

都市計画（素案） 丸の内仲通り南周辺地区

- ・都市再生特別地区
- ・地区計画（参考）

三菱地所株式会社

東宝株式会社

公益財団法人出光美術館

ちよだ基盤開発合同会社

目次

I	都市計画に定める内容を記載した書類（計画書）	・・・P 1
II	都市計画に定める区域を明らかにする図面（計画図）	・・・P 3
III	計画に係る理由書	
III-1	地区の位置づけ	・・・P 11
III-2	事業推進の必要性	・・・P 49
III-3	開発による都市再生への貢献	・・・P 51
III-4	都市再生の効果	・・・P 56
III-5	都市計画決定等について	・・・P 57
IV	都市の環境や機能の確保に関する資料	
IV-1	都市再生特別地区の内容	・・・P 58
IV-2	交通処理計画	・・・P 135
IV-3	供給処理計画	・・・P 177
IV-4	周辺環境	・・・P 178
IV-5	地区計画（素案）との整合	・・・P 198
	（参考）東京都市計画大手町・丸の内・有楽町地区地区計画（素案）の内容	・・・P 201

東京都市計画都市再生特別地区の変更

都市計画都市再生特別地区を次のように変更する。

種類	面積	建築物 その他の 工作物 の誘導 すべき用途	建築物の 容積率の 最高限度	建築物 の容積 率の最 低限度	建築物の 建蔽率の 最高限度	建築物の 建築面積 の最低限 度	建築物の高 さの最高限 度	壁面の位置の制限	備考
A 街区	約 1.4ha	—	150/10 (注 1)	40/10	8/10 (注 2)	1,000 m ²	高層部 ： 145m 低層部 A ： 40m 低層部 B ： 32m ※高さの 基準点は T. P. + 2.79m とする。	建築物の外壁又はこ れに代わる柱は、計画 図に示す壁面の位置の 制限を越えて建築して はならない。ただし、次 の各号のいずれかに該 当する建築物は、この限 りではない。 (1) 歩行者の快適性及び 安全性を高めるため に設ける屋根、ひさ し、落下防止柵その他 これらに類するもの (2) 建築物の出入口の上 部に位置するひさしの 部分	1 中水道施設の用に供する部 分その他これに類するもの は、600 m ² を上限として、容 積率の算定の基礎となる延 べ面積から除く。(注 1)
			ただし、 15/10 以上を都 市の魅力 創造に資 する施設 及びこれ らに付随 する施設 の用途と する。						2 受水槽施設の用に供する部 分その他これに類するもの は、500 m ² を上限として、容 積率の算定の基礎となる延 べ面積から除く。(注 1)
			130/10 (注 3)				GL+150m	建築物の外壁又はこ れに代わる柱は、計画 図に示す壁面の位置の 制限を越えて建築して はならない。ただし、次 の各号のいずれかに該 当する建築物は、この限 りではない。	3 地域冷暖房施設の用に供 する部分その他これに類す るものは、8,700 m ² を上限と して、容積率の算定の基礎 となる延べ面積から除く。 (注 1)
B 街区	約 1.4ha								4 駅等から道路等の公共空地 に至る動線上無理のない経 路上にある通路等の用に供 する部分は、430 m ² を上限と して、容積率の算定の基礎 となる延べ面積から除く。 (注 1)
C 街区	約 1.3ha							(1) 歩行者の快適性及び 安全性を高めるため	5 建築基準法第 53 条第 6 項 第 1 号に該当する建築物に

都市再生特別地区 (丸の内仲通り南周辺地区)

I 都市計画に定める内容を記載した書類 (計画書)

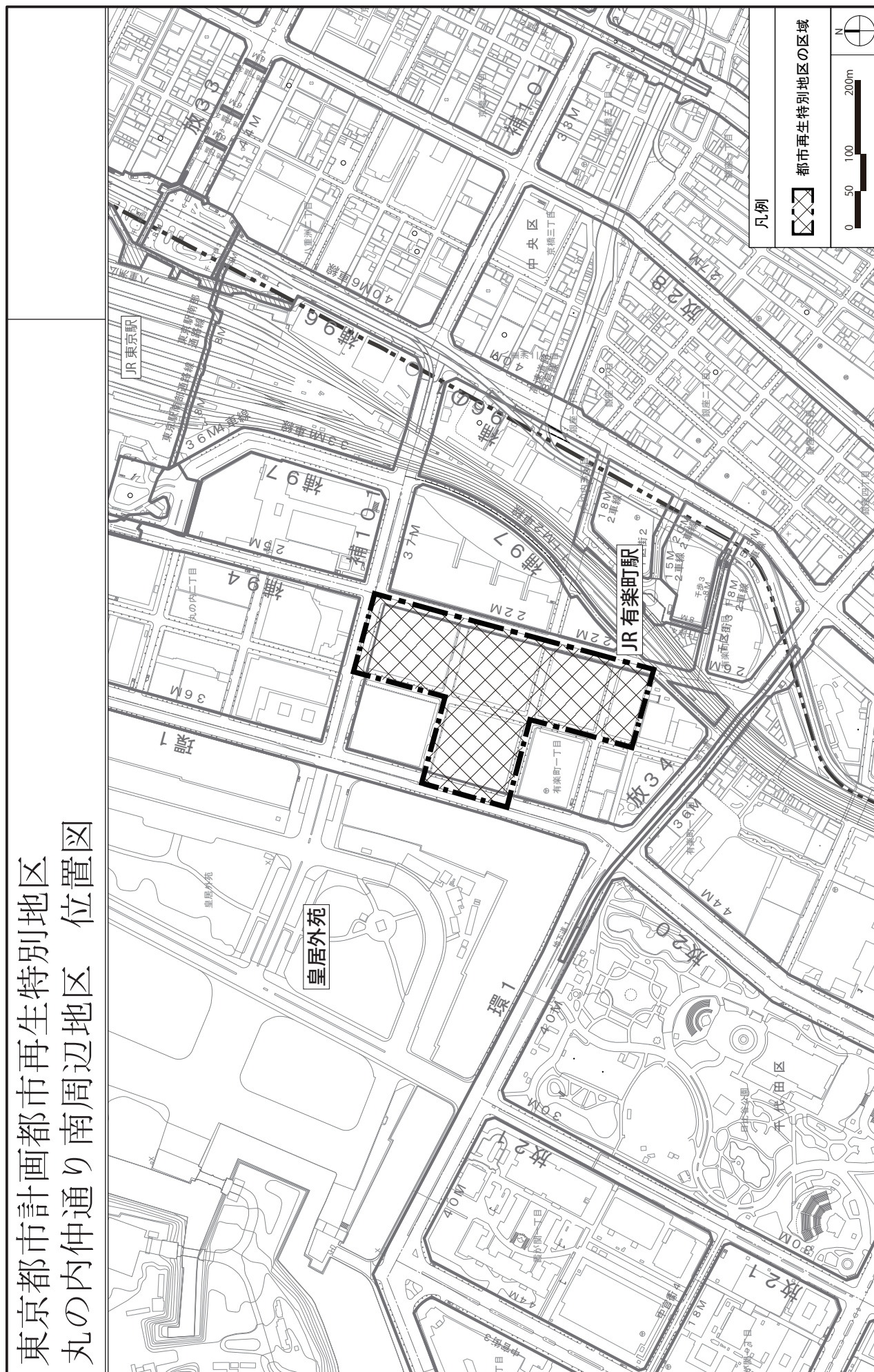
D 街区	約 1.6ha								に設ける屋根、ひさし、落下防止柵その他これらに類するもの (2)建築物の出入口の上部に位置するひさしの部分 (3)給排気施設、地下鉄駅出入口施設等の公益上必要な建築物及び昇降施設に設置される屋根並びに壁の部分	あつては、2/10 を加えた数値とする。(注2) 6 A 街区は別添図1のとおり、道路の再整備を行う。 7 別添図2のとおり、東西地下通路の整備及びJR有楽町駅との接続を行う。 8 A、B、C 及びD 街区の別添図 2 に示す公共公益施設整備相当分の床面積は、建築基準法第 52 条に定める建築物の延べ面積 79,200 m²を上限とする。 9 B、C 及びD 街区の計画の具体化を踏まえて都市計画を変更する際には、容積率の最高限度は、都市再生に資する貢献として別添図 2 に示す公共公益施設整備を評価し、その他の貢献による評価に加えて定めるものとする。(注 3)
計	約 5.7ha									

その他の既決定の地区	面積	位置
都市再生特別地区（大崎駅西口 E 東地区)ほか、63 地区)	約 161.4 ha	品川区大崎三丁目及び大崎三丁目各地内)ほか
合計	約 167.1 ha	

「位置、区域、高さの最高限度及び壁面の位置の制限は、計画図表示のとおり」

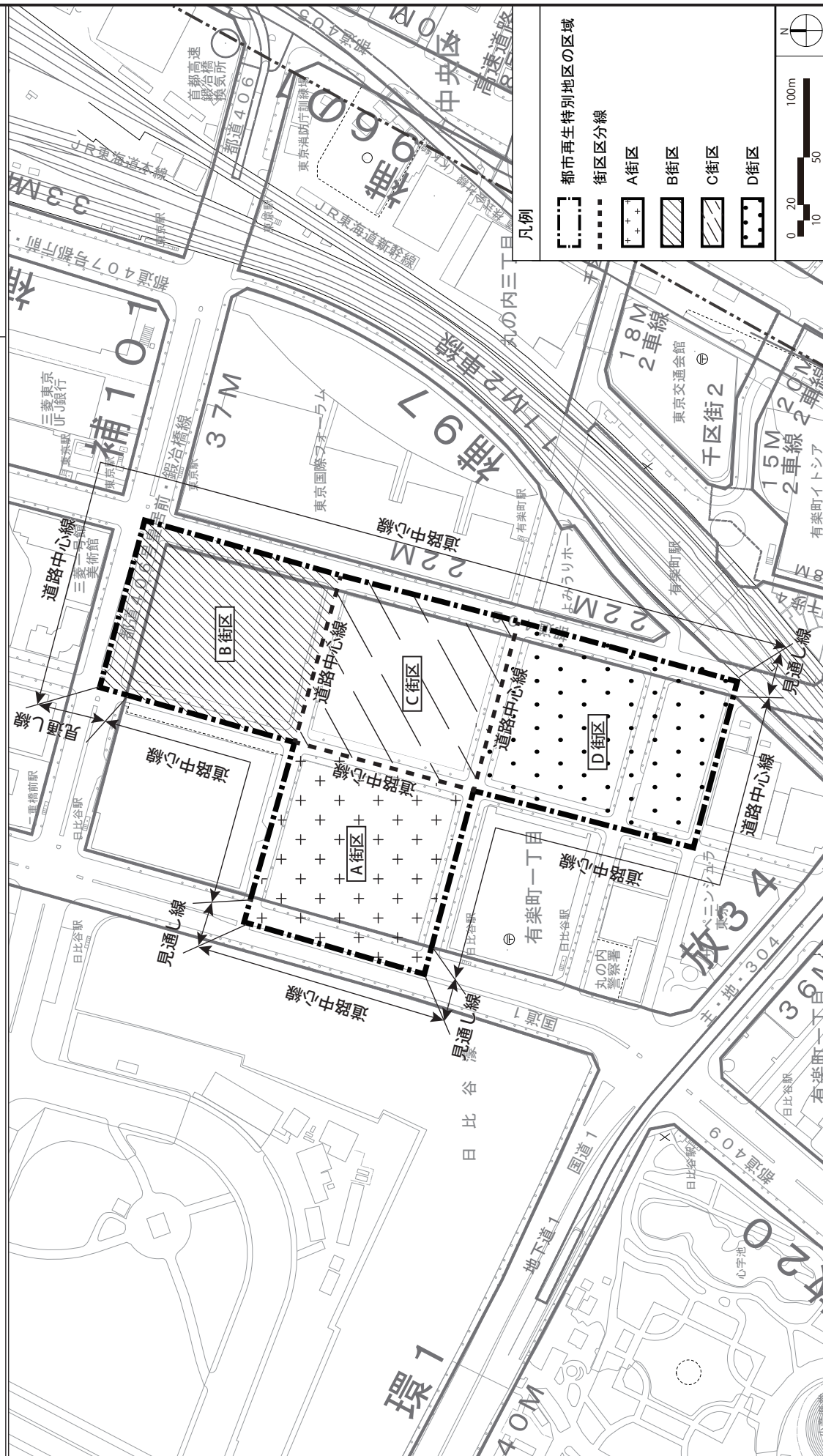
理 由：土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、都市再生特別地区を変更する。

II 都市計画に定める区域を明らかにする図面（計画図）



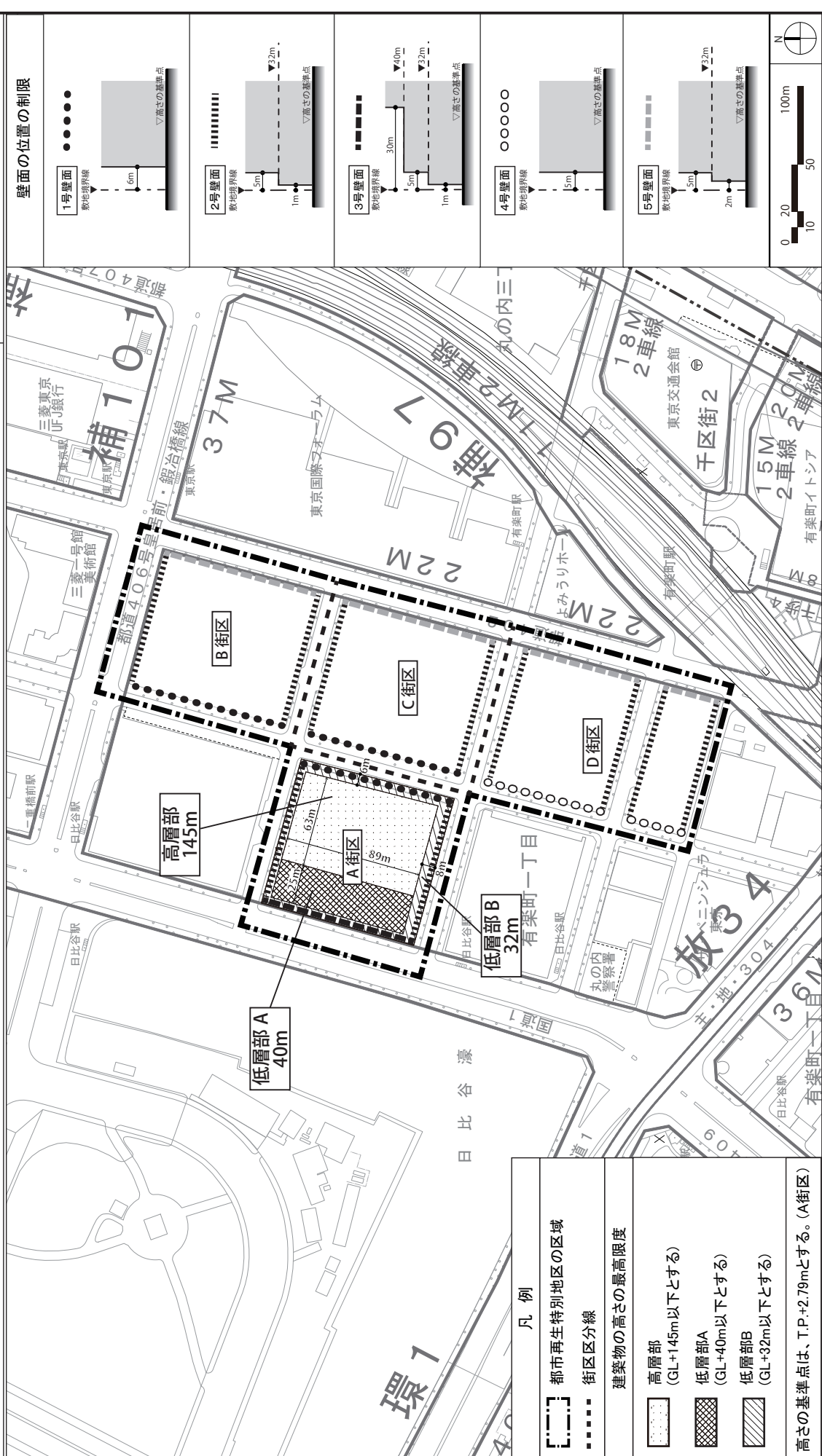
この地図は、国土地理院長の承認（平 29 関公第 444 号）を得て作成した東京都地形図（1:2,500）を使用（6 都市基交第 1338 号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。（承認番号） 6 都市基街都第210号、令和 6 年10月24日

東京都市計画都市再生特別地区
丸の内仲通り南周辺地区 計画図1



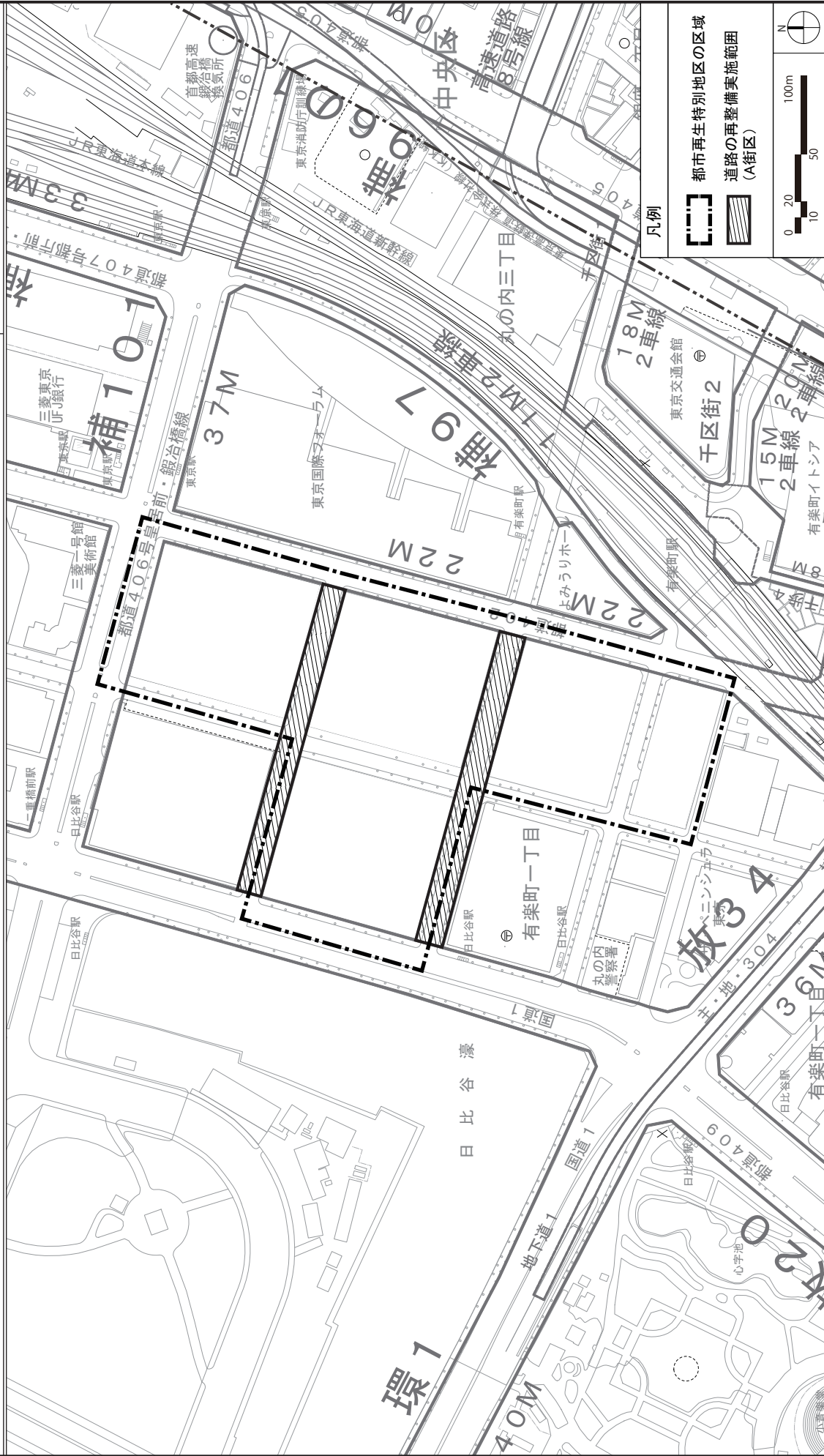
この地図は、国土地理院長の承認（平 29 関公第 444 号）を得て作成した東京都地形図（1:2,500）を使用（6都市基交第 1338 号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。（承認番号）6都市基街都第210号、令和6年10月24日

東京都市計画都市再生特別地区 丸の内仲通り南周辺地区 計画図2



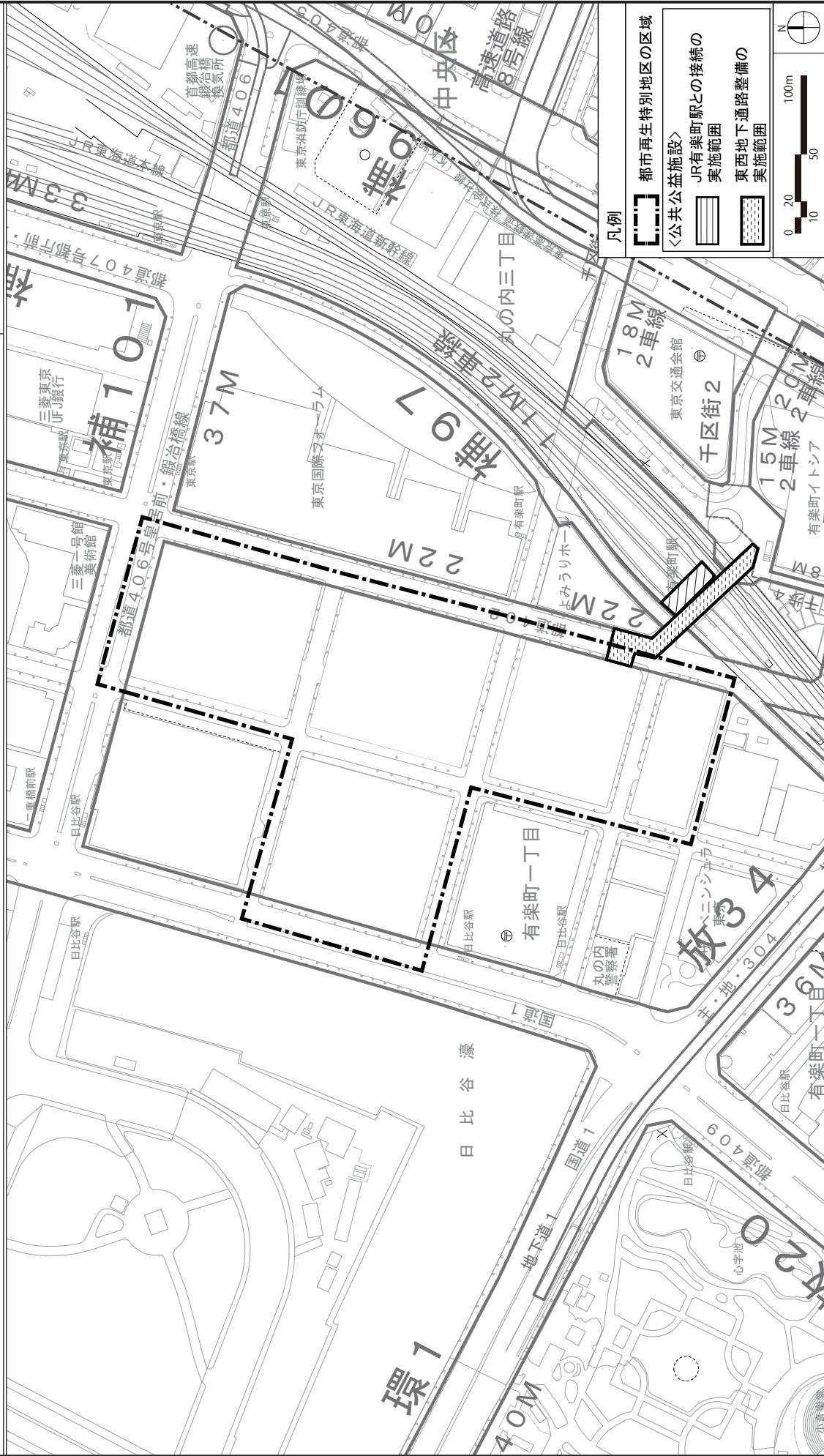
この地図は、国土地理院長の承認（平 29 関公第 444 号）を得て作成した東京都地形図（1:2,500）を使用（6 都市基交第 1338 号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号） 6 都市基街都第210号、令和 6 年10月24日

東京都市計画都市再生特別地区 丸の内仲通り南周辺地区 別添図1



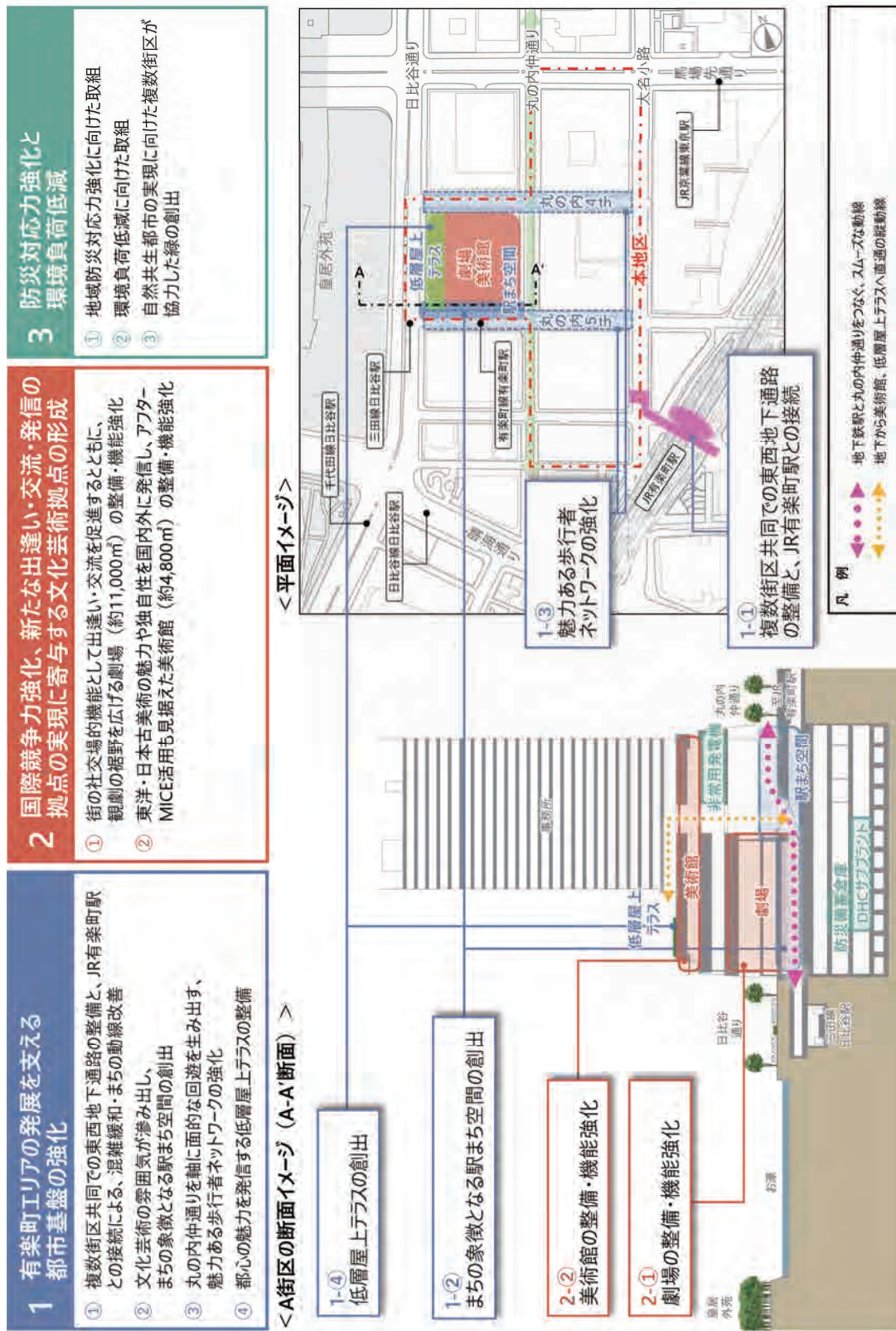
この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。無断複製を禁ずる。（利用許諾番号）MMT利許第06-102号（承認番号）6都市基交測第109号、令和6年7月26日（承認番号）6都市基街都第55号、令和6年5月16日

東京都市計画都市再生特別地区 丸の内仲通り南周辺地区 別添図2



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。無断複製を禁ずる。（利用許諾番号）MMT利許第06-102号（承認番号）6都市基交測第109号、令和6年7月26日（承認番号）6都市基街都第55号、令和6年5月16日

東京都市計画都市再生特別地区 丸の内仲通り南周辺地区 参考図 1

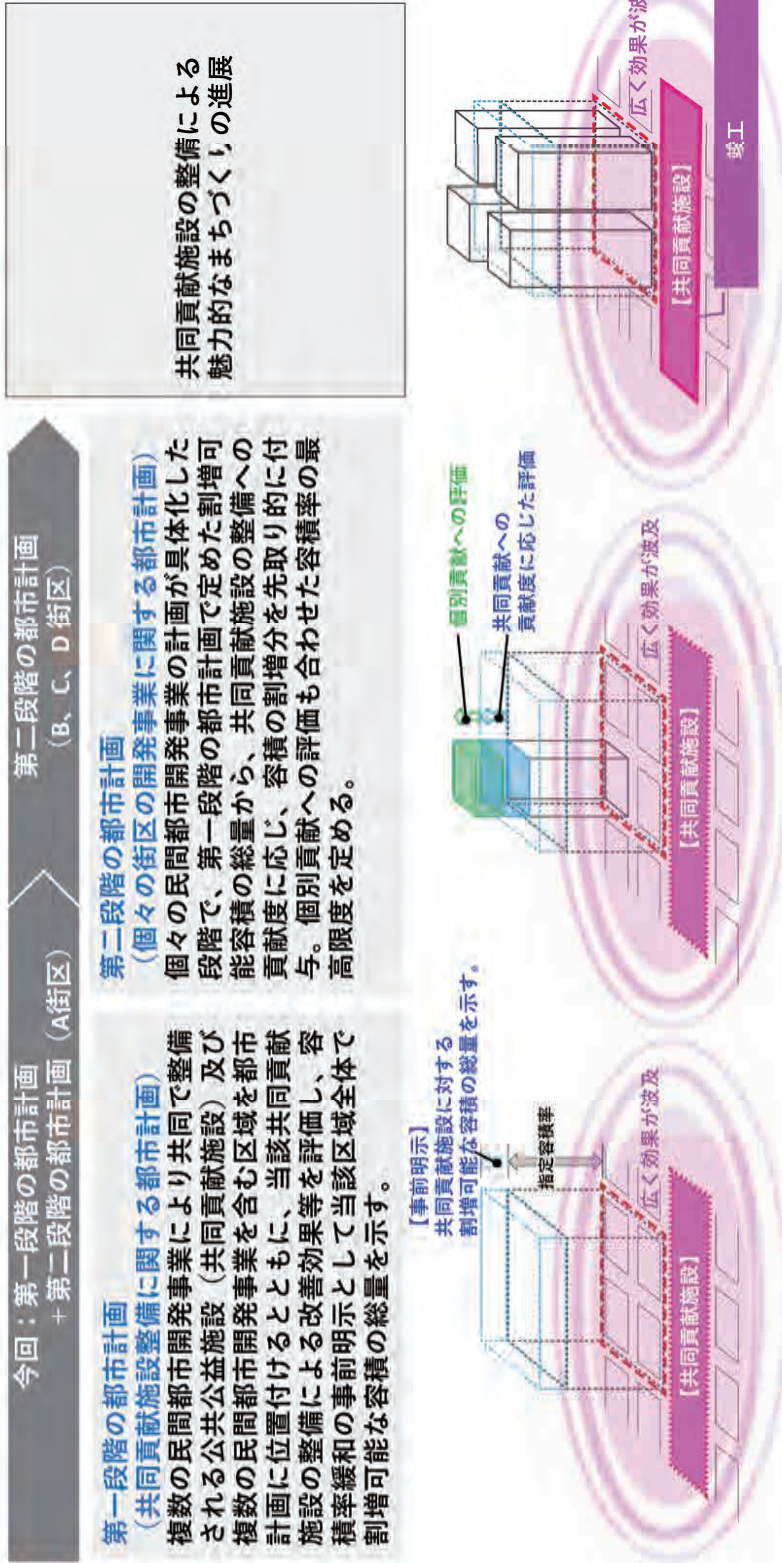


東京都市計画都市再生特別地区 丸の内仲通り南周辺地区 参考図2

■共同貢献手法を活用した都市再生の進め方イメージ

魅力的なまちづくりを進めていくためには、公共公益施設の整備等を複数の民間都市開発事業を通じ共同して実現することで、個々の敷地で広場等を整備するよりも質の高い公共公益施設を整備することや、自由通路等その効果が広く及ぶ公共公益施設を個々の敷地を越えて効率的に整備することが可能となるなど、このような都市再生への効果的な貢献を実現していくことが有効である。

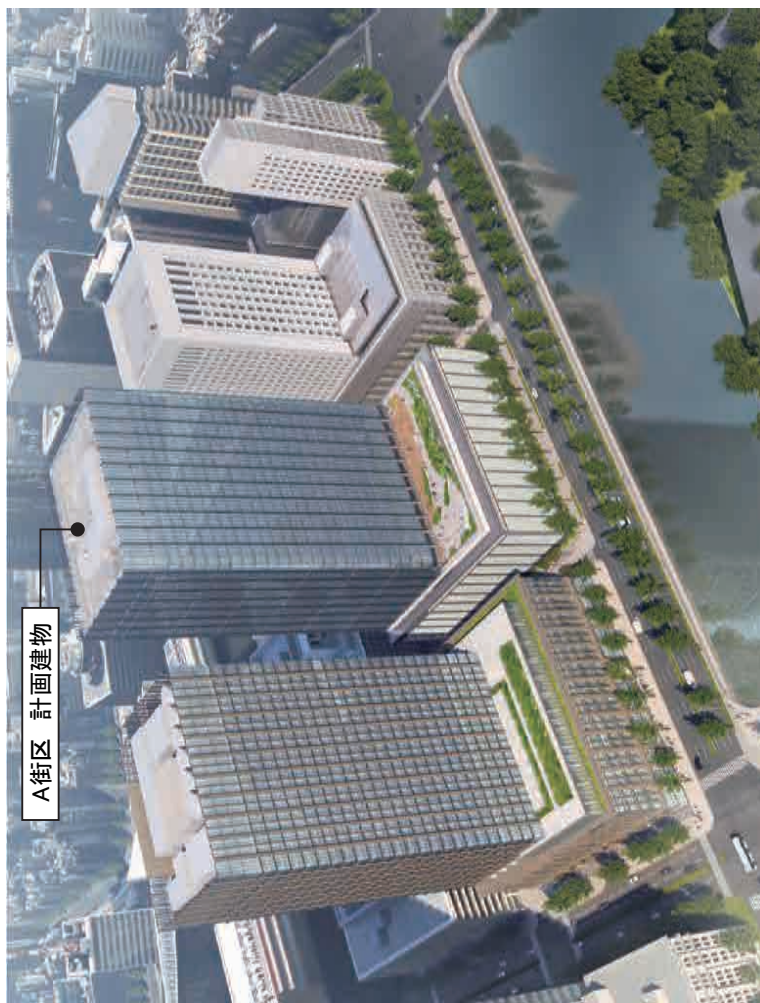
<複数の民間都市開発事業による共同貢献の実現のための新たなパッケージの導入について（技術的助言）/国土交通省 より抜粋>



* 第二段階の都市計画は、当該建物竣工時点において、自動車、歩行者、自転車及び公共交通機関の適切な分担・交通処理計画が講じられ、都市基盤に対する負荷に支障がない場合に限り、定めるものとする。

東京都市計画都市再生特別地区 丸の内仲通り南周辺地区 参考図 3

A街区 計画建物のイメージ(北西側から本計画全体を望む)



A街区 計画建物のイメージ
(日比谷通り南側より計画建物を望む)



III 計画に係る理由書

III-1 地区の位置づけ

1. 国家戦略特別区域基本方針（令和 6 年 4 月一部変更 閣議決定）

■ 国家戦略特区制度の目的・意義

- 国家戦略特区は、日本の経済社会の風景を変える大胆な規制・制度改革の突破口である。大胆な規制・制度改革を通して経済社会の構造改革を重点的に推進することにより、産業の国際競争力の強化とともに、国際的な経済活動の拠点の形成を図り、もって国民経済の発展及び国民生活の向上に寄与することを目的とする。
- 具体的には、国家戦略特区において、「居住環境を含め、世界と戦える国際都市の形成」、「医療等の国際的イノベーション拠点の整備」といった観点から、規制の特例措置の整備その他必要な施策を、国民の安全の確保等に配慮し、関連する諸制度の改革を推進しつつ総合的かつ集中的に講ずることにより、国内のみならず、世界から資本と人を惹きつけられる、日本の固有の魅力をもったプロジェクト及び当該区域における規制改革等の関連事業を推進していくものである。これにより、「世界で一番ビジネスのしやすい環境」を創出し、民間投資が喚起されることで、日本経済を停滞から再生へとつなげていく。
- これまでの地域の発意に基づくボトムアップ型の特区に対し、民間有識者の知見等を活用しつつ、国が自ら主導し国と地域の双方が有機的連携を図ることにより、国・地方・民間が一体となって取り組むべき、国家戦略として日本経済の再生に資するプロジェクトを推進することとしている。このように、国家戦略特区内においては、国も含めて地方・民間の三者が一体となって連携を図っていくことが重要であり、地域間や、特定事業等及び実施主体間等において、相互に密接な連携を図るための共通基盤として機能させていくべきである。
- 国家戦略特区におけるプロジェクトの推進に当たっては、ビジネスや投資を行う側に立った視点やベンチャー企業等による新産業の創出といった視点、さらには大学・研究機関と連携した人材育成の視点などを欠いてはならず、また、全国的な視点に立って、地方を含めた日本全体の発展につなげていくことが必要である。
- 近年、AI やビッグデータなど先端技術を活用し、都市内の様々な事業やサービスに共通に使用できるデータ基盤を整備することによって、社会の在り方を根本から変えるような都市を設計する動きが国際的に急速に進展している。こうした状況も踏まえれば、大胆な規制改革等によって、世界に先駆けて未来の生活を先行実現する「まるごと未来都市」を目指すスーパーシティ構想の実現を図る必要がある。同構想の実現を目指す上では、住民等の意向の確認を踏まえ、大胆な規制・制度改革案を同時・一体・包括的に一層推進していくことが必要である。

2. 国家戦略特別区域及び区域方針（令和 6 年 9 月一部変更 内閣総理大臣決定）

■ 対象区域

- 東京都、神奈川県並びに千葉県千葉市及び成田市

■ 目標

- 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。

■ 政策課題

- グローバルな企業・人材・資金等の受入れ促進
- 女性の活用促進も含めた、多様な働き方の確保
- 起業等イノベーションの促進、創業等のハブの形成
- 外国人居住者向けを含め、ビジネスを支える生活環境の整備
- 国際都市にふさわしい都市・交通機能の強化

■ 事業に関する基本的事項

- 都市再生・まちづくり
 - ・国際的ビジネス拠点の形成に資する建築物の整備【容積率】

3. 都市再生緊急整備地域の地域整備方針（東京都心・臨海地域）（令和5年9月変更都市再生本部）

■ 整備の目標

〔都市再生緊急整備地域〕

- ・日本の経済を牽引する高次の中核業務機能のほか、商業、居住、文化、交流など多様な都市機能の集積と、主要幹線道路等の整備による都市基盤の強化を通じて、国際的なビジネス機能等を備えた拠点としてふさわしい景観にも配慮した賑わいと魅力のある都市空間を形成

（大手町・丸の内・有楽町）

- ・東京都心において、我が国の顔として、歴史と文化を活かしたうるおいと風格のある街並みを形成しつつ、高次の業務機能とそれを支える高度な支援機能を備えた金融をはじめとする国際的な中核業務・交流拠点を形成するとともに、商業・観光・文化・交流・MICEなどの多様な機能を導入することにより、にぎわいと回遊性のある都市空間を形成

〔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

■ 都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項

（大手町・丸の内・有楽町）

- 国際金融をはじめとする中核業務拠点にふさわしい高次の業務機能とこれを支える商業・文化機能等多様な機能の導入
 - ・高次の業務機能と、高度な専門性を有する業務支援機能の強化
 - ・業務機能を支え、アメニティを高める商業・文化・交流・宿泊機能等を強化
 - ・業務機能を支える人材育成・就業者支援・情報通信拠点機能を強化
 - ・東京国際フォーラム等との近接性を踏まえた MICE 機能の充実
- 国際化に対応した、教育・医療・情報提供・カンファレンス・滞在型宿泊機能等を誘導
- 震災等に対応できる都市防災機能の強化
 - ・この際、人口・機能等が特に集積する大規模ターミナル駅周辺等において都市防災機能の一層の充実

■ 公共施設その他の公益的施設の整備及び管理に関する基本的事項

(大手町・丸の内・有楽町)

- 東京駅周辺において、東京駅舎を保存・復元するとともに、駅前広場や街路等を整備することにより、東京の顔にふさわしい景観を確保するとともに、交通利便性を向上
 - ・丸の内側については、駅前広場の整備や行幸通りの景観整備により、我が国の顔となる空間を形成
 - ・丸の内仲通りの機能を延伸し、にぎわいの創出と回遊性を確保
 - ・駅周辺の回遊性を高めるため地上・地下の歩行者ネットワークを充実・強化
- 有楽町駅周辺では、駅周辺開発と連携・調整し基盤整備を促進
- その他、以下を実施
 - ・建築物の更新により整備される敷地内空地や地下歩道などのネットワーク化等により安全・快適な歩行者空間を確保
 - ・公共的空地の確保や道路沿道の緑化、保水性舗装などの実施によりヒートアイランド現象の緩和に寄与
 - ・国際金融拠点にふさわしい多言語標記サイン等の充実
 - ・エネルギーネットワークをはじめ、供給処理施設の機能更新及び強化により、発災時にも自立した機能を確保

■ 緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に関し必要な事項

- 丸の内の仲通りに面した地域などにおいては、通りに面した壁面の位置や高さを整えるなどにより、風格ある街並みの形成に資する都市開発事業を促進
- 国際的なビジネスセンターにふさわしい拠点性と象徴性を備えた国際競争力の強化に資する景観形成にも配慮した都市開発事業を促進
- 都市開発事業における敷地内緑化・屋上緑化・壁面緑化や排熱抑制などヒートアイランド対策を誘導
- 地区継続計画の作成や防災施設整備等の推進
- 地域主体のエリアマネジメント組織等による公的空間の管理・運営により地域の活性化を推進
- 都市開発事業における建築物等の高断熱化・省エネルギー化等により地球温暖化対策を誘導
- 都市開発事業において、自立・分散型かつ効率的なエネルギーシステムの導入を誘導
- 都市機能が集積しエネルギーを高密度で消費する拠点地区において、複数街区にまたがる面的ネットワークの整備によるエネルギーの自立化・多重化など、地域特性に応じた災害時の業務機能などの継続に資する整備を誘導
- 大規模災害発生時におけるターミナル駅周辺の滞留者等の安全確保に資する退避施設、備蓄倉庫、情報伝達施設等の整備を推進
- 都市開発事業において、ゆとりある共用スペースや良質なオープンスペースの充実など、新しい日常に向けた対策を誘導

4. 都市再生プロジェクト第十三次決定（平成 19 年 6 月 都市再生本部）

■ 国際金融拠点機能の強化に向けた都市再生の推進

- 国際金融拠点機能を支える業務基盤、生活基盤の整備の推進

関係業界、大学等教育関係機関、関係地方公共団体、関係省庁等の連携のもとに、

- ・高機能オフィスの供給促進
- ・金融関連サービス業務機能の集積促進
- ・サービス水準の高いホテル、サービスアパートメント等、宿泊・滞在・居住機能の充実
- ・医療機関、インターナショナルスクール等、外国人就業者・家族の生活を支える各種機能の充実
- ・エリアマネジメントによる安全安心な環境や多言語による情報提供体制の整備等の取組を進める。

5. 国家戦略特区における規制改革事項等の検討方針（平成 25 年 10 月 日本経済再生本部）

- 日本の経済社会の風景を変える大胆な規制・制度改革を実行していくための突破口として、「居住環境を含め、世界と戦える国際都市の形成」、「医療等の国際的イノベーション拠点整備」といった観点から、特例的な措置を組み合わせることで、成長の起爆剤となる世界で一番ビジネスがしやすい環境を創出するため、「国家戦略特区」の具体化を進める。具体的には、医療、雇用、教育、都市再生・まちづくり、農業、歴史的建築物の活用の各分野において、以下の方針に基づき特例措置を検討、具体化し、国家戦略特区関連法案を臨時国会に提出するなど、所要の措置を講ずる。

■ 都市再生・まちづくり

- エリアマネジメントの民間開放（都市機能の高度化等を図るための道路占用の基準の緩和）
 - ・都市における国際的なイベントの実施や多言語看板、オープンカフェの設置等の道路空間の有効利用を行うことが可能となるよう、道路管理者が当該特区計画区域内で道路の占用を許可できるようにするための基準の緩和を行う。

6. 明日の日本を支える観光ビジョン（平成 28 年 3 月 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議）

■ 新たな目標への挑戦

- ・観光先進国という新たなステージへ進むためには、2020 年に 2000 万人という目標に満足することなく、さらなる高みを目指す必要がある。このため、訪日外国人旅行者数については、2020 年には約 2 倍となる 4000 万人、2030 年には約 3 倍となる 6000 万人を目指す。

■ 視点 2. 観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に

- 宿泊施設不足の早急な解消及び多様なニーズに合わせた宿泊施設の提供
- インバウンド観光促進のための多様な魅力の对外発信強化
- MICE 誘致の推進

■ 視点 3. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に

- 民間のまちづくり活動等による「観光・まち一体再生」の推進
- 多言語対応による情報発信
- 公共交通利用環境の革新

7. 観光ビジョン実現プログラム 2020（令和 2 年 7 月 観光立国推進閣僚会議）

■ インバウンド促進等に向け引き続き取り組む施策

○現在、我が国の観光は厳しい状況にあるが、自然、食、伝統文化、芸術、風俗習慣、歴史など日本各地の観光資源の魅力が失われたものではなく、感染症終息後の中長期的スパンにおいて、インバウンドに大きな可能性があるのは今後も同様であり、2030年6,000 万人の目標は十分達成可能である。

○これまで、空港や CIQ など入口の整備、多言語表記・アナウンスなど訪日外国人旅行者等がストレスフリーで観光できる受入環境整備、スノーリゾートや文化施設・国立公園・農泊・クルーズなど訪日外国人旅行者等の新たなコンテンツづくりを進めてきたが、各国との人的交流が回復するまでの時間を活用して、各地域でこれらに戦略的に取り組む。

○そのため、外国人接遇能力の向上、体験型アクティビティの充実など着地整備を促すとともに、通訳ガイドも活用して効果的に多言語の表記・看板の整備等のインバウンド対応を一挙に進める。さらに、上質なサービスを求める旅行者に対応した施設整備やコンテンツづくり等も戦略的に進める。

8. 未来投資戦略 2018（平成 30 年 6 月 閣議決定）

■ 文化芸術資源を活用した経済活性化

○「文化芸術推進基本計画」及び「文化経済戦略」に基づく、文化芸術による経済の好循環実現

- ・文化を発想の起点として広範な課題とその解決の方向性について、文化関係者と産業界とが対話する場を設置し、高付加価値市場の創出、文化芸術資源や関連技術を利用したビジネス等におけるイノベーション、舞台芸術を含む文化関連サービス・コンテンツの海外展開の推進等を図る。劇場・音楽堂等において、自己収入の増加を促しつつ、機能強化・鑑賞環境の充実を図る。こうした取組により、文化による国家ブランド戦略の構築と文化 GDP の拡大を図る。
- ・我が国の美術館の収蔵品等のデータベース化、美術品の収集の活発化等による美術館の価値創造機能の強化、アート市場インフラの整備・在り方、日本美術に関する体系的理解の国際的普及等について、本年中に官民が協議する場を設けて検討し、我が国のアート市場の活性化を通じた、美術品の資産価値向上及びアートの持続的振興を図る。
- ・国立美術館・博物館等の自己収入の増加を図るとともに、その利益を、「独立行政法人における経営努力の促進とマネジメントの強化について」（平成 30 年 3 月 30 日総務省通知）に基づき経営努力として認定し、ユニークベニユーや多言語化、外国人向けのコンテンツの充実、開館時間の延長や収蔵品の修理等に活用する。
- ・メディア芸術分野などの新たな文化芸術体験活動や地域の美術館などの資源を活用して芸術教育を推進するとともに、障害者の文化芸術活動への支援や地域において障害者が継続的に文化芸術に親しむことができる環境整備等を推進する。
- ・地域の文化芸術資源を活用し、大規模行事を中心に国際発信拠点の形成を支援するとともに、文化芸術関係者と異業種の事業者の連携を促しつつ、新たな文化の創造につなげる。また、外交上の周年事業や大型スポーツイベント等と連動した文化芸術事業や、国際博物館会議（ICOM：International Council of Museums）京都大会 2019 をはじめとする国際文化交流を通じた日本文化の発信事業等により、国家ブランディングへの貢献を図る。

○文化芸術資源を核とした地域活性化

- ・2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機とした「文化プログラム」を、「beyond2020プログラム」等の活用を促しながら、大会開催地にとどまらず全国各地において実施し、日本文化の魅力や日本の美を国内外に発信するとともに、民間のノウハウも活かしつつ、誘客による地域活性化や共生社会の構築等につなげる。
- ・地域における文化財の総合的な保存・活用を積極的に進め、魅力ある地域づくりに活かす自治体に対し、市町村の文化財保存活用地域計画に基づく情報発信、人材育成等の取組を支援する。また、文化財の価値向上のため、原材料・用具確保の観点も踏まえつつ適切な周期で修理・美装化等を行うとともに、文化財の散逸等防止のため、国の指定・登録に係る情報収集・把握や、地域の自発的取組を促しつつ、防災・防犯対策への支援や文化財の買上げ・活用を行う。

○コンテンツを軸とした文化産業の強化

- ・デジタルアーカイブジャパンの中心となる分野横断型統合ポータル「ジャパンサーチ(仮称)」の本格稼働に向けた取組を推進する。
- ・美術館や大学等におけるメディア芸術コンテンツのアーカイブ化への支援やノウハウの共有等によりアーカイブの取組を促進する。また、本年4月に設立した「国立映画アーカイブ」を核として、映画フィルムや関連資料の保存・収集・活用、デジタル化等を推進する。
- ・メディア芸術の国内外への発信の強化、先端技術やナイトタイムを活用したエンターテインメントの創出を図る。
- ・文化遺産オンラインについて、未掲載情報のアーカイブ化・掲載済みの文化財情報の二次利用に向けた条件整備・多言語化を実施する。

9. 文化芸術推進基本計画（第2期）（令和5年3月閣議決定）

■ 重点取組2 文化資源の保存と活用の一層の促進

○近現代建築の保存・活用の推進等による建築文化の振興

- ・建築文化の振興を図るため、後世に継承すべき近現代建築の保存・活用の在り方を検討し、計画的な台帳作成を通じた価値付け、リノベーション等によるストック活用の促進、国立近現代建築資料館の機能強化、国民への普及啓発・社会的気運の醸成等を推進する。

■ 重点取組3 文化芸術を通じた次代を担う子供たちの育成

○子供たちが、文化芸術・伝統芸能等の本物に触れることができる鑑賞・体験機会の確保

- ・子供たちの豊かな人間性を涵養するため、地域の博物館・美術館、劇場・音楽堂等の施設や文化財を積極的に活用し、文化芸術団体、文化施設と連携しながら文化芸術を鑑賞・体験するための機会確保・充実を図る。また、次代を担う子供たちに対して、茶道、華道、和装、囲碁、将棋、五節句等の伝統文化や生活文化等を計画的・継続的に体験・修得できる機会を提供する。さらに、子供たちが劇場・音楽堂等において本格的な実演芸術を鑑賞・体験する機会を提供する取組を支援し、実演芸術に親しめる環境づくりの推進を図る。

■ 重点取組6 文化芸術を通じた地方創生の推進

○全国の博物館・美術館等の機能強化・設備整備の促進

- ・令和4年に博物館法が改正され、資料のデジタル・アーカイブ化等の博物館の新たな業務が付加されるとともに、地域の活力向上のために関係機関と連携することなど、博物館の新たな役割が規定された。これを受け、博物館が資料のデジタル・アーカイブ化やDXの取組を積極的に進めつつ、文化芸術の価値を生かしながら、観光、まちづくり、国際交流、福祉、教育、産業その他の関連分野において、中核としての役割を果たす存在となるとともに、歴史や芸術、民俗、産業、自然科学等に関する資料を収集し、保存と調査、公開等を行う機関として、文化財保護の観点でも引き続きその役割を担うため、博物館の資金・人材・施設等の基盤を強化し、特色ある取組を推進する。

○全国の劇場・音楽堂等の機能強化・設備整備の促進

- ・劇場、音楽堂等の活性化に関する法律（平成24年法律第49号）に基づき、地域の中核となる劇場・音楽堂等に対して、公演の実施、人材育成及び普及啓発等の地域の拠点としての機能強化、劇場・音楽堂等が企画・制作する質の高い実演芸術の巡回公演の実施を促進する。

○文化観光拠点・地域や「世界遺産」、「日本遺産」等の文化資源を最大限活用した文化観光の推進

- ・文化観光推進法による認定計画に基づく事業に対して支援措置を講じることで、文化観光拠点・地域としての磨き上げを進める。また、「世界遺産」や「日本遺産」等の文化資源の魅力向上や発信強化を図る。こうした文化資源を最大限活用した文化観光を推進することにより、文化に対する理解を深める機会を拡大するとともに、地域の活性化につなげる。さらに、地域の文化的景観、伝統的建造物群保存地区、後世に継承すべき近現代建築等を活用することにより、地方創生を推進する。

■ 重点取組7 デジタル技術を活用した文化芸術活動の推進

○急速に進化するデジタル技術を活用した文化芸術活動の推進

- ・デジタル技術を活用した文化芸術の振興を図る観点から、関係省庁間で緊密に連携を取りながら、急速に進化するAI技術等を活用したコンテンツ創作の動向等に関する状況変化や実態等を適切に把握するとともに、NFTやブロックチェーンなどWeb3.0技術の活用や、メタバース等の仮想空間における表現形態の多様化を活用したコンテンツの創出を促進する。

○文化芸術のデジタル・アーカイブ化の促進、デジタル技術を用いた文化財の保存・活用

- ・近年急速に進展するデジタル化の潮流を踏まえ、我が国の多様な文化遺産など文化芸術に関する情報について、誰もがいつでも容易にアクセスできる環境を整備し、文化芸術の保存・継承・発展を図り、コンテンツの利活用や情報発信を進めるためにデジタル・アーカイブ化を推進する。デジタル技術を活用した効果的・効率的な文化財の保存・活用の在り方を検討する。

○文化芸術と科学技術をつなぐ研究開発の促進

- ・文化芸術の振興に当たって、デジタル技術をはじめとする最先端の科学技術の成果や知見を生かすよう、関係機関との連携や政府の科学技術関係経費の活用等を促進する。

10. 文化経済戦略（平成29年12月 内閣官房・文化庁）

■ 2. 文化芸術資源（文化財）の活用

- 文化財の観光やまちづくり等への積極的な活用を促進するため、文化財を中核とする観光拠点の形成や、史跡等の大型文化財の公開や活用の機能充実のための整備を促進する。

○公的空間での展示や国際交流、教育での活用等、様々な場面における文化財の活用を促進するため、文化財の高精細デジタルアーカイブ化や、高精細レプリカ、VR等先端技術との連携による取組を推進する。

○文化財を公開する際は、外国人旅行者や障害者を含めた多様な鑑賞者がより深く理解し、親しむことのできる機会の充実を図るべく、多言語や多様な方法による情報発信をはじめ、文化財の有する価値や背景情報等を丁寧に説明する。

