

東京における土地利用に関する基本方針について（中間報告）

パブリックコメントの結果について

1 意見募集の概要

- ・ 募集期間：平成30年9月6日（木）～10月5日（金）までの30日間
- ・ 募集方法：東京都公式ホームページ及び東京都都市整備局ホームページにより、意見を募集。
都民からの意見は、都市整備局宛に郵便、メール、ファックスで提出
- ・ 寄せられた意見の総数：284件（170通、うち個人148通、法人22通）

2 意見の概要と対応

	意見の概要	土地利用調査特別委員会の見解・対応
拠点等について（15件）		
1	<p>欧州などの成熟社会の都市では、いかに新たな文化や知識を生み出すような都市をつくっていくかが、都市づくりのテーマになっている。中間報告は、従来型の駅前拠点開発＝量（容積率）の追求の呪縛から逃れられないままであると考えざるを得ず、都市が新たな文化やイノベーションを起こす、インキュベーションの場である国際的な潮流に乗り遅れている。世界的な都市づくりで最も重視されているイノベーションのキーワードは多摩でしか出てこない。東京には多くのイノベーションを生み出す「まち」が広がっている。</p> <p>世界の動向を見ても新しい文化やイノベーションは、容積率を上げて巨大オフィス開発や大規模商業施設を誘導するような従来の画一的駅前拠点開発からは生まれない。住むことを中心として、人の関係性＝エコシステムを醸成していくような「まち」をつくっていくことが必要である。新たな都市文化やイノベーションの観点から見た東京の姿を吟味し、新しい都市像を示していくことを望む。</p> <p>上記の観点からは、「活力とにぎわいの拠点」の位置づけが問題になり、これらの地域は、東京のイノベーション力、クリエイティブ産業を支えるインキュベーションの場となってきた「まち」を多</p>	<p>都市づくりのグランドデザインでは、「地域の個性やポテンシャルを最大限に発揮し、各地域が競い合いながら新たな価値を創造」していくことが示されました。これを踏まえ中間報告では、「拠点等を位置付け、地域の特性に応じた都市機能の集積を図る必要がある。」(P2)としており、イノベーション創出もその都市機能の一つと考えます。</p> <p>頂いたご意見も参考に、「地域区分等の特性に応じた土地利用の誘導」(P8,9)に関する記述を充実いたします。</p>

	く含むため、乗降人員の比較のみから、容積率アップ（800%）による拠点開発を誘導するような画一的な容積緩和はすべきではない。	
2	蒲田は、中核的な拠点と比較しても高い乗降客数があることなどから「中核的な拠点」に位置づけるべき。 池上や下丸子を地域の拠点に追加する必要がある。	【2・3】 中間報告では、「道路・交通ネットワークの高い結節性を持ち、広域的な観点から、高度な都市機能の集積を図る拠点を「中核的な拠点」として位置付ける。」（P2）こととしております。 また、中枢広域拠点域においては、基盤の整備状況、国際ビジネス、業務・商業、芸術・文化、観光、居住など、多様な都市機能の集積状況等を踏まえ、従来の都心、副都心、新拠点に加え、民間開発等により高度な機能集積が進んだ地域として、都心や副都心に匹敵する、六本木・虎ノ門を、「中核的な拠点」に位置付けることとしております。 多摩広域拠点域においては、基盤の整備状況、業務・商業・産業機能、大学・研究機関、居住などの都市機能の集積状況等を踏まえ、従来の核都市を「中核的な拠点」に位置付けることとしております。 なお、個別の拠点の位置付けについては、都市整備局において、区市と適切に調整されたい。
3	中核的な拠点への新規指定は、「六本木・虎ノ門」のみか。中核的な拠点へ選定した理由、他のエリアを選定しなかった理由を説明してほしい。	
4	八重洲・京橋エリアは、今後、大規模な再開発が進行するエリアであり、高度な機能集積が見込まれるため、日本橋に加え中核的な拠点として土地利用方針に追記すべきではないか。	八重洲、京橋は従来の都心に含まれており、中核的な拠点に該当します。（P5 参照）
5	P3 活力とにぎわいの拠点に「飯田橋」が例示されているが、新設された拠点は全て記載すべきではないか。	中間報告では、図2として、「中核的な拠点等のイメージ」（P5）を示しております。
6	「都市づくりのグランドデザイン戦略3」を踏まえ、将来の面的エネルギーの配置拡大について、方針を明らかにすべき。特に国際ビジネス交流ゾーンは、国際競争力強化に向け、災害時の対応力強化が重要であるため、コージェネ等自立分散型電源の設置とエネルギーの面的利用による災害時の業務継続に必要な安定供給が確保される業務継続地区構築の必要性を記載すべきである。	頂いたご意見も参考に、「地域区分等の特性に応じた土地利用の誘導」（P9）に関する記述を充実いたします。

7	<p>P9 東京の国際競争力強化に向け、世界的な観光都市の実現のため、外国人旅行者を対象とした国際水準の宿泊機能の整備方針（誘導のための取組、宿泊施設整備のためのインセンティブ等）を示すことが必要ではないか。</p>	<p>頂いたご意見も参考に、「中枢広域拠点域〈誘導の方向〉」（P10）に関する記述を充実いたします。</p> <p>なお、都市整備局においては、平成28年6月に都市開発諸制度活用方針を改定し、宿泊施設の整備を評価し、容積率を割り増すこととしております。</p>
8	<p>「国際ビジネス交流ゾーン」内の従来の「職住近接ゾーン」は、住居系の用途地域の多い地域であり、従来の都市開発諸制度活用方針では、業務地化を抑制して居住機能を育成する考え方に立っていたが、中間報告では、従来の複合市街地ゾーンと同様な土地利用に変えようとする案になっていると思われる。これまで住宅地として形成されてきた地域特性を踏まえ、居住機能に重きを置いた市街地を目指すべきではないか。この点について、具体的なイメージを明らかにしながら、より丁寧に説明することが必要ではないか。</p> <p>「国際ビジネス交流ゾーン」の中には、都心の近傍でありながら、低層住宅地としての品格と伝統を有する広尾、恵比寿、上大崎などがあり、中間報告ではこうした地域の言及はなく、高度利用による複合市街地化の方向が強調されている。東京の魅力は都市の中にある多様性であるともいわれており、こうした地区の価値を大切にすべきと思われるので、こうした地域については、基本的に良好な住環境の継承を図ることを、記載すべきではないかと思われる。</p>	<p>【8・9】</p> <p>中間報告では、中枢広域拠点域の誘導の方向として、「中心部には日本経済の中核機能を担う国際ビジネス交流ゾーン、その周辺には中核的な拠点である池袋や多様な機能を有する複数の活力とにぎわいの拠点（仮称）、木造住宅密集地域、低層な住宅市街地などがあり、それぞれの地域特性を踏まえた土地利用を誘導する必要がある。」（P9）としております。</p> <p>頂いたご意見も参考に、「国際ビジネス交流ゾーン」（P11）に関する記述を充実いたします。</p>
9	<p>これまでの「職住近接ゾーン」の取り扱いが開発を進める上での大きな問題であったと思う。都心部の「職住近接ゾーン」は都心居住が浸透しており、住民の多くは現状の住環境に満足し、都市型成長を拒む傾向にある。その際、「住環境との調和」等の文言は、駅前のような街づくりを進めるべき場所であってもブレーキとして利用されることが多かったと思う。「職住近接ゾーン」は駅前や住宅地などの土地利用を一律に扱い開発を誘導するのかしないのか、不明確なグレーゾーンであった。そうした意味で今回の基本方針は、従来の上位計画より一歩踏み込んだ形で、グレーゾーンをクリアにする姿勢を感じ、高く評価したい。</p>	

10	<p>P10 大手町・丸の内・有楽町地区では、国際競争力強化に向け、フィンテックのような先端産業も重要であり、国内外のベンチャーや大企業、研究機関などが連携・協働する環境・仕組みある「イノベーションエコシステム」の形成の場として位置付けてほしい。また、東京国際フォーラムを核とする会議場や、宿泊施設等の集積による都心型 MICE 拠点としての位置付けも検討してほしい。</p>	<p>頂いたご意見も参考に、「国際ビジネス交流ゾーン」(P10)に関する記述を充実いたします。</p>
11	<p>P10 「新宿では、乗降客数日本一のターミナルを有し、新宿副都心として発展してきた業務・商業・宿泊等を生かし、都市再生特別地区や都市開発諸制度などを活用して、住宅・商業・文化等の集積による多様な魅力を備えた国際的な中枢業務機能を担う拠点の形成を推進する必要がある。」を追記願いたい。</p>	<p>【11・12】 頂いたご意見も参考に、「国際ビジネス交流ゾーン」(P10)に関する記述を充実いたします。</p>
12	<p>P10 新宿・渋谷などの記載にあたって、業務集積について触れた方がよい。また、前段の大手町・丸の内・有楽町地区と同様に都市再生特別地区を記述すべき。 特に新宿においては、「中心駅の交通結節機能・東西連絡機能の更新・強化」に加え、「駅周辺超高層街区等の業務商業機能を改善、発展し」や「オープンスペースの改善・更新」などを推進する記載があると良いと考える。</p>	
13	<p>P14,18 都心に働く機能、郊外に住む機能と分担されていることから、交通に大きな負荷がかかっていることが課題の一つであり、今後は郊外に「職」機能の誘導が重要で、新都市生活創造域に、業務を積極的に誘導すべき。</p>	<p>中間報告では、新都市生活創造域等において、集約型地域構造への再編に向け、「都市開発諸制度等により商業・医療などの多様な機能を誘導するとともに、地域の拠点等の周辺に多様なライフスタイルに対応した複合的な土地利用を誘導する」(P.14,15)としております。 また、「都市基盤との連携」として、「公共交通機関の機能強化などにより、交通容量ともバランスがとれた土地利用を誘導すべきである。」(P43)としております。</p>
14	<p>高質な公共公益施設の整備や個々の敷地を超えた効率的な整備が可能となるなど、魅力的なまちづくりを進めるため、複数の民間開発による計画的な公共公益施設等の整備促進について、都の取組の方向性などを示してほしい。</p>	<p>頂いたご意見も参考に、中枢広域拠点域における主な施策(P13)、「主な取組⑤」(P25)に関する記述を充実いたします。</p>

