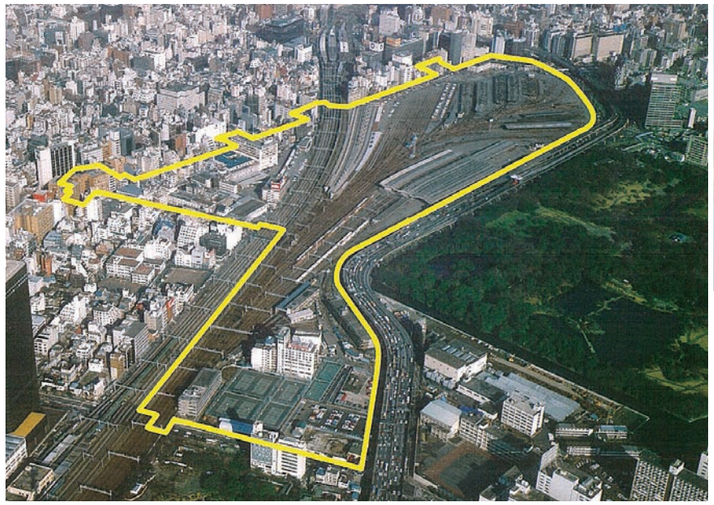
04 市街地整備の推進

社会情勢や産業構造の変化などを機に新たな事業用地と都市開発需要が生じ、そして、その開発を促進するための制度が整備されました。

昭和60年代に入ると、都市の枢要部に位置する工場や鉄道操車場が移転・廃止されたことによって、まとまった規模の低・未利用地が発生するようになりました。

このため、再開発地区計画制度や立体道路制度などの都市計画の新たな手法が導入され、整備が困難であった地域の市街地整備を後押しするなど、様々な方法で土地利用転換や都市機能の更新が行われています。



浜離宮恩賜庭園から汐留シオサイトを望む。
出典：ウィキメディア・コモンズ

昭和62（1987）年（上）
汐留駅が廃止になった翌年の汐留地区。汐留駅内にはまだ線路が残っています。
提供：鉄道・運輸機構
平成28（2016）年（下）
事業が完了し換地処分による登記が完了した汐留地区。
出典：東京都都市整備局

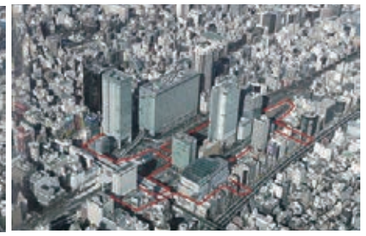
汐留（しおどめ）地区の開発
汐留地区は、旧汐留貨物駅の跡地であり、東京都心の南部に位置し、JR新橋駅と浜松町駅にまたがって広がる約30.7haの地区です。
汐留駅は明治5（1872）年に新橋駅（初代）として開業し、大正3（1914）年には東京駅の開業に伴い旅客営業が廃止され、名前が汐留駅に改称されました。貨物列車・荷物列車の拠点駅として栄えましたが、コンテナ輸送や宅配便の普及により、その役割は徐々に縮小しました。その後、利用が滞っていた汐留駅は、平成3（1991）年、東京都施行の土地区画整理を実施することが決定し、翌年には土地区画整理事業、再開発地区計画の都市計画決定がなされました。ゆりかもめや地下鉄の駅も設置され、業務・商業・住宅など複合機能が導入され、都心部に新たな拠点が形成されました。

提供：秋葉原UDX

秋葉原地区の開発
秋葉原駅周辺では、秋葉原貨物駅の廃止［昭和50（1975）年］や神田青果市場の大田区への移転［平成2（1990）年］に伴い、大規模跡地を活用した再開発事業が動き始めます。その後、秋葉原駅を始発駅とする常磐新線（つくばエクスプレス）の整備の決定も駅周辺の開発を大きく後押ししました。
東京都が施行者となり土地区画整理事業が行われ、つくばエクスプレスの導入空間の整備とともに、貨物駅と青果市場の跡地の周辺地域を含めた土地利用の転換を図り、業務、商業、居住、文化等の諸機能を導入し、IT産業の世界的拠点をめざしたまちづくりが進められました。

UDXアキバ広場を活用したイベントが開催されています。
提供：秋葉原UDX

平成9（1997）年　出典：東京都都市整備局



平成22（2010）年　出典：東京都都市整備局

平成15（2003）年　出典：東京都都市整備局

平成29（2017）年　出典：東京都都市整備局

環状第2号線 新橋・虎ノ門地区
虎ノ門エリアは、地価が高く、膨大な用地買収費用を要すること、住民の多くが現地に住み続けることを希望したことなどから、長年にわたり事業に着手できず、環状第2号線の整備が進まないため、計画から長らく放置されており、小規模な老朽化したビルが密集する地域のままとなっていました（写真左）。この状況を打開するために、地区計画制度や道路上下に建築物の建設をできるように平成元（1989）年に創設された「立体道路制度」が活用されました。これにより道路事業と合わせた市街地再開発事業（環状2号線新橋・虎ノ門地区第二種市街地再開発事業）が進められ、環状第2号線の整備が実現しました（写真右）。
周辺に大使館や外資系企業が多く立地する虎ノ門エリアは、国際的なビジネス街として発展を続けています。

「立体道路制度」の活用
立体道路制度の活用により、再開発ビル「虎ノ門ヒルズ」の建物の下にトンネル（築地虎ノ門トンネル）を通すかたちで、環状第2号線が整備されました。
出典：東京都都市整備局

道路空間を活用したオープンカフェ
提供：森ビル株式会社