大崎駅東口第1、大崎駅東口第2

大崎ニューシティ、ゲートシティ大崎

大崎駅東口第1:組合施行(3.00ha) 昭和62年1月工事完了 大崎駅東口第2:組合施行(5.90ha) 平成11年1月工事完了

副都心形成のために市街地再開発事業による 面的開発を進めた大崎駅周辺地区の先駆的事業

地区選定の主旨

街づくりによりバランスの取れた複合市街地に成長させた、その中の先駆的事業である。

大崎駅東口第1地区

線大崎駅直近の約9haの区域であるが、移転跡地等がすでに や目黒川歩道橋、川沿い緑道等も整備されている。



第1地区施行区域



目黒川沿いに建ち並んでいた工場

大崎駅周辺地区では、副都心形成のため大崎駅東口第1地区から第2地区、そして他の周辺地区へと約30年をかけ て、波及効果をあげながら次々と面的開発を進めてきた。工場跡地を中心とした駅周辺地区を官民連携による長期の

再開発の目的と概要

大崎駅東口第1地区は、品川区初の市街地再開発事業として 昭和57年に都市計画決定された。当地区を含む大崎駅周辺 は、伝統的工業地帯の一角を成してきたが、昭和50年代には、 遊休化した大規模敷地が多く見られるなど工場移転動向が顕 著となった。遡る昭和49年の地方自治法改正により東京23区 の自治権が拡充されたことを受け、品川区では、昭和53年に長 期基本計画をとりまとめ、大崎駅周辺での土地利用転換動向 を計画的なまちづくりへと誘導し、隣接する五反田駅周辺や区 の中心核となる大井町駅周辺と有機的に連携することで大き くまとまりのある市街地を形成していくこととした。昭和55年 に再開発基本計画が策定された大崎駅東口地区は、JR山手

開発ディベロッパーへ売却されていた第1地区では、個別に開 発を行うのではなく、市街地再開発事業によって敷地の共同 化と脆弱な都市基盤施設の改善整備を行い、立地ポテンシャ ルを活かした高度有効利用を図るという関係者合意にいち早 く達した。さらに昭和57年の「東京都長期計画 | によって位置 づけられた副都心としての都市機能の導入を図るべく、オフィ ス3棟とホテル1棟の高層棟を約5,000㎡の広場をもつ人工地 盤でつなぎ、人工地盤下と各棟低層部に店舗や美術館が配置 された。また、駅と周辺市街地との連携を強める歩行者デッキ



再開発前(昭和57年)の工場立地状況

事業の評価

東京都品川区

大崎駅の年間乗車人員は、事業施行前の10年間は微減傾向で、山 手線の中でも最下位付近の約950万人であったが、再開発直後には 1,000万人を超え、さらに5年ほどで1,500万人に達した。それまで暗 く寂しかった駅前は、当地区竣工により大きく変わり、まさに新しい 街(大崎ニューシティ)が誕生した。駅周辺には皆無だった大規模 オフィスビルが供給され、館内店舗等の就業者も含めた昼間人口は 大幅に増加し、来街者もまた増加した。本事業の主な成果として

- ①オフィスやホテルなどの新たな副都心機能や地域に不足する商 業・文化機能を導入
- ②メーカー権利者が都心から本社を移転するなど、ものづくりの街と しての歴史を継承
- ③道路、歩行者デッキ、橋梁などの配置により周辺市街地との連携 を強化し、隣接街区の再開発事業を促進
- ④オープンスペース緑化や河川緑道整備等により水とみどりのネット ワーク構築を推進
- ⑤広場等を活用した地域イベントを開催

などで、その後に続く第2地区をはじめとする事業地区のモデルとな り、大崎駅周辺地域におけるリーディングプロジェクトとしての役割 を果たした。





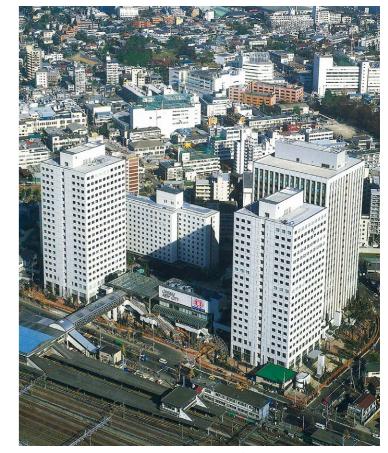
大崎駅と接続する立体的歩道

再開発後から現在までの状況

当初から権利者法人「大崎再開発ビル(株)」が設立 され、商業施設を中心にトータルなマネジメントに よる施設の管理運営が続けられている。不動産市 況の変化による空室率の増減やキーテナント入れ 替わりといった影響はあるが、おおむね堅調に推移 している。施設の経年劣化への対応などが増えて はいるが、大きく成長した樹木に囲まれた広場や 緑道は、人々に親しまれ、開催されるイベントも地 域に定着し、大崎における先駆的まちづくりとして 燦然と輝いている。



