

立体道路制度を活用した環状第2号線の整備 (環状第二号線新橋・虎ノ門地区市街地再開発事業)

東京都 都市整備局 市街地整備部 再開発課

1. はじめに

環状第2号線新橋・虎ノ門間が本年3月末に開通し、地区最大の虎ノ門街区についても5月末に再開発ビル（虎ノ門ヒルズ）が完成しました。

この環状第2号線は、神田佐久間町と有明を結ぶ総延長約14kmの都市計画道路で、都心部の渋滞解消や臨海部とのネットワーク強化を図るうえで、極めて重要な路線であり、オリンピック・パラリンピック開催時には、選手村とスタジアムを結ぶ重要な役割を担う道路でもあります。

このうち新橋・虎ノ門間について、東京都は立体道路制度を適用し、市街地再開発事業により道路を整備しています。本報告では立体道路制度適用の背景や特徴をご紹介します。

2. 環状第2号線新橋・虎ノ門間の事業化の経緯

環状第2号線は、1946年に戦災復興による都市計画決定を行った都心部の重要な環状道路で、新橋・神田佐久間町間を結ぶものです。そのうち虎ノ門・神田佐久間町間は「外堀通り」として供用しています。（図-1）

残りの新橋・虎ノ門間は、都心部にあるため膨大な用地費を要することや、多くの住民が地域に住み続けることを希望していたことなどから、長年に渡り事業化に至っていませんでした。

しかし、1989年に建物と道路の一体的整備を可能とする立体道路制度が創設され、道路上に施設建築物の整備が可能となりました。この制度を活用した再開発事業を都自ら実施する計画を地元提案することにより、事業への合意形成が急速に進みました。そして、立体道路制度を活用した都施行市街地再開発事業として、1998年に都市計画決定しました。併せて、1998年に環状第2号線の本線の道路構造を平面街路から地下トンネルへ都市計画変更しました。



図-1 環状第2号線及び事業区間

3. 再開発事業の概要

環状第二号線新橋・虎ノ門地区市街地再開発事業の施行地区の面積は約8ヘクタールで、幅員40m、延長約1.35kmの環状第2号線を整備するとともに、3つの街区で再開発ビルを建設する計画です（図-2）。現在の用地取得率は99%に達し、青年館街区（Ⅱ街区）は2007年、新橋街区（Ⅰ街区）は2011年、虎ノ門街区（Ⅲ街区）は2014年に完成し、既に従前権利者が入居しています。

環状第2号線は、外堀通りから虎ノ門街区までの間は平面構造とし、立体道路制度を利用する虎ノ門街区から本線は地下に潜り、汐留地区を経て築地付近で再び地上に出て、隅田川を橋梁で渡り湾岸道路に至る計画です。

また、本線が地下化される愛宕通りから第一京浜までの間の地上部道路は、沿道アクセス機能を確保するだけでなく、広い歩道空間を生かし、緑豊かで魅力ある道路として整備していく予定です。

環状第2号線の本線地下トンネルは、東京都建設局施行の街路事業により構築を行い、地上部道路については、東京都都市整備局施行の再開発事業により整備を進めました。2011年度に工事に着手し、2013年度に本線地下トンネル、地上部道路ともに交通開放しました。



図-2 環状第二号線新橋・虎ノ門地区市街地再開発事業の平面図と断面図

4. 立体道路制度を活用した虎ノ門街区

立体道路制度を活用した虎ノ門街区（Ⅲ街区）は、約1.7ヘクタールの敷地に、地域のシンボルとなる地上52階、地下5階建ての超高層の再開発ビルを建設し、事務所を中心に、店舗、住宅、ホテル・カンファレンスなども配置した複合用途とし、国際交流や観光都市の推進に貢献する施設として整備する計画です（図-3）。虎ノ門街区については、2009年9月に特定建築者を森ビル(株)に決定し、2011年4月に建築工事に着手、2014年5月に完成しました。

環状第2号線の本線は、虎ノ門街区の北西部より地下にもぐり込み、平面的には本街区を斜めに横断します（図-2、4）。再開発ビルの地下1階部分に環状第2号線のボックスカルバートを抱え込む形状で、再開発ビルが環状第2号線の荷重を支持する道路一体建物となっています（図-3）。

