

# 都市と交通

通巻131号

## 巻頭言：社会的大変容の予見と都市そして道路

～造園家／東京都市大学 特別教授 涌井 史郎……………1

## 特集：高速道路とまちづくり

### 1. 総論

◆高速道路の更新・進化と地域における取組みへの期待……………2

### 2. 取組事例

◆首都高日本橋区間地下化事業の取組状況……………4

◆新京橋連結路(地下)の新設と東京高速道路(KK線)の再生……7

◆川口ハイウェイオアシスについて……………9

◆再開発と一体的に整備された大橋ジャンクションの現状……11

◆築地川アメニティ整備構想と上部空間の活用……………15

◆「駒テラス西参道」の整備による高架下の利活用……………17

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



高架下に整備された駒テラス西参道 (渋谷区代々木、2023年5月)



川口ハイウェイオアシス (川口市)



自然再生の緑「おおはし里の杜」(目黒区)



築地川アメニティ空間のイメージ (東京都中央区)

# 巻頭言

## 社会的大変容の予見と都市そして道路

造園家  
東京都市大学 特別教授  
涌井 史郎



元日夕方に発生した令和6年能登半島地震は、日々の人流や物流のみならず災害等緊急時の国民にとって道路網がいかに大切な存在であるかを改めて痛感させた。人為に起因した地球規模の気候変動はさらに災害の頻度や規模を増大させており、そのリスクを最小化するレジリエンス性の高い国土を実現するために道路の整備はますます求められている。

近未来の社会・経済を予見すれば、道路に求められるサービスや機能はますます多岐にわたり、新たな道路の姿が求められようとしている。A点とB点を可能な限り早く、大量かつ安全に結ぶという縦方向の人流・物流的機能のみならず、その起終点の都市の姿が道路の在り様を大きく変えようとしている。

その背景には、都市が経済活動の中心に位置付けられるばかりではなく、地球環境への負荷を軽減させ、ウェルビーイングな生活を保障する人間中心の空間へと変貌しようとする方向性が明確化されつつあることがある。それは居心地を含めた感性価値の惹起と、それを促す良質な環境価値が新たな経済を創出する時代となりつつあるからに他ならない。つまり、環境価値と感性価値が満たされた空間が居心地を生み、その中に多様な人々のポジティブな出会いが基盤となって、ある種の化学反動的創造力が生まれる。その価値の製品化が新たな経済に繋がり、必然的に国際競争力に働くといった循環力を持ち、それに適応しやすいコンパクトシティ化を目指すのが未来都市であるという認識で世界は共通している。

このような都市の集約化の方向は道路も無縁ではいられない。まずは多様な生活シーンにはさまざまな移動速度の選択が求められる。また、急ぐ、ゆっくりといった速度の選択肢のみならず、道路走行の主役もまた車両のみならずLRTや、多岐にわたるパーソナルモビリティの可能性と、人が主役の質の高い歩行、つまりウォーカビリティが望まれる新たな「まち」の姿が道路に投影される場合もあろう。

総じていえば、都市は多様な生活シーンに即した人間的スケールに回帰した「まち中」らしい道路。DXの力を借り、人流に対応した自動走行や、物流のロジ拠点と、マテハンのAGV化等の装備を包含した道路。その両面が投影した都市内・都市間高速交通の実装は待ったなしの状況にあると言えよう。

論者は首都高速道路(株)とともに、道路空間の多機能化が可能という仮説の論証とその実装を試みた。それ

が「大橋“グリーン”ジャンクション」である。中央環状線の山手トンネルと高速3号渋谷線の接続ジャンクションであり、より良いまちづくりと道の一体性に繋がるジャンクションの案出が必然となった。その結論がループの覆蓋化であった。そして屋上部を緑地化(目黒区立公園)し、ループの中心の広場は、平時は地域のスポーツコミュニティに供し、災害時には避難広場として機能するという案であった。別棟の換気施設屋上には「おおはしりの杜」と名付けられた、田圃を含む地域の原風景を表現した自然再生緑地が構想された。

こうした案の提示は、地域感情を逆転させ、道路施設がまちの再生と自然再生に貢献するという新たな場面への協働をも生み出した。

言うまでもなく、道路は線状の社会資本であり、首都高は中心市街地を貫通する高架あるいは地下高速道路である。それが担う機能は人流・物流の大動脈であるばかりでなく、少し手を加えれば、大橋ジャンクションのように環境資本にもなり得、エコロジカル・コリドーの拠点あるいはエコ・ネットの構成要素としても機能する。

また、高架高速道路は大災害時に、一般車道とは異なり車両通行に特化した道路であるがゆえの特殊な機能も期待できる。地上部の一般道は多面的方面からの車両や避難者が押し寄せ、周辺の火災とも相まって予測不可能な混乱が予見される。

そうした緊急時に首都圏外からの復旧に参集する自衛隊・警察・消防等が市内に深く展開するためには、いかに国幹道から都内にスムーズに流入できるかが極めて重要である。そうした場合、自動車専用道路である首都高は、道路啓開しやすく、かつ延焼等の被害も避けられる可能性が高い。

非常時のみならず平時においても、都市高速道路がルートやその構造特性から、近未来に対してさらなる機能を担う可能性も透けて見える。首都高では、日本橋区間の地下化や築地川区間の改良にこの先新たな要素が投影される可能性や、さらにはドローン物流や空飛ぶ車等の飛行ルートに高架高速道路が選択される可能性をも視野に入るのはないかと予見する。

道路という起終点を結ぶ線状の空間特性。それは変化する都市の姿とともに、機能や形態を大きく変化させるばかりではなく、逆に道路が都市やまちを大きく変貌させる可能性があることも念頭に置き、その配置や構造の構想にあたり巨視的に夢想することもまた重要であろう。

## 1

## 総論

## 高速道路の更新・進化と地域における取組みへの期待

国土交通省 道路局 高速道路課

## 1. はじめに

1962年、東京オリンピックに向けて都心と羽田空港を結ぶ首都高速の一部区間が初めて開通するとともに、翌年の1963年には、名神高速道路の栗東から尼崎までの区間が開通しました。

それから60年の歳月が流れ、わが国の高速道路は約1万kmのネットワークが形成され、欠くことはできないインフラとしてわが国の経済活動や国民生活を支えています。

本稿では、これまで取り組んできた高速道路のネットワーク整備に加え、近年、より重要性が高まっている更新・進化の取組みについてご紹介するとともに、これと一体となった地域における取組み事例についてご紹介いたします。

## 2. 高速道路における課題

高速道路については、物流を支える大動脈として、一般道路に比べて大型車の交通量が多く、過酷な使用環境に置かれています。また、1964年の東京オリンピックや1970年の大阪万博に向けて建設を急いだ区間なども存在しています。

こうした施工を急いだ区間などにおいて、老朽化が進行し、構造物全体の取り替えなどの抜本的な対策である更新事業を行う必要がある箇所が明らかとなり、2014年6月に

写真-1 更新事業が進む首都高速の東品川・鮫洲区間



建設時の状況

更新事業の実施状況

改正道路特別措置法等が公布されました。この法改正では、これまで定められていた料金徴収期限を2050年から2065年に15年延長し、この財源を活用し、更新事業に着手することとなりました。

その後、2014年7月からは、必要な技能を有する者が5年に1回の頻度で近接目視によって点検することを基本とする法定点検が開始されました。この法定点検において、新技術も活用しつつ、より詳細な点検を行ったことで、新たに更新が必要な箇所が判明しました。高速道路の安心・安全の確保とともに、将来にわたりその機能を維持するため、新たな更新事業の財源を確保する必要があります。

写真-2 新たに更新が必要な箇所例(首都高速・荒川湾岸橋)



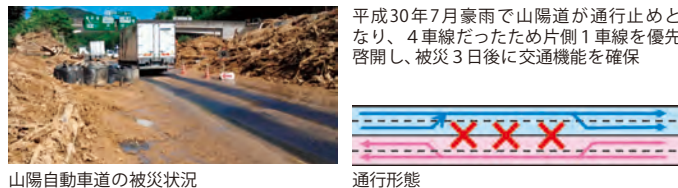
荒川湾岸橋(約1,700の部材で構成される大規模なトラス橋)

大規模な塗膜剥離・腐食

新技術を活用した点検

また、近年は、災害が激甚化・頻発化しており、高速道路においては、暫定2車線区間の4車線化や耐震補強などの国土強靭化の取組みが求められています。

図-1 4車線による災害時の効果

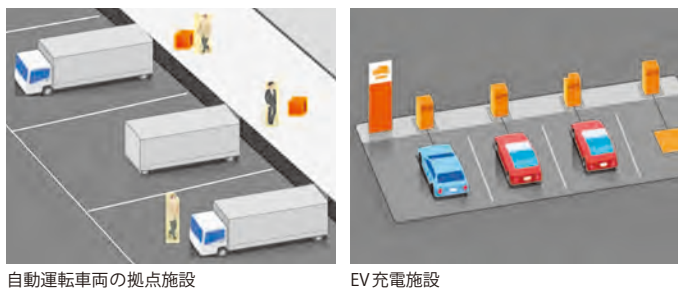


山陽自動車道の被災状況

通行形態

加えて、新たな技術である自動運転への対応や世界的な課題であるカーボンニュートラルへの取組みなど、社会的要請を踏まえつつ、高速道路における進出事業の財源も確保する必要があります。

