

東京駅前地域のまちづくりガイドライン 2018

平成 30 年 4 月 中央区

東京駅前地域のまちづくりガイドライン 平成 20 年 1 1 月 策定
東京駅前地域のまちづくりガイドライン 2009 平成 21 年 9 月 改定
東京駅前地域のまちづくりガイドライン 2014 平成 26 年 3 月 改定

1. はじめに	・ ・ ・ ・ ・ 1
2. 東京駅前地域整備の基本的な考え方	・ ・ ・ ・ ・ 3
3. 拠点形成と特色あるまちづくり	・ ・ ・ ・ ・ 4
4. 都市空間形成の目標と整備の指針	・ ・ ・ ・ ・ 5
4-1. 国際都市東京の活力を創出する機能集積	・ ・ ・ ・ ・ 6
4-2. 安全で円滑な都市基盤の強化と回遊性の高いネットワークの形成	・ ・ ・ ・ ・ 8
4-3. 歴史を活かした風格ある街並みの形成	・ ・ ・ ・ ・ 13
4-4. 環境に配慮したまちの形成	・ ・ ・ ・ ・ 14
4-5. 安全・安心に住み、働き、訪れることができる都市環境の創出	・ ・ ・ ・ ・ 15
5. まちづくり推進の考え方	・ ・ ・ ・ ・ 16

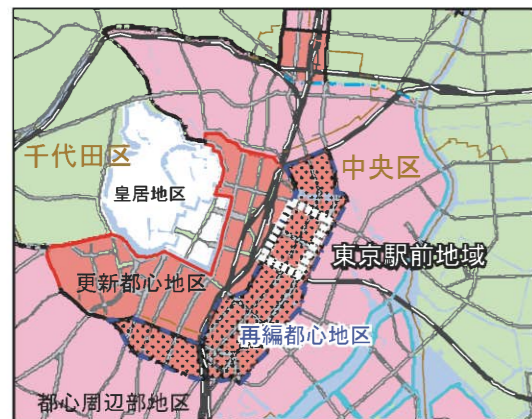
1 はじめに

■ガイドラインの目的

中央区は、江戸時代より日本を代表する文化・商業・情報の中心地としてにぎわい、さらに明治時代以降は日本の近代化を牽引する金融・証券業、卸・小売業など都内随一の事業所集積を誇る経済の中心地としても活力ある発展を重ねてきた。

特に東京駅前地域（以下、「本地域」という。）は、古くからの町割りを継承しながら経済活動を高めてきた地域である。培われてきた活力を継承し、更なる高度化を図るため、「区部中心部整備指針（平成9年 東京都）」においては、「再編都心」として「街区の再編による業務機能の育成」「特色ある都市機能の育成」などが掲げられてきた。また、「都市再生緊急整備地域の地域整備方針（平成14年 都市再生本部）」においても、「土地の集約化」「魅力ある複合機能集積地」の形成が掲げられてきた。中央区としても、本地域が、首都東京の中央駅である東京駅に隣接するとともに、卓越した鉄道網を有するなど、日本一利便性の高い立地特性を活かし、次世代型の都心を形成することを目指している。

上記の位置づけ等を踏まえ、本地域を、文化と歴史を継承しつつ、今後も日本の活力を象徴する、安全で快適な、さらに国際的にみて活力に満ちあふれた都心に再生し、将来の世代に「世界に誇れる都市」として受け継いで行くため、「東京駅前地域のまちづくりガイドライン」として将来像をここに示すものである。



「再編都心」
特色ある既存の業務商業機能集積を生かしながら、都市基盤の整備や街区の再編による高度な業務機能の育成を図っていく区域。
(日本橋地区、八重洲・京橋地区、銀座地区他)

※区部中心部整備指針（東京都 平成9年）

■ガイドライン 2018 の策定にあたって

「東京駅前地域のまちづくりガイドライン」は、「都市再生緊急整備地域の地域整備方針」、「東京の都市づくりビジョン」、「中央区基本計画 2008」などに示されているまちづくりのビジョンを具体化し、東京駅前地域のまちづくりの方向性を示すことにより、地域全体が統一したコンセプトのもとにまちづくりが進められ、目標とする「安全で快適な回遊性の高い国際都市東京の玄関口」が形成されるよう、中央区の基本的な考えとして2008年11月に策定を行った。その後、上位・関連計画の見直しを契機とし、地域整備の将来像や、まちづくりの基本的な考え方を充実させたガイドライン 2009 を策定し、さらに、より内容を充実させたガイドライン 2014 を策定したところである。現在では、対象地域において、京橋二丁目西地区が竣工し、日本橋二丁目地区の一部が竣工するなど大規模開発の具体的な進捗と、都市開発諸制度を活用した建物更新等の開発動向が顕著化している。

一方、2011年3月の東日本大震災を教訓とする、都市防災力の向上や、上位関連計画の更新策定を踏まえ国際競争力の強化へ向けた外国企業等の積極的誘致や都市観光の取り組みなどが求められており、よりの確に再編都心としての東京駅前地域のまちづくりを誘導していく必要がある。

そこで、まちの将来像の基本的な考え方は変えることなく、上位計画を更新し、一部内容を追記した「東京駅前地域のまちづくりガイドライン 2018」（以下、「本ガイドライン」という。）を策定することとした。

■上位・関連計画における位置づけ

上位・関連計画

《都市再生緊急整備地域 地域整備方針》／都市再生本部（平成29年改定）

〔特定都市再生緊急整備地域〕

○日本経済の中心地である都心から臨海部の一体的な地域において、本社機能の高度な集積や国内外へのアクセス機能、国際色豊かな地域特性を生かし、国際競争力向上に資する先進的なビジネス支援機能の導入促進、外国人が住みやすい居住環境の充実などを一体的に推進

〔日本橋、八重洲、銀座、兜町、茅場町、八丁堀〕

○東京都心や周辺部において、老朽建築物の機能更新や土地の集約化等により、歴史と文化を生かしたうまいと風格ある街並みを形成しつつ、国際的な業務・金融・商業機能や高度な業務支援機能・生活支援機能等が適切に調和した魅力ある複合機能集積地を形成

《大街区化ガイドライン》／国土交通省（平成23年策定）

○大都市の国際競争力の強化に向け、土地の有効高度利用を進めるため、複数の街区に細分化された土地を集約する大街区化を推進することにより、敷地を統合して一体利用するだけでなく、街区を構成する区画道路の配置や構造を再編し、良好な都市環境を形成する。

《国家戦略特別区域及び区域方針》／内閣総理大臣（平成28年改定）

〔東京都、神奈川県並びに千葉県千葉市及び成田市〕

○2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックも視野に、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成するとともに、近未来技術の実証や創薬分野等における起業・イノベーションを通じ、国際競争力のある新事業を創出する。

《都民ファーストでつくる『新しい東京』～2020年に向けた実行プラン～》／東京都（平成28年策定）

○「都民ファーストでつくる『新しい東京』～2020年に向けた実行プラン～」が目指すもの

以下の3点の「新しい東京」をつくることを目指す。

- ①誰もが安心して暮らし、希望と活力を持てる東京
- ②成長を生み続けるサステイナブルな東京
- ③日本の成長エンジンとして世界の中で輝く東京

《都市づくりのグランドデザイン》／東京都（平成29年策定）

○日本橋・八重洲・京橋地域については、以下の将来像が掲げられている。

- ・土地の集約化や街区再編により、業務や商業などの機能が高度に集積し、駅前広場等の交通結節機能が強化され、自立分散型エネルギーが確保された、利便性が高く災害にも強い拠点形成
- ・歴史や文化と調和し、表通りの歩行者空間と街区内の路地空間とが有機的に結ばれた、魅力のあるまち

《中央区基本構想》／中央区（平成29年策定）

○中央区の将来像

輝く未来へ橋をかける — 人が集まる粋なまち

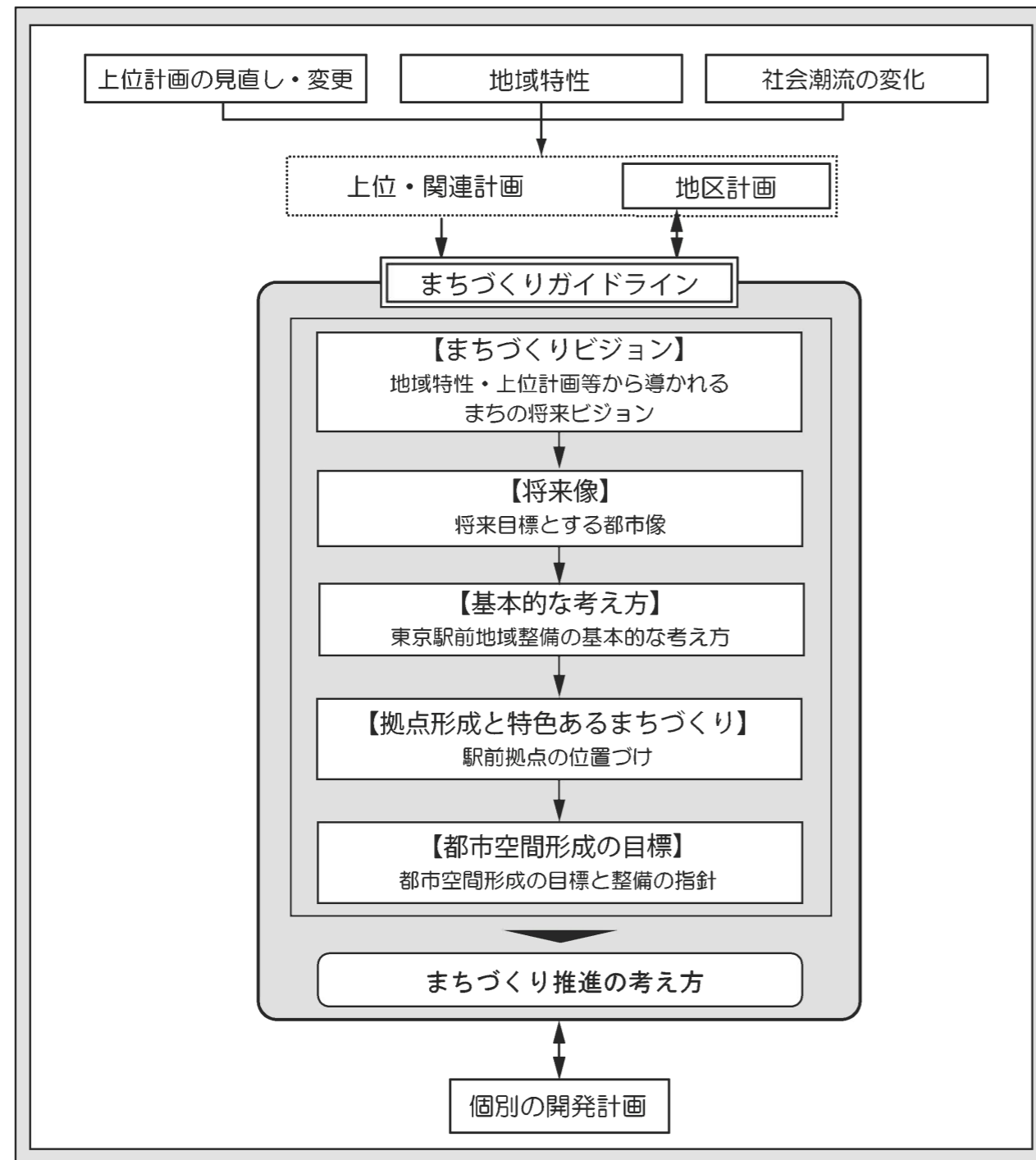
○将来像の実現に向けた基本的な方向性

1. 「中央区スタイル」を確立し、世界に輝く東京を創造
2. 歴史と伝統を継承し、多彩な魅力があふれる美しいまちを形成
3. 誰もがあこがれ、住みたい・働きたい都心の実現
4. 未来を切り拓く力を育む「創造の場」の構築
5. 多様な絆が融合した「プロアクティブ・コミュニティ」の確立

