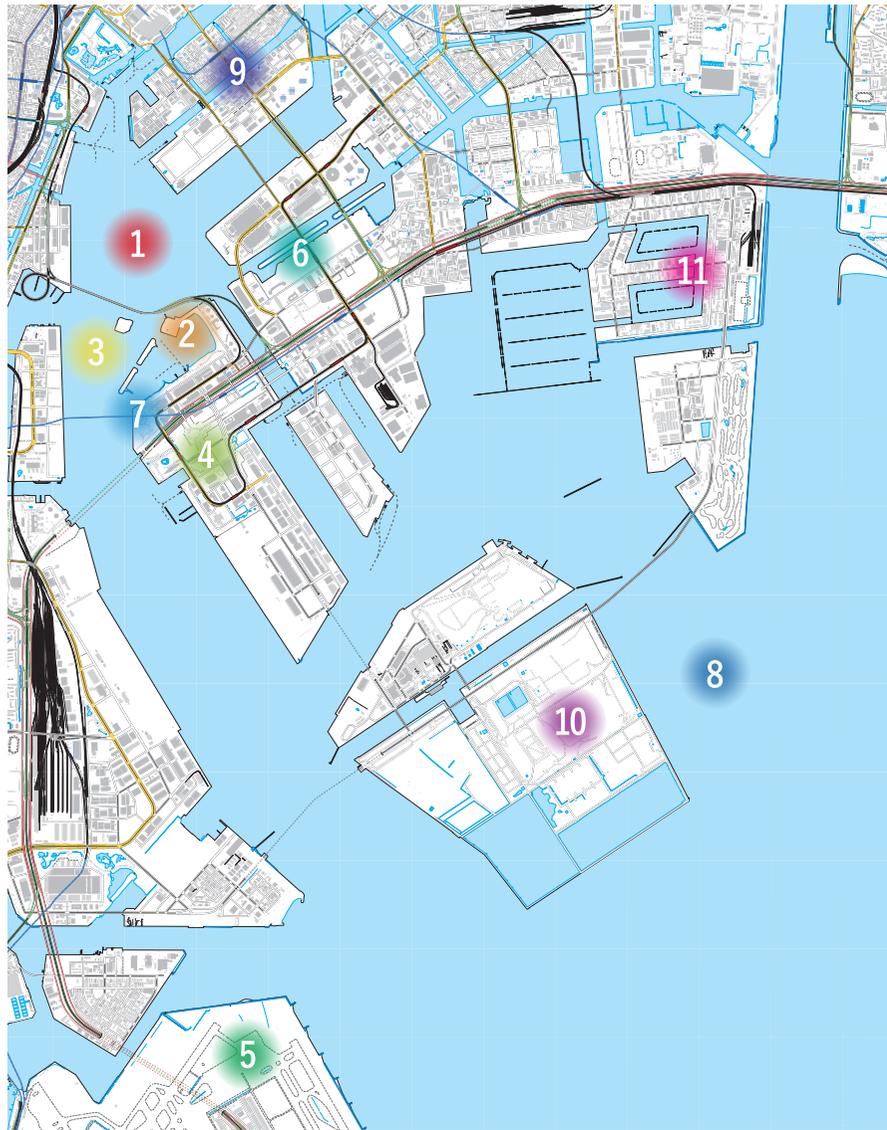


第1章 1. ベイエリアの目指す姿



TOKYO BAY AREA Towards 2040 11Colors ; 未来創造域のデザイン

「東京ベイエリアビジョン」(仮称)の検討に係る官民連携チームの提案



ベイエリアの強みを生かして世界から人と投資を呼び込み、 東京の持続的な成長を牽引する未来創造域へ!

東京のベイエリアは、国内外への玄関口である東京港と羽田空港を擁するとともに、リニア中央新幹線等の広域交通ネットワークの要衝と接するなど、陸・海・空の結節点として拠点性の高い地域である。また、日本及び東京のビジネスの中心地である都心部とも近接するなど、今後の経済成長を創り出す場所として大きな可能性を秘めたエリアである。

さらに、ベイエリアの貴重な地域資源である海を最大限活用し、水辺や広大なオープンスペースを生かした非日常性を感じることでできる機会の創出や、東京 2020 オリンピック・パラリンピック大会のレガシーが新たな賑わい創造の場となることが期待される。

そこで、世界から人を集め、ベイエリアを日本中の文化、情報、技術のショーケースとし、東京、日本の今後の成長を創り出す場所として世界に発信していくため、次の3つの姿を目指す。

