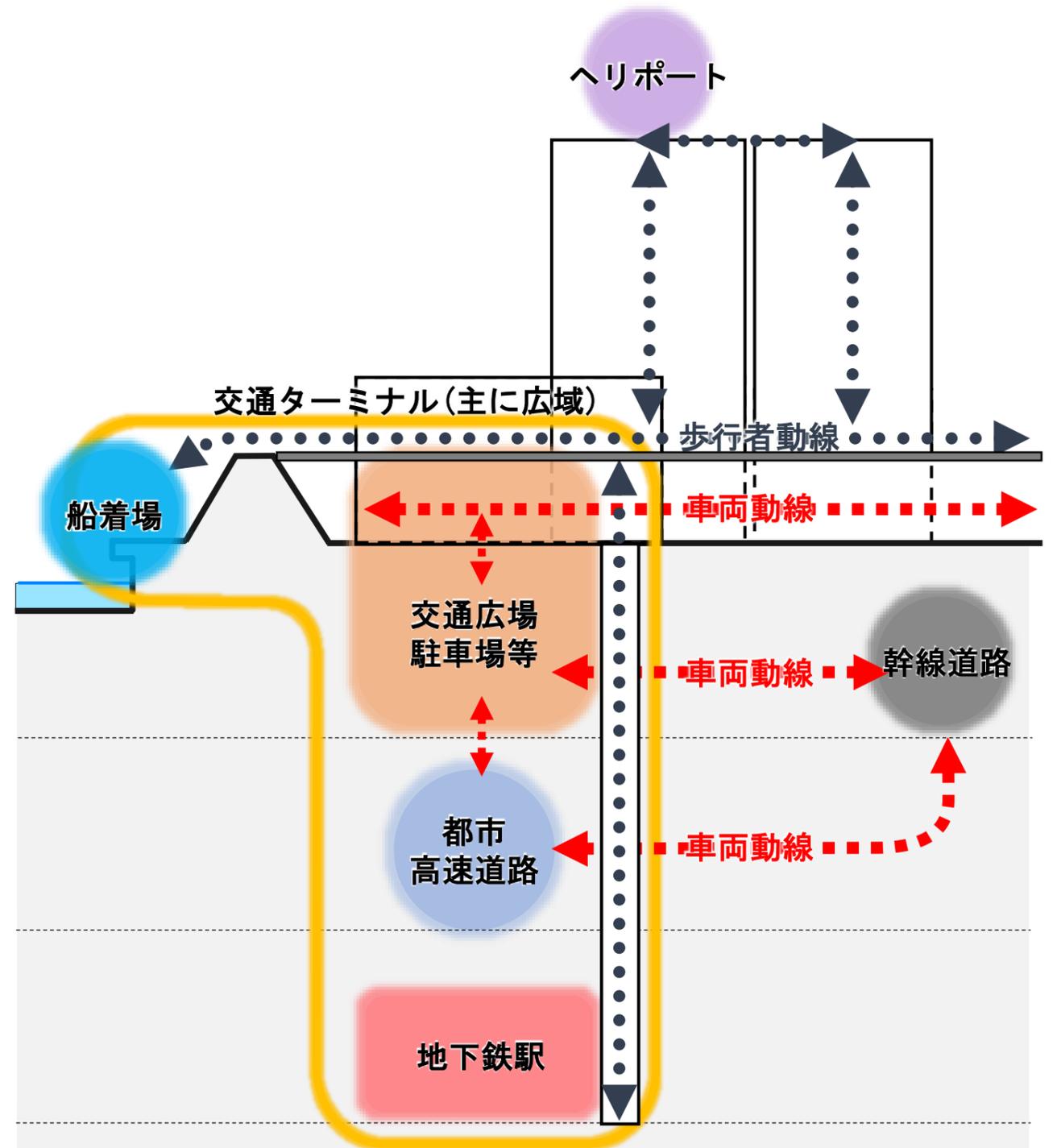
築地市場跡地はその立地特性から、陸路、水路、空路を介した、さまざまな交通手段によるアクセスが可能と考えられます。築地市場跡地の開発においては、そのポテンシャルを生かし『東京都心を支える広域的な交通結節点』となるよう、交通基盤等の整備をすることが重要です。

■ 多様な交通アクセスのイメージ



さまざまな交通手段が相互のアクセスを確保し、連携することにより、築地市場跡地が『東京都心を支える広域的な交通結節点』としての機能を発揮します。

■ 各交通機能の連携イメージ



3 築地市場跡地と周辺地域に必要な交通基盤等について

(1) 築地市場跡地への車両アクセスと築地場外市場の現状・課題等について

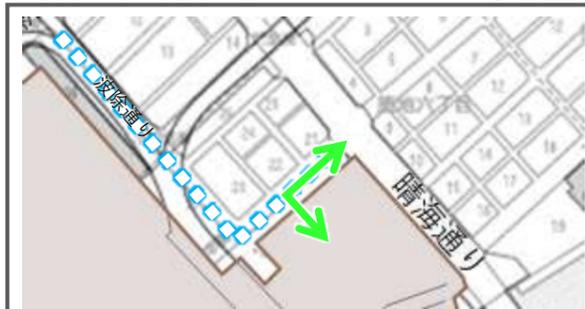
築地市場跡地への車両アクセスの課題と、築地場外市場とその周辺の交通関連機能の現状と課題について整理しました。

■ 築地市場跡地への車両アクセスについて

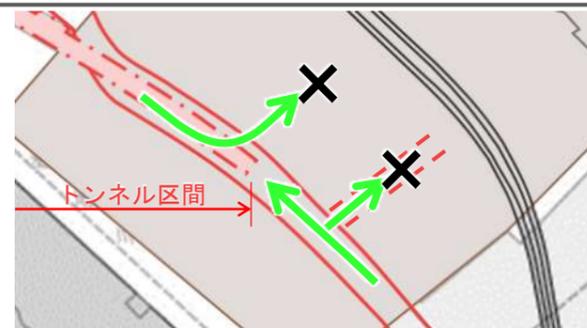


環状第2号線や晴海通り等の幹線道路から築地市場跡地への車両アクセスは、「築地まちづくり方針」において記載があるものの、具体的な車両アクセスの方法は示されていないことから、これらの車両アクセスの想定を行いました。

