首都圏広域地方計画（原案）に対するご意見及びそれに対する考え方

○意見募集期間：平成28年2月26日～3月14日

○パブリックコメント意見提出総数 9名（団体含む）29件

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
1	<p>私たちは、「多摩・三浦丘陵の緑の水景に関する広域連携会議」に参画している市民ボランティア団体の一員です。</p> <p>具体的には、多摩丘陵（東京都内、神奈川県内）と三浦丘陵（横浜、鎌倉を含む）にまたがる市民団体と企業が連携して、緑や水辺の保全活動、ウォーキングラリー、シンポジウムを行っております。</p> <p>《意見》</p> <p>P121の（3）エコシステムサービス充実プロジェクト～生物多様性を取り込んだ共生首都圏の形成～</p> <p>2. エコロジカル・ネットワークの形成 に次の下線部分を追加願います。</p> <p>（理由）対流型首都圏の実現には、是非とも、「子育て・教育の環境づくりの観点からも、自然とのふれあい」をもっと強調していただくと有難いです。</p> <p>○コウトリ・トキ等を指標・シンボルとした「関東エコロジカル・ネットワーク推進協議会」や首都圏を南北に縦断する丘陵地の緑地群をネットワーク化する「<u>多摩・三浦丘陵の緑の水景に関する広域連携会議</u>」など、多様な主体が協働・広域連携し、<u>河川・丘陵地及び周辺地域における（緑地や水域の連続性確保など）丘陵地や水辺環境の保全・再生に取り組み、</u></p>	<p>ご意見を踏まえ、以下の下線部のとおり修正します。</p> <p>第5章第5節（3） 2） 1.</p> <p>①人口減少による空き地等の活用、自然再生の推進、水と緑のネットワークによる環境共生型の都市構造形成の促進や、首都圏の都市環境インフラとしての大規模緑地の保全、多様な生物が生息する都市公園等の整備及び<u>緑地保全等の取組の広域的な連携等</u>により、自然とのふれあいや癒やしと安らぎを享受できる都市や里山の創出を図る。</p>
2	<p>1、東京湾アクアラインは都市と房総半島の広い農村部を近接させていることから、都市課題の解決や首都圏の対流に重要な役割を果たすと考える。原案ではその取扱いは他の主要道路と変わらない。国費の支援を受けての通行料値下げも行われていることから、首都圏対流のためのアクアラインと房総半島の活用を重要に位置づけるべきだと考える。</p>	<p>ご意見の点については、第5章第4節（2） 1）において、「圏央道や東京湾アクアラインを活用した、東日本と西日本、さらには世界をつなぐ新たな物流の軸を創出する」と記述しております。また、第5章第4節（6） 1）において、「東京湾アクアラインによりつながる房総半島沿岸地域とも連携を図り、. . . 世界に発信できる海洋文化都市圏の形成を図る」と記述しております。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
3	<p>2、FIT広域対流圏のプロジェクトにおいて、道路網による東京との近接性や自然環境の豊かさなどを理由に福島、茨城、栃木へのプロジェクトが予定されている。上記の理由で言えば、アクアラインで結ばれた房総半島南部は大きな可能性があるのではないか。位置づけの強化や、プロジェクト等の今後の検討をするべきだと考える。</p>	<p>ご意見の点については、第5章第4節（2）1）において、「圏央道や東京湾アクアラインを活用した、東日本と西日本、さらには世界をつなぐ新たな物流の軸を創出する」と記述しております。また、第5章第4節（6）1）において、「東京湾アクアラインによりつながる房総半島沿岸地域とも連携を図り、・・・世界に発信できる海洋文化都市圏の形成を図る」と記述しております。</p>
4	<p>3、首都圏の防災、被災後の強化が柱であるが、これには既存医療インフラの活用が不可欠だ。アクアラインでつながっている鴨川市の亀田病院では現在でも救急受け入れの経験が多い。こうした南房総の医療拠点を活用し、広い土地を仮設住宅や復興住宅に活かすべきではないか。</p>	<p>ご意見の点については、第5章第2節（5）2）2. において、「②首都圏防災軸（垂直軸・水平軸）につながる防災拠点などの機能を活用した効果的な災害復旧戦略を関係機関と検討する」と記述しております。</p>
5	<p>4、京葉工業地帯には水素が発生する製鉄所などもある。君津市の君津製鉄所をはじめとする工場由来の水素の活用法を検討するプロジェクトは可能性があるのではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、工場由来の水素の活用については以下の下線部のとおり修正します。</p> <p>第2章第3節（6）3）エネルギーのクリーン化・分散化・再生 「水素は、利用段階で温室効果ガスの排出がなく環境負荷低減に大きく貢献できるだけでなく、化石燃料改質、電気分解、<u>副生水素利用等の多様な製造方法が可能であり、再生可能エネルギー等との組合せによりエネルギーの安定供給に資する可能性がある。・・・水素の製造から貯蔵、輸送及び利用に至るサプライチェーンの構築が必要となることから、長期的かつ総合的なロードマップに基づき着実に技術開発等の取組を推進し、水素社会の実現へ向けた環境づくりを進めていくことが重要である。」</u></p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
