

7. 活力を生む

1) 高度な機能集積を誘発する都市の再開発等

再開発と併せて街路や交通結節点、民間施設の整備が進むことにより、街並みの美観、安全性が向上し、業務機能の高度な集積が実現されてきました。

○赤羽北地区 3.5ha（J R 埼京線 北赤羽駅周辺 平成 14 年度完了）

環状八号線の拡幅と駅前広場の新設と同時に、駅前にふさわしい土地の高度利用を図りながら住・商・工及び公益施設を計画的に配置しています。

環状八号線と JR の交通結節点としての機能確保と交通渋滞の解消を図りつつ、生活環境の改善と地域の核としての活力の回復を図ることを目的に実施され、良好な住環境を備えた、便利で活力に満ちたまちに生まれ変わりました。



図 7-1 整備前後の北赤羽地区（左：整備前／右：整備後）

出典：東京都都市整備局資料

表 7-1 事業効果

	従前	計画
・オープンスペースの確保（道路・公園等）	0.9ha →	1.5ha
・建築物の不燃化率 ¹	3% →	100%
・土地の高度利用（容積率）	89% →	341%
・住宅供給戸数	105 戸 →	660 戸
・定住人口	515 人 →	2,300 人
・環状八号線の渋滞解消	2 車線 →	4 車線

出典：東京都都市整備局資料

¹ 不燃化率：ここでは、地区内の全建築物の建築面積に占める、耐火建物（鉄筋コンクリート造など）の建築面の割合を指す。

○飯田橋地区 2.3ha（JR 中央線 飯田橋駅 昭和 59 年度完了）

地元からの飯田濠埋め立て請願を契機として、再開発と一体化した飯田濠の暗きょ化を行い、外堀通りの拡幅整備による交通混雑の緩和と、地区内施設建築物の整備、水辺の景観を残した人工せせらぎの整備並びに地域緑化により、生活環境の改善を図りました。

また、当該地区との一体的な整備により、地下鉄有楽町線と地下鉄南北線、地下鉄東西線との相互連絡施設を整備し、国鉄（現 JR）飯田橋駅との有機的な連絡を図り、都市機能を更新することを目的として実施されました。

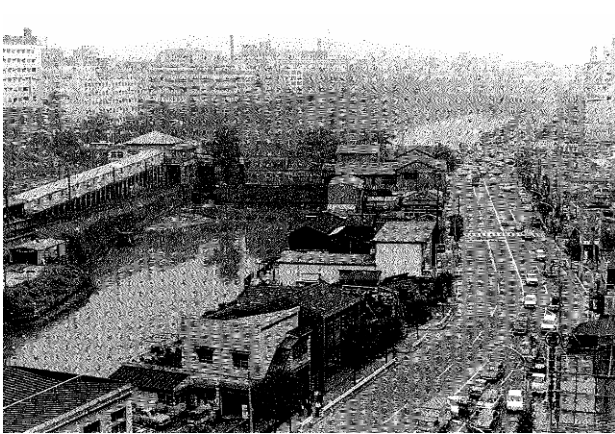


図 7-2 整備前後の飯田橋地区（左：整備前／右：整備後）

出典：東京都都市整備局資料

表 7-2 事業効果

	従前	計画
・ オープンスペースの確保（道路・公園等）	0.97ha	→ 1.45ha
・ 建築物の不燃化率	約 28%	→ 100%
・ 土地の高度利用（容積率）	170%	→ 577%
・ 住宅供給戸数	8 戸	→ 154 戸
・ 定住人口	21 人	→ 500 人

出典：東京都都市整備局資料

2) まちの賑わいを高める道路整備

道路が整備されることで、道路に面した土地の高度利用が可能となって、まちに活力と賑わいを生み出します。

建物前面の道路幅員により、沿道の土地利用は一定の制限を受けます。

道路の整備は、歩行者や自動車の交通機能向上だけでなく、沿道の建物高さや床面積を大きくさせることができるようになり、沿道の土地の高度利用が促進されます。

春日通り(図7-3)は、幅員19mから30mに拡幅整備されたことにより、事業前は、5階建てまでしかなかった沿道の建物が、事業後は6階建て以上が42棟と、沿道の高度利用が進みました。

