

大橋地区

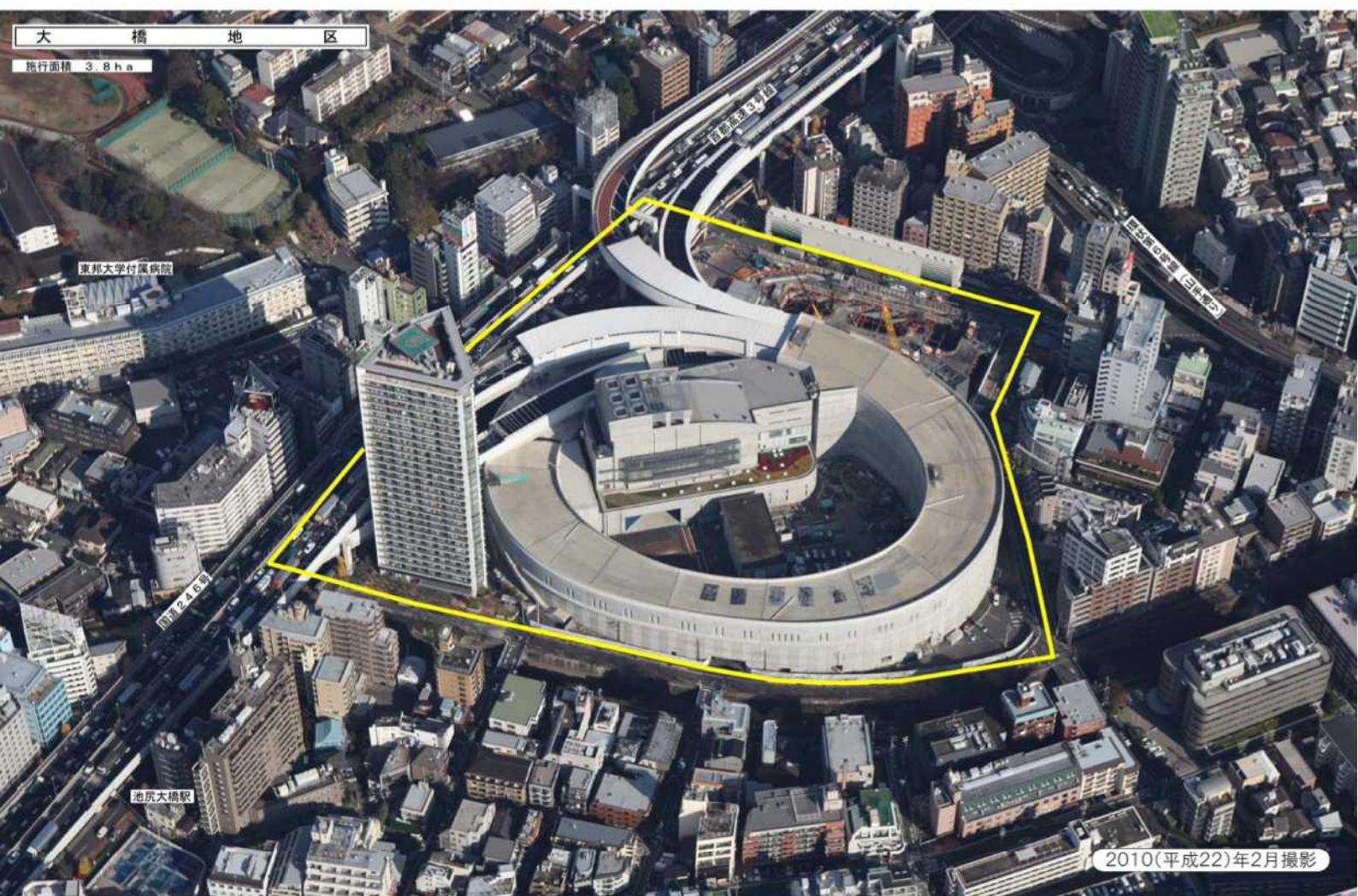
市街地再開発事業（第二種事業） 東京都施行

大橋地区の再開発事業は、国道246号・山手通り・目黒川に囲まれた約3.8haのエリアで行われています。

首都高速「大橋ジャンクション」と周辺区域を一体的に整備し、周辺市街地との連続性や周辺環境への影響を考慮して、合理的かつ健全な土地の高度利用と都市機能の更新を図ることを目指し、事業を進めています。

