



臨海副都心

有明北地区まちづくりガイドライン —改定—

令和4年1月

 東京都



臨海副都心
有明北地区まちづくりガイドライン —改定—

令和4年1月

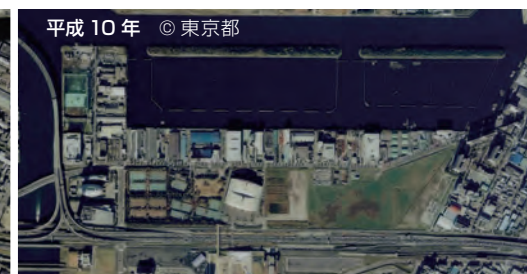
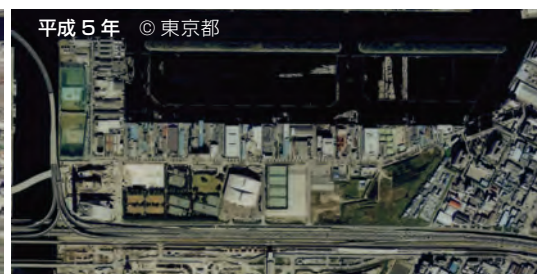
目次

I ガイドライン策定の趣旨

| | |
|--|---|
| はじめに | 4 |
| (1) 「臨海副都心有明北地区まちづくりガイドライン（改定）」（令和4年1月）の位置付け | |
| (2) 適用範囲 | |
| (3) 適用時期及び例外規定 | |
| 1 目的 | 6 |
| 2 まちの将来像 | 6 |
| 3 開発誘導の基本目標 | 7 |
| (1) 水と緑に親しめるまち | |
| (2) 多様なライフスタイルを楽しめる都市型居住のまち | |
| (3) 自由な発想と創意工夫をいかしたまち | |
| 4 開発誘導の基本的視点 | 7 |
| 5 ガイドラインの対象項目 | 8 |
| 6 ガイドラインの運用による開発誘導方策 | 9 |

II まちづくりの基本方針

| | |
|--------------------------|----|
| 1 土地利用方針 | 10 |
| (1) 都市機能の導入方針 | |
| (2) 土地利用の方針 | |
| (3) 計画容積率 | |
| 2 都市空間構成 | 13 |
| (1) 都市空間の骨格 | |
| (2) ネットワークの構成 | |
| 3 都市環境整備方針 | 16 |
| (1) 自然と共生する環境負荷の少ない都市づくり | |
| (2) 安心して住める都市環境の形成 | |
| (3) 安全なまちづくり | |
| 4 都市景観形成方針 | 17 |
| (1) 水辺をいかした景観形成 | |
| (2) 個性豊かなみちづくりによる景観形成 | |
| (3) 調和のとれた景観形成 | |



Ⅲ まちづくりの計画指針

| | |
|---------------------------|-----------|
| 1 都市基盤施設計画方針 | 20 |
| (1) ロードの形成 | |
| (2) 道路・橋梁 | |
| (3) 交通施設（駅舎、軌道、バスストップなど） | |
| (4) サイン・ストリートファニチュア | |
| (5) 公園・緑地 | |
| (6) 供給処理施設 | |
| 2 開発誘導指針 | 24 |
| (1) 敷地利用 | 24 |
| ア 敷地規模 | 24 |
| イ 壁面線の位置 | 24 |
| ウ オープンスペースの配置・内容 | 32 |
| エ 敷地内通路等 | 34 |
| オ 駐車場・駐輪場 | 34 |
| カ 敷地境界等 | 35 |
| (2) 建築物の用途及び形態等 | 35 |
| ア 誘導すべき施設等 | 35 |
| イ 制限すべき用途 | 36 |
| ウ 建物高さ | 36 |
| エ 形態・意匠等 | 36 |
| (3) その他 | 37 |
| ア 植栽 | 37 |
| イ 屋外広告物等 | 37 |
| ウ 福祉のまちづくりの推進 | 38 |
| エ 防災・防犯 | 38 |
| オ 環境保全 | 39 |
| カ 供給処理施設の利用 | 41 |
| キ C.C.Box（電線共同溝） | 41 |
| ク 建設発生土処理 | 41 |
| ケ 設置物 | 41 |
| 3 ガイドラインの活用 | 42 |



I ガイドライン策定の趣旨

はじめに

(1) 「臨海副都心有明北地区まちづくりガイドライン－改定－」(令和4年1月)の位置付け

ア 臨海副都心有明北地区まちづくりガイドライン－改定－(令和4年1月)(以下、「本ガイドライン」とする。)は「臨海副都心まちづくりガイドライン－2022改定－」(令和4年1月)で示された基本的な考え方を踏まえ、有明北地区開発協議会での協議のもと定めるものである。

イ 従来の「臨海副都心有明北地区まちづくりガイドライン－改定－」(平成26年7月)は、本ガイドラインに改定する。

ウ 本ガイドラインは、「臨海副都心有明北地区まちづくりマスタープラン」(平成11年11月)及び「臨海副都心有明北地区まちづくりマスタープランの一部見直し」(以下、マスタープラン等とする。)を実現するための、有明北地区の開発誘導の基本的指針を示すものである。

エ 本ガイドラインで定める内容は、有明北地区内の全ての開発計画に反映させるとともに、今後策定される再開発等促進区を定める地区計画の地区整備計画に反映させていくものである。

オ 本ガイドラインは、社会状況の変化、開発の熟度等、必要に応じて見直しを行う。

カ 平成25年9月に東京都が2020年夏季オリンピック・パラリンピック競技大会開催都市に選定され、有明北地区の新埋立地(1区域)は競技会場建設地となった。大会後は、レガシーもいかしながら開発を進めていく。

(2) 適用範囲

本ガイドラインの適用範囲は、臨海副都心有明北地区全域を対象とする。

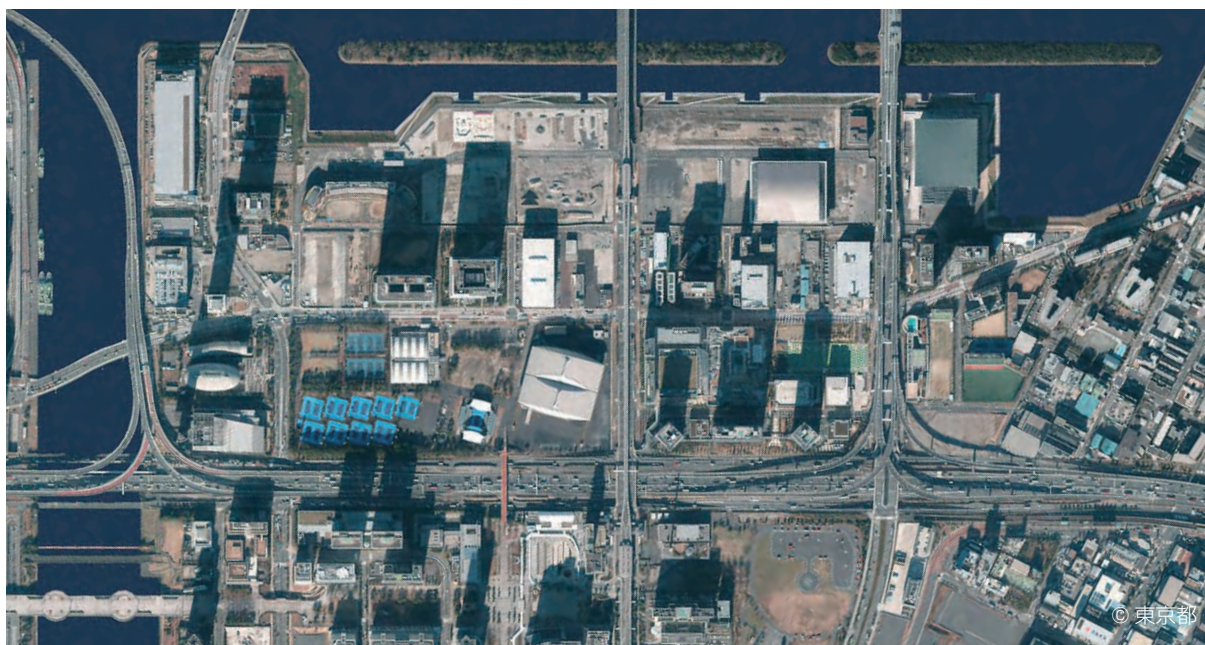
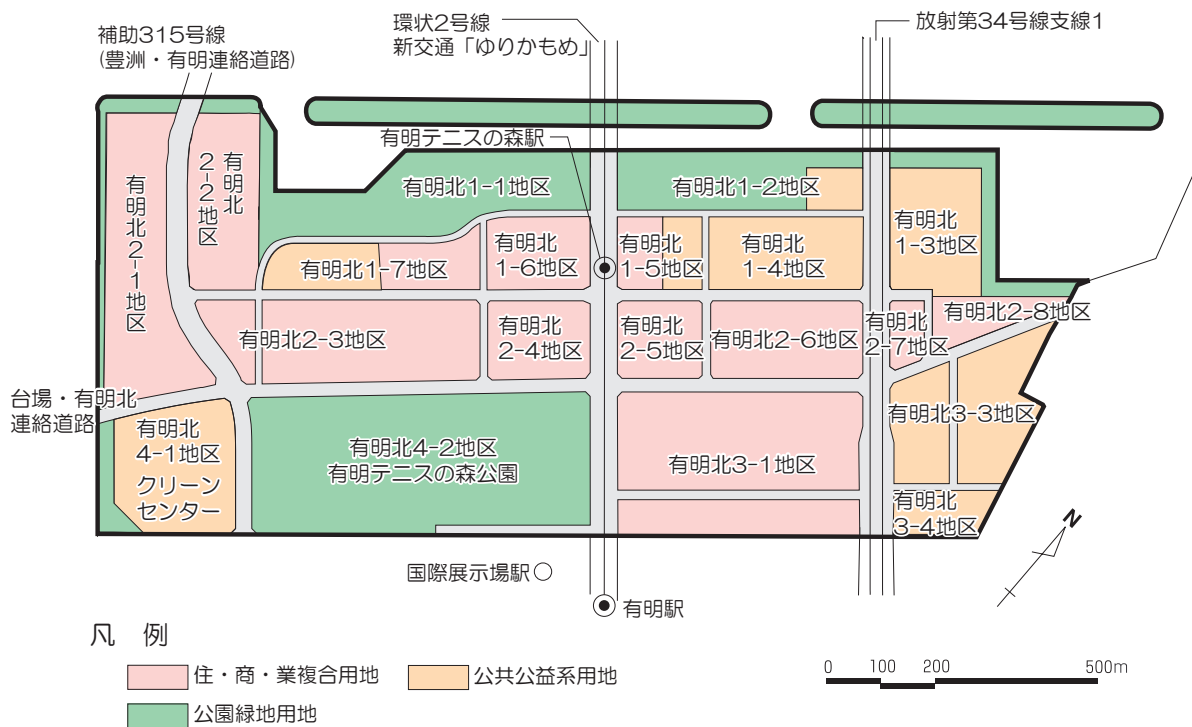
(3) 適用時期及び例外規定

本ガイドラインは、その策定日をもって適用する。

ただし、策定日以前から存する建物については本ガイドラインを適用せず、建替えや増築を行う場合には、本ガイドラインを適用することとする。

なお、公共施設整備と開発の熟度が合致しない場合の経過措置については、関係者間において別途定めよう。開発を行うものとする。

土地利用計画



有明北地区

① 目的

本ガイドラインはマスタープラン等で示す計画内容に適合した優良な開発を誘導し、良好な都市景観・都市環境の形成を図ることを目的とする。

② まちの将来像

有明北地区は、臨海副都心のなかで主に居住機能を担う地区として発展してきた。

また、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会（以下、「東京 2020 大会」とする。）の開催等を契機として、スポーツや MICE 機能等の導入が進んできた。

一方、少子高齢化・人口減少社会が進展するとともに、人々のライフスタイルも多様化してきている。

このため、まちづくりに当たっては、大会のレガシーやウォーターフロントの魅力等をいかしながら、住宅、商業、業務、サービス、公共公益、文化、スポーツ、レクリエーション等の多様な機能の導入を誘導し、これらの機能がバランスよく複合した新たな市街地を形成していく。

