

## パブリックコメントの結果について

実施時期：令和3年11月25日（木）～令和3年12月24日（金）

実施方法：東京都ホームページによる公募

実施概要：広く都民の皆様からの意見を反映するため、東京都にお住まいの方を対象に意見を募集

意見総数：37通115件

項目	都民意見の概要	都の考え方
01 2040年代の ベイエリアの将来 像	世界的な都市間競争にあって、臨海副都心エリアのまちづくりは、東京のためでなく、首都圏のため、ひいては国全体のため。まちづくり戦略を描き、その実現を導き出すのは東京都の実務者たち。広い視野と国を牽引する気概を持って果敢に挑むことを切に願う。	国家の競争力を決定づけるのは、世界から選ばれる都市の存在であり、それこそが東京の役割と考えます。ベイエリアは、気候危機に対応したサステナブルな次世代都市として、世界中から人と投資を呼び込み、成長と成熟が両立した持続可能な都市・東京を先導するエリアとしています。頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	これまでから大きく価値観が変わろうとしている現状では、都市開発についても、まんべんなく高度利用を行っていくのではなく、メリハリや集中、効率化を念頭にゾーニング、計画を進めていくべきと考える。	ベイエリアは、気候危機に対応したサステナブルな次世代都市として、世界中から人と投資を呼び込み、成長と成熟が両立した持続可能な都市・東京を先導するエリアとしていきます。03個別の拠点の将来像においては、それぞれの拠点の特性に生かしながら、民間の創意工夫を生かした優良な都市開発を誘導することとしています。頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	地球温暖化を一因とする海面上昇、大雨の激甚化を考慮して湾岸地区の再開発を進めるのは一度考え直すべきだと思う。再開発より海拔0m地帯が多い都内東部(江東区など)の治水対策を進めて今ある資産を保護する施策を取るという案も一つ考えてもらいたい。	気候危機への対応がスマートに埋め込まれた、水辺と緑を生かす、親しみやすく、居心地のよい都市空間を形成しており、戦略2のリスクにスマートに対応する防災・減災対策の推進において広域ゼロメートル市街地における気候変動による大規模水害リスクに備えた浸水に備えた高台まちづくりを推進することとしています。
	通勤にストレスがない。災害(地震、津波、台風など)に強い。開放感と活気。	気候危機への対応がスマートに埋め込まれた、水辺と緑を生かす、親しみやすく、居心地のよい都市空間を形成していきます。
	真のダイバーシティも考えるべき。治安維持にはテクノロジーを活用し、排除される人がいない町にしてほしい。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	2040年になれば空飛ぶキッチンカー等が発達し、各個人のベランダに空飛ぶキッチンカーが飛んでいたり、ハブとなるキッチンが注文を受け、ドローンが配送する等が実現されると思う。	戦略3に記載したとおり、先端技術を実装するまちとする取組を進めていきます。頂いた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
	スマートコンストラクション（自動運転・遠隔操作技術による建設や、緑化された環境配慮型の工事仮設物、敷地内で調達した再生可能エネルギーを建設重機の動力とする）の風景等をの将来イメージにも反映してはいかがか。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	イメージを見た感想として、家も無いのに一体どこから湧いてきて何をしに来ているのかが、正直よくわかならい。現実感のないパラレルワールドという印象を強く受けたのが正直なところ。	世界では、気候変動への危機感等を背景に、脱炭素やデジタル化の潮流が大きくなるとなっています。「サステナブル・リカバリー」を果たすための取組を力強く推し進め、世界から選ばれる都市へと進化することが、東京の果たすべき使命です。この「東京ベイ e S G まちづくり戦略2022」は、ベイエリア全域を対象に、多様な魅力をもつ各拠点の特性を生かしながら、東京ベイ e S G プロジェクトで描いた未来の都市像からバックキャストした2040年代のベイエリアを実現するための実行戦略としています。
	そんなに規制緩和して投資を集めて、どうするつもりなのか。今の東京のままだと、将来本当にダメになる。	国家の競争力を決定づけるのは、世界から選ばれる都市の存在であり、それこそが東京の役割と考えます。ベイエリアは、世界から人と投資を呼び込み、成長と成熟が両立した持続可能な都市・東京を先導するエリアであり、東京の次なるステージの都市づくりをリードしていくこととしています。

項目	都民意見の概要	都の考え方
02 バックキャストで描くベイエリアの戦略 (戦略1関連)	運河や河、海に面した街でありながら、水辺の良さが生かし切れていない。安全面に配慮した上で、水面に降りられる場所や、浜のある場所の増設を願う。	戦略1で記載したとおり、親水空間の整備など、魅力的な水辺空間を形成するとしております。具体的な整備内容に関する御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	駐車場や無料のシャワーなどが設置されれば、SUP（スタンドアップ・パドルボード）などアクティブなスポーツを愛する方も集まるようになる。	戦略1で記載したとおり、官民が連携し、様々な過ごし方や楽しみ方のできる水辺空間を創出していきます。頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。
	水辺を豊かにしてほしい。カップルでのんびり散歩できる様な穏やかな親水空間が欲しい。同時にカミソリ堤防からの脱却と水上交通の発達をお願いしたい。	戦略1に記載したとおり、水辺沿いの道路空間等は人が回遊しやすい歩行者中心の空間へ再編するとともに、レストランやオープンカフェなど、様々な過ごし方や楽しみ方でライフスタイルを提案する魅力的な水辺空間の形成を図っていきます。あわせて、戦略5に記載したとおり、舟運の活性化に向けた取組を推進していきます。
	緑が少ないので、大規模な公園を将来に残してほしい。ただ湾岸特有の強風が凄まじいので、風対策が必要。街路樹程度の整備では緑が全く育たない。公園には本格的な森レベルの緑を整備してほしい。	戦略1に記載したとおり、都市計画公園などの拡充をはじめとして水と緑のネットワークを創出していくこととしています。
	国や基礎自治体の計画等では「グリーンインフラ」について記載が増え始めたものの東京都の計画ではほとんどなかったため、ようやく時流に乗り始めた良い傾向であると思う。	戦略1の「質の高い緑と魅力的な水辺景観の形成」、戦略2の「リスクにスマートに対応する防災・減災対策の推進」における取組の1つとして、グリーンインフラの考え方を導入したエリア開発の誘導や減災効果にも資するグリーンインフラの導入の推進を進めることとしています。頂いたご意見は今後の参考にさせていただきます。
	単純にグリーンインフラを整備するだけでなく、そこで育った木が、周辺の木造ビル群に利用されるなどの循環型のグリーンインフラ整備等はいかがか。	グリーンインフラの考え方を導入したエリア開発の誘導や減災効果にも資するグリーンインフラの導入の推進を進めることとしています。頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	単なる街並み・ベイサイド風景の修景のためのインフラ整備でなく、果樹植栽や水耕栽培・養殖等を展開し、産業と一体となった景観形成を目指せると良いと考える。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	これ以上の高い建物は望まず、風、緑と水に囲まれ、自然と身体を動かしたくなる環境 (well being)	ベイエリアは、気候危機に対応したサステナブルな次世代都市として、世界中から人と投資を呼び込み、成長と成熟が両立した持続可能な都市・東京を先導するエリアとしています。03個別の拠点の将来像においては、それぞれの拠点の特性に生かしながら、民間の創意工夫を生かした優良な都市開発を誘導することとしています。ご意見は今後の参考にさせていただきます。