15	<p>P39 主な取組⑭ 高齢化や新たなライフスタイルに対応した住宅市街地を創出する観点から、既成の地区計画区域においても複合的な土地利用が可能となる制度とすることが望ましい。沿道に限らず低層住居専用地域においても、特別用途地区を定められるような制度が望ましい。</p>	<p>中間報告では、立地適正化計画の策定などを勘案しながら、「低層住居専用地域において、特別用途地区の指定等により、生活利便施設などの立地の誘導を図る。」(P39) こととしております。</p> <p>頂いたご意見は、都市整備局において区市町と調整し、適切に検討されたい。</p>
----	--	--

みどりについて（7件）

1	<p>農地を残すことを重要な施策と捉えるならば、主に相続に際して農地が減少していることを直視して、市区町村が農地を買い取るための財政的措置を検討願いたい。</p>	<p>頂いたご意見は、都市整備局において、国や関係局、区市町村と適切に調整されたい。</p>
2	<p>「農のあるまちづくり」の実現のためには、地域の農業者や住民との合意形成が必要であり、地域に住む方々でまちづくりを図れるよう推進を願う。</p> <p>地域の農業者が営農を継続し、農地保全が図られるよう、市街化調整区域内における開発許可制度を活用した農業経営の多角化などを、関係部署と連携しながらの農業改革のますますの拡充は、いうまでもない要望である。</p>	<p>頂いたご意見は、都市整備局において、区市町と適切に調整されたい。</p> <p>中間報告では、市街化調整区域内における農地については、「農地の状況を踏まえ、開発許可制度を活用して、市町村の上位計画と整合する農家レストランや直売所などの立地を推進し、農業経営を安定化・強化させることにより、農地の保全を図っていく。」(P24) こととしております。</p>
3	<p>P23 主な取組③ 市民緑地認定制度の活用により、大手町・丸の内・有楽町地区として、より良好なみどりを創出できることは官民連携した有意義なまちづくりであり、公開空地等のみどりについても言及してほしい。</p>	<p>頂いたご意見も参考に、「主な取組③」(P23) に関する記述を充実いたします。</p>
4	<p>都市再生特別地区などを活用して、居住誘導区域外のまとまりのある緑地や農地の保全を行う検討や区部中心部内の周辺地域のみどりの保全・創出が推進されるよう検討願いたい。関係する隣接自治体内への公共貢献は、都市再生特別地区や都市開発諸制度などとして新たな制度となるため検討を進めてほしい。</p>	<p>中間報告では、主な取組①として、「区部中心部の中核的な拠点における都市再生特別地区を活用して、居住誘導区域外のまとまりのある緑地や農地を保全する。」(P21) こととしております。</p> <p>頂いたご意見は、都市開発諸制度活用方針などに係ることであり、答申を踏まえ、都市整備局において区市町と調整し、適切に検討されたい。</p>

5	<p>P23 主な取組③ 市民緑地認定制度は、緑化地域、緑化重点地区の指定等地域を限定せずに活用できることが望ましい。制度の支援については、補助や税制負担軽減に加え、隣接敷地の容積割増のボーナス等、資金手当への追加検討が望ましい。</p>	<p>中間報告では、市民緑地認定制度の早期活用に向けた取組として、「緑の基本計画に地域全体の緑化を効果的・総合的に推進するために講じる施策を即地的に定めるべき「緑化重点地区」の指定を、市街化区域全域における緑化地域の指定に先行して進める。」(P23) こととしております。</p> <p>容積割増や資金手当等の支援については、都市整備局において区市町などと適切に調整されたい。</p>
6	<p>都内の流通業務団地は、物流の効率化等の役割を担っているが、車道や荷捌き・緑地等の条件をクリアして、建蔽率、容積率等を最大限活用し、効率的な物流施設の更新等を実現することは困難な状況にある。また、国の運用指針や都の物流ビジョンでは、物流の効率化や高度化等が掲げられている点も踏まえ、緑地規制の緩和や地上部緑地面積の建物上及び壁面への緑化の付け替えなどを要望する。</p>	<p>【6・7】</p> <p>頂いたご意見は、緑化地域の指定基準などに係ることであり、答申を踏まえ、都市整備局において区市町と調整し、適切に検討されたい。</p>
7	<p>トラックターミナルの特性上、運営上必要となる施設建築物のほか、自動車ターミナル法に規定される施設を整備した上で、緑地を創出することは、施設配置上の課題はもとより、都市計画上の物流機能を集約した当該地域の親和性に欠けると思われるため、流通業務団地については、①建築物を除く、事業運営上必要とされる施設については、緑化対象面積から控除する等の措置、②住居系以外の用途地域に指定された区域について、事業形態の実情に適した緑化基準の策定の検討を要望する。</p>	

日影規制の合理化について（8件）

1	<p>P32 都市再生緊急整備地域内の日影規制の見直しについては、同地域の整備の緊急性などから、極めてバランスの取れた方向性である。しかし、同地域の端部における開発計画については、同地域外の住居系用途地域の日影規制が計画推進の支障となることが考えられるため、同地域の隣接地域における日影規制についても弾力的な運用を検討願いたい。</p>	<p>【1～7】</p> <p>中間報告では、都市再生緊急整備地域において、「複合機能の導入を推進する都市再生事業の進展や、地域全体としての今後の土地利用転換の方向性を踏まえ、都市機能の高度化に資する都市再生特別地区等の都市計画提案において、周辺の状態も勘案しな</p>
---	---	--

2	P32 木造住宅密集地域、無電柱化、緊急輸送道路沿道の耐震化などの推進、既存不適格建築物の対応等から、日影規制の柔軟化が重要である。	
3	P32 高経年マンションの一部で、長年の都市計画の用途変更に伴い、日影などの既存不適格状態になり、再生できない状況に陥っているため、都市開発諸制度による緩和措置が望まれる。	<p>がら、質の高いみどり空間の形成など、都市環境の向上に資する優良な計画となっていることが認められる場合、地区計画の策定等によらず用途地域を適切に変更することに合わせて、日影規制を整合させる。」(P32) こととしております。</p> <p>具体的な取組については、答申を踏まえ、都市整備局と区市町において適切に検討されたい。</p>
4	P31 駅前の北側は日影規制がないが、さらに北側の地域が住居系に指定されており、日影規制により高層建築物が建てられない。駅の北側で広範に日影規制のない用途地域が定まれば、連鎖的にまちづくりが加速するものと考えられる。	
5	P31,33 高経年マンションの再生、木密地域の解消について、日影規制緩和もしくは周辺も含めた用途地域変更により再生が推進すると考える。	<p>なお、日影規制については、地区の特性や将来像を踏まえながら、再開発等促進区を定める地区計画の活用や、地区計画の決定に合わせた用途地域の変更などにより、見直しを行っております。</p>
6	P8,P28 用途地域変更の際に、地区計画の策定とセットで行うこととしたのは、従来とは異なる土地利用を目指すために、将来の市街地像を明確にして、それにふさわしい用途地域指定を行なうことが、計画的合理性を持ったまちづくりを進めるうえで不可欠だからである。今回の事業者提案による地区計画の策定によらない用途地域変更を可能とする案は、地区の将来市街地像をどうするかという議論が抜け落ちた形で進められることになりかねず、都市計画のあり方が問われることになるのではないか。	
7	日影規制の合理化について、都市再生緊急整備地域全域が対象と考えてよいか。一律に規制をなくす検討はしないのか。地区計画区域に含めることなく見直すということか。	
8	日影規制の合理化については、地区計画の区域に含めることなく見直すことでよいか。合理化される区域の権利者等は、16 条説明会における意見聴取の関係権利者に含まれるか。	<p>頂いたご意見は、都市整備局において適切に検討されたい。</p>

主な取組⑦ 交通結節機能等を強化するための用途地域の指定基準の策定など（191件）	
1	<p>番町地域に、超高層ビル建設を容認するような規制緩和が強力に検討されていることが判明した。番町の優秀な住環境を壊すことは区政の横暴、利益追求型の計画をやめてほしい。地区計画を変更してまで、高層ビル化を望まない。区は住民が判断できる材料を提示すべき。住民への公知活動は非常に分かりにくい。影響範囲の住民投票を義務付けるべき。</p>
2	<p>市ヶ谷駅、四ツ谷駅に隣接する番町・麴町地区は、歴史ある住宅、文教地区で、学校が多くあり、優先順位は住宅や学校で、住民の望みは活力やにぎわいの拠点でなく、上質な住環境であり、この環境を維持してほしい。容積を上げることで住環境が悪化する。市ヶ谷駅周辺、番町・麴町、飯田橋、四ツ谷を活力やにぎわいの拠点に入れないでほしい。拠点化されると、まちの魅力がなくなり、大きなビルの影響で、住宅地及び日照、通風、風害などに影響があると考えられる。住民の安全を第一に考えた計画にしてほしい。</p>
3	<p>容積を上げ、外から人を誘導するのは、環境や交通面から危険やリスクが高い。容積率800%の根拠が示されておらず、構想に反対する。活力やにぎわいの拠点から、市ヶ谷、四ツ谷を外してほしい。</p>
4	<p>市ヶ谷駅や四ツ谷駅の容積率800%緩和に反対である。番町は、江戸時代から高級住宅地で、町ごとに高さ制限がある。高層ビルが建つと閑静な住環境が悪化する。多くの人が集まるスペースがなく危険なので、にぎわいに入れてほしくない。伝統ある番町の住宅地を維持してほしい。高層化をすれば街並みは荒れ住宅地の価値が落ちる。</p>
5	<p>P13 3路線以上の地下鉄駅の適切な容積率指定について、池袋並みの拠点にすると、駅利用者の激増に合わせた、ホーム、階段等</p>

