

大田区都市計画マスタープラン（改定素案）に係る パブリックコメント及び区民説明会の報告について

○パブリックコメント

実施期間：平成22年11月16日～平成22年12月7日

○区民説明会（4箇所 計5回）

①11月18日嶺町文化センター ②11月19日大田文化の森 ③11月22日糺谷特別出張所

④11月30日区役所本庁舎(昼) ⑤11月30日区役所本庁舎(夜)

参加人数：30人

○提出意見：65件

No	分野別分類	ご意見要旨	ご意見に対する区の見解
1		概要版資料のうち、「環境のまちづくり方針」について、以下の記述に統一すること。 (要 望) ・再生可能エネルギー利用促進	ご指摘の通りとします。
2	Ⅲ. 部門別 9. 環境の まちづくり 方針	P54【将来の目標】のうち、以下の文言を追加されたい。 「都市基盤や空間が整ったまち、未利用エネルギー・再生可能エネルギーを基盤に…」	ご指摘の通りとします。
3		P54【施策③】を以下のように追加・修正されたい。 ③未利用エネルギー・再生可能エネルギー利用促進 「区民及び事業者による太陽エネルギー（光・熱）や風力などの利用促進を図り、…」	ご指摘の通りとします。
4		現行の都市計画マスタープランの課題図などの図面はあったほうがよい。	ご提案の通りとします。
5	Ⅳ. 地域別 2) 大森地 域	P73（8）地球環境にやさしいまちづくりを以下のように追加・修正されたい。 「…地域冷暖房等の面的利用を図ると共に、未利用エネルギー・再生可能エネルギーを活用することにより…」	ご提案の通りとします。
6		P74大森地域の整備方針図のうち、中心拠点の位置が南側の方向に修正されたい。	ご指摘の通りとします。
7		P70「<住環境保全型市街地>」の記述について、評価する。	ご評価いただき、ありがとうございます。
8		「六郷用水」について追加説明されたい。	ご指摘の通りとします。
9	用語集	P118「再生可能エネルギー」について改定素案での上記箇所の記載について、国の法律（「エネルギー供給構造高度化法」（平成21年7月1日成立））上の規定と表現を合わせ、整合を図られたい。 「太陽光、風力その他非化石エネルギーのうち、エネルギー源として永続的に利用することができるものと認められるものをいいます。具体的には、太陽光、風力、水力、地熱、太陽熱、大気中の熱その他の自然界に存する熱、バイオマス（動植物に由来する有機物であってエネルギー源として利用することができるもの化石燃料を除く）を指します。」 (出典：エネルギー供給構造高度化法施行令第4条)	ご指摘の通りとします。

