



## 第 1 回検討会資料

### 【 目 次 】

- 1 検討会設置の背景
- 2 検討会の進め方
- 3 KK線周辺の歴史的経緯
- 4 上位計画
- 5 KK線周辺の現状

令和元（2019）年10月10日（木）





## <これまでの経緯>

- 「首都高日本橋地下化検討会」（平成29年11月～平成30年7月）
  - ▶ 日本橋周辺のまちづくりと連携し、首都高速道路の地下化に向けて、線形や構造、対象区間などについて検討していくことを目的として設置
  - ▶ 対象区間や地下ルート、概算事業費、事業スキーム等、地下化の計画案を取りまとめ
  
- 第1回 首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会（平成30年12月）
  - ▶ 首都高日本橋地下化検討会で要検討事項とされた首都高都心環状線における大型車交通の環状機能確保に向けて、関連施設への影響を考慮し、東京高速道路（KK線）の構造強化と別線による機能確保の両面で検討を行うことを目的として設置
    - <構造強化の場合> 八重洲線とKK線の接続で大型車通行を可能とするためには、KK線の西銀座付近のカーブ部の接続が困難
    - <別線整備の場合> KK線（京橋～汐留）と八重洲線の接続が困難
  - ⇒ いずれの整備によっても、KK線と八重洲線の接続が困難となる箇所が生じるため、KK線の交通機能上の役割も考慮の上、既存施設のあり方について別途検討が必要
  
- 第2回 首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会（令和元年5月）
  - ▶ 地元のまちづくり計画の状況
  - ▶ 大型車交通の環状機能確保に向けた更なる検討
    - <構造強化の場合> 大型車交通の増加や構造強化に伴うテナントへの影響、銀座地区の活気と賑わいへの影響が大きな課題
    - <別線整備の場合> 既設八重洲線を活用しつつ、都心環状線に接続する最短ルートの導入空間確保が可能
  - ⇒ KK線の既存施設のあり方については、その交通機能上の役割や周辺のまちづくりの動向も踏まえ、別途検討

**第1回「東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会」（令和元年10月10日）**


# 1 検討会設置の背景



出典：首都高ドライブマップ一部加工  
東京高速道路HPより

## <KK線の位置図>

凡例

 : 東京高速道路 (KK線)

- ▷ 全長約 2 km
- ▷ 銀座地区を取り囲むように位置
- ▷ 3区 (千代田、中央、港) の境界に位置



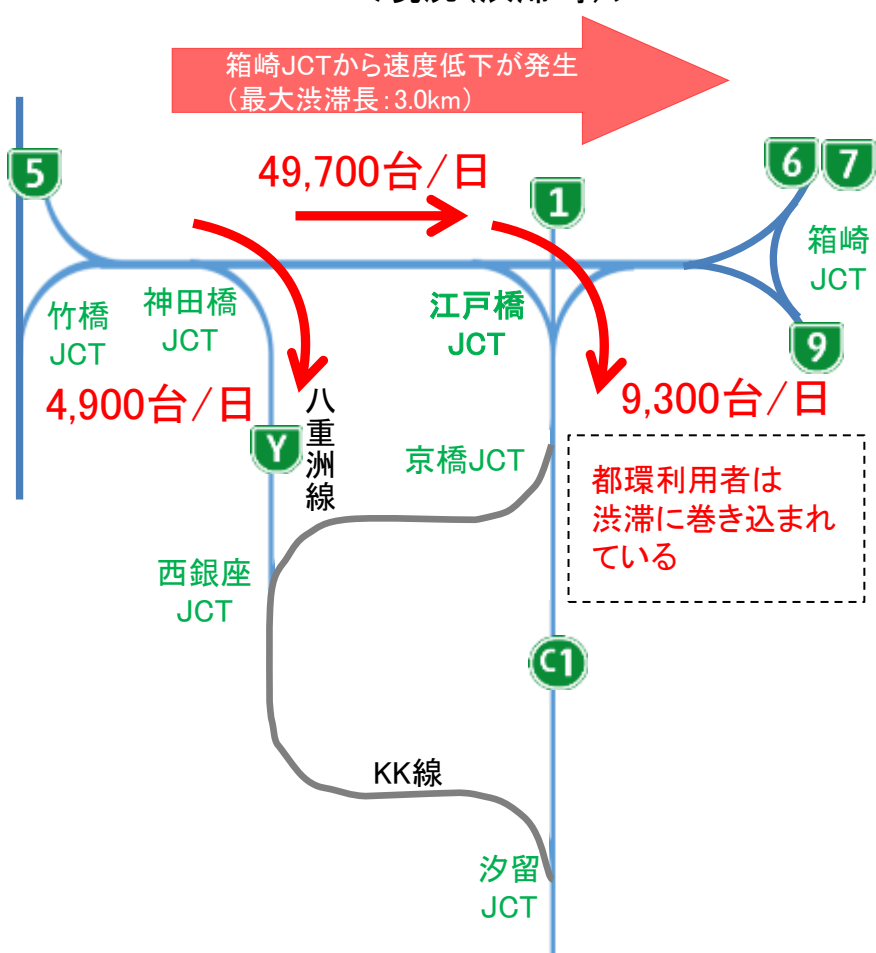
# 1 検討会設置の背景

出典：「首都高日本橋地下化検討会」資料より

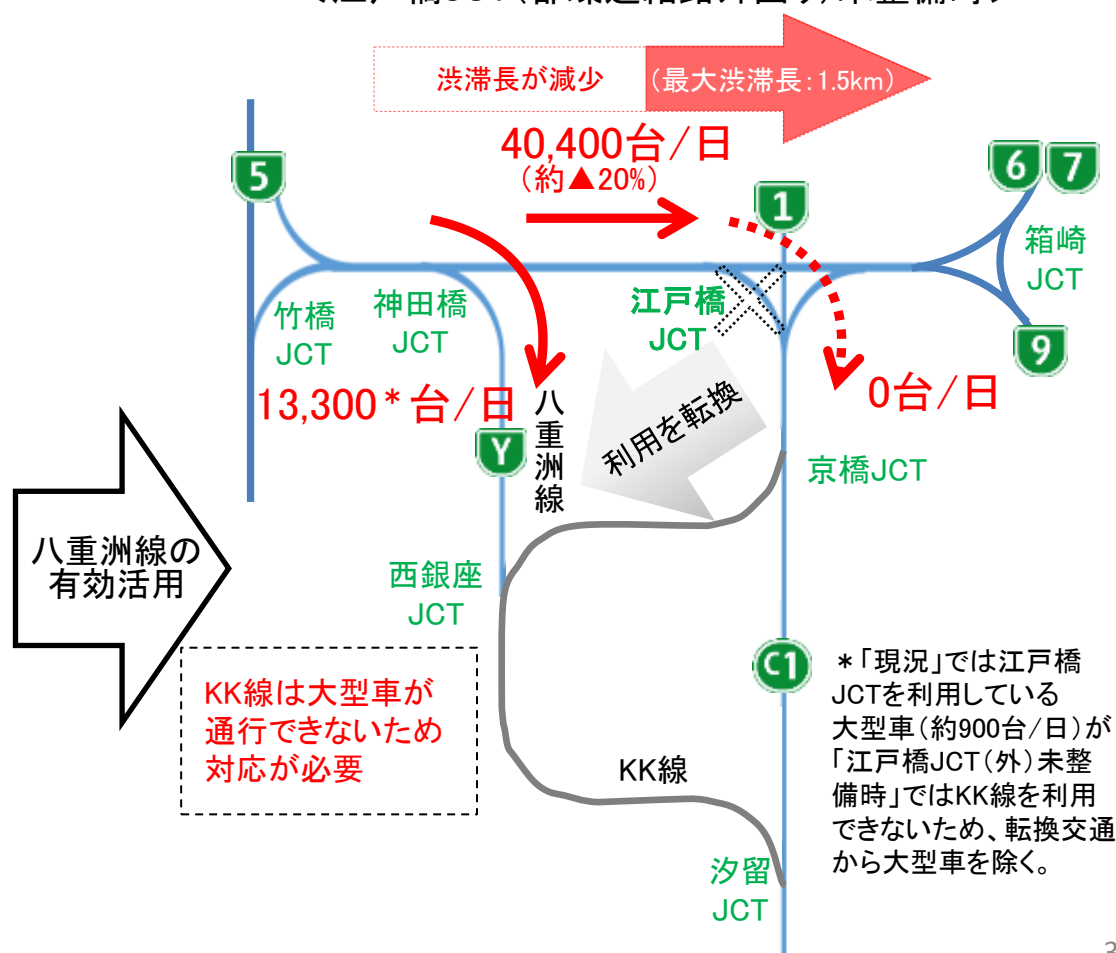
## <首都高日本橋地下化に伴うJCT構造の見直し>

- 江戸橋JCTは、4方向からの交通集中に加え、分合流が連続して発生するなど構造的にも複雑
  - 箱崎JCTを先頭に速度低下が発生し、神田橋JCTまで渋滞が伸びている。
- ⇒ 首都高日本橋地下化に当たっては、江戸橋JCTの都心環状線連結路をなくすことで、都心環状線を利用する車を八重洲線に転換させ、江戸橋JCT周辺における交通の円滑化を図る。

### <現況(渋滞時)>



### <江戸橋JCT(都環連結路外回り)未整備時>



# 1 検討会設置の背景

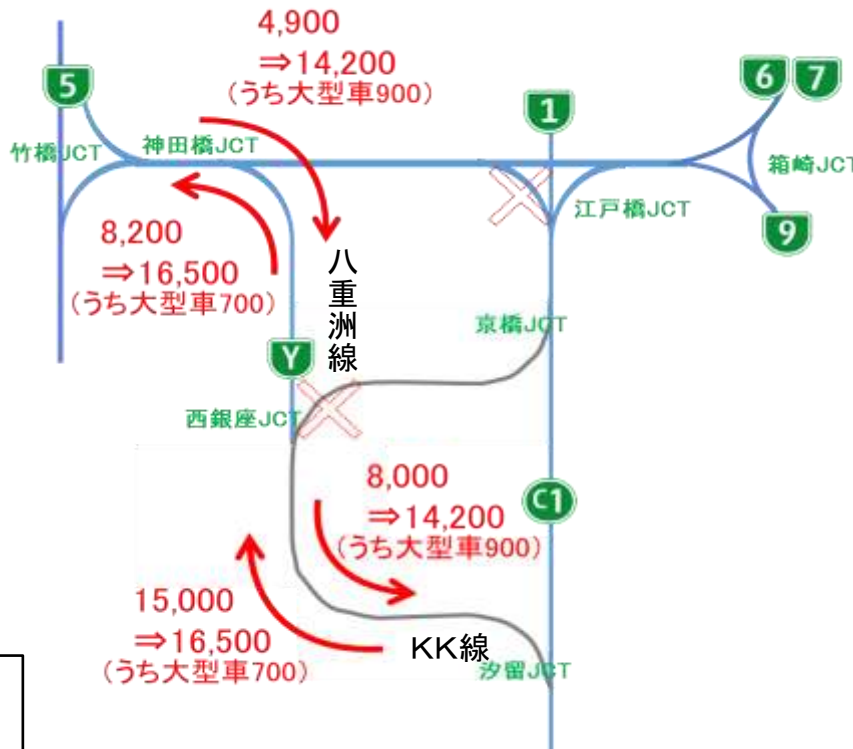
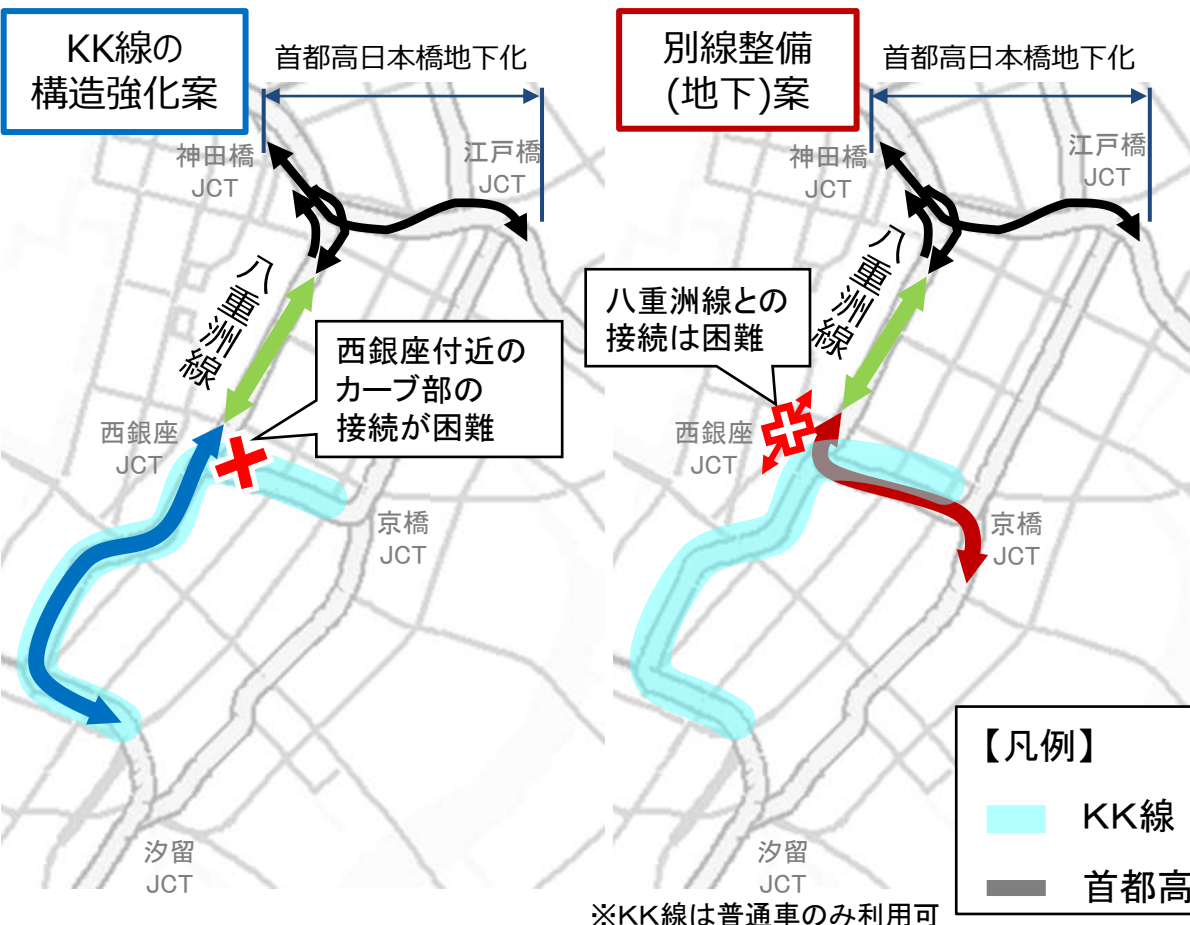
出典：「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」資料より

