報告事項１
説明資料①

平成 26 年 9 月 2 日
第 197 回都市計画審議会

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の都市計画変更の案について

1　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針について

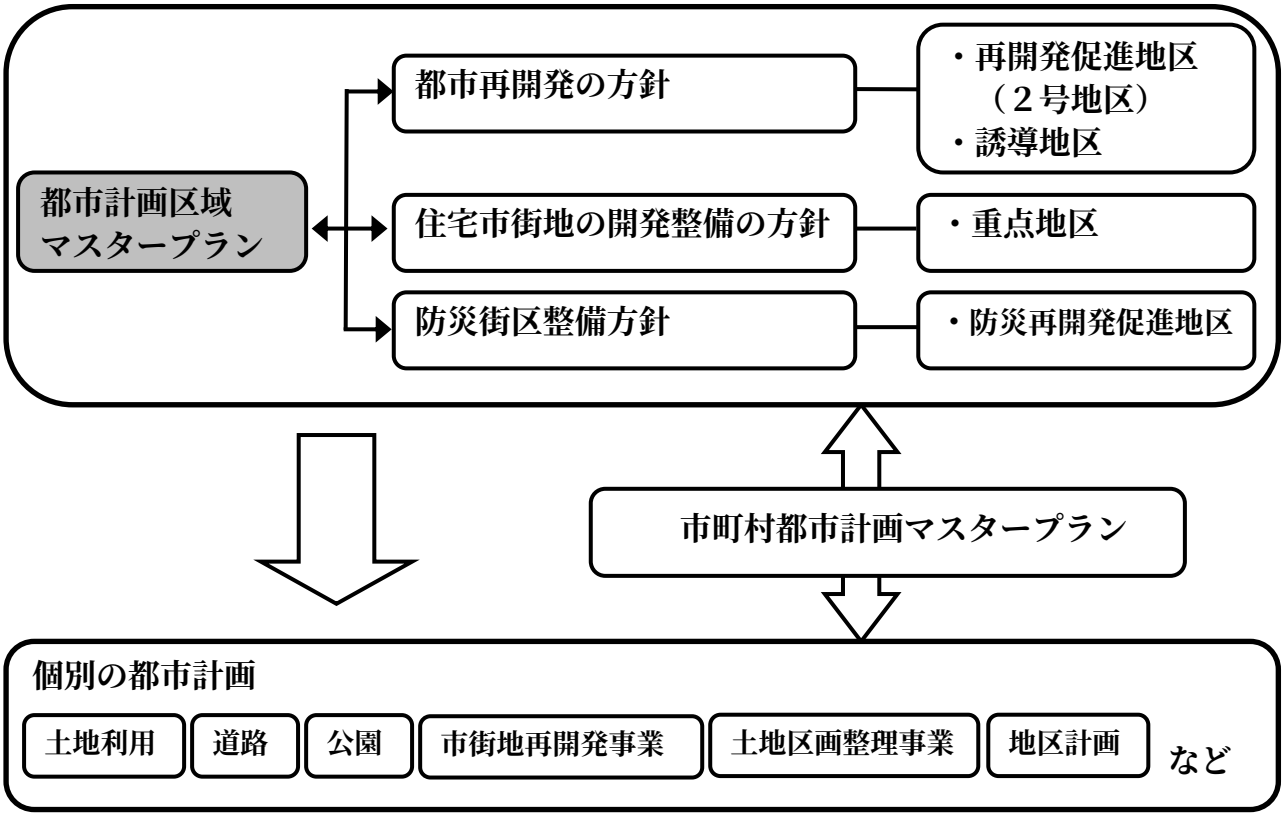
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下「都市計画区域マスタープラン」という。）は、都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号。以下「法」という。）第 6 条の 2 の規定に基づく、都道府県が定める都市計画の基本的な方針である。

都市計画区域マスタープランには、都道府県が、市町村を超える広域的見地から、都市計画区域全域を対象とした、⑴都市計画の目標、⑵市街化区域および市街化調整区域の区分の方針（※練馬区は全域市街化区域に指定）、⑶土地利用、都市施設の整備および市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針を定める。

2　都市計画区域マスタープランの変更について

現行の東京都の都市計画区域マスタープランは、平成 16 年４月に都市計画決定され、現在に至っている。今回の変更は、東京都が社会経済情勢の変化、国の動き、都市づくり関連の計画の策定および改定等を受け、諸政策および諸制度等との整合を図るため行うものである。目標年次は、2025 年(平成 37 年)であり、東京都では、平成 26 年度中の都市計画変更を予定している。

【都市計画区域マスタープラン等の位置づけ】



3　変更案の構成

⑴　改定の基本的な考え方

ア　基本的事項

イ　基本理念及び基本戦略

⑵　東京が目指すべき将来像

ア　東京の都市構造

イ　ゾーンごとの将来像

⑶　区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針

ア　区域区分の有無

イ　区域区分の方針

⑷　主要な都市計画の決定の方針

Ⅰ　主要な都市計画の決定の方針

ア　土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

イ　都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

ウ　市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

エ　都市防災に関する主要な都市計画の決定の方針

オ　都市の低炭素化に関する主要な都市計画の決定の方針

カ　自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

キ　都市景観に係る都市計画に関する方針

Ⅱ　主要な都市施設などの整備目標

⑸　特色ある地域の将来像

4　これまでの経過と今後の予定

《平成 26 年》

3 月～5 月	**東京都が区に素案について意見照会**
5 月 15 日	**東京都都市計画審議会中間報告**
5 月 16 日～30 日	**原案の公告・縦覧、公述の申出受付(東京都)**
5 月 27 日	**練馬区都市計画審議会へ原案報告**
6 月 24、27 日	**公聴会の開催(東京都)**
8 月 1 日	**東京都が区に都市計画変更の案について意見照会**
9 月	**案の公告・縦覧、意見書受付（東京都）**
10 月	**練馬区都市計画審議会へ付議** **東京都へ意見回答**
11 月	**東京都都市計画審議会へ付議（東京都）**
12 月	**都市計画決定・告示（東京都）**

5　資料

⑴　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）案の概要

⑵　都市計画の案の理由書

⑶　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

⑷　都市計画公聴会の開催概要、公述意見の要旨及びこれに対する東京都の見解

⑸　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

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）案の概要

報告事項１
説明資料②

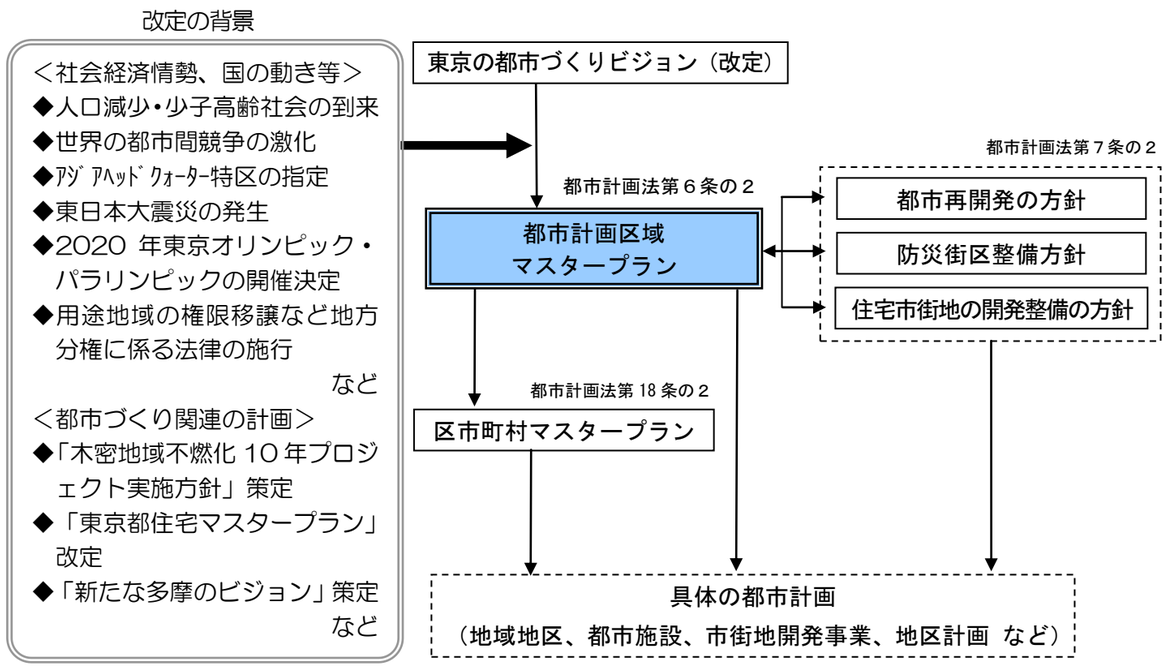
■　都市計画区域マスタープランの役割等

第１　改定の基本的な考え方

○都市計画法に基づく、都市計画の基本的な方針
○都が長期的な視点に立って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
○目標年次：おおむね 10 年（2025 年（平成 37 年））

○都が定める都市計画区域マスタープランに即して、区市町村は地域に密着した都市計画の方針を策定
○これまで別々に策定してきた多摩部 19 都市計画区域及び島しょ部６都市計画区域のマスタープランを、区部と同様にそれぞれ一体で策定し、都市の一体性を確保

＜都市計画区域マスタープランの位置付け＞

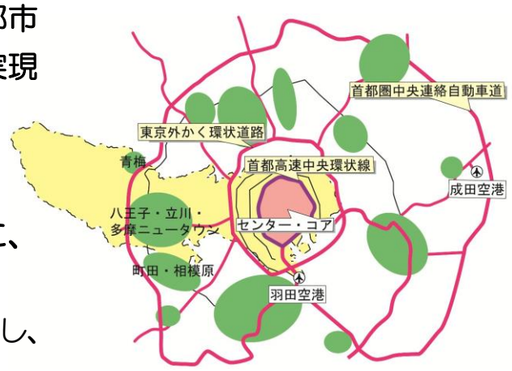


■　都市計画案の概要

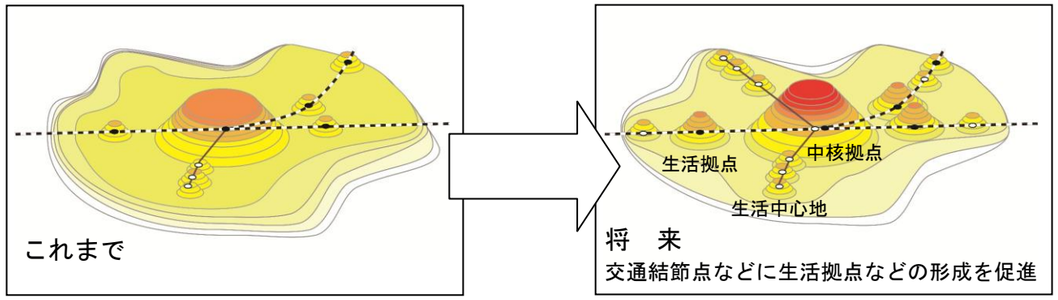
第２　東京が目指すべき将来像

（１）東京の都市構造

○広域的には、東京圏全体の視点に立った都市構造として「環状メガロポリス構造」を実現
⇒圏域全体の一体的な都市機能を発揮し、国際競争力を備えた魅力ある首都を実現



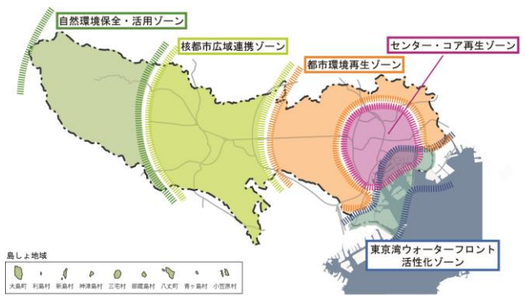
○身近な圏域では、交通結節点などを中心に、市街地を集約型の地域構造へ再編
⇒快適な都市生活と機能的な都市活動を確保し、誰もが暮らしやすいまちを実現
⇒地域特性に応じた拠点（中核拠点、生活拠点、生活中心地）を育成



拡散型から集約型の地域構造へ再編

（２）ゾーンごとの将来像

○「都市づくりビジョン」で示したゾーン区分に従い、各ゾーンの特性・将来像を記述



○特色ある地域について、それぞれ将来像を詳細に記述

第３　区域区分（市街化区域と市街化調整区域との区分）の有無及び区域区分を定める際の方針

○区部、多摩部とも、原則として現在の区域区分を変更せず
○島しょ部は、これまで同様、区域区分は非設定

第４　主要な都市計画の決定の方針

「東京が目指すべき将来像」を実現するための主要な都市計画の決定の方針を記述

１　土地利用

主要な用途の配置や拠点の形成、市街地の密度構成などの方針を示す。

例）

〇都市再生特別地区などを活用し、ハード・ソフトが一体となった国際競争力の強化に繋がる都市再生を推進（先進的なビジネス支援機能の導入、外国人も暮らしやすい居住環境の充実、自立・分散型エネルギーシステムの導入など）

〇多摩の中核拠点（核都市）などでは、交通基盤や市街地整備を推進（八王子、立川、多摩ニュータウン、青梅、町田など）

〇都市計画制度などを活用し、高経年マンションの建替えなどを促進

２　都市施設

主要な道路、鉄軌道、下水道、河川などの整備の方針を示す。

例）

〇都市計画道路網の早期完成に向け、都市計画道路の整備方針に基づき、更に今後の方針改定の考え方も踏まえつつ、計画的・効率的に整備を推進
また、都県境を越えた広域的な道路ネットワークを充実させるため、都県間の調整を図り、道路橋梁などの整備を推進

〇外環道の東名以南などの整備、連続立体交差事業の推進などにより道路ネットワークを形成し、人・モノ・情報の交流を活発化

〇下水道管や主要施設の老朽化対策と併せて、雨水排除能力の増強や耐震性の向上などを効率的に図る再構築を推進

３　市街地開発事業

主要な土地区画整理事業や市街地再開発事業などに関する方針を示す。

例）

〇木造住宅密集地域では、「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」と連携し、防災街区整備事業などにより敷地や建築物の共同化を促進

〇都市開発にあたっては、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、まちの魅力や防災性を向上

４　都市防災

災害に強い都市の形成などに関する方針を示す。

例）

〇地震、津波、水害などの自然災害に対する防災対応力を高め、安全な都市を形成し、大規模地震などの発生時においても、首都としての都市機能や経済活動を維持

〇「不燃化特区」の取組と併せて、東京都建築安全条例に基づく防火規制などを導入し、耐火性の高い建築物への建替えを促進

〇「特定整備路線」の整備に併せて沿道の用途地域などを機動的に見直し、延焼遮断帯の形成を加速

〇河川については、「中小河川における都の整備方針」に基づき、河道の整備とともに、優先度の高い流域から、時間最大 75 ミリ、65 ミリの降雨に対応した調節池などの整備を推進

５　都市の低炭素化

エネルギーの有効活用や環境負荷の少ない都市の形成などに関する方針を示す。

例）

〇中核拠点や生活拠点などでは、民間都市開発を通じて、最先端の省エネ技術の導入や、地域冷暖房施設などの導入・接続を促進

〇渋滞対策の推進により、都市全体での CO_2 排出量を削減

６　自然的環境

自然環境の保全、公園・緑地の整備などに関する方針を示す。

例）

〇特別緑地保全地区や都市計画緑地などの制度を活用し緑を保全

〇センター・コア再生ゾーン内の都市計画公園・緑地の未供用区域において、民間都市開発と連携して緑地を創出

７　都市景観

風格ある景観の形成、水辺や緑と調和した景観の形成などに関する方針を示す。

例）

〇都市再生の推進を通じて、風格、潤い、にぎわいのある街並み景観を誘導

〇玉川上水、国分寺崖線など、東京の景観構造の骨格となる自然や地形と調和した景観を誘導

■　都市計画区域マスタープラン改定の主な経緯と予定

平成 26 年

３～５月　素案を区市町村へ意見照会

５月　都市計画審議会へ中間報告

原案の縦覧、ホームページでの意見募集

６～７月　原案に対する公聴会の開催

素案・原案

８月　都市計画案の作成

都市計画案を区市町村へ意見照会

９月　都市計画案の公告・縦覧（予定）

11 月　東京都都市計画審議会（予定）

12 月　決定告示（予定）

都市計画案

■　都市計画案の作成について

左記の素案に対する区市町村への意見照会や、原案に対する都民から寄せられたホームページでの意見、公聴会の結果などを踏まえた主な変更点は、以下の通りです。

素案に対する区市町村意見……396件（うち修正の提案：358件）

原案に対する公聴会の開催……５回（公述の申出：16 名）

ホームページでの意見募集……19 名

【東京が目指すべき将来像】

＜都市環境再生ゾーンの特性・将来像＞

①核都市広域連携ゾーンに加え、都市環境再生ゾーンにおいても、「大規模団地の更新を契機とした生活機能の導入が進み、安全・安心な質の高いまちが実現している」姿を将来像に追加。

【都市計画の決定の方針】

＜交通施設の都市計画の決定の方針＞

②都県境を越えた広域的な道路ネットワークの充実を図るため、道路橋梁などの整備を推進していくことを追記。

＜下水道及び河川の都市計画の決定の方針＞

③下水道及び河川に関する記載を拡充。具体的には、新しい「豪雨対策基本方針」などを反映し、時間最大 75 ミリ、65 ミリ降雨への対応、雨水排除能力の増強などに関する記載を拡充。

＜災害に強い都市の形成に関する方針＞

④災害に強い都市の形成に関する方針をより明確に示すため、基本的な事項を追記。
また、下水道及び河川に関する記載を拡充。

【特色ある地域の将来像】

⑤区市町村などから寄せられた意見を反映し、記載を拡充。　など

報告事項１
説明資料③

都市計画の案の理由書

１　種類・名称

東京都市計画　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

２　理　由

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針は、都が広域的見地から定める都市計画の基本的な方針である。また、都が長期的視点に立って都市の将来像を明確にし、その実現に向けて大きな道筋を示すものである。

都は、平成16年４月、噴火災害下の三宅都市計画区域を除く都内の25都市計画区域において、同方針を策定し、三宅都市計画区域については、平成20年３月に策定した。

現行計画策定後、平成21年７月に改定した、「東京の都市づくりビジョン」などで明らかにした将来像の実現に向け、都市計画に関する事項を本計画に位置付けるとともに、人口減少・少子高齢社会の到来をはじめ、世界の都市間競争の激化、東日本大震災の発生、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催決定など、都市づくりビジョン改定から今日に至るまでの社会経済情勢などの変化も取り入れ、改定を行うものである。

報 告 事 項 1
説 明 資 料 ④

東京都市計画
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

平成 26 年９月

東　　京　　都

目次

第１　改定の基本的な考え方……１
　１　基本的事項……１
　２　基本理念及び基本戦略……２

第２　東京が目指すべき将来像……５
　１　東京の都市構造……５
　２　ゾーンごとの将来像……８

第３　区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針……１５
　１　区域区分の有無……１５
　２　区域区分の方針……１５

第４　主要な都市計画の決定の方針……１６
　Ⅰ　主要な都市計画の決定の方針……１６
　１　土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針……１６
　２　都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針……２３
　３　市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針……２７
　４　都市防災に関する主要な都市計画の決定の方針……２８
　５　都市の低炭素化に関する主要な都市計画の決定の方針……３１
　６　自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針……３２
　７　都市景観に係る都市計画に関する方針……３５
　Ⅱ　主要な都市施設などの整備目標……３７

□特色ある地域の将来像……４０

東京都市計画　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

第１　改定の基本的な考え方

１　基本的事項

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下「都市計画区域マスタープラン」という。）は、都市計画法第６条の２に基づき、都道府県が広域的見地から都市計画の基本的な方針を定めるものである。

本都市計画区域マスタープランは、東京圏全体を視野に入れ、50 年先を展望している「東京の都市づくりビジョン（改定）」（以下「都市づくりビジョン（改定）」という。）を踏まえ、政策誘導型の都市づくりを推進するため、社会経済情勢の変化や国の動きなどを反映しつつ策定する。都市計画区域における土地利用、都市施設の整備、市街地開発事業などの都市計画及び都市計画法第 18 条の２に基づく区市町村の都市計画に関する基本的な方針(以下「区市町村マスタープラン」という。)は、この都市計画区域マスタープランに即して定める。

都市計画区域マスタープランは、広域的な一体性を確保する上で配慮すべき事項について定め、区市町村マスタープランでは、地域に密着した都市計画に関する事項について定めることとする。

なお、都市計画基礎調査などを踏まえ、社会経済情勢の変化などへの対応が必要となった場合には、都市計画区域マスタープランの変更を適時適切に行うものとする。

（１）目標年次

都市づくりビジョン（改定）に合わせ、2025 年（平成 37 年）を目標年次とする。

（２）範　囲

東京都市計画区域の範囲及び規模は次のとおりとする。

区　　分	区市町村	範　　囲	規　　模
東　　京 都市計画区域	東京都 区　部	行政区域全域並びに多摩川及び江戸川河口を結ぶ圏内の水面	約 61,444ha ただし、地先公有水面の面積は含まない。

２　基本理念及び基本戦略

（１）基本理念

都市づくりビジョン（改定）で掲げた「世界の範となる魅力とにぎわいを備えた環境先進都市東京の創造」を基本理念とする。

（２）基本戦略

都市づくりビジョン（改定）で示した７つの基本戦略を基に、人口減少・少子高齢社会の到来、首都直下地震の切迫性、都市間競争の激化、地球環境問題の深刻化など、社会経済情勢の変化を踏まえ、都市計画区域マスタープランでは、以下を基本戦略とする。

①国際競争力及び都市活力の強化

東京の国際競争力を高める質の高い業務・商業機能などが集積した拠点や、都市の魅力や活力を高める多様な機能が集積した複合市街地を形成していく。

オリンピック・パラリンピックにも対応した、都市環境や快適性の向上に資する先駆的な施策をハード・ソフト両面から推進していく。

②広域交通インフラの強化

空港機能や道路ネットワークの強化、公共交通ネットワークの充実、物流の効率化などにより、人、モノ及び情報の交流を促進することで、区部・多摩部及び都県境を越えた連携を強化していく。

③安全・安心な都市の形成

市街地の不燃化・耐震化、延焼遮断帯の形成、震災時の帰宅困難者対策などを一層進めるとともに、都内で頻発している局地的な集中豪雨への対策などを推進し、災害に強い都市を形成していく。

④暮らしやすい生活圏の形成

人口減少・少子高齢社会においても、地域活力やコミュニティの維持・向上が図られ、誰もが安心して暮らすことのできる都市を実現する。

また、職住近接を推進し、生活利便性が高く良好な住環境を形成していく。

⑤都市の低炭素化

環境負荷の少ない都市の形成、都市活動に伴うCO_2排出量の削減、緑の保全と創出などにより、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。

⑥水と緑の豊かな潤いの創出

都市に残された貴重な緑や、多摩の山間部や島しょにおける自然林の保全を進めるとともに、新たな緑を創出し、緑や水辺を有機的に連携させることで、水と緑に包まれた潤いのある都市空間を形成していく。

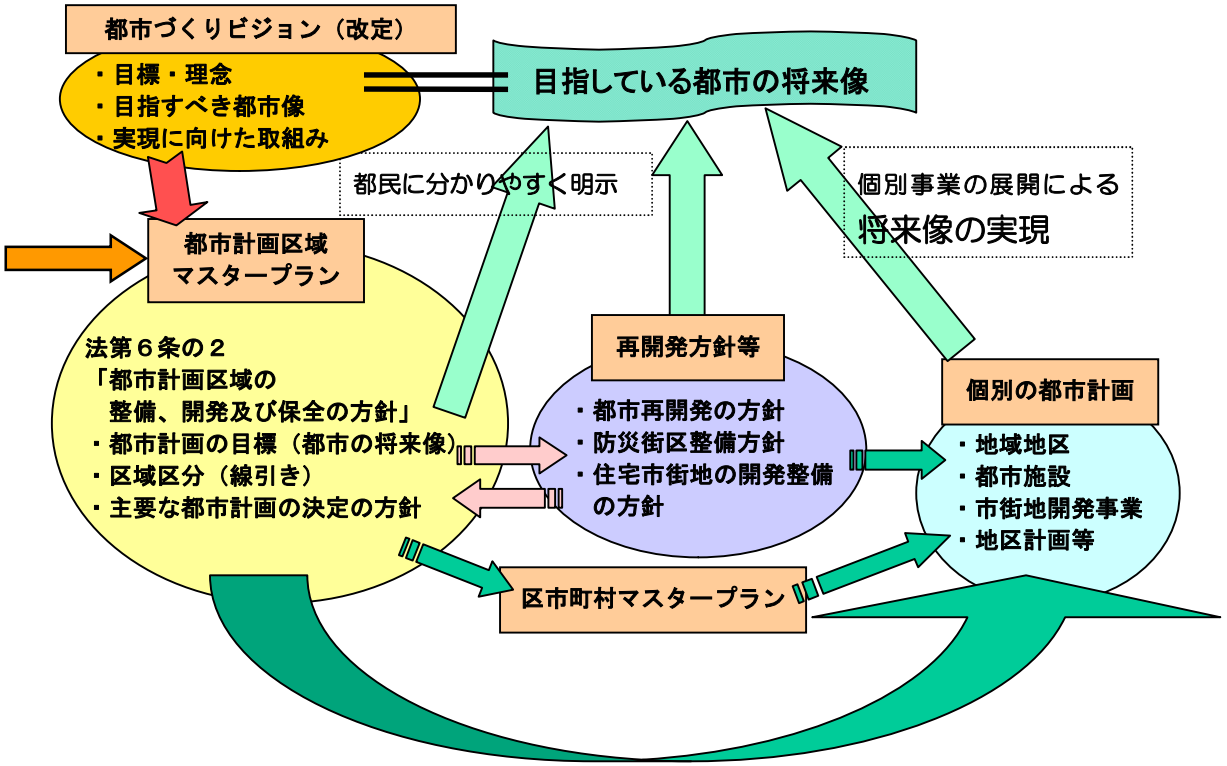
⑦美しい都市空間の創出

都市づくりを通じて、首都東京にふさわしい風格ある景観の形成、丘陵地や崖線などの特色ある自然や地形との調和、歴史的・文化的資源の活用などにより、都市の多様な魅力を備えた美しい都市空間を形成していく。

都市計画区域マスタープラン体系図

改定の背景

＜社会経済情勢、国の動き等＞
◆人口減少・少子高齢社会の到来
◆世界の都市間競争の激化
◆アジアヘッドクォーター特区の指定
◆東日本大震災の発生
◆2020 年東京オリンピック・
パラリンピックの開催決定
◆用途地域の権限移譲など地方分権に
係る法律の施行
など
＜都市づくり関連の計画＞
◆「木密地域不燃化 10 年
プロジェクト実施方針」策定
◆「東京都住宅マスタープラン」改定
◆「新たな多摩のビジョン」策定
など



都市計画区域マスタープランは、目指している都市の将来像の実現に向け、以下の考え方に基づき策定するものである。
・区市町村マスタープランや個別の都市計画は、都市計画区域マスタープランなどに即して定める。
・目指している都市の将来像を都民の方々に分かりやすく示すことで、個別の都市計画に対する迅速な合意形成と円滑な実現を目指す。
・区域区分（線引き）の大筋の考え方を示すことで、無秩序な市街化の拡大を防止し計画的な市街化を図る。

第２　東京が目指すべき将来像

１　東京の都市構造

東京は、人口 3,500 万人を超える東京圏域全体の中心的な役割を担っており、活発な都市活動を展開している。

東京がこれからも発展し続けていくためには、社会的、経済的に一体となっている圏域全体の機能を最大限に発揮させることが不可欠である。このため、引き続き、東京圏全体の広域的な視点に立った都市構造である環状メガロポリス構造を目指し、多様な機能集積をいかしつつ、更なる国際競争力を備えた魅力ある首都へと再生していく。

一方で、人口減少や高齢化が進行していく中でも、東京が活力を更に高めていくためには、誰もが活動しやすい、快適に暮らすことのできるまちを実現することが重要である。このため、市街地の無秩序な拡大を抑制しつつ、地域の特性に応じて必要な機能を確保する。あわせて、充実した鉄道網など既存の都市インフラをいかし、駅などを中心に都市機能を一層集積させた集約型の地域構造へ再編していく。

2020 年に東京で開催されるオリンピック・パラリンピックの舞台づくりを契機として、国内外からの来街者をもてなすユニバーサルデザインの思想が浸透した、世界をひきつける都市東京を実現していく。

（１）環状メガロポリス構造の実現

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、圏域内の活発な交流を実現するとともに、業務、産業、文化、居住、物流、防災など多様な機能を地域や拠点が分担し、広域連携により東京圏全域で一体的な機能を発揮する、東京圏の集積メリットをいかした多機能集約型の都市構造である。同時に、東京圏の山地、丘陵地、河川、海岸などの自然と、道路の緑や公園などの都市環境とが一体となって、水と緑の骨格を形成し、環境との共生を目指す都市構造でもある。

（２）集約型の地域構造への再編

わが国の人口は既に減少局面に入り、東京の人口もゆっくり確実に減少していく。人口構造も、労働力の中核を成す層に比べて高齢者が急増すると予測されている。今後の都市づくりでは、このような人口動態の大きな変化を踏まえて、都市経営コストの効率化の要請に応えつつ、都市の魅力と国際競争力の向上、快適な都市生活と機能的な都市活動の確保などを実現していかなければならない。

