

# 豊洲・晴海開発整備計画

## — 改定 —

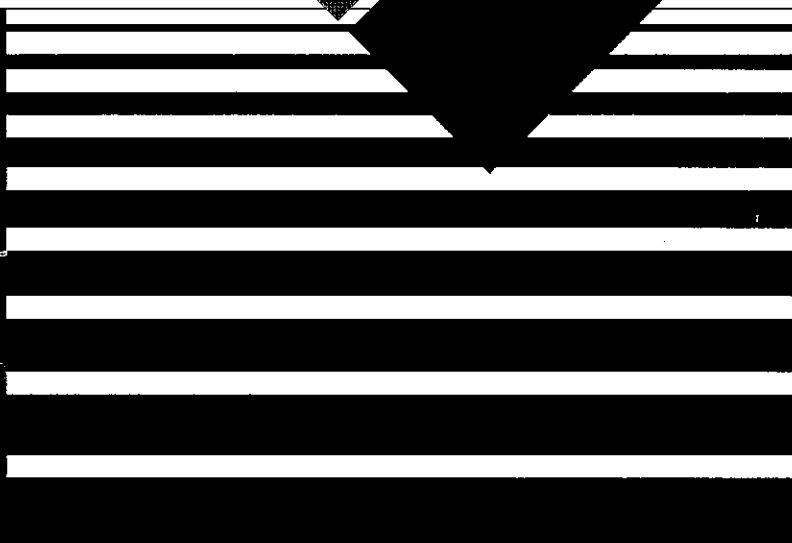
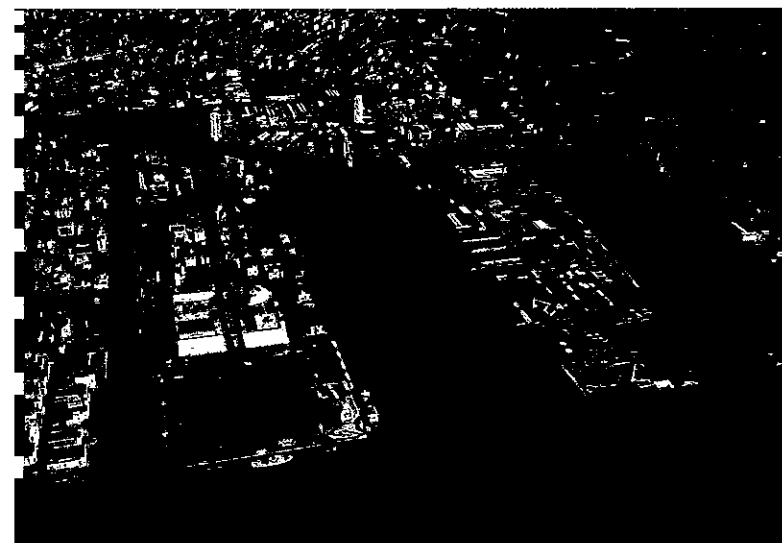
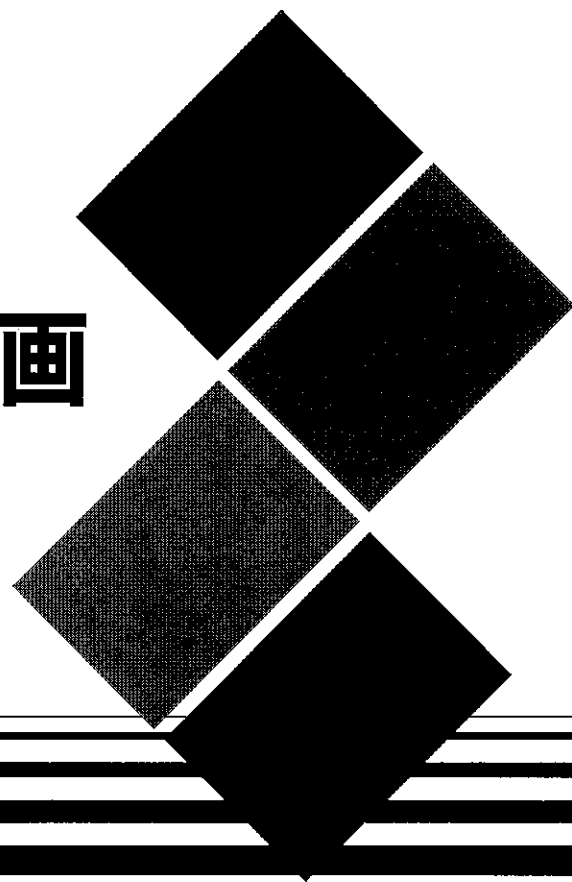
平成9年4月



# 豊洲・晴海開発整備計画

— 改定 —

平成9年4月





## 豊洲・晴海地域の新たなまちづくりをめざして

東京都は、都心と臨海副都心（レインボータウン）の中間に位置する豊洲・晴海地域について、レインボータウンと一体的に開発すべき地域と位置づけ、平成2年に「豊洲・晴海開発整備計画」を策定し、地域の皆さんや関係者の方々と協議を重ねてまいりました。

しかし、当初の計画策定から約7年が経過する中で、景気の長期低迷、地価の大幅な下落など社会経済状況が大きく変化し、計画どおりの開発を進めていくことが困難となりました。

このため、レインボータウンとともにこの地域の今後の開発のあり方を見直すこととし、昨年7月に「臨海副都心開発の基本方針」を定めました。本計画は、この基本方針に基づいて、豊洲・晴海地域のまちづくりを着実に進めていくために改定したものです。

豊洲・晴海地域は、ウォーターフロントの魅力と大きな発展の可能性をあわせ持ち、東京全体のまちづくりにもたいへん重要な位置を占める地域です。

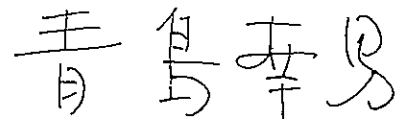
本計画では、このような立地特性を生かしながら、これまでの開発の目標を踏まえ、「職住近接の都市型居住のまち」、「居住と業務・商業・文化が均衡したまち」、「東京の海の玄関にふさわしい文化と交流のまち」をめざし、夢のあるまちづくりを進めることとしております。これにより、豊洲・晴海地域は、暮らしやすく、にぎわいあふれるまちとして、レインボータウンとともに、生活都市東京をつくっていくうえで重要な役割を担い、世界との交流にも大きく貢献していくものと確信しております。

私は、この計画を地域整備のマスタープランとして、引き続き地元関係者の方々と手を携えて、よりよいまちづくりに努めてまいります。

都民の皆さんをはじめ、地域の皆さん、関係機関等の方々のご理解とご協力を心からお願いいたします。

平成9(1997)年4月

東京都知事





# 目次

○見直しの経緯 ..... 4

○計画の性格 ..... 5

## 第一部 豊洲・晴海開発の基本的な考え方

I 開発基本方針 ..... 8

- 1 開発目標
- 2 開発整備の方向
- 3 開発フレーム
- 4 開発整備の進め方

II 都市機能の構成 ..... 13

- 1 居住機能
- 2 業務・商業機能
- 3 文化・交流・スポーツ・レクリエーション等の機能

III 水域利用と水際線の整備 ..... 15

- 1 水域利用
- 2 水際線の整備

IV 都市基盤の整備 ..... 17

- 1 土地造成
- 2 交通基盤
- 3 供給処理施設

V 都市環境の整備 ..... 25

- 1 水と緑のネットワークの形成
- 2 都市景観の形成
- 3 環境の保全
- 4 安全の確保

## 第二部 豊洲地区開発整備計画

I 土地利用 ..... 32

- 1 地区の骨格形成
- 2 土地利用方針
- 3 土地利用

II 都市基盤施設等の整備 ..... 36

- 1 土地造成
- 2 地区内交通基盤
- 3 供給処理施設
- 4 公園・緑地
- 5 歩行者空間の整備

III 水際線の整備 ..... 41

IV 建築物等の整備 ..... 42

- 1 建築敷地の整備
- 2 建築物の整備
- 3 住宅の整備
- 4 公益施設の整備
- 5 「文化・交流・レクリエーション拠点」の整備

第三部 晴海地区開発整備計画

- I 土地利用……………48
  - 1 地区の骨格形成
  - 2 土地利用方針
  - 3 土地利用
- II 都市基盤施設等の整備…51
  - 1 土地造成
  - 2 地区内交通基盤
  - 3 供給処理施設
  - 4 公園・緑地
  - 5 歩行者空間の整備
- III 水際線の整備……………57
- IV 建築物等の整備……………58
  - 1 建築敷地の整備
  - 2 建築物の整備
  - 3 住宅の整備
  - 4 公益施設の整備
- V 国際交流拠点の整備…62

第四部 事業化に向けて

- I 開発誘導方策……………64
  - 1 法定計画
  - 2 事業化に向けての柔軟な対応
  - 3 開発者間による協定等
  - 4 公共の役割
- II 公共公益施設等の整備…67
  - 1 公共公益施設等の整備の考え方
  - 2 開発者負担
- III 事業の進め方……………69
  - 1 事業スケジュール
  - 2 事業手法
  - 3 民間地権者等との協議

## ○見直しの経緯

豊洲・晴海地域は、戦後の東京の発展を支えてきた港湾物流施設の移転・再配置、エネルギー関連施設の機能停止などを背景に、土地利用の転換が求められている。このため、この地域が都心と臨海副都心（レインボータウン）の中間に位置するという特性を生かし、都心部からの業務機能の拡大とならないよう配慮しつつ、居住機能をはじめ、商業・業務、文化・レクリエーション等の諸機能が複合された、活力ある市街地の形成を目指すこととし、平成2年6月に『豊洲・晴海開発整備計画』を策定した。これに基づき、平成5年7月には土地区画整理事業（大街区方式）、都市計画道路（晴海通り等広域幹線道路）、再開発地区計画（方針）の都市計画決定がなされた。しかし、バブル経済が崩壊し、長引く景気の低迷、地価の大幅な下落など開発をとりまく社会経済状況が大きく変化したことにより、開発利益が縮減し、都心部と臨海副都心（レインボータウン）とを結ぶ広域幹線道路等の整備を当初計画どおり進めることが困難な状況となった。

このため、臨海副都心開発の始動期終了後の見直しに合わせて、その関連地域である豊洲・晴海地域についても必要な見直しを行うこととし、平成7年9月、臨海副都心開発懇談会を設置して見直しを開始し、平成8年4月に最終報告を受けた。そして、この懇談会の報告、都議会での議論や提案並びに都民から寄せられた意見等を勘案したうえで、平成8年7月、今後の開発の基本的方向を示した『臨海副都心開発の基本方針』を決定し、平成9年3月には、この基本方針に基づき『臨海副都心まちづくり推進計画』を策定した。

本計画も、この基本方針に基づき、地元関係者の理解と協力を得て、豊洲・晴海地域の開発を着実に進めていくために、改定するものである。

---

## ○計画の性格

- ①『臨海副都心開発の基本方針』（平成8年7月）に基づき、関係機関等との協議・調整をはかり、『豊洲・晴海開発整備計画』（平成2年6月）を改定した計画である。
- ② 広域幹線道路等の整備のための開発者負担の導入を前提とした計画である。
- ③ 既定の都市計画や港湾計画の見直しの際、その基礎となる計画である。
- ④ 開発者が個別の開発計画を策定する際、その基本となる計画である。



●豊洲・晴海地域の現況

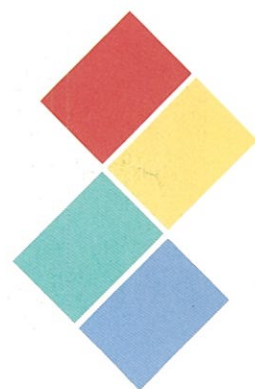


(平成8年12月撮影)



# 第一部

## 豊洲・晴海開発の基本的な考え方



# I 開発基本方針

## 1 開発目標

### (1) 豊洲・晴海地域のまちづくり

都心と臨海副都心（レインボータウン）の中間に位置する豊洲・晴海地域は、都心部からの業務機能の無秩序な拡大を避けながら、都心に近接した地理的条件を生かし、居住、業務・商業、文化・レクリエーションなどの諸機能が効果的に複合された活力ある市街地の形成をはかる。また、この地域は、ウォーターフロントの魅力を生かし、人々が暮らしやすく、住み続けることができる職住近接のまちづくりを進めていく。

豊洲・晴海地域は、多様な機能が調和したまちとして、「生活都市東京」の創造の一翼を担っていくことが求められている。

### (2) 開発目標

#### ① 職住近接の都市型居住のまちの形成

豊かな水辺環境や大規模敷地などの好条件を生かしながら、多様化する都市生活に対応した質の高い居住機能を積極的に導入し、職住近接の都市型居住のまちの形成をはかる。

#### ② 居住と業務・商業・文化が均衡したまちの形成

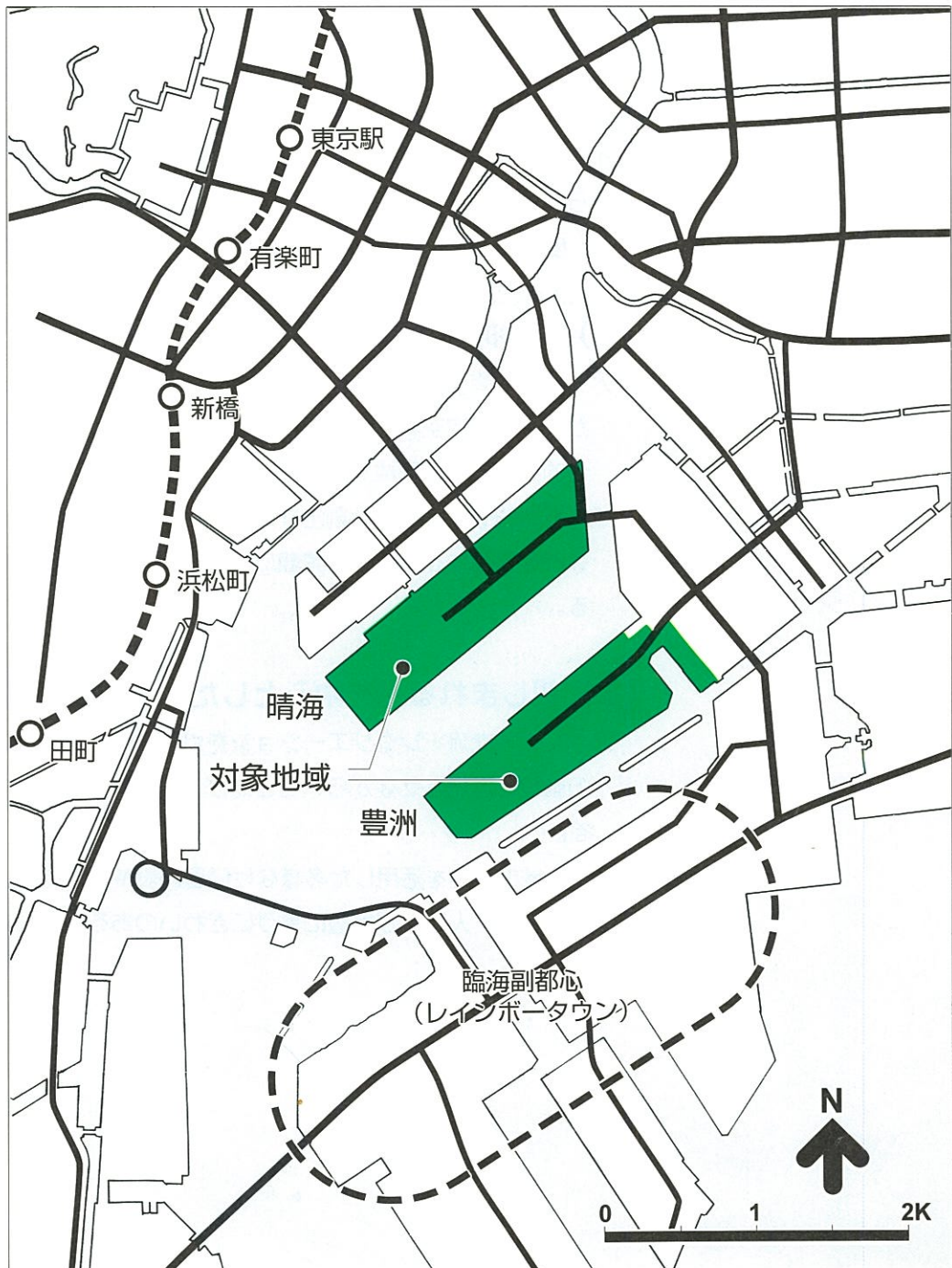
まちの活性化やにぎわいの創出をはかるため、居住機能に加え、業務・商業、文化などの諸機能がバランスよく配置され、調和したまちとする。

