

# 都市と交通

通巻103号

## 巻頭言：遅い交通と閑地

～東京大学 工学系研究科 社会基盤学専攻 教授

羽藤 英二 …………… 1

## 特集：交通ターミナル戦略

1. 交通ターミナルと都市再生 ～交通ターミナル戦略～ …… 2

2. 交通ターミナルと都市再生 〈東京都〉 …………… 5

3. 博多駅博多口駅前広場とその周辺における  
歩行者ネットワークの形成 …………… 9

4. ターミナル駅周辺におけるUR都市機構の取組み …… 11

5. 都市開発事業と連携したセントラルステーション整備  
～大手町タワー／地下鉄大手町駅のコンコース拡幅と  
地下空間整備～ 〈東京建物／大成建設〉 …………… 14

公益社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



大手町タワー全景



再整備後の博多口駅前広場



地下鉄東西線大手町駅コンコース

松山市の中心市街地の駐車場を広場スペースにリノベーションしてアーバンデザインセンターが公民学でプログラム開発を行っている事例



NYのStuyvesantタウンの住宅棟1階をコミュニティスペースにリノベーションした事例



# 巻頭言

## 遅い交通と閑地



東京大学 工学系研究科 社会基盤学専攻  
教授  
羽藤 英二

ハウードの田園都市構想もペリーの近隣住区論も、都市の発展を前提に構想された前世紀の理想の都市空間像といえよう。20世紀初頭の社会情勢の中では、こうした新たな都市空間を社会実装するにあたって解決すべき多くの課題があった。

20世紀半ばラガーディア市長の下で都市局長を務めたロバートモーゼスはNYで新たな都市空間の社会実装に踏み切る。(マンフォードは批判したが) コルビュジェによる“Tours dans un parc (公園の中の都市) 構想”を参考にマンハッタンの南東部に位置する集合住宅団地Stuyvesantタウンの計画を第二次大戦最中の1942年に開始し、1947年に完成させた。さらに南に1kmほど下ったエリアにEast River Housingが1955年に建設される。こうした矢継ぎ早な巨大都市開発は高速道路建設プロジェクトと一緒にたにされ、ジェイコブズによる都市論争を引き起こした。

現在Stuyvesantタウンは、MetLifeからTishman Speyerに\$5.4 billionで所有権が移り、老朽化した団地修繕がうまく進み、敷地中央空地に接する棟の1階部分を住宅からラウンジなどの共有スペースへと改修することで、空地と居住環境そのものの価値を大きく高めることに成功している。East River HousingはFDR Driveと呼ばれる道路がWF地区と住宅を分断していたが、モーゼス自身が30年代に構想し移民居住が中心だった港湾地区に都市の肺としての機能を与えたイースト・リバー・パークが近接していることから、ハリケーンカタリーナを契機とした臨海再生プロジェクトBig-Project Uによって生まれ変わろうとしている。これに対してジェイコブズが愛したとされるソーホー地区は、彼女たちの活動が実り、キャストアイアン建築保全運動が成功を収めたものの、保存がうまく進んだことで逆に不動産価値の高騰を招きジェントリフィケーションが大きく進行した結果、多くの住民が家賃の安いチェルシー地区へ移転せざるを得ない状況に追い込まれた。さらにチェルシー地区でもハドソン川に向かってハイラインの公園化や交通アクセスの改善によって不動産価値が向上したことで、住民の入

れ替わりは激しい。NYでは都市空間のリノベーションや保全活動によるメタボリズム(新陳代謝)が活性化しているといっているだろう。ハイラインに限らずTimes Square周辺の街路空間でも歩行者や自転車といった遅い交通への再配分が盛んに進められることで、a) 高層建築のリノベーション、b) 移動空間の再配分、c) 空地のネットワークングによる都市価値向上の好循環が実現している。

では、人口減少が進むわが国において、こうした都市空間再編技術は参考になるだろうか。写真は、著者が松山で取り組んでいる都市空間改編プロジェクトの一例である。中心市街地で散逸している小規模駐車場の公園化を積極的な閑地の価値向上策として位置づけ、閑地に面したシャッターの閉まった建築のリノベーションを行い、アーバンデザインセンターを配置し、市民参加型の「プログラム開発」を公民学が連携して行っている。このような閑地の有効活用として、市街化区域内の生産農地に都市計画的な解釈を与えることも重要だろう。健康医療福祉都市のような今までにない新たな都市像の構築に向けては、市民参加による地域独自の空間プログラムの開発が求められる。1次産業をはじめとするさまざまな都市活動と関連させながら閑地そのものの土地利用プログラムに積極的な意味を与えると共に、都市計画の枠組みの中で土地のネットワーク的な価値をダイナミックに位置づけ、遅い交通によってネットワークングすることで21世紀の新たな都市像が見えてくるのではないだろうか。



NYのStuyvesantタウンの住宅棟1階をコミュニティスペースにリノベーションした事例



松山市の中心市街地の駐車場を広場スペースにリノベーションしてアーバンデザインセンターが公民学でプログラム開発を行っている事例

1

# 交通ターミナルと都市再生 ～交通ターミナル戦略～

国土交通省 都市局 街路交通施設課

## 1. はじめに

複数の交通が集中する交通ターミナル及びその周辺地域は、都市の拠点形成しています。特に、大都市の拠点駅においては、複数の鉄道等が乗り入れ、駅前広場、自由通路等の社会基盤整備が進められてきたとともに、民間による都市開発事業が積極的に推進されてきたことにより、都市機能が集積し、その拠点性を高めてきました。交通ターミナル及びその周辺地域の拠点性の高まりが、新たな都市開発を誘発する好循環を生み出し、都市全体の発展をも牽引してきました。

また、都市開発事業に合わせて、ペDESTリアンデッキや地下通路、地下街等の歩行空間や広場などの整備が民間事業者により進められてきました。民間が所有・管理する施設ではありますが、不特定多数の人々が自由に利用できる公共的な空間が数多く創出され、公共空間と一体となっ

て、鉄道、バス、タクシーといった交通機関のみならず、商業施設やオフィスビルなどの都市機能が水平・垂直に広範囲につながるようになりました。

高度な集積の一方で、交通ターミナル及びその周辺地域は、歩行空間が重層化・複雑化していて、整備された交通施設が持つ機能が十分に発揮されていない、あるいは複雑でわかりにくい空間になってしまっています。(図-1)

