

## 第 2 1 3 回都市計画審議会での主な意見

□日時 平成 28 年 5 月 18 日 (水) 13 : 30 ~ 16 : 20

□場所 第一本庁舎 42 階 特別会議室 A

## ■2040 年代に果たすべき東京の役割について

- ・ 地域の交流という面に関して、東京の中の地域の問題もあるが、日本全国の各地域が活力を持つことも大事。そのために、首都東京がどれだけ対流・交流をしながら日本全体のポテンシャル向上のため、協力できるのか。日本の中の東京の役割として、より強いメッセージが出せるのではないか。
- ・ また、これを多様な主体の連携・協働でどう盛り上げていくかということが実現に向けた問題になるが、例えば「おわりに」で、もう一度強調するなど何か工夫ができるのではないか。

## ■2040 年代に目指すべき東京の都市像について

## &lt;目指すべき都市の理念や目標&gt;

- ・ 戦後の都市化の過程で、失われた公園や緑地帯、公共水面などの都市空間を取り戻し、快適な都市環境をつくり出すことにとどまらず、大胆な発想で都市のリニューアルをしていく、それがこれからの東京にとって極めて重要なことである。
- ・ 貧困と格差の広がり、安心して預けられる保育園、介護施設や、介護士、保育士の担い手不足、買い物弱者・交通弱者の蔓延、非正規労働者の増大、実質賃金目減りによるワーキングプアの増大などにより、安心して住み続けられない現状の中、この困難をどう打開するのか示すべきではないか。
- ・ 超高層オフィスビルやタワーマンションの林立、幹線道路の大幅整備から、都市の成長をコントロールし、人と環境に優しい都市づくりを進める方策、都心部への車両乗り入れのコントロールの方策などを示すべきではないか。
- ・ これまでの委員会の資料を見ると、各委員のプレゼンテーション意見が必ずしも生かされていないのではないかと印象を受ける。パブリックコメントと合わせて、行政側からの一方的な都市像や、答申にならないようお願いしたい。

## &lt;目指すべき都市構造のイメージ&gt;

- ・ 情報技術の発展によって、容易に世界中の異なる地域、異文化の情報を手にすることができるようになった。このような時代だからこそ、ビジネスシーンなどにおいて、人と人とが直接対話す

ることによる本当の信頼関係の構築ということも、これまで以上に重要になってきている。これを踏まえると、世界の玄関口となる空港機能は極めて重要。

- ・ 資源効率性を高めて循環型社会を構築することも世界的な課題である。東京でも、廃棄物の抑制や、都市施設の整備・解体など、都市構造の中で、書いてもいいのではないか。
- ・ 2040年代は、広域圏を結ぶ三環状道路やリニア中央新幹線など骨格的な交通基盤が完成する。東京が日本全体の活力をリードしていくという観点からも、交通インフラは都市の機能を大きく左右する重要なものになると考える。地下鉄を含めた交通ネットワークの広がりや都市に与える影響は極めて大きい。それがより周密に、より高度化していくのではないか。
- ・ 魅力ある都市づくりのために拠点開発に力を入れる必要がある一方、社会的立場の弱い人が暮らしにくい社会になってはならない。全ての人に居場所と出番がある社会を目指して、ソフト、ハードを組み合わせ、誰にとっても住みやすいまちにしてほしい。
- ・ 都市部の斜面地の開発や、自然を破壊してまでの新たな宅地開発などの規制の強化を図っていく必要もあるのではないか。
- ・ 東京都市圏はロンドン、ニューヨーク、パリ都市圏と比較して過密であり、人口減少は人口密度の低下に当ててべき。オープンスペースを増やし、公共施設にゆとりを持たせ、危険地域での居住を減らし、建物の低層化を進めることなども踏まえて、東京という都市のあり方や地域づくりのあり方を再検討すべきである。

#### <地域像（地域別のイメージ）>

- ・ 今後は、区部中心部に都市機能を集積させるだけでなく、周辺区部との偏在を改善し、それぞれの個性を尊重しながら発展していくことも重要である。これは都市機能の分散ではなく、周辺地域も含め全体として底上げを図ろうということ。周辺区部の各地域が努力をし、駅周辺など個性ある拠点が新しく成長していくためには、都もしっかりと支援をしていく仕組みが必要である。