#### ③ 東京の海の玄関にふさわしい文化と交流のまちの形成

東京の海の玄関である晴海客船ふ頭を中心として、国際交流拠点や豊洲の文化・交流・レクリエーション拠点を整備し、世界に開かれた文化と交流のまちを形成する。

●豊洲・晴海地域の位置

豊洲・晴海地域は、都心から2～4キロメートルの位置にあり、それぞれ面積約100ヘクタールの広がりを持ち、周囲を水域に囲まれた細長い地形をしている。





## 2 開発整備の方向

3つの開発目標を踏まえた豊洲・晴海地域の開発整備の基本的方向は、以下のとおりである。

### (1) 快適でうるおいのある住環境の形成

- ア 良質な住宅ストックの形成に努めるとともに、高齢者や障害者を含むすべての人びとが憩えるよう、水際線も含め緑豊かなオープンスペースをもった、安全でゆとりとうるおいのある住環境の形成をはかる。
- イ 地区内の生活関連施設を、周辺既成市街地との連携を考慮しながら、整備・充実をはかる。
- ウ 安全で安心して暮らせる、災害に強いまちの形成をはかる。

### (2) 魅力的な複合空間の形成

- ア 水辺空間や緑地、文化・交流・レクリエーション拠点を活用しながら、路地的空間等の整備により界限性を創出し、にぎわいある複合的な市街地の形成をはかる。
- イ 魅力的な都市空間を創出するため、ゆとりある歩行者空間や公園などを整備するとともに景観に配慮した建築物の整備などを誘導する。

### (3) 親しまれる港を中心とした、人の集うまちの形成

- ア 文化・交流・レクリエーション拠点の整備にあたっては、後背地の施設と連携させながら、港と海が身近に感じられる空間を形成する。
- イ 水域の特性を活用した多様なけい留施設や親水緑地を整備することにより、人びとが水辺に集うにぎわいのある空間を創出する。

●路地的空間のイメージ



3 開発フレーム

開発目標を達成するため、開発フレームは次のとおりとする。

	面積	居住人口	就業人口
豊洲地区	約110ha	31,000人程度	37,000人程度
晴海地区	約107ha	31,000人程度	39,000人程度



## 4 開発整備の 進め方

### (1) 開発誘導

#### ① 計画的な都市づくりの推進

ア 豊洲・晴海地域の開発がこの計画に基づき円滑に進められるよう、それぞれの開発の事業化に合わせ用途地域、容積率、臨港地区などの都市計画の見直しを適切に行う。なお、既定都市計画の見直しにあたっては、港湾計画との整合をはかる。

イ 各地区特性に応じて、土地区画整理事業や再開発地区計画制度などの手法を積極的に活用し、民間地権者と協力して開発を進める。

#### ② 開発者負担を導入しての開発

ア 広域交通基盤の整備は、開発利益の縮減による、開発者負担のあり方（対象施設、負担区分、事業費等）の見直しを踏まえ、公共負担と開発者負担とによって行う。

イ 防潮護岸の整備は、地区内での開発者負担を導入して行う。

ウ 各地区内の開発にとって必要となる区画道路や供給処理施設などの都市基盤施設については、地区内での開発者負担の導入を基本として地区開発協議会等と協議を進める。

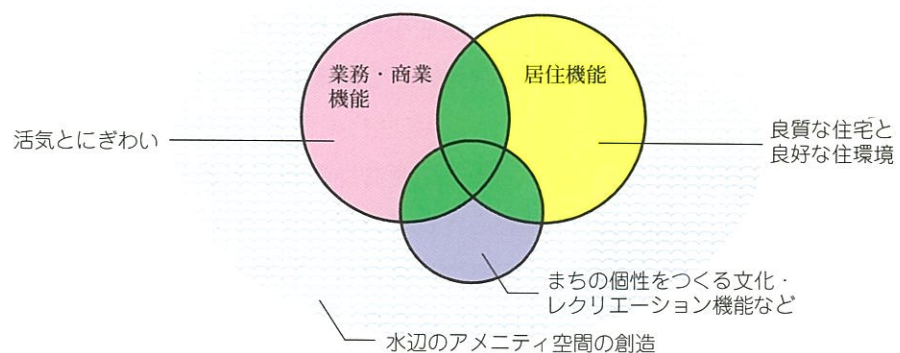
### (2) 段階開発

豊洲・晴海地域の開発は、段階的に進めることとし、ふ頭機能の移転・再配置、エネルギー関連施設の移転・機能転換の進展に応じて、開発についての協議が整った地区から順次基盤整備と住宅地、業務・商業地等の整備を進める。

## Ⅱ 都市機能の構成

豊洲・晴海地域の開発にあたっては、開発整備の方向を踏まえ、多様な都市機能をバランスよく配置した、質の高い市街地の形成をはかっていく。

### ●都市機能の構成の考え方



### 1 居住機能

高齢少子化の一層の進行、障害者の社会進出、国際化・情報化、就業形態の変化などの社会状況の変化により、ライフスタイルはますます多様化している。

これらの変化に対応するため、良質で多様な住宅ストックと良好でゆとりある居住環境の整備をはかる。

#### (1) 多様な都市型住宅の供給

ア 社会状況の変化に伴う多様な居住ニーズに対応できる、さまざまなタイプの魅力ある都市型住宅の供給に努める。

イ 都、区、東京都住宅供給公社、住宅・都市整備公団などの公共部門と民間とで適切な役割分担をはかる。

#### (2) 良質な居住水準の確保

都市居住型誘導居住水準に配慮し、良質な居住水準の確保に努める。

### (3) 良好でゆとりある住環境の整備

高齢者や障害者を含むすべての人びとが安心して暮らすことができるよう、生活支援施設の整備・誘導、建物や道路等のバリアフリー化を進め、まち全体についてバリアフリーのネットワークを形成するなど良好でゆとりある住環境の整備をはかる。

### (4) 土地の高度利用の促進

都心居住を進めるため、良質で多様な中高層都市住宅の供給促進に向け、地元区とも協議のうえ、土地の高度利用の促進に努めていく。

## 2 業務・商業機能

活気とにぎわいのある市街地の形成をはかるため、都心部および臨海副都心（レインボータウン）に隣接する立地特性と、ウォーターフロントの魅力を生かし、広域幹線道路や東京臨海新交通「ゆりかもめ」の駅配置などを考慮して、地域にふさわしい業務・商業機能を誘導する。

## 3 文化・交流・スポーツ・レクリエーション等の機能

居住者、就業者、来訪者が、快適な都市型のライフスタイルを楽しめるよう、豊かな水辺を十分に活用しつつ、国際交流拠点や文化・交流・レクリエーション拠点を中心として、その関連する施設を配置し、人間性豊かな魅力ある市街地を形成する。



## Ⅲ 水域利用と水際線の整備

### 1 水域利用

豊洲・晴海地域の開発にあたっては、周囲をとりまく貴重な水域や水際を適切に活用することにより、快適で個性のある質の高い空間としていく必要がある。

このため、これらの水域を次のような方向で活用し、にぎわいや親しみのある港を形成する。

晴海・豊洲間の水域および豊洲・有明北間の水域は、夢の島マリーナや辰巳の森海浜公園、有明親水海浜公園、お台場海浜公園などとの連携をはかり、船舶航行の安全を確保しつつ、海洋性スポーツ・レクリエーションなどに積極的な活用をはかっていく。

このため、東電堀背後地の文化・レクリエーション拠点に小型船のけい留施設や教育訓練などの支援施設、イベント広場等にぎわいを演出する施設などが一体となって機能する空間を形成する。

また、晴海・豊洲間の水域のうち、環状2号線延伸部の西側の水域は、旅客船ふ頭や官庁船バースを利用する大型船が航行する水域とする。

なお、朝潮運河については、周辺地域の状況や今後の開発の方向と整合をはかり、多面的に活用していくものとする。

### 2 水際線の整備

豊洲・晴海地域の水際線は、旅客船ふ頭や官庁船バースの整備をはかるとともに、海洋性スポーツ・レクリエーションや市街地における景観形成、水質保全への配慮など魅力ある水際線の実現をめざした整備を進めていく。

#### (1) 水際線の積極的な活用

水際線は、その前面水域とともに、港湾活動やスポーツ・レクリエーションなどさまざまな活用が図れるような魅力ある空間の創出をはかる。

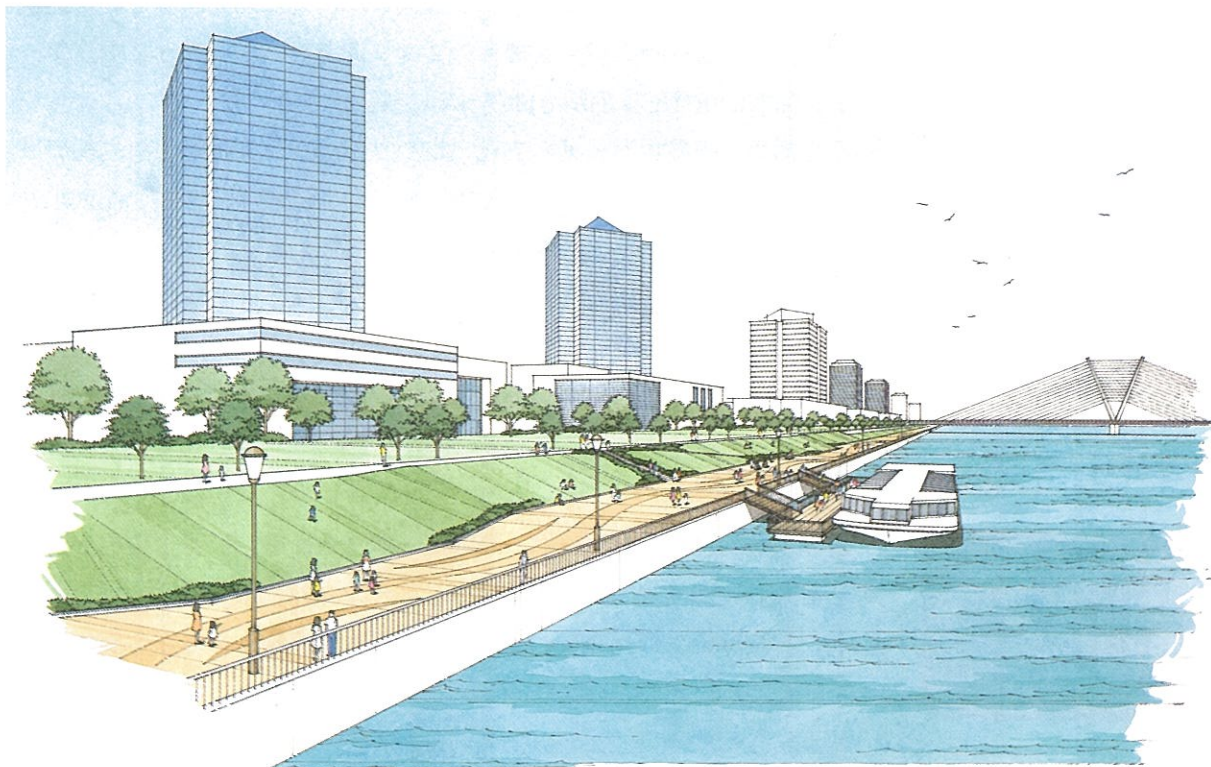
#### (2) 多様で変化に富んだ水際線の創出

広く人びとに開かれた空間とするため、景観的にも変化を持たせた水際線の創出をはかる。

### (3) 後背地と調和した空間の形成

水際線は、その後背地に整備される住宅、業務・商業施設、文化施設、オープンスペースなどと調和をはかり、地域環境の形成に配慮したうるおいとゆとりのある親水空間の形成をはかる。

#### ●水際線のイメージ





## Ⅳ 都市基盤の整備

### 1 土地造成

豊洲・晴海地域を含めた内港地区は、南西に開口部をもつ比較的水深も浅い東京湾の最奥部に位置しており、高潮を受けやすい地形となっている。また、豊洲地区の全域、晴海地区のおおむね3分の2の区域は、既設防潮堤の外側にあり、台風時の高潮による冠水が予想される。

このため、高潮に対して安全となるよう、防潮護岸の整備や盛土などを組み合わせた対策が不可欠であり、次の方針で整備する。

ア 防潮護岸は、高潮、地震などに対する安全性の確保に加え、水域利用との調和、親水性など環境の保全を考慮したものとする。

イ 防潮護岸および盛土の高さは、満潮時に伊勢湾台風級の台風がキティ台風のコースを通った場合を想定し、その時の偏差および波浪に対する安全性を考慮のうえ、A.P.+6.5メートルを確保する。

ウ 防潮護岸には、ウォーターフロントの活用をはかる多目的な機能をもたせたゆとりある空間を確保する。

エ 緩傾斜などの防潮護岸は、水域利用や河川への影響等に配慮し、幅約30~50メートルの埋立てにより整備する。

オ 防潮護岸の一部を宅地化（宅地内緑地）し、連続する背後地と一体的な土地利用が行えるようにする。

カ 盛土については、可能な限り地区内での建築工事等で発生する土砂を活用する。

### 2 交通基盤

豊洲・晴海地域の開発を促進するためには、臨海副都心（レインボータウン）の開発と一体となった交通基盤の整備が不可欠である。

現在、広域幹線道路については、千葉、神奈川方面とは東京湾岸道路により、都心方面とは晴海通りや補助153号線、補助305号線によって結ばれているが、間に水域をはさんでいるため、都心方面と結ぶ道路の整備が必要である。

今後、豊洲・晴海地域の開発を進めていくためには、都心部と臨海副都心（レインボータウン）との連絡の強化や東京全体の交通ネットワークの充実、地域内交通の円滑化をはかる観点から着実な整備を進める。

公共交通機関については、開発にあたって東京臨海新交通「ゆりかもめ」の地域内への延伸を推進し、既存の鉄道駅とのネットワークの充実をはかるとともに、鉄道や新交通を補完するバス路線を整備し、利便性

の向上をはかる。

さらに、比較的静穏な水域に囲まれているという地域特性を生かして、水際に小型さん橋を整備するとともに、海上バスのルートの拡充や発着施設の整備を検討する。

なお、駐車場及び駐輪場については、将来の開発に伴う需要に対応できるように努め、来訪者等の利便性やまちの安全確保などに十分配慮する。

## (1) 広域幹線道路

### ① 整備方針

広域幹線道路は、豊洲・晴海地域および臨海副都心(レインボータウン)の開発にとって重要な路線であり、地元地権者や国等の協力を得ながら、全体的な開発への寄与度や交通ネットワークとしての重要度により、優先度の高い路線、区間から整備を進める。

整備にあたっては、各地区の開発スケジュールとの整合をはかるとともに、広幅員の歩道や道路緑化等により沿道環境の保全をはかる。

### ② 整備計画

- 放射34号線(晴海通り)の延伸および東京臨海新交通「ゆりかもめ」の豊洲までの延伸に必要な環状2号線並びに補助315号線(豊洲・有明連絡道路)の一部区間を平成17年度を目途に整備する。
- 環状2号線および補助315号線(豊洲・有明連絡道路)の残りの区間並びに補助314号線(月島・晴海連絡道路)のうち区画整理区域内の区間は、平成27年度を目途に整備する。
- 環状3号線は、今後区部の街路事業により整備する路線に位置づけ、区部全域を含めた道路整備の中で整備時期を検討する。
- 補助314号線(月島・晴海連絡道路)の区画整理区域外の区間および都市高速道路晴海線の国道357号線(東京湾岸道路)から有明南地区の区間は、今後の社会経済状況を見定めたいえ、整備時期を改めて策定する。
- 都市高速道路晴海線の整備は、放射34号線(晴海通り)の延伸に合わせて早期に整備するよう要請する。