■ガイドラインの構成

本地域は、地区の特性やまちづくり機運、計画熟度が異なる複数の面的整備を検討している地区等により構成されていることから、関係者の合意形成を図るとともに、適切に都市開発諸制度等を活用しながら、長期にわたってまちづくりを進めていく必要がある。

このため、本ガイドラインは今後のまちづくりの進展や社会動向の変化、上位・関連計画等の見直し等に柔軟に対応し、必要に応じて見直し、地区計画への反映を行いながら、本ガイドラインの目指す将来像「安全で快適な回遊性の高い国際都市東京の玄関口」の形成を図っていくものとする。



■ガイドラインの対象範囲

本ガイドラインの対象範囲は、下図に示す約39haの区域とする。東京駅前の日本橋、八重洲、京橋周辺において、統一されたコンセプトのもとにまちづくりが進められ、街区再編等を行いながら、質の高い機能集積と、機能更新が図られるべき地域を対象とする。

なお、対象範囲に隣接する区域においては、道路ネットワークの構築や導入機能、景観形成など調和のとれたまちづくり推進の観点から、対象範囲と連携した施策の推進が重要である。このため、本ガイドラインでは、対象範囲に加え、その隣接区域でのまちづくりに資する基本的事項の考え方を示すこととした。このことにより、隣接区域の開発においても、対象範囲に準じ、本ガイドラインに基づいて適切な開発誘導を図っていくものとする。



2 東京駅前地域整備の基本的な考え方

■上位・関連計画等の見直し・改定

- ・「都市再生緊急整備地域の地域整備方針」（都市再生本部 /H29.8）
- ・「国家戦略特別区域及び区域方針」（国 /H28.1）
- ・「都民ファーストでつくる『新しい東京』（東京都 /H28.12）
- ・「都市づくりのグランドデザイン」（東京都 /H29.9）
- ・「中央区基本構想」（中央区 /H29.6）
- ・「中央区地域防災計画（修正）」（H27.7）など

ガイドライン 2014 の更新

ガイドライン 2014 の目標・基本的な考え方を踏襲しながら、社会潮流の変化や上位・関連計画等の見直し・改定や開発事業の進捗などを受けて、上位計画を更新し、一部内容を追記

■社会潮流の変化

- 東日本大震災以降の都市防災機能強化の必要性
- 国際競争力強化へ向けた諸施策の取組み
- 地域のまちづくり機運の高まり
- 東京駅及び駅前広場の再編整備の進捗
- 訪日外国人旅行者数の増加 など

東京駅前地域のまちづくりガイドライン 2018

まちづくりビジョン

◇地域特性や課題、上位・関連計画等より導かれる、本地域が目指すべきまちづくりの基本的な理念

街全体が駅として機能する世界に誇れるまちづくり

（グランドセントラルステーション構想）

- 世界に誇れる国際都市東京の都心構築に向け「街＝駅」となるよう、土地の集約化や大街区化を行いながら高次な機能集積や都市基盤等の強化を図り、これまでの経済・産業・技術などの側面だけでなく、文化・環境・交流面などを含めた総合的な魅力のあるまちづくりを目指す。

歴史と先進性を活かした魅力あふれるまちづくり

- 江戸時代から継承されてきた商業機能の強化や、国際的な業務・商業機能の導入を積極的に進めるとともに、都市の魅力高める文化・観光・交流機能、生活支援機能などを誘導し、活力と魅力にあふれるまちの形成を目指す。

人と環境にやさしい遊・職・住空間づくり

- 居住者・就業者・来街者が安全・安心に活動できるよう防災対策に積極的に取り組むとともに、みどり等によるうるおいづくりにより、地域全体で環境立国日本の先進的モデルとなるような遊・職・住の空間づくりを目指す。

将来像

「安全で快適な回遊性の高い国際都市東京の玄関口」の形成

基本的な考え方

◆国際都市東京の玄関口に相応しい風格ある顔づくり

- 道路や鉄道網など、卓越した社会資本整備水準を活用し、細分化された土地の集約化などにより、土地の合理的で健全な高度利用を図り、高次な機能集積と風格ある街並みを形成。
- 地区資源や歴史的建築物を活かした風格のある街並み景観を誘導。

◆交通結節点の機能強化

- 東京駅前に隣接する街区などにおいては、公共施設の整備改善と連携し市街地の更新を図る。
- 八重洲口駅前広場のターミナル機能を補完するため、八重洲一丁目、二丁目地区において、駅前広場の充実やバスターミナル・駐輪場などの公共施設の整備を図る。

◆交通ネットワークの充実・強化

- 道路機能の総合的な向上に資するとともに、周辺地域における交通の円滑化を阻害することのないよう路線毎の機能分担化を行い、地域全体として安全で快適な道路交通ネットワークの強化を図る。
- 地上・地下における安全で快適な回遊性のある歩行者ネットワークの強化・充実を図る。

◆国際観光都市としての魅力的な商業・文化・観光機能等の充実

- 日本橋地区・銀座地区を結ぶ中央通りを中心に、建物一階部分への商業施設等の立地誘導などによりにぎわいの連続性を確保し、活力と魅力ある市街地の更新を図る。
- 観光インフォメーション機能、サインなどの来街者へのインフォメーション機能、及び魅力を発信する観光センター機能の整備を図る。
- 国際都市にふさわしいホテルやコンベンション機能の誘導を図る。

拠点形成と特色あるまちづくり

拠点の位置づけ

都市空間形成の目標

目標 1

国際都市東京の活力を創出する機能集積

目標 2

安全で円滑な都市基盤の強化と回遊性の高いネットワークの形成

目標 3

歴史を活かした風格ある街並みの形成

目標 4

環境に配慮したまちの形成

目標 5

安全・安心に住み、働き、訪れることができる都市環境の創出

3 拠点形成と特色あるまちづくり

本地域は、鉄道網や道路網等の卓越した整備水準にある社会資本を有している。そのポテンシャルを最大限に発揮し、「安全で快適な回遊性の高い国際都市東京の玄関口」の形成を図るものとする。

これまで本地域では、開発ポテンシャルの高い東京駅、日本橋駅及び京橋駅の周辺を、本ガイドラインの実現を先導する拠点として位置づけ、京橋駅や日本橋駅の周辺において街区再編を伴う開発に対して本ガイドラインに基づく計画誘導を図ってきた。

今後、開発機運が高まっている東京駅前拠点等を中心に、国際都市東京の玄関口として高次の機能集積と都市基盤の強化を図りながら世界に誇れるまちづくりを目指すとともに、1つ1つの敷地単位での個別更新や都市開発諸制度を活用した更新、市街地再開発事業等が調和し共存するかたちで、歴史と先進性を生かした魅力あふれる特色あるまちづくりを実現していく。

◆駅前拠点の位置づけ

本地域のまちづくりを先導するため、鉄道駅や地下街と接続するエリアを駅前拠点と位置づける。

駅前拠点で重点的に整備すべき事項

- 鉄道駅へのアクセス性や利便性を強化する地下通路や地上・地下広場、将来のネットワーク形成のための地下通路、バスターミナルなどの交通結節機能の整備
- 敷地の集約化等による高度な土地利用、及び多様な機能の集積
- まちづくりを先導するシンボル性・ランドマーク性の創出や、軒線・表情線など、街並みの始点に相応しい建物デザインの継承や創出
- 観光インフォメーションなど、来街者支援機能の導入による都市観光機能の向上・強化
- 災害時に、駅及び駅周辺に集中する帰宅困難者への支援に資する広場、防災備蓄倉庫、情報発信施設などの防災機能の整備

各拠点の整備の考え方

東京駅前拠点

日本の中心駅である東京駅として空港や各地方都市との広域交通結節機能を強化するとともに、東京駅からまちへ人の流れが生み出されるよう、東京の顔に相応しい景観形成を図りながら、業務・商業・観光・コンベンション機能等を導入し、都市機能の更新・高度化を図る。

東京駅前地区

東京駅に面する3地区での市街地再開発事業を東京駅が有するべきターミナル機能の再編・充実の契機と捉え、3地区間で連携を図りながらバスターミナルや駅前広場などの東京駅と一体となった重層的な基盤を整備することで、駅からまちへ人の流れを生み出す役割を担うとともに、街区再編による高度な土地利用により国際化に対応した機能集積を図る。

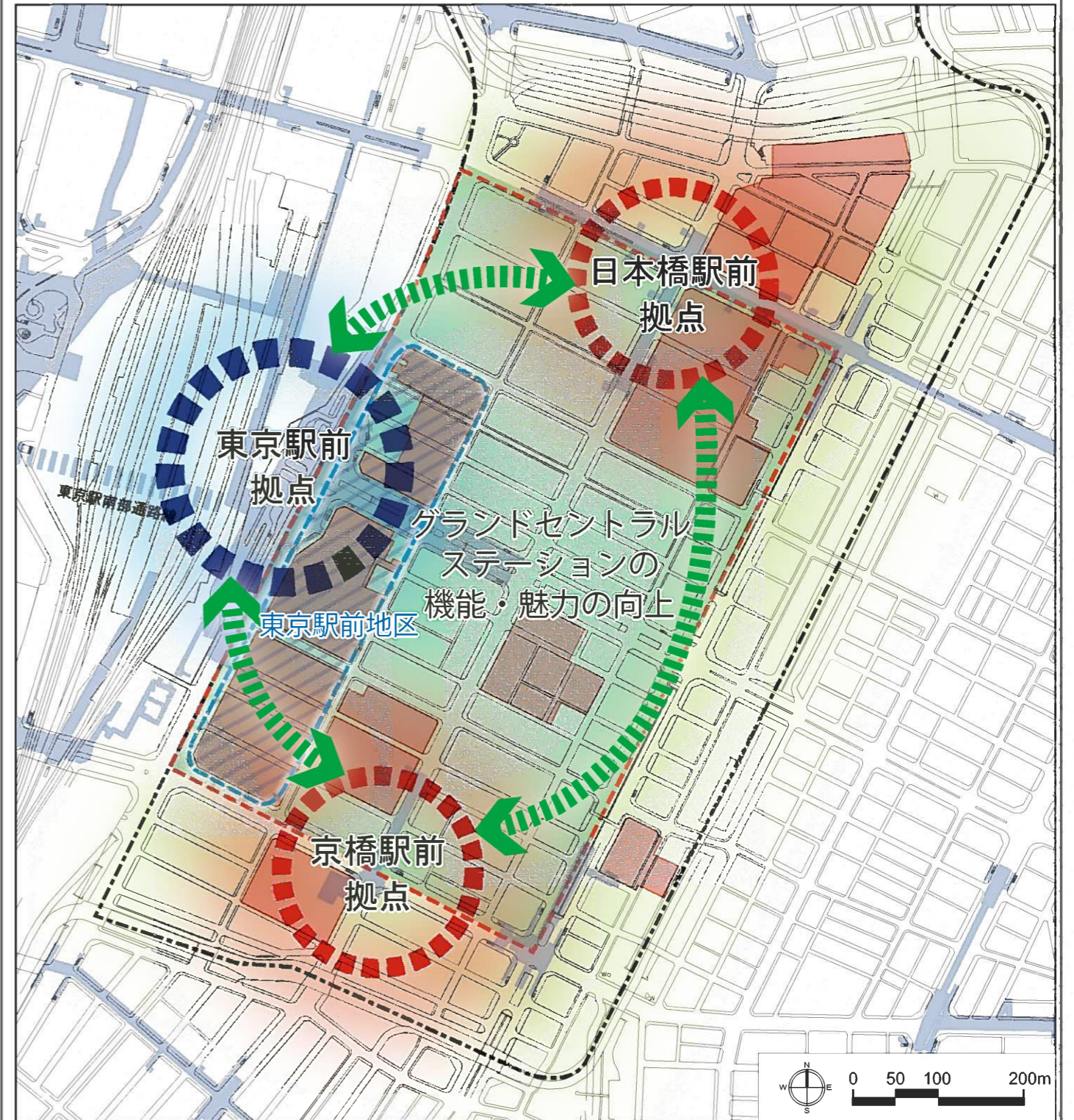
日本橋駅前拠点

国内外へのアクセス性に優れた都営浅草線、東京メトロ銀座線・東西線の各日本橋駅の交通結節機能の強化を図るとともに、業務・商業の集積・強化に加え、日本橋二丁目地区（市街地再開発事業）の開発等を通じて、文化・観光機能等の集積を高めることにより、都市機能の更新・高度化を図る。

