

環状第二号線新橋・虎ノ門 グランスイート虎ノ門、新橋プラザビル、虎ノ門ヒルズ

都施行（7.98ha） 平成26年5月工事完了

大橋 プリズムタワー、クロスエアタワー

都施行（3.80ha） 平成25年1月工事完了

立体道路制度を活用して土地の高度利用と都市機能の更新を図った事業

地区選定の主旨

平成元年の道路法、都市計画法、都市再開発法及び建築基準法改正により、道路と建築物等の区域を立体的に区分して、土地の有効活用を図る立体道路制度が創設された。環状第二号線新橋・虎ノ門地区及び大橋地区は同制度を活用した代表的プロジェクトである。前者について、環状第2号線の整備は長年の懸案であったが、バブル崩壊後によりやく都施行の二種事業として施行され、大規模な業務施設・住宅とともに整備され、その後の虎ノ門地区の大改造につながる先駆けとなった。大橋地区は首都高速道路のジャンクション用地を生み出す手法として市街地再開発事業の施行権限を持つ首都高速道路公団において計画されたが、施行経験豊富な東京都が要請を受けて実施した。ジャンクションの屋上部は都市公園として整備、開放される等施設計画としても特徴的な事業であった。

環状第二号線新橋・虎ノ門地区

再開発の目的と概要

環状第二号線新橋・虎ノ門地区は、特定都市再生緊急整備地域「東京都心・臨海地域」に位置し、面積約8.0haで、延長約1.35kmに及ぶ再開発事業である。

環状第2号線は昭和21年に新橋～神田佐久間町の約9.2kmについて幅員100mで戦災復興による都市計画決定が行われた後、昭和25年にシャープ勧告に伴い、現在の計画と同じ40mに幅員が変更された。

本事業は、都市の骨格を形成し東京の都市構造を再編、誘導する環状第2号線を整備するとともに、立体道路制度を活用して当該道路の上空及び路面下において建築物の整備を一体的に行い、魅力と個性ある複合市街地を形成することを目的としている。

当該エリアは、地価が高く、膨大な用地買収費用を要すること、住民の多くが現地に住み続けることを希望していたことなどから、長年にわたり事業に着手することができなかった。

事業推進の契機となったのは平成元年に創設された「立体道路制度」であり、市街地再開発事業で行うこととして、平成10年に都市計画決定、平成12年に都市計画変更して現在の区域となり、平成14年に事業計画を決定し、事業に着手した。

再開発ビルのI街区（新橋プラザビル）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

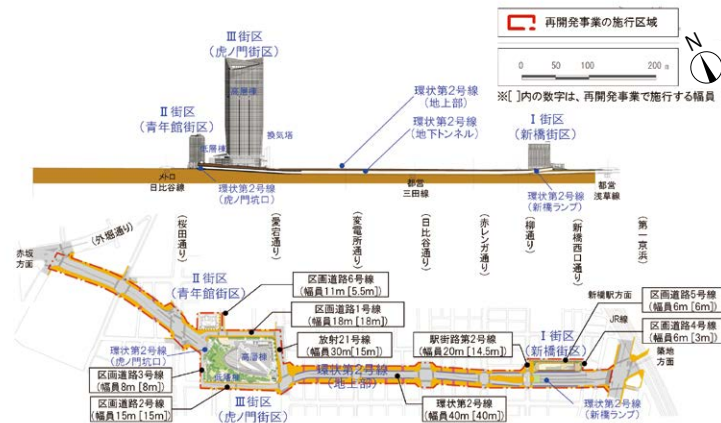
東京都
港区

東京都
目黒区



環状第2号線のルート

環状第二号線新橋・虎ノ門地区 平面図・断面図



であり、II街区（グランスイート虎ノ門）は低層部に港区の公益施設、上層部に住宅を配置した21階建てである。III街区（虎ノ門ヒルズ）は、立体道路制度を活用した街区で、敷地面積約1.7ha、地上52階、地下5階の超高層ビルで、事務所を中心に店舗、住宅を配置したほか、国際交流や都市観光に貢献することを目指し、ホテル、カンファレンスを導入した。

