

第3回土地利用調査特別委員会

2018年6月29日（金）

【事務局（陰山都市計画課長）】 大変お待たせしました。定刻となりましたので、ただ今から、第3回土地利用調査特別委員会を開会いたします。私は、都市整備局都市づくり政策部都市計画課長の陰山です。よろしくお願いいいたします。初めに、委員の出席状況につきましてご報告いたします。委員の2分の1以上という定足数を満たしておりますことをご報告いたします。なお、久保田委員、櫻井委員から欠席の旨のご連絡を頂いております。また、野澤委員、田畑委員については若干遅れると伺っております。

では、資料の確認をさせていただきます。お手元の次第に記載の通り、資料の1から10、参考資料が4つになります。不足がございましたらお申し出ください。よろしいでしょうか。なお、委員の皆様には、前回同様、席上に別途2つの資料を配布させて頂いております。お帰りの際には、机の上に置いてお帰り頂きますようお願いいたします。

本特別委員会は、東京都都市計画審議会運営規則第11条に基づき会議を公開で行いますので、傍聴者および報道関係者の入室を認めております。本日は、委員や幹事の皆様のご発言の際には、お手元のマイクのほうをご使用頂きますようお願いいたします。同時に2つ以上のマイクのスイッチが入りますと、ハウリングを起こすことがございますので、発言が終わりましたらマイクのスイッチをお切り頂きますようお願いいたします。

それでは議事に入ります。報道関係の皆様、カメラによる撮影はこれまでとさせていただきます。よろしくお願いいいたします。それでは浅見委員長よろしくお願いいいたします。

【浅見委員長】 それでは、議事に入りたいと思います。また、冒頭の事務局による説明がありましたけれども、委員の席上に別途配布されている資料なんですけれども、前回同様に、委員限りの資料として、机の上に置いてお帰り頂くようお願いいたします。それでは、まず第2回の特別委員会における主な意見について、事務局よりご説明お願いいいたします。

【事務局（小川まちづくり専門課長）】 それでは事務局から説明させていただきます。資料の3をご参照ください。第2回土地利用調査特別委員会における主な意見ということで、第1回の補足資料への意見について、防災対策等の進捗状況について、洪水ハザードマップを踏まえた対策について、羽田空港24時間化に対応したアクセスについて、容積率緩和と道路と鉄道の関係について、というような4点でございます。また、全般に関する事項といたしまして、第1回特別委員会の論点と第2回の論点の関係はどうなっているのか、ランドデザインで示された将来像とここで議論している内容はどう整合しているのか、整理願いたいというものでございます。

次に、第2回提示資料の論点1、環状7号線内の土地利用のあり方についてのご意見です。木密地域の解消では容積緩和が必要となるが、課題は日影規制である。木密地域の低

層を中層化することを検討してほしい。また、日影規制が良好な住環境を守っているという発想自体が時代遅れであり、国際ビジネス交流ゾーンでは無くしていくぐらいの意気込みが必要である。また、環状7号線とセンター・コア・エリアの間の更新については、それぞれのまちの良さをどう伸ばしていくのかが読み取れない。国際ビジネス交流ゾーンと同じような論理による都市開発諸制度の運用ではなく、個性を踏まえた拠点づくりが必要であると。日影規制の合理化については、土地利用現況などを踏まえ、きめ細かく考える必要がある。維持管理、マネジメントという視点を、都市開発諸制度の運用の基準の中に入れていくことを検討して頂きたい。高度利用だけでなく既存の機能やストックを活用して、今ある街並み程度の中で更新していくことも必要である。

次に、第2回の提示資料の論点2から4、緑の保全・創出、集約型の地域構造への再編、区域区分の考え方についてのご意見です。緑の量的な底上げについては環状7号線の内外、農地や農地以外などに応じてあり方や取り組みが異なるのではないかと。多摩地域においては、如何にスムーズに地域の拠点に人口を移していくかということ踏まえて考える必要がある。みどりの関係で都ができることは何か。進めるのは区市町村だと思うが、整理願いたい。物流拠点の立地にかかる内容でございますが、物流拠点の立地につきまして、市街化区域の編入については、地域を維持していく上では産業・雇用の創出が大事であり、機動的な手法を考えても良いのではないかと、というようなご意見でございました。

それでは、まず第1回の補足資料への意見の対応といたしまして、お手元の資料4をご参照ください。1ページめくって頂きますと、防災対策等の進捗状況ということで、第2回委員会資料の4でご説明させて頂いた内容について補足的に進捗状況を書いてございます。内容としましては、東京港海岸保全施設整備計画に基づく整備といたしまして、防潮堤や内部護岸などの計画と進捗状況でございます。あとは、スーパー堤防や東京都豪雨対策基本方針に基づきます中小河川の整備や、下水道の施設の整備、また無電柱化の推進などの状況を整理してございます。

次に、防災対策等の進捗状況2といたしまして、これは防災以外の部分になりますが、国際競争力の強化、都における金融系外国企業の誘致数ですとか、また都の誘致分も含めた外国企業の誘致数、また世界に開かれた国際・観光都市ということで、インバウンドの状況などを推理してございます。また、空港機能の強化に関する施策として、羽田空港の発着回数の増加について整理してございます。交通インフラの整備状況については、都市計画道路の整備状況について、優先整備路線の完成率などをお伝えさせていただきます。また、オリパラ大会のレガシーを育成する取り組みとして、数量的な目標として掲げておりますのがバリアフリー化になりまして、その整備状況などを記載しております。中身については本日説明は割愛させていただきます。

次に、洪水ハザードマップが公表されまして、浸水の被害が3メートルを超えるようなエリアがあるというようなことが発表されました。これによりまして、土地利用をどうしていくのかというようなご質問がございました。大規模水害対策について、大規模水害時

の広域避難の取組について現状を整理してございます。大規模水害対策に対する取り組みに関しては、護岸や防潮堤などの施設整備を進めるとともに、大規模水害発生時の広域避難については、国や関係自治体等と色々な検討を進めているところでございます。護岸や防潮堤などの施設整備につきましては以下に示した通りで、高潮防御施設の整備や緩傾斜堤防、スーパー堤防の整備、堤防および水門の耐震化など、また海岸保全施設につきましては、防潮堤の耐震対策や内部護岸の耐震対策などを実施しております。大規模水害時の広域避難の取り組みにつきましては矢印の下の部分でございます。広域避難の実装に向けた基本的な考え方を具体化するために、首都圏における大規模水害広域避難検討会というのを6月に設置してございます。構成員は内閣府と国交省、陸上自衛隊、警視庁、消防庁、各自治体などでございます。行政機関等々、連携して取り組むべき事項を整理するとともに、関係機関の連携、役割分担の在り方について今後、検討していくこととなります。スケジュールとしましては、2019年度末に検討会の報告を取りまとめる予定でございます。

もう1枚めくって頂きまして、羽田空港の強化に関する政策ということで、羽田空港が24時間化したという状況がございますが、早朝夜間の交通がタクシー以外にどのようなアクセスがあるのか、というようなご質問でございました。民間と国と都道府県で構成します東京国際空港の深夜早朝時間帯におけるアクセスバスの運行協議会というのを、平成27年に設置いたしまして、羽田空港と都心バスターミナルの駅等を結ぶ7路線で、現在運航を実施してございます。アクセスではございませんが、空港内には24時間利用可能な休憩所、ラウンジやシャワールームなども整備されているということでございます。また、羽田空港跡地につきましては左の図の国際ターミナルの駅の南側になりますが、第2ゾーンというところで、民間事業者によりまして宿泊施設や複合業務施設、またバスターミナルの整備なども実施されておまして、2020年6月にオープンの前でございまして、このバスターミナルが整備されることによりましてアクセスの向上なども図られるというふうに考えてございます。

主な意見の最後の、容積率の緩和と道路・鉄道の関係につきまして、第1回からの持越しの課題になっております。お手元の資料の区部および都心3区における建物床面積の推移という、委員限りの資料をご参照頂きたいと思っております。前回、区部におけます床面積の推移を提示させて頂きました。その際に、容積緩和につきましては都心3区に多いので、都心3区で検討してはどうか、というようなご示唆を頂いていました。上段が区部の床面積の状況で、下段に都心3区について整理してございます。都心3区の床面積の増加は、区部全体とほぼ同じ傾向であります。また、右側にその増加分につきまして、容積緩和をしております諸制度で整備したものと、一般の建築行為で整備したものを載せておまして、ブルーが一般のもので、赤い所が諸制度で整備したもののなんですが、全体の割合として9割ぐらいがそういった容積緩和を受けて床面積を増加しているものでございます。

もう1枚めくって頂きまして、床面積の内訳としまして住宅、事務所、店舗、その他というようなかたちで、それぞれの割合がどうなっているのかを整理するように、というよ

うなご示唆がございましたので整理してございます。区部では増加した床面積のうち事務所店舗の割合が約2割ですが、都心3区では半分を占めています。都心3区で区部全体の事務所店舗の増加床面積の45%を占めております。こういった床の状況がございました。

3ページ目をご覧頂きますと、鉄道の混雑率の推移を示してございます。先ほどの1ページ目の資料になりますが、27%増加している一方で、東京圏における45路線の混雑区間につきましては、鉄道混雑率は減少傾向にあるということが言えると思います。下のグラフになりますが、1999年が170%であったところ、2016年には157%になってございます。また、オレンジ色で示している線ですが、こちらは山手線内の路線になりまして、山手線の内側に位置する混雑区間の混雑率につきましては、平均混雑率よりも低い区間が多いということが言えると思います。もう1枚めくって頂きまして、4ページ目を見て頂きたいと思います。鉄道の混雑区間の分布を示してございます。東京圏における45路線の最混雑区間を示してございます。左側が1999年、右側が2016年になります。1999年では混雑率は200%を超える区間が11区間ございましたが、2016年ではゼロとなっております。全体的に混雑は緩和傾向であると言えると思います。あと、先ほど都心3区で開発が多いということで27%床が増えているわけなんですけど、開発の多い3区におきまして、山手線内につきましては、2016年の資料を見て頂きますと、ちょうど中央に赤坂見附から溜池山王区間と、四ッ谷から赤坂区間の混雑率が示されておりまして、両方とも157%ということで、平均の混雑率と同程度ということになっております。そういう意味からも、都心3区の中で床面積が増えていることは事実でございますが、その影響は少ないというふうに言えるのではないかと考えています。

