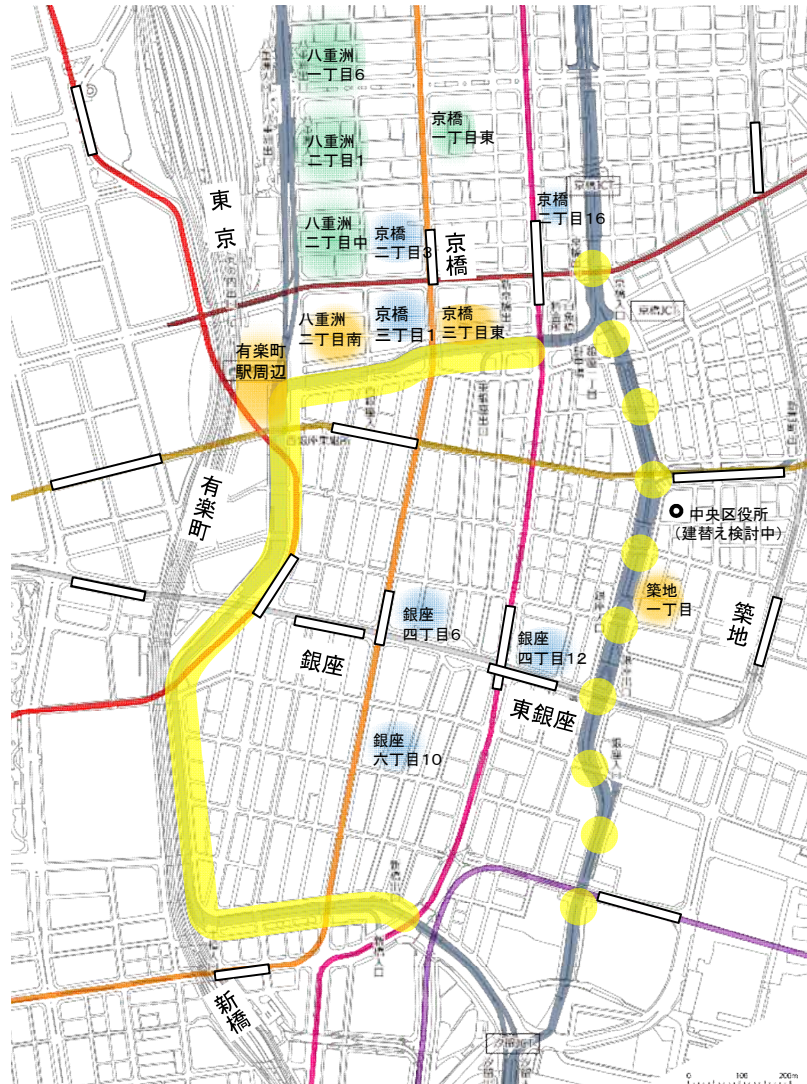


地元のまちづくり計画の状況 について

地元のまちづくり計画の状況①

- 京橋や銀座において、都市再生特別地区を活用したまちづくりが進展
- 東京駅前の八重洲において、3つの都市再生プロジェクトが進行中(高速バスが発着するバスターミナルを整備予定)
- 他の地区でも、市街地再開発準備組合が設立されるなど、まちづくりの機運が高まっている。



- 凡例
- まちづくりを検討している地区
 - 都市計画決定済 (都市再生特別地区)
 - 竣工済 (都市再生特別地区)
 - KK線
 - 都心環状線 (築地川区間)

京橋二丁目3地区
(京橋エドグラン) 2016年竣工



銀座六丁目10地区
(GINZA SIX) 2017年竣工



地元のまちづくり計画の状況②

○ 東京駅前の八重洲において、3つの都市再生プロジェクトが進行中(高速バスが発着するバスターミナルを整備予定)

