

論点1:環状7号線内側の土地利用のあり方

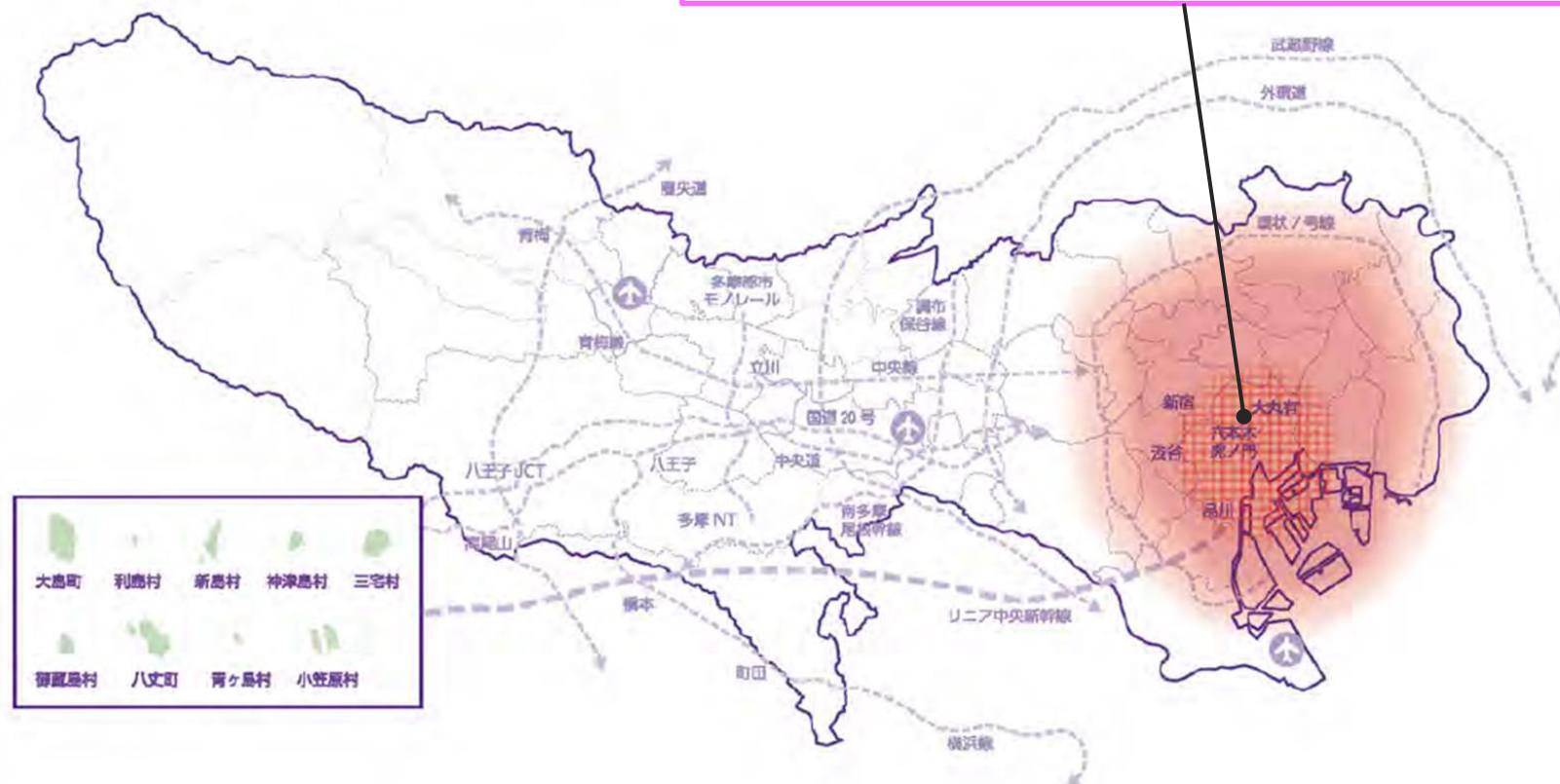
平成30年6月13日

■ 中枢広域拠点域—おおむね環状7号線まで—【東京の中枢機能を支える範囲】

- 国際的なビジネス・交流機能や業務・商業などの複合機能
- 芸術・文化、スポーツなどの多様な特色を有する拠点が数多く形成
- 緑豊かで潤いのある複合市街地、充実した鉄道ネットワークで魅力的な居住生活が実現

■ 国際ビジネス交流ゾーン

- 国際的な中枢業務機能が高度に集積した中核的な拠点が複数形成
- 国際的なビジネス・交流機能の強化と、その持続的な更新
- 国際的に高い水準を持つ都市環境が整備



