

東京臨海部における地区特性を活かした 環境先端拠点の形成

水飼 和典¹

¹正会員 江東区都市整備部まちづくり推進課長（〒135-8383 東京都江東区東陽四丁目11番28号）

E-mail: k-mizukai10@city.koto.lg.jp

本論文は、「環境に配慮したまちづくり」という課題に対し、行政が“環境ビジョン”を示し、その実現に向けて官民が連携・協働してまちづくりを展開していく政策手法について、実際の取り組みを事例として分析調査したものである。

東京都江東区豊洲では、豊洲新市場の整備や業・商・住の複合市街地の大規模開発が予定され、低炭素社会の構築や生物多様性への取り組みが求められている。また、市場移転への高い関心から、まちの新たなイメージの確立が要請されている。

そこで江東区は、開発に先行して、自然の力を最大限に活かすとともに、未利用エネルギーなど最先端技術にも挑戦していく“環境ビジョン”を策定し、まちづくりを積極的に誘導することとした。これにより、官民が一体となり東京の持続的発展を支える「環境先端拠点」の形成を目指すものである。

Key Words : *Koto city, Vision of green and eco-friendly island for Toyosu, Environmental leading area, City planning of environment, Cooperation of public and private sector*

1. はじめに

世界の人口の半数以上は都市に居住しており、都市部でのエネルギー消費量は、全世界の4分の3程度であると言われている。この都市への人口集中は、今後もさらに進行すると予測されている。

一方、我が国では、二酸化炭素の総排出量のうち、都市活動に起因する家庭・業務・運輸の各部門における排出量が全体の約5割を占めている。今後は、人口が減少基調へと向かうことから、都市への人口集中とともに、中長期的には人口減少をも見据えた取り組みが必要である。

政府では、2050年までに、我が国全体で80%以上（1990年比）の温室効果ガスを削減することとしている。これらを受け、地方公共団体においては、地球温暖化対策推進法に基づき指定都市や中核市などに策定が義務付けられている「地球温暖化対策地方公共団体実行計画（地域施策編）」などにより、地球温暖化の防止に貢献している。

しかし、こうした計画は一定の行政区域を単位として定められるものであり、実際には丁目ごとに異なるまちの成り立ちや人口動態、自然条件などの地区特性が反映されたものとはなっていない。また、施策についても、公共施設等における率先的な取り組みは多いが、民間レベ

ルでの普及には尚も課題が多いなど、計画の実行性の確保が求められている。

今後、低炭素社会に向けた取り組みをより確実なものとするには、地区の特性を十分に把握した上で、個々のまちづくりと連携した効果的かつ効率的な施策の展開が必要不可欠である。特に、都市部における大規模再開発は、エネルギーの面的利用や環境に優しい交通体系の構築など、導入への好機と成り得るものである。

しかしながら、実際にはそれを牽引すべき自治体側の事情や区域内での開発熟度の違い、複雑な権利関係などを理由として、地区全体を一体に捉えた、総合的な環境まちづくりが展開された例はほとんど見当たらない。

そこで本稿は、大規模再開発が予定される東京都江東区豊洲六丁目及び五丁目の一部（以下、豊洲埠頭という）において、基礎的自治体である江東区が、開発に先行して、地区特性を最大限に活かすとともに未利用エネルギーなど最先端技術へも挑戦する「豊洲グリーン・エコアイランド構想」（以下、環境ビジョンという）を示し、環境先端拠点の実現に向けて官民が連携・協働してまちづくりを展開していく政策誘導手法について、実際の取り組みを事例として調査分析したものである。

2. 豊洲埠頭の位置と開発計画等の経緯

(1) 位置

豊洲埠頭は、東京駅から南南東に約4km、都心と臨海副都心の間に位置している。(図-1) 戦後、日本経済の復興に活躍したエネルギー基地であり、当時の基幹産業であった電力、ガス、鉄鋼、石炭の専用埠頭として、昭和30年から40年代に最盛期を迎えていた。

しかし、港湾施設の老朽化やエネルギー関連施設の機能停止、周辺地域の市街化などに伴い、専用埠頭としての役目を終え、「豊洲・晴海開発整備計画」(東京都：平成2年策定、平成9年改定、平成14年再改定)により、豊洲新市場の整備や住宅・業務・商業及び文化レクリエーション等の諸機能による複合市街地として再開発が進められることとなった。