＜主な取組（例）＞

- ・新たな取組として、地域の美術館・歴史博物館を中核とした文化クラスターを創出し、地域の文化財の魅力発信、観光振興、多言語化による国際発信、ユニークベニユーの促進など、地域文化資源の面的・一体的整備を推進する。【文化庁】
- ・国内外の美術館・博物館と連携し、我が国の文化財の海外交流を通じて日本文化の魅力を広く海外に紹介するとともに、諸外国の文化関係機関と文化財の海外交流・協力推進に向けた調整等を実施する。【文化庁】
- ・文化財の魅力をわかりやすく発信するため、文化財の多言語解説等による国際発信力強化の方策に関する有識者会議が取りまとめた「文化財に関する国際発信力強化の方策について（提言）」を踏まえ、各地域における文化財の解説の多言語化対応を促進する。特に、新たな取組として、文化財中核観光拠点 200 か所を中心に、先進的・高次元な多言語解説整備事業を観光施策と連携させつつ実施する。【文化庁・観光庁】

■ 3. 文化創造活動の推進

○伝統工芸、近現代アート、舞台芸術、メディア芸術、生活文化など、人々が様々な文化芸術活動を積極的に鑑賞し、これに主体的に参加し、または創造することができる環境を整備する。

＜主な取組（例）＞

- ・文化芸術によるナイトエンターテインメント等において、優れた文化芸術活動を鑑賞・参画する機会の創出に取り組む。また、文化芸術と最新のテクノロジーの融合や、伝統芸能と現代舞台芸術のコラボレーションなどによる、新たな文化芸術の創造に取り組む。【文化庁】
- ・国民が障害等の有無に関わらず、文化芸術に親しむ環境を整備するため、障害者等に対応してバリアフリー対策を行い、一定の基準を満たした劇場・音楽堂等（主に実演芸術の公演を行うためのもの）に対し、固定資産税・都市計画税の負担を軽減する特例措置を設ける。【文化庁】
- ・日本のエンターテインメントに関するイベント情報が集約され、世界中から訪れる外国人のアクセスが可能でかつ、多言語対応化した情報プラットフォームを創設する。【経済産業省】

○子供や高齢者、障害者など、あらゆる人が文化芸術を積極的に鑑賞したり、文化芸術活動の主体となる環境等を整備することで、多様性に裏打ちされ、創造性に溢れた経済社会の実現を目指す。

＜主な取組（例）＞

- ・子供たちに対し、一流の文化芸術団体や芸術家による質の高い文化芸術を鑑賞・体験する機会を確保するとともに、実技指導やワークショップ等を実施する。また、子供たちが親とともに、民俗芸能、工芸技術、邦楽、日本舞踊、茶道、華道などの伝統文化・生活文化を体験・修得できる機会の確保を図る。【文化庁】

- ・共生社会の実現を推進するため、障害者芸術の発表や交流の機会を拡大し、障害者や高齢者、外国人など全ての人が芸術文化活動に参加できる施策を展開する。また、国内の外国人に対して、日本文化への理解と関心を深めるため、日本語教育を実施する。【文化庁】
- 2020年以降の成熟社会におけるレガシー創出を目指し、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、関係者との連携の下、国際化や共生社会への対応といったレガシーの創出に資する文化プログラムを、大会開催地にとどまらず全国に浸透させる。
- ・新たな取組として、文化資源による社会的・経済的な価値を創出し、インバウンドの増加や活力ある豊かな地域社会の形成等に資するため、地方自治体・芸術団体・大学・民間事業者等が連携・協働して実施する芸術祭などを中核とし、文化芸術と観光、まちづくり、食、国際交流、福祉、教育、産業その他関連分野と連携した、国際発信力のある拠点形成を推進する。【文化庁】

■ 4. 国際プレゼンスの向上

○我が国の文化芸術を積極的に海外に向けて発信するとともに、世界の文化芸術が我が国の社会や市場へ集う双方向の国際展開を推進することにより、文化芸術を通じたブランド力向上を図り、インバウンド拡大等につなげる。

＜主な取組（例）＞

- ・海外需要開拓支援機構（クールジャパン機構）の出資支援により、海外向けに日本の文化芸術の興行を行うための拠点（劇場、ホール等）を国内外に整備する。【経済産業省】

○ 5. 周辺領域への波及、新たな需要・付加価値の創出

○地域における文化芸術資源と周辺領域（宿泊施設、飲食店、商店街、学校等）との連携を深めることにより面的な広がりを形成し、訪日外国人を含むより多くの人々の関心を喚起するとともに、文化芸術資源の活用による新産業創出等、新たな需要や高い付加価値を創出する。

＜主な取組（例）＞

- ・新たな取組として、文化資源による社会的・経済的な価値を創出し、インバウンドの増加や活力ある豊かな地域社会の形成等に資するため、地方自治体・芸術団体・大学・民間事業者等が連携・協働して実施する芸術祭などを中核とし、文化芸術と観光、まちづくり、食、国際交流、福祉、教育、産業その他関連分野と連携した、国際発信力のある拠点形成を推進する。【文化庁】
- ・国際会議やミーティング、インセンティブ旅行、イベント等の MICE 開催にあたって、博物館や美術館、歴史的建造物等のユニークベニユーの利活用を推進する。【観光庁】
- ・各地域への周遊を促進するため、地域の伝統文化、美しい自然、歴史的景観、魅力ある食文化等、地域の観光資源を活かした、DMO が中心となっていく、地域の関係者が連携して観光客の来訪・滞在促進を図る観光地域づくりを推進する。【観光庁】

1 1. 『未来の東京』戦略（令和 3 年 3 月 東京都）

■ 危機を乗り越え、「未来の東京」を切り拓く

○『『未来の東京』戦略』を展開するスタンス

＜サステナブル・リカバリー＞の実現～強靱で持続可能な社会へ～＞

- ・気候危機への対処を図りながら経済復興を目指すという世界の潮流を、環境だけでなく、人々の持続可能な生活を実現する観点にまで広げた「サステナブル・リカバリー（持続可能な回復）」を進めていく。

■ 我々が目指す 2040 年代の 20 の「ビジョン」

○ビジョン 08 防災

- ・様々な災害において、刻々と変化する状況に対応できるよう、AI 等のデジタルの力も最大限に活用することにより、より一層、安全で安心な東京を実現する。
- ・日常備蓄に加え、避難先の確保や感染症対策としても有効な避難の分散化、都民や東京を訪れる人が発災時に適切かつ迅速に情報を入手できる環境の強化、さらには民間と地域が連携した取組など、様々な手段を用い、防災力を強化していく。

○ビジョン 10 まちづくり

＜区部中心部の主な拠点の将来像＞

有楽町

- ・文化・芸術・交流・商業等、多くの機能の融合や、グローバルレベルでの MICE 推進・強化等により国際ビジネス・都市観光拠点が形成

○ビジョン 18 文化・エンターテインメント

- ・身近な場所や街なかの開かれた場所に、観光コンテンツやアートがあふれ、いつでも、どこでも楽しむことができる、真のエンターテインメント都市に

■ 2030 年に向けた 20+1 の「戦略」と 122 の「推進プロジェクト」

有楽町駅周辺、旧都庁舎跡地を活用し、公民連携により、MICE 機能の充実や回遊性の高いまちづくりを推進

＜3 か年のアクションプラン（主要）＞

○駅まち一体開発の推進

- ・有楽町駅等の周辺開発が見込まれる駅で、基盤整備の検討、開発との調整、基盤整備を促進

12. 「未来の東京」戦略 version up 2023（令和 5 年 1 月 東京都）

■ 「未来の東京」戦略を実行する

○戦略を展開するスタンス

- ・「サステナブル・リカバリー（持続可能な回復）」の実現
- ・課題の根源まで踏み込んだ「構造改革」を強力に推進

○4 つの基本戦略

- ・バックキャストの視点で将来を展望する
- ・民間企業等、多様な主体と協働して政策を推し進める
- ・デジタルトランスフォーメーション（DX）でスマート東京を実現
- ・時代や状況の変化に弾力的に対応「アジャイル」

■ 「未来の東京」戦略 version up 2023 の重点施策

○「100 年先も安心」を目指して、更にレベルアップした施策を展開（戦略 8）

- ・関東大震災の発生から 100 年の節目に指導する「TOKYO 強靱化プロジェクト」を強力に推し進める

○世界から選ばれる都市の実現に向け、利便性やにぎわいを一層向上（戦略 9）

- ・国際的なプレゼンスを高めるため、都心や臨海部における地域の特性に合わせたまちづくりや都市の象徴となるアイコンの創出、多様な交通モードの充実・連携を進める

○緑や水辺を生かした、潤いや憩いを感じられる魅力ある空間の創出（戦略 13）

- ・コロナ過を経て、身近な憩いの場としての緑がより一層求められる中、あらゆる機会を通じて緑を創出・保全するとともに、緑や水辺を生かした都市空間の整備を進め、人々が憩える魅力あるまちづくりを展開する

○再エネ利用の拡大などあらゆる施策を総動員し、カーボンハーフに向けた取組を加速（戦略 14・7・9）

- ・環境確保条例改正を契機として、再エネ利用を拡大する支援策や制度の強化、高度なエネルギーマネジメントや先端技術の実装など、まち全体の脱炭素化を複合的・重層的に進め「ゼロエミッション東京」に向けて社会を変革する

○インバウンド獲得に向けた観光振興施策と加速（戦略 15）

- ・新型コロナで深刻な影響を受けた観光産業を再び成長軌道にのせるため、時宜を逸せずインバウンド需要を獲得するための施策を強力に推進する

○東京に集積する芸術文化資源を最大限活用し、世界のアートシーンの中心に（戦略 15）

- ・世界を魅了する都市を実現するため、東京に多数存在する魅力的な芸術文化資源を活用し、アーティストの創作環境の整備や人々がアートを身近に楽しむことができる取組等を強力に推進する

13. 「未来の東京」戦略 version up 2024（令和 6 年 1 月）

■ 「未来の東京」戦略 version up 2024 の重点施策

○世界から人とモノが集まり、魅力と活力あふれるまちづくり（戦略 9）

- ・成熟都市として一段と質の高い成長を遂げるため、ターミナル駅周辺等における拠点形成や都心部から臨海部のまちづくりに加え、既存ストックを活用し、「個性」に着目した地域づくりを推進

◇有楽町

- ・多くの機能が融合し、MICE 拠点も備えた国際ビジネス、都市観光拠点
- ・旧都庁舎跡地を活用し、公民連携による回遊性の高いまちづくり

○「東京グリーンビズ」を強力に推進（戦略 13）

- ・都市機能と自然環境の調和が重要視される中、2023 年 7 月、新たな緑のプロジェクト「東京グリーンビズ」を始動。都民をはじめ様々な主体との連携・協力により「まもる」「育てる」「活かす」取組の輪を拡大し、東京の緑の価値を高めていく

○多種多様な芸術文化で東京を彩り、世界を惹き付ける（戦略 15）

- ・身近に芸術文化に触れられる環境を創出し、アーティストが成長するなど東京のアートシーンを拡大させる好循環を形成するとともに、国際的な芸術祭の開催等を通じて、東京の優れた芸術文化やその独自性を世界に発信

◇子供たちが主体的に芸術文化を楽しめる機会を提供

- ・芸術文化に対する関心等を持つ子供たちに、自らの興味関心に応じた分野への理解や経験を深められるプログラムを提供

14. 東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 —サステナブル・リカバリー— 東京の新しい都市づくり（令和 3 年 3 月 東京都）

■ 東京が目指すべき将来像

○中枢広域拠点域の誘導の方向・将来像

＜誘導の方向＞

- ・ 高密度な鉄道、道路ネットワークを生かして、国際的なビジネス・交流機能や業務、商業など複合機能を有する中核的な拠点を形成する。
- ・ 芸術・文化・スポーツや、イノベーションを創出する産業、交流機能などの多様な特色を有する拠点や地域の形成を図るとともに、歴史的資源や風情ある街並みの保全・活用、地域コミュニティの活性化などによりそれぞれが際立った個性を発揮しながら、人々の交流の場を形成する。

＜将来像＞

- ・ おおむね環状第7号線内側の区域では、高密度な道路・交通ネットワークを生かして、国際的なビジネス・交流機能や業務・商業などの複合機能を有する中核的な拠点が形成され、リアルなコミュニケーションやグローバルな交流によって新たな価値を生み続けている。
- ・ 芸術・文化、スポーツなどの多様な特色を有する拠点が数多く形成されるとともに、歴史的資源や風情のある街並みが保全・活用され、それぞれが際立った個性を発揮し、相互に刺激し合うことで、東京の魅力を相乗的に向上させている。

○国際ビジネス交流ゾーンの誘導の方向・将来像

＜誘導の方向＞

- ・ 中枢広域拠点域の中でも極めて鉄道網が充実し、高次の中核業務機能のほか、商業、観光、芸術・文化など多様な都市機能が比較的厚く面的に広がっているゾーンである。
- ・ 国際金融やライフサイエンスといった、世界中から人材、資本、情報が集まるグローバルビジネスの業務統括拠点などが高度に集積した中核的な拠点の充実やインバウンドを呼び込む交流、宿泊、観光支援機能の導入など、国際競争力の強化に向けた機能の一層の導入を促進し、交通結節機能の更なる強化などと合わせ、複合的で高度な土地利用を推進する。

＜将来像＞

- ・ 国際金融やライフサイエンスといった世界中から人材、資本、情報が集まるグローバルビジネスの業務統括拠点やアジアのヘッドクォーターなど、国際的な中核業務機能が高度に集積した中核的な拠点が複数形成され、アジアにおけるビジネス・交流の拠点としての地位を確立している。
- ・ 高密度な道路・交通ネットワークを生かし、国際的なビジネス・交流機能の強化と、その持続的な更新が図られている。

■ 人が輝く東京の個性ある地域づくり（特色ある地域の将来像）

○大手町・丸の内・有楽町の将来像

- ・ 高度なオフィスビルや外国企業を含む本社機能などの高次の業務機能、国際交流やカンファレンス機能を有する MICE、宿泊施設など、国際的なビジネス・交流機能が集積し、豊かなみどりと美しい眺望景観を備えた、ゆとりと風格のある中核的な拠点を形成
- ・ 建築物と都市インフラの耐震化や帰宅困難者の一時待機施設の確保、エネルギー確保の多様化、地下空間の浸水対策などが進み、大規模災害時でも事業継続できる防災機能や都市インフラが強化された高度防災都市を形成
- ・ 都市再生特別地区や都市開発諸制度などにより、資産運用やフィンテックに代表される金融などの国際ビジネス・交流機能が高度に集積し、イノベーションが生まれ続ける拠点の

形成や広域交通結節機能と日本橋川の水辺環境等の観光資源を生かした国際的な商業・観光エリアを形成

- ・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、にぎわいや交流を生み出す地域を形成

<丸の内>

- ・丸の内仲通りなどでは、地域の魅力や価値向上を図るため、エリアマネジメントにより質の高い公共空間を地域自ら維持管理するとともに、公民協働による安全性・利便性・快適性に配慮した街路環境と、商業、文化などの多様な機能が集積した、快適でみどり豊かなにぎわいのある区部中心部の交流空間を形成

<有楽町>

- ・駅周辺の市街地の機能更新が進み、業務、商業、観光、文化・交流、MICE など多様な機能が集積したにぎわいと回遊性のある国際色豊かな中核的な拠点を形成

15. 東京の都市づくりビジョン（平成21年7月 東京都）

■ 環境先進都市の創造に向けた基本戦略

○経済活力を高める拠点の形成

- ・都心では、高質な業務機能とともに、商業や文化、交流など多様な都市機能の一層の集積を誘導し、国際金融拠点機能を始めとする国際的なビジネス機能を備えた経済活力のある拠点を形成する。

○低炭素型都市への転換

- ・都市開発等の機会をとらえ、最先端の省エネ技術の導入や、地区・街区単位におけるエネルギーの効率的な利用を促進し、環境負荷の低減を図る。
- ・ヒートアイランド対策推進エリアを中心に、緑によるクーリング効果の活用や先進的な環境技術の導入を促進し、熱環境の改善を図る。

○水と緑のネットワークの形成

- ・都市開発等の機会をとらえ、民有地を含めた緑化を誘導し、建築物の敷地や屋上、壁面などあらゆる空間の緑化を図る。

○美しい都市空間の創出

- ・特別史跡江戸城跡及び史跡江戸城外堀跡を含む皇居の周辺において、首都東京の顔にふさわしい世界に誇れる景観を形成する。

○災害への安全性の高い都市の実現

- ・緊急輸送道路沿道における建築物の耐震化、骨格防災軸等の延焼遮断帯の整備を推進し、災害に対する安全性の高い市街地を形成する。

■ めざすべき都市像（大手町・丸の内・有楽町）

- 日本経済の中核を担う企業の本社など高次の業務機能や国際交流、カンファレンス機能などが集積し、豊かな緑と美しい眺望景観を備えた、ゆとりと風格のある国際的なビジネス拠点を形成

- 丸の内仲通りなどでは、地域主体のエリアマネジメントや公民協働により、安全性・利便性・快適性に配慮した街路環境と、商業、文化などの多様な機能が集積した、アメニティ豊かな都心の交流空間を形成

○有楽町では、駅周辺の市街地の機能更新が進み、商業、業務、文化・交流機能が集積したにぎわいと回遊性のある拠点を形成

■ 特色ある地域像を実現する仕組みの検討

○特色ある地域像の実現を図るため、「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」を適用する区域の拡大や指定、整備区分の細分化、地域において育成すべき用途の見直しを検討し、地区特性に応じた機能の導入を図る。

○まちづくりガイドライン等により地域全体の将来像が明らかとなっている場合には、敷地単位に加え、街区・地区を単位として活用方針を適用する仕組みについて検討し、将来像の実現を誘導していく。

16. 都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年 9 月 東京都）

■ 2040 年代の社会状況や都民の活動イメージ

〔社会状況や技術革新の見込み〕

○創造的な芸術・文化活動が増加

- ・日本のみならず世界中の芸術・文化に親しむことがより身近になり、まちにエンターテインメントがあふれています。
- ・生活の中に創作活動が融けこみ、創造的な芸術・文化活動が都市の新たな魅力を創出し、暮らしに豊かさや潤いをもたらすとともに、更なる経済的な価値を生み出す源泉となっています。

○エネルギー・環境技術

- ・エネルギー利用の効率化等の技術革新や環境に優しい製品の選択等の意識改革が進み、太陽光をはじめ再生可能エネルギーや水素エネルギーが都市活動を支えるエネルギーとして活用されています。より低炭素で多様なエネルギー利用が進み、エネルギー利用に不安がなく、持続可能な社会への転換が進んでいます。

〔2024 年代における都民の活動イメージ〕

○世界を舞台に活躍

○イノベーションで世界に貢献

- ・幅広い分野で新たなイノベーションを生み出すベンチャー企業が途切れることなく創出され、最先端技術を有する多くの企業が東京を拠点として世界を舞台に活躍しています。
- ・新たな価値を生み出すインキュベーション施設では、企業、大学、研究機関などのつながりの下、開発・製品化などを支えるプラットフォームが形成され、好循環を生んでいます。

○安心して住み続ける

- ・防災イベントにも気軽に参加するとともに、災害時にお互いが協力し合えるよう、防災訓練等、地域のコミュニティ活動にも携わることで、自助・共助の地域防災力が高まっています。

■ 目指すべき新しい都市像

○新たな地域区分

＜中枢広域拠点域＞

- ・おおむね環状 7 号線内側の区域では、高密度な道路・交通ネットワークを生かして、国際的なビジネス・交流機能や業務・商業などの複合機能を有する中核的な拠点が形成され、グローバルな交流によって新たな価値を生み続けています。
- ・芸術・文化、スポーツなどの多様な特色を有する拠点が数多く形成されるとともに、歴史的資源や風情のある街並みが保全・活用され、それぞれが際立った個性を発揮し、相互に刺激し合うことで、東京の魅力を相乗的に向上させています。

＜国際ビジネス交流ゾーン（中枢広域拠点域）＞

- ・「中枢広域拠点域」のうち、特に、国際金融やライフサイエンスといった世界中から人材、資本、情報が集まるグローバルビジネスの業務統括拠点やアジアのヘッドクォーターなど、国際的な中枢業務機能が高度に集積した中核的な拠点が複数形成され、アジアにおけるビジネス・交流の拠点としての地位を確立しています。
- ・高密度な道路・交通ネットワークを生かし、国際的なビジネス・交流機能の強化と、その持続的な更新が図られています。

■ 7つの戦略に沿った具体的な取組

○戦略 01 持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成

＜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＞

取組 1 複数の国際ビジネス拠点で持続的な経済成長を牽引する

- ・国際ビジネス交流ゾーン内では、拠点の持続的な更新を図るため、都市再生や開発に関する様々な制度を充実・活用し、国際ビジネスプロジェクトを推進します。

取組 2 質の高いインフラで高密度な都市活動を支える

- ・自動車中心の立体的な駅前広場を再編し、交流やにぎわいを生む歩行者優先の空間へのリニューアルを進めます。

取組 3 起業家や外国人が魅力を感じるビジネス・滞在環境を生み出す

- ・開発に併せたカンファレンスホールや宿泊施設の整備誘導等、MICE 機能の充実により、国際的なビジネスイベントの受入環境を整えます。

＜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＞

取組 1 「個性」に着目した地域づくりを進める

- ・都市再生や開発に関する様々な制度を活用し、地域の個性を際立たせる用途の育成等により、多様で魅力のある拠点形成を誘導します。
- ・ビジネスやものづくり、文化、芸術、スポーツ、農などの地域の魅力を際立たせる誘導方を充実し、各所に個性を発揮するエリアを育成します。

取組 2 それぞれの拠点を結び付ける「地域軸」を形成する

- ・「都市機能の集積」に着目し、複数の拠点や地区間を一体的に結ぶ土地利用を誘導することで、経済活力や新たな価値の創造に資する都市機能の集積を図ります。
- ・「人の往来」に着目し、歩行や舟運、公共交通によるネットワーク化を進め、複数の拠点や地区間の回遊性の向上を図ります。

○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＞

取組 2 地区内道路をゆとりやにぎわいの場として活用する

- ・道路整備により、通過交通が削減される大規模ターミナル駅の周辺では、道路空間等を人が回遊しやすい歩行者空間へ再編し、駅とにぎわいの場が連携する地域軸を形成します。

- ・エリアマネジメントの促進により、道路空間をオープンカフェやイベント開催などの場として活用し、にぎわいを創出します。

＜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＞

取組 1 地下鉄駅を中心としてまちの顔をつくる

- ・道路管理者や鉄道事業者、開発事業者など、関係者間での連携を強化し、駅やまちと一体となった段差のない地下通路の整備を促進します。
- ・都市開発諸制度等を活用し、地上・地下のバリアフリー化など円滑な歩行者ネットワークの整備を促進します。

○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 11 様々な被害を想定し、災害に強い都市をつくる＞

取組 2 大規模水害リスクの高まりに対応した防災・減災対策を進める

- ・既存の業務ビルの取組はもとより、開発を通じて、帰宅困難者も対象とした災害時の避難・待機スペースや防災備蓄倉庫の整備を促進します。

＜政策方針 13 災害時にも都市活動と都民の生活を継続し速やかな復興につなげる＞

取組 1 復興の目標を明確にし、平時の都市づくりに生かす

- ・都市復興のモデルとなる防災拠点などの整備を誘導します。
- ・拠点形成に併せ、自立分散型の発電施設やコージェネレーションシステムの導入を促進するとともに、ネットワーク化によるエネルギーの相互融通を可能にし、地域全体でのエネルギーの面的利用による自立化・多重化を促進します。
- ・都市開発諸制度や都市再生特別地区を活用する開発等において、備蓄倉庫や非常用発電機設備の整備を促進するとともに、帰宅困難者の安全確保を図ります。

＜政策方針 15 都市全体でエネルギー負荷を減らす＞

取組 1 開発の機会を捉えて、低炭素化、エネルギー利用の高効率化を進める

- ・エネルギー性能評価に重点を置き、「東京都建築物環境計画書制度」にゼロ・エネルギー・ビル（ZEB）等、ゼロエミッションの考え方を取り入れ、活用することなどにより、省エネルギービルの普及を促進します。
- ・エネルギーを高密度で消費する拠点等での開発の機会を捉え、エネルギーを街区・地区単位で融通するエネルギーの面的利用を誘導します。
- ・需要パターンの異なる建物用途間でエネルギー融通を行い、エネルギー利用を効率化するため、多様な用途の複合化の誘導等により、環境負荷低減と活力・にぎわいの創出を両立できる開発を促進します。

○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＞

取組 1 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

- ・道路整備等に併せ、連続した緑陰による快適な歩行者空間の形成を図ります。

○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＞

取組 2 文化・芸術やにぎわいの場を都市の中に生み出す

- ・日常生活の中でも文化・芸術を身近に体験できるよう、地域の様々な主体が連携し、道路や公園、駅などを含め、まち全体で文化・芸術に親しめる空間の創出を図ります。
- ・様々な開発の機会等を捉え、地域のニーズに合わせてホール・劇場などの整備を誘導し、芸術・文化への接点を増加させるとともに都市の魅力を創出していきます。

- ・歩行者空間や公開空地进行、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。

取組3 エリアマネジメントにより地域の価値を高める

- ・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。
- ・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。
- ・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。

＜政策方針 28 選ばれ続ける観光都市をつくる＞

取組1 都市の多様なストックを観光資源としてフル活用する

- ・MICE 施設について、個々の施設がそれぞれの機能を十分に発揮できるような規模や立地を、広域的な観点から適切に誘導します。
- ・国際的な交流の拠点においては、宿泊機能やアフターコンベンション機能と一体となった国際水準の MICE 機能の充実を促進します。
- ・MICE 施設周辺における宿泊施設の立地誘導や道路・交通ネットワーク改善などを進めます。

■ 個別の拠点や地域の将来像

○大手町・丸の内・有楽町（大丸有）

- ・高質なオフィスビルや MICE 施設などの都市機能が高度に集積するとともに、豊かな緑と美しい景観を備えた、風格のある国際的なビジネス拠点が形成されています。特に、金融と情報技術などとの融合により、イノベーションが生まれ続ける拠点となっています。
- ・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、にぎわいや交流を生み出す地域となっています。
- ・建築物とインフラの耐震化、自立分散型エネルギーの確保などが進み、発災時でも事業継続できる強靱なビジネス拠点が形成されています。

17. 新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針（令和6年3月改定 東京都）

■ 地域の個性や魅力を発揮する多様な都市活動拠点の整備

○整備の方向性

＜魅力と活力のある都市の形成＞

- ・拠点間を結ぶ交通ネットワークを充実させるとともに、個性やポテンシャルを生かしながら、都市機能の更なる集積を図っていく。

＜メリハリのある都市空間の形成＞

- ・個性やポテンシャルを最大限に発揮する都市機能を適正に配置し、利便性に優れた、機能的な都市活動拠点の形成を促進する。
- ・拠点等とそれ以外の地域でメリハリのある都市空間の整備が進められるようにし、広域的な観点から中核的な拠点地区の育成を図るとともに、集約型の地域構造を形成していく観点からも、地域レベルでの拠点等の育成を図っていく。

＜質の高い都市空間の形成＞

- ・国際的なビジネス・交流機能、商業などの複合機能や質の高いみどりとオープンスペースを備えた快適な都市空間の創出を促し、個性ある多様な都市活動が活発に行われる拠点としての質の高い都市環境を整備する。
- ・文化・交流などの多様な機能を適切に導入し、幅広いサービスを提供できるようにすることで、人々が集い都市を楽しむ場を創出し、就業形態の変化等多様なニーズにも対応できるようにするなど、様々な活動が誘発される質の高い都市空間を育成整備する。

■ 環境都市づくり

〔環境負荷の低減に寄与する取組〕

○カーボンマイナスの推進

- ・個々の建築物において、先進的な環境技術や高レベルの省エネルギー仕様を導入するとともに、まちづくりの初期から未利用エネルギーの活用やエネルギーの面的な有効利用を促進するなど、地区・街区単位でのカーボンマイナスに向けた効果の高い取組を誘導していく。

■ 防災都市づくり

○大規模災害時における都市の自立性の確保の推進

- ・都市開発諸制度を活用する大規模な都市開発は、首都直下型地震等の大規模な地震や水害その他の災害時における、建築物の自立性を確保するほか、都市の安全性の向上に取り組むなど、東京の防災都市づくりの先導的な役割を果たす必要がある。

■ 駅とまちが一体となる都市づくりに寄与する取組

○駅とまちが一体となる都市づくりの推進

- ・東京の強みである発達した鉄道ネットワークを既存ストックとして生かし、駅を中心とした広場空間の整備や機能の集積によるにぎわいの創出、地上・地下の歩行者ネットワークの整備、バスや自転車等シェアリングなどの交通手段と鉄道ネットワークとの連携強化による地域の回遊性の向上を図るなど、駅とまちが一体となった都市づくりを誘導する必要がある。

18. 東京都景観計画（平成 30 年 8 月改定 東京都）

■ 良好な景観の形成に関する方針

○区部

＜風格のある都心、個性豊かな拠点＞

- ・霞が関の官庁街、丸の内・大手町のオフィス街、日本橋・銀座の商業地などで構成される都心は、江戸開府以降 400 年にわたり日本の政治・経済の要となっている。この地域では、都市開発諸制度の活用などにより、建築物の壁面の位置や高さ、低中層部におけるファサードの連続性など、都市デザインに配慮した計画を誘導し、首都にふさわしい風格のある街並みを形成する。
- ・都市再生緊急整備地域などの都市再生が進む地域では、個々の計画における景観への配慮はもとより、その周辺を含め、風格、潤い、にぎわいのある街並みを形成するよう誘導し、都市活力の維持・発展とともに、新たな個性や魅力ある景観を創出する。
- ・商業地などにおける屋外広告物は、東京都屋外広告物条例に基づく地域ルールなどを活用し、地域の個性や美しさの創出など、良好な景観の形成に配慮した表示に努める。

■ 夜間における景観の形成に関する方針

○夜間の景観形成方針

＜ダイナミックな都市構造を光で表現＞

- ・都市活動の象徴でもある高層ビルが集積した拠点や主要な道路、河川、運河等の都市基盤施設が示す東京のダイナミックな都市構造を、光の明るさ、強さ、色等によってヒエラルキーを付けて表出させる。
- ・品格や落ち着きを持った明るさを抑制すべき地区、夜のにぎわいや活気を演出する地区など、土地利用の特性に応じた照明により、都市全体の夜間景観にメリハリを付ける。

＜地域の個性を生かした夜間景観の形成＞

① 風格のある都心

- ・首都にふさわしい風格を光で演出する。
- ・皇居周辺では、豊かな自然環境や生態系に配慮し、皇居の森やお濠の暗さを生かした美しく落ち着いた印象的な夜間景観を形成する。

② 個性豊かな拠点

- ・夜間の都市活動に応じて、中核的な拠点では、東京の活力、にぎわい、夜の文化を発信する光、地域の拠点では、駅等を中心とした界索性や生活を支える活気ある光で演出する。
- ・華やかさやにぎわいなど、地域の個性を面的な連続性や一体感のある光で演出し、回遊して楽しめる夜間景観を形成する。
- ・けばけばしい広告照明など不快な光（グレア）を適切に抑制し、光の質を高め、快適なナイトライフ観光を促進する。

③ 幹線道路沿道における風格のある街並み

- ・幹線道路は、機能的な明るさを確保した上で、都市軸として連続性のある夜間景観を形成する。
- ・沿道建築物は、道路照明との相互関係に配慮し、道路空間と一体となった夜間景観を形成する。
- ・屋外広告物については、周辺環境に十分配慮し、過度な照明は避ける。

＜光の質の向上＞

- ・単純に光の量を増やすのではなく、周辺環境との調和に配慮した照明により、光の質を向上させ、快適に過ごせるまちをつくる。
- ・適光適所の考え方にに基づき、光と影を効果的に使ったメリハリのある演出により、陰影に富んだ、印象に残る夜間景観を創出する。

■ 都市づくりと連携した景観施策の展開

○皇居周辺の風格ある景観誘導

＜景観形成の目標＞-首都東京の顔としてふさわしい世界に誇れる景観の形成-

＜景観形成方針＞

- 1) 歴史・文化を生かし首都の風格を際立たせる
- 2) 皇居の緑や水辺と調和した眺望景観を保全する
- 3) 国の中核を形創る
- 4) 優れたデザインで首都の顔づくりに貢献する
- 5) 場所ごとの街並みの連続性、一体性を充実させる

＜大手町・丸の内・有楽町・日比谷地区＞

- ・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の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。

19. 東京都防災対応指針（平成 23 年 11 月 東京都）

■ 首都直下地震への備え

○社会全体で取り組む帰宅困難者対策の再構築

- ・大規模な新規の民間建築物に対して、一時待機施設としてのスペース確保や、防災物資の確保などを誘導
- ・備蓄物資の確保などにより、一時待機施設の機能を向上

○住民、事業者等の防災力の向上

- ・地域との協定締結の促進や合同訓練の実施、事業所防災計画の作成促進等により、事業者の防災力を向上

○事業者と連携した大都市における防災拠点の整備促進

- ・都心・副都心や鉄道駅周辺等の開発プロジェクトにあわせて、防災上の拠点となる施設を誘導

○発災に備えたライフラインのバックアップの確保

- ・防災上重要な施設を中心とした自立・分散型電源設置の促進

○エネルギー確保の多様化による都市機能の維持

- ・エネルギー確保の多様化に向けて、高効率天然ガス発電所整備の検討や自立・分散型発電の導入を促進
- ・災害時の拠点施設における電力確保策の推進
- ・非常時の通信手段の充実等による的確な情報連絡体制の構築

20. 東京都地域防災計画 震災編（令和 5 年修正 東京都）

■ 安全な都市づくりの実現

○民間の活力も活用した防災拠点整備の促進

- ・都都市整備局は、都市開発の機を捉え、大規模な新規の民間建築物に対して、一時滞在施設、防災備蓄倉庫、自家発電設備の整備を促進する。
- ・都心・副都心などにおいて、地元区や民間事業者等と連携して大街区化を進め、市街地の更新により耐震性を向上させるのに併せて、オープンスペースや機能的な道路空間を創出し、市街地の防災性を向上させる。それとともに、環境と調和した効率的なエネルギー利用が可能となる建築物を誘導して、その中に帰宅困難者の一時滞在施設、防災備蓄倉庫、自家発電設備等を備えることで、まちなかにおける防災上の拠点を整備する。
- ・鉄道駅周辺や主要な街道周辺で行われる市街地再開発事業など民間の開発プロジェクト等において、一時滞在施設、防災備蓄倉庫、自家発電設備などを備えた防災上の拠点となる施設を誘致し、災害時における宿場的な機能を創出する。
- ・都市開発事業等を通じた都市再生の推進に併せて、ターミナル駅周辺等の滞留者の安全確保に係る機能の充実を誘導・推進する。

21. 東京都帰宅困難者対策条例（平成 24 年 3 月 東京都）

- 事業者は、大規模災害の発生時において、管理する事業所その他の施設及び設備の安全性並びに周辺の状態を確認の上、従業員に対する当該施設内での待機の指示その他の必要な措置を講じることにより、従業員が一斉に帰宅することの抑制に努めなければならない。
- 事業者は、前項に規定する従業員の施設内での待機を維持するために、知事が別に定めるところにより、従業員の三日分の飲料水、食糧その他災害時における必要な物資を備蓄するよう努めなければならない。
- 知事は、一時滞在施設の確保に向け、都が所有し、又は管理する施設以外の公共施設又は民間施設に関し、国、区市町村及び事業者に協力を求め、帰宅困難者を受け入れる体制を整備しなければならない。

2 2. TOKYO 強靱化プロジェクト（令和 5 年 12 月 東京都）

■ TOKYO 強靱化プロジェクトの考え方

○基本方針

- ・バックキャストの視点で、全庁共通の前提条件に基づき施策をレベルアップ
- ・ハードを中心にソフトを組み合わせた、実効性の高い施策の展開
- ・多様な主体との連携の視点を踏まえた施策の推進

■ 強靱化に向けて 2040 年代に目指す東京の姿

○基本的な考え方

＜強靱化に向けて 2040 年代に目指す東京の姿＞

- ・気候変動や地震等の脅威に対して、ハード整備に加え、社会情勢の変化を踏まえたソフト対策により、都民の生命を最大限に守り、都市の被害を最小限に抑え、都市の機能を早期に回復できる都市
- ・多様な危機への万全な備えが評価され、様々な投資を呼び込むとともに、国内外から人々が集う、安全・安心で持続可能な都市

■ 各危機に対するプロジェクト

○大地震があっても「倒れない・燃えない・助かる」まちをつくる

＜リーディング事業：都市の余力を活用した来街者保護の促進＞

- ・民間による帰宅困難者対策の”伸びしろ”を更に確保し、災害時に自立した防災圏の形成が必要

○発災時の来街者保護に寄与する都市の余力

- ・インフラ：都市開発に合わせたコジェネや面的エネルギー融通の導入により、災害時も電力や熱を安定確保
- ・アセット：民間建物内の会議室・ホール（一時滞在施設に指定されていないもの）、公開空地等
- ・共助の担い手：平時から、エリアマネジメント組織が地域の賑わい活動を展開（防災意識の啓発も実施）

→発災時の来街者保護のために屋内空間や公開空地等を柔軟に活用するエリアマネ団体等の活動を支援

→官民で受入先の開設状況や利用状況などの情報を一元管理し、連携して来街者に発信

2 3. 東京都の緑の取組 ver.2 Tokyo Green Biz（令和 6 年 1 月 東京都）

■みどりと生きるまちづくり「Tokyo Green Biz」とは

○100 年先を見据え、「東京」の「緑（グリーン）」を、都民をはじめ「様々な主体との協働（ビズ）」により、価値を高め、継承していく考え方

■東京の緑を「まもる」「育てる」「活かす」取組

- 「まもる」取組
 - ・ 樹木を残す新たな仕組み
- 「育てる」取組
 - ・ まちづくりにあわせた緑の創出
 - ・ 豊かな緑や開放的な広場を創出
 - ・ 緑と水のネットワーク化
 - ・ まちのシンボルとなる緑豊かな空間を創出
- 「活かす」取組
 - ・ 緑・自然が有する機能を活用「グリーンインフラ」
 - ・ 豊かな自然の魅力を発信
 - ・ 緑の多様な価値を活かす

24. 緑確保の総合的な方針（改定）（令和2年7月 東京都）

■ 緑のまちづくりへの取組

- まちづくりなどの機会をとらえた緑の創出とネットワーク化
 - ・ 都心部では、都市開発諸制度等の活用などにより、緑やオープンスペースを創出する取組が充実してきています。こうした民間開発による緑化空間は、公園緑地や街路樹、水辺の緑などとの連携により、まとまりや連続性が生まれ、緑のネットワークを形成していきます。

25. 緑施策の新展開～生物多様性の保全に向けた基本戦略～（平成24年5月 東京都）

■ 将来像

- 四季折々の緑が都市に彩りを与え、地域ごとにバランスの取れた生態系を再生し、人と生きものの共生する都市空間を形成している。
- 豊かな緑が、人々にうるおいやすらぎを与えるとともに、延焼防止や都市水害の軽減、気温や湿度の安定等に寄与し、都民の安心で快適な暮らしに貢献している。
- 東京で活動する多様な主体が生物多様性の重要性を理解し、行動している。

■ 緑施策の今後の展開

- 【つくる】～緑のネットワーク化～
 - ＜緑化計画諸制度による都市緑化の誘導＞
 - ・ 緑化計画書制度の運用を通じて、民有地の緑化を推進するとともに、都有施設の緑化を進め、未利用都有地の緑化や都営住宅等の建替えに合わせた緑化を推進する。
 - ＜グリーンロード・ネットワークの形成・充実＞
 - ・ 道路や公園、河川などの整備に合わせた周辺のまちづくりにより、広がりや厚みのある緑の創出を図り「環境軸」の形成を進めていく。

＜都市開発諸制度等緑化を推進する取組＞

- ・都市開発諸制度や、「公開空地のみどりづくり指針」などを活用して、都市開発における質の高い緑化を誘導していく。また、都有施設の緑化や、企業等の自主的な緑化についても同様に促進していく。

＜「緑確保の総合的な方針」に基づく緑の創出＞

- ・「緑のまちづくり指針」で示した、緑の創出を伴うまちづくり事業の確実な実施を推進していく。
- ・今後は、「緑のまちづくり指針」の内容の拡充について検討し、生物多様性の視点も含めた都市の緑の質を高める方策や、まちづくりと連動し、重点的に緑の創出等を図り、東京全体の水と緑のネットワーク形成の実現に向けた取組を開始する。

26. みどりの新戦略ガイドライン（平成 18 年 1 月 東京都）

■ 東京のみどりづくりの目標

- みどり率の指標により、将来（2025 年）のみどりの量の目標を示します。
- みどりの持つ機能を発揮させ、みどりの質の向上を図ります。
- 東京のみどりの拠点と軸を示し、みどりのネットワークの形成を目指します。とりわけ、都市施設（道路、河川、公園等）を骨格として、周辺のまちづくりと一体となった「環境軸」を形成し、快適な都市環境を創出します。

■ みどりづくりの推進に向けて

- 民有地におけるみどりの創出
 - ・みどりの増加への寄与
 - ・多様なみどりの提供
- みどりのネットワーク充実への寄与
- 民間によるみどりづくりの方向
 - ・「東京の新しい都市づくりビジョン」や「都市計画区域マスタープラン」や区市町村が定める「緑の基本計画」など、事業地における地域の計画に一層の配慮を行なう。
 - ・総合設計等、都市開発諸制度の適用を受けて建築する際は、「みどりの計画書」の作成により、地域でみどりのネットワークが果たす機能を深く認識するとともに、事業地においてより積極的な緑化の目標を掲げ、屋上緑化や壁面緑化等の多様な緑化手法の導入を図り、従来の「緑化計画書」とあわせてみどり率の向上に努める。

27. 公開空地等のみどりづくり指針（平成 30 年 4 月改定 東京都）

■ 目標

- 公共や民間のみどりとのネットワークの形成
- ヒューマンスケールにおける快適なみどり空間の創出
- 生物多様性の保全

28. ゼロエミッション東京戦略 2020 Update & Report（令和 3 年 3 月 東京都）

■ ゼロエミッション東京戦略のアップデート

- 2019年12月に策定したゼロエミッション東京戦略では、東京都が特に重点的に取り組むべき分野を6分野合14政策に体系化し、2050年のゴールと2030年のターゲット、アクションを明示
- 今回のアップデートでは、今後10年間の行動を加速させるため、到達すべきターゲット（マイルストーン）を強化
- 2030年カーボンハーフの実現に必要な社会変革のビジョンとして「2030・カーボンハーフスタイル」を提起し、これに向けたアプローチや、直ちに加速・強化する取組を示す

■ 政策展開の加速・強化

○戦略Ⅰ エネルギーセクター

＜政策1 再生可能エネルギーの基幹エネルギー化＞

（都内産再エネ電力の地産地消の推進）

- ・初期費用ゼロでの太陽光発電導入支援や、蓄電池導入支援等による自家消費の更なる推進（都外での再エネ設備の新規導入につながる電力調達（都外PPA））
- ・都内需要家による都外での新規再エネ電源設置への設備補助を開始。送電線を介してと都内で再エネ電力を利用する取組を推進（都条例等を活用した再エネ利用拡大と企業連携）
- ・キャップ&トレード制度等による建物での再エネ利用や都内再エネ電力供給を更に拡大
- ・RE100宣言企業とともに再エネ電力利用拡大に向けたムーブメントを展開

○戦略Ⅱ 都市インフラセクター（建築物編）

＜政策3 ゼロエミッションビルの拡大＞

（ゼロエミッションビル事業所の拡大（新建築物））

- ・建築物環境計画書制度による「ZEB評価」や再エネ電力利用の検討義務等により、エネルギー性能等のより優れた建物の建築を推進

○戦略Ⅲ 都市インフラセクター（運輸編）

＜政策4 ゼロエミッションビーグル（ZEV）の普及促進＞

（ZEVの普及に不可欠な社会インフラの整備）

- ・新築時で充電器設置の評価や、改正火災予防条例による急速充電設備の普及促進

29. 東京都環境基本計画（令和4年9月 東京都）

■ 今後の環境政策の方向性

○戦略1 エネルギーの脱炭素化と持続可能な資源利用によるゼロエミッションの実現

＜再生可能エネルギーの基幹エネルギー化＞

2050年のあるべき姿：使用エネルギーを100%脱炭素化

- ・再エネを基幹電源とする100%脱炭素電力が供給されている
- ・再エネの地産地消とエネルギーシェアリングが標準化されている

＜ゼロエミッションビルディングの拡大＞

2050年のあるべき姿：都内の全ての建物がゼロエミッションビルに

- ・全ての建物が、防災や暑さ対策など適応策（レジリエンス）の観点も踏まえたゼロエミッションビルになっている

30. 東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針（令和5年3月 東京都）

■ 歩行者系ネットワークの形成

○KK 線の再生に当たっては、KK 線上部空間（Tokyo Sky Corridor）と地上等とを縦方向の動線（階段及びエレベーター等）でつなぐことにより、重層的な歩行者系ネットワークを形成していきます。

○周辺建物との接続については、歩行者系ネットワークの形成などの観点から検討・調整していきます。

○縦方向の動線は、主要な道路や地下の歩行者空間、駅からのアクセスなどを勘案し配置します。その際、周辺まちづくりの街区内の地下歩行者ネットワークと接続する縦方向の動線の確保などについても、関係者で検討・調整していきます。

3 1. 都心部・臨海地域地下鉄構想 事業計画案（令和 4 年 11 月 東京都）

■ 都心部・臨海地域地下鉄の位置付け

○交通政策審議会答申第 198 号にて、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトとして位置付けられた後、交通政策審議会答申第 371 号にて、「今後、臨海部の都市づくりとともに、常磐新線（TX）延伸との接続も含め、事業化に向けて関係者による検討の深度化を図るべき」と示された。

○都心部・臨海地域地下鉄の必要性

- ・東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022（令和 4 年 3 月）において、本路線は、「区部中心部と開発が進む臨海地域とをつなぐ基幹的な交通基盤、言わば背骨としての役割」が期待されている。
- ・「大いなるポテンシャルを有するベイエリアの鉄道網を充実させ、東京を持続可能な都市にし、日本の成長を確かなものとしていく上で重要」な路線として、「区分 B：2040 年までの実現を目指す取組（取組の特性により一部未着手・制度構築等を含む。）」に位置付けられている。

3 2. 東京都心・臨海地域（大手町・丸の内・有楽町地区）整備計画（令和 5 年 3 月

時点 東京都心・臨海地域都市再生緊急整備協議会）

■ 都市の国際競争力の強化に関する基本的な方針

○日本の経済の中心地である都心から臨海部の一体的な地域について、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、外国人就業者が働きやすい就業環境の充実など、外国企業誘致等に資する取組を一体的に推進する。

○高次の中核業務機能のほか、商業、文化、交流など多様な都市機能の集積と、情報発信やエリアマネジメント活動の充実を通じて、国際的なビジネス機能等を備えた外国企業誘致の取組の拠点としてふさわしいにぎわいと魅力のある都市空間を形成する。

○本地区の就業者や来街者にとって一層安全・安心であるよう、都市基盤施設の機能性、利便性、快適性を高めていく。

○JR 線や地下鉄各線が集中する交通結節点（拠点）では、積極的に地上・地下空間を利用して、人々が快適・安全に利用できる交通結節機能の整備を図る。

○本地区には、高次の業務機能が集積しており、それらの業務活動を中断させることなく機能更新を進めることがまちづくりにおいて重要である。

■ 整備された公共公益施設の適切な管理のために必要な事項

○安全、円滑で快適な歩行者ネットワークを確保し、地域の魅力の向上を図る。

■ 都市の国際競争力強化のために必要な都市開発事業及びその施行に関して必要となる公共公益施設の整備等の推進に関し必要な事項

○日本・東京のマーケットでの更なる成長と新規参入をもくろむ外国企業を誘致するべく、日本市場でビジネスを展開する外国企業の成長を加速させる。

○外国企業がビジネスの可能性を感じられ、更なる成長や参入のきっかけとなる機会の創出、周辺エリアとの連携を通じたグローバル水準のビジネス・滞在環境整備、シティセールスによる優れたビジネス環境の積極的 PR に取り組むことを進め、日本・東京市場全体へのエントリーをサポートし、国内企業との共創でシナジー効果を発揮するグローバルな共感経済の先導的エリアとなることを目指す。

○東京駅周辺の丸の内側は、日本・東京の玄関にふさわしい機能性と象徴性を兼ね備えた駅前広場機能の充実を図る。更には、整然とした中にも緑豊かで潤いや憩いのある広場環境、ウォーカブルな公共的空間の再整備により、美しい景観形成とアメニティの一層の向上、都市観光の拠点としての機能の拡充等を図り、グローバルに共感される大丸有ならではの QOL 提供を通じて、国内全域に広がる日本の魅力を伝えるゲートウェイの役割を果たす。

3.3. 東京文化戦略 2030（令和 4 年 3 月 東京都）

■ 目指す 2040 年代の東京の姿（将来像）

○芸術文化の力で「躍動」と「豊かさ」が両立した社会、「芸術文化で躍動する都市東京」を目指します。

- ・アーティストをはじめとする芸術文化に関わる人々が社会のあらゆる分野で活躍し、公的支援の必要性が理解され、創作環境の整備や先進的な事業が行われています。
- ・意欲的な国内外のアーティストや芸術文化関係者など、多様な人々や団体が東京での活動に魅力を感じて集まり、創造活動や交流を行っています。そこで受ける刺激によって、絶えずイノベーションが生み出されています。

■ 「戦略」と戦略実行のための「推進プロジェクト」

○国内外のアートシーンの中心として、世界を魅了する創造性を生み出す ～芸術文化のハブ機能を強化する～

＜プロジェクト 7 アート・ハブ（Art Hub）・プロジェクト＞

- ・東京に集積しているアーティストやプロデューサー、ディレクター、キュレーター、演出家、芸術文化団体、アーティスト・イン・レジデンス等の多様な文化資源を結び付け、世界につながりハブ拠点を形成し都市の成長につなげます。
- ・その中核として、都民にとっては、最先端の芸術文化が体感でき、誰もが楽しめる場、多様なイベントで都民が直接アーティストと交流できる場、アーティスト等にとっては、東京のアーティストのショーケースや海外発信、最新テクノロジーでイノベーションを創造する場である「TOKYO アート・ハブ」を構築します。
- ・「TOKYO アート・ハブ」は、都が民間企業等と連携しながら、情報発信や交流スペース、企業とアーティストのマッチング、芸術文化関係者・企業との窓口等の機能を有した交流拠点となるとともに、イベント・講座等も実施し、アーティストの相談窓口機能も整備します。

34. 千代田区都市計画マスタープラン（令和3年5月 千代田区）

■ テーマ別まちづくりの方針

○テーマ4 道路・交通体系と快適な移動環境がつながるまちづくり

<これからのまちづくりの視点・論点>

- ・駅及び駅周辺の交通結節機能とまちへつながるゆとりある移動空間
- ・人優先の道路空間や周辺の空地や場所がつながり、ウォーカブルで、出かけて楽しいまち（効果的な道路整備・再編や管理、創造的な空間活用と地域の合意形成）

（方針2 お出かけや外出が楽しくなるみちづくり）

- ・開発と連携して、歩道状空地の創出や緑化、歩道の整備・拡幅、無電柱化などを進め、ゆとりと潤いを感じる歩行空間を充実させていきます。
- ・周辺のオープンスペースと一体性の高い効果的な道路空間のリメイク（歩道・車道の再編等）などにより、歩行者や自転車優先のみちづくりを推進していきます。
- ・駅前広場空間や道路、通路、地下空間等のネットワーク、地上へ続くバリアフリールートの整備など、鉄道駅の改修や駅周辺の建築・開発、まちづくりと連携して、地上・地下をつなぐ安全で快適な移動環境の整備を進めていきます。

○テーマ6 災害にしなやかに対応し、回復力の高い強靱なまちづくり

<これからのまちづくりの視点・論点>

- ・都市の中核機能と都心生活の継続性（自立分散型エネルギーの確保や都市基盤の強靱化）

<これからのまちづくりの課題>

（広いエリアの防災性向上を担う拠点形成）

- ・東京の中の千代田区、日本の中の千代田区の役割を意識し、大規模災害の発生時に都心中核エリアや区内の各拠点の機能・活動が停止しないよう継続性を確保するとともに、地区の災害対応の拠点にとどまらず、周辺地域への支援や、更には広く被災地域に貢献する様々な機能を有する拠点を形成することが重要です。

（方針2 災害時の円滑な防災活動と都心生活の継続性の確保）

- ・災害時における地域の拠点機能を有するオープンスペースを創出し、防災機能の強化を図ります。
- ・災害発生時に区内に集積する教育機関や企業などの施設等を活用できる協働体制を構築し、80万人の昼間人口や滞在者（帰宅困難者等）の多様性を考慮した的確な安全確保対策と協力の体制を強化していきます。

（方針4 都市基盤・都心中核機能の自立性・継続性の確保）

- ・国の中核機能、都心のビジネス・文化交流機能、区の行政機能や医療機関が集積するエリアにおける災害時継続性の確保などを進めます。
- ・災害時のエリアにおける避難や帰宅困難者対策、エネルギー確保などの機能を有する拠点を形成し、周辺を含めた地区の自立性・継続性を確保します。

○テーマ7 高水準の環境・エネルギー対策を進めるまちづくり

<これからのまちづくりの視点・論点>

- ・土地利用の特性や地域それぞれのポテンシャルなどに応じた地域エネルギーデザイン
- ・大規模災害に備えたエネルギーの自立分散化

<これからのまちづくりの課題>

- ・地域の特性に応じた既存のエネルギー基盤、未利用・再生可能エネルギーなどの活用

(方針2 経済活動と環境配慮が両立した脱炭素社会を実現するまちづくりの推進)

- ・公共交通機関の利用促進、建築物の環境負荷低減・省エネ化、エネルギーの面的利用、未利用エネルギーの活用など、都市全体の脱炭素の実現に向けた総合的な取組みを進めていきます。
- ・拠点における複数の連担した開発や規模の大きい開発に際しては、快適な室内環境の実現とあわせて、省エネルギー・創エネルギーによる一次エネルギーの年間収支をゼロに抑える建築物（ZEB）、エネルギーの面的利用などの計画を進め、脱炭素を進めながら都心の快適な環境をつくっていきます。

(方針3 地域エネルギーデザインの展開)

- ・地域の継続性を強化し、脱炭素社会に向けて、自立分散型の地域エネルギーデザインを展開していきます。
- ・地域冷暖房やコージェネレーションシステムなどにより、エネルギーの自立化・高効率化に向けた面的エネルギー利用を進めていきます。
- ・高効率なエネルギー基盤と太陽光発電や蓄電池など、環境・エネルギーの先端的な技術・システムを、建築・開発や都市基盤整備に積極的に導入していきます。
- ・地域それぞれの未利用・再生可能エネルギーのポテンシャルを可視化し、実用化の可能性を検討していきます。また、建築物から排出される人口排熱の低減、地域特性を踏まえた都市排熱の融通による有効活用など、ヒートアイランド現象の緩和と未利用エネルギーの有効活用についても検討していきます。
- ・エネルギー需給の最適制御など、ICTを活用した地域のエネルギーマネジメントの仕組みの導入について検討していきます。

35. 千代田区ウォーカブルまちづくりデザイン（令和4年6月 千代田区）

■ 千代田区におけるウォーカブルなまちづくりの考え方

○目的

- ・地域の課題を解決し、「私たち」のQOL（Quality Of Life）の向上を図るとともに、地域の愛着・つながりを強化し、「つながる都心」を実現する

○手法

- ・「ウォーカブルな要素（地域資源）」を活用し、質の高い「滞留」しやすい空間、「回遊」しやすい空間をつくり、多様な人たちの活動を生み出す

■ 4つの基本方針

- 方針1 地域の魅力を向上させる多様な人々の活動（出会い・交流）の創出
- 方針2 地域の魅力を一層向上させる活動の輪の創出
- 方針3 その地域ならではのウォーカブルなまちづくりの展開
- 方針4 官民が一体となったチャレンジ

36. 千代田区景観まちづくり計画（令和2年3月 千代田区）

○江戸から引き継がれたまちの歴史的構造を活かす

- ・都市の骨格（景観の基本構造）を際立たせる

○江戸ー東京の歴史を伝える水辺と緑の自然を守り、活かす

- ・大きな自然を活かす

- ・環境負荷の軽減に配慮した景観形成を行う
- 山の手と下町に展開する多様な界隈の個性を活かす
- ・多様なまちの個性を継承する
 - ・周辺環境との調和を図る
- 都心に生きる人々に活気とやさしさを与える
- ・都心の活力を表現する
 - ・人にやさしいまちをつくる
- 首都として風格ある都心の美しさを創出する
- ・まちの美しさを創出する
 - ・国際都市にふさわしい魅力ある夜景を演出する

37. 緑の基本計画（令和3年7月改定 千代田区）

■ 都心中枢エリア

- 多様な主体が一体的に、面的な緑の取組みを展開していきます。
- 他のエリアや他自治体に先駆けて新たな技術を積極的に取り入れ、果敢なチャレンジを展開し、周辺地域に波及させていきます。

