

立体道路制度を活用した再開発事業について (環状第二号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業)

URBAN REDEVELOPMENT PROJECT UNDER THE THREE-DIMENSIONAL ROAD SYSTEM(URBAN REDEVELOPMENT PROJECT OF CATEGORY II BETWEEN SHINBASHI AND TORANOMON ON RING ROAD NO.2)

森野 敬充^{1*}・皆川 晃夫²

An urban development plan was approved in 1946 for the section between Shinbashi and Toranomom in Tokyo of Ring Road No.2. However, since land cost required for development of the section located in the central urban area was extremely high, and many residents desired to stay where they had been living, the plan was not put into effect for many years.

Under these circumstances, the three-dimensional road system was established in 1989, which allows buildings and roads to be designed and built from a comprehensive viewpoint. Under this system, it is possible to construct a road and redevelop the town while property owners in the road area continue to live and function there. The potential of the system locally gave momentum for promoting the development plan. As a result, a practical urban redevelopment project by the Tokyo metropolitan government was formulated in 2002.

For the Toranomom area to be redeveloped under the three-dimensional road system, an integrated road-building design was adopted, i.e., a new building, comprising the 1st basement with box culverts of Ring Road No. 2, will carry the load of the road.

Key Words : urban redevelopment projects, Ring Road No.2, three-dimensional road system, Toranomom area, integrated road-building

1. 環状第二号線新橋・虎ノ門間の事業化の経緯

環状第2号線は、1946年に戦災復興による都市計画決定を行った都心部の重要な環状道路で、新橋・神田佐久間町間を結ぶものである¹⁾。そのうち虎ノ門・神田佐久間町間は「外堀通り」として供用している(図-1)。

残りの新橋・虎ノ門間は、都心部にあるため膨大な用地費を要することや、多くの住民が地域に住み続けることを希望していたことなどから、長年にわたり事業化に至らなかった。

しかし、1989年に建物と道路の一体的整備を可能とする立体道路制度が創設され、道路区域内の権利者も地域での生活や営業を継続しながら道路整備とまちづくりが可能となったことから、地元の機運は事業推進へと転換した。そこで、立体道路制度を活用した東京都施行の市街地再開発事業として、2002年に事業計画を決定した。

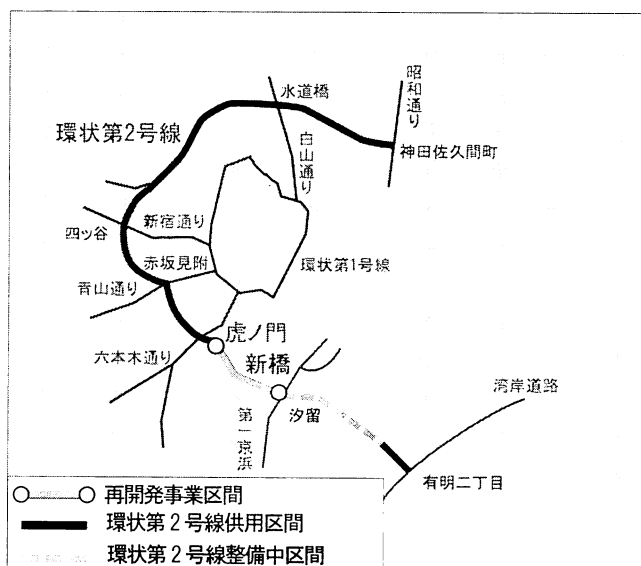


図-1 環状第2号線及び事業区間位置図

キーワード：再開発事業、環状第2号線、立体道路制度、虎ノ門街区、道路一体建物

¹ 非会員 東京都都市整備局市街地整備部(〒163-8001 東京都新宿区西新宿 2-8-1), E-mail: Takamitsu_Morino@member.metro.tokyo.jp

² 非会員 東京都都市整備局市街地整備部再開発課都市施設担当(〒163-8001 東京都新宿区西新宿 2-8-1)