## (2) 新交通等

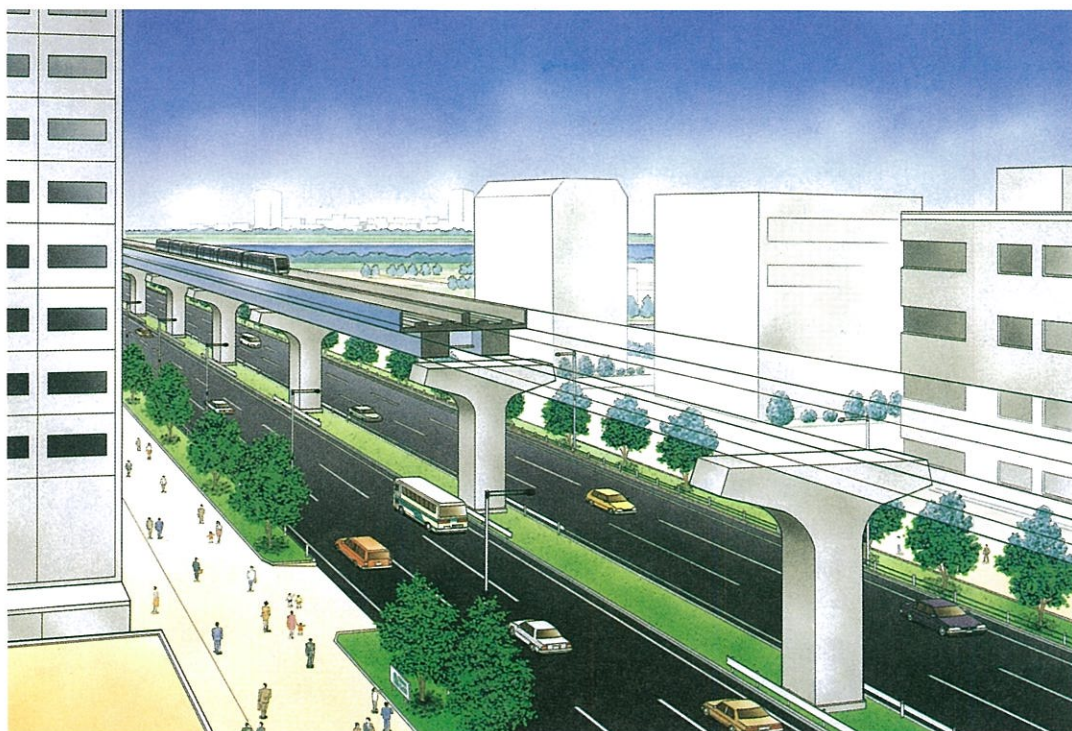
### ① 整備方針

豊洲・晴海地域の開発を支える公共交通機関として、東京臨海新交通「ゆりかもめ」を臨海副都心（レインボータウン）から延伸させ、既存の交通網との連絡を強化し、交通ネットワークの形成や利便性の向上をはかる。

### ② 整備計画

- ・ 東京臨海新交通「ゆりかもめ」の有明駅から豊洲駅までの延伸は、平成17年度を目途に整備する。
- ・ 豊洲～勝どき間は、今後の利用状況や周辺の開発動向を見定め、整備時期を検討する。
- ・ 将来的に広域交通ネットワークの一層の充実をはかるため、豊洲・晴海地域と既存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、関係機関に働きかける。

### ● 広域幹線道路のイメージ

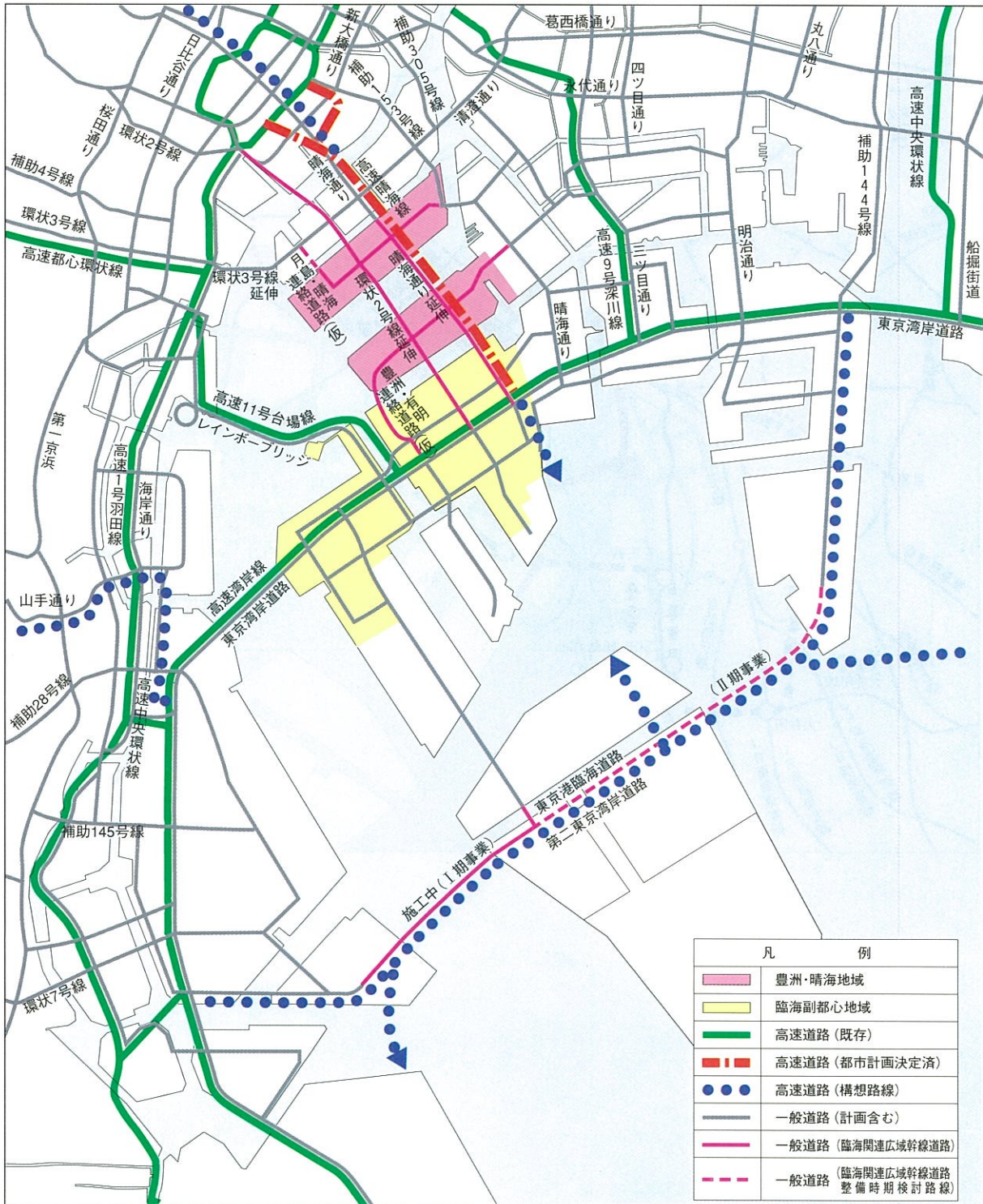


●広域交通基盤の整備計画

施設名	区間	延長および標準幅員	整備目途時期	備考
放射34号線拡幅部 (晴海通り拡幅部)	築地一丁目～ 勝どき二丁目	約1.2km 36m (6車線)	平成12年度	
放射34号線延伸部 (晴海通り延伸部)	勝どき二丁目～ 有明二丁目	約2.8km 50m (6車線)	平成17年度	
環状2号線延伸部	東新橋一丁目～ 有明二丁目	約4.3km 50m (6車線)	平成27年度	一部区間平成 17年度完成
補助314号線	晴海五丁目～ 晴海三丁目	約1.1km 50m (6車線)	平成27年度 (区画整理 事業区域内)	区画整理区域 外は整備時期 検討路線
補助315号線	豊洲五丁目～ 有明二丁目	約3.3km 40m (6車線)	平成27年度	一部区間平成 17年度完成
都市高速道路晴海線	築地一丁目～ 有明二丁目	約5.1km 18.2m (4車線)	放射34号線 の延伸に合 わせて整備 要請	有明南ランプ は整備時期検 討施設
東京臨海新交通 「ゆりかもめ」 (延伸部)	有明～豊洲	約2.9km	平成17年度 (有明～ 豊洲)	豊洲～勝どき 間は整備時期 検討路線



●豊洲・晴海地域周辺道路網の整備計画図





●豊洲・晴海地域周辺鉄軌道網の整備計画図



### 3 供給処理施設

#### (1) 整備目標

豊洲・晴海地域における上・下水道、ごみ処理、電気およびガス等の供給処理施設については、地区居住者の日常生活や高度・多様化する業務・商業活動など、さまざまな都市活動への対応に配慮しつつ国際化・情報化および高度技術の進展等を踏まえ、安全で安定した施設の整備をはかる必要がある。

このため、次の5項目を目標として整備の推進をはかる。

- ア 防災や防犯対策を十分施した安全で安定した供給処理
- イ 省エネルギー・節水型の都市づくり
- ウ 都市環境の保全
- エ 他の施設との複合利用等、都市空間の有効活用
- オ 段階的な開発との整合

#### (2) 整備方針

##### ① 上水道

- ア 上水道については、送水系統の複数化に配慮し、地域内の給水所を拡充・整備し、安定した給水量の確保をはかる。
- イ 水資源が有限かつ貴重であるという認識のもとに、トイレ、洗車、散水等に利用する水については、その循環利用を推進し、節水型都市づくりを目指す。

##### ② 下水道

- ア 排除方式は、分流式とする。
- イ 地域内で発生する汚水は、砂町処理場に送水し、処理する。
- ウ 雨水および汚水の排除は、自然流下方式を原則とする。

##### ③ ごみ処理

- ア リサイクル運動の推進や再資源化のためのスペースの確保を誘導するなど、リサイクル型の都市づくりに寄与する。
- イ 晴海地区に中央地区清掃工場の建設を進める。

##### ④ 地域冷暖房等

- ア 快適な都市環境の創出、省エネルギー、環境保全などの観点から、地域冷暖房システムやコージェネレーションシステム（電熱併給システム）（注1）を検討する。

(注1) コージェネレーションシステム（電熱併給システム）

：ガスタービンなどで発電し、その排熱を、地域冷暖房、給湯などの熱源として利用するシステムで総合エネルギー効率が非常に高い。

#### ⑤ 電気・ガス・通信

ア 供給の安定性を確保するため、ルートの多重化やバックアップシステムなどの構築を行う。

イ 電線類を收容するための電線共同溝（C.C.BOX）（注2）などを整備し、歩行者空間の安全性・快適性の確保、都市景観の向上、または急速に進展する高度情報化への対応をはかる。

ウ 地域外も含めた広範な地域の供給に資する電気・ガス施設等と当該地域の開発整備に必要な施設との整合に配慮する。

エ 電気・都市ガス・通信事業者の協力のもと、円滑な事業推進に努める。

(注2) 電線共同溝（C.C.BOX）

：道路の地下に電線類や光ファイバーケーブルを一括收容する小型の情報溝で、管路部と分岐等を行う特殊部で構成される方式である。

この方式の特徴は、従来のキャブシステムに比べて構造がコンパクトでフレキシブル、従来型のキャブシステムに比べコストが低廉、新たな通信事業者の事後入溝が可能、などがあげられる。

#### ⑥ 共同溝

今後、地元地権者と協議をしながら共同溝整備の可能性を検討する。



## V 都市環境の整備

水と緑の整備、都市景観の形成、環境の保全、安全の確保などに配慮し、安全で、快適な、うるおいのある都市環境の創出をはかる。

### 1 水と緑のネットワークの形成

ウォーターフロントの魅力を生かし、水辺には親水性に優れた防潮護岸を整備するほか、地区内には街区公園、近隣公園、緑地などを整備し、水と緑のネットワークを形成する。

#### (1) 整備の方向

- ア 人びとが日常生活のなかで自然に親しみ、ふれあう場となり、人びとにうるおいとやすらぎを与えるばかりでなく、スポーツ・レクリエーション活動の拠点として、また、防災効果の高い空間として、水と緑のネットワークの形成をはかる。
- イ 各地区内の緑地量については、都の『緑のマスタープラン』等を踏まえて適切に確保する。

#### (2) 水と緑の整備


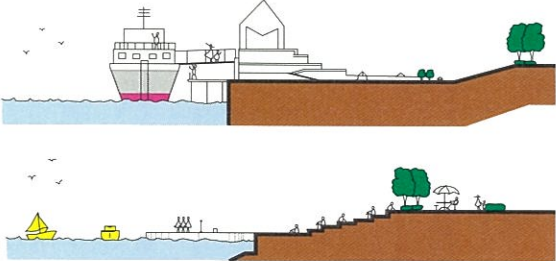
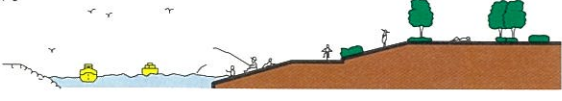
##### ① 公園・緑地などの整備

街区公園、近隣公園、緑地などの配置にあたっては、既設公園や親水空間の位置、生活サービス圏域、日照等の環境条件、連続性の確保などに配慮して、各地区の開発の中で適切に行う。

##### ② 親水空間の整備

- ア 防潮護岸の整備にあたっては、環境に十分配慮するとともに、親水性に優れたものとする。
- イ 水際線は、隣接する後背地の土地利用などによって、以下に示すような親水空間として整備する。
  - i) 水上のスポーツ・レクリエーションを楽しむ利用型の親水空間
  - ii) 対岸の景観や橋上などからの眺望を重視した景観型の親水空間
  - iii) 自然とふれあう親しみやすい近隣型の親水空間
- ウ 水際線のウォーターフロント・プロムナードは、連続した魅力的かつ快適な緑地空間として形成する。

●親水空間の整備イメージ

	親水機能	水域の利用	水際形式（護岸形式）
利 用 型	スポーツ・レクリエーション を楽しむ	海のスポーツ レクリエーション	
景 観 型	港の景観 港のにぎわい	大型船の接岸・けい留 船舶航行	
近 隣 型	自然とふれあう	船舶の航行 運河	

③ 道路の緑化

ア 広域幹線道路や区画道路には、植樹帯や並木などの緑化空間を積極的に確保する。

イ 樹種の選定にあたっては、地区の特色を創出できるように配慮する。

④ 公益施設の緑化

公益施設の整備にあたっては、積極的に緑化を推進する。

⑤ 準公共的な空地

公開空地などの準公共的な空地は、開発単位ごとにまとまりのある空間として整備し、緑地空間として機能するように配慮する。

⑥ 緑化協定など

緑化協定などにより、地域緑化を積極的に推進し、緑豊かな市街地の形成をはかる。

## 2 都市景観の形成

当該地域の開発にあたっては、建築物のスカイラインや公共施設の景観に配慮した、魅力あふれる都市景観の形成をはかる。

### (1) 多彩なウォーターフロント景観の創出

ウォーターフロント越しに富士山や東京タワー、レインボーブリッジが望める陸側からの眺望、対岸の芝浦やレインボーブリッジ、船から見る眺望、さらに空からの視線など、それぞれの視線を意識したスカイラインやランドマークの形成をめざす。

### (2) 東京の海の玄関にふさわしい景観を創出

東京の海の玄関である晴海客船ふ頭を中心とした国際交流拠点や、豊洲地区の晴海客船ふ頭の対岸部に、それぞれ東京の海の玄関にふさわしい景観的特徴を備えた施設の立地を推進する。

### (3) 公共施設の景観的配慮

都市の骨格として都市活動を支える道路、公園、橋、防潮護岸等の公共施設は、魅力ある都市景観の創出に十分配慮を行い整備する。

### (4) 街区形態、建築形態

ア それぞれの建築物等の形態については、各丁目や街区、通りごとにオリジナリティのあるデザインとし、個性のある魅力的な空間形成をはかりつつ、地区全体としても調和のとれた美しい街並みとなるよう配慮する。

