

首都圏の都市再生を促す地下利用プロジェクトの提案

Regeneration Visions of Tokyo City Planning in Urban Transport Renewal

内野善之 松岡泰彦
Yoshiyuki Uchino Yasuhiko Matsuoka

1. 首都圏における都市再生の考え方

(1) 都市再生の基本的考え方

都市再生の目的は、活力再生 = 都市の国際競争力の強化、環境再生 = 都市の自然環境の復元であり、そこに住む人々の充実した人生の実現が果たされなくてはならない。そのためにはわれわれ自身が発想を転換し、新しい視点に根ざした社会システムをもとに都市のあり方を考える必要がある。とくに、日本経済の浮揚を考えた場合、わが国の国土基盤整備状況、人的資源の分布をみると、首都圏が先鞭をきって進み、その波及効果を他の地域へ誘導する仕組みが現実的である。

現在、21世紀の首都圏のビジョンとしては、次の5項目が各方面で述べられている。

- ・ 世界に発信する観光・情報・芸術都市の実現
- ・ 環境共生型都市の実現
- ・ 都市文化を支える風格ある都市づくり
- ・ 安全で住みやすい都市づくり
- ・ 活力ある都市活動の確保

これらを都市構造的に言い換えると次の事項となる。

- 1) 日本の顔となる都心軸の形成
- 2) センターコア(中央環状線内)の魅力付け
- 3) 東京湾臨海部の再編整備と新たな産業の育成
- 4) 国際空港・港湾機能の強化とアクセス強化
- 5) 道路・鉄道・物流の環状機能強化と効率化

キーワード：財源・制度論、プロジェクト構想、都市計画、総合交通計画

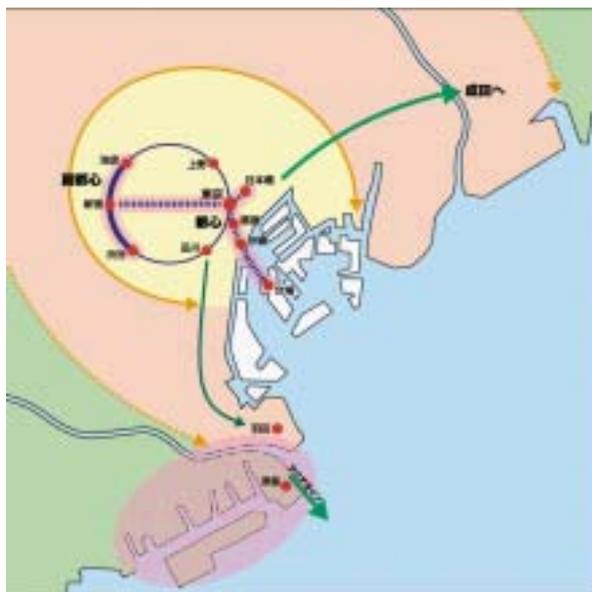
内野善之 業務部課長代理

松岡泰彦 業務部係長

(社)日本プロジェクト産業協議会

(東京都中央区日本橋茅場町 3-2-10

03-2668-2885 FAX03-2668-8718)



(2) 新しい視点による首都圏整備の方向

このような方向に首都圏を導くためには、単機能に偏った都市構造を改善し、多機能型へと組み替える必要がある。すなわち、ゾーニング思想から脱却しモザイク型開発思想へと転換すること、また、その中で平面的な都市計画ではなく立体的都市計画に基づくまちづくりを具体化していくことが重要である。さらに、この過程において、専門家ではなく市民による都市計画の実現が図られなくては、活力ある都市の再生は期待できない。新しい視点にもとづいた地域提案・協働型の連鎖・連携まちづくりのための官民パートナーシップの構築が急務といえる。一方、こうした新しい視点に基づいたまちづくりを支えるためには、国家的社会基盤の立ち遅れを早急に解決しなくてはならない。以下に首都圏整備の基本戦略を示す。

a) 戦略 1

東京の国際競争力の源である国際交通基盤(空港・港湾とそれらを支える広域道路網)環状ネットワーク、交通拠点の強化・充実に着手し、蓄積した力を地方へと伝播させる。

b) 戦略2

臨海部に生まれる低・未利用地は、徹底して広域的な環境改善のために利用する。その姿勢となる先導的プロジェクトを実現する。

c) 戦略3

上記の国家的社会基盤の整備と環境整備を見込んだ民間主導プロジェクトを効果的に実現するため、民間資金の投入を柱とする投資システムを構築するとともに、各種規制緩和を大胆に実施する。

