

(2009年11月24日ご講演)

### 3. 東京がめざす環境先進都市の姿

東京都技監・都市整備局長 河島 均氏

平成11年11月に、私が都市計画局の東京圏都市づくり調査担当参事というポストに就き、新しい「都市づくりビジョン」をつくる仕事に携わった時、市川主査には、いろいろとご指導頂いた。この仕事は、首都圏メガロポリス構想という、東京都として取組むのは少々やり過ぎではないかと言われそうな首都圏全域の構想をつくる仕事であった。それ以前は、建築指導課長や土地利用計画課長という、非常に実務的なプロジェクトを担当するポストに就いていたのだが、いろいろな仕事の経験を積むことが出来、大変重要な時代であった。

平成15年以降は、現在、知事本局と呼んでいる部署に移り、知事の指示の下で、横田基地の軍民共用化といった都市づくりに直接関わらない仕事にずっと就いていた。しかし平成21年7月に、本来やりたかった仕事でもある都市整備局に移ってきた訳である。

本日は、こうした私の経歴も踏まえてお話したいと思う。現在の東京がどのような都市になっていけば良いのかということについては、東京都なりにひとつのイメージを「都市づくりビジョン」をベースにしながらつくっている。それらについて具体的な取組み事例なども紹介しながら議論を進めたい。トータルなかたちでお話しするのはなかなか難しいテーマでもあるが、少しでも皆様の参考に供せればと思っている。

まず、「東京が目指す環境先進都市の姿」というテーマで、その都市づくりの基本的なものの考え方、すなわち、今、東京はどのような都市づくりを目指そうとしているのか、という点について総括的な話しをさせて頂きたい。その後、具体的な取組み、すなわち、個々の政策としてどのようなことをどのように実施していこうとしているか、という点について各論編というかたちで紹介していきたいと思う。

#### 1. 東京の都市づくりについて

##### 都市再生

東京都では、平成13年に「都市づくりビジョン」を策定している。その頃は、バブルがはじけた後の失われた10年と言われるような、経済が非常に低迷していた時代であった。そのような状況の中で、都市再生が重要なテーマとなった。わが国の経済を牽引していくのは、やはり都市投資であり、これを軸にやっていかざるを得ないと言われ、いかに都市再生を実現す

るかということがクローズアップされた時代であった。それ以前の大都市においては、一極集中の弊害が昭和 40 年代以降ずっと強調されていた。しかし、都市づくりの新しい枠組み、新しい視点をいろいろと議論し、都市再生の視点に立ったとき、昭和 40 年代以降の政策は、本当に継続すべき政策なのかという問題意識が生まれた。既に人口減少の時代は間近だと言われている状況下において、一局集中の弊害論で、大都市から機能を分散化するという昭和 40・50 年代の政策を継続することが本当に正しいのか、という根本的な問題意識が生じたのである。

いろいろと議論している過程で、石原知事が平成 11 年に就任された。知事は非常にシンプルでストレートなものの考え方をする方で、東京は、やはり集積のメリットをしっかりと発揮できるような都市でなければ日本の首都としての役割を全く果たせず、日本の経済を引っ張る力を持ってない、と提唱された。これがたぶん、東京の新しい「都市づくりビジョン」の一番の転換点である。一極集中の弊害を議論し、それをベースに分散型の都市構造にしていこうというのがそれまでの世界であったが、「都市づくりビジョン」によって大きく方向転換した。むしろ集約・集積のメリットをきちんと活かしつつ、環境面でも適切な対応をしながら、多機能集約型の魅力とにぎわいのある都市づくりをこれからは進めていかなければならない、人口減少時代にはそれが可能になる、という議論を当時した覚えがある。そこにおいて一番指導的な役割を果たされたのが市川主査であった。

## 世界が直面する環境問題

当時の「都市づくりビジョン」の目標は、「世界をリードする魅力とにぎわいのある国際都市東京の創造」と表現された。都市再生を非常に強く意識し、国際競争力のある東京にという視点で取組んでいた。そのこと自体は普遍的なものであって、現時点での課題でもあることは明らかであると思う。ただ、現在はその頃にも増して環境に対する意識が強くなっている。都市において環境問題、いわゆる全地球規模の気候変動問題に対して一都市が闘ったとしても、それでは十分な成果は当然挙げられない。一方、世界中で都市化傾向が強まる中で、そうした世界の大都市が気候変動問題に真剣に取り組まない限り、全地球的な取組みも現実のものにはならない。こうした中で、東京都は近年、全世界的な地球環境問題、気候変動の問題に対する強い意識を持って世界を引っ張っていき、との強い姿勢でこの問題に臨んでいる。これは石原知事の基本的なコンセプト、哲学なのであろうと思う。

最近では C40 という世界大都市気候先導グループに加わり、昨年（平成 20 年）もその会議を東京都で開催している。また、「排出権取引国際連携」と呼んでいるが、ヨーロッパなどで盛んに行われている排出権取引を都市の中で初めて取組んでいく政策を打ち出した。そのための集まりである「排出権取引国際炭素行動パートナーシップ（ICAP : International Carbon Action Partnership）」にも加盟するなど、東京は環境問題に対して非常に強い思いを持ちな

から政策展開を全般的に進めている。都市づくりのものの考え方においても、環境の視点をより前面に打ち出していくことが必要なのである。

環境といっても CO<sub>2</sub> の削減というだけではなく、緑の充実、景観に対する十分な配慮など、成熟社会に求められる新しい価値観をしっかりと取込んだかたちでの都市づくりを進めていくとともに、国際競争力も備えた魅力とにぎわいにあふれた都市にしていかなければならない。これが今、東京の目指す基本的な方向であろうと思う。

### 地球温暖化による東京への影響（図表 1）

猛暑、熱波、大雨などの極端な気象現象は、やはり大都市が直にその影響を受ける。現にハリケーンのカトリーナによりニューオーリンズは壊滅的打撃を受けた。また、八ッ場ダムの問題にしても、このように気候変動が大きくなっている現代においては、洪水のリスクや渇水のリスクが従来以上に顕著になっている、との認識に立たなければならない。こうしたリスクに大都市はきちんと対処していく必要があると思われる。

CO<sub>2</sub> による気候の変動とはまた別に、大都市において様々な活動が集中的に行なわれると、どうしても排熱がそこに多く発生するので、その排熱自体をしっかりと活用するような都市構造にしていかなければならない。現実にはヒートアイランドの問題が生じており、記憶に新しいところでは、平成 20 年に、豊島区雑司ヶ谷で下水道の作業をしていた方々が、集中的な地域的ゲリラ豪雨に遭い、下水管の中で押し流され亡くなっている。これも都市の気候が大きく変わってきたことを示すひとつの実例であろう。こうしたことに対しても大都市としてきちんと対処していく必要がある。

### 八ッ場ダムの治水・利水効果（図表 2）

現在の河川の整備計画は、200 年に 1 回の確率で発生すると予想されるカスリーン台風級の大雨を前提としている。一方、新政権の考え方は、200 年に 1 回では過大なのではないかということである。例えば 100 年に 1 回というリスクに対応できるような政策に転じれば、かけるお金をもっと減らせるのではないか、突き詰めて言うとそういう議論である。渇水についても同様に、実際に 3 年に 1 回ペースで取水制限が発生するような渇水が利根川流域で起きているのだが、それもせいぜい取水制限くらいで、東京オリンピックのときにあったような断水で給水車が走り回るようなことは生じていない。従って、皆で我慢すれば良いという考え方である。

ダム建設に反対し中止した方が良いという意見は、私らからみるとリスクに対する意識が非常に低い。もっとリスクに対してきちんと対処するという政策を打っていかなければ、一度事が生じた時に都市の運営は根本的に大きな打撃を受けてしまう。そのようなことがあってはならないというのがこれまでの取組みであり、これからも必要なスタンスだと思っている。どう

もそのようなところが今、全体的な見直しの中で、若しかすると安かろう悪かろうという政策に行きかねないような気がする。ここはやはり、きちんとみていかなければならない。

都市政策の中でも治水や利水は、これまであまり大きなテーマになっていなかった。あたりまえに準備されているテーマであったように思う。しかし、このような大きな政策変更を試みようという動きは、都市を安定的に運営していくうえで非常に重要な問題であるため、改めてクローズアップされているのだと思われる。

## 東京都の環境分野のプロジェクト

次に「緑」の話である。石原知事はオリンピック招致も強く意識しながら、「2016年まで10年間、東京はどのようなかたちで都市を作り上げていくのかを描き、それを21世紀の成熟した都市モデルにしていきたい」ということで、「10年後の東京」という計画を打ち出した。その中で特に重要な柱として緑を目に見えるかたちで増やしていくことに取組んだ訳である。これは知事の非常に現実的な政策であり、抽象的な率で測るのではなく、例えば、校庭の芝生化を208校で実施するとか、現状50万本の街路樹を倍増し100万本にするといった、具体的な目標値を設定し打ち出している。その流れで現在、都政の中でもいろいろな所で緑を増やす取組みをしている。これは、従来、疎かにされがちであったことに改めて明確な位置付けを与え、人々の新しい環境意識にマッチした政策であろうと思われる。

## 東京の都市づくりの目標

東京都政全体の取組みは、環境、緑、景観といった新しい成熟都市の中で重視されるべき価値観を盛り込んだかたちで、「世界をリードする魅力とにぎわいのある国際都市東京の創造」という目標像から、時代に即したかたちでバージョンアップしている。それが「世界の範となる魅力とにぎわいを備えた環境先進都市東京の創造」である。この「環境先進都市」をこれからの東京の目指す重要なキーワードとして使っていこうとしている訳である。

高度成長期以来、開発に対する反対論の中で、開発と環境は相反するとの意見が強く、ある時期、環境の議論は開発のブレーキの役割を果たす時代が続いていたのではないかと。しかしこれからの時代はそうではなく、開発と環境は両立し得ると考える。

総量としてカーボンの量はかなり増えてしまうのではないかなど、いろいろ議論はあるが、中長期的な視点も持ちながら都市の更新を進めることによって、都市総体としてのCO<sub>2</sub>発生を抑制の方向に導きながら新しい開発を進めることは十分可能な筈である。こうした視点を持ちながら環境とも調和し、経済活力もしっかりと高めていく「環境先進都市」を創造していく時代になっているのだと思う。