一方、既に立地している物流や工場等の施設については、その継続を前提としながら地権者等の意向も踏まえ、まちづくりを進めていくものとする。

なお、用途の異なる施設が隣接する場合には、相互に協力し、周辺環境との調和のとれた市街地形成に努めるものとする。

以上を踏まえ、有明北地区の「まちの将来像」を「東京 2020 大会のレガシーをはじめとした多様な機能の集積により、魅力的なライフスタイルを楽しめる複合市街地」とする。

③ 開発誘導の基本目標

(1) 水と緑に親しめるまち

緑豊かな「旧防波堤」への眺望や海辺に面しているというウォーターフロントとしての特性をいかして、水に親しめる海上公園等を整備し、住み、働き、学び、遊ぶ人の誰もが自然と触れ合い、憩えるなど、水と緑に親しめる都市空間を創造していく。

(2) 多様なライフスタイルを楽しめる都市型居住のまち

ウォーターフロントの魅力と快適性及び都市機能の集積を享受し、この地域に生活することの楽しさを演出する都市型の居住空間を創出する。また、居住機能の周辺には業務、商業、公益、スポーツレクリエーション機能などを配置することによって、にぎわいがあり誰もが多様なライフスタイルを楽しめるまちとしていく。

(3) 自由な発想と創意工夫をいかしたまち

まちの活性化やにぎわいの創出を図るため、民間地権者の自由な発想と創意工夫をいかし、居住、業務、商業の各機能がバランス良く配置され、調和した魅力あるまちとしていく。

④ 開発誘導の基本的視点

有明北地区の開発誘導に当たっては、開発誘導の基本目標を踏まえつつ、人間と技術と自然が融合した新しい都市空間を創出するため、個々の区画及び区域の開発に当たる事業者（以下「事業者」という。ただし土地区画整理事業は除く。）の創意を尊重する。

また、有明北地区は臨海副都心内の他の地区とは異なり、多数の民間地権者が存する地区であるため自由度に留意しながら、将来の良好なまちづくりに向けた取組を適切に誘導していくものとする。

特に次の点に留意しながら、質が高く個性的な、安全、快適、便利なまちづくりへ向けた開発誘導を行うものとする。

- 有明北地区の特徴を踏まえた臨海副都心全体として変化のある都市空間の形成
- 海に面する環境・景観資源の積極的な活用
- 環境、ユニバーサルデザイン、防災等への配慮（緑化の推進、生態系への配慮、節水対策、福祉対応、液状化対策など）

⑤ ガイドラインの対象項目

本ガイドラインでは、「まちづくりの基本方針」のほか、「まちづくりの計画指針」を示す。都市基盤施設計画方針は、マスタープラン等で定める街区周辺の都市基盤施設の整備水準を示すものであり、開発誘導指針は、事業者に対する誘導項目である。

まちづくりの計画指針

1 都市基盤施設計画方針

ロードの形成、道路・橋梁、交通施設、サイン・ストリートファニチュア、公園・緑地、供給処理施設、その他公益施設

2 開発誘導指針

(1) 敷地利用

- ア 敷地規模
- イ 壁面線の位置
- ウ オープンスペースの配置・内容
- エ 敷地内通路等
- オ 駐車場・駐輪場
- カ 敷地境界等

(2) 建築物の用途及び形態等

- ア 誘導すべき施設等
- イ 制限すべき用途
- ウ 建物高さ
- エ 形態・意匠等

(3) その他

- ア 植栽
- イ 屋外広告物等
- ウ 福祉のまちづくりの推進
- エ 防災・防犯
- オ 環境保全
- カ 供給処理施設の利用
- キ C.C.Box（電線共同溝）
- ク 建設発生土処理
- ケ 設置物

3 ガイドラインの活用

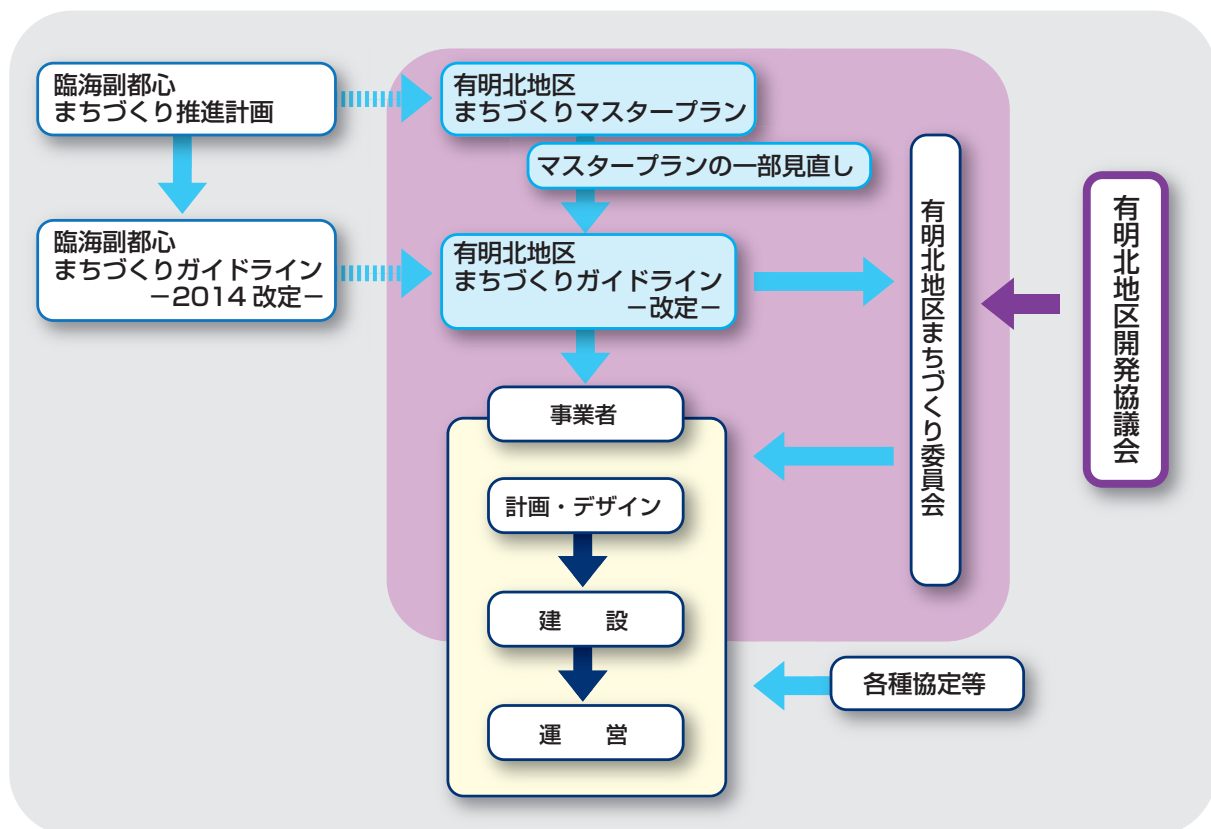
⑥ ガイドラインの運用による開発誘導方策

本ガイドラインは、臨海副都心有明北地区全体について開発誘導の基本的事項を示すものである。ガイドラインの運用に当たっては、有明北地区開発協議会で設置した「有明北地区まちづくり委員会」による自主的管理とするなど、事業者の自由な発想をいかながら、関係者の協働による良好な都市環境及び都市景観の形成を図るものとする。

また、既に方針が定められている地区計画について、地区整備計画の積極的な活用により計画的なまちづくりを行っていくものとする。

地権者は、土地の売買又は賃貸借契約を締結しようとするときは、本ガイドラインについての説明を行うものとする。

有明北地区における開発誘導の流れ



Ⅱ まちづくりの基本方針

① 土地利用方針

(1) 都市機能の導入方針

有明北地区における都市機能については、「東京 2020 大会のレガシーをはじめとした多様な機能の集積により、魅力的なライフスタイルを楽しめる複合市街地」の形成に向け、次に示す多様な都市機能をバランス良く導入していく。

ア 居住機能

水辺の景観及び地区の緑などの魅力と快適性が享受できる都市型の居住機能を広く地区全体に誘導する。

また、有明親水海浜公園沿い及び宅地内広場周辺には、住宅整備と併せたにぎわい機能の導入を誘導する。

イ 業務・商業機能

利便性が高く、活気とにぎわいのある市街地の形成を図るため、有明北地区 1 区域の有明テニスの森駅周辺に業務・商業機能を誘導する。

また、2 区域及び 3 区域西側（放射第 34 号線支線 1 より西側）に業務・商業機能を誘導する。

なお、大規模な業務・商業施設については、住環境に配慮する。

ウ サービス機能

まちの利便性の向上を図るため、生活を支援する各種サービス機能を駅周辺及び歩行者ネットワークの要所等に積極的に誘導する。

エ 公益的機能

有明北地区に住み、働き、学び、遊ぶ人々の都市生活に不可欠な教育、スポーツ、医療、福祉、行政等の公益的機能については、関係機関等と連携し適切に誘導する。

教育施設等については、良好な教育環境の形成、通学時の安全性、公園等の位置に十分配慮して配置する。

また、地区外からの利用が想定される施設については、臨海新交通「ゆりかもめ」や東京臨海高速鉄道「りんかい線」の駅等からのアクセスに配慮して配置する。

なお、機能導入に当たっては各々の施設の特性に応じた配置を検討するとともに、土地の効率的な利用等を図るため、施設の複合化、共同化を推進する。

オ 文化・レクリエーション機能

生活の楽しさや豊かさを実感できる成熟した市街地の形成を図るため、文化、レクリエーション機能を積極的に誘導する。

なお、機能導入に当たっては屋内空間に加え、水辺、公園、広場といった屋外空間を活用するとともに、各屋外空間のネットワークも活用していく。

(2) 土地利用の方針

ア 1 区域（新埋立地）

1 区域は、区域全体について、緑豊かな「旧防波堤」と海への眺望を活用した、うるおい豊かな居住機能やスポーツ・文化・交流機能の配置を基本とする。

なお、次の区域においては立地特性に応じた土地利用を進める。

- (ア) 地区の中心となる駅周辺には、活気やにぎわいの創出を図るため、居住・商業・業務機能等がバランス良く複合する活力あふれる市街地を形成する。
- (イ) 区域の北側及び東側には、ウォーターフロントの景観をいかした公園や公共公益施設を配置する。公園は、にぎわい機能をはじめ多様な機能を備えるものとして整備していく。



1 区域

イ 2 区域（台場・有明北連絡道路以北（新埋立地を除く））

2 区域は、地区の魅力を演出する 2 つの道路に挟まれた中心的な地区であることから、環状 2 号線沿いを中心に地区の居住者や就業者の利便性を高める商業・業務機能等を配置するとともに、都市型の居住機能や都市型工業・流通機能を適切に配置し、住環境に配慮した良好でにぎわいのある複合市街地を形成する。

ウ 3 区域（台場・有明北連絡道路以南、環状 2 号線以東）

3 区域は、有明テニスの森公園や既成市街地に隣接する地区であることから、居住・商業・業務機能の他、公共公益系機能等を配置する。次の区域において、それぞれの立地特性に応じた機能導入を進める。

- (ア) 3 区域西側は、地区住民の生活を支える生活利便施設の立地を図るとともに、多様な来街者が多く訪れる文化・レクリエーション機能や教育機能、商業機能を備えた魅力ある施設を誘導し、居住・商業・業務機能等が複合するにぎわいのある市街地として整備していく。
- (イ) 3 区域東側は、学校等が立地しており、今後も公共公益機能の立地する市街地として整備していく。

エ 4 区域（台場・有明北連絡道路以南、環状 2 号線以西）

4 区域は、有明テニスの森公園や有明スポーツセンター（クリーンセンター）を活用し、都民に開かれたスポーツ・レクリエーション機能を配置するとともに、有明南地区の東京臨海高速鉄道国際展示場駅から有明北地区市街地及び水辺に至る快適な歩行者空間の整備を図る。



有明テニスの森公園

(3) 計画容積率

ア 計画容積率の上限については、マスタープラン等との整合を確保しつつ、「東京都再開発等促進区を定める地区計画運用基準」（東京都都市整備局。以下、「運用基準」という。）を遵守し、地区の特性や公共貢献などを考慮して適切に設定する。