図-2 SA・PAにおける必要な取組み例



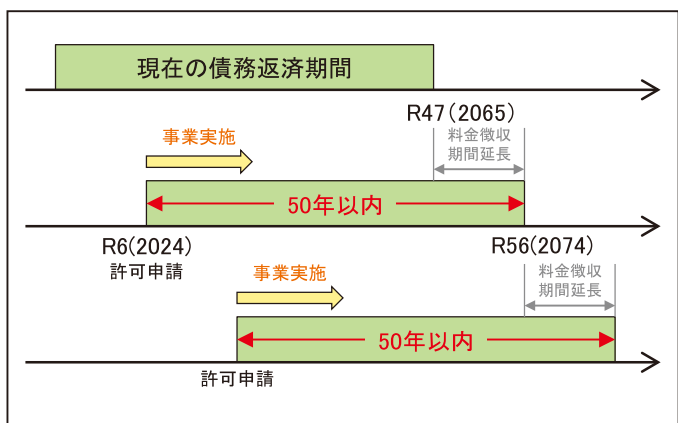
### 3. 道路整備特別措置法等の改正

こうした高速道路の更新・進化の財源を確保する方策などについては、有識者で構成される国土幹線道路部会において議論が進められ、2021年8月に中間答申が取りまとめられました。

この財源確保策については、税負担と利用者負担（料金収入による負担）、利用者負担の中には料金の引き上げと料金徴収期間の延長があり、大きく分けて3つの選択肢があります。この中間答申については、高速道路は一般道路と比べて速達性などのサービス水準が高いことから、税負担ではなく、利用者負担（料金収入による負担）により財源を確保することとし、その上で、現下の社会情勢から料金水準の引き上げは直ちに利用者の理解を得ることが困難であることに加え、更新により耐用年数が延びて将来世代にも受益があることを踏まえ、料金徴収期間の延長による財源確保を検討すべきとの内容になっています。

その後、国会での審議を経て、改正道路特別措置法等が2023年6月に公布されました。具体的には、債務返済の確実性を確保するため、債務返済期間を50年以内とする新規定を設け、その規定の下、明らかになった更新・進化需要に応じ、逐次、料金徴収期間を延長し、その財源を活用して更新・進化を行う制度としました。また、料金徴収期間の最長の延長年数として、料金徴収期限を2115年に設定しました。

図-3 料金徴収期間の延長イメージ

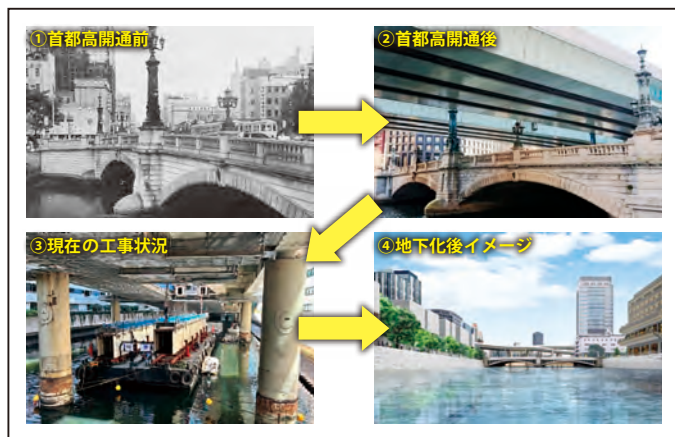


### 4. 地域における取組み

高速道路については、ネットワーク整備に合わせて、たとえば産業団地の整備など、インフラ整備の効果をより高める地域の取組みが全国各地で進められてきたところですが、高速道路の更新・進化についても、これに合わせて、よりインフラ整備の効果を高める地域の取組みが進められている事例があります。

たとえば、首都高速の日本橋区間については、現在の高架構造を更新事業として地下化することとしています。日本橋区間の地下化により、日本橋川周辺の景観が改善されることなどから、日本橋川周辺では民間投資による都市再開発が活発化しています。

写真-3 日本橋の現状と将来イメージ



また、宮城県の国道45号仙塩道路については、暫定2車線化区間が4車線化されるに伴って、日本三景の松島、世界遺産の平泉、仙台空港を結ぶ直行バスが開設されました。加えて、海外旅行客をさらに呼び込むため、多言語アナウンスが導入されるなど、観光活性化に向けた取組みが行われています。

### 5. おわりに

高速道路については、いまだにミッシングリンクが存在しており、引き続きネットワーク整備も進められていきますが、更新・進化に関する事業が、今後よりいっそう実施されることが見込まれます。

インフラが整備されることにより、地域にさまざまなストック効果をもたらしますが、地域における積極的な取組みが加わることで、その効果はよりいっそう大きくなります。

高速道路における更新・進化と地域の取組みが一体となった事例が、今後、全国各地に広がっていくことを期待しています。

# 2

## 取組事例

### 2-1 首都高日本橋区間地下化事業の取組状況

首都高速道路株式会社 更新・建設局 日本橋プロジェクト調整課 今井 貴也

#### 1. はじめに

首都高速道路は、1962年に京橋～芝浦間の4.5kmを開通してから延伸を続け、1964年に開催した東京オリンピック

図-1 日本橋区間地下化事業の事業区間位置図

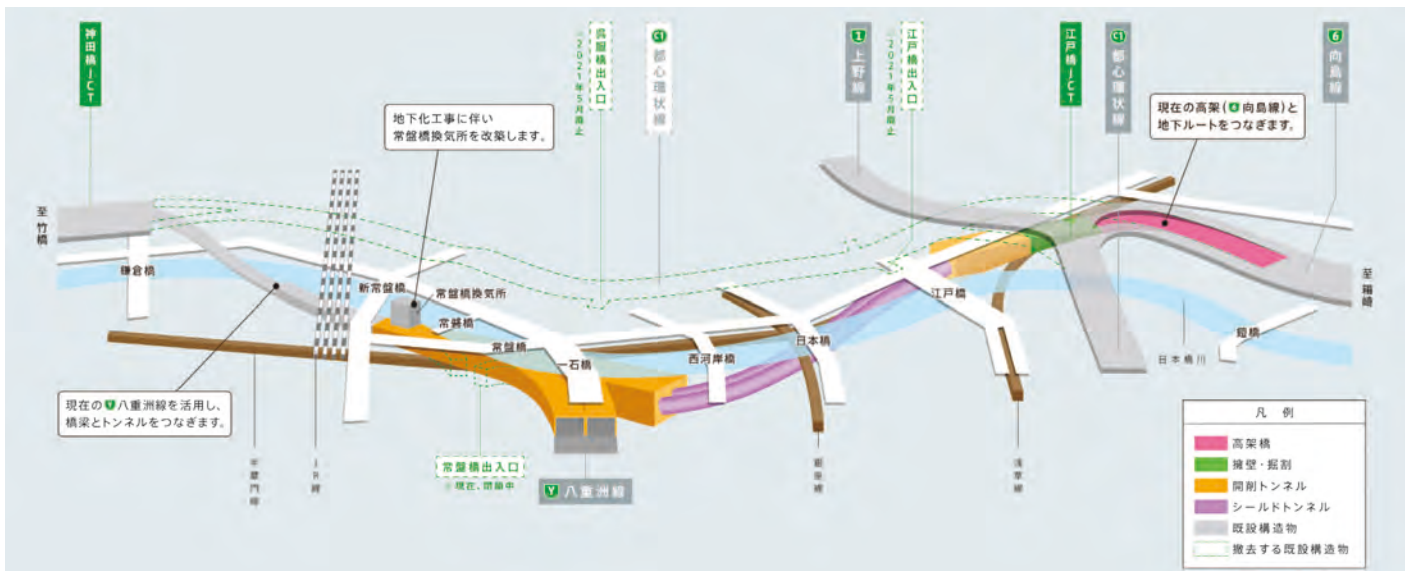


では、会場や宿泊施設がある都心部と羽田空港のアクセス向上のために、高速道路を結ぶことで、大会の運営に大きく貢献しました。オリンピックを再び東京で開催した現在、首都高速道路の延長は327.2kmまで伸び、首都圏のくらしや社会経済活動を支えるインフラとしてお客さまにご利用いただいている一方、構造物は老朽化が進んでいます。構造物を安全な状態に保つため、日夜きめ細かな点検を実施し、適切な補修に取り組んでいるところですが、竹橋JCTから江戸橋JCT間においては、1日当たり約10万台の自動車が走行する過酷な使用状況から抜本的な対策が必要となり、2014年に高架構造で造り替える「大規模更新事業」として事業化しました。

