

## 生活様式の変化に対応し、未来を拓く 求心力を高める中央区のまちづくり

### ゼロカーボンシティ中央区宣言

この地球がかつて経験したことのない速さで進む温暖化  
海の水が増え 多くの動植物が根かきと失い  
自然災害が猛威を振るう  
わたしたちは日々のくらしに命をおびやかされる危機に  
直面しているのです  
残された時間は多くありません  
今こそ行動をおこすときです  
未来ある子どもたちを想い  
命あるすべてのものを慈しみ  
みどりあふれる豊かな地球を次の世代につぐため  
2050年までに二酸化炭素排出量実質ゼロを  
目指すことを中央区は今ここに宣言します

2021年3月30日



中央区長

## 山本 泰人

#### 【プロフィール】

山本 泰人(やまもと たいと)  
1948年9月4日生まれ 1971年3月慶應義塾大学経済学部卒業  
同年4月第一勧業銀行入行 1974年11月第一勧業銀行退行、同  
年12月株式会社山本海苔店入社 1992年7月株式会社山本海苔  
店代表取締役副社長就任 2019年3月株式会社山本海苔店相談  
役就任 同年4月中央区長就任 趣味は剣道、ゴルフ、音楽

2015年から開始された社会実験の期間を含めると、6年以上が経過した東京自転車シェアリング。当初、千代田、港、江東、そして今回対談にご登場いただく山本泰人区長の中央区、計4区だったが、2021年末現在では、新宿区、文京区、品川区、目黒区、大田区、渋谷区、中野区が加わり、トータル11区にまでネットワークが拡大している(注:練馬区も加わっているが、練馬区外での返却はできないため11区に含んでいない)。運営するドコモ・バイクシェアによれば、2020年度は年間利用回数が1,400万回を突破した。東京自転車シェアリングが本格的に稼働した2016年度は約220万回だったのだから、まさに右肩上がりだ。

この東京自転車シェアリングにおいてはもちろん、今もなお、経済、商業、観光、ベイフロントの自然など、各ファクターの充実度から都心の行政区において大きなプレゼンスを示す中央区。最新の自転車走行・駐輪環境の整備や駐車場施策、さらに将来的な区内の再開発構想など、幅広いテーマでお話をうかがった。

(対談収録:2021年12月6日)

## 東京2020大会選手村跡地に コミュニティサイクル ポートを導入予定

本誌編集長・山本(以下:「編」) ドコモ・バイクシェアが主体となって展開している、東京自転車シェアリングに中央区が参加したのは2015年でした。以来、6年あまりが経過し、都心部の公共交通を補填する移動手段として定着した感があります。これに対する受け止め、計11区が参加している中での中央区の役割、これからの期待感などをお聞かせください。

山本区長(以下:「山本」) 2015年の10月から始まった中央区コミュニティサイクルは、順調に会員数と利用回数が増加しており、区内でも、あの赤い自転車を見るのが多くなってきたと感じ

ています。事業開始当初は18カ所だったサイクルポートも、62カ所(2021年10月1日時点)と大きく増加しました。しかし、区内の配置バランスなどを考えると、まだ満足できる状況にありません。サイクルポートの数やバランスの良い配置は、利用者の利便性や利用率の向上につながりますので、今後も運営事業者とともにサイクルポートの増設を積極的に図ってまいります。

編 4区の相互乗り入れが始まった時点でもそうでしたが、中央区は東京都心部のほぼ中央に位置しています。改めて、東京自転車シェアリングにおいて、中央区が地理的に担う役割をどう受け止めていますか。

山本 本区は東京の中心として、産業・経済をはじめ、文化・情報の中核機能など多様な都心機能が集積していることに加え、銀座や築地、日本橋、人形町、月島などの観光地を抱えています。そのため、11区の相互乗り入れが可能になった現在、ビジネスや観光を目的とする利用者の利便性は大きいが高まっていると思っています。また、隣接する区への移動も便利です。ベイフロントをたどると港、品川、大田区、江東区方面にも行くことができます。いずれも水、緑に恵まれた美しいルートです。

編 そうですね。なおかつコロナ禍によって、密を避けられる移動手段として自転車が注目されたことも、シェアサイクルの利用者数増加に寄与したと思います。

山本 おっしゃるとおりです。これからも変わらずコミュニティサイクル利用者の利便性を高めるため、バランスの取れたサイクルポートの配置、より効率的な自転車再配置について、運営事業者と協力して取り組んでいきます。また、晴海の東京2020大会選手村跡地にもコミュニティサイクルポートの導入を予定しておりますので、他の移動手段と組み合わせて、より使いやすい交通環境の整備を目指してまいります。