■ 未来創造域のデザイン戦略

1. 海から見渡す東京の未来をつくる

ベイエリアで最大の公共空間である「内海」に面した一体で、海から見た美しいまち、海から広がるまちとして「東京臨海リング」を形成する。パブリックライフに溢れる水辺と舟運等で結ばれた内海を中心に、ベイエリアの公共空間をリデザインしていく。

II
PLACE

2. 東京、日本ならではの未来を 世界に発信し、世界を魅了する

羽田空港や東京国際クルーズターミナルを有する地の利を生かし、東京 2020 大会レガシーを継承したスポーツ、日本が誇る食文化や環境技術、エンターテインメント、日本独自の MICE、IR、超高齢社会対応技術など、東京、そして日本ならではの強みを日常的に享受できる仕掛けを多発的に展開し、世界に発信していく。

II
CONTENTS

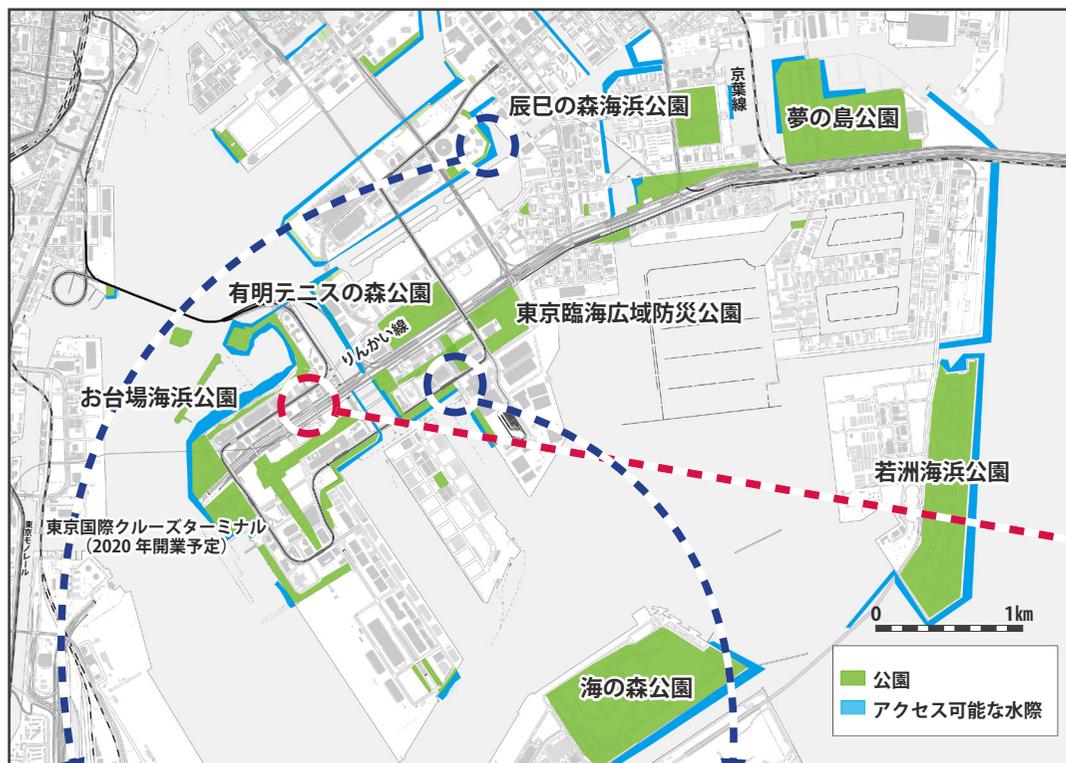
3. 自ら未来を生み出し続ける 実験・提案型のまちをつくる

新しいアイデアの実現に関する制約条件を極力取り除き、自由な生産活動を尊重することで、先端技術の実証実験や R & D を全面的に推進するとともに、民間が自らルールを生み出す環境を整え、公民連携にもとづき自治的にマネジメントできる領域を拡大することで、新しいプロジェクトが生まれ続ける、創造性に溢れるエリアを生み出していく。

II
SYSTEM

II. 現状と課題

< 広大な公園、まちから遠い水際 >



< 公園 >

- ・ 広大な公園がエリア内、特に臨海副都心エリアに多く存在する。
- ・ 緑、パブリックスペースが潤沢な一方で、イベント開催時等以外には十分に活用されているとはいえない。
- ・ シンボルプロムナードなど幅が広く、徒歩で回遊するにはスケールが大きすぎるエリアがある。域内交通手段も確保されていない上、途中で休憩するカフェ等もない。