## 目指すべき都市像（図表 3・4）

平成 13 年の「都市づくりビジョン」で大きな考え方の転換があったと先程述べたが、それまでは一極集中の弊害を是正するために、分散型の都市構造に切り替えていこうとしてきた。東京ではそれを多心型都市構造と呼んでいた。しかし、こうした都市構造には時代に合った正当性があるのかという議論の中で、やはりこれからの時代においては、集積のメリットをきちんと評価しながらそれを活かせる都市構造にしていくべきであろうということになった。その場合に、当然のことながら渋滞の問題などを放置しては、都市の経営が上手くいかない訳である。渋滞の問題などにはきちんと応えつつも集積を失うことなく、むしろプラスに転じ有効に活かしていく。そのような都市構造とはどのような都市構造なのか。

それは、中心部のセンター・コア — 概ね山手通り＝首都高速中央環状線の内側の現在の都心・副都心が生まれ活発な経済活動、国際都市としての活動が行われているエリア — をしっかりと効率的に動かせる都市構造である。そこは環境的にも優れたエリアにつくり上げていかなければならない。そのような都市再生を行わなければならないということである。

しかし、都市中心に全部の機能を集中させるということを本当に目指すべきなのか。首都圏全体で考えたとき、横浜や、西の方では立川、北の方では大宮、東の方では千葉といった中核都市がある訳で、そのような中核都市の活性化もしっかりと図っていく必要がある。これらの都市をどのようなインフラをベースに育てていくのかを検討した結果、環状方向のつながりを重視し、中核都市の活動を育成出来るような都市構造にすべきであるとの結論に達した。従来は、放射方向の鉄道や高速道路を中心に首都圏は整備されてきたが、環状方向にはなかなか発展しにくい都市構造であった。今後は、いわゆる三環状道路と呼ばれる圏央道、外郭環状道路、首都高速中央環状線といった基本的な高速ネットワークを首都圏で形成することにより、これらのインフラがしっかりと環状方向の都市の発展を支える状態を生み出すことが出来る訳である。これらは成田と羽田における空港との繋がり、さらには横田基地の軍民共用化が実現すれば、これとも繋がる都市構造を形成する。

このように一極集中型の都市構造に対する多心型都市構造ではなく、「環状メガロポリス構造」と呼ばれるような環状方向の繋がり、そしてセンター・コアと呼ばれる中心部の活力をしっかりと誘導できる都市構造を目指そうというのが「都市づくりビジョン」の大きな考え方の変更である。これは東京都内だけで完結するようなものではなく、東京は首都圏の中の一部であって、神奈川・埼玉・千葉県も全体として首都圏における大都市の機能を発揮するという考え方である。

また、都心部の中枢機能を担っている人々は東京にばかり住んでいるのではなく、神奈川・埼玉・千葉県にも住んでいるという関係にある。従って、東京だけで事を完結させるのではなく、首都圏全体の中で東京のゾーンを位置付けていく必要がある。このような考え方が非常に

重要だという問題の捉え方をしている。それゆえに、基本的に圏央道で囲まれる首都圏の中で、各エリアがどのような位置付けを持つのかということをはっきりと明らかにし、その中で東京の都市政策を実施し、他県もこうした方向性を共有化しながらやっていく。こうしたかたちを私どもとしては目指したいと考えている。

図表 3・4 では、ゾーンの連続性を示すために東京の外側に線を伸ばしている。東京の中でのゾーンの位置付けではなく、首都圏の中でのゾーンの位置付けになっている。首都圏の中で、東京の中のエリアも含め、各エリアがそれぞれのゾーンの部分であり、首都圏全体に対するそれぞれの地域の役割を果たしているという発想で作られている。

## 2. 具体的な取組み

### (1) 広域インフラの整備

#### 三環状道路

ここから各論編に入る。まず、しっかりとした都市構造をつくる上で不可欠な効率的インフラをどうするのかについてお話したい。

繰り返しになるが、図表 5 は「三環状道路のネットワーク図」である。新政権になって道路整備の来年度（平成 22 年度）予算を前年度比 0.8 という規模にしようということなので、完成予定年度などはだいぶ危機的状況になっている筈である。果たして、このように都市構造そのものにかかわる必要性の高い路線を節約論、公共事業無駄論で本当に削減して良いものであろうか。これは現在、東京都としては非常に警戒している考え方である。

図表 5 には圏央道の完成予定年が記載されているが、図表 6 は「外環の整備状況」を示している。外郭環状道路の東京部分 16km がずっと凍結されていたのだが、石原知事は、東京にとって不可欠なインフラであり、早く整備する必要があると強く提唱し、当時の扇国土交通大臣にも現地視察を求め、事業化の方向に国とタイアップしながら歩み始めてきた訳である。多くの回数を重ねた地元との話し合いを経て、大深度地下方式を活用し環境とも調和する高速ネットをここに造ろうということで合意し、ようやく平成 21 年 5 月の段階で前政権下の国幹会議（国土開発幹線自動車道建設会議）で整備計画が了承され、補正予算で用地買収費も計上されていた。ところが、新政権による予算見直しで、21 度の補正予算のうち測量試験費については凍結しないが、用地補償費については年度内の執行は見送るということになってしまった。

22 年度どうするかについては、現在検討中ということである。前原大臣は、国幹会議のあり方そのものは見直していく必要はあるが、5 月の国幹会議については民主党議員も参加してそういう取り仕切りを行っていることから、その決定について尊重する必要があると言われている。また、都議会民主党の議員についても、外環の推進議連に加入し推進の立場にあることか

ら、私どもとしては、全国の国道・高速道路整備の凍結・見直しの動きの中で、その対象となりそうなものと全く同等に取り扱われることは、たぶんないであろうと期待している。もっとも、スピードの問題やグレードの問題について、今後影響を受ける可能性はないわけではない。また、完成年度が遅れはしないかと非常に懸念している。

先述したように、単に東京だけの都市構造、東京のためにとということではなく、日本全体の中で必要不可欠な首都圏の都市構造を担う上で、外環は非常に重要な役割を持っている。この間、首都高速中央環状線の新宿線が池袋・新宿間で開通し、利用された方は感じたと思うが、非常にストレスがない走りができるようになった。従来であれば、新宿・池袋間を首都高速で行くためには三宅坂の方までぐるりと回り、一旦都心に入ってまた戻るような道順となり、その間にどうしても渋滞に巻き込まれる状態だったのが、今は、渋滞がなければ5分ほどの走行で新宿・池袋間を繋ぐことができる。このような状態が本来の高速道路のあり方であり、それは、外環が繋がることによって首都圏全体で実現出来る筈である。

外環整備の効果は大きい。例えば、関越の出口である大泉、東名の起点である用賀、これらを結ぶのに現状では1時間位かかるが外環が出来れば12分で結ばれる、というように時間的に非常に短縮され、大きな経済的ロスもなくなる。さらに、渋滞がなくなり走行速度が向上するので、大気汚染の削減など環境的にもメリットがあり（図表7）、浮遊粒子状物質については年間20t、NO<sub>x</sub>については年間400t、CO<sub>2</sub>については年間30万tの削減効果が期待できる。従って、高速道路の整備が環境を阻害するという、昔、語られていたイメージではなく、むしろ環境を改善するこのような効果をきちんと見ていく必要がある。

## 羽田空港の再拡張・国際化

インフラの二つ目は空港である。ご承知のように東京都は羽田の再拡張・国際化を目指しており、石原知事からの強い働きかけもあって、国の方でも推進する姿勢を示している。4番目の滑走路の工事が平成22年の6月頃に終了し10月からは供用が開始される予定になっており、現在の30.3万回ほどの昼間の発着回数が、最終的には40.7万回と1.4倍に増える見込みである。この増加する発着回数には、スタート時点から国際定期便をとりあえず昼間3万回入れようと計画している。また、40.7万回には入っていないが、夜間、成田が運航できない時間帯の11時から6時の間に3万回国際線を飛ばそうと考えている。つまり、昼夜合わせて来年10月から年間6万回運航させるということが現実のものになるのである。そのために現在、国際線地区（国際線のターミナル、貨物ターミナル、新しいエプロン）の工事が急ピッチで進められており、現地に行くと、その姿がかなり出来上がっているのが窺える。エプロンなどはほとんど使える状態に近い段階にまできている。

千葉県民、成田の地元の皆さんにご苦勞をかけたので、羽田を国内線の基幹空港、成田を国際線の基幹空港に位置付けたという、これまでの歴史的経過を踏まえた役割分担を維持するこ

とが非常に重要である、というのが従来の国土交通省の考えであった。しかし、そのような役割分担のままでは国内線・国際線間の乗り継ぎが非常に不便であるから、やはり羽田の容量が増えて国際線を入れるという状況になれば、もはや国内線の基幹空港という位置付けではなく、国際線も使う両用空港にするべきである。このことは、東京都がかねてから主張してきたことであり、新政権の前原大臣が非常に重視していることでもある。逆に、成田は国内線があまりにも少な過ぎるので、むしろ羽田の一部国内線を上手く役割分担をすることによって、成田も国際線・国内線の両用空港として位置づけることが出来る。これにより成田ー羽田の移動を伴わずに、空港内でトランスファーできる状態になる。やはりこれが、これから目指すべき首都圏の空港のあり方ではないか。こうした案については、かなり以前から、猪瀬副知事が参加している羽田分科会という話し合いの場でも主張してきた。前原大臣は八ッ場とは異なり、本件については、東京都と全く共通する考え方を打ち出してこられた訳である。

国際線について国は、過去の経緯を守る立場から、ペリメータ規制に基づき、羽田から一番遠い石垣島まで 1,947km であるから、この距離内であれば国内線と呼べるとし、羽田の国際線はこの 1,947 km の範囲内の海外空港と結ぶものだという政策を打ち出してきた（図表 8）。しかし、この政策には全く合理性がない。もっと羽田の特性を活かし、東南アジアの主要な空港に行けるような運用をすべきである。それでこそアジアの中の筆頭都市である東京の意味、東京の空港の意味が出てくる筈である。国も現在はこの政策を強調しなくなっているが、国の規程類等では未だ 1,947 km が残滓を留めている。

この間、羽田と北京の間で再拡張前にチャーター便を飛ばせるようになった。従来、チャーター便を飛ばしていたのはソウルや上海であり 1,947 km の範囲内であったが、北京も対象とした訳である。もっとも、国が定めている再拡張前の羽田におけるチャーター便運航ルールには、やはり 1,947 km 以内と書いてある。北京までは 2,000 km 強あり、これに抵触するので、どのようにして整合を取っていくのかと興味深くみていたのだが、やはり 1,947km そのものは未だ消していない。1,947 km を原則としつつも、政治的、その他重要性がある場合には、これを超えることができるとし、国は、あくまでも特殊例外的な措置として、北京チャーター便の運航距離を取扱っているのが実情である。こうした例外措置は、将来は解消するものと思っている。

