

臨海副都心開発計画について

The Water Front Subcenter Development Plan

東京都都市計画局 高木省三
By Shozo Takagi

本年4月、東京都は臨海副都心開発事業化計画を策定公表した。これは、一点集中型から多心型の都市構造への転換、国際化・情報化の新しい潮流への対応と共に、未来型の質の高い都市づくりを目指すものである。

都市基盤については、広域幹線道路、新交通システム、京葉貨物線の旅客化延伸、海上輸送システム等の整備を行うほか、副都心内には、多面的な複合機能をもつ新しい都市施設としてシンボルプロムナードの整備を行い、これを中心として水と緑のネットワークを形成する。

青海地区にはテレコムセンター、有明南地区には国際展示場を整備し、これらを戦略的拠点施設として開発誘導を図りつつ、段階的に開発整備を進めるが、大街区方式土地区画整理事業の実施や開発者負担の導入、都有地の長期貸付・土地信託方式の採用など、特色ある都市づくりを行う。

[キーワード] 臨海副都心、大街区方式土地区画整理事業、開発者負担

1. 臨海副都心開発の経緯

東京都では、行財政運営の基本指針として、東京都長期計画を定めている。その中で、21世紀に向けて、東京の都市構造を一点集中型から多心型に転換していくこととし、新宿、渋谷、池袋、上野・浅草、錦糸町・亀戸、大崎を副都心として位置付け、その整備・育成を推進してきた。

しかしながら、近年、国際化・情報化の進展が著しく副都心への業務集中圧力がかつてないような高まりを見せ都心における事務所床需要のアンバランスとこれに伴う地価高騰や都心周辺地域の夜間人口の空洞化等々の問題への対応も求められるに至った。

そこで、東京都は昭和61年11月の第2次東京都長期計画の策定にあたって、この国際化・情報化の潮流に適切に対応し、多心型都市構造への転換をより積極的に進めるために、臨海副都心を第七番目の副都心として位置づけ、整備・育成することとした。この臨海副都心は東京港中央部の10号・13号埋立地に予定されており、都心から5～7Kmぐらいの近距離にある。また、副都心中央部を東西方

向に貫く東京湾岸道路で成田空港、羽田空港に直結している。そして、全体で448haと極めて広大な面積で、そのほとんどが未利用の都有地であり、今後国際化・情報化の新しい波に対応した副都心づくりを行うには絶好の条件を備えている。

詳細な計画検討は62年度から関係局に専任の組織を設けて行ってきたが、本年4月には具体的な事業を進めるための指針として、臨海副都心開発事業化計画をとりまとめた。現在、これを一歩進めて、都市計画、港湾計画、環境アセス等、事業化を推進するための計画上の諸調整を行うと共に、法手続きの準備を行っているところである。

2. 開発計画の概要

(1) 開発フレーム

①計画対象地域

臨海副都心の計画対象地域面積は448haこのうち80haは新規埋立地であり、区域中央部を東西・南北に横切る東京湾岸道路と有明西運河によって4つの地区に分けられている。

②計画人口

臨海副都心は、住み、働き、楽しむまちとして整備する。就業人口は、副都心としての自立性を考慮して、11万人程度とする。夜間人口は、職住近接を目指して、6万人程度とする。

(2) 都市機能の配置と戦略的拠点施設の整備

臨海副都心における都市機能の配置は図-1のとおりである。業務商業施設だけでなく、居住機能も重視し、文化・スポーツ・レクリエーションなど多様な機能を導入し、変化と魅力に富んだ都市をつくる。これらの機能を支える都市の骨格は、格子状の道路網、京葉線および新交通システムの鉄軌道、シンボルプロムナードおよび

水と緑のネットワークを中心に構成する。シンボルプロムナードについては後述するが、幅員80mの通路・広場・公園緑地等の複合機能施設でパレードや各種イベント等、多目的な使用が可能なものとして整備する。

