

Chapter

第4章

目指すべき
新しい都市像

The new urban vision Tokyo must strive for





01 都市づくりの目標

長期的な視点を持って、都市づくりを進めていくために、社会経済の大きな変化や国内外において東京が果たすべき役割などを踏まえ、都民・企業・行政など、幅広い関係者が、世代を超えて共有できる都市づくりの目標を示します。

そして、その目標に向けて、着実にしっかりと、都市づくりの歩みを進めることはもとより、今なすべきことに、工夫を加えて、新たな一歩を踏み出すことが重要です。

将来の目標については、東京が高度に成熟した都市として、最先端技術も活用しながらゼロエミッション*東京を目指し、地球環境と調和を図り、持続的に発展していくことを理念とすべきと考えます。

そして、これまでの高度な都市機能の集積や都市のインフラストックなどを最大限活用し、さらにそれを伸ばして、グローバルな人・モノ・情報の活発な交流を促進し、新たな価値を生み続ける活動の舞台としての東京のブランド力を高め、世界中から選択される都市を目指します。

加えて、長期的な観点から、環境への配慮 (Environment)、社会への貢献 (Social)、都市のマネジメント (Governance)、いわゆる「ESG」の概念を取り入れて都市づくりを進めることで、持続的な成長を確実なものとし、活力の向上につなげることが大切です。

また、あらゆる人が活躍・挑戦できることや、生活のゆとりを楽しみ、ライフスタイルに柔軟に対応できることが重要です。

個々人から見れば、特色のある個性を有する様々な地域で、多様な住まい方、働き方、憩い方を選択できる都市を目指します。

みどりを守り、まちを守り、人を守る。あわせて、東京ならではの価値を高める。そのような持続可能な都市・東京を実現していきます。

こうした基本的な考え方に基づき、2040年代に向けた東京の都市づくりの目標を、以下のとおり設定します。

「活力とゆとりのある高度成熟都市」
～東京の未来を創ろう～

持続可能な都市づくりに向けて ～ESGとSDGs～

近年、持続可能な開発の実現に向け注目されている言葉にESGがあります。

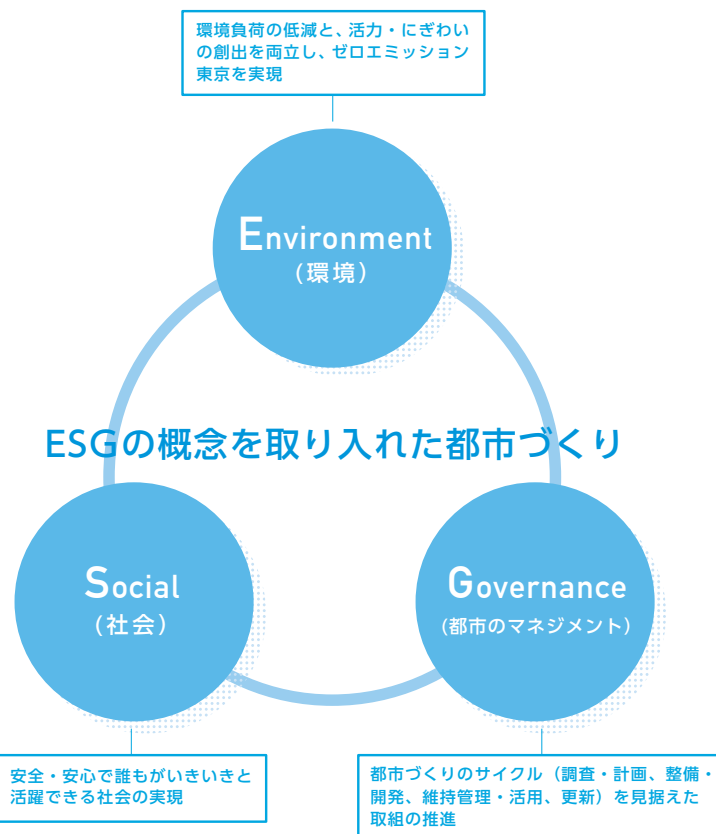
ESGとは、環境 (Environment)、社会 (Social)、企業統治 (Governance) の頭文字で、投資家が企業に投資する際に、健全で持続可能な企業の成長と潜在力の向上に関わる取組として、これらの要素を考慮することが重視されつつあります。

平成18(2006)年に当時の国連事務総長のコフィー・アナン氏が各国金融業界に向けて提唱した、「投資意思決定プロセスにESGの視点を反映させるべき」という責任投資原則に、年金積立金管理運用独立行政法人が平成27(2015)年に署名したことを受けて、日本でもESG投資への関心が高まっています。

一方、平成27(2015)年9月の国連サミットで、先進国を含む国際社会全体の開発目標として、2030年を期限とする包括的な17の目標、いわゆるSDGs(持続可能な開発目標: Sustainable Development Goals)が採択されました。

SDGsは「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、貧困撲滅や格差是正、気候変動対策などの国際社会の課題解決について、民間企業が果たす役割も重視しています。

SDGsの採択により、民間企業側からも持続可能な社会に向けた取組が加速するとともに、ESG投資の観点でも評価の高い企業活動が増えることで、地球環境問題の解決等、持続可能な社会の形成が進むことが期待されています。都市経営においてもESGに配慮した都市づくりの戦略が重要となります。



02 目指すべき都市構造

(1) 東京圏における今後の都市構造の考え方

急激な社会変化を見据え、広域レベルと地域レベルの二層の都市構造を示すことにより、都市活力の維持・向上と快適でゆとりのある都市生活を両立していきます。

概成する環状メガロポリス構造を最大限活用

広域レベルの都市構造について、都では、これまで環状メガロポリス構造*を提唱し、その実現に向けた都市づくりを推進してきました。その結果、おおむね首都高速中央環状線の内側に位置するセンター・コア*を中心に高度な都市機能が集積するとともに、三環状道路の整備や羽田空港の機能強化などが進み、インフラストックが着実に形成され、人やモノの移動が一層広域化しています。

少子高齢化・人口減少の進行が見込まれるなか、東京圏全体で活力の向上や国際競争力を高めていくには、概成する環状メガロポリス構造を最大限活用して、人・モノ・情報の交流を更に促進していくことが重要になります。

コンパクトで多様な特色のある地域構造をつくる

地域レベルの都市構造については、「東京の都市づくりビジョン*（平成21（2009）年7月改定）」で、より身近な圏域において、鉄道網等の既存のインフラを生かしつつ都市機能を集約し、誰もが暮らしやすいコンパクトな市街地への再編を進めていくこととしました。

「都市計画区域マスタープラン（平成26（2014）年12月）」では、50の生活拠点を位置付けるとともに、人口動態の大きな変化を踏まえて、「集約型の地域構造」へ再編すべきとの基本的な方向性を示したところです。

今後、2025年（多摩地域においては2020年）をピークに東京の人口が減少局面を迎えることが予測されるなか、引き続き、都市経営コストの効率化を図りながら、快適な都市生活や活発な都市活動を支える機能的かつ効率的な地域構造を構築していくことがこれまで以上に重要になります。