- 環状7号線の内側では、高密な鉄道網が整備されており、駅勢圏を800m（徒歩10分圏内）とした場合の面積カバー率は約84%、センター・コア・エリアでは約92%、さらに、地下鉄路線が3路線以上結節している交通利便性の高い駅が集積している。
- 都は「東京都鉄道新線建設等準備基金」を創設して羽田空港アクセス線などの検討を行っている。

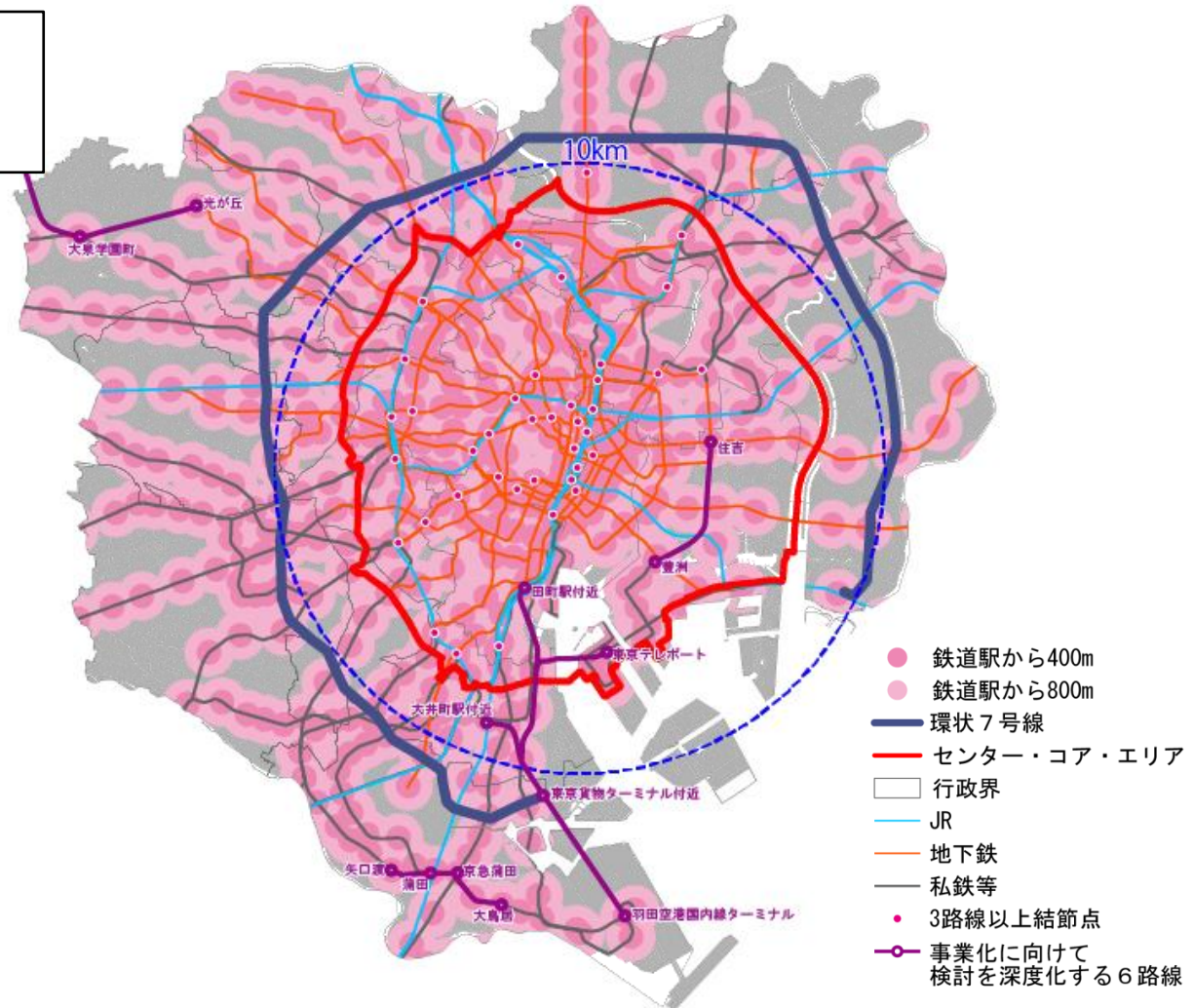
区部における鉄道網と駅勢圏の状況

「半径10km」は東京駅まで概ね30分の圏域

- 鉄道 20分（表定速度30km）+ 端末10分の移動
（バスなら2km・徒歩なら800m）
- 自動車 30分（目標混雑時平均速度20km）の移動

表：鉄道駅勢圏の面積カバー率

