

都市と交通

通巻81号

巻頭言：東京都心の果たすべき役割

～三菱地所株式会社 取締役社長 木村恵司 …………… 1

特集：都市再生

1. 総論 都市再生行政の成果と展望 …………… 2
2. 渋谷駅街区整備と渋谷地区鉄道網の再編 …………… 4
3. まちづくり交付金 富山市高山本線沿線地区 …………… 6
4. 大手町・丸の内・有楽町地区における都市再生の取り組み …… 7
5. 丸の内駅舎保存・復原計画について …………… 9

シリーズ「まちづくりと街路」

首都高中央環状線 大橋ジャンクションの開通 …………… 11

トピックス

社会資本整備総合交付金の創設 …………… 12

ニュース

第5回東京都市圏パーソントリップ調査（交通実態調査）について … 13

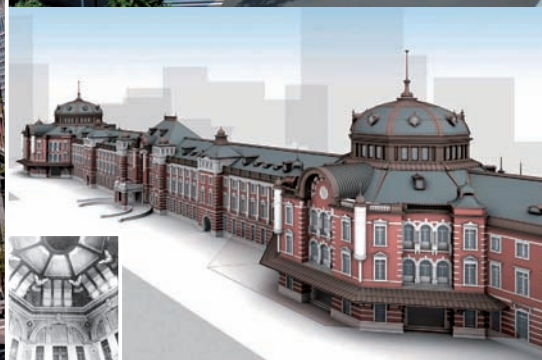
「歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査」報告と分析 … 15

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



現状の東京駅丸の内駅舎と
保存・復原イメージ



首都高中央環状線 大橋ジャンクション



都市計画道路 八尾上井田新線（富山市）



「おわら風の盆」の町流し（富山市八尾地域）



石畳舗装の整備（諏訪町本通り線～富山市八尾地域）

巻頭言

東京都心の果たすべき役割

～成熟と成長を両立する日本に向けて～

三菱地所株式会社
取締役社長
木村 恵司



1. 日本を取り囲む状況

今、日本を取り囲む状況が大きく変化しつつあります。永い眠りから覚めつつある中国を先頭に、世界の成長センターは欧米先進国からアジアを中心とする新興国へとシフトしつつあります。また、金融危機や地球環境問題、食糧危機、資源争奪などグローバルなレベルでの課題、競争も増えているように思います。その大きな流れの中で日本は人口減少、高齢化社会を迎え、このまま何も手を打たなければ、競争に敗北し、成長から取り残された衰退国になってしまうことでしょう。

しかしながら、日本にはポテンシャルが溢れています。アジアの中でいち早く先進国となり、未だ世界有数の経済規模を保っています。犯罪の少ない安定した社会も魅力的です。また、高い技術力に裏打ちされた工業製品、高度に整備された社会インフラに加え、近年はソフトパワーも注目されてきました。そしてアジアとの地理的な近接性。高度経済成長が過ぎ去った後も、築いてきたポテンシャルを大いに活用し、新たな成長力を取り込む、成熟と成長とを両立する世界のモデル国家としての姿が求められているのではないのでしょうか。

2. 日本において都市が果たす役割

そうした中、東京をはじめとする日本の都市が果たす役割とは一体どういったものなのでしょうか。例えば、三菱地所がまちづくりに携わる大手町・丸の内・有楽町地区（以下、大丸有地区）は、これまで以下のような変遷を経てきました。

「近代国家の繁栄には国際的なビジネスセンターが必要である」。1890年、ヨーロッパ訪問中の三菱社管事・本社支配人・荘田平五郎は、丸の内周辺の国有地払い下げに当たり、三菱社社長岩崎弥之助に宛て「丸の内、買い取らるべし」と打電したと伝えられています。明治政府から払い下げを受けた岩崎は、このエリアを当時の先進欧米諸国に匹敵するビジネスセンターとするべく、1894年には丸の内最初の事務所建築である三菱一号館、その後も赤レンガ造の建物を次々と建設し、「一丁倫敦（ロンドン）」と呼ばれる近代的な街を作り上げました。

その後、1960年代の高度経済成長期においては旺盛なオフィス需要を満たすべく、赤レンガ造の建物は建替えられ、SRC造のより大型で効率的なビルが立ち並ぶ街へと再整備されました。

そして、21世紀を迎え、IT技術の発展や知識集約型産業への産業構造の変化等に伴い、働くだけのオフィス街からより多様で多機能な街が求められるようになって

きました。当社では「世界で最もインタラクションが活発な街」をテーマとし、主に東京駅周辺の再開発を通じて、最新の設備を持つオフィスに加え、商業やホテル、ホール等多様な機能導入を図ると共に、多彩なイベントを実施し、その結果、大丸有地区は「24時間365日賑わいと活力ある街」へと大きく変貌してきました。

こうした変遷を見て思うのは、都市は時代のニーズに応じて常に変化・イノベーションしていく必要があるということです。

3. 今、東京都心に求められる役割と実現に向けた方向性

このように都市を捉えた際に、今後、大丸有地区をはじめとする東京都心には何が求められているのでしょうか。それは、成熟と成長とを両立する世界のモデル国家・日本の首都として、適切な役割を果たすことではないのでしょうか。

空の玄関としての羽田・成田の両空港を強化すると共に都心とのアクセスを向上させ、その一方で、新幹線をはじめ国内に張り巡らされた鉄道網、道路網を活用し、東京都心を軸として、アジアをはじめとする世界の成長力と国内のポテンシャルとを結びつけるのです。今年の秋には羽田空港が国際化され、アジアとの距離はますます縮まります。このチャンスを最大限活用し、ヒト・モノ・カネ・情報を更に集約させ、より効率的・スピーディーにビジネスを行うことの出来る環境を整えることが重要です。より快適なオフィス空間を提供するだけでなく、企業間のコラボレーションや人々の出会いを促進するような交流機能の更なる強化が求められています。更にこうした、ハブとしての役割は成田・羽田両空港間の高速鉄道整備と東京駅周辺への新駅設置によって、飛躍的に高まることでしょう。

また、国内外からの人々が集まるハブとしてのメリットを活かし、日本におけるショーケースの役割も果たすことが出来るのではないのでしょうか。例えば日本が誇る環境技術が満載された都市や、街並み・景観、文化・芸術といった観光の目的地としての都市を、東京を訪れた人々に体感してもらい、その良さを知ってもらう。ハブとして人々の活動を支えるだけでなく、都市自体が人々をひきつける新しい経済のエンジンとなることも考えられるのではないのでしょうか。

こうした取り組みは、行政、学識、インフラ事業者、デベロッパー等のステークホルダーが目標を共有し初めて実現可能となります。国家的観点からのリーダーシップと官民や業界の枠を超えた連携を期待します。その中で、我々は東京の中心大丸有地区をはじめとする都市において、新しい都市像実現に寄与するべく励んでいきたいと思ひます。

1

総論 都市再生行政の成果と展望

国土交通省 都市・地域整備局 まちづくり推進課

1. はじめに

21世紀を迎えたわが国では、人口減少や少子高齢化、長引く資産デフレなどの社会経済システムの構造変化を踏まえ、これまでの「国土の均衡ある発展」を主眼においた分散政策から、大都市の国際競争力強化や多様な機能を併せ持つ中心市街地の複合機能強化、それら大都市と地方都市が相互に補完する広域連携の促進などへと、大きな政策転換が求められていました。

そのような中、2001年春、政府において都市再生本部が発足しました。

「都市再生」が政府の最重要課題に位置づけられた意義は、大きく3つあります。

第1は、わが国の経済活動の多くを担う都市についての抜本的な政策展開が求められていたことです。1990年代からのバブル崩壊による資産デフレから脱却するため、都心部のオフィスビル建設や都心居住などにより土地流動化を促進することが、日本の経済再生にとって差し迫った課題でした。

第2は、21世紀に入り、日本が誇るべき製造業が海外に生産拠点を移転し、東京など主要都市の金融・ビジネス等のセンター機能も低下するなど、日本の都市の国際競争力を維持・強化する必要があったことです。

第3は、日本の都市の魅力を高め、海外からの国際観光客を増やすことで、国際旅行収支のマイナス、すなわち観光の貿易赤字の解消を目指す必要があったことです。

そして同本部は、同年に発足した小泉新政権が掲げる構造改革を都市政策の側面からサポートする使命を担っていました。

2. 都市再生の3本柱

都市再生本部により、発足直後から積極的に施策が打ち出されていきました。都市再生プロジェクト、民間都市開発投資の促進、そして全国都市再生の3つがその柱です。

第1の都市再生プロジェクトは、「東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備」や「大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築」をはじめ、国際空港や港湾、大都

