

都市と交通

通巻75号

巻頭言：「ええとこや」といってもらえる

まちづくりに向けて

～ 大阪市長 平松 邦夫 1

特 集：道路空間の立体利用

1. 立体道路制度と立体都市計画制度について 2

2. 札幌駅前通地下歩行空間整備事業 4

3. 首都高速道路中央環状線大橋地区における
「まち・みち・再開発一体型プロジェクト」 6

4. 天神地下街 8

5. 新横浜駅の立体整備 10

社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課



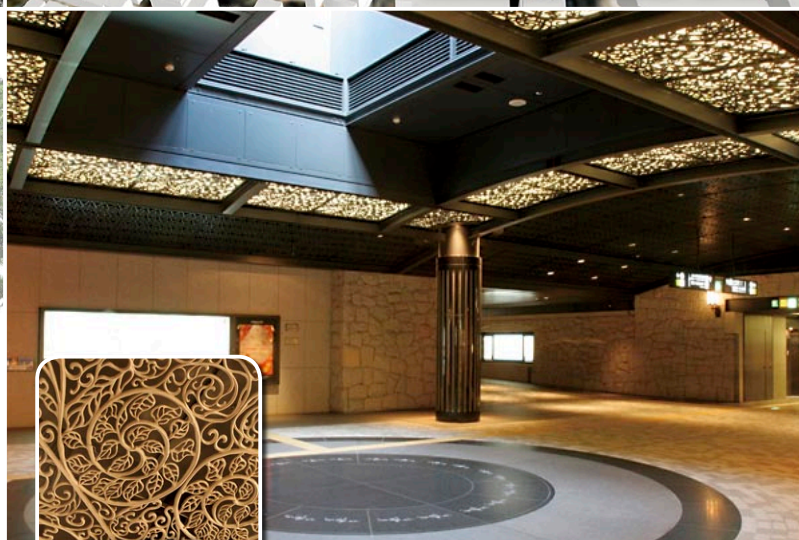
新横浜駅・北口総合再整備事業地区



首都高速道路中央環状線大橋地区



札幌駅前通公共地下歩道



アルミ天井

新天神地下街石積み広場

巻頭言

「ええとこや」といってもらえる まちづくりに向けて

大阪市長
平松 邦夫



大阪は、古くから、自由と進取の気質に富んだ市民や企業が多彩な活動を繰り広げる活力と創造性に満ちた「市民が主役」の都市として発展し、現在も、関西の中核都市としての役割を果たし、発展を続けていくことが期待されています。

ともすれば、現在の大阪は「元気がない」と評されることも多く、私自身も、市長になる前はそう感じていました。しかしながら、実際に大阪のまちに目を向けると、おおさか東線の開業に続き、京阪中之島線、阪神なんば線の建設などの都市活動を支える基盤整備が進みつつあり、大阪駅周辺、中之島など都心エリアを中心とした民間主導による都市再生の動きも活発化してきています。特に、大阪駅北地区は、西日本最大の交通ターミナルである立地ポテンシャルを活かし、関西の都市再生をリードする拠点、そしてアジアをはじめとする世界へのゲートウェイとなることが期待されています。

都市の活力、元気の源は、人の活動そのものであり、その人の活動を支えるひとつに都市交通があります。都市の再生にはずみをつけるためには、市民や大阪を訪れる人が、快適、便利に暮らし、活動できる環境を整えることが重要です。また、今後、本格的な人口減少と高齢化社会を迎えることから、まちづくりや交通のあり方を再構築する必要があります。

特に、道路交通においては、ますます深刻化している環境問題との調和を十分に考慮しつつ、安心・安全



JR 阪和線連続立体交差事業

でかつ地域経済の活性化に資する道路整備を着実にを行う必要があります。

現在、本市では広域幹線ネットワークの一部を形成する淀川左岸線2期事業を進めております。この路線は、関西国際空港やスーパー中枢港湾である大阪港等のベイエリアと新御堂筋を経て国土軸を連絡します。この路線の整備により、都心への通過交通を迂回させ、慢性的に発生している都心部の渋滞を一挙に解消するとともに、温室効果ガス排出量の大幅な削減など環境改善や物流輸送の効率化を図ることができます。

また、自動車交通の円滑化、環境負荷の軽減を図るため、重点的で効果的な道路整備や連続立体交差事業を推進させ、道路交通の支障となっている部分の解消に努めるなど、道路ネットワーク機能の一層の向上に努めています。具体的な取組みとして、阪急京都線・千里線連続立体交差事業等の推進、課題交差点での緊急ボトルネック対策の実施、一定期間内に事業効果が発現できる重点整備路線（完了期間宣言路線）の整備推進を行っています。

さらに、災害時に大きな被害が想定される危険な密集市街地の被害を軽減するため、防災環境軸となる都市計画道路（完了期間宣言防災路線）の整備を進めています。

このような施策を着実に進め、「大阪はええとこや」と誇りをもって言える、言ってもらえる「元気な大阪」のまちづくりの実現に取り組んでまいります。

最後になりましたが、昨年6月にかねてより事業を実施しておりましたJR阪和線連続立体交差事業が街路事業コンクールの国土交通大臣賞を受賞いたしました。本事業の整備により、踏切において発生していた深刻な交通渋滞や踏切事故を解消し、交通環境の改善や高架下の有効利用などを含めた地域の活性化を図ることができました。本事業の実施にあたりご指導・ご支援を賜りました国土交通省をはじめ関係機関のみなさまに、改めて心から感謝申し上げますとともに、今後一層のお力添えを賜りますようお願い申し上げます。

1

立体道路制度と立体都市計画制度について

国土交通省都市・地域整備局都市計画課

国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課

1. 立体道路制度の誕生（平成元年）

昭和60年代のバブル経済のさなか、用地費の高騰、代替地取得の困難により、公共事業用地の取得が困難となっていました。しかしながら、市街地の交通混雑は深刻さを増し、幹線道路の整備が急務となっていました。

こうした情勢を打開するために、良好な市街地環境を維持しつつ適正かつ合理的な土地利用を促進するため、幹線道路の整備に併せ、その周辺地域を含めて一体的かつ総合的な整備を行う必要性が高まり、道路法・都市計画法・都市再開発法及び建築基準法を改正し、道路と建築物等とを一体的に整備する立体道路制度が創設されました。

