

## バイエリアビジョン（仮称）の検討

- 2040年代のバイエリアの将来像と、その実現に向けた具体的な戦略、取組（2018年7月～ 検討開始）

「新型コロナウイルス感染症」発生に直面  
都市のあり様そのものを改めて見直す「社会の構造改革」

- 50年・100年先を展望した都市の姿を構想
- 「サステナブル・リカバリー」

(2019年10月)

「官民連携チーム」の提案

参考

(2021年2月)

## 東京ベイeSGプロジェクト

- 50年・100年先を見据えた未来の都市の**将来像**
- 実現に向けた**戦略**  
⇒ バイエリアを舞台に、プロジェクトとして先行して展開・実装

(2021年4月)

Version1.0

プロジェクト  
を展開

(2021年度中)

Version2.0

## 東京ベイeSGまちづくり戦略（ドラフト）(2021年11月)

- eSGプロジェクトの思想（将来像、戦略）に基づく各拠点の将来像
- 実現に向けたまちづくりの取組（行政の取組・民間開発の誘導方針等）

まちづくりを推進

※各拠点：品川、晴海、辰巳など

(令和3年9月～10月実施)

<p>【AI・ロボティクス】</p> <p><b>北野 宏明 氏</b> きたの ひろあき</p> <p>株式会社ソーコンピュータサイ エンス研究所 代表取締役社長、所長</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• ベイエリアの新たなステージへの期待は、コスモポリタンな大都市を持続可能へとメタモルフォーズすること。生物学的多様性、そこで生活する人の多様性、ライフスタイルの多様性など、あらゆる階層での多様性を最大化する方針が良いだろう。民間とも連携し、建築も都市も開放性を高め、自然や生態系を取り込むような都市づくりで本当の意味での自然との共生ができればいい。</li><li>• 実験で終わらせず実装に発展させるには、場所などのプラットフォームの提供とともに、明快な事業化・商業化へのステップを示すこと。一部の新規開発地域では、自律走行EVのみを許可し、人間の運転する自動車の乗り入れを禁止するなどのチャレンジがあってもよいだろう。実験としては、海底も含めて環境改善・生物学的多様性の最大化を図るようなテラフォーメーション、自然を創るという取組は面白いチャレンジ。成功したらすごい、いろんなところで使える。</li><li>• デジタル活用の方向性としては、稠密なセンサーネットワークを形成して、オートマティックに情報収集処理し、データがさらに価値を生み出す、いわゆる「ハーベスト・ループ」の実現を目指すべきであろう。安全、健康、教育等、どこで住民や訪問者に対する価値を生み出すかを重視しながら、生活やサービスの向上に反映すること。「スマートシティ」はいままで全滅であることを認識する必要がある、今までの失敗を研究すること。サプライサイドのロジックでは、成功はおぼつかないことを理解する必要がある。</li><li>• これからの都市は、パンデミックや大規模災害に対応できる必要がある。残念ながら首都直下型地震、富士山噴火、南海・東南海トラフ地震や台風の巨大化、温暖化による海面上昇などが、我々にとっての「約束された未来」である。日本においては、これらのことに耐え、生き残れる都市が最も価値ある都市であろう。</li></ul>
<p>【サステナブル】</p> <p><b>河口 真理子 氏</b> かわぐち まりこ</p> <p>立教大学特任教授 不二製油G本社株式会社 CEO補佐</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• サステナブルといったとき、海との共生は大事。場所柄高潮が来ない前提に立てない矛盾をどう考えるのかにおいて、海洋民のように共生できるような、高知の沈下橋のように災害をやり過ごすような都市を目指すというのならあり得る。</li><li>• 海だからできることをアピールする。「“海×何々”なら東京」と言われるように、ブルーカーボンなど海洋資源の開発や、水の上に住むことの研究のように、特定の技術について海を使った大規模な実験を促すなど、よそへ行かずに全部東京に來いと言えるくらいの拠点と資源を整備し、それを発信をする。海洋プラスチックの問題解決の拠点も考えられる。エネルギーに転換するような施設を作ってみるのも有益ではないか。</li><li>• アートが楽しめることは大事。生活が楽しめるところでないと人は来ない。暮らしを楽しむための最高のものが、仕事と一緒にで楽しめること。都心であるなら、生活を高める“一流の魅力”があるべき。</li></ul>