6	1つ目はピーク時踏切遮断時間が一定程度以上の踏切を連続立体交差化等により随時無くしていくことを中身に盛り込んで欲しいです。都市再生の観点から、そして踏切事故防止や経済活動向上の観点からこの項目を入れて欲しいです。	<p>ご意見を踏まえ、以下の下線部のとおり修正します。</p> <p>第4章第2節（2）柔軟で高効率な生産システム等による日本再興のための取組 「<u>インフラのストック効果としては、道路の交通容量拡大による渋滞解消や時間短縮が代表的であり、<u>高速道路の渋滞ボトルネック対策・バイパスの整備・環状道路の整備・主要な渋滞箇所における交差点改良・連続立体交差化等の対策等により、これらの効果を高めていくことは依然として重要である。その他にも、・・・</u></u>」</p>
7	2つ目に道路網だけではなく鉄道網においても東京一極集中から対流型首都圏への転換を図るために、首都圏外縁部を環状状に走る路線の改良または新設を加えて欲しいです。特に武蔵野線・東武野田線の様主要都市を結んでいる路線について、ポテンシャルを十二分に生かし切れていない現状があるため、これらの路線を改良することで、特に大宮の拠点性が向上すると考えています。	<p>ご意見を踏まえ、環状方向の鉄道路線の補強については以下の下線部のとおり修正します。</p> <p>第4章第3節（1）4）首都圏版「コンパクト＋ネットワーク」（「まとまり」と「つながり」）の構築 「さらに、既存の新幹線や鉄道を含め、<u>単なる「放射＋環状」を超えて、従来にはなかった面的に広がる交通ネットワークの補強や、<u>高速バスの強化、バス等の既にネットワーク化されている地域交通サービスの充実・再編及び円滑なマルチモード化（複数交通手段間の連携）を実現するための施策等を展開していくことが重要である。</u></u>」</p>
8	3つ目に東北圏・北陸圏・北海道連結首都圏対流拠点としての大宮駅の改良を行う際には、在来線の改良だけではなく新幹線の改良も考慮して欲しいことです。東海道新幹線と比べて車両基地等の設備に余裕が無い事、福島駅での山形新幹線との平面交差や、現状の配線では大宮始終着列車の新設が行いにくい現状があります。これらを改善しない事には、スーパー・メガリージョンの機能を十二分に発揮できない可能性が高いと考えます。	<p>本計画は、国土形成に係る広域ブロックの方針を定めるものであり、個別の事項については別途対応するものです。</p> <p>なお、新幹線大宮駅の改良については、第5章第4節（11）2）1.において、「①北関東地方、東北地方、上信越・北陸地方及び北海道からのヒト・モノ・情報の集結・交流機能を高めるため、『大宮』の機能向上等を含む交通機関相互の結節機能を強化し、各種交通モードのシームレスな利用を促進する。」と記述しております。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
9	<p>4つ目はリニア新幹線・整備新幹線である北陸・北海道新幹線の早期建設を促すスキームの構築を図って欲しいことです。現状のスキームだと、緊急性や国土形成に多大な寄与をする新幹線の完成はかなり遅いと感じます。必要性の高い新幹線の早期完成を促すために、新幹線建設国債（または新幹線債券）の発行などの案を出して欲しいです。</p>	<p>整備新幹線の整備については、2012年6月に着工した区間（北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）、北陸新幹線（金沢・敦賀間）、九州新幹線（武雄温泉・長崎間））について、「整備新幹線の取扱いについて」（2015年1月14日政府・与党申合せ）により、開業時期の前倒しが決定されたところであり、政府・与党申合せに基づき、着実な整備を進めてまいります。</p>
10	<p>5つ目はつくばエクスプレスの東京駅延伸及び湾岸部ないし品川方面への延伸を促すことです。ナレッジ・リンクの具体化をさせるのであれば、新幹線ないし飛行機とつくばエクスプレスの結節が必要だと考えます。</p>	<p>東京圏における今後の都市鉄道のあり方については、交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会に小委員会を設けて議論が進められているところです。 なお、ナレッジ・リンクの具体化については、第5章第4節（12）2）1.において、「②つくばへのアクセスの強化のため、関連交通インフラを整備する。」と記述しております。</p>
