

第六部 事業推進方策

開発利益の還元方式などの今日までの開発の手法を基
本的には受け継ぎつつ、土地処分方式の多様化を図るな
ど、社会経済状況の変化や開発の進捗に適切に対応して、
生活都市東京の実現に大きな役割を果たす、臨海副都心
開発を着実に推進していく。

1 都市基盤

これまでどおり開発利益の還元方式を維持しながら、着実に整備を進めます。

- ・広域幹線道路等の広域交通基盤は、臨海副都心及び関連する地域の開発を進めていく上で欠かすことができないものであると同時に、臨海部と都心部とを結ぶ交通アクセスの充実や東京全体の交通ネットワークの形成などの広域的な役割も有しており、公共負担と開発者負担により整備する。
- ・地域内都市基盤は、原則として開発者負担により整備する。

(1) 広域交通基盤

① 一般道路等

- ・一般道路のうち、放射34号線（晴海通り）の延伸、環状2号線の延伸及び補助314号線（晴海地区内）・315号線については、都が土地区画整理事業（大街区方式）及び街路事業等により整備する。
- ・東京港臨海道路は、都が港湾整備事業により整備する。
- ・東京港トンネルをはじめとする国道357号の3種部、第二湾岸道路の整備について、関係機関に働きかける。

② 都市高速道路

- ・都市高速道路晴海線は、事業の施行が予定されている首都高速道路公団に対し、放射34号線（晴海通り）の延伸に合わせ、早期に整備するよう要請する。

③ 臨海新交通

- ・有明～豊洲間の延伸については、支柱、桁などのインフラ部は都が街路事業により整備し、電気・通信・信号施設、車両等のインフラ外部の整備及び運行管理は東京臨海新交通株式会社が行う。

④ 臨海高速鉄道

- ・2期事業区間（東京テレポート～大崎）については、東京臨海高速鉄道株式会社が整備する。
- ・臨海高速鉄道2期事業区間からの羽田・鶴見方面への連絡については、東海道貨物支線の旅客化の可能性を関係の自治体と連携をとりながら検討する。

⑤ その他の広域的交通ネットワーク

- ・臨海副都心及び豊洲・晴海地域と既成市街地を結ぶ地下鉄8号線（有楽町線）の東陽町・亀有方面への延伸については、関係機関に働きかける。

(2) 地域内都市基盤

- ① 土地造成は、原則として都が行う。
- ② 供給処理施設及び水辺・緑地空間のうち次の施設は、原則として東京臨海副都心建設株式会社が整備主体となって整備し、整備後の施設について、都が買取る。
また、施設の管理は、その本来的な管理者が行うものとする。
 - ・供給処理施設：共同溝、水道施設、下水道施設（中水道を含む。）、ごみ処理施設
 - ・水辺・緑地空間：シンボルプロムナード、親水空間など
- ③ 地域内道路は、都が整備し、都又は地元区が管理する。
- ④ 地域冷暖房は、東京臨海熱供給株式会社の事業として整備し、管理する。
- ⑤ 電気及びガスの供給処理施設は、それぞれ電気及びガス事業者の事業として整備し、それぞれが管理する。
- ⑥ 情報通信基盤は、原則として株式会社東京テレポートセンターの事業として整備し、管理する。

2 第三セクター

- (1) 臨海副都心の開発にあたっては、第三セクターを設立し、都市基盤施設の早期整備を図るとともに、都市づくりにおいて先導的役割を担うビルの建設や運営等を行うことにより、副都心の建設を進めてきた。
今後とも、第三セクターを効果的に活用し、着実な整備を図っていく。
- (2) 臨海地域の第三セクターについて、テナントビルの運営管理業務や基盤施設の管理業務の効率化、地域のまちづくりを進める上で新たな役割などの観点から、統合を含めて再編を検討するとともに、経営の安定化方策を検討する。

3 民間地権者との協力

有明北地区は民有地を含む地区であり、民間地権者の創意を尊重しながら開発を進めていく必要がある。
今後の開発にあたっては、民間地権者と十分協議を行いつつ、必要に応じて都市計画的整備手法を用いて開発を誘導し、魅力あるまちづくりを行っていく。

4 都市計画、港湾計画の見直し

臨海副都心の開発を円滑に推進するため、次のように都市計画及び港湾計画の見直しを行う。

- ① 本計画の内容に応じた臨海副都心の用途地域等の見直しは、臨港地区の見直しを含め、関係機関との調整を経て、事業化に合わせて所要の手続きを行う。
- ② 新埋立地については、埋立事業の進捗に合わせて区画整理事業区域の変更など所要の都市計画の変更を行う。
- ③ 都市計画施設として定めるべき施設等について、関係機関等と協議のうえ、別途定める。
- ④ 本計画の内容に応じた港湾計画の変更については、関連地域の開発と整合させ、関係機関との調整を経て適切に行う。