京橋駅前拠点

東京メトロ銀座線京橋駅と連結する地下ネットワークの整備等、歩行者ネットワークの強化・拡充を図るとともに、銀座～日本橋へつながるにぎわいの連続性の創出に向け、京橋二丁目西地区（市街地再開発事業）の開発等を通じて、業務・商業・観光・環境機能等を導入し、都市機能の更新・高度化を図る。

■整備イメージ



凡例

- 駅前拠点
- 東京駅前地区
- 地区計画及び地区整備計画の区域
- ガイドラインの対象範囲
- 街区再編の動向

4 都市空間形成の目標と整備の指針

まちづくりビジョン、将来像、及び基本的な考え方を踏まえ、本地域の整備を進めるにあたっての都市空間形成の目標を以下に示す。

目標1 国際都市東京の活力を創出する機能集積

目標2 安全で円滑な都市基盤の強化と回遊性の高いネットワークの形成

目標3 歴史を活かした風格ある街並みの形成

目標4 環境に配慮したまちの形成

目標5 安全・安心に住み、働き、訪れることができる都市環境の創出

また、都市空間形成の目標を実現するにあたっての整備の指針を以下に示す。

目標1 国際都市東京の活力を創出する機能集積

●日本一利便性の高い立地特性を活かし、土地の集約化や大街区化を行いながら高度な業務・商業・交流機能等の多様な機能の集積を誘導するとともに、交通機能等の都市基盤の拡充・再編を図ることにより、「街＝駅」として機能し、再編都心の中心的な役割を担うグランドセントラルステーションとして、国際都市東京の玄関口の形成を目指す。

指針1. 魅力ある多様な機能集積

指針2. まちづくりビジョンを実現する高次な機能集積

指針3. 街区の再編等による合理的で健全な土地の高度利用



目標2 安全で円滑な都市基盤の強化と回遊性の高いネットワークの形成

●土地の集約化や大街区化を行いながら都市機能の集積に伴う交通需要に対応可能な都市基盤の強化を図るとともに、安全で快適な回遊性の高い歩行者ネットワークを形成し、歩いて楽しめる環境を創出する。

指針1. 安全で円滑な都市基盤の強化・路線毎の役割分担によるネットワークの強化

指針2. 交通環境の改善へ向けた取組み

指針3. 回遊性の高い地下歩行者ネットワークの強化・充実

指針4. 東京駅前地区の重層的な基盤整備の考え方



目標3 歴史を活かした風格ある街並みの形成

●培われてきた歴史性を活かしながら、先進的な機能との調和を図り、国際都市東京の玄関口の形成に相応しい新旧の調和した景観形成を図る。

指針1. 通りごとの特性を活かした景観づくり

指針2. 地域の資源を活かした街並み形成

指針3. 魅力的なオープンスペースの形成

指針4. メリハリのある景観形成



目標4 環境に配慮したまちの形成

●オープンスペースの緑化や建物の屋上等の緑化を行うとともに、効果的な環境技術の導入の促進等により環境に配慮したまちづくりを目指す。

指針1. 都市に潤いを与えるみどりのネットワークづくり

指針2. 省エネルギー・省資源に配慮した先進的な環境づくり



目標5 安全・安心に住み、働き、訪れることができる都市環境の創出

●居住者・就業者・来街者の活動を支える安全・安心な都市環境を創出する。

指針1. 災害に強いまちづくり

指針2. 誰もが安全で快適に移動できるまちづくり

指針3. 犯罪の少ないまちづくり



4-1 国際都市東京の活力を創出する機能集積

まちづくりビジョンの実現を図るため、土地の集約化や大街区化による合理的で健全な土地の高度利用により、高次の業務・商業機能に加え、文化・交流・観光等の多様な機能の集積を積極的に進める。また、道路や鉄道駅等の卓越した社会資本を活用しながら、街全体に人が行き交い交流するよう人の流れを生み出す魅力あるまちづくりを推進する。

このことにより、本地域が「街＝駅」として機能し、「ヒト・モノ・情報」が集積する再編都心の中心的な役割を担うグランドセントラルステーションとして、国際都市東京の玄関口の形成を目指す。

◆指針 1. 魅力ある多様な機能集積

- 住宅・業務・商業・文化・観光等、多様な機能が共存し、多様性とにぎわいが魅力の複合機能集積地の形成を図る。



◆指針 2. まちづくりビジョンを実現する高次の機能集積

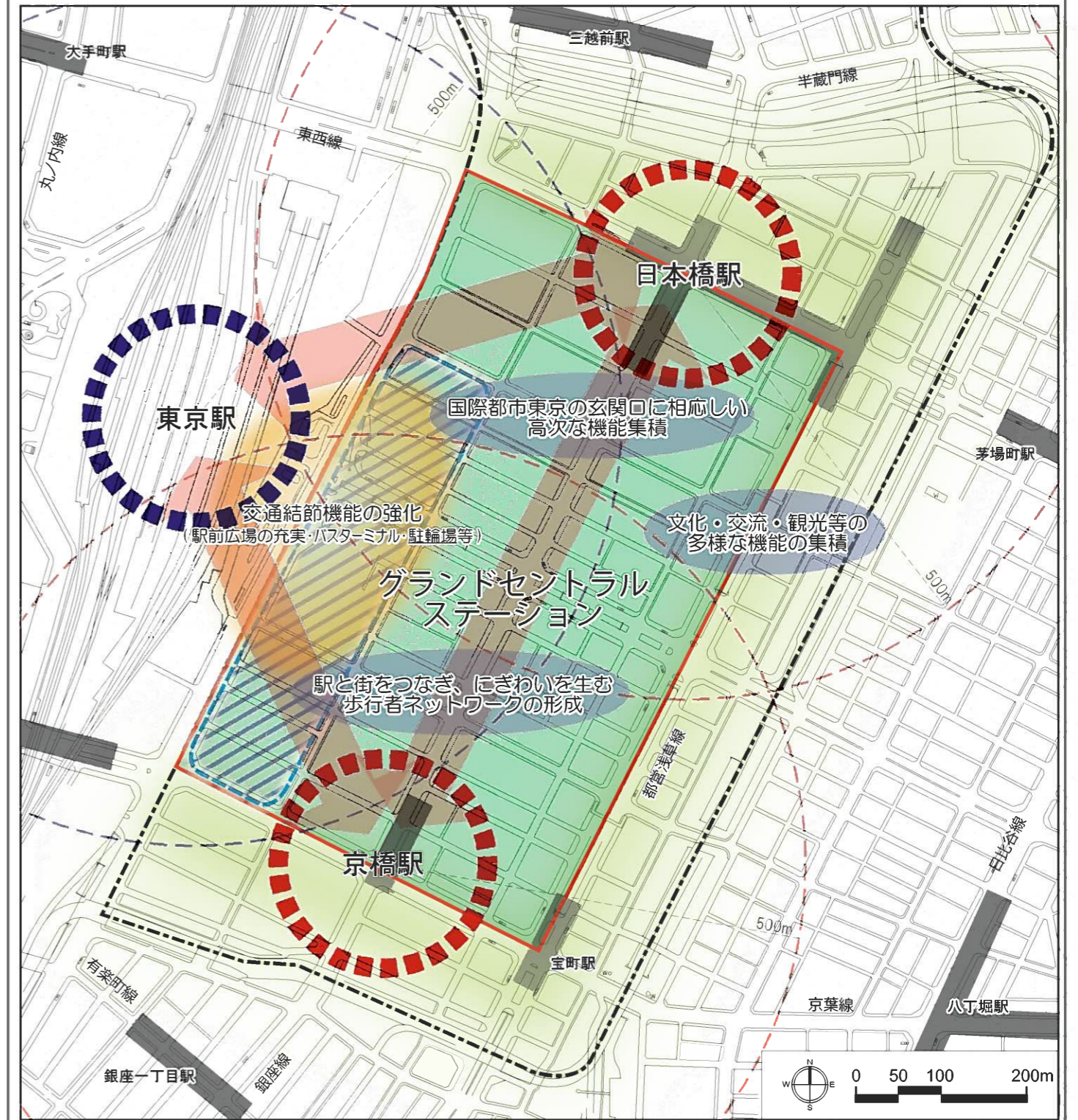
- 日本経済を牽引する高次のビジネス機能の集積を誘導し、国際都市東京の経済活力を承継・発展させる。
- 都市の魅力を高める文化・交流・観光機能、にぎわいと活力を創出する商業機能等を立地誘導し、にぎわいのある国際観光都市の形成を目指す。
- 高次の機能集積を支えるため、交通結節機能の強化、歩行空間や広場等の確保を誘導する。



◆指針 3. 街区の再編等による合理的で健全な土地の高度利用

- 質の高い機能集積と機能更新を図るため、必要に応じて街区の再編や細分化された土地の集約化などを通じた、土地の合理的で健全な高度利用を促進し、国際都市東京の玄関口に相応しい風格のあるまちづくりを重点的に進める。
- 既存の機能と新たな機能を融合させ特色あるまちづくりを図る観点から、都市計画手法等を適切かつ有効に活用することにより個別更新と面的整備が調和したまちづくりを進める。
- 東京駅前地区の機能集積にあたっては、国際化に対応するため、「ビジネス」「にぎわい・観光」「生活支援」の観点から、先進的な業務支援機能や世界企業のオフィスワーカーの生活環境に寄与する施設などの機能整備に積極的に取り組んでいく。
- 東京駅前地区では再開発敷地を活用したバスターミナルや駅前広場空間の整備を進めるなど、国際化の進展に向けて駅機能の充実化を図りながら、駅から街への人の流れを生み出すなど更なる賑わいの創出を目指す。
- 街区の再編等を行うにあたっては、周辺とのネットワークや道路機能の総合的な向上に資するよう配慮しながら計画誘導を図る。

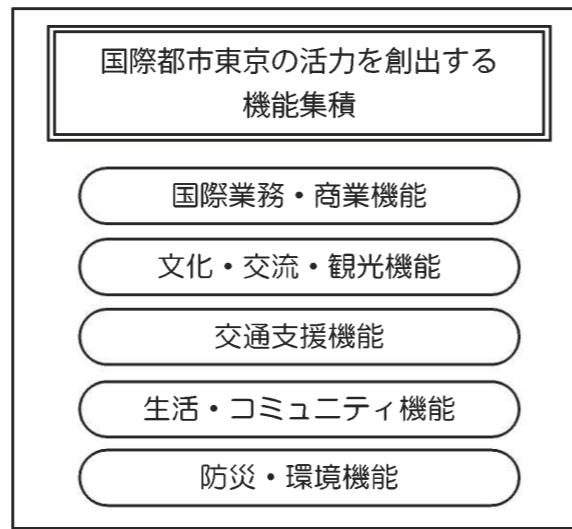
■整備イメージ



機能集積のイメージ

国際都市東京の活力を継承・発展させていくため、日本経済を牽引する本社機能の高度な集積や外国企業誘致に資する質の高い業務機能の創出や国際競争力向上に資する先進的なビジネス支援機能の導入、外国人が住みやすい居住環境の充実、教育・医療・情報提供機能の整備などを積極的に誘導する。

また、中央通り沿道等を中心に、歴史と伝統が息づく文化と最先端の都市活動を融合し、集いと賑わいがあふれるまちを実現する。



◆国際業務・商業機能

- 日本経済の中心地としてのプレゼンスを発揮する国際競争力の高い業務機能を集積
- 上質で活気あるにぎわいを創出する店舗、飲食店、展示場など集客能力のある商業機能を集積
- 外国企業のビジネス進出を生み出すように、多様な業務支援機能を集積
- 国際空港とのアクセス性の高さを活かした国際ビジネス支援機能を整備

