

UR 都市機構の都市基盤施設整備の支援

都市基盤と一体的に整備するまちづくり

櫻井 暢人

(独)都市再生機構（以下、「UR 都市機構」という。）は、1955年に設立された日本住宅公団を母体とし、70年以上にわたり“まち”と“住まい”に関わるさまざまな課題に向き合ってきた。そして現在は「人が輝く都市をめざして、美しく安全で快適なまちをプロデュース」することを使命に、人口減少・少子高齢化、頻発する大規模災害、環境問題など重要な社会的課題にも積極的に向かい、国の政策実施機関として地方公共団体や民間事業者と連携しながら、都市再生事業・賃貸住宅事業・災害復興支援・海外展開支援に取り組んでいる。

本稿では、URの都市再生分野における都市基盤施設整備に係る支援や取組み事例などについて紹介する。
キーワード：都市再生, 都市基盤施設整備, 工事中交通マネジメント

1. はじめに

UR 都市機構が手掛けている都市再生の分野では、構想・企画、諸条件整備などのコーディネート業務やパートナーとしての事業参画を通じ、大都市における魅力向上と国際競争力強化、地方都市や大都市圏の近郊都市におけるコンパクトシティの実現によるまちの活性化の他、大規模災害に備えた事前防災まちづくりの促進や密集市街地の整備などの災害に強いまちづくりを推進している。

最近では、国の施策（国際競争力強化、コンパクトシティの推進等）も踏まえ、鉄道駅周辺などのまちづくりにおける社会課題を解決するため、公共だけでなく民間事業者等とも協力し、開発事業と都市基盤施設整備を一体的に行う都市再生のニーズが高まってきている。そのためUR 都市機構では、これらのニーズに対し、土地区画整理事業、市街地再開発事業や土地有効利用事業などの面整備事業を自ら施行し、また、関連して必要となる都市基盤施設を一体的に整備する権限の活用や地方公共団体からの受託等で整備することにより都市再生を推進している。

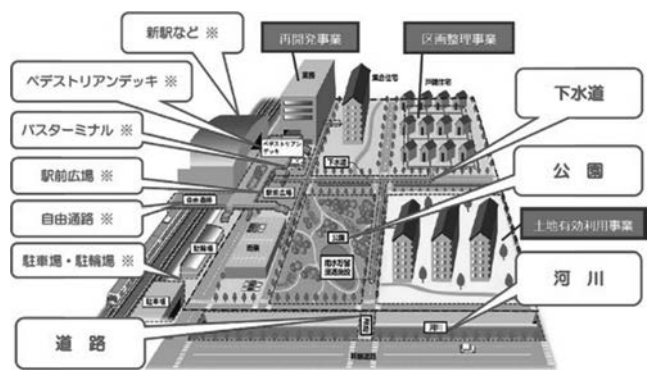
2. UR 都市機構による都市基盤施設整備に係る支援

都市再生を推進し“まち”の価値を高めるためには、その地区の機能向上と併せ、その機能を支える道路、

公園、下水道、河川、駅前広場や自由通路・ペデストリアンデッキ、さらには集中豪雨に備えた雨水貯留施設、大規模な災害に備えた緊急避難路などの「公共公益施設」が十分整備されていることが必要不可欠である。

UR 都市機構による面整備事業の実施に伴い都市基盤施設整備が必要となる場合、地方公共団体に人的・財政的な負担が集中的に発生することがあるが、その負担を緩和するため、面的整備事業に関連して必要となる公共公益施設の整備をUR 都市機構が地方公共団体に代わって整備（権限代行や受託）しマンパワーを補完するとともに、事業費の一般財源部分を長期割賦可能とする制度として「関連公共公益施設整備制度（関公制度）」がある。