5 事業推進体制

臨海副都心は始動期開発を終了し、地域内の都市基盤の約8割が完成するとともに臨海副都心と既存鉄道駅とを結ぶ「ゆりかもめ」や臨海高速鉄道の1期事業区間が運行されるなど、新しいまちとしての活動に必要な都市基盤が整備されてきている。こうした中、今後は、臨海副都心開発推進会議のもと、開発の進捗を総合的、機動的に把握、調整する体制を整え、土地処分や建築施設建設と広域幹線道路をはじめとする都市基盤整備との整合を図りながら、開発を着実に進めていく。

II 開発スケジュール

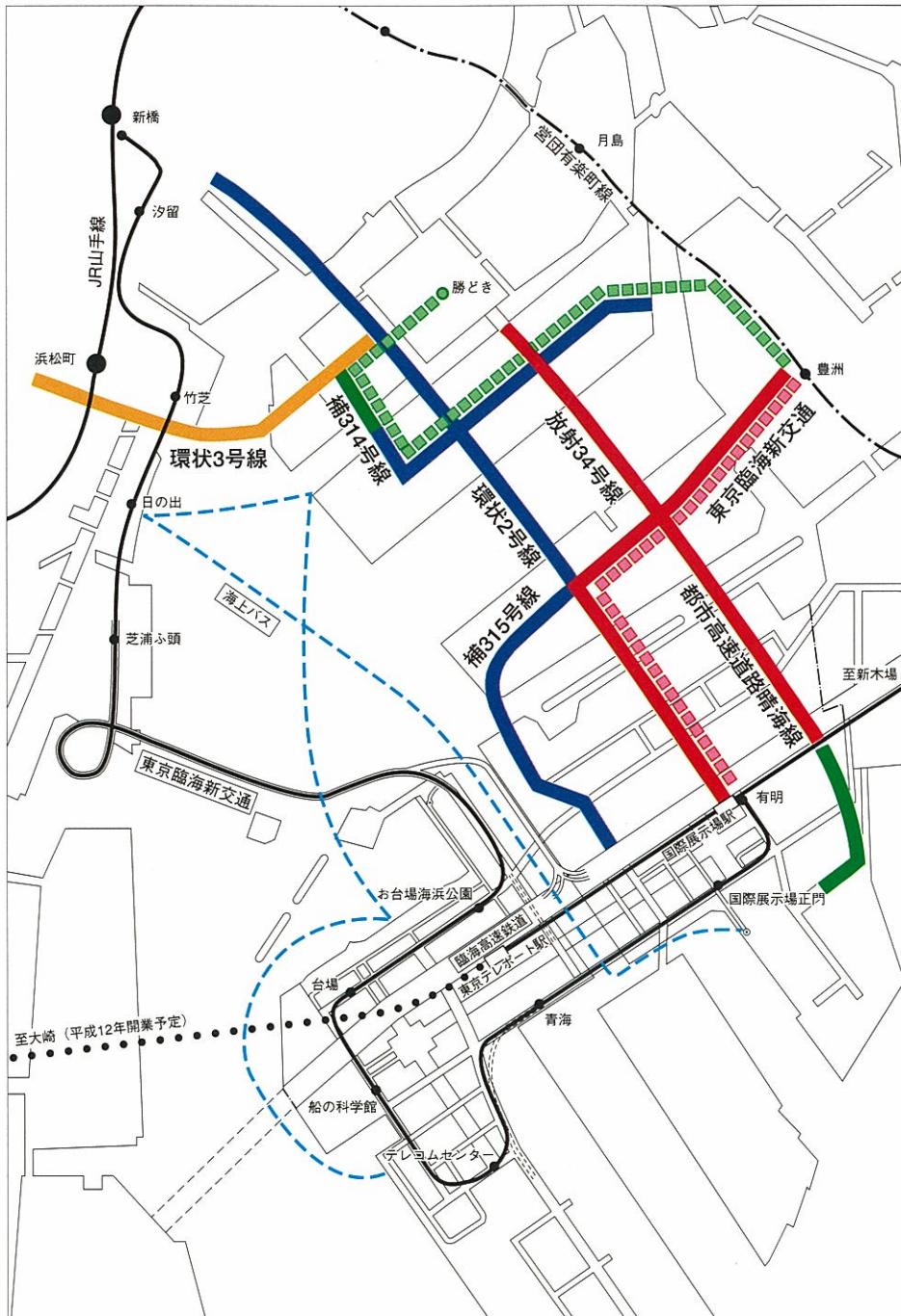
今後の広域交通基盤、地域内都市基盤の整備スケジュール及び段階別の開発フレームは、以下のとおりである。