#### ■都市像の実現に向けて

##### <鉄道駅を中心としたまちづくり>

- ・ 交通結節点は乗り継ぎなど交通機能に加えて、都市機能が集中する都市の拠点的な機能を持つ。多くの人々が利用する駅は、社会に貢献する多様な目的を持った空間として活用すべきである。その際には、駅前広場の整備が極めて重要であるが、私鉄や地下鉄も含め、全ての駅には駅前広場があるということ、目標にすべきではないか。駅前の顔づくり、駅を中心とした街づくり、駅前広場の課題などについて議論を深めてもらいたい。

#### <道路ストックを生かしたまちづくり>

- ・ 道路の使い方を時代に応じて多様化させ、新たな利活用、付加価値をつけていくのは、良い視点だが、道路のスペックを向上していくことも必要ではないか。
- ・ 東京の道路率は、23区で約16%と、ニューヨークやパリなど海外主要都市と比べると低く、東京は都市のシンボルとなる広幅員の道路がまだまだ少なく、木造密集地域における道路や無電柱化の状況を見ても、世界一の都市にふさわしい風格を併せ持っているとは言い難い。
- ・ 歩行者空間の視点だけではなく、防災、にぎわい、新たな公共交通の導入など様々な観点からゆとりを持って道路を使うことができる、東京独自の道路スペックを是非検討してほしい。
- ・ 高齢化社会に適切に対応していくためには、交通機能の確保だけではなく、自転車の安全な利用や、バリアフリー化された多様な交通モードが走行できる道路の使い方を考えていくことも重要なポイントになる。道路整備によるネットワーク効果や自動運転技術の普及などで道路空間にゆとりが生じれば、将来的には、例えばLRTやBRTの導入など、様々な使い方が考えられる。

#### <空港機能の強化>

- ・ 東京の空港は、羽田と横田があり、羽田の空港機能の強化はもとより、横田についても、軍民共用化と、その先の返還を視野に入れた取組が重要。プライベートジェットの導入や、物流からの民間活用など、この問題に風穴をあける多様なメニューを投げかけていくべき。

#### <防災の取組の強化>

- ・ 安全な都市をつくっていくための再開発や土地区画整理事業、木密地域解消のための都市計画は、非常に重要。しかし、土地・建物の権利関係が複雑化して、まちづくりの意見集約に時間がかかっている。デジタルサイネージ等も活用して、整備前と整備後の計画を見える化することで、関係者の理解も深まり、事業の促進につながる。権利者の理解を得る手法として、防災計画が都市計画におけるジオラマ方式を活用してほしい。
- ・ 膨大な財源を必要とする幹線道路整備や、再開発よりも、耐震化助成、感震ブレイカー設置助成などこそ急ぐべきではないか。
- ・ 熊本地震では過去最高の長周期地震動が記録されていたことがあきらかになったが、この対策も計画に書き込むべきではないか。

#### <水と緑のネットワーク形成や緑地の保全・再生>

- ・ 緑や水辺空間については、都市の活動を支え、魅力を向上させてくために、量を確保するだけでなく、質の向上がこれからますます重要になる。

- ・ 緑をいかに残し、また、再生していくのかは大きな課題。連担する緑地の保全や再生について、隣接する県・自治体との連携ができるような視点もあってよいのではないか。

#### <分野横断的な都市づくり>

- ・ 都市づくりはハード分野だけでなくソフト分野と連携することが大きな鍵になる。分野横断的な都市づくりという、従来の枠を超えた提案が、具体的にどのような形になるのか、期待している。
- ・ 商店街に関する記述が少ないが、商店街はまちのランドマークであり、コミュニティの中心になる。産業政策の視点に加え、都市づくりの中でどのような役割を果たしていくのか、検討すべき。

#### <行政計画の策定に向けて>

- ・ 行政計画を取りまとめる際は、東京の未来を照らす、都市づくりの羅針盤にふさわしい計画となるように、長期的な視点を持って骨太な議論を重ねたうえで、しっかりしたものを作っていただきたい。
- ・ 2040 年代を見据えた都市づくりのグランドデザインを描くことがまさに東京オリンピック・パラリンピックのレガシーの1つではないか。
- ・ ジオラマを活用したシティ・フューチャー・ギャラリーを具体化するなど、都市計画を都民に分かりやすく見える化していくことが重要。