

原案に対する意見募集で寄せられた主なご意見及び回答（郵送、ファクス、電子メール）

「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「多摩部 19 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「島しょ部 6 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の各原案について、平成 26 年 5 月 16 日から 30 日まで意見募集を行ったところ、計 19 名の方々からご意見をいただきました。その意見の要旨と都の見解は、以下のとおりです。

1 「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（原案）」に対する意見

ご意見の要旨	東京都の見解
<p>【空港について】</p> <p>(1) 都心上空飛行の解禁や管制方式の見直し、新滑走路の建設等、あらゆる方策を通じて、更なる機能強化と国際化を推進すべき。</p>	<p>(1) 本マスタープランでは、東京湾ウォーターフロント活性化ゾーンの将来像として、世界に開かれた国際都市東京の充実を掲げています。ご意見は、今後の都市づくり政策の参考とさせていただきます。</p>
<p>【道路ネットワークについて】</p> <p>(1) 外環道の東名以南の開発には反対。少子高齢化で交通量が減少するのに、合理的な説明が見当たらない。</p> <p>(2) 東京の緑は減り続けている。道路沿いの街路樹がどれ程緑化に役立つのか疑問。公園、緑地として緑を保存し、育てることが求められている。</p> <p>(3) 道路と鉄道の立体交差化</p>	<p>(1) 外環の東名高速から湾岸道路に至るいわゆる東名高速以南は、国土開発幹線自動車道建設法で建設予定の路線として位置づけられています。外環の東名高速以南は、羽田空港や京浜港を結び、首都圏の高速道路ネットワーク機能を最大限発揮させるために、欠くことのできない路線です。既に事業化されている外環の関越道から東名高速までの進捗状況を加味し、また、平成 21 年度に改定した都市づくりビジョンにおいても既に記載があることから、それらを踏まえ、今回のマスタープランに位置づけたものです。</p> <p>(2) 本マスタープランでは、センター・コア再生ゾーンにおいて、公園や緑地の整備、都市開発における公園や緑の創出、街路樹の充実や河川の緑化などにより、水と緑のネットワークを形成していくこととしています。</p> <p>東京湾ウォーターフロント活性化ゾーンにおいては、「海の森」やシンボルプロムナード公園、運河などの水辺空間、街路樹などにより、水と緑のネットワークを形成していくこととしています。</p> <p>都市環境再生ゾーンにおいては、河川や道路などの整備に伴う新たな緑の創出とともに、公園、湧水や用水、崖線の緑、農地、屋敷林などを保全し、水と緑のネットワークを形成して、都民のレクリエーションの場としても提供していくこととしています。</p> <p>(3) 「踏切対策基本方針」における「鉄道立体化</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・「踏切対策基本方針」で出された立体化候補 20 区間については「立体化を進める」という趣旨の記述が欲しい。 ・連続立体交差事業について、自由が丘は 20 の候補区域にも入っているので、「整備目標区域」としてリストアップするよう切望する。 	<p>の検討対象区間」は、鉄道立体化の可能性を関係者間で検討すべき区間であり、本マスタープランでは、「鉄道立体化の検討対象区間」について、現時点における交差する道路の整備計画やまちづくりの状況等を踏まえ、記載しています。</p>
<p>【特定整備路線について】</p> <p>(1) 「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」の特定整備路線の道路建設計画の見直しと凍結を求める。防災として、早急にとりかかるべき対策は道路ではない。</p> <p>(2) 「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」とは、今ある木造住宅を立ち退きさせて大型道路を通す計画ならば反対。延焼遮断帯の形成とあるが、大型道路による延焼防止ならば反対。</p> <p>(3) 特定整備路線には問題があり、防災の観点からも他の施策がより好ましいと考える。補助 81 号線を木密 10 年プロジェクトから除外するよう願う。</p> <p>(4) 「延焼遮断帯となる特定整備路線の建設」とあるが、住民は延焼遮断帯まで燃えてしまうような街を望んでいない。補助 81 号線の建設は見送るべき。</p> <p>(5) 補助 83 号線の整備について、拡幅工事で「十条富士塚」が解体されると聞いているが、当該部分を迂回する形で実施することを強く訴える。</p> <p>(6) 高齢者の多い地域では、革命的な改造型のまちづくりではなく、保守的な修復型のまちづくりに限定すべき。</p>	<p>(1)～(5) 都では、「防災都市づくり推進計画」や「防災街区整備方針」等に基づき、重点的に建築物の不燃化・耐震化の諸施策を展開しています。</p> <p>本マスタープランでは、「都市防災に関する主要な都市計画の決定の方針」において、木造住宅密集地域を対象に、防火規制の区域拡大や、不燃化特区と併せた特定整備路線の整備などにより、建築物の不燃化を促進するとともに、延焼遮断帯の形成を加速していくこととしています。また、これらの取組とあわせて、地域住民や企業などが主体となったエリアマネジメントの普及を促進し、まちの防災性を高めることとしています。</p> <p>なお、個別の路線の見直しについては、分野別の計画の中で検討を行い、必要に応じて定めることとなります。</p> <p>(6) 人口減少や高齢化が進行していく中でも、東京が活力を高めていくためには、誰もが活動しやすく快適に暮らせるまちにしていくことが重要と認識しています。そのため本マスタープランでは、「安全・安心な市街地の形成」、「暮らしやすい生活圏の形成」などを基本戦略とし、地域の課題に対応したまちづくりを進めていくこととしています。</p>
<p>【都市景観、環境について】</p> <p>(1) 国立競技場の建替えは大きな問題点を抱えている。外苑の景観が損なわれる。</p> <p>(2) ビル風をなくし、高齢者等、移動の弱者の円滑な移動の確保を実現して欲しい。</p>	<p>(1) 本マスタープランでは、神宮外苑地区は、特色のある地域の将来像において、歴史的景観の維持・保全を図りながら、新たな魅力・にぎわい・風格を兼ね備えた神宮地区スポーツクラスターを形成していくこととしています。</p> <p>(2) 良好な居住環境を形成するためには、ビル風の対策は重要な要素の一つであると認識しています。高層となる開発計画では、風をはじめ周辺環境に配慮した建築物となるよう、事前協議</p>