その基本的な方向性は、市街地の拡大や都市機能の拡散により対処するのではなく、地域特性を踏まえて選択した拠点的な市街地を再構築するとともに、それを支える都市基盤や交通インフラの整備に取り組み、東京の市街地を集約型の地域構造

へと再編していくことである。

具体的には、既成市街地における拠点などを中心に都市づくりを積極的に展開して、居住の集積を進めつつ、これに必要な都市機能を集約的に立地（再配置）させることにより、都市のにぎわいや活力、利用圏人口の確保を通じた公共交通の維持、効率的な公共サービスの提供などの実現を図るものである。

個性ある各拠点市街地は、公共交通網や広域的な幹線道路網により有機的にネットワーク化が図られ、都市全体として、日常生活を支える都市機能（行政、教育、医療福祉、商業など）と高度な都市機能（高度な教育・医療福祉・業務・商業、文化・芸術、国際観光・交流など）とを分担し提供していくことになる。

集約型の地域構造への再編は、東京を環境先進都市に再構築していく上で不可欠である。一定程度の居住の集積エリアにおける都市機能と公共サービスの集中は、日常生活に必要な移動手段として、徒歩や公共交通の利用を促す。都心部においては、複合的な都市機能が高密度に集積する拠点形成を促すことにより、エネルギー利用の効率が高く、環境と経済活力とが両立するセンター・コアが形成される。

環状メガロポリス構造



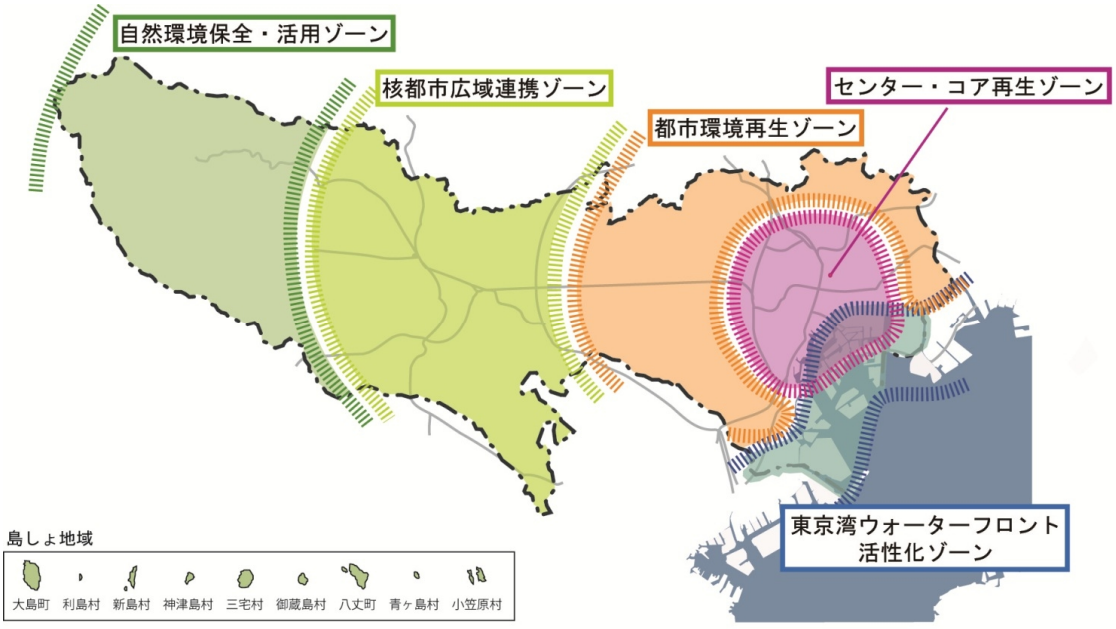
[センター・コア]
　東京圏の中心にあり、都心、副都心などが含まれる。日本の政治・経済・文化を牽引する中心核

[水と緑の創生リング]
　センター・コアと合わせて職住近接を図るとともに、質の高い生活環境の形成を図る。

[東京湾ウォーターフロント都市軸]
　国際空港・港湾を通じた国内外の人、モノの交流の拠点

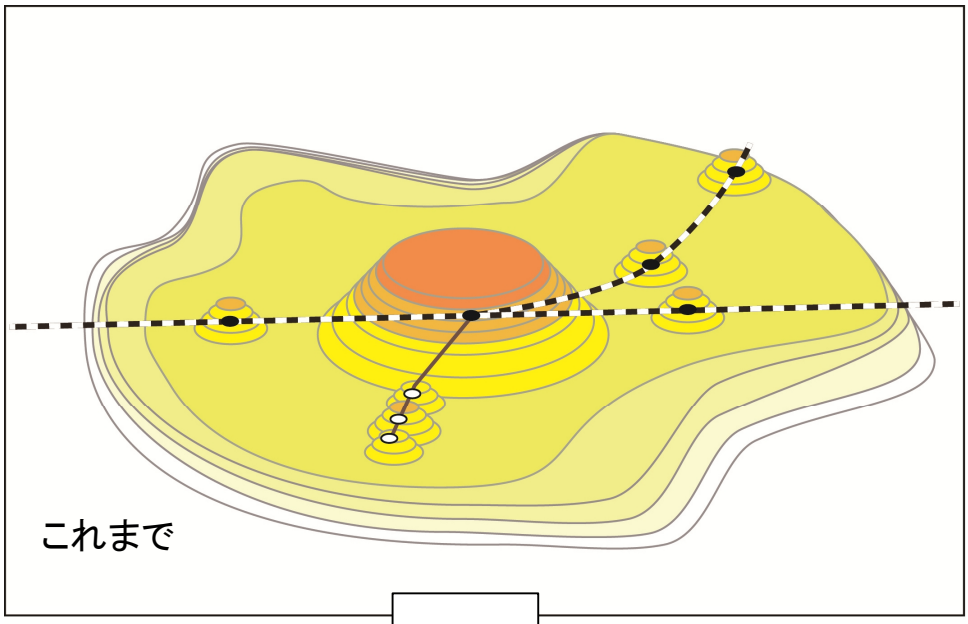
[核都市連携都市軸]
　核都市群を環状方向に結び付ける、連携・交流軸。交通、物流、情報など環状方向のネットワークを強化する。

ゾーン区分図

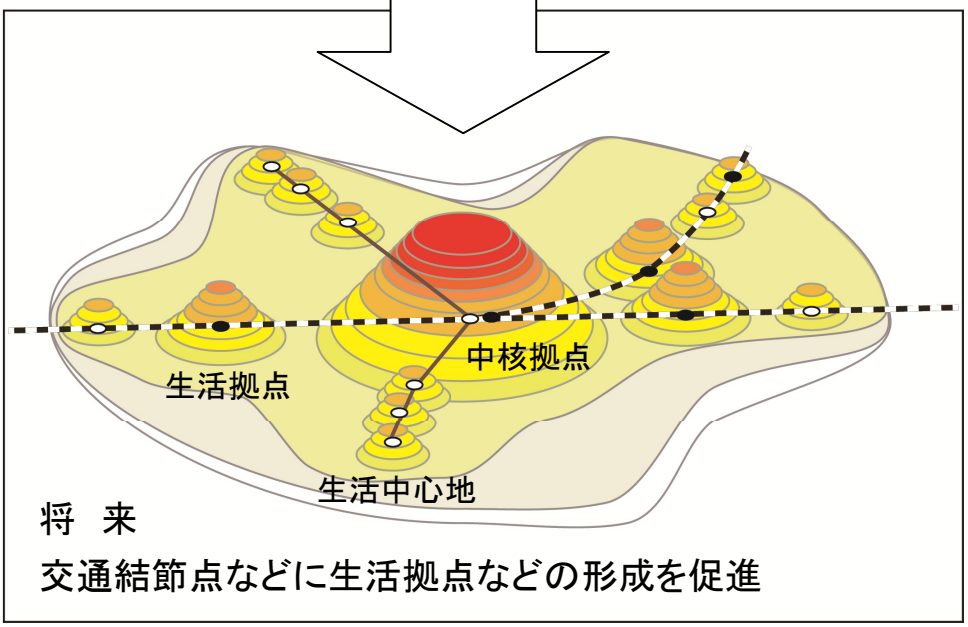


（参考附図－３）

集約型の地域構造への再編イメージ



拡散型から集約型の地域構造へ再編



以下の拠点について、区市町村と連携して都市づくりを積極的に展開することにより、集約型の地域構造へと再編を図っていく。

また、拠点については都市づくりの進展状況に応じて適宜位置付け、育成していく。

中核拠点 ※1	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　※２		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、金町、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　※３		池上、大岡山、千歳烏山、成城学園、南阿佐ヶ谷、高島平、 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、成瀬、東小金井、 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、箱根ケ崎、永山、稲城長沼、 稲城、秋川、武蔵五日市、谷戸地区・塩田地区　　など

※１　交通利便性などをいかした業務・ビジネス、商業、文化、飲食サービスなど高度な機能集積により、東京圏の都市活力や都市文化をリードする拠点

※２　交通結節点などにおける商業、福祉、文化、教育などの生活機能などの集積により、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

※３　特徴ある商店街やコミュニティインフラ（道路、公園、集会施設、子育て支援施設、高齢者介護施設、教育文化施設など）の整った、身近な地域における人々の活動や交流の中心地

２　ゾーンごとの将来像

東京圏の他県市との広域連携を強化するとともに、都において、先導的かつ戦略的な都市づくりを展開する必要がある。そこで、環状メガロポリス構造を構成する骨格を基本に東京を都市づくりビジョン（改定）で示した５つのゾーンに区分し、それぞれのゾーンの特性を踏まえた都市づくりを進めていく（ゾーン区分は「参考附図－２」を参照)。

（1）センター・コア再生ゾーンの特性・将来像

＜特性＞

我が国の政治・経済・文化の中枢としての役割を果たしているゾーンであり、政治・経済の要となっている都心、多くの人々が交流し東京の都市文化の創造・発信拠点となっている副都心、大規模跡地を活用し新たな魅力を創造する新拠点などを有する。

本ゾーンの市街地の約４分の３が鉄道駅から徒歩圏 500m以内にあるなど、地下鉄網を中心として優れた交通利便性を備えた市街地となっている。

また、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進し、国際競争力の強化を図る上で特に重要な地域である特定都市再生緊急整備地域の多くを含む。

＜将来像＞

〇国際的なビジネスセンター機能の強化と魅力や活力ある拠点の形成

・質の高い業務・商業をはじめ、多様な都市機能の更なる集積、都市基盤の更なる充実が図られ、最先端の環境性能と防災性を備えた国際ビジネスセンターが形成されている。
・多様な人材や企業の交流が図られ、来街者をもてなし、東京の魅力を世界に発信する拠点が形成されるとともに、外国人にも対応した医療・教育環境が充実している。
・周囲の開発と連動した街区の再編整備などにより、老朽化したオフィスや商業施設、高経年マンションなどの再生が図られ、安全な市街地が形成されるとともに、災害発生時に備えた、電力、通信の確保や帰宅困難者対策が確立されている。
・古くからの産業集積地では、伝統工芸や地場産業を残しつつ、先端産業への転換や育成が図られ、河川の回遊性や舟運などをいかしたにぎわいのある水辺の拠点として、住工・住商が調和した活力ある複合市街地が形成されている。
・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している。

〇都市を楽しむ良質な居住環境の創出

・鉄道網などが充実した利便性の高い市街地である中核拠点やその周辺においては、民間活力による質の高い開発などにより、国際都市としてふさわしい良質な居住環境が形成され、都心居住の充実が図られている。

・居住機能の保全やコミュニティの活性化に配慮された利便性の高い安全・安心で快適な住宅市街地が形成されている。
・子育て支援や医療福祉などの生活機能が充実し、少子高齢化に対応した暮らしやすい市街地が形成されている。
・木造住宅密集地域の改善を図るための重点的・集中的な取組により、市街地の不燃化や耐震化、延焼遮断帯や避難路・救援路となる特定整備路線の整備が進み、地域の防災性が向上している。

〇世界で最も環境負荷の少ない都市の実現

・市街地の機能更新に併せて、最先端の環境技術の導入によるエネルギー利用効率の向上、再生可能エネルギー・未利用エネルギーの積極的な活用、地域冷暖房をはじめとした地区・街区単位でのエネルギー利用が図られ、良好な環境と経済活力が両立した環境負荷の少ない市街地が形成されている。
・拠点相互が、充実した公共交通ネットワークで結ばれることにより、エネルギーの利用効率が高い拠点群から成る、高度な利便性と効率性を備えたセンター・コアが形成されている。
・三環状道路をはじめとした広域交通ネットワークの整備により、都心部に流入する通過交通が減少し、CO_2排出量の削減など環境負荷の低減が実現している。

〇水と緑の回廊で包まれた都市空間の創出

・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が形成されている。
・河川や運河などの水辺では、水辺空間の再生が進むとともに、水辺に面した魅力ある街並みが形成され、良好な水辺環境と潤いのある快適な都市空間が形成されている。

〇歴史と文化をいかした都市空間の形成

・都市開発を通じて、首都東京にふさわしい美しく風格ある景観が形成されている。
・江戸時代以来蓄積されてきた、歴史的・文化的資源をいかした都市づくりが進められ、世界に誇れる魅力ある都市空間が形成されている。

（2）東京湾ウォーターフロント活性化ゾーンの特性・将来像

＜特性＞

本ゾーンは、センター・コア再生ゾーンに隣接し、隣接県とも連続する東京湾の広大な水辺空間に位置するゾーンである。本ゾーンには、羽田空港や東京港、東京湾岸道路など、広域交通インフラの整備が進んだ東京の交通・物流の拠点が形成されている。

また、産業構造の変化に伴う工場などの土地利用転換や埋立てにより土地が創出されており、都心に近接した臨海部は特定都市再生緊急整備地域となっている。

羽田新拠点では、空港の更なる機能強化や国際化の推進が図られるとともに、羽

田空港跡地のまちづくりが具体化している。

＜将来像＞

〇世界に開かれた国際都市東京の充実

・羽田空港の更なる機能強化と国際化及び空港アクセスの強化が図られるとともに、空港跡地のまちづくりが実現し、国際競争力の向上に資する機能が発揮されている。

・オリンピック・パラリンピック競技大会開催を推進力として、現在の高度な都市機能を活用しながら、公共交通ネットワークの更なる充実やユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりが進んでいる。

・東京港及び物流施設の整備とともに、首都高速湾岸線、環状第２号線、東京外かく環状道路（東名高速以南）などによる広域交通ネットワーク・物流ネットワークの形成及び都心部へのアクセス強化が進んでいる。

〇アジアなど世界との交流や食の魅力の発信

・臨海部の立地特性をいかし、国際的な産業・ビジネス空間が形成されるとともに、新たな産業・ビジネスの創造や国際的な技術交流を促す、職・住・学・遊のバランスのとれた複合的な市街地が形成されている。

・豊洲新市場に併設する千客万来施設の整備により国内外から人が集まり、食の魅力を体感できる市場ならではのにぎわいにあふれるエリアが形成されている。

〇環境共生型都市づくりによる新たな拠点形成

・「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が形成されている。東京湾の海風をいかし、都心部のヒートアイランド現象の緩和につながる「風の道」が確保されている。

・最先端の省エネルギー技術による地球温暖化対策の取組、再生可能エネルギー・未利用エネルギーの積極的な活用の促進などにより持続可能な都市づくりが進められ、災害に強く安定したエネルギー供給が確保されている。

〇魅力とにぎわいのある拠点づくり

・大型客船が停泊できる埠頭（ふ）の整備、ＭＩＣＥ機能の強化、宿泊施設の整備などが図られ、国内外からの来街者をもてなす国際観光拠点が形成されている。

・魅力とにぎわいのある水辺の拠点や舟運ネットワークの形成などが図られ、都民や来街者に親しまれる水辺が形成されている。

・水辺の眺望をいかしつつ、緑豊かでゆとりと潤いに満ちた都市空間や街並みが形成されている。

・オリンピック・パラリンピック競技大会の選手村が立地した晴海地区では、都心に近接した魅力的な住宅市街地が形成され、持続可能な都市居住の先駆的なモデルとなっている。

（3）都市環境再生ゾーンの特性・将来像

＜特性＞

本ゾーンは、センター・コア再生ゾーンに隣接し、周辺区部及び隣接市を包含するリング状のゾーンである。住宅地を主体としつつ、地域の中心拠点として、にぎわいを見せる個性的なまち、河川・農地・大規模な公園などによる潤いのある水と緑に恵まれたまち、産業と生活が調和したまちなど、多様な表情を有している。

一方で、本ゾーンは戦後の経済発展に伴い急激に市街化が進行したことにより、山手線外周部から環状第７号線沿いに木造住宅密集地域が広範に分布しており、高度経済成長期に建設された大規模団地などでは、居住者の高齢化が進み、活力の低下が懸念されている。

日暮里・舎人ライナーやつくばエクスプレスが開業し、沿線の交通利便性の向上に伴い、これらの駅周辺や沿線では新しい市街地が形成されている。

＜将来像＞

〇生活機能が集積した誰もが暮らしやすいまちづくり

・乗換えや乗車人員の多い主要駅などを中心とした生活拠点では、駅周辺のまちづくりによって、業務、商業、文化、交流、医療福祉などの生活機能の集積が進んでいる。

・より身近な駅や、大規模団地の中心などでは、特徴ある商店街やコミュニティインフラが整った生活中心地が形成されている。

・生活拠点や生活中心地では、都市基盤や鉄軌道などの既存の公共交通ネットワークに支えられ、駅周辺のユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりにより、高齢者や障害者を含むすべての人が徒歩や公共交通を利用して暮らすことのできる生活圏が形成されている。

〇木造住宅密集地域の安全性の確保

・木造住宅密集地域の改善を図るための重点的・集中的な取組により、市街地の不燃化や耐震化、延焼遮断帯や避難路・救援路となる特定整備路線の整備が進み、地域の防災性が向上している。

〇水と緑のネットワークの形成

・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、屋敷林などが保全され、水と緑のネットワークが形成されており、都民のレクリエーションの場としても提供されている。

〇豊かな住環境の形成

・生活拠点や生活中心地を取り巻く低中層の住宅市街地では、空き家の活用や高経年マンションの再生が進むなど、良好な居住環境が形成されている。

・地域に必要な都市基盤である道路や公園、河川・下水道などの整備や予防保全的な維持管理がなされ、防災性を備えたゆとりある住環境が形成されるとともに、市街地の中心部からバリアフリー化が進み、高齢者などが外出しやすく、住み慣

れた地域で自立して暮らすことのできる環境が整備されている。

・高度経済成長期に建設された大規模団地などでは、更新に伴い、地域の課題に対応した日常の買い物、子育て支援、高齢者福祉などの機能導入、バリアフリー化などが進み、地域活力やコミュニティの維持・向上が図られ、安全・安心な質の高いまちが実現している。

・河川沿いでは、調節池機能を流域間で相互利用できる広域調節池などの整備に併せて河川と下水道とが連携した取組が進み、都市型水害に対する安全性が向上している。

〇緑豊かで潤いのある良好な景観の形成

・幹線道路や河川などの整備に伴う緑の創出に併せて、地区計画などの一層の活用により、沿道の緑化やスカイラインの調和などが図られ、緑豊かで美しい街並みが形成されている。

・大正時代から昭和初期にかけて一体的に開発された落ち着きある住宅地では、敷地規模が維持され、緑豊かな潤いのある景観が保全されている。

（4）核都市広域連携ゾーンの特性・将来像

＜特性＞

本ゾーンは、都市環境再生ゾーンと西多摩の山間部を中心とした地域に挟まれている。八王子や立川などの核都市を中心に、多様な都市機能が集積しており、丘陵地などには豊かな住環境を有する住宅地や緑が広がっている。大学、研究機関、先端技術産業などが数多く立地し、産学公の連携が進んでいる。

また、消費地への近接性をいかした都市農業も行われている。

核都市における都市機能の集積、首都圏中央連絡自動車道の整備による都県境を越えた結び付きや産業立地などが進んでおり、多摩都市モノレールにより、核都市間などのアクセス性も向上している。

＜将来像＞

〇活力ある多摩の拠点育成

・核都市では、都市基盤の整備や市街地整備が計画的に進められ、業務・商業・医療福祉、文化、交流など、多様な都市機能の集積により地域の魅力や利便性の向上が図られ、周辺の住宅地とともに職住が近接する自立した圏域が形成されている。

・乗車人員の多い駅などを中心とした生活拠点では、業務、商業、医療福祉、子育て支援などの機能と中高層住宅が複合した、誰もが集積のメリットを享受できる暮らしやすい市街地が形成され、その周辺では、質の高い住環境や魅力のある街並みを備えた低中層住宅地が形成されている。

・より身近な駅や、幹線道路沿道の市街地、大規模団地の中心などでは、特徴ある商店街やコミュニティインフラが整った生活中心地が形成されている。

・生活拠点や生活中心地では、都市基盤や鉄軌道、バスなどの拠点間をつなぐ機動性の高い公共交通ネットワークに支えられ、高齢者や障害者を含むすべての人が徒歩や公共交通を利用して暮らすことのできる生活圏が形成されている。
・首都圏中央連絡自動車道や多摩南北道路など、広域交通インフラの充実により、都県境を越えた環状方向のネットワークが強化されている。
・首都圏中央連絡自動車道のインターチェンジ周辺では、物流拠点が整備され、東京都西南部の物資流通量増加に対応している。
・武蔵野の森総合スポーツ施設（仮称）及びその周辺は、多摩地域のスポーツ振興の拠点になっているほか、文化・産業・観光イベントにも活用される、にぎわいと交流の拠点となっている。

〇質の高い計画的な住宅地の整備

・高度経済成長期に建設された大規模団地などでは、更新に伴い、地域の課題に対応した日常の買い物、子育て支援、高齢者福祉などの機能導入やバリアフリー化などが進み、地域活力やコミュニティの維持・向上が図られ、安全・安心な質の高いまちが実現している。
・生活拠点や生活中心地を取り巻く低中層の住宅市街地では、敷地規模が大きく街並み景観にも優れた質の高い住宅地が形成されるなど、豊かな自然環境と調和した特徴ある住環境が形成されている。

〇産学公連携による産業立地の促進

・大学や研究機関、先端技術産業などの既存の集積をいかし、研究開発機能を持つ産業施設などの立地が進んでおり、センター・コアのビジネス拠点との連携や、都県境を越えた環状方向の広域連携が進み、アジアや国内他都市における生産拠点との交流が活発に行われている。また、アジアを代表する産業拠点として、多摩地域のイノベーションの創出が活性化している。

〇緑地や農地の保全と活用

・多摩川などの河川や国分寺崖線、玉川上水、市街地に残る屋敷林や農地などの緑の保全、公園や緑道の整備、河川の緑化などが進められ、水と緑の骨格が形成されている。
・農地の持つ多面的な機能をいかした都市づくりが進むとともに、尾根筋や丘陵斜面地の緑の保全などにより、人々が自然と触れ合う場が創出されている。

（5）自然環境保全・活用ゾーンの特性・将来像

＜特性＞

本ゾーンは、西多摩地域の山間部を中心とした地域と伊豆諸島及び小笠原諸島から成っている。多摩山間部は、秩父多摩甲斐国立公園や明治の森高尾国定公園などの自然公園が大半を占め、都心部に近接しながら豊かな自然が残された森林を有し、隣接県の山間部と一体となって水や環境を保全している。

また、日帰り登山やハイキングなどの観光ルートや天然温泉、奥多摩湖や渓谷などの景勝が人々に憩いを与えるなど多様な役割を担っている。島しょ地域は、豊かな海洋資源と独自の文化を有しており、自然体験型の観光を提供している。

＜将来像＞

〇豊かな自然をいかした東京圏のレクリエーションゾーンの形成

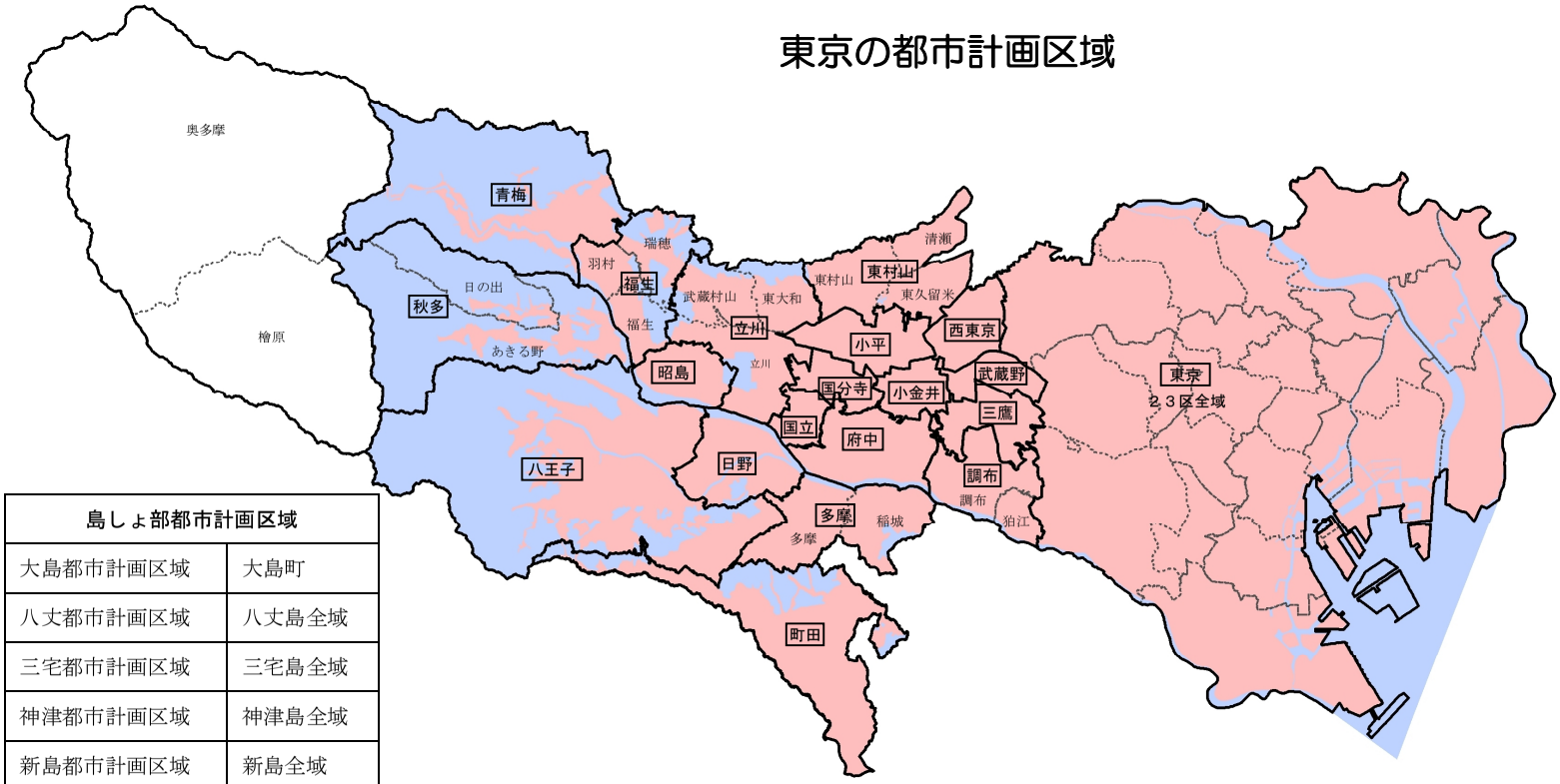
・多摩の山間部においては、都民や企業などの連携により、森林の保全が進むとともに、観光農園や林業体験、渓谷の自然と調和したレクリエーションなどの促進により、自然を学び体験する場が創出されている。

・島しょ部においては、恵まれた海洋資源や自然資源をいかした観光インフラの整備が進み、美しい海に囲まれた島の自然、気候・風土、固有の歴史・文化を伝える集落や地場産業など、島ごとの個性をいかした観光レクリエーションエリアが形成されている。

〇美しい森林の復活

・多摩の山間部などに残された自然林の保全や、針葉樹と広葉樹が調和した森づくりにより、水源の涵養（かん）や温室効果ガスの吸収、動物の生息域の保護など多面的な機能を発揮している。

東京の都市計画区域



島しょ部都市計画区域	
大島都市計画区域	大島町
八丈都市計画区域	八丈島全域
三宅都市計画区域	三宅島全域
神津都市計画区域	神津島全域
新島都市計画区域	新島全域
小笠原都市計画区域	父島・母島

市街化区域

市街化調整区域

［都市計画区域］
　市町村の中心市街地を含み、かつ、自然的社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案して、一体の都市として総合的に、整備、開発及び保全する必要がある区域を指定したもの（都市計画法第５条）
［区域区分］
　都市計画区域について、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために、市街化区域と市街化調整区域に区分すること。一般的に、「線引き」とも呼ばれる。
［市街化区域］
　都市計画区域のうち、既に市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域
［市街化調整区域］
　都市計画区域のうち、市街化を抑制するべき区域。農林漁業用の建物や、一定規模以上の計画的開発などを除き開発行為は許可されず、また、原則として用途地域及び市街化を促進する都市施設は定めないことになっている。