イ 幹線道路沿いの建築物については、壁面線の統一や前面空地の確保など、地区のイメージを高める品格と特徴ある景観が創出されるよう配慮する。

ウ 水際沿いや区画道路沿いなどには、低層の施設や路地的空間等の整備により界限性を創出し、ヒューマンスケールの空間形成をはかる。

エ 建築物や工作物等の配置や形状などに工夫をこらし、各々の建築物からの眺望が確保されるよう配慮する。



### ●ウォーターフロントのイメージ



## 3 環境の保全

地区の環境保全に積極的に取り組み、質の高い都市環境の形成をはかる。

### (1) 自動車交通

道路交通による騒音、排気ガス等の対策としては、

ア 東京臨海新交通「ゆりかもめ」の地域内への整備延伸を図ることにより、自動車交通量を抑制する。

イ 広域幹線道路沿いの建築物は、形状や配置に工夫をこらして、背後にある住宅地の環境に配慮する。

### (2) 固定発生源

環境保全および省エネルギー等の観点から地域冷暖房等の導入を検討する。

### (3) その他

日照、風、電波障害等については、周辺地域への影響についても十分配慮する。

## 4 安全の確保

豊洲・晴海地域は、戦前から昭和30年代にかけて埋め立てられ形成された地域であり、周囲を水域に囲まれた独立性の高い地勢となっている。

このため、豊洲・晴海地域の開発にあたっては、防災都市づくりの観点から、総合的な安全対策を講じる。

ア 防潮護岸の整備や盛土にあたっては、過去の台風の経験を十分に生かし、また、最新の技術に基づく耐震対策を講じて、安全性の確保をはかる。

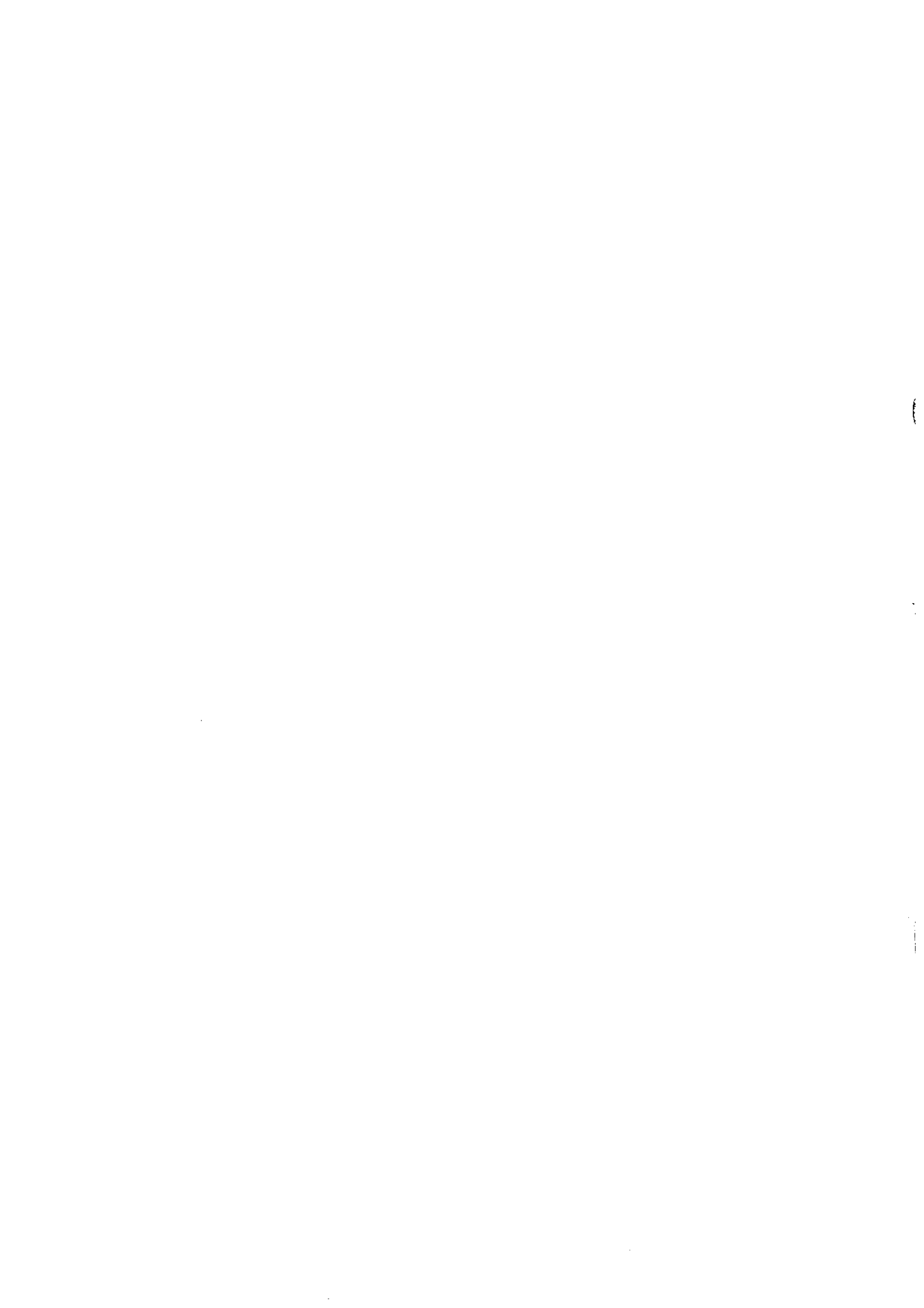
イ 建築物、施設構造物の建設にあたっては、地盤状況等を十分考慮し、国等の新しい耐震基準の策定の動向を見極めながら、最新の知見に基づく耐震対策を講じる。

ウ 施設構造物などへの液状化対策は、地盤の改良により地盤そのものを液状化させない方法、地盤が液状化しても安全なように杭などの構造物を強固にする方法、または、これらの方法を組み合わせる方法などにより指導する。

エ 消防水利については、建築物整備と合わせて整備するとともに、可能な限り周囲の海水も消防水利として活用できるような方法を検討する。

オ 建築物周辺での準公共的な空地の創出、広幅員の道路の整備、新たな公園の整備等による豊富なオープンスペースの確保と緑化の推進を行う。

カ 災害時の食料、飲料水、医薬品等の備蓄を行うなどの防災体制をそれぞれの事業所においても整備するよう要請する。





## 第二部

# 豊洲地区開発整備計画



# I 土地利用

## 1 地区の骨格形成

地区の骨格は、交通基盤、水と緑のネットワークを中心に構成する。

### (1) 交通基盤

交通基盤は、道路および東京臨海新交通「ゆりかもめ」により構成する。

#### ① 道路

広域幹線道路および区画道路により構成する。

##### ア 広域幹線道路

地区の南北および東西の骨格として整備する。

南北の骨格：放射34号線(晴海通り)延伸部、環状2号線延伸部、  
都市高速道路晴海線

東西の骨格：補助315号線(豊洲・有明連絡道路)

##### イ 区画道路

広域幹線道路から各街区にアクセスする区画道路を整備する。

#### ② 東京臨海新交通「ゆりかもめ」

臨海副都心(レインボータウン)の有明駅から環状2号線延伸部および補助315号線(豊洲・有明連絡道路)に沿って延伸し、地下鉄有楽町線豊洲駅と接続する。

### (2) 水と緑のネットワーク

豊かな水域に囲まれている地区特性を生かして、水辺には親水性に優れた防潮護岸を整備するほか、地区内には積極的に公園・緑地などを整備する。

これらをモールやプラザ、緑道、ゆとりある歩行者道等により結びあわせ、だれもが親しめる快適な水と緑のネットワークの形成をはかる。

## 2 土地利用方針

### (1) 都市機能の配置

ア 地区の魅力を高めるため、東京臨海新交通「ゆりかもめ」の2ヶ所の駅に挟まれた補助315号線(豊洲・有明連絡道路)沿いに業務・商業を集約して配置する。

イ 優れた眺望と港の景観を生かすとともに、人が港を通して交流する空間の形成をはかるため、地区西端に「文化・交流・レクリエーション拠点」を隣接する近隣公園と一体的に配置する。

また、マリンスポーツやレジャー需要の多様化に対応するため、東電堀水域の背後地には、親水的な空間を生かした「文化・レクリエーション拠点」を配置する。

ウ 地区のにぎわいや生活に広がりを持たせるため、業務・商業の拠点に隣接する水際沿いに、住宅と業務・商業、文化などのバランスがとれた複合ゾーンを配置する。

エ 良好な住環境の整備をはかるため、地区西側にまとまった住宅地を配置する。また、地区東側には東電堀を取り囲むようにまとまった住宅地を配置する。

## (2) にぎわい軸・生活活性軸の設定

まちの特色や個性を創出するとともに、段階開発にも対応できるよう、放射34号線（晴海通り）および環状2号線で区分された3つのエリアそれぞれに、地区のにぎわいや地域生活の中心となる軸を、地区南北を貫くように設定する。

軸は、自動車交通とは明確に分離された連続した歩行者空間として整備し、周囲には各エリアの特性に応じた施設を配置する。

### ① にぎわい軸

ア 業務・商業の拠点や複合ゾーン内を貫き、東京臨海新交通「ゆりかもめ」駅に接するように2つの「にぎわい軸」を設定し、軸沿いに商業施設などを配置する。

イ にぎわい軸の終点には、公園・緑地、公益施設、商業施設などを配置し、人びとが集う、うるおいのにぎわいの空間を形成する。

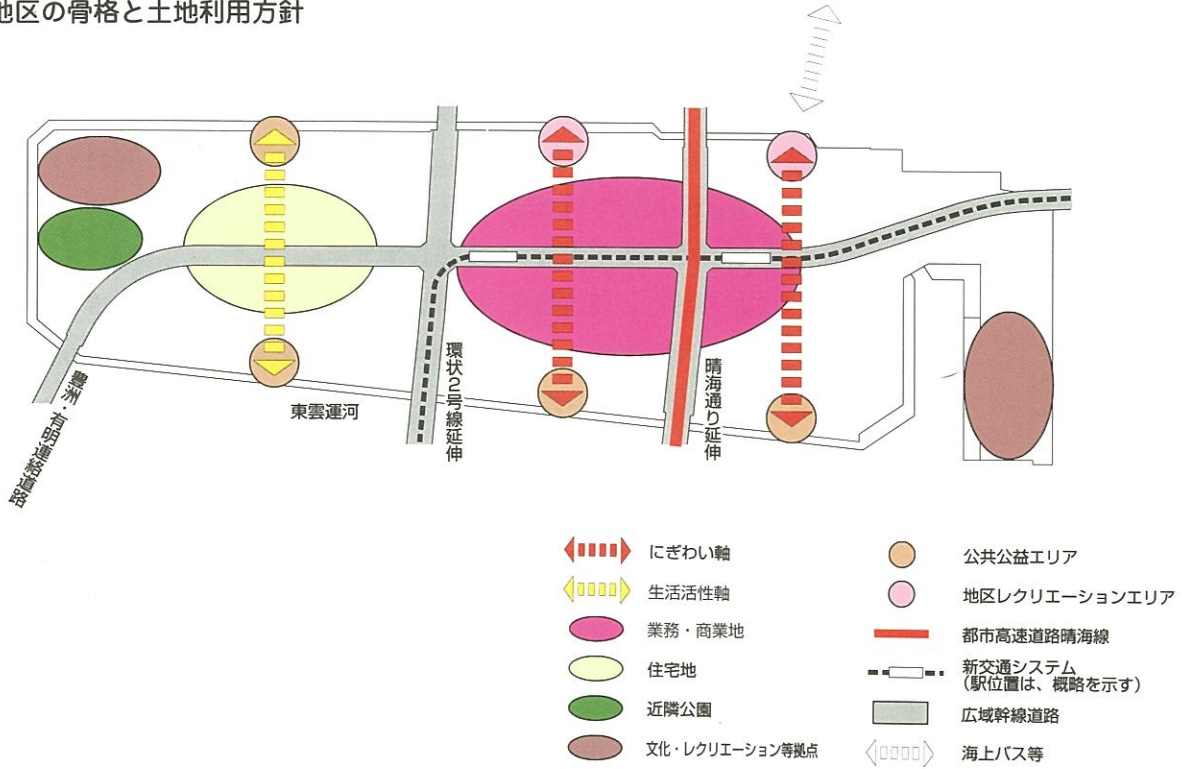
### ② 生活活性軸

ア 地区西側の住宅地を貫くように「生活活性軸」を設定し、軸沿いに近隣商業施設や公共公益施設などの生活関連施設を配置する。

イ 軸の終点には、公園・緑地、公益施設などを配置し、憩いの空間を形成する。



●地区の骨格と土地利用方針



●にぎわい軸のイメージ



### 3 土地利用

#### (1) 土地利用フレーム

豊洲地区の土地利用フレームは、次のとおりとする。

##### ●土地利用区分と面積

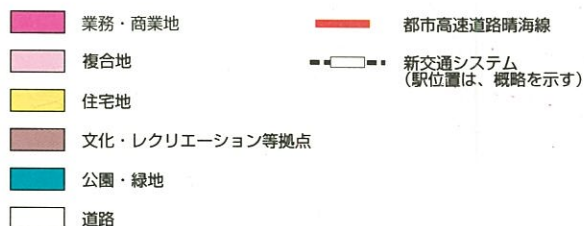
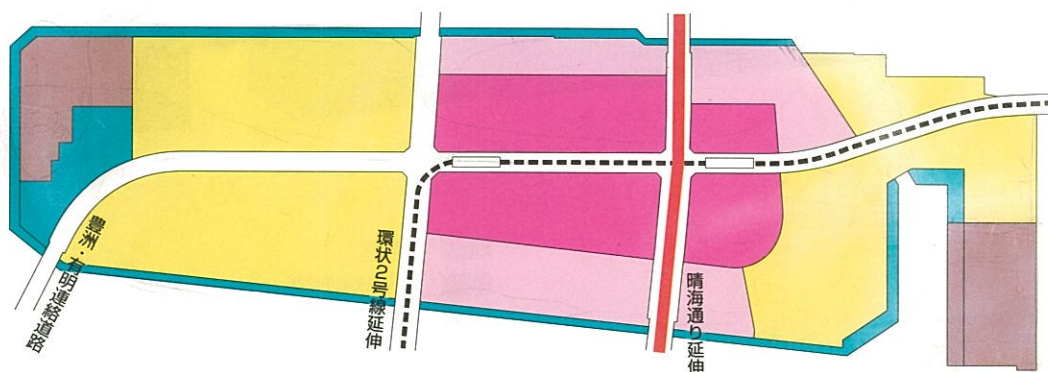
地区面積	約110ha (100%)
公共施設面積	36 (33%)
広域幹線道路・区画道路	20
公園・緑地 *1	16
宅地面積 *2	74 (67%)
公益系	13 (12%)
教育施設等	5
文化・交流・レクリエーション	8
住宅・業務・商業	61 (55%)
業務・商業系	17
複合系	12
住宅系	32

\*1：親水緑地7haを含む

\*2：宅地面積には、緑地として利用する宅地6haを含む

#### (2) 土地利用

##### ●土地利用計画



※住宅地及び複合地には、新設の小・中学校、公園用地を含む



## Ⅱ 都市基盤施設等の整備

### 1 土地造成

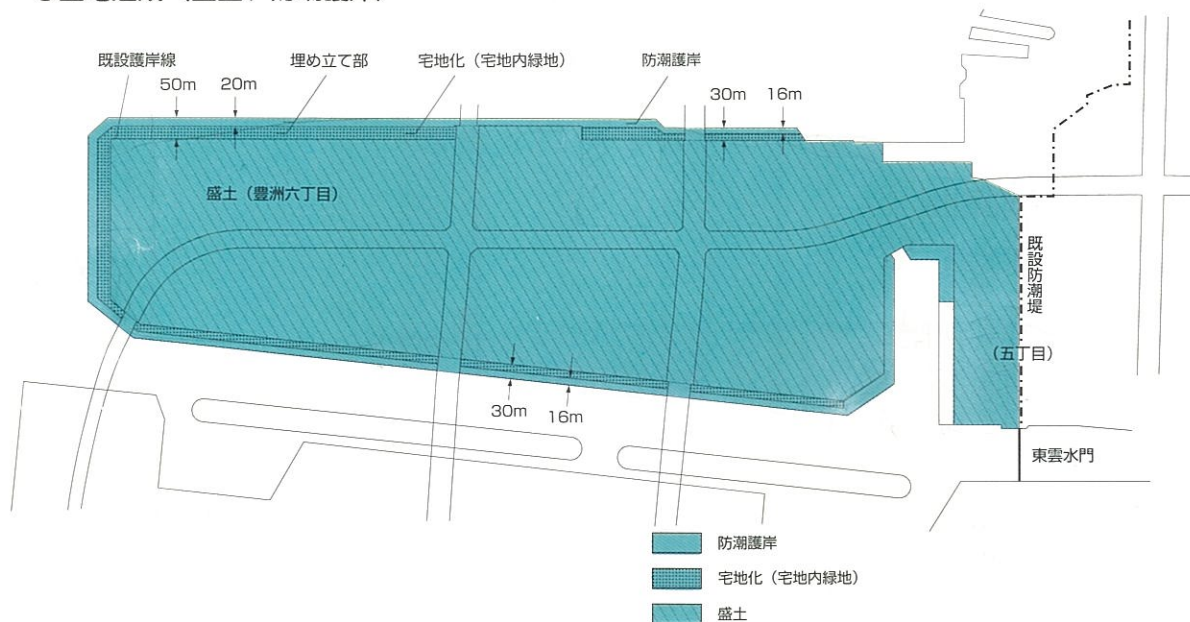
豊洲地区における土地造成は、高潮対策のため、防潮護岸と盛土との組み合わせにより対応する。

