

千代田区の都市マスタープランにも影響のある東京都の基本方針について意見募集があります。下記の要領で意見を送り下さい。

東京における土地利用に関する基本方針について

中間報告に対するパブリックコメントの実施について

(募集期間：平成 30 年 9 月 6 日 (木) から平成 30 年 10 月 5 日 (金) まで)

http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/keikaku/shingikai/riyou_pc.htm

東京における土地利用に関する基本方針について検討している東京都都市計画審議会 土地利用調査特別委員会は、平成 30 年 9 月 5 日、東京都都市計画審議会に中間報告を行いました。

土地利用調査特別委員会では、この中間報告について、都民等の皆様からのご意見・ご提案を募集します。お寄せ頂いたご意見を踏まえてさらに調査・審議を行い、来年 2 月頃に同審議会へ答申案を報告する予定です。

●東京における土地利用に関する基本方針について（都市づくりのランドデザインを踏まえた土地利用のあり方）中間報告【骨子】(PDF ファイル 274KB)

●東京における土地利用に関する基本方針について（都市づくりのランドデザインを踏まえた土地利用のあり方）中間報告 (PDF ファイル 4.8MB)

1 募集期間

平成 30 年 9 月 6 日 (木曜日) ～平成 30 年 10 月 5 日 (金曜日) (郵送は当日消印有効)

2 閲覧方法・場所

タイトルアドレスのホームページをご覧ください。以下省略

3 ご意見の提出方法・提出先

○ 郵送、メール、FAX のいずれかの方法で提出してください。

○ 提出先：東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課 基本計画担当

・ 郵送 〒163-8001 東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課 基本計画担当行

・ Eメール S0000175@section.metro.tokyo.jp

・ FAX 03-5388-1351

○ 提出に当たっては、件名「中間報告パブリックコメント」と明記の上、

①氏名（法人名）、②住所（所在地）、③性別、④年齢、⑤職業（例：建設関係）、⑥意見を記載してください。（メールの場合は、添付ファイルではなくメール本文への記載をお願いいたします。セキュリティ対策のため、添付ファイルは開封いたしません。）

「東京における土地利用に関する基本方針について(都市づくりのグランドデザインを踏まえた土地利用のあり方)中間報告」

番町のまちに影響のある記述箇所

1. P10～11

飯田橋や市ヶ谷、四ツ谷などでは、交通結節機能の強化と合わせ、高度利用により、業務、商業、文化・交流、医療、教育など複合的で多様な機能が集積した、活力とにぎわいの拠点(仮称)の形成を促進する必要がある。

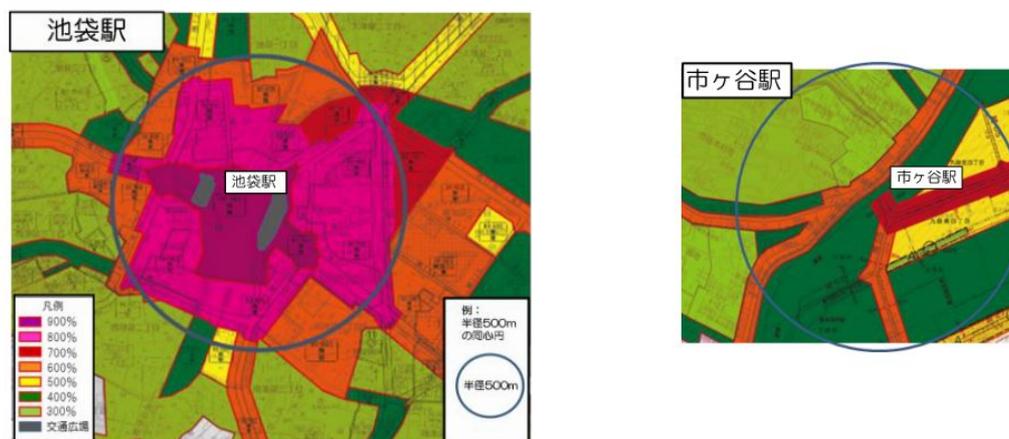
2. P. 13

3路線以上の地下鉄駅が結節するなど交通利便性の高い駅周辺では、交通広場的空間の整備や歩行者ネットワークの強化と合わせ、適切な容積率を指定【P29 主な取組⑦】

3. P. 29

主な取組⑦ 交通結節機能等を強化するための用途地域の指定 基準の策定
省略

3路線以上の地下鉄駅が結節するなど乗車人員も多く、ポテンシャルを有する駅周辺については、用途地域の指定基準を見直し、地区計画による交通広場的空間の整備や周辺市街地を含む歩行者ネットワークの形成などが見込まれる場合に、面的に容積率 800%の指定を可能とする。



地上駅及び地下鉄駅の指定容積率の状況 (出典: 東京都資料)