No	分野別分類	ご意見要旨	ご意見に対する区の見解
10	I. 大田区 の特性と課 題 1. 大田区 の特性	P9（４）の記述は「大正時代以降の記述」となっているが、地域の自然である地形・地質など特性を巧みに利用した江戸時代初期から紐解いてマスタープランに反映すべきである。	区の地形的な特性については、その歴史的変遷を十分に踏まえ、都市計画マスタープランの改定を進めています。 なお、このたび都市計画マスタープラン改定では、大正時代以降の歴史的変遷を対象として捉え、まとめています。
11		水系に恵まれた大田区の地形的特徴をもっと活用すべき。拠点（点）をネットワーク（線）で結び、大田区全体（面）とすべきと考える。	区全体の水と緑のネットワーク構想は、P27「水と緑、歴史文化等の拠点とネットワーク図」にまとめています。
12		東京工業大学・大岡山キャンパスは、水と風のネットワークの拠点とすべきである。また、東京工科大学の蒲田キャンパスも都市計画と連携すべき。	東京工業大学(大岡山キャンパス)は、呑川緑道整備構想において、拠点のひとつとして位置づけられています。 また、東京工科大学(蒲田キャンパス)は、蒲田駅周辺におけるまちづくりの進展と併せて、その位置づけ等について検討してまいります。
13		大田区の生産緑地は残された貴重な緑地であり、「観光農地」化など住民、農家がメリットある土地利用を考えるべきである。	生産緑地地区は、良好な生活環境の確保を図るうえで、市街地化された都市内に残された貴重な空間と捉えています。
14		P53「景観のまちづくり方針図」は、多摩川に限定されているが、中小河川、六郷用水跡のラインを追加すべきである。水系を中心とした水と緑、風のネットワークを基本に構築すべきである。地形、水辺、緑などの自然を活かした景観づくりは、日常の生活に溶け込んだプランにすべきと考える。	景観のまちづくりについては、今後策定を予定している景観計画において、具体的に検討してまいります。
15	海、河川などを生かし、人々が交流でき快適と感じる空間づくりに総合的なバランスある計画立案に期待する。水辺の周辺は、歩きやすく、交流しやすい空間も十分に提供してほしい。	水辺や河川の空間を活用した散策路等の整備については、地域別構想において整備方針を示しています。	
16	II. 都市の 将来像	P22⑤地球環境に配慮した都市づくりのうち、「地球環境に配慮した都市づくり」を以下の記述とするよう要望する。 (要望) 「省CO2に配慮した都市づくり」	ご指摘の項目は、省CO2のみでなく、緑化の推進なども含めた総合的な内容となっています。
17	III. 部門別 2. 交通 ネットワークの整備方針	2. 交通ネットワークの整備方針について空港！空港！蒲蒲線！というPRばかりだ。産業構造と住民の構成が変わりつつある時期にベッドタウン／居住地域としての都市整備を考えないと、人の移動に伴う地域活性化は見込めない。もっと都心部へ出る手段を整備しないと、移動に不便な区として負のイメージがつかまとう。	台地部の鉄道については、都心部への乗り入れを含め6路線が整備されており、今後、東急東横線と副都心線との相互直通運転により、利便性はさらに向上するものと考えております。 鉄道の計画については、運輸政策審議会に位置づけられた答申（交通ネットワークの整備方針参照）に基づき、進めていきたいと考えております。
18		P54【現況と課題】のうち、以下の文言に修正されたい。 「都市基盤整備や維持管理にあたっては、未利用エネルギー・再生エネルギーの利用などの環境負荷の…」	未利用エネルギー・再生エネルギーは、環境に負荷を及ぼすエネルギーではなく活用を図るエネルギーと、捉えています。

No	分野別分類	ご意見要旨	ご意見に対する区の見解
19	Ⅲ. 部門別方針 9. 環境のまちづくり方針	P54「環境のまちづくり方針」に以下の項目を追加されたい。 「都市機能の更新にあわせて、地域冷暖房等のエネルギーの面的利用を図ることにより、地区レベルでのエネルギー消費を効率化し、低炭素社会の実現を目指します。」	ご提案の内容は、環境分野の個別計画等において検討してまいります。
20		P54「環境のまちづくり方針」に以下の項目を追加されたい。 ⑤高効率機器普及促進 「公共施設、事業所、住宅での設備機器更新に際しては、高効率機器の導入促進を図り、省エネルギーを推進する。」	
21	Ⅳ. 地域別 1) 台地部地域	3. 観光資源について 洗足池は、駅前や公園施設を本格的に整備し、或いは秋の紅葉の植樹などして、単なる公園を脱却した観光資源や憩いの場として魅力ある「緑地」としての整備をすべき。	ご提案の内容は、今後の公園等の整備に際し、参考といたします。
22		3. 観光資源について 馬込文士村も整備されているとは言い難い。PR不足、陳腐化した施設など、もっと工夫をすべき	ご提案の内容は、今後の馬込文士村等の整備に際し、参考といたします。
23		1. 住環境の整備について (1) 住工共生というが、住環境の保全を図るなら積極的に住工分離を進めるべき。住宅街の工場や作業場に対して騒音・駐車・公害の周辺環境への規制を強化して欲しい。	住工調和を図るために、共同建替え等を誘導し、街区内外での適切な再配置を促進していきます。
24		補助幹線道路を整備することにより、今以上の通過車両の増加やそれによる騒音や排気ガス等による住環境の悪化が考えられる。 人口減少社会で自家用車の保有台数が減少する中、車中心の道路整備・まちづくり等の目的による補助幹線道路の計画についてはゼロベースで見直す必要がある。	都市計画道路には、良好な歩行者空間の確保、災害時における延焼遮断帯、円滑な交通ネットワークの形成等の整備効果があります。このようなことから、都市計画道路の整備は、今後も進めてまいります。 なお、都市計画道路の必要性については、未整備の都市計画道路における優先整備路線に係る検討の機会を捉えて、検証してまいります。
25		2. 公共交通について 空港へのアクセスより都心部へのアクセスを重視して欲しい。 都心部路線との乗り入れや池上線の利便性向上など、抜本的対策を希望する。	台地部の鉄道については、都心部への乗り入れを含め6路線が整備されており、今後、東急東横線と副都心線との相互直通運転により、利便性はさらに向上するものと考えております。 鉄道の計画については、運輸政策審議会に位置づけられた答申（交通ネットワークの整備方針参照）に基づき、進めていきたいと考えております。
26		2. 公共交通について バスと鉄道との連携が全くできていない。 馬込駅や西馬込駅前を再開発し、商業施設やバスターミナルなど地域の中核化を図る工夫が欲しい。	鉄道駅の周辺において、まちづくりとあわせた駅前広場などを整備することは、バスなど他の交通手段との結節機能を果たすうえで重要であると考えております。 このため、今後の具体的なまちづくりの動きとあわせて、検討すべき課題と考えております。

