

# URの都市再生

## ～都市基盤と一体的に整備する新しいまちづくり～

独立行政法人都市再生機構 都市再生部 都市基盤調整室

### 1. はじめに

独立行政法人都市再生機構（以下、「UR都市機構」という）は、国の政策実施機関として、地方公共団体や民間事業者との役割分担の下、大都市及び地方都市において、都市機能の高度化や居住環境の向上に資する都市の再生を実施すること等を目的に設立されました。

人が輝く都市を目指して、都市再生・賃貸住宅・災害復興等の分野で美しく安全で快適なまちをプロデュースしています。

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ます。

最近では、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ます。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する他、関連して必要となる都市基盤施設を一体的に整備するまちづくりを推進しています。

### 2. 都市基盤を早期に整備する制度

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DEST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す。

そのため、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適時に実施することができる制度として、「関連公共公益施設整備制度」(関公制度)があります。「まちづくり」とセットで公共施設を整備することができる制度です。この制度を活用することにより、地方公共団体に人的・財政的に集中する負担を緩和し、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ります(図-1)。

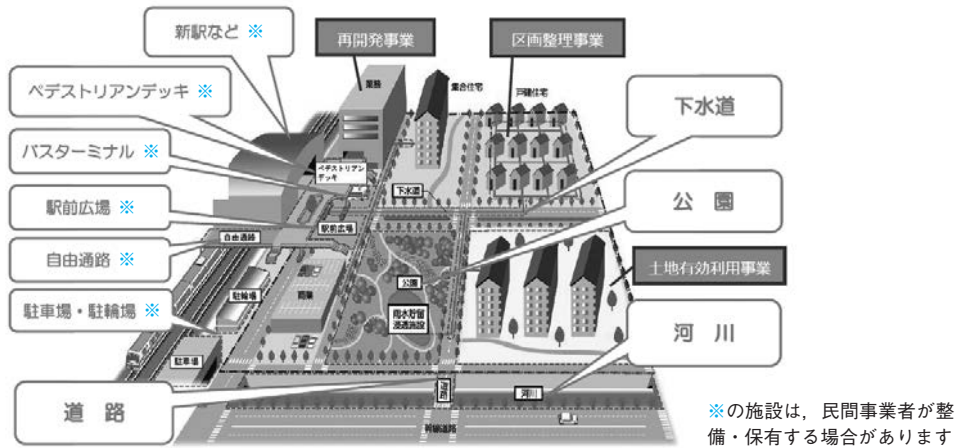


図-1 面整備事業と都市基盤施設の概念図

### 3. 都市基盤と一体的に整備するまちづくりの事例

#### (1) 広島二葉の里地区

二葉の里地区は広島駅北側に隣接し、広島都心部に残された最後の一等地と言われていました。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した。

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、土地区画整理事業を施行しました。課題解決のため、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」及び二葉の里地区と駅を結ぶ「ペDESTリアンデッキ」の整備、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ました。

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、新幹線口にはペDESTリアンデッキと広場、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ました(図-2)。



図-2 広島二葉の里地区

(2) 虎ノ門ヒルズ駅 (駅・まち一体のまちづくり)

虎ノ門ヒルズ駅は、東京メトロ日比谷線が1964年に開業して以来、約56年ぶりに誕生した新たな駅で、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）」に位置しています。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」を目指しています。

周辺の都市開発と連携した虎ノ門ヒルズ駅の整備によって、東京メトロ銀座線虎ノ門駅やバスターミナルと地下歩行者通路で接続し、交通結節機能の強化が図られています。

駅・まち一体のまちづくりを進めるため、事業調整を担うUR都市機構が事業主体となり、東京メトロが設計・工事受託者となって、両者の協力体制により整備を実施しています。