編 選手村跡地は、大規模マンション、

教育施設や公園をベースに、水素を燃料とするバスや東京BRTなど、多様な公共交通の結節点としても機能すると聞いています。コミュニティサイクルが、それらの交通機関とうまくリンクして活用されると良いですね。

山本 はい。私もそう願っています。

## 交通行動の変容に即して 自転車施策を戦略的に推進

編 それでは自転車に関する話題をもうひとつ。2021年5月に、第2次自転車活用推進計画が閣議決定されました。これに対する区長の受け止め、そしてこの計画に対応する中央区の取り組みなどを教えていただけますか。

山本 国や都は、自転車活用推進計画に基づき、自転車通行空間の整備計画を公表しました。本区としても、周辺区と連携し、自転車通行空間の整備を進めていく必要があると認識しています。

編 弊誌では2015年12月号のこのページに矢田美英前区長にご登場いただいています。その際におうかがいしたのですが、中央区では10年ほど前から、独自に自転車利用についての取り組みを続けてきたのでしたよね。

山本 おっしゃるとおりです。2012年6月に、安全で快適な自転車利用を促進するため「中央区自転車利用のあり方」を策定し、関係機関と協力しながら自転車通行空間の整備、駐輪対策の充実、コミュニティサイクルの普及、安全利用の促進などを行ってきました。

編 「走る」「とめる」「使う」「安全に利用する」という4つの視点を軸にされていました。

山本 はい。しかし、策定から10年が経過し、自転車を取り巻く環境やコロナ禍における交通行動、生活様式の変容など、社会・経済情勢が大きく変化していることから、新たな課題とその解決に向けて取り組まなければならないものと



認識しております。こうした中、自転車に関する各種関連計画及び施策を包括的かつ戦略的に展開し、安全・安心な自転車利用や自転車利用環境の整備推進をより一層図るためにも、自転車活用推進計画の策定に向けた検討をしております。

**編** なるほど。

**山本** また、先ほどコロナ禍がもたらした自転車ニーズとして「密を避けられ

る移動手段」とおっしゃっていましたが、それに加えて私は、在宅ワークをする方の増加で、親が家で過ごす時間が増え、それに伴って家族が家で一緒にいる時間が増えたと感じています。そこで、たまにはどこかに出かけようか、という話になっても遠くには行きづらく、公共の交通機関を使うのも抵抗がある。そうした時にも自転車は適した乗り物だと思っています。

**編** 自転車ならば、歩いて移動するよりも格段に行動半径が広がりますね。

**山本** ええ。そして周知のとおり、脱炭素、健康維持、特にシニア世代のフレイル予防などの効果も期待できます。

**編** 自転車には健康増進、生活習慣病予防などの効果も期待でき、結果的に医療費の膨張を抑えることができる、とも言われますしね。さて、続いて昨年行われた東京2020大会に関連した質問をさせていただきます。中央区内には選手村、移動経路となった道路、駐車場などさまざまな施設がありました。無観客という前例のない大会となりましたが、これら関連施設の運用に対する総括や、今後、レ

ガシーとしてどのように活用されていくかなどについてお聞かせください。

**山本** まずは、区民の皆さまのご理解・ご協力によって、安全に大会が終えられたことに感謝を申し上げたいと思います。大会期間中は、晴海5丁目の選手村、選手を運ぶ車両基地として築地市場跡地などを結ぶ道路の交通規制など、地域の皆さまには多大なるご協力をいただくことができました。ただし、その一方、選手や国内外からの観客が銀座や日本橋などに来ることはできず、子どもたちをはじめとする区民の皆さまのおもてなしの取り組みを実施できなかったことは、誠に残念でした。

**編** コロナ禍前までは、民間を含め多くの人がさまざまな準備をされていたのだろうと推察します。

**山本** しかしながら、選手村において折り紙を体験していただいたり、折り鶴のオブジェを展示したり、中央区のおもてなしプロジェクト「折り鶴ウェーブ」などを実施することができました。各国のアスリート、関係者の皆さまに喜んでいただけたようです。コロナ禍での大

## 伝統、自然、経済、交通… 中央区の魅力



①中央区はもちろん、日本を象徴する場所のひとつ、銀座四丁目交差点 ②隅田川に面した浜町公園のイチョウ並木 ③築地市場が豊洲に移転した後も、築地では引き続き「築地場外市場」が営業し、人気を集めている

①②写真提供：  
一般社団法人中央区観光協会

会開催とはなりましたが、晴海地区の選手村や、区民の皆さまの取り組みについては、今大会のレガシーとして、本区の将来の発展につなげていきたいと考えています。

## 電動キックボードの展開には中央区の特性に沿ったルールが必要

**編** 次に、モビリティの多様化への対応に関する質問です。昨年、電動キックボードのシェアリングサービスを展開しているLUUPが、中央区内でも利用可能になりました。それを受けて中央区では電動キックボードに関するルールの周知、マナーの啓発などに取り組まれています。自転車のシェアリングとは異なる電動キックボードという新たなモビリティのシェアサービスに対する受け止め、期待感などを教えてください。