No	分野別分類	ご意見要旨	ご意見に対する区の見解
27	IV. 地域別 2) 大森地域	2. 公共交通について 既にある資源の活用を提案したい。まず横須賀線の新駅建設、都営浅草線の東京駅接着。 当該計画の推進を強烈に働きかけるべきである。	横須賀線の新駅建設については、既存ストックを活用するうえで有効かと考えますが、費用負担などの課題があると認識しております。 また都営浅草線の東京駅接着については、運輸政策審議会に位置づけられた答申ではありますが、区外ということもあり、都市計画マスタープランには位置づけておりません。
28		2. 公共交通について 大森・蒲田を拠点化したいと考えるのならば、魅力をアップするための施策と、台地部との移動手段をもっと整備すべきである。	台地部から大森・蒲田地域については、既に公共交通が整備されておりますが、今後新空港線「蒲蒲線」の実現により、区内の公共交通ネットワークの更なる改善を図っていきます。
29		大森駅周辺については、車をいい意味で排除し、人の動線を確保したら良いと思う。また、ネットワークとしては、車だけでなく舟運も視野に入れてはどうか。	様々なケースを想定し、人・車それぞれを別の動線で確保するなど、課題解決に向けて検討してまいります。 また、水上交通については、空港臨海部地域における土地利用の変化と併せて、詳細の検討をしてまいります。
30		P73ページ（8）地球環境にやさしいまちづくりの中で「大森駅周辺の（中略）地域冷暖房施設を導入し」とあるが、具体的な計画はあるのか。	大森駅周辺については、商業業務系施設が集積しており、地域冷暖房施設の導入による効果が期待できます。具体的な計画はありませんが、蒲田地域と同様な施設を想定しています。
31		大森駅の南にある補助33号線は、一部完成しているが、実際の計画はどうなっているのか。 車で山王から臨海部に行くのに大変不便なので、改善してほしい。	補助33号線は、JR線を越えて山王側の補助28号線に連絡する計画となっております。都内の都市計画道路は、整備の優先順位を定めた計画に基づき整備を進めていますが、補助33号線は、優先整備路線として指定されていません。 大森駅周辺の東西方向のネットワークの再構築については、既存道路の改良等、様々な視点により検討してまいります。
32		池上通り沿いの地域について、今後も住宅地と商業地緩衝部分を担う、住民の望む良好な住環境を残すまちづくりを進めてほしい。	今後も、都市計画マスタープランに掲げた将来像の実現に向けて、まちづくりに取り組んでまいります。
33		都市計画マスタープランや、大森駅周辺地区グランドデザイン等の個別計画を実現していくことが大切。 協働という考えに立って、行政としての住民への支援を心から願う。	都市計画マスタープランやまちづくり分野の個別計画に掲げた将来像の実現に向け、まちづくりを推進していくことの重要性については、認識しております。 なお、まちづくり活動への支援については、「地域力を生かした大田区まちづくり条例」に基づき、取り組んでまいります。
34		台地部の馬込文士村・大森貝塚などと併せて、大森駅周辺地区の中心市街地と「大森ふるさとの浜辺公園」と連携したまちづくりについて検討して欲しい。	今後、まちづくり分野の個別計画において、検討してまいります。
35		P70に、「大森駅西口駅前周辺では、周辺の低層住宅の住環境に配慮しながら、都市基盤の整備と連携して複合的土地利用と、土地の高度利用を図るために、再開発を進めます」と有るが、どこまでの範囲で再開発を進めるのか。西側の住居部分まで広げるべきでは無いと思う。	現時点において、再開発の検討区域は、大森駅西口駅前付近を想定しています。
36		IV. 地域別 3) 蒲田地域 蒲田地域における、観光基盤づくりとは具体的に何か。	蒲田駅周辺地域は、区内最大の商業集積地であります。 また、黒湯温泉、旧松竹撮影所跡をはじめとした歴史資源があり、空港からの誘客の役割を担うこと踏まえ、外国人が楽しめる観光ルートを検討しています。