#### 2. 日本橋区間地下化事業について

2016年に日本橋川沿いの3地区が国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加されたことにより、日本橋周辺のまちづくりの機運が高まり、2017年7月、国土交通大臣と東京都知事より、民間のまちづくりと連携しながら日本橋周辺の首都高速の地下化に向けて取り組むことが発表されました。

図-2 日本橋区間地下化事業のルート概要



これを受け、2017年から2018年にかけて、国、東京都、中央区、首都高速道路株式会社にて「首都高日本橋地下化検討会」が行われました。そして、関係機関との協議・調整を進め、大規模更新事業区間のうち、神田橋JCTから江戸橋JCTまでの約1.8kmの区間を対象に、2019年10月の都市計画決定を経て、2020年4月に都市計画事業認可を取得し、日本橋区間地下化事業（以下「地下化事業」という）として着手することとなりました。

地下化事業では、神田橋JCTから江戸橋JCT間を地下ルートで整備します。ルートは、事業範囲の西側から、既設の高速八重洲線を活用して地下に潜り、約1.1kmのトンネルを構築します。既設の八重洲線とは一石橋の地下で分岐し、シールドトンネル工法にて地下でトンネルを構築、日本橋の下で日本橋川右岸から左岸へ移ります。江戸橋JCT下の日本橋川左岸付近にトンネルの東側坑口が設けられ、江戸橋JCTの東側で高架橋として高速6号向島線に接続します。

地下化事業の工程は、フェーズを下記の3つに分けて工事を行います。

#### フェーズ1：地下化に向けて

地下工事を行うにあたり、必要となる準備工事を実施し

ます。地下ルートの整備にあたり、支障となる地下埋設物を移設します。また、廃止となった（2021年5月に廃止）呉服橋出入口と江戸橋出入口を撤去します。

#### フェーズ2：地下を走る新しい首都高速道路へ

地下ルートの整備工事を実施します。地下化事業では、トンネル工事のほかに、高架橋工事、擁壁・掘削工事とさまざまな工種の工事を行います。地下ルートの完成は2035年度を予定しています。

#### フェーズ3：日本橋川に青空を

地下ルート整備後に、既設の高架橋を撤去する工事を行います。高架橋を撤去することで、日本橋周辺に青空が戻り、日本橋周辺の景観が一新されます。撤去工事の完了は2040年度を予定しています。

### 3. 工事の進捗状況

2024年3月時点における工事の進捗状況としては、前述したフェーズ1の準備工事として実施していた呉服橋出入口と江戸橋出入口の撤去工事が完了しました。出入口の撤

写真-1 呉服橋出入口撤去



撤去前 (2021.12.10撮影)



撤去後 (2023.12.19撮影)

写真-2 江戸橋出入口撤去



撤去前 (2021.9.22撮影)



撤去後 (2023.12.25撮影)

去工事は、地下ルートを整備するにあたり、今後日本橋川内で工事が必要となることから、日本橋川の流れを現状より悪化させないようにするため、将来的に廃止となる呉服橋出入口と江戸橋出入口を先行して撤去する工事です。今回の出入口撤去工事で、地下化事業により撤去する高速道路の1割の橋桁が撤去されることになります。これにより、日本橋川から部分的に青空を望むことができるようになりました。

2024年の春には、地下化事業の本体工事であるトンネル工事、高架橋工事が契約されます。そのため、2035年度の地下ルート完成を目標に今後は工事が本格化します。

#### 4. 周辺のまちづくりと首都高

日本橋周辺では日本橋川沿いの5地区とTOKYO TORCHの再開発計画が立ち上がり、新しいまちづくりが進められています。地下化事業では、地下ルートの一部で道路として活用する範囲を立体的に定める「立体道路制度」を活用し、建物の地下にトンネルを整備する計画としており、再開発と一体となって事業に取り組み、地域の魅力のさらなる向上に貢献したいと考えています。事業の実施にあたっては、再開発と密接な情報共有を行うとともに、円滑な事業推進を図るため、日本橋川沿い5地区の再開発と事業PRを連携して実施する予定です。事業PRの連携では、再開発と共同したPR拠点の整備や工事中の仮囲いに共通コンセプトの装飾を施すなど、日本橋川沿い周辺の未来に対する期待感を醸成していきます。

図-3 立体道路制度イメージ図



#### 5. おわりに

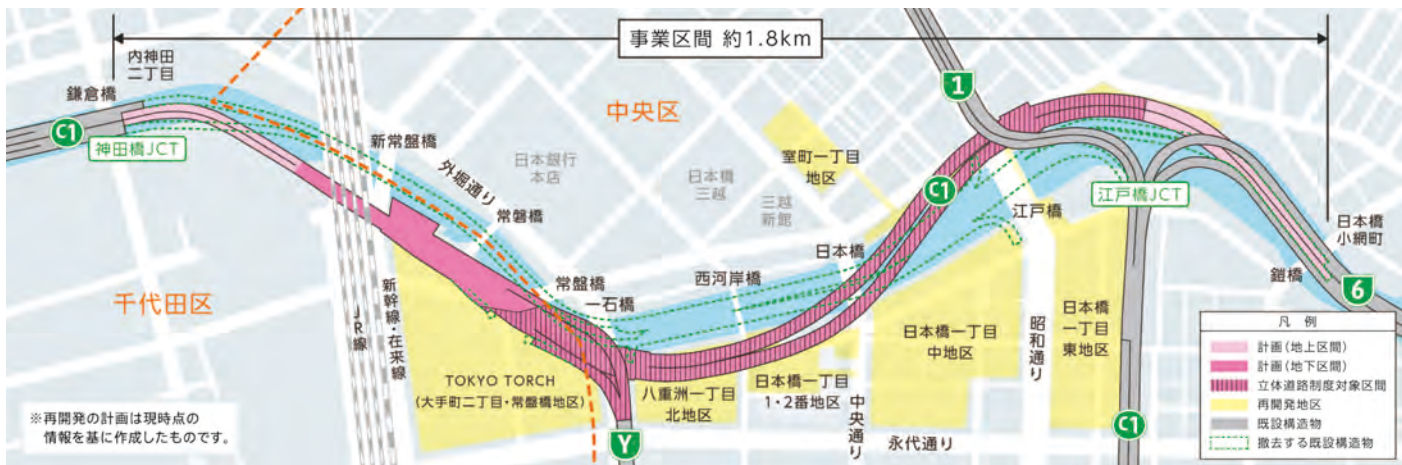
地下化事業は、さまざまな施工の工夫が求められる工事が継続します。さらに、日本橋川沿いの5地区及びTOKYO TORCHとの再開発事業が一斉に行われている中で、すべての事業と連携した調整が必要です。工事の調整だけでなく、どのように将来のまちの魅力を伝えていくか、一体となって考えていきたいと考えています。2035年度の地下ルート完成、2040年度の高架橋撤去完了までの長期的なプロジェクトとなりますが、引き続き本事業へのご理解・ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

図-5 日本橋区間地下化事業の着手前と完了後のイメージ図



※再開発の計画はイメージです

図-4 日本橋区間地下化事業範囲図と再開発位置図



# 2-2 新京橋連結路(地下)の新設と東京高速道路(KK線)の再生

東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課・都市づくり政策部 土地利用計画課

## 1. はじめに

東京都では、国や首都高速道路株式会社等と連携し、首都高速道路の大規模更新の機会を捉え、円滑な交通と快適な環境の両立を目指し、成熟した都市にふさわしいまちづくりを推進しています。こうした中、本稿では、日本橋区間の地下化とあわせた新京橋連結路(地下)の新設や、それを契機とした東京高速道路(KK線)の歩行者中心の公共的空間への再生について紹介します。

図-1 新京橋連結路やKK線の位置図



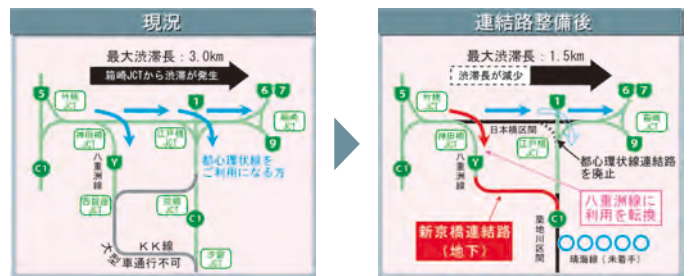
## 2. 新京橋連結路(地下)の新設

### (1) 計画策定の経緯

首都高速道路日本橋区間の地下化(以下「日本橋区間地下化」という)にあたっては、交通が集中する江戸橋JCT周辺の渋滞緩和を図るため、江戸橋JCTの都心環状線連結路を廃止し、都心環状線を利用する車を八重洲線に転換させることにしました。八重洲線と接続する東京高速道路(以下「KK線」という)は大型車の通行に対応していないことから、国や首都高速道路株式会社等と「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」を設置し、2018年から2021年にかけて、「KK線の構造強化」と「別線(地下)の整備」による大型車の交通機能確保策の比較検討を行いました。その結果、老朽化した擁壁の取替えなどを行う築地川区間の大規模更新との連携が可能であることや、晴海線整備によるネットワークの進展などにより、一般道も含めてさらなる交通の円滑化が期待されることなどから、別