項目	都民意見の概要	都の考え方
02 バックキャストで描くベイエリアの戦略 (戦略1関連)	緑は、緑被率・緑化率の下限を定めるなど強力で自然と融合した街づくりを目指してほしい。数十年先や100年先を見据え木々の下を歩ける街路樹と密度、東京ベイとともに成長する大木になる樹種など、未来へと繋ぐ緑化を期待している。	戦略1「質の高い緑と魅力的な水辺景観の形成」で記載したとおり、都市計画公園などの拡充をはじめ、緑地、運河などを活用した水と緑のネットワークを形成するとともに、開発と合わせた屋上や壁面、中間階、バルコニー緑化により、自然との共生を図り、省エネルギー効果のある立体的なみどり空間を充実していくこととしています。
	ハードを綺麗にすることがまちの魅力度を高めるのに1番寄与するのは理解するが、サステナビリティの視点が欠けている。子どもの世代にしわ寄せがこないようにしてほしい。	ベイエリアの将来像は、サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した都市としております。また、昨年11月に公表した東京ベイ e S G まちづくり戦略（ドラフト）については、ベイエリア内の小中高生を対象に実施したWEBアンケートを実施し、関心の高かった将来像と取組について、メダルの数で表現して記載するなど、子どもの目線に立った街づくりを推進してきました。
	循環型社会のモデル地区を目指してはどうか。例えば、生産：都市型農業や東京湾での養殖、消費：地産地消を目指したスーパーマーケットや飲食店、再資源化（原料、肥料etc）に繋げる、併せて水素関連技術や再生可能エネルギーなど、低炭素化社会も目指す。	戦略3に記載したとおり、“もったいない”を徹底し、都市の資源を無駄なく使っていくこととしています。
	ウォーターフロントの集客は水質が大事である。水質が改善されないようでは水辺に人も集まらず、ほかにたくさん理想を掲げても計画倒れする。水質改善の具体的な行動が記載されていないので、合流改善、処理水質の向上等を記載すべきでないか。	泳げる東京湾の実現に向け、これまでの取組の推進に加え、グリーンTechなど新しいテクノロジーによる取組みを後押しすることとしています。
	ベイエリアにおいて、アクセス性や賑わいに課題のある歩道や特徴のない公園が、水際の多くを占めている現状を踏まえると、実現のためには抜本的な改変を伴う取組が必要ではないか。優先順位をつけた拠点整備を行うような具体的な戦略が必要と考える。	まちづくり戦略の進め方で示すとおり、多様な主体と連携・調整を図りながら、アクションプランに記載のとおり戦略的に取組を進めていきます。頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	水辺を生かしたまちづくりと、水質や緑化について、心地よい水辺には、水質のさらなる改善が不可欠と思います。「泳げる東京湾」の実現に期待しています。	戦略1に記載したとおり、まちに潤いを与える水辺空間を形成するため、グリーンTechによる水質改善の取組等を後押しし、「泳げる東京湾」の実現に向けた取組などを推進することとしています。
	臨海副都心エリアには、多数の大型貨物自動車が行き来し、機能分担や広幅員道路の空間構成を整序していく必要がある。歩行者空間は随所に段差や行きどまりがある。開発初期の施設の多くは建替えや更新の時期で、空間構成の再構築を進める格好の機会である。	臨海副都心の都市空間構成をレビューするとともに、ニーズに応じた柔軟かつ複合的な民間開発を誘導することとしています。