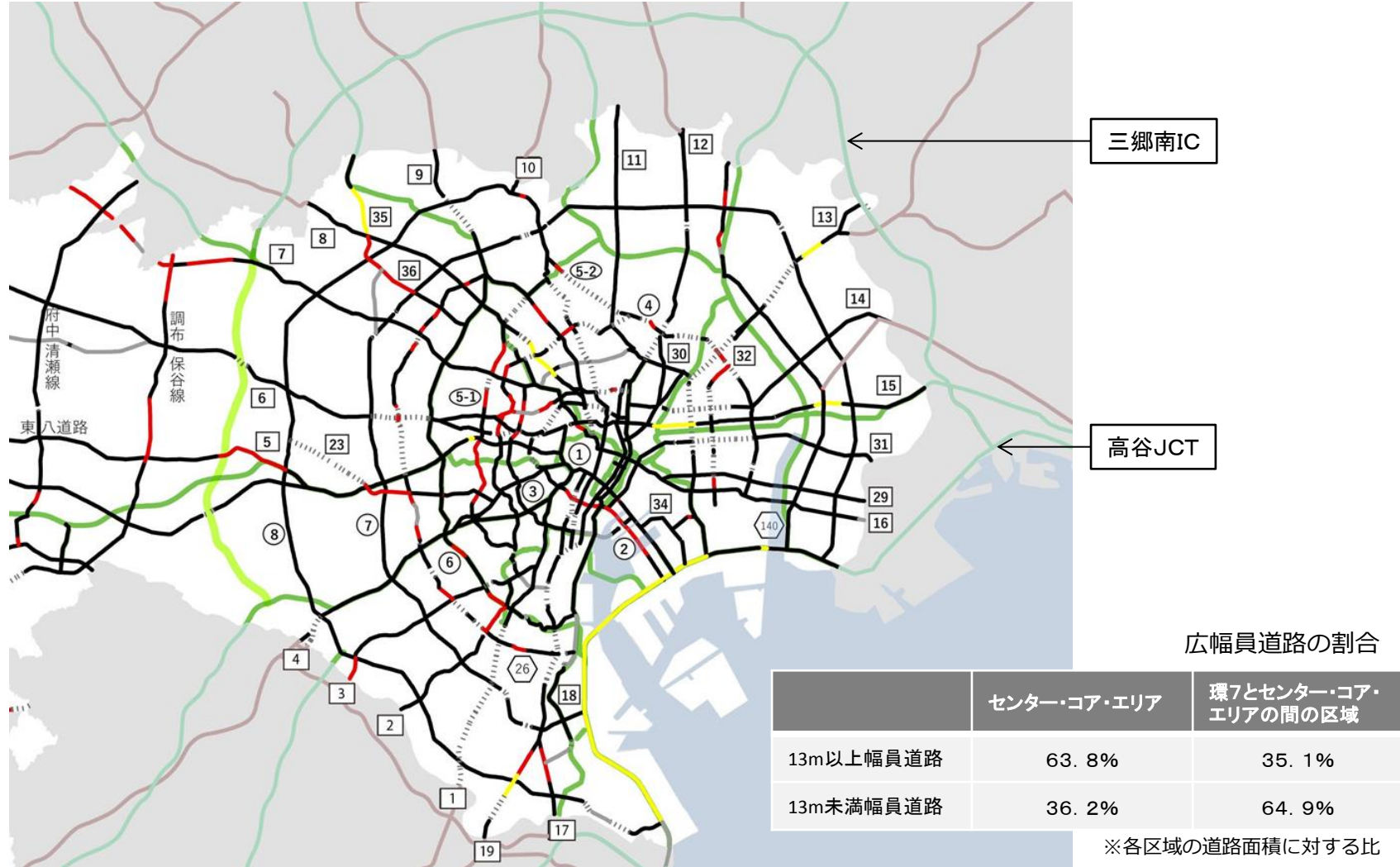
区分	カバー率	
	駅400m圏	駅800m圏
センター・コア	56.7%	92.9%
環七内側	45.0%	84.2%
区部	34.2%	73.1%



（出典：国土交通省「国土数値情報鉄道データ」（平成25年度）より作成）

- 環状七号線までの範囲は骨格的な道路網の整備が進められており、センター・コア・エリア（概ね環状6号線と荒川に囲まれた区域）では、約13m以上の広幅員道路の割合は約63%、環状7号線とセンター・コア・エリアの間では、約35%となっている。
- 6月2日に外環道の三郷南IC～高谷JCTが開通するなど、高速道路ネットワークの整備も進んでいる。

都市計画道路ネットワーク



凡例 (平成30年6月13日現在)

