

「品川区まちづくりマスタープラン(素案)」に対するパブリックコメントについて

1. 意見概要

募集期間:令和4年12月1日から令和4年12月28日まで

意見数:59名(123件)

章別意見数		内訳	
第1章 品川区まちづくりマスタープランとは	2	① 品川区まちづくりマスタープランの役割	1
		⑤ 計画の構成	1
第2章 まちづくりのこれまでと今後の展望	1	④ 新たなまちづくりの視点	1
第3章 目指すまちのすがた	15	② 将来都市構造	4
		③ 土地利用と開発誘導の基本的な考え方	11
第4章 分野別まちづくり方針	68	① 防災・復興	18
		② 都市基盤	30
		③ 水とみどり	3
		④ 都市景観	3
		⑤ 環境・エネルギー	1
		⑥ 都市生活と住まい	12
		⑦ 「強靱なまち」につながる分野連携	1
第5章 地区別まちづくり方針	34	① 品川地区	7
		② 大崎地区	9
		③ 大井地区	15
		④ 荏原地区	1
		⑤ 八潮地区	2
第6章 マスタープランの実現 とまちづくりのマネジメントの展開	12	① 協働・共創の関係性の構築	6
		③ 地域主体の創造的な活動・事業の育成	4
		④ マスタープランの進行管理	2
資料編	1	⑤ 用語解説	1
その他	13	・ペットとの共生	2
		・財政・予算	1
		・計画・まちづくりのプロセス(区民参画)	10

※複数のご意見を記載いただいた場合は、意見ごとに分割して意見数をカウントしています。

※ひとつのご意見で複数のキーワードに該当する場合は、それぞれのキーワードで意見数をカウントしているため、意見数の合計は一致しません。

2. ご意見(要旨)と区の方考え方

※No.の親番は、意見者ごとに付番しています。

※ご意見については、趣旨を損なわない範囲で要約しています。

※意見原文については、20ページ以降に掲載しています。

No.	ご意見(要旨)	区の方考え方
1-1	これからのまちづくりはより多くの人間が主体的にかかわることが大切である。その観点で、例えばパブリックアートやストリートファニチャーも、利用者や周辺企業が一緒になって当事者として関わり、設置することを期待する。	第6章で示すとおり「協働・共創の関係性の構築」を掲げており、まちに住み、働き、活動・滞在する様々なひとや事業者、まちづくり団体等とまちをつなぎ、相互の交流や協働・共創の関係性を構築して、多様なひと・組織の力を活かせる場をつくってまいります(P161)。
1-2	品川区には地域交流の場所が不足しているように感じる。特に子育て世代は積極的に地域交流を求めていると思うが、場所も仕掛けも不足しているように感じている。どのようなライフスタイルでも行ける場づくりや、育児において学びや気づきがある運営などの仕掛けが必要だと思う。	第4章「都市生活と住まい」分野で示すとおり、これからのまちづくりのポイントとして、「多様なライフスタイルやライフステージに応じた生活と住まいづくり」や「あらゆる人々への暮らしやすい場の提供」(P89)を掲げ、都市生活を豊かにし、住み続けられるまちを目指すこととしています。 なお、育児に関する運営についてはご意見として承ります。
2-1	コミュニティバスのルートをもっと増やしてほしい。現状の大井ルートも便利だが、候補として上がっている大崎ルートなども実用的なので早めに開設していただきたい。また、できれば運賃を100円や160円ほどにしてほしい。	第4章「都市基盤」分野において示すとおり、「地域に根差したコミュニティバスの運行を進めます」(P58)。また方針図では、「移動環境の利便性の維持・向上」としてコミュニティバスの候補ルートを示しています(P61)。 なお、コミュニティバスに関する具体的な検討につきましては品川区地域公共交通会議で行っており、現在は大井ルートの循環ルートについて関係機関と協議を進めています。また、他の候補ルートについては現在の大井ルート試行運行結果等を見ながら検討していくこととしています。 運賃に関するご要望につきましてはご意見として承ります。
2-2	都道420号線(鮫洲大山線)を通るバスを早期実現してほしい。	第4章「都市基盤」分野の方針図において、「移動環境の利便性の維持・向上」として都道420号線の路線バスルートを示しています(P61)。 なお、令和3年10月の下神明～大崎高校区間の道路開通に伴い、この区間を通行するバスの運行につきましては、現在バス事業者において検討がなされています。
3-1	犬を飼っている方が多くなっているように感じており、公園などで散歩している数は相当なものと予想する。このようなデータが区にあれば公開してほしい。	犬の登録頭数については東京都福祉保健局のホームページで公開されており、令和2年時点で12,720頭、直近5年間では増加傾向にあります。
3-2	住民の多様性や包摂性がうたわれている中では、ドッグランや散歩が自由に行える公園などが必要だと思う。	公園は憩い等の場所として誰もが利用できることが基本ですが、現状区立公園においては、ペットの立ち入りを許可している公園は一部に限定しています。ルールの周知やマナー講習会の開催を行うなど、飼い主のマナー向上を啓発しながら、今後も地域の状況に合わせた適切な公園管理に努めます。
3-3	防災面でもペットは避難所で受け入れるのだろうか。これまでよりも増して課題が大きくなっていると思うので、品川区として先陣を切って対策を講じた町づくりを行っていただけるよう期待している。	避難所でのペットの受け入れについては、「品川区地域防災計画」において「避難所連絡会議などで区民避難所への同行の可否や、同行の可能な所定の区民避難所について愛玩動物(ペット)の避難エリアを定めるといった区民避難所における適正な飼育方法について対応策を検討していく」としており、現在、避難所52箇所のうち34箇所の避難所マニュアルにおいてペットの同行避難について記載されております。引き続きすべての避難所で受け入れられるよう、理解促進に努めてまいります。
4-1	都道420号線(鮫洲大山線)の大崎高校下のトンネル開通に伴い、武蔵小山一大井町間の渋滞が常態化している。戸越三丁目交差点では歩行者と車の信号が完全に分離していることや、平塚橋交差点では横断歩道が交差点部に近く、左折車があると直進車が進めないことから渋滞が起きている。渋滞の緩和が期待できる交差点の改善を求める。	現在、都道420号線(鮫洲大山線)に交差する道路として、都市計画道路補助29号線および放射2号線の事業を進めており、より一層の交通の円滑化に向けた道路ネットワークの形成を図ります。 また、第4章「都市基盤」分野で示すとおり、「さらなる交通の円滑化と防災性の向上に向け、都市計画道路の整備を促進します」(P56)。 なお、交差点に関するご要望につきましては道路管理者(東京都)ならびに交通管理者(警視庁)と共有いたします。
5-1	学校法人の常務理事を務めているが、魅力的な街づくりに貢献できるよう我々教育機関も尽力していきたい。	第6章で示すとおり「協働・共創の関係性の構築」を進めるため、まちに住み、働き、活動・滞在する様々なひとや事業者、まちづくり団体等とまちをつなぎ、相互の交流や協働・共創の関係性を構築して、多様なひと・組織の力を活かせる場をつくってまいります(P161)。 また、マスタープランの進行管理に子ども・若者の視点を取り入れるため、第6章「4. マスタープランの進行管理」の中

		に、「 <u>子ども・若者まちづくり委員会</u> 」を追加します(P164)。
6-1	ファミリータウン品川のイメージ展開と支援施策実施として子育て世帯の住民税軽減などを求める。	第4章「都市生活と住まい」分野において、「ライフステージ・ライフスタイルに応じた良好で快適な住宅を選択できるよう、(中略)、住み続けられる住宅の整備・活用を促進します」としており、具体的には「子育て世帯の住宅取得支援やファミリー向けの入居を促進」を挙げており、(P90)、その取り組みを進めてまいります。 なお、住民税に関するご要望につきましてはご意見として承ります。
6-2	アート区間拡大と認知向上として寺田倉庫界隈のアートイベント開催補助、芸術技術大学の誘致などを求める。	第6章で示すとおり「地域主体の創造的活動・事業への支援」を進め、区民や事業者、まちづくり団体などが主体となつて行う活動や事業を支援していくことで、まちのブランド力の向上につなげてまいります(P163)。
6-3	山手線圏内のアクセス効率改善として、大井町、五反田、目黒間のキックボード増設等を求める。	第4章「都市基盤」分野に示すとおり、「あらゆるひとが快適に移動できるよう、コミュニティバスやシェアサイクルなどのフィーダー交通の充実を進めます」(P57)。
7-1	広域・都市活性化拠点ゾーンを繋ぐ五反田から大崎、天王洲、品川につながる目黒川、天王洲運河ラインのビジネス活動面でのライン強化策を強く打ち出して欲しい。 具体的には、五反田で育ったベンチャーが五反田・大崎で留まるのではなく、天王洲や品川エリアへも流れて進出できるような行政施策を望む。特に、天王洲アイルはコンパクトな業務エリアでもあるので、多様な働き方を促せるビジネスセットアップビルへの転換を促すようなエリア位置づけを盛り込むべきと考える。 国や品川区のスタートアップ支援の帯拠点としての品川・天王洲における新たな位置づけ視点を本マスタープランの中に盛り込まれたい。また、羽田空港に一番近いビジネスタウンとしての品川区としての強みもそうした考え方で際立たせてほしい。	五反田から天王洲に関する舟運の活用については、都市基盤の方針図(公共交通・徒歩を基本とした移動環境)の中で、新たな移動軸の形成として示されています(P61)。また、水とみどりの方針図の中では、道路と一体となったみどりのネットワークを形成するとして示しているところです(P69)。 ビルのコンバージョンにつきましては、ご意見として承ります。
8-1	天王洲アイル地区について、「公園と民有地の一体的な活用」という課題を打ち出してほしい。運河沿いの公園と背後地の公開空地や建物を包括的に活用することで、より多くの賑わいの創出に寄与できるものとする。	第5章の「天王洲エリア」のまちづくり方針の中で「船着場や運河沿いのボードウォークを活かし、民間企業と連携したイベントの実施や水辺に開けた商業施設等を誘導するとともに、回遊性を高め、にぎわいの充実を図ります」(P108)としており、水辺広場と民地の一体的な活用を進めてまいります。
9-1	品川宿周辺の修景や東海道を現状の道幅で保存等に関してはとても良いと思うが、車の交通力強化や、安心安全を謳い防火遮断帯と称して東海道を横切る形の道路を作ることに反対である。また、安全安心を謳い文句に、建設業者優先のまちづくりに反対する。 東海道を横切る道路をこれ以上作ることはまちづくりではなく、まちのコミュニティを破壊する「まち壊し」であり、神社の祭りコミュニティを壊すことにつながると考える。これ以上品川の古き良きまちの形体を破壊する計画はやめていただきたい。	第4章「都市景観」分野において示すとおり「区の歴史を伝える(中略)寺社周辺等は地域固有の景観資源であり、(中略)歴史的な雰囲気と調和した街並み形成を促進します」(P74)。 また、東海道を横切る道路を新たに作る計画はありませんが、幅員が計画に満たない都市計画道路(補助26号線・補助28号線)については将来的に拡幅する予定です。
10-1	大井町駅の踏切を解消してほしい。踏切前の建物がなくなった時の土地があれば地下通路くらいは作れたと思う。	大井町駅付近の「品川道踏切」につきましては、駅直近に位置していることなど、その構造上、現状では踏切の解消は困難です。 踏切を横断の際は、必要に応じて横断歩道橋をご利用ください。
11-1	第三の「品川七福神巡り」を実現してほしい。 大崎から武蔵小山まで、神社仏閣と商店街を結び付けたパワースポットとして、例えば、大崎商店街→五反田商店街→戸越銀座商店街→戸越公園商店街→中延商店街→旗の台商店街→武蔵小山商店街といったルートを提案する。	区内には「東海七福神」と「荏原七福神」があり、どちらも「品川区観光プラン」の中で歴史資源となっており、その活用を推進してまいります。 なお、ご提案につきましてはご意見として承ります。
12-1	まちづくりマスタープランの策定の中で、どれだけ区民と議論したのか。 検討委員会においても、町内会関係者が多く、高齢の区民が中心になってしまっている。また、会合が平日昼間に行われており、オンラインで会議を見られるわけでもないため、自ずと若い世代の参加は進まない。 オープン型説明会は自分の意見を他人に聞いてもらうこともなく、また、他の人の意見は聞くことができない。よって、品川区民は議論をすることをしないまま、政策が作られることに慣れ、区政参加をしなくなってしまったのではないか。 このマスタープランの案をたたき台に、区民とともに議論して作り上げる地域別ワークショップや討議型市民参加の手法を使うことによって、区民とともに作る、区民のためのまちづくりの在り方、方針を作ってはどうか。 現在、品川区は人口が急増しているが、人口集中することがよいことなのかどうか、それによって、行政サービス	本マスタープランの改定にあたっては、これまで、無作為抽出による区民向けアンケートや4会場でのオープンハウス型説明会の実施、インターネットでの意見募集など、区民の意見を広く聴き、計画への反映に努めてきたところです。 引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理や個別のまちづくりの計画の中で区民意向の把握等を行っていきます。

	をどう確保しているのか、このような前提条件を皆で議論しないで、よい方針が出されたのだろうか。もう一度、区民で議論し、区民が求めるまちづくりのマスタープランを区長と一緒に創らせてほしい。	
13-1	<p>マスタープランの防災の項目にもあるが、確かに住宅が老朽化をしてきていると思われる。単純に古いものは全て破壊し新しく作り変えていくような考え方でよいのか。</p> <p>また、マスタープランにある景観とは、昨今みられる駅前ビル群だけの景観のように再開発という言葉で街を「変えていく」ことでよいのか。</p> <p>本来あるしながわの街があってもよいのではないかと思っている。</p> <p>新しいものと古いものとの共存できるプラン作成、住民も参加できる開けた議会運営はできないものか。</p> <p>私は居住者ではないが、会社に通い、品川区での食事、買い物、仕事生活を送っているものとしては、品川区行政がデベロッパー合意の話だけをありきに強引に進めているように思われるので、是非とも開かれた行政運営を望む。</p>	<p>第4章「防災・復興」分野において示すとおり、「様々なリスクにしなやかに対応できるまち」を目標に(P45)、木造住宅密集地域の解消と耐震化を進めてまいります(P46)。老朽木造建築物は、地震時における倒壊の恐れや火災時における延焼の恐れがあることから、地域として耐震化・不燃化を進めていくことが必要です。</p> <p>また、第4章「都市景観」分野では、「地域固有の界隈性を楽しみ魅力・活力を継承想像するまち」を目標とし(P73)、方針と取り組みでは「歴史あるまちの景観を守り、継承する」や「にぎわいと調和の取れた景観を創出する」としており(P74)、地域特性に応じた景観を創出してまいります。</p> <p>引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理や個別のまちづくりの計画の中で区民意向の把握等を行ってまいります。</p>
14-1	<p>大井町周辺地区での、大井町駅北東C地区の再開発に反対する。</p> <p>C地区を「活力創造ゾーン」と勝手に名付け、今まで続いてきた、街の歴史を壊す大型再開発に反対で、防災やインフラ面で問題のある東小路のみの改革(開発)にしてほしい。</p> <p>地区内にある「すずらん通り」は鎌倉古道の一つであり、自然発生した街並みをそのまま自主発展(個別立替等)で発展させる事を望む。</p> <p>再開発推進派の意見ばかりを取り上げず、反対派の意見にも耳を傾けてほしい。</p>	<p>大井町駅周辺は、その立地特性から、第2章の将来都市構造の中で「区を中心核として業務・商業の拠点性を備え、文化的な生活ステージとして人が集い、楽しく安全に暮らす拠点の形成」を目指し、土地利用転換による機能更新や多様性とにぎわいのあるまちづくりの展開などを図る都市活性化拠点としています(P31)。</p> <p>また、「大井町駅周辺地域まちづくり方針」において、大井町駅東側のC地区については、防災機能の強化、災害時への対策の検討が必要な地区となっており、土地利用方針を「活力創造ゾーン」と位置づけ、「既存の賑わいを継承しながら、安全で安心な環境で経済活動を促進する」等としています。</p> <p>今後の具体的なまちづくりに関しましては、引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理や個別のまちづくりの計画の中で区民意向の把握等を行ってまいります。</p>
15-1	大井町東口の東小路のあたりは昭和の風情が残っている貴重な場所なので、後世にずっとその形のまま残すような町並み保存地区にしてほしい。あそこがあるからこそ、大井町東口に人が集まる。	同上
16-1	<p>4-4頁のイメージ図「◎自立分散エネルギーによる非常電源の確保」、4-8頁の「災害時の事業継続性の確保を図るとともに、住宅における災害時の非常用電源を確保するため、自立分散型エネルギーの導入を促進します。」について、記載の主旨に賛同するが、「自立分散型エネルギー」の説明がなく、意味が分かりづらいと考えられるため、以下のような用語の説明を追記すべきと考える。</p> <p>【自立分散型エネルギー】 太陽光発電等の再生可能エネルギー、蓄電池、コージェネレーションシステム等を需要場所に設置して、平時においてエネルギーを効率的に利用するとともに、エネルギーの地産地消により停電時に自立・持続可能な災害に強い分散型のエネルギーシステム。</p>	<p>いただいたご意見をふまえ、「自立分散型エネルギー」についての用語解説を下記のとおり巻末に追加します。</p> <p>【自立分散型エネルギー】 <u>太陽光発電等の再生可能エネルギー、蓄電池、コージェネレーションシステム等を需要場所に分散配置し、平時においてエネルギーを効率的に利用するとともに、エネルギーの地産地消により停電時に自立・持続可能となるエネルギーシステムのこと。</u></p>
16-2	<p>45 ページに記載のとおり、災害時の停電への対応を想定して避難所の機能を充実させる必要があることから、48 ページの記載を以下のとおり変更すべきと考える。</p> <p>●あらゆる人々が避難所生活を少しでも安全に安心して過ごせるよう、新型コロナウイルス感染症や停電への対応等、避難所機能や設備の充実を図ります。</p> <p>●避難所となる施設では、災害時における飲用水とトイレの水洗化を確保するとともに、停電時にも機能する発電設備や空調設備の設置を促進する。</p>	<p>区としても、災害時の避難所における電力確保は必要であるとの認識から、いただいたご意見をふまえ、第4章「防災・復興」分野の記載を下記のとおり追加します。</p> <p>48 ページ</p> <p>●あらゆる人々が避難所生活を少しでも安全に安心して過ごせるよう、新型コロナウイルス感染症や停電への対応等、避難所機能や設備の充実を図ります。</p> <p>●避難所となる施設では、災害時における飲用水とトイレの水洗化を確保するとともに、停電時にも機能する発電設備等の設置を促進します。</p>
16-3	<p>95 ページ、分野を超えた取り組みの連携の「分野⑤(環境・エネルギー)」の記載について。</p> <p>公共施設等は、災害発生時に防災拠点や避難所等になることから、長期の停電にも対応する必要がある。発電出力が天候等に左右される再生可能エネルギーの欠点を補い、災害発生時の電力を確保するためには、電源の多重化を図ることが有効であることから、以下のとおり変更すべきと考える。</p> <p>◇公共施設等における再生可能エネルギー・蓄電池、コージェネレーションシステム等の導入</p>	<p>区としても、コージェネレーションシステムの導入は災害発生時の電源の多重化として有効であるとの認識から、いただいたご意見をふまえ、下記のとおり追加します。</p> <p>95 ページ</p> <p>分野を超えた取り組みの連携「分野⑤(環境・エネルギー)」</p> <p>◇公共施設等における再生可能エネルギー・蓄電池、コージェネレーションシステム等の導入</p>
17-1	17 ページの将来人口推計から、改めて2041年までの人口増加と高齢化の進行が見て取れる。	本マスタープランの第3章では、品川区基本構想と特に関連が強い項目について、●を付けて整理しています。

	品川区基本構想「住み続けたいまち」にも繋がる 29 ページの5つの都市像のうち、「都市生活と住まい」の中に、地域コミュニティ増進とその基盤である健康や医療・福祉という視点・キーワードも盛り込んでどうか。	なお、第4章の「都市生活と住まい」分野において、「福祉施策、介護・子育て支援、住宅確保要配慮者の支援と住宅施策の効果的な連携」や、「子どもや高齢者を見守り、助け合うコミュニティの育成(中略)を促進するため、地域の交流の場や居場所づくりなどを進めていきます」としており(P90)、コミュニティや健康等の視点が含まれております。
17-2	25 ページにウォカブルなまちづくりというキーワードがある。 106 ページの品川駅南地域まちづくりビジョンのマップに歩行者ネットワークの構想が示されているが、北品川駅前の整備にあわせて、天王洲アイランド、品川浦、旧東海道から御殿山ガーデンへと繋がる東西の歩行者ネットワークについても構想に入れてはどうか。	広域的なウォカブルなまちづくりに関するご提案であることから、第4章分野別まちづくり方針「都市基盤」における取り組みの中に、下記の内容を追加します。 「目黒川周辺の五反田・大崎駅周辺から旧東海道品川宿を経て、運河沿いの品川浦や天王洲までに至るルートなどにおいて、道路や河川、歩行者デッキなどの様々な公共空間を柔軟に活用し、歩きたくなる、出かけたくなるウォカブルな空間の形成を促進します。」
18-1	38 ページの土地利用の方針図の「⑥地域生活拠点ゾーン」の色塗りの範囲が、130 ページのまちづくり方針図(大井地区)にて示されている「②西大井駅周辺エリア」の色塗りの範囲と一致していない。 「西大井駅周辺エリア」の方針として”地域生活拠点として、生活支援機能等のさらなる充実”が示されていることも踏まえ、まちづくり方針図の色塗りにあわせて土地利用の方針図の「⑥地域生活拠点ゾーン」の色塗りの範囲を拡大すべきと考える。	いただいたご意見をふまえ、第3章「土地利用と開発誘導の基本的な考え方」で示す図について、西大井駅付近の「⑥地域生活拠点ゾーン」をまちづくり方針図の「西大井駅周辺エリア」の範囲と合わせたものとして修正します。
19-1	先ず反対を表明する。理由は再開発推進、高層マンションの増設に反対だからである。 一方で、保健士、福祉士、ケアマネジャーの3人の専門家が配置される地域包括支援センターが一か所しかなく、特養ホームなどの福祉施設が他区と比べても少なく、それを向上させる方向が弱い。 30年後、40年後を考えると、高層マンションの未来は、若い人の荷物になりかねない。 税金の使い方を再開発から福祉増進に変えて欲しいと願う。	本マスタープランは、まちの将来像や目指すべき方向性、まちづくりの方針や取り組みの考え方を示すもので、品川区基本構想の将来像の実現に向け、地域の特性や課題に対応したまちづくりについて都市計画の側面から取り組みを展開していくものです また、第4章の「都市生活と住まい」分野においては、「福祉施策、介護・子育て支援、住宅確保要配慮者の支援と住宅施策の効果的な連携」をしていくこととしています。 なお、税に関するご要望につきましてはご意見として承ります。
20-1	自分は西五反田で生まれ東五反田で育ち、現在も東五反田に住み仕事も五反田で行っている。五反田の街が大好きで、今後も住み続けたいし仕事も続けていきたいと強く思っている。 品川区まちづくりマスタープランの中で、五反田周辺を IT 企業やスタートアップ企業のための街づくりを行おうとしている点をとて不思議に感じている。 街づくりはその街に住んでみた、住み続けたいと思う人が住みやすい街にするのが最優先だと思う。 大崎や目黒には街を象徴するような住居が駅前にあり、最近では武蔵小山駅至近に大型の住宅が建設されているが、五反田にはない。 五反田周辺にも街を象徴するような住居系大型建物があってもおかしくないと思うので、企業の街にするよりも先に、たくさんの方が住みたいと思う街づくりをしてほしいと思う。	第4章の「都市生活と住まい」分野における方針図において、広域活性化拠点の「大崎・五反田」については「高度な拠点機能の集積や交通結節機能を活かした都市型居住の推進」をしていくこととして位置付けています。 また、「五反田駅周辺にぎわいゾーンまちづくりビジョン」では、まちづくりの基本方針として業務・商業集積ゾーンでの「多様なニーズに対応した業務機能と都市型住宅機能の調和に配慮」をしていくこととしており、多くの方が住みたいと思うまちづくりを進めてまいります。
21-1	都市再生緊急整備地域である大崎駅周辺地域は一体的にまちづくりを推進すべき地区だと考える。拠点等を示す各方針図では、大崎駅周辺地域の全域が同じ位置付となるよう見直されることを希望する。	いただいたご意見を踏まえ、各方針図で拠点を示す範囲については、都市再生緊急整備地域や構想・ビジョン等が策定されている区域がすべて含まれるように修正します(P50、P61、P84、P92)。
21-2	大崎駅東口第4地区では、大崎駅・広域幹線道路に面する立地特性を活かし、周辺開発と一体となり大崎駅東口の更なる拠点性向上に向けた整備を想定している。まちづくりの検討状況・方向性を踏まえ、より高度な拠点への位置づけを希望する。	大崎駅東口第4地区および大崎駅東口第4西地区については、都市再生緊急整備地域内のその他地区と同様の位置づけとします。 なお、各方針図で拠点を示す範囲については、都市再生緊急整備地域や構想・ビジョン等が策定されている区域がすべて含まれるように修正します(P50、P61、P71、P92)。 また、いただいたご意見をふまえ、本マスタープラン第5章の「大崎駅周辺エリア」の記載については、「 特に大崎駅東口第4地区では、都市施設の立地特性を活かしてさらに拠点性の向上を図る 」という内容を追加します。
21-3	これからの都市基盤整備では「多様なひとの移動や活動を支え、歩きたくなるまち」の視点が大切と考える。大崎	第4章の分野別まちづくり方針「都市基盤」で示す「多様なひとの移動や活動を支え、歩きたくなるまち」といった目標や

