

# 都市計画審議会：都市づくり調査特別委員会

次の TOKYO に向かって

日本大学理工学部 土木工学科

岸井隆幸

## 2040-50年 の 世界像 と 日本 ・ 東京

< 膨張 を 続けるアジア >	熾烈な国際競争 の 場	アジア
< 人口減少 が 始まる国々 >	少子高齢社会先進国	日本
< 高まる災害危険性 >	防災 ・ 減災先進国	日本
< 増え続ける自動車 >	公共交通先進都市	東京

# 2040年代の東京が目指すべきもの

## 戦える都市圏

国際競争

世界一魅力的な活動拠点

安全安心

持続可能性の高い都市

## 魅了する都市圏

高齢社会

健康寿命世界一

環境重視

山紫水明の都市

## 2040年代の東京イメージ

「世界一魅力的な活動拠点」 誰にでも可能性がある都市 外的圧力：国際競争

安全・安心のメガシティNW と 変化・多様性に対応できる先進性・奥の深さ

常に時代を先取りする複核・複軸・式年遷宮型「柔構造都市」

名古屋・大阪との連携強化による国際競争力・持続可能性の強化

「多様な賢い消費者」に磨かれる「TOKYO COOLの育成システム」

「健康寿命世界一の環境都市」 誰もが住みたい都市 内的課題：高齢社会

青空の下、健やかに老いて、穏やかに死ぬ・「働楽（生きがい社会参加）」都市

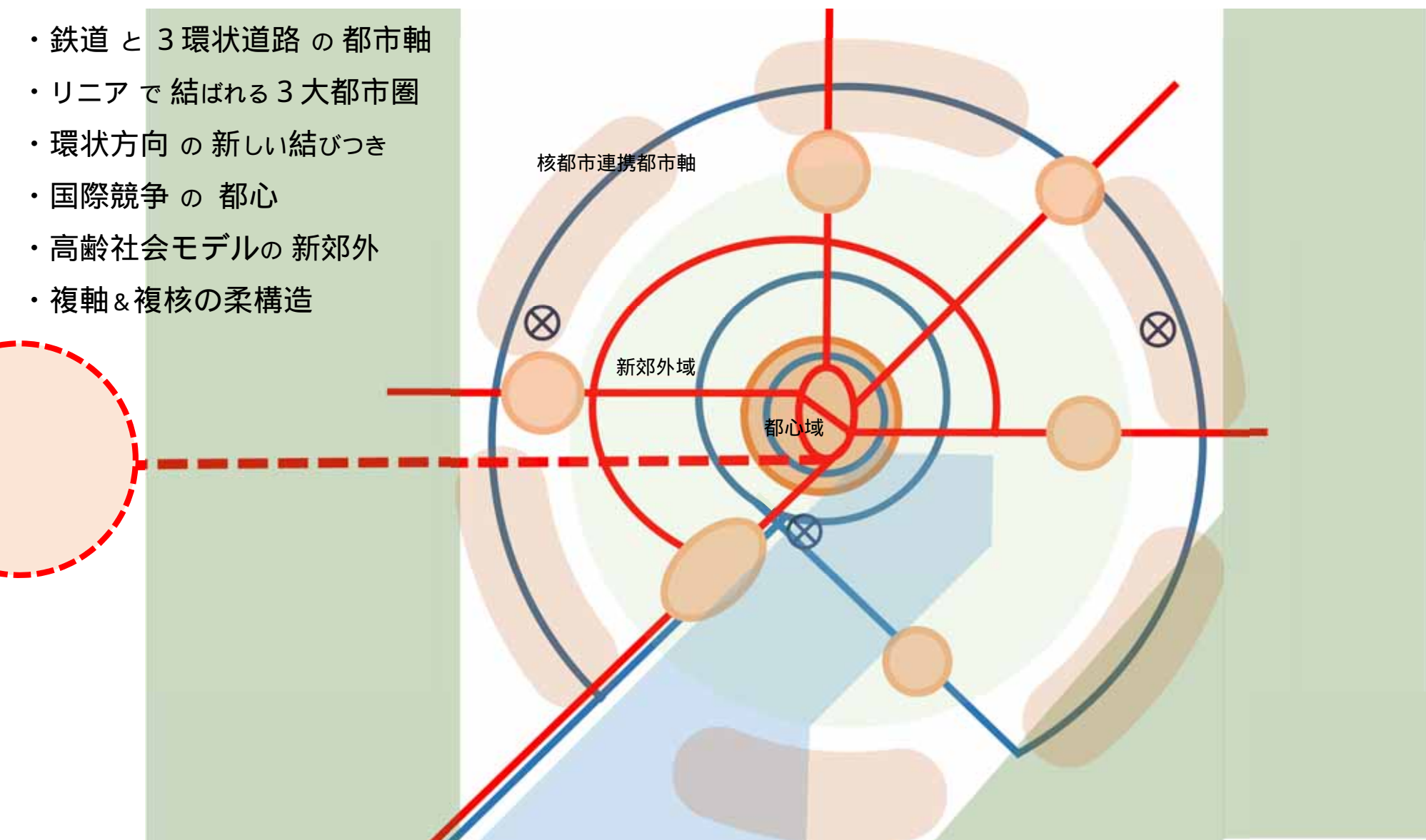
公共交通結節点を大事にした働・学（遊）・住の30分圏生活域構想

賑わい居住の「都心域」、自然共生居住の「新郊外域」の選択可能性

山紫水明の環境

## 2040年代の広域都市構造イメージ 東京連携都市圏

- ・ 鉄道と3環状道路の都市軸
- ・ リニアで結ばれる3大都市圏
- ・ 環状方向の新しい結びつき
- ・ 国際競争の都心
- ・ 高齢社会モデルの新郊外
- ・ 複軸&複核の柔構造





# 「都心域」のイメージ

- 半径10km (概ね環7)までが「都心域」
- 多様な中心地を「活力拠点」と総称  
商業業務+文化も含めた概念  
中枢性で特定拠点と一般拠点到に区分
- 隣接部分は「複合市街地ゾーン」
- 他は「都心域居住ゾーン」