イ 計画単位は、街区またはこれに準ずる区域を基本とする。



2 区域の補助 315 号線付近



有明駅付近

② 都市空間構成

(1) 都市空間の骨格

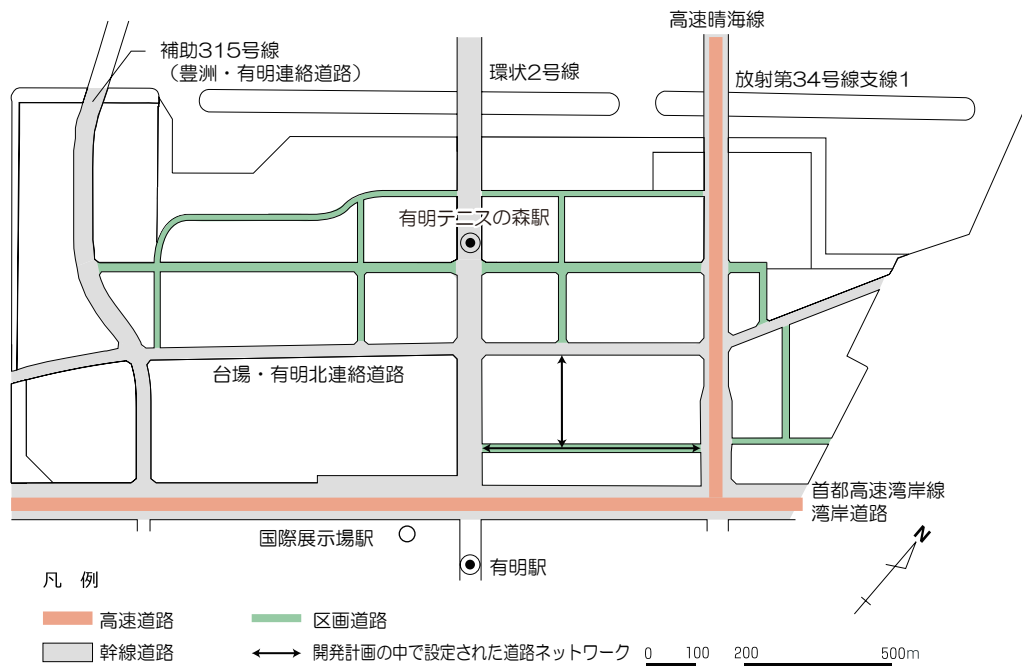
有明北地区では、マスタープラン等において、にぎわいやくつろぎの空間の中心となるロードを設定し、これらをまちの骨格として魅力ある都市環境を創造していく。

(2) ネットワークの構成

ア 道路ネットワーク

- (ア) 都心部との連絡や広域交通ネットワークの強化、地域内交通の円滑化を図るため、幹線道路網の整備を進める。なお、臨海新交通「ゆりかもめ」の豊洲・勝どき間は整備時期検討路線である。
- (イ) 地区内道路網は、幹線道路網を骨格とし、各地区の土地利用との整合をとり、既存の区画道路との連携を考慮して、新規の区画道路を適切に配置する。
- (ウ) 大きな街区については、周辺道路との連携に配慮し、開発の内容に応じ、事業者が整備し適切な道路ネットワークを築いていく。
- (エ) 臨海部や河川の主要地点を結ぶ海上バス等の発着施設の導入を検討する。

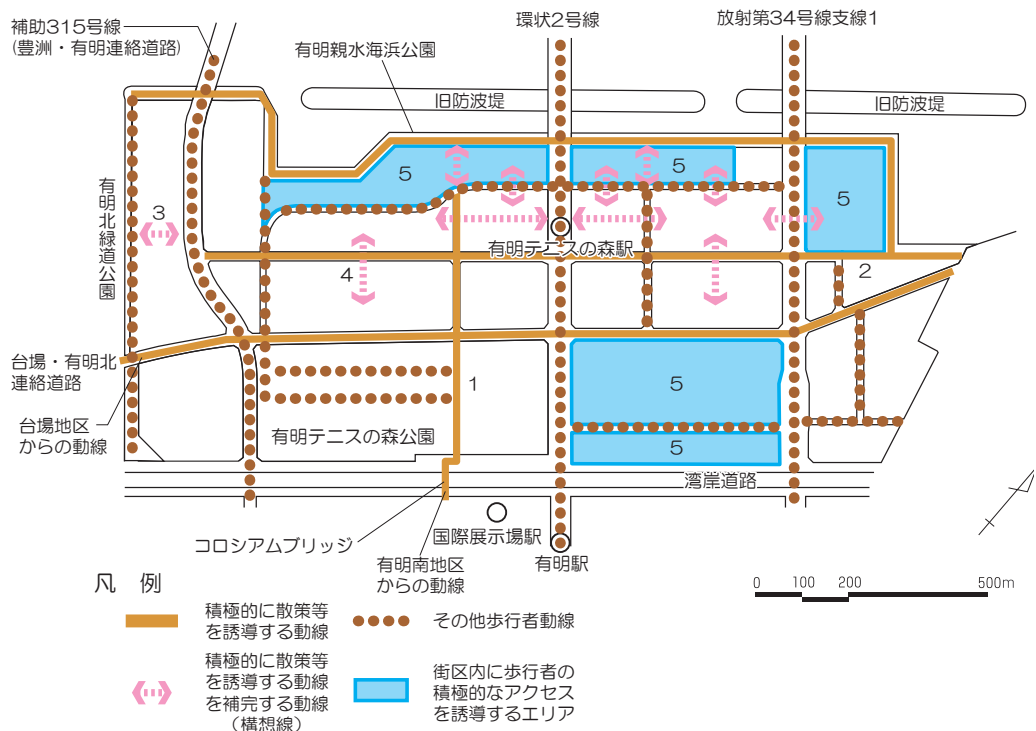
道路のネットワーク



イ 歩行者のネットワーク

- (ア) 「メインロード」「シンボルロード」「にぎわいロード」「快適ロード」(Ⅲまちづくりの計画指針 1 都市基盤施設計画方針 参照)を中心に、幹線道路、区画道路、各街区の特性に応じて整備されるプラザ、アトリウム、敷地内通路等を結び、歩行者のネットワークを形成し、歩行者の水辺や公園・緑地へのアクセス、地区内での回遊性を向上させる。
- (イ) 有明テニスの森公園内を通過する「積極的に散策等を誘導する動線」(図中 1)については、イーストプロムナードからコロシアンブリッジ及びシンボルプロムナードを経て有明親水海浜公園に至る歩行空間としての環境を整える。
- (ウ) にぎわいロードの東端(図中 2)については、にぎわいロードの歩行者が円滑に東入江およびその周辺の公共公益施設にアクセスすることができるよう、歩行空間を確保する。
- (エ) にぎわいロードの西端(図中 3)については、敷地内通路等の活用により、「積極的に散策等を誘導する動線を補完する動線」として、にぎわいロードの歩行者が有明北緑道公園に至ることができるよう動線を確保する。
また、補助 315 号線(豊洲・有明連絡道路)を歩行者が横断できるよう整備する。
- (オ) 南北方向の動線(図中 4)については、敷地内通路等の活用により確保する。
- (カ) 有明テニスの森駅・国際展示場駅と有明親水海浜公園や駅周辺施設、公共公益施設とをつなぐ動線については、地区内の回遊性向上や施設間の円滑な誘導を図るため、安全で快適な歩行者空間を創出する。

歩行者のネットワーク



(キ)「街区内に歩行者の積極的なアクセスを誘導するエリア」と設定された、水辺沿いの公園緑地用地、公共公益用地及び3区域西側の住・商・業複合用地(図中5)は、商業施設のにぎわいと住環境とに配慮しながら、一般の人々が水辺や公園、商業施設に円滑にアクセスできるような動線を適宜設け、開かれた空間とする。

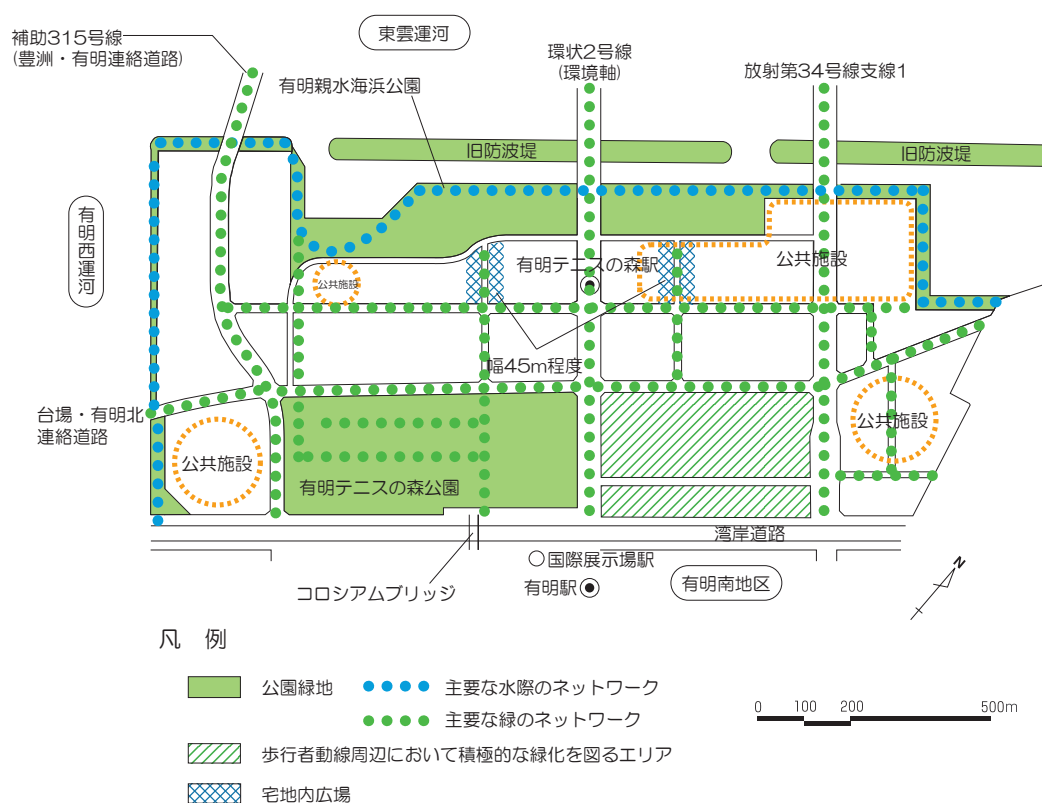
ウ 水と緑のネットワーク

公園・緑地を整備するとともに、メインロード、にぎわいロード及び南北方向の歩行者動線への街路樹等の整備、公園・道路と一体となったまとまりのある空間をいかした宅地内広場の整備、敷地内オープンスペースの緑化・隣接敷地との連続化等を進め、有明親水海浜公園、有明テニスの森公園や公共公益施設と連携した水と緑のネットワークを形成する。

また、環状2号線は、都心まで続くグリーンロード・ネットワーク(環境軸※)を形成する道路であるため、沿道に豊かなみどりを配置し緑のネットワークの強化を図り、ゆとりと潤いのある都市空間を創出していく。

※環境軸 「『緑の東京10年プロジェクト』基本方針」(平成19年6月 東京都)で示された、公園緑地、幹線道路の緑や河川の緑とまちづくりで生まれる緑などを組み合わせ、都市施設のみでは成し得ない厚みと広がりをもった緑の空間の創造を目指すもの

水と緑のネットワーク



③ 都市環境整備方針

(1) 自然と共生する環境負荷の少ない都市づくり

開発による環境への負荷を最小限にするため、「ゼロエミッション東京戦略」（令和元年12月 東京都）を踏まえ、省エネルギー、再生資源の循環的利用、緑化等を推進し、自然と共生するとともに環境負荷に配慮した市街地環境の形成を進める。



臨海副都心

(2) 安心して住める都市環境の形成

高齢者や障害者を含む全ての人が、どこにでも自由に行けるまちをめざして、建物や道路などのユニバーサルデザイン化や立体横断施設の設置等を進め、安心して住める都市環境を形成する。

(3) 安全なまちづくり

ゆとりある土地利用を図ることで、災害時に対応できるオープンスペースを確保し、建築物等の安全対策を講じるなど、安全なまちづくりを進める。

④ 都市景観形成方針

東京都心部やレインボーブリッジ等を展望する優れた立地条件をいかして、個性豊かなウォーターフロントの景観を創出するとともに、水際線や旧防波堤、有明テニスの森公園、有明親水海浜公園等の公園・緑地をいかした魅力ある都市景観の形成を図る。特に、次の考え方を踏まえた景観形成に取り組む。