11	<p>6つ目は3環状だけではなく国道のバイパス道路や3環状を補完する高速道路を建設して欲しいことです。特に、埼玉県界隈は混雑の激しい国道4・16・17号を補完する道路が他地域と比べて不足している現状があります。これらの道路の混雑を解消する事で、経済活動向上に寄与すると考えます。</p>	<p>ご意見を踏まえ、主要な道路の混雑緩和については以下の下線部のとおり修正します。</p> <p>第4章第2節（2） インフラのストック効果としては、道路の交通容量拡大による渋滞解消や時間短縮が代表的であり、<u>高速道路の渋滞ボトルネック対策・バイパスの整備・環状道路の整備・主要な渋滞箇所における交差点改良・連続立体交差化等の対策等により、これらの効果を高めていくことは依然として重要である。</u>その他にも、例えば、・・・状況がある。これは観光面でのストック効果である。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
12	<p>ダム計画は土砂の堆砂が進行し、景観、自然を破壊するもので、今後推進すべきではない。森林を整備、保全することの方が長い目でみれば、治水利水効果が良く生態系、景観、緑量の点で、ダムより優っていることは明らかである。</p> <p>今後、全世界的に、二酸化炭素濃度を低減することが、最も重要な課題になると思う。現在たった10年で、100ppmも増加し、現在400ppm程度であるが、あと50年もしたら1000ppmになるかもしれない。そうしたら、人は息苦しさで健康でいられなくなるだろう。さらに、廃棄物、有害物なども増加し、人間が健康的に生存することすら難しくなっていく。よって、今後はいかに、樹林を増加、保全していき、co2濃度を下げるかが大きな課題であり、それに触れないことはまったく時代錯誤であり、樹林面積を計画の指標として加えるべきである。よって今までのような、開発方針を保全方針にしていかなければならない。co2を固定するサンゴ礁も海面埋め立てにより、失われることがあってはならないことを計画に盛り込むべきである。有害物質をいかに無害化するか、廃棄物をいかに無くすか、ごみの埋め立てで、美しい山河と地下水が汚染されることのないように、計画に盛り込むべきである。エネルギー政策として、事故により居住地域を減らしたり、汚染物質により、除染が必要となる原子力発電に関しては、早急に中止し、転換をはかるべきであり、安全でクリーンな自然エネルギーをいかに広めるかの重要性を計画に盛り込むべきである。</p>	<p>ご意見の森林の整備・保全については第2章第3節（6）2）において、「森林は、首都圏の総面積の約5割を占めており、戦後に植林した森林が本格的な利用期となっているなど、豊富な資源を有している。森林の適切な整備・保全を図りながら、国産材等の利用を本格的に進めることにより、森林を持続的に管理していくことが重要である。」と記述しております。</p> <p>また、再生可能エネルギーの活用については第2章第3節（6）3）において、「首都圏はエネルギーのクリーン化、分散化及び再生可能エネルギー利活用等にも積極的に取り組んでいく必要がある。」と記述しております。</p> <p>エネルギー政策については、2014年4月に閣議決定したエネルギー基本計画に基づいて進められているところです。</p> <p>本広域地方計画の推進にあたっては、これらの各種の政府の計画等との整合性を図っていくこととしております。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
13	<p>平成27年8月に閣議決定された国土形成計画（全国計画）においては、分散型エネルギーが「コンパクト＋ネットワーク」の国土構造、地域構造形成の構成要素として位置づけられ、コージェネレーションやスマートコミュニティが分散型エネルギーとして明記された。同計画において、分散型エネルギーは「地域における食料、エネルギー、資源の安定確保」「世界最先端の技術を活かしたエネルギー需給構造の実現」「エネルギーインフラの充実」「諸機能及びネットワークの多重性・代替性確保等による災害に強い国土構造の構築」等の政策課題への対応策の一つとして記載されている。</p> <p>他方、広域地方計画は広域ブロックごとにその特色に応じた施策展開を図り、自立的に発展する圏域の形成を目指すため、地域の実情に即した地域の将来像等を定める即地的な計画の枠組みであるが、「コンパクト＋ネットワーク」実現に向けてエネルギーが重要な構成要素であることは全地域共通であると認識している。</p> <p>以上により、本広域地方計画（計画原案）においても、エネルギーの安定供給やエネルギーネットワークの多重性・代替性確保の視点が盛り込まれ、これに資するものとしてコージェネレーションやスマートコミュニティを含む分散型エネルギーが位置付けられるようお願いしたい。</p> <p>具体的には、第2章第3節（6）3）「エネルギーのクリーン化・分散化・再生」において、コージェネレーションを含むエネルギーの分散化について首都圏の課題と位置づけていただいたことを歓迎すると同時に、分散型エネルギーが第4章、第5章に示される「コンパクト＋ネットワーク」を志向する各施策の推進に資するものであることを確認したい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、以下の下線部のとおり修正します。