1 広域交通基盤の整備スケジュール

交通基盤の種別	年度	8	9	10	11	12	13~17	18~27	備 考
広域幹線道路	放射34号線(晴海通り) 拡幅部								
	放射34号線(晴海通り) 延伸部								
	環状2号線								
	補助314号線 (区画整理区域内)								区画整理区域外は整備時期検討
	補助315号線								
	東京港臨海道路 1期事業						(13)		2期事業は、整備時期検討
公共交通機関	都市高速道路晴海線(注)								
	臨海高速鉄道 2期事業 (東京テレポート～大崎)								12年開業
	臨海新交通 「ゆりかもめ」 延伸部(有明～豊洲)								豊洲から勝どき間は、整備時期検討

(注)放射34号線(晴海通り)の延伸に合わせ、早期整備を要請する。

広域交通基盤の整備計画図



凡 例	
—	～平成17年度整備目途(道路)
■■■■■	～平成17年度整備目途(新交通)
—	～平成27年度整備目途
—	整備時期検討路線(道路)
■■■■■	整備時期検討路線(新交通)
—	今後区部の街路事業により整備する路線

注) 都市高速道路晴海線は、放射34号線の延伸に合わせ整備要請

2 地域内都市基盤の整備スケジュール

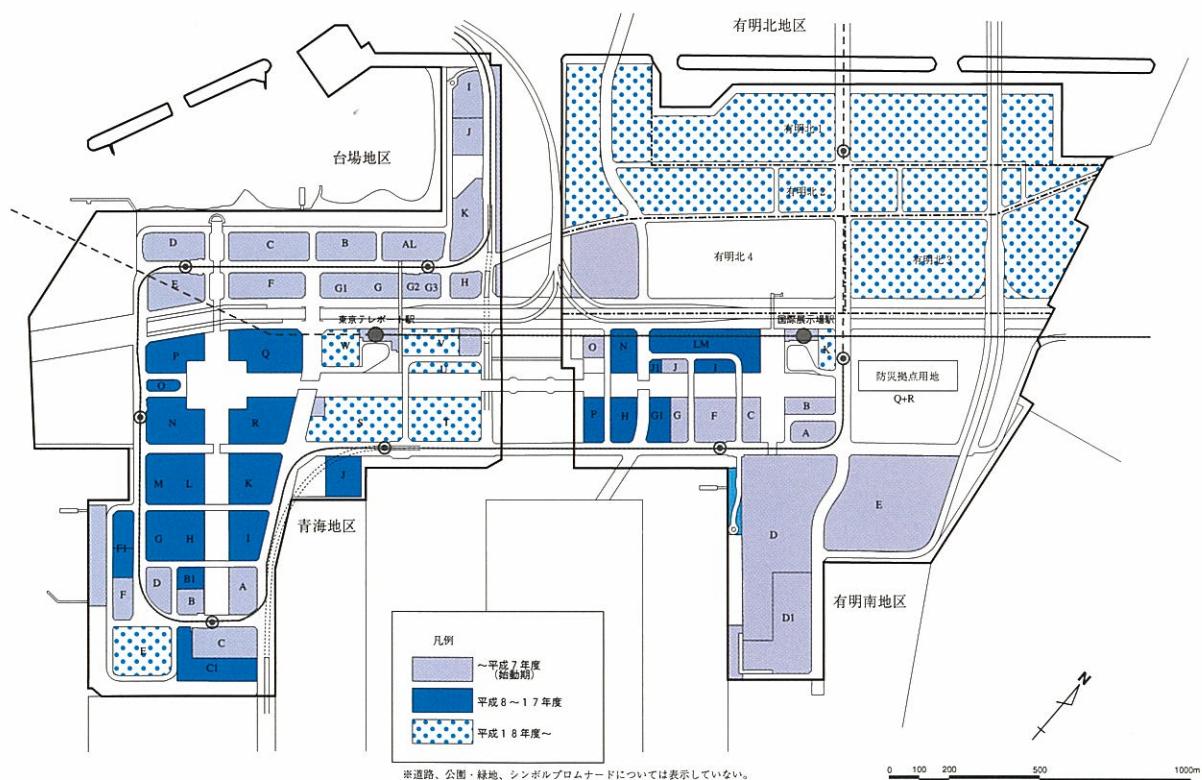
種別	年度								今後の整備計画等
	8	9	10	11	12	13~17	18~27		
有明北地区水面埋立						(16)			約35ha
地域内幹線道路 (埋設物設置含む)	レインポーブリッジからの延伸道路								約820m (平成10年利用開始)
青海・有明南連絡道路 延伸部 (埋設物設置含む)									約700m (整備済約2.3km)
区画道路	有明南	青海		青海・有明南	青海				約1.7km (整備済約5.7km)
シンボルプロムナード 公園・緑地								(25)	
共同溝									約1km (整備済約16km)
給水所									2万m ³ の配水池等 (整備済2万m ³)
下水処理場									9万m ³ /日の設備 (整備済3万m ³ /日)
地域冷暖房施設増設									冷熱225ギガカロリー/h (整備済125ギガカロリー/h) 温熱241ギガカロリー/h (整備済109ギガカロリー/h)
土地処分									(25)