(1) 水辺をいかした景観形成

周囲の水辺をいかすため、眺望の確保や広がり配慮した土地利用、施設整備を行い、緑化やオープンスペースの確保等の一体的な取組により、水辺の表情豊かな景観形成を図る。

また、水面への映り込みや水上バスの航路や対岸などからの眺望を考慮し、周辺環境に配慮しつつ魅力的な夜間景観の形成を図る。

(2) 個性豊かなみちづくりによる景観形成

地区の印象を特徴づけるメインロード等の道路空間においては、沿道空間と一体となった街路樹やオープンスペースの配置等の取組により、個性豊かな景観形成を図る。

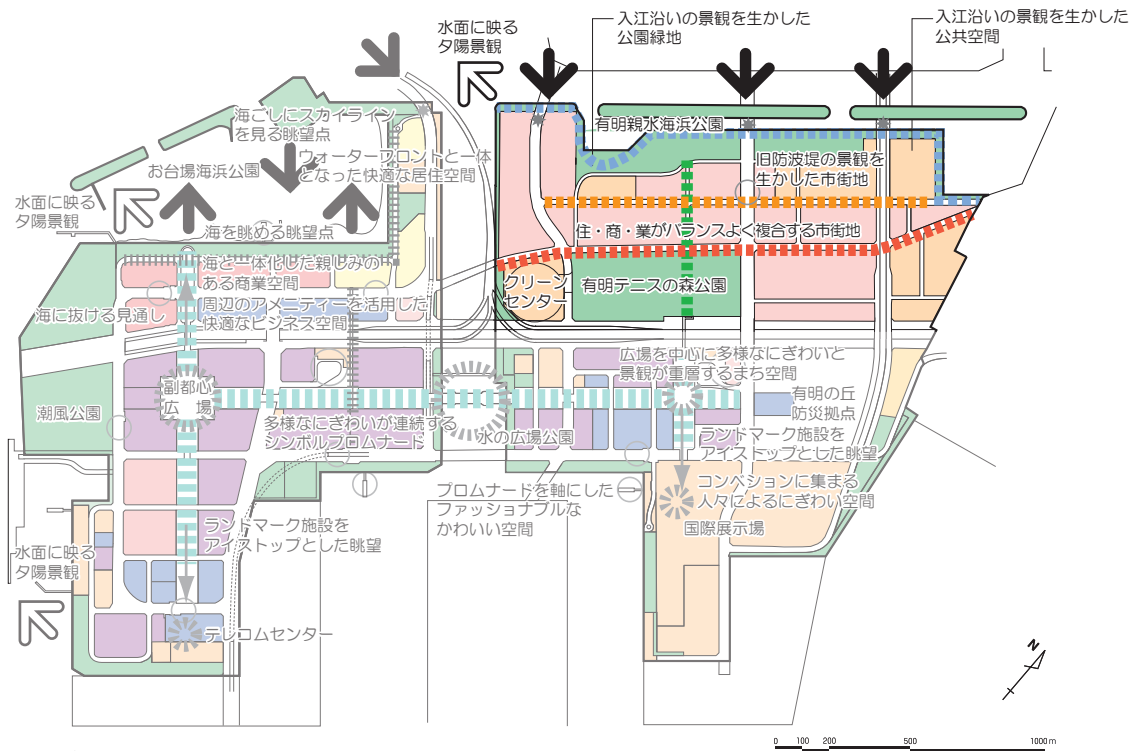
(3) 調和のとれた景観形成

建築物については、地区内でまとまりのある景観形成を図るとともに、地区外からの景観をも意識した特色ある都市景観の形成を図る。



1 区域

都市景観・環境整備方針



凡例

- | | | | | | | | |
|--|------------------------|--|----------------|--|--------|--|------------|
| | 都市空間構成の骨格となるシンボルプロムナード | | ランドマークとなる施設 | | 居住系市街地 | | 業・商複合系市街地 |
| | 親水空間・公園・緑地など | | 副都心のゲートとなる施設空間 | | 業務系市街地 | | 住・商・業複合市街地 |
| | 主な歩行者空間 | | 地区の玄関口となる駅空間 | | 商業系市街地 | | 公共公益系用地 |
| | 地区の顔となるまちなみ形成 | | | | | | |



旧防波堤



© 東京マラソン財団



© 東京マラソン財団

東京マラソン 有明北地区付近

Ⅲ まちづくりの計画指針

① 都市基盤施設計画方針

(1) ロードの形成

ア メインロード

- (ア) 有明北地区を東西に貫通する台場・有明北連絡道路を「メインロード」として位置付け、地区の顔としてまちのイメージを向上させる風格のあるまちなみ形成に配慮した整備を行う。
- (イ) 地区の顔として風格のある街路空間を形成するため、ゆとりのある歩行者空間の確保と、街路樹と敷地内緑化の二列植栽等により街路景観の創出を図るとともに、沿道の建築物の形態・配置等に配慮する。

イ シンボルロード

- (ア) 有明南地区内のイーストプロムナードから有明親水海浜公園までの軸線を「シンボルロード」と位置付け、臨海副都心地域全体の連続性及び一体性に配慮した整備を行う。
- (イ) 有明南地区からの人の流れをつくる魅力ある歩行者動線を確保し、沿道建築物と一体的に調和した都市景観を形成するため、沿道建築物の形態・配置等に配慮する。
また、有明テニスの森公園から有明親水海浜公園までの緑地も含めたビューコリドー（見通し線）の形成に配慮する。
シンボルロード沿いの敷地では、ロードに沿ったビューコリドーの形成によって、水辺につながる緑ある歩行者空間として個性的な都市景観を創出する。

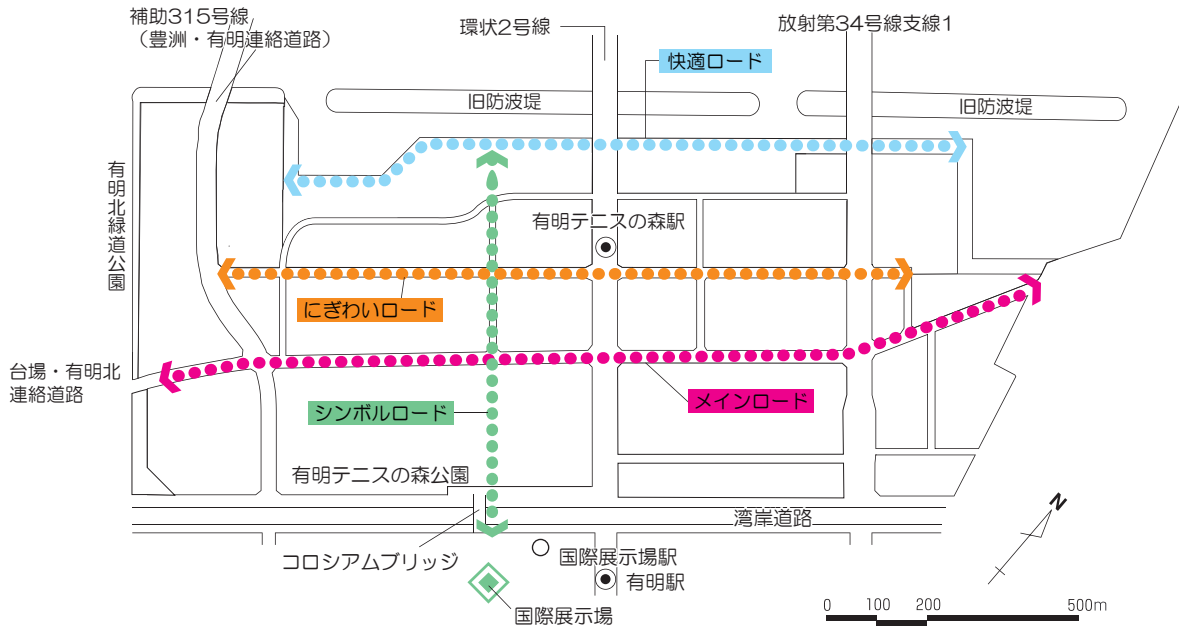
ウ にぎわいロード

- (ア) 旧水際線沿いに形成する区画道路を有明北地区の「にぎわいロード」と位置付け、有明テニスの森駅と東西両入江周辺の街区を結ぶ歩行者中心の街路として、にぎわいのあるまちなみ形成に配慮した整備を行う。
- (イ) 歩行者の安全性の確保と個性ある街路景観・にぎわいの醸成を図り、人々が楽しみながら歩ける空間とするため、沿道の建築物の形態・配置等に配慮する。
また、にぎわい創出に寄与するため、低層部施設とにぎわいロードとの一体化を図るとともに、ゆとりある歩行者空間の形成に配慮する。

エ 快適ロード

- (ア) 有明親水海浜公園の水際線沿いに「快適ロード」を設定し、東西両入江を結ぶ水辺の快適空間として、連続した歩行者ネットワークの形成に配慮した整備を行う。
- (イ) 開放的な海への眺望、水辺と施設が一体となったにぎわい空間を演出するために、沿道の建築物の形態・配置等に配慮する。

ロードの設定



臨海副都心

(2) 道路・橋梁

- ア 広域幹線道路は、臨海副都心及び関連地域の開発にとって重要な路線であるとともに、区画道路は、当有明北地区の利便性を向上させ安全で快適な住環境を創出するために不可欠な施設であり、広域交通基盤の整備計画に基づき整備する。
- イ 幹線道路は、機能性と安全性に配慮するとともに、連続性のある開放的な景観を形成する。
- ウ 区画道路は、原則として幅員 15m で整備する。ただし、有明北 2 区域と有明北 1 区域の境に整備する区画道路（にぎわいロード）及び有明北 3 区域の放射第 34 号線支線 1 より東側の区画道路は幅員 12m とする。
- エ 橋梁は副都心のゲートとしての役割をもつことから、周辺の土地利用や景観との調和に配慮する。

(3) 交通施設（駅舎、軌道、バスストップなど）

- ア 各施設が常時良好な状態を保持するよう適正な管理運営に努めるとともに、施設の用途・目的に応じて、すべての人々が安全で快適な利用ができるよう、設備・構造面での安全対策を図り、「東京都福祉のまちづくり条例」（平成 7 年東京都条例第 33 号）等に基づき整備する。
- イ 各交通施設は、都市景観の面で配慮する必要があるため、それぞれの個性の創出に努める。



有明テニスの森駅

(4) サイン・ストリートファニチュア

- ア サイン・ストリートファニチュアは街路景観の個性を演出する重要な要素であり、デザインに配慮するとともに適切な配置により、生活する人、訪れる人の快適性と利便性の向上を図る。
- イ 案内標識等のサイン類は、国際化社会への対応や、デザイン等意匠の統一感に配慮する。
- ウ 歩行者向けのサインは、各駅前などに広域案内図、周辺案内図及び施設誘導等を行う全体案内サインを設置し、その他の主要地点に施設等の案内・誘導、住居表示等を行う周辺案内サインを設置する。

(5) 公園・緑地

- ア 有明北地区の良好な都市環境を形成するため、ゆとりと潤いのある質の高い空間として公園・緑地の整備を図るとともに、周囲の水域や大規模公園などと連携した水と緑のネットワークを形成する。
- イ 有明テニスの森公園を含む地区全体の公園配置を踏まえ、有明親水海浜公園を地域の魅力の更なる向上へ向けた中心的役割を担う公園として整備するとともに、宅地内広場等を活用して、有明親水海浜公園と地区全体の連携を強化する。
- ウ 開発の進展や必要に応じて、大規模公園や水辺と整合のとれた、公園・緑地を配置する。
- エ 公園や水辺を相互に結ぶ緑道公園や緑地の整備に努める。
- オ 公園・緑地の整備に当たっては、地域の現状を踏まえるとともに、花木植栽による季節感の演出を図る等、植栽の多様性・連続性を確保する。

- カ 水際線は、周辺の土地利用や自然豊かな「旧防波堤」周辺の環境を残しながら、自然の再生に配慮しつつ、誰もが近づけ、親しめる開放感のある公共空間となるよう整備する。