<p>【都市政策】</p> <p><b>市川 宏雄 氏</b> いちかわ ひろお 明治大学名誉教授</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 臨海部は、都心の一部である認識がない。この認識に立ったインフラ整備がされてこなかった。都心の中の臨海として、グレードアップが必要。最大の問題は背骨がないこと。臨海地下鉄で背骨を通す。リニア新幹線の発着する品川へ直接つながる臨海線からの交通アクセス整備が必要。</li><li>・ 築地は今後の臨海の発展の陸側の起点になるので、それをにらんだ開発の視点が必要。</li><li>・ 都市空間をどうするのか。非人間的では魅力はない。ヒューマンスケールで見直さない限り、人が集まる活気のあるまちにならない。</li><li>・ 海はベイエリアの強みなのに、観光資源という視点がない。海を使って何かしようということがない。五輪で陽の目が当たっている今がチャンス。今後の発展は、民間の開発をいかに誘導できるかにかかっている。</li><li>・ 東京は“環境”や“文化交流”の評価が低い。ハイクラスホテルが少なく、イベント開催も弱い。ナイトライフが充実していないと昼とセットにならない。“東京の都市力を上げる”などのストーリーを作り、ベイエリアを東京の弱点を解消していく象徴的なエリアにしてはどうか。</li></ul>
<p>【交通政策】</p> <p><b>岸井 隆幸 氏</b> きしい たかゆき 日本大学理工学部特任教授</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ ベイエリアの戦略は、臨海地下鉄の早期整備、パーソナルモビリティ空間の確保、個性の深化、そしてIntegrated Design &amp; Management。</li><li>・ パーソナルモビリティ空間の確保は、個性ある拠点の整備を本気でやるということなので、そのために企業や利用者などとの連携をしっかりとすることが必要。地区内交通は、公民の空間連携が大前提にないとうまく進まない。初めからどう使うかを含めたマネジメントの仕組みが必要。</li><li>・ 品川と臨海部のつながりが弱いことは課題というより宿題。品川駅直結ではないかもしれないが、ロープウェイでつなぐこともあり得る。</li><li>・ 第二東京湾岸道路が「物流を担う広域幹線道路」となった時には臨海部は変化し、内陸側は益々、内陸水面として考えるべきで、そう考える事が臨海部全体の魅力向上につながる。</li><li>・ 舟運をさらに発展させるためには、他の公共交通機関との連携、水辺を大事にした設え、船着き場の整備と柔軟な運用。</li></ul>
<p>【デジタル】</p> <p><b>吉村 有司 氏</b> よしむら ゆうじ 東京大学先端科学技術研究センター特任准教授</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ バルセロナのAIやビッグデータを生かしたまちづくりでは、人間や社会の何をスマートにするのかが強く問われる。都市のスマート化というよりも、そこに暮らす市民生活の質をいかに上げるかという発想。</li><li>・ センサーをまちに入れることへの市民感覚はいろいろあるが、データやセンサーの活用による市民へのリターンはたくさんあるので、日本にあったモデルをさがしていくことが必要。</li><li>・ テクノロジーの社会実装とは、改善しながら、まち全体で育てていくことであり、目的に対して完璧なデータというのではないと考える方が自然で、様々なデータ活用策をアジャイルしながら取り組んでいくことが重要。</li></ul>