羽田の年間発着枠については（図表 9）、とりあえず 22 年 10 月の供用開始スタート時点で、昼と夜それぞれ 3 万回、合わせて 6 万回と想定している。羽田は都心から 15~16 km の位置にあり、世界で最も都心部に近い国際空港であるから、これを有効に活かすために国際線の便数をもっと増やす必要があると私どもは考えている。目下、30.3 万回から最終 40.7 万回へと約 10 万強増やしていく計画であるが、そのうち決定済みの分を除く割振り未定枠は 5.7 万回である。この 5.7 万回は、国が今後、需要の伸びなどをみながら割振りを決めていくという考

え方である。従って私どもとしては、この割振り未定の 5.7 万回について、まずは国際線を出来る限り増やしていくべきであると主張している。これは相当程度、実現するのではないかと思っている。

今、JAL の経営問題でも取上げられているように、不採算の国内路線を無理やり飛ばしているようなところがある。こうしたことを踏まえると、国際線にもう少しシフトするということは、航空会社の経営上も合理性のある話になるのではないか。さらには、この 40.7 万回で、本当に「最終」なのかという議論もある。航空管制の方式、あるいは大型機・中型機・小型機の運航のミックスの仕方などによって、発着枠を増やせるのではないか、あるいは滑走路を増やせるのではないか、という議論である。都心上空であろうとも、定期便の航空路として一段と活用するためのアイデアも含めて、いろいろなことを考えながら、羽田の容量を増やしていく努力を続けることが必要だと思っている。

一方、横田空域をみると、20 年 9 月の空域の一部返還により、首都圏の空の過密化が緩和されている（図表 10）。これにより、燃料削減効果、経済効果、環境改善効果が現われている。さらに私どもは、米軍の管制から日本の管制に全面転換することによって、より効率的な運航が出来るのではないかと主張している。併せて、横田の軍民共用化が可能になれば、首都圏の中で方角的にもバランスの取れたかたちで、三つの航空を上手く運用することが出来る。そのような状態を是非つくりたいと思っている。

### 東京港（京浜三港広域連携）

前原大臣は、スパチュウと呼ばれるスーパー中枢港湾が多過ぎるのではないかと、もっと絞り込むべきではないかと述べておられるが、東京港と横浜港の場合は十分に利用されている（もっとも、川崎はその間にあつて、非常に厳しい状況にある）。ただ、東京湾の中で船が運航する場合、東京港、横浜港の両港を利用すると、両港で入港料を取られ、同じエリアにある港であるにも拘らずコスト高となってしまう構造にある。そこで、三港の運営を合理化する必要がある。船会社が運航し、船が寄港したくなるようなサービスの行き届いた、より使い易い港にしていくことにより、港間の国際競争にも勝ち残ることが出来るのではないかと。日本最大の消費地である首都圏が、しっかりとした海運の港（重要なインフラ）を持ち、港の物流を活発にすることが、非常に重要である。

先述の「環境先進都市」という文脈にも繋がる話であるが、港においても環境に対する取組みが行われている。例えば、停泊中に船のボイラーを焚いて電気を起こせば大気汚染（CO<sub>2</sub>の排出等）が生じるので、陸地から電力を供給する設備を港に造ることにより、環境汚染の削減を図っていくなど、港においても環境改善がテーマになっている（図表 11）。

## (2) センター・コア再生ゾーンにおける都市再生の取組み

### ゾーン戦略

冒頭でも述べたように、首都圏の中心部である首都高速中央環状線の内側のエリアをセンター・コア再生ゾーン（図表 12）と私どもは位置付けており、ここでの都市のつくり込みが首都圏全体の活力のベースになると考えている。また、首都圏の活力だけではなく、文化や魅力のベースにもなるので、このエリアのつくり込み方は、これからも非常に重要なテーマであると思っている。

都市再生が喫緊の課題であると言われていた時代に、都市再生特別措置法が制定され、都市再生緊急整備地域が東京においても指定されている。図表 13 のシャドーのエリアが緊急整備地域である。渋谷は当初は具体的なプロジェクトの中身が見えていなかったため保留していたのだが、後に当該地域に指定され、ご承知のように、現在、渋谷駅周辺の開発が始まっている。この緊急整備地域の中の丸印でプロットしてある地区では、各種の事業手法による開発が現に行われている。もちろん、これら以外のエリアにおいても開発事業は行われているが、緊急整備地域内の開発については特に柔軟に対処している。例えば、容積率の取扱いを総合的に考慮して上手く活用することが出来、周辺との調和も図れるのであれば、積極的に対処しようという考え方を採っている。これをサポートする制度として、「都市再生特別地区」、いわゆる特区の制度がある。

従来、東京都の施策として、100m 以上の高層建築物に対しては環境アセスメントの対象としてきたのであるが、そうするとアセスの手続きに時間がかかるために、事業者は皆 100m を超えないような計画を立てるので、100m でドングリの背比べのような街ができてしまう。それでは景観的に変化のない、リズム感のない都市形成になってしまう。もちろん揃っている方が良い場合もあるが、別の事情からそのようにせざるを得なくなるのでは、積極的な都市づくりにはなっていない。このような面もあることから、環境アセスの対象とするのは、緊急整備地域の場合、180 m を超える建築物とするなど、基準を大幅に緩和している。

戦略的なまちづくりについて（図表 14）「環境」、「みどり」、「景観」、「その他の都市の課題」といったテーマへの取組みに分け、簡単に紹介したい。

まず「環境」では、「品川駅・田町駅周辺」の取組み事例がある（図表 15）。いわゆる清算事業団用地、品川駅東口の開発は基本的に終了しており、これはそれに続く開発である。ここでは、下水処理場（水の再生センター）の上部利用や田町の電車区活用の問題がある。また、品川駅西口に京浜急行があるために誘導が非常に難しい西側のホテル再開発もある。これらを一体的に捉えながら適切に誘導していこうとしている。ここではさらに、「風の道」というコンセプトを設けている。品川駅東口の最初の開発の中で、区画整理で生み出された線路沿いの細

長い用地について、清算事業団が大規模開発におけるミニ開発のような切売りを行ったために、ビルが壁のように立ち上がる都市が出現してしまった。これに対するひとつの反省から、ヒートアイランドなどを防ぐために、海から吹く夏の海風を十分意識した開発を行おうとしている。海風の通り道は何処なのか、このエリアではどの方角から海風が吹くのかを見極め、これを阻害しない都市形成をしようというコンセプトでガイドラインをつくっている。もちろんそれだけに止まらず、環状4号線をどう繋いでインフラを形成していくかなど、いろいろなテーマがあるので、これから中身をさらに詰めていく段階にある。

一方、「六本木地区」には林委員長が以前に手掛けておられた「東京ミッドタウン」がある（**図表 16**）。この土地を全般的に使って個別の施設を機能ごとに建てた場合と、東京ミッドタウンのように周辺に広大なオープンスペースを確保した集約的な複合開発を行った場合とで、CO<sub>2</sub>排出量の削減効果にどのくらい差があるのかを比較したところ、後者の削減効果が6,200t上回るという試算結果であった。

次に「みどり」である。「大手町1丁目6地区」では、みずほ銀行の建物があつた土地を活用した建替えが行われる。ここでは、「大手町の森」という非常に広大な緑を確保する計画がある（**図表 17**）。この「大手町の森」は、南側の中通り（週末はビジネスというよりファッションナブルな町として若い人たちを集めている）から連続する緑の軸として、連鎖型再開発を行っている大手町北側のエリアに緑を連続させていく計画である。直ぐ北側の大手町ビルディングなどの建替えも意識しながら、緑の連続性を都心部においても確保し、厚みのある緑を特区による都市開発で実現していこうという取組みである。

また、「六本木地区」では、「六本木ヒルズ」の開発により、緑化面積が16,500 m<sup>2</sup>から26,000 m<sup>2</sup>に増えている（**図表 18**）。千葉大学の田畑先生が衛星写真をもとに研究した結果では、千代田・中央・港の都心3区において、1990年から2006年までの間に緑被率が全体として2%（面積では51ha）増加している。このように、私どもはいろいろなかたちで開発による都市更新を誘導しているのであるが、その際に併せて緑を充実させる誘導に取り組んできた。こうした取組みが効果を現わしているのではないかと考えている。

「景観」については、「東京駅丸の内駅舎」がある（**図表 19**）。これは歴史と文化に関わる話であるが、歴史的建造物として重要文化財に指定されている丸の内駅舎を創建当時のかたちに復元するという計画である。先般、現場を見せてもらったのだが、創建当時とは違ったかたちで戦災後に建築されたドームを取り外し、新しいドームの骨組みを組み立てる作業が既に開始されていた。煉瓦についても創建当時に近い味わいが出せるよう、一生懸命試し焼きなどをしながら3階建ての駅舎に復元している。JRは、東京駅の土地に認められる大きな容積率を活用して高層ビルを建て、それを賃貸すれば多くの収入を得ることが期待できる。しかし、3階建てに復元するという事は、そのコストもかかるし容積も十分に利用できないことになる。

このように、一見経済合理性に合わない復元を行えるのは、余剰容積を他者に移転・売却することによって経済合理性を保つことが可能であったからである。すなわち、特例容積率の制度（政策）を活用した容積移転によって歴史的建造物の保存が現実のものになった訳である。

次は「皇居周辺の景観施策」である（**図表 20**）。皇居は、やはり何と言っても東京のシンボル空間である。旧江戸城であり、そこには非常に厚みのある緑とお堀がある。その存在ゆえに周辺の都市が形成されてきた。大手町、丸の内、有楽町といった、日本で随一のビジネスセンターもやはり皇居があるがゆえの形成となっている。私どもは、こうした歴史的な景観を上手く保全していくように誘導している。景観法が施行され、こうした重点地区としての位置付けもし易くなった。また、新宿御苑、浜離宮、小石川後樂園や六義園などの歴史的な庭園周辺の建物の建て方などについても、景観法に基づく位置付けをしたうえで一定の指導を行っている。