</p> <p>第4章第3節（1）4） <u>例えば、大都市郊外のニュータウンの中では、団地を地域の医療・福祉サービスの拠点として再生し、ニュータウン内の他の商業・生活利便施設拠点とバス等交通ネットワークで繋ぐといったことが考えられる。さらに、ICT等を活用したエネルギー需給の総合的な管理やコージェネレーション等の分散型エネルギーの普及促進により、地域間のエネルギー需給関係の構築も考えられる。</u></p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
14	<p>本計画は2025年頃を目標年次とし、2020年の東京オリンピック・パラリンピックは日本を世界にアピールする絶好の機会だと書いていますが、全般的に道路整備をはじめとした社会資本整備が中心で、整備を進めるための理由づけが書かれているだけのように見えます。</p> <p>「ヒト」について見れば、若者は運転免許保有者数が減少しているだけでなく、人口に対する保有率も減少しています。そして、統計上表れていませんが、免許を保有していても実際にはほとんど運転しない若者が増加しています。「モノ」について見れば、たとえば宅配便の取扱個数は増加していますが、それを運ぶトラックドライバーが不足し危機的状況にあります。そのような中で東京オリンピック・パラリンピックに関連した施設整備や開発が進んでいます。</p> <p>たとえば私が現在もPI委員として関わっている東京外かく環状道路（関越～東名）は、トンネル構造のため、土等を運ぶダンプトラック等の工事車両が多数必要です。国土交通省関東地方整備局『事後調査の計画』H24.3別添資料によれば、工事期間中、東名高速道路は現況交通量11.6万台/日に工事車両1万台/日が追加され、中央自動車道は同8.5万台/日に1.4万台/日、関越自動車道は同9.5万台/日に0.7万台/日が追加されることが想定されています。完成後も外環に接続する高速道路は外環を整備しない場合より交通量が増加し、一般道を含めた周辺道路でも時間短縮効果は1kmあたり5.7秒で、ほとんど効果が無いと予測されています（H25外環交通分析検討業務報告書参照）。トラックドライバーは不足し、道路は工事で渋滞し、東京オリンピック・パラリンピックまでに物流崩壊を招く恐れがあります。</p> <p>計画には「インフラをいかに徹底的に賢く使うかが強く求められている」と書かれていますが、それは既に成熟社会となっている今現在からです。成熟社会では、今あるインフラを維持あるいは更新・削減するとともに、利便性や満足度を高めつつ、いかに工夫して使うかの知恵が必要です。その知恵こそ日本が世界へ向けてアピールすべきことではないでしょうか。</p> <p>物流については、昨年12月に出された答申「今後の物流政策の基本的な方向性等」や物流審議官部門の来年度予算・税制改正（政府案）に書かれた方向で進めるべきです。</p>	<p>ご意見の点については、第1章（4）において、「・・・首都圏の可能性を开花させ、その発展につなげていくためには、これらのインフラをいかに徹底的に賢く使うかが強く求められている。本計画はそのための『インフラを賢く使う手引き書』となるものでもある。」と記述しております。また、第3章（2）において、「・・・『上質』、『高効率』、『繊細さ』を備え、そこに息づく人々が『親切』な、日本ならではの社会を構築できる可能性がある。例えば、・・・及び少ない人員・エネルギーで様々なニーズに応じられる柔軟で高効率な生産システム等はその典型である。」と記述しております。</p> <p>物流政策については、第4章第2節（2）において、「・・・特に、人手不足が深刻化している物流業界の生産性を向上し、高速道路ネットワークのストック効果を最大化するという観点からは、・・・（中略）・・・物流ネットワークと周辺の土地利用の一体的な整備を図っていくことが重要である。」等と記述しております。また、計画の推進段階において、ご意見の点について十分留意してまいります。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
15	<p>意見 1 以下の取組みについては、当地区がその中心的役割を担う日本経済の牽引役としての機能の更に強化し、東京の、ひいては日本の国際競争力を高めるための重要度の高い取組みである。一極集中による弊害の是正との両輪でこれら東京の世界都市機能強化の取組みを、積極的に推進して頂きたい。</p> <p>(p. 9～) 「(6)世界都市東京を擁する首都圏」 (p. 12～) 「(3)首都圏の中での東京圏への一極集中」 (p. 42～) 「(1)防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化」 (p. 52～) 「(1)社会システムの質の更なる向上」 (p. 53～) 「(2)柔軟で高効率な生産システム等による日本再興のための取組」 (p. 55～) 「(3)地域の環境の刷新とクリエイティビティ・イノベーションの創出」 (p. 58～) 「(4)若者・女性・高齢者・障害者等の社会への参加可能性を開花させる環境づくり」 (p. 65～) 「(7)オリンピック・パラリンピックの機会に、洗練された首都圏と東北の振興を世界にアピール」 (p. 75～) 「4)首都圏版『コンパクト+ネットワーク』の構築」</p>	<p>計画の推進段階において、ご意見の点について十分留意してまいります。</p>