ア 豊洲地区では、港湾機能やエネルギー関連施設など既存機能の大部分が既に移転または廃止している。このため、土地利用転換をはかるにあたっては、地区の全域に盛土を行う。

イ 地区をとりまく緩傾斜などの防潮護岸は、水域利用や河川への影響等に配慮し、親水空間を提供する場として幅約30～50メートルの埋立（面積約15ヘクタール）により整備する。

ウ 幅30メートルの埋立区間にあつては、埋立法線から16メートルを、幅50メートルの埋立区間にあつては、埋立法線から20メートルを親水護岸として整備し、それより内陸側の土地は宅地化（宅地内緑地）する。

#### ●土地造成（盛土、防潮護岸）



### 2 地区内交通基盤

豊洲地区における交通基盤については、広域幹線道路および東京臨海新交通「ゆりかもめ」に加え、街区内の円滑な交通処理をはかるため、以下のとおり区画道路を整備する。

ア 配置にあたっては、土地利用計画や施設配置との整合、交差点間隔、街区内の均一なサービス動線の確保、街区内の通過交通の排除などに配慮しつつ、各街区の開発の中で適切に行う。

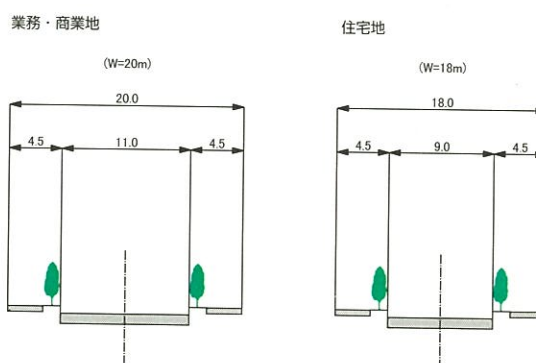


- イ 補助315号線（豊洲・有明連絡道路）から分岐させることを原則として整備する。
- ウ 幅員については、利便性、安全性、快適性、沿道環境などに配慮し、業務・商業地や複合地では20メートルを、住宅地では18メートルを標準とする。
- エ 広域幹線道路と区画道路との交差形態については、事業化の段階で調整する。

●区画道路のネットワーク（参考）



●区画道路の標準断面構成（参考）



3 供給処理施設

(1) 上水道

- ア 最大配水量は、1日約3.3万立方メートルを見込む。
- イ 配水管については、ループ化および地区外管路との接続等を行い、相互補完機能を確保して安定供給に努める。

## (2) 下水道

- ア 計画汚水量は、1日約3.5万立方メートルを見込む。
- イ 汚水を晴海幹線等に流入させ砂町処理場に送水するため、汚水管きよを整備する。
- ウ 地区内の汚水を排除するため、地区内に汚水ポンプ場（用地面積約600平方メートル）を設ける。
- エ 雨水を水域へ排除する施設は、港湾施設や防潮護岸に配慮して整備する。

## (3) 地域冷暖房等

快適な都市環境の創出、省エネルギー、環境保全などの観点から、地域冷暖房システムやコージェネレーションシステム（電熱併給システム）等を検討する。

## (4) 電気・ガス・通信

### ① 電気

- ア 電源は地区内への安定供給のため、都心、豊洲および江東方面からの複数系統とする。
- イ 変電所2か所を地区内に設置する。
- ウ 配電ネットワークについては、2万ボルトを基本とし、供給の安定性を高める。
- エ ケーブル類のうち供給系は、電線共同溝(C.C.BOX)へ收容する。

### ② 都市ガス

- ア 地区内のガス供給施設を集約し、新たなガス供給施設（ガバナステーション送出管等）を設ける。
- イ 地区内を含め都心地区への安定供給のため、千葉および神奈川方面の2系統からの受け入れをはかり、地区外のガバナステーション間を導管で連絡する。
- ウ 地区内においては、施設と環境との調和をはかりつつ、需要の規模・特性に応じた最適な供給方式を選択する。

### ③ 通信

- ア 通信施設については、原則としてループ化した光ケーブルの採用等によって、高い信頼性を確保する。

4 公園・緑地

イ ケーブル類は、歩道に整備する電線共同溝 (C.C.BOX) に収容する。

(1) 整備方針

ア 地区内での公園・緑地の量は、都の『緑のマスタープラン改定基本方針』等を踏まえ、地区面積に対して、20パーセント程度を目標水準とする。

イ 目標水準を達成するため、約9ヘクタールの公園を整備する。また、街区の開発のなかで、公開空地などの準公共的な空地の整備を計画的に進める。さらに、新たに整備される防潮護岸は、親水性に配慮した親水緑地として活用する。

ウ 防潮護岸の宅地化した部分は、都市計画的手法等により緑地 (宅地内緑地) としての利用をはかる。

●公園・緑地の整備

公園	準公共的な空地	親水緑地	合計
約9ha	約9ha	約7ha	約25ha

\*上記以外に緑地として利用する宅地 (宅地内緑地) 約6haがある。

(2) 配置方針

ア 公園・緑地のネットワークの形成にあたっては、地区をとりまく豊かな水域および緑地とのつながりを重視するとともに、生活サービスクラスタなどに配慮して行う。

イ 配置にあたっては、『緑のマスタープラン』の考え方を踏まえて、近隣公園、街区公園、緑地、広場、プレイロットなどの機能の分担を行う。

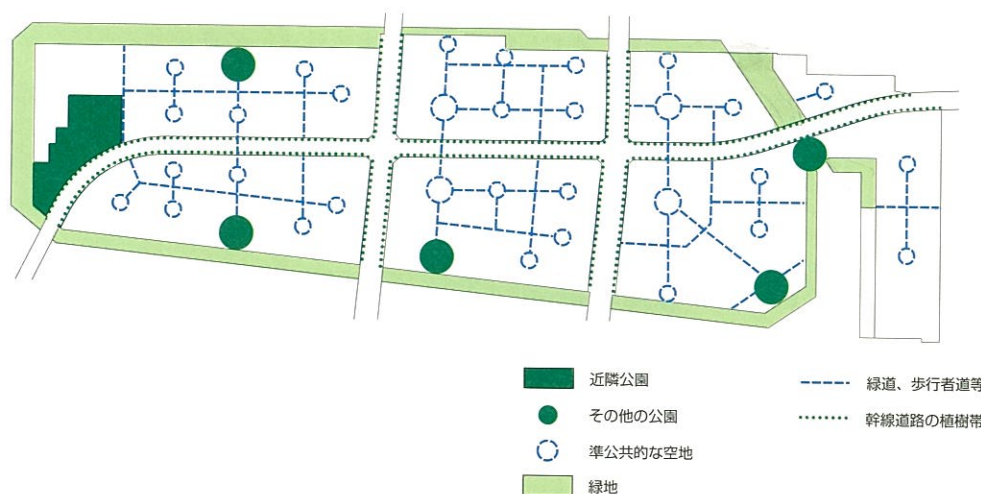
ウ 近隣公園 (用地面積約3ha) は、地区のレクリエーション拠点として地区西端に「文化・交流・レクリエーション拠点」に隣接して配置する。この公園は、レインボーブリッジや対岸の市街地を一望でき、海と親しめる景観豊かな公園として「文化・交流・レクリエーション拠点」と一体的に整備する。



エ 街区公園（用地面積合計約6ha）は、日照などに配慮しながら住宅地開発に合わせて整備し、学校等の公益施設と一体的な環境を形成できるように配置する。

オ 公開空地などの準公共的な空地は、居住者一人あたり3平方メートルを目標として、居住者の利便性や周辺環境に配慮しながら、街区別にまとまりのある空間として整備する。また、緑化協定等による地域緑化を積極的に推進し、緑豊かな市街地の形成をはかる。

#### ●公園・緑地のネットワーク（概念図）



### 5 歩行者空間の整備

歩行者の安全性、利便性、快適性、街の一体性の確保などに配慮して、歩行者空間のネットワークの形成をはかる。

ア 地区の歩行者空間のネットワークの基幹は、地区の南北を結ぶ「にぎわい軸」や「生活活性軸」とする。にぎわい軸や生活活性軸を軸線として、プラザ、アトリウム等や、それらを結ぶ緑道・歩行者道等を、各街区の特性に応じて整備する。

イ 広域幹線道路には、ゆとりある広幅員の歩道を整備する。

ウ 水際線のウォーターフロント・プロムナードは、連続した快適な歩行者空間として整備を検討する。

エ 広域幹線道路等との交差部については、歩行者の安全性、快適性、歩行者空間の連続性などに配慮した構造を検討する。

オ 東京臨海新交通「ゆりかもめ」の駅施設等の検討にあたっては、利用者の利便性や安全で円滑な歩行者動線を確保するよう配慮する。

## Ⅲ 水際線の整備

---

豊洲地区の水際線には、前面水域の利用と背後の土地利用との整合をはかりながら、次のような施設を整備する。

### (1) 官庁船バース

豊洲地区先端部から環状2号線延伸までの水際線には、東京港を母港とする日本丸等の官庁船をけい留する施設を配置する。

また、これらの官庁船を海の景観のアクセントとするとともに、これらの船舶を通じて、人と海との交流を積極的にはかる。

### (2) 水域レクリエーション施設

水際線には、人が水と親しむための施設として、必要に応じて、さん橋、突堤、デッキなどを整備し、前面の水域を利用したスポーツ・レクリエーションの場とする。また、その背後に立地する住宅や商業、文化・レクリエーション施設などと連携してにぎわいを創出する。

### (3) ウォーターフロント・プロムナード

水際線には、親水性に優れた防潮護岸の整備にあわせて緑化を積極的に推進し、海の景観を楽しむとともに、自然とのふれあい、やすらぎや憩いを提供する場としてウォーターフロント・プロムナードの整備を検討する。

## Ⅳ 建築物等の整備

### 1 建築敷地の整備

- ア 土地の高度利用等をはかりながら準公共的な空気を計画的に創出して、オープンスペースの一層の充実をはかる。
- イ 敷地内には、プラザ、モール、アトリウム等を設け、買物客、就業者などが、憩い交流できる、快適でにぎわいのある質の高い歩行者空間の整備をはかる。
- ウ 広域幹線道路沿いには、ゆとりある都市空間を創出するため、歩道状の空地や緑地等を確保する。
- エ 親水緑地に連続する宅地は、都市計画的手法等により緑地（宅地内緑地）としての利用をはかる。
- オ 住宅地については、良好な環境を確保するため、歩行者動線に沿って、公園・緑地、学校等の公共施設などが集約される構造とする。
- カ 駐車場については、業務・商業地では東京都駐車場条例の付置義務台数以上を、住宅地では居住者等の利便性などに配慮した必要台数を、それぞれ確保する。
- キ 東京臨海新交通「ゆりかもめ」の駅舎が設けられる付近では、駅舎と建築物等をペDESTRIAN・デッキ等でつなぐことにより、安全で円滑な連続した歩行者動線を確保するよう努め、魅力的な駅前空間が形成できるよう配慮する。

### 2 建築物の整備

- ア 魅力ある都市景観や快適な都市環境を創造するため、それぞれの建築物の形態については、景観への配慮、壁面線の統一、前面空地の確保などに努め、地区全体が調和のとれた美しい街並みが形成されるよう配慮する。
- イ 住宅地では、住棟の配置や高さ、デザインなどに工夫をこらし、多彩な住空間を創出する。
- ウ 建築物の間をペDESTRIAN・デッキ、スカイウェイ等で結ぶことにより、歩行者動線を連続させ、空間としての一体性を形成できるよう配慮する。
- エ 建築物の集約化などにより、まとまりのあるオフィス空間を創出する。



### 3 住宅の整備

オ 豊洲地区全体の延床面積は、約250ヘクタールと想定する。ただし、この数値は、新たな土地利用計画に基づき、再開発地区計画を策定するとの前提に立って検討し設定したものであり、開発の進展に応じて都と関係者で協議を行うものとする。

#### (1) 多様な居住者層と良好なコミュニティの形成

住宅地は、多様な年齢や所得層の居住者で構成する。例えば、都市的な利便性やアメニティを享受している層に魅力あるまち、高齢者や子供が安心して住めるまちなど、多様な居住者像を創造する。このことにより、良好なコミュニティを育成・発展させ、まちの活力を増進させる。

#### (2) 快適な住環境の形成

ア ウォーターフロントの活用、緑豊かなオープンスペースの創出、安全対策の積極的な推進などにより、良好な住環境の形成をはかる。

イ 居住者が利便性を享受でき、ゆとりとうるおいのある都市生活が営めるよう、各種公共公益施設、コミュニティ施設、文化施設等の充実した住宅地の形成をはかる。

ウ 街区の特性に応じて、中高層と超高層の住棟を適切に組み合わせることにより、変化のある住宅地の景観形成をはかる。

エ 複合街区については、住棟の低層部に業務・商業、文化・スポーツ施設等を併設する住棟内での立体的な複合利用や一団のまとまりのある住宅ゾーンの形成など、地区の特性に合わせることで、より、良好な住環境に配慮する。

#### (3) 多様な都市型住宅の供給

ア 多様化するライフスタイルに合わせ、間取り、広さ、設備等についてさまざまなタイプの住宅の供給をはかる。

イ 豊洲地区全体の住宅延床面積は、約105ヘクタールと想定する。ただし、この数値は、新たな土地利用計画に基づき、再開発地区計画を策定するとの前提に立って検討し設定したものであり、開発の進展に応じて都と関係者で協議を行うものとする。

## 4 公益施設の整備

### (1) 整備方針

- ア ゆとりとうるおいのある都市生活が営めるよう、地元区等関係機関とも連携し、開発の進捗に合わせて、公益施設の適切な整備・誘導をはかる。
- イ 当地区で発生する行政需要は、可能な限り地区内の公益施設で充足させることを基本とするが、段階的な開発の進展に合わせて、周辺市街地の各種公益施設等との連携をはかる。

#### ●整備が予定される主な公益施設の種類（参考）

※箇所数については、開発フレームからこの程度が試算されるが、今後具体的な開発の段階で関係者と協議・調整を行うものとする。

	施設名	箇所数
教育施設	小学校	2
	中学校	1
	幼稚園	2
福祉施設	保育所	2
	児童館	2
	学童保育クラブ	2
	高齢者福祉施設等	1
文化・交流 ・行政施設	コミュニティセンター	1
	地区集会所	6

### (2) 配置の方針

- ア 公益施設は、住宅地と一体的に配置する。
- イ 小・中学校については、良好な教育環境の形成、通学の安全性、公園の位置等に十分配慮して配置する。
- ウ うるおいのある住宅地を形成するため、住宅地には積極的にオープンスペースを確保するほか、小・中学校、保育所・幼稚園、公園等をあわせて一体的に配置する。

## 5 「文化・交流・レクリエーション拠点」の整備

エ 文化・交流・行政施設としてのコミュニティセンターを、地区の中心部に配置する。具体的な機能構成については、今後、調整する。

ア 地区西端の「文化・交流・レクリエーション拠点」では、優れた眺望と港の景観を生かした展望施設などの整備を検討する。また、動態展示の場ともなる官庁船バースと連携しながら、隣接する近隣公園と一体的に、人が港を通して交流する空間を形成する。

イ 東電堀背後地の「文化・レクリエーション拠点」では、周辺の水域を有効に活用し、マリンスポーツやレジャー需要の多様化に対応するため、プレジャーボート等の小型船のけい留施設や教育訓練・情報提供などの支援施設、イベント広場等にぎわいを演出する施設などが一体となって機能する空間を形成する。