次に、区部および都心3区の道路の混雑度の推移を示してございます。左側の図の上段が区部で下段が都心3区になっております。都心3区の混雑度1.25未満の割合は、区部に比べても一貫して高いといえると思います。1999年から2015年の推移を見ますと、混雑度1.25未満の割合は、区部・都心3区ともに3ポイント減少しております。床面積は増えておりますが、混雑度については減少傾向にあるということが言えております。今後も都心3区におきまして、環状2号線や3号線、4号線などの新規路線の整備など、骨格的な幹線道路網の整備を進めてまいります。以上を踏まえまして、道路の混雑度につきましては、今後も諸制度の活用にあたりまして、交通の基盤に与える影響を検証をしながら運用していきたいというふうに考えてございます。資料の3と4の説明は以上でございます。

【浅見委員長】 ありがとうございます。それでは各委員の皆様方、何かご意見は。

よろしければ、次の議事に移らせて頂きます。なお、最後に今回の議事全体に対するご質問あるいはご意見を伺いますので、もし追加で何かあればそちらでご質疑、お願いします。それでは次に、第2回特別委員会を踏まえまして土地利用の方向性、主な取組の案などにつきまして説明をお願いします。

【事務局（小川まちづくり専門課長）】 お手元のA3判の資料5をご覧頂きたいと思えます。第1回委員会の論点と第2回の論点の関係、グランドデザインで示された将来像と、ここで議論している内容について、整合しているのかということ整理して欲しいというようなご意見がございました。それに基づきまして、全体を整理表としてまとめてございます。左側は、都市づくりのグランドデザインで示された政策方針になります。世界をリードする国際ビジネス交流都市を持続させる。また、鉄道ストックを基軸に誰もが移動しやすいまちをつくる。様々な被害を想定し災害に強い都市をつくる。際立った個性が魅力を発揮する多様な地域をつくる。こういった政策方針が示されておりまして、その方針をより具体化する土地利用に関して、この場でご議論して頂いているということになります。この政策方針があることを踏まえまして、第1回では論点を5つ設定しております。大きな考え方としましては、少子高齢・人口減少社会を見据えたメリハリある土地利用のあり方ということで、まず1番としまして、国際ビジネス交流ゾーンにおけます土地利用はどうあるべきかというようなもの。2ページ目になりますが、住宅の量から質への向上。3としまして、都心、副都心の考え方から地域のポテンシャルを發揮していくための中核的な拠点等の育成はどうあるべきか。また、3ページ目には4番としまして、集約型の地域構造への再編。5番目としまして、長期的な人口減少に向けた市街化区域の縮退、というようなところの5点を大きな論点として提示させて頂きました。

これに対してのご意見ですが、拠点に関わる部分について、図と地ということで、拠点におけます施策だけではなくて、拠点周辺をどのようにしていくかということについても議論をするべきだ。また、中央環状線の内側でありますセンター・コア・エリアから、環状7号線まで広げたものを、中枢広域拠点域というかたちで示しておりまして、環状6号線と環状7号線の間用途・容積の割振りをどうしていくかというようなところのご意見。また、都市居住の推進の観点から、環状7号線内側は中層化すべきというようなご意見。都心居住につきまして、高齢化や高経年マンションの再生に舵を切るべきではないかというようなご意見。集約型の地域構造につきましては、立地適正化計画においても、地の部分を担保していく制度の充実が必要だと、そういうものできないと、絵に描いた餅になるのではないかというご意見。また、区域区分につきましては、論点で計画的な縮退というのを示しましたもので、縮退とありますが、東京の場合は調整区域を増やして市街化区域を減らすといった単純なことではないというようなご意見。また、骨格となる緑、地となる緑の形成、スケルトンインフィルというお話もございましたが、そういった形成をどうしていくのかというようなご意見を頂いております。その他、防災の観点で、国際ビジネスやインバウンドにおいても、防災対策が重要だというようなご意見を頂いています。

こういった意見を踏まえまして、第2回のところで、もう一度論点の再整理をさせていただきます。1回目の論点から更に論点の合間を深堀するという事で、まず1番としまして、環状7号線の内側の土地利用のあり方ということで、センター・コア・エリアの概念を環

状7号線まで広げた中枢広域拠点域では、道路・交通ネットワークや市街地の形成状況など、地域の特性を踏まえた土地利用を誘導すべきではないか。特に、国際ビジネス交流ゾーンでは、ビジネスや観光・交流など、国際競争力強化に向けた機能の一層の導入を促進するため、交通結節機能の更なる強化などと合わせた、土地の高度利用を図るべきではないか。また、センター・コア・エリアと環状7号線の間では、交通結節点となる地域の拠点の形成を図るとともに、木密地域における都市基盤の強化と個別の建て替えによる不燃化の促進、一部では状況に応じた受け皿住宅の整備などにより、地域の再生を図るべきではないかということで、それぞれの区域におきまして細かく論点を設定させて頂きました。

もう1枚めくって頂きますと、都心居住の関係で、第1回の論点では質の向上というようなことでお示ししたのですが、委員の先生からも具体的に高経年マンションの対応だとか、高齢化に対応するものにしたほうがいいんじゃないか、というようなご意見頂きまして、都といたしましても、そういった感覚や考え方は持っておりまして、論点としまして、都心居住につきましては、先ほどの中枢広域拠点域の土地利用と密接に関わる部分がございますので、先ほど申し上げたような土地利用の論点と整合を図りながら、長期的な人口減少を見据えて、量的拡大から質の向上に転換するために、国際競争力強化に資する居住環境の整備や高経年マンションの更新、木密地域の改善などに向けた取組を推進するべきではないか、というような論点を設定させて頂きました。

もう1枚めくって頂きますと、みどりの保全について、第1回の論点では、みどりについての論点というのは設定してございまして、次回以降にまた詳しく論点を提出させて頂くというようなスタンスでご説明させて頂いたんですが、ご意見を踏まえまして、第2回につきましては、みどりの保全・創出の考え方として、丘陵地や河川、崖線等の自然地形や公園、団地等の既存のストックを生かしながら、厚みとつながりのある骨格的なみどりを保全・創出するとともに、その他の一般市街地において、あらゆる開発等の機会を捉えたきめ細かな取組により、みどりの量的な底上げは図るべきではないかという論点を設定させて頂きました。

また、集約型の地域構造につきましては3番としまして、集約型の地域構成の再編のあり方ということで、環状7号線の外側の地域においては、東京の市街地の特性に応じた集約型の地域構造への再編を効果的に進めるということで、環7の外側で集約型を進めていくことを論点として挙げさせて頂いております。また、立地適正化計画につきましては、区市町が作成することになりますので、自治体に対して人口動態の見込み、公共交通のサービスの提供状況など、みどりの保全・創出などの観点も踏まえて、立地適正化計画の作成に対する留意点や誘導方策を示すべきではないかということを設定させて頂きました。

区域区分につきましては、多摩における区域区分の考え方として、全体として概ね人口維持が見込まれる当面の10年から15年程度の間の考え方と、その先の将来的な人口の減少を見据えて、二段構えで取組を考え、整理していく必要があるのではないかという論点を、第2回で設定させて頂きました。第1回の論点と第2回の論点を合わせたかたちで、

主要な論点として切り離すことではなく、深掘りしたかたちで整理していきたいと考えてございます。

次に、第2回の委員会の中で、第1回の論点を踏まえまして、土地利用の方向性というものを資料5の真ん中に、第2回での論点に基づきます土地利用の方向性というのを示させて頂きました。それを示させて頂いた上で、ご意見を何点か頂いておりまして、環状7号線とセンター・コア・エリアの間の更新について、それぞれのまちの良さをどうしていくのかというような観点が記載されてないというようなご意見。また、国際ビジネス交流ゾーンと同じような諸制度の一律の運用ではなく、個性を踏まえたような拠点づくりが必要ではないか、高度利用だけではなく、既存の機能やストックを活用したまちづくりが必要ではないか、というようなご意見を頂きました。

この意見を踏まえまして、今回もう一度、土地利用の方向性について改めて整理し直しております。国際ビジネス交流ゾーン、国際ビジネス交流ゾーンの外側、また環状7号線とセンター・コア・エリアの間というようなかたちで整理いたしまして、それぞれの中での拠点の形成の仕方、または個性あるまちづくりの考え方、方向性みたいなものをそれぞれの場所ごとに整理してございます。国際ビジネス交流ゾーンでは、中核的な拠点の形成の考え方に合わせまして、新宿や渋谷などの駅周辺におきます、にぎわいの増進や維持をしていくようなまちづくりについて。また、神楽坂など風情ある坂や路地の街並み、個性的な店舗、独自の文化を発信するまちの魅力を継承して、地域の個性として際立たせるまちづくりを推進していく。

また、国際ビジネス交流ゾーンの外側につきましては、池袋のような中核的な拠点の形成というものもございしますが、王子や南千住、東陽町などでは、商業、業務などの多様な機能を集積しまして、活力とにぎわいの拠点、多少ではございますが、そういったものも形成を推進していく。谷中、根津、千駄木などにおきましては、霊園や多くの寺社の緑と、落ち着いたある居住空間や個性的な店舗などが調和しました、文化性の高い観光地としても魅力的な地域を形成する。また、北側には木密地域もございしますので、そういった地域におきましては、市街地再開発事業における共同化や、受け皿住宅の整備、または建蔽率の緩和などによって、建て替えを促進していくというようなことを示させて頂いています。

また、環状7号線とセンター・コア・エリアの間につきましては、中野や三軒茶屋、立石などでは個性ある拠点の形成などを推進していく。また、下北沢や代官山などでは、個性的な商業施設や飲食店、劇場などもございしますので、独特な文化を発信するような施設の機能更新を図っていくということで、高度利用のみならず、まちづくりをどのように進めていくのかという方向性を整理させて頂いています。

次に、もう1枚めくって頂きまして、2ページ目のところでは都心居住ということで、長期的な人口減少を踏まえまして、外国企業などを誘致するために外国人向けの医療、教育施設やサービスアパートメントの整備など、外国人のニーズを踏まえた居住環境を整えた住宅を供給していく。または、国際ビジネス交流ゾーンや主要駅周辺では、高齢者

向けの住宅や賃貸住宅など、多様なライフスタイルに対応した住宅を供給していく。また、木密地域の解消に向けた受け皿住宅の整備や、高経年マンションの機能更新を図っていくというような方向性を示してございます。

また、都市構造としまして、中核的な拠点等の位置づけについての考え方を次に整理してございます。また、個性あるまちづくりの推進や土地利用の複合化、多摩のイノベーションの創出などについての方向性を整理させて頂いています。