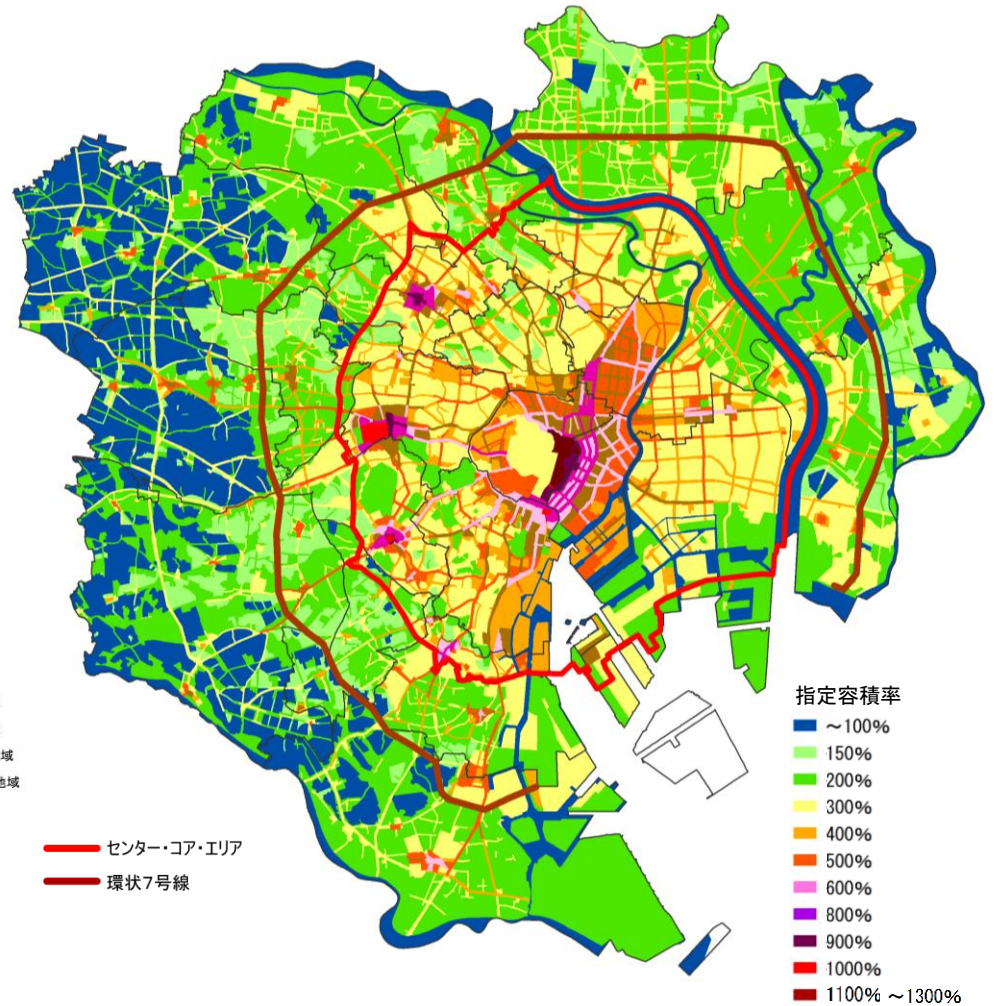
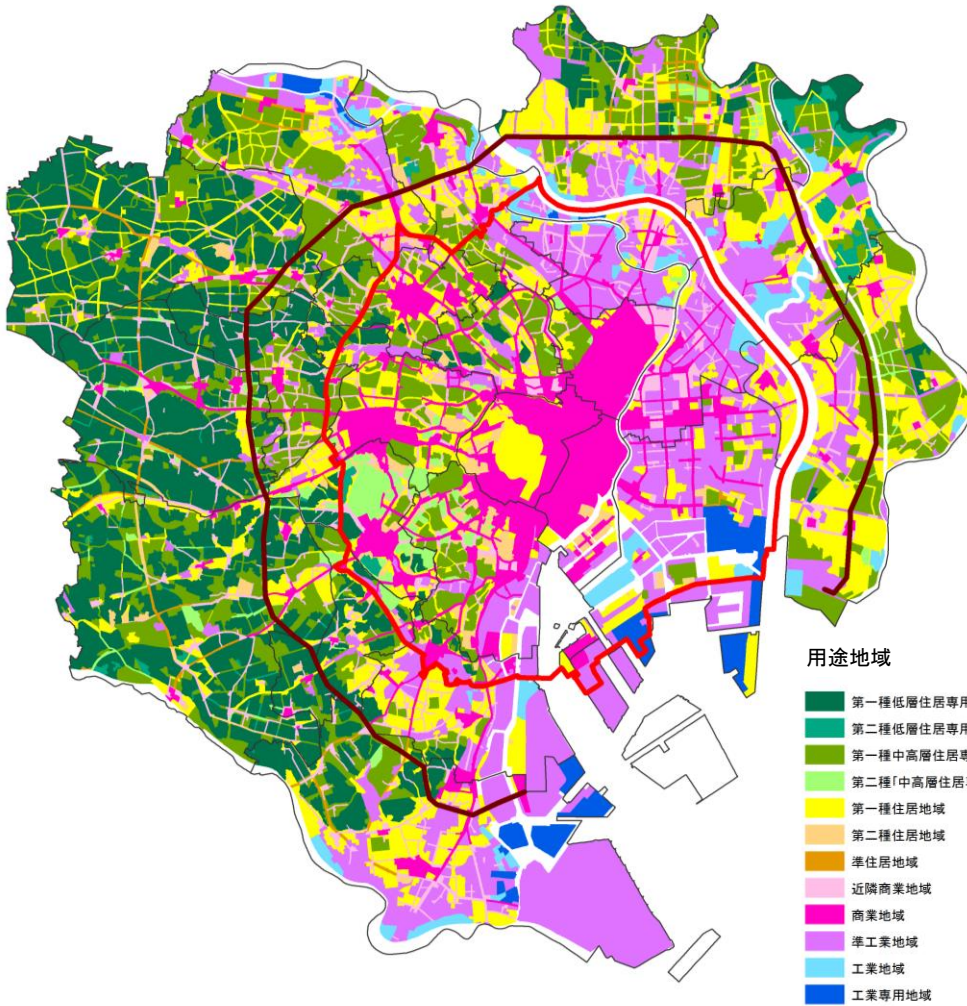
- 完成
- 事業中
- ||||| 概成
- 未整備
- 都施行以外
- 高速道路(完成)
- 高速道路(事業中)
- 放射道路 ○ 環状道路
- ◇ 補助道路
- 高速道路(都外)
- 国道(都外)