市環状道路などの交流基盤整備、環境インフラの再生など、主に大都市圏における広域的な社会資本整備を対象としており、国として取り組むべき大規模な施策が打ち出されました。平成19年までに13次にわたって計23プロジェクトが決定されています。「国際競争力の強化」や「都市の魅力の向上」、環境や防災、新産業創造などの政策課題に対する官の役割を明確に位置づけたものでした。

第2に、民間の都市開発投資を促進するための各種規制緩和策が講じられました。都市再生特別措置法を定め、全国65の都市再生緊急整備地域を指定、容積率等の緩和とあわせて金融支援等を積極的に行いました。これは、民間活力を最大限活かすための方策でした。

例えば、東京の環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域（第1次指定）における「東京ミッドタウンプロジェクト」では、税制特例適用のほか環境アセス手続きの簡略化や埋蔵文化財調査の迅速化等によりスケジュールが短縮（24→11ヶ月）されたことで投資家の意欲を促進し、民の力により緑豊かで魅力ある高度な土地利用が速やかに実現しました。また、周辺の地元の取り組みとも連携し、地域全体の価値も向上しました。

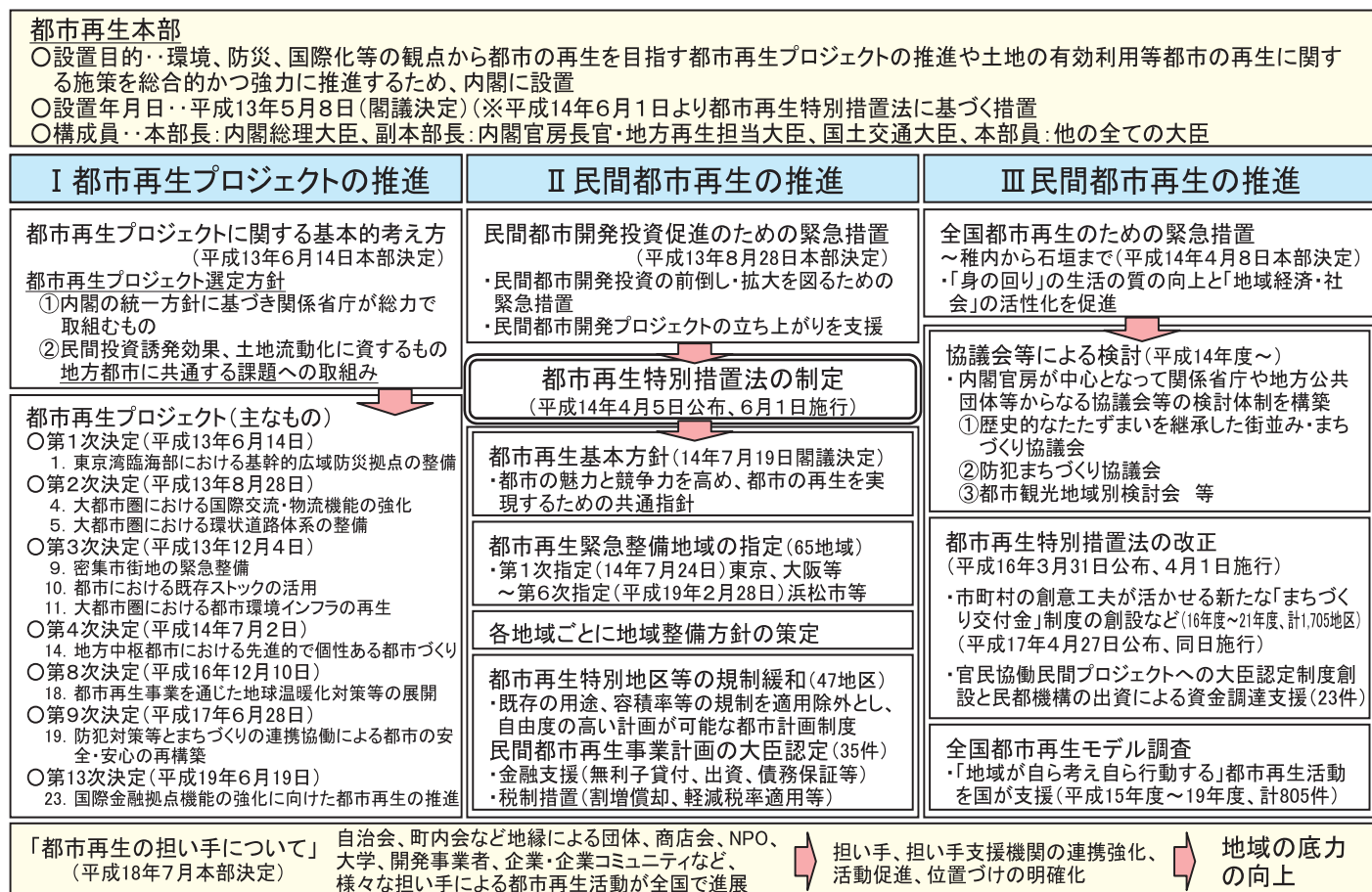
第3は、「稚内から石垣まで」をキャッチフレーズとする全国都市再生です。地方分権の流れも踏まえ、大都市圏

写真－1 東京ミッドタウン



出典：都市再生本部HP

図 都市再生の取り組み



出典：都市再生本部HP

だけでなく地方が「自ら考え自ら行動する」取り組みへの支援策が加えられました。まちづくり交付金や全国都市再生モデル調査などです。市町村などの行政とNPOなどの民間とが連携し、その地域が自立とともに活性化していく、そのための方策でした。

例えば、まちづくり交付金の熊本市都心部地区では、観光振興や生活環境向上等を目標に掲げ、その核となる熊本城の本丸御殿復元をはじめ、LRTの移動性の向上、地元市民による環境美化活動など、ソフトと一体となった取り

組みを推進しました。その結果、熊本城の入場者数が平成20年度には城入場者数の全国1位になるなど、目に見える成果が現れました。

このように、国家プロジェクトの強力な推進や大都市圏等における民間活力の発揮、またそれだけでなく広く全国における官民連携による地域活性化とが同時一体的に推進され、公民共同の裾野が広がったことは、これまでの政策の質的転換であり大きな成果でした。

3. 今後の展望

都市再生行政は、経済効果という点では、例えば都市再生緊急整備地域におけるプロジェクトの合計は推計民間投資額約12兆円、経済効果約25兆円と試算されているなど、大きな成功を収めたものと考えられます。しかし、東京等の大都市の国際競争力といった点では、上海やシンガポール等のアジア諸都市の追い上げを受けており、我が国の厳しい経済情勢を踏まえ、国際競争力の強化といった視点からの更なる新たな取り組みが望まれているところです。また、地方の厳しい現況を踏まえ、官民連携を活用した新たな施策の構築も求められています。

写真－2 熊本市都心部地区



出典：熊本市資料

1. はじめに

渋谷駅は、鉄道8路線と、バス路線54系統が結節し、一日あたり約290万人が利用する、全国有数のターミナル駅です。駅周辺は渋谷109、センター街などに代表される“若者のまち”として賑わっています。

一方で、その駅舎は大正時代から増改築が続けられ、老朽化が著しく進んでいるほか、複雑でわかりにくい乗換え経路、人で混み合う駅前広場など、様々な問題を抱えています。しかし、複数の鉄道路線、百貨店、覆蓋された渋谷川などが多層に渡って複雑に入り組んでいることから、その対策は長年の懸案となっていました（図－1）。

図－1 位置図



東京都では、メトロ副都心線の開業（平成20年6月）、東急東横線の地下化事業（平成24年度竣工予定）を契機に、

駅施設、駅前広場、渋谷川、駅ビル等の一体的な再編・整備の実現に向けて、国や渋谷区、関係する鉄道会社等とともに「渋谷駅街区基盤整備検討委員会」（委員長：森地茂政策研究院大学教授）を設置して検討を進め、平成21年6月、関係する都市施設等の都市計画を決定しました（図－2）。

以下、渋谷駅街区の基盤整備計画の概要をご紹介します。

2. 鉄道利便性の向上

（1）JR埼京線ホームの移設

埼京線ホームは、JR山手線ホームから約350m離れた位置にあり、乗換えだけでなく、街へのアクセスも不便な状況となっています。

現在進められている東急東横線地下化事業により不要となる東横線ホーム跡地を活用し、埼京線ホームを山手線ホームと並列化するとともに、山手線ホームも相対式から島式に改良します。これにより、JR線間だけでなく鉄道各線との乗換え利便性が飛躍的に向上します。