	地区の地区別まちづくり方針等にもその趣旨が反映されることを希望する。	方針、取り組み(P55)は、全ての地区で進めていくものです。 また、第5章の「大崎駅周辺エリア」のまちづくり方針で示すとおり「再開発事業の進展にあわせて、歩行者デッキネットワークや歩道状空地等の歩行者空間(中略)などを充実させていきます」(P118)。
21-4	「輝く笑顔 住み続けたいまち しながわ」の実現に向け、区内各所で地区特性に応じた居住環境を整備し、多様なライフスタイルを形成する必要があると考える。大崎駅周辺地域でも地区特性に応じた「都市生活と住まい」の実現に向けた方針が示されることを希望する。	第4章の「都市生活と住まい」分野における方針図において、広域活性化拠点の「大崎・五反田」については「高度な拠点機能の集積や交通結節機能を活かした都市型居住の推進」をしていくとともに、「研究開発産業を核とする業務・商業・文化・交流・居住などの複合した土地利用を形成」するとしており、地区特性に応じた取り組みを進めてまいります。 なお、いただいたご意見をふまえ、本マスタープラン第5章の「大崎駅周辺エリア」の記載については、「特に大崎駅東口第4地区では、都市施設の立地特性を活かしてさらに拠点性の向上を図る」という内容を追加します。
21-5	118 ページで事業中地区として大崎駅東口第4地区・大崎駅東口第4西地区の記載がありますが、下記修正をお願いします。 ・「コスモ大崎ツインフォーム」は大崎駅東口第4西地区に含めた表現に修正。 ・「大崎西口F地区」と同様に、大崎駅東口第4地区・大崎駅東口第4西地区あわせて「大崎駅東口第4地区」である表現に修正。	大崎駅東口第4地区および大崎駅東口第4西地区については、まちづくりの検討状況をふまえ、118 ページの「大崎駅周辺の開発状況」の図を修正します。
22-1	東五反田二丁目7番地区周辺において、まちづくりの検討を行っている。まちづくりの誘導・推進に向けて、新たな拠点への位置づけを希望する。	東五反田二丁目7番地区周辺については、第5章「五反田駅周辺エリア」に含まれ、その中でまちづくりの方針を示しています(P122)。 なお、いただいたご意見をふまえ、本マスタープラン第5章の「五反田駅周辺エリア」の記載については、「 五反田駅東口周辺地区では、駅へのアクセス性やふれあい水辺広場に至る歩行者ネットワークの強化、多様な都市機能の集積等により、新たな拠点地区の形成を図る 」という内容を追加します。
23-1	近年、品川区はまちづくりとってタワーマンションばかり建てている。新区長は一人一人安心して暮らせる品川区を謳っているが、品川区民として、家を奪われないか不安で仕方がない。デベロッパーと手を組む区政でなく、品川区民の為の政治を期待する。	本マスタープランは、まちの将来像や目指すべき方向性、まちづくりの方針や取り組みの考え方を示すもので、品川区基本構想の将来像の実現に向け、都市計画・まちづくりの側面から取り組みを展開していくものです。 引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理や個別のまちづくりの計画の中で区民意向の把握等を行っていきます。
24-1	図や写真を多用し、視覚的にも色鮮やかな資料であると思うが、本マスタープランに対応した、財政措置、費用対効果、事業規模、経済効果など、金額の入った資料がない。また経済効果と言っても、投入する資金については、あらかじめ国や都が事業の一部を負担してくれているものから、区単独の予算で実施するもの、民間の事業者が主に開発、整備を行い、区は指導だけ行うものなど様々な形態がある。事業計画には予算がつきものなので、本マスタープランに対応した予算規模、財政規模などの金額情報について経済合理性を示したうえで、追記するべきと考える。	本マスタープランは、まちの将来像や目指すべき方向性、まちづくりの方針や取り組みの考え方を示すものであり、事業規模や財政措置については、本マスタープランを実現するための個別のまちづくりの中で検討されるものです。 なお、第6章では「協働・共創の関係性の構築」で、品川区(行政)として「補助金制度の積極的活用」をしていくこととしています。
24-2	第1章から第5章へと段階を踏むにあたって、各論に入っていくが、地元で区民は生活しているわけで、現状で住み続けたい、暮らし続けたいという希望を無理にマスタープランに合わせている部分はないか。 武蔵小山でのタワーマンション追加建設や放射2号線、補助29号線など、現在区民による反対運動が実態としてあることを知っている。このような中でも本マスタープランには各まちづくりについての賛否について、まったく触れられていない。 具体的な費用対効果もわからず、「〇〇エリアの用途はこうだから、立ち退きなさい」というような事態が起きれば、住民不在のマスタープランになってしまうのではないかと危惧している。 進捗管理に経営的手法(サイクル)を取り入れているようだが、まずは住民の生活、暮らしにとって何が望ましいかをベースに、まちづくりプランを再構築する必要があるのではないか。そのような点から考えると、トップダウン的章立てではなく、むしろ地域、住民の生活、暮らしを優先して、第5章→第4章→第3章→第2章→第1章の順に再構築すべきと考える。	本マスタープランは、まちの将来像や目指すべき方向性、まちづくりの方針や取り組みの考え方を示すもので、品川区基本構想の将来像の実現に向け、都市計画・まちづくりの側面から取り組みを展開していくものです。 改定にあたっては、無作為抽出による区民向けアンケートや4会場でのオープンハウス型説明会の実施、インターネットでの意見募集など、区民の意見を広く聴き、計画への反映を行っております。
24-3	本マスタープランで推進しようとする内容について、区民の中では反対運動がおきていることや区議会でも取り上げられている問題があることが本マスタープランには記述されていない。 問題は反対運動のあるなしが主眼ではなく、〇〇のまちづくり、として構想されている案が、おおむね 1 つしか	本マスタープランは、まちの将来像や目指すべき方向性、まちづくりの方針や取り組みの考え方を大きく示すもので、品川区基本構想の将来像の実現に向け、都市計画・まちづくりの側面から取り組みを展開していくものです。A 案、B 案といった内容については、それぞれ詳細・個別のまちづくり計画の中で整理するものと考えます。

	い。一般にプランニングする際にはA案、B案、C案などと複数出てくるもので、それにより区民が内容を検討でき、区議会や都議会にも諮ることによって「区民が選んだマスタープラン」と言えるのではないか。それが提示されないとなると「押しつけのマスタープラン」になってしまう可能性があるため改善を要望する。	
25-1	「品川駅南地域まちづくりビジョン」における重点検討区域周辺では、地元のまちづくりに対する機運が高まっている。 「品川駅南エリア」においては、従前のマスタープランよりも具体のまちづくり構想が示されており、当エリアに対する品川区の考えが見て取れた。 品川駅南エリアにおけるまちづくりにあたっては、まちづくりマスタープラン改定案のまちづくり構想を共通認識としつつ、地元の意向もしっかりと踏まえていただき、品川区と地元が連携したまちづくりが誘導されると良いと考える。 また、“シームレスで回遊性を高めた水辺空間”の形成は、品川駅南エリアだけではなく、天王洲エリアとの連携により、より広く形成されるべきであると考え。その為に、水辺と水辺をつなぐシンボルとして、天王洲運河と品川浦の交差点部にシンボリックな橋を架橋し、品川地区の回遊性を高め、賑わいの創成を図っていくべきではないかと考える。	広域的なウォークアブルなまちづくりに関するご提案であることから、第4章分野別まちづくり方針「都市基盤」における取り組みの中に、下記の内容を追加します。 「目黒川周辺の五反田・大崎駅周辺から旧東海道品川宿を経て、運河沿いの品川浦や天王洲までに至るルートなどにおいて、道路や河川、歩行者デッキなどの様々な公共空間を柔軟に活用し、歩きたくなる、出かけたくなるウォークアブルな空間の形成を促進します。」
26-1	新たな再開発は、必要がないと感じている。高い建物が多くなる事によって日差しが入らない様になってしまうので、これ以上の高い建物は建てないでほしい。	第3章「3. 土地利用と開発誘導の基本的な考え方」で示すとおり、地区の特性を踏まえて、良好な住環境と地域活力の維持・向上に向けた利用を誘導してまいります(P39)。
27-1	品川区は住みやすく、区民のための制度などが手厚いと感じている。これから様々な地域で更に整備され、よりよい街になることを楽しみにしている。私の住む西小山はこの先 10 年の計画には入っていないので少し寂しい気持ちはあるが、今のままで十分住みやすい地域なのだろうと考えを改めた。可能なら西小山駅前の整備を計画に入れてほしい。せつかくの憩いの場がバリケードで見た目も悪く、目黒区側から指摘されている。	第5章の地区別まちづくり方針の中でエリアに含まれない地域につきましても、目指すべき都市像を実現するため、第4章で示す分野別まちづくり方針の取り組みを進めてまいります。 なお、西小山駅前広場の件についてはご意見として承ります。
28-1	天王洲アイル内から品川駅への交通アクセス(自動車)が弱く感じる。環状六号線海岸通りから天王洲アイル交差点左折車線の渋滞が恒常化していることで左回りでのアクセスには時間がかかる。また、天王洲アイル内東横インのあるエリアから出る交差点の右折が不可になったことで、右回りで品川駅にアクセスする方法も同様に時間がかかる。 52～61 ページで交通アクセスの向上を謳っているが、次世代移動手段等の検討においても道路等の既存インフラの利便性向上(回復)や既存の交通課題の改善が前提になると思う。将来の更なる交通利便性向上のために、行政としても交通管理者等関係機関への働きかけをお願いしたい。	第4章「都市基盤」分野のまちづくりの目標で示すとおり、都市活動やひと、ものの流れ、まちの安全の基盤となる幹線道路や生活道路等のネットワークの形成を行ってまいります(P55)。 なお、天王洲アイル—品川駅間のアクセス性・交通課題についてはご意見として承ります。
29-1	大井町東口前の東小路飲食店街は数少ない昭和な雰囲気が残る街並みで貴重である。既に賑わいの場が出来ており、あそこを壊すのは品川区の財産を壊すようなものなのでそれは避ける事を望む。大崎を見ていると綺麗になったからと言って賑わう訳ではない。 また、これ以上超高層ビルはいらない。	大井町駅周辺は、その立地特性から、第2章の将来都市構造の中で「区を中心核として業務・商業の拠点性を備え、文化的な生活ステージとして人が集い、楽しく安全に暮らす拠点の形成」を目指し、土地利用転換による機能更新や多様性にぎわいのあるまちづくりの展開などを図る都市活性化拠点としています(P32)。 また、「大井町駅周辺地域まちづくり方針」において、大井町駅東側のC地区については、防災機能の強化、災害時への対策の検討が必要な地区となっており、土地利用方針を「活力創造ゾーン」と位置づけ、「既存の賑わいを継承しながら、安全で安心な環境で経済活動を促進する」等としています。 今後の具体的なまちづくりに関しましては、引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理や個別のまちづくりの計画の中で区民意向の把握等を行ってまいります。
30-1	大崎駅周辺地域は都市再生緊急整備地域に位置づけられており、「東京のものづくり産業をリードする新産業・業務拠点を形成」「業務・商業・文化・交流・居住などの複合機能を導入」といった目標等が掲げられている。一方、本マスタープラン素案の記載方では、大崎駅・五反田駅周辺の目指すべきまちの姿に関して、「ものづくり」に関する記載は見取れるが、居住等を含んだ「複合機能」の導入といった視点が不足していると考え。 また、大崎駅・五反田駅周辺は、緊急整備地域の目標を達成するには更なる拠点性の強化が課題であると思われる。低未利用地での共同化・高度利用化のまちづくりの機運が高まっている地区も複数あるため、これらの地区の	第3章において「大崎駅・五反田駅周辺」を広域活性化拠点として位置付け、「大崎駅周辺の計画的な土地利用転換や高度利用等により、業務・商業・居住・文化・研究開発機能を核とした東京のものづくりをリードする拠点を形成」していくこととしています(P31)。 また、第4章の「都市生活と住まい」分野における方針図において、広域活性化拠点の「大崎・五反田」については「高度な拠点機能の集積や交通結節機能を活かした都市型居住の推進」をしていくこととして位置付けており(P92)、ご提案の内容は含まれております。

	事業推進を確実に進め、駅周辺の更なる拠点性の強化(高度利用の促進、複合機能の導入)を図ることを、まちづくり方針として記載すべきと考える。	
31-1	五反田駅東口駅前にて、市街地再開発事業による街づくりを検討している団体であるが、当地区の存する五反田駅周辺エリアのまちづくりの方向性について、業務・商業を核に検討されることは、地域の特性上、同様に考えている。 一方で、昨今の住宅事情やライフスタイルを考えるに、職住一体の流れが起こっており、隣接する大崎駅周辺エリアでも、居住を含めた複合市街地の形成が方針に掲げられており、五反田駅東口周辺でも同様のニーズが生まれている。 また、主要デベロッパーを対象に当地区の用途需要についてアンケートを実施したところ、14社すべてから当地区には住宅用途がふさわしいとの回答を得ている。 従って五反田駅周辺エリアに位置する当地区において、居住機能の導入は事業推進上不可欠なものであると考える。そのため、五反田駅周辺エリア内において居住機能の導入が読み取れるものとなるよう再検討を強く要望する。	第4章の「都市生活と住まい」分野における方針図において、広域活性化拠点の「大崎・五反田」については「高度な拠点機能の集積や交通結節機能を活かした都市型居住の推進」をしていくこととして位置付けています(P92)。
32-1	大崎地区のまちづくり方針について、「大街区化促進に向けてのプラン」を上位計画に位置付けていただきたい。	第5章の「五反田駅周辺エリア」において、「まちづくりの機運にあわせた小規模街区や区画道路の再配置など、土地の有効な高度利用を図る大街区化の促進」をしていくこととしており、計画に位置付けております(P123)。
32-2	五反田駅周辺のエリアについて、土地利用のなかに住宅機能も含め、複合型の土地利用を目指した方が良いと思う。 コロナ禍を踏まえて見えてきた課題は、駅周辺を商業・業務機能に限定した場合、パンデミックなどの出社制限で、商業ニーズを下支えすることができず商業機能が大打撃を受けましたが、駅周辺に居住機能を配置し購買人口が存在することで、そうした状況を回避できると考える。都市の強靱化を、土地利用の視点から見た場合、このような配慮が必要と考える。 居住機能は従来型の単なるファミリー向けに加え、職住近接型住居、子育て支援、高齢者サービス住宅などの付加価値の高い居住機能が良いと思う。	第4章の「都市生活と住まい」分野における方針図において、広域活性化拠点の「大崎・五反田」については「高度な拠点機能の集積や交通結節機能を活かした都市型居住の推進」をしていくこととして位置付けています(P92)。 なお、「五反田駅周辺にぎわいゾーンまちづくりビジョン」では、まちづくりの基本方針として業務・商業集積ゾーンでの「多様なニーズに対応した業務機能と都市型住宅機能の調和に配慮」をしていくこととしており、それぞれの計画の中でご要望の内容は含まれております。
32-3	五反田駅周辺は、目黒川近傍に居住機能が存在し、また、低層部商業・上層部住居などの複合ビルが存在するので、住宅機能も含めた複合型の土地利用を目指した方が良いと思う。 その際の居住機能は従来型の単なるファミリー向けに加え、職住近接型住居、子育て支援、高齢者サービス住宅などの付加価値の高いものが良いと思う。	第4章の「都市生活と住まい」分野における方針図において、広域活性化拠点の「大崎・五反田」については「高度な拠点機能の集積や交通結節機能を活かした都市型居住の推進」をしていくこととして位置付けています(P92)。 なお、「五反田駅周辺にぎわいゾーンまちづくりビジョン」では、まちづくりの基本方針として業務・商業集積ゾーンでの「多様なニーズに対応した業務機能と都市型住宅機能の調和に配慮」をしていくこととしており、それぞれの計画の中でご要望の内容は含まれております。
32-4	五反田駅周辺エリアについて、基盤整備も含めたリノベーションが必要と考える。ウォークアブルな空間への改編と合わさることで、相乗効果が期待でき、スモールモビリティなどの積極的な導入などの社会実験を促すことも必要だと感じる。	第5章の「五反田駅周辺エリア」で示すとおり、「まちづくりの機運にあわせた小規模街区や区画道路の再配置など、土地の有効な高度利用を図る大街区化の促進」を進めます(P122)。 また、スモールモビリティにつきましては、第4章の「都市基盤」で示すとおり、まちの回遊性を向上する次世代の多様なモビリティの柔軟な活用をすすめていきます(P59)。
32-5	五反田・大崎地区では、ベンチャーやスタートアップ等の機能が集積している現状を「五反田バレー」と表現し対外的にPRされていると認識している。都市計画マスタープランにも「五反田バレー」という文言が入るとより多くの方に五反田の特性が認知されることにつながるのではないかと考える。	区としても、「五反田バレー」の認知が高まっているとの認識から、第5章の「五反田駅周辺エリア」に、下記のとおり追加します(P122)。 ● 五反田バレーをはじめとした ベンチャーやスタートアップ等の機能集積に資する地区内の老朽建築物の更新・活用(リノベーション等)
33-1	旧東海道については、その道幅が往時のまま残されていることが一つの大きな特徴であり、極めて希少な歴史的価値である。道路の拡幅工事をしたり町割りを変えるなどの再開発を行うことはそれを自ら捨てることにつながるため、けしてあってはならない。 現在北品川一丁目～東海道南品川までのエリアは、チェーン店などの大手企業の店舗はありません。どの駅を降りても同じような店が並ぶといった単一的な特徴のない”顔の無い街”にならないことを望む。 再開発による地価上昇は、旧東海道沿いの個人商店の維持、出店を困難にさせるので、センシティブに対応する必	第5章「旧東海道品川宿エリア」において示すとおり、景観計画の重点地区として、歴史的景観資源を守るとともに、店舗等については宿場町の雰囲気と調和したデザインの修景を誘導していきます。

	要があると思う。	
34-1	まちづくりマスタープラン(素案)に反対である。以下(※No.34-1~34-7)に理由を述べる。 (反対の理由は、)補助29号線・28号線、放射2号線の特定整備路線を第4章1の防災・復興で延焼遮断帯として位置づけ推進しているためである。 東京都の検討の中で防災の専門家に意見を聴いていないことが明らかになっており、都のシミュレーションでも500棟、1000棟も住宅が燃えてしまう。これで防災といえるだろうか。防災というなら特定整備路線につき込む883億円を住宅の耐震化や不燃化に使用した方が住民も住み続けられ協力しやすく早く実現可能であるので、特定整備路線の記述を削除してほしい。 また、特定整備路線はいつできるかもわからない。補助26号線も事業着手してから66年かかった。既に住宅が建ち並ぶところに70年前の計画を強行し、住民や商店街を立ち退かせ、生活や商店街を壊すことは区の掲げる「住み続けたいまち しがわ」にも反するものである。住民の暮らしと商店街を壊す特定整備路線は中止にこそすべきである。	特定整備路線は、道路の整備とともに、沿道の耐震化と不燃化を進めることで、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路が確保されるなど、防災性の向上を図ることができる重要な都市計画道路です。 区としては、この特定整備路線の整備とその沿道の耐震化・不燃化を重層的に進めるとともに、防災訓練の充実などソフト的な取り組みも進めながら、災害に強い市街地の形成に取り組んでいきます。
34-2	(反対の理由は、)第3章3の土地利用と開発誘導の基本的な考え方で「開発を契機にまちづくりを展開する」と超高層再開発でまちづくりを進める方針だからである。現在、武蔵小山や大崎、大井町、戸越公園など区内各地で、超高層再開発で住民の暮らしが壊されようとしており、生活や商店街を守るために住民が反対の声を上げている。再開発は住民のコミュニティも壊すので、こうした超高層再開発を進めるのは止めるべきである。 また、超高層再開発の推進は延べ床面積を増やし、消費エネルギーを増やすことでCO2排出を増大させるため、喫緊の課題である気候変動の面からみても超高層再開発は止めるべきである。	第3章の「土地利用と開発誘導の基本的な考え方」では、都市機能を強化する広域・都市活性化拠点ゾーンや、落ち着いた住宅地を保全するゆとりある戸建て住宅ゾーンなど、地区の特性を踏まえた将来の土地利用を示しています(P39)。 再開発事業は、地域の課題を解決する等のため、地域主体でまちづくりの検討がされ、合意形成が図られた上で事業が進められるものです。今後も地域主体で合意形成が図られたまちづくりを支援してまいります。
34-3	(反対の理由は、)第5章4荏原地区で戸越公園駅周辺において「高度利用を図り、都市型住宅と生活利便施設(商業、医療、子育て等)との複合施設の整備を誘導」と記載し、実態として超高層再開発を推進しているためである。 駅前には23階建て、高さ85mのタワーマンションが建設中であるが、近隣住民は「この街にふさわしくない」と望んでいない。第4章4都市景観で「戸越公園周辺の住宅地では、歴史・文化的な落ち着いたある住宅地景観の形成を誘導」と記載していることにも逆行する。戸越公園駅周辺での超高層再開発は止めるべきである。	再開発事業は、地域の課題を解決する等のため、地域主体でまちづくりの検討がされ、合意形成が図られた上で事業が進められるものです。今後も地域主体で合意形成が図られたまちづくりを支援してまいります。
34-4	(反対の理由は、)第4章2都市基盤で「再開発事業などの面的なまちづくりにあわせ、都市計画道路の整備を進めます」と記載し、住民追い出しの再開発と道路をセットで推進しているためである。	ご指摘の内容は、骨格となる道路ネットワークをつくる取り組みの一つとして示したものです。 また、再開発事業は、地域の課題を解決する等のため、地域主体でまちづくりの検討がされ、合意形成が図られた上で事業が進められるものです。今後も地域主体で合意形成が図られたまちづくりを支援してまいります。
34-5	(反対の理由は、)第4章2都市基盤で「羽田空港アクセス線の新駅を要望するための検討」に取り組むとしているが、いわゆる請願駅は大きな負担を強いられるとともに必要性もない。現在はコロナや物価高の下で区民の暮らしが大変になっているので、そうした区民の暮らしを支えるために税金を使用すべきだからである。	第5章の「鉄道車両基地エリア」のまちづくり方針で示すとおり、区民の交通利便性の向上と都市の持続的な発展を目的に、羽田空港アクセス線の整備に伴う新駅の要望を含めて、地区内の区民の高齢化や人口減少、団地の老朽化への対応も視野に入れ、鉄道ネットワーク構築時の大規模な土地利用転換等についても検討してまいります(P158)。この中で、ご指摘の必要性についても検討します。
34-6	(反対の理由は、)第4章3水とみどりで民間の利益のために公園を利用する Park-PFI 制度を進めるためである。	Park-PFI 制度は、利用者のニーズに対応するため、事業者が設置する施設から得られる収益を公園の整備・管理に還元するものです。
34-7	(反対の理由は、)第4章6都市生活と住まいで区営住宅の維持を位置づけるのみで、区営住宅の増設を位置づけていないためである。直近の7月応募は47倍の倍率であった。ニーズに見合った増設が必要であり、区営住宅の増設を位置づけてほしい。	ニーズに見合った住宅につきましては、第4章分野別まちづくり方針「都市生活と住まい」の中で、ライフステージ・ライフスタイルに応じた良好で快適な住宅を選択できるよう、(中略)住み続けられる住宅の整備・活用を促進します(P90)としています。
35-1	大変素晴らしいしっかりした内容で言及する事はない。 強いて言うならば、エネルギー政策について、再生可能エネルギーのことは十分に検討していかなければならないと思う。太陽光発電パネルの製造にかかるCO2、蓄電設備、設置によるメンテナンス費用や修繕費、廃棄をどの様にするかといったことや、廃棄による環境への影響、素材や製造方法、安全性を担保出来るのかといったことまで検討した上で進めていただきたいと思う。 熱回収による暖房の熱源利用やゴミ発電等を行なっているところもある。 エネルギー政策は官民協同行わなければならない問題であるが、まず小さな事でも可能な事から取り組んでい	第4章の「環境・エネルギー」分野で示すとおり、「地域特性に応じたエネルギー利用を進める」とともに「建築物における省エネ・創エネと効率的なエネルギー利用を進める」としており(P82)、再生可能エネルギーについて検討してまいります。 なお、ソーラーパネル等に関する内容につきましてはご意見として承ります。