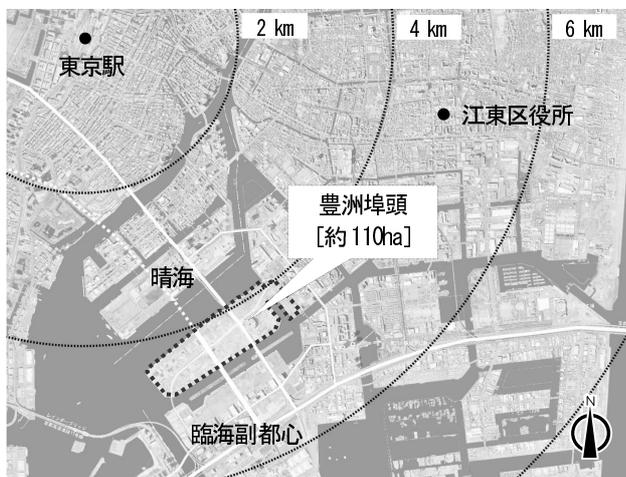


図-1 豊洲埠頭の位置

(2) 開発計画等の経緯

a) 都市再生緊急整備地域

豊洲埠頭を含む東京臨海地域(約1,010ha)は、都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域に指定(第1次指定平成14年7月)されており、職・住・学・遊の多様な魅力を備え、国際的にも情報発信を行う先導的な拠点の形成を目指している。

b) 地区の開発計画

豊洲埠頭には、土地利用計画や開発フレームなどを示したマスタープランである「豊洲・晴海開発整備計画―再改定(案)―」(平成14年9月東京都)、その下でより具体的な方針を定めた「豊洲地区まちづくりガイドライン」(平成21年9月改訂豊洲地区開発協議会)、「豊洲地区景観ガイドライン」(平成19年11月豊洲地区まちづくり連絡会議)が策定されており、これらに基づいて開発が進められている。

また、開発フレームについては、居住人口13,000人程度、就業人口44,000人程度と定められている。(平成23

年5月現在で居住者はいない)

c) 江東区の計画

江東区では、水と緑豊かな地球環境にやさしいまちなどを目指す姿とした「江東区長期計画」(平成22年3月)やそれを環境面から支える「江東区環境基本計画」(平成22年3月)、将来の都市像や土地利用計画及び都市施設などの整備方針を示す「江東区都市計画マスタープラン」(平成23年3月)を策定している。(図-2)

特に、都市計画マスタープランでは、市場前地域核に位置付けられており、「住宅・業務・商業・文化等の施設を先導的かつ集中的に配置し、地球環境に配慮した新たな地域核の形成を誘導する」とされている。

それらの上位計画の下で、地区の個別計画として「豊洲グリーン・エコアイランド構想」を策定していく。



図-2 江東区の計画体系

d) その他の計画

上記の他、地区内の各街区や個別の公共施設において、いくつかの計画が定められている。新市場の機能や施設計画などを示した「豊洲新市場基本計画」(平成16年7月東京都)や、みどり豊かな都市空間ネットワークの形成を目指した「環境軸推進計画書～環2・晴海通り地区～」(平成20年12月東京都)、「江東区内における街路樹充実計画」(平成22年7月江東区街路樹充実連絡会)がそれにあたる。

また、民間レベルにおいても、最先端の技術などにより社会的課題の解決挑む「未来都市モデルプロジェクト」(平成23年3月日本経済団体連合会)や、本地域を囲む水域を活用して魅力と活力に溢れた複合市街地の形成を目指した「東京インナーハーバー構想」(東京インナーハーバー連絡会議)が策定されている。

3. 開発手法

豊洲埠頭では、土地利用転換に際して、再開発等促進区を定める豊洲地区地区計画(平成5年7月)が策定されており、その方針に基づいて街区毎の建築物等に関するルールや、地区施設の規模及び配置などの内容を示した地区整備計画が定められている。

また、建築物等に関するルールについては、建築物の制限に関する条例に定めることで、建築基準法に基づく

制限としている。

開発の事業手法としては、大街区方式の土地区画整理事業（事業期間 平成9年度～平成23年度）が東京都施行により実施されており、道路や公園等の都市基盤施設の整備が実施されている。

4. 開発後の土地の所有状況

豊洲埠頭における江東区の所有面積は、地区全体（約110ha）のうち、宅地として（仮称）豊洲西小学校予定地及び（仮称）昭和大学新豊洲病院予定地の約2.5haであり、区道及び区立公園となる約6.5haを合わせても約9ha（8%）である。

また、道路や公園等を除いた宅地面積ベース（82ha）では、わずかに約2.5ha（3%）である。

宅地ベースでの最大地権者は東京都中央卸売市場であり、約41ha（50%）である。次いで東京ガス豊洲開発(株)、東京電力(株)、東京都港湾局、江東区、東京ガス(株)の順となっている。