項目	都民意見の概要	都の考え方
02 バックキャストで描くベイエリアの戦略 (戦略2 関連)	<p>太陽光発電、蓄電池やエネルギーの面的利用の促進等によって、まちのレジリエンスが一層向上する。地域全体のエネルギーの自立化・多重化を実現するのは、太陽光発電やCGS等の自立分散型発電施設、蓄電池やCGSを中心としたエネルギーの面的利用である。</p> <p>東京都には木密地域をはじめとして、地域の問題を解決するための種地としてもベイエリアを活用。</p> <p>期限が近い防災備蓄食料品を調理するレストランをつくるアイデア。これにより、防災備蓄食料品のフードロス対策につながると考える。</p> <p>主に取組む拠点に、青海・台場は位置づけられていない。商業施設や観光施設が集積しており、多数の来街者が訪れることを踏まえ、防災拠点として先導的に整備すべきではないか。物資輸送の水上輸送基地として、デジタル等を活用した一層の整備が必要である。</p>	<p>戦略2の防災・減災対策として自立分散型発電施設の立地促進によるエネルギーの安定供給と事業継続性を挙げており、また戦略3ではエネルギーマネジメントシステムによるエネルギー利用の効率化、最適化を挙げています。ゼロエミッション東京の実現のためにも、再生可能エネルギーの最大限の活用のほか、エネルギーを効率よく利用する仕組みの導入も必要であると考えています。</p> <p>戦略2に記載したとおり、ベイエリアは、空間のリダンダンシーとして、東京全体の迅速な復旧、復興に貢献できる機能を確保していきます。</p> <p>頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。</p> <p>頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。</p>
02 バックキャストで描くベイエリアの戦略 (戦略3 関連)	<p>自然エネルギーファーストへ（自然との共存）</p> <p>脱炭素のエネルギー源として水素活用が今後の軸となる。一方で、水素直接利用には導管の新規敷設が必要であり、経済負担が強られるため、水素活用の多様な選択肢として、水素キャリアとしての合成メタンメタネーションの活用も提案する。</p> <p>水素インフラについて、水素の利用だけでなく、再エネの安定性確保や大規模停電時等の防災やリダンダンシーの側面でも、またエネルギーの現地消費の側面でも、「水素ガスライン」の整備や「大規模エネルギー貯蔵」を試みてほしい。</p> <p>再エネ導入・CO2削減について、空港での太陽光発電導入が記載されていますが、発着や火災等に問題ない範囲で広大な敷地・建物を隅々まで活用してほしいと思います。また、大規模な都市実証実験場として研究開発の拠点となることを期待している。</p> <p>(新木場)「木の伝統文化から発展する資源循環の先進技術のまち」の追加のご検討をお願いします。</p> <p>先端技術・テクノロジー先行ではなく、地域特性を踏まえ、来街者や居住者がどのような生活やサービスを求めているのか想定したうえで、導入することが重要。民間事業者の視点に立ち、実証・実装しやすい場の整備や大胆な規制緩和等を検討すべきである。</p> <p>輸送用ドローンや垂直離着陸飛行機の運用を考慮したまちづくり戦略がない。</p> <p>全ての生産活動をロボットが担い、人間は消費するだけの街。</p>	<p>戦略3に記載したとおり、都市再生特別地区の活用などによる100%脱炭素化の取組や、水素をまちのエネルギーとして先導的に導入するなど、エネルギー利用の効率化、最適化への取組を推進していきます。</p> <p>メタネーションに関する頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。</p> <p>戦略3に記載したとおり、水素をまちのエネルギーとして活用していくこととしています。頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。</p> <p>戦略3に記載したとおり、空港の施設・車両のCO2削減を推進、再生可能エネルギー活用加速を進めることとしています。頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。</p> <p>戦略3において、“もったいない”を徹底し、都市の資源を無駄なく使う取組の1つとして、木の伝統文化と新たな先端技術が融合し、新たな価値が創出をしていくことを位置付けました。</p> <p>「ひと」のためのデジタルなどを実装していく必要があるため、戦略3では「ひとと地球のためのデジタルと先端技術をまちの隅々まで実装」としています。規制緩和に関する頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。</p> <p>頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。</p> <p>戦略3に記載したとおり、先端技術を実装するまちとする取組を進めていきます。頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。</p>

項目	都民意見の概要	都の考え方
02 バックキャストで描くベイエリアの戦略 (戦略3関連)	空飛ぶクルマで通学や出勤や観光をしたい。今は東京ヘリポートが8:30から16:30までしか使えないですが、ベイエリアや都心に10箇所ぐらい着陸できる場所が増えて欲しい。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	ニューヨークのように都心(築地や東京駅、湾岸や河川敷)に空飛ぶクルマやヘリコプターが降りれるようになると嬉しい。東京ヘリポートも夜間利用できるようになると嬉しい。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	湾岸沿いの水害対策も鑑み、地上以外に空の乗り物をもっと充実して欲しい。ヘリや空のモビリティが飛び交う未来都市を期待。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	一人乗り水上マイクロモビリティのシェアリングサービス(舟運をより身近にするアイデア)。個人で気軽に水上移動できるモビリティを開発し、普及させる。これにより、浅草～東京ベイエリアの舟運がより身近なものになると考える。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	動く橋・メガフロート(AI技術を活用した新しい交通インフラのアイデア)。陸上の交通混雑や船運等をAIが考慮し、最適な場所に自動で橋がかかる技術を開発する。無駄なインフラコストを削減できるとともに、災害時等に必要な場所に設置することも可能。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	外国人観光客がより行きたいと思える場所にすることが重要だと考えている。台場、青海など物理的に隔離しやすいエリアについては、規制緩和をして近未来的な世界を体験できる場所にはいかがか。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	東京湾における江戸前の魚や高級魚等の養殖技術研究所を創設し、養殖技術の確立、養殖魚を使った飲食店や海産物の商品化を行い、江戸前再生を掲げて養殖に取り組むエリアにはいかがか。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	実証実験をおこなう空間では、新しいまちづくり・空間づくりの検討が可能。①居心地よく生活・滞在・活動できる空間②対象となる人々③求められる交通、輸送サービス④提供される飲食やサービス⑤新しいまち・空間における法規制	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	川や海といった水面においては、メガフロート(浮体式構造物)の活用が考えられる。現行法規や前例に囚われず、新たな発想で空間を創る実証実験に適する場所・空間になると考える。多くの面で効果が期待できると考える。	戦略3では最先端の「海洋×Tech」を研究開発する海上都市の検討も取組として記載しています。東京湾ならではのベイエリアの強みとなる活用を検討していきます。

