



# 都市地下空間活用研究会

Urban Underground Space Center of Japan

## USJ NEWS LETTER

令和2 (2020) 年10月 No.8

### 第 51 回定例懇話会報告

去る9月15日、大手町の3×3ラボ・フューチャーにおいて第51回定例懇話会が開催されました。現在、東京の中核拠点においては、民間投資の誘発や国際的な人材の誘致を図り、都市の国際競争力を強化するために、道路や鉄道施設等の重要インフラや市街地開発事業による都市基盤整備が、重点的かつ集中的に進められています。

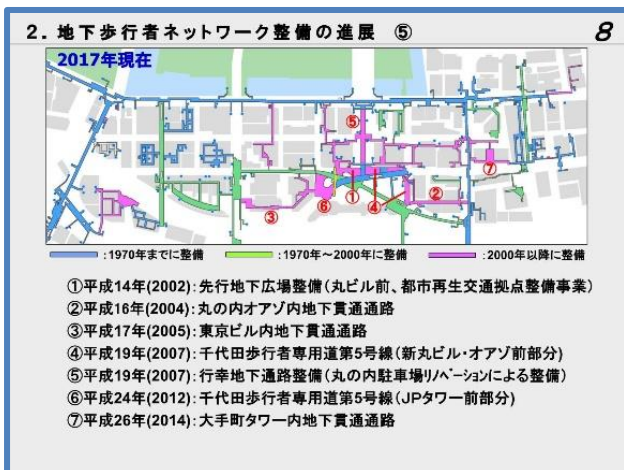
今回は、「東京の国際競争力の強化に向けた地下開発最前線」と題して、都内の大丸有（大手町・丸の内・有楽町）、日本橋、虎ノ門地区における取り組みに焦点を当て、特に民間事業者の現場担当者であり、当会でもご活躍頂いているお3方から、現状と課題そして提言を伺う企画としました。

まず、それぞれ取り組んでいらっしゃるプロジェクトについてご説明いただき、その後共通のテーマについて意見交換していただきました。以下のこの様子を順にご紹介いたします。なお、新型コロナウイルス感染症対策の一環として定員制を設けるとともに、懇話会後の意見交換会については中止といたしました。

白根 哲也 様（三菱地所(株) 都市計画企画部 シニア統括）

演 題：大丸有地区の地下歩行者ネットワーク整備

白根様からは大丸有地区の地下歩行者ネットワークの整備の変遷とその構成、更に具体的な事例についてご説明いただきました。1937年、東京駅南口と旧丸ビルを接続した丸ビル地下道を端緒として、延長14kmに達する今日までの進展状況を4枚のスライドで紹介いただきました（図1）。一見同じように見える地下歩行者ネットワークも5つの種類に分けることができ（図2）、活用されてきた都市計画諸制度もそれぞれ異なるとのことでした（図3）。



地下歩行者ネットワーク整備の進展 (図1)



地下歩行者ネットワークの構成 (図2)

更に、東日本大震災を契機とした大丸有地区の地下空間を活用した防災対策、また当会でも現地視察会を開催した仲通り地下洞道整備についても触れていただきました。

6. 再開発適用制度と地下空間整備の関係

12

■都市計画諸制度の概要

開発手法	01 一般設計	02 総合設計	03 特定街区	04 都市再生特別地区
評価の概要		建築物の周囲に確保された一定の公開空地を評価	有効な空地の確保や地域の整備改善等に寄与する項目を評価	評価項目を幅広く多面的に取り上げ、都市再生に対する貢献の度合いを評価
容積評価イメージ	敷地内の地下歩行者NWについてもW=8m以上の貫通路は容積評価可能 ※大丸有での事例は無し	敷地内の地下歩行者NW (W=6m以上の貫通路等) 整備による容積評価が可能	敷地外の歩行者NW (都市計画施設) 整備による容積評価も可能 地域の整備改善寄与 空地評価	敷地外の歩行者NW整備による容積評価も可能 域外貢献 特区貢献施設等 空地評価
大丸有地区における主な事例	・パレスホテル東京・パレスビル(2012) 等	・丸の内オアゾ(2004)・東京ビル(2005) 等	・丸の内ビル(2002)・三菱商事ビル(2006)・新丸の内ビル(2007)・丸の内永楽ビル(2012) 等	・丸の内パークビル(2009)・大手町連鎖型再開発(2009,2012,2016)・JPタワー(2012)・大手町タワー(2014)・大手町1-1計画(2015)・鉄鋼ビル(2015) 等