## 2. 交通ターミナルにおける課題

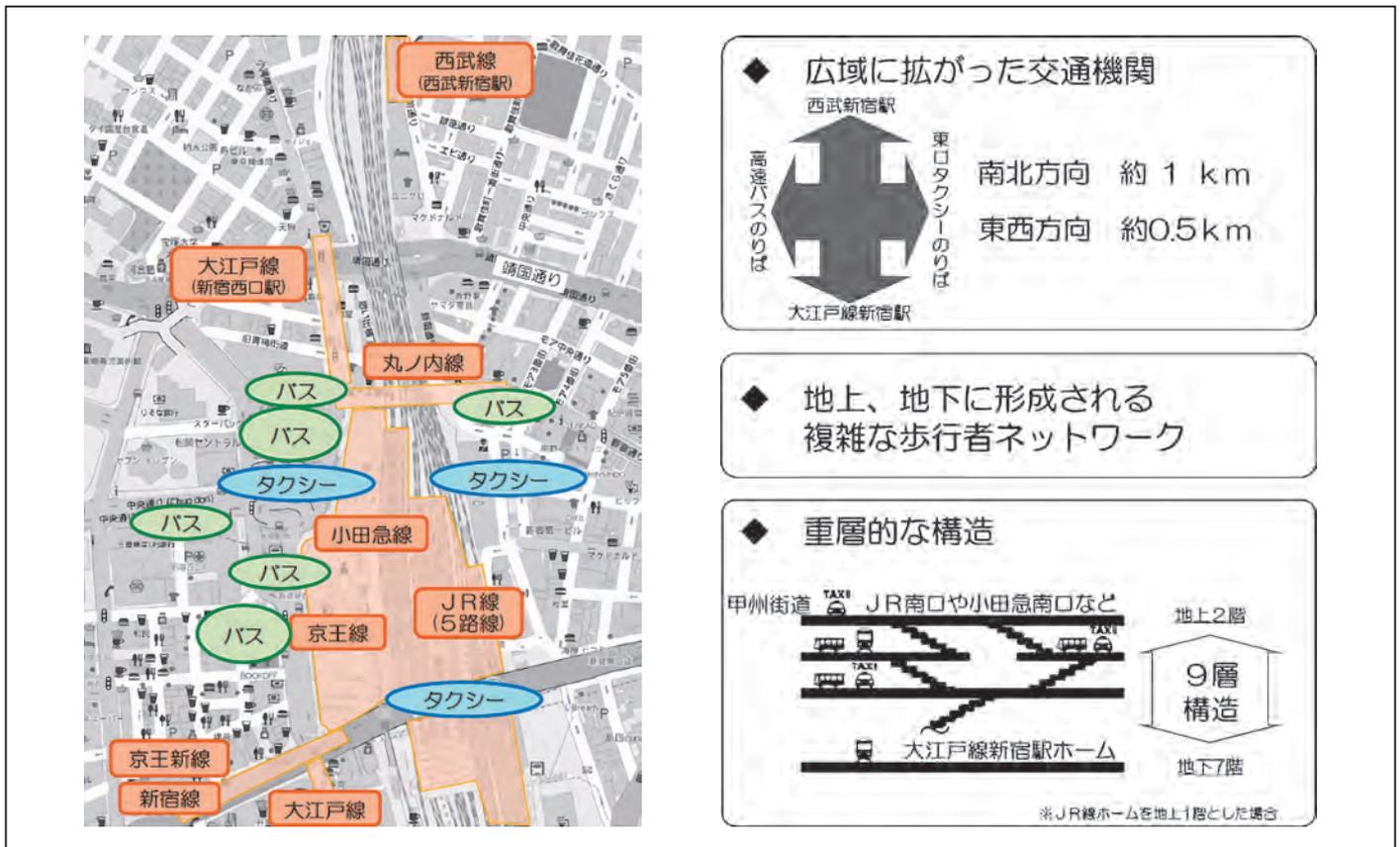
### 1) 要因

交通ターミナル及びその周辺地域が複雑でわかりにくい空間になっている要因として、次の3点が考えられます。

#### ①物理的制約下における鉄道施設の整備

複数の鉄道等が乗り入れる拠点駅では、それぞれの鉄道路線・駅の設置時期が異なり、順次、新規路線・駅が開業

図-1 新宿駅の事例



出典：新宿ターミナル協議会

してきました。そのため、その時点において、設置が可能な場所や空間といった物理的な制約が厳しく、わかりやすい乗継動線を確保することができませんでした。

## ②都市開発事業による歩行空間の継ぎ足し

また、周辺で進められてきた都市開発事業も、個々の単位で順次開発が行われてきました。都市開発事業に併せて整備される通路等の歩行空間も、それぞれの都市開発事業の敷地単位で、順次継ぎ足されてきました。

## ③複数事業者による整備・管理

歩行空間等の交通施設が継ぎ足しながら整備されてきたことは、言い換えれば、歩行空間が、複数の事業者（地方公共団体を含む）により管理されているということです。たとえば、池袋駅の地下空間は、地下街・駅・通路など10者の管理者にまたがって形成されています。

## 2) 課題

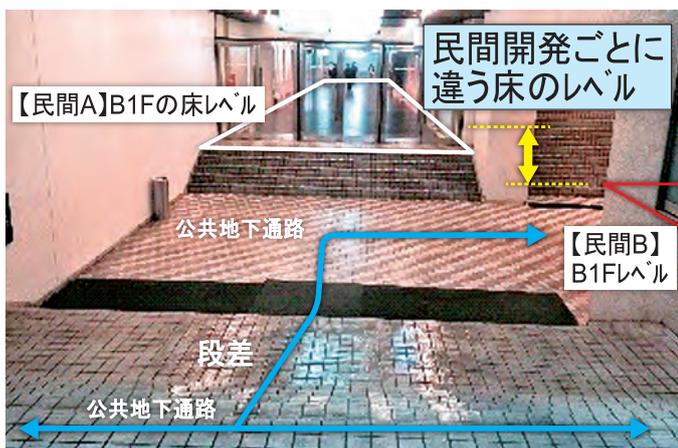
継ぎ足しを繰り返した歩行空間は、その時々物理的な制約もあって、水平・垂直方向の複雑さ（図-2）と、多くの箇所に段差（図-3）を持ってしまっています。

また、管理者は自らの施設に自らの案内サインを設置・管理しています。個々の管理施設において、工夫されたわ

図-2 複雑な歩行空間（水平・垂直方向）



図-3 整備主体ごとの継ぎ足しの空間



かりやすい案内サインも、複数管理者の施設が連担した歩行空間では、あちらこちらで案内サインが変わってしまい、利用者にとってははげしてわかりやすいものではなく、むしろ混乱する要因ともなっています。

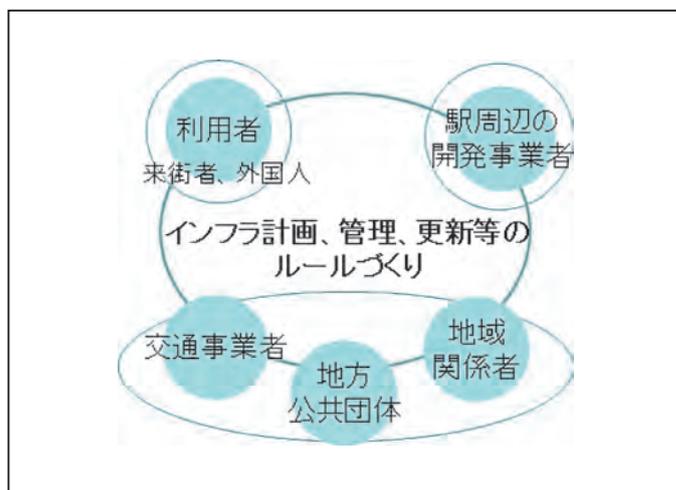
## 3. 交通ターミナル戦略

前述の課題を解決していくためには、交通ターミナル及びその周辺地域において、一定の広がりを持ったエリア全体を見渡し、都市開発事業者、交通事業者（鉄道事業者、バス事業者等）を含めた地域の関係者が、利用者の視点から、当該エリアの将来像やそれを支える歩行空間等のネットワーク計画を共有し、その実現に向けて必要な施設整備やその運用、管理等を戦略的に進めるための計画（＝交通ターミナル戦略）を策定することが必要です。交通ターミナル戦略の取組みは、かねてより推進している都市・地域総合交通戦略のスキームを活用したものです。特に交通ターミナル戦略におけるポイントは以下のとおりです。

### ①関係者による協議会で策定

総合交通戦略の重要なポイントの一つですが、特に交通ターミナル戦略においては、連続する歩行空間の管理者全員が協議会に参画することが重要です。（図-4）

図-4 関係者による「ターミナル戦略」の策定



### ②民間の所有する公共的空間も含めた歩行空間等のネットワーク計画

歩行空間等のネットワークを公共空間だけでなく、民間事業者が所有・管理する公共的空間も含めて全体で検討することが特に重要です。

また、既存のストックを有効に活用するために何が必要なのかと併せて、今後の都市開発事業で期待する公共的空間の整備を検討することが重要です。

### ③利用者の視点からの施設整備方針

バリアフリー化やエリア全体を統一した案内サインの整備など、利用者の視点から、誰もがわかりやすく使いやすい交通ターミナルを検討する必要があります。

### ④支援策

交通ターミナル戦略の取組みを促進するため、都市・地域交通戦略推進事業を平成28年度に拡充し、以下のような支援が可能となっています。

- 案内サインの整備：交通ターミナル戦略に基づくエリア全体で統一された案内サインの整備を支援
- ターミナル戦略策定地区におけるバリアフリー交通施設（エレベーター、エスカレーター、スロープ等）の整備への支援
- ターミナル戦略策定地区における歩行空間の整備、交通まちづくり活動推進事業（公共交通実態分析、社会実験等）への支援

