

# 複数の都市開発事業が協調して進める 歩行者ネットワークの整備

## PROVISION OF PEDESTRIAN NETWORKS BY MEANS OF COORDINATION BETWEEN MULTIPLE URBAN DEVELOPMENT PROJECTS

金井 聡<sup>1</sup>

Satoshi KANAI<sup>1</sup>

Toranomon New Station (tentative name) is currently under construction between Kasumigaseki Station and Kamiyacho Station of the Tokyo Metro Hibiya subway line. Mori Building Co., Ltd. is working on multiple urban development projects around the new station and regards the construction of the new station as an excellent opportunity for the development of the neighborhood. Mori Building is making active efforts to enhance pedestrian networks through coordination between the projects. We will introduce those efforts in this report.

**Key Words :** Toranomon, Kanni-dori Ave, Hibiya-Line, pedestrian networks

### 1. はじめに

東京地下鉄日比谷線の霞ヶ関駅と神谷町駅の間で、日比谷線虎ノ門新駅（仮称）（以下「新駅」という。）の建設が進められている。新駅周辺の複数の都市開発事業にかかわる森ビル株式会社（以下「森ビル」という。）は、この新駅の整備を新駅周辺の地域が発展していく好機ととらえ、自身がかかわる新駅周辺の複数の都市開発事業において、連携しながら歩行者ネットワークの強化を図る取り組み等を積極的に行っている。それらの取り組みを紹介する。

### 2. 都市開発事業の背景

森ビルの前身となる「森不動産」は、1955年虎ノ門ヒルズの近く（西新橋）で誕生した。新橋・西新橋・虎ノ門地区（以下「当地区」という）は、森ビルの創業の地である。約60年の社歴は、前半と後半で大きく変化してきた。前半は、当地区を中心にビルに番号を付けたナンバービルと呼ばれるビルを建て、日本の高度成長を支えてきた。後半、1980年代からは、基盤整備などを伴う面的な大規模複合開発に取り組むようになった。アークヒルズに始まり、六本木ヒルズ、虎ノ門ヒルズなど、ヒルズという冠

のついた開発を続けている。

図-1は、新駅周辺の将来像である。各都市開発事業の概要は後述するが、ここで取り上げておきたいことは、虎ノ門ヒルズ 森タワーの敷地には、旧17ビル・23ビルといったナンバービルの敷地が、虎ノ門一丁目地区には旧10ビル・12ビルなどが、愛宕山周辺地区（I地区）には旧9ビルが、虎ノ門一・二丁目地区には旧11ビル・15ビルが、それぞれ新しい都市開発事業の敷地の一部として取り込まれていることである。つまり、新駅周辺で現在森ビルが取り組んでいることは、高度成長期に建ててきたナンバービルを種地にした再々開発だということである。



図-1 新駅周辺の将来像

キーワード：虎ノ門、環状二号线、日比谷線、歩行者ネットワーク

<sup>1</sup>非会員 森ビル株式会社 都市開発本部 Urban Planning and Development Division MORI BUILDING CO.,LTD (E-mail:kanai@mori.co.jp)

### 3. 新駅周辺の都市開発事業等の概要

#### (1) 虎ノ門ヒルズ 森タワー

図-2は、虎ノ門ヒルズ 森タワーが建つ前（2007年頃）の、当地区の写真である。森ビルの創業の地であり、たくさんのナンバービルを建ててきた地区である。霞ヶ関の官庁街に近いという立地を生かし、日本の高度成長を支えてきた当地区は、建物の老朽化が進み、活力を失いかけていた。写真中央の少しくぼんでいるところ（矢印）が、この時点で60年間以上、都市計画道路環状二号線の予定地として建築制限が掛けられてきたところである。

当地区の再生の起点の一つが、環状二号線の事業化である。長い間進まなかった道路事業が動き出すきっかけは、1989年の立体道路制度の創設だといわれている。立体道路制度ができ、道路用地の所有者に、用地買収による転出という選択肢以外に、居住や事業の継続という可能性が加わったことで、地元との協議が進み始めたと聞いている。そして、計画から約70年の歳月を経た2014年に、道路整備事業と都市開発事業を同時に実現する、環状二号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業が完成した。