【1～51】

中間報告では、「今後の成熟期において、東京が一段と質の高い成長が遂げられるよう、「地域の個性やポテンシャルを最大限に発揮し、各地域が競い合いながら新たな価値を創造」していくため、商業、文化、交流など地域の活力やにぎわいを生み出す多様な都市機能の集積を図る「活力やにぎわいの拠点（仮称）」を中枢広域拠点域内に定める」（P2,3）こととし、「従来の生活拠点、鉄道乗車人員の多い駅（1,600万人/年以上）周辺、まちづくりの取組熟度が高い拠点的な地区を位置付ける」（P5）こととしております。

中間報告では、主な取組⑦として、にぎわい等の創出と誰もが使いやすい交通結節点の形成を推進するため、「3路線以上の地下鉄駅が結節するなど乗車人員も多く、ポテンシャルを有する駅周辺については、地区計画による交通広場的空間の整備などが見込まれる場合に、面的に容積率800%の指定を可能とし、適切な基盤に支えられた商業集積や回遊性のある土地利用を実現」（P29）することとしており、この取組については、用途地域等に関する指定方針・指定基準に係ることであり、答申を踏まえ、都市整備局において区と調整し、適切に検討されたい。

また、拠点の範囲の設定などについては、答申を踏まえ、周辺市街地の状況なども考慮し、都市整備局において区と調整し、適切に検討されたい。

なお、日本テレビ通り沿道における開発計画の内容等に関する事項については、地元区において適切に検討されたい。

	<p>の抜本的な拡充が無いと危険な駅となり、適切な対応はできない。インフラコストは容積緩和する建物側に負担を課し、十分な整備をした上で、初めて「適切な」を言える。「適切な」とは、住民や通学する児童から見た視点が必要である。</p>
6	<p>P29 主な取組⑦ 高さ145mの四ツ谷駅前地区は、道路が広く、広場・緑化などの整備、無電柱化など配慮されているが、番町・麴町は道路が狭く、800%の指定は著しくバランスを欠き、昨今のゲリラ豪雨、台風などが超高層ビルと相俟って、歩行者の安全に一層の配慮が必要であり、下水等のインフラ不可が大きいので、これらの入念なシミュレーションと対策の実施してほしい。</p> <p>現時点でさえ、JR・メトロの駅周辺はパンク状態であり、昼夜間人口の流入を招くのは都市のインフラの拡張が必要である。</p> <p>前面道路幅員が十分でない地域については、従来よりも厳しい制限をかけ、安全性の確保を第一に考えるべき。</p>
7	<p>3路線以上が乗り入れているからと言って、駅周辺を再開発することに反対する。市ヶ谷駅に隣接する番町は住宅区域で、住民は商業地域化は望んでいるとは思えない。ここに構想の駅ビルは必要なく、使い勝手の良い中低層のビルへのリニューアルで充分と考える。番町は道路も狭く、人口増加は交通渋滞を招くので容積緩和は必要ない。</p>
8	<p>800%の容積率引き上げを行う論拠が十分説明されていないことから、実施は適切でない。引き上げを想定する駅周辺（市ヶ谷等）は、まとまった敷地もなく、道路も十分な広さを持たない地区が少なくなく、ベース容積を緩和すると建て詰まりが発生し、環境が悪化する。再開発等により敷地の共同化やインフラ整備が図られるから、建て詰まりなどが起こらないと判断しているなら、面的に容積</p>

	<p>率を引き上げる必要はなく、都市開発諸制度等を活用し、公共貢献が認められる開発に対して、容積緩和を行えば事足りる。無条件でベース容積率を緩和することは、市街地の環境を悪化させ、地域の価値が下落し、にぎわい創出が実現しなくなるのではないか。都が想定する拠点駅から数百メートル離れた場所には、閑静な住宅地が広がる地域も少なくない。面的に容積率を引き上げた場合、周辺住宅地に悪影響を及ぼす。</p>
9	<p>市ヶ谷周辺の番町エリアに、今時の繁華街が必要か、人々が望んでいるのは高層ビルが立ち並ぶ街並みではない。</p>
10	<p>子育てをするのに、良質な教育と閑静な住環境を求めている。不特定多数が来る街は希望しない。今の環境を維持してほしい。</p>
11	<p>番町近隣は、東京を代表する文教地区で、新興都市部と同等に並べ議論すると、都市としての魅力を失う。日テレ通り沿道は、800%になるとどのような町になるのか。地域住民の意見を聞くとともに、欧米の建築規制等から多くを学ぶべき。</p>
12	<p>日テレビルの方で、150mのビルの計画があると聞いた。地区環境を阻害する建設には反対である。大規模開発により、交通障害が生じる可能性がある。アセスメント等、正確な情報開示を願う。</p>
13	<p>番町は歴史ある地域であり、にぎわいの拠点を作る事に反対する。安全・安心を考えた上、文化・交流、医療、教育にプライオリティを置いたまちづくりを願う。</p>
14	<p>番町は、超高層が存在しない中低層マンションを中心とした素晴らしい住環境が守られている。市ヶ谷駅半径100m圏内は、老朽化した雑居ビルが多く、高層化を伴う再開発による街づくりの必要性は感じるが、番町は全く感じない。</p>
15	<p>四ツ谷、市ヶ谷を、「活力とにぎわいの拠点」とすることに反対</p>

	<p>する。四ツ谷でも新宿方面と麴町大通り、市ヶ谷は外堀通りと靖国通りと言うように限定的に指定するならまだ検討の余地はある。</p>
16	<p>番町は住宅地と文教地区であり、商業地区ではない。静かな環境を維持していくことが大切で、容積率の変更には反対である。</p> <p>番町の歴史を大切に、治安のよい街づくりを目指してほしい。</p>
17	<p>番町や市ヶ谷は歴史ある住宅地で、再開発には大規模な区画整理や環境整備が不可欠である。単に高度制限を外すような無責任な高度化を許せば、「混乱と対立の拠点」になる。住民の意向を調べ、ランドデザインを示すことが先決である。</p>
18	<p>番町・麴町は古い街並みの文教地区、歩道は狭く一方通行も多い地域であり、用途や高さを制限した地区計画が決定している。市ヶ谷の商業エリアは限定的で、圧倒的に賑わう四ツ谷、飯田橋駅とは特性が異なる。番町は現状のインフラでは、「活力とにぎわい」が実現しても人・車の流入に耐えられない。このため、基本計画で掲げる「エリアの活性化」による価値の創出とは逆の方向、町の価値を維持・増進することを選択したエリアであり、「市ヶ谷」を見直してほしい。</p> <p>日テレが、高さ制限を大幅に逸脱した高層ビルを含む再開発を計画しているが、今回の基本計画に「飯田橋、市ヶ谷、四ツ谷」が追加されていたこと、それを根拠に、日テレの計画があったと理解した。日テレ一社の利益拡大に直結する計画であり、都は慎重に判断し市ヶ谷を外してほしい。高層化するモデルは、1度目は使っても「その次の更新」の頃には破綻する。まちの価値を持続できる都市モデルを番町は選んでおり、適切なルール策定を先導してほしい。</p>
19	<p>3路線と言うだけで、池袋と同じ扱いにすることに疑問を感じる。交通渋滞により、安全、静かな生活が脅かされる。集中ではな</p>

	<p>く静けさや安心感から人を穏やかに呼ぶという逆転の発想が生まれないのか。異常気象の原因である高層ビルによる空気の遮断など、未来を見据えた力を持った人達はいないのかと失望する。どこを見ても同じで特色が失われた街ばかり。市ヶ谷をそんな街にしたいくない。</p>
20	<p>朝、麴町駅を利用する人が多く、地下鉄出入口に危険を感じるくらいである。安心して住み続けられる環境を保ってほしい。</p>
21	<p>「日テレ通り再開発計画」について、地区計画の高さ制限、容積率を緩和しようとしている区に異議を唱えている。日テレ通りは交通渋滞が激しい場所、超高層ビルと建てると車が溢れ、通学路が危険に晒される。市ヶ谷だけの高層化であれば賛成するが、番町は対象から外してほしい。</p>
22	<p>市ヶ谷駅周辺の開発計画について、住民に大きな影響を与える計画であるが、住民の意思を聞くことなく進められており、憤りを感じる。丁寧な住民への説明を願う。</p>
23	<p>市ヶ谷駅は都心にありながら昔ながらの良い街並みを残している。四ツ谷から市ヶ谷駅に至る外濠公園の動線上、高い建物が建つと外濠の景観を壊す。</p>
24	<p>番町地区は静謐な環境の文教住宅地、超高層ビルはマッチしない。日テレ通りがパンクし、通学路の安全が脅かされる。一度壊された環境を回復することは不可能と思われる。麴町駅のバリアフリー化は日テレに負担させるべきものでなく、本来メトロ、区あるいは都が行うべきこと。高さ制限の緩和の理由にすべきではない。更なる超高層の規制緩和に関し住民への周知や説明が全くなされていない。区は、影響を受ける住民の意見を聞き、説明を行う姿勢を見せるべき。超高層ビルが出現した場合、景観はおぞましいものに</p>

