



都市地下空間活用研究会

Urban Underground Space Center of Japan

USJ NEWS LETTER

平成30(2018)年10月 No.9

3分科会の活動の紹介

現在、地下研で活動している3分科会について紹介させていただきます。

◆大阪分科会

関西エリアでは、なにわ筋線や地下鉄中央線延伸等の新たな鉄道計画の進展や、大阪梅田地区や神戸三宮地区における地上再開発に伴う地下空間の再編、更には大阪市営地下鉄の民営化等、都心における地下空間のあり方について改めて検討する機会が増えています。

こうした背景を踏まえ、昨年度より大阪分科会では、地下空間を活用することで積年の都市課題を解決したり、都市魅力を向上したりする取り組みや制度等を学ぶためのセミナーを開催しています。



平成29年度は、整備が期待される広域交通インフラの結節点と周辺整備動向、開発が進む御堂筋などの道路空間整備の方向性、大阪駅周辺の地下空間の活用方針や管理運営の実例をもとに、今後大阪分科会が取り組むべき研究テーマの探索を行ってきました。その結果、大阪・関西の幹線街路(歩道)空間、地下公共空間、交通結節点に求められる都市機能の整備方針(ハード条件)、持続的な管理運営を行うエリアマネジメント体制、管理財源確保(ソフト条件)などにヒントや課題が確認されました。

今年度以降は、大阪駅前・御堂筋等の公共空間の整備ビジョンに関する情報収集を行うとともに、官民連携した持続的なエリアマネジメントのあり方に関する調査研究を課題としています。その第一弾として、去る9月27日に東京地下鉄株式会社の望月常務様を講師にお迎えし、「東京メトロにおけるまちづくり連携の取組み」というタイトルでご講演をいただき、地上のまちづくりと地下空間の更新を一体的に計画、整備するための、先駆的な取り組みについて学びました(後述)。従来は地下研の会員だけで開催することが多かったのですが、今回は会員以外の行政や企業にも積極的にご案内し、地方自治体や鉄道事業者等、多くの方々に参加いただくことができ、このような活動を契機に研究会の広報と参加者増員にもつなげたいと考えています。

今年度後半であと2回程度セミナーを開催のうえ、各回で学んだことを後々に参考とできるように取りまとめを行う予定です。

分科会座長には立命館大学総合科学技術研究機構の村橋正武上席研究員に長らくご指導をいただき、昨年より京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻の松中亮治准教授

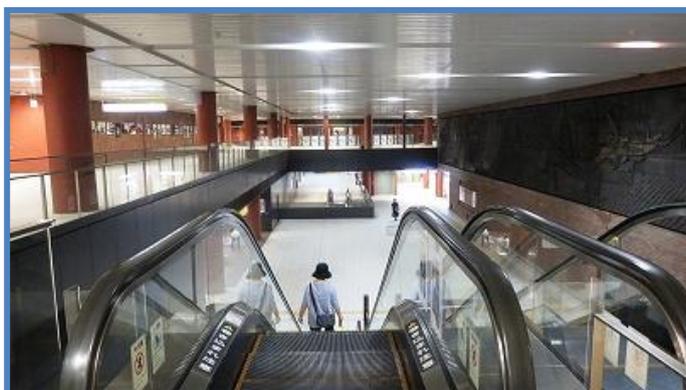
にも加わっていただいています。メンバーは9社名、オブザーバー2名で活動を続けています。

◆地下利活用検討分科会

地下利活用検討分科会においては、これまで地上空間と地下空間の融和的、有機的な連携による豊かな都市環境の実現を目指し、地下空間、地下利用の研究と、それを実現するための手法や法制度の在り方について検討を続けてきました。

その中で、平成25年度からは地下鉄道に関わる空間とその周辺との繋がりに着目して検討をしています。過密化した都市空間では、地下鉄を代表とする地下交通網の果たす役割は極めて重要であり、併せてその駅及びコンコースと周辺施設等との接続により形成される地下空間は、歩行者動線の確保のみならず、地域の活性化を図るとともに、エリアの景観形成や防災、バリアフリー対応など都市環境整備に資するものです。