2. 再開発の事業概要

環状第二号線新橋・虎ノ門地区市街地再開発事業の施行地区の面積は約8ヘクタールで、幅員40m・延長約1.35kmの環状第2号線を整備するとともに、3つの街区で再開発ビルを建設する計画である（図-2）。2011年9月時点での用地取得率は97%に達している（図-3）。

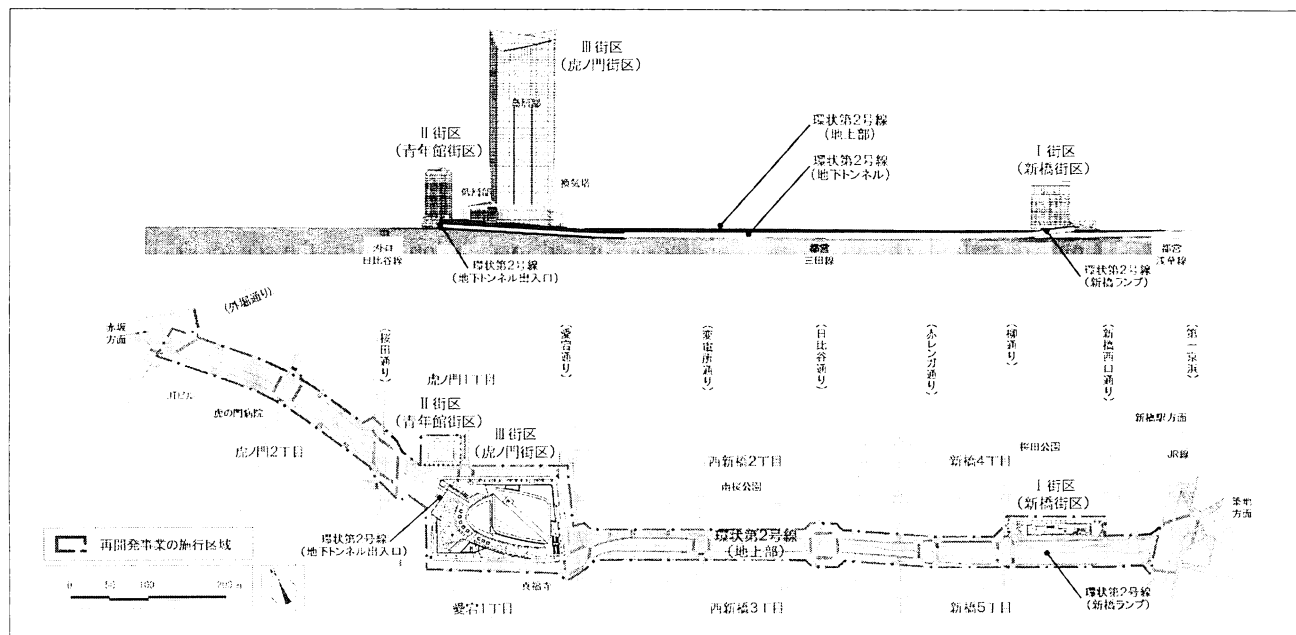


図-2 環状第二号線新橋・虎ノ門地区市街地再開発事業の平面図と断面図



図-3 用地買収状況[新橋側より]

環状第2号線は、外堀通りから虎ノ門街区までの間は平面構造とし、立体道路制度を利用する虎ノ門街区から本線は地下に潜り、汐留地区を経て築地付近で再び地上に出て、隅田川を橋梁で渡り湾岸道路に至る計画である。また、本線が地下化される愛宕通りから第一京浜までの間の地上部道路は、沿道サービス機能だけでなく、広い歩道空間を生かし、緑豊かで魅力ある道路として整備

していく予定である。

環状第2号線の本線のうち地下トンネルの区間は、東京都建設局施行の街路事業であり、2007年度から順次工事に着手している。他方、地上部道路については、東京都都市整備局施行による再開発事業であり、2011年度に工事に着手し、2013年度に完成する予定である。