第３　区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針

１　区域区分の有無

東京都市計画区域については、都市計画法第７条第１項第一号イに基づき、区域区分を定める。

２　区域区分の方針

（１）市街化区域及び市街化調整区域の設定の方針

主要な河川と海面を除き、原則として全域を市街化区域とし、既成市街地の再整備を重点的に行う。

埋立地については、埋立事業の竣工に関する認可と事業などの進捗状況を踏まえて、適切な時期に市街化区域に編入する。

（２）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及び産業の規模

①本区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

年次 区分	2010 年	2025 年
都市計画区域内人口	8,946 千人	おおむね 9,152 千人
市街化区域人口	8,946 千人	おおむね 9,152 千人

②本区域における産業の就業構造を次のとおり想定する。

年次 区分		2010 年	2025 年
就業構造	第一次産業	7 千人　(0.1%)	7 千人　(0.1%)
	第二次産業	1,013 千人（17.0%）	1,003 千人（15.2%）
	第三次産業	4,946 千人（82.9%）	5,591 千人（84.7%）
	計	5,967 千人　(100%)	6,601 千人　(100%)

（注）2025 年の就業構造の推計値は、2005 年の国勢調査結果を基に推計

（３）市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

本区域における産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、2025 年時点で市街化している区域及び当該区域に隣接しおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次のとおり想定する。

年次	2010 年	2025 年
市街化区域面積	58,193ha	おおむね 58,193ha

第４　主要な都市計画の決定の方針

Ⅰ　主要な都市計画の決定の方針

都市計画区域マスタープランにおける７つの基本戦略を踏まえ、東京が目指すべき将来像を実現するための主要な都市計画の決定の方針を以下に定める。

１　土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

（１）主要用途の配置の方針

①住宅地

居住機能の充実、住環境の維持・改善、ゆとりある住宅地の形成など、地域の特性に応じた快適で良好な住宅地の形成を図る。

・環状第７号線の外側の地域では、計画的に整備された中高層住宅地を除き、低層及び低中層を主体とした住宅地を形成する。
・環状第７号線の内側の地域では、低層及び低中層の住宅地としての環境を保全すべき地域を除き、原則として中高層住宅地として誘導する。
・特に、センター・コア再生ゾーンでは、都市基盤とのバランスや周辺環境にも配慮しながら、計画的な土地の有効・高度利用により居住機能及びそれを支える生活機能を充実させ、職住近接を図る。このため、センター・コア再生ゾーンにおける住宅誘導の位置付けのある地区においては、特定街区、高度利用地区又は再開発等促進区を定める地区計画などを活用する。

②業務・商業地

・センター・コア再生ゾーンにおける中核拠点、生活拠点などの交通利便性が高いターミナル駅周辺、日常生活利便施設が集積した生活中心地、業務・商業機能を集積すべき幹線道路沿道などに、業務・商業機能を誘導し、地域特性に応じて業務・商業地の適切な形成を図る。
・中核拠点など業務・商業機能を重点的に集積すべき地区において、特定街区など都市開発諸制度などを活用し、業務・商業機能の育成・整備及び更新を進める。

③工業地

・産業機能が集積している区域や、産業機能の維持・増進・育成を図る区域については、工業系用途地域を適切に指定し、地域の活力を維持していく。
・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。

④複合市街地

・中核拠点周辺の市街地や幹線道路の沿道などでは、業務、商業、居住などの複合市街地の形成を図る。

・交通結節機能などをいかした大規模な土地利用転換などが見込まれる区域では、居住機能に加えて業務・商業、文化など多様な機能を積極的に誘導し、快適性を備えた拠点性の高い複合市街地の形成を図る。

⑤流通業務地

・本都市計画区域に散在する物流拠点を流通業務団地や幹線道路沿道などに集約し、併せて高度化を図る。

（２）中核拠点などの形成・育成の方針

①中核拠点及び都心周辺部など

〇中核拠点（都心、副都心、新拠点）

・中核拠点では、特定街区、高度利用地区又は再開発等促進区を定める地区計画などの都市開発諸制度、都市再生特別地区、市街地開発事業などを活用し、当該地区において育成すべき用途の誘導を図りながら、業務、商業、文化、交流、居住など多様な機能を備えたにぎわいと活力のある拠点へと機能更新する。

・中核拠点の周辺市街地では、地域特性に応じた秩序ある複合市街地を形成する。

都心（大手町、丸の内、有楽町、内幸町、霞ヶ関、永田町、日本橋、八重洲、京橋、銀座、新橋）

・都心では、街区の再編などと同時に、都心の生活基盤を支えるインフラなどの機能更新を進めるとともに、業務・商業機能などの集積したストックの機能更新を進め、業務機能の育成や質的高度化を図る。また、鉄道や道路などの交通基盤への影響などに配慮しながら、育成すべき用途の誘導を図り、都市機能の多様化や特色ある都市機能の育成を図る。これらの取組を通じて、風格や潤いのある都市景観の創出・形成を図っていく。

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）

・副都心では、基幹的な交通結節機能の強化、都市基盤の再編及び民間開発を一体的に進め、業務、商業、文化、交流などを中心に、生活情報、研究開発機能など、それぞれの地域特性をいかした機能の集積を図る。

・臨海副都心では、職・住・学・遊のバランスのとれた複合的なまちづくりを展開し、新たな機能を備えた先導的な拠点を形成する。

新拠点（品川、秋葉原、羽田）

・新拠点では、センター・コア再生ゾーンの機能を一層高めるために、都心や副都心と同様に、基幹的な交通結節機能の強化、都市基盤の再編及び民間開発を一体的に進め、多様な機能を備えた複合拠点として育成する。

・品川は、羽田空港アクセスの交通結節点であり、リニア中央新幹線の始発駅となることから、国内外の玄関口としてふさわしい多様な機能を集積させる。同時に、「風の道」の確保や、公園、緑地、運河などを活用した水と緑のネットワーク、下水再生水や下水熱の有効利用などにより、環境負荷を軽減するまちづくりを進める。
・羽田は、都心などから短時間でアクセスできる空港としての立地をいかすとともに周辺市街地との調和を図り、環境に配慮しながら、東京の国際競争力向上に資する拠点として、「羽田空港跡地まちづくり推進計画」などに基づき、産業、文化交流、宿泊などの機能を導入する。

〇都心周辺部（御茶ノ水、神田、湊、築地、勝どき、晴海、六本木、虎ノ門、田町、芝浦、浜松町、竹芝、豊洲など）

・都心周辺部では、活力ある複合市街地の形成、大規模土地利用転換や街区再編による計画的な市街地の形成、中高層化による居住機能の維持・向上を図るため、周辺市街地との調和に配慮しながら、都市開発諸制度などにより民間の活力をいかした機能更新を図る。
・都心周辺部の住宅地では、職住が近接した都市づくりを推進するため、地域特性に応じ、中高層住宅を中心に配置する。

〇職住近接ゾーン（都心・都心周辺部を取り巻き副都心との間に展開するゾーン）

・職住近接ゾーンでは、公共交通の利便性をいかしながら、地域特性に応じて、大規模土地利用転換や歴史・景観資源をいかしたまちづくりを進め、安全で快適な住宅市街地や住・商・工などの調和がとれた複合市街地など、特色ある市街地を形成する。都市開発諸制度、市街地再開発事業、街区再編まちづくり制度などを必要に応じて活用し、土地の高度利用を進める。

②生活拠点、生活中心地

・商業系用途地域の指定や地区計画、街区再編まちづくり制度の活用などにより、交通結節点などを中心に商業をはじめ、地域の特性に応じて、業務、文化、交流、医療福祉などの生活機能などを集積し、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として、生活拠点の育成を図る。その周辺に居住機能を集積し、自動車に過度に依存しないで暮らすことのできるコンパクトなまちの形成を図る。
・より身近なコミュニティにおいて、特徴のある商店街やコミュニティインフラの整った生活の中心地として、生活中心地を整備する。このため、低容積率の商業系用途地域の指定や地区計画などにより、生活の質の向上につながるコミュニティインフラなどの集積を促進する。
・駅周辺で行う市街地開発事業などでは、東京都福祉のまちづくり条例などに即し、施設建築物などのバリアフリー化を行うとともに、駅施設と駅前商店街などの周辺施設との歩行者ネットワークを形成し、ユニバーサルデザインの視点に立った

まちづくりを促進する。

③拠点性の高い複合市街地

・交通結節機能などをいかした大規模な土地利用転換などが見込まれる地域、交通利便性の著しい向上が見込まれる駅周辺の地域などにおいては、再開発等促進区を定める地区計画をはじめとする都市開発諸制度、市街地再開発事業などの活用により、居住機能の充実を図るとともに、業務、商業、文化など交通利便性をいかした特色ある機能の集積を誘導しながら、区域の更新を進めるなど都市生活者にとって快適性の高い複合市街地の形成を図る。
・低未利用地や遊休地となっている国公有地、施設の建替えや更新時期を迎えている都有施設の土地を活用することにより、地域の防災性の向上などの観点に立った市街地整備を推進する。
・計画的な複合市街地の整備に当たっては、周辺への交通や環境、景観への影響に留意し、都市基盤整備と併せて段階的な土地利用転換などを誘導する。

（３）用途地域などに関する方針

用途地域などの見直しについては、原則、地区計画などにより目指すべき将来像を実現する上で必要となるまちづくりのルールを明確にした上で行う。あわせて、既成市街地の機能更新などを効果的かつ円滑に進めるため、都市計画事業などの進捗状況に応じ、適時適切に用途地域などを見直す。

その際、指定・変更は都が定める「用途地域等に関する指定方針及び指定基準」などに即して行うとともに、周辺の土地利用の状況や隣接する用途地域などの相互の関係に留意する。

（４）市街地における建築物の密度構成に関する方針

配置されたそれぞれの拠点や主要な用途については、地域の特性や道路など都市基盤の整備状況を考慮の上、次の方針に基づいた密度とする。

・都心は、国際的ビジネスセンター機能にふさわしい高密度とする。
・副都心及び新拠点は、各拠点の個性に応じた高密度とする。
・中核拠点周辺の複合市街地及び生活拠点は、中密度又は高密度とする。
・複合市街地（中核拠点周辺の複合市街地を除く。）は、周辺の市街地とも調和した地域特性などに応じた適切な密度とする。
・中核拠点周辺の住宅地は、職住が近接した市街地を形成するために中密度又は高密度とする。
・その他の住宅地は、前記住宅地の配置の方針に従って、地域特性にふさわしい密度とする。

注）ここでの密度の数値は、商業系市街地にあっては、おおむね、高密度とは容

積率700～1300%、中密度とは容積率400～600%、低密度とは容積率200～300%、住宅・工業系市街地にあっては、おおむね、高密度とは容積率400～500%、中密度とは容積率200～300%、低密度とは容積率150%以下を想定している。

（５）市街地における良好な居住実現の方針

①居住機能の充実

・センター・コア再生ゾーンでは、都市開発諸制度や市街地整備手法などの活用により、民間活力による質の高い開発や老朽化した住宅ストックなどの更新を促進し、居住機能の充実を図る。また、業務、商業、文化などに加え、子育て支援、医療福祉、教育など都心居住を支える生活機能の充実を図り、職住近接を推進する。

・おおむねセンター・コア再生ゾーン内で、居住機能の適正な配置を図るため高層住宅の立地を促進する区域では、高層住居誘導地区を指定し、利便性の高い高層住宅を誘導する。

②良好な住宅市街地の形成

・住宅市街地の開発整備の方針などに即し、市街地再開発事業、住宅市街地総合整備事業、木造住宅密集地域整備事業、公営住宅建替事業などにより、良質な住宅及び住宅地の供給と良好な市街地の開発整備を図る。

・良好な住環境の維持・向上を図るため、用途地域や高度地区、地区計画などの手法、街区再編まちづくり制度などを活用し、良好な街並みの形成や土地の有効利用による住宅供給や緑地の確保、道路の整備などを促進する。

・都営住宅の建替えなどにより用地を創出し、子育て・高齢者施設などの整備、民間事業者による住宅供給の促進、緑のネットワークの形成、防災都市づくりの推進、業務・商業機能の活性化など、地域特性に応じた様々なプロジェクトや施策の推進のために効果的に活用する。

・公社住宅の建替えにより創出した用地については、地域のまちづくりと連携しながら、子育て・高齢者施設の誘致や防災都市づくりに資する事業などへの活用、緑地・公園・道路の整備など、良好な住環境の形成と地域の防災機能の向上に資する活用を図る。

・狭小宅地化を防止するため、敷地面積の最低限度を積極的に定めていく。

・環境との共生を図るため、緑化率などを定める地区計画などを活用するとともに、省エネルギー、宅地内緑化、雨水浸透の促進など、環境に配慮した住宅の普及拡大を図る。

・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・促進を図ることにより、まちの魅力や地域の防災性を高めるとともに、地域の特性をいかした美しい街並みや良好な住環境を誘導する。

③良好な住宅ストックの形成

・安全性の向上や高齢化への対応を図るため、建築物の耐震改修の促進に関する法律などに基づき、建替えや大規模改修時の耐震改修などを促進するとともに、バリアフリー化や防犯機能も考慮した住宅の普及を図る。
・高経年マンションが多く存在する地域では、都市開発諸制度や市街地整備手法などを効果的に活用し、区と連携してマンションを取り込んだ都市開発などを誘導していく。なお、高経年マンションについては、建替えのみならず、敷地を売却するような再生方策についても活用を促していく。
・世代を超えて住み継がれるよう、良質で長期使用が可能な住宅の建設を促進するとともに、高い省エネルギー性を有するなど、環境に配慮した質の高い住宅ストックの形成を図る。
・公社住宅については、高齢化への対応など社会的な要請に的確に応えていくため、「公社一般賃貸住宅のストック活用基本方針」に基づき、一般賃貸住宅全体を建替えや住戸改善などのストック再生により効果的に活用する。

（6）市街地において特に配慮すべき土地利用の方針

①土地の高度利用に関する方針

・中核拠点などにおいては、商業、文化、交流機能など多様な機能が集積したにぎわいと活力ある質の高いビジネスセンターを形成するため、特定街区などの都市開発諸制度の活用により、土地の高度利用を図る。その際、地域特性に応じた育成用途の積極的誘導や公開空地の確保などを行う。
・都心などにおいては、特例容積率適用地区、特定街区、地区計画などを活用し、歴史的・文化的資源の保全・復元や街並みの再生に努めるとともに、市街地の更新により土地の高度利用を促進する。
・中核拠点を連結する幹線道路沿道では、地下鉄駅周辺や幹線道路の交差点などの土地の高度利用などに併せて、緑の軸やにぎわいのある空間を持った特色ある複合市街地を形成する。

②機能更新に関する方針

・都心周辺部などでは、居住機能を含む多様な機能が集積した複合市街地へと誘導すべき地区において、周辺市街地との調和に配慮しながら、民間の活力をいかし、都市開発諸制度などにより機能更新を図る。
・大規模な工場跡地などにおいては、土地利用転換の動きに迅速かつ適切に対応するため、再開発等促進区を定める地区計画により、地区全体の土地利用の方針や主要な公共施設などが担保されることを条件にその公共施設の整備水準に見合った容積率を詳細な建築計画が確定する前に明示することで、段階的な土地利用に対応した運用を行う。

・臨海部において、基本的に東京湾岸道路から内陸側では、機能配置に当たって品川埠頭などの港湾地域を除き土地利用の転換を誘導することで、多様な機能の集積を図り、水辺の魅力をいかしたにぎわいのあるまちづくりを進める。
・東京湾岸道路から海側の区域では、臨海副都心などまちづくりの方針が明らかな区域を除き、原則として工業地域又は工業専用地域を指定し、物流機能などを維持する。

（7）都市再生緊急整備地域、特定都市再生緊急整備地域における整備の方針

・「東京都心・臨海地域」、「秋葉原・神田地域」、「品川駅・田町駅周辺地域」、「新宿駅周辺地域」、「環状四号線新宿富久沿道地域」、「大崎駅周辺地域」、「渋谷駅周辺地域」など、都市再生緊急整備地域では、地域整備方針に基づき、地域に求められる多様な機能の充実や公共施設の整備などにより、高次な都市機能の集積及び居住環境の向上を図る。
・都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域については、都市再開発の方針に位置付けるとともに、都市再生特別地区を活用した優良な民間プロジェクトを誘導していく。
・特に特定都市再生緊急整備地域では、ハード・ソフトが一体となった国際競争力の強化に資する先進的なビジネス支援機能の導入や外国人も暮らしやすい居住環境の充実などを一体的に進めるとともに、震災などに対応できる防災機能の強化、自立・分散型かつ効率的なエネルギーシステムの導入などを誘導していく。

（8）市街化調整区域の土地利用の方針

①自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

・多摩川、荒川、江戸川などの河川については、道路沿いの緑や公園などと一体となって、水と緑の骨格を成すとともに、スーパー堤防の整備などによる親水空間として、また、河川敷においては自然と触れ合う貴重な都市のレクリエーション空間として維持・保全を行い、都市生活者の憩いの空間とする。

②秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

・臨海部において、公有水面の埋立免許が取得された区域については、埋立事業の竣工に関する認可と土地区画整理事業などの進捗状況を踏まえて、適切な時期に市街化区域に編入する。

２　都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

（１）交通施設の都市計画の決定の方針

①骨格的交通基盤の整備

〇空港

・首都圏の空港機能を強化するため、羽田空港の更なる機能強化と国際化を推進する。

・羽田空港の機能を最大限に発揮するため、交通アクセスの強化を推進する。

〇道路ネットワーク

・首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、東京外かく環状道路（東名高速以南)、第二東京湾岸道路などの整備を促進し、東京圏全体の広域幹線道路ネットワークを構築する。

・自動車交通を分散させ、著しい渋滞箇所の解消を図るため、①センター・コア再生ゾーンにおいては、環状第２、第３、第４、第５の１及び第６号線など、②東京湾ウォーターフロント活性化ゾーンにおいては、都心部をつなぐ幹線道路として、首都高速晴海線や環状第２号線など、③都市環境再生ゾーンにおいては、放射第５号線などをそれぞれ早期に整備を行うことで、道路ネットワークの形成を促進する。

・都市計画道路網の早期完成に向け、都市計画道路の整備方針を踏まえ、計画的・効率的に整備を推進する。同方針に定める優先整備路線に位置付けられなかった路線について、面整備など、まちづくりが具体化した場合には、順次、事業化を検討していく。また、都県境を越えた広域的な道路ネットワークを充実させるため、都県間の調整を図り、道路橋梁（りょう）などの整備を推進していく。さらに、今後、交通混雑の緩和、高度防災都市の実現、都市間の連携強化、通過交通の排除による地域の安全性向上などに資する道路ネットワークの形成を促進する。

・踏切を除却して道路ネットワークの形成を促進するとともに、交通渋滞や地域分断を解消し、地域の活性化などを図るため、「踏切対策基本方針」に基づき、連続立体交差事業などにより道路と鉄道との立体交差化を推進していく。

・主要な道路の整備などに併せ、安全で快適な歩道及び自転車走行空間の充実を図る。

〇公共交通ネットワーク

・通勤・通学時の混雑緩和、速達性の向上、空港・臨海部へのアクセスの強化や、東京が目指す都市構造などの観点から、計画的に鉄軌道の整備を推進する。

・経済活動の活性化と国際競争力の強化を図るため、リニア中央新幹線の大阪までの早期開業を促進する。

・快適で利便性が高い鉄軌道ネットワークの実現に向け、「運輸政策審議会答申第

18 号」で位置付けられた、地下鉄８号線、都営地下鉄大江戸線などの路線について、課題や今後の方向性などを検討するとともに、今後の鉄軌道ネットワークに関する国の動向を踏まえ、適切に対応していく。
・駅及び交通広場を含めた駅周辺の一体的な整備により、駅における交通結節点の機能強化やバリアフリー化を推進し、公共交通ネットワークの充実を図る。

②拠点機能を支える交通サービスの実現

・駅や駅周辺の一体的な整備により、交通機関相互の乗り継ぎの円滑化を推進する。また、エレベーターなどの整備や転落事故防止対策など、バリアフリー化や安全対策を必要な駅全てにおいて完了させるとともに、鉄道駅や観光地などにおける外国人のためのサイン案内など、ユニバーサルデザインの視点に立った交通施設の整備を促進する。
・中心市街地の活性化、環境負荷の低減、高齢化への対応などを図るため、地域交通として、既存公共交通との連携を図りながら、ＬＲＴやＢＲＴなど新たな交通システムの検討を進めるとともに、コミュニティバスの運行、バスレーンの設置、バス案内システムの充実などによりバス利用の利便性を高める。

③物流ネットワークの形成

・京浜三港の広域連携や東京港の整備推進を図り、国際的な港湾物流機能を強化する。
・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及び共同配送により、都市内物流の効率化を図り、市街地の中心部における歩行空間などの改善及び環境負荷の低減を促進する。
・環境負荷の低減を図るため、鉄道貨物駅や港湾・河川へのアクセス機能を向上させ、鉄道・水上輸送の利便性を高めるとともに、各輸送機関の相互の連携を強化するなど、モーダルシフトを促進する。
・首都圏の基幹市場と地域のニーズに対応する市場が相互に補完しながら、卸売市場全体のネットワークを図ることで、総合力を強化する。

（２）下水道及び河川の都市計画の決定の方針

①下水道

・合流式下水道から雨天時に放流される汚濁負荷を軽減するため、貯留施設の整備など、合流改善対策を推進する。
・将来にわたって安定的に下水を流す機能などを確保するため、下水道管、水再生センター、ポンプ所などの老朽化対策と併せて、雨水排除能力の増強や耐震性の向上などを効率的に図る再構築を推進する。
・東京湾における富栄養化の一因である窒素やリンの排出量を削減し、良好な水環

境を創出するため、水再生センターの高度処理施設などの整備を推進するとともに、電力使用量の削減に資する新たな技術の開発・導入を図る。
・下水道管の耐震化や、主要施設の耐震・耐水対策、自己電源の確保などを推進する。

②河川

・中小河川においては、「中小河川における都の整備方針」に基づき、河道の整備とともに、優先度の高い流域から、時間最大 75 ミリ、65 ミリの降雨に対応した調節池などの整備を進める。
・低地河川においては、高潮防御施設や江東内部河川の整備、堤防や水門などの耐震・耐水対策、スーパー堤防の整備などを推進する。

（3）その他主要な都市施設などの都市計画の決定の方針

①廃棄物処理施設・リサイクル施設

・一般廃棄物の適正処理及び再資源化を促進し、施設を効率的・安定的に運営していくため、広域的な視点で適正に配置するとともに、清掃工場や不燃ごみ処理施設などの施設整備を計画的に進める。
・産業廃棄物の適正処理及び再資源化を促進するため、スーパーエコタウン事業などにより優良な産業廃棄物処理施設の立地を促進する。

②卸売市場

・豊洲新市場については、周辺環境に配慮した地域のまちづくりに貢献する施設を建設する。

③一団地の住宅施設

・一団地の住宅施設の都市計画が指定されている大規模な住宅団地においては、地域に必要な道路及び公園の整備や緑の保全など骨格的な事項を定めた上で、原則として一団地の住宅施設の都市計画を廃止し、周辺地区の状況も勘案した地区計画等への移行を促進する。

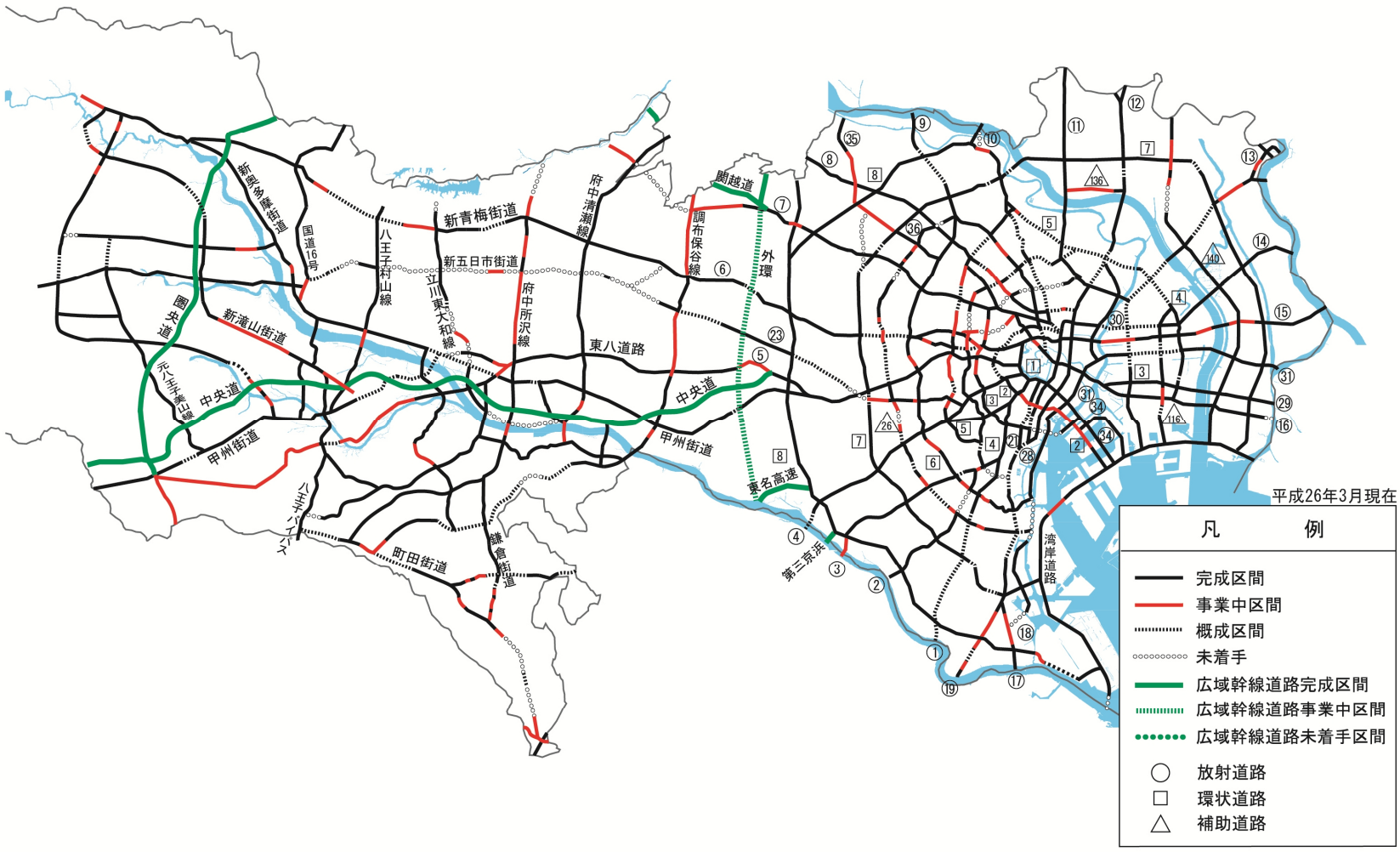
④地域冷暖房施設

・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有効利用することにより、エネルギーの効率化と大気汚染防止など、都市環境の改善を図るため、必要な施設の整備を進める。

⑤その他の都市施設

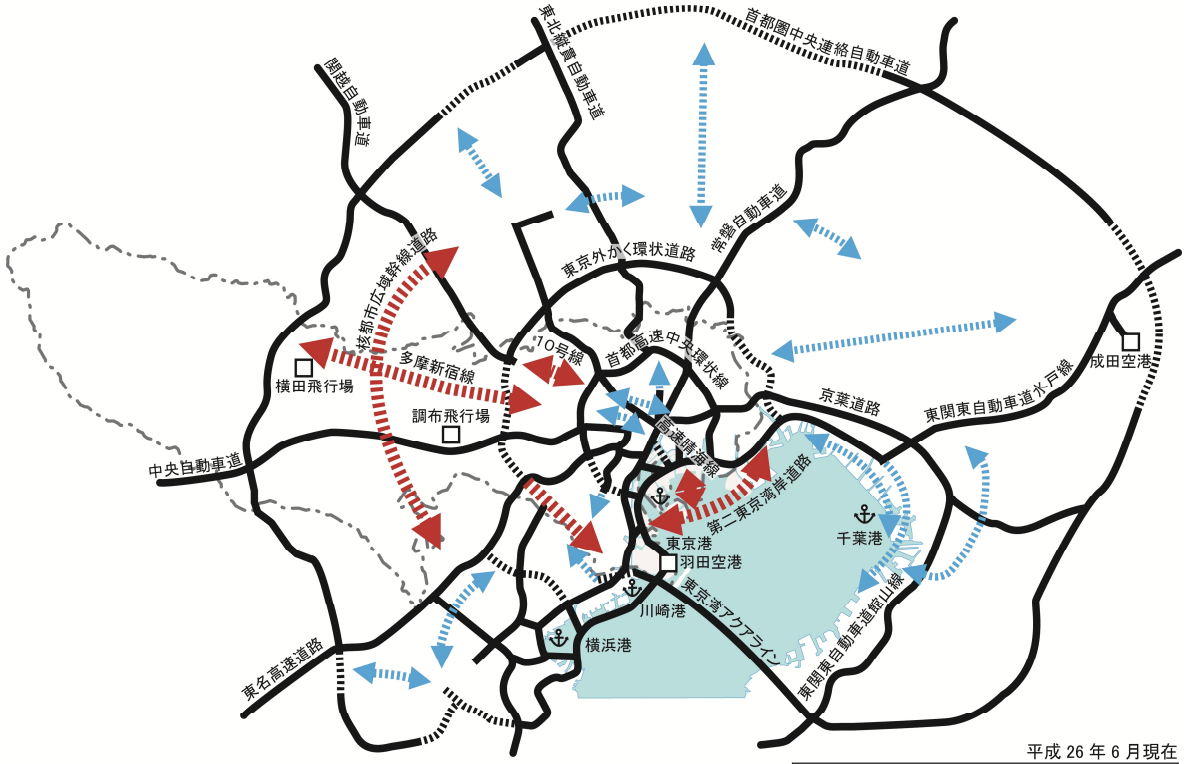
・不足傾向にある火葬場などの都市施設については、地域の特性に配慮しながら整備を検討する。