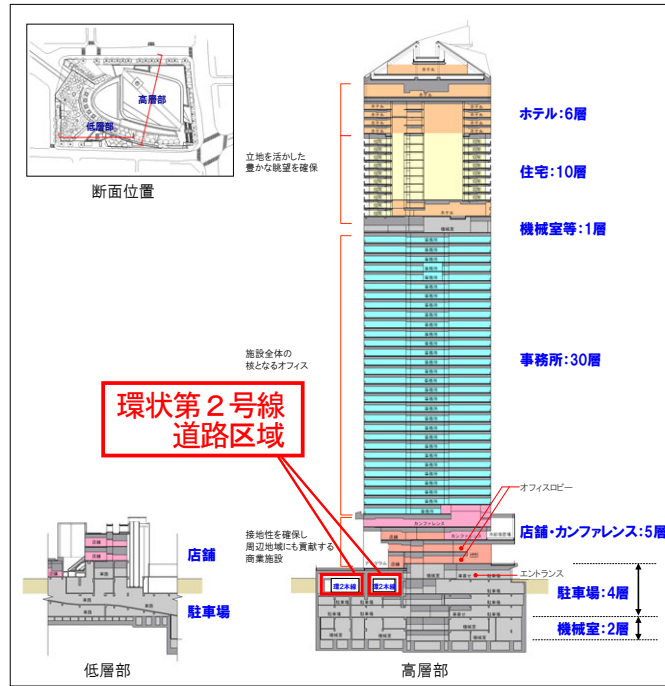


図-3 虎ノ門街区の断面図（南北断面）

5. 立体道路制度の活用による課題と対応

立体道路制度は、道路区域を立体的に限定し、それ以外の空間を建築可能とする制度です。本制度の導入による課題と対応をご紹介します。

① 道路と建築物の境域の設定

環状第2号線の道路と虎ノ門街区の建築物が一体的な構造となるため、その境域を明確にする必要があります。

このため、将来の道路管理者をはじめとする関係者と調整を行い、都市計画法に規定する『都市施設の立体都市計画』、道路法に規定する『道路の立体的区域』、都市再開発法で準用する民法に規定する『地上権（区分地上権）』について、それぞれの境域線を合致させることとしました。

