

東京都 東京都市計画 都市計画区域マスタープラン（原案）に対する意見

平成26年5月30日

東京商工会議所

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）の原案が示された。10年ぶりの改定となる今回は、7つの基本戦略のもと、長期的な視点に立って都市の将来像を明確にし、その実現に向け大きな道筋が示されている。

東京が行政の広域連携や官民連携により大都市特有の課題を克服し、絶えざる進化と更なる飛躍を遂げ、「世界の都市」となるために、本マスタープランの位置付けは非常に重要である。加えて、本マスタープランに即して各区は地域に密着した都市計画の方針を策定することから、地域ごとの特色ある発展に果たす役割も極めて大きいと認識している。

従って、本マスタープランの基本理念である「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」を高い次元で実現するために、中小企業をはじめとした産業活力の強化や、都市の国際競争力の強化などの観点から、下記の通り意見を申し上げる。

なお、東京商工会議所は今後とも、東京都と密に連携をしながら、東京の発展に資する活動を鋭意、展開していく所存である。

記

○「第1 改定の基本的な考え方」について

- ・東京は、アジア主要都市の台頭や首都直下地震の脅威、急速な人口減少・少子高齢化の進展、産業空洞化懸念といった大都市特有の広域的な課題を抱えている。一方、2020年オリンピック・パラリンピックの開催が決定したことで、訪日外国人客の増加や都市再開発・基盤整備に対する期待が高まっている。そうした状況の中、基本理念を実現するための7つの基本戦略は時宜を得ていると考える。
- ・その上で、都内には中小企業を中心に構成される多様な産業集積が存在し、国際的にも東京の強み・魅力となっていることから、住工共生の促進など都市政策の面から東京の産業活力を強化するために、基本戦略に「産業集積の維持・発展」を位置付けることが望ましい。

○「第2 東京が目指すべき将来像」について

- ・「センター・コア再生ゾーン」「東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン」の将来像は、その達成のために、国際的ビジネス拠点の形成を目的に東京圏が指定された国家戦略特区との連動を考慮すべきである。
- ・また、国家戦略特区の都内の指定区域は9区であるが、同特区の趣旨と両ゾーンの将来像には共通する点が多い。従って、同特区の指定区域に、9区以外で両ゾーンが範囲とするエリアも追加していくことが望ましい。

○「第4 主要な都市計画の決定の方針」について

「1 土地利用」について

- ・主要用途配置の方針（工業地）に関して、立地環境を一因として、都内製造業が大幅に減少し、産業活力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と考える。
- ・主要用途配置の方針（流通業務地）に関して、都内の物流拠点や流通業務団地は、災害時に緊急物資の流通拠点になり得る施設である。経済のグローバル化により物流ニーズが高度化・多様化する中で、都内には更新時期を迎える物流拠点や流通業務団地が存在することから、容積率の緩和や耐震化促進策などを通じて、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である。
- ・マンションの老朽化が進んでおり、2023年には42万8千戸になると予想されている。本マスタープランに記載の通り、都市防災力の向上や良好な住宅地の形成に向け、アドバイザー派遣や耐震化補助、建替えに際しての諸経費に関する補助の強化などを通じて、老朽マンションの耐震化、更新対策を加速すべきである。
- ・都内には、旧耐震基準で建てられた老朽ビルが多く存在しているが、再開発などを通じて老朽ビルを耐震性に優れ防災機能を備えたビルへと更新していくことは、地域防災力の向上を図る上で有効である。従って、容積率の緩和などを通じて、老朽ビルの更新を誘導していくことが望ましい。
- ・都市再生特別地区等においては、国家戦略特区をはじめとした特区制度に基づく規制・制度改革や各種施策を通じて、民間による優良な再開発プロジェクトを積極的に誘導し、都市機能の高度化を図ることが望ましい。なお、民間による優良な再開発プロジェクトを誘導するには、税制面から後押ししていくことが重要である。

「2 都市施設」について

- ・2020年を一つの契機とした訪日外国人観光客の増加や、東京の国際的ビジネス拠点化に伴う外国人ビジネスマン増加への期待から、東京の空の玄関口である羽田空港の役割がますます重要になっている。一方、首都圏空港における国際線需要は2012年度からの10年間で約6～8割増加する見込みで、2022年度には約75万回の容量の限界に達する見通しとなっている。羽田空港は東京の国際競争力強化に直結する基幹インフラであることから、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である。
- ・首都圏三環状道路、特に東京外環道は、完成すれば、都心に流入している通過交通が迂回できるようになるため、渋滞解消による高い経済効果に加え、首都圏におけるCO2排出量削減効果、災害時の迂回機能、交通事故の減少など様々な整備効果が期待されている。従って、計画が具体化していない東名以南を含めて、早期整備を推進すべきである。
- ・また、東京の国際競争力を強化する上で、都市計画道路や臨港道路など、更なる道路整備も重要である。

- ・第18号答申において整備計画が定められている路線をはじめ、地元自治体や地域の各界から要望が強い路線については、事業を推進するための課題を整理し、整備に向けた取り組みを進めることが望ましい。また、都心と首都圏空港のアクセス改善については、新路線の整備と併せて既存路線の有効利活用も含めて検討すべきである。
- ・高齢化の進展やオリンピック・パラリンピック開催にふさわしい都市機能整備の観点から、公共交通機関や公共空間のバリアフリー化、安全対策をより積極的に推進すべきである。
- ・オリンピック・パラリンピック開催時の輸送や、臨海部（豊洲、晴海、東雲地区等）の人口増への対応を図るべく、LRTやBRTなど新たな交通システムの整備や、バスの利便性向上に向けた具体的な検討を推進すべきである。
- ・京浜港の国際競争力強化に向けて、国とも連携し、大水深コンテナターミナルや東京港臨港道路南北線などの道路ネットワークの整備が必要である。また、京浜三港の連携により、利用コストの低減や国内貨物輸送網の充実強化、利便性・サービスの向上を図ることが望ましい。
- ・区部の流通業務施設の機能更新に関しては先述を参照。
- ・トラック輸送は、産業活動や都民生活に不可欠なサービスであることから、物流の円滑化に向け、大幅に不足する荷さばきスペースを早期に拡充すべきである。

