

「2040 年代の東京の都市像とその実現に向けた道筋について」(中間のまとめ) 区市町村からの意見について

□意見募集の概要

募集期間：平成 28 年 5 月 30 日～6 月 16 日

募集方法：平成 28 年 5 月 30 日・31 日に区市町村へ説明を行い、意見を募集

意見総数：21 区市（11 区、10 市）

本資料は、「中間のまとめ」に寄せられた区市町村からの主な意見について、その概要を事務局で各章ごとに分類したものです。なお、複数の内容を含む意見については、適宜分割をし、該当する章に分類しています。

□主な意見の概要

■2040 年代に目指すべき東京の都市像に関すること

<都市づくりの目標について>

- ・ 障害者に対する記載が少ない。障害者差別解消法の施行を踏まえ、2040 年代には障害者に対する配慮がさらに必要となることから記載を充実すべきである。
- ・ 超高齢化を迎える都市政策の取組として、健康都市づくりや「暮らすだけで健康になるまち」の視点が必要である。

<目指すべき都市構造のイメージについて>

- ・ 「副都心から脱却」とあるが、今後の副都心の役割はどうなるのか。
- ・ 都市づくりビジョンで定めている都市構造は見直されるのか。生活拠点についても、特定の場所に固定せず柔軟に対応することになるのか。
- ・ 立地適正化計画に言及しているが、大都市型コンパクトシティの姿を示すべきである。

<(仮)国際ビジネス交流ゾーンについて>

- ・ 駅周辺のまちづくりの推進のため、商業・観光に関する視点を強化すべきである。

<(仮)多摩イノベーション交流ゾーンについて>

- ・ 大学と地元企業と自治体が連携して地域の発展に貢献していくことが重要である。そのために、大学の国際化が必要であり、留学生の居住の確保が課題となっている。

<(仮)中枢広域拠点域について>

- ・ 範囲を概ね環状7号線までとすることは、市街地の状況を踏まえると妥当だが、環状7号線内側に広がる木造住宅密集地域の改善も盛り込むべきである。

<(仮)都市環境共生域について>

- ・ 一般的なイメージ像は示されているものの、東京都、東京圏の中での具体的役割が明確ではないため、議論を深めてほしい。

<(仮)多摩広域拠点域について>

- ・ リニア中央新幹線や圏央道を活用した交流を想定すると、「(仮)多摩広域拠点域」は現案より西側ではないか。中枢広域拠点と多摩広域拠点の交流を活発化するために必要な交通インフラは中央線や中央道ではないか。
- ・ 「(仮)多摩広域拠点域」においても、東西・南北の都市計画道路ネットワークの活用や、公共交通の充実などとあわせた将来イメージを示すべきである。
- ・ 住環境の整備は、拠点についてなのか、拠点周辺も含めるのか不明確である。

<地域区分の考え方について>

- ・ 異なる地域区分が市域をまたぐため、将来のまちづくりに支障をきたさないようにしてほしい。
- ・ 「(仮)国際ビジネス交流ゾーン」は、江戸時代からの都市の成り立ちや変遷を踏まえ、より広域に捉えるべきである。
- ・ 「(仮)国際ビジネス交流ゾーン」の外にも都市構造上重要な拠点がある。「新たな連携強化拠点」などの表現を用いて、ゾーニングを示すべきである。
- ・ 羽田空港は、国内外との交通結節点であり「(仮)国際ビジネス交流ゾーン」と同等の位置づけをすべきである。
- ・ 当市内には、先進的な技術を持つ研究所等も立地しており、今後も多くのイノベーションを生み出す地域と考えられるため、「(仮)多摩イノベーション交流ゾーン」に位置付けるべきである。
- ・ 当市における都市づくりビジョンの位置づけや既存の都市機能の集積等を踏まえ、「(仮)多摩広域拠点域」と「(仮)自然環境共生域」の境界線を見直すべきである。

<その他>

- ・ 拠点の序列を無くす方針に賛同する。更に拠点機能の強化を図るため、具体的な拠点の位置づけについても配慮していただきたい。
- ・ 東京を支えてきた「ものづくり」について記載がないなど、都市像で示されている分野にも偏りがある。産業の多様性についても示すべきである。