この制度は「まちづくり」とセットで公共公益施設を整備することができる制度で、この制度を活用する



※の施設は、民間事業者が整備・保有する場合があります。

図-1 面整備と都市基盤施設概念図

ことにより、地方公共団体の負担を緩和し、面的整備事業の効果を高め、かつその効果を早期に発現・波及することが可能となる（図—1）。

3. 都市基盤と一体的に整備するまちづくりの事例

UR 都市機構が地方公共団体に代わって都市基盤施設を整備した事例を紹介する。

(1) 広島二葉の里地区（広島県）

広島駅北側に隣接する二葉の里地区は、広島中心部に残された最後の一等地と言われていた。また、広島駅の周辺では複数の都市開発が進められており、鉄道で分断された駅の南北間に新たな人の流れを創出し、駅周辺全体の回遊性を向上させるとともに、交通結節機能強化が課題であった。

UR 都市機構は、広島県、広島市からの要請を受け、新しい広島の陸の玄関口を創造するべく関係権利者間の合意形成を図り、広島駅北側地区に約 13.8 ha の土地区画整理事業を施行した。この面整備に併せて、快適かつ魅力的な歩行者ネットワークの形成に資する「駅自由通路」、二葉の里地区と駅を結ぶ「ペDESTリアンデッキ」、新幹線口の混雑を解消するための「新幹線口広場」を広島市からの受託により整備した（広島市は一般財源部分について長期割賦制度を活用）。

このことにより、駅の南北を貫く広くて明るい自由通路が完成し、新幹線口には自由通路と一体となって駅北側地区へ繋ぐペDESTリアンデッキと駅前広場、そして新たなまち「二葉の里」が誕生して、人の流れが変わり、にぎわいが生まれ、回遊性向上と交通結節機能強化が実現し、広島駅周辺が大きな変貌を遂げた（図—2）。



図—2 広島二葉の里地区

(2) 東京メトロ虎ノ門ヒルズ駅（東京都）

東京メトロ日比谷線虎ノ門ヒルズ駅は、同線が1964年「東京五輪」目前に全線開業して以来、約56年ぶりとなる2020年に誕生した新しい駅で、特定都市再生緊急整備地域「東京都心・臨海地域（環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区）」に位置している。この地区は都市の国際競争力の強化に向け、「生活環境を備えた国際的なビジネス・交流拠点の整備」及び「交通結節機能の強化」を目指している。

計画にあたっては、「地下鉄の混雑」と「鉄道駅のアクセス利便性」に焦点をあて、2010年から調査委員会を組織し検討を開始。UR 都市機構は、改善策の計画立案と実現に向けて行政機関や都市開発事業者との総合調整を行い、国家戦略特区の提案の中で「虎ノ門交通結節拠点」が位置づけられた。また、特定都市再生緊急整備地域の整備計画において、地下鉄駅の新設・改良、バスターミナルと地下鉄駅を結ぶ地下歩行者ネットワークなどの一体的整備を行うこととなり、そのうち新駅整備を UR 都市機構が事業主体となることが位置づけられた。

整備にあたっては、2015年より、東京都、国土交通省東京国道事務所、港区、各インフラ企業、東京メトロ、再開発組合及び UR 都市機構で組織する連絡調整会議を立ち上げるとともに、再開発組合、東京メトロ及び UR 都市機構との綿密な調整により、計画段階の意図を設計・施工に繋げ、駅まち一体の空間を実現した。

「2020 東京オリンピック・パラリンピック」の開催を控えた2020年6月、仮設改札口を設け地下1階のホーム階のみで暫定開業。その後、地下1・2階の拡張工事を完成させ地下2階のコンコースと再開発ビル2棟とが接続し、2023年7月に本格開業に至った（図—3）。



図—3 東京メトロ虎ノ門ヒルズ駅

(3) バスターミナル東京八重洲 (東京都)

世界の玄関口としてビジネスの拠点であり、都内屈指の交通の拠点である東京駅の八重洲口側にUR都市機構がバスターミナル床を取得・保有し、京王電鉄バスが運営する事業スキームにより、段階的に建築される3つの再開発事業にまたがる「バスターミナル東京八重洲」の整備が進められている。

東京駅周辺(八重洲側)では、各方面に向かう高速乗り合いバス、空港連絡バス等の発着する停留所が駅前交通広場内では充足できず周辺の道路上に散在しているため、鉄道等との乗り換えが不便であることや、道路上での乗降により円滑な車両交通及び歩行者通行が妨げられている等の課題があった。