新橋街区（I街区）は、低層部に店舗、上層部に住宅や事務所を配置した16階建ての再開発ビルで、2011年3月に完成し、同年4月に権利者が入居している。青年館街区（II街区）は、低層部に港区の公益施設、上層部に住宅を配置した21階建ての再開発ビルで、2007年3月に完成している。

3. 立体道路制度を活用した虎ノ門街区

立体道路制度を活用した虎ノ門街区（III街区）は、約1.7ヘクタールの敷地に、地域のシンボルとなる地上52階、地下5階建ての超高層の再開発ビルを建設し、事務所を中心に、店舗、住宅、ホテル・カンファレンスなども配置した複合用途とし、国際交流拠点として整備する計画である（図-4）。虎ノ門街区については、2009年9月に特定建築者を森ビル㈱に決定し、2011年4月に建築

工事に着手しており、2014年度の完成を予定している²⁾。

環状第2号線の本線は、虎ノ門街区の北西部より地下にもぐり込み、約6%勾配で下降し、対角状に本街区を横断する(図-2,5)。再開発ビルの地下1階部分に環状第2号線のボックスカルバートを抱き込み、再開発ビルが環状第2号線の荷重を支持する道路一体建物となっている(図-4)。

4. 立体道路制度の活用による課題と対応

立体道路制度は、道路区域を立体的に限定し、それ以外の空間を建築可能とする制度であり、本制度の導入による虎ノ門街区の課題と対応について述べる。

(1) 道路と建築物の境域の設定

環状第2号線の道路と虎ノ門街区の建築物が一体的

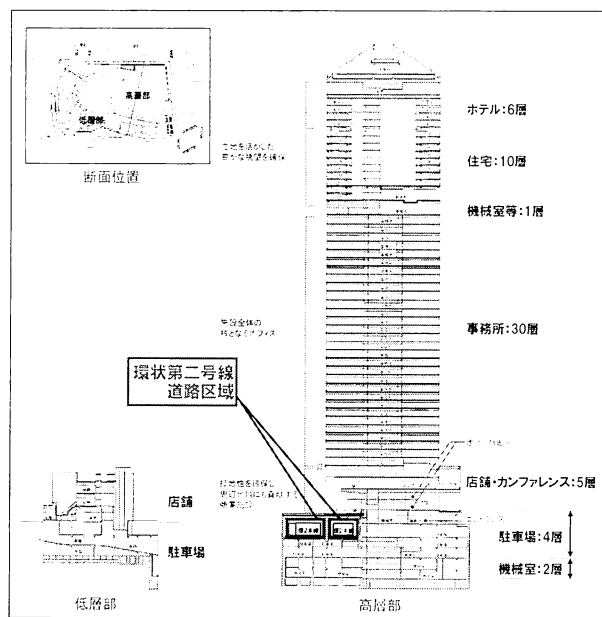


図-4 虎ノ門街区の断面図(南北断面)

な構造となるため、その境域を明確にする必要がある。

このため、将来の道路管理者をはじめとする関係者と調整を行い、都市計画法に規定する『都市施設の立体都市計画』、道路法に規定する『道路の立体的区域』、都市再開発法で準用する民法に規定する『地上権(区分地上権)』について、それぞれの境域線を合致させることとした。

また、上下の境域については、区分地上権の登記実務等の関係から、階段状に設定した(図-5)。

(2) 権原

道路に関する権原を明確にするため、道路との重複利用区域の権原については東京法務局等との確認を行い、道路区域となる土地について区分地上権の設定を行い、その管理については道路法第47条の7「道路一体建物の管理協定」によるものとした(図-4,5)。

(3) 設計条件

虎ノ門街区は、建築物等が道路構造物を支持し、かつ道路の上空を建築物等が覆う構造であり、土木と建築の双方の視点から安全性等を検証する必要がある。

このため、耐震性を含めた構造基準のほか、振動対策、騒音対策、耐火対策、防水対策、防災体制等の項目について、土木と建築の双方の視点から検証・調整を行っている。

(4) 費用負担

立体道路が存在することによる道路の応分の負担を求める必要があるため、「道路一体建物の管理協定」に基づく協定を締結し、道路設置に伴い必要となる再開発ビルの地下躯体工事費や土工費について道路側に費用負担を求めることとしている(図-4,5)。