(出典:「東京都建設局HP」、国土交通省「国土数値情報 道路密度・道路延長メッシュデータ(平成22年度)」より作成)

- 用途地域はセンター・コア・エリアでは、商業系・工業系が広く指定され、住居系は中高層住居専用地域以上が広く指定がされており、容積率は、300%以上が広く指定されている。
- 環状7号線からセンター・コア・エリアの間では、低層住居専用地域が広く指定され、容積率は、西側は150~200%、東側は200~300%が広く指定されている。

区部の用途地域の指定状況

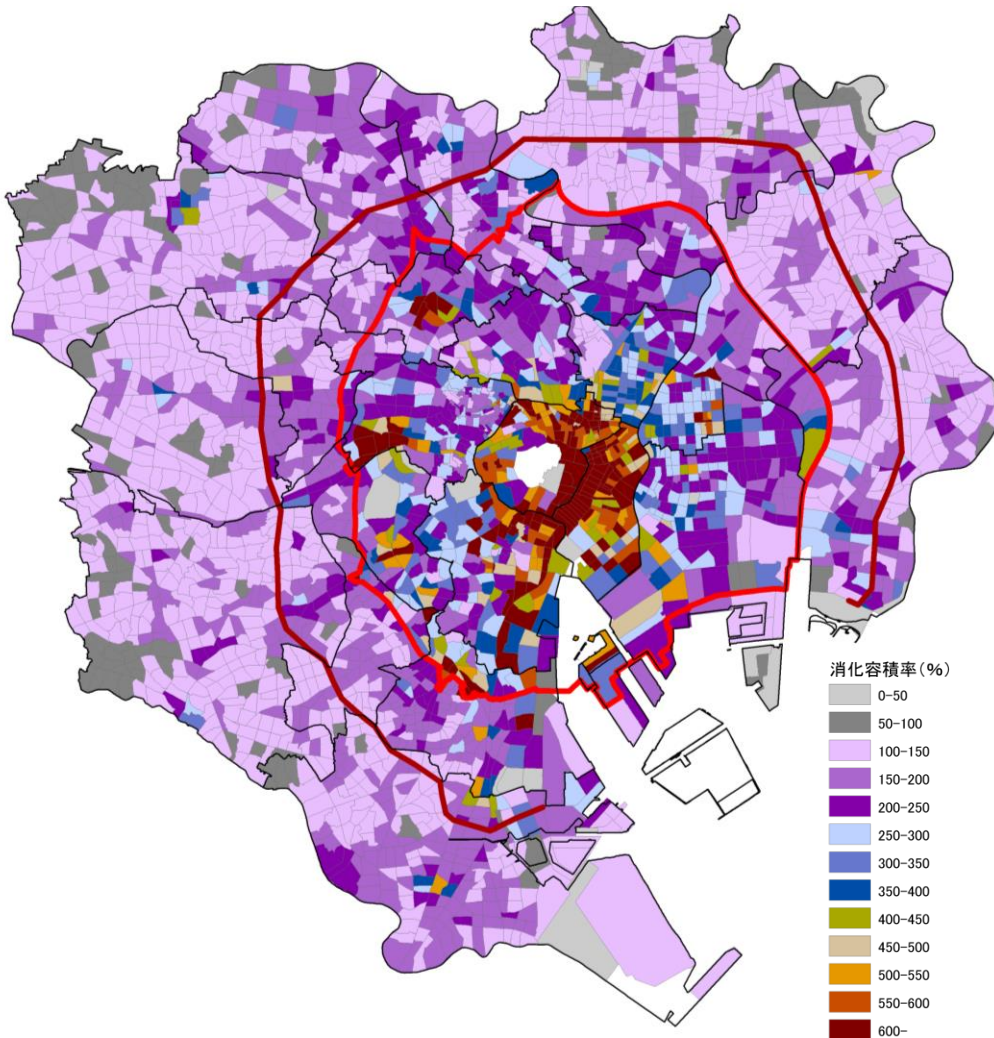
区部の指定容積率の状況



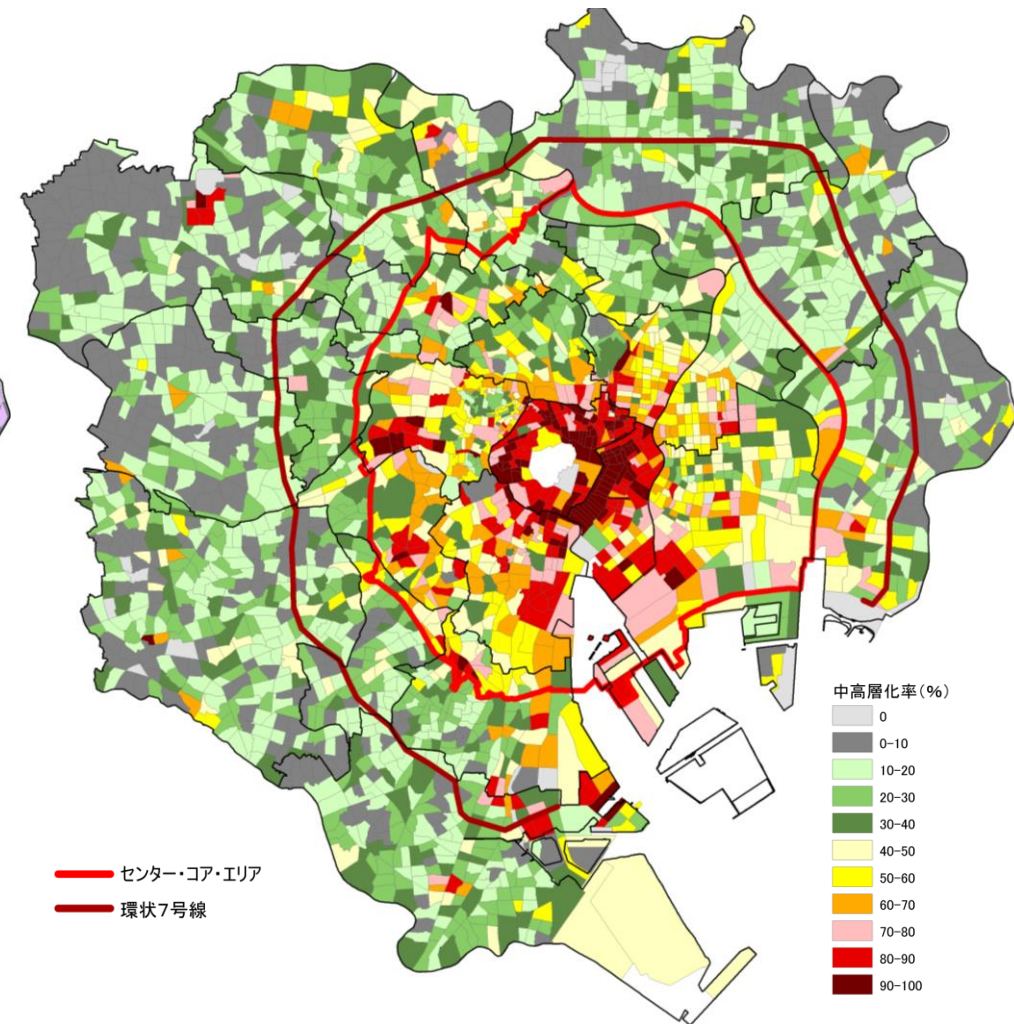
(出典：東京都「東京都市計画用途地域図(平成29年)」より作成)

- 消化容積率はセンター・コア・エリアでは、150%を超えている地域が多く、環状7号線とセンター・コア・エリアとの間では、100%~150%が多くなっている。
- 4階建て以上の建物割合を示す中高層化率については、センター・コア・エリアの内側において高い値となっている。