図-3は環状二号線の断面図である。道路は地上・地下の2階建てで、自動車を捌くための本線は、地下に造られ、地上は、広い歩道を持つ、歩行者に開かれた道路、通称「新虎通り」として整備された。再開発事業の敷地内では立体道路制度を活用し、建物の中を道路が貫通し、地下の道路と地上を結ぶ出入口が設けられている。出入口の上部には、坂の形状を活かし、図-4のようになだらかなスロープのステップガーデンと2階レベルのオーバル広場が作られた。



図-2 2007年頃の虎ノ門

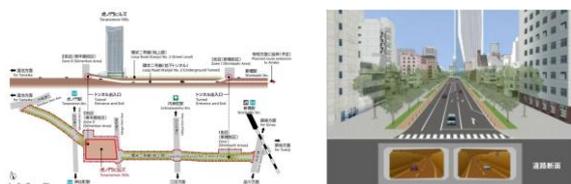


図-3 環状二号線の平面図・断面図

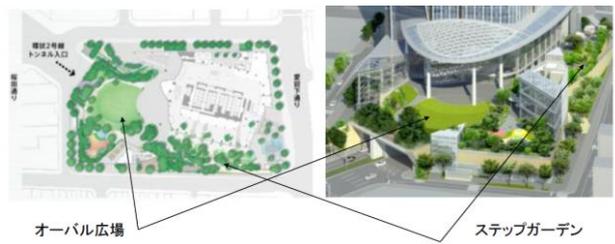


図-4 オーバル広場・ステップガーデン

#### ・虎ノ門ヒルズ 森タワーの概要

事業名称	環状第二号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業
計画手法	環状第二号線新橋・虎ノ門地区（Ⅲ街区）地区計画（再開発等促進区）
事業施行者	東京都
特定建築者	森ビル株式会社
施設概要	オフィス、ホテル、住宅、カンファレンス、店舗、駐車場、道路 等
着工	2011年4月
竣工	2014年5月

#### (2) 虎ノ門一丁目地区（A街区）

図-5は、虎ノ門ヒルズ 森タワーの北側に位置するオフィス中心の再開発事業の完成予想図である。図-6に示すように、広範囲に再開発等促進区を定め、本事業と同時期に進められている、虎ノ門駅前地区（B街区）とセットで都市再生特別地区を定めている。両事業でビジネス交流拠点の形成に向けた都市機能の充実に向け、「銀座線虎ノ門駅と日比谷線新駅を結ぶ地下通路等の整備（一丁目地区）」「銀座線虎ノ門駅のプラットホームの改良（駅前地区）」「新駅、虎ノ門駅に直結する、バスターミナルの整備（一丁目地区）」などに取り組んでいる。



図-5 虎ノ門一丁目地区（A街区）



図-6 虎ノ門一丁目地区 位置図

森ビルはこれまでもいくつかの再開発で敷地内にバス乗降所を作ってきた。アークヒルズ、六本木ヒルズ、中央区の施設となるがGINZA SIXにもバス乗降所を作っている。六本木ヒルズの場合、都バスだけでなく、港区のコミュニティバス、観光バスなどが乗り入れ、バスターミナル化している。本事業では、虎ノ門ヒルズが低層部に道路を抱えている関係で、十分な車寄せが確保できなかったことから、地区として立派な車寄せを作ろうと、バス乗降所にも取り組んでいたところ、東京都からBRT（Bus Rapid Transit）を発着させたいという要請があり、新駅と合わせて名実共に交通結節拠点となった。

・虎ノ門一丁目地区の概要

事業名称	虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開発事業
計画手法	虎ノ門駅南地区地区計画（再開発等促進区） 東京都都市再生特別地区 虎ノ門一丁目3・17地区
事業施行者	虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開発組合
施設概要	オフィス、ビジネス支援施設、店舗、バスターミナル、駐車場 等
着工	2017年2月
竣工	2019年12月（予定）