最後は、「その他の都市の課題」。まず、「渋谷駅周辺地域」であるが、渋谷駅には非常に多くの鉄道が交錯し、その中心部に東急東横店というデパートが存在している（**図表 21**）。これは戦後における先進的な複合開発であったのだが、現状では、今の渋谷が担わなければならない人の流れを上手く捌き切れていない。結果的にバリアフリーも一番遅れた駅になってしまっている。こうした渋谷については、副都心線の開通、24年度実施予定の東急東横線と副都心線の相互直通運転を梃子に再整備していく計画である（**図表 22**）。その際には、ハチ公広場を1.5倍にするなど、広場の面積も飛躍的に拡充する。例えば、現在、ハチ公広場と西口駅前広場の間は、井の頭線下の道路で結ばれていて人の流れが輻輳しているが、将来は、車の交通を遮断し、ハチ公広場側と西口広場側のバスの出入りを分けてしまい、人の流れを円滑化していく。また、空中デッキもマークシティ側から、今建替えが行われているプラネタリウムがあった東急文化会館の側にダイレクトに連結する。渋谷駅周辺はすり鉢の底のような形をしているので、その上に橋を架けることにより、向かい合う斜面同士がそのまま結び付けられる訳である。こうした計画を進める場合、多くの鉄道事業者や公共施設管理者との調整が大変であり、未だ議論が続いている部分もあるが、基本的な方向は今述べたようなかたちで見えてきている。

次は「大橋地区再開発」、すなわち「大橋ジャンクション」と周辺地域の一体整備である（**図表 23**）。首都高速中央環状線の新宿線が池袋・新宿間で開通してストレスのない移動ができるようになったのだが、これは渋谷までである。従ってここでは、地下の新しい中央環状線と現在高架を走っている首都高速3号線との大きな高低差をぐるぐるとループで繋ぐという非常に大規模な仕掛けの工事を行っている。「大橋ジャンクション」は民間の土地を利用するので、既往権利者の権利を移転し、再開発ビルも造る、という大掛かりな都市開発を行っている。渋谷と品川の間も既に工事地区となっており、2013年完成予定なので、これにより三環状線のうちのひとつである中央環状線がようやく完成し、都心にストレートに入らないで副都心間の移動をすることが現実のものになる訳である。この先さらに、中央環状線の外側の外環道で東

名と関越を結ぶことも、円滑な交通のためには重要である。

もうひとつは「汐留土地区画整理」である（図表 24）。これは、鉄道線路沿いの道路整備など僅かに残っている所もあるが、既にほとんど完成している。ここで評価されるべき点は、官民が一緒になって街の管理に取り組んでいることであり、私どもは日本版 BID（Business Improvement District）と呼んでいる。ここでは、通常の公共施設管理費に上乗せした管理ができるよう、中間法人（現在は社団法人）が、行政側から通常管理費の委託を受けるとともに、会費を集めて、例えば地下街の歩道などを維持管理して都市の魅力を高めている。また、山手線の西側地区は、大規模街区による再開発ではなく、個別地権者の街並み誘導によりイタリア街と呼ばれる街角を創出し、新しい景観を形成している。

加えて、「都市開発諸制度の活用」について触れておきたい（図表 25）。これまでも増してカーボン・マイナスに配慮してもらうために、カーボン・マイナスに繋がらない、あるいは十分効果がない建設計画は受け入れられない、という条件を私どもは付している。例えば、断熱性の評価数値である PAL 削減率の 15%以上低減、設備システムの省エネルギー（ERR）の 25%以上低減を最低条件とする開発誘導を行っている。要するに、開発を進めながらも全体として都市の省エネ、カーボン・マイナスに繋げていく政策を採用している訳である。

また、いろいろな容積率緩和制度の中で、容積率を割増す場合に、緑をより多く確保してもらうために、緑化基準値を定めている（図表 26）。緑の確保が基準値に満たない開発に対しては容積率緩和を削減し、積極的に基準値を超える緑を確保する開発に対しては容積率を割増す、という考え方である。

都市の中でも道路や河川の水辺、緑を連続的に形成して都市環境の改善を目指すために、私どもは「環境軸の形成」（図表 27）ということにも取り組んでいる。単に公共施設だけではなく、予め指定した民間の所有地においても緑を繋ぎ増やしてもらうことによって、より環境性能の優れたネットワークが出来るという考え方である。例えば、先述の割増容積率の上限設定、すなわち、一般の地区では 5%アップを上限とするところを、積極的な緑の確保に取り組む計画については 7%まで容積率をアップできる制度を導入し、「環境軸の形成」を都市開発諸制度の手法の中で促進している訳である。

### （3）核都市広域連携ゾーンの取組み

#### ゾーンの戦略

ここでは、中心部のセンター・コアとは離れて「核都市広域連携ゾーン」について説明する（図表 28）。これは、環状方向の繋がり、外側のリングの中でそれぞれの中心核を形成し、環境とも調和した都市づくりを進めていこうというエリアである。立川、八王子など、いわゆる

核都市と呼んでいる都市が存在するエリアということになる。そこでは、集積を上手く活かしていくのと同時に、自然との調和、身近で暮らしやすい機能を持った拠点の整備がテーマになる。

今回、都市づくりビジョンの改定に併せて多摩の拠点整備基本計画を策定した。図表 29 の丸印のうち青梅、立川、八王子、多摩ニュータウン、町田は、従来の都市づくりビジョンの中で核都市と呼んでいた五つの都市であり、その他の丸印は、生活拠点と呼んでいる所である。先述した「都市づくりビジョン」の都市構造論においても、核となるような都市の形成は重要なテーマである。同時に身近な生活圏においては、いろいろな魅力、特徴をもった都市があり、人々は身近な生活拠点として選択している。「こんなサービスが提供される都市なので今日は此方に、こんな文化を楽しみたいので文化的な施設が集積した都市に行く」という動き方をしながら、首都圏の人々のこれからの生活が形成されていき、それに伴って、人々が求める魅力を上手く提供できる都市が形成されて行くのだらうと思う。このような魅力とサービスを提供できる都市の育成が重要である。

同様の視点から言えば、今後は高齢化社会の中にあって、高齢者の方が集約的に住んだ方が、様々なサービスの提供を行ううえで合理的である、ということになるかも知れない。

### 戦略的なまちづくりの取組み事例

こうしたことから今回、主な生活拠点として特に施策が具体的に提示できる拠点について、その施策とともに具体的なイメージを描いている。例えば、「八王子駅南口地区」の再開発事業（図表 30）、京王線の連続立体交差の事業と一体となった「調布・布田・国領駅周辺地区」のまちづくり（図表 31）が進んでいる。「武蔵小金井駅周辺地区」（図表 32）も懸案であった再開発であるが、中央線の連続立体交差の事業に伴って進んでいる。

戦後の「グリーンベルト構想」は、東京の都心部・中心部を囲む農業地域をロンドンに倣ってグリーンベルトにしようという構想であった。これに伴い、緑地計画がたてられ、区画整理を施工すべき区域を指定したにも拘わらず、地主の権利主張の問題などもあり、なかなか事業が進まなかった。また、建ぺい率・容積率を低く抑える規制の抜け穴として、当時の住都公団が土地を次々に購入し、市街地の住宅施設を一生懸命造っていくなどといった、ある面でグリーンベルト構想を骨抜きにする施策が進められた一時代があった。

現在でも、都市計画公園に指定され建築が制限されている大企業所有のグラウンドなどが残されている。行政側がそれを用地取得してそのままの公園として整備すればよいのだが、果たしてそのような財政事情にはない。一方大企業側も、自社が所有するグラウンドは、企業の論理としては非常に無駄であり合理化したいと考えている。こうした状況下、非常に大胆な発想もできている。

その再開発手法に「民設公園」があり、最初の事例が「萩山民設公園」である（図表 33）。都市計画法の規制があっても、除却が容易な鉄骨や木造で2階建て以下であれば、許可を得て建物が建てられるので、これにより建設業者はミニ開発が出来る。しかし、それでは良いまちづくりにならないので、積極的にその許可制度を運用し、公園計画区域内の一部にマンション開発を許可する。その代わりに、残った部分は公園として整備し、管理費を含めた運営も、事業計画全体の中で上手く実現してもらおう。このようなギブ・アンド・テイク方式の第1号として、「萩山民設公園」が出来上がったのである。この公園は素晴らしい状態になっている。

深大寺のすぐ脇を南北に走る「調布保谷線」（図表 34）は、驚くほど素晴らしい道路景観である。ここは住居地域であるため、歩道側に環境施設帯を設けなければ環境基準をクリアできないという事情があったのだが、東京の道路の概念をまったく変えてしまうくらい素敵な景観を実現している。

このような緑の充実に向けて、一段と施策を充実化させていく必要がある。その中には、低地林の保全、神社などに残されている緑の保全、あるいは里山保全なども含まれるし、都市市街地の中にある農地をどのように活かしていくかといった課題もある。これらについて現在、東京都と市町村が一緒になって全体の方策、具体的な対処方法を検討しているところである。21 度末をもって「緑確保の総合的な方針」（図表 35）を打ち出し、従来の施策の中では取組めていなかったことも含めて、緑の充実確保について新たな取組みを開始していこうと考えている。

新産業創出の基盤としての「多摩シリコンバレーの形成」というものがある（図表 36）。これは環状方向のインフラの整備により、首都圏の中の産業配置について大きな効果が出てくることを目指した計画である。もっとも、圏央道は、間もなく東京都内区間の八王子南まで開通するが、未だ神奈川の方が繋がっておらず、埼玉も十分ではない。従って、インフラ整備と併せて産業立地の面でも首都圏ならではの育成整備がこれから展開されていくことになる。

最後に私が6年間関わってきた横田基地について触れておきたい。「横田基地の軍民共用化」（図表 37）は、石原知事が政治的な公約として就任当初から提唱しているのだが、米軍の運用に関わるため、容易な問題ではない。ただ私は、コンセプトとして非常に正しいと思っている。滑走路の活かし方という面で非常に合理性がある。あとは米軍と日本政府との間でどれだけ信頼関係を形成し、軍民共用化しても決して米軍の運用を損なわないという担保をどう提示できるかであろう。自衛隊の基地や岩国に移転する厚木の海軍基地をどう活用するのかといったことを総合的に考え、冷静に答えを見出していくべきである。

現在、横田基地は、小さなセスナ機も含めて年間3万回程度しか離着陸していない。全くがらがらの状態である。これを民間航空に活用しつつ、有事に近い状態になった時には、しっかりと軍事機能を果たせるように整備できれば、軍民共用化は実現不可能なことではない。実際

に米軍は米本国内でも様々な基地で軍民共用を実践している。その例として、日本でも有名なのは小松空港である。小松空港は、空軍 F15 戦闘機とともに民間機も頻繁に離発着している。従って、横田では出来ないということはある得ない。これは引続きのテーマだろうと思っている。