	なる。区は電柱の無電柱化を行なってはどうか。景観の観点から超高層ビルと同様に重要かつ喫緊の問題はないか。
25	「活力とにぎわいの拠点」の選定に乗車人員が重視されているが、45万人の五反田が拠点に選定されず、37万人の市ヶ谷が拠点とされるのはおかしい。交通結節機能の高い駅が地下鉄に限られる合理的理由はない。「活力とにぎわいの拠点」について、乗降客数で見ると、高田馬場、目黒、浜松町など市ヶ谷をはるかに上回るが、これらを差し置いて市ヶ谷を位置付ける明確な理由を提示願いたい。これらの記載から、市ヶ谷の名前を落としてほしい。
26	市ヶ谷は教育機関が多数あり、商業施設を作ることで防犯面が悪化する。繁華街である池袋と同等に扱うことに違和感があり、街の景観を損ない住民の意向が考慮されない計画は同意できない。
27	街並みを考慮せず、交通結節機能を強化して高度利用して活性化を図る考えが間違っている。市ヶ谷駅を周辺の四ツ谷・飯田橋と同じ土俵で考えることがナンセンスである。池袋などの繁華街と同様に考えるなんてもってのほか。広く住民の意見を聞くため公聴会等を開くべき。パブリックコメントを実施し「声を聞いた」とは行政の驕りである。住民は高度利用を望んでおらず、閑静な住宅地を望んでいる。市ヶ谷周辺で容積緩和することは街並みにそぐわない、容積率や高さを緩和すべきでない。
28	「3路線以上の地下鉄駅が結節する駅」は適切な容積率とし、活力とにぎわいの拠点に、ということだが、なぜ地下鉄駅に限定するのか。市ヶ谷駅周辺は、皇居近辺の落ち着いた住環境と歴史、文化を受け継ぐ文教地区でもある。ビジネスや商業地域でもあるが、住民の生活環境を守る視点を大切にしてほしい。闇雲に交通量が増えたり、駅やビルを無計画に拡大し、人が溢れかえることのないよう、

	災害時の対応等も含めて慎重に検討願いたい。
29	日テレ通りは片道一車線で駐車スペースもない。周辺道路は歩道もない一方通行で、番町地域に車が流れ込み歩行者の安全性に深刻な影響を及ぼす可能性が高い。800%が認められると、麴町駅のキャパシティを越え大混乱が想像される。安全性に十分な配慮を願う。
30	老朽化して便利さを感じない市ヶ谷駅、周辺のリニューアルには賛成する。駅前を広くとるための容積緩和もしかたないが、二七通りを越えて南側を対象にすることは、学校の登校に危険を及ぼす。日テレ施設の緩和により、番町の住環境が壊れてしまうことを懸念する。
31	市ヶ谷駅周辺の住宅地は道路が狭いため、高い容積率の建物が建つと、周辺道路の混雑が増加することは明白。また、市ヶ谷駅は、新宿駅などに比べ非常に規模が小さく、地下鉄駅の乗換構内は大規模ビル建設による乗降客の大幅な増加に耐えられるとは考えられない。駅の混雑は災害時に非常に危険である。容積率緩和の前に市ヶ谷駅と周辺の道路を改善してほしい。 日テレ通りは2車線しかなく、消火活動や救助活動ができるのか。それぞれ100mの高層ビルだったらどんな消火現場になるのか。
32	飯田橋、市ヶ谷などは、独自の地域特性を有し、異なった文化的背景に支えられているにもかかわらず、鉄道乗客人員の多さという基準でくくり、包括的に取り扱う指針は大雑把と言える。活力とにぎわいの拠点の形成を促進する必要があるとしているが、これは容積緩和を通じた再開発の促進に過ぎない。これから人口減少を迎える社会においては、それぞれの地域が独自性を活かすことが求められている。市ヶ谷等は、交通結節点である同時に、教育施設、歴史

	<p>的建造物、歴史ある住宅地を抱えており、地域特性を踏まえず高度利用を図ることは、その魅力が失われる。高度利用を行うか、まちの魅力をどのように高めるかは地域の自主性に任せるべきであり、一律に再開発を推し進めるべきでない。</p> <p>加えて、主な取組⑦として、市ヶ谷駅が具体例として示されているが、JR 駅という視認性のある地上駅が存在しており、交通広場や歩行者空間の確保等は、JR 駅舎の改修等を通じて進めることで、利便性を向上させることができると考える。</p>
33	<p>当該地域は、細かい問題はあるが、何か多くのもが不足しているとは感じない。「新規大規模開発」よりも「今ある古きを大事にした改善」が必要だと思う。「活力とにぎわい」でどういった課題があるのか。現状に対してどのような「まち」であるべきなのか。あるべき「まち」の姿と現状の規制では実現が不可能である理由が知りたい。規制緩和し開発が進んだ場合、メリット・デメリットを知りたい。</p>
34	<p>活力とにぎわいの拠点や容積率 800%の指定については、十分に教育環境を守り、良くする視点があるのか。さらに駅周辺の朝夕の混雑は激しくなり、児童等の安全に重大な危険を及ぼすものと思われる。就労者への飲食提供が学校周辺に侵食し繁華街化が進む恐れがあり、文教地区の事業規制が骨抜きになる恐れがある。地域のコミュニティの形成に寄与する子育てや教育環境に安心・安全を与えるまちづくりには、適正規模を見極める必要があり、文教地区を尊び、活かす都市計画があつて良いと願う。</p>
35	<p>飯田橋、市ヶ谷、四ツ谷に過剰なにぎわいを求める必要があるのか。東京の街を、外国人観光客にとって魅力ある街にと考えるなら、必要なのは美しい街並みに他ならない。安全性や体の不自由な人達</p>

	<p>に配慮した交通機関と歩道が整備されると嬉しい。市ヶ谷にまず必要なのはお濠を美しく再生させることだと思う。せつかくの水辺のグリーンベルトを高層ビルで途切れさせないでほしい。どこもかしこも高層化する必要はなく、調和を大切にした環境に配慮した持続可能な街づくりが必要だと思う。</p>
36	<p>飯田橋などに、市ヶ谷と四ツ谷を含めるべきではない。「活力とにぎわい」を求めた場合、江戸・明治以降の貴重な文化的な価値を損なうこととなる。番町地区は皇居と一体的に静かなたたずまいと美しい景観を守るため、番町地区の用途制限、容積率、高さ制限を厳しく守る必要がある。P3「飯田橋駅などの鉄道乗車人員の多い駅周辺等は、「活力とにぎわいの拠点」として位置付ける」、P10「飯田橋や市ヶ谷、四ツ谷などでは、交通結節機能の強化と合わせ、高度利用により、業務・商業・文化・交流、医療、教育などの複合的で多様な機能が集積した活力とにぎわいの拠点の形成を促進する必要がある」の記述の削除などをしてほしい。</p> <p>今後の人口減少を踏まえれば、乗車人員も減少する可能性があり、必要なアセスメントなしに駅周辺の用途地域の指定基準の見直しすることに反対である。歴史・文化を守るため、「3路線以上の地下鉄駅が結節する拠点」から除くべきで。市ヶ谷と四ツ谷駅周辺の800%の指定は認めるべきではない。</p>
37	<p>都心でも貴重な住宅街かつ学校なども多く集積し、交通利便性も高い地域でこれ以上の活力や賑わいの形成が必要か。開発行為そのものへの反対ではないが、市ヶ谷、四ツ谷駅付近でも、神楽坂などと同様に、地区計画や土地の歴史なども踏まえて、土地利用を考えていただきたい。</p>
38	<p>日テレ敷地に高層ビルが計画されているが、市ヶ谷駅から新宿通</p>

	<p>りに至る道路は狭く、現状の容積率を超えるビルが建つと人、車、駅利用者の身動きができなくなる恐れがある。タワーマンションの最寄り駅で混雑がひどいなど多くの例がある。市ヶ谷駅前も歩道が狭く、線路上の橋は緊急時に逃げるところもなく、往来が困難である。橋自体、輸送量の増加に耐えられるのか診断が必要と思う。</p> <p>こうした事情を無視した日本テレビ、市ヶ谷駅周辺大型開発は極めて危険であり、単に複数路線の結節点という着目ではなく、広範囲への影響を精査願いたい。</p>
39	<p>飯田橋、市ヶ谷、四ツ谷は、歴史遺産である外濠の景観を保つ地域である。植物、昆虫、野鳥などの生物環境を守る観点からも大変貴重な地域であることなどから、高層化を含む再開発に反対である。</p>
40	<p>飯田橋、市ヶ谷、四ツ谷について、交通結節点として高度利用を促進するというのは、削除もしくは変更してください。</p> <p>飯田橋、市ヶ谷、四ツ谷は外濠保存計画に指定されているところでもあり、また、区のマスタープランとの整合性を考えても、容積緩和は都市環境の悪化、交通インフラのパンク、教育子育てインフラも既に不足状態にあることから、量的拡大は望ましくありません。高度利用化ではなく、ダウンゾーニング、容積率の切り下げも含め検討願いたい。</p>
41	<p>区マスタープランでは、「落ち着いたたたずまいの住環境を大切にし、住宅と業務空間が共存・調和するまち」とされている。また、番町地区は平成16年～20年に地区計画が決定され、落ち着いた街並み等が形成されて、番町エリアのブランド価値を創り出している。今回の土地利用方針はこれらを無視した内容である。都は既にある計画との整合を議論すべきである。800%の指定は、番町地区</p>