(3) 愛宕山周辺地区（I地区）開発事業

図-7は、虎ノ門ヒルズ森タワーの南側に位置する住宅を中心とした開発事業の完成予想図である。地上54階建て、賃貸住宅、分譲住宅、サービスアパートメントなど総戸数約550戸を整備する。あわせて、子育て支援施設や、スパ、店舗、駐車場などを設ける。さらに、デッキレベルで虎ノ門ヒルズと接続し、当該事業を介して、愛宕山に作られた歩行者ネットワークに接続している。

・愛宕山周辺地区（I地区）開発事業の概要

事業名称	愛宕山周辺地区（I地区）開発事業
計画手法	愛宕地区（I地区）地区計画（再開発等促進区）
事業者	森ビル株式会社
施設概要	住宅、子育て支援施設、スパ、店舗、駐車場 等



図-7 愛宕山周辺地区（I地区）開発事業

着工	2017年3月
竣工	2021年1月（予定）

(4) 虎ノ門一・二丁目地区（A街区）

図-8は、虎ノ門ヒルズ森タワーの西側に位置する複合開発の完成予想図である。図-9に示すように、広範囲に再開発等促進区を定め、本事業と同時期に進められている、隣接の虎ノ門二丁目計画（B街区）とセットで都市再生特別地区を定めている。両事業で新駅整備と連携した都市基盤の強化・充実に向け、「地下鉄日比谷線新駅と一体となった交通結節空間の整備（一・二丁目地区）」「周辺開発と連携した歩行者ネットワークの整備（一・二丁目地区）（二丁目計画）」「虎ノ門エリアの多様な都市活動を支えるまとまりのある広場空間の創出（一・二丁目地区）」などの基盤を整備する。加えて、国際競争力を高める都市機能として「ホテル（一・二丁目地区）」「ビジネス発信拠点（一・二丁目地区）」「外国人のための情報・交流拠点（二丁目計画）」などの施設づくりに取り組んでいく。

本事業は、オフィス、ホテル、ビジネス発信拠点、商業、駐車場、地下駅広場などからなるオフィス中心の複合施設で、3棟の建物で構成されている。現在、都市計画の手続きが整い再開発組合の設立の手続きが行われている（2018年9月現在）。桜田通りを挟む形で東に低層、西に超高層の建物を配置し、道路の下に新駅が整備され、新駅の東西の2棟の地下に地下駅広場を整備する。桜田通りと環状二号線の交差点に面して公園を整備し、公園の地下に、超高層建物と虎ノ門二丁目計画（超高層建物の右側の建物）をつなぐ地下歩行者通路を整備し、虎ノ門二丁目計画にも地下鉄の出入口が整備される予定である。完成予想図には描かれていないが超高層建物の裏側に商業・オフィス・住宅からなる12階建ての建物も計画されている。

桜田通り上空には超高層建物と低層建物をつなぐデッキを設け、歩行者ネットワークが、手前の虎ノ門ヒルズ森タワーの広場から、デッキを渡り、超高層建物をくぐり、12階建ての建物、そして隣接地で工事が進んでいる虎ノ門病院等の建替えで作られるデッキまでつながる予定である。



図-8 虎ノ門一・二丁目地区

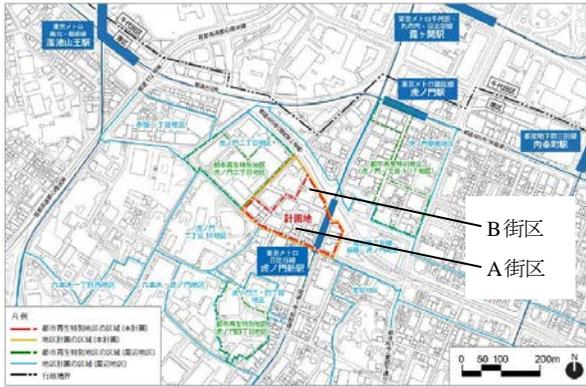


図-9 虎ノ門一・二丁目地区 位置図

・虎ノ門一・二丁目地区の事業概要

事業名称	虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発事業
計画手法	虎ノ門一・二丁目地区地区計画（再開発等促進区） 東京都都市再生特別地区 虎ノ門一・二丁目地区
事業施行者	虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発組合（予定）
施設概要	オフィス,ホテル,ビジネス発信施設,店舗,駐車場,地下駅広場 等
着工	2019年（予定）
竣工	2022年度（目標）