「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





# 中枢業務拠点の持続的更新を：大丸有・西新宿・汐六

1945年 終戦      1988年 大丸有協議会



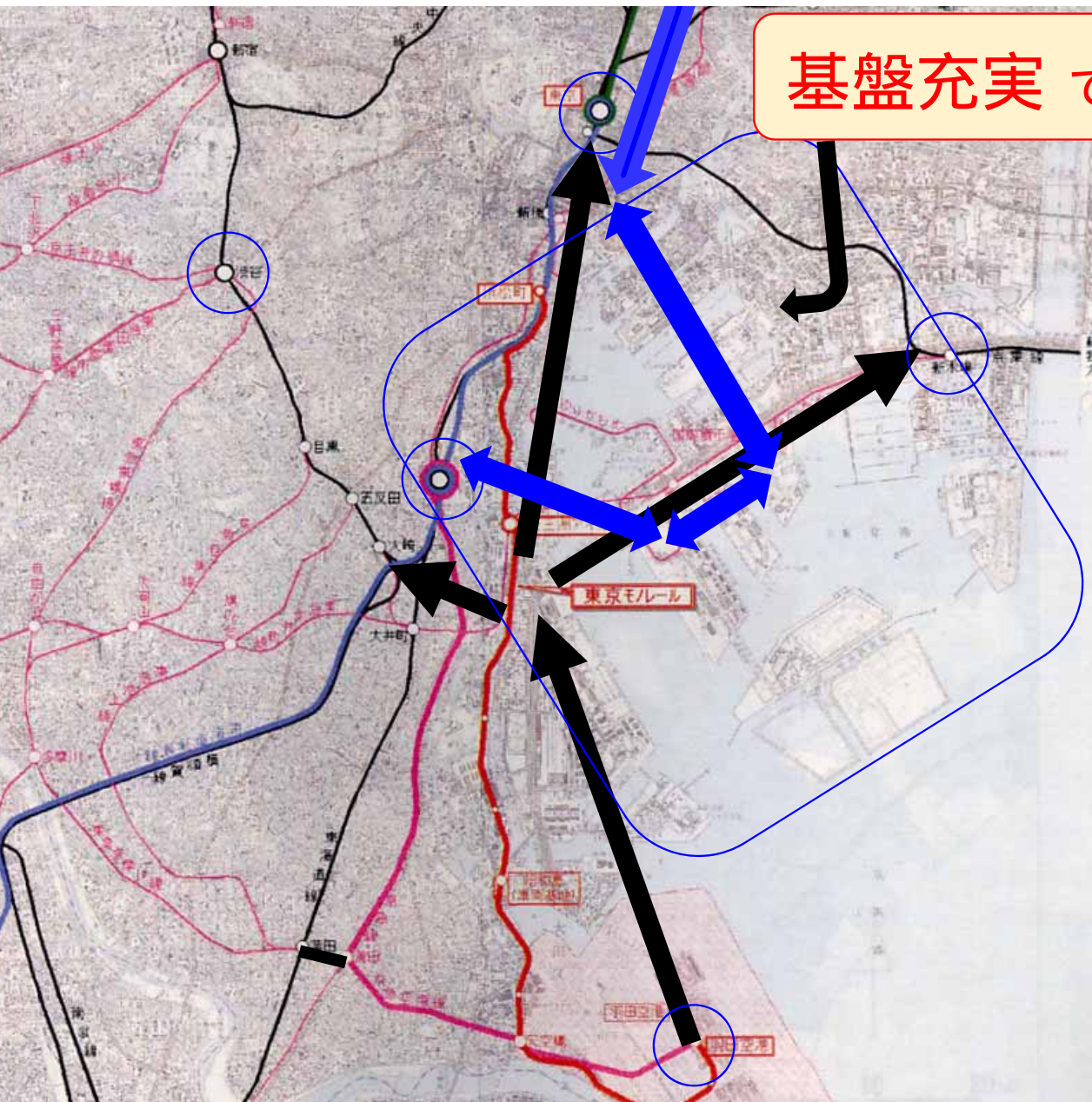
1971年 京王プラザ  
1991年 東京都庁



2003年 六本木ヒルズ  
2014年 環状2号線



## 基盤充実で品川・臨海に拠点創出を



環状2-4号線/湾岸線

BRT/自転車 など

JR空港新線（3方面）

8号線延伸

蒲・蒲線

新地下鉄/ゆりかもめ/LRT

舟運/ロープウェイ

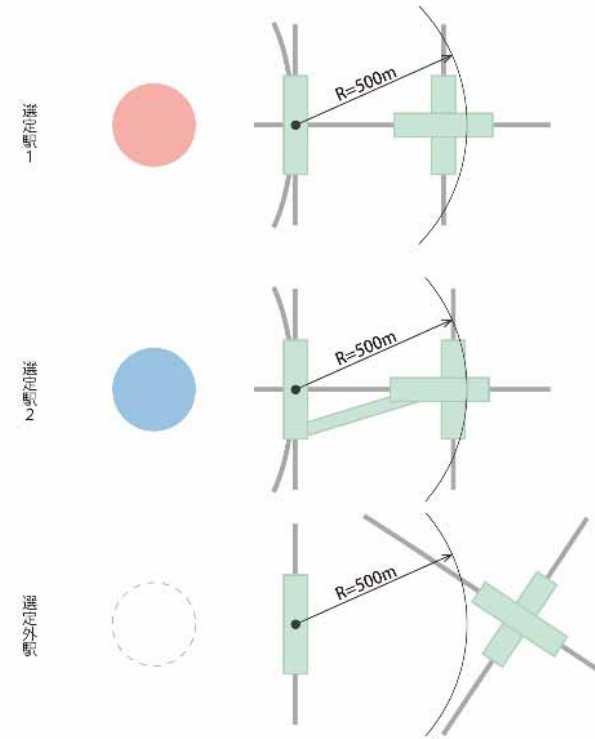
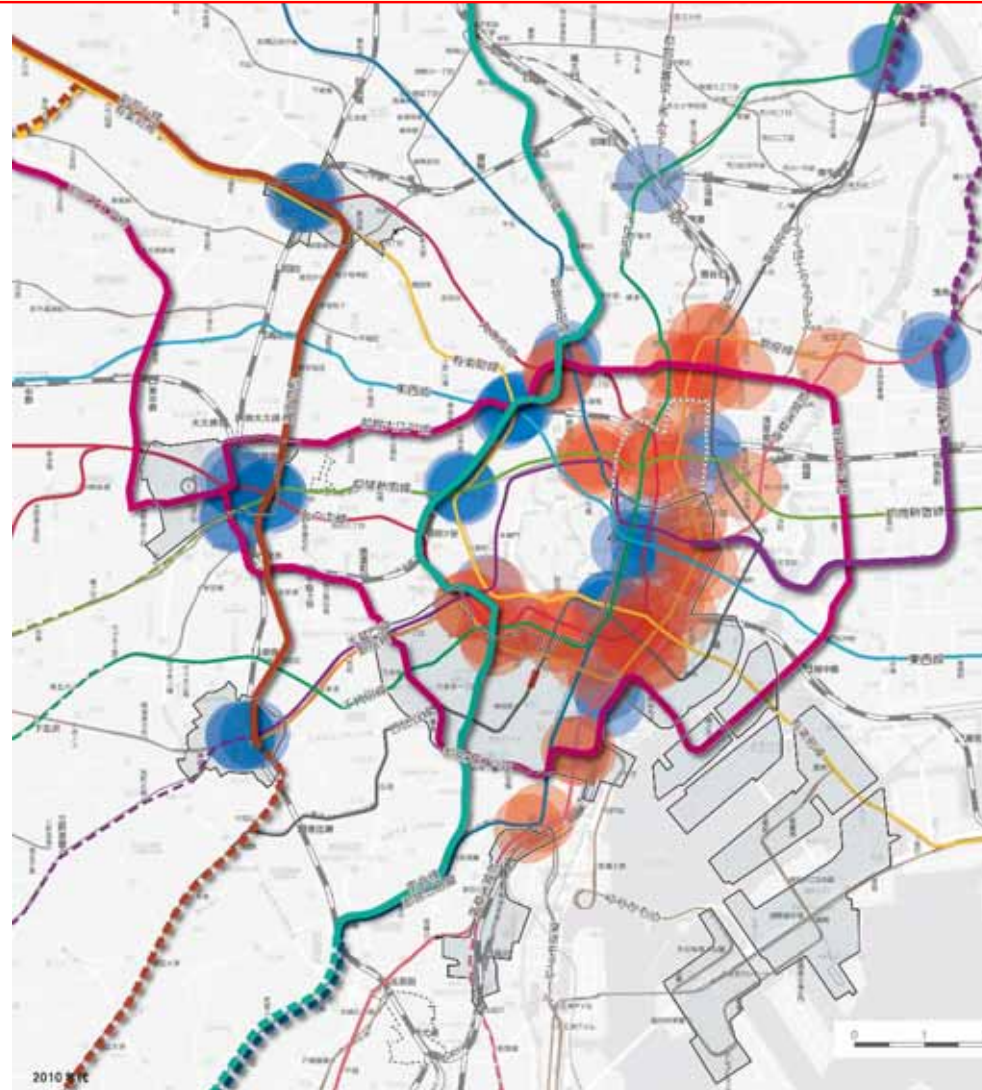
新しい小規模交通システム



# 地下鉄結節点の強化

# 地下鉄駅に駅まち広場を

- 相直運転で新しい結節点
- 半径500m以内に2駅・4路線がある駅が拡大
- 協調建替えで駅まち広場
- 結節の歩行空間整備
- 地上歩行者用のサイン



### 【凡例】

- 特定都市再生緊急整備地域 ※「国際競争拠点都市整備事業」の活用等も可能なエリア
- 都市再生緊急整備地域
- 路線名 新設地下鉄路線
- 路線名 既存地下鉄路線
- 相直化路線





回遊庭園都心 街に溶け込む公園 (海上公園と都心公園のNW・首都高等の撤去)



## 新郊外域（従来の「水と緑の創生リング・核都市連携都市軸」）について

### 公共交通も含めて環状方向の移動が抜本的に改善される

南北方向の交通機関がなかったが、外環で軸ができる

外環・都計道の整備で環状7・8号線の自動車負担が軽減され、公共交通の軸線を用意できる

JR武蔵野線が核都市を結ぶ第2山手線として活用され、駅周辺整備でさらに利用できる

### 外環・圏央道で、多摩・横浜・埼玉・千葉間を極めて短時間で移動できる

圏央道：半径50km 全周300km、混雑時速度70km で 4時間20分 成田まで 2時間以内

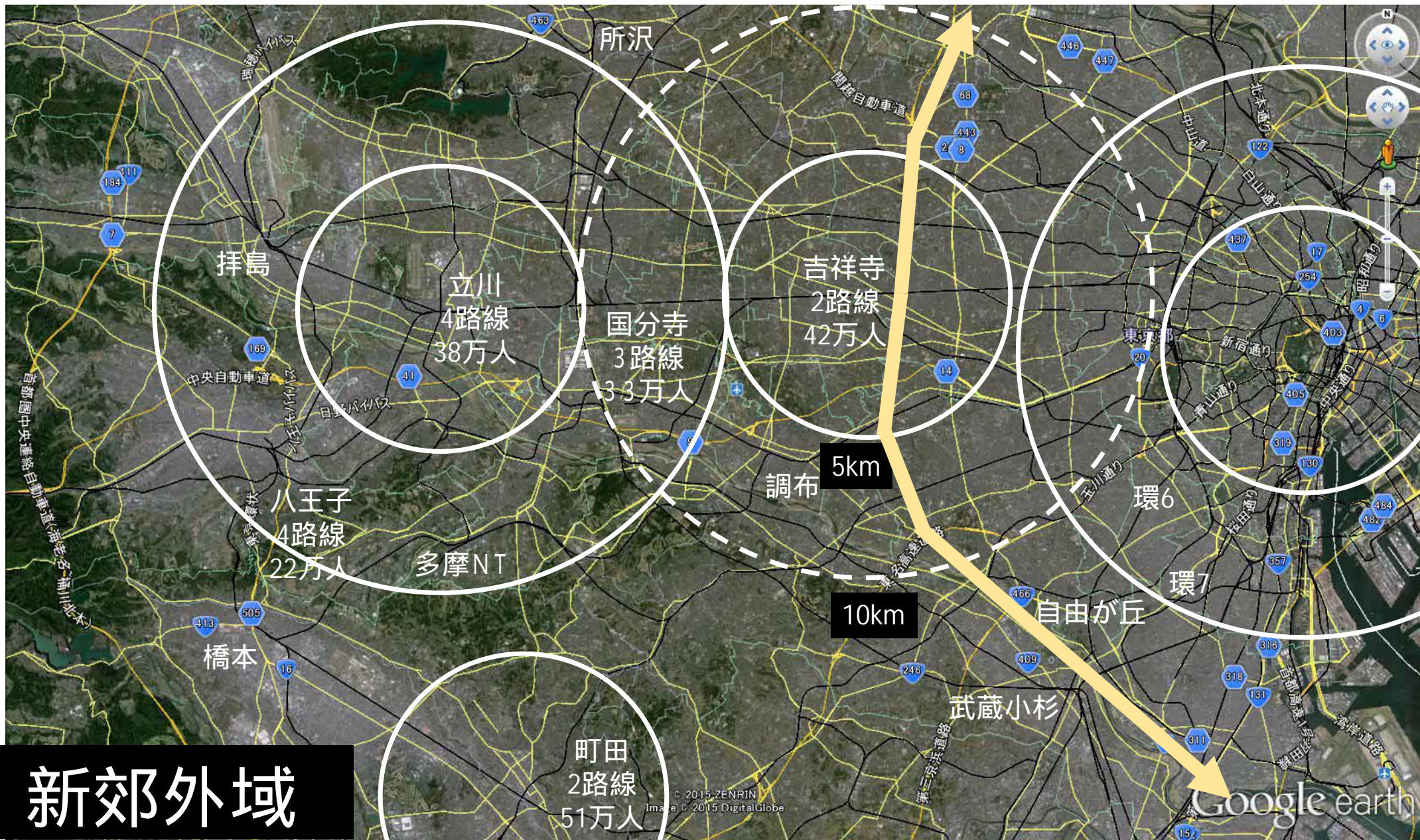
外環：半径15km 全周90km、混雑時速度70km で 1時間20分 核都市間 30分以内