	が築き上げてきた特徴と価値を毀損することに繋がり、乱開発は番町エリアを台なしにするものである。
42	「活力とにぎわいの拠点」化開発による繁華街化によって、違法性風俗の台頭や飲酒等による刑法犯の事件及び事故の増加に懸念がある。女子学校も多くあり、生徒の性犯罪の被害となるリスクが高まる。
43	市ヶ谷駅はJR 東日本エリア内の乗車人員は73位であり、蒲田、恵比寿、目黒駅など、ずっと乗車人員数の多い駅がたくさんあるにもかかわらず、なぜ市ヶ谷駅が「活力とにぎわいの拠点（仮称）」と新たに位置づけされるのか。
44	日本テレビ沿道の後背地の閑静な環境を維持しつつ、生活サービスを上げるために、沿道と駅前拠点である日本テレビにビジョンを共有して開発してもらおうという視点は、主な取組⑤と合致している。個性あるまちづくりと駅と一体となった歩行者ネットワークの整備等は、主な取組⑦に合致しており、これからの社会において素晴らしいモデルケースだと思う。
45	現在、区で検討中の日テレ通り沿道協議会の構想案は、市ヶ谷駅と麴町駅を駅前拠点と位置付けており、麴町駅前も街づくりの熟度は高く、活力とにぎわいの拠点とすべきである。
46	都市づくりのグランドデザインでは、「市ヶ谷番町」をにぎわいの拠点としており、曖昧性を無くすため「番町」の記載を願う。
47	「飯田橋などでは、活力とにぎわいの拠点の形成を促進する必要がある」とあるが、現状では地区計画で高さや容積率などで制限があり、積極的に民間参入しているとは言い難い。主要鉄道駅等の拠点では、周辺環境に配慮しつつ、土地を高度利用して都市機能の集積するよう計画的な誘導を図るべきと考える。さらに拠点を明確

	<p>化、限定化することで土地所有者等の意欲を高め建て替えを促進することで、地区の活性化等が図られる。</p> <p>また、無秩序な市街地の拡大を抑え、歩いて暮らせるコンパクトな都市づくりである拠点ネットワーク型の土地利用に転換する必要がある。主な取組⑦において、土地所有者である民間事業者が、地域特性を鑑み一定以上の地域貢献を計画する対価に、踏み込んだ高度利用を許容することは合理的である。</p>
48	<p>交通結節機能等を強化するための用途地域の指定としては、山手線内の全ての駅から500mは重要拠点としても良いと考える。現状の地区計画は不合理に高さ指定がされているものもあり、この見直しが前提、また、地区計画を排除しないと都市空間構成が難しい地域も見られるので、検討を希望する。</p>
49	<p>P10 緑豊かで質の高い居住・滞在環境を有する飯田橋・市ヶ谷・四谷においては、居住や宿泊機能も複合市街地の形成を図る上で重要な構成要素であり追加してほしい。</p>
50	<p>異常気象による台風等が本州を襲うようになっており、駅周辺の容積率が800%に緩和されると、高層ビル等を林立させることにつながり、暴風時の危険性が高まるため反対である。特に、前面道路幅員が十分でない建物の高さについては、従来よりも厳しめに制限をかけることで、安全に配慮することを検討してほしい。</p>
51	<p>大災害への備えること、そのための設備更新、居住環境の整備等、即座に対応する必要があるが、区の制限型の地区計画がネックになり実現できない場合がある。番町地区がその問題に直面している。民力を活用できるような場が醸成されなければ、まちはどんどん古くなる。開発の機運をどのように街への貢献とリンクさせるかは、重要な問題だと思う。</p>

52	パブリックコメントの周知の仕方に問題がある。この件名だけで、地元について書いてあるのか判断が付かない。閲覧方法にHPをご覧くださいとあるが、誰もが見られる環境にいない。都民に広く周知する方法で行って頂きたい。膨大な資料を専門家でもない一般人が全内容をたった一か月の間に理解することはできない。	都の「計画等の策定に係る意見公募手続に関する要綱」に準じて、ホームページで周知を行うなど、適切に対応しております。
53	P29 主な取組⑦ 「3路線以上の地下鉄が結節する」の基準が、駅の結節「数」で判断されるように感じる。「複数路線の地下鉄が結節し乗車人員も多い」というのはすなわち、歩行者中心の街であることと捉えられ、歩行者中心の街は自動車交通への負荷が相対的に小さいと考えられるため、「歩行者中心の街づくりが進んでいる場合に高い容積率の指定を可能」としてほしい。	【53～60】 中間報告では、「3路線以上の地下鉄駅が結節するなど乗車人員も多く、ポテンシャルを有する駅周辺については、地区計画による交通広場的空間の整備などが見込まれる場合に、面的に容積率800%の指定を可能とし、適切な基盤に支えられた商業集積や回遊性のある土地利用を実現し、にぎわい等の創出と誰もが使いやすい交通結節点の形成を推進する。」(P29) こととしております。
54	交通結節機能等を持つ駅周辺の800%の指定に合わせて、隣接する地域も600%・700%に指定し直すことは考えているのか。虎ノ門駅周辺については、考えはあるか。	頂いたご意見は、用途地域等に関する指定方針・指定基準に係ることであり、答申を踏まえ、都市整備局において区と調整し、適切に検討されたい。
55	「3路線以上の地下鉄駅が結節する等の駅周辺」と駅数で限定するのではなく、「地下鉄2路線+JR駅又は私鉄」のような、場所ごとの地域特性を踏まえた用途地域の指定基準の見直し、容積率の指定変更とできないか。	
56	P29 3路線以上の地下鉄駅周辺において、800%の指定を可能とする制度は積極的に進めて頂きたい。2路線以上もポテンシャルを有する駅もあり、2路線以上の駅として頂きたい。	
57	主な取組⑦について、「他路線や他の交通手段と結節し、乗員人数が多いなど高い交通結節性を有する」等、幅広い判断が可能となる記載にして頂きたい。	
58	国際ビジネス交流ゾーン内の地下鉄駅前、乗降客数等によらずどこでも用途地域の見直しができるよう事前明示すべき。開発の機運が出た時に、タイムリーに動けるような方針としておくべき。	
59	交通結節機能等を持つ駅の例示に、新橋、神田、田町等を含めるべきではないか。地下鉄駅と接続する山手線の各駅は含めないのか。	

60	P29 主な取組⑦ 地区計画により面的に容積率 800%の指定が可能となる駅、指定範囲及び手続きの具体的なイメージの検討を進めてほしい。
----	--

都市開発諸制度について（23件）	
1	P26 主な取組⑤ 時代の変遷に伴う必要とされる用途や小規模でも機能を発揮する用途などを高く評価する誘導の仕組みや、社会状況や地域のニーズが速く変化する中、用途変更を柔軟に対応することも有意義と考える。公共性が高いものの、事業性が低い用途を高く評価することも有意義と考える。それにより、オフィスワーカーのより良い労働環境整備に貢献できると考える。
2	P26 主な取組⑤ 大丸有地区は、JR や地下鉄が集積し交通結節機能が充実しており、より駅と一体となったまちづくりなどが重要であり、地域により地下埋設の状況が異なり、物理的な制約が異なることが考えられるため、地域特性に応じた評価を検討願いたい。
3	P27 主な取組⑤ 持続的なエリアマネジメントが実現できるよう運用することや、活動基盤となる公開空地等の整備促進は有意義だと考えるが、活動基盤となる質の高い空地整備については、より高い評価となるよう検討願いたい。
4	P27 主な取組⑤ エリアマネジメント活動の持続的促進に関しては、活動の深まりや期待の増加に伴い、財源・人材等の課題も高まっており、活動が推進される検討をしてほしい。
5	P25 主な取組⑤ 今後のまちづくりにおいてはストック活用の視点も重要である。経年ビル内への国際競争力強化を図る機能導入等のストック利活用についても、周辺開発とあわせて評価する考え方を検討願いたい。

【1～6】
 中間報告では、「適用する全ての拠点において育成用途並びに地区ごとに促進すべき重点育成用途を設定するとともに、個性ある多様な拠点を形成していく。」「社会状況や地域のニーズの変化に柔軟に対応するため、政策目標にかなう範囲での用途変更を可能とする。」「駅と一体となった基盤整備などの地域の課題解決に資する公共貢献を評価できる仕組みを構築する。」「エリアマネジメントによるにぎわい創出や将来の持続的な維持管理を促進するよう運用する。」(P25,26) こととしております。
 頂いたご意見は、都市開発諸制度活用方針などに係ることであり、答申を踏まえ、都市整備局において、関係局や区市と調整し、適切に検討されたい。