項目	都民意見の概要	都の考え方
02 バックキャストで描くベイエリアの戦略 (戦略4 関連)	水辺、公園のリデザインや規制緩和、ふ頭の利活用等、交通インフラ整備以外の公共投資について、地区特性に応じ、ベイエリアだからこそその魅力づけを行う具体的な方向性が必要ではないか。	戦略4において、民間提案や活力を生かせる仕組みを導入し、公共空間も含めたトータルなコンセプトやデザインによるベイエリアならではのエリア開発を促進していくこととしています。
	青海等の土地利用が進んでいないエリアにおいては、規制緩和や公園／宅地間の区域等の柔軟な変更、地区計画の見直しなど、民間事業者が活用しやすいような誘導が必要ではないか。	戦略4において、民間提案や活力を生かせる仕組みを導入し、公共空間も含めたトータルなコンセプトやデザインによるベイエリアならではのエリア開発を促進していくこととしています。
	所有地、未利用地、港湾用地、公園、土地属性に応じた戦略が必要。ベイエリア固有の環境や施設状況を明らかにし、各将来像を実現するための具体戦略を検討いただきたい。(大規模なMICE・エンタメ施設、屋外空間を活用したイベント・エンタメの場等)	2章の戦略において、可能な範囲で、取組における記載に拠点名を追加しました。戦略4において、民間提案や活力を生かせる仕組みを導入し、公共空間も含めたトータルなコンセプトやデザインによるベイエリアならではのエリア開発を促進していくこととしています。
	(臨海副都心) 既存の施設分布や未利用地の有無等を踏まえて、地区特性に合わせた拠点整備が必要。不採算な施設の運営を持続可能にし、世界から人・投資を呼び込むような拠点を民間投資で実現するために、具体的な方策の検討が必要。	戦略4において、民間提案や活力を生かせる仕組みを導入し、公共空間も含めたトータルなコンセプトやデザインによるベイエリアならではのエリア開発を促進していくこととしています。
	(台場・青海) 国際観光拠点化を図るために、どのような観光拠点を目指し、どう実現するのか。シンボルプロムナードや水際の公園は、どのように居心地のいい空間に変えていくのか、具体策が見えない。使い方のイメージも検討が必要。	戦略4において、民間提案や活力を生かせる仕組みを導入し、公共空間も含めたトータルなコンセプトやデザインによるベイエリアならではのエリア開発を促進していくこととしています。
	(台場・青海) 30年が経過する当エリアにおいては、With/Postコロナ時代を見据え、次のステージに移行し、都心エリア唯一無二の親水空間をいかしたまちづくりがさらに推進されることを期待する。	戦略4において、民間提案や活力を生かせる仕組みを導入し、公共空間も含めたトータルなコンセプトやデザインによるベイエリアならではのエリア開発を促進していくこととしています。
	水辺沿いの道路空間のほか、海上公園においても人が回遊しやすく、各施設等も含めた一体的な利活用による賑わいのある歩行者中心の空間へ再編(必要に応じて規制緩和の推進)していくことが有益と史料する。	戦略4において、民間提案や活力を生かせる仕組みを導入し、公共空間も含めたトータルなコンセプトやデザインによるベイエリアならではのエリア開発を促進していくこととしています。
	ベイエリアは道が広くて大きな建造物が多いのが良いところもあるが、道を歩きながら気軽に立ち寄れる路面店みたいなものが増えてくれると嬉しい。店舗の区画ももう少し細かいエリアがあるとよい。	戦略4に記載したとおり、臨海副都心などにおいて、ニーズに応じた柔軟かつ複合的な民間開発を誘導していきます。
	例えば、水辺に向かって路面店が並んでいるようなところがあると、景色も良いし、街歩きがもっと楽しくなる。	戦略4に記載したとおり、臨海副都心などにおいて、ニーズに応じた柔軟かつ複合的な民間開発を誘導していきます。
	小規模な建物は、難しい側面があるかもしれないが、耐震性を担保しつつ、うまく路面店風、のエリア・建造物を考案して開発してくれると嬉しい。	戦略4に記載したとおり、臨海副都心などにおいて、ニーズに応じた柔軟かつ複合的な民間開発を誘導していきます。
	賑わいスペースでも必要があるが、ショップ施設が少ないため、商業施設を増やし、都民や区民の皆さまの協力をえながらどのようなベイのまちづくりを目指していくのか、みんなで議論してほしい。	戦略4に記載したとおり、臨海副都心などにおいて、ニーズに応じた柔軟かつ複合的な民間開発を誘導していきます。

項目	都民意見の概要	都の考え方
02 バックキャストで描くベイエリアの戦略 (戦略4 関連)	横浜の赤レンガ倉庫街のような産業の遺産を活用した商業施設の開発でオリジナリティーの溢れた魅力的な街に生まれ変わると思う。	戦略4に記載したとおり、区部中心部に近接した利便性や恵まれた緑、運河の水面を生かすとともに、歴史的資源がある場合には、都市づくりとの両立を図るなどの配慮をしつつ、東京ならではの質の高い建築デザインとベイエリアの新たな魅力となる景観を誘導していきます。
	機能を継続しながら円滑に都市更新ができるよう、常に建築敷地と同規模の公園を確保する。これにより未来永劫、円滑に機能更新が可能。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	区画壁や水回り等をフレキシブルに変更できる建築の開発と、対応する法規制を整備することで、フレキシブルに用途変更が可能な建築を開発するアイデア。これにより、地域の課題に柔軟に対応する公共公益施設整備が可能になると考える。	戦略4に記載したとおり、研究・学術・ものづくりや文化・芸術など新たな視点を重ね合わせた複合的な用途の配置や住宅地のにぎわいや交流の創出、サテライトオフィスなど新たな働き方を支える複合的な用途の配置等を誘導することとしています。
	(有明) MICE・東京国際展示場(ビッグサイト)について、「ビッグサイト等展示場の方向性について検討すること」を盛り込んでほしい。「アジアの展示場」としての相対的位置は低下しつつあると考えられる。	東京ベイ e S G まちづくり戦略では、海外競合都市において、M I C E 受け入れ施設の大型化、複合化が進展しているとの認識のもと、都市の国際競争力の更なる強化に向け、高い経済波及効果をもたらし、ビジネス・イノベーションの機会創出や文化の発信などにつながる M I C E 機能を充実していくこととしています。
	人を集めるには、安心感も必要と思う。安全性や治安にも力を入れることが大切で必要不可欠な要素と思います。観光の側面でも、例えばライトアップなどで、夜間でも広いベイエリアを恐れず移動できる明るさや雰囲気づくりも重要だと思う。	戦略4に記載したとおり、夜のにぎわいや活気を演出する地区では、土地利用の特性に応じた照明により、都市全体の夜間景観にメリハリをつけていくこととしています。
	現在新木場エリアで、ライフサイエンス等の新産業の立地が見られることに鑑み、「ライフサイエンス、新世代物流をはじめとする新産業の施設の立地」のつかのご検討をお願いします。	戦略4において、土地利用の転換などにより、新たな価値の創出に資する新産業の施設の立地を促進し、多様なイノベーションを創出していくことを位置付けました。
	お台場、青海地区へのIR誘致を明記してほしい。臨海地区に住む住民の立場としても、青海地区の発展は重要視しているが、それにはIR誘致が不可欠だと考える。	I R について、都は、メリット・デメリットの両面から総合的に検討しています。



