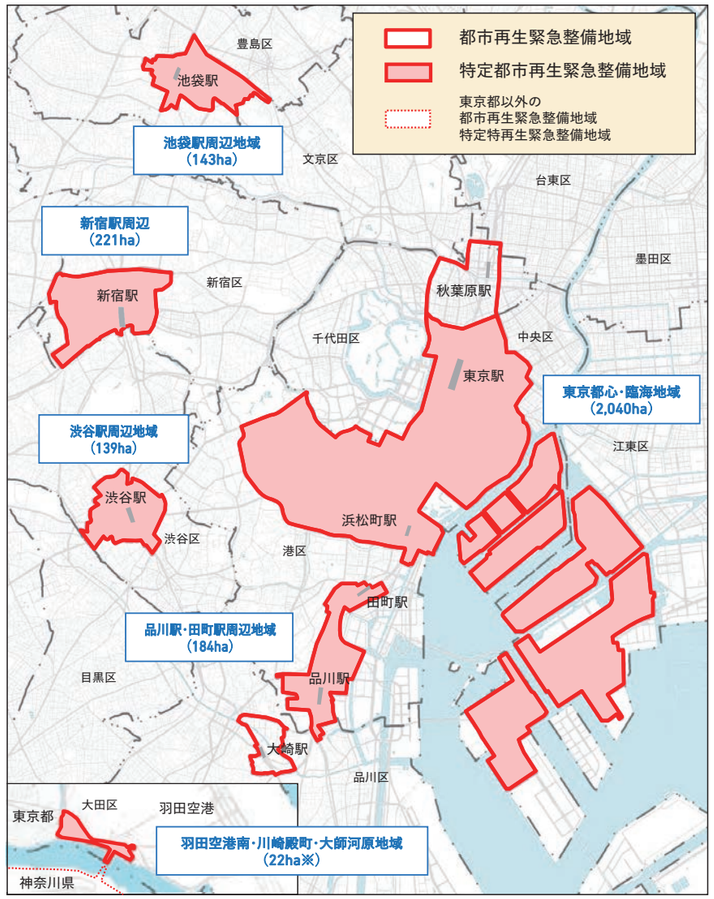
# 09 都市再生の推進

国は1990年代以降、低迷期が続いた日本経済を再生するため、活力の源泉である「都市」について、2000年以降、東京都の要請を受けてその魅力と国際競争力を高め、再生を図っていくこととしました。

平成14(2002)年、「都市再生特別措置法」が施行され、同年、東京都においては7地域、計約2,400haの都市再生緊急整備地域の指定を受けました。

都市再生緊急整備地域内においては、東京都が都市再生特別地区を定めることにより、既存の用途・容積率などの規制を緩和し、民間事業者の提案による、自由度の高い都市計画が可能となりました。

あわせて市街地再開発事業なども活用しながら、都内各地で都市再生に向けた取組が進められています。




**都市再生緊急整備地域と特定都市再生緊急整備地域**

平成14(2002)年、東京都については7地域、計約2,400haが政令で都市再生緊急整備地域に指定されました。平成23年には国際競争力強化を目的として都市再生特別措置法が改正され、特定都市再生緊急整備地域の制度が創設されました。特定都市再生緊急整備地域をはじめ、都市再生緊急整備地域内においては、民間提案をいかした質の高い開発計画を通じ、東京の更なる国際競争力の強化に向けた都市再生を推進しています。

東京都に関わる地域としては、特定都市再生緊急整備地域6地域、約2,700ha、都市再生緊急整備地域8地域、約3,000haが指定されています[平成30(2018)年10月時点]。 ※羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域の面積については、東京都内分を記載。

出典:東京都都市整備局「都市再生事業の推進」に基づき作成。

**都市再生特別地区の事例①**
東京ミッドタウン日比谷
提供:三井不動産株式会社

**都市再生特別地区の事例②**
GINZA KABUKIZA(歌舞伎座)
提供:松竹株式会社・株式会社歌舞伎座

**渋谷川の再生**
官民連携により、渋谷川の再生と緑豊かな遊歩道の整備が実現しました。
提供:渋谷ストリーム

**渋谷スクランブルスクエア**
渋谷スクランブルスクエアは、渋谷最高の地上約230mの大規模複合施設です。展望施設、産業交流施設、商業施設、オフィスにより構成されます。
提供:渋谷スクランブルスクエア

**渋谷駅周辺の大規模再開発**

渋谷駅は、鉄道4社8路線が結節するとともに、都内最大規模のバス利用者数を誇る大規模ターミナル駅であり、その周辺では商業業務機能が集積し、独自の文化や情報を発信してきました。その一方で、渋谷駅は大正時代から増改築が繰り返され複雑化するとともに、駅前広場は多くの人々で溢れかえっており、駅周辺の建物も老朽化が進むなど、そのポテンシャルを十分に発揮しているとは言いがたい状況でした。こうした課題を解決するため、東急東横線の地下化を契機として、JR山手線と埼京線のホーム並列化などの鉄道改良事業と、地下広場の新設やハチ公広場の拡張などを行う土地区画整理事業が、駅ビルの建替えと一体的に進められています。さらに、駅に隣接する4つの再開発事業や国道事業との連携により、「アーバン・コア(縦動線)」に特長づけられた立体的な歩行者ネットワークが形成されるなど、駅周辺への波及効果を促進する取組が進められています。

**大丸有地区**
大丸有地区(大手町・丸の内・有楽町地区)では、国際ビジネスセンターの形成、快適な都市空間の形成、新たな都心景観の形成、エリアマネジメントの推進などを目標として再開発を推進する中で、特色のあるまちづくりが進められています。
提供:一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会

## 東京駅丸の内駅舎の保存・復原

●丸の内地区は、日本のビジネスの中心地として発展してきました。丸の内地区のランドマークであり、赤レンガ駅舎として親しまれる東京駅丸の内駅舎は、東京の玄関口としての役割も担ってきました。戦前に3階建てとして創建されたものの、戦災によってその一部を焼失し、戦後の復旧工事により2階建てとして再建されました。

●2000年代に入り、首都東京の景観形成において丸の内駅舎の保存・復原が国際競争力の観点から重要との方針が定められ、丸の内駅舎は重要文化財に指定されました。「特例容積率適用区域制度」[平成16(2004)年法改正で「特例容積率適用地区制度」に名称変更]を活用して、丸の内駅舎の保存・復原工事が着手され、創建から約100年の時を経た平成24(2012)年、東京駅は当時の姿に再現されました。

特定容積率適用区域制度を活用し、丸の内駅舎の未利用の容積率を周辺地区に移転・売却することで、駅舎の保存・復原に必要な資金を調達しました。