## <首都高都心環状線の交通機能確保の必要性>

- 八重洲線とつながる東京高速道路(KK線)は、大型車の通行に対応していない。  
(耐荷重、路肩・中央帯の幅員、曲線半径が不足)
- ⇒ 大型車の環状方向の交通機能確保策として、KK線を構造強化する案と、別線を地下で整備する案の2案に絞って検討中
- 2案いずれの整備によっても、KK線と八重洲線との接続が困難となる箇所が生じる。

### <大型車の環状方向の交通機能確保策>

### <交通量の変化(KK線を構造強化した場合)>



※首都高の現在の交通量(台/日)：平成28年度平日  
 ※KK線の現在の交通量(台/日)：平成30年10月末平日  
 ※八重洲線やKK線の出入口交通の増減は考慮していない。

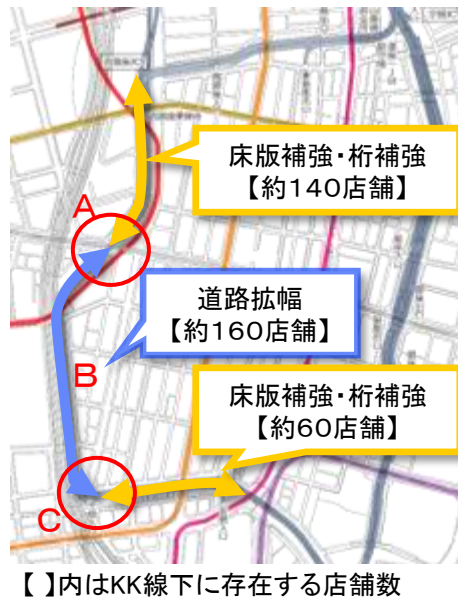
# 1 検討会設置の背景

出典：「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」資料より

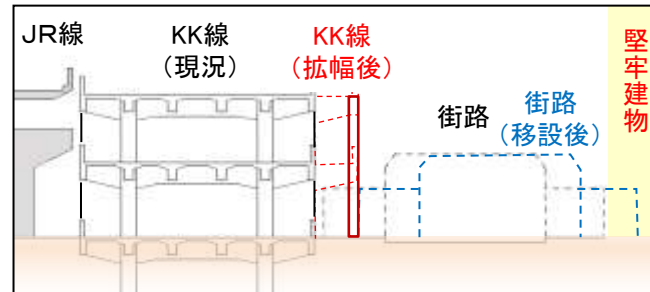
## <KK線の構造強化案の検討状況>

- KK線の全線において、耐荷重確保(設計車両重量:20t→25t)のための構造の補強(床版補強、桁補強)が必要  
⇒ 補強工事中のテナントへの影響が課題(約360店舗、入込客数1日約10万人)
- KK線の拡幅(幅員:11.97m→14.2m)やカーブ部の改良(曲線半径:50m→80m)が必要  
⇒ 連続した商業空間の形成や安全で快適な歩行者空間の確保など、銀座地区の活気とにぎわいへの影響が大きな課題

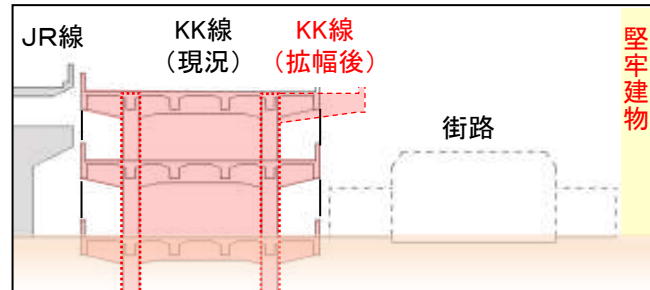
### <KK線の構造強化が必要な区間>



### <KK線の拡幅による課題(B区間)>



- 道路構造令を満たした幅員の確保が必要
- 拡幅部を支える橋脚が商業施設前面の歩道上に新設  
⇒ 歩道の有効幅員が減少
- 街路の現況機能を確保するためには、用地取得や堅牢建物の除却が必要  
(影響を受ける範囲:約20棟)



- 歩道上に橋脚を新設せずに拡幅と構造強化を行うためには、橋脚の造り替えが必要と想定  
⇒ KK線と一体構造の建物も含めた全面的な造り替えが想定
- 相当な年数が必要と想定され、その間連続した商業空間を形成しているテナント(約160店舗)の一時的な退去が必要

### <構造補強のイメージ>



### <KK線のカーブ部の改良による課題(C地点)>



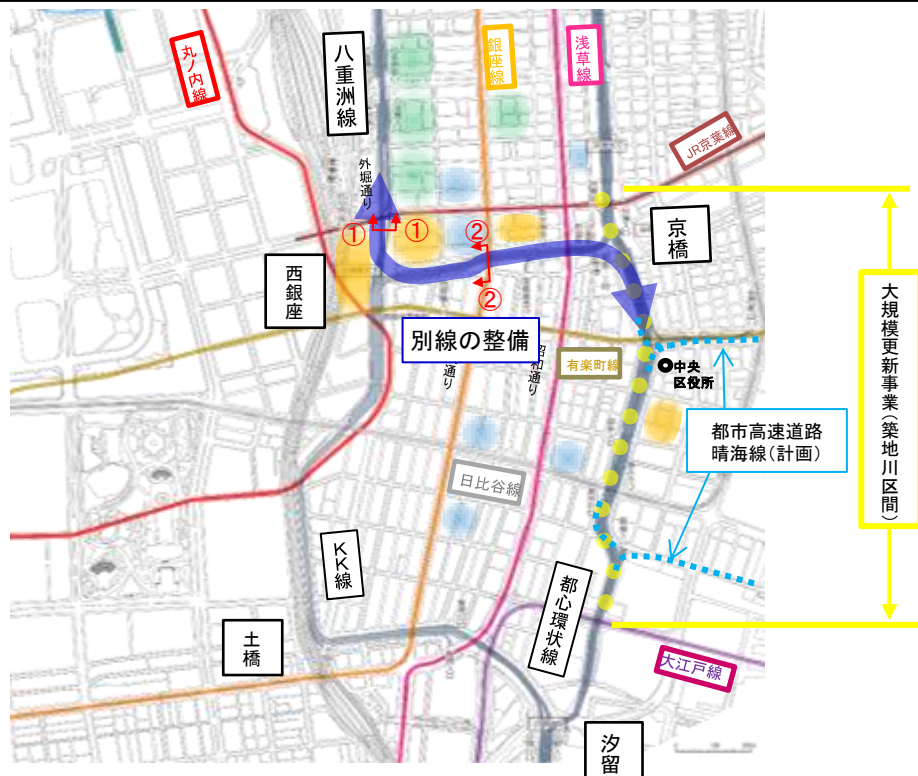
- 道路構造令を満たした曲線半径の確保が必要
- KK線が街路上に張り出し、その構造を支えるための橋脚を現在の街路や民地に設置する必要がある  
⇒ 周辺の街路や建物への影響が課題

# 1 検討会設置の背景

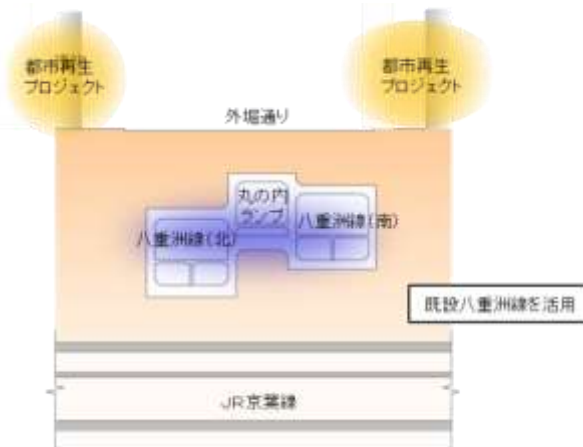
出典：「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」資料より

## <別線整備（地下）案の検討状況>

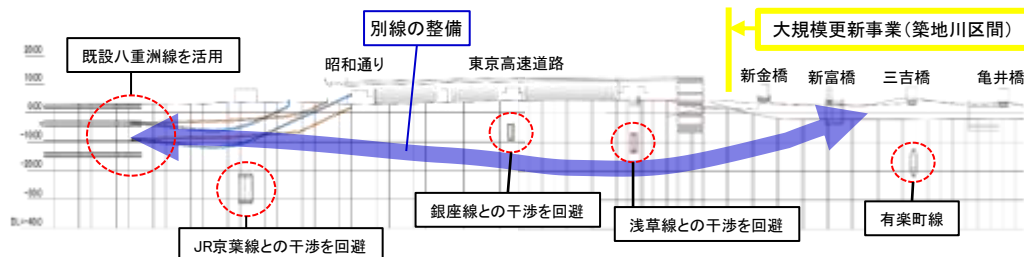
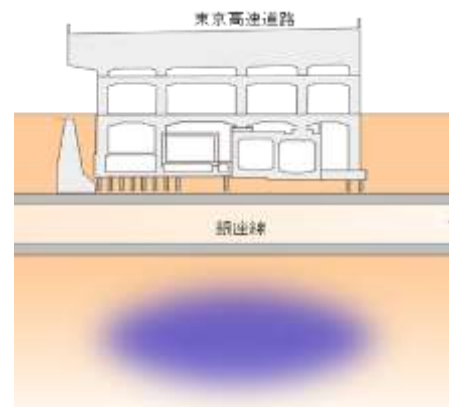
- 既設八重洲線を活用しつつ、KK線の下を通過させることで、都心環状線に接続する最短ルートへの導入空間を確保することが可能
- 地下埋設物と近接、干渉する場合の影響・移設、及び、大規模更新事業（築地川区間）等の計画との整合については引き続き検討



①-①断面 既設八重洲線(鍛冶橋交差点付近)



②-②断面 (銀座線との近接)



\* 地下埋設物と近接、干渉する場合は影響・移設検討が必要



## <大型車の環状方向の交通機能確保策に関する検討状況まとめ>

### ■KK線の構造強化の場合

- 大型車交通の増加や構造強化に伴うテナントへの影響に加え、連続した商業空間の形成や安全で快適な歩行者空間の確保など、銀座地区の活気とにぎわいへの影響が大きな課題

### ■別線整備(地下)の場合

- 既設八重洲線を活用しつつ、KK線の下を通過させることで、都心環状線に接続する最短ルート of 導入空間を確保することが可能
- 地下埋設物と近接、干渉する場合の影響・移設、及び、大規模更新事業(築地川区間)等の計画との整合については引き続き検討

## <東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方に関する検討区間>



※KK線は普通車のみ利用可



<議事予定>

### <第1回>

【令和元年10月10日（木）】

～ KK線周辺の現状と課題について ～

### <第2回>

（首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討状況を踏まえて開催）

～ KK線の既存施設の有効活用策について（その1） ～

～ 現状のKK線の管理運営について（管理運営者ヒアリング：非公開） ～

### <第3回>

～ 有効活用策について（民間企業ヒアリング：非公開） ～

～ KK線の既存施設の有効活用策について（その2） ～

### <第4回>

～ 既存施設の有効活用策（中間のまとめ案）取りまとめ ～

————— **提言（中間のまとめ）公表** —————

### <第5回>

～ 既存施設の有効活用策について取りまとめ ～

>>>>> **既存施設の有効活用策について都に提言** <<<<<

## 東京高速道路の沿革

出典：東京高速道路株式会社パンフレットより一部編集

<設立> 戦後、日本が経済成長を遂げるためには道路網の整備が不可欠であると考えた財界人23名が発起人となって、銀座の復興と飽和点に達した自動車交通量の緩和を目的とし、1951(昭和26)年12月に設立

<道路整備> 銀座周辺の外堀、汐留川、京橋川を埋め立てて日本最初の高架による無料自動車道路を建設し、その建設費と運営費をビル賃貸収益で回収するという運営の仕組みは、今日のPFI (Private Finance Initiative) の先駆けともいえる画期的なアイデア

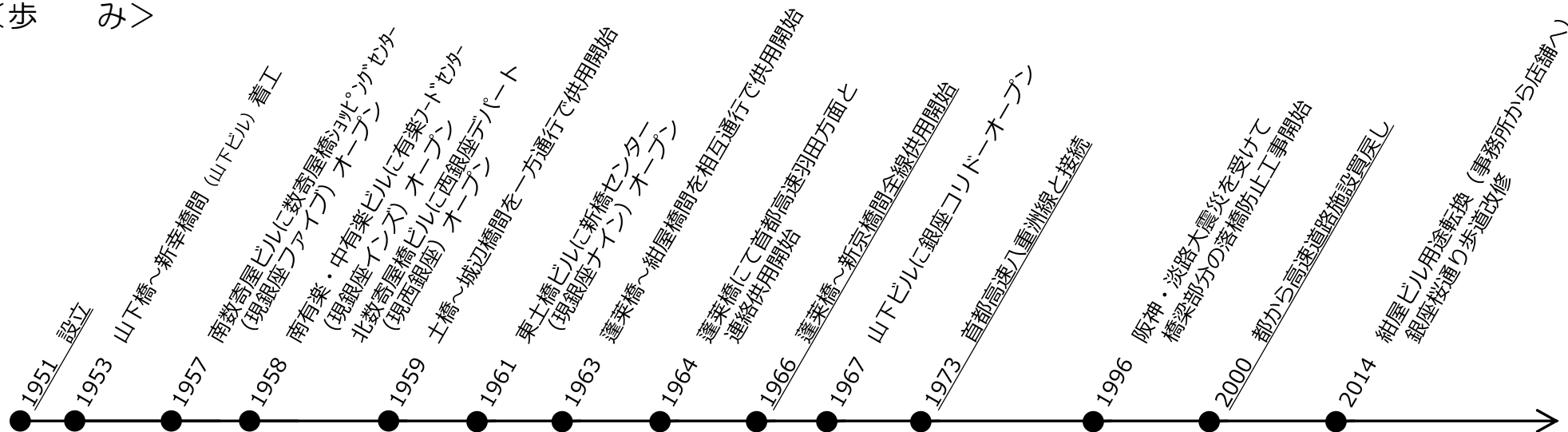
1952(昭和27)年8月、当時の運輸・建設両省から、道路運送法に基づく自動車道事業（一般自動車道）免許を取得し、1953(昭和28)年8月に山下ビルから工事を開始