業務機能の受け皿としての都心、副都心の考え方から脱却

従来の環状メガロポリス構造では、中核拠点として、都心*、副都心*、核都市*などを位置付け、業務を中心に商業、文化などの高度な都市機能の集積を進めてきました。その結果、多くの中核拠点で業務機能の集積が進展したものの、各拠点の集積状況には不均衡も生じています。一方、中核拠点としての位置付けがなくとも、民間開発等により高度な機能集積が進んだ地域も現れています。

また、拠点形成に当たって重視すべき機能は、必ずしも業務に限る必要はなく、立地特性や歴史的な位置付けなども踏まえた地域の特色も評価されるようになってきています。

このような状況を踏まえ、今後、東京が一段と質の高い成長を遂げていくには、「業務機能を重視した受け皿の育成」の視点から脱却し、都心、副都心などの拠点の位置付けや考え方を再編するとともに「地域の個性やポテンシャルを最大限発揮し、競い合いながら新たな価値を創造」していくことが重要になります。

(2) 広域的なレベルの都市構造

1) 交流・連携・挑戦の都市構造

東京は、3,600万人を擁する世界最大の都市圏の中心であり、大規模で感度の高いマーケットが存在するとともに、政治や経済、文化など、様々な機能が高度に集積し、多様なサービス・産業が生まれています。

引き続き、圏域の活力を更に高めながら、多様化するライフスタイルなどに応えることが期待されており、東京圏全体で国内外の人・モノ・情報の自由自在な移動と交流を確保し、イノベーションの源泉となる「挑戦の場」の創出につなげていく必要があります。

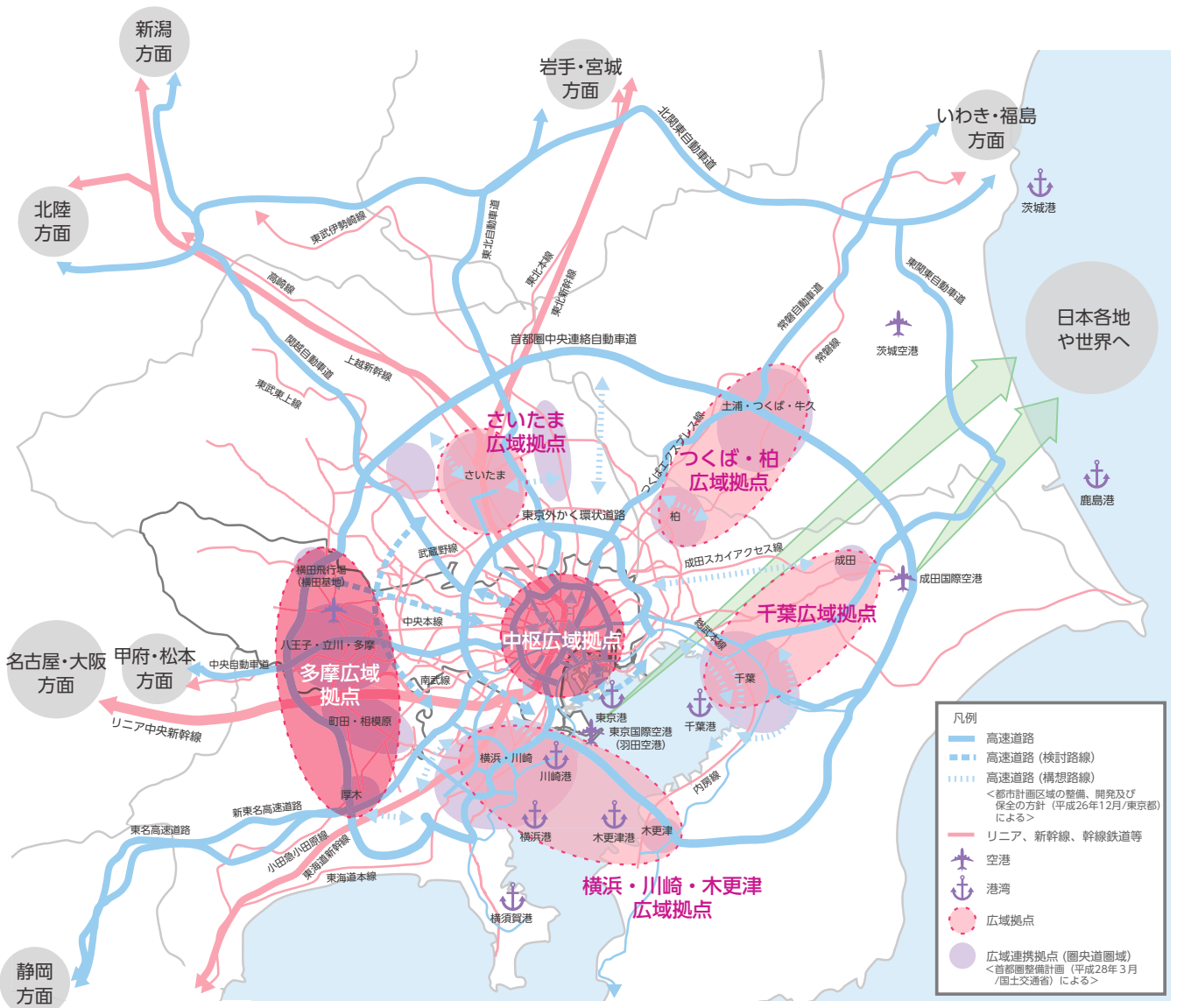
このため、広域的には概成する環状メガロポリス構造を更に進化させ、「交流・連携・挑戦の都市構造」の実現を目指します。

この都市構造では、環状メガロポリス構造で重視した道路ネットワークを更に強化・活用するとともに、東京の大きな強みの一つである網の目の鉄道ネットワークも充実・活用し、「自由自在な移動と交流」を支えます。

また、空港・港湾機能を一層強化することで、東京圏にとどまらず、国内外を視野に入れ、「交流・連携・挑戦」を促進していきます。

これらの道路・交通ネットワークの発達等による時間距離*の短縮を踏まえ、従来の環状メガロポリス構造よりも広い圏域も視野に入れ、産業や観光など、様々な分野における交流・連携の強化を図ります。

交流・連携・挑戦の都市構造



2) 都市構造の構成要素

①骨格的な都市基盤

世界や日本各地とのアクセスと東京圏の広域的な人・モノの交流を支えるインフラに加えて、面的な広がりを持つ水と緑を「骨格的な都市基盤」として位置付けます。高速道路、骨格幹線道路*、新幹線、都市鉄道*、空港、港湾などのインフラや、山地、丘陵、崖線*、河川、海岸などの自然地形、大規模な公園・緑地などがこれにあたります。

②広域拠点

引き続き、東京圏が一体となって、首都機能や広域的な経済機能を担っていくため、高次な都市機能が集積する広域交流の要を「広域拠点」と位置付けます。

高密度な鉄道網等、都市基盤が充実した区部中心部に日本の中核機能を支える「中核広域拠点」を、多摩地域に、道路・交通ネットワークの整備により広域的な産業連携や多くの人の交流が可能となる「多摩広域拠点」を設定します。