**山本** ご指摘のとおり、2021年の10月11日から、本区でも電動キックボードのシェアサービスの実証実験がスタートしました。今後、区内において電動キ

ックボードの走行が増え、新たな課題が生じるものと想定しています。

**編** 中央区を含む東京都心をはじめ、横浜、京都、大阪と現在、LUUPは急速にネットワークを拡大させていますから、今後、どんどん、走行しているシーンを見る機会が増えると思います。

**山本** ただその一方、都内での電動キックボードの違反行為や事故が相次ぐ事態を重視し、交通安全対策の一環として、本区ではホームページを活用し、ルールなどの啓発を行っています。シェアリングサービスは、好きなポートで借りて、好きなポートで返せるなど、便利なサービスであるとは思いますが、交通安全の観点から、新たなモビリティのルールなどについては慎重になるべきだと考えています。特に本区は、日本橋、銀座、築地など、多くの来街者が訪れるため、電動キックボードとの接触事故などが懸念されます。

**編** 自転車に目を向けると、交通事故発生件数は減少しているものの、交通事故全体に占める自転車事故の割合は高まっています。走行空間や使われ方が重



なる部分も多い電動キックボードはそうならないようにしないとけません。

**山本** 警視庁も発言されておりましたが、今後は、交通安全対策として取り締まりや街頭における指導警告の強化、マナーやルールの啓発が重要だと考えています。また、実証実験の結果や地元の方々の意見などを踏まえ、関係機関と連携し、適正なルールづくりも必要と考えております。



④隅田川沿いには快適な散策路、隅田川テラスが整備されている ⑤第32回オリンピック競技大会(2020/東京)の期間中、中央区には五輪のオブジェが展示された ⑥東京駅八重洲口は中央区。駅の対面では複数の再開発が進んでいる

④⑤写真提供：一般社団法人中央区観光協会

## 時代の変化に応じて駐車場の「銀座ルール」の改正を検討

**編** 駐車場についてもお聞きしたいと思います。中央区で駐車場といえば連想するのが2003年に始められた独自の取り組み「銀座ルール」です。現状の運用はどうなっているのでしょうか。

**山本** まずは現行のルールについて説明します。ご存じのとおり、東京都では一定規模以上の建築物に対して駐車場の附置義務があります。駐車場の附置は道路交通の円滑化に寄与するとともに利用者の利便性を高めますが、東京の中心、商業の中心である銀座は、間口の狭いビルも多いことから、通りが駐車場の入口ばかりになるなど、賑わいや景観への影響が懸念されるほか、歩道の切り下げによる歩行環境への影響などの課題が顕在化していました。そこで、歩行者を中心としたまちづくりを目指すため、区では、地域の実情を踏まえた独自のルールが必要であるとして、銀座の方々や東京都、警察なども数年に渡って協議を重ね、2003年に駐車場附置の銀座ルールを策

定しました。銀座ルールは、地域全体では東京都の条例通りの附置義務台数を確保することとしつつも、「集約」と「隔地」により整備する内容となっています。具体的には、小さな建物の附置義務駐車場を、大きな建物に作る集約駐車場を借りて隔地確保できる内容となっています。

**編** 2003年に策定ということで、今年で約20年が経過することになります。

**山本** はい。集約駐車場を確保する建築物、隔地をする建築物ともに堅調に建築が進んでいますが、見直しを必要とする地域の声も高まっています。

**編** どのような点が見直しの対象になっているのでしょうか。

**山本** 元来銀座は公共交通の利用者が多く、時代が進む中で特に都心においては自動車保有率の低下も大きい傾向にあります。また、隔地をする台数に対して集約駐車場の台数は多い状態となっており、駐車場の余剰が散見されています。このため、普通車両については附置義務台数の緩和を検討しています。荷捌きや身障者用の駐車場の運用改善も不可欠ですが、これらを1階に並べると、店舗をつくるスペースを確保しにくくなります。

とはいえ、単純な隔地もできません。そこで、パーキングメーターの活用による、目的地近傍での乗降が可能となる取り組みも含めたルール改正を検討しています。

**編** 今後の見通しを教えてください。

**山本** ルールの見直しには駐車実態調査、要綱改正などが必要になりますが、銀座の方々や学識経験者、東京都、警察など、様々な関係者と密に議論をし、進めています。附置義務以外にも銀座をとりまく交通環境はここ数年で変わっており、銀座の方々と対話の中では、附置義務の議論とともに、ゆとりある空間の形成、公共交通、自転車など、多岐にわたる課題認識を共有して、進めているところです。