再開発適用制度と地下空間整備の関係 (図3)

雨宮 克也 様 (三井不動産(株) 開発企画部 環境創造グループ長)  
演題：官民連携による地下空間創造の取組み  
—日本橋室町地区の事例から—



雨宮様からは、日本橋において路下の残存空間を活用し、供用中の地下鉄コンコースの脇を地下歩道として縦断方向に拡張整備した都市再生事業について紹介されました(図4)。まちと地下空間の連続的・面的な接続で、官民協業による役割・設備の分担についてわかりやすく説明されました(図5)。続いてその整備事例が示された後、その効果を来街者の増加や地域への波及効果としていくつかの指標を使って示されました(図6)。

更に、エリアマネジメントの取り組みの説明を通じて、開発プロジェクトの時間軸と地下空間整備の負担などに関する課題の提起がありました。

1-1. 経緯と概要

まちと地下空間の連続的・面的な接続

従来の民間単独開発整備

- 個別建物が必要幅員だけで単独接続
- 短区間で共同溝移設が実質困難 共同溝回避の為に階段発生
- 歩行機能だけの空間形成

官民協業一体施工整備

- 連続的・面的なまちと道路の接続
- 面的整備により共同溝を偏平化 バリアフリー地下空間を実現
- 回遊性の高い賑わい空間を形成 建物側で路面店が整備可能

注記) 右図は国土交通省甲より提供、一部加筆。左図は有田をもとに加筆作成

経緯と概要 (図4)

1-2-1. 整備分担の内容

行政が地元の動きに合わせて事業化

公共事業

- 日本橋地区都市再生事業
- 第1期事業 2003~06
- 第2期事業 2005~08
- 第3期事業 2009~14
- 第4期事業 2017~20
- 第5期事業 2023~

民間再開発事業

竣工時期

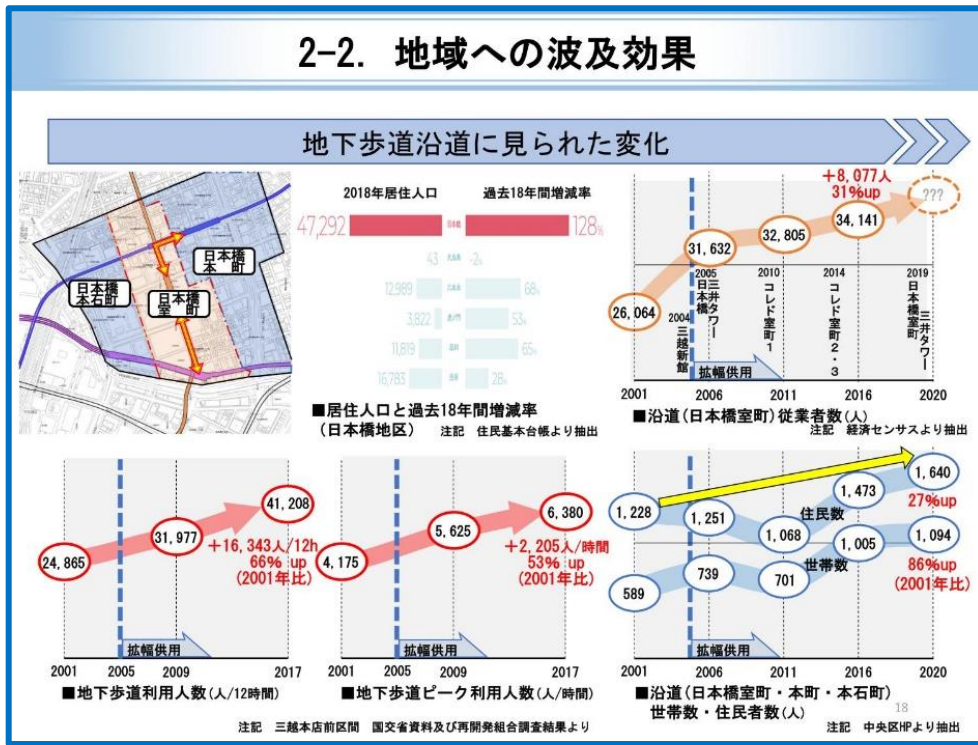
- 三越新館(2004) 日本橋三井タワー(2005)
- 三越本店免振改修(2008)
- COREDO室町1・2・3(2010~2014) YUITO(2010)
- 日本橋三井室町タワー(2019)
- 日本橋室町1丁目地区再開発事業(2026予定)