■ 国際ビジネス・文化交流拠点

- 首都東京のビジネス・文化を牽引する機能が集積する拠点です。緑の機能を、拠点の魅力増進、良好な都市環境の形成、防災・減災等に向けて、多様に発揮させていきます。
- 官民一体となって首都東京の顔としての風格ある緑の景観を形成します。一方で、働く人々や区民が気軽に訪れ、くつろぐことのできる、親しみや身近さを感じる緑地を創出し、多くの人が滞在し交流する場を創出していきます。
- 高度な都市活動による環境負荷を軽減し、ヒートアイランド現象を緩和するための緑化を積極的に進めます。
- 都市機能が安定的に維持するよう、災害時にも機能する緑とオープンスペースを創出します。

■ 大手町・丸の内・有楽町・永田町地域

- 本地域のまちづくりを加速させる緑の取組方針
 - ＜空間をつなぐ＞
 - ・開発事業にあたっては、高質な空地の創出を誘導し、屋内空間と屋外空間の連携の取れた快適な都市空間の形成を図ります。
 - ・丸の内仲通りや日比谷通りでは、沿道に連続する緑を創出し、神田や新橋・虎ノ門など周辺エリアとの回遊性を高めます。
 - ＜人とまちの縁をつなぐ＞
 - ・都市再生の動きや首都高速道路の地下化、東京高速道路の緑道化等の周辺区における開発と連動しながら、国際的なビジネス交流、都心における新たなスタイルの滞在・活動の広がりに対応し、多様な人が緑に触れ、豊かな時間を過ごすことのできる緑地を創出します。
 - ・企業やエリアマネジメント団体等との連携により、道路や公開空地等を積極的に活用しながら、新たな交流機会を様々な方法で提供していきます。

38. 千代田区地域防災計画 震災対策編（令和6年修正 千代田区）

■ 震災に強い地域コミュニティの形成

○横に連携した社会づくり

- ・従来の区、都、事業所、大学、区民、ボランティア等が個別に実施していた震災対策の垣根を取り払い、平常時から相互に連携協力しあうネットワークを形成し、震災に強い社会づくりを目指して、次の対策の実施を図っていく。

- (1) 区、都、事業所、大学及び区民との相互支援を協議する場の設置
- (2) 自治体間の相互支援体制の強化
- (3) 区、都、事業所、大学、及び区民との連携のあり方についての計画等の作成
- (4) 「震災に強い地域コミュニティの形成」をテーマにした講演会実施等の普及啓発

39. 大手町・丸の内・有楽町地区都市再生安全確保計画（令和6年4月改訂 東京都心・臨海地域都市再生緊急整備協議会/大手町・丸の内・有楽町地区都市再生安全確保計画作成部会）

■ 計画の目的

○日本経済の中核機能を担う大丸有地区の業務継続力の強化

- ・首都直下地震等の発生が懸念されるなかで、災害に対して強固なまちづくりを進め、災害が発生した場合でも、業務の持続可能性を担保し、日本経済や国際社会に及ぼす影響を最小限にとどめる。また、一部の企業等に業務継続上の支障が生じた場合でも、公民連携の下、被害の最小化、速やかな復旧に取り組む。
- ・さらに、災害に対して高い対応力を持つ地区であることを、国内外へ積極的に発信することにより、本地区に対する信頼性が増し、結果として我が国の国際競争力の強化にも寄与する。

○日本有数の業務、交流・文化地区として滞在者等すべての安全・安心の確保

- ・大丸有地区では、災害に強いまちづくりをより一層進めていくとともに、従業者、来訪者及び鉄道利用者の安全・安心の確保のため、地区の関係者がそれぞれの責務を果たすとともに相互に連携して、その体制や仕組みづくりを進めていく。
- ・地区の関係者がこうした取組みを滞在者等の協力も得つつ日々推進することで、日本有数の業務、交流・文化地区としての魅力を高めていく。

■ 災害対応における課題

○滞在者等の安全・安心確保についての課題

- ・就業者（約22.7万人）及びビジネス目的の来訪者（約3.2万人）は、それぞれの企業が責任を持って、企業内に一時滞在させる必要がある。
- ・買物（や観光）目的を含む一般来訪者約3.3万人、鉄道利用者約3.9万人のうち相当数が、帰宅困難者になると想定される。これら来訪者及び鉄道利用者を安全な場所に誘導し、必要な情報を提供し、退避施設に一時滞在させる体制及び施設の整備に努める必要がある。
- ・地区内の事業者が応急救護及び帰宅困難者対応を行う場合、区及び都との連絡調整の下で実施する必要がある（重傷者等の医療機関搬送、帰宅困難者への情報提供等）。

○業務継続能力の強化についての課題

- ・電力や上下水道、通信等のライフラインが一時供給停止するおそれがあるため、ライフラインの多ルート化等、機能継続のための対策が必要である。
- ・災害時、鉄道・企業・ビル事業者等の自助や事業継続を支援するため、各事業者の対応状況を含む大丸有のローカル情報を一元的に収集・相互に情報共有し、自助の最大化、自助連携を促進する体制（プラットフォーム）の構築が望まれる。

■ 地区内ゾーンごとの将来像

○有楽町ゾーン

- ・有楽町ゾーンは、東京国際フォーラムという大型交流機能のほか、業務中枢機能を含め多様な機能が集積するとともに、日比谷・銀座方面との機能の連続性が特徴である。
- ・災害時にこれら機能の継続性を確保し、賑わいと回遊性のあるまちとして交流機能を継続又は早期復旧できるよう、都市基盤整備等を進める。
- ・滞在者の安全・安心の確保については、当ゾーンへの来訪者や銀座・日比谷地域から流入する帰宅困難者を含め、皇居外苑等の災害時退避場所や東京国際フォーラム、交通会館といった一時滞在施設と連携する。
- ・なお、有楽町は大手町、丸の内と比べ、帰宅困難者・協定締結施設の数が少なく、受入規模も小さい。再開発の機会とあわせて、帰宅困難者受入施設の拡充が期待される。
- ・都市再生安全確保施設に係る仲通り洞道を活用して、電気・熱等の自立分散型エネルギーシステムの構築を目指す。

40. 大手町・丸の内・有楽町地区地区計画（平成27年1月 千代田区・中央区）

■ 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。
- 安全・安心で快適な空間形成、ゆとりとうるおいのある良好な環境創出、災害時でも事業継続が可能となるよう防災機能やインフラ機能の強化を図った高度防災都市の実現、地域冷暖房施設の高効率化等、面的なエネルギーの最適化・省エネルギー化や再生可能エネルギーの積極的活用等により低炭素都市の実現を図る。
- 国際競争力の強化に資する拠点性と象徴性を備えた景観形成にも配慮したまちづくりを進める。特に、丸の内・有楽町駅西側、大手町地区では、高度な都市機能集積に併せて、それにふさわしい都市景観の形成、豊かな空間や都市機能の確保、循環型社会の形成等、地域貢献に資するまちづくりを行う。

■ 土地利用の方針

- 丸の内・有楽町駅西側、大手町地区では、地域の活性化に資する用途として、商業、文化、交流、生活、情報、防災等の各種機能を誘導する。
- 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。

■ 地区施設整備の方針

- 世界に開かれた都心にふさわしく、誰もが安全・快適に利用できる歩行者空間を確保するため、既存の都市基盤を基本としつつ、東京駅前広場（地下を含む）や主要な歩行者動線等に

おけるバリアフリー化、保水性舗装等のヒートアイランド対策やアメニティの向上、有楽町駅前における駅前広場空間の創出（地下を含む）等を公民の協力により進めていく。

○民間敷地内においても、屋内外の空地や広場空間、敷地内歩行者通路等の整備・充実を誘導する。さらに、これらの歩行者空間を地上及び地下レベルにおいて連携させることにより利便性の高い歩行者ネットワークの形成を図るとともに、地区内の主要な歩行者動線や交通の結節点においては重点的に公共的空間の整備を誘導する。

○仲通りは、本地区内における歩行者の骨格軸として、概ね21mの空間を基本とし、安全・快適で賑わいのある通りとするため、壁面の位置の制限により後退した部分を歩道状空地として整備する。また、都市環境にも配慮しつつ、回遊性の向上のため、仲通りの歩行空間機能を大手町地区へ延伸していくとともに、神田地域との連携・相互補完に向け、歩行者のための新たな動線・空間を創出していく。

■ 建築物等の整備の方針

○良好な市街地環境や質の高い都市景観の維持・創出、ゆとりと潤いのある空間づくりを図るため、建築物の壁面の位置の制限を定める。

○丸の内・有楽町駅西側では、丸の内らしい風格ある整った街並みの保全・形成やゆとりある歩行者空間形成に向けて、高さ31m程度の軒線の尊重や歴史的な街並みの継承を図るため、現在の壁面の位置を踏まえた壁面の連続した景観の形成等を図るとともに、地区全体としてまとまりのあるスカイラインの形成に留意し、街区特性に応じた形態を有する建築物の整備を図る。

○有楽町駅周辺では、拠点性に配慮した魅力ある空間形成や駅及び駅周辺の公共的空間と連続した広場的空間の整備を誘導する。

○丸の内・有楽町駅西側、大手町地区では、高度な都市機能集積に際して、都心にふさわしい形態・意匠、ゆとりある空間形成、緑地・水面の創出、保水性舗装や自然エネルギー利用、物流効率化、防災施設整備、駐輪場整備等の地域貢献に資するまちづくりを先導的に行う。

○地区全体として、帰宅困難者の一時待機施設等の確保並びに情報通信基盤や耐震性の強化、エネルギー確保の多様化を図り、災害時でも事業継続できるよう防災対応力を高める。

○建築物等の整備に際しては、誰もが使いやすいデザインを目指すユニバーサルデザインの理念に基づいた整備を図るとともに、防災性・防犯性の向上、環境負荷の低減や資源再利用、自然的環境の創出等に努める。

4 1. 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン 2023（令和5年12月改定 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会）

■ 9つの目標

○時代をリードする国際的なビジネスのまち

- ・高次の業務機能とそれを支える高度な支援機能を備えた金融をはじめとする国際的な中枢業務の集積をさらに進めることに加え、変化し続ける時代の潮流を先取りし、求められる都市機能を柔軟に導入することで、国際ビジネス拠点としての機能を強化する。そのため、ダイバーシティやインクルージョンの取組みも通し、業務機能を支える人材育成や就業者支援等を図る。

- ・大企業、国内外の起業家、スタートアップ、投資家、研究機関、大学等の、様々なプレイヤーが集積・連携したイノベーション・エコシステムの形成と促進を図り、個社の壁を越えた事業創出や多様なクリエイティブ人材の交流・集積・連携を促進する。
- ・多様な活動や先進的なチャレンジを受容することで、様々な人・企業が可能性を感じ、偶発的・自然発生的にイノベーションやビジネスが創発される環境整備等を推進する。

○多様性にあふれた文化や価値を共創するまち

- ・本地区の時代を超えて育まれてきた都市文化、皇居に面するすぐれた景観資源、多くの駅が立地する交通利便性、開発の歴史と共に拡充してきた既存施設等のアセットを活用しながら、まちづくりを通じて多様な文化や価値を創造する。
- ・様々な地域・領域から異なる視点や考え方を持った人々が集まり活動すること、その多様性をオープンに受け入れ、各世代のカルチャーを尊重して互いに高め合うことにより、本地区ならではの文化の奥行きを発揮する。
- ・対面による交流や偶発的な出会いが、未来を拓くクリエイションやイノベーションの共創、人々のウェルビーイング向上につながることから、そのような場を形成するビジネス、交流、文化などの都市機能を充実させ、屋内外に交流の場となる空間を配置し、エリアマネジメントの取組みを通じて、国際都市東京にふさわしい多様で魅力的な都市活動が営まれるまちとしていく。

○情報交流・発信のまち

- ・国内外との情報受発信機能、国際カンファレンス機能や国際交流機能を積極的に導入し、本地区を海外にも開かれた国際情報交流拠点として整備していく。

○便利で快適に歩けるまち

- ・駅（JR、地下鉄）と建物や外部・内部空地等を機能的に接続し、地上、地下の歩行者ネットワークを整備しながら、通り沿いの店舗、植栽、ストリートファニチャーやオブジェ等によりゆとりと楽しさを感じられる、誰もが心地よく過ごせるアメニティ溢れるウォーカブルな都市空間を形成する。
- ・自転車関連だけでなく、今後普及が進むと考えられる多様なモビリティ等の施設整備についても、関係機関とも協議しながら検討し、エリア内外の移動・回遊性の向上に取り組む。

○安全・安心なまち

- ・公民連携および共助体制の強化により、災害時にも業務機能を継続しうる防災性の高いインフラ施設や体制の整備等を行い、すべての滞在者の安全・安心な防災対応力を強化する。
- ・地域情報等を一元化する防災情報システム整備、食料・飲料水の備蓄、雨水等を活用した上水の確保等に努める。
- ・災害時の公民連携した災害対策機関間での情報共有や帰宅困難者への情報提供等による支援や避難誘導、消火・救護活動等を行うため、地区内で自主的な防災体制を整備するとともに、地区としての防災意識向上のための各種啓発活動や他地域との連携を図る等、災害時の防災性の向上に努める。

■ 都市機能の考え方

○多様な都市機能の導入

＜都市観光・MICE＞

- ・交流人口の増加は、経済的効果があるのみならず、街の多様性やクリエイティビティを高め、イノベーションを創発することから、より一層都市間競争力を高めるため、戦略的に都市観光および MICE 誘致を推進し、関連施設整備を進めていく。
- ・カンファレンスやホール等の MICE 機能の質的・量的な拡充、アフターMICE のニーズを満たすライブレストラン等の飲食店舗やエンターテインメント施設等のナイトライフ機能の拡充、バス・タクシー等の公共交通機能の充実、案内所や案内サインの整備、パレスサイドや道路空間等のユニークベニューの更なる活用や街全体を活用したイベントの開催、それを実現するための運営体制の構築等を行っていく。

■ ゾーン整備の考え方

○有楽町ゾーン

- ・丸の内・八重洲、日比谷・銀座、皇居外苑・日比谷公園等に隣接している立地特性や、業務集積地でありながら文化・交流・情報発信施設等が多く立地する有楽町の特徴を活かし、文化・芸術・交流・商業等、多くの機能の融合、国際ビジネス・都市観光拠点を形成する。
- ・業務中枢機能の高度化・高質化にあわせて、周辺地区と機能的・空間的つながりをもって、更なる機能集積とまちぐるみで有楽町の魅力を高め、有楽町の特徴的機能である MICE に代表されるような拠点間の連携を牽引する「新たな出逢い・交流・発信の拠点」を目指す。
- ・東京国際フォーラムと連携し MICE 機能の拡充による MICE 機能（コア）を形成するとともに、ゾーン全体でエリア MICE、都市観光、イノベーション創発の機能強化と相乗効果の発揮・情報発信力の強化、サステナビリティの確保によって、国際競争力の向上を図る。
- ・駅周辺開発と連携した基盤整備を促進することで、ゆとりのある充実した歩行者空間を形成し、都市機能の更新を支え、効果を増幅する「有楽町を体感できる空間デザイン」や「人中心の重層的な交通デザイン」を実現する。
- ・特に、空間形成においては、多様な都市活動を自由度をもって展開できる空間である「ヴォイド」を戦略的に配置するとともに、ヴォイドと歩行者中心の軸・通りという公的領域（Public Realm）を連続させ、都市活動や機能の広がり・連坦を創出する。

■ 都市基盤施設等

○交通結節点

- ・JR 有楽町駅周辺においては、都心部・臨海地域地下鉄や Tokyo Sky Corridor の整備を見据え、有楽町ゾーンや銀座、日比谷方面とも繋がる玄関口として、駅と地下接続する東西地下通路など駅周辺の歩行者流動を分散し乗換利便性も高める地上・地下歩行者ネットワークを拡充する。また、周辺ビルとのネットワーク化に合わせ、既存道路や交通施設配置の見直し等により駅東西の広場を含めた歩行者空間の拡充を図る。

○歩行者ネットワークの整備

- ・丸の内・有楽町地区の東西道路や大手町地区の補助 158 号線等、本地区の東西道路の魅力化・個性化を図るため、緑や賑わい機能の配置のあり方、サインのほか、道路空間の再配分に伴う多機能化も検討する等、総合的な歩行者環境の向上に取り組む。
- ・地下は道路下の既存施設の改修や再構築も含めて、明るさ、わかりやすさ、空間のゆとり、にぎわいの形成に配慮して、総合的な安全性やアメニティを高める。

- ・有楽町ゾーンにおける東西地下通路はエリア MICE 等まちぐるみのイベントが地上で展開されている時期においては、日常の移動を地下空間でも支えるよう整備する。

○ライフライン

- ・電気・ガス・熱等のエネルギーネットワークについては、既に高水準に整備されているが、適宜設備の増強を図るとともに、情報・通信施設、エネルギー施設等については、次世代を視野においた充実・高度化を図り、先進的なシステム構築を推進する。
- ・業務地区である本地区は、災害時でも機能が停止しない地区として、これらのインフラの継続性確保が最重要であり、自立分散型エネルギーシステム等防災対応力強化に資するインフラの整備を公民協調により進める必要がある。
- ・有楽町地区において整備された洞道の活用も含めて、本地区全域で更なる面的なエネルギーネットワーク強化を進める。地下鉄や下水道の廃熱等の未利用エネルギーの活用、雨水等再生水の広域循環利用等を進め、循環型社会の実現を図る。

■ 環境と共生する持続可能なまち

○脱炭素都市の実現

- ・脱炭素都市の実現のためには、個別の建築設備の高度化の他、本地区ならではの地域冷暖房システムの高効率化等、面的なエネルギーの最適化・省エネルギー化や再生可能エネルギーの積極的活用が求められる。一方、防災性向上のための自立分散型電源の普及が見込まれるが、低効率の電源では CO2 排出量が増加する懸念があるため、高効率コージェネレーションシステムの導入や再生可能エネルギーの導入拡大等、環境性と防災性の両立に向けた取り組みの推進も求められる。

- ① 省エネルギーの実践
- ② 再生可能エネルギーや未利用エネルギー等の活用
- ③ スマートなエネルギーマネジメント

■ 都市観光

○資源の活用

<文化・芸術・エンターテインメント施設>

- ・本地区では文化・芸術・エンターテインメントに関するコンテンツを消費するだけでなく、アーティストやクリエイターのような文化・芸術的な人材が根付き、コンテンツを創出できる街へと進化することを目指し、そのような人を惹きつけ、育てる仕組みや施設を検討する。

○都心型 MICE の推進

- ・MICE 推進に向けては、まち全体で来街者を迎えるためのエリアマネジメント体制として、エリア内関係者間の MICE 開催情報や MICE 施設情報を共有するプラットフォームの構築や、施設関係者や道路管理者、警察・消防・保健所等との間のユニークベニユーの利活用を推進する体制の構築が重要である。

■ 都市防災・防犯

○地区全体の事業継続

- ・ライフラインについては、非常用発電、コージェネレーションシステム等による自立分散型電源の強化や、電波の輻輳に影響されない通信手段の確保、情報デバイスの充電設備の充実に努める。
- ・地域冷暖房等の地域インフラ設備の更なる防災機能強化とその活用を図る。

- ・「大手町・丸の内・有楽町地区都市再生安全確保計画」を DCP とみなし、継続して更新に取り組み、これに基づき防災性の高いインフラや防災（災害対策）拠点等のハード整備、災害時の提供情報や鉄道事業者・建物・施設管理者・企業も含めた自助連携・協力の人的ネットワークといったソフトの充実を進め、ハードとソフトの両面で公民にて具体策を検討し、その実現を目指す。

■ アーバンデザイン（都市景観等）

○街並み形成型まちづくり（丸の内ゾーン、有楽町ゾーン西側）

- ・歴史的な風格といった「丸の内らしさ」の継承を図るべき、丸の内ゾーン、有楽町ゾーン西側については、「街並み形成型まちづくり」を行う。

○本地区におけるアーバンデザイン及び考え方

- ・有楽町ゾーンは西側の「街並み形成型」、東側の「公開空地ネットワーク型」の構成を継承しつつ、東西一体となって出逢い・交流・発信の拠点となるゾーンの将来像を踏まえ、ゾーンの中央にある JR 有楽町駅周辺の「駅前空間」や、異なる街並み構成のゾーンをつなげる丸の内仲通りから Tokyo Sky Corridor へつなぐ軸沿いは、街並みの連続性とアメニティ空間の創出・ネットワーク化を共存させ、有楽町らしい一体的な活動・景観を創出する。

○スカイラインの基本的な考え方

- ・都心に相応しい風格ある都心景観の創出を図るため、多様な都市機能の配置に配慮するとともに、全体として統一感あるスカイラインを誘導していく。その際、皇居周辺の水と緑を眺望できるよう、本地区全体として、皇居の緑を中心としたすり鉢状のスカイラインを形成する。
- ・本地区において定着しつつある概ね 100m 程度の高さも尊重しながら、一定のスカイラインの統一性に配慮し、概ね 150m 程度の高さまでを可能とする。
- ・大手町、丸の内、八重洲、有楽町の各拠点においては、その拠点性や街並みの多様性の表象として、本地区全体のスカイラインとの調和に配慮しながら、概ね 200m 程度の高さまでを可能とする。
- ・丸の内、有楽町地区の街並みを形成する軸（主要な通り）については、それらの特性を尊重しつつも、歴史的な 31m（百尺）のスカイラインを表情線等として今後とも継承していく。

■ 東京を代表する公的空間の整備と活用

○仲通り

＜仲通り（晴海通り～永代通り）＞

- ・本地区を南北に貫くビジネス活動・アメニティ環境の基軸である仲通りは、快適性・利便性・安全性に配慮し、ゆとりある歩行者空間の整備、店舗ファサードやストリートファニチャー等による賑わい感の創出、緑の再整備等街路環境のトータルデザインとして整備を進める。
- ・人々が憩い、賑わい、諸活動を楽しむ等、誰もが心地よく過ごせる、人中心のウォーカブルな都市空間としていくよう、建物低層部から歩行者空間・道路空間を含め、通り空間全体を柔軟に活用していく。

○有楽町を体感できる空間デザインの形成

＜回遊の起点・情報のハブとなる象徴的な「駅前空間」の形成＞

- ・JR 有楽町駅周辺の「駅前空間」は、街の玄関口・回遊の起点として、東西および地上と地下の広場空間が一体となって、未来の東京を象徴する空間と、周辺へつながる動線を形成する。

＜鉄道駅・駅前広場・まちが一体となった有楽町らしい「駅まち空間」の形成＞

- ・多数ある地上および地下の鉄道駅がそれぞれ、まちへの回遊の起点となるゲート機能を担うことを踏まえ、駅と地上のまちとの接続性や一体性を高めることで出逢いや交流を活性化し、賑わいを生み出す空間・設えを提供する「駅まち空間」を複数形成する。
- ・「駅まち空間」は、交通機能である「縦動線」と、回遊を促す起点となる「広場空間・滞留空間」を具備し、駅や駅前広場のほか、地上の骨格的な通りである軸との結節点に配置し、周辺の街区の機能と空間の連携や、役割分担による機能強化を図る。

4 2. 大手町・丸の内・有楽町地区都市観光ビジョン 2019 年 改定版（令和元年 12 月 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会 都市観光ビジョン検討委員会）

■ 来街者と日本・東京を結ぶゲート・ハブ機能を持つ大丸有

○都市観光コンテンツ

- ・来街者が短時間の滞在でも東京観光を満喫できるキラーコンテンツを創出していく。交通便利性の高いエリアに、観光客を意識したショッピング機能や、ランドマーク性・眺望を活かした展望機能、エンターテインメント機能、観光案内機能、MICE 機能等が複合した観光拠点を形成していく。
- ・有楽町地区については、周辺エリアとの連携を深める戦略的な拠点として、観光機能の整備を進めていく。

○都市観光インフラ

- ・世界中から多様な人々が訪れる大丸有地区においては、多様な来街者のニーズに対応可能な様々なクラスのホテルの整備が求められる。ホテルについては、宗教等への対応や、街・地域と来街者の交流促進、日本・東京の文化的な体験の提供等、様々な期待に応えていくことが望まれる。また、VIP や富裕層のニーズへの対応も必要である。

■ 更なる安全・安心・やさしさが実感できる大丸有

○広場・ホテル MICE 施設・ターミナル等の防災拠点としての整備

- ・広場・ホテル・MICE 施設・交通ターミナル等を整備し、非常時の防災拠点として提供する体制を構築
- ・万全の体制を外部に分かりやすく発信することにより、安心して観光できる街とする

■ もっとまち歩きが楽しくなる大丸有

○都市観光コンテンツ

- ・歩いていて居心地の良い空間を創出するため、沿道の低層部に商業施設の誘導を図り、併せて、道路・公開空地等に花や木々を整備したり、デザイン性の高い公共空間の整備を進めていく。
- ・道路等の公共空間を活用したオープンカフェやイベントの実施等、賑わい創出の取り組みを一層推進し、大丸有地区全体及び周辺地区とも繋がりを持った回遊導線の形成を図る。
- ・地下においては、世界最大級の地下道のパブリックスペースを活用して、歩きながら楽しめる様々なコンテンツの導入を検討する。

■ MICE 等呼び込み、知的交流の舞台となる大丸有

○都市観光インフラ

- ・ MICE を積極的に誘致・開催していくため、ホテル・コンベンション施設の拡充等、更なる需要拡大に対応した施設の整備を図る。
- ・ アフターMICE の対応として、ナイトライフを楽しめる店舗やエンターテインメント施設の整備、新たなユニークベニユーの発掘・活用を促進する。

4 3. 大丸有エネルギーエリアビジョン（令和 4 年 3 月 大手町・丸の内・有楽町地区エネルギーエリアビジョン委員会）

■ 本ビジョンで目指す将来像

○基本的認識

- ・ 大丸有地区は「エネルギー需要地」としての特徴を強く持ち、個別の施設において省エネをはじめとした施策を実施することが重要となる。一方で、非連続な発展による目標達成を必要とする脱炭素社会の実現に向けては、個別の取組だけでは発展に限界があり、需要地側が束のようにまとまって「共」に実施することによる、量と多様性を最大限に生かした仕組みの変化を促す発展的取組に意義が生じることとなる。
- ・ 本ビジョンは、供給サイドから示されることの多いエネルギーに関する政策・戦略に対し、需要サイドから戦略的に声を上げる位置づけとなる。エネルギー供給に当たっては「3E+S」（安定供給(E)、経済性(E)、環境性(E)、安全性(S)）の観点が重視されるが、本ビジョンは、需要サイドから「3E+S」を示すものであると言える。

○基本コンセプト

- ・ 活力と創造性に溢れる日本らしい世界一のビジネスセンターであり続ける

■ 将来像実現に向けた 4 つの基本方針

- 基本方針①：エリアマネジメントをキードライバーとした取組推進
- 基本方針②：「一大消費地」エリアとしての責任あるリーダーシップの発揮
- 基本方針③：新技術の実証・導入とデジタル・情報の積極活用によるエネルギーの DX
- 基本方針④：エリアエネルギー基盤の拡大・強化と実現性の担保

■ 将来像を実現するための打ち手やアクション

○共インフラの整備・導入

- ・ 地区の「共」インフラをエリア全体で整備、運営。従来公益エネルギー企業が行ってきたインフラ整備・運営と連携し、エリアのインフラの再構築を推進。
- ・ 建物内に設置する機器類をネットワークし活用する DR（デマンドレスポンス）などによりエリア全体に寄与するカーボンニュートラル施策を推進。

○共インフラを活用した先導的施策

- ・ カーボンニュートラル（CN）メタンの積極的導入など、技術革新へコミットする。
- ・ 都心の特徴を捉えたオンサイトでの CO2 回収へのチャレンジ

○再エネ発電地との連携・需要地側の共同受電

- ・ 大丸有のエネルギー需要規模は大きく、オンサイトの再エネ発電のみによる地産地消は難しい。再エネ発電適地との連携、植林・営林などで炭素固定を推進する地域と連携する。
- ・ もっとも、オンサイトでの再エネ発電や未利用エネルギーの活用、省エネといった施策は地方圏と信頼関係を築く上での大前提となる。

III-2 事業推進の必要性

本地区が立地する有楽町エリアは、ビジネスセンター大手町・丸の内・有楽町の一角であり、日本経済の中核となる高度な業務機能、東京国際フォーラムをはじめとする国際交流機能（MICE 機能）、丸の内仲通り沿道をはじめとしたにぎわい機能や都内屈指の劇場・美術館等の文化芸術機能等が集積し、皇居外苑、日比谷や銀座等個性ある国際的な都市観光エリアに隣接していることから、ビジネスパーソンのみならず、国内外から多様な人々が訪れる。さらに、都心部・臨海地域地下鉄の新駅整備や東京高速道路（KK 線）を歩行者中心の公共的空間として再生する方針が示されており、有楽町エリアの交通結節機能や拠点機能の更なる発展が見込まれる。

一方で、本地区の建物は全て築 40 年を超えており、更新が必要な時期を迎えている。A 街区において有楽町エリアを代表する劇場及び美術館が立地しているものの機能更新が進んでいないなど、国際競争力強化に資する都市機能や先進的なビジネス機能の集積が十分ではない。

周辺の都市基盤としては、有楽町エリア及び周辺エリアへの回遊の玄関口となる JR 有楽町駅周辺では、駅の北側に利用者が偏重し、北側コンコースにおける改札利用者と通過動線の交錯と混雑が発生している他、地下において歩行者ネットワークの不連続や JR 有楽町駅と未接続であることによって回遊性が不足している。また、地下鉄 2 路線の改札が向かい合う地下コンコースにおいて、歩行者の錯綜と混雑が発生し、地下鉄駅と地上をつなぐ空間が脆弱である。また、周囲の道路においてはバリアフリー上必要な幅員が確保できていないことの課題や、交通量に対して過大な車線構成による路上駐停車が多く、道路空間を十分に生かし切れていない課題も見られる。災害時においても、中核業務機能の継続を実現するとともに、帰宅困難者対策など、防災対応力の強化を図ることが求められる。

国家戦略特別区域の区域方針では、東京圏の目標として、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こととなっている。

また、本地区は特定都市再生緊急整備地域の「東京都心・臨海地域（大手町・丸の内・有楽町）」に位置し、地域整備方針では、歴史と文化を活かしたうるおいと風格ある街並みを形成しつつ、高次の業務機能とそれを支える高度な支援機能を備えた金融をはじめとする国際的な中枢業務・交流拠点を形成するとともに、商業・観光・文化・交流・MICE などの多様な機能を導入することにより、にぎわいと回遊性のある都市空間を形成することや駅周辺の回遊性を高めるため地上・地下の歩行者ネットワークの充実・強化等が示されている。

東京都の都市づくりのグランドデザインにおいては、大手町・丸の内・有楽町の将来像として、高質なオフィスビルや MICE 施設などの都市機能が高度に集積するとともに、豊かな緑と美しい景観を備えた、風格のある国際的なビジネス拠点が形成されることの他、地下鉄駅を中心とした「まちの顔」づくりを進め、便利でにぎわいのある空間を創出すること等が示されている。

千代田区都市計画マスタープランでは、ビジネス、交流、買物、飲食、文化芸術などの多様な機能の集積を進め、訪れ、滞在したくなるまちの価値を高めていくことや、有楽町駅周辺の機能更新により、駅周辺の滞留空間や歩行者ネットワーク、多様な機能の充実を図ること等が示されている。

さらに、有楽町地区の新たな将来像とその実現のための取組方針を示した有楽町まちづくりビジョン ver.1.0 では、「新たな出逢い・交流・発信の拠点『TOKYO の何かに、誰かに出会う街』～有楽町で逢いましょう～」を将来像とし、出逢い・交流機会を創出するための都市機能の柱として、東京都心型エリア MICE、東京都市観光を高める場、大丸有のイノベーションを創起する場の推進・形成を位置づけ、それらを支える都市基盤として、周辺地区とつながるウォークアブルな歩行者ネットワークの充実、有楽町らしい「駅まち空間」の形成や、有楽町地区と地区外とのつながりを高める JR 有楽町駅を横断する東西地下通路の新設と JR 有楽町駅との接続、等が示されている。

これらを踏まえ、本地区では、複数街区が共同して JR 有楽町駅の東西をつなぐ地下歩行者通路を整備し、これを JR 有楽町駅とも接続させる。さらに、A 街区ではまちの象徴となる駅まち空間の創出や、魅力ある歩行者ネットワークの強化、低層屋上テラスの整備を行うことで、有楽町エリアの発展を支える都市基盤を強化する。

また、A 街区では、有楽町エリアを代表する文化芸術機能の再整備・機能強化により、国際競争力の強化新たな出逢い・交流・発信の拠点の実現に寄与する文化芸術拠点の形成を図る。

さらに、災害時の帰宅困難者受入れ機能等の整備による地域防災力の強化や、建物の総合的な環境性能の向上、地域冷暖房施設（DHC）の整備による環境負荷低減や、地域の防災性強化を図る。

以上の取組により、東京の都市再生に貢献する。

III-3 開発による都市再生への貢献

本計画では、以下に掲げる項目を整備方針として、事業を推進し、都市再生に貢献する。

JR 有楽町駅周辺における地下通路整備、地下鉄駅とまちを一体化する空間の創出、国際競争力強化に資する文化芸術機能の再整備と、文化芸術とまちとの接点となる空間の創出、及び防災機能の強化や環境負荷低減による都市再生への貢献

1) 有楽町エリアの発展を支える都市基盤の強化

- ①複数街区共同での東西地下通路の整備と、JR 有楽町駅との接続による、混雑緩和・まちの動線改善
- ②文化芸術の雰囲気滲み出し、まちの象徴となる駅まち空間の創出
- ③丸の内通りを軸に面的な回遊を生み出す、魅力ある歩行者ネットワークの強化
- ④都心の魅力を発信する低層屋上テラスの整備

2) 国際競争力強化、新たな出逢い・交流・発信の拠点の実現に寄与する文化芸術拠点の形成

- ①街の社交場的機能として出逢い・交流を促進するとともに、観劇の裾野を広げる劇場（約 11,000 m²）の整備・機能強化
- ②東洋・日本古美術の魅力や独自性を国内外に発信し、アフターMICE 活用も見据えた美術館（約 4,800 m²）の整備・機能強化

3) 防災対応力強化と環境負荷低減

- ①地域防災対応力強化に向けた取組
- ②環境負荷低減に向けた取組
- ③自然共生都市の実現に向けた複数街区が協力した緑の創出

1 有楽町エリアの発展を支える都市基盤の強化

- ① 複数街区共同での東西地下通路の整備と、JR有楽町駅との接続による、混雑緩和・まちの動線改善
- ② 文化芸術の雰囲気が出し、まちの象徴となる駅まち空間の創出
- ③ 丸の内仲通りを軸に面的な回遊を生み出す、魅力ある歩行者ネットワークの強化
- ④ 都心の魅力を発信する低層屋上テラスの整備

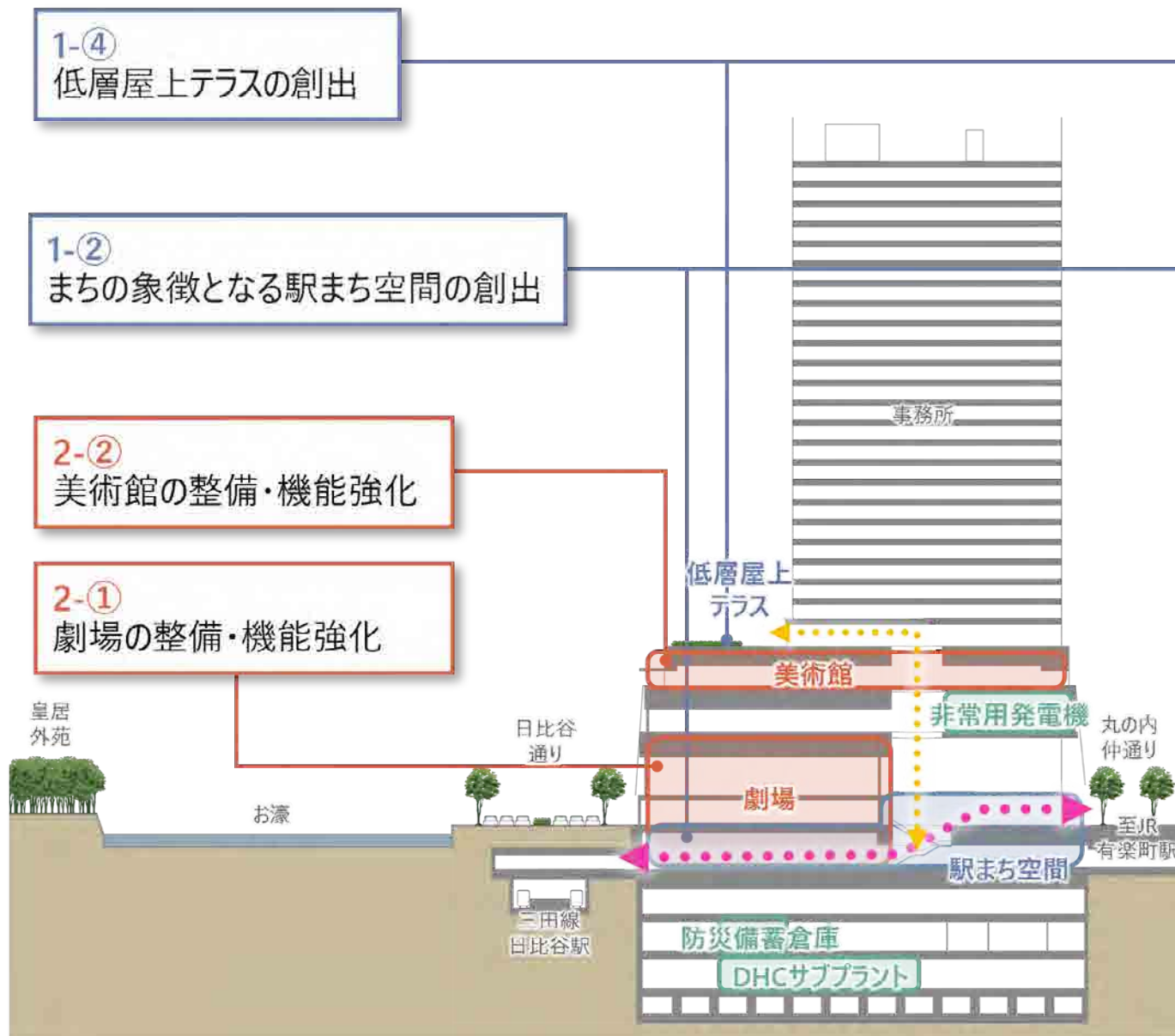
2 国際競争力強化、新たな出会い・交流・発信の拠点の実現に寄与する文化芸術拠点の形成

- ① 街の社交場的機能として出会い・交流を促進するとともに、観劇の裾野を広げる劇場（約11,000㎡）の整備・機能強化
- ② 東洋・日本古美術の魅力や独自性を国内外に発信し、アフターMICE活用も見据えた美術館（約4,800㎡）の整備・機能強化

3 防災対応力強化と環境負荷低減

- ① 地域防災対応力強化に向けた取組
- ② 環境負荷低減に向けた取組
- ③ 自然共生都市の実現に向けた複数街区が協力した緑の創出

<A街区の断面イメージ（A-A'断面）>



<平面イメージ>



凡 例

- 地下鉄駅と丸の内仲通りをつなぐ、スムーズな動線
- 地下から美術館、低層屋上テラスへ直通の縦動線

貢献項目		目的・ねらい	必要性・効果
1 有楽町エリアの発展を支える都市基盤の整備	①複数街区共同での東西地下通路の整備と、JR 有楽町駅との接続による、混雑緩和・まちの動線改善	○有楽町エリア及び周辺エリアへの回遊の起点となる JR 有楽町駅周辺の混雑を緩和し、歩行者の回遊性を向上させるとともに、エリア MICE 開催や災害時の避難・誘導にも対応できる基盤を強化する。	○JR 有楽町駅の北側に利用者が偏重し、北側コンコースにおいて改札利用者と通過動線の交錯と混雑が発生しており回遊の起点としての機能が阻害されている。 ○東西のまちを繋ぎ、JR 有楽町駅とも接続する地下歩行者通路の整備により、東西のまちを繋ぐ円滑で快適な歩行者ネットワークを形成し、上記の混雑を解消、有楽町エリア内及び周辺地区の回遊性を向上させる他、エリア MICE 開催時の日常ネットワークや災害時の誘導ネットワークとして機能する。
	②文化芸術の雰囲気が出し、まちの象徴となる駅まち空間の創出	○地下鉄駅コンコース沿いの敷地内地下歩行者空間を拡充することで、動線を分散し、歩行者流動を改善する ○丸の内仲通りと地下鉄駅コンコースを結ぶ縦動線を視認性の良い位置に整備し、駅とまちの結節性を強化する。	○『都市づくりのグランドデザイン』では、地下鉄駅を中心とした「まちの顔」づくりを進め、便利でにぎわいのある空間の創出が求められている。また、『有楽町まちづくりビジョン ver1.0』では、多様な都市機能を支える都市基盤として、まちへの玄関口である地下鉄駅から地上の歩行者動線軸をつなぐ有楽町らしい駅まち空間の形成が求められている。 ○ A 街区は、東京メトロ有楽町線有楽町駅、及び都営地下鉄三田線日比谷駅に面し、南西部には両路線の改札口が位置する。この両路線の駅改札周辺において、乗換えや通行による人の混雑・錯綜が見られ、歩行者ネットワークに課題を抱えている。また、地上・地下をつなぐ階段等の空間は開放性・視認性が乏しく、一部バリアフリー未対応の接続となっていることから、地下鉄駅と周辺市街地とのつながりが希薄である。 ○まちへの玄関口となる地下鉄駅と、有楽町の都市活動を形成する骨格的な通りである丸の内仲通りがつながる結節点において敷地内地下歩行者空間の確保、地上と地下鉄駅を繋ぐ視認性の良い縦動線、地下鉄コンコースとのフラットな接続及び文化芸術機能のしみだしを感じる空間づくり等に取り組むことで、改札周辺の混雑解消とともに、有楽町エリアならではの象徴的な駅まち空間形成を図る。
	③丸の内仲通りを軸に面的な回遊を生み出す、魅力ある歩行者ネットワークの強化	○A 街区の南北に面する丸の内 4th と丸の内 5th の道路再編による歩行者空間の改善を図ることで、丸の内仲通りを軸に面的な回遊を生み出す魅力ある歩行者ネットワークを形成する。	○有楽町エリアは、丸の内仲通りや KK 線といった南北方向の歩行者空間の拡充が予定される中で、エリア内の東西方向の通りにおいては、バリアフリー上の必要幅員を満たしていない道路や、交通量検証に基づく必要車線数よりも多い車線構成が一因となっている路上駐停車等の課題を抱えている。 ○『「未来の東京」戦略 2023』では、都市機能を高め世界を魅了する戦略の一つとして、人中心のまちづくり・道路空間等の有効活用が示されている。『千代田区都市計画マスタープラン』では、丸の内仲通りを軸に道路等の公共空間や建物周囲の空地等一体となった魅力ある空間をつくり、都心空間の創造的活用などが求められている。特に千代田区では、『千代田区ウォーカブルまちづくりデザイン』が策定されるなどウォーカブルなまちづくりが推進されている。また、『有楽町まちづくりビジョン ver1.0』では歩行者が地区外から来訪しやすく、また地区内に点在するオフィス、MICE、芸術・文化、観光等の多様な魅力を回遊できるような、歩行者ネットワークの形成が求められている。 ○丸の内 4th においては、MICE 施設間または MICE 施設から周辺へ来場者の回遊を促すため、安心安全な歩道幅員の確保、バリアフリー化、フラッグ等の演出を行い、MICE 機能連携軸としての役割を強化する。 ○丸の内 5th においては、来街者の多様なニーズに対応するため、車両交通量に応じて車線数を減少、歩道空間の拡幅、フラッグ等の演出を行い、多機能な通りへの再編を図る。
	④都心の魅力を発信する低層屋上テラスの整備	○日本を代表する皇居外苑に面する立地を活かし、都心の魅力を一般の方々や訪日外国人に対して広く	○A 街区は、日本を代表する象徴的な空間である皇居外苑の東側に面する場所に位置しており、都心らしい魅力の発信や皇居外苑・日比谷公園などの豊かな緑を享受することのできる圧倒的な立地ポテンシャルを有している。

		発信し、賑わい、憩いの空間として、皇居外苑や日比谷公園など都心の大規模な緑を一望できる低層屋上テラスを整備する。	○皇居外苑や日比谷公園など都心の大規模な緑を一望できるなど、都心の魅力を一般の方々や訪日外国人に対して広く発信する。 ○テラスでの緑化に加え、皇居外苑や日比谷公園といった都心の豊かな緑を享受できる自然と調和した空間を提供する。 ○多様な活動が行われることによる賑わい形成・価値向上のため、劇場・美術館と連携したイベントやMICE 開催時等のユニークベニューとしても活用する。
② 国際競争力の強化、新たな出逢い・交流・発信の拠点の実現に寄与する文化芸術拠点の形成	①街の社交場的機能として出逢い・交流を促進するとともに、観劇の裾野を広げる劇場（約 11,000 m²）の整備・機能強化	○ロビー・ホワイエの機能強化と、建物機能との連携を行うことで、街の社交場的機能を担い、出逢い・交流の活性化に貢献する。 ○新たな観劇体験を提供することで、文化芸術の裾野を広げる。 ○あらゆる人々が快適に観劇を楽しめる空間整備や取組を実施し、劇場全体でアクセシビリティを強化する。	○座席や舞台機構等施設全体の老朽化という喫緊の課題への対応とともに、ポストコロナ・インバウンド対応・裾野の拡大など時代の変化により求められる劇場の在り方も変化しており、これらに対応したアップデートが求められている。 ○海外の劇場では、観劇前後や幕間時間に飲食しながら歓談や交流を愉しむ文化が成熟しているが、現在の帝国劇場では十分な飲食機能が導入されていない他、劇場周辺にも社交場的役割をもつ飲食交流の場が少ない。従って、観劇体験のみが目的となった観劇客が多く観劇前後に余韻に浸る文化の浸透が求められる。 ○コミュニケーションやネットワーキングが重要なビジネス・MICE 機能の導入を推進する有楽町エリアにおいて、劇場の非日常感を享受し、唯一無二の特別な出逢い・交流の機会（社交場的機能）の創出を図り、交流機会の選択肢を広げる。また、劇場と公共的屋内空間・仲通りおよび仲通り沿いの賑わい空間をつなぐことで、観劇前後のより豊かな活動や交流を促進し、街の社交場的機能を拡張・強化する。 ○グローバルな演目や日本のオリジナリティを発揮する演目など、幅広い演目の制作・上演に取り組む。また、バックステージツアー等の劇場資源を活用したイベント開催により、文化芸術の裾野の拡大を図る。 ○地上・地下の劇場エントランスから客席まで車椅子で自走可能な動線計画や、観劇をサポートするホスピタリティスタッフの配置、聴覚障害者等に向けた鑑賞サポート機器の貸出（タブレット等）等、総合的なバリアフリー対応に取り組むとともに、一人当たりの客席スペースの拡大やサイトラインの改善により、インバウンド客を含む多様な来館者が観劇を楽しめるよう、観劇環境の改善・高質化を図る。
	②東洋・日本古美術の魅力や独自性を国内外に発信し、アフターMICE 活用も見据えた美術館（約 4,800 m²）の整備・機能強化	○公開エリアを機能強化（面積拡大・天高拡張）することで、屏風等の長尺展示の制約を解消し、東洋・日本古美術の魅力のさらなる発信を図る。 ○ DMO 東京丸の内との連携や多言語対応の学芸員によるツアー等の実施により、まちのアフターMICE 機能を高める。 ○レクチャーホール等を拡大することで、子供向けの教育普及をはじめとする様々な文化発信プログラムの開催を可能とし、来館者への鑑賞体験の充実を図り、東洋・日本古美術・文化の発信力を強化する。	○施設・設備・サービス機能の老朽化とともに、特に、公開エリアの不足により、展覧会の構成に一定の制限が発生しているほか、天井高不足により展示作品の縦寸法に制約があるため、数多くの貴重なコレクションを展示することができず、東洋古美術をはじめ日本文化の魅力を十分に発信できていない。 ○現美術館に存在するレクチャースペースは、来館者をはじめ様々な人々と文化芸術をつなぐ、貴重な施設機能であるものの、そのスペースは公開エリアの一部を兼用した限定的な空間であり、昨今美術館に期待される教育や交流機能の役割を担うことが困難であり、室面積及び機能の拡充が求められる。 ○公開エリアを拡充するとともに、展示室の天井高を拡張することで、美術品のサイズによる配置の制約を解消し、よりテーマ性・訴求力のある展示構成可能にするとともに、これまで受入が難しかった海外を含む他美術館との交流・連携を活性化し、日本で海外の作品鑑賞を楽しめる機会を創出する。また、超高精細撮影技術を活用したデジタルアーカイブや展示に取り組み、新たな鑑賞体験を提供することで美術館として的大幅な機能向上を図る。加えて、レクチャーホールの拡大や多目的室の新設により、チルドレンファースト実現に向けた子ども向けレクチャーの実施やアフターMICE 等での利用を促進する。

3 防災対応力強化と環境負荷低減への取組	①地域防災力強化に向けた取組	○本地区では、大手町・丸の内・有楽町地区都市再生安全確保計画に示される、地区の安全確保に寄与する取り組みを実施する。 ○A 街区においては、帰宅困難者支援（受入）施設を整備するとともに、自立・分散型エネルギーシステムの導入による安定的なエネルギー供給の実現により、地域防災力を強化する。	○A 街区においては、帰宅困難者の一時滞在施設として、約 1,300 ㎡（約 780 人相当※）の空間を確保するとともに、帰宅困難者が利用できる災害時支援機能（情報発信機能、防災備蓄倉庫、非常用電源等により稼働するトイレ等）を整備する。また、一時退避場所として、駅まち空間に約 500 ㎡の空間を確保する。 ○A 街区においては、非常用発電施設を整備し、発災時には、一時滞在施設や防災センター等に優先的に電力を供給することで、災害時における安定的なエネルギー供給を実現する。
	②環境負荷低減に向けた取組	○エネルギーの面的利用の推進、建物の総合的な環境性能の強化や CO2 削減に資する環境負荷低減に取り組むことで、ゼロエミッション東京の実現を目指す。	○本地区の各街区が協働して、地区内に地域冷暖房施設(DHC サブプラント)を段階的に追加整備し、丸の内仲通り洞道を介してそれらの面的利用を推進する。これにより、有楽町エリアにおける既存を含めたプラント間のネットワークが構築され、最新の高効率設備から優先して稼働させる等の最適な運用が可能となる。当該運用により、エリア全体のエネルギー利用効率を向上させる効果（スパイラルアップ効果）が発揮され、更なる CO2 排出量の削減に寄与する。 ○本地区において、事務用途における CO2 排出原単位は 48 kg-CO2/㎡・年を目指すとともに、計画建物において使用する電気は原則 100%再生可能エネルギー由来とすること等により、CO2 排出量の更なる削減を図る。 ○A 街区においては、高効率の設備機器の導入や、熱負荷の低減に配慮した外装計画等に総合的に取り組むことで、建物の省エネルギー化やエネルギー利用の効率化等を図る。 ○A 街区においては、デマンドレスポンスを導入し、ピーク時の電力消費を抑制するなど、電力利用の最適化を図る。また、建設資材や建設時の CO₂排出量の把握、抑制に努める。
	③自然共生都市の実現に向けた複数街区が協力した緑の創出	○本地区全体で、既存の約 2.5 倍となる約 5,000 ㎡のみどりを整備することで、自然共生都市の実現にむけた緑を創出する。	○丸の内仲通りを中心に緑と潤いを感じる憩いの空間の質をさらに高めるとともに、緑視率を向上させ、緑陰空間を確保する。 ○皇居外苑や日比谷公園から丸の内仲通り・Tokyo Sky Corridor へとつながるみどりのネットワークを形成する。

III-4 都市再生の効果

本地区の整備方針に基づき実施する施設整備等により、次のとおり都市再生に貢献する。

本地区では、JR 有楽町駅を横断する東西地下通路の整備と、これを JR 有楽町駅とも接続させ、東西のまちを繋ぐ円滑で快適な歩行者ネットワークを形成することで、有楽町駅地上北側の混雑を緩和し、高次の中核業務機能と多様な都市機能の集積を支えると共に、エリア MICE 開催時の日常ネットワークや発災時の誘導ネットワークとして機能する。将来的に、Tokyo Sky Corridor とのアクセス性や都心部・臨海地域地下鉄との乗換利便性の向上にも寄与する。

また、各街区が協働して、地区内に地域冷暖房施設を段階的に追加整備する（A 街区に整備する他、B、C、D 街区のいずれかにも追加整備）ことによるエネルギーの面的ネットワークの拡大や、先進的な環境技術の導入、再生可能エネルギー由来の電力利用等、環境負荷低減の取組を行う。

さらに、帰宅困難者受入れ機能の整備等により、防災対応力の強化を図る。

A 街区では、丸の内仲通り南周辺地区全体で取組む基盤整備に加え、地下鉄駅と地上の歩行者中心の骨格的な軸である丸の内仲通りの結節点に、地下鉄駅コンコースと多接続した文化芸術機能が表出するまちの象徴となる駅とまちが一体となった新たな都市空間を創出することで、利便性が高くにぎわいにあふれたまちづくりの実現に寄与する。

また、計画地周辺の道路空間を再編し、丸の内仲通りを軸に面的な回遊を生み出す魅力ある歩行者ネットワークの強化、多様な来街者にとって快適で魅力的な歩行環境の実現に寄与する。

さらに、都心・日本を代表する皇居外苑への眺望を活かした低層屋上テラスを整備することにより、様々な人々に対して、都心の魅力を享受できるにぎわい・交流・憩い空間を提供することで、都市力の向上を図る。

国内外から訪れる人々が文化・芸術に触れる機会を得られるような、街に開かれた環境づくりや取組を行い、来街者は文化芸術に、文化芸術施設への来館者はまちに興味を持つきっかけを創出することで、東京の都市の魅力度を高め、国際競争力強化に寄与する。

さらにインバウンド観光客への対応やあらゆる人々が快適に利用することができるアクセシビリティの強化等が急務となっている中で、劇場・美術館の施設を更新、強化することで、様々な人々が気軽に観劇や鑑賞を楽しめる素地を整えることにつながり、まちのにぎわい形成や有楽町の文化芸術機能の向上に寄与する。

Ⅲ-5 都市計画決定等について

以上の都市再生への貢献を行うため、本事業の推進において必要となる「東京都市計画都市再生特別地区の変更」を行う。

Ⅳ 都市の環境や機能の確保に関する資料

Ⅳ-1 都市再生特別地区の内容

1. 計画概要

- 計画地 : 東京都千代田区丸の内二丁目、
丸の内三丁目及び有楽町一丁目各地内
- 都市計画
用途地域等 : 商業地域、防火地域、駐車場整備地区
大手町・丸の内・有楽町地区地区計画
- 指定容積率 : 1,300%
- 建蔽率 : 80%（防火地域内の耐火建築物により 100%）
- 都市再生特別地区の区域面積 : 約 5.7ha

■計画諸元

		A 街区	B 街区	C 街区	D 街区
敷地面積		約 9,900 ㎡	約 9,900 ㎡	約 9,800 ㎡	約 10,800 ㎡
建築面積		約 8,700 ㎡	—		
延べ面積 (容積対象面積※ ¹)		約 176,000 ㎡ (約 148,350 ㎡)	—		
計画容積率		約 1,500%	—		
建築物の高さ ／最高高さ (高さの基準点)		建築物の高さ： 約 145m／ 最高高さ：約 155m (T.P. +2.79m)	—		
階数		地下 4 階 地上 29 階	—		
主要用途		事務所、商業施設、 劇場、美術館、 駐車場等	—		
駐車 台数 ※ ²	自動車 (うち荷捌き)	138 台 (18 台)	—		
	自動二輪	27 台	—		
	自転車	48 台	—		

工期※ ₃	建物（予定）		2026 年度～ 2030 年度	—
	関連する基盤整備（予定）	東西地下通路の整備及び JR 有楽町駅との接続※ ₄	2028 年度～2042 年度 （東西地下通路西側端部と地上との接続部を D 街区内に同時期に整備）	
		丸の内 4th 丸の内 5th の道路再編	2026 年度～ 2030 年度	—

