

【応募書式 2017】

(中央ラインモールプロジェクト)

書式3【基本情報】

プロジェクトの 基本情報	プロジェクト名称	中央ラインモールプロジェクト
	所在地	東京都武蔵野市,小金井市,国分寺市,国立市,立川市
	完了時期	完了時期未定
	種別1(※)	■新築・■改修・□その他(具体的に記載)
	種別2(※)	□住宅建築・■非住宅建築・□土木・□その他(具体的に記載)
CM業務委託者 に関する情報	CM業務委託者名	①:東日本旅客鉄道株式会社 ②:株式会社 JR 中央ラインモール
	種別(※)	□公共法人・■民間法人・□その他(具体的に記載)
	CM業務委託者の所在地	①:東京都渋谷区代々木2丁目2番2号 ②:東京都小金井市本町1-18-10
応募者に に関する情報	応募者(法人)名	株式会社山下ピー・エム・コンサルタンツ
	種別(※)	■CM専門会社、□設計事務所系、□施工会社系、 □その他(具体的に記載)
	応募者(法人)の所在地	東京都中央区明石町8-1 聖路加タワー29階
CMRの参画時期(※)	業務契約期間	2009年10月～2013年12月31日
		■基本計画段階、■基本設計段階、■実施設計段階、 ■工事発注段階、□工事段階、□完成後
CMRの選定方法(※)		□特命、□ヒアリング等の審査、■プロポーザル、 □総合評価型落札方式、□入札、□その他
設計と施工の発注形式(※)		■設計・施工分離、■設計施工一貫、□その他
設計者の選定方法(※)		■特命、□書類審査、■プロポーザル、□設計競技、 ■総合評価型落札方式、■入札、□その他
工事の発注区分(※)		■ゼネコン一括、■コスト・オン、■分離、□その他
請負契約の形式(※)		■総価一式、□コスト+フィー、□単価精算、□その他
施工者の選定方法(※)		□特命、□見積合わせ、■総合評価型落札方式、■競争入札、□その他
<p><CM選奨応募主旨>(アピールポイントを箇条書きで簡潔に記して下さい)</p> <p>事例のない事業における事業創造。早期における全体ビジョンの見える化・骨格づくり。</p> <p>○まちづくりコンセプトブック:長期間の段階開発のコンセプト・ビジョンの確立をめざし策定。</p> <p>○デザインコードブック:全体のデザインコンセプト、ストーリー、共通事項、各エリアのテーマなどを策定。</p> <p>3つのモデルケースで多様なスキームに展開し具現化。</p> <p>モデルケース1: 駅部開発(東小金井駅開発):設計・施工分離方式、コストオン発注を採用。</p> <p>モデルケース2: 高架下開発(駅近く)(武蔵境駅西口SC):設計・施工分離方式を採用。</p> <p>モデルケース3: 駅間高架下モデル区間(武蔵小金井駅～東小金井駅区間一部高架下):設計・施工一括方式、コストオン発注を採用。</p> <p>3つのモデルケースの実現により、現在も続く事業者主体の事業推進体制構築を支援。</p> <p>モデルケースの実現を通し、現在も続く事業者主体の事業推進体制構築を支援した。</p>		

(※)該当項目のチェックボックス(□)を塗りつぶして下さい。

本文記入時の文字フォントはMSP明朝、サイズは10.5ポイント以上として下さい

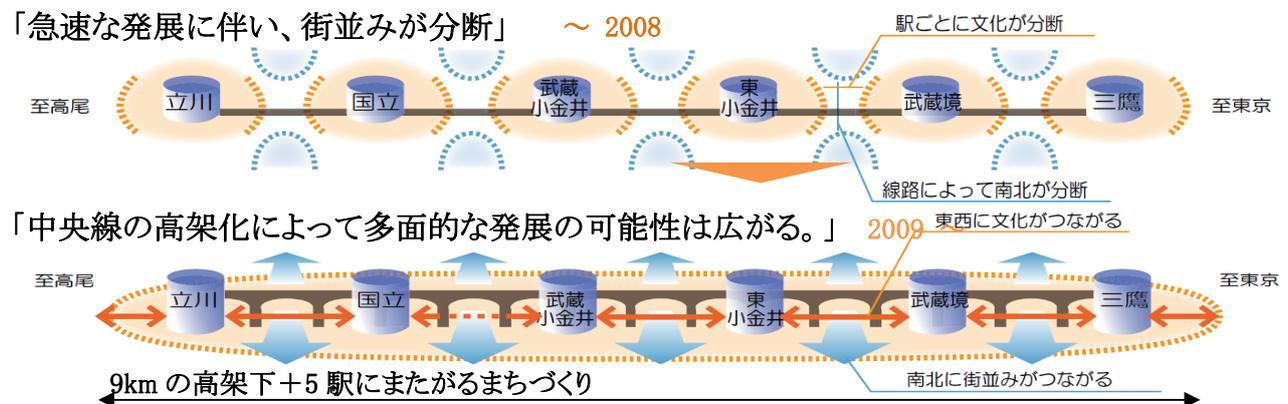
中央線連立立体交差化事業により生まれた高架下空間と駅(鉄道と生活事業)を一体的に捉え
沿線ブランディングとまちづくりを行う類をみないプロジェクト