1966(昭和41)年3月に西京橋～新京橋間が竣工

13年の歳月をかけて全長2km余となる自動車専用道路が完成



<歩み>



### 東京高速道路の建物状況

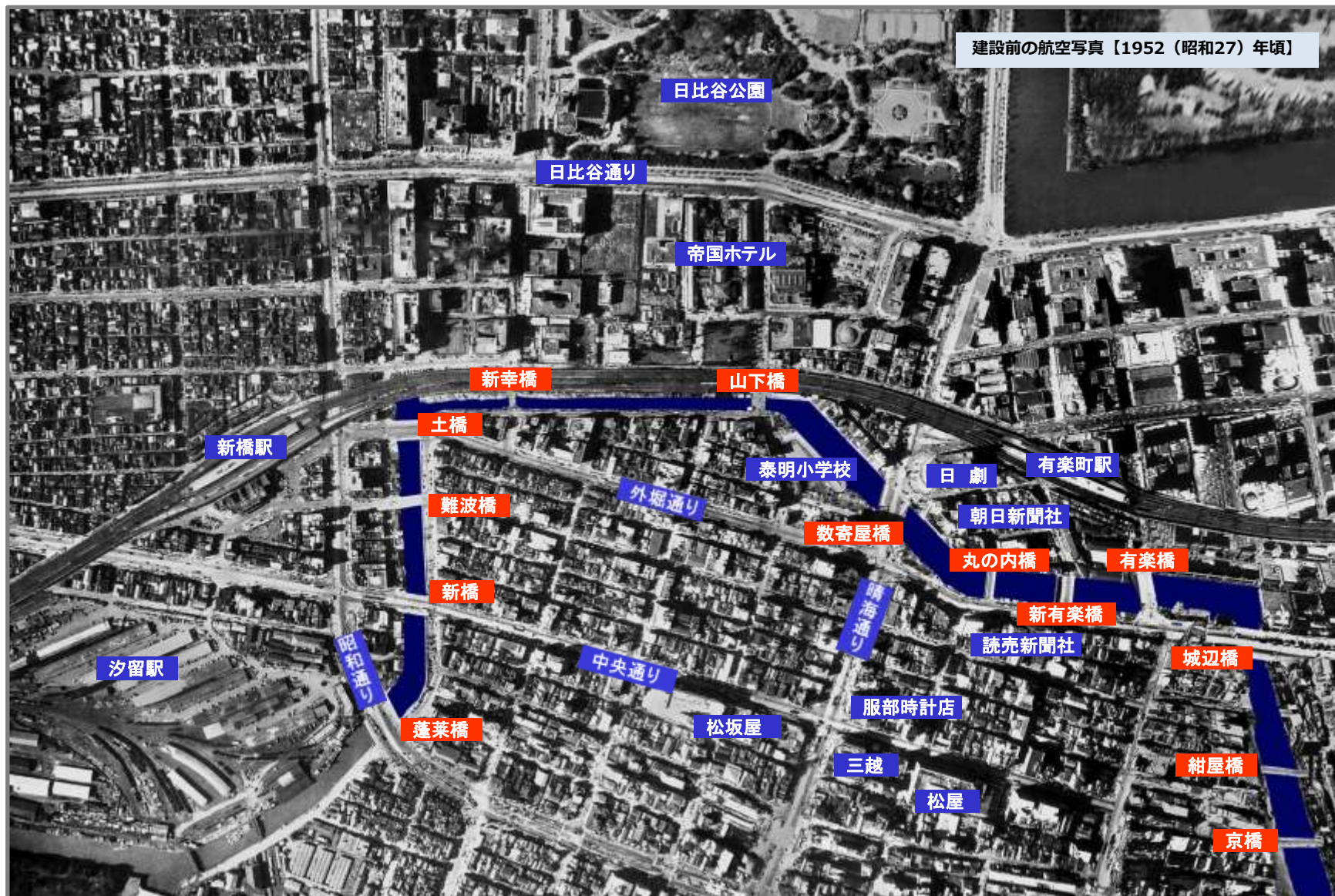


### 東京高速道路建設前の航空写真



出典：「東京高速道路 五十年のあゆみ この二十年」より

建設前の航空写真【1952（昭和27）年頃】



## <参考> 自動車道 ～道路運送法に基づく自動車専用道路～



出典：国土交通省HPより

○ 自動車道とは、全国各地にある数々の有料道路のうち、その中に主として民間企業が経営する自動車専用道路

### <法律から見た自動車道>

- 自動車道は、道路運送法（昭和26年6月1日法律第183号）第2条第8項に規定された、自動車専用道路
  - ⇒ 専ら自動車の交通の用に供することを目的として設けられた道路で道路法による道路（高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道〔道路法第3条〕）以外のもの

### <自動車道の種別>

- 自動車道には、料金の支払いによって誰もが通行できる「一般自動車道」と、バス会社等が自社の車両専用設置した「専用自動車道」がある
  - ⇒ 「一般自動車道」：専用自動車道以外の自動車道  
(一般自動車道供用中の路線として、27事業者、31路線あり (H30.4.1現在))  
(ex.九十九里有料道路、箱根スカイライン、伊勢志摩スカイラインなど)
  - ⇒ 「専用自動車道」：自動車運送事業者がその事業用自動車の交通の用に供することを目的として設けた自動車道

### <東京高速道路（高速道路8号線）の位置付け>

- 道路運送法上の「自動車専用道路」で「一般自動車道」（屋上部分を無償で供用）
  - ⇒ 屋上部分は自動車専用道のため、運営上の制約あり（店舗、イベント、広告、歩行は不可）
  - ⇒ 路下室部分は自動車道事業の財源確保のため、店舗等に貸付け（不動産賃貸事業）



出典：（写真）東京高速道路株式会社パンフレットより

## まち（銀座）の歴史①

出典：GINZA OFFICIAL HPより一部編集

### <江戸期>

- 銀座の地名は、徳川家康が、駿府にあった銀貨製造所を現在の銀座2丁目に移した「銀座役所」に由来。
- 主に職人たちの住む町だったが、日本橋を起点とする東海道の一部でもある銀座通りに大きな商店がにぎわいをみせ、能役者や歌舞伎役者、常盤津の師匠、画家たちの住む町でもあった。



汐留川に架かる蓬萊橋  
奥には勸工場の博品館

### <明治・大正期>

- 銀座通りの道路幅はそれまでの倍以上である十五間（27メートル）に広げられ、車道と歩道に分離された。
- 歩道部分は煉瓦敷き。ガス灯がともされ、街路樹として桜、松、楓が植えられた。
- それまでの街区スケールをもとに八間、五間という道路が整えられ、きれいな碁盤の目に整えられた。これが現在の銀座の街区の基礎となっている。
- 銀座には多くの人が集まるようになっていったが、ショッピングだけではなく、銀座を歩くこと自体をカッコいいと思い、銀座で人と会うことが時代の最先端を行っていると感じる人たちが現れてきた。

### <戦後の復興から高度経済成長へ>

- 焼け野原となった銀座は、あらゆるところに空襲による瓦礫が積み重なっており、頭を悩ませた人たちは、すでに大量のゴミが投げ込まれて汚れていた三十間堀を埋め立ててしまうことにした。
- 銀座の堀を埋め立てることに反対運動をする人もいたが、これを機に、銀座の周囲を取り囲んでいたすべての川は、埋め立てられていく。
- 銀座は川に囲まれた街から、高速道路に囲まれた街となった。
- 今も、京橋、新橋、数寄屋橋、三原橋をはじめ、交差点の名に、橋の名前が残っている。また橋のたもとにあった橋詰公園の名残りは、銀座に数少ない緑を提供している。
- その後、建設省は銀座通りの大改修を計画した。そのコンセプトは、通り上の付属物を出来る限り排除し、来るべき自動車社会にふさわしい見通しのよい近代的な通りというものだった。
- 電柱と電線をなくし、ガス、水道、電話線とともに地下に新設する共同溝におさめる。歩道の幅を広げ、都電のレールの敷石に使われていた御影石を転用して御影石舗装とする。街路樹の柳を撤去し、低木のシャリンバイに植え替える。街灯を新しくデザインし、ガス灯風のマルチハロゲン灯に変更する。といったもの。
- 1970（昭和45）年8月2日には、銀座通りで初めての歩行者天国が実施された。
- 歩行者天国は休日の銀座にすっかり定着し、現在も続いている。

## まち（銀座）の歴史②

### <「銀座ルール」、「銀座まちづくりビジョン」の策定>

#### 【銀座ルール】

- 戦後すぐに建てられたビルは、現行法規では、建て替えると建築当時の有効面積より減少するため、建て替えることができず、老朽化が進んでいた。
- 1997（平成9）年11月、国の経済対策閣僚会議は「21世紀を切り開く緊急経済対策」発表し、「都心中心地における容積率の緩和」を打ち出した。
- それに基づき建設省は「機能更新型高度利用地区」制度を創設、銀座はこの制度に基づいて、中央区と協議の上、まちづくりのルールである「銀座ルール」を定めた。

#### 【銀座まちづくりビジョン】

- 「銀座ルール」によって、銀座の基本的な骨格を定める一方、そのもととなる考え方をまとめようと、銀座通連合会では「銀座まちづくりビジョン」を策定、ビジョンでは、3つの方向からまちづくりを行うことを提案

##### ① 「水辺再生と路地の活性」

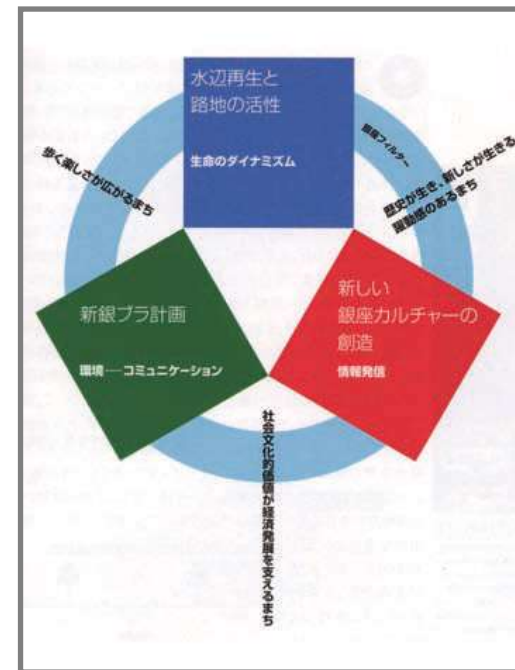
銀座は江戸以来、掘割と川に囲まれた水の街だった。碁盤の目のような街路の間を路地がはりめぐらされ、その内部に生き生きとした生活が営まれていた。しかし、モータリゼーションの波に押し流されて水辺は消えていき、ビルが大型化するにつれ路地も消滅していった。そのような歴史を踏まえ、水や緑のうるおいのある環境づくりをしたり、路地空間を見直して人にやさしくつづぎの場とする等、古さと新しさが共存できるまちづくりをしていこうというもの。

##### ② 「新銀ブラ計画」

銀ブラという言葉に象徴されるように、銀座は歩いて楽しい街。歩くことを中心に街を見直し、バリアフリーの視点から検討したり、わくわくする出会いの場を提供できるように通りごとの個性を打ち出したり、美しい景観のまちづくりを目指す。また、路上駐車を解消するためのさまざまな仕組みづくりや、車そのものを排除するパーク&ライドシステム、LRTなどの公共交通システムの検討などが含まれる。

##### ③ 「新しい銀座カルチャーの創造」

銀座は商業の街ですが、経済のみで街が発展するわけではない。むしろ銀座はそれぞれの時代ごとに個性ある文化が生まれ、それこそが街の発展を支えてきた。新しい社会文化的な価値が生まれ、



情報発信できるように、若いアー



## まち（大手町・丸の内・有楽町）の歴史①

出典：（一社）大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会HPより一部加工

### <地名の由来>

- 「大手町」は大手門（かつての江戸城正門）の前であることが由来。
- 「丸の内」の由来は「丸」が曲輪（くるわ）と同じ意味であり、江戸時代に「御曲輪内（おくるわうち）」と呼ばれた地域にあたる各地の城下町に存在する地名。
- 千代田区域の「丸の内」が正式な町名となったのは1929（昭和4）年のこと。「有楽町」については織田信長の弟で茶人として有名であった織田長益（有楽斎：うらくさい）の名前に由来すると一般的に言われている。
- この地域は「大手町・丸の内・有楽町地区」の頭文字を取り、「大丸有地区」と呼ばれている。



1843（天保14）年当時の地図

## まち（大手町・丸の内・有楽町）の歴史②

出典：（一社）大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会HPより一部編集  
写真は、同協議会パンフレットより

### <地区の成り立ち>

- 当地区は江戸時代、江戸城を中心とした諸大名・旗本のための武家地だった。
- 明治維新とともに大名小路やその周辺は官庁や陸軍の軍用地となる。しかし、1872（明治5）年2月の大火以降、この地は放置されるようになり、大丸有地区は明治20年ごろまで一面の寂しい原っぱだったという。
- 明治20年代になり、岩崎弥之助氏がそれを買い取って「三菱が原」と呼ばれるようになり、そこから計画的にオフィスが建設され現在のビジネス街の原型ができていく。
- 馬場先通りに並んだ赤煉瓦のビル街はその西欧風のたたずまいから「一丁倫敦（ロンドン）」と呼ばれた。1914（大正3）年には東京駅が完成し、以降東京駅前的大型オフィスビルによる街並みは「一丁紐育（ニューヨーク）」と呼ばれた。
- 明治維新から昭和初期（昭和10年代）まで70年ほどかけて築き上げてきた丸の内地区のインフラは相当充実したものだ。それゆえ、連合軍は占領後の本部をこの大丸有地区に置くことを想定し、空襲でも壊滅的な打撃を与えないようにしたといわれている。
- 大手町地区では戦前、現在の霞ヶ関に移転する以前の官公庁街があった。その後、1955（昭和30）年以降、大手町の国有地が払い下げられ、1956（昭和31）年には大手町駅が誕生。新聞社、銀行、商社、経済団体等が立地していった。
- 1959（昭和34）年には「丸の内総合改造計画」が決定され、次々と高さ100尺（31m）のオフィスビルに建て替えられていき、高度成長時代に向けたインフラ整備が急ピッチで進んでいく。
- またそれと併せて、南北に通っていた2本の裏通りが拡幅され、丸の内の代表的な街並みといえる現在の仲通りも完成する。