### 圏央道一体の「核都市連携自然共生都市軸域」で、新しい動き方ができる「新郊外域」

圏央道沿線の流通機能の立地、リニア中央新幹線の橋本駅設置で遠郊外に変化が生まれる

従来の「郊外」（都心に一方通行的通勤が行われるベッドタウン）とは全く違う生活像



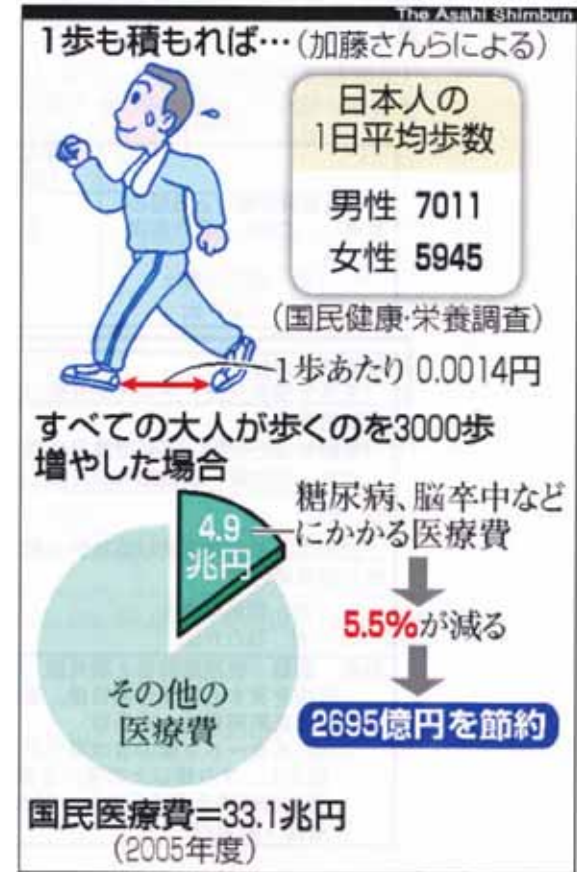


# 新郊外域



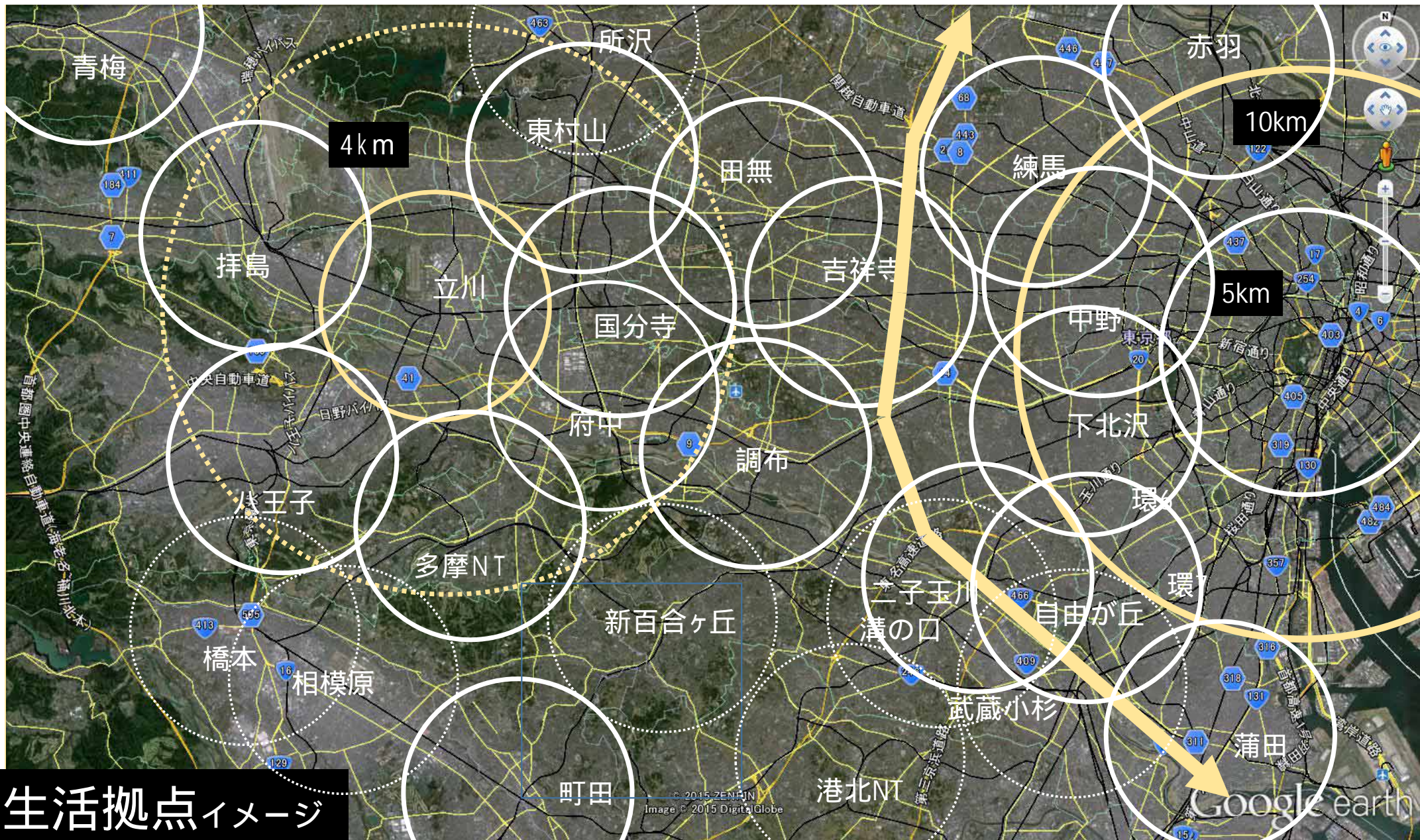
# 地域生活拠点：高齢者の社会参加 歩きたくなる街

- ・コミュニティ域（中学校区） 徒歩・低速個別交通手段で10 - 15分  
 地域包括ケアユニット：日常的なケアセンターや簡単な物販・集会機能  
 公的住宅団地の再生活用
- ・一般生活拠点（半径2km） 低速個別手段で20分、コミバス + 端末で20分  
 身近な生活中心地 最寄り主要駅の駅前（後背人口10万人）子育て支援
- ・特定地域生活拠点（半径4km） 公共的交通手段利用（15分）+ 端末で30分  
 様々な生活サービスと身近な就業の場を提供する地域活動の中心地域  
 後背人口は重複がなければ40万人規模



私事目的トリップの80%は30以内





生活拠点イメージ

© 2015 ZENRIN  
Image © 2015 DigitalGlobe



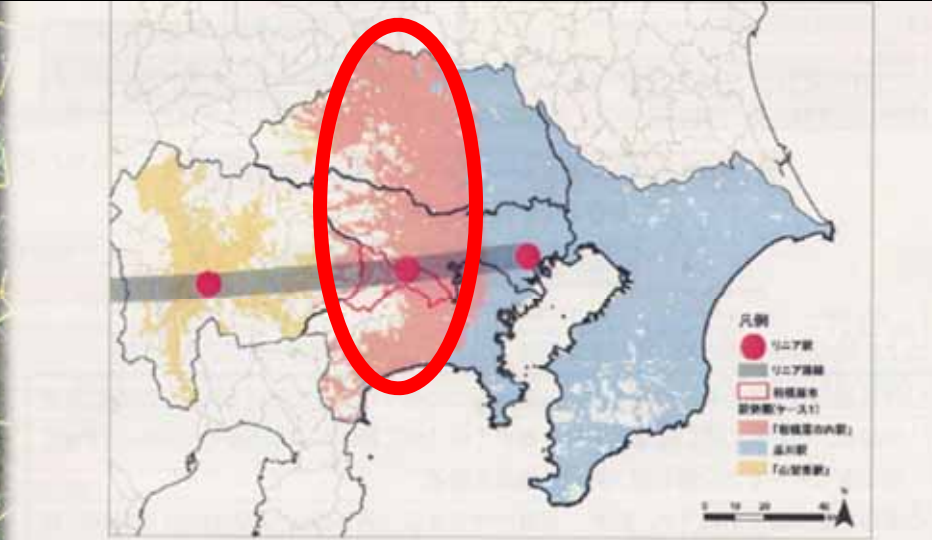
250m



出典：Yohoo地図



# 核都市連携自然共生都市軸域 橋本-品川 10分 高尾山・津久井湖・相模湖



注釈)「相模原市内駅」に各駅停車タイプのほか、直行タイプ(途中停車駅は「相模原市内駅」のみ)の目  
ば全列車が停車する場合

資料)三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成



※区間の開通時期については、土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合  
出典: 国土交通省調べ(平成7年以降の物流施設、工業団地、工場の立地を抽出)  
資料: 国土交通省道路局