目次

立地	経緯	概要	特徴	目標	小史
2-3	4-5	6-7	8-9	10-11	12



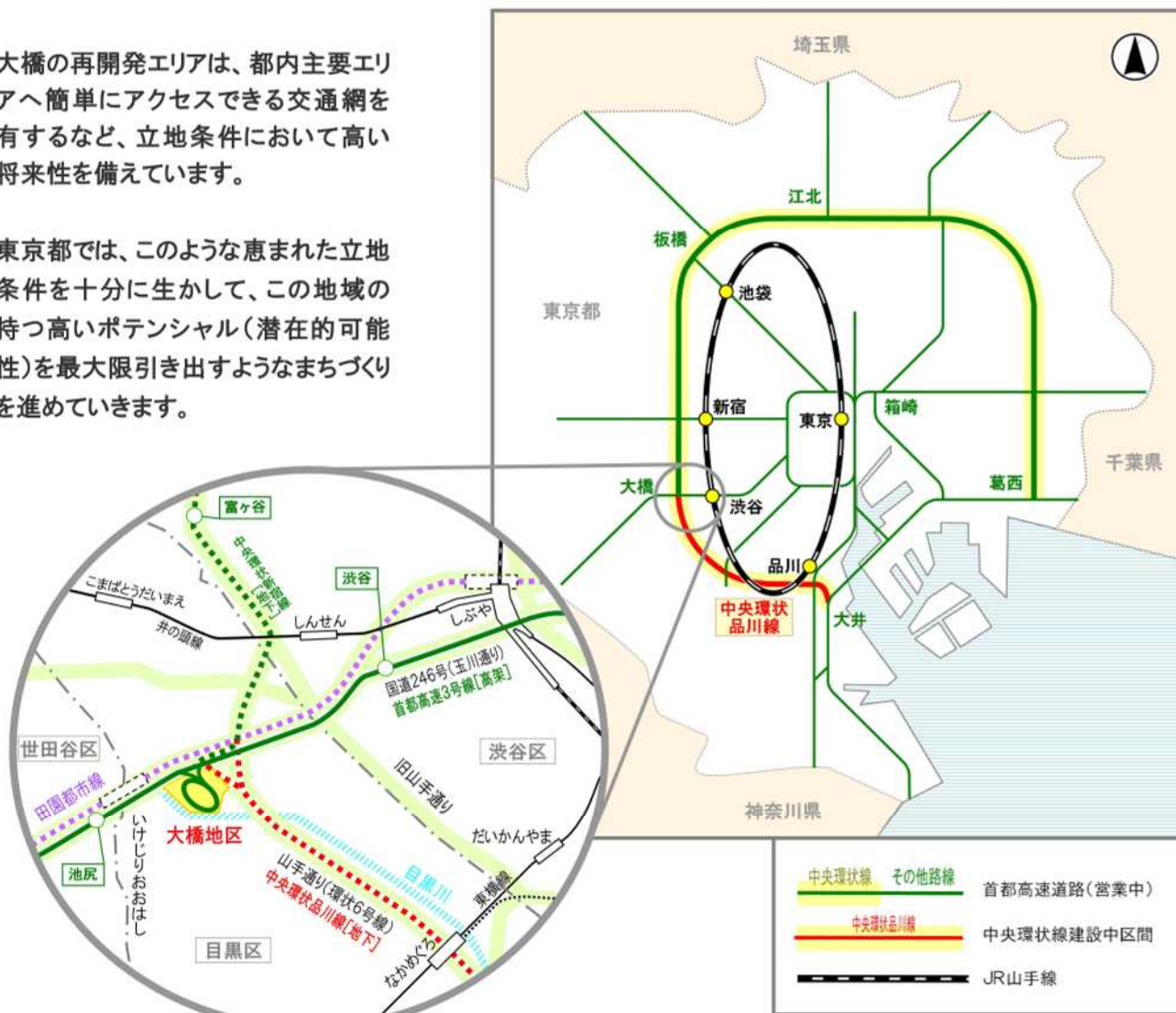
東京都都市整備局市街地整備部

交通至便な生活拠点都市

立地条件

大橋の再開発エリアは、都内主要エリアへ簡単にアクセスできる交通網を有するなど、立地条件において高い将来性を備えています。

東京都では、このような恵まれた立地条件を十分に生かして、この地域の持つ高いポテンシャル(潜在的可能性)を最大限引き出すようなまちづくりを進めています。



充実した公共交通機関

副都心・渋谷から至近距離で、都内主要エリアへも抜群の好アクセス

大橋の再開発エリアは、東京を代表する副都心のひとつである渋谷から直線距離で1.5km、東急田園都市線を利用してわずか1駅(※1)という交通至便な場所にあります。

また、都心(※2)から8km圏内に位置しているため、充実した公共交通網を活用することで、近年注目の集まる都内の主要エリアへ簡単にアクセスできます。

※1 再開発エリア最寄りの「池尻大橋駅」を利用
 ※2 東京駅基準

都内主要エリアへの直線距離と所要時間

- ▶ 渋谷 1.5km (2分)
- ▶ 新宿 4km (7分)
- ▶ 六本木 4km (8分)
- ▶ 品川 5km (11分)
- ▶ 汐留 7km (15分) ※新橋駅利用
- ▶ 丸の内 8km (18分) ※東京駅利用

()内は池尻大橋駅から鉄道を利用した場合の標準所要時間で乗り換え時間を含まない

利便性の高い道路網

高速道路の出入口も至近距離で、都内・都外各地へのスムーズなアクセスが可能

大橋の再開発エリアは、首都高速の出入口にも近く、周辺の主要幹線道路の整備も進んでいます。このため、都内・都外各地への自動車によるアクセスも非常に良好です。

さらに、平成22年3月に首都高速富ヶ谷出入口が完成したことで、東京から放射状に伸びる各高速道路にも都心部を経由することなくアクセスできるようになるなど、利便性が向上しました。

地域の生活拠点

中目黒・自由が丘・目黒駅周辺と並ぶ目黒区の広域生活拠点
その中心的機能を発揮する大橋地区再開発事業

大橋の再開発エリアを中心とした「大橋一丁目周辺」は、中目黒・自由が丘・目黒駅付近といった著名なエリアと並んで、目黒区に4か所ある「広域生活拠点」のひとつとして位置付けられています。

