

「都市づくりのグランドデザイン(素案)」における 意見・アイデアの募集結果について <第5章2 戦略2>

※意見・アイデアに記載されているページ番号は素案のものです。

番号	意見・アイデア
1	<p>「羽田空港と国際競争力の高い拠点を結ぶ、羽田空港アクセス線の新設について、検討の深度化を図ります。」と記載があるが、以下理由を踏まえ、「羽田空港と国際競争力の高い拠点結ぶ羽田空港アクセス線や新空港線の新設について、検討の深度化を図ります。」といった表現に修正頂きたい。</p> <p>理由</p> <p>①新空港線は交通政策審議会答申第 198 号において、羽田空港アクセス線と同様に『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』の一つに選出され、P66 にも記載があるように『答申において事業化に向け検討などを進めるべきとされた路線』として位置付けられている。</p> <p>②新空港線の整備意義として、『東急東横線、東京メトロ副都心線、東武上線、西池袋線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、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港のアクセス利便性が向上』と示されている。</p>
2	<p>グランドデザイン、圧倒される内容です。私は前々から都心を縦断する羽田空港着陸ルートには、都民の生活がかなり圧迫されるという疑問がありましたが、今回の素案を見ると、東京都の考えている「空港機能の強化」はそんな生易しいものではなさそうです。</p> <p>「都心上空ルート運行後も空港容量拡大を図るなど、さらなる機能強化に取り組みます。」と記されていますね。</p> <p>「都心上空ルート運行」はすでに決定しているのですか？</p> <p>ほとんどの都民は知りませんよ。</p> <p>飛んでから、騒音や落下物の危険を身をもって体験して、それでその時はすでに手遅れで、多くの都民が泣き寝入り。そんな構図が見えてきます。</p> <p>その上に、さらなる機能強化！</p> <p>一体誰のために都市づくりをしようというのでしょうか。</p> <p>とても都民ファーストの政策とは思えません。</p>
3	<p>空港アクセスの多様化とともに、空港アクセスの運賃低減も含めてアクセスのしやすさを実現してほしい。</p>

番号	意見・アイデア
4	<p>以下の案文について、全面的に反対します。</p> <p>60 ページ 政策方針-4 国内外の人・モノの活発な交流を支える空港機能を強化する国内外の人・モノの玄関となる空港の更なる機能強化や多様なアクセスの確保により、2020 年以降も増加を続けるインバウンド需要やビジネスパーソンのニーズに確実に対応します。</p> <p>取組-1 増加する国内外の航空需要を支える 羽田空港が更に機能強化されている</p> <p>増加するインバウンド需要に対応するため、都心上空ルート※運航後も空港容量拡大を図るなど、更なる機能強化に取り組みます。</p> <p>反対理由</p> <p>(1) 現在、政府が進めようとしている「羽田離発着ルートに都心上空を低空飛行する案」については、騒音・落下物・大気汚染、資産価値低下、等々、下に暮らす私ども都民に対して、多大な危険と心身の健康被害を与えるものであり、絶対に容認できるものではありません。都民ファーストを掲げる小池都政なのであれば、経済優先・国家ファーストの犠牲を都民に強いるようなこの案に対し、空港立地自治体の長として私ども都民の先頭を切り、国に反対の意思表示をするのが、都知事としてのあるべき姿勢です。</p> <p>(2) 2020 年以降も更なる機能強化＝増便と書いてありますが、これを本気で実現する為には、「首都圏空港機能強化技術小委員会」の検討結果によれば、C滑走路に並行してE滑走路を設けることとなります。その場合、南風時着陸には都心上空に更なるルートを設定することを要します。都民の安全・安心を本当に考えているのであれば、このようなことは絶対にできるはずはありません。【更なる機能強化＝滑走路の増設】も絶対に止めて下さい。</p> <p>(3) 政府が進めようとしている、危険な「都心低空飛行」ありきで、都の政策を考えることは止めて下さい。</p> <p>(4) インバウンドの増加を前提にすること自体、間違った将来予測です。</p>
5	<p>全体のトーンとして新しいパラダイムを志向している点は大変評価できるが、グランドデザインが 2040 年代を目指しているとしたら、下記に示すようにもっと大胆な提案も盛り込んでほしい。</p> <p>国際業務都心としてのプライベートジェット空港の整備</p> <p>海外からの一般旅行客増に着目した羽田空港の強化だけではなく、本当に質の高い国際業務都心となるために、トップレベルの企業の執行役員が随時に来訪できるような、プライベートジェット専用の空港の整備を図る。世界の金融都心であるロンドンでは都心近傍にプライベートジェット専用の空港がある。(例：横田基地の活用と都心へのジェットヘリによるアクセス強化並びに都心高層ビル上のヘリポートの設置 等)</p>