No	分野別分類	ご意見要旨	ご意見に対する区の見解
37		呑川はゲリラ豪雨にも耐えうる性能を持っているのか。 また、最近発生しているゲリラ豪雨はその基準を超える場合があるが、ゲリラ豪雨を想定した整備が必要ではないか。	現在、呑川は、1時間50ミリの降雨に対応した護岸等の整備がされています。治水に関しましては、東京都と連携して河川整備だけでなく下水道の整備や流域対策として貯留・浸透施設の整備など、総合的な対策を行っているところです。 また、ゲリラ豪雨に対しましては、長期に渡るハードの整備にあわせ浸水予想図を基に作成したハザードマップの配布による区民への避難情報の提供、住宅建築時やリフォーム時の浸水対策を促すため、過去の浸水状況について情報提供を行うなどソフト対策にも取り組んでいます。 このような、ハード面及びソフト面の施策を充実させることによって、呑川流域の豪雨に対応してまいります。
38		蒲田に近い呑川の区間については、観光面から水質浄化や親水性の向上に取り組んではどうか。	呑川の水質改善や河川空間を活用した親水性の確保については、蒲田地域の地域別構想において、整備方針を掲げています。
39	IV. 地域別 3) 蒲田地域	蒲田3丁目など蒲田駅周辺は、木造住宅密集地域整備事業によって整備が進み、町が良くなった。 平成20年度で木造住宅密集地域整備事業が終了したとのことだが、残念だ。	蒲田地区における木造住宅密集地域整備事業は、所定の整備効果が確認され、平成20年度で終了しました。 今後は、個別の建替え促進を図り、地区の防災性の向上及び住環境の整備を進めてまいります。
40		西蒲田地区は、旧アパート地区でこれから建物の老朽化等が心配である。今後も、区として改善に取り組んでほしい。	地域の方々のご意見を踏まえながら、地区の防災性の向上を目指して、取り組んでまいります。
41		建物の耐震化を進めてほしい。蒲田駅東口は土地区画整理事業が行われてから50年が経過している。 建物の耐火・耐震化を進めるために、行政(国・都・区)に関心を持ってもらい、補助などの仕組みを考えてもらえないのか。	民間建築物等については、耐震診断や耐震改修工事を行う場合に、費用の一部を助成する制度を設けています。 今後も耐震改修助成制度の充実を図るとともに、当該地域の防災性の向上については「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」を踏まえ、建物の更新が進むよう区としても支援してまいります。
42		平成6年に都は「業務商業マスタープラン」を策定し、これに基づき蒲田5丁目もその地区に指定された。 この計画と都市計画マスタープランとの整合はどうなっているのか。	JR蒲田駅及び京急蒲田駅周辺におけるまちづくりに関する個別計画として、平成21年度に「蒲田駅周辺グランドデザイン」を策定しました。 都市計画マスタープランは、既存の個別計画と整合性を図りつつ、改定を進めています。
43		蒲田駅周辺は、最近商店がマンションになり、そこに若い世代が入ることで居住人口の年齢層が変わってきた。 特に、蒲田4、5丁目は、都市として新しい可能性が出てきたと感じており、まちづくりに力を入れてほしい。	今後、都市計画マスタープランに掲げた目指すべき将来像の実現に向けて、地域の皆様のご意見を踏まえながら関連諸計画と連携し、蒲田地域におけるまちづくりを進めてまいります。
44	IV. 地域別 5) 糞谷・羽田地域	糞谷・羽田地域には、準工業地域、工業専用地域があり、この地域は戸建て住宅やアパート、工場が混在している。一方で、工場については最近操業を続けるのが厳しくなっており、シャッターが下りたままのものも増えている。住工調和型市街地の中で工場はどのように誘導していこうと考えているか。	本区の特徴であるものづくり企業の集積、操業環境の維持・発展を図るため、都市計画マスタープランでは、内陸部の工業専用地域を工業維持促進型市街地、準工業地域を住工調和型市街地と土地利用方針を位置づけています。 また、工業集積の維持・発展のための立地誘導や支援策は、おた未来プラン10年の計画事業の一つとして、産業振興部局において着実な施策を展開してまいります。