【防災都市づくり】

**加藤 孝明 氏**

かとう たかあき

東京大学生産技術研究所  
教授

- 災害リスクが高いと国際的にいわれる東京は、リスクを十分（すぎるぐらい）に把握した上で災害にスマートに備え、スマートに対応できることをアピールするべきである。特に巨大災害に対しては、完全な防御を目指すのではなく、スマートに「災害をやりすぎず」、あるいは、「災害を受け流す」ことも重要な視点である。災害大国日本の特徴は、「自然災害リスクと賢く共生」することといえる。
- 防災という単一の目的だけではなく、総合的なソリューションを提示することが重要である。自然と親しめ、景観もよく、かつ災害への備えにも役立つ時代を先取りする。
- 「安全のお裾分け」という概念が重要である。新規の開発に伴い、周辺に「安全のお裾分け」を行うことで周辺の脆弱性を改善する。例えば、葛飾区の浸水対応型市街地構想では、既成市街地の更新を捉えて低層部は浸水しても被害の少ない浸水対応型の建物にするとともに、自立型ライフラインと浸水しない外部空間を有する拠点街区を開発し、被災時には周辺の避難生活支援と避難場所を提供するといったものがある。ベイエリアの開発では、もう一段広域のスケール感での「安全のお裾分け」を行う拠点と位置づけられる。
- 東京の防災問題の根幹問題は、高密度広域市街地であることに起因する。災害復旧・復興では、オープンスペース・空間の不足が最大の課題である。例えば、避難所、がれき集積場所・分別場所・一時置き場、応急仮設住宅用地、復興まちづくりのタネ地等、いずれもオープンスペース・空間が不足している。空間のリダンダンシーがない脆弱な状態である。ベイエリアは、既成市街地が抱えるこうした問題を解消し得るバッファー空間として、巨大かつ強力な支援拠点になりえる。
- 災害対応とDX・デジタルは極めて親和性が高い。日常利用も可能なセンサーによる被災時のリアルタイムなまちの状況の発信・共有。平時の目的と抱き合わせて、建築物に予め設置しておけば、ディザスターレディのまちづくりを実現できる。ベイエリアの開発では、時代を先取りした都市空間のDXを実現し、東京全体の都市のDXの先導モデルを構築すべきである。

【緑】

**池邊 このみ 氏**

いけべ このみ

千葉大学大学院  
園芸学研究所教授

- 緑はみるだけでなく、住んでいる人のライフスタイルを変革したり、提案したりすることができるものである。湾岸のライフスタイルをどう捉えるかをターゲットを絞り、提案することが重要。
- ベイエリアに全くホスピタリティがない、人をお迎えするという空間ではない。それが東京の湾岸の一番のネック。海がいっぱいあるのにそれを生かしてない。
- 海側に開かれた建物や緑もホスピタリティであり、何か見られそう、美しい、感動するといった、東京に入ってくる最初の景色として、このエリアしかない、東京のメインとなる景観を造る必要がある。
- まちづくりの中で必要なのはストーリー。コンセプトは統一だが、ストーリーがあって、変化していく。いろいろなシーンやまちづくりが見られるように景観や風景が変化していく。
- ニューヨークは水害後、住みたい都市を目指して、道路も公園も変わった。公園を造るなら、周辺の不動産価値が上がらないと公園の価値はない。また、コロナ中からもレストランがこぞって緑や花を増やしコロナでかえって花や緑が増えた。こういうところを学ぶべき。

<p>【ランドスケープ】</p> <p><b>福岡 孝則 氏</b> ふくおか たかのり 東京農業大学地域環境科学部 造園科学科准教授</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• ランドスケープアーキテクトは、オープンスペースから都市を考える。東京が世界に誇る水辺のオープンスペースを生かしたライフスタイルは何かを描く必要がある。東京のリバビリティ（住みやすさ）とは何かを考えてほしい。</li><li>• 防災・減災、健康・スポーツ、歩きやすいまち、生物多様性、文化的な基盤、質が高い都市の生活、オープンスペースを通じて多くのことが実現可能。多くの人を世界中から呼び込むためには、東京ベイのオープンスペースを戦略的に造っていくことが重要になる。</li><li>• 現在のベイエリアは、周辺とのつながりや、人間が居心地が良いとするヒューマンスケールとの違和感が課題。道路は道路、公園は公園としてデザインするのではなく、舟、自転車、人、交通の体系を考えることが、オープンスペースのネットワークをうまくつくることに繋がる。</li><li>• NY のウォーターフロントパークは、海面上昇の高潮にも対応でき、湿地を水辺側に配置して水害を減ずるような構造。同時に人々の多様な活動の場も創出している。東京ベイエリアが世界レベルのリバブルシティ（住みやすい都市）を目指すのであれば、戦略的なオープンスペースの創出に加えて、気候変動に適応したグリーンインフラの実装など将来の課題を予見しながら展開することが重要。</li></ul>
<p>【水辺】</p> <p><b>アンドリュー・ガウチ 氏</b> レンドリース株式会社 代表取締役社長兼CEO</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 水辺などのパブリックスペースが、アイデア創出の場としてビジネスや研究の場と一緒に存在することが望ましい。ポストコロナでは、働き方のフレキシビリティとウェルビーイングが重要視される。“行くところは過ごしたいところ”にしなければいけなくなると思っている。</li><li>• 環境サステナビリティは都市再生プロジェクトにとって重要なテーマである。バランガルーはオーストラリアで初めてカーボンニュートラル地区となった。また、バランガルーのCLT（直交集成材）構造のオフィスでは、当初入居するテナントがいるか心配したが、結局は入居を希望するテナント候補が多すぎて溢れた。企業のCO2排出削減の目標の理念と合致した。</li><li>• 公共交通ネットワークも重要。シドニーや香港で舟運が栄えているのは、人が時間を過ごしたいところに船着き場があるから。必然的に船を選んでいる。</li><li>• 地区にストーリーを持たせないと来訪者はいずれ飽きる。本物志向であるべき。2020オリンピック・パラリンピックのためにつくられた施設周辺で、「スポーツ・イノベーション・ディストリクト」を創出するのはどうか。五輪が開かれたというストーリー性を活かして展開するというのは世界に受けると思う。</li><li>• 外資系デベロッパーや海外プロジェクトの経験のあるデベロッパーにプロジェクトを主導させることも必要なのではないか。それにより、グローバルスタンダードをプロジェクトに採り入れることができる。</li></ul>