線(地下)として、新たな都心環状ルートとなる都心環状線 新京橋連結路(地下)(以下「新京橋連結路」という)を整備することとしました。

図-2 計画策定の経緯のイメージ

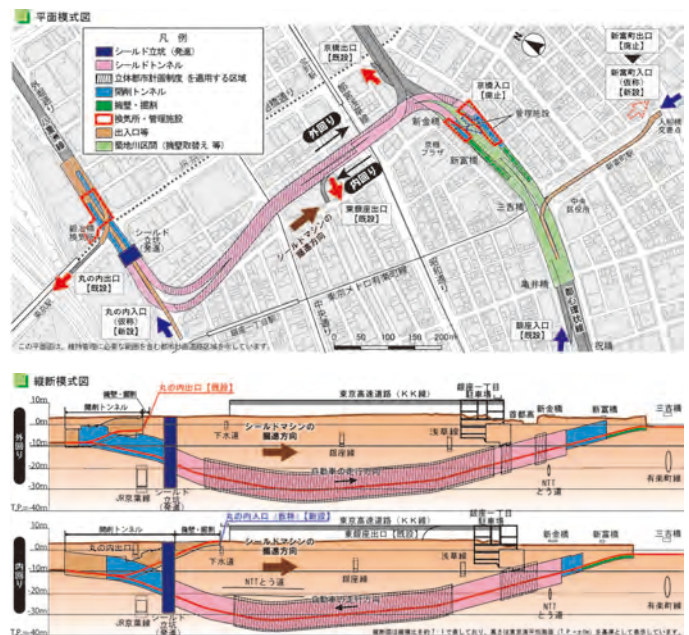


### (2) 整備計画(案)

新京橋連結路は、KK線の地下空間を活用し、八重洲線と都心環状線を最短ルートで結ぶ連結路であり、車線数は往復2車線で計画しています。延長約1.1kmのうち、約1.0kmがトンネル構造で、約0.1kmが擁壁、掘割構造です。シールドトンネル区間の一部においては、KK線の再生など、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため、立体都市計画制度を適用します。また、連結路の整備にあわせて、鍛冶橋換気所の造り替え、管理施設の設置、出入口の改廃、築地川区間の老朽化した擁壁の取替えなどを行います。

こうした新京橋連結路の整備により、都心環状線の大型

図-3 新京橋連結路の整備計画(案)





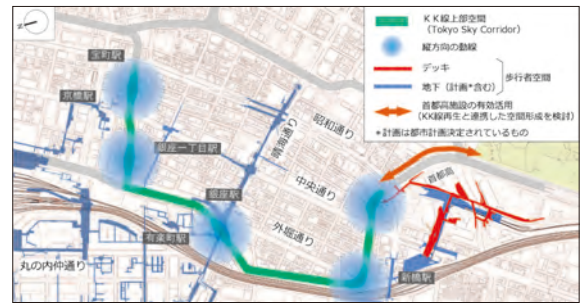
車交通の環状機能の確保や、江戸橋JCT周辺の渋滞緩和のほか、後述するKK線の再生・活用など、まちづくりの観点からもさまざまな効果が期待されます。

### (3) 整備の進め方

新京橋連結路は、日本橋区間地下化と同様、関係者が協力し、地元のまちづくりや大規模更新事業と連携して事業を実施することとし、首都高速道路株式会社と東京都が共同で整備を行います。

新京橋連結路は、2023年12月に都市計画変更及び環境影響評価の手続きが完了しており、都市計画事業認可を取得した上で、2024年度から事業に着手する予定です。今後は、日本橋区間地下化とあわせ、2035年度の供用を目指し、周辺まちづくりとも連携しながら整備を推進していきます。

図-4 歩行者系ネットワークのイメージ



※この地図は、国土地理院発行の基盤地図情報を使用したものである。  
 ※主要な歩行者ネットワーク(地下・デッキ)はBiZxaaSMap、及びMarunouchi.comを参考に三菱地所設計作成

図-5 整備内容の例(幅員が約16m以上の区間)



## 3. 東京高速道路 (KK線) の再生

### (1) 再生の経緯等

新京橋連結路の整備により、現在、自動車専用の道路であるKK線は通過交通が新京橋連結路に転換するため、KK線全線を対象に有効活用策の検討が可能となりました。こうした中、有識者等で構成される検討会の提言を受け、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間 (Tokyo Sky Corridor) として再生させることにしました。

### (2) 都市計画

KK線再生にあたり適用する都市計画としては、従前の都市計画道路 (自動車専用道路) から、誰もが利用できる公共的空間としての役割を担っていくことが求められることや周辺まちづくりとの連携の観点も重要となります。こうしたことから、広域的なプロジェクトであるKK線再生を民間の活力や創意工夫を生かしながら都が円滑に推進していくため、KK線全線を含めた区域に「再開発等促進区を定める地区計画」を定めるとともに、周辺のまちづくりの熟度に応じて区域を拡大することとしています。

### (3) 整備内容

KK線上部空間と地上等とを縦方向の動線 (階段、エレベーター等) でつなぐことにより、重層的な歩行者ネットワークを形成していくとともに、周辺まちづくりの街区内の地下歩行者ネットワークと接続する縦方向の動線の確保などについても、関係者で調整していくこととしています。

KK線上部空間は緑豊かな歩行者空間に整備します。異なる幅員を生かしたメリハリのある空間形成に向け、幅員が約16m以上の区間は歩行者の通行空間に加えにぎわいのための広場などの滞留空間を確保するとともに、主要な道路との交差点付近にまちを眺めることができる視点場を整備します。さらに、誰もが楽しめる居心地の良い空間形成に向け、植栽や各種サービス機能を適宜整備します。

### (4) 整備の進め方

KK線を再生する際にも現行の管理運営スキームを継承することを前提として、現在の施設所有者である東京高速道路株式会社が整備することを基本とします。一部区間については、KK線周辺におけるまちづくりと連携し、開発事業主体が整備することも可能とします。

図-6 KK線周辺におけるまちづくり



KK線上部空間は、八重洲線通行止め後、KK線を廃止して2020年代中頃に整備に着手し、全区間の整備完了については2030年代から2040年代を目標時期とします。また、都市空間の価値や魅力の早期向上に向け、整備主体である東京高速道路株式会社による整備や周辺まちづくりと連携した段階的整備等による一部区間の早期開放を図っていきます。

## 4. おわりに

首都高速道路は、首都東京の都市活動を支える基幹的なインフラであり、その機能確保や強化が不可欠です。東京都は、引き続き、国や首都高速道路株式会社等と連携して、KK線の再生の契機となる新京橋連結路の整備をはじめ、首都高速道路の更新やさらなる進化に取り組んでいきます。

## 2-3 川口ハイウェイオアシスについて

川口市 建設部 公園課

### 1. はじめに

川口市は、埼玉県の南の玄関口として首都東京に隣接し、交通の利便性に優れ、人口は約60万人を超える中核市です。川口ハイウェイオアシスは、川口ジャンクションの東南側にあたり、北側には東京外かく環状道路、南側には首都高速道路葛飾川口線が通っており、市街化調整区域の赤山、新井宿に位置し、『広域的な集客に配慮した「水と緑のオアシス空間」の創出』を計画テーマとするイイナパーク川口（都市計画名：赤山歴史自然公園）と首都高速道路川口パーキングエリア（以下「川口PA」という）を接続し、一体的に整備した首都高初のハイウェイオアシスとして令和4年4月に開業しました。

図-1 位置図



### 2. 整備の経緯

イイナパーク川口の事業地は、昭和61年から「焼却灰の廃棄物最終処分場」の計画予定地として順次公有地化が

図られた場所であり、その後、平成14年度に、「各種リサイクル法」の整備に伴う分別収集により焼却処理対象量の減量化がなされたことや、新たな環境センターの整備により焼却残渣の縮減等が行われたことから、地元の要望を踏まえて計画が見直されました。

計画の見直しに伴い、平成19年度より公園予定地として活用する方針に変更され、その当時は、公有地となった土地と、ほとんど耕作されていない湿地と雑木林とからなる地形を呈しておりました。