（2）東京メトロ銀座線ホームの移設

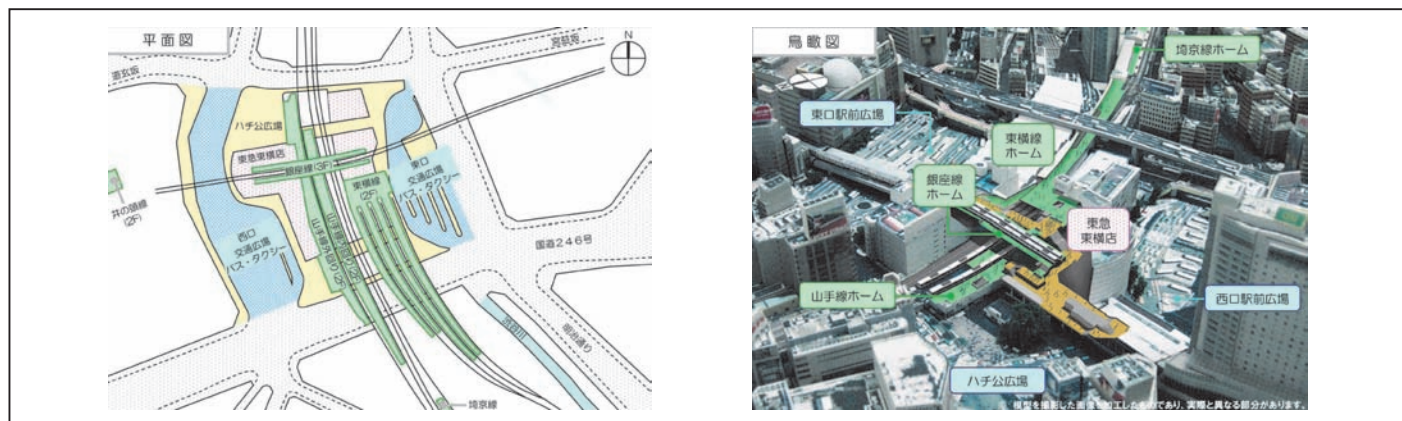
銀座線ホームは、駅ビル（東急デパート）と一体構造となっているため、単独での更新が困難な状況にあります。

今回の再編整備では、駅ビルの解体・建替えとあわせて銀座線ホームを現位置から約200m東へ移設します。

その際、ホームを島式化することにより、JR線との乗換え動線が単純でわかりやすく改良されます。

また、高架橋を更新し、耐震性の向上を図るとともに、橋梁スパンを長くすることで、東西の駅前広場空間の拡充を図ります。

図－2 現在の渋谷駅

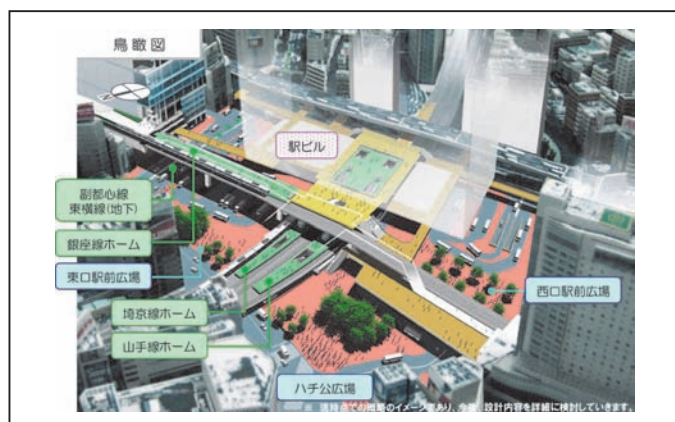


3. 駅前広場・道路の整備

現在の駅前広場は、歩行者空間が狭く、バス乗降場の一部が車道上にあるなど、安全性、利便性に問題を抱えています。今回、駅ビルを再配置することで、地上広場の再編と地下広場の新設を行うとともに、駅ビル敷地内に立体都市計画制度を活用して交通広場の一部を設置するなど、駅前広場空間を重層的に拡充する計画としています。

これによりハチ公広場が約1.5倍に拡大されるほか、歩車道が分離した安全なバスターミナルを整備し、交通結節機能の向上を図ります。あわせて国道246号を拡幅し、駅周辺の道路交通の円滑化を図ります（図－3）。

図－3 渋谷駅基盤整備計画の概要（鳥瞰図）



4. 歩行者ネットワークの強化

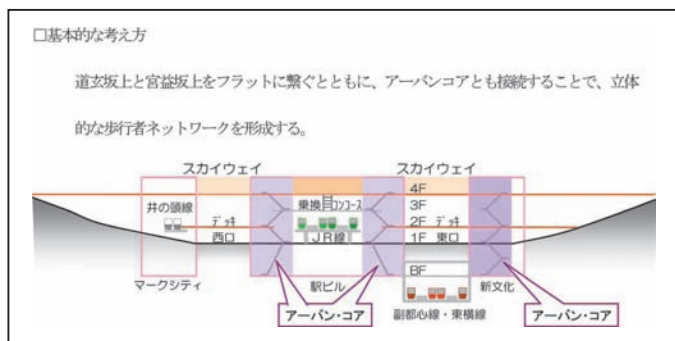
谷地という地形的な特性に加え、地下空間を拡充するため、駅街区の都市基盤は、地下2階から地上4階まで6層に渡ることになります（図－4）。

これらの都市基盤と街をつなぐ「アーバンコア（縦動線）」を駅ビルや周辺街区の建物の内部に整備するほか、4階レベルには東西をフラットにつなぐスカイウェイを整備します。また、国道246号の横断歩道橋の架け替え等を行い、歩行者ネットワークの充実を図ります（図－5）。

図－4 渋谷駅基盤整備計画の概要（階層別）



図－5 アーバンコアの概念図



5. 渋谷川の整備

現在、暗渠となっている駅街区内の渋谷川については、水害に強い街を目指し、雨水貯留槽の設置とともに、下水道施設として再整備する計画です。

6. 土地区画整理事業の活用

駅前広場や渋谷川等の都市基盤は、鉄道3社（東急、JR東、メトロ）およびUR都市機構による土地区画整理事業により整備する計画です。本地区では既に戦災復興土地区画整理事業が実施されているため、今回は、公共用地の面積を増加させない代わりに、敷地の集約・入れ替え等の整除と、重層的な公共空間の拡大を図り、これによる土地の増進益を基盤整備に充当する計画としています。

7. おわりに

渋谷駅の再編整備が動き出したことから、駅周辺では複数の大規模再開発が構想されています。これらを適切に誘導するため、都と区では、アーバンデザインをはじめ、自動車交通の抑制、歩行者空間のさらなる拡充、エネルギー利用の高効率化など、駅を中心としたまち全体の将来像の検討を進めています。これまでの渋谷らしさを残しつつ、さらに魅力的で賑わいある都市空間の形成に向けて、今後も公民連携した取り組みを進めていきます。

1. はじめに

本市は、富山県の中央部に位置し海拔0 mから3,000 m級の山々までの多様な地形と、富山県全体の約3割を占める広大な市域を有する日本海側有数の中核都市として発展してきました。

近年、本市では、自動車に過度に依存した交通体系や平坦な地形などを背景に市街地の外延化が進み、県庁所在都市では全国で最も低密度な市街地となっています。

また、公共交通の衰退は著しく、自動車を運転できない市民にとっては大変暮らしにくいまちになってきています。

このような中、本市では今後本格化する人口減少や超高齢社会に対応するため、公共交通をまちの軸として位置付け、その沿線に都市機能を集約する都市構造への転換を図り、自動車がなくても安心して生活ができる「コンパクトなまちづくり」を進めることとしています。

図－1 富山市が目指す都市構造概念図



2. 高山本線沿線の現状

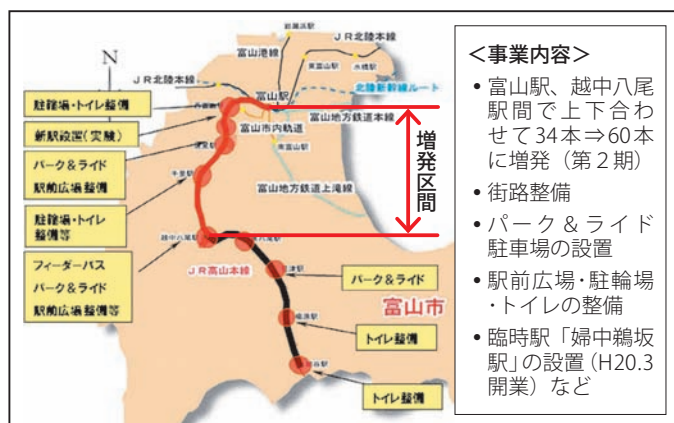
J R高山本線は、岐阜駅（岐阜市）から高山を経て富山駅に至る全長225.8kmの鉄道路線であり、そのうち、富山県内区間36.6km（富山駅～猪谷駅）はすべて富山市となっています。

近年、高山本線の乗車人数は減少傾向が続いており、同時に、平成12年度には上下合わせて46本あった運行本数も平成17年度には34本（富山駅～越中八尾駅間）にまで減少するなどサービスレベルの低下が続いていました。