また、都として、東京圏全体では、さいたま広域拠点、つくば・柏広域拠点、千葉広域拠点、横浜・川崎・木更津広域拠点を加え、全体で6つの広域拠点をイメージしています。

さらに、中核広域拠点と多摩広域拠点の内側には、国際的な経済活動の中心地としての集積・魅力を更に伸ばす「国際ビジネス交流ゾーン」及び新たな都市産業の集積の促進や多様なイノベーションを誘発する「多摩イノベーション交流ゾーン」を設定し、日本及び東京圏の経済成長をリードするエンジンの役割を持たせます。

3) 中核的な拠点

道路・交通ネットワークの高い結節性を持ち、広域的な観点から、高度な都市機能が集積する拠点を「中核的な拠点」として新たに位置付けます。

中核広域拠点の内側及び羽田空港周辺においては、高次の中核管理機能のほか、国際ビジネス、業務・商業、芸術・文化、観光、居住など、多様な機能が地域特性に応じて集積し、相互に連携することで日本の経済成長を牽引する中核的な拠点を位置付けます。これらの拠点は、発達した道路・交通ネットワークを通じて、相互に機能分担・連携しながら、首都機能など、東京圏及び日本の中心的な役割を担うとともに、国際ビジネスや成熟社会にふさわしい都市文化などを支えます。

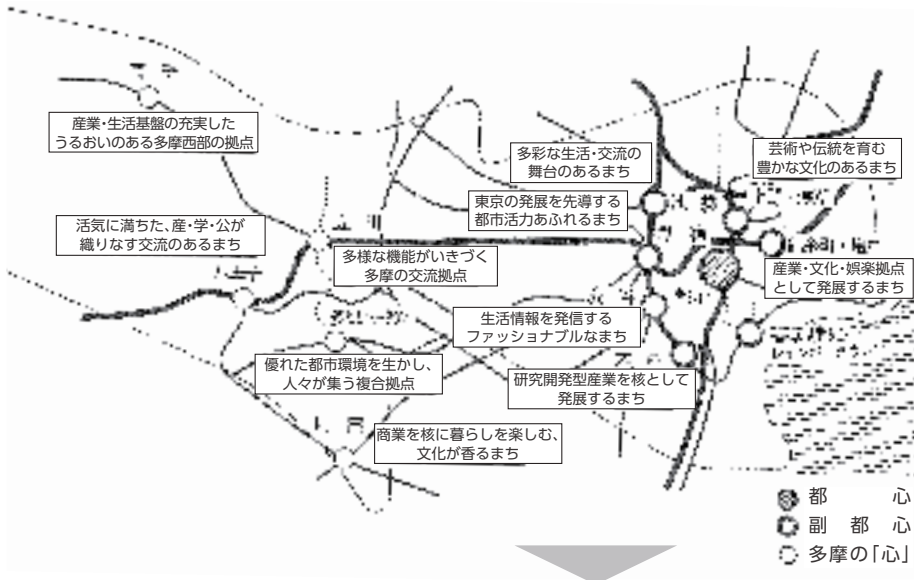
多摩広域拠点の内側においては、整備が進む道路・交通ネットワークを活用し、大学や企業、研究機関などとの連携により、業務・商業・産業機能が集積し、広域的観点から経済活力の向上に寄与する中核的な拠点を位置付けます。また、豊かな自然環境や職と住との近接など、多摩ならではの魅力を生かし、その価値を世界に向けて発信し、広域的観点からの発展に寄与する拠点についても中核的な拠点として位置付けます。これらの拠点は、多様な機能の集積の促進を図るとともに、網の目の道路・交通ネットワークを活用し、広域拠点全体の活力の向上と多様なライフスタイルの実現を支えます。

中核的な拠点については、「民」の力を積極的に活用し、開発や土地利用転換を進め、産業・経済や芸術・文化といった多様な面からの国際的な活力の向上やイノベーションの創出など、東京の魅力を高める都市機能の集積を促進していきます。

なお、これらの拠点は、交通結節性や都市機能の集積状況など、地域のまちづくりの長期的な動向も勘案し、適宜、追加・変更するなどの見直しを図るものとします。

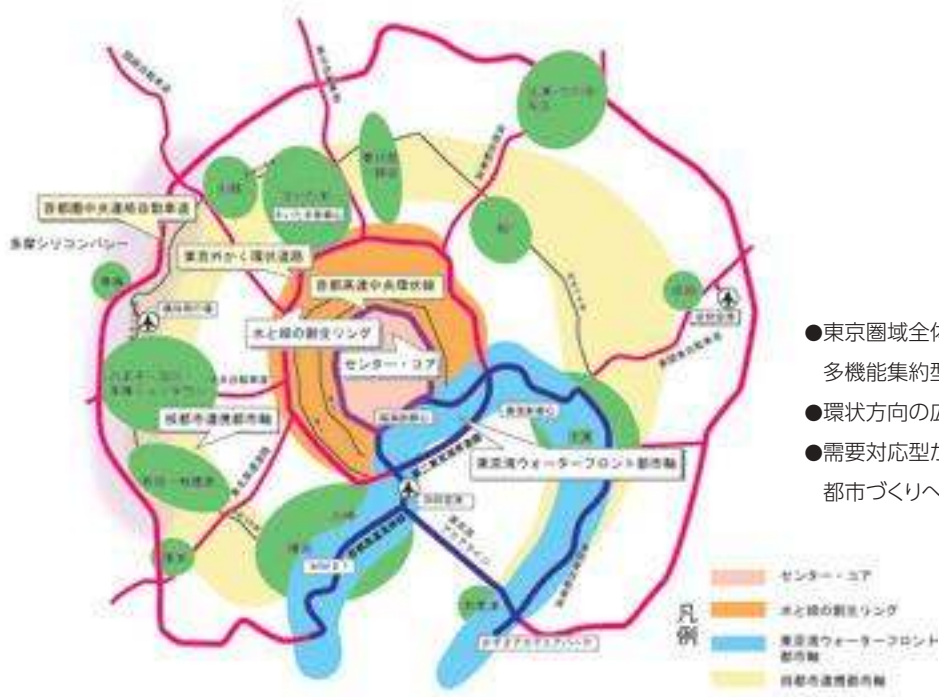
(参考)東京の都市づくりの変遷

多心型都市構造(1982年～)



- 都心一点集中型の都市構造の是正
- 業務機能を副都心や多摩の「心」へ分散
- 職と住のバランスがとれた多心型都市構造へ再編

環状メガロポリス構造(2000年～)



- 東京圏域全体で首都機能を担う多機能集約型の都市構造の構築
- 環状方向の広域交通基盤を強化
- 需要対応型から政策誘導型の都市づくりへ転換

交流・連携・挑戦の都市構造(2017年～)

(3) 地域的なレベルの都市構造

1) 集約型の地域構造

今後、少子高齢化や人口減少が進行する中においても、技術革新の成果や人々の意欲的な取組により、一人当たりの労働生産性を高め、効率的な公共インフラの維持・更新を行うなど、都市経営コストの効率化を図り、身近な地域で、誰もが活動しやすく、快適に暮らすことのできる環境を実現することが必要です。

そのため、主要な駅周辺や身近な中心地に生活に必要な機能を集積させ、その徒歩圏に住宅市街地を誘導し、歩いて暮らせるまちへの再構築を図るとともに、駅や中心地から離れた地域では、緑豊かな良質な環境を形成することで、「集約型の地域構造」への再編を目指します。