項目	都民意見の概要	都の考え方
02 バックキャストで描くベイエリアの戦略 (戦略5 関連)	臨海地下鉄、羽田空港アクセス線は早急実現すべきである。リニア品川駅へのアクセスも宿題だが、当面は舟運やBRTで対処し、将来的には品川地下鉄の延伸を検討すべき。	戦略5に記載したとおり、都心部・臨海地域地下鉄、羽田空港アクセス線など鉄道ネットワークの充実強化を図っていくこととしています。人とモノの自由な移動を支えられるよう、品川と臨海副都心とのアクセスなどを含め、まちの魅力と活動の基盤となる交通ネットワークの構築を検討していきます。
	臨海地下鉄・羽田アクセス線・品川地下鉄を着実に、早期に実現してほしい。それまでの対策として、BRT拡充、舟運の活性化を早期に実現して欲しい。舟運は、どのように民間を活用するのか検討が必要である。BRTは、臨海副都心と品川の接続を検討してほしい。	戦略5において鉄道、道路ネットワークの充実強化を示しており、臨海地下鉄、羽田空港アクセス線、品川地下鉄の取組を具体的に記載しています。舟運の活性化に関する頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。ベイエリアと品川とのアクセスを含め、まちの魅力と活動の基盤となる基幹的交通ネットワークの構築を検討していきます。
	新空港線（蒲蒲線）も推進して欲しい。	新空港線については、東急東横線等との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿等や東京都北西部と羽田空港とのアクセス利便性が向上すると効果が期待されており、引き続き、新空港線の事業化に向けた関係者との取組を加速していきます。
	自転車と船による移動主体での交通環境作り。	戦略5に記載したとおり、ベイエリアにおいて自転車通行環境の整備を促進するとともに、舟運については、通勤・観光の利用拡大など、舟運の活性化に向けた取組を着実に推進していきます。
	舟運を移動手段として維持するため、通勤・通学などの利用を前提とするまちづくりとの連携が必要と考える。業務や住居、文化交流・学術区域等を水辺に整備、公共交通機関並みの利用料、バス並みの運航ダイヤ、財政的支援等の施策も必要となる。	舟運の活性化に向け、認知度を高めるためのPR、船着場周辺でのにぎわい創出や利便性向上に向けた取組を踏まえ、今後も、新規航路の開拓など舟運活性化に関する取組を実施し、身近な観光、交通手段として定着するよう、関係局と連携しながら取り組んでいきます。いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
	例えば水陸両用自動運転バスを導入、路線網を張り巡らして、人にやさしい移動手段の充実を目指してはいかがか。	ベイエリアにおいては、海に囲まれているという地域特性を最大限に生かすことが移動や魅力の向上のためには重要だと考えます。今後、過ごしたい場所を考慮しながら、船着場の整備やにぎわい創出を図り、舟運による臨海部の回遊性向上に向け、官民が連携し、航路の充実を促進していきます。
	防災性の面で持続可能で安全安心な暮らしのイメージは持ちにくい。防災対策がより具体的に示されるべきと考える。地震等の影響を受けにくい地下に陸地とつながるトンネルネットワークを整備、地上部に災害時も機能する舟運物流拠点・避難拠点を整備。	戦略5に記載したとおり、「まちの魅力や活動の基盤となる快適で多様な移動手段の充実」において、鉄道や道路のネットワークの充実強化を進めていくこととしています。また、戦略2に記載したとおり、「リスクにスマートに対応する防災・減災対策の推進」において、防災船着場等の整備を進めていくこととしています。
	臨海部の舟運を活用するよりも、例えば浮き沈みするような線路を用いた海列車を整備し、世界から注目されるインフラ技術を発信する未来都市を実現するのも一案と考える。	ベイエリアにおいては、海に囲まれているという地域特性を最大限に生かすことが移動や魅力の向上のためには重要だと考えます。今後、過ごしたい場所を考慮しながら、船着場の整備やにぎわい創出を図り、舟運による臨海部の回遊性向上に向け、官民が連携し、航路の充実を促進していきます。
公共船着き場の開放に伴い、海域のレジャー使用機会が増加すると思われるが、舟運事業者等と共生し、安全に舟運事業を展開していく為には、レジャー用の水域を定める、現在統一されていないを海上交通の標識を、ベイエリア全域統一していくことが必要となる。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。	

項目	都民意見の概要	都の考え方
02 バックキャストで描くベイエリアの戦略 (戦略5 関連)	羽田空港の機能強化による交流人口増の施策や、空港線（京急線、アクセス線）の沿線整備も重要な観点。滑走路の追加整備による空港キャパシティの充実を検討してほしい。川崎側との連携により、大田区が強い「ものづくりの町」の活性化を実現してほしい。	戦略5に記載したとおり、羽田空港の機能拡充を通じて増大する航空需要への対応を強化することとしています。また、羽田空港アクセス線や新空港線など鉄道ネットワークの充実強化を図っていくこととしています。頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	300m以上の超高層ビルがもっとたくさん建っている都市造りをして欲しい。そしてそのためには羽田空港の新ルートを一刻も早く廃止して欲しい。	羽田空港周辺において、国は航空法による高さ制限を超える建築物の計画などについて、個別に安全性を確認した上で特例の承認を行っており、航空機の安全性と都市開発との共存を図っています。また、将来にわたって、東京が国際競争力を持って持続的な発展を続けていくためには、国内外に豊富なネットワークを有する羽田空港の機能強化を図ることは不可欠であります。羽田空港の新飛行経路について、国からは、羽田空港の機能強化策といたしまして、滑走路の使い方についてあらゆる可能性について技術的な検討を行ったところ、現在の滑走路の使い方が最も効率的であると判断されたと聞いております。
	東京ヘリポートについて、防災にも重要である東京ヘリポートも活かしたまちづくりを期待しています。	東京ヘリポートは、災害発生時の航空輸送基地として指定されている国内最大の公共用ヘリポートです。今後とも東京都内のみならず国内ヘリコプターの運航拠点としての役割を担っていきます。
	晴海4丁目の商業開発が成功すれば新たな人流と賑わいが生まれると思う。臨海地下鉄が必要なことはもちろんだが時間はかかる。外国からの訪問者にもわかりやすいバスやBRT、自転車の利用の案内もあると良い。	ベイエリアの地区内交通ネットワークの充実、自転車走行空間の整備促進などを進めていきます。
	都内は交通量が多く、小さい子供を散歩させるのに不安を感じているので、歩道の拡張や自転車道の整備、車の自動運転化や、空飛ぶ車の実用化による地上の交通量の削減がされると嬉しい。	水辺沿いの道路空間等は、人が回遊しやすい歩行者中心の空間へ再編していきます。また臨港道路等における自転車通行空間や海上公園内のサイクリングルートのネットワーク化を進め、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進していきます。自動運転車の普及とともに路肩側の車道空間であるカーブサイド、自転車通行空間及び歩行者道路空間の創出を実現していきます。東京ベイeSGプロジェクトを推進し、広大な埋立地で最先端テクノロジーを実装するエリアとして開放し、空飛ぶクルマなど次世代モビリティを実装していきます。頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	交通機関の連携を図り、自動車の抑制に取り組み、緑を増やして歩けるような工夫の必要がある。子どもたちでもペットでも障害者でも歩ける空間にしてほしい。	多様な交通モードとMaas等の交通サービスを組み合わせ、利用者目線のスムーズな移動の実現に向けた取組や、都市計画公園などの拡充をはじめ、緑地、運河などを活用した水と緑のネットワークを形成を進めていきます。
	横浜エアキャビンのような海の上を通る都市型ロープウェイを整備することによって、東京湾臨海部のアクセス性の向上や品川から豊洲等への新たな賑わい動線を創出できると考える。	ベイエリアのまちづくりを進めるにあたり、既存の鉄道路線やバス路線等による公共交通ネットワークの有効活用やまちづくり戦略に掲げた鉄道路線の整備、舟運の活性化、地区内交通の充実などにより、快適で多様な移動手段の充実を図っていきます。頂いた御意見については、今後の参考とさせていただきます。