5. 環境ビジョン策定の動機

前述したように、豊洲埠頭においては、官民を問うことなく様々な計画が策定されている。まちづくりを行う過程には、多くの側面や時期的な段階があり、それを実施する主体も多岐にわたっている。このため、多くの計画等が策定されてきたのである。

しかしながら、環境の側面に特化してそれらを見渡すと、環境に配慮した取組みを行うというような、理念的表現については散見されたが、今後の向かうべき方向性やそのための具体的な施策を明らかにし、将来の姿を示した計画は見あたらなかった。

また、現在の豊洲埠頭の開発状況は、数棟を除いてほとんどが更地である。今後の開発スケジュール等を勘案して、豊洲新市場の開場及び周辺の一部街区も街開きする平成27年度までの約5年間を始動期、残り全ての街区が開発される平成32年度までの約5年間を概成期、それ以降を成熟期とすれば、まちが概成を迎える今後10年以内に全ての建築物や外溝施設が整備されることとなる。現在は、各施設的设计が実施中またはこれから行われる段階であるため、まさに、環境まちづくりのコンセプトを示し、設計等に反映するには最適なタイミングなのである。

そのため、江東区では、環境に配慮したまちづくりを積極的に展開するとともに、市場移転に伴う土壌汚染問題などのネガティブイメージを払拭するため、豊洲埠頭

に環境先端拠点を形成することとした。

その実現方法としては、江東区が環境ビジョンを示し、それを官民が連携・協働して取組むことで、まちづくりを展開する手法とした。

6. 豊洲埠頭が有する環境ポテンシャル

(1) 地区特性

自然環境としては、豊洲埠頭の周囲は東雲運河や東電堀、豊洲・晴海間水域といった水面に囲まれている。また、埠頭を外周する親水緑地や東西・南北を貫く幹線道路の街路樹などにより、骨格的な緑のネットワークが形成されることとなる。さらに、「海の森」から「都心部」へと吹く“風の道”の中核に位置することから、埠頭全体を覆うような風の流れが存在している。

広域交通基盤としては、鉄軌道網では、大量輸送機関である東京メトロ有楽町線や東京臨海高速鉄道りんかい線が隣接地を通過しており、その2つの路線と接続し豊洲埠頭を横断するように中両輸送機関である東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）が走行している。一般道路では、南北方向に環状2号線と放射34号線支線1、東西方向に補助315号線が整備されている。都市高速道路では、首都高速晴海線が湾岸線のロングランプとして整備されているなど、都心へのアクセシビリティや広域的なネットワーク性に関して優れた交通基盤を有している。

また、豊洲埠頭周辺に位置する、豊洲1～3丁目、有明北、東雲などにおいても、土地利用転換に伴う新たなまちづくりが進行しており、地域コミュニティの形成など共通した課題を抱えている。

こうした豊かな自然環境や優れた交通基盤などを最大限に活かすことで、他に類を見ない個性的な環境まちづくりが可能である。

(2) 社会的要請

区民の環境意識の高まりや環境施策への積極的な取り組みの社会的要請、さらには、土壌汚染問題によるネガティブイメージの払拭が求められている。

現在、居住者が全くいない更地からの開発であるため、環境に最大限に配慮した開発としながらも、人々が住み・働き・学ぶことのできる持続可能なまちづくりを進めることが可能である。

(3) 開発主体

開発者は、地権者である東京都（中央卸売市場及び港湾局）、東京ガス豊洲開発(株)、東京ガス(株)、東京電力(株)、江東区であるため、官と民が連携・協働した環境まちづくりや未利用エネルギー、再生可能エネルギーなど最新

技術を活かした取組みが可能である。

また、市場や電力、ガスともに首都圏を支えるネットワーク上の要衝に位置していることから、安全や災害に対して強固なインフラ整備とすることが可能である。

7. 環境ビジョンの基本目標及び基本方針

都心に近接し、これだけ広大で自然環境に恵まれた開発用地は他に存在せず、まさに都内に残る最後の大規模開発地である。このため環境ビジョンでは、都市における環境まちづくりの範となることを目指し「東京の持続的発展を支える環境先端拠点の形成」及び「地区特性を最大限に活かした環境まちづくり」の2つを基本目標に設定した。

また、それを実現するために、「自然の力（水・緑・光・風）を最大限に活かすとともに、新たな環境技術にも挑戦すること」、「地区全体が一体となって低炭素社会を構築すること」、「様々な人々が環境を学び・実践できるエコアイランドとすること」の3つを基本方針として設定した。