■道路から一列目の建物の平均階数の変化

○国道17号(北区滝野川付近) : 事業前 2.4階 → 事業後 4.7階

○春日通り(東京都文京区本郷付近) : 事業前 2.0階 → 事業後 4.7階

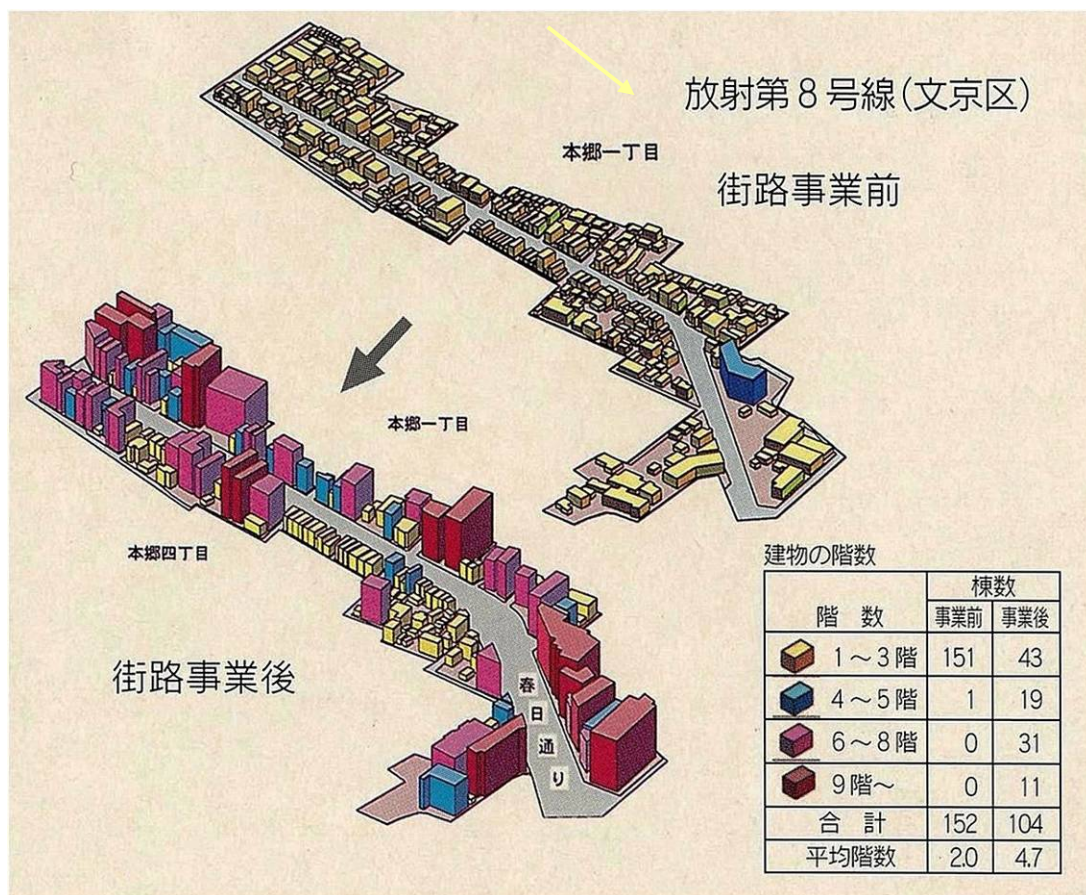


図7-3 街路事業による沿道建物平均階数の変化

出典：国土交通省資料

大田区の大鳥居地区においては、京浜急行空港線の立体交差化（地下化）と併せて、環状八号線の拡幅事業が行われました。この事業により、660m の区間において、整備前の幅員 11m の道路は、幅員 30m（2車線→4車線、歩道幅 5m）に拡幅され、沿道の建築物の高度化も進んでいます。