### ⑤取組みの効果

交通ターミナル戦略の策定を通じて、公共・民間を含めた既存施設の有効活用と適正な役割分担による公共投資の最適化が期待されます。

また、計画が事前明示されることで、民間事業者のリスクが軽減され、さらなる都市開発の誘発と、公共的空間の高質化が期待されます。

上記により、交通ターミナルにおける社会資本のストック効果を最大化し、都市再生のさらなる推進を図ることが期待されます。

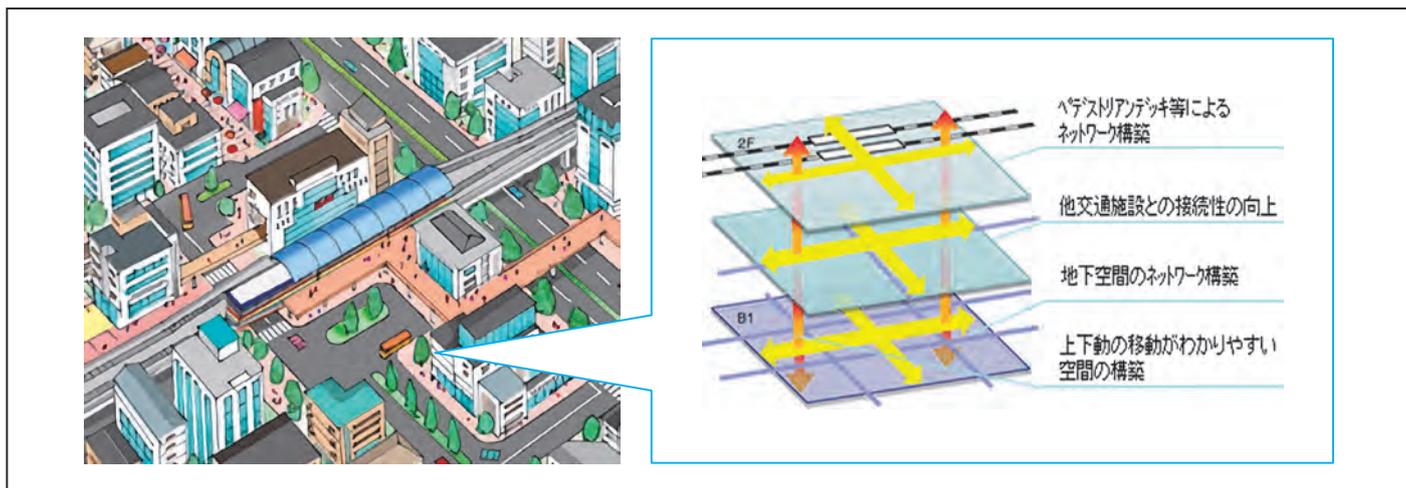
## 4. おわりに

誰もがわかりやすく使いやすい交通ターミナルを創出するために、最も有効な手段は、物理的な構造から抜本的に見直すことです。もちろん、高度に集積した施設群の大改造は簡単なことではありませんが、その効果は、案内サインの統一や、段差をエレベーター・エスカレーターなどのバリアフリー交通施設でつなぐことよりもはるかに大きいです。当面は、案内サインの統一等できることを進めながらも、関係者で将来像を共有し、機を逃さないという問題意識が重要と考えます。

また、交通ターミナルが都市の拠点となることは、大都市のみならず、地方都市においても同様であり、都市機能の誘導なども併せて、都市の拠点形成を考えていく必要があります。

我が国が直面している超高齢社会におけるスムーズな移動の実現は、障害者等への対応も含め、ますます重要性を増しています。また、急増する訪日外国人観光客への対応や、観光立国実現に向け、他言語化も含めたわかりやすい交通ターミナルの実現は喫緊の課題です。2020年には東京オリンピック・パラリンピックが開催され、世界の注目が集まる中、誰もがわかりやすく使いやすい交通ターミナルの実現が期待されます。

図-5 誰もがわかりやすく、バリアフリーで使いやすい地上・地下の各層におけるネットワーク構築



## 1. 求められる拠点駅の再編

東京都心のターミナル駅は、複数の鉄道・バス等の乗り入れや商業施設の併設などの機能集積の進展により、多くの人々が利用するビジネスや観光、にぎわいの拠点となっています。

しかしながら、都心部の拠点駅の一部では、駅前広場の滞留スペースの不足や周辺道路におけるバス・タクシー等による渋滞の発生、鉄道施設による移動ルートの制約など、依然として安全性や利便性の面で課題を抱えています。

世界一を目指す都市として、東京が海外から人を呼び込むビジネスや国際観光の拠点となるためには、国内外へのアクセス向上や周辺のまちづくりと一体となった回遊性の向上など、駅の機能を高めていくことが重要です。

東京駅では、首都東京の玄関口にふさわしい景観形成を図るため、2012年に丸の内駅舎を復原しました。また、周辺の開発とも連携して駅利用者以外の新たな人の流れを生み出し、エリア一体の魅力を高めています。

新宿、渋谷、品川などにおいて、駅前広場の再編やバス

ターミナル、歩行者デッキ及び自由通路の整備等を民間開発と一体的に進めることにより、それぞれの地域特性を生かした機能が集積した拠点を形成していきます。

## 2. 拠点駅の取組み

### (1) 渋谷駅 (図-1)

渋谷駅では、東京メトロ銀座線の移設等の駅機能改良に併せ、多層階に分散した公共交通を結ぶ縦のバリアフリー動線の整備や駅と周辺市街地を結ぶ歩行者デッキの整備などにより、歩行者にやさしい都市空間を生み出していきます。

また、南街区では、渋谷川のオープンスペースの確保等を通じ、魅力ある水辺空間を創出します。

### (2) 東京駅 (図-2)

東京駅周辺では、丸の内口の駅前広場整備により首都にふさわしい景観の形成を図るとともに、丸の内側と八重洲側を結ぶ東西自由通路の整備を推進し、駅利用者や来訪者の回遊性を向上していきます。