8. 環境ビジョンにおける施策分類

環境まちづくりを展開するにあたっては、取り組むべき分野を明確化するため、以下のように、環境を構成する6つの視点を設定し、各施策をその戦術として組み立てた。

そして、それらを官と民が連携・協働して進めることで横串としても貫き、一つにまとめあげることで目標を達成していく。

(1) 緑環境

緑あふれ人とふれあう緑環境を実現するため、区の主要事業の一つであるCITY IN THE GREENを施策の中核に据え、あらゆる機会を捉えて緑を創出する。

とかく既成市街地では実施が困難な施策を含め、本地区で先導的に取り組むことで、緑のショーケースとして可視化を図る。これにより、様々な開発事業者や区民の取組み意欲を増進させ、区内全体へと波及させていく。

具体的には、全ての一般道路（都道及び区道：総道路延長4,560m）において、官民の役割分担により歩道を片側2列植栽（両側で4列）とすることで、緑の厚みと良好な街並み景観の形成を図る。

また、埠頭を外周する親水護岸では、官がもつ緩傾斜護岸（防潮護岸）の緑化と、主に民間が所有する宅地内緑地とを連たんさせ、一体的な緑地を創出する。その際、

地区計画により建物の壁面線を後退させ、歩道状空地や水際緑地とすることで、実行性を担保していく。

こうした公共主導による骨格となる緑軸の形成、空地・屋上・壁面を含む民有地の緑化、ビオトープなどによる生物多様性を複合的・段階的に実施し、みんなで協働して育てていくことで豊かな緑環境を実現する。

（図-3）

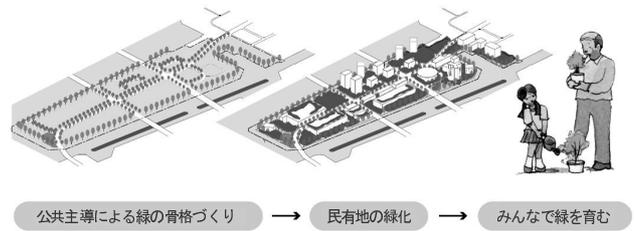


図3 緑化のステップ図

(2) 水域環境

水を活かし人とふれあう水域環境を実現するため、水域と水辺が一体となった魅力ある空間を形成する。そのため、人々の交流やレクリエーション、環境・防災など様々な活動を通じ、人と水がふれあい親しめる仕掛けづくりを行う。

具体的には、水辺に顔を向けた住宅やオフィス開発を進めることで、人々が水に近づく環境を整備する。特に、水際を使用して賑わいを創出する街区では、地区計画による建物低層部への賑わい施設の設置や、オープンスペースと一体となった空間を誘導していく。また、区の都市景観専門委員会などを通じて、水辺や水上からの景観にも配慮した建物づくりの指導を行っていく。

水辺の賑わいづくりでは、平穏な水域を活かした水上レクリエーションなどのイベントを継続的に実施するとともに、棧橋等の係留施設の設置について、運河ルネサンス事業による水域利用の規制緩和などを視野に入れつつ、官民一体で検討していく。

また、水質向上への取組みでは、特に東雲運河では河川からの流下作用が働かないために、海水が滞留し閉鎖的の水域となっていることから、未利用エネルギーの活用に伴う取水・放水を利用して水循環を行うなど、様々な仕掛けづくりを行っていく。

(3) 環境技術

環境負荷を低減する最先端技術の導入により、グリーンイノベーションを展開する。そのため、大規模な施設整備やエネルギー企業の立地など、本地区の開発特性を踏まえ、施設の計画段階から様々な角度で最先端技術の導入を検討し、環境負荷低減につなげていく。

具体的には、エネルギーの面的融通システムを全街区において導入する。その際、各街区の開発規模や施設特

性に応じて、熱供給事業法に基づく地域熱供給事業型での地域冷暖房システム（熱電併給）や地点熱供給型、建物間融通型を適切に使い分けることで、豊洲埠頭全体として最適効率なエネルギー利用を目指す。

さらに、再生可能エネルギーである太陽エネルギーや風力エネルギーはもちろんのこと、地区特性を活かした未利用エネルギーについても、積極的な活用を図っていく。例えば、海水を利用した温度差エネルギーの導入（図-4）や地区内のガス導管（高圧・中圧・低圧）を利用したガス圧力差発電（図-5）などがそれにあたる。