虎ノ門ヒルズ駅は2020年6月に開業し、2023年には地下2階のコンコースに改札を移設し、隣接する再開発ビル内の駅広場とつながり、駅とま

ちが一体となった空間を通じて地上と地下をスムーズに行き来できる予定です（図-3）。

(3) バスターミナル東京八重洲

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部分を取得・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三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ます。

「バスターミナル東京八重洲」は、第1期エリアが2022年9月に開業しました。今後は3年後（2025年度）に第2期、さらに3年後（2028年度）に第3期と段階的に完成する予定です。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になります。

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

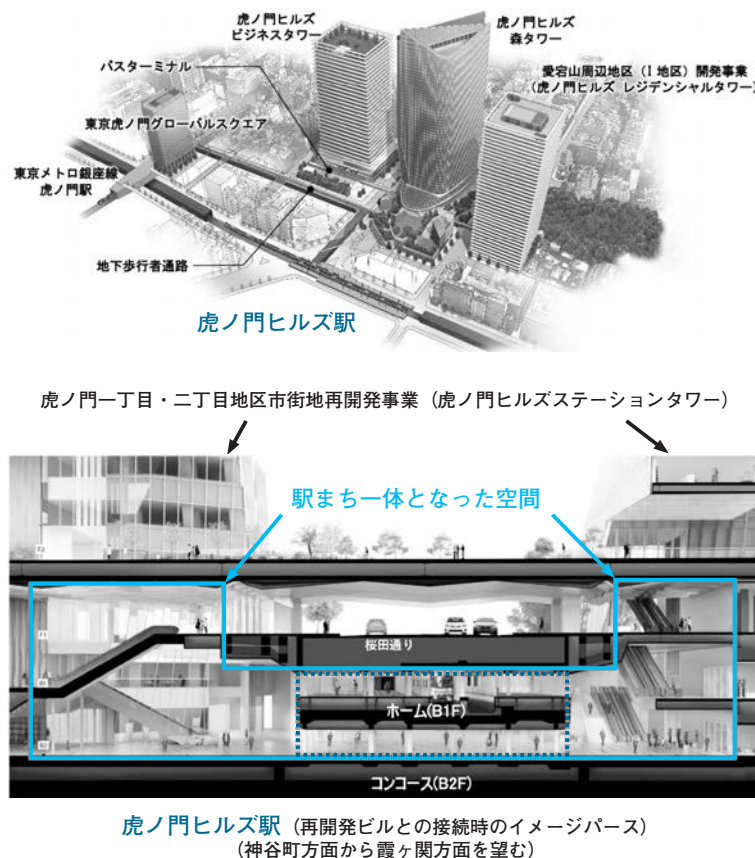


図-3 虎ノ門ヒルズ駅

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ります。

このような課題に対応するべく、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ましたが、約1,200便の高速乗り合いバス等を取容するには、3地区の市街地再開発事業にまたがる規模（20バース）のバスターミナルが必要となります。

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都市機構が再開発の進捗に合わせて段階的に3地区のバスターミナルを取得し、バスターミナル運営ノウハウの豊富な京王電鉄バスが運営することで、3地区一体のバスターミナル機能を確保しています。

今回の第1期エリアの整備により、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が可能になりました。案内カウンター、待合スペース、トイレ、授乳室等の設備の他、物販・サービス等の店舗も併設し、13の飲食店が隣接するなど、利用者の皆さまが快適かつ安全にバスをご利用いただくための各種機能が充実しました（図-4）。

## 4. おわりに

前述したように、都市基盤と一体的に整備する新しいまちづくりのニーズが高まっています。

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ます。



図-4 バスターミナル東京八重洲

UR都市機構は、開発事業に関係する皆さまをはじめ、様々な方のご理解とご協力のもとで様々な経験を積ませていただきました。この場を借りて、心よりお礼申し上げます。

これまでのニュータウン等の経験も活かし、エリアに必要なインフラと一体的に行うまちづくりに積極的に貢献していくことができると考えています。

引き続き、関係機関及び周辺再開発事業との連携・調整を図りながら、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まいります。