ISSN 0289-0232 Toshi to Kōtsū

JTPA REPORT

都市と交通

通巻126号

巻頭言：次なる都市再生のために
～一般財団法人 計量計画研究所 代表理事　岸井 隆幸 …… 1

特　集：大規模開発と都市基盤整備

1. 総　論
◆大都市における都市基盤施設整備の今後 …… 2

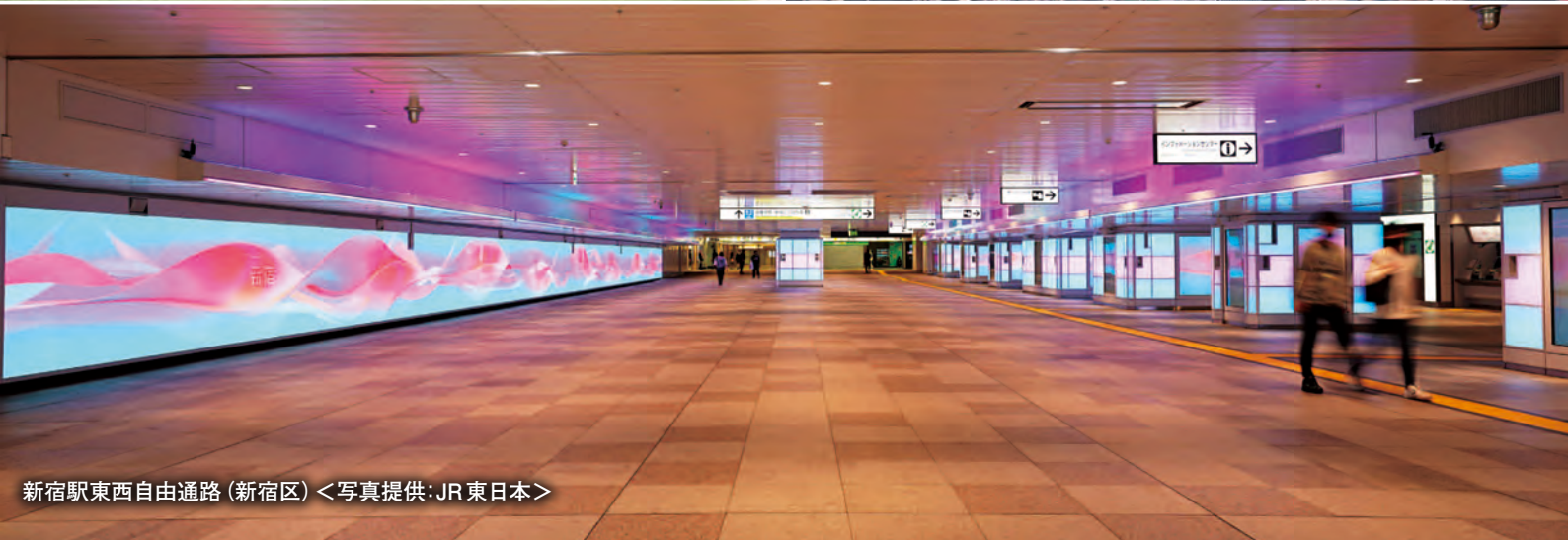
2. 取組事例
◆渋谷駅街区再開発事業について …… 3
◆国際交流拠点・品川の都市基盤整備 …… 5
◆新宿駅東西自由通路整備事業の概要 …… 7
◆うめきた２期地区開発プロジェクト …… 9
◆桜町・花畑周辺地区における
熊本市の官民連携したまちづくり …… 11

3. 支　援
◆UR都市機構の都市基盤施設整備の支援 …… 13
◆国土交通省都市局の支援制度の紹介 …… 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

桜町・花畑周辺地区のまちづくり（熊本市）

うめきた２期地区開発プロジェクト（大阪市）＜写真提供：竹中工務店＞


新宿駅東西自由通路（新宿区）＜写真提供：JR東日本＞

巻頭言

次なる都市再生のために

一般財団法人 計量計画研究所
代表理事
岸井　隆幸

1　大規模な「民間都市再生」プロジェクト

近年動いている大規模都市開発は、2002年に制定された都市再生特別措置法に基づくものが多い。同法では、「都市の再生」を「急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に我が国の都市が十分対応できたものとなっていないことに鑑み、これらの情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図ること」と定義し、この「都市の再生」の推進に関する基本方針等について定めるとともに、都市再生緊急整備地域における市街地の整備を推進するための民間都市再生事業計画の認定及び都市計画の特例、交付金の交付等の特別措置を講じている。

結果として、今日までに都市再生緊急整備地域は全国で52地区指定されており、民間都市再生事業計画は152計画認定されている（2022年10月現在）。中でも東京では極めて活発に展開されており、全国の民間都市再生事業計画の約半分、73計画は都内のプロジェクトとなっている。

2「民間都市再生」政策の背景と仕組み

そもそもこうした都市再生政策は「1990年のバブル崩壊」後の経済状況を受けて「緊急経済対策」と位置付けられてスタートした。1985年のプラザ合意に始まり、日米構造協議で内需拡大を迫られる中、不動産投資が活発化し土地価格が急騰、ついに不動産分野への融資に対して規制がかかり、一気にバブル経済がはじけた。土地価格は急落、多くの金融機関の経営が危うくなり再編が進む中、公共投資だけでは景気刺激がうまく機能せず、緊急経済対策として「民間の活力を最大限利用する都市開発手法」が動き出したのである。したがって、この都市再生政策は基本的に「民間提案」を基軸としており、プロジェクトの実現を誘導するために、プロジェクトで実現されるさまざまな「公共貢献」に応じて容積率等の規制が緩和されるという仕組みが用意されている。

ただ、こうした民間提案・規制緩和の仕組みによって動くプロジェクトは、緩和によって得られる高容積を利用することが可能である地域が対象とならざるを得ない。その典型が「東京の鉄道駅周辺部」である。

地方都市においては極めて限られた場所しかないといっても過言ではない。地方の県庁所在都市であっても、こうした仕組みで市街地整備を動かすことは容易ではなく、むしろリノベーションを中心とした積み上げ型のプロジェクトメイキングが多いように思われる。民間大規模都市再生プロジェクトに続く次なる「都市の再生」を全国に波及させるにはさらに別の仕組みが必要であると思われる。

3　次なる都市再生に向かって

大都市中心部以外の地域でも活用可能な制度設計には、「容積率緩和」ではない「動機づけ」を「老朽化した資産･十分活用されていない土地を保有する民間」に付与することと持続可能な事業スキームを提示することが必要である。

たとえば地方都市では、現在都心部でも駐車場が増え続け、空き地・空き家問題が大きな課題となっている。こうした活用あるいは維持管理に困っている「休眠資産の再生」を「再生まちづくり」への入口と考えることはできないだろうか。土地価格が下落し、超低金利である今こそ「休眠資産を一時所有する、あるいは所有者から信託される組織」とその初期資金を用意すべきではないか。

また、都市再生特別措置法第17条では「国及び関係地方公共団体は、地域整備方針に即して、都市再生緊急整備地域における都市開発事業の施行に関連して必要となる公共公益施設の整備の促進に努めるものとする」と明記されている。大都市中心部で行われる民間都市再生プロジェクトでは、この「公共公益施設の整備の促進」も公共貢献と捉えて事業者側で対応しているが、ここは本来の法の趣旨に立ち返って「休眠資産の再生」を公民協調で行う資金源として公共側が責任をもって対応する覚悟が必要である。次の世代に持続可能な都市を引き継ぐためにも、公民が協力して休眠資産の管理に取り組み、その上で暫定利用や新たな活動主体の参加も含めた面的整序を行う仕組みを構築し、そこに公共公益施設の整備資金相当額を投与する仕組みが必要である。