地区名	八重洲一丁目6地区	八重洲二丁目1地区	八重洲二丁目中地区
イメージ パース			
都市計画決定	2015年9月	2015年9月	2017年9月
組合設立(事業 認可)	A地区 2019年度(予定) B地区 2019年1月	2017年4月	2019年度(予定)
建築工事着工	A地区 2022年度(予定) B地区 2021年度(予定)	2018年12月	2022年度(予定)
建築工事完了	A地区 2025年度(予定) B地区 2025年度(予定)	2022年度(予定)	2025年度(予定)

地元のまちづくり計画の状況③

- 平成27年6月に「有楽町駅周辺地区」、平成28年5月に「八重洲二丁目南地区」が国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加
- 都心環状線の築地川区間では、大規模更新事業を契機に、周辺のまちづくりと連携した都市再生を推進



有楽町駅周辺地区(東京都等(官民連携))

- ・歩行者の回遊性の向上や周辺施設と連携したMICE機能等の拡充
- ・都用地を活用し、周辺基盤を再編整備



八重洲二丁目南地区

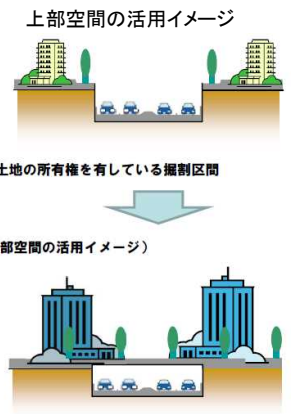
- ・観光バス発着所、銀座への玄関口の整備
- ・東京駅前拠点および周辺地区との連携強化



観光バス発着所(イメージ)

都心環状線(築地川区間)

- ・銀座と築地のまちを一体的につなぎ、快適かつ良好な新たな都市空間の創出を目指し、上部空間の活用策等について検討



※現況の首都高都心環状線の土地利用状況から想定されるケース

(参考) 東京駅と周辺市街地を結ぶ歩行者ネットワーク及び地域に開かれた広場の整備

○東京駅前の交通結節機能を強化するため、東京駅、八重洲地下街、京橋駅等を結ぶ、地上・地下の歩行者ネットワーク及び地域に開かれた広場を整備予定

② 東京駅と周辺市街地を結ぶ歩行者ネットワーク及び地域に開かれた広場の整備

〈整備内容〉

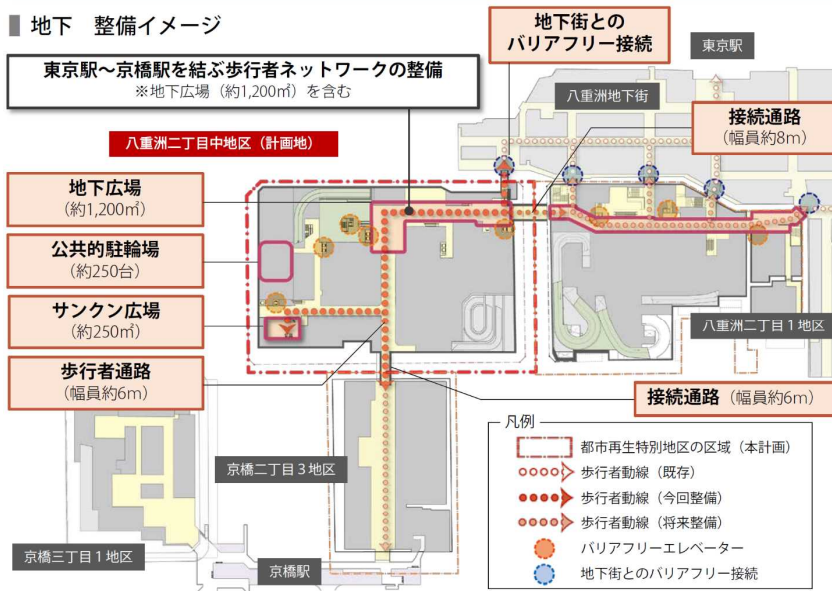
- 東京駅、八重洲地下街、京橋駅等を結ぶ地上・地下の歩行者ネットワークの整備
- 屋外広場や地上・地下の屋内広場整備によるにぎわいの創出
- 歩道状空地等の整備による滞留空間の拡充
- 公共的駐輪場の整備による違法駐輪の改善（計画地：約250台、3地区合計：約840台）