図-1 渋谷駅



出典：渋谷駅中心地区基盤整備・都市計画の概要

図-2 東京駅

①東京駅丸の内駅前広場イメージ



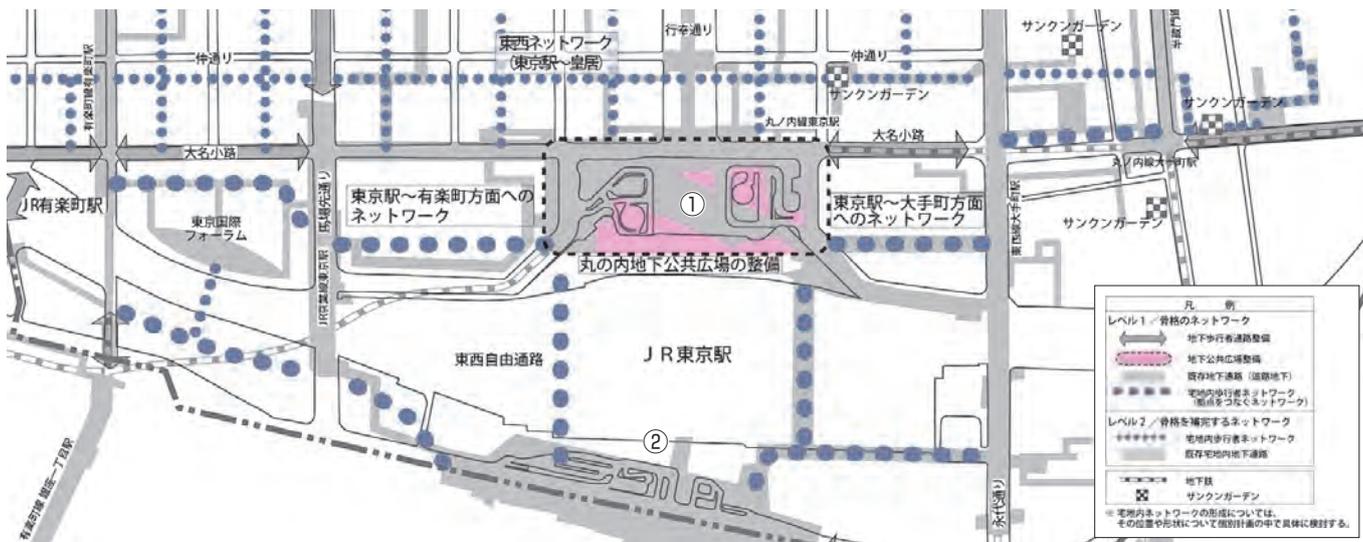
出典：東日本旅客鉄道株式会社ウェブサイト

②八重洲側バスターミナルの整備イメージ



出典：八重洲一丁目6地区・八重洲二丁目1地区 都市計画(素案)の概要

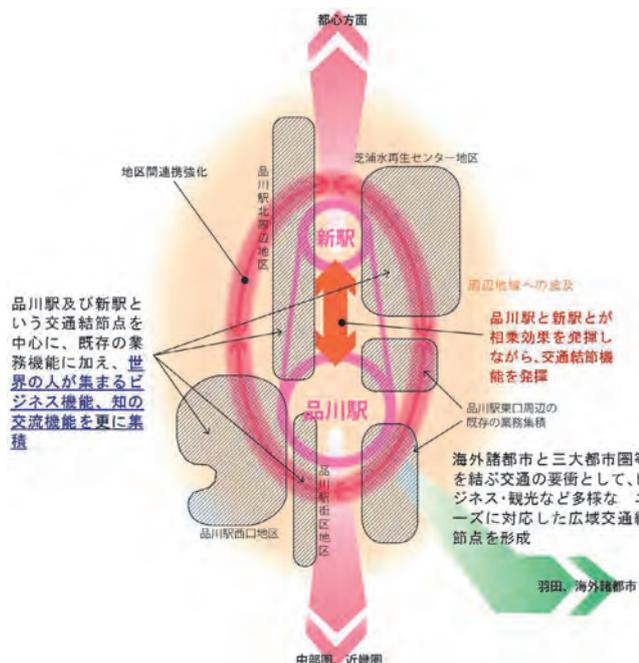
主要な歩行者ネットワーク将来イメージ(地下)



出典：大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン2014

図-3 品川駅

国際交流拠点の展開イメージ



出典：品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014

品川～田町間新駅のイメージ



出典：東日本旅客鉄道株式会社ウェブサイト

また、八重洲側に羽田空港及び地方都市とのアクセスを強化する大規模バスターミナルを整備し、広域交通の結節点としてのターミナル機能を高めます。

### (3) 品川駅 (図-3)

羽田空港に近接し、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅では、国内外への広域アクセスに優れた立地特性を生かし、品川駅・田町駅間への新駅設置や駅周辺道路などの基盤整備により、駅周辺の大規模な低未利用地を活用した最先端のビジネス環境の形成を図っていきます。また、先端技術や国際文化などが交流するMICEの拠点創出を進めるとともに、崖線や水辺などを生かした環境都市を実現し、日本の成長を牽引する国際交流拠点にふさわしいまちづくりを推進します。

### (4) 池袋駅 (図-4)

池袋駅では、東京北西部のターミナル拠点として、地上・地下の公共空間や歩行者ネットワークの強化により交通結節機能を向上させるとともに、駅周辺街区の機能更新により商業、業務機能などの集積を図るなど、ショッピング、芸術、文化・交流、娯楽などの多彩な生活及び交流の舞台

のあるまちとして、生活を楽しむ活気のあるまちづくりを推進していきます。

### (5) 新宿駅 (図-5)

新宿駅周辺では、2016年4月にバスタ新宿が完成し、点在していたバスターミナルの集約により、鉄道・バス等の各交通機関の利用しやすく、分かりやすい乗り継ぎが実現しました。今後は、東西自由通路の整備や駅前広場等の再編、西新宿地区の地下歩行者専用道の整備により、国際的なにぎわいと交流を創造する、歩行者中心の回遊性の高いまちづくりを推進します。

## 3. 今後の対応

東京都心のターミナル駅は、ビジネスや観光、にぎわいの拠点としての機能を高めてきました。これからは、国内外へのアクセス向上や周辺のまちづくりと一体となった回遊性の向上など、拠点駅のポテンシャルをさらに生かした取組みを推進していきます。

図-4 池袋駅

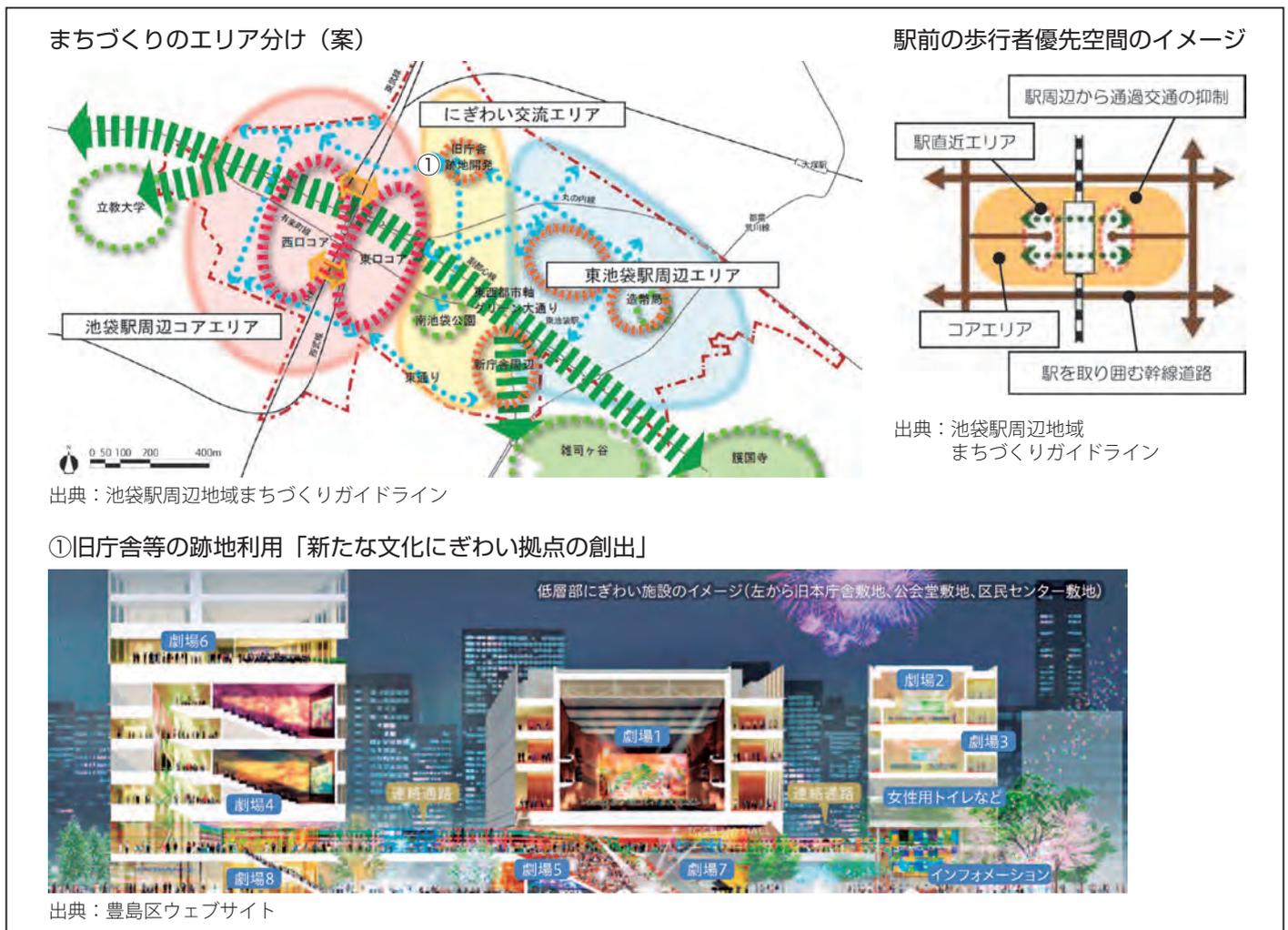
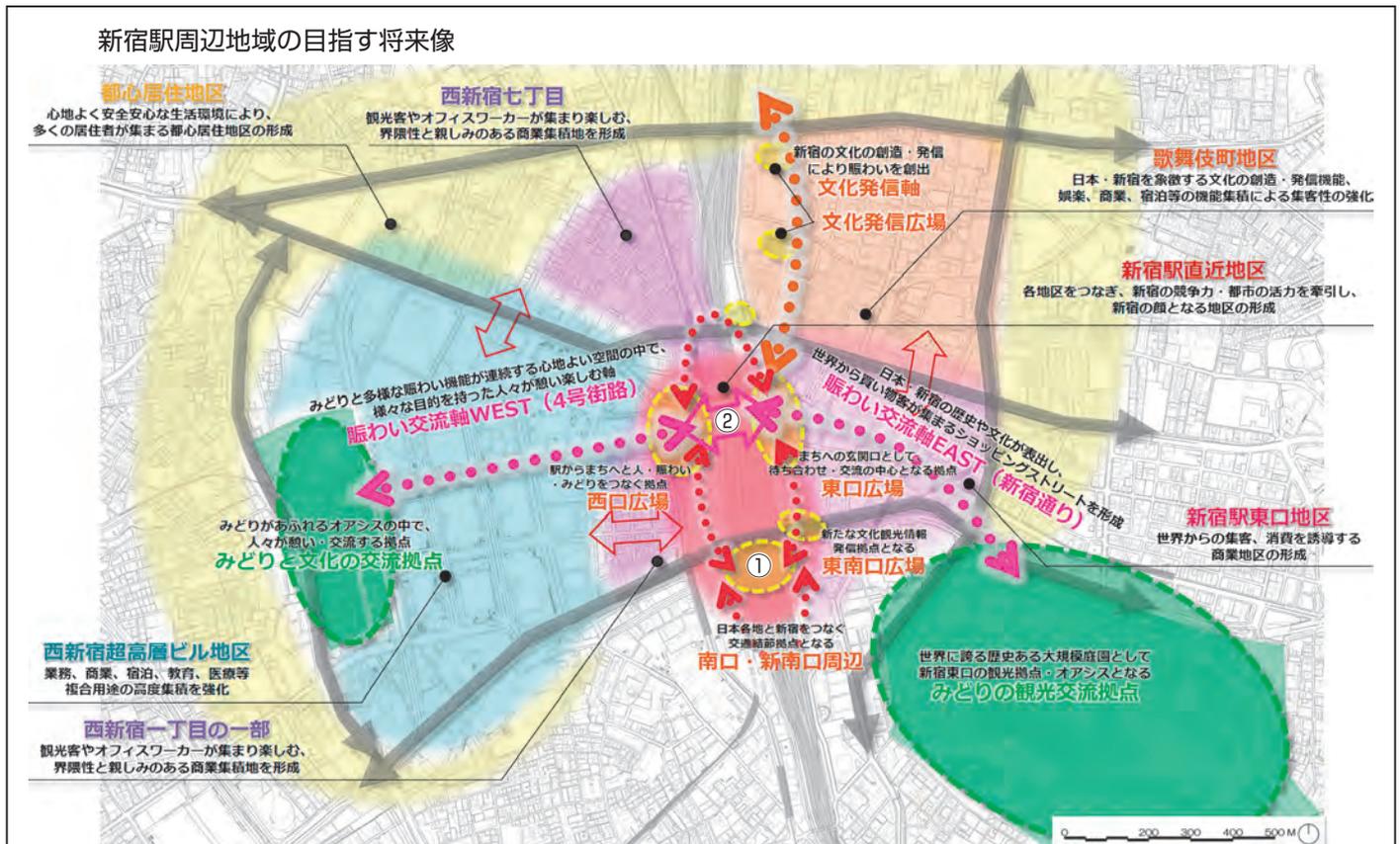