そこで、本市では高山本線の活性化を富山ライトレールに続く第2弾の鉄軌道活性化策と位置付け、「まちづくり

交付金事業」を活用して「J R高山本線活性化社会実験」を実施するとともに、沿線でのまちづくりを一体的に推進することとしました。

図－2 J R高山本線活性化社会実験の概要



3. J R高山本線活性化社会実験

(1) 高頻度運行社会実験

平成18年10月から平成20年3月までは、第1期社会実験として富山駅～猪谷駅間を増発区間として実施した結果、乗車人数の減少が下げ止まり約6%の増加に転じるなど一定の効果を確認することができました。

第2期の社会実験は、第1期で特に効果のあった富山駅～越中八尾駅間に増発区間を絞り、一日あたりの運行本数を上下合わせて34本（社会実験前）から60本（平成21年3月ダイヤ改正後は59本）に増便しています。

これにより、日中でも概ね30分に1本の運行を確保しています。

(2) 新駅（臨時駅）の設置

高山本線沿線では新たな住宅団地などの土地利用が進んだ地区でも、駅が遠く駅勢圏に含まれない地域があることから、鉄道を軸としたまちづくりを進めるため、新駅を設置する社会実験を実施することとし、平成20年3月に「婦中鵜坂駅（臨時駅）」を設置しました。

新駅の利用者数は当初の予想を上回っており、新駅設置による周辺住民の交通行動の変化やその効果など、ここで得られた知見は今後の本市のまちづくりに活かしていくこととしています。

(3) パーク＆ライド駐車場の整備

沿線の主要駅にはパーク＆ライド駐車場を新たに約150

台分整備し利用促進を図っています。駐車場利用者を対象としたアンケート調査では、約5割の利用者が車から鉄道へ転換したと回答しており、パーク＆ライド駐車場が交通手段の転換に大きな効果があることが証明されています。

(4) フィーダーバスの試行運行

八尾地域において駅と市街地を結ぶ「八尾まちなみめぐりバス」を運行しています。八尾まちなみめぐりバス利用者全体の約7割が高山本線に乗り継いでいることから、高山本線の利用促進に繋がっています。

4. 八尾地区における 歴史、文化を活かしたまちづくり

八尾地区では、古いまちなみや伝統的な文化・観光資源を活かしながら、魅力あるまちづくりを推進することとし、地域住民等からなる「八尾地区中心市街地まちづくり計画推進協議会」を設置し、まちなみの整備などについて検討を重ね、「八尾地区中心市街地まちづくり計画」を策定しました。

計画策定後は、行政が計画に基づき歩行者空間などの整備を行い、地域住民は伝統的な家屋の修景工事等を行うなど官民連携した取り組みを進めています。

5. 「住み続けたい」魅力的なまちづくり

沿線地区では渋滞緩和を目的とした交差点改良や通学路の歩道拡幅、踏切の拡幅、さらには市街地を結ぶ都市計画道路の整備、都市公園の整備などを行い、交通の円滑化や居住環境の向上を図り、「住み続けたい」魅力あるまちづくりを推進しています。

写真-1 都市計画道路
八尾駅上井田新線



6. おわりに

これらの取り組みにより、平成20年度の高山本線の乗車人数は、実験開始前と比較して約10.5%（富山駅～越中八尾駅間）の増加となっており、大きな効果があったものと考えています。

最後に、本市では今後とも効率的で質の高い行政サービスを提供しながら、環境にも優しく、誰もが安心して暮らせる持続可能な都市を目指し、「公共交通を軸にしたコンパクトなまちづくり」に取り組んでいきます。

4

大手町・丸の内・有楽町地区における都市再生の取り組み

三菱地所株式会社 ビルアセット開発部長 谷澤 淳一

1. はじめに

大手町・丸の内・有楽町地区（以下、「大丸有地区」）は東京駅と皇居に挟まれた約120haのエリアであり、約100棟のビルのうち約30棟を三菱地所が所有・管理しています。JR東京駅を始め地下鉄7路線が乗り入れる交通結節点であり、霞ヶ関との近接性という優れた立地特性から、日本を代表する大企業が本社を構え、日本経済の中心としての役割を担っています。本稿では、三菱地所がどのような認識・考え方で、本地区の再開発に取り組んでいるのかお示ししたいと考えています。

2. 大丸有地区の歴史

明治政府からの三菱社が丸の内周辺の国有地払い下げを受けた1890年、このエリアを世界に向けたビジネスセン

ターとする構想がスタートしました。1894年に、丸の内最初の事務所建築である三菱一号館が竣工し、その後も赤レンガ造の建物が建ち揃い、馬場先通り沿いの街並みは「一丁倫敦（ロンドン）」と呼ばれました（図-1）。これが丸の内の第一次開発です。次に丸の内が大きく変貌したのは昭和30～40年代です。高度成長期における旺盛なオフィス需要を背景に、オフィス需要が急速に伸び、赤レンガ造の建物を建替え、近代的ビジネスセンターに再整備しました。これが「一丁紐育（ニューヨーク）」と呼ばれた第二次開発です（図-2）。

図-1 一丁ロンドンの街並み



図-2 一丁ニューヨークの街並み



3. 新たな時代を迎えた大丸有地区

そして現在、「世界で最もインタラクションが活発な街」をテーマに第三次開発に取り組んでいます。1998年にスタートした第三次開発の第1ステージでは東京駅周辺の再開発を重点的に進めてきました。2002年に竣工した「丸ビル」から、日本で初めて特例容積率適用地区制度を活用し、JR東京駅からの容積移転を行った「東京ビル（トキア）」や「新丸ビル」など6棟のビルが竣工しています（図-3）。新たに建築されたビルはオフィス機能の高度化に加え、商業機能、ホテルやホールなど交流機能が整備され、「オフィスだけの街」から「24時間365日賑わいと活力ある街」へと大きく変貌しました。託児所やフィットネス、大学やビジネスインキュベーション機能の導入も図られています。こうした第1ステージの開発により、オフィス以外の用途割合が増大、テナント構成も大きく変化し、ニューヨークのミッドタウンに近いテナント構成に近い状況となりました（図-4）。

2008年からは第2ステージとして、東京駅前から丸の内地区全体への再開発の拡大を目指しています。その象徴となるプロジェクトが2009年4月に竣工した「丸の内パークビル・三菱一号館」です（図-5）。JR東京駅からの容積

移転に加え都市再生特別地区の活用し、高容積を実現しつつ「三菱一号館の復元」「一号館広場の整備」「地球環境との共生」という大きな三つの特徴的な要素を持っています。丸の内最初の事務所が誕生してから116年。三菱地所は、復元する三菱一号館を「丸の内らしさの源泉」とすべく、忠実に復元し、本格的な美術館として活用していきます。

大手町地区に於いては、2003年1月の都市再生プロジェクト第5次決定「国有地の戦略的な活用による都市拠点形成」に基づいた都市再生事業が進行中です。大手町合同庁舎1、2号館跡地を種地として活用し、情報通信・金融といった24時間型の産業がその機能を停止することなく建物の更新を行う連鎖型の再開発です。その第一弾となる「大手町一丁目地区第一種市街地再開発事業」が2009年4月に竣工しました。低層部に「大手町カンファレンスセンター」を備え、国際的な交流拠点を形成します。また、地域熱供給プラントや地域変電所、情報通信共同溝等の地域インフラ施設の先行整備も行われました。2009年3月には第二弾の事業について都市再生特別地区の変更が行われ、市街地再開発事業の施工が認可されました。

その他、旧東銀ビル・三菱UFJ信託銀行東京ビル・住友信託銀行東京ビルの三棟を一体的に開発する「（仮称）丸の内1-4計画」の工事も2012年初頭の竣工に向け順調に進んでいます。パレスホテルからの容積移転を活用し、多様な機能を導入した環境配慮型の複合ビルが誕生します。