また、近自然型ブロックを備えた護岸（カニ護岸）、海の生物にふれあえ水辺に親しめる汐入り、干潟機能を持った護岸（緩傾斜護岸）を設け、カニ等の生物に優しい環境を創出する。



カニ護岸

- キ 歴史的、環境的、文化的資源である東雲運河沿いの旧防波堤については、景観的に活用しながらその環境保全に努める。

(6) 供給処理施設

- ア 上・下水道、電気、ガス等の供給処理施設は、衛生的で快適な都市生活を営むためにまちづくりとあわせて計画的に整備する。
- イ 上・下水道は、マスタープラン等を踏まえ整備する。
- ウ 電気・電話等は、原則として歩道に電線共同溝（C.C.Box）により整備していく。

② 開発誘導指針

(1) 敷地利用

ア 敷地規模

有明北地区においては、比較的大きな単位での開発による特色ある都市空間を創出するとともに、敷地の細分化による環境悪化の防止等を図るため、公益上やむを得ない場合を除き、建築物の敷地面積の最小限度を0.1ha以上とする。ただし、①本ガイドライン策定時に最小限度未滿の敷地については、以降敷地の分割を行わないものとし、策定時の敷地面積で利用することとする。②土地区画整理事業に関連する敷地規模の変更については、①の対象外とする。

イ 壁面線の位置

道路、公園等の公共空間と建築物とが一体となって調和のとれた都市空間を形成するとともに、安全で快適な歩行者空間を幅員4m以上確保するため、沿道建築物の主要な壁面の位置及び道路境界線から後退すべき距離を定める。

壁面後退により生み出される空地は、自転車や歩行者が安全・快適に通行できるゆとりのある空間（歩道状空地）とするとともに、植栽やストリートファニチュアなどの設置物等の配置によって、道路の歩道と一体的な外部空間の創出・潤いあるまちなみの形成に努める。

建築物の高層部分は、隣接する街区及び周囲の建築物の壁面位置との調和を図り、圧迫感の緩和に配慮する。

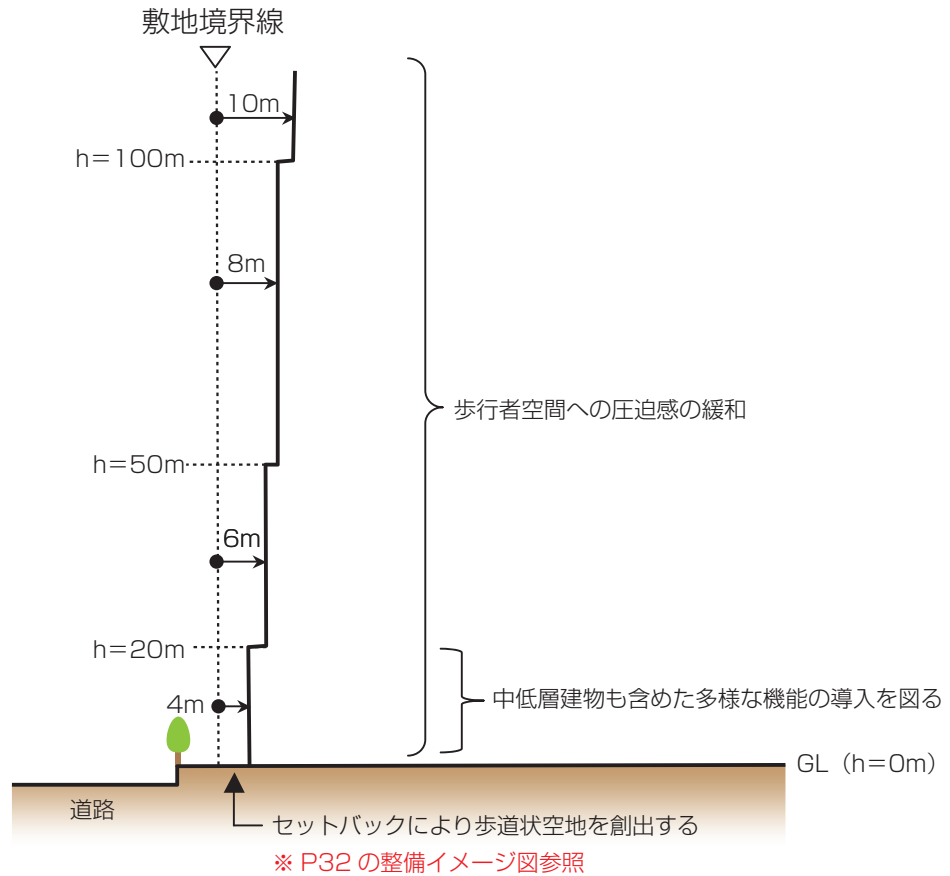


壁面線の後退イメージ

(ア) メインロード沿いの敷地では、地区の顔として風格のあるまちなみ形成を図るとともに、街路空間への圧迫感を緩和するため、道路境界線から後退すべき壁面線の距離を次のとおり定める。

| <建築物の部分の高さ h > | <壁面線の後退距離> |
|------------------|------------|
| 0 m ≤ h < 20 m | 4 m以上 |
| 20 m ≤ h < 50 m | 6 m以上 |
| 50 m ≤ h < 100 m | 8 m以上 |
| 100 m ≤ h | 10 m以上 |

メインロード断面

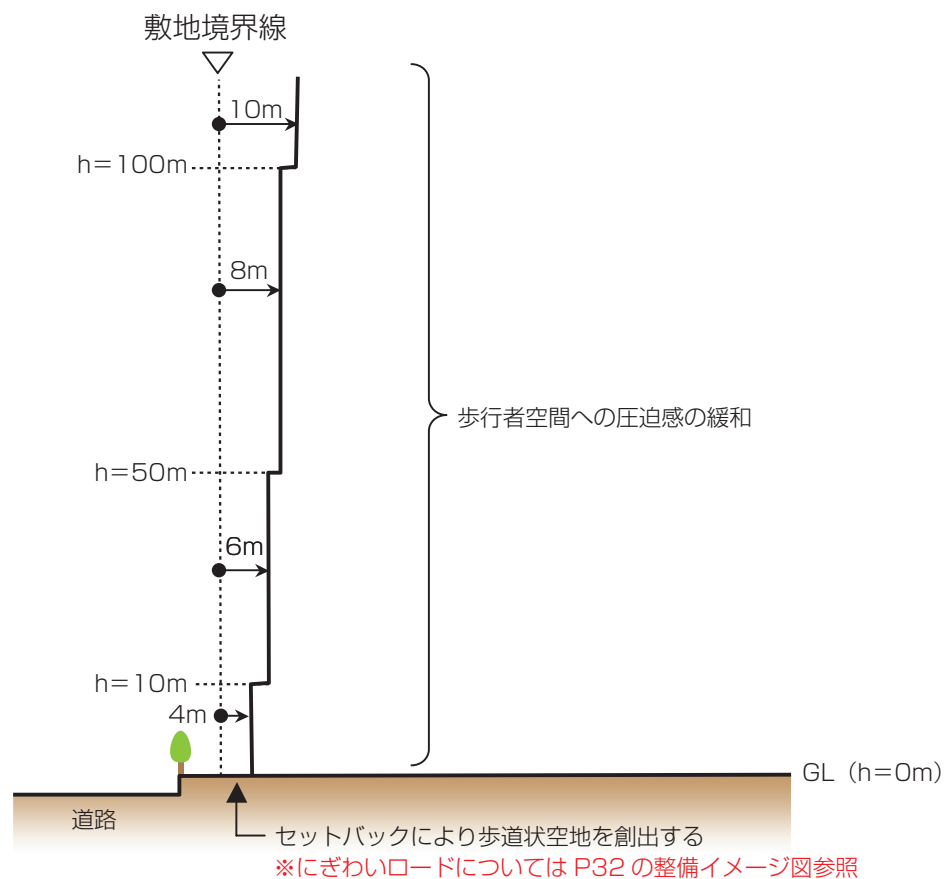


(イ) シンボルロード及びにぎわいロード沿いの敷地では、にぎわいの演出、個性あるまちなみの形成を図るとともに、街路空間への圧迫感の緩和、ゆとりある歩行者空間確保のため、道路境界線から後退すべき壁面線の距離を次のとおり定める。

| <建築物の部分の高さ h > | <壁面線の後退距離> |
|------------------|------------|
| 0 m ≤ h < 10 m | 4 m以上 |
| 10 m ≤ h < 50 m | 6 m以上 |
| 50 m ≤ h < 100 m | 8 m以上 |
| 100 m ≤ h | 10 m以上 |

敷地内に設定されたシンボルロードについては、ロードを軸としたビューコリドーの形成に配慮し、上記に準じた空間の確保に努める。

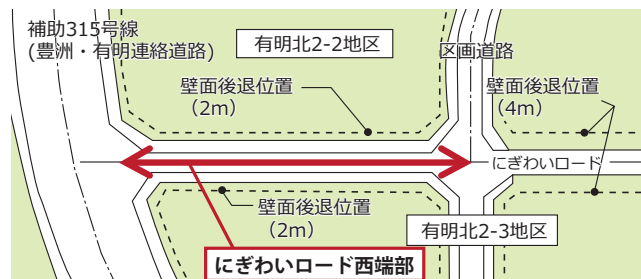
シンボルロード・にぎわいロード断面



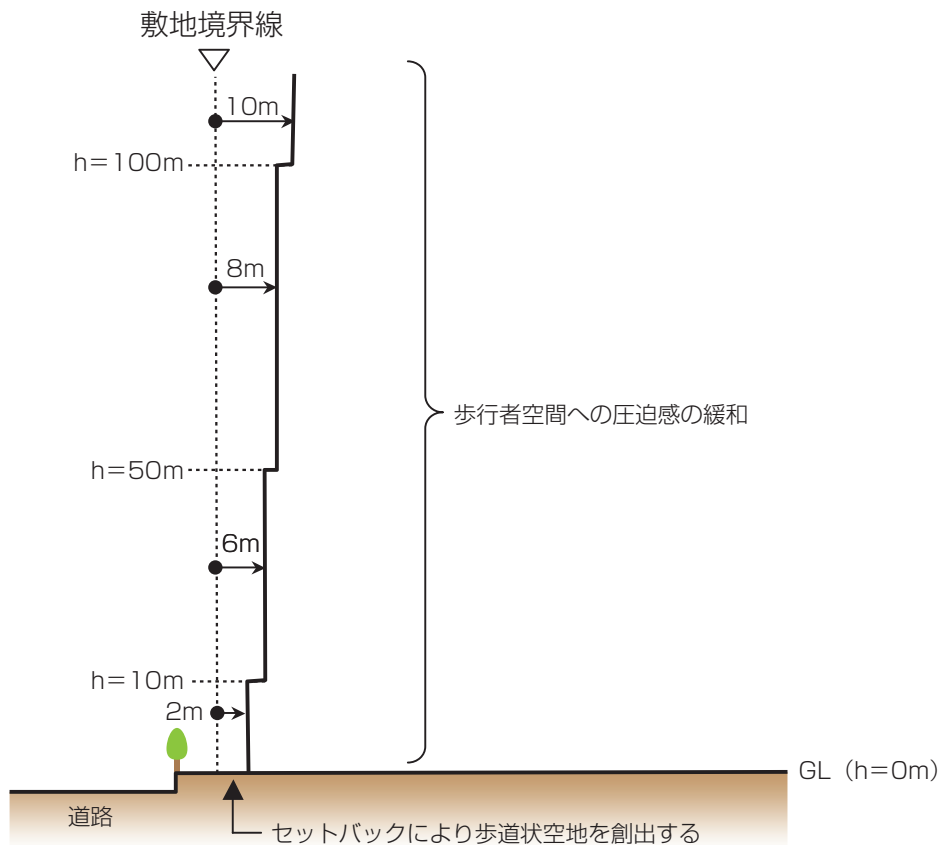
(ウ) にぎわいロード西端部については、にぎわいロードとしてのまちなみの連続性を確保するため、当該道路に面する敷地では、道路境界線から後退すべき壁面線の距離を次のとおり定める。

| <建築物の部分の高さ h > | <壁面線の後退距離> |
|---------------------------------------|------------|
| $0 \text{ m} \leq h < 10 \text{ m}$ | 2 m以上 |
| $10 \text{ m} \leq h < 50 \text{ m}$ | 6 m以上 |
| $50 \text{ m} \leq h < 100 \text{ m}$ | 8 m以上 |
| $100 \text{ m} \leq h$ | 10 m以上 |