東京の主要な幹線道路網



（参考附図－６）

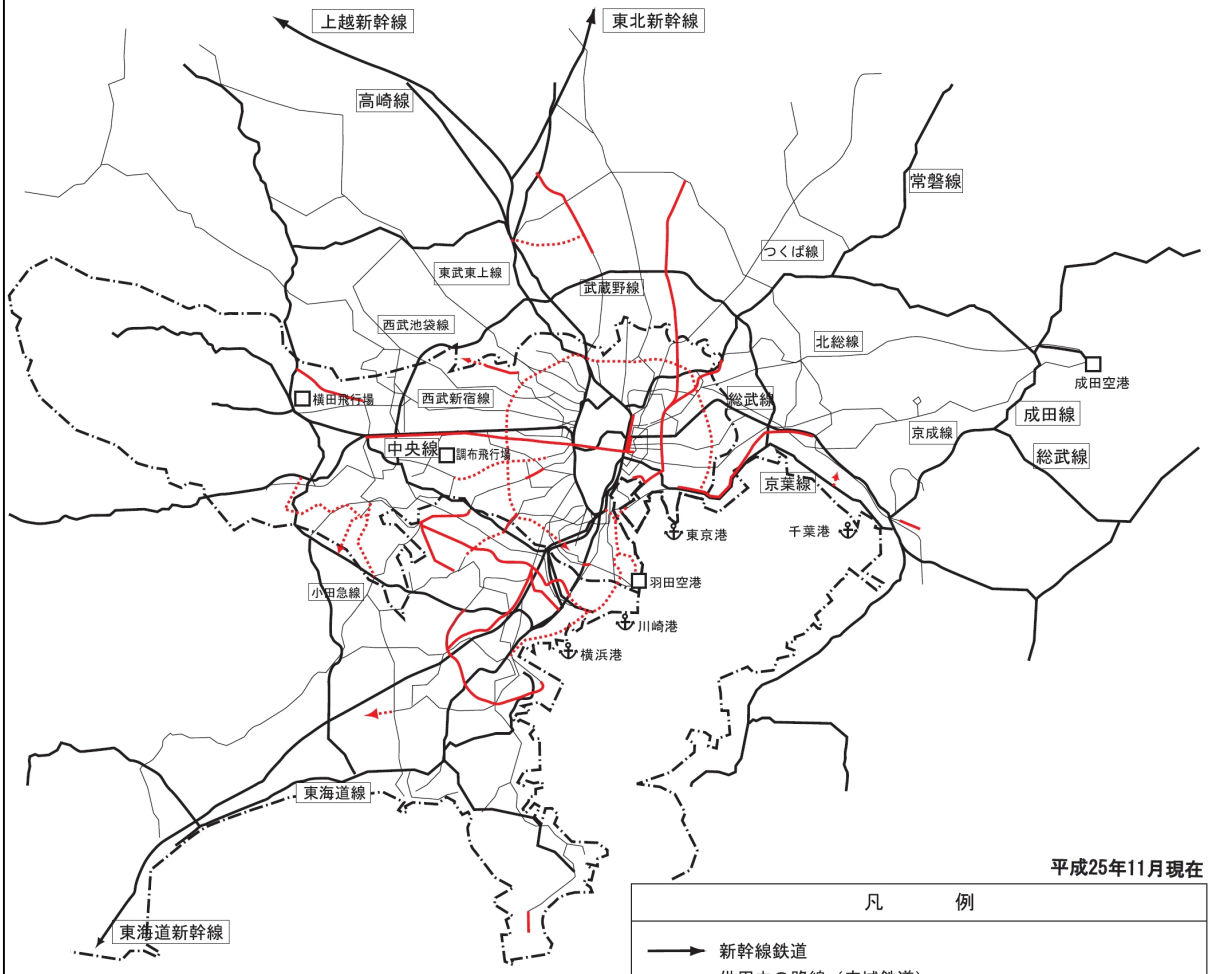
高速道路ネットワーク



平成 26 年 6 月現在

凡　例	
━━	供用中
┅┅	事業中又は都市計画決定済み
◀┅▶	検討路線
◀┅▶	構想路線
□	空港・飛行場
⚓	港湾

東京圏の鉄軌道



平成25年11月現在

凡　例	
―→	新幹線鉄道
――	供用中の路線（広域鉄道）
――	供用中の路線（その他の鉄軌道）
――	整備を推進すべき路線（新設、複々線化等）注1)
┈→	今後整備について検討すべき路線（新設、複々線化等）注2)
□	空港・飛行場
⚓	港湾

注1）運輸政策審議会答申第18号のA1、A2路線のうち未整備の路線を表示
注2）運輸政策審議会答申第18号のB路線を表示
注3）山手線内の供用中の地下鉄は除く。

３　市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

（１）市街地開発事業の決定の方針

①中核拠点などの整備

・中核拠点においては、都市機能の更新を通じて、地域特性に応じた機能の集積を図るため、市街地開発事業などによる複合開発を推進し、魅力とにぎわいのある拠点として整備する。また、地域特性を踏まえ、適切に駐車施設などを整備し、円滑な交通処理を図る。

・中核拠点周辺の市街地において、市街地開発事業などにより拠点的地域の整備を行う場合は、道路や駅前広場、公園などの都市基盤整備を行うとともに、市街地全体の質と魅力の向上を図る。

・生活拠点、生活中心地においては、交通の利便性をいかし、駅周辺の地区を市街地再開発事業、土地区画整理事業や住宅市街地総合整備事業などにより、商業、文化、医療福祉など多様な複合機能を備えるとともに、子育て支援施設、集会施設などコミュニティインフラをも備えた生活利便性の高い拠点として整備する。

・東京湾ウォーターフロント活性化ゾーンや都市環境再生ゾーンにおける工場跡地などで土地利用転換が見込まれる低未利用地は、その周辺地区も含めて市街地開発事業などにより、計画的に複合機能を備えた拠点などとして整備する。

・都市開発に当たっては、質の高い都市空間と統一された街並みを誘導するとともに、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、まちの魅力や防災性を高める。また、その後の適切な運営・管理を通じて、地域の価値の維持・増進を図っていく。

②安全な市街地の整備

・道路などの公共施設が未整備なままに老朽木造建築物が密集し、震災時に大きな被害が想定される木造住宅密集地域においては、「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」と連携し、従前居住者の居住の安定を確保しながら、市街地再開発事業や防災街区整備事業などにより、敷地や建築物の共同化を促進する。また、東京都建築安全条例に基づく防火規制区域や防災街区整備地区計画などの規制誘導策を効果的に組み合わせ、防災性を向上させる。

・鉄道駅周辺や主要な街道周辺で行われる市街地再開発事業などにおいては、地域の実情に応じて、避難施設や備蓄機能などを備えた防災上の拠点整備を図る。

・道路などの公共施設が未整備な地域は、地域の実情に合わせて土地区画整理事業、住宅市街地総合整備事業、地区計画などを活用し、公共施設の整備・改善を図りながら、良好な住環境の市街地を形成する。

・「土地区画整理事業を施行すべき区域」は、「周辺区部における土地区画整理事業を施行すべき区域の市街地整備のためのガイドライン」に基づき、土地区画整理事業のほか、地区計画など多様な手法を活用して地域の状況を踏まえた整備を促進する。

４　都市防災に関する主要な都市計画の決定の方針

（１）災害に強い都市の形成に関する方針

①災害に強い都市の形成に関する基本的な方針

・地震、津波、水害などの自然災害に対し、万全の備えを講じることにより、防災対応力を高め、安全な都市を形成する。大規模地震などの発生時においても、首都である東京の都市機能を維持し、行政や経済活動をはじめとした社会全体の動きを止めないよう、諸施策を展開する。

②災害に強い市街地の実現

・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、市街地火災の延焼を防止する骨格防災軸などの延焼遮断帯を形成する。
・「防災都市づくり推進計画」に位置付けられた整備地域内の主要な都施行の都市計画道路を「特定整備路線」として選定し、都市計画道路の整備に併せ、高度地区、防火地域などの指定や、沿道の用途地域などの機動的な見直しにより、沿道建築物の不燃化を促進し、延焼遮断帯の形成を加速させる。
・震災時において、避難場所や救出・救助の拠点となる公園・緑地の整備を推進し、地域の防災性の向上を図る。
・都営住宅などの建替えに併せて雨水の貯留・浸透施設を整備し、豪雨対策を実施するなど、地域の防災性の向上を図る。
・河川沿いの地区において、スーパー堤防の整備と市街地整備とを合わせて行うことにより、水辺の豊かな空間をいかした良好な住環境をつくるとともに、地域の防災性の向上を図る。

③耐震化の促進

・緊急輸送道路などの橋梁（りょう）や沿道建築物の耐震化を推進し、大地震の発生時に救急救命活動の生命線となり、緊急支援物資の輸送、復旧及び復興の大動脈となる道路の機能を確保する。
・橋梁（りょう）やトンネル、港湾や堤防施設、鉄道施設、ライフラインなどの耐震化を図り、災害時にも機能する都市施設を確保する。防災上特に重要な学校や病院、要配慮者が利用する社会福祉施設などの建築物については、重点的に耐震化を促進する。
・「防災都市づくり推進計画」に位置付けられた整備地域における木造住宅の耐震化の費用助成及びマンションに対する耐震アドバイザーの派遣や耐震化の費用助成により、建築物の耐震化を促進する。
・被災により周辺地域への影響が懸念されるマンションなどの耐震化を重点的に促進する。

④木造住宅密集地域の改善

・木造住宅密集地域整備事業などにより、主要生活道路や公園・広場などのオープンスペースを整備するとともに、建物の建替えによる共同化・不燃化を促進し、防災性の向上と住環境の改善を図る。
・特に重点的・集中的に改善を図るべき地区については、住民への積極的な働きかけなど、従来よりも踏み込んだ取組を行う区の申請に基づき、「不燃化推進特定整備地区（以下「不燃化特区」という。）」として指定し、地域の状況に応じた助成や固定資産税・都市計画税の減免措置などにより建物の不燃化を促進する。また、体制強化やノウハウ提供などにより区の取組を支援し、市街地の不燃化を強力に推進する。
・「不燃化特区」における整備プログラムの実施や「特定整備路線」の整備に際して、移転を余儀なくされる住民向けの移転先を確保するため、都営住宅、公社住宅、公有地などを積極的に活用するなど、関係権利者の円滑な住み替えや生活再建を強力に支援する。
・東京都建築安全条例に基づく防火規制区域が指定されるなど、建築物の不燃化を促進する区域については、狭小敷地での建替えなどに配慮し、建ぺい率、前面道路幅員による容積率低減係数及び道路斜線制限の勾配を地域特性に応じて適切に設定し、耐火性の高い建築物への建替えを促進する。
・広域的に見て防災上の重要度が高く、火災の延焼を防止する都市計画道路とその周辺地域について、街路事業に併せて、沿道建築物の共同化・不燃化を一体的に進め、延焼遮断帯や避難・救援路となる「特定整備路線」を整備することで、安全な都市を形成する。

⑤帰宅困難者対策の推進

・首都直下地震などの大規模災害の発生に備え、東京都帰宅困難者対策条例における自助・共助・公助の考え方に基づき、駅や大規模集客施設での利用者保護や一時滞在施設の確保など、都、国、区、民間事業者などの各機関が連携した取組を推進する。
・発災時における円滑な帰宅支援のため、災害時帰宅支援ステーションの拡充、都立公園などを活用した防災関連施設（トイレ、避難広場など）の整備を推進する。
・帰宅困難者対策を推進するため、都市開発の機会を捉えて都市開発諸制度や市街地開発事業などを活用し、備蓄倉庫や自家発電設備をはじめ、一時滞在施設の設置を促進する。
・都心や副都心などにおいて、地元区や民間事業者などと連携して大街区化を進めるなど、市街地の更新による耐震性の向上と併せて、オープンスペースや機能的な道路空間を創出し、市街地の防災性を向上させる。それとともに、更新される建築物に備蓄倉庫、自家発電設備、帰宅困難者の一時滞在施設などを備えること

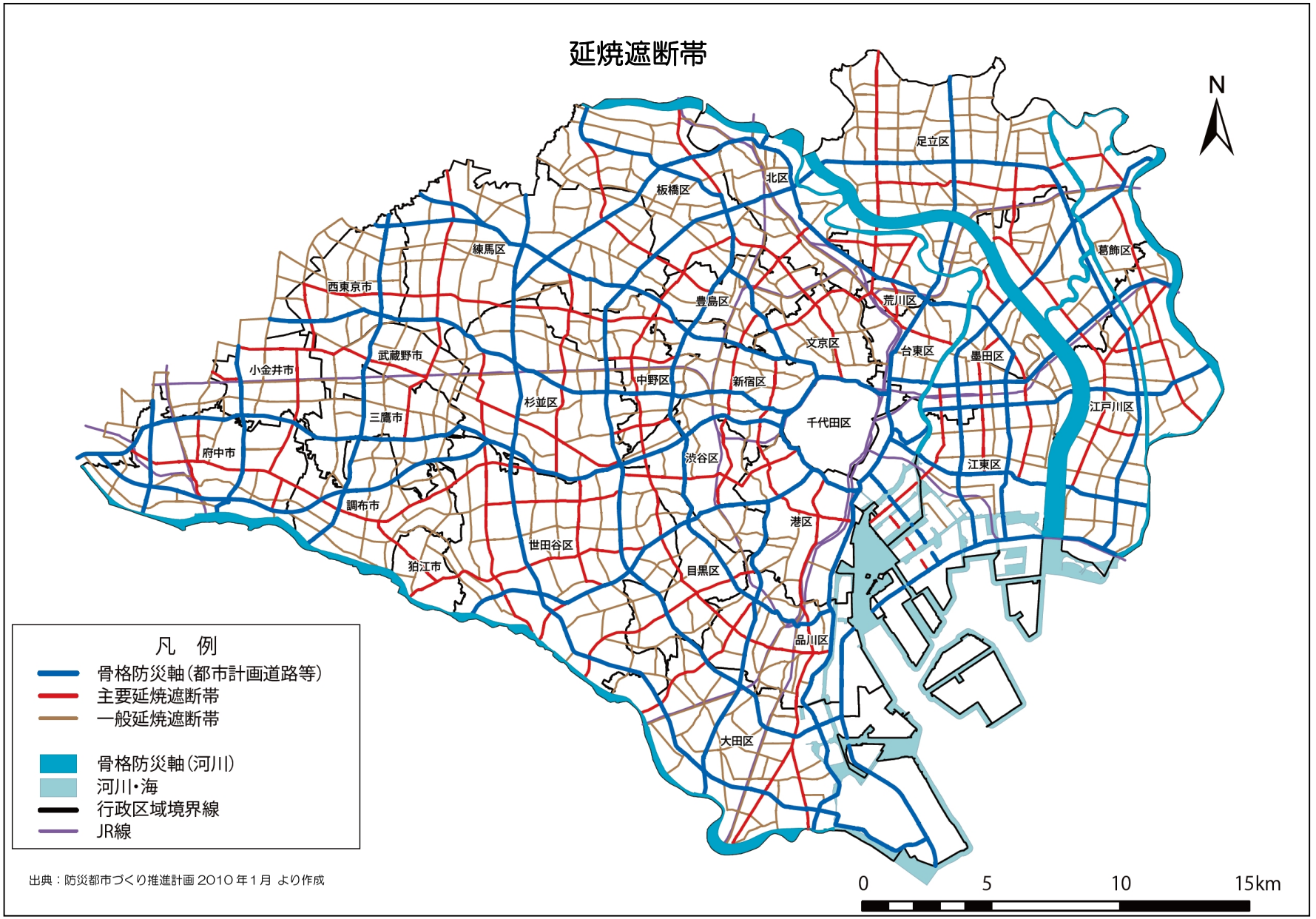
で、防災上の拠点を整備する。

（2）自立・分散型エネルギーの確保に関する方針

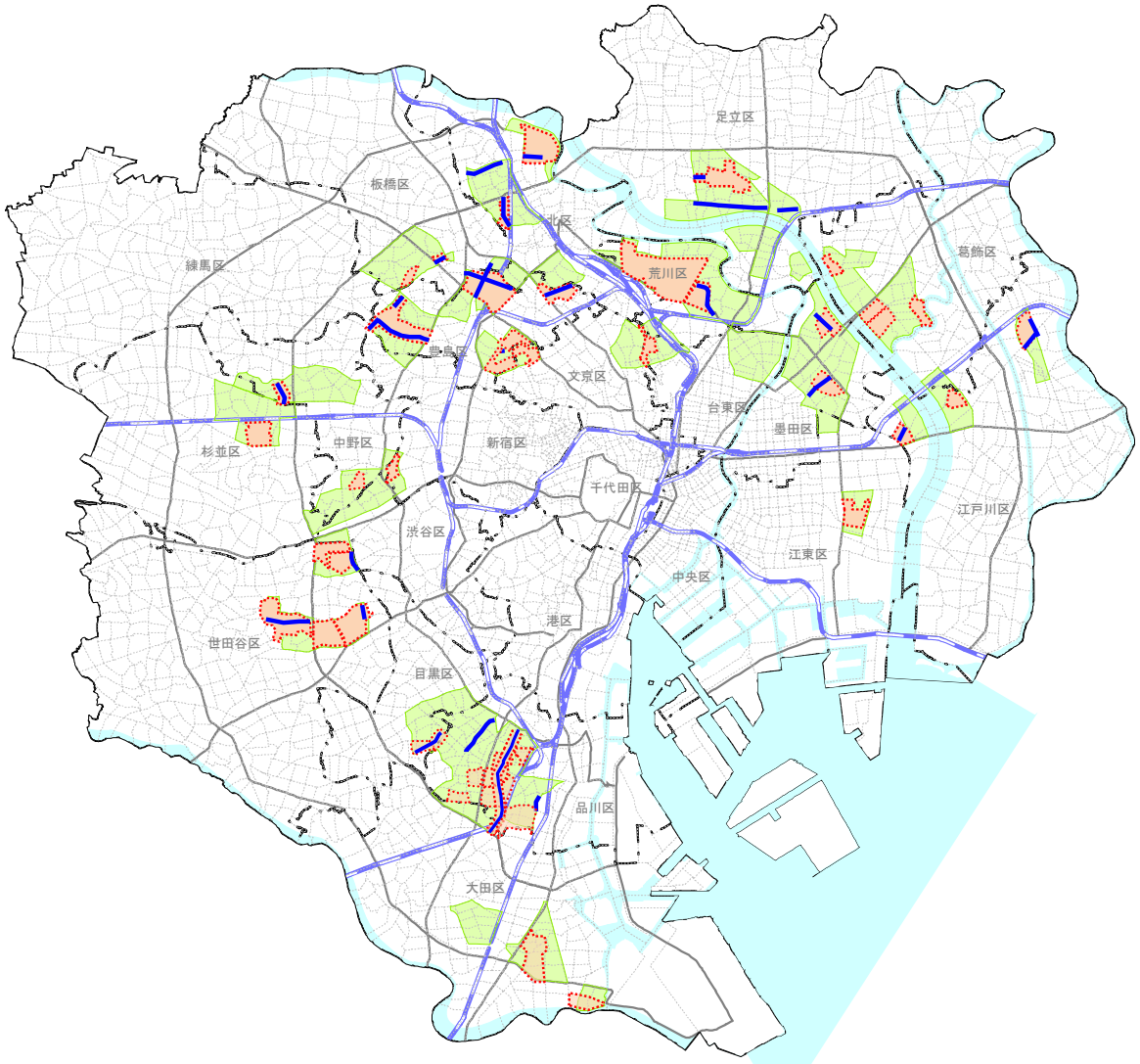
・発災後も都市機能を維持できるよう、多様な発電手段を用いた電力供給の安定化に向けた取組を促進する。
・特定都市再生緊急整備地域などにおける都市開発において、自立・分散型かつ効率的なエネルギーシステムの導入を促進し、災害時にも事業継続できる高度な防災性を備えた市街地の形成を誘導する。
・集合住宅において、太陽光発電設備やコージェネレーション設備などの自立型発電設備の設置を推進し、災害時にも生活継続に必要な一定の電力を確保するなど、エネルギーが途絶えない住宅の普及を促進する。

（3）水害に強い都市づくりに関する方針

・近年多発している局地的な集中豪雨などの対応を図るため、「東京都豪雨対策基本方針」に基づき、河川・下水道整備及び流域対策を着実に実施する。
・河川については、「中小河川における都の整備方針」に基づき、河道の整備とともに、優先度の高い流域から、時間最大 75 ミリ、65 ミリの降雨に対応した調節池などの整備を進める。
・東部低地帯においては、洪水や高潮、津波などに対する安全性の向上を図るため、高潮防御施設や江東内部河川の整備、堤防や水門などの耐震・耐水対策、スーパー堤防整備などを推進する。
・下水道については、特に浸水の危険性が高い地区を重点地区とし、下水道幹線やポンプ所などを整備することで、浸水被害を解消する。
・雨水の流出を抑える流域対策を強化するため、公共施設や民間施設において貯留浸透施設の設置を促進する。


延焼遮断帯
N
足立区
北区
板橋区
練馬区
葛飾区
西東京市
豊島区
荒川区
文京区
台東区
墨田区
小金井市
武蔵野市
中野区
新宿区
杉並区
江戸川区
三鷹市
千代田区
府中市
渋谷区
江東区
調布市
港区
世田谷区
狛江市
目黒区
品川区
大田区
凡　例
骨格防災軸（都市計画道路等）
主要延焼遮断帯
一般延焼遮断帯
骨格防災軸（河川）
河川・海
行政区域境界線
JR線
出典：防災都市づくり推進計画 2010 年１月 より作成
0
5
10
15km

不燃化推進特定整備地区及び特定整備路線



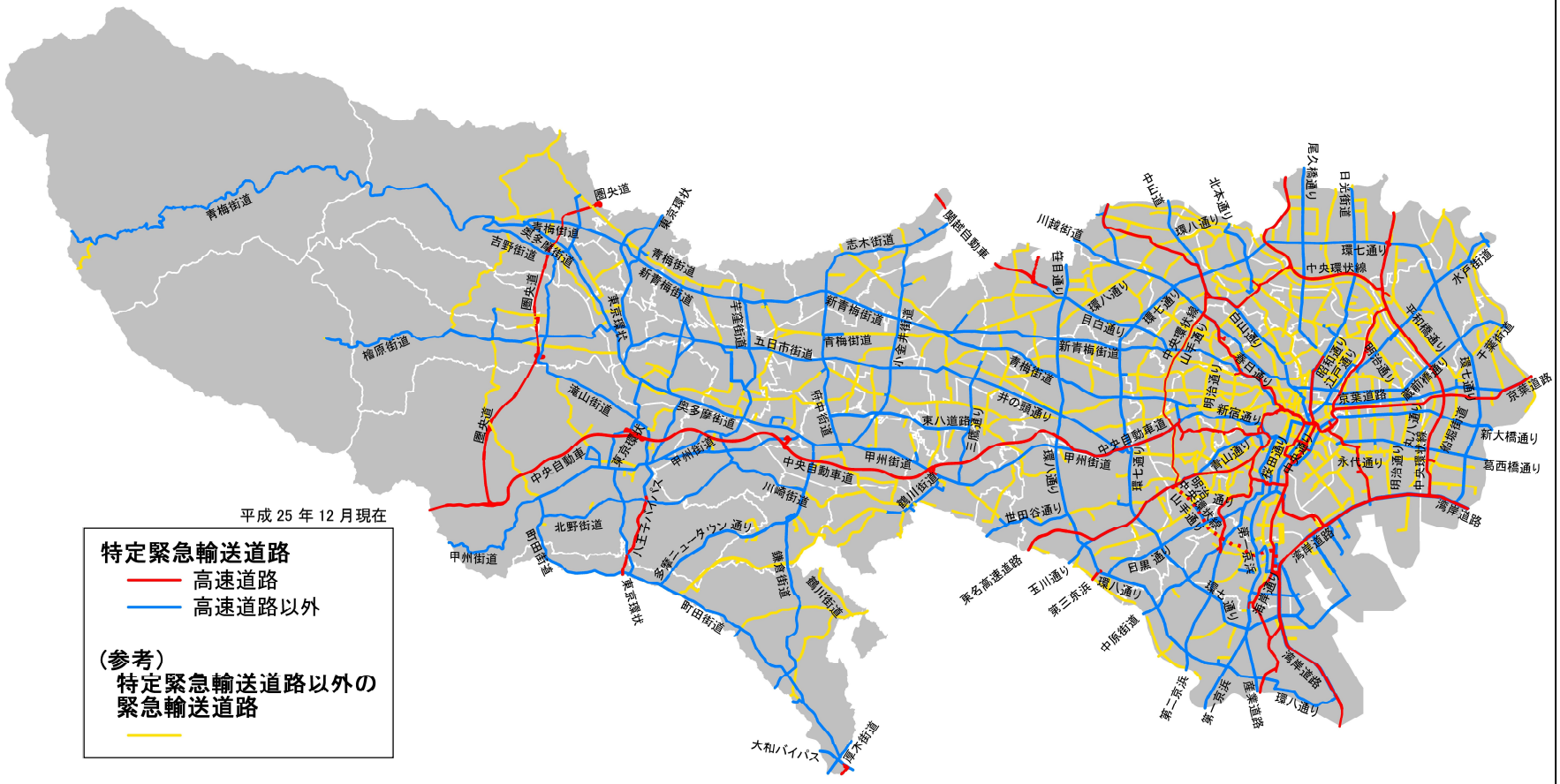
凡　例

- 不燃化推進特定整備地区（指定準備中の地区を含む）　（45地区 約2070ha）
- 整備地域　（約7000ha）
- 特定整備路線

出典：平成 26 年6月26日報道発表
木密地域不燃化１０年プロジェクト資料より作成

特定緊急輸送道路

（沿道建築物の耐震化を推進する道路）



平成 25 年 12 月現在

特定緊急輸送道路
- 高速道路
- 高速道路以外

（参考）
特定緊急輸送道路以外の緊急輸送道路

５　都市の低炭素化に関する主要な都市計画の決定の方針

（１）エネルギーの有効活用に関する方針

・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。

・エネルギーの有効活用に当たっては、エネルギーの需要家や供給者を含め、関係者が多岐にわたることから、その調整を図ることが重要である。まちづくりの計画の初期段階において、エネルギーの有効活用を促進するための方針を自治体が策定するなど、事業者の取組を促す環境整備を行うことで、都市の低炭素化を積極的に推進する。

・再生可能エネルギー発電施設などの設置に当たっては、周辺環境との調和に十分配慮し、計画的に導入を図る。

（２）環境負荷の少ない都市の形成に関する方針

・三環状道路などの広域交通ネットワークの整備による、都心部などへの通過交通の流入抑制、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CO_2排出量を削減する。

・環境負荷の少ない交通体系を実現するため、パーク・アンド・ライドや駐車マネジメントの取組、集約的な駐車施設の検討、自転車利用の促進やオフピーク通勤の推進など、ＴＤM施策の導入を促進する。

・歩行者、自転車、自動車のそれぞれが安全で快適に行き交うことができる道路空間を確保するとともに、環境負荷の少ない交通手段として見直されている自転車の利用促進を図る。

・CO_2の吸収源である既存の緑を保全するとともに、都市計画公園・緑地の整備及びまちづくりと併せた緑の保全や創出を推進する。

・ヒートアイランド現象を緩和するため、建築設備から排出される人工排熱の低減、熱の有効利用による都市排熱の低減、公園・緑地の整備、建築物や敷地などの緑化を促進するとともに、道路の遮熱性舗装や保水性舗装の整備などの対策を推進する。

６　自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

（１）公園などの整備に関する方針

①緑の骨格を形成する公園などの整備

・広域的に連続した緑を持つ崖線や河川、用水沿いなどにおいて、緑の連続性を確保する公園・緑地を配置する。

・緑の骨格を形成するため、「都市計画公園・緑地の整備方針」に位置づけた水と緑のネットワークの形成に資する公園・緑地の整備を推進する。

②震災時の避難場所となる公園などの整備

・東京の防災機能の強化を図るため、震災時の避難場所や救出・救助活動の拠点となる公園・緑地、都市型水害の軽減などに寄与する公園・緑地について、「都市計画公園・緑地の整備方針」に基づき整備を重点的に推進する。