16	<p>意見 2 [該当箇所] (p. 12～) 「1)リスクを増加させる一極集中の進行」 [意見] 「一極集中は…東京圏にとっては過密・渋滞・混雑問題を発生させ」とあるが、「一極集中により発生した過密・渋滞・混雑問題といった弊害は克服されつつある」との趣旨に修正頂きたい。 [理由] 一極集中により発生した鉄道混雑や道路渋滞等の問題のピークは過ぎ、鉄道輸送力増強の取組みや3環状道路整備などの過密・渋滞・混雑問題対策により着実に改善に向かいつつある。</p>	<p>ご意見の箇所については、ご指摘のとおり問題解消に向けた様々な取組が進められているものの、第2章第2節(2)1)において「1950年代以降、全国から東京圏への人口流入が、バブル崩壊後のわずかな期間を除き一貫して続いている。」と記述しているとおりに東京圏への一極集中は続いていることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
17	<p>意見3 [該当箇所] (p. 42～)「(1)防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化」 (p. 83～)「第2節 巨大災害に対応できる強靱な首都圏の構築」 [意見] 災害リスク低減への取組みを正しく、かつ積極的に「発信」することを推進して頂きたい。 [理由] 日本の災害リスク・安全性を海外から正しく認識してもらうことで、日本の災害発生リスクに対する海外企業等の不安を払しょくし、海外企業等の日本進出・投資を促す（＝「平時には経済価値を生み出す(平時にうれしい) (p. 43/1行目～)」）ことにつながる。 <参考>第4次社会資本整備重点計画 防災性の向上を図り国内外に発信しつつ、(後略)</p>	<p>ご意見を踏まえ、以下の下線部のとおり修正します。</p> <p>第4章第1節(1)の末尾に追記 「<u>加えて、国内への投資拡大に向け、防災・環境性能や履歴情報等について、格付等で分かりやすく表現する工夫等により、海外投資家に説明していくことも必要である。</u>」</p>
18	<p>意見4 [該当箇所] (p. 45～)「(2)スーパー・メガリージョンを前提とした国際競争力の強化」 (p. 92～)「(1)PJ3-1. スーパー・メガリージョンの形成プロジェクト」 [意見] リニア中央新幹線の東京駅延伸についてご検討頂きたい。 [理由] 日本最大のターミナル駅である東京駅は東京圏内のあらゆる交通機関と接続しているため、リニア中央新幹線を東京駅まで延伸することでスーパー・メガリージョン形成の効果を最大限に高めることができる。</p>	<p>ご意見の点については、建設・営業主体である鉄道事業者が判断するものと考えております。</p> <p>なお、リニア中央新幹線の他の交通機関との接続については、第5章第3節(1)2)4. において、「東北地方、上信越・北陸地方及び北海道と首都圏内の対流拠点との間でのヒト、モノの集結・交流機能を高めるため、・・・等の鉄道と他の交通モードとの便利でシームレスな利用を促進する。」と記述しております。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
19	<p>意見 5 [該当箇所] (p. 75～)「4) 首都圏版『コンパクト+ネットワーク』の構築」 (p. 116～)「PJ4-15. 首都圏版コンパクト+ネットワーク構築プロジェクト」 [意見] 「コンパクト+ネットワーク」は生活拠点のみならず、都心部のようなビジネス拠点においても必要となる考え方であり、都心部における「コンパクト+ネットワーク」化も推進して頂きたい。加えて、コンパクト化した各エリアがその特性を最大限活かして役割分担すると同時に、役割分担した機能が競争力を持てるような事業的支援が必要である。 また、コンパクト化を推進し、そのメリットを最大化する為に、以下の取組みが必要。 ー面的まちづくりの推進（エリアマネジメント、面的エネルギーネットワーク等） ー鉄道駅を中心とした歩行者中心のまちづくり ー既存インフラを最大限活用したまちづくり ー細分化された土地の集約・整形による大街区化 [理由] 都心部における国際競争力の強化の観点においても、特徴あるポテンシャル(都市基盤、機能集積、活動実績等)を有するエリアを対象として集積エリアの明確化・施策の集中投入を行うことで、短期間で効果の最大化が期待できる。</p>	<p>計画の推進段階において、ご意見の点について十分留意してまいります。 なお、都心部における機能の集積や強化については、第2章第2節（4）2）において、「・・・グローバル化が進展する中でも、東京が国際社会の中でひととき大きな存在感を保ち、経済、文化、外交等あらゆる側面において強力な牽引力を有する世界都市となるよう、東京の更なる機能強化を図っていく必要がある。」等と記述しております。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