No		ご意見要旨	ご意見に対する区の見解
45	IV. 地域別 5) 糺谷・ 羽田地域	工業専用地域は残すというが、かつて内陸部の工業専用地域から騒音企業を埋立島部に移転させた経緯がある。今内陸部の工業専用地域に残る工場についてはどうするのか。	今後も、内陸部のものづくり産業の操業環境の維持・保全を図ってまいります。
46		大森中地区については、防火対策に焦点が当たっていると思うが、大地震や集中豪雨、津波などの大災害への対応もすべきでないか。今回、防災まちづくりをすべき地区として羽田地区が加わったのも、大災害への対応が求められてきているからであり、大規模災害への対応と日々の防火を切り分け、防災まちづくりの進め方を考えてほしい。	個々の建替えが進むことにより、地域の防火性能の向上と併せて、建物の耐震性が高まります。今後も、様々な手法を検討しつつ、地域の防災まちづくりの推進に取り組んでまいります。
47	IV. 地域別 6) 空港臨 海部地域	空港跡地の取得の状況はどうか。有償なのか。	羽田空港跡地まちづくり推進計画において、第1ゾーンは、主に区が過去の経緯を踏まえて取得する方向で検討することとし、都は、必要に応じて消防署用地等の確保を図っています。今後、都と区は協力して、これらの取得、確保にあたっての様々な課題等について協力しながら検討を進めてまいります。
48		観光基盤づくりとは、具体的には何か。	例えば、国際都市を意識した外国語の案内表示などのサイン整備を進め、地域の観光資源を活用することを考えています。
49		空港に隣接する地域は、羽田空港国際化に伴って何らかの効果や影響があると想定されるが、具体的な動きは何かあるのか。また、方針の中に民間活用を入れてほしい。	羽田空港の再拡張・国際化を契機とした空港周辺における土地利用更新の機会を捉え、都市基盤整備の着手に向けて取り組んでいます。なお、民間活力の導入につきましては、個別の整備手法等の検討のなかで、方向性を見極めていくものと考えています。
50		①羽田空港駐輪場建設 ②空港臨海部地域の観光活性化への自転車利用 ・旧呑川緑地公園内の整備と大森東避難橋以外のルートづくり ・多摩川沿い地域と連携した多摩川サイクリングロードを延長するようなルートづくり ・東京ゲートブリッジ完成に合わせた江東区との連携 ・公共交通との連携、特にモノレール駅を拠点とした自転車共有実験	自転車利用は、地球環境にやさしい移動手段のひとつとして、捉えております。なお、臨海部地域への自転車によるアクセス化については、道路構造の変更等、様々な課題があり、今後、詳細な調査・研究が必要と考えています。
		51	本来的な意味で「街力」（地域力）で都市間の差異を創出するためには、地域を絞ったランドデザインをベースに、交通施設・鉄道事業者・業務関係民間開発者及び区民の地権者を主役として、重点的に行政が取り組む必要性を記述する事はなじまなかったのか。
52	「地域力との連携によるまちづくり」と記載されているが、連携先が住民や行政だけの内向きに限定せず、もっと広範な連携先など外にも目を向けるべきである。	地域力には、自治会・町会、事業者、区民・NPO、区など、地域を構成する様々な主体が含まれます。	