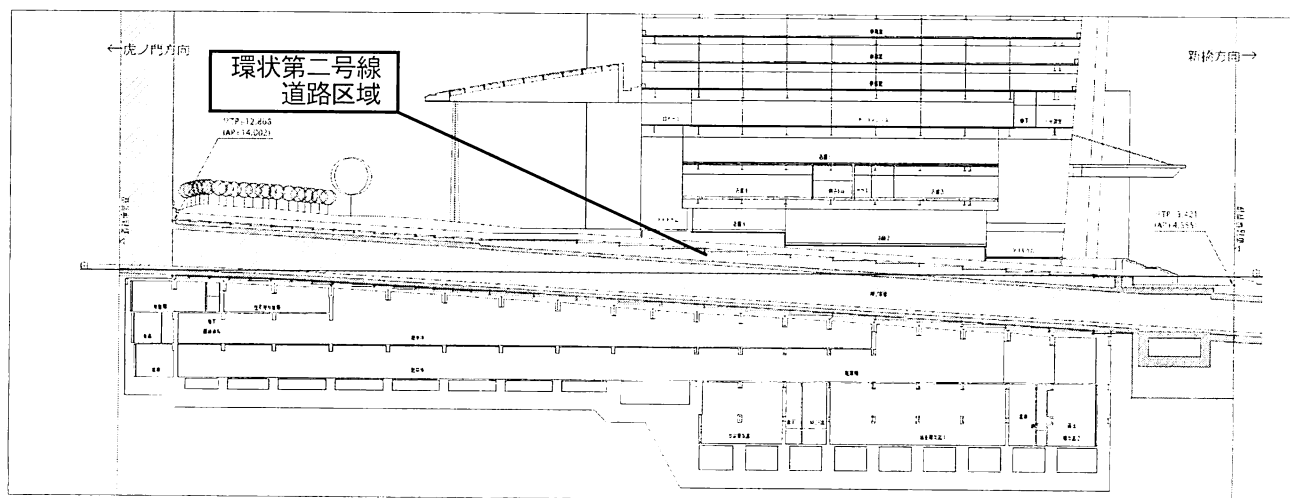


図-5 虎ノ門街区の断面図(東西断面)

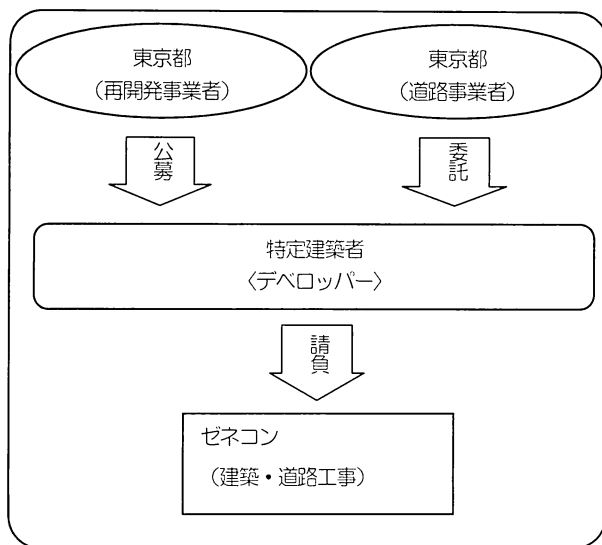


図-6 工事の施行について

(5) 工事の施行

道路空間となる虎ノ門街区内の地下のボックスカルバートは、街路事業の認可を得て東京都建設局が街路事業として構築することとしており、再開発事業としては地下のボックスカルバート工事は管理者工事としている。しかし、施工の実態としては建築工事と一体的にボックスカルバートを構築する必要があるため、特定建築者がボックスカルバートも施工する必要がある。