	等を通じて誘導しています。
<p>【特色ある地域の将来像について】</p> <p>(1) 中核拠点の新拠点に、「六本木・虎ノ門地区」を追加していただきたい。</p> <p>(2) 「環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域」は、全域を「都心」等の中核拠点として位置づけることが適切ではないか。</p> <p>(3) 「自由が丘」の将来像について、駅近接区域では建替え時期を迎えている建物が多く、防災の観点からも、都市計画道路補助 127 号線の早期整備を記述すべき。</p> <p>(4) 千住地区におけるまちづくりについて、補助 193 号線の早期整備、京成電鉄上野線の荒川鉄橋架け替え、北千住駅大踏切の解消等について提案する。</p>	<p>(1)～(2) 計画の具体化や事業の進捗等を踏まえ、六本木・虎ノ門地区の将来像の記載の充実を図りました。なお、今後新たな中核拠点等を位置づける場合には、都市づくりビジョン等、上位計画で検討を行うこととなります。</p> <p>(3)、(4) 都市計画区域マスタープランは、都市計画の基本的な方針であり、長期的な視点で都市の将来像を明確にし、その実現に向けた大きな道筋を示すものです。 個別の路線の整備等については、分野別の計画や区市町村マスタープラン等の中で定めることとなります。</p>
<p>【都市計画道路の見直しについて】</p> <p>(1) 多くの都市計画道路は昭和 20 年代に計画されており、当時と現在では様変わりしているため、見直しが必要。</p> <p>(2) 古い道路計画等は決定当時の前提、人口等の予測、想定を公表し、定量的な説明を行うべき。地域住民が都市計画の見直し、変更をできる規定を設けるべき。</p>	<p>(1)、(2) 都市計画区域マスタープランは、長期的な視点で都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を示すものであり、個別の路線の見直しや、それに係る住民参加の方策等については、必要に応じて、分野別の計画の中で定めることとなります。</p>
<p>【その他の意見】</p> <p>(1) 「市街化区域及び市街化調整区域に配置されるおおむねの人口」について、2010 年の人口の元データと推計方法（コーホート法等）を教えてください。</p> <p>(2) メリット、デメリット（費用）とともに様々な案を示し、選択できるようにすべき。検証可能な定量的説明資料を公開すべき。</p>	<p>(1) 2010 年の人口は国勢調査の結果を、2025 年における将来人口は東京都総務局による推計値（平成 25 年 3 月公表、コーホート要因法）を使用しています。</p> <p>(2) 都市計画区域マスタープランは、都市計画法に基づき、都市の将来像や、区域区分、土地利用など主要な都市計画の決定の方針を定めるものです。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>