項目	都民意見の概要	都の考え方
02 バックキャストで描くベイエリアの戦略 (戦略5関連)	各移動手段が有機的に結合・接続することでまちの回遊性がさらに高まり、より一層まちの訴求力を高めることができると考え、交通事業者等の連携強化を期待する。	移動手段については、E Vバス、舟運、シェアリングサービス、パーソナルモビリティなどのモードを組み合わせ、ベイエリアならではの地区内交通ネットワークの充実を図っていくこととしています。
	「国際交流拠点」品川との交通軸は不可欠である。具体的にはベイエリアと品川駅を直接結ぶ鉄道やロープウェイ、環状4号線の台場延伸や、次世代モビリティに期待したい。MaaSや運賃設定や地区内passなどソフト面も重要。	品川と臨海副都心とのアクセス、臨海副都心と中央防波堤とのアクセスを含め、まちの魅力と活動の基盤となる交通ネットワークの構築を検討していきます。また複数の交通機関と自転車シェアリングなどをシームレスにつなぐ利用環境の構築を進めます。
	湾岸に近隣接する品川や東京駅などだけではなく、六本木、渋谷、新宿、錦糸町や大田区に多い町工場など、既存市街とのアクセス性や連携強化についても盛り込む必要がある。産業やイノベーションに繋がる。	戦略5において鉄道、道路ネットワークの充実や舟運の活性化、BRTなどにより、快適で多様な移動手段の充実を図っていくこととしております。いただいた御意見は、今後の参考とさせていただきます。
	東京は有数の島を抱える自治体であり、竹芝栈橋や羽田空港などが玄関口となっている。地域内での舟運やクルーズ船だけではなく、島嶼部との交流も活かしたまちづくりに期待する。	浜松町・竹芝の将来像に記載したとおり、羽田空港や伊豆諸島・小笠原諸島との結節点にふさわしい観光の拠点として活力とにぎわいの拠点を形成していくこととします。
	臨海部や天王洲と品川を繋ぐ、自動運転による円滑で快適な交通インフラの整備が重要な課題になる。小型パーソナルモビリティ等で移動できる道路の整備を進める。臨海副都心と品川のアクセス性向上には、ロープウェイの整備も有効な手段ではないか。	戦略5に記載したとおり、人とモノの自由な移動を支えられるよう、品川と臨海副都心とのアクセスなどを含め、まちの魅力と活動の基盤となる交通ネットワークの構築を検討していきます。
	臨海副都心エリアでは、鉄道駅から各施設へのアクセスや各施設を相互に繋ぐ地区内交通が必要である。パーソナルモビリティなど多様な交通手段、自動運転やMaaSなど、DX時代にふさわしいサービス、民間主導によるきめ細かなサービスを提供してほしい。	E Vバス、舟運、シェアリングサービス、パーソナルモビリティなどのモードを組み合わせ、ベイエリアならではの地区内交通ネットワークの充実を図っていくこととしています。また、多様な交通モードとMaaS等の交通サービスを組み合わせ、利用者目線のスムーズな移動の実現に向けた取組を進めていきます。

項目	都民意見の概要	都の考え方
03 個別の拠点の将来像	<p>(品川) ベイエリアの活性化を考える上でも、品川からどのように人の流れをつくり、ベイエリアに繋いでいくのか、ベイエリアと品川の役割分担をどのように考えるのかなど、品川の将来像の中で、具体的な取組が盛り込まれると良いと考える。</p>	<p>3章において、品川を含むベイエリアの個別の拠点の将来像を示し、たとえば、品川・天王洲・北品川においては、羽田空港との近接性や、リニア中央新幹線、品川地下鉄、駅の再編、環状第4号線の整備などによる利便性の高い広域交通結節点の形成を生かし、最先端テクノロジーの研究機能などが集積し、イノベーションが生まれ続ける国際的な拠点が形成を位置付けています。頂いた御意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
	<p>「品川・天王洲」エリアには、品川・田町ガイドライン2020にも示される“品川浦・旧東海道地区”が存している。ここでは、旧東海道の伝統・文化や品川浦という水辺資源を活かしたまちづくりが進められている。品川浦・旧東海道地区の将来像を加えてほしい。</p>	<p>北品川の将来像として、中核的な拠点品川の南の玄関口として、旧東海道品川宿や品川浦周辺の水辺など良好な環境を有し、文化性を兼ね備えた国際交流都市のまちづくりを推進していくことを位置付けました。</p>
	<p>(大井) 大井ふ頭は物流の拠点でありながら、コンテナ車両による慢性的な渋滞が発生し、物流施設従事者は通勤の不便さを甘受している。施設の機能更新・高度・効率化のため、渋滞に対する環境整備（羽田空港アクセス線駅の設置や舟運など）が必要。</p>	<p>都は、東京港総合渋滞対策に基づき交通混雑の解消に向けたソフト対策を積極的に進めてきており、コンテナ車両の減少も図ってきました。また、ベイエリアのまちづくりを進めるにあたり、既存の鉄道路線やバス路線等による公共交通ネットワークの有効活用やまちづくり戦略に掲げた鉄道路線の整備、舟運の活性化、地区内交通の充実などにより、快適で多様な移動手段の充実を図っていくこととしています。頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。</p>
	<p>(有明) 有明をどんなまちにしたいか、その中でのアーバンスポーツパークの位置づけ、アーバンスポーツパーク及び周辺施設に求めたいもの、意見交換を行ってほしい。</p>	<p>都は、臨海副都心・有明北地区について、まちの将来像を「東京2020大会のレガシーをはじめとした多様な機能の集積により、魅力的なライフスタイルを楽しめる複合市街地」とするとともに、大会の競技施設が集積する「有明レガシーエリア」と位置付け、スポーツを通じたウェルネスを実現することとしています。</p> <p>「有明レガシーエリア」の中でも、有明アーバンスポーツパーク（仮称）は、東京2020大会の仮設競技施設を活用した若者に人気のある都市型スポーツの場を整備することとしています。具体的には、大会時の仮設競技施設を活用した大会レガシーゾーンをはじめ、地域の賑わい創出に貢献する施設を併設し、運営は民間事業者の創意工夫を活かす手法を検討しています。令和3年2月には、検討を進め計画を具体化していくため、将来運営を行っていく意欲のある民間事業者から意見を伺うヒアリングを実施しました。</p> <p>引き続き、今後の地域の賑わい創出に貢献する施設となるよう、様々な方からの意見を聞きながら、検討を進めていきます。</p>