市川主査につくって頂いた「都市づくりビジョン」の都市構造論は、これからも全くそのまま取組んでいくと同時に、都民が感じる成熟社会に相応しい新しい価値観にも応え、そしてまた地球環境全体の問題に対しても応える都市づくりを目指していきたい、というのが私どもの思いである。皆様にも引続きいろいろとご協力を頂く場面が多々あるかと思うので、どうかよろしくお願いいたします。

## （図表1） 地球温暖化による東京への影響

### ■ヒートアイランド現象の深刻化

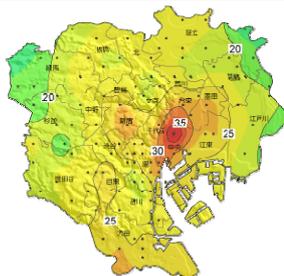
- 気温上昇に伴う熱中症など健康被害の増加
- 熱帯夜の増加などによる快適性の阻害
- 冷房需要の増加によるエネルギー使用量の増大
- 冬の気温上昇による感染症増加のリスク拡大

### ■集中豪雨の激化

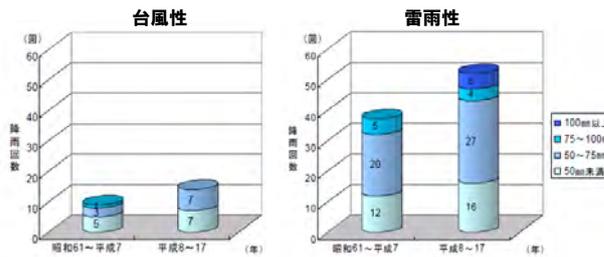
- 時間50ミリを超える豪雨が頻発
- 時間100ミリを超える雷雨性豪雨
- 地下空間の浸水被害の深刻化

東京の平均気温：100年で約3℃上昇

⇒地球温暖化の影響と言われる0.7℃を上回る



熱帯夜日数の分布（2005）  
出典 環境局



水害発生降雨の発生要因別降雨回数の変化

出典 「東京都豪雨対策基本方針」

## （図表2） ハッ場ダムの治水・利水効果

### 治水効果

- 利根川の流域面積は日本最大
- 吾妻川流域は、利根川上流域の約1/4を占めるが、洪水調節機能を持つダムがない

利根川上流3流域全ての流域でダムが整備され、様々な降雨パターンに対する治水効果が発現



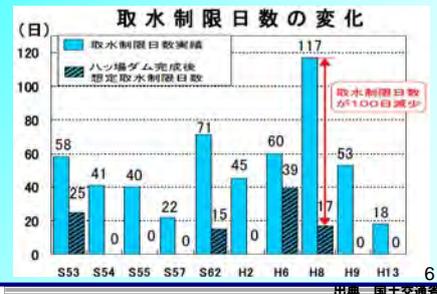
利根川流域の流域面積（約5,110km<sup>2</sup>）

### 利水効果

- 地球規模で異常気象が生じており、長期的視野での安定的水源の確保が必要
- 首都東京は、人口、政治・経済・文化等の中枢機能が集積  
⇒渇水が生じれば社会的に大きな混乱

完成により取水制限を大幅に回避可能

【平成8年渇水の例】  
⇒取水制限日数が100日減少



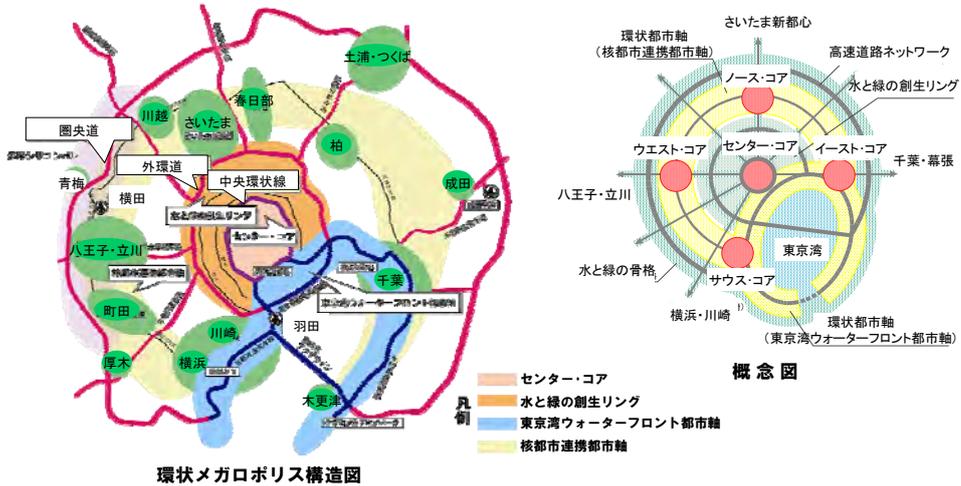
出典 国土交通省

【図表3】 目指すべき都市像

〈環状メガロポリス構造〉

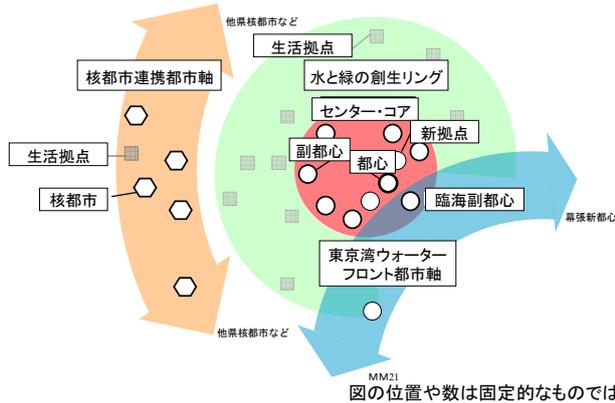
集積のメリットを生かした環境と調和した多機能集約型の都市構造

⇒東京圏全体で美しい景観を形成しつつ、効率的・効果的な機能連携を実現



【図表4】 目指すべき都市像

環状メガロポリス構造における拠点



**中核拠点** : 東京圏の骨格的都市構造に位置付けられる都心、副都心、新拠点及び核都市

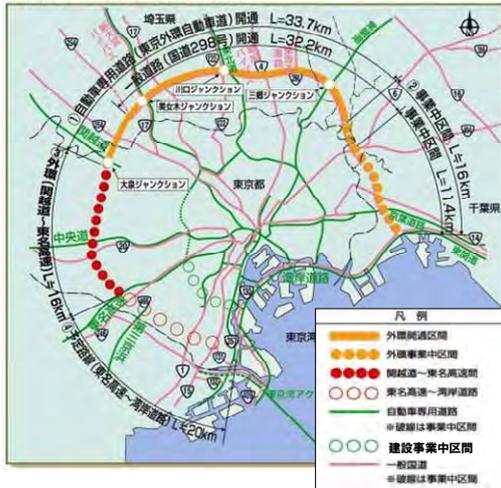
**生活拠点** : 中核拠点とは異なる生活圏レベルの拠点

〔図表5〕 三環状道路のネットワーク図(整備スケジュール)



〔図表6〕 外環の整備状況

「外環」の全体計画と幹線道路網図



（図表7） 外環（関越～東名高速間）が完成した場合の環境改善効果

・外環が整備されると、走行速度の向上及び走行量が削減され、大気汚染の改善が期待できる。

浮遊粒子状物質(SPM)

1都3県（東京、神奈川、埼玉、千葉）の浮遊粒子状物質排出量が

**約20 t /年削減**

約20万本のペットボトル・500mlに相当



窒素酸化物(NOx)

1都3県（東京、神奈川、埼玉、千葉）の窒素酸化物排出量が

**約400 t /年削減**

二酸化炭素(CO2)

1都3県（東京、神奈川、埼玉、千葉）の二酸化炭素排出量が

**約30万 t /年削減**

明治神宮の約400個分の植林に相当



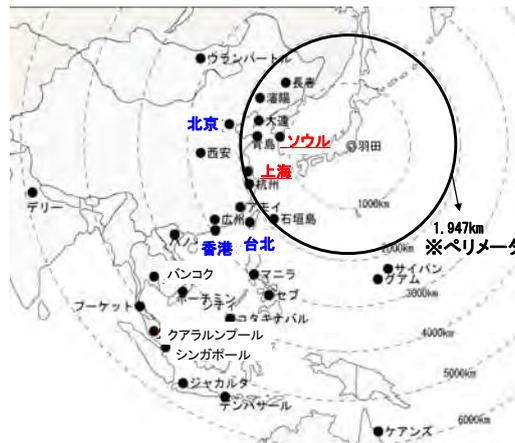
（図表8） 羽田空港の国際化の推進

■羽田空港の国際化を一層推進する施策

- ①昼夜合わせて約6万回の国際定期便を就航
- ②ソウル、上海に加え、北京、台北、香港まで就航可能（昼約3万回）
- ③6時台及び22時台を含む深夜早朝時間帯に欧米を含む世界の主要都市に就航（夜3万回）

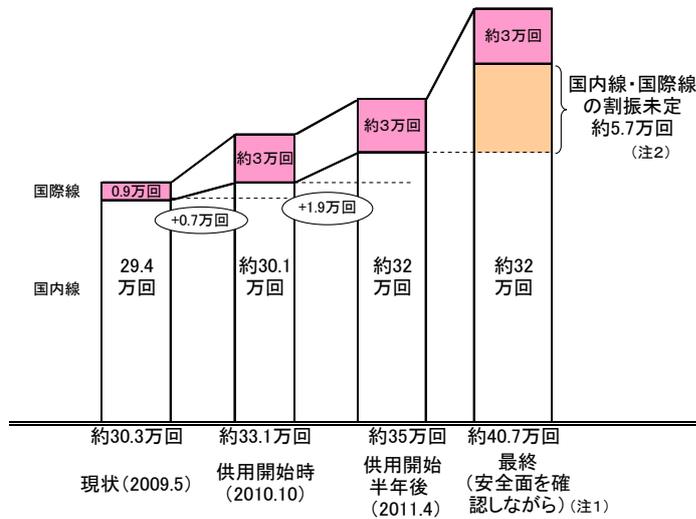
■羽田に乗り入れする各国との協議

区分	国名	便数(1日当たり)	
		昼間	深夜早朝
アジア	韓国	12	4
	香港	4	5
	台湾	8	
	マレーシア		2
	シンガポール		4
欧州等	タイ		2
	フランス		2
	イギリス		2
	オランダ		2
	ドイツ		4
カナダ		2	
合計		24	29



