

シリーズ連載

本格的な少子高齢社会の到来と
東京オリンピック・パラリンピック開催に
向かい変貌する東京大都市圏

2014年6月25日

第二回

2020年

オリンピック・パラリンピックと東京の都市改造

執筆者 マーケット・プレイス・オフィス代表 立澤芳男(たつざわよしお)

- 流通系企業の出店リサーチ・店舗コンセプトの企画立案／都市・消費・世代に関するマーケティング情報収集と分析
- 現ハイレイフ研究所主任研究員・クレディセゾンアドバイザースタッフ
- 元「アクロス」編集長(パルコ)／著書「百万人の時代」(高木書房)ほか

連載・第二回 2020年東京オリンピック・パラリンピック開催と東京の都市改造

東京の都市構造は東京オリンピック・パラリンピック開催が底上げする

年間予算総額 12 兆円、職員数 17 万人、人口 800 万人を超えるスーパー自治体東京。GDP換算でも世界のトップレベルに入る。その東京に、56年ぶりに五輪がやって来る。

1964年の五輪で都市基盤をつくった東京であるが、3年前の東日本大震災によって大都市特有のもろさも浮き彫りになった。そして、世界を見ると、都市間競争が激化し、アジアの都市の追い上げを受けている。

時代の変化に合った改造が求められたタイミングで、五輪は東京をバージョンアップする絶好の機会をもたらしてくれるはずだ。

東京が世界一の都市になるという構想プランは、石原都知事の時代に『メガロポリス構想 2000年』として立ち上がった。首都圏の再生に向け首都圏七都県市を巻き込み共同の都市戦略であったが、経済環境の悪化や各自治体や政治状況が乱れていたため、遅々として進まなかった。しかし、昨年、2020年に東京都が五輪開催都市になることが決定したため、東京都だけでなく、経済活性を目論む政府・経済界とが一体となって『世界一レベルの都市づくり』に向かって、東京の都市改造へと動きはじめている。

東京オリンピック開催を契機にして、東京の都市機能はどう変わるのか。五輪で変わるのは東京都心部だけか？一人歩きする東京改造はどのような意味を持つのか。東京は今後どんな姿に変貌するのか――。

東京都心部での大規模開発や道路・鉄道など交通インフラの整備情報を整理し、変貌を遂げる東京の姿を展望してみた。

目次

- I - 2020年東京五輪開催は「強い日本」のアピールと東京の都市大改造を促す (p.2)
 - II - 2020年東京オリンピック開催への第一歩は首都圏道路網の完成
 - III - 大型ビル開発建設ラッシュでオリンピック狂騒曲が始まった
 - IV - 姿を変えつつ都市構造を換える東京の都心部
 - V - 2020年に向けて東京の「都心・副都心」エリアで目白押しの開発計画
- まとめ

「首都圏基本計画」「首都圏メガロポリス構想」と東京オリンピック。大きく変わる東京の都市構造

オリンピック開催を契機に、東京は都市改造へと動きはじめている。

東京都は開催決定前に、東京開催招致を意識して『2020年東京オリンピックアクションプラン』を発表し、オリンピックを最大のイベントにする意気込みを見せた。

一方、『首都圏白書2014(国土交通省)』でも、東京五輪を契機として、具体的には世界から資金、人材、企業を集めるため、交通アクセスや高性能オフィスビル、国際会議場などの施設・設備を含めたビジネス環境の整備や首都圏空港の機能強化や中央環状線、外環道、圏央道の三環状道路などのアクセスの改善を提言した。日本の政府もビジネスのし易さなどが急速に台頭してきたアジアの諸都市(シンガポール、香港、ソウルなど)に比べ遅れている東京を、夏季五輪の東京開催を活かし、開催後も見据えた巻き返し策として期待しているわけだ。

政府は、地域を限って規制を大胆に緩和する国家戦略特別区域を指定し、首都圏では千代田区や中央区など東京都内9区と神奈川県、千葉県成田市が選ばれた。海外企業が日本法人を設立する際の手続きを簡素化するなど、世界から資金や人材、企業を集めるための取り組みを強化する方針だ。56年ぶりの開催となる2020年夏季五輪という巨大イベントは、大都市・東京にどのような変化をもたらすのか。オリンピックをめぐる東京の大規模開発や、道路・鉄道など交通インフラの動きを整理する。

I - 2020年東京五輪開催は「強い日本」のアピールと東京の都市大改造を促す

2020年東京オリンピック構想(招致プラン)

- ・第32回 夏季オリンピック開催期間:2020年7月24日(金)~8月9日(日)
- ・第16回 夏季パラリンピック開催期間:2020年8月25日(火)~9月6日(日)
- ・式典場所 開閉会式は、8万人収容スタジアムへ建て替える国立競技場
- ・日時 開会式 2020年7月24日20時~23時、閉会式 2020年8月9日21時~24時
- ・**ビジョン** Discover Tomorrow 未来(あした)をつかもう
 - ①1964年東京大会で生まれた国民の団結、誇り、自信を再び取り戻す質の高い綿密な計画と安全な大会の開催
 - ②優れた交通網と輸送システム及び豊富な宿泊施設によるスムーズな大会運営の実施
 - ③良好な治安と優れたセキュリティ計画による安全な大会運営の実施
 - ④選手村を中心とした半径8km圏内に85%の競技会場を配置したコンパクトな会場配置
- ・**関連施設** 晴海埠頭 - 選手村、宿泊施設は選手村から半径10km圏内に約8万7000室、50km圏内では約14万室の客室がすでに計画されている。

東京ビッグサイト - メインプレスセンター (MPC)・国際放送センター (IBC)

帝国ホテル東京 - IOC本部
- ・**予算** 大会運営予算は約3000億円(IOCからの分配金やテレビ放映権料、チケット収入、スポンサー収入など)。この他、東京都はすでに約4000億円の準備金を積み立てており、赤字が発生した場合には政府による財政保証も取り付けている。

▼経済波及効果は3兆円と試算⇒オリンピックは日本の経済活性化に役立てる世代的な大イベント

東京五輪の開催決定を受け、安倍晋三首相は「15年続いたデフレや縮み志向の経済を、五輪開催を起爆剤として払拭していきたい」と表明。市場では建設や不動産、観光など幅広い分野に好影響が波及するとの期待が広がっている。東京都が2012年6月に公表した五輪開催に伴う効果の試算では、施設整備費や大会運営費などの需要増加額を約1兆2200億円、2013年から2020年までの直接的な経済波及効果を約3兆円、雇用誘発数を約15万2000人としている。これは、2020年大会で使う競技会場や選手村などの大会関係施設だけが対象で、道路や鉄道などのインフラ整備費は除いた試算だ。

五輪開催決定に対し、期待は以下のように膨らむ(好意的な意見)

