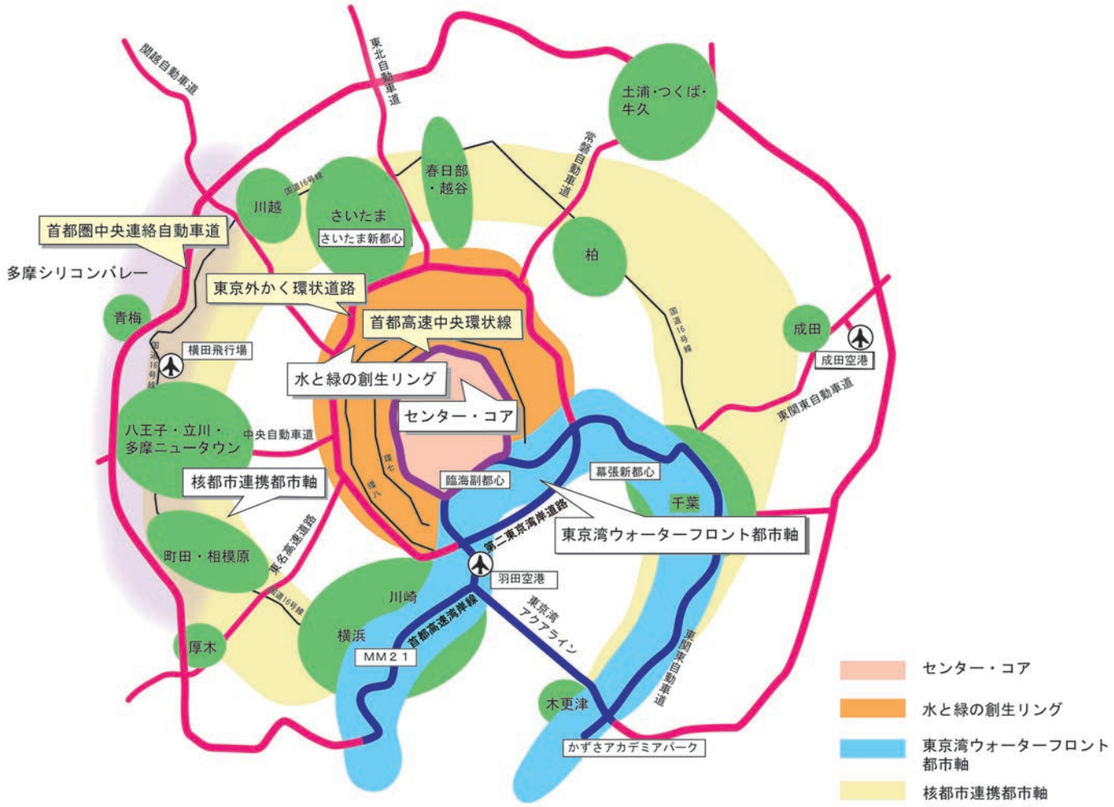
07 環状メガロポリス構造への転換

首都移転に関する議論がさかんに展開されていた中で、東京都はこれに強く反対しました。平成12(2000)年に新たな長期計画となる「東京構想2000」を策定し、「環状メガロポリス構造」を目標像として示すとともに、その翌年には首都移転論に対抗して東京圏全体のあり方を示す「首都圏メガロポリス構想」を策定しました。