項目	都民意見の概要	都の考え方
03 個別の拠点の将来像	<p>(有明) アーバンスポーツはストリート文化と密接な関係があり、自由な雰囲気のみちと調和するのではないか。ストリートミュージシャンや大道芸人やブレイクダンサーが広場で街にきた人を楽しませてくれるような、そんな明るいまちをイメージしている。</p> <p>(台場・豊洲) 交通機関に連携を行いながら賑わう場所だけでなく緑の政策、交通基盤等の集積に取り組む必要がある。</p> <p>(台場・青海) 「回遊しやすい歩行者中心の空間」が謳われているが、台場・青海周辺の街区は大きく、ヒューマンスケールとは言い難い。次世代小型モビリティやロープウェイ等、輸送と楽しさを両立するような移動手段の検討が必要ではないか。</p> <p>(台場・青海) 現状の台場・青海地区は、オフィスとしてはマーケットが弱いエリア。スタートアップの集積や技術のショーケース化を実現させるには、都心とは違うキャラクターや魅力、大胆な規制緩和を打ち出すべきではないか。</p> <p>(台場・青海) 世界に通じるような新たな東京の水辺・都市景観の創出を目指す旨盛り込むことができると、民間開発を誘発しやすい。既成の用途構成にとらわれない、多様化・複雑化するアクティビティに対し、より柔軟に、可変的に対応できる場づくりを促す。</p>	<p>都は、臨海副都心・有明北地区について、まちの将来像を「東京2020大会のレガシーをはじめとした多様な機能の集積により、魅力的なライフスタイルを楽しめる複合市街地」とするとともに、大会の競技施設が集積する「有明レガシーエリア」と位置付け、スポーツを通じたウェルネスを実現することとしています。</p> <p>「有明レガシーエリア」の中でも、有明アーバンスポーツパーク（仮称）は、東京2020大会の仮設競技施設を活用した若者に人気のある都市型スポーツの場を整備することとしています。具体的には、大会時の仮設競技施設を活用した大会レガシーゾーンをはじめ、地域の賑わい創出に貢献する施設を併設し、運営は民間事業者の創意工夫を活かす手法を検討しています。頂いた御意見も参考に、地域の賑わい創出に貢献する施設となるよう、引き続き検討を進めていきます。</p> <p>人やモノの自由な移動を支える交通ネットワークの構築や多様な交通モードとMaaS等の交通サービスを組み合わせ、利用者目線のスムーズな移動の実現に向けた取組を進めていきます。</p> <p>EVバス、舟運、シェアリングサービス、パーソナルモビリティなどのモードを組み合わせ、ベイエリアならではの地区内交通ネットワークの充実を図っていくこととしています。</p> <p>規制緩和に関する頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。</p> <p>戦略4において、民間提案や活力を生かせる仕組みを導入し、公共空間も含めたトータルなコンセプトやデザインによるベイエリアならではのエリア開発を促進していくこととしています。</p>

項目	都民意見の概要	都の考え方
03 個別の拠点の将来像	中央防波堤エリアは東京の食を支える農業・水産業の高度生産工場や技術開発・研究拠点を整備する。ゴミによって埋め立てられた土地から人を育む食材が生み出されるというストーリーは、都市づくりのコンセプトとして大変意義深い。	中央防波堤エリアは、テクノロジーの大規模な実装エリアの創出に向けて、法的・技術的な制約を踏まえながら、自由度の高い実験プロジェクトを展開。また、将来的には新たなイノベーションを創出する一大拠点が形成し、「自然」と「便利」が融合する持続可能な都市を実現する取組が推進するとしています。
	(臨海副都心) 臨海副都心エリアのまちづくりが成功の鍵を握ると考える。このエリアをどのようなまちに育てていくのか、明快なコンセプトが欲しい。イベントやレクリエーションなど非日常を味わえる場を提供し、世界に誇れる先導的なまちではないだろうか。	臨海副都心は、臨海地域の都市づくりの計画などに基づき、世界中から人、物、情報が集まるMICE、国際観光機能が集積し、国内外の人々でにぎわうエリアとして発展してきました。東京ベイeSGまちづくり戦略は、世界から人と投資を呼び込み、成長と成熟が両立した持続可能な都市・東京をリードするベイエリアとして発展させていくための次世代の都市モデルとなる成長戦略であり、その将来像の実現に向けて取り組んでいくこととしています。
	(新木場) 新木場駅は利便性は高いものの、駅周辺利便施設については十分な集積があるとは言えず、広大であることから、「駅周辺利便施設の整備拡充」「自動運転を含めた新たな域内交通の導入」の追加のご検討をお願いします。	新木場における拠点の将来像において、駅周辺では良好な交通利便性を生かし、生活利便施設が拡充されるとともに、舟運が活性化され、都市開発に合わせた活力とにぎわいの拠点が形成されることを位置付けました。
04 東京ベイeSGまちづくり戦略の進め方	個人の土地の所有権を認めない特区とし、国や大企業の都市計画をアジャイルに実行可能な人工都市にする。	東京ベイeSGまちづくり戦略の進め方において記載のとおり、必要な規制緩和は検討していきます。頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	これから誰が何をどうするのか、都庁はそのうち何の役割を担うのか、税金は使うのか、資産は手放すのか、規制は緩和してしまうのか、そして将来、生活者としての都民はこのプロジェクトとどのような面に関わるのか、わかりやすい説明をお願いしたい。	今回公表した東京ベイeSGまちづくり戦略において、当面の取組や今後の工程など、具体的な進め方について記載を追記しました。今後とも、都民の皆様幅広く理解を得られるよう周知を図っていきます。
	「2040年における生活スタイルや生活シーン」を具体化し実現するため、一旦、現在の法規制や土地の歴史・しがらみを取り払って、自由な発想の下で検討することが必要と考える。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	低未利用地、公園等の公共用地、川や海の広大な水面等がある。現在の法規制やこれまでの前例を排除したうえで活用方法を考え、まちづくり・空間づくりの実証実験をおこなうことで、「2040年代の生活スタイル・シーン」の具体化や実現につながると考える。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。