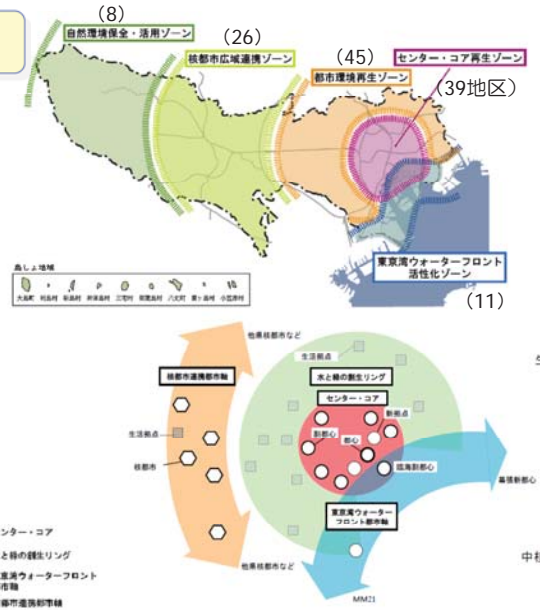
都市計画審議会：都市づくり調査特別委員会

次の **TOKYO** に向かって  
参考資料集

日本大学理工学部 土木工学科  
岸井隆幸

現在の都市づくりビジョン

環状メカロポリス構造と地域像区分

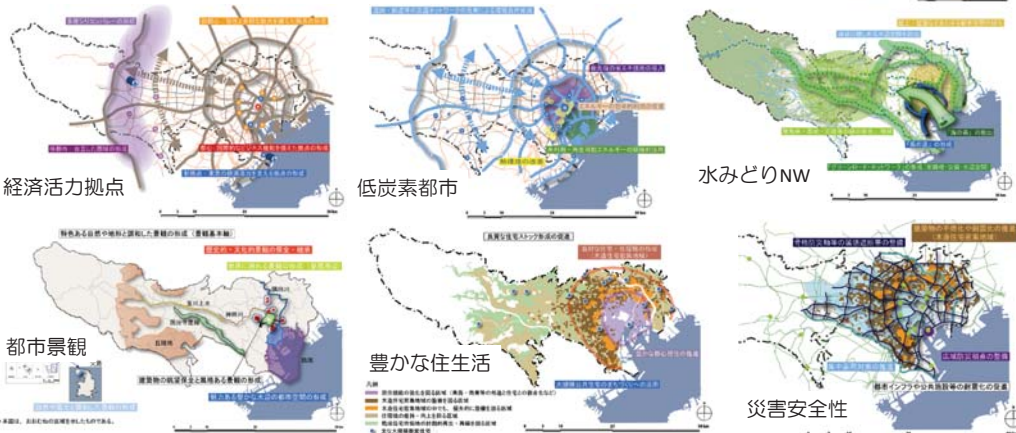


都市づくりビジョン（2001年・2009年改定・2025年目標）

広域交通インフラ

「魅力と賑わいを備えた環境先進都市」

基本戦略



「東京の都市づくりビジョン」によるセンターコア内エリア区分



＜都市開発諸制度との関係＞

- 都心等拠点地区 業務商業地育成の適用原則、住宅は育成外
- 複合市街地ゾーン 住宅・業務も育成用途
- 職住近接ゾーン 良好な居住環境育成の適用（一低専・二低専は別）業務目的の活用なし
- 一般拠点地区 地域中心地 住宅は育成外

都市開発諸制度とは、容積率の割り増しがある以下の制度のこと  
特定街区、再開発等促進区、高度利用地区、総合設計

「新建築6月号別冊：東京150プロジェクト」(株)新建築社(2015) p.187



# 都市づくりビジョン（2001年・2009年改定・2025年目標） 地域像構成の考え方

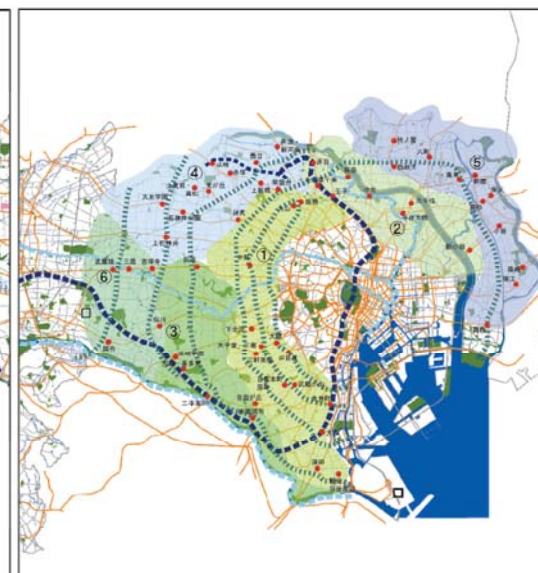
地域像 センターコア再生・都市環境再生・核都市広域連携・自然環境保全活用・東京湾WF活性化

中核拠点	都心	都の中心業務商業地（大丸有・内幸町・霞が関・永田町・日本橋・銀座など）
	副都心	新宿・渋谷・池袋・大崎・上野・浅草・錦糸町・亀戸・臨海
	新拠点	センターコア機能を高め、東京の経済活力を支える拠点（品川・秋葉原・羽田）
	核都市	広域的な中心性を持ち、連携・交流の要の拠点（八王子・立川・多摩NT・青梅・町田）

生活拠点 幅広いサービスを提供できる広域的な中心性を備えた拠点

生活中心地 特徴ある商店街やコミュニティインフラの整った人々の活動や交流の場

中核拠点	都心	大手町、丸の内、有楽町、内幸町、霞が関、永田町、日本橋、八重洲、京橋、銀座、新橋
	副都心	新宿、渋谷、池袋、大崎、上野・浅草、錦糸町・亀戸、臨海副都心
	新拠点	品川、秋葉原、羽田
	核都市	八王子、立川、多摩ニュータウン、青梅、町田
生活拠点	大井町、武蔵小山、自由が丘、蒲田、大森、三軒茶屋、下北沢、笹塚、中野、荻窪、高円寺、王子、赤羽、成増、大山、練馬、大泉学園、綾瀬、竹ノ塚、新小岩、亀有、小岩、葛西、八王子みなみ野、吉祥寺、三鷹、武蔵境、府中、調布、鶴川、武蔵小金井、高幡不動、豊田、日野、国分寺、清瀬、国立、田無、ひばりヶ丘、聖蹟桜ヶ丘 など	
生活中心地	大岡山、池上、千歳烏山、成城学園、南阿佐ヶ谷、高島平、西台、光が丘、上石神井、西新井、江北、高砂、一之江、瑞江、北野、高尾、玉川上水、本町・榎地区、三鷹台、分倍河原、つつじヶ丘、狛江、昭島、拝島、多摩境、南町田、花小金井、西国分寺、東村山、秋津、新秋津、東久留米、保谷、福生、羽村、小作、箱根ヶ崎、永山、稲城、稲城長沼、秋川、武蔵五日市、谷戸地区・塩田地区 など	



# 2040-50年の世界像と日本・東京

## 2040-50年の世界像と日本・東京

- <膨張を続けるアジア> 熾烈な国際競争の場 アジア
- <人口減少が始まる国々> 少子高齢社会先進国 日本
- <高まる災害危険性> 防災・減災先進国 日本
- <増え続ける自動車> 公共交通先進都市 東京

### 背景：2040-50年の世界像

<増え続ける人口：アジアの高いシェア> **アジア** をめぐる **熾烈** な **国際競争**

	2015	2030	2050年
世界	7349	8501	9725(百万人)
アジア	4393(60)	4923(58)	5267(54%)

<人口減少を始める国々：43か国> **人口減少・高齢社会先進国**

2050/2015 ブルガリア(-27.9%)、日本(-15.1%、減少率11位)  
ロシア(-10.4)、タイ(-8.1)、ドイツ(-7.7)、イタリア(-5.5)  
中国(-2.0%、28百万人減)

<増え続ける自動車：2013年末 1000人あたり保有率> **公共交通先進都市**

世界平均 161台 米790、日本603(都320)、韓国394、中国91、インド20

### 熾烈な国際競争 アジアの拠点はシンガポールと香港へ

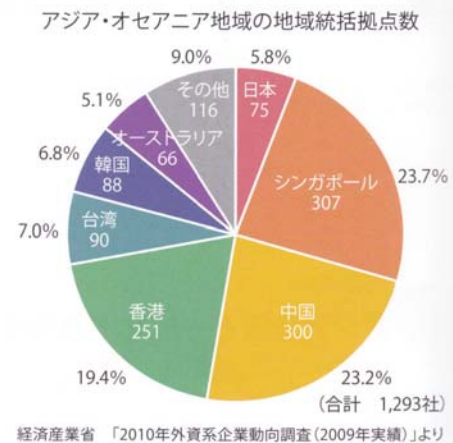
#### GDPシェア In ASIA

(中国 インド・アセアン)

2002年  
**45.5%**  
(16.6% 12.4%)

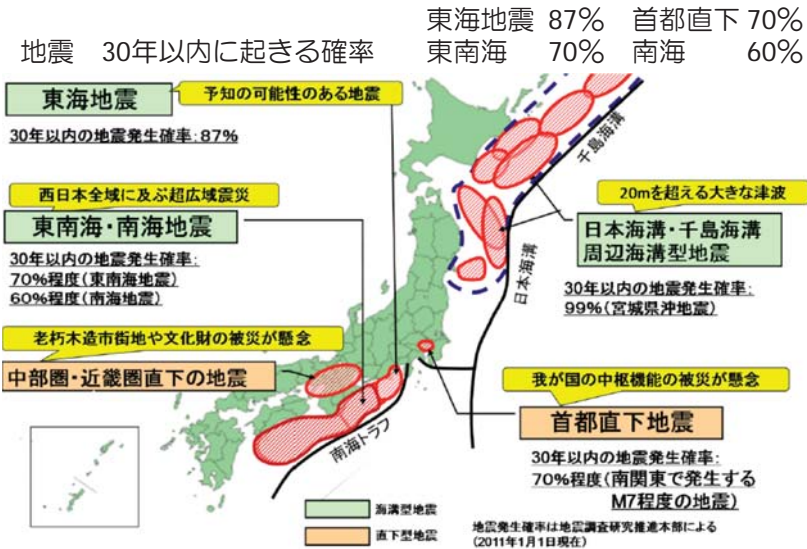
2012年  
**24.5%**  
(33.8% 17.5%)

2017年(予測)  
**18.9%**  
(37.8% 20.1%)



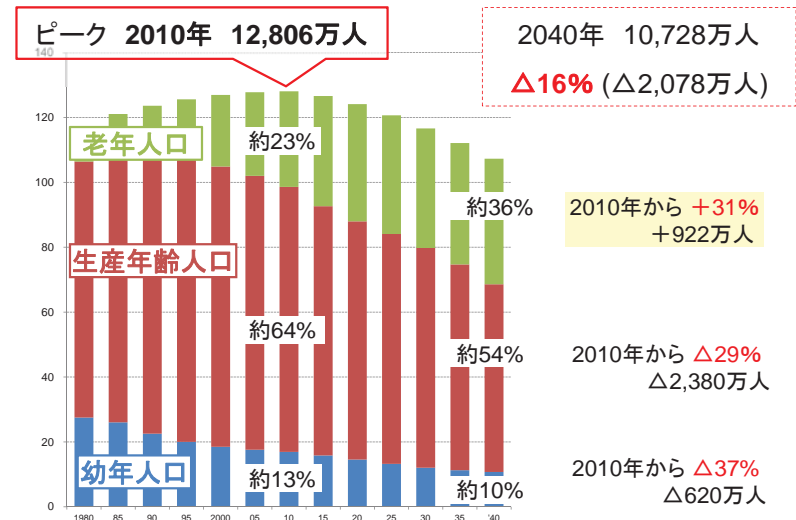


# 「持続可能性」への対応 = 防災・減災先進国



# 人口減少高齢社会先進国 予測 (全国)

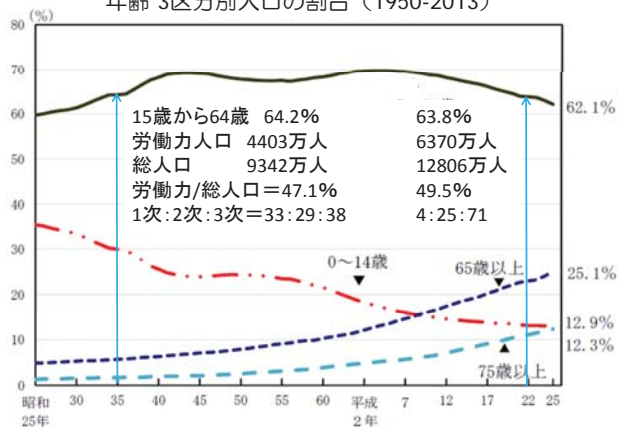
出典: 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所 (平成25年3月推計)