⇒ 日常的に人々が集い、楽しむことができるよう、利用してもらうための機能、ルートなどの見直し、空間の再整備、コンテンツの充実などが必要。賑わいを生み出すためには、公園の民間活用の促進、公園と周辺建物の一体利用が必要。



< 水際 >

- ・ アクセス可能で水際を歩ける歩道や親水空間も多く存在する。
- ・ 一方、目的地が駅周辺に多いため、水辺を歩く人は少ない上、対岸に渡りづらいなど、ネットワークとしてのつながりが不足している。

⇒ より身近に水辺を感じられるよう、水辺への快適なアプローチや回遊性の向上、水辺の魅力向上が必要。

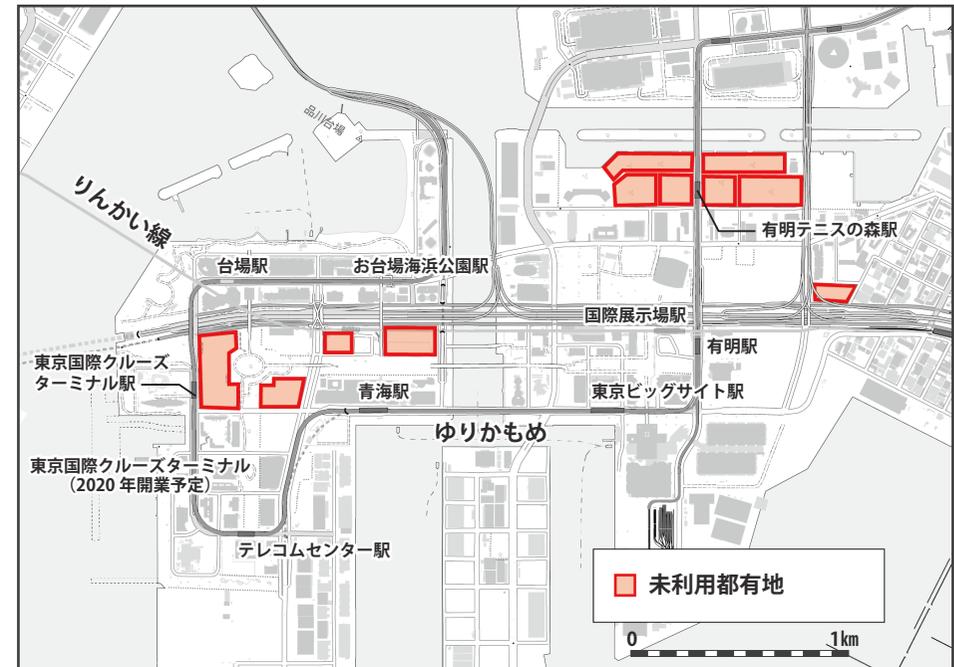


< 点在する東京2020大会競技施設の活用策 >



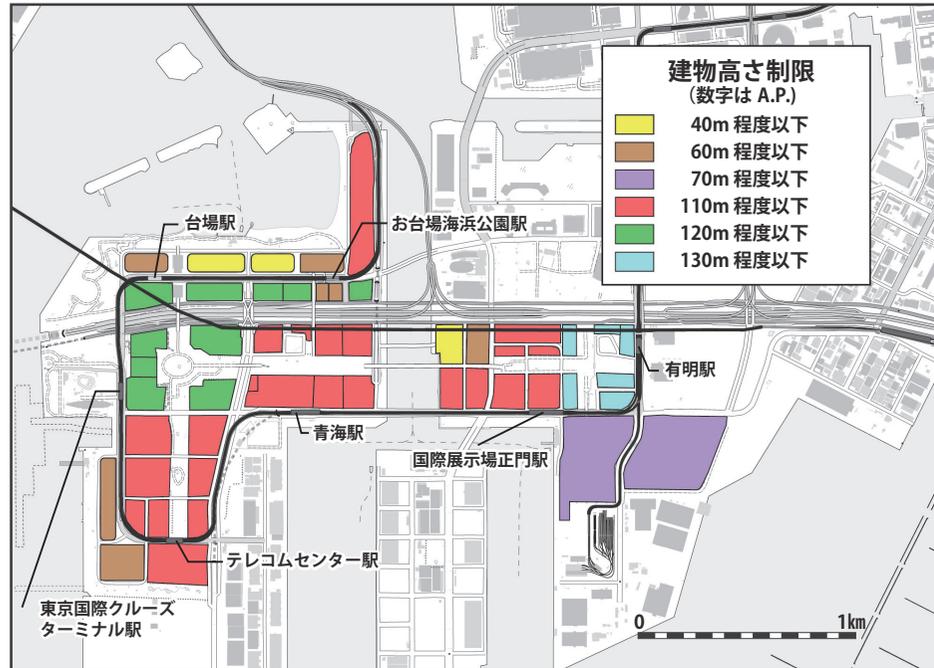
- ・オリンピック、パラリンピック競技施設がベイエリアに多く整備されるため、レガシーとしてまちづくりに利用可能。
 - ・ベイエリアには広いスペースを持つパブリックスペース（公園など）が多く、スポーツとの親和性が高い。
- ⇒ベイエリアの魅力、強みの一つとしてまちづくりへの取組が必要。

