

Ⅳ-256 立体道路制度による都市再開発の一例

鋼橋技術研究会人工地盤構造研究部会

正 松井繁憲（栗本鉄工所）、正 加藤昭夫（巴組鉄工所）

正 高月広行（長 大）、服部 宏（住友重機械工業）

1. はじめに

本研究会では、都市再開発研究に当り東京都港区の環状2号線を立体道路制度の導入により、道路と都市を立体的に再開発する事に注目し、これを研究対象とした。立体道路制度は法的に様々な制約があるが、本研究では、それ等にとらわれず、かなりフリーな方向で進めた。

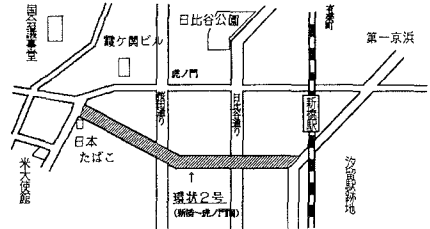


図-1 概略位置図

2. 再開発の基本方針とコンセプト

都心部における道路整備は市街地再開発と一体的に実施することにより住民の理解と協力が得られると考え、下記の様な基本方針を設定した。

- 1) 道路整備計画に立体道路制度を取り入れ建物と道路を一体的に整備することにより道路整備に対する理解を求め円滑な進捗を図る。
- 2) 地権者の潜在的権利を保証することにより自由な選択を可能とし、地域住民の快適な生活、商業活動を保障できる環境作りに努める。つまり、
 - ・移転を望む地権者には再開発による利益あるいは権利を充当する。
 - ・移転を望まない地権者に対しては居住スペースあるいは商業スペースを確保しその権利を与える。
- 3) 交通環境と生活環境の調和に配慮した再開発計画とする。
- 4) 人工地盤により2Fレベルを人と人の出会いの場とする。

以上の基本方針に基づいて当地区の再開発コンセプトを次の様に設定する。

“『季節の有る街・生命の有る街・未来の有る街』

をめざして「道路-建物-人」による調和を創造する。”

3. 提案例

3-1. 概念

計画は、道路計画、ゾーン計画に大別する。その中、道路計画は通過交通と生活道路の役割に配慮する。

ゾーン計画では、平面的・立体的な広がりに対するゾーン区分を行う。

①アクセス

車：○通過交通道路と生活道路を分けて計画する。

○通過交通道路は極力周辺環境への影響をなくする。

人：○JR新橋駅と地下街、人工地盤（2Fレベル）等で結ぶ。

○地下鉄と交差する付近に新駅を設ける。

②ゾーン計画

平面ゾーン：商業、住宅、公園、オフィスゾーンを設ける。

立体ゾーン：地上、地下……道路、地下街、駐車場

2Fレベル……活動、集合の場としての人工地盤

3F以上……各ゾーンにおける用途に適用

③施設構成

- 商業ゾーンには、魅力的なショッピングゾーン、飲食街を形成する。
- 住居地域として、病院・公園等の生活に密着した魅力ある施設を完備する。
- ランドマークとなる施設を計画する。

3-2. 概念図

以下に概念図を示す。

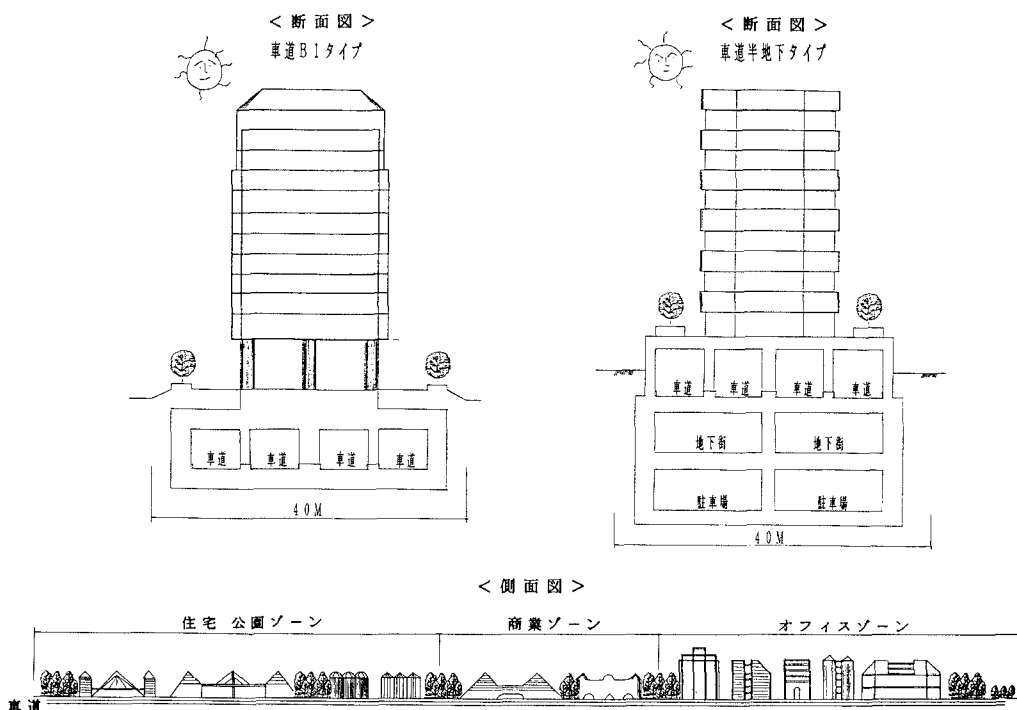


図-2 概念図

4. おわりに

立体道路制度による都市再開発として環状2号線を取り上げて一例を示してみた。この環状2号線については、「行政上の必要性の大きさと地元・地権者の反対の大きさから、この件に関する情報収集が非常に困難であり再開発の方向づけを明確に出来ないこと」、「法律の解釈の仕方による立体道路の構造型式の多様性」などから、他にも多様な計画例が考えられる。また、通常の大規模開発と違い、このような再開発事業は制約条件が多く自由な計画ができにくいという現状もあり、開発の方向づけが、重要なポイントとなるであろう。

よって、今後行政側と地元・地権者との間で十分な意見交換がなされる事により、開発の方向づけが明確になり、当地に世界に誇れるような魅力ある都市空間が創造されることを期待したい。ここで述べた一例が、事業推進のための一助になれば幸いと考える。

- 参考文献 (1) 立体道路制度研究会編著：立体道路制度一問一答、大成出版社 平成元年12月
(2) 足立義雄：道路と一体になった道路整備の新たな手法、道路 1991.10