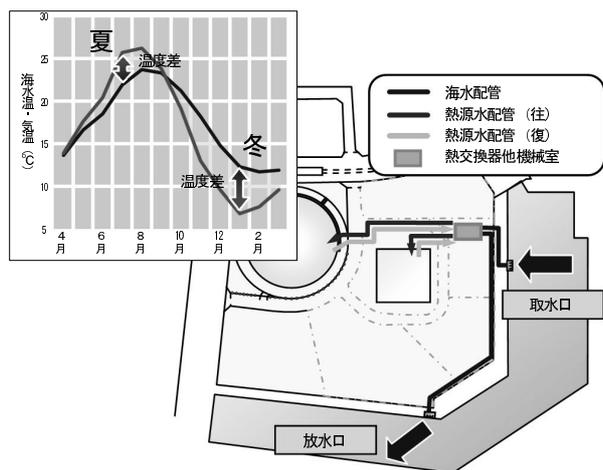


図-4 海水の温度差エネルギー

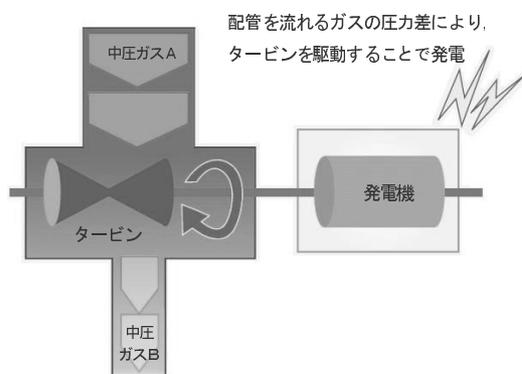


図-5 ガスの圧力差発電

また、豊洲新市場の整備に伴い、多くの関係車両が発生集中することから、市場内用ターレットのEV（Electric Vehicle）・FCV（Fuel Cell Vehicle）化や冷凍・冷蔵車両用の外部電源施設の設置、ICタグを活用した車両誘導システムの整備などを施すことで、環境に配慮した物流システムを構築する。

建物の整備では、海の森など東京港を起点に都心に向けて吹いている“風の道”に配慮した設計を行うことで、都心への風を効果的に引き込んでいく。

(4) 環境交通

環境と人にやさしいエコモビリティの導入により、交通分野における低炭素化を実現する。そのため、魅力的で環境に優しいモビリティを導入し、豊洲埠頭への通勤者や来訪者が移動に際して、自動車に依存しない交通体系を構築する。

具体的には、豊洲埠頭を含めた臨海部にコミュニティサイクルを導入するとともに、自転車歩行者道や親水護岸部などの自転車走行空間を整備する。また、EV・NGV（Natural Gas Vehicle）・FCVなどの環境配慮型バスの導入を促進する。

これにより、大量輸送機関である東京メトロ有楽町線及び東京臨海高速鉄道りんかい線、中量輸送機関である東京臨海新交通臨海線及び環境配慮型バス、末端交通としてEVカー及びコミュニティサイクル、徒歩といった階層別の公共交通手段を提供することができる。

その上で、トレイン&サイクル/バスライドなどのモビリティマネジメントを実施し、グリーン通勤・来訪を推進していく。

さらに、豊洲新市場の開場に際しては、多くの市場関係者や観光客の来場が見込まれる。このため、区内の南北交通と広域的な鉄道ネットワークを強化する地下鉄8号線延伸の早期実現を協力を推進していく。

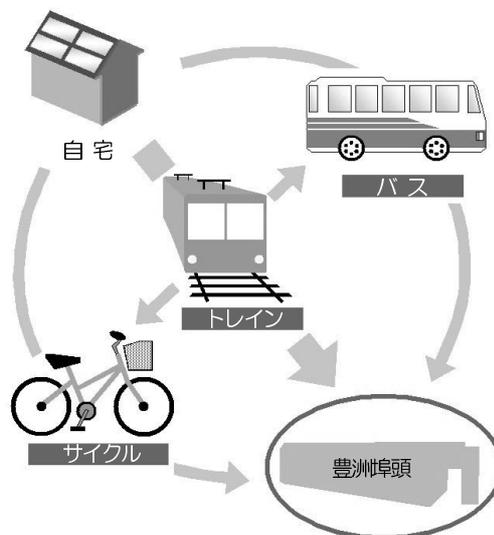


図-6 グリーン通勤・来訪の概念図

(5) 安全安心

首都圏を支える食とエネルギーの安定供給により、人々が常に安全で安心した暮らしを送れるようにする。そのため、我が国最大の市場機能やエネルギー関連施設の立地から、首都圏の生活を支える基幹インフラ施設の安全性を確保する。