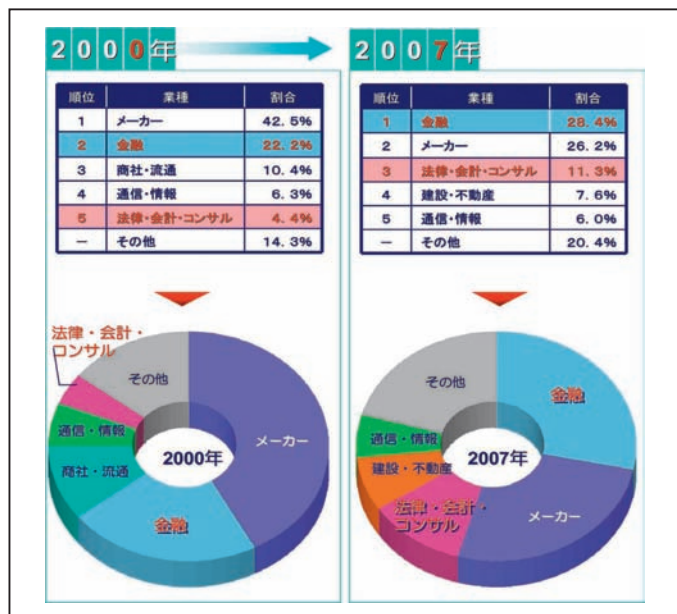
図-5 丸の内パークビル・三菱一号館



図-3 第三次開発第一ステージでの6棟のビル建替



図-4 大丸有地区における三菱地所所有・管理ビルテナント構成の変化



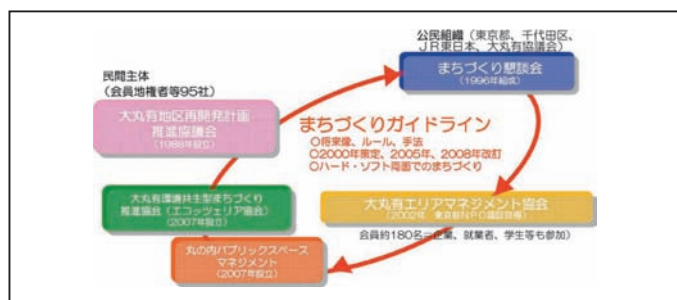
4. 大丸有地区の街づくりシステム

大丸有地区の街づくりは、地域の一体的な取り組みと民間と行政との協調が大きな特徴です。地権者全員で構成される「大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会」（以下大丸有協議会）があり、エリア全体の価値を高める為に、街の将来像を共有しながら街づくりを進めています。また、1996年には大丸有協議会と、東京都、千代田区、JR東日本により「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会」が発足し、都心の将来像について議論を重ねており、その成果として2000年3月に「まちづくりガイドライン」が策定されました。公共と民間との協力による街づくり（PPP＝パブリック・プライベート・パートナーシップ）を理念として街づくりの方向性を具体化したもので、「将来像」「ルール」「整備手法」の考え方を共有した上で、ゾーン・軸・拠点による街づくりを推進しています。エリア全体の開発計画は、このガイドライン

に沿った計画が求められることになります。その後、このガイドラインは時代の変化に対応して改訂が加えられています。

2002年には公民連携の街づくりを支えるNPO法人「大丸有エリアマネジメント協会」も設立され、無料巡回バスの運行、各種イベントの実施・サポート、街のガイドツアーなど、ソフト面で街づくりを支えています。その他、東京駅前地下広場の運営管理を行う一般社団法人「丸の内パブリックスペースマネジメント」や、エリア全体での環境への取り組みを推進する一般社団法人「大丸有環境共生型まちづくり推進協会（エコツェリア協会）」も設立され、ハード・ソフト両面からの街づくりが進められています（図-6）。

図-6 大丸有地区における街づくりの組織とルール



5. 今後の展望 —— 環境共生型街づくり

近年の環境問題に対する意識の高まりに対応し、日本の経済の中心である大丸有地区においては、経済成長と環境との両立を図ることが重要です。大丸有地区においては、前述のエコツェリア協会が環境戦略拠点エコツェリアを中心に地区の環境情報の見える化や各種調査研究、イベント等啓蒙活

動を行っています。三菱地所としては再開発やリニューアルを通じた最新の環境性能設備機器の導入、太陽光発電装置の設置し、屋上緑化や壁面緑化、ドライミスト発生装置の設置なども行っています。更に、ビル毎に「地球温暖化対策推進協議会」を設置し省エネ対策をテナント一体となって推進しているほか、青森県六ヶ所村の風力発電を中心とする自然エネルギーを新丸ビルに直接供給する生グリーン電力の導入や、次世代技術の研究としてエコツェリア協会の事務室内でのLED知的照明と輻射空調の実証実験等を行っています（図-7、8）。

三菱地所は築いてきた街づくりシステムを活用、発展させながら、再開発を通じて大丸有地区の機能更新、再構築を図ると共に、こうした環境への取り組みを強化し、日本における最も環境への取り組みが進んだ都市の環境ショーケースとして、世界から選ばれる街としていくことを目指しています。

図-7 LED知的照明

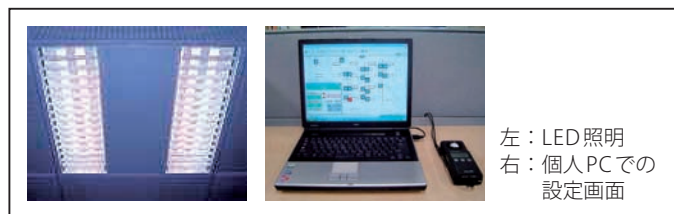
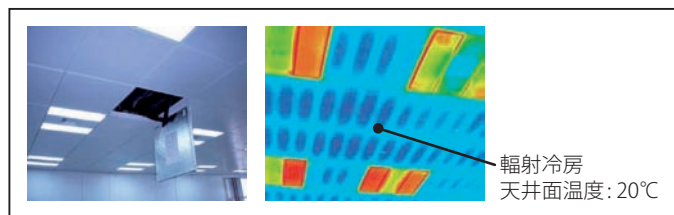


図-8 輻射空調



5

丸の内駅舎保存・復原計画について

東日本旅客鉄道株式会社 総合企画本部 ターミナル計画部 副課長 酒井 裕二
建設工事事部 課長 小澤 成昭

1. はじめに

「赤レンガ駅舎」として、広く親しまれている東京駅丸の内駅舎は、わが国近代建築の祖、辰野金吾博士の設計により大正3年（1914年）に竣工、開業しました。東京駅は東京の中央停車場として誕生し、日本の鉄道ネットワークの中心としての歴史を刻んできました。

大正12年（1923年）の関東大震災では大きな被害を受けなかったものの、昭和20年（1945年）の東京大空襲により屋根と内装を焼失しました。戦後すぐに復興されまし

たが、応急的な復旧工事でドーム屋根は八角形に、切妻部は2階建とするなど、創建時とは大きくその姿を変えられ、現在に至っています。

丸の内駅舎は、鉄道史上重要な建築物であるだけでなく、わが国の大正期を代表する歴史的建造物としての文化的価値が認められ、平成15年（2003年）には重要文化財に指定されました（図-1）。

図-1 創建当時の丸の内駅舎



2. 駅舎保存・復原の意義と目的

丸の内駅舎は、かつて建替案なども検討されました。しかしながら、1990年代後半になって、丸の内駅舎の歴史的価値の高さが認識され、創建時の姿に保存・復原することが決定されました。

これにより、歴史的建造物という文化的資産を未来に継承することが可能になっただけでなく、現在東京駅周辺地区において進行中の「都市再生整備計画」におけるシンボルとして、首都東京の「顔」に相応しい風格のある都市空間の形成に寄与することとなりました。

3. 保存・復原計画の概要

保存・復原の基本方針は主に2点です。

- ①都市景観的役割、歴史的価値を認識し、「風格ある都市景観の形成・歴史的建造物の継承」を目指す。
- ②安全性や機能性の向上を図りながら「赤レンガ駅舎の恒久的保存・活用」を目指す。

これはすなわち、現役の建物として恒久的に利用しつつ、創建当時の姿に復原するというものです。

施設計画については、「単なる文化遺産や遺構ではなく、創建以来、駅及びホテルとして活用されてきた現役の建物であり、保存・復原を行うことによって、駅、ホテル等の現機能を継承して地区の活性化のために活用することを目指す」との方針を踏まえ、従前の駅、ホテル、ギャラリーは復原後の駅舎においてもそれぞれ機能を継承することとし、免震構造を採用したうえ新設される地下2層は、駐車場等を設置することとしています。また、レイアウトについては、既存内部レンガ壁を保存上の観点から極力残すことにも配慮しています。

4. 工事の進捗状況

平成19年（2007年）5月に着工し、まず、既存駅舎内の駅施設等を段階的に仮施設へ移設しました。

第1ステップは、地下工事のため駅舎を仮受けする杭の打設等を行いました。また、地上部では創建時や戦災復興工事の痕跡の解体調査や記録保存を行いながら内装の撤去を進めました。南北ドームにおいては、戦災復興工事で設置されたジュラルミン製の天井を撤去し、既存のドームレリーフの詳細な調査を実施しました。

現在、工事は第2・第3ステップに入っており、第2ステップとして、駅舎を仮受け後、既存松杭を撤去し地下の躯体工事に着手しました。地上部では、戦災復興工事で架けられた木造屋根の撤去を行うとともに、保存する外壁の調査等を進めています。

第3ステップは、地下躯体工事を進めるとともに、地上部では耐力不足の既存炭ガラコンクリート床の撤去を行った上で、新設RC床を構築するとともに、復原する屋根や外壁の躯体工事を進めています。

また、復原に必要な検討として、復原する3階部分の外壁やドームレリーフの実物大のモックアップを製作し、それらの意匠や材料、施工性について検証を行い、検証結果を本工事へ反映させるべく最終的な調整を進めています。