連携

整備分担の内容 (図5)



## 2-2. 地域への波及効果



地域への波及効果 (図6)

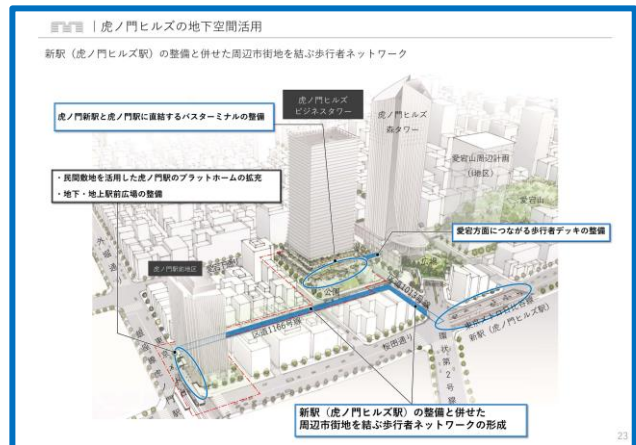
加藤 昌樹 様 (森ビル(株) 計画企画部 計画推進2部 課長)  
演題: 虎ノ門ヒルズの地下空間活用



加藤様からは、虎ノ門での地下空間活用に関して、まず立体道路制度により地下に幹線道路である環状2号線を整備し、地上に賑わいを創出した事例の紹介がありました。次に、地下駅にありがちな不案内を解決するため、地下に今までにない駅広場を整備し、駅まち一体となり課題を解決した虎ノ門ヒルズ駅の説明がありました(図7)。更に、虎ノ門ヒルズ駅、虎ノ門駅、バスターミナルをつなぐ地下通路を整備して、交通結節機能の強化を図った事例について示されました(図8)。また、民間敷地を活用した虎ノ門駅の拡充と地下・地上駅前広場の整備についても紹介されました。



虎ノ門ヒルズ駅・駅広場 (図7)



周辺市街地を結ぶ地下歩行者ネットワーク (図8)

引き続き、会場の参加者も含め意見交換があり、以下にその様子を記載いたします。

(敬称略)