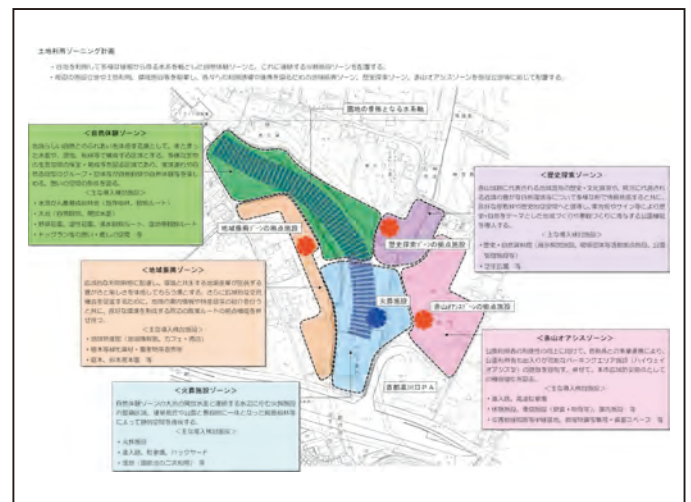
川口市は、イイナパーク川口の整備の構想にあたり、平成22年10月に、「(仮称)赤山歴史自然公園等検討委員会」を設置し、学識経験者、市議会議員、地元の代表者、関連団体の方々を委員として、さまざまな角度から検討が行われました。

その中で構想等に関する意見・要望・配慮事項が報告書としてまとめられ、平成23年3月に、「今まで多くの人々によって育まれてきた神根・赤山地域の豊かな自然環境や歴史・文化遺産の活用による、地域振興と農業の活性化に有効な公園計画、位置的な特性を活かした広域的な利用促進策」に関する提言が市に提出され、事業が始まりました。

#### 【検討委員会による主な提言】

- 豊かな生態系をイメージとした公園づくりを支える、良好な樹林地と水辺空間を創出
- 隣接する「首都高川口パーキングエリア」との連携により、公園と一体となる「ハイウェイオアシス」の整備
- 市内周辺公共施設等への回遊性を図り、市内経済の活性化を促す

図-2 土地利用ゾーニング計画



### 3. 首都高速との一体的な整備とまちづくり

検討委員会による提言を受け、川口PAに隣接し、首都圏からの自動車アクセスの利便性が高いことから、地域に対する誇りが共有できる公園活動を通じ、地域交流や広域的な交流機会の促進による地域社会の活性化に向けて、自動車交通の利便性を活用した広域的な交流機会の推進や、川口PAと連携した施設整備による集客力の向上を図るため、川口市と首都高が事業連携することにより、豊かな自然環境や赤山陣屋跡をはじめとする川口市が誇る歴史文化遺産等を活かし、地域の振興や都市農業の活性化にも資するイイナパーク川口と川口PAを地域拠点整備事業として一体的に整備し、一般道からだけでなく首都高からも公園へ直接アクセスすることで、公園利用者の利便性の向上と広域的な集客の実現を目指しました。

さらに、イイナパーク川口と川口PAが接続されることによって、高速利用者にとっても首都高を降りずに公園や地域を散策することが可能となり、自然豊かな憩いの場の提供を目指しました。

川口市が整備したイイナパーク川口とこれまで閉鎖的な空間だった川口PAとが一体となり、公園利用者と高速利用者の双方が利用できる施設を整備したことで、利便性の向上と地域活性化に寄与しました。

写真-1 川口ハイウェイオアシスの外観



### 4. おわりに

川口ハイウェイオアシスの開業から1周年が経過し、当初の予想を上回る方々にお越しいただきました。この間、さまざまなイベントの開催等も行われる中で、市内のみならず市外からのご利用者様も多いことから、公園利用者と高速利用者の双方が集い、楽しむことができる新たなレクリエーション拠点として、今後さらなる地域活性化に貢献できるよう取り組んでまいります。

## 施設紹介

首都高速道路(株) 事業開発部 事業管理課

### 商業施設（レストラン・カフェ・売店）

イイナパーク川口との接続により、レストラン・カフェ・売店は、従来の川口PAと比べ、座席数と売店の売場面積がそれぞれ約2倍に広がりました。内装は、都会的な印象の首都高と、歴史深く自然豊かな公園の双方を感じることができる和モダンスタイルとなっています。レストラン・カフェでは、川口市産の鋳物の羽釜で炊いたご飯を使ったおにぎりや定食、地元の豆腐店の監修を受けたおとうふ御膳や豆乳ソフトなど、地域の魅力があふれるメニューが揃っています。売店では、埼玉のみならず、沿線の東北地方のお土産も揃い、休日にはキッチンカーの出店やイベントも行われ、地域の賑わいの場となっています。



### 屋内遊具施設（ASOBooN）

川口ハイウェイオアシスの最大の特徴は、子どもが雨の日でも体を動かし、楽しく遊ぶことができる全天候型の屋内遊具施設（一部屋外エリアを含む）「ASOBooN（アソブーン）」があることです。おもちゃ販売や、遊具施設の運営などを手掛ける(株)ポーネルドによるプロデュースのもと、「子どもが、旅するようにあそぶ場所」をテーマに、アスレチックや滑り台、おままごとなどができる全7つのエリアが用意されています。随所に首都高らしさや川口市とのつながりを感じさせる遊具や仕掛けが施されており、子どもたちの賑やかな声が絶えない施設となっています。



## 2-4 再開発と一体的に整備された大橋ジャンクションの現状

首都高速道路株式会社 計画・環境部 都市環境創造課 担当課長 田中 厚

### 1. 大橋ジャンクションの計画概要

大橋ジャンクションは、5号池袋線と高速湾岸線を結ぶ約18kmにわたる山手トンネルにある3号渋谷線と接続するジャンクションであり、大橋地区で接続しています。建設にあたっては目黒区や地元住民から周辺のまちづくりとの一体的整備が求められていました。本稿では一体的整備に伴う再開発事業とその後の現状を紹介します。

### 2. 再開発事業との一体整備

#### (1) 大橋ジャンクションと再開発事業との一体整備

大橋ジャンクション（以下「大橋JCT」という）建設予定地周辺は、国道246号線沿いの中高層建築物や、目黒川沿いの戸建、集合住宅、工場、東急バスの車庫など、さまざまな都市機能が混在していました（写真－1）。建設に際しては、地域に及ぼすさまざまな影響の軽減や、周辺地域の将来の開発動向といった観点から、大橋JCTの建設を契機としたまちづくりに向けた期待が高まっていました。

写真－1 建設前の大橋JCT周辺



首都高速中央環状線と3号渋谷線を連結する大橋JCTは、平成2年8月に都市計画決定がなされました。

広大な敷地面積を有する大橋JCTの建設による地域分断や周辺環境の変化を懸念する地元の声を受け、平成4年10月、目黒区は「大橋一丁目周辺地区整備構想（案）」を策

定されました。この中で、大橋JCT建設とまちづくりを一体的に行う構想が示され、平成7年7月に地元住民による自発的なまちづくりの調査・研究組織である「大橋一丁目街づくり研究会」の活動が始まりました。

平成11年4月、大橋JCTのループ化を含む中央環状線の都市計画変更の際、目黒区からはJCT建設と一体的なまちづくり整備を要望する付帯意見が出され、事業手法の検討が行われました。

平成12年2月、地元代表と行政機関等の対話の場として「大橋一丁目まちづくり懇談会」が発足し、平成14年1月には「大橋一丁目地区まちづくり方針」が策定され、①住み続けられるまちづくり、②周辺との連続性が確保されたまちづくり、③環境に配慮したまちづくりの3つを柱とした大橋地区の再開発が進められることとなりました。

平成16年1月、東京都が実施主体となる再開発事業が都市計画決定されました。平成20年6月には、立体都市公園制度を活用してカバー化後の大橋JCTの屋上に目黒区の都市公園を設置する方針が決定しました。

#### (2) まち・みち・再開発一体型プロジェクト

大橋地区の整備は、「まちづくり」（目黒区）、「道路事業」（首都高）、「再開発事業」（東京都）という3つのプロジェクト間の垣根を取り払って各機関が相互に密接な連携を保ちながら、「地域の皆様」も含めた四者が一体となって『まち』の未来像の具体化に向けて取り組み、相乗効果を大いに発現していこうとする「まち・みち・再開発一体型プロジェクト」として事業が進められました。

##### 1) 道路事業協働型再開発事業

大橋JCTの整備は、東京都の再開発事業と一体的に整備を進める「道路事業協働型再開発事業」という新しい事業手法を用いています。道路事業への効果としては、道路整備の早期実現、地域分断の解消、事業費の削減などがあり（図－1）、再開発事業においても関係権利者が現住地で生活再建、建築敷地が有効活用できるなど多くの利点があります。

##### 2) 立体道路制度の活用

大橋JCTでは、再開発事業との一体的整備による住み続けられるまちづくりが地元から強く求められていました。このため、建築敷地の確保と同時に道路敷地の上下空間における建物の建設を可能とする立体道路制度を活用するこ

とで、首都高速のJCT、トンネル換気所、再開発ビル2棟など多くの施設が再開発区域の約38,000m<sup>2</sup>の中にコンパクトに収まりました（図-2）。