6	P2～5 各地域が個性を持ちながら発展するために、将来像を実現する取組の方向で挙げられている、適正な育成用途の誘導やまちづくりの仕組みの実現に期待する。	
7	P28 主な取組⑥ 住宅の質向上への転換はまちづくりにおいて有意義だと考える。高齢者向けや外国人のニーズを踏まえた住宅の導入に際しては、誘導しやすい方策を検討願いたい。高齢者向け住宅の対象を老人ホーム、シニア向け住宅など、幅広く検討願いたい。	中間報告では、「サービス付き高齢者向け住宅やバリアフリー住宅、外国人のニーズを踏まえた住宅などの整備を促進する。」(P28) こととしております。 頂いたご意見は、都市開発諸制度の活用方針に係ることであり、答申を踏まえ、都市整備局において関係局や区市と調整し、適切に検討されたい。
8	P25 主な取組⑤ 「木造住宅密集地域の解消に資する取組」と同様に、「耐震上・耐火上問題のある老朽化した狭小ビル群の解消に資する取組」など、まちの防災性を高める取組を都市開発諸制度の公共貢献として検討願いたい。	中間報告では、主な取組⑧として、街区再編まちづくり制度を活用し、「容積率等が既存不適格である鉄筋コンクリート造などの旧耐震建築物が多く残っている駅周辺の地区などにおいて、歩行者ネットワークの充実などに資する一定の敷地面積以上の老朽化した鉄筋コンクリート造などの個別建替えや敷地統合を評価して、駅周辺の機能更新を促進する」(P30) こととしております。
9	虎ノ門エリアでは、「官庁街近接の立地」であり、官民連携・交流を促進する機能を重点育成用途に追加するよう検討願いたい。 加えて、虎ノ門駅・新虎ノ門駅等による交通結節機能強化（地下通路、交通広場等）の誘導を検討願いたい。	【9・10】 中間報告では、「全ての拠点において育成用途並びに地区ごとに促進すべき重点育成用途を設定する」(P25) ことや、「駅と一体となった基盤整備などを公共貢献として評価できる仕組みを構築する。」(P25) こととしております。 頂いたご意見は、都市開発諸制度活用方針などに係ることであり、答申を踏まえ、都市整備局において区と調整し、適切に検討されたい。
10	大規模再開発が集中することが想定されるエリアにおいて、都市開発諸制度において、地下鉄駅隣接広場や歩行者通路、デッキ整備等の公共貢献評価を高く設定できないか。	
11	「大手町・丸の内・有楽町地区」では、他のエリアの規制緩和が進む中、より国際競争力強化を誘導するインセンティブを働かせるべきではないか。	【11～13】 頂いたご意見は、都市開発諸制度活用方針に係ることであり、答申を踏まえ、都市整備局において区市と調整し、適切に検討されたい。
12	木密地域において、先行事業による民間の活力を生かした貢献により、将来の開発時に容積を活用できるような容積バンク機能と、そうした時間差を考慮した評価や計画の自由度が必要ではないか。	

13	中核的な拠点や活力とにぎわいの拠点は、都市開発諸制度活用方針の中で適用範囲が示されるのか。	
14	主な取組⑩について、受け皿住宅と交換した戸建住宅の権利は、同一事業者が取得した場合、市街地再開発事業等において一権利扱いになってしまう。個別住宅の権利を取得するような公的機関の設置や、民間が担う場合は、再開発事業の同意要件上は別の権利と扱うことを認めるなどのインセンティブが必要ではないか。	頂いたご意見は、都市再開発法に規定されている事項です。
15	P12 都心の人口・世帯数増加が今後しばらく見込まれる間は、量的拡大も必要であり、中枢広域拠点域の木造住宅密集地域、低層な住宅市街地は、高度利用を図るべき。そのための施策が、木造住宅密集地域の解消に向けた、都市開発諸制度を活用した受け皿住宅の整備促進などに加え、更なる方策がないか検討願いたい。	中間報告では、「木造住宅密集地域の解消に向け、都市開発諸制度の適用エリアをセンター・コア・エリアから中枢広域拠点域まで拡大し、市街地再開発事業等による共同化を促進する必要がある。あわせて、街区再編まちづくり制度等を活用し、木造住宅密集地域での基盤整備などを推進する必要がある。」(P12) などとしております。
16	P21 空き家・空き地を公園等としての整備し、これと離れた開発で公共貢献として評価する制度は、積極的に進めてほしい。	【16～19】 中間報告では、「都市開発諸制度等により民間活力を生かして木造住宅密集地域の整備を促進する。」(P33) ことや、「重点育成用途については、評価係数を高く設定し、より誘導できる仕組みにする。」(P26) こと、「駅と一体となった基盤整備や水と緑のネットワーク形成などの地区外を含めた基盤整備等を評価できる仕組みを構築する。」(P25) こととしております。 頂いたご意見は、都市開発諸制度活用方針に係ることであり、答申を踏まえ、都市整備局において、関係局や区市町と調整し、適切に検討されたい。
17	区域外の地下通路や水辺の整備などを、積極的に評価してもらえよう願いたい。	
18	P25 ホールや会議室など国際競争力強化の上で必要だが採算性が低い施設については、育成用途について高い評価係数となるようにしてほしい。	
19	P25 駅まち一体を誘導するにあたり、駅前空間の提供や敷地内外の基盤整備等を適切に評価する都市開発諸制度改定を願いたい。	
20	P25 主な取組⑤ 「将来のまちづくりに向け、まちづくりにおける AI や IoT 等先進技術の導入や、その実証実験の場となる設備、建物等の提供」を追記願いたい。	
		中間報告では、育成用途に関して「国際ビジネス交流ゾーンにおける国際競争力強化に資する用途や、多摩イノベーション交流ゾーンにおけるイノベーション創出に資する用途を重点育成用途として設定する」(P26) こととしております。 具体的な運用については、答申を踏まえ、都市整備局において、関係局や区市と調整し、適切に検討されたい。

21	<p>P27 主な取組⑤ エリアマネジメントによる賑わい創出などについても、公共貢献として評価されることを期待する。また、賑わい活動が多く実施されている道路空間の利用についても記載があるとよい。</p>	<p>中間報告では、「エリアマネジメント活動がしやすい公開空地や活動の中心となる施設の整備を促進する。また、エリアマネジメント活動を支援するため、広告掲出の緩和や市民緑地認定制度を併せて活用する」(P27)としており、公共貢献として評価することとしております。</p> <p>道路空間の利用については、エリアマネジメントの主な活動として、「地区外の公共空間等を活用したにぎわい活動」(P27)と記載しております。</p>
----	---	--

<p>区域区分について（1件）</p>		
1	<p>瑞穂町は、基地や公園を除いた面積に、農用地区域の占める割合が非常に大きい。しかし就農人口は著しく減少しており、次世代を担う若者は農地以外の利用に制限される土地に負担を感じながら実家を離れ利便性の高い地域に生活の場を求める傾向があり、高齢者のみの世帯が増加している。圏央道青梅インターに直結し、大企業が所在するため関連製造業の集積もみられるが、進出や拡張の用地が不足し、移転を危惧する状況である。こうしたことから土地利用にあたっては、農用地区域のバランスも然る事ながら、戦略展開の可能性も見据えた、区域区分の変更と適切な用途地域の変更を行って頂きたい。</p>	<p>中間報告では、「圏央道インターチェンジ周辺の物流拠点等の整備への対応については、現行の設定方針・設定基準の考え方に基づき、市街化区域への編入を適切に行っていく必要がある。この他、都市計画区域マスタープランに位置付けられた地区で、土地区画整理事業の区域決定等計画的整備が明らかな区域などについては、事業の見通しを踏まえ、適切な時期に市街化区域への編入を検討していく」(P41)こととしております。用途地域の変更については、区域編入とあわせて、都市整備局と町において適切に検討されたい。</p>

全般について（5件）

1

容積緩和、ゾーニング、木造戸建て、車道優先等を前提とした基本方針のままでは、大規模火災やヒートアイランド、近隣窮乏化といった東京の抱える深刻な外部不経済を一層増長する。さらに、一連の施策は、一部の地権者や業者に独占的な利益をもたらすもので公正性を欠く。既定路線の延長線ではなく、木造密集地域の不燃化を機に、複合用途の低層の徒歩主体の街を基本として、都市集積の魅力を高める方向に転換すべきではないか。

今回の中間報告も従来通り、容積緩和をインセンティブの基本としている。地区を指定し、その地区の地権者や開発業者が資産差益を得るのが主な取組に伺うことができる。指定されない地区、例えば野方などにぎわいのある街と人々には相対的に不利になる。

連鎖的マンション再生では、容積緩和、業者優遇の考え方が如実に現れている。私的財産であるマンションは、組合で自力建替えるのが本筋であり、公的介入の必要性はなく、施策は公正性を欠く。

東京の指定容積率に対して実際に利用されている容積率は、4割近くが利用されていない。この余剰容積率を念頭に置くと、都心部を高さ31m、容積率400%に抑えることなどにより、現在の都区部の延床面積は、ほぼ10km圏に収めることができる。その外側は巨大な緑地・樹林帯にすることもできる。高層化に歯止めをかければ、側面の輻射熱を抑えたり、海風を遮らないなどの工夫により、ヒートアイランド現象に歯止めがかけられる。職住近接になり、自動車に頼らない行き来ができる。無電柱化などの事業も効率的にできる。

巨大な延焼過程ネットワークもべき性があるので、ハブに当たる延焼危険建物を対象として、整備地域のいずれにおいても全体の2～3割ほどが不燃化すれば、一帯の延焼拡大を防止できる。その不燃化方法も、組合方式で共同建替えば元の地権者区画も再建築が可能になるため、以前の倍近くの資産差益を得て新居等が得られる。この方法は規制緩和や助成金は無用で、区部の木造密集地域の

中間報告では、「都市づくりのグランドデザインで示した目指すべき都市像の実現に向け、将来の社会経済情勢などの大きな変化に的確に対応できる都市として、東京が持続的に発展していくためには、安全で魅力や活力の高い都市の創出を図る土地利用へ転換すべきである。具体的には、個性やポテンシャルを最大限に発揮する都市機能の適正配置、国際競争力の強化、都心居住の見直し、集約型の地域構造への再編、都市づくりのあらゆる機会を捉え減少する緑地や農地を守り、増やすための取組、災害に強い都市の実現等を総合的、一体的に推進する必要がある。」(P1)としております。

