

曳舟駅前周辺

イーストコア曳舟一番館・二番館、イトーヨーカドー、マークゼロワン、マークフロントタワー曳舟、アトラスタワー曳舟

東京都
墨田区

曳舟駅前：機構施行（2.80ha）平成22年11月工事完了

京成曳舟駅前東第一：組合施行（0.38ha）平成19年2月工事完了

京成曳舟駅前東第二南：組合施行（0.50ha）平成24年10月工事完了

京成曳舟駅前東第三：組合施行（0.68ha）平成27年11月工事完了

再開発事業により計画的かつ段階的に都市基盤更新を進めることで 密集市街地を改善した代表的事業

地区選定の主旨

関東大震災や東京大空襲による災禍を逃れたため、老朽化した木造建築物が多く緊急車両が進入できない、東京でも代表的な密集市街地であった曳舟駅周辺において、京成押上線の連続立体交差事業を契機に、権利者の合意が図られた地区から順次段階的に再開発事業を実施することにより、広範囲に亘る密集市街地を改善させた事業である。これまで4地区にて再開発事業が実施され、防災機能の向上のみならず、商業・業務・住宅等の複合機能を導入することで地域の拠点性向上にも大きく貢献し、密集市街地におけるひとつのまちづくりモデルといえる。

再開発の目的と概要

曳舟駅周辺地区は、東武伊勢崎線と京成押上線の二線が近接する交通の要所となる好立地であるにもかかわらず、駅周辺の都市基盤整備の遅れや木造密集市街地の存在、賑わいのある商業施設や広い公園等が少ないことなど、防災面や地域活性化の面で様々な課題を抱えてきた。特に京成押上線は道路との平面交差によりコミュニティの分断や交通渋滞を招くなど、まちづくりを進めるうえでの障害となっていた。

平成10年2月、沿線住民と区、区議会の働きかけにより、京成押上線の連続立体交差化や側道の整備、地区の幹線道路である曳舟たから通りの拡幅（補助326号線）及び交通広場の整備が都市計画決定された。

これらを契機として、平成13年11月に京成曳舟駅を中心とした約11.2haの

範囲にまちづくりの方針を示す「曳舟駅周辺地区地区計画」を策定し、再開発事業等によるまちづくりを段階的に進めてきた。公共施設については、交通広場に接続し地区を周回する道路（通称：リング道路）等を整備することとし、将来交通の円滑な処理や安全で快適な歩行者ネットワークを形成することとした。

京成曳舟駅東側では、平成9年に地元懇談会が開催され、今後のまちづくりについて権利者と意見交換が行われ、地区の状況を踏まえ地区を3つに分けて再開発事業を進めることになった。そのうち「京成曳舟駅前東第一地区」では、平成11年7月に再開発準備組合が設立され、当地区にお