< 開発ポテンシャルのある都未利用地の有効活用 >



- ・未利用地や暫定利活用中の用地が存在しており、有効に活用しきれていない。
 - ・青海、有明北を中心にまとまった未利用地が存在し、今後のまちづくりにおいて大きな役割を果たすことが予想される。
- ⇒東京2020大会、東京国際クルーズターミナル開業等の機会をとらえ、目指すべき将来像の実現に向けて都用地を戦略的に活用することが必要。民間からの提案も踏まえながら、人や投資を呼び込むために、最大限有効活用することが必要。

<容積緩和等のメリットを受けづらいまちでの開発>



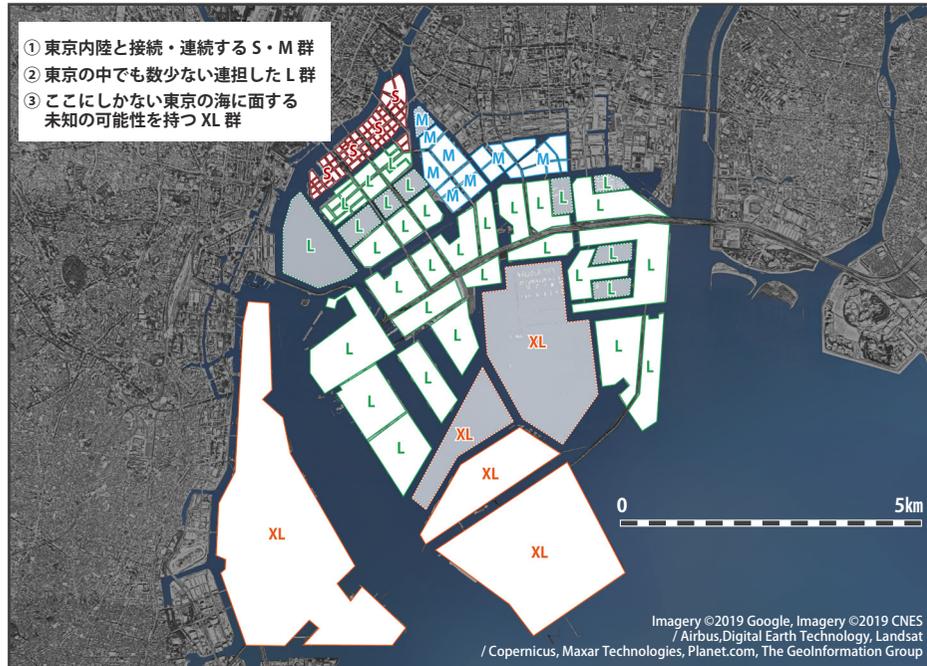
・羽田空港に近く、建築物の高さが航空法により制限されるほか、水辺に対する眺望の広がり確保等のために、内側から海側に向けて建物の高さを低減させることが、まちづくりガイドラインにより定められている。このため、公共貢献等による容積緩和等のメリット享受や建物高層化によるオープンスペース創出に制約が生じている。
⇒民間の開発投資を呼ぶ、容積率だけでないインセンティブ創出が必要。

<港湾機能の強化と再編の必要性>



・東京港は首都圏 4,000 万人の生活と産業を支える国際海上物流の一大拠点として、更なる機能強化を進めている。
・一方、かつての主力ふ頭である晴海ふ頭や豊洲ふ頭では、港湾機能の冲合拡張に伴う都市的利用転換がほぼ完了し、内海に面するふ頭でも港湾機能の背後で都市化が進展している。
・市街地との関係では、港湾エリアへ向かう物流車両が市街地を通過するような動線となっている。
⇒将来的な港湾機能の冲合拡張など、土地利用転換と合わせた都市機能再編や、港湾施設の観光資源としての活用を検討することが必要。