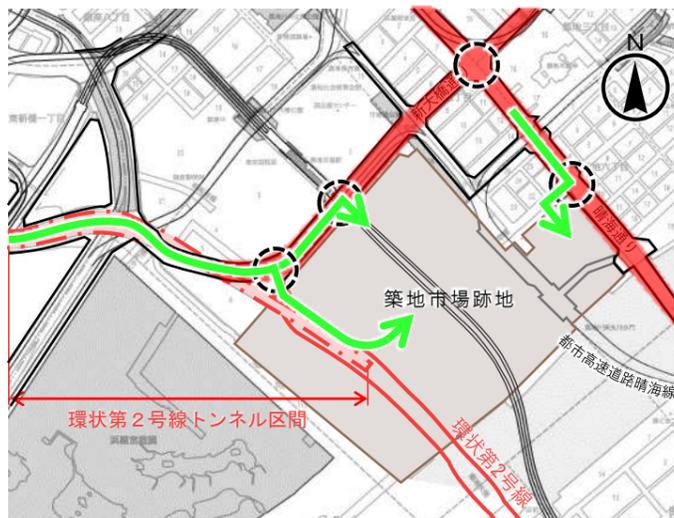
- 築地まちづくり方針に記載の車両アクセス
- 築地まちづくり方針に記載の車両用通路（地下を想定）



- ・晴海通りからのアクセスが波除通りを経由する想定となっている
- ・波除通りは歩行者と車両の交錯等が課題となっており、晴海通りとの車両アクセスの具体化の検討が必要



- ・環状第2号線と築地市場跡地とのアクセスについて、道路の勾配や車線数等を考慮すると、安全性の観点から交差点を設置することは困難
- ・環状第2号線の工事は進捗しており、現時点でトンネル区間における虎ノ門方面との直接アクセスを設置することは困難



以上の車両アクセスと想定した築地市場跡地の開発ボリュームを基に、周辺交差点への影響を検証した結果、右折車が滞留してしまう等、周辺道路において渋滞が発生する。

- 渋滞が発生する部分
- 交通処理が困難となる交差点

■ 築地場外市場とその周辺の交通関連施設の現状・課題について

現在、築地場外市場やその周辺には、築地場外市場で働く人や来街者のため、下図に示すように交通関連機能の施設が点在しています。一方で、これらの施設においては、大きく3つの課題があります。

- 築地場外市場に必須となる豊洲市場と築地場外市場をつなぐ荷捌き機能の場所有、恒久的に確保できていない。
- 築地川第一駐車場の出入口が波除通りに面して設置されていること等から、波除通りにおいて歩行者と車両の交錯が発生している。
- 区有施設である築地川第一駐車場、まちづくり支援用施設A棟は、老朽化が進む等、建替えの検討が必要となっている。



①市場橋公園（都市計画公園）
・暫定的な観光バス用駐車場、乗降所 9台

②築地川第一駐車場（区有施設）
・乗用車用駐車場231台（うち120台が都市計画駐車場）
・都内、周辺県への配達機能(※)のためのスペース
・配達機能(※)等のための荷捌き場2台
・夜間における銀座へのタクシープール機能
※築地場外市場の物品をその日の内に都内・周辺県に配達する機能（即日配達機能）や一般客用の配達機能

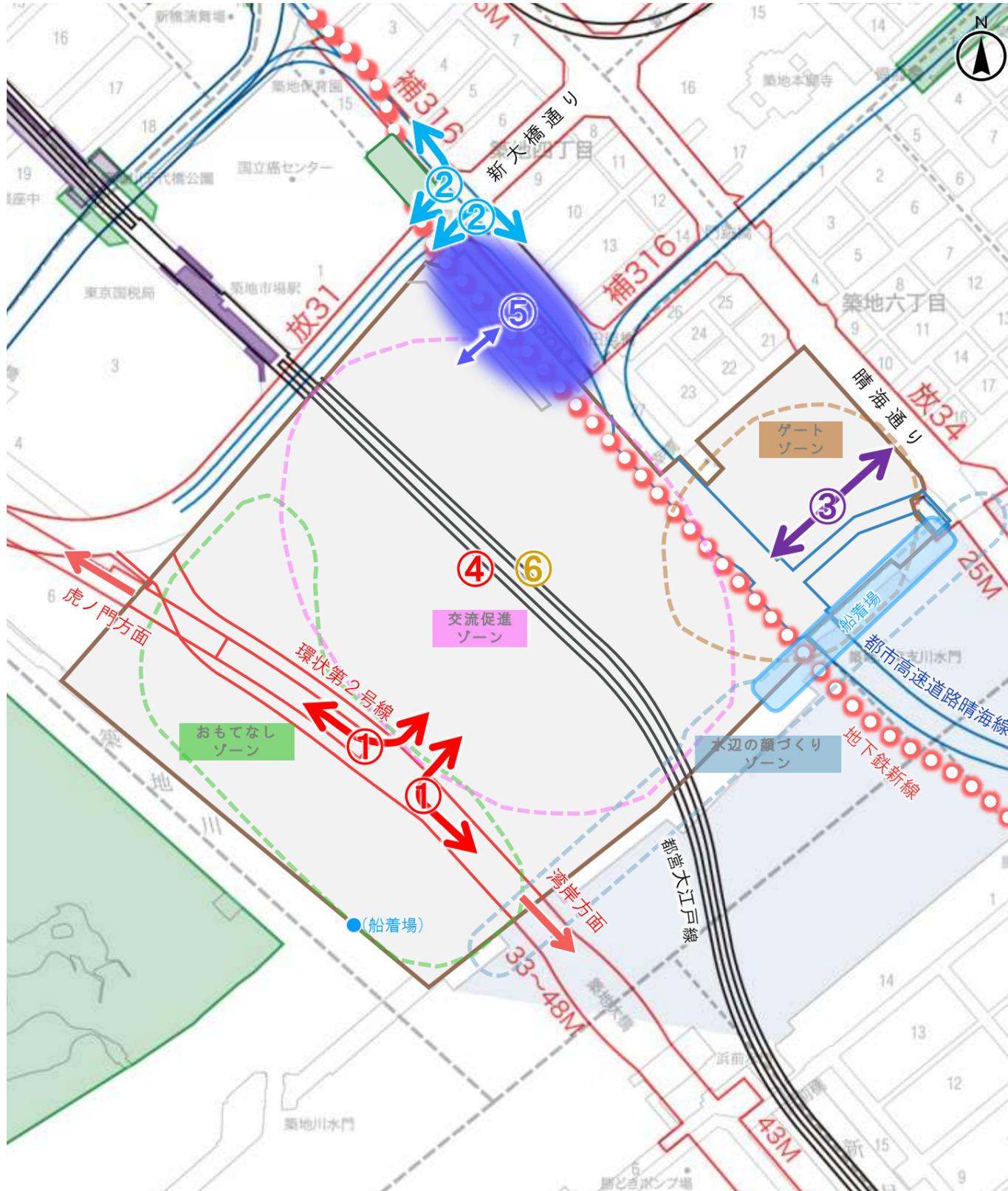
③まちづくり支援用施設A棟（区有施設）
・隣接する築地川第一駐車場を活用した配達機能の事務所あり

