

建築敷地内の交通結節空間整備に関する考察＊ －東京都心部の再開発計画を事例として－

A study for the development of public traffic functions in a private building site
-As a case study of the redevelopment project in the central area of Tokyo -

友 野 邦 美 **

by Kuniyoshi TOMONO

川 原 伸 朗 ***

by Nobuo KAWAHARA

長 井 健 治 ****

by Kenji NAGAI

It has been necessary to pay an attention to the improvement of traffic functions in the urban area. It reports a planning case for the development of a traffic plaza in a private building site at the Roppongi 1-chome west district redevelopment project. This particular project is supposed to be the case which gives the new idea for how to plan traffic functions in the urban area where the space is already limited, and land prices are high enough. A new subway station (Eidan, Nanboku line) is planned to be constructed in this project area. And, the redevelopment project will make a stratified traffic plaza (upper: for small vehicles, lower: for pedestrians). After the case study, some points are concluded as follows. ① It is necessary to make clear the method to evaluate the contribution of a urban development project to the public. ② It is significant to have a participation of the private sector in the city planning process. ③ It is required to make a further study in the planning method for the development of traffic functions within an urban development project.

1. はじめに

(1) 都市内の交通結節空間整備の必要性

従来、交通結節機能は主要な鉄道乗り換え駅について整備がなされてきた⁽¹⁾。都市間交通を担う主要駅の駅前広場整備はその具体例といえよう。それらの駅前広場は都市施設として都市計画で定められ公共側で整備することが基本となっている。

しかし、都市の高度化・高密度化が進展し、交通需要が高まることに対応して、都市内の交通施設整備にあたっては交通手段の多様化とその結節機能の充実が求められるようになってきている⁽²⁾。

(2) 都市内の交通結節空間整備の課題

道路交通機能を代替する大量輸送機関としての都市内鉄道の重要性の増大と、それら都市内交通を担う交通手段の利便性を増進させるための交通結節機能の整備が都市整備の重要な課題となっている。

ところが、既成市街地内で地下鉄等の都市内交通施設を新たに整備し新駅を設置する場合、公共側が都市施設としての交通広場用地を確保し整備を行うことは、地価が高く大変難しいのが現実である。

(3) 都市開発に伴う交通結節空間整備

上述の課題に対して、空間を複合利用することによりこの問題を解決する方向が既に検討されており制度化も行われている⁽³⁾。

さらに、既成市街地内では都市施設として公共側が交通結節空間を整備するという基本の考え方によらず、大規模都市開発に併せて、複合交通結節空間を民間側が建築敷地内で整備する事例もでてきている⁽⁴⁾。

*キートン：交通広場、再開発事業、再開発地区計画

**：日建設計 計画事務所

***：正会員 同上 同上

****：同上 同上

(〒112 東京都文京区後楽1-4-27)

(4) 本稿の目的

本稿では、東京都心部における交通結節空間整備計画の具体例として、六本木一丁目西地区再開発計画を取りあげ、特に民間の建築敷地内における交通結節空間整備に焦点をあてて報告し、その方向性と今後の課題について考察を加える。