	きたいと思う。	
36-1	<p>地域や地区ごとの特色を活かしたまちづくり案、素晴らしいものだと思った。ただ地域や地区内で解決出来ないことがある。身体障害・知的障害・難病等の方向けの機関は3つあり便利だと思いが、精神障害、発達障害、障害者就労支援の機関が1つずつしかなく、住んでいる地域によっては電車やバスの乗継が必要である。</p> <p>区内の全ての地域から電車やバスで乗換なしでたどり着く事が出来そうな大井町駅周辺に施設を設置していただけると便利だと思う。</p>	<p>第4章「都市基盤」分野で示すとおり、「高齢者や障害者等の鉄道利用時の移動等の負担を軽減するため、駅のバリアフリールート2ルート確保に向け鉄道事業者と協力して整備を促進」とするとともに、「(中略)鉄道網および路線バスの利便性向上を図りつつ、地域に根差したコミュニティバスの運行を進めます」(P57)。</p> <p>なお、障害者施設に関しては、多様な障害福祉サービスを踏まえ検討してまいります。</p>
37-1	<p>私の居住する東大井5丁目一帯は、古くは商店街、現在は飲食を中心とした歓楽街として賑わっている。一部には建物の老朽化などの問題を抱えるが、三十数年前に再開発事業を逃れたことが今日の地域文化の醸成に繋がったのは確かである。</p> <p>その上で、今日の再開発事業の主流である超高層建築物を主体とした事業に注ぎ込まれる税金を転用し、その十分の一程度の支出で済むであろう既存街区の補修改善を進めるのが良策と考えられる。</p> <p>本マスタープランにおいても該当地区は「活力創造ゾーン」として位置付けられるが、既存街区の特性に沿った位置付けに見える。であれば、現状を極力保存・活用する改善策を中心に据え、街区の特性を失わないように課題を克服してゆくのが良いであろう。</p> <p>高度利用を目的とした超高層建築物による事業は、もはや飽和点にある。これを尚も進める事は、長期的に見てリスクの増大が危惧される。再開発事業などの巨大開発の方針転換が、マスタープランの具現化にとって喫緊の課題なのではないだろうか。</p>	<p>大井町駅周辺は、その立地特性から、第2章の将来都市構造の中で「区を中心核として業務・商業の拠点性を備え、文化的な生活ステージとして人が集い、楽しく安全に暮らす拠点の形成」を目指し、土地利用転換による機能更新や多様性にぎわいのあるまちづくりの展開などを図る都市活性化拠点としています(P32)。</p> <p>また、「大井町駅周辺地域まちづくり方針」において、大井町駅東側のC地区については、防災機能の強化、災害時への対策の検討が必要な地区となっており、土地利用方針を「活力創造ゾーン」と位置づけ、「既存の賑わいを継承しながら、安全で安心な環境で経済活動を促進する」等としています。</p> <p>今後の具体的なまちづくりに関しましては、引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理や個別のまちづくりの計画の中で区民意向の把握等を行ってまいります。</p>
38-1	<p>マスタープランというのは、行政が計画し主導して民間と連携しながら「まちづくり」という再開発を一方的に進めるものと認識させられた。10年前、計画決定に合わせたかのように、大手建設会社などが「土地や家屋を売いませんか」というチラシを毎日のようにポスティング。近所の方がいつの間にか転居、家屋は更地にされ、緑のフェンスで覆われる。都市計画は変更され、道路沿線の住宅は3階建て以上とされたため住宅建設費が上がり、建て替え困難に。多くの住宅建設が進み、高層住宅工事まで始まり、大きな工事車両がよく通るため、注意しながら歩くしかない。登下校の子どもたち、公園に行く保育園児はその喧騒の中を歩いて行くので、交通事故が心配になる。これが、今のまちの姿である。これがいつまで続くのか誰にもわからないが、道路整備を中心にすえたような再開発計画には無理があるのではないか。</p> <p>買収した道路用地に、保育士さんたちが安心して働けるような公立やそれに準じる保育園を作る。学校のクラス定数を25人以下にして児童一人ひとりに良く対応できるようにする。先生や職員の数を増やして、仕事の負担を減らし、学童にも必要な改善を行う。図書館への予算の増額も大切。区の施設の非常勤職員には常勤職員への道を広げ、安心してはたらけるようにする。</p> <p>特定整備路線をマスタープランから外し、人への予算に振り向け、人を大切にす、子育てしやすいまち。お年寄りも安心して歩き、身体活動できるまち。そんなまちにするためのマスタープランにしてもらいたい。</p>	<p>特定整備路線は、道路の整備とともに、沿道の耐震化と不燃化を進めることで、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路が確保されるなど、防災性の向上を図ることができる重要な都市計画道路です。</p> <p>区としては、この特定整備路線の整備とその沿道の耐震化・不燃化を重層的に進めるとともに、防災訓練の充実などソフト的な取り組みも進めながら、災害に強い市街地の形成に取り組んでいきます。</p> <p>なお、保育園や学校等に関するご要望につきましてはご意見として承ります。</p>
39-1	<p>品川区内の拠点である大井町駅周辺で、再開発等まちづくりを進めていこうとする行政の考えは理解している。開発を進める場合には、東小路商店街の良さは残したいと思っているが、今の良さを維持しながら、防災面の課題を解決できる方法がわからない。具体的にどんなまちづくりが考えられるのか、行政でも支援をしてほしいと思う。</p>	<p>第6章で示すとおり、「地域主体の創造的活動・事業への支援」を行い、区民や事業者、まちづくり団体などが主体となっていく活動や事業を支援していくことで、まちのブランド力の向上につなげていくこととしています。</p> <p>また区では、まちづくり専門家派遣やまちづくり団体補助金交付事業を行っております。詳細につきましては、都市計画課計画調整担当にお問い合わせください。</p>
39-2	<p>東小路商店街は上下水道からの水漏れ、道路陥没などが頻繁に起きている。商店街が自費で修繕をしているが、老朽化が進んでいて今後対応が続けられるか不安である。行政の支援などの位置づけをしていただきたい。</p>	<p>第6章で「地域主体の創造的活動・事業への支援」を掲げており、区民や事業者、まちづくり団体などが主体となっていく活動や事業を支援していくことで、まちのブランド力の向上につなげていくこととして位置付けています。</p> <p>また、区では商店街の活性化に向けた取り組みに対して、様々な面から支援を行っております。詳細は、商業・ものづくり課にお問い合わせください</p>
40-1	<p>東小路商店街の防災での課題は深刻になってきていて、開発等も視野に入れた検討が必要であると思っている。</p>	<p>「大井町駅周辺地域まちづくり方針」においても、大井町駅東側のC地区については、防災機能の強化、災害時への対策</p>

		の検討が必要な地区となっており、区におきましても防災の課題は認識しております。また、同方針において土地利用方針を「活力創造ゾーン」と位置づけ、「既存の賑わいを継承しながら、安全で安心な環境で経済活動を促進する」等としており、今後のまちづくりを検討してまいります。
40-2	広町地区が開発されることによって、まちの人の流れが変わることに不安を感じている。大井町駅周辺に開発の波が来ているが、広町地区もその他の地区も通り一辺倒のどこにでもあるような開発はしてほしくない。東小路商店街のレトロな雰囲気など、地域の魅力は残してほしい。	「大井町駅周辺地域まちづくり方針」において、まちづくりの方向性の中に「地域個性のある賑わいの継承と新たな賑わいの創出」を掲げております。 なお、東小路商店街につきましては、ご意見として承ります。
40-3	(東小路商店街での)まちづくりについての議論はこれまでも開催されたことがあるが、大家業で店子に賃貸をしている人と、自分で営業をしている人では考え方や危機感が違うので、どのように進めて行けばいいかわからない。公平な立場の行政で、まちづくりの議論ができる場を作ってほしい。	第6章で示すとおり、「地域主体の創造的活動・事業への支援」を行い、区民や事業者、まちづくり団体などが主体となっていく活動や事業を支援していくことで、まちのブランド力の向上につなげていくこととしています。 また区では、まちづくり専門家派遣やまちづくり団体補助金交付事業を行っております。詳細については、都市計画課計画調整担当にお問い合わせください。
41-1	東小路商店街に住んでいるが、自宅前の道路は多くの人が通っているものの、私道のため整備等は自分たちで行っている。道路陥没や水漏れなども頻繁に起きていて管理が大変だが、私道の整備に関連する補助等も検討していただきたい。	区では、私道における通行の安全確保や生活環境の向上に資するため、品川区私道整備に関する条例に基づき、私道整備に係る工事や排水設備・改修に係る工事を受託し、必要な助成を行っています。詳細は建築課までお問い合わせください。
41-2	「ウォークラブルな空間を形成する」とあるが、開発される広町地区などに限らず、駅の東側のエリアも含めて、駅周辺全体で活性化するように考えてほしい。大通りだけでなく、小さな通りについても具体的な方針を示してほしい。	「大井町駅周辺地域まちづくり方針」における空間形成方針として、「多様な賑わいをつなぐ歩行者ネットワークの形成」を掲げ、駅の東側のエリアを含めた大井町駅周辺地域全体で一体感のある賑わいを創出することとしています。 今後の具体的なまちづくりに関しましては、地域主体のまちづくり活動の支援を行いながら、協働・共創の関係性を構築し、地域それぞれの特性や課題に対応したまちづくりを進めてまいります。
42-1	広町地区の開発によって従来あった文化・スポーツの機能が減ってしまい、大井町の魅力が大幅にダウンしてしまうことにまちづくりの観点から危機感(不安感)がある。品川区として、大井町周辺での文化・スポーツ機能の強化についてどのように考えているのか教えていただきたい。	第5章の「大井町駅周辺エリア」のまちづくり方針で示すとおり「区を中心核にふさわしい複合拠点の形成」(P132)していくとともに、「大井町駅周辺地域まちづくり方針」で示すとおり、現区庁舎周辺の土地利用方針を「行政機能・にぎわい集積ゾーン」と位置づけ、「生活サービス・公共公益機能・文化芸術機能等を集積させ、区民活動を活性化し、交流促進による賑わいを創出する」等としています。
42-2	ウォークラブルについて、133 ページに「現区庁舎跡地を含む広町地区の新たなにぎわい形成を契機に、地域の回遊性を高め、既存のにぎわいと新たなにぎわいの相乗効果を創出するウォークラブルな空間を形成する」とあるが、開発される広町地区だけでなく、駅東側や西口駅前周辺から中央通りや立会道路を含む駅南側のエリアも含んだまち全体での回遊性向上を目指してほしい。	「大井町駅周辺地域まちづくり方針」における空間形成方針として、「多様な賑わいをつなぐ歩行者ネットワークの形成」を掲げ、大井町駅周辺地域全体で一体感のある賑わいを創出することとしています
42-3	134 ページに書かれている「大井プレイス構想」は 1987 年に策定された構想は、現在も検討について継続しているのか。	「大井プレイス構想」は、昭和62年の国鉄民営化の機会を捉えて、旧国鉄大井工場の大規模な土地利用転換を想定して策定したものです。現在のところ構想の実現には至っていませんが、大井町駅周辺でのまちづくりの動きが活発化・広域化してきたことから、平成23年には「大井プレイス構想」の一部を取り入れて「大井町駅周辺地区まちづくり構想」を策定し、現在はこの構想に基づいて大井町駅周辺の具体的なまちづくりの検討が行われております。
43-1	大井町駅周辺は、オフィスはあるが人を接待できるようなお店が少なく、品川など他の街へ出ている印象がある。B級グルメは多いが、遠くから人が集まるようなハイグレードな飲食店の需要は一定数あると思うので、広町地区の開発などと合わせて検討してほしい。 また、東小路商店街については、建物自体も屋根等が老朽化している上に、共同所有となっている排水管の詰まりが頻発している。駅前の顔にあるエリアなので、安全で清潔な場にしてほしい。	本マスタープランでは、第5章の「大井町駅周辺エリア」のまちづくり方針を「区を中心核にふさわしい複合拠点の形成」としています。 なお、「大井町駅周辺地域まちづくり方針」において、大井町駅北東側(C地区)や大井町駅南西側(E地区)の土地利用方針を「活力創造ゾーン」と位置づけ、「商業、業務、居住、宿泊、飲食等の多様な機能を取り入れ、駅周辺と一体的・個性的な賑わいを呼び込み、活力創造による活気あふれる賑わいを創出する」や、「既存の賑わいを継承しながら、安全で安心な環境で経済活動を促進する」等としています。
44-1	第3章目指すべき街の姿について、品川区は東京都と一体になって、住民を立ち退かす特定整備路線道路づくりや再開発での街づくりを進めている。「輝く笑顔」の街づくりではなく、住民を苦しめ悲しませ、笑顔が消えた街、住み続けられない品川の街になっている。この実態に目をつぶり、また把握せず、今後もさらにその方向を強めようとしている改定案であり、断固反対する。	特定整備路線は、道路の整備とともに、沿道の耐震化と不燃化を進めることで、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路が確保されるなど、防災性の向上を図ることができる重要な都市計画道路です。 区としましては、この特定整備路線の整備とその沿道の耐震化・不燃化を重層的に進めるとともに、防災訓練の充実などソフト的な取り組みも進めながら、災害に強い市街地の形成に取り組んでいきます。 また、第3章の「土地利用と開発誘導の基本的な考え方」では、都市機能を強化する広域・都市活性化拠点ゾーンや、落ち

		着きある住宅地を保全するゆとりある戸建て住宅ゾーンなど、地区の特性を踏まえた将来の土地利用を示しています(P39)。今後も様々なまちづくりの手法等を活用しながら、地域それぞれの特性や課題に対応したまちづくりを進めていきます。
44-2	第3章土地利用と開発誘導の基本的な考え方について、品川区はこの10年間に高層ビルが多く建築されて街の姿が大きく変貌しているが、開発による効果的な地域貢献で、質の高い都市空間を創出するこの方針に反対である。 品川区が地域貢献をするのでは無く、民間会社の利益に貢献することを示しており、再開発で住民が等価交換でも入居できずに地域を離れざるを得ない住民もいる。長年住んで来た住民を立ち退かせ、命を脅かし不幸にする政策である。 また、高層ビルの建築に反対する。高層ビルの風害で高齢者が転倒し、風害による近隣住宅への被害も起こっており、品川区が高層ビルを規制する条例を作って規制することこそやるべき施策である。	第3章の「土地利用と開発誘導の基本的な考え方」では、都市機能を強化する広域・都市活性化拠点ゾーンや、落ち着いた住宅地を保全するゆとりある戸建て住宅ゾーンなど、地区の特性を踏まえた将来の土地利用を示しています(P39)。その上で、開発を契機にして、周辺のまちの改善につながるよう、地域の防災性向上に資する整備や質の高いオープンスペースの創出等のまちづくりを展開するものです(P40)。 今後も様々なまちづくりの手法等を活用しながら、地域それぞれの特性や課題に対応したまちづくりを進めていきます。
44-3	「重点的課題解決や魅力創造に取り組む」とあるが、広町開発について、区役所の建て替えなどの計画を白紙に戻し、区民参加で検討過程を公開して進めることを求める。民間企業との合同の建物ではない区の独自の建物をのぞむ。	新庁舎については、「品川区新庁舎整備基本構想・基本計画策定委員会」において、新庁舎の基本構想・基本計画に関する事項を審議し、令和5年1月に基本計画を策定しました。なお、基本計画のとりまとめにあたっては、区民アンケート、説明会、パブリックコメントを行い、区民への周知と区民意見の収集を図り、計画に反映しました。
44-4	「密集市街地改善ゾーンの中で重点的に市街地改善が必要なエリアの取り組みを推進」とあるが、補助29号線の沿線の街づくり計画では、自分の家屋と土地が公園になっていて驚いた住民がいる。 一度も相談することもなく計画図を見せられ、街づくり協議会の地権者を無視した計画を誘導する区の市街地改善ゾーン指定に反対である。また、戸越公園駅周辺は低層の街並みがふさわしく、高層化をもたらす再開発に反対である。	特定整備路線は、道路の整備とともに、沿道の耐震化と不燃化を進めることで、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路が確保されるなど、防災性の向上を図ることができる重要な都市計画道路です。 区としましては、この特定整備路線の整備とその沿道の耐震化・不燃化を重層的に進めるとともに、防災訓練の充実などソフト的な取り組みも進めながら、災害に強い市街地の形成に取り組んでいきます。 また、今後も様々なまちづくりの手法等を活用しながら、地域それぞれの特性や課題に対応したまちづくりを進めていきます。
44-5	第4章分野別まちづくり方針での取り組み内容について、特定整備路線の促進をやめ、中止する事を求める。 理由1、延焼遮断帯を作ることについて、南北の風は南北の道路で延焼を止める効果は少なく、風の通り道にもなる。不燃化率を高める政策を強化することが燃えない街づくりの目標を達成する早道である。 理由2、交通の円滑化のための必要性はないことが明らかである。区は緊急車両通行のためと言うが、道路予定地は消火困難地域に入っておらず、大きな道路を作る必要性はない。 理由3、ゆたか防災広場とわかば公園が潰されると防災力が低下する。	特定整備路線は、道路の整備とともに、沿道の耐震化と不燃化を進めることで、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路が確保されるなど、防災性の向上を図ることができる重要な都市計画道路です。 区としましては、この特定整備路線の整備とその沿道の耐震化・不燃化を重層的に進めるとともに、防災訓練の充実などソフト的な取り組みも進めながら、災害に強い市街地の形成に取り組んでいきます。 また、今後も様々なまちづくりの手法等を活用しながら、地域それぞれの特性や課題に対応したまちづくりを進めていきます。
45-1	第3章目指すべき街の姿について、品川区は東京都と一体になって、住民を立ち退かす特定整備路線道路づくりや再開発での街づくりを進めている。「輝く笑顔」の街づくりではなく、住民を苦しめ悲しませ、笑顔が消えた街、住み続けられない品川の街になっている。この実態に目をつぶり、また把握せず、今後もさらにその方向を強めようとしている改定案であり、断固反対する。	特定整備路線は、道路の整備とともに、沿道の耐震化と不燃化を進めることで、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路が確保されるなど、防災性の向上を図ることができる重要な都市計画道路です。 区としましては、この特定整備路線の整備とその沿道の耐震化・不燃化を重層的に進めるとともに、防災訓練の充実などソフト的な取り組みも進めながら、災害に強い市街地の形成に取り組んでいきます。 また、第3章の「土地利用と開発誘導の基本的な考え方」では、都市機能を強化する広域・都市活性化拠点ゾーンや、落ち着いた住宅地を保全するゆとりある戸建て住宅ゾーンなど、地区の特性を踏まえた将来の土地利用を示しています(P39)。今後も様々なまちづくりの手法等を活用しながら、地域それぞれの特性や課題に対応したまちづくりを進めていきます。
45-2	第3章土地利用と開発誘導の基本的な考え方について、品川区はこの10年間に高層ビルが多く建築されて街の姿が大きく変貌しているが、開発による効果的な地域貢献で、質の高い都市空間を創出するこの方針に反対である。 品川区が地域貢献をするのでは無く、民間会社の利益に貢献することを示しており、再開発で住民が等価交換でも入居できずに地域を離れざるを得ない住民もいる。長年住んで来た住民を立ち退かせ、命を脅かし不幸にする政策である。 また、高層ビルの建築に反対する。高層ビルの風害で高齢者が転倒し、風害による近隣住宅への被害も起こっており、品川区が高層ビルを規制する条例を作って規制することこそやるべき施策である。	第3章の「土地利用と開発誘導の基本的な考え方」では、都市機能を強化する広域・都市活性化拠点ゾーンや、落ち着いた住宅地を保全するゆとりある戸建て住宅ゾーンなど、地区の特性を踏まえた将来の土地利用を示しています(P39)。その上で、開発を契機にして、周辺のまちの改善につながるよう、地域の防災性向上に資する整備や質の高いオープンスペースの創出等のまちづくりを展開するものです(P40)。 今後も様々なまちづくりの手法等を活用しながら、地域それぞれの特性や課題に対応したまちづくりを進めていきます。

45-3	<p>「重点的課題解決や魅力創造に取り組む」とあるが、広町開発について、区役所の建て替えなどの計画を白紙に戻し、区民参加で検討過程を公開して進めることを求める。民間企業との合同の建物ではない区の独自の建物をのぞむ。</p>	<p>新庁舎については、「品川区新庁舎整備基本構想・基本計画策定委員会」において、新庁舎の基本構想・基本計画に関する事項を審議し、令和5年1月に基本計画を策定しました。なお、基本計画のとりまとめにあたっては、区民アンケート、説明会、パブリックコメントを行い、区民への周知と区民意見の収集を図り、計画に反映しました。</p>
45-4	<p>「密集市街地改善ゾーンの中で重点的に市街地改善が必要なエリアの取り組みを推進」とあるが、補助29号線の沿線の街づくり計画では、自分の家屋と土地が公園になっていて驚いた住民がいる。 一度も相談することもなく計画図を見せられ、街づくり協議会の地権者を無視した計画を誘導する区の市街地改善ゾーン指定に反対である。また、戸越公園駅周辺は低層の街並みがふさわしく、高層化をもたらす再開発に反対である。</p>	<p>特定整備路線は、道路の整備とともに、沿道の耐震化と不燃化を進めることで、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路が確保されるなど、防災性の向上を図ることができる重要な都市計画道路です。 区としましては、この特定整備路線の整備とその沿道の耐震化・不燃化を重層的に進めるとともに、防災訓練の充実などソフト的な取り組みも進めながら、災害に強い市街地の形成に取り組んでいきます。 また、今後も様々なまちづくりの手法等を活用しながら、地域それぞれの特性や課題に対応したまちづくりを進めていきます。</p>
45-5	<p>第4章分野別まちづくり方針での取り組み内容について、特定整備路線の促進をやめ、中止する事を求める。 理由1、延焼遮断帯を作ることについて、南北の風は南北の道路で延焼を止める効果は少なく、風の通り道にもなる。不燃化率を高める政策を強化することが燃えない街づくりの目標を達成する早道である。 理由2、交通の円滑化のための必要性はないことが明らかである。区は緊急車両通行のためと言うが、道路予定地は消火困難地域に入っておらず、大きな道路を作る必要性はない。 理由3、ゆたか防災広場とわかば公園が潰されると防災力が低下する。</p>	<p>特定整備路線は、道路の整備とともに、沿道の耐震化と不燃化を進めることで、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路が確保されるなど、防災性の向上を図ることができる重要な都市計画道路です。 区としましては、この特定整備路線の整備とその沿道の耐震化・不燃化を重層的に進めるとともに、防災訓練の充実などソフト的な取り組みも進めながら、災害に強い市街地の形成に取り組んでいきます。 また、今後も様々なまちづくりの手法等を活用しながら、地域それぞれの特性や課題に対応したまちづくりを進めていきます。</p>
46-1	<p>まちづくりマスタープランは、都市計画審議会決定でなく、唯一、区長が住民からの意見等を踏まえ決定する長期的重要事項と認識している。区長不在時に募集開始した素案は新区長が内容を了承していないことが明らかであり、住民との対話を重視している新区長におかれては、十分に住民との意見交換を行い素案を吟味した上で、住民に意見募集をするべき。</p>	<p>本マスタープランの改定にあたっては、これまで、無作為抽出による区民向けアンケートや4会場でのオープンハウス型説明会の実施、インターネットでの意見募集など、区民の意見を広く聴き、計画への反映に努めてきたところです。 またパブリックコメントは、区長の職務代理者のもと適切に実施されており、区長不在時に当素案によりパブリックコメントが実施されたことは、現区長も把握しています。 引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理や個別のまちづくりの計画の中で区民意向の把握等を行っていきます。</p>
46-2	<p>「品川駅南地域まちづくりビジョン」やその元となった「まちづくり構想」の内容公表に先立って、現行マスタープラン(平成25年2月)において、「駅南ビジョンに基づく一体的まちづくりを進める」と記載するなど、策定プロセスに瑕疵がある。また、「構想」の策定においては、自治会長に対し、開発事業者による再開発、道路整備への誘導がなされてとりまとめられたと指摘されている。 まちづくりビジョンは、①名称、範囲等が不適切で10年近く前の古いもの②南北エリア分断、旧東海道の中心部ともいえる北側エリアを議論なく「複合市街地ゾーン」と設定③北側からのみの道路アプローチで普通電車しか止まらない新設北品川駅を「交通結節点」として道路交通機能強化を示している④山手通りなどを利用すれば十分であるにも関わらず、横断方向の道路が必要とのアンケート意見をとりあげるなど、「開発ありき」の不適切な内容である。さらに、示された素案では、現行マスタープランのように、「駅南ビジョンに基づいて進める」といった直接引用の表現は削除し、上記のような批判をかわそうとする、ある意味議論を避けようとする内容である。 このため、素案で前提としている「ビジョン」の白紙化、抜本見直しを行うことが必要で、素案での「ビジョン」引用等は削除すべき。</p>	<p>第5章では、対象の地区について、区内で策定された構想・ビジョンの内容について、その一部を掲載しています。 「品川駅南地域まちづくりビジョン」については、地域の皆様へ意見交換を行いながら、平成26年に策定され、地域の将来像やその実現に向けた整備の方向性を示したものとなっています。 また、今後の具体的なまちづくりに関しましては、引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理や個別のまちづくりの計画の中で区民意向の把握等を行っていきます。</p>
46-3	<p>東海道周辺は、鉄道、京浜国道、山手通り、目黒川改修、品川駅東口再開発等の影響の最小限化、震災、戦災の回避など、奇跡的に「町割」「道筋・道幅」などが、ほぼ江戸時代のまま保全されている。 また、周辺の「どこにでもあるような開発地区」とは差別化された小規模スケールの「ほっとできる人間的な地区」であり、都心部に残る貴重な歴史資源である。 まちづくり協議会においても、品川区の支援を受けながら、景観整備等で、こうした町割、道筋を重視した活動を25年以上の長きにわたり継続してきた。 今後のまちづくりにおいては、こうした希少な「町割」「道筋」を活用し、まちづくり協議会の取組をないがしろにすることのないような活性化が必要である。素案では、単に「景観」としてとらえるのみなので、こうした町割、道筋の重要性、希少性を十分にとりあげ、それを活用した「江戸町」のまちづくりを記載すべき。</p>	<p>第4章「都市景観」分野において、「区の歴史を伝える(中略)寺社周辺等は地域固有の景観資源であり、(中略)歴史的な雰囲気と調和した街並み形成を促進します」としています。 なお、「町割」・「道筋」は旧東海道の特徴でもあるため、第5章の「旧東海道品川宿エリア」の記載を、「江戸時代の「町割」・「道筋」が保全された旧東海道では、歴史的な雰囲気を残しつつ、安全な歩行者空間を確保するとともに、地域まちづくり団体と連携しながら、品川宿交流館などの沿道の施設を活用することにより、歩いて楽しいウォークアブルな空間を形成します」と修正します。 なお、1階部分の商業施設化促進につきましては、建築物の用途を制限することになることから、地域主体のまちづくりの中で議論され、検討が進められることが適切と考えます。区としましては、こうした自主的なまちづくりの活動を支援してまいります。</p>