5. 今後の予定

今後、工事は最終ステップとして、免震化工事を行うとともに、前述の検証に基づいた復原部分（屋根、外壁、ドームレリーフ）の仕上げ工事を行い、最後に駅舎全体の内装・設備工事や駅舎周囲の外構工事を行い完成となります（図-3、4）。

平成23年度末（2011年度末）の完成に向け、工事は折返し地点を迎えました。将来にわたり利用される建物として、広く国民に親しまれるような駅舎になることを目標に今後も着実に計画の推進に取り組んでまいります。

図-2 丸の内駅舎 保存・復原概略図

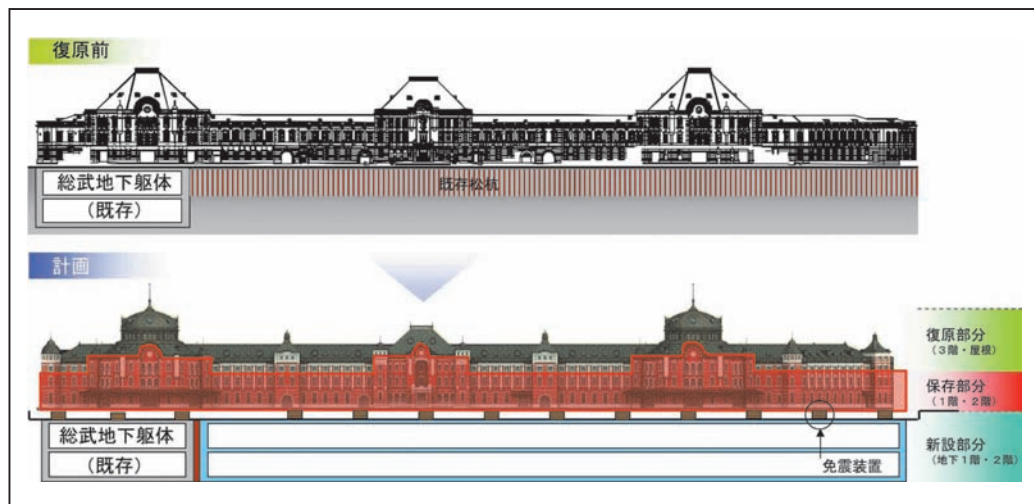


図-3 ドームレリーフモックアップ

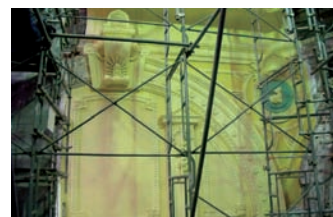


図-4 外装モックアップ



首都高中央環状線 大橋ジャンクションの開通

東京都 建設局 道路建設部 計画課
首都高速道路株式会社 計画・環境部 計画調整グループ

1. はじめに

東京都では、「10年後の東京」、「東京の都市づくりビジョン」等に基づき、首都圏三環状道路をはじめとする幹線道路ネットワークの整備を推進しています。その中で、都心からおおむね8kmに位置する首都高中央環状線は、全長約47kmの路線であり、3月28日に山手トンネル（3号渋谷線～4号新宿線）の4.3km区間が開通したことにより、同路線の約8割が完成しました（図-1）。

図-1 位置図



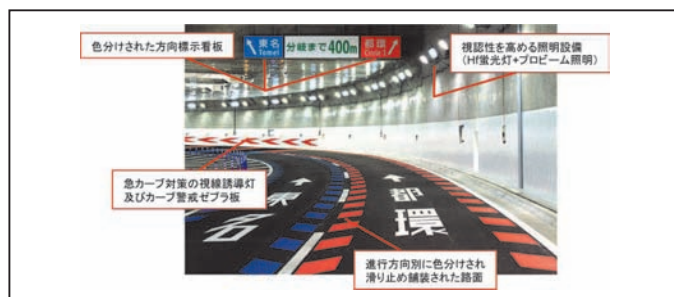
今回の開通の主な効果としては、所要時間の短縮や渋滞削減、交通状況に合わせた経路選択、環境改善などが見込めますが、本稿においては、都市型のコンパクトジャンクションである大橋ジャンクション（以下「大橋JCT」）に着目してご紹介します。

2. 大橋JCTの概要

大橋JCTは、トンネル構造である中央環状線と高架構造である高速3号渋谷線を連結するループ型のフルジャンクションです。最大高低差約70mを、延長約1km、最急縦断勾配約7%でループ2周分を使いながら接続しています。そのため、ドライバーに対する走行支援対策には万全を期しており、首都高では初めて方向別に路面を色分けするなど、目的の方面に向かう車線がどちらなのかを体感できるものとなっています（図-2）。

また、大橋JCTの整備にあたっては、周辺地区の将来の動向、長期的な視点から、ジャンクション建設を契機としたまちづくりの必要性が高まり、地元住民、目黒区、首都高速道路株式会社、そして東京都の4者が一体となってまちづくりに取り組む「まち・みち・再開発一体型プロジェクト」として事業を実施しています。

図-2 走行支援対策



3. 事業の早期実現と敷地の有効活用に向けた取り組み

大橋JCTの整備は、東京都が行う再開発事業と首都高速道路株式会社が行う道路事業を一体的に行う「道路事業協働型再開発事業」という事業手法を全国に先駆けて用いています。

この事業手法は、道路整備の早期実現、事業費の縮減に加え、再開発事業においても関係権利者が現住地で生活再建でき、建築敷地が有効活用できるなど多くの利点があります。

また、立体道路制度の活用により、ジャンクション建設用地の一部を再開発ビルの建設敷地として、重複利用しており、敷地の有効活用を図っています。

さらに都市内の密集市街地に位置するため、大気や騒音など、周辺への環境影響を低減するため、ジャンクションを覆蓋化してループ中央部に換気所を設置しているほか、ジャンクション屋上は、全国初の試みとして、公園整備を目黒区と連携して行っています。周辺緑化と相まって、平成24年度のまち開きに向け、3つの緑「街並みの緑」「公園の緑」「自然再生の緑」の形成に積極的に取り組んでいきます（図-3）。

本整備は、再開発と高速道路の協働による相乗効果が現れたモデル事業となるものと考えています。

図-3 大橋JCT鳥瞰図



社会資本整備総合交付金の創設

国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課

1. はじめに

社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として創設されました。本稿では、新たな交付金制度について簡単に紹介します。

2. 制度概要

活力創出、水の安全・安心、市街地整備、地域住宅支援といった政策目的を実現するため、地方公共団体が作成した社会資本整備総合整備計画に基づき、目標実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業を総合的・一体的に支援します。

3. 基本的な仕組み

地方公共団体は、目標や目標実現のための事業等を記載した社会資本総合整備計画を作成し、国に提出します。

国は、毎年度、当該計画に基づき交付額を算定して、交付金を交付します。計画期間の終了後は、各地方公共団体自ら事後評価を行って公表します。

4. 特長

本交付金の主な特長は、以下のとおりです。

- (1) これまで事業別にバラバラで行ってきた関係事務を一本化・統一化。
- (2) 計画に位置付けられた事業の範囲内で、地方公共団体が国費を自由に充当可能。
- (3) 基幹となる社会資本整備事業の効果を一層高めるソフト事業についても、創意工夫を生かして実施可能。

その他、年度間の国費調整が可能で順調な事業の進捗が可能です。その際に、返還・繰越の手続きは不要です。

5. 交付対象と交付期間

交付対象は、地方公共団体等となります。「等」には、(地方公共団体がメンバーに入る)協議会などが含まれます。交付期間は、おおむね3～5年です。

6. 交付対象事業

交付対象事業は、基幹事業、関連社会資本整備事業、効

果促進事業になります。

基幹事業は、表の4つの政策分野の中で、それぞれ位置付けられます。

	政策分野	基幹事業
1	活力創出基盤整備	道路、港湾
2	水の安全・安心基盤整備	治水、下水道、海岸
3	市街地整備	都市公園、市街地整備、広域連携、従来のまちづくり交付金対象事業 等
4	地域住宅支援	住宅、住環境整備

また、基幹事業と一体的に実施することが必要な社会資本整備事業として関連社会資本整備事業が位置付けられます。関連社会資本整備事業は、社会資本整備重点計画法第2条第2項各号(第14号及び当該社会資本総合整備計画に係る基幹事業が該当する号を除く)に掲げる事業等です。

効果促進事業は、基幹事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事務・事業です。ただし、交付金事業者の運営に必要な人件費、賃借料その他の経常的な経費への充当を目的とする事業等は除かれます。なお、効果促進事業は、全体事業費の20/100以内です。

7. 継続事業の取り扱い(経過措置)