従前（平成15年）

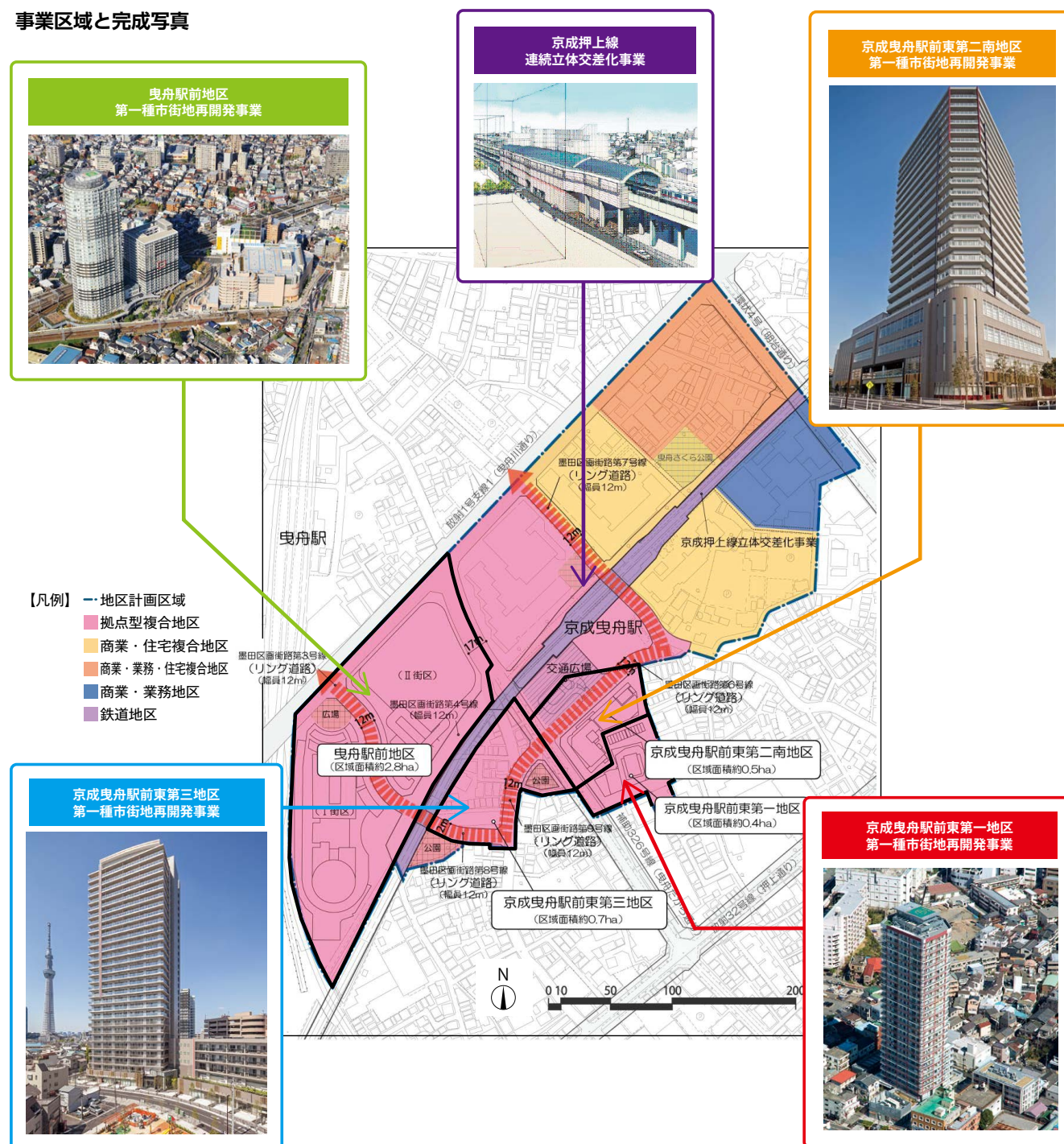


従後（平成28年）

けるリーディングプロジェクトとしてその後に続く周辺再開発事業の先導的役割を果たす事業となった。平成19年2月には、「京成曳舟駅前東第一地区」が完成を迎え、平成24年10月に「第二南地区」、平成27年11月に「第三地区」が完成したことにより、リング道路や主要生活道路等が整備され安全で快適な都市環境が創出された。また、都市型住宅を中心に商業施設・公共公益施設を導入することにより、魅力ある複合市街地が形成された。

一方、京成曳舟駅の西側「曳舟駅前地区」は細街路や木造密集市街地のほか、企業用地や駐車場等の低未利用地が点在し、墨田区北部地域特有の様相を呈している地区であった。

事業区域と完成写真



事業の評価

京成曳舟駅前東地区（第一地区、第二南地区、第三地区）は、連続立体交差事業により新設される京成曳舟駅の玄関口となる重要な地区であることから、都市基盤施設の整備とともに、都市型住宅を中心とした施設建築物の低層部に商業施設を配置することにより、既存商店街との連続性を保ちつつ賑わいある都市空間を創出した。また、第一地区及び第二南地区に公共公益施設（子育て支援総合センター、ひきふね図書館）を整備することにより、地域と調和した魅力ある複合市街地が形成された。ひきふね図書館に計画された「こどもとしょつ」は、小さな子供や保護者が気兼ねなく利用できるように独立した空間としたことで、地域の利用者から好評を得ている。

公共施設の整備では、曳舟たから通りの拡幅用地を再開発事業のスキームにより取得することで事業推進に寄与するとともに、リング道路やリング道路に接続する主要生活道路の整備を行い、地区周辺の道路ネットワークを形成した。また、第三地区内には小規模ながら公園を整備し、多くの子供連れの家族に利用され、地域の憩いや交流の場として親