そして、この位置付けの具体化に向けて、平成15年11月に、「大橋一丁目周辺地区整備構想」が策定され、平成17年12月に具体的な整備の方向性が整備方針として定められました。平成19年3月には「大橋一丁目周辺地区整備計画」が策定され、これらを基に、商業・業務・居住機能の調和が取れた未来志向の新しい街づくりへ向けて、行政や周辺地域が一体となって動いています。

これらの取組により、再開発エリア周辺における今後の発展が大いに期待される場所ですが、その中心的機能を大橋地区の再開発事業が担っています。

■ 広域生活拠点

「目黒区都市計画マスタープラン」において定められている「商業・業務・居住などの都市機能を有し、子どもから高齢者まで、だれもが利用しやすい道路や教育・文化・福祉などの施設が整備された、広域的な中心拠点」の事です。

■ 大橋一丁目周辺地区整備構想

2003(平成15)年11月に策定された、大橋地区の再開発エリアを中心とした半径約300m圏内におけるまちづくりの中長期的な指針です。

■ 大橋一丁目周辺地区整備計画

2007(平成19)年3月に策定された、大橋地区の再開発エリアを中心とした半径約300m圏内における事業内容、事業スケジュールなどを盛り込んだ具体的な計画です。

人気の周辺環境

有名な目黒川沿いの桜並木を始めとして、人が集い、にぎわいが創出されるまち

大橋の再開発エリア周辺には、多くの人たちを惹きつけてやまない魅力が数多く存在します。

例えば、大橋の再開発エリア南西側を流れる目黒川沿いには、周辺住民の憩いの場となっている有名な桜並木があり、桜の開花時期になれば、川面から上空まで視界一面が桜色で覆い尽くされる状況となります。そして、その美しい彩りは、長年にわたり多くの人を魅了し続けています。



首都高建設を契機に始動したまちづくり

経緯

大橋地区のまちづくりは、首都高速の3号渋谷線と中央環状線(11ページ参照)を連結する「大橋ジャンクション」の建設が決まったことを契機として、その機運が高まりました。

そして、その検討の熟度の高まりに呼応して、地元の皆様の長年にわたる議論の成果を具体化すべく、東京都が自らこの再開発事業を実施する事となりました。

再開発前の大橋

▶ 様々な都市機能が混在

再開発を始める前のこの地域は、様々な都市機能が混在し、幹線道路沿いには低層部を店舗・その上層部を企業の事務所や集合住宅とした中高層建築物が建ち並び、また、目黒川沿いやその他の場所には、戸建住宅や集合住宅、工場、バス会社の車庫などがありました。

そのため、都市環境上の様々な問題点を抱えており、その改善の必要性が高まっていました。

再開発以前に見られたこのエリアの都市環境の上での問題点

- ☑ 緑地や公園の不足
- ☑ 幅員が特に狭い道路の残存
- ☑ 目黒川沿いの道路における歩行空間の危険性
- ☑ 道路や公共施設におけるバリアフリーへの未対応

※体の不自由な人でも支障なく活動できるような生活環境

事業着手以前のまちな様子



(写真提供 首都高速道路株式会社)

再開発事業の経緯

1990(平成2)年8月	大橋ジャンクションの建設が決定
1992(平成4)年10月	目黒区が「大橋一丁目周辺地区整備構想(案)」を策定
1995(平成7)年7月	「大橋一丁目街づくり研究会」が発足
1999(平成11)年4月	高速道路の都市計画変更
2000(平成12)年1月	「大橋一丁目地区再開発準備会」※1が発足
2000(平成12)年2月	「大橋一丁目地区まちづくり懇談会」※2が発足
2002(平成14)年1月	「まちづくり方針」の策定
2002(平成14)年4月	※1が「大橋一丁目地区再開発協議会」に発展
2002(平成14)年5月	※2が「大橋一丁目地区まちづくり推進会議」に発展
2003(平成15)年1月	東京都が事業実施を表明
2003(平成15)年11月	目黒区が「大橋一丁目周辺地区整備構想」を策定
2004(平成16)年1月	都市計画決定
2005(平成17)年3月	事業計画の決定
2005(平成17)年11月	事業計画の変更(第1回)
2006(平成18)年2月	「大橋一丁目地区しゃれ街準備協議会」発足
2006(平成18)年2月	管理処分計画決定(第一工区)
2006(平成18)年8月	特定建築者決定(1-2棟)
2007(平成19)年3月	目黒区が「大橋一丁目周辺地区整備計画」を策定
2007(平成19)年4月	1-2棟着工
2007(平成19)年6月	事業計画の変更(第2回)
2007(平成19)年11月	管理処分計画決定(第二工区)
2008(平成20)年10月	事業計画の変更(第3回)
2009(平成21)年4月	1-2棟完成
2009(平成21)年6月	特定建築者決定(1-1棟)
2010(平成22)年1月	事業計画の変更(第4回)
2010(平成22)年3月	1-1棟着工
2010(平成22)年3月	工事完了公告 (中央環状新宿線一部)