※ペリメータ：国が、羽田発着の国際線路線の目安としてきた一定の距離以内（国内線の最遠距離 羽田－石垣島間：1,947km）

(図表9) 羽田の年間発着枠(昼間)



(注1) 発着回数の増加は、空港運用の慣熟を踏まえて、航空輸送の安全を確保した上で、段階的に増枠  
 (注2) 国内線需要に適切に対応しつつ、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、羽田のアクセス利便性をいかにさせる路線を中心に国際線の増加を推進  
 (注3) 深夜・早朝便の枠が別途あり

(図表10) 横田空域の返還

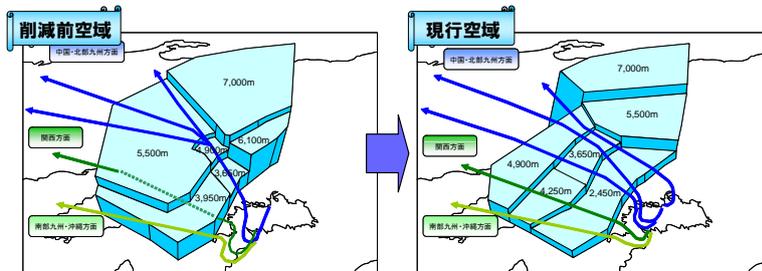
■横田空域

- ・ 1都8県※にまたがる広大なエリア
- ・ 航空路設定の制約
- ・ 航空路の過密化要因

※東京都、栃木県、群馬県、埼玉県、神奈川県、新潟県、山梨県、長野県、静岡県

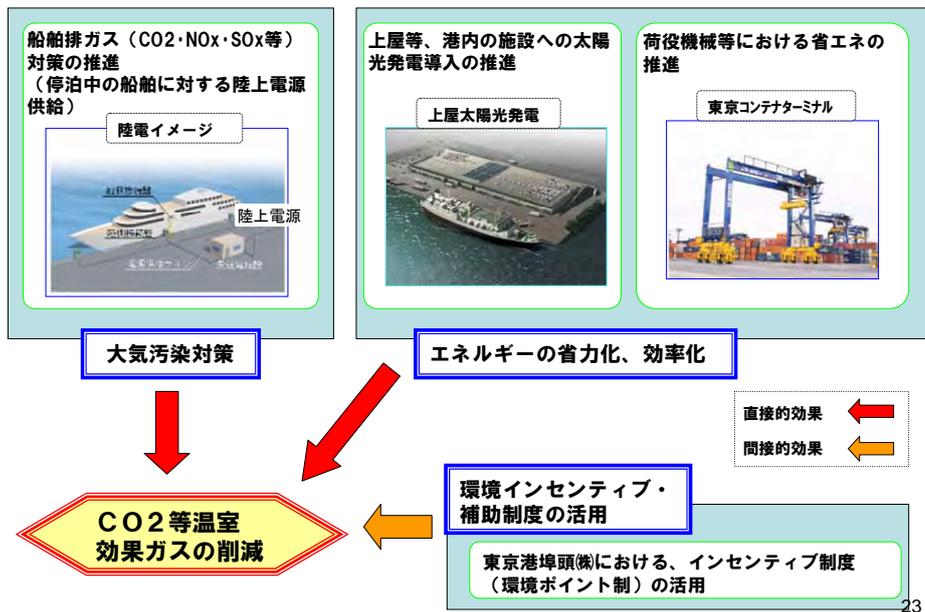
空域の一部返還

- 合理的な航空路の設定が可能
- 首都圏の空の過密化緩和
  - ▶ 西方面への飛行時間が平均3分間短縮
  - ▶ 燃料削減効果 約3,300万ℓ/年
  - ▶ 経済効果(コスト削減など) 約98億円/年
  - ▶ 環境改善効果 約81,000 t CO2/年



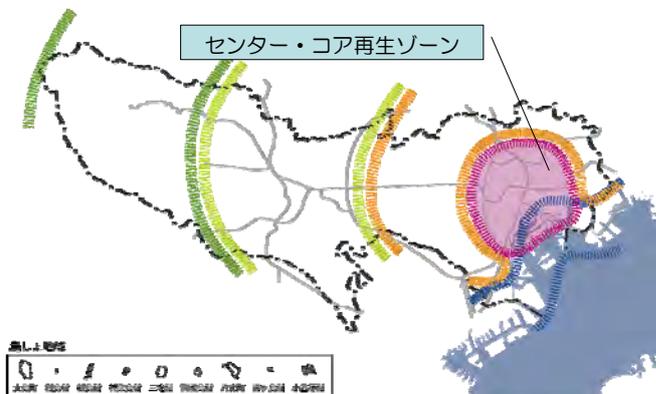
横田空域の一部返還 (平成20年9月25日実施)

(図表11) 東京港における環境改善の取組み

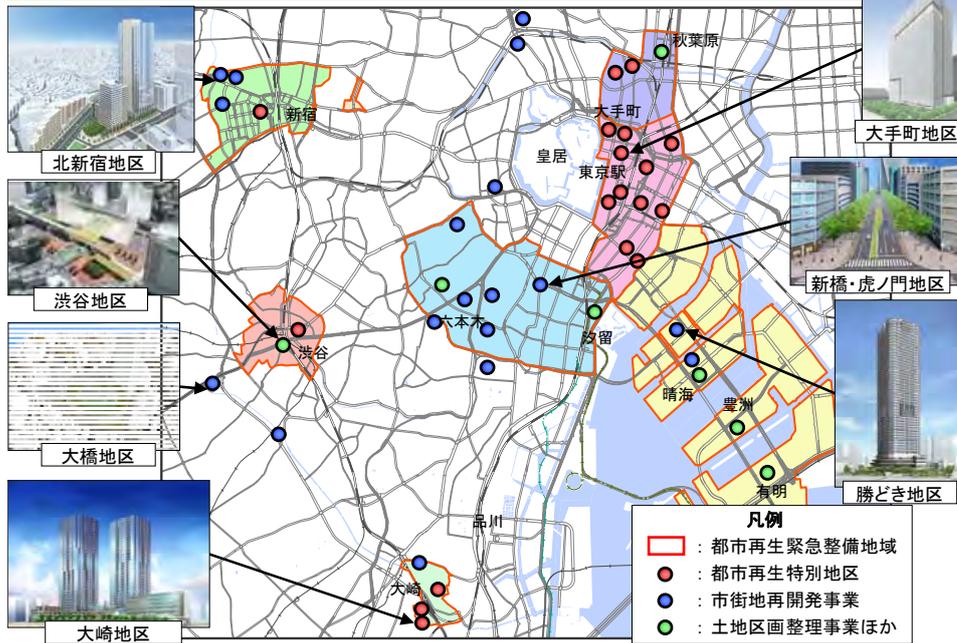


(図表12) ゾーンの戦略

- 国際的なビジネスセンター機能の強化と魅力や活力のある拠点の形成
  - 世界で最も環境負荷の少ない都市づくりの推進
  - 緑に囲まれ、水辺と共存した都市空間の創出
  - 歴史と文化を生かした都市空間の形成
- 環境と経済活力が両立する都心を形成



(図表13) 都市開発地区(都心部)



(図表14) 戦略的なまちづくりの取組み事例

① 環境

- 品川駅・田町駅周辺 ⇒風の道など、先進的な環境モデル都市
- 六本木地区（東京ミッドタウン）⇒複合型開発のCO2削減効果

② みどり

- 大手町一丁目6地区 ⇒緑豊かな空間の形成
- 六本木地区（六本木ヒルズ）⇒再開発による緑の増加

③ 景観

- 東京駅丸の内駅舎 ⇒歴史的景観の復元
- 皇居周辺 ⇒首都の景観を形成

④ その他の都市の課題

- 渋谷駅周辺地域 ⇒駅施設の機能更新に合わせたまちづくり
- 大橋地区再開発 ⇒首都高ジャンクションと一体的なまちづくり
- 汐留土地区画整理 ⇒業務・商業・文化・居住の複合都市

他

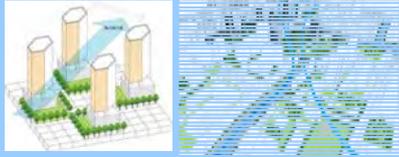
(図表15) 品川駅・田町駅周辺

整備の方針

- 〈品川駅・田町駅のポテンシャル〉
- ▶新幹線品川駅や羽田空港の国際化
  - ▶大規模な低・未利用地

■環境モデル都市づくり

風の道の確保 など



風の道のイメージ

■千客万来の都市づくり

- ・国際拠点となるビジネス・文化・居住の空間づくり
- ・質の高い賑わいと観光の都市空間づくり など



サポート商業機能の導入

■東京サウスゲートの形成

東西連絡性の強化・改善 など



28

(図表16) 六本木地区(東京ミッドタウン)

複合型開発のCO<sub>2</sub>削減効果

想定個別機能によるCO<sub>2</sub>排出量概算

約63,700 (t-CO<sub>2</sub>/年)

用途	延床当りCO <sub>2</sub> 排出量 (t-CO <sub>2</sub> /m <sup>2</sup> ・年)	延床面積 (m <sup>2</sup> )	CO <sub>2</sub> 排出量 (t-CO <sub>2</sub> /年)
オフィス	0.135	311,200	42,012
ホテル	0.177	43,800	7,753
商業	0.167	71,000	11,857
文化施設	0.104	20,300	2,111
合計		446,300	63,733

大規模集約化によるCO<sub>2</sub>排出量

約57,500 (t-CO<sub>2</sub>/年)

(東京都 地球温暖化対策中間報告書 平成19年度実績値)

10%削減



複合化によるエネルギー供給の効率化  
地域冷暖房の導入によるピークカット



29

(図表17) 大手町一丁目6地区

大手町の森の創出

日本を代表するビジネス街に、高木を密植した、約3,600㎡の「大手町の森」を整備

○緑のネットワーク

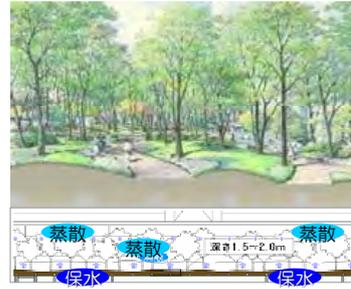
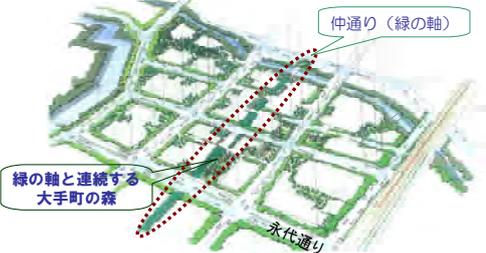
民間開発の緑と街路空間の緑を連携させ、質の高い歩行者通路空間や緑のネットワークを整備