番号	意見・アイデア
6	62 ページ、「高速道路ネットワーク図」 事業中の新東名の圏央道とのジャンクションまでの記載をご検討下さい。
7	路上駐車が自動車だけでなく自転車の交通の妨げとなっていることから、道路空間再編や物流効率化とあわせて解決を図ってほしい。
8	図 交通転換のイメージの「地区内道路」について 開発を契機に、幹線道路の機能を拡充し、それに合わせて地区内道路を歩行者専用道路化できることがあります。図中の骨格幹線道路に記載のある「歩道を広げるリメイクも将来可能に」のように、「歩行者専用道路にリメイクも将来可能に」と記載してはどうか。
9	政策方針-6 道路空間を再編（リメイク）し、ゆとりやにぎわいを生み出す ・大丸有地区では、国家戦略特区制度を活用した行幸通り・仲通り等の道路空間の活用を進め、公的空間を都心型M I C E 拠点のユニークベニューとし、街を舞台に日本の文化や技術等を発信することを通じて、交流の機会を提供すること等を目指しています。道路等の公共空間を含め大丸有地区全体で外国企業がビジネスの可能性や交流の機会があると感じられる場所となることが重要であると考えています。 ・上記の観点等において、素案に記載された政策方針6 及び各取組に賛同します。 ・道路の再編の選択肢として、立体道路活用制度を活用した道路の上空や路面下における建築等、立体的な都市空間の創出のための取組推進を期待します。
10	地区内道路は、なるべく自動車の流入を減らすような施策に加えて、開発時には、歩行者や地域に開かれた施設整備として、貢献要素と認められれば、道路の再編がより進むと思います。
11	駐車場のあり方について P7に自動車の所有・利用形態の多様化が記載され、それを踏まえて、P64 に道路空間の再編が記載されています。駐車場のあり方についても、集約化や台数の削減など、将来に対応した内容をご検討、記載いただきたい。 駐車需要に応じた駐車場整備と、既にある十分に利用されていない駐車場を利用することが望まれます。駐車場の集約・隔地化は、歩きやすく、にぎわいのある街並みを形成することにもつながると考えます。なお、現在でも駐車場集約のルールを策定している地域がありますが、多くの地域で展開できる仕組みをご検討いただきたい。
12	開発時に整備する附置駐車場についても、政策が実現すれば台数の見直しや、緩和ルールの必要性が増すと思います。

番号	意見・アイデア
13	<p>インフラストックの活用の視点</p> <p>明治以降東京府、東京市を経て東京都としての積み重ねられたインフラストック。ランドデザインでは高度成長時代から成熟時代への転換を終えている20年先に、これらの要素を、上手につかっただけの街の姿を示してほしいと思います。この先、20年、成熟社会では、インフラにも量や速度から社会の質の高度化を求める時代になると思われます。</p> <p>例えば、道路空間については、増え続ける自動車交通の円滑化を主題として拡幅、新設整備が進められてきました。人口減少で自動車流通量の減る中、これまで成しえなかった、例えばLR Tなど路面公共交通の網としての整備も、これらインフラストックや自動運転などの新技術を活用し、土地利用や交通体系など都市の有り様を上手に規定すれば実現できるはずです。</p> <p>そのためには、都民、利用者側も求めるものの優先順位・価値観が変わることを理解する必要がありますと考えます。（例：効率化よりも質の高度化）</p> <p>ランドデザインでは、（例えば、単に空間の再配分ではなく）このような空間が織り成す街の姿・都市システムとしての使われ方を夢と実現性を兼ねて示し切っていただきたいと思います。</p>
14	<p>エリアマネジメントの促進について</p> <p>現在のエリアマネジメント団体はNPO法人や社団法人にのみ組成が認可されているが、一定の組成要件を満たすことができれば民間企業においても登録ができるようになればエリアマネジメントの促進に繋がるのではないかと。</p>
15	<ul style="list-style-type: none"> ・道路空間と駅・まちが一体となっている ・駅がより安全で快適になっている ・地下鉄とまちをつなぐ空間がバリアフリー化されている <p>これらは、東京の街づくりにおいて非常に重要な要素だと考えます。さらに、道路上空に加えて、地下空間も一体となって街づくりを行うこと、歩行者用のデッキだけではなく、にぎわいや交流を生み出す広場空間も一体となっていることが重要であり、記載をご検討いただきたい。</p> <p>また、地下鉄駅や地下通路、駅前広場等についても、流動だけでなく滞留のための空間としての機能も重要と考えます。</p>
16	<p>都心部臨海地域地下鉄構想について</p> <p>大会後の大規模な土地利用転換が見込まれ、都心にありながら伸び代（しろ）のあるエリアを串刺しする路線であり、潜在する土地柄・人の魅力を引き出しながら、新しい鉄道や駅により未来都市をデザインする交通基盤と思われれます。</p>