具体的には、食の安全安心では、豊洲新市場において商品の温度管理を徹底するコールドチェーンを実施することで、産地から小売店・飲食店までの品質を高めてい

く。(図-7) こうした新たな取組みの実施により、豊洲ブランドを構築し世界にも情報発信していく。

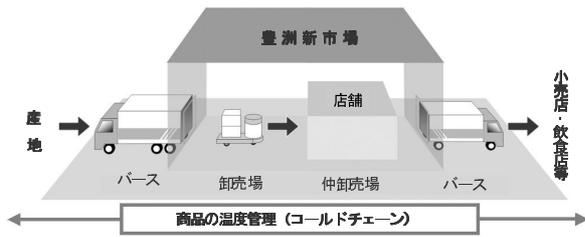


図-7 食の安全（コールドチェーン）

交通の安全では、コミュニティサイクルの導入により同型の自転車が大量に投入されることから、それらと技術的に連携した安全運転支援システムの開発など、ITS（Intelligent Transport Systems）技術を活用した事故防止策等を図っていく。

また、東日本大震災などを踏まえた防災対策として、耐震強化を図った海上輸送施設の整備など物流における代替輸送の確保、災害に強いインフラ施設の整備、多様なエネルギー源による冗長性あるエネルギー戦略（分散電源）などにより、災害時にも食とエネルギーの安定供給を図っていく。

さらに、豊洲埠頭全体で災害リスクに対応した地域継続計画（DCP：District Continuity Plan）を策定し、住民と企業の共助による地域防災力の強化を図っていく。併せて、マンホールトイレやソーラー照明など防災機能を備えた公園の整備を検討し、避難や防災活動の拠点として利用することで、自立できるまちとしていく。

(6) エリアマネジメント

環境コミュニティによる持続可能な仕組みを構築し、まちを持続的に発展させる。そのため、地域主体の環境まちづくり活動の仕組みをつくることで、住み・働き・訪れる人々が環境を学び実践できる場を提供するなど、環境施策に対する意識を高める。

具体的には、地区内の小学校との連携による環境学習やエコツアーなどのイベント実施、地域エコポイント発行など様々な取組みを支援するため、地域が主体となった環境まちづくり組織を立ち上げる。また、高効率照明・空調を活用した野菜の都市型栽培など多様な活動をきっかけとして、地域コミュニティの形成も促進していく。

さらに、時間帯別の電気使用電力量（図-8）などの環境データやエネルギーの見える化サービス（図-9）などの情報発信により、企業や個人が節電など電気の需要抑制（図-10、図-11）や最適制御に取り組んでいく。