## 高齢社会 (全国) をどう支えるか

1960年: 15-54歳 で 57.3%、2010年: 20-64歳 で 59.1%、2040年: 20-64歳 で 50.3%

年齢 3区分別人口の割合 (1950-2013)



総理府統計局 <http://www.stat.go.jp/data/jinsui/2014np/>

平均寿命 (歳) 進学率 (%)

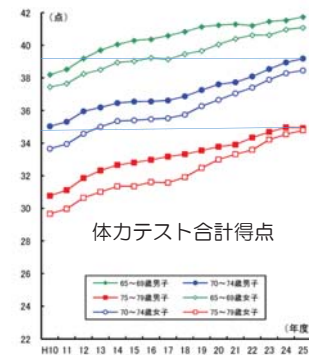
年	平均寿命 (歳)		進学率 (%)	
	男性	女性	高校等	大学等
1950年	59.6	63.0	42.5	-
1960	65.3	70.2	57.7	10.3
1970	69.3	74.7	82.1	23.6
1980	73.4	78.8	94.2	37.4
1990	75.9	81.9	94.4	36.3
2000	77.7	84.6	95.9	49.1
2010	79.6	86.3	96.3	56.8

1960年から50年で  
 人生は1.2倍に伸びて、今の大学は昔の高校

出典: 平均寿命 厚生労働省統計情報部調べ  
 進学率 文部科学省「学校基本調査」

## 高齢社会 (全国) をどう支えるか

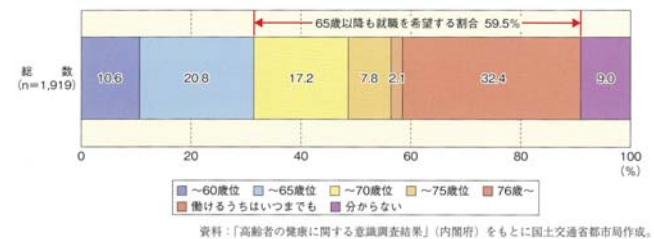
元気な高齢者は働く社会 20-69歳 で 58.5% (2040年: 20-64歳 で 50.3%)



15年間の変化: 今の年齢より5歳は若い  
 2040年の74歳は2010年の64歳と同じ体力

出典: 文部科学省「体力・運動能力調査」平成25年度

希望退職年齢 65歳以降も働きたい人が60%



平均寿命 (歳) 進学率 (%)

年	平均寿命 (歳)		進学率 (%)	
	男性	女性	高校等	大学等
2010	79.6	86.3	96.3	56.8

出典: 平均寿命 厚生労働省統計情報部調べ  
 進学率 文部科学省「学校基本調査」

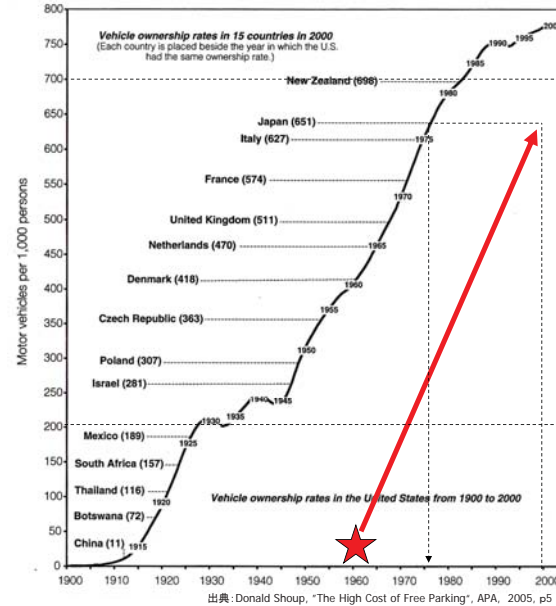


# 一都三県 高齢社会の今後 (2040年の姿)

	2015年	2040年	変化
全国の65-74歳人口総数	1749万人 (13.8%)	1645万人 (15.3)	-104
全国の75歳以上人口総数	1646万人 (13.0)	2223万人 (20.7)	+577 (2030年以降横ばい)
一都三県の65-74歳人口総数	472 (13.1)	517 (16.0)	+45
一都三県の75歳以上人口総数	397 (11.1)	602 (18.6)	+205 (全国の36%)

一都三県の高齢化は全国を大きく上回る深刻さがある。  
(65歳以上人口の増加は全国の半数以上)

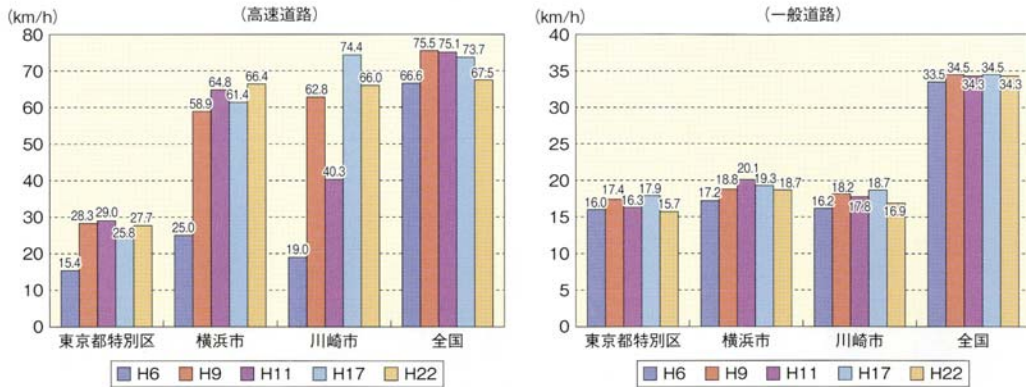
元気な75歳であるために、今、街へ出る仕掛けを用意する必要がある



# 自動車の保有 対USA比較



# 東京圏の道路における混雑時平均旅行速度 3環状等完成で改善へ



資料: 「道路交通センサス」(国土交通省) により国土交通省都市局作成

「平成27年版 首都圏白書」国土交通省 (2015) p.105

# 駐車場の海に沈む



## 2040-50年の東京が目指すべきもの

### 2040年代の東京が目指すべきもの

#### 戦える東京圏

<国際競争 → 「世界一魅力的な活動拠点」 誰にでも可能性がある都市>

<安全安心 → 「持続可能性の高い都市」 リスクを最小限にする都市>

#### 魅了する東京圏

<高齢社会 → 「健康寿命世界一」 誰もが住みたい都市>

<環境都市 → 「山紫水明の都市」 公共交通に支えられる都市>

### 日本：この先に何かあるか

(2014 都長期ビジョン・国家戦略特区・地方再生)  
2015 交政審 / 中央環状・北陸新幹線 / 東京GD

2018 明治維新 150周年  
2019 都市計画法 100周年

2020 東京オリ・パラ / 大阪万博 50年  
2022 鉄道 150周年  
2023 近代公園 150周年 / 関東大震災 100年

2027 リニア新幹線 名古屋まで開業  
2030 交通政策審議会  
2034 サッカーWC 立候補可能  
2037 御堂筋 100年

2045 リニア新幹線 大阪へ / 終戦 100年

### 社会のイメージ・空間のイメージ

生産・文化・多様性を尊重する社会 → 実経済・Cool & Deep Japan が強み

変化・災害に対応できる空間 → 拠点・基盤の創造・更新・強化

元気な高齢者は働く社会 → 1960年 15-54歳 全体の57.3%  
2010 20-64 59.1  
2040 20-64 50.3  
20-69 58.5

30分圏を大切にする空間 → 女性や高齢者の通勤時間を短く  
私事交通の80%は30分以内

自然・農と共生する社会・空間 → 持続可能な環境共生参加型都市

## 2040年代の東京イメージ

- 「世界一魅力的な活動拠点」 誰にでも可能性がある都市 ← 外的圧力：国際競争  
安全・安心のメガシティNW と 変化・多様性に対応できる先進性・奥の深さ
  - 常に時代を先取りする複核・複軸・式年遷宮型「柔構造都市」
  - 名古屋・大阪との連携強化による国際競争力・持続可能性の強化
  - 「多様な賢い消費者」に磨かれる「TOKYO COOL」の育成システム
- 「健康寿命世界一の環境都市」 誰もが住みたい都市 ← 内的課題：高齢社会  
青空の下、健やかに老いて、穏やかに死ぬ・「働楽（生きがい社会参加）」都市
  - 公共交通結節点を大事にした働・学（遊）・住の30分圏生活域構想
  - 賑わい居住の「都心域」、自然共生居住の「新郊外域」の選択可能性
  - 山紫水明の環境