にぎわいロード西端部位置



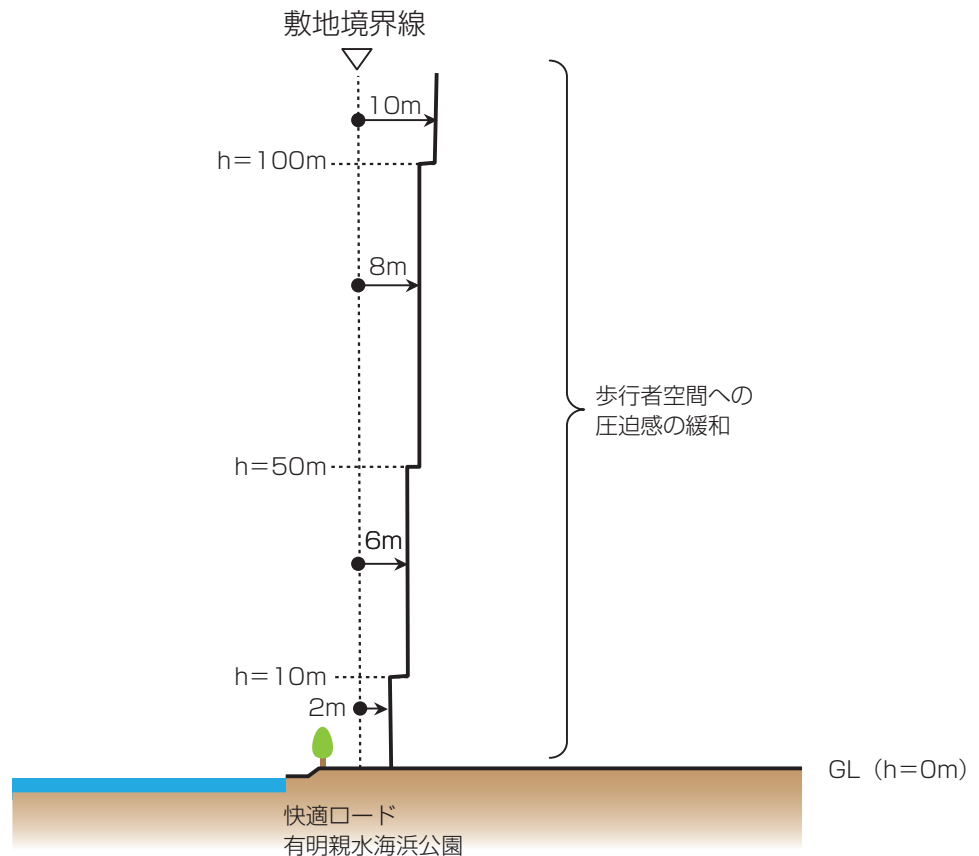
にぎわいロード西端部断面



(工) 快適ロード沿いの敷地では、前面水域及び水際線の利用に応じたゆとりとにぎわいのある歩行者空間の創出と一体的で快適な外部空間の形成を図るため、敷地境界線から後退すべき壁面線の距離を次のとおり定める。

| <建築物の部分の高さ h > | <壁面線の後退距離> |
|---------------------------------------|------------|
| $0 \text{ m} \leq h < 10 \text{ m}$ | 2 m以上 |
| $10 \text{ m} \leq h < 50 \text{ m}$ | 6 m以上 |
| $50 \text{ m} \leq h < 100 \text{ m}$ | 8 m以上 |
| $100 \text{ m} \leq h$ | 10 m以上 |

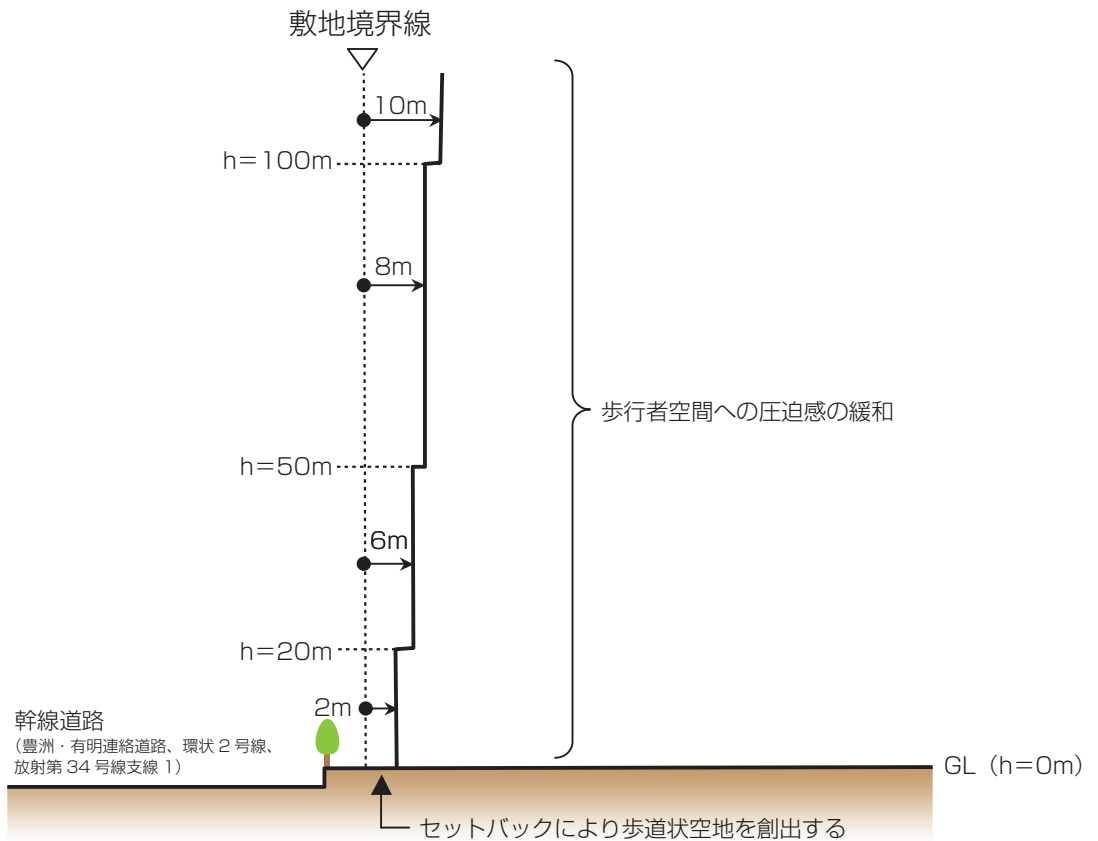
快適ロード断面



(オ) 補助 315 号線（豊洲・有明連絡道路）、環状 2 号線、放射第 34 号線支線 1 に沿う建築物は、道路境界線から後退すべき壁面線の距離を次のとおり定める。

| <建築物の部分の高さ h> | <壁面線の後退距離> |
|------------------|------------|
| 0 m ≤ h < 20 m | 2 m 以上 |
| 20 m ≤ h < 50 m | 6 m 以上 |
| 50 m ≤ h < 100 m | 8 m 以上 |
| 100 m ≤ h | 10 m 以上 |

幹線道路断面

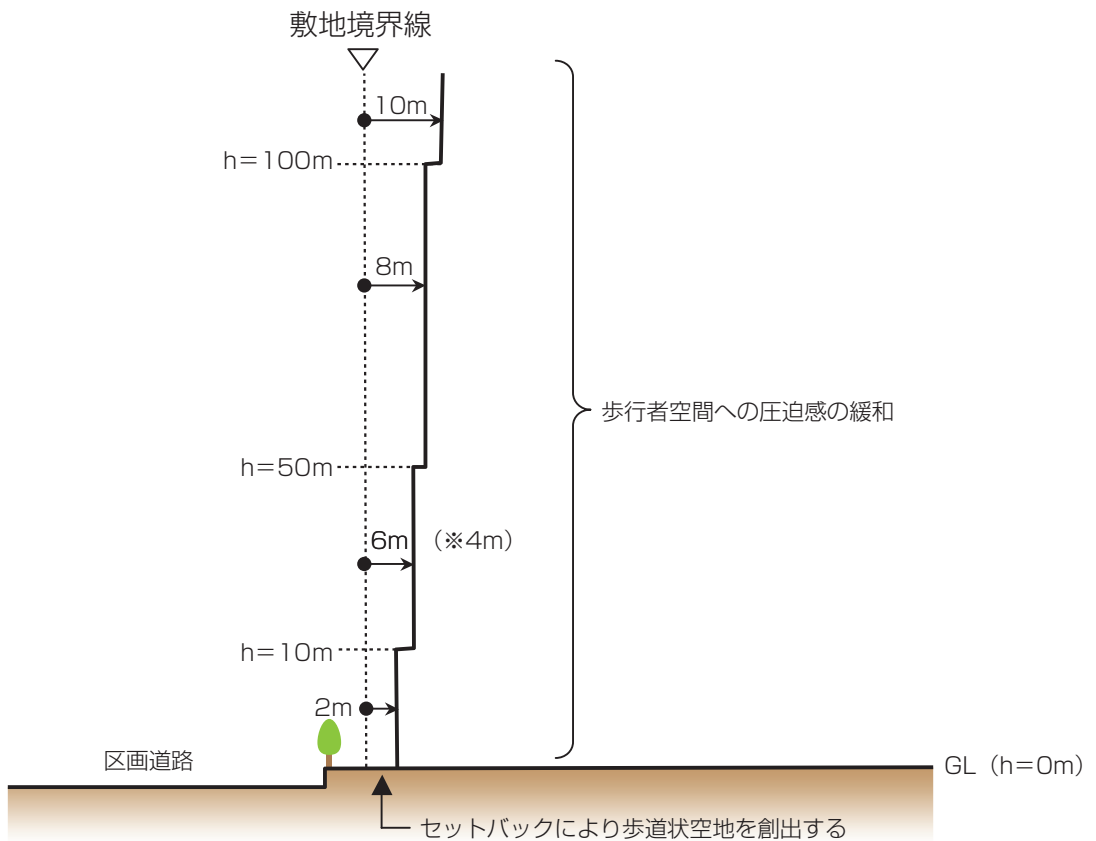


(カ) 区画道路に面した敷地では、道路境界線から後退すべき壁面線の距離を次のとおり定める。壁面後退により生み出される空地により、道路の歩道と一体的な外部空間を創出するよう努める。

| <建築物の部分の高さ h > | <壁面線の後退距離> |
|---------------------------------------|-----------------|
| $0 \text{ m} \leq h < 10 \text{ m}$ | 2 m以上 |
| $10 \text{ m} \leq h < 50 \text{ m}$ | 6 m以上 (※ 4 m以上) |
| $50 \text{ m} \leq h < 100 \text{ m}$ | 8 m以上 |
| $100 \text{ m} \leq h$ | 10 m以上 |

※有明北3区域における放射第34号線支線1より東側(公共公益系用地)については、建築物の部分の高さが10 m以上50 m未満の場合は、壁面線の後退距離を4 m以上とする。