次の「都市再生政策」は、大都市中心部の再生を超えて幅広く展開される仕組みを持たなければならない。

1　総論

大都市における都市基盤施設整備の今後

国土交通省　都市局　街路交通施設課

大都市の駅まち空間などにある歩行者デッキ等の都市基盤施設は、大規模な周辺民間開発とタイミングを合わせて整備されたものが多くなっています。大規模な開発は、発生する膨大な床により多くの来街者を生み出すものであり、従来の通行に加えて新たに発生する来街者の通行を適正化することは開発側の責務でもあります。

一方で、開発前の状態においても都市基盤施設が不十分であり、必ずしも開発により生じる交通負荷だけに対応すれば円滑な交通処理がなされるというわけではないケースも多くあります。このような場合でも、特に東京都心部などを中心に開発と合わせて整備されるケースも多く見られ、千代田区・丸の内の行幸通り地下通路、中央区・日本橋の江戸桜通り地下歩道、港区虎ノ門の虎ノ門地下通路などは、周辺で行われている民間デベロッパーを中心とした大規模な開発と合わせて整備が進められたものです。これらの施設整備は、開発により生じた床そのものの付加価値を高めるものであることは言うまでもありませんが、開発区域外の関係者に対しても高い利便性・快適性を提供することにつながっています。

昨今、東京都内では渋谷や品川、新宿、虎ノ門、丸ノ内、八重洲などの、大阪市内ではうめきたなどの大規模なターミナル駅周辺や都心の一等地において大規模な開発が進められており、これらの開発においてもそれぞれの地域において必要な都市基盤施設の整備が開発側によって進められています。

今後は、東京都内においてもこれらターミナル駅周辺以外等のエリアにおいても各種開発が行われようとしており、また地方都市などにおいてもさまざまな開発の動きが見られます。ターミナル駅周辺等の開発においては十分な公共貢献により十分な都市基盤施設の整備が行われる可能性が高い一方で、土地のポテンシャルがそこまで高くないエリアにおける開発においては、十分な公共貢献が提供されないことにより必要となる都市基盤施設整備が進まないことが考えられます。

開発側の公共貢献の余力がないものについては、通常の地方公共団体による公共事業により整備することや、開発側が整備を行う際に公共側が一定程度の負担金を支払うなどと組み合わせることにより、必要となる都市基盤施設整備を誘導することなども考えられます。資材価格の高騰や人手不足に伴う人件費の高騰などを受けて、官民を問わずさまざまな事業に要する費用が増加傾向となっている中、これまで以上に開発側の収支は厳しくなることが想定され、必要な基盤整備を行う上で開発側にこれまで以上の負担を強いることが難しくなっている事情もあります。

公共施設の整備は多くの場合、公共施設管理者である地方公共団体が自ら整備することが本則であるわけですが、大都市部の開発と一体となって行われる都市基盤施設整備などは、開発側にも大きな便益が生じることもあり、開発側が整備費を負担して行われているケースが多くあります。今後も開発側に便益のある都市基盤施設整備は開発利益の範囲で開発側に負担いただくべきと考えますが、一方で開発側の負担余力以上の都市基盤施設整備を要する場合には、開発側の負担限界に加えて地方公共団体側が負担を上乗せして必要となる都市基盤施設整備を行わなければ、従来からの課題も解決できず開発も成り立たない、いわば共倒れの状況になることも考えられます。また、都市基盤施設の中には、開発とタイミングを合わせて整備できないと、施設整備のための空間が確保できず、そのまま将来にわたって整備が困難となることも考えられます。開発により地方公共団体にも固定資産税の増収や人口増に伴う住民税の増収等の財政的なメリットが生じるため、地方公共団体が費用負担し、開発のタイミングを逃さずに整備を進めることには一定の合理性があると考えられます。

事業費の高騰やポテンシャルの低い地域での開発が始まるタームとなっているなど、開発とタイミングを合わせた都市基盤施設整備には厳しい環境となっています。国土交通省としても、引き続き国際競争拠点都市整備事業や都市・地域交通戦略推進事業などを活用することにより地方公共団体等への必要な支援に努め、開発とタイミングを合わせた都市基盤施設の整備を推進してまいります。

2 取組事例

2-1 渋谷駅街区再開発事業について

東急株式会社　渋谷開発事業部　開発推進G　統括部長　柳澤 幸一郎

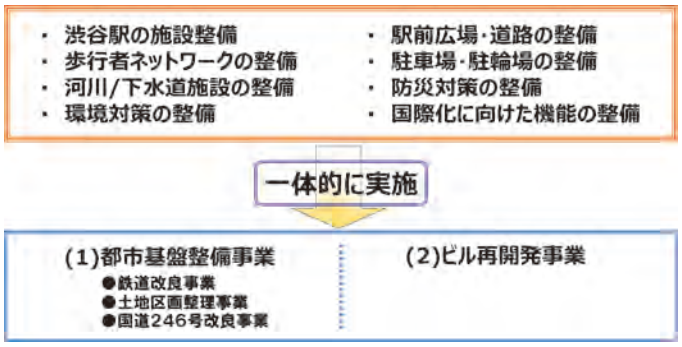
1. はじめに

渋谷駅は、4社9路線が乗り入れ、1日当たり330万人の乗降客数を誇る国内でも新宿に次ぐ大規模ターミナルの一つです。渋谷駅は、開業してから130年以上が経過していますが、その間に鉄道路線網の拡充や施設の老朽化による増改築を繰り返してきました。地形的には谷合いの低地に位置しているため、増改築による施設機能の立体化により迷宮と言われるほど動線などが複雑化しています。また渋谷は、谷地形ゆえの水害に対する弱さ、滞留できる広場空間の少なさなどさまざまな課題を抱えており、加えて施設的にさまざまな事業者が複雑に絡み合い、各事業者が単独で抜本的な機能更新をかけることは難しいという状況でした。渋谷が持続的に発展し世界から注目される街「世界のSHIBUYA」となっていくためには、抜本的な都市基盤の機能更新と整備が必要であるため、現在、官民一体となり渋谷駅街区において百年に一度と言われる大規模再開発を実施しています。本稿では、その渋谷駅街区再開発事業についてご説明いたします。

2. 渋谷駅街区再開発事業の全体概要

国土交通省・東京都・渋谷区・鉄道事業者・地元・学識者等による検討会、協議会を経て2012年に策定された渋谷中心地区基盤整備方針に基づき現在進められている渋谷駅街区再開発事業は、鉄道改良事業、土地区画整理事業、国道246号改良事業による都市基盤整備事業とビル再開発事業の2つのコア事業からなり、駅、広場、インフラ等のさまざまな施設整備を官民が一体となって進めています。