ジャンクションを取り込む複合都市

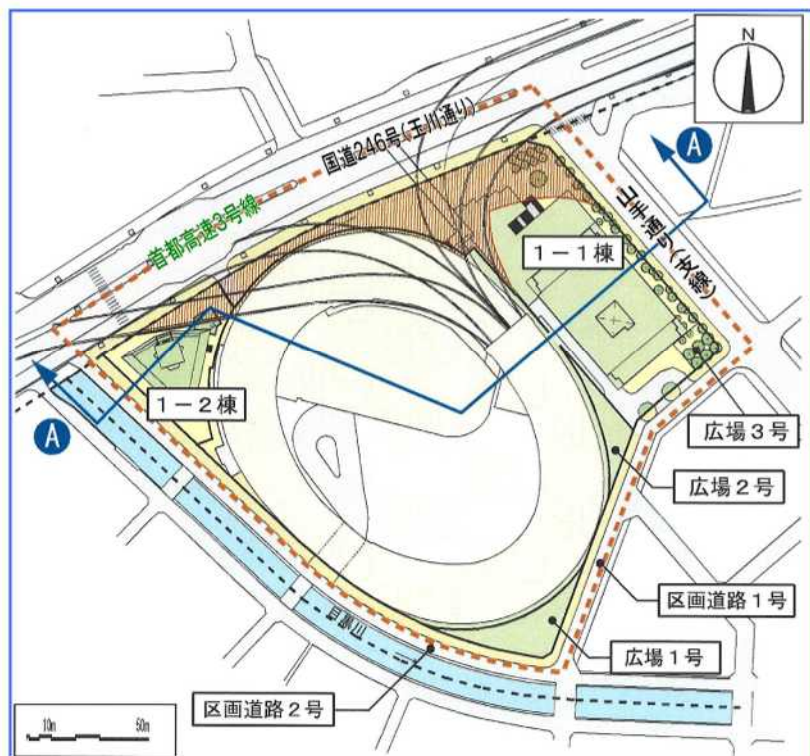
計画概要

大橋の再開発エリアは、大橋ジャンクションを違和感なく周囲に溶け込ませながら、商業・住宅・業務の各機能がバランスよく配置された複合機能集積拠点として生まれ変わります。

事業の目的

首都高速道路中央環状新宿線「大橋ジャンクション」整備と一体的にまちづくりを進めるため、ジャンクション部分とその周辺を含めた区域を再開発事業の対象とし、周辺市街地との連続性や周辺環境への影響に考慮して、合理的かつ健全な土地の高度利用と都市機能の更新を図ります。

平面図



凡例

- 市街地再開発事業の区域
- 町丁境
- ▨ 重複利用区域

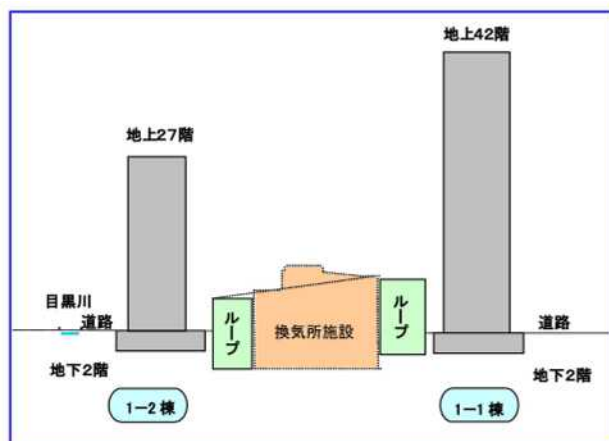
完成予想図



※ この図はイメージであり、実際とは異なる場合があります。

断面図

A-A



事業の名称

東京都市計画事業大橋地区第二種市街地再開発事業

施行者

東京都

施行地区の区域

東京都目黒区大橋一丁目及び同区大橋二丁目の各一部

施行地区の面積

約3.8h

都市計画決定

2004(平成16)年1月

事業計画決定

2005(平成17)年3月(当初) 同年11月(第一回変更)
 2007(平成19)年6月(第二回変更) 2008(平成20)年10月(第三回変更)
 2010(平成22)年1月(第四回変更)

公共施設の整備

山手通りの地下にある首都高速中央環状線(11ページ参照)と、国道246号(玉川通り)に高架で設けられている首都高速3号線をらせん状に接続する「大橋ジャンクション」が再開発エリア内に整備されました。周辺の大気や騒音への影響を低減するため、地上部分

についてもトンネル状に覆いが設けられ、らせん状の道路により形成されるループの内側には換気所が設置されました。今後、再開発エリア外周の区道の拡幅、再開発エリア内外の住民が日常的に利用できる広場の整備などを行い、良好な市街地環境の整備を図ります。

公共施設整備計画の概要

区分	名称	幅員(m)	延長(m)	面積(m ²)	整備種別	備考	
道路	自動車専用道路	都市高速道路3号線			約 2,280	整備済	(都道首都高速3号線)
		都市高速道路中央環状新宿線			約 24,860	整備済	(都道首都高速目黒板橋線) 建築敷地との重複利用面積 約 2,830 m ² 都市高速道路3号線との重複面積 約 500 m ²
	幹線街路	放射第4号線	20(40)	約 220	約 4,520	整備済	(一般国道246号)
		環状第6号線	11(22)	約 110	約 1,320	整備済	(都道環状第六号線)
	区画街路	区画道路1号	7.5(11)	約 140	約 1,100	既存道路拡幅	(目黒区道C2号線)
区画道路2号		5(9)	約 240	約 1,230	既存道路拡幅	(目黒区道C9号線)	
広場	広場1号			約 630	新設		
	広場2号			約 360	新設		