中央線沿線は、鉄道の開通によって栄え、沿線の街は急速な発展に伴い駅前を中心に独自の発展を遂げてきた。また、その一方中央線によって街が南北に2分され、交通や文化などのつながりにおいて課題を抱えていた。

中央線のこれらの課題を解決するために、平成6年5月、三鷹駅・立川駅間約13kmのうち、三鷹・国分寺間(東区間)約6kmと西国分寺・立川間(西区間)約3kmの合計約9km区間を連続立体交差化する事業が都市計画決定された。

高架下空間がつけられた事により、人々の移動がスムーズかつ活発になり、分断されていた街が一体化されて、高架下を中心とした新たなダイナミズムが生まれ、まちに多面的な発展の可能性が広がった。

JR東日本とCMrとして参画した山下PMCはこの可能性を最大限活かし、高架下空間と駅とまちを一体的に捉えたまちづくりを2009年10月から検討を開始し、全体ビジョンの構築、モデルケースでの実現への手法構築を通して、2016年現時点においても本プロジェクトは軸をしっかり持ち続け、成長を続けている。



2016年現在もビジョンを継続し具現化しつづけている



写真1: 東小金井駅 駅からエントランスをみる



写真2: 東小金井駅 ランブリングウォーク



写真3: 武蔵境駅西区画(駅に近い駅間)の外観



写真4: 駅間高架下空間

(中央ラインモールプロジェクト)

プロジェクト規模

○高架下空間と駅開発を一体的にまちづくりをする。13KM、6市、5駅にまたがる類を見ない開発。

プロジェクトのコンセプト・ビジョン (2009年当時のため、現時点の構想とは異なる部分もあります)

○事業者とCMrで、以下の4つのコンセプトに基づき、7つのビジョンを組み立てた。

<p>■空間がつながる つながる緑が心地いい武蔵野テラス</p>	<p>■世代を超えてつながる 互いに尊重し、共に生きる武蔵野世代</p>
<p>■街に息づく文化がつながる 継承し創発する気風 中央線多様文化</p>	<p>■安全を洗練させた安心な沿線 心安らぐ時空間</p>

●ランブリングウォーク

- ・側道(歩道)と高架下空間を一体的な環境デザインのもとに整備。
- ・生活者・来街者にとって快適で安全安心な歩きやすい歩行空間を実現。
- ・緑や四季を感じる歩きたくなる空間づくりにより、街の回遊性向上を促す。

●モビリティステーション

- ・街づくりのモデルとなる、環境配慮型のモビリティ拠点を整備。
- ・モビリティチェンジの拠点づくりやお勧めルート情報の発信により、街の回遊を促す。

●3世代ネットワークの構築

- ・地域資産や街の施策と連携し、3世代が住みやすいネットワークを構築。

●学校との連携

- ・子育て、介護、スポーツ等、各種分野での沿線学校との連携。

●地域との共生

- ・沿線住民との連携を軸にした、エリアマネジメントの実現。
- ・駅やWEBを通じて、街の魅力の情報発信を行う。
- ・地域と連携した住民共生イベントなどの開催。

●エディブルライン(地産地消)