区部の消化容積率の状況



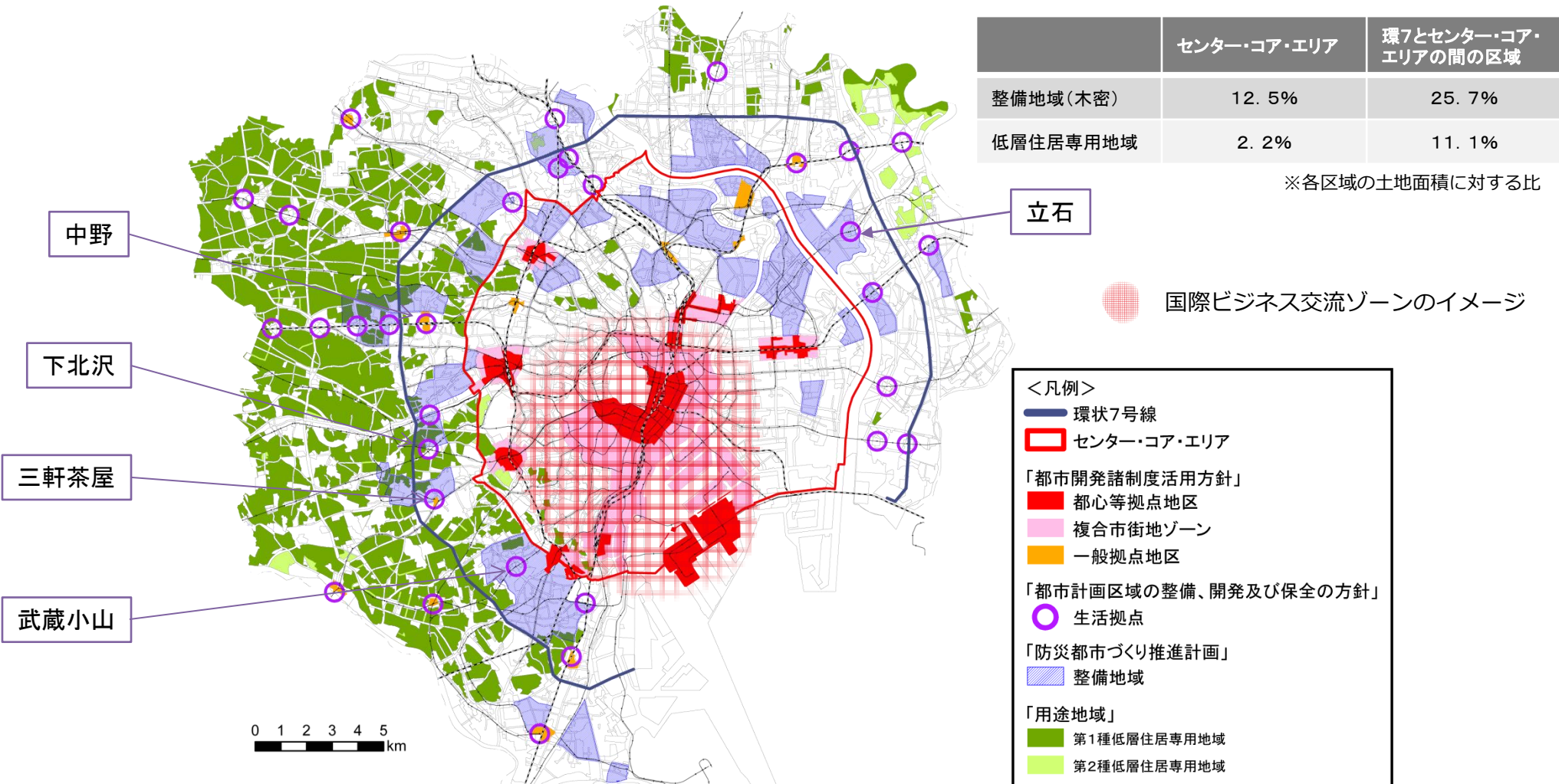
区部の中高層化率の状況



センター・コア・エリア
環状7号線

(出典：東京都「東京の土地利用（平成28年東京都区部）」より作成)

- 中枢広域拠点域の西側・北側には、木密地域（整備地域）が分布し、西側には、生活拠点や低層住居専用地域が比較的多く分布している。



(出典：東京都「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」(平成30年)、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(平成26年)、防災都市づくり推進計画(平成28年)、「都市づくりのランドデザイナー-東京の未来を創ろう-」(平成29年9月)国土交通省「国土数値情報 道路密度・道路延長メッシュデータ(平成22年)」より作成)

- グランドデザインでは、武蔵小山は拠点として将来像が描かれているが、駅周辺は木密整備地域に指定されている。
- 一方で、駅の近接地区は武蔵小山駅東地区として街並み再生地区に指定され、街区の再編と高度利用を促進している。



- 立石もグランドデザインで拠点として位置付けられているが、周辺は木密整備地域であり重点整備地域に指定されている区域もある。
- 一方で、駅の近接地区では再開発の機運が高まっており、土地の高度利用による拠点の形成を進めている。