	<p>なお、防災などと歴史的町並みとの調和は、安易に「道路拡幅」「道路整備」「区割増大」にいきつくことのない知恵を出すとともに、一階部分の商業施設化促進なども都市計画手法の活用が望まれる。</p>	
46-4	<p>品川宿周辺の活性化のためには、品川駅周辺、天王洲アイル、水辺地区等との歩行者を中心とした人的動線の整備が不可欠である。また、町割、道筋を活かしたまちづくりは、おのずと「歩行者」を中心としたものであるべきで、高齢化、障害者などのアクセスが増大する中で、歩行者中心のまちづくりは重要である。</p> <p>しかしながら、素案では、利用転換の誘導、横断道路を示す図面提示や自動車交通強調、など「開発ありき」「自動車中心」の記載が中心で、本末転倒である。踏切解消に伴うこの地区の長期的な活性化方策について真剣にむきあっていないともいえ、周囲との「人流動線」整備や鉄道の運行方法など北品川駅乗降数増加のための方策、検討などを記載すべき。</p>	<p>第2章「4新たなまちづくりの視点」において、「まち・みちの様々な場所で歩きたくなる魅力を作る」としており(P2-15)、また第4章分野別まちづくり方針の「都市基盤」において、これからのまちづくりのポイントに「出かけたくなる、歩きたくなるまちの実現」を掲げる(P55)など、歩行者を中心とした視点を計画の中に入れていっているところ。また、広域的なウォーカブルなまちづくりに関するご提案であることから、第4章分野別まちづくり方針「都市基盤」における取り組みの中に、下記の内容を追加します。</p> <p>「目黒川周辺の五反田・大崎駅周辺から旧東海道品川宿を経て、運河沿いの品川浦や天王洲までに至るルートなどにおいて、道路や河川、歩行者デッキなどの様々な公共空間を柔軟に活用し、歩きたくなる、出かけたくなるウォーカブルな空間の形成を促進します。」</p>
46-5	<p>再開発については、貴重な税金の投入がなされる一方、大手事業者による巨額な事業費が投入され、当然にその資金回収のため、賃料等は大きく上昇する。そのため、地域に根差す古くからの小規模事業者などが入居することは困難である。</p> <p>大手事業者は、再開発で一時的な利益は出るとはみられるが、地域に循環していない「利益」であり、多くが地元還元しないので、まちづくり活動、祭礼などの担い手、資金提供者も先細りとなり、まちづくり協議会が掲げてきた「まつりが続けられるまちづくり」が困難となってしまう。</p> <p>こうしたことから、素案における、利用転換促進、再開発誘導の表現は、旧東海道品川宿周辺には適用するべきではないと考える。</p>	<p>第5章の「品川駅南エリア」のまちづくり方針において、「(中略)旧東海道や品川浦の景観等を保ちながら、業務、商業・観光・宿泊・交流・居住棟の都市機能の導入を図ります」を示す(P107)とともに、「旧東海道品川宿エリア」のまちづくり方針では「旧東海道品川宿の歴史的な雰囲気を残しつつ、安全な歩行者空間を確保する」とし(P109)、歴史的資源の保全について示しております。</p> <p>また、今後の具体的なまちづくりに関しましては、引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理や個別のまちづくりの計画の中で区民意向の把握等を行ってまいります。</p>
47-1	<p>昔ながらの街並みが残る古き良き人情味溢れる風景を、マスタープランなどという訳のわからない横文字計画を無理矢理に押し進めようとするのは、癒着やカネの動きが透けて見えさせる。地元で育った私としては甚だ遺憾である。</p>	<p>本マスタープランは、まちの将来像や目指すべき方向性、まちづくりの方針や取り組みの考え方を示すもので、品川区基本構想の将来像の実現に向け、都市計画・まちづくりの側面から取り組みを展開していくものです。</p>
48-1	<p>「持続可能なまちづくり」「輝く笑顔 住み続けたいまち しながわ」という、言葉が躍っているが、今の品川区の実情は逆になっている。本当にこの命題をめざすのであれば、これまでの品川区の方針を大転換してほしい。</p> <p>持続可能なまちづくりは、スクラップアンドビルドではない。品川区内は各所で再開発事業を進めているが、ほぼ高層建築が予定されているが、高層ビルは持続可能ではない。建て替えができず、50年後は廃墟になると言われており、SDGsを目指す世界情勢を鑑みても、高層から低層へが世界のトレンドである。</p>	<p>第3章の「土地利用と開発誘導の基本的な考え方」では、都市機能を強化する広域・都市活性化拠点ゾーンや、落ち着いた住宅地を保全するゆとりある戸建て住宅ゾーンなど、地区の特性を踏まえた将来の土地利用を示しています(P39)。</p> <p>また、再開発事業は、地域の課題を解決する等のため、地域主体でまちづくりの検討がされ、合意形成が図られた上で事業が進められるものです。今後も地域主体で合意形成が図られたまちづくりを支援してまいります。</p>
48-2	<p>防災・減災の観点から、品川区が推進している高層建築は、防災・減災の観点からも、危険度が高い。今後、直下型地震が襲った際に、一番問題となるのは高層建築だと言われており、一例として、武蔵小杉のタワーマンションでは水害に伴い電源流出が起き、エレベーターが使えない、生活用水が使えず衛生面でも甚大な被害が生じるなど、インフラに重大な影響が出た。</p>	<p>第4章「防災・復興」分野において、「災害時の事業継続性の確保を図るとともに、住宅における災害時の非常用電源を確保するため、自立分散型エネルギーの導入を促進します」としています。</p>
48-3	<p>品川区内は特定整備路線が3本事業化されており、道路が延焼遮断帯の役割を担うと言うが、20～30m幅の道路ができたところで、風が吹けば火の粉は2km飛ぶ。また、緊急車両の通行用と言うが、被災時にその場にいた車が消えてなくなるわけではない。防災の基本は近隣住民との協働なので、防災・減災を考えるのであれば、地域コミュニティの充実が一番の防災・減災につながると思う。</p>	<p>特定整備路線は、道路の整備とともに、沿道の耐震化と不燃化を進めることで、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路が確保されるなど、防災性の向上を図ることができる重要な都市計画道路です。</p> <p>区としては、この特定整備路線の整備とその沿道の耐震化・不燃化を重層的に進めるとともに、ご指摘の地域コミュニティの充実などソフト的な取り組みも進めながら、災害に強い市街地の形成に取り組んでまいります。</p>
48-4	<p>「輝く笑顔 住み続けたいまち しながわ」の観点として、90%の区民が住み続けたいという品川区だが、実際は、再開発や道路事業で立ち退きを強いられ、自身の意思に関係なく、追い出されている住民が増えている。住み慣れた場所で、ご近所づきあいに囲まれ、自分の意思で住みたい場所に住み続けることができるしながわにしてほしい。</p> <p>都市計画法の手法では、2/3の権利者の同意があれば1/3の権利者の権利は奪われてしまう。どんな場面でも、話し合いの上での合意形成が何よりも必要だと考える。</p> <p>行政は、市民の幸せのためにある機関だと思うので、今ここに住んでいる品川区民の幸せを第一に、品川区政、まちづくり、防災・減災を考えてほしい。</p>	<p>再開発事業は、地域の課題を解決する等のため、地域主体でまちづくりの検討がされ、合意形成が図られた上で事業が進められるものです。</p> <p>また、都市計画道路は交通の円滑化と防災性の向上に向けて整備するものです。</p> <p>今後も様々なまちづくりの手法等を活用しながら、地域それぞれの特性や課題に対応したまちづくりを進めてまいります。</p>

49-1	品川区の生活圏の根幹に関わる本素案における意見募集の期間が、185 ページにも及ぶ分量に対して年末の一か月のみでは不十分である。2～3か月の期間を設けるべき。	品川区区民意見公募手続の実施に関する要綱に基づき、適切に意見等の提出期間を定め、実施しております。
49-2	改定の目的で、「…持続可能なまちづくりを展開」「社会状況の変化に対応…」としながら、76年も過去の都市計画を利用して長年の居住者を転出に追い込み、落ち着いたある生活環境を破壊する都市計画道路特定整備路線「補助29号線、放射2号線、補助28号線」の事業を停止すべき。	特定整備路線は、道路の整備とともに、沿道の耐震化と不燃化を進めることで、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路が確保されるなど、防災性の向上を図ることができる重要な都市計画道路です。 区としましては、この特定整備路線の整備とその沿道の耐震化・不燃化を重層的に進めるとともに、防災訓練の充実などソフト的な取り組みも進めながら、災害に強い市街地の形成に取り組んでいきます。
49-3	土地利用について、戦後以降長年かけて成熟・安定した居住圏・住宅街のある地域への、都市計画道路事業の強行および道路建設を利用した乱開発の推進は止めるべきである。	第3章の「土地利用と開発誘導の基本的な考え方」では、都市機能を強化する広域・都市活性化拠点ゾーンや、落ち着いた住宅地を保全するゆとりある戸建て住宅ゾーンなど、地区の特性を踏まえた将来の土地利用を示しています(P39)。 また、都市計画道路は交通の円滑化と防災性の向上に向けて整備するものです。 今後も様々なまちづくりの手法等を活用しながら、地域それぞれの特性や課題に対応したまちづくりを進めてまいります。
49-4	防災について、ヒートアイランド対策として「風の道プロジェクト」を掲げて目黒川の川風を住宅街へ引き込むよう設計して高層ビルを林立させた現状では、南北からの強風の幅広い通り道として「延焼遮断」でなく「延焼促進」に成り代わる補助29号線道路事業を即刻停止すべき。また、20m幅道路は火災の飛び火を遮断することはできない。 防災は火災のみではなく、近年の温暖化による一層の大雨・防風・高層ビルによる突風への対策へ目を向けるべきである。 2016年大崎地区不燃領域率83%と記載があり、また、大火災発生時の死亡理由の多くは家屋倒壊の下敷きによるので、不燃化名目による補助29号線道路は不要のため事業を即刻停止のうえ、各戸個別の燃えない倒壊しない為の対策の助成を強化してほしい。	特定整備路線は、道路の整備とともに、沿道の耐震化と不燃化を進めることで、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路が確保されるなど、防災性の向上を図ることができる重要な都市計画道路です。 区としましては、この特定整備路線の整備とその沿道の耐震化・不燃化を重層的に進めるとともに、防災訓練の充実などソフト的な取り組みも進めながら、災害に強い市街地の形成に取り組んでいきます。
49-5	みどりの拠点について、大開発地の人工的な植樹ばかりでなく、各戸の屋敷林や植栽・生垣も大切にしてほしい。	第4章「水とみどり」分野で示すとおり、「住宅地において緑豊かな街並みを形成するため、住宅の敷地や駐車場の生垣・植栽などの整備に対する助成を促進します」(P67)。
49-6	住み続けたいまちしながわとあるが、住み続けたい区民が90数%にもおよぶアンケート回答でありながら、実態は都市計画道路や乱開発によって「住み続けられないまちしながわ」になっている。実際に「住み続けられるまちしながわ」であるよう政策を改めてほしい。	再開発事業は、地域の課題を解決する等のため、地域主体でまちづくりの検討がされ、合意形成が図られた上で事業が進められるものです。 また、都市計画道路は交通の円滑化と防災性の向上に向けて整備するものです。 今後も様々なまちづくりの手法等を活用しながら、地域それぞれの特性や課題に対応したまちづくりを進めてまいります。
50-1	品川区は、幅員4m未満の2項道路がかなり多い印象なので、防災の観点やまち全体の価値向上の観点から、積極的に4m以上の道路にしていくといった対応が必要だと思う。ウォークアブルな空間の形成の観点からも、検討すべきである。	第4章「防災・復興」分野で示すとおり「幅4m未満の道路(細街路)について、細街路拡幅整備事業等の活用により、拡幅整備を積極的に進めていきます」(P46)。
50-2	行政が大井町周辺において再開発地区に指定した地区のC地区については、高橋区長の時代に行政は地元関係者とともに積極的に開発に取り組んだがその総意を得ることができなかった。そのショックからか、行政はこの開発に消極的になり、傍観者のようになっていく。かつて行政がそれだけ積極的に取り組んだのには、取り組まざるを得ない理由・意味があった訳である。 今こそ、行政はC地区再開発の重要性をあらためて地域に丁寧に説明し、地元関係者と共に主体的に開発に取り組むべきである。	第5章の「大井町駅周辺エリア」のまちづくり方針を「区を中心核にふさわしい複合拠点の形成」としてしています。 また「大井町駅周辺地域まちづくり方針」において、大井町駅北東側(C地区)の土地利用方針を「活力創造ゾーン」と位置づけ、「既存の賑わいを継承しながら、安全で安心な環境で経済活動を促進する」等としています。 今後の具体的なまちづくりに関しましては、地域主体のまちづくり活動の支援を行いながら、協働・共創の関係性を構築し、地域それぞれの特性や課題に対応したまちづくりを進めてまいります。
51-1	私の祖父母は終戦前から大井町へ住み、苦労し土地を得て、商売をしてきた。跡を継ぎ大変な思いをしながら今でも同じ仕事を継続し、創業80年以上、その間決して楽ではなく家業を守ってやってきた。まちづくりと称してそれを崩されるのは人権侵害であり、憤りしかない。行政は区民の為の仕事をするところなので、区民を蔑ろにするまちづくりは即刻やめていただきたい。	今後の具体的なまちづくりに関しましては、引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理や個別のまちづくりの計画の中で区民意向の把握等を行ってまいります。
52-1	コミュニティバスのルートを増やすとともに区立障害者施設等の前に停留所を設けてほしい。それにより自力で通	本マスタープランでは、第4章「都市基盤」分野の方針図において、「移動環境の利便性の維持・向上」としてコミュニティ

	<p>える障害者が増えるはずである。</p> <p>また、障害者や高齢者の施設が足りておらず、最も不足している荏原地区について記載していただきたい。障害者グループホームも足りていないが、増設の予定があるようなので、そこもきちんと記載してほしい。</p>	<p>バスの候補ルートを示しています。</p> <p>コミュニティバスに関する具体的な検討につきましては品川区地域公共交通会議で行っており、現在は大井ルートの循環ルートについて関係機関と協議を進めています。また、他の候補ルートについては現在の大井ルート試行運行結果等を見ながら検討していくこととしています。</p> <p>また、第4章分野別まちづくり方針「都市生活と住まい」に示すとおり、福祉施策の支援と住宅施策の効果的な連携を進めてまいります。</p> <p>なお、障害者福祉施設等の設置につきましては、障害福祉計画・障害児福祉計画において取り組みの方向性を掲載しております。</p>
52-2	<p>区内障害福祉団体から区に対して毎年要望が上がっており、その中にはまちづくりに関する内容もあるので拾い上げていただきたい。</p> <p>なお、「品川区まちづくりマスタープラン改定委員会」には、障害福祉団体の会長職の枠がないので、視覚や聴覚障害の団体にも別途ヒアリングしていただきたい。</p> <p>また、「品川区障害者七団体協議会」の会長を、以降のまちづくり関連の会議に加えていただきたい。</p>	<p>本マスタープランの改定にあたっては、これまで、無作為抽出による区民向けアンケートや4会場でのオープンハウス型説明会の実施、インターネットでの意見募集など、区民の意見を広く聴き、計画への反映に努めてきたところです。</p> <p>引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理の中で区民意向の把握等を行ってまいります。</p> <p>会議の構成メンバーについてはご意見として承ります。</p>
52-3	<p>八潮地区については、交通の便が悪く、商店等も少ないので、高齢者・障害者の方にとって住みよいまちを目指すとともに、既存の団地をリノベーションするなどして、若い世代も住みたいと思えるまちづくりを進めてほしい。</p>	<p>第5章の「八潮団地エリア」のまちづくり方針で示すとおり「公有地の活用や空き室の改築による生活支援機能の導入・集積」、「団地内のバリアフリー化の促進」、「地域外からの新たな居住者の定住の促進」を行ってまいります(P5-59)。</p>
53-1	<p>品川宿の地元民だが、祭りや東海道がまちの宝であり、開発が進む周辺の中でも、長きにわたり町会、自治会、商店会、個人がまちの風景を未来に継承するために、まちづくりを行ってきた。その品川宿の住民として、これまで開催された5回の「まちづくりマスタープラン改定委員会」を傍聴してきた。</p> <p>素案については、40年近く積み上げている住民のまちづくり活動の礎を崩すようなことをしないでほしい。これまで何のために、何を願ってまちづくりを行ってきたのか、理解した素案づくりを望む。</p> <p>特に 106 ページ「品川駅南エリア」の図に引かれている「みどりのネットワーク」が、東海道、まちを分断する開発道路にしか見えない。地域が望まないことを進めないでほしいので、この「みどりのネットワーク」の説明を地元で行い、意見交換をしてほしい。</p>	<p>本マスタープランの第5章では、対象の地区について、区内で策定された構想・ビジョンの内容について、その一部を掲載しています。</p> <p>「品川駅南地域まちづくりビジョン」については、平成26年に策定され、地域の将来像やその実現に向けた整備の方向性を示したものとなっています。</p> <p>また、ビジョンの“重点検討区域における市街地の将来像”で示している、旧東海道に交差するみどりのネットワークと重なった歩行者ネットワークは、既存の道路を位置づけたものであり、道路拡幅するものではありません。</p> <p>今後の具体的なまちづくりに関しましては、引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理や個別のまちづくりの計画の中で区民意向の把握等を行ってまいります。</p>
53-2	<p>12月1日からパブコメを募集しているが、なぜ、区長選不在の中、パブコメ募集を行うのか不信感を抱いている。新区長はこの状況を了承しているのか。誰に了承をとって、パブコメ募集が行われたのか教えてほしい。住民のことを軽視していると思われる。</p>	<p>パブリックコメントは、区長の職務代理者のもと適切に実施されており、区長不在時に当素案によりパブリックコメントが実施されたことは、現区長も把握しています。</p> <p>引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理の中で区民意向の把握等を行ってまいります。</p>
54-1	<p>当団体は町内会、NPO、PTA といった地域のまちづくりを下支えする団体の方々をテクノロジーで支援する活動を行っている。</p> <p>品川区内各所にある地域センターや区民会議スペース、区民ホールは地域活動の中心となっており、日ごろから施設運営に尽力されているスタッフの皆様には大変感謝している。一方で、オンライン配信に不可欠なインターネット接続に関しては、利用者がポケット WiFi などを独自に調達することになっているが、場所と時間によっては全くインターネットに接続できない施設もあり不自由することが多い。</p> <p>また、区内公共施設ではだれでも無料で使える”Shinagawa フリーWifi”を通して安定したインターネット接続が提供されているが、一度に接続できる時間は1時間に制限されており、イベントのオンライン配信では使用することはできない。</p> <p>そこで、区民施設の予約者に”Shinagawa フリーWifi”に複数時間続けて接続することを許可していただけないか。</p> <p>今やインターネット接続は会議スペースにはなくてはならない設備の一部なので、まちづくりの一環として、世界にむけて品川の地域活動を発信していくために、ぜひご検討いただきたい。</p>	<p>SHINAGAWA FREE Wi-Fi に関するご要望につきましてはご意見として承ります。</p> <p>なお、本マスタープランでは、第4章「水とみどり」分野において、「新型コロナ危機を契機としたテレワークの拡大など、新たな生活様式によって生じたニーズに対応するため、みどり豊かな公園などに、民間活力の導入に合わせて通信環境などの整備を進めていきます」としています(P66)。</p>

55-1	<p>素案全体について、強固で持続可能なまちづくりは、品川区で生活するあらゆる立場の人と品川区の協力的な協力は実現しないと考える。強い連携は理想的かも知れないが、段階的に強くしていくなど、実行可能性を考慮していただきたいと思う。また、どのように協力していくかによっては「効率よく」実現できる道もあると考える。</p> <p>一方、同じ品川区政でありながら部署によって区民への対応に温度差を感じることもあり、区民との良好な協力(協働)関係構築を阻害するのではないかと憂慮する。</p> <p>こうしたところを改善し、風通しの良い連携が多方面に広がる品川区であれば、優良なデータの蓄積と活用ができると期待する。</p>	<p>第6章において「協働・共創の関係性の構築」を掲げており、まちに住み、働き、活動・滞在する様々なひとや事業者、まちづくり団体等とまちをつなぎ、相互の交流や協働・共創の関係性を構築して、多様なひと・組織の力を活かせる場をつくるため、実効性の高い手法を検討してまいります(P161)。</p>
55-2	<p>第6章マスタープランの実現とまちづくりのマネジメントの展開についての検討体制についての意見であるが、品川区区内での活動実績が豊富なNPO法人等、複数団体にプラン検討に加わってもらえると良いと思う。特に子どもに関わる部門では多様な活動があり、地域の情報を良く知り、団体間のネットワークを豊富に持つ団体がある。これから人や組織のつながりを作っていくためには、そういった人材に改定委員会の委員として貢献していただけると、さらに活力あるプラン検討ができるのではないかと考える。</p>	<p>本マスタープランでは、第6章で「協働・共創の関係性の構築」を掲げており、まちに住み、働き、活動・滞在する様々なひとや事業者、まちづくり団体等とまちをつなぎ、相互の交流や協働・共創の関係性を構築して、多様なひと・組織の力を活かせる場をつくっていくこととしています(P161)。</p> <p>NPOの皆様や区民参画の機会の創出に向けた検討を引き続き進めるとともに、本マスタープランの進行管理として区民意向の把握等を行ってまいります。</p>
56-1	<p>鉄道・幹線道路は、大量輸送の要として重要な役割を担うとともに、地域の分断をもたらしている。また、バリアフリー化が進んでいない地域では、スロープやエレベーターなどの施設・設備が整っていない場合が多いため、交通結節点となる踏切、交差点でのウォークフリーブリッジ化を進める必要がある。</p> <p>これにより、自動車・鉄道などマス・トランスポートで通り過ぎていた街に、徒歩・自転車などの往来が戻り、人々の滞留と賑わいが期待される。また、近所コミュニティが重なり合うことで、幹線交通路に分断されることなく区民同士の交流を期待でき、すみよい街としてのアイデンティティを醸成することができるものと考えられる。</p> <p>同時にシェアサイクル・シェアボードの普及を期待がされ、区外からの訪問者が区内をより活発に移動しやすくなる。これに伴って、交通拠点となる駅・バスターミナル・駐車場から離れた場所での経済活動を期待でき、区内経済活動の幅が広がる。</p> <p>また、新庁舎建設予定の大井町地区などでは、竹芝地区まちづくり協議会のような官民で連携していく組織を参考に地域資源の有効活用を図り、防災・賑わい・環境など都市開発にかかる課題を議論し、取り組む場として、地域の関係者が自ら具体的にまちづくりを進めていく。</p>	<p>第4章「都市基盤」分野において、「多様なひとの移動や回遊を支える環境を充実する」ための取り組みを示しております(P57)。また方針図では、新たな移動軸の形成(舟運の活用)として、五反田から天王洲間などを示しているところ(P61)。</p> <p>また、第6章で「協働・共創の関係性の構築」を掲げており、まちに住み、働き、活動・滞在する様々なひとや事業者、まちづくり団体等とまちをつなぎ、相互の交流や協働・共創の関係性を構築して、多様なひと・組織の力を活かせる場をつくっていくこととしています。</p> <p>なお、ウォークフリーブリッジについて内容をご意見として承ります。</p>
56-2	<p>現在水上交通は、大井ふ頭海側での貨物の積み下ろしを中心とした海の玄関口と釣り船などのレジャーが主な事業となっている。</p> <p>五反田・天王洲を基点とした水上輸送路として、区沿岸部へのアクセス路を整備することで、港湾部利用の促進を図れる。また、水上交通と、シェアサイクル・シェアボードなどのサービスとの連携と、これまで、あまり活用されていなかった臨海部の開発を組み合わせた事業戦略が求められると考える。</p> <p>臨海部での開発は、海や河畔の水辺の自然や、公園施設、水族館の連携などを促し、人の移動に電動ボードやシェアサイクルが活用されると人の流れができるように思う。</p> <p>水族館や、自然豊かな臨海部へのアクセスは、水上からのアクセスを促すことで、水上交通の利便性が高まると思われ、また、臨海部・沿岸部のみどりゆたかな施設への活用が広がるものと考えられる。</p>	<p>本マスタープランでは、第4章「都市基盤」分野において、「あらゆるひとが快適に移動できるよう、コミュニティバスやシェアサイクルなどのフィーダー交通の充実を進めます」としています(P57)。</p> <p>また、「都市基盤」の方針図において、「新たな移動軸の形成」として舟運の活用ルートを示しており(P61)、相乗的な効果があるまちづくりを展開します。</p> <p>なお、水族館について内容をご意見として承ります。</p>
56-3	<p>自然災害は大規模化、激甚化している。このような中、都市機能と都市生活の継続性を確保し、途絶することのないネットワークを維持し、緊急時の避難救援等の活動にあわせた柔軟な都市空間の活用をしていくためにも、インフラの二重化を進める必要がある。</p> <p>緊急物資輸送をするにも幹線道路を確保した陸上交通だけではなく、水上交通を利用することで、より大規模な輸送が可能になる。これには、平時から、水上交通路を整備し、往来を維持する必要がある。</p> <p>また、再生可能エネルギーは、東電受電を補完する電力とする必要があり、各小規模・分散型電力設備には、充電機能を持った蓄電設備を常備し、電力需要により一般送電への送電と個別緊急送電を切り替え、電源の二重化を図る。</p> <p>将来的には、浮体型洋上風力発電施設の安定稼働が可能になった場合には、大井ふ頭沿岸部に、大規模蓄電シス</p>	<p>第4章「防災・復興」分野で示すとおり平常時の区有船着き場の活用を進めるとともに、災害時にも緊急輸送手段として活用できる拠点とする(P47)とともに、「災害時の事業継続性の確保を図るとともに、住宅における災害時の非常用電源を確保するため、自立分散型エネルギーの導入を促進」します(P49)。</p>