(5) 新駅整備事業

森ビルが直接かかわる事業ではないが、新駅整備事業にも触れておく。ここでは、平成26年10月 独立行政法人都市再生機構（以下「UR都市機構」という。）・東京地下鉄株式会社（以下「東京メトロ」という。）のプレスリリース等から計画概要を引用する。

特定都市再生緊急整備地域東京都心・臨海地域に関する都市再生緊急整備協議会において、環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区整備計画が決定され、生活環境を備えた国際的なビジネス・交流拠点の整備及び交通結節機能の強化を行うこととなった。この整備計画において、UR都市機構は、虎ノ門地区拠点整備事業と併せ、（仮称）地下鉄日比谷線新駅整備事業の実施主体として位置付けられた。また、東京メトロは、新駅的设计・工事を受託するとともに、供用開始後の運営管理を行うこととなった。（引用にあたり一部表記をあらためた。）

・新駅事業概要

事業名称	地下鉄日比谷線虎ノ門新駅（仮称）整備事業
事業主体	独立行政法人都市再生機構
設計・工事	東京地下鉄株式会社
着工	2016年2月

供用開始 2020年7月（予定）

最終完成 2022年度（予定）

4. 環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区整備計画

新駅周辺では、森ビル以外にも様々な事業主体が、老朽化した施設等を更新するために都市開発事業に取り組んでいる。これらの事業をひとまとめにして眺めてみるという取り組みがあり、それが「東京都心・臨海地域都市再生緊急整備協議会」につながり、H26（2014）年東京都心・臨海地域（環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区）整備計画（図-10を参照）が作られた。整備計画には、都市の国際競争力の強化のために必要な都市開発事業や公共公益施設が一つの計画としてまとめられた。こうして、複数の都市開発事業が連携しながら、大きなまちづくりに取り組む構図が出来上がった。以下に現時点の整備計画の一部を引用する。

(1) 都市の国際競争力の強化に関する基本的な方針

都心部と臨海部を結ぶ環状第二号線の整備による広域的な交通利便性の向上、大使館や外資系企業、外国人居住者等の集積、虎ノ門ヒルズをはじめとする都市開発が進む本地区において、交通結節機能の更なる強化や大街区化等と併せて、生活環境を備えた国際的なビジネス・交流拠点の形成を図る。

a) 生活環境を備えた国際的なビジネス・交流拠点の整備

- ・街区再編や大規模土地利用転換など、今後見込まれる複数の都市開発の推進により、業務、商業、住宅、医療、教育、宿泊、文化機能を備えた外国人にとっても暮らしやすい生活環境を整備するとともに、国内外の企業や人々の交流、新たなビジネスの創出・企業の集積を推進し、国際的なビジネス・交流拠点と誰もが住み続けられる生活都心の形成を図る。

b) 交通結節機能の強化

- ・環状第二号線の整備による空港アクセスや広域的な交通利便性の向上を契機に、地下鉄駅の新設・改良、バスターミナル、地下鉄駅を結ぶ地下歩行者ネットワーク等の整備により、交通結節機能の強化を図る。
- ・大規模土地利用転換に併せ、地区の骨格を形成する道路を整備し自動車交通の円滑化を図るとともに、誰もが安全・安心に利用できる歩行者ネットワークを整備し、地区間や公共交通などへのアクセス・利便性の向上を図る。