再開発後から現在までの状況

曳舟たから通りの拡幅や交通広場等の公共施設整備を一部残しているが、再開発事業の完了により曳舟駅周辺は新しいまちへと変貌した。平成29年3月には京成押上線連続立体交差事業が完了し、鉄道高架下に飲食店や店舗等の生活利便施設や児童館等が整備され、新たな賑わいを見せている。再開発事業後も京成曳舟駅周辺（京島一丁目）の人口は増加し続けており、再開発事業の効果とともに改めてこの地区のポテンシャルを見直される結果となった。

曳舟駅前地区の配置計画



しまれている。

曳舟駅前地区は、街区（施設建築敷地）を2つに分けて計画された。I街区は「住宅ゾーン」として街区南側に地上41階建ての超高層棟を配置したことで区北部の拠点に相応しいランドマークとなり、II街区には「商業ゾーン」として大型商業施設を設けた。また、I・II街区間に整備されたリング道路に面して、戸割店舗を両側に配置したことにより、地元住民はもとより周辺地域からの来客で日々賑わいを見せている。更に、リング道路沿道には建物の壁面後退に合わせて歩道状空地を整備したことにより、歩行者の回遊性が向上し、安全で快適な歩行者空間を確保できた。



第三地区の公園



人の集まる街角広場



リング道路沿いの戸割店舗

身の丈再開発（低容積再開発）の展開

都市再開発法によれば、市街地再開発事業は「土地の合理的かつ健全な高度利用」を図るための事業であると規定されている。高度利用とは一般的には「高容積」を意味していたと考えられるが、地方都市では容積率200%未満の必ずしも高容積とは言えない再開発も多く行なわれてきた。初期の再開発では、石動町第1（S56（完了年を示す。以下同じ）：富山県小矢部市：No.12）ほか一連の地区はその代表例である。

しかし、高容積ではない「低容積」の再開発が「身の丈再開発」としてクローズアップされるようになったのは、バブル崩壊後、高容積型・保留床処分型の再開発が行き詰まりを見せてからであろう。既に平成5、6年頃から「身の丈」という言葉や概念が提唱されていたようであるが、それが具体的な姿として現れてきたのは、バブル崩壊後の事業難航を経て、身の丈再開発として実施した事業が完了を迎える平成15年頃である。代表例としては、下館市中央（H15：茨城県筑西市）、田原中央（H16：愛知県田原市：No.34）、防府駅でんじんぐち（H18：山口県防府市）があげられる。また芦花公園駅南口（H19：東京都世田谷区）は、やや特殊な例であるが大都市における身の丈再開発といえ、分棟型により容積未消化の戸建住宅街区を設けている。ところで身の丈再開発は分棟型をとることが多いが、これは用途の単純化による工事費低減、共用部分の減少による管理費低減、将来の増改築・建替え等のしやすさなど、「身の丈」概念と分棟型の親和性が強いことによると考えられる。



芦花公園駅南口

平成15年5月に（社）再開発コーディネーター協会が公表した「新たな再開発のあり方に関する提言」は、身の丈再開発を公式に「新たな再開発」として提案したものといえる。その後、商業床への需要が一層減少する中で、身の丈再開発は更に多彩な広がりを見せていく。石川県金沢市のような中核都市の都心部でも武蔵ヶ辻第四（H21：石川県金沢市：No.4）、片町A（H28：石川県金沢市：No.50）のように、タイプの異なる身の丈再開発が行なわれている。また、地方都市の拠点形成を目的とした公共公益施設主体の身の丈再開発も増えており、その例として今屋敷（H18：長崎県対馬市）、北田大手町（H19：鹿児島県鹿屋市）、新町・ロータリー（H19～20：沖縄県嘉手納町）、風連本町（H23：北海道名寄市）があげられる。風連本町は地域交流センターや診療所等を主用途としつつ、従後の容積率は71%にとどまり従来の再開発のイメージとはかなり異なるが、地方都市の再開発のひとつの形態を示していると言える。更に、大都市近郊でも狭山市駅西口（H22～24：埼玉県狭山市）など身の丈再開発が広がりを見せている。

こうして見ると、床需要が大きく高容積型再開発が可能な大都市等以外では、身の丈再開発はむしろ一般化したといえよう。近年の市街地再開発事業は、法制定当初に想定されたような木造低層市街地の再開発だけではなく、既に耐火中高層建築物が立ち並ぶ区域での再開発が増加している。その結果、従前の容積率よりも従後の容積率が低くなることも珍しくなくなってきた。高度利用とは必ずしも高容積ではないという考え方も一般化した、すなわち高度利用の概念が拡張されたといえるかも知れない。



風連本町