現況の課題

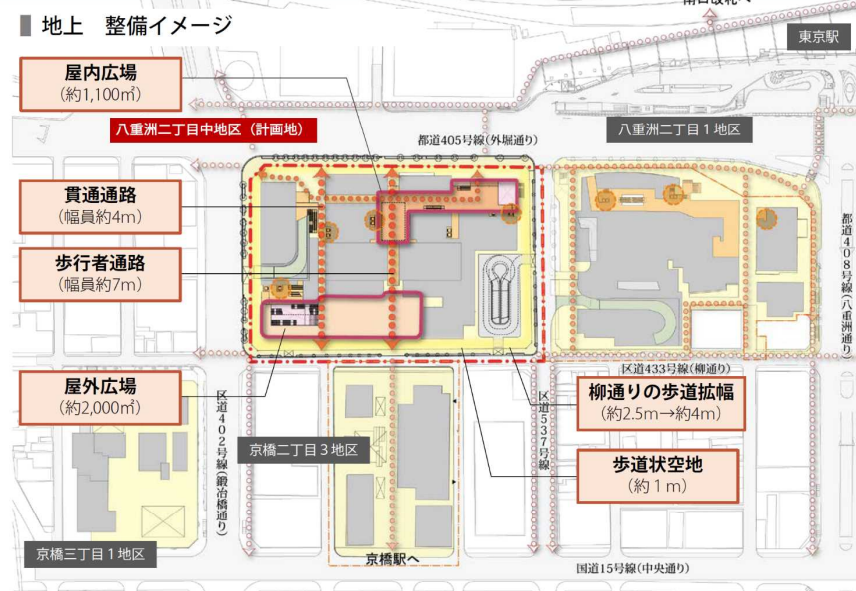


歩道上の放置自転車により、歩行者空間が狭くなっている。

■ 地下 整備イメージ



■ 地上 整備イメージ



東京駅、八重洲地下街、京橋駅等を結ぶ地上・地下の歩行者ネットワークの整備

<地上>

- ・ 柳通りの歩道拡幅（約2.5m→約4.0m）
- ・ 柳通り沿道の歩道状空地の整備（約1m）
- ・ 貫通通路・歩行者通路の整備（幅員：約4～7m）

<地下>

- ・ 八重洲地下街とのバリアフリー接続
- ・ 八重洲二丁目1地区・京橋二丁目3地区との地下接続通路の整備（幅員：約6～8m）
- ・ 歩行者通路の整備（幅員：約6m）

■ 広場の整備イメージ



屋内広場



屋外広場

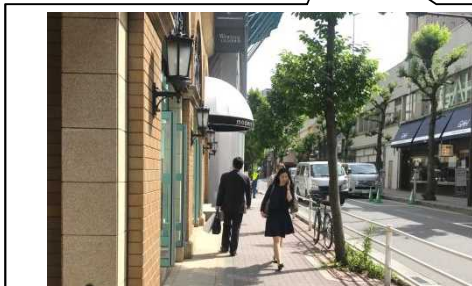
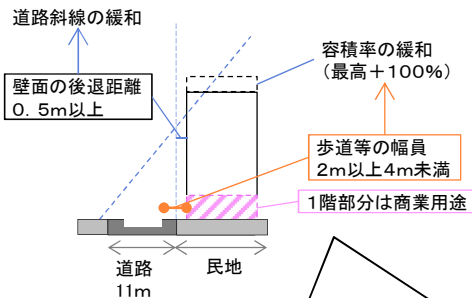
(参考)銀座周辺のまちづくり