当計画は第一種市街地再開発

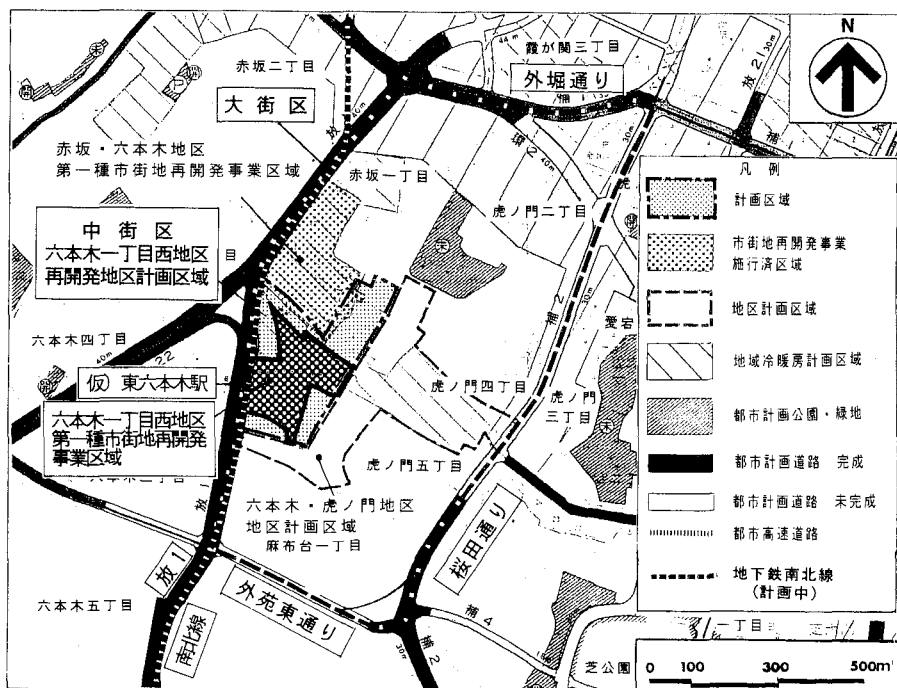


図-1 六本木一丁目西地区の位置

事業及び再開発地区計画制度の枠組みの中で計画されているものであり、交通結節空間の都市計画的位置づけのあり方を探る事例となるものである。なお、当該地区を事例として取り上げた理由は次の3点である。

- ① 民間側の発意による大規模複合再開発として、東京都心部で計画されている。
- ② 市街地再開発事業区域内に、営団地下鉄南北線（7号線）が計画されており、新駅が建設される。この駅と一体になった交通結節空間整備が計画されている。
- ③ 民有建築敷地内において再開発事業で整備する施設建築物と交通広場を一体的に整備する計画事例である。

2. 六本木一丁目西地区市街地再開発事業による交通結節空間の計画事例

(1) 計画の概要

a) 計画地の位置

六本木一丁目西地区（約7ha）は、東京都港区の北端、都心の霞ヶ関、虎ノ門地区の南側に位置する。放射1号、桜田通、外堀通、外苑東通の幹線道路で囲まれた六本木・虎ノ門地区（約75ha）は、通称

「大街区」と呼ばれているが、これに対し六本木一丁目西地区は通称「中街区」と呼ばれている。「中街区」の中心部約3haの区域が第一種市街地再開発事業の計画区域である。

b) 計画の経緯

当地区における再開発計画の経緯は次のとおりである。

当地区に隣接するアークヒルズの事業が昭和61年に完了した後、中街区内では昭和62年に地元住民による開発協議会が発足した。

昭和63年に、市街地再開発事業のための準備組合が設立された。また、同年港区により、「六本木・虎ノ門地区地区更新基本計画」が策定された。

その後、港区により、「六本木一丁目西地区再開発基本計画」が策定された。これは中街区のマスタープランを示したものと位置づけられる。この報告書のなかで、交通結節空間形成が方向づけられた¹⁾。

平成3年から4年にかけて第一種市街地再開発事業、再開発地区計画及び関連する一連の都市計画面が東京都及び港区により作成され、平成4年12月にそれらが新聞発表された。現在、都市計画決定に関する一連の手続きが進められている。

c) 計画テーマ

都市計画案の概要は次のとおりである²⁾。

(i) 交通ネットワークの形成

地区のマスタープランである地区更新基本計画で示された道路ネットワークの方針を受けた道路整備を行う。

(ii) 高次複合空間の形成

国際性、文化性、居住性あふれる、多様な用途が複合する市街地の形成をめざした計画となっている。

(iii) 交通結節空間の形成

放射1号線下には営団地下鉄南北線(7号線)の新駅が建設される計画である。この駅の乗降客の円滑な処理とタクシー、バスへの接続機能を確保するために立体式の広場(上部:交通広場、下部:歩行者広場)を計画している。これについては、本稿の主題であり次節で詳しく述べる⁽⁵⁾。