図－1　渋谷駅街区再開発の事業フレーム



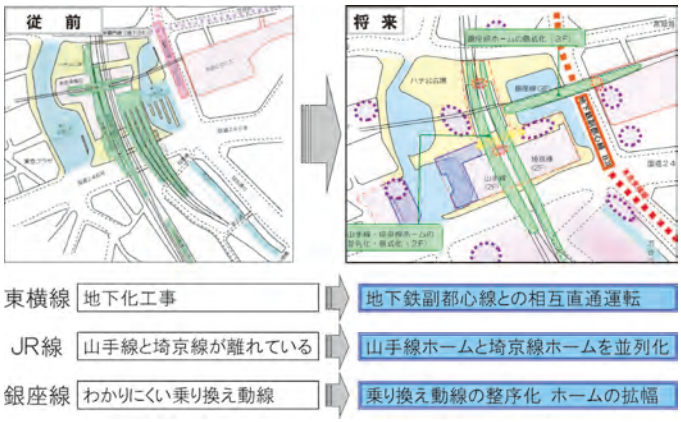
3. 都市基盤整備事業について

(1) 鉄道改良事業

鉄道改良事業では、駅施設の耐震性向上、鉄道路線間の乗換利便性の向上、わかりやすく快適な駅空間の形成などを目的として、以下の3つの改良事業が行われています。

- 東横線地下化（完成済）
- 埼京線ホームと山手線ホームと並列化
- 銀座線ホームの島式化

図－2　鉄道改良事業概要



出典：渋谷駅中心地区基盤整備方針（平成24年10月）

(2) 土地区画整理事業

土地区画整理事業では、東西駅前広場の整備をするとともに、これに伴い支障となる地下鉄銀座線の橋脚および渋谷川を移設します。また、東西駅前広場の連絡性向上のため、南北2ヵ所の自由通路を整備します。

東口駅前広場の下に地下広場を整備し、駅施設、駅前広場と合わせ、一体的な公共的空間を確保します。西口駅前広場の下に地下タクシー乗降場を整備し、交通結節点として機能向上を図ります。土地利用計画としては、駅前に相応しい商業業務系施設等の高度利用が図られるように南北に広がった宅地を再編することで、南側に集約し、逆T字

図－３　施行前後の敷地形状

施行前

種目		面積
公共	道路・広場	3．52 ha
	河川	0．27 ha
	小計	3．79 ha
宅地		1．69 ha
合計		5．48 ha

施行後

種目		面積
公共	道路・広場	3．61 ha
	河川	0．34 ha
	小計	3．95 ha
宅地		1．53 ha
合計		5．48 ha

型に整形化します。施行前後の地積は（**図－3**）に示すとおりです。

渋谷川の移設にあわせて、雨天時の防災性向上のため、東口駅前広場の下に雨水地下貯留施設（約4000 ㎥）を整備します。

（3）国道246号改良事業

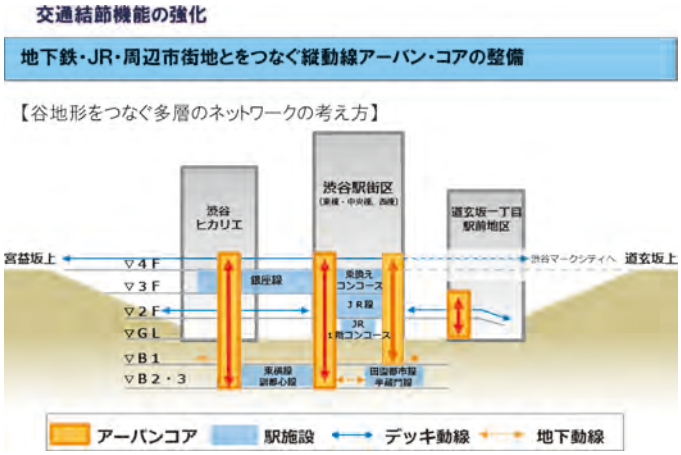
国道246号改良事業では、渋谷駅東口交差点および渋谷駅西口交差点の地上デッキ・地下歩道の改良と国道拡幅事業を行っています。これらの整備により、駅周辺の回遊性を促す立体的な歩行者ネットワークの形成が図られることとなります。

4. ビル再開発事業

渋谷駅街区におけるビル再開発事業では、渋谷ヒカリエおよび渋谷ストリーム、渋谷スクランブルスクエア東棟、渋谷フクラスが現在開業しており、渋谷駅桜丘口地区の開発が進行中です（**図－4**）。これらの各街区は、都市再生特別地区の制度を活用し、広場空間や歩行者通路等の公共的施設の整備等により、容積率の緩和を受けて計画されています。各街区の用途は、世界からの集客を目指す大規模商業施設やホテル、国際競争力に寄与するハイグレードオフィス、日本に進出する外国系企業を対象とした産業進出支援施設、空港リムジンバスが乗り入れるバスターミナル、観光支援施設等があり、産業や都市型観光の拠点としての機能を高めることで、まちの国際競争力の強化を目指しています。今後はJR線直上部の渋谷スクランブルスクエア中央棟および西側の西棟の開発を進めていきます。また、渋谷駅周辺は谷地形であり、歩行者の回遊性が良くないため、交通結節機能強化として、地下鉄やJRなどの駅と周辺市街地とをつなぐアーバンコアと名付けたエスカレーター・エレベーター等による縦動線を開発するビルに設置するとともに歩行者デッキや地上の動線を整備することにより、谷地形をつなぐ多層の歩行者ネットワークが整備され渋谷における回遊性が高まり、交通機関の乗り換えや街への移動が容易になります。

図－４　渋谷駅周辺開発全体図

図－５　縦動線アーバンコアの整備



5. おわりに

渋谷駅街区再開発事業は、上述したように単なるビルの再開発事業ではなく、官民が一体となって、学識の方々や行政の方々が旗振り役となりリーダーシップを取っていただいているお陰で事業が進んでまいりました。ここに心から感謝いたします。

この渋谷駅街区は、鉄道および道路改良、駅前広場の拡充、雨水地下貯留施設整備などの「都市基盤の強化」、多層な歩行者ネットワーク整備などによる回遊性向上や多様な人の出会い・交流の創出によりイノベーションを生み出すことによる「魅力の強化」、観光が生み出す「発信力の強化」の相乗効果により、国内外企業のビジネス機会の拡大、訪日観光客・来街者の増大を促進し、世界から注目される街「世界のSHIBUYA」を目指し、引き続き開発を進めてまいります。

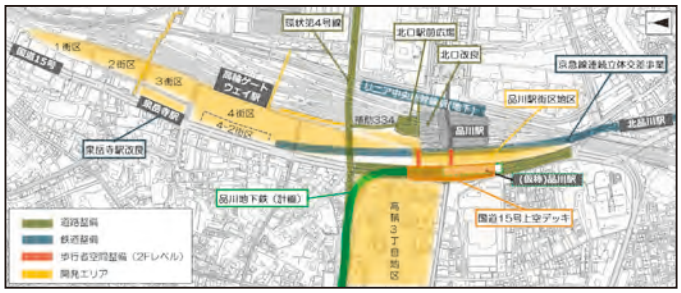
2-2 国際交流拠点・品川の都市基盤整備

東京都　都市整備局　都市基盤部　街路計画課

1. はじめに

品川駅周辺は、1990年代に行われた旧国鉄操車場跡地の開発により東西自由通路や駅東口の駅前広場が整備され、さらに2003年には東海道新幹線品川駅が開業するなど、大きく進展しました。その後、羽田空港の国際化やリニア中央新幹線の整備、複数の大型開発プロジェクトの動きを受けて、東京都は2007年に、世界中から人々を惹きつける魅力にあふれた先進的かつ文化的な国際交流拠点・品川の形成に向けて「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン」を策定しています。現在、ガイドラインに基づき、国や自治体、鉄道事業者による都市の骨格となる基盤整備と、開発プロジェクトによる面的な基盤整備を組み合わせた公民協働の取組みにより、品川駅やその周辺の都市基盤整備を効果的、合理的に進めています。