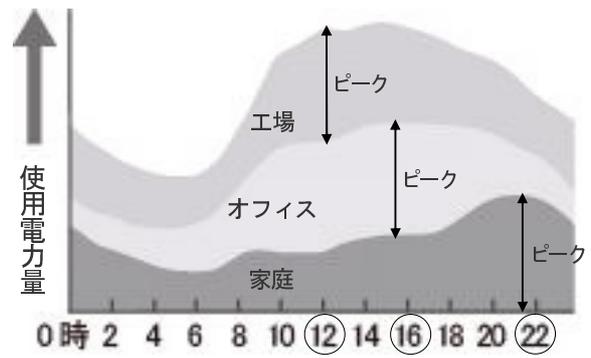


図-8 時間帯別の電気使用電力量（8月）

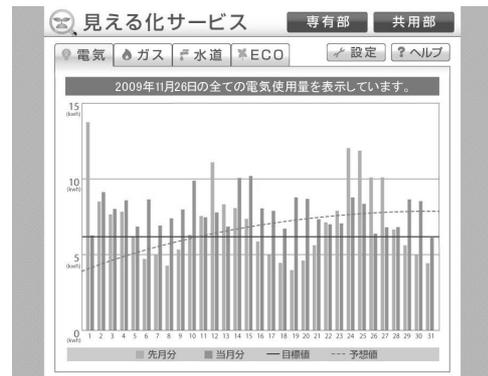


図-9 エネルギーの見える化サービスの例

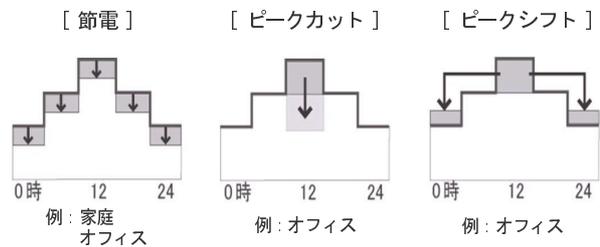


図-10 電気の需要抑制方策

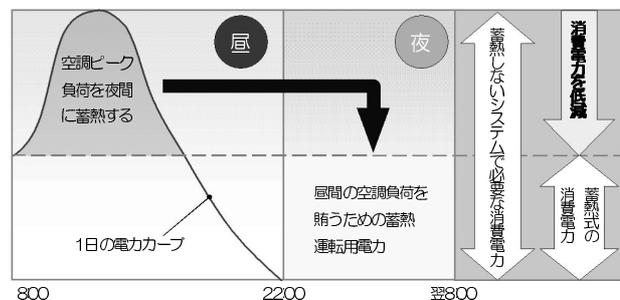


図-11 蓄熱運転による消費電力のイメージ図

9. 状況変化への対応

環境ビジョンの素案を区議会に協議したわずか数時間後に、東北地方太平洋沖地震（M9.0）が発生し、東日本大震災という未曾有の被害が引き起こされた。江東区でも震度5強が観測され、臨海部の一部埋立地では液状化も発生した。また、津波については、隣接する中央区晴海において1.3mが観測された。

豊洲埠頭は、昭和20年代に埋立造成された土地であり、周囲が水域に囲まれた地形である。

一方で、現在では豊洲新市場や新豊洲変電所（50万V）、ガスガバナステーション（高圧）などの施設が立地しており、まさに首都圏の食とエネルギーを担う極めて重要な地区となっている。今回の大震災を受け、これまで考えていた環境ビジョン（素案）に、新たに災害に強いまちづくりと電気の需要抑制の視点を加えて再度検討を行った。

10. ステークホルダー等との合意形成

(1) 地権者

豊洲埠頭では、既にまちづくりに係わる地権者間の組織が存在している。地区内の土地所有者が開発事業者等と協力して、良好な都市景観・都市環境の形成及び賑わいの創出を目指すことを目的に「豊洲地区まちづくり連絡会議」が設置されており、最高機関として総会や業務の円滑な推進のための事務局会議が開催されている。

また、個々の開発時においては、「豊洲地区まちづくりガイドライン」や「豊洲地区景観ガイドライン」との整合性を確認するため、ガイドライン運用部会が設置され、その中で開発計画の審議や承諾が執り行われている。

環境ビジョンの策定にあたっては、将来、施策の実施主体となる地権者の意向等を十分に把握することで、実現可能性の高いものにすることが求められる。このため、事務局会議の場を通して各地権者とのコミュニケーションを密に図るよう努めるとともに、施策に関する地権者間のコーディネート機能も担った。

(2) 関係行政機関

豊洲埠頭は都心と臨海副都心を結ぶ中間に位置するとともに、豊洲新市場も整備されるなど、東京都の都市政策における要衝な地区である。

このため、地区内の幹線道路は道路管理者である建設局、防潮機能を備えた親水緑地は港湾管理者である港湾局、豊洲新市場は中央卸売市場、土地区画整理事業は施行者である都市整備局、総合政策を担う知事本局等の関連部署との調整を行った。

(3) 区役所

環境に係わる施策は、関係する部署も多岐にわたるため、十分な調整が必要となる。例えば、環境部門では技術やエネルギー、CO₂に関すること、土木部門では緑化や公園、交通に関すること、都市部門では都市計画やエリアマネジメントに関すること、教育部門では学校施設や環境学習に関することなどである。

さらに、上位計画との整合性については、長期計画は企画部門、環境基本計画は環境部門、都市計画マスタープランは都市部門となることから、各者と調整を行った。

(4) 区議会

行政計画となる環境ビジョンは、議会への報告又は協議事項として説明する必要がある。今回は、防災・まちづくりを所管する委員会において、素案の段階、案の段階の計2回について説明を行った。

(5) 区民等

環境ビジョンにおけるまちづくりの方向性については、上位計画となる環境基本計画や都市計画マスタープランにおいて示されている。それらは、策定過程において、区民等を対象としたパブリックコメントを実施しており、多くの意見を聴取・反映している。

今回の環境ビジョンは、それらの区民意見等を踏まえた形で策定作業を行っている。

また、策定後には、区報や区HP等の媒体、内容をコンパクトにまとめた概要版の配布等を通じて、広く区民等に公表していく。

11. 構想の実現に向けた今後の取組み

(1) （仮称）環境まちづくり協議会の設立

環境ビジョン策定後、具体的な形で施策を実現していくため、豊洲埠頭環境まちづくり協議会を設立する。

設立にあたっては、環境まちづくりの取組みを活性化させるとともに、各街区の整備後についても取組みが持続・発展していく仕組みづくりを検討していく。

また、メンバーについては、地権者や開発者に有識者、区民などを加えることで、環境配慮への取組みの助言や地域住民の視点などを取り込めるようにしていく。

そうした環境への取組みについては、広く情報発信をしていく。

(2) （仮称）環境ロードマップの作成

上述の協議会では、環境ビジョンについて関係者が目標と取組みを共有するとともに、6つの視点からなる

各施策について、実施主体や時期、内容等を示す環境ロードマップを作成し、実効性を高めていく。

また、今後の様々な状況変化に応じた施策の見直しや、実施施策の効果検証等についても併せて行っていく。

(3) パイロット施策の実施

今回の施策において、区が主体的に関わるものとして公共交通の提供がある。新たな末端交通のモードとして、豊洲埠頭を含む周辺域にコミュニティサイクルの導入を図る。これにより、住民や通勤者、来訪者が自動車に依存せずに域内を移動・回遊することが可能となる。