## 東京の都市構造を考える 基本的視点の変化

従来の都市づくりビジョンは3環状高速道路NWに焦点を当てた形でビジョンを構成概ねの完成が確実となった今、次のステップを意識した都市構造を描く必要がある

### 1) 3環状高速道路NWの「使い方」を意識する

3環状の「整備」から「使い方」に視点を変える  
3環状による土地利用・生活行動の変化を組み込んだ構想とする

### 2) 高齢社会への対応を意識する

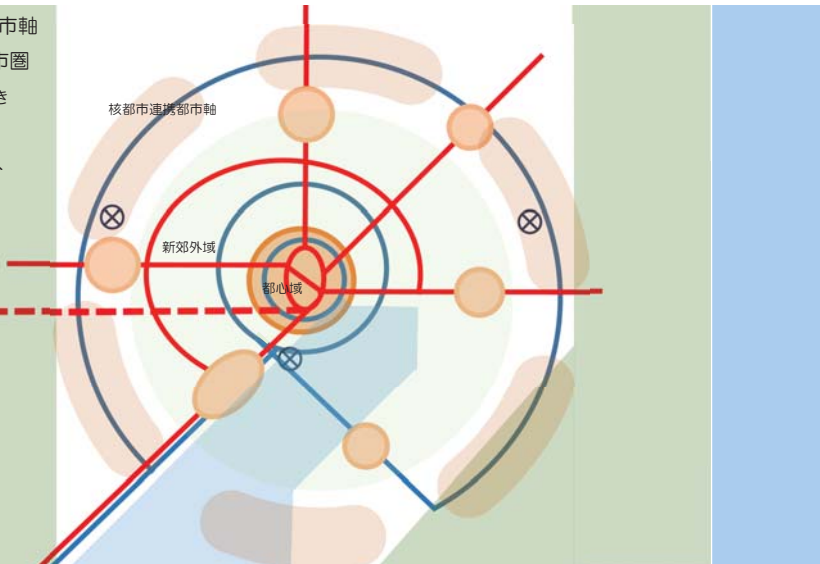
「国際競争力と環境」への視点に加えて、世界の先頭を走る「高齢社会」に対する具体的な対策を都市構造として表現する

### 3) 「3環状道路+鉄道ネットワーク」で都市構造の軸を構成する

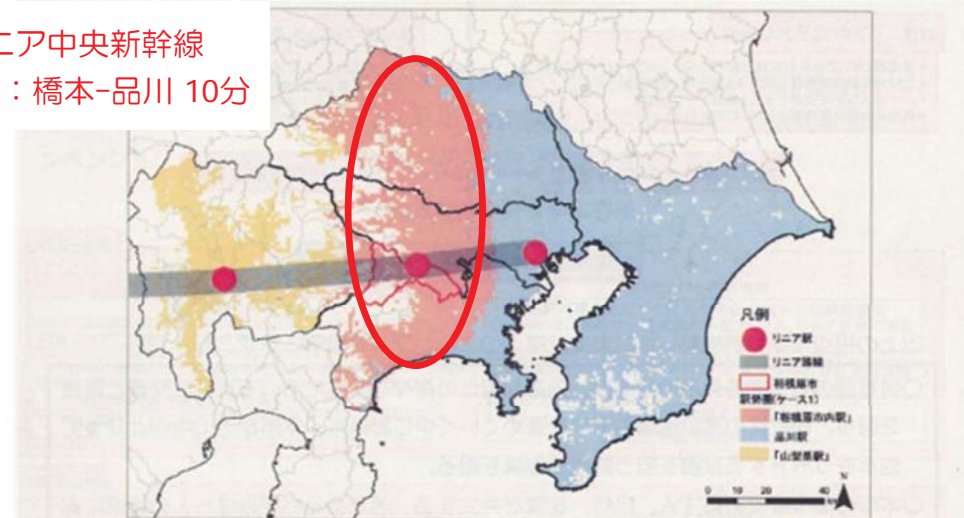
高齢社会・環境問題を意識すると公共交通の役割は極めて大きい  
3環状道路に加えて鉄道ネットワークを都市構造の軸として意識する必要がある

## 2040年代の広域都市構造イメージ 東京連携都市圏

- ・鉄道と3環状道路の都市軸
- ・リニアで結ばれる3大都市圏
- ・環状方向の新しい結びつき
- ・国際競争の都心
- ・高齢社会モデルの新郊外
- ・複軸&複核の柔構造



## リニア中央新幹線 駅勢圏：橋本-品川 10分



注釈) 「相模原市内駅」に各駅停車タイプのほか、直行タイプ(途中停車駅は「相模原市内駅」のみ)のほぼ全列車が停車する場合

資料) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成



## 都心域（センターコア）について

# 2040-50年の「都心域」

視点-1 原則、「半径10kmの範囲で都心域を考える」こととしてはどうか  
 具体的には、西側のラインを環状7号線まで拡げてはどうか

(理由)

西側について、山手線主要駅の影響範囲までをセンターコアと考えれば環状6号線までとなる  
 だが、首都高中央環状ができた今、その影響範囲までをセンターコアととらえるのが素直ではないか？

西側・南側を環状7号線・第2湾岸まで広げることによって、

- ・都心居住の概念を拡大でき、「住」に関する東京の魅力を強化できる
- ・全ての特定都市再生緊急整備地域を明確に都心域に含めることができる
- ・オリパラ施設・海上公園が「都心域の水・みどりNW」として重要な役割を果たすことを表現できる
- ・将来の変化の可能性のある木場・若洲も都心域に含めることができる

「半径10km」は東京駅まで30分の圏域

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

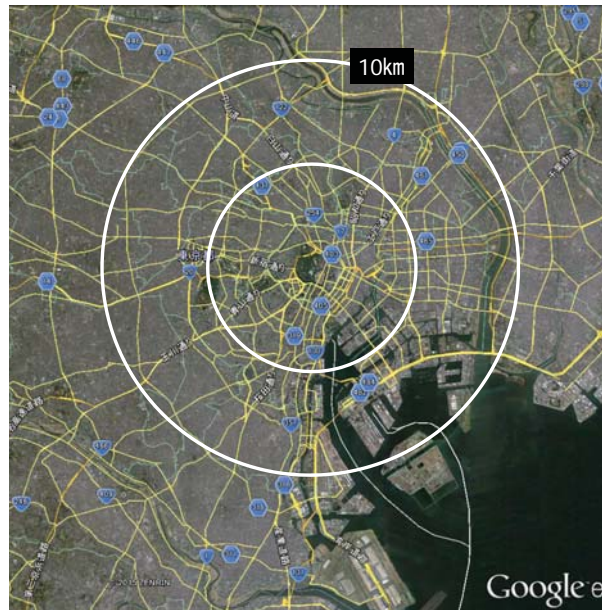
## 「都心域」のイメージ

- ・半径10km（概ね環7）までが「都心域」
- ・多様な中心地を「活力拠点」と総称  
 商業業務+文化も含めた概念  
 中枢性で特定拠点と一般拠点に区分
- ・隣接部分は「複合市街地ゾーン」
- ・他は「都心域居住ゾーン」

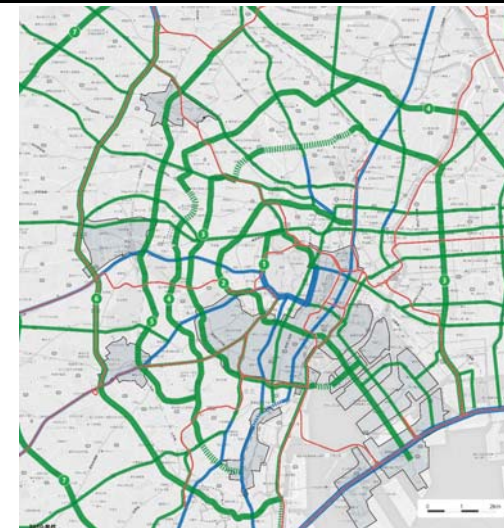
「半径10km」は東京駅まで概ね30分の圏域

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



## 特定都市再生緊急整備地域と環状道路との関係 環6まで緊急整備地域

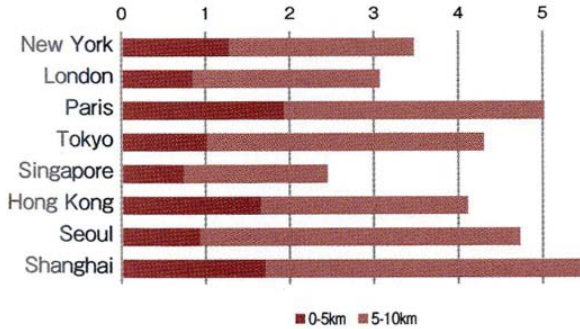


【凡例】

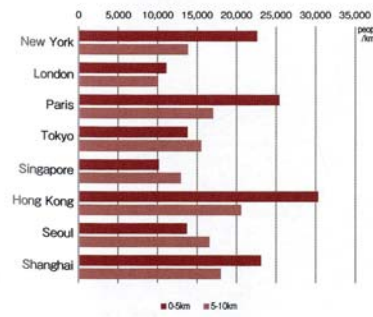
- 特定都市再生緊急整備地域
- 都市再生緊急整備地域
- 環状線
- 放射線
- 高速道路

# 東京の10km圏域には多くの人々が住んでいる

人口 / Population

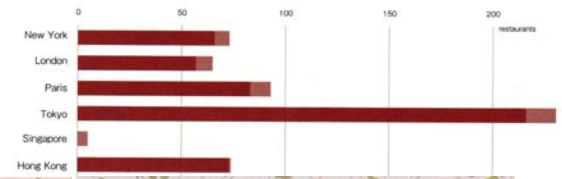


人口密度 / Population Density



「新建築6月号別冊：東京150プロジェクト」(株)新建築社 (2015) p.033

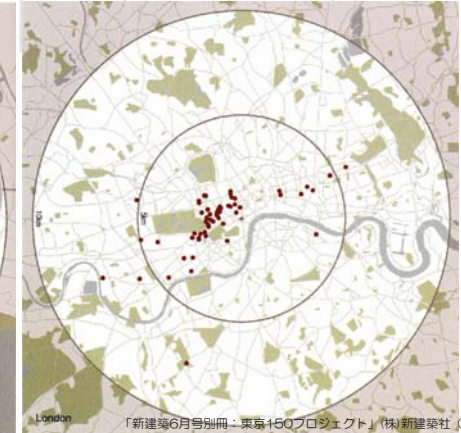
# トップ・レストランの数は 圧倒的 = 抜群の食文化



東京



London



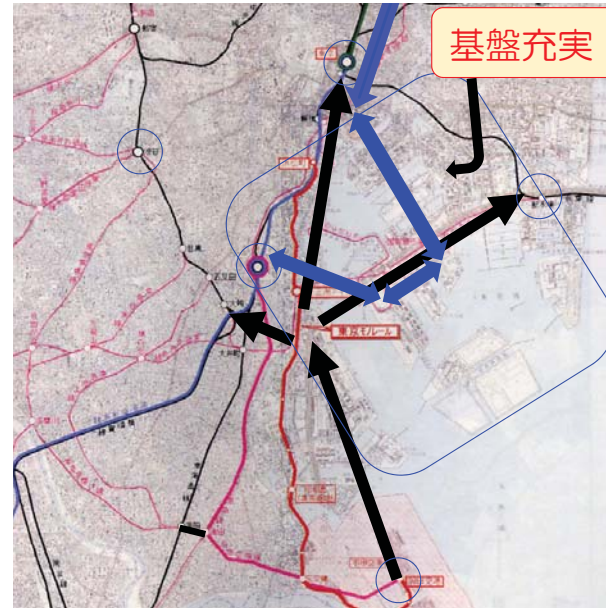
「新建築6月号別冊：東京150プロジェクト」(株)新建築社 (2015) p.038