道路法においては、道路の区域を立体的に定めること等により、道路の整備と併せてその上下空間を建築物等の利用に供するとともに、道路

図－1 立体道路（阪神高速梅田出路西梅田ゲートタワービル）



と建築物とを一体的に建築・管理できる事項が追加されました。

都市計画法においては、地区計画に関する都市計画に定めることができる事項として、道路と建築物等との一体的な整備に関する事項が追加されました。

建築基準法においては、地区計画等において道路と建築物等との一体的整備に関する事項が定められた場合における道路内の建築制限の合理化等を図ることにより、道路の上下空間に建築物を建築することができるように改正されました。

2. 立体都市計画制度の誕生（平成12年）

それまで、道路、河川等の都市施設は、平面概念である「区域」を決定するのみで、立体的にみて、その空間又は地下に当該施設が整備されるかは明確ではありませんでした。このため、区域内における建築物の建築については、たとえ都市施設の整備に全く支障がない場合であっても、都道府県の許可を必要としてきました。こうした状況を改善するため、都市施設が整備される立体的範囲並びに建築物の裁荷重及び離隔距離の限度を都市計画でさだめられることとし、区域内の建築規制を合理的な範囲で緩和できるように改正されました。

図－2 立体都市計画制度のイメージ

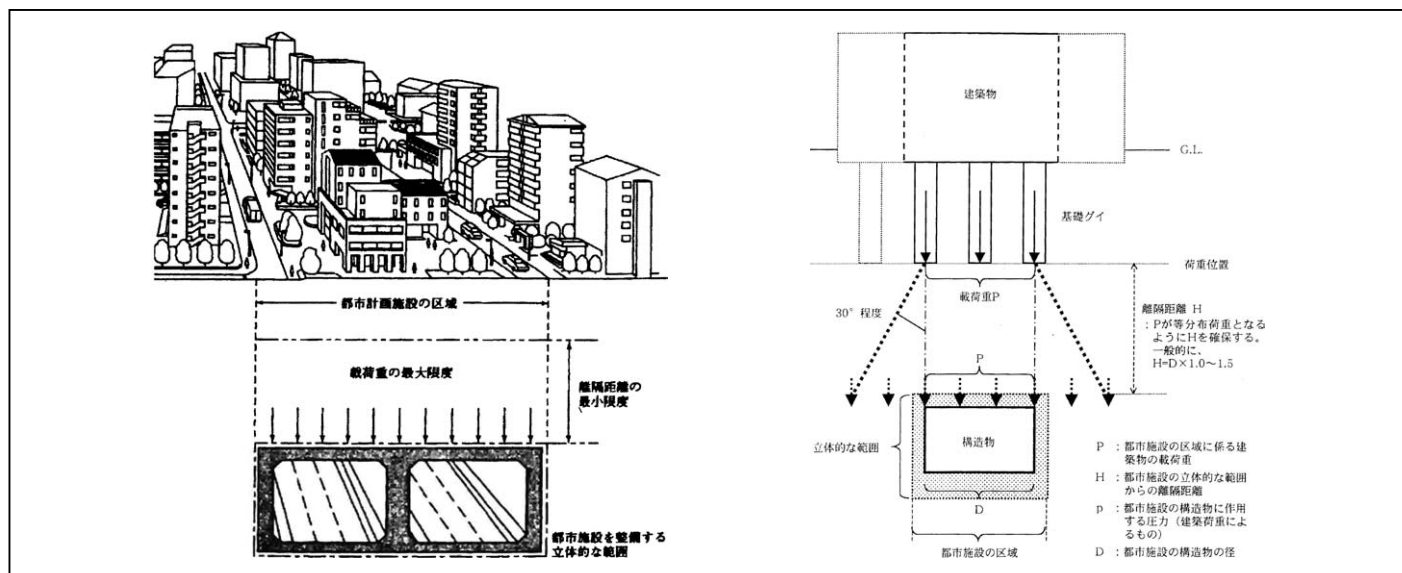
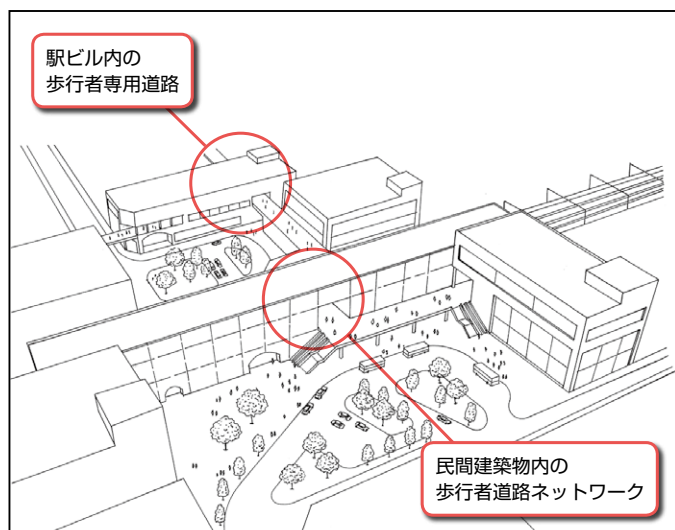


図-3 立体道路（歩行者専用道路）のイメージ



3. 立体道路制度の対象の明確化（平成17年）

規制改革会議からの指摘を踏まえ、都市計画課長、路政課長、市街地建築課長の連名で通知を発出し、ペDESTリアンデッキ、自由通路等の高架の歩行者専用道路等についても立体道路制度の対象としていることを明確にしました。

4. 支援制度

道路空間の立体的な利用を支援する制度としては、いろいろなものが用意されています。立体道路そのものについては、一般の街路事業が活用できます。また、道路の上の空間でペDESTリアンデッキを整備したり、鉄道を高架化したり、新交通・モノレール道等を整備する場合も、街路事業を活用することが可能です。

この他にもいろいろな制度がありますが、複数の事業主体が連携して道路空間を立体利用するような場合には、特に、「都市交通システム整備事業」と「まちづくり交付金」が支援制度として活用しやすいと考えます。

都市交通システム整備事業は、徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた自由通路、地下街等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的に基づいて総合的に整備し、都市交通の円滑化を図ることを目的に、平成19年度に既存制度を改変し、創設された制度です。