図-1 道路事業協働型再開発事業の効果

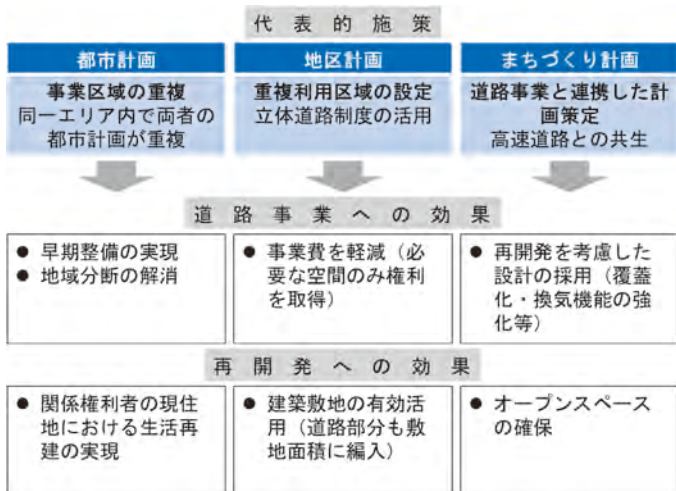
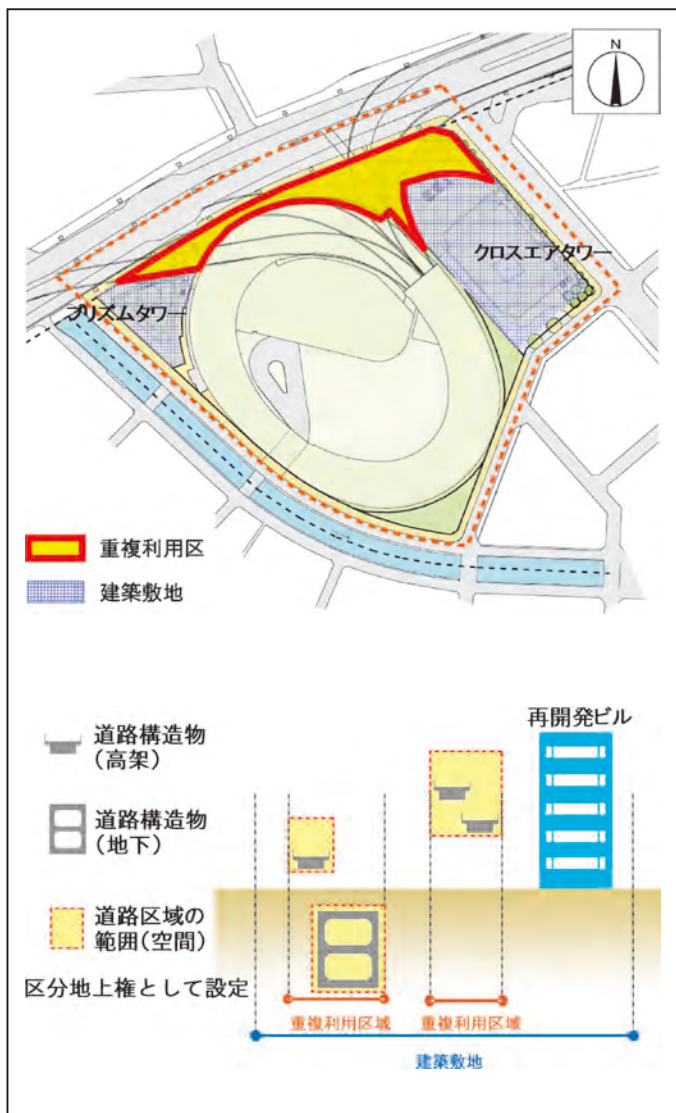


図-2 立体道路制度による重複利用



### (3) 住民との意見調整～まちびらき

地域住民により「オーパス目黒大橋」と名付けられた再開発地区の整備を進めるに際しては、地域住民と事業者で「大橋一丁目地区再開発協議会」や「しゃれ街準備協議会」等での意見調整が約10年間にわたり絶え間なく実施されました。

構想策定から約20年を経た平成25年3月には「オーパス目黒大橋まちびらきフェスタ」が盛大に開催され、オーパス目黒大橋は、高速道路構造物を違和感なく周囲に溶け込ませながら商業・住宅・業務の各機能がバランスよく配置された複合機能集積拠点に生まれ変わりました（写真-2）。

写真-2 オーパス目黒大橋全景



#### 1) 再開発ビル

大橋JCTの両側にはプリズムタワー（西側）とクロスエアタワー（東側）という2棟の再開発ビルが建設されました。2棟で計約900戸の住戸を有し、地権者が住み続けることができることに加え、クロスエアタワーには目黒区の北部地区サービス事務所や大橋図書館といった公共施設やスーパー等の店舗も併設されています。

#### 2) 周辺環境の改善

廃道となった区道の付け替えとして、大橋JCT周囲の区画道路を歩道・車道分離型に拡幅整備するとともに、広場1号、広場2号の整備を行いました。また、高架下空間のオープンスペース化や、後述する大規模な緑化を実施しました。

#### (4) 再開発等に関する外部評価

都市内の限られたスペースに建設された大橋JCTは、コンパクトな道路計画や再開発事業が一体となったまちづくり、地域と共生した緑の取組みなどが評価され、土木学会環境賞やグッドデザイン賞等を受賞しました。

### 3. 大橋“グリーン”ジャンクションの取組み

#### (1) 「3つの緑」

大橋JCTを建設するにあたり、大橋“グリーン”ジャンクションと銘打って、1) 街並みの緑、2) 公園の緑、3) 自然再生の緑という3つの緑を創出しました(写真-3)。

##### 1) 街並みの緑(大橋JCT壁面)

全体が覆蓋化された大橋JCTの特徴(コロッセオ風デザイン)を生かしつつ、時間の経過とともに地域景観と調和するよう、オオイタビ(直接登はん型のつる性植物)による地表面からの緑化を行いました(写真-4)。近隣に住む子どもたちと一緒にオオイタビが成長し、30~50年かけて大橋JCT壁面を緑化する計画です。

写真-3 3つの緑



写真-4 街並みの緑: 壁面緑化



##### 2) 公園の緑(屋上公園および内側広場)

公園の緑として、大橋JCT屋上には面積約7,000m<sup>2</sup>、高低差24m(平均勾配6%)の屋上公園「目黒天空庭園」を整備しました。目黒天空庭園は、周辺地域のみならず世界

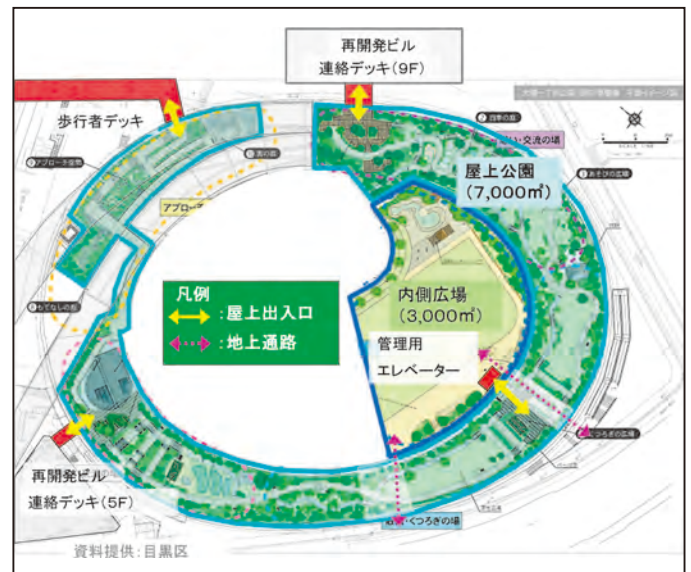
中に日本文化を発信し、四季折々の自然や和の文化が楽しめる回遊式の区立公園として運営されています(写真-5)。

大橋JCTの内側には、盆踊りやフットサル等が可能な面積約3,000m<sup>2</sup>の多目的広場や、夏場に子どもが水遊びできるじゃぶじゃぶ池、屋上に通ずるエレベーター等を整備しました(図-3)。

写真-5 公園の緑: 屋上公園(目黒天空庭園)



図-3 全体レイアウト



また、ループ状の道路の隙間には中空層と呼ばれるスペースがあり、地上レベルの中空層には時間貸駐車場も整備しました。

##### 3) 自然再生の緑(換気所屋上「おおはし里の杜」)

大橋JCT内側に建設した換気所の屋上に、自然再生の緑として、「かつての目黒川周辺の原風景」をモデルとした自然再生緑地を整備しました。換気所の構造は、上方に平面部、中央に28%の傾斜部、下方に平面を持った構造となっているため、これらの形状をかつての目黒川の河岸段丘状の地形と重ね合わせ、上方に草地、斜面部には在来種による樹林と小川の流れを、下方には池と田んぼを設置しまし