開発を促進していくための戦略的拠点施設として、テレコムセンター、国際展示場を設ける。青海地区南端のテレコムセンターは重装備のインテリジェントビルで、高さは100m弱、延床面積約11万㎡を予定している。これを中心に、情報業務、国際取引業務、マスメディア業務等の集積を図り、世界都市東京の戦略的国際情報拠点であり、かつ、高度情報通信基地機能を備えたインテリジェントビジネスセンターとして東京テレポートを形成する。有明南地区には晴海の国際見本市会場を拡大移転し、国際展示場を整備する。有効展示面積8万㎡の屋内展示ホール、2万㎡の屋外展示場のほか、会議施設や収容人員2000人程度の多目的ホール等で構成し、延べ床面積は、約18万5000㎡とする計画である。この展示場に

隣接する地区には、ホテルや広告業、イベント業などのコンベンションビジネス業務やファッションデザイン業務等の集積を図り、日常的に国際的なひと・モノ・情報の交流が行われる舞台として、東京国際コンベンションパークを形成する。これらについては、他に先行し、平成5年度を目途に整備を行うが、このほか副都心の基盤整備を行う臨海副都心建設㈱の自社ビルも3棟建設される予定である。なお、

住宅については、具体的には、住宅マスタープランの策定等に待たねばならないが、基本的な考え方としては、高層中心の質の高い都市型住宅の供給、有明北地区・台場地区の水際線への超高層住宅の配置、

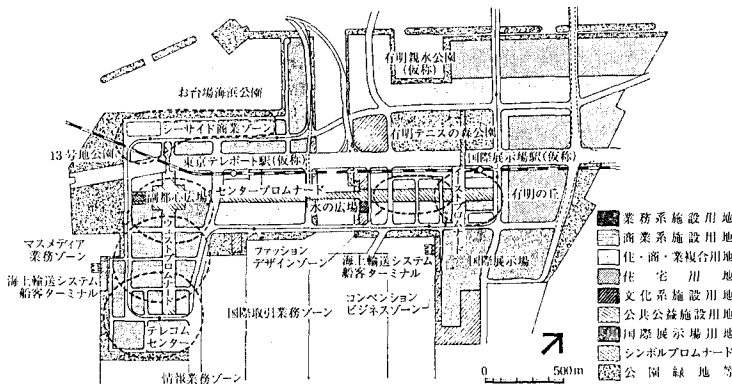


図-1 都市機能配置計画図

全体の6割を公共住宅とすることなどを特徴として挙げることができる。また、広域的な商業・サービス機能については、集客性を考慮して、お台場海浜公園、副都心広場、センタープロムナード等の周辺に配置する。

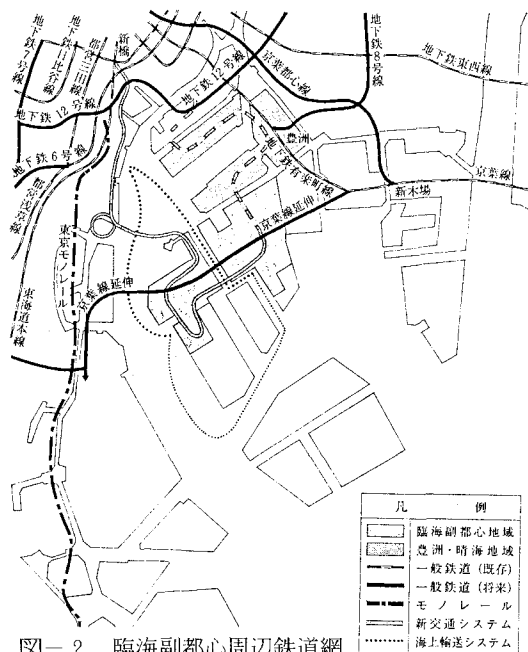
(3) 都市基盤整備計画

臨海副都心および豊洲・晴海地区の整備・再整備を推進し、新たに、商業・業務および住宅の立地誘導を促進していくためには、都心や副都心との交通利便性の飛躍的な向上、広域的な高速交通体系の充実等、交通条件の改善が不可欠である。また、21世紀に向けた理想的な都市づくりを行うために、高度な供給処理や水と緑に特色をもつすぐれた環境整備も計画している。都市基盤整備計画のポイントをまとめると以下のとおりである。