※()内は全幅員

再開発ビル(施設建築物)の整備

再開発ビル(施設建築物)は、敷地の有効利用や周辺地区との調和を図りながら整備していきます。

設計の方針

- ▶ 壁面の位置を後退させ、ビルの周囲にオープンスペースを整備します。
- ▶ ジャンクションのループ部屋上との一体的利用を可能にしました。
- ▶ 再開発ビルの構造設計に当たっては、耐震性・安定性・耐久性・経済性などを十分に考慮しました。
- ▶ 住宅の規模や間取りについては、権利者の多様な要望に応えられるよう設計しました。
- ▶ 再開発ビルの建築に当たっては、特定建築者制度(9ページ参照)を活用しています。

再開発ビル(施設建築物)の概要

棟名	1-1棟	1-2棟	合計
構造			—
階数	地上42階/地下2階	地上27階/地下2階	—
高さ	約 155m	約 100m	—
敷地面積	約 7,200 m ²	約 1,720 m ²	約 8,920 m ²
建築面積	約 3,790 m ² (建ぺい率※ 約 50%)	約 850 m ² (建ぺい率※ 約 50%)	約 4,640 m ²
延べ面積	約 83,590 m ² (容積率※ 約 800%)	約 18,380 m ² (容積率※ 約 800%)	約 101,970 m ²
住宅の規模	30 m ² ~162 m ²	32 m ² ~109 m ²	—
住宅の戸数	約 690 戸	約 210 戸	約 900 戸

※ 建ぺい率…敷地面積に対する建築面積の割合

※ 容積率…敷地面積に対する容積対象床面積の割合

都市基盤整備における先導的モデルへ

特徴

まち・みち・再開発一体型プロジェクト

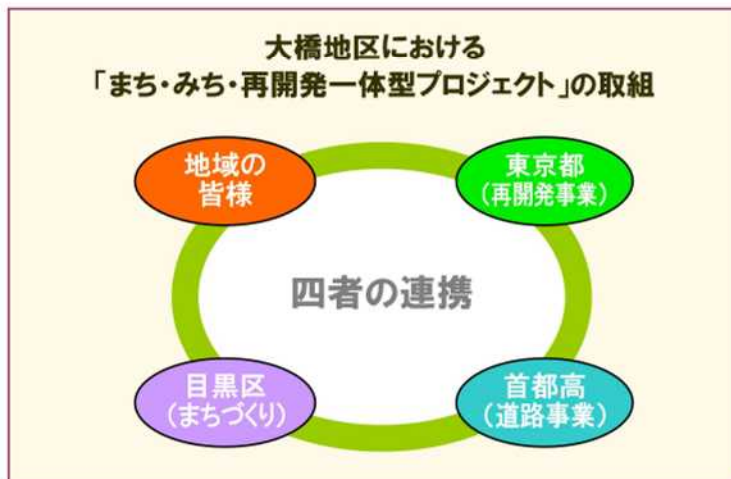
大橋地区は、

まちづくり (目黒区)

道路事業 (首都高速道路株式会社)

再開発事業 (東京都)

という三つのプロジェクトの間の垣根を取り払って各機関が相互に密接な連携を保ちながら、地域の皆様も含めた4者が一体となって「まち」の未来像の具体化に向けて取り組み、相乗効果を大いに発現していくとする「まち・みち・再開発一体型プロジェクト」として事業が進められています。



道路事業協働型再開発事業

大橋地区の再開発事業は、道路事業協働型再開発事業という新しい事業手法を採用し、首都高速道路株式会社が行う道路事業(大橋ジャンクション建設事業)との協働による事業展開を図っています。

このような事業手法を全国に先駆けて採用した大橋地区の再開発事業は、今後の都市基盤整備における先導的モデルになると期待されています。

■ 道路事業協働型再開発事業

密集した都市内における道路整備の実施と一体的に再開発事業を行うことが求められる場合に、道路事業者と再開発事業者が連携して再開発事業を推進する新しい事業手法です。

道路整備の早期実現と関係権利者の生活再建を同時に実現できるなど、道路側と再開発側のそれぞれにおいて多くの利点を有しています。

大橋地区における「道路事業協働型再開発事業」の代表的施策とその効果

代表的施策

都市計画 事業区域の重複
(同一エリア内で両者の都市計画が重複)

地区計画 重複利用区域の設定
(立体道路制度の活用)

まちづくり計画 道路事業と連携した計画策定
(高速道路との共生)

道路事業 への効果

早期整備の実現
地域分断の解消

事業費を軽減
(必要な空間のみ権利を取得)

再開発を考慮した設計の採用
(覆蓋化・換気機能の強化等)

再開発事業 への効果

関係権利者の現住地における生活再建の実現

建築敷地の有効活用
(道路部分も敷地面積に編入)

オープンスペースの確保

立体道路制度の活用

大橋地区の再開発事業は、「地区計画」(10~11ページ参照)において立体道路制度を活用しています。

この制度を活用したことで、敷地の一部について、首都高速中央環状線の大橋ジャンクションの「道路区域」(私権の行使が制限され、建築物などを自由に設ける事ができない範囲)を立体的な空間に設けられる、再開発ビルの建築敷地として活用できました。