視点-2 多様な「都心域の活力拠点」の創造と更新と強化を明確に位置づける

(理由) 多様な都心の創造と時代に応じた持続的な更新ができるのは東京だけであることを印象付ける

- 都心域の中に多様な「活力拠点」を位置づけて民間都市開発の誘導を図る
- 「活力拠点」を明示することで、公共が投資や規制緩和をする地域を明らかにする
- リニア・羽田の影響を受ける「新たな品川」や「臨空臨海部」の「創造」を位置づける  
品川の役割を明示するとともに都心・羽田・臨海部との連携の強化を明示する
- 山手線上に早期に生まれた「副都心」については持続的発展を図るための「更新」を位置づける  
新宿・池袋・渋谷・上野の更新を担うエリアマネジメントの推進を図る
- 大江戸線・南北線整備で山手線内に生まれた「新たな地下鉄結節点」の「強化」を意識する  
地上部における歩行系空間の強化と地下鉄接続「駅まち広場」の確保・整備を位置づける

## 基盤充実で品川・臨海に拠点創出を



環状2-4号線/湾岸線  
BRT/自転車 など

JR空港新線 (3方面)  
8号線延伸  
蒲・蒲線

新地下鉄/ゆりかもめ/LRT  
舟運/ロープウェイ  
新しい小規模交通システム



# 品川が大化けする

駅勢圏人口 3500万人 → 4700万人 → 6500万人



# 中枢業務拠点の持続的更新を：大丸有・西新宿・汐六

1945年 終戦 → 1988年 大丸有協議会



1971年 京王プラザ  
1991年 東京都庁

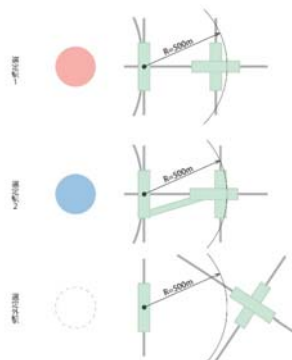
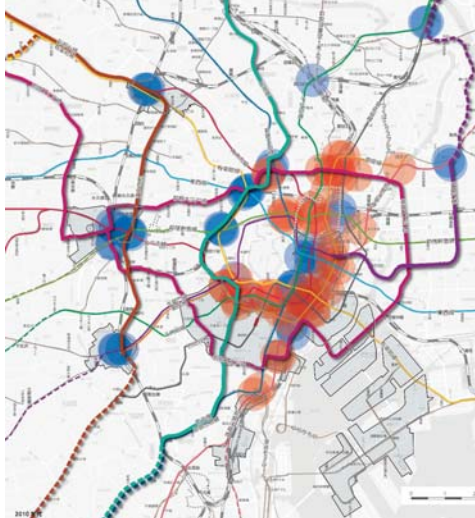


2003年 六本木ヒルズ  
2014年 環状2号線



# 地下鉄結節点の強化 地下鉄駅に駅まち広場を

- 相直運転で新しい結節点  
半径500m以内に  
2駅・4路線がある駅が拡大
- 協調建替えて駅まち広場
- 結節の歩行空間整備
- 地上歩行者用のサイン

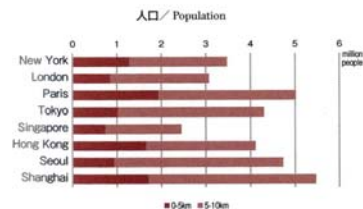


- 【凡例】
- 特定都市再生緊急整備地域  
※「国際競争拠点都市整備事業」の  
活用等も可能なエリア
  - 都市再生緊急整備地域
  - 新設地下鉄路線
  - 既存地下鉄路線
  - 相直化路線



視点-3 魅力的な都心域居住・多様な都心文化活動を意識して、臨海部海上公園NWと都心部大規模公園NWを結び付けた「都心域の水・みどりNW」を位置づける

(理由) ・半径10kmまで都心域、そこまで都心域居住とすることで、都心域居住の人口はロンドンを上回る



- 「2020レガシ」であるオリパラ施設が加わる海上公園と「1964レガシ」が結び付く
- 「山手線内の大規模公園」と「都市再生のみどり」を明確に結びつけられる
- 「河川の水辺」と連携させることで「風の道」など環境に優しい魅力が高まる
- 「公園を都市の中に溶け込ませる」イメージが「文化都市」の礎となる



豊富な都心の緑と水 (以下は同じスケール)



日本橋上空の首都高・新橋の会社線を撤去することで東西に風の道ができる

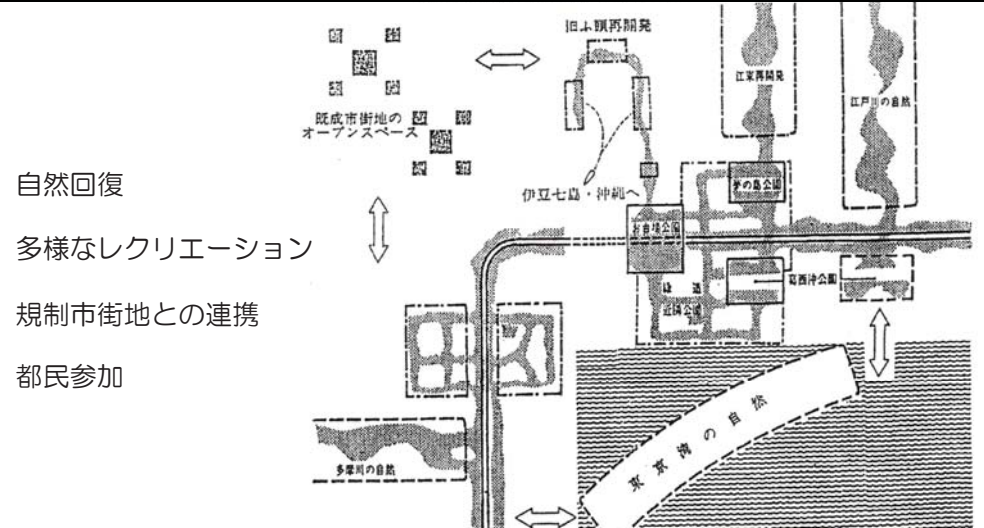


1964 レガシと一体となって大規模公園を再整備



大規模公園を道路でつないで公園を街へ拡げる

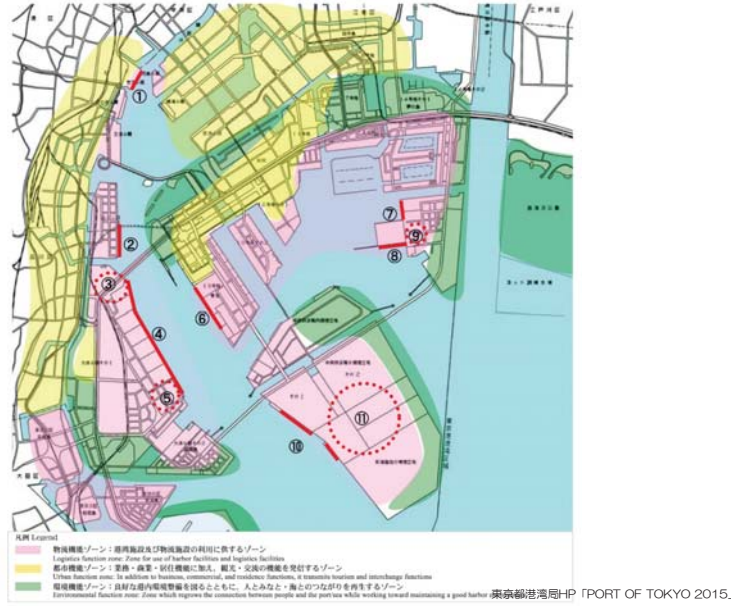
「海上公園構想 (1970)」 東京の海を都民に返す・東京の地先の海を「一つの公園」として捉える



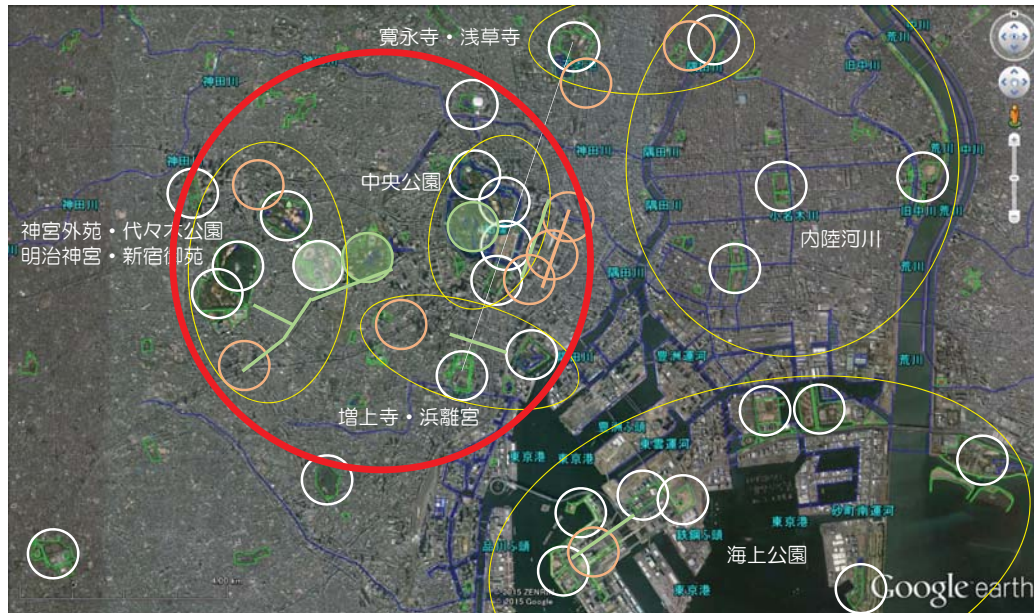
- 自然回復
- 多様なレクリエーション
- 規制市街地との連携
- 都民参加



第8次改定港湾計画



東京都港湾局HP  
PORT OF TOKYO 2015.]