事業の評価

本事業の実施にあたり、都施行の市街地再開発事業として初めて「事業協力者方式」を活用し、3棟の再開発ビル全てにおいて民間事業者を活用した「特定建築者制度」により、行政側の資金的な負担等の軽減だけでなく、事業のスピードアップが図られ、虎ノ門ヒルズをはじめとする魅力的な再開発ビルを建設し、従前居住者・企業等が地区内で再建できるまちづくりにより、地域の活力が向上した。

環状第2号線は、都心部と臨海部を結ぶ骨格幹線道路であり、その整備により、平行する晴海通りの渋滞緩和や物流ネットワークの強化、臨海地区の避難ルート多重化による防災性の向上などの効果が期待される道路であることから、平成26年3月の外堀通りから第一京浜間の交通開放後、都心部の道路ネットワークが強化され、道路交通の円滑化が図られ、溜池交差点から第一京浜に至る所要時間が8分から4分へと半分に短縮された。一方、地上部道路（新虎通り）は、広幅員歩道を活用したオープンカフェや「旅するスタンド」を設置し、地域の更なる魅力の向上や沿道への賑わい創出の役割を担っている。



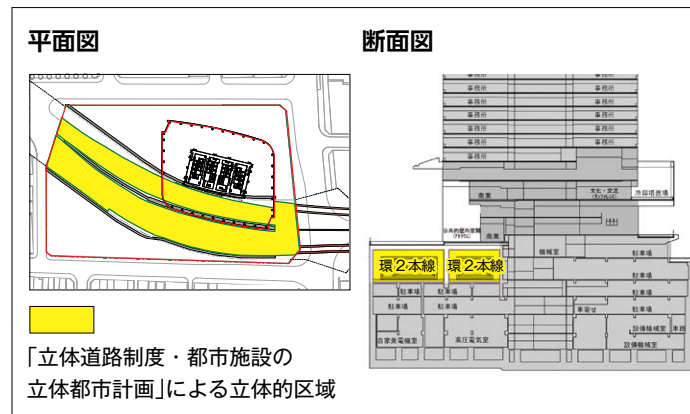
従前



築地虎ノ門トンネル(西側端)上部の建築物



従後



再開発後から現在までの状況

平成25年3月に「環状第二号線沿道新橋地区街並み再生方針」を都が指定し、平成26年3月には環状第2号線の外堀通り～第一京浜間の交通開放を契機に虎ノ門エリアでは民間事業者による大街区化の再開発が進んでおり、また、開発を見込んで、東京メトロによる地下鉄日比谷線虎ノ門新駅の工事も進んでいる。

一方、新虎通り沿道の土地建物所有者等や地元町会長、再開発協議会委員及び沿道に本社等を構える企業等が共同して「新虎通りエリアマネジメント協議会」を平成26年3月に立ち上げ、平成27年10月には、コメンパーにより「一般社団法人新虎通りエリアマネジメント」が設立された。この一般社団法人の組織が主体となり、道路の美化活動や、「旅するスタン

ド」等を活用したイベント等の新たな活動も展開して、沿道をより魅力的なまちに発展させている。



「旅するスタンド」を活用したイベント

大橋地区

再開発の目的と概要

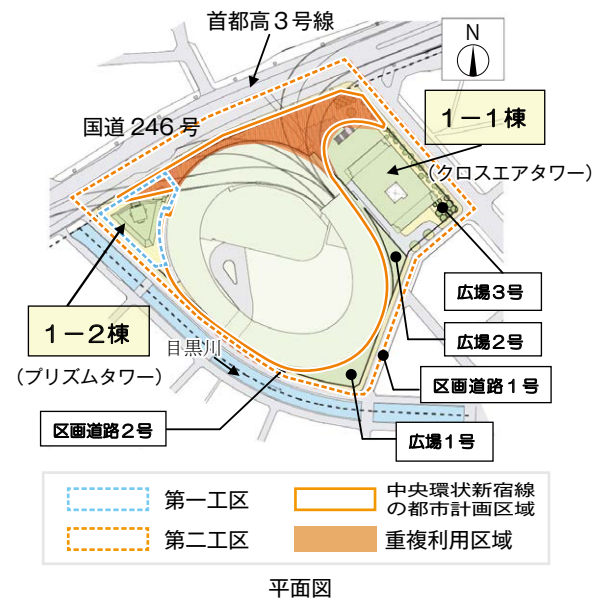
当地区は、首都高速「大橋ジャンクション」（以下「大橋JCT」という。）と周辺区域を一体的に整備し、周辺市街地との連続性や周辺環境への影響を考慮して、合理的かつ健全な土地の高度利用と都市機能の更新を行う事業である。大橋JCT建設にあたり、地域住民から地域分断や住みなれた土地からの立ち退き等を懸念する声があり、まちづくりの勉強会を重ねる中から、大橋JCTと一体となったまちづくりを行うことのできる再開発事業を望む強い要望が地元区や住民から出された。都としても中央環状新宿線大橋JCT整備の緊急性を踏まえ、都が再開発の事業主体となり、地権者、目黒区、首都高速道路株式会社（当時公団）と連携を図りつつ事業を推進したものである。