一丁倫敦【1907（明治14）年頃



一丁紐育【1922（大正11）年頃

## まち（日本橋・八重洲・京橋）の歴史①



出典：NPO法人 東京中央ネットHPより一部加工

### <地区の成り立ち>江戸～明治

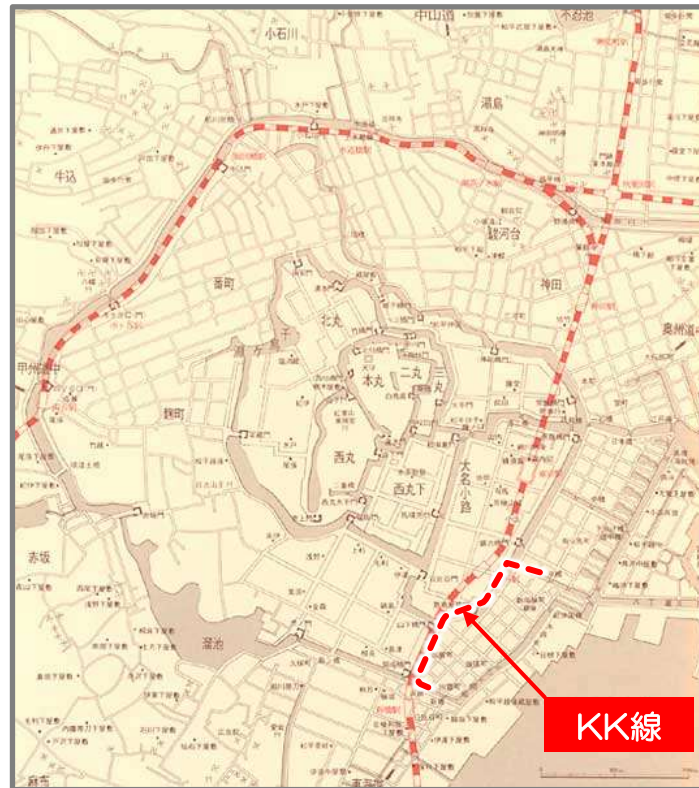
- 1603（慶長3）年に家康はついに天下を取り江戸に幕府を開き、ここに『天下普請』による大事業を開始する。これから約40年間の徳川三代の将軍により世界に類を見ない巨大なまちづくりが行われる。
- まず、当時の神田山を切り崩し日比谷入り江を埋め立てる大事業に取り組んだ。それまで半島のようになっていた江戸前島は江戸城と陸続きになると共に日本橋、京橋は掘り割りはあるものの現在の地形を思わせる地形になった。
- 現在の東京駅周辺の外堀から千鳥ガ淵に至る江戸城の形は完成する。東海道は家康時代に青山通り辺りまで通じてたが、この大事業で品川を経由して海沿いに江戸の街に入り今の銀座、京橋を通り道三堀につながる平川に達するようになった。そしてここに大きな橋がかけられ日本橋と名付けられ、江戸から各地への道の原点となる五街道の起点となった。
- また京都へ向かう最初の橋は京橋と名付けられた。
- オランダ人ヤン・ヨーステンは日比谷入り江の埋め立てを家康に提案したといわれているが、彼の屋敷は馬場先門外の堀端にありその辺りを人々はヤン・ヨーステン河岸と呼んだらしくその後訛って八代洲河岸と呼んだ。1873（明治5）年に八代洲は八重洲となり今日に及んでいる。
- なお、「東海道五十三次」で知られる安藤広重は1849（嘉永2）年から没年の1858（安政5）年までの10年間を京橋で暮らした。



ヤン・ヨーステンの碑



「江戸名所百景 京橋竹がし」  
（東京都中央区立京橋図書館所蔵）



江戸の第四次建設 1644年（正保元年）ごろ  
『正保年間江戸図』による

出典：「江戸の町（上）-巨大都市の誕生-」  
内藤昌 著／穂積和夫 画 草思社

## まち（日本橋・八重洲・京橋）の歴史②

### <地区の成り立ち>明治～

#### 【日本橋】

- 橋の袂には「日本国道路元標」の複製がある。オリジナルは橋の真中の道路上にあり、そこが日本の中心となっている。最初に架けられた橋は木造で、現在ある橋が1911（明治44）年に完成するまでに12回もの架け替えが行われてきた。
- 現在の橋は関東大震災や戦災を経て100年近くたった今でも健在だが、高速道路ができてからはその真下に位置してしまい、美しい橋の全景を見ることができなくなった。
- 全体の形はアーチ型で、橋の両側と真中には、照明灯の装飾柱が配されている。これは1999（平成10）年に修復が行われ、明治時代の姿に蘇った。その翌年に国の重要文化財に指定されている。



日本国道路元標

#### 【八重洲】

- 明治頃までは日本橋、京橋から丸の内に入るには、外濠を渡らなくてはいけなかった。そこに架かっていた橋が呉服橋、鍛冶橋、そして丸の内の八重洲に通じる八重洲橋だった。
- この八重洲橋が今の東京駅八重洲口の所に架かっていたのが地名の由来。1914（大正3）年、東京駅の開業の際には八重洲橋は撤去され、駅の乗降口も丸の内側にしかなかった。
- 関東大震災後に東京駅八重洲口ができ、1925（大正14）年に再び八重洲橋が築造された。しかし1948（昭和23）年の外濠の埋め立てにより橋は再び消え去った。そして1954（昭和29）年に、日本橋呉服橋・槇町が八重洲と改称し、初めて中央区八重洲という地名が生まれた。



東京駅八重洲中央口

#### 【京橋】

- 1875（明治8）年に様式の石造りの橋に架けかえられた。1933（昭和8）年に鋼橋となり、1959（昭和34）年の京橋川埋め立てにより取り壊され、現在は高速道路の下、中央通りの一部になっている。現在、橋が架かっていたところには三本の親柱が残されている。



現在の京橋

## まち（新橋・汐留）の歴史①



出典：港区HPより一部加工

### <新橋の成り立ち>

- 1601（慶長6）年に設定された新しい東海道は、はじめ今の港区芝一丁目あたりが起点だったが、3年後、増上寺前の浜辺などを埋め立て、起点を日本橋へ延ばした。この時に、今の港区の北東端に、新しい橋が架けられたのだと思われる。
- 1710（宝永7）年に芝口御門が橋の北に造営され、日比谷から橋の南へ移された町も、芝口と名づけられた。橋も芝口橋と名前を変えたが、橋の北側を新橋というようになった。明治になって橋の名を新橋に戻し、1872（明治5）年には日本の鉄道起点「新橋駅」ができたため、新橋は港区側の地名になった。
- 1909（明治42）年、山手線に現在の新橋駅が「烏森駅」として開業、1914（大正3）年には新橋駅となり、元の駅が汐留駅になった。
- 1932（昭和7）年、新橋ははじめて当時の芝区の町名となり、1965（昭和40）年、住居表示の町名になった。
- なお、東京高速道路沿いの新橋一丁目は、「芝」と称される広い地域へ通じる場所ということから芝口と称されるようになった模様。
- 1710（宝永7）年には、一時期江戸の南の出入口として機能した芝口門がたてられ、門の南側の日比谷町一、二、三丁目は芝口一、二、三丁目と改称された。



## まち（新橋・汐留）の歴史②

### <汐留（東新橋）の成り立ち>

- 「汐留」の地名は、江戸城外堀と海を仕切る堰が「土橋」に設けられていたため、ここからは海の水が外堀に入り込めない、つまり「汐が留まる」ことから付近の地名として使われるようになった。
- これは、寛永年間（1624年～1644年）以後のことで、「汐留」の名は、近世とともに生まれたといえる。
- 徳川家康の江戸入府以後の町作りによる埋め立てによって陸地化した汐留地区に、初めに屋敷の拝領を受けたのは龍野藩脇坂家で、1632（寛永9）年成立の『武州豊島郡江戸之庄図』に初めてその名が記されている。その後も埋め立て工事は引き続き行われ、1639（寛永16）年に会津藩保科家、同18年には仙台藩伊達家が屋敷地を拝領し、江戸幕府解体まで続いた。
- 1932（昭和7）年、汐留町一、二丁目および新銭座町の一部を合併して設立された町で、当時は町域のほとんどが元汐留駅の構内に含まれており、北東に汐留川、東に浜離宮を控えた場所にあった。



汐留より蒸気車御開業祭礼之図  
昇齋一景 1872（明治5）年

## <都市づくりのグランドデザイン —東京の未来を創ろう—> (2017 (平成29) 年9月策定 東京都)

### ○ 中枢広域拠点域 (中心部【A】)

#### ■ 2040年代の将来像

##### <大手町・丸の内・有楽町 (大丸有)>

- ゆとりのある充実した歩行者空間の形成、日本橋や神田などの周辺地区との連携、エリアマネジメントによる地域の魅力向上の取組などにより、回遊性が高く、にぎわいや交通を生み出す地域となっています。

##### <日本橋・八重洲・京橋>

- 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、魅力のあるまちになっています。

##### <銀座>

- 回遊性を高める地上・地下の歩行者ネットワークや、建築物の壁面位置等が統一された良好な景観が形成されています。



中枢広域拠点域 中心部【A】拡大図

### 戦略01 持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点的形成

#### 政策方針-1 世界をリードする国際ビジネス交流都市を持続させる

- 質の高いインフラで高密な都市活動を支える  
 <様々な駅前空間が立体的に再生されている>
  - 開発の機会等に併せ駅と周辺のまちを使いやすくなるようつなぎ、サンクンガーデンや歩行者用のデッキなどを備えた駅前空間の形成を促進します。
- <道路上空がまちと一体的に活用されている>
  - 駅周辺の開発に併せ道路上空に歩行者用のデッキや広場などを整備し、道路・駅・まちが一体となった都市基盤の充実を進めます。
  - 首都高速道路の大規模更新において、都市再生と連携し、にぎわいや憩いなど道路上部空間の活用を図ります。

#### 政策方針-3 際立った個性が魅力を発揮する多様な地域をつくる

- それぞれの拠点を結び付ける「地域軸」を形成する  
 <特色のある地域軸が形成され、魅力が向上している>
  - 地域軸の形成に当たっては、「水・緑のネットワーク」に着目し、生物多様性や景観などの保全・創出に向けた取組を一体的に展開し、みどりの骨格を成すネットワークの形成を図ります。

### 戦略02 人・モノ・情報の自由自在な交流を実現

#### 政策方針-6 道路空間を再編（リメイク）し、ゆとりやにぎわいを生み出す

- 道路ネットワークの整備効果を生かし、道路空間を再編する  
 <ネットワーク化により道路が本来の役割を発揮している>
  - 道路ネットワークの形成により円滑な交通が実現する地域において、まちづくりや地域のニーズに応じ、自転車や歩行者の快適な通行空間を実現します。



## 政策方針-8 鉄道ストックを基軸に誰もが移動しやすいまちをつくる

- まちの中心となる誰もが使いやすい交通結節点をつくる  
 < 駅周辺の空間に地域に必要な都市機能が導入されている >
  - 公共空間と建築物を一体的にデザインするとともに、まちのにぎわい創出に資する重層的な歩行者ネットワークを形成します。

## 政策方針-10 最先端技術を活用した情報都市空間を創出する

- 一人ひとりに情報の「おもてなし」をする  
 < 都市空間が最先端の情報プラットフォームになっている >
  - 商業地や観光地などにおいてICタグやマーカの設置を誘導するとともに、様々な主体が協力しどこでもつながる通信環境を構築することで、IoT社会の基盤を整えます。
- < 個人の好みやニーズに応じた情報サービスが提供されている >
  - 様々な主体が連携し、スマートフォンやデジタルサイネージなどの活用により、個人の属性に応じた歩行者移動支援情報の提供を行います。
  - 観光地や駅周辺などの観光案内施設への支援やICTを活用した多言語案内などにより、外国人をはじめとする観光客へ東京の魅力を発信します。

## 戦略03 災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築

## 政策方針-14 都市インフラを将来も健全に使い続ける

高齢化する都市インフラを良質なストックとして健全に使い続けるとともに、ストック効果に加え、美しく安全な都市空間を形成します。

- インフラの大規模更新と都市再生を一体的に進める  
 < 首都高速道路が計画的に更新されている >
  - 首都高速道路の都心環状線について、国とともに都市再生と連携した老朽化対策の検討を進めます。

## 戦略06 四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築

## 政策方針-24 あらゆる場所で緑を感じられる都市をつくる

- 貴重な緑を守り、活発な都市活動と豊かな生態系を両立する  
 <季節を問わず、快適に過ごすことができる>
  - 人々を魅了する美しい緑につつまれた都市東京の実現を図るため、緑とともに花で彩る都市空間を創出します。
  - 道路整備等に併せ、連続した緑陰による快適な歩行空間の形成を図ります。
  
- あらゆる場所に新たな緑を創出し、快適な都市空間を形成する  
 <緑や公園がまちに融け込み、潤いあふれるまちとなっている>
  - 都市公園等の整備を進めるとともに、公園周辺の開発に際し公園側の緑化を促すなど、公共空間と民有空間とが一体となって緑を創出します。
  - 都市公園等と周辺のまちづくりが連携して、その地域のにぎわいや回遊性、緑の連続性、防災機能の向上を図ることで、地域の価値を高めます。
  - 都市公園等の成り立ちや利用状況に加え、歴史、自然などの地域資源を踏まえ、個性・特性を生かした活用を推進します。
  - 開発の機会を捉え、その地域の持つ歴史やかつての風景を意識しながら、新たな緑や水辺の創出を図ります。
  - 道路や河川などの公共空間と公開空地の一体的な利用を、総合設計や再開発事業などの設計の段階から想定し、周辺との連続性を持った空間形成を誘導します。
  
- <緑のつながりの中で歩きながら潤いを感じている>
  - 区部中心部の大規模な緑と開発により生み出される緑がつながるよう誘導し、潤い豊かな都市空間を創出します。
  - 駅から公園等までの歩道や公開空地の緑化、都電等の軌道内緑化などにより、様々な主体が連携して緑を感じながら回遊できる都市空間を形成します。
  - 道路整備や河川改修と併せた公園・緑地の整備や周辺の敷地の緑化を誘導する事で、厚みのある緑のネットワークを形成します。

## 戦略07 芸術・文化・スポーツによる新たな魅力を創出

## 政策方針-27 都市の歴史に支えられた伝統・文化が新たな魅力を生み出す

## ○ 文化・芸術やにぎわいの場を都市の中に生み出す

<公共空間が芸術・文化やにぎわいの場としても使われている>

- 歩行者空間や公開空気を、歩きやすさに配慮しながら芸術・文化・にぎわいの場としてもエリアマネジメント団体などが活用できる仕組みを整えます。  
(例：パブリックアートやストリートファニチャーの設置、芸術・文化活動を行うアーティストの活用場所、地域のニーズに応じたイベントや祭りなどのにぎわいの場)