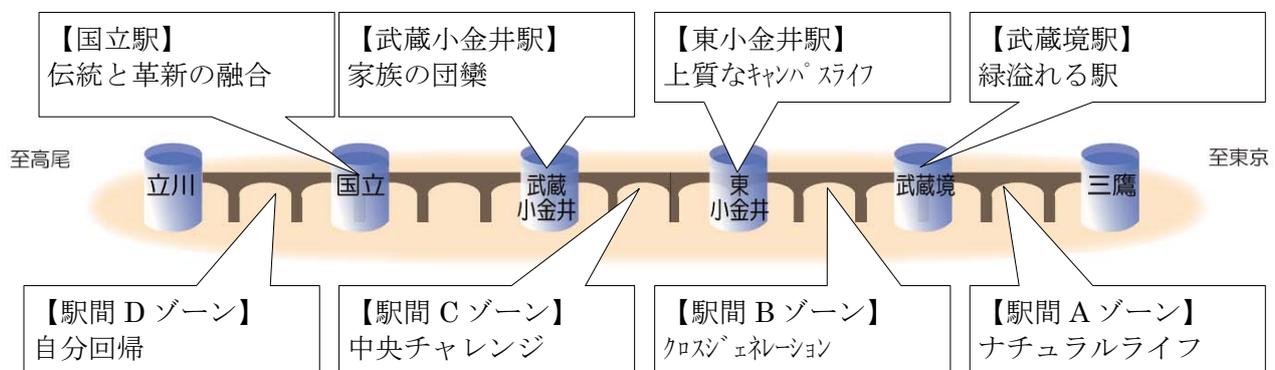
- ・安心な食材を食べることができる沿線づくり。
- ・沿線で作る食材を沿線で食する循環づくり。

●街にひらかれた駅づくり(ステーションモール)

- ・高架下と一体となった、街のシンボルとなる駅づくり。
- ・沿線情報の発信などにより、駅から街へ人を送り出す。
- ・毎日の暮らしの機能と、この街にしかない魅力をあわせもつ駅の実現。

プロジェクトの用途・MD コンセプト (2009年当時のため、現時点の構想とは異なる部分もあります)