また、この土地利用の方向性を踏まえまして、この土地利用の方向性を実現していくための取組として、資料5の1ページに戻って頂きたいと思いますが、一番右側に土地利用の方向性を実現するための新たな取組と、これまでの取組の拡充案ということで示させて頂いております。具体的には、都市開発諸制度の活用方針を改定していくとか、日影規制を合理化していく、また街区再編まちづくり制度を拡充して改定していく。地区計画の活用や鉄道の交通結節性を踏まえまして、用途・容積の見直し。木密地域における改善の取組などを整理してございます。

この内容につきましては、お手元の資料の6のほうで具体的にどのような取組をするかというところを、ご説明させて頂きたいと思います。資料6をご参照ください。1枚めくって頂きまして、都市開発諸制度の活用方針の改定ということで、個性ある拠点の形成に向けまして、育成用途や都心居住の見直し等に関する内容でございます。1ページめくって頂きますと、下段の2ページ目のところに現行の適用エリアというのが書いてございます。色が着色されている部分が、現行の都市開発諸制度で容積緩和ができるエリアとなっています。また、都市計画マスタープランなどで別途位置づけがなされますと、そういったところでの適応は可能だということの記述になってございます。次にもう1枚めくって頂きますと、適用エリアの見直し案ということで、中核的な拠点、赤で示している丸でございます。また、オレンジで示しておりますのが、活力とにぎわいの拠点、これは仮称でございますが、環状7号線の内側につきまして、活力とにぎわいの拠点というオレンジ色のもの。また、赤く縞で書いてございますのが、国際ビジネス交流ゾーン。茶色く示してございますのが、木密地域になっておりまして、これまでは、先ほどの2ページを見て頂きますと、黄緑色でセンター・コア・エリア内に面的に活用できるエリアというのを指定しておりましたが、メリハリをつけるということで、こういったエリアに限定して運用していきたいと。ただし、区市の都市計画マスタープランに位置づけられるようなものについては、制度の活用を可能にしていくようなことは、従来のみままでやっていきたいというふうに考えています。こうしたことで、メリハリをつけた運用をしていくということが、1点でございます。

次に5ページをご参照ください。育成用途の見直しということで、都市開発諸制度では、割増した容積に対しまして、導入すべき育成用途を設定することになってございます。地域のポテンシャルを発揮するための機能や、国際競争力の強化に資する機能等を集積するために、育成用途を見直していきたいと考えています。現行の育成用途につきましては、

左側に表がございますが、業務、住宅、商業、文化・交流、生活支援、産業支援というようなかたちで、地域ごとに選択できるようなかたちになっておりますが、実際に誘導したい文化・交流施設や産業支援施設などが、なかなか誘導が難しい状況がございます、事業者のほうで選択して、育成用途を設定できるような状況もございまして、そういったところを変えていきたいと考えています。個性ある多様な拠点を形成するために、先ほど申しましたすべての拠点につきまして、育成用途の導入を義務づけていくということを考えています。また、地区ごとに促進すべき育成用途というのを設定しまして、地域特性に合わせて個性を際立たせていくために、必要となる機能を誘導していくということに変えていきたいというふうに考えています。

6 ページをご参照ください。都心居住の見直しについてです。高齢化の対応や、国際競争力の強化のため、高齢者向けの住宅や、外国語対応の生活支援施設等々と合わせた外国人のニーズを踏まえた住宅の整備を誘導します。また、センター・コア・エリアから中枢広域拠点域のエリアに拡大しまして、高経年マンションの機能更新や木密地域の解消に向けた取り組みを促進していきたいと考えています。左側がこれまでの都心居住の容積の緩和の考え方ですが、例えば、特段に容積を割り増すことが可能な住宅優遇型というのでいきますと、最大で500%まで、住宅をつくることだけで、緩和が可能であったということなんですが、この制度を見直しまして、量的拡大から質の向上ということで、高齢者向けの住宅や外国人の生活環境を備えたような住環境の整備、また高経年マンションの再生や、木密地域の受け皿住宅等の整備に転換していきたいと。併せまして、これまでも取り組んでおりますが、防災や環境や福祉、またはインフラの整備などについても、併せて取り組んでいくと。また、ご指摘頂いておりますが、地域の価値向上の視点を追加していくということで、エリアマネジメントなど、公開空地のにぎわいの創出や維持管理なども進めていくことで考えております。

次に、9 ページを開いて頂いて、9 ページの下段のほうに、都市再生緊急整備地域における日影規制の合理化、第1回、第2回でもご意見頂いております内容になります。おめくり頂きまして、10 ページ、緊急整備地域内の日影規制の状況をお伝えしております。ちょっと見づらくて恐縮ですが、赤く斜めの線が入っている部分が、日影規制がある所でございます。日影規制は商業地域や工業地域、工業専用地域の各地域や、容積率が400%以上の指定になっている区域については、制限がございません。一般的に言いますと、地区計画などを策定しまして、高度利用の方針や、公共施設の整備などを定めまして、それにふさわしい用途地域に変更することと併せて、日影規制の適用除外としております。それぞれの緊急整備地域内で日影規制がございまして、多くは、開発の見通しが立っていたり、南側が整備地域外で大規模な開発がないというようなところについては、規制があっても支障がないような場所がございまして。課題が多いのは、19 ページをお開き頂きたいと思っております。日影規制と土地利用の現況を示しております。赤坂、六本木、虎ノ門周辺ということで、図面上、土地の現況を示しております。青く枠取りしております部分が日影規制の

ある部分になっております。土地利用現況では、住宅地になっておりますが、実際には複合化が進んでいるような場所もございます。

こういった状況を踏まえまして、日影規制の考え方につきまして23ページをご参照頂きたいと思っております。23ページの下段、日影規制の合理化の必要性、国際ビジネス交流ゾーンは高い交通結節性を持ちまして、高次の中核業務機能が集積しているなど、多様な都市機能が集積しまして、日本の経済を牽引する極めて公共性の高い地域となっております。そういった意味から、地域全体として、複合的な市街地の転換を図っていくべき地域であるというふうに考えます。特に、都市再生緊急整備地域は、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域でありまして、先ほど申しました、地域全体として複合的な市街地へ転換を図っていくということや、いろいろな機能が集積している地域の公益性を踏まえまして、都市再生のスピードに合わせて、複合的な土地利用にふさわしい用途地域に変更していくことが必要で、これに伴いまして、日影規制を見直す必要があるというふうに考えてございます。

今後の対応でございしますが、原則としましては、従来の地区計画を定めまして、用途地域の変更と日影規制の見直しを行っていくということが原則論になります。ただしながら、緊急整備地域内におきましては、都市再生プロジェクトの進展や、今後の土地利用の転換の見込みなどを踏まえまして、都市再生特別地区の都市計画提案におきまして、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良好な計画となっていることが認められる場合には、地区計画の策定によらず用途地域を変更しまして、日影規制を見直すということも可能にしていきたいと考えています。

次のページの街区再編まちづくり制度の改定というところをご覧頂きたいと思っております。個性的なまちづくりの実現のため、また高経年マンションの更新などに関連する内容でございします。まず、24ページをご覧ください。これまでの都市開発の制度ということで、都市開発諸制度ということで、総合設計や特定街区、高度利用地区などの制度がございします。また、都市再生特別地区などで、民間からの提案によりまして、様々な評価をしまして、容積を緩和するというような制度もございします。もう一つ、一番右側に街区再編まちづくり制度というのがございまして、東京都のオリジナルの制度になります。密集市街地などにおきまして、段階的に市街地を整備していくというようなことで、地域特性に合わせまして、敷地の統合だとか、ファミリー向けの住宅を作る、または生活支援施設を作るなど、地域の実情に合わせた必要となる貢献をして頂くことによって、容積率を緩和して、まちの更新を図っていくという制度でございします。

25ページになりますが、この制度を拡充していきたいというふうに考えております。まず1つは、商業集積の高い駅前などで、この制度を活用していきたいと。図面のほうは、新宿東口、池袋東口、渋谷などを示しておりますが、赤い部分が旧耐震の建物であったりということで、また、旧耐震建物につきましては、既存不適格の物件なども多く、なかなか機能更新が進まない。都内有数の商業地ではございしますが、そういったことから、

なかなか、更新が進まないという状況がございます。こういったところで、従来の空地型の諸制度で開発をしますと、まちの個性的な路面店などの、まちの魅力の形成が喪失されるかということがございます。そういうことも踏まえまして、こういった駅前におきましては、今、歩行者中心のまちづくりに転換していこうというような動きもございます。そういった状況も踏まえまして、荷捌き駐車場だとか、隔地駐車場の整備や運用、また地域の課題を解決するような取り組みを行うような貢献を評価しまして、街区再編まちづくり制度を適用していきたいと。それによりまして、個別の建て替えや、共同化等を促していきたいというふうに考えてございます。

もう1枚めくって頂きまして、26 ページをご覧ください。区部におきます高経年マンションの密度分布の状況を示してございます。濃くなっている部分が、高経年マンションの密度が高い部分になります。ちょっとお示しはできないのですが、500mメッシュぐらいで区切りますと、30 棟近く高経年マンションが集積しているような地区もございます。こういった状況を踏まえまして、今後の取り組みですが、左側の所はこれまでの取り組みということで、マンション再生まちづくり制度というものを、平成29年に創設しまして、共同化などを促しているところでございます。今後の取組としては、右側としまして、集積の高い地区につきましては、連鎖的なマンションの再生の推進をしていきたいと。下の図面になりますが、第1期の市街地再開発事業で受け皿住宅を整備しまして、周辺にあります高経年マンションをデベロッパーに取得制度を活用して取得して頂き、そして整備しました再開発事業に、受け皿住宅に移転して頂くと。空いたところを、また種地としまして再開発を行うという。これまでは、こういった先行的にマンションを取得したり、受け皿住宅を整備するというようなことを評価する指標がございましたが、街区再編まちづくり制度を拡充しまして、こういったことに対応できるような制度に変えていきたいというふうに考えてございます。

次に、28 ページをご覧くださいと思います。鉄道の交通結節性を踏まえまして、用途・容積の見直しということで、28 ページの左側に、JR 駅などの地上駅の土地利用の状況を示してございます。駅と駅前広場を中心に、面的に用途地域が指定されておりまして、駅を中心に地上・地下の歩行者ネットワークなどが形成され、バリアフリー化などの対応も進められております。一方で、地下鉄駅につきましては、幹線道路の下に整備されていることから、出入口も歩道上に設置されておりまして、滞留空間の不足や、狭小な通路によります混雑、またはバリアフリー化もなかなか進まないと。また、駅の視認性が低く、歩行者の回遊や賑わいの創出等の課題がございます。用途地域の指定につきましては、幹線道路の沿道20メートル、30メートルという路線式で用途地域が指定されておりまして、沿道を中心に土地利用がなされている状況でございます。3路線以上が集積するなど、高い交通結節性を有しておりまして、乗車人員も地上駅と同等のものもございまして、ポテンシャルも高いということなんです。地上駅とは異なるような用途地域の指定がされております。