- ※1 容積対象面積は、都市計画図書備考欄に特記する対象物に供する面積を除いたものとする。
- ※2 駐車ますについては、東京都駐車場条例の基準を満たす大きさを確保する。
- ※2 駐車台数については、大手町・丸の内・有楽町地区の附義務駐車場整備の特例に関する地域ルールの適用により適切な駐車台数整備を想定しており、今後の協議により変動する可能性がある。
- ※3 工期は、関係機関との調整等により変更となる場合がある。
- ※4 A 街区・B 街区・C 街区・D 街区が共同して整備
- ※ ユニバーサルデザインの考えに基づき、高齢者、障害者をはじめ誰もが利用しやすい建築物や地区施設となるよう、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の建築物移動等円滑化誘導基準及び「東京都福祉のまちづくり条例」の努力基準を目指した計画とする。また、歩行者動線のバリアフリー化に配慮した計画とする。
- ※ 建設副産物対策として、東京都建設リサイクルガイドライン（民間事業版）及び東京都環境物品調達方針（公共工事）に配慮し建設副産物の発生の抑制や再利用に努めるよう計画する。

■位置図



■配置図

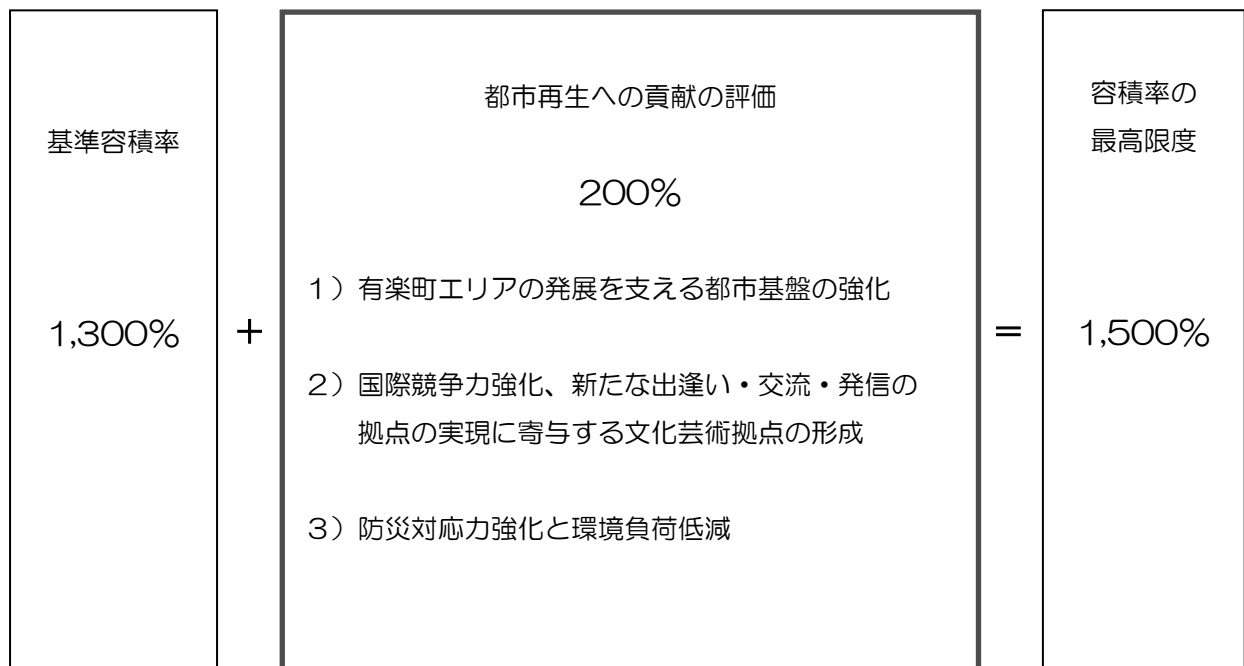


■A 街区計画建物イメージパース（計画地北西側から計画建物を望む）



2. 建築物の容積率の最高限度の考え方

■A 街区



3. 都市再生への貢献

1) 有楽町エリアの発展を支える都市基盤の強化

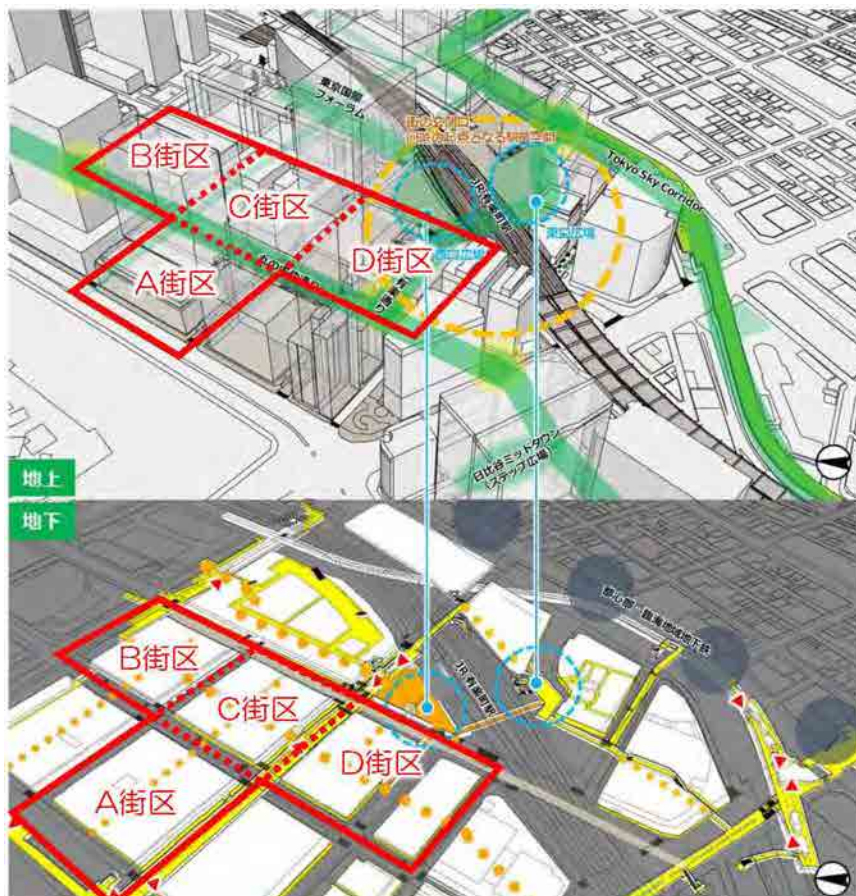
■有楽町エリアにおける都市基盤整備の方向性

2023年度、大手町・丸の内・有楽町地区の将来像、ルール、整備手法等を指針として示した「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン」の改定（※以降「大丸有ガイドライン」とする）及び、有楽町地区の将来像を定める「有楽町まちづくりビジョン ver1.0（※以降「有楽町ビジョン」とする）」が策定された。

有楽町エリアでは、周辺地区と機能的・空間的つながりをもって、まちぐるみで有楽町の魅力を高めるとともに、MICE に代表されるような拠点間の連携を牽引する「新たな出逢い・交流・発信の拠点」を将来像として、都市機能の更新を支え、さらに効果を増幅する「有楽町を体感できる空間デザイン」や「人中心の重層的な交通デザイン」の実現を目指している。

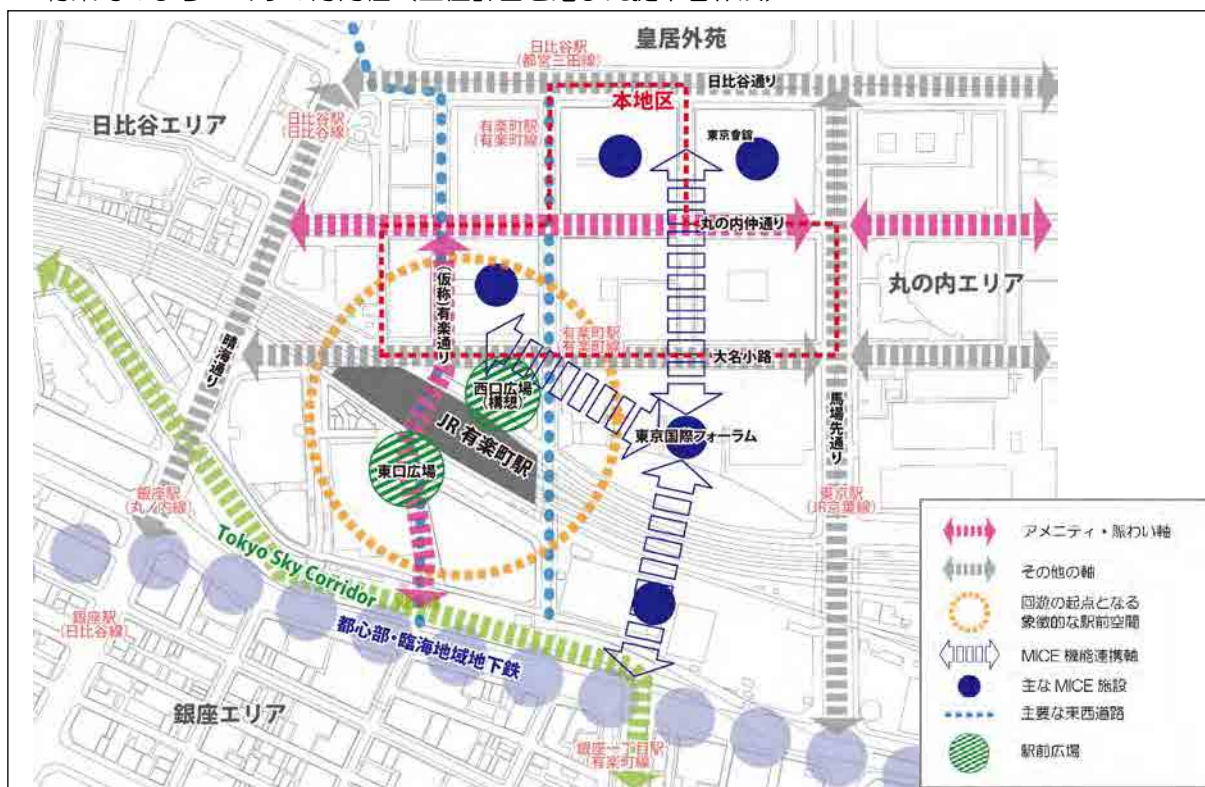
具体的には、都市空間の取組方針として、周辺とのつながりと東西連携、乗換利便性を強化する地下ネットワークの拡充・新設や、周辺地区との往来と地区内回遊を支えるウォークアブルな歩行者ネットワークの充実、鉄道駅・駅前広場・まちが一体となった有楽町らしい「駅まち空間」の形成に加え、「主要な東西道路」の見直しと具体化や、「MICE 機能連携軸」の設定等が示されている。また、空間形成においては、多様な都市活動を自由度をもって展開できる空間を戦略的に形成・配置するとともに、それらと歩行者中心の軸・通り等の、広く多様な目的の人々が自由にアクセスし居場所として活動できる空間を連続的に配置することで、都市活動や機能の広がり・連坦を創出するイメージが示された。

▼空間形成イメージ（全体：地上・地下）（赤枠は加筆で、本地区各街区を示す）



出典：有楽町まちづくりビジョン ver1.0（2023 年 11 月 有楽町まちづくりビジョン策定委員会）

▼有楽町のまちづくりの方向性（上位計画を踏まえ提案者作成）



東西地下通路の整備（図 3-17 参照）

- ・ 地下ネットワークの骨格となる動線として、街の東西・周辺エリアとのつながりを強化
- ・ 駅とつながることで駅周辺の歩行者を分散し、歩行者ネットワーク・乗換利便性も強化
- ・ 駅前空間の東西の一体性を確保

- 周辺とのつながりと東西連携、乗換利便性を強化する地下ネットワークの拡充・新設
 - ・ JR有楽町駅を横断する東西地下通路を新設する。これによって地下歩行者ネットワークの強化を図るほか、鉄道の乗換利便性を向上させ、本地区と地区外とのつながりを高める。
 - ・ 都心部・臨海地域地下鉄の新駅「新銀座線駅（仮称）」とJR有楽町駅との将来的な接続によって、より広域的なアクセシビリティを強化する。
- 都市活動を支える地下ネットワークの整備
 - ・ エリア MICE 等まちぐるみのイベントが地上で開催されている時期には、日常の移動を地下空間が支える動線としての役割を果たせるよう整備する。
- JR有楽町駅周辺の歩行者を分散させる動線改善
 - ・ 人流を適切に捌くことができるよう複数の歩行者動線を確保する。
 - ・ 東西地下通路とJR有楽町駅との接続等によって駅構内の動線改善を図り、北側に偏重する人流を南側に誘導・分散させるとともに、Tokyo Sky Corridor へのアクセシビリティや、都心部・臨海地域地下鉄の新駅「新銀座線駅（仮称）」との乗り換え利便性を向上させる。



出典：有楽町まちづくりビジョン ver1.0（2023 年 11 月 有楽町まちづくりビジョン策定委員会）

■有楽町エリアにおける都市基盤の現況・課題

[現況・課題① JR 有楽町駅周辺の改良の必要性]

□JR 有楽町駅北側の課題

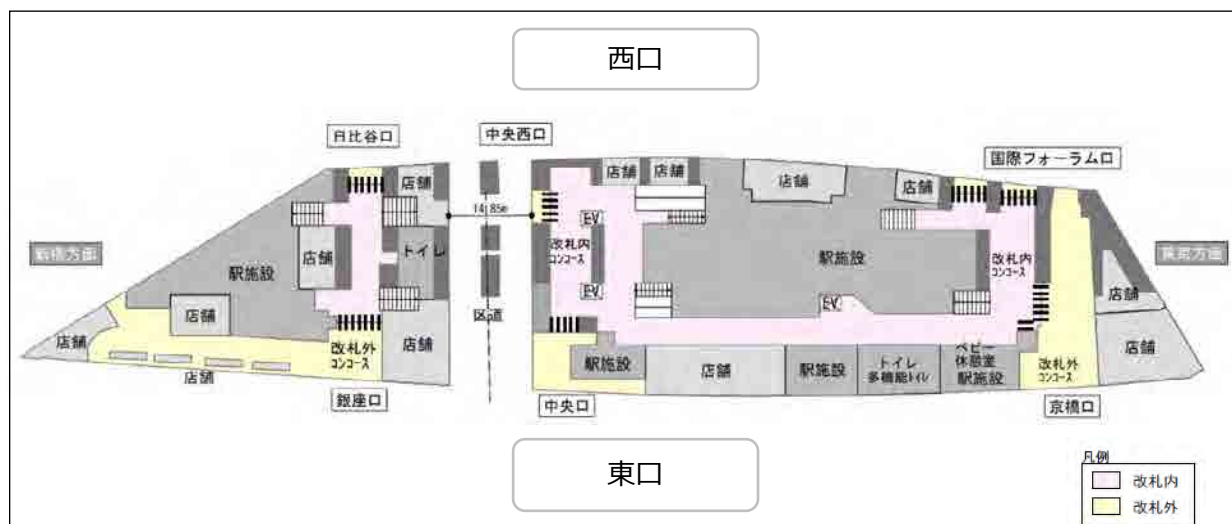
有楽町エリアで乗換利用者が一番多く交通結節点となる JR 有楽町駅周辺は、回遊の起点となる駅前空間として位置付けられているが、JR 有楽町駅北側改札（東京国際フォーラム口及び京橋口）に JR 有楽町駅利用者のうち約半数が偏重し、北側コンコースにおいて改札利用者と通過動線の交錯と混雑が発生していることで、回遊の起点としての機能が阻害されている。

また、有楽町エリア内では築 40 年を超える建物が多く、今後順次更新が予想されており、更に、エリアの周辺では八重洲二丁目中地区や内幸町一丁目地区など大規模開発が進行中である。有楽町エリア内の建物を指定容積率（JR 線東側は 900%、西側は 1,300%）で建替えた際、JR 有楽町駅北側の歩行者サービス水準 A を確保できないことが想定される。

▼JR 有楽町駅周辺の課題



▼JR 有楽町駅の現況

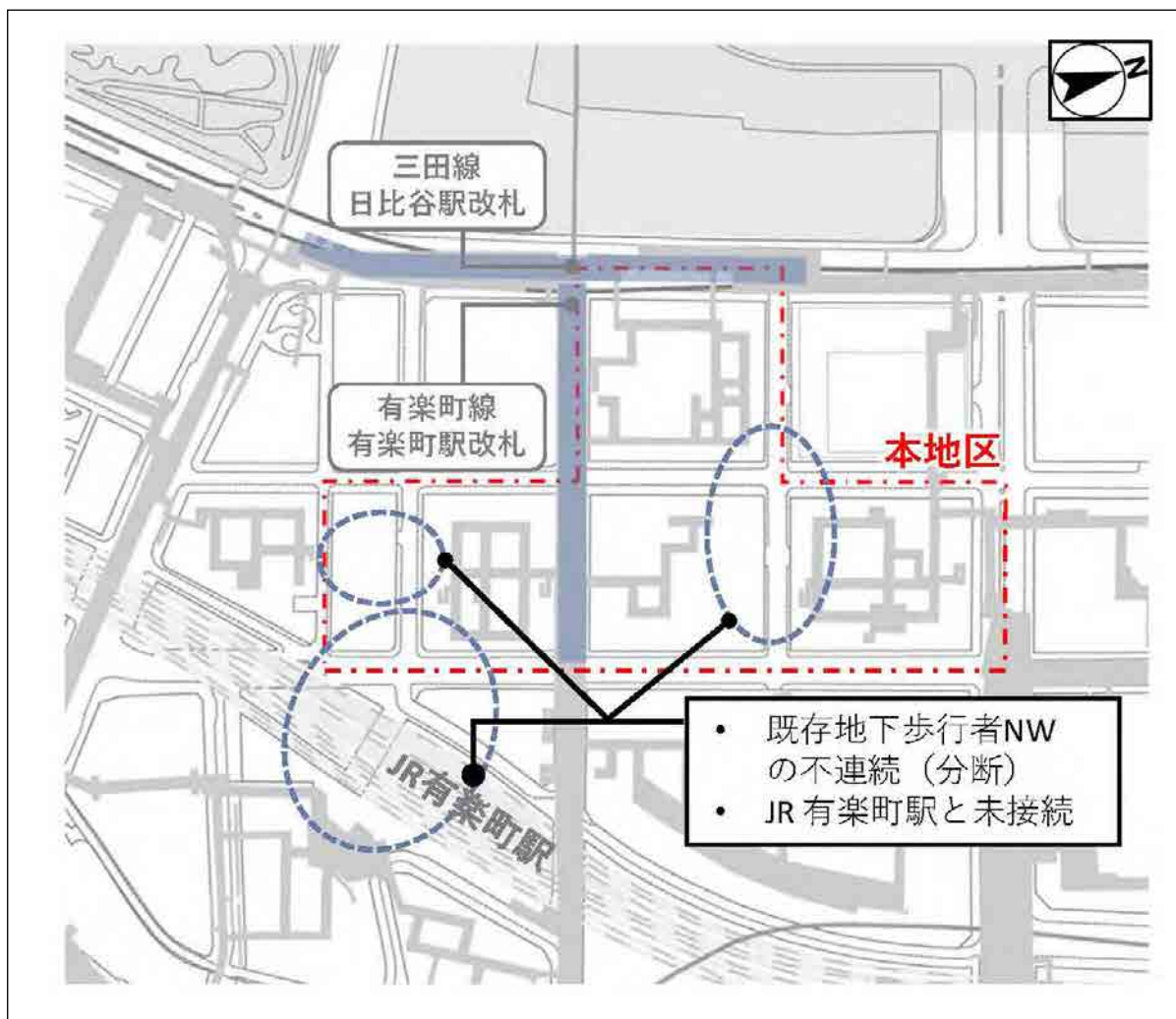


出典：JR 東日本プレスリリース(2020.3.17)を基に作成

□地下歩行者ネットワークの課題

JR 有楽町駅東西のそれぞれにおいて地下歩行者ネットワークの充実が進展しているが、複数地点において不連続な箇所が見られる他、JR 有楽町駅が地下歩行者ネットワークに接続しておらず、回遊ルートが十分に確保されていない。

▼JR 有楽町駅の東西を結ぶ地下ネットワークの課題

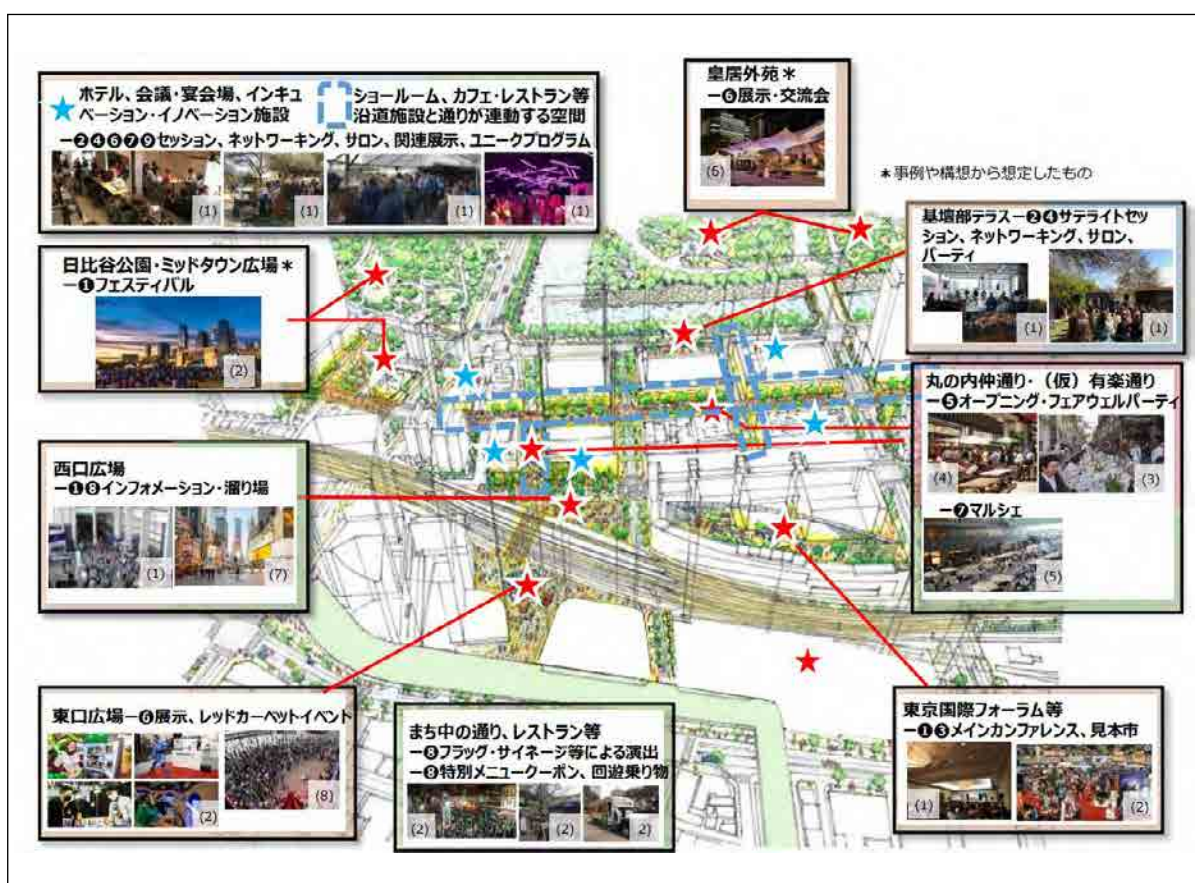


□エリアの将来像実現や将来的な変化、災害時の対応に向けた課題

都心部・臨海地域地下鉄の新駅設置によって本地区からベイエリアへのアクセシビリティが高まるほか、Tokyo Sky Corridor の整備によって銀座や新橋へのアクセシビリティが高まることが想定され、これら新たな交通インフラと既存の歩行者ネットワークとの効果的な接続と、豊かな空間形成を行うための再編が必要となる。また、将来像としてエリア MICE を推進する有楽町エリアにおいて、エリア MICE 等まちぐるみのイベントが地上で展開されている時期においては、日常の移動を地下空間で支える動線の整備が求められている。（仮称）有楽通りの丸の内 6th と重なる部分（丸の内仲通り～大名小路）では、ユニークベニューとして MICE のアフターパーティ等での活用が期待されており、地上での計画誘導のみでは回路となる地上歩道の一部がサービス水準 B のままとなるため、地下における計画誘導が必要となる。

また、災害時においても、JR 有楽町駅東側にはまとまった災害時避難場所がないことから、JR 有楽町駅周辺に銀座等周辺地域からも避難者の流入が想定され、JR 有楽町駅周辺において混雑が発生する可能性があるため、有楽町エリアの西側へスムーズに誘導することが求められる。

▼有楽町におけるエリア MICE 開催イメージ



出典：有楽町まちづくりビジョン ver1.0（2023 年 11 月 有楽町まちづくりビジョン策定委員会）

b.（仮称）有楽通り

期待される空間像

沿道建物と一体となった立体的な空間、

アート感覚に溢れた新たな刺激、MICE のユニークベニュー

- 丸の内仲通りから Tokyo Sky Corridor に至る東西の軸線として、異なる性質・スケールの空間・活動をつなぎ、出逢いを優しく演出する一体性のある空間を形成（サインや舗装等）
- 沿道建物（特に低層部）の人溜まりや空間とつながり、連続的なウォカブルな空間を形成する
- 丸の内 6th と重なる部分（丸の内仲通り～大名小路）では、沿道建物と連動した立体的で一体感ある空間とし、アート感覚に溢れた新たな刺激を表出。また、ユニークベニューとして、MICE のアフターパーティ等での活用を通じた特別な体験の提供
- JR 有楽町駅付近では、皇居方面と Tokyo Sky Corridor 方面への移動を誘うため、鉄道高架下という特徴的なロケーション・景観やスケールを活かしたシンボリックな空間を形成



図 3-33（仮称）有楽通り(丸の内 6th)のイメージ

出典：有楽町まちづくりビジョン ver1.0（2023 年 11 月 有楽町まちづくりビジョン策定委員会）

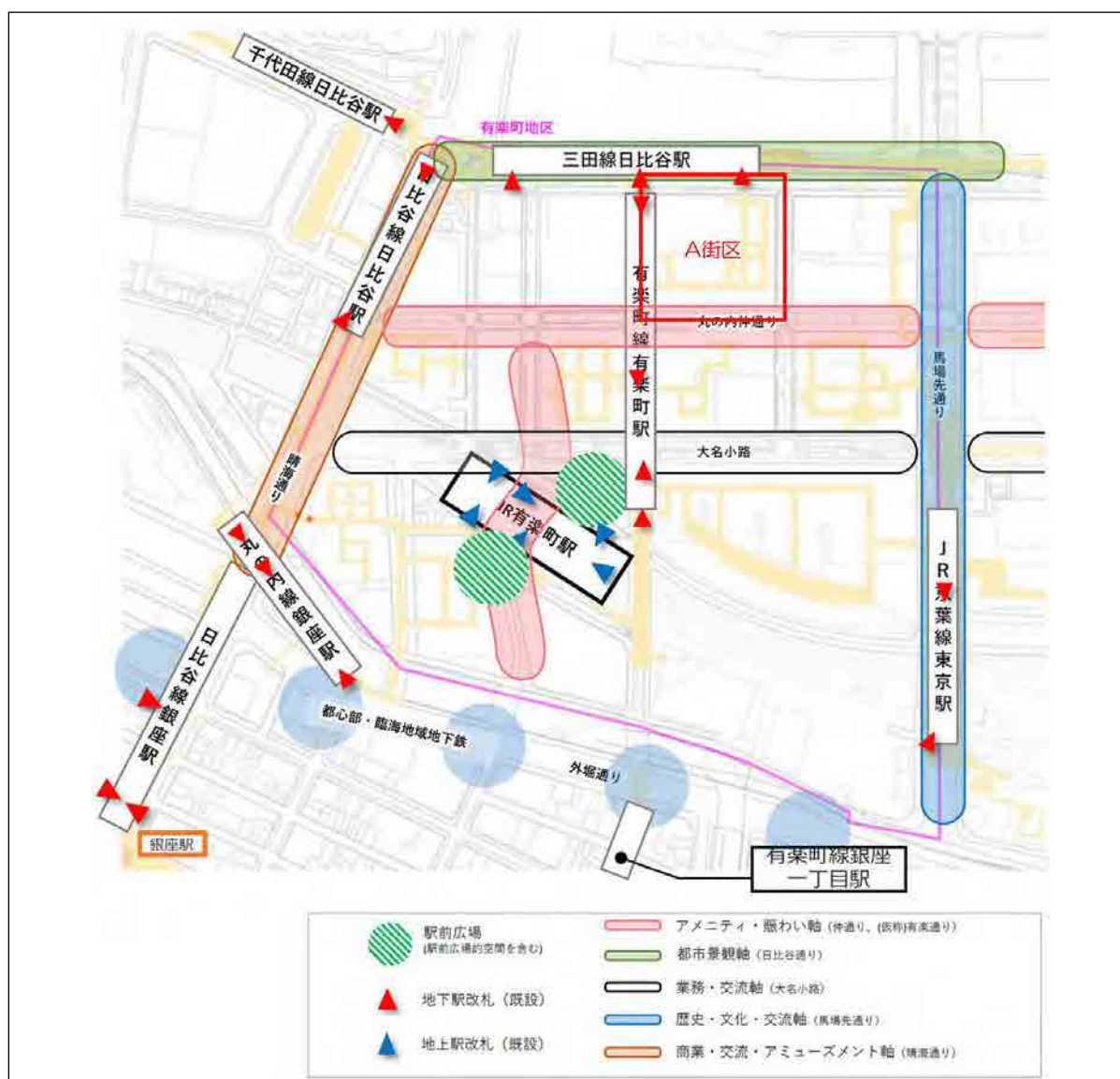
〔現況・課題② 駅まち一体のまちづくりの必要性と、計画地周辺における地下駅周辺の課題〕

有楽町エリアにおいては、多数ある地下駅も回遊の起点となりエリアのゲートとしての役割をもつ。地下空間と地上のまちが一体となって出逢いのための空間・設えを提供する「駅まち空間」の形成により、地上地下、鉄道駅・駅前広場・まちが一体となった賑わいを創出し、多数ある地下駅と、都市活動を形成する地上の骨格的な通り（軸）がつながる地上と地下の結節点に「駅まち空間」を形成することが求められる。

A 街区は、東京メトロ有楽町線有楽町駅、及び都営地下鉄三田線日比谷駅に面し、南西部には両路線の改札口が位置する。この両路線の駅改札周辺において、乗換えや通行による人の混雑・錯綜が見られ、歩行者ネットワークに課題を抱えている。

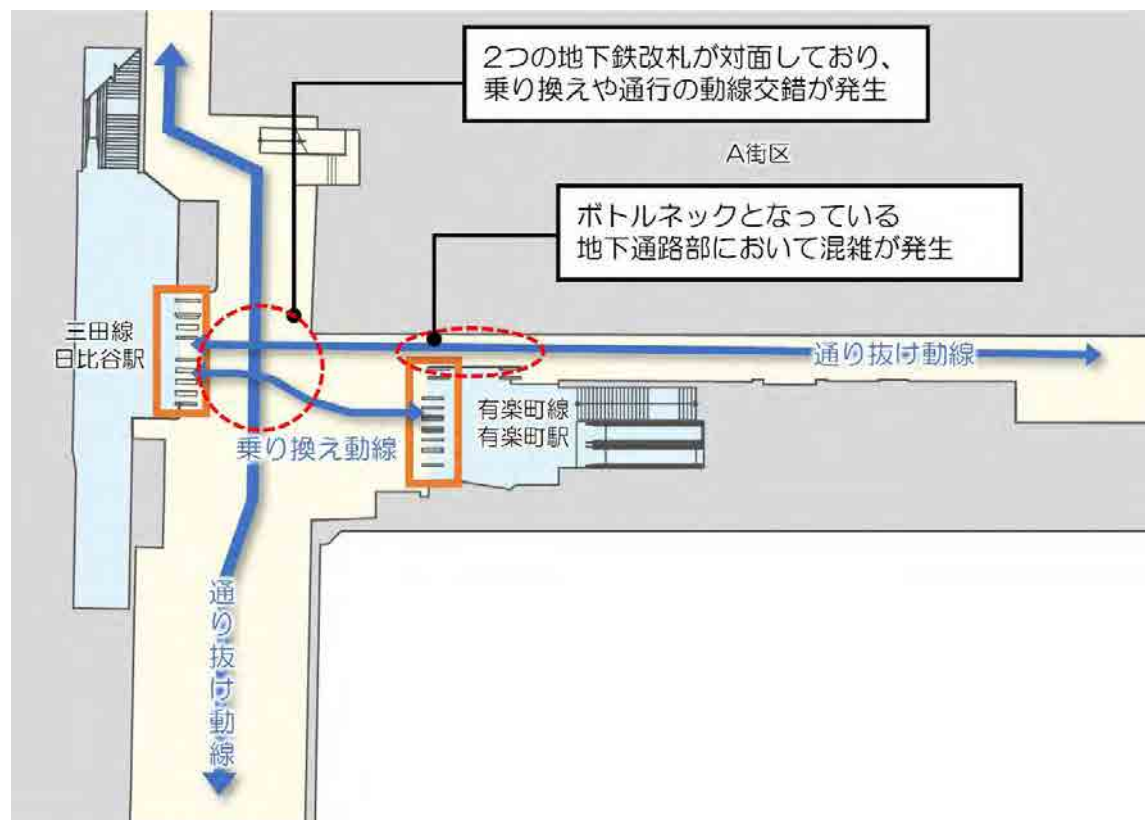
また、地上・地下をつなぐ階段等の空間は開放性・視認性が乏しく、一部バリアフリー未対応の接続となっていることから、地下鉄駅と周辺市街地とのつながりが希薄である。特に、A 街区には有楽町の文化芸術機能を象徴する劇場があるがその雰囲気地下歩行空間において感じることができず、まちの顔となる駅前空間や地下空間に課題が見られる。

▼駅まち空間の配置に関わる駅・駅前広場・軸の配置（一部加筆）



出典：有楽町まちづくりビジョン ver1.0（2023 年 11 月 有楽町まちづくりビジョン策定委員会）

▼2つの地下鉄駅周辺の現況



▼動線交錯の様子と地上への動線がわかりづらい状況



▼バリアフリー化されていない建物と地下コンコースの接続部



[現況・課題③ 地上の歩行環境改善の必要性]

近年、ポストコロナやサステナブルな社会の実現に向け、パリ「15分都市」を始めとしたウォーカブルなまちづくりが世界的に推進されている。日本においても、「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた道路空間利活用に関するガイドライン」や「2040年、道路の景色が変わる」、「多様なニーズに応える道路 ガイドライン」などが策定され、『『未来の東京』戦略 2023』においても都市機能を高め世界を魅了する戦略の一つとして、人中心のまちづくり・道路空間等の有効活用が示されるなど、ウォーカブルなまちづくりが推進されている。

本地区が位置する有楽町エリアは、「ウォーカブル推進都市」であり、「千代田区ウォーカブルまちづくりデザイン」を策定した千代田区に位置し、国家戦略道路占用事業として認定されている丸の内仲通りや歩行者中心の公共空間「Tokyo Sky Corridor」として再生される東京高速道路（KK線）が位置することから、ウォーカブルなまちづくり推進に向けたポテンシャルを有している。

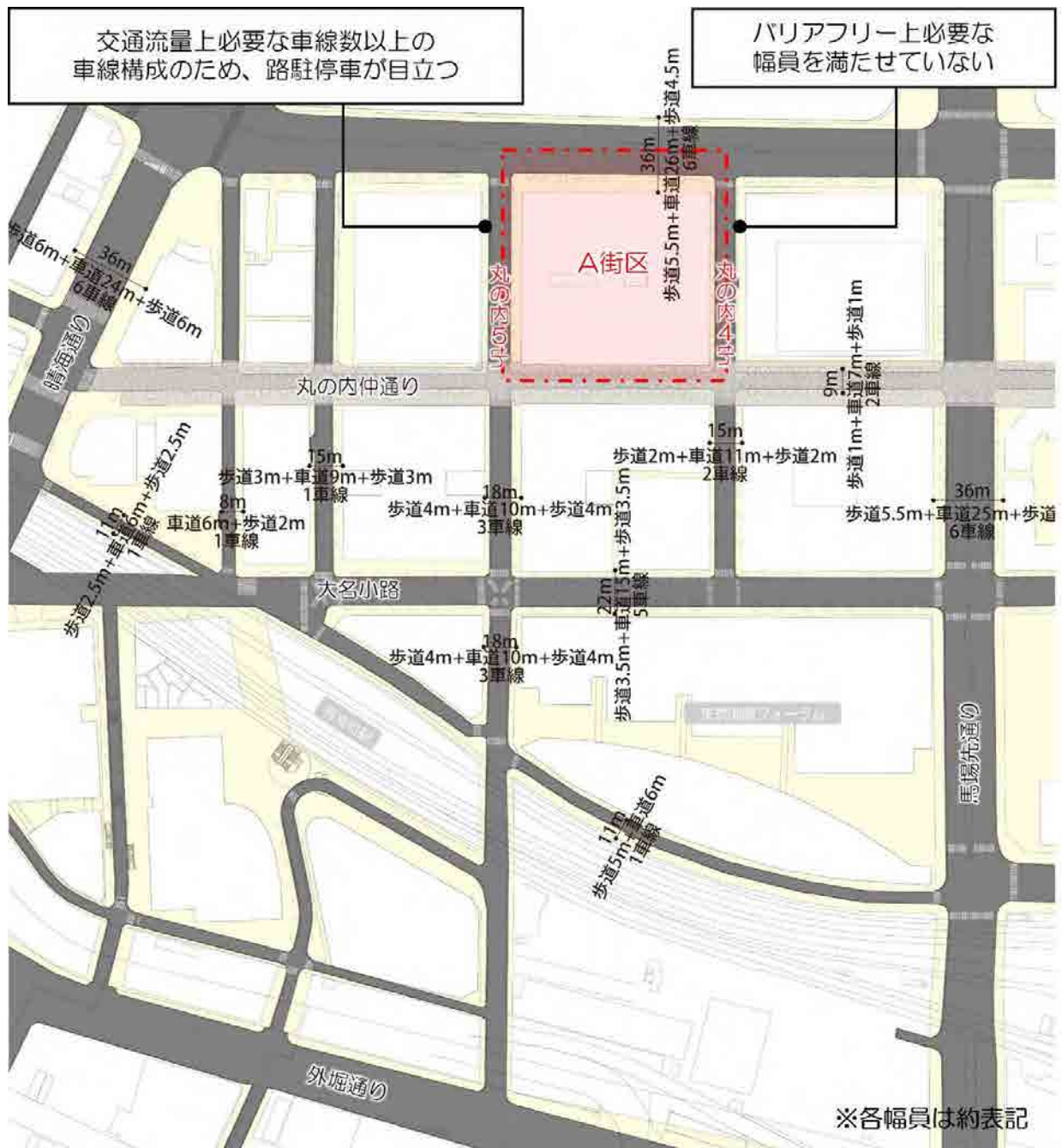
有楽町の将来像を示す有楽町ビジョンでは、「人中心の重層的な交通デザインの実現」を掲げ、歩行者が地区外から来訪しやすく、また地区内に点在するオフィス、MICE、芸術・文化、観光等の多様な魅力を回遊できるような、歩行者ネットワークの形成が求められる。

しかし、丸の内仲通りや Tokyo Sky Corridor といった南北方向の歩行者空間の拡充が予定される中で、エリア内の東西方向の通りにおいては、バリアフリー上の必要幅員を満たしていない道路や、交通量検証に基づく必要車線数よりも多い車線構成が一因となっている路上駐停車等の課題が発生している。

A 街区が面する丸の内 4th、丸の内 5th においても同様の課題がみられ、将来の有楽町のまちづくり実現に向け、改善すべき道路である。

具体的には、A 街区の北側に面する丸の内 4th は、道路構造令上の最小歩道幅員（2m）を満たしておらず、車いすがすれ違えない等バリアフリー上の課題もある。また、A 街区の南側に面する丸の内 5th は、現況 3 車線道路であるが、車両交通量上の必要車線数は 2 車線となる。現況の車両交通状況として、両端 2 車線は駐停車車線としての利用がされており、過剰な車線構成が路上駐停車発生の一因となっていると考えられる。

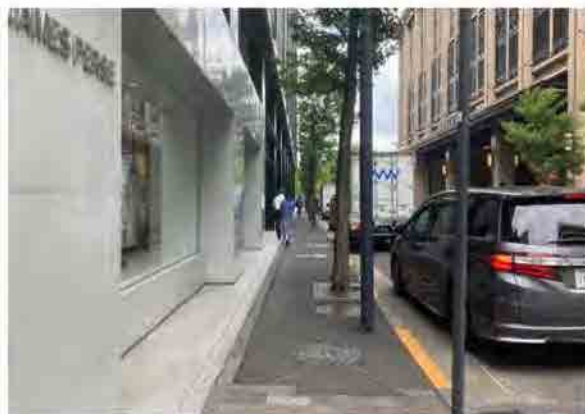
▼A 街区周辺の道路現況



▼丸の内 4th 及び丸の内 5th の現況課題

【丸の内4th】

- ・ バリアフリー上の必要歩道幅員(2.5m)が確保できていない ※現況片側約1.8m
- ・ MICE機能連携軸としての歩行環境が脆弱である



【丸の内5th】

- ・ 交通量に対して過車線構成により、路上駐停車の一因となっている
- ・ 有楽町エリアを貫き、東西広場やMICE施設・劇場など多様な機能をつなぐ通りとして、よりフレキシブルな使われ方が望まれる



▼丸の内4thの現況断面図



▼丸の内5thの現況断面図



※1 大手町・丸の内・有楽町地区地区計画が定める壁面後退距離1m以上を確保

[現況・課題④ 都心を象徴する空間整備の必要性と課題]

A 街区は、日本を代表する象徴的な空間である皇居外苑の東側に面する場所に位置しており、都心らしい魅力の発信や皇居外苑・日比谷公園などの豊かな緑を享受することのできる圧倒的な立地ポテンシャルを有している。

A 街区においては、自然との調和、魅力と活力ある都市の形成に向け、この立地ポテンシャルを発揮した取り組みが求められる。

東京都の施策や有楽町ビジョンにおいて推進される MICE 誘致においても、アフターMICE やユニークベニユーの場として、都心の魅力を発信する空間の需要があるが、そうした空間の不足によって、当該エリアでの MICE イベント開催のチャンスを逃している課題もある。
(DMO 東京丸の内へのヒアリングより)

▼丸の内二重橋ビル基壇部からの皇居外苑の眺望

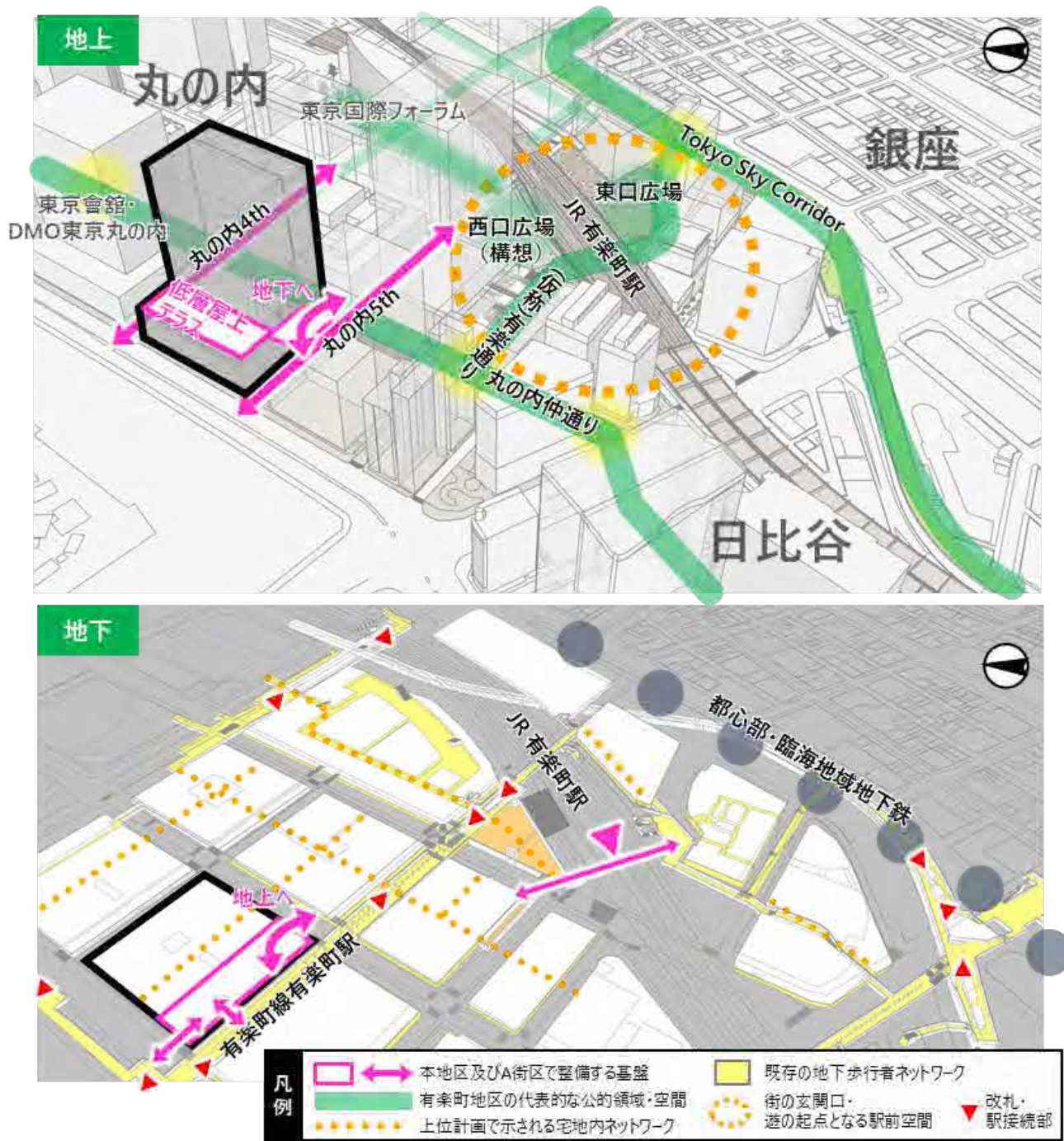


■本地区及びA街区による基盤整備方針

複数街区共同での東西地下通路の整備とJR有楽町駅との接続による混雑緩和・まちの動線改善や防災性の強化、駅まち空間の創出、魅力ある歩行者ネットワークの強化、都心の魅力を発信する空間の整備を進めることで、有楽町エリアの発展を支える都市基盤を強化する。

▼基盤整備方針と特徴的な空間形成にむけた将来の展開性

- 複数街区共同での東西地下通路の整備と、JR有楽町駅との接続による、混雑緩和・まちの動線改善や防災性の強化、駅まち空間の創出、魅力ある歩行者ネットワークの強化、都心の魅力を発信する空間の整備を進めることで、有楽町エリアの発展を支える都市基盤を強化する。



有楽町まちづくりビジョンver1.0を基に作成

【有楽町エリアで取組む特徴的な空間形成】

- 多様な都市活動を自由度をもって展開できる空間を戦略的に配置
- 多様な目的の人々が自由にアクセスし居場所として活動できる空間を連続的に配置することで、都市活動や機能の広がり・連坦を創出

＜特徴的な空間形成にむけた将来の展開性＞

多様な都市活動を自由度をもって展開できる空間の戦略的配置	①②とともに歩行者中心の軸・通り等、多様な目的の人々が自由にアクセスし居場所として活動できる空間の連続配置
① 多様な都市活動を自由度をもって展開できる空間	③ 要となる「アメニティ・賑わい軸」 ⇒丸の内仲通りや6 t h（仮称有楽通り）
② JR有楽町駅の「駅前空間」における多様な都市活動を自由度をもって展開できる空間	④ 辻空間 ⇒主要な歩行者動線の交点、主要な歩行者動線と隣接地区との交点等



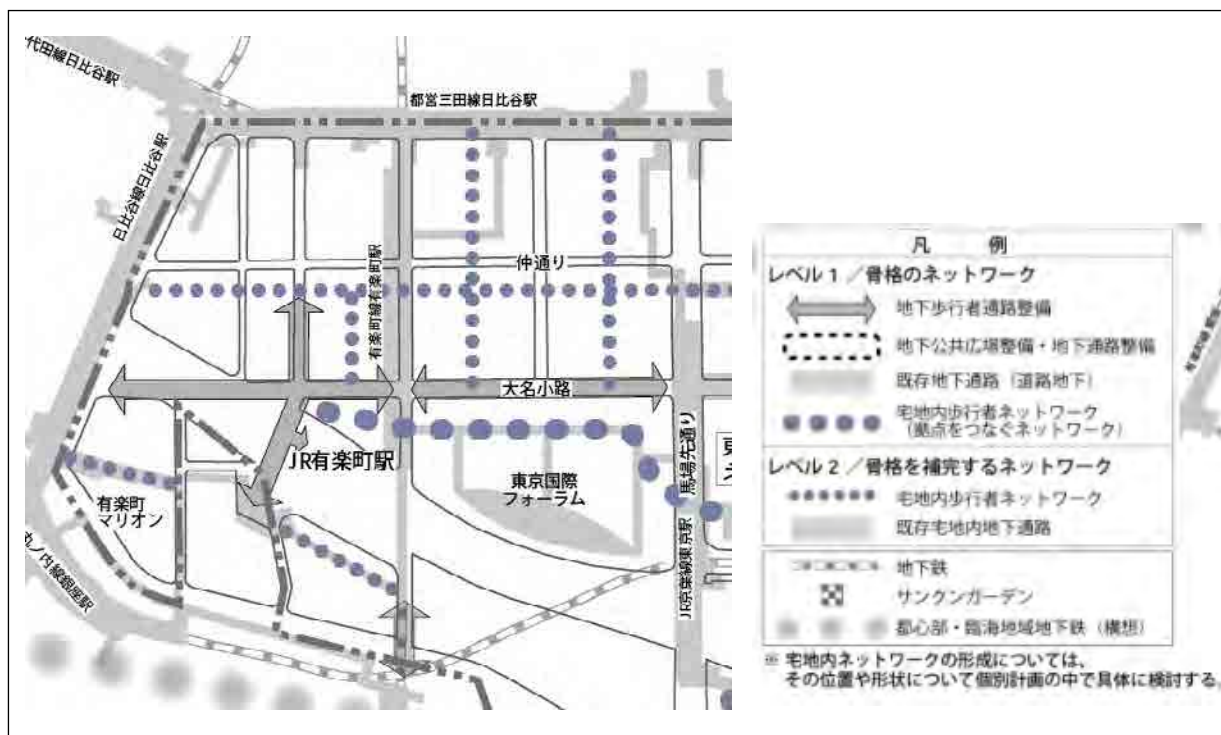
丸の内・大手町・有楽町地区まちづくりガイドライン2023及び、有楽町まちづくりビジョンver.1.0
に示される有楽町エリアの空間形成の考え方を基に作成

①複数街区共同での東西地下通路の整備と、JR 有楽町駅との接続による、混雑緩和・まちの動線改善

JR 有楽町駅を横断する「東西地下通路（幅員：約 6～12m、延長：約 120m）」を新設整備するとともに、これを JR 有楽町駅とも接続させることで、駅周辺の利便性の高い都市基盤の形成に取り組む。なお、東西地下通路西側端部にあたる D 街区にて、東西地下通路と地上とを接続する広場を整備し、これと繋がる宅地内歩行者ネットワークの形成が予定されている。

東西地下通路及び駅接続整備の詳細については、今後、東京都、千代田区及び鉄道事業者などの関係者と協議を行う。

▼宅地内歩行者ネットワーク



出典：「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン 2023」

（2023 年 12 月 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会）

▼整備方針 イメージ

＜整備後 地上 1 階平面図＞



＜整備後 地下 1 階平面図＞



□整備効果

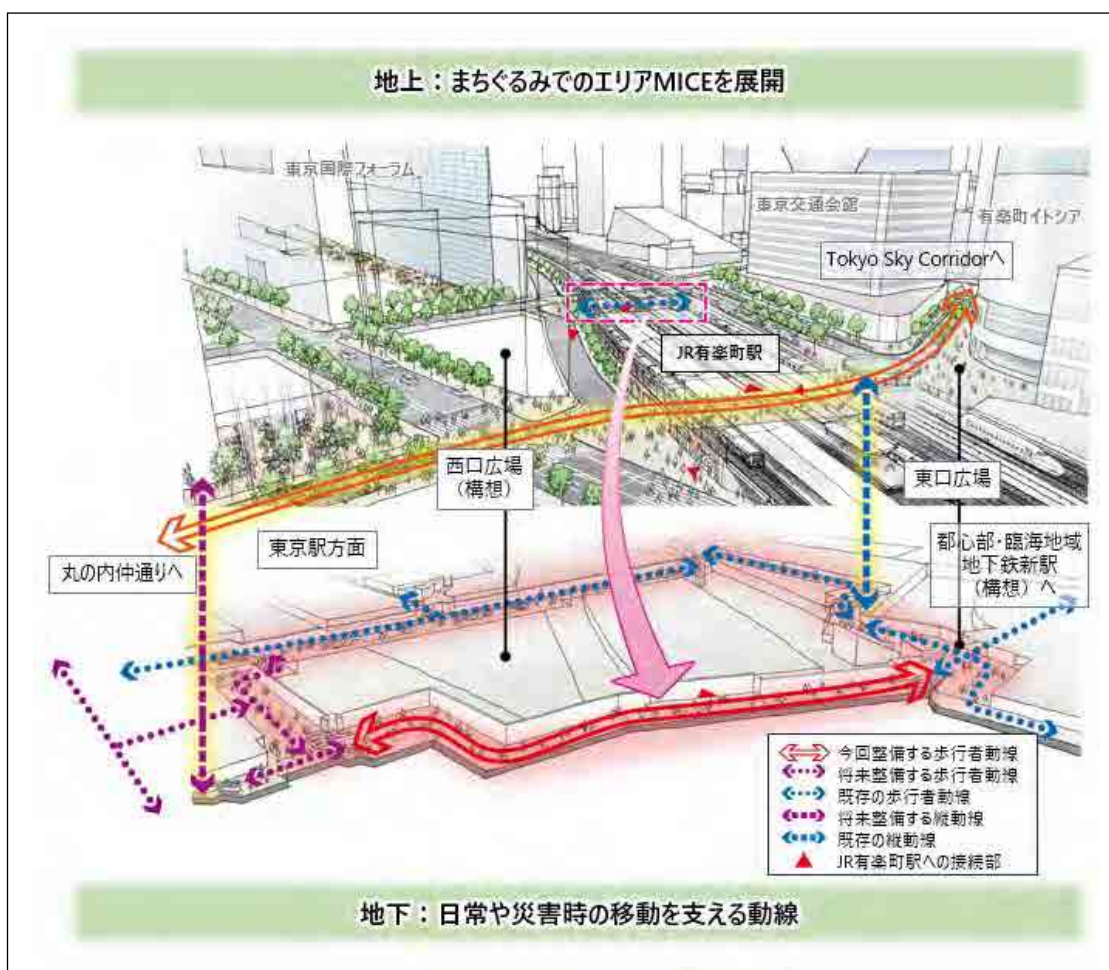
当該基盤整備により、東西のまちを繋ぎ、JR 有楽町駅とも接続する円滑で快適な歩行者ネットワークを形成することで、JR 有楽町駅北側の混雑を緩和し、高次の中核業務機能と多様な都市機能の集積を支えると共に、エリア MICE 開催時の日常ネットワークや発災時の誘導ネットワークとして機能する。

具体的には、有楽町エリアで推進するエリア MICE等まちぐるみのイベントが地上で展開されている際、日常の移動を支える地下動線及び、全天候型の快適な地下動線としての役割を果たす。発災時には、災害時退避場所である皇居外苑、日比谷公園等がある有楽町西側へ、円滑に誘導するネットワークとして機能する。これにより、有楽町エリアが目指す将来像が実現された時点における平常時に歩行者サービス水準 A を確保し、MICE イベント開催時や災害時においても適切な誘導を行い、歩行者サービス水準 A を確保する。（災害時については、「行事・催事」における水準 A）

また、現在は JR 有楽町駅北側に歩行者が偏重し混雑が発生しているが、都心部・臨海地域地下鉄の新駅を含む地下鉄駅の利用者や、地下歩行者ネットワークの利用者が JR 有楽町駅南側に整備される当該基盤へ分散されることで、JR 有楽町駅北側の混雑緩和に寄与する。

加えて、東西のまちを繋ぎ、JR 有楽町駅とも接続する円滑で快適な歩行者ネットワークを形成することで、有楽町エリア内及び周辺エリアの回遊性向上と、今後整備される Tokyo Sky Corridor へのアクセシビリティや、都心部・臨海地域地下鉄の新駅「新銀座駅（仮称）」との乗換利便性を向上させる。

▼整備効果 イメージ



□整備手法について

上位計画に示された有楽町エリアの将来像の実現に向けては、中長期的な目線で各街区の適切な役割分担を図り、段階的に都市基盤整備を進める必要がある。

このうち当該基盤整備は、整備効果が広範囲に及び、整備期間も長期にわたる公共公益施設の整備であり、単一街区の開発プロジェクトによる公共貢献だけでは実現が困難なため、国交省通知の技術的助言※に基づき、複数街区（A 街区・B 街区・C 街区・D 街区）が連携して整備を行う。