- 賑わいのある連続した商業空間の形成や安全で快適な歩行者空間を確保するため、銀座地区のまちづくりのルールとして、地区計画により容積率や建物の高さ制限、壁面後退等を規定(図1)
- 一定規模の建築計画等について、地元住民や専門家等で構成される「銀座デザイン協議会※」との事前協議を実施 ※中央区から指定を受けた地域住民を中心としたまちづくり団体
⇒行政、地元住民、専門家等が協力し、銀座らしさや銀座にふさわしい街並みを街全体で維持

- ・1階部分を店舗や飲食等の商業用途等にすることで、賑わいを創出
- ・建物を建て替える際に、壁面後退や歩道の拡幅を行うことにより、歩道状空地等の整備を進め、より安全で快適な歩行者空間を確保
- ・敷地に接する歩道等の幅員により、容積率制限の緩和が可能

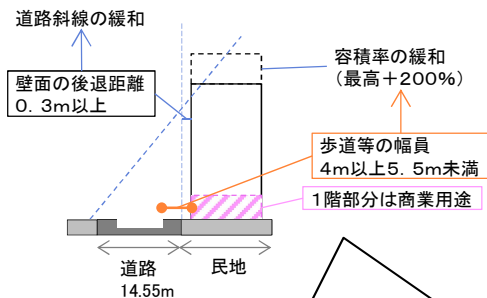
■建築物と歩行者空間のイメージ

11m道路に面する敷地の場合



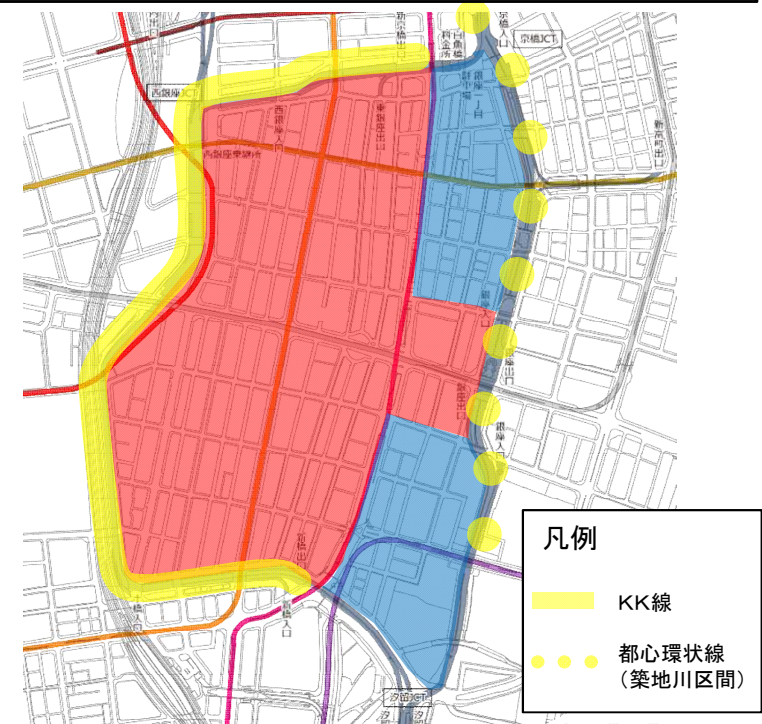
コリドー通りの様子

14.55m道路に面する敷地の場合



並木通りの様子

図1 銀座地区のまちづくりルール



- 凡例
- KK線
 - 都心環状線 (築地川区間)

- 地区計画
- A地区 +高度利用地区の区域
 - ・都心商業地域にふさわしい街並みの形成
 - ・にぎわいと活力ある都心商業機能の再生

- 地区計画の区域
- B地区
 - ・商業、業務、住宅のバランスある複合市街地の形成
 - ・複合市街地にふさわしい街並みの形成

図2 地区計画及び高度利用地区の区域