なお、答申は、広域的な観点から、東京の今後の土地利用制度をどのように運用していくべきかを示したものであり、「将来像の実現に向けた取組が着実に進められるよう、都民や民間事業者、区市町村など幅広い関係者と本基本方針の考え方等を共有するとともに、関係者と緊密に連携して、今後の社会状況の変化にも対応しながら、将来に向けた都市づくりを進めていくべきである。」(P44)としております。

大半で事業は成立する。

商店街が連続する低層の木造密集地域は暮らしやすいと評価されている。こうしたヒューマンスケールの街の構造はそのまま継承し、要所を小規模な共同建替えにより不燃化することでにぎわいある街を発展させることができる。街区のスケールを小さめに抑え、建物用途を複合化し、小規模な店舗を連続させ、街区内部の道路は車両を制限し、人のための道として賑わいも高める。このように都市集積の魅力を高めるためには、従来の分け隔ての発想から転換し、複合用途のまちづくりと建築類型に制約をかけない取組を打ち出すことが望ましい。

施策の検討は、外部不経済や独占等の問題視角を重視し、学術研究の知見や緻密なデータ分析を生かすことは必要不可欠である。将来に禍根を残さないためにも、再考されたい。

2

国際交流ビジネスゾーンや多摩イノベーション交流ゾーン、主要駅等における複合用途型の利用促進や大街区化の推進が重要。

都市計画の手続きの簡素化・柔軟化などを通じた民間投資の後押しが不可欠。

立体道路制度の活用等、更なる立体的な都市創造の推進と、緑地や公共広場の確保が両立したメリハリのある土地利用が重要。

都市機能の複合化・高度化等を推進するため、都市再生緊急整備地域及びその隣接する地域における日影規制の柔軟な運用が必要。

木密地域、無電柱化、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化などを更に推進する必要があることから、日影規制の柔軟化や容積率・高さ制限の緩和、容積率の別敷地評価などを強力に進めることが重要。

道路や治水等について、関係機関との連携深化により、ハード・ソフトの両面から対策を強力に推進すべき。

首都圏広域の対流促進や近未来技術の実装の視点に立った交通結節点及びネットワーク網の充実が不可欠。

みどりの充実と合わせ、舟運等水辺空間の活用の推進が重要。

国際的な産業・人材が集積した街などの形成に向け、複合用途型

中間報告では、「都市づくりのグランドデザインで示した目指すべき都市像の実現に向け、将来の社会経済情勢などの大きな変化に的確に対応できる都市として、東京が持続的に発展していくためには、安全で魅力や活力の高い都市の創出を図る土地利用へ転換すべきである。具体的には、個性やポテンシャルを最大限に発揮する都市機能の適正配置、国際競争力の強化、都心居住の見直し、集約型の地域構造への再編、都市づくりのあらゆる機会を捉え減少する緑地や農地を守り、増やすための取組、災害に強い都市の実現等を総合的、一体的に推進する必要がある。」(P1)としております。

実現に向けた主な取組として、都市開発諸制度等の活用によるみどりの保全・創出の取組、都市開発諸制度活用方針の適用エリア・育成用途等の見直し、交通結節機能を強化するための用途地域の指定基準の策定などを示しております。

また、「将来像の実現に向けた取組が着実に進められるよう、都民や民間事業者、区市町村など幅広い関係者と本基本方針の考え方等を共有するとともに、関係者と緊密に連携して、今後の社

の利用促進や、容積率の柔軟な移転、都市計画の手続き、合意形成のスピードアップ等を通じ柔軟かつ迅速な土地利用を推進すべき。

エリアマネジメントの活性化に向けた交通管理者との連携や、地元合意の簡素化、公共施設の利用に関する一層の官民連携が必要。

既存不適格等の工場においては、技術革新などの環境変化に対応するための建替えや設備更新が重要であることから、地元事業主の周辺住民と共存に向けた取組の環境整備等、柔軟な対応が必要。

育成用途の義務付けは、用途の複合化が期待されるが、都市開発の後押しの観点からも過度の規制とならないように配慮されたい。

環状7号線外側区部の拠点以外の地域についても、環境変化等を踏まえ、国際競争力強化、街の個性発揮に向け、必要な都市環境が構築されるよう、不公平感のないよう、柔軟な対応を配慮されたい。

拠点の充実に向けた誘導が必要である。また、駅拠点と地域の商業施設等をつなぐソフト面の施策（例：ポイント共通化）や、沿線毎の特性を活かしたまちづくりなどは、集約型の都市構造への再編の観点からも重要であり、これらを効果的に推進するため、東京都と区市町村や、区市町村相互の連携を深めることが重要である。

国籍や障がいに関わらない住みやすい都市の追求は、高齢化への対応のみならず、コミュニティの再生の観点からも重要であることから、商業施設等と組み合わせた、国際人材にも対応する複合用途型の住宅の充実などが重要である。また、エリアマネジメントの活性化やコミュニティの再生に向けたソフト面の支援策も不可欠である。

ワークライフバランスの観点等から高まっている「職住近接」へのニーズに対応する良好な住宅ストックの形成が重要である。

省エネ性能や耐震性能を含めた居住環境の更新が求められており、一定数の新築ストックの供給は必要であり、老朽化建築物の建替促進等は防災力向上の観点からも特に必要であり、既存不適格建築物の対応等について、前述の日影規制や容積率・高さ制限の緩和、容積率の別敷地評価等を通じて強力に推進することが重要である。

会状況の変化にも対応しながら、将来に向けた都市づくりを進めていくべきである。」(P44)としております。

具体的な取組については、答申などを踏まえ、都市整備局において、関係局や区市町村などと適切に調整されたい。

3	<p>駅周辺でも住宅地に利用されているところも多くあり、これ以上容積を緩和すれば住居としてはかなり環境に無理が出てくる。容積緩和で都心に住宅が供給され、都心の外はどんどん空き家が増えていく。</p>	<p>中間報告では、「これまで職住近接などを図るため、都心居住を推進してきたが、その結果、夜間人口が回復するなど一定の成果を得たことなどを踏まえ、高齢化や国際化等に対応するため、量的拡大から質の向上へ住宅施策を転換するべきである。」(P12)としております。</p> <p>また、「おおむね環状7号線外側の地域において、主要な駅周辺や身近な中心地に生活に必要な機能を集積させ、その徒歩圏に住宅市街地を誘導し、歩いて暮らせるまちへの再構築を図るとともに、駅や中心地から離れた地域では、みどり豊かで良好な環境を形成するなど、集約型の地域構造への再編を目指す必要がある。」(P18,19)としております。</p>
4	<p>中央区の高層マンション、日本橋の再開発など、まちづくりが成功しているかに見えるが、住民の増加に学校等のインフラが対応できていない。今後は、人口減少を前提に居住に配慮した都市計画の規制が必要ではないか。昼間人口の流動性を考えると、オフィスビルの高層化は経済面で効率が良いと思っているのか。通勤ラッシュ、交通渋滞、帰宅困難者、将来的な在宅勤務などにより空洞化すると考えられるので、官公庁が移転して人口集中が緩和するという議論が成り立ったように、無駄な通勤を減らすための都条例を創設してはどうか。高層ビルが柱のように乱立しているのが都市の象徴だとするのは時代遅れであり、歴史・文化を守りつつ発展する成熟した都市の実現に向けて、都市の景観を考えるべきではないか。</p>	<p>中間報告では、「高齢化やライフスタイルの多様化に対応しながら、特色ある複合的な土地利用などの誘導を図り、利便性や快適性を向上させるとともに、歴史的な資源など地域の個性やポテンシャルを生かしながら、良好な景観や街並みの形成を図りつつ、個性ある多様な拠点や地域を育成し、東京の都市としての魅力を更に向上させて行くべきである。」(P8)としております。</p> <p>主な取組としては、「都市開発諸制度における住宅の量的拡大から質の向上への転換」(P28)や、「個性あるまちづくりの推進」(P34)などを示すとともに、「公共交通機関の機能強化などにより、交通容量ともバランスがとれた土地利用を誘導すべきである。」(P43)としております。</p>

5	<p>中間報告では、高齢化などを踏まえた市部の南北・東西等を結ぶ公共機関の言及がない。従来の放射状の線で結ばれた移動を相変わらず念頭においており、激変する今後に向け、23区及び各市町村がどのように結びつき、各地域の力を活かした経済、生活の利便性の向上の観点が見られない。</p>	<p>都市づくりのグランドデザインでは、「目指すべき都市像として、広域的には、概成する環状メガロポリス構造を更に進化させ、「交流・連携・挑戦の都市構造」の実現を目指すとともに、地域的には「集約型の地域構造」への再編などを図り、活力とゆとりある高度成熟都市を創造する」こととしており、中間報告は、この将来像を実現するための土地利用の基本方針を示しております。</p> <p>中間報告では、「今後も、鉄道輸送力増強や時差 Biz・テレワークの促進、優先整備路線の整備などを着実に進めるべきである。」(P43)としております。</p> <p>なお、「集約型の地域構造への再編を進める中で、フィーダー交通の充実を図る必要がある。」(P19)としております。</p>
---	---	--