図－１　品川駅周辺の主な基盤整備と開発エリア



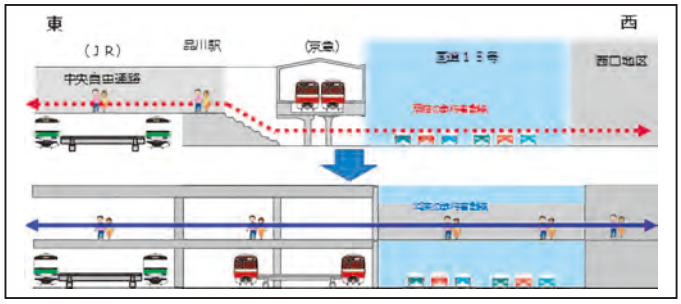
2. 公民協働の都市基盤整備

（1）品川駅の改良

品川駅はJR線と京急線とで線路・ホームの高さが異なるため、鉄道間の乗り換え動線がわかり辛い状況にあります。このため、京急線の連続立体交差事業により京急品川駅の地平化（2面4線化）を進めています。さらに、駅や線路敷を含む品川駅街区地区土地区画整理事業（UR施行）により既存の東西自由通路を延伸し、複雑な乗り換え経路の解消とまち側からのアクセス利便性の向上を図ります。

またJR東日本においても、駅構内の北コンコースの拡幅・再整備を行い、北側および東側の改札口や南北自由通路を整備し、歩行者流動の円滑化と利便性の向上を図る計画となっています。

図－２　品川駅改良（歩行者ネットワーク）イメージ図

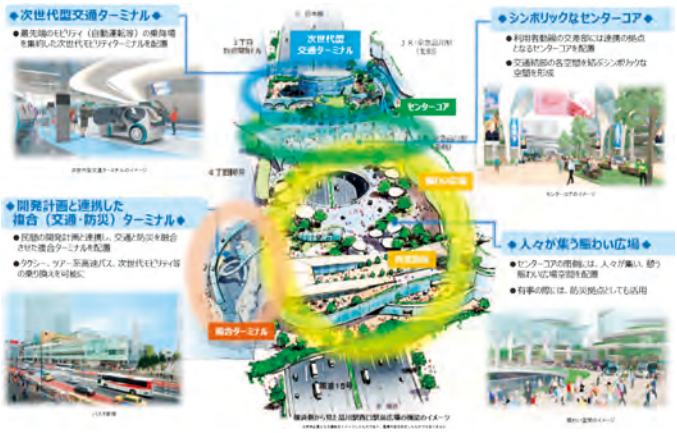


（2）品川駅西口の整備

駅西口では、国道15号の拡幅整備により既存の西口広場を再整備し、路線バス、タクシーへの乗り継ぎの利便性向上が図られます。

さらに、国道上空にも大規模なデッキを設置することで新たな駅前広場を整備します。事業認可に向けて調整が進められている品川駅西口土地区画整理事業や高輪三丁目品川駅前地区第一種市街地再開発事業（組合施行）などとも連携して、道・駅・まちが一体となった空間を創出するとともに、デッキレベルの連続したフラットな歩行者ネットワークを形成します。将来は周辺地区を連絡する新たなモビリティの導入も構想しています。

図－３　国道15号・品川駅西口駅前広場の将来の姿

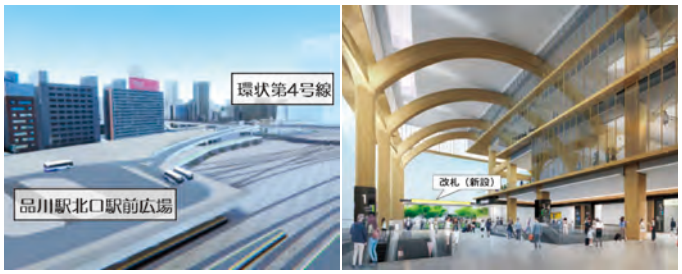


出所：東京国道事務所ウェブサイト

（3）品川駅北口の整備

駅北口では、都市計画道路環状第4号線の整備とあわせて、品川駅北周辺地区土地区画整理事業（UR施行）により新たな交通広場を整備し、高速バスの乗り入れの強化を図ります。JR北口改札や南北自由通路も新設され、リニア中央新幹線の改札口や高輪ゲートウェイ駅方面にアプローチする歩行者動線を形成する計画です。

図－４　北口駅前広場および北コンコース イメージパース



出所：東京都資料　　出所：東日本旅客鉄道株式会社ウェブサイト

（4）その他の都市基盤整備

①高輪ゲートウェイ駅

2020年に品川駅の北、JR山手線の30番目の駅として開業しました。周辺ではJR東日本により操車場跡地の開発プロジェクト（高輪ゲートウェイシティ）が進められており、品川駅と田町方面を結ぶ長大な南北デッキネットワークが形成されます。なお、同開発エリア内では、明治5年の日本初の鉄道開通時に作られた「高輪築堤」が2019年に発見されました。現在、高輪築堤調査・保存等検討委員会がとりまとめた調査・保存方針を踏まえた一部箇所の現地保存・公開などの検討と記録保存調査が進められています。

図－５　高輪ゲートウェイシティ イメージパース

出所：東日本旅客鉄道株式会社ウェブサイト

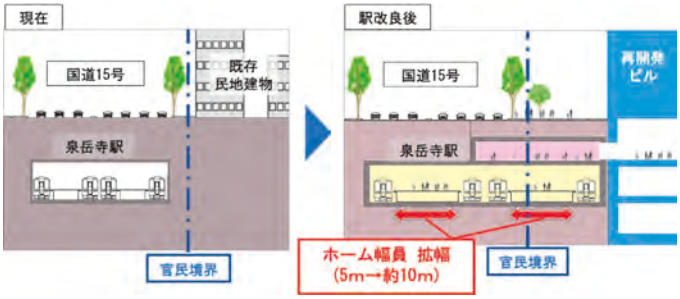
図－６　高輪築堤 現況写真と保存イメージパース

出所：東日本旅客鉄道株式会社ウェブサイト

②泉岳寺駅改良

京急線と都営地下鉄浅草線の乗り換え駅である泉岳寺駅では、羽田の国際化や周辺開発の進展による利用者増に対応するため、泉岳寺駅第二種市街地再開発事業と連携したホーム拡幅等の駅改良を進めています。

図－７　泉岳寺駅改良 イメージ図



3. さらなる取組み

広域的な交通結節点である品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺と六本木等の都心部とのアクセス利便性の向上を図り、東京の国際競争力を強化するため、国の交通政策審議会答申第198号に位置付けられている品川地下鉄の取組みが進められています。

2022年3月に東京メトロが鉄道事業許可を取得し、現在、都市計画および環境影響評価の手続きを進めており、2030年代半ばの開業に向けて取り組んでいます。

図－８　品川地下鉄（東京メトロ南北線の分岐線）計画素案

駅周辺では、駅西口の高輪三丁目地区をはじめ、複数の開発プロジェクトの準備が進められています。

引き続き、関係機関や開発事業者との協議・調整を図りながら駅まち空間の具体化を進め、国際交流拠点・品川の実現に向けて取組みを加速していきます。

2-3 新宿駅東西自由通路整備事業の概要

東日本旅客鉄道株式会社　グループ経営戦略本部　品川・大規模開発部門　堀江 雅直

1. はじめに

1885年に日本鉄道の駅として開業した新宿駅は、現在ではJR線（山手線、中央線、埼京線、湘南新宿ライン）、小田急線、京王線、東京メトロ丸ノ内線、都営新宿線、都営大江戸線が乗り入れ、1日300万人を超える乗降客数を誇る世界最大のターミナル駅です。