(iv) 歩行者ネットワーク整備

地区内外の広場、緑地、地下鉄駅を歩行者通路により有機的に結ぶ計画となっている。

これらのうち主要なものは2号施設として、その他は地区施設として位置づけられる。

歩行者ネットワークの幹線軸として、大街区の反対側(東側)に位置する地下鉄日比谷線神谷町駅と、当地区内の新駅を結ぶ幅員10メートル(植栽を含む)の歩行者通路が計画されている。

また、現在当地区に見られる緑あふれる環境を保存活用し、国際性・文化性豊かな街並みを形成することにより、定住に値する良好な居住環境づくりを実現する計画である。

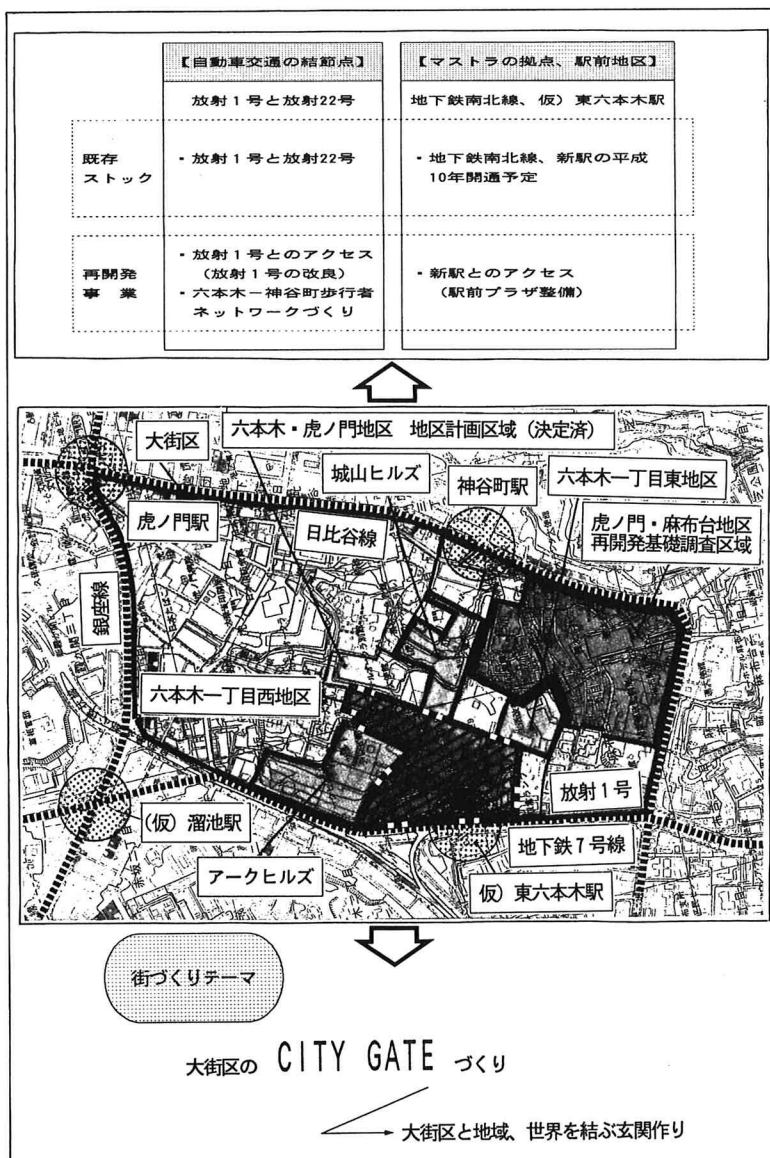


図-2 交通結節空間の形成と街づくりのテーマ

定住に結びつく良好な複合居住空間の形成にとって大切なものは「居住の場として魅力ある空間資源の保全・活用」である。この視点から、既存の宅地内樹林を保存活用し、その大部分が地区施設の緑地として位置づけられた。この緑地を中心として、他の緑化された公開空地が整備される計画となっている。