○各エリアの特性、マーケットを考慮に入れ、駅、駅間の用途・MD コンセプトを設定した。



【図:MD コンセプト】 作成:東日本旅客鉄道株式会社(2009年時点)作成資料より参照

書式5 【下記のテーマ1からテーマ3について記述してください】

テーマ1 【プロジェクトの取り組み体制】

【共通凡例】 MSD：マスターデザイナー —：契約関係 →：マネジメント ➡：デザイン監修

1. 企画段階



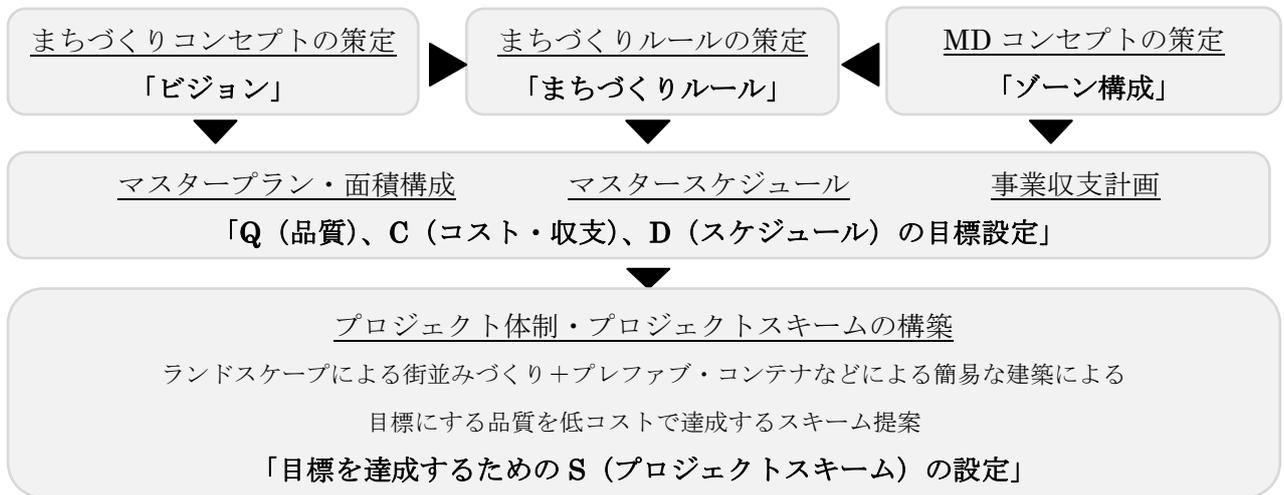
【企画段階のプロジェクト体制図】

＜①全体の推進体制など＞

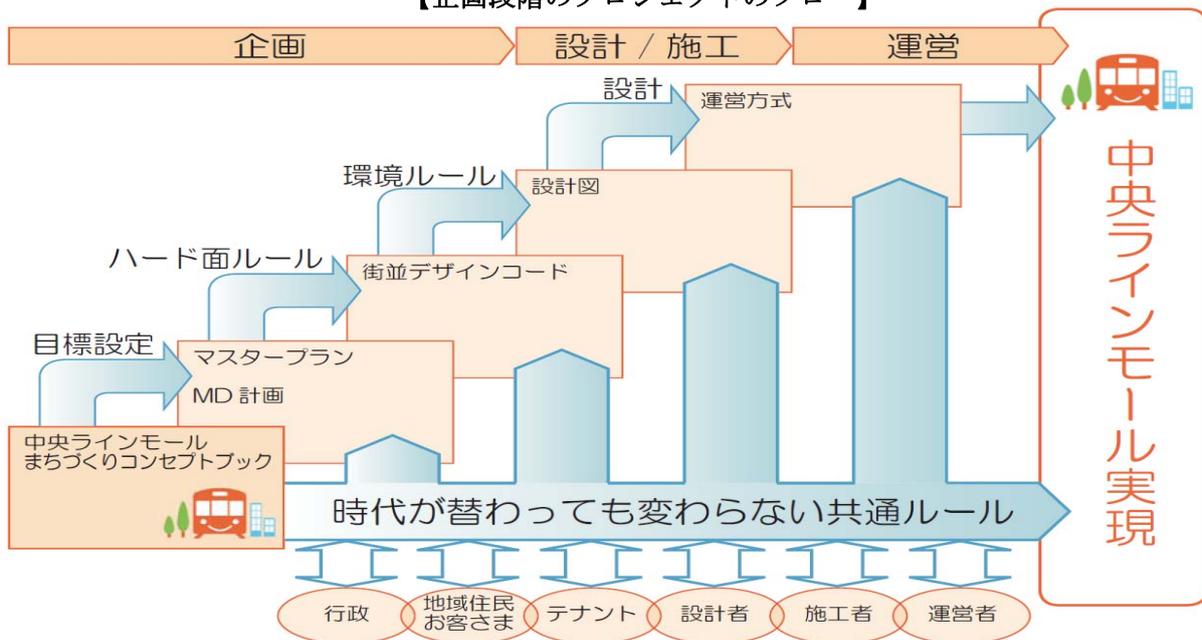
○企画段階では、JR 東日本と YPMC の 2 社でコンセプト策定、マスタープラン構築、まちづくりルールの設定、プロジェクト体制の検討、事業収支計画の策定などを実施し、プロジェクトの全体像の明確化、まもるべき軸の構築、プロジェクト推進手法を構築した。

＜②取り組み体制がもたらした成果など＞

○企画段階で構築した成果が、その後のプロジェクト推進の礎となっていることは、大きな成果と言える。



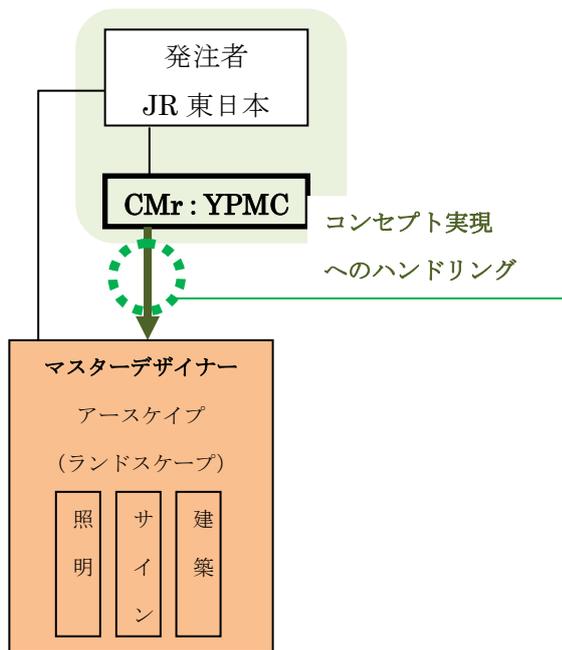
【企画段階のプロジェクトのフロー】



【企画段階で構築したプロジェクトの運営手法】

(中央ラインモールプロジェクト)

2. デザインコード策定段階



【デザインコード策定段階のプロジェクト体制図】

<①全体の推進体制など>

○デザインコード策定段階では、企画段階で発注者・CM r で設定したコンセプトなどプロジェクトの目標を実現するための、13km に及ぶ高架下+駅開発全体の「まちなみデザインコード」の設定を目的にデザインコンセプト、デザインコードを策定した。

○マスターデザイナーとしてランドスケープデザイナーのアースケイプが参画し、協力会社として照明デザイナー、グラフィックデザイナー、建築家が参画し、発注者・CM r と共にデザインコードの策定を実施した。

○CM r は企画段階に設定した、コンセプトとの整合性のハンドリング、発注者とデザイナー間の調整などを行った。

<②取り組み体制がもたらした成果など>

○デザインコード策定段階に作成した、「CHUO LINE MALL Design Code Book」は、現在においても関係各社に配布され、中央ラインモールプロジェクトのビジョン・将来像を伝える非常に重要なツールとなっている事は大きな成果と言える。