2 「多摩部 19 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（原案）」に対する意見

ご意見の要旨	東京都の見解
<p>【都市構造について】</p> <p>(1) 中央環状線は慢性的な渋滞を引き起こしており、センター・コアを経由するような都市計画は不要な交通の輻輳を招いている。「環状メガロポリス構造」の計画推進には反対である。</p>	<p>(1) 環状メガロポリス構造は、東京圏の交通ネットワーク、とりわけ国際的な交通アクセスに不可欠な空港・港湾や環状方向の広域交通基盤を強化して、圏域の活発な交流を図る都市構造で</p>

	<p>す。外環道などの広域交通インフラを整備することにより、都心部の通過交通を減少させ、都市全体でCO2排出量を削減するものです。</p>
<p>【道路ネットワークについて】</p> <p>(1) 道路整備は誘発自動車交通を発生させるので、低炭素化に逆行する。</p> <p>(2) 渋滞対策は、ロードプライシングなどのソフト的な対応を考えるべき。</p> <p>(3) 23区西部及び三多摩地区では、南北道路が何本も計画され、なぜ同じような地域に何本もの南北道路が必要なのか。</p>	<p>(1)、(2) 本マスタープランでは、「都市の低炭素化に関する都市計画の決定の方針」において、「広域交通ネットワークの整備による、交通の円滑化、道路と鉄道との立体交差化の推進、交差点改良の推進などにより、交通渋滞を解消し、都市全体でCO2排出量を削減する」こととしています。また、「鉄軌道の乗換利便性の向上、バス運行サービスの向上などにより、公共交通ネットワークの整備・充実を図る」こととしています。</p> <p>なお、都市計画区域マスタープランには、個別の事業や施策ではなく、都市計画の決定の方針を記載しています。</p> <p>(3) 本マスタープランでは、「交通施設の都市計画の決定の方針」において、「多摩地域内や区部及び他県との都市間連携を推進し、広域的な産業交流の活性化などを図るため、多摩南北道路及び多摩東西道路の着実な整備を進めていく」こととしています。</p>
<p>【公共交通ネットワークについて】</p> <p>(1) リニア中央新幹線の整備は、経済性も環境破壊の点でも大きな問題を抱えた事業であり、削除すべき。</p>	<p>(1) リニア中央新幹線の開通により、東京圏と名古屋圏・大阪圏が同一の経済圏として形成され、国際競争力が飛躍的に向上することが期待されるため、本マスタープランに記載しています。</p>
<p>【物流拠点の形成について】</p> <p>(1) 広域物流拠点が自然環境を破壊する可能性があるため、環境アセスメントを行うなど、開発に慎重でなければならない。</p>	<p>(1) 広域物流拠点の形成にあたって、一定規模以上の開発では、環境アセスメント等の検討が必要になります。</p>
<p>【延焼遮断帯の形成について】</p> <p>(1) 延焼遮断帯の形成は、防災に名を借りた従来型の公共事業としての道路整備にすぎない。道路整備ありきでなく、最適の防災対策を地域住民の合意を取りながら行うべき。</p>	<p>(1) 都では、「防災都市づくり推進計画」や「防災街区整備方針」等に基づき、重点的に建築物の不燃化・耐震化の諸施策を展開しています。</p> <p>本マスタープランでは、「都市防災に関する主要な都市計画の決定の方針」において、木造住宅密集地域を対象に、「都市計画道路の計画的な整備や防火規制の区域拡大などにより、沿道建築物の不燃化を促進し、骨格防災軸などの延焼遮断帯の形成する」こととしています。</p> <p>これらの取組とあわせて、地域住民や企業な</p>