④暫定貸付地（都用地の一部を区が借り受け）
・荷捌き場 2台
⇒『築地場外市場から豊洲市場への物品の輸送』と『豊洲市場から築地場外市場への物品の輸送・配達』を行っている。
・乗用車用駐車場 29台

3 築地市場跡地と周辺地域に必要なとなる交通基盤等について

(2) 築地市場跡地と周辺地域に必要なとなる交通基盤・交通結節機能

これまで検討してきた内容を基に、築地場外市場などの周辺地域と一体的に発展するために築地市場跡地と周辺地域に必要なとなる交通基盤・交通結節機能をまとめました。



①環状第2号線における両方面への直接アクセス等

- ・環状第2号線の両方面(湾岸方面、虎ノ門方面)との直接アクセスを確保

②都市高速道路晴海線と築地市場跡地をスムーズにつなぐアクセス

- ・周辺交通への影響に配慮しつつ、都市高速道路晴海線と市場跡地とをスムーズにつなぐ位置にフルランプ（都心部方面及び湾岸方面の出入口）を整備

③晴海通りからの直接アクセス

- ・波除通りを経由しない車両の直接アクセスを確保

④築地市場跡地内における車両と歩行者の動線の分離

- ・車両を1階以下で、歩行者を2階（デッキレベル）で処理するなど、車両と歩行者の動線を分離

⑤築地市場跡地の開発との連携を見据えた区有地を活用した交通関連施設等

- ・荷捌き機能、来街者用の駐車場等を波除通りに面して整備するとともに車両アクセスは築地市場跡地側から確保
- ・区有地と築地市場跡地の開発との連携により、築地場外市場や周辺地域との歩行者ネットワークを確保

⑥多様な交通手段が繋がる交通ターミナル

- ・各幹線道路、都市高速道路、地下鉄新線駅、船着場等の様々な交通手段を結節する交通ターミナルの整備
- ・築地に必要な交通に関連する機能として以下を整備
 - 空港等シャトルバス停留所
 - タクシー乗降所
 - 観光バス乗降所（観光バス駐車場の機能の配置場所は要検討） など

周辺地域における交通課題への対応

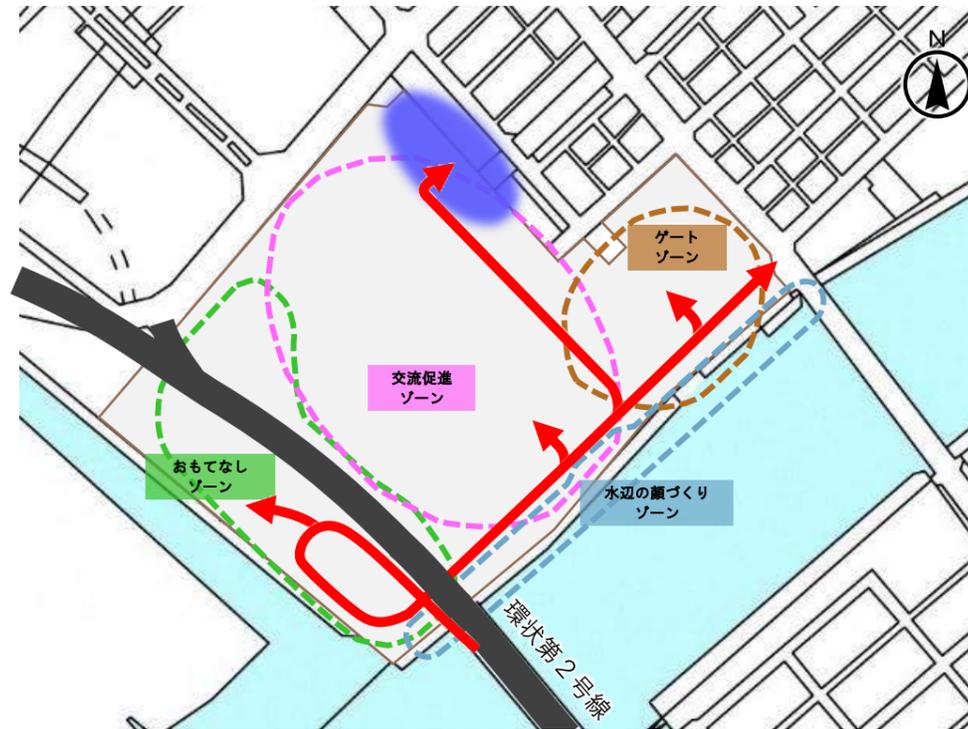
- ・築地及び周辺への来街者も使える駐車場の整備
- ・路上駐車解消のための観光バス用駐車場の整備
- ・周辺も視野に入れ、他の交通機関との乗り換え利便性を考慮した位置にBRT停留所の整備を検討
- ・周辺も視野に入れ、タクシー乗り場の待機車両のためのタクシープールの機能整備を検討 など