- 域内の西部にある拠点の下北沢の周辺において、幹線道路沿道を除き第1種低層住居専用地域が指定されている。

世田谷区代田5丁目周辺
第1種低層専用住居地域（環7沿道：近隣商業地域）



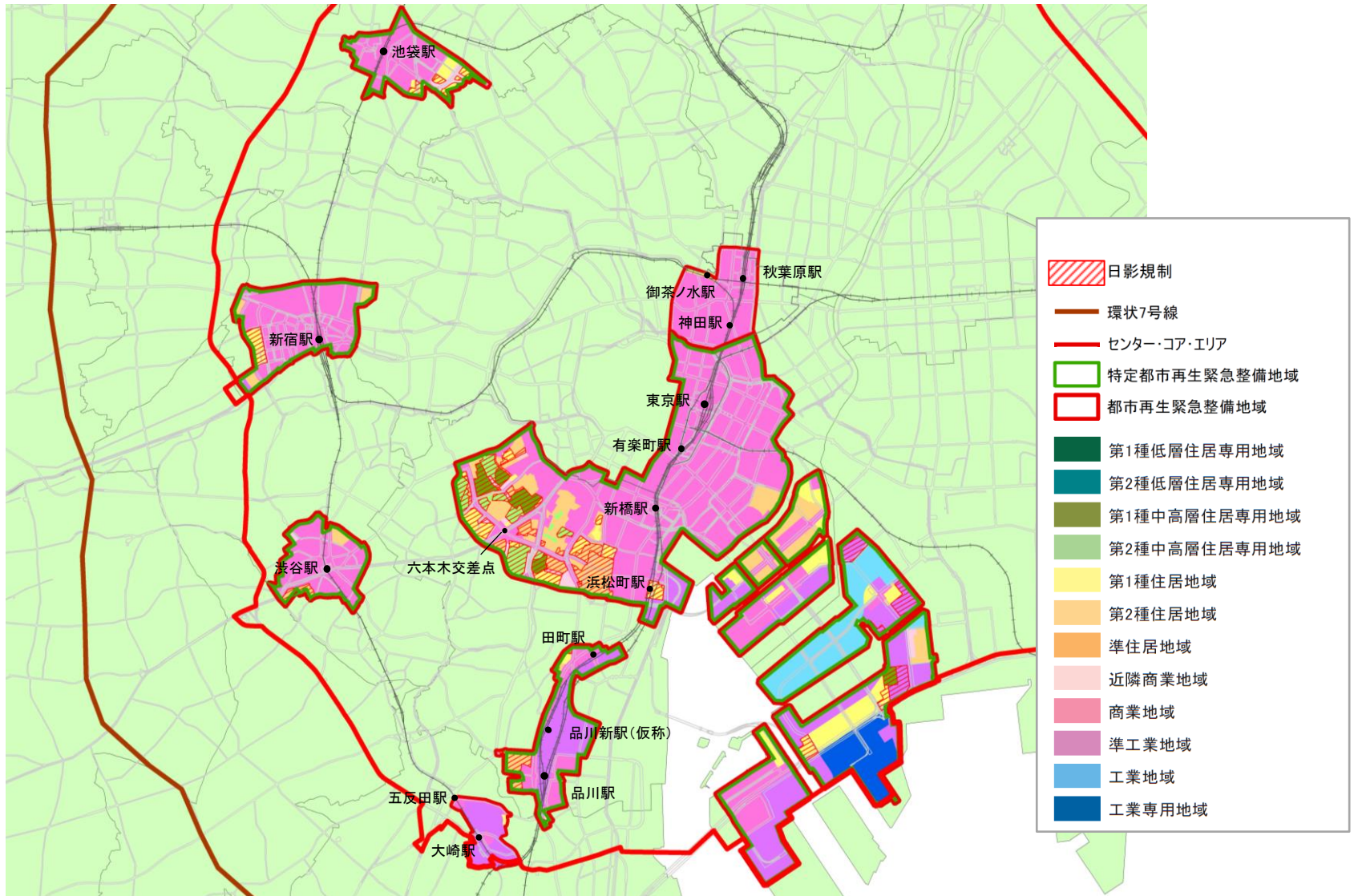
- 世田谷区代田の例と同様に、環状7号線沿道を除き第1種低層住居専用地域であり、狭あい道路や行き止まり道路が多く、老朽木造建築物が多い地域として、整備地域に指定されている。

中野区野方2丁目周辺

第1種低層住居専用地域（環7沿道：近隣商業地域）



- 都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行を通じて、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、特定都市再生緊急整備地域が指定されているが、一部に日影規制が指定されていることから、都市再生事業の進展に影響を及ぼしている。



(出典：内閣府「都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の一覧」、東京都「東京都市計画用途地域図」(平成29年)より作成)