## ○ エリアマネジメントにより地域の価値を高める

<エリアマネジメントの普及に向けた制度が充実している>

- 公共空間と民有地の管理区分を超えた地域全体の魅力や価値の向上に向け、民間と行政が緊密に連携し、継続的なエリアマネジメントを推進します。
- 東京のしゃれた街並みづくり推進条例に基づく制度の充実等を進め、まちづくり活動を行う団体の活動対象地域を拡大し、公共空間と公開空地の一体的な活用を図ります。
- 様々な開発の機会を捉え、エリアマネジメント団体の発足や、周辺の商店街等の地域活動とも連携したエリアマネジメントを促進します。
- 屋外広告物条例に基づく規制の緩和により、公共空間における広告収入等による採算が取れるスキームの形成を誘導し、エリアマネジメント団体の自立的な運営を活性化します。
- 地域づくりの参考となる様々な取組事例や制度の紹介などを通じ、地域主体や区市町村主導のエリアマネジメントを促進します。

<まちに出たくなる楽しい空間が増えている>

- 国家戦略道路占用事業等の活用を図り、オープンカフェの設置等によりにぎわいを創出します。
- 公共施設の管理・運営にPFIを活用し、民間の創意工夫を最大限に生かします。

## 政策方針-28 選ばれ続ける観光都市をつくる

## ○ 観光を誰もが快適に楽しめるようにする

＜好みに応じた様々な観光ルートを選ぶことができる＞

- 自転車や走行速度の低い交通モードなどから眺めて楽しめる沿道の景観づくりを関係機関で連携し誘導します。
- 官民連携による行政区域にとらわれない広域周遊ルートを形成します。
- 地域の多様な主体が連携し魅力的な観光地域づくりを戦略的に進めます。

## ○ 都市の魅力としての光に着目し夜間景観を演出する

＜ダイナミックな都市活動がライトアップで光輝いている＞

- 都市活動の象徴でもある高層ビル群や高速道路、橋などの構造物について、関係機関で連携し地域ごとに統一的なライトアップを進めます。
- ライトアップ等の活用により、新たな観光資源を創出し、東京の魅力を高めます。



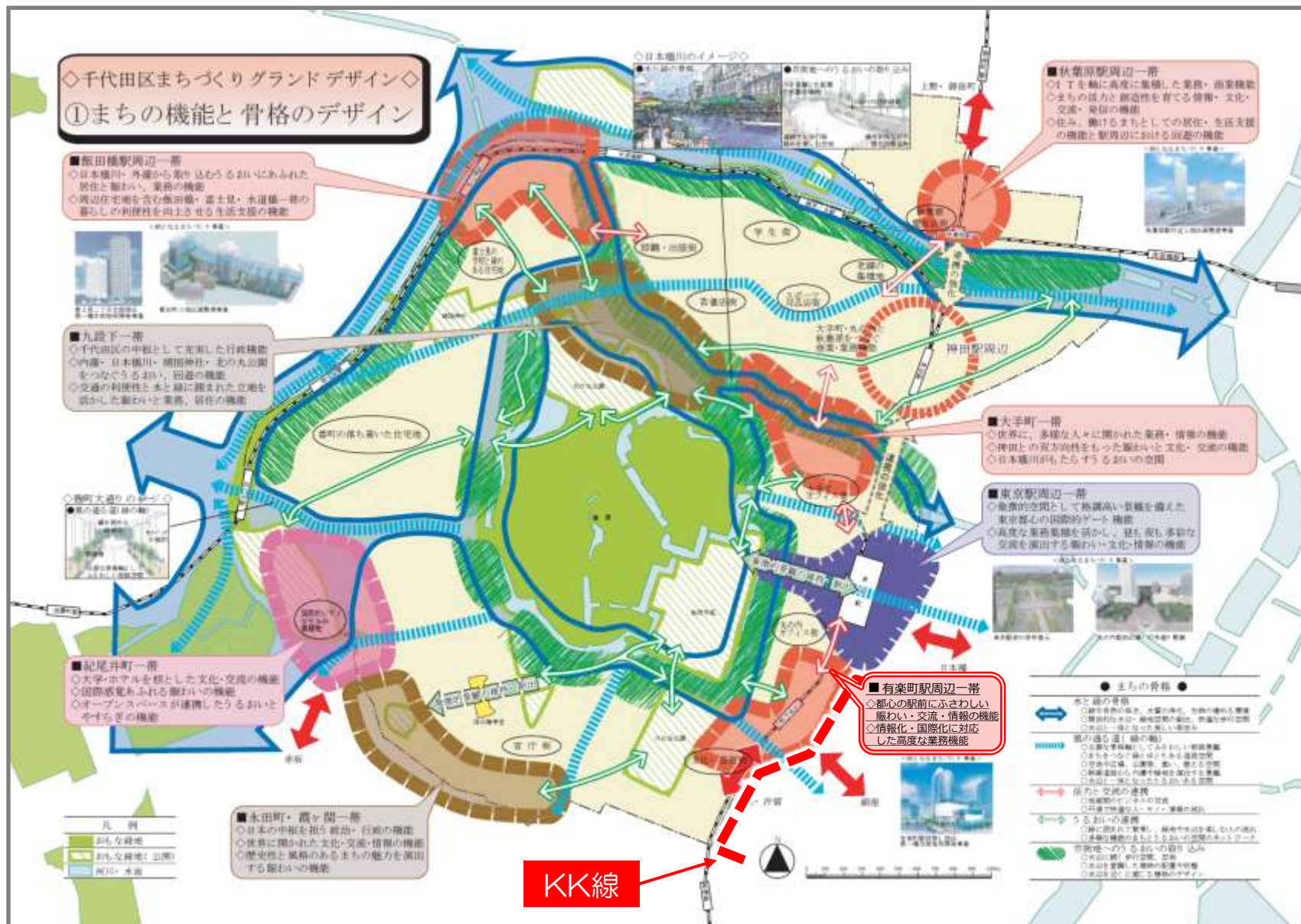
都市の将来イメージ【戦略01関連】



都市の将来イメージ【戦略02関連】

まちづくり①

■ まちづくりグランドデザイン (2003 (平成15) 年5月策定 千代田区)



## ■ 大手町・丸の内・有楽町地区地区計画（2015（平成27）年1月改定 千代田区）

### ○ 地区計画の目標

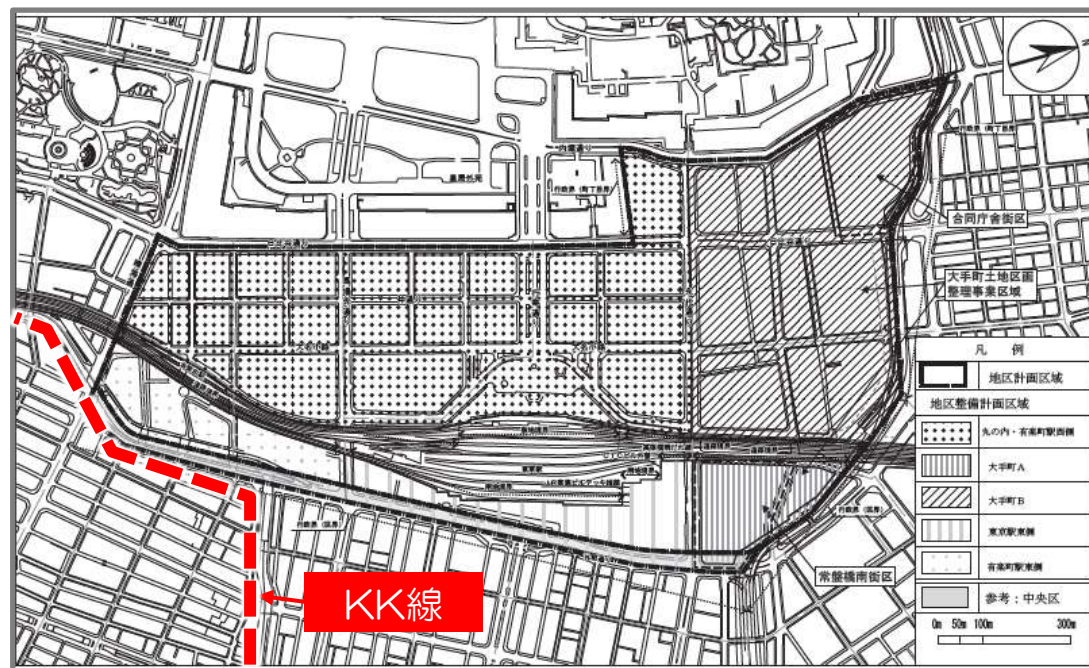
- 多様な機能、質の高い空間、風格ある街並みを備えた、世界交流の中心となる活力あるまちを目指して、業務機能の更新・高度化や多様な都市機能集積を進め、利便性が高く、賑わいや回遊性のある都市づくりを図る。
- 有楽町駅東側地区では、公民の連携による歩行者空間確保等の公開空地ネットワーク型まちづくりの実現を図るなど、地区の特性を活かしながらも、周辺地区のまちづくりの契機となるなど、周辺への波及効果や区全体のまちづくりの牽引に資するまちづくりを総合的、一体的に推進する。

### ○ 土地利用の方針

- 21世紀の都心にふさわしい中枢的な業務機能の構築に向けて、業務機能の更新による質的な高度化を推進する。
- 有楽町駅西側、東側では、地区内だけでなく日比谷や銀座の玄関口としての拠点性を踏まえて、商業機能や文化・交流機能の集積、駅前広場機能等の確保を図る。
- 有楽町駅東側では、建物密集地区における街区再編等の面的な再整備を推進する。

### ○ 建築物等の整備の方針

- 有楽町駅東側では、駅周辺における利便性向上、にぎわいや回遊性の創出に向けて、ゆとりある歩行者ネットワークの形成を図る。
- 建築計画時には、周辺の街並みとの調和や歩行者ネットワークの連続性等に配慮し、計画的に建築物等の配置、空地や通路の設置等を行うように誘導する。また、地下駐車場を整備する際には、既存施設との接続を図るなど、地下駐車場のネットワーク化に努める。



## ■ 中央区基本計画2018（2018（平成30）年3月策定 中央区）

### 9つの基本政策

#### ○ 基本政策5 水とみどりあふれる豊かな環境を未来へつなぐまち

＜水とみどりにつつまれたやすらぎのある空間づくり【公園・緑地・水辺分野】＞

- ヒートアイランド現象の緩和や生き物の生息環境、都心にふさわしい風格あるまちの形成を図るため、公園等の緑の拠点と河川・運河の水辺空間や街路樹等をつなぎ、水とみどりのネットワークを形成します。
- 子どもから高齢者まで幅広い年代のニーズに配慮しながら、機能の充実を図るなど、魅力ある公園等の新設や拡充を進めます。

#### ○ 基本政策6 魅力ある都市機能と地域の文化を世界に発信するまち

＜都心にふさわしい基盤整備【道路・交通分野】＞

- 地域のまちづくりと連携しながら、安全性や景観、バリアフリー等に配慮した道路整備を進め、まち全体の魅力を高めていきます。また、安全・快適な歩行環境の拡充を図るとともに、自動車や自転車の交通環境を改善していきます。
- 公共交通の整備促進に加え、都内随一の水辺を活用した水上交通ネットワークを構築し、陸上交通等との連携により回遊性を高め、交通ネットワークを向上させていきます。

＜地域文化をいかし未来を実現するまちづくり【地域整備分野】＞

- 地域特性を踏まえた業務拠点・観光拠点やその拠点を支援する複合市街地、水辺などの自然環境をいかした良質な都心生活地を形成していきます。
- 有形・無形の歴史的遺産を活用した国際都市東京の中心にふさわしい魅力的な都市機能と景観が融合した、風格あるまちを形成していきます。

#### ○ 基本政策7 多彩な産業が地域に活力を与え、多様な人が集いにぎわうまち

＜特色ある商業活力が融合し、かがやきを放つ都心商業の形成【商業振興分野】＞

- 再開発事業の機会を捉えた商業施設の誘導など、まちのにぎわいを創出していくとともに、商店街等による観光客の受入環境の整備を支援していきます。

＜まちのいとなみを楽しむ「都市観光」の推進【観光分野】＞

- ショッピングや食文化に加え、本区の強みである歴史と文化に根ざした魅力あふれる観光資源や隅田川を中心とした潤いのある水辺環境を最大限に活用し、都市の生活を含めたまちそのものを楽しむ「都市観光」の魅力を高めていきます。

## ■ 銀座地区地区計画（2019（令和元）年7月変更 中央区）

### ○ 地区計画の目標

- ① 国際的かつ高次な都市機能を構築し、多様で賑わいのある都心商業空間の創出
- ② 魅力ある都市景観・街並みの形成

### ○ 土地利用の方針

#### < A地区 >

- ① 機能更新型高度利用地区を活用した土地の高度利用を推進し、商業、業務機能等の円滑な更新を誘導
- ② 商業施設等、良質な宿泊施設、公共的屋内空間の整備の誘導
- ③ 既存不適格事務所の更新を促進
- ④ 建築物の所有者等の居住機能の確保

#### < B地区 >

- ① 生活便利施設、公益施設、良質な宿泊施設、公共的屋内・屋外空間の整備を誘導
- ② 既存不適格事務所の更新を促進
- ③ 建築物の所有者等の居住機能の確保

### < 参考 >

#### 「街並み誘導型地区計画」

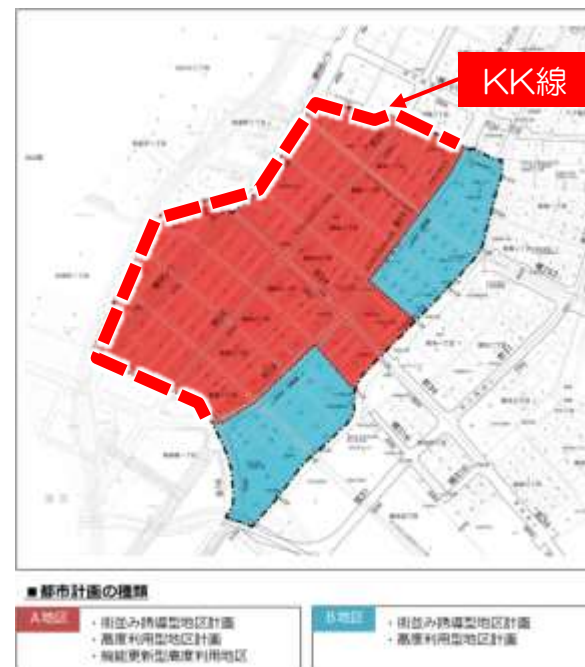
⇒ 建築物の高さや壁面の位置の制限などを定め、斜線制限などを緩和することで、歩行者空間の確保による安全性と快適性の増進や統一的な街並みを形成する制度

#### 「高度利用型地区計画」

⇒ 公共施設や公共交通機関が十分に整備されている地域において、敷地内に歩道状空地などの一定の空間を確保しつつ、特定の用途の建築物に係る容積率を緩和することで、都市機能の更新を図る制度