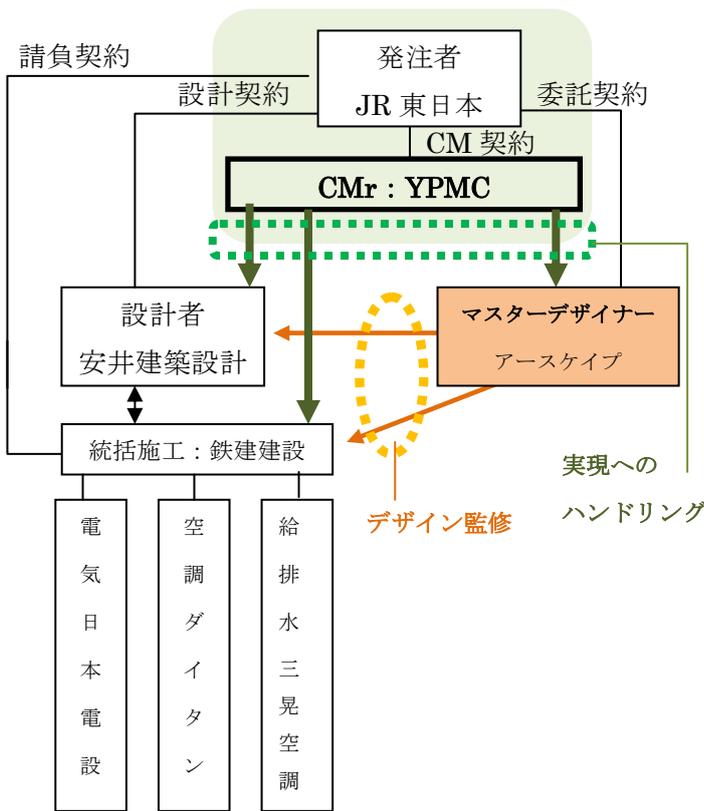
【デザインコードブックは現在、プロジェクトのビジョンを実現する重要な礎となっている】



【中央ラインモール デザインコードブック】

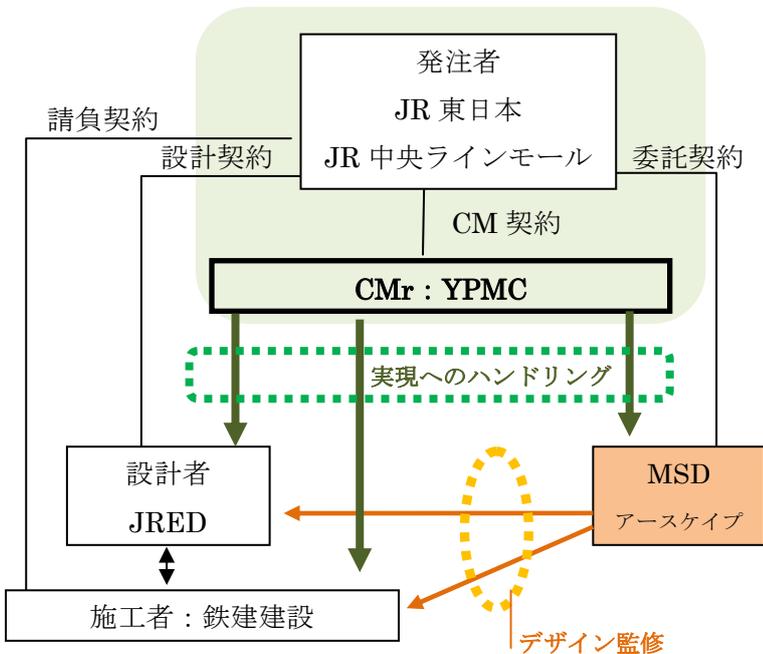
(中央ラインモールプロジェクト)

3. モデルケース 1：駅部開発…東小金井駅開発



【東小金井開発のプロジェクト体制図】

4. モデルケース 2：高架下開発（駅近く）
…武蔵境駅西 SC 開発



＜①全体の推進体制など＞

○東小金井駅開発計画は、中央ラインモールプロジェクトの第 1 期開発としてを推進した本プロジェクトにおける「駅部モデルプロジェクト」である。

○本開発では、駅部という特殊性より設計・施工分離を採用し、コンセプトと事業の実現をテーマに計画を推進した。

○工事発注では、「コストオン方式」を採用し、建築（統括）、電気、空調、給排水設備を個別で選定した。

＜②取り組み体制がもたらした成果など＞

“コンセプトの継承と目標工事費の実現”