番号	意見・アイデア
17	<p>素案でも触れられていますが、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」で示された都心部・臨海地域地下鉄構想―拠点間連携は東京のみならず日本全体の発展に非常に重要な路線であると考えています。</p> <p>私が現在居住する晴海を含め、臨海部は今後急激な発展が見込まれ、マンションや観光地等が今後さらに増える地域です。</p> <p>最大の問題点は交通の便が悪いことであり、この臨海地域地下鉄構想が実現すれば、臨海部の観光拠点の繁栄やマンションの購入者の増加につながります。</p> <p>逆に、この路線がなければ、臨海地域で計画されている観光拠点・マンション等有効活用できず、将来的に負の遺産になる懸念があります。</p> <p>豊洲市場の移転が延期となり、環状2号線の開通が大幅に遅れ、当初のBRT/LRTの計画が先行き不透明な現状においては、都心部・臨海地域地下鉄構想の優先度を最大限に高め、取り組んでいただくことを提案いたします。</p>
18	<p>災害や不測の事態への対応能力の強化につながる新空港線（蒲蒲線）や駅前開発の早期実現を加速してください。最先端の安全、安心な地下鉄、都市づくりになると思います。</p>
19	<p>「車両の長編成化や駅改善など、鉄道路線ごとの状況に応じた混雑対策を促進」「鉄道の利用時間が集中しないようになっている」との記載がありますが、将来人口やオフピーク通勤、鉄道路線ごとによって、将来像が大きく変わるのではないかと思います。どのような想定がなされているのかを、ぜひ知りたいと思います。踏み込んだ記載もご検討いただきたいと思います。</p>
20	<p>駅がより安全で快適になっている</p> <p>設備だけではなく、空間そのものを整備することで快適性を高めることも重要と考えます。</p> <p>例「鉄道施設の安全性や快適性を高める設備の導入や、駅空間の充実を促進します。」</p>
21	<p>駅ごとにさまざまな様相を見せる東京はおもしろいです。</p>
22	<p>地下鉄駅を中心としてまちの顔をつくる（P68 政策方針 - 8 取組 - 1）</p> <p>地下鉄駅周辺の大規模開発における駅施設との一体的な整備においては、既存の地下インフラ等の扱いが施設計画・経済上の支障となる場合があります。都市再生特区の運用の中で、この取組みに対する積極的な評価や補助金等の支援をお願い致します。</p>
23	<p>政策方針-8 鉄道ストックを基軸に誰もが移動しやすいまちをつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大丸有地区の目指す地域像の観点で、素案に記載された政策方針8 及び各取組について賛同します。 ・シームレスな乗換を実現する案内図等の設置・配置の検討をお願いします。 ・利用者のニーズに対応したバス停の位置の見直し、新設に関しても検討推進に至る施策をお願いします。 ・コミュニティサイクルスポットを公開空地だけでなく、道路空間に設置する施策の検討をお願いします。