20	<p>意見 6 [該当箇所] (p. 75～)「4) 首都圏版『コンパクト+ネットワーク』の構築」 (p. 116～)「PJ4-15. 首都圏版コンパクト+ネットワーク構築プロジェクト」 [意見] コンパクト化したエリアのポテンシャルを更に高めるエリアマネジメントについては特に推進して頂きたい。その際、エリアマネジメント組織が自立し持続可能な活動を行うための仕組みを官民連携で構築することが必要となる。具体的には、外部からの財源確保(不動産価値上昇に起因する固都税上昇分の一部還元など)やエリマネ団体による公共空間の活用を拡大する規制緩和などが必要。 [理由] 公共的空間等を活用して街の魅力を高めエリアのポテンシャルを高めるためには、街の運営・維持・管理を担うエリアマネジメント団体の活動が重要。</p>	<p>ご意見を踏まえ、都心部におけるエリアマネジメントの推進については以下の下線部のとおり修正します。</p> <p>第2章第2節(4) 2) ・ ・ ・美しく風格のある東京を目指すことが重要である。そのためには、経済や安全性の面だけでなく、景観や文化といった点でも世界の人々を魅了する側面を兼ね備えていることが不可欠である。<u>にぎわいの創出、災害への備え、施設の有効活用などソフト的な活動を推進し、構築されたまちの付加価値を向上させるため、自主財源確保の手法を採り入れたエリアマネジメント活動と連携した国際競争力強化も視野に入れることが重要である。</u></p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
21	<p>意見7 [該当箇所] (p. 98～)「(5)PJ3-5. 東京の世界都市機能強化プロジェクト」 [意見] 「官民連携による道路・公園等を活かした新たな賑わいの創出」や「交通量の減少した車道空間の積極的なリノベーション」についても推進して頂きたい。 [理由] 道路空間は元来、交通空間であると同時に出会い、憩い、売買、情報交換などが行われる交流空間であったが、モータリゼーション化に伴い交通空間への純化が進んだ。公園も本来は多様な機能を有するオープンスペースであるが、様々な制約によりそのポテンシャルを十分に活かしきれていない場合も多い。人口減少の進む我が国において、道路・公園等に交流機能を取戻し、道路・公園等を活かした新たな賑わいを生み出すことは成熟都市に相応しい重要な取組である。また、東京都長期ビジョンにも位置付けられている通り、道路・公園等オープン化実現のためには、地域団体の自立性や持続可能性を高めるための新たな仕組みづくり、特に地域団体側の財源確保や複数の法体系の連携が課題で、国や地方公共団体の積極的な推進・連携・支援等が欠かせない。 <参考>東京都長期ビジョン 東京シャンゼリゼプロジェクトを推進し(中略)、道路空間を活かした新たな賑わいを創出する。 道路管理の一部を地域団体が担い、オープンカフェや広告などの収益をまちの魅力向上に役立てる新たな仕組みの構築や、公開空地活用推進に向けた規制緩和などにより、エリアマネジメントを更に進化させ、賑わい創出を持続的なものとする。 <参考>大手町・丸の内・有楽町地区公的空間モデル事業2015 行幸通り、丸の内仲通り、地下広場等において社会実験として道路の利活用等に係る様々な展開を行い、道路空間等を活用したオープンカフェや広告などの収益を街の魅力向上に役立てる新たな仕組みの構築を目指す。 <参考>東京都都市計画審議会都市づくり調査特別委員会第2回資料「目指す都市像(イメージ)」 幹線道路の整備により、通過交通が排除可能な拠点内の道路については、自動車中心から、みどり・歩行者・自転車・公共交通といった、人中心にリノベーションされた空間が広がっている。</p>	<p>ご意見を踏まえ、道路・公園等を活かしたにぎわい創出や空間のリノベーションについては以下の下線部のとおり修正します。</p> <p>第4章第2節(3)1) ・・・人口減少を活力の低下等の負のイメージではなく、都市に「ゆとり」が生まれることとポジティブにとらえ、<u>例えば地域のにぎわいの創出等に資する道路空間や河川空間の有効活用等の公共空間のオープン化を進めるなど、これらの「ゆとり」を活かし、安全・安心で質の高い生活環境、・・・</u></p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