駅の東側には都内有数の繁華街が、西側には都庁をはじめとするオフィス街が広がり首都東京の顔として発展を続けていますが、両地域をつなぐ駅近傍の歩行者通路であるメトロプロムナード（東京メトロ丸の内線上層階に整備された通路）と甲州街道とは駅を挟んで約300m離れており、地元と新宿区はまちの一体性、回遊性向上を目的として新たな自由通路整備を強く求めていました。

一方、当社としても駅利用者の増加に伴うコンコースの混雑、バリアフリー設備の不足、増改築による複雑な駅施設配置など問題を抱えていました。

そこで、これらの問題を解決すべく、自由通路整備と駅改良を同時に実施することとしました。

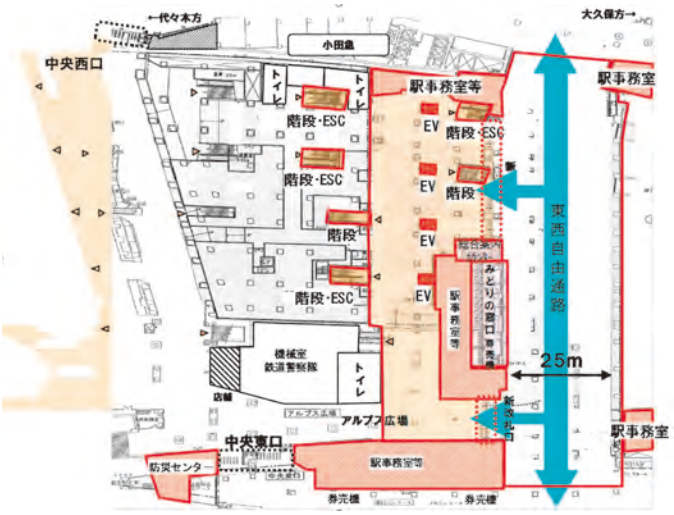
図－１　新宿駅周辺の課題

2. 東西自由通路整備の概要

東西自由通路は、改札内のコンコースのうち東西方向に配置された2本の通路（中央通路、北通路）のうち幅員17mの北通路を約25mに拡幅して整備することとし、支障となる改札等の駅施設や自由通路等に必要なインフラ（電気室、機械室）は主に自由通路の南側の高架下空間を拡張・改修して移転、整備しました。

なお、本事業は「社会資本整備総合交付金」による国庫補助を受け、2008年に新宿区と基本協定を締結し、当社が事業主体として2012年9月に着工しました。その後、予算確保の都合から交付金方式を協議会への補助に切り替えることとし、2016年に都市再生特別措置法に基づく法定協議会を設立し、事業主体を当社から協議会に変更しています。

図－２　計画レイアウト（B１階）



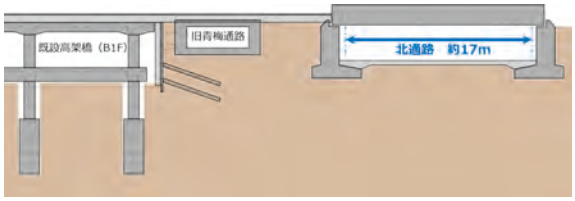
工事の主な内容は以下のとおりです。

①線路下の既存高架橋を増築し地下2層の高架橋を新設。ラチ内コンコース、駅業務施設等の既存施設の移転集約、インフラの整備（地下2階：電気室、機械室）を行い、既存の改札内コンコース（北通路）を17mから25mに拡幅し自由通路化する。

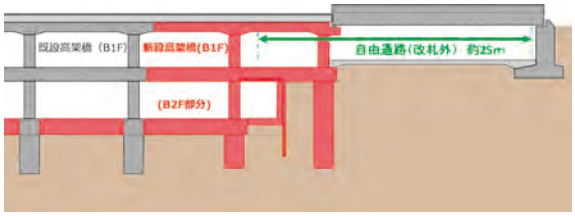
②バリアフリー設備として24人乗りエレベータ4基を整備。

③東京都による大規模ターミナル駅の防災・避難に関する基本方針を踏まえた防災設備を整備。

図－３
断面図
（着手前）



図－４
断面図
（完成）



3. 施工上のポイント

（1）資機材搬入出

本工事は都心の大ターミナル駅での工事であり、安全面の配慮から作業時間が限られるほか、十分な広さのヤードが確保できないなどさまざまな制約がありました。

特に、四方をコンコースや他社駅ビルに囲まれており、資機材搬入出ルートの確保が重要な課題となっていました。このため、東口に設置するヤードから駅中心部を直接結ぶ工事用トンネルを設置し、列車運行や旅客流動の制約なしにコンクリートや残土の搬入出を可能にしました。一方で、トンネルで運搬できない鉄筋や足場材等は西口広場から西口改札を経由し、営業時間外に人力で運搬しました。

（2）通路・改札切り替え

北通路の自由通路化にあたっては、代替する改札内コンコースと階段、エスカレータを整備した上で、東西に分かれている改札を移設する手順としました。

新たな改札内コンコースは東側から西側に向けて延伸し、階段等は完成した区間に順次設置し切り替えました。

改札については、東口11通路、西口20通路の計31通路を、自由通路化と同時に一晩で移設する必要があり、当社としても過去最大規模の切り替えとなりました。

写真－１　移設した改札（東改札・西改札）

4. 自由通路の施設計画とデザイン

整備時期が古く駅構内通路として建設された既存改札内通路を自由通路に転用するには、数多くの問題がありました。そのなかでも特に天井高さの確保は大きな課題でしたが、天井に配置予定の排煙ダクトを通路の両サイドにまとめることで、通路中央部の空頭を拡大することができました。

通路内の色彩について東口は桜色（文化・伝統・エンターテインメント）、西口はモノトーン色（先進性・洗練）をコンセプトカラーとし、グラデーションを施すことで視覚的に方角が感じられるよう、床石などの色調を配慮しました。

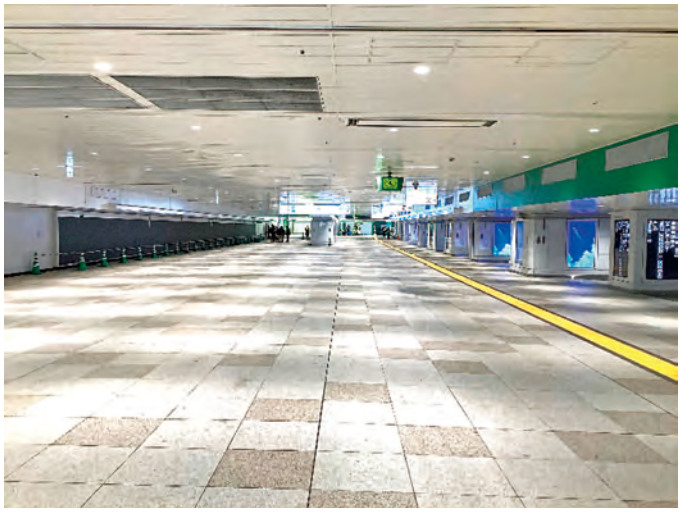
また、通路北側の壁面には高さ1.7m×全長45.6mの超大型LEDディスプレイ、柱には大型液晶ディスプレイによるデジタルサイネージを設置し、情報発信とともに新宿の新たな都市景観の創造に取り組んでいます。