<導入機能の例>

高規格オフィス、ビジネスコンシェルジュ、MICE 施設※1、サービスアパートメント、ラウンジ等ビジネス支援施設、ブランドショップ、百貨店、アンテナショップ、飲食店など

※1：企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Event/Exhibition）の頭文字。多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等の総称



高規格オフィス



カンファレンスホール



国際ブランド



ショールーム

◆文化・交流・観光機能

- 本地域に点在する多様な歴史・文化・観光資源を活かしてまちの魅力を高め、来街者が楽しみ、また地域の人々と交流することができる機能を集積
- 海外からの観光客を受け入れるために、国内外への情報発信や、多言語対応の観光案内所等の機能を積極的に配備

<導入機能の例>

観光拠点施設（観光インフォメーション、両替所等）、ギャラリー、美術館、ホテル・滞在機能、多目的ホール、イベント広場、交流サロンなど



ギャラリー



観光インフォメーション



イベント広場



交流サロン

◆交通支援機能

- 東京駅前地区において、国際都市東京の玄関口として国際空港や各地方都市からの交通アクセスを強化するバスターミナルを整備
- 公共交通機関間のスムーズな乗り換え空間の整備や、多言語対応など、利便性を向上する交通結節機能を強化
- 安全で快適な回遊性の高い環境づくりに資する、駐車場等の整備や放置自転車問題を改善する駐輪場の整備など、環境にやさしい交通手段の利用促進
- 本地域に相応しい駐車施設整備の基準を有した駐車場地域ルールの導入

<導入機能の例>

バスターミナル、広場、タクシー乗降所、駐輪・駐バイク場、電気自動車充電施設、集約駐車場、共同荷捌き駐車場など



バスターミナル



駐バイク場



駐輪場



電気自動車充電施設

◆生活・コミュニティ機能

- 魅力的で快適な生活環境の形成のために、住んでいる人や働いている人々の日常をサポートするライフサポート施設や、人々の交流を促すアトリウムやイベントホール等の交流施設、広場・ポケットパークを誘導
- グローバル時代を担う人材育成を目指した教育機能の充実
- 医療・保育サービス等の多言語対応などによる、外国人の生活支援機能を充実

<導入機能の例>

ライフサポート施設、子育て支援機能、教育支援機能、医療施設、広場・ポケットパーク、居住機能、インターナショナルスクール、情報発信機能など



ライフサポート施設



子育て支援機能



医療施設



広場・ポケットパーク

◆防災・環境機能

- 災害時に大量に発生することが想定される帰宅困難者を一時的に収容するための大規模広場を整備するとともに、大規模ターミナル駅及び主要鉄道駅の周辺に相応しい防災機能を強化
- 事業継続可能なインフラ整備を推進
- 安全・安心なまちづくりのために、災害時における適切な情報発信施設や食料等の備蓄倉庫を導入
- 環境のモデル地域としての先進的な取り組みを進める空間や機能を導入

<導入機能の例>

大規模広場、災害時情報発信施設、地域備蓄倉庫、高効率熱源、中水道施設、屋上庭園、環境情報発信機能、自立分散・効率的なエネルギーシステムなど



大規模広場



地域備蓄倉庫



屋上庭園



環境情報発信機能

4-2 安全で円滑な都市基盤の強化と回遊性の高いネットワークの形成

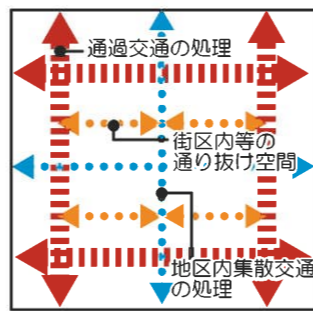
路線毎の役割分担によるネットワークの強化、及び地下歩行者ネットワークの強化などにより、安全で円滑な都市基盤の強化と、回遊性の高いネットワークの形成を図る。

また、将来的な交通需要にも対応できる空間整備として、街区再編等、大規模開発に伴う地区内回遊道路の拡幅及び地区施設等の適切な配置によって道路空間の段階的な整備改善を図る。

「ネットワーク形成の考え方」

- 通過交通は都市計画道路（幹線道路等）を中心として円滑な処理を行う。
- 地区内への集散交通は地区内回遊道路を中心としたネットワークが担う。
- 歩行者空間のバリアフリー化や街区等内の通り抜け空間の確保により安全で回遊性の高い歩行者ネットワークを形成する。

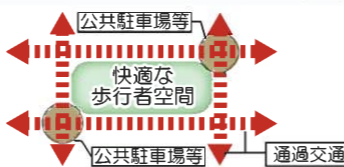
ネットワーク形成のイメージ



◆指針 1. 安全で円滑な都市基盤の強化・路線毎の役割分担によるネットワークの強化

1. 幹線道路（外堀通り／昭和通り／永代通り／鍛冶橋通り／八重洲通り）

- 通過交通の円滑な処理を担う。
- 道路下の公共駐車場等を活用し域内への交通流入を極力抑制することや、主要交差点部の改良等により、安全で快適な歩行者空間の実現を目指す。



2. 駅前広場の充実

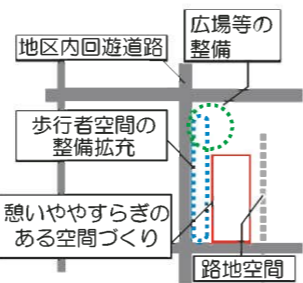
- 東京駅八重洲口においては、広場機能が不足していることから、駅のターミナル機能を補完するため、東京駅前地区において、駅前広場空間の充実やバスターミナル・公共駐車場等の公共施設の整備を図る。

3. にぎわい骨格軸（中央通り）

- 地区の商業、文化、観光の骨格軸として銀座～京橋～日本橋のにぎわいの連続性を形成する。
- オープンカフェなど、通りに面した憩いや安らぎの空間づくりに配慮する。

4. 地区内回遊道路（柳通り／八重洲中通り／さくら通り／区道20号線、537号線等）

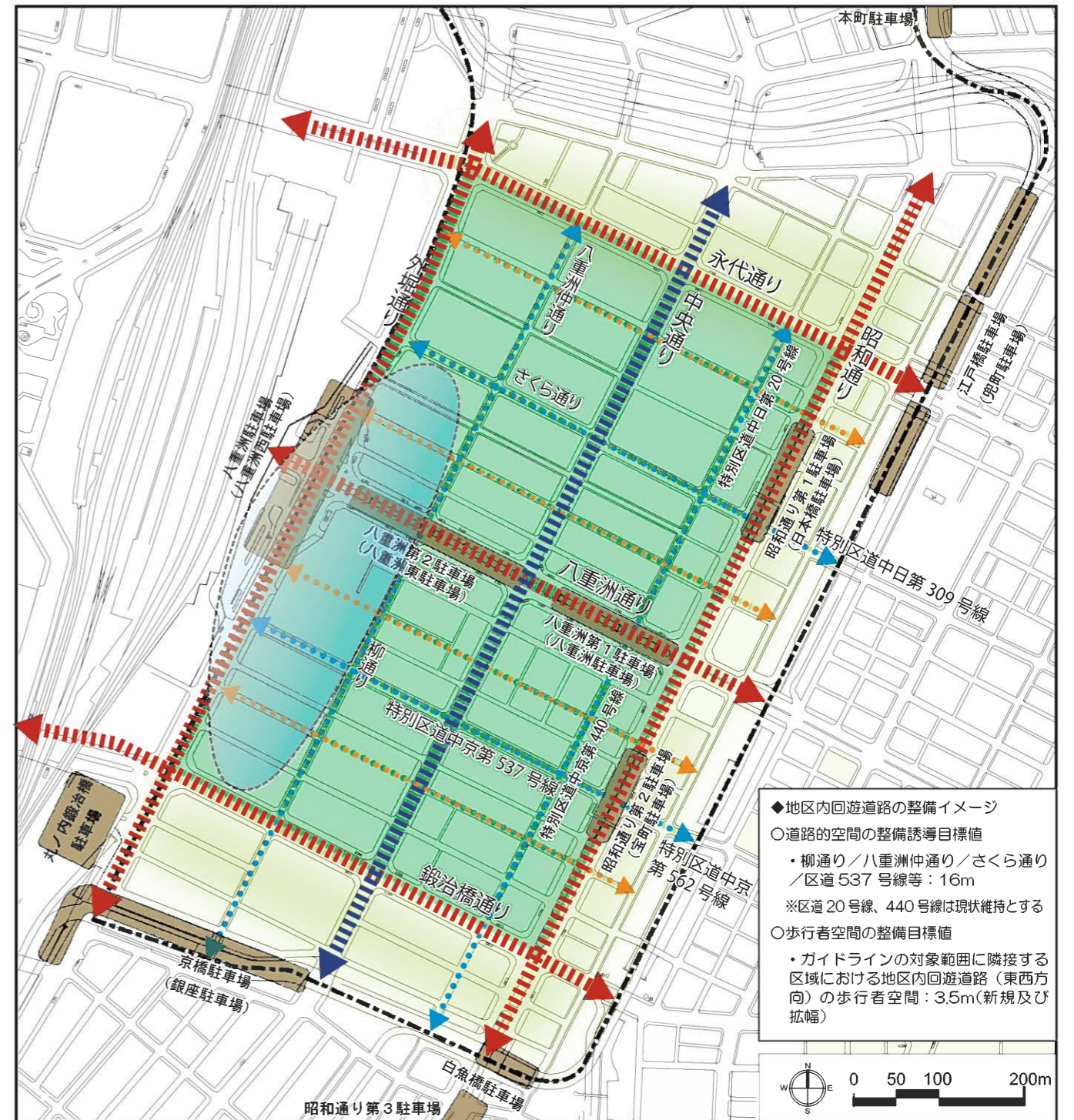
- 街区再編に伴う質の高い機能集積を支える地区内サービス動線として、地区内回遊道路のネットワークを整備する。
- 拡幅および地区施設等を適切に配置し、歩行者空間の整備拡充を図る。
- 歩車が安全かつ快適に共存できる回遊性の高い歩行者ネットワークとして、まち歩きの際となるような街路樹・街並み等による特色ある空間づくりを図る。
- 地区内回遊道路の結節点などに広場等を配置し、ヒューマンスケールを重視した憩いややすらぎのある空間づくりを図る。



5. 歩行者ネットワークの補助空間軸

- 地区施設等の公共的空間により、地区内回遊道路を補完し、街区等内の通り抜けが可能なネットワークを整備する。
- アトリウム・ガレリア、広場、貫通通路、歩行者専用道路等による、特徴ある空間整備を誘導し、まちの魅力向上を目指す。幹線道路や賑わいの骨格軸との結節点においては、多様な活動を受け止める広場空間の形成を目指す。ガイドラインで示す歩行者ネットワークの補助空間軸は、ネットワークの連続性に配慮しながら、地区の状況に応じて確保する。
- 街区内の建築計画において、地区の特徴である路地空間の形成に配慮し、歩行者の回遊性を高める。また、路地空間の形成にあたっては、歩行者が東西南北に回遊できることに配慮する。

■整備イメージ



- ◆ 地区内回遊道路の整備イメージ
- 道路空間の整備誘導目標値
 - ・ 柳通り／八重洲中通り／さくら通り／区道537号線等：16m
 - ※ 区道20号線、440号線は現状維持とする
- 歩行者空間の整備目標値
 - ・ ガイドラインの対象範囲に隣接する区域における地区内回遊道路（東西方向）の歩行者空間：3.5m（新規及び拡幅）