意見の例

- ① 市ヶ谷駅の南には古くからの住宅地である「番町」が続いています。容積率を上げることにより、静かな住宅地の環境が悪化する可能性があります。繁華街である池袋と市ヶ谷を同等に扱うことには大きな違和感を感じます。容積率の上乗せは止めて下さい。
- ② 番町は歴史ある住宅地で、100年の歴史ある学校が10校近くあります。市ヶ谷駅はその住民や学生生徒達が利用しています。この地域の優先順位はまず住宅や学校であ

り、業務、商業はその次に来るものです。住民がのぞんでいるのは、活力やにぎわいではなく、上質で静かな住環境です。市ヶ谷駅周辺・番町を活力と賑わいの拠点に入れない

- ③ 番町は歴史ある住宅地で、100年の歴史ある学校が10校近くあります。市ヶ谷駅はその住民や学生生徒達が利用しています。この地域の優先順位はまず住宅や学校であり、業務、商業はその次に来るものです。住民がのぞんでいるのは、活力やにぎわいではなく、上質で静かな住環境です。市ヶ谷駅周辺・番町を活力と賑わいの拠点に入れないで下さい。
- ④ 学校や通学環境、周辺の都市計画なども検討したうえで転入したので裏切られた思いです。ぜひこのままの環境を維持してください。
- ⑤ 昨今の異常気象でゲリラ豪雨や竜巻、風速50mの台風が本州を襲うようになっており、高層・超高層ビルと相俟って、歩行者の安全性に深刻な影響を及ぼす可能性が高く、都市づくりのグランドデザインの策定にあたっては、以前にも増して安全性に十分にご配慮をお願いいたします。特に、前面道路の幅員が十分でない地域については、従来よりも厳しい制限をかけ、都心部で暮らす都民の安全性の確保を第一にお考えください。
- ⑥ 市ヶ谷駅はJR東日本エリア内の乗車人員は73位であり、蒲田、恵比寿、目黒駅など、ずっと乗車人員数の多い駅がたくさんあるにもかかわらず、なぜ市ヶ谷駅が「活力とにぎわいの拠点(仮称)」と新たに位置づけられるのでしょうか？市ヶ谷駅の近くには番町、市ヶ谷砂土原町と言った歴史ある住宅地が控えており、池袋のような商業地はありません。活力とにぎわいの拠点(仮称)から市ヶ谷を外してください。

JR 東日本 各駅の乗車人員 (2017)

<http://www.jreast.co.jp/passenger/>

- ⑦ 通勤時間の長さ、通勤時の酷いラッシュは、東京の魅力や競争力を著しく削ぐもので、それゆえ現在小池都知事は時差ビズを提唱されているものと存じます。
- ⑧ こうした文脈において、職住近接のライフスタイルを実現できる都心に位置する住宅地、番町や市ヶ谷砂土原町がすぐ後ろに控える市ヶ谷駅周辺において「にぎわい」を誘導することは、既存の住宅地の住みやすさを大きく阻害する可能性があるため、東京の魅力向上にはつながらないはずです。特に市ヶ谷駅周辺の住宅地は道も狭く、容積を積み増すことに交通のインフラが耐えられません。従ってこの構想には反対いたします。

専門的な意見例：

3 路線が結節する拠点駅周辺で指定容積率を 800%に引き上げる案が出ているが、下記の点が懸念されるとともに、ベースの容積率引き上げを行う論拠が十分に説明されていないことから、実施は適切ではないと考える。

(1) 都が容積率の引き上げを想定する駅周辺を見ると、まとまった敷地が多くなく、道路も十分な広さを持たない地区が少なくない(市ヶ谷駅など)。このような場所でベースの容積率を引き上げた場合、建て詰まりが起こり、市街地環境の悪化を招くだけである。

(2) (1)の意見に対して、再開発等によって敷地の共同化やインフラの整備が図られることになるから、(1)のような事態は起こらないと判断しているのかもしれない。しかし、もしそうであれば、ベースの容積率を引き上げる必要はなく、都市開発諸制度等の各種規制緩和制度を活用し、しかるべき公共貢献が認められる開発に対して、必要な容積率の割増しを行えば事足りる。無条件でベースの容積率を緩和することは、市街地環境の整備改善をもたらすことは期待できず、むしろ市街地環境の悪化を招くリスクの方が高い。

(3) 都が考える拠点駅から数百メートル離れた場所には、閑静な住宅街が広がる地域も少なくない(市ヶ谷駅など)。面的に指定容積率の引き上げを行った場合、隣接する用途地域との指定容積率のギャップが拡大し、周辺住宅地に悪影響を及ぼすことが容易に想像できる。池袋のような巨大な商業集積地と、それ以外の中規模拠点駅を同等に捉えたような素案の内容には違和感を覚えざるを得ない。

皆さんの声をお届けください。