○マスターデザイナーによるデザイン監修による品質の維持、コストオン発注による予算以下での工事費を実現した。

＜①全体の推進体制など＞

○武蔵境駅の西口至近の高架下開発は、駅構内に次ぐ本開発の収益源であり、かつ高架下につながる重要な拠点である。

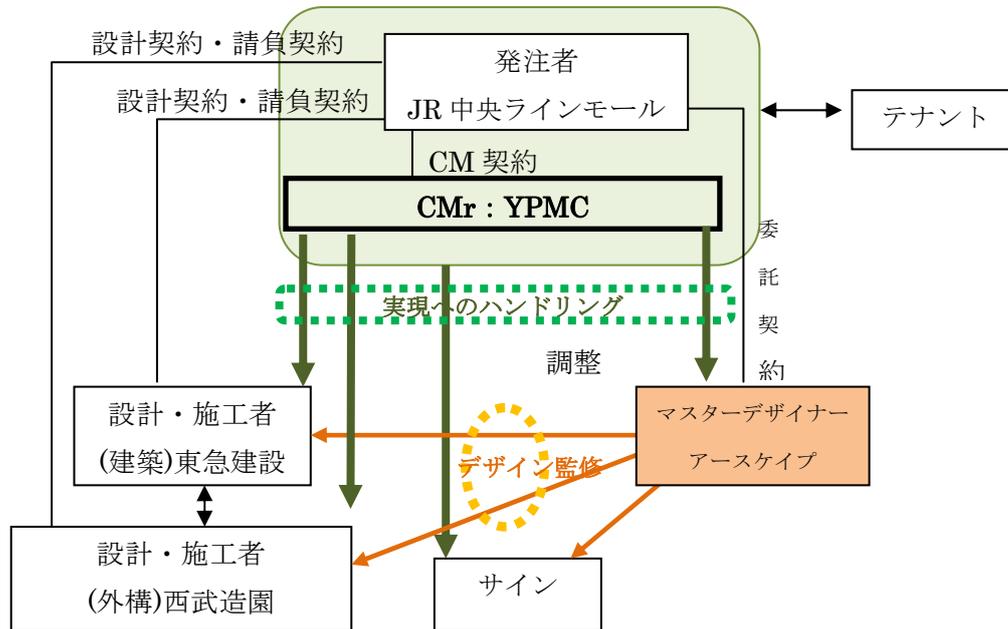
○本開発については、鉄道施設との関係など考え、設計・施工分離方式を採用した。また、デザインについては引き続きマスターデザイナーによる監修を行い、コンセプトの継承を行った。

＜②取り組み体制がもたらした成果など＞

“コンセプトの継承と目標工事費の実現”

○マスターデザイナーによるデザイン監修による品質の維持を行った。また、工事発注時は CM r による査定交渉により、目標工事費を実現した。

5. モデルケース 3 : 駅間高架下モデル区間
 …武蔵小金井駅～東小金井駅区間 (一部高架下)



<①全体の推進体制など>

○武蔵小金井駅から東小金井駅に向かう約 1 KM の区間は、駅間高架下開発のモデル区間として、開発を行った。

○建設工法は、高架下という施工性、まちづくりの事業性を考慮に入れプレファブ工法の活用による効率化を狙い、設計・施工一括方式を採用した。

○外構については、コストオン方式を採用し、発注者で品質・コスト共にコントロールする事によるデザインコードの継承、まちなみづくりとしての品質を維持した。

○本フェーズにおいては、CMr が発注者(JR 中央ラインモール)内に一人常駐し、駅間高架下モデル区間の開発のみでなく、テナントとの調整、サイン計画の発注、その他発注者内業務を発注者と共に推進した。

<②取り組み体制がもたらした成果など>

○本フェーズでは、CMr は発注者内に一人常駐し、“発注者として” 業務を共に行う事で、事業全般において CMr の持つノウハウを提供する事ができた。駅間の高架下空間の活用は中央ラインモールプロジェクトの基軸であり、建設工法、外構、サインなど全般における設計・発注・施工の業務プロセスを発注者と共に構築できた事が最大の成果と言える。

<③取り組み体制に関する工夫の中で、他事例にも応用可能と考えられるもの>

長期的なプロジェクトで重要な事は、「プロジェクトとしての骨格」としての「コンセプトとビジョン」を発注者が強くもつ事だと考える。本プロジェクトにおいては、その点を再重要し、企画段階からプロジェクトに取り組んだ。長期間のため、経済状況、マーケット、消費者の動向などが変わる時に、事業もマイナーチェンジはしなくてはならない。その時に、どのように“変化を受容しながら” “意思を貫きとおすか?”、このテーマは建築やまちづくりにおける非常に重要なテーマだと考える。運営段階まで含めて、この事に対して示した、1 つのプロセスは方法を違えど他でも応用可能だと考える。