図-5 新宿駅



出典：新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン

①バスタ新宿



出典：東京国道事務所ウェブサイト

②東西自由通路イメージ



出典：東日本旅客鉄道株式会社ウェブサイト

# 博多駅博多口駅前広場とその周辺における歩行者ネットワークの形成

福岡市 住宅都市局 都心交通課 平田 雄一

## 1. はじめに

福岡市は、九州北部に位置する人口約155万人（平成28年6月時点）の都市であり、その広域交通拠点の1つである博多駅は、各種在来線に加え、山陽新幹線や九州新幹線、市営地下鉄が乗り入れており、1日約40万人（平成27年時点）の乗降客が利用している。

博多駅は、明治22年に開業し、同42年に駅舎の狭さから一新され、その後、昭和38年に博多駅地区土地区画整理事業によって現位置に移転・開業した。

移転時の博多口駅前広場は、自動車交通の処理を中心に整備されていたが、昭和50年の山陽新幹線乗り入れや昭和60年の地下鉄博多駅の開業等、福岡市の発展とともに乗降客数が増加したことから、歩行者・広場空間の不足や、乗換動線のわかりにくさ、歩行者動線と車両交通の交錯等の課題が生じていた。

そこで、平成23年3月の九州新幹線全線開業を契機としたJR九州による駅ビルの再整備と併せて、市とJR九州をはじめとした関係者が連携して取り組んだ「博多駅再整備事業」によって、交通結節機能の強化や歩行者の回遊性の向上、駅周辺の交通円滑化等を図り、九州の陸の玄関口に相応しい魅力的な駅前広場へ生まれ変わった。

## 2. 博多駅再整備事業

歩行者空間の確保という観点から、次の基本的な方針に基づき再整備に取り組んだ。

### ① 玄関口に相応しい魅力ある博多口駅前広場の形成

- ・駅前広場の再整備による歩行者空間・広場空間の拡充
- ・駅前広場を補完する地下送迎場の新設

### ② 歩行者ネットワークの充実・強化

- ・交通結節機能の強化や回遊性の向上を図る2階レベルの歩行者ネットワークの形成
- ・回遊性の向上や地上交通の混雑緩和を図る地下の歩行者ネットワークの拡充
- ・東西方向の連携を強化する広場空間・歩行者動線の確保

### ③ 来街者のわかりやすさの向上

- ・案内サインの充実・強化

写真-1 再整備前の博多口駅前広場



写真-2 再整備後の博多口駅前広場



## 3. 玄関口に相応しい魅力ある博多口駅前広場の形成

限られた空間である駅前広場の地上部における歩行者空間の拡充を図るため、地上にあった一時駐車場や乗降スペースの一部機能を確保した地下送迎場（都市計画決定：4,400㎡）を設置する等、駅前広場を立体的に活用した。

また、地上部ではタクシープールの集約や雨に濡れないシェルター（上屋）の設置等の乗り換え利便性の向上を図り、交通結節機能の強化に加え、都市の中の貴重な広場として、市民が集い、交流する緑と賑いにあふれた空間を創出した。

写真-3 賑わい・交流空間の活用（伝統的な祭：山笠）



#### 4. 歩行者ネットワークの充実・強化

2階レベルにおいては、歩行者用通路（ペDESTリアンデッキ）を整備することによって、駅ビルと隣接する博多バスターミナルを繋ぐとともに、さらにその先の幹線道路を横断させることによって、交通結節機能の強化による乗り換え利便性の向上や地上交通混雑の緩和に加え、歴史的寺社群・建造物のある御供所地区（都市景観形成地区）を結ぶ歴史回遊ネットワークの形成を図っている。

地下1階レベルにおいては、地下歩行者通路（はかた駅前通り地下通路）を整備することによって、博多口交差点の交通混雑の緩和を図るとともに、地下街や地下鉄、隣接ビル地下階等の各施設が連携した地下歩行者ネットワークの形成を図っている。

なお、本地下歩行者通路の整備にあたっては、民地内に階段出入口を設ける必要が生じたため、関係者による基本協定を締結した後、歩行者の利便性や安全性向上の観点から、出入口の機能を継続的・安定的に確保することを目的に、全国で初めて都市再生特別措置法に基づく「はかた駅前通り地下通路 都市再生歩行者経路協定」を締結している。

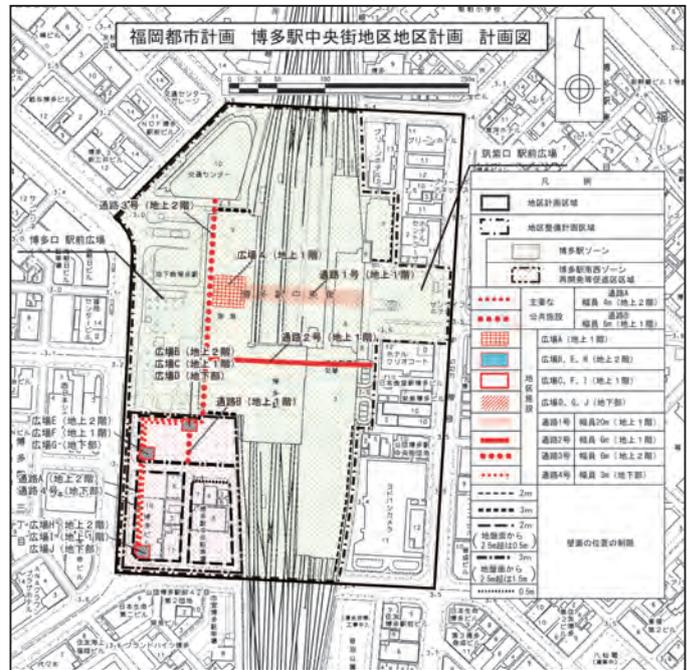
また、併せて地下歩行者通路における防災対策として「はかた駅前通り地下通路防災対策協定」を締結した。