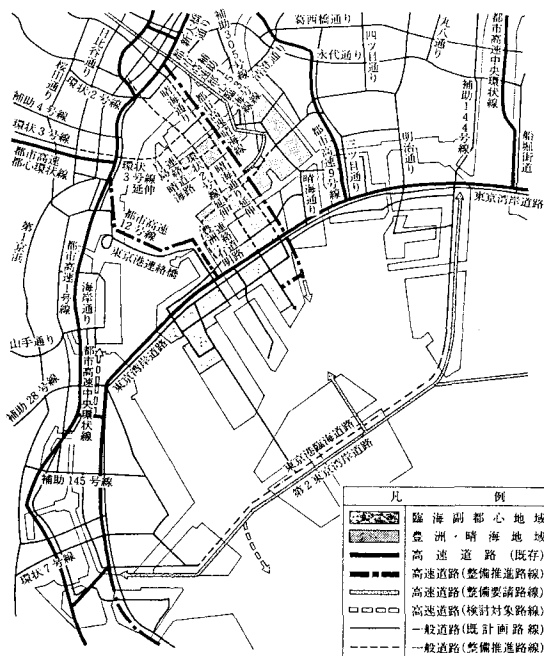
①交通施設計画

大量交通輸送機関としては、一部未竣工のまま建設が凍結されている京葉貨物線(新木場～大井ふ頭)の旅客化および大崎までの延伸を行う。また、新橋から有明南までの新交通システムについ

ては、豊洲・晴海方面への延伸を行う計画であり、更に都心方面への延伸についても今後調査検討を行うこととしている。このほか、比較的静穏な波浪条件に恵まれている特性をいかし、海上輸送システムの導入も計画している。（図－2 参照）



図－2 臨海副都心周辺鉄道網



図－3 臨海副都心周辺道路網

道路については、特に都心方面と連絡する道路を中心として整備する。（図－3 参照）一般道路 6 路線、高速道路では、晴海線の整備を推進する。

②臨海副都心供給処理施設計画

原則として供給処理施設の配置は共同溝システム（供給管共同溝、ミニ共同溝、キャブシステムにより構成）により安全で円滑な供給処理を行う。

下水とゴミは地域中央部に下水処理場及び清掃工場を設け、地域内処理を行う。

下水は高度処理を行い、処理水の一部は中水道として利用する。ごみの収集・輸送については管路収集システムを導入する。また、副都心全域に地域冷暖房システムを導入する。

③環境整備

水際線の親水護岸やシンボルプロムナードを整備し、臨海副都心全域に水と緑のネットワークを形成する。シンボルプロムナードは合計 3 本、総延長約 4.1 Km を整備する予定である。約 1.2 Km の長さを持つ水際線にはテラス式、階段式、スロープ式等様々なタイプの親水護岸を整備するほか、一部には砂浜、磯浜を整備し、親水性の向上に努める。

3. 事業推進方策

臨海副都心の都市基盤整備のうち、既に一部の施設については、建設に着手している。東京港をダブルデッキでひとまたぎする東京港連絡橋（下層部の臨港道路）、都市高速道路 1 号線、および下層部に併設される新交通システムである。しかし、都市基盤のほとんどは未着手であり、事業の範囲が広域にわたり、規模も大きいので、計画的、効率的に行う必要がある。そこで、次のような形で事業を進めていこうと考えている。