・環状第７号線周辺などに救出・救助活動拠点となる大規模公園の整備を推進する。

・震災時に広域的な避難場所となる 10ha 以上の公園・緑地を３㎞ 圏域で配置する。

・防災活動の拠点や一時集合場所となる身近な公園などを、誘致距離 250m 以内を目途に配置する。特に、木造住宅密集地域とその周辺については、重点的に配置する。

・河川・道路などとともに、延焼遮断帯又は避難経路として機能する公園・緑地を配置する。

③民間との連携

・民間事業者が都道府県知事の認可を受けて都市計画事業を施行する特許事業を活用した都市計画公園・緑地の整備や、民設公園制度を活用した公園的空間の確保を図る。

・センター・コア再生ゾーン内の都市計画公園・緑地の未供用区域において、民間都市開発と連携したまちづくりの中で緑地を創出し、地域の防災性の向上や緑豊かな都市空間の形成など、公園機能の早期発現を図る。

④環境の保全

・環境負荷を低減し、自然と共生する都市環境を形成するため、ヒートアイランド現象の緩和や生物多様性の保全など、良好な環境の確保に資する公園・緑地の整備を推進する。

・河川沿いに風の通り道となる緑地を配置するとともに、臨海部に大規模な緑地を創出し、東京湾からの風を市街地に呼び込み、快適な都市空間の形成を図る。

⑤快適で質の高い生活環境の創出

・人々に潤いと安らぎを与える快適で質の高い生活環境を創出するため、身近な自

然とのふれあいや散策、スポーツ、文化活動など、多様なレクリエーションの場となる公園・緑地の整備を推進する。
・日常的なレクリエーションに対応するとともに、子供や高齢者が安心して楽しむことができる身近な公園・緑地を、多様な世代が自宅から容易に移動できる範囲に配置する。

⑥都市の魅力の向上
・にぎわいや観光の拠点の形成、地域の個性の醸成、美しい景観の創出などにより、東京の魅力の向上を図るため、江戸から続く歴史や文化、特色ある自然などを継承する公園・緑地の整備を推進する。

（2）緑の保全に関する方針
①骨格となる水と緑の保全
・崖線や河川、用水沿いの緑など、広域的な連続性を持つ緑を、東京の緑の骨格として、計画的・重点的に保全する。
・「緑確保の総合的な方針」で位置付けた、将来にわたって確保することが望ましい緑について、特別緑地保全地区や都市計画緑地などの制度の活用により戦略的に保全する。

②市街地に残された貴重な緑の保全
・崖線の緑や屋敷林など、都市において良好な自然環境を形成している緑地を、特別緑地保全地区などの指定により保全する。
・良好な自然的景観を形成している土地のうち、土地利用計画上、都市環境の保全を図るため風致の維持が必要な区域について、風致地区の指定により都市環境と良好な景観を保全する。
・良好な都市環境の保全のため、生産緑地地区の指定を拡大していくとともに、農地や屋敷林などが一体となった農のある風景を保全・育成していく。
・里山や屋敷林、街道沿いの樹林地など地域の歴史・文化を伝える緑を、地域を特徴づける郷土の緑として保全する。

（3）まちづくりにおける緑の保全・創出に関する方針
・緑化率に応じた容積率の緩和を行う制度を活用し、大規模な建築計画の開発区域内の緑の保全や緑化増進を誘導する。
・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・荒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、広がりと厚みのある緑

のネットワークを形成していく。

・緑化率の最低限度を定める地区計画などを効果的に活用し、まちづくりによる緑の創出を誘導する。

・市街地に緑が不足している地域などにおいて、緑化地域の指定などにより建築物の敷地内緑化を促進し、良好な都市環境の形成を図る。

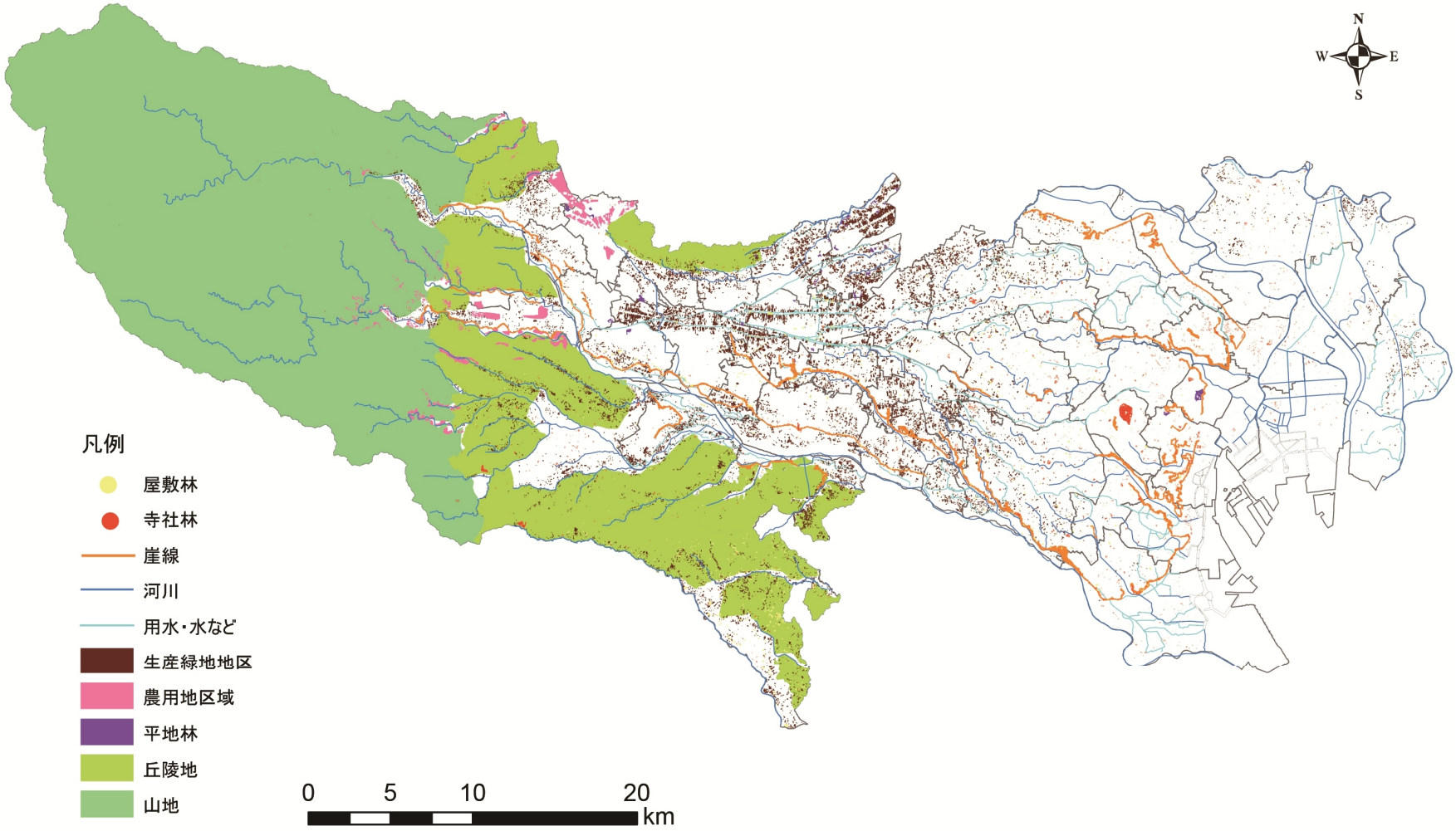
おおむね 10 年以内に整備する主な公園・緑地位置図



出典：都市計画公園・緑地の整備方針（改定）2011 年 12 月より作成

緑の系統図

（都市に残る貴重な緑の保全）



出典：緑確保の総合的な方針 2010 年５月より作成

７　都市景観に係る都市計画に関する方針

（１）景観の形成に関する基本的な方針

・区市町村の区域を越えて広域的に都市としての魅力を高めるため、都全域を景観計画区域として定め、首都にふさわしい景観を形成する。

・東京全体から見て、特に景観構造の主要な骨格となっている地域や、共通の景観特性を持ち、ある一定の広がりを持った地域を景観基本軸等として定め、広域的に調和のとれた景観の形成を図る。

・区においては、都の景観計画との整合を図りつつ、地域特性をいかしたよりきめ細かな取組を行うこととする。

（２）風格ある景観の形成に関する方針

・皇居周辺においては、内濠の緑や水辺など皇居周辺の優れた景観を保全するとともに、それらと調和した良質な建築デザインを積極的に評価し、首都東京の顔にふさわしい景観を形成する。

・国会議事堂、東京駅丸の内駅舎など、首都東京の象徴性を意図して造られた建造物を中心に、これらの周辺で計画される開発では、風格ある街並みと調和した景観を誘導する。

・文化財庭園等景観形成特別地区（浜離宮恩賜庭園、旧芝離宮恩賜庭園、清澄庭園、新宿御苑、小石川後楽園、六義園、旧岩崎邸庭園、旧古河庭園）は回遊しながら眺望を楽しむことのできる魅力ある歴史的な景観資源となっている。これらの地区について、「東京都景観計画」との整合を図りつつ、庭園内部からの眺望を意識した景観を誘導することにより、庭園などの魅力の向上を図る。

・特定都市再生緊急整備地域などの都市再生が進む地域では、風格、潤い、にぎわいのある街並みを形成するよう誘導し、都市活力の維持・発展とともに、新たな個性や魅力ある景観を創出する。

・「隅田川景観基本軸」の区域は、古くからのにぎわいある文化や、歴史的建造物をいかしながら、都市再生を進めていく。同時に、連続する川の水面の眺望と開放感ある隅田川の景観がいきる街並み景観の形成を図る。

・「臨海景観基本軸」の区域においては、海と後背地に広がる都心景観をいかし、東京の玄関口としてふさわしい風格ある景観の形成を進める。

・「水辺景観形成特別地区」においては、水辺をいかした観光まちづくりと連携し、東京を訪れる人に印象的で魅力的な景観の形成を進める。

（３）水や緑と調和した景観の形成に関する方針

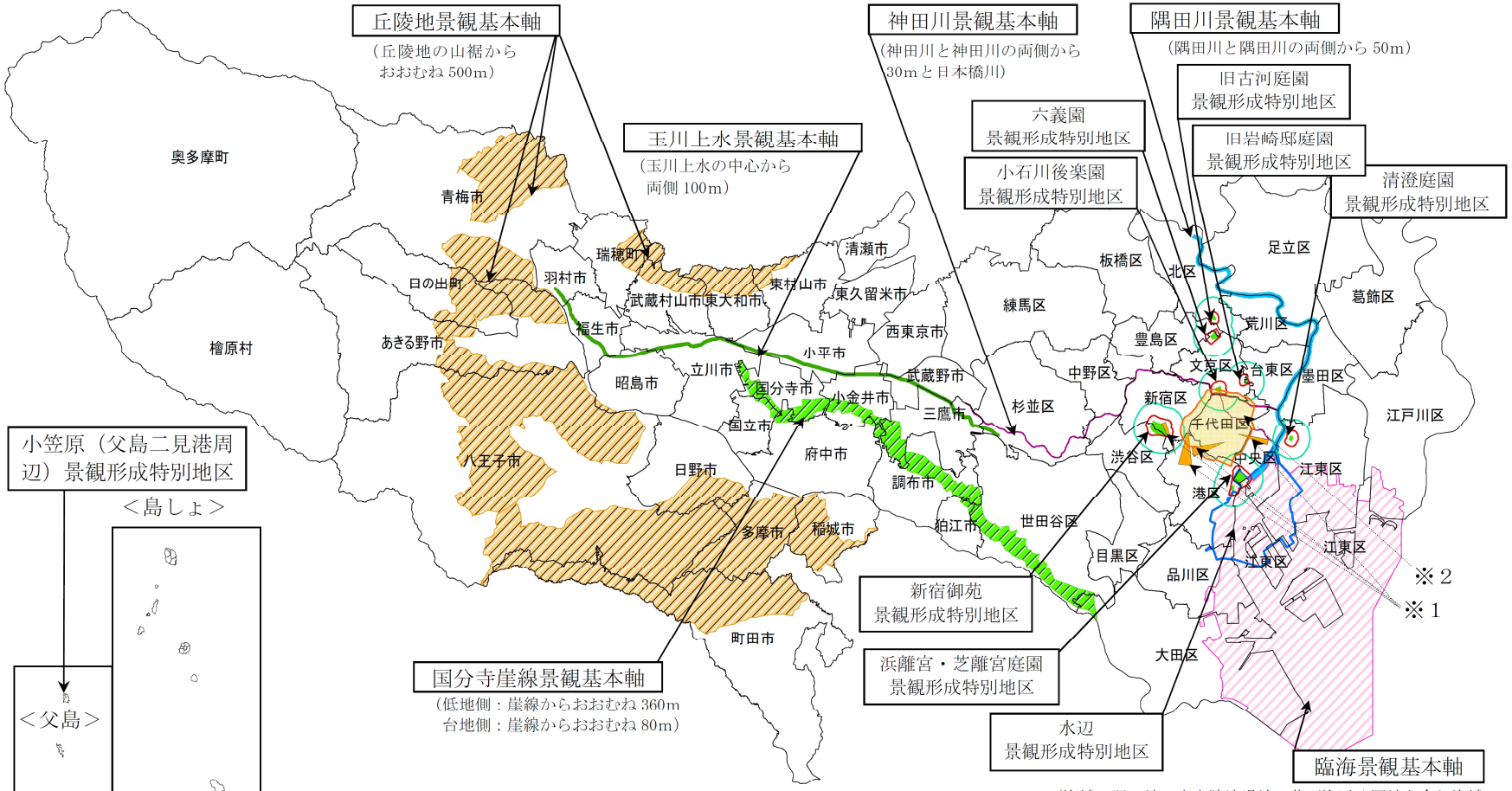
・東京における景観構造の主要な骨格を形成している景観基本軸（玉川上水景観基本軸及び国分寺崖線景観基本軸）については、特色ある自然や地形を保全するとともに、これらと調和した良好な景観の形成を推進する。

・武蔵野台地の端部と低地の境であり、都心を南北に貫く緑の帯になっている崖線など、東京を特徴付ける景観が連続している景観基本軸（南北崖線軸、都心東西軸及び下町水網軸）については、特色ある自然や地形と調和した良好な景観を誘導する。
・江戸時代に造られた土木遺産としての歴史的価値を持つ玉川上水は、その周辺地域に存在する社寺やまとまった雑木林とともに、地域のまちづくりの中でいかしていく。さらに、農地や屋敷林とも関連させてネットワーク化を図るなど、地域の生活に密着した緑豊かな景観の形成を進める。

（4）都市づくりと連携した景観の形成に関する方針

・都市開発諸制度などを活用した建築計画については、大規模で周辺の景観に与える影響が大きいことから、東京都景観条例に基づく事前協議制度により、良好な景観の形成に資するよう適切に誘導する。
・大規模建築物などが複数計画される区域においては、一体的な景観の形成を図るため、東京都の事前協議制度に定める「特定区域景観形成指針」の制度を活用するなど、地域の個性をいかした景観を誘導する。
・街並み景観の形成を図る区域は、地区計画、景観地区などを活用し、建築物や屋外広告物に関する形態・意匠、色彩の基準、高さ制限などを定め、地域の特性をいかした景観の形成を図る。
・東京の歴史・文化を代表する地区などにおいて、地域の自主的な街並み景観づくりの取組を支援し、魅力のある街並み景観を誘導する。また、歴史的建造物などを中心に、歴史的な雰囲気の残された街並みを保全するため「東京都景観計画」との整合を図りつつ、地域の特性をいかした歴史的景観の形成を推進する。
・道路、橋梁（りょう）、河川、公園などの公共事業においては、「公共事業の景観づくり指針」により、良好な景観を備えた都市づくりを進めていくとともに、安全で快適な歩行者空間の確保及び都市防災機能の強化にも資する無電柱化を推進する。

景観基本軸・景観形成特別地区等位置図



（海域：羽田沖・中央防波堤沖、葛西海浜公園沖を含む海域
陸域：おおむね水際から 50mの陸域及び葛西沖開発土地区
画整理事業によって埋め立てられた区域）

※１　国会議事堂、迎賓館、絵画館及び東京駅の眺望を保全する区域　※２　皇居周辺地域の景観誘導区域

出典：東京都景観計画 2011 年４月改訂版より作成

Ⅱ　主要な都市施設などの整備目標

主要な都市計画の決定の方針を踏まえ、関係機関などとの調整を図りながら実施していく。おおむね 10 年以内に整備を予定している主な事業は以下のとおりである。

なお、地域に根ざした事業については、関係機関と調整を図りながら、区市町村マスタープランなどで定めるものとする。

＜土地利用＞

整備内容	整備目標
羽田空港跡地におけるまちづくり	2020 年頃概成

＜都市施設＞

○交通施設

整備内容	整備目標
首都高速中央環状線及び東京外かく環状道路の整備率(首都圏全体)	首都高速中央環状線：84%（2012 年度末）→100%（2020 年度末） 東京外かく環状道路：31%（2012 年度末）→60%（2020 年度末）
環状第２号線（中央区晴海～港区虎ノ門）の整備	2015 年度開通予定
品川駅周辺地区、東京外かく環状道路のジャンクションなどの周辺地区（世田谷区、練馬区）	道路整備と合わせた市街地整備に向けた調査及び検討を進める。
リニア中央新幹線の整備	名古屋までの開業（2027 年） 大阪までの開業（2045 年）
東京圏の鉄道のピーク時平均混雑率	167%（2010 年）→150%（2025 年）
小田急小田原線の複々線化	東北沢駅～梅ヶ丘駅間
連続立体交差事業	京浜急行本線・空港線（京急蒲田駅付近） 京成押上線（押上駅～八広駅間） 京成押上線（四ツ木駅～青砥駅間） 小田急小田原線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間） 西武池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間） 西武新宿線（中井駅～野方駅間） 東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近） 京王京王線（笹塚駅～仙川駅間）
駅施設におけるエレベーターなど段差解消の整備率	必要な駅において 100%（2020 年）

○下水道

整備内容	整備目標
浸水解消率（基幹施設などの整備により、時間 50 ミリの降雨に対して浸水被害が解消される面積の区部の面積に対する割合）	70%（2015 年度）
大規模地下街（5 地区） 渋谷駅東口、東京駅丸の内口、 新橋・汐留駅、銀座駅、上野・浅草駅	時間 75 ミリの降雨への対策
下水道管の再構築（都心 4 処理区） 小台、芝浦、三河島、砂町	2029 年度までに完了
水再生センター・ポンプ所の耐震化・耐水化	2020 年度までに完了

○河川

整備内容	整備目標
時間最大 75 ミリ、65 ミリの降雨に対する河道、調節池などの整備率	おおむね 100%（30 年から 50 年後）
高潮防御施設の整備率	おおむね 100%（2025 年）
江東内部河川の整備率	おおむね 100%（2025 年）
東部低地帯の耐震・耐水化の整備率	100%（2022 年）

○その他主要な都市施設

整備内容	整備目標
豊洲新市場	2015 年度竣工（しゅん）予定

＜都市防災＞

○災害に強い都市の形成

整備内容	整備目標
延焼遮断や避難・救援などに資する整備地域内の主要な都市計画道路の整備	2020 年までに 100%

○水害に強い都市づくり

整備内容	整備目標
対策促進流域における流域対策	時間 5 ミリ降雨相当の降雨流出を抑制（2017 年）

＜自然的環境の整備又は保全＞

〇公園などの整備

整備内容	整備目標
一人当たりの公園緑地など（都市公園、海上公園、条例公園など）の面積	おおむね 10 ㎡（都全体）

おおむね 10 年以内に整備する主な都市計画公園・緑地	
東京都事業	祖師ヶ谷公園、和田堀公園、高井戸公園、玉川上水緑地、上板橋公園、練馬城址公園、石神井公園、舎人公園、宇喜田公園、篠崎公園　など
特別区事業	おとめ山自然園公園、大島九丁目公園、洗足公園、丸子多摩川公園、二子玉川公園、成城みつ池緑地、本町五丁目公園、南中野公園、宮前公園、大泉学園町北公園、西新井公園、左近川公園、江戸川緑地など

特色ある地域の将来像

（１）センター・コア再生ゾーン

①中央部エリア

地域	将来像
大手町 丸の内 有楽町	○外国企業を含む本社機能など高次の業務機能や国際交流、カンファレンス機能などが集積し、豊かな緑と美しい眺望景観を備えた、ゆとりと風格のある国際的なビジネス拠点を形成 ○帰宅困難者の一時待機施設の確保、情報通信基盤や耐震性の強化、エネルギー確保の多様化などが進み、大規模災害時でも事業継続できる防災機能やインフラ機能が強化された高度防災都市を形成 （大手町） ・国際金融拠点機能や、情報通信・メディア機能の融合及び通信基盤をいかした、新産業創造・国際ビジネスハブを形成 ・東京駅日本橋口前では、基幹的なインフラ施設の更新に併せ高次の業務機能の集積が図られるとともに、東京駅と周辺とのアクセス性が高められ、高度な防災機能を有する広場的空間を備えた象徴的な拠点を形成 ・神田方面へとつながる仲通りの延伸や、日本橋川に沿った公園・緑道空間などの整備により、憩いとにぎわいのある空間を創出 （丸の内） ・創建当時の姿に復原された東京駅丸の内駅舎と、都市の広場や行幸通り及び周辺街区において統一感のとれるよう整備された建築物により、首都のランドマークにふさわしい歴史と風格ある街並みを形成 ・丸の内仲通りなどでは、地域の魅力や価値向上を図るため、地域主体のエリアマネジメントにより質の高い公共空間を管理するとともに、公民協働による安全性・利便性・快適性に配慮した街路環境と、商業、文化などの多様な機能が集積した、快適でにぎわいのある豊かな都心の交流空間を形成 （有楽町） ・駅周辺の市街地の機能更新が進み、業務、商業、文化・交流、MICE など多様な機能が集積したにぎわいと回遊性のある国際色豊かな拠点を形成
八重洲 京橋 日本橋	○土地の集約化や街区再編などによる機能更新を通じて、表通りのにぎわいの創出とともに、街区内に配置する路地空間の設置などにより魅力あるまちを形成 （八重洲・京橋） ・東京駅八重洲口及びその周辺では、駅前の広場空間整備や都市開発事業と連携したバスターミナルの整備などによる交通結節機能の強化、街区再編による地上・地下の歩行者ネットワークの充実による回遊性の向上などが進むと

八重洲 京橋 日本橋	ともに、東京の玄関口にふさわしい風格ある街並みを形成 （日本橋） ・金融関連や製薬関連産業の本社機能が集積し、宿泊・滞在・居住機能などを備えた国際金融・業務拠点を形成するとともに、重要文化財に指定されている近代建築などと調和した風格とにぎわいのある街並みを形成 ・日本橋川の水辺空間が再生されることにより、日本橋を中心に老舗や江戸文化をいかした美しく魅力的な景観を備えた国際的な商業・観光エリアを形成
神田	・表通りのみならず、街区内の路地的な空間をいかした更新と居住機能の回復が進み、下町らしさを残しつつにぎわいのある街並みを形成 ・神田淡路町周辺では、公共施設の再編整備や土地の集約化などによって、道路環境の整備が進むことにより、回遊性のある都市空間が創出された、居住・商業・業務機能が調和した安全で潤いのある市街地を形成
銀座	・中央通りなどに面した街区では、老舗店舗などの商業施設や文化・交流施設の機能更新が周辺と調和を図りながら進み、スカイラインや壁面の位置などが統一された魅力ある国際的な商業・観光エリアを形成
霞が関・ 永田町	・我が国の政治・行政の中心としての機能を発揮するとともに、国会議事堂、法務省旧本館などの歴史的建造物と調和した重厚で風格ある首都にふさわしい街並みを形成
日比谷	・日本初の洋風近代公園である日比谷公園や、劇場、映画館などの既存の文化・交流機能などをいかし、計画的・段階的に市街地が更新され、中枢業務機能と商業・文化・交流機能とが複合した、歴史と文化の香る回遊性のあるビジネス拠点を形成 ・駅周辺では、回遊性を向上させる快適な歩行者ネットワークの強化、日比谷公園と連続する憩いやにぎわいの核となる広場空間の創出、地域主体のエリアマネジメントによる質の高い管理、文化・交流機能の集積をはじめとした多様な機能の導入などにより、エンターテインメント性豊かな魅力ある都市空間を形成
六本木 虎ノ門	○超高層建築物が建ち並び特色ある個性的な街区が織りなす市街地において、業務、商業、文化、娯楽、宿泊、滞在、居住、医療などの多様な機能が効果的に組み合わされた一体的な複合開発が相互に連携することにより、駅施設などへのアクセス性を高める交通機能や、防災機能を有する緑豊かなオープンスペースや公園機能を備えた活力と魅力ある拠点を形成 （六本木） ・国立新美術館などのアートやデザイン関連施設が集積し、最先端の都市文化・情報を発信する拠点を形成 ・六本木通り沿道では、地下鉄駅や幹線道路の交差点などを中心に、歩行者空間の充実、ネットワーク化が進み、回遊性の高い、緑とにぎわいのある魅力

六本木 虎ノ門	的な複合空間を形成 ・六本木から麻布十番では、六本木駅周辺の都市基盤整備による地下鉄やバスの乗り継ぎなどの交通結節機能の強化や、業務、商業、居住、教育、文化、国際交流などの多様な機能の集積、文化会館や庭園などの資源をいかした市街地の更新により、安全・安心な環境にも配慮した複合拠点を形成 （虎ノ門・麻布台） ・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 ・周辺の市街地においては、敷地統合などによる機能更新の促進や土地利用転換に併せた地区の骨格を形成する道路の整備、公共交通などへのアクセスを高める歩行者ネットワークを整備し、商業・居住・医療・教育・宿泊機能など、国際的な生活環境を備えたビジネス・交流拠点を形成 ・環状第２号線の整備に併せ、街路樹の充実を図ることにより緑の軸とするとともに、沿道のまちづくりによる緑化が進み、広がりと厚みのある緑を形成
秋葉原	・つくばエクスプレス、ＪＲ線及び地下鉄の充実したターミナル機能や電気街などの既存集積をいかしたＩＴ関連産業拠点の形成により、業務・商業・文化機能などの集積と産学の連携を促進するとともに、アニメなどの日本独自のコンテンツを世界にも発信する活力にあふれた新拠点を形成 ・神田川沿いでは、防災船着場を活用した船の利用による観光周遊の場が整備され、にぎわいを創出
品川	・駅周辺では、今後整備されるリニア中央新幹線、羽田空港など国内外への広域アクセスの利便性、臨海部及び東京南部の産業とも連携する立地特性や、運河などの資源をいかし、国際的なビジネス機能とこれを支えるカンファレンス、業務、商業、宿泊、居住、研究などの機能を備えた、先端技術の交流する国際的な新拠点を形成 ・リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅周辺では、駅の再編や、環状第４号線などの道路ネットワーク、駅前広場及び歩行者ネットワークなどの都市基盤の整備を推進し、国内外の各都市とつながり、機能的で分かりやすく利便性の高い広域交通結節点を形成 ・東京湾からの「風の道」の確保や、大規模公園、緑地、運河などを活用した水と緑のネットワークの形成、下水再生水や下水熱の有効利用などにより、環境負荷を低減する先進的な環境モデルとなるまちを形成
田町・ 芝浦	・大規模な低未利用地において業務・商業・文化機能が複合した開発や、既存市街地の街区再編・機能更新などにより、計画的な土地利用転換が進むことで、快適な歩行者ネットワークや縦横に巡る運河をいかした水辺の住宅などからなる、魅力的な複合市街地を形成 ・都心に近接した利便性と、恵まれた緑や運河の水面をいかし、魅力的なデザ

	インの都市型住宅が立地する都心居住の拠点を形成
新橋	・環状第 2 号線の整備に併せ、沿道地域の老朽化した建築物の機能更新が図られることにより、業務・商業・居住機能などの集積が進むとともに、街路樹の充実や沿道の緑化が進むことにより、広がりと厚みのある緑豊かな都市空間を創出
浜松町・竹芝	・東西自由通路の整備や東京モノレール浜松町駅などの改良をはじめ、周辺市街地との回遊性の向上を図る歩行者デッキネットワークの整備などにより、交通結節機能が向上 ・都有地を活用した都市再生ステップアップ・プロジェクトなどにより、地域資源をいかしつつ、業務、商業、居住、交流などの機能が一体となった羽田国際空港や小笠原及び伊豆七島の玄関口にふさわしい複合拠点を形成 ・エリアマネジメントなどにより、帰宅困難者対策、エネルギー連携などの防災対応力の強化や、地域の魅力を向上するにぎわいの創出などを進め、災害に強く質の高い市街地を形成
汐留	・都心と臨海部との結節点である汐留では、業務、商業、文化、居住などの機能集積が進むとともに、地域主体のエリアマネジメントにより、質の高い都市空間を形成
明石町・築地・佃・月島・勝どき・豊海町	・都心に近接した利便性とスーパー堤防の整備などにより創出されたウォーターフロントの特性をいかし、緑豊かなオープンスペースなどを備えた、超高層から低中層建築物が組み合わさった多様で魅力的な複合市街地を形成 ・環状第２号線及び晴海通りでは、街路樹の充実を図ることにより緑の軸とするとともに、沿道のまちづくりによる緑化が進み、広がりと厚みのある緑を形成 ・老朽建築物の建替えや計画的な土地利用転換などによって、道路整備及び都市型住宅や教育、福祉などの生活関連施設の整備が進むことにより、水辺と調和した魅力ある街並みを形成 ・勝どき駅周辺では、歩行環境の改善により、商業・生活支援・居住機能の集積した拠点が形成され、築地では、隅田川や浜離宮庭園などの周辺観光資源や地区が持つ文化や伝統を踏まえ、活気とにぎわいのあるまちが形成 ・佃及び月島では、路地空間などをいかした個性ある街並みを形成
九段・富士見・飯田橋	・高経年マンションや業務ビルの建替え、公共施設の整備が進むことにより、住宅・商業・業務・教育・医療施設が立地した、緑豊かな成熟した複合市街地を形成 ・ＪＲ飯田橋駅周辺では、西口・東口の交通広場の整備や安全で快適な駅舎の再整備が進むことにより、業務・商業・サービス・居住機能が集積した、外濠などの歴史的資源や緑と調和した景観が形成された魅力的な交通結節点を形成