(2) 都市の国際競争力の強化のために必要な都市開発事業

- ・環状第二号線新橋・虎ノ門地区 第二種市街地再開

発事業（虎ノ門ヒルズ森タワー他）

- ・赤坂一丁目地区市街地再開発事業（赤坂インターシティ AIR）
- ・虎ノ門地区拠点整備事業（虎ノ門地区の拠点形成に資する市街地整備）
- ・虎ノ門二丁目地区市街地再開発事業
- ・(仮称) 虎ノ門2-10計画建設事業
- ・(仮称) 虎ノ門四丁目計画建設事業
- ・気象庁虎ノ門庁舎(仮称) ・港区立教育センター整備等事業
- ・虎ノ門駅前地区市街地再開発事業
- ・虎ノ門一丁目地区市街地再開発事業
- ・愛宕山周辺地区（I地区）開発事業
- ・(仮称) 虎ノ門・麻布台地区市街地再開発事業
- ・(仮称) 芝公園一丁目ビル計画
- ・(仮称) 虎ノ門二丁目計画建設事業
- ・(仮称) 虎ノ門一・二丁目地区市街地再開発事業

### (3) 都市の国際競争力の強化のために必要な公共公益施設の整備に関する事業

- ・環状第2号線（再開発）
- ・環状第2号線（汐留）（街路）
- ・地下鉄日比谷線新駅整備事業
- ・虎ノ門周辺地区交通結節機能強化施設整備事業
- ・地下鉄虎ノ門駅・神谷町駅改良事業
- ・歩行者ネットワーク整備事業
- ・環状第2号線（晴海）（街路）

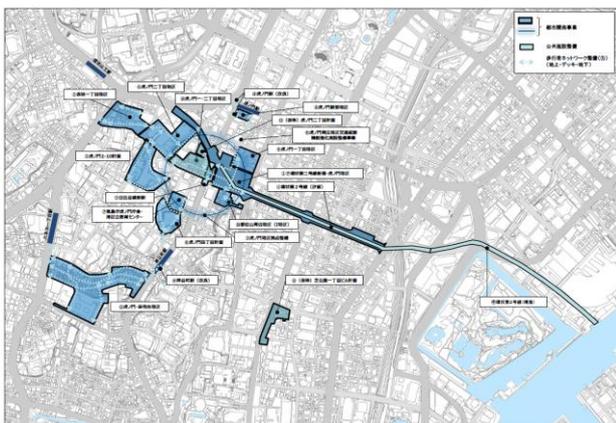


図 - 10 東京都心・臨海地域（環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区）整備計画  
（※東京都ホームページより）

## 5. 地下歩行者通路を含む歩行者ネットワークの整備

前記4の整備計画に位置付けられたそれぞれの事業が、

先行する計画を意識し、地区全体で歩行者ネットワークを作り出している。

### (1) 新駅、虎ノ門一・二丁目地区を起点として東西方向（図 - 11・図 - 12を参照）

新駅のホームは、現在の日比谷線の軌道の両側に設けられる。日比谷線の新駅が作られる部分は、土被りが浅くホーム階の上にコンコースを設けることはできないため、コンコースはホーム階下の地下2階となる。改札も地下2階に設けられ、改札を出ると東西方向にラッチ（改札）外のコンコースが計画されており、虎ノ門一・二丁目地区の地下2階に整備される東西の駅広場に続いている。さらにこの広場を介して、地下レベル、地上レベル、デッキレベルの歩行者ネットワークへとつながっていく。

東の駅広場からは、地下レベルの歩行者通路により、虎ノ門一丁目地区、さらには銀座線虎ノ門駅につながっている。また、地上レベルでは桜田通りの東側の道路のネットワークにつながるとともに、バスターミナルもつながっている。さらに、デッキレベルでは桜田通り上空の広幅員のデッキや虎ノ門ヒルズ森タワーのオーバル広場にもつながる。

西の駅広場からは、地下レベルで、隣接する虎ノ門二丁目計画につながり、霞ヶ関方面からの地下鉄利用者の出入口になる予定である。地上レベルでは桜田通りの西側の道路のネットワークにつながり、デッキレベルでは桜田通り上空の広幅員のデッキや虎ノ門病院で整備するデッキ、さらにその先赤坂方面（赤坂インターシティAIR）へとつながる。