番号	意見・アイデア
24	<p>持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成について (P53・68・69)</p> <p>賑わいを生むために街の回遊性を高めることが、現在の街づくりの重要なポイントとなっているが、同時に物流動線に対する検討・設計も重要なテーマである。</p> <p>再開発によって大規模化した街で、車両の増加による渋滞や、違法駐車増加、過密化による納品車両の増加など、安全、景観、環境面でさまざまな問題が発生している。</p> <p>都市デザインの段階から物流導線を綿密に検討、設計しておくことで、荷捌き所の集約や共同配送などが可能となり、回遊性を担保する省スペース化と物流効率化を両立することが可能となる。</p> <p>また地下鉄の客貨混載利用も都心部の物流効率化に繋がる可能性が高いが、現実には段差や荷捌きエレベーターの不足がハードルとなっている。これらの課題を解決するために、より一層の官民連携が必要である。</p>
25	<p>都民・企業の物流利便性向上と渋滞の緩和に向けて (P62・63・71・72)</p> <p>東京都は、内陸の消費地域に対し、供給拠点は湾岸地域に大規模化、かつ集中しており、その移動距離の長さが日中帯における交通渋滞の一因となっている。</p> <p>消費地域における都民の利便性向上と渋滞緩和を目指すためには、道路インフラの高効率化に加え、消費地域における中小規模かつ自動化・省人化された物流拠点を官民が共同して整備し、日中帯の貨物輸送を減らすなどの取組みを推進することが重要である。</p> <p>また、一層の過密化が予想される湾岸地域についても、例えば築地市場跡地に地域物流施設（荷捌きスペース）を開設し、東京の中心である銀座エリアへの物資供給を安全、かつスムーズに行うなど、世界に発信できる都市物流の先進モデルを官民が連携して構築していくべきと考える。</p>
26	<p>都民・企業の安定した輸送能力確保に向けて (P62・63・71)</p> <p>深刻化するトラックドライバー不足を受け、都民・企業が安定した貨物輸送を利用できるよう、各物流関連事業者は長距離トラックの大型化や、多頻度循環型による走行距離の短距離化など、さまざまな取組みに着手しつつある。これらの高効率輸送を実現する道路インフラとして、物流拠点集中地域における牽引トラック、長大トラックの走行に適した道路幅の拡張や、新たな交通安全対策が必要とされる。</p> <p>また、実用化に向け本格的な取組みがスタートしつつある「トラックの自動隊列走行」にも、道路インフラに新たな機能が必要になるなど、今後は行政と民間が一層連携を強めていくべきと考える。</p>
27	<p>都民の財産である公共交通のハイリターン運用に向けて【客貨混載】 (P72)</p> <p>東京都には鉄道・バスといった世界屈指の公共交通網がくまなく整備されており、都民の利便性向上に大きな貢献を果たしている。このインフラを最大活用し、さらなる社会コストの低減や、環境に配慮したモデルの構築を図るべきである。</p> <p>例えば、物流面では比較的混雑の少ない時間帯の地下鉄などを利用した客貨混載や、東京オリンピック、パラリンピックに向けて整備されるBRT車両への貨物車の連結など、よりオープンで、先進的な取組みを官民連携のもと志向すべきと考える。</p>

番号	意見・アイデア
28	<p>大規模開発にあわせて荷捌きスペースの確保を評価する仕組みは取り組んでいただきたい。併せて、小規模敷地における建物の荷捌きスペース確保は負担が大きく、前述の大規模な荷捌きスペースと共有できるような仕組みをつくってほしい。</p> <p>これに合わせて附置義務駐車場の基準を実態のニーズに合った台数になるよう検討をいただきたい（例えば都心オフィス等）。</p>
29	<p>世界的に急成長しているスマートフォンを利用した電子通貨・電子決済の流れから取り残されないような取り組みを期待したい（例：中国ではスマートフォンによる電子決済が急速に普及している。町中の商店での買い物、飲食店の利用、バスの乗車、シェアサイクルの利用などあらゆる場面でシームレスに電子決済が行えることが都民や外国人の利便性向上、あらたなビジネスの機会創出となる）</p>
30	<p>政策方針—10 最先端技術を活用した情報都市空間を創出する</p> <p>観光、防災の両面から、公共空間における Wi-Fi 設備の設置推進、及び公共による運営の検討をお願いします。</p> <p>直接的に“情報都市空間”に関連する提案ではありませんが、自動運転やパーソナルモビリティ等、効率化やユニバーサル対応に資するための新技術による新しい交通手段の導入やそれに向けた社会実験の積極的な推進の方針について記載検討をお願いします。</p>
31	<p>道路空間の再編イメージとあるが、ほとんど現況と変わっていない。現況のインフラを活用しながら、全く新しい使い方を提案すべきではないか。</p>
32	<p>にぎわいの無いにぎわいをネットの力で</p> <p>清澄白河は近年、コーヒーショップを始め色々なこだわりの飲食店が出店し話題になっているが、その出店の特徴は各店舗が集まっているわけではなく、各店舗がそれぞれの事情で出店可能なスペースを見つけ出店しているの、だいたい半径 500m 程に分散していることである。店舗は住宅地などに紛れており探しにくい。それでも人々が確実にやって来られるのは、ネットの力である。食べログなどで店舗を見つけ、清澄白河駅からはスマホ片手に地図アプリを見ながら自分で店にたどり着く。駅からやや離れた従来なら不便な場所だが、その分家賃は安く、新しく店を始める敷居が低くなっているし、オーナーは家賃より商品、サービスによりコストをかけられるので顧客満足度は上がる。従来の出店条件は今や必要なくなったと言える。</p> <p>ここではにぎわいはリアルワールドではなく食べログのコメントなどバーチャル世界の中にあり、SMS で友達と体験を共有する。地図アプリで探していくのは面倒だが、逆に宝探しの様な楽しみも味わうことが出来る。この様にネットの力で街づくりを行うことは今後も盛んになり、従来とは異なる街作りになると思われる。2040 年ターゲットであれば更に新たなテクノロジーが街づくりに役立ち独自の特徴を持つ待ちが出来るかもしれない。</p> <p>例えば、自動運転の送迎車を使えば、徒歩ではたどり着けない遠くの店舗に最寄駅から客を案内することが出来るし歩くのが困難な人でも店舗に行ける。</p>