番町・ 麹町・ 紀尾井町	・高経年マンションや業務ビルの建替えの進行により、業務、商業、行政施設などの大規模な敷地内に豊かな緑が確保された、成熟した複合市街地を形成 ・外濠などの自然環境の保全と更なる緑の創出とともに、それらと調和した建物の更新と高度利用を図ることにより、宿泊、業務、商業、居住などの機能集積が進んだ、国際交流機能を備えた複合市街地を形成
神宮前・ 青山	・地下鉄駅周辺の市街地の更新が進むことにより、ファッションやＩＴコンテンツなどの企業集積をいかしながら、明治通り、青山通り、表参道沿いの街並みと一体となったクオリティの高い、職・住・遊が融合された新しいライフスタイルを創造する複合市街地を形成 ・都市再生ステップアップ・プロジェクトにより都有地の土地利用転換を図り、世界に向けた生活文化やファッション産業などの発信拠点を形成 ・南青山では、地域特性に応じた住環境と業務、商業などの都市活動の均衡がとれた魅力的な複合市街地の形成に合わせて公園機能を確保し、青山霊園などと一体となった地域の防災性の向上や緑豊かで快適な都市空間を創出

②東部エリア

地域	将来像
上野・ 浅草	・芸術・文化施設の集積、江戸下町文化を感じさせる歴史的資源や街並み、伝統的な地場産業などをいかし、芸術や伝統を育む豊かな文化、観光の拠点となる副都心を形成 ・街区単位の更新により防災性の向上が図られた、街並みや地域の雰囲気をいかした、新しいにぎわいのある下町を形成 ・駅周辺では、ユニバーサルデザインやおもてなしの視点に立った空間整備が進み、来街者に優しいにぎわいのあるまちを形成 ・隅田川沿いの緑あふれる親水テラスなどの河川景観をいかし、浅草と浜離宮、羽田などの観光・交通拠点を結ぶ観光舟運ネットワークを形成
錦糸町・ 亀戸	・東京東部の拠点として、業務、商業、産業、文化、娯楽などの機能が集積し、下町文化の魅力が新たな商業空間の中に再生された、にぎわいのある副都心を形成 ・隅田川や江東内部河川などの水辺空間を活用した下町文化を発信する拠点を亀戸天神社や両国国技館、江戸東京博物館など周辺の個性的な観光資源をいかしながら形成
東向島・ 京島・ 八広	・既存の地場産業をいかしながら、高度な先端技術を取り入れ、新たな産業の育成が図られることで、東京の活力を支える地域が形成 ・特定整備路線や生活道路の整備、建築物の不燃化・耐震化などにより地域の防災性が向上した、継承してきた歴史及び伝統をいかした魅力ある街並みを形成

	・街区再編などにより住工の共存や適正配置が図られることにより、良好な環境を持った定住性の高い職住近接のまちを形成
東大島	・再開発事業による良好な基盤を基にした、中高層住宅の建設や商業機能の充実により、活気とにぎわいのある住宅地を形成
押上・向島	・東京スカイツリーを中心とした街区やその周辺の整備により、新たな観光拠点として高度な商業・業務・文化・居住機能が集積し、特定整備路線の整備などによる高い防災性を備えた、多機能な複合市街地を形成
曳舟	・京成押上線の立体交差化に併せた既成市街地の再開発により、商業・業務機能の集積や安全な居住機能の整備が図られ、回遊性と利便性の高い複合市街地を形成
鐘ヶ淵	・特定整備路線の整備や駅周辺のまちづくりに併せて、沿道建築物の不燃化、道路と鉄道との立体交差化が図られるとともに木造住宅密集地域の改善が進むことにより、安全で暮らしやすいまちを形成
江東	・小名木川などの江東内部河川沿いでは、水辺空間を活用した商業・集客施設や住宅などが立地し、下町の雰囲気や江戸情緒が感じられる生活空間を形成 ・職住近接型の下町特有の産業構造を踏まえ、住工の調和した複合市街地を形成 ・木造住宅密集地域において、建物の不燃化を促進することにより、防災性の高いまちを形成
平井	・駅周辺では、地域の中心核として駅前商業地を形成するとともに、適正な高度利用を図ることにより、地域の玄関口にふさわしい街並みを形成 ・木造住宅密集地域では、老朽建物の建替えを促進するとともに特定整備路線や公園などの整備を行うことにより、災害に強く安全で快適な住環境を形成 ・特定整備路線沿道では、建築物の不燃化や共同化による延焼遮断帯が形成されるとともに適正な高度利用が図られた街並みを形成
谷中・根津・千駄木	・伝統的な歴史、自然、コミュニティを継承しつつ、都市計画道路の整備、細街路の拡幅、建築物の耐震化や不燃化などにより防災性が向上することで、集合住宅と緑豊かな寺院や低層住宅とが調和した、安全で暮らしやすい市街地を形成 ・上野、浅草などと連携し、我が国の伝統や文化を育む魅力的な地域として観光の拠点を形成 ・多くの文化人、芸術家が眠る谷中霊園の歴史的資源や緑を活用したまちを形成

③北部エリア

地域	将来像
池袋	○池袋駅周辺では、駅施設の機能更新と街区再編を進め、都市の一体性を高めることで商業機能の強化、エネルギー利用の効率化及び防災対応力の強化を図り、業務、文化・芸術、娯楽、情報発信などの機能が集積・連携した、国

池袋	際性の高い、安全・安心でにぎわいと活力を備えた個性ある副都心を形成 〇都市計画道路の整備に伴う交通環境の変化に併せて、歩行者を優先した道路空間と街路樹や屋上緑化などによる連続的な緑を創出し、歩いて楽しい回遊性のあるまちを形成 （東池袋） ・造幣局移転後の跡地における計画的な土地利用転換と連動して、補助第81号線の整備や不燃化特区制度を活用した沿道まちづくり、建物の不燃化・共同化を促進し、木造住宅密集地域の改善が加速することにより、安全なまちとして再生 （雑司が谷） ・個性ある歴史と文化を継承しつつ、学校跡地の公園化や生活道路の整備、不燃化特区による木造住宅密集地域の改善を図り、地域特性を生かした安全性の高いまちを形成 （南池袋） ・都市計画道路の整備と併せて、市街地整備事業や沿道街区の再編などにより、公共・公益機能や居住・商業機能が一体となった安全で快適な拠点を形成 （池袋本町・上池袋） ・北池袋及び下板橋駅周辺では、日常生活を支える商業やサービスなどの集積を図るとともに、特定整備路線の整備や不燃化特区による木造住宅密集地域の改善を促進し、安全性が高く暮らしやすい住宅地を形成
大塚	・交通広場の再編整備により、歩行経路の拡大と交通結節機能を高め、商業・業務、文化・交流、生活支援など多様な都市機能の集積を図りながら、池袋副都心と連携したにぎわいと活力ある拠点を形成
巣鴨・駒込	・特定整備路線の整備や不燃化特区による建物の不燃化の促進によって、木造住宅密集地域の改善を図るとともに、ソメイヨシノ発祥の地であり、多くの文化人、芸術家が眠る染井霊園の歴史的資源や中山道の街道筋に開けた商店街の雰囲気を保全し、安全性が高く、魅力あるまちを形成
板橋	・駅周辺の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の集約を促進し、商業・業務施設を含む都市型住宅などを整備することで、板橋区の玄関にふさわしいにぎわいのあるまち、防災性の高い安全・安心なまちを形成 ・特定整備路線の整備により、沿道建築物の不燃化を図るとともに延焼遮断帯を形成
日暮里	・充実した公共交通網や成田空港へのアクセスの利便性、日暮里台地部における歴史・文化資源のある地域特性をいかし、国内外から人々が集う、商業・業務・居住機能が集積したにぎわいのある拠点を形成

田端	・駅周辺では、業務機能を中心に、商業・サービス機能の集積が進むとともに、かつての文士村のおもかげを残す緑豊かな街並みが保全されることにより、神社、仏閣、庭園などの景観資源をいかした落ち着きと潤いのある市街地を形成
荒川・町屋	・特定整備路線の整備や建物の不燃化による木造住宅密集地域の改善が進むことにより、公共・公益機能などをいかした安全で暮らしやすいまちを形成
尾久	・木造住宅密集地域の改善により防災性が向上した、尾久の原公園などの大規模公園をいかした安全で潤いのある落ち着いた街を形成
御茶ノ水	・ＪＲ御茶ノ水駅周辺では、駅舎のバリアフリーや交通広場の整備に併せて業務、商業などの集積が進んだ、湯島聖堂やニコライ堂など歴史的な資源や神田川と調和した景観が保全・創出された魅力的な交通結節点を形成
春日・後楽園	・複合した都市機能が集積されるとともに、地下鉄とバスとの快適な乗り継ぎの整備など交通結節機能が強化された高層の複合市街地及び拠点商業地を形成 ・小石川後楽園などの歴史的資源の保全を図りながら立地条件をいかした市街地を更新することにより業務・商業・教育・福祉・居住機能の集積した、にぎわいのある地域の拠点を形成
茗荷谷	・駅前では、計画的な土地利用転換や市街地の更新が図られることにより、区画道路ネットワークの形成と商業機能の集積や教育施設の充実などが図られた快適な駅前環境が整備され、にぎわいのある地域の交流拠点を形成
北千住	・既存の商店街のにぎわいをいかしながら、業務、商業、教育、文化、居住などの多様な機能が集積されるとともに、緑化や都市基盤の整備により防災性が向上した、周辺環境と調和する複合市街地を形成 ・木造住宅密集地域では、細街路の整備や建築物の不燃化などの防災まちづくりが進み、安全で快適な市街地を形成
南千住	・駅周辺の機能更新が進むとともに、防災性が強化された白鬚西を中心に地域主体によるエリアマネジメントが実施されることにより、快適で暮らしやすいまちを形成
千住大橋	・駅周辺では、既存の工場機能の集約に伴い、隅田川のスーパー堤防や道路、公園、交通広場などの都市基盤が整備され、良質な住宅、多様な生活利便施設の立地が進むとともに、駅前では商業機能が集積することにより、居住・商業・工業機能が調和した安全で潤いと活気のあるまちを形成
足立小台	・駅周辺の工場が、都市型産業の集積地として再生され、計画的な土地利用転換による利便性の高い都市型住宅の立地が進むことなどにより、活気ある市街地を形成

④西部エリア

地域	将来像
新宿	○乗降客数日本一のターミナルを有する特性をいかし、業務・商業・文化・居住機能など質の高い多様な機能を集積することで、東京の発展を先導する国際的な中枢業務・交流・観光機能を担う副都心を形成 ○新宿駅周辺における都市防災機能を一層充実させるとともに、円滑な人の流れを確保する交通広場や歩行者ネットワークなどの整備により、交通結節機能の強化を図り、回遊性と利便性の高い、にぎわいと活力あふれるまちを形成 （新宿駅西口） ・交通広場周辺では、交流の結節点にふさわしい商業・業務機能を充実させるとともに、超高層オフィス街においては、業務、商業、宿泊、医療など多様な機能の連携や緑豊かな空間の魅力増進により、活発な都市活動を支える質の高いビジネス空間を形成 （新宿駅東口） ・商業機能などが集積したまちの魅力を維持しつつ市街地の機能更新を図り、国際的な商業拠点としてにぎわいのあるまちづくりを推進 （新宿駅南口） ・高速バスやタクシー、一般車両などの乗り入れが可能な交通広場や歩行者空間の整備が進み、利便性の高い交通結節点を形成 （歌舞伎町） ・街路整備などにより回遊性のある訪れて楽しい歩行空間が創出され、文化、芸術、娯楽などの多様な機能が集積された、にぎわいと活力が感じられる拠点を形成 （西新宿五丁目） ・木造住宅密集地域において、不燃化特区による建物の不燃化が促進されることにより、防災性の高いまちを形成
四谷	・ターミナル駅周辺にふさわしい商業・業務機能を中心として、文化・交流、教育、居住などの諸機能が複合的に集積し、緑豊かで魅力的な外濠沿いの景観と調和したにぎわいのある拠点を形成
目黒	・駅周辺では、駅に近接した公有地などを有効に活用したまちづくりにより、駅前にふさわしい都市機能の維持・更新や、にぎわいと魅力を創出する商業・業務・居住機能の強化、集積が進み、利便性の高い地域の拠点を形成
中目黒	・駅周辺の公共施設整備の進展や、渋谷・代官山との連携による商業・業務施設の立地の誘導によって、職・住・遊の多様な都市機能と地域の個性をいかした文化を創出できるまちを形成

大橋	・首都高速中央環状線と首都高速３号線とを結ぶジャンクション及び周辺区域とが一体的に整備され、居住・商業・業務機能が集積した拠点を形成 ・駅周辺の交通安全の確保、快適な沿道環境の整備及び商業機能の充実が図られ、便利で快適な日常生活の拠点を形成
大崎	・駅のターミナル機能をいかし、大規模低未利用地の計画的な土地利用転換や機能更新が進み、研究開発型産業を核とする業務、商業、文化、居住などの複合的機能を備えた、東京のものづくり産業をリードする、魅力とにぎわいのある副都心を形成
五反田	・駅周辺では、小規模街区や幅員の狭い区画道路の再配置などにより、土地の高度利用や道路ネットワークの整理による大街区化を促進 ・木造住宅密集地域において、特定整備路線の整備による延焼遮断帯、避難・救援路の形成や不燃化特区による建物の不燃化が促進されることにより、防災性の高いまちを形成
渋谷	・駅及び周辺の機能更新と都市基盤の再編を契機に、魅力ある商業・業務・文化・交流機能の充実を図るとともに、防災機能の強化など総合的なまちづくりが進み、先進的な生活文化などの世界に開かれた情報発信の拠点を形成するとともに、歩いて楽しい安全・安心な副都心を形成 ・交通結節機能を担う駅周辺では、歩行者ネットワークの整備など、ユニバーサルデザインのまちづくりが進むことにより、谷地形などの地域特性をいかした回遊性が高く、安全で快適な空間を形成 ・渋谷川の稲荷橋から新並木橋下流部では、まちづくりと一体となった潤いある親水区間が創出されるとともに、緑の遊歩道が整備されるなど水と緑のネットワークを形成 ・都市再生ステップアップ･プロジェクトにより都有地の土地利用転換が図られ、世界に向けた生活文化やファッション産業などの発信拠点を形成
落合	・落合崖線に残された斜面緑地や公園などの緑の保全及び充実が図られ、緑豊かで良好な住宅地を形成
富久・ 若松	・都営地下鉄大江戸線及び東京メトロ副都心線の利便性と大規模医療・文化施設とをいかし、周辺の住環境と調和した業務、文化、医療、商業、居住が複合した良好な市街地を形成 ・環状第４号線（外苑西通り）の整備に併せ、街路樹と新たに創出される沿道の豊かな緑が連続したゆとりある歩行者空間を創出
西早稲田・ 戸山	・西早稲田駅周辺では、緑豊かでゆとりある歩行者空間などを整備することにより、地域の利便性向上が図られ、地元の大学などの文教施設、都市公園などと一体となったまちを形成
神楽坂	・防災性の向上が図られながら、風情ある坂や路地などの街並みが保全されることにより、落ち着いた住宅地の中に、個性のある店舗やレストランが展開

	する江戸・東京の伝統がいかされたハイセンスなまちを形成
神宮外苑	・神宮外苑地区では、スポーツの躍動感を感じさせ、文化的利活用も可能となる新国立競技場の建設を契機として、大規模スポーツ施設の更新が促進され、これらの施設を中心に多様な機能が集積するスポーツ・文化の拠点を形成 ・いちょう並木から聖徳記念絵画館を臨む歴史的景観の維持・保全を図りながら、関係地権者などと連携したまちづくりが進められる中で、緑あふれる安全で快適な歩行者空間が整備され、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が形成

（２）東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン

地域	将来像
臨海副都心	○職・住・学・遊のバランスのとれた複合的なまちづくりが実現され、人や情報の国際的な交流が活発に行われ、24時間利用できる国際空港である羽田空港の特性もいかした、東京や東京圏に求められる新たな機能を備えた先導的な拠点を形成 （有明南・青海・台場） ・ホテルやエンターテインメント性の高い娯楽・商業施設、国際研究交流大学村やお台場海浜公園をはじめとする水辺のオープンスペースなどをいかすことにより、観光客や研究者、留学生、ビジネスマンなどでにぎわう地域を形成 ・臨海副都心の骨格となるシンボルプロムナードを中心に、ＭＩＣＥの拠点などを形成 ・豊かな緑の創出や太陽光発電などの再生可能エネルギーの活用により、環境負荷の低減を実現するエリアを形成 ・災害時の広域的な支援などに対応する基幹的広域防災拠点を形成 （有明北） ・緑豊かな旧防波堤や海の眺望景観をいかし、潤い豊かな都市型住宅と活力とにぎわいのある商業・業務機能、魅力あるスポーツ・文化・レクリエーション機能、学校などの公共・公益機能、都市型工業・流通機能などがバランス良く複合した市街地を形成 ・オリンピック・パラリンピック競技大会の競技会場周辺では、オリンピックレガシーの活用により、魅力的なまちを形成 ・有明テニスの森公園をはじめとした都民に開かれたスポーツ･レクリエーション施設の整備促進により、臨海地区スポーツクラスターの一角を形成 ・環状第２号線及び晴海通りでは、街路樹の充実を図ることにより緑の軸とするとともに、沿道のまちづくりによる緑化が進み、広がりと厚みのある緑を形成

豊洲 晴海 東雲	○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を接続する立地特性をいかし、計画的な土地利用転換に併せて、都市型住宅を中心に、教育、福祉などの生活関連施設や、商業、業務、文化、レクリエーションなどの多様な機能が効果的に複合された市街地を形成 ○環状第２号線及び晴海通りでは、街路樹の充実とともに沿道のまちづくりによる緑化が進むことにより、広がりと厚みのある緑の軸を形成 （豊洲） ・駅周辺では、都心と臨海副都心とを結ぶ位置にあり、地下鉄及びゆりかもめの交通結節点としての立地をいかし、業務、商業、居住、教育などの機能が集積され、水辺やドック跡をいかしたにぎわい空間、眺望をいかした居住空間などが整備されることにより、拠点性の高い複合的な市街地を形成 ・周辺エリアと調和したスカイラインや海辺景観の保全などにより、魅力ある水際の都市空間を創出 ・首都圏の食を支える豊洲新市場の整備により、先進的な市場流通を実現するとともに、環境に配慮した新たな活気ある都市空間を形成 （晴海） ・既存の業務・文化機能をいかしつつ、選手村整備を契機に土地利用転換を促進し、教育施設をはじめとする公共・公益施設や生活利便施設の充実、選手村レガシーとして国際的な交流機能の誘導、水辺をいかした環境整備及び良好な住宅供給を図り、国際的なビジネス拠点を支える都市型居住ゾーンを形成 ・水辺では、緑化を推進するとともに、遊歩道、スポーツ施設、公園、水辺に顔を向けた建築物などを整備し、回遊性があり都民が憩うプロムナードを形成
天王洲	○縦横に張り巡らされた運河と市街地とが一体となった水辺空間の再生、創造が進み、居住、業務、物流などの機能が適切に配置された市街地を形成 （天王洲・東品川） ・内陸部や空港へのアクセスの利便性をいかし、業務、商業、居住、文化などの機能が複合し、安全で快適な都市創造と良好な都市景観を持つ、個性豊かで魅力のある複合市街地を形成 ・護岸や遊歩道の整備、運河沿いの緑化やライトアップ、運河に顔を向けた建築物などにより、回遊性があり、船からの視点も配慮した魅力ある水辺の景観を形成 （品川シーサイド） ・臨海部と内陸部とを結ぶ拠点として、商業、業務、居住など多様な機能が集積したバランスのとれた複合市街地を形成
京浜島・ 昭和島・ 城南島・ 平和島	・京浜島、昭和島、城南島、平和島及びその周辺では、工業、物流などの立地が進み、高度な産業技術集積と国際空港や都心に近接する立地特性をいかした産業・ビジネス空間が創造されるとともに、内陸側では住工混在地域の防災性を高めるまちづくりが進展

京浜島・ 昭和島・ 城南島・ 平和島	・流通業務地区では、周辺のまちづくりと調和を図りながら、流通業務施設の機能更新・高度化・効率化が進められ、新しい時代のニーズに応える物流拠点を形成 ・臨海部との交通結節点としての役割を担う平和島駅周辺では、ユニバーサルデザインの視点で都市空間づくりが進められ、誰もが安心して買い物ができる商業地を形成
羽田空港 周辺	・空港跡地では、「羽田空港跡地まちづくり推進計画」に基づき、産業・文化交流機能や宿泊機能、複合業務機能など、国際線地区と隣接する地区にふさわしい機能を発揮した、空港と一体となった新拠点を形成 ・空港に近接する地区では、計画的な土地利用転換などが図られ、空港との近接性をいかした空港関連産業などの拠点を形成
新砂 辰巳 夢の島 新木場 潮見	（新砂・辰巳・夢の島・新木場） ・土地利用転換が図られることにより、水辺や緑などをいかしつつ計画的に市街地の再編や環境の整備が進み、都市型物流施設など既存の土地利用と新たに導入される機能が適切に配置された市街地を形成 ・マリーナやスポーツ施設、大規模公園などをいかし、スポーツ･レクリエーション施設の整備や水辺へのアクセスを確保 ・夢の島公園、辰巳の森海浜公園などの大規模公園による緑の拠点と一体となったスポーツ･レクリエーション施設の整備促進により、臨海地区スポーツクラスターの一角を形成するとともに、水辺に開かれた都市環境を形成 ・オリンピック・パラリンピック競技大会の競技会場周辺では、オリンピックレガシーの活用により、魅力的なまちを形成 （潮見） ・駅を中心として、大規模低利用地の土地利用転換により、業務、商業、居住、交流などの機能が調和した、地域の生活や文化の拠点を形成
葛西・ 葛西臨海 公園	・葛西臨海公園などの水辺の大規模公園や商業・文化・アミューズメント施設が立地する、広域的なレクリエーション空間を形成 ・流通業務地区では、周辺のまちづくりと調和を図りながら、流通業務施設の機能更新・高度化・効率化が進められ、新しい時代のニーズに応える物流拠点を形成 ・環状第７号線沿道では、建物の不燃化が促進され、避難路や延焼遮断帯としての機能を向上

（３）都市環境再生ゾーン

地域	将来像
西部環７ 周辺	○ＪＲ山手線と環状第７号線の間を中心に広がる木造住宅密集地域では、都市計画道路の整備に併せた延焼遮断帯や避難路・救援路の形成、建築物の耐震化や不燃化などが進み、緑豊かで良好な住環境を備えた安全なまちに再生

西部環７周辺	○河川や道路による緑の軸と神田川景観基本軸を中心に、緑豊かな潤いある街並みを形成 ○小田急小田原線、京浜急行本線、西武新宿線などの鉄道沿線では、道路と鉄道との立体交差化が進むことにより、駅を中心に商店街や子育て支援施設、教育文化施設などのコミュニティインフラや居住機能が集積し、歩行者空間のユニバーサルデザイン化が図られた利便性と回遊性の高いコンパクトなまちを形成 （大谷口） ・不燃化特区の指定による老朽化した建物更新の推進と主要生活道路の整備を進めることにより、防災性の向上、住環境の改善がなされ、災害に強い市街地を形成 （大山） ・特定整備路線の整備や駅周辺のまちづくりに併せて、不燃化特区の指定による沿道建築物の不燃化、木造住宅密集地域の改善、道路と鉄道との立体交差化を図るとともに、公共施設や商業施設をいかした、安全で活力とにぎわいのある生活拠点を形成 （練馬） ・交通結節点として駅周辺の整備が進み、商業・文化・防災機能などが充実し、公共・公益施設が集積する区の中心機能を担う生活拠点が形成されるとともに、その周辺には良好で安全な住環境が整備された暮らしやすい生活圏が形成 （東長崎・椎名町） ・駅周辺では、駅舎や交通広場などの整備と併せて、日常生活を支える商業やサービスなどの都市機能の集積が進むとともに、その周辺では、特定整備路線の整備や不燃化特区による建物の不燃化の促進によって、木造住宅密集地域の改善、道路と鉄道との立体交差化を図り、安全性が高く、暮らしやすい良好な住宅地を形成 （中野） ・交通広場の新設と拡張、南北の回遊性を高める自由通路、交通基盤の整備などにより交通結節機能が拡充され、駅、まちそれぞれの機能が融合した、魅力的なにぎわいを生み出す新たな玄関口を形成 ・駅周辺では、広域的な拠点性を発揮する生活拠点として、街区の再編や土地の高度利用を進めつつ一体的な整備が行われ、商業、業務、教育、文化、交流、居住、医療、防災など多様な都市機能が集積された、にぎわいと活力のある安全で利便性の高い複合市街地を形成 （弥生町三丁目周辺） ・不燃化特区の指定による避難道路ネットワークの形成や、都営川島町アパー

西部環７周辺	ト跡地の活用による老朽建築物の建替え促進などにより、防災性の向上と居住環境の改善が図られ、災害に強い安全なまちを形成 （新井薬師前・沼袋） ・道路と鉄道との立体交差化に併せ、交通広場の整備により、乗換利便性の機能強化を図るとともに、駅周辺のにぎわいの再生や木造住宅密集地域の改善、既存の緑や文化資源の活用により、商店街と住宅地との調和がとれた魅力あるまちを形成 （大和町） ・木造住宅密集地域において、特定整備路線の整備による延焼遮断帯、避難・救援路の形成や不燃化特区による建物の不燃化が促進されることにより、防災性の高いまちを形成 （笹塚） ・密集住宅地の改善や建物の不燃化、きょうあい道路の解消などが進むとともに、公園などのオープンスペースの確保や緑化の推進などにより、潤いと活力のあるまちを形成 （高円寺） ・現状の街区特性をいかしながら、可能な限り協調的な土地利用を誘導することにより、にぎわいのある横町や寺院をいかした歴史的な雰囲気がある街並みを創出するとともに、商業・業務機能と共同住宅の複合したコンパクトな生活拠点を形成 （阿佐ヶ谷・南阿佐ヶ谷） ・風格のあるケヤキ並木などの景観をいかし、商店街のより一層の個性・魅力づくりが進み、しゃれた雰囲気の中に落ち着きのある生活拠点を形成 ・道路基盤の整備や建築物の不燃化や耐震化、オープンスペースなどの充実が図られ、公共・公益施設の再編整備などに併せて、安全で利便性の高いまちを形成 （目黒本町・原町） ・都市計画道路の整備と沿道のまちづくりなどにより、沿道建築物の不燃化が図られ、安全で暮らしやすいまちを形成 ・木造住宅密集地域において、特定整備路線の整備による延焼遮断帯、避難・救援路の形成や不燃化特区による建物の不燃化が促進されることにより、防災性の高いまちを形成 （下北沢） ・道路と鉄道との立体交差化に併せ、交通結節点の機能強化が図られるとともに、建築物の共同・協調化などが適切に誘導されることによって、歩行者主体の街として活力のある街の商業機能が維持され、劇場などの地域資源をいかした生活拠点を形成

西部環７周辺	（三軒茶屋） ・文化や観光の発信地である文化・生活情報センターなどを核として、老朽化した建築物の機能更新が図られ、商業・サービス、業務、文化などの機能が充実した生活拠点を形成 （明大前） ・道路と鉄道との立体交差化に併せ、交通広場や道路整備による交通結節点の機能強化が図られるとともに、商業・業務機能が集積し、回遊性と利便性の高い、魅力的かつにぎわいのある地域の拠点を形成 （自由が丘） ・落ち着きのある低層住宅地に囲まれた回遊性のある商業集積地として、交通広場の景観形成などにより、固有のアイデンティティを持った生活拠点を形成 ・駅から放射状に伸びる商業地では、建替えに合わせたセットバックや共同化の誘導により、快適な歩行空間を創出 （雪が谷大塚・大岡山） ・雪が谷大塚駅、大岡山駅周辺では、ユニバーサルデザインの視点で空間づくりが進み、駅利用者の快適性の向上と安心して買い物ができる商店街の発展が図られることにより、地域のまちづくりの中心となる拠点を形成 （太子堂・三宿・若林） ・都有地の活用などによって、木造住宅密集地域における、特定整備路線の整備による延焼遮断帯、避難・救援路の形成や不燃化特区による建物の不燃化の促進により、防災性の高いまちを形成 （世田谷区役所周辺、北沢・大原、上馬・野沢） ・木造住宅密集地域における、特定整備路線の整備による延焼遮断帯、避難・救援路の形成や不燃化特区による建物の不燃化の促進により、防災性の高いまちを形成 （大井町） ・環境面に配慮した都市基盤整備により、街区単位の再開発や共同化、土地利用転換による商業、文化、交流、公共、公益などの魅力を高める機能が集積し、区の中心核としての複合都市機能を備えた生活拠点を形成 ・木造住宅密集地域において、特定整備路線の整備による延焼遮断帯、避難・救援路の形成や不燃化特区による建物の不燃化の促進により、防災性の高いまちを形成 （西品川） ・大崎駅に近接した立地をいかし、街区の再編整備により、ものづくり産業などにおける多様な企業の受け皿となる業務施設をはじめとして、業務、商業、住宅、工場などが複合した良好な市街地を形成 ・木造住宅密集地域において、特定整備路線の整備による延焼遮断帯、避難・