(1) 段階的開発

広大な面積を対象とし、長期にわたる開発であるため、表－1 のような段階整備計画を定めている。

(2) 事業推進体系

①広域的根幹施設整備事業

広域的根幹施設として、広域一般幹線道路、都市高速道路、新交通システムおよび海上輸送

システムを整備する。広域幹線道路の晴海・豊洲・有明地区の区間については、大街区方式土

表－１ 段階整備の概要

年 次	平成５年度		平成９年度	平成１２年度
段 階	第一段階	第二段階	第三段階	第四段階
都市発展	始 動 期	創 設 期	発 展 期	成 熟 期
内 容	都市活動に必要な都市基盤と戦略的拠点施設を整備する段階	開発初期の都市として自己完結性を保持しつつ、円滑な都市形成を誘導する段階	成熟期に向けて自律的發展を促す都市機能の集積を達成する段階	計画目標を達成し、副都心を完成する段階
整備する主な施設	東京港連絡橋 新交通システム (新橋～有明南) 都市高速度道路 12号線 海上輸送システム テレコムセンター 国際展示場	晴海通り延伸 環状2号線延伸 (一部) 京葉貨物線旅客化延伸 (新木場～青海)	環状2号線延伸 環状3号線延伸 都市高速度道路晴海線 都市高速度道路都心臨海線 新交通システム (有明～豊洲～晴海方面＜勝どき＞) 京葉貨物線旅客化延伸 (大崎まで)	京葉貨物線旅客化延伸 (羽田・鶴見方面)

地区画整理事業による整備を検討している。この手法は、広域的或いは地区的な根幹施設のみを対象として、一体的かつスピーディに整備を行うことを目的とするものである。

また、広域的根幹施設整備事業の推進にあたっては、公共負担と合わせて、広域的根幹施設の整備により大きな開発利益がもたらされる地域に対する開発者負担の導入を検討している。さらに、開発者負担額の算定方法など基本的な考え方についてもある程度整理している。しかし、開発者負担の具体的事項については、今後国等の関係機関や地元の地区開発協議会等と協議・調整を行っていく必要がある。

②副都心建設事業

原則として、土地造成は都が、その他の都市基盤は、都と東京臨海副都心建設(株)がそれぞれの役割分担に従って、整備する。地域冷暖房は来年度設立予定の第三セクターが、情報通信基盤は(株)東京レポートセンターが整備する。テレコムセンターや開発初期の先導的モデルビルはそれぞれの第三セクターが、国際展示場については、東京都が整備する。住宅は、公的主体が中心であるが、民間整備も導入する。

(3) 開発誘導方策

都有地は原則として売却せず、進出者に対して長期貸付や土地信託を行い、運用収益を副都心の基盤整備などに充当する。

具体的な開発を誘導するには、広域幹線道路等の都市計画に合わせて、土地利用に関する都市計画や港湾計画の改訂等が必要である。現在、予備的な調整も含めて準備を進めている。

また、よりきめ細かい開発誘導を図るには、まちづくりガイドライン等による誘導、都有地の貸付けまたは土地信託の契約条件による誘導、地区計画等都市計画の手法による誘導が考えられ、現在、地区特性に応じた適用方法について検討しているところである。

なお、進出者の選定については、都有地の管理・運用に関する委員会を設け、その審査を経ることとしている。

4. 今後の展望

本年４月の事業化計画以降、都市計画や環境影響手続き等に向けて準備を進めてきた結果、臨海副都心開発計画の中味は一段と具体性を増してきた。先行する東京港連絡橋等の整備は着々と進んでいるし、各種の第三セクターが設立されるなど、事業推進体制も整いつつある。一方、東京世界都市博覧会は、新しい都市づくりの国際運動であり行事でもある「都市フロンティア」の初回として「東京フロンティア」と呼ぶこととなり、臨海副都心の地域での平成６年開催が本決まりとなった。世界都市博覧会談会の答申に盛り込まれた恒久施設による展示や住宅２０００戸の建設等、副都心建設には、さらに拍車がかかけられそうである。

これから、本格的な事業化に向けて関係者の指導と協力を得つつ、各種の課題を解決していかねばならない。また、関係地域の民間地権者や地元区の理解と協力を得る必要があるし、国の関係省庁とも、いろいろな局面に関連して、協議調整を行い、事前に協力体制を確保していく必要がある。また、東京フロンティアの基本計画の策定作業がこれから年度内を目途に行われるが、施設計画等において調整が必要になるものと思われる。多分、これからが都としては、頑張り所であろう。皆様方のご支援、ご協力を切にお願いする次第である。