■都市像の実現に向けて(取組の方向性)

<全般>

- ・ 各区市町村の自由な発想によるまちづくりを都が支援し、特色ある地域を実現することを目的とすべきである。

<経済>

- ・ 外国人向け宿泊施設や賃貸住宅の供給、滞在を支援する医療・教育施設の整備等の積極的推進が必要である。
- ・ 医療介護の人材不足を補うなど、定住し働く外国人が増加すると見込まれる。そのためのインフラ整備として、空港の24時間化や空き家利用などの視点も必要である。

<交通・交流>

- ・ 集約型地域構造の再編において、地域の分断を解消する鉄道の立体交差化は重要な課題である。鉄道路線の未整備地域を解消する既存鉄道の延伸等、鉄道路線整備のさらなる充実とあわせて検討すべきである。
- ・ 輸送量やまちづくりの視点から、BRTだけではなくLRTの有用性についても言及すべきである。
- ・ フィーダーサービスの充実を図るのであれば、自転車の走行環境や駐輪場等も整備する必要がある。
- ・ 鉄道ネットワークには、JR・私鉄(地下鉄を含む)だけでなく、都電も含めるべきである。

<災害・環境>

- ・ 「都市の余白」を残すことに賛成であるが、実現するための方策が必要である。
- ・ 有事の際の首都機能のバックアップの観点から、広域防災拠点へのアクセスの向上が必要である。
- ・ 木造住宅密集地域について、「耐震化や不燃化といった事後対応的な防災都市づくりだけでなく、あらかじめオープンスペースを確保し」と記載しているが、文章のつながりが悪い。「事後対応的」より「木造住宅密集地域の再生産の防止」という表現が適切ではないか。
- ・ CO₂フリー社会に向けた都市づくりでは、高い目標を明記すべきである。

<市街地整備・住宅>

- ・ 駅と一体となったまちづくりについて、当区では、駅広整備を住民との協働で進めており賛成である。
- ・ 現行の用途地域等を基本とする土地利用制度では、生活支援機能に着目した施設誘導施策が困難となる場合が多く、今後、都市計画制度を見直すことが必要である。
- ・ 集約型地域構造への再編にあたっては、立地適正化計画の活用の際に、自治体間の連携促進や部局間の垣根を越えた連携など多面的な支援をいただきたい。
- ・ 全域で既成市街地や人口集中地区が連担している自治体では、立地適正化計画を策定することは困難である。

<景観・緑・水>

- ・ 当区ではすでに、利用者等が公園利用のルールづくりに参加・運営している。公園周辺にはテラス席を設置して公園を眺めることができる飲食店ができるなど、まちの雰囲気が変わりつつある。区の施策とも整合しており、是非、2040年代に向けて進めていただきたい。
- ・ 公園に保育所を作ることが是とされるなど、公園を「便利な空き地」と捉える風潮がある。都市施設としての公園の必要性について、より強く示すべきである。

<文化・スポーツ・観光等>

- ・ 当区でも、駅の回遊性を高める基盤整備や空港アクセス強化等の取組を進めており、観光都市づくりの推進について賛成する。
- ・ 芸術・文化・歴史を織り込んだ都市づくりについて、人材の確保・育成の仕組みを作るべきである。
- ・ オリンピックレガシーの活用について、整備だけでなく、大会後にどう残すのか議論を深めることが必要である。

<その他>

- ・ 物流施設やプラントなどは、都市に欠かせないものでありながら迷惑施設として敬遠されているので、都市に受け入れるような施策が必要である。

■その他の意見

- ・ 同じ地域区分の中でも、場所によって歴史や環境、都市基盤等が異なることから、それぞれの個性をどのように生かすかについても検討を進め、各自治体との意見交換を積極的に行うことを希望する。
- ・ 本答申や今後策定する行政計画と、都市づくりビジョン、区域マスタープラン等の関係する方針・計画との位置づけや関連性を明確にすべきである。