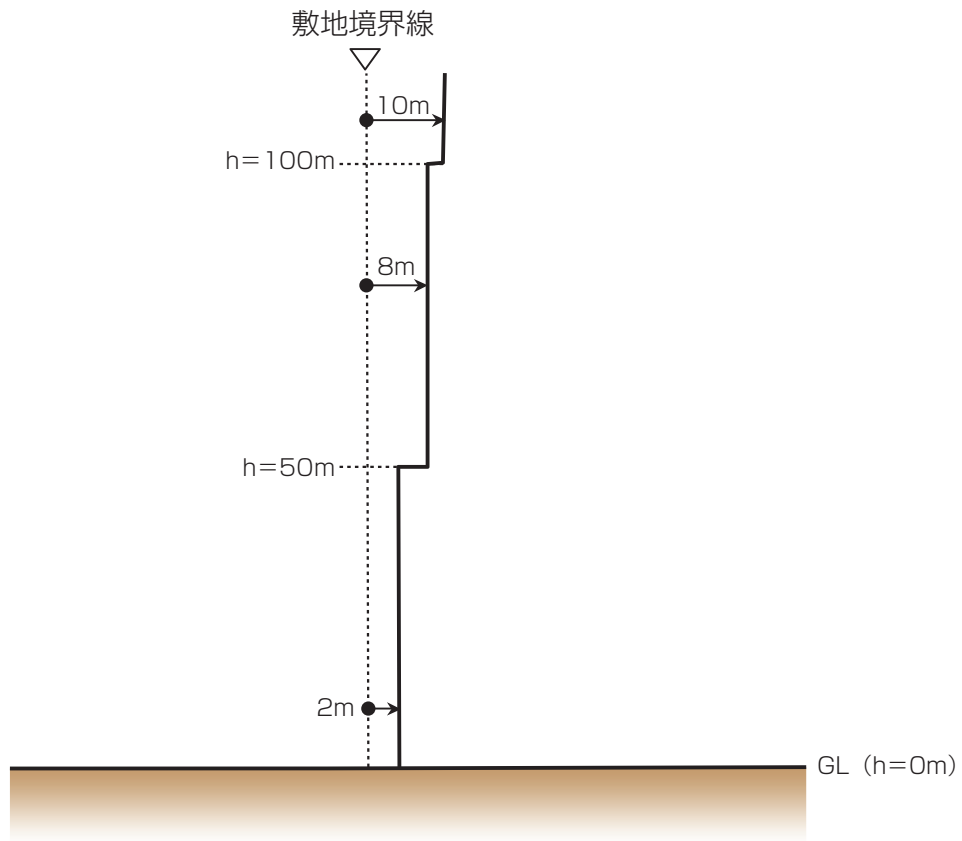
区画道路断面



(キ) 隣地境界線については、敷地内における良好な環境形成を図るとともに、隣地間におけるそれぞれの建物の圧迫感の低減を図るため、敷地境界線から後退すべき壁面線の距離を次のとおりとし、有明北3区域における放射第34号線支線1より東側については定めない。
 なお、容積率を緩和する計画の場合は、運用基準に基づく。

| <建築物の部分の高さ h > | <壁面線の後退距離> |
|------------------|------------|
| 0 m ≤ h < 50 m | 2 m以上 |
| 50 m ≤ h < 100 m | 8 m以上 |
| 100 m ≤ h | 10 m以上 |

隣地境界線断面



(ク) 有明北2-1地区(半島部)で有明北緑道公園に接する敷地の境界線については、壁面線の後退距離は上記(キ)による。

ウ オープンスペースの配置・内容

有明北地区の骨格を形成するロードに接する敷地においては、人々が集い憩うためのスペースを確保し、街路空間・外部空間のにぎわいの演出、快適性の向上を図るとともに、魅力ある歩行者動線の形成に寄与するように努める。

各区域においては、まちなみ景観・街路環境の向上のため、街区公園的な機能を有するオープンスペースを建築計画と一体的に計画し、ネットワークの要所とするなど魅力的な市街地の形成に寄与するように努める。

(ア) 道路沿いの壁面後退によって生まれるオープンスペースは、一般に開放されたゆとりある歩道状空地として整備し、舗装、植栽、照明、ストリートファニチュアの適切な配置等によって、人々の散策やくつろぎの場、界限性のあるにぎわいの場となるような演出を施す。

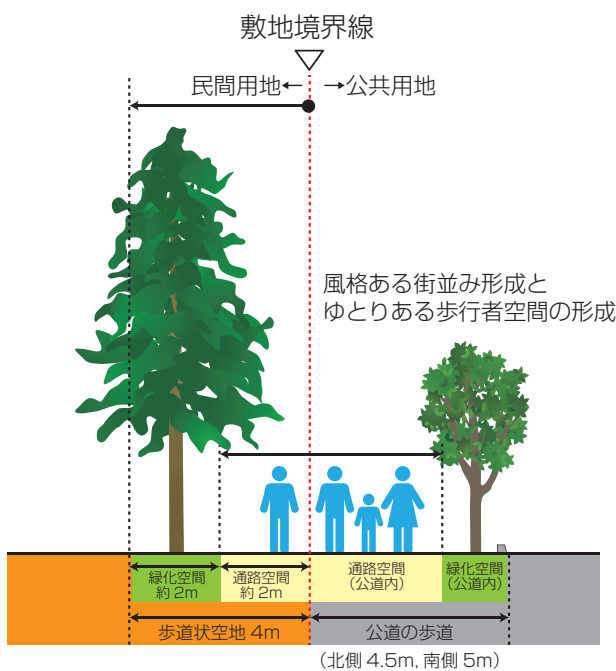
(イ) メインロード及びにぎわいロード沿いは、道路沿いに4mの歩道状空地を確保し、うち道路側の約2mを通路空間、うち民地側の約2mを緑化空間とすることを基本とする。

(ウ) 公開空地等※の整備については、「公開空地等のみどりづくり指針に関する手引(改定)」(東京都都市整備局)に基づき整備を行う。

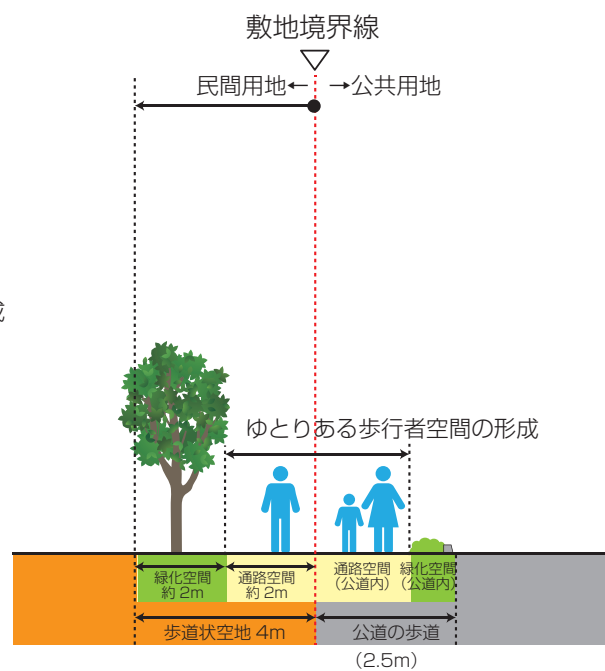
※公開空地等「公開空地等のみどりづくり指針」

(平成30年4月改定 東京都都市整備局)

メインロード整備イメージ図



にぎわいロード整備イメージ図



- (工) 各区域内に確保するオープンスペースは、「江東区マンション等の建設に関する条例」(平成19年江東区条例第45号)に基づいた面積を適切に整備するものとする。
- (オ) 大規模な街区に商業施設等の建築物を計画する場合は、一定のオープンスペースを確保するように努めるものとする。
- (カ) 容積率を緩和する計画の場合には、上記(工)に加えて運用基準において必要とされる有効空地を確保するものとする。
- (キ) 各区域の中には公開空地等を設けるよう努め、周囲の公開空地等との連続性に配慮し、円滑なアクセスを確保する。
- (ク) シンボルロードとにぎわいロードの交差部を歩行者ネットワークの要とし、人々が集い、憩うためのにぎわいの空間としてアメニティの向上に努める。
- (ケ) にぎわいロードに沿って、人々が滞留するためのポケットパーク等を適切に設け、にぎわい空間の創出やリズム感のあるまちなみ景観の形成に配慮する。
- (コ) 環状2号線沿いのオープンスペースについては、「環境軸ガイドライン」(東京都)に基づき整備を行う。
- (サ) 区画内に設けられるオープンスペースは、道路・公園・緑地等と連続させることにより、「水と緑のネットワーク」及び「歩行者のネットワーク」に組み込むように努める。
- (シ) 住宅の整備に当たっては住棟との調和を図りつつ、街区内に居住者のための公園などを整備するように努める。
- (ス) 歩道状空地及びオープンスペースの整備及び維持管理は、原則として事業者が行う。
- (セ) 宅地内広場については、公園・道路と一体となったまとまりのある空間をいかし、地域住民が集い、憩うための場とするとともに、有明親水海浜公園に人々をいざなうにぎわいの空間となるよう努める。

エ 敷地内通路等

敷地内通路等の配置・内容については、自動車交通の円滑化や歩行者の利便性・快適性・安全性の確保、防災性の向上、施設へのサービスアプローチ等各施設利用に配慮する。

- (ア) 道路上での駐停車を避けるため、駐車場や敷地内通路を適切に整備する。
- (イ) 高層複合施設への消防車の寄り付き、消火活動、救急活動、防災避難のための敷地内通路を適切に整備する。
特に全面的に人工地盤を設ける場合は、緊急車両の寄り付きに留意する。
- (ウ) 敷地内通路は、原則として幹線道路に直接出入口を設けることを避け、区画道路に設けることとする。
ただし、敷地形状等の状況によりやむを得ない場合には、出入口の共通集約化等を図り、その設置箇所数を減らすように配慮する。
- (エ) 敷地内通路の出入口設置に関しては、視距（見通し）を確保し、歩行者の安全を図るとともに、景観的な連続性を阻害しないように配慮する。
- (オ) 大きな街区に建築物を計画する際には、適宜、街区を貫通する歩行者動線を確保するように努める。
- (カ) 有明テニスの森駅に隣接する敷地では、駅と結ぶ動線等を敷地内に整備し、円滑で連続した歩行者動線を確保するように努める。

オ 駐車場・駐輪場

駐車場及び駐輪場の位置・内容に配慮し、道路上での駐停車を避けるため、駐車場・駐輪場等を適切に整備する。

また、安全かつ快適な利用を確保するため、配置・構造に配慮するとともに、緑化や色彩等の景観と騒音に配慮する。

- (ア) 駐車場出入口等については、円滑な交通処理を図るため、敷地内通路、内部動線等により、出入口の集約化を図るよう配慮する。
- (イ) 前面道路交通の錯綜を招かないよう、駐車場の規模などに応じて出入口の箇所数、間隔等に配慮する。
- (ウ) 駐車場の出入口の位置は、交差する歩行者動線の安全を優先させるとともに、原則として交差点から20m以上離して設ける。
ただし、公益上やむを得ないものについてはこの限りではない。
- (エ) 住宅及び各施設における駐車場整備の水準は、駐車場需要の実態に合わせて必要な台数を確保する。
なお、住宅については、住宅戸数の6割に相当する駐車台数の確保に努める。
- (オ) 住宅及び各施設における駐輪場整備の水準は、駐輪需要の実態に合わせて必要な台数を確保する。
なお、住宅については、「江東区マンション等の建設に関する条例」に基づき、駐輪のスペースを確保する。

カ 敷地境界等

- (ア) 隣地境界線からの壁面線の後退距離により隣棟間に生じる空間については通路、植栽等により積極的な活用を図り、良好な都市環境の形成を目指す。
- (イ) 道路や公園等の公共空間から敷地内への円滑な寄りつきと一体的な歩行者空間の形成などの観点から、公共空間と敷地との境界部分における地盤レベルをそろえるように努める。レベルをそろえることが困難なときはスロープなどを設ける。
- (ウ) 外構計画においては、利便性、安全性、防犯性の向上を図るとともに景観等に十分配慮した上で、塀、垣、柵等の設置に工夫を凝らし、歩行者動線や見通しを確保する。
また、土地の起伏、高低差等についても配慮した計画とする。

(2) 建築物の用途及び形態等

ア 誘導すべき施設等

有明北地区の拠点及び骨格を形成するエリアの建築物については、居住者・就業者・来訪者の都市活動における利便性・快適性の向上へ寄与し、まちなみににぎわいを形成するように努める。

- (ア) メインロード沿いの区域は、建築物低層部に来訪者も行き交う商業・サービス等の施設を積極的に配置し、有明北地区の顔となる空間形成に努める。
- (イ) シンボルロード沿いの区域は、建築物低層部に海への歩行者軸にふさわしい商業・サービス等の施設を適切に配置し、有明南地区からの人々の誘導や連続した魅力ある空間形成に努める。
- (ウ) 有明テニスの森駅周辺の区域は、地区の拠点として、居住・商業・サービス・業務施設等を設け、複合的な用途の集積に努める。
- (エ) にぎわいロード沿いの街区は、建築物低層部に居住者の生活利便性の向上に寄与するような業務・商業・サービス施設等を適切に配置し、街路と一体となったにぎわい空間の形成に努める。
また、シンボルロードとの交差部は、駅に近接する利便性の高いエリアであり、駅周辺に集積する業務・商業・サービス施設等と連続するように配慮する。