その際、それぞれの地域が持つ多様な個性や都市機能の集積、東京の強みである高密度な鉄道ネットワーク、市街地の水と緑の空間などを最大限に活用することで、にぎわいと魅力のあふれる持続可能なまちを実現していきます。

また、集約型の地域構造へ再編する中で、子育て期の女性や高齢者、障害者などの就業機会の増大、地域に応じたインフラや公共施設、行政サービスの見直しなども、併せて誘導していきます。

都市機能を適正に配置する

主要な駅周辺や、商店街、団地、バスターミナルなどの身近な中心地へ、商業、医療・福祉、教育・文化、行政サービスなど、様々な都市機能の再編・集約を進め、機能的でにぎわいのある拠点を形成していきます。

駅や中心地からの徒歩圏に、多様な世代やライフスタイルに対応し、活力のある地域コミュニティを育む住宅市街地を誘導することにより、歩いて暮らせるまちへの再構築を図っていきます。

道路・交通ネットワークの充実・活用により、日常の移動の利便性を確保し、誰もが活動しやすいまちの実現を目指します。

駅や中心地から離れた地域では、長期的な観点から新たな宅地化を抑制し、公園や緑地、農地などが広がる緑豊かな良質な環境を保全・形成するとともに、土砂災害等の災害のおそれのある区域においては、人口の動態も考慮し、安全な区域へ居住の誘導を進めます。

地域の魅力の中心となる場をつくる

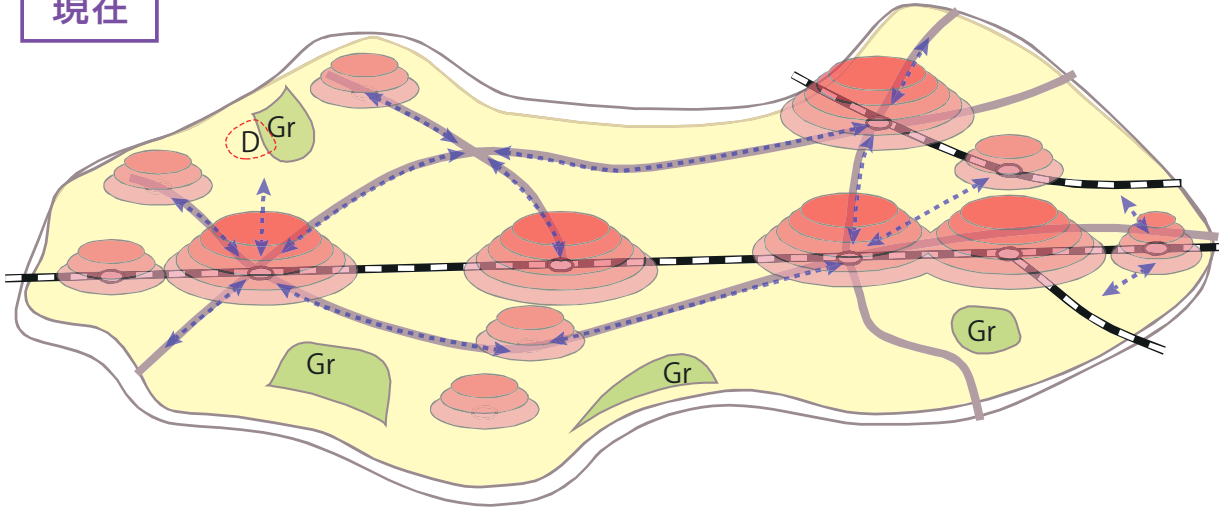
それぞれの地域が、資源や個性を生かした魅力的な場をつくることで、人々が訪れ、様々な交流が行われるとともに、愛着が生まれるまちの実現を目指します。

地域主体の活動を促進し、多様な世代や様々な用途が混在するまちづくりを進めることで、新たな出会いや発見、交流が生まれ、良好なコミュニティが育まれるまちの実現を目指します。

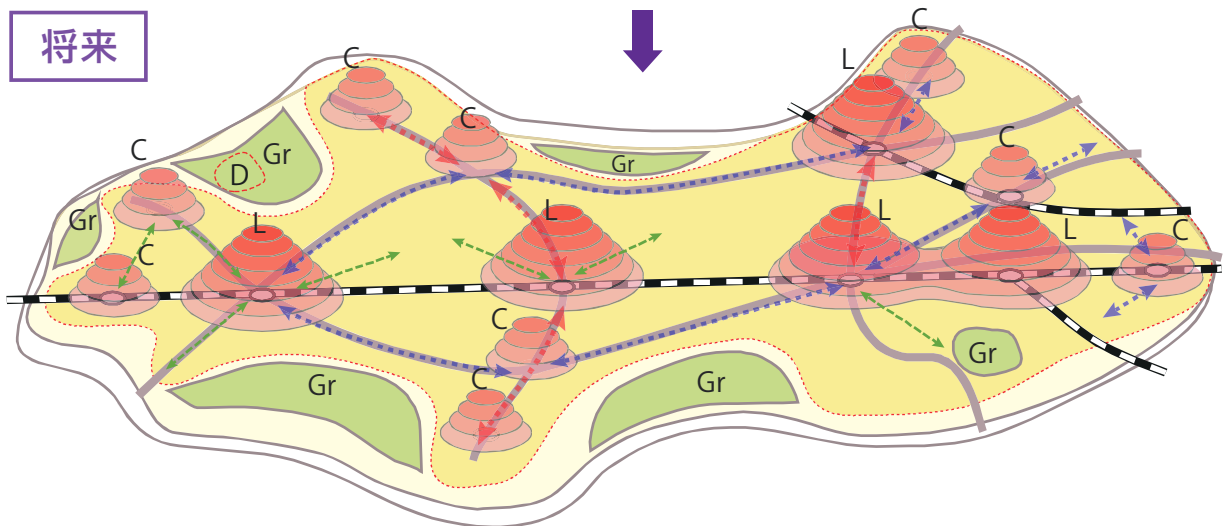
集約型の地域構造のイメージ

凡例		
○	駅	フィーダー交通
—	鉄道	← BRT※
—	幹線道路	← 路線バス
■	居住を誘導する区域	← デマンド交通※
L	主要な駅周辺等(地域の拠点)	
C	その他の駅周辺、団地など(生活の中心地)	
Gr	緑地、農地、水辺など	
D	災害のおそれのある区域	

現在



将来



車中心の生活が行われている地域 将来、人口の大幅な減少や人口密度の低下が見込まれる地域 など	バスが日常の足となっている地域 将来、人口が減少するが一定の人口密度が確保される地域 など	鉄道が充実している地域 将来、人口の減少がそれほど大きくない地域 など
---	--	--