JR九州による駅ビルの再整備においては、魅力ある都市拠点形成するために、博多駅中央街地区における土地利用の方針（地区計画決定：約16.2ha）を定め、地上レベルにおける博多駅博多口駅前広場と筑紫口駅前広場の東西方向を繋ぐ2本の通路（中央コンコースとサブコンコース）とともに、2階レベルにおける南北方向を繋ぐ通路等を地区施設に位置付けて歩行者動線を確保している。

さらに博多口駅前広場に隣接するKITTE博多やJRJP博多ビル（ともに平成28年4月オープン）においても、旧

博多郵便局一帯を含む博多駅南西街区の再開発を契機に、地上レベルの敷地内を貫通する歩行者通路や2階レベル・地下1階レベルの通路を地区施設に位置付けて歩行者動線を確保している。

図-1 博多駅中央街地区地区計画



#### 5. 来街者のわかりやすさの向上

従前から地下で繋がっていた地下街や隣接ビル等は、建築年次や施設管理者が異なることから、案内サインの不統一や自施設のみしか案内されていない等のさまざまな課題があったため、多言語標示やピクトグラムの統一、共通の案内地図の設置等を行っている。

また、その案内地図を継続的・安定的に更新するために広告枠を設け、得られる広告料によって、毎年最新の情報を提供する仕組みを構築している。

#### 6. おわりに

博多駅周辺地区における前述の取組みの結果、博多駅は多くの方が訪れ、回遊する等、九州の陸の玄関に相応しい九州最大のターミナル駅としての賑わいが創出されている。

現在、筑紫口駅前広場における課題解決に向けて関係者と協議調整を進めており、今後、周辺街区の建替更新等の機会を捉え、さらなる歩行者ネットワークの充実・強化等、広域交通拠点としての機能強化を図っていきたい。

# ターミナル駅周辺におけるUR都市機構の取組み

独立行政法人都市再生機構 都市再生部 都市施設整備室 リーダー 門田 高朋

## 1. はじめに

独立行政法人都市再生機構（UR都市機構）は、民間事業者や地方公共団体との適切な役割分担の下、プロジェクトプロデューサーとして、国際競争力の強化、地域の活性化、防災性の向上等に資する都市再生を推進しています。

鉄道駅周辺においても、土地区画整理事業（うめきた地区《大阪市北区》、渋谷駅街区《東京都渋谷区》、品川駅北周辺地区《東京都港区》等）や市街地再開発事業（大泉学園駅前地区《東京都練馬区》、武蔵浦和駅第1街区《さいたま市南区》等）など多数の面整備事業を行っており、各地区の事業目的に合わせて質の高い公共施設（駅前広場、道路、自由通路、歩行者デッキ等）を整備し、広域的な交通拠点の形成、交通結節機能の強化、都市機能の更新、市街地の整備改善等を図っています。

仙台市あすと長町地区《仙台市太白区》や香椎副都心地区《福岡市東区》においては、鉄道の高架化も併せて行い、踏切渋滞や事故の解消による交通の円滑化、鉄道により分断された市街地の一体化にも貢献しています。

二葉の里地区《広島市東区》等においては、地方公共団体の要請の下、関連公共公益施設整備制度（直接施行制度、立替施行制度）を活用し、面的整備事業と併せて、UR都市機構が駅前広場や自由通路等の整備を行っています。地方公共団体にとっては、この制度の活用により、財政負担の平準化（一般財源部分は長期割賦による返済が可能）や人的負担の軽減というメリットがあります。

また、平成26年度からは、特定都市再生緊急整備地域において、国際競争拠点都市整備事業により、都市の国際競争力強化につながる都市開発に関連して必要となる公共公益施設として、八重洲バスターミナル（仮称）《東京都中央区》、東京メトロ日比谷線虎ノ門新駅（仮称）《東京都港区》の整備に取り組んでいるところです。

本稿では、ターミナル駅周辺におけるUR都市機構の取組みとして、3つの事例を紹介します。

## 2. 八重洲バスターミナル（仮称）《東京都中央区》

国際都市東京の玄関口である東京駅周辺（八重洲側・丸の内側）では、各方面に向かう高速乗合バス、空港連絡バス、観光バス等の発着する停留所が駅前交通広場では充足でき

ず、道路上等に散在していることから、

- ①停留所が分散しており、鉄道等との乗換えが不便
  - ②道路上の乗降により、円滑な車両交通、歩行者通行を妨げている（写真-1）
- 等の課題が生じています。

これらの課題を解消するため、東京駅前（八重洲側）で実施される3つの市街地再開発事業の地下にバスターミナルを整備することが計画されています（図-1、図-2）。

写真-1 バス停留所の現況

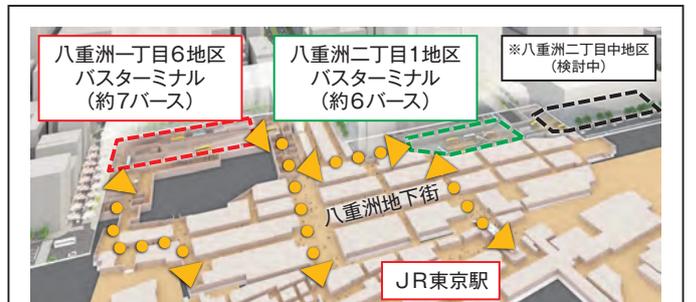


図-1 位置図



出所：第5回東京都都市再生分科会（H27.4.10）資料より

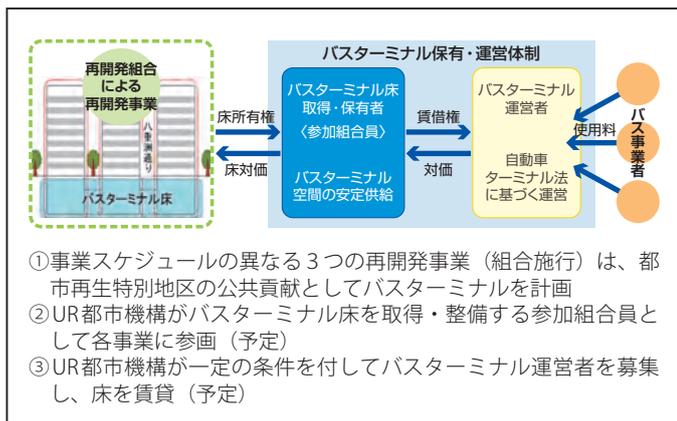
図-2 バスターミナル整備計画



- 国際空港直結バス、主要都市を結ぶ高速バス（10路線以上）の発着するバスターミナルの整備（2地区約13バス（約10,000㎡））※これに加え、八重洲二丁目中地区において約7バス整備予定
- 東京駅と周辺市街地を結ぶ地上・地下の歩行者ネットワークの整備、空港の24時間化に対応した多言語対応ラウンジ等の整備による交通結節機能の強化と利便性の向上

出所：第5回東京圏国家戦略特別区域会議（H27.9.3）資料より

図-3 バスターミナル整備スキームイメージ



平成26年6月に3つの再開発準備組合及び中央区からUR都市機構にバスターミナル整備等について協力要請があり、3つの市街地再開発事業間で連携した一体的なバスターミナルの整備及び一体的かつ安定的な運営に係る検討や関係者との協議・調整等を進めています。

平成26年10月に策定された特定都市再生緊急整備地域の整備計画（東京都心・臨海地域（八重洲地区））において、国際競争力の強化を図るため、国際空港及び地方都市とのアクセスを強化する大規模バスターミナルを整備すること、UR都市機構（予定）がバスターミナル床を一体的に保有し、一体的かつ安定的な運営を図ることのできる者を選定しながら、公共的インフラとして良好な維持・管理を行うこと等が位置付けられています（図-3）。

また、UR都市機構も委員となり取りまとめた八重洲バスターミナル整備推進に関する基本的方針（平成27年8月中央区公表）において、バスターミナル運営の基本的考え方（多様な利用者にとって「わかりやすく」バスターミナル機能を提供、民間事業者の創意工夫を活かした良質なサービスを提供、自動車ターミナル法に基づき公平な運営を実施等）や道路上等からバスターミナルへの移行を求めるエリア等が定められています。