イ 制限すべき用途

有明北地区では、魅力的で質の高い「東京 2020 大会のレガシーをはじめとした多様な機能の集積により、魅力的なライフスタイルを楽しめる複合市街地」を目指し、地区の土地利用方針に基づく機能の導入を図り、良好な環境を形成するため、以下のような建物の用途を制限することを基本とする。

- (ア) まちの品格の低下、風紀の乱れのおそれ及び少年の健全な育成に障害を及ぼすおそれのある建物用途（射幸心をそそるおそれのある施設、風俗営業、性風俗関連特殊営業等の施設等）
- (イ) まちの環境を害し又は防火上の危険の度が高まるおそれのある建物用途（騒音・振動・異臭・粉塵等の発生が著しい施設、火薬・石油類・ガス等の危険物を多量に貯蔵又は処理する施設等）

ウ 建物高さ

臨海副都心地域全体として一体感のあるスカイラインやシルエットの形成及び水辺に対する眺望の広がり確保等により景観的な調和に配慮する。

航空法・電波法による高さの制限、クリーンセンターからの排ガスの影響に留意し、周辺への日照・眺望等に配慮しつつ、ロードの軸線等をいかしたランドマークの創出、変化のある都市空間を象徴する調和のとれたスカイラインの形成に努める。

上記の基本的な考え方を踏まえ、1 区域の建物高さを A.P.110m 程度以下、2 区域・3 区域を A.P.120m 程度以下としていくものとする。ただし、1 区域南側については、有明北地区全体の住環境に配慮した高さとする。

快適ロード沿いの建築物は、運河側から見た水辺の開放感や、周辺建築物から海への眺望が確保される建物配置とする。

なお、容積率を緩和する計画の場合には、運用基準における「各部分の高さ」を遵守するものとする。

エ 形態・意匠等

臨海副都心に位置する有明北地区として、地区全体のイメージ向上に寄与する景観を形成するため、建築物の外観、道路に面する部分の機能とデザイン、隣接する建築物及び周囲の環境との調和に配慮する。

なお、当地区は、「東京都景観計画」（平成 19 年 4 月 東京都）における「水辺景観形成特別地区」に該当しているため、建築計画については「東京都景観計画」との整合を図った計画とする。

また、建築物等の建築等に当たっては、「東京都景観条例」（平成 18 年東京都条例第 136 号）に基づき、大規模建築物等にかかる事前協議を行うなど、周辺の良好な景観形成に寄与する計画とする。

(3) その他

ア 植栽

臨海副都心全体の一体的な水と緑のネットワークの形成と豊かな都市景観の形成をめざして緑化を行い、公園整備と連携し、季節感の演出を図るように努める。

- (ア) 敷地内のオープンスペース等には、緑豊かな環境を形成するため、建築物との調和を図った植栽を行う。
 - (i) 接道部緑化を重点とする。
 - (ii) 緑地面積は、できる限り確保する。
 - (iii) 建築物上（屋上、壁面、ベランダ等）については、できる限り緑化する。
なお、屋上緑化部等はビル利用者等が利用できるように努める。
- (イ) メインロード及びにぎわいロード沿いの敷地では、地区の顔や表情を演出したまちなみを形成するため、積極的な緑化を図るものとする。
- (ウ) 各区域や街区全体で一体的に調和した緑化環境の形成に努める。
- (エ) 防犯上の観点から、植栽により死角が生じないように配慮する。
- (オ) 各区域内に確保する緑化面積については、江東区がめざす「みどりの中の都市」※の実現に資するよう、「江東区みどりの条例」（平成 11 年江東区条例第 36 号）に基づく水準以上を確保することを基本とする。（※「江東区みどりの基本計画」（令和 2 年 3 月 江東区）3 章参照）
- (カ) 容積率を緩和する計画の場合には、上記（オ）に加えて運用基準において必要とされる緑地などを確保するものとする。

イ 屋外広告物等

屋外広告物等の取り扱いについては、「東京都景観計画」、「東京都屋外広告物条例」（昭和 24 年東京都条例第 100 号）等による制限のほか、集約化や適正な規模の設定などに配慮する。

- (ア) 自家用広告物
設置できる屋外広告物は原則として自家用広告物に限る。ただし、設置場所を集約化するなど、過剰にならないように配慮する。
- (イ) サイン
 - (i) サイン本体の色彩、材料の選択に際しては、他の設置物との調和に配慮するとともに、サインの乱立を防ぐため、共存・共架に努める。
 - (ii) 規模、形状の異なった多数のサインによる視覚的混乱を避けるため、また、サインの追加、変更、削除などに柔軟に対応可能とするため、サイン本体の規格化に努める。
 - (iii) 国際化に対応して、ローマ字、ピクトグラム（絵文字）の導入、英文をはじめとする外国語の併記等を積極的に行う。

ウ 福祉のまちづくりの推進

高齢者、障害者を含むすべての人びとがどこにでも自由に行けるやさしいまちを目指して、「東京都福祉のまちづくり条例」の整備基準等に則し、建物や道路など福祉のまちづくりの一層の推進を図りユニバーサルデザイン化を進め、臨海副都心のまち全体についてバリアフリーのネットワーク形成を図る。

(ア) バリアフリーのネットワーク形成

- (i) 建物や敷地内通路等の整備に際しては「東京都福祉のまちづくり条例 施設整備マニュアル」(東京都)に則し、臨海副都心のまち全体についてバリアフリーのネットワーク形成を図る。
- (ii) 建物相互、建物と道路など管理主体の異なる施設相互で、各々のバリアフリー対策による施設が連続性(動線、寸法、材質、仕上げなどの統一性)を持つように配慮する。

(イ) 標示等

案内標示、視覚障害者誘導用床材、音声誘導装置により、高齢者、障害者等の利用に配慮した標示、誘導または注意喚起を行うように努める。

エ 防災・防犯

臨海副都心では、防災モデル都市をめざし、「臨海副都心防災計画-改定-」(平成10年3月)に基づき地震や火災等の災害に備えたまちづくりを進める。

また、都市型犯罪、組織暴力、交通事故の防止に配慮して、まちづくりを進める。

(ア) 液状化対策

液状化対策については、「東京港埋立地における液状化対策手引き書」(東京都港湾局)を踏まえるとともに、法令等に定める耐震基準に基づく対策を実施する。

- (イ) ヘリコプターの緊急離着陸場等屋上からの避難及び消防活動の円滑化により高層建築物の防火安全性を向上させるため、「高層建築物等におけるヘリコプターの屋上緊急離着陸場の設置の推進について」(平成2年1月11日付け住指発第14号)に基づき、屋上緊急離着陸場、緊急救助用スペース等の整備を図る。

- (ウ) 防災・避難対策に供する建築物は原則として耐火構造とし、内装材は不燃化に努めるとともに、防火区画、消火設備、警報設備、無線通信設備、避難設備、消防用水や落下物対策を適切に整備する。

また、大規模な建築物は単体で、その他の建築物は共同して防災センター等を設け、総合的な防災対策を推進する。

(エ) 備蓄

事務所等では自ら災害時食料・飲料水・医薬品等の備蓄を行うように努める。

(オ) 死角

都市型犯罪の発生防止のため、建築物の配置に当たっては、死角のできにくい空間形成を図る。

(カ) 夜間照明

夜間人口の少ない区域においては、沿道施設の夜間照明等により主要な歩行者動線の防犯対策に努める。

(キ) 警察・消防無線基地局

警察・消防無線の不感地帯が生じないように、無線基地局の設置に協力する。

オ 環境保全

臨海副都心では、大気汚染、騒音・振動、水質汚濁、ビル風、電波障害など環境面での最新の諸計画・基準等を満たすとともにエネルギーの使用の合理化、資源の適正利用、自然環境の保全及びヒートアイランド現象の緩和など環境への負荷を可能な限り低減することに努め、快適な都市環境の形成を図る。

(ア) 住環境

住宅地においては、採光・通風・日照等に留意した配置とし、良好な住環境を確保する。

(イ) 自動車交通による影響の低減

湾岸道路などの交通量の多い広域幹線道路沿いやインターチェンジ周辺の街区は、壁面と道路との間には十分な幅の緩衝緑地帯を設けるなどして、騒音、排気ガス等自動車交通の環境影響の低減を図る。



首都高速湾岸線付近

(ウ) 航空機騒音

航空機騒音については、建築物のサッシ及びガラスを防音タイプにするなど必要な対策を行う。

(エ) ビル風

超高層建築物の整備に当たってはビル風等の風害を防ぐため、建築物の形状の工夫や植栽等による対策を施す。

(オ) 塩害対策

建築物や構造物に使用する部材等の材質は、潮風等による塩害への対応を考慮する。

(カ) 電波障害対策

開発の進展に合わせて、共同視聴方式については関係事業者と調整する。

なお、建物ごとに共同アンテナ等を設置する場合は、景観に十分配慮する。



風力発電

(キ) 自然エネルギーの利用

太陽光発電、風力電力や太陽熱利用等、再生可能な自然エネルギーの利用に努める。

(ク) ヒートアイランド現象の緩和

「ヒートアイランド対策ガイドライン」(東京都環境局)等を活用し、壁面緑化、建物等の排熱削減などに努める。



東京港

(ケ) 環境影響評価

「東京都環境影響評価条例」(昭和 55 年東京都条例第 96 号)の対象事業については、条例に基づき必要な予測・評価・手続を行う。

また、条例対象外の施設の整備に当たっても、それぞれの施設特性により必要に応じて自主的に環境に与える影響について予測を実施する。

(コ) 建築物環境計画書

建築物の新築・増築に当たっては、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」(平成 12 年東京都条例第 215 号)に基づき、建築物環境計画書を作成する。

(サ) 工事中の対策

(i) 建築物の建設に当たっては、根伐り工事等による周辺の構造物への影響を極力小さくする。

なお、周辺の構造物へ影響を与えるおそれのある場合は、予め構造物の管理者とその対策や施工管理について十分調整を行って計画を立てる。

(ii) 建設工事による騒音、振動などの影響を抑えるように努める。

(iii) 工事現場周囲の仮囲いは、周囲の景観と調和するように努める。

カ 供給処理施設の利用

防災対策やセキュリティー対策を十分に施し、事故や災害時にも対応できる安全で安定した供給処理システムを確立する。

(ア) 節水

節水型の都市づくりに寄与するため、循環利用を推進するほか、節水型用水機器を活用するように努める。

(イ) ごみ処理

リサイクル型の都市づくりに寄与するため、各施設内にごみの再利用・資源化を図るためのスペースを確保するように努める。

(ウ) その他

供給処理施設の利用に当たっては、各関係事業者の指定による設備を設置、管理する。

キ C.C.Box（電線共同溝）

(ア) 有明北地区については、都市景観の向上と高度情報化に対応する C.C.Box が設置されるため、取り出し部から必要な電線類を引き込むものとする。

(イ) 宅地に供給する施設整備については、関係事業者と協議する。

(ウ) 宅地内の電線類の施工及び保守管理等については、関係事業者の指示や定めにより実施する。



C.C.Box

ク 建設発生土処理

資源の有効利用や周辺環境への配慮、交通負荷の軽減を図る観点から、建設発生土は可能な限り開発敷地内で再利用する。

開発敷地で活用しない建設発生土は、各建築主の責任で、受入先の基準に従い所定の処理を施すとともに、交通環境への負荷の少ない手段などを検討し、適正に処理する。

ケ 設置物

歩行者通路等の舗装、植栽、照明、ストリートファニチュア等の設置物は、景観に影響を与える重要な要素であり、これらの設置物が全体として調和するように配慮する。

③ ガイドラインの活用

有明北地区内における全ての開発計画は、本ガイドラインに記載された内容を遵守し、まちの将来像「東京 2020 大会のレガシーをはじめとした多様な機能の集積により、魅力的なライフスタイルを楽しめる複合市街地」の形成に向けた計画的なまちづくりを、関係者との協働により進めていくこととする。

また、今後の開発計画では、可能な限り共同化を基本とした街区単位で進めることを基本とし、既存施設の更新などにおいては、敷地の形態や規模等を踏まえることとする。



有明北地区

臨海副都心 有明北地区まちづくりガイドライン—改定—
(令和4年1月)

編集 東京都港湾局
臨海開発部開発整備課
東京都新宿区西新宿 2-8-1
☎ 03-5320-5591