- ①東京開催が決定されたことで、首都圏の再開発やインフラの整備、外国人観光客の誘致などに弾みがつく。
- ②都市の国際競争力強化をはじめとした成長戦略の実現を後押しすることが期待されるとともに、さらに、この機をとらえ、我が国の魅力ある都市の再生や環境に優れたまちづくりなどの先進的な取り組みを海外に向けて発信することもできる。
- ③世界の人々が日本の優れた環境技術や成熟した都市の姿、そして東北地方の力強い復興を目の当たりにされ、これまで以上に、日本を頼りがいのあるパートナーと認めていただける。



実は、東京五輪の大会プランと並行して、2020年をゴールとし

た東京都心部の大改造計画がすでに進行していることを見逃してはいけない。

そのベースとなっているのは、都が2011年12月にまとめた中長期的な都市戦略『2020年の東京』だ。国際競争力の強化、高度防災都市の実現、低炭素で高効率な自立・分散型エネルギー社会の創出などを目的として掲げている。

▼五輪東京開催は「2020年東京アクションプログラム」と一体的に実施。東京都は都市大改造を狙う。

2013年に当時の猪瀬知事が『『2020年の東京』へのアクションプログラム2013』をまとめているが、その後の五輪開催の決定で、こうした取り組みが加速することは間違いないだろう。「東京2020アクションプログラム2013」は、以下の計画となっている

- ①すでに高度に発達している東京の道路網を強化する。首都圏の主要な幹線道路となる三環状道路は、都心への流入交通を減らし、競技会場が配置される都心部の交通渋滞の解消に重要な役割を果たす
- ②また、選手村やオリンピックスタジアム、IBC/MPCが配置される東京ベイゾーン周辺等において主要幹線道路の整備を進める
- ③空路の面においても、選手村まで16kmに位置する東京国際空港(羽田空港)が強化される予定であり、2013年度末までに年間の発着容量を44.7万回まで増加する

首都圏の主要な幹線道路となる中央環状線、外環道、圏央道の3環状道路は2020年までに約90%が完成する予定だ。また、空港アクセスも改善が検討されている。国土交通省は2014年度予算で、東京都心と羽田空港、成田空港を結ぶアクセス線となる「都心直結線」について調査費を計上した。JR東海が2027年に品川―名古屋間で開業を目指すリニア中央新幹線の動向も注目される。

交通アクセスの改善により、東京の都市構造を大きく変貌させることは、間違いない。

II-2020年東京オリンピック開催への第一歩は首都圏道路網の完成

■2020年東京オリンピック開催をめどに首都圏道路3環状線の完成を目指す

五輪開催の決定が追い風となって、首都圏の道路交通の骨格となる3環状道路の整備が加速している。

都心から半径約8kmの首都高速道路の『中央環状線』と半径約15kmの『東京外かく環状道路(外環道)』、都心から半径約40~60kmの『首都圏中央連絡自動車道(圏央道)』の3環状は、1964年に「3環状9放射」の道路ネットワークとして計画されたが、海外主要都市の環状道路は、整備率でロンドンが100%、パリが85%。これに対し、東京の3環状は2012年度末時点で59%にとどまっていた。

しかし、ここ数年で一気に整備率は高まる。東京都が国際オリンピック委員会(IOC)に提出した立候補ファイルでは、2020年の五輪開催までに3環状の整備率を9割に引き上げるとしている。

3環状がある程度完成すれば、既存道路を含めた首都圏の道路交通網の利便性や安全性がはるかに高まる。

■まず2014年度に『中央環状線』が全通。羽田空港から新宿まで20分

3環状で最初に完成するのは2014年度に全通予定の中央環状線。東京都と首都高速道路株式会社が共同で事業を進める品川線の延長9.4kmが2014年度末に開通し、約47kmの環状道路がつながる見込みだ。

品川線は、首都高の3号渋谷線・大橋ジャンクション(JCT)と湾岸線・大井JCTを地下トンネルで結ぶ。トンネル部分の延長は約8.4kmで、接続する新宿線の山手トンネルを合わせると約18km。開通すれば、関越自動車道の関越トンネル(約11km)を超えて、日本最長の道路トンネルが誕生する。中央環状線が全線開通すると、都心部を通過する車両に迂回路ができて、より内側の都心環状線の慢性的な渋滞が緩和される。首都高速道路会社の試算では、新宿から羽田空港まで移動する場合、現在は都心環状線経由で40分かかかるが、中央環状線経由だと20分に短縮されるとしている。

外環道は、国土交通省が2013年秋の時点で開通予定時期を公表していないが、外環道の東名高速以南を除くと2区間だけになっている。外環道の大泉JCT—東名JCT間の16.2kmと、圏央道の大栄JCT—松尾横芝インターチェンジ(IC)間の18.5kmだ。五輪開催が決まったので、それまでに間に合うのか、五輪開催に向けた社会の気運などの後押しがあれば、間に合う可能性もある。

圏央道については、相模原愛川IC—高尾山IC間が2014年6



月に開通した。東名高速道路や中央自動車道など放射方向の高速道路が早々と完成したのになら、環状方向の道路は整備が遅れていたが五輪開催で政府や東京都が一体となって2020年までに全力を挙げるとしている。さらに圏央道は、世界遺産をつなぐ(富士山と富岡製糸場)観光道路としての期待も出てきた。

Ⅲ－大型ビル開発建設ラッシュでオリンピック狂騒曲が始まった 交通アクセスが変える都市構造

2020年東京五輪の開催が決まり、都市の大改造が加速し始めた。東京は今後どんな姿に変貌するのか――

■東京の都心部が大きく変わってきたことを象徴する出来事が起きている

都市構造が変わってきているということ象徴する出来事としていくつかあげておこう。

- ①一つは、東京のJR山手線の各駅の乗車人員（一日平均）だ。例えば、赤レンガ復元の東京駅の乗車人員が17年ぶりに横浜駅を抜いたことだ。東日本旅客鉄道（JR東日本）がまとめた2012年度の乗車人員

ランキングを見ると、東京駅は40万2277人で、11年度と比べて約2万人増加。前年の横浜駅に代わって、新宿、池袋、渋谷に次ぐ4位にあがった。横浜駅は40万655人と6000人弱の増加にとどまり、5位に後退した。東京駅の乗車人員の内訳を見ると、定期券の利用者は横ばいで、増加分のほとんどがその他の切符による乗車。通勤以外の買い物や観光で東京駅を訪れる人が増えたことがはっきりわかる。