3 築地市場跡地と周辺地域に必要となる交通基盤等について

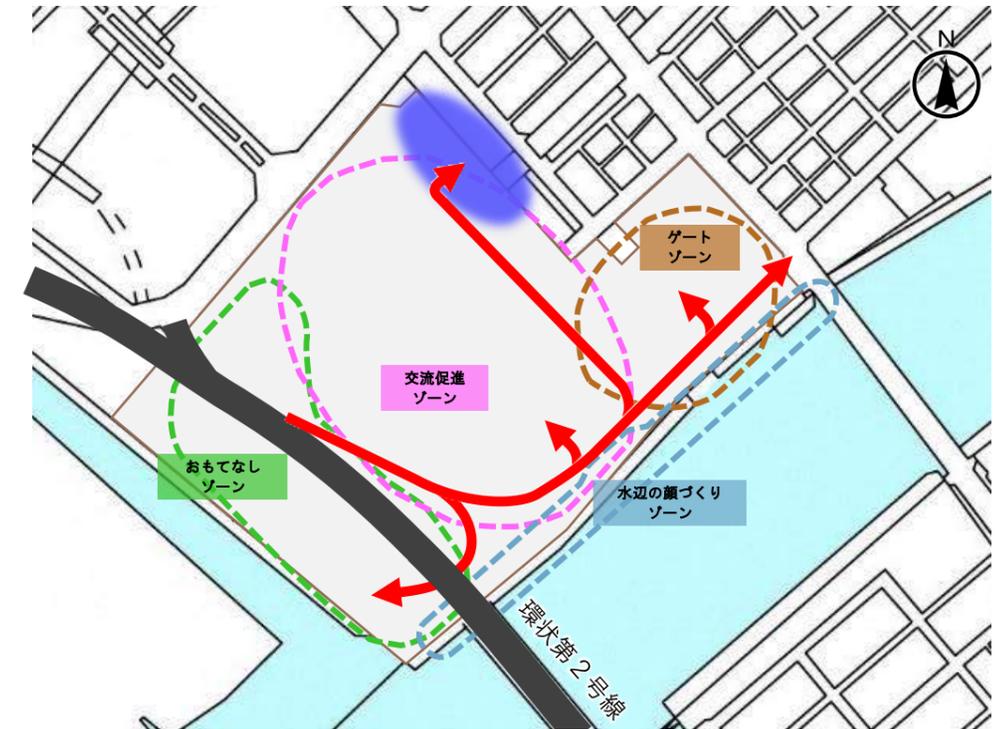
(3) 環状第2号線と築地市場跡地内の各ゾーンとの直接アクセスのイメージ

環状第2号線と築地市場跡地内のアクセスのイメージは以下のとおりです。環状第2号線の湾岸方面及び虎ノ門方面と築地市場跡地内の各ゾーン、区有地を活用した交通関連施設及び交通ターミナルとの相互のアクセスを確保することが重要です。

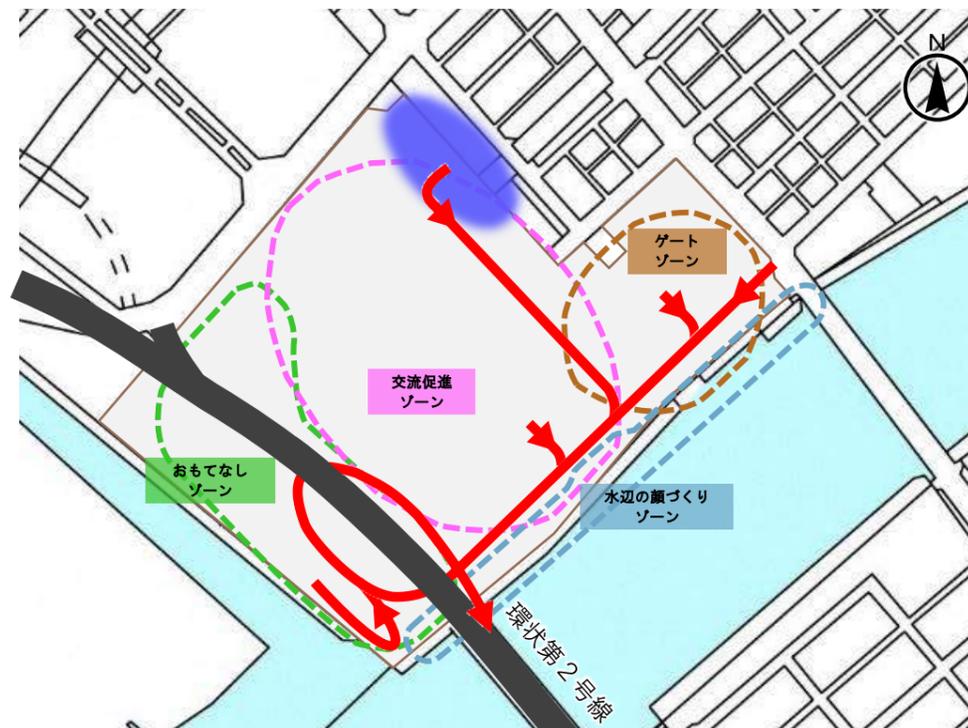
(1)-① 環状第2号線(湾岸方面)→築地市場跡地内



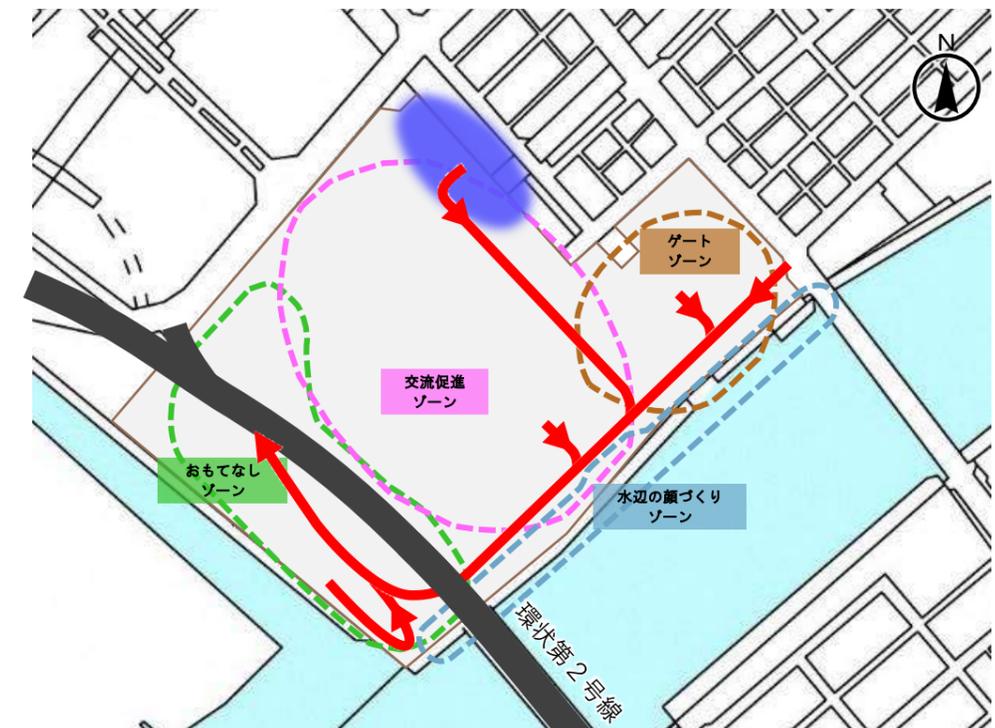
(2)-① 環状第2号線(虎ノ門方面)→築地市場跡地内



(1)-② 築地市場跡地内→環状第2号線(湾岸方面)