(2) 交通結節空間の計画概要

a) 都市計画道路の形状変更と交通広場整備の提案
当地区内には都心と副都心を結ぶ都市計画道路放

射1号線がある。しかし、現状では道路面に段差があり歩道は十分ではなく、幅員は有効に機能していない。このため、地区内への交通機能は良好ではない。

そこで、再開発により段差の解消を行うとともに道路を一部拡幅する計画としている。さらに敷地内に立体広場2,500㎡(地上及び地下)を設置する計画としている。この広場は2号施設として位置づけられる。

地上部はタクシーを含む小型車用の車回しを、放射1号線の形状変更にとまなう拡副部にはバスペイを、そして地下部は地下鉄駅改札口を設ける計画とし、交通結節性の付加を図っている。

b)地下鉄駅と一体になった地下広場整備計画

放射1号線下には地下鉄新駅が建設される。この駅の乗降客を快適かつ安全に処理するため、駅の改札口前に、地下歩行者広場を建物と一体的に整備する計画としている。また、その一部、立体広場の下部(約1,000㎡)は2号施設として位置づけられる。

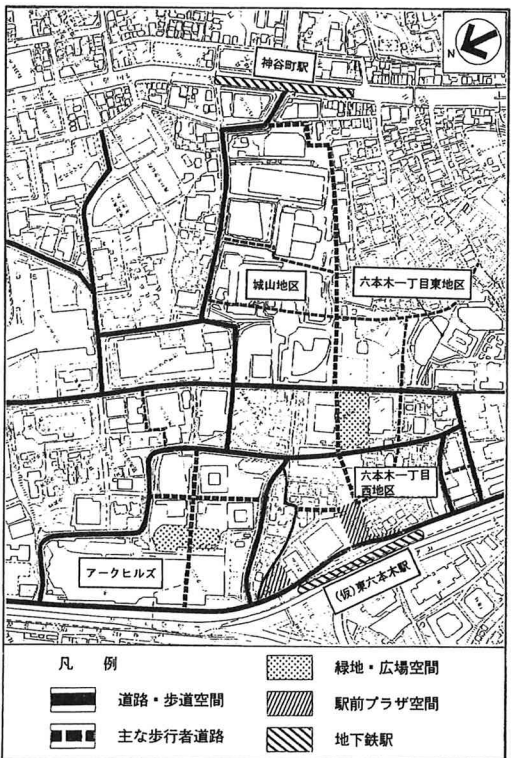


図-3 歩行者ネットワークの形成

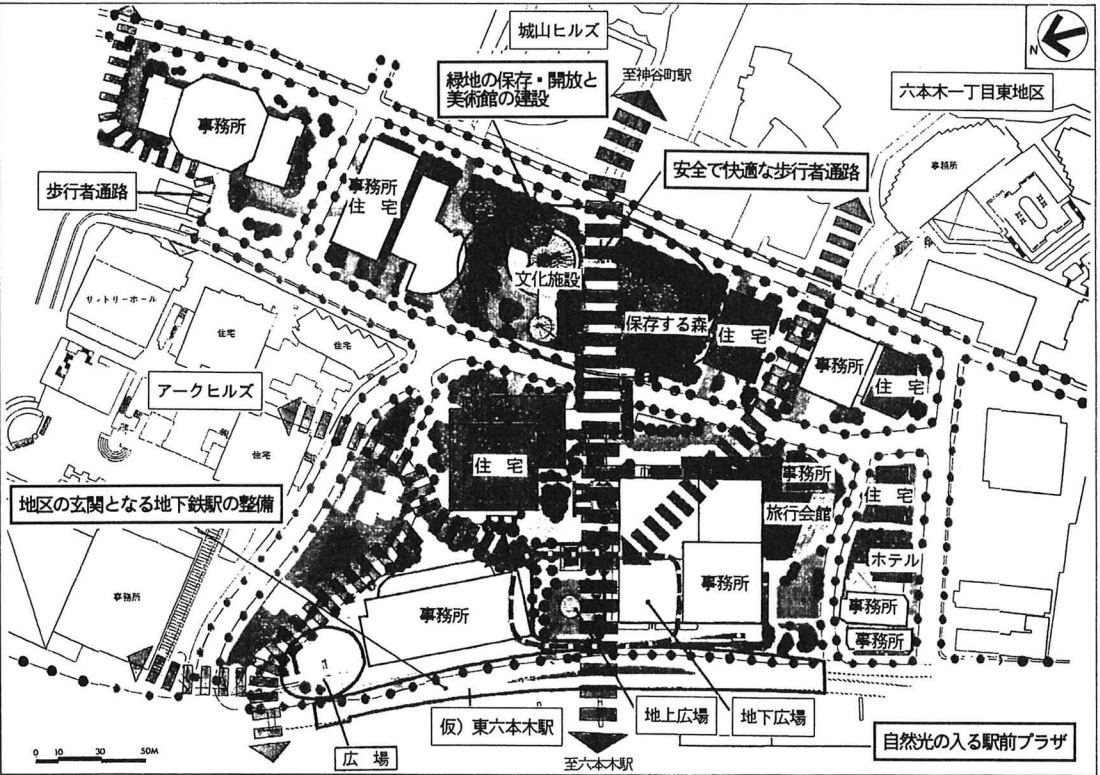


図-4 六本木一丁目西地区整備計画

c) 民有地内での交通結節機能確保の意義

駅前の立体広場は、建築敷地内施設として民有地内で確保する計画となっている。これには次のメリットがあると考えられる。

- ① 公共側にとっては、交通結節空間を整備するための用地費・施設整備費が不要となる（1,500㎡の用地買収等が必要となる）。
- ② 民間側にとっては、交通結節空間の整備に伴う経済的負担を、容積率の緩和による収益床の確保でカバーすることができる。