※国土交通省 技術的助言（2017 年 3 月）

複数の民間都市開発事業による共同貢献の実現のための新たなパッケージの導入について

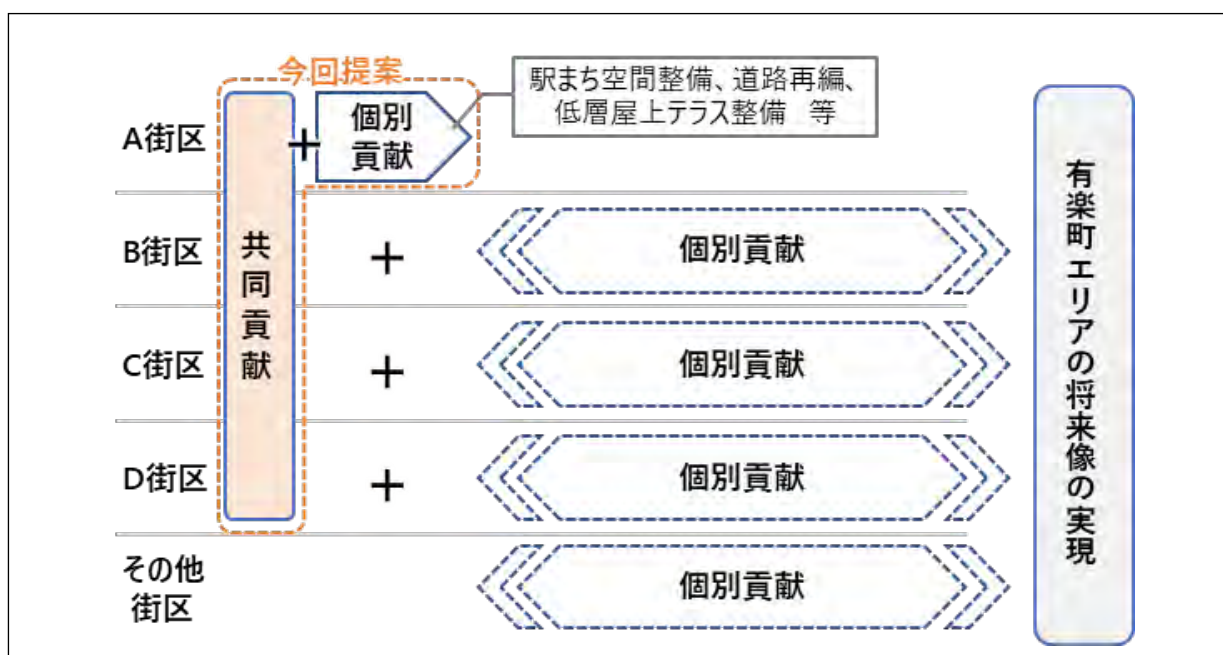
＜概要＞

「公共公益施設の整備等を複数の民間都市開発事業を通じ共同で実現することで、個々の敷地で広場等を整備するよりも質の高い公共公益施設を整備することや、自由通路等その効果が広く及ぶ公共公益施設を個々の敷地を越えて効率的に整備することが可能となる」として、そのための都市計画と事業手法の新たなパッケージを取りまとめ、これを参考とした積極的かつ柔軟な制度運用について地方自治体宛てに通知。

▼共同して当該基盤を整備する街区



▼将来像実現に向けた段階的な基盤再編イメージ



●都市計画手法

複数街区の共同により整備する公共公益施設（共同貢献施設）の整備事業と、各街区の都市開発事業の実施時期に時間差が生じることから、共同貢献施設及び複数街区を対象とした都市再生特別地区と、整備協力街区による個別の都市再生特別地区とで都市計画を二段階に分ける。

第一段階の都市計画としては、本地区の4街区を都市再生特別地区として定め、別添図に示す公共公益施設整備による容積率緩和の事前明示として当該区域全体で割増可能な容積の総量を床面積を単位として定める。

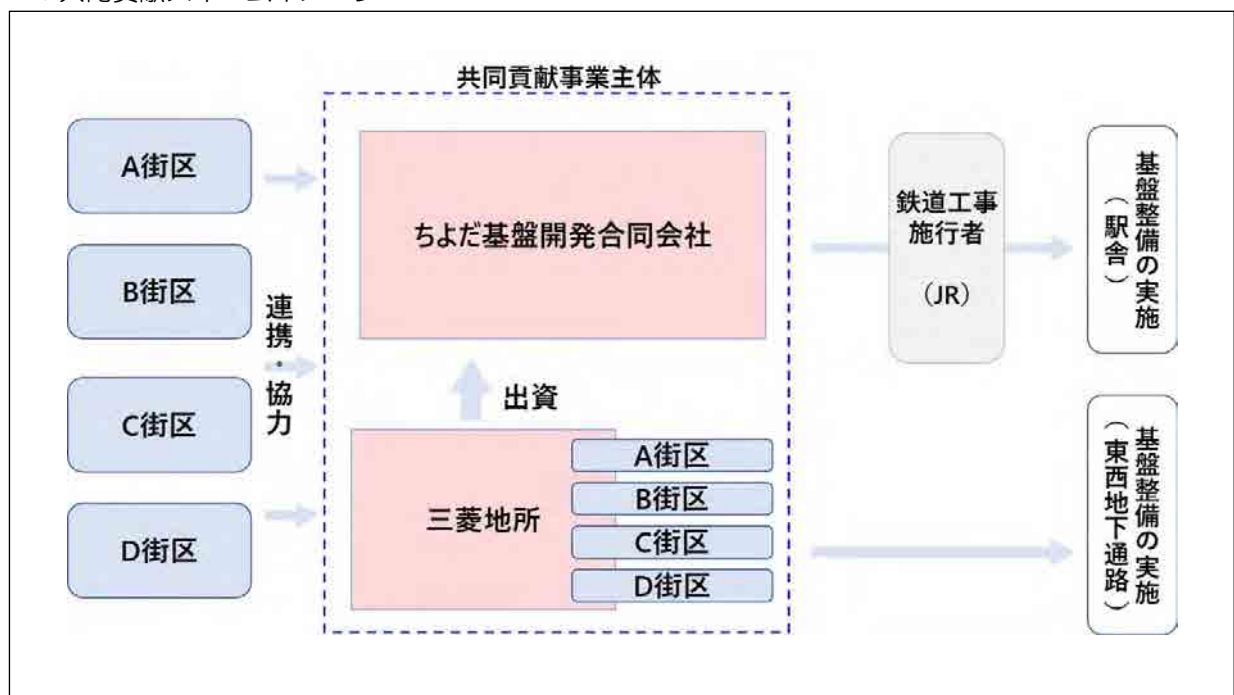
第二段階の都市計画としては、第一段階の都市計画を定めた区域内の整備協力街区による個別の都市再生特別地区を定め、別添図に示す公共公益施設整備への貢献度に応じ、容積の割増分を容積率に換算して付与し、加えてその他の都市再生に資する貢献等を総合的に評価し容積率の最高限度を定める。

なお、本地区の各街区では大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン 2023 において示される「アーバンデザイン（都市景観等）」（本地区におけるアーバンデザインの考え方、街並み形成型まちづくり、スカイラインの基本的な考え方等）や、大手町・丸の内・有楽町地区地区計画において定められる「壁面の位置の制限」や「建築物等の高さの最高限度」等を遵守した計画とする。

●事業手法

東西地下通路の整備及び JR 有楽町駅との接続にあたっては、A 街区・B 街区・C 街区・D 街区が共同して新たにちよだ基盤開発合同会社を立ち上げ、ちよだ基盤開発合同会社と三菱地所を共同貢献事業主体として整備を実施する。

▼共同貢献スキームイメージ



②文化芸術の雰囲気が出まちなちの象徴となる駅まち空間の創出

(合計約 900 m、地下 1 階から地上 1 階)

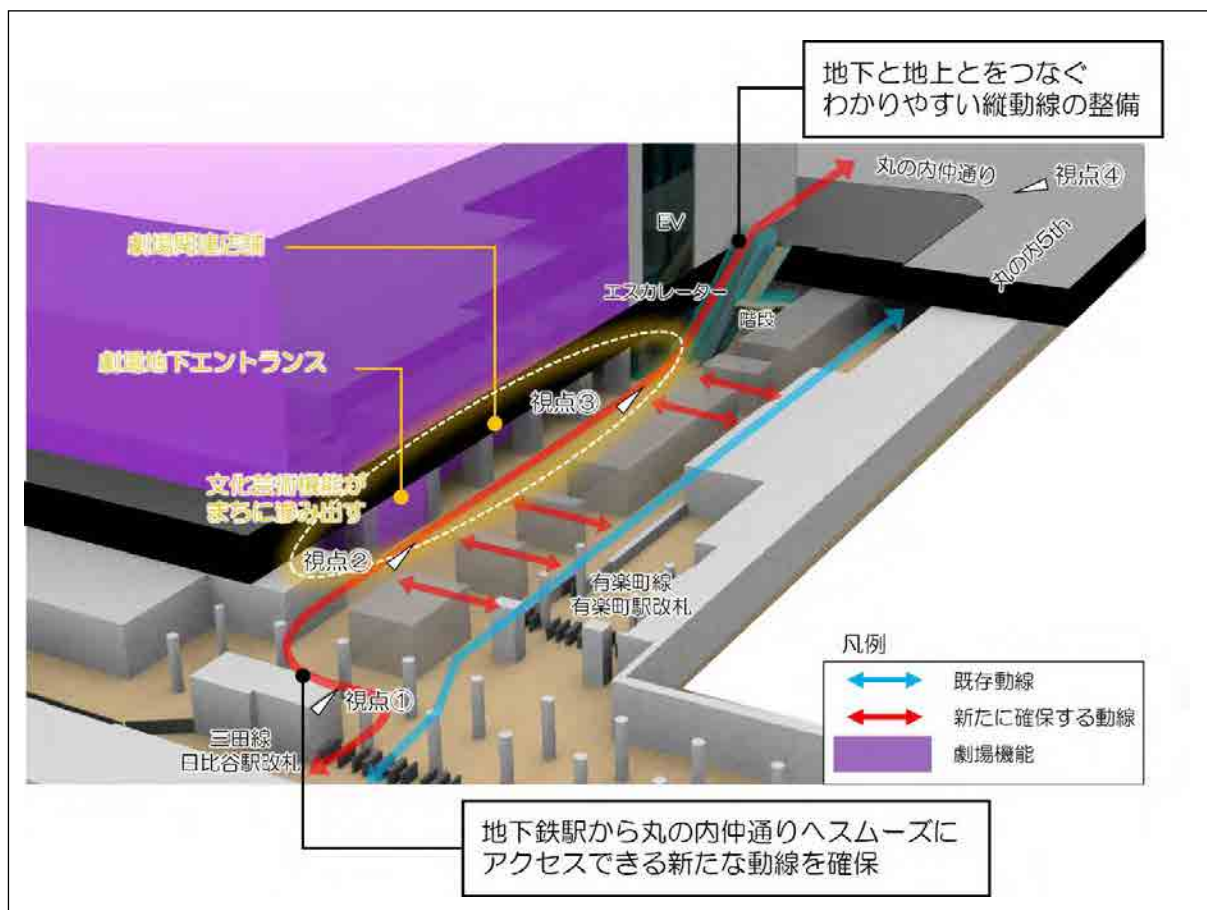
A 街区では、まちへの玄関口となる地下鉄駅（有楽町線有楽町駅・三田線日比谷駅）と有楽町の都市活動を形成する骨格的な通りである丸の内仲通りがつながる地上と地下の結節点に「駅まち空間」を形成することで、まちの象徴的な空間の形成とエリアの回遊性向上に取り組む。

具体的には、地下鉄コンコース沿いに敷地内地下歩行者空間を新たに確保し、地下鉄コンコースとの動線を確保することで、地下鉄コンコースの歩行者動線を分散し三田線日比谷駅改札周辺で発生する歩行者流動の混雑解消を図り、サービス水準 A を確保する。

また、丸の内仲通りから視認性の良い位置に、地上と地下鉄駅を結ぶ縦動線を整備し、地下鉄コンコースとフラットに接続することで駅とまちの結節性を強化する。

加えて、地下に劇場エントランスを配置するなど、A 街区の特徴である文化芸術機能の滲みだしを感じる空間づくりに取り組むことで有楽町エリアならではのまちの象徴となる駅まち空間の創出を図る。

▼駅まち空間の全体整備イメージ



▼駅まち空間の動線イメージ



視点① 日比谷駅改札周辺から劇場の雰囲気を感じられるよう、既存開口位置を変更し、来街者を誘引



視点② 敷地内地下歩行者空間を拡充することで混雑緩和を図りながら、文化芸術機能が滲み出す駅まち空間を整備



視点③ 丸の内仲通りから視認性の良い位置に地下鉄駅と地上を結ぶ縦動線を整備し、駅とまちの結節性を強化



視点④ 建物南東角部では、文化芸術機能の滲み出しにより、有楽町らしい文化芸術を感じられるような駅まち空間の形成を図る

③丸の内仲通りを軸に面的な回遊を生み出す魅力ある歩行者ネットワークの強化

□駅周辺の公共空間再編等による安全で快適な歩行環境の構築

A 街区では計画区域の南北に面する丸の内 4th と 5th の道路再編による歩行者空間の改善を図る。具体的には以下のように再編を行う。

●丸の内 4th：MICE 機能連携軸として歩行環境を強化

歩行環境の向上により、MICE 施設間または MICE 施設から周辺へ来場者の回遊を促すため、歩道幅員の拡幅、バリアフリー化等による歩行環境の向上を図り、MICE 機能連携軸としての役割を強化する。

具体的には、現況の歩道幅員を約 1.8m/約 1.9mから両側約 3.0m に拡幅するとともにバリアフリー化を図ることで、安全安心な歩道環境を整備するとともに、車両幅員の縮小や沿道開発に伴う利用しやすい駐車場等の整備による路上駐停車の抑制を図る。また、並木のみどりと沿道緑化によるグリーンネットワークを形成する。

●丸の内 5th：多機能な通りへと再編

来街者の多様なニーズに対応するため、車線数の減少、歩道幅員の拡幅等により、多目的な活用を促す快適な歩行者空間を形成する。

具体的には、車両交通量に応じ、車線数を3車線から2車線化し、車両交通に配慮しつつ、歩道空間を拡幅するとともに、劇場や MICE 等の沿道施設のイベント対応等も考慮した安全で快適な歩行者空間を整備する。また、日比谷通りから JR 有楽町駅を繋ぐ賑わい創出とともに並木のみどりによるグリーンネットワークを形成する。

▼整備範囲と周辺 MICE 施設の位置関係

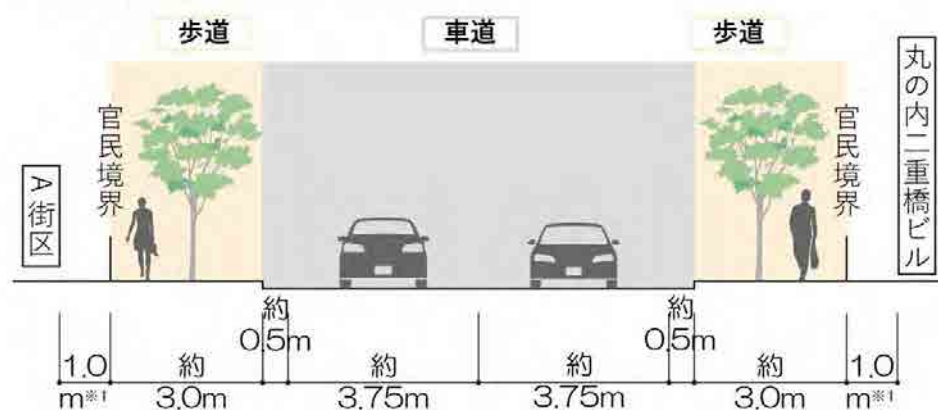


▼丸の内4thの整備イメージ（断面図）

【現況】2車線相互通行



【計画】2車線相互通行+歩道拡幅



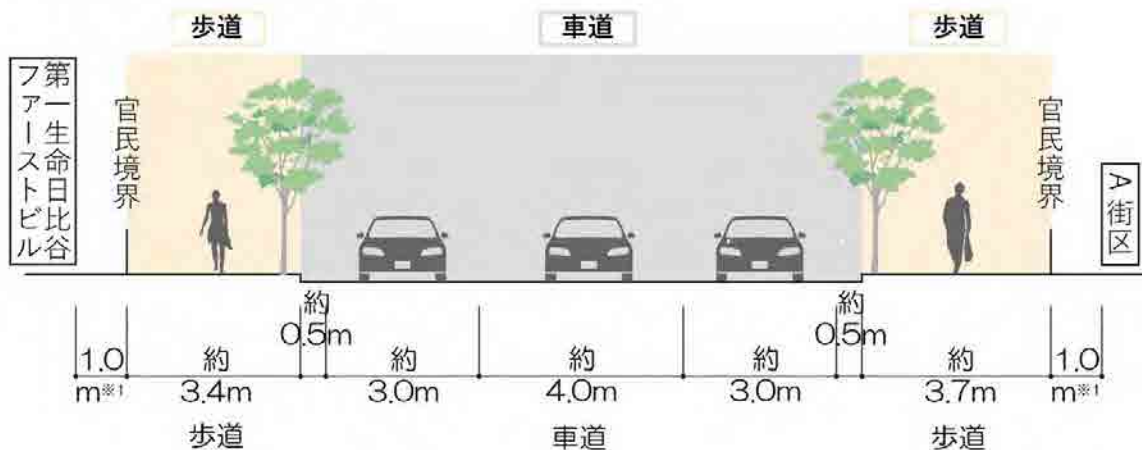
※1 大手町・丸の内・有楽町地区地区計画が定める壁面後退距離1m以上を確保

▼整備後イメージ



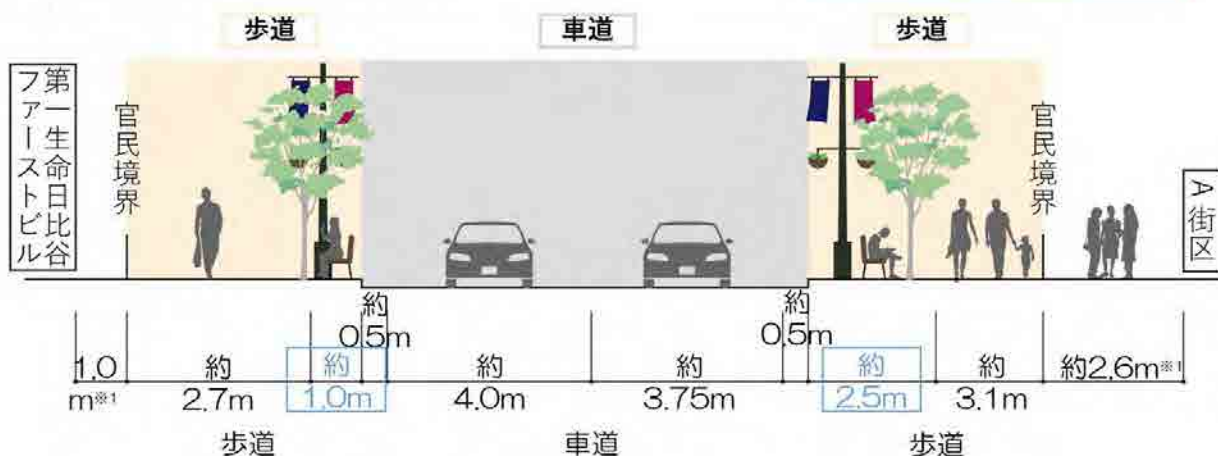
▼丸の内5thの整備イメージ（断面図）

【現況】3車線一方通行



【計画】2車線一方通行+歩道拡幅

多機能な通りの活用も検討



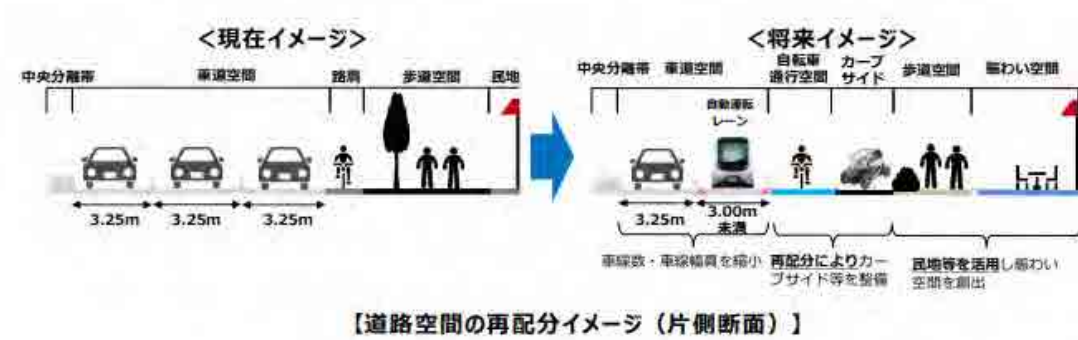
※1 大手町・丸の内・有楽町地区地区計画が定める壁面後退距離1m以上を確保

▼整備後イメージ



参考) 多機能な通り

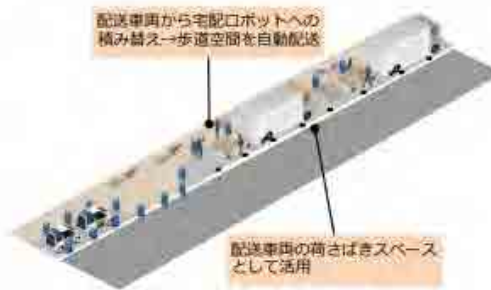
- ・自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方（東京都）



※道路空間については、都市内交通を主な対象とするため、高速道路は対象外

- ・カーブサイドでは、地域のニーズや時間帯に応じて荷さばき車両や超小型モビリティ等のシェアリングサービスの乗降スペース、歩行者の滞留空間やにぎわい空間等で多目的利用ができる空間を創出

【通常】



【ランチタイムなど】



【カーブサイドの有効活用策イメージ】

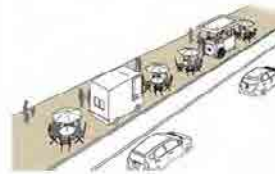
- ・多様なニーズに対応する道路 ガイドライン（国土交通省）



・道路を柔軟に使う取組みのうち、参考までに歩道の活用イメージを下図に示す。

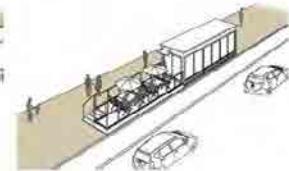
◇オープンカフェ

◇次世代モビリティポート



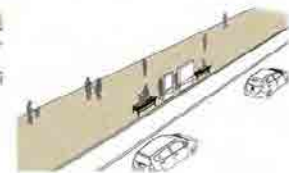
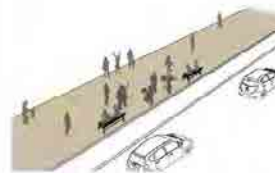
◇ベンチ

◇食事施設・購買施設



◇イベント

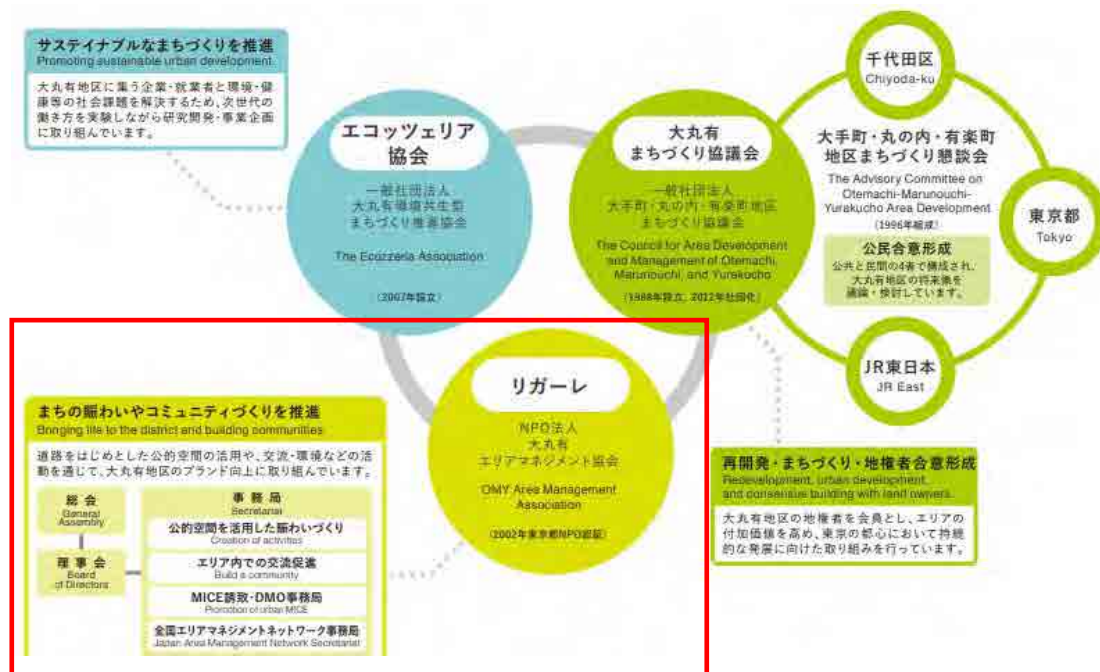
◇デジタルサイネージ



□管理体制のイメージ ※詳細は今後検討

多様な活用を想定し歩道拡幅する丸の内5thの今回整備部分については、千代田区及びNPO 法人大丸有エリアマネジメント協会（リガーレ）と連携し、エリアの賑わい形成に資する取組やウォーカブル施策に関連した取組を実施する。活用内容によってA街区事業者やDMO 東京丸の内等との連携を検討する。

参考）NPO 法人 大丸有エリアマネジメント協会（リガーレ）



④都心の魅力を発信する低層屋上テラスの整備（約 1,500 m²）

A 街区では、都心の魅力を一般の方々や訪日外国人に対して広く発信し、賑わい、憩いの空間として、皇居外苑や日比谷公園など都心の大規模な緑を一望できる低層屋上テラスを整備する。テラスでの緑化に加え、皇居外苑や日比谷公園といった都心の豊かな緑を享受できる自然と調和した空間を提供する。

また、多様な活動が行われることによる賑わい形成・価値向上のため、劇場・美術館と連携したイベントや MICE 開催時等のユニークベニューとしても活用する。

緑化計画においては、近接する皇居外苑との植生の連続性に配慮するとともに、土地の歴史を想起させる樹種も用いることでインバウンドを含む来街者への歴史性の発信を図る。

低層屋上テラスまでの動線計画においては、地下鉄階、地上 1 階から直通でつながるエレベーターを設置することで、誰もが容易に利用できる動線を確保する。

▼低層屋上テラスの整備イメージ



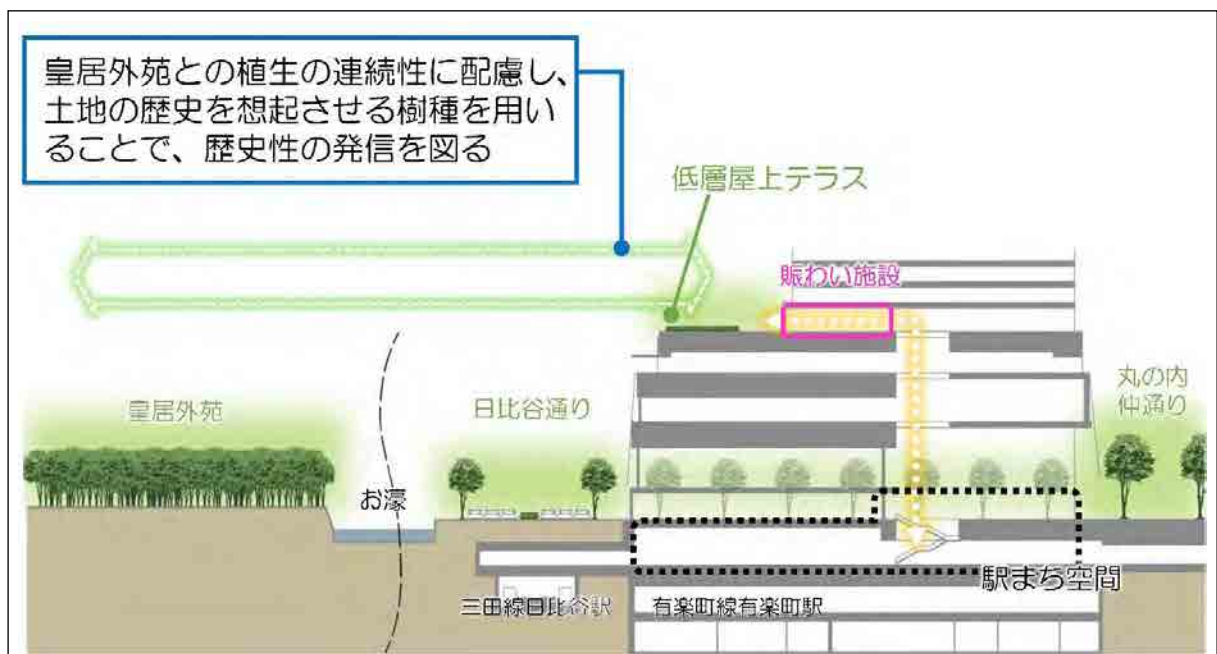
▼劇場・美術館と連携したイベント等の開催や皇居外苑の豊かな眺望を背景にした MICE 等のイベント利用のイメージ（観点①）



▼低層屋上テラスからの眺望イメージ（視点②）



▼低層屋上テラスの断面イメージ



□運営体制のイメージ ※詳細は今後検討

低層屋上テラスの運営については、A 街区事業者が維持管理し、活用の内容によって NPO 法人大丸有エリアマネジメント協会（リガーレ）や DMO 東京丸の内等との連携を検討する。

参考) 皇居外苑のみどり

皇居外苑地区はもともと東京湾の日比谷入江だったが、江戸城築城時に入江を埋め立て、幕府重臣の屋敷地及び江戸城の濠として整備された場所である。

皇居外苑地区の緑の多くは明治期以降の植栽に由来しており、皇居前広場には、黒松と芝生を主体とした植生が広がっており、本地区を特徴づける文化的景観を形成している。

楠公エリアや馬場先エリアの芝生地東側ではケヤキやタブノキが大きく成長し、濠沿いの堤塘にはクスノキやケヤキ等からなる樹林植生が带状に続いている。皇居外苑地区における主な植生は下図の通りである。

▼皇居外苑地区の樹木配置状況



出典：皇居外苑の在り方に関する懇談会 参考資料集（環境省）

2) 国際競争力強化、新たな出逢い・交流・発信の拠点の実現に寄与する文化芸術拠点の形成

■上位計画等で求められている都市機能導入の方向性

東京都は、2024 年 1 月に「未来の東京」戦略 version up2024 を公表し、重点政策として国際競争力の強化を位置づけ、「世界中から人々を呼び込む、魅力的な観光都市へ」を掲げている。特に、歴史・文化の魅力向上や、ユニークベニューによる MICE 開催の支援による MICE 誘致の競争力強化、東京のアートシーンを拡大させる好循環の形成に取り組むことを掲げている。

また、東京都生活文化スポーツ局は、2023 年 3 月に「東京文化戦略 2030」を取りまとめ、将来像を実現するための戦略の中で、「誰もが芸術文化に身近に触れられる環境を整え人々の幸せに寄与する」ことや、「芸術文化の力で、人々に喜び、感動、新たな価値の発見をもたらす」こと、「国内外のアートシーンの中心として、世界を魅了する創造性を生み出す」ことなどを掲げ、東京の優れた文化芸術やその独自性を発信することで、『芸術文化で躍動する都市東京』を目指している。

有楽町エリアにおいてはより具体的な都市機能導入の方向性が定められている。大手町・丸の内・有楽町まちづくり懇談会は、2023 年 12 月に「大丸有まちづくりガイドライン」を改定し、有楽町ゾーンを「新たな出逢い・交流・発信の拠点」として、エリア MICE、都市観光、イノベーション創発の機能強化等が期待されるゾーンとして位置づけている。また、都市機能の考え方として、グローバルレベルでの魅力向上と、都市観光における競争力の向上を図るため、歴史的資源の活用や MICE 機能の拡充等を推進することが示されている。

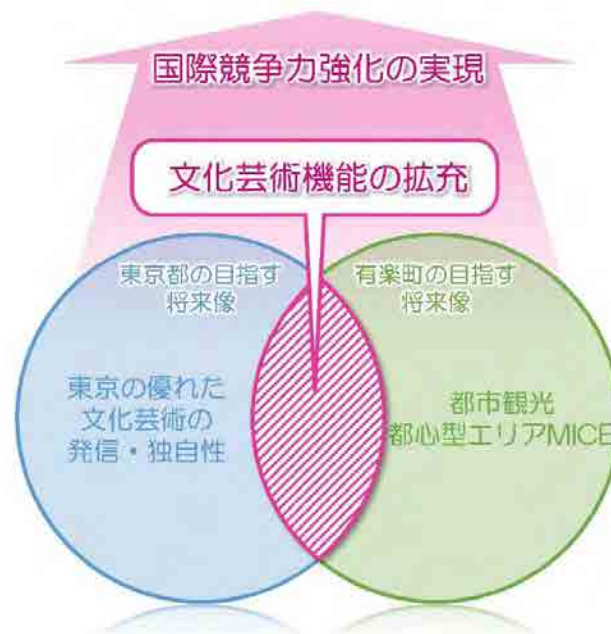
具体的には、多様な都市機能の導入として、創造的で高質な環境づくりを目的とした美術館や劇場の施設等の充実や、公的空間を活用し、街全体を使った文化的イベントの開催、都市観光・MICE 誘致の推進、MICE 機能の質的・量的な拡充、アフターMICE のニーズを満たす飲食店舗やエンターテインメント施設等のナイトライフ機能の拡充等を掲げている。

また、有楽町まちづくりビジョン策定委員会は 2023 年 11 月に「有楽町まちづくりビジョン ver1.0」を策定し、新たな出逢い・交流・発信の拠点「TOKYO の何かに、誰かに出逢う街」～有楽町で逢いましょう～を掲げ、周辺地区と機能的・空間的つながりをもって、まちぐるみで有楽町の魅力を高めるとともに、MICE に代表されるような拠点間の連携を牽引することで、東京都心ひいては日本経済の更なる成長に貢献することが示されている。

上記の将来像を実現すべく、都市機能の取組方針として、「出逢い・交流機会」の創出、相乗効果の発揮・世界への情報発信を掲げ、その中でも、エリア MICE 機能と都市観光機能（文化・エンタメ・商業）を主要なテーマの 1 つとして挙げている。エリア MICE 機能においては、機能更新等に合わせた各種 MICE 施設の拡充や都心型エリア MICE の実現と定着、拠点連携による「東京都心型エリア MICE」の推進、都市観光機能においては、機能更新等に合わせた文化・エンタメ・商業機能の拡充、周辺地区・屋内外が一体となった機能を表出させる演出性の構築が掲げられている。

以上を踏まえ、A 街区では有楽町の将来像実現に向けた重要な都市機能であるエリア MICE 機能や都市観光機能の一端を担うと共に、世界に向けて東京の魅力・独自性を発信する、といった好循環を形成する『文化芸術機能の拡充』により国際競争力強化に寄与する。

▼A 街区における都市機能導入の方向性のイメージ

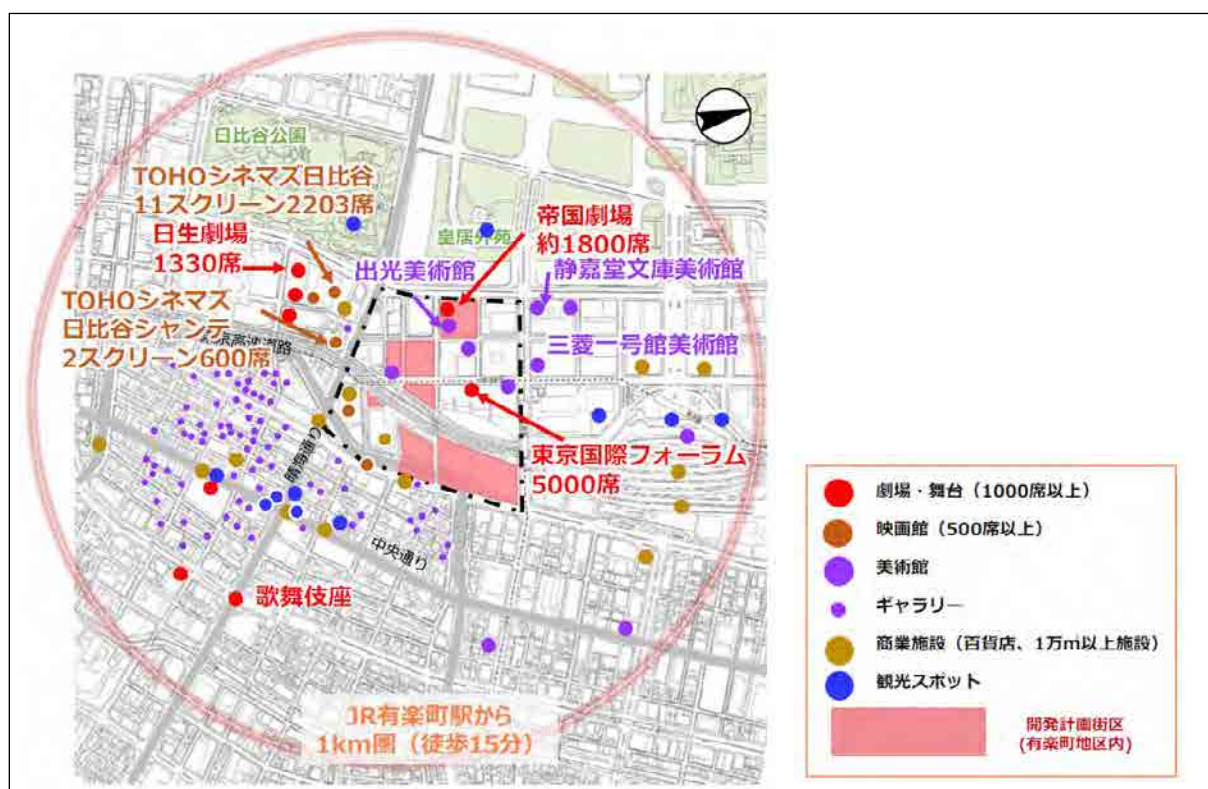


■有楽町エリアの都市機能の特性

有楽町エリア及びその周辺エリアには、劇場や舞台、ホール、映画館、美術館・ギャラリー、大小の商業施設等、文化・エンタメ・商業機能やコンベンション機能を有する施設が集積しており、平日・休日を問わず多様な人々が来訪している。具体的には、日本初の西洋式演劇劇場として誕生した帝国劇場や、映画館として都心最大級の収容人数を誇るTOHOシネマズ日比谷、日生劇場、三菱一号館美術館、出光美術館、銀座のギャラリー群、東京国際フォーラム等、が徒歩圏に立地している。

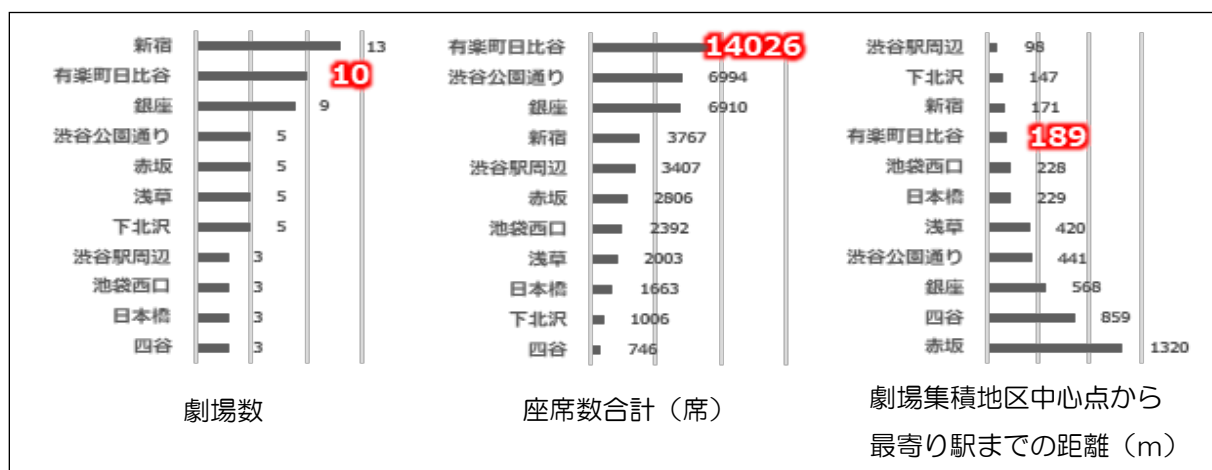
A 街区には帝国劇場、出光美術館といった日本を代表する文化芸術施設が立地しており、上位計画でも求められている国際競争力強化に向けた文化芸術機能の拡充を図るにふさわしい地区といえる。

▼主な都市観光施設（文化・エンタメ・商業）施設の分布（2023 年 3 月時点）



出典：有楽町まちづくりビジョン ver1.0（2023 年 11 月 有楽町まちづくりビジョン策定委員会）

▼有楽町エリアにおける劇場集積のポテンシャル



出典：中村文彦・国際交通安全学会『余韻都市：ニューローカルと公共交通』鹿島出版会 2022 年を基に作成

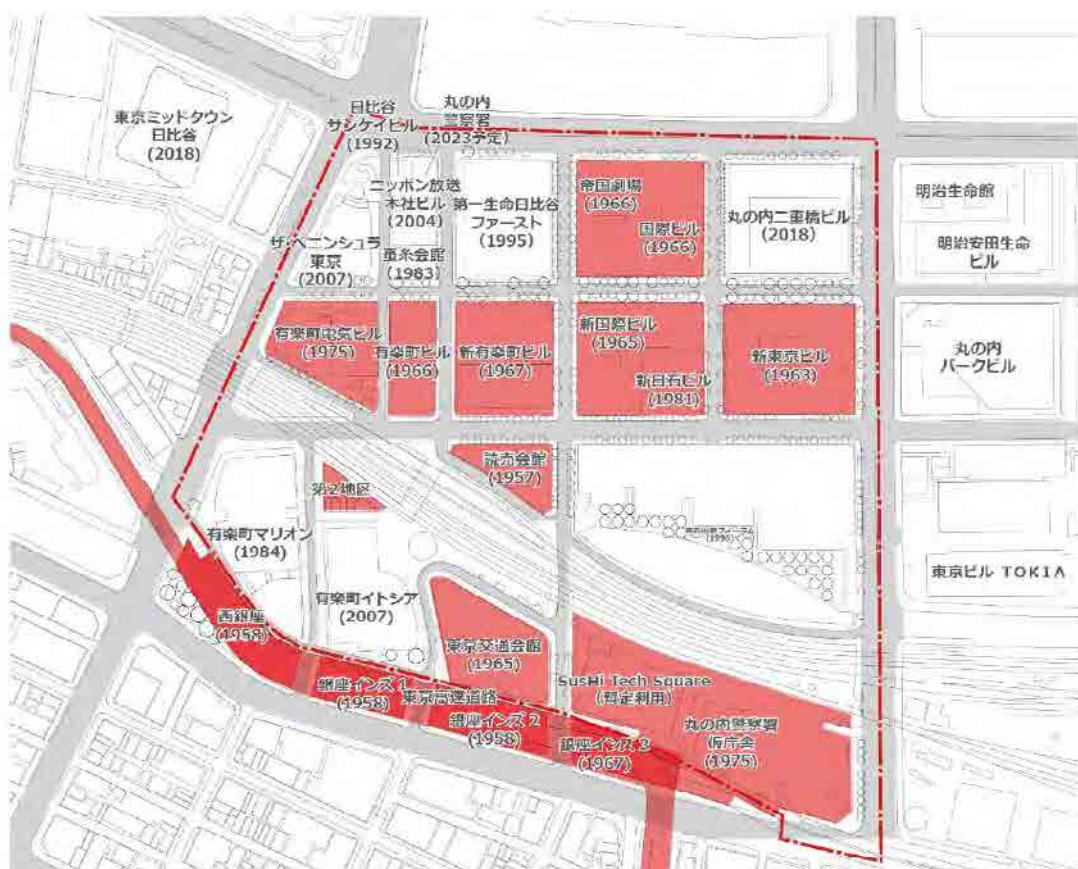
■有楽町エリアの都市機能の現況・課題

[現況・課題① 施設の老朽化と近年の社会変化への対応]

有楽町エリアには、築 40 年を超える建物が多く、界隈性ある街並みや往年の情緒を残す反面、更新が必要な時期を迎えており、A 街区に立地する帝国劇場と国際ビルは 1966 年に竣工し、築 58 年が経過する。

更新にあたっては、現状の都市機能の更新だけではなく、アフターコロナにおけるまちづくりの考え方や SDGs の実現に向けた取組、環境負荷の低減、防災対応力強化等、近年の様々な社会変化に柔軟に対応する必要があるほか、今後は次世代に向けた新たな価値観の提示に踏み込むことも求められる。

▼築 40 年超の建物街区



出典：有楽町まちづくりビジョン ver1.0（2023 年 11 月 有楽町まちづくりビジョン策定委員会）

以下、A 街区に立地する 2 つの文化芸術施設、帝国劇場及び出光美術館の現況・課題について整理する。

□帝国劇場の現況・課題

帝国劇場は日露戦争後の1911年、「一等国にふさわしい劇場を」と渋沢栄一ほか政財界の名士が集まり、設立された経緯がある。当時、諸外国では国賓を遇するにあたり、演劇を披露するのが通例であり、その水準が国力を表すものであったとされ、帝国劇場は有楽町・東京・日本をけん引する存在として、当時「白亜の殿堂」と呼ばれていた。国劇を紹介する国際的文化施設として劇場経営・鑑賞の健全化・近代化をはかり、舞台芸術を発展させることが設立の趣旨とされ、大衆性と芸術性の融合による新しい文化の創出に取り組み、常に新しいチャレンジを続けることで伝統を継承してきた。

1966年には現在に至る二代目帝国劇場が開業し、世界4大ミュージカルにも数えられる「レ・ミゼラブル」の1987年日本初演以降、「エリザベート」や「SHOCK」などの大作を次々に上演し、近年では「千と千尋の神隠し」、「キングダム」、「ジョジョの奇妙な冒険」をはじめとするアニメ原作の舞台化にも取り組み、海外公演を行うなど、「日本ミュージカルの聖地」としての確固たる地位を築いている。

ミュージカルを上演する主な劇場の座席数ランキングでは、帝国劇場の座席数は日本屈指の座席数を誇る。近年新しい劇場が都心に多く誕生しており、観劇客にとって、劇場は単に芝居を観るためだけの場ではなく、帰宅までの体験そのものがハレの日の楽しみであり、観劇を通じた感動はもちろん、「非日常空間」の享受を求めていると言える。

帝国劇場は収容可能人員数や上演作品の質と共に非日常体験を提供できる劇場として、また数々の演目を上演してきたその歴史と品格から、観劇客だけでなく、多くの舞台人がいつか帝国劇場の舞台に立つことを目指して日々研鑽を積んでおり、まさに日本の中でも最も憧憬される劇場の1つと言える。

▼帝国劇場をはじめ文化芸術機能が牽引してきた

有楽町エリアのまちづくりの歴史

戦前は「帝国劇場」「日本劇場」等が出現、新聞社本社も立地し、情報発信と文化のある街として発展	
1877	読売新聞社（銀座）
1905（1922）	報知新聞社
1908	有楽座（1924邦楽座）
1909	毎日新聞社
1911	帝国劇場
1927	朝日新聞社
1933	日本劇場
1934	東京宝塚劇場、日比谷映画劇場
戦後はGHQ本部設置、駅周辺には闇市が出現、盛り場として発展	
1945	第一生命館接収、GHQ本部設置
1957	有楽町そごう開業・有楽町で逢いましょう
～1960	すしや横丁
1960年代	東京交通会館、新東京ビル、新国際ビル、有楽町ビル、新有楽町ビル 竣工
1963	日生劇場
1966	帝劇ビル（帝国劇場/出光美術館） 竣工
1984	有楽町マリオン建設
2005	三井記念美術館
2007	有楽町イトシア開業
2010	三菱一号館美術館
2022	静嘉堂文庫美術館

▼系統別主要劇場

ミュージカル演劇系列		
TBS赤坂ACTシアター	1,324	【大】
日生劇場	1,330	【大】
帝国劇場	1,826	【大】
東急シアターオーブ	1,972	【大】
宝塚大劇場	2,550	【大】
東京宝塚劇場	2,065	【大】
宝塚バウホール	526	【中】
四季劇場「春」	1,255	【大】
四季劇場「秋」	907	【大】
電通四季劇場「海」	1,216	【大】
四季劇場「夏」	1,200	【大】
自由劇場	500	【中】
大阪四季劇場	1,119	【大】
キャナルシティ劇場	1,144	【大】
名古屋四季劇場	約1,200	【大】
北海道四季劇場	994	【大】

出典：演劇年鑑 2022

しかし、現在の帝国劇場は 1966 年の供用開始後約 58 年が経過し、座席や舞台機構等施設全体の老朽化という喫緊の課題への対応の必要性和共に、ポストコロナ・インバウンド対応・裾野の拡大など時代の変化により求められる劇場の在り方も変化しており、これらに対応したアップデートが求められている。

特に、現在のロビー・ホワイエは観劇前後や幕間に飲食や歓談を愉しめる十分な空間が確保されていないことや、観劇客同士の動線の交錯によって社交場としての機能が担えていないほか、一部バリアフリー未対応な段差発生箇所も存在しており、時代のニーズに合わせた機能更新や、劇場全体でのアクセシビリティの強化が求められている。

また、海外の劇場では、観劇前後や幕間時間に飲食しながら歓談や交流を愉しむ文化が成熟しているが、現在の帝国劇場では十分な飲食機能が導入されていない他、劇場周辺にも社交場的役割をもつ飲食交流の場が少ない。従って、観劇体験のみが目的となった観劇客が多く観劇前後に余韻に浸る文化の浸透が求められる。

▼動線の交錯や混雑が発生し、社交場的機能が果たせていない現在のロビー・ホワイエの様子



▼バリアフリー未対応な段差発生箇所



□出光美術館の現況・課題

日本の書画、中国・日本の陶磁器など東洋古美術を中心に国宝2件、重要文化財57件を含む約1万件のコレクションを保存・修復・展示公開している。

出光美術館は、国宝・重要文化財等の文化財の公開に適した施設として文化庁長官から承認を受けた公開承認施設に指定されており、都内では出光美術館、サントリー美術館、根津美術館、東京都江戸東京博物館、五島美術館、三井記念美術館、東京国立博物館、東京藝術大学大学美術館の8美術館のみが該当する。

出光美術館は、東洋・日本古美術に特化した世界屈指のコレクションを保有する歴史ある私立美術館であり、出光美術館の収蔵作品のみで展示プログラムを組むことができ、テーマ性や訴求力のある展示構成が可能となっている。

常駐する学芸員は、コレクションに関する専門的な調査・研究を幅広く進めており、学術的な役割を担うと共に、展示会では来館者に説明を行うなど、深い知見を有した学芸員が常駐しているからこそホスピタリティの高い対応が可能である。

▼日本の書画、中国・日本の陶磁器など東洋古美術を中心に国宝2件、重要文化財57件を含む約1万件のコレクション



出典：出光美術館 HP

▼国宝



出典：出光美術館 HP

一方で、帝国劇場と同様、供用開始後約 58 年が経過しているため、同様に施設・設備・サービス機能の老朽化が進んでいる。

現在の出光美術館は、コレクションの展示をはじめ鑑賞客への一般公開をしている「公開エリア」、レクチャー等の講義の際に使用する「レクチャースペース」、及び、コレクションの収蔵等で利用される「収蔵庫」、で構成されているが、特に、公開エリアの不足により、展覧会の構成に一定の制限が発生しているほか、天井高不足により展示作品の縦寸法に制約があるため、数多くの貴重なコレクションを展示することができず、東洋古美術をはじめ日本文化の魅力を十分に発信できていないことが課題である。

さらに、現美術館に存在するレクチャースペースは、来館者をはじめ様々な人々と文化芸術をつなぐ、貴重な施設機能であるものの、そのスペースは公開エリアの一部を兼用した限定的な空間であり、昨今美術館に期待される教育や交流機能の役割を担うことが困難であり、室面積及び機能の拡充が求められる。

▼天井高不足が課題の現在の公開エリア



提供：出光美術館

▼収容人数が不足しているレクチャースペース



提供：出光美術館

[現況・課題② 都市観光機能拡充の必要性]

有楽町エリアにおいては、都市観光機能が集積している一方で、それらが施設内にとどまっており、魅力ある多様な都市活動のイメージを屋外で感じられにくいという課題がある。従って、施設の機能更新等にあわせて、機能拡充として、映画・ミュージカル等の夜間上映や飲食店の深夜営業等、アフターMICEにも寄与するナイトライフコンテンツの充実のほか、出逢い・交流機能を担う街の社交場の創出を図ることが求められる。

さらに、デジタルサイネージやフラッグ等の都市活動のイメージや余韻につながる要素の公的空間への表出や、イベント等の情報発信等、周辺地区・屋内外が一体となった機能を表出させる演出的取組が必要である。

▼出逢い・交流を生む社交場的な機能の不足により、観劇後一斉に帰路につく観劇客の様子



▼劇場や美術館の存在を感じられにくい現在の都市空間（左：地上 右：地下）



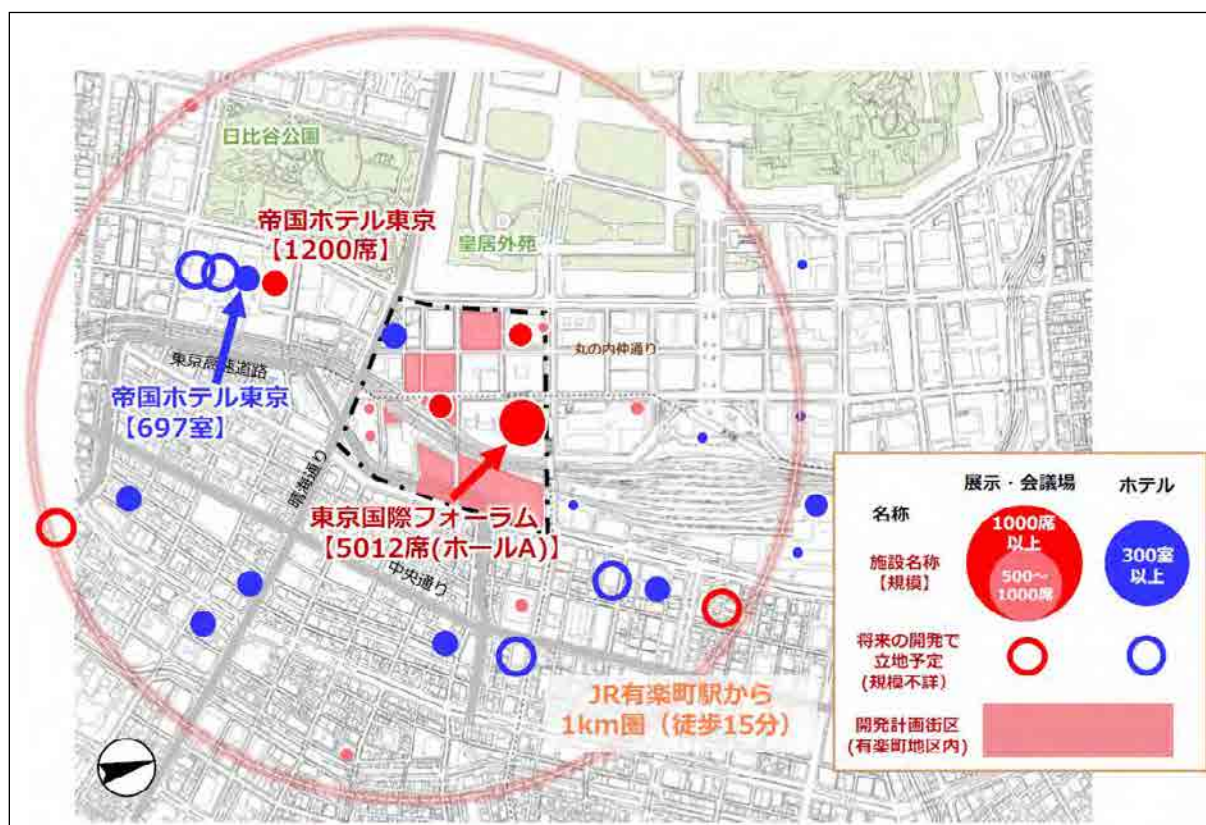
[現況・課題③ エリア MICE 機能強化の必要性]