本制度は、一定の地区要件があるものの、交通関連の施設がほとんどすべて補助対象となっており、道路空間等と一体的に交通事業者が整備する駅やターミナル、自由通路等の整備、さらに、民間の建築物の中にある通路の整備に

ついても活用することが可能です。道路空間の立体利用に関する計画策定にも活用できます。

また、まちづくり交付金は、地域の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市再生を効率的に推進することを目的に、平成16年度に創設された制度です。

本制度は、道路や公園等の基盤施設整備、福祉や文化等の施策分野を含めた市町村の提案に基づく事業等、幅広い事業に活用することが可能で、道路空間を活用した福祉や文化施設の整備にも活用できます。

もちろん、この2つの制度や街路事業を組み合わせることも可能です。道路空間を立体的に利用する場合は、一般的には、複数の事業主体が連携し、多くの費用をかけて整備することになるので、このような支援制度を組み合わせ、効果的に事業を進めることが重要と考えます。本稿で紹介した制度などを活用し、道路空間の立体利用が推進されれば幸いです。

都市交通システム整備事業

【制度概要】

- 補助対象者：地方公共団体、法律に基づく協議会、民間（間接補助）等
- 補 助 率：1/3（自転車関連経費は1/2）
- 補 助 対 象：
 - 1) 整備計画の作成に関する事業
 - 2) 公共的空間（駅前広場、自由通路等）、公共交通に関する施設等の整備に関する事業
 - 3) 公共的空間又は公共空間の整備に併せて実施される事業

まちづくり交付金

【制度概要】

- 交付対象者：地方公共団体（市区町村）
- 交 付 率：事業費に対して概ね4割
- 交 付 対 象：

都市再生整備計画に位置づけられた以下の施設等

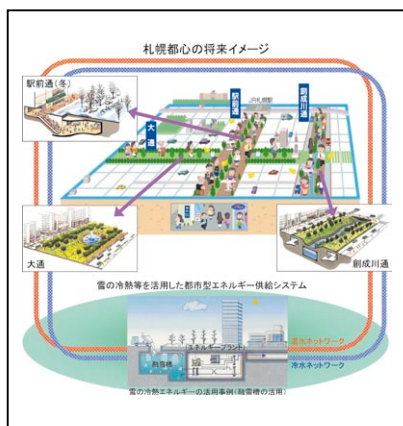
 - ・道路、公園、多目的広場、地域交流センター、土地区画整理事業、市街地再開発事業 等
 - ・市町村の提案に基づく事業
 - ・各種調査や社会実験等のソフト事業

1. はじめに

札幌市における「都心の再生」とは、2000年の第4次長期総合計画で魅力的で活力ある都心の整備を位置付け、それを受けて2002年に「都心まちづくり計画」において、その主要な取り組みについて設定されたものであり、同時期に国家プロジェクトとしての「都市再生プロジェクト」にも指定されたものです。

この「都市再生プロジェクト」の内容としては、第一に、歩いて暮らせる豊かで快適な都心を創造するため、都心通過交通の大幅な抑制に取り組むとともに、札幌駅前通・創成川通・大通を基軸とした地下歩行空間、親水空間、モール化などの整備・検討を進めることとしています（図-1）。

図-1 札幌都心の将来イメージ



2. 札幌駅前通地下歩行空間整備

(1) 整備概要

この札幌駅前通地下歩行空間整備事業は、既存の地下鉄駅や地下街などの地下施設を繋げ、約6kmの地下空間ネットワークを形成するとともに、都心部において札幌駅周辺地区と大通・すすきの周辺地区に2極化されている商業圏を連携するものであります。これにより、天候に左右されず、安全かつ快適に歩行できるネットワークを形成し、都心部全体を買い物客などが自由に回遊することによって、消費拡大・経済波及効果がもたらされると期待されています。

さらに、沿道ビルに対し地下での接続を促すことにより、ビルの建替えが促進し、それに刺激を受けた隣接地区のビル建替えを派生させるなど、これらにおいての経済波及効果を創出することが考えられています。事業区間は約680mとなっており、そのうち約160mを国土交通省直轄事業として整備していただき、残りの520mのうち約300mを

新設区間として整備しております。現在、平成22年度の完成を目指し工事を進めております。

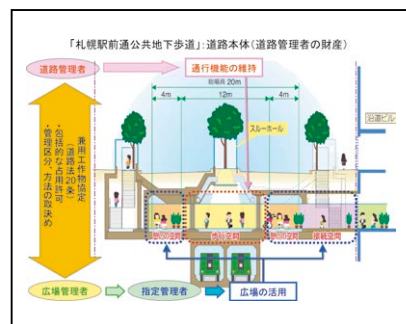
(2) 賑わいの創出

この地下歩行空間は、札幌市の目抜き通りとしての賑わい、多様性、都心の美しさを味わいながら歩くことができることができるストーリー性のある通りとして整備するとともに、札幌市のゲートウェイとして、創造都市サッポロのあらゆる魅力を効果的に発信・アピールする空間とすることを目指しています。

例えば、この空間はただ単に歩くだけの機能を有するのではなく、歩行空間を除く憩いの空間においては、エリアごとに特徴づけをし、可変的で更新可能なしつらえによって、様々な活用ができる空間とし、創造的な市民活動や産業の発表・アピール、公的なイベントや企業イベントなどが行えるようにするとともに、まちの活性化に資する流動性、更新性、収益性を意識した情報提供を行うことなどが検討されております。

憩いの空間は、条例で定める広場管理者（札幌市）が道路管理者と兼用工作物協定を結び指定管理者制度により民間事業者に管理運営業務を行わせる計画です（図-2）。

図-2 断面イメージ



沿道ビルとの地下

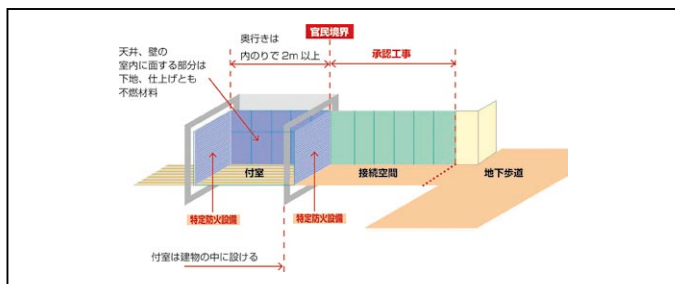
での接続により、ビルの地下階店舗の顔が見え、その接続が連なり大きな間口となることにより、地下街のような賑やかな様相を示すとともに、そこを出入りする歩行者の往来が交流と賑わいを創出することが考えられています。