(3) 地下空間の有効活用による都市再生

環境に配慮し、立体的都市計画を実施するためには、地下空間を有効活用することが最も重要であるが、こうした地下利用にあたっては、民地では地権者との合意形成は困難なこともあり、道路地下等の公共空間が専ら利用されているのが現状である。しかしながら、道路地下は交通施設やユーティリティー施設などにより、すでに相当混雑し負荷が高まっている。

このような状況の下、大深度地下利用のニーズが高まり、平成12年5月に「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」が成立し、公共性の高い事業への民地利用の環境が整いつつある状況となっている。地下を利用した都市再生は、浅深度利用を大深度へ移管することを含め、それによって生み出された地上空間ならびに浅深度地下と大深度地下といった地上・地下空間を一体的かつ計画的に都市全体のなかで位置づけ、大深度地下を人の生活をサポートする空間として捉えることが重要である。今回は前述した戦略1に焦点を絞り、道路を中心とした社会基盤整備の考え方とそれに基づいた地下空間を利用した都市再生プロジェクトを以下に提案するものである。

2. 首都高速道路機能の代替と段階的整備の提案

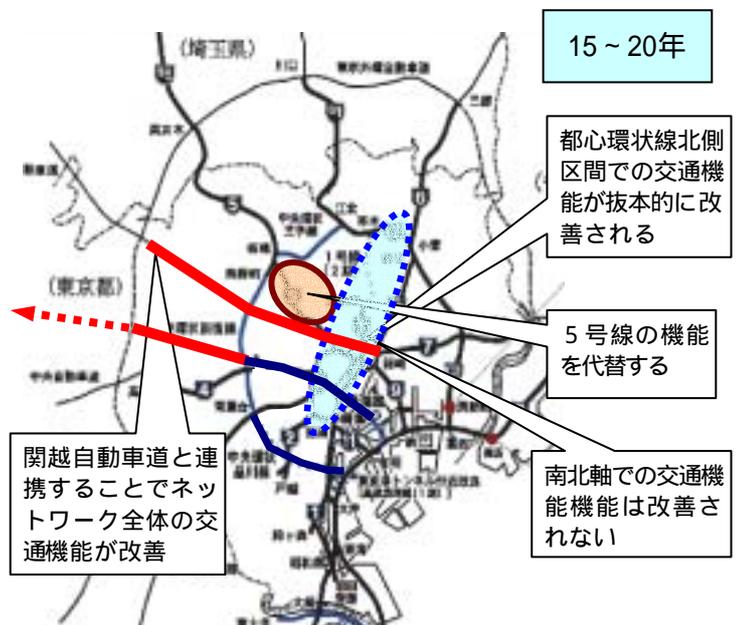
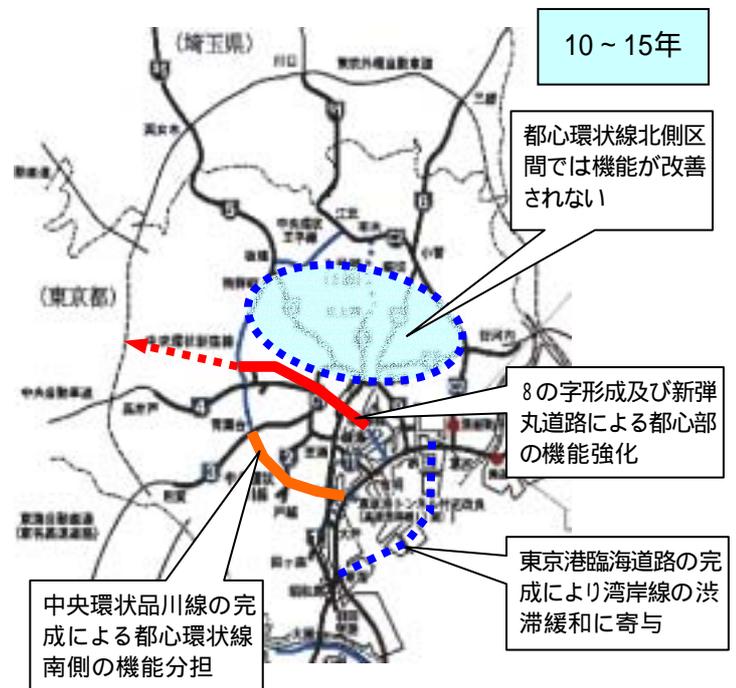
(1) 中央環状新宿線完成後の想定