(司会) プロジェクト推進において今日に至るまでの成功の要因は何だったのでしょうか
(白根) 東京駅舎の復元を含む景観整備という大義がカギでした。地下も一体不可分と考え、数多くの関係者と協議を進めました。ネットワークの将来イメージを描いた大丸有地区まちづくりガイドラインも有効でした。
(雨宮) 委員会での議論が、課題突破のカギでした。見える化した委員会の中で、公共のあり方を合意形成してきました。
(加藤) 街をよくするという共通認識がカギでした。再開発に対する社会の認知を高め、行政からの理解も得られるようになった先輩の努力も重要です。一つ一つの真摯な努力の積み重ね。これらがカギだと思います。
(司会) プロジェクトを進める中で感じた課題や行政への要望はありますか。
(白根) 3 社共通の課題と思いますが、地下空間のエリアマネジメントが課題です。維持管理や賑わいづくりなどを継続するに当たっての資金が問題です。
(雨宮) 地元の論理、行政の論理、これらの違いの受け皿としてのエリアマネジメントがあります。しかしその運営は難しいし、広域連携となると関係者が広がり更に難しいです。
(加藤) 公園の下の占用が課題です。公園条例に占用や減免という定めがありません。公共の用に供する場合は占用しやすくして欲しいと思います。 管理を民間に任せるが、コストが掛かり続けます。エリアマネジメントがコストに見合う収入が得られるよう、利活用をしやすくする、これが課題かと思います。
(東 施設計画調整官・国交省都市局) 都市アセットの利活用をどう進めるか、どう使いやすくするのが、次の都市計画の大きなテーマと思っています。この秋から議論を始める予定です。引き続きこのような対話を進めたいと思います。
(加藤) 稼ぐことへの支援のほうが良いと思います。稼ぎやすくするために、ハードルを下げて欲しいです。
(白根) 占用料の減免を更に期待します。広告収入があってもこれを上回る費用が掛かります。使いやすさ、利活用にもう一段の自由度があると良いと思います。
(雨宮) 制度はいろいろ整えてもらいました。更に厚くなることを期待します。エリアマネジメントの負担金制度は、受益をどう捉えるか、これをどうサステナブルなスキームにするかなど、解決に後ろ盾が欲しいところです。 地下空間の利用に対しユーザーに課金する方法はないでしょうか。広場でのイベントに課金したり、フリーライダーを排除し支払いを求めたり。デジタル技術がこれを可能にするはずだと思います。
(東 施設計画調整官) 空間の利活用や都市アセットの利活用をどう進めるか、どう使いやすくするのが、次の都市計画法的な議論かと思っています。この秋から議論を始める予定です。引き続きこのような対話を進めたいと思います。
(椎名課長・清水建設) スマートシティに取り組んでいますが、公共と民間のサービス提供の垣根が見分けられません。ご意見をいただけませんか。
(雨宮) 広告、イベントでエリアマネジメントを進めましたが、人件費は垂れ流しの状態でした。アセットのバリューアップや社会貢献で社内に説明しているのが実情です。マネタイズ(収益化)が課題で、利用者(サービスの受け手)をもう少し広く捉えることができないか模索しています。
(白根) 鉄道事業者との垣根が低くなってきました。素晴らしいことです。メトロとも双方win-winになるように取り組めるようになりました。メトロの出入口を民間の敷地内に設けるケースが増えてきています。



(加藤)「公共では担いきれないので民間で全てやってほしい」が基本で進みます。そこで、民間は公共の部分を利活用したいと要望します。この時、特別扱いの理由を求められますが、これが難しい。エリアマネジメントをその理由に立てますが、一方でエリアマネジメントはコスト的に重荷で、このバランスに悩みがあります。

(佐藤常務執行役員・竹中工務店) 負担としての駐車場をどのように考えますか。収入としての容積率割り増しをどう受け取っていますか。

(加藤) 事業を成立させるうえで容積は必要です。一方、容積だけが解決策とは思いません。補助金に期待もありますが財政がそういきません。附置義務条例に基づく駐車場は使われていないし、もったいないと思います。開発を持続可能にするために適切な量のインフラ整備が必要です。お金を使って作る限りは意味のあるものを創りたいと考えます。

(白根) コロナ禍の中、オフィス環境がどのように変わるのか問われています。重要ではありますが将来を考えたとき、高容積が心配になりつつあります。駐車場は大丸有地区では、地域ルールを運用して2/3に削減中です。

(雨宮) 容積について、ただ増やすだけでは疑問もあります。デベロッパーとしては床価格を維持したいという観点があります。日本橋は駐車場を相互につなぎ、面的に出入口などを集約して効率的な整備をすすめてきました。



会場の様子

## ACUUS2020 の「VIRTUAL」開催

去る9月25日、ACUUS 2020の公式ホームページに同会議(2021.2.3~4)を「VIRTUAL」で執り行うと公表されました。

その詳細はまだわかりませんが、ACUUS が設営するプラットフォーム上で、プレゼンテーションを聴講したり、資料を参照する形式のようです。

詳細が判明しましたら改めてお知らせしますが、これに伴い予定していた岸井隆幸会長を団長とする「派遣団」の結成は、見送りとなりました。

ACUUS ホームページ : <https://www.ril.fi/en/events/acuus-2020.html>