順位	駅名	2012	2007	伸び率
1	新宿	742,833	785,801	-5.5
2	池袋	550,756	589,837	-6.6
3	渋谷	412,009	445,730	-7.6
4	東京	402,277	396,152	1.5
5	横浜	400,655	403,394	-0.7
6	品川	329,679	324,253	1.7
7	新橋	250,682	249,607	0.4
8	大宮	240,143	239,111	0.4
9	秋葉原	234,187	217,237	7.8
10	高田馬場	201,765	212,286	-5.0

東京駅では、商業施設（丸ビル、新丸ビル、オアゾなど）の集積も続いており、昨年には八重洲側で大丸東京店が増床して開業。今年3月にはJPタワー内に大型商業施設「KITTE」が開業し

た。ランキング上位以外では、大崎駅が臨港鉄道・埼京線の乗り入れなどもあり、11年度の23位から19位に上昇。再開発などで住宅が増えていることが影響した。

- ②二つ目は、東京スカイツリーの動員パワーのすごさだ。電波塔として世界一の高さ634メートルを誇る東京スカイツリーだが、運営する東武タワースカイツリーによると、平成24年5月22日から今年3月31日までの通算来場者数は、展望台の「天望デッキ」が約1172万人、商業施設「東京ソラマチ」や水族館、プラネタリウムを含めた東京スカイツリータウン全体が約8403万人に上ったという。また、平成25年4～12月期は鉄道事業の輸送人員で約630万人、収入で約15億円の押し上げ効果があったという。浅草駅周辺や墨田区の街にも人が回遊し、ツリー駅に止まる栃木や群馬方面への特急の利用客も増えた。

- ③そのほか、外資系ホテルの出店が都心部に集中したが都心の主要なホテルの稼働率は70%以上の高稼働率を維持し続け、オフィスビル建設が続く中、テナントの入居率も高く既存のオフィスでも賃料が上昇している。加えて都心の高層マンションの売れ行きは好調に推移している。

円安・株高とアベノミクスお陰とはいえ、カネも人も都心部で大きく動いている。

■東京4区だけで23区全体の6割。湾岸で東京ドーム200個分の大規模開発

建築雑誌で有名な『日経アーキテクチャー』が、2014年現在、14年以降に東京都で計画されている建築物を調査している。その調査結果（東京23区内で2014年以降に完成する延べ面積1万平方メートル以上の建築物を区ごとの集計）を見ると、1位は港区284万平方メートル、2位は中央区267万平方メートル、3位は千代田区237万平方メートル、4位は江東区228万平方メートル――。4位の江東区は、海沿いの広大な更地がある

いは「倉庫地帯」というイメージが強かったが、今後の大規模開発では新宿区(5位、110万平方メートル)、品川区(6位、106万平方メートル)、渋谷区(7位、103万平方メートル)を大きく引き離し、上位3区にも薄している。23区の合計は1673万平方メートル。この4区だけで23区全体の6割を占めている格好だ。

この調査結果を横目に見ながら、ここ1,2に開業した東京都心部の主な大規模ビルをリストアップしてみる。

▼最近の主要な都市再開発の動き(2012年4月～2016年8月)

開業年・施設名	地区	開発者	開発概要
2012・4 渋谷ヒカリエ	渋谷	東急電鉄	東急文化会館跡・隣接街区。渋谷駅直結の高層複合施設。 劇場ホールもある施設。地下3階から地上5階までは東急百貨店が運営の『ShinQs』
2012・6 東京スカイツリー&ソラマチ	墨田	東武鉄道	東京の新たなランドマーク。634メートルのテレビ塔、オフィス、スクール、水族館、プラネタリウムなど。「新・下町流」で、新しいムーブメントを生み出す。
2013・3 KITTE キッテ (JPタワー内)	丸の内	日本郵便(株)	旧東京中央郵便局局舎を一部保存、再生。地下1階～地上6階、98の店舗からなる商業施設。木材や瓦、織物、和紙 など日本古来の素材を使用。コンセプトは“Feel JAPAN”
2013・3 オーク表参道	表参道		表参道のハナエ・モリビル跡地に、地下2階地上9階建ての新たな複合施設。光のグラデーションでの建築は表参道の新たなランドマークに
2013・4 東京スクエアガーデン	京橋	京橋開発特定目的会社	東京駅周辺エリアで最大級の基準階専有面積3,465m ² (約1,048坪)。最先端大規模オフィス、商業施設、医療施設、子育て支援施設、コンベンションホール等の集積
2013・4 GINZA KABUKIZA	銀座	歌舞伎座(松竹他)	併設するオフィスビル、歌舞伎座タワーを含めた複合施設。銀座から世界に向けた新たな日本文化の発信拠点と知る。
2014・3 コレド室町2・3	日本橋	三井不動産	約1800席を収容する大型シネマコンプレックス(複合映画館)など68店舗が入り、日本橋地区全体の活性化につなげる考え。30代、40代がメインターゲット。「食の新提案」や「夜のにぎわい再生」などをテーマに、周辺の百貨店などと商業ゾーンの形成を目指す。老舗和菓子店や全国各地の名産品が食べられるレストランなど魅力のある店を集めた。コレド室町を合わせた3施設での年間の売り上げ目標は110億円、1700万人の来館者を見込んでいる。
2014・6 虎ノ門ヒルズ	虎ノ門	森ビル	国際ビジネスセンターの一翼を担う多機能複合の超高層タワー(高さ247m、延床面積244,360m ² 。国内トップクラスのプロジェク。超高層複合棟には、国際ホテルや最高スペックを備えたオフィス、国際会議に対応するカンファレンス、眺望抜群の高規格レジデンス。
2014・秋 予定 KIRARI TO GINZA	銀座 1丁目	オリックス不動産	地下3階から地上12階。「結婚」をキーワードに、銀座の新たなランドマークとなるような施設
2015・秋 予定 銀座5丁目プロジェクト	銀座 5丁目	東急不動産	東京・銀座の数寄屋橋交差点『旧TSビル』を解体。延床面積4万9700平方メートルの大型ビル。地下2階から地上11階の13フロアは商業エリアとしてテナントを誘致する。外観デザインは「光の器」というコンセプト
2016・8 予定 銀座6丁目プロジェクト	銀座 6丁目	森ビル・Jフロントほか	旧・松坂屋銀座店を含む隣接の2つの街区約1.4haを一体的に整備。完成後の建物は、地下3階が多目的ホール、地下2階から地上6階が商業施設、地上7階からの7フロアがオフィス空間で構成。完成後の建物は、地下3階が多目的ホール、地下2階から地上6階が商業施設、地上7階からの7フロアがオフィス空間で構成

IV—姿を変えつつ都市構造を換える東京の都心部

■進化する湾岸埋立地

1986年に作成された第2次東京都長期計画で、臨海副都心は7番目の副都心と位置付けられた。その後、1996年の開催を目指した世界都市博覧会が中止され、開発プロジェクトは頓挫した。都は、東京五輪を起爆剤に、臨海部を未来の東京を象徴するエリアに変貌させる青写真を描いている。