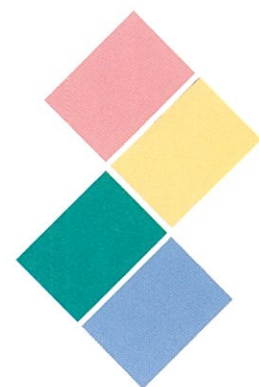
また、臨海部や河川の主要地点を結ぶ海上バス等の発着施設の導入を検討する。





# 第三部

## 晴海地区開発整備計画



# I 土地利用

## 1 地区の骨格形成

地区の骨格は、交通基盤、水と緑のネットワークを中心に構成する。

### (1) 交通基盤

交通基盤は、道路および東京臨海新交通「ゆりかもめ」により構成する。

#### ① 道路

広域幹線道路および区画道路により構成する。

##### ア 広域幹線道路

地区の南北および東西の骨格として整備する。

南北の骨格：放射34号線（晴海通り）延伸部、環状2号線延伸部、  
都市高速道路晴海線

東西の骨格：補助314号線（月島・晴海連絡道路）、現晴海通り

##### イ 区画道路

広域幹線道路から各丁目にアクセスする区画道路を整備・拡充する。

#### ② 東京臨海新交通「ゆりかもめ」

豊洲方面から現晴海通りおよび補助314号線（月島・晴海連絡道路）  
に沿って勝どきに至る。

### (2) 水と緑のネットワーク

豊かな水域に囲まれている地区特性を生かして、水辺には親水性に優れた防潮護岸を整備するほか、地区内には積極的に公園・緑地などを整備する。

これらをモールやプラザ、ゆとりある歩行者道等により結びあわせ、だれもが親しめる快適な水と緑のネットワークの形成をはかる。

## 2 土地利用方針

### (1) 都市機能の配置

ア 地区の魅力を高めるために、放射34号線（晴海通り）と補助314号線（月島・晴海連絡道路）との交差点部に、地区の中心となる業務・商業の拠点を配置する。また地区西側には国際交流拠点と一体となった業務・商業の拠点を配置する。



イ 地区西端に、晴海客船ふ頭や今後整備される客船パース、ピジターパース等を中心とし、広場、商業、文化・レクリエーション施設などからなる「国際交流拠点」を配置する。

ウ 地区のにぎわいや生活に広がりを持たせるため、2つの業務・商業の拠点を結ぶ補助314号線（月島・晴海連絡道路）沿いには、住宅と業務・商業、文化などのバランスがとれた複合ゾーンを配置する。

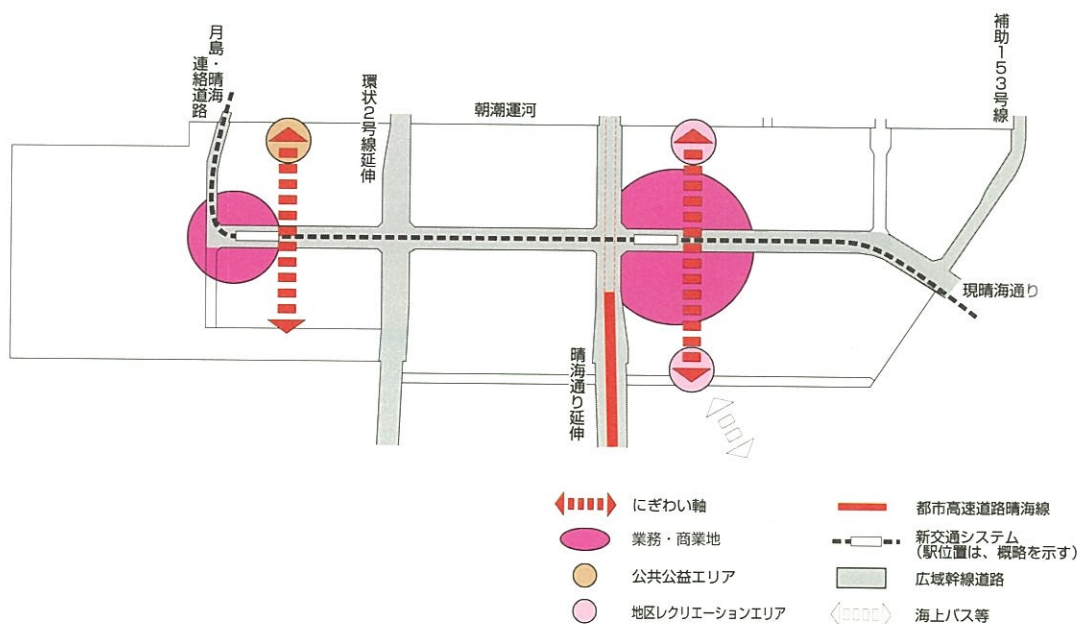
エ 良好な住環境の整備をはかるため、水際沿いの環境を生かした、まとまりのある住宅地の形成をはかる。

## (2) にぎわい軸の設定

ア 「にぎわい軸」は、まちの特色や個性を創出するとともに、自動車交通と明確に分離された連続した歩行者空間として整備し、段階開発にも対応できるように、業務・商業の拠点を貫き、南北に設定する。

イ にぎわい軸の終点には、公園・緑地、公益施設、商業施設などを配置し、人が集う、うるおいにぎわいの空間として整備する。

### ●地区の骨格と土地利用方針



### 3 土地利用

#### (1) 土地利用フレーム

晴海地区の土地利用フレームは、次のとおりとする。

##### ●土地利用区分と面積

地区面積	約107ha (100%)
公共施設面積	36 (34%)
広域幹線道路・区画道路	25
公園・緑地 *1	11
宅地面積 *2	71 (66%)
公益系	30 (28%)
教育施設等	7
文化・交流・レクリエーション	19
供給処理施設	4
住宅・業務・商業	41 (38%)
業務・商業系	10
複合系	10
住宅系	20
その他 *3	1

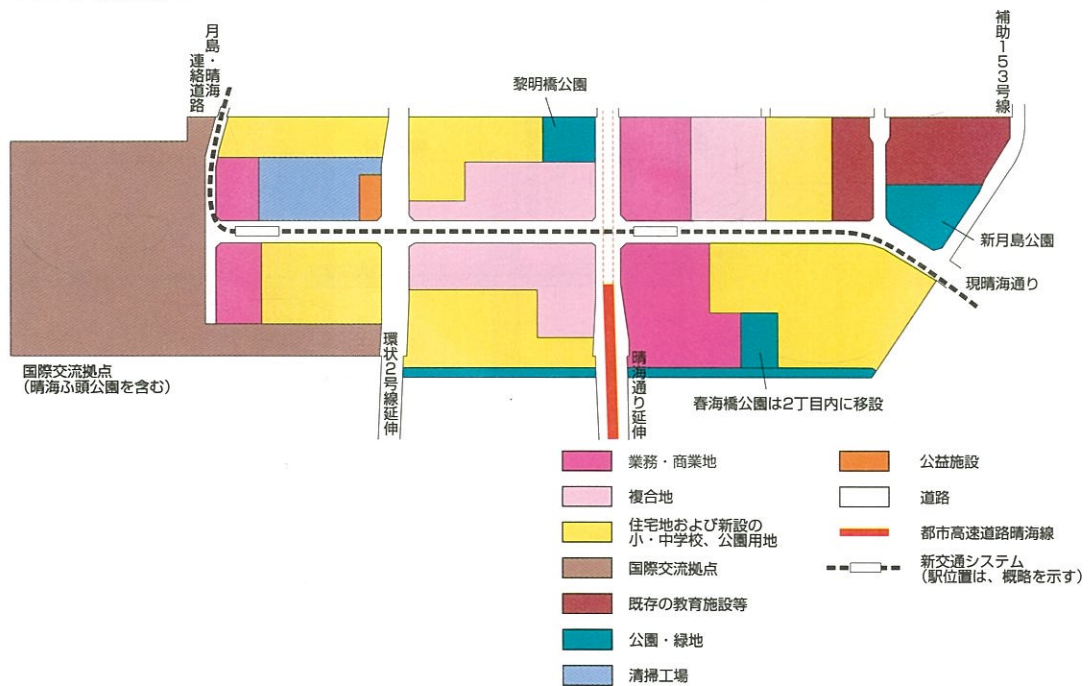
\*1：親水緑地2haを含む

\*2：宅地面積には、緑地として利用する宅地3haを含む

\*3：晴海一丁目1～3番地内の宅地面積

#### (2) 土地利用

##### ●土地利用計画

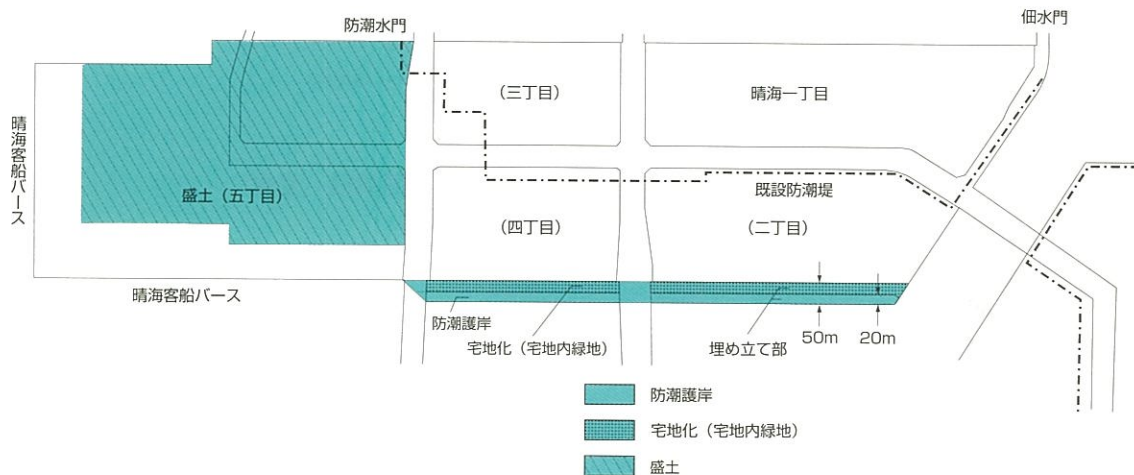


## Ⅱ 都市基盤施設等の整備

### 1 土地造成

- ア 現在、晴海五丁目の全域および晴海二～四丁目の一部区域が、既設防潮堤の外側となっている。このため、高潮に対して安全となるよう新たに防潮護岸を整備する。この場合、客船バースなどの区域を除き、既設防潮堤と接続させて整備する。
- イ 盛土は、五丁目の区域について行い、二～四丁目は市街地の連続性に配慮し、原則として盛土の対象地区から除く。
- ウ 豊洲側水域の防潮護岸は、水域利用や河川への影響等に配慮して、幅約50メートルを埋立（面積約5ヘクタール）により整備し、埋立法線から20メートルを親水護岸とし、それより内陸側の土地は宅地化（宅地内緑地）する。

#### ●土地造成（盛土、防潮護岸）



### 2 地区内交通基盤

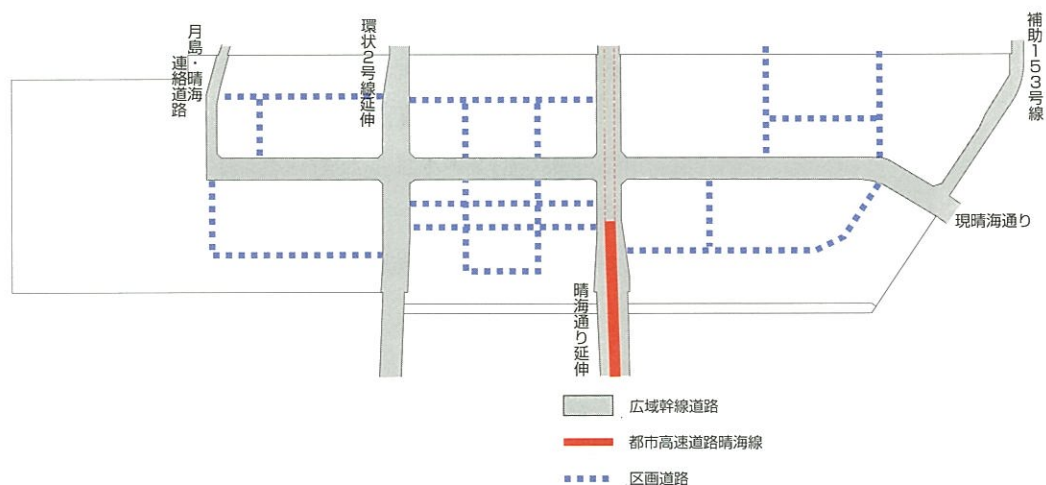
晴海地区における交通基盤については、広域幹線道路および東京臨海新交通「ゆりかもめ」に加え、地区内の円滑な交通処理をはかるため、以下のとおり、区画道路を整備する。

- ア 配置にあたっては、土地利用計画や施設配置との整合、交差点間隔、街区内の均一なサービス動線の確保などに配慮しつつ、丁目単位の開発の中で適切に行う。
- イ 補助314号線（月島・晴海連絡道路）および現晴海通りから分岐させることを原則として整備・拡充する。

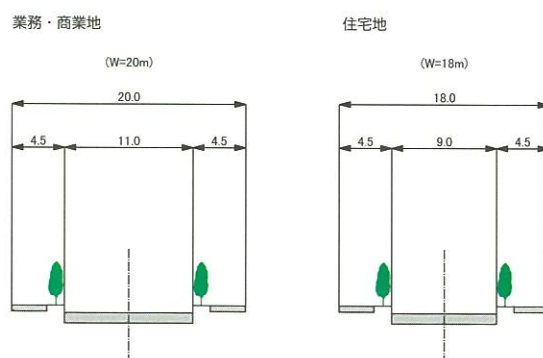


ウ 幅員については、利便性、安全性、快適性、沿道環境などに配慮し、業務・商業地や複合地では20メートルを、住宅地では18メートルを標準とする。

●主要な区画道路のネットワーク（参考）



●区画道路の標準断面構成（参考）



3 供給処理施設

(1) 上水道

- ア 最大配水量は、港湾施設への給水を含めて、1日約3.3万立方メートルを見込む。
- イ 豊洲・晴海地域の開発に伴い、晴海一丁目の公園内に給水所を設置する。なお、給水所は当面容量約0.4万立方メートルの配水池およびポンプ所とし、開発の状況に応じて増強等を検討する。

ウ 配水管については、ループ化および地区外管路との接続等を行い、相互補完機能を確保して安定供給に努める。

## (2) 下水道

ア 計画汚水量は、1日約3.5万立方メートルを見込む。

イ 汚水を晴海幹線に流入させ砂町処理場に送水するため、汚水管きよを整備する。

ウ 雨水の自然排水が困難な地区については、雨水ポンプ場を設け排水する。

エ 雨水を水域へ排除する施設は、港湾施設や防潮護岸に配慮して整備する。

## (3) 地域冷暖房等

快適な都市環境の創出、省エネルギー、環境保全などの観点から、地域冷暖房システムやコージェネレーションシステム（電熱併給システム）等を検討する。

## (4) 電気・ガス・通信

### ① 電気

ア 電源は地区内への安定供給のため、都心、豊洲および江東方面からの複数系統とする。

イ 変電所1か所を地区内に設置する。

ウ 配電ネットワークについては、2万ボルトを基本としながら供給の安定性を高める。

エ ケーブル類のうち供給系は、電線共同溝(C.C.BOX)へ收容する。

### ② 都市ガス

ア 地区内への供給ルートとして、豊洲方面からのラインを含め、2系統の中圧ラインを設け、安定供給をはかる。

イ 地区内においては、施設と環境の調和をはかりつつ、需要の規模・特性に応じた最適な供給方式を選択する。

### ③ 通信

ア 通信施設については、原則としてループ化した光ケーブルの採用等によって高い信頼性を確保する。

イ ケーブル類は、歩道に整備する電線共同溝（C.C.BOX）に収容する。

## （5）清掃工場

晴海五丁目に、周辺市街地の環境や景観に配慮しつつ、中央地区清掃工場を建設する。

### ●晴海五丁目東地区の開発イメージ



## 4 公園・緑地

### （1）整備方針

ア 地区内での公園・緑地の量は、都の『緑のマスタープラン改定基本方針』等を踏まえ、地区面積に対して、20パーセント程度を目標水準とする。

イ 目標水準を達成するため、約4ヘクタールの公園を新設整備する。また、丁目毎の開発のなかで、公開空地などの準公共的な空地の整備を計画的に進める。

さらに、新たに整備される防潮護岸は、親水性に配慮した親水緑地として活用する。



ウ 防潮護岸の宅地化した部分は、都市計画的手法等により緑地（宅地内緑地）としての利用をはかる。

●公園・緑地の整備

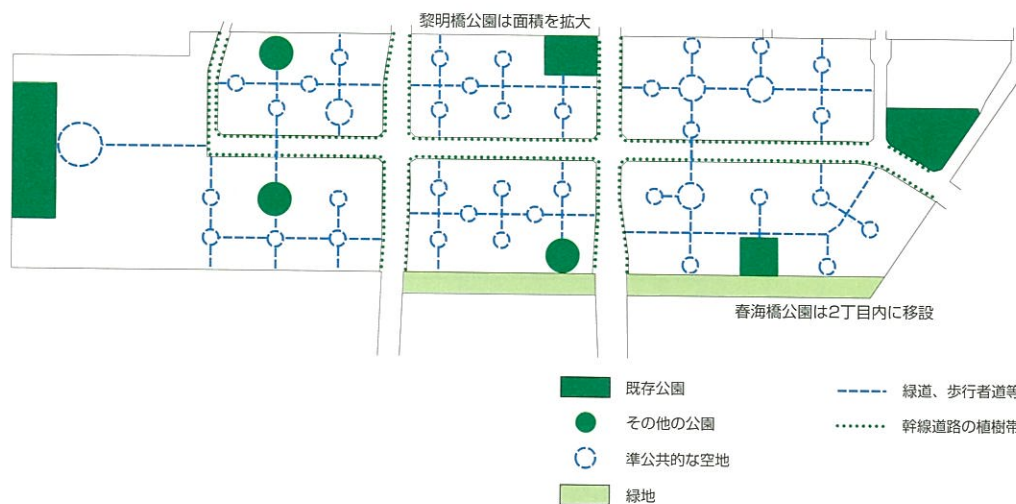
既設公園	新設公園	準公共的な空地	親水緑地	合計
約 5 ha	約 4 ha	約 10 ha	約 2 ha	約 21 ha