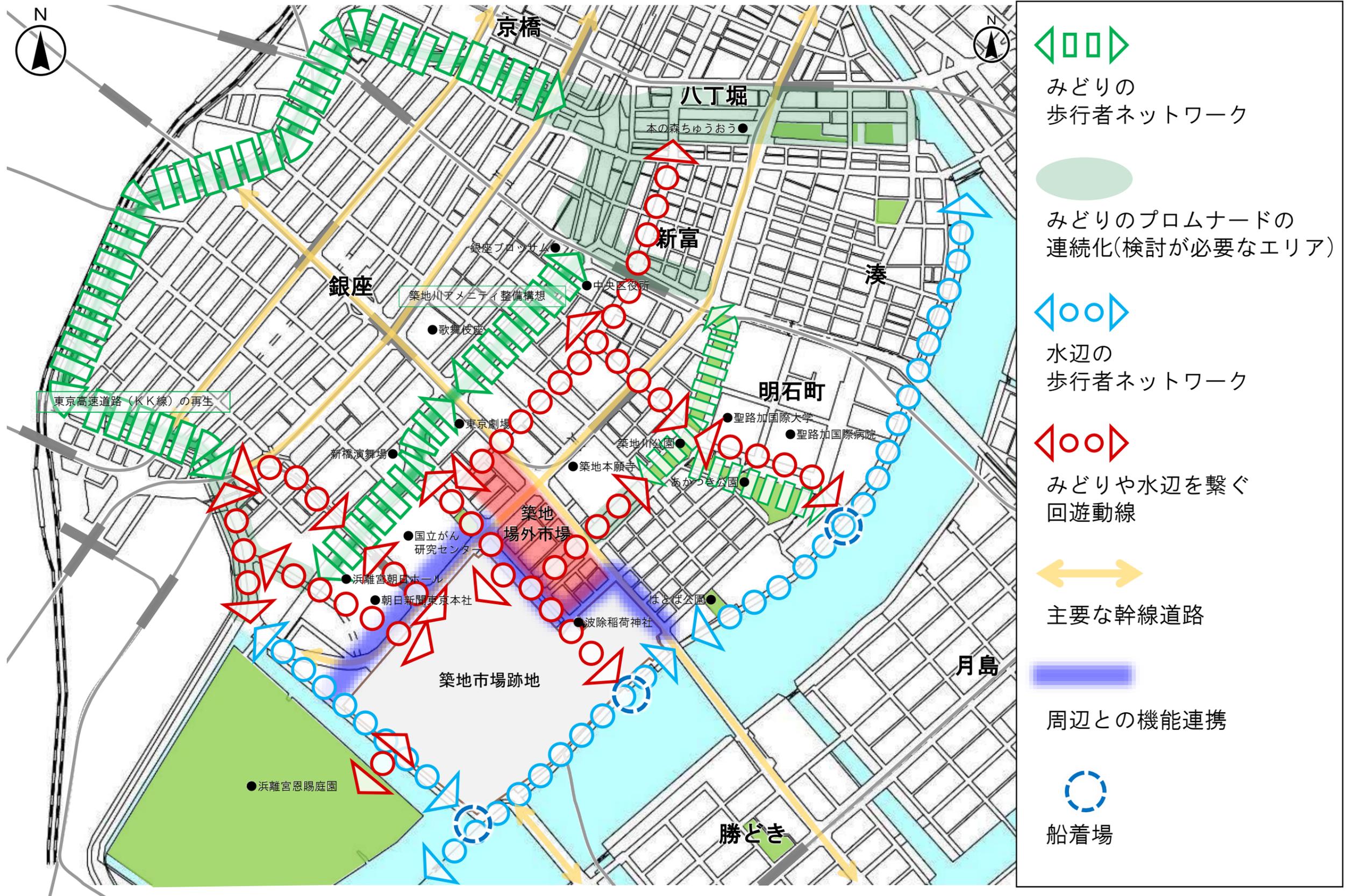
(2)-② 築地市場跡地内→環状第2号線(虎ノ門方面)



3 築地市場跡地と周辺地域に必要となる交通基盤等について

(4) 将来における築地市場跡地の開発と周辺地域の歩行者ネットワーク等のイメージ

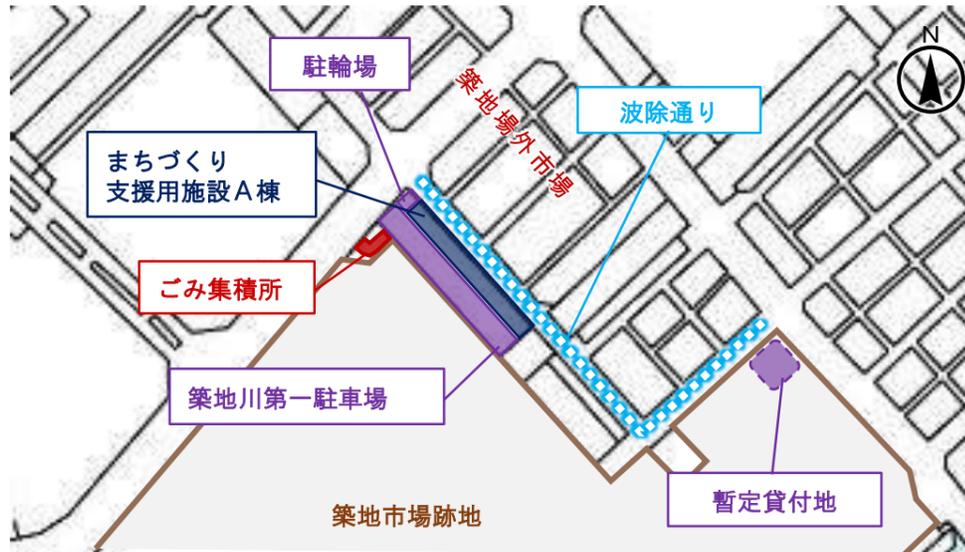
築地市場跡地の開発と銀座等の周辺地域の将来的な歩行者ネットワークのイメージ図を整理しました。将来的にはKK線の緑のプロムナード化や築地川アメニティ整備構想と築地市場跡地の開発を結ぶ回遊動線等により、水とみどりの歩行者ネットワークが形成されます。



4 築地場外市場の安全で快適な歩行環境の形成に向けた基本的な考え方

(1) 築地場外市場の課題について

築地場外市場は日中、買出人や観光客など多くの買い物客でにぎわいます。一方で、波除通りの歩行環境や区有施設の老朽化、豊洲市場との間の物流機能等について、いくつかの課題を抱えています。



■波除通りの歩行環境等

- ・一般車両、業務車両(トラック、ターレ等)と歩行者の動線が交錯しており、また一方通行の部分においてターレ等の逆走があり危険
 - ・業務車両の路上での荷捌きが常態化している。
- ⇒車両の交通規制、道路の幅員構成の見直し等による安全な歩行環境の確保が必要