桜田通り上空のデッキ（図 - 13を参照）は、超高層建築の足元の広場や虎ノ門ヒルズ森タワーのオーバル広場等と合わせると、約1 haの広さの広場になる。

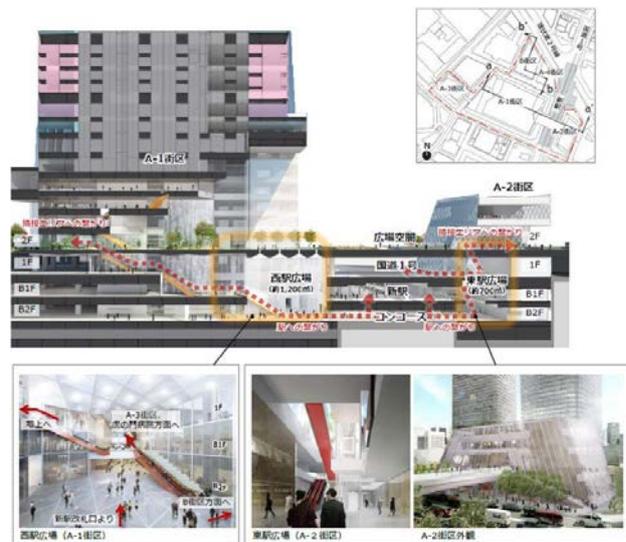


図 - 11 駅広場



図 - 12 歩行者ネットワーク



図 - 13 桜田通り上空デッキ

(2) 虎ノ門ヒルズ 森タワーを起点として  
南北方向 (図 - 12・図 - 14を参照)

虎ノ門ヒルズ森タワーのデッキレベルに設けられたオーバル広場は、デッキレベルで、虎ノ門一・二丁目地区、虎ノ門一丁目地区、愛宕山周辺地区 (I地区) へとつながる。

デッキレベルで虎ノ門一丁目地区に渡ると、地上レベル、地下レベルに移動することができ、地上レベルにはバスターミナルが設けられ、バスターミナルに発着するBRTを利用して臨海部ともつながっている。地下レベルでは地下歩行者通路で、虎ノ門駅や新駅と直結する。

デッキレベルで愛宕山周辺地区 (I地区) に渡ると、以前愛宕グリーンヒルズの開発で整備された既設の遊歩道につながる。

オーバル広場からステップガーデンで地上レベルに降りると、新虎通りの広幅員の歩道につながっている。



図 - 14 地下歩行者通路・バスターミナル  
(※作成時期の関係で、この図には虎ノ門一・二丁目地区へのデッキは描かれていない)

6. おわりに

通常の都市開発は、開発区域内における最適なプランで事業が行われる。一方、新駅周辺では連坦する都市開発事業が、それぞれの開発の最適だけでなく、周辺の開発と協調することで、歩行者ネットワークを広域につなげるなど、開発区域を越えてより街の利便性を上げることができている。

また、この地域のもうひとつの特色として、都市機能の分担を上げることができる。街に足りないものや不足するものを、次の開発の目玉にするような考え方が、緩やかに出来上がってきている。例を挙げると、ある開発では、企業の立ち上げを支援する施設を作り、別の開発では立ち上がった企業が成果を発信する場があり、他の開発では商談などを行うカンファレンスが用意されているといった協調である。

加えて、いくつかの開発が集まり、災害に備える都市再生安全確保計画の作成にも着手し、2018年度内には計画を公表する予定である。

新駅周辺の事例は、建物の老朽化が進んだ地域で同時多発的に大規模な都市開発事業が動き出したことや、新駅整備という地域にとってエポックメイキングな出来事があり地域に求心力が生まれるなど恵まれた点も多いが、これからの都市開発を考える上で参考とすべきことが多い事例であると考えられる。

参考文献

- 1) UR 都市機構・東京地下鉄株式会社、東京メトロ日比谷線霞ヶ関駅～神谷町駅間の新駅整備について、2014。
- 2) UR 都市機構・東京地下鉄株式会社、日比谷線虎ノ門新駅 (仮称) 設置に伴う土木工事、第2版、2016。