○都心のオアシス

⇒「憩い」や「交流空間」として活用

○土壌による保水・蒸散機能でヒートアイランドを緩和

⇒計画地内の気温を約1.7℃低減



30

(図表18) 六本木地区(六本木ヒルズ)

再開発による緑の増加

敷地に占める緑の割合に応じて建築物の高さや容積率の規制を緩和

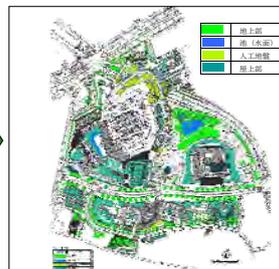
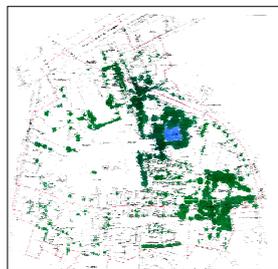
〈緑化面積の比較〉

従前の緑化面積

約16,500㎡

整備後の緑化面積

約26,000㎡



六本木ヒルズの緑の増加

31

(図表19) 東京駅丸の内駅舎

東京駅丸の内駅舎の再生



創建時〔大正3年(1914年)〕の駅舎立面図

■ : 復元部分  
■ : 保存部分



復元イメージ

丸の内駅舎：

- ・国指定の重要文化財
- ・昭和20年(1945年)の空襲で3階部分を焼失、戦後2階建に改修

⇒大正創建当時の3階建にもどし、南北2カ所のホール屋根を丸いドームに復元



丸の内口イメージ図

32

(図表20) 皇居周辺の景観施策



○ 緑と調和した眺望景観への配慮



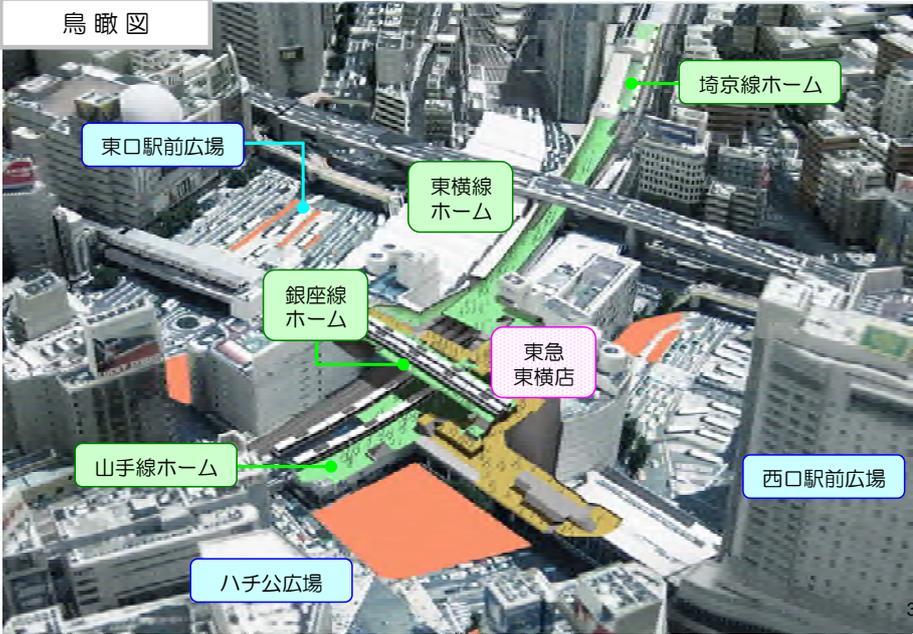
○ 内濠沿いの建築物のスカイラインへの配慮



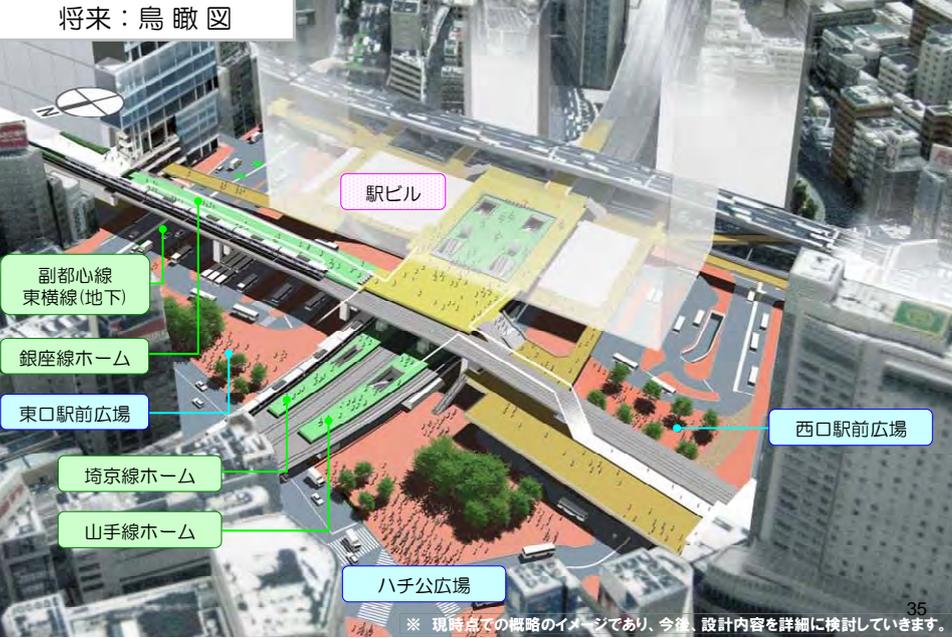
○ 濠を見通す眺望景観への配慮



(図表21) 渋谷駅周辺地域(現況)



(図表22) 渋谷駅周辺地域(将来)



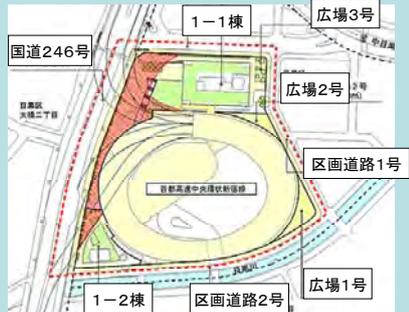
(図表23) 大橋地区再開発

目的

首都高速中央環状線と首都高速3号線を結ぶジャンクションと周辺区域を一体的に整備し、周辺市街地との連続性や周辺環境への影響を考慮して、合理的かつ健全な土地の高度利用と都市機能の更新を図る

■大橋JCTにトンネル状に覆いを設置

- ⇒周辺の大気や騒音への影響を低減
- ⇒大規模な緑地を整備



36

(図表24) 汐留土地区画整理

官民協働の高品質なまちづくり

■ 目的

- 都心と臨海部を結ぶ交通の重要な結節点と位置づけ、旧国鉄貨物駅跡地を中心に都市基盤整備を推進
- 業務、商業、文化、住宅等の施設建設を誘導

■ 特徴

- 東側地区：土地の高度利用が進み、大手企業の建ち並ぶ都心の拠点
- 西側地区：地元組織により「イタリア街」という街づくりに取り組み、「東京のしゃれた街並み推進条例」を適用
- 日本版BIDを導入し、中間法人（現：一般社団法人）が協定により道路や街並みの維持管理を実施