29 ページをご覧くださいと思います。そういったことを踏まえまして、今後の取り組みということでございます。現状としましては、用途地域の指定基準というのがございます。都心の区域とその周辺の区域では、容積率の指定の上限が900%と700%ということで異なっております。副都心の核の区域にある新宿3丁目などは、地下鉄駅ではございますが、900%の容積率の指定が可能である一方で、同じ3路線以上集結しまして、乗車人員も同様であります飯田橋や市ヶ谷につきましては、700%というような状況になってございます。今後の取組としましては、こうした3路線が集積するような交通結節性の高い、また乗車人員も多いポテンシャルを有する駅につきましては、地区計画の策定によりまして、周辺市街地を含めた歩行者ネットワークの形成など、交通結節機能の強化を踏まえまして、容積率の指定を800%に指定が可能になるような、指定基準の改定をしてきたいというふうに考えてございます。これによりまして、地上駅と同様に、商業集積や回遊性のある土地利用を実現しまして、グランドデザインで目指します、誰もが使いやすい交通結節拠点の形成を推進していきたいというふうに考えてございます。

次に、33 ページをご覧くださいと思います。木密地域の改善の取組と土地利用の施策についてということで、平成28年度時点におきまして、整備地域の延焼遮断帯の形成率は64%、また不燃領域率は62%と上昇してきておりますが、目標値の70%までには、更に取り組みを加速する必要があります。

34 ページをご覧ください。不燃領域率の向上のため、平成16年に実施しました一斉見直しにおきまして、新たな防火規制と併せまして、建蔽率の緩和等により、建て替えの促進を図っております。

35 ページをご覧ください。今後の土地利用の施策でございます。木密地域におきます不燃化の建て替えを促進していくために、現状は密集地域におきましては、建蔽率オーバーや容積オーバーなどの建物が多く存在しまして、また道路幅員も4m未満ということで、道路に面する敷地については、建て替えの際に敷地後退が必要になり、従前と同程度の水準を確保することは困難な状況がございます。こういった状況を踏まえまして、新たな防火規制の指定と併せまして、用途地域を見直しまして、建蔽率を緩和していきたい。建蔽率の見直しのイメージというのがございますが、現状の法制度では、第1種と第2種の住居専用地域につきましては、建蔽率に80%というメニューはございません。そういうことで、用途地域につきましては、第1種、2種の住居地域に変更いたしまして、建蔽率を80%に緩和すると。ただし、用途制限などにつきましては、従前の用途制限をかけることによって、環境を保全しながら、建て替えを促進していくというようなことを考えていきたいというふうに思っています。

また、36 ページをご覧ください。民間活力を導入いたしまして、受け皿住宅の整備や木密地域の不燃化の促進を図っていきたくて考えております。中段の②になりますが、都市開発諸制度や街区再編まちづくり制度を活用しまして、木密地域におきます用地の取得や公園の整備、道路の整備などを評価するような仕組みをつくっていきたくて。遠隔地にお

いて、容積を評価するような仕組みにし、共同化や集約化を促進していくと。また、都心の都市再生緊急整備地域などの事業者が、木密の改善をするというようなことも、都心の特区で評価するような仕組みも考えていきたいと思っています。

もう1枚めくって頂きますと、中核的な拠点等の位置づけということを説明したいと思います。グランドデザインで示しました都市構造としての拠点の考え方をここで整理しております。37 ページをご覧ください。都市づくりのグランドデザインで示した今後の都市構造や拠点の考え方を踏まえまして、それぞれの拠点の位置づけを整理していきたいと考えております。従来、中核拠点として、都心、副都心、核都市などに位置づけまして、業務を中心に商業、文化などの高度な都市機能の集積を進めてまいりました。その結果、多くの中核拠点では、業務の機能集積が進展したものの、各拠点の集積状況の相違も生じています。また、一方で中核拠点としての位置づけがなくとも、民間開発などにより高度な機能集積が進んだ虎ノ門地区などもございます。こういった状況も踏まえまして、今後、東京が一段と質の高い成長を遂げていくために、業務機能を重視した受け皿の考え方から脱却しまして、都心、副都心などの拠点の位置づけの考え方を再編していきたいというふうに考えています。都市計画マスタープランでは、中核拠点、生活拠点というようなカテゴリになっておりまして、グランドデザインのなかでは、中核的な拠点また地域の拠点ということで、中核的な拠点につきましては、道路・交通ネットワークの高い結節性を持ち、広域な観点から高度な都市機能が集積する拠点。地域の拠点につきましては、商業、医療、高齢者、福祉、子育て支援などを、基本的な生活に必要な都市機能の集積を踏まえるよう、主要な駅周辺というような位置づけになっています。

こういった状況を踏まえまして、拠点の位置づけについて、以下のようにしていきたいというふうに考えています。中核的な拠点につきましては、従来多くの中核拠点で業務機能の集積が進展していることから、引き続き、高度な都市機能の集積を図るために、従来の中核拠点を、中核的な拠点として位置づける。従来の中核拠点でなくても、虎ノ門地区のような民間の開発等により、高度な集積が進んだ地区につきましては、中核的な拠点として位置づけていきます。また、活力とにぎわいの拠点、仮称でございますが、中枢広域拠点域の中核的な拠点の他にも、多様な機能が集積し、中枢機能を支えるような拠点がございまして、それを示しましたものが、38 ページのものでございます。

次に48 ページをお開き頂いて、もう1枚めくって頂きますと、個性あるまちづくりの推進というものがございます。第2回のご意見のなかでも、高度利用だけではなく、既存の機能やストックの活用、今ある街並み程度のなかで更新していくという考え方も必要じゃないか、また国際ビジネス交流ゾーンと同様な諸制度の運用ではなく、個性を踏まえた拠点づくりが必要ではないか、というようなご意見を頂きまして、ここで個性あるまちづくりの推進ということで資料を整理させて頂いております。49 ページをお開きください。地域の個性やポテンシャルを生かした拠点の形成ということで、国際ビジネスや芸術・文化、スポーツ、イノベーションなど、地域の個性とポテンシャルを発揮するために、地域ごと

に導入すべき機能を育成用途として設定していくと。先ほど、諸制度活用方針の改定のところでご説明させて頂きましたが、地域特性に合わせたような育成用途を誘導していく。

また、50 ページでは、池袋や渋谷のところでご説明しましたが、商業機能の更なる誘導や地域の活性化を促していく。また、歩行者中心の個性あふれるような魅力と活力に満ちたまちづくりを進めていくということで、街区再編まちづくりの整理の事例も載せてございます。

51 ページをご覧ください。自由が丘の南口の事例でございます。街並み誘導型地区計画によりまして、壁面後退により歩行者の空間を確保するとともに、併せて高さを制限しまして、統一した街並みの形成をする。また、既存の魅力的な商業系の土地利用の維持・向上を図るために、1階部分ににぎわいを生み出すような用途を誘導すると。また、個性豊かな商店街の形成や、魅力ある路地景観の創出、歩行者空間の確保などを図っている事例でございます。52 ページには神楽坂の写真を載せさせて頂いています。神楽坂でも同様に、街並み誘導型地区計画を指定しておりまして、路地の景観を保全するために、それぞれの通りに沿った街並みの形成や、突出した高層建築物の建築を制限いたしまして、にぎわいの創出と、風情ある雰囲気醸成を図っております。

53 ページをご覧ください。多摩部の方の深大寺周辺になります。深大寺では、観光関連産業の保護・育成を図るために、第1種低層住居専用地域におきまして、蕎麦店等の用途の建築物が建築できますように、緩和型の特別用途地区を導入しております。これに加えて、地元のほうで自主的なまちづくりルールを作成いたしまして、敷地規模や建築物の配置、高さ、外観、屋根形状、色彩などについても事前協議の制度などで運用されているということでございます。

また、緑の事例としまして、54 ページのほうに、八王子市の市川町地区の事例を載せさせて頂いています。都と民間が共同して、森林保護等の環境事業を実施してございます。また、杉並区の荻窪では、農地や屋敷林がまとまって存在し特徴ある雰囲気形成しておりまして、農の風景育成地区の指定などによりまして、農地や森林の保全を図っています。

もう1枚めくって頂きますと、高齢化やライフスタイルの多様化に対応した複合的な土地利用ということで、集約型の地域構造への再編に関連いたしまして、資料を整理しております。55 ページをご覧頂きたいと思えます。駅周辺やバス路線など、身近な中心地等において、多様な世代やライフスタイルに対応しました複合的な土地利用を誘導していくということで、駅周辺ではございますが、またバス停周辺等でもございますが、沿道とか駅前以外の所は、低層系の住居地域になっておりまして、店舗や事務所の立地が規制されています。こういったところにつきましては、誰もが活動しやすい、快適に暮らせる環境を創出する、または多様なライフスタイルに対応していくために、用途緩和なども検討していきます。

次に、56 ページをお開きください。多摩におけるイノベーション創出に関する新たな取組について資料を整理しております。多摩イノベーション交流ゾーンにつきましては、大学

や研究機関などの立地・集積が高くございます。また 57 ページでは、企業間連携や交流機能の状況といたしまして、事例を紹介させて頂いております。下段に課題といたしまして、企業の移転や大学の都心回帰ということで、大学や研究機関が集積する一方で、企業は事業所の統廃合などによりまして、他地域へ生産拠点を移転していると。また、集積した機能を生かし、産業連携や交流・イノベーションの創出に向けた環境づくりを推進していくということで、多摩地域の魅力と価値向上を図っていく必要があると。

58 ページをお開き頂きたいと思います。取組の方向性としまして、中核的な拠点およびその周辺におきまして、様々な施設の集積状況を踏まえまして、多摩イノベーション交流ゾーンを位置づけていきたいと思います。多摩イノベーション交流ゾーンにつきまして、その中で、集積を活かし機能を強化していく。広域的な業務・商業機能の集積を担い、交流機能による地域の情報発信を担います中核的な拠点として、従来の中核拠点を中核的な拠点として位置づけてまいります。都市開発諸制度などにおいて、イノベーション創出に資するような育成用途を設定いたしまして、機能集積を強化していく。また、イノベーションの創出を図る機会を整えるということで、大学を中心として、住居系用途地域のインキュベーションオフィスや、研究施設の立地を誘導するというようなことで、緩和型の特別用途地区などを活用して、環境の創出を図っていくというふうに考えてございます。