■都道上に整備されたごみ集積所や駐輪場

- ・都道(新大橋通り)上に整備されているごみ集積所は衛生面の課題を抱えている。
 - ・都道(新大橋通り)上に整備されている駐輪場は機能拡充が求められている。
- ⇒波除通りの衛生面や安全性への配慮をしつつ、築地市場跡地の開発を契機とした整理が必要

■区有施設(まちづくり支援用施設A棟及び築地川第一駐車場)

- ・来街者用駐車場や荷捌き機能を有する区有施設において、老朽化等の課題が発生
- ⇒施設再編の検討が必要

■豊洲市場と築地場外市場をつなぐ荷捌き機能

- ・都から築地市場跡地の土地(暫定貸付地)を借り受け、暫定的(令和4年9月まで)に荷捌き機能を整備している。
- ⇒恒久的な荷捌き機能の場所を確保することが必要



波除通り

- ・特別区道中京第490号線(晴海通り～波除稲荷神社前)
認定幅員 総幅員：17m～17.2m
歩道：両側3m～4.1m
- ・特別区道中京第706号線(新大橋通り～波除稲荷神社前)
認定幅員 総幅員：15m
歩道：西側2m～3m 東側3m



ごみ集積所

- ・営業時間等の関係でごみ収集車は場外市場に入ることが困難であるため、都道を占有し、ごみの集積を行っている
- ・築地場外市場の一部の店舗及び周辺住民が利用できるが、容量の関係で利用できない店舗もある
- ・発泡スチロールや魚腸骨等、各種のごみを集積しているが、集積所は密閉されていないため、ねずみの発生など衛生面の課題がある。



駐輪場

- ・都道区域を区が占有し、駐輪場52台分を設置
- ・築地食のまちづくり協議会が管理及び運営している登録制の駐輪場
- ・新大橋通りと波除通りの交差点に位置しており、利便性が高い



まちづくり支援用施設A棟

- 構造・階数：S造・地上2階
高さ：約7m
建物用途：物販店舗、飲食店舗、事務所、倉庫
敷地面積：約1,340㎡ 延床面積：約2,300㎡
1階31区画(主に店舗、荷捌き機能※)約740㎡
※即日配達事業者：4区画(事務所利用)
一般配達事業者：2区画(事務所利用)
2階34区画(主に倉庫)約800㎡
共用部分(通路、トイレなど)約760㎡



築地川第一駐車場

- 構造・階数：SRC造・地上4階
高さ：約19m
建物用途：駐車場(一部は都市計画駐車場)
敷地面積：約2,950㎡ 延床面積：約5,720㎡
駐車場台数：231台(都市計画駐車場120台)(うち6台分は即日配達事業者が使用)
荷捌き場台数：2台(即日配達事業者と一般配達事業者が主に使用)



暫定貸付地

- ・築地場外市場と豊洲市場との物流を支える荷捌きスペースと時間貸しの駐車場として使われている。
 - ・荷捌きスペースでは「築地場外市場から豊洲市場への物品の配達」と「豊洲市場から場外市場への物品の配達・輸送」を行っている。
- 敷地面積：約1,340㎡
用途：駐車場、荷捌き場
駐車場台数：29台 荷捌き場台数：2台
その他：配達事業者用事務スペースなど

4 築地場外市場の安全で快適な歩行環境の形成に向けた基本的な考え方

(2) 築地場外市場のまちづくりを支える交通計画と区有施設の再編方針

築地場外市場における交通等の課題を解決するため、築地場外市場等の交通基盤に関する検討会やまちづくり協議会での意見と、築地市場跡地と周辺地域に必要な交通基盤等を基に、築地場外市場の将来像、交通計画の考え方、区有施設再編の考え方を整理しました。

築地場外市場等の交通基盤に関する主な地元意見

【築地場外市場の目指すまちのあり方】

- ・営業時間はいずれ夜まで。業務用だけでなく、地元客、観光も意識したい。
- ・プロ用、地域住民、観光客まで「いいもの」を提供するまちにしたい。
- ・築地の歴史的な祭り、文化を守りたい。まちかどの展示など。
- ・来街者に優しい環境を作りたい。
- ・衛生面を含めてまちをきれいにしながらも、雑多な雰囲気を残したい。

【築地場外市場の荷捌き機能、駐車場等】

- ・荷捌き場と駐車場は築地場外市場の近くに必要。
- ・築地場外市場の物流動線は築地市場跡地側から確保したい。
- ・荷捌き場は今後変化していく配送システムにも対応できるようにしたい。
- ・地元の人が多く自転車で訪れるため、駐輪場が重要。

【築地場外市場と築地市場跡地、周辺地域との連続性】

- ・築地場外市場等の周辺地域と築地市場跡地の開発との人の流れを生み出すことが重要。
- ・区有施設の場所は築地市場跡地の開発の玄関口や顔になる。
- ・銀座や勝どきとの歩行者のネットワークが重要。
- ・波除通りから隅田川の船着場やテラスにダイレクトにつながるとよい。

【築地場外市場の歩行環境】

- ・歩行しやすい空間整備を行い、歩行者中心のまちにしたい。
- ・現在のターレやバイクなどの物流動線は波除通りにおける逆走も多くて危険。
- ・波除通りは築地場外市場のメイン動線として使いやすくすべき。

【周辺交通との接続】

- ・豊洲市場と築地場外市場の接続、環状第2号線との連携が必要。
- ・地下鉄新駅との連携も重要。

など



築地市場跡地と周辺地域に必要な交通基盤等

- ・環状第2号線における両方面への直接アクセス等
- ・都市高速道路晴海線と築地市場跡地をスムーズにつなぐアクセス
- ・晴海通りからの直接アクセス
- ・築地市場跡地内における車両と歩行者の動線の分離
- ・築地市場跡地の開発との連携を見据えた区有地を活用した交通関連施設等
- ・多様な交通手段が繋がる交通ターミナル
- ・周辺地域における交通課題への対応

築地場外市場のまちづくりを支える交通計画と区有施設の再編方針

■ 築地場外市場の将来像

「築地場外市場の活気とにぎわいの継承と発展」

- ・低中層のまちなみをいかしながら築地場外市場が培ってきた活気とにぎわいを継承
- ・築地市場跡地の開発や周辺地域との連携による発展
- ・安全で快適な歩行環境と築地場外市場を支える交通機能の整備
- ・多様な人が集い、商い、楽しむ場の形成