従前の補助金や交付金により事業採択され、実施してきた事業であって、平成22年度も継続して行おうとするもののうち、特定計画(都市再生整備計画、地域活力基盤創造計画など、整備計画の記載事項に相当する事項を含む一定の計画等)に位置付けられた交付対象事業以外のものについては、平成22年度予算(事業費約4.4兆円、国費約2.2兆円)に限り、社会資本総合整備計画を提出しない場合であっても、従前の補助金等に係る要綱等の内容や手続きに準じて社会資本整備総合交付金を交付できます。

8. おわりに

地域が抱える政策課題を自ら抽出して整備計画で明確化し、ハード・ソフトの両面からトータル支援を行う、地方公共団体の自由度が高い、使い勝手の向上した交付金制度が創設されました。今後、各地方公共団体において、制度本来の趣旨に則り、街路交通に関連する分野について効果的で総合的な取り組みが展開されることを期待します。

第5回東京都市圏パーソントリップ調査 (交通実態調査) について

国土交通省 関東地方整備局 企画部 広域計画課

1. はじめに

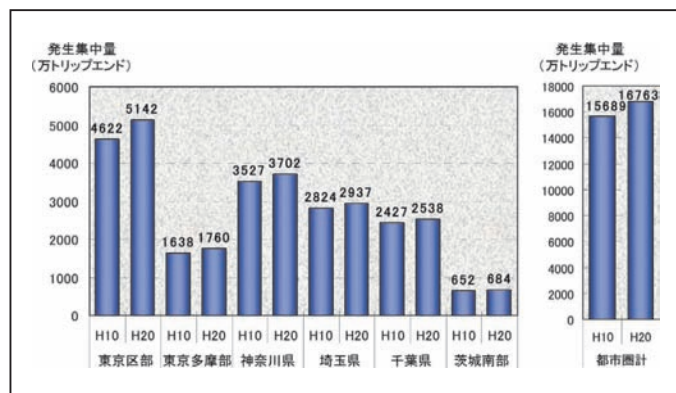
パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかを調べるものです。この調査から鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。東京都市圏交通計画協議会¹⁾では、平成20年の10月から11月にかけて、第5回パーソントリップ調査を実施し、約34万世帯、約73万人の方から調査票を返送頂きました。本稿では調査データの拡大集計結果についてご紹介します。

2. 集計結果の概要

特徴1 トリップ数（移動量）

都市圏全体のトリップ数は（移動量）は、都市圏人口の伸びに伴い、平成10年調査に比べ平成20年調査では約7,900万トリップから約8,500万トリップへ約7%増加しています。地域別には、東京区部のトリップ数の増加が最も多く約11%増加しています（図-1参照）。地域間トリップ増加量の推移を見ると、昭和63年調査に対する平成10年調査の地域間トリップの増加は、都市圏の環状方向や業務核都市への移動にも見られましたが、平成10年調査に対する平成20年調査の増加傾向は、東京区部と各地域間で顕著に現れています。

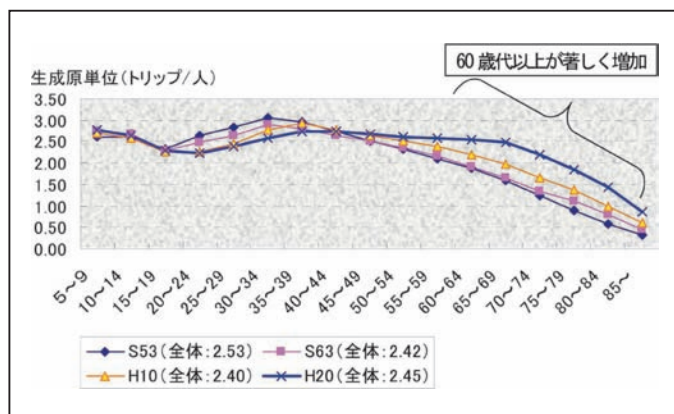
図-1 地域別発生集中量



特徴2 1人1日あたりの平均トリップ数

1人1日当たりの平均トリップ数（生成原単位）は、平成10年まで減少傾向でしたが、平成10年調査に比べ平成20年調査では増加傾向です（図-2参照）。特に60歳代以上で著しく増加しています。

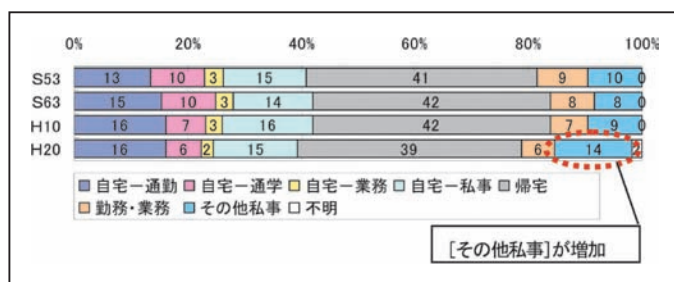
図-2 年齢別平均トリップ数（原単位）の推移（男女計）



特徴3 目的別構成率

目的構成の推移を見ると、いずれの目的もほぼ横ばいですが、その他私事²⁾（外出先からの私事移動等）が増加する傾向が見られます（図-3参照）。

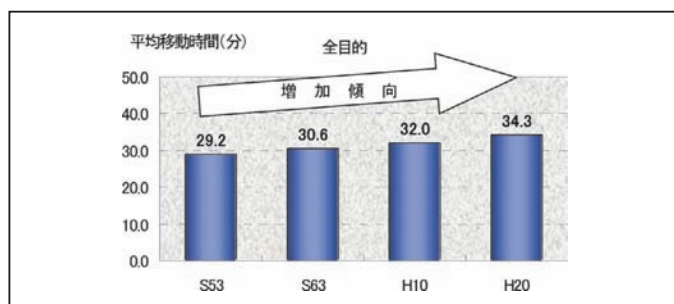
図-3 目的構成の経年変化



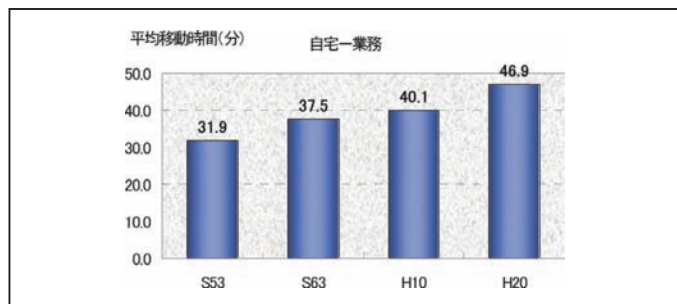
特徴4 平均移動時間

目的合計（全目的）では平均移動時間は増加する傾向です。特に、業務目的（自宅-業務）、私事目的（自宅-私事）の移動で増加傾向が顕著に見られます（図-4～6参照）。

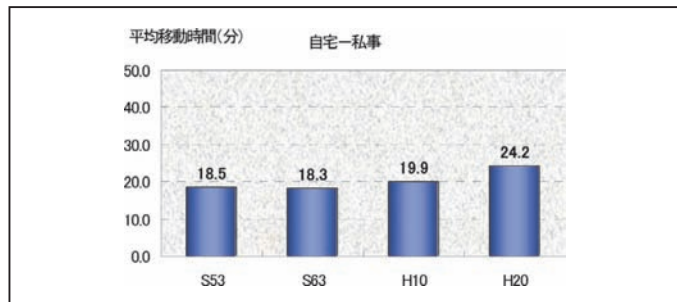
図-4 平均移動時間（全目的）



図－5 平均移動時間（自宅－業務）



図－6 平均移動時間（自宅－私事）



特徴5 代表交通手段分担率³⁾

代表交通手段別分担率は、地域別に見ると、東京区部や政令市などで鉄道分担率が増加し、自動車分担率が減少する傾向ですが、都市圏の郊外部にあたる埼玉北部、千葉西南部、千葉東部、茨城南部などでは自動車分担率は増加する方向です。代表交通手段の発生集中量のうち、自動車は茨城南部で増加しています。都市圏全体では自動車の発生集中量は減少しています。自動車の減少の約4割を東京区部が占めています。また、代表交通手段の発生集中量のうち、鉄道はすべての地域で増加しています。都市圏全体の鉄道の発生集中量の増加の約半分を東京区部が占めています（図－7参照）。

目的別に見ると、通勤や業務目的で自動車分担率が減少し、鉄道分担率が増加しています。目的別代表交通手段トリップ数のうち、自動車はその他私事で増加しています。また、鉄道は全ての目的で増加しています（図－8参照）。

3. おわりに

自動車利用の変化については、都心部の人口増加、鉄道整備の進展や調査時期がガソリン価格の高騰期にあったことなどの影響が考えられます。今後これらの社会経済状況を精査し、分析を行う予定です。また、本協議会では、東京都市圏パーソントリップ調査結果を活用して、「東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」の検討を進めていく予定です。なお、本稿で紹介した平成20年度パーソントリップ調査現況データは、平成21年11月30日より貸し出しを開始しています。利用方法等の詳細については東京都市圏交通計画協議会ホームページをご覧ください。