図－５　デジタルサイネージ等の整備概要

5. おわりに

東西自由通路は2012年の着工から約8年の歳月を経て、2020年7月19日に開通の日を迎えました。開通以降多くの人々が行き交い、新宿駅東西の動脈としての効果を発揮しています。そして、東西自由通路が実現した機能は、未来へ向けた新たな計画である「新宿グランドターミナル構想」において整備される東西デッキと線路上空広場によってさらに高められ、世界一のターミナルにふさわしい空間へと進化していきます。これらの空間が生み出す交流・連携・挑戦というサイクルが新たな価値の創造につながり、まちの魅力の飛躍的な向上に寄与するものと期待しています。

写真－２　自由通路完成写真



2-4 うめきた２期地区開発プロジェクト

株式会社竹中工務店　大阪駅北地区事業本部　東村 壮裕

1. プロジェクト概要

うめきた2期地区開発プロジェクトは、JR大阪駅の北側に位置する梅田貨物駅跡地、通称「梅田北ヤード」の2期目の開発になります。大阪駅周辺の開発が進む中で、この大きなエリアが大阪駅前の一等地であることもあり、1987年の国鉄分割・民営化を契機に、貨物駅としての機能が吹田等に移転されることが決まりました。その中で、跡地約24haのうち約7haが先行開発区域として開発事業者募集がなされ、2013年4月に「グランフロント大阪」が開業しています。うめきた2期は残りエリアの開発で、大阪市、UR都市機構、三菱地所を代表企業とする9社によるJVが、公民連携によって民間宅地、都市公園、道路の整備を行い、JR西日本が西側を南北に走っている鉄道線路の移動と地下化・新駅設置事業を実施していきます。開業時期は、大阪・関西万博に先駆けて2024年夏頃に先行まちびらき、2027年度に全体まちびらきの予定です。

2. 開発について

本プロジェクトは、国や大阪府・市、民間事業者等で構成された大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域都市再生緊急整備協議会によって定められた、まちづくり方針『「みどり」と「イノベーション」の融合』に基づいています。

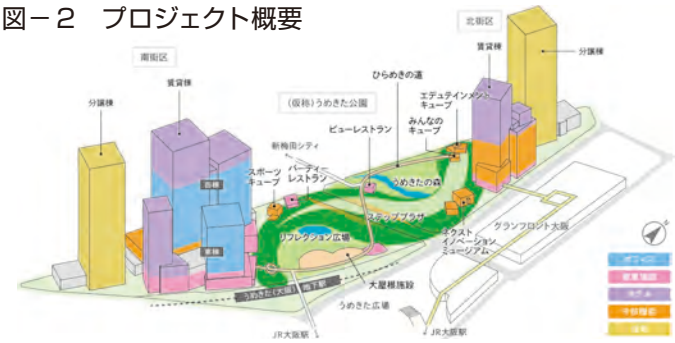
私たちJVは、計画コンセプトを「“Osaka MIDORI LIFE”の創造」とし、民間宅地にオフィス、商業、イノベーション機能等の高度な都市機能を集積する複合開発を行い、地区中央の都市公園にはさまざまなアクティビティを誘発する公園施設を建設することで、都心において新たなライフスタイルの創造を目指します。また、都市公園、道路、民間宅地が一体的なデザインとなる開発を行い、大阪駅前に世界に誇る新たな景観を創出します。

また、本プロジェクトと、JR大阪駅やグランフロント大阪等をつなげるデッキ・地下通路を整備し、区画整理事業による道路整備と併せて、うめきた地区内を立体的に回遊できるウォーカブルなまちづくりを実現します。

地球環境への貢献として、帯水層蓄熱システムや、地中熱利用、下水熱利用等の最先端の環境技術や資源循環インフラの導入等により、省CO_2な開発を実現し、SDGsへの貢献に積極的に取り組んでいます（**図－1、2、3**）。

図－１　区域図・ネットワーク図

図－２　プロジェクト概要



図－３　鳥瞰イメージ図（都市公園東方面より）

3. 高質な公共空間の整備・管理

①整備スキームについて

公共空間である公園・道路は、私たちJVからのデザイン提案を元にUR都市機構により防災公園街区整備事業・土地区画整理事業にて施行され、公民連携により高質な公共空間の整備が行われます。民間事業者によるデザイン提案と費用負担、維持管理が行われることで、世界に誇るランドスケープが実現することが期待されます。

②デザインについて

本地区の全体ランドスケープは、世界的に活躍するランドスケープアーキテクトGGNをデザインリードとして起用し、民間宅地と公共空間（公園、道路）を一体的かつシームレスなデザインとしています。

公園には、大屋根イベントスペースとの一体利用により1万人規模のイベント開催も可能な上質な天然芝と水盤のある「リフレクション広場」や、四季折々の草花に囲まれながら、ゆったりとくつろぐことができる庭園空間など多様なスペースが計画されています。（**図－4、5**）

③マネジメントについて

私たちJVは、都市再生に向けた持続可能な都市環境マネジメントに関する取組みとして、大阪市指定管理者制度に基づくパークマネジメントとエリアマネジメントを一体的に運営する法人組織の設立を予定しており、大阪駅前に相応しい高質な維持管理、良質な景観形成、まちの情報発信等により、計画コンセプト“Osaka MIDORI LIFE”の創造と、グランフロント大阪を含むうめきたエリア全体の価値向上を目指します。

また、都心型パブリックスペースにおける先進的な取組みとして、企業・研究機関等によるイノベーションの創出に向けた新しい製品・サービス等の実証実験の受け入れ・支援を予定しているほか、市民・ワーカー・来街者等の「well-being」（身体的・精神的・社会的に良好であること）に資する日常のプレイスメイキングや、非日常体験を味わえる魅力的なイベントの誘致・開催についても計画をしています。

今後、これら取組みの実現に向け、多岐にわたる魅力的なサービス提供者・コンテンツ企画者等との連携により企画の具体化を図るとともに、持続可能なマネジメントを支えるエコシステム構築の一環として、本プロジェクトの計画コンセプトや、本公園が提供するサステナブルな価値・施策にご共感いただける企業様を対象とした協賛制度等の導入について検討してまいります。

図－4　公園イメージ図（リフレクション広場）

図－5　公園イメージ図（庭園空間）

4. おわりに

このプロジェクトの特徴は、大きなパブリック空間である都市公園が敷地の半分を占めていることです。多様な方にまち全体に関与していただき、みんなで持続可能な仕組みをつくっていけるようなまちづくりを志向していきたいと存じます。

パブリックスペースを使いこなしてまちづくりを進めていくというのが、2017年12月から実施された開発事業者募集（事業コンペ）への応募当時から我々が目指している世界観ですが、その後、新型コロナウイルスの蔓延により、ますますパブリック空間の活用に価値が見出せる世の中になってきています。まちづくり方針にある『「みどり」と「イノベーション」の融合』による豊かな未来生活を目指して活動していきます。

本稿に掲載するイメージパース・図（提供：うめきた2期開発事業者）は2022年5月時点のものであり、今後変更となる可能性があります。

2-5 桜町・花畑周辺地区における熊本市の官民連携したまちづくり

熊本市　都市建設局　都市政策部　市街地整備課

1. はじめに

熊本市は九州の中央、熊本県の西北部に位置しており、日本三名城の一つである熊本城を礎に、肥後54万石の城下町として発展してきました。人口は、熊本県の4割強を占める約74万人であり、平成24年4月には、全国で20番目の政令指定都市となりました。