丸の内仲通りや三菱一号館美術館等、ユニークベニューとしてのポテンシャルのある公共空間・施設や、アフターMICE を楽しめる都市観光（文化・エンタメ・商業）施設等も集積しており、これらの空間資源等を積極的に利活用することに加え、大丸有地区における MICE の誘致・開催支援等を目的として大丸有に拠点を置いている「DMO 東京丸の内」の存在等、まちぐるみで MICE を受け入れられる（＝エリア MICE）環境が整っていることが、有楽町エリアの都市機能の特徴の 1 つといえる。

一方で、国際会議への参加をきっかけとした来街者に対して、都市への滞在の満足度を高めるためにはアフターMICE の充実が有効であるが、現状ではコンテンツが不足しており、強化が求められるとともに、エリア全体で MICE 対応を図る「エリア MICE」においては、ユニークベニューの活用が有効であるが、現状ではあまり活用が進んでいないため、既存施設の活用の推進や、新たなユニークベニューの創出等が求められる。

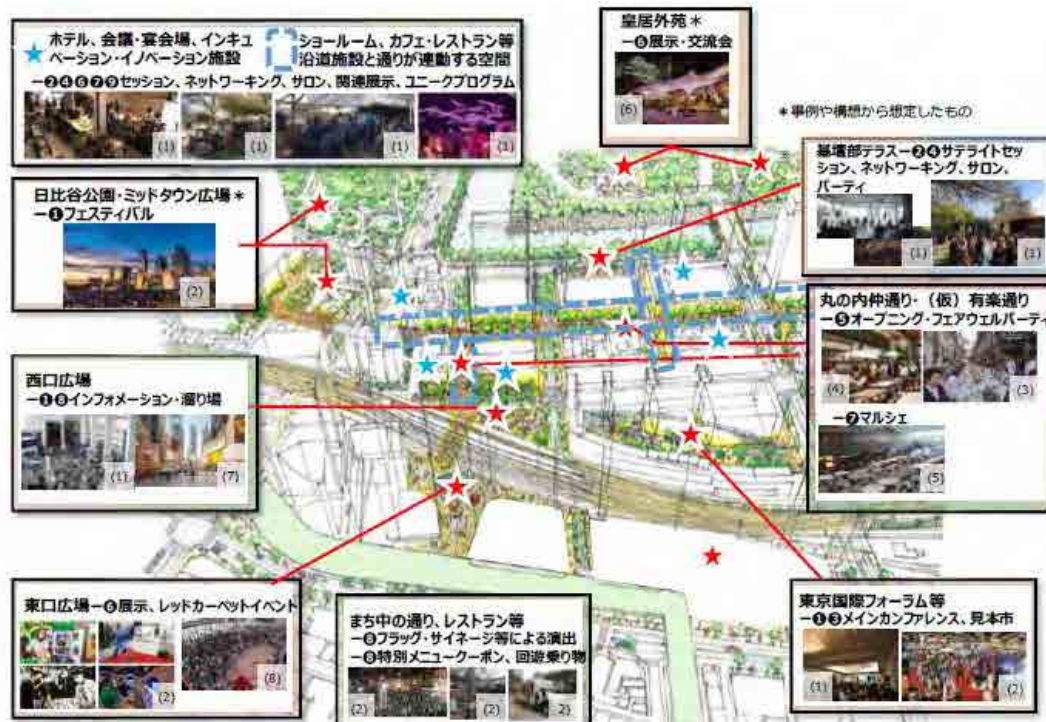
また、JR 有楽町駅を中心とした徒歩圏には、MICE 時に活用可能な施設が数多く立地している。展示・会議場では、大規模なものから、ビル内に併設されている 500 席程度の規模のものまで、幅広く分布しており、中でも東京を代表するコンベンションセンターである東京国際フォーラムは、大小 8 つのホール、31 の会議室、ガラス棟、地上広場、ショップ、レストラン等から構成されており、各種イベントやコンサート等、様々な MICE に利用されている。

▼A 街区周辺の MICE 施設（展示、会議場、ホテル）の分布（2023 年 3 月時点）



出典：有楽町まちづくりビジョン ver1.0（2023 年 11 月 有楽町まちづくりビジョン策定委員会）

▼ユニークベニューとして活用されている公共空間や施設例（左：丸の内仲通り 右：三菱一号館）



▼エリア MICE 開催時の想定シーン

出典：有楽町まちづくりビジョン ver1.0（2023 年 11 月 有楽町まちづくりビジョン策定委員会）

▼会議施設やユニークベニュー等の施設一覧



出典：DMO 東京丸の内 VENUE MAP

■A 街区における都市機能強化にむけた取組方針と取組内容

A 街区では、有楽町エリアの将来像実現に向けて重要な都市機能である「都市観光機能」と「エリア MICE 機能」を、帝国劇場及び出光美術館の施設更新における 2 つの重要な視点として位置づける。

都市観光機能の視点においては、有楽町エリアならではのナイトライフコンテンツの充実や、出逢い・交流機能を担う街の社交場的機能の創出、文化施設の歴史的価値を継承しつつ、社会背景の変化や時代のニーズ（ポストコロナ・インバウンド需要）を踏まえた機能の更新や拡充、あらゆる人々が文化芸術体験を楽しめるようバリアフリー対応をはじめとするアクセシビリティの強化を図る。

エリア MICE 機能の視点においては、アフターMICE の体験価値を高め、有楽町エリアが目指す都心型エリア MICE の推進に貢献、ユニークベニューとしての文化芸術施設の活用を推進を図る。

有楽町エリアの文化芸術シーンをけん引してきた帝国劇場・出光美術館のもつ文化芸術機能の魅力を継承しつつ、上位計画で求められる文化芸術の魅力発信や、都市観光やエリア MICE 機能の強化、さらに急激に変化する社会変化への対応に取り組むことで、「出逢い・交流機会」の創出を図り、国際競争力強化に貢献する。

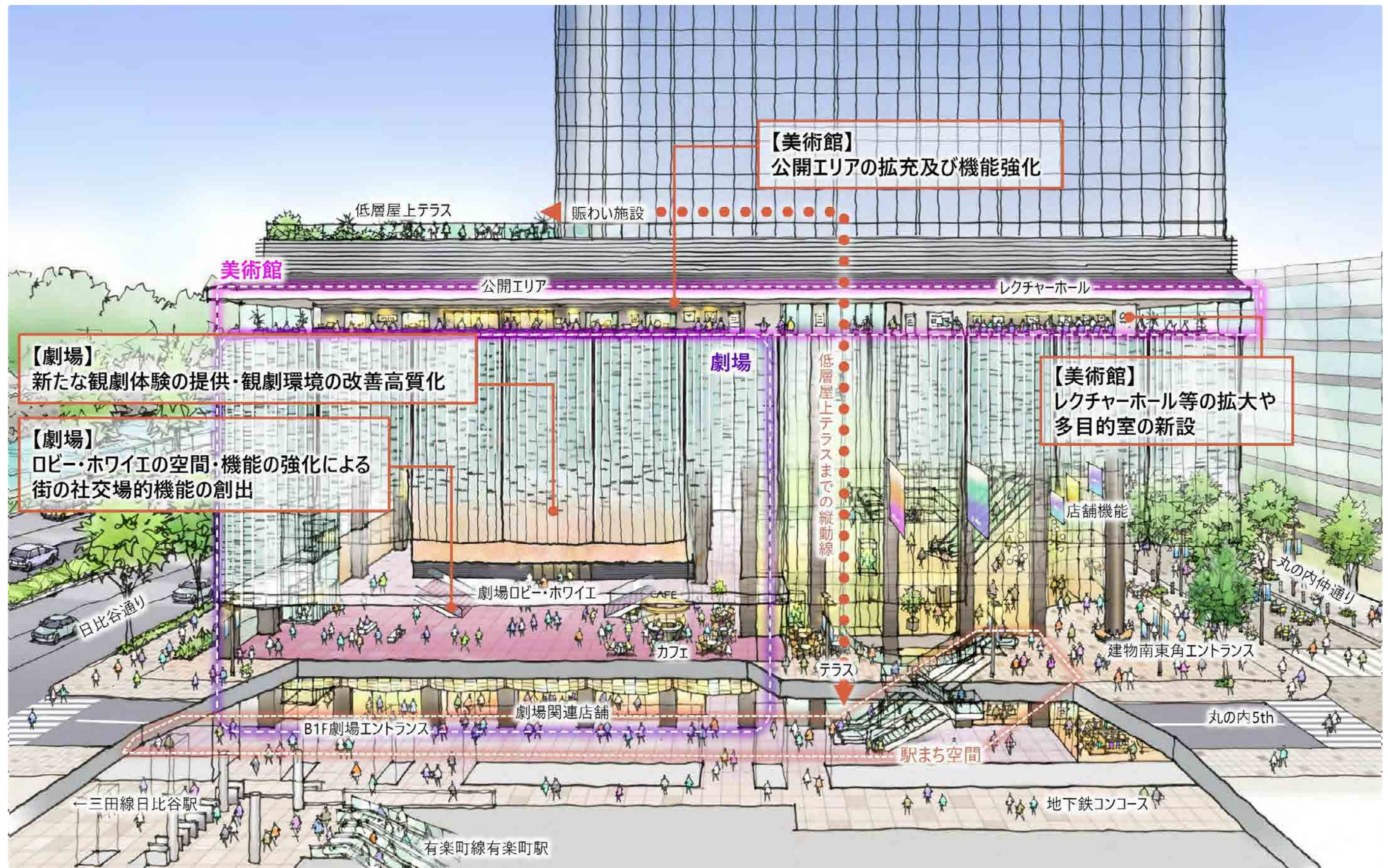
A 街区における都市機能強化にむけた取組方針

日本を代表する文化芸術の機能拡充とともに、街の社交場的機能の創出や、文化芸術の魅力・独自性の発信に取り組むことで、有楽町の将来像実現と国際競争力強化に貢献する



A 街区における都市機能強化に向けた取組内容

- ①街の社交場的機能として出逢い・交流を促進するとともに、観劇の裾野を広げる劇場（約 11,000 m²）の整備・機能強化**
- ②東洋・日本古美術の魅力や独自性を国内外に発信し、アフターMICE 活用も見据えた美術館（約 4,800 m²）の整備・機能強化**



①街の社交場的機能として出逢い・交流を促進するとともに、観劇の裾野を広げる劇場（約 11,000 m²）の整備・機能強化

□ロビー・ホワイエの空間・機能の強化（約 2,700 m²）、及び建物内の機能連携

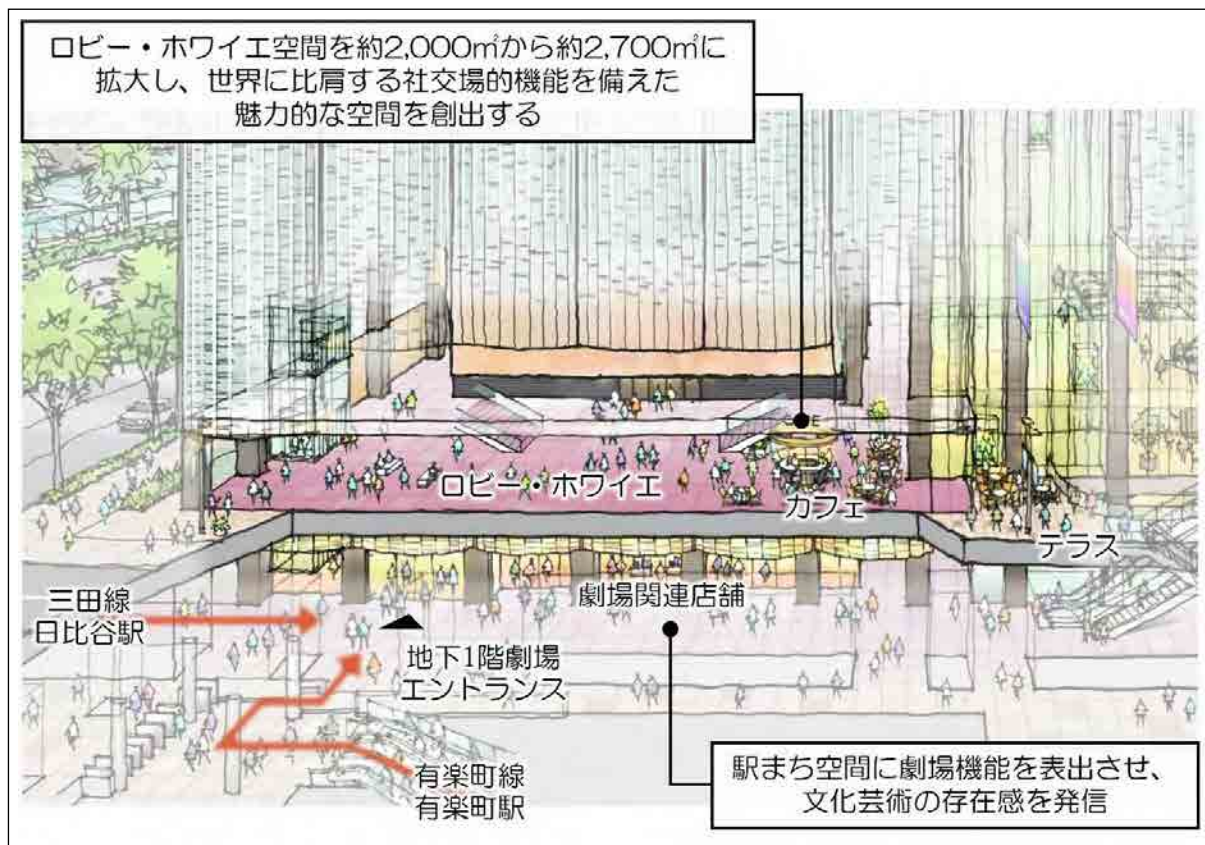
コミュニケーションやネットワーキングが重要とされるビジネス・MICE 機能の導入を推進する有楽町エリアにおいて、劇場の非日常感を享受し、唯一無二の特別な出逢い・交流の機会（社交場的機能）の創出を図り、交流機会の選択肢を広げる。

具体的には、ロビー・ホワイエ空間を約 2,000 m²から約 2,700 m²へ拡大することで、観客の休憩・歓談や、劇場の雰囲気や余韻を楽しむ空間としての機能を向上し、世界に比肩する劇場として社交場的機能をそなえた、魅力的な空間を創出する。また、カフェ等の飲食機能の導入や滞留スペースを確保することで、観劇前後や幕間の人々の交流を促すとともに、建物内の飲食機能とロビー・ホワイエを相互にアクセス可能な計画とし、観劇前後の余韻を楽しむ文化体験を提供する。

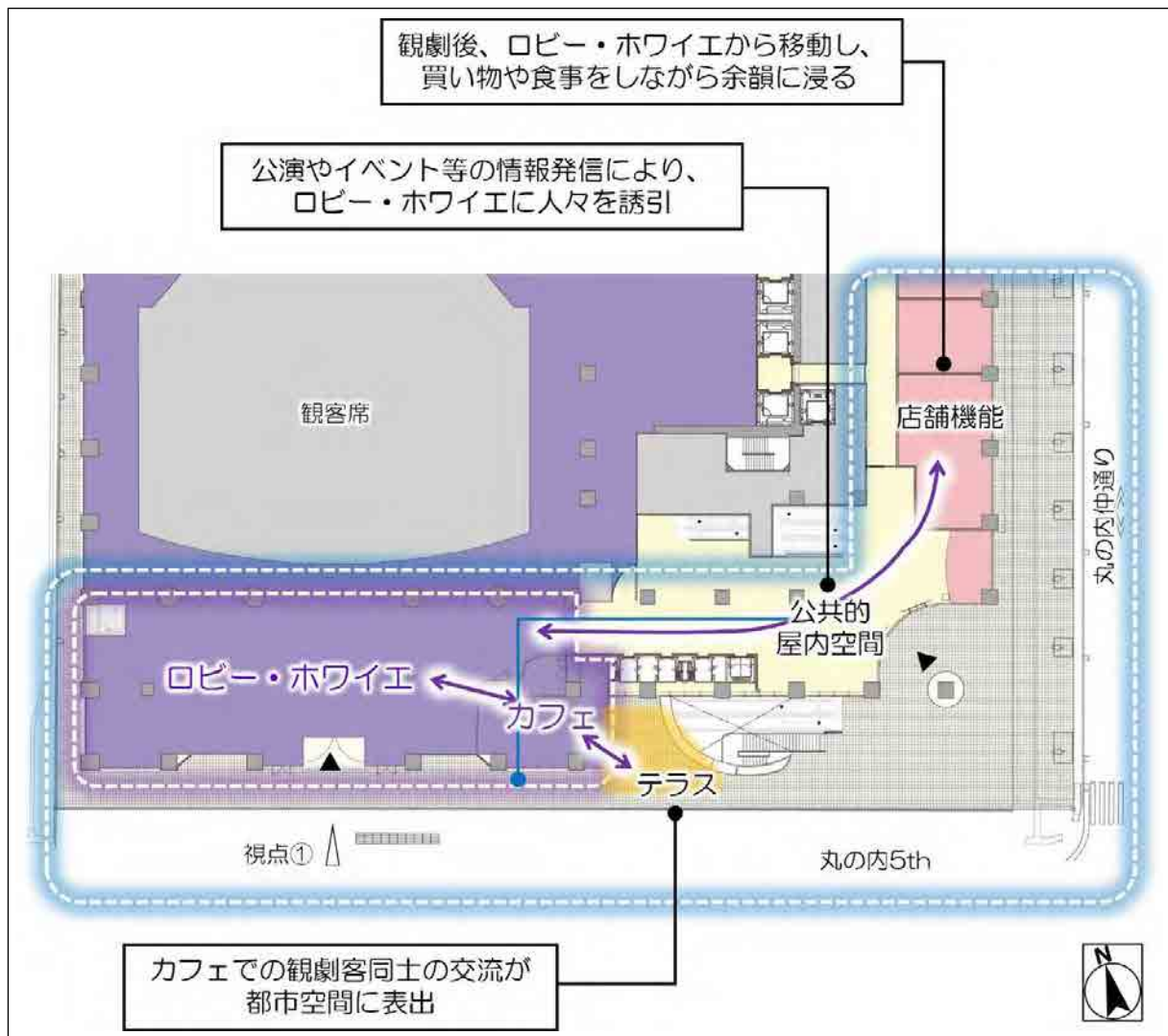
さらに、劇場と公共的屋内空間・丸の内仲通り及び丸の内仲通り沿いの賑わい空間をつなぎ、相互に機能連携する平面計画とすることで、観劇前後のより豊かな活動や交流を促進し、街の社交場的機能を拡張・強化する。

加えて、劇場ロッカーやトイレといったサービス機能を拡充することで都市観光を楽しむ日本人来街者・訪日外国人などの快適な観劇体験をサポートする他、発災時の一時滞在施設としても機能するなど、安心安全面に配慮した計画とする。

▼新たな街の社交場となるロビー・ホワイエ空間のイメージ



▼1 階平面図と建物内機能連携のイメージ



▼街の社交場として存在感が向上した地上の劇場エントランスイメージ（視点①）



□新たな観劇体験の提供による、文化芸術の裾野の拡大

アニメ原作をはじめとする日本オリジナル演目や、世界的に有名な演目の上演・制作に取り組み、世界中の観劇客の呼び込みを図る。

また、バックステージツアー等の劇場資源を活用した新しい体験の提供や、近隣ワーカーや学生に向けた鑑賞体験やレクチャー等の機会創出に取り組むことで、幅広い多様な人々が劇場に足を運びきっかけをつくり、文化芸術の裾野の拡大に寄与する。

▼演目例（左：日本のオリジナル演目 右：グローバル演目）



写真提供：東宝演劇部

▼バックステージツアーのイメージ

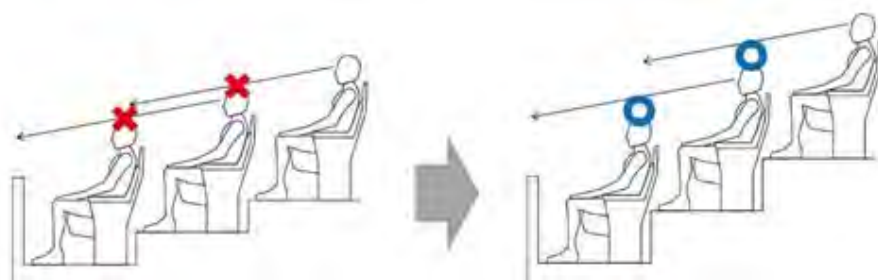


□あらゆる人々が快適に観劇を楽しめる空間整備や取組を実施し、劇場全体でのアクセシビリティを強化

地上・地下の劇場エントランスから客席まで、スロープ等を設置した車椅子で自走可能な動線計画や、観劇をサポートするホスピタリティスタッフの配置、聴覚障害者等に向けた鑑賞サポート機器（タブレット等）の貸出し等、総合的なバリアフリー対応に取り組む。

また、一人当たりの客席スペースの拡大やサイトラインの改善により、インバウンド客を含む多様な来館者が観劇を楽しめるよう、観劇環境の改善・高質化を図る。

▼サイトラインの改善イメージ



②東洋・日本古美術の魅力や独自性を国内外に発信し、アフターMICE 活用も見据えた美術館（約 4,800 m²）の整備・機能強化

□公開エリアの空間・機能の強化（約 2,200 m²）

約 1,700 m²の既存公開エリアを約 2,200 m²に拡大するとともに、天井高を十分に確保し最新スペックの公開エリアへと機能強化する。これにより、美術品のサイズによる配置の制約を解消し、よりテーマ性・訴求力のある展示構成可能にするとともに、海外の美術館からの美術品を貸与しやすい環境づくりに取り組み、東洋古美術を所有する海外の美術館との連携強化や、海外の美術品を日本で鑑賞できる機会の増加を図る。

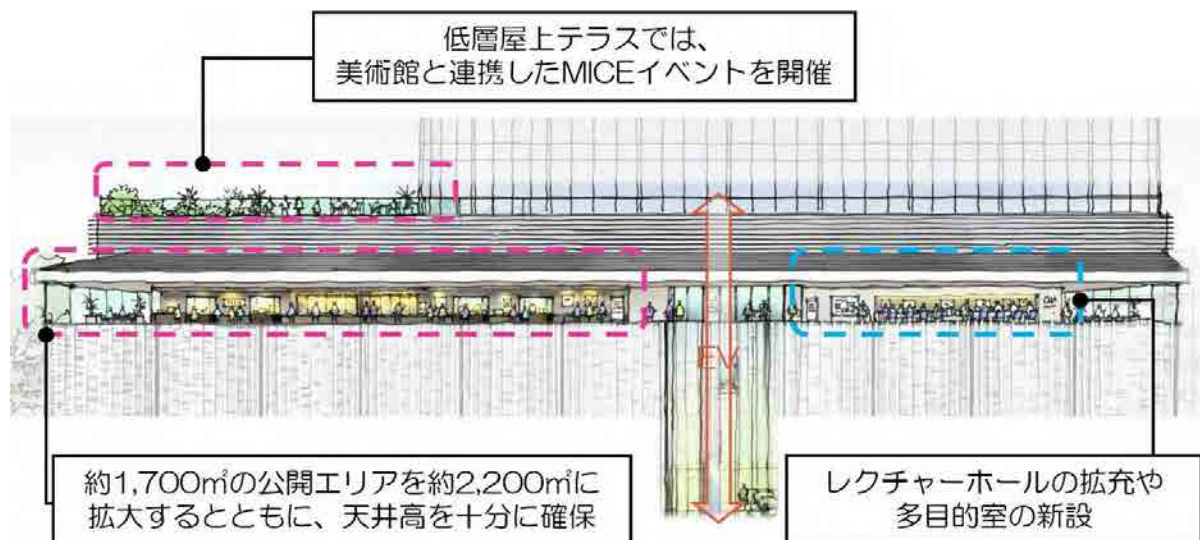
美術館全体としても、約 2,400 m²から約 4,800 m²に拡大することで、公開エリア不足や、国宝・重要文化財を含む美術品の保管スペースの課題を解決するとともに、超高精細撮影技術を活用したデジタルアーカイブや展示に組み込み、新たな鑑賞体験を提供することで美術館としての大幅な機能向上を図る。

以上より、東洋古美術や有楽町ならではの文化的魅力のさらなる発信を図り、外国人 MICE 客等の満足度の向上やさらなる呼び込みにつなげることで、有楽町エリアのアフターMICE 機能向上に貢献する。

□レクチャーホール等の整備

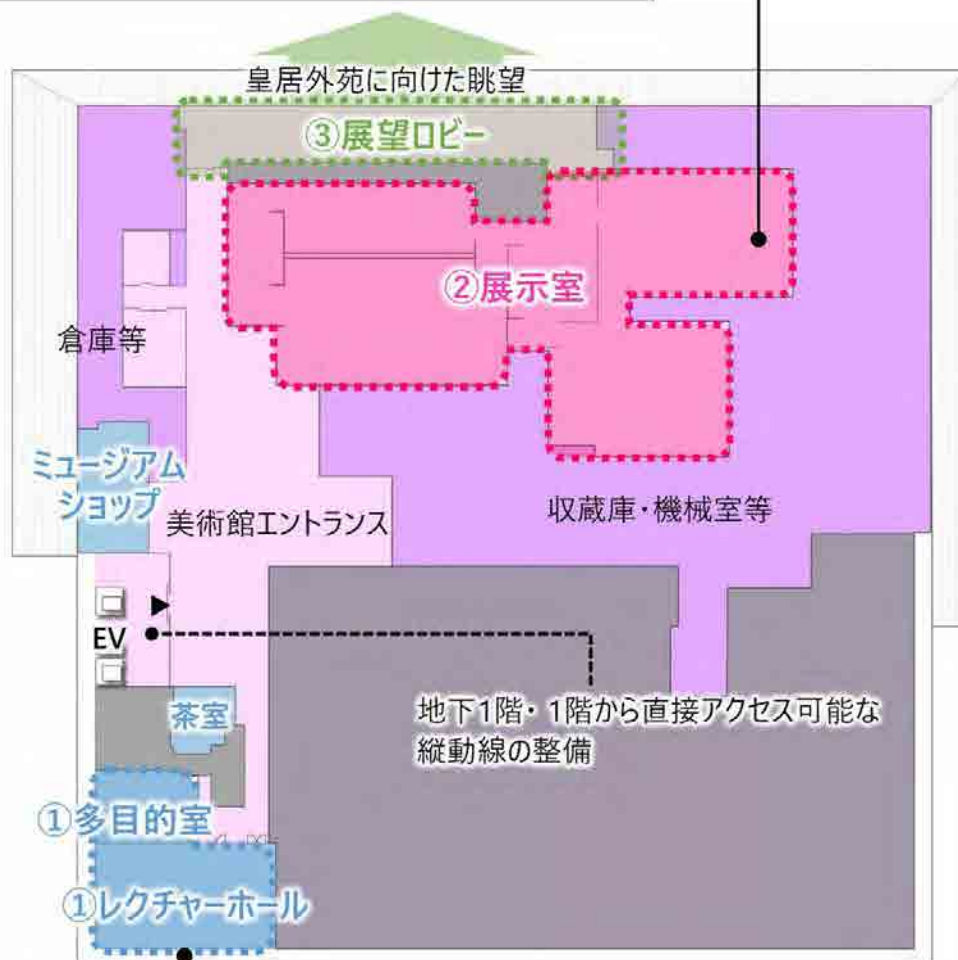
レクチャーホールの拡大や多目的室を新設し、MICE 利用者や子供向けの教育普及等、様々な文化発信プログラムの開催を可能とするとともに、来館者への鑑賞体験の充実を図り、東洋古美術・文化の発信力を強化する。

▼美術館の全体の取組イメージ



▼美術館の平面イメージ

公開エリアを拡充するとともに、展示室の天井高を拡張することで、これまで受入が難しかった海外を含む他美術館との交流・連携を活性化し、日本で海外の作品鑑賞を楽しめる機会を創出。



レクチャーホールの拡大や多目的室の新設により、チルドレンファースト実現に向けた子ども向けレクチャーの実施やアフターMICEでの利用を促進。

【②展示室】

- 多言語対応の学芸員による個別ツアーや、DMO東京丸の内と連携したオリジナルツアー等を実施。
- 超高精細撮影技術を活用したデジタルアーカイブや展示等の世界最先端の新たな鑑賞体験を提供。



提供：出光美術館



【①レクチャーホール・多目的室】

レクチャーやワークショップ等の様々なプログラムを受講し、東洋・日本古美術について体験型の発信



地下1階の駅まち空間や1階のエントランスからアクセス

【③展望ロビー】

圧倒的な美しいみどりの眺望で、非日常的な鑑賞体験を演出。



低層屋上テラスへ

■まちの魅力向上に資するエリアマネジメントの取組

劇場及び美術館の運営については、事業者の企画・運営実績やノウハウを活用すると共に、周辺関連施設等との連携を行う。また、エリア MICE を推進していくため、DMO 東京丸の内等のエリアマネジメント組織との連携した活動に取り組む。

具体的な取組として、出光美術館のチケットを周辺施設で販売する等の施設間相互利用の促進につながる取組実施のほか、近隣施設内に作品やパネルの展示を検討する。帝国劇場では、周辺劇場と連携し演劇に関するチラシやポスター等を掲示し、劇場に関する情報発信を検討する。

まちの取組と関連した取組については、大手町・丸の内・有楽町地区の魅力を発見するまち歩きツアーイベントである Open City Marunouchi への積極的な参画や、近隣施設の広場を利用したミュージカル演目まつわるイベント等を検討する。

▼連携体制イメージ



また、工事期間中は、仮囲いのアート化などを行い、まちの賑わい継続を図る。

出逢い・交流機会の創出を目指す有楽町エリアとして、アーティストと醸成してきた関係性等を活かしつつ、エリアマネジメント組織等と連携し、工事期間中においても魅力的なシーンの創出を図る。なお、本地区各街区の既存建物解体着手から新築竣工までの期間において、各街区内で活用可能なタイミング・空間を捉え、賑わいを創出する取組を検討する。

参考) DMO 東京 丸の内

都心型エリア CMIE 誘致促進に向けて、大丸有エリアが地域一体となって MICE をはじめとするビジネスイベントの開催を支援・成功させるために、2017 年に『DMO 東京 丸の内』を発足。エリアの活性化と同時に MICE の付加価値を高めるサポートを行っている。

これまでの取組実績としては、デンマーク大使館主催セミナー、Japan Action Tank Forum、FIN/SUM2019、ローマ法王写真展、CONNECTIONS TOKYO、i-都市交流会議等があげられ、世界中の人々の呼び込みを図る。

▼大丸有エリアでの都心型エリア MICE のイメージ



▼会議施設やユニークベニュー等の施設一覧



出典：DMO 東京丸の内 VENUE MAP

参考) 三菱地所株式会社の取組実績

【YURAKUCHO ART SIGHT PROJECT】

工事現場の仮囲いやビルファサードを舞台として、都市とアートに新たな関係を築くことを目的としたプロジェクト。2023年9月からは、プロジェクト第4弾として、有楽町から丸の内パークビル外側の仮囲いを舞台にアーティストの作品が掲出されている。



3) 防災対応力強化と環境負荷低減への取組

防災面については、「大手町・丸の内・有楽町地区都市再生安全確保計画」において、買物や観光目的の来訪者を中心に徒歩による帰宅が困難で行き場のない帰宅困難者が多数発生するため、これら帰宅困難者に対して、公民連携により、情報提供や誘導、受入を行う必要があるとされている。さらに、特に有楽町地区は、再開発の機会とあわせた帰宅困難者受入施設の拡充が期待されている。

環境面については、近年、地球温暖化対策・ヒートアイランド対策が喫緊の課題となっており、建築物における環境負荷低減が社会的な責務となっている。

東京都は2021年3月に「ゼロエミッション東京戦略 2020 Update & Report」を定め、ゼロエミッションビルの拡大について、2050年のCO₂排出量実質ゼロの目標に向け、2030年までに都内温室効果ガス排出量を50%削減（2000年比）、都内エネルギー消費量を50%削減（2000年比）、再エネ電力利用割合を50%程度に拡大することなどを掲げている。またこの目標達成に向けて、気候変動対策の各制度を強化し、特に、大規模な新築建物を対象とした建築物環境計画書制度においては、省エネ性能の義務基準の強化、再エネ設備の設置及び充電設備の整備等の義務付けを行うとともに、建物の環境性能についての各種評価基準を拡充強化している。

また、みどりについて東京都は2023年8月に「東京グリーンビズ」として、100年先を見据え、東京の緑を様々な主体と協働して価値を高め、ともに未来へ継承していく新たなプロジェクトを始動しており、2024年1月には「東京都の緑の取組 ver.2」が公表された。

以上を踏まえ、本地区では、大規模災害時の帰宅困難者の一時滞在施設や災害時支援機能の確保を行うとともに、災害時にも対応可能な自立・分散型エネルギーシステムの導入を行うことで、大手町・丸の内・有楽町地区の防災対応力の強化を図り、東京の脱炭素化と持続可能な都市環境の形成に貢献する計画とする。また、これまで大丸有地区で一体的に取組んできた環境への取組を継承していくとともに、更なる取組の発展に向け、建物の総合的な環境性能の向上として、地域冷暖房施設（DHC）や高効率設備機器の導入、自然エネルギーの活用、再生可能エネルギー由来の電力利用推進などにより、炭素排出の少ない大丸有地区におけるエネルギー需給の最適化を図るとともに、再生可能エネルギーの今後の更なる導入拡大に向けても需給調整面からも貢献できる計画としていく。

①地域防災対応力強化に向けた取組

□本地区における都市再生安全確保計画への取組

本地区では、大手町・丸の内・有楽町地区都市再生安全確保計画に示される、地区の安全確保に寄与する取組みとして、災害発生時に想定される多くの帰宅困難者の発生に対し、帰宅困難者の受入スペースを提供し、非常用発電機、防災備蓄倉庫を整備する等、防災対応力の強化に取り組む。

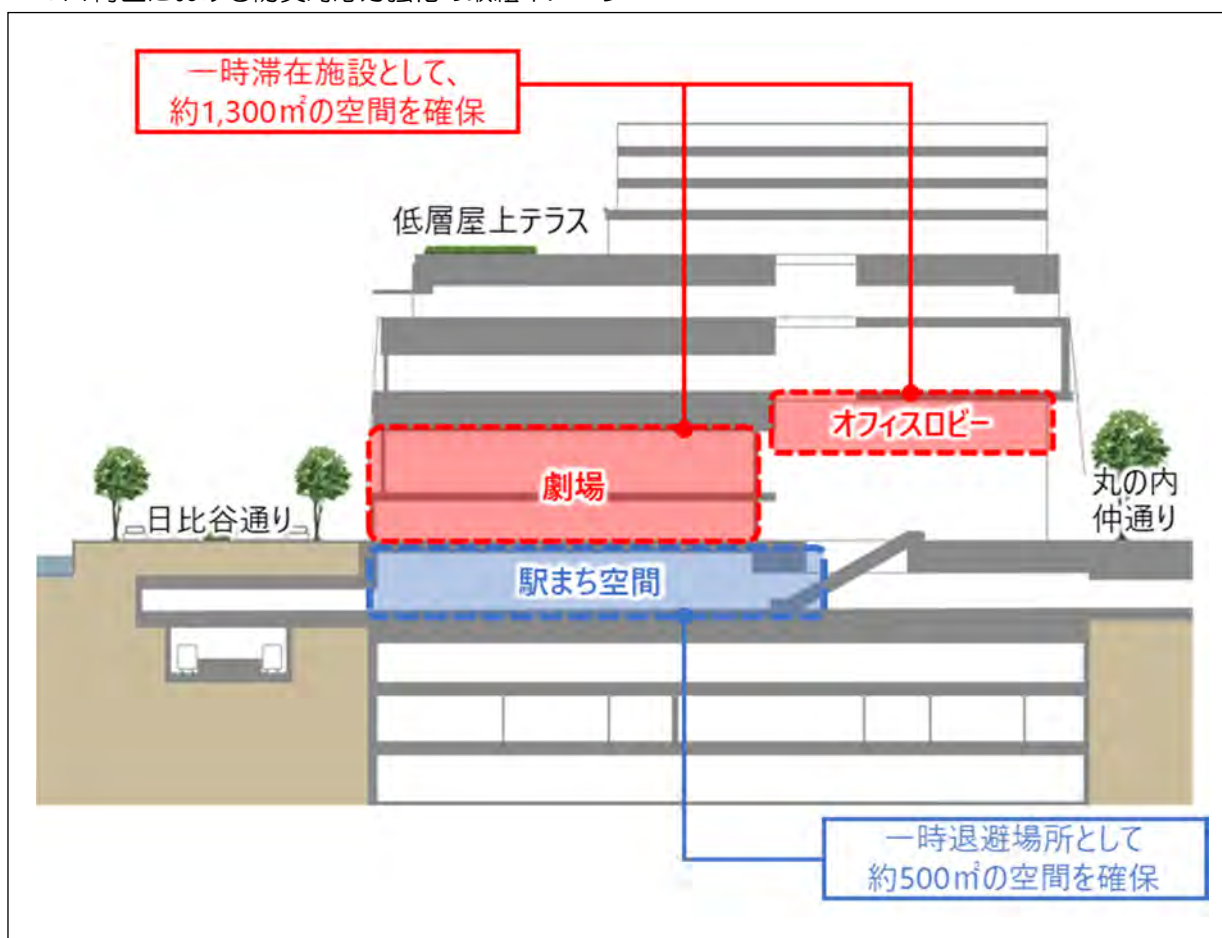
□A 街区における帰宅困難者支援（受入）施設の整備

A 街区では、劇場ホワイエ、オフィスロビーを開放し、一時滞在施設（屋内）として合計1,300㎡（約780人相当※1）の空間を確保するとともに、帰宅困難者約780人に対し3日分の備蓄を確保する防災備蓄倉庫（約100㎡）を整備する。また、雨水貯留槽等による水の確保等、帰宅困難者受入のための電力・水の供給確保を行う。加えて、一時退避場所として駅まち空間を開放し、約500㎡の空間を確保する。

なお、災害時の具体的な連携方針については、千代田区及び関連主体と今後継続的に協議・調整を行っていく。

※1：一時滞在施設 3.3㎡あたり2人として算出

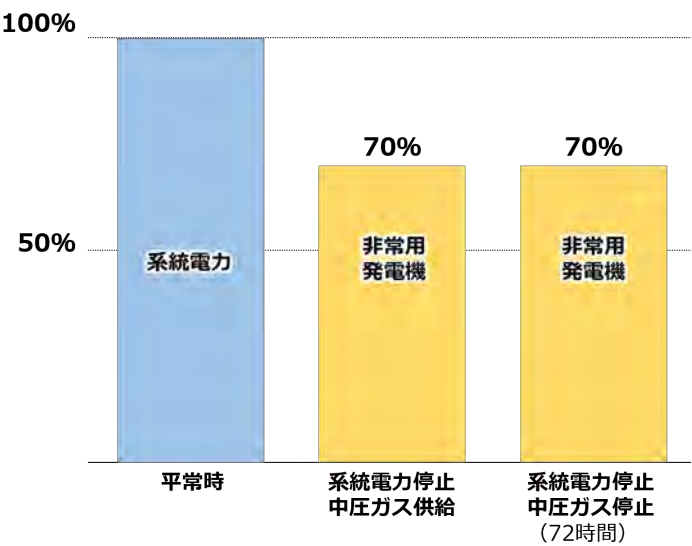
▼A 街区における防災対応力強化の取組イメージ



□A 街区における自立・分散型エネルギーシステムの導入

A 街区では、災害時においても安定的なエネルギー供給を実現するため、自立・分散型エネルギーシステムとして、非常用と保安用を兼ねたデュアル・フューエル型非常用発電機を導入する。これにより、系統電力が途絶した場合にも平常時の約 70%の電力供給を確保し、さらに系統電力及び中圧ガスが途絶した場合にも油燃料にて、3 日間（72 時間）の電力供給を確保する。災害時においてこれらの電力は、一時滞在施設や防災センター、非常用エレベーター、共用部等に優先的に供給する。

▼平時、災害時の電力供給量



□A 街区における浸水対策の実施

洪水ハザードマップ・神田川版（千代田区）では、本計画地は 0.5m以上 2m未満の浸水深が想定最大規模とされ、東京都港湾局による高潮浸水想定区域図における想定最大規模の浸水深は 0.5m以上 1m未満とされている。

浸水予想区域図（ハザードマップ）における最高浸水高さ 1.0m が想定される為、1 次止水ラインとして、建物外周部における地盤高さ＋1 m以上の防潮板を計画し、浸水想定高さを上回る高さの浸水対策を講じる。

想定浸水深を踏まえ、非常用発電設備や防災備蓄倉庫などは、建物上階に配置し、さらに外水氾濫だけでなく、内水氾濫へも備え、地下と接続する 1 階出入口においても止水板などを設置する等の着実な水害対策を講じる。

電気・防災等関連重要施設においては、建物内における二次止水ラインを形成し、防水扉又は防潮板を計画し、更なる浸水対策を講じる。

▼千代田区洪水ハザードマップ・神田川版



②環境負荷低減に向けた取組

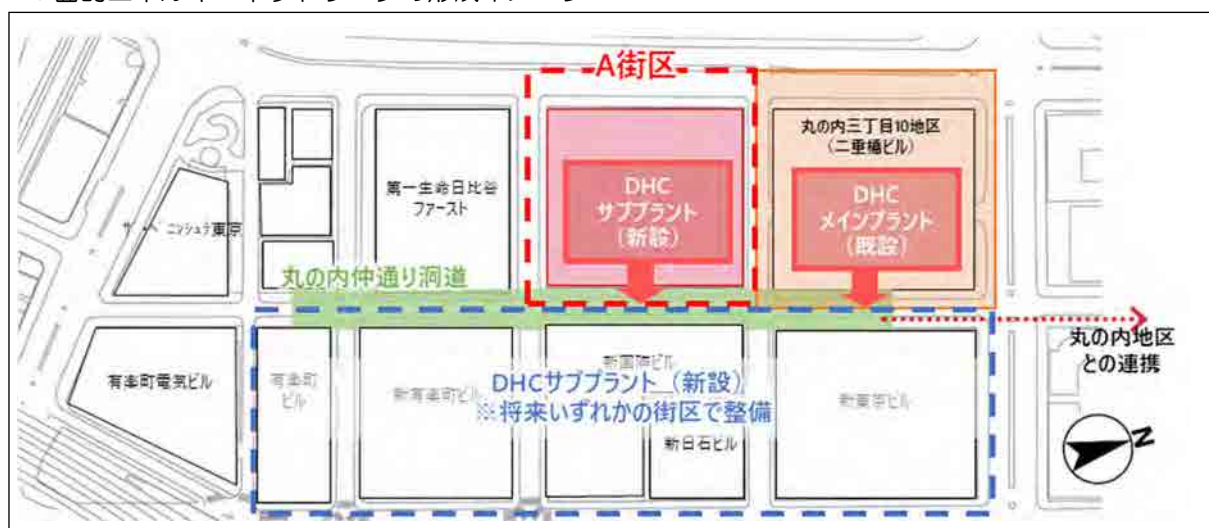
□エネルギーの面的利用の推進

本地区の各街区が協働して、地区内に地域冷暖房施設（DHC サブプラント）を段階的に追加整備（A 街区ではピーク時のエネルギー負荷の抑制に有効な蓄熱槽を備えた DHC サブプラントを整備する他、B、C、D 街区のいずれかにも DHC サブプラントを追加整備）し、丸の内仲通り洞道を介してそれらの面的利用を推進する。

これにより、有楽町エリアにおける既存を含めたプラント間のネットワークが構築され、最新の高效率設備から優先して稼働させる等の最適な運用が可能となる。当該運用により、エリア全体のエネルギー利用効率を向上させる効果（スパイラルアップ効果）が発揮され、更なる CO2 排出量の削減に寄与し、脱炭素化などの環境負荷低減に取り組む。

加えて、AI 技術を活用した冷凍機最適制御、温熱生成の電化の推進や未利用エネルギーの利活用検討等により、更なる CO2 排出量の削減に取り組む。

▼面的エネルギーネットワークの形成イメージ



□ゼロエミッション東京（2050 年 CO2 実質排出ゼロ）の実現に向けた脱炭素化への取組

本地区の各街区において、熱負荷の低減に配慮した外装計画の採用など、多角的な技術の導入によって建物の総合的な環境性能の向上を図り、事務所用途部分の CO2 排出量原単位について、48 kg-CO₂/m²・年以下を目指す。

また、資源の有効利用・再利用や低炭素型の建設資材（躯体等）の調達、低炭素型建設機器の活用、ICT を活用した施工等を検討する。また、建材生産過程及び建設段階における CO₂ 排出量の見える化に努め、排出量の把握に取組むとともに、その削減に努めていく。

建物の供給開始後においても、導入した設備がその性能を十分発揮するように、エネルギー消費量を見える化・最適化する仕組みを構築するとともに、チューニングやダウンサイジング等の設備の最適化に継続的に取り組む。加えて、BEMS の導入により建物のエネルギーデータを収集・見える化し、将来の分析が可能な計画とする。

本地区の各街区において使用する電気は原則 100%再生可能エネルギー由来とするなど、オンサイト、オフサイト合わせた取組等により、電気による CO₂ 排出実質ゼロを目指す。

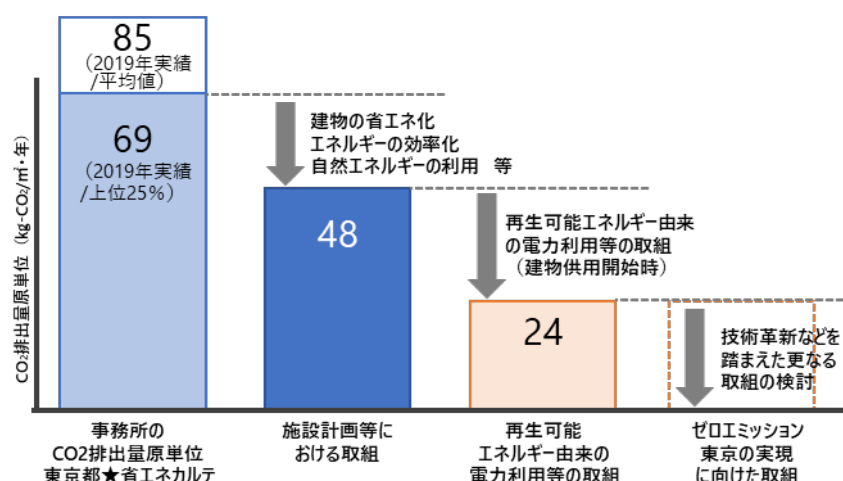
A 街区では、デマンドレスポンスを導入し、ピーク時の電力消費の抑制や電力を需給調整するなど、電力利用の最適化と低炭素化を図る。

再生可能エネルギー由来の電気の調達に際しては、再生可能エネルギーの利用拡大に貢献するよう、バーチャル PPA 等の活用なども含めて、状況に応じた最適な調達方法を検討する。

なお、上記の取組を実施の上、設備の高効率化や非常時対応に必要となるガスの利用を想定し、使用する電気を原則再生可能エネルギー由来とすることで、A 街区の計画建物における CO₂ 排出量は約 4,900 t-CO₂/年程度と想定される。

加えて、2050 年カーボンマイナスへの挑戦（大丸有地区エネルギーエリアビジョン／2022.3）が掲げられている大丸有地区において、特定開発区域等脱炭素化ガイドラインに即した計画として、脱炭素エネルギー（熱）を利用するための設備の導入の検討等、今後の社会状況の変化や技術革新を踏まえた、新たな省エネルギー技術の積極的な導入やカーボンニュートラルなエネルギーの採用等（熱供給事業者との協働検討を含む）を一層推進することで、ゼロエミッション東京の実現を目指すとともに、電力需給調整への対応策を継続的に検討する。

▼事務所用途 CO2 排出量原単位の目標とゼロエミッション東京（2050 年 CO2 排出量ゼロ）の実現に向けた取組



参考 建設段階における CO2 排出削減に向けた取組事例

○建設現場におけるゼロエミッション活動

- ・現場全作業員の意識共有のための取組
- ・梱包材などの再利用や合理化による廃棄物発生抑制の工夫
- ・廃棄物の効率的分別
- ・廃棄物の再資源化 等

○建設現場における再エネ由来電力の使用

- ・工事用電力に 100%再エネ由来電力を使用

○工事車両 CO2 排出量削減

- ・施工計画の工夫等による運搬車両台数の低減
- ・省燃費運転の徹底
- ・軽油代替燃料の利用 等

○建設重機・機材の CO2 排出量削減

- ・省エネ型の重機や仮設機材の採用 等

○仮設関連の CO2 排出量削減

- ・LED 照明・節水型トイレの採用 等

○低炭素型資材の採用による CO2 排出量削減

- ・電炉骨材の一部採用
- ・低炭素型コンクリートの一部採用 等

参考 三菱地所株式会社の取組

三菱地所グループ 2030 年度までに型枠コンクリートパネルに持続可能性に配慮した調達コードにある木材と同等の木材を 100%使用

(2020 年 6 月 1 日 リリース/三菱地所株式会社)

三菱地所グループは、オフィスや住宅等の建設時に使用する型枠コンクリートパネル※1 に持続可能性に配慮した調達コード※2 にある木材（認証材並びに国産材）と同等の木材を使用します。この取組みは三菱地所では 2020 年 4 月以降 配布する見積要項書への記載から開始し、三菱地所グループとして 2030 年度までにその使用率を 100%にすることを 目指します。

当社グループは、長期経営計画 2030 で「三菱地所グループの SDGs（Sustainable Development Goals）2030」を設定し、実現のための重要テーマとして、「Environment」「Diversity & Inclusion」を掲げています。サステナブルな社会の実現に向け、社会の一員として、人権尊重の重要性を改めて認識し、グループ企業だけでなく、あらゆるステークホルダーの基本的人権を尊重する責任を果たすことを目的として、2018 年 4 月に「三菱地所グループ 人権方針」を制定し、人権デュー・デリジェンスを行いました。その結果を踏まえ、時代が抱える社会課題への解決策を提供するべく、以下の具体的な取組みを実施していくことと致しました。

※1 建物を建築する際使用するコンクリートの型枠用の合板です。合板で型枠を組み、そこに生コンクリートを流し込んでコンクリート建物を造ります。

※2 持続可能性に関わる各分野の国際的な合意や行動規範等を参考に、持続可能性に配慮した調達を行うための基準や運用方法等について定めたものです。

1. 型枠コンクリートパネルについて

国内で使用される型枠コンクリートパネルの多くは、南洋材（マレーシア、インドネシア等）が原料となっていますが、先住民の土地収奪や環境破壊等が問題視される違法伐採木材が含まれていることが NGO 等から指摘されております。そこで、当社グループでは、人権及び環境保護の観点から、型枠コンクリートパネル（合板）について、SDGs の最終年度である 2030 年度までに、持続可能性に配慮した調達コードにある木材（認証材並びに国産材）と同等の木材の使用 100%を目指します。

2. 外国人技能実習生に対する人権尊重について

実地調査を行い、盲点になりやすい点（報酬や日常生活に関する事項等）について、見積要項書に記載することで、当社より発注先に対し協力会社を指導（周知）するよう申し入れを行います。

3. 海外事業における人権デュー・デリジェンス

一般的に人権侵害の事例の多いアジアにおいて、事業検討時（土地取得時）にチェックリストを用いた人権デュー・デリジェンスを行い、事業参画の際の判断材料とします。



▲型枠コンクリートパネル 使用イメージ

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



▲今回の取り組みに関連する SDGs 目標

□A 街区における計画建物の総合的な環境性能の向上

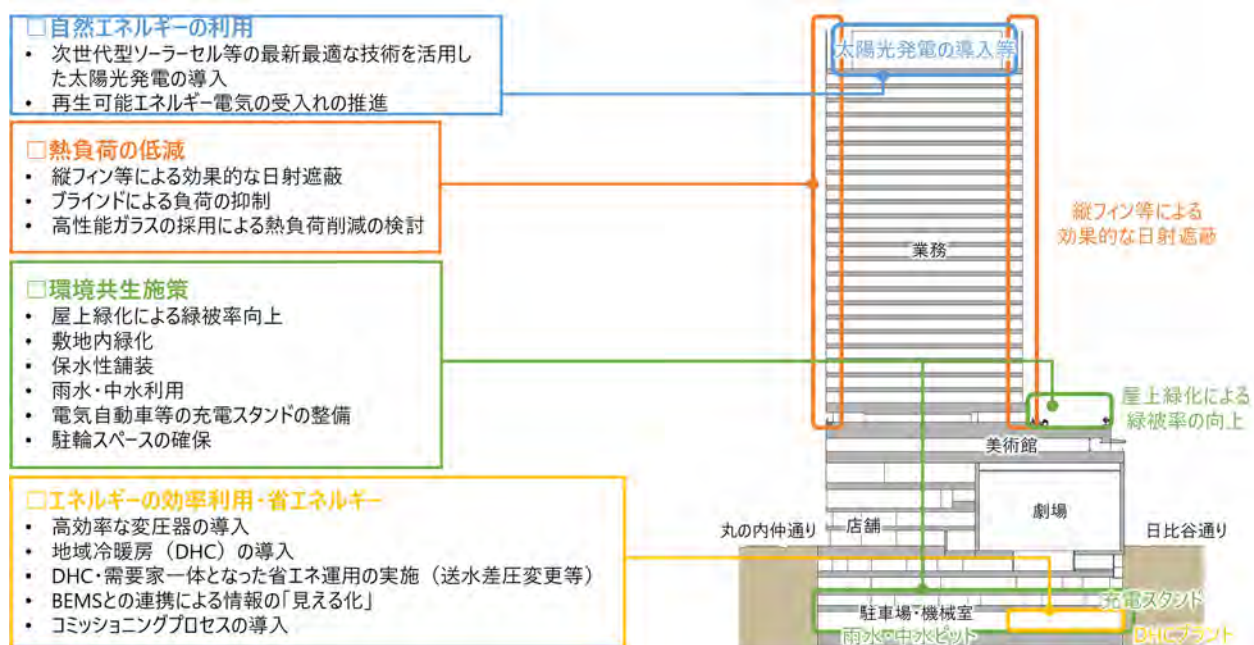
設備システムの高効率化によりエネルギーの効率的利用に取り組むとともに、日射抑制等による熱負荷の低減に配慮した外装計画の採用、屋上緑化による緑被率の向上、自然エネルギーの活用等により建物の総合的な環境性能の向上を図る。

設備システムの高効率化については、外気冷房、大温度差送水システム、インバータによる変風量、変流量システムを導入し、エネルギーの効率的利用に取り組む。さらには同時に整備する DHC プラントと需給一体となったシステムを計画し、運用面においても需給一体で高効率な設備運用が可能となるシステムを導入することでエネルギー利用の高効率化と脱炭素化の両立を図る。

また、電気自動車の普及への対応として、充電設備を 10 台分以上実装するとともに、さらなる将来ニーズへの対応に備え配管等と併せて整備をしていく。

さらに、建設時における社会状況の変化や、技術革新を踏まえた環境性能の向上を目指す。

▼環境負荷低減の取組イメージ



[ZEB（Net Zero Energy Building）による評価]

事務所部分で ZEB Ready※の基準を達成するとともに、劇場、美術館、商業施設等を含めた一次エネルギー消費量についても、ZEB Oriented の基準でそれぞれの用途別に算出した一次エネルギー消費量の合計以下となることを目指す。

※再生可能エネルギーを除き、基準一次エネルギー消費量から 50%以上の一次エネルギー消費量を削減した建築物

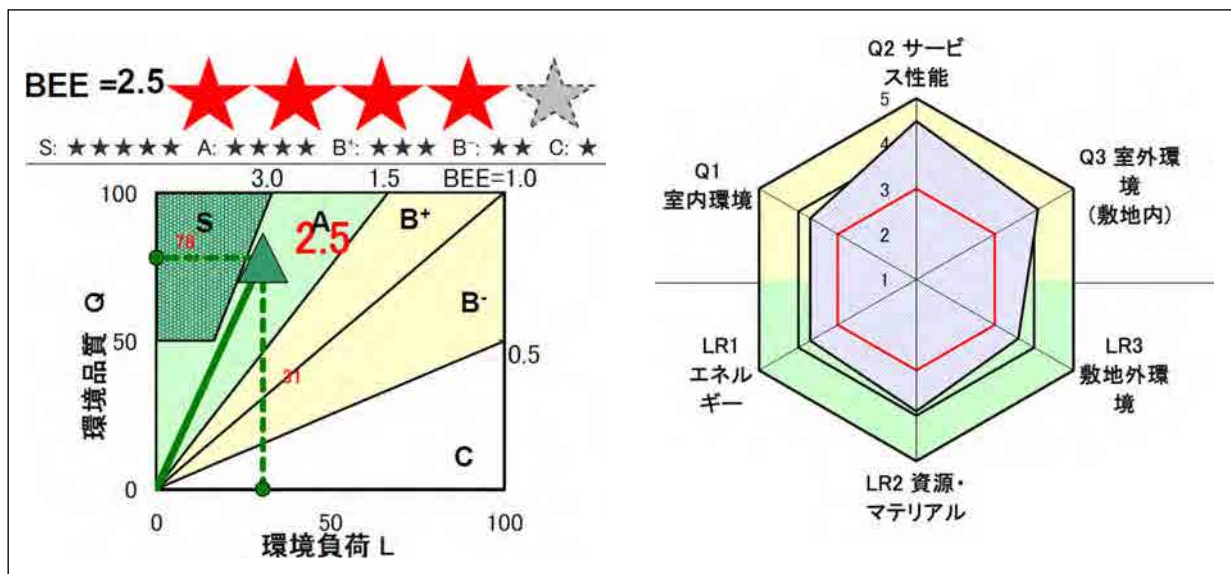
[東京都建築物環境計画書制度による評価]

