

「素案」に対する都民意見の概要

7月1日に「素案」を公表すると同時に、意見募集を行い、32通のご意見をいただきました。短い期間にもかかわらず、多数の方からご意見をいただき、誠にありがとうございました。ここでは、いただいた主な意見の概要と、都市づくりビジョン改定に当たってのご意見に対する考え方を紹介させていただきます。

(1) 意見募集の結果

募集期間 平成21年7月1日から同年7月14日まで

意見総数 合計 32通

(2) 主な意見の概要と意見に対する考え方

○都市づくりビジョンの改定及び東京を更なる成熟に導く都市づくり（第1、2章）

都市づくりビジョンの改定について

- ・地域のビジョンというのは、行政主導型ではなく、住民提案型の都市計画を制定していくやり方を優先させるべき。
- ・今こそ、高層ビルからCO₂が排出される都市開発からの転換を図り、環境・緑・景観を一層重視したビジョンにするべきである。

都市づくりビジョンでは、課題に対応した需要対応型都市づくりから、めざすべき都市像を明確にし、その目標に向かって多様な主体の参加と連携によって戦略的に都市づくりを進める政策誘導型都市づくりへの転換を図ってきました。今回の改定においても、都市活力の向上や安全・安心に加え、環境、緑、景観といった視点を重視した一段高いレベルの政策誘導による都市づくりの方向性を示しています。

今後、本ビジョンに基づき策定される計画や施策については、必要に応じて住民の提案や意見も踏まえながら、地域特性に応じたまちづくりを進めてまいります。

オリンピックとの関係について

- ・オリンピック開催のために膨大な予算を組むのであれば、個々の住民が生活の質、アメニティの向上を実感できるような都市整備の充実を希望する。
- ・2016年のオリンピックは必要ないとする。必要と捉えたビジョンに伺える積極的な開発への施策展開は間違っていると考える。

都市づくりビジョンで目指す都市像は、現在の社会経済状況を踏まえ作成したものです。本ビジョンに基づき、国際競争力の強化だけでなく、環境などにも配慮された都市は、21世紀のオリンピック・パラリンピック開催の舞台としてもふさわしい都市であると考えています。

〇めざすべき都市像（第3章）

コンパクトな市街地への再編

- ・超高層を建ててわずかな空地进行創出することが、コンパクトと言えるのか。
- ・都全域を水平垂直ともコンパクトにしていくべきである。

本ビジョンで掲げるコンパクトな市街地への再編は、駅などを中心に都市機能を一層集約し、高齢者を含め誰もが暮らしやすい市街地を形成する新たな都市像を提示しており、必ずしも超高層の開発を前提にしたものではありません。特に市街地の更新を機に多様な機能を集積することにより、経済活動の活性化だけでなく、最先端技術を生かした省エネ設備の導入などにより環境負荷の低減やエネルギー利用の効率化を図ることができると考えています。

地域像

- ・谷中の静かな街並みと伝統的な歴史、自然、コミュニティを継承しようというのであれば、環状3号線は地下化（トンネル）にするなど、整備の見直しをして欲しい。
- ・中野駅周辺の地域像を「環境・緑・景観」の創出、コンパクトな都市づくりに資するもの書き換えるべきである。

地域像は、各ゾーンが東京圏の中でどのような役割を果たし、どのようなイメージの市街地になっていくべきかを、各ゾーンの特性や都としての広域的な視点などを踏まえて描いています。

谷中・根津・千駄木における環状3号線の整備にあたっては、今後「日暮里・谷中地区」のまちづくりを検討していく中で、都市計画道路整備の実現に向けて、道路線形、幅員、構造形式など、都市計画の見直しを検討していきます。

中野駅周辺については、中野四丁目地区地区計画などにより、地区で一体の開発整備を推進することにより、緑の保全と緑化の推進、資源・エネルギーの有効活用など、地区全体で環境保全型のまちづくりが進んでいくものと考えています。

○都市像の実現に向けた施策の展開（第4章）

【都市活力の維持・発展】

自転車利用等の促進

- ・安全で快適な自転車走行専用空間の充実を図り、自転車道ネットワークを完成させる必要がある。
- ・駐輪施設のサービス高度化と量的充実を図る必要がある。
- ・駐輪施設については、公的空間等の活用など公民強調しての取組が必要である。