#### 「機能更新型高度利用地区」

⇒ 高次の都市機能が集積し、公共交通の広域的なネットワークや歩道幅員が一定以上整備され歩行者空間が充実した地域に限定して、特定の用途の建築物に係る容積率を緩和することで、都市機能の更新を図る制度





## まちづくり⑤

## ■ 港区まちづくりマスタープラン（2017（平成29）年3月改定 港区）

## 〈芝地区のまちづくり方針〉

- 新橋・浜松町地域では、多様な商業・業務機能の集積による活力とにぎわいのあるまちづくりを推進します。
- 開発事業等においては、地域のにぎわいを創出するイベント等が開催できるオープンスペースの整備を促進し、来街者や地域住民が日常的に利活用できる空間を確保します。
- 新橋駅、浜松町駅、田町駅など、拠点となる駅における交通結節機能の強化を図るとともに、主要な駅とその周辺を含めた公共交通の利用時・乗継時の利便性の向上を図ります。
- 開発事業等に伴い、道路と沿道の民有地が一体となった樹木による緑陰形成や壁面緑化による建築壁面からの照り返し防止など、屋外を快適に歩ける環境を形成します。
- 開発事業等の機会を捉え、質の高い緑豊かなオープンスペースの保全・創出とともに、屋上緑化や壁面緑化など、敷地内を立体的に活用した緑化等を推進します。
- 新橋・虎ノ門地域では、国際ビジネス拠点にふさわしい緑豊かな憩いの空間を形成するため、就業者や来街者等の利用者層を考慮した公園やオープンスペース等の整備を推進します。



## 【凡例】

方針1 土地利用・活用	方針3 道路・交通	その他
<ul style="list-style-type: none"> <li>まとまった良好な住宅市街地</li> <li>住宅と商業・業務などが共存する市街地</li> <li>業務・商業・文化・交流施設を中心とした市街地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗継し利便性の向上を促進する交通結節拠点</li> <li>BRT</li> <li>都市計画道路（完成）</li> <li>都市計画道路（早期に整備する部分）</li> <li>都市計画道路（未完成）</li> <li>駅前設置計画</li> <li>駅周辺の主要都市基盤整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画を活用した市街地の更新</li> <li>まちづくり活動が行われている地域</li> <li>自然に富んだ地域の環境の保全（風致地区）</li> <li>教育文化施設を中心とした良好な環境の保全（文教地区）</li> <li>主な公園・緑地など</li> <li>区役所</li> <li>総合支所</li> <li>古川</li> <li>JR線</li> <li>私鉄・地下鉄線</li> <li>区界・各総合支所境界線</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>方針2 住宅・生活環境・地域コミュニティ・防災</li> <li>活発な商店街活動が行われているエリア</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>方針4 緑・水</li> <li>生物多様性に資する供給地</li> <li>緑の拠点</li> <li>水の拠点</li> </ul>	

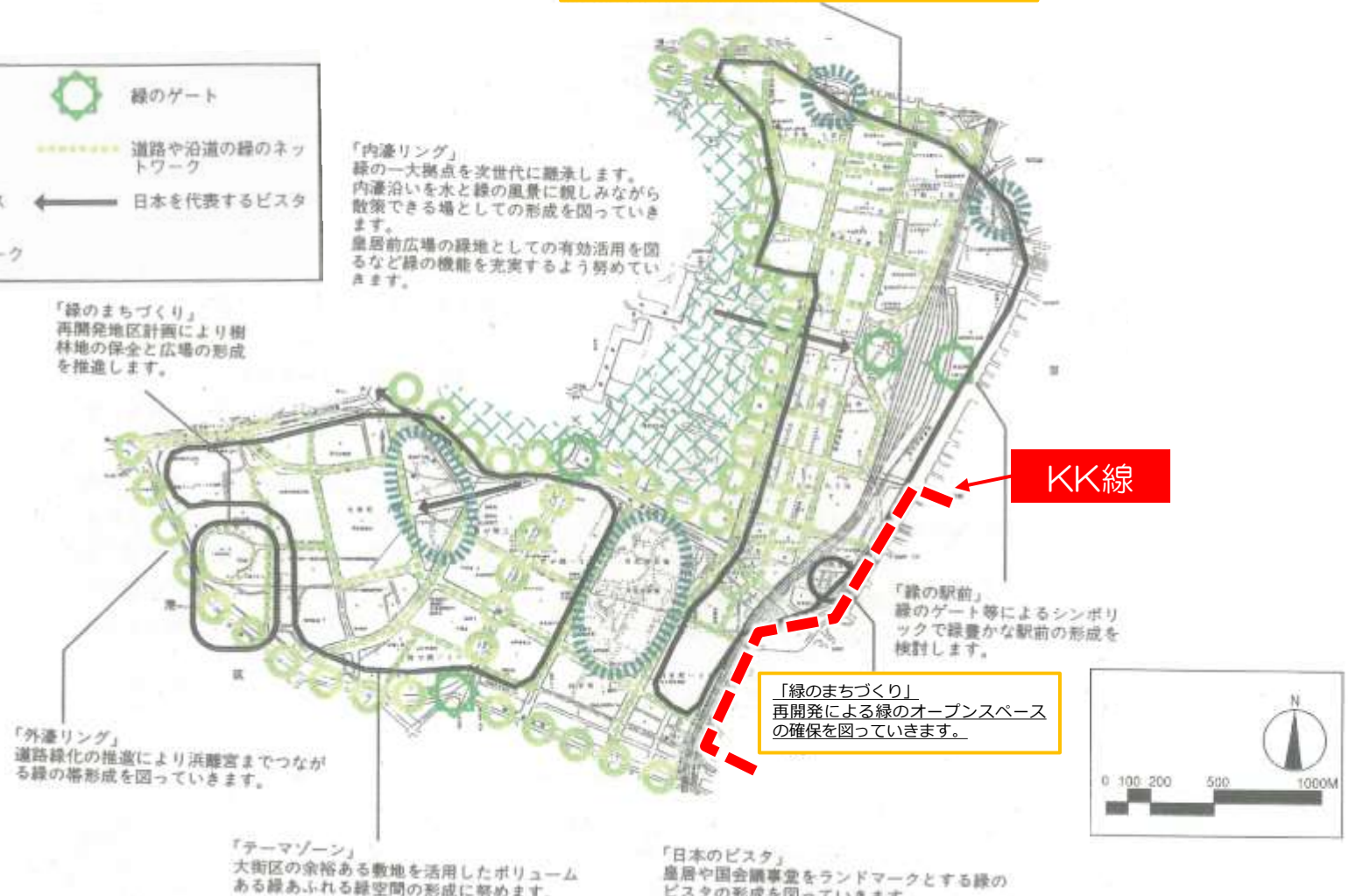
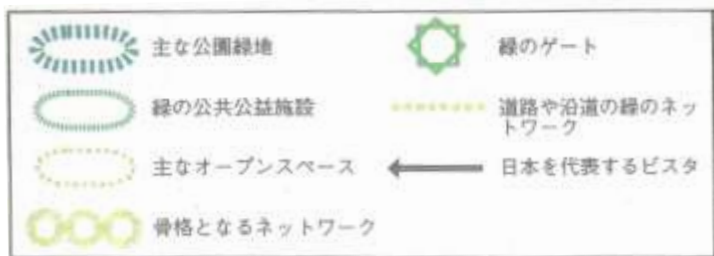


■ 千代田区緑の基本計画（2018（平成30）年12月一部追加 千代田区）

○ 地域別緑の整備方針

～緑の方針図（大手町・丸の内・有楽町・永田町地域）～

「テーマゾーン」  
 長期的な視野のなかで、再開発を進め、内濠リングの自然を  
 まちなかへと広げるため緑あふれる公開空地が連続するよう  
 努めていきます。  
 交流の拠点となるような箇所に、多くの人々が交流できる都  
 市プラザの形成を図っていきます。

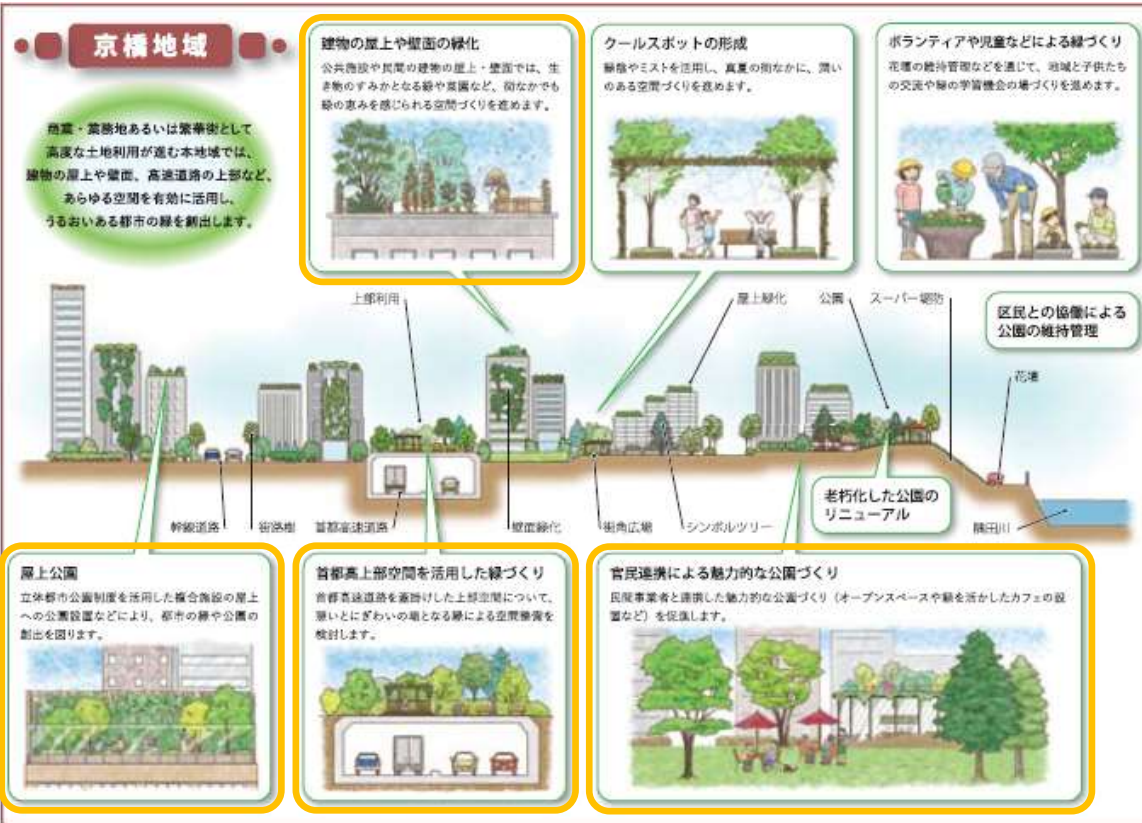


■ 中央区 緑の基本計画（2019（平成31）年3月改定 中央区）

○ 計画期間

2019（平成31）年度から2028（平成40）年度の10年間

○ 京橋地域の緑の将来イメージ



地域別主要な緑の配置図（京橋地域）



■ 港区 水と緑の総合計画 (2011 (平成23) 年3月改定 港区)

◆ 緑と水のまちづくり方針

みんなで緑と水を育てよう

- ・ 区民と事業者等とのパートナーシップの育成

ゆかりの緑と水を大切にしよう

- ・ 大木、並木の保全、育成
- ・ 斜面緑地の保全・活用
- ・ 湧水地の保全

ふれあいともてなしの緑と水を創り出そう

- ・ 沿道の敷地と協力した木陰づくり
- ・ 身近な児童遊園の再生
- ・ 区民、事業者と連携、協働した公園等の活用
- ・ 景観資源を生かす風格ある街路樹の育成
- ・ 赤坂・虎ノ門緑道の整備
- ・ 屋上緑化等の推進

緑と水をつなごう

- ・ 環状2号線を軸とした景観形成、風の通り道の形成



【芝地区】

風格とにぎわいが共存する緑豊かな住み続けられるまちをつくる

<芝地区の重点的な取組み> 区民・事業者等への協力の働きかけを通じた屋上緑化等の推進

観光①

■ 千代田区観光ビジョン（2006（平成18）年12月策定 千代田区）

○ 観光ビジョンの理念

**千代田区観光ビジョンの基本理念**  
 ー 千代田区に住み集う多様な人々が誇りを持てるまちに ー

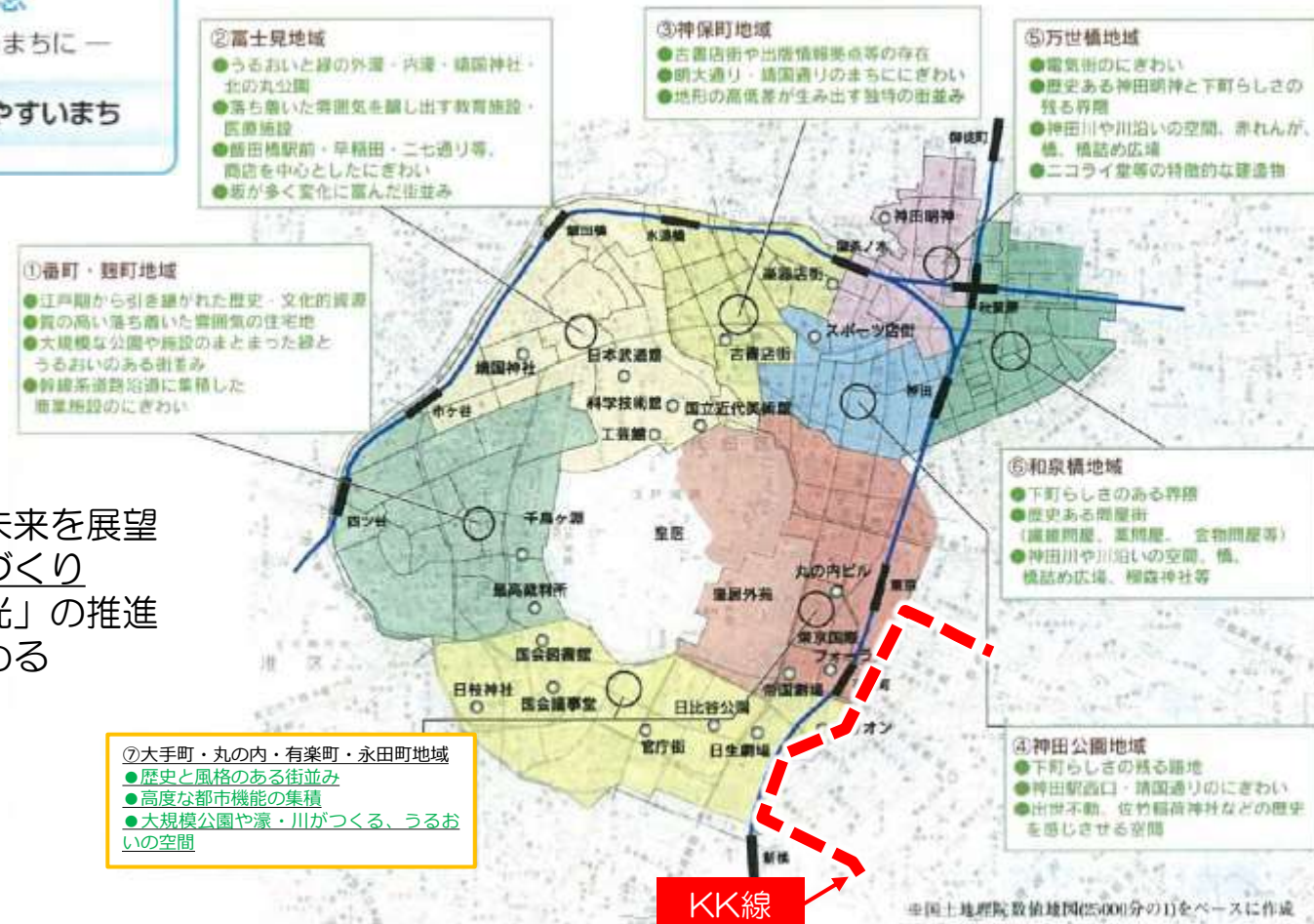
**住みやすく、働きやすく、そして、人々が交流しやすいまち**

○ 3つのキーワード

- 共生
- 交流と創造
- 癒しと健康

○ 4つのテーマ

- 江戸以来の歴史・文化をベースに未来を展望
- 歩いてこそ体感できる都市の魅力づくり
- 新たな交流と創造を促す「産業観光」の推進
- 全国の市町村との連携・交流を強める