大規模建築物として環境へ与える負荷の低減を図るため、先進的な環境技術導入等により、エネルギーの効率的利用と熱負荷の低減への取組等を進め、東京都建築物環境計画書制度（令和 6 年度施行）における BPI 及び BEI について段階 3 を達成するとともに、着工時に計画書を提出する時点における制度において BPI、BEI 及び建設時 CO₂ 排出量の把握・削減をはじめとした各評価項目において段階 3 を目指す。

[CASBEE による評価]

CASBEE における A ランクを達成するとともに、S ランクの取得を目指す。

チャート（現時点の試算）は以下に示す通りである。



【環境に関する方針・目標】

○三菱地所グループ温室効果ガス中長期排出削減目標（SBTi※認定）

※Science Based Targets initiative：WWF、CDP、WRI、国連グローバル・コンパクト
による共同イニシアティブで、企業の温室効果ガス削減目標設定を支援/認定するもの。

三菱地所グループは、2019年3月に、グループ全体の温室効果ガス中長期排出削減目標を策定し、2022年3月には、SBTiが2021年10月に公表した「ネットゼロ新基準（The Net-Zero Standard）」に沿った、目標の見直しを行いました（2022年6月「SBTi」よりSBT ネットゼロ認定取得）。今後、再生可能エネルギー由来の電力導入や新技術の活用などを通じた、更なる取り組みの深化を図り、脱炭素社会の実現に貢献していきます。

ORE100への加盟に伴う再エネ電力比率100%目標の策定

三菱地所グループは、2020年1月に、事業で使用する電力の再生可能エネルギー100%化にコミットする協働イニシアティブであるRE100へ加盟を行っています。また、2022年3月には、SBTiのネットゼロ基準に沿ったCO₂削減目標の見直しを行い、本目標修正に伴い、2025年度までにグループ全体でRE100達成を目指します。

CO₂ 排出量削減目標（2022年3月改定）

2019年度総排出量に対して、

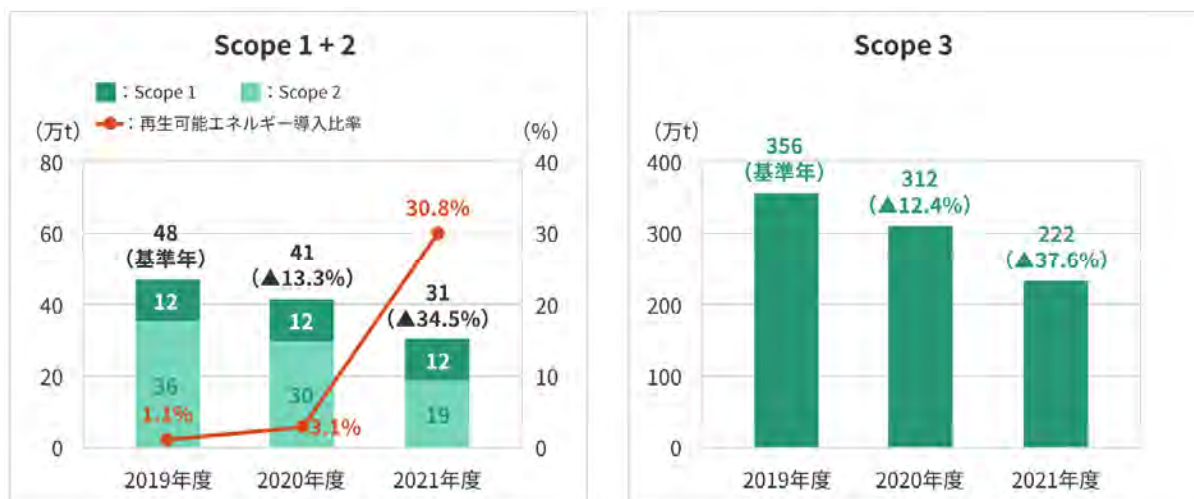
- ・2030年度までに、Scope1+2を70%以上、Scope3を50%以上削減
- ・2050年までに「ネットゼロ」達成
（Scope1,2,3いずれも90%以上削減。残余排出量は中和化）

再生可能電力比率目標（2022年3月改定）

2025年度までにグループ全体で100%達成を目指す

達成状況

CO₂等の温室効果ガス排出量および再生可能エネルギー由来の電力比率（実績）



○三菱地所グループ環境基本方針

三菱地所グループでは、「基本使命」に基づき、「三菱地所グループ環境基本方針」を制定し、グループ一丸となって環境経営を推進しています。

○三菱地所グループグリーン調達ガイドライン

三菱地所グループでは、地球環境との共生に取り組み、環境負荷の少ない資機材の調達および工法などの採用の推進を図るため「グリーン調達ガイドライン」を制定しています。

【環境推進体制】

三菱地所グループは、「三菱地所グループサステナビリティ規定」において、地球環境の保全を含むサステナビリティ推進活動に関する事項を定めています。

○グループ全体の環境への取り組み状況のモニタリング

- ・当社グループ各社にアンケートを実施し、環境負荷低減への取組状況等を調査しています。

○環境マネジメントシステムの構築・運用

- ・地球環境問題に対応し、社会の持続可能な発展に寄与するための仕組みの一つである、「環境マネジメントシステム（EMS）」の構築および運用を行っています。

○建築物のライフサイクルに関する考え方

- ・建築物の企画設計から運営管理、解体に至るまでのライフサイクル全体において環境負荷の低減を図ることを掲げ、グループ全体で継続的・発展的な取り組みを行っています。

【再生可能エネルギーの利用推進】

○ビルにおける再エネ電力の利用推進

- ・三菱地所（株）は 2021 年度に、丸の内エリアを中心とするビル 27 棟において、テナント使用分を含む全電力を再エネ電力としました。2024 年 1 月現在、東京都内・横浜市内で当社が保有・運営する全てのオフィスビル・商業施設(※1)や広島市内で保有する全てのオフィスビル(※2)において再エネ電力を導入するほか、その他エリアにおいても積極的に導入を進めていく予定です。

※1：回転型事業及び再開発予定等の物件を除く、当社持分 50%以上のオフィスビル・商業施設。

※2：NHK 広島放送センタービルの内当社持分、広島パークビル、新広島ビルディング

- ・2021 年度切り替えにより、再エネ割合は約 30%に達し、2024 年 1 月現在は 50%超に向上しております。

○物流施設における再エネ電力の利用推進

- ・三菱地所（株）が開発する物流施設「ロジクロスシリーズ」では、検討可能な物件について、屋根上スペースに太陽光発電パネルを設置し、再エネ電力の発電を行っています。

○プレミアム・アウトレットにおける再エネ電力の利用推進

- ・三菱地所・サイモン（株）の運営する全国のプレミアム・アウトレットでは、2022 年 6 月より、フードコート客席部分やトイレなどの施設共用部での使用電力を 100%再生可能エネルギーとする運用を開始しました。
- ・また、2022 年 10 月開業の「ふかや花園プレミアム・アウトレット」では、テナント専有部も含む施設全体のすべての電力を再エネ電力で運用します。

自家消費用カーポート型太陽光発電設備
（酒々井プレミアム・アウトレット）



○マンションにおける再エネ電力の活用

- ・三菱地所レジデンス（株）は、2022 年 1 月に策定した目標「CO2 排出量を 2030 年までに 2019 年比 50%削減」の達成に向けて、マンションにおける再エネ電力の活用を推進しています。

ロジクロス座間小松原



■参考 三菱地所株式会社の取組

「バーチャル PPA」による追加性のある再生可能エネルギー調達を開始

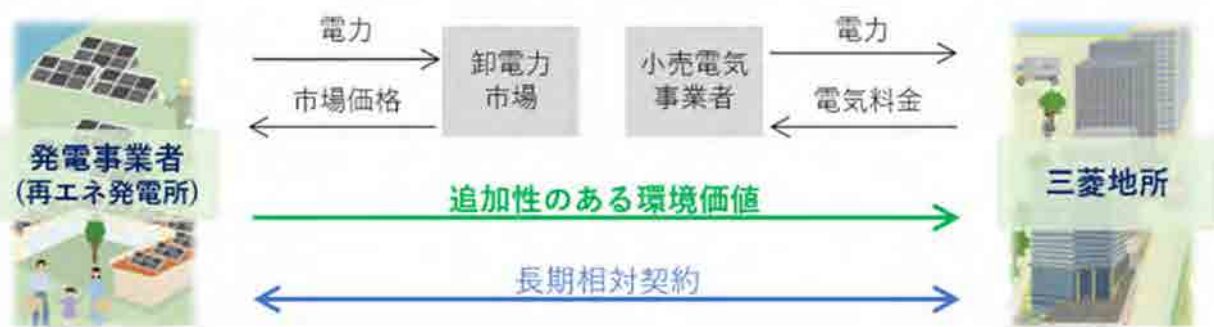
(2023 年 11 月 15 日リリース／三菱地所株式会社)

三菱地所株式会社（以下、「三菱地所」）は、「サステナビリティビジョン 2050」を制定し、脱炭素社会の実現に向けて国際的な気候変動関連イニシアティブ「SBTi」「RE100」への参加・加盟等のコミットメントを行い、中でも RE100 達成目標のもとではトラッキング付 FIT 非化石証書等を活用した保有ビル電力の「再エネ化」を進めてきました。

この度、これら脱炭素社会の実現に向けた各種取り組みの一環として、電力需要の大きい都心エリアの再エネ化を加速させるため、三菱商事グループで太陽光等の再生可能エネルギー事業を展開する三菱商事クリーンエナジー株式会社（以下、「三菱商事クリーンエナジー」）と、2023 年 11 月 13 日に再エネの環境価値を直接取引するスキームであるバーチャル PPA（Power Purchase Agreement）を締結しました。同社により新たに数か所に設置される太陽光発電所より創出する約 3MW(AC)の環境価値を「非 FIT 非化石証書」として 2024 年度より調達予定です。

また、テス・エンジニアリング株式会社と 2023 年 11 月 14 日にバーチャル PPA を締結しました。同社により当社関連施設屋上に新たに設置される太陽光発電設備より創出する約 1.4MW(AC)の環境価値を「非 FIT 非化石証書」として 2024 年春より調達予定です。

これらの発電設備は全て新設であり、脱炭素社会の実現に向けた「追加性^{※1}のある再生可能エネルギー」の調達となります。



バーチャル PPA 概念図

三菱地所グループは、国際的な気候変動関連イニシアティブ「SBTi」「RE100」への参加・加盟等のコミットメントに加え、資本市場との対話を深めるべく「TCFD」への賛同に基づく気候変動が事業に与える影響の開示、「CDP 質問書」への回答を通じた情報開示を進めてきました。これからも、ESG（「Environment：環境」「Social：社会」「Governance：企業統治」）先進企業として、「サステナビリティビジョン 2050」のもと、引き続き事業活動を通じて、脱炭素社会だけではなく持続可能な社会の実現を目指します。

※1 追加性について

再エネ発電設備を新設することで既設の火力発電等を代替し CO2 排出量の削減に貢献する考え方。

RE100 が 2022 年 12 月に改定した技術要件にこの考え方を一部取り入れるなど、各種国際イニシアティブが重視し始めている。

○三菱地所株式会社におけるバーチャル PPA 締結の背景と意義

大手町・丸の内・有楽町地区をはじめとした大きな電力需要を抱える都心エリアでの脱炭素化の実現に向けては、従来にも増して省エネやエネルギーマネジメントの推進、そして再エネの活用拡大が求められております。一方、都心エリアにおいては建物敷地内での再エネ発電量は限られており、敷地外に立地する再エネ発電所より如何に「再エネ」を調達するかも重要な課題となります。

この度取り組むバーチャル PPA は、再エネ発電所より需要家が直接「非 FIT 非化石証書」を調達するスキームであることから「遠隔地の発電所より追加性のある再エネの調達が可能」となります。これは、都心エリアの需要家にとっても新しい再エネ調達の選択肢となるほか、需要地からの距離によらず、都心から再エネ発電所の新規開発や再エネ発電量の増加に貢献することを可能にするスキームと考えております。

当社としてバーチャル PPA による追加性のある環境価値調達スキームを用意したことで、今後も開発の進む新築建築物での活用等も可能になるものと考えております。

なお、今回三菱商事クリーンエナジーより調達する追加性のある再生可能エネルギーの一部を当社本社執務室（東京都千代田区 大手町パークビルディング）へ供給することを予定しています。



○今回締結したバーチャルコーポレート PPA の概要

三菱商事クリーンエナジーとの契約概要

契約先	三菱商事クリーンエナジー株式会社
調達開始	2024 年度中～（予定）
発電所	数か所に新設する太陽光発電所
発電容量	約 3.0MW
年間想定発電量	約 410 万 kWh ^{※2}
環境価値取引	非 FIT 非化石証書
その他	調達する追加性のある再エネの一部を当社本社執務室へ供給予定。

テス・エンジニアリングとの契約概要

契約先	テス・エンジニアリング株式会社
調達開始	2024 年春（予定）
発電所	当社関連施設に新設する太陽光発電所
発電容量	約 1.4MW
年間想定発電量	約 170 万 kWh ^{※3}
環境価値取引	非 FIT 非化石証書

※2 出典：資源エネルギー庁 第 82 回 調達価格等算定委員会「資料 1 太陽光発電について」における設備利用率（地上設置）の平均値を元に試算

※3 出典：資源エネルギー庁 第 82 回 調達価格等算定委員会「資料 1 太陽光発電について」における設備利用率（屋根設置）の平均値を元に試算

■参考 三菱地所株式会社の取組

廃棄物利用率 100%「サーキュラーシティ丸の内」始動

(2022 年 4 月 20 日リリース／三菱地所株式会社)

三菱地所グループでは「三菱地所グループの Sustainable Development Goals 2030」において、CO2 排出量や再生可能電力比率のほか、廃棄物においても再利用率と排出量に関する削減目標と KPI を定め、サステナブルな社会の実現に向けた取り組みを推進しております。その一環として、丸の内エリア（大手町・丸の内・有楽町）においては、2030 年までに廃棄物再利用率 100%、単位面積当たり廃棄物排出量 20%削減達成を掲げており、このほど、丸の内エリアで「資源循環」に着目した取組み「サーキュラーシティ丸の内」を始動いたします。

▼「サーキュラーシティ丸の内」

取り組みイメージ



ー廃棄物再利用率 100%に向けた取組み「サーキュラーシティ丸の内」の第2弾ー

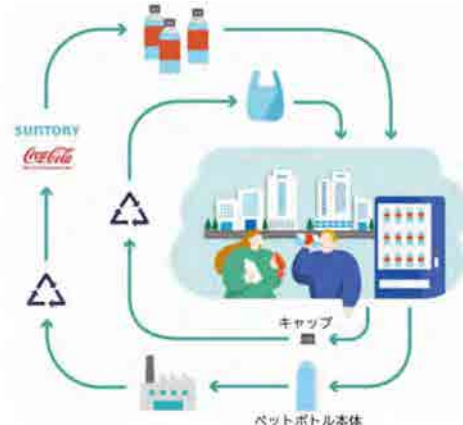
ペットボトルのリサイクル Bottle to Bottle を推進

(2022 年 6 月 13 日リリース／三菱地所株式会社)

三菱地所株式会社はこのほど、サントリー食品インターナショナル株式会社、コカ・コーラ ボトラーズジャパン株式会社と協業し、丸の内エリア（大手町・丸の内・有楽町）を含むオフィスビル 26 棟で排出されたペットボトルを新たなペットボトルに再生する「Bottle to Bottle リサイクルサーキュレーション」を構築、持続可能な資源 循環の取り組みを推進します。民間企業が面的に当該規模で行うのは初めてで、年間約 600t のペットボトルを 再生し、石油由来の原料製造と比較してバリューチェーン全体で CO2 排出量を 60%削減※1 します。※1 使用済ペットボトルからプリフォーム製造（ペットボトルとして膨らませる前の段階）までの工程において

▼ペットボトル リサイクル

サーキュレーションの概念図



ー廃棄物再利用率 100%に向けた取組み「サーキュラーシティ丸の内」の第3弾ー

業界初、廃食用油を持続可能な航空燃料 SAF 等へ再利用

(2022 年 11 月 24 日リリース／三菱地所株式会社)

三菱地所株式会社はこのほど、日揮ホールディングス株式会社（以下、日揮 HD）、株式会社レボインターナショナルと丸の内エリア（大手町・丸の内・有楽町）の飲食店舗等にて使用された食用油（以下、廃食用油）を、持続可能な航空燃料である SAF（Sustainable Aviation Fuel）等へ再利用する事業に関して、相互に協力する基本合意書を締結しました。なお、本事業へ総合不動産会社が参画するのは初めて※となります。 ※当社調べ

SAF とは化石燃料以外を原料とする持続可能な航空燃料で、原料が 100%廃食用油の場合、原料収集から SAF の製造・燃焼までのバリューチェーン全体で、従来の航空燃料と比較して CO2 排出量を約 80%削減することが可能です。国土交通省も将来的に最も CO2 削減効果が高いとされる SAF 導入を加速させるため、技術的・経済的な課題や解決策を官民で協議する場として、経済産業省資源エネルギー庁と合同で「持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進に向けた官民協議会」を本年 4 月に立ち上げるなど、航空分野の脱炭素化に向けた取り組みを進めています。

③自然共生都市の実現に向けた複数街区が協力した緑の創出

□緑化計画の考え方

〔本地区周辺の課題〕

本地区が位置する千代田区には、皇居と周辺の公園等の緑地帯を中心に、外濠、靖國神社、国会議事堂前庭等にまとまった緑が分布している。

「千代田区緑の基本計画（令和３年７月）」では、特に皇居が区内外の都市公園等の緑の拠点をつなぐエコロジカルネットワークの中核的な拠点となっている。

また、これまでの緑の取り組みにより、区内いずれの地域でも緑被率が増加している一方、民有地や公共公益施設の緑に接する機会の少なさが課題となっていることを踏まえ、基本理念「緑がつなぐ 人・まち・未来」をもとに、緑の量を増やすだけでなく、いかに人々に愛される、利用される緑を創出し、緑が人とまちをつなぐ手段となることができるかが重要である。

▼緑のネットワークイメージ



出典：千代田区緑の基本計画（令和３年７月）

〔緑化の取組〕

本地区全体で既存の約 2.5 倍となる約 5,000 ㎡のみどりを整備する。

これにより、丸の内仲通りを中心に、緑と潤いを感じる憩いの空間の質をさらに高め、緑視率向上や緑陰確保にも資するみどりの創出に加え、皇居外苑や日比谷公園から丸の内仲通り・Tokyo Sky Corridor へとつながるみどりのネットワークを形成し、生物多様性の保全にも寄与する。

特に緑陰確保については南北方向の丸の内仲通りから東西方向の通りへも拡充することで、丸の内仲通りの暑熱緩和効果を東西方向の通りへも拡充することができ、近年酷暑が進む中、都心において屋外空間で快適に過ごすことのできる空間提供に寄与する。なお、丸の内仲通りの熱環境変化等の報告書（2019、2020 年度）において、樹木の緑陰空間による暑熱緩和効果（クールスポット）が計測により確認されている。また、敷地内についても緑陰確保のための高木整備を検討する。

大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン緑環境デザインマニュアル 2013 を踏まえ、“緑陰をつくる”、緑視率を高める”、“隣の街区と一体の通りをつくる”、“皇居と周辺の緑とのネットワークを形成する”といった取組を実施するとともに、改定に向けた検討も始まっていることから、本地区においては改定内容も踏まえた緑化の取組も推進する。

▼みどりのネットワークイメージ



▽皇居外苑のみどり



出典) 一般社団法人国民公園協会HPより

▽丸の内仲通りの緑陰空間



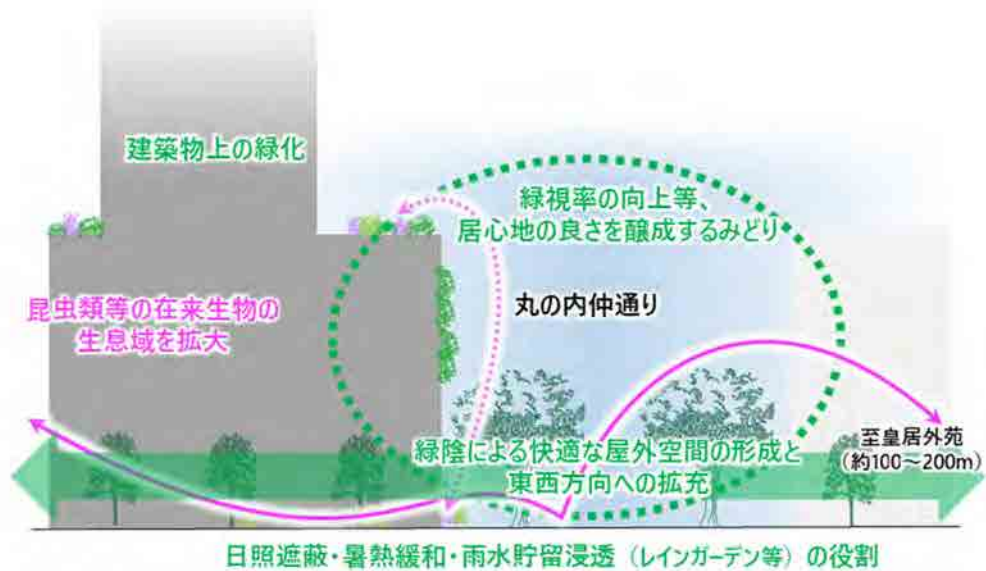
出典) DMO東京丸の内HPより

▽日比谷公園のみどり

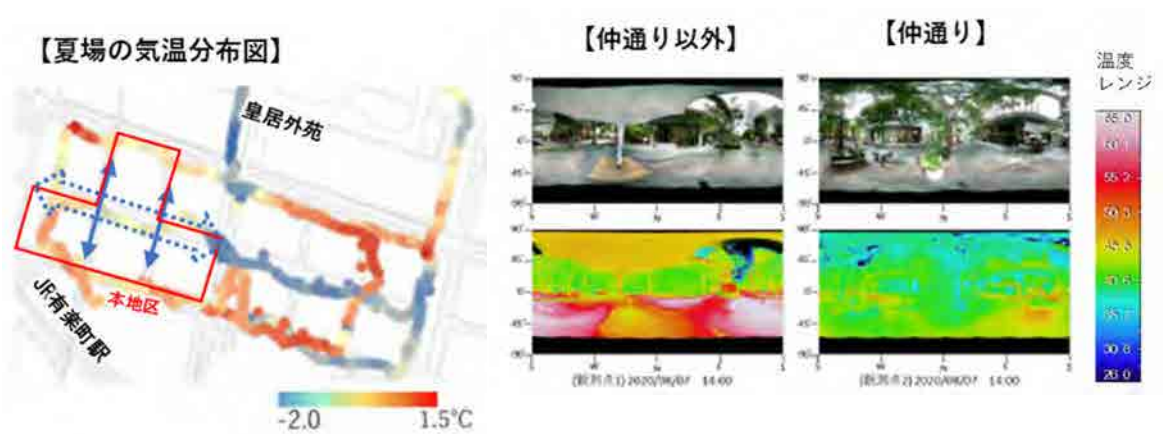


出典) 千代田区観光協会HPより

▼建築物上を含めたみどりのイメージ



▼緑陰拡張の効果イメージ

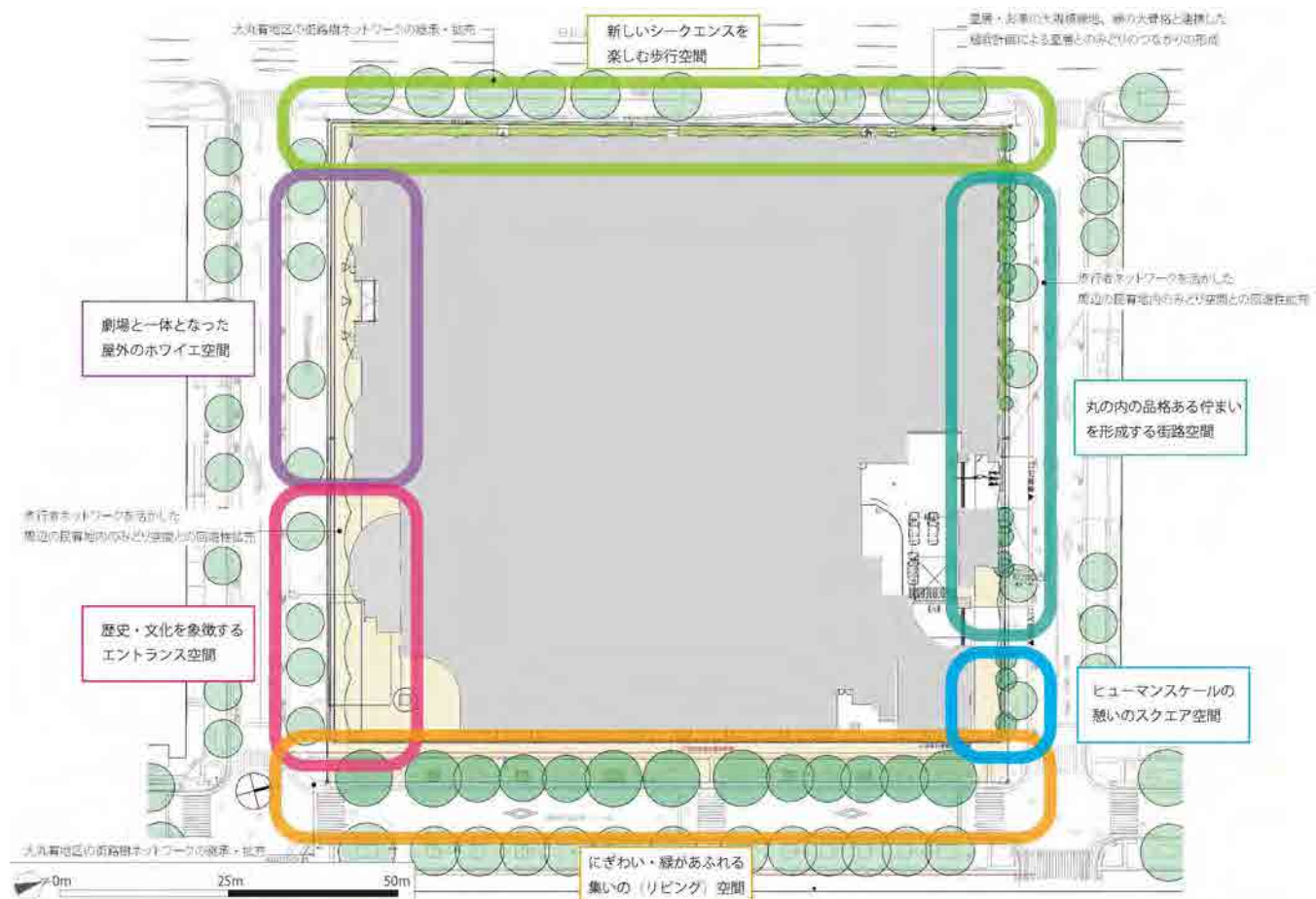


出典：丸の内仲通りの熱環境変化等の報告書（2019，2020 年度）より抜粋、一部加筆

[A 街区における緑化の取組のイメージ（地上）]

周辺の既存緑地・街路樹ネットワークや丸の内仲通りの一体的なまちのにぎわいと連続性を強化し、地上レベルでの人・まち・緑のつながりの創出に貢献する。例えば、皇居の既存樹種や既存の街路樹と調和とした植栽計画とすることで、中広域的な緑のつながりを創出する。また、エリアや周辺環境に呼応した空間づくりを目指し、皇居・お濠の佇まいや、文化芸術の滲み出しを考慮した空間の創出を計画する。計画地南東角においては、まちのにぎわいの舞台となり、本開発の顔となるエントランス空間を形成する。

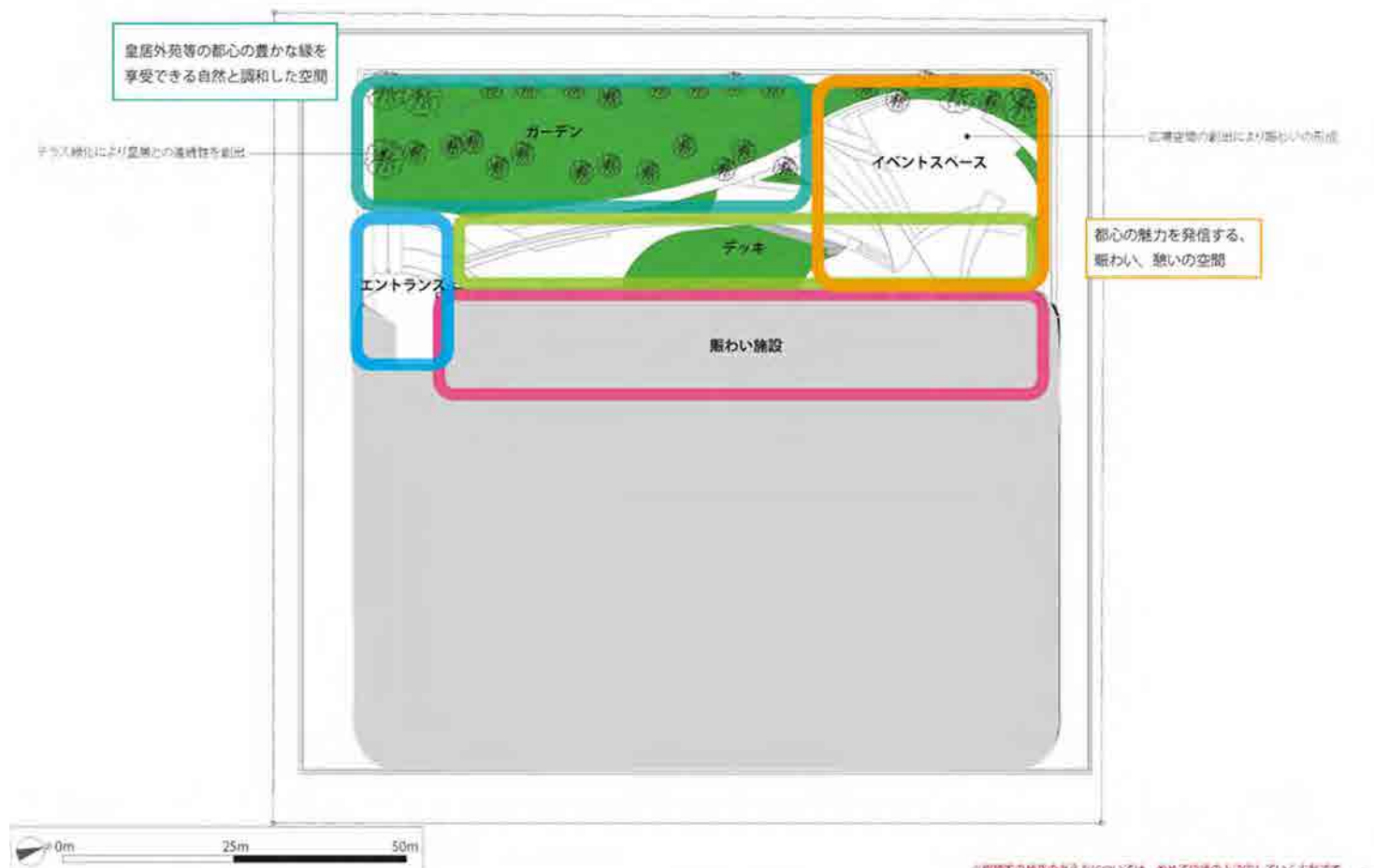
▼緑化の取組のイメージ（地上）



[A 街区における緑化の取組のイメージ（低層屋上テラス）]

計画建物6F 皇居外苑側の空間には屋上テラスを計画する。日比谷公園・皇居外苑に開かれた立地特性を活かし、日比谷公園・皇居外苑等の都心の大規模な緑を一望できる低層屋上テラスを整備する。テラス空間は低木・草花を中心とした緑地を設け、皇居外苑からの緑の連続性を強化し、地上部と共に一体的な緑とオープンスペースの拡充に寄与する。

▼緑化の取組のイメージ（低層屋上テラス）



▼A 街区における緑化面積と緑化率（東京都基準）

地上部の緑化		建築物上の緑化	
敷地面積	約9,900㎡	屋上利用可能面積	約2,700㎡
建築面積	約8,700㎡		
敷地面積-建築面積 （緑化可能面積）	約1,200㎡		
緑化面積	約530㎡	緑化面積	約960㎡
地上部緑化率	約44%	建築物上緑化率	約35%
地上部・建築物上部合計緑化面積：約1,490㎡			
地上部・建築物上部合計緑化率：約38%			

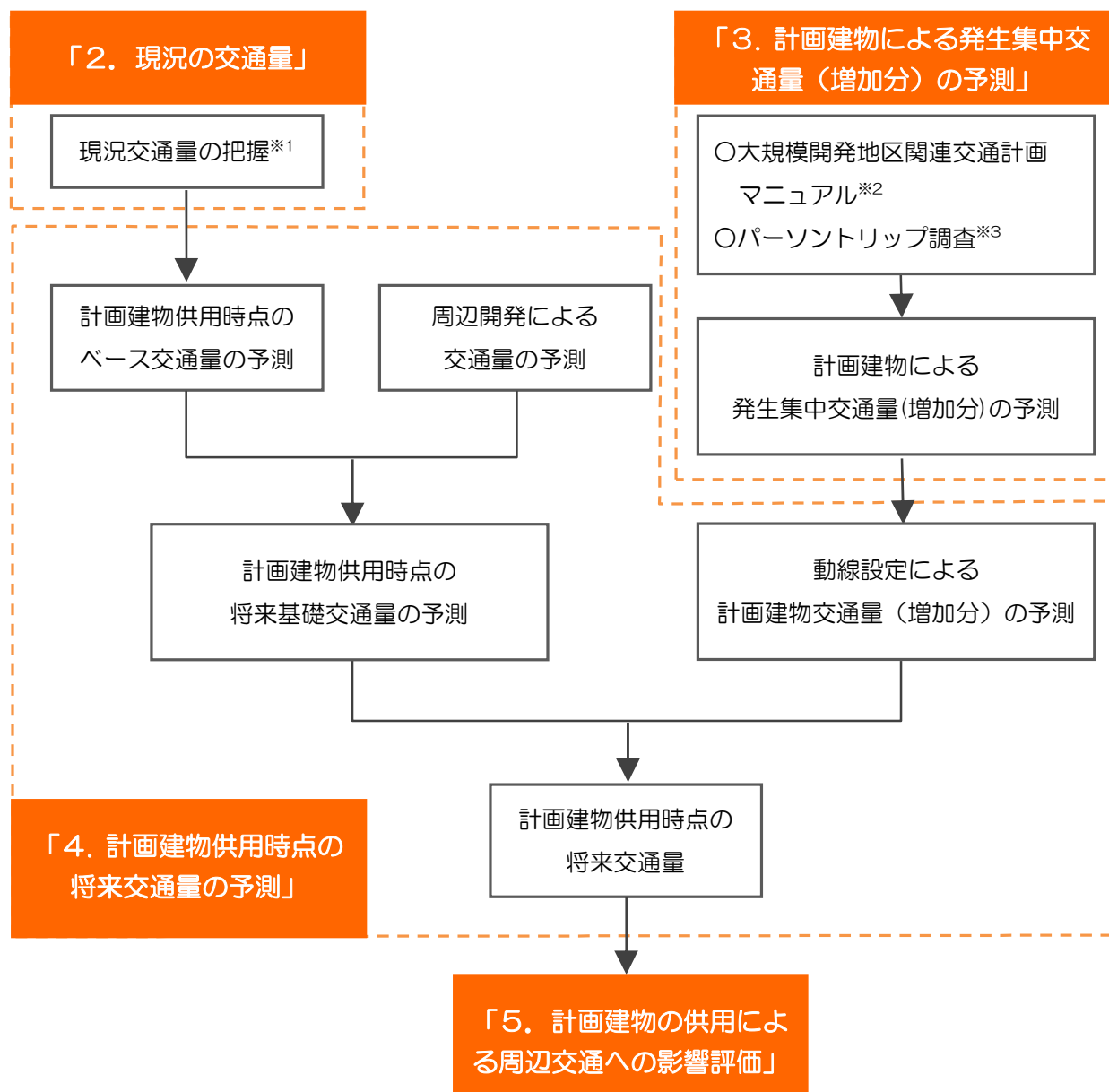
Ⅳ-2 交通処理計画

1. 交通処理計画の検討フロー

交通処理計画にあたっては、交通実態調査により現況交通量を把握し、周辺開発による交通量を加えて、計画建物周辺の将来基礎交通量を予測した。これに、計画建物による発生集中交通量の増加分を加え、計画建物供用時点の将来交通量を算定し、自動車交通は交差点需要率、歩行者交通はサービス水準により周辺交通への影響の検証を行った。

1) 検討フロー

※次ページ以降の章立てと対応



※1 新型コロナウイルスによる外出自粛要請の影響を排除するため、コロナ前に実施した2017年度調査での検討を原則とした。ただし、2017年度調査がなく、かつコロナ後の2021年度に調査を実施した地点においては、2021年度調査結果に重複している地点の全体平均から求めた補正をかけたものを採用した。

※2 平成26年度大規模開発地区関連交通計画マニュアル（国土交通省）

※3 平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）

2. 現況の交通量

1) 現況交通量調査の概要

○ 調査日^{※1}

自動車/歩行者交通量―地上部

2017 年度調査 : 平日: 2017 年 6 月 6 日(火) 7 時~21 時の 14 時間

休日: 2017 年 6 月 11 日(日) 7 時~21 時の 14 時間

2021 年度調査 : 平日: 2021 年 10 月 14 日(木) 7 時~21 時の 14 時間

休日: 2021 年 10 月 24 日(日) 7 時~21 時の 14 時間

歩行者交通量―地下部

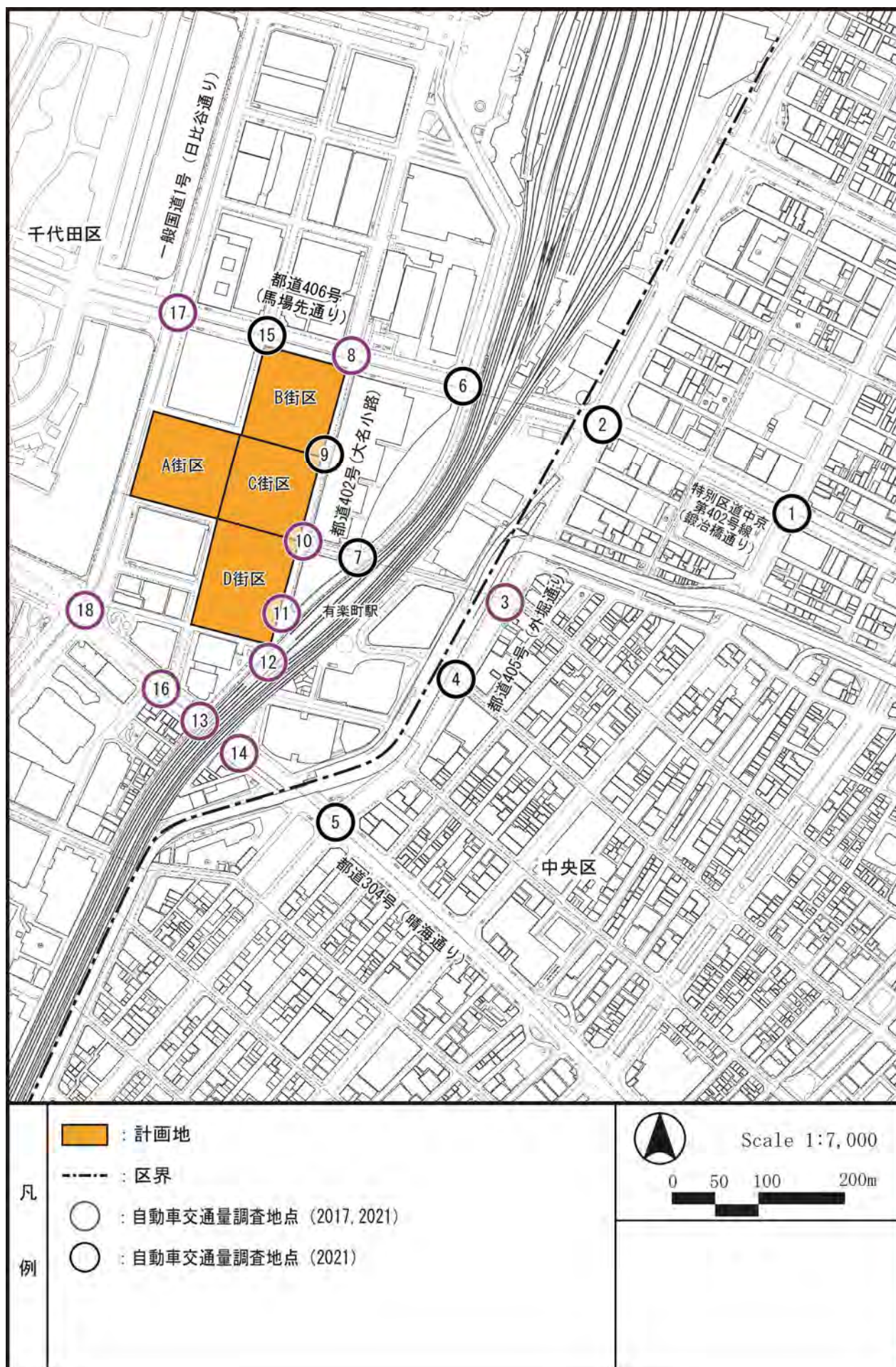
平日: 2018 年 10 月 9 日(火) 4 時~24 時の 20 時間

土曜: 2018 年 9 月 29 日(土) 4 時~24 時の 20 時間

日曜: 2018 年 12 月 9 日(日) 4 時~24 時の 20 時間

※1 新型コロナウイルスによる外出自粛要請の影響を排除するため、地上部は 2017 年度、地下部は 2018 年度のコロナ前に実施した調査による検討を原則とした。ただし、コロナ前の調査がなく、かつコロナ後 2021 年度に調査を実施した地点においては、2021 年度調査結果に重複している地点の全体平均から求めた補正をかけたものを採用した。

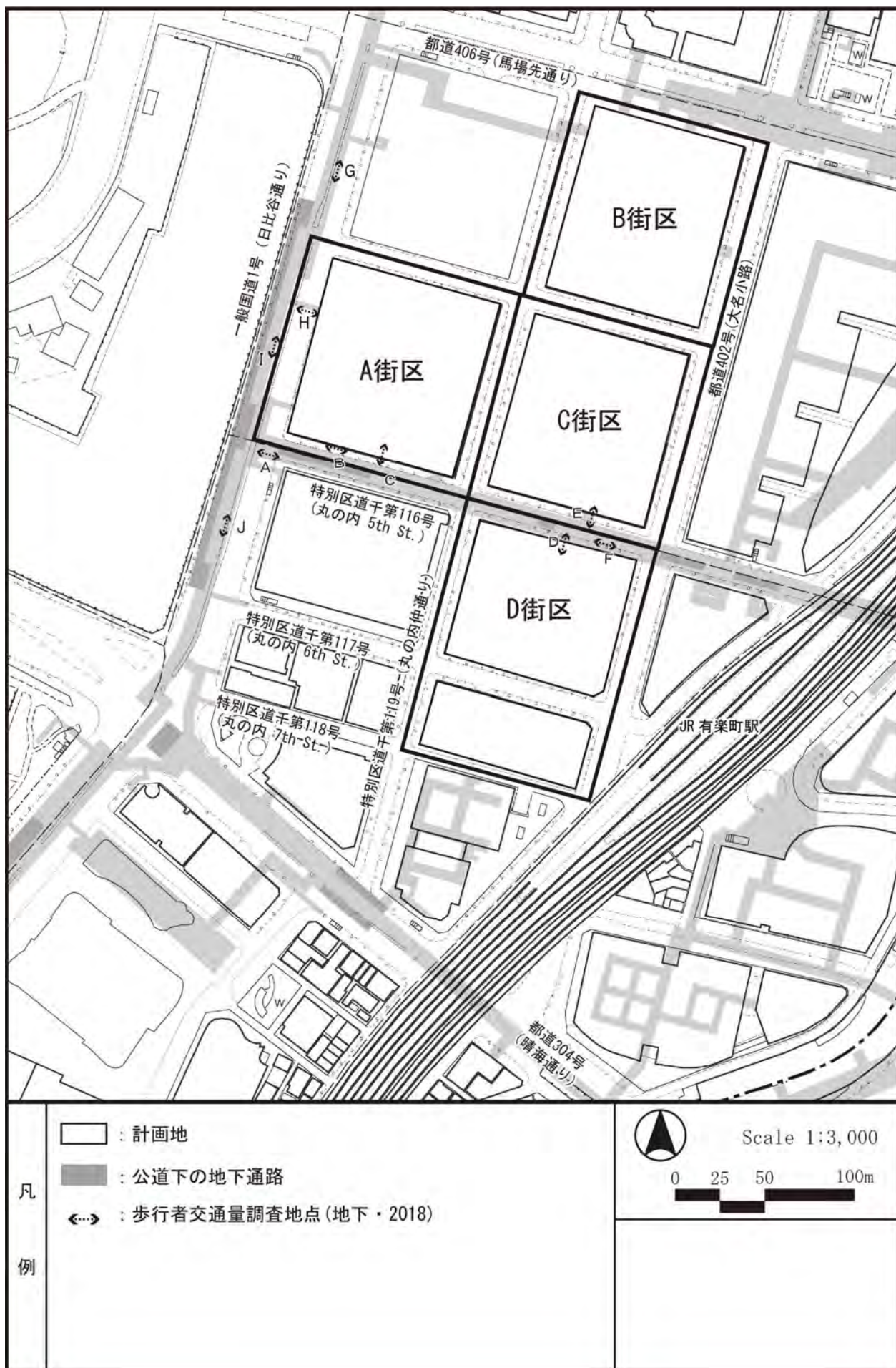
▼自動車交通量 調査地点



▼歩行者通行量 調査地点—地上部



▼歩行者通行量 調査地点—地下部



現況

千代田区

一般国道1号 (日比谷通り)

都道406号 (馬場先通り)

都道402号 (大名小路)

有楽町駅

特別区道中京第402号線 (鍛冶橋通り)

中央区

都道304号 (晴海通り)

都道405号 (外堀通り)

17, 18, 16, 13, 14, 10, 11, 12, 8, 3

9,700, 18,553, 13,434, 14,523, 6,538, 14,786, 2,997, 5,444, 3,138, 2,577, 4,284, 2,753, 2,125, 18,520, 16,089, 17,681, 21,347, 16,721, 22,502, 16,901, 16,210, 16,044, 15,035, 4,578, 5,077, 4,443, 4,055, 7,342

 : 計画地
 : 区界
 : 自動車交通量調査地点 (2017, 2021)
 2017年度調査結果 (平日・台/14時間)

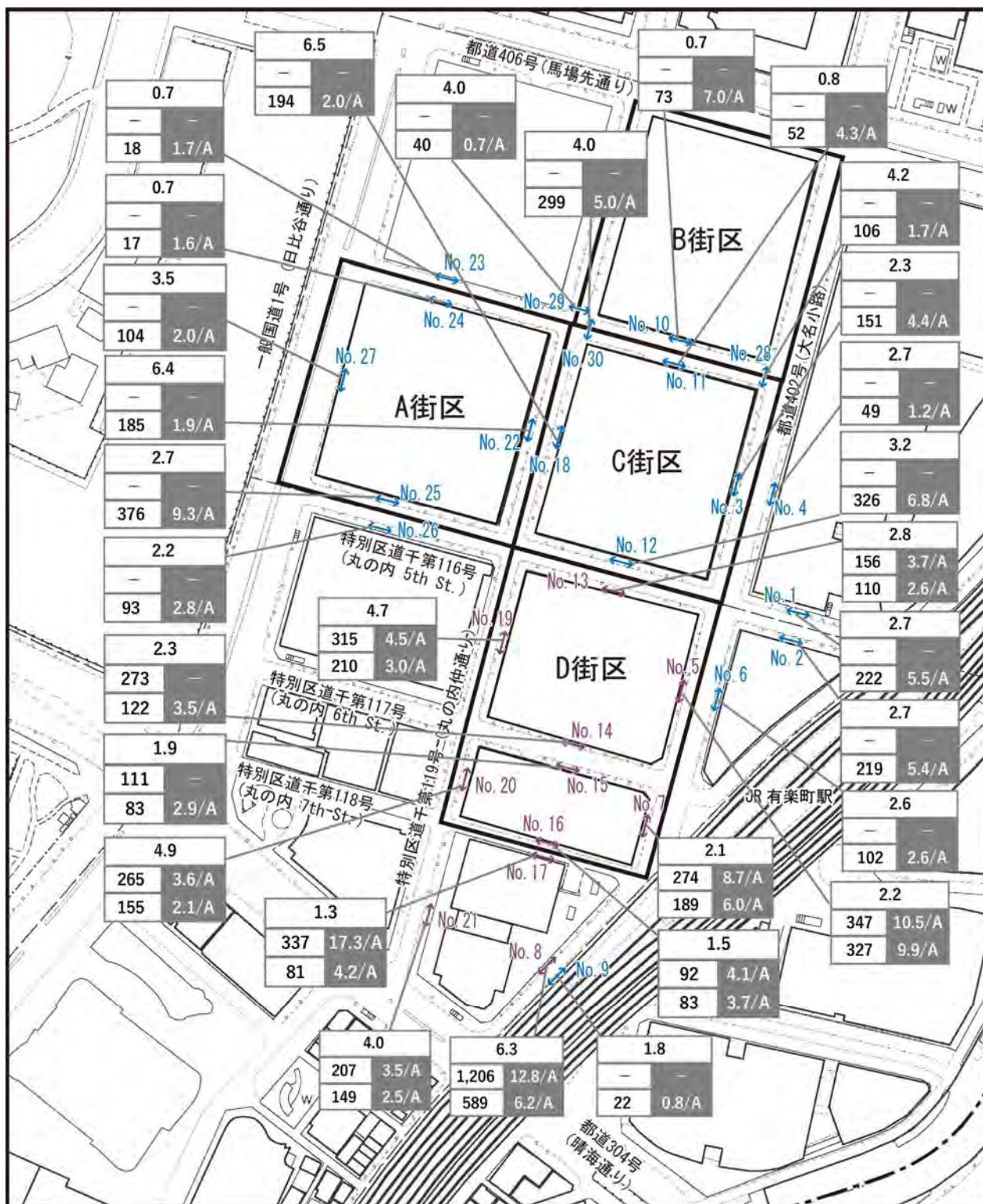
Scale 1:7,000

0 50 100 200m

3) 歩行者交通

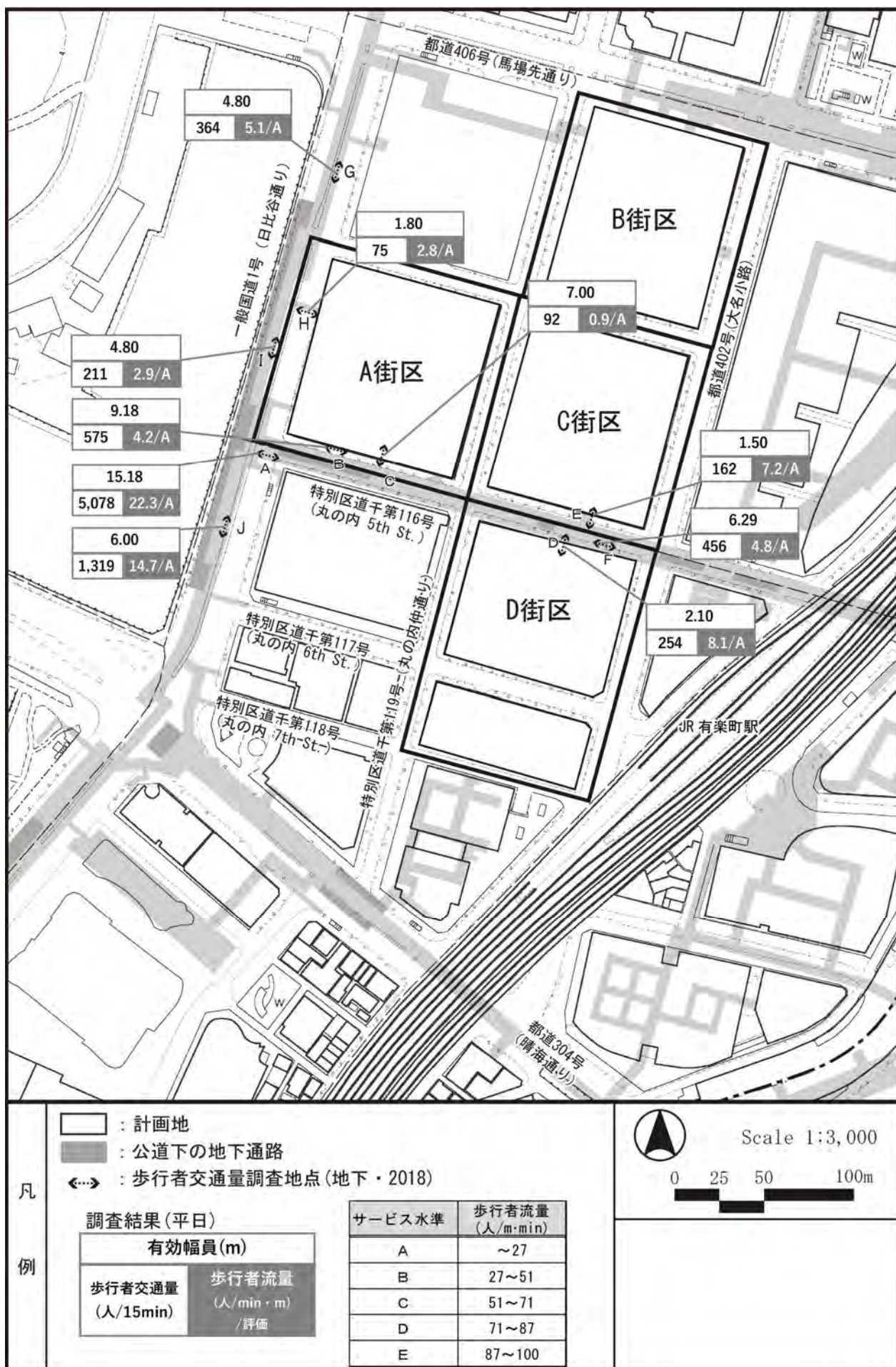
現況

▼歩行者断面交通量/歩行者流量一地上部



凡例	: 計画地 : 歩行者交通量調査地点(地上・2017, 2021) : 歩行者交通量調査地点(地上・2021)		0 25 50 100m	
	調査結果(平日)		サービス水準	
	有効幅員(m)		歩行者流量(人・m・min)	
	歩行者交通量(人/15min)	歩行者流量(人/min・m) / 評価	A	~27
例	地上・2017		B	27~51
	地上・2021		C	51~71
			D	71~87
			E	87~100

▼歩行者断面交通量/歩行者流量—地地下部



4) 交通量の補正

コロナ前 2017 年度調査がなく、かつコロナ後 2021 年度に調査を実施した地点においては、2021 年度調査結果に、2017 年度・2021 年度共に調査を実施した地点の調査結果の全体平均から求めた以下の補正数値をかける。

自動車交通量の補正值：74.5%（2017 年度比）

歩行者交通量の補正值：68.0%（2017 年度比）

3. 本地区による発生集中交通量（増加分）の予測

1) 予測方法

○計画諸元

A 街区の用途構成および計画規模は以下となる。B・C・D 街区には建物計画がないため、本都市再生特別地区の備考欄に示される延べ面積を各街区に振り分け、以下の用途構成および計画規模と仮定する。

A 街区

用途	計画規模	備考
業務	約 150,700 ㎡	商業床面積率 11.7% ※(商業+美術館)/(事務所+商業+美術館)
劇場	約 14,100 ㎡	
計	約 164,800 ㎡	