現在、駅周辺のビル再開発などに合わせて、地下駅とビルとの接続による新たな地下空間形成の動きも活発ですが、一方で周辺との連携が希薄な駅の実態があることも事実です。そこで、地下駅周辺の地域特性にそった合理的、効率的な視点にたった計画策定をすることが重要であり、そのために必要な知見や考え方の取り纏めを行うことを目的として検討を進めています。



平成29、30年度は、地下駅と周辺施設で有効な連携を生み出している具体的な整備事例を取り纏め、周辺地区と整合のとれた整備の手法、方策のあり方について検討し、併せて法制度等の在り方についても提言していきたいと考えています。

検討体制は、現在、18社から25名の方が参加されており、私、三菱地所の白根が主査をさせて頂いておりますが、技術面では谷利研究会員にリーダー役として取り纏めていただいております。また、今年度から日本大学理工学部土木工学科の大沢昌玄教授にご指導いただくとともに、オブザーバーとして国土交通省都市局都市計画課の方々にもご参加いただいております。

当分科会は、年に2回程度、実際の現場を皆で見学し、その後に意見交換会も行い、メンバーが無理なく楽しみながら知見を増やしていくことを目指して活動しております。是非、新たな皆さまのご参加をお待ちしております。

◆八重洲・京橋・日本橋分科会

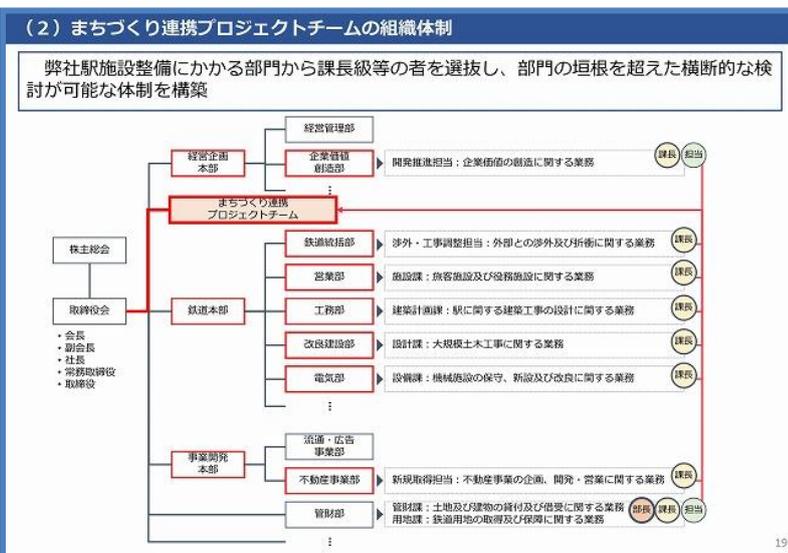
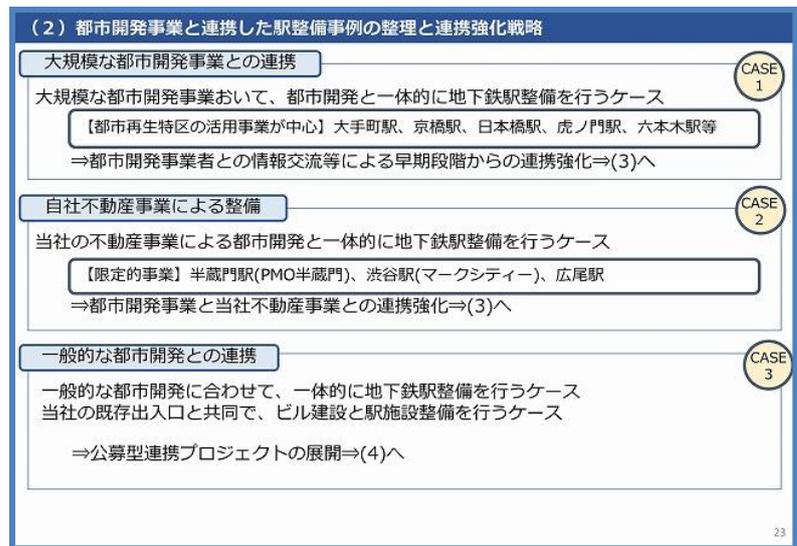
当分科会では平成28年度から30年度までの予定で、本地域における「新しい地下鉄道ネットワークと新駅のあり方について」検討を行っています。