築地の一体的な発展に向けて、築地市場跡地の開発や周辺地域との連続性の確保が重要

■ 交通計画の考え方

1. 車両交通

- 1) 築地場外市場⇄豊洲市場等の荷捌き用車両、来街者用駐車場
 - ・築地市場跡地側に車両動線を確保し、波除通りにおける歩行者と車両の交錯を避ける。
 - ・場外市場にとって利便性の高い場所に駐車場を整備

2) 個別店舗等の荷捌き車両

- ・車両通行可能時間帯を分けるなど、ルール作りに向けた検討

2. 歩行者動線

- 1) 築地市場跡地の開発との連続性
 - ・交流促進ゾーンと場外市場をつなぐ
 - ・ゲートゾーンと場外市場をつなぐ
- 2) 周辺地域との連続性
 - ・隅田川の船着場～交通ターミナル～場外市場～銀座などのネットワーク



車両交通と歩行者動線の考え方を踏まえて区有施設を再編

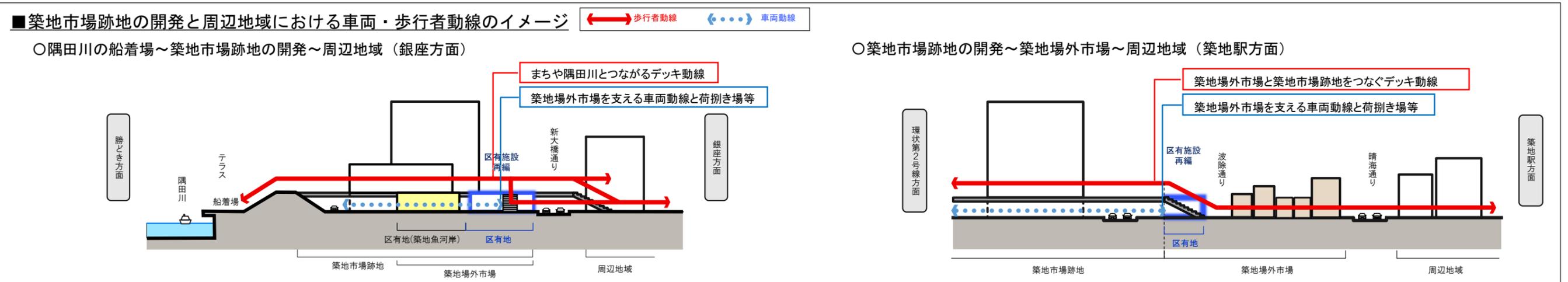
■ 区有施設再編の考え方

- 1) 荷捌き機能や駐車場機能を導入しつつ低層の建物として整備し、跡地開発とデッキ等をつなぐことにより歩行者の流れを確保
- 2) 築地市場跡地との結節点として築地市場跡地の開発と連携して整備

4 築地場外市場の安全で快適な歩行環境の形成に向けた基本的な考え方

(3) 築地場外市場の安全で快適な歩行環境のイメージ

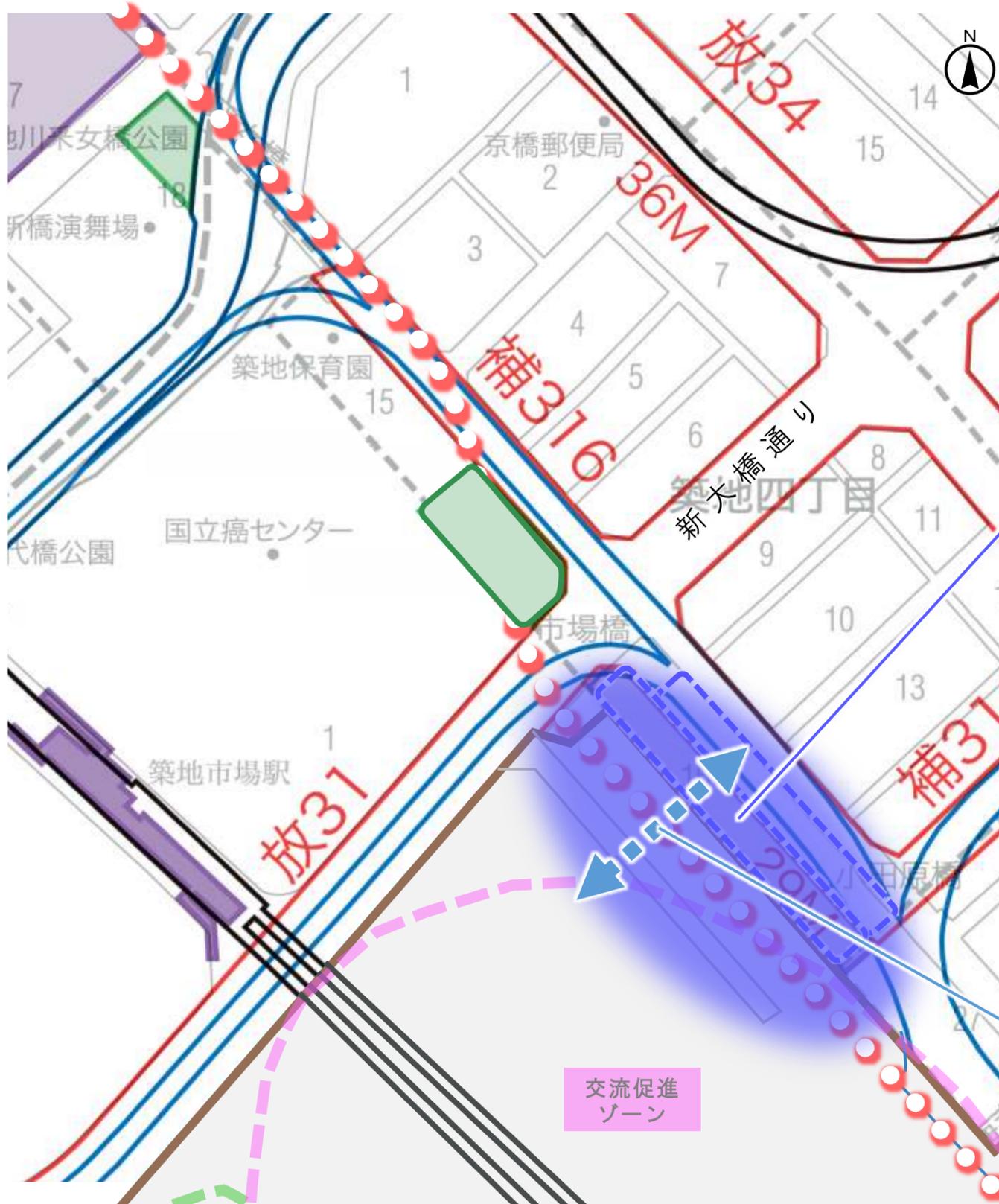
築地場外市場の課題と前頁で示した交通計画と区有施設再編を踏まえて、築地市場跡地の開発後における築地場外市場及びその周辺の歩行環境のイメージについて整理をしました。築地市場跡地の開発と築地場外市場、周辺地域との連携により、築地場外市場の安全で快適な歩行環境が形成され、地域の活気とにぎわいの継承と更なる発展が図られます。