B 街区

用途	計画規模	備考
業務	約 147,200 ㎡	商業床面積率 11.5% ※商業/(事務所+商業)
会議室ホールその他	約 11,300 ㎡	
計	約 158,500 ㎡	

C 街区

用途	計画規模	備考
業務	約 154,000 ㎡	商業床面積率 11.5% ※商業/(事務所+商業)
会議室ホールその他	約 11,800 ㎡	
計	約 165,800 ㎡	

D 街区

用途	計画規模	備考
業務	約 174,000 ㎡	商業床面積率 11.5% ※商業/(事務所+商業)
会議室ホールその他	約 13,300 ㎡	
計	約 187,300 ㎡	

○発生集中交通量の算定

- 本地区の発生集中交通量は、国土交通省大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版 H26（以下「大規模マニュアル改訂版 H26」という）を基に将来想定床面積、交通機関別分担率により算出する。
- 交通実態調査時点においては従前建物が稼働中であるため、増加交通量は従前施設発生集中交通量と従後施設発生集中交通量の差分とする。

増加交通量（増分）＝従後施設発生集中交通量－従前施設発生集中交通量

全手段発生集中交通量＝延べ床面積×発生集中原単位（大規模マニュアル等）

▼発生集中原単位

用途		発生集中原単位
業務	帝劇ビル 有楽町ビル	2,800 人 T.E/ha・日 (大規模マニュアル 都心部一般事務所 鉄道駅距離 150m 以下 商業床面積率 0%)
	国際ビル 新日石ビル 新有楽町ビル	3,800 人 T.E/ha・日 (大規模マニュアル 都心部一般事務所 鉄道駅距離 150m 以下 商業床面積率 5～10%)
	新国際ビル	3,700 人 T.E/ha・日 (大規模マニュアル 都心部一般事務所 鉄道駅距離 150m 以下 商業床面積率 4.7%)
	新東京ビル A 街区 B 街区 C 街区 D 街区	3,900 人 T.E/ha・日 (大規模マニュアル 都心部一般事務所 鉄道駅距離 150m 以下 商業床面積率 11.4～11.7%)
	商業	20,600 人 T.E/ha・日(大規模マニュアル 都心部商業)
会議室 ホール等	全街区	3,750 人 T.E/ha・日 (東京駅周辺地区における都市基盤施設の整備・誘導方針検討調査 (平成 12 年 3 月, 公益社団法人 日本都市計画学会) より)

▼本地区における発生集中交通量

	建物	用 途	延床面積 (ha)	商業床面積率	鉄道駅 距離 (m)	割引率		発生集中 原単位 (人 T.E./ha・日)	全手段 発生集中 交通量 (人 T.E./日)
						商業床 面積率	鉄道駅 距離		
従前	帝劇ビル	業務	1.58	0.0%	150 以下	0.75	1.00	2,800	4,424
		商業	0.40		150 以下	...	...	20,600	8,240
		ホール	1.73		150 以下	...	...	3,750	6,488
		計	3.70						19,152
	国際ビル	業務	7.40	9.9%	150 以下	1.00	1.00	3,800	28,120
	新東京ビル	業務	8.75	11.4%	150 以下	1.00	1.00	3,900	34,121
		会議室	1.85		150 以下	...	...	3,750	6,943
		計	10.60						41,064
	新国際ビル	業務	7.01	4.7%	150 以下	0.99	1.00	3,700	25,937
		会議室	0.74		150 以下	...	...	3,750	2,775
		計	7.75						28,712
	新日石ビル	業務	1.84	8.7%	150 以下	1.00	1.00	3,800	6,992
		会議室	0.81		150 以下	...	...	3,750	3,038
		計	2.65						10,030
	有楽町ビル	業務	2.97	0.0%	150 以下	0.75	1.00	2,800	8,316
		商業	1.04		150 以下	...	...	20,600	21,424
		会議室	0.21		150 以下	...	...	3,750	788
		計	4.22						30,528
	新有楽町ビル	業務	8.16	8.4%	150 以下	1.00	1.00	3,800	31,008
		会議室	0.21		150 以下	...	...	3,750	788
		計	8.37						31,796
従後	A 街区	業務	15.07	11.7%	150 以下	1.00	1.00	3,900	58,773
		会議室・ホール等	1.41		150 以下	...	...	3,750	5,288
		計	16.48						64,061
	B 街区	業務	14.72	11.5%	150 以下	1.00	1.00	3,900	57,408
		会議室・ホール等	1.13		150 以下	...	...	3,750	4,238
		計	15.85						61,646
	C 街区	業務	15.40	11.5%	150 以下			3,900	60,060
		会議室・ホール等	1.18		150 以下			3,750	4,425
		計	16.58						64,485
	D 街区	業務	17.40	11.5%	150 以下	1.00	1.00	3,900	67,860
		会議室・ホール等	1.33		150 以下	...	...	3,750	4,988
		計	18.73						72,848

2) 自動車の発生集中交通量(増加分)

自動車発生集中交通量＝全手段発生集中交通量×交通手段別分担率÷平均乗車人員

(100台 T.E/h 単位に切り捨て 大規模マニュアル)

▼自動車発生集中交通量

	建物	用 途	全手段 発生集中 交通量 (人 T.E/日)	自動車 分担率	平均 乗車人員 (人/台)	自動車発生集中交通量		
						1 日 (台 TE/日)	AM ピーク (台 TE/h)	PM ピーク (台 TE/h)
従前	帝劇ビル	業務	4,424	4.2%	1.3	100	12	10
		商業	8,240	5.3%	1.5	200	14	20
		ホール	6,488	5.3%	1.5	200	14	20
		計	19,152			500	40	50
	国際ビル	業務	28,120	4.2%	1.3	900	108	90
	新東京ビル	業務	34,121	4.2%	1.3	1,100	132	110
		会議室	6,943	4.2%	1.3	200	24	20
		計	41,064			1,300	156	130
	新国際ビル	業務	25,937	4.2%	1.3	800	96	80
		会議室	2,775	4.2%	1.3	80	10	8
		計	28,712			880	106	88
	新日石ビル	業務	6,992	4.2%	1.3	200	24	20
		会議室	3,038	4.2%	1.3	90	11	9
		計	10,030			290	35	29
	有楽町ビル	業務	8,316	3.1%	1.3	100	12	10
		商業	21,424	1.4%	1.5	100	7	10
		会議室	788	3.1%	1.3	10	1	1
		計	30,528			210	20	21
	新有楽町ビル	業務	31,008	3.1%	1.3	700	84	70
		会議室	788	3.1%	1.3	10	1	1
		計	31,796			710	85	71

従後	A 街区	業務	58,773	4.2%	1.3	1,800	216	180
		会議室・ホール等	5,288	5.3%	1.5	100	7	10
		計	64,061			1,900	223	190
	B 街区	業務	57,408	4.2%	1.3	1,800	216	180
		会議室	4,238	4.2%	1.5	100	7	10
		計	61,646			1,900	223	190
	C 街区	業務	60,060	4.2%	1.3	1,900	228	190
		会議室・ホール等	4,425	5.3%	1.5	100	7	10
		計	64,485			2,000	235	200
	D 街区	業務	67,860	3.1%	1.3	1,600	192	160
		会議室・ホール等	4,988	1.4%	1.5	40	3	4
		計	72,848			1,640	195	164

増分	A 街区	500	75	50
	B 街区	600	67	60
	C 街区	830	94	83
	D 街区	720	90	72

▼自動車分担率・平均乗車人員・ピーク率

用途	街区	自動車分担率(H3OPT)※1	平均乗車人員	ピーク率
業務 会議室（従前）	丸の内	4.2% (00103※2 ゾーン事務所・会社)	1.3 人/台 (大規模マニュアル 事務所)	AM12%、PM10% (大規模マニュアル 都心事務所)
	有楽町	3.1% (00130※3 ゾーン事務所・会社)		
商業 ホール（従前） 会議室ホール等 （従後）	丸の内	5.3% (00103 ゾーン商業)	1.5 人/台 (大規模マニュアル 商業)	AM7%、PM10% (大規模マニュアル 商業)
	有楽町	1.4% (00130 ゾーン商業)		

※1 自動車分担率にはバイクの分担率を加算している。

※2 00103 ゾーン：千代田区丸の内(以下同)

※3 00130 ゾーン：千代田区有楽町、内幸町(以下同)

- ・ ピーク時間帯における自動車発生集中交通量を基に、H3OPT の自動車ODにより推計した方面別構成比をかけて方面別の自動車増加交通量を算出する。
- ・ さらに、計画地区周辺の道路網及び交通規制を基に設定する自動車動線に従い、各方面別の自動車増加交通量を配分して各交差点内方向別の自動車交通量を算出する。
- ・ 方面別自動車増加交通量＝自動車発生集中交通量÷2×方面別構成比

3) 歩行者の発生集中交通量(増加分)

交通手段別発生集中交通量＝全手段発生集中交通量×交通手段別分担率

(100人T.E/h単位に切り捨て 大規模マニュアル)

▼歩行者系発生集中交通量

	建物	用途	全手段 発生集中 交通量 (人T.E/日)	交通機関別分担率			交通機関別発生集中交通量 (人T.E/日)		
				鉄道	バス	徒歩等	鉄道	バス	徒歩等
従前	帝劇ビル	業務	4,424	86.5%	0.9%	8.4%	3,800	30	300
		商業	8,240	68.1%	1.2%	25.4%	5,600	90	2,000
		ホール	6,488	68.1%	1.2%	25.4%	4,400	70	1,600
		計	19,152				13,800	190	3,900
	国際ビル	業務	28,120	86.5%	0.9%	8.4%	24,300	200	2,300
		計							
	新東京ビル	業務	34,121	86.5%	0.9%	8.4%	29,500	300	2,800
		会議室	6,943	86.5%	0.9%	8.4%	6,000	60	500
		計	41,064				35,500	360	3,300
	新国際ビル	業務	25,937	86.5%	0.9%	8.4%	22,400	200	2,100
		会議室	2,775	86.5%	0.9%	8.4%	2,400	20	200
		計	28,712				24,800	220	2,300
	新日石ビル	業務	6,992	86.5%	0.9%	8.4%	6,000	60	500
		会議室	3,038	86.5%	0.9%	8.4%	2,600	20	200
		計	10,030				8,600	80	700
	有楽町ビル	業務	8,316	85.8%	0.9%	10.2%	7,100	70	800
		商業	21,424	68.0%	0.9%	29.7%	14,500	100	6,300
		会議室	788	85.8%	0.9%	10.2%	600	7	80
		計	30,528				22,200	177	7,180
	新有楽町ビル	業務	31,008	85.8%	0.9%	10.2%	26,600	200	3,100
		会議室	788	85.8%	0.9%	10.2%	600	7	80
		計	31,796				27,200	207	3,180

従後	A街区	業務	58,773	86.5%	0.9%	8.4%	50,800	500	4,900
		会議室・ホール等	5,288	68.1%	1.2%	25.4%	3,600	60	1,300
		計	64,061				54,400	560	6,200
	B街区	業務	57,408	86.5%	0.9%	8.4%	49,600	500	4,800
		会議室・ホール等	4,238	68.1%	1.2%	25.4%	2,800	50	1,000
		計	61,646				52,400	550	5,800
	C街区	業務	60,060	86.5%	0.9%	8.4%	51,900	500	5,000
		会議室・ホール等	4,425	68.1%	1.2%	25.4%	3,000	50	1,100
		計	64,485				54,900	550	6,100
	D街区	業務	67,860	85.8%	0.9%	10.2%	58,200	600	6,900
		会議室・ホール等	4,988	68.0%	0.9%	29.7%	3,300	40	1,400
		計	72,848				61,500	640	8,300

増分	A街区	16,300	170	0
	B街区	16,900	190	2,500
	C街区	21,500	250	3,100
	D街区	12,100	256	-2,060

▼交通機関別分担率（H30PT）

用途	街区	鉄道	バス	徒歩等	備 考
業務 会議室（従前）	丸の内	86.5%	0.9%	8.4%	00103 ゾーン事務所・会社
	有楽町	85.8%	0.9%	10.2%	00130 ゾーン事務所・会社
商業/ホール（従前） 会議室・ホール等（従後）	丸の内	68.1%	1.2%	25.4%	00103 ゾーン商業
	有楽町	68.0%	0.9%	29.7%	00130 ゾーン商業

・鉄道利用者は下表の各駅・路線を利用とする。

＊駅別・路線別利用率は「1 日平均乗客数」から算出する⇒駅別・路線別利用率＝
当該駅路線別乗降客比

・バス利用者は最寄りの停留所を利用すると想定し、A 街区・B 街区は「馬場先門停留所」、C 街区・D 街区は「有楽町駅前停留所」利用とする。

・徒歩は東西南北に均等配分（各 25%：周辺街路により更に各 1/2 配分）。

▼駅別・路線別別利用率

駅	路線	乗客数(人/日)	利用率 A 街区・C 街区	利用率 B 街区	利用率 D 街区
東京駅	京葉線	41,512	6.5%	6.9%	5.9%
有楽町駅	山手線・ 京浜東北線	274,762	43.0%	45.8%	39.1%
有楽町駅	有楽町線	97,379	15.2%	16.2%	13.9%
日比谷駅	日比谷線	35,717	5.6%	6.1%	5.2%
	千代田線	39,610	6.2%	—	5.6%
	三田線	36,507	5.7%	6.1%	5.2%
二重橋前駅	千代田線	33,780	5.3%	5.6%	—
銀座駅	銀座線	97,142	—	—	13.8%
	丸ノ内線	79,608	12.5%	13.3%	11.3%
合計			100.0%	100.0%	100.0%

＊乗客数：都市・地域交通年報平成 29 年度版から 1 日平均を算出

4) ピーク率の設定について

1 時間ピーク率（1 時間交通量÷1 日交通量）：鉄道利用者は H3OPT、バス利用者・徒歩は大規模マニュアルより

15 分間ピーク率（15 分間交通量÷1 時間交通量）：現況交通量より設定

▼本計画鉄道利用発生集中交通量ピーク率：H3OPT・現況交通量より設定

用途	街区	朝	昼	午後	備 考
業務	丸の内	22.7%	1.9%	12.8%	00103 ゾーン事務所・会社
会議室（従前）	有楽町	23.1%	1.9%	11.0%	00130 ゾーン事務所・会社
商業/ホール（従前）	丸の内	5.3%	4.9%	11.4%	00103 ゾーン商業
会議室ホール等（従後）	有楽町	5.9%	8.9%	16.3%	00130 ゾーン商業



30%（1 時間に対する 15 分間のピーク率：現況交通量より設定）

業務	丸の内	6.8%	0.6%	3.8%
会議室（従前）	有楽町	6.9%	0.6%	3.3%
商業/ホール（従前）	丸の内	1.6%	4.9%	3.4%
会議室ホール等（従後）	有楽町	1.8%	2.7%	4.9%

▼本計画バス・徒歩発生集中交通量ピーク率：大規模マニュアル・現況交通量より設定

用途	朝	昼	午後	備 考
業務				
会議室（従前）	10%	11%	8%	大規模マニュアル 都心事務所
商業/ホール（従前）				
会議室ホール等（従後）	1%	10%	12%	大規模マニュアル 商業



30%（1 時間に対する 15 分間のピーク率：現況交通量より設定）

業務			
会議室（従前）	3.0%	3.3%	2.3%
商業/ホール（従前）			
会議室ホール等（従後）	0.3%	3.0%	3.6%

▼AMピーク時駅別・路線別交通量－鉄道利用者

	建物	用途	AMピーク時 発生集中 交通量 (人T.E/15min)	東京駅	有楽町駅	有楽町駅	日比谷駅			二重橋前駅	銀座駅	
				京葉線	JR	有楽町線	日比谷線	千代田線	三田線	千代田線	銀座線	丸ノ内線
従前	帝劇ビル	業務	258	17	111	39	14	16	15	14	-	32
		商業	90	6	39	14	5	6	5	5	-	11
		ホール	70	5	30	11	4	4	4	4	-	9
		計	418	28	180	64	23	26	24	23	0	52
	国際ビル	業務	1,652	107	710	251	93	102	94	88	0	207
	新東京ビル	業務	2,006	138	919	325	122	-	122	112	-	267
		会議室	408	28	187	66	25	-	25	23	-	54
		計	2,414	166	1,106	391	147	0	147	135	0	321
	新国際ビル	業務	1,523	99	655	231	85	94	87	81	-	190
		会議室	163	11	70	25	9	10	9	9	-	20
		計	1,686	110	725	256	94	104	96	90	0	210
	新日石ビル	業務	408	27	175	62	23	25	23	22	-	51
		会議室	177	12	76	27	10	11	10	9	-	22
		計	585	39	251	89	33	36	33	31	0	73
	有楽町ビル	業務	490	29	192	68	25	27	25	-	68	55
		商業	261	15	102	36	14	15	14	-	36	29
		会議室	41	2	16	6	2	2	2	-	6	5
		計	792	46	310	110	41	44	41	0	110	89
	新有楽町ビル	業務	1,835	108	717	255	95	103	95	-	253	207
		会議室	41	2	16	6	2	2	2	-	6	5
		計	1,876	110	733	261	97	105	97	0	259	212

従後	A 街区	業務	3,454	225	1,485	525	193	214	197	183	-	432
		会議室・ホール等	58	4	25	9	3	4	3	3	-	7
		計	3,512	229	1,510	534	196	218	200	186	0	439
	B 街区	業務	3,373	233	1,545	546	206	-	206	189	-	449
		会議室・ホール等	45	3	21	7	3	-	3	3	-	6
		計	3,418	236	1,566	553	209	0	209	192	0	455
	C 街区	業務	3,529	229	1,517	536	198	219	201	187	-	441
		会議室・ホール等	48	3	21	7	3	3	3	3	-	6
		計	3,577	232	1,538	543	201	222	204	190	0	447
	D 街区	業務	4,016	237	1,570	558	209	225	209	-	554	454
		会議室・ホール等	59	3	23	8	3	3	3	-	8	7
		計	4,075	240	1,593	566	212	228	212	0	562	461

増分	A 街区	94	620	219	80	90	82	75	0	180
	B 街区	70	460	162	62	0	62	57	0	134
	C 街区	83	562	198	74	82	75	69	0	164
	D 街区	84	550	195	74	79	74	0	193	160

▼AMピーク時歩行者系発生集中交通量ーバス利用者・徒歩

	建物	用 途	全手段 発生集中 交通量 (人 T.E/日)	交通機関別発生集中交通量			
				1 日交通量 (人 T.E/日) ※再掲		AM ピーク 15 分間交通量 (人 T.E/15min)	
				バス	徒歩等	バス	徒歩等
従 前	帝劇ビル	業務	4,424	30	300	1	9
		商業	8,240	90	2,000	1	6
		ホール	6,488	70	1,600	1	5
		計	19,152	190	3,900	3	20
	国際ビル	業務	28,120	200	2,300	6	69
	新東京 ビル	業務	34,121	300	2,800	9	84
		会議室	6,943	60	500	2	15
		計	41,064	360	3,300	11	99
	新国際 ビル	業務	25,937	200	2,100	6	63
		会議室	2,775	20	200	1	6
		計	28,712	220	2,300	13	138
	新日石 ビル	業務	6,992	60	500	2	15
		会議室	3,038	20	200	1	6
		計	10,030	80	700	3	21
	有楽町 ビル	業務	8,316	70	800	2	24
		商業	21,424	100	6,300	1	19
		会議室	788	7	80	1	2
		計	30,528	177	7,180	4	45
	新有楽町 ビル	業務	31,008	200	3,100	6	93
		会議室	788	7	80	1	2
		計	31,796	207	3,180	7	95

従 後	A 街区	業務	58,773	500	4,900	15	147
		会議室・ホール等	5,288	60	1,300	1	4
		計	64,061	560	6,200	16	151
	B 街区	業務	57,408	500	4,800	15	144
		会議室・ホール等	4,238	50	1,000	1	3
		計	61,646	550	5,800	16	147
	C 街区	業務	60,060	500	5,000	15	150
		会議室・ホール等	4,425	50	1,100	1	3
		計	64,485	550	6,100	16	153
	D 街区	業務	67,860	600	6,900	18	207
		会議室・ホール等	4,988	40	1,400	1	4
		計	72,848	640	8,300	19	211

増分	A 街区	170	0	7	62
	B 街区	190	2,500	5	48
	C 街区	250	3,100	6	63
	D 街区	256	-2,060	8	71

4. 本地区による発生集中交通量（増加分）の予測方法の計画諸元による将来交通量の予測

1) 将来交通量の予測

○周辺開発による自動車交通量の予測

周辺開発による自動車交通量の予測については下記に示す 7 件を対象とし、関連する交差点の評価の際に考慮した。尚、発生集中交通量や自動車動線については、対象開発による都市計画決定資料等を参考とした。

▼周辺大規模開発自動車発生集中交通量

周辺開発名称（竣工年）	自動車発生集中交通量	
	日（台 T.E./日）	ピーク時（台 T.E./時）
東京ミッドタウン八重洲（2022 年度）	2,600	298
丸の内警察署（2023 年度）	50	12
八重洲一丁目東地区（2025 年度）	3,000	360
八重洲二丁目中地区（2028 年度）	3,500	420
内幸町一丁目街区南地区（2028 年度）	1,700	204
内幸町一丁目街区中地区（2029 年度）	2,310	277
内幸町一丁目街区北地区（2036 年度）	1,370	137

○周辺開発による歩行者交通量の予測

周辺開発による歩行者交通量の予測については下記に示す 4 件を対象とし、関連する断面交通量の評価の際に考慮した。尚、発生集中交通量や歩行者動線については、対象開発による都市計画決定資料等を参考とした。

▼周辺大規模開発歩行者発生集中交通量

周辺開発名称（竣工年）	歩行者発生集中交通量	
	日（人 T.E./日）	ピーク時（人 T.E./15min）
丸の内警察署（2023 年度）	2,120	139
内幸町一丁目街区南地区（2028 年度）	22,320	2,930
内幸町一丁目街区中地区（2029 年度）	60,400	3,586
内幸町一丁目街区北地区（2036 年度）	22,320	1,208

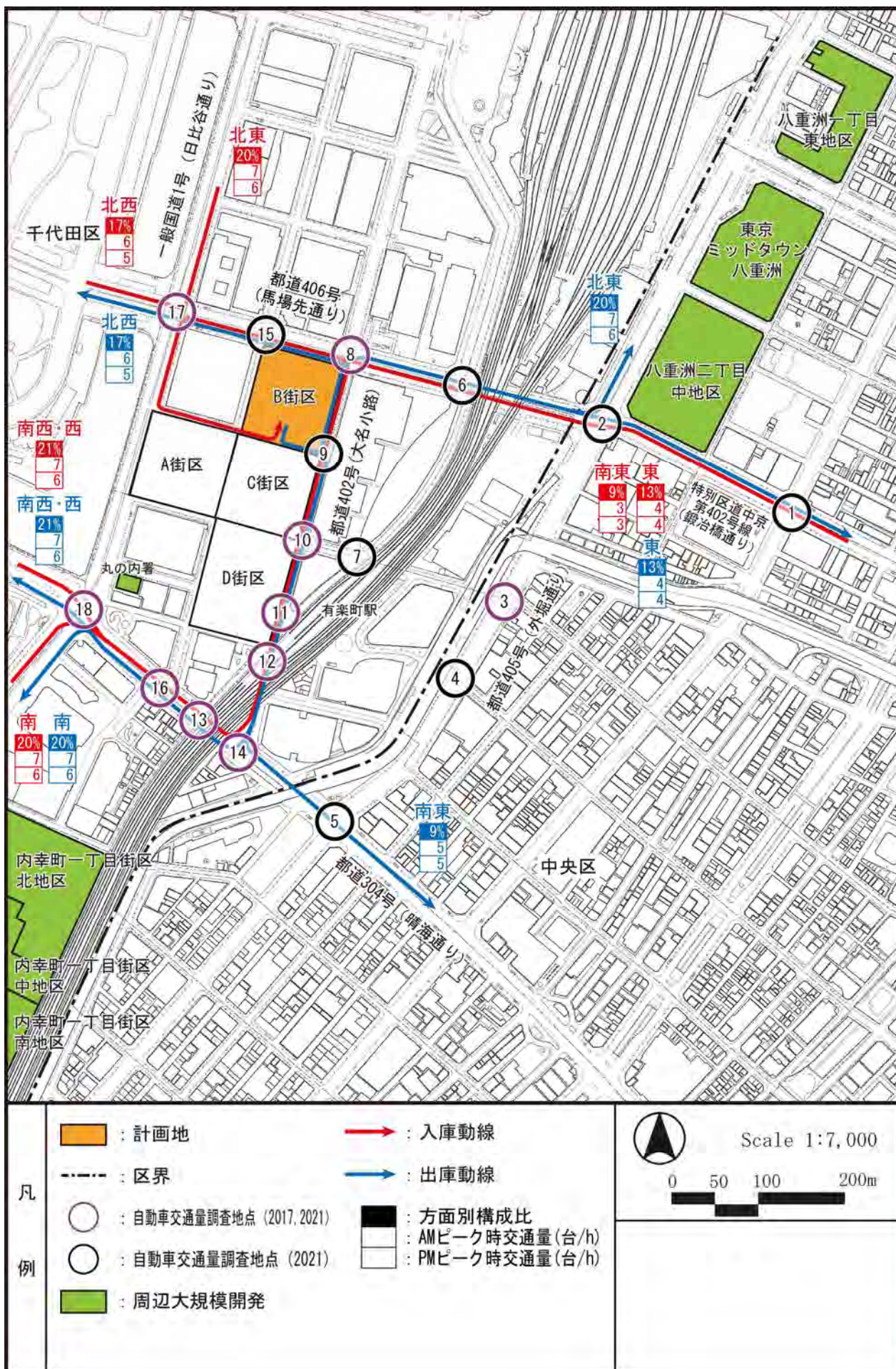
▼周辺大規模開発位置



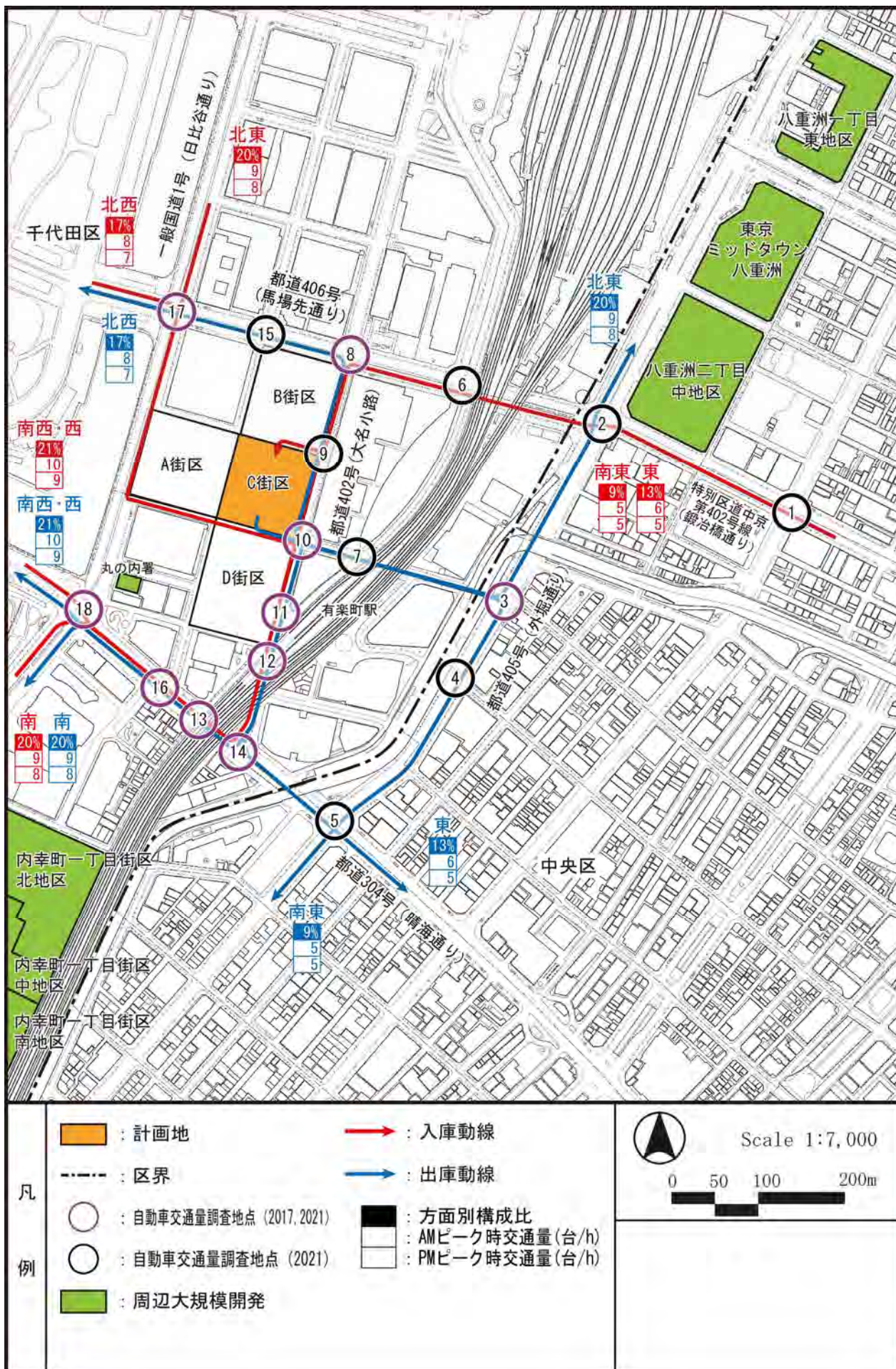
2) 動線設定による交通量(増加分)の予測

本地区による発生集中交通量(増加分)の予測方法の計画諸元による自動車発生集中交通量(増加分)の個別の交差点への展開は、計画地までの動線を設定し、パーソントリップ調査の自動車利用OD表を基に各方面への割合を設定した上で下記のとおり行った。

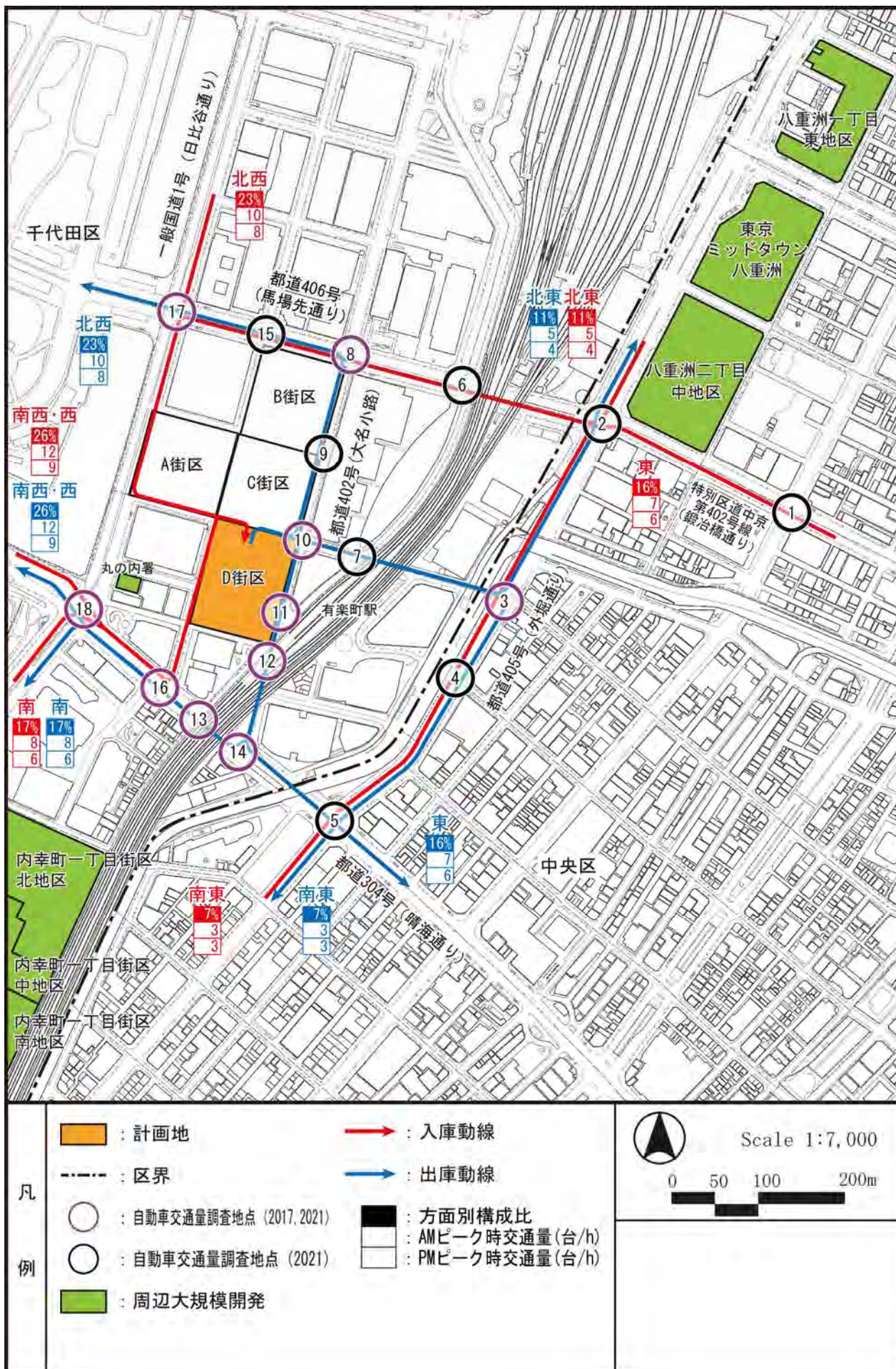
▼自動車動線/方面別増加交通量-B街区



▼自動車動線/方面別増加交通量-C街区



▼自動車動線/方面別増加交通量-D街区



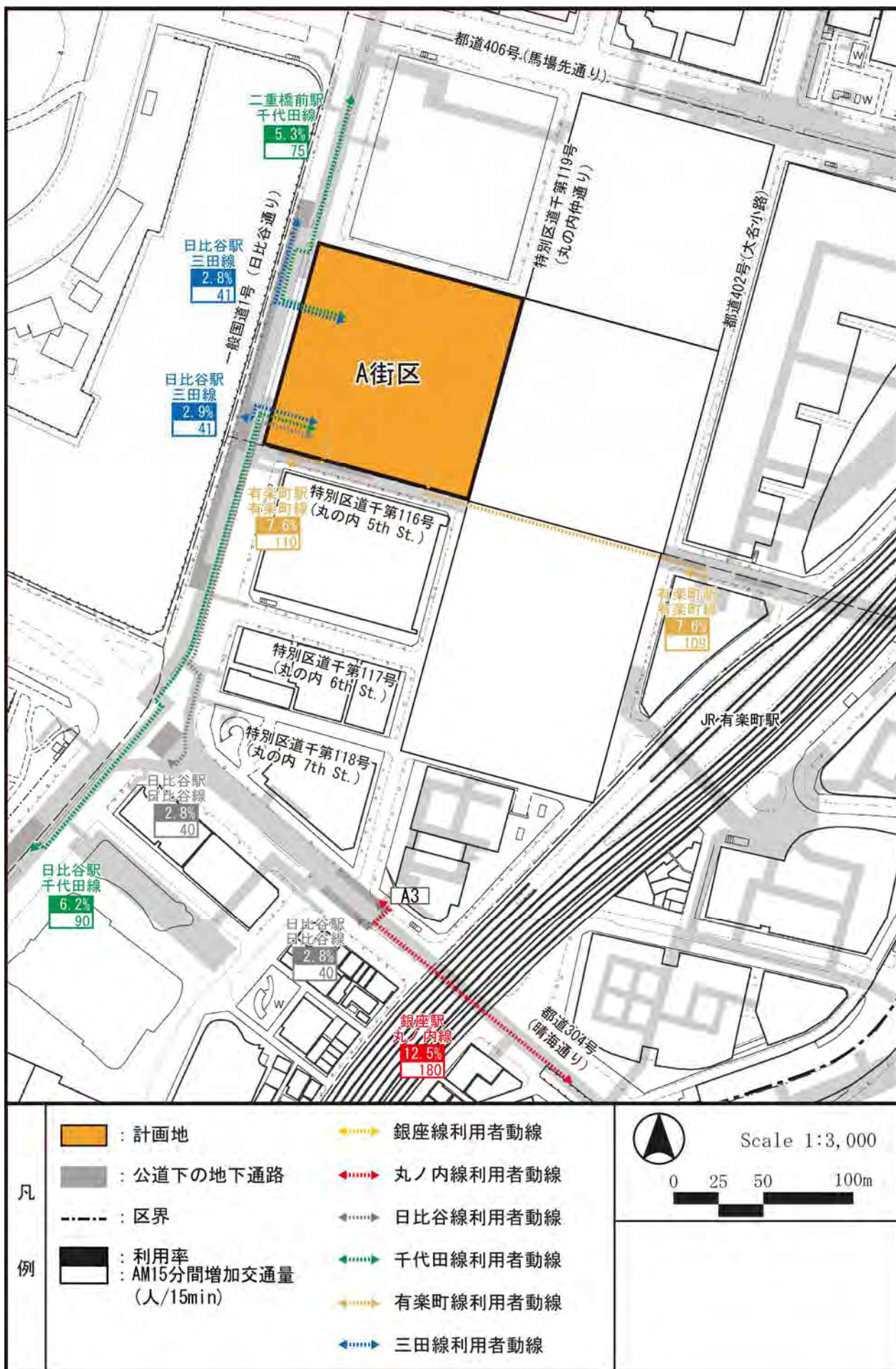
鉄道利用者及びバス利用者の歩行者動線は下図の通り。

将来

▼A街区 - 鉄道利用者（地上）



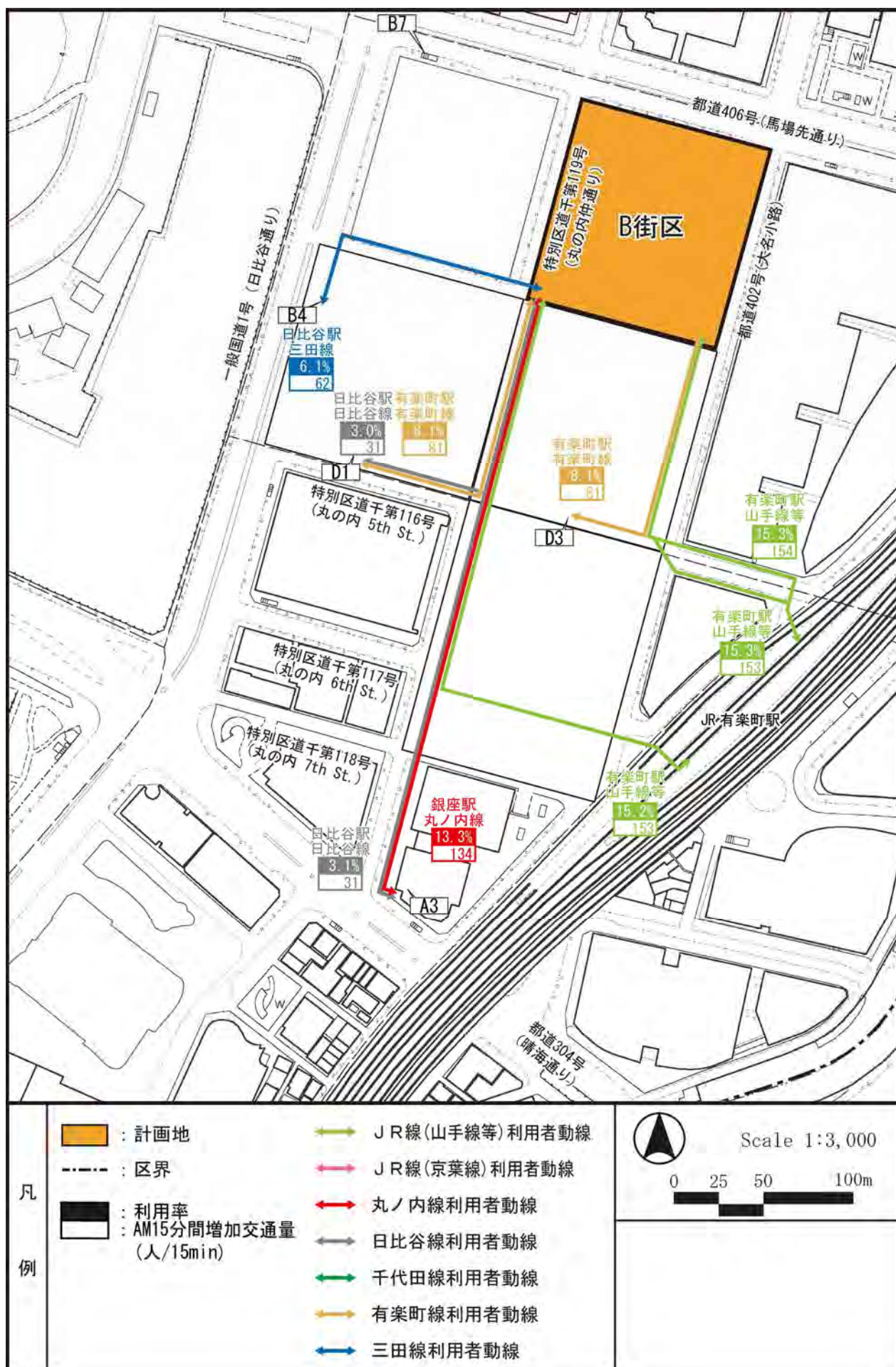
▼A街区 - 鉄道利用者（地下）



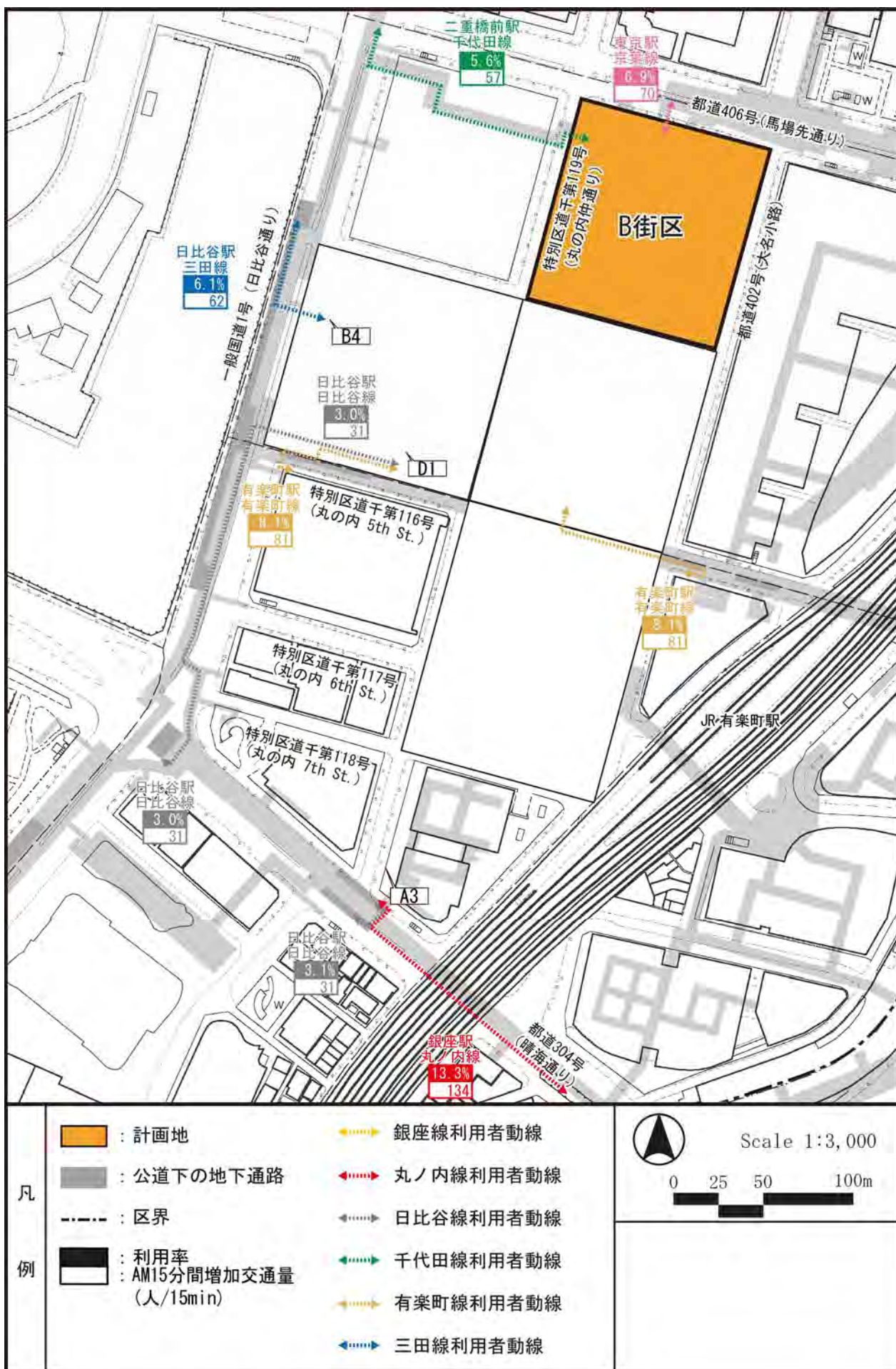
▼A街区 - バス・徒歩利用者



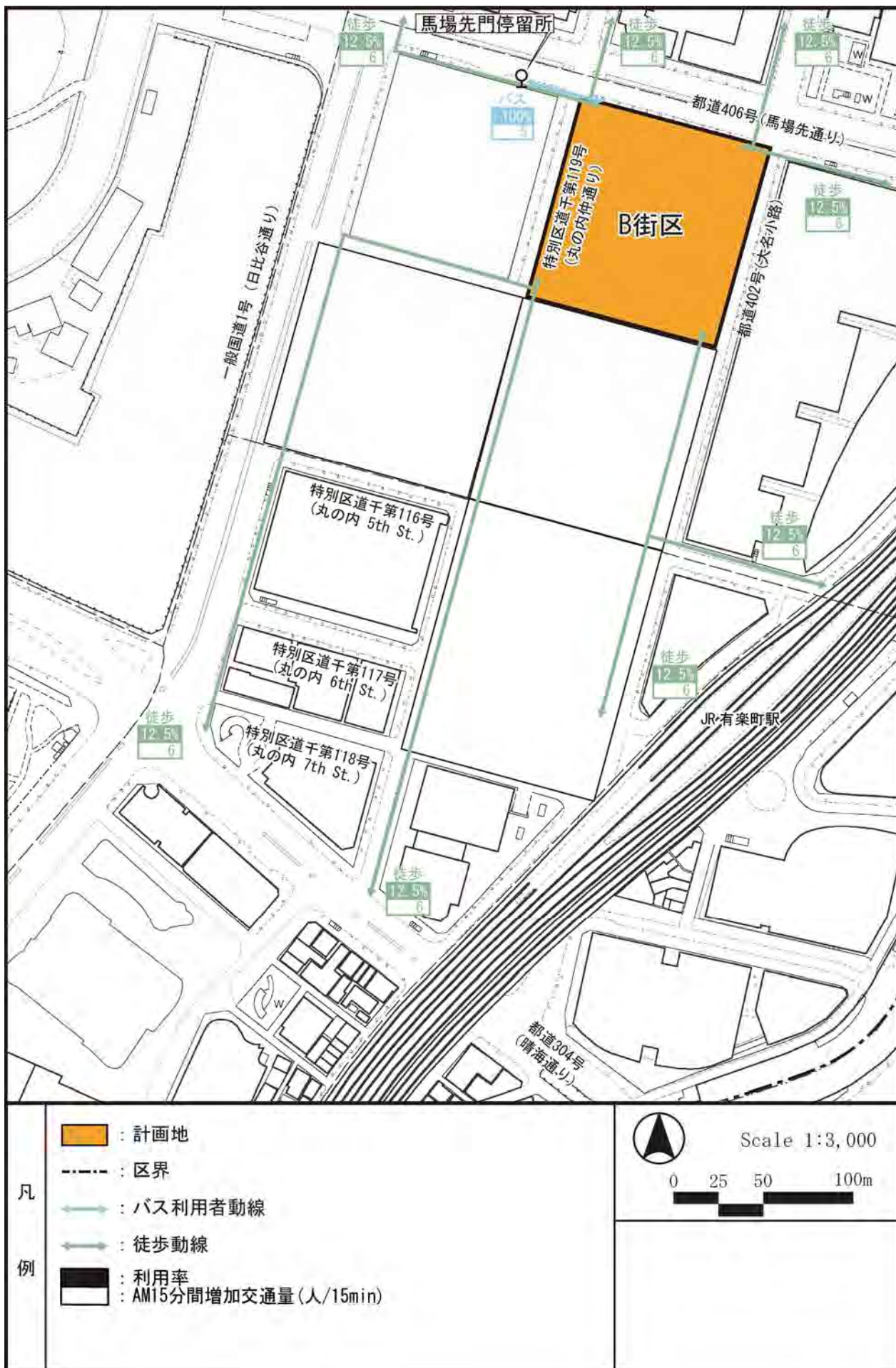
▼B街区 - 鉄道利用者（地上）



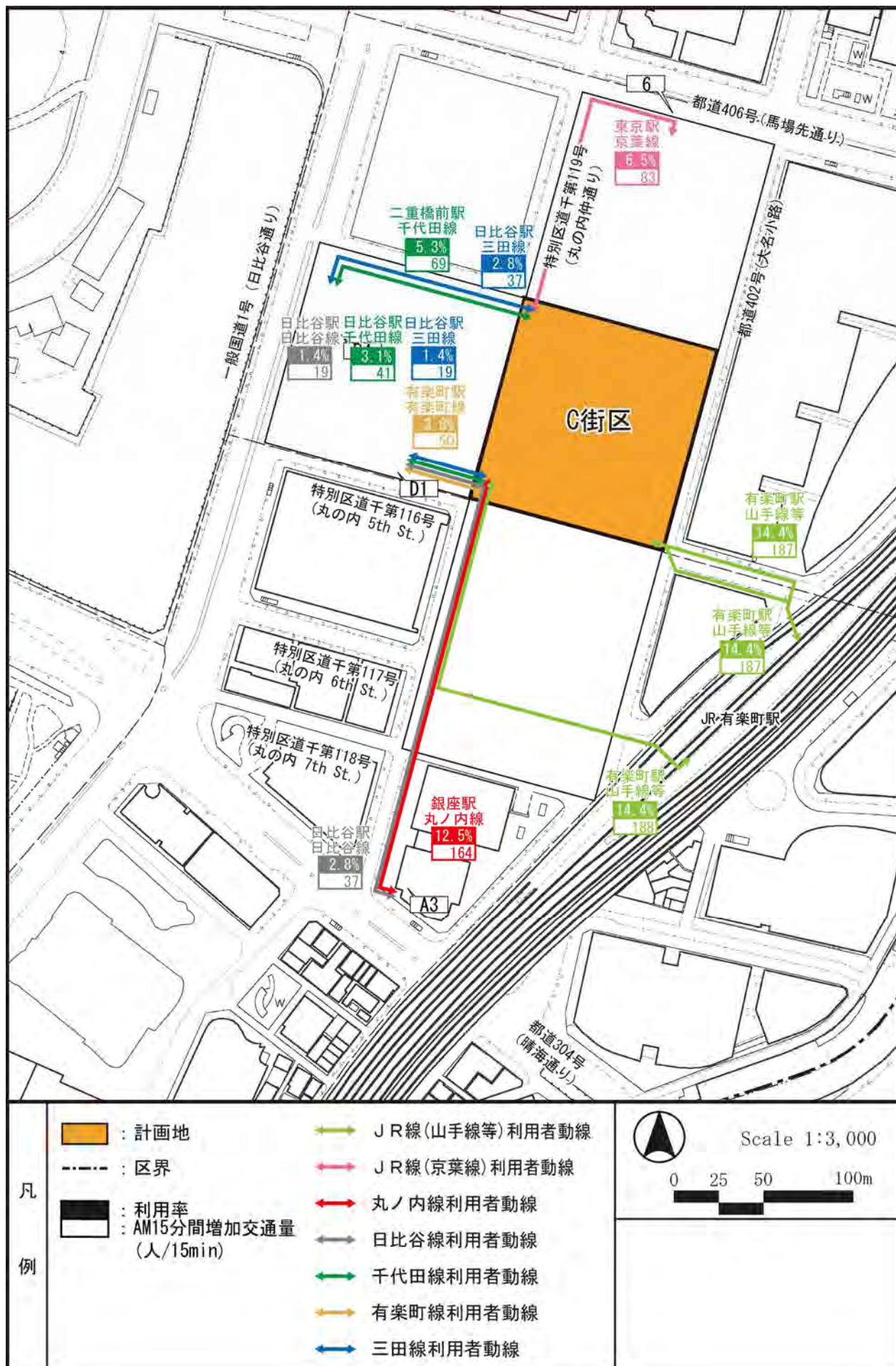
▼B街区 - 鉄道利用者（地下）



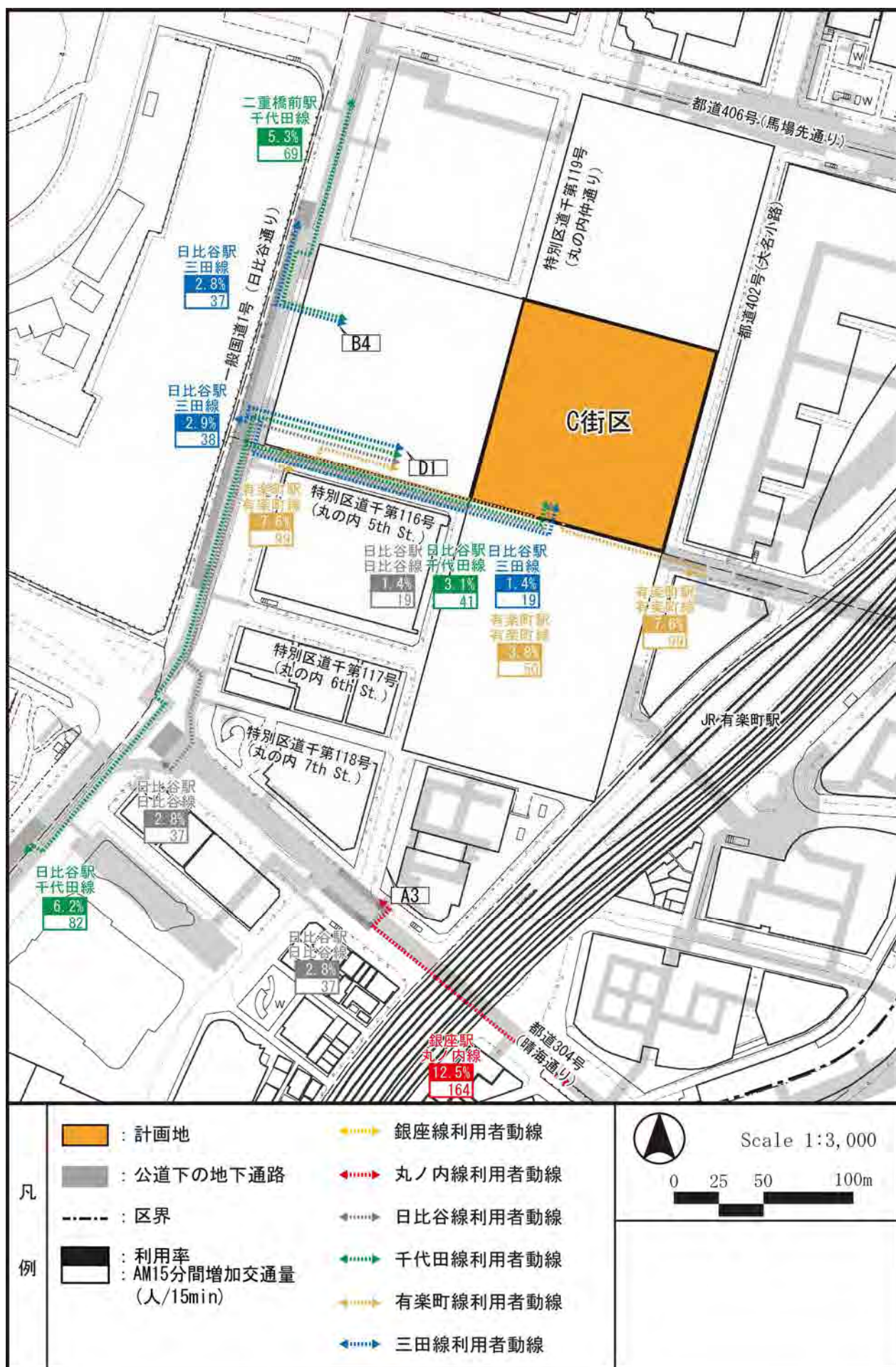
▼B街区 - バス・徒歩利用者