要望・質問事項（34件）		
1	<p>P44 将来的な人口減少を想定すると、容積率の見直しや割増容積メニューの増加などだけでは、増加した分の容積消化を必要としない状況が考えられる。老朽化建物の積極的な更新のため、大規模な固定資産税、新築の不動産取得税等の減税メニューの拡充が必要ではないか。</p>	<p>中間報告では、「効果的に取組を推進できるよう、分野横断的な考えに基づいて関係者で連携し、都市づくりを進めていくべきである。」(P44)としており、都市整備局において、関係局などと適切に調整されたい。</p>
2	<p>国際ビジネス交流ゾーンでは、民間活力を用いて積極的にまちづくりを推進すべきという考え方はその通りだが、制限型の地区計画などによって都のグランドデザインを推進できないエリアがあるため、世界を惹き付けるような街づくりに限界を感じる。都市計画は、国家戦略、大局観に基づくことが重要であり、グランドデザインが実現されることを希望する。</p>	<p>中間報告では、国際ビジネス交流ゾーンは、「国際金融やライフサイエンスといった、世界中から人材、資本、情報が集まるグローバルビジネスの業務統括拠点などが高度に集積した中核的な拠点の充実を図るなど、国際競争力の強化に向けた機能の一層の導入を促進することが重要であり、交通結節機能の更なる強化などと合わせ、複合的で高度な土地利用を推進する必要がある。」(P10)としております。都市計画の具体的な運用については、答申を踏まえ、都市整備局や区において適切に検討されたい。</p>

3	<p>複数の高経年マンションを連鎖的に建て替える際に、現行の制度では、権利変換が適用できないため、買い替え特例等を用いることになり、自敷地での建替えに比べ不利となるため、国に制度改善の働きかけてほしい。</p>	<p>複数の開発整備事業等が計画的に実施される区域では、まちづくりに協力する区分所有者が不動産の譲渡所得に対する課税などにより不利益を受けないよう、市街地再開発事業と同様の税制優遇措置を講じることについて、都市整備局から国へ要望しております。</p>
4	<p>環状鉄道としては山手線があり、都心部から一定距離を保った環状線と言えるが、環状鉄道のない東京の東側には、副都心的な拠点は少ない。東側に環状鉄道があれば、移動が円滑になり利便性が向上する。交通の結節点には副都心の形成が見込まれ、都市機能の分散・補完と発展が図れると考える。</p>	<p>中間報告では、「都市づくりのグランドデザインで示した目指すべき都市像の実現に向け、将来の社会経済情勢などの大きな変化に的確に対応できる都市として、東京が持続的に発展していくためには、安全で魅力や活力の高い都市の創出を図る土地利用へ転換すべきである。」(P1)としております。</p> <p>基本方針は、その具体化に向け、個性やポテンシャルを最大限に発揮する都市機能の適正配置や国際競争力の強化、都心居住の見直し等を総合的、一体的に推進するためどのように今後の土地利用制度を運用していくべきかを示すものであります。</p>
5	<p>「錦糸町・亀戸」「有明」「台場」を、中核的な拠点に指定するのは、国際ビジネス交流ゾーン内で活力とにぎわいの拠点と位置付けられた「田町・三田」「大門・浜松町」などのエリアポテンシャル上、逆転しているのではないか。</p>	<p>中間報告では、中枢広域拠点域において、「従来の都心、副都心、新拠点に加え、民間開発等により高度な機能集積が進んだ地域を「中核的な拠点」に位置付ける。」(P2)こととし、「従来の生活拠点に加え、都市機能の集積状況を踏まえ、これまで位置付けのなかった鉄道乗車人員の多い駅周辺等を、新たに「活力とにぎわいの拠点(仮称)」として位置付ける。」(P3)こととしております。</p>
6	<p>錦糸町と亀戸、上野と浅草は性格も異なるので、それぞれ目指す姿を示すべきと考える。</p>	<p>都市づくりのグランドデザインにおいて、錦糸町・亀戸と上野・浅草については、一体の拠点として将来像を示しております。</p>
7	<p>各区都市計画マスタープランへの本方針の反映が、遅滞なく齟齬なく反映されるよう、都から各区への指導など支援願いたい。</p>	<p>【7～9】</p>
8	<p>P3 区市町村のマスタープランに位置づけるべきとあるが、区市によっては、マスタープランの改定が何年も行われていない場合があり、「速やかに位置づけるべき」または、改定に時間がかかる場合は、「まちづくりガイドラインを作成し位置づけを行う」といった記載にしてほしい。</p>	<p>頂いたご意見は、答申を踏まえ、都市整備局において、区市町と適切に調整されたい。</p>

9	用途地域の指定基準、都市開発諸制度活用方針、区マス等への反映のスケジュールは、タイムラグを極力短くするように願います。	
10	P12 都心居住の量から質への転換について、現行の制度が適用できる期間（時限措置）等の記載がなく、具体的に検討願いたい。突然の制度改正は、現在進行している総合設計を活用した許認可前のプロジェクトに影響を及ぼし、不動産の流通に関して一時的に影響を与えかねないため、時限措置として現行の制度が適用できる期間等を検討願いたい。	【10・11】 頂いたご意見は、具体的な運用に係ることであり、答申を踏まえ、都市整備局や区において適切に検討されたい。
11	P21 主な取組① 都市開発諸制度による大規模開発において、街路樹をネットワークとして整備する場合、植栽位置や樹種選定等は、区の標準的仕様等に限らず、民間の整備計画に応じた内容とする弾力的な指導があると、より貢献がしやすいと考える。特に無電柱化と同時に推進した場合、民地内緑化との一体的整備の視点の運用を行うことで、緑のネットワーク化へのハードルが下がる。	
12	P30 主な取組⑧ 街区再編まちづくり制度の拡充、P31 主な取組⑨ 連鎖的なマンション再生の方針は有意義と考えており、検討を進めてほしい。	【12～15】 頂いたご意見は、答申を踏まえ、都市整備局において区市町と調整し、適切に検討されたい。
13	郊外部のみどりの保全・創出を区部中心部に容積移転する策は、具体化を進めてほしい。	
14	P40 公共貢献として評価した空き家等を他用途に転用するなどということになり、事業主体が管理する必要がなくなった場合に、インセンティブはどう考えるか。	
15	P18 集約エリアと非集約エリアとの一体的な都市づくりの推進とあるが、その全てを容積緩和や集約エリアの再開発事業だけで費用を捻出することができるのか、事業採算等について実現性があるが検討が必要である。	

16	IoT や AI をまちづくりに活用するなど、社会経済情勢の大きな変化に的確に対応できる都市づくりを推進してほしい。	【16～18】 頂いたご意見は、答申を踏まえ、都市整備局において関係局や区市町村と適切に調整されたい。
17	P30 機能更新には、容積緩和による共同化や補助金の活用等を可能とするとより更新等が進むと考える。	
18	「サービスアパートメント」の基準法や各区マンション条例上の取扱い、旅館業法等の扱いについて、指導方針を示してほしい。	
19	都心居住の見直しで、ファミリー層などに向けた一般のマンションを推進しないのであれば、開発の中で住宅等の整備を義務付けたり、協力金などを求める制度も見直すべきと考える。	【19～21】 頂いたご意見は、都市整備局や区市などにおいて、適切に検討されたい。
20	ホテルの容積率の緩和のうち、総合設計制度のように基準法内での適用は検討しないのか。	
21	P25 主な取組⑤ 都市開発諸制度を活用した開発において、子育て支援施設が至近で複数計画、設置されている場合でも、一律に整備を指導されることがあり、地区の状況に応じた柔軟な運用を検討願いたい。	
22	道路を造るときは、近くの都営住宅の土地を代替地として提供すべきだ。	
23	原図も原簿もない都市計画道路は全て廃止すべきだ。特に「昭和21年決定」は全く根拠なく「治ゆ論」も取るべきでない詭弁だ。	【22～25】 頂いたご意見は、都市整備局において、適切に検討されたい。
24	高層住居は、流産率が高い等、健康上の問題が、学会においても認められている。欧米諸国ではファミリー層の居住を禁止したりしている国もある。都も高層住宅の建設を禁止すべきだ。	
25	民業批判がある一方、生活保護者がなかなか入居できない等の問題が指摘される都営（公営）住宅は見直しが必要。	
26	P31 連鎖型マンション再生は、問題を高度化・複雑化して先送りになることになるだけであり、将来を見据えてすべきことは、権利関係に期限を設け、区分所有関係を解消する仕組みではないか。行政や専門家が分譲マンションの再生、撤去に向けて介入していく仕組みが必要ではないか。	
		【26～34】 頂いたご意見は、都市整備局において、関係局や区市町村などと適切に調整されたい。

27	P10 渋谷駅前のような拠点では、交流や創造を促進する機能とともに、通行機能に加え多様なにぎわいを受け止める公共空間の機能拡充を図るべきと考える。	
28	中間報告では住民の安全性への配慮が欠落している。前面道路の幅員が十分でない建物の高さについては、従来よりも厳しめに制限をかけることで安全に配慮することを検討願いたい。	
29	高齢者等歩行の不安定な人にとって、ビル風等は転倒、死傷をもたらす大変危険なバリアであるため、現在各所で行われている対策は風害バリア解消に役にたっていない。公共施設、駅とその周辺、避難路沿道は、絶対高さ制限を導入し、ビル風、風害のバリアを新たに無くらず、根本的に解消していく必要がある。	
30	国も認めている木造住宅建替えの「3項道路指定」を積極的に活用し、耐震、耐火化を進めれば密集地域でも安全・安心な地域にできる。「10年プロジェクト」を必須条件とすべきだ。	
31	集合住宅の「空き部屋問題」は、「除却」の維持管理・活用がしやすい戸建てに比べ、解消困難である。今後は、「区分所有型集合住宅」の新たな建設、一棟所有の集合住宅の区分所有化も禁止すべきだ。	
32	鉄道は原則地下化し、跡地は緑道にすべきだ。高架下利用はオーバーストアを促進する。	
33	主要な駅周辺や中心市街地における付置義務駐車場の削減、駐輪場の置き換えの政策の追加を要望する。	
34	日本の中で東京だけが栄えればいいと思わない。東京が日本を引っ張り活性化し、地方にも機会を提供できる都市であってほしい。	