- 車中心の生活が行われている地域**
 将来、人口の大幅な減少や人口密度の低下が見込まれる地域 など
 - 主要な駅を中心に、商業施設や生活利便施設などが立地し、公共施設の集約、交通結節機能[※]の向上、歩行者空間の創出などが進展
 - その他の駅や主要なバス路線沿線に、商業施設、診療所、福祉施設などの生活に必要な機能が立地し、住宅市街地の集約が進展
 - 市街地の周辺部は、地域主体の創意工夫により、生活の利便性や行政サービスへの過度な依存によらない、ゆとりのある生活や活動の空間、二地域居住[※]の場などとして再生。一部の住宅市街地は、農地や緑地などへの転換が進展
- バスが日常の足となっている地域**
 将来、人口が減少するが一定の人口密度が確保される地域 など
 - 主要な駅を中心に、大規模商業施設、周辺駅との役割分担による文化・交流施設、シェアオフィス[※]などが立地し、公共施設の再編、交通結節機能の向上、歩行者空間の創出などが進展
 - その他の駅や主要なバス路線沿線を中心に、商業施設や福祉施設等が立地し、住宅や住宅市街地の更新・再生が進展
 - 高速道路のインターチェンジ周辺や幹線道路沿道を中心に、産業が立地するとともに、大規模公園や緑地などがゆとりやにぎわいの空間として活用
- 鉄道が充実している地域**
 将来、人口の減少がそれほど大きくない地域 など
 - 主要な駅を中心に、大規模商業施設、文化・交流施設、オフィスビルなどが立地し、公共施設の再編、交通結節機能の向上、歩行者空間の創出などが進展
 - 住宅市街地において、人口の規模や構成を踏まえた都市機能が適正に配置され、生産緑地[※]や都市農地[※]の保全・活用、商店街の活性化や地域の防災性向上などが進展
 - 公園、河川などの公共空間が地域の価値を高める空間として活用
 - 機能集積を生かしたエネルギーネットワークが構築され、経済活力向上と環境負荷軽減が両立

2) 地域構造の構成要素

①地域の拠点

商業、医療、高齢者福祉、子育て支援施設など、基本的な生活に必要な都市機能の集積状況を踏まえ、主要な駅周辺を「地域の拠点」として位置付けます。この拠点では、広域的な観点から調整を図りながら、大型商業施設や医療施設など、生活に必要な都市機能の立地を促進するとともに、柔軟な働き方や暮らし方にも対応する都市機能の集積を進めます。

また、利便性の高い道路・交通ネットワークを生かして、地域の個性やポテンシャルを引き出す都市づくりを誘導し、地域の魅力や活力の底上げを図っていきます。

②生活の中心地

「地域の拠点」以外の駅周辺や商店街、大規模な団地などを、人々の活動や交流の場となる「生活の中心地」と位置付け、飲食店や診療所などの生活に必要な都市機能の立地を促進します。このような中心地を、地域コミュニティや身近な生活を支える核として育成していきます。

また、道路・交通ネットワークの活用・充実により、生活の中心地同士や地域の拠点、中核的な拠点との交流を促進するとともに、バスや自転車に加えて最先端技術を活用した効率的なフィーダー交通*の充実により、あらゆる人の自由な移動を確保します。

③地域を支える都市基盤

地域の拠点や生活の中心地へのアクセスとなるフィーダー交通等、生活圏の身近な移動や交流を支える多様な公共交通や補助幹線道路*、地区内道路*を「地域を支える都市基盤」として位置付けます。

これらの都市基盤を、必要な更新を図り機能を維持しながら最大限活用するとともに、更なる強化を図ることで、様々な人々の交流を生む「拠点間の連携」を促進していきます。

また、公園・緑地、農地、民有地の緑、これらをつなぐ街路樹、河川・運河などの身近な水・緑についても、地域の特性を踏まえてネットワーク化を進めていきます。

④ 有効に活用し価値を高める地域

都市の内部において、空き家や空き地などの低未利用の空間が場所を選ばず不規則に、小さな穴があくように発生することにより、地域によっては人口密度や土地利用密度の低下が危惧されます。しかし、こうした空間を有効活用すれば、ゆとりやにぎわいなど、新たな価値を生み出す地域の財産にもなります。

市場性のある空き家への改修支援や、所有者と利用希望者とのマッチングなど、有効利用・適正管理(あいた穴を埋める)を促進します。また、市街地の周辺部に居住する高齢者が、利便性の向上等を求めて、駅を中心とした地域に転居することを支援する仕組みや環境を整備することと併せて、地域住民や民間団体などが、発生する空き家や空き地を活用して公共的な空間を整備・管理する仕組みを整えるなど、発生に備えた予防策(穴の発生を防ぐ)も講じていきます。

集約型の地域構造への再編にあたっては、こうした過渡的な空き家・空き地対策(あいた穴を埋める、穴の発生を防ぐ)を適切に行いながら、長期的な視点を持って、計画的に進めていきます。

(4) 「個性」に着目した地域づくりと新たな土地利用の展開

「個性」ある多様な拠点をつくり、
「地域軸」でつなぐ

今後、東京が成熟都市として一段と質の高い成長を遂げるためには、際立った特色となる芸術・文化、産業、商業の集積など多様な地域特性を最大限に活用し、個性的な拠点を各所に生み出し、地域の魅力を磨き上げていくことが重要です。

また、拠点や地域の魅力を一層向上させるためには、地域特性に応じた特色のある機能を軸状に集積させることや、拠点や地域を環境にやさしい公共交通や緑と水のネットワークで結び付けることで、それぞれを相互に刺激し、連続的にぎわいや相乗効果を生み出していくことも重要です。

そのため、交通結節性の高い拠点や際立った「個性」を有する地域において、そのポテンシャルを最大限発揮させ、にぎわいを生み出し、ライフスタイルを支える様々な機能を地域特性に応じて集積させるなど、それぞれの「個性」に着目した拠点形成や地域づくりを進めていきます。

さらに、拠点間をつなぐ都市基盤等を活用し、特色のある都市機能の集積、多様な交通手段による人の往来の活発化、水・緑のネットワーク形成などに資する「地域軸」の形成を促進していきます。

土地利用に新たな視点を
重ね合わせる

東京が、新たな価値を生み続けるとともに、多様な暮らし方を選択できる都市となるためには、従来の住宅、商業・業務、工業の区分をベースとした都市づくりに、地形をはじめ地域特性や市街地の実情などを考慮しながら、最先端の研究・学術・ものづくり、文化・芸術、スポーツ、農などの新たな視点を付加することも効果的です。

今後は、新たな視点を重ね合わせることで、地域の個性やポテンシャルを生かした特色のある土地利用を誘導していきます。

柔軟性のある複合的な 土地利用を進める

人々のライフスタイルが一層多様化する将来を見据えると、場所にとらわれない働き方、住まいとオフィスの一体化、住宅地へのカフェやレストランの立地など、土地や建物を柔軟かつ複合的に利用する視点が一層求められてきます。

そのため、低層住居地域*等、これまで単一の用途に限定してきた地域についても、多様なライフスタイルを創造し、新たな価値を生み出す場として捉え、良好な居住環境の確保に配慮しながら土地利用を複合化していきます。

一方で、周辺の良好な市街地環境に影響を与える施設については、地域住民の意向も踏まえながら、適切に立地を規制していきます。

03 新たな地域区分

東京では、大規模な拠点ばかりではなく、緑の豊かな住宅地、魅力のある商店街、風情のある下町、高いものづくり技術を持った町工場が立地する地域など、それぞれが特色のある個性を生かしながら、面的な広がりを持ち、東京全体として活力と魅力を発揮しています。