	テムと合わせて電源の確保を行えば、より強靱なエネルギー供給体制を構築できる。	
56-4	<p>都市生活と住まいについて、都市で生活する上で、人と動物が安心して暮らせるまちづくりを、動物福祉の視点から展開する。</p> <p>まず、飼い主のいない猫を放置するのではなく、「地域猫」として見守り、将来的には飼い主のいない猫を減らすという考えのもと、「飼い主のいない猫の不妊去勢手術費」に補助をし、一定程度の管理ができるよう推進していく。</p> <p>また、ペットの殺処分ゼロに向け、(1)保護された犬猫の譲渡会開催(2)飼い主の識別用マイクロチップを装着した犬猫のみ販売(3)「終生飼育する」などの誓約を飼い主に求め販売(4)飼い主情報の登録を基準とした殺処分ゼロ協力店認定する制度を展開する。</p> <p>一方で、犬猫等保護施設には専門のドッグトレーナーなどを置き、介助犬専門の訓練施設などを誘致し、動物の活躍できる道を開く。</p> <p>また、引退競走馬を「ホース・アシステッドセラピー」に活用することで、社会的に活躍できる場を提供し、総合的な動物福祉を図る。</p>	<p>第4章「都市生活と住まい」分野において、「多様なライフスタイルにあわせた住まい方を選択できる環境を充実させる」としています。</p> <p>なお、動物福祉に関する内容につきましてはご意見として承ります。</p>
56-5	<p>住宅の高層化に伴い、新規で居住する若年層の区民も増え、乳幼児・児童の人口も増えている。</p> <p>これに伴い、保育施設の不足や福祉サービスの要求度合いも増えてきているのが現実である。</p> <p>現代において、親子の笑顔があふれるまちづくりを目指し、住み続ける人のコミュニティを育む場を創出するために、資金的な支援はもちろん必要だが、それ以上に人的支援・見守り事業が要求されている。</p> <p>見守り事業として、保育の現場にクラウドカメラシステムを導入する。クラウドカメラでは、各保育園と区と保護者をつなぎ、保育の現場状況を常に共有できるようにする。区では保育士資格を持った会計年度職員を配置して、不足現場に支援できる体制をとる。</p> <p>また、おむつの宅配に合わせて保育士が同行し、子育てに関する情報交換をすることで子育てを見守り、社会とのつながりを得ることができる。</p>	<p>第4章「都市生活と住まい」分野で示すとおり、「住み続けるひとのコミュニティをはぐくむ場を創出」してまいります(P91)。</p> <p>なお、乳幼児の見守りに関する内容につきましてはご意見として承ります。</p>
56-6	<p>自治体の災害対策も、これまでは地震に伴う震災被害を前提にしたもので、感染症による拡大感染流行による衛生被害、電力ひっ迫に伴う大規模停電災害など、多様な想定をしていない。</p> <p>区民生活を脅かす災害への対策として、優先的な保護対象を絞り、対策を積み上げていく必要があると考える。</p> <p>また、津波の際、内陸に向かう幹線道路が目黒川沿いの山手通りのみのため、東西を結ぶ補助道路として補助26号線、163号線、205号線の事業計画が急がれる。また、臨海部でも東品川二丁目などは高度地区の指定がなくビルの高層化が進むので、垂直避難の対象とすることができる。</p> <p>一方、ビル建築物の高層化に伴って、ビルからの吹きおろしによる強風被害が増えている。健常者は歩きにくい程度かもしれないが、車いす・杖を使う人にとっては、強い風による大げがをする恐れがある。建物の高層化に合わせて、拠点となる駅へのアクセスルートに、風よけ設備を設置することが望ましい。</p>	<p>第4章「防災・復興」分野のまちづくりの目標として、「様々なリスクにしなやかに対応できるまち」を掲げており、「災害発生時に安全な避難とスムーズな救援ができる環境」をつくってまいります(P48)。また、「都市基盤」分野の取り組みで示すとおり「優先的に整備をする路線として指定されている都市計画道路の早期着手と整備を促進」してまいります(P56)。</p> <p>なお、風よけ設備に関する内容につきましてはご意見として承ります。</p>
56-7	<p>全区民アンケートについて、事業計画や実施事業へのアンケートが、電子アンケートで何度も同一人物が答えられてしまうつくりでは、アンケート調査の信ぴょう性が疑われてしまう。</p> <p>重要なアンケートについては、人件費を使って、配布・回収型のアンケートとしないと、結果の正当性を担保できない。</p>	<p>本マスタープランの改定にあたっては、これまで、無作為抽出による区民向けアンケートや4会場でのオープンハウス型説明会の実施、インターネットでの意見募集など、区民の意見を広く聴き、計画への反映に努めてきたところです。</p> <p>引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理の中で区民意向の把握等を行っていきます。</p> <p>なお、パブリックコメントを含む意見収集の方法につきましては、ご意見として承ります。</p>
57-1	<p>東大井の賑わいは既にある。それをどう変えようとしているのか。行政はデベロッパーの為にあるのではない。区民からの税金で区民の為に働く事が本来の在るべき姿である。住み続けたい人を追い出すようなまちづくりは断固反対する。</p> <p>あちこちにタワーマンションが建っており、その経緯として住み続けたい人が無理矢理追い出されているといった声を数多く聞かすが、このような事はあってはならない。</p>	<p>「大井町駅周辺地域まちづくり方針」において、大井町駅東側のC地区については、防災機能の強化、災害時への対策の検討が必要な地区となっており、土地利用方針を「活力創造ゾーン」と位置づけ、「既存の賑わいを継承しながら、安全で安心な環境で経済活動を促進する」等としています。</p> <p>今後の具体的なまちづくりに関しましては、引き続き区民参画の機会の創出に向けた検討を進めるとともに、本マスタープランの進行管理や個別のまちづくりの計画の中で区民意向の把握等を行っていきます。</p>
58-1	<p>まちづくりを障害者目線、子ども若者目線で設計してほしい。</p> <p>品川区の障害児・者施設はどこも区の辺境にあり、駅から遠い場所ばかりに設置されている。もともとあった地域</p>	<p>第4章「都市基盤」分野において、「高齢者や障害者等の鉄道利用時の移動等の負担を軽減するため、駅のバリアフリールートの2ルート確保に向け鉄道事業者と協力して整備を促進します」や、「(中略)鉄道網および路線バスの利便性向上を</p>

	<p>センターなどを障害者施設に転用しているために、このようなことになっていると思う。</p> <p>障害者施設の設置の費用を抑えるという点ではいいのだろうが、障害当事者や子ども若者、高齢の保護者が通うという視点が欠けている。区内のどこに住んでいても通いやすい場所に各種障害者施設を作ってほしい。利用する人の利便性を優先させたまちづくりをお願いする。</p>	<p>図りつつ、地域に根差したコミュニティバスの運行を進めます」としており(P58)、障害者の視点を含めたまちづくりを進めてまいります。</p> <p>なお、障害者施設に関しては多様な障害福祉サービスのニーズ等を踏まえ、検討してまいります。</p>
58-2	<p>まちづくりの工夫によって差別、自殺をなくすとともに、排除アートをなくしてほしい。</p> <p>25 ページの右下の写真では真ん中に仕切りのあるベンチがある。そのすぐ横の文章には「第三の居場所サードプレイス・・・」などといいながら、実際にはホームレスの方等がいられないようにする、「排除アート」に他ならない。「まちのちょっとしたスペースで 生まれる居心地のよい場所 普段暮らしているまちのあちこちにある、屋内・屋外の「ちょっとした」空間(スペース)を、朝・昼・夜の時間帯やライフスタイルにあわせて 居心地のよい居場所(プレイス)に変えていく」とあるが、それと排除アートはあきらかに矛盾する。ベンチの真ん中の仕切りをなくし、だれもがベンチで寝転び、のびのびと体をやすめられるまちづくりをお願いする。</p>	<p>第2章の「新たなまちづくりの視点」で“まちの様々な空間とひと、暮らしをつなぎ、魅力・価値を育てるまちづくりのイメージ”として、義務や必要性に縛られずに、自分らしく過ごせる場所となる「まちのちょっとしたスペースで生まれる居心地の良い場所」(P25)を一例として挙げています。</p> <p>なお、ベンチの構造に関する内容につきましてはご意見として承ります。</p>
59-1	<p>観光にも区民も区内移動に自転車を利用することを促進すれば、メタボ対策としても活用を促せると思う。また、品川区は南北の電車はあるけれども東西を繋ぐものが少ない一方で、林試の森、戸越公園、八潮など大きくて素敵な公園があるので「区内を楽しむ」視点で自転車を活用できると良いと思う。</p>	<p>第4章「都市基盤」分野で示すとおり、「快適な自転車の利用環境を形成するため、安全な自転車走行空間の確保を進めます」(P57)。</p> <p>また、自転車の活用に関する具体的な検討につきましては品川区自転車活用推進計画策定協議会で行っており、区内の地域特性に応じた自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、品川区自転車活用推進計画の策定を予定しています。頂いたご提案は当協議会とも共有してまいります。</p>
59-2	<p>区民も楽しく参加出来る形でのまちづくりワークショップがあるといいなと思う。</p> <p>企画部情報推進課の「オープンデータで区内の困りごとを解決！」なども区民の困りごと、解決策が同時に考えられる素晴らしい試みだったと思うので継続して続けていけたらいいなと思った。</p> <p>また、2019 年の「私の困ったをみんなのいいねにコンテスト」でも、街中で不便な部分の解決策が出されていたが、実際の解決に向けての方法論も区民目線で考えていける素敵な企画だったと思う。</p> <p>この様なイベントへの参加に繋がる方法で取り組んでいけた 区と区民の協働でのまちづくりも 進めやすい様に感じる。</p>	<p>本マスタープランでは、第6章で「協働・共創の関係性の構築」を掲げており、まちに住み、働き、活動・滞在する様々なひとや事業者、まちづくり団体等とまちをつなぎ、相互の交流や協働・共創の関係性を構築して、多様なひと・組織の力を活かせる場をつくっていくこととしており(P161)、区民の皆様が楽しく参加できる取り組みを検討してまいります。</p>

3. ご意見(原文)

※お寄せいただいたご意見のうち、複数の分野に該当するものは分割して掲載しています。
 ※個人情報に関する内容等はマスキング(黒塗り)しています。
 ※本文中のページ番号は、素案時のものです。

No.	ご意見(原文)
1-1	①これからのまちづくりはより多くの人間が主体的にかかわることが大切です。その観点で、例えば 4-34『新たなまちの魅力を創出するため、まちなかにパブリックアートやストリートファニチャーを配置するなど、地域と調和し楽しめる空間を形成します。』について。アートも、ファニチャーも、利用者や周辺企業と一緒に設置検討を行い、当事者的にかかわる設置の仕方をするを期待します。
1-2	②4-50『子どもや高齢者を見守り、助け合うコミュニティの育成や住民主導のまちづくり活動を促進するため、地域の交流の場や居場所づくりなどを進めていきます。』について、品川区には地域交流の場が不足しているように感じます。特に子育て世代は積極的に地域交流を求めていると思いますが、場所も仕掛けも不足しているように感じています。児童センターは閉鎖的な環境で、土日祝日は閉まっている、日常的に行きたい場所ではありません。おもちゃを広げ、工作をする集まりもあると思いますが、無作為に集まって子はおもちゃを眺めているうちに母親が与えられた材料を合体させる工作をするような非生産的な集まりは現代的ではないと感じています。親子連れでどのようなライフスタイルでも行ける場所がある、現代の育児において学びや気づきがある運営/イベントを行える運営者である、そういった場づくりや仕掛けが必要だと思います。
2-1	コミュニティバスのルートをもっと増やしてほしいです、現状の大井ルートも便利ですが候補として上がっている大崎ルートなども実用的なので早めに開設していただきたいです。あとできれば運賃を100円や160円ほどにしていきたいです。
2-2	都道420号線(鮫洲大山線)を通るバスも早期実現してほしいです。
3-1 ～ 3-3	平素よりお世話になりありがとうございます。若い女性の区長となりより誇れる「品川区」となることを期待しております。 さて、住民の立場からするとペットとりわけ外ですと犬をお飼いの方が多くなっている様に感じております。区の方でそのようなデータをお持ちであれば公開して頂きたいと思いますが、公園など散歩をしておられる数は相当なものではないかと予想しています。公園の散歩では一部マナーの悪い方もおられますが、お困りの飼い主さんも多いのではないのでしょうか？。一方、住民の多様性や包摂性が謳われている中では、ドッグランや散歩が自由に行える公園などが必要に思います。 また、防災面でも記載が多々ありますが、このペット・犬たちは避難所で受け入れるのでしょうか？これまでよりも増して課題が大きくなっていると思います。品川区として先陣を切って対策を講じた町づくりを行って頂ける様期待しています。
4-1	420号の大崎高校下トンネル開通に伴い武蔵小山一大井町間の渋滞が常態化しています。 戸越三丁目交差点では歩道、車道の信号が完全分離しており人、モノの流れが滞っています 過去の事故は痛ましいですが、ぜひとも交差点の改善を求めます。 平塚橋交差点では横断歩道が交差点に近いため、左折車がいると直進車が進めず渋滞を起こしています。 環境問題の観点からも、歩道を数メートル移動するだけで渋滞の緩和が期待できると思います。
5-1	学校法人■■■■の常務理事を務めております、■■■■と申します。 本学園の■■■■高等学校は、来年度から■■■■高等学校に校名を変更し男女共学化する予定です。 公式 HP: ■■■■ 特段の希望はございませんが、魅力的な街づくりに貢献できるよう我々教育機関も尽力いたします。 何かご協力できることがありましたら、お申し付けください。
6-1	ファミリータウン品川のイメージ展開と支援施策実施 ・子育て世帯の住民税軽減など
6-2	アート区間拡大と認知向上 ・寺田倉庫界隈のアートイベント開催補助、芸術技術大学の誘致など
6-3	山手線圏内アクセス効率改善 ・大井町、五反田、目黒間のキックボード増設等
7-1	両広域・都市活性化 拠点ゾーンを繋ぐ五反田から大崎、天王洲、品川につながる目黒川、天王洲運河ラインのビジネス活動面でのライン強化策を強く打ち出して欲しい。具体的には、五反田で育ったベンチャーが五反田・大崎で留まるのではなく、天王洲や品川エリアへも流れて進出できるような、こちら側の受け入れビジネス武装化のための行政施策を望みたい。特に、天王洲アイルはコンパクトな業務エリアでもあるので、島全体で水辺の雰囲気とも相まって、屋外屋内問わず、多様な働き方を促せるビジネスセットアップビルへの経年を経たビルのコンバージョンを促すようなエリア位置づけを盛り込むべきと考える。品川区の起業・新興ビジネス最前線の横のネットワークとして、五反田～天王洲が鉄道や水路・船や道路、緑・歩道で有機的につながるのは区にとっても強みになると捉える。現在、エリアマネジメント天王洲において、品川区さんと官民連携まちなか再生に取り組んでいるが、この中でも天王洲の未来ビジョンとして、これま

	<p>での水辺・アートに加えて、新しい街の活性化につながるような成長分野を模索しているところである。ベイエリアの旺盛なビル開発の影響で、これからの天王洲エリアの空室率の悪化も想定されている。国や品川区のスタートアップ支援の帯拠点としての品川・天王洲における新たな位置づけ視点を本マスタープランの中に盛り込まれたい。羽田空港に一番近いビジネスタウンとしての品川区としての強みもそうした考え方で際立たせてほしいと思います。天王洲はもっとビジネスでも、まだまだ活用できるのではないかという問題提起でした。宜しく願いいたします。</p>
8-1	<p>天王洲アイル地区ですが「公園と民地の一体的な活用」という課題を打ち出していただけるとありがたいです。 運河沿いの公園と、背後地の公開空地や建物を包括的に活用することでより多くの賑わいの創出に寄与できるものと考えます。</p>
9-1	<p>品川宿周辺の修景・東海道を現状の道幅で保存等に関してはとても良いと思いますが、東海道を横切る形で緑のネットワークとかよくわからないものに沿える形で道路を作り、車の交通力強化とかをすることに反対です。車は現状でも通行に関しそんなに不便していません。また、安心安全を謳い防火遮断帯と称して東海道を横切る形の道路を開通することに反対です。震災時に消防車等は来れないと聞いています。また必ず道路のどちらかの片側から出火するとは限らず、両側から出火してしまえば防火遮断帯の意味はありません。安全安心を謳い文句に、建設業者優先のまちづくりに反対します。東海道を横切る道路をこれ以上作ることはまちづくりではなく、まちのコミュニティを破壊する「まち壊し」、神社の祭りコミュニティ壊しにつながると考えます。東海道来昔から四つ角がない路地の意味をご存知でしょうか？これ以上品川の古き良きまちの形体を破壊する計画はやめていただきたいです。しっかり区長までパブコメの意見を上げていただけますようお願い致します。</p>
10-1	<p>大井町駅の踏切を解消してほしい。 品川区の某区議に聞いたら無理と言われた。 ワンチャン今の歯医者があるパチンコ屋と大黒屋が無くなった時の土地が有れば地下通路くらいは作れたのに。</p>
11-1	<p>第三の《品川七福神巡り》を実現して下さい。 大崎から武蔵小山まで、神社仏閣と商店街を結び付けた《パワースポット》です。 (例)大崎商店街→五反田商店街→戸越銀座商店街→戸越公園商店街→中延商店街→旗の台商店街→武蔵小山商店街 ※商店街の活性化と神社仏閣の発展を祈念申し上げます。</p>
12-1	<p>まちづくりマスタープランの策定の中で、どれだけ区民と議論したのでしょうか。区長選の投票率からわかるように、品川区の弱点は区民の政策参加が低いことです。この要因には、区役所が区民を巻き込んだ政策策定をしてこなかったことがあります。今回の策定においても、例えば、検討委員会に障害者団体の代表は一人も入っていません。町内会関係者が多く、高齢の区民が中心になってしまっています。未来の品川、新しい品川をつくるという、森沢区長の公約とは、かなりずれたものになっていませんか。改定委員会の会合が、平日昼間に行われており、オンラインで会議を見れるわけでもありません。それでは、自ずと、若い世代の参加は進みません。オープン型説明会に参加しても、自分の意見を他人に聞いてもらうことなく、他の人の意見は聞くことができません。よって、品川区民は議論をすることをしないまま、政策が作られることに慣れ、区政参加をしなくなってしまったのではないのでしょうか。新しく杉並区長になられた方は、勢力的に区民との意見交換の場を作られています。杉並区はこれまでも、区民参加が積極的な住民が多かったですが、さらにパワーアップしている感を持ちます。森沢区長のような、民間経験があり、広報のプロの方が区長になられたのですから、このマスタープランの案をたたき台に、区民とともに議論して作り上げる地域別ワークショップや討議型市民参加の手法を使うことによって、より素晴らしい、区民とともに作る、区民のためのまちづくりの在り方、方針を作ってはどうかでしょうか。少くもスケジュールがずれることは、何ら政策に影響を与えるものではないはずですが。 現在、品川区は人口が急増していますが、日本全体では人口減少しています。在宅勤務が増えていますが、区民はさらなる人口集中を求めているのでしょうか。また、再開発により、1億円以上のタワマンが増えたことで、どのような社会属性の方が増えているのでしょうか。品川区だけが、人口集中することがよいことなのかどうか、それによって、行政サービスをどう確保しているのか、このような前提条件を皆で議論しないで、よい方針が出されたのでしょうか。もう一度、区民で議論し、区民が求めるまちづくりのマスタープランを区長と一緒に創らせてください。</p>
13-1	<p>マスタープランにある防災の項の項もありますが、確かに老朽化をしてきていると思われまます。単純に古いものは全て破壊し新しく作り変えていくような考え方でよいのでしょうか。 また、マスタープランにある景観とは、再開発という言葉で街を「変えていく」ことでよろしいのでしょうか。昨今みられる駅前ビル群だけの景観でよろしいのでしょうか。 本来あるしながわの街があってもよいのではないかと考えております。 新しいものと古いものとの共存できるプラン作成、そして現在居住している住民も参加できる開けた議会運営はできないのでしょうか。 私は居住者ではありません。ですが会社に通い、品川区でのEat/Shopping 普段から仕事生活を送っているものとして、品川区行政がデベロッパー合意の話だけをありきに強引に進めているように思われます。 外部者が余計なことを言うな。とか、小さな意見はいつでもよいのだ。と考えずに是非とも開かれた行政運営を望みます。</p>
14-1	<p>大井町周辺地区、大井町駅北東のC地区の再開発に反対します。 C地区を「活力創造ゾーン」と勝手に名付け開発するのには反対です。 再開発推進派の意見ばかりを取り上げる行政の在り方に反対します。 反対派の意見にも耳を傾けて下さい。 防災やインフラ(上下水道)等に問題のある、東小路のみの改革(開発)にして下さい。 今まで、続いてきた、街の歴史を壊す大型再開発に反対します。 地区内にある「すずらん通り」は鎌倉古道の一つです。自然発生した街並みをそのまま自主発展(個別立替等)で発展させる事を望みます。</p>
15-1	<p>大井町東口の東小路のあたりは昭和の風情が残っている貴重な場所なので、後世にずっとその形のまま残すような町並み保存地区にしてほしい。あそこがあるからこそ、大井町東口に人が集まる。</p>
16-1	<p>4-4:イメージ図⑨自立分散エネルギーによる非常電源の確保、4-8:災害時の事業継続性の確保を図るとともに、住宅における災害時の非常用電源を確保するため、自立分散型エネルギーの導入を促進します。</p>

