

築地地区まちづくり事業マネジメント会議(第4回)(令和7年2月14日)における 主な御意見の概要

※●は学識経験者委員、○は東京都委員、◎は事業予定者委員の意見を示す

【基本計画の構成について】

- 基本計画案は、今まで一つの章だったものが、第2章「整備方針」と第3章「整備計画」に分かれ、分かりやすくなった。
- 整備方針は概念図、ダイアグラム、パースで2000から2500分の1のスケールで検討したもの、整備計画は1000から500分の1のスケールで検討したものなど、違いや定義を整理し、明確にさせていただいた方が理解が深まる。
- 整備方針には今後70年の間に随時立ち返るべき考え、整備計画にはまち開きまでの具体的な整備方法等を記載するという理解もある。
- 第2章の「整備方針」、「景観形成方針」から、第3章の「景観形成計画」まで同じ抽象度だが、本当はスケールダウンしていかなければいけない。
- ONE PARK×ONE TOWN と言い切って終わるのではなく、隅田川や浜離宮に配慮したONE PARKという考えをもとに一連の景観計画があり、築地や中央区側に配慮したONE TOWNという考えをもとに歩行者の敷地外へのネットワークの広がりがある。この二つを起点に、整備方針や整備計画につながっていくと良い。
- ◎ 整備方針は70年間の事業の中で常に立ち戻って考える大きな方針、整備計画はまち開きに向けての計画と考えている。

【景観デザインについて】

- 景観・デザインについては、築地の歴史・文化とフロンテージを踏まえた事業コンセプトや配置が整備方針に記載され、デザインモチーフや意匠が整備計画に記載されているが、それらがまだ結びついていない。
- ◎ デザインモチーフは、築地が東京の新たな顔となるため、東京、ひいては日本の「和」をモチーフにした。「整備方針」で「この2つ（自然とまち）が共生・調和・発展し、社会的価値を創出することを目指します」とした。

【都市基盤・交通について】

- 第3章の「都市基盤整備計画」の広域交通結節点のページは非常に魅力的で、陸・海・空がこれほど重なっている場所はほぼ無い。ここだけでコンセプトをきちんと固めていくのが良い。
- この場所は極めて高機能なモビリティハブそのものであり、交通結節点というより、モビリティハブのような新しい概念の中で一体的に、交通の新しいものを生み出す場所という位置づけをしていただきたい。

- 都市基盤整備計画の歩行者ネットワークに関して、広域図を載せているが、対象敷地にフォーカスした魅力的な歩行者空間の作り方を書いていただきたい。今後、実施設計を進めていく上で非常に重要な指針となり景観計画にもつながってくる。
- 人工地盤レベルをどう作るかが、このまちの魅力を決めると思う。歩行者空間であると同時に、隅田川に行くとランドスケープや広場が楽しめ、築地川の方に行くと浜離宮の緑地が望めるといったイメージを書き込み、それを骨格に、歩行者空間、ネットワークの作り方の考えを打ち出していただきたい。
- 基盤整備について、新大橋通りをまたぐ複数のデッキ整備がしっかり記載されている。引き続き調整をお願いしたい。
- ◎ モビリティハブというお話があったが、今後、地下鉄新線的设计と連動する形で計画を考えていきたい。特に地下、地上、空をいかにつなげられるかが大きなポイント。新しいものを生み出す場所にするのも一つの目標にしたい。

【その他について】

- 第3章の「環境配慮・防災計画」の風の流れのシミュレーションは、築地市場だったときと比較した影響を図として入れるべき。対象地にもう少しフォーカスしてシミュレーションする必要がある。専門の方とご検討いただきたい。
- 基本計画は事業具体化の拠り所であると同時に、多くの都民にとって、プロジェクトを理解するためのベースとなる。言葉遣いや図表、表現方法なども含め伝わりやすい内容となるよう工夫してもらいたい。
- 事業具体化の検討状況は、マネジメント会議にも適宜ご報告いただきたい。
- 高速晴海線や臨海地下鉄は時期が合わないので、計画の完成段階での処理はもちろん、完成までのそれぞれの段階において安全で快適な人中心の空間ができるよう引き続き検討をお願いしたい。