<異なるスケールに合わせた土地利用検討の必要性>



- ・ベイエリアは埋立の進展に合わせて開発が進んだため、まちのスケールがSサイズからXLサイズまで徐々に大きくなっている。
 - ・特に中央防波堤外側エリアは、広大な空間を有するとともに居住エリアからも離れていることから、様々な利活用の可能性を秘めている。
- ⇒人の居住していない広大なスペースの活用や、港湾スペースの利活用が必要。また、まちのスケールが大きいLやXLエリアでの移動手段の確保、回遊性向上が必要。

<徒歩移動には大きすぎるまちのスケール>



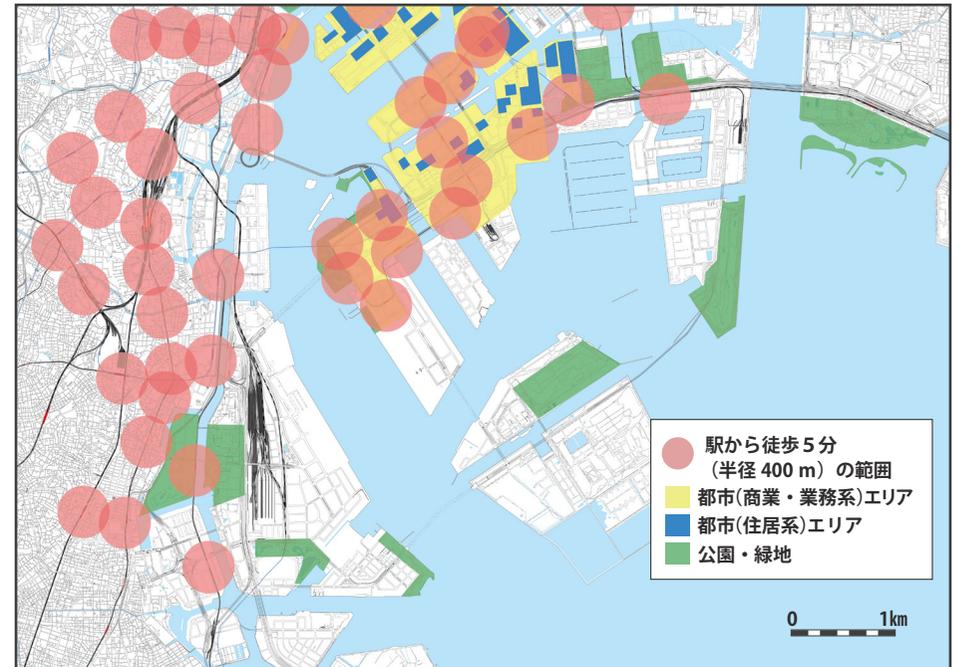
- ・特にベイエリアの大部分を占めるLやXLエリアは街区が大きく、ヒューマンスケールに合っていないため、快適なまち歩きに課題がある。
- ⇒街区間の移動手段の確保や、まち歩きを楽しむ仕掛けが必要。

<アクセスを支えるインフラの未成>



- ・鉄道によるベイエリアへのアクセスは、ゆりかもめ、りんかい線の2ルートに限られる。
 - ・ゆりかもめは一編成当たりの定員が少ないほか、路線バスは定時性や運行頻度に課題があるなど、十分なサービスが提供されていない。
- ⇒羽田空港や都心に隣接するというベイエリアの強みを最大限生かすために、地下鉄などの交通インフラ整備の早期着手が必要。また、まちの発展経緯から歩行者や自転車等での回遊性に課題があるため、域内の回遊性確保に向けた取組が必要。

<徒歩でストレスなく移動できるエリアは限定的>



- ・駅から徒歩5分(半径400m)の範囲を鉄道駅圏として設定すると、都市エリアでも範囲外となるエリアが存在するほか、アクセスが難しい公園もある。
 - ・ベイエリア内の移動に関しても、ゆりかもめやバス等の公共交通が存在するが、まちのスケールが大きく徒歩移動等に適していないため、域内移動の利便性に課題がある。
- ⇒駅圏の範囲外をカバーし、エリア間の移動を円滑にする移動手段が必要。

※現状と課題については、公表資料等を基に作成

※現状と課題における各地図は、国土地理院の数値地図(国土基本情報)を活用して作成

以上の「現状と課題」を解決するため、次ページ以降に11の具体的提案を行う。