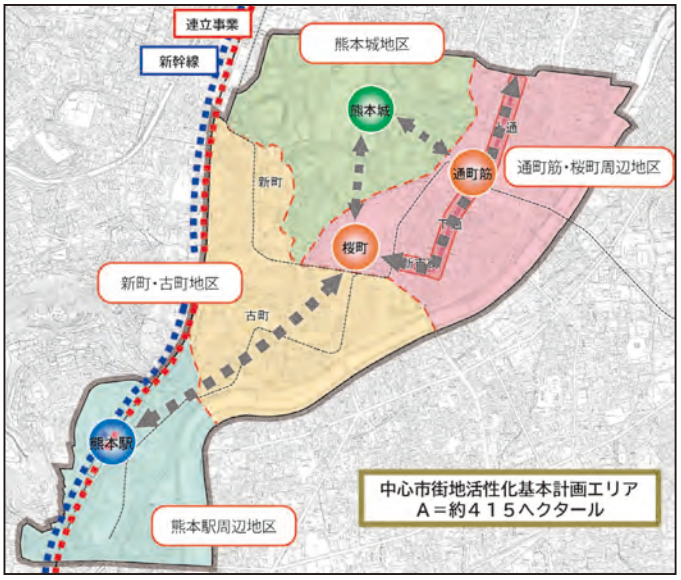
平成28年4月の熊本地震では、市民生活や社会経済活動において甚大な被害を受けました。しかしながら、多くの方々のお力添えにより、効果的かつ迅速に震災からの復旧と地域経済の回復を図り、熊本地震の経験を踏まえた防災面の強化や都市としてのさらなる魅力向上など、よりよいまちづくりを目指した創造的復興に取り組んでいます。

2. 桜町・花畑周辺地区のまちづくり

（1）概要

桜町・花畑周辺地区は、熊本城と中心商店街を繋ぐ“回遊の要”となる重要な地区であり、古くから、百貨店やバスターミナルなどを有する、本市中心市街地における商業核の一つと位置付けられていましたが、中心市街地における拠点性の低下や施設の老朽化、バスターミナルのバリアフリー未対応などの課題を抱え、早急な再整備が望まれていました。

図－1　熊本市の中心市街地



そこで、民間事業者（再開発会社）が再開発事業、行政がオープンスペース（花畑広場）の整備を行うといった役割分担を行い、当該地区のまちづくりに官民連携して取り組んできました。

（2）まちづくりの基本方針

桜町・花畑周辺地区では、当該地区を一体的に捉え、秩序ある景観を形成するとともに、交流拠点都市にふさわしい魅力と賑わいを創出することで、市民にとっても来街者にとっても、憩い・集いたくなるような空間を形成することを目指し、「熊本城と庭つづき『まちの大広間』」をデザインコンセプトに掲げています。

また、そのデザインコンセプトを関係者が共有していくために、平成24年に有識者や周辺地権者、経済団体、行政機関等から構成される「桜町・花畑周辺地区まちづくりマネジメント検討委員会」を発足させ、シンボルプロムナードに隣接する施設に対するデザインガイドラインを含む「桜町・花畑周辺地区まちづくりマネジメント基本計画」の策定やデザイン調整など、さまざまな議論を行いながら、当該地区の基盤整備を進めてきました。

同計画では、利活用、空間・景観デザイン、運営管理を総合的に捉え、一体的に計画・誘導・整備を行う仕組みと体制を構築し、将来にわたって持続・発展することを目指しています。

今後、整備が完了した都市基盤を最大限に活用することで、まちづくりマネジメントから市民、団体、事業者等が主体となったエリアマネジメントへと繋げていきたいと考えています。

（3）桜町地区市街地再開発事業

桜町地区では、民間施行（会社施行）による再開発事業（施行区域：約3.7ha）を実施し、国内でも最大級の29バースを有するバスターミナルをはじめ、商業施設、ホテル、住宅のほか、公益施設である熊本城ホールの整備を行いました。

施設の屋上庭園は、かつて当該地区にあった花畑屋敷に隣接した「陽春庭」をイメージして整備され、また、折り重なるように積み上がった、ひな壇状の低層部が花畑広場

と一体になり、豊かなパブリックスペースを創出し、中心市街地の新たなランドマークを生み出しています。

（4）花畑広場整備事業

花畑地区では、2つの都市公園を含む、多種多様な利活用が可能な広大なオープンスペースとして、花畑広場（約1.5ha）を整備しました。

当該事業区域は、桜町地区市街地再開発事業の実施に合わせて道路を廃道し、仮設のバスターミナルとして利用することで、本市の公共交通機能の維持を図り、円滑な事業推進の一助となりました。また、再開発事業期間中の賑わい創出を目的として、広場予定地の一部を暫定広場として整備し、4年半にわたってさまざまな利活用を図ってきました。それにより、広場を運営管理するノウハウの蓄積や、運営者、利用者の育成、機運の醸成が図られ、完成後の円滑な広場運営へと繋がっています。

（5）防災・減災機能の強化

桜町再開発事業の施行期間中である平成28年4月に、本市は熊本地震を被災しました。その地震の経験を活かし、再開発施設においては、1万1000人の一時帰宅困難者が3日間滞在できるように、耐震性能の向上や、備蓄倉庫の整備を行い、花畑広場においては、マンホールトイレや耐震性貯水槽を整備するなど、中心市街地における防災力の向上に大いに寄与しています。

3. おわりに

本市では、上述した桜町・花畑周辺地区や、熊本駅周辺地区など、大規模な基盤整備がおおむね完了したところです。現在、これまで整備してきた都市基盤を最大限に活用し、「点から線へ」ステップアップしていくため、ウォーカブル都市の推進に取り組んでいます。今後は、その実現に向け、道路空間の再配分や、上質な景観・賑わいの創出、多様な移動手段の提供に取り組んでいくこととしています。これにより、中心市街地の回遊性向上を図り、中心市街地の目指す姿である「昼も夜も歩いて楽しめる、いつまでも魅力的なまち」の実現に向け、これまで以上に官民連携して取り組んでまいりたいと思います。

図－2　今後の取組み

写真－1　現在の桜町・花畑周辺地区

3 支援

3-1 UR都市機構の都市基盤施設整備の支援

独立行政法人都市再生機構　都市基盤調整室

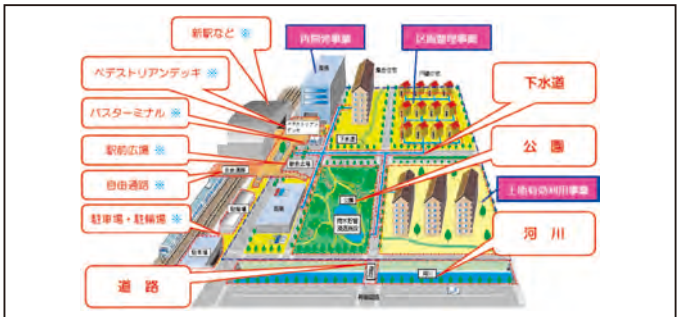
1. はじめに

近年、国の施策（国際競争力強化、コンパクトシティの推進等）も踏まえ、鉄道駅周辺において公共だけでなく民間事業者等とも協力し、開発事業と都市基盤施設整備を一体的に行う都市再生のニーズが高まってきています。

独立行政法人都市再生機構（UR都市機構、以下「UR」という）は、このニーズに対し、土地区画整理事業、市街地再開発事業や土地有効利用事業などの面整備事業を自ら施行するほか、関連して必要となる都市基盤施設を一体的に整備する権限を活用して都市再生を推進しています。