\*上記以外に緑地として利用する宅地（宅地内緑地）約3haがある。

(2) 配置方針

- ア 公園・緑地のネットワークの形成にあたっては、地区をとりまく豊かな水域および緑地、清掃工場内の緑地帯やステップガーデンなどとのつながりを重視するとともに、生活サービス圏域などに配慮して行う。
- イ 配置にあたっては、『緑のマスタープラン』の考え方を踏まえて、近隣公園、街区公園、緑地、広場、プレイロットなどの機能の分担を行う。
- ウ 新たに整備する公園は、日照などに配慮しながら丁目毎の開発に合わせて必要量を整備し、学校等の公益施設と一体的な環境を形成できるように配置する。
- エ 公開空地などの準公共的な空地は、居住者一人あたり3平方メートルを目標として、居住者の利便性や周辺環境に配慮しながら、丁目別にまとまりのある空間として整備する。また、緑化協定等による地域緑化を積極的に推進し、緑豊かな市街地の形成をはかる。

●公園・緑地のネットワーク（概念図）



5 歩行者空間の整備

歩行者の安全性、利便性、快適性、街の一体性の確保などに配慮して、歩行者空間のネットワークの形成をはかる。

- ア 地区の歩行者空間のネットワークの基幹は、南北を結ぶ「にぎわい軸」とする。にぎわい軸を軸線として、プラザ、アトリウム等やそれらを結ぶ歩行者道等を各丁目の特性に応じて整備する。
- イ 広域幹線道路には、ゆとりある広幅員の歩道を整備する。
- ウ 水際線のウォーターフロント・プロムナードは、連続した快適な歩行者空間として整備を検討する。
- エ 広域幹線道路等との交差点については、歩行者の安全性、快適性、歩行者空間の連続性などに配慮した構造を検討する。
- オ 東京臨海新交通「ゆりかもめ」の駅施設等の検討にあたっては、利用者の利便性や安全で円滑な歩行者動線を確保するよう配慮する。

## Ⅲ 水際線の整備

---

晴海地区の水際線には、前面水域の利用と背後の土地利用との整合をはかりながら、次のような施設を整備する。

### (1) 客船バース

晴海客船ふ頭では、既設の2バースに加えて、新たに大型の外航客船も寄港可能な1バースを整備する。なお、新設するバースは、耐震性を強化した施設として整備し、大規模地震が発生した際の物資の緊急輸送などに活用することとする。

### (2) ビジターバース

晴海客船ふ頭に隣接する水際線には、海洋性レクリエーションにおける海の玄関として、海外あるいは日本各地からのビジターボートのけい留施設を整備する。

### (3) 水域レクリエーション施設

水際線には、人が水と親しむための施設として、必要に応じて、さん橋、突堤、デッキなどを整備し、前面の水域を利用したスポーツ・レクリエーションの場とする。また、その背後に立地する住宅、商業、文化・レクリエーション施設などと連携してにぎわいを創出する。

### (4) ウォーターフロント・プロムナード

水際線には、親水性に優れた防潮護岸の整備にあわせて緑化を積極的に推進し、海の景観を楽しむとともに、自然とのふれあい、やすらぎや憩いを提供する場としてウォーターフロント・プロムナードの整備を検討する。



## Ⅳ 建築物等の整備

### 1 建築敷地の整備

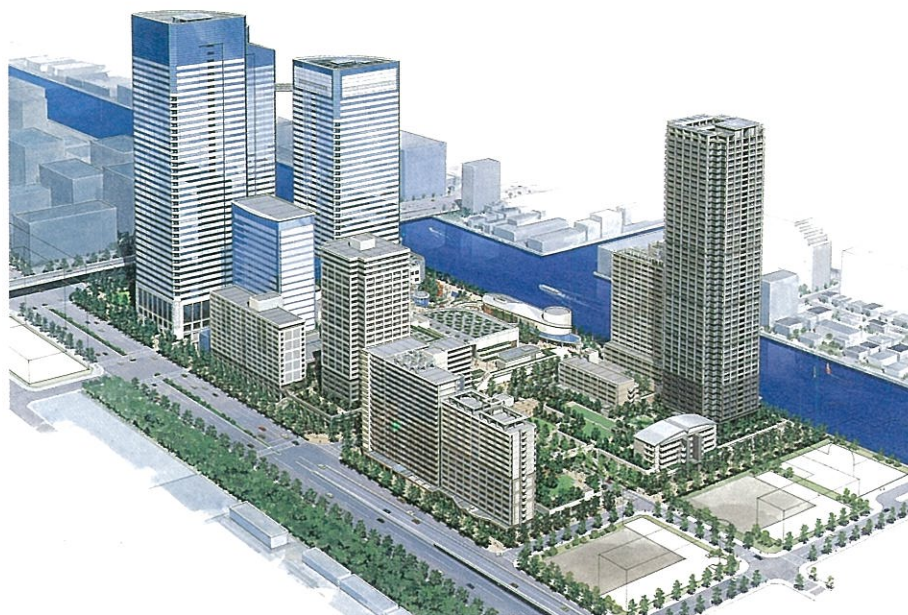
- ア 一体的な共同開発を実施することにより、建物の集約化と土地の高度利用等をはかり、準公共的な空地为計画的に創出して、オープンスペースの一層の充実をはかる。
- イ 敷地内には、プラザ、モール、アトリウム等を設け、買物客、就業者などが、憩い交流できる、快適でにぎわいのある質の高い歩行者空間の整備をはかる。
- ウ 広域幹線道路沿いには、ゆとりある都市空間を創出するため、歩道状の空地や緑地等を確保する。
- エ 親水緑地に連続する宅地は、都市計画的手法等により緑地（宅地内緑地）としての利用をはかる。
- オ 住宅地については、良好な環境を確保するため、歩行者動線に沿って、公園・緑地、学校等の公共公益施設などが集約される構造とする。
- カ 駐車場については、業務・商業地では東京都駐車場条例の付置義務台数以上を、住宅地では居住者等の利便性などに配慮した必要台数を、それぞれ確保する。
- キ 東京臨海新交通「ゆりかもめ」の駅舎が設けられる付近では、駅舎と建築物等をペDESTリアン・デッキ等でつなぐことにより、安全で円滑な連続した歩行者動線を確保するよう努め、魅力的な駅前空間が形成できるよう配慮する。

### 2 建築物の整備

- ア 魅力ある都市景観や快適な都市環境を創造するため、それぞれの建築物の形態については、景観への配慮、壁面線の統一、前面空地の確保などに努め、地区全体が調和のとれた美しい街並みが形成されるよう配慮する。
- イ 業務・商業機能と居住機能等の複合立地を各丁目内ではかるため、日照・通風・眺望・騒音等の環境条件に十分配慮することとし、建築物の高さや配置等に工夫をこらす。
- ウ 建築物の間をペDESTリアン・デッキ、スカイウェイ等で結ぶことにより、歩行者動線を連続させ、空間としての一体性を形成できるよう配慮する。
- エ 建築物の集約化などにより、まとまりのあるオフィス空間を創出する。

オ 晴海地区全体の延床面積は、約260ヘクタールと想定する。ただし、この数値は、新たな土地利用計画に基づき、再開発地区計画を策定するとの前提に立って検討し設定したものであり、開発の進展に応じて都と関係者で協議を行うものとする。

●晴海一丁目地区市街地再開発事業の完成イメージ



3 住宅の整備

(1) 多様な居住者層と良好なコミュニティの形成

ア 既存住宅の建て替えにあたっては、既存の居住者が建て替え後も継続的に地区内に居住できるよう配慮する。

イ 住宅地は、多様な年齢や所得層の居住者で構成する。例えば、都市的な利便性やアメニティを享受している層に魅力あるまち、高齢者や子供が安心して住めるまちなど、多様な居住者像を創造する。このことにより、良好なコミュニティを維持・発展させ、まちの活力を増進させる。

(2) 快適な住環境の形成

ア ウォーターフロントの活用、緑豊かなオープンスペースの創出、安全対策の積極的な推進などにより、良好な住環境の形成をはかる。



- イ 居住者の利便性を向上させ、ゆとりとうるおいのある都市生活が営めるよう、各種公共公益施設、コミュニティ施設、文化施設等の充実した住宅地の形成をはかる。
- ウ 各丁目の特性に応じて、高層住棟を中心として超高層住棟を適宜混在させ、住棟の配置やデザインなどに工夫をこらした個性的な住宅地の景観形成をはかる。
- エ 複合街区については、住棟の低層部に業務・商業、文化・スポーツ施設等を併設する住棟内での立体的な複合利用や一団のまとまりのある住宅ゾーンの形成など、地区特性に合わせることであり、良好な住環境に配慮する。

### (3) 多様な都市型住宅の供給

- ア 多様化するライフスタイルに合わせ、間取り、広さ、設備等についてさまざまなタイプの住宅を供給する。
- イ 晴海地区全体の住宅延床面積は、約90ヘクタールと想定する。ただし、この数値は、新たな土地利用計画に基づき、再開発地区計画を策定するとの前提に立って検討し設定したものであり、開発の進展に応じて都と関係者で協議を行うものとする。

## 4 公益施設の整備

### (1) 整備方針

- ア ゆとりとうるおいのある都市生活が営めるよう、福祉、教育、文化等の各種公益施設を配置する。
- イ 当地区で発生する行政需要は、月島地区との相互連携に配慮しつつ、可能な限り地区内で充足させることとする。
- ウ 限られた土地を有効に活用するため、各種施設の特性に応じて可能な限り複合化・重層化を促進する。
- エ スポーツ、文化、コミュニティ機能等を備えた区民センターを配置する。



●整備が予定される主な公益施設の種類の種類（参考）

※箇所数については、開発フレームからこの程度が試算されるが、今後、具体的な開発の段階で関係者と協議・調整を行うものとする。

施 設 名		箇所数	備 考
教育施設	小学校	3	内、新規2校
	中学校	2	内、新規1校
	幼稚園	3	内、新規2園
福祉施設	保育所	3	内、新規2園
	児童館	2	
	学童保育クラブ	2	
	敬老館	1	
	特別養護老人ホーム	1	
文化・交流 ・行政施設	図書館	1	
	区民センター	1	
	公民館	2	
	出張所	1	

（注）特別養護老人ホームは既に晴海一丁目地区内に整備済

（2）配置の方針

- ア 公益施設は、住宅地と一体的に配置する。
- イ 小・中学校については、良好な教育環境の形成、通学の安全性、公園の位置等に十分配慮して配置する。
- ウ 区民センターについては、一丁目に配置する。

## V 国際交流拠点の整備

東京港における内航及び外航客船等の拠点として、東京の海の玄関にふさわしい客船ふ頭等を整備するとともに、その背後に国際的な雰囲気の中で多くの人々が集い、にぎわいのある、そして港と海がより身近に親しめる空間を整備する。

そのため、既設の晴海客船ターミナルに加え、今後整備する客船バス、ピジターバス等と一体となって機能する施設として、広場、商業、文化・レクリエーション施設等を整備・誘導する。

なお、まちのにぎわいを創出するため、整備の進捗に応じ、本来計画の支障とならないよう調整を図りながら、暫定的な利用を検討する。

### ●国際交流拠点の現況





# 第四部

## 事業化に向けて





# I 開発誘導方策

## 1 法定計画

豊洲・晴海地域の開発は、広域交通基盤、地区内の都市基盤施設、公益施設等の整備スケジュールとの整合をはかりながら、この計画に基づき段階的に誘導・実施する。

この際、港湾計画、都市計画などの法定計画も、段階的整備に対応して見直すこととする。

### (1) 港湾計画等の見直し

この計画の内容に応じて、港湾計画上の土地利用計画の変更などを行う。また、この土地利用計画およびふ頭機能の移転等にあわせて、臨港地区の解除または指定を段階的に進めることとする。

### (2) 都市計画の手続き

#### ① 広域交通基盤の都市計画

広域交通基盤の計画に基づき、東京臨海新交通「ゆりかもめ」の豊洲までの延伸部を都市計画に定める。

#### ② 開発の進展に伴う都市計画

ア この計画の内容に応じて、再開発地区計画に合わせた用途地域等の検討および臨港地区の解除や見直しを含め、関係省庁との調整を経て、事業化に合わせて所要の手続きを行う。

イ 埋立事業の進捗に合わせて、市街化区域への編入や土地区画整理事業区域の変更を行うなど必要な都市計画の変更を行う。

#### ③ 適切な開発を誘導するための都市計画

##### ア 再開発地区計画の整備方針

当該地域の開発目標、土地利用の基本方針、建築物等の整備方針（開発フレーム等）などの再開発地区計画の整備方針の都市計画変更を行う。

##### イ 再開発地区計画の整備計画

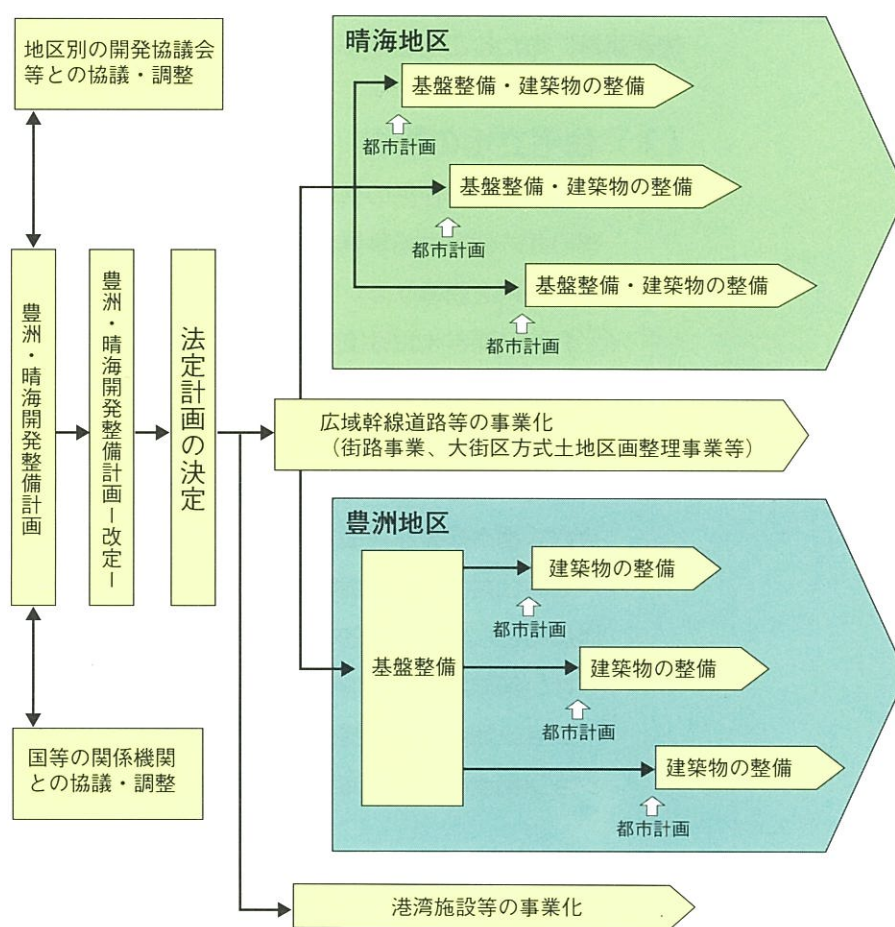
この計画の内容に整合のとれた具体的な開発計画が明確になる時期に、必要に応じて再開発地区計画の整備計画を都市計画に定める。