東側地区 大手企業の建ち並ぶ都心の拠点



協定管理による地下歩道



「NPOコミュニティー汐留」がイタリア街を創出

西側地区



37

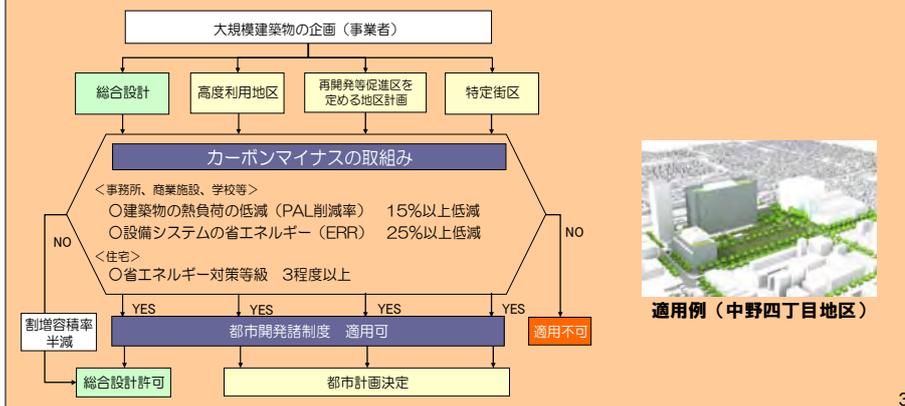
## (図表25) 都市開発諸制度の活用

### 都市開発諸制度

公開空地の確保など公共的な貢献を行う建築計画に対して、容積率や斜線制限などの建築基準法に定める形態規制を緩和し、良好な都市開発の誘導を図る制度

### ■カーボンマイナス

○原則として、建築物の環境性能が一定の水準以上であることを制度適用の条件化



38

## (図表26) 都市開発諸制度の活用

### ■緑化の推進

#### ① 「緑化基準値」の設定と「割増容積率」の増減

「緑化基準値」（開発における基準となる緑化率）を設定し、「緑化基準値」に対する「緑化率」により、「割増容積率」を増減（最大±5%増減）

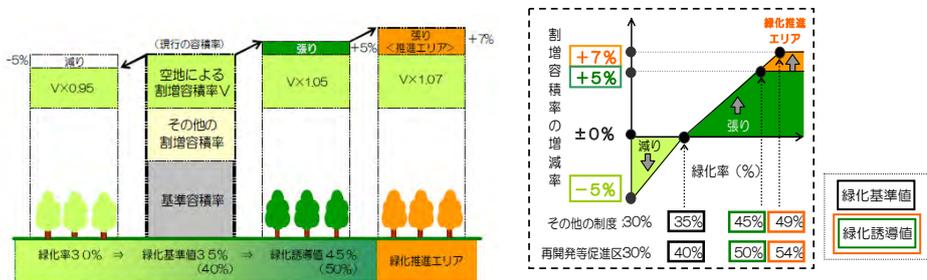
#### ② 「緑化基準値」

40%（再開発等促進区を定める地区計画）、35%（左記以外）

#### ③ 「緑化推進エリア」の設定と「割増容積率」の増加

- 「環境軸周辺」緑化推進エリア
- 「ヒートアイランド対策」緑化推進エリア

特に緑化を促進するために割増容積率を最大7%まで増加

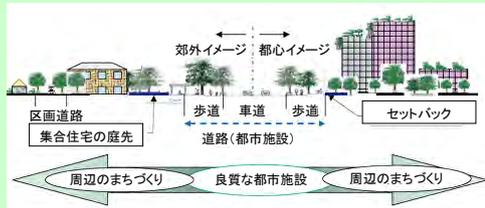


緑化率による割増容積率の増減のイメージ

(図表27) 環境軸の形成

■環境軸

公園・緑地、道路や河川のみどりとこれら沿線のまちづくりで生まれるみどり等を組合わせ、都市施設のみでは成しえない厚みと広がりをもったみどり空間の創造を目指すもの



■環境軸の形成に向けた取組

都市開発諸制度を活用したまちづくりにおける緑化誘導

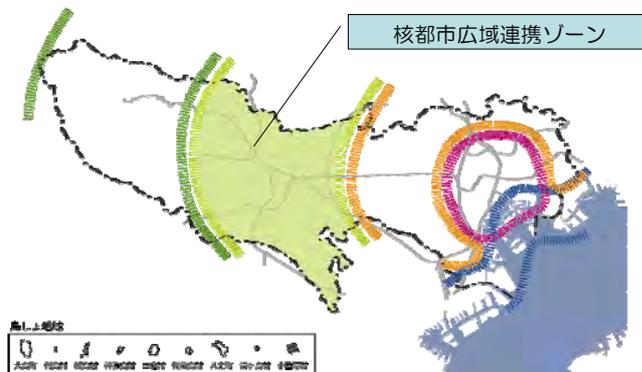
→環2・晴海通り地区の場合、都市計画道路境界線から100mの範囲では、割増容積率を最大7%まで増加



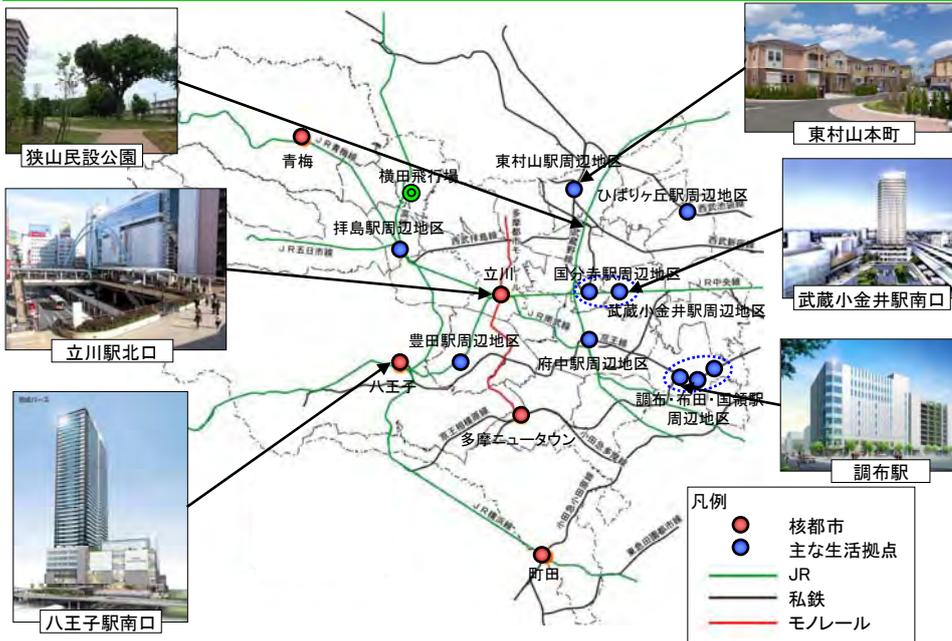
40

(図表28) ゾーンの戦略

- 都市基盤整備等による活力ある多摩の拠点育成
  - 産学公連携による産業立地の促進
  - 緑地や農地の保全と活用
  - 質の高い計画的な住宅地の整備
- 核都市を中核とする、諸機能の集積に合わせ、自然環境の維持・再生を図る



(図表29) 多摩地域における拠点整備と開発事例



(図表30) 八王子駅南口地区

■ 八王子駅南口市街地再開発事業

現況：狭隘な駅前広場と老朽化した木造住宅



- ・ 駅前広場を拡張し、交通体系の充実
- ・ 商業、住宅、公益（市民ホール）を施設構成とする再開発ビルを建設

⇒ 交通結節点の機能の強化

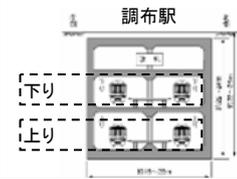


## (図表31) 調布・布田・国領駅周辺地区

### 連続立体交差事業と一体となった中心市街地のまちづくり

#### ① 京王線連続立体交差事業

- ・京王線：約2.8km
- ・相模原線：約0.9km
- ・三駅のホームが地下化され、南北駅前広場が一体化
- ・沿線18箇所の踏切が除却



#### ② 調布駅北第1地区第一種市街地再開発事業

- ・回遊性が高く、活気やにぎわいのある商業施設の整備を促進
- ・都市計画道路等の都市基盤施設の一体的な整備を促進



#### ③ 布田駅南土地地区画整理事業

- ・駅前広場や都市計画道路の整備
- ・街区・宅地、生活道路や公園の整備を促進

#### ④ 国領駅東地区住宅市街地総合整備事業

- ・都市計画道路を整備し、交通渋滞を緩和
- ・老朽化した都営住宅等の建替えにより、緑豊かな居住環境を創出

45

## (図表32) 武蔵小金井駅周辺地区

### 中央線連続立体交差事業

- ・JR中央線三鷹駅から立川駅間の延長約13.1kmの区間
- ・交通渋滞の解消や踏切事故の防止、分断されていた市街地の一体化が図られる

### 武蔵小金井駅南口再開発事業

- ・再開発事業により、商業、業務、住宅など調和のとれた利便性の高い複合中心市街地を形成
- ・文化活動や交流の拠点整備の促進
- ・連続立体交差事業と整合を図りながら、交通広場など駅周辺の基盤整備を促進
- ・南北方向の幹線道路である、小金井街道を拡幅整備



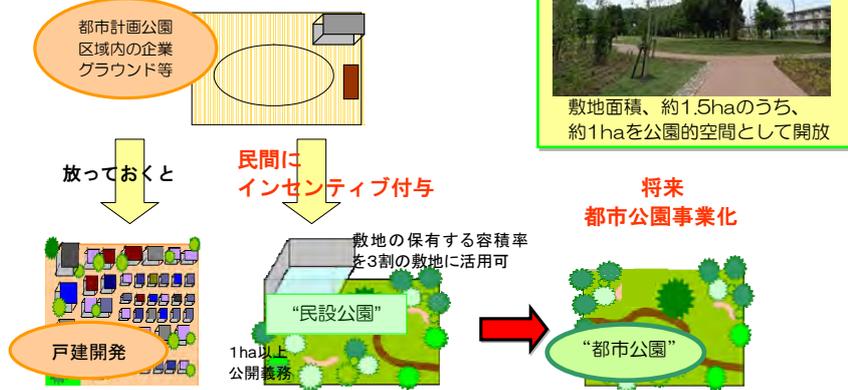
武蔵小金井駅南口再開発事業（完成イメージ、配置図）

46

(図表33) 民設公園

萩山民設公園

◆都市計画公園・緑地の区域内の優先整備区域以外において、民間により早期に公園的空間を整備・管理する新しい仕組みを構築



47

(図表34) 調布保谷線



■環境施設帯の整備

沿道の状況に応じて植樹帯、自転車歩行者道、副道等を組み合わせ、緑豊かな安全で快適な歩行者空間を確保

- ①沿道で生活している住民のアクセス確保
- ②シンボリックな樹木や深大寺の面影を残す樹種の活用
- ③自転車・歩行者道の舗装色分けによる整備



(図表35) 緑確保の総合的な方針

緑確保の総合的な方針

◆都と区市町村が共同で既存の緑の保全に係わる広域的な方針を定めるのは都として初めて今年度末を目標に方針のとりまとめ



方針の内容

(1) 既存の緑を守る方針

都全体の既存の緑を一定の基準で系統分類し、今後10年間に確保することが望ましい緑をリストアップして公表し、緑の確保を進めていく

(2) 緑のまちづくり指針

今後10年間に目指す、まちづくりの緑の規制・誘導策を図面に記載して公表し、まちづくりのための緑の指針として活用していく

(3) 推進のための施策

更なる保全の推進に向けて、新たな制度や仕組みの構築

- ・ 特別緑地保全地区の指定拡大
- ・ 民間による支援策も含めた、社会全体で屋敷林の緑を保全する仕組みの構築など

49

(図表36) 多摩シリコンバレーの形成

多摩シリコンバレー

- 多摩地域は、新産業創出の基盤としての、多くの新製品・新技術を生み出す高いポテンシャルを持つ
- 三環状道路の開通に伴い、多摩地域を中心として、つくばから埼玉県、神奈川県に至る地域において、産業交流が活発化
- 都の産業支援機関等のコーディネートにより、異業種異分野間の連携や都域を越えた産学公及び産産連携が促進

○ 産業交流拠点の条件

- 1 広域的結節点として交通が至便なこと
- 2 施設の有効利用（多面的利用）が可能なこと

➡ 産業技術研究センター  
八王子庁舎移転跡地の活用



(図表37) 横田基地の軍民共用化

■横田基地

- ・所在地：立川市、昭島市、福生市、武蔵村山市、羽村市、瑞穂町
- ・新宿の西方32km
- ・3350mの滑走路
- ・面積約714ha



現状の問題点

- 再拡張後おおむね10年で、増大する需要に対応できなくなる
- 需要が拡大しているビジネス機等に現在の発着枠では対応できない
- 首都圏西部地域は航空利便性が悪い

期待される効果

- 首都圏空港機能の一翼を担う  
国際競争力の維持向上、首都圏の航空利便性の向上
- 多様な航空サービスへの対応  
ビジネス航空や通勤航空などサービスを提供
- 首都圏西部地域の航空需要の対応  
多摩地域を世界の技術開発をリードする拠点に発展
- 地域経済の活性化  
空港アクセスに資する基盤整備やまちづくりが促進