2007年に新宿線が完成する予定とされているが、首都高速ネットワークの課題としては、都心環状線西側、3号線、4号線の交通量は大きく減少するが、都心環状線東側、6号線、7号線、湾岸線の交通量の大きな変動はない。また、汐留、東品川、東京駅周辺等の大規模再開発の進展による交通量の増大が想定される。したがって、都心への集中傾向は変わらないものと予想され、これに対する首都高

速道路公団の施策は、

- a) 部分改築や新たなネットワークの整備 = 8 の字形成による強化
- b) 交通結節拠点や大規模な交通量発生地点との直結
- c) 臨海副都心、都心、新宿副都心との連携強化 = 新たな路線の整備
- d) ボトルネックの解消 = 箱崎JCT等の改築
- e) 多様な料金体系の設定や交通マネジメントの実施などとなっている。これらの施策を踏まえて、独自に検討した段階的再整備(案)を以下に紹介する。

(2) 段階的整備(案)の提案





(3) 段階的整備の効果と課題

最終的なネットワーク形状は以下図のとおりであるが、効果としては都心環状線機能を地下化することによる都心景観の再生・保全と生活空間としての抜本的な改善を図ることができる。機能更新を迎えた都市高速道路の抜本的な改良が可能となると同時に、再開発を誘発する効果が期待できる。また、首都の風格ある歴史的景観の復元に寄与することができる。課題としては、大深度地下を利用せざるをえないため、既存ルートとの接続方法の詳細検討が必要であること、長大トンネルになるため、消防法等の関連法規との整合、調整が必要であることなどがあげられる。



3. 地下利用プロジェクトの提案

(1) 東京都市軸ダイレクトハイウェイ構想

a) プロジェクト概要

臨海副都心～都心～新宿～青梅を自動車専用道路で結ぶ
(築地～横田方面については大深度地下を使用)
第一期：晴海～新宿(中央環状新宿線)(13km：トンネル部10km)
第二期：新宿(中央環状新宿線)～西荻窪(外郭環状線)
(8km：全線トンネル)
第三期：西荻窪(外郭環状線)～青梅(圏央道)(28km：一部トンネル)
3環状道路と接着
(内中央環状線、外郭環状線については大深度地下で接続)
空港(横田基地)との接着
自動車専用道路で片側幅員3.5m×3車線
東京～三鷹の東西鉄道と一部路線でトンネルを共用
(都心～西荻窪付近まで東西鉄道を同一断面内に収容する複合計画)

これによって 臨海部、都心、新宿、東京西部地区のアクセス機能強化 横田飛行場と都心のアクセス機能強化 常時の自動車専用道路として都心部通過交通を排除 緊急時の圏央道～新宿～都心部～臨海部への輸送ルートの確保 都心環状線の渋滞解消、が図られ、横田～新宿の移動所要時間(約36分)・新宿～臨海部の移動所要時間(約10分)・横田～臨海部の移動所要時間(約46分)・外環道～臨海部の移動所要時間(約18分) が期待できる。

b) 主な課題

中央環状線、外環環状道路への地下部でのアクセス方法
ICでの地上部へのアクセス方法
換気施設の設置方法 鉄道併設部の勾配設定

(2) 都心アーチトップハイウェイ構想

a) プロジェクト概要

外環大泉ICと首都高両国JCTを自動車専用道路で結ぶ
(既設路線との接続部(高架橋)以外は、全線大深度地下を使用)
第一期：両国JCT(首都高)～中落合(中央環状新宿線)(9.5km)
第二期：中落合(中央環状新宿線)～大泉IC(関越道)(9.3km)
首都高中央環状線と地下接続 自動車専用道路片側2車線