論点 1 に係ります、説明は以上でございます。

【浅見委員長】 どうもありがとうございました。それでは、説明に対して、ご意見がございましたら。はい、どうぞ。

【青山委員】 資料 6 の 56 ページの多摩イノベーション交流ゾーンについてですけども、これから 15 年ということで、ちょっと微妙なんですけど、リニア中央新幹線で神奈川県が相模原にすでに置かれているので、地図上は。そうすると、八王子、多摩、町田にとっては、多摩イノベーション交流ゾーンのその発展にとって、とても大きな要素になって、特にイノベーションという意味では、物の交流もさることながら、人の交流ということもそうだし、そもそも品川駅から仮称橋本駅までは 7 分、10 分で行きますので、その意味では、都市構造上の劇的な変化があると思うので、そういう意味で、ランドデザインにもリニア中央新幹線の路線を入れておいたんですけども、もうちょっと覗んだほうがいいかなと思います。

【浅見委員長】 何か、事務局の方からありますか。

【事務局（佐々木政策調整担当課長）】 その通りでございまして、まさに、リニア中央新幹線が将来整備されますので、それを前提に都市づくりのランドデザインで多摩地域の将来交通ネットワークを示しております。こちらの図には、記載されておませんが、し

っかりとリニア導入を踏まえたかたちでイノベーション創出の取組を整理していきたいと考えております。

【浅見委員長】 ありがとうございます。他、いかがでしょうか。

【八代委員】 詳細な説明、ありがとうございました。この資料6ですが、ちょっと今、どこだか思い出せないんですが、いわゆる非常に老朽化したマンションを建て替えるというところで、一番難しいのは、住民の合意形成で、今でも5分の4の合意がないといけない。しかも、その5分の4の根拠が、戸数とそれから面積との二重基準になっていて、それが一部でも反対すると、なかなかそれができないという問題があって、前から規制改革の課題になっているんですが。そういうことを、こういう非常に必要性に迫られている地域においては、特別の手当をするというか、そういう可能性はあるんでしょうかという質問です。

【事務局（小川まちづくり専門課長）】 再開発事業などでは、3分の2の合意形成になると思います。再開発事業では建て替え決議の地権者、5分の4の合意形成の必要があったものが、3分の2の合意形成に変わったという、法改正がございました。

【八代委員】 議決されていれば大丈夫という訳ですね。

【事務局（小川まちづくり専門課長）】 再開発事業でやる場合にはですね。

【八代委員】 それ以外の場合は無効。

【事務局（小川まちづくり専門課長）】 法律に基づくものですので。国の動きとしてはそういう取り組みもございます。都としましては、再開発事業の場合には、そういうのも活用しまして進めていきたいと考えております。

【八代委員】 それから、それ以外の場合には、国の法律による場合ですけれども、国家戦略特区みたいなものを使って、例外的なのを認めるという可能性もある訳です。

【浅見委員長】 他、いかがでしょう。

【堀江委員】 6ページの都心居住の見直しのところで、見直しの方向性の中で、住環境の向上に資する取組の拡充ということでは、環境、防災、福祉の整備と書いてありますので、これに潜り込んでいるのかもしれないですけど、緑とかオープンスペースのことです

とか、もしかすると、地域の歴史・文化みたいな、そういう資産を保存するとか復元するとか、そのようなことも、ここにしっかり加えて頂けるとありがたいなど、いうことが1つです。

それと、もう1点、木密地域のことにに関してなんですけども、例えば、36 ページのところで、道路、公園など空地の整備とか、道路整備の種地の確保ということは、はっきり書いてあるんですが、今回も大阪北部地震で、またブロック塀が倒れて死傷者が出ました。もう、1978年の宮城県沖地震の時に、人がたくさん亡くなって、ブロック塀とか、そういったものの危険性が散々指摘されて、その後の助成金とか、いろいろな制度自体が出てきてはいるんですけど、その後もずっと地震が起きる度に、熊本の時にも亡くなった方がいらっしゃるし、阪神でもそうですし、同じことが繰り返されてきているんですね。木密を解消するにはもちろん時間がかかると思うんですけども、狭い道路とか、そういったところで、避難路になるべき道とか、ブロック塀でも石垣でも、倒れたら緊急車両も入れませんし、今回もブロック塀が倒れて、それを助けようとした人たちが持ち上げることができない重量のあるものについては早急に撤去して、できればそれは生垣に替えて欲しいなと思っているんですけども、何かそういったことを積極的に誘導するとか、規制をかけるというようなことを、木密解消と併せて、ご検討頂けたらなと思っているんですけども。

【事務局（小川まちづくり専門課長）】 35 ページの中段に、今後の取組とございまして、先ほど、建蔽率の緩和をすとお話した次の段のところに、防災生活道路の整備に合わせまして、当該道路沿道の建蔽率を緩和するというところで、道路沿道につきましては、20mの路線の用途地域というのがあるんですが、それを20mにこだわらず、10mなどの範囲で指定するようなことで、沿道の建て替えを、後退してもちゃんと生活再建が図れるような容積率の設定というようなことも、地域の実情に応じて、柔軟に対応していきたいと考えています。

【堀江委員】 よろしくお願ひいたします。

【浅見委員長】 今の、ちょっと噛み合っていないような気がしたんですけど、建て替えの時に塀の構造も替えて頂くように誘導するという意味ですね。

【事務局（小川まちづくり専門課長）】 道路を拡幅するにあたって、塀があるような所は、後退しなければいけませんので。ただ、それを建て替えるという行為が、従前の床面積を確保できないという部分もございまして、それを10mというような沿道の指定の仕方をして、容積を変えていくことで、建て替えを促していくということです。

【事務局（久保田都市づくり政策部長）】 すみません。今の用途地域の指定の幅を変えるということをお答えしましたけども、それに合わせて、当然、建て替えをして頂くことになりますから、その際に、ブロック塀についても、安全なものに、出来れば地区計画と一緒に指定した場合には、ブロック塀ではなくて生垣ですとか、フェンスとか、安全性の高いものに替えるというようなことは、できるかなと思います。

【堀江委員】 今までの繰り返し、いろんなことをされてきたのに進んでいないというのが現状だと思うんですね。自分の家のブロック塀で誰かが死亡したならば、その責任は持っている、管理している所有者のほうにあるわけですよね。そこら辺も非常にシリアスな問題になってくると思うので、強く訴える、ゾーン指定とか、生垣にするのであれば、その分、容積率を緩和してあげますよとか。何か、そういった戦略的な、もっと一步踏み込んだことも考えてもいいんじゃないかなと。待たなしじゃないかなというふうに思っております。

【青柳幹事】 市街地建築部長でございます。ブロック塀は今回の大阪の地震でだいぶ問題になっておりまして、長期的な視点ではなくて、当面の対策ではございますけども、国土交通省から、危険なブロック塀につきましてのチェックリストというものが、各自治体のほうにも示されておりまして、こちら、東京都のホームページにも掲載いたしまして、とりあえず、所有者の方が、自分の家のブロック塀が安全かどうかを確認するということをやって頂きたいということは、今日も知事のほうから記者会見でお伝えさせていただきました。それで、また合わせまして、ブロック塀を建て替えるにあたりまして、生垣に替えるといったようなことにつきましては、各自治体のほうで助成等も出している所も結構ありますので、その辺の制度も併せまして、ご紹介させて頂きまして、まずは、自分の家のブロック塀を所有者の方に点検して頂いて、また、もしも危険があるような場合には張り紙等して頂いて、当面、人の通行等の注意を促すといったことをして頂きたいということまでは、今日は知事のほうから、話をさせて頂いたところでございます。

【堀江委員】 すみません、重ねて。ブロック塀については耐震基準も強化されて、ある程度の震度には耐えられるということになっているんですけども、ただ、熊本の地震でも見られるように、震度7が2回も立て続けに起きる。この先も、どれだけのものが起きるのか分からない。その中で、より安全なものにシフトしていく。どんどん前倒しで、考えていって頂きたいなど。もちろん、ブロック塀自体は、私有財産ですし、自分の家の塀をどのようにするかというのは、個人の自由ではあるわけですけども、少なくとも、この木密地域とか、それから、スクールゾーンになっているエリアとか、通学路になっているところとか、そういうところに関しては、もう少し、規制のようなものをかけていってもいいのではないかなと。そのぐらいしないと、もう人命は守っていけないんじゃないか

なというふうに思っております。どうぞよろしく申し上げます。

【浅見委員長】 ありがとうございます。他にいかがでしょうか。はい。

【宇田委員】 A3判の資料5があるので、だいたいが全体が把握できるようになったかなと思いますけども、ちょっと1、2点、確認なんですけども、例えば、個性あるまちづくりの推進というのがありますね。個性あるまちづくりで、神楽坂とか、こういうものが出てきたと思うんですけども、ご案内のように神楽坂の通りは、ほとんどファストフード店ばかりかなと。それで、何をもってして、誰がどういうふうに何を守ろうとしているのかということが、個性あるまちづくりの推進というのは、主体は何なのかと。東京都は、ここのまちをこういうふうにしたいというか、あるいは、住民の人たちか、あるいはおかみさんの集まりがそういうふうを考えるのか。つまり、これは確かに個性あるまちづくりの推進なんだけれど、ここで出来ることというのは、例えば、容積率とか、高さを制限するとか。でも一方で、古いもののほうがみんな来てくれることもあるので、新しいものにした途端に、もうそこには個性があるまちづくりにはならないということもあるわけですね。それを、誰がどう判断するというのが、こうしてみると、別に大きな反論がないようだけど、実際どういうふうを考えるのかということが一つ。

それからもう一つは、高齢化ということで、この複合的な土地利用というものもあるし、都心居住のところにも出てくるんだけど、東京都として、都市型高齢化社会の住居のあり方というのは、何度か黒川委員会でやっているはずですけども、結局、それぞれの地域ごとに、高齢者向けということが言葉としては出てくるんだけど、今後の都市型の高齢者の住まいのあり方というのは、どういう方向なのかというものが、これだとよく分かりにくいなというふうに思いました。だから、別な軸でこの中を見てみると、両方書いてあることが若干矛盾していることがあったり、共通の方針みたいなものがあんまりよく見えない、ということについて質問させてください。

【事務局（小川まちづくり専門課長）】 まず、地域の個性につきましては、グライントデザインの中でも、その場所場所によって、そういった個性あるまちづくりを進めていこうというようなことを示してございます。具体的には、後半の地域像のところ、ここにも示しております神楽坂とか、そういった地名も入っております、そういうところを東京都として、大きな方向性として示していくと。都市計画マスタープランの中にも、そういった将来像というものがございまして、そういったところにも、記載していくと。