	<p>について、 記載の主旨に賛同しますが、「自立分散型エネルギー」の説明がなく(巻末の用語解説にもない)、意味が分かりづらいと考えられるため、以下のような用語の説明を追記すべきと考えます。</p> <p>【自立分散型エネルギー】 太陽光発電等の再生可能エネルギー、蓄電池、コージェネレーションシステム等を需要場所に設置して、平時においてエネルギーを効率的に利用するとともに、エネルギーの地産地消により停電時に自立・持続可能な災害に強い分散型のエネルギーシステム。</p>
16-2	<p>4-4:首都直下地震や延焼、水害、災害時の停電など、様々なリスクを想定し、被害を最小限にして迅速に回復する「強さとしなやかさ」を備えたまちを目指します。</p> <p>について、 4-4 ページに記載のとおり、災害時の停電への対応を想定して避難所の機能を充実させる必要があることから、以下のとおり変更すべきと考えます。</p> <p>4-7: ●あらゆる人々が避難所生活を少しでも安全に安心して過ごせるよう、新型コロナウイルス感染症への対応等、避難所機能や設備の充実を図ります。 ⇒あらゆる人々が避難所生活を少しでも安全に安心して過ごせるよう、<u>新型コロナウイルス感染症や停電への対応等</u>、避難所機能や設備の充実を図ります。</p> <p>●避難所となる施設では、災害時における飲用水とトイレの水洗化を確保します。 ⇒避難所となる施設では、災害時における飲用水とトイレの水洗化を確保するとともに、<u>停電時にも機能する発電設備や空調設備の設置を促進する。</u></p>
16-3	<p>4-54:分野を超えた取り組みの連携 分野⑤(環境・エネルギー) ◇自立分散型エネルギーの確保と街区間のエネルギーマネジメント ◇公共施設等における再生可能エネルギー・蓄電池等の導入</p> <p>について、 公共施設等は、災害発生時に防災拠点や避難所等になることから、長期の停電にも対応する必要があります。発電出力が天候等に左右される再生可能エネルギーの欠点を補い、災害発生時の電力を確保するためには、電源の多重化を図ることが有効であることから、以下のとおり変更すべきと考えます。</p> <p>◇公共施設等における再生可能エネルギー・蓄電池、<u>コージェネレーションシステム等の導入</u></p>
17-1	<p>2-8 頁の将来人口推計から、改めて 2041 年までの人口増加と高齢化の進行が見て取れます。品川区基本構想「住み続けたいまち」にも繋がる 3-2 頁の5つの都市像のうち、「都市生活と住まい」の中に、地域コミュニティ増進とその基盤である健康や医療・福祉という視点・キーワードも盛り込んではいかがでしょうか。</p>
17-2	<p>また、2-16 頁にウォーカブルなまちづくりというキーワードがあります。5-9 頁の品川駅南地域まちづくりビジョンのマップに歩行者ネットワークの構想が示されていますが、北品川駅前の整備にあわせて、天王洲アイランド、品川浦、旧東海道から御殿山ガーデンへと繋がる東西の歩行者ネットワークについても構想に入れてはいかがでしょうか。</p>
18-1	<p>土地利用の方針図(P3-9)の「⑥地域生活拠点ゾーン」の色塗りの範囲がまちづくり方針図(大井地区)(P5-33)にて示されている「②西大井駅周辺エリア」の色塗りの範囲と一致していません。</p> <p>「②西大井駅周辺エリア」の方針として”地域生活拠点として、生活支援機能等のさらなる充実”が示されていることも踏まえ、まちづくり方針図(大井地区)(P5-33)の「② 西大井駅周辺エリア」の色塗りにあわせて土地利用の方針図(P3-9)の「⑥地域生活拠点ゾーン」の色塗りの範囲を拡大すべきと考えます。</p>
19-1	<p>先ず反対を表明いたします。</p> <p>理由は再開発推進、高層マンションの増設に反対だからです。</p> <p>一方で、保健士、福祉士、ケアマネージャ 3人の専門家が配置される地域包括支援センターが一か所しかなく、特養ホームなどの福祉施設が他区と比べても少なく、それを向上させる方向が弱いです。</p> <p>30年後、40年後を考えると、高層マンションの未来は、若い人の荷物になりかねません。</p> <p>税金の使い方を再開発から福祉増進に変えて欲しいと願います。</p>
20-1	<p>自分は西五反田で生まれて、東五反田で育ちまして、親子3代にわたって五反田で衣食住を過ごしてまいりました。そして現在も東五反田2丁目に住んでいて仕事も五反田で行っています。自分は五反田の街が好きで、今後も住み続けたいし仕事も続けてゆきたい、自分の家族も五反田に住み続けてほしいと強く思っています。自分が考えるに、五反田は周辺の大崎、品川、目黒の駅周辺の開発で大きく出遅れてしまっていると思っています。自分は長く五反田に住んでいて品川、大崎地区の昔(昭和40年～50年代)を覚えているので、どうしてこんなにも差がついてしまったのか不思議です。そして、品川区まちづくりマスタープランの中で、五反田周辺をIT企業やスタートアップ企業のための街づくりを行おうとしている点もとても不思議に感じています。街づくりはその街に住んでみた、住み続けたいと思う人が住みやすい街にするのが最優先だと思います。大崎にはウエストシティタワーズ、目黒にはブリリアタワーといった、街を象徴するような住居が駅前にあります。五反田にはありません。品川、大崎、目黒と同様に、五反田周辺にも街を象徴するような住居系大型建物があってもおかしくはないと思います。最近では、武蔵小山駅周辺も整備が進んで、武蔵小山駅至近に大型の住宅が建設されています。五反田には多くの人が集まり住み続ける住居の話が出ないのは、五反田に住み仕事をしている者としてとても不思議です。企業の街にするよりも先に、たくさんの人が住みたいと思う街づくりをしてほしいと思っています。</p>
21-1	<p>1. 都市再生緊急整備地域である大崎駅周辺地域は一体的にまちづくりを推進すべき地区だと考えます。拠点等を示す各方針図では、大崎駅周辺地域の全域が同じ位置付となるよう見直されることを希望します。</p>
21-2	<p>2. 大崎駅東口第4地区では、大崎駅・広域幹線道路に面する立地特性を活かし、周辺開発と一体となり大崎駅東口の更なる拠点性向上に向けた整備を想定しています。まちづくりの検討状況・方向性を踏まえ、より高度な拠点への位置</p>

	づけを希望します。
21-3	3. これからの都市基盤整備では「多様なひとの移動や活動を支え、歩きたくなるまち」の視点が大切と考えます。大崎地区の地区別まちづくり方針等にもその趣旨が反映されることを希望します。
21-4	4. 「輝く笑顔 住み続けたいまち しながわ」の実現に向け、区内各所で地区特性に応じた居住環境を整備し、多様なライフスタイルを形成する必要があると考えます。大崎駅周辺地域でも地区特性に応じた「都市生活と住まい」の実現に向けた方針が示されることを希望します。
21-5	5. P5-21 で事業中地区として大崎駅東口第 4 地区・大崎駅東口第 4 西地区の記載がありますが、下記修正をお願いします。 ・コスモ大崎ツインフォームは大崎駅東口第 4 西地区に含めた表現に修正。 ・「大崎西口 F 地区」と同様に、大崎駅東口第 4 地区・大崎駅東口第 4 西地区あわせて「大崎駅東口第 4 地区」である表現に修正。
22-1	東五反田二丁目 7 番地区周辺において、まちづくりの検討を行っています。 まちづくりの誘導・推進に向けて、新たな拠点への位置づけを希望します。
23-1	近年、まちづくりとあってタワーマンションばかり建てている品川区。元々の地権者たちが反対しても無視して追い出しを強行してきた濱野区政。そして、森沢きょうこ新区長はタワーマンション建設予定地の掲示板に選挙ポスターを貼って選挙運動してきたことも周知の事実です。今後のまちづくりも品川区民は苦しめられ続けるのでしょうか。新区長は一人一人安心して暮らせる品川区を謳っていますね。品川区民として、家を奪われぬ不安で仕方ありません。デベロッパーと手を組む区政でなく、品川区民の為の政治を期待します。
24-1	1.金額提示を 図や写真を多用し、視覚的にも色鮮やかな資料であると思います。不思議なことがあります。本マスタープランに対応した、財政措置、費用対効果、事業規模、経済効果、など、金額の入った資料がありません。これは何か意図があるのでしょうか。また経済効果と言っても、投入する資金については、あらかじめ国や都が事業の一部を負担してくれているものから、区単独の予算で実施するもの、民間の事業者が主に開発、整備を行い、区は指導だけ行うものなど様々な形態があることが想像されます。区議会でもどこまで取り上げられたかは不明ですが、事業計画には予算がつきものです。本マスタープランに対応した予算規模、財政規模などの金額情報について経済合理性を示したうえで、ぜひ追記をお願い致します。
24-2	2.ボトムアップ型のマスタープランになるべきでは 第 1 章→第 2 章→第 3 章→第 4 章→第 5 章と段階を踏むにあたって、各論に入っていくのですが、区民にはそれぞれ生活があり、上位章のマスタープランに区民の生活、暮らしを当てはめようとしているように感じます。押し付ける格好になっていないでしょうか。地元で区民は生活しているわけで、現状で住み続けたい、暮らし続けたいという希望を無理にマスタープランに合わせている部分はないでしょうか。私の知る限りでも、武蔵小山でのタワーマンション追加建設および二階建てパルム(本マスタープラン添付パルム商店街のまちづくりイメージ)や放射 2 号線、補助 29 号線など、現在区民による反対運動が実態としてあり、また議会でも取り上げられていることを知っております。このような中でも本マスタープランには各まちづくりについての賛否について、まったく触れられておりません。確かに、本マスタープランの構成は優れており、図や写真も多く掲載されているため、マスタープランの出来具合への意見を問えば「素晴らしい」となるのですが、1 項で示した通り具体的な費用対効果もわからず、「××エリアの用途はこうだから、立ち退きなさい」というような事態が起これば、住民不在のマスタープランになってしまうのではないかと危惧しています。住民の暮らしやすさが目的ではなく、まちづくりが目的では、そうなるのではないのでしょうか。進捗管理に経営的手法(サイクル)を取り入れているようですが、まずは住民の生活、暮らしにとって何が望ましいかをベースに、まちづくりプランを再構築する必要があるのではないのでしょうか。そのような点から考えると、冒頭の章立てでは無理があるため、現マスタープランのトップダウン的章立てではなく、むしろ地域、住民の生活、暮らしを優先してプランニングする必要があるため、第 5 章→第 4 章→第 3 章→第 2 章→第 1 章の順に再構築すべきと考えます。
24-3	3.まちづくりに複数案ある場合は、それぞれ掲載を 前項で記述した通り、本マスタープランで推進しようとする内容について、区民の中では反対運動がおきていることや区議会でも取り上げられている問題があることはご存知かと思いますが、本マスタープランには記述されておりません。 問題は反対運動のあるなしが主眼ではなく、××のまちづくり、として構想されている案が、おおむね 1 つしかないのです。一般にプランニングする際には A 案、B 案、C 案などと複数出てくるものです。それにより区民が内容を検討でき、区議会や都議会にも諮ることによって「区民が選んだマスタープラン」と言えるのではないのでしょうか。それが提示されないとなると「押しつけのマスタープラン」になってしまう可能性があります。改善を要望します。
25-1	・「品川駅南地域まちづくりビジョン」における重点検討区域周辺では、地元のまちづくりに対する機運が高まっています。 その中で、今回、品川区まちづくりマスタープラン改定作業が進んでいる状況ですが、「品川駅南エリア」においては、従前のマスタープランよりも具体のまちづくり構想が示されており、当エリアに対する品川区の考えが見て取れました。 ・品川駅南エリアにおけるまちづくりにあたっては、まちづくりマスタープラン改定案のまちづくり構想を共通認識としつつ、地元の意向もしっかりと踏まえていただき、品川区と地元が連携したまちづくりが誘導されると良いと考えます。 ・“シームレスで回遊性を高めた水辺空間”の形成は、品川駅南エリアだけではなく、天王洲エリアとの連携により、より広く形成されるべきであると考えます。その為に、水辺と水辺をつなぐシンボルとして、天王洲運河と品川浦の交差点部にシンボリックな橋を架橋し、品川地区の回遊性を高め、賑わいの創成を図っていくべきではないかと考えます。
26-1	新たな再開発は、必要がないと感じております。高い建物が多くなる事によって日差しが入らない様になってしまうので、これ以上の高い建物は、建てないでほしいです。
27-1	ざっと拝見させて頂きました。品川区は住みやすく、区民のための制度などが手厚いと感じています。これから様々な地域で更に整備されよりよい街になることを楽しみにしています。私の住む西小山はこの先 10 年の計画には入っていないので少し寂しい気持ちはありますが、今のままで十分住みやすい地域なのだろうと考えを改めました。可能なら西小山駅前の整備を計画に入れてほしいです。せっかくの憩いの場がバリエードで見た目も悪く、目黒区側から指摘されています。ご検討宜しくお願い致します。
28-1	マスタープラン(素案)の策定ありがとうございます。品川の将来を思い描きながら興味深く拝見いたしました。

	<p>以下一点、希望も含めて意見を申し上げます。</p> <p>天王洲アイル内から品川駅への交通アクセス(自動車)が弱く感じます。317号環状六号線海岸通りから天王洲アイル交差点左折車線の渋滞が恒常化していることで左回りでのアクセスには時間がかかります。また、天王洲アイル内東横インのあるエリアから海岸通り～新東海橋に出る交差点が閉塞され右折不可となったことで、短距離の右回りで品川駅にアクセスする方法が天王洲アイル内交差点Uターンのみとなり、こちら右折車線の渋滞状況如何で同様に時間がかかります(サイズ的にUターンできない車両もあります)。4-11~20で交通アクセスの向上を謳っていただいておりますが、次世代移動手段等の検討においても道路等の既存インフラの利便性向上(回復)や既存の交通課題の改善が前提になると思います。将来の更なる交通利便性向上のために、行政としても交通管理者等関係機関への働きかけをお願いしたく存じます。</p>
29-1	<p>大井町東口前の東小路飲食店街は数少ない昭和な雰囲気が残る街並みで貴重です。既に賑わいの場が出ています。あそこを壊すのは品川区の財産を壊すようなものなのでそれは避ける事を望みます。大崎を見ていると綺麗になったからと言って賑わう訳ではないとわかります。</p> <p>あと、もう超高層ビルはいりません。</p>
30-1	<p>大崎駅周辺地域は都市再生緊急整備地域に位置づけられており、「東京のものづくり産業をリードする新産業・業務拠点を形成」「業務・商業・文化・交流・居住などの複合機能を導入」といった目標等が掲げられている。一方、本マスタープラン素案の記載方では、大崎駅・五反田駅周辺の目指すべきまちの姿に関して、「ものづくり」に関する記載は見て取れるが、居住等を含んだ「複合機能」の導入といった視点が不足していると考え。また、大崎駅・五反田駅周辺は、緊急整備地域の目標を達成するには更なる拠点性の強化が課題であると思われる。低未利用地での共同化・高度利用化のまちづくりの機運が高まっている地区も複数あるため、これらの地区の事業推進を確実に進め、駅周辺の更なる拠点性の強化(高度利用の促進、複合機能の導入)を図ることを、まちづくり方針として記載すべきと考え。</p>
31-1	<p>私どもは、五反田駅東口駅前にて、地元の皆様と市街地再開発事業による街づくりを検討している団体です。</p> <p>当地区の存する五反田駅周辺エリアのまちづくりの方向性について、業務・商業を核に検討されることは、地域の特性上、同様に考えております。一方で、昨今の住宅事情やライフスタイルを考えるに、職住一体の流れが起こっており、隣接する大崎駅周辺エリアでも、居住を含めた複合市街地の形成が方針に掲げられており、五反田駅東口周辺でも、同様のニーズが生まれています。</p> <p>また、主要デベロッパー14社を対象に、当地区の用途需要について独自のアンケートを実施いたしました(2022年7月)。アンケートの結果、14社すべての会社が当地区には住宅用途がふさわしいとの回答を得ております。</p> <p>従って五反田駅周辺エリアに位置する当地区において、居住機能の導入は事業推進上不可欠なものであると考えます。そのため、市街地再開発の事業成立に関わりますので五反田駅周辺エリア内において居住機能の導入が読み取れるものとなるよう再検討を強く要望させていただきます。</p>
32-1	<p>5-19ページ、「大街区化促進に向けてのプラン」を上位計画に位置付けていただけないでしょうか。</p>
32-2	<p>5-20ページ、土地利用のなかに住宅機能も含めていただき、複合型の土地利用を目指した方が良いと思います。</p> <p>コロナ禍を踏まえて見えてきた課題は、駅周辺を商業・業務機能に限定した場合、パンデミックなどの出社制限で、商業ニーズを下支えすることができず商業機能が大打撃を受けましたが、駅周辺に居住機能が配置し購買人口が存在することで、そうした状況を回避できると考えます。都市の強靱化を、土地利用の視点から見た場合、このような配慮が必要と考えます。</p> <p>居住機能は従来型の単なるファミリー向けに加え、職住近接型住居、子育て支援、高齢者サービス住宅などの付加価値の高い居住機能が良いと思います。</p>
32-3	<p>5-25ページ、五反田駅周辺は、目黒川近傍に居住機能が存在し、また、低層部商業上層部住居などの複合ビルが存在しますので、住宅機能も含めた、複合型の土地利用を目指した方が良いと思います。</p> <p>その際の居住機能は従来型の単なるファミリー向けに加え、職住近接型住居、子育て支援、高齢者サービス住宅などの付加価値の高い居住機能が良いと思います。</p>
32-4	<p>5-25ページ、基盤整備も含めたりノバージョンが必要と考えます。ウォークアブルな空間への改編と合わさることで、相乗効果が期待できます。また、スモールモビリティなどの積極的な導入などの社会実験を促すことも必要だと感じます。</p>
32-5	<p>5-25ページ、五反田・大崎地区では、ベンチャーやスタートアップ等の機能が集積している現状を「五反田バレー」と表現し対外的にPRされていると認識しております。都市計画マスタープランにも「五反田バレー」という文言が入るとより多くの方に五反田の特性が認知されることにつながるのではないかと考えます。</p>
33-1	<p>旧東海道については、その道幅が往時のまま残されていることが一つの大きな特徴であり、極めて希少な歴史的価値です。道路の拡幅工事をしたり町割りを変えるなどの再開発を行うことはそれを自ら捨てることにつながるため、けしてあってはなりません。</p> <p>再開発による地価の上昇は、旧東海道沿いの個人商店の維持、出店を困難にさせます。</p> <p>現在北品川一丁目～東海道南品川までのエリアは、たとえばマクドナルドやスタバ、マツキヨなどの大手企業の店舗はありません。どの駅を降りても同じような店が並ぶといった単一的な特徴のない商店街、「顔の無い街」にならないことを望みます。</p> <p>再開発による地価上昇はその要因になりうるので、センシティブに対応する必要があると思います。この点をご留意いただければと思います。</p>
34-1	<p>まちづくりマスタープラン(素案)に反対です。以下理由を述べます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助29号線・28号線、放射2号線の特定整備路線を第4章1防災・復興で延焼遮断帯として位置づけ推進しているためです。東京都の検討の中で防災の専門家に意見を聴いていないことが明らかになっています。都のシミュレーションでも500棟、1000棟も住宅が燃えてしまいます。これで防災といえるでしょうか。防災というなら特定整備路線につき込む883億円を住宅の耐震化や不燃化に使用した方が住民も住み続けられ協力しやすく早く実現可能です。特定整備路線の記述を削除してください。 ・特定整備路線はいつできるかもわかりません。補助26号線も事業着手してから66年かかりました。既に住宅が建ち並ぶところに70年前の計画を強行し、住民や商店街を立ち退かせ、生活や商店街を壊すことは区の掲げる「住み続けたいまちしながわ」にも反するものです。住民の暮らしと商店街を壊す特定整備路線は中止にこそすべきです。
34-2	<p>・第3章3土地利用と開発誘導の基本的な考え方で「開発を契機にまちづくりを展開する」と超高層再開発でまちづくりを進める方針だからです。現在、武蔵小山や大崎、大井町、戸越公園など区内各地で超高層再開発で住民の暮ら</p>

	しが壊されようとしており、生活や商店街を守るために住民が反対の声を上げています。再開発は住民のコミュニティも壊します。こうした超高層再開発を進めるのは止めべきです。 ・超高層再開発の推進は延べ床面積を増やし、消費エネルギーを増やすことでCO2排出を増大させるからです。喫緊の課題である気候変動の面からみても超高層再開発は止めるべきです。
34-3	第 5 章 4 荏原地区で戸越公園駅周辺において「高度利用を図り、都市型住宅と生活利便施設(商業、医療、子育て等)との複合施設の整備を誘導」と記載し、実態として超高層再開発を推進しているためです。駅前には 23 階建て、高さ 85m のタワーマンションが建設中ですが、近隣住民は「この街にふさわしくない」と望んでいません。第 4 章 4 都市景観で「戸越公園周辺の住宅地では、歴史・文化的な落ち着いたある住宅地景観の形成を誘導」と記載していることにも逆行します。戸越公園駅周辺での超高層再開発は止めるべきです。
34-4	第 4 章 2 都市基盤で「再開発事業などの面的なまちづくりにあわせ、都市計画道路の整備を進めます」と記載し、住民追い出しの再開発と道路をセットで推進しているためです。
34-5	・第 4 章 2 都市基盤で「羽田空港アクセス線の新駅を要望するための検討」に取り組むとしていますが、いわゆる請願駅は大きな負担を強いられるとともに、必要性もありません。現在はコロナや物価高の下で区民の暮らしが大変になっています。そうした区民の暮らしを支えるために税金を使用すべきだからです。
34-6	第 4 章 3 水とみどり民間の利益のために公園を利用する Park-PF1 制度を進めるためです。
34-7	第 4 章 6 都市生活と住まいで区営住宅の維持を位置づけるのみで区営住宅の増設を位置づけていないためです。直近の 7 月応募は 47 倍の倍率でした。ニーズに見合った増設が必要です。区営住宅の増設を位置づけて下さい。
35-1	ひと通り目を通しました。大変素晴らしいしっかりした内容で言及する事はございません。 強いて言うならば、エネルギー政策について再生可能エネルギーの件は十分に検討していかなければならないと思います。太陽光発電パネルの製造にかかる Co2、蓄電設備、設置によるメンテナンス費用や修繕費、廃棄をどの様にするか？廃棄による環境に与える影響、素材や製造方法、安全性を担保出来るのか？まで検討した上で進めていただきたいと思います。 熱回収による暖房の熱源利用やゴミ発電等を行なっているところもあります。 エネルギー政策は官民協同で行わなければならない問題ですが、まず小さな事でも可能な事から取り組んでいきたいと思います。専門家ではないのにわか知識で書いてしまいましたので、誤った内容でしたら無礼をお許し下さい。 以上よろしくお願いたします。
36-1	地域や地区ごとの特色を活かしたまちづくり案、素晴らしいものだと思います。 ただ地域や地区内で解決出来ないことがあります。 身体障害・知的障害・難病等の方向けの機関は 3 つあり便利だと思います。 しかし精神障害、発達障害、障害者就労支援の機関が 1 つずつしかなく、住んでいる地域によっては電車やバスの乗継が必要です。 区内の全ての地域から電車やバスで乗換なしでたどり着く事が出来そうな大井町駅周辺に施設を設置していただくと便利だと思います。
37-1	私の居住する東大井 5 丁目一帯は、古くは商店街、現在は飲食を中心とした歓楽街つまり「飲み屋街」として賑わっている。一部には建物の老朽化などの問題を抱えるが、ご存知のように三十数年前に再開発事業を逃れたことが今日の地域文化の醸成に繋がったのは確かである。 その上での提案だが、今日の再開発事業の主流である超高層建築物を主体とした事業に注ぎ込まれる税金を転用し、その十分の一程度の支出で済むであろう既存街区の補修改善を進めるのが良策と考えられる。 本マスタープランにおいても該当地区は「活力創造ゾーン」として位置付けられるが、既存街区の特性に沿った位置付けに見える。であれば、現状を極力保存・活用する改善策を中心に据え、街区の特性を失わないように課題を克服してゆくのの良いだろう。 高度利用を目的とした超高層建築物による事業は、もはや飽和点にある。これを尚も進める事は、長期的に見てリスクの増大が危惧される。再開発事業などの巨大開発の方針転換が、マスタープランの具現化にとって喫緊の課題なのではないだろうか。
38-1	マスタープランというのは、行政が計画し主導して民間と連携しながら「まちづくり」という再開発を一方向的に進めるものと認識させられました。10 年前説明会を前後して、計画決定に合わせたかのように、大手建設会社などが「土地や家屋を売いませんか」というチラシを毎日のようにポスティング。近所の方がいつの間にか転居、家屋は更地にされ、緑のフェンスで覆われる。都市計画は変更され、道路沿線の住宅は 3 階建て以上とされたため住宅建設費が上がり、建て替え困難に。多くの住宅建設が進み、高層住宅工事まで始まり、昼の街には工事業者やガードマンの姿が目立つ。大きな工事車両がよく通り、注意しながら歩くしかない。登下校の子どもたち、公園に行く保育園児はその喧騒の中を歩いて行くので、交通事故が心配になる。落ち着かない環境で育った子どもたちはどうなるのでしょうか。これが、今のまちの姿です。これがいつまで続くのか誰にもわかりません。道路整備を中心にすえたような再開発計画には無理があるのではないのでしょうか。 買収した道路用地に園庭のある保育園を作る。保育士さんたちが安心して働けるように公立やそれに準じる保育園にする。学校のクラス定数を 25 人以下にして児童一人ひとりに良く対応できるようにする。先生や職員の数を増やして、仕事の負担を減らす。学童にも必要な改善を行う。図書館への予算の増額も大切。区の施設の非常勤職員には常勤職員への道を広げ、安心してはたらけるようにする。特定整備路線をマスタープランから外し、人への予算に振り向け、人を大切にする、子育てしやすいまち。お年寄りが安心して歩き、身体活動できるまち。そんなまちにするためのマスタープランにしたいと思います。
39-1	①まちづくり検討の支援について 品川区内の拠点である大井町駅周辺で、再開発等まちづくりを進めていこうとする行政の考えは理解しています。開発を進める場合には、東小路商店街の良さは残したいと思っていますが、今の良さを維持しながら、防災面の課題を解決できる方法がわかりません。具体的にどんなまちづくりが考えられるのか、行政でも支援してほしいと思います。
39-2	②インフラ課題について また、東小路商店街は上下水道からの水漏れ、道路陥没などが頻繁に起きています。商店街が自費で修繕をしていますが、老朽化が進んでいて今後対応が続けられるか不安です。行政の支援などの位置づけをしていただきたいです。
40-1	①インフラ課題について