このような特色を生かし、東京の魅力を更に発展させていくためには、それぞれの地域の強みや特色を映し出す将来の姿を描き、可能性を引き出していくことが必要です。そのため、共通的な地域特性等を踏まえた新たな地域区分を設定し、広域的な一定の圏域ごとの将来イメージを示します。

(1) 4つの地域区分と2つのゾーンの考え方

区部中心部と臨海部の一体的な発展を見据えた新たな4つの地域区分

「環状メガロポリス構造」では、都内を「センター・コア再生ゾーン※」等4つのゾーンに加えて、臨海部について「東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン※」と位置付け、5つのゾーンに区分してきました。

実情は、例えば「センター・コア再生ゾーン」では、東京の中枢機能を支える範囲が首都高速中央環状線を越え環状7号線付近まで広がり、区部中心部と臨海部との一体化が進展するなど、少しずつ形を変えながら発展しています。

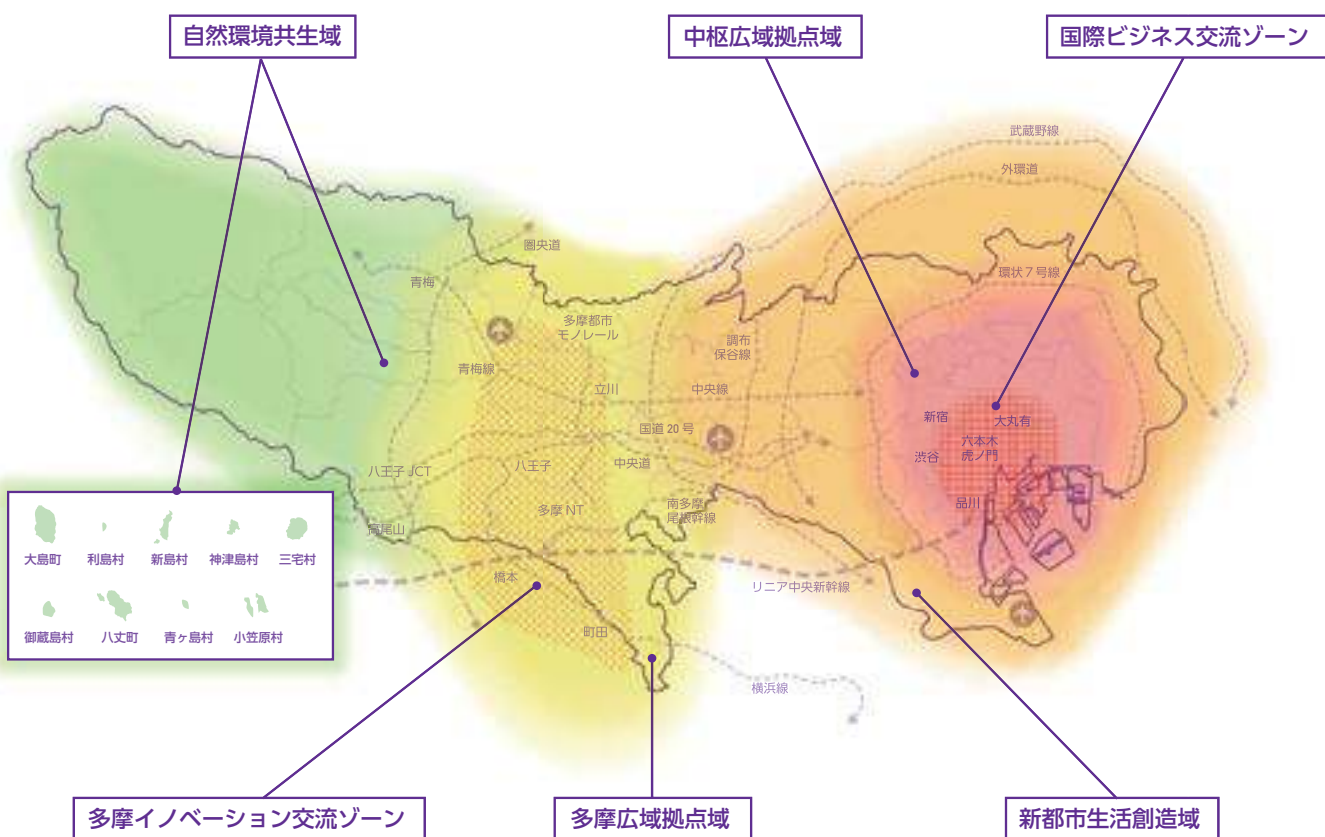
そのため、これまで培ってきた都市機能の集積や地域特性、インフラの整備状況、今後の社会経済情勢の動向などを見据えるとともに、広域的な都市構造の位置付けも踏まえ、都内を「中枢広域拠点域」、「多摩広域拠点域」、「新都市生活創造域」、「自然環境共生域」の4つの新しい地域区分に再編します。

なお、各地域区分における人々の活動イメージは固定化されるものではなく、社会の変化、人々の多様なライフスタイルや価値観、ライフステージに対応して変容し得るものです。

日本と東京のエンジンとなる2つのゾーン

新たな地域区分のうち、「中枢広域拠点域」及び「多摩広域拠点域」は、「交流・連携・挑戦の都市構造」を実現する広域拠点に相当するものです。この2つの拠点域は、国内はもとより海外ともつながる広域的な交通の要衝に位置し、多様で高次な都市機能の集積もあることから、それぞれの拠点域に相互に連携しながら相乗的に日本と東京の活力を牽引するエンジンとなるゾーンとして、「国際ビジネス交流ゾーン」及び「多摩イノベーション交流ゾーン」を設定します。

4つの地域区分と2つのゾーン



- ※ 隣り合う地域区分の境界域は、相互の地域特性が緩やかに変化・融合しながら連続性を持っています。
- ※ ゾーンの範囲は、高度な都市機能の集積や競争力のある研究開発機能の集積など、既存のストックを効果的に活用するとともに、社会経済情勢の変化等に対応しながら変容し得るものです。

(2) 新たな地域区分

中枢広域拠点域

おおむね環状7号線内側の区域では、高密度な道路・交通ネットワークを生かして、国際的なビジネス・交流機能や業務・商業などの複合機能を有する中核的な拠点が形成され、グローバルな交流によって新たな価値を生み続けています。

また、芸術・文化、スポーツなどの多様な特色を有する拠点が数多く形成されるとともに、歴史的資源や風情のある街並みが保全・活用され、それぞれが際立った個性を発揮し、相互に刺激し合うことで、東京の魅力を相乗的に向上させています。

域内では、老朽建築物の更新や木造住宅密集地域の解消、緑や水辺空間の保全・創出などが進み、中心部では高密度の、縁辺部では中密度の緑豊かで潤いのある複合市街地が広がっており、充実した鉄道ネットワークに支えられ、魅力的な居住生活が実現しています。