「3 市街地開発事業」について

- ・木密地域の早期解消は都市防災上、極めて重要な課題である。木密地域の解消に向けた中核事業である特定整備路線などの延焼遮断帯の形成や沿道建築物の不燃化促進を集中的かつ強力に推進していくべきである。
- ・これまでに18区39地域を木密不燃化特区に指定し、従来よりも踏み込んだ支援を行っているが、今後も指定地域を着実に増やすことで、取り組みを加速すべきである。なお、木密地域の早期解消には、地域に根差して事業を営む建設・不動産の活動が不可欠なことから、協定に基づき東商としても積極的かつ主体的に取り組んでいく所存である。
- ・木密地域の早期解消に向け、木密対策条例（仮称）を制定し、周囲に影響を及ぼす危険な建築物に対して助言・指導・勧告・除却命令を行うなど、一定の私権の制限も止むを得ないと考える。その際、移転を余儀なくされる住民へ移転先を確保するためのきめ細かい支援が必要である。
また一定の秩序・安全性を担保した上での容積率・斜線規制をはじめとした規制の緩和を実施すべきである。
- ・加えて、防災街区整備事業における敷地の最低限度の緩和や、物納による国有地を同地域の解消に向けた事業の種地として円滑に活用できるようにするなど、国に対しても積極的に働きかけ、土地の流動化に資する対策も講じるべきである。
- ・都内にはエリアマネジメントにより特色ある街づくりを実践している街区が多く存在する。エリアマネジメントの普及により、地域特性を活かした街づくりが一層促進されるとともに、良好な景観形成、災害対策ネットワークの形成、エネルギーの効率的な利用、コミュニティの形成、効率的な物流など、ソフト面においても、地域の特色を創出することが可能になる。都市開発にあたり、エリアマネジメントの普及を一層促進していくべきである。

「4 都市防災」について

- ・木密地域の早期解消に関しては先述を参照。
- ・民間事業者の力を最大限に引き出し、対策を推進するために、都市開発の機会を捉えて一時滞在施設の設置や自立・分散型、効率的なエネルギーシステムの導入を促進するなど、都市政策の観点からも対策を推進すべきである。
- ・水素エネルギーは環境負荷が低く、災害時の非常用電源となることが期待される一方で、コスト面や規制など普及に向けた課題も多いことから、九都県市など広域的な官民連携のもとで課題を整理した上で、普及に向けた対策を実行していくべきである。
- ・液状化対策の推進も重要である。特に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。
- ・城東地区を中心に海拔ゼロメートル地帯が存在することから、水害対策は重要な課題である。従って、水門や堤防の耐震化、スーパー堤防の整備、下水道関連の基幹施設の整備を積極的に推進すべきである。

「5 都市の低炭素化」について

- ・都市開発などの機会を捉えて、都市政策の観点からも、環境負荷の低減や地域防災力の向上、快適性の向上に資するエネルギーの有効活用を促進することは有意義である。
- ・東京外環道の整備促進に関しては先述を参照。
- ・中央自動車道（小仏トンネル付近や調布付近）をはじめ、首都圏の高速道路や主要一般道における慢性的な渋滞箇所の解消に向けた対策を実施することで、環境負荷の改善を図るとともに、交通定時性の向上も図るべきである。

「6 自然的環境」について

- ・木密地域での整備をはじめ、防災機能の強化に資する公園整備は、国や区と連携し推進すべきである。
- ・オリンピック・パラリンピック開催を一つの契機として、誰もが気軽にスポーツを楽しめる環境を整備することは、都民の健康増進、オリンピック・パラリンピックへの関心喚起、気運醸成にも繋がると考える。スポーツをはじめ多様なレクリエーションの場となる公園・緑地は成熟都市に不可欠な施設であることから、整備を促進すべきである。
- ・江戸・東京の歴史、文化、情緒を伝える公園や庭園は、人々にやすらぎを与え、地域の個性の醸成にも寄与するものである。公園や庭園などの歴史的・文化的施設については、案内表示の多言語化を推進するとともに、東京ならではの観光資源として国内外に広くアピールしていくべきである。

「7 都市景観」について

- ・首都にふさわしい風格ある都市景観の創出には、水や緑などの自然、歴史・文化に根差した潤いのある街並みの形成が大変に重要である。特定都市再生緊急整備地域をはじめ、都市開発の機会などを捉えて、潤いのある街並みの形成を図っていくことは有意義である。

- ・東京都では、東京シャンゼリゼプロジェクトを始動させ、道路空間を活用したまちの賑わい創出に取り組もうとしている。また、東京が再び「水の都」となるべく、日本橋川や隅田川の水辺空間を活用した賑わい創出（オープンカフェ・飲食店の設置、船着場の整備）にも取り組んでいる。こうしたまちの賑わいを創出する事業は、積極的に展開し、東京ならではの観光資源として国内外に広くアピールしていくべきである。

以 上