(3) ビルの接続について

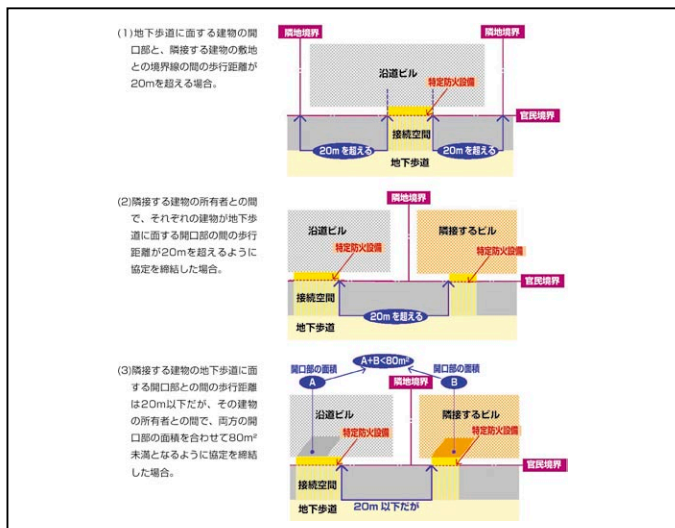
駅前通では沿道ビルが地下接続する際の接続基準で防災上の基準を設けており、接続空間を消防法上の準地下街扱いとならないようにし、防災上の基準が厳しくなることによる接続者の負担を避け、より接続しやすい条件としています。

消防法で準地下街の範囲は、「複数の建築物の地階又は地下にある複数の建築物で、地下道との接続部分の開口部の面積の合計が40㎡以上となるもの」と定められておりますが、「開口部が附室を介して接続するもの」は除かれております（図-3）。また、「煙感知器連動閉鎖式の防火戸

図－3 特定防火設備とする場合



図－4 付室を設置する場合



を有する開口部は開口面積を1/2とする」ことができ、合計する面積は「相互間の歩行距離が20m以内の距離に存する開口部の面積」となっていることから、別図（図－4）の条件に合致することにより準地下街扱いとならないこととなります。

また、札幌駅前通の街並みのあり方について沿道の権利者が中心となって検討してきており、このたび都市計画法に基づき地区計画に係る提案がされたところであり、駅前通に面する主たる用途が店舗等賑わい形成に資する施設であることや、広い幅員で地下接続を行うことなど、まちづくりに貢献することにより容積率の加算を受けることが出来る内容となっています。

現在、駅前通沿線のビル29棟中11棟が事業と同時に接続するための工事を進めており、その内4棟は広間口で接続する計画であります。さらに、将来の建替えなどに合わせ接続を希望しているビルが15棟あることから、この地下歩道は完成後の接続を想定した構造となっており、接続者への負担を軽減しております（図－5）。

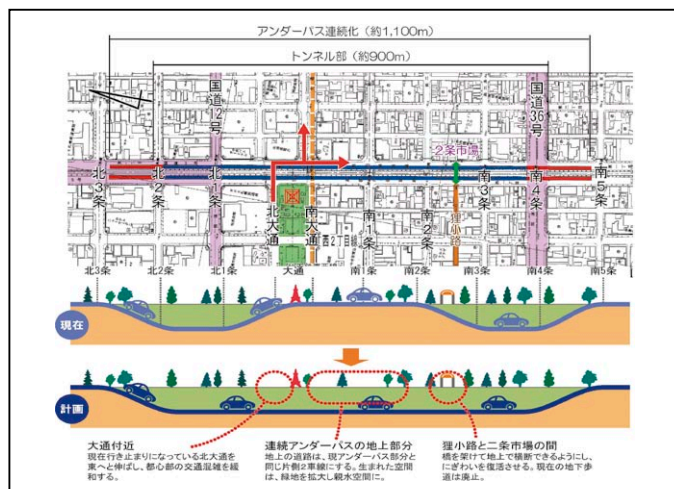
図－5 接続部イメージ



3. 創成川通アンダーパス連続化事業

近年、本市の都心部では、高次の都市機能と快適で魅力的な空間が求められており創成川通については、従前の南北2つのアンダーパスを連続化する事業を進めております（図－6）。

図－6

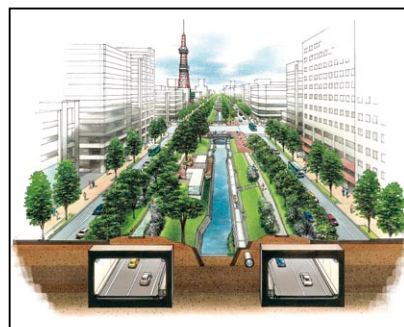


この事業では、2つのアンダーパスを連続化することで、都心へのアクセス交通と都心通過交通をそれぞれ、地上部道路、地下トンネルに分離し、また、従前のアンダーパス構造のため、物理的に不可であった創成川を挟んだ東西市街地を新たに結ぶ道路の新設や交差点での付加車線設置により、都心交通の整序化を図り、交通の円滑化を図るとともに、都心通過交通の速達性を向上させることを目的としています。

さらには交通面での効果のほかに、アンダーパス連続化により車道8車線のうち4車線が地下トンネルとなることから、用地確保が難しい都心において、新たに約5,000㎡の空間を生み出すこととなり、従前の約1.4haの河川敷地とあわせ約1.9haの創成川を活かした都市公園を整備し、多くの人々が水辺や緑にふれあい、やすらげる魅力的な空間を創出する予定となっています。また、この都市公園内の東西市街地の交流ポイントとなる場所にイベント広場なども併設し、賑わいを

図－7 完成イメージ

創出する計画であり、このような整備により、東西市街地を連携させ、地域活性化など効果も期待しております（図－7）。



首都高速道路中央環状線大橋地区における「まち・みち・再開発一体型プロジェクト」

首都高速道路株式会社 計画・環境部計画調整グループ

1. 首都高速道路中央環状線大橋地区の概要

首都高速道路中央環状線は、都心環状線の慢性的な渋滞緩和や、池袋・新宿・渋谷といった副都心間の連絡による首都機能の向上を目的として、整備が進められているところです。このうち、高速3号渋谷線（東名高速につながる路線）と中央環状線の接続部（東京都目黒区）には、地下の中央環状線と、高架の3号をループ状のランプで連絡する大橋ジャンクションが設けられます。