新設する競技会場は、臨海部に集中している。

選手村は晴海ふ頭に建設される。民間事業者が参画して開発が進められる予定だ。工事費1057億円を想定している。選手村の施設は、大会後に住宅に改装される。選手村の一部は、国際交流プラザとして利用する。

臨海部で恒久施設となるオリンピッククアックアティクスセンターや大井ホッケー競技場。2016年には88ヘクタールに及ぶ公園「海の森」が完成する予定だ。大会後、この湾岸エリアはスポーツの一大拠点となる。

2020年東京五輪は半径8kmの「コンパクトな大会」

東京2020オリンピック・パラリンピック招致委員会の開催計画では「コンパクトな大会」を打ち出している。1964年オリンピック大会の「レガシー(遺産)」を活用し、大半の競技会場を、選手村から半径8km圏内に収める。全37会場のうち新設は22会場。このうち11会場を恒久施設とする。競技会場や選手村などの施設建設に要する費用は総額4554億円としている。

オリンピックスタジアムとなるのは、現在の国立霞ヶ丘競技場を解体し、8万人収容に生まれ変わる開閉式競技場。15年10月に本体着工し、19年3月に完成する予定。工事費は約1300億円を想定している。また、国立代々木競技場、東京体育館、日本武道館といった1964年の五輪施設などを改修する。(14年5月末現在)

■新橋・虎ノ門地区は、国際競争力の強化に取り組む「アジアヘッドクォーター特区」に

東京都が2011年12月にまとめた中長期的な都市戦略「2020年の東京」では、国際競争力の強化、高度防災都市の実現、低炭素で高効率な自立・分散型エネルギー社会の創出などを目的として掲げており、東京五輪の大会プランと並行して、2020年をゴールとした東京都心部の大改造計画がすでに進行している。

象徴的なプロジェクトは、オリンピックスタジアムと選手村を結ぶ大動脈となる環状2号線、通称「環二通り」。かつて、「幻のマッカーサー道路」と呼ばれた道路である。2015年度に虎ノ門から豊洲地区までの区間が完成し、臨海部と都心との交通アクセスを高める。大会開催時には、オリンピック・レーンが設置される。選手村からオリンピックスタジアムまでは15分短縮して、10分で到着できるようにする計画だ。環状2号線と一体で開発している超高層ビル「虎ノ門ヒルズ」は、都市再生のモデルケースと位置付けられている。

虎ノ門周辺ではこのほか、民間の大規模再開発の計画が相次ぐ。虎ノ門1丁目地区再開発計画、虎ノ門9森ビル周辺再開発計画、虎ノ門パストラル跡地再開発計画、気象庁虎ノ門庁舎(仮称)・港区立教育センター整備事業、虎ノ門2丁目地区再開発計画などのプロジェクトが目白押しだ。ホテルオークラは旗艦ホテル「ホテルオークラ東京」(東京・港)の本館を建て替え、19年春に営業再開する計画だ。虎ノ門・新橋地区は五輪や規制を緩和する国家戦略特区も追い風となり大型の再開発が相次ぐ。

環状2号線の計画図。(資料:東京都)



■虎ノ門ヒルズ完成後も周辺開発で「シャンゼリゼ通り」画誕生。今後 10 年で1兆円か？

「虎ノ門ヒルズ」が2014年6月11日に開業した。虎ノ門ヒルズは52階建てで環2の真上に建設され6～35階のオフィス部分は広告会社のアサツーディ・ケイなどが入居。37階以上は日本初進出となる高級ホテル「アンダーズ東京」と住宅が入るが、オフィスやホテルなど複合再開発の超高層ビルと2020年の五輪開催で注目を集める湾岸と都心を結ぶ幹線道路「環状2号線（環2）」との「一体開発」が特徴である。

虎ノ門ヒルズの超高層を貫く環状2号線は、虎ノ門ヒルズの北西側にある入り口から地下へと入り、築地付近で再び地上レベルに戻る。地下トンネルの地上部には幅員40mの地区内道路を整備する。最大で片側約13mの歩道を設ける計画で、都は新たなシンボルストリート（＝シャンゼリゼ通り）として位置付けられている。新橋・虎ノ門地区は、国際競争力の強化に取り組む「アジアヘッドクォーター特区」に指定されており、虎ノ門ヒルズはその中核施設となる。

森ビルは今後10年かけて虎ノ門ヒルズの隣接地や六本木などで10件の大型再開発を推進する。計22万平方メートルの土地でオフィスや商業施設、住宅の複合ビルを建てる。延べ床面積は合計220万平方メートル、総事業費は1兆円という。虎ノ門ヒルズを起爆剤に五輪やさらにその先へ向けて都心の再開発を加速する。

■JR山手線新駅は、東京と日本の玄関口(サウスゲート)にふさわしい都市をつくる再開発構想の核に。

JR東日本は車両基地の整理・縮小を進めている。それによって確保する約13ヘクタールのほか、泉岳寺駅などを含めた周辺エリア一帯の再開発計画を策定する。山手線の新駅は1971年の西日暮里駅以来で、30番目の駅となるが、周辺では高層マンションの建設も進み人口の増加が予想される。

国や東京都、関係区などの間では、新駅が位置する品川・田町周辺エリアを「サウスゲート」と定義し、東京と日本の玄関口にふさわしい都市をつくる再開発構想が進められている。

27年にはJR東海がリニア中央新幹線の開業を予定し、品川駅はターミナル駅になることが決まっている。JR東日本は田町駅付近から羽田空港に近い大井埠頭に伸びる休止中の東海道貨物線を活用し、東京駅と羽田を結ぶ路線も検討している。この羽田直結路線は五輪開催に間に合わない可能性もあるが、五輪以降の東京の発展や国際化を考えても重要なプロジェクトになる。

V-2020年に向けて東京の「都心・副都心」エリアで目白押しの開発計画

東京都心 I 東京駅周辺・日本橋・京橋エリア

■拠点機能を高める東京駅周辺

【八重洲地区】

東京・中央区は、東京駅八重洲口一帯のまちづくり指針「東京駅前地域のまちづくりガイドライン」を改定した。地域内の開発機運の高まりを受け、新たに東京駅に面する三つの街区を「東京駅前地区」の名称で重点的に拠点施設を整備する地区に設定した。3街区の再開発事業を促進しながら、地下から地上にかけてバスターミナルや広場などの機能も拡充する。エリア全体では細分化された土地を一つにまとめる街区再編や大街区化も進める考えだ。域内には、東京メトロ銀座線京橋駅、日本橋駅が含まれる。