■ 中央区観光振興ビジョン2012（2012（平成24）年策定 中央区）

○ 理念

歴史と未来が交差する「都市観光のまち」へ

いとなみ、まちなみ、おもてなしが結びついた、新しい「都市観光」モデルの実現



区アンケートによる日本橋・京橋エリアのイメージ

中央区居住者は「老舗が多い」「歴史文化」のイメージをより強く持っています。

日本橋・京橋エリアは「老舗が多い」「ショッピング」「歴史文化」というイメージが高くなっています。中央区居住者は他地域居住者と比べ「歴史文化」のイメージをより強く持っています。「老舗が多い」というイメージは日本橋・京橋エリアの一番高いイメージですが、居住地が中央区から遠くなるに従って弱くなっています。

訪れる目的は「ショッピング」「まち歩き」「ビジネスシーン以外での飲食」が多くなっています。

区アンケートによる銀座エリアのイメージ

「ショッピング」「グルメ」「歩いて回れる」のイメージが高くなっています。

銀座エリアは「ショッピング」「グルメ」「歩いて回れる」というイメージが高くなっています。中央区居住者は他地域居住者と比べ「歩いて回れる」というイメージを強く持っています。また中央区居住者は「街並みが美しい」、都内居住者は「魅力的な建物が多い」の回答率が高くなっており、銀座エリアからの距離が近い人々には街並みが評価されていることが伺えます。

来街目的では6割以上の人々が「ショッピング」と答えています。次いで「ビジネスシーン以外での飲食」「まち歩き」が多くなっています。

【目標】

○ 歴史と文化に育まれた中央区のまちなみやいとなみそのものが魅力であり、中央区を訪れ体験するたびに新しい魅力を発見できるようにします。

○ 海外から日本に行きたいと考えている旅行者が十分な情報入手できるように、中央区に住む外国人を中心に観光情報を世界に発信し、旅行者とのコミュニケーションを活発にします。

○ 官民の枠を超えた様々な観光の担い手同士が連携し、人材育成のノウハウを共有するとともに、新たな観光への取り組みを持続的に生み出せるようにします。

○ 中央区の観光情報を概観できるようにするとともに、様々な技術を活用したツールやメディア媒体等を利用して容易に情報入手できるようにします。

○ 区内を回遊できる水陸の交通網や「中央区観光拠点（仮称）」をはじめとする観光案内所など誰もがわかりやすく、利用しやすい環境で中央区全体を楽しめるようにします。

戦略

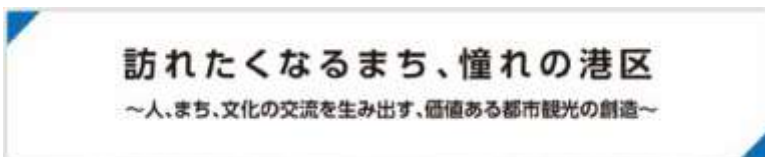
重点施策

<p>戦略1 「都市観光」の魅力を引き出す</p> <p>江戸から、近代、そして現代に受け継がれた豊かな文化を活かし、「都市観光」の視点で新たなまちの楽しみ方を創造します。</p>	<p>まちとまちをつなぎ回遊する「江戸・東京体験ループ（仮称）」をつくる</p> <p>「食都・築地」の形成</p>
<p>戦略2 観光の国際化を促進する</p> <p>訪日外国人旅行者誘致の国内競争時代に対応し、中央区の魅力在海外に情報発信する取り組みを強化します。</p>	<p>外国人観光特派員プロジェクトの創設</p> <p>観光ウェブサイト「Visit Mid Tokyo（仮称）」の開発</p>
<p>戦略3 観光の担い手を育成する</p> <p>区民、地域、事業者、行政など多様な担い手の横断的な協働・連携を促進し、区民を主役とした観光の担い手を育成します。</p>	<p>「都市観光推進協議会（仮称）」の設立・運営</p> <p>テーマ別観光ルートの開発と案内人の育成</p>
<p>戦略4 観光情報の発信を強化する</p> <p>拡散する観光情報を一元的に収集整理し、ICTの活用など新たな発想で多様な観光情報を発信します。</p>	<p>「中央区観光 EXPO」の開催</p> <p>スマートフォン等携帯情報端末を活用した情報発信の推進</p>
<p>戦略5 観光に必要な基盤を整備する</p> <p>初めて訪れた人をはじめ、誰もが魅力ある観光スポットにたどり着けるように、わかりやすく快適な環境を整備します。</p>	<p>「中央区観光拠点（仮称）」の整備</p> <p>「まちかど案内所（仮称）」の整備</p>



■ 第3次港区観光振興ビジョン（2018（平成30）年3月策定 港区）

○ 港区が目指すべき姿



○ 施策3 観光資源の発掘・活用と観光ルートの創出

施策実現の方針	(1)多彩な魅力や各地区の特性を生かした観光資源の開発	(2)まち歩きルートの再構築と一元管理
事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>①各地区の特色ある観光資源の発掘</li> <li>②港区の歴史、文化、産業、景観等を活用した観光資源の創出</li> <li>③大使館等との連携による観光事業の魅力向上</li> <li>④地域特性を生かした観光振興の推進</li> <li>⑤新たな観光の魅力を活用した観光資源の開発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①港区の特性を生かしたまち歩きルートの開発と一元管理</li> <li>②自転車やちいばす等を活用した周遊性の高い観光ルートの開発</li> </ul>

各地区の資源発掘

芝、麻布、赤坂、高輪、芝浦港南の各地区の異なる特色を有する強みを発揮し、港区ならではの観光資源の開発や観光体験を提供するために、豊かな観光資源を活用し、観光振興を推進します。



お台場らしい「おもてなし」を考える取組（芝浦港南地区の取組）



地区内の商店街が持っている資源を活用したイベント（高輪地区の取組）

アート・スポーツ・ナイトライフの観光資源化

港区内の劇場や美術館、博物館等の文化芸術を活用し、それらを目的とした観光を促進するため、港区内の劇場、美術館、博物館等の紹介やイベント等の情報発信を行います。また、港区の地域特性を生かしたスポーツツーリズムを促進します。さらに、夜の観光資源を活用したナイトライフ観光の構築やライトアップの実施等、新たな観光資源の開発を行います。



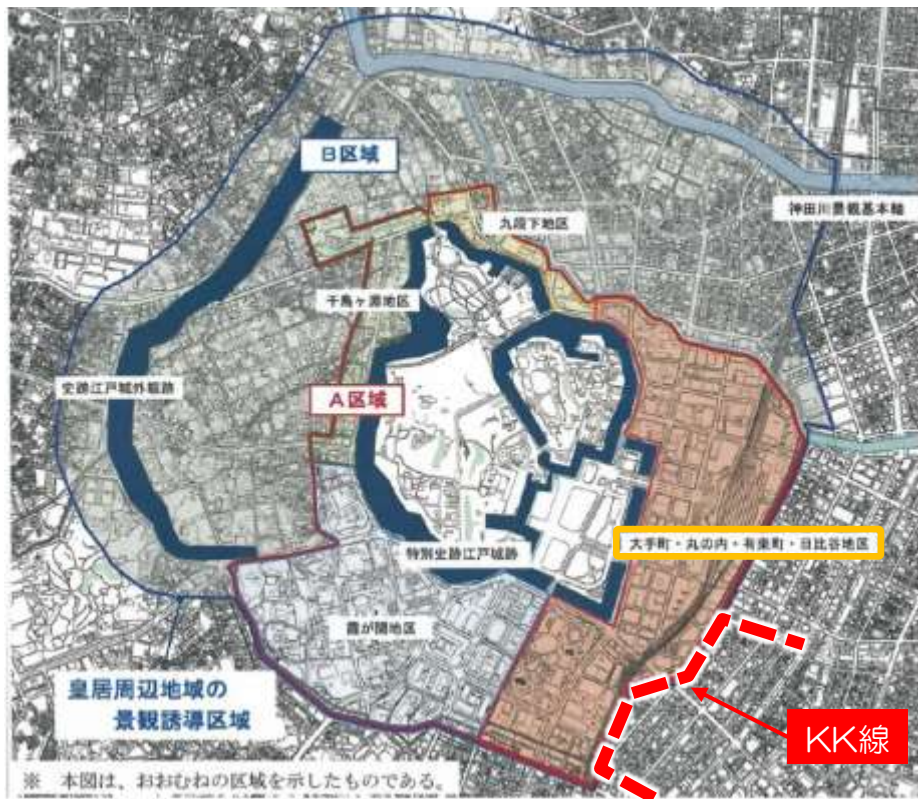
海の灯まつりin お台場

景観①

■ 東京都景観計画 (2016 (平成28) 年8月改定 東京都)

〈大手町・丸の内・有楽町・日比谷地区の景観形成基準〉

○ 皇居に隣接する象徴性と日本を代表する業務・交流機能を備え、我が国を代表する風格ある景観が形成されており、これまでの歴史の蓄積と新しい景観が共生する風格ある街並みの形成を図る。



A区域	特別史跡江戸城跡を中心に、旧美観地区区域を基本として設定し、更なる、その中から景観特性を踏まえて4地区に区分
B区域	史跡江戸城外堀跡の水と緑をはじめ、地域特性を一体的に生かして景観形成を推進していく観点から設定

景観形成方針	景観形成基準
1. 歴史・文化を生かし、首都の風格を際立たせる	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 地区内に残る歴史的建造物の維持・保全に努めるとともに、その周辺ではこれらとの調和に配慮する。</li> <li>□ 日比谷通り等では、歴史的に継承されてきた31m程度の軒線の連続性確保により表情線を形成するとともに、高層部の壁面後退距離の確保に配慮する。</li> </ul>
2. 皇居の緑や水辺と調和した眺望景観を保全する	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 皇居周辺の水と緑と一体となった空間の広がりや眺望確保を図るとともに、地区全体のスカイラインのまとまりや調和に配慮する。</li> <li>□ 濠、緑、石垣等から構成される特色ある眺望景観を保全するため、眺望点からの見え方に配慮する。</li> </ul>
3. 国の中枢を形創る	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 我が国を代表するビジネス拠点としての先端性かつ成熟性を表出するデザインに配慮する。</li> </ul>
4. 優れたデザインで首都の顔づくりに貢献する	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 首都の風格にふさわしい質の高い建築物・外構のデザインに配慮する。</li> <li>□ 首都の顔づくりにふさわしい、風格と落ち着きのある魅力的な夜間景観の創出に配慮する。</li> <li>□ 建築物等の3階を超える部分又は地盤面からの高さが10m以上の部分に設置する広告物については、皇居周辺の落ち着きのある景観を阻害しないよう、特段の配慮をする。</li> </ul>
5. 場所ごとの街並みの連続性、一体性を充実させる	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 首都の風格形成に資するランドスケープデザインにより、緑の連続的なつながりに配慮する。</li> <li>□ 丸の内・有楽町周辺では、高層部を道路境界から後退させ、低層部の既存の軒線の連続性を保全・継承する。</li> </ul>



■ 千代田区景観形成マスタープラン (1998 (平成10) 年1月策定 千代田区)

< 界隈別の方針 >

- 千代田区には、江戸期以来歴史的に積み重ねられてきた土地利用の構造があり、これが、現在の特徴的な風景としてまとまったまちとなっており、このようなまちのまとまりを「界隈」として位置付けています。
- 区では、それぞれの界隈ごとの個性を活かした景観まちづくりを行うために、その基本的な方向性を示すものとして 10の界隈区分と界隈別方針を設定

< 有楽町界隈 >

- 日比谷公園や日比谷濠・皇居外苑を背景に、映画館、劇場、文化施設などが集積する特性を活かしてにぎわいのある街並み形成を図り、また、JRや高速道路の高架下の空間については周辺のにぎわいに合わせる。



## ■ 港区景観計画（2015（平成27）年12月改定 港区）

### 【景観形成の基本方針】

#### <基本方針1> 水と緑のネットワークを強化し、潤いある景観形成を進める

##### ○ 緑の軸を形づくる沿道や沿川の緑を創出する

- 緑の軸として、道路や河川、運河沿いの緑化を進め、憩いのあるやわらかな景観を創出します。
- 区民や企業等との協働で、街路樹の植樹や植樹帯への草花の植え付け等による道路緑化や、敷地境界部の生垣化等による沿道緑化を進め、緑の軸を拡充します。

#### <基本方針2> 歴史や文化を伝える景観を守り、生かす

##### ○ まちの歴史や文化を今に伝える歴史・文化資源を守る

- 歴史的建造物等の貴重な歴史・文化資源については、地域の個性の表れた身近な景観資源として保全します。

##### ○ 歴史・文化資源を街並みに生かし、深みのある景観を育む

- まちの成り立ちや暮らしの中で受け継がれてきた文化など、歴史的な雰囲気配慮した景観形成を誘導し、歴史・文化の香り高い街並みを創出します。

#### <基本方針3> 誰もが楽しく歩ける、にぎわいや風格のある通りを創る

##### ○ 特色ある主要な道路沿いの街並みを創る

- 景観の骨格を形成する主要な道路では、ゆとりある快適な歩行空間を整えるとともに、街路樹や植栽帯等の整備による緑化、修景等を進め、風格ある街並みを保全、創出します。
- 主要な道路沿いにおいては、道路整備の機会等をとらえ、オープンスペースの確保や緑化等による道路と沿道の建築物等の一体的な景観形成を誘導し、にぎわいと統一感のある魅力的な街並みを演出します。