	<p>どが主体となったエリアマネジメントの普及を促進し、まちの防災性を高めることとしています。</p>
<p>【都市景観、環境について】</p> <p>(1) 国分寺崖線などの武蔵野の自然が残っている地域における市街地開発事業をまず規制すべき。</p> <p>(2) 暗渠になっている河川を再開発し、水辺のある都市計画を策定すべき。</p> <p>(3) 地域冷暖房などの導入・接続は良いと思う。化石燃料に頼らない方向性を希望。</p> <p>(4) 人口減少社会が到来し、ごみ絶対量の減少に加え、ごみゼロの取組をすべき。</p>	<p>(1)、(2) 本マスタープランでは、「市街地開発事業に関する都市計画の決定の方針」において、核都市、生活拠点、生活中心地の中心となる駅などの周辺において、地区特性に応じて市街地開発事業などを活用していくこととしています。</p> <p>また、「まちづくりにおける緑の保全・創出に関する方針」において、「大規模開発時に創出される公開空地などでは、緑のネットワークやまちのにぎわい、周辺の街並みとの調和に配慮した、質の高い緑づくりを誘導する」、「広域的に緑が連続する多摩川・野川などの河川や崖線沿い、大規模公園、幹線道路及びその周辺などにおいて、緑の保全・創出を促進し、広がり厚みのある緑のネットワークを形成していく」こととしています。</p> <p>(3) 本マスタープランでは、良好な環境と経済活力とが両立した都市を形成していくため、「都市の低炭素化に関する都市計画の決定の方針」を示しています。</p> <p>(4) 都市計画区域マスタープランには、都市の将来像や、区域区分、都市計画の決定の方針に係る内容を記載することとしています。ご意見は、今後の都市づくり政策の参考とさせていただきます。</p>
<p>【都市計画道路の見直しについて】</p> <p>(1) 人口減少社会の入り口に来ているため、半世紀も前に都市計画決定された巨大な道路事業は見直すべき。</p> <p>(2) 多摩の中核拠点に関しては、自然破壊を招くような道路開発は望まない。道路計画を白紙撤回すべき。</p> <p>(3) 玉川上水近くの樹木帯を道路にしないほしい。</p>	<p>(1)～(3) 都市計画区域マスタープランは、長期的な視点で都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を示し、都市計画に位置づける法定計画です。</p> <p>個別の路線の見直しについては、分野別の計画の中で検討を行い、必要に応じて定めることとなります。</p>
<p>【その他の意見】</p> <p>(1) 調布について、2010年の人口及び2015年の推定人口が実態と大きく乖離している。</p>	<p>(1) 調布都市計画区域は、調布市と狛江市をその範囲とするため、両市の人口を合計した数値となります。</p>

3 「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（原案）」及び「多摩部 19 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（原案）」に対する意見