また、上下の境域については、区分地上権の登記実務などの関係から、階段状に設定しました（図-4）。

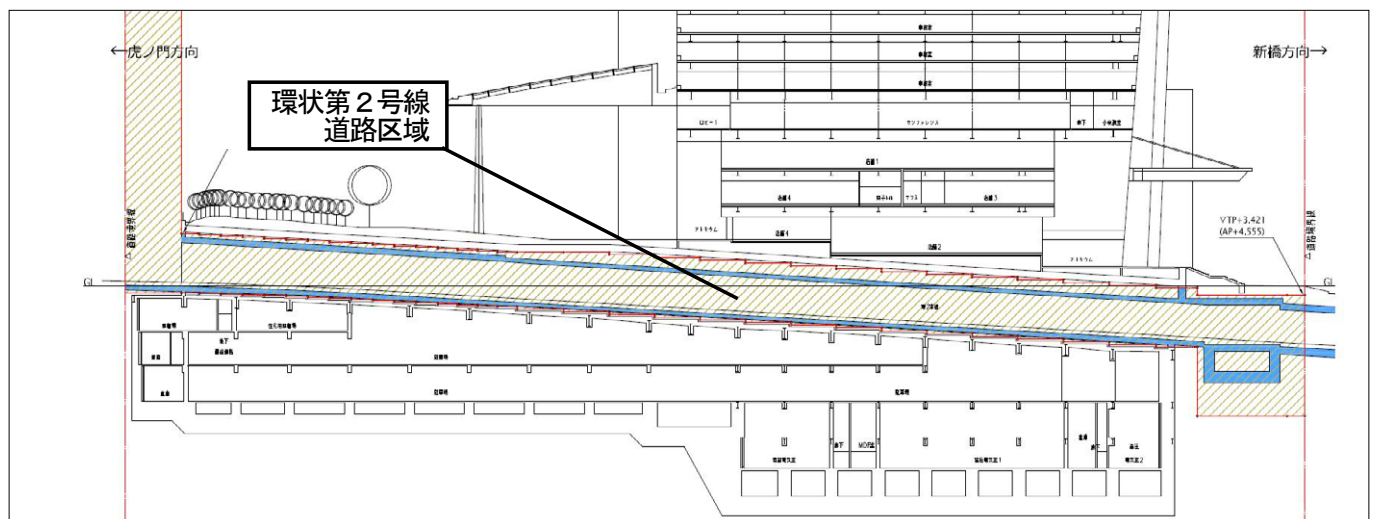


図-4 虎ノ門街区の断面図（東西断面）

② 権原

道路に関する権原を明確にするため、道路との重複利用区域の権原については東京法務局などとの確認を行い、道路区域となる土地について区分地上権の設定を行い、その管理については道路法第47条の7「道路一体建物の管理協定」によるものとししました（図-3、4）。

③ 設計条件

虎ノ門街区は、建築物などが道路構造物を支持し、かつ道路の上空を建築物などが覆う構造であり、土木と建築の双方の視点から安全性等を検証する必要があります。

このため、耐震性を含めた構造基準のほか、振動対策、騒音対策、耐火対策、防水対策、防災体制等の項目について、土木と建築の双方の視点から検証・調整を行っています。

④ 虎ノ門街区における工事施工

都市再開発法では、特定建築者の行える工事の範囲は施設建築物工事に限定されています。他方、虎ノ門街区内地下の道路のボックスカルバート工事は、再開発事業においては公共施設管理者工事の位置づけであり、街路事業の認可を得て東京都建設局が街路事業として整備することとしています。

しかしながら、本街区内では、施設建築物と道路のボックスカルバートは一体的な構造であり、各々の工事は一体的に施工する必要がありました。

このため、道路のボックスカルバート工事は、東京都建設局から特定建築者への委託工事とすることで調整を図り、特定建築者の募集にあたっては、その旨を条件付けして公募しました。これにより、道路と一体不可分の再開発ビルの工事現場管理や施工性、安全性、スケジュール管理を円滑かつ効率的に図ることを可能としています（図-5）。

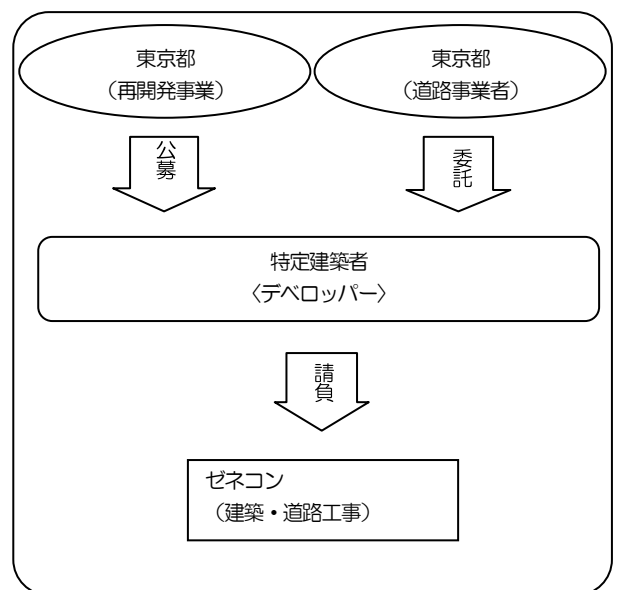


図-5 虎ノ門街区の工事の施行について

6. おわりに

本事業により、環状第2号線の道路ネットワークが更に強化されるだけでなく、国際交流や観光都市の推進に貢献する虎ノ門街区の超高層複合ビルや、緑豊かで魅力ある環状第2号線地上部道路の整備などにより、魅力的な都市空間が形成されます。

東京都としては、これらが、周辺地域の更なるまちづくりの力を引き出す契機となり、東京全体の都市再生に繋がるものと期待しています。