No	分野別分類	ご意見要旨	ご意見に対する区の見解
53	VI. 都市像の実現に向けて	大田区らしさを出すために産官学協働や広域連携など、ものづくり関連企業や大学（人材や知恵、若者、広大なキャンパスなど）を活用した計画を考えるべき。	産官学協働によるものづくり産業の振興は、産業振興分野の個別計画に基づき、着実に施策を展開してまいります。
54		実現に向けてのスケジュールを明確にすべき。	都市計画マスタープランとは、区が定める「区の都市計画に関する基本的な方針」となるものです。具体的な事業スケジュールについては、個別計画において、お示しすることになります。
55		まちづくりを進めるにあたり、住民、行政、各種団体などの関係者全員で構成する企画・運営体制、実施に向けての制度整備、維持管理する仕組み作りが重要である。	地域のまちづくりの推進を図る取組みのひとつとして、まちづくり協議会への助成や街づくり専門家の派遣制度があります。
56	その他	再開発などをする場合は、地権者とどう協議するかが問題になるが、地権者が多い地区にはどのように入っていくのか。また、羽田地区については、地権者への補償問題が解決しなければ先に進まないと思う。	都市計画マスタープランとは、区が定める「区の都市計画に関する基本的な方針」となるものです。具体的な事業スキームについては、個別の事業計画の策定に併せて、検討するものと捉えています。また、羽田地区のまちづくりは、地区の防災性の向上等を目的とした防災まちづくりの視点に立ったものです。
57		大森駅東口から北一開発までの動線をどう考えているか。	（仮称）大森北一丁目開発は、大森駅東口周辺における重要な地域資源であり、まちづくり分野の個別計画において、まちの回遊性等のあり方と併せて、人の動線についても検討してまいります。
58		去年の秋に緑・景観まちづくりに関するアンケートがあり、意見を書いて提出した。その後の動きはどうなっているのか。	お尋ねの調査は、（仮称）大田区みどりの基本計画の改定に係るアンケートです。アンケート等でお寄せいただいたご意見等は、改定作業を進めるにあたり、参考とさせていただきます。なお、（仮称）大田区みどりの基本計画は、平成23年3月に策定予定となっています。
59		商業施策についても記述して欲しい。	ソフト面の施策については、商業振興部局において商業振興分野の個別計画で対応してまいります。
60		部門別方針の考え方はどのように地域別方針に盛り込んだのか。この計画は、地域別特性が前面に出ているように見え、部門別方針の内容がどうなっているのかわからない。	都市計画マスタープランでは、まちづくりの方向性を主に部門別方針と地域別方針の視点により、まとめています。地域別方針においては、地域特性があるため、部門別方針の内容に差異があります。
61		都市計画マスタープランは、個別計画の上位計画だと思うが、一部の個別計画の策定が先行し、順番が逆ではないか。また、蒲田グランドデザインは昨年度策定されたが、その後どうなっているのか。	平成21年度に策定された蒲田グランドデザインは、都市計画に関わる分野について平成11年度に策定した現行の都市計画マスタープランに即するとともに、並行して改定中の都市計画マスタープランとも連携を図りながら策定が進められました。なお、蒲田駅周辺地区グランドデザインの策定後の動きは、今年度、将来像の実現に向けて示したアクションプランの具体的な事業の整理と、その取組みについて総合的な進行管理を行っています。また、主要課題である蒲田駅を中心とする地区の再整備について検討を進めています。

No	分野別分類	ご意見要旨	ご意見に対する区の見解
62	その他	<p>「進歩と改革」による「繁栄の実現」を目的に明記すべき</p> <p>1. 大田区に住み、働き、学び、生まれて死んでいく全ての人々の幸福の実現、豊かさの実現を使命に明記する。</p> <p>2. 「将来の人口想定：約70万人」は消極的過ぎる。国際化・経済的役割の一層の重要化を考えるべき。</p> <p>大田区を、太平洋・アセアン・東アジアの中心の拠点、羽田空港がある東アジアの中心都市と位置付けるべき。</p> <p>都市計画モデルの参考として、香港市の政策等から学べるところがあるのではないか。</p>	お寄せいただいたご意見につきましては、必要に応じて参考といたします。
63		<p>1. 都市計画マスタープランは、社会科学等が総動員された「戦略的都市経営のビジョン」であり、経済学等の要素、ロードマップ化が必要。</p> <p>2. 経営学理論を都市経営に生かし誰にでも理解しやすい都市計画に一步前へと、大田区が全国の先頭を切ってスタートすべき。</p> <p>3. 区の都市計画マスタープランは、東京23区と横並び意識を廃し、オンリーワンの都市計画とすべき。</p>	都市計画マスタープランとは、区が定める「区の都市計画に関する基本的な方針」となるものであり、お示しした改定素案は、区の地域特性を踏まえつつ、独自性に配慮したものです。
64		大田区都市計画マスタープランの中心市街地活性化事業のソフト面の施策を取り入れて欲しい。	ソフト面の施策については、大田区産業振興基本戦略で対応してまいります。
65		<ul style="list-style-type: none"> ・文書の趣旨が理解されるよう、解りやすい表現を心がけるべきである。 ・文書中に使用されている語句について、説明等を追加するべきである。 	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、以下のとおり修正します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・例示を追加するなど、解りやすい表現となるよう、再検証します。 ・用語集の追加・充実、図中への表記など、追加・修正します。