- ③ 自由度の高い交通結節空間の整備が可能となる（交通広場の下を民間時間貸し駐車場等として利用し、公共的サービスレベルを高めることができる）。

(3) 公共的貢献と容積率の緩和

当地区では再開発地区計画制度により、容積率の最高限度が都市計画決定され、公共施設と建築物の整備内容に応じて容積率の緩和がなされる。

この容積率の最高限度の検討にあたっては、良好な都市環境形成に対する貢献の内容が重要な要素となる。当地区では、交通結節拠点形成のための交通広場の整備や歩行者空間の整備が大きな公共への貢献要素となっている。

3. 考察

(1) 交通結節空間形成の誘導方策について

当地区では複数の事業が段階的に進められるが、再開発地区計画の導入により、各事業毎の貢献内容に応じた容積設定とする計画になっている。

しかし、さらに優良な空間形成を誘導するために

は、公共空間整備などの公的貢献に対する評価が事業単位ごとに定量的に予測できるよう、評価の考え方の公的明確化が望まれる。

これにより、空間利用に対してさらにきめ細やかに容積制を運用し、負担と受益の調整を行い関係者の合意形成を図ることが円滑にできるようになると考えられる。

(2) 民間参加型の都市計画立案の有効性について

当地区では、都市計画の立案と合意形成がまちづくり協議会を組織することにより進められた。協議会は提案と調整の機能を持ち、民間側（企業及び住民の代表）が都市計画立案に初期段階から参画して合意形成が図られた。その結果、計画内容は交通結節空間形成をはじめとする公的貢献度の高いものへと方向づけられた。

今後ともこのような「協議会」形式をとりながら、住民、企業、行政の三者がまちづくりに参画するプロセスを都市計画立案過程として確立し、公共的空間を民間施設の中に整備することを初期段階から公共と民間の間で協議調整することにより、より魅力的な街づくりを進めることが必要である。