2. URの都市基盤施設整備に係る支援

図－１　面整備事業と都市基盤施設の概念図

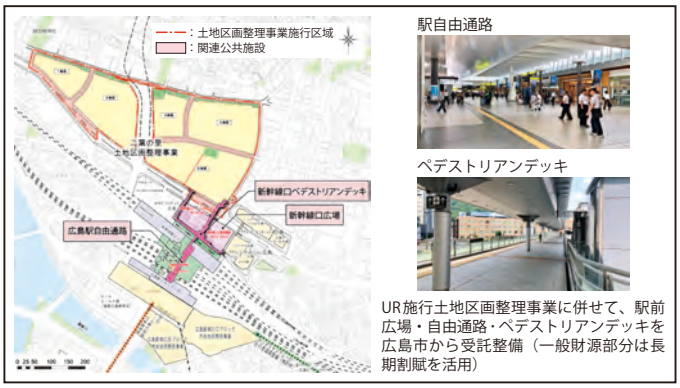


※の施設は、民間事業者が整備・保有する場合があります。

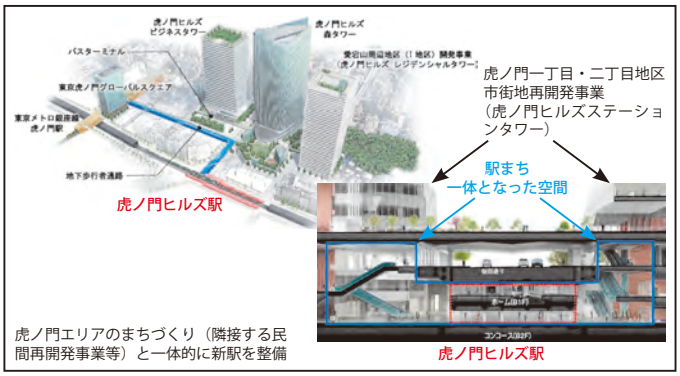
URの面整備事業の実施に伴い都市基盤施設整備が必要となる場合、公共団体に人的・財政的な負担が集中的に発生することがあります。その負担を緩和するため、都市基盤施設をURが公共団体に代わって整備（権限代行や受託）しマンパワーを補完するとともに、事業費の一般財源部分を長期割賦可能とする制度があります。対象施設は、道路、公園、下水道、河川に加え、駅前広場や自由通路、ペデストリアンデッキ等となっています。

広島二葉の里地区では、UR施行の土地区画整理事業に併せて回遊性向上や交通結節機能強化に資する駅前広場、自由通路、ペデストリアンデッキ等を広島市からの受託により整備しています。また公共団体が整備すべき都市基盤施設のみならず、民間が保有し得る都市基盤施設整備をURが主体となり実施しており、現在、東京メトロ日比谷線「新駅」となる虎ノ門ヒルズ駅や東京駅八重洲口で段階的に建築される3つの再開発事業に跨る一体的なバスターミナルに取り組んでいます。

図－２　広島二葉の里地区



図－３　東京メトロ虎ノ門ヒルズ駅



3. 工事中交通マネジメントの取組み

鉄道駅周辺では、狭隘なエリアで複数の事業工程が錯綜し交通規制の時期や箇所が幾重にも重なる中で、駅利用者の利便性や安全性を確保するため、事業者同士が連携し、道路管理者、交通管理者、交通事業者等との多数の「調整」を遅滞なく実施することが必要です。

URは交通工学の有識者で構成した研究ワーキンググループを設置し、その研究成果の一つとして大規模な交通結節点における工事中周辺地域の交通機能を確保するための対策として「工事中交通マネジメント」が重要と考え、マネジメント体制等の高度化に向けた検討を進めています。

4. おわりに

上記のほか、URではさまざまなまちづくり支援メニューがありますのでご相談ください。

3-2 国土交通省都市局の支援制度の紹介

国土交通省　都市局　街路交通施設課

1. はじめに

国土交通省都市局では、都市開発（都市基盤施設整備）に関する支援制度として、国際競争拠点都市整備事業や都市・地域交通戦略推進事業を活用可能としています。以下、これらの事業について紹介します。

2. 国際競争拠点都市整備事業（公共公益施設整備型）

（1）事業の概要

我が国の大都市の国際競争力の強化を図るため、特定都市再生緊急整備地域（都市再生特別措置法第2条第5項の規定に基づき政令により定められる地域）において、国際的な経済活動の拠点を形成する上で必要となる都市拠点インフラの整備について、重点的かつ集中的な支援を行うものです。

（2）補助対象事業

都市の国際競争力強化につながる都市開発事業に関連して必要となる以下の公共公益施設の整備等の事業

① 道路　② 鉄道施設
③ バス高速輸送システム（BRT）
④ バスターミナル　⑤ 鉄道駅周辺施設
⑥ 市街地再開発事業　⑦ 土地区画整理事業
⑧ 史跡等一体都市開発事業
⑨ ①～⑧と一体的に整備する情報化基盤施設

（3）補助対象者

地方公共団体、都市再生機構、法定協議会

（4）補助率

1／2　または　1／3

（5）その他

本事業では、当該地域の拠点となる駅（日乗降客数10万人以上の鉄道駅、または都市再生特別措置法第19条の2の規定に基づく国際競争力強化施設のうち国際会議場施設の主たる乗降先となる鉄道駅）に関連する鉄道駅周辺施設の整備に関する事業を補助対象としています。

具体的には、地域の拠点となる駅周辺に整備する交通広場、歩行者通路、歩行者広場、公共駐車場、自転車駐車場、立体遊歩道、歩行者用デッキ、人工地盤等の鉄道駅を利用する者の利便の向上に資する施設の整備への支援が可能となっています。

3. 都市・地域交通戦略推進事業

（1）事業の概要

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、駐車場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とともに、都市施設整備や土地利用の再編により、都市再生を推進するものです。

（2）補助対象事業

以下の事業からなる都市交通システムの整備を、パッケージ施策として総合的に支援

イ 整備計画の作成等に関する事業
ロ 公共的空間等の整備に関する事業
ハ 公共的空間または公共空間の整備に併せて実施される事業

（3）補助対象者

地方公共団体（交付金）
法定協議会、都市再生推進法人等（補助金）

（4）補助率

1／3
（立地適正化計画に位置付けられた事業等は1／2）

（5）その他

本事業では、都市再生特別措置法第81条第1項に規定する立地適正化計画や、都市・地域の将来像実現のための都市交通施策や実施プログラム等を内容とする総合的な交通戦略を策定している区域等において、公共的空間等の整備に関する事業を補助対象としています。

具体的には、歩行者通路、広場、人工地盤、歩行空間、駐車場、自転車駐車場、シェアサイクル設備、路面電車・バス等の公共交通に関する施設等の整備のほか、これらの代替またはこれらと一体となった鉄道施設等の整備への支援が可能となっています。

4. おわりに

上記各事業においてはその他の適用条件等もありますので、相談は随時お寄せいただき、これらの支援制度の活用を検討していただくなどして、都市基盤施設の整備などを推進していただければと考えています。

広島駅自由通路（広島市）＜写真提供：UR都市機構＞

花畑広場における「くまもと花とみどりの博覧会」（熊本市）

渋谷駅東口　宮益坂下交差点より（渋谷区）

渋谷駅西口　スクランブル交差点より（渋谷区）

品川駅周辺の航空写真（東京都）＜写真提供：UR都市機構＞

都市と交通
令和5年1月31日発行　通巻126号
発行人兼編集人／石川次男　発行所／公益社団法人日本交通計画協会　〒113-0033 東京都文京区本郷3-23-1 クロセビア本郷　電話03(3816)1791　印刷／有限会社エディット