【大手町地区】

・大手町二丁目地区再開発事業・・・千代田区大手町二丁目地内

NTTの通信総合博物館が入っていた通信ビルを含んだ周辺を再開発し、A棟とB棟の二つのビルを建てる。規模はA棟が鉄骨一部鉄骨鉄筋コンクリート造35階地下3階建て、延べ床面積が約199,000㎡。B棟は鉄骨一部鉄骨鉄筋コンクリート造33階地下3階建て、延べ床面積が約150,000㎡。2015年6月に工事に着手となり、2018年5月に竣工を予定している。

・大手町一丁目第3地区再開発事業(大手町連鎖型都市再生プロジェクト第3次事業)

A棟はオフィス棟(事務所・店舗など)で三菱UFJモルガン・スタンレー証券が入居予定。ダブルスキンの採用による室内に全く柱がない構造になっている。規模は31階地下4階建て。B棟は宿泊施設で温泉を引いた日本旅館(客室数84室)など。規模は18階地下3階建て、延べ床面積はA棟とB棟合わせて約205,000㎡で総事業費は約1,139億円。工期は2014年4月から2016年4月まで

【日本橋地域】

日本橋では2000年以降、コレドや三井タワーなど街の顔となる大規模ビルが次々誕生した。高島屋などさらなる計画も持ち上がっている。日本橋高島屋周辺の再開発事業では

[A街区]高島屋新館と太陽生命日本橋ビルを解体し、新しいオフィスビルを新築する。規模は鉄骨・鉄筋コンクリート造26階の地下5階建て、延べ面積は約57,523㎡。内容は事務所・エネルギーセンター・駐車場等。工期は2014年1月に着工し、2019年2月に竣工の予定。

[B街区]規模は8階建て、延べ面積は約80,600㎡。店舗等

[C街区]高島屋北別館や日本橋富士ビルを解体し、そこにオフィスビルを建てる。規模は鉄骨鉄筋・鉄筋コンクリート造31階の地下5階建て、延べ面積は144,000㎡。工期は2014年6月から2018年12月までの予定。施工者は未定。

[D街区]地上1階の地下1階建ての倉庫を新築する予定。延べ面積は約288㎡。

[E街区]中央通りと永代通りが交差する角の場所に計画している。規模は鉄骨・鉄骨鉄筋・鉄筋コンクリート造35階の地下4階建て、延べ面積は138,000㎡。工期は2012年7月から2017年11月まで。

■京橋の逆襲 東京駅の東側、再開発ラッシュで一変

【京橋地区】駅舎の復元で注目を集める東京駅。丸の内側と比べて地味な印象のある八重洲側で、再開発が相次いでいる。中でも注目は京橋地区。大規模計画が進む中央通り沿いは、この4年で風景が一変しそうだ。日本橋や銀座に押され劣勢が続く京橋であったが、一気に巻き返しが始まった。

①京橋スクエアの開業

2013年3月に完成。24階建ての複合ビルだ。ビルの各階にある庇(ひさし)のような出っ張りが目を引く。低層階にはテラスも見える。太陽光や地熱を利用し、低層階は大規模に緑。外国人対応のできる病院や保育施設も入った。フロア面積の広さが特徴の一つ。ワンフロアは1000坪強(3400平方メートル)と京橋では最大、東京駅周辺でも有数の規模だ。



②辰野金吾の遺作、京橋でも「復元」＝相互館 110 タワー

昨年6月に完成した「相互館 110(いちいちまる)タワー」。第一生命保険が創立 110 周年を記念して建設した。レトロな尖塔(せんとう)が印象的なタワー

は、かつてこの地にあった「第一相互館」をイメージしているという。この第一相互館、設計したのは辰野金吾。東京駅丸の内駅舎を設計した建築家の、最後の作品だ。

③東京駅から京橋まで、地下でつながる？

2014年2月には明治屋の隣で森トラストの「京橋トラストタワー」が開業している。21階建て、100メートル超の大規模複合ビルとなる。低層階には飲食店のほか、約150室を備えるホテルが入る。

明治屋京橋ストアー周辺でも再開発計画が始動している。中央区の有形文化財に指定されている明治屋京橋ビルを保全しながら大型ビルを建設する「京橋2丁目西地区第1種市街地再開発事業」だ。

32階建て、高さ約170メートル、延べ床面積で約12万平方メートルもの大規模開発が実現した。完成は2016年度の見込みだ。

新ビルと隣接する八重洲地区でも再開発構想が浮上しており、実現すれば東京駅からの地下通路が京橋まで延びてくるかもしれない。東京の地下網がさらに充実しそうだ。

京橋地区で大規模な再開発計画が相次いでいるのは、2002年(平成14年)、小泉純一郎政権は京橋など東京駅周辺を「都市再生緊急整備地域」に指定し、税制面などで優遇した。これを受けて計画が一斉に始動し 先行された京橋は、人の流れを変えることができるのか。



東京都心Ⅱ 銀座エリア

①銀座6丁目(旧松坂屋百貨店跡)

銀座6丁目で行われる大規模再開発計画が発表されている。敷地面積9080平方メートル、延べ床面積14万7900平方メートルに、地上13階、地下6階の大規模複合施設が誕生する。竣工は2016年11月を目指しており、土地代を除く総事業費は830億円の予定。

昨年6月に閉店した銀座松坂屋跡地を含む2街区を一体的に開発する計画。商業施設やオフィスを含めた統一の名称を検討している。

地下2階—地上6階に位置する商業施設は、高級ブランドをはじめとする250—300のテナントを誘致する予定。売り場面積が4万6000平方メートルで、銀座三越の3万6000平方メートルを上回り、銀座最大規模となる。Jフロント、森ビル、住友商事、L Real Estate の4社が一体で運営していく。

地上7階—12階はオフィスが占め、1フロアでは都内最大級となる。このほか、地下3階には渋谷区にあ

「観世能楽堂」が移転する。1階には観光案内所やバス乗降スペースを整備し、増加する外国人観光客への対応も充実させる方針。

②(仮称)銀座五丁目計画

銀座数寄屋橋交差点に建っていたビルは所有者が東芝から東急に移り、2012年9月から解体工事に入った。以前のビルは9階建てで、オフィスが中心であったが、新しいビルは商業ビルになる予定。

③伊東屋本店建て替え工事。文房具等物販店舗の建て替え工事

で、規模は鉄骨造13階地下2階建て、延べ床面積は4,162.76㎡。工期は、2013年9月から2015年3月まで。

④サッポロ銀座ビル再開発に伴う建て替え工事

再開発の名称は銀座5丁目再開発計画(仮称)という。建て替えられるサッポロ銀座ビルは、1970年に新築され、その後2000年にリニューアルオープンした。新ビルの中には大型の飲食施設が入る予定。工事予定は、2014年4月に解体工事に着手し、2015年春に着工となり、2016年夏の竣工を予定。