◆指針 2. 交通環境の改善へ向けた取組み

1. 駐車場

- 駐車需要の実態を反映し、本地域に相応しい以下に示す駐車施設整備の基準を有した駐車地域ルールを導入する。
 - ・ 本地域における駐車場の適正な供給量を維持するため、需要に応じた駐車場台数を整備する。
 - ・ 本地域の経済活動に不可欠な貨物車の駐車場を必要台数分確保する。
 - ・ 安全で快適な歩行空間やまちなみの連続性を確保するため、駐車場の隔地・集約化を図る。
- 快適な歩行環境の整備を行う路線等の沿道においては、原則として駐車場の出入口を設置しないこととする。
- 適切な交通処理計画に基づき、地域の交通環境の改善に留意して駐車場の出入口を整備する。
- 路上の駐車の抑制を図るため、周辺の貨物車の駐車需要を受け入れる共同荷捌き駐車施設を整備する。また、市街地再開発事業等の面的整備においては周辺の利用状況に配慮しながら既存路上パーキングメーターの代替の駐車機能を確保する。
- 大型バスが利用できる停車スペースの整備を促進する。

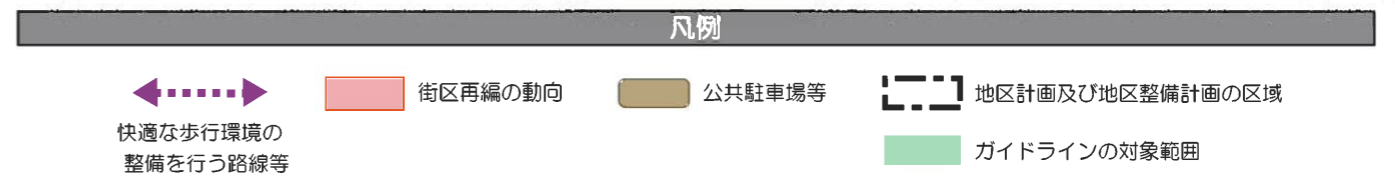
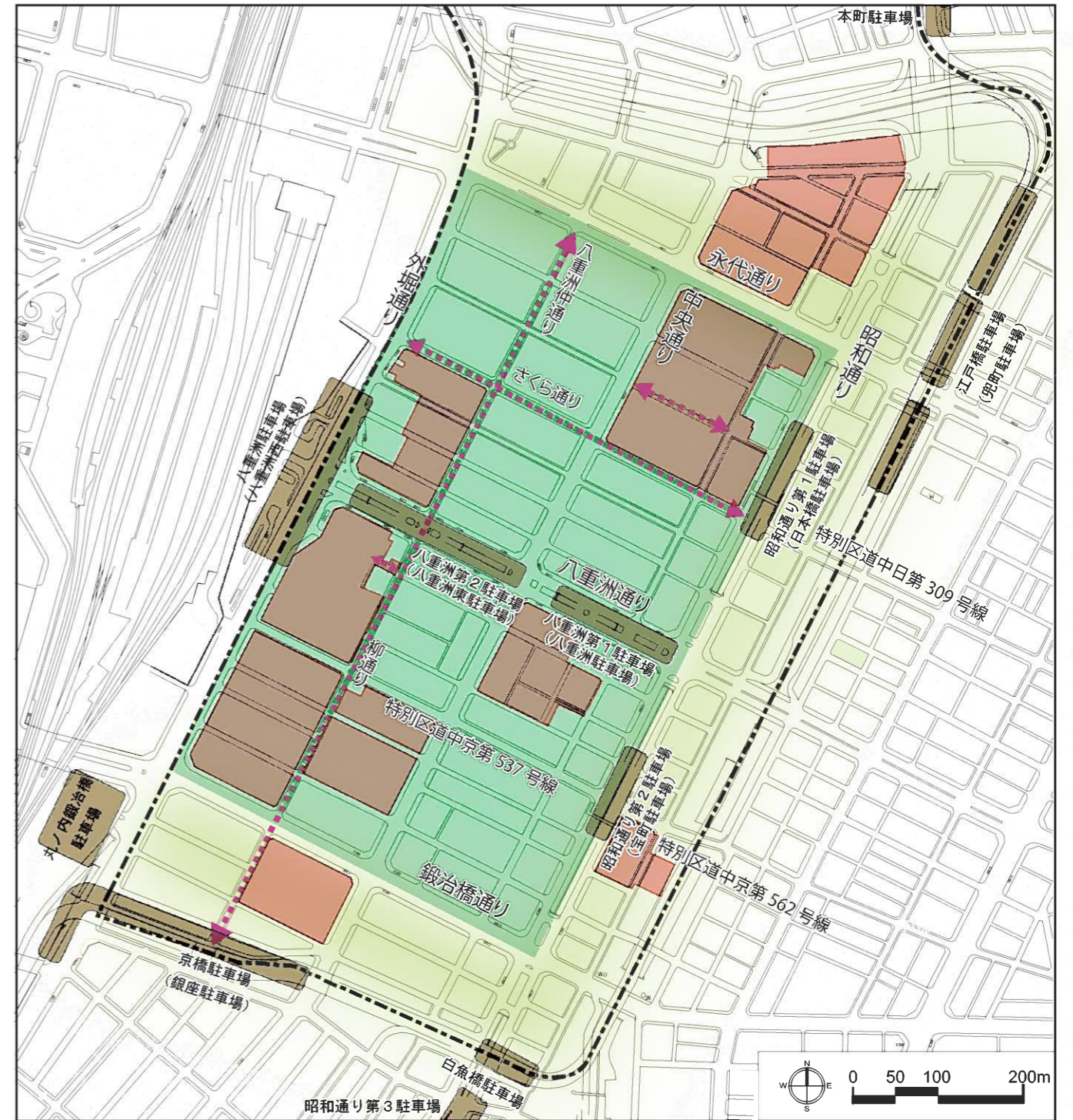
2. 駐輪場

- 面的整備の機会を捉え、開発による自転車の需要増加分を確保するとともに、開発地周辺の放置自転車など地域の歩行者環境の改善につながる台数についても確保する。
- 自動車使用の抑制や放置自転車の減少等を図るため、コミュニティサイクルのサイクルポートの整備を推進する。

3. その他まちづくりにおいて配慮すべき事項

- 観光バス対策
今後の観光バスの乗降需要の状況に応じて、観光バス乗降場の整備等に配慮する。
- タクシー対策
大規模開発等を通じて、需要に応じたタクシー乗り場の整備等に配慮する。
- 自動二輪車対策
今後の自動二輪車等の駐車需要の状況に応じて、自動二輪車駐車場の整備等に配慮する。
- 駐車施設における防災対策
災害時における駐車施設の機能及び防災対策について配慮する。

■整備イメージ



都市基盤整備の考え方

<街区再編を行う場合>

区道付替えの基本的な考え方

街区再編に伴い、例外的に区道を改廃する必要がある場合には、以下の考え方を基本方針とする。

- 道路機能及び地域環境の改善等の総合的見地から判断し、地域の良好なまちづくりを行う。
- ネットワークを形成する道路（幹線道路・にぎわい骨格軸・地区内回遊道路）をまたぐ街区統合は行わない。
- 街区再編等を伴い、土地の集約化と個別更新が共存する面的整備を行う場合には、立地特性や地域ごとの土地利用状況に応じた柔軟なまちづくりが図られるよう、市街地再開発事業や土地区画整理事業など適切なまちづくり手法を活用した計画誘導を行う。
- 区道を付替える場合には、道路機能の総合的な向上に資するとともに、周辺地域における交通の円滑化を阻害することのないよう適切な位置に付替えることとし、従前の道路面積と付け替え後の道路面積が等積以上であることを原則とする。ただし、地域の状況等によっては、別の公共施設への転用等を図ることにより、公共施設の有効活用についても検討する。

①道路の基本機能である通行機能の確保

- 通行機能が向上しないような道路の付替えは行わない。
- 発生集中交通量や交差点需要率（交差点飽和度）について検証を行い、周辺に過度な負荷をかけないよう配慮する。
- 将来交通予測等を踏まえ、道路ネットワークを構築するよう整備を図っていく。
- 柳通り、八重洲仲通りについては、将来的に円滑な交通処理が図れるよう14mの道路ネットワークの構築を目指し、安全に通行できる道路形状となるよう配慮しながら道路の付替えを行う。
- 従前区道の通行機能を確保する為、通路等を適切な位置に確保する。
- 上記の通路等は、都市計画法に基づく地区施設と位置づける。
- 貫通通路は、適切な通路幅及び空間高さを確保する。

②公園・緑地等の整備

- 地域環境の観点から、区道としての付替より、公園・緑地等の整備が適切である場合は、等積以上により置き換えることができる。

③公共建築物の整備

- 地域課題への対応を図るため公共建築物の整備が必要である場合は、廃止される道路敷地について鑑定などの評価方法により適切に評価した上で等価以上の建築物（公共床）と置き換えることができる。

- 地区計画等に基づく適切な計画誘導により、安全・安心・快適な歩行者ネットワークの維持・強化に努める。

- 車椅子を含めた全ての人が、安全・安心・快適に通行できるよう、3.5mの歩行者空間の整備を図る。

- ・地区内回遊道路のうち、骨董通りを除く柳通り、八重洲仲通り等については、3.5mの歩行者空間を整備する。
- ・骨董通り沿道の大規模開発については、壁面後退や建物低層部でのセットバック等、建築計画上の工夫により、3.5mの歩行可能な空間と緑化の整備を誘導する。

<街区再編を行わない場合（個別開発等）>

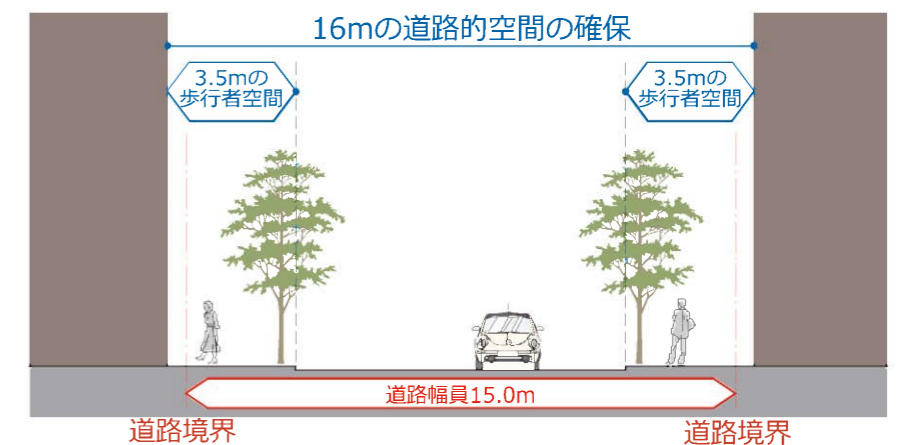
地区内回遊道路に面し、街区再編を行わない個別開発に対して、中長期的な視点に立って下記に示す計画的な誘導などにより、3.5mの歩行者空間の確保を目指す。

- さくら通り等、現在 3.0mの歩道を有する道路沿道に対しては、地区計画に定められた壁面後退（0.5m）により、3.5mの歩行者空間を確保する。
- 柳通り、八重洲仲通り等、現在 3.0m 未満の歩道を有する道路沿道に対しては、壁面後退や建物低層部のセットバック等、建築計画上の工夫により、歩道と合わせ 3.5mとなる歩行可能な空間整備を誘導する。
- 総合設計等の都市開発諸制度による開発を行う場合についても、前記と同様に歩道と合わせ 3.5mとなる歩行可能な空間整備を誘導する。
- 今後、地区計画の変更を含め、街区再編型のまちづくりの考え方と整合するよう、歩行者空間の整備に向けた検討を行っていく。