(都立高校生意見)

番号	意見・アイデア
1	鉄道も大切だけど、自転車の道をきちんとつくってほしい。シェアサイクルにも通るところがない。
2	ベビーカーだったり、高齢者に対して、優しい交通も必要だと感じた。
3	自動運転を活用することによって、雇用が減るのではないか。
4	地域のイベントの知名度は低く、また、地域でのということとはあまり日常と変わらず、赤字になりやすいと想定できる。
5	通勤の仕方や働きかたが現在よりも良い方向に変わるのであれば良いと思った。
6	都市部の渋滞・混雑改善も必要だが、多摩地区の南北交通事情にももう少し対策が必要？ バス・シェアサイクルだけでなく、路面電車「LRT」などの導入は可能？
7	地下鉄などが分かりやすくなったり、交通が便利になるのは良い。
8	今はインターネットが普及しているため、これ以上の交通機関は必要なし。
9	交通網が無限に細かくなっていくのを見ると、より必要なのは都市部より郊外。アクセスがよくなればそれを利用して戦略1、6につなげられると思う。
10	交通・通信の展開は必要だと思う。
11	一度に無理にやろうとせず、一つ一つ経過を見てからのほうが良いと思う。
12	人口減少が進み、核家族化が進む社会で、交流は大切である。しかし、情報格差が生まれないような対策も必要。
13	道路が狭いのは危ないから自転車用の道路をつくる等ゆとりをつくるのはとても良いと思う。郊外部でお祭り等のイベントとあるが、都市部に住んでいる人は時間が少ない中で行きづらいから都市でもっとやれたらコミュニティ広がるのでは、
14	グローバル化が進んできているので交流を増やすことはとても良いと思う。
15	駅前の空間をどのように使っていくというものはいいと思いました。自動車はCO ₂ を出してしまうと思うのでバスかシェアサイクルを多く導入してほしい。

番号	意見・アイデア
16	「休日にお祭り」は毎週？ 他の地域に見本となるものはあるのか？
17	人口が多く交通機関が成長している東京でこそ、街なかでの安全に気を付け、人々が安心して暮らせることが大切だと感じた。
18	バリアフリー化をしようといって、駅は対策をとっているが駅から1歩でるとバリアフリー化されてないのでもっと、改善するべき所だと思う。
19	「バリアフリー」の観点から、「使いやすい」「安心・安全」はとても良いのではないかと思った。新たな交通の導入（駅改築なども含め）は、高齢化社会となるこれからは難しいのではないか。
20	乗換えがよりしやすい、わかりやすくなるといいなと思います。
21	安全で快適な移動ができるのを中心部でもやってほしい。
22	どんな人でも分かりやすくなった地下鉄の駅は大切だと思う。
23	地下鉄の場所が分からなくて迷ったことが何度もあるので、分かりやすくなるとうれしいです。
24	<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄を探しやすくて良いと思います。 ・工事をしている間は？ ・綺麗に整備されるので使いやすい。
25	「平日と休日の感覚がなくなる」や「家でも仕事を出来るようする」は、混雑の防止につながっていいと思う。
26	交通が「まちの顔」になるのは、利便性や活気などの点から良いと思った。
27	1の戦略にもあった駅前空間の整備は利便性の面でも交流する場という面でも重要だと思う。
28	「使いやすい」と「魅力的」の両立をしてほしいです。
29	公共交通機関の利便性を上げるのにあわせて、セキュリティも強化していくべきだと思います。
30	個人的には、駅から出てすぐの所にバス乗り場があれば、乗り場に向かっている途中にバスが発車してしまうということもないし、高齢者にもやさしいと思う。