【東京都市圏交通計画協議会ホームページ】

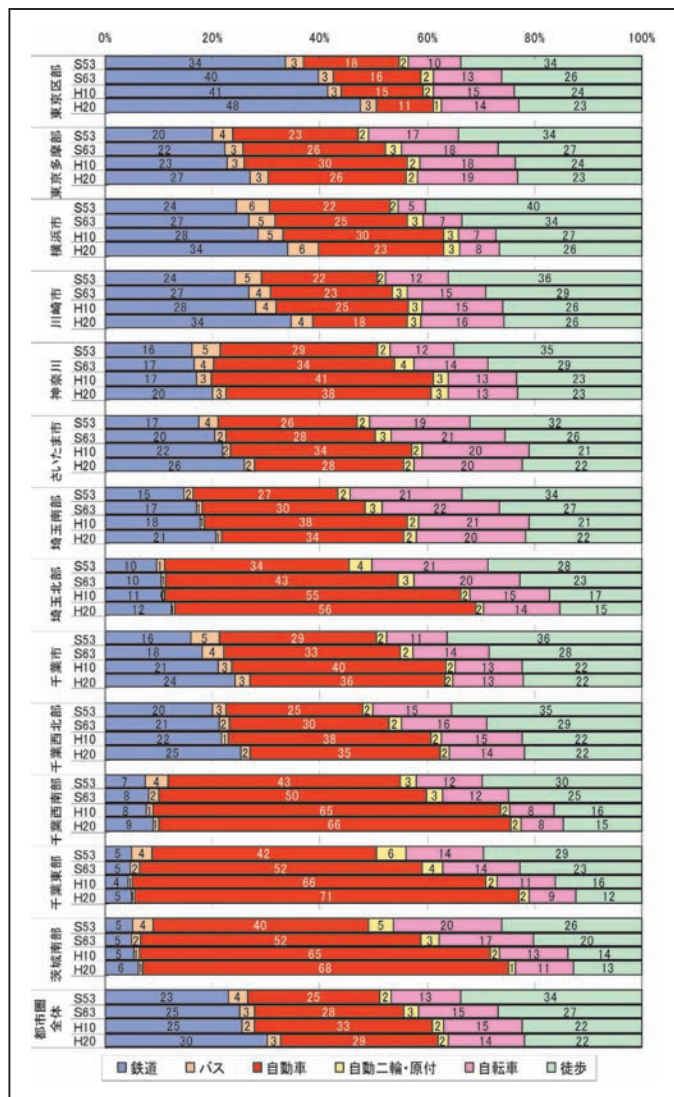
ホームページアドレス <http://www.tokyo-pt.jp/>

東京都市圏

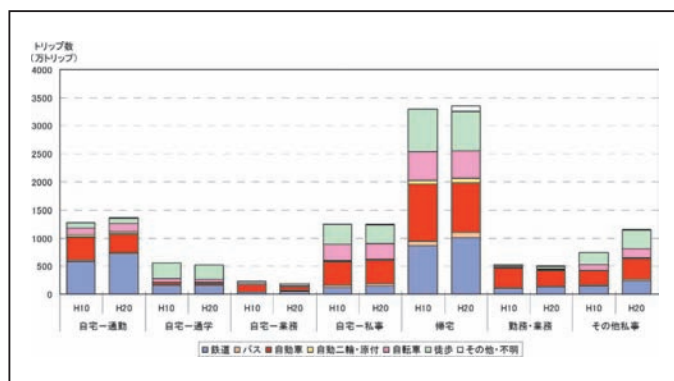
検索



図－7 地域別代表交通手段別分担率（発生集中量ベース）



図－8 目的別代表交通手段別トリップ数



- 1) 東京都市圏（東京都（島嶼部を除く）、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部）の総合的な都市交通計画を推進するために設置。東京都市圏の行政機関、関係機関の14団体で構成。

【構成団体】

国土交通省関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、（独）都市再生機構、首都高速道路(株)、東日本高速道路(株)関東支社、中日本高速道路(株)東京支社

- 2) 買物、食事、通院、習い事などの私用目的の行動を私事という。
- 3) 分担率はシェアであり、分担率と交通量の増加は同義ではありません。

◆◆◆ ニュース ② ◆◆◆

「歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査」
報告と分析

国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課

歩いて暮らせるまちづくりに関する国民の意識を把握し、今後の施策の参考とするため、内閣府大臣官房政府広報室が平成21年7月に世論調査を実施しました。本稿では、主な調査結果の概要等について報告します。

1. 調査の概要

調査の概要は以下のとおりです。

- 調査対象：全国20歳以上の者5,000人
有効回収数3,157人（回収率63.1%）
- 調査期間：平成21年7月16日～8月2日
（調査員による個別面接聴取）
- 調査目的：歩いて暮らせるまちづくりについての国民の意識を把握し、今後の施策の参考とする。
- 調査項目：1 普段利用している交通機関
2 歩いて暮らせるまちづくりに関する意識
3 徒歩、自転車の利用
4 公共交通機関の利用

2. 調査結果の概要

主な調査結果の概要について、紹介します。

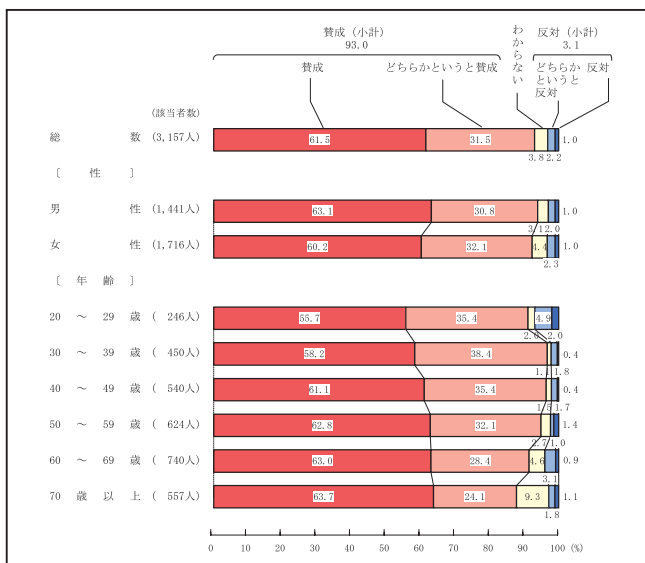
(1) 歩いて暮らせるまちづくりの推進

歩いて暮らせるまちづくりを推進することについてどう考えるか聞いたところ、「賛成」とする方の割合が93.0%（「賛成」61.5%＋「反対」31.5%）、「反対」とする方の割合が3.1%（「どちらかという」と「反対」2.2%＋「反対」1.0%）となっており、概ね歩いて暮らせるまちづくりを推進することに賛同を得ていると考えられます。

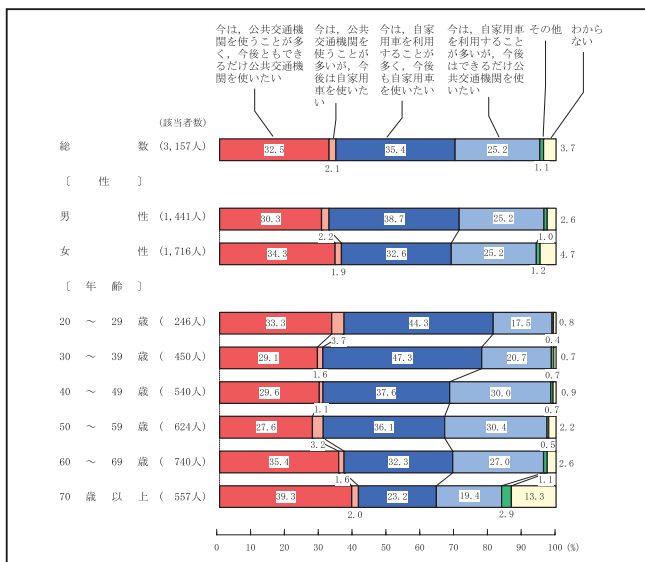
(2) 今後の公共交通機関の利用意向

鉄道やバスなどの公共交通機関を使えるときの移動について、どう考えるか聞いたところ、「今は、自家用車を利用することが多く、今後は自家用車を使いたい」と答えた方の割合が35.4%でしたが、「今は自家用車を利用することが多いが、今後はできるだけ公共交通機関を使いたい」と答えた方の割合も25.2%と高く、公共交通機関を使える場合であれば、自家用車から公共交通機関への転換意向が少なくないことがわかります。

図－1 歩いて暮らせるまちづくり推進について



図－2 公共交通機関を使えるときの移動手段



3. おわりに

今回ご紹介させていただいた「歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査」の調査結果については、今後、集約型都市構造（歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり）を実現するための市街地整備や総合交通戦略の推進をはかるうえでの基礎資料として活用していく所存です。