<p>【エネルギー】</p> <p><b>岩船 由美子 氏</b> いわふね ゆみこ 東京大学生産技術研究所 特任教授</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>都市においては必要な需要は認めた上で、非常時も含め、需要をマネジメントすることが重要。</li><li>省エネと再生可能エネルギーの導入のバランス、経済効率も大事。</li><li>EVは電力系統に貢献するよう、繋げる取組をすべき。蓄電池代わりにDRに有効活用できる、自動運転は特にいい。</li><li>太陽光発電は市場まかせでは普及が進まない。義務化においては、太陽光発電施設のための屋根貸しもあっていい。ビジネスモデルとして成立させることが必要。</li><li>水素活用は、非効率なモデルとならないようにすべき。例えば、トレーラー、水素バスなど自動車は長距離のものにしたり、船の動力として利用するなど。</li></ul>
<p>【観光】</p> <p><b>小島 規美江 氏</b> こじま きみえ JTB総合研究所MICE戦略室長</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>オンライン会議は、これまで参加できなかった人の参加が見込める一方で、知財の流出など新たに懸念される点も生まれている。講演者は「誰にでも話せる内容」と、オンラインであっても「クローズなメンバーだけに情報を開示する」場合とを使い分ける可能性がある。主催者や開催都市はそのような講演者のニーズに応えるインフラを整える必要がある。</li><li>時差問題も非常に大きい。国際的なMICEは欧米間（例：ロンドンで開催するオンライン国際会議がNYやロスの活動時間に合わせて開催する）における時間帯をメインに開催する傾向にある。日本を含むアジアパシフィック地域においては参加しにくい深夜開催が増えることを意味する。あらゆる学術・産業分野で最新情報を入手できないような事態は避けなければならない。また東京で開催する場合には、同様のハードル（深夜となる欧米の参加者が減ってしまう。）があることを理解しておく必要がある。</li><li>ポストコロナでは、量より質が問われる。来場者数など会議の規模だけが評価ではなくなり、これまで以上に、目的に対する適切な開催手法や環境など、参加者のニーズに応じていく必要がある。</li><li>コロナ後も交流の重要性は変わらないと考えられるが、海外ではより国や都市の政策と連動したMICEの開催が優先される傾向にある。例として、シンガポールでは、自国の強化したい産業の発展に寄与する会議には開催支援の内容を厚くするケースもある。</li><li>MICE誘致においては、都市として選ばれる理由を拡充していくことも重要。キャッシュレスの徹底、水準の高いホテルやレストラン、移動手段も含め、動きをトータルで考えた施設整備など、参加者や主催者にどれだけフレンドリーな環境を提供できるかが大切ではないか。</li></ul>