3 段階別の開発フレーム

段階区分	宅地供給計画	宅地供給に対応する人口フレーム	
		就業人口	居住人口
～7年度 (始動期)	(ha) 73	(人) 34,000	(人) 5,500
～17年度	36 【累計109】	15,000 【累計49,000】	7,000 【累計12,500】
～27年度	83 【累計192】	21,000 【累計70,000】	29,500 【累計42,000】

(注)「人口フレーム」については、まちづくり都民提案制度対象街区分を除いてある。
また、「宅地供給計画」に基づき試算したものであり、実際の人口とは異なる。

段階開発計画図



臨海副都心開発事業会計は、地価の下落により土地の運用収入が減少し、厳しい状況にある。

一方、都財政も都税収入の減少等により深刻な状況にあり、これらの点を十分勘案しつつ、収支均衡が適切に図れるよう収入支出両面にわたる徹底的な見直しを行い、財政基盤の安定化を図る。

また、将来の多額な収入を見込んで定められた公共公益施設用地等の減額貸付や道路、公園等の維持管理費の臨海副都心開発事業会計の負担は、社会経済状況の変化により収入が大幅に減少し維持することが困難になっているため、通常の負担の考え方につたって見直す。

- (1) 都市基盤の整備については、従前どおり開発利益の還元方式を維持する。すなわち、地域内の都市基盤は原則として開発者負担により整備する一方、広域交通基盤施設は公共負担と開発者負担により整備する。
- (2) 始動期末までの都市基盤の整備により処分可能となっている土地は、土地利用計画に沿って順次処分を促進し、安定的に土地運用収入を確保する。
- (3) 土地処分方式の多様化、未利用地の暫定利用の促進などにより収入の確保に努める。
- (4) 事業内容の精査、整備対象施設・整備水準の見直しにより、支出の抑制を図る。
- (5) 支出の年度間の平準化を図るため、起債の借換等を行う。
- (6) 都市基盤整備にあたっての一般財源の負担総額は、既定計画の枠内とする。
- (7) 道路・公園・緑地等は、まちの熟成に応じて本来管理者に引き継ぐ。
- (8) 公共公益施設用地及び住宅用地の処分価格は、原則として時価評価とする。

IV 土地処分

1 土地処分方式の多様化

臨海副都心地域内の土地の処分については、長期貸付けに加えて、売却方式や定期借地方式を導入する。売却方式の導入にあたっては、再開発地区計画の規制に加えて、転売禁止の特約により、土地利用計画の担保を図るとともに、売却時期については、地価動向を踏まえて適切に判断する。

2 公募方式の多様化

(1) 選定方式

進出事業者の選定については、コンペ方式、プロポーザル方式等の多様な方式の中から、社会経済状況に合致した方式を採用する。

進出事業者の決定にあたっての公平性や適正な手続きを担保するため、臨海副都心用地管理運用委員会の審査を経るとともに、進出事業者の決定等の重要事項の決定については、臨海副都心開発推進会議の議を経るものとする。

なお、進出希望者の応募状況、審査結果等は、公開するものとする。

(2) 募集区画

募集区画の設定については、最低敷地規模(0.5ha) の見直しを含め、街区の分割による小区画化等、処分規模の多様化を図る。

3 土地処分スケジュール

土地処分については、広域幹線道路の一部と東京臨海新交通「ゆりかもめ」が整備される平成17年度を目途に、臨海副都心開発事業会計の長期収支、共同溝や交通インフラ等の整備状況を勘案しながらしていく。

なお、有明北地区及び10年間の暫定利用実施対象街区等は、平成18年度以降に土地処分を行っていく。

4 暫定利用の促進

臨海副都心において、都市基盤の整備状況から、当面、処分を予定していない用地の有効活用を図ることにより、まちにぎわいを創出し、副都心としての発展を促進する。暫定利用の貸付期間は、1年未満の期間から10年程度の期間で柔軟に設定する。

なお、10年程度の貸付けについては、事業用借地制度等を導入し、実施にあたっては公募を行う。

臨海副都心開発に係る広域交通基盤整備事業及び地域内都市基盤整備事業の事業費を試算すると、次のとおりである。

区 分	事 業 費
広 域 交 通 基 盤	13,900 億円
地 域 内 都 市 基 盤	10,400 億円
計	24,300 億円

(注)国の事業費等は除いてある。