番号	意見・アイデア
31	緑を豊かにする地区を決めて欲しい。いらないところも中にはあるはず。
32	東京は住宅の間が狭い土地なので、渋滞が発生しやすかったりするので、駅がターミナル化して人の移動を少なくすることができるように整備をすると便利だと思う。
33	電車は標示やアプリなど、利用しやすい設備が整っていると思うが、バスが利用しづらいので、電車同様、標示などを増やしてほしい。
34	働く場や学校に行くために東京に来る人々が、東京で休日も過ごしたいと思えるような空間になってほしい。
35	印象として日本全体がさらにせわしなくなりそうだが、その中でゆとりのある暮らしが実現される想像があまりできない。
36	満員電車（朝）を減らす方法を考えてほしい。（2段の電車にして乗客人数の定員数を増やすとか？）楽になる。
37	散歩したいな、と思える景観。
38	都心の中にも公園等の緑を増やしてほしい。
39	人間の生活がどんどん豊かになっていくのは大変よいと思うのですが、アナログで人間的な生活も残していくのもまた良いと思います。
40	交通機関施設（駅）の混雑や複雑さが、一番困っていることなので、自転車により使いやすくなるように専用レーンなど道路などを整備してほしいです。 首都圏から都心へ向かう流れが大きすぎるのではないか。それを変えられないか。
41	人・モノの交流はよくわかるし、便利になっていいと思うが情報のところをもう少し具体的に出してもらいたい。
42	宅配便の需要の増加に伴って、宅配BOXを各世帯に設置してほしい。
43	シェアサイクル→車・自転車すべてをシェアする。
44	イベントどこが主催するのか。地域の人々だけでは難しいのではないか。
45	自転車を利用する人が多いと思うので、自転車専用道等の整備が必要かと考えられる。また、その工事などによって引越せざるをえなくなった人への対応もしっかりすべきだと思う。

番号	意見・アイデア
46	あまり必要性が感じられない。
47	「顔」づくり→単なるシンボルなのか、それとも。
48	導入しようとしている交通手段がいくつもあるが、どれをメインに進めていこうとしているのかわからない。郊外の新たな交通モードの導入はとてもうれしいが、1にも書いたとおり、まだ整備が必要だと思うが、その資金はどこが出すのか。
49	緑の歩行者空間がどういうものかくわしく知りたい。駅前空間がぐちゃぐちゃになりそう。（通常車、自動運転専用道路？）
50	人同士の交流の機会が増え、あたたかい街づくりをできるのは良いと思う。企業も多く、「職場」となりやすい都市部でも分かりやすく住みやすい環境は良いと思う。
51	新たな交通モードと言うが、何を中心に使っていくのか。自動運転と人の運転の車の両立は難しいはず。バス・タクシーの必要性の減少（シェアサイクルを広めていくのなら）が考えられるがどうするのか。ただでさえ、少ないスペースに地下鉄の「顔づくり」をどう入れていくのか疑問。
52	現状、労働者にゆとりがあるように思えない。社会が働くことへの見方を変えないと、イベント等に参加するのは難しいのでは？
53	都心の駅はごちゃごちゃしているのでひと目でわかるような地図とかアプリとかあったらいいな。
54	情報に関する戦略が薄いように思われる。企業にディスクロージャーの考えがあるように、都政の情報開示のプロセスもしっかり示してほしい。
55	郊外部で、「時間にゆとりのある豊かな暮らし」とありますが、どのように実現するのでしょうか…？車や電車の速度には限界があると思うのですが…。
56	すべての人が自動運転化を望んでいるわけではないと思った。
57	土地があまり用意できなそう。
58	緑豊かな…都心から少し外にいけばあると思うけど、都心には高いビルばかりで緑が多いイメージがない。（どこでやるんだろう）
59	地下鉄を「まちの顔」として活用するのは良いと思いました。モノの輸送を既存の地下鉄線を用いて行くと、更にスマートな移動が可能になると思いました。
60	人口が集中する中でインフラの整備は大切だと思います。