テーマ2【プロジェクト目標の達成度】

①<品質・コスト・スケジュール等のテーマ毎の目標、及びその達成度>

○品質目標：『中央線沿線価値向上のためのまちづくり』

中央ラインモールは鉄道の高架化によって生まれる高架下空間と駅（生活事業・鉄道事業）を一体的に捉えをまちづくり及び沿線ブランディングしようという新しい取り組みであり、JR 東日本としても非常に重要なプロジェクトである。そのため、品質の目標としては、中央線沿線価値向上のためのまちづくり実現を設定した。

○コスト目標：『まちなみづくりと低コストの両立』

中央ラインモールの多くは駅間の高架下空間が占め、その目的性と立地性より要求品質は満たしつつ、様々なコスト削減を工夫し、まちなみづくりと低コストを両立する事をコスト(事業)の目標として設定した。

○スケジュール目標：『高架化事業、駅開発、高架下沿いの道路整備に合せた順次開業』

中央ラインモールの工事着手のためのマイルストーンとしては、“高架化の完了”“駅改良の完了”“高架下沿いの道路整備”が設定される。スケジュール目標としては、前述の3つのマイルストーン後に即座に工事に着手し、短工期で工事を竣工する事を設定した。

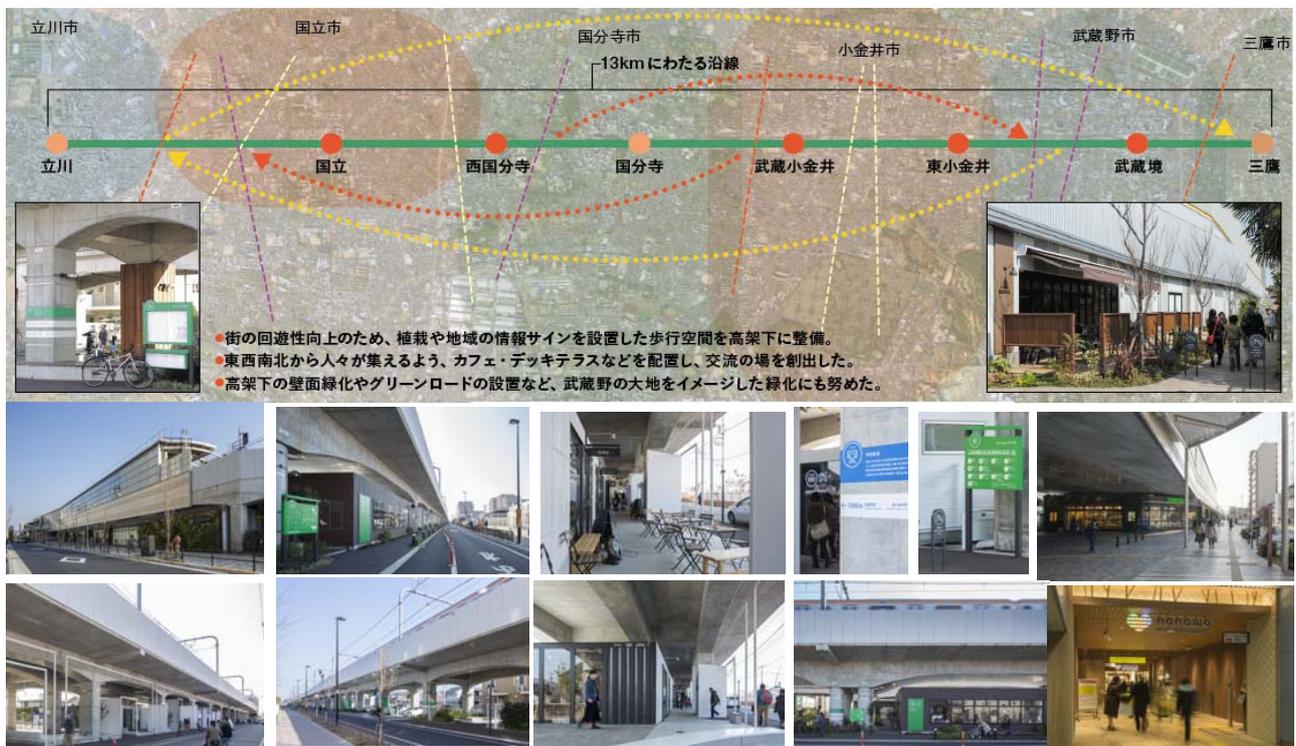
◎品質目標の達成度

『デザインコード策定によるまちなみづくりの実現』

○JR 東日本と CMr が企画段階に設定したプロジェクト推進手法により作成した『中央ラインモールデザインコードブック』では、ランドスケープ・サイン・グラフィック・ライティングなどの環境デザインでのまちなみづくりのルール、将来像の共有を実現できた。