た(写真-6)。整備完了後には目黒区の協力を得て、近隣の公園で在来種のめだか等を捕獲し放流しました。

写真-6 自然再生の緑：おおはし里の杜



## (2) 生物多様性保全等に向けた取組み

### 1) 地元との共生

おおはし里の杜は、生物多様性保全等の観点から通常は一般開放せず閉鎖管理を行っていますが、年に数回社員が立会いの上で一般開放をしています。

水田では、田植え・自然観察・稲刈り・脱穀等をテーマに計4回の「稲作体験学習」を近隣の小学生の環境教育活動の一貫として継続実施しています(写真-7)。その実施にあたっては、専門家の指導を受け、昔ながらの手作業による農作業が体験できるよう工夫しています。最近では目黒区教育委員会と連携して講座も開催し、生物多様性を体感できる場所としての活用により、地域との共生を図っています。

写真-7 稲作体験学習



### 2) エコロジカルネットワークの構築

大橋JCTで整備した緑地は、周辺の駒場公園、代々木公園、菅刈公園などの緑と連係するエコロジカルネットワークの拠点として地域の環境改善にも寄与できる緑化空間と

なっており(図-4)、希少種を含む多くの動植物がおおはし里の杜で確認されています。最近では、オオタカの飛来及び捕食場所としての利用が確認されており、おおはし里の杜が都心部においてオオタカの生活圏の一部に組み込まれていることから示唆されています。

図-4 エコロジカルネットワーク



### 3) 公益団体等外部団体からの評価

これまでの活動に対しての評価として、公益団体等から下記の通り認証等を取得しているところです。引き続き生物多様性保全に向け活動を行っていきます。

- ①ハビタット評価認証(JHEP)：(公財)日本生態系協会  
生物多様性の保全や回復に資する事業を定量的に評価・認証する制度で2016年に最高ランクAAAを取得。
- ②江戸のみどり：東京都  
在来種を積極的に植栽し、生物多様性の保全に取り組む緑地を登録・公表する制度。2019年に取得。
- ③社会・環境貢献緑地評価システム(SEGES)：(公財)都市緑化機構  
企業等によって創出された緑化空間とそこでの活動を評価・認定する制度。2020年、そだてる緑ExcellentStage2認定。2023年の更新時にはこれまでの取組みが評価され、そだてる緑ExcellentStage3に昇格。
- ④自然共生サイト：環境省  
「民間の取組等によって生物多様性の保全が図られている区域」を認定する制度。2023年度に高速道路会社として初めて認定された。

# 2-5 築地川アメニティ整備構想と上部空間の活用

中央区 環境土木部 管理調整課

## 1. 中央区の状況

現在、本区では、日本橋上空の首都高速道路の地下化や都心部（銀座・東京駅）と臨海部（晴海・有明方面）をつなぐ都心・臨海地下鉄新線など、基幹的な道路・交通ネットワークが構築されるとともに、首都高速道路都心環状線（築地川区間）（以下「都心環状線」という）および東京高速道路（KK線）の上部空間を活用した新たなアメニティ空間の創出、さらには、築地市場跡地の再開発において、国際的な交流拠点や都心部との連携強化に向けた基幹交通インフラの整備が計画されるなど、大きな転換期を迎えています。

特に、都心環状線の掘割部を覆蓋化する「築地川アメニティ整備構想」（令和元年9月 中央区）、KK線の上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用することを目指す「東京高速道路（KK線）再生方針」（令和3年3月 東京都）（以下「再生方針」という）、築地市場跡地の再開発の方針を定めた「築地まちづくり方針」（平成31年3月 東

図-1 中央区内で検討が進められている  
主な都市基盤整備



出所：国土地理院撮影の空中写真（1997年撮影）を加工し作成

## 2. 築地川アメニティ整備構想

### (1) 策定経緯

本区は、住宅開発などに伴う人口増加が続く一方で、都心機能の集中による高度な土地利用が進み、新たな緑地整備のための土地の確保が難しく、開発事業等の機会を捉え、公園・緑地の創出を図る必要があります。

首都高速道路株式会社は、平成26年6月に公表した首都高速道路の更新計画において、首都高速の更新を契機に周辺まちづくりと連携した都心再生の推進として、都心環状線の掘割部を覆蓋化する上部空間イメージが示されました。

こうしたなか、都心環状線の周辺でまちづくりの検討が進められていたことから、三吉橋から新尾張橋の全長約1kmの区間において、掘割部の上部空間を活用し、区民一人ひとりの快適で多様なライフスタイルを支える次代に相応しい新たなアメニティ空間の創出を目指すため、本構想を策定しました。

### (2) アメニティ空間に求められる機能

本構想で掲げるアメニティ空間は、「国際性豊かで多様なライフスタイルを支えるアメニティ空間」をコンセプトとし、以下に示す機能の創出を目指しています。

#### ① 緑の量的拡大と質的向上

中央区を代表する緑豊かで自然を感じる「都心に開かれた新たな緑化空間」や、都心環境の改善を図る「環境配慮型の都市空間」の創出

#### ② 新たな人の流れを生み出す回遊動線

地下鉄駅間の人の流れをつくり、新たな回遊を生み出す「交通結節性の高い歩行者ネットワーク」の形成

#### ③ 安全・安心で健康的な暮らしを支える憩いの空間、文化発信力の高いパブリックスペース

誰もが快適で質の高い、健康的なライフスタイルを過ごすことができる「都市生活を支えるアメニティ環境」や銀座・築地の地域特性を活かしたイベント展開など、年間を通じてイベントが行われる「誰もが体験・交流・発信できるパブリックスペース」の創出

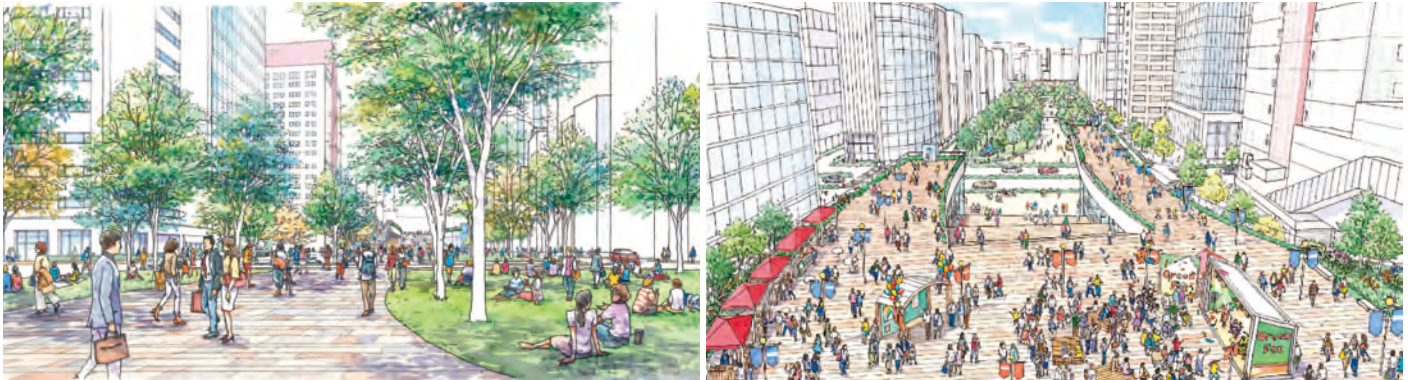


### (3) 実現に向けた取組み

令和4年度から、都心環状線の大規模更新にあわせ、首都高速道路上部空間の活用に必要な覆蓋化に関連する設計等を進めており、検討の深度化を図っています。また、

周辺まちづくりと連携して進めていく必要があるため、関係者間と調整を図り、一体的なまちづくりを推進しています。

図-2 アメニティ空間のイメージ



### 3. 最後に

現在、銀座・築地周辺では、多くの都市基盤整備の計画が進められており、それらの完成時期がおおむね2040年に設定されていることから、本区にとって、2040年代が大

きな転換期となります。こうした状況をふまえ、本構想の実現はもとより、再生方針と連携し、銀座・築地周辺を結ぶみどりのプロムナードの創出を図るとともに、築地市場跡地の再開発、浜離宮恩賜庭園、隅田川に続く広域的な歩行者中心の水とみどりのネットワーク形成を目指していきます。