ソフトバンクの孫正義社長が個人で9月末、米高級宝飾店ティファニーの銀座中央通りにある「ティファニー銀座本店ビル」を320億円で買ったと話題になった。伝統と格式を供え、日本を代表する繁華街といわれる銀座に、大きな変化の波が押し寄せようとしている。

副都心 I 渋谷副都心

既にJR渋谷駅と東急東横百貨店の改築・新装工事がスタートしており、渋谷駅舎全体が百貨店を含め超高層ビルに変わるなど規模な再開発が進む。渋谷駅前でも地下に駐車場や駐輪場を整備する計画が動き出した。

■渋谷駅周辺も今後十数年で激変

不動産会社の調査では竣工年別に見ると、2015年が400万平方メートルで都内では最も多い。ただし、東京オリンピックの誘致決定後に計画された大規模プロジェクトが明らかになるのはこれからなので、2018年から2020年までに完成する延べ面積が今後増えていくことは間違いない。

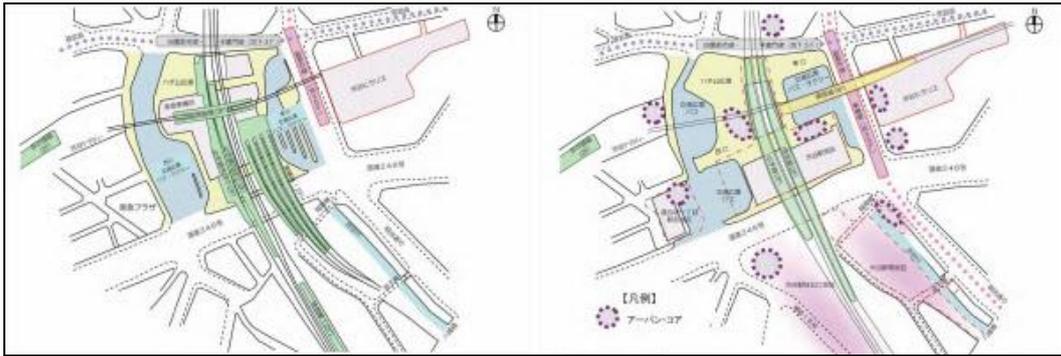
現状で判明しているプロジェクトのピークは2015年。この年は住宅の延べ面積合計が100万平方メートルを超える。プロジェクト単位の規模の大きさでは、渋谷駅周辺の再開発が目を引く。23区内で延べ面積20万平方メートルを超える開発計画は16件あり、このうち2件が渋谷駅周辺だ。

「桜丘街区(渋谷駅桜丘口地区再開発)」は24万1400平方メートルで、2020年ごろの完成を目指す。「渋谷駅地区駅街区開発計画」は3棟合わせて27万平方メートルの大規模開発。東棟が2020年、中央棟と西棟が2027年に完成予定だ。渋谷駅周辺の景色は今後十数年でがらりと変わる。

■バスやタクシー用のスペースを整備

渋谷駅西口やハチ公広場は、地上部分も再開発で激変する。

ハチ公広場を拡大し、その分、広場前を南北に貫く神宮通りを3車線に縮小する。ただし、従来はバスなどに使っていた部分もあり、再開発ではそうした機能をバスターミナルに集約できることから、一般車の通行需要には3車線で十分対応できる見込みという。



JR 渋谷駅の南口を設置する。これに合わせて狭い駅前の地下を有効に使い、利便性の向上や交通渋滞の解消などを旨とする。また、桜丘側にも地下 2 階に駐車場を設置して両者をつなぐ。地下駐車場については、駅西口の現・東急プラザ渋谷などを高さ約 120m のビル(地上 17 階・地下 5 階)に建て替える際に、設置する。国道 246 号南側については桜丘地区の再開発準備組合が 2013 年 12 月、高さ約 180m のビル(地上 36 階、高さ約 180m)や高さ約 150m のマンションを建てる計画を、「桜丘地区市街地再開発事業」として東京都に都市計画提案している。

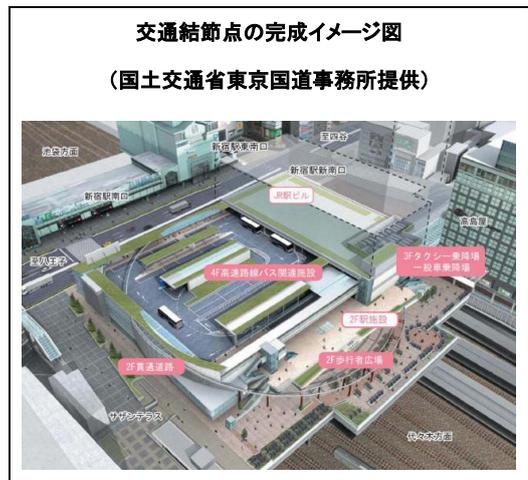
副都心Ⅱ 新宿副都心

■新宿南口、線路上に巨大ターミナル「大新宿駅」が実現

1日の利用者が約340万人と日本一多い新宿駅で、大工事が進んでいる。南口では、線路上の上に人工地盤を設け、改札や広場、タクシーやバス乗り場を備えたターミナルができる。商業施設のある高層ビルも建設予定だ。誕生から127年、新宿駅は転機を迎えた。

南口の新駅舎は4階まであり、1階がJRのホームと連絡通路、2階が改札となる。2階には駅施設と歩行者広場が整備され、サザンテラスや甲州街道(国道20号)、JR南口改札とフラットでつながる。

3階はタクシーや一般車が乗り入れ、4階に高速路線バスの乗降スペースができる。タクシーは40台超、一般車も10台以上が乗り降りできるようになる。バスは30台ほど待機できるという。これらはすべて、2016年春の完成を見込んでいる。「駅と広場、交通拠点を兼ね備えた新駅舎となる。」



■交通結節点の上にも建物 ホールや子育て支援施設に

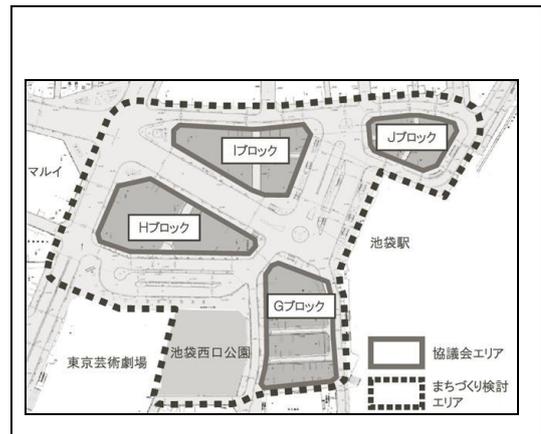
現在、JR新南口ビルの工事が進行中。「地上33階、高さ170メートルの複合ビル」になる。「新南口ビル(仮称)」といい、1階から5階部分には商業施設、上層階はオフィスとなる。ビルの完成は2016年春を予定しているという。すべてが完成すれば、新宿駅周辺の人の流れが大きく変わりそうだ。