コミュニティサイクルは、欧米を初め世界各都市で既に導入が進んでいるが、我が国においては、未だ欧米都市レベルでの本格的な導入は行われていない。これは、都市構造や道路の幅員構成、自転車文化の違いなどが問題であると考えられる。

しかしながら、東京臨海部は、新たな埋立地であるがゆえに既成市街地のそれとは大きく状況を異にしている。例えば、観光スポットや大型ショッピングセンターなどの集客施設が一定エリア内に点在しており、域内の回遊性向上が求められている。道路の歩道幅員が7~10m程度と広く、ステーションラックを設置しても十分な歩行空間が確保できる。新設のマンションやオフィスビルが多く、自転車の共同利用の可能性が高い、などが挙げられる。

こうした本地区のポテンシャルを最大限に活かすとともに、先進的な施策を区が主体となって実施することで、環境まちづくりに取り組む一つの起爆剤としていく。

12. おわりに

(1) 本分析の成果

今回の環境ビジョンの策定過程で得られたことは、策定後の環境まちづくりの実現性を高めるためには、その地区の特性を十分に把握するとともに、これまでそれぞれ個別に取り組んでいた環境施策を、明確な目標（コンセプト）のもとでパッケージ化することである。

それにより、環境に優れたまちとして、地区の価値向上につなげることができ、最終的には公共側と民間側の両者にメリットが生じるまちづくりとなるのである。

また、地区全体の開発動向を把握する中で、計画の熟度や機運など様々な周辺要因を的確に見極めつつ、スピード感を持ち時機を逸することなく、最適なタイミングで策定・公表することである。

(2) 今後の課題

環境ロードマップについて、各施策の効果検証をどの様に行っていくかを整理する必要がある。今回は大規模な開発地内で、様々な施設が更地から整備されることとなる。このため、指標設定や従前・従後の比較、削減量の算出などを如何に的確な形で導き出せるかを検討していきたい。

次に、風環境について、個々の施設は、環境影響評価等の手続き段階において、流体数値シミュレーションを用いた定常解析を実施して検証を行っている。しかし、東京港の海の森から、皇居など都心へ向かう広域的な風の道との関連性についてまでは評価していない。ヒートアイランド現象の緩和につながる広域的な風の流れを遮らない開発のあり方について検討していきたい。

最後に、開発に伴い環境施策を実施する中で、例えば、緑化基準面積と太陽光パネルの設置との取り合い、新たな環境技術への取組みなどで生じる課題も多い。このため、容積率との関係など事業者の積極性を増すインセンティブの付与について検討していきたい。

(3) おわりに

作業着手から、わずか9か月間で様々な関係者と調整しながら、この環境ビジョンを策定するに至ることができた。その間、環境まちづくりの実現において、基礎的自治体である江東区に対する多くの期待を感じ得た。

引き続き、国や都と十分に協力しあいながら、地権者や開発者区民等と連携・協働して、環境先端拠点の形成という目標を実現してまいりたい。

参考文献

- 1) 国土交通省：低炭素都市づくりガイドライン, 2010.
- 2) 江東区：江東区環境基本計画, 2010.
- 3) 大西隆, 小林光 [編著]：低炭素都市これからのまちづくり, 学芸出版社, 2010.

(2011. 05 受付)

Formation of environmental leading area which has been utilized the characteristic of Tokyo waterfront

Kazunori MIZUKAI

This thesis is an investigation of the policy technique for doing the city planning as the local government shows an environmental vision and public cooperates with the private sector in an actual approach case.

Large-scale development of the maintenance of the fish market and the compound urban area is done in Toyosu. And the implementation of the low carbon society and the approach of biodiversity are demanded. Moreover, the establishment of a new image is requested by high concern for the fish market removes.

Therefore, Koto Ward Office drew up an environmental vision before large-scale development. As a result, an environmental city planning is induced. And an environmental leading area where sustainable development of Tokyo is supported by the cooperation of public and the private sector is formed.