(3) 計画・整備手法の研究等の必要性について

今後、都心部において新たな交通結節機能空間を確保していくためには、市街地再開発事業などの都市開発と併せて建築敷地内で建築物と一体に整備することが求められるようになるものと考えられる。これに対応するために、計画・整備手法の研究や実務的な課題解決のさらなる蓄積が必要になると考える。

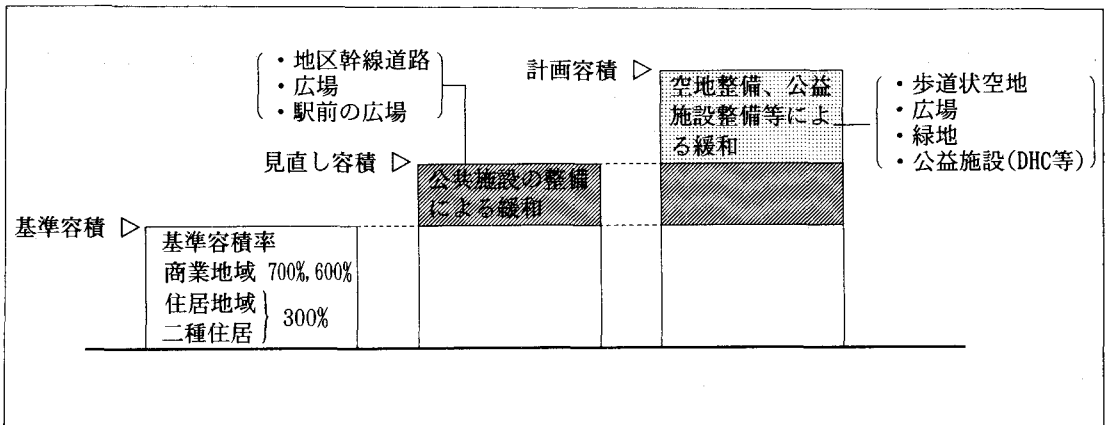


図-5 再開発地区計画制度による容積率緩和の概念

補注

- (1) 本稿における交通結節機能とは、地下鉄・バス等の大量公共輸送機関の乗降及び乗換機能をいう。また、交通結節空間整備とは交通結節機能を確保する広場等の空間整備をいう。
- (2) 乗り継ぎの利便性を向上させる駅前広場等交通結節点の整備など、交通機関の連携強化を図ることは、モータルミックス施策としてわが国の社会資本整備施策のひとつに位置づけられている⁴⁾。
- (3) 建設省の複合交通拠点整備事業は、駅前広場の整備の推進と機能の強化を図るため、駅前広場に隣接して整備される建築物内において公共的空間、交流・情報施設等（複合交流拠点）を整備する事業に対して補助を行う制度である。大阪府吹田市山田駅前地区などが事例としてあげられる。
- (4) 大規模な事例として、平成2年にオープンした、ショッピングセンター「アルパーク」（広島市西区、JR新井口駅、広島電鉄・宮島線広電商工センター前駅）の1階部分に整備された交通広場があげられる。交通広場にはバスターミナル（停留所7バース、待機所3バース）、タクシー乗場、駅前送迎用駐車場（10台）が設置されている。
- (5) 当地区内に建設される地下鉄新駅の乗降客数は、約15万人／日と推計されている¹⁾。

参考文献

- 1) 東京都港区、(社)全国市街地再開発協会(1990)、「六本木一丁目西地区再開発基本計画策定調査報告書」
- 2) 東京都都市計画局(1992)、「六本木一丁目西地区再開発地区計画及び第一種市街地再開発事業の都市計画決定について（プレス発表資料）」
- 3) 六本木一丁目西地区市街地再開発準備組合(1993)、「六本木一丁目西地区再開発事業（環境アセスメントに係わる住民説明資料）」
- 4) 建設省編(1993)、「建設白書平成5年版」