回遊庭園都心 街に溶け込む公園 (海上公園と都心公園のNW・首都高の撤去)





# 2040-50年の「新郊外域」

## 新郊外域（水と緑の創生リング・核都市連携都市軸）について

視点-1 外環・武蔵野線で環状方向の移動が極めて容易になり、圏央道沿線の流通機能の立地、リニア中央新幹線の橋本駅設置も考えれば、従来の「郊外」（都心に一方通行的通勤が行われるベッドタウン）とは違う新しい動き方ができる「新しい郊外居住」が生まれる

従って、この地域を「新郊外」と呼んではどうか

(理由)

立川まで東京駅から30km、立川10km圏域と都心域との間には吉祥寺5km圏域が挿入される

環状方向の移動が抜本的に改善される

これまで南北方向の交通機関がなかったが、外環が加わることで軸ができる  
 外環・都計道の整備で環状7・8号線の自動車負担が軽減され、公共交通の軸線を用意できる  
 JR武蔵野線が第2山手線として活用されだしてあり、駅周辺整備でさらに利用できるようになる

圏央道と合わせて、横浜・埼玉・千葉などまで極めて短時間で移動できる

圏央道:半径50km 全周300km、混雑時速度70kmで4時間20分 成田まで 2時間  
 外環 :半径15km 全周90km、混雑時速度70kmで1時間20分 核都市間 30分

## 新郊外域（従来の「水と緑の創生リング・核都市連携都市軸」）について

公共交通も含めて環状方向の移動が抜本的に改善される

南北方向の交通機関がなかったが、外環で軸ができる

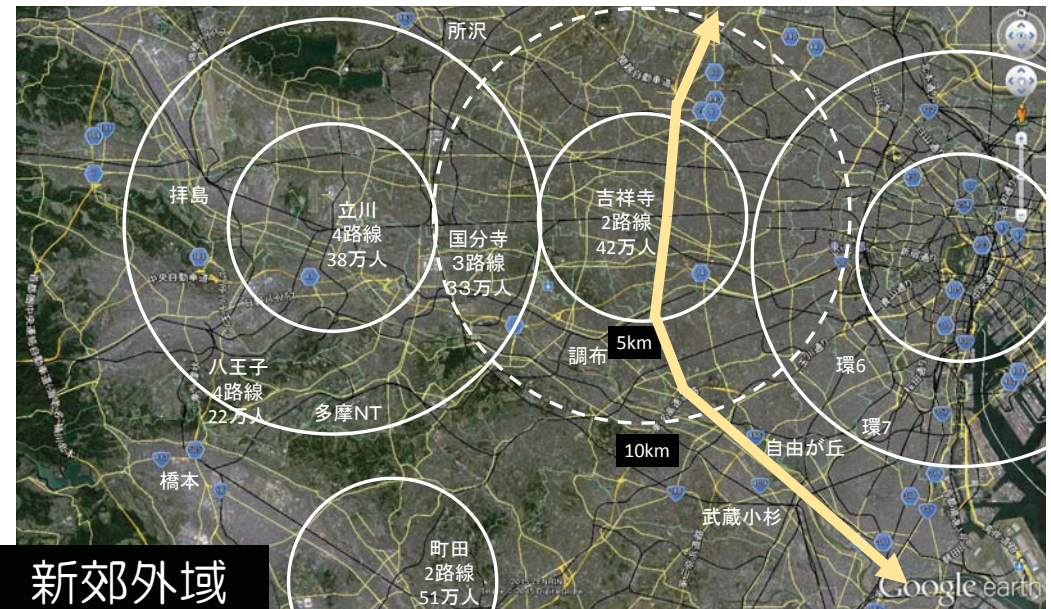
外環・都計道の整備で環状7・8号線の自動車負担が軽減され、公共交通の軸線を用意できる  
 JR武蔵野線が核都市を結ぶ第2山手線として活用され、駅周辺整備でさらに利用できる

外環・圏央道で、多摩・横浜・埼玉・千葉間を極めて短時間で移動できる

圏央道:半径50km 全周300km、混雑時速度70kmで4時間20分 成田まで 2時間以内  
 外環 :半径15km 全周90km、混雑時速度70kmで1時間20分 核都市間 30分以内

圏央道一体の「核都市連携自然共生都市軸域」で、新しい動き方ができる「新郊外域」

圏央道沿線の流通機能の立地、リニア中央新幹線の橋本駅設置で遠郊外に変化が生まれる  
 従来の「郊外」（都心に一方通行的通勤が行われるベッドタウン）とは全く違う生活像





視点-2 「業務核都市」あるいは駅周辺の「地域生活拠点」まで「公共交通を利用して30分」で移動できるという体系を整えてはどうか、

高齢者や女性の社会参加（就労や余暇活動）を「新郊外域」の都市構造として明示してはどうか

（理由）・女性や高齢者の就労には短時間通勤移動が条件である

女性の就業率（15-64歳）と通勤時間との関係

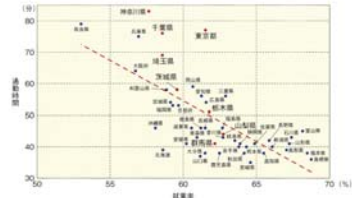
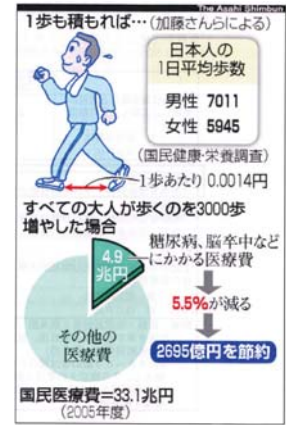


図1 就業率（15歳以上人口）と通勤時間（分）の関係  
資料：「平成23年国勢調査」、「平成23年労働力調査（本誌）」ともに総務省「もも」に開示交通圏都市圏作成。

- ・高齢者の就労・活動は健康寿命に影響を及ぼし、医療費の削減にもつながる
- ・医療・福祉・健康・地域スモールビジネス・学びの場を併せ持つ「地域生活拠点」の育成が重要

## 地域生活拠点：高齢者の社会参加 歩きたくなる街

- ・コミュニティ域（中学校区） 徒歩・低速個別交通手段で10-15分  
地域包括ケアユニット：日常的なケアセンターや簡単な物販・集会機能  
公的住宅団地の再生活用
- ・一般生活拠点（半径2km） 低速個別手段で20分、コンビニ+端末で20分  
身近な生活中心地 最寄り主要駅の駅前（後背人口10万人）子育て支援
- ・特定地域生活拠点（半径4km） 公共交通手段利用（15分）+ 端末で30分  
様々な生活サービスと身近な就業の場を提供する地域活動の中心地域  
後背人口は重複がなければ40万人規模



私事目的トリップの80%は30以内





# Wellness 健康寿命長期化戦略

## <健やかに老い、穏やかに死ぬ>

### • 大会後の利用を意識したプロセス設計

計画段階の参加（意見募集）  
開催時のボランティア・利用優待券配布

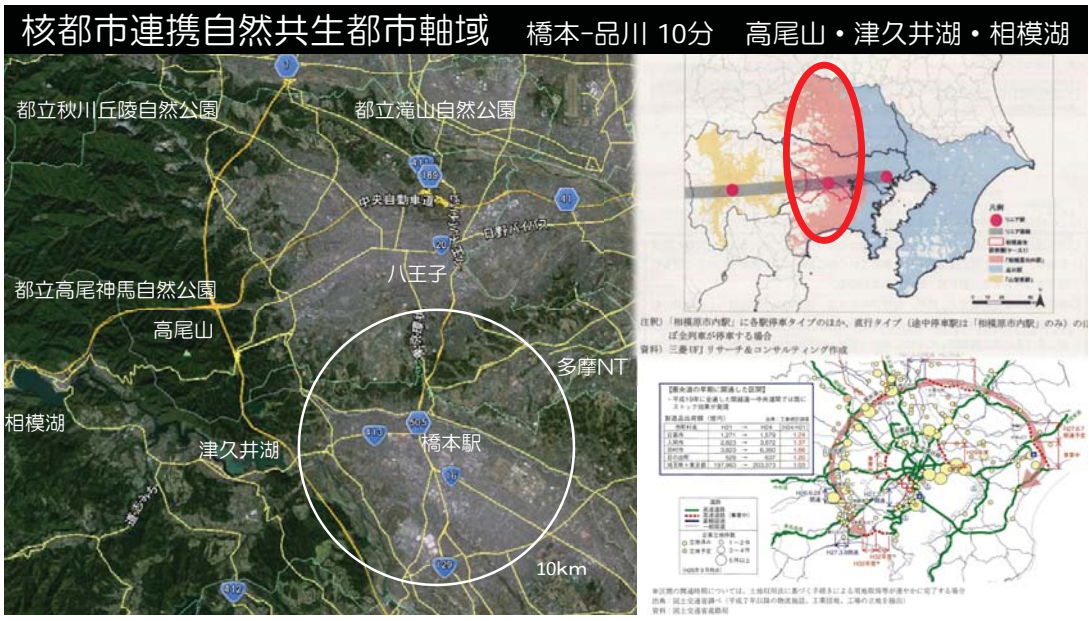
### • 新郊外生活拠点における交流機能の充実

元気な人は働く : 地域ビジネスの展開  
広場空間の常設化 : 「市」のシステム  
駅前広場から駅まち広場へ : 駅と一体化した歩行空間の充実

視点-3 多様な「新郊外域の研究・産業拠点」の育成とリニアと奥多摩を意識した多摩地域の魅力を示す「自然共生型の生活」を推進する姿勢を示す

(理由)

- 多摩地域には多くの大学・研究機関・優良企業が存在する
- 神奈川県は相模川軸に様々な企業が展開している
- リニア橋本駅の駅勢力圏は南北に広がっており、圏央道が結び付けている
- リニアによって、橋本は品川から10分で結ばれる
- 多摩地域には高尾山・津久井湖・相模湖など極めて魅力的な自然がある
- 自然を楽しみつつ都心部・郊外研究拠点と繋がる「自然共生型居住」の選択肢を提示する
- 横田基地の活用によって物流機能を確保して、世界市場への展開を容易にする
- 骨格的都市計画道路が整備される



Gail Tycer "Portland Portrait of Progress" Community Communications, 2001, p33 Rose Festival 毎年6月開催