このような課題に対応すべく、東京駅前(八重洲口)の市街地再開発事業にて地下部分にバスターミナルを整備し、東京駅周辺の路上等で発着するバス停を集約することが計画されたが、約1,200便の高速乗り合いバス等を収容するには、3地区の市街地再開発事業にまたがる規模(20バス)のバスターミナルが必要であった。

事業主体やスケジュールの異なる3地区の再開発事業にまたがって整備することとなるため、UR都市機構は再開発の進捗に合わせて段階的にバスターミナル床を取得し、公募で選定した事業者が運営することで、3地区一体のバスターミナル機能確保を実現するスキームを構築した。

「バスターミナル東京八重洲」は、第1期エリアが2022年9月に開業、2025年度に第2期、2028年度に第3期と段階的に完成する予定で、全体が完成すれば、1日の発着が1,500便を超える国内最大級のバスターミナルとなる見込みである。第1期エリアの開業では、JR東京駅から八重洲地下街等を通して、雨風の影響を受けず、地下直結でのアクセスになるなど、利用者の方々が快適かつ安全にバスを利用することが可能となった。引き続き、第2期・第3期エリアが開



図-4 バスターミナル東京八重洲

業することで、更なる利便性・安全性向上への寄与が期待される(図-4)。

4. 複合的な都市再生事業における工事中交通マネジメント

UR都市機構では、複合的な都市再生事業の経験から、通常の前め方では解決できない課題に対して、調整ノウハウを駆使しながら官民連携でマイルストーンを乗り越える「工事中交通マネジメント」の重要性を強く認識しており、その取組み概要について紹介する。

(1) 工事中交通マネジメントの重要性

近年、交通結節点や大規模ターミナル駅周辺の再整備のニーズの高まりも受け、面的事業の中で、駅利用者の安全性を確保しつつ多数の個別プロジェクトが同時進行する複合的な都市再生事業が多く見られる。駅周辺では、狭隘なエリアで複数の事業工程が錯綜し交通規制の時期や箇所が幾重にも重なる中で、各事業者同士が連携し、道路管理者、交通管理者、交通事業者等との多数の「調整」を滞りなく実施することが必要である。

これらの「調整」が十分に図られていない場合、協議などが難航し、全体の最適なスケジュールと実際の工程に乖離が発生し工期の延伸や事業費の増加が生じることも考えられ、この「調整不足」の影響は開発事業者だけではなく、事業の関係者それぞれに及ぶ可能性があるため、関係者間で工事の進め方や交通への影響などに関する情報を共有し「調整」するためには「工事中交通マネジメント」が重要となる(図-5)。

(2) 工事中交通マネジメントに必要な2つの視点

本マネジメントを実施するためには2つの視点が重要である。交通対策について協議・調整するマネジメ

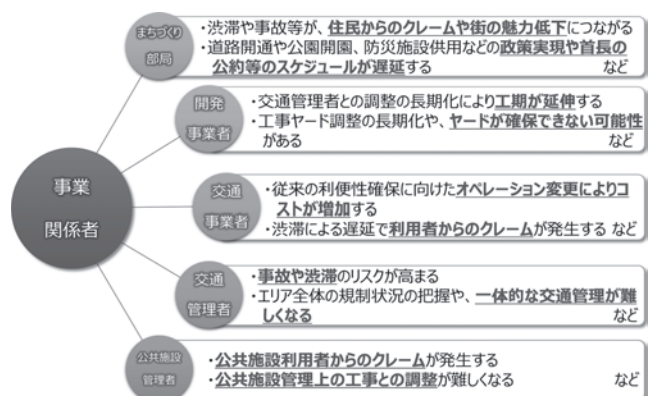


図-5 各関係者に生じるリスクの例

ント体制を構築・運営する「戦略」と、その枠組みの中で工事期間中の一般交通や工事車両等の交通対策を講じる「戦術」、これら2つの視点を活用することで事業全体の円滑化・効率化に寄与するものと考えられる(図-6)。