一方、都市再開発法では特定建築者の行える工事の範囲は施設建築物工事に限定されている。

このため、本事業では管理者工事として道路工事を所管する東京都建設局から特定建築者への委託工事とすることで調整を図り、特定建築者の募集にあたり、その旨を明記して公募することとした。これにより、道路と一体不可分の再開発ビルの工事現場管理や施工性、安全性、スケジュール管理を円滑かつ効率的に図ることを可能とした（図-6）。

5. おわりに

新橋・虎ノ門間（第一京浜から愛宕通りまでの間）の地上部道路は、計画幅員40メートルの中に、広域交通を担う地下トンネル本線と、地域内交通を担う地上部道路の二層構造となっているため、地上部道路はゆとりある広い歩道空間を確保することが可能である。この空間を生かして、地域の交流や賑わいを創出するとともに、緑豊かで魅力ある道路として整備していく考えである。

また、幅員40mの新たな道路が整備されることを契機として、沿道周辺まちづくりの動きが活発化している。沿道地権者が自発的に設立した組織である、環状第2号線沿道のまちづくり協議会では、環状第2号線沿道にふさわしい街並み景観の創出や土地の有効利用を目指して、

建物の共同化や街区再編のあり方などを検討している。地元港区では、まちの将来像や街区再編などの方向性を示す「環状2号線周辺のまちづくりガイドライン」を2011年度中に策定する予定である。

都としては引き続き、東京を代表する幹線道路の沿道にふさわしいまちの実現に向けて、区や地元の取組を支援していく予定である。

また、東京都は2008年に「環境軸推進計画書 環2・晴海通り地区」を策定し、臨海部から皇居周辺にかけて環状第2号線・晴海通りを中心軸に、周辺まちづくりと一体となった厚みと広がりのある緑を創出することとしている。

この事業が完成する2014年度には、道路ネットワークがさらに強化されるだけでなく、国際交流機能を備えた超高層複合ビルや緑豊かな道路空間の整備などによって魅力的な都市空間が形成され、ひいては、周辺地域における更なるまちづくりの力を引き出す契機となり、東京全体の都市再生の一層の促進に繋がるものと期待している（図-7）。

参考文献

- 1) 東京都都市整備局市街地整備部、環状第二号線新橋・虎ノ門地区市街地再開発事業、2011。
- 2) 東京都都市整備局再開発事務所・東京都建設局第一建設事務所、環状第二号線新橋・虎ノ門地区・事業概要 2010, 2010。

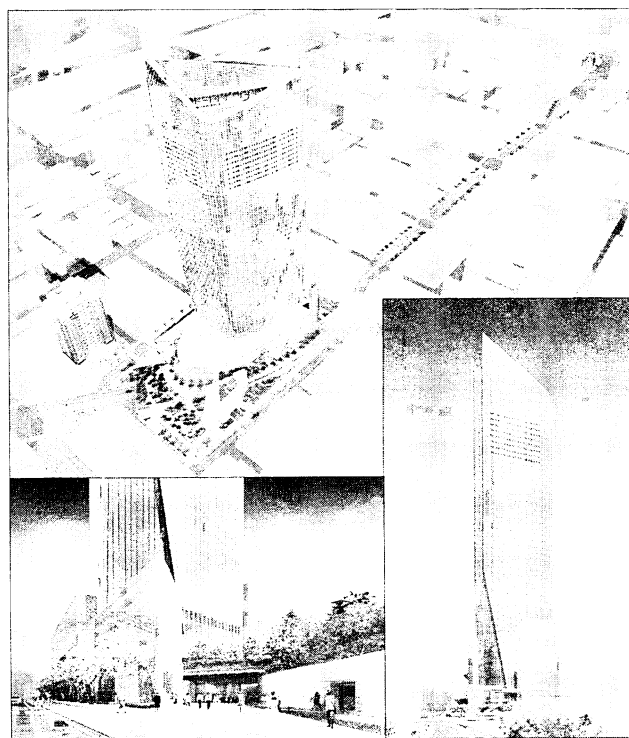


図-7 虎ノ門街区イメージパース