## 中央区の価値を高める起爆剤に期待される大規模プロジェクト

**編** では最後に中央区の未来予想の話題で締めくりたいと思います。区内において「銀座・築地周辺 みどりのプロムナード構想」、「都心・臨海地下鉄新線構想」を公表されています。これらの内容を教えてください。

### 中央区で進められている注目の構想



①「銀座・築地周辺みどりのプロムナード構想」の表紙  
のパフレット表紙

画像提供(2点とも):中央区



② 2020年11月に公表された「都心・臨海地下鉄新線」

**山本** まず「銀座・築地周辺 みどりのプロムナード構想」からお話します。この構想は、首都高速道路都心環状線(築地川区間)の掘割部に蓋をかけることで、快適・良好な都市空間の創出を目指す「築地川アメニティ整備構想」(中央区)、東京高速道路(KK線)の上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用することを目指す「東京高速道路(KK線)再生方針」(東京都)の連携がベースになっています。この連携によって、銀座・築地周辺を結ぶみどりのプロムナードの創出を図るとともに、築地市場跡地の再開発、浜離宮恩賜庭園、隅田川に続く広域的な歩行者中心の水とみどりのネットワークの形成を目指すために策定しました。

**編** KK線は銀座ナインやコリドー街、インズの上を走っている道路ですよ。

**山本** はい。本構想ではKK線の上部空間には、47都道府県の花や木を使い、東京にしながら日本の自然を感じることができる空間や、地域の歴史や文化などを活かした魅力的な空間の形成などの必要性を示しており、実現すれば、緑豊かで快適な「環境都市東京」の象徴的な存在になると確信しています。また、日本橋、京橋、銀座は画廊が集中するなど、アートの街という側面もあります。その点も同時に発信していければと考えています。さらに、首都高速道路株式会社で2040年以降の開通を見据えている、日本橋上空の首都高速道路の地下化も中央区の魅力発信に大きく寄与するでしょう。

**編** 「都心・臨海地下鉄新線構想」についてはいかがでしょうか。昨年7月、国土交通省の諮問機関・交通政策審議会



32年間区政を担った矢田美英・前区長からバトンを受けた山本泰人区長。区人口の増加に備えるため、都心・臨海地下鉄新線の国や都への要請活動を強化すると話した

が事業化に向けて、検討の深度化を図るべきであると示されたことで実現性が高まっていると認識しています。

**山本** はい。東京都は、昨年7月の交通政策審議会の答申を踏まえて、都心部・臨海地域地下鉄構想について事業計画の検討を行うため、昨年9月、「都心部・臨海地域地下鉄構想 事業計画検討会」を設置し、ルートなどを検討することとしています。東京駅を經由してつくばエクスプレスとの接続のほか、区としては羽田空港への直通線も実現すれば、つくば～東京駅～銀座～勝どき～晴海などのベイフロント～羽田空港という重要な鉄道ルートとなります。ただ、乗り換えがしづらいなどの欠点があると、途端に利便性が低下しますので、駅の位置をどこにするか、アクセスをどのように確保するかなどが課題になりそうです。

**編** 壮大な構想ですね。現在、勝どき駅周辺では大規模マンションの建設が相次いでいますし、晴海も選手村跡地に大規模なマンションがつけられますから、そ

の地下鉄には大きな期待が寄せられそうです。実現すれば、中央区のポテンシャルをさらに引き上げる大きなインパクトをもたらすはずですよ。

**山本** ありがとうございます。先ほど申し上げた日本橋上空の首都高速道路は、日本の高度経済成長期における自動車社会を象徴したインフラでした。しかし、これが地下化される予定の2040年代に入ると、徒歩・自転車・公共交通・自動車・物流の5つのバランスが保たれたまちづくりが、より重要視されると思います。以前からこうした動きは顕在化していましたが、2020年春以降のコロナ禍が、このムーブメントをさらに加速させたのではないのでしょうか。

**編** 分かりました。今教えていただいた数々の構想、計画が実現したあかつきには、ぜひ私も利用させていただきたいと思います。今日は自転車、自動車、未来予想など幅広いテーマでお話いただき、非常に参考になりました。お時間をいただき、誠にありがとうございました。 PP

聞き手：本誌編集長 山本 稔 (やまもと むのる)

1959年神奈川県横浜市生まれ。1981年東京工芸大学写真工学部卒業。制作会社にて宣伝広告・商業カタログ等の写真制作に携わりながら1994年に独立し、デザイン・印刷・出版を主な事業とする(有)サン・ネットを設立。2010年より本誌編集長

## 過去の対談記事をWEBで公開しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