ご意見の要旨	東京都の見解
<p>【基本方針について】</p> <p>(1) 7つの基本戦略は時宜を得ている。基本戦略に「産業集積の維持・発展」を位置づけることが望ましい。</p> <p>(2) 国際競争力を備えた魅力ある首都を実現するという基本的考え方は非常に重要なものと理解しており、基本的な方向性に賛同する。</p>	<p>(1)、(2) 産業については、基本戦略においては「都市活力の強化」に含まれると認識しています。これらの基本戦略を踏まえ、東京が目指すべき将来像や、区域区分の方針、主要な都市計画の決定の方針を設定しています。</p>
<p>【東京が目指すべき将来像について】</p> <p>(1) 国家戦略特区との連動を考慮すべき。将来的には、センターコア再生ゾーンとウォーターフロント活性化ゾーンに広げていくことが望ましい。</p> <p>(2) 将来像にある「医療福祉機能の充実」にあたっては、医療福祉施設を地域のエネルギーセンターとして位置づけ、近隣施設間での電気と熱の融通を促進していくべき。</p>	<p>(1) 本マスタープランは、全体を通して国家戦略特区との連携を踏まえて記載しており、ご指摘等を踏まえ、部分的に記載の充実を図りました。具体的には、例えば「特色ある地域の将来像」の「虎ノ門地区」については、「環状第2号線の整備を契機に、地下鉄駅の新設や改良、地下歩行者通路、バスターミナルの整備など、交通結節機能を強化」することとしています。</p> <p>(2) 本マスタープランでは、「都市の低炭素化に関する都市計画の決定の方針」において、「中核拠点や生活拠点などでは、都市再生特別地区や都市開発諸制度などを活用した複合開発により、最先端の省エネ技術、再生可能エネルギー、未利用エネルギーなどの積極的な導入を促す。地域冷暖房施設などの導入・接続による地区・街区単位でのエネルギー利用を促進する」こととしています。</p>
<p>【土地利用について】</p> <p>(1) 都内製造業が大幅に減少し、産業活動が失われつつある現状に鑑み、「住工混在地域における共生に向けたルール整備」促進を盛り込み、ものづくり企業の操業環境を確保していく視点を強調すべき。</p> <p>(2) 都内の物流拠点や流通業務団地は、災害時には緊急物資の流通拠点になり得る施設である。容積率の緩和や耐震化促進策等を通じて、既存の物流拠点や流通業務団地を再整備し、高度化していく視点も重要。</p> <p>(3) 良好な住宅ストックの形成の記載に、「ヒートショック防止」の記載を追加してはどうか。</p>	<p>(1) 本マスタープランでは、「土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針」において、「住環境を保護しつつ地場産業を育成すべき区域などにおいては、特別用途地区、地区計画などを必要に応じて適切に活用することにより、産業と生活が共存・調和したまちづくりを推進する」こととしています。</p> <p>(2) 本マスタープランでは、「交通施設の都市計画の決定の方針」において、「区部の流通業務施設の機能更新や地域における荷さばきスペース確保などにより、都市内物流の効率化を図り、環境負荷の低減を促進する」こととしています。</p> <p>(3) 都市計画の決定の方針には、都市計画に係る内容を記載することとしています。ご意見は、</p>

	今後の都市づくり政策の参考とさせていただきます。
<p>【市街地開発事業、都市防災について】</p> <p>(1) 早期の木密地域解消に向け、周囲に影響を及ぼす危険な建築物に対して一定の私権の制限も止むを得ないとする。</p> <p>(2) 災害時に重要な役割を果たす緊急輸送道路については、液状化対策や橋梁の耐震化、電柱地中化を推進されたい。</p>	<p>(1) 安全・安心な都市の形成に向けて、市街地の不燃化・耐震化は重要と認識しています。ご意見は、今後の都市づくり政策の参考とさせていただきます。</p> <p>(2) 本マスタープランでは、緊急輸送道路については、橋梁や沿道建築物の耐震化により、道路機能を確保することとしています。また、都市防災機能の強化を図ることなどを目的に、緊急輸送道路などの都道において無電柱化を推進することとしています。</p> <p>液状化対策については、今後の都市づくり政策の参考とさせていただきます。</p>
<p>【都市の低炭素化について】</p> <p>(1) 廃棄物処理施設を地域のエネルギーセンターとして位置付け、ごみ焼却による廃熱利用等の検討を促進していくべき。</p> <p>(2) 地域冷暖房施設や、自立・分散型エネルギーの確保の記述について、コージェネレーションの活用を例示してはどうか。</p> <p>(3) 自立型発電施設の設置は、集合住宅に限らず、戸建て住宅や業務用施設においても推進する旨記載してはどうか。</p>	<p>(1)、(2) 本マスタープランでは、「都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針」に、地域冷暖房施設についての方針を示しています。</p> <p>更に、排熱源の例示として、「ごみや汚泥の焼却排熱、下水熱、コージェネレーション設備など」を加えました。</p> <p>(3) 本マスタープランでは、面的な都市開発や集合住宅等の開発を契機に、都市計画と連携して、自立・分散型のエネルギーの導入を促進していくこととしています。ご意見は、今後の都市づくり政策の参考とさせていただきます。</p>