番号	意見・アイデア
61	地下鉄の駅を「まちの顔」にするように、地上・地下を一体とした街づくりや公共交通機関を新たな技術で整備していくことは大切であると思う。分かりにくい場所は、改修して誰もが分かりやすいものにしていく必要があると思う。
62	区部中心部→資料の地下鉄駅がわかりづらい。 郊外部→斜面などにも対応するものが必要。
63	都市部の交通：歩く人に関してのものが少なく、1番多いと思われる歩行が重要。
64	<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄駅の明確化は確かに必要だと思います。 ・安全性のためにも自動運転等の技術導入には注意した方がいいと思います。
65	人は老人でも子どもでも、障がい者でも、誰でも行き来しやすいようにすれば良いと思った。すべてのことをもっと身近に感じ、体験しやすいような都市にしてほしいです。
66	シェアサイクル→自治体ではなく都全体として取り組めないのか。地方バス交通網の発達。イベント開催空間の整備。
67	駅の整備はいいことだけど、整備中の駅の利用が複雑になるのが少々面倒だと思いました。
68	駅がどれだけきれいでも、その周辺が良くなかったら、見かけ倒しになってしまいます。実際に利用する場所により開発していった方が良いと思う。
69	駅周辺だけ活性化しても意味なし。過疎部分にも配慮を。
70	交通の利便性向上対策として、バス・電車の増便を。情報・買い物格差のない東京を。
71	交通が発展するのであれば企業はもう少し分散させても良いと思います。
72	地下鉄をまちの顔にする必要は別にないかと思う。休日だけではなく、平日の帰宅時間に小さなショップやフリマなど（大人向け）を開くのもいいかな。
73	駅等の改修時間がかかり、かつ、多くの人を利用するため、なるべく早くに実施・実現が大事だと思った。僕が通学で使う駅のロータリーはごちゃごちゃしているので改善されるとうれしい。
74	新たな交通モードを重点的に導入することで快適な移動を実現して欲しい。
75	戦略1ができた故にできることだと思う。

番号	意見・アイデア
76	自動化によって、アクセルとブレーキを踏み間違えたという事故を防いでほしい。
77	拠点を複数化すれば、交流の促進に繋がると思う。
78	インターネットが普及して外にでなくても人と交流ができるようになっているが、面と向かって人と接することは重要だと思うので、気軽に参加できるイベントを多く開いてほしい。
79	そのようなネットワークを広げることによって誰もが自由に手に入る。
80	個人的な好みもありますが、地下鉄の駅に「顔」をつくるのは素晴らしいと思いました。
81	交通の利便性はかなり良いので、物流問題を解決して行ってほしい。
82	自動運転は個人の責任があいまいになると思う。便利=幸福という考え方は違うと思う。
83	地域ごとの交通網の強化（オリンピック会場へのアクセスは特に）。サイバー攻撃、テロなど対策はどうするのか。
84	交通以外にも駅に人が集まる工夫を（さかえていない駅に）。
85	なにか真新しい移動手段がほしい。現状として不便な点はいくつもある。車道をなくして。
86	交通ネットワークの整備は重要。 使いやすい、便利、安全な駅前開発。
87	お年寄りがいかに交通機関を利用できるか。輸送機関の発達が重要になると思う。
88	△地下鉄を顔にするのは“テロ”が増えそうな気がした。 ◎出口の前の建物空間は良いと思った。（待ち合わせとかに）シェアサイクルはすごく良いと思った。誰でも使えるし、短時間で遠くまでいけるから。
89	地下鉄の駅は、たしかに分りにくい。地下鉄は目立たなくても良いかもしれない。
90	広場の空間をとることで、色々な層の人が使えるから良いと思った。分りやすくすると外国人にも良い。

番号	意見・アイデア
91	地下鉄は複雑で外国人がとても困ると思うから、わかりやすくなると外国人がさらに増える。
92	地下鉄駅の出入口は高齢者でも分るような感じが良いと思いました。シェアサイクルがあれば便利だと思いました。
93	乗り換えの看板を増やしたり、外国語表記してあると便利だと思いました。
94	シェアサイクルなどとても便利で良いなと思いました。新しくなるのが楽しみです。また人との交流の機会をふやしてほしいです。
95	地下鉄は使用する人もかなり多いですが、乗り場がわからなくて私も実際に迷ってしまうこともあるので、わかりやすくなったらいいなと思います。
96	地下鉄駅が「まちの顔」ってのはとても良いけど、大きな所（渋谷、新宿、池袋 etc …）は、迷子にならないような工夫を加えるともっと良い。
97	よく町中でもシェアサイクルを見かける機会はあるのですが、いまいち使い方が分からないので、使用方法を広めたり、大きく掲示などしたら良いと思います。 地下鉄の入り口が見つけづらいので、具体的にどのように「まちの顔」になるのが楽しみです。
98	SNSではなく面と向かってできるか。
99	道路も水道も設備しなければいけない。自転車の道路や歩行者用の道路。満員電車の改善をしてほしい。
100	交通機関、新たな交通モード、遅延や事故を減らすことにつながるかもしれない。
101	安全に快適に移動したい。
102	地下鉄の入口を分かりやすくする為に周囲のビルなどに地図などが出ると良いと思った。
103	これ以上交通を増やすと人が怠けてしまって体が不自由になると思うので、増やすのを止めるか、お金を高くしたほうが良いと思います。
104	色々な人と交流ができて良いと思ったからです。
105	イベントがあることによって活発化するから。