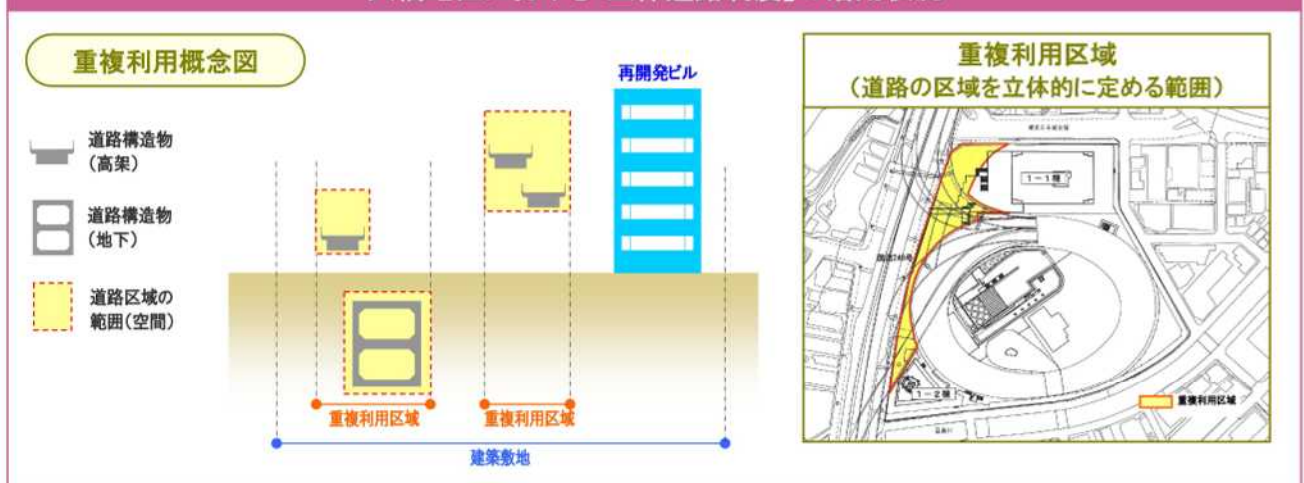
これにより、事業エリア内の敷地の有効活用が図られると同時に、道路側・再開発側ともに事業費の削減が図られるなどのメリットがあります。

■ 立体道路制度

「都市空間の高度利用」や「道路の建設と一体的な開発による地域の活性化を図る」などの観点から、道路として利用する範囲を平面的な敷地ではなく立体的な空間で定め、それ以外の空間の利用を自由することで、道路敷地の上下空間における建物の建設を可能とした制度です。1989(平成元)年に創設されました。

この制度ができる前は、道路区域の上下空間に建物を建設する事は、良好な市街地環境を確保するなどの観点から一部の例外を除き禁止されていました。

大橋地区における「立体道路制度」の活用状況



民間活力の積極的導入

大橋地区の再開発事業の実施に当たっては、事業協力者方式・特定建築者制度を活用しています。

この制度の活用により、民間事業者が持つ優れたノウハウや創意工夫を取り入れて、より良いまちづくりの実現を目指すと同時に、事業コストの縮減や事業スピードの向上を図っています。

計画段階

事業協力者 との連携

建築物の企画・建築・運営に関する豊かな知識とノウハウを持つ民間事業者を「事業協力者」として選出しました。

その民間事業者には、東京都や関係権利者のパートナーとして、再開発ビルの計画や権利者の生活再建築などについて助言・提案・情報提供するという役割を担いました。

建築工事段階

特定建築者 との連携

「特定建築者」に選出された民間事業者が、本来は施行者(東京都)が行うべき再開発ビルの建築を、施行者に代わって行っています。

その民間事業者が再開発ビルの建築に当たり自らが有する優れたノウハウや創意工夫を反映することで、事業コストの縮減や事業スピードの向上が期待されます。

まちづくりが目指す未来像

目標

まちづくりの目標

「大橋一丁目地区まちづくり方針」(※)における
まちづくりの3つの柱

(※) 2002(平成14)年1月 大橋一丁目まちづくり懇談会(5ページ参照)において決定

1 住み続けられるまちづくり

- 事業着手前と同等の床を確保
- 各機能を適切な場所に配置
- 積極的な緑化等による施設全体の環境向上

2 周辺との連続性が確保されたまちづくり

- 周辺市街地との機能の連続を考慮した配置計画策定
- 安全で快適な歩行者空間の拡充
- 目黒川沿いの自然などの資源を生かした計画策定
- 周辺市街地を含めた新たな歩行者空間ネットワークの形成

3 環境に配慮したまちづくり

- 大橋ジャンクションの形状を生かして大規模なオープンスペースや緑地を整備
- 周辺環境との調和を考えた建物デザインを採用
- 道路関連施設が周囲と共存できるような施設計画上の工夫

「大橋一丁目周辺地区整備構想」(※)において
再開発事業に期待される役割

(※) 3ページ参照

- ▶ 店舗・事務所・住宅・医療施設・公共施設などの様々な機能の提供
- ▶ 地域に開かれたオープンスペースの確保
- ▶ 環境対策の推進と緑化モデルの提示(接道部の緑化、屋上・壁面の緑化など)
- ▶ 商店街との連携による商業活性化への寄与
- ▶ 大橋一丁目周辺地区全体の環境改善への寄与、景観向上・緑化・放置自転車対策・バリアフリー化の促進

まちづくりの目標を実現する
各種の都市計画再開発事業
(大橋地区第二種市街地再開発事業)

(8~9ページ参照)

地区計画

まちづくりの目標に地区を誘導するため、地区施設(道路や広場など)の内容、建物の用途の制限、壁面のセットバック(位置の後退)の制限などを決めました(詳細については11ページ参照)。