これによって 関越自動車道と京葉道路を直結することによるアクセス機能強化 都心環状線の代替ルート機能 首都高5号線の代替ルート機能、が図られ、大泉IC～中央環状線の移動所要時間(約10分)・大泉IC～首都高両国JCT間の移動所要時間(約20分)・都心環状線の渋滞解消・首都高5号線の渋滞解消効果及び環7、環8への負荷軽減効果、が期待できる。

b) 主な課題

両国JCT、大泉ICでの地上既設高速道路へのアクセス方法
中央環状新宿線への地下部でのアクセス方法
換気施設の設置方法

プロジェクト名	東京都市軸ダイレクトハイウェイ構想（新弾丸道路の形成） （晴海～都心～新宿～青梅）					
ルート図		トンネル部概要				
		<p>鉄道</p> <table border="1"> <tr> <td>トンネル規模 内径</td> <td>14m × 2本 （東西鉄道との共部）</td> </tr> <tr> <td>トンネル部延長</td> <td>46km （晴海～青梅）</td> </tr> <tr> <td>深度（土被り）</td> <td>20～65m</td> </tr> </table>	トンネル規模 内径	14m × 2本 （東西鉄道との共部）	トンネル部延長	46km （晴海～青梅）
トンネル規模 内径	14m × 2本 （東西鉄道との共部）					
トンネル部延長	46km （晴海～青梅）					
深度（土被り）	20～65m					
実現想定年次	第一期：10～15年後 第二期：15～20年後 第三期：20年後～30年後					

プロジェクト名	都心アーチトップハイウェイ構想 （大泉IC～両国JCT）					
ルート図		トンネル部概要				
		<table border="1"> <tr> <td>トンネル規模 （内径）</td> <td>11m × 2本</td> </tr> <tr> <td>トンネル部延長</td> <td>18.8km （大泉IC～両国IC）</td> </tr> <tr> <td>深度（土被り）</td> <td>20～65m</td> </tr> </table>	トンネル規模 （内径）	11m × 2本	トンネル部延長	18.8km （大泉IC～両国IC）
トンネル規模 （内径）	11m × 2本					
トンネル部延長	18.8km （大泉IC～両国IC）					
深度（土被り）	20～65m					
実現想定年次	第一期：15～20年後 第二期：20～25年後					

4、まとめ

以上、中央環状道路整備と一体となった首都高速道路機能の再編・代替と将来に向けての段階的整備について言及してきたが、首都圏を支える国家的社会基盤である首都高速道路を更新することによって周辺のまちづくりにインパクトを与え、東京センターコア内の魅力付けとなるモザイク状の面的整備が促されることになる。

とくに地下利用を推進することにより、地上空間を市民の空間として開放し、都心地域に国際的にみても質の高い「便利で安心して住める・働けるまち＝東京」というポテンシャルを生み出し、人・もの・情報の流れに新たなダイナミズムを生むことになる。

このように都市再生とは、30年から50年先といった長いタームのなかで老朽化し、機能不全を起こした都市をどのように更新するかといった課題を考えることである。そのためには、国民レベルで都市再生の長期ビジョンを共有し、次の世代にどのような都市基盤を残していくかを議論する必要がある。そして、当然ではあるが、その時代にあった事業スキームと運営方法を確立することが重要となる。

こうした道路整備については、まず都心部をどのような地区として再編させることが国益につながるとともに、そこで活動する市民の人生に充実感を与えることができるのかを都市政策で位置づけることが急務である。たとえば、オランダ等ヨーロッパ諸国で行われている都市政策のように、都心中心部からは車を排除し、そのなかではLRTによる移動に切り替えることを決定し、それを軸とした都市形成と道路網の再編を検討するなど、将来の都市像を明確にし、それをいかに段階的に、計画的に、具体的に実施するかを検討しなくてはならない。