図-3 本区が目指す2040年代の銀座・築地周辺の姿



## 2-6 「駒テラス西参道」の整備による 高架下の利活用

渋谷区 まちづくり推進部 まちづくり第二課  
産業観光文化部 文化振興課

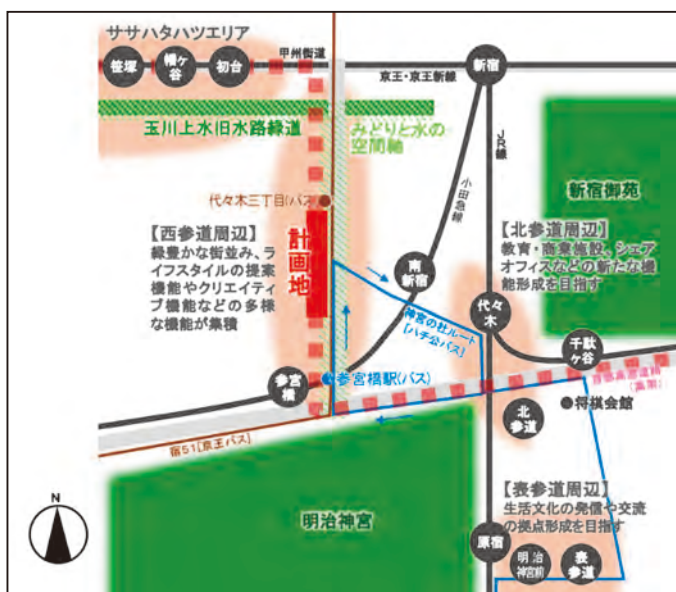
### 1. はじめに

渋谷区代々木四丁目を中心とする参宮橋駅周辺地域は、明治神宮につながる緑豊かな街並みを擁した西参道を中心として、文化的資源が豊富な地域です。渋谷区まちづくりマスタープラン（以下「マスタープラン」という）では、「ライフスタイルの提案機能やクリエイティブ機能などの多様な機能が集積し、にぎわいや文化の交流を創出するまち」とすることが、地域のまちづくり方針として定められています。

これまで渋谷区では、この地域を通る首都高速道路4号新宿線の高架下敷地を、道路占用許可を受けて、自転車集積所及び児童遊園地等として運用していました。当該敷地の整備前の状況は、前面歩道は人通りが多い一方で、十分な街路灯が設置されておらず、雑草が生い茂り、人の出入りのない薄暗い空間が広がっていました。また、明治神宮や玉川上水旧水路緑道などの文化資源やまとまったみどりが集積する地域でありながら、これらを活かした土地利用が行われていませんでした。

そこで渋谷区では、マスタープランにおける位置づけを踏まえ、地域のにぎわい創出及びまちの魅力の向上を図るために、道路占用許可を受けていた土地を活かしながら、西参道プロジェクトとして地域のまちづくりを計画的に進めることとしました。

図-1 西参道プロジェクト



### 2. 西参道プロジェクト

西参道プロジェクトは、明治神宮が令和2年に鎮座100年を迎えたことを契機として、明治神宮へ通じる参道の一つである西参道と、隣接する首都高速道路4号新宿線の高架下敷地の一部を利活用する、地域のまちづくり事業です。このプロジェクトでは、マスタープランを踏まえて「にぎわいや文化の交流を創出するまち」「みどりと水の空間軸を形成」「地域特性を生かした沿道環境」という3つの柱を掲げています。これに基づき方向性を検討し、「将棋文化の情報発信」「まちのにぎわい創出」「西参道に相応しい沿道環境の創出」に取り組むこととしました。

具体的な整備計画としては、占用物件の用途を変更して、新しい文化・交流施設と公園等を整備することとしました。文化・交流施設は、ホール、ギャラリー、スタジオ、カフェの4棟から成る建物とし、公園は、既存の公園をレクリエーションスペースとオープンスペースにエリアを分けて再整備することとしました。また、隣接する地域施設についても、外構を含め参道の景観にふさわしいリフォームを施すものとしてしました。

この整備計画を基に、令和3年から基本設計を開始し、令和4年8月に工事着手、令和5年2月に工事しゅん工となりました。新しい文化・交流施設は、「駒テラス西参道」と命名され令和5年6月10日に開業しました。

写真-1 高架下に整備した「駒テラス西参道」



### 3. 将棋によるまちづくり

渋谷区は平成29年に策定した渋谷区基本構想において、「あらたな文化を生みつづける街へ。」を掲げ、伝統を受け継ぎながら最先端の文化発信と多様な交流が生まれることを目指しています。西参道プロジェクトにおいて文化・交

流施設として整備された駒テラス西参道では、伝統文化である「将棋」を運営の核としました。

「将棋」は、深遠な思考と礼節を重んじ、江戸時代には将軍家にも重用されてきた歴史を持つ、日本を代表する伝統文化です。そして渋谷区の千駄ヶ谷には、日本将棋の総本山である公益社団法人日本将棋連盟の将棋会館があり、地元の鳩森神社では、巨大な王将駒が奉納された「将棋堂」で将棋技術の向上を願った祈願祭が毎年行われています。

渋谷区は、「将棋」を区にとって深いつながりを持つ特別な伝統文化と捉え、教育やまちづくりに積極的に取り入れてきました。小学校においては放課後に「将棋教室」を開催し、道路のマンホールの蓋のデザインに将棋アニメのキャラクターを用い、公衆トイレの外観に駒の意匠を取り入れ、将棋資料の展示スペースも設けるなど活用を図ってきました。そして令和2年10月22日に、渋谷区と将棋連盟は「伝統文化の発展及び地域の魅力向上のための相互協力に関する協定」を締結し、将棋を通じた伝統文化の発展、まちづくり、観光振興、次世代育成に関して連携協力していくこととなりました。

こうして駒テラス西参道は、「観る将」(観る将棋ファン)を対象として将棋文化のすそ野を広げ、将棋文化の普及と地域のにぎわい創出に取り組んでいくことになったのです。

## 4. まちのにぎわい創出

駒テラス西参道では、まちのにぎわい創出事業として、約3ヵ月に1度、施設主催による「タウンミーティング」を実施しています。毎回約20人の地域住民と、地域とのつながりを持ちたい企業等が参加し、駒テラス西参道をどんな場にしていきたいか、駒テラス西参道で生まれてほしい風景を言語化し、ビジュアル化し、実現のためには、それぞれどんなことができるかを話し合っています。

タウンミーティングで生まれたアイデアは、将棋関連にとどまらず、映画上映会や物々交換会、夏まつりなど、地域住民の協力のもとでさまざまなイベントが実現しています。そして、イベントに訪れた住民が次のタウンミーティングに参加するという循環を生み、新しい発想が加わり蓄積されることで、施設活用の可能性が広がっていきます。

写真-2  
タウンミーティングの様子

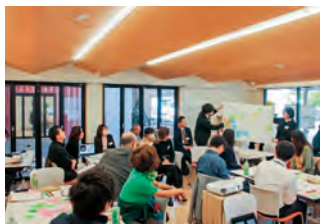


図-2  
グラフィックレコード

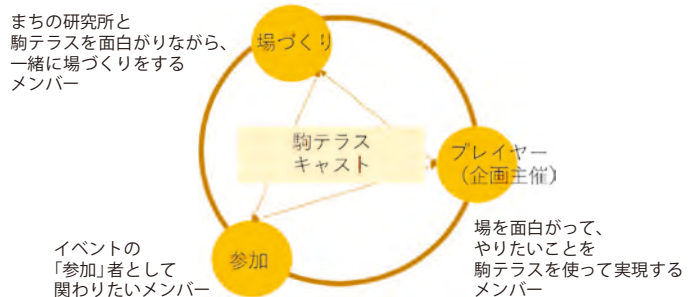


タウンミーティングで話し合われた内容は、絵や図形などを用いる「グラフィックレコード」で視覚的に記録し、要点や結論を参加者によりわかりやすく共有しています。

今後は「駒テラスキャスト」と名づけた、まちづくりに関心がある地域住民を募り、駒テラス西参道からまちのにぎわいを共創していく仕組みづくりを目指していきます。

「駒テラスキャスト」には“場づくり”“プレイヤー”“参加”という3つのポジションがあり、それぞれのポジションのキャストが柔軟に相互に関わり合い変化していくことで、参加者合意のもとでやりたいことを実現します。地域住民の主体的な参加と活動により、コミュニティの活性化と持続可能なまちのにぎわい創出へつなげていきます。

図-3 駒テラスキャスト



## 5. おわりに

今回は、首都高速道路の高架下を活用しながら、区内に集積する文化資源を活かし、新たなコミュニティ拠点として、にぎわいや文化交流を創出する駒テラス西参道の整備事業をご紹介します。

オープン後の駒テラス西参道では、将棋以外にも地域が主体となったイベントが増えています。また駒テラス西参道以外の首都高速道路高架下についても、明治神宮西門前まで続く道路空間の利活用に係る社会実験を行っています。

渋谷区は、駒テラス西参道の整備をきっかけに活性化した西参道エリアのまちづくり活動を支援し、地域主体のまちづくりが継続されるよう努めていきます。

図-4 駒テラス西参道で生まれてほしい風景





大橋ジャンクション再開発によるオーバス目黒大橋全景(目黒区)



高架下に整備された駒テラス西参道の夜景(渋谷区代々木、2023年5月)



日本橋区間地下化事業着手前の日本橋川(日本橋～江戸橋区間)イメージ図(中央区日本橋)



川口ハイウェイオアシス(川口市)



日本橋区間地下化事業完了後の日本橋川(日本橋～江戸橋区間)イメージ図(中央区日本橋) ※再開発の計画はイメージです