西部環７周辺	救援路の形成や不燃化特区による建物の不燃化の促進により、防災性の高いまちを形成 （戸越公園） ・特定整備路線の整備や沿道建物の不燃化促進による防災性の向上が図られるとともに、駅周辺や都市計画道路沿道のまちづくりが進み、活性化した商店街や、身近な区民生活を支える拠点を形成 （中延・旗の台・西大井） ・特定整備路線の整備や建物の不燃化により木造住宅密集地域の改善が図られ、防災性が高く良好な住環境の市街地を形成 （大森） ・駅周辺では、生活拠点として商業・業務・情報・交通ターミナル機能の強化・充実が促進されるとともに、住商共存に配慮した市街地環境の充実、ユニバーサルデザインの視点での空間づくりが推進され、魅力ある拠点が形成 ・駅周辺の交通混雑の激しい都市計画道路や JR 線の東西を結ぶ道路の整備が促進され、円滑な交通が確保されることにより、一体性を持った道路ネットワークを形成 （武蔵小山） ・土地の計画的かつ合理的な高度利用を図ることにより、商店街の機能更新や、商業、居住、生活支援、文化、コミュニティなどの都市機能の強化・更新・集積と防災性の向上が図られ、にぎわいと回遊性、広域性のある生活拠点を形成 （蒲田） ・ＪＲ蒲田駅周辺では、羽田空港と隣接する立地をいかし、商業の活性化や、交通結節点としての道路や駅前広場などの基盤の機能向上が図られ、利便性が高く快適で、国内外の来街者でにぎわう活気あふれる生活拠点を形成 ・京急蒲田駅西口周辺では、市街地再開発事業や都心共同住宅供給事業により、交通広場や道路などの基盤整備と、商業機能や都市型居住機能の集積が図られ、また、隣接する呑川と神社の既存の緑をいかした水と緑のネットワーク化などにより潤いある生活拠点が形成されるとともに、建築物の建替えが進み回遊性と防災性が高まった市街地が形成 （池上） ・駅周辺では、誰もが楽しく快適に過ごせる空間づくりや歴史的建造物が集積した街並みをいかした都市基盤の整備を推進 （雑色） ・駅周辺では、京浜急行線の連続立体交差事業を契機とした市街地再開発事業を見据え、駅前の広場、道路や自転車駐車場の整備、土地の有効利用などとともに、防災対策やユニバーサルデザインのまちづくりが進み、魅力ある拠

西部環７周辺	点を形成 （糀谷・羽田周辺） ・空港と近接する特性をいかしながら、産業のグローバル化に対応した付加価値の高い都市型産業が発展するとともに、木造住宅密集地域の改善が進み、住工が調和した活力ある地域を形成 ・糀谷駅周辺では、市街地再開発事業を進め、防災対策やユニバーサルデザインの視点に立った駅前広場や道路、自転車駐車場の整備、建物の共同化による土地の高度利用などにより、魅力ある拠点を形成
荒川・隅田川周辺	○荒川、隅田川沿いに広がる木造住宅密集地域では、都市計画道路の整備、スーパー堤防と一体となった市街地の改善、防災都市づくりによる耐震化や不燃化と主要生活道路や防災広場の整備などが進み、安全なまちを形成 ○スーパー堤防などによる河川整備が進み、水辺へのアクセス路の設置などによる親水空間が充実するとともに水と緑の軸が形成されることにより、潤いのある空間を創出 ○京成押上線などの鉄道沿線では、道路と鉄道との立体交差化に併せて、商店街や集会施設などの生活コミュニティインフラの集積が進み、周辺の住宅地と一体となったコンパクトで活力ある拠点を形成 （赤羽） ・交通結節点としての機能を発揮し、駅周辺のまちづくりにより、商業・業務・教育・文化機能などが集積した、利便性の高いにぎわいのある拠点を形成 ・周辺の大規模団地の建替えに当たっては、団地内と周辺の環境に配慮しつつ、土地の有効利用と高度利用が進められるとともに、教育・文化施設、生活利便施設、住宅などの立地が誘導され、良好な住環境を形成 ・木造住宅密集地域において、特定整備路線の整備による延焼遮断帯、避難・救援路の形成や不燃化特区による建物の不燃化の促進により、防災性の高いまちを形成 （十条・東十条） ・特定整備路線の整備や駅周辺のまちづくりに併せ、木造住宅密集地域の改善が進むとともに、道路と鉄道との立体交差化が図られ、利便性の高い、安全で暮らしやすいまちとして再生 ・商店街を中心とした地域商業の活性化が進むとともに、居住機能、公共・公益機能など高齢社会にも対応した機能を集積したにぎわいのある拠点を形成 （王子） ・土地利用転換などによる市街地整備により、行政・業務・商業機能などが集積し交通結節機能を有した、にぎわいのある拠点を形成するとともに、石神井川や飛鳥山公園を中心とした水と緑に囲まれた憩いの拠点を形成

荒川・ 隅田川 周辺	（新田） ・大規模工場跡地が計画的に土地利用転換されて道路や公園などの整備が進み、住宅を中心に公共・公益施設及び生活利便施設を備えた良好な市街地が形成されるとともに、スーパー堤防などの整備が進み、水辺と調和した良好な街並みが形成 （新小岩） ・複合開発などによりにぎわいのある生活拠点が形成され、近接した荒川、中川などとも連携した親水性の高い文化・レクリエーション機能を発揮 ・広場や自由通路の整備推進、安全で快適な回遊空間の形成と交通インフラ整備などの総合的な都市基盤・環境整備を図りながら、都市機能の充実を促進 （京成立石） ・道路と鉄道との立体交差化や交通広場の整備などにより、区役所や都税事務所、シンフォニーヒルズなどの公共施設が集積する立地をいかし、区民交流によるにぎわいを創出しながら、土地の有効・高度利用により、商業・業務機能の導入が進み、区の中心部にふさわしい生活拠点を形成 （京成四ツ木） ・都市計画道路、交通広場や公園などの整備に併せて、木造住宅密集地域整備事業などにより主要生活道路整備や老朽化した建物更新を誘導して、防災性の向上、街並みの形成を図るとともに、地域商店街の活性化を促進 （京成堀切菖蒲園） ・京成本線荒川橋梁（りょう）の架け替えに併せて、木造住宅密集地域整備事業などにより主要生活道路整備や老朽化した建物更新を誘導し、防災性の向上や住環境の改善を図り、災害に強い市街地を形成
南部環８ 周辺	○小田急小田原線、京王京王線などの鉄道沿線では、道路と鉄道との立体交差化が進み、良好な住環境と調和した、魅力ある商業施設や子育て支援施設などが集積され、緑豊かな落ち着きのある市街地を形成 （二子玉川） ・交通結節点として、商業、業務、文化、交流、レクリエーションなど多様な機能を備えた、自然環境、暮らし及びにぎわいが調和した生活拠点を形成 （千歳烏山） ・道路と鉄道との立体交差化に併せ、交通広場や道路整備による交通結節点の機能強化が図られるとともに、商業・業務機能が集積し、回遊性と利便性の高い、魅力的かつにぎわいのある地域の拠点を形成 （荻窪） ・商業、業務、文化、医療、福祉など多様な都市機能の集積、交通結節機能の強化が図られ、利便性の高い魅力ある生活拠点を形成

南部環８周辺	（西荻窪） ・駅周辺では、文化的で洗練されたイメージを持つ個性的な商店・業務地及び区民交流の場となる生活拠点を形成 ・都市計画道路の整備に併せ、沿道などの建物の共同建替えや協調建替え、耐震化や不燃化建替えを誘導し、後背住宅地の住環境に配慮した土地利用を図るとともに、地域のシンボルとなる沿道景観を形成 （田園調布・成城学園） ・伝統のある良好な住環境と景観が維持・保全されるとともに、市街地に隣接する崖線の緑と調和した、潤いやゆとりのある良好な環境の低中層住宅地を形成 （大蔵・喜多見・宇奈根） ・国分寺崖線における緑や地形の保全、良好な居住環境の維持がなされるとともに、東京外かく環状道路の整備や地区内の基盤の整備に併せ、主要な道路の沿道などでは、地域の生活利便性に配慮した商業施設などが立地し、安全・安心で暮らしやすい市街地を形成
北部環８周辺	○生活の足となる身近な公共交通が、駅や公共・公益施設、地域の拠点間などを結び、利便性の高い市街地を形成 ○市街地内の農地が保全されるとともに、市民農園などが都民にゆとりある生活や自然と触れ合う機会を提供する空間として活用されることにより、緑豊かな公園とともに、潤いあるまちを形成 ○東京外かく環状道路、環状第８号線の周辺では、これらの道路を軸とする豊かな緑とともに、石神井川、白子川などの貴重な水辺に囲まれた、良好な低中層住宅地を形成 ○練馬、杉並及び武蔵野のコンテンツ産業が連携し、アニメ産業の拠点として特色ある地域を形成 （舟渡・新河岸） ・浮間舟渡駅周辺の都市基盤の整備と工場の域内再配置の誘導などにより、内陸部における工業の集積及び、都市型産業の育成が進むなど、地域の特性をいかした住工が共存した活力あるエリアを形成 （高島平） ・流通業務地区では、周辺のまちづくりと調和を図りながら、流通業務施設の機能更新・高度化・効率化が進められ、新しい時代のニーズに応える物流拠点を形成 ・商業や公共・公益施設など多様な機能が集積し、大規模団地の街並みと赤塚公園などの大規模な公園、街路樹による緑豊かな地域の拠点を形成 （成増） ・駅周辺に商業・文化・居住機能などが集積し、バリアフリーのまちづくりに

北部環８ 周辺	よる利便性の高いにぎわいのある生活拠点を形成 （西台・赤塚） ・地域のまちづくりにより、無秩序な宅地化の抑制や生活道路などの整備が図られるとともに、武蔵野台地の崖線による高低差のある地形や農地、社寺林などの緑の保全が図られながら、ゆとりと潤いのある良好な景観の低中層住宅地を形成 （常盤台） ・良好な住宅地の景観が維持・保全され、落ち着きと潤いにあふれた、ゆとりある低層住宅地を形成 （上板橋） ・駅南口周辺では、既成市街地の共同化と機能更新により、交通広場や区画道路の基盤整備と都市型住宅、商業施設、医療福祉施設などの立地が図られ、魅力と活力ある地域の拠点を形成 （大泉学園） ・駅周辺では、交通広場や周辺道路の整備などによる交通結節機能の向上や商業環境の活性化、アニメを活用したまちづくりによって、地域特性に合わせた個性的でにぎわいのある地域の生活拠点を形成 （土支田・高松、大泉町・大泉学園町） ・都市計画道路などの交通基盤の整備に併せて、沿道では土地の高度利用が図られ、住宅と店舗とが調和した街並みが形成されるとともに、武蔵野の面影を残す緑豊かな空間の中で農地や屋敷林などの保全が図られ、それぞれの地区で都市機能が集積された災害にも強い魅力と活力ある市街地を形成 （光が丘） ・商業、文化、医療など多様な機能が駅を中心に集積し、豊かな街路樹や光が丘公園などの大規模な公園に包まれた緑豊かな住環境の中に大規模団地が立地し、活力ある地域の拠点を形成 （石神井公園） ・駅周辺では、連続立体交差事業に併せ、交通広場や都市計画道路の整備が進むとともに、石神井公園と一体となった緑を大切にしたまちづくりにより、地域の回遊性の向上と商店街の活性化が図られ、魅力と活力ある地域の生活拠点を形成 （上石神井） ・東京外かく環状道路の整備や地上部街路の整備、道路と鉄道との立体交差化により、駅を中心とした商業・サービス機能が集積したにぎわいのある拠点の形成が進むとともに、大規模な都営住宅の建替えと石神井川の河川改修が一体的に行われ、緑豊かな親水空間を創出

東部環７周辺	○駅などを中心とした拠点に、商店街や子育て支援施設などのコミュニティインフラが集積するとともに、身近な公共交通機関であるバスによって駅や公共施設などが結ばれ、利便性の高いコンパクトな住宅市街地を形成 ○河川や緑地、大規模公園などをいかし、人々が集う緑の親水空間が整備され、潤いのある住環境を形成 ○旧江戸川沿いでは、大規模な都営住宅の建替えにより創出された用地などを活用したスーパー堤防や環状第７号線の緑の軸などの環境資源をいかした安全で緑豊かな住環境を形成 ○市街地内の農地や樹林地などの緑の保全とともに都営住宅などの建替えに併せた緑豊かなまちづくりが進み、良好な住環境を形成 （西新井） ・駅前の大規模工場跡地では、区画道路や公園、交通広場の整備が進むことにより、地域の防災性の向上が図られるとともに、都市型住宅を中心に商業施設を備えた拠点が形成 ・木造住宅密集地域では、特定整備路線の整備及び防災まちづくりにより、防災生活道路の整備や建築物の不燃化などが進み、安全で快適なまちを形成 （五反野） ・駅周辺では、機能更新が進み、交通広場の整備などにより交通機能が改善され、商業機能を備えた拠点を形成 ・駅南側の木造住宅密集地域では、特定整備路線の整備及び防災まちづくりにより、防災生活道路の整備や建築物の不燃化などが進み、安全でにぎわいのあるまちを形成 （綾瀬） ・交通結節点である駅周辺では、商業・文化・居住機能が集積し、適正な土地の高度利用が図られることで都市機能の更新が進み、活力と潤いのある生活拠点を形成 （亀有） ・駅周辺では、全国的に知名度の高いアニメキャラクターをいかしてにぎわいを創出し、地元商店街と大型店とが一体となって商業・業務・サービス機能が充実することで、観光とまちづくりが連携した生活拠点を形成 （新宿（にいじゅく）） ・大規模な工場跡地が計画的に土地利用転換され、都市計画公園とともに、居住、教育、医療福祉、文化、交流など地域の活性化に資する多様な都市機能が集積した新しい市街地を形成 （金町） ・再開発による基盤整備、北口駅前広場や歩行空間の再編などによる周辺ネットワークの強化が図られながら、大学との連携によるにぎわいや都市機能が

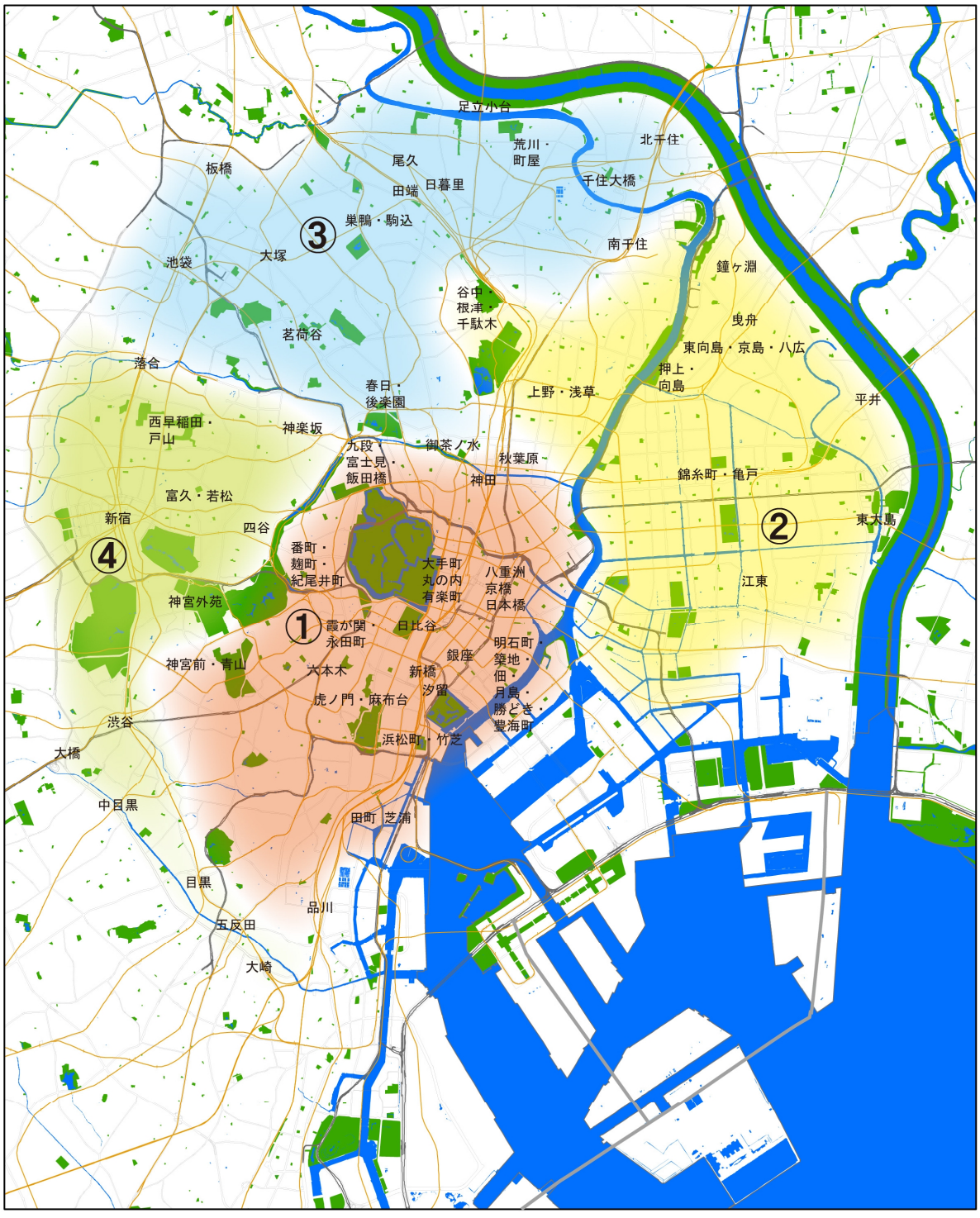
東部環７周辺	充実した生活拠点を形成 ・金町駅周辺の都市基盤整備や市街地整備と併せて、駅南北で連続的で一体的なバリアフリー空間を形成 （柴又） ・柴又帝釈天などの文化的資源や歴史的な景観が保全された観光地と、金町など複合開発が進んだ利便性の高い地域とが連携し、活力と魅力のある地域を形成 （高砂） ・都市計画道路の整備や駅周辺のまちづくりに併せ、道路と鉄道の立体交差化を図るとともに、交通広場などの都市基盤施設整備と一体的に土地の高度利用や建物の共同化を促進 ・都営高砂団地の建替えにより創出された用地などの活用により、商業・業務機能や良好な居住機能の集積が図られた、回遊性と利便性の高い複合市街地を形成 （竹ノ塚） ・道路と鉄道との立体交差化に併せて都市計画道路や交通広場が整備され、交通機能が向上するとともに、商業・居住機能が集積され、駅周辺のまちづくりに併せて土地の適切な高度利用が図られることにより安全でにぎわいのある生活拠点を形成 （花畑五丁目中央地区） ・花畑団地の更新に併せて、周辺商店街と連携しながら商業機能の充実を図り、住宅を中心に、緑豊かでにぎわいのあるまちを形成 （六町） ・土地区画整理事業により、都市計画道路や公園などの都市基盤を整備し、良好で利便性の高い市街地を形成 （江北） ・駅周辺では、機能更新が進み、周辺の良好な住宅と調和のとれたにぎわいのある利便性の高い複合市街地を形成 （小岩） ・駅周辺では、複合開発による土地の高度利用や建物の共同化を促進し、商業や良好な居住機能の整備が図られるとともに、南北の交通広場や道路整備に併せて、歩行者空間のユニバーサルデザイン化が図られ、にぎわいと魅力のある生活拠点を形成 ・南北の一体性を強化するとともに、回遊性の高い特色ある商業地を形成し、地域の特性をいかした景観形成を促進 ・木造住宅密集地域では、老朽建物の建替えが促進されるとともに、特定整備路線や公園などの整備が行われ、災害に強く安全で快適な住環境を形成

東部環７ 周辺	（京成小岩） ・都市計画道路の整備や駅周辺のまちづくりに併せ、道路と鉄道との立体交差化や交通広場の整備が促進され、北小岩地区の拠点機能を備えた駅前商業地を形成 （京成江戸川） ・利便性に配慮した駅周辺の整備が進むとともに、江戸川緑地とのアクセスが向上し、水と緑のネットワークを形成 （葛西） ・東京メトロ東西線の駅周辺地区では、良好な都市基盤が整備され、生活拠点として適切な土地の有効利用が進み、にぎわいと利便性の高い魅力的な商業機能の充実が図られるとともに、その周辺では新川の水辺空間をいかした、潤いのある質の高い住宅市街地が形成 （西葛西） ・多様なニーズに応える商業機能の充実、特徴ある駅広場や公共サインの整備など駅周辺の魅力を高める環境整備が図られるとともに、各種スポーツ施設や総合レクリエーション公園のエントランスとして、楽しさと躍動感に満ちた生活拠点が形成 （船堀） ・老朽建物の更新を契機に、商業・業務機能の更なる集積が図られ、生活拠点として、駅を中心とした魅力あるまちが形成 ・駅周辺や新大橋通り沿道に多く見られる低未利用地において、適正な土地利用を誘導し、地域の拠点にふさわしい街並みを形成 （瑞江・篠崎） ・道路などの基盤整備が進み、敷地の細分化が抑制され、安全・安心に暮らすことのできるまちが実現するとともに、篠崎公園、親水緑道や民有地内の緑化など、まとまったオープンスペースの確保や江戸川緑地へのアクセスの向上などにより、水辺が地域に潤いを与える良好な住宅市街地を形成 ・駅周辺では、整備された基盤をいかした安全で利便性の高い歩行者空間の形成とともに、商業、業務などの機能の充実により、にぎわいのある市街地を形成 （一之江） ・土地区画整理事業などにより整備が進んできた都市基盤をいかしながら、駅周辺及び都市計画道路沿道の適正な土地利用を図るとともに、今井街道沿道の商店街との連携により、にぎわいのある市街地を形成 ・駅周辺の木造住宅密集地域では、老朽建物の建替えを促進するとともに、道路や公園などの整備を行い、災害に強く安全で快適な住環境を形成

東部環７ 周辺	（舎人公園） ・流通業務地区では、周辺のまちづくりと調和を図りながら、流通業務施設の機能更新・高度化・効率化が進められ、新しい時代のニーズに応える物流拠点を形成

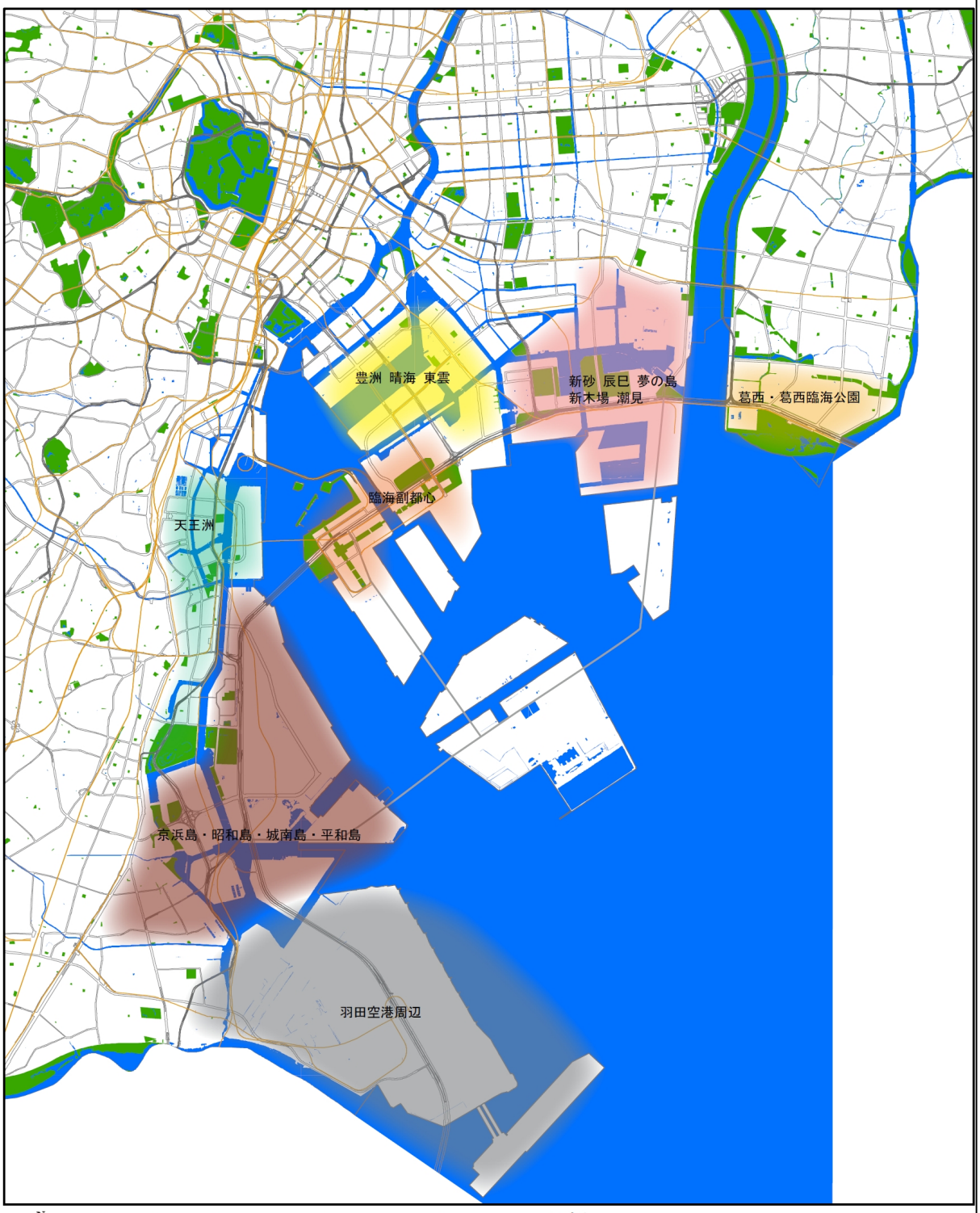
（参考附図－１４）

センター・コア再生ゾーン



（参考附図－１５）

東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン



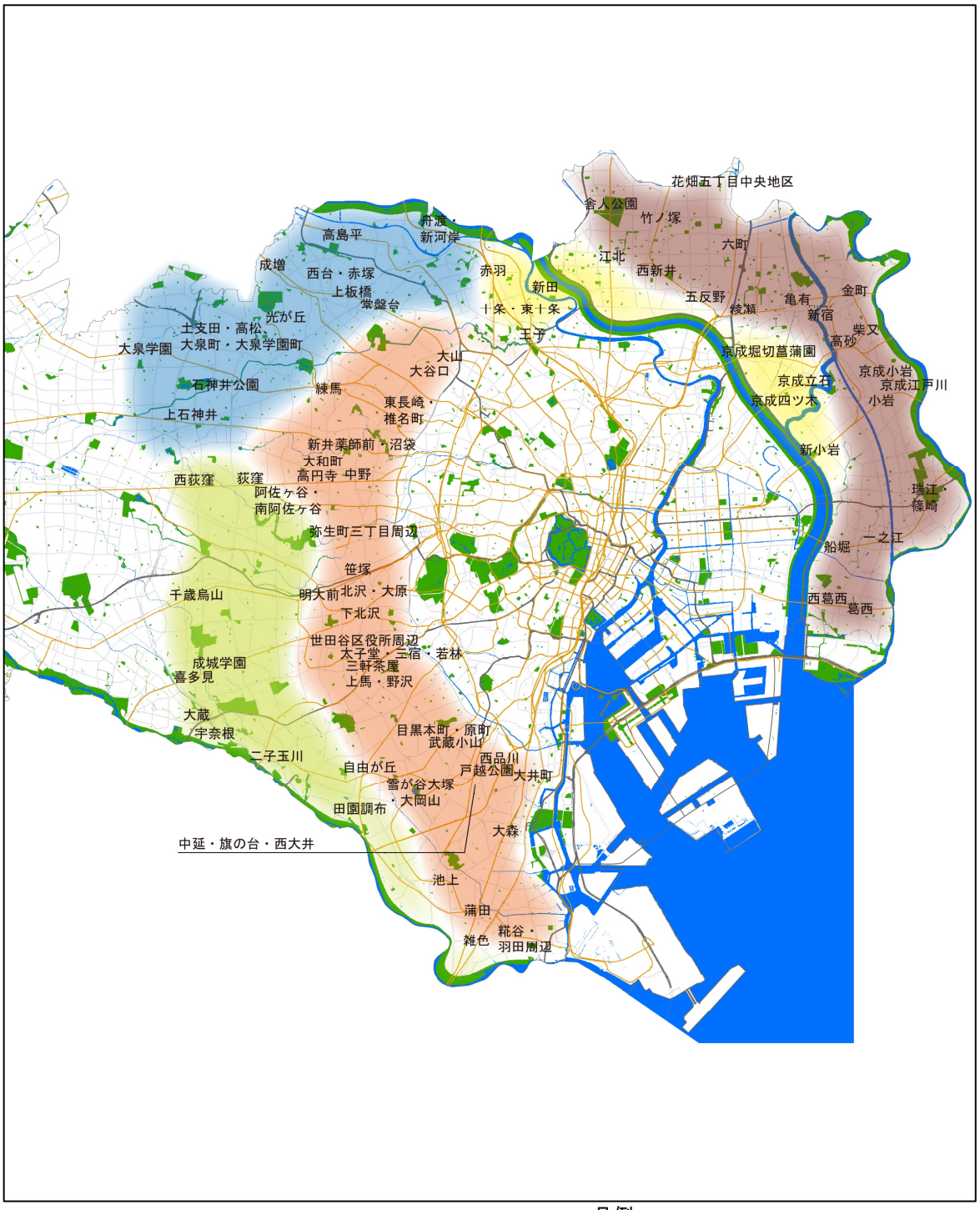
N
W E
S

0 1 2 4 6 km

凡例

- 臨海副都心
- 豊洲 晴海 東雲
- 天王洲
- 京浜島・昭和島・城東島・平和島
- 羽田空港周辺
- 新砂 辰巳 夢の島 新木場 潮見
- 葛西・葛西臨海公園
- 鉄軌道
- 道路
- 公園緑地など