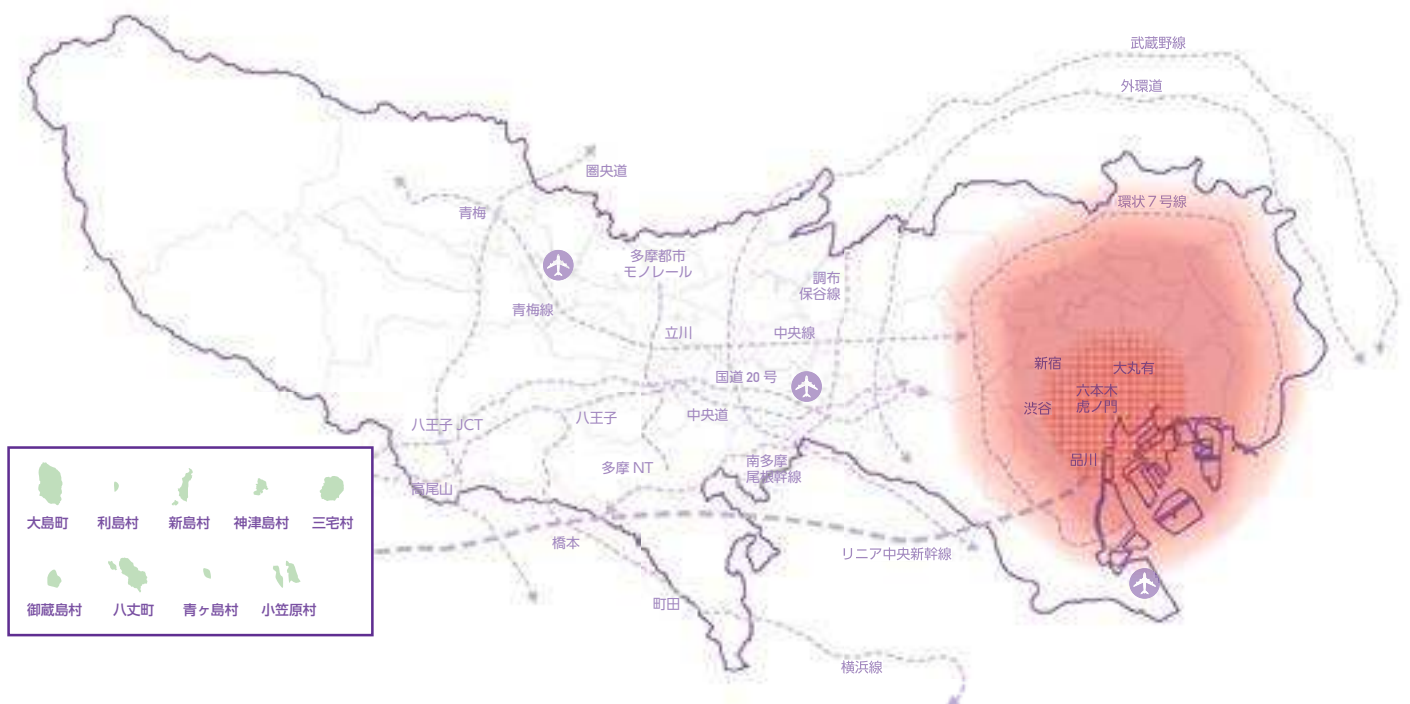
臨海部は、公共交通の充実等によって区部中心部と強く結ばれ、一体的な地域として認識されており、区部中心部の大規模な公園が臨海部の緑や水とつながるなど、四季の彩りや水辺の潤いが区域全体に広がっています。

また、各所に様々なスポーツを楽しめる空間や歩行者空間が配され、穏やかで魅力的な生活の実現に寄与しています。

国際ビジネス交流ゾーン

「中枢広域拠点域」のうち、特に、国際金融やライフサイエンスといった世界中から人材、資本、情報が集まるグローバルビジネスの業務統括拠点やアジアのヘッドクォーターなど、国際的な中枢業務機能が高度に集積した中核的な拠点が複数形成され、アジアにおけるビジネス・交流の拠点としての地位を確立しています。加えて、高密度な道路・交通ネットワークを生かし、国際的なビジネス・交流機能の強化と、その持続的な更新が図られています。

また、これらのグローバルなビジネス展開を支える外国人向けの住宅、サービスアパートメント※、医療・教育機関など、国際的に高い水準を持つ緑豊かな都市環境が整備され、世界中から多様な人材とその家族などが集まっています。



多摩広域拠点域

おおむねJR武蔵野線から圏央道*までの区域では、道路・交通ネットワークの結節点において業務・商業機能が集積した拠点が形成され、リニア中央新幹線や圏央道などのインフラを活用し、他の広域拠点や都市圏との交流が活発に行われています。

世界の若い世代を魅了する最先端の研究・学術・ものづくりの拠点の形成も進んでいます。

駅等を中心とした拠点では、物販や飲食といった日常生活サービスに加え、医療・福祉・介護、コミュニティなどの多様な機能が集積し、多摩イノベーション交流ゾーンの活動を暮らしの面から支えています。

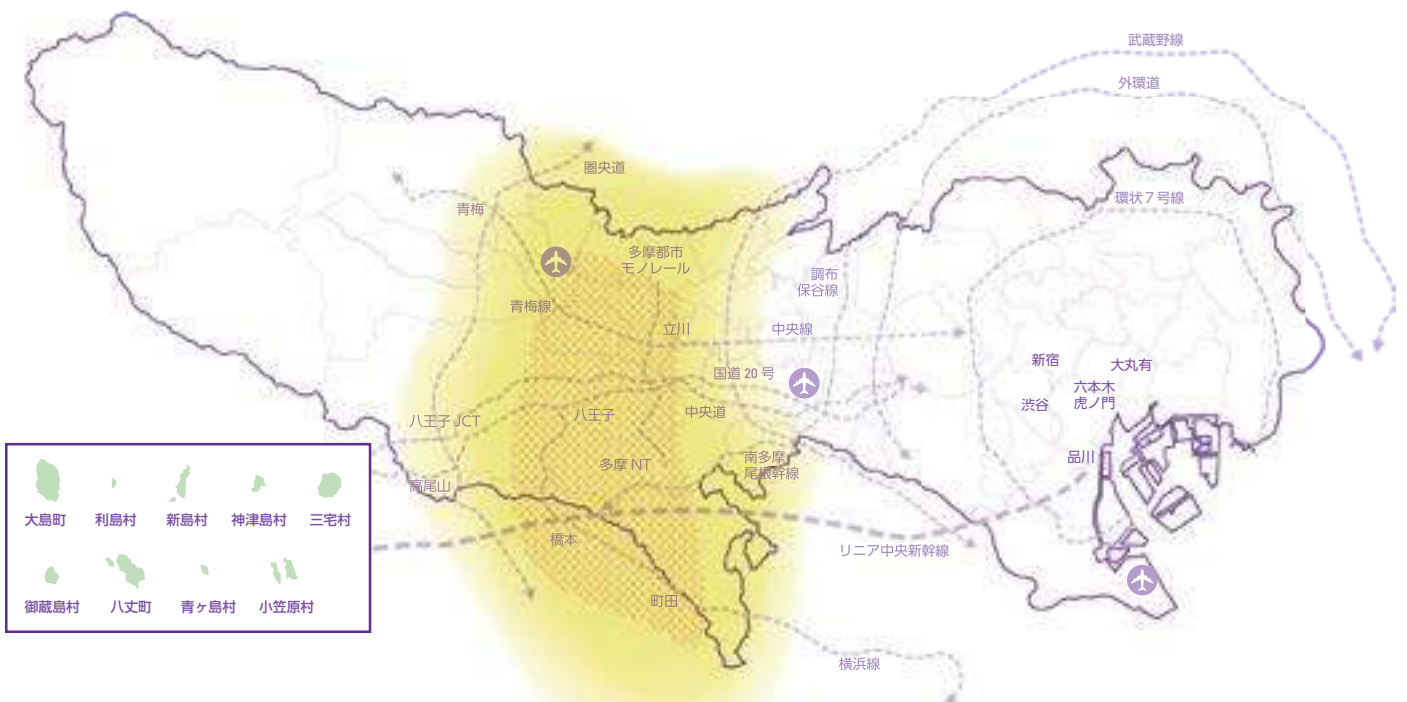
また、公共交通と一体となった楽しく歩きたたずめる広場空間が創出されるとともに、東西・南北方向の道路・交通ネットワークが充実し、拠点間の連携が一層強化されています。