主体となるのはどこかということになりますと、地元区とかが、地元の方々といろいろ協議をしながら進めていくということであるんですが、都のほうで、大きな方向性を示しながら、区のほうでも、個性を伸ばしていくようなまちづくりについては、マスタープランの中でも記載してございまして、地元に入って、いろいろ協議などを行っているという状

況がございませぬ。緩和型というものばかりじゃなく、街並み誘導型地区計画などは、高さを規制するという部分もございませぬ。歴史的な建物の保全につきましても、できる限り、それを保全するために、例えば、低層の所ではございませぬが、明治屋さんの開発なども、明治屋を残すということを前提にしておきまして、都市開発のなかで、そういうのを残していくなど、そのような努力はしてございませぬ。

【宇田委員】 ただね、いいですか。例えば、一方では消防車が入れませぬとか、別な問題が出てくる。それから、例えば、空襲を受けなかつた所ほど、個性ある街並みなどがいろいろ残っているの、そこは結構古いですね。こういうところは、むしろ、網をかけて規制から開放するというのか、そういう考え方なんですか。それとも、どうしたら、この個性があるまちづくりを推進できるのか。きれいに区画整備されて、全部、整備されたとなればなるほど、多分、個性は消えていくんじゃないかと思ひます。

【事務局（小川まちづくり専門課長）】 安全性の確保も大事なことでございませぬ、ただ、消防車が入ってこられるような、消防活動ができる区域というのがございませぬ、そういうものも念頭におきながら、道路をどこか拡張していくのかというようなことも検討して、なるべく、街並みを残しながら、防災性も高めるといふような部分は、計画の段階から行っております。それで、全部保存できるかといふと、なかなか難しい部分もございませぬが、防災と街並みを残すといふ両立で考えていかなくては行かぬことかなといふふうに思ひます。

高齢化の居住のあり方につきましては、東京都の住宅マスタープランの中でも検討はされていまして、住宅マスタープランの検討の時に、審議会でいろいろご議論を頂きまして、住宅のあり方というものについて位置づけていられるところもございませぬ。それで、今回、都市開発諸制度のほうで、サービス付き高齢者住宅などの導入を想定しているんですけども、それも一つの想定として考えておるんですけども、都心部におきましては、まだまだ、デベロッパーも今、始めたことといふことで、なかなか、事例もたくさんあるわけではなく、どれぐらいの規模であれば事業採算が取れるのかとか、そういったものを容積緩和することによって促進が図られるのか、これから研究していかなくては行かぬ部分もございませぬ。

また、地域包括ケアシステムにつきましては、集約型の地域構造などの形成をしていくときに、都市機能誘導区域の中に、そういった病院とかを誘導していこうといふふうに考えているわけなんですけども、そういった時には、福祉部門とも連携して地域包括ケアシステムの考え方踏まえながら、立地適正化計画を策定していくとか、いふようなところの考え方を、都としても示していきたいといふふうに考えてございませぬ。

【宇田委員】 別な委員会で議論があつたといふのは、例えば大学とか、そういう寮とか、そういうようなものと、高齢者の住む場所とか、そういうものがミックスされていく仕組

みってどうしたらできるんだろうとか、そんな議論もあったと思うんですよね。だから、大学とか留学生とか、そういうような若い人たちと、高齢者をいかにどこかに集中して住まわせるかという話じゃなくて、むしろ、研究施設とかアカデミックなところと、留学生の寮とか、そういうものと混ぜ合わせるにはどうしたら良いかという考え方もあったかなと。これを見ると、高齢化、ライフスタイルの多様化に対する複合的な土地利用という感じはあるんだけど、この具体的に何をイメージして、コンビニが近くに1軒でもできると老人が助かりますと、こんなロジックに見えてしまうので、ここをどう考えたら良いかということです。

【事務局（小川まちづくり専門課長）】 一つは、そういった身の周りの買い物をするような部分もあろうかと思います。低層住居専用地域ですと、小規模な併用店舗というものしか立地はできませんので、コンビニエンスストアなどでは、通常ですと150㎡ぐらいらしいんですが、地域の方が集まってこられるようなイートインを作るとか、薬局の機能を入れるとか、区役所の行政窓口を入れていくとか、いろんなことを検討されているというのをお聞きしておりまして、そういった地域に役立つような施設と、交流も図れるようなものを、歩いて暮らせるような徒歩圏に立地していくというのは、今後、高齢化がどんどん進んでいく中では、非常に有用なことなのかなと考えています。

先ほどの大学と高齢者の方というお話がございました。そういう若い方に入居して頂いて、地域の方々とコミュニケーションするという記事も目にしたことがございます。そういったことで、多摩地域にたくさん団地や学校がございまして、そういったことも先生が仰るようなこととして、一つ事例としてあるのかなと思います。

【浅見委員長】 他、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【野澤委員】 5、6ページ目のところなんですけど、意見なんですけれども、まず1点目が、東京は超高齢社会に向かって、量が非常に多いという、高齢世帯が多くなるということで、その高齢世帯が多い社会というものに対応させていくために、こういうインセンティブを上手に利用していくという考え方は非常に良いかなと思っておりますが、育成用途を入れていくというだけじゃなくて、今、宇田委員が仰ったように、複合化度というか、例えば、寮と高齢者施設と、それとコンビニと商業とかで、それを入れておしまいとかではなくて、よりいろんなものが集まって、複合してるほうが係数が高いとか、そういう複合化度みたいなものを加味していくと、よりインセンティブとして働きやすいのかなというふうに思いました。

あと、2点目なんですけれども、6ページ目に、いろいろ外国人のニーズを踏まえた住宅とか、高経年マンションの再生や木密地域の受け皿住宅などというふうに書かれているんですけれども、もう一つ、やはり質という意味で言うと、建物の単体の長期的な維持管

理をきちんと考えられているのかということも、チェックできるようにしてみたいではないか。エリマネという、そのエリアとしてのまちの維持管理みたいなものもあると思うんですけども、例えば、きちんと長期的な修繕積立金を計画をして、最初はずごく安い管理費で10年後からどんと上がるパターンとか、そういうのは無しにして、長期的に確実にその建物を維持管理していく体制とか、そういった規約があるとか、そういった単体としての維持管理みたいなところも少しインセンティブが働くように何か盛り込むと、今後、東京都さんが困らないかなというふうに思います。

あと、3点目なんですけれども、マンションの27ページですね。街区再編まちづくり制度を活用したというところなんですけど、マンションの建て替えというのが全面に出ているんですが、やはり現実的には高齢者ばかりになっているようなマンションも多くて、敷地売却という方法も考えられると思うんですね。ですので、街区再編まちづくり制度の中に、たぶん盛り込まれていると思うんですけども、敷地売却をして新たな土地利用をして、街区も再編していくというようなかたちで、敷地売却ということも入れていくと、より更新していくのかなというふうに思いました。

4点目なんですけれども、この街区再編まちづくり制度とかで、遠隔地の受け皿住宅みたいな所の整備に対して、それを進めていくと、よりいろんな所が更新していくという考え方は非常に共感を覚えているんですけども、そういったことを、是非、積極的に推進して頂ければと思います。というのは、そういう再開発するにも何をするにも、受け皿住宅がないとなかなか進んでいかないけれど、違う区域だからといって、これまでは仰っていたように、きちんと評価ができていない仕組みだったと思うので、それは非常に大事なことかなというふうに思いました。

あと、最後に5ページ目の育成用途のところなんですけれども、確かに育成用途を義務づけるということも大事だと思うんですけども、それをどう決めていくとかということも、それは難しいとは思いますが、できたとして、再開発は10年とかすごい時間がかかる中で、最初に設定していた育成用途が出来上がって、リーシングしようという時に、時代は変わっていたりとかして、非常に実態としてはあまりよろしくない状態で、でも持っておかないと仕方ないところもあるようなプロジェクトも見たりにしている。何か、時代と共に変化に応じて、最初は計画していたけれども、用途変更も認めてあげる仕組みと言いますか、だから、そこも、もしかしたら、あるのかもしれないんですけども。時代が今、すごく揺れ動いていると思うので、育成用途の用途変更の認め方みたいなところも併せて入れてあげておくと、事業者さんも乗りやすいのかなというふうに思うので、その辺りも検討されてみてはという、これもすべて意見です。以上です。

【浅見委員長】 他、いかがでしょうか。よろしいですか。まだ議題が残っていると思うので、次の議事に移らせて頂きます。それでは、論点2～4についてお願いします。

【事務局（小川まちづくり専門課長）】 それでは、A3判の資料5の3枚目をお開き頂きたいと思います。併せまして、資料7のほうでみどりの保全・創出の取組について、ご説明させて頂きたいと思います。2回目に論点を設定させて頂きまして、方向性を示させて頂いています。具体的な内容としましては、資料の7、1ページをめくって頂きまして、みどりの保全と創出の取組、考え方というのをご覧頂きたいと思います。丘陵地や河川、崖線等の自然地形や、公園、団地等の既存ストックを生かすとともに、高経年化いたしました公共施設などを活用しまして、機能更新の機会を捉えまして、厚みとつながりのある、骨格となるみどりの保全や創出を図っていく。重点的に取り組むべき対象地域や方策、地域特性を踏まえましたみどりの量的底上げなどの考え方を区域マスタープランに示して、都としても方向性を示していきたいと考えてございます。

具体的には、2ページ目のところを見て頂きたいと思います。まずは、環状7号線の内側につきましては、南北崖線や大規模な公園などもございます。土地開発の機会を捉えまして、公園と連続するような大規模な緑地空間を創出していく。または、骨格となるみどりの2番目のところに、開発と連携した崖線等の保全・再生というのを記載させて頂いておりますが、容積配分などの手法も活用しながら、崖線の緑の保全を図っていく。また、地をなすみどりにつきましては、緑化地域の指定ということで、オープンスペースのない都心部におきましては、屋上緑化や壁面緑化など、多面的な緑化の促進を図っていききたい。また、木密地域におけますポケットパークや、開発と合わせました土地の公園化というようなことについても、取り組んでいきたいと考えております。