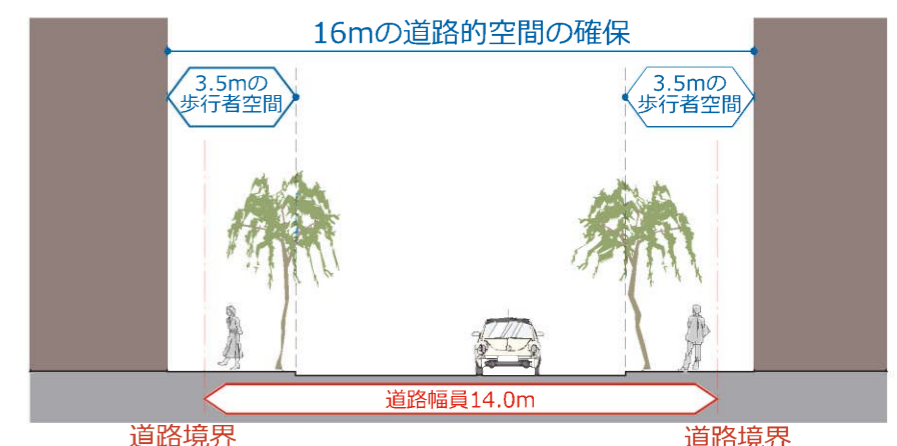
■地区内回遊道路の道路的空間の整備イメージ

面的整備の機会を捉え、段階的に相互通行化の実現へ向けた誘導を図っていく。

●区道537号・さくら通り



●柳通り・八重洲仲通り



◆指針4. 東京駅前地区の重層的な基盤整備の考え方

東京駅八重洲口の駅前広場に加え、東京駅前地区の再開発の機会を捉えた広場空間の整備やバスターミナルの整備等の更なる交通基盤の拡充を行うことにより、日本の中心駅である東京駅の交通結節点の機能強化を図っていく。

その際には、駅とバスターミナル、そして街をつなぐ歩行者環境の充実化やバリアフリー動線の強化に加え、駅前に存在する地下街や公共駐車場、首都高速道路などの都市基盤施設との連携も図りながら、東京駅前地区として重層的な基盤整備を進めていくことが重要である。

1. 広場空間の整備



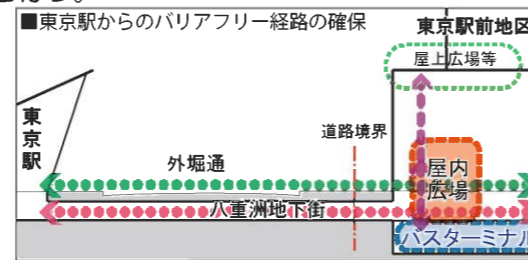
- 東京駅周辺における高度な機能集積や東京駅前地区でのバスターミナルの整備と併せて、地上及び地下、屋上などへの効果的な広場の配置や交差点部の改良等により、東京駅前の顔となるゆとりある快適な歩行者滞留空間を創出する。
- 賑わいのある広場空間の形成を図るとともに、災害時には避難場所等としての活用も視野にいられた計画とする。
- 上記の広場は、都市計画法に基づく地区施設等とする。

2. 地上と地下の歩行者ネットワークの整備



- 周辺市街地の土地利用に配慮しつつ、東京駅と京橋駅・日本橋駅を結ぶ歩行者ネットワークの形成と安全で快適な歩行者環境の創出を目指す。
- 日本橋駅方面に対しては地上部のにぎわいの連続性に留意し、京橋駅方面へは回遊性を強化する地下歩行者ネットワークを重視した歩行者空間の整備を行う。

- 東京駅とバスターミナルを結ぶ歩行者動線については、バリアフリー化を図るとともに、分かりやすく乗り換え利便性の高い計画とする。
- 地下街や周辺街区とのバリアフリー化を図りながら、貫通通路等の計画により、街区内の通り抜けが可能な歩行者ネットワークを整備する。



3. バスターミナルの整備



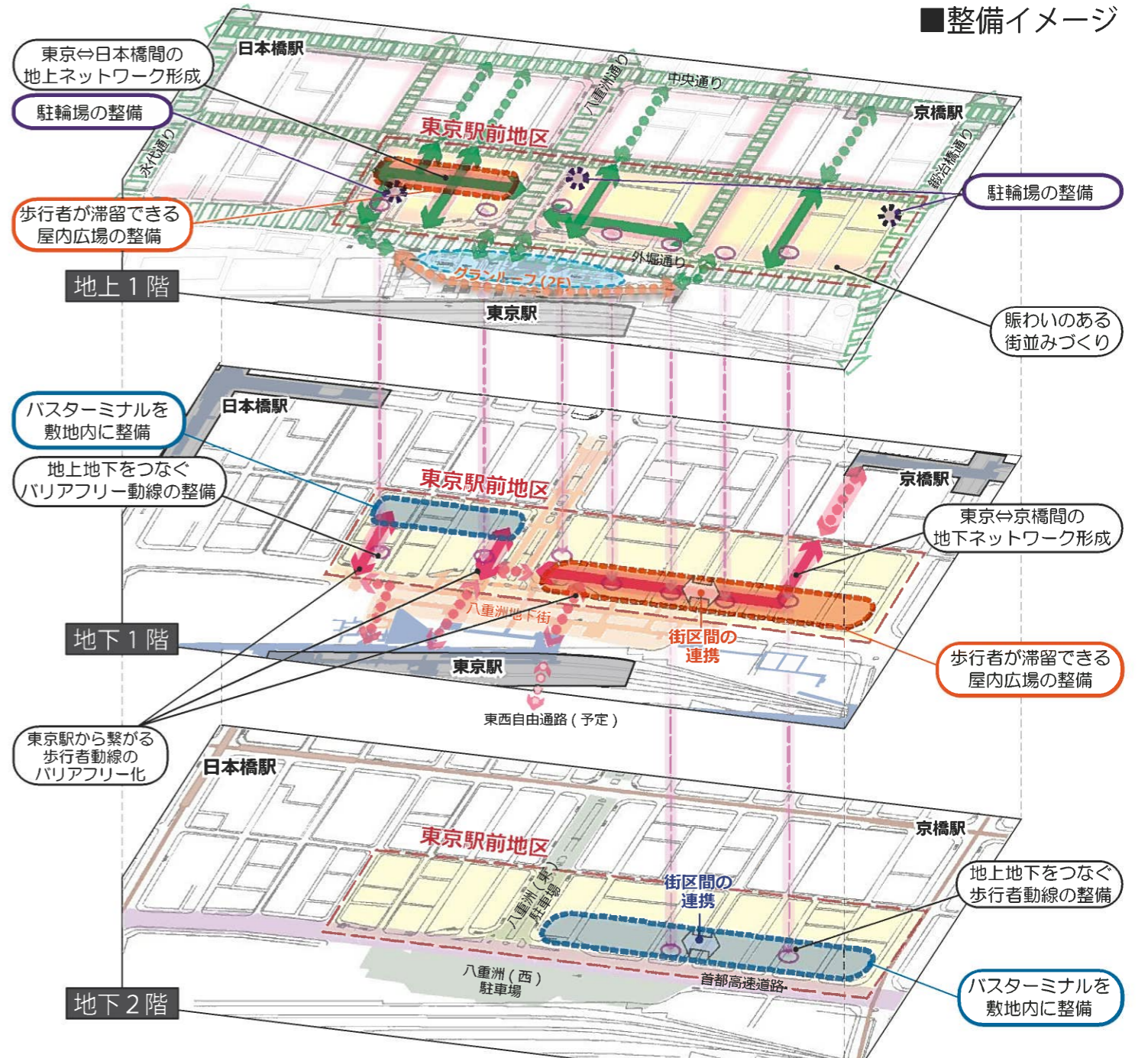
- 国際都市東京の玄関口として有するべきターミナル機能を形成するとともに、駅前の道路環境の改善、駅前景観の向上を図るため、再開発地区の街区間で連携しながらバスターミナルを民間敷地内において整備する。
- 空港直結バスや各地方都市と結ぶ高速乗合バスの集積、さらには都市観光に資する観光バスの発着場など、広域交通の結節点としての機能の導入・強化を目指す。
- これまでの検討経緯を踏まえ、バスバース数に関しては東京駅前地区で 20 バース以上の乗降・待機スペースの確保を誘導する。
- 上記のバスターミナルは、都市計画法に基づく都市施設等とする。
- サインの共通化や総合案内・チケットカウンターの設置等により、利用者の利便性の向上を図る。
- 東京駅前地区に整備するバスターミナルについては一体的な運営により、利便性の高い施設とする。



4. 駐車場の整備

- 適切な交通処理計画に基づき、地域の交通環境の改善に留意して駐車場の出入口を整備する。
- 市街地再開発事業等の面的整備においては路上駐車抑制を図るため、荷捌き駐車場を適切に確保するとともに、周辺の利用状況に配慮しながら路上パーキングメーターの代替の駐車機能を確認する。

■整備イメージ



凡例			
＜東京駅前地区における基盤整備＞			
	地上歩行者ネットワーク		周辺の幹線道路・地区内回遊道路
	地下歩行者ネットワーク		東京駅前地区
	地上地下バリアフリー縦動線		屋内広場
	バスターミナル		駐輪場出入口

5. 駐輪場の整備

- 東京駅前の放置自転車対策として、開発による自転車利用の需要増加分に加え、地域の歩行環境の改善や駅前景観の改善につながる台数の駐輪場確保を目指す。
- 官民連携により駐輪場等の整備を進め、誘導サイン等にも配慮した計画とする。



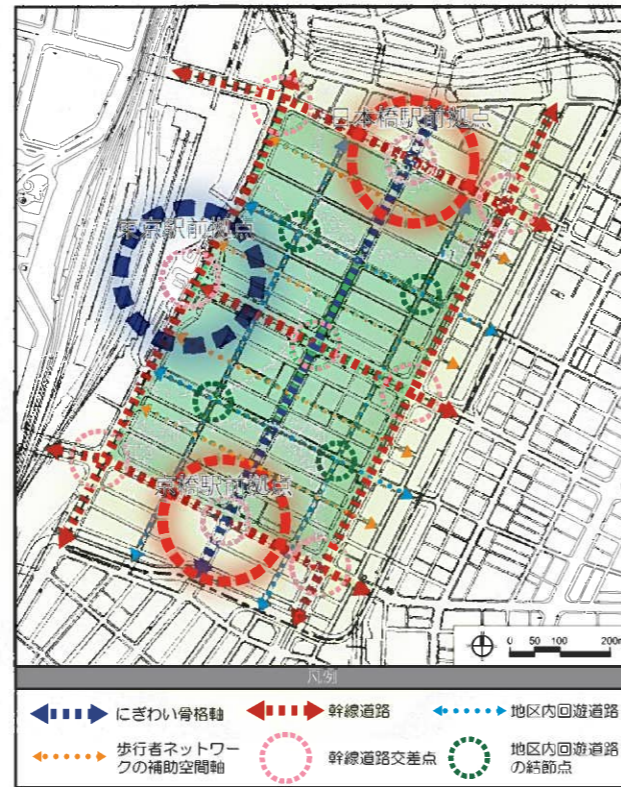
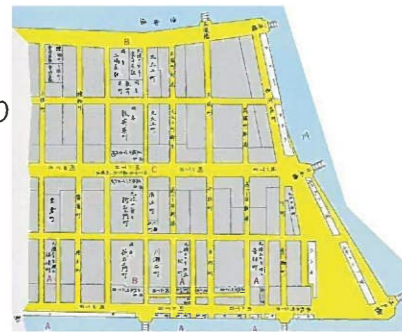
4-3 歴史を活かした風格ある街並みの形成

本地域は、通りごとの特性にあわせた街並みの形成が図られてきたことから、特定の視点場からの景観によらず、通りからの歩行者の目線を重視した街並みの形成を継承する。また、江戸時代から培われてきた町割りや地域の歴史的建造物等、地域の歴史的経緯を踏まえながら、国際都市東京の玄関口に相応しい新旧の調和したメリハリのある景観形成を図る。

■景観形成の骨格イメージ

- 通りからの歩行者の目線を重視し、通りごとの特性にあわせた街並みの形成を目指す。
- 江戸時代から継承されてきた町割りへの配慮や、歴史的建造物を活かした街並み形成を目指す。
- 幹線道路や地区内回遊道路の交差点周辺においては、潤いのあるオープンスペースの形成を目指す。
- 個性あるスカイラインを創出し、メリハリのある景観形成を目指す。

■江戸時代の町割り (日本橋周辺)