この大橋ジャンクションの大きさは、400mトラックを擁する国立競技場のグラウンドとほぼ同様の大きさとなり、地元からはジャンクションによる地域分断や周辺環境の変化を懸念する声が上がりました。他方、従来より当該地区はオープンスペースの不足、狹隘道路の存在等都市環境上の課題を有していました。

このため、目黒区は、「大橋一丁目周辺地区整備構想(案)」を発表し、この中で都市高速道路のジャンクション建設と

まちづくりを一体的に行う方針が示され、大橋地区の複合的なまちづくり「まち・みち・再開発一体型プロジェクト」が動き出しました。

2. 大橋地区における立体的利用の概要と効果

(1) 立体道路の活用と効果

大橋地区（約3.8ha）では、都市高速道路、第二種市街地再開発事業、地区計画等の都市計画が定められ、地区計画において、都市高速道路中央環状線の区域の一部を再開発事業の施設建築物の敷地として利用する重複利用区域を定め、整備に当たっては区分地上権を取得し、道路区域も立体的に定めることとなっています。なお、都市高速道路は首都高(株)により、市街地再開発事業は東京都により施行されています。

こうした事業を一体的に行うことにより、①道路事業側への効果として、道路整備の早期整備の実現、地域分断の解消、必要な空間のみの取得による事業費の圧縮（全面買収なら約22,800㎡の用地取得が必要⇒用地取得約20,300㎡、区分地上権約2,500㎡）、②再開発事業側への効果として、関係権利者の現住地における生活再建の実現、建築敷地の有効利用、といった効果があげられます（施設建築物の敷地面積約7,200㎡のうち、重複区域は約2,500㎡で、この区域が道路の区域でありながら敷地面積への算入が可能となる。当該地区の容積率は800%）。

(2) 立体公園の活用と効果

大橋ジャンクションは全体が覆蓋化され、その上部は目黒区による都市公園として地域に求められる貴重なオープンスペースを提供することとしました。この公園は、地上約15～34mの高さにある幅約18～26m、延長約400mの空間を活用し、地上とは大階段で連絡するほか、再開発により供給される都市型住宅や国道246号を挟んだ北側街区ともデッキで直接連結し、出入りできるよう計画しました。また、都市公園区域は立体的に定める予定です。なお、オープンスペースとしては他に、地区計画に定められたジャンクション周囲の3カ所も広場として整備されるほか、壁面位置の後退による良好な歩行者空間の確保も行われる計画となっています。

図－1 位置図



図-2 全体イメージ図

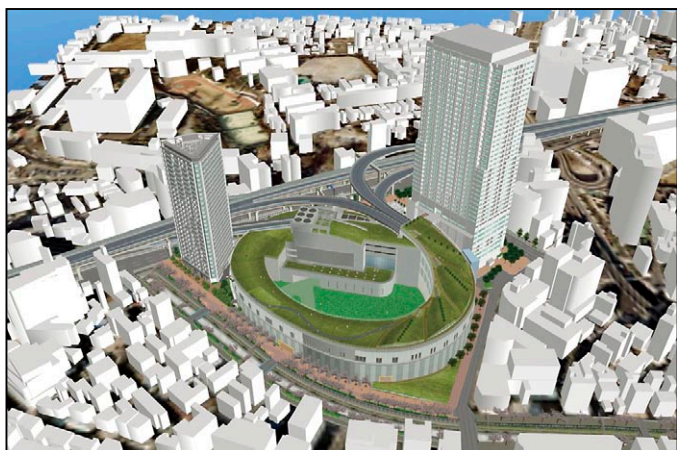
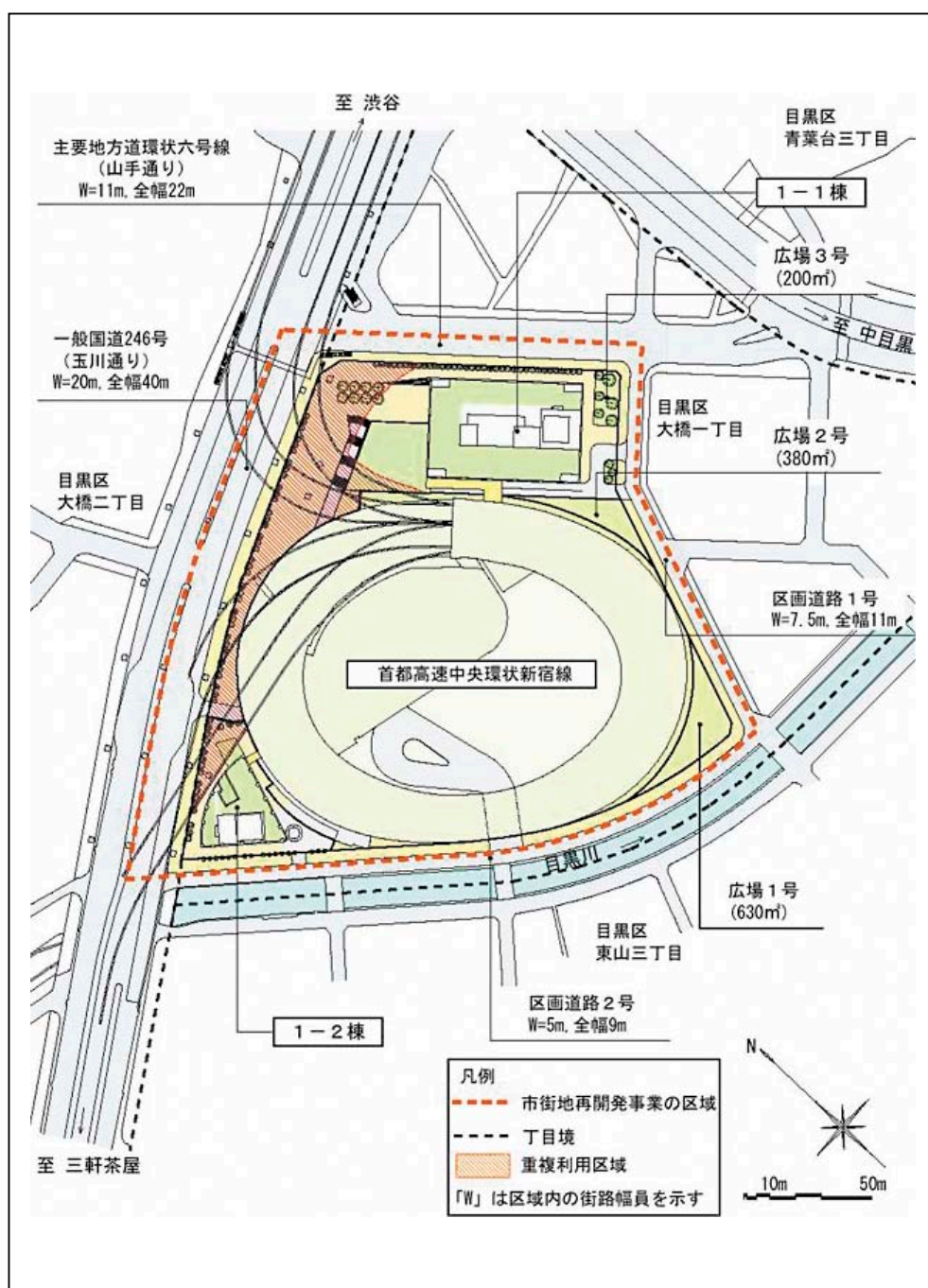