○駅部、駅間高架下などモデルケースを実現した事で設計・発注・施工の業務プロセスを発注者と共に構築できた。

○中央ラインモール開発は今後も長期に渡り開発が進み、運営されつづける中でこれらの取り組みをベースとして、中央線沿線価値向上のためのまちづくりが進められている。



◎コスト目標・スケジュールの達成度

適切な建設生産方式の採用による低コスト・短工期の実現

本開発における品質目標を低コスト・短工期で実現するための1つとして、駅間の高架下空間についてはその施工性などを踏まえプレファブ及びコンテナ工法の活用を提案した。CMrがモデルケースとして推進支援をした駅間モデルケースにおいては、プレファブ工法を採用し、目標コストの実現を達成した。その他の駅間高架下についてもコンテナ建築の採用など簡易な工法が採用され、そのまちなみを実現している。また、駅部に関しては市況や工事内容を考慮し、コストオン方式(建築・電気・空調・給排水の分離)を採用、駅間高架下に関しても同様に外構工事をコストオンとするなど、工事環境、品質目標、コスト目標、スケジュール目標に合せた多様な発注方式を採用する事で、目標品質を保ちつつコスト目標、スケジュール目標を実現した。

【用途・規模・構造・工法のマトリックスで、予算計画を実施】

②<上記目標の達成にあたってのCMRの取り組みが委託者を含むプロジェクト関係者に及ぼしたと思われる効果>

企画段階からCMrが参画する事で関係各社に目的・ビジョンを明確に伝えられ、皆が同じ方向性に向かい力強いプロジェクト推進が実施できた。

③<目標の達成に関する工夫の中で、他事例にも応用可能と考えられるもの>

○明快なストラクチャーのプロジェクト推進手法の構築によるブレない事業推進体制の確立

事業における最大の目標設定としての「コンセプト」、実現のビジョンである「デザインコード」、実現手法としての「多様な発注方式」など、企画段階に計画の全体像としての目標設定、戦略構築をする事で、長期的なプロジェクトにおいても軸のしっかりとした事業推進体制を構築できる。今後、様々な地域でまちづくりなどにおいても目標を実現する運営手法として、他事例でも応用可能と考える。

○簡易な建設工法と環境デザインの組み合わせによる高品質・低コストの実現

建物によるデザインを中心にするという概念でなく、ランドスケープやサインにおける環境づくりをすることで、めざすべき品質の実現と低コストの両立をめざした。この考えた方は、建設工事費が高騰する中で、消費者が求める品質づくりを達成するために、他事例でも応用可能と考える。

テーマ3【建設生産への関与】

①<委託者が、設計と施工の発注形式、設計者の選定方法、工事の発注区分、請負の形式および施工者の選定方法を決定する際に、CMRとして各段階でどのように関与したか>

CMrとしての関与としては、企画段階における戦略構築の中で、『デザインコードの策定＝ランドスケープデザイン』『高架下建築＝プレファブもしくはコンテナ工法』、駅部に関しては店舗用途が多いという特殊性より『電気、空調、給排水のコストオン発注』、その他、環境づくりのベースとなる『外構・サインは別途発注』を提案・推進した。

②<選択された設計と施工の発注形式、設計者の選定方法、工事の発注区分、請負契約の形式および施工者の選定方法がプロジェクト自体に与えたと考えられる影響>

『デザインコードブックの作成』により、多様な関係者にビジョンの共有が図れた。また、工事環境やコスト等の各種目標を考慮に入れた『適正な発注方式の採用』により、目標とする品質・コスト・納期を実現する手法が確立できた。モデルケースの実現により構築できたプロジェクト推進手法をベースに、現在も進む中央ラインモールプロジェクトの礎をつくれたと考える。

③<建築生産への関与に関する工夫の中で、他事例にも応用可能と考えられるもの>

本プロジェクトではコンセプトを予算内で実現するために、『環境デザインによるデザインコードづくり』『駅部 駅間高架下 共通デザインに対しての多様な発注方式を採用』した。このような手法がとれたのは、コンセプトからデザインコードにおけるプロジェクトの軸となるビジョンが明確であったからだと考える。コンセプトを戦略に落とし込み、最適な体制を構築するというストラクチャーは、目標の共有化・達成の手法として他事例でも応用可能な手法の1つと考える。