◆指針 1. 通りごとの特性を活かした景観づくり

幹線道路・にぎわい骨格軸（中央通り／外堀通り／昭和通り／永代通り／鍛冶橋通り／八重洲通り）

- にぎわい骨格軸として、中央区を縦断する中央通りをはじめ、特に、視認性・シンボル性が高い主要幹線道路の沿道建物は、低層部ににぎわいの連続性とともに、56mの建物稜線や31mの軒線・表情線、壁面位置の連続性に配慮し、一体感のある通り景観の形成に努める。
- 地区計画による通常の高さ制限を超える大規模開発計画では、周辺建物との調和や建物高層部の壁面後退等により、開放感のある景観形成に配慮する。



地区内回遊道路（柳通り／八重洲仲通り／さくら通り／区道20号線、537号線等）

- 既存のヒューマンスケールな街並みに配慮し、低層部の極端な壁面後退は避けるとともに、道路やオープンスペースに面する建物低層部は、道路の幅員や街路樹との調和に配慮した景観形成を進める。
- 歩道部分の拡幅や敷地内空地の確保により快適な歩行者空間を創出するとともに、地区内回遊道路の結節点に広場等の配置を適切に誘導し、快適な空間づくりを目指す。



◆指針 2. 地域の資源を活かした街並み形成

歴史的建造物への配慮

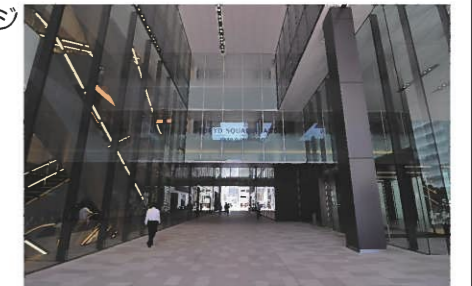
- 国際都市東京の玄関口に相応しい景観形成を図るため、歴史的建造物の周辺においては、歴史的建造物と調和した壁面位置や高さ、外装の素材や色彩への配慮など、歴史性を尊重した景観形成を図る。



歴史的町割りへの配慮

- 街区再編等を行う場合も、江戸時代から継承されてきた町割りに配慮し、貫通路等による街路形態や路地空間の継承を図る。
- アトリウム・ガレリア、広場、貫通路、歩行者専用道路等による特徴ある空間整備を誘導し、まちの魅力向上を目指す。貫通路は、適切な通路幅及び空間高さを確保する。

■貫通路イメージ



◆指針 3. 魅力的なオープンスペースの形成

- 主要幹線道路が交わる交差点周辺においては、オープンスペースの確保に配慮するとともに、まちづくりを先導する軒線・表情線など、街並みの始点に相応しい建物デザインの創出や継承を目指す。また、緑化による潤いある街角広場の形成や風の道に配慮した緑化の推進を目指す。
- 地区内回遊道路の結節点などに広場等を配置し、ヒューマンスケールを重視した憩いややすらぎのある空間づくりを図る。

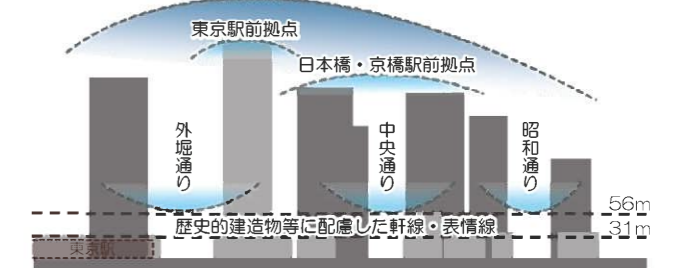


◆指針 4. メリハリのある景観形成

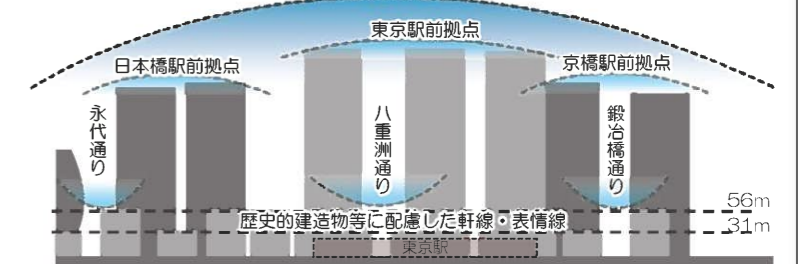
拠点形成するスカイライン

- 国際都市東京の活力を象徴するシンボル性やランドマーク性を感じられるスカイラインを形成する。
- 各駅前拠点においては、その拠点性や街並みの多様性を表しながら、本地域全体との調和に配慮しながらまとまったスカイラインを形成する。
- また、地区計画により誘導される56mの街並みや、歴史的建造物等による31mの高さなど周辺との調和に配慮した軒線や表情線の連続性に配慮しながら、大規模開発と個別建替え、歴史的建造物の混成が織り成すメリハリのある景観形成を図る。

東京駅を中心としたスカイラインの形成



東京駅を中心としたスカイラインの形成



4-4 環境に配慮したまちの形成

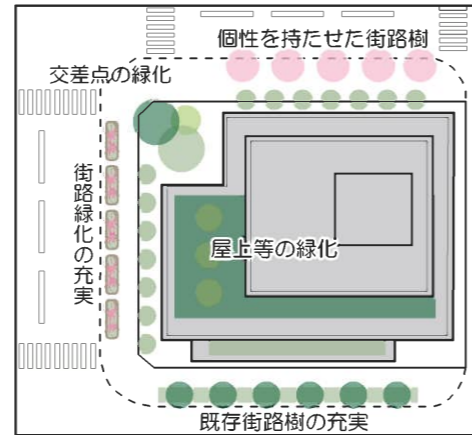
「都民ファーストでつくる『新しい東京』」や「中央区緑の基本計画」「中央区環境行動計画」を踏まえ、オープンスペースの緑化や建物の屋上等の緑化を行うとともに、効果的な環境技術の導入の促進等により環境に配慮したまちの形成を目指す。

◆指針1. 都市に潤いを与えるみどりのネットワークづくり

「都民ファーストでつくる『新しい東京』」や「中央区緑の基本計画」を踏まえ、緑化の充実・緑のネットワーク形成、及びヒートアイランド現象の緩和に配慮したみどり豊かなまちづくりを推進する。

- 既存街路樹や街路緑化の充実にあわせて、沿道の敷地内に緑を配置したオープンスペースの確保や、接道部の緑化の充実、建物の屋上等の緑化を図り、緑の量的な拡大とともに、緑の豊かさが実感できる空間づくりに配慮する。
- 沿道においては、オープンスペースの確保や壁面の後退等により風の道の形成に配慮する。
- 都市開発諸制度に準じ、「中央区緑の基本計画」で定められた中央区全域の緑被率の目標の達成に資するよう、緑化空間の拡充を誘導する。

■緑化のイメージ



◆指針2. 省エネルギー・省資源に配慮した先進的な環境づくり

低炭素社会の実現に向けて、効果的な環境技術の導入や、建物の被覆対策等により、建物の省エネルギー・省資源化、ヒートアイランド現象の緩和に配慮した環境負荷の少ないまちづくりを推進する。

- 家庭や事業所における省エネルギー化・省資源化を促進するよう、建物の整備・改修にあたっては、効果的な最先端の設備機器の導入を図る。

《導入技術例》自然採光・自然換気／太陽光発電パネル／高効率熱源システム／中水利用／断熱材使用等による熱負荷低減／電気自動車の充電スタンド設置／BEMS（ビル運用管理システム）の導入など

- ヒートアイランド現象の緩和に向け、道路舗装等の改良や敷地内のオープンスペースの緑化を促進する。

《導入技術例》開発にあわせた周辺の道路の表層整備・改良／屋上緑化など

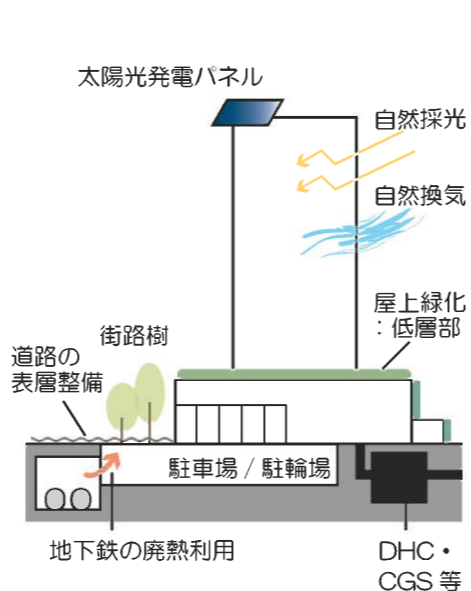
- 既存の地域冷暖房の有効活用や供給エリアの拡大、自立分散型かつ効率的なエネルギーシステムの導入、確立した新エネルギー技術の活用等を誘導し、本地域全体として環境負荷の低減やエネルギー利用の効率化をより一層目指す。

《導入技術例》地域冷暖房（DHC）／コージェネレーションシステム（CGS）／地下鉄の廃熱・湧水など

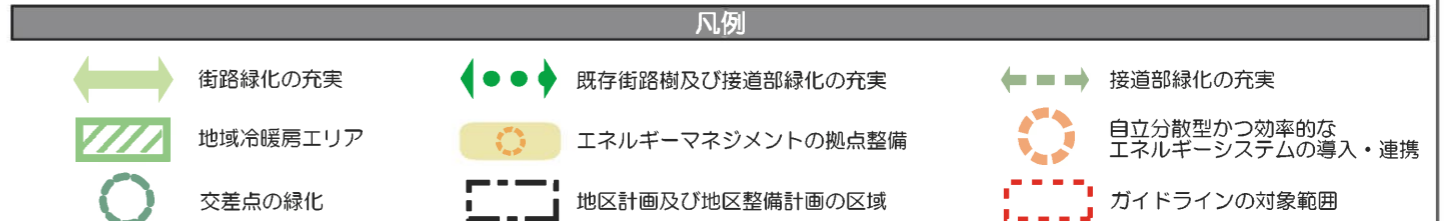
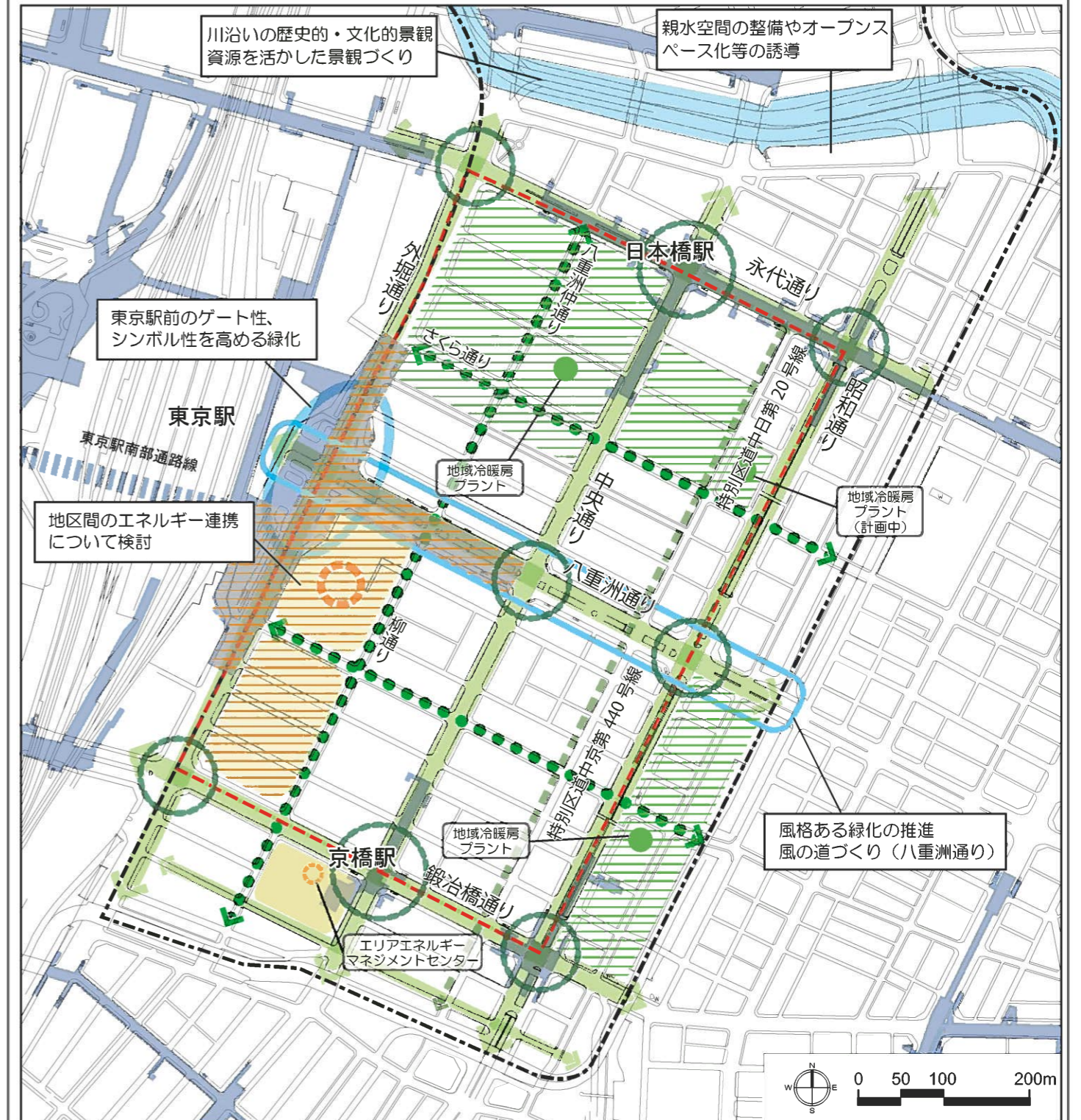
- 省エネルギー技術の普及や省エネルギー行動の推進に向けて、環境対策に関する情報の発信等を行う。