	東小路商店街の防災での課題は深刻になってきていて、開発等も視野に入れた検討が必要であると思っています。
40-2	②開発の方針について 広町地区が開発されることによって、まちの人の流れが変わることに不安を感じています。大井町駅周辺に開発の波が来ていますが、広町地区もその他の地区も通り一辺倒のどこにでもあるような開発はしてほしくありません。東小路商店街のレトロな雰囲気など、地域の魅力は残してほしいです。
40-3	③まちづくり検討の支援について まちづくりについての議論はこれまでも開催されたことがありますが、大家業で店子に賃貸をしている人と、自分で営業をしている人では考え方や危機感が違うので、どのように進めて行けばいいかわかりません。商店街も、昔は自営の人ばかりだったが、大家業ばかりになってしまっています。公平な立場の行政で、まちづくりの議論ができる場を作ってほしいです。
41-1	①私道整備について 東小路商店街に住んでいます。自宅前の道路は多くの人が行っているものの、私道のため整備等は自分たちで行っています。道路陥没や水漏れなども頻繁に起きていて管理が大変ですが、私道の整備に関連する補助等も検討していただきたいです。
41-2	②ウォークアブルについて 「ウォークアブルな空間を形成する」とありますが、開発される広町地区などに限らず、駅の東側のエリアも含めて、駅周辺全体で活性化するように考えてほしいです。大通りだけでなく、小さな通りについても具体的な方針を示してほしいです。
42-1	文化・スポーツ機能について、大井町駅周辺について、広町地区の開発によって従来あった文化・スポーツの機能が減ってしまい、大井町の魅力が大幅にダウンしてしまうことにまちづくりの観点から危機感(不安感)があります。品川区として、大井町周辺での文化・スポーツ機能の強化についてどのように考えているのか教えていただきたいです。
42-2	ウォークアブルについて、5-36に「現区庁舎跡地を含む広町地区の新たなにぎわい形成を契機に、地域の回遊性を高め、既存のにぎわいと新たなにぎわいの相乗効果を創出するウォークアブルな空間を形成する」とありますが、開発される広町地区だけでなく、駅東側や西口駅前周辺から中央通りや立会道路を含む駅南側のエリアも含んだまち全体での回遊性向上を目指して欲しいです。
42-3	大井プレイス構想について、5-37に書かれている「大井プレイス構想」は1987年に策定された構想ですが、現在も検討については継続しているのでしょうか。
43-1	大井町駅周辺は、オフィスはあるが人を接待できるようなお店が少なく、品川など他の街へ出てしまっている印象がある。B級グルメは多いが、グレードの高い飲食店がないのがもったいない。遠くから人が集まるようなハイグレードな食の要素の需要は一定数あると思うので、広町地区の開発などと合わせて検討してほしい。 東小路商店街については、防災、衛生等の面で何とかしないといけないと思う。建物自体も屋根等が老朽化している上に、共同所有となっている排水管の詰まりが頻発している。その他にもテナントが勝手に排水管を改修して、上手く機能しなくなってしまうこともあった。駅前の顔にあるエリアなので、安全で清潔な場にしてほしい。
44-1	第3章目指すべき街の姿 品川区は東京都と一体になって、住民を立ち退かす特定整備路線道路づくりや再開発で街づくりを進めています。「輝く笑顔」の街づくりではなく、住民を苦しめ悲しませ、笑顔が消えた街、住み続けられない品川の街になっています。この実態に目をつぶり、また把握せず、今後もさらにその方向を強めようとしている改定案であり、断固反対します。
44-2	6 土地利用と開発誘導の基本的な考え方 品川区はこの10年に高層ビルが多く建築されて街の姿が大きく変貌しています。 開発による効果的な地域貢献で、質の高い都市空間を創出するこの方針に反対です。 品川区が地域貢献をするのでは無く、民間会社の利益に貢献することを示しています。再開発で住民が結果として等価交換でも入居できずに地域を離れざるを得ない住民もいます。長年住んで来た住民を立ち退かせ、命を脅かし不幸にする政策です。 高層ビル建築反対。高層ビルの風害で高齢者が転倒し、風害による近隣住宅への被害も起こっています。品川区が高層ビルを規制する条例を作って規制することこそやるべき施策です。
44-3	重点的課題解決や魅力創造に取り組む ・広町開発について一区役所の建て替えなどの計画を白紙に戻し、区民参加で検討過程を公開して進めることを求めます。民間企業との合同の建物ではない区の独自の建物をのぞみます。
44-4	・密集市街地改善ゾーンの中で重点的に市街地改善が必要なエリアの取り組みを推進 29号線の沿線の街づくり計画では、自分の家屋と土地が公園になっていて驚いた住民がいます。 一度も相談することもなく計画図を見せられたのです。街づくり協議会の地権者を無視した計画を誘導する区の市街地改善ゾーン指定に反対です。戸越公園駅周辺は低層の街並みがふさわしく高層化をもたらす再開発に反対です。
44-5	第4章分野別まちづくり方針 1(5)取り組み内容 1 木密住宅密集地域の解消—特定整備路線促進に反対します。 特定整備路線の促進をやめ中止する事を求めます。 (理由) 1 延焼遮断帯を作ることについて。 南北の風がほとんどの地域で南北の道路で延焼を止める効果は少なく、風の通り道にもなります。

	<p>不燃化率を高める政策を強化することが、燃えない街づくりの目標を達成する早道です。</p> <p>2 交通の円滑化のための必要性はないことが明らかです。区は緊急車両通行のためと言いますが、道路予定地は消火困難地域に入っていない、大きな道路を作る必要性はありません。</p> <p>3 ゆたか防災広場とわかば公園が潰される道路事業に反対します。防災力が低下します。</p>
45-1	<p>第3章目指すべき街の姿</p> <p>品川区は東京都と一体になって、住民を立ち退かす特定整備路線道路づくりや再開発で街づくりを進めています。「輝く笑顔」の街づくりではなく、住民を苦しめ悲しませ、笑顔が消えた街、住み続けられない品川の街になっています。この実態に目をつぶり、また把握せず、今後もさらにその方向を強めようとしている改定案であり、断固反対します。</p>
45-2	<p>6 土地利用と開発誘導の基本的な考え方</p> <p>品川区はこの10年に高層ビルが多く建築されて街の姿が大きく変貌しています。</p> <p>開発による効果的な地域貢献で、質の高い都市空間を創出するこの方針に反対です。</p> <p>品川区が地域貢献をするのでは無く、民間会社の利益に貢献することを示しています。再開発で住民が結果として等価交換でも入居できずに地域を離れざるを得ない住民もいます。長年住んで来た住民を立ち退かせ、命を脅かし不幸にする政策です。</p> <p>高層ビル建築反対。高層ビルの風害で高齢者が転倒し、風害による近隣住宅への被害も起こっています。品川区が高層ビルを規制する条例を作って規制することこそやるべき施策です。</p>
45-3	<p>重点的課題解決や魅力創造に取り組む</p> <p>・広町開発について一区役所の建て替えなどの計画を白紙に戻し、区民参加で検討過程を公開して進めることを求めます。民間企業との合同の建物ではない区の独自の建物をのぞみます。</p>
45-4	<p>・密集市街地改善ゾーンの中で重点的に市街地改善が必要なエリアの取り組みを推進</p> <p>29号線の沿線の街づくり計画では、自分の家屋と土地が公園になっていて驚いた住民がいます。</p> <p>一度も相談することもなく計画図を見せられたのです。街づくり協議会の地権者を無視した計画を誘導する区の市街地改善ゾーン指定に反対です。戸越公園駅周辺は低層の街並みがふさわしく高層化をもたらす再開発に反対です。</p>
45-5	<p>第4章分野別まちづくり方針</p> <p>1(5)取り組み内容 1 木密住宅密集地域の解消―特定整備路線促進に反対します。</p> <p>特定整備路線の促進をやめ中止する事を求めます。</p> <p>(理由)</p> <p>1 延焼遮断帯を作ることについて。</p> <p>南北の風がほとんどの地域で南北の道路で延焼を止める効果は少なく、風の通り道にもなります。</p> <p>不燃化率を高める政策を強化することが、燃えない街づくりの目標を達成する早道です。</p> <p>2 交通の円滑化のための必要性はないことが明らかです。区は緊急車両通行のためと言いますが、道路予定地は消火困難地域に入っていない、大きな道路を作る必要性はありません。</p> <p>3 ゆたか防災広場とわかば公園が潰される道路事業に反対します。防災力が低下します。</p>
46-1	<p>意見1/5 新区長が住民との意見交換等を経て素案を作成、提示するなど手続の適正化</p> <p>・まちづくりマスタープランは、都市計画審議会決定でなく、唯一、区長が住民からの意見等を踏まえ決定する長期的重要事項と認識。区長不在時に募集開始した素案は新区長が内容を了承していないことが明らか。住民との対話を重視している新区長におかれては、十分に住民との意見交換を行い、素案を吟味した上で、住民に意見募集をするべき。</p>
46-2	<p>意見2/5 品川駅南地域まちづくりビジョン等の白紙化・見直し、素案からの削除</p> <p>・「駅南ビジョン」(平成26年6月品川区策定)やその元となった「まちづくり構想」(構成員自治会長、平成25年11月公表)の内容公表に先立って、現行マスタープラン(平成25年2月品川区長決定)において、「(発表もされていない)駅南ビジョンに基づく一体的まちづくりを進める」と記載するなど、策定プロセスに内容不開示の重大な瑕疵あり。ビジョンや構想に潜む開発志向的内容を潜行させ、議論をかわす、「開発」後付けの結果となっている。</p> <p>・「構想」の策定においては、ある意味「素人」の自治会長に対し、開発事業者による再開発、道路整備への強力な誘導がなされ、自治会長の「まちなみ保全」、「横断道路反対」意見等はとりあげられることなく、とりまとめられたと参加者から指摘されている。一方で、踏切等で人流遮断の影響を「古い町並みのみでは寂れる」などとまち協の活動を揶揄するアンケート意見などは構想でとりあげるなど、「開発に偏った」ものといえる。こうした実態をよそに、「地元はまちづくりの機運が高まっている」とされ、地元関係者の強い不満を生じている。</p> <p>・中身を見ても、①名称、範囲等が不適切、かつ、10年近く前の古いものであり、②素案5-9で引用する図面に示されるように、南北エリア分断、旧東海道の中心部ともいえる北側エリアを議論なく東京都も示していない「複合市街地ゾーン」と設定し、横断路とみられるラインや、歩行者をないがしろにした交通機能強化など開発志向的な記載が目立ち、③さらには、北側からのみの道路アプローチで普通電車しか止まらない新設北品川駅を「交通結節点」として道路交通機能強化を示している、④交通量は実際には減っており、また、横断方向については、町の分断、立退き、という多大な犠牲を払って新規に建設した山手通りや拡幅した既存の各横断道路などを利用すれば十分であるにも関わらず、横断方向の道路が必要とのアンケート意見をはとりあげるなど、「開発ありき」の不適切かつ荒唐無稽ともいえる内容。</p> <p>・さらに、示された素案では、現行マスタープランのように、「駅南ビジョンに基づいて進める」といった直接引用の表現は削除し、上記のような批判をかわそうとするとともに、一方で、最も議論のある分断開発的な「図」は素案に載せるなど、ある意味議論を避けようとする「姑息」ともいえる内容。</p> <p>・このため、素案で前提としている「ビジョン」の白紙化、抜本見直しを行うことが必要で、素案での「ビジョン」引用等は削除すべき。</p>

46-3	<p>意見3/5 江戸時代のまま奇跡的に保全された町人たちの「町」の町割、道筋等を活かした活性化構想の盛込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東海道周辺は、三宿場町、十八門前町、獵師町、村の街道飛地(三岳)など、江戸時代に既に町人が集い、町名主が存在した「町人地」「江戸町」で、武家地、百姓地、寺社地と区別された、いわばまちづくり、都市計画の先達。 ・こうした「町割」「道筋・道幅」などが、ほぼ江戸時代のまま保全。多くの大名行列が通り、幕末激動期事件が沁みこみ、お面・太鼓を神輿につけ横棒を品川拍子のもと海中や神社急階段渡御する独自の祭礼を育んできた舞台が今も伝わる。 ・鉄道(官営10線路、京浜急行)、京浜国道(第一京浜)、山手通等横断道路整備、目黒川改修水路敷化、品川駅東口再開発等の影響の最小限化、震災、戦災の回避など、奇跡的な保全。 ・東京中心地の「町人地」はほぼ開発しつくされ、品川周辺の「江戸町」も、①六軒茶屋町、永峰町、中下目黒町は目黒通拡幅、②品川台町、同三門前町は中原街道拡幅、③高輪町など品川宿より北側は京浜国道拡幅、などで町割、道筋は消滅。品川周辺はほとんど唯一残された「江戸町」空間。 ・周辺は、再開発により、北側の品川・高輪駅地区、東側の天王洲アイル、南側の品川シーサイド、大井町周辺、西側の大崎・五反田など、大規模開発に囲まれ、これら「どこにでもあるような開発地区」とは差別化された小規模スケールの「ほっとできる人間的な地区」。これは、国際化の中で、周囲の開発地区と差別化された都心部に残る貴重な歴史資源。 ・まちづくり協議会においても、品川区の支援を受けながら、景観整備、街道松、石畳整備、電線地中化、東海道宿場との交流、宿場祭り、小学校のまちあるき、駅伝大会等で、こうした町割、道筋を重視した活動を25年以上の長きにわたり継続。 ・「町割」「道筋」は、区画整理等でドライブをかけて「誘導」などを行うと、二度と回復されない。 ・今後のまちづくりにおいては、こうした稀少な「町割」「道筋」を活用し、まちづくり協議会の取組をないがしろにすることのないような活性化が必要。素案では、単に「景観」としてとらえるのみ。こうした町割、道筋の重要性、稀少性を十分にとりあげ、それを活用した「江戸町」のまちづくりを記載すべき。 ・なお、防災などと歴史的町並みとの調和は、旦過市場、道頓堀などの取組も参考に、安易に「道路拡幅」「道路整備」「区割増大」にいきつくことのない知恵を出すべき。 ・また、一階部分の商業施設化促進なども都市計画手法の活用が望まれる。
46-4	<p>意見4/5 周辺地域との歩行者を中心とした人流促進策、呼び込み策の記載</p> <ul style="list-style-type: none"> ・品川宿周辺の活性化のためには、品川駅周辺、天王洲アイル、水辺地区等との歩行者を中心とした人的動線の整備が不可欠。 ・また、意見3/5. の町割、道筋を活かしたまちづくりは、おのずと「歩行者」を中心としたものであるべき。また、高齢化、障害者などのアクセス増大の中で、歩行者中心のまちづくりは重要。 ・しかしながら、素案では、利用転換の誘導、横断道路を示す図面提示や自動車交通強調、など「開発ありき」「自動車中心」の記載が中心で、本末転倒。 ・踏切解消に伴うこの地区の長期的な活性化方策について真剣にむきあっていないともいえ、周囲との「人流動線」整備や京急電車運行方法など北品川駅乗降数増加のための方策、検討などを記載すべき。
46-5	<p>意見5/5 地域での持続的な経済循環を促し、活性化利益が地元裨益し、まちづくりや祭礼が持続するまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再開発については、貴重な税金の投入がなされる一方、大手事業者による巨額な事業費が投入され、当然にその資金回収のため、土地、建物の価格、賃料等は大きく上昇。 ・こうした地区での事業活動は、必然的にそうした価格に耐えうる大手の全国的事業者のみが中心となり、地域に根差す古くからの小規模事業者などが入居することは困難。 ・大手事業者は、中間投入も品川外部からのグローバルな調達が中心となり、供給面でも参入余地が少ない。 ・さらに、事業収入も、品川以外の「本部」に吸い上げられることが一般的。 ・このように、貴重な品川の資金が再開発地区で吸い上げられ外部に展開し、地元還元、循環することは困難。 ・再開発で一時的な利益は出るとはみられるが、地域に循環していない「利益」であり、また、発展ポテンシャルのある歴史的資源を失うことになってしまう。 ・踏切の解消、品川駅周辺の開発、といった今後見込まれるポテンシャルが、再開発によって、多くが地元還元せず、大手事業者に吸い上げられてしまうおそれがある。 ・まちづくり活動、祭礼などの担い手、資金提供者も先細りとなり、まちづくり協議会が掲げてきた「まつりが続けられるまちづくり」が困難になってしまう。 ・地域の事業者では生産性が低く、消費者に十分なサービスを提供できない、との指摘もありえるが、踏切解消などで競争が激化すると、他の地域資源活用型の地区をみても明らかなように、おのずと魅力ない事業者は淘汰され、地区活性化は図られる。 ・こうしたことから、素案における、利用転換促進、再開発誘導の表現は、旧東海道品川宿周辺には適用するべきではないと考える。
47-1	<p>昔ながらの街並みが残る古き良き人情味溢れる風景を、マスタープランなどという訳のわからない横文字計画をゴリ押しに推し進めようとするのは、癒着やカネの動きが透けて見えさえする。地元で育った私としては甚だ遺憾である。</p>
48-1	<p>「持続可能なまちづくり」「輝く笑顔 住み続けたいまち しながわ」という、言葉が躍っていますが、今の品川区の实情は逆になっています。</p> <p>本当にこの命題をめざすのであれば、これまでの品川区の方針を大転換してください。</p> <p>持続可能なまちづくりの観点から 持続可能なまちづくりは、スクラップアンドビルドではありません。 品川区内は各所で再開発事業を進めています、ほぼ高層建築が予定されています。 高層ビルは持続可能ではありません。建て替えができず、50年後は廃墟になると言われています。SDGsを目指す世界情勢を鑑みても、高層から低層へが世界のトレンドです。</p>
48-2	<p>防災・減災の観点から</p>

	品川区が推進している高層建築は、防災・減災の観点からも、危険度が高いです。 今後、直下型地震が襲った際に、一番問題となるのは高層建築だと言われています。 一例として、武蔵小杉のタワーマンションでは水害に伴い電源流出が起き、インフラに重大な影響が出ました。エレベーターが使えない、生活用水が使えず衛生面でも甚大な被害が生じました。
48-3	品川区内、特定整備路線が3本事業化されています。道路が延焼遮断帯、緊急車両の通行としての役割を担うと言いますが、2.30m幅の道路ができたところで、風が吹けば火の粉は2km飛びます。(東京消防庁 HP より)緊急車両の通行用と言いますが、被災時にその場にいた車が消えてなくなるわけではありません。それらの事実、これまで品川区は明確な答えを返していません。防災の基本は近隣住民との協働です。防災・減災を考えるのであれば、地域コミュニティの充実が一番の防災・減災につながると思います。
48-4	輝く笑顔 住み続けたいまち しがわの観点から 90%の区民が住み続けたいという品川区ですが、実際は、再開発や道路事業で立ち退きを強いられ、自身の意思に関係なく、追い出されている住民が増えています。 住み慣れた場所で、ご近所づきあいに囲まれ、自分の意思で住みたい場所に住み続けることができるしながわにしてください。 都市計画法の手法では、2/3 の権利者の同意があれば 1/3 の権利者の権利は奪われてしまいます。どんな場面でも、話し合いの上での合意形成が何よりも必要だと考えます。 行政は、市民の幸せのためにある機関だと思います。今ここに住んでいる品川区民の幸せを第一に、品川区政、まちづくり、防災・減災を考えてほしいと思います。
49-1	<意見募集について> ・品川区の生活圏の根幹に関わる本素案における 185 頁にも及ぶ分量に対する意見募集の期間が、年末の一か月のみでは不十分です。2～3か月の期間を設けてください。
49-2	<改定の目的について> 「・持続可能なまちづくりを展開」「社会状況の変化に対応・」としながら、76年も過去の都市計画を利用して長年の居住者を転出に追い込み、落ち着いた生活環境を破壊する都市計画道路特定整備路線「補助29号線、放射2号線、補助28号線」の事業を停止してください。
49-3	<土地利用について> 戦後以降長年かけて成熟・安定した居住圏・住宅街のある地域への、都市計画道路事業の強行および道路建設を利用した乱開発の推進は止めてください。
49-4	<防災について> ヒートアイランド対策として「風の道プロジェクト」を掲げて目黒川の川風を住宅街へ引き込むよう設計して高層ビルを林立させた現状では、南北からの強風の幅広い通り道として「延焼遮断」でなく「延焼促進」に成り代わる補助29号線道路事業を即刻停止してください。また、20m幅道路は火災の飛び火を遮断することはできません。 防災は火災のみではありません。近年の温暖化による一層の大雨・防風・高層ビルによる突風への対策へ目を向けてください。 2016年大崎地区不燃領域率83%と記載があります。また、大火災発生時の死亡理由の多くは家屋倒壊の下敷きによります。不燃化名目による補助29号線道路は不要のため事業を即刻停止のうえ、各戸個別の燃えない倒壊しない為の対策の助成を強化してください。
49-5	<みどりの拠点について> 大開発地の人工的な植樹ばかりでなく、各戸の屋敷林や植栽・生垣も大切にしてください。
49-6	<住み続けたいまちしがわについて> 住み続けたい区民が90数%にもおよぶアンケート回答でありながら、実態は都市計画道路や乱開発によって「住み続けられないまちしがわ」になっています。実際に「住み続けられるまちしがわ」であるよう政策を改めてください。 以上、申し述べます。
50-1	提案① 品川区は、幅員 4m 未満の 2 項道路がかなり多い印象。防災の観点やまち全体の価値向上の観点から、積極的に 4m 以上の道路にしていくといった対応が必要だと思う。ウォークラブルな空間の形成の観点からも、検討すべきである。
50-2	提案② 行政が大井町周辺において再開発地区に指定した地区の C 地区については、高橋区長の時代に行政は地元関係者とともに積極的に開発に取り組んだがその総意を得ることができなかった。そのショックからか、行政はこの開発に消極的になり、傍観者のようになっていく。かつて行政がそれだけ積極的に取り組んだのには、取り組まざるを得ない理由・意味があった訳であります。 今こそ、行政は C 地区再開発の重要性をあらためて地域に丁寧に説明し、地元関係者と共に主体的に開発に取り組むべきである。
51-1	私の祖父母は終戦前から大井町へ住み、苦労し土地を得て、商売をしてきました。 私は祖父母や父の跡を継ぎ大変な思いをしながら今でも同じ仕事を継続しています。創業 80 年以上、その間決して楽ではなく家業を守ってやってきています。まちづくりと称してそれを崩されるのは人権侵害であり、憤りしかありません。行政は区民の為の仕事をするところです。区民を蔑ろにするまちづくりは即刻やめていただきたい。