また、3ページをお開き頂きたいと思います。環状7号線から武蔵野線の間骨格となる都市計画公園や石神井川沿いの緑地など、また道路沿いの街路樹等の整備に加えまして、大規模団地の建て替えによります緑化促進を行いまして、厚みとつながりのあるみどりを形成していききたい。また、農地や屋敷林が特徴ある風景を形成している地域や、まとまりのある農地につきましては、田園住居地域を活用して、みどりの保全を図っていききたいと考えます。また、武蔵野線以西につきましては、立地適正化計画の活用によりまして、集約型の地域構造への再編に際しまして、丘陵地などのみどりを保全していくことによりまして、一体性や厚みを持たせる取り組みを推進していくということと、地のみどりの保全につきましては、先ほどの緑化地域の指定や、空き家、空き地などを認定市民緑地の適用、地域の特性に応じた地区計画の活用等によりまして、みどりの量の底上げを図っていききたいというふうに考えてございます。武蔵野線の以西の事例としまして、一番左側下にご覧いただけますのは、丘陵地に接している部分が人口減少の進んでいく場所になりまして、こういったところには緑や農地がたくさんございます。こういった緑や農地を田園住居に指定するなどしまして、保全していくと。また、2040年以降、人口が更に減っていくような状況も踏まえて、将来的には、逆線引き、市街化調整区域への編入なども考えてございます。みどりの保全・創出の取組に関しましては、以上でございます。

次に、資料8をご参照頂きたいと思います。集約型の地域構造への再編に向けた誘導方

策ということで、立地適正化計画につきましては、区市が策定することから、都としては、長期的な視点で、立地適正化計画の考え方などを示していくということが必要だというふうに考えてございます。将来、概ね20年後ですが、人口密度の低下が見込まれる自治体において、コンパクトな市街地への再編を進めなければ、1人当たりの都市の経営コストが増加するという事を考えられます。そのため、各自治体による立地適正化計画の策定にあたりましては、国が策定しました手引きに基づきまして、将来、負担可能なコストに見合った適切な公共サービスの水準を踏まえた上で、将来目指すべき人口の密度を設定していくことが、必要であると考えます。少なくとも、既成市街地の人口密度の水準であります、ヘクタール当たり40人などという水準につきましては、確保していくことが必要であるというふうに考えてございます。居住誘導区域につきましては、将来の目指すべき人口密度に加えまして、今後、東京都内におきましては、高齢者の人口が増加することを踏まえた考え方や、またみどりの厚みやつながりを充実させていくというような観点も踏まえながら、地域の実情を考慮して、人口設定をしていく必要があると考えます。左側には、国のほうで示しております、目指すべき都市構造の評価の仕方というのがございまして、こういったものを基に、区市町に立地適正化計画の策定のほうを検討して頂くということで考えてございます。

また、委員限りということで、人口密度と行政コストの分析状況というのを資料として付けさせて頂いております。国の手引きに基づきまして、東京都におけます例示的なまちで検討した結果というのを示させて頂いております。まず、1ページ目のところには、インフラの更新コストが縦軸にありまして、横軸に人口密度ということで、A自治体、A、B、Cとございますが、人口密度が減っていくと行政コストも上がっていくと。青い点が、2040年で、2015年が赤い点ということで、2040年代には40人を下回るようなところも出てくるというようなことで、ただ、地域特性で人口の分布なども違うということが見られます。こういったことを踏まえまして、試算の手順としまして、2ページのほうに、記載させて頂いております。将来人口予測に基づきまして、各自治体における都市構造を評価していく。そうした評価を踏まえまして、目指すべき人口を設定していくと。目指すべき人口密度を実現するための居住誘導区域の面積を算定していくというような流れになります。

もう1枚めくって頂きますと、先ほどの国のレーダーチャートの偏差値の結果がございまして、A、B、Cと人口の少ない所の例示をとって、シミュレーションさせて頂いております。このオレンジ色のところが3大都市圏の偏差値ということになっておりまして、各評価項目を示したものが、これになります。概ね、この3大都市圏の枠の中に収まっておりまして、健全であろうということを前提に、この人口密度を維持していくということをお考えすると、今後の人口減少を踏まえると、どれぐらいのエリアに居住誘導区域を設定しなくてはいけないかというのを、次のページに示しております。もう1枚めくって頂きますと、例えばなんです、A自治体、先ほどのABC少なくなっていく順にやっ

きますと、2ページに色のついた図がございますが、この外縁部の黄色くなっているところが、人口が減っていく所になります。A市でいきますと、ヘクタール当たりの人口密度が10人から20人ぐらいの範囲を居住誘導区域から除きますと、今あります行政サービスが健全に確保できる、というような試算になっております。そういうことをABCで、やってみたという試算でございます。これは参考までにご案内させて頂きたいと思っております。

資料の8の2ページにお戻り頂きたいと思っております。都市機能誘導区域の設定の考え方で、東京は市街地が連担しているということがございますので、そういった特性を踏まえまして、A市B市は隣接するようなところがございます。そういったものの商業、医療・福祉、子育てなどの施設の立地については、両市が連携しながらやらなければならないと。そういうようなところの考え方も示していきたいと思っております。

もう1枚、3ページをお開き頂きたいと思っております。誘導方策の一つの部分でございまして、都市開発諸制度を活用しまして、商業、医療・福祉などの機能の導入を図るために、居住誘導区域外からの移転者向けの受け皿住宅の整備の検討、または空き地や空き家などを、先ほどもございましたが、少し遠隔地のところで評価していくような仕組みなどを示させて頂いております。

次に、資料9をご覧頂きたいと思っております。1ページめくって頂きますと、人口減少を見据えた区域区部の設定の考え方になっております。1ページ目になりますが、下の図の右側の所が2040年代の人口密度推計になります。市街化区域と市街化調整区域の境界について、人口密度の低下が見込まれます。東京都に置きますと、区域マスタープランに、計画的に市街化区域の編入を検討していく地区というのを位置づけてございまして、その中に圏央道沿道の物流拠点などが想定されております。4ページをご覧頂きますと、青梅インター付近の状況を整理させて頂いております。左側の図を見て頂きますと、ちょうど、青梅インターのオレンジ色の部分が農用区域になります。物流拠点を整備するにあたりましては、農用区域の指定除外というのが必要になりまして、農林業との調整等も必要になります。こうしたことから、こういったところについての市街化区域編入につきましては、都市計画の中で、計画的に進めて行く必要があるというふうに考えてございます。また、他のインターについても、多くは農用区域が定められているようなところでございまして、都としましては、計画的にそういったものの編入を検討していく必要があるというふうに考えてございます。

また、8ページをご覧頂きますと、先ほどもご説明させて頂きましたが、丘陵地などのところが将来的に人口が減っていくというところで、こういうところは、市街化調整区域に編入していった事例になります。こういったところでは、東京都と民間によりまして、共同事業として、森林の保全ボランティア活動や環境体験プログラムの実施などを行っております。

こういった状況を踏まえまして、10ページをご覧頂きたいと思っております。区域区分の設定の考え方ということで、当面10年から15年につきましては、現状の指定基準に基づきま

して、圏央道などの物流拠点の整備に向けた検討を実施したいということを考えてございます。また、併せて、集約型の地域構造への再編や骨格的なみどりの空間の形成の観点から、居住誘導区域外におきましては、丘陵地と繋がりのあるみどりの保全をしていくというようなことも踏まえまして、将来的に市街化調整区域への編入等も検討していきたいというふうに考えています。以上で資料の説明は終わらせて頂きます。

【浅見委員長】 ありがとうございます。それでは、ご意見、ご質問、ございましたらお願いいたします。どうぞ。

【横張委員】 前回、欠席してしまって、申し訳ございませんでした。それが故に、もしかしたら、議論についていけないということがあるかもしれませんけれども、ご容赦頂ければと思います。今の資料の特に7と8を中心に、大きくは2点ほど確認させて頂きたいんですけど、まず第一は、資料の7の2ページですか。環7の内側に関してのみどりの保全を通しての取組ですが、ここに上げられた、個々のメニューに関しましては、もちろん、異存は特にございません。こうした様々なメニューを活用しながら、少しでも多くのみどりをとということについては、全く異存はないところなんですけど、一方で昨今の国のほうにおけるこうしたことに関する制度の改革は、既にご承知の通りかと思いますが、例えば、都市緑地法にしましても、都市公園法にしましても、都市公園法であれば、park-PFIに代表されるような、民間活力を積極的に導入していこうという動きとか、一方では都市緑地法に関して言いますと、民有のオープンスペースに関しまして、市民緑地認定制度等を活用して、公的なみどりとして、それを認定しながら積極的な支援を図ろうとか。あるいは、特措法のなかでもって、空き地のコミュニティ広場としての活用の際して、やはりこれも公共的に一定の支援をしていこうと。こういった様々な動きが公的なみどり、それから民のみどり、両方に際して起きていると。それは、一口に言うと、公と民の境界がだいたい、曖昧になってきていると。公的な都市施設としての敷地でありながら、民をいっぱい入れるわけですし、逆に民有地だとしても、公的な役割を持っているのであれば、公的なほうから支援していこうといったような、境界が曖昧になってくると。そういう動きというのを、今後、特に環7の内側に際しては、どういうふうにもうまく捉えていくのかといったことが、一つは論点としてあるべきなんじゃないかなと思いますね。

具体的に申しますと、例えば日本の公園に関わる制度は、都市公園を前提とした施設系の公園の制度とともに、自然公園を前提とした地域性公園という概念があるわけですけども、むしろ、地域性公園の概念に近いものとして、あるエリアの中にある様々な公民限らず、公園であったりオープンスペースであったり、一体的に公園的にすべてをうまく使うといったような発想というのが、今後は必要になってくるのではないかと思うんですね。そのためには、例えば緑化重点地域を全域かけてしまって、そうした下敷きの上で、様々な公民に関わらず公園・緑地を一体的に使うとか、あるいは、エリマネのようなプラット

フォームが既に存在しているようなエリアであれば、このエリマネをうまく下敷きに使いながら、その地域の中における様々な緑地や公園というのを、やはり一体的に考えていくとか、こういった仕組みが必要になってくるのではないかというふうに思うんですね。そうした中で、例えば先ほど、歴史的にみて非常に特徴ある市街地をうまく残していこうというお話がございましたけれども、場合によっては、そういうこととうまくかぶせていくとか、あるいは都心のセンター・コア・エリアの中における、もう既にエリマネ等で動いているようなエリアに関しては、そこもやはり同じような活動の中で動かしていくとか、こういったことが特にこの環7の内側については、非常に大事になってくるのではないかというふうに私は思います。逆に、それをうまく活用することによって、一つ一つの公園とか緑地では、十分に発揮できないような広域的機能というのをうまく役割分担させて、エリア全体として、ある一つの機能を果たしていくといったようなそういう発想なども、入って来るのではないかなというふうに思います。