なお、再開発地区計画の整備計画を定める区域は、原則として、豊洲地区では幹線道路で区画された街区単位、晴海地区では丁目単位とするが、開発内容や状況に応じて適正な規模の区域を定めるものとする。

2 事業化に向けての柔軟な対応

豊洲・晴海地域開発は、大規模かつ長期にわたる事業であることから、開発にあたっては社会経済状況の変化に柔軟に対応するため、必要に応じてこの計画の見直しを行う。

●開発誘導方策のながれ



### 3 開発者間による 協定等

民間のさん新たなアイデア、創造性などが十分に発揮され良好な市街地形成がはかれるよう、開発者間において、建築・緑化・景観形成などの協定、駐車場等の共同施設の設置、管理等を自主的に行うよう誘導する。

### 4 公共の役割

豊洲・晴海地域の開発にあたっては、公共と民間との連携により、職住近接の都市型居住のまちの形成をはかることなどを開発目標としている。

このため、主として次のような方策を講じながら、当該地域の適切な開発誘導にあたることとする。

#### (1) 住宅立地の誘導

- ア 良質な民間住宅の供給と住宅建設のコスト軽減を支援するため、都心共同住宅供給事業や住宅市街地総合整備事業等の各種事業手法の活用を誘導する。
- イ 公的な関与または支援による賃貸住宅の供給を行う。

#### (2) 公共空間の整備

- ア 道路、公園、橋、親水護岸等の公共施設の整備にあたっては、良好な都市景観を形成するため、景観上の配慮を行う。
- イ 公共公益施設の整備にあたっては、道路の街路樹や緑化整備をはじめとして、積極的な緑化とオープンスペースの創出に努める。
- ウ けい留施設等の港湾機能と一体となった文化・交流・レクリエーション活動の場を提供するため、豊洲地区の文化・レクリエーション拠点および晴海地区の国際交流拠点を整備・誘導する。

#### (3) 所有地の活用

- ア 所有地については、豊洲地区の東電堀背後地の「文化・レクリエーション拠点」、晴海地区の「国際交流拠点」、その他の本来業務用地を除き、原則として住宅系の宅地として活用する。
- イ 豊洲・晴海地域のまちづくりに貢献出来るよう、地元区と連携を図りながら、所有地を有効に活用していく。



## Ⅱ 公共公益施設等の整備

### 1 公共公益施設等の整備の考え方

地区の開発の熟度に合わせて、その開発を支える都市基盤、快適環境の創出のための公園・緑地、義務教育施設としての小・中学校等を段階的に整備する。

公共公益施設等に必要な用地については、地権者は開発利益の範囲内で一定の負担をする。

### 2 開発者負担

#### (1) 広域交通基盤整備の開発者負担

広域交通基盤は、豊洲・晴海地区の開発を進めていくうえで欠かすことのできないものであると同時に、都心部と臨海副都心（レインボータウン）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。なお、開発利益の縮減を踏まえ、開発者負担のあり方（対象施設、負担区分、事業費等）の見直しを行った。

##### ① 負担の基本的考え方

- ア 広域交通基盤の整備等によって生じる開発利益を還元して、広域交通基盤の整備を促進する。
- イ 開発利益の還元にあたっては、広域交通基盤の整備等による土地の利用価値の増加に見合った負担とする。

##### ② 負担の方式

負担の方式については、原則として、土地区画整理事業施行区域内は公共・保留地減歩として土地で、施行区域外は負担金の拠出によって負担する。

##### ③ 開発者負担対象施設

- ア 一般道路
  - 環状2号線延伸部（汐留～湾岸道路）、放射34号線（晴海通り）延伸部（晴海～湾岸道路）、補助314号線（月島・晴海連絡道路）
  - 区画整理区域内、補助315号線（豊洲・有明連絡道路）
- イ 都市高速道路
  - 都市高速道路晴海線（築地～有明）
- ウ 東京臨海新交通「ゆりかもめ」（有明～豊洲間）

##### ④ 負担対象地域

負担対象地域は、晴海地区・豊洲地区・臨海副都心（有明北地区を含む。）とする。

## ⑤ 開発者負担の分担の考え方

### ア 開発者負担と公共負担との区分の考え方

(ア) 一般道路の整備費用の基本的な考え方としては、開発者負担と公共負担をそれぞれ2分の1とする。

(イ) 都市高速道路晴海線については、負担対象地域内の晴海・豊洲のランプ関連整備費を開発者負担とする。

(ウ) 東京臨海新交通「ゆりかもめ」は、有明～豊洲間のインフラ部事業費の2分の1を開発者負担とする。

### イ 各地区毎の負担区分

広域交通基盤の開発者負担は、負担対象地域全体に土地区画整理事業手法を適用したものと仮定して算出した場合における土地利用価値の増進分の割合に応じて各地区に配分する。

## ⑥ その他

各対象事業に関する開発者負担は、その施行者と負担者間の協定等に基づき処理する。

## (2) 地区内の都市基盤施設整備の開発者負担

ア 地区内の上・下水道などの都市基盤施設の整備については、原則として地区内での開発者負担により整備する。

イ 防潮護岸の整備については、地区内での開発者負担を導入して行う。

ウ 地区内の都市基盤施設整備事業の円滑な推進をはかるため、今後、地区開発協議会等において協議・調整し、対象施設の決定および対象とする範囲、具体的な開発者負担の配分、事業の推進方法等について検討する。

# Ⅲ 事業の進め方

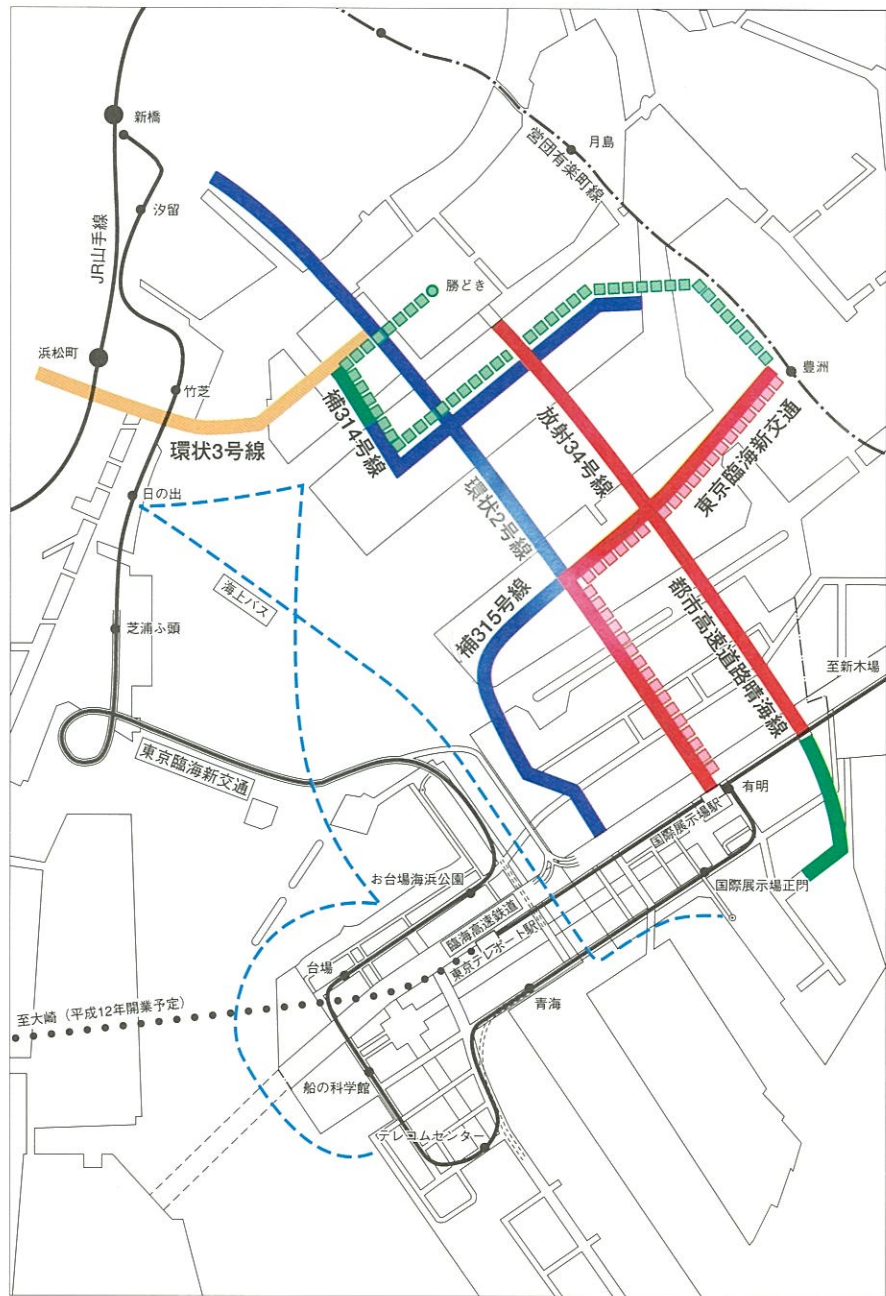
## 1 事業スケジュール

### ●事業スケジュール

種別		年度	8	9	10	11	12	13~17	18~27
広域幹線道路	放射34号線 (晴海通り) 拡幅部		[Red bar from 8 to 12]						
	放射34号線 (晴海通り) 延伸部			[Red bar from 9 to 17]					
	環状2号線延伸部			[Red bar from 9 to 17]					
				(一部区間17年度整備目途)					
	補助314号線 (区画整理区域内)							[Red bar from 13 to 17]	
					区画整理区域外は整備時期検討				
線路	補助315号線			[Red bar from 9 to 17]					
				(一部区間17年度整備目途)					
	都市高速道路晴海線		放射34号線の延伸に合わせて整備を要請						
新交通	東京臨海新交通 「ゆりかもめ」							[Red bar from 11 to 17]	
				有明から豊洲間は17年度整備目標 豊洲から勝どき間は整備時期検討					
	港湾物流機能移転再配置		[Red bar from 8 to 16]					16年度移転完了	
	供給処理施設			[Red bar from 9 to 17]					
	防潮護岸						[Red bar from 11 to 17]		



●広域交通基盤の整備計画図



凡 例	
<span style="color: red;">—</span>	～平成17年度整備目途(道路)
<span style="color: red;">□□□□□□</span>	～平成17年度整備目途(新交通)
<span style="color: blue;">—</span>	～平成27年度整備目途
<span style="color: green;">—</span>	整備時期検討路線(道路)
<span style="color: green;">□□□□□□</span>	整備時期検討路線(新交通)
<span style="color: orange;">—</span>	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 事業手法

### (1) 広域交通基盤

#### ① 一般道路

放射34号線（晴海通り）の延伸、環状2号線の延伸、補助314号線（月島・晴海連絡道路）晴海地区内および補助315号線については、東京都が土地区画整理事業（大街区方式）および街路事業により整備する。

#### ② 都市高速道路

都市高速道路晴海線は、施行予定の首都高速道路公団に放射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 東京臨海新交通「ゆりかもめ」

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東京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および運行管理は東京臨海新交通株式会社が行う。

豊洲～勝どき間については、今後の利用状況や周辺の開発動向を見定め、今後検討する。

#### ④ その他の広域的交通ネットワーク

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。

晴海地区におけるバス交通の充実をはじめとする交通環境の改善にあたっては、将来、輸送需要、経営採算性、導入空間の確保などについて十分検討する必要がある、今後とも地元区と連絡を密にしなが、都として必要な協力を行う。

### (2) 段階的な開発誘導

この計画に基づいて、各地区の開発を段階的に誘導・実施する。その際の開発単位および事業手法は、次のとおりとする。

#### ① 豊洲地区

##### ア 開発単位

原則として広域幹線道路などにより区画された街区を単位とする。

##### イ 事業手法

街区の開発においては、住宅地と業務・商業地の配分や道路・公園等公共施設の用地と整備費の負担等で地権者間の公平性の確保に配慮するとともに、道路・公園等の基盤整備と建築物整備と

の整合に配慮して進める必要がある。この際の事業手法としては、今後、土地区画整理事業を中心として適切な手法を検討する。また、建築物の整備についても、再開発地区計画等の適切な手法を検討する。

## ② 晴海地区

### ア 開発単位

広域幹線道路などにより区画された丁目を基本としつつ、開発の内容に応じて設定した区域も開発の単位として検討する。

### イ 事業手法

(ア) 晴海地区の開発においては、各々の開発単位での事業推進の熟度に応じた段階的な共同開発を進める。その場合、住宅と業務・商業機能のゾーニングの明確化、住宅と業務・商業の用地や床の配分について地権者間での公平性の確保等に配慮するとともに、道路・公園等の再配置を含めた基盤整備と建築物整備との整合に配慮して進める必要がある。この際の基盤整備や建築物整備の事業手法としては、原則として各丁目の特性に応じて土地区画整理事業や市街地再開発事業等の法定事業および任意の共同事業によるものとして、今後、適切な手法を検討する。

(イ) 晴海五丁目地区の客船ふ頭を中心とする国際交流拠点の整備・誘導については、この計画に基づき、個別に行う。

## 3 民間地権者等との協議

### (1) 民間地権者等との協議

豊洲・晴海地域の開発を円滑に推進するにあたっては、当該地域の民間地権者、関係区等の理解と協力が不可欠である。

このため、豊洲地区では「豊洲地区開発協議会」において、また、晴海地区では「中央区晴海地区まちづくり協議会」やその下部組織である「広域基盤施設整備分科会」において、今後も引き続き、地区の開発に関する諸事項について協議・調整を進める。

### (2) 港湾運送事業者との協議

この計画の実現にあたっては、地域内の港湾・物流施設などの円滑な移転・再配置が前提である。その場合、地域内の港湾運送事業者は、永年にわたり同地域を営業の拠点として東京の都市活動を支えてきたもの



---

であり、豊洲・晴海地域の開発により、移転・再配置を余儀なくされることとなる。都は、こうした経緯を踏まえ、移転先および移転時期などについて、関係者と協議を行い、円滑な移転・再配置をはかる必要がある。

このため、移転・再配置にあたっては、「東京港ふ頭再開発事業港湾運送関係協議会」において、移転先の施設内容など具体的な協議・調整をはかることとする。

### **(3) 関係方面の理解と協力**

この計画の推進にあたっては、都民をはじめ民間地権者、関係区、国など多くの関係者の理解と協力を得ることが不可欠である。従って、事業の推進にあたっては、今後とも地元区などと十分協議・調整を行いつつ、豊洲・晴海地域の開発誘導にあたるものとする。

豊洲・晴海開発整備計画 —改定—

印刷物規格表 第2類
------------

印刷番号 (9) 102
--------------

刊行物番号 (SA) 1
--------------

平成9年4月発行

編集・発行 東京都港湾局  
東京都新宿区西新宿2-8-1  
電話 03(5320)5594 (ダイヤルイン)

東京都都市計画局  
東京都新宿区西新宿2-8-1  
電話 03(5388)3234 (ダイヤルイン)

東京都建設局  
東京都新宿区西新宿2-8-1  
電話 03(5320)5475 (ダイヤルイン)

東京都政策報道室  
東京都新宿区西新宿2-8-1  
電話 03(5388)2144 (ダイヤルイン)

印刷 株式会社 アイフィス  
電話 03(5395)1201 (代表)



古紙配合率40%再生紙を使用しています