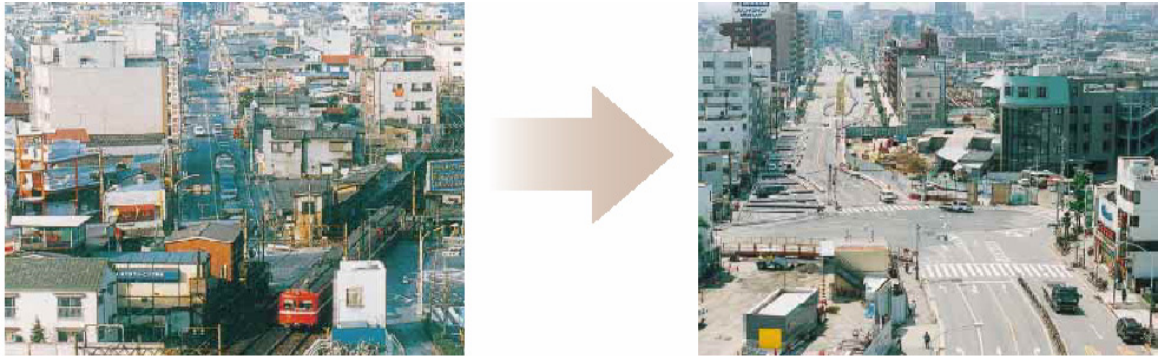


写真 7-1 沿道高度化の例（環状 8 号線 大田区大鳥居地区）

出典：「活力ある首都東京の創造～道路整備の果たす役割～」東京都建設局

また、北池袋付近においても、道路の拡幅に伴い、沿道の建物が高層化されました。



写真 7-2 沿道高度化の例（北池袋付近）

出典：社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会資料

3) 市街地再開発と都市計画道路の一体整備

民間事業者等によるまちづくりの気運が高まっている地区では、周辺道路の改良など既存の都市基盤と一体化した開発により、相互の利便性の向上や、地域の活力、賑わいの創出などにより、個性的で魅力あるまちが生まれてきています。

平成15年(2003年)にオープンした六本木ヒルズは、木造密集地や狭隘な道路、街区内の傾斜地など地区の抱える問題を解消するとともに、多様な都市機能をもつ新しい街として整備されました。



1986/10



2001/12

写真 7-3 六本木ヒルズ整備前後 出典：日本政策投資銀行 HP

事業前には土地の高低差があったため、環状三号線は六本木通りの下をくぐり、交差点がなかったためは不便でした。

六本木ヒルズの整備にあわせ、環状三号線の道路拡幅と六本木通りとの交差点を整備し、再開発地区の利便性向上と地域交通の円滑化が図られました。

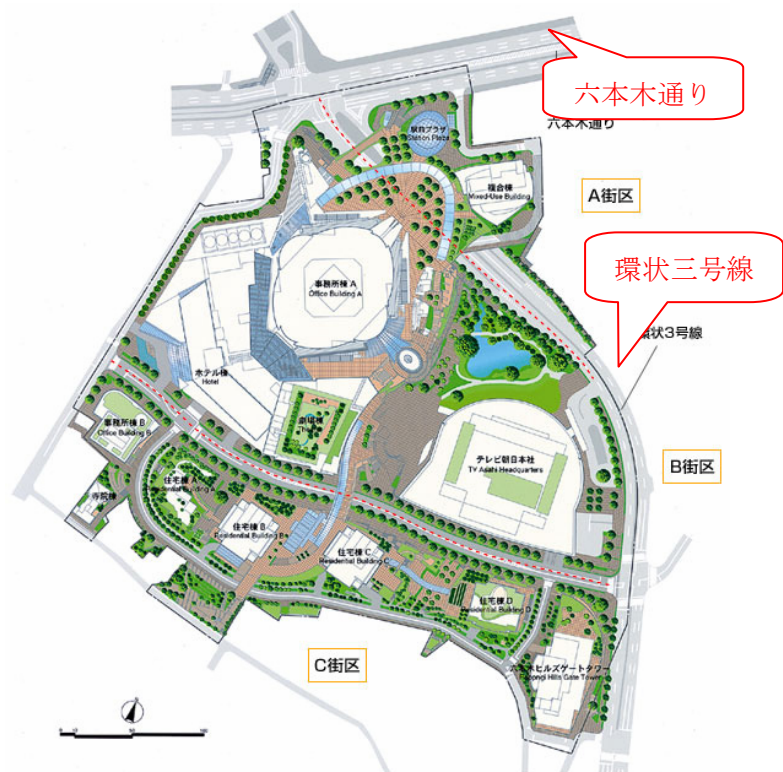


図 7-4 六本木ヒルズ周辺土地利用計画

出典：日本政策投資銀行 HP