人工地盤上の広場



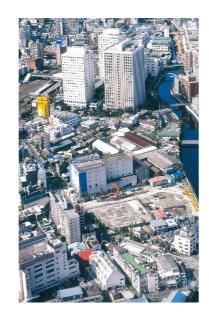
完成写真(第1地区)

No. 16

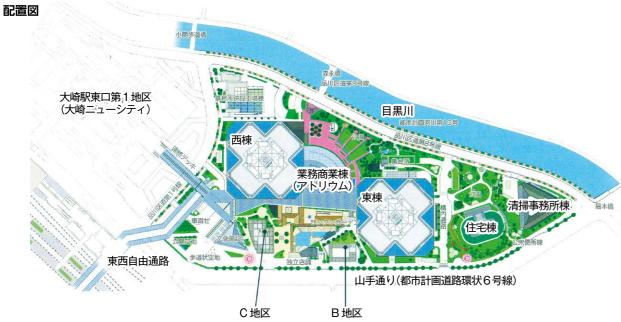
大崎駅東口第2地区

再開発の目的と概要

第1地区と同様に大規模工場跡地が点在するほか、第2地区内では、中小零細工場、住宅、店舗などが混在し、多くの権利者を有していた。昭和55年の再開発基本計画に基づき関係者間で話し合いが進められたが、当時はまだ事例の少ない市街地再開発事業への誤解や不安から消極的な意見が多くあった。第1地区が事業化へと進む中、工場継続策としての立体集約化案の検討など権利者の合意形成に向けて調整が進められた。新たに創設された再開発地区計画制度の活用により地区全体のまちづくりを共有・担保することで、現状のままでの操業継続意向の強い中規模工場2敷地を除いて市街地再開発事業を施行することとなったのは、第1地区竣工後の平成の時代に入ってからである。事業化以降もバブル崩壊の影響を受け、権利変換計画の変更を余儀なくされるなど紆余曲折があったものの関係者の努力により事業は平成11年に完遂された。当地区は東京の南の玄関口に位置し、建設されたツインタワーのオフィスビルは門柱をイメージすることから「ゲートシティ大崎」と命名され、オフィス低層部にはアトリウムを囲む商業施設やホールが配置されるとともに、主に従前権利者の居住・操業継続のため、事務所併用工場棟、住宅棟、清掃事務所棟が配置された。また、第1地区と連携する道路、河川緑道、歩行者デッキの整備や公園及び敷地内空地の大幅な緑化などが行われた。



第1地区竣工時(昭和62年)の第2地区



事業の評価

当地区は、組合施行市街地再開発事業としては都内屈指の5.9haの規模を有する。また施行区域外とした2敷地についても、本事業の完了とあいまって地区計画に沿った個別更新が行われ、地区全体の整備が完了し、大崎のイメージ刷新を決定づける業務・商業・居住・文化等の多彩な機能が融合した副都心にふさわしい都市空間が誕生した。新しいオフィスには、地区内に工場を所有していたメーカーの本社移転をはじめ多彩な企業が入居し、アトリウムを中心に配置された商業施設、道路沿いの店舗や緑豊かなオープンスペースは周辺住民等にも広く利用されている。また、集約化した工場は、都市型工業のあり方の1つを示した。

この間に具体化しつつあったJR埼京線の大崎までの延伸とりんかい線の整備、 東西自由通路の設置などターミナル機能の強化は、予定よりやや遅れたものの



プロバンス風 ガーデン



平成14年に実現し、第1地区竣工後に1,000 万人を超えた大崎駅年間乗車人員は、第2 地区竣工後の平成12年に2,000万人を超え、 平成15年には3,800万人に達した。



社会貢献イベント「ハッピースマイル・フェスタ」

再開発後から現在までの状況

りんかい線開業や都市再生緊急整備地域の指定などにより大崎駅周辺の再生整備は加速し、第2地区以降現在までに多くの開発プロジェクトが完成、さらに複数の地区で再開発の準備や検討が進められている。第1地区に始まった土地利用転換を契機とした大崎副都心形成に向けた様々な都市機能の導入は、第2地区によりさらなる多様化と集積が進み、それまでの工業地としてのイメージは大きく変わった。業務立地に加え、利便性の高い都心居住地の地位を獲得し、その後の開発事業により「人の住む副都心」としてのステイタスは確固たるものとなっていった。これら開発事業地区をはじめとする地域関係者が、まちの将来像を共有し、互いに協力してこれまでの成果や資産を活用して持続的な発展を遂げていくため、エリアマネジメント活動を推進、展開している。



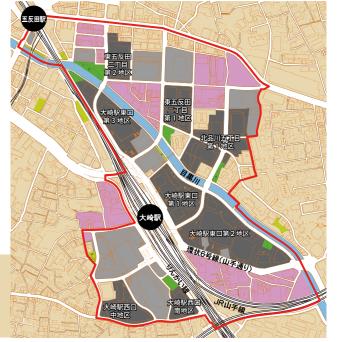
完成写真(第2地区)

東西自由通路





大崎駅周辺地域開発整備状況(平成30年9月現在)



都市再開発法制定50周年記念 ~時代を画した再開発事業~ 大崎駅東口第1、大崎駅東口第2(東京都品川区)