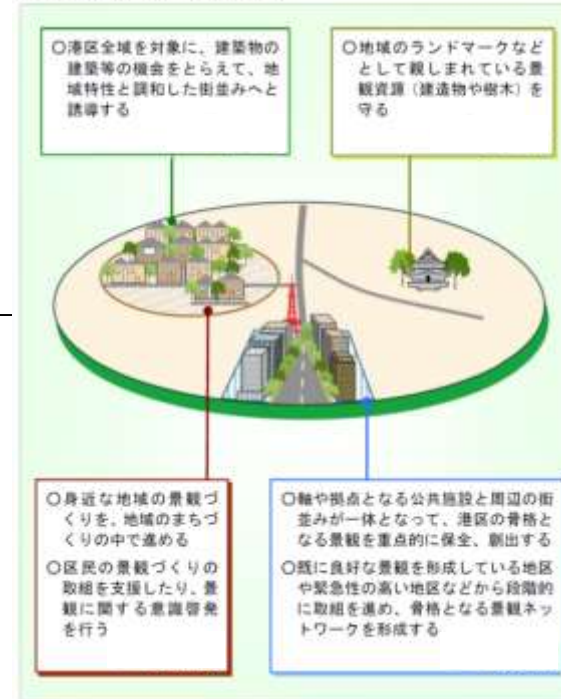
#### <基本方針4> 地域の個性を生かした魅力ある街並みを育む

##### ○ 魅力的な眺望景観を演出する

- 崖上、坂の上、運河等にかかる橋、東京タワーや超高層ビルの展望スペース等、良好な眺望を楽しむことができる視点場とその周辺において、眺望に配慮した景観形成や景観阻害要因の改善を進め、魅力的な眺望景観を演出します。

#### <基本方針5> 区民・企業等・行政の協働で景観形成を推進する

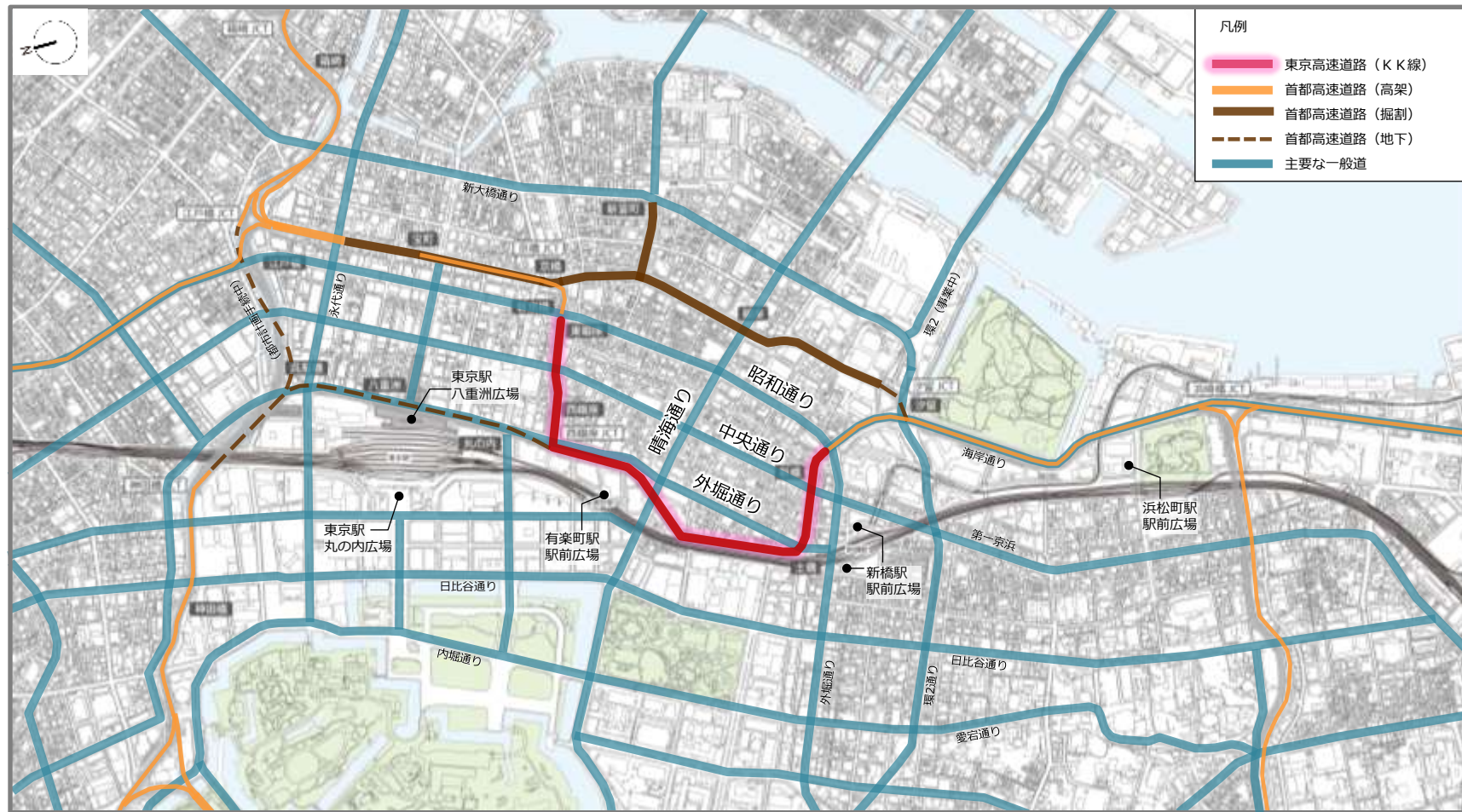
### ◇ 景観形成の取組の方向性



## 交通基盤&lt;道路&gt;



- KK線周辺では、東西に晴海通りが、南北に昭和通り、中央通り（銀座通り）、外堀通りが幹線道路網を形成している。このうち昭和通りは、立体交差が連続する交通処理能力の高い道路となっている。
- 首都高都心環状線のうち、神田橋JCT～江戸橋JCTは地下化に向けた都市計画手続中であり、掘割構造の築地川区間では大規模更新が行われる予定である。





交通基盤<歩行者ネットワーク>



【地上】

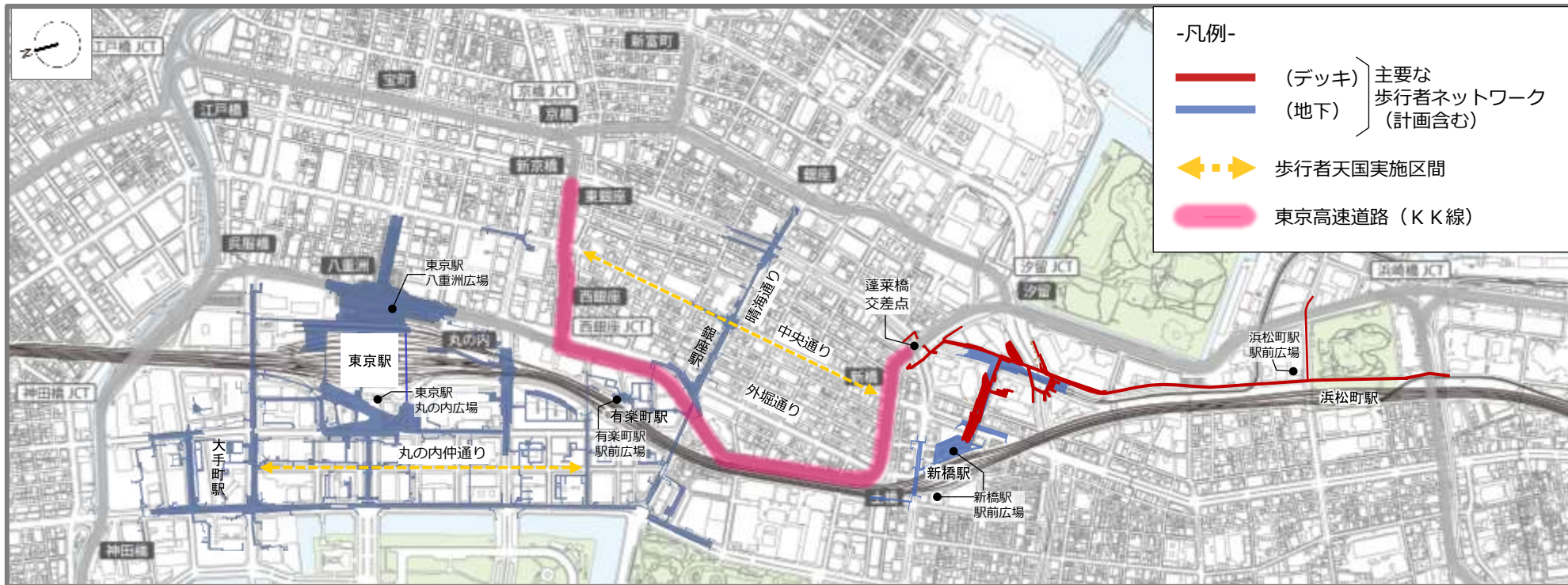
- KK線周辺では、震災復興区画整理などにより街路が基盤の目に整えられ、特に東西方向は車道と分離された歩道が充実している。
- 中央通り（銀座通り）のうちKK線に囲まれた区間と、丸の内仲通りにおいて歩行者天国が実施されている。

【地下】

- 銀座駅や大手町駅を中心に、地下鉄駅を相互に連絡する広域的な歩行者ネットワークが地下レベルで形成されている。

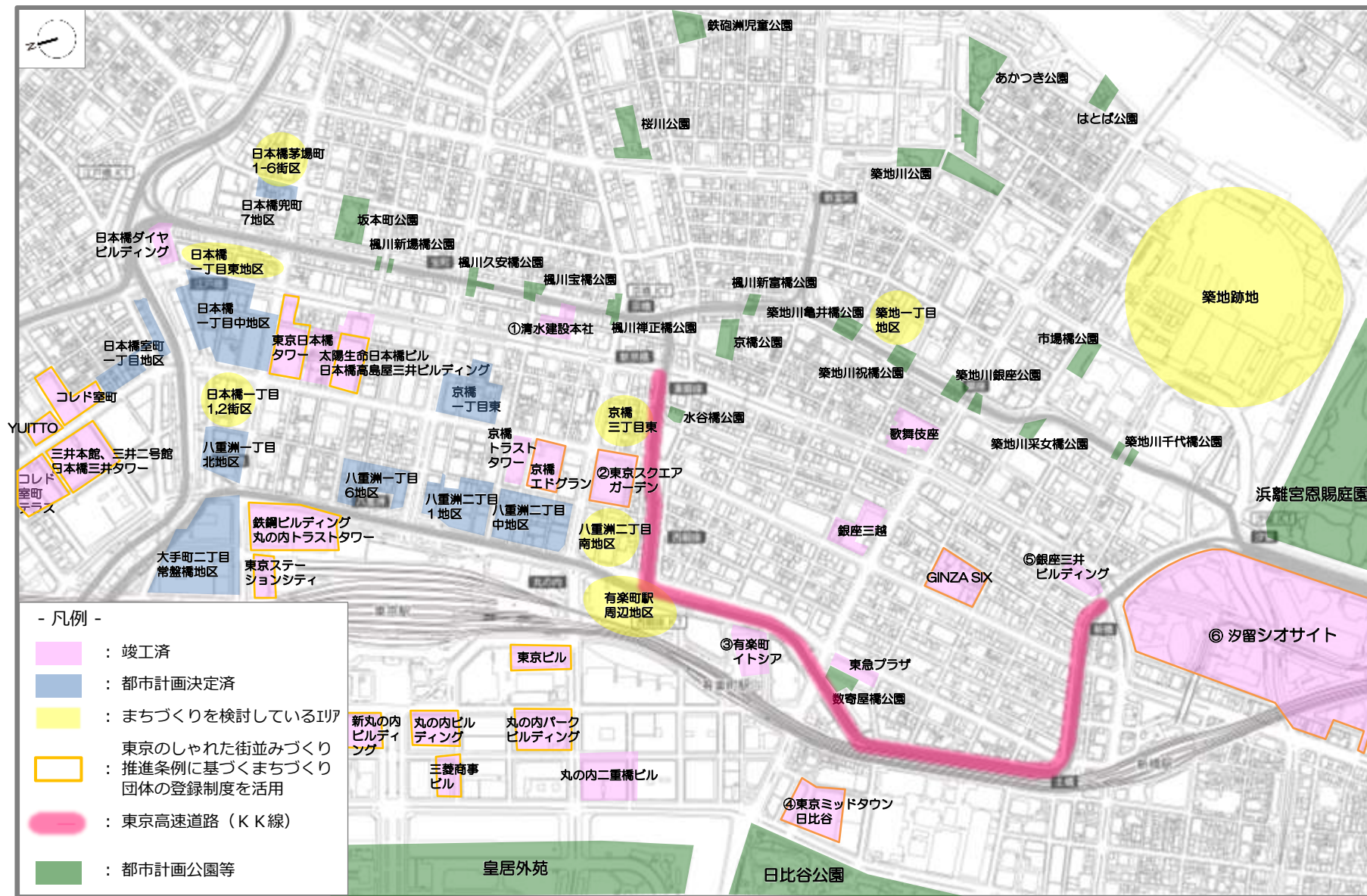
【デッキ】

- KK線の端部（蓬莱橋交差点付近）や新橋駅から汐留地区を経由し、浜松町や竹芝方面にまで伸びる広域的な歩行者ネットワークがデッキレベルで形成される。



※この地図は、国土地理院発行の基盤地図情報を使用したものである。  
 ※主要な歩行者ネットワーク(地下・デッキ)はBiZxaaSMap,及びMarunouchi.comを参考に三菱地所設計作成

まちづくりの状況



※この地図は、国土地理院発行の基盤地図情報を使用したものである。

## まちづくりの状況



- 銀座、日本橋、京橋、丸の内などでは、都市再生プロジェクト等の開発が進められ、みどりや広場などの公開空地が整備されている。
- 都市再生プロジェクト等により生み出された公開空地等を活用して、まちの活性化に資する活動を行うため、「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」における「まちづくり団体の登録制度」を活用したにぎわい創出活動が行われている。