また、首都高速中央環状線の区域の一部における重複利用(建築敷地としての活用)を決めました。

高度利用地区

土地の合理的で健全な高度利用を図るため、再開発エリアにおいて次の事項を決めました。

- ▶ 容積率の最高限度 800%
- ▶ 容積率の最低限度 300%
- ▶ 建ぺい率の最高限度 50%
(耐火建築物による緩和+20%あり)
- ▶ 建築面積の最低限度 500㎡
- ▶ 壁面の位置の制限 5m後退

みち・まち・再開発
一体型プロジェクト
による事業展開

まちづくり目標の達成

地区計画の目標

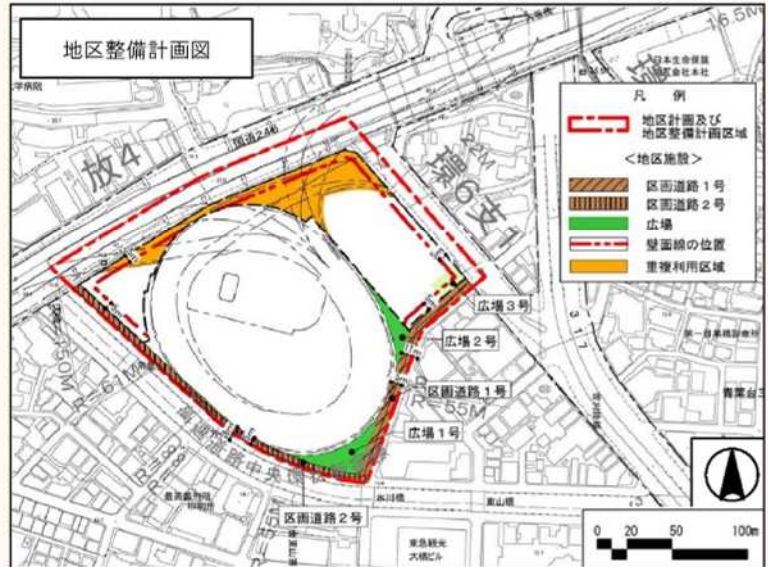
- ▶ 地区計画の導入により、周辺市街地環境に留意しながら、立体道路制度を活用して適性かつ合理的な土地利用を図り、既存の商業・業務・住宅機能を維持増進するとともに、公益施設の導入等により広域的な中心性を有する生活拠点として整備・誘導する。

地区施設の整備

- ▶ 地区外周の区画拡幅・歩道整備により安全で快適な歩行者ネットワークを形成する。
- ▶ 地区外周部に3か所の広場を整備し、憩いと潤いのある歩行者空間を充実させるとともに、地区及び周辺の良い住環境の整備を図る。

地区整備計画

	名称	幅員・面積	延長	備考
道路	区画道路1号	7.5(11)	約140m	拡幅
	区画道路2号	5(9)	約240m	拡幅
広場	広場1号	約630㎡	—	新設
	広場2号	約360㎡	—	新設
	広場3号	約200㎡	—	新設



建築物の整備

- ▶ 建築物の用途を制限し、良好な住環境を維持しながら広域的な中心性を有した生活拠点にふさわしい都心居住・沿道商業・業務機能・公益施設が高次に複合した市街地整備を誘導する。
- ▶ 壁面の位置の制限については、道路境界線までの後退距離を5mとし、歩道と一体となった良好な歩行者空間を整備するとともに、周辺への圧迫感の軽減に努める。
- ▶ 建築物の形態・デザイン、垣・柵の構造についての制限を設ける。

立体道路に関する事項

- ▶ 都市高速道路中央環状新宿線の区域の一部を建築敷地として使用する。

column

関連事項のご紹介

首都高速中央環状線

中央環状線は「首都圏三環状道路」のひとつで、東京都区部の主要拠点を結び、放射方向の道路と組み合わせることで首都高速道路全体のバランスのよい利用を可能とし、首都機能の維持・増進を図る総延長約47kmの路線です。現在は東側区間(葛西～江北)と北側区間(江北～板橋)、「中央環状新宿線」と呼ばれる西側区間(熊野町～大橋)までを合わせた約37kmが開通しています(→ 2ページの地図参照)。

また、「中央環状品川線」と呼ばれる南側区間(大橋～大井)約9kmは、2005(平成17)年度より事業に着手しています。

地権者組織の展開

まちづくりの
研究段階

1995(平成7)年7月

「大橋一丁目街づくり研究会」が発足

まちづくりへの機運の高まりを受けて地元住民が自発的に結成
まちづくりを行うための事業の手法や進め方について研究

事業化の
検討段階

2000(平成12)年1月

「大橋一丁目地区再開発準備会」へ移行

再開発を前提とした事業化の枠組みや施設内容を検討

事業の
実施段階

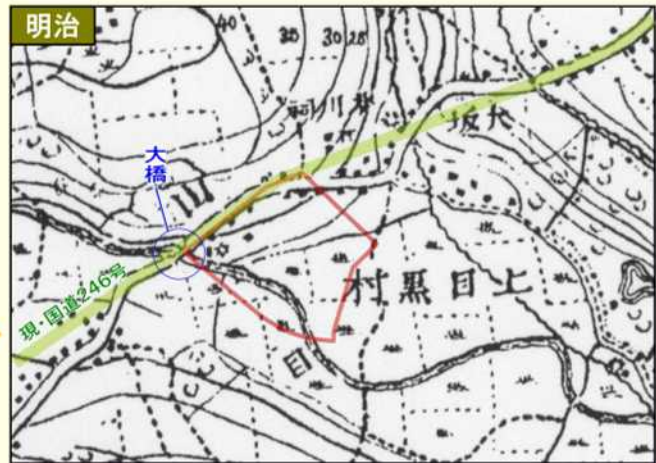
2002(平成14)年4月

「大橋一丁目地区再開発協議会」へ移行

事業実施に当たり権利者と事業者の間で協議を実施

大橋小史

目黒川に架かる「大橋」は、江戸時代文化年間(1804～18)頃に架けられ、当時は幅が約2.7m、長さが約12.7mの土橋であったと言われています(『新編武蔵風土記稿』)。