52-1 ～ 52-3	<p>・コミュニティバスのルートを増やしてほしい。加えて、区立障害者施設等の前に停留所を設けてほしい。それにより自力で通える障害者が増えるはず。</p> <p>・障害者や高齢者の施設が足りてない。最も不足している荏原地区について記載していただきたい。</p> <p>・障害者グループホームも足りてない。増設の予定があるようなので、そこもきちんと記載してほしい。</p> <p>・区内障害福祉団体から区に対して毎年要望が上がっており、その中にはまちづくりに関する内容もある。障害者支援課に問い合わせて、各障害福祉団体のまちづくり関連の要望を拾い上げていただきたい。</p> <p>・「品川区まちづくりマスタープラン改定委員会」には、障害福祉団体の会長職の枠がない。社協の副会長として入っておられる方がいるが、視覚や聴覚障害の方たちの普段のお困りごとや要望等まで詳しくは把握されていない可能性があるため、視覚や聴覚障害の団体にも別途ヒアリングしていただきたい。</p> <p>・「品川区障害者七団体協議会」の会長を、以降のまちづくり関連の会議に加えていただきたい。</p> <p>・八潮は交通の便が悪く、商店等も少ない。高齢者・障害者の方にとって住みよいまちを目指すとともに、既存の団地を無印良品でリノベするなどして、若い世代も住みたいと思えるまちづくりを進めてほしい。</p>
53-1	<p>生まれも育ちも現在も変わらず現住所に住まう品川宿の地元民です。</p> <p>祭りや東海道がまちの宝であり、開発が進む周辺の中でも、長きにわたり町会、自治会、商店会、個人がまちの風景を未来に継承するために、まちづくりを行ってきました。</p> <p>わたしもその品川宿の住民として、これまで開催された5回の「まちづくりマスタープラン改定委員会」を傍聴してきました。</p> <p>①まず、40年近く積み上げている住民のまちづくり活動の礎を崩すようなことをしないでください。</p> <p>これまで何のために、何を願ってまちづくりを行ってきたのか、理解した素案づくりを望みます。</p> <p>特に第五章9ページ「品川駅南エリア」の図に引かれている「みどりのネットワーク」が、東海道、まちを分断する開発道路にしか見えない。</p> <p>この「みどりのネットワーク」の説明、意見交換を地元で行ってください。</p> <p>とにかく、地元と意見交換をして、地域が望まないことを進めないでください。</p>
53-2	<p>②12月1日からパブコメを募集しているが、なぜ、区長選不在の中、パブコメ募集を行うのか不信感を抱いています。</p> <p>新区長はこの状況を了承しているのか？ 誰に了承をとって、パブコメ募集が行われたのか？教えてください。</p> <p>住民のことを軽視していると思われる。</p> <p>以上、2点を挙げさせていただきます。</p> <p>6回目「まちづくりマスタープラン改定委員会」にどのような話になるのか期待します。</p>
54-1	<p>一般社団法人 の と申します。当団体は町内会、NPO、PTA や任意団体といった地域のまちづくりを下支えする団体の方々をテクノロジーで支援する活動を行っております。具体的には、地域団体が開催する講演会やセミナー、舞台パフォーマンス、野外イベントなどのオンライン配信を支援しております。こうした活動は新型コロナウイルス感染症の流行下においても『つながりを維持するだけでなく、さらに多くの人に知っていただくことができた』と高い評価をいただいております。</p> <p>品川区内各所にある地域センターや区民会議スペース、区民ホールはこういった地域活動の中心となっておりまして、日ごろから施設運営に尽力されているスタッフの皆様には大変感謝しております。一方で、オンライン配信に不可欠なインターネット接続に関しましては、利用者がポケット WiFiなどを独自に調達(低スピード1日2500円～)することになっており不自由することが多いです。過去1年間に15回・10か所の区民スペースにてオンライン配信を行ってまいりました結果、場所と時間によっては全くインターネットに接続できない施設もあります(例 スクエア荏原イベントスペースおよびひらつかホール)。また、区内公共施設ではだれでも無料で使える”Shinagawa フリーWifi”を通して安定したインターネット接続が提供されているのですが、残念なことに一度に接続できる時間は1時間に制限されておりまして、イベントのオンライン配信では使用することはできません。</p> <p>そこで、区民施設の予約者に”Shinagawa フリーWifi”に複数時間続けて接続することを許可していただけないでしょうか？区民施設の予約時間のみ常時接続が可能となれば、不安定なポケット WiFiではなく、安定した Shinagawa フリーWifiを使ったオンライン配信を行うことができます。こういったインターネット接続サービスは大田区産業プラザで提供されておりまして、施設の利便性を向上させています。</p> <p>今やインターネット接続はマイクやプロジェクター同様、会議スペースにはなくてはならない設備の一部です。まちづくりの一環として、世界にむけて品川の地域活動を発信していくために、ぜひご検討いただけますと幸いです。</p> <p>どうぞよろしくお願いいたします。</p>
55-1	<p><全体について></p> <p>強固で持続可能なまちづくりは、品川区で生活するあらゆる立場の人と品川区の協力なしには実現しないと考えます。強い連携は理想的かも知れませんが、段階的に強くしていくなど、実行可能性を考慮していただきたいと思います。また、どのように協力していくかによっては「効率よく」実現できる道もあると考えます。</p> <p>一方、同じ品川区政でありながら部署によって区民への対応に温度差を感じることもあり、区民との良好な協力(協働)関係構築を阻害するのではないかと憂慮します。</p> <p>こうしたところを改善し、風通しの良い連携が多方面に広がる品川区であれば、優良なデータの蓄積と活用ができるかと期待します。</p>
55-2	<p><個々のプランについて></p> <p>■第6章マスタープランの実現とまちづくりのマネジメントの展開</p> <p>内容についての意見ではなく、検討体制についての意見です。</p>

	品川区区内での活動実績が豊富な NPO 法人(あるいは団体)に、できれば複数団体に、プラン検討に加わってもらえると良いと思います。特に子どもに関わる部門では多様な活動があり、地域の情報を良く知り、団体間のネットワークを豊富に持つ団体があります。これから人や組織のつながりを作っていくためには、そういった人材に改定委員会の委員として貢献していただくと、さらに活力あるプラン検討ができるのではないかと考えます。
56-1	<p>品川区の鉄道は、JR 東日本、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、都営地下鉄、東京メトロ、東京モノレールおよび東京臨海高速鉄道など 14 線が縦横に走り、延べ 40 の駅がある。幹線道路としては、区を南北に、第一京浜国道と第二京浜国道が走り、それを補完する幹線道路として中原街道、池上通りがある。一方、東西の幹線道路は山手通りのみとなっている。現在、東西を結ぶ補助道路として補助 26 号線、163 号線、205 号線の事業計画が進んでいる。これら、鉄道・幹線道路は、大量輸送の要として重要な役割を担うとともに、地域の分断をもたらしている。</p> <p>交通結節点においては、バリアフリー化が進んでいない地域では、スロープやエレベータなどの施設・設備が整っていない場合が多い。</p> <p>このため、交通結節点となる踏切、交差点でのウォークフリーブリッジ化を進める必要がある。ウォークフリーブリッジ化とは、交通結節点である交差点などで、歩行者が信号などによる通行を妨げられることなく通行ができるように、エレベータもしくは、スロープ付きの覆蓋構造の通行ブリッジを設置することである。自動車・鉄道などマス・トランスポートで通り過ぎていた街に、徒歩・自転車などの往来が戻ることにより、人々の滞留と賑わいが期待される。また、近所コミュニティが重なり合うことで、幹線交通路に分断されることなく区民同士の交流を期待でき、すみよい街としてのアイデンティティを醸成することができるものとする。</p> <p>徒歩・自転車での往来空間が確保されれば、同時にシェアサイクル・シェアボードの普及を期待がされ、区外からの訪問者が区内をより活発に移動しやすくなる。これに伴って、交通拠点となる駅・バスターミナル・駐車場から離れた場所での経済活動を期待でき、区内経済活動の幅が広がる。</p> <p>五反田・天王洲等を結ぶ水運交通を展開する場合、シェアビークルは、上陸後の足として有効に機能する。水運には、ソーラー・蓄電池で駆動する船舶を使用し、環境に配慮する。</p> <p>新庁舎建設予定の大井町地区などで、竹芝地区まちづくり協議会(土地活用検討委員会)のような官民で連携していく組織を参考に、地元地権者、テナント、行政機関などで構成し、官民が連携し、地域資源の有効活用を図り、防災・賑わい・環境など都市開発にかかる課題を議論し、取り組む場として、地域の関係者が自ら具体的にまちづくりを進めていく目的を持つものとする。</p>
56-2	<p>品川区は、目黒川、勝島運河、京浜運河を通して、東京湾に面した水運に適した地理となっている。現在水上交通は、大井ふ頭海側での貨物の積み下ろしを中心とした海の玄関口と釣り船などのレジャーが主な事業となっている。</p> <p>五反田・天王洲を基点とした水上輸送路として、区沿岸部へのアクセス路を整備することで、港湾部利用の促進が図れる。一定程度の利用者を見込むため、他区の水陸輸送路、例えば東京湾を渡って、墨田川・中川・江戸川などへのアクセスするルートが開ける。しかし、五反田から押上や砂町、葛西へのアクセスが鉄道との競争で、料金的にも、所要時間的にも劣るため、水上交通だけの利便性は図れない。水上交通と、シェアサイクル・シェアボードなどのシェアリングサービスとの連携と、これまで、あまり活用されていなかった臨海部の開発(水とみどりのエリア開発)を組み合わせさせた事業戦略が求められると考える。</p> <p>臨海部での開発は、海や河畔の水辺の自然や、公園施設、水族館(しながわ水族館・葛西臨海水族館)の連携などを促し、人の移動に電動ボードやシェアサイクルが活用されると人の流れができるように思う。</p> <p>しながわ水族館と葛西臨海水族園での一体的な飼育・展示で、互いの魅力を引き出す努力が必要と思われる。</p> <p>水族館や、自然豊かな臨海部へのアクセスは、陸上交通からは交通の便が悪く、水上からのアクセスを促すことで、水上交通の利便性が高まると思われ、また、臨海部・沿岸部のみどりゆたかな施設への活用が広がるものとする。</p>
56-3	<p>東日本大震災に代表される大規模な地震による災害をはじめ、昨今の台風などによる激甚な風水害、都市の弱点とも言える突然訪れる豪雪など、自然災害は大規模化、激甚化している。このような中、都市機能と都市生活の継続性を確保し、途絶することのないネットワークを維持し、緊急時の避難救援等の活動にあわせた柔軟な都市空間の活用をしていくためにも、インフラの二重化を進める必要がある。</p> <p>緊急物資輸送をするにも幹線道路を確保した陸上交通だけではなく、大井ふ頭など沿岸部を擁している地政から、平時に高コストであっても緊急時には、水上交通を利用することで、より大規模な輸送が可能になる。これには、平時から、水上交通路を整備し、往来を維持する必要がある。</p> <p>また、現代においては、ネットワークだけではなく、高度な医療体制は電力なしには、維持できない。この電源の確保が喫緊の課題となる。再生可能エネルギーの活用により、小規模・分散型電力設備を整備し、緊急時における電力の確保を図るとともに、平時においても二酸化炭素の排出抑制を図っていくべきだと思う。</p> <p>再生可能エネルギーには、太陽光発電、排出される生ごみを処理する際のエネルギーを活用するバイオマス発電、乾燥焼却をするのであれば焼却時の燃焼熱による発電が、下水熱利活用し発酵処理で生じる可燃性ガスによるタービンの発電など、太陽光による電力による水電解法により得られる水素を供給できれば燃料電池が活用でき、水素をそのまま酸化させる過程でのエネルギーを活用することも考えられる。</p> <p>また、電源二重化に向け、これら再生可能エネルギーは、東電受電を補完する電力とする必要がある。このため、各小規模・分散型電力設備には、充電機能を持った蓄電設備を常備し、電力需要により一般送電への送電と個別緊急送電を切り替え、電源の二重化を図る。特に、通信インフラと医療施設に対しては、各施設の各電源設備をネットワーク化し、無停電で最適な電力供給を可能とすべきである。</p> <p>ところで、再生可能エネルギーには、風力発電もあるが、立地条件的に品川区区内敷地内には設置場所を確保できず、電源化するのとは不可能である。そこで、将来的には、浮体型洋上風力発電施設の安定稼働が可能になった場合には、大井ふ頭沿岸部に、パワーエックス社の大規模蓄電システムと合わせて電源の確保を行えば、より強靱なエネルギー供給体制を構築できる。</p>
56-4	<p>都市生活と住まい</p> <p>人が都市で生活する上で、これまでもパートナーとしてきた動物たちも含め、人と動物が安心して暮らせるまちづくりを、動物福祉の視点から展開する。</p> <p>まず、飼い主のいない猫を勝手気ままな「飼い主のいない猫」として放置するのではなく、猫の嫌いな人にも、ある程度許容してもらえる「地域猫」として一定の管理をして見守っていき、将来的には飼い主のいない猫を減らしていこう、という考えのもと、無秩序な飼い主のいない猫の繁殖を調整するため、「飼い主のいない猫の不妊去勢手術費」に補助をし、地域猫として「餌やり」などを行いたい人々を団体として NPO などに組織立てていくアドバイスをを行い、飼い主のいない猫も一定程度の管理ができるよう推進していく。</p> <p>また、ペットの殺処分ゼロに向け、(1)保護された犬猫の譲渡会開催(2)飼い主の識別用マイクロチップ(長さ約1センチ、直径約2ミリ)を皮下に装着した犬猫のみ販売(3)「終生飼育する」などの誓約を飼い主に求め販売、(4)飼い主情報の日本獣医師会管理のデータベースへの登録を基準とし、殺処分ゼロ協力店認定する制度を展開する。この認定された殺処分ゼロ協力店を含め、生き場のない犬を引き受け家族として里親探しと命を引き継ぐ活動、犬猫等保護施設や不妊去勢手術専門病院の設立・運営への補助を行う。</p> <p>一方で、犬猫等保護施設には、専門のドッグトレーナーなどを置き、ペットが譲渡対象から外れないよう対策をすることに合わせて、社会福祉法人日本介助犬協会や日本レスキュー協会などとも協力し、介助犬専門の訓練施設・災害救助</p>

	<p>犬育成施設などを誘致し、動物の活躍できる道を開く。</p> <p>乗馬、馬の手入れ、馬の飼養管理、厩舎の管理、馬の観察などを通して、精神機能と運動機能の回復・向上が図れることに着目した「ホース・アシステッドセラピー」を活用し、コミュニケーションに困難な児童や、傷ついた人たちの社会復帰・社会帰属を支援する事業を展開する。セラピー馬としては、引退競走馬をリトレーニングし、セカンドキャリアとして活躍する場を支援する。大井競馬場での消費される対象としての馬ではなく、社会的に活躍できる場を提供し、総合的な動物福祉を図る。</p>
56-5	<p>日本の少子高齢化の進行に伴い、品川区も 2003 年までは人口減少傾向にあった。これを、2013 年以降に、品川区では多くの規制改革が行われた結果、人口増に転じている。その内訳も、高齢化に伴い高齢者人口も増加しているものの、2006 年から 2021 年まででは、年少者の人口も 1.5 倍の増加を示している。特に、住宅の高層化に伴い、新規で居住する若年層の区民も増え、乳幼児・児童の人口も増えている。</p> <p>これに伴い、保育施設の不足や、福祉サービスの要求度合いも増えてきているのが現実である。</p> <p>一方で、保育に関しては、裾野市での保育士逮捕事件、通園バス園児置き去り事件などが明るみに出て、全国的に不適切保育となっている保育の現場に課題が山積されていることが認識されている。保育の現場での大きな課題は、厚生労働省の保育士配置基準が半世紀前(昭和 23 年省令 63 号)のままとなって、保育水準の向上で要求される保育の質に対して、保育士配置数が全く増えてこなかったことにある。また現在では、昭和以来の核家族化のため、出産・育児に直面した女性への、無形・無償の家・地域からの支援が全くない状況にある。このため、出産育児期間での社会的な取り組みも課題になる。</p> <p>この課題に直面した現代において、親子の笑顔があふれるまちづくりを目指し、住み続ける人のコミュニティを育む場を創出するために、区として取り組むべき事業は、衆参にかかる費用の無償化など資金的な支援はもちろん必要だが、それ以上に人的支援・見守り事業が要求されている。</p> <p>見守り事業として、保育の現場では、区営・区認可保育園に、クラウドカメラシステムを導入する。クラウドカメラでは、各保育園と区(子ども未来部)と希望する保護者をつなぎ、保育の現場状況を常に共有できるようにする。区では、保育士資格を持った企業会計年度職員を配置して、不足現場に支援できる体制をとる。</p> <p>品川区内の 0 歳児は 3200 人程度。1 月に 1 回、1 月分のおむつを宅配すると 1 日あたり 150 人へ配る計算となる。この宅配に合わせ、保育士、またはこれに準ずる資格者が同行し、子育てに関する情報交換をすることで子育てを見守り、社会とのつながりを得ることができる。宅配自体は、業者委託としても、保育士等資格者を会計年度職員として採用し、配達同行と相談業務を通して、子育て見守り、支援にあたる。</p>
56-6	<p>地球温暖化に伴い自然環境の激甚化が進み、災害の規模も質も従来の想定を大きく超える被害を伴うことが多くなってきている。自治体の災害対策も、これまでは、地震に伴う震災被害を前提にしたもので、豪雨水害、東京湾直下型地震に伴う津波、感染症による拡大感染流行による衛生被害、電力ひっ迫に伴う大規模停電災害、大規模な台風による風害、ビルの高層化による風害、それらの複合的被害など、多様な想定をしていない。</p> <p>区民生活を脅かすこれらの災害への対策として、優先的な保護対象を絞り、対策を積み上げていく必要があると考える。</p> <p>区行政として優先的な保護対象とは、①区民の生命 ②区民の財産 ③公共インフラ ④通常事業継続 などが挙げられる。</p> <p>区民の生命・財産は最優先の保護対象となるものとする。品川区は、内海とは言え東京湾に面した臨海部を持つ。このため、震源が駿河湾沖のプレート崩落型地震・三浦半島付近より東京湾寄りの断層型地震ともに、臨海部に到達する津波の恐れがある。この点、内陸に向かう幹線道路が目黒川沿いの山手通りのみのため、地上避難に不安がある。このため、東西を結ぶ補助道路として補助 26 号線、163 号線、205 号線の事業計画が急がれる。また、臨海部でも東品川二丁目四丁目、東大井二丁目、南大井二丁目などが高度地区の指定がないため、ビルの高層化が進むので、垂直避難の避難場所対象とすることができる。しかし、これらが東日本規模の震災時の津波にどの程度耐えられるかは、現時点で、経験がないため不透明である。</p> <p>また、品川区は、高度地区の指定のない地域が多いため、ビル建築物の高層化が進むが、これに伴って、ビルからの吹き風による強風被害が増えている。いわゆる健常者は、歩きにくい程度かもしれないが、車いす・杖を使う人にとっては、強い風による不意の外力により大けがをする恐れがある。建物の高層化に合わせて、拠点となる駅へのアクセスルートに、風よけとなるカバー設備を設置することが望ましい。また、カバー屋根には、もれなく太陽光パネルを並べるなどし、活用すべきである。</p>
56-7	<p>全区民アンケートについて、事業計画や実施事業へのアンケートが、電子アンケートで何度も同一人物が応えられてしまうつくりでは、アンケート調査の信ぴょう性が疑われてしまう。</p> <p>重要なアンケートについては、人件費を使って、プッシュ・プル型(配布・回収型)のアンケートとしないと、結果の正当性を担保できない。</p>
57-1	<p>東大井の賑わいは既にある。</p> <p>それをどう変えようとしているのか。行政はデベロッパーの為にあるのではない。区民からの税金で区民の為に働く事が本来の在るべき姿である。住みたい人を追い出すようなまちづくりは断固反対。</p> <p>あちこちタワーマンションが建っているがその経緯として住みたい人が無理矢理追い出されている事実がある声を数多く聞く。このような事はあってはならない。</p>
58-1	<p>① まちづくりを障害者目線、子ども若者目線で設計してください。</p> <p>品川区の障害児・者施設はどこも区の境界にあり、駅から遠い場所ばかりに設置されています。もともとあった地域センターなどを障害者施設に転用しているために、このようなことになっていると思います。費用を節約するという点ではいいのですが、障害当事者や子ども若者、高齢の保護者が通うという視点が欠けています。区内のどこに住んでいても通いやすい場所に各種障害者施設を作ってください。障害者施設の設置の費用を抑える、という観点も大事だと思いますが、まず、利用する人の利便性を優先させたまちづくりをお願いします。</p>
58-2	<p>② まちづくりの工夫によって差別、自殺をなくしてください。排除アートをなくしてください。</p> <p>自殺希少地域の研究で有名な岡檀先生によると、日本で一番自殺率の低い徳島県旧海部町では町のあちこちに「ベンチ」があり、そこに腰かけて世間話をしたり体を休めたりできるといいます。また旧海部町では共同の洗濯物干し場というのがあり、洗濯物を干しながら、地域の人が交流できるといいます。そうした様々な立場の人が対等に交流できる場が、偏見をなくし、結果、自殺率を下げていると、岡先生は考察されています。</p> <p>さて、素案の2-16の右下、写真、ではベンチの真ん中に仕切りのあるベンチがあります。そのすぐ横の文章には「第三の居場所サードプレイス・・・」などといいながら、実際にはホームレスの方等がいられないようにする、「排除アート」に他なりません。「まちのちょっとしたスペースで 生まれる居心地のよい場所 普段暮らしているまちのあちこちにある、屋内・屋外の「ちょっとした」空間(スペース)を、朝・昼・夜時間帯やライフスタイルにあわせて 居心地のよい居場所(プレイス)に変えていく」とありますが、それと排除アートはあきらかに矛盾します。1988年公開の映画「釣りバカ日誌」の第1作は品川区の北品川周辺が浜ちゃんの家として描かれています。映画の中で、浜ちゃんがしきりのないベンチ</p>

	<p>で寝っ転がり、昼寝をするシーンが印象的です。ベンチの真ん中の仕切りをなくし、排除アートを品川区から撤廃し、だれもがベンチで寝転び、のびのびと体をやすめられるまちづくりをお願いします。</p> <p>参考文献:集まる場所が必要だ——孤立を防ぎ、暮らしを守る「開かれた場」の社会学 単行本</p>
59-1	<p>今後の品川の「まちづくり」に関して 2点考えました。</p> <p>◆観光にも 区民も 区内移動に自転車を利用することを促進</p> <p>*メタボ対策としても 自転車を停めるところを整備して知らせることで活用を促せるのでは。</p> <p>*品川区は 南北の電車はあるけれども 東西を繋ぐものが少ない。</p> <p>林試の森…戸越公園…八潮…など大きくて素敵な公園があるので「区内を楽しむ」視点で自転車を活用できると良いと思う</p> <p>…八潮は自然も多く 音などに関しても割合とおおらかに考えられる場所も多くあると思うので 自転車というツールを活用できたらもっと楽しめると思う。</p> <p>以前 参加させていただいた事業で平成 30 年のく魅力発信ワークショップ「Discover SHINAGAWA」でチームの一員として提案させていただいた↓</p> <p>この案など いかがでしょうか？(ドコモと品川のお試し期間は終わったかもしれませんが)</p> <p>https://www.city.shinagawa.tokyo.jp/PC/kuseizyoho/kuseizyoho-cp/2019/discover_shinagawa.html</p> <p>品川を日本一のシェアサイクル都市へ～ちょっと近くて、ちょっと降りれる～</p> <p>チーム名【A-2】シェアサイクルでつなげる品川の「わ」</p> <p>企画概要</p> <p>すでに導入されているシェアサイクルと、区内の様々な観光資源を結びつけることで、誰でも手軽に区内の魅力的なスポットを巡ることができる新たな観光モデルを作ります。</p>
59-2	<p>そして もう 1 点。</p> <p>◆「Discover SHINAGAWA」の様に 区民も 楽しく参加出来る形での まちづくりワークショップがあるといいなと思いました。</p> <p>企画部情報推進課の「オープンデータで区内の困りごとを解決！」なども 区民の困りごとと 解決策が同時に考えられる素晴らしい試みだったと思うので</p> <p>継続して続けていけたらいいなと思いました。</p> <p>2019 年「私の困ったをみんなのいいねに コンテスト」も 様々な困りごとが洗いだされて IT 技術者さんとのコラボで</p> <p>街中で不便な部分の解決策が出されていましたが 実際の解決に向けての方法論も区民目線で考えていける</p> <p>素敵な企画だったと思います。</p> <p>そこで関わってくださった 元東京大学公共政策大学院客員教授 奥村先生からはここでの発表を</p> <p>「チャレンジオープンガバナンス」に出してみてもどうか？と お声掛けいただきましたが</p> <p>私たち側の準備時間が取れず参加できませんでしたが その後 地域施策の業界誌に取り上げていただいたりはしました。</p> <p>この様なイベントへの参加に繋がる方法で取り組んでいけたら 区と区民の協働でのまちづくりも 進めやすい様に感じます。</p> <p>http://park.itc.u-tokyo.ac.jp/padit/cog2022/?fbclid=IwAR2ro0WFUDBkZ_ovlx-ivgK8S4ditYXJ1vu0W8DltaqT-mMCx9WY5-rQ144#committee</p> <p>以上 品川区には ポテンシャルの高い場所もたくさんありますし、</p> <p>また区の取り組みで素晴らしいものがたくさんあるので こういったものを参考に組み合わせていくと</p> <p>全く 1からの取り組みで無くとも 新しいものが生みだして行けるように思います。</p>