図-3 重複区域図



(3) 総合的なまちづくりへの効果

これらの取り組みに加え、地下の中央環状線から、高架の高速3号線のための車路は、ループ内部で2周していますが、1周目と2周目の間の上下空間を活用して、中空床板を設置し、ループ内部空間の有効活用を図ることとしています。駅直近であり駐輪需要が旺盛なため、当座は、目黒区により駐輪場の整備が計画されているほか、更なる都市機能の立地の可能性について検討中です。

以上のように、限られた空間を立体的に活用して、道路とまちづくりを一体的に行う結果、既存の商業・業務・住宅機能を維持するほか、東京の副都心渋谷駅から1駅目で、都市高速道路の出入口にも近い利便性の高い地区において、

都市型住宅（約900戸）やオープンスペース（屋上公園、地上広場3カ所）、商業施設（スーパーマーケット）、公益施設（再開発保留床の図書館、前述の駐輪場等）などを総合的に整備し、大橋一丁目まちづくり方針に掲げられる「住み続けられ」「周辺との連続性が確保され」「環境に配慮した」まちづくりを達成することができます。

3. まちびらきに向けて

都市高速道路中央環状線のうち、大橋ジャンクションのループから北側（新宿方面）は平成21年度、南側（品川方面）は平成25年度の供用を目指し、鋭意工事を進めています。また、大橋地区再開発事業については、平成24年のまち開きを目指し、施設建築物1棟は建築中、もう1棟は特定建築者の決定後建築工事着手の予定です。

特に、地球温暖化防止やヒートアイランド現象など、環境問題への積極的な取り組みが求められている今、首都高(株)では、今後とも、関係の皆様と連携して、再開発ビルと道路が協働した住み良く環境に優しいまちづくりを創出していきたいと考えています。

1. はじめに

本市天神地区は、商業、金融、業務等が高度に集中した九州一の繁華街であり、広域業務機能の拠点である博多駅地区とともに、本市の二大核として発展してきました。全国的に有名な歓楽街である中洲にも近接しており、近年はアジアを中心とした国外からの来外者が増える中で、アジアの交流都市・福岡という都市像の実現に向けて、さらに魅力ある街づくりへ官民一体で取り組んでいます。今年6月には英情報誌「MONOCLE」における世界都市の暮らしやすさランキングにおいて、総合で東京の3位に次ぐ17位、ショッピング部門においては1位に選ばれました。

2. 地下空間の利用計画

本市では、都心部における良好な地下空間の形成を目指すため、国の通達（平成元年；建設省都市局長、道路局長）に基づき、総合的、計画的な地下利用の推進、都市交通の円滑化及び機能的な都市活動の確保という観点から「地下空間の総合的な利用に関する基本計画（地下利用ガイドプラン）」を天神地下街延伸に先立つ平成8年に策定しました。地下利用ガイドプランの中で、総合的な地下利用の考え方ははじめ、歩行者ネットワーク、駐車場ネットワーク、インフラネットワークについて、基本的な平面・断面配置について整理し、天神地下街は市営地下鉄空港線と七隈線の結節機能を含む天神地区地下歩行者ネットワークの歩行者幹線と位置付けられ、その後の延伸計画も進められました。