22	<p>意見 8 [該当箇所] (p. 98～)「(5)PJ3-5. 東京の世界都市機能強化プロジェクト」 [意見] 国際コンベンション誘致やアフターコンベンション機能は東京湾臨海部に限らず、都心部の各拠点にも求められるものであることを位置付けて頂きたい。 [理由] 世界潮流を見ると、大規模化するMICEとは別に、各都市ならではのポテンシャルを活かして「高付加価値化」させるMICEの取組みも進展している。東京湾臨海部以外においても各都市のユニークさやエリア全体を活かしたMICE（＝「都心型MICE」）推進が重要である。 <参考>大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン2014「(3)都心型MICEの推進」 本地区は、…グローバルMICEや付加価値の高いビジネスセミナー開催における優位性を備えており、東京の国際競争力強化に大きく貢献することが可能である。 <参考>国家戦略特区プロジェクトの候補である有楽町駅周辺地区の事業概要 旧都庁舎跡地等を活用し、歩行者の回遊性向上や周辺施設と連携したMICE機能等の拡充による国際ビジネス・観光拠点の整備</p>	<p>ご意見の点については、第5章第3節（1）2）3.において、「①・・・日本の先端技術等を世界に発信できるように、国際展示会等（MICE）やコンベンションセンター等の環境整備を促進する。」と記述しております。</p>
23	<p>意見 9 [該当箇所] (p. 98～)「(5)PJ3-5. 東京の世界都市機能強化プロジェクト」 [意見] ビジネス拠点等において、今後一層、行政施策に昼間人口の意見も取り入れる仕組みをご検討頂きたい。 [理由] 東京の世界都市機能を強化し、国際競争力を高めるためには、昼間人口が活動しやすい環境づくりが重要であり、今後より一層、行政施策に昼間人口の意見も取入れることが重要となる。</p>	<p>計画の推進段階において、ご意見の点について十分留意してまいります。 なお、ビジネス拠点等の昼間人口が活動しやすい環境づくりについては、第2章第2節（4）2）において、「・・・このため、働き、住まい、滞在し、遊び、交流するなど様々な人々の活動を、日本人・外国人を問わず、ストレス無くサポートできるような高度な都市環境を形成していく必要がある。具体的には、省エネで効率的なオフィス環境や住環境はもとより、外国語の通用性や高度医療、世界レベルでの教育環境等様々なニーズに対応できる都市環境を形成していくことが重要である。」と記述しております。 また、第6章（5）において、「・・・このため、限られた財源、人的資源等を最も有効に活用する観点からの重点的、効果的な施策展開が求められる。その際、市町村、経済界、住民等様々な主体が広域的に連携・協力することが重要である。」と記述しております。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
24	<p>意見 10 [該当箇所] (p. 98～)「(5)PJ3-5. 東京の世界都市機能強化プロジェクト」 [意見] 東京オリパラに向けて世界に誇れる美しい都心を創出するため、都心部等の老朽化した合流式下水道管の再構築事業を推進して頂きたい。 [理由] 都心部等の老朽化した合流式下水道管は、日常時の臭気発生や震災発生時に破損のおそれがある。</p>	<p>ご意見の点については、第5章第2節（8）2）1. において、「④下水道におけるストックマネジメントや広域連携による維持管理を実施する。」と記述しております。</p>
25	<p>意見 11 [該当箇所] (p. 117～)「(16)PJ4-16. 国際的な港湾・空港機能の拡大・強化プロジェクト」 [意見] 都心部から、24時間運用されている羽田空港へのアクセスが24時間化されるインフラ整備を推進して頂きたい。（複数手段の組合せによる「実質」24時間化も考えられる） [理由] 東京の国際競争力強化を目的とした羽田空港における深夜早朝時間帯の利用促進にあたっては、同時時間帯における空港アクセスの強化が重要である。</p>	<p>ご意見の羽田空港へのアクセスについては、第5章第4節（16）2）2. において、「④成田・羽田空港とのアクセスの整備・改良による機能強化を図る。」と記述しております。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
26	<p>世界との厳しい国際競争に勝ち抜いていくためには首都圏が牽引役としての機能を果たす必要があり、そのために「東京の世界都市としての機能を向上させ、そのパワーを最大限活用していく（P13）」という本計画の基本認識に、大いに賛同致します。</p> <p>今後、重点的に推進する38の戦略プロジェクトのひとつとして「PJ3-5 東京の世界都市機能強化プロジェクト（P98）」を位置付けていることは大変重要です。本プロジェクトによるアーバン・リジェネレーションへの取り組みは、2020年東京オリンピック・パラリンピック大会をひとつの契機とした民間が主体的に取り組む都市再生プロジェクトが進む背景を考えるとまさに時期を得たものであり、官民が連携し、着実かつ迅速に推進すべきと考えます。