《取り組みイメージ》環境情報発信機能／新技術研究支援など

■ヒートアイランド緩和のイメージ



■整備イメージ



4-5 安全・安心に住み、働き、訪れることができる都市環境の創出

大規模開発等においては、一時的に避難可能な空間や備蓄スペース等を整備することにより、地域全体の防災性の向上を図るとともに、災害時に避難状況や被災状況等の情報発信を行う設備の整備を行い、情報共有化・発信等の機能の強化を図る。あわせて、個々の建物の耐震化等を進める。また、道路やオープンスペース、建物のユニバーサル化や犯罪の少ないまちづくりを行う。このことにより、安全・安心に住み、働き、訪れることができるまちづくりを目指す。

◆指針 1. 災害に強いまちづくり

●地域防災機能の強化

大規模開発等においては、中央区地域防災計画の大規模建築物防災計画をもとに、下記のような空間の確保や整備等の対策を誘導する。あわせて、緊急輸送道路沿道においては、災害時の物資の輸送等を妨げないように、耐震化等を誘導する。

- ・避難場所等となり得るアトリウム等の屋内空間の確保
- ・帰宅困難者一時滞在施設等の整備（人工地盤上の空地等を含む）
- ・地域備蓄スペースの確保
- ・居住者・帰宅困難者に対する食料・水等備蓄スペースの確保
- ・防災区民組織の活動拠点となり得る空地の確保
- ・広場等を活用した被災者の救護対策の実施
- ・災害時の避難、物資輸送等の基地となり得る交通拠点の整備
- ・避難状況、被災状況等の情報通信設備（デジタルサイネージ、通信設備、防災用ネットワークカメラ、防災無線、Wi-Fi）の整備
- ・仮設トイレの設置可能な排水用マンホール及び洗浄用水に利用する雨水貯留槽の整備
- ・ヘリサインの整備
- ・災害に強いエネルギーシステムの確保

また、一大ターミナル駅である東京駅の周辺においては、災害時に東京駅および駅周辺に発生する帰宅困難者（外国人、旅行者、高齢者、障害者、子供等）に安全な空間を確保するなど減災の取組みを行い、再開発事業を契機とした駅周辺の帰宅困難者の受入・誘導、搬送の拠点形成を目指す。

- ・再開発により整備するバスターミナルの災害時輸送拠点や救援物資受入れスペースとしての活用
- ・ターミナル駅周辺の防災性を高める、街区間等におけるエネルギー供給の連携

●帰宅困難者対策

災害により交通機能等が停止した場合に発生する、速やかに自宅に帰ることができない人々の安全を確保するため、一時滞在施設等の確保や情報提供、備蓄倉庫の整備を誘導する。

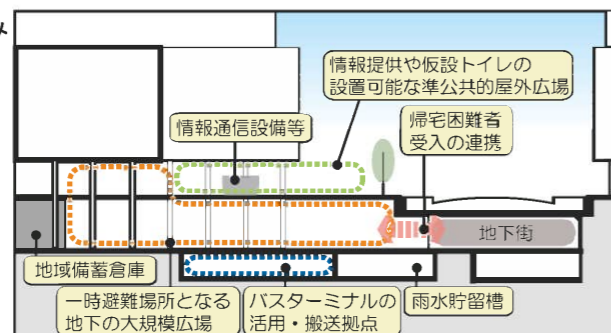
- ・東京駅周辺（4km²）の屋外滞留者想定：約34,308人（H24.4 東京都防災会議 首都直下地震等による東京の被害想定）

●官民の連携による共助・公助の取組み

周辺街区等とのインフラ連携、災害時の物資等の融通など、地域防災力の向上に向けた地域の連携体制づくりや積極的な実践に取り組む。

■整備・取組み

のイメージ



京橋地域総合防災訓練
京橋一丁目災害協議会の取組み

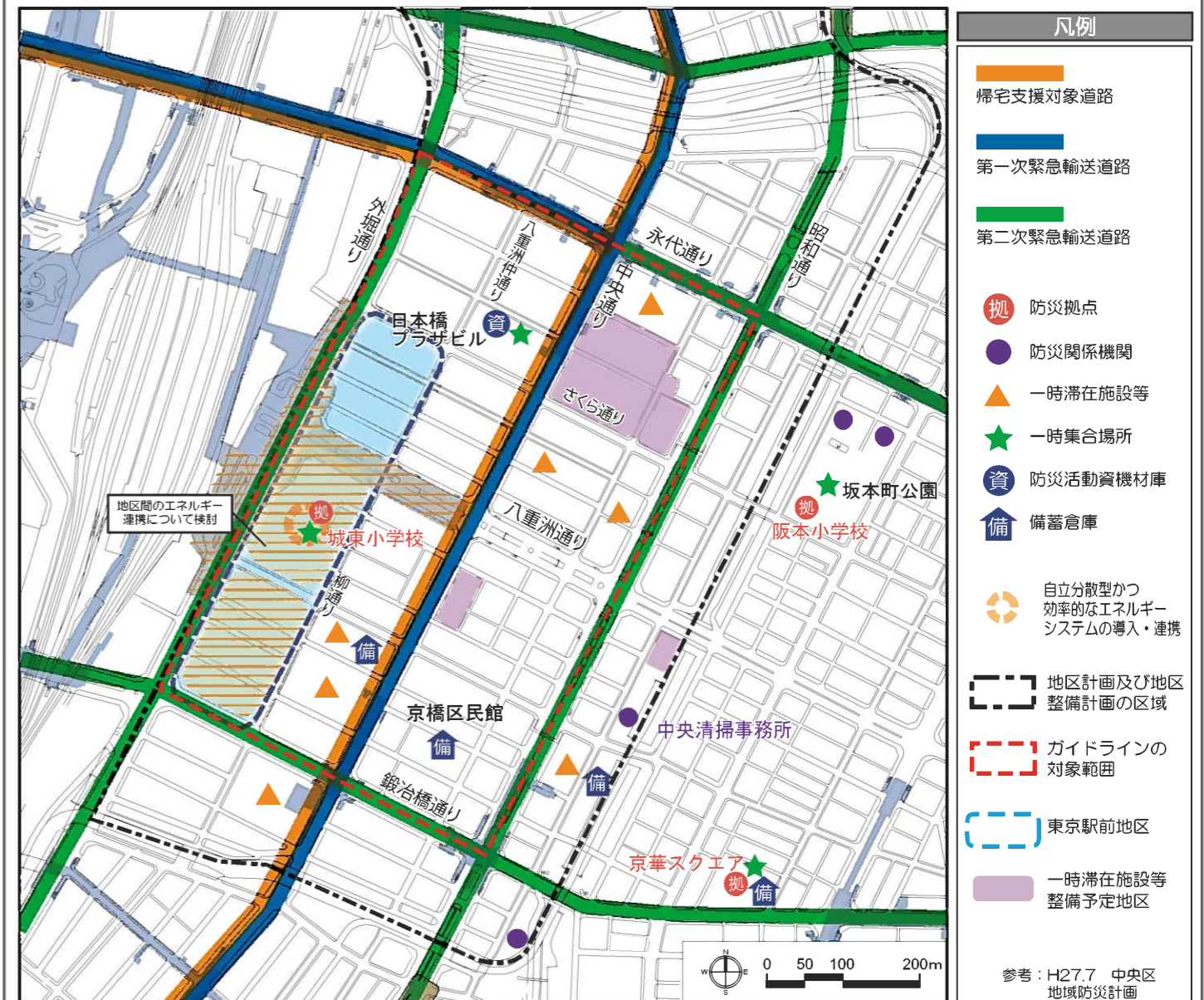
◆指針 2. 誰もが安全で快適に移動できるまちづくり

- 道路等の公共空間と合わせて、敷地内のオープンスペースの確保や建物のユニバーサル化等により、誰もが安全で快適に移動できるまちづくりを進める。

◆指針 3. 犯罪の少ないまちづくり

- 沿道の歩道状空地や宅地内のオープンスペースなどには、夜間照明設備を設けるなど、都市型犯罪の温床になる暗がりや死角をなくすよう配慮する。
- 建物等の配置に当っては、死角が生じない工夫を図る等の犯罪の発生を抑制するよう配慮する。

■緊急輸送道路等の状況



参考：H27.7 中央区
地域防災計画

5 まちづくり推進の考え方

■段階的なまちづくりの実現

本地域は、質の高い機能集積と適切な機能更新及び交通結節点の機能強化等により、「安全で快適な回遊性の高い国際都市東京の玄関口」の形成を図ることを目標としている。

しかし、本地域には、多くの権利者の存在や複雑な権利関係等の地域特性を有していることから、個別更新と調和しながら、今後の建物の更新時期や地域のまちづくり機運の高まり等の機会をとらえ、関係者の合意形成を進め、段階的にまちづくりを実現させていく必要がある。

■周辺地域とつながるまちづくり

本地域の隣接地には、国際的な観光地としてにぎわいの核となっている銀座・日本橋地域があり、東京の玄関口である東京駅前地域と一体となってまちづくりを進めていく必要がある。

このため、ガイドライン対象範囲に隣接するゾーンについても、道路ネットワークの構築や導入機能、景観形成など調和のとれたまちづくり推進の観点から、対象範囲と連携した施策の推進が重要である。

そこで、隣接ゾーンにおいても、本ガイドラインにおけるまちづくりの考え方等に基づいて、対象範囲に準じた、適切な開発誘導を図っていく。

◆隣接ゾーンの整備の考え方

Aゾーン（日本橋川沿いゾーン）

- 日本橋川沿いエリアのまちづくりビジョン 2017（中央区作成）に基づき、街区再編や、面的な開発を通じて、歩行者中心のまちの形成や魅力的な水辺景観の形成を行い、日本橋川沿いの環境整備と室町方面への賑わいの連続に配慮した空間整備等を行う。
- 都心部において貴重な地域資源である日本橋川の再生は、中長期的視点に立ち、まちづくりを推進していくことが重要である。



Bゾーン（昭和通り・首都高沿道ゾーン）

- 広幅員を有する昭和通りの特性をふまえ、まちの連続性や、賑わいの創出に配慮したまちづくりが必要である。



Cゾーン（京橋・宝町ゾーン）

- 東京駅前地域と銀座の賑わいの連続に配慮した空間整備を行う。



■整備イメージ