図－1 天神地区地下利用計画図

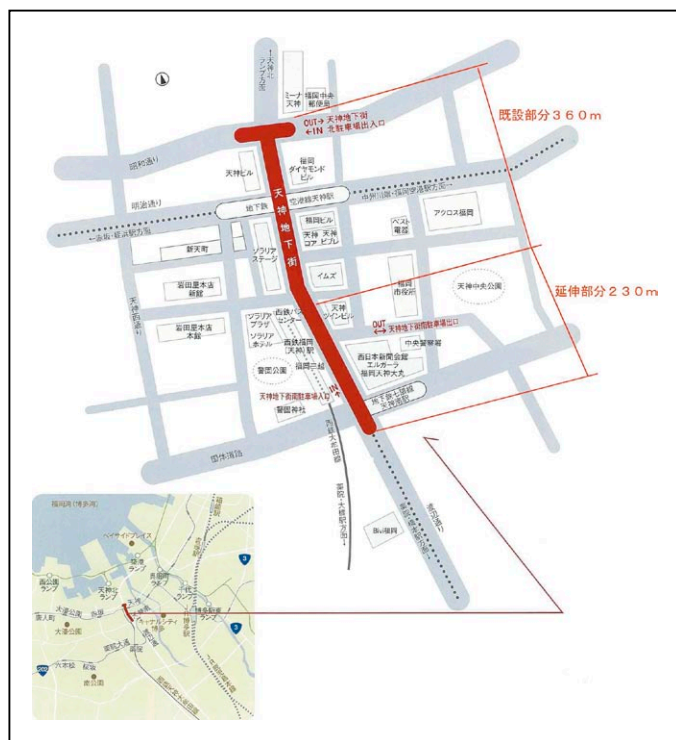


3. 天神地下街の建設

天神地下街は、福岡市天神地区における歩行者の安全確保と地上交通の円滑化を図り、秩序ある交通確保と都市機能の増進のため、地区を南北に貫通する幹線軸である都市計画道路渡辺通線（幅員50m）の地下に、西鉄天神大牟田線福岡駅、西鉄バスセンター及び隣接ビルと連絡する南北360m東西43mの地下街として、昭和51年9月に誕生しました。その後、昭和56年7月の市営地下鉄開業（室見～天神）にあわせ地下鉄天神駅との接続により交通機関との結節機能の拡充が行われました。さらに平成17年2月には、市営地下鉄七隈線の建設にあわせて南方面に230mのばし、地下鉄空港線天神駅と七隈線天神南駅との連絡機能と隣接ビルとの結節機能を拡充し、全長590mの地下歩行者ネットワーク幹線を形成しています。構造は、地下1階が公共地下歩道と店舗、地下2階が公共駐車場、地下3階が機械室となっており、事業主体は、本市をはじめ公益企業等が出資した「福岡地下街開発株式会社」です（図－2、3）。

デザインは、19世紀初頭の中世ヨーロッパの街並みを意識し、石、レンガ、鉄を特徴的に使用し、天井は唐草模様のアルミ鋳物、床面は中央部をピンコロタイルの石だたみ、

図－2 位置図



地下歩行者ネットワーク整備状況

面整備計画※約40haのうち	
既整備済	約20ha（福岡ドーム約3個分相当） 接続ビル数：29

※地下歩行者ネットワークの整備による面的に接続されたエリアを示す。

側面をレンガタイル貼、壁は黒みかげのバーナー仕上げとなっています。また公共歩道に比べ店舗の照明を明るくすることで落ち着いた空間となっています（図－4、5）。

図－3 天神地下街施設概要

①施設	延長：590m（既設部360m、延伸部230m） 通路幅：既設部 8m×1本、5m×1本 延伸部 7m×2本 地下1階：公共地下歩道、店舗、諸室 地下2階：公共地下駐車場、機械室 地下3階：機械室 エスカレーター：4ヶ所 エレベーター：2ヶ所
②面積	延床面積 約53,300㎡（店舗面積 11,400㎡）
③事業主体	福岡地下街開発(株)
④店舗数	152店舗
⑤駐車台数	421台（南駐車場297台、北駐車場124台）
⑥開閉時間	開門 5：30 閉門 24：30

図－4 中央広場（既設部分）



図－5 地上出入口（延伸部分）



4. 地下空間整備とまちづくり

天神地区においては、小売業の集積競争が過去3回（1975年、1989年、1996年）起こっており、これらの商業集積とまちづくりによって、鉄道と地下鉄駅を中心とした半径500m圏内に大型商業施設や市役所、公園等の多様な施設が集積しています。地下街の発達、個別の再開発の蓄積による商業空間の連携、空港近接による建築物の高さ制限（天神地区で60～70m）等もあり、地上に加え地下レ

ベルでも歩行者ネットワークによる面的な接続エリアとしては約20haに及ぶなど、街全体の回遊ネットワークが形成されるに至っています。先の地下利用ガイドプランにおいて、天神地下街から西側へ延びる歩行者補助幹線に位置付けられた地下通路（きらめき地下通路）を民間主体で整備し、天神地下街と5つの商業ビルとを接続することで、地区の回遊性向上と利便性の高い地下歩行者ネットワークの拡充が行われました（図－6）。

図－6 きらめき地下通路



図－7 きらめき地下通路施設概要

①施設	延長：約160m 通路幅：5.2～8.0m 地下1階：公共地下通路（ビル地下2階レベル）
②面積	1,450㎡（道路占用部分）
③事業主体	(株)岩田屋、NTT都市開発(株)、西日本鉄道(株)
④供用開始	第1期（平成11年4月）、第2期（平成12年6月）
⑤開閉時間	開門 6：30 閉門 24：30

5. 天神地下街延伸後の歩行者交通量について

天神地区における歩行者交通量について、天神地下街延伸前（平成15年西日本新聞社実施）と延伸後（平成17年福岡市実施）を比較すると、地点により差はあるものの、延伸後が延伸前の1.16倍～2.34倍となっており、延伸前を下回った地点はありませんでした。また、地上と地下の歩行者交通量を比較してみると、延伸前が地上対地下で概ね50：50であったものが、延伸後で概ね40：60となっており、地上から地下への人の流れが地下街延伸によって、より一層進んだという結果となっています。

6. おわりに

本市都心部におけるまちづくりにおいては、航空法による高さ制限などの天神地区の特性からも、地下空間を活用した魅力あるまちづくりに民間活力も積極的に取り入れながら、官民一体となって取り組んでいきたいと思っています。

1. はじめに

平成20年春、新横浜駅が立体的で質の高い交通結節点として生まれ変わりました。駅ビルと一体となった交通広場・連絡通路が完成し、在来線や地下鉄への乗換えがスムーズになるとともに、物販・飲食・ホテルを有した大規模な駅ビルが来街者をもてなし、駅周辺の賑わいも増幅されました。

また、施設の完成に合わせ、横浜市の念願であった東海道新幹線「のぞみ」「ひかり」の全車停車が実現し、新幹線利用の利便性が飛躍的に高まり、利用者も大幅に伸びています。

元々、新横浜駅周辺は、横浜駅まで地下鉄で約10分、東京都心部まで在来線でも約30分という優れた交通環境を有し、ポテンシャルの高い地区でした。

この度、市と東海旅客鉄道株式会社による協働事業である「新横浜駅・北口総合再整備事業」により、首都圏西部の玄関口にふさわしい交通結節点として機能強化が図られ、今後地区のさらなる発展を期待しています。

図-1



2. 新横浜駅北口再整備の経緯

新横浜地区は、昭和39年（1964）の東海道新幹線開業を契機に、区画整理などの都市基盤整備に着手し、業務・商業・文化・スポーツなど総合的な機能集積を図り、横浜の第二の都心として着実に発展を遂げてきました。