■ <池袋西口>大規模再開発に動きあり！

池袋駅西口側は、築30年以上の老朽化した建物が立ち並び、防災性を持つ大きな広場が少ない地域で、池袋東口に比べて再開発があまり盛んでなかった西口で大規模再開発の兆しがある。

「池袋駅西口地区まちづくり協議会」は、池袋駅西口駅前地区で再開発事業の協力者に三菱地所を選定。同協議会、豊島区、三菱地所の3者間で「池袋駅西口地区まちづくりの推進に関する確認書」を締結し、一気に現実味を帯びてきた。池袋駅西口地区のまちづくり検討エリア(約3.5ha)内は更に以下の4つのブロック(計約1.1ha)に分かれている。Gブロック:3360㎡、Hブロック:3450㎡、Iブロック:2780㎡、Jブロック:1490㎡。池袋駅西口地区まちづくり協議会ではこの中で大規模再開発ビル2棟などの整備を検討しており、2014年度以降に都市計画決定される見込み。用途地域は商業地域で、建ぺい率80%、容積率800%(一部900%)が上限。

07年度に「池袋駅西口まちづくり勉強会」が発足。09年度には「池袋駅西口地区まちづくり協議会」を立ち上げ、土地の有効活用策を検討してきた。今月2日には同協議会、区、三菱地所の3者間で「池袋駅西口地区まちづくりの推進に関する確認書」を締結した。



■ <池袋東口>西武線池袋駅全面リニューアルに着手／総事業費61億円、16年3月完了へ

西武鉄道は、西武池袋線池袋駅のリニューアル大工事に着手した。地下1階と地上1階を全面的に改修する計画で、改修対象の延べ床面積は5174平方メートル。16年3月の工事完了を目指す。総事業費は約61億円を見込む。

西武池袋線池袋駅は、1日の乗降客数が50万人近い同社最大のターミナル駅のため、内外装のリニューアルを実施し、顧客サービスと機能性の向上、商業施設の充実を図るといふ。デザインコンセプトは、「太陽をモチーフに自然性と都市性の二面性を融合させたもの」。エントランスやコンコースは、柔らかな曲線と照明、自然素材などを生かしたデザインを採用する。コンコースには、時間帯で空間の雰囲気を変える調光システムを導入するとしている。商業施設は、全体を四つのゾーンに分け、店舗計画を進める。女性をターゲットにした店舗構成などを検討している。同社は駅リニューアル工事に5月に着手している。

まとめ オリンピック開催で東京はオリンピック開催で再び「一極集中の都市構造」へ……。

東京都は、90年代初めから2013年オリンピック開催決定前まで、少子高齢化や道路や建物の老朽化などを解消すべく様々な政策を打ち出してきたが、バブル経済崩壊以降、長期に亘る不安定な経済社会状況下で計画実施はほとんどの政策実施は頓挫した。しかし、オリンピック開催決定で2020年という明確な目標ができ、加えてアベノミクス経済政策や成長戦略と相まって、東京の幹線道路や空港を含めた輸送ネットワークの整備と大規模ビル・施設の建設が一気に動き始め、東京都は『世界の都市』づくりへとギアチェンジした。都心各地の建設現場を見ると、まるで『異次元』な空間にいるような気がしてくるほどだ。

確かに1964年の東京オリンピック開催時には、羽田空港が整備され、東海道新幹線が開通し、首都高速道路も拡幅、開通し、モノレールなどもオリンピックに合わせて開通するなど、東京全体を近代化に向けて大きく飛躍させるための跳躍台だった。

あれから56年、半世紀を経てオリンピックが東京で再び開催されるのである。

半世紀も経れば人・企業だけでなく建築物の老朽化する。都市は疲労する。そのよう状況下での東京オリンピック開催は都市の疲労回復剤となるに違いないが、東京都も日本の政財界もこの機に乗じて、20年前に夢見た「東京を世界の都市」構想を持ち出し、その実現に向けて動くのは当然といえば当然だ。

東京の都市構造を大きく変えることで日本の経済をグローバル競争から取り残されないようにするという期待は大きい。かつて東京一極集中が日本の高経済成長期を導いたという実績もあり、「日本経済の将来を考えれば、東京への一極集中を否定するわけにはいかない」といった意見はなくなる。東京はこれまで優秀な若者を寄せ集め、世界の都市間競争に勝って成長してきたからだ。いわゆる「集積の経済」の再現を試みている。

しかし、今東京は悩んでいる。東京ほど出産や子育てが困難な都市はない。住宅事情が悪く、通勤を含め勤務時間は長い。保育所不足など出産育児に対する環境が極めて脆弱なのだ。とりわけ、地方から出てきた人は、家族の支援もあてにできず、産むことをためらう人が少なくない。全国から集まる若者の出生率を下げ、日本全体の人口減少のスピードを加速させる方向に作用している。東京の悩みは、それだけではない。高齢者数の激増だ。かつて流入した“昔の若者たち”が年齢を重ね始めたことに加え、地方の年老いた親を呼び寄せることもあり、東京圏では、2040年までに387万人も高齢者が増えるとの見通し(首都圏白書)も出てきている。そして、東京圏の高齢者数の激増が、地方の若者を呼び寄せ、さらなる少子化を招く皮肉である。

オリンピック開催により東京が一極集中都市構造を強める中で、世界から日本各地からの若者を吸い寄せる流れがますます強まっていく。しかし、若者が東京に流入して東京の都市問題は解決しない。人口減少社会という問題や生活環境あるいは生活価値観という視点で見ても、東京も日本社会も、「東京一極集中」という“成功体験”にいつまでもしがみつ়くことを許さない。本文で記述した東京都心・副都心の地域開発プロジェクトの完成目標年は、ほとんどが東京オリンピック開催時の2020年に集中している。その結果、東京の『都市集中から都市分散へ』という大きな流れは、再び、「一極集中」へと変わる。われわれは今、都市生活の価値観の変革や発想の転換を迫られている。(記・立澤)