地区の状況は、目黒区の北部に位置し、東急田園都市線池尻大橋駅に近く一般国道246号線（玉川通り）及び環状第6号線（山手通り）に面した約3.8haの交通至便な地である。周辺は沿道商業、業務及び目黒川に面した良好な中高層住宅地である。

市街地再開発事業は、平成16年1月に都市計画決定、平成17年3月に事業計画を決定し、中央部に約2.4haのJCT、その南北に2棟の再開発ビルを配置し、周辺部は区画道路や広場を整備した。

当地区の再開発事業は、立体道路制度を活用し、首都高速中央環状線の大橋JCTの道路区域を立体的な空間として定め、権利者店舗や地域に開かれたオープンスペースを確保している。

また、目黒区が1-1棟（クロスエタワー）の再開発ビルの9階に図書館や地区サービス事務所などの床を取得し、JCTの屋上に整備した目黒区の立体都市公園と2棟の再開



平面図



公園と再開発ビルへのアクセス

発ビルや国道246号横断歩道橋とを連絡デッキで繋ぎ、地域の回遊性を高めている。

事業推進にあたり、事業の早い段階から民間と連携し、再開発ビルの計画や、権利者の生活再建策などについての助言・提

事業の評価

当地区において道路整備と再開発事業を一体的に実施することによる効果として、まず、一点目は、大橋JCT完成までの工期の短縮が図られたことである。当初、首都高速道路公団による事業では地元に住み続けたいという地元住民の合意が得られない中、都自らによる再開発事業の実施表明により、用地折衝が急速に進み、再開発事業表明からわずか7年余りでJCTが完成したことである。

二点目は、立体道路制度を活用することで、道路と建物敷地を重複して利用することができたことである。これによって用地

案・情報提供等の役割を担う事業協力者を導入し、また、実施段階では、総事業費の縮減や保留床処分リスク回避、最新の環境対策やビル建設の優れたノウハウを活用できる特定建築者を採用した。

取得のコスト縮減と土地の有効利用を図ることができた。

三点目は、地元目黒区が再開発ビルの一部やJCT屋上等をまちづくりのために有効活用することができたことである。

このように道路整備と再開発事業を一体的に進めることによる相乗効果は約1千億円と試算している。

大橋JCT整備と地元の要望であった「住み続けられ、周辺との連続性が確保され、環境に配慮したまちづくり」が実現されたことは、稠密な市街地で重要な都市基盤を整備した範となりうる事業と評価されている。



従前



従後

再開発後から現在までの状況

平成14年4月に組織された「大橋一丁目地区再開発協議会」は、平成24年8月には、「NPO法人大橋エリアマネジメント協議会」へと発展し、平成25年3月に開園した目黒天空庭園の指定管理者として管理を行っている。

目黒天空庭園では、NPO法人大橋エリアマネジメント協議会のほか、公園を拠点として活動している「目黒天空庭園栽培ガーデニングクラブ」、「オーパス夢ひろば運動・スポーツ・遊びクラブ」、「オーパス・ドッグ・クラブ」の4つの公園活動登録団体が実行委員会となり、毎年、「オーパス天空庭園収穫祭」を開催し、地域をつなぐ公園として利用されている。

また、大橋換気所の屋上に目黒川周辺の原風景を再現して作られた「おおはし里の杜」では、地域の小学生を対象として、田植え体験、自然観察会、稲刈り体験、脱穀体験が毎年行われている。



目黒天空庭園