拠点の周辺に広がる市街地においては、高齢者や障害者、子育て世代を含め、誰もが安心して快適に暮らせる住環境が整備されています。

一方で、丘陵地や農地の緑があふれ、多くの人々が生活の中で自然と触れ合い交流する場となっています。

多摩イノベーション交流ゾーン

「多摩広域拠点域」のうち、特に、大学や企業、研究機関などが集積している地域であり、リニア中央新幹線や圏央道、多摩都市モノレールなどの道路・交通ネットワークを生かして域内外との交流が活発になることや積極的に挑戦しやすい環境が整うことにより、様々な主体が交流し、新たなアイデアや創意工夫が生まれ、多様なイノベーションの創出が図られています。



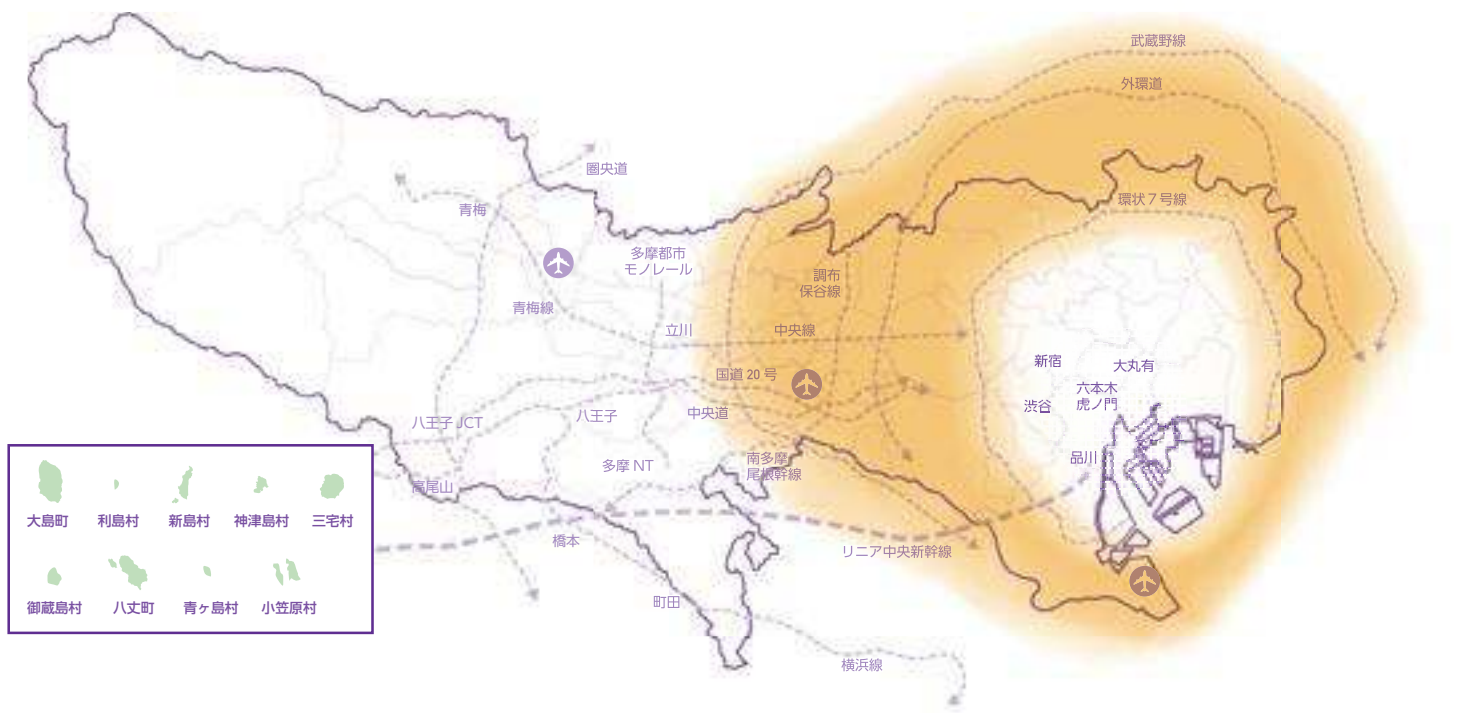
新都市生活創造域

おおむね環状7号線から、西側はJR武蔵野線まで、東側は都県境までの区域では、駅を中心に機能を集約した拠点が形成されるとともに、木造住宅密集地域の解消や大規模団地の更新などに併せ、緑と水に囲まれたゆとりのある市街地が形成され、子供たちが伸びやかに育つことができる快適な住環境が再生・創出されています。

また、良質で機能的な住環境をベースとしながらも、芸術・文化、教育、産業、商業などの機能が複合的に利用されることで、多様なライフスタイルや新たな価値を生み出す場となり、魅力ある個性を発揮しています。

環状・放射方向の公共交通の充実により、区域内の移動が抜本的に改善され、高齢者や子育て世代、障害者の生活と社会参加を支える高い交通利便性が確保され、新たな交流が生まれています。

さらに、農地、屋敷林、樹林地などが保全され、良好な緑地が維持されるとともに、誰もが気軽に利用できる農空間*や公園などが確保され、子供や高齢者などのコミュニティ形成を図る身近な緑の空間の一つとして活用されています。



自然環境共生域

おおむね圏央道の外側及び島しょ部の区域では、清流や森林、美しい海などの自然環境や温泉、地酒といった地域資源が最大限活用されています。

人々を惹き付ける豊かな自然環境や地域資源をベースとし、二地域居住やサテライトオフィス、環境教育、スポーツなどの多様な機能も共存することで地域の魅力を発揮し、発信しています。

多摩地域では、豊かな自然や多様な地域資源が世界中の注目を集め、観光地、スポーツの場、農業・林業を体験する場として親しまれています。

島しょ部では、世界に誇る豊かな自然が確実に保全されているとともに、地場産業等を活用した観光資源が更に育まれるなど、島独自の魅力を発信しています。

また、医療や情報などの最先端技術が十分に活用され、安全・安心な暮らしの場が確保されています。