4 築地場外市場の安全で快適な歩行環境の形成に向けた基本的な考え方

(4) 築地場外市場の物流やにぎわいを支える導入機能について

区有施設の再編は、築地市場跡地の開発の計画内容と大きく関連するため、築地市場跡地の開発との緊密な連携が必須となります。
こうした中、まずは、築地場外市場の物流やにぎわいを支える骨格的な導入機能について整理を行いました。



築地場外市場の物流やにぎわいを支える骨格的な導入機能

- ① 築地市場跡地の開発と築地場外市場を接続する機能
築地市場跡地の開発と築地場外市場をつなぐ階段やデッキ等
- ② 荷捌き機能
築地場外市場の物流を支える荷捌き用駐車場及び付随する作業スペース、冷蔵機能置き場等、築地市場跡地の開発側の車両アクセス
- ③ ごみ集積所
築地場外市場の各店舗及び周辺住民のためのごみ集積所
- ④ 来街者用駐車場
築地及び周辺への来街者も使える駐車場（都市計画駐車場120台を含む）
築地市場跡地の開発側の車両アクセス
- ⑤ 来街者用駐輪場
築地及び周辺への来街者のための駐輪場
- ⑥ 地元活性化につながる機能
観光案内所、地元まちづくり組織の活動スペース など
- ⑦ その他築地場外市場と築地市場跡地の開発との連携において必要な機能

【参考】

区有地の所在地：築地四丁目16番（住居表示）
区有地の敷地面積：約4,200㎡

築地市場跡地の開発と区有施設の接続

区有施設を低層の建物として整備するとともに、築地場外市場と築地市場跡地の開発とをデッキレベルで接続することにより、築地場外市場と築地市場跡地の開発との歩行者ネットワークを形成

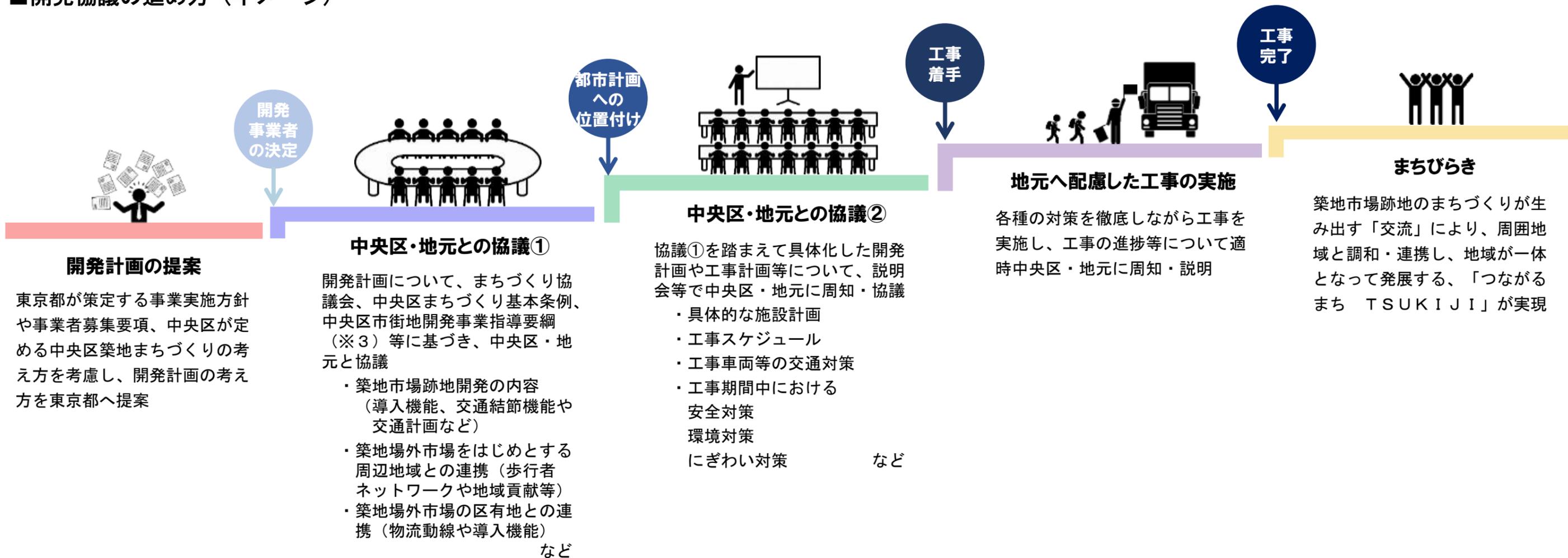
築地市場跡地の開発における中央区・地元との協議の進め方について

中央区はこれまで、区内13地区に設置しているまちづくり協議会（※1）や中央区まちづくり基本条例（※2）等を通じて、各地域の特色や課題に応じた協議型のまちづくりを推進してきました。

築地市場跡地の開発においても、都市計画や環境アセスメントに関する法定手続のほか、築地地区まちづくり協議会をはじめとする地元との協議や、中央区まちづくり基本条例における開発事業者に求める開発計画への反映事項や地域の住民等との協議等を行っていただくことで、地域の意見を踏まえ、よりよいまちづくりの実現を目指しています。

こうしたことから、築地市場跡地の開発事業者は、以下に示す開発協議の進め方（イメージ）を踏まえ、築地市場跡地の開発を進めていくこととなります。

■開発協議の進め方（イメージ）



（※1）まちづくり協議会：区内全域を13地区に区分し、区と地域住民などが各地区のまちづくりについて協議を行い、その方向性について合意形成を図ることにより、良好なまちづくりの実現及び各地区の発展に寄与することを目的とした協議会

（※2）中央区まちづくり基本条例：開発事業がまちづくりを進めていく上で重要な役割を果たすことを踏まえ、開発事業者に求める開発計画への反映事項を定め、地域の住民等と協議を行うとともに、開発事業者に対して住民への説明を義務付け、その理解を得るように定めた条例

（※3）中央区市街地開発事業指導要綱：建築計画にあたっての計画上の配慮や環境・防災対策など行政施策に関わる事項について規定した要綱