「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(国交省交通政策審議会 平成28年4月)において、「都心部・臨海地域地下鉄構想の新設および同構想と常磐新線延伸の一体整備(臨海部～銀座駅～(新)東京駅～秋葉原駅)」が取り上げられました。これを契機として、当分科会では、近年多数の再開発プロジェクトが進み、鉄道交通需要が高まる本地域において、地域の活性化を図ることを目的に、まちづくりの視点から「新しい地下鉄道ネットワークと新駅のあり方」について、検討することといたしました。

平成28年度は、地域の交通結節機能や観光・商業の動向から、本地域の広域的な位置づけや地下鉄道新設による本地域の課題と新たな位置づけ・役割を検討しました。また、平成29年度は、地下鉄道のルートをも3案設定し、機能的、技術的な検討を行い、合わ

まちづくりとの連携に関しては、①大規模な都市開発事業において、都市開発と一体的に地下鉄駅整備を行うケース、②同社の不動産事業による都市開発と一体的に地下鉄駅整備を行うケース、③一般的な都市開発と連携して一体的な地下鉄駅整備を行うケース等。事例を含めて紹介いただきました。①の事例には大手町駅、京橋駅、日本橋駅、虎ノ門駅、六本木駅など、②には半蔵門駅(PMO半蔵門)、渋谷駅(マークシティ)、広尾駅等があるようです。③の場合は「公募型連携プロジェクト」方式を活用できるとのことで、これは同社がバリアフリー対応の必要がある駅を示し、駅接続を前提とした開発計画を募集するものだそうです。

地区のマスタープラン段階で都市開発事業と連携する取組みを強化している事例として、飯田橋地区の紹介がありました。飯田橋地区は千代田、文京、新宿の3区の区界で、東京メトロ3線、都営地下鉄1線、JR中央線1線が乗り入れる拠点で、3区それぞれに再開発の計画・構想があります。しかし、地域全体のマスタープランがなく、将来的



に課題の発生が懸念されているとのことです。そこで当該地区の課題及びその対応策について、同社が問題提起し、地区のマスタープランを位置づける活動を展開している。今後、「駅のマスタープラン」に記載の課題解決を地区のマスタープランとして位置付けできるよう活動を展開しているとのことでした。

同社はこのような取り組みを担う組織として「まちづくり連携プロジェクトチーム」を

2015年4月に発足させ、駅施設整備にかかる部門から課長級を選抜し、部門の垣根を越えた横断的な検討が可能な体制を構築したとのことでした。

講演後の質疑応答もこの辺りに話題が集まりました。その一例は以下の通りです。まず駅のマスタープランに関しては、

- Q2 駅のマスタープランは先駆的だと思います。これは行政手続きに載せるよう位置付けられているのでしょうか。
- A2 駅のマスタープランは社内のもという位置づけです。民間の開発に関わる部分だけオープンにしていこうと考えています。マスタープラン全部をオープンにしていこうとは思っていません。

Q6 …マスタープランの拘束力、あるいは担保性といったものはどのようなのでしょうか。

A6 都市計画のマスタープランのようなものに至るにはまだ段階が必要です。将来的には、地区計画の方針等に位置づけ、具体の都市開発に反映されることを狙っていきたい。

また、まちづくりとの連携に関しては

Q4 メトロ側の費用負担はプロジェクトごとに決まっていくのでしょうか。基本は発生側の負担ということでしょうか。

A4 従来は請願した側の負担でした。一方メトロがお願いした場合はメトロの全額負担でした。今後は、駅のマスタープランでメトロ側の必要性を確認しつつ開発者にも開発利益分を負担してもらい双方納得いく形で負担し合う考え方を整理しようとしているところです。

更に駅のラッチ外の利用に関しても、

Q11 地下鉄ラッチ外の地下空間について多目的利用の取り組みはあるのでしょうか。そのような考えはあるのでしょうか。

A11 特定の大規模プロジェクトでは、そのような取り組みがあります。ただ一般論ではまだありません。地下鉄駅空間に何が必要なのか勉強し始めたところです。整理できたら行政にガイドンスを作ってもらおうと考えています。ゆとりとか、うるおいとか。鉄道事業者がすべてやることにはなりません、大切なものと考えています。

いずれも、これまでにない先駆的な事例で、今後の関西における都市開発と地下鉄事業の連携に大きな示唆を与えていただいたと大好評でした。