もう一方は、非集約エリアを前提としたような、この環7の集約エリアの外側が主に対象になるのかもしれませんが、そういったところにあっては、そもそも論になってしまうかもしれませんが、集約ということと非集約というのを切り離すんじゃなく、常に一体的に考えるとといったような視点が、私はやはり不可欠ではないかなと思うんですね。つまり、集約型の地域構造をつくることによって、集約エリア内でもって様々な便宜を民間事業者等に図ってあげて、その結果として多くの利益を上げてくださいますと、頑張ってくださいと、国際競争力をつけてくださいと。それはいいんですけども、それによって発生した様々な利益というのが、結局はその企業の中にとどまってしまうとか、あるいは国際的にそれがどんどんいってしまうというんじゃなく、東京都の中の更に非集約エリアに還元されていくといったような、そういう発想が表裏一体になっていなければ、集約ということの社会的な正義が通らないというふうに私は思うんですね。あくまで集約というのは、非集約と一体になるからこそ、そこに価値があるんであって、集約だけを切り離してあとは捨てちゃいましょうというような、そういう観点は受け入れられないのではないかなというふうに思います。

そうしたその一体的に考えていくという話は、非常にローカルなレベルとして、例えば、区画整理区域があつたら、その区画整理区域に隣接して緑地等があるならば、それを区画整理区域と一体になって保全していくといったような非常にローカルなスケールから、居住誘導ないしは都市機能誘導を、その非誘導の部分との関係性という議論もあるでしょうし、更にはいわゆるセンター・コア・エリアであつてみたり、あるいは環7の内側地域と多摩部との関係性といったような、非常に東京都全体というスケールの中における転換もあるでしょうし、いろんな空間スケールの中でもって、今、申し上げたような集約と非集約というのを一体として考えていくといったような仕組みが、特にその非集約の部分におけるみどりを考えていく際には非常に重要な論点になるのではないかなというふうに私は思います。かつ、そういう視点を持つことが、実は、SDGsであつてみたり、あるいはE

SG投資といったような、最近の環境とかガバナンスとか、人権といったことに対して非常にセンシティブになってきている民間の投資に対しては、むしろプラスに働くと。それが足枷ではなくて、そうしたことをきちんと配慮していますということが、投資として考えてもプラスに働くという時代になってきているはずで、本当の意味で優良な企業とか国際的な競争力を持つような企業誘致を、そして企業にとって魅力的な東京にしようと思っただけならば、むしろこういうことをきちんとやっていますということがプラスに働く、そういう時代になっているんだろうと思うんですね。ですので、そういった辺りも含めながら、繰り返しますけれども、そうした非集約と集約を、一体にするといった考え方についても、是非、入れて頂きたいなというふうに思っています。

【宇田委員】 今のご意見に関係して、第1回の時に図と地をどうするのかという話で、まず、この文章にあるような、あらゆる開発の機会を捉えて、みどりの量的な底上げを図るという考え方自体がおかしいんじゃないか。そもそも、みどりというものをどうするのかということがあり、それは今、仰ったように、環境とかトップダウンで来るべきものというのがあるはずなんじゃないかと。それで、今、仰ったようにむしろ緑があったほうが、周辺の地価が上がるというようなことが当然起こってくるわけで、それからもう一つ言うと、公園の間をみどりで結ぶことによって、例えば歩く人が増えるとか、自転車に乗る人が増えて環境負荷が減るとか、全体からみどりとしてどうあるべきなのかという議論があって、個別の議論があると。私はその話と、地域別に考え方がずいぶん違うんじゃないかと、2つのことを前回申し上げたんだけど、後者のことだけ、今回は入れているんだけど、前者のところについて、この開発の機会を捉えて云々というところは相変わらずその発想で、図はやっぱり開発で、残りの地のところがみどりです。特区の開発等々であったとしても、まず民間の開発面積を最大限有効にして、周辺にそこそこみどりが作りましたみたいな議論というのが、まだまだあるわけです。だから、発想を転換するようなことというの、ここで導入できないか。実際には、東京都を全部みどりにしようという話ではないわけで、ただ、考え方として、そういうことがある。

それから、水もそうなんですよ、水辺もね。水辺も建設局だと思うけど、必ず護岸とかそういうものと、それから環境でありあるいは景観でありというのは、コンフリクトすると。なので、水辺を向いた云々のまちづくりとかということは、口では言っているんだけど、実際には川は川で閉じた景があり、断絶されてるわけですね。だからそうすると、まず水辺ありきということで考えてみて、どういうことが水辺と緑というのは、どうあるべきなのかということを考えてうえて、防災ももちろん大事だし、それ以外のことを考えていくような、図をみどりにするというのを、是非、考えてみたらどうかと思います。

【浅見委員長】 ありがとうございます。あまり時間がないので、1分程度ずつでお願いします。

【田畑委員】 東京の都市づくりビジョンというのが2009年に出されているんですけども、その中で、センター・コア再生ゾーンと東京湾ウォーターフロント活性化ゾーンというのを規定されておるんですけど、今回は、このウォーターフロントゾーンのことについては、全く触れていないように思うんですね。川については絵が出ていて、水辺を楽しめる都市空間を創出するという、都市づくりのランドデザインの政策方針の26です。これに出ているんですけど、今、インバウンドのクルーズ船が非常に多くなってきて、飛躍的に多くなってきた時代なので、もう少し、ウォーターフロントの考え方も盛り込んだほうがいいんじゃないかというふうに思っています。

【浅見委員長】 ありがとうございます。では、次に。

【青山委員】 1回目のこの委員会で話が出たと思うんですけど、みどりのネットワークの話が出ていますが、ランドデザインではネットワークという表現を使うとか、みどりのつながりというふうな表現を使ったかもしれませんが、それを今回どう盛り込むかという話だと思うんですけど、そのつながりという議論をした時には、都市計画公園の配置というだけではなくて、開発でみどりが創出されたり、高経年都市施設の土地利用が転換した場合の跡地利用だとか、それから、高経年マンションも必ずマンションとして再生するとは限らなくて、これから解散していくマンションも相当出てくるでしょうから、そういったものをネットワークでつないでいくというふうな議論があったんだと思います。その種の話、答申にどう盛り込むかということだと思います。

それからもう一つ、資料7について言うと、田園住居地域という都市計画法の改正があったので、これをどう指定していくのかという考え方は答申には求められているので、こういうふうに盛り込んでいくということは、大切だと思うんですが、農地の保全という意味で言うと、むしろ市街化区域における農地の保全よりも、市街化調整区域のほうが先に農地がダメになってきているので、従ってみどりという観点から言っても、それから特にランドデザインは産業の一翼として都市農業を捉えていたので、それを今回の答申にどう盛り込むかという論点があると思います。その場合には、やはり市街化調整区域の場合には、田園住居地域で法も定めているようなレストランだとか、カフェだとか農家宿泊だとか、直売所だとか、非常に設けにくいという事情があるので、むしろそれをどうしていくかということについての土地利用としての考え方というのを、ひと言でもいいから入れておく必要があるんじゃないかと思います。

【浅見委員長】 ありがとうございます。全体を通じてでもいいんですけども、根上委員、もしあれば。特によろしいですか。

【根上委員】 結構です。

【浅見委員長】 そうですか。あと、最後に一言、言い残したことがあれば。

【野澤委員】 資料8と参考の委員限り、人口密度と行政コストの分析の試算なんですけれども、立地適正化計画の居住誘導区域の考え方で、この委員限りの資料に人口密度の低下が著しいエリアと、まとまったみどりが確保されているエリア等というのを、区域に含めないというふうに書かれているんですけども、そもそもインフラの更新コストというのを算出されているんですけども、ネットワーク系のインフラは人口密度が減ろうが何しようが、結局維持しなくてはいけない、更新も必要になってくるので。あまり、この人口密度と行政コストを前面に出して、そういった居住誘導区域の設定というのは、東京にはそぐわないのかなと。というのは、資料8のほうの、国交省が出されているような人口密度と行政コストというのは、むしろ地方都市の低密に相変わらず拡散しているという都市の話がターゲットであって、東京都さんのように、まだまだヘクタール40人以上いるような所が大半のところ、これをわざわざ盛り込む必要はないので、やはり居住誘導区域外については、まとまったみどりを確保しているところの地域特性をより良いものにするというニュアンスでのほうが、そぐうんじゃないかなというふうに思います。以上です。

【浅見委員長】 他、いいですか。どうぞ。

【堀江委員】 先ほど、宇田委員と横張委員からあったんですけど、質の高い緑化が資産価値を高めて投資を呼び込んで、東京の都市としての価値を上げていくんだということと、このみどりの保全・創出の取り組みの考え方ということ、是非、明確に盛り込んで頂きたい。それと、街路樹というはあるんですけども、鉄道線路樹とか、そういうものってないですね。鉄道林というのがありますし、それから軌道緑化というのも地方都市で特に進められています。駅前緑化が進んでいる所もあります。先ほど、水運の話もありましたけれども、そういった交通網とそのみどりの創出というものも、リンクさせて考えて頂きたいと思います。以上です。

【青山委員】 鉄道混雑率のデータが出ているんですけど、ここに書いてある通りであって、要は都心の床面積が増えたから鉄道の混雑率が増えているということは全くデータ上ないですよという資料としては、とても説得力があると思います。ただ、そのためには、2016年の混雑率の1位が199%で、これは東西線の門前仲町一木場の間なんですけど、それから第2位は198%というのが総武線の錦糸町一両国の間なんですけど、この2つが現在1位、2位になっているという理由は、ここに書いてあるように、地下鉄8号線をつくるべきなのにつくってないから散らないんですけど、同時にこのデータの説得力でいうと、

もう一つは、千葉西部の市川とか船橋だとか浦安がこの15年間にとても人口が増えているので、それなのにこの部分の混雑率が上がっていないというのは、理由になるかなど。

【浅見委員長】 今日の議事はここまででよろしいでしょうか。ありがとうございます。もし、議事について補足意見がございましたら、別途事務局に7月6日までにご連絡頂ければというふうに思います。また、今回は、これまでの議論を踏まえまして、答申の中間まとめ案について議論し、取りまとめていくようにしたいと思います。本日の議事録なんですけど、私の方で署名いたしまして、私の他、もう1人、別の委員でもご署名頂くことになっていまして、今回は、青山委員にご署名をお願いいたします。それでは、最後に事務局から、連絡事項等ありましたら。

【事務局（小川まちづくり専門課長）】 次回、委員会日程につきましては、事務局から日程調整をお願いしました通り、7月下旬に開催したいと考えています。詳細な日時や場所につきましては、別途、通知いたしますのでよろしくをお願いいたします。

【浅見委員長】 それでは本日の議事はこれですべて終了といたします。以上で、第3回土地利用調査特別委員会を終了いたします。どうもありがとうございました。