現在、2つの市街地再開発事業については都市計画決定がなされたところですが、今後、各街区の事業進捗に合わせ、順次、バスターミナルの床取得・整備・供用開始を行い、平成35年度頃までに全面的な供用開始（3地区合計20バス）を行うことを目指しています。

### 3. 日比谷線虎ノ門新駅（仮称）《東京都港区》

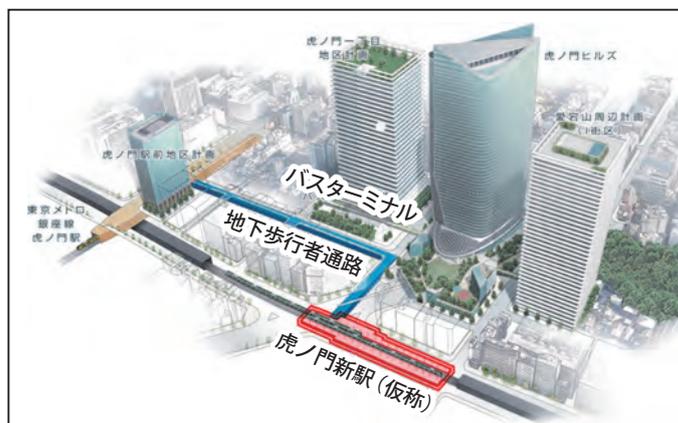
新駅は、特定都市再生緊急整備地域の一つである東京都心・臨海地域のうち、環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区（日比谷線霞ヶ関駅～神谷町駅間の国道1号と環状第二号線の交差点付近）に位置しています（図-4、図-5）。

当地区では「生活環境を備えた国際的なビジネス・交流

図-4 広域位置図



図-5 新駅付近イメージパース



拠点の整備」及び「交通結節機能の強化」が求められており、環状第2号線の整備による広域的交通便利性の向上を契機に、まちと一体となった新たな駅として、日比谷線虎ノ門新駅（仮称）を整備するものです。

新駅の整備に当たっては、周辺のまちづくりと連携するため、関連公共施設整備としてUR都市機構が事業主体となり、東京メトロとの協働体制で進めることとしています。

また、当地区では、交通結節機能の強化を図るため、新駅整備とともに、都市再生特別地区の公共貢献として、民間事業者等によるバスターミナルやこれらと銀座線虎ノ門駅をつなぐ地下歩行者通路等の整備も予定されています。新駅を含むこれらの交通結節機能は、2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでの供用開始を目標としています（図-5）。（新駅の最終完成は2022年度予定）

新駅は、相対式ホーム2面（地下1階、延長147m）、改札は供用開始時には地下1階に暫定設置、最終完成時には地下2階に設置（移設）する予定です（図-6、表-1）。

新駅の最終完成に向け、UR都市機構が関与する新駅周辺都市開発においては、地域の基盤となる広場（まちの顔となり、まちと駅をわかりやすくつなぐ、都市機能と交通機能が連携・補完し合う空間）の整備について、今後、検討・調整等を進めていきます。

図-6 新駅供用開始時イメージ

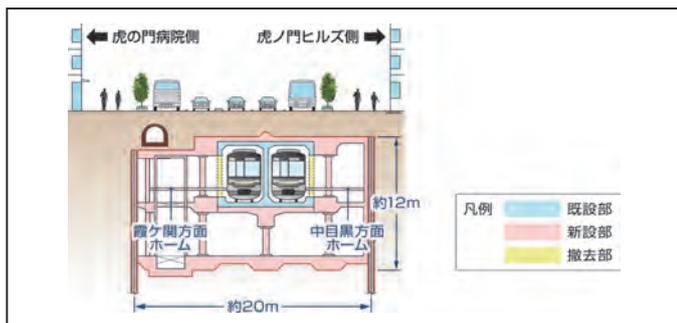


表-1 新駅供用開始までの工事概要

|       |   |
|-------|---|
| 工事箇所  | 東京都港区虎ノ門一丁目22番地先<br>(東京メトロ日比谷線霞ヶ関駅～神谷町駅間)   |
| 工事期間  | 平成28年2月～平成32年7月上旬(予定)   |
| 工事数量  | 掘削数量:約35,600m <sup>3</sup><br>既存構築撤去:約490m <sup>3</sup><br>コンクリート使用量:約8,600m <sup>3</sup> |
| 事業費   | 約170億円  |
| 事業主体  | 独立行政法人都市再生機構 (UR都市機構)   |
| 設計・工事 | 東京地下鉄株式会社 (東京メトロ)<br>(独立行政法人都市再生機構から受託)   |
| 施工者   | 鹿島・大林建設工事共同企業体  |

#### 4. 二葉の里地区《広島市東区》

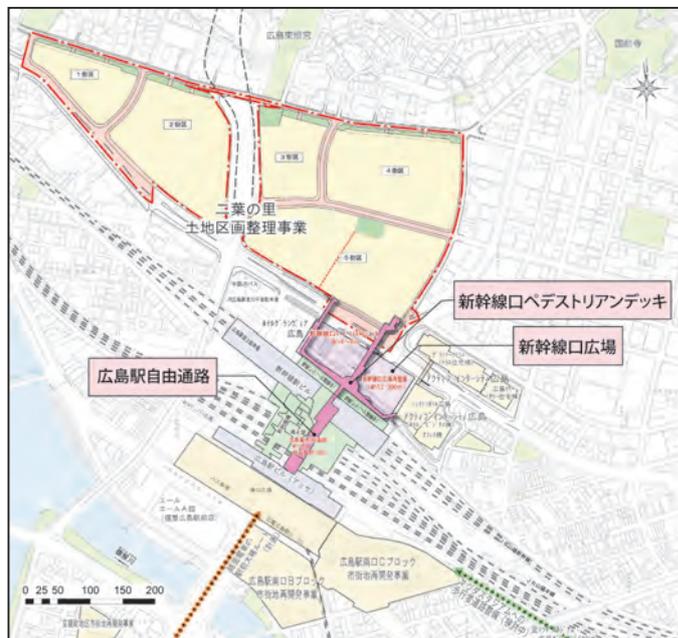
二葉の里地区は、中四国地方最大のターミナル駅であるJR広島駅に隣接していることから、新幹線及び在来線を利用した主要都市との連絡に加え、高速道路による広島空港とのアクセス性に優れた立地条件にあり、広島市の「シティゲート」としての高いポテンシャルを有しているものの、未利用国有地等が存在する低・未利用地でした。このため、財務省中国財務局、広島県、広島市、西日本旅客鉄道株式会社との連携・協力の下、UR都市機構施行の土地区画整理事業により公共施設整備、宅地整備を行うとともに、計画的な施設立地の誘導を図り、広島市の陸の玄関口にふさわしいまちづくりを進めてきています(図-7、表-2)。

また、昨今、広島駅周辺では活発な都市開発が進んでいますが、南口と新幹線口(北口)が鉄道により分断されているため、開発地区相互の連携は弱く、不十分な状況です。開発地区のポテンシャルをより一層高め、活性化を推進するためには、駅周辺全体の回遊性の向上を図ることにより新たな人の流れを創出するとともに、南口広場と新幹線口広場の交通結節機能の充実・強化を図る必要があります。

この対策として、広島市は、土地区画整理事業の施行だけでなく、関連公共施設の整備についてもUR都市機構に要請しました。これを受け、UR都市機構は、立替施行制度を活用した事業の受託により、西日本旅客鉄道株式会社の協力の下、快適で魅力的な歩行者ネットワークの形成に

資する「広島駅自由通路」及び新幹線口と当地区とを結ぶ「新幹線口ペDESTリアンデッキ」の整備、新幹線口の混雑解消を図る「新幹線口広場」の再整備を進めています(図-7、表-2)。

図-7 位置図



この地図は広島市の地形図を複製したものである

表-2 土地区画整理事業及び関連公共施設の概要

| 事業名・施設名      | 事業・整備内容         | 事業費                      | 事業期間                              |
|--------------|-----------------|--------------------------|-----------------------------------|
| 二葉の里土地区画整理事業 | 面積:約13.8ha      | 約46億円                    | H22～30年度<br>(清算期間5年を含む)           |
| 関連公共施設       | 広島駅自由通路         | 幅員:15m<br>総延長:153m       | 約109億円<br>H23～30年度<br>H29年度供用開始予定 |
|              | 新幹線口ペDESTリアンデッキ | 幅員:4～9m<br>総延長:413m      | 約30億円<br>H25～28年度                 |
|              | 新幹線口広場          | 面積:約13,300m <sup>2</sup> | 約19億円<br>H26～28年度                 |