UR都市機構では、交通工学の有識者で構成した研究ワーキンググループを設置し、大規模な交通結節点における工事中周辺地域の交通機能を確保するための対策として「工事中交通マネジメント」の高度化に向けた検討を進めている(図-7, 8)。

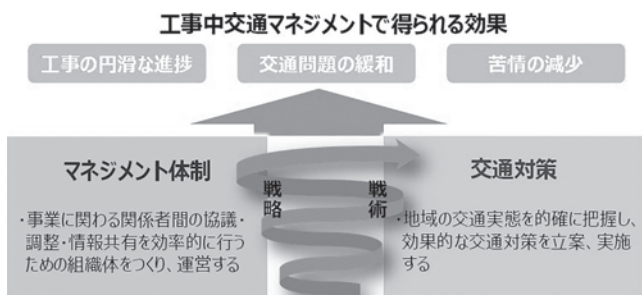


図-6 工事中交通マネジメントの2つの視点

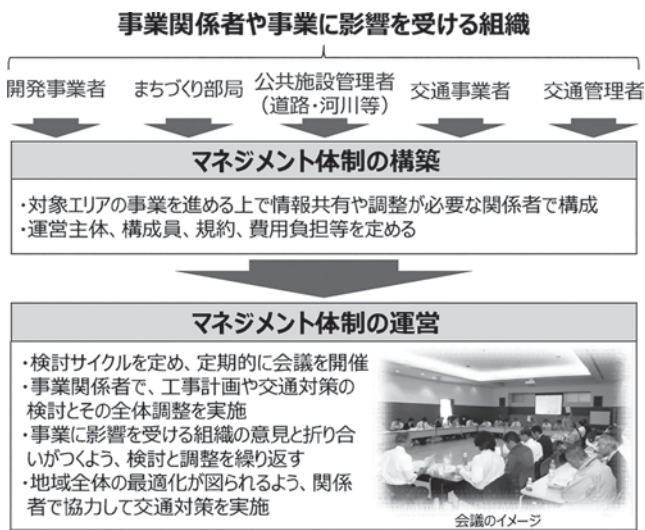


図-7 マネジメント体制の構築「戦術」の例

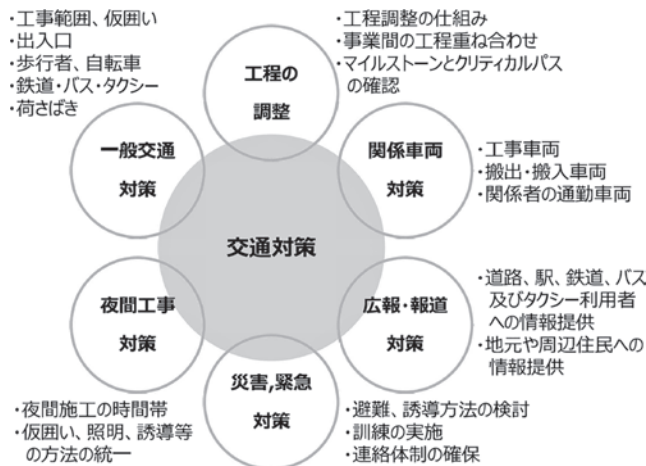


図-8 交通対策「戦術」の例

5. おわりに

これまで記述したとおり、面整備事業の実施とともに都市基盤施設を一体的に整備するニーズが高まっており、社会課題を乗り越え、国際競争力の強化、地域経済の活性化やコンパクトシティの実現、防災性向上による安全・安心のまちづくりの推進には、都市基盤施設と一体的に整備する「新しいまちづくり」が不可欠となっている。

UR都市機構では、今後も都市再生事業をはじめとする様々な事業で培った知見を生かし、人が輝く都市を目指し、美しく安全で快適なまちをプロデュースしていく所存である。

JCMA

[筆者紹介]
 櫻井 暢人 (さくらい のぶと)
 (独)都市再生機構
 都市再生部 都市基盤調整室
 関連公共施設課
 主幹