項目	都民意見の概要	都の考え方
04 東京ベイ e S Gまちづくり戦略の進め方	全体を通じて将来像をよくまとめているが、誰がどのように実施していくかが大切だと思う。たとえば、東京都が事業主体となって行うものを例示するなど。	東京ベイ e S Gまちづくり戦略の進め方で示すとおり、多様な主体と連携・調整を図りながら、アクションプランに記載のとおり戦略的に取組を進めていきます。
	東京ベイ e S Gまちづくり戦略は、e S Gプロジェクトの実行戦略という位置づけとされているが、具体的な取組まで表現されていないため、今後の具体的なアクションプランを盛り込むべきはないか。（どのような時間軸で、誰がどのような方法で実行していくのか等）	4章において、3か年アクションプランを記載するとともに、都は自ら取り組む事業を積極的に推進するとともに、広域的なリーダーシップを発揮し、関係者による都市づくりの取組を推進していくこととしています。
	臨海副都心は、都心からのアクセシビリティや航空法による建物高さの制限があり、容積緩和というインセンティブが働きにくい。そういった個々の地域特性も踏まえて、民間誘導の具体策まで踏み込んだ検討が必要ではないか。	都心部・臨海地域地下鉄の沿線地域では、未処分地、低未利用地の活用により、高度利用を図りながら、スポーツ、エンターテインメント、エキシビション、ホテル等の機能を導入していくこととしています。
	広大な公園・未利用地等の活用に向けて、民間としてどのように動いたらいいのか不明瞭。既存の枠組みの見直しや実行体制等について検討が必要であり、多岐に渡る分野に横断的に取り組む必要がある。庁内関係局間の綿密な連携が非常に重要。	戦略4において、民間提案や活力を生かせる仕組みを導入し、公共空間も含めたトータルなコンセプトやデザインによるベイエリアならではのエリア開発を促進していくこととしています。また、4章において都の推進体制を強化していくこととしています。
	防災機能と魅力的な水辺空間をどのように両立させるのかは、今後ベイエリアを整備するうえで重要なテーマ。グリーンインフラ等の取組をどのように実現するのかについては、東京都と民間事業者の役割を明確にするなど、より進んだ議論が必要ではないか。	東京ベイ e S Gまちづくり戦略の進め方で示すとおり、多様な主体と連携・調整を図りながら、アクションプランに記載のとおり戦略的に取組を進めていきます。頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
	本戦略を受けた拠点ごとの将来像の実現に際しては、都市計画の変更・上位計画の改定、規制緩和等を総合的に進める必要があると史料する。早期実現のために、多様なステークホルダの議論・提案の場を設置し実行に移っていく方針・ステップの提示も期待する。	まちづくり戦略の進め方で示すとおり、多様な主体と連携・調整を図りながら、アクションプランに記載のとおり戦略的に取組を進めていきます。
	東京ベイエリアは東京都だけではなく東京都市圏のベイエリアでもある。周辺自治体との連携についても触れるべきではないか。自治体の壁を越え連携していくことこそインフラの早期実現にもつながり、100年先を見据えた持続可能性あるまちの実現に直結する。	東京ベイ e S Gまちづくり戦略の進め方で示すとおり、多様な主体と連携・調整を図りながら、アクションプランに記載のとおり戦略的に取組を進めていきます。
	（品川・天王洲）リニア開業（2045年大阪迄）に合わせた品川・天王洲エリアの高度化、拠点化の促進も重要と考える。	品川駅周辺については、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン」に基づき、都市基盤整備と一体的な開発整備の誘導策により、日本の成長を牽引する国際交流拠点の形成を推進することとしています。
	魅力ある水辺空間づくりや、防災への取組、デジタル等の先端技術の活用にあたっては、公民が連携しながら取組を進める必要があり、将来像を実現するための仕組みづくりや事業スキームなどについても是非検討してほしい。	頂いた御意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。

項目	都民意見の概要	都の考え方
その他	小学生の意見はWEB等で呼びかけるよりも、臨海部にある小学校でWSを実施する等した方が率直な意見や幅広く意見を集めることができると考える。	新型コロナウイルス感染症対策の為、今回はWEBアンケート形式とさせて頂きました。いただいた御意見は、今後の参考とさせて頂きます。
	「eSG」という言葉が、現実的な生活とリンクしてこないで、都庁は結局何をしたいのかが良くわからない。小学生でも何となく姿がわかるような、そういうプロジェクト名にすべきだと強く思う。	東京ベイ e S G まちづくり戦略は昨年4月に公表した東京ベイ e S G プロジェクトの具現化を下支えするものです。東京ベイ e S G プロジェクトでは環境と調和しながら最先端のテクノロジーを徹底的に活用するなど、自然と便利が融合する持続可能な都市をつくり上げることとしており、e S G プロジェクトの名称については、本来の「E S G」(Environment、Social、Governance)の概念に加え、以下の想いを込めています <ul style="list-style-type: none"> <li>・ e = エコロジー (ecology)、経済 (economy)、新時代を切り拓く画期的な技術 (epoch-making)</li> <li>・ S G = 渋沢栄一、後藤新平の精神を受け継ぐ (Shibusawa、Goto)</li> </ul>
	「東京2020大会の成功」と記載があるが、「成功」というのは主観的な表現なので「実施」や「開催」などとしてはどうか。	コロナ禍や1年の大会延期、そして無観客という前例のない中で多くの方々の協力の下、東京2020大会を成功に導くことができた、と考えています。
	eSGまちづくり戦略 対象エリアが青点で示されていますが、東京ディズニーリゾートも範囲に含まれている。ここは千葉県なので、エリアから外すべきではないか。	対象エリアの図は、位置的な説明のために記載しているものであります。東京ディズニーリゾートは、対象エリアに含まれるわけではありませんが、広域的な観点からベイエリアを検討するにあたり、重要な要素であると考えています。
	同一ページ内にあらゆる色が使われておりわかりづらい。「東京都カラーユニバーサルデザインガイドライン」に則っているのかが知りたい。	今回公表した東京ベイ e S G まちづくり戦略においては、多様な色覚に配慮して、情報がなるべくすべての人に正確に伝わるよう、東京都カラーユニバーサルデザインガイドラインを踏まえた表現にしました。