自転車の利用促進は、環境負荷の軽減や交通渋滞の緩和などの効果が期待できます。今後の都市づくりにおいても、安全・快適に自転車を利用できるよう、主要な道路の整備などに合わせて、自転車走行空間の充実を図るとともに、交通結節点、拠点施設等を中心とした駐輪場の整備を進めてまいります。

新たな交通システム（LRT、BRT等）の導入

- ・LRTやBRTなど新たな交通システムの導入は、ビジョンで目指す都市像の実現にあたっては、非常に魅力的かつ効果的に思える。しかし、東京においてはLRTやBRTの導入空間確保は困難であり、施設などの改修は（道路利用者にとって）不便である。

コンパクトな市街地への再編にあたっては、公共交通ネットワークの充実が非常に重要であります。中でも、LRTやBRTなど新たな交通システムは、比較的身近な交通手段として少子高齢化への対応、中心市街地の活性化、環境負荷の低減なども期待できることから、需要や空間の確保なども踏まえながら導入の検討を進めてまいります。

【環境と共生する都市の実現】

環境負荷の低減

- ・環境の観点に加えてエネルギーセキュリティの観点からも、地区・街区単位でのエネルギー相互補完を可能としたインフラ整備が重要である。
- ・ヒートポンプにより活用される大気熱も有効な再生可能エネルギーの一つである。

本ビジョンにおいては、低炭素型社会への転換を大きな柱の一つとしており、都市開発等の機会を捉えて、ヒートポンプなどの最先端の省エネ技術の導入や、地区・街区単位におけるエネルギーの効率的な利用を促進し、環境負荷の低減を図っていきます。

【水と緑に囲まれた潤いある都市の実現】

緑化の推進

- ・ ヒートアイランド現象の緩和のためにも、コンクリートの面積を減らして、緑化を推進していくべきである。
- ・ 公共施設や事業所において、生垣などの緑化を推進すべきである。
- ・ 見た目を重視した水と緑のネットワークではなく、健全な生態系の保全・再生や、緑の質を重視していくべきである。

都市の緑や水辺の保全・創出を強化し、グリーンロード・ネットワークの形成や、都市開発諸制度などを活用した民有地の緑化誘導など、豊かな緑や水辺に囲まれた美しい都市空間の再生を図ってまいります。

また、河川や運河の整備における生物が生息しやすい構造の護岸整備など、生態系にも配慮した整備も推進してまいります。

【都市文化の創造・発信・継承】

風格ある景観の保全・形成

- ・ 江戸や明治時代の色彩豊かで美しい伝統の復興や、日本の文化や歴史を伝える建築物を残したり、復興すべきである。
- ・ 東京が観光都市を目指すのであれば、不揃いで色とりどりの広告・看板を規制すべき。

皇居周辺や国会議事堂、東京駅丸の内駅舎などにおいて、良質なデザインや統一感のある都市空間の形成を誘導し、首都東京を象徴する景観を創出してまいります。

また、景観上重要な公園などの周辺においては、屋外広告物の表示・掲出の適切な誘導を行い、魅力ある文化・観光拠点の形成を促進していきます。

【安全・安心に暮らせる生活環境の実現】

良質な住宅ストックの形成

- ・ 今後は、開発からストック社会へ移行を図るべきであり、中古住宅マンションの耐震化、老朽住宅のリニューアルを進めていくべきである。
- ・ 公共住宅のストックにおいても、積極的に省エネリフォームに取り組むべきである。

長寿命で環境にも配慮した住宅の供給や、マンションの長寿命化・耐震化・建て替えの円滑化などにより、良質で環境にやさしい住宅ストックの形成を促進していきます。

また、既存住宅ストックの省エネ性能を向上させるため、都民や民間事業者と連携し、省エネリフォームを促進します。

木造住宅密集地域における防災性の向上

- ・木造住宅密集地域において都市再開発を考える場合には、急速に進む高齢化を考慮し、再開発事業による土地の高度（高層）利用を図り、福祉施設（高齢者施設）中心のまちづくりに発想を転換すべきである。

災害への安全性の高い都市を実現するためには、木造住宅密集地域における防災都市づくりを推進していく必要があります。防災都市づくり推進計画における重点整備地域などを中心に、道路などの基盤整備、公園や緑地などのオープンスペースの拡大を図るとともに、地域の自立的な更新や民間の積極的参加を促進させる仕組みなどにより、建築物の不燃化、耐震化を誘導し、地域の防災性を向上させていきます。