平成14年（2002）には横浜国際総合競技場（現日産スタジアム）でワールドカップサッカー決勝戦が開催され、全国的にも注目される地区となりました。

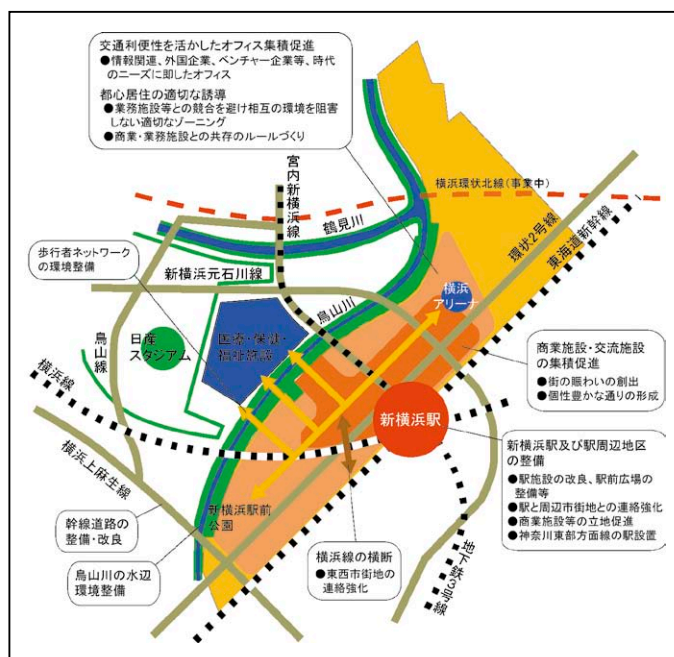
現在では、広域交通利便性を活かして外資系企業や半導体関連や組込みソフトウェア関連などのIT企業が多数立地しています。

こうした地区の発展に対して、駅前広場は基本的に開業当時のままで、平面的な利用のため人と車が交錯し、周辺道路の渋滞の原因となっていました。

また、新幹線利用者も増加し、「こだま」対応停車駅として整備された新横浜駅は限界に達していました。

このため、平成2年度より鉄道事業者との協議を開始し平成14年に基本協定の締結、その後都市計画等の手続きを経て、平成16年工事着手、平成20年完成予定となりました。

図-2



3. 計画の特徴

既存の駅前広場を重層的に利用するため、「立体都市計画制度」を積極的に適用しました。駅ビルの低層階に広場や通路などの都市施設と駅施設を整備するとともに、上層階に業務、商業、ホテルなどの都市機能の集積を図りました。その際、交通広場・連絡通路の都市計画を立体的に定めています。

さらに、駅ビルの地下2～4階については、公共駐車場

300台を立体都市計画により配置しております。

また、歩行者デッキを駅前広場、環状2号線に架けるとともに、駅舎と一体となった交通広場を整備することで、2階レベルの歩行者動線を形成し、歩車分離を図りました。

一方、新幹線駅舎を拡張し、ホームへの階段、改札等を増設することで、全国から横浜を訪れる多くの利用者が安全快適に利用できる駅舎とするとともに、各線との連絡通路を新設、改良することで、スムーズな乗換ができるようにしました。

なお、駅周辺ばかりでなく地区全体のバリアフリー化を推進するため、新横浜駅周辺地区バリアフリー基本構想を平成18年8月に策定しております。

図-3

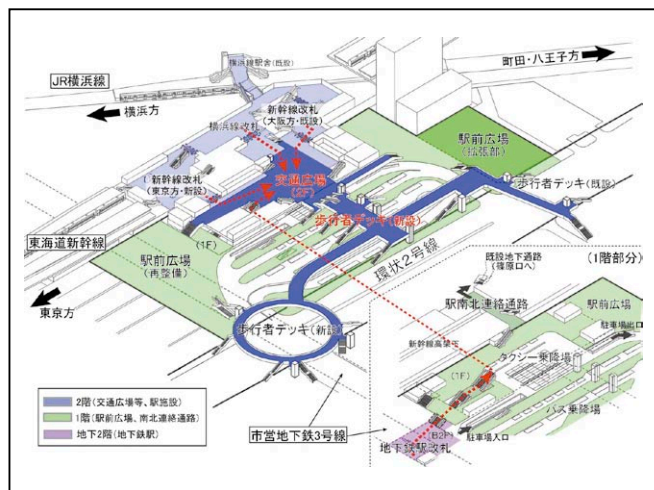


表-1 都市計画施設の概要

	計画内容	
駅前広場	約17,400㎡ バスバース14（プール2） タクシーバース4（プール60） 一般車バース8	
歩行者デッキ	幅員：4～14m 総延長：約420m	
交通広場★	1階	約3,900㎡
	2階	約1,300㎡（一部吹き抜け）
連絡通路★	1号	幅10m、延長40m
	2号	幅8m、延長50m
	3号	幅6m、延長50m
都市計画駐車場★	300台	

★印は立体的に定めた都市計画施設

4. 事業の概要

横浜市が歩行者デッキ、交通広場、連絡通路の建設と都市計画駐車場への補助を行うとともに、東海旅客鉄道

株式会社が駅舎改良、駅ビル建設を行っています。

整備にあたって歩行者デッキ、交通広場整備については主に国の交通結節点改善事業を、駐車場整備への補助については国の都市再生交通拠点整備事業(都市交通システム)を活用しています。

事業費としては、横浜市（国からの補助を含む）が62億円。JR東海が駅舎改良・駅ビル建設として約400億円の投資となっております。

表-2 各事業主体の役割分担

横浜市	交通広場、連絡通路 (約18億円)		駅ビル2階の屋内交通広 場(約1,300㎡)と連絡 通路(約1,300㎡)、既存 駅前広場の環境整備
	都市計画駐車場整備 補助 (約5億円)		地下2～4階の都市計画 駐車場整備(事業主体： ＪＲ東海)への補助
	歩行者デッキ等 (約39億円)		歩行者デッキ築造及び既 存駅前広場再整備
ＪＲ東海	駅舎改良		改札口、階段の増設 待合室の設置等
	駅ビル	延床面積	約90,000㎡
		高さ	約75m
		駐車台数	約470台

5. おわりに

横浜市では来年（2009）、横浜開港150周年を記念して様々なイベントの開催を予定しており、多くのお客様の来訪を期待しております。

それに合わせて、JR各社のご協力により「デスティネーションキャンペーン」が大々的に展開される予定です。

その際、新横浜駅は陸の玄関口として多くの方々を迎えることとなりますが、来街者の方々が、新しく整備された新横浜駅及び周辺が便利で利用しやすくなったと感じて戴くことを期待しております。