巻末資料 東京都の「都市計画」に関する参考資料

■首都圏メガロポリス構想＝2001年策定

2001年、石原慎太郎都知事が打ち出した。東京都では、首都機能を担う首都圏メガロポリスの整備の方向性を示す「首都圏メガロポリス構想」を策定した。構想の要点は

- ・首都圏メガロポリスの再生に向けた、目指すべき「21世紀の首都像」とその実現を図る「圏域づくり戦略」を表明
- ・「圏域づくり戦略」は、首都圏メガロポリスの約3,300万人の集積のメリットを生かす「環状メガロポリス構造の構築」と圏域の一体的機能発揮を実現する「広域連携戦略の展開」により構成する
- ・七都県市（*）が共同して取り組むべき広域連携戦略として、交通、防災、環境など13の課題ごとに個別の具体的連携戦略を表明。（※七都県市（埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・横浜市・川崎市・千葉市）のおおむね首都圏中央連絡道路に囲まれた区域）
- ・首都圏メガロポリスにおいて、基本的インフラが完成したときの整備効果について、シミュレーションを行い把握
- ・首都圏メガロポリスは、イギリス一国に匹敵する生産力を持つ世界最大の都市圏。この都市圏に含まれる七都県市の連携により首都圏メガロポリスの再生を図る（東京都都市整備局 HP より）

■東京都都市計画『2020年の東京』＝2011年策定

「首都圏メガロポリス構想」首都圏メガロポリスの再生に向けた七都県市による将来整備構想の確立と、共同の戦略的取組の展開の契機となることをめざすものとして、東京都が2001（平成13）年4月に策定。東京圏全体を視野に入れた都市づくりの考え方を踏襲するとともに、東京都が今後10年間の都市戦略として策定した「『10年後の東京』計画」2006（平成18）年12月）との整合を図りつつ、都市づくりの分野における総合的なビジョンとしての性格を有している。

「2020年の東京」計画は、「10年後の東京」計画（2006（平成18）年策定）の理念、基本的な考え方を着実に継承し、これを充実・強化するとともに、東日本大震災後の新たな社会経済状況に対して、中長期的な視点からの確に対応し、日本の再生と東京のさらなる進化を目指して策定した新たな都市戦略。

■『2020年の東京』へのアクションプログラム 2013（猪瀬都知事）＝2013年策定

都が2011年12月にまとめた中長期的な都市戦略「2020年の東京」のアクションプログラムとして、2013年1月に発表。防災、エネルギー、交通、スポーツ振興など8つの目標ごとに重点事業を設定した。2013年度から3カ年の計画で、事業費約2.7兆円を投じる。五輪開催の決定で、こうした取り組みがオリンピック開催で加速する。

- ・目標1（防災）：首都直下地震への備え
- ・目標2（エネルギー）：電力エネルギー改革の推進
- ・目標3（水と緑）：水と緑の巡る豊かな都市空間の創出
- ・目標4（交通ネットワーク）：地下鉄改革、羽田空港国際化
- ・目標5（産業力・都市力）：「東京都・発」ビジネス支援
- ・目標6（少子高齢社会）：「安心な街・東京」の実現
- ・目標7（人材育成・雇用）：教育を立て直し、雇用を守る
- ・目標8（スポーツ）：「スポーツ都市東京」の実現

■首都圏基本計画＝国土交通省

1950年代からの経済の復興に伴い、東京を中心とする首都圏への人口、産業の集中は著しいものとなった。一方、首都東京の復興建設は1950年制定の首都建設法に基づく首都建設計画に沿って進められていたものの、事業は計画どおりに進まず、都市整備は大幅に遅延した状況であった。このため、市街地の無秩序な拡大、居住環境の悪化、交通混雑、公共施設の不足、住宅不足などの過密・過大都市の弊害が深刻化しつつあった。この問題に対処するため、1956年4月に首都圏整備法が制定され、同法に基づき、東京都を中心に、その周辺7県の地域を一体とした広域的かつ総合的な首都圏整備が進められることとなった。その基本方針は、東京都区部等の市街地を既成市街地として過密化を抑制すると

同時に、内部的整備を行い、人口、産業を周辺の衛星都市に分散誘導し、既成市街地との間に近郊地帯(グリーンベルト)を設定し、市街地の拡大を抑制するというものであった。

第1次	1958年	目標年次1975年の首都圏人口を2660万人と想定した。地域の整備方針としては、(1)既成市街地の周辺に幅10km程度のグリーンベルトを設定し、既成市街地の膨張を抑制すること(2)周辺の地域に多数の市街地開発区域(衛星都市)を指定、工業都市として開発し、人口及び産業の増大をここで吸収して定着を図ること(3)東京都区部において工場、大学等の新增設を制限し、分散困難な産業及び人口に限り増加を考慮するものとした。
第2次	1968年	首都圏人口が1975年に3310万人(1965年2696万人)に増加すると見込み、我が国経済の高度成長に伴い引き続き進行する諸機能と人口の集中に対処するため、首都圏を広域的複合体として構築することを目的とした。市街地開発区域の都市開発区域では引き続き衛星都市の開発を推進することとした。首都圏の地域構造の変革を図るため、高速道路網、高速鉄道網、大規模住宅市街地、大規模水資源開発などの大規模事業を特記した。
第3次	1976年	1974年には国土庁が発足。計画策定主体は首都圏整備委員会から国土庁(内閣総理大臣決定)に。目標年次(1985年)の首都圏の人口は約3800万人(1975年3362万人)と想定。諸機能の配置としては、中枢機能についても選択的分散を図ることや、大学等については首都圏への集中を極力抑制し既成市街地以外の地域へ分散すること、工業は東京大都市圏外への分散を積極的に推進することとした。
第4次	1986年	国土庁の首都改造計画を下敷き、北関東を加えた首都圏全体を対象として、自然増を中心とする緩やかな人口増加の定着や国際化、高齢化、情報化、技術革新の進展等の社会変化の大きな流れを踏まえ、目標年次の首都圏の人口は4090万人(1985年3760万人)と想定。東京大都市圏では東京都区部とりわけ都心部への一極依存構造を是正し、業務核都市等を中心に自立都市圏を形成し、多核多圏域型の地域構造に再構築すること、周辺地域は中核都市圏等を中心に諸機能の集積を促進することとした。同計画では、横浜・川崎、浦和・大宮、千葉、八王子・立川などを業務核都市として位置づけており、これに基づき、横浜のみなとみらい地区、千葉の幕張新都心地区、さいたま新都心地区などの整備や行政機関等の移転が推進された。
第5次	1999年	目標年次を2015年とし、首都圏人口は1995年の4040万人から2011年に4190万人に達した後減少に転じ、2015年には4180万人になると見込んでいる。地域構造の方向としては、業務核都市、中核都市圏等を拠点的な都市と位置づけ、これらの拠点的な都市を中心に自立性の高い地域を形成し、相互に機能分担と連携・交流を行う「分散型ネットワーク構造」を構築することとした。業務核都市については、新たに町田・相模原、柏等を追加し、これまで都心からの業務機能の受け皿としての役割に加え、女性、高齢者の就業の場を含む多様な機能の集積を図り、自律性の高い地域の中心としての整備を図ることとしている。