</p> <p>同プロジェクトでは、都市再生緊急整備地域における高機能オフィス・住宅の供給促進等によりクリエイティビティを支える機能の強化を図るとしています。これらに加え、文化・交流施設や大学・研究施設、宿泊施設なども含めた多様な機能を集積させることで、より多彩なヒト・モノ・カネ・情報を引き寄せられ、クリエイティビティのさらなる強化につながると考えます。上記観点から、該当箇所について「都市再生緊急整備地域における高機能オフィス、住宅、文化・交流施設、大学・研究施設、宿泊施設等の多様な機能集積を促進する。」など、より拡充した記載をご検討頂きたい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、以下の下線部のとおり修正します。</p> <p>第5章第3節（5）2）2. ①国際金融拠点機能の強化に向けた高機能オフィスの供給促進、情報インフラの再構築、都市再生緊急整備地域における高機能オフィス、<u>住宅</u>、<u>文化・交流施設</u>、<u>大学・研究施設</u>、<u>宿泊施設</u>等の多様な機能集積を促進する。</p>
27	<p>また、世界都市にふさわしい安全・安心な防災力の向上は、国際競争力強化の観点でも非常に重要な課題であり、これも着実かつ迅速に推進すべきと考えます。</p> <p>特に、災害時にも業務・居住機能、経済機能を維持するためには、活動の拠点となる建築物の防災性を向上させることが必須要件です。最先端・最高水準の制振・免震性能、非常用電源設備等を備えた建築物と備蓄倉庫や避難スペースを整備する防災性の向上に特に資する都市再生事業について、税制優遇等の支援措置により促進すべきと考えます。</p>	<p>ご意見の建築物の防災性向上については、第2章第2節（4）2）において、「最近の都心部における再開発事業地区では、建物自体の耐震性に加えて、自家発電や滞在者以上の分の備蓄を確保するなど、周辺からの避難先となることまで想定しているような例も見られ、これらを都市再開発の標準モデルとしていく必要がある。」と記述しております。</p>
28	<p>また、これらアーバン・リジェネレーションの取り組みの相互作用を最大化するためには、都市開発プロジェクトの連担する地域間の交通利便性の強化が必要だと考えます。</p>	<p>ご意見の点については、第5章第3節（5）2）2. において、「②主要ターミナル駅周辺の整備・機能改善、鉄道や道路の整備・改善及び空港連絡バスの充実等による空港アクセスの改善を図る。」と記述しております。</p>

No.	意見（または要旨）	意見に対する考え方
29	<p>大前提であるが、知性、精神、文化、経済、国民の身体、全てが矮化する事を前提として政策を作っていただきたい。</p> <p>劣化の中にあつて国土を維持するのは難しい事であるが、当方としてはこの様な大規模な計画の前に、まず低費用で対策を打てる手段として、日本各地における監視カメラでの国土監視を提案したい。</p> <p>街においても郊外においても、犯罪は数多く発生しており、しかもその証拠が提出出来ない事から警察は被害届も受け取らないとしている事が日常茶飯事である（警察には被害届も、更には告訴告発にもその受理義務があるのは国家公安委員会規則である犯罪捜査規範の通りである。その義務に反して被害者や告発者の訴えを黙殺するという不法行為を警察が数多く犯しており、その多くには「証拠が無い」という理由が付けられている。）。この様な事態を防ぐため、また建築物や各種設備の監視、また国土の監視を行うためにはどう考えても監視カメラでの日本全国の監視が手段として優れており、これを行わずして健全な国土発展はあり得ないと言える。</p> <p>この手段は非常に低費用であり（全天カメラを一定間隔で設置するのは、例えば信号用電柱を設置するよりも、ずっと低費用であろう。）、しかも他設備維持に非常に有用である（多くの場所において、例えば街灯の死活監視の負荷等がそれなりにあるが、それらの監視もこの設置により容易に行えるものになる。）。当然、ひき逃げ、器物破損、海岸線監視、山林監視、この他に殺人、集団暴行、窃盗、誘拐、その他犯罪の監視記録用にも用いる事が出来るので、この設置を行うメリットはその費用が生むデメリットを容易に上回ると思われる。</p> <p>（ここでプライバシーの問題云々という問題があるが、基本的に組織犯罪者はターゲットについてこれら以上の事を既に犯罪の事前調査としてストーカー的に行っている事を意識されたい。捨てたゴミの中身を見たり、窓近くに監視カメラを置いたりする様な行為に比べれば、コンビニエンスストア等の全天カメラで大まかに公道上から監視する様な行為は問題の無いものである（公道上の場合には法的にそう判断されるものでもある。）。行政が監視機能を持つ事が重要なのである。）</p> <p>整備計画には、まず低費用で行える国土維持のための施策を早急に行っていただきたいと考える。</p>	<p>本計画は、国土形成に係る広域ブロックの方針を定めるものであり、ご意見の点については本計画になじまないものと考えておりません。</p>