都市環境再生ゾーン


花畑五丁目中央地区
舎人公園
竹ノ塚
六町
江北
西新井
五反野
綾瀬
亀有
金町
新宿
柴又
高砂
京成堀切菖蒲園
京成小岩
京成立石
京成江戸川
京成四ツ木
小岩
新小岩
瑞江・篠崎
船堀
一之江
西葛西
葛西
舟渡・新河岸
高島平
成増
西台・赤塚
上板橋
常盤台
赤羽
新田
十条・東十条
王子
光が丘
土支田・高松
大泉学園
大泉町・大泉学園町
大山
大谷口
石神井公園
練馬
東長崎・椎名町
上石神井
新井薬師前・沼袋
大和町
西荻窪
荻窪
高円寺・中野
阿佐ヶ谷・南阿佐ヶ谷
弥生町三丁目周辺
笹塚
千歳烏山
明大前
北沢・大原
下北沢
世田谷区役所周辺
太子堂・三宿・若林
三軒茶屋
上馬・野沢
成城学園
喜多見
大蔵
宇奈根
二子玉川
目黒本町・原町
武蔵小山
西品川
戸越公園
大井町
自由が丘
雪が谷大塚・大岡山
田園調布
大森
中延・旗の台・西大井
池上
蒲田
雑色
糀谷・羽田周辺
N
W
E
S
0
2.5
5
10
15 km
凡例
西部環７周辺
荒川・隅田川周辺
南部環８周辺
北部環８周辺
東部環７周辺
鉄軌道
道路
公園緑地など

都 市 計 画 公 聴 会 の 開 催 概 要

都市計画法第１６条第１項及び東京都都市計画公聴会規則第２条の規定に基づき、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「防災街区整備方針」の都市計画変更にかかる東京都原案に関する都市計画公聴会を開催した。概要は下記のとおりである。

記

１　公聴会の対象とした都市計画の案

都市計画の案	対象都市計画区域（関係区市町村）
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	都内各都市計画区域（檜原村、奥多摩町、利島村、御蔵島村及び青ヶ島村を除く都内区市町村）
防災街区整備方針	東京都市計画区域（千代田区、中央区、港区を除く）

２　開催日時及び場所

別紙都市計画公聴会各会場記録のとおり（調布会場、大島会場、三宅会場、神津島会場、新島会場、小笠原村母島会場、八丈会場の７会場については、公述の申出がなかったため、開催を中止した。）

３　公述人の数

	公述申出人	公述人	辞退者
区　部	１０	１０	０
多摩部	５	５	０
島しょ	１	１	０
合　計	１６	１６	０

別　紙

都 市 計 画 公 聴 会 各 会 場 記 録

日付	時　間	開　　催　　会　　場	公述人	一般傍聴	行政職員
6/23	13:00～ 13:15	立川市女性総合センター	１人	４人	１２人
6/24	13:00～ 14:15	東京都庁議会棟 都民ホール	７人	１３人	２２人
6/26	13:00～ 13:45	小平市福祉会館	４人	１７人	１０人
6/27	19:00～ 19:45	東京都庁議会棟 都民ホール	３人	１１人	３人
7/10	19:00～ 19:15	小笠原村役場	１人	０人	３人
合　　計			１６人	４５人	５０人

※　以下の会場については、公述の申出がなかったため、開催を中止した。

日付	時　間	開　　催　　会　　場	対象都市計画（関係市町村）
6/25	13:00～	調布市文化会館たづくり	多摩 19 都市計画　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（府中市、調布市、狛江市、町田市、多摩市、稲城市）
6/30	19:00～	大島町開発総合センター	島しょ 6 都市計画　都市計画区域の整備､開発及び保全の方針（大島町）
7/1	19:00～	三宅村役場臨時庁舎	島しょ 6 都市計画　都市計画区域の整備､開発及び保全の方針（三宅村）
7/2	19:00～	神津島村生きがい健康センター	島しょ 6 都市計画　都市計画区域の整備､開発及び保全の方針（神津島村）
7/3	19:00～	新島村住民センター	島しょ 6 都市計画　都市計画区域の整備､開発及び保全の方針（新島村）
7/9	19:00～	小笠原支庁母島出張所	島しょ 6 都市計画　都市計画区域の整備､開発及び保全の方針（小笠原村）
7/14	19:00～	八丈町商工会研修室	島しょ 6 都市計画　都市計画区域の整備､開発及び保全の方針（八丈町）

公述意見の要旨及びこれに対する東京都の見解

東京都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針及並びに東京都市計画防災街区整備方針の原案を平成 26 年 5 月 16 日から平成 26 年 5 月 30 日まで公衆の縦覧に供したところ、都市計画法第 16 条第 1 項の規定により、公述の申出があり、平成 26 年 6 月 24 日及び 27 日に公聴会を開催した。その公述意見の要旨及びこれに対する東京都の見解は次のとおりである。

名称	公述意見の要旨	東京都の見解
東京都市計画都市計画区域の整備開発及び保全の方針	【東京が目指す将来像】 (1)　人口減少、少子高齢化を所与のものとする都市計画など論外である。少子化には多様な要因はあるとしても、子供を産み育てる物理的環境が第一で、その喪失が少子化の大きな原因だと思う。都市計画の最上位に出生率の向上、人口の自然増加があるはず。	(1)　人口減少・少子高齢社会の到来は、東京を取り巻く社会経済情勢の重要な変化の一つと認識している。今回の改定にあたっては、人口減少社会においても、東京が活力を更に高めていくために、集約型の地域構造への再編という考え方を示している。これは、既成市街地における拠点などを中心に必要な都市機能を集約的に立地させることにより、都市のにぎわいや活力、利用圏人口の確保を通じた公共交通の維持、効率的な公共サービスの提供などの実現を図るものであり、子育て世代や高齢者をはじめ、だれもが活動しやすく、快適に暮らすことのできるまちを目指すものである。
	(2)　発想の転換が必要である。都心一極集中、大規模開発優先の都政を転換し、コミュニティと環境を重視する都市構造をつくるマスタープランにすべき。サスティナブルな世界都市の創造へ転換するが必要。 (3)　更なる都心部一極集中で人口や税収が増えて公共サービスに還元される見通しはあるのか。一極集中は、一部の投資家にとって効率の良い利益獲得の手段に過ぎない。東京は、子供も孫もその子供も暮らす生活のまちである。	(2)、(3)　本マスタープランでは、「世界の範となる魅力とにぎわいを備えた環境先進都市東京の創造」を基本理念として掲げ、国際競争力及び都市活力の強化や、暮らしやすい生活圏の実現、都市の低炭素化等を推進することとしている。 　これまでも都は、都心部では都市再生を積極的に推進するとともに、多摩地域においては、核都市などを中心に拠点性の高いまちづくりを計画的に進め、自立した圏域の形

		成を図ってきた。今回、区部・多摩を通じて集約型の地域構造への再編という考え方を示し、それぞれが個性ある地域として発展していくことを目指している。これは、都心への一極集中を意図するものではない。
	【土地利用】 (1)　神田地区は、都市計画により建物の中高層化が図られている。地域全域がビジネス街で事業者だけの街なら機能的で活動しやすいと思うが、この地区には、子供から若者、高齢者まであらゆる年齢層の住民が生活している。一律に都市計画により、中高層化せず、小規模低層住宅も残し、弱者にも優しく、長く安心して住めるよう配慮されたい。	(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、「市街地における建築物の密度構成に関する方針」を掲げており、一律でなく、地域の特性や道路など都市基盤の整備状況を考慮の上設定することとしている。また、「特色ある地域の将来像」において、神田地区は、「表通りのみならず、路地的な空間をいかした更新と居住機能の回復が進み、下町らしさを残しつつにぎわいのある街並みを形成」していくこととしている。
	(2)　第１種住居地域、第３種高度地区という住宅地に住んでいるが、隣に６階建てのマンションが建ち、建築紛争を余儀なくされた。国の決めた法律が立ちはだかり、都も区も何も手出しができないことがわかった。土地利用の効率とは、開発業者が利益を生むための手段にすぎない。高層建築は、広域な地域か、大きな緑地があるところ以外は建てないなど、まず住民を大切に考えてほしい。	(2)　本マスタープランでは、都市構造上の位置づけや都市基盤の整備状況、地域の有する都市機能・都市環境などの地域特性を踏まえ、地域ごとの将来像を定めている。個別の都市計画については、当該将来像の実現に向けて、適切に決定・変更を行っていくこととしている。
	(3)　ある地域を都市計画決定することは意義のあることと考える。その際、新たに生まれた公共空間は、防災基軸としての機能が発揮できるための方策を必ず取り入れること、沿道は耐震・耐火建物とし、ある一定の高さの建物が連続して建てられるようにすることを提案する。そのためには、高度地区指定と用途地域、日影規制の見直しが必要	(3)　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、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、市街地火災の延焼を防止する骨格防災軸などの延焼遮断帯を形成することとしている。また、建築物の不燃化を促進する区域については、狭小敷地での建替えなど

	である。	に配慮し、建ぺい率や容積率等を地域特性に応じて適切に設定し、耐火性の高い建築物への建替えを促進することとしている。 なお、高度地区や用途地域、日影規制などについては、本マスタープランを踏まえ、地元のまちづくりの進捗状況などに応じ、適時適切に見直すこととととしている。
	【道路ネットワーク】 (1) 23 ページに「同方針に定める優先整備路線に位置付けられなかった路線についても、面整備など、まちづくりが具体化した機会を捉え、順次、事業化を図っていく」とあるが、各路線を検討して優先して整備することにしていた今までの都の道路政策と整合性が取れるのか。	(1) 優先整備路線の選定にあたっては、評価項目として面的な整備と連携する路線が設定されている。事業化計画を策定した時点以降に、区画整理や再開発等の面整備でまちづくりが具体化した場合には、順次、事業化を検討していく。
	(2) 新しい道路をつくることによる費用対効果や、周辺の交通事情の改善、低炭素への効果などについて、詳しいデータ等により説明すべき。	(2) 都市計画道路の整備については、「区部における都市計画道路の整備方針」において、自動車交通の混雑緩和への貢献、地球温暖化への貢献を含め、複数の評価項目をもとに都市計画道路の必要性を検証している。その上で、優先整備路線を選定し、計画的かつ効率的な道路ネットワークを早期に形成していくこととしている。 なお、現在、新たな整備方針について、平成 27 年度末の策定を目指して検討を開始している。
	(3) 環状メガロポリス構造でなく、東京グリーンベルト構造への修復をする。そのためにも外環の２の地上部を含む事業を取りやめるべき。	(3) 本マスタープランでは、「特色ある地域の将来像」の「北部環８周辺」において、「東京外かく環状道路、環状第８号線の周辺では、これらの道路を軸とする豊かな緑とともに、石神井川、白子川などの貴重な水辺に囲まれた、良好な低中層住宅地を形成」することとしている。 外環の地上部街路（外環の２）については、平成 19 年

		に外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更した際、関係区市等から出された要望を踏まえ、平成 20 年、「外環の地上部の街路について（検討の進め方）」を公表し、検討の視点と検討のプロセスを明らかにした。これに基づき、環境、防災、交通、暮らしの４つの視点で、この地上部街路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進めている。 平成 26 年５月、これまでの検討を踏まえ、この地上部街路の都市計画に関する方針を定めた。
	【下水道、河川】 (1)　下水道の整備や合流下水の対策について、旧中川に優先的に考え、方針の中に明文化していただきたい。全般的な合流対策ではなく、ピンポイントで特区として対策を講じていただきたい。合流下水はすべて再生処理をしてから排出する、出来れば再生水利用を考えるという計画を立てていただきたい。東京湾の水質浄化を図って頂きたい。	(1)　本マスタープランでは、「下水道及び河川の都市計画の決定の方針」に、合流式下水道から雨天時に放流される汚濁負荷を軽減するため、合流改善対策を推進する旨を記載している。 更に、将来にわたって安定的に下水を流す機能などを確保するための老朽化した下水道管などの再構築の推進、良好な水環境を創出するための高度処理施設などの整備推進、電力使用量の削減に資する新たな技術の開発・導入などを追加した。
	(2)　スーパー堤防について、東京都は災害に効果があるような位置づけをしているが、国の高規格堤防について、会計検査院は無駄な支出であると指摘している。スーパー堤防に関する部分はマスタープランから削除すべき。	(2)　本マスタープランでは、「下水道及び河川の都市計画の決定の方針」において、「低地河川においては、高潮防御施設や江東内部河川の整備、堤防や水門などの耐震・耐水対策、スーパー堤防の整備などを推進する」こととしており、東京都の事業について記載している。 都のスーパー堤防は、大地震に対する安全性を高めるとともに、水辺環境の向上を図ることを目的とし、背後地の再開発事業などのまちづくりと一体に整備を行っている。

	【都市防災】 (1)　中野区においても、不燃化特区が５ヶ所指定されるなど、防災に資する「まちづくり」が進んでいるが、東京都の主導的計画や大きな種地が存在しない一般の地域においては、建替え促進につながる有効な策が見えにくい。 (2)　特定整備路線の整備計画は、十分に関係住民の意見を反映させた上で再検討すべき。道路でまちを分断するのではなく、そもそも燃えないまちをつくることが先ではないか。	(1)、(2)　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る。 　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、都市環境再生ゾーンを中心に広がる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る。その際、移転を余儀なくされる住民向けの移転先を確保するため、都営住宅、公社住宅、公有地などを積極的に活用するなど、関係権利者の円滑な住み替えや生活再建を強力に支援することとしている。 　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る。
	【都市景観】 (1)　国の規制緩和のもと、高層建築がまちの景観を無視して進められているが、これ以上の都市の高層化は必要ないのではないか。歴史的建造物の保存や古い街並みの保存こそが求められているのではないか。	(1)　東京が国際競争力及び都市活力を更に強化し、世界で最も環境負荷の少ない都市を実現するためには、ゾーンや地域の特性をいかした計画的な都市機能の更新が不可欠である。 　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「土地の高度利用に関する方針」を掲げ、「商業、文化、交流機能など多様な機能が集積したにぎわいと活力ある質の高いビジネスセンターを形成するため、土地の高度利用を図る」こととしている。また、「都心などにおいては、歴史的・文化的資源の保全・復元

		や街並みの再生に努めるとともに、市街地の更新により土地の高度利用を促進する」こととしている。
	【特色ある地域の将来像（中野地区）について】 (1)　中野区は、人口密度が都内でも高く、木造密集地で、地震が発生すると避難する公園も少ない。中野警大跡地開発の結果、10 年後には中野駅利用者が現在の約２倍が想定され、面的な発展のためには、西側の改札口の増設や、駅南北の繋がりの強化、周辺の狭隘道路の拡幅などが必要。 (2)　「特色ある地域の将来像」の中野の項がどの範囲を指すのか不明だが、中野二丁目の住宅供給公社付近の再開発を含むとすると、既に都市計画決定を間近に控える計画がありながら、具体的開発案を伏せたマスタープランは縦覧とは言えず、内容的にも反対である。都市における空間、人間の生きる空間の貴重さの視点がない。自然環境の整備保全の方針に反する。	(1)、(2)　本マスタープランでは、中野は都市環境再生ゾーンに属し、「生活機能が集積した誰もが暮らしやすいまちづくり」、「木造住宅密集地域の安全性の確保」などの将来像を掲げている。 　また、「特色ある地域の将来像」として中野駅周辺を取り上げ、「広域的な拠点性を発揮する生活拠点として、街区の再編や土地の高度利用を進めつつ一体的な整備が行われ、商業、業務、教育、文化、交流、居住、医療、防災など多様な都市機能が集積された、にぎわいと活力のある安全で利便性の高い複合市街地を形成」することとしている。 　なお、都市計画区域マスタープランは、具体的な開発計画や整備の内容を記載するものではなく、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ある。
	【都市計画の見直し】 (1)　都市計画決定されながら事業が進まない公共事業から撤退する柔軟な制度づくりをすることが必要。10 年間の先を見通すのに、一々手法を書くと柔軟に対応できない。	(1)　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、その実現に向けての大きな道筋を示すものである。 　個別の都市計画の見直し等のあり方については、必要に応じて、分野別の計画の中で定めるものである。
	【策定の手続き、情報提供等について】 (1)　都はマスタープランとして抽象文言で表現し、その賛	(1)、(2)　都市計画区域マスタープランは、具体的な開発計

	否を問うている。公聴会の情報について、区報のみならず、多様な周知方法で、わかりやすい詳しい現況図を伴う情報を都民に開示して意見を求めるべき。 (2)　大きなプランを決定する前には、題目を与えて住民の声をじっくり時間をかけて集結し、原案や計画をつくれば、納得のできる都市計画になるのではないか。	画や整備の内容を記載するものではなく、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ある。 今回の改定にあたっては、より多くの都民の意見を伺うため、都市計画案の公告・縦覧に加え、案の作成の段階における原案の縦覧及び公聴会を開催することとし、併せて、ホームページによる意見募集を行うこととした。 都市計画原案の縦覧及び公聴会のお知らせについては、広報東京都への掲載のほか、プレス発表、東京都ホームページへの掲載、東京都や区市町村の窓口でのポスターの掲示やチラシ配布等を行った。更に、区市町村の協力のもと、区報や市報等にも掲載するなど、より多くの都民の目に留まるよう努めた。
	【その他の意見】 (1)　臨海副都心では今でも多くの空き地が存在しており、開発計画とその整備効果について、費用対効果も含めて再検証が必要。また、八潮団地周辺の今後のまちづくりはどのように進めるのか。	(1)　臨海副都心は、羽田、成田の両空港から好位置に立地し、国際的な交流施設や宿泊施設、商業施設等が充実するなど、高いポテンシャルを有している。特に、青海地区北側にあるまとまった土地は、ＭＩＣＥ、国際観光拠点として大きな可能性を持っており、この地域を有効に活用するための方策について、今後とも幅広く検討していく。 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、その実現に向けた大きな道筋を示すものであり、個別の地区のまちづくりについては、本マスタープランに即し、区市町村マスタープラン等で定めるものである。
	(2)　原案には税負担を伴う再開発を始めインフラ整備が目白押しだが、労働人口が減少するなか、どのように税収が	(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、土地利用などの主要な都市計

	増えるのか。財政フレームを示すべき。	画の決定の方針を定めるものである。財政フレームについては、必要に応じて、個別の事業計画の中で定めるものである。

名称	公述意見の要旨	東京都の見解
東京都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 ・ 東京都市計画防災街区整備方針	【防災に関する各種取組について】 (1)　都市防災に関する都の方針は、首都直下型地震を想定して、防火規制、耐火建築物の建築や道路整備による延焼遮断帯などが、防災まちづくりの主になっているように見受けられる。阪神・淡路大震災での死者6,000名余りは、建物倒壊によるものが大半を占めている。したがって、震災対策は、まず建物の耐震化・耐震補強が先ではないか。	(1)　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（原案）では、都市環境再生ゾーンを中心に広がる木造住宅密集地域において、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る。 防災街区整備方針は、木造住宅密集地域（以下「木密地域」という。）等を対象とした都市計画のマスタープランであり、火事又は地震が発生した場合において確保されるべき延焼防止機能及び避難機能を備えた防災街区の整備の促進を目的として定めるものである。なお、建物の耐震化については、住宅の倒壊による道路閉塞や大規模な市街地火災を防止するという公共性の観点から、耐震化助成を行っている。
	(2)　特定整備路線を整備する前に、狭あい道路の拡幅、その沿道の建物の耐震化、道路の下にあるライフラインの耐震化を先に進めるべきではないか。	(2)　防災再開発促進地区の区域内において、木造住宅密集地域整備事業など防災街区の整備に資する事業・制度等を重点的に展開することにより、狭あい道路の拡幅、地区防災道路の整備等を行っている。なお、建物の耐震化については、住宅の倒壊による道路閉塞や大規模な市街地火災を防止するという公共性の観点から、耐震化助成を行ってい

		る。 　路面下のライフラインについては、「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、「ライフラインなどの耐震化を図り、災害時にも機能する都市施設を確保する」こととしており、それぞれの管理者が地域や施設の状況を踏まえ、改修や再構築等を行っている。
	(3)　火災時に一番重要なのは初期消火であると、消防庁は言っている。地域住民による防災組織を作ること、その活動を支え、活性化することが大事である。これに関して、都が進めている東京防災隣組は、素晴らしい取組である。ぜひこの取組を推進してほしい。また、災害時には、地域企業との連携も大切である。組織づくりを平時から行い、その底上げを支援してほしい。	(3)　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（原案）では、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る。 　都は、地域で意欲的な防災活動を行う団体を「東京防災隣組」として認定し、その活動を広く紹介することで、都内各地域のさらなる取組を促すとともに、新たな防災活動を誘発していく。なお、東京防災隣組には企業・事業所等も参画している。（平成 26 年４月現在、143 団体を認定）
	【特定整備路線について】 (1)　直近の二度に渡る地震災害から学ぶべきことは、大きな道路を造るより、地域の組織づくりや日頃の訓練の強化である。特定整備路線は、地域の一体感を分断し、より多くの危険をもたらす弊害の方が多い。	(1)　都は、地域で意欲的な防災活動を行う団体を「東京防災隣組」として認定し、その活動を広く紹介したり、毎年度、区市町村や関係機関とともに防災訓練を実施している。 　また、阪神淡路大震災では、幅員 12m以上の道路は延焼を防止している。特定整備路線は、延焼を遮断するほか避難経路や緊急車両の通路ともなる道路である。地域の一体感の基礎となるコミュニティの維持や自助・共助の取組を持続可能かつ効果的なものとするためにも、延焼遮断帯の形成により、大規模な市街地火災による急速な延焼の拡大を防ぎ、人命への被害を最小限に食い止めなければならな

		い。
	(2)　特定整備路線の延焼シミュレーションを見たが、どれほど延焼遮断効果があるものなのかよく分からない。一般の都民に分かるような形で説明してほしい。	(2)　都は延焼シミュレーションにより、特定整備路線の延焼遮断効果を確認しているが、その効果は区間によって異なる。なお、本シミュレーション結果については、東京都情報公開条例に基づき開示請求があった場合には、データを開示している。
	(3)　特定整備路線の費用対効果、交通事情の改善、低炭素への効果について、詳しいデータ等による説明をしてほしい。	(3)　特定整備路線の費用対効果、特定整備路線の整備による交通状況の変化や二酸化炭素の削減量は算出していない。なお、特定整備路線は、二車線の車道とその両側に植樹帯のある無電柱化した歩道を設置し、車や人が安全かつ円滑に通行できる景観に配慮した道路として整備する。
	(4)　特定整備路線のうち幾つかは、歴史ある寺や、世界的に有名な建築家が設計した建物のある大学を横断する。これは景観を損ね、都市景観や自然的環境の保全をうたう都市計画区域マスタープランと相反する。また、交通量が増える道路を造るのは、都市の低炭素化を目指す都市計画区域マスタープランと相反する。特定整備路線について、再考してほしい。	(4)　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（原案）では、「道路、橋梁、河川、公園などの公共事業においては、「公共事業の景観づくり指針」により、良好な景観を備えた都市づくりを進めていくとともに、安全で快適な歩行者空間の確保及び都市防災機能の強化にも資する無電柱化を推進する」としており、景観に配慮した公共施設整備を行っていくこととしている。
	(5)　特定整備路線の説明会について、その告知の方法が宛名のないポストへの直接配布であるため、単なるチラシと勘違いして、説明会に行く機会を逸した人たちが多数いた。改善を求めたが、まだなされていない。宛名を書いた形での配布にしてほしい。	(5)　説明会に来ることができなかった方々からの問い合わせには、説明会後、個別に対応していきている。今後も、関係権利者の理解と協力が得られるよう対応していく。
	(6)　説明会の成立要件について、きちんとした基準を設け	(6)　説明会の趣旨は、道路整備事業の概要等を地域の方々

	てほしい。例えば、その地域の○%の人が出席した、○%の人がその場で賛成したなど。一方的な説明で、質疑応答は途中で打ち切られた。もう一度説明会の開催を求めても聞き入れず、「説明会が成立した」とするのは、住民の気持ちをないがしろにしている。「住民との合意形成を図る」という方針とも相反する。改善を求める。 【公聴会の手続きについて】 (1)　縦覧図書の閲覧は行政の窓口かネット上に限られ、また、公述の申出については、持参か郵送のみに限られている。縦覧は、地域の公共施設で休日や夜間でも閲覧できるようにし、公述の申出は、ネットでできるようにしてほしい。 【その他】 (1)　原発のない日本を東京から作るべきである。	に説明することであり、出席者に事業の賛否を問うものではない。質疑応答では出席者に対し、公平に発言の機会を与えなければならず、また、説明会の会場は使用時間に制約がある。このため、説明会等では窓口を明らかにし、説明会後も地域住民へ個別に対応してきている。今後も、関係権利者の理解と協力が得られるよう対応していく。 (1)　都市計画案の縦覧及び公聴会のお知らせについては、広報東京都への掲載のほか、プレス発表、東京都ホームページへの掲載、東京都や区市町村の窓口でのポスターの掲示やチラシ配布等を行った。更に、区市町村の協力のもと、区報や市報等にも掲載するなど、より多くの都民の目に留まるよう努めた。 　インターネットを通じた公述の申出については、郵送又は持参に比べて、誤送信や不達の可能性が高いこと、個人情報のセキュリティ上の問題が生じること等の課題がある。 (1)　防災街区整備方針は、木造住宅密集地域等を対象とした都市計画のマスタープランであり、火事又は地震が発生した場合において確保されるべき延焼防止機能及び避難機能を備えた防災街区の整備の促進を目的としている。なお、原子力災害に対する対応等については、「東京都地域防災計画　原子力災害編」（平成 24 年修正）に方針等を定めている。

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
【空港について】 (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。	(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。
【道路ネットワークについて】 (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。	(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。
(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。	(2) 本マスタープランでは、センター・コア再生ゾーンおいて、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。 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。 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。
(3)道路と鉄道の立体交差化	(3) 「踏切対策基本方針」における「鉄道立体化

・「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。	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。
【特定整備路線について】 (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。 (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。 (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。 (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。 (5)　補助 83 号線の整備について､拡幅工事で｢十条冨士塚」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。	(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。 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。 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。
(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。	(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。
【都市景観、環境について】 (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。	(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。
(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。	(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

	等を通じて誘導しています。
【特色ある地域の将来像について】 (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。 (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。 (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。 (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。	(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になります。 (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。
【都市計画道路の見直しについて】 (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。 (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。	(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。
【その他の意見】 (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）を教えて欲しい。 (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。	(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。 (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頂きます。

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
【都市構造について】 (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。	(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

	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。
【道路ネットワークについて】 (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。 (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。 (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。	(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。 　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。 (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。
【公共交通ネットワークについて】 (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。	(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。
【物流拠点の形成について】 (1)　広域物流拠点が自然環境を破壊する可能性があるので、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。	(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。
【延焼遮断帯の形成について】 (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。	(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。 　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。 　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。
【都市景観、環境について】 (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。 (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。	(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。 　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、広がりと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。
(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。	(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。
(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。	(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頂きます。
【都市計画道路の見直しについて】 (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。 (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。 (3)　玉川上水近くの樹木帯を道路にしないでほしい。	(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。 　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。
【その他の意見】 (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。	(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。

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
【基本方針について】 (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。 (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。	(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。
【東京が目指すべき将来像について】 (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。	(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。
(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。	(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。
【土地利用について】 (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強制に向けたルールの整備」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。	(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。
(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。	(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。
(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。	(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、

	今後の都市づくり政策の参考とさせて頂きます。
【市街地開発事業、都市防災について】 (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考える。 (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。	(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。 (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。 　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。
【都市の低炭素化について】 (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。 (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。 (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。	(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。 　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。 (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。