番号	意見・アイデア
106	駅を分かりやすくするのはいいが、人が駅前に集まりすぎるのは面倒。
107	駅前とかで遊ばれると急いでいる時にぶつかってしまったりして危ないと思います。
108	満員電車の解消。歩行者空間確保優先の道路づくり。
109	その町独自のお祭りや伝統などは残しつつ、町同士の交流も増えれば良いと思う。
110	緑を増やすなら落ち葉などのゴミも出るので、清掃員を雇ったほうが良いと思う。
111	高齢者に優しいバリアフリーやユニバーサルデザインを取り入れると良いと思う。
112	地下的駅は確かにわかりづらいのでまちの顔にするというのはとても良いと思った。 駅中心に活気づけたい
113	地下鉄の衛生の方が大切。
114	安全に暮らせるような、広々とした街にしたい
115	都心と都下との人の流れが出来ると良い！
116	インターネットなどがよく使われるようになって、人見知りなど、人と関わりづらくなっているので、重要だと思う。
117	個人で行動することが多い中で、多人数で集まるイベントがあることは良いと思う。
118	地下鉄をどうしたら外国人の方に分かりやすくなるのでしょうか……。日本人でもかなり迷います。 新たな交通モードって何ですか？ 地域のイベントなど開催するのはとても良いと思いますが、集客大変ですよ？（やったことあるので）
119	最近、渋谷に「バスタ」などができて便利になったと思います。交通網の発達は都市の進化につながりそう。
120	自由自在に交流していくには、区部と郊外と分けるよりも、一緒にした方がよいと思いました。

番号	意見・アイデア
121	背中合わせのリスクをいかに減らせるか、心配なところもあります。
122	人やモノの移動が少なくて済めば、環境にも人にも負担が少なくなる。
123	地下鉄出口は今でも十分わかると思う。乗り換えアナウンスや看板の利用。
124	地方の駅前が東京の駅前より交通量が多くないので、あまり必要ないと思う。
125	自在な交流の中で、取り残されていってしまうものが出てきたりしないかと思った。
126	ドローン等を使ってもっと便利な情報の移動とか出来ればいいと思う。
127	日本の国際化が進むのはよい。
128	視覚障害者の安全のため、全ての駅にホームドアをつけてほしい。
129	ホームを広くしてほしい。
130	ホームの柱がなくなれば、安全で歩きやすくなる。
131	広い歩道で点字ブロックがある道をつくってほしい。
132	点字ブロックを新しくしてほしい。
133	音声信号をもっと増やしてほしい。
134	電車の本数を増やして欲しい。
135	電車が止まった時などに何が起きたのかが分かるよう、車内案内表示装置に文字での情報を提供してほしい。
136	視覚障害や肢体不自由の人がいるから、駅のホームやトイレのバリアフリー化を進めてほしい。

番号	意見・アイデア
137	東京駅や新宿駅等は構内が複雑なので、スマートフォンのアプリケーションで構内図が簡単に表示できるようにすれば使いやすくなると思う。
138	人身事故ゼロにするために安全なホームを作ってほしい。
139	冷房や暖房をもっと増やしてほしい。
140	車内での時間つぶしや認知症予防などのために、車内の表示装置にクイズが表示されるようにしてほしい。
141	電気自動車のバッテリーを、充電できるサービスエリアをもっと増やして欲しい。
142	公共の施設以外でも、手すりが増えるとよい。
143	道や施設は、段差だけではなく、凸凹を無くしてほしい（凸凹の振動で、電動車いすの操作レバーから手が外れてしまう。）。
144	鉄道が無人運転で操作され、混み具合に応じて本数を増やすことができるようになるとうい。
145	電車が空を飛び、目的地までまっすぐ行けるようになるとうい。
146	普通のガラスが液晶画面のようにテレビになり、必要なときに情報を映し出せるようになるとうい（3Dのように映像が飛び出すと、注目して見ることができる。）。
147	満員電車の解消を戦略の中に対策を入れてほしい。
148	男性専用車両を作してほしい。
149	電車の弱冷房を増やしたり、「普通」「強い」「弱い」の3段階の冷房車両を設定したりしてほしい。
150	電車でWi-Fiが使えるようにしてほしい。
151	階段の手すりに滑り止めや凹凸をつけてほしい。
152	全ての駅にホームドアをつくってほしい（特に中央線）。

番号	意見・アイデア
153	点字ブロックをもっとホームの内側に設置したほうがよい。