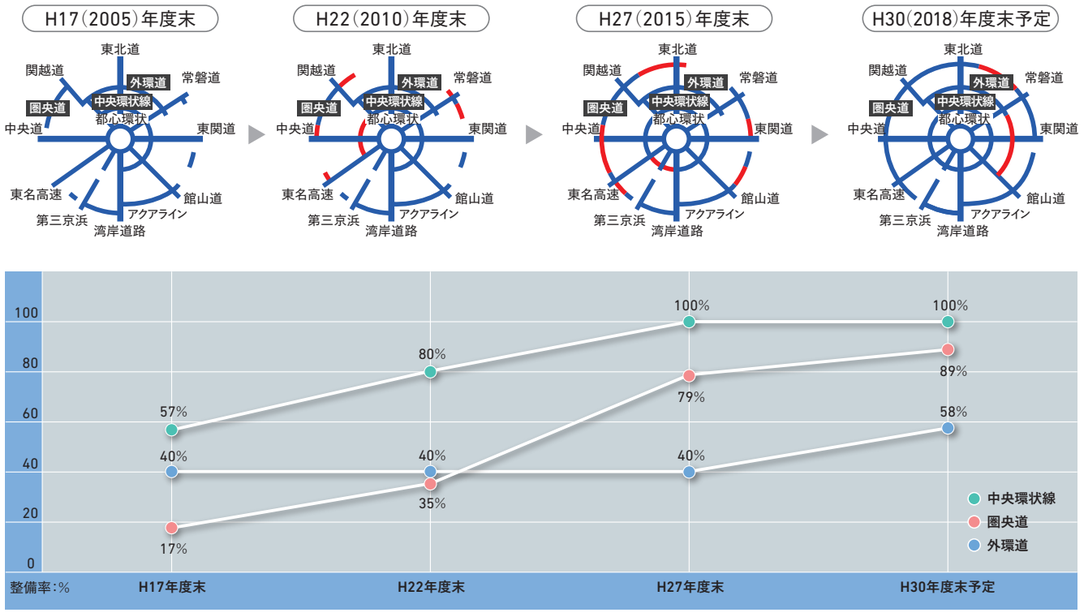
概ね圏央道で囲まれた一体的な大都市圏エリアの集積のメリットを生かしながら、首都機能を最大限に発揮させていくこととしました。

平成13(2001)年には都市づくりの長期的な方針として、「東京の新しい都市づくりビジョン(以下、都市づくりビジョン)」を策定しました。環状メガロポリス構造の実現に向け、50年先の将来を見据えつつ、2025年を目標時期とし、都民、企業、NPOなど多様な主体の参加と連携により、政策誘導型の都市づくりを展開することとしました。この方針の下、首都圏三環状道路をはじめとする骨格的な幹線道路の整備や羽田空港の再拡張と国際化、大手町連鎖型再開発など都心部の機能更新が進み、首都東京の都市再生に向けた取組みは大きく進展しました。

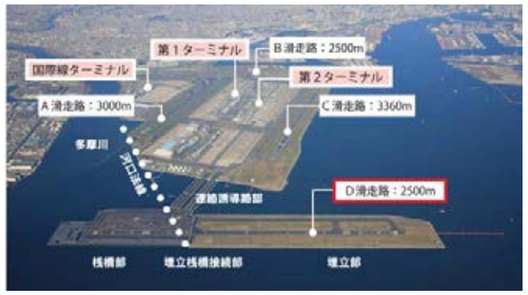
平成21(2009)年には、「環境、緑、景観」に一層重点を置いて、都市づくりビジョンを改定し、それらの視点などの取組を強化しながら都市づくりを推進しました。



環状メガロポリス構造
環状メガロポリス構造は、長期総合計画である「東京構想2000」の中で提唱されたもので、環状方向の広域交通基盤を強化することを重視していました。東京圏の3,300万人を超える人口や諸機能の集積を生かしながら、社会的、経済的に一体となっている東京圏全体の機能を最大限に発揮することで、国際競争力を高め魅力ある首都として東京を再生することが図られました。
出典:東京都都市整備局「東京の都市づくりビジョン(改定)―魅力とにぎわいを備えた環境先進都市の創造―」



首都圏三環状道路の整備の進展
出典:東日本高速道路株式会社の資料に基づき作成。



羽田空港の再拡張と国際化
国際競争力の維持向上や経済活性化のため、羽田空港の再拡張が行われました。4本目の滑走路が建設され、国際線ターミナル地区が整備されました。
提供:羽田再拡張D滑走路建設工事共同企業体

東京駅丸の内駅前広場と行幸通りの整備
都市文化の創造・発信の一環として、東京駅周辺も統一感のある都市空間へと誘導し、首都東京の玄関口にふさわしい景観を創出しました。
提供:JDP, GOOD DESIGN AWARD (http://www.g-mart.org)

街区再編まちづくり(写真は新宿六丁目西北地区)
密集市街地等まちづくりの様々な課題を抱える地域を「東京のしゃれた街並みづくり条例」に基づき、「街並み再生地区」に指定し、地域独自のガイドラインを定めて、地域の実態に即したまちづくりを推進しています。
提供:株式会社エスエス

道路と一体となった厚みと広がりのある緑空間を創出(府中・所沢線)
幹線道路の街路樹や公園、農地、河川等とのネットワークを図りました。
出典:東京都都市整備局「東京の都市づくりビジョン(改定)―魅力とにぎわいを備えた環境先進都市の創造―」