#### 5. おわりに

都市再生の推進に当たっては、多数の関係者間の意見調整や利害調整の困難性、公共施設整備と民間の都市開発事業とのスケジュールのミスマッチ、初動期の資金確保の困難性、用地先行取得や公共施設整備等に関する民間事業者の負担能力を超えたりリスク、まちづくりに係る地方公共団体のノウハウ・人材等の不足等が隘路となっております。

UR都市機構は、基本構想の立案、事業計画の策定や関係者間の調整、事業化リスクの低減等の機構の公共性、中立性、ノウハウを活かしたコーディネートの実施や、民間事業者・地方公共団体等とのパートナーシップの下、政策的意義の高い事業の実施により、引き続き、大都市及び地方都市において都市再生の推進に取り組んでまいります。

# 都市開発事業と連携したセントラルステーション整備 ～大手町タワー／地下鉄大手町駅のコンコース拡幅と地下空間整備～

東京建物株式会社 都市開発事業部 若林 典生  
大成建設株式会社 都市開発本部 プロジェクト開発第二部 佐藤 俊輔

## 1. はじめに

2014年4月、東京都千代田区大手町に、自然光が降り注ぐアトリウムで地上の森と地下鉄駅が繋がれた、新しい空間を持つビルが完成しました。「大手町タワー」と呼ばれるこのビルは、地下鉄大手町駅を機能・空間の両面で大胆に整備更新するとともに、それを森が生む都市の潤いや活気と繋いでいくことで、新しい歩行者ネットワークの核をつくった、都市再生プロジェクトです。

写真-1 大手町タワー全景



計画地は地域の賑わいの軸線である丸の内仲通りの大手町地区への玄関口に位置するとともに、地下鉄5路線の駅に囲まれ1日約5.5万人が地下通路を行き交う、地上と地下の歩行者ネットワーク上枢要な場所に位置しています。この場所において真の都市再生を実現するため、単なる都市基盤の更新だけでなく、自然の森と地下鉄のセントラルステーション機能が一体となった独創的な都市環境の創出を目指して事業が進められました。本稿ではこのプロジェクトの計画概要と整備の効果をご紹介します。

## 2. 事業経緯

|          |                                     |
|----------|-------------------------------------|
| 2004年    | 計画検討着手                              |
| 2007年8月  | 都市再生特別地区の都市計画決定                     |
| 2009年4月  | 東京メトロ東西線大手町駅改良着工                    |
| 2009年11月 | 大手町タワー着工                            |
| 2013年8月  | 大手町タワー一次竣工／東京メトロ東西線大手町駅コンコース拡幅部供用開始 |
| 2014年4月  | 大手町タワー全体竣工                          |

## 3. 計画地周辺の歩行者ネットワークの課題

地下鉄大手町駅は5路線が乗り入れる東京の地下鉄ネットワーク最大のハブでありながら、シンボル性や周囲の街との繋がりに乏しい状態でした。特に、地下の歩行者ネットワークは、以下に挙げる課題を抱えていました。

- 各路線が複雑な地下通路で繋がれており、地上と地下を繋ぎ、駅とまちの中心となるような空間がない。
- 各路線の開業やビルの開発に応じて順次整備されてきたため、整備水準がまちまちであったり、歩行者流量の多いところにボトルネックが生じたりしていた。
- 地下通路自体の「狭さ」「暗さ」「分かりにくさ（見通しの悪さや現在地の把握の難しさ）」「バリアフリー未対応の箇所」の存在。

また、地上においてもまちづくりのガイドラインの中で各ビルの公開空地をネットワークしながら賑わいを周辺のエリアに繋いでいくことが定められていましたが、このビジョンの実現のため、その端緒となる大手町地区の歩行者空間の質を高めるプロジェクトが求められていました。

## 4. 計画概要

### 1) 開発コンセプトと整備手法

この地において開発計画を検討するに当たり、国際級ホテルの整備、地上・地下の歩行者ネットワークの強化、自然の森の創出という3つの軸を中心に据え、都市基盤の機能向上、都市のアメニティや魅力の創出、国際ビジネス拠点としての競争力向上を一体的に実現する計画を目指しました。

これらの取組みは「都市再生特別地区」によって位置づけられています。都市再生特別地区による整備の大きな特徴として、敷地内の地上・地下の歩行者ネットワークに加え、敷地外の国道永代通り地下に存する地下鉄東西線大手町駅の拡幅も一体的に計画され、整備が行われたことが挙げられます。敷地内の整備は大手町タワー開発事業者によって行われ、敷地外のコンコース整備は大手町タワー開発事業者と東京地下鉄株式会社の共同事業として行われました。

### 2) 歩行者ネットワークの整備内容

地下においては、閉鎖的で狭隘であった地下鉄乗換え通

路を大幅に機能更新するため、地下2階レベルに敷地を南北に貫く2本の地下通路を整備しました。そしてこれらの通路を東西で繋ぐため、建物の直下4層を大胆に吹き抜けとした「プラザ」を設け、大手町駅の象徴的空間として整備しました。これにより、地下通路に自然光が降り注ぐとともに、地上に設けた自然の森「大手町の森」とも繋がるこれまでにない都心空間が形成されました。

さらに、敷地外に存する地下鉄東西線大手町駅では、コンコースの幅員を最大約10m拡幅し、改札位置も変更することにより、ラッチ内及びラッチ外のバリアフリー化と流動性の向上を実現しました。

地上においては、丸の内から続く歩行者軸である「仲通り」の延伸軸上に広さ約3,600㎡の「大手町の森」を整備し、この森を地下1階レベルのサンクンガーデンを介して地下2階の「プラザ」に繋ぎました。これにより、地下の歩行者ネットワークを行き交う人が地上からも見え、地上と地下の繋がりがや地下鉄駅の存在が分かりやすくなりました。

図-1 地下2階平面図／地下鉄東西線大手町駅コンコース



### 3) 地域の交通ネットワークとの連携

大手町タワー敷地内には、地下鉄大手町駅のほか、大丸有地区を巡回する無料循環バス「丸の内シャトル」の乗り場や、千代田区コミュニティサイクル「ちよくる」のポートがあります。これらのさまざまな交通モードの結節点となることで、セントラルステーションとしての役割を高めています。

## 5. 整備の効果

敷地内の通路は幅員が大幅に拡幅されたことにより、大手町タワーの開発以降も周辺で複数の大型開発が進行しているにもかかわらず、大きな混雑もなく人々が行き交う地下の歩行者ネットワークの幹線として機能をしています。「プラザ」は地下レベルにおける明るく分かりやすい待ち合わせ場所として、常に多くの人々に利用されています。また、定期的な無料コンサート、物産展や写真展などが催され、大手町エリアの玄関口にある賑わいの場としても、ワーカースをはじめとする地域の方々に認知されるようになってきました。地下鉄大手町駅では、東京地下鉄株式会社により東西線以外の各路線の駅の改修も進められており、大手町タワーの開発を契機として大手町駅全体が生まれ変わろうとしています。

地上においても、大手町の森がビジネス街の新たな名所として、通勤だけでなく散歩や休憩、自然観察といった都心での新しい憩いの場となっており、地上と地下が一体となって地域の人の流れを変える効果を生んでいます。

## 6. おわりに

このプロジェクトは、東京都、千代田区、東京地下鉄株式会社など多くの方々のご指導、ご支援をいただきながら進捗してまいりました。それらを都市の交通ターミナルの新しい形へ結実することができたことを、事業関係者一同大変うれしく感じております。また、施設の完成が取組みの完了ではなく、運営段階においてもより一層地域への貢献に繋がるよう、今後とも継続的に取り組んでいく所存です。この施設が多くのの方々に利用され、地域に根付いていくことを願っています。

写真-2 地下鉄乗換え通路の整備



整備前の狭隘な乗換え通路



整備後の乗換え通路とプラザ

(写真：ナカサアンドパートナーズ/渡辺琢哉)

写真-3 地下鉄東西線大手町駅コンコース