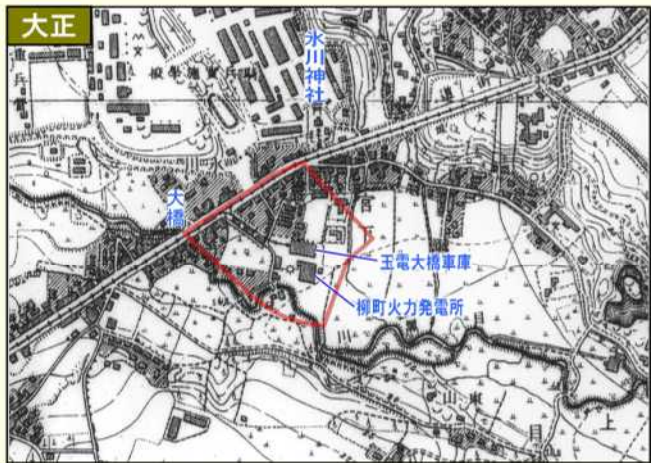


1880(明治13)年 東京府荏原郡上目黒村柳町付近

明治時代、近郊農村地帯として大橋地区周辺には水田や牧場が広がっていました。それは、草地を示す地図記号からも確認できます。



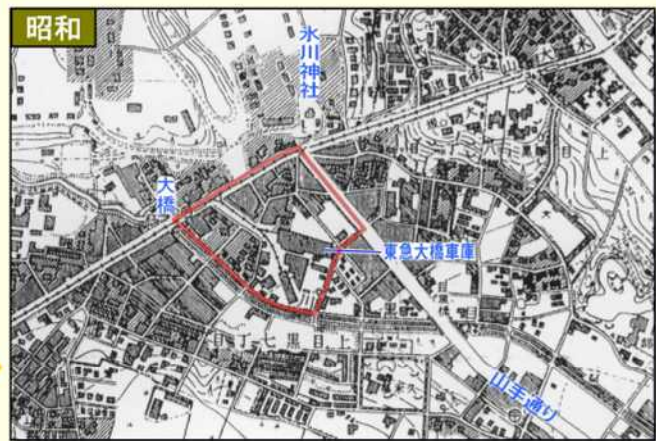
明治中期の氷川神社前
〔風俗画報〕



1916(大正5)年 東京府荏原郡目黒村大字上目黒字宮下付近

神泉町から三軒茶屋にかけて蛇行していた大山街道(現・国道246号)が直線化され、1907(明治40)年には玉川電鉄(玉電)が開通。1-2棟予定地の前に大橋停留所が、再開発エリアの中央に玉電大橋車庫が設けられました。

また、玉電の電車を走らせ、近隣地域への電力電灯供給を行うため、大橋車庫に隣接して柳町火力発電所(玉電が経営)が建設されました(『新玉川線建設史』)。



1937(昭和12)年 東京府東京市目黒区上目黒八丁目付近

大正末期から昭和初期にかけて大規模な区画整理(耕地整理)が行われ、町並みが整形化されると共に、蛇行していた目黒川が直線化され、中目黒に向かう山手通りも開通しました。しかし、再開発エリアの一部については区画整理の対象に含まれず、明治初期の状態のまま狭い道路が残されることになりました。

関東大震災を契機に、壊滅した都心部から多くの人が郊外に移り住むようになり、このエリアの市街化も急速に進みました。



1999(平成11)年 東京都目黒区大橋一丁目付近

昭和30年代まで、大橋付近などに染物屋があり、目黒川で友禅流しが行われていました。友禅の糊を落とすのに適した清流だったと言われています。

1964(昭和39)年の東京オリンピックに前後して、都内各地で高速道路や地下鉄の建設が急ピッチで進むと同時に、多くの路面電車が姿を消しました。東急玉川線(旧・玉電)も例外ではなく、1969(昭和44)年に廃止されました。その後、玉川線の大橋車庫は玉川線代行バスの車庫に転用されました。

1969(昭和44)年、住民投票の結果も踏まえ、住居表示実施に伴う新町名に地域の歴史的シンボルである「大橋」が採用され、現在に至っています。

このページの地図は、以下の地図の複製を使用しています。
* 参謀本部陸軍部測量局作成 2万分の1迅速測図(内藤新宿)
* 陸地測量部作成 1万分の1地形図(世田谷)
* 国土地理院作成 1万分の1地形図(渋谷)(世田谷)

2011(平成23)年3月 第五版第1刷発行

[編集・発行] 東京都都市整備局市街地整備部

東京都新宿区西新宿二丁目8番1号 (03)5320-5122

● 都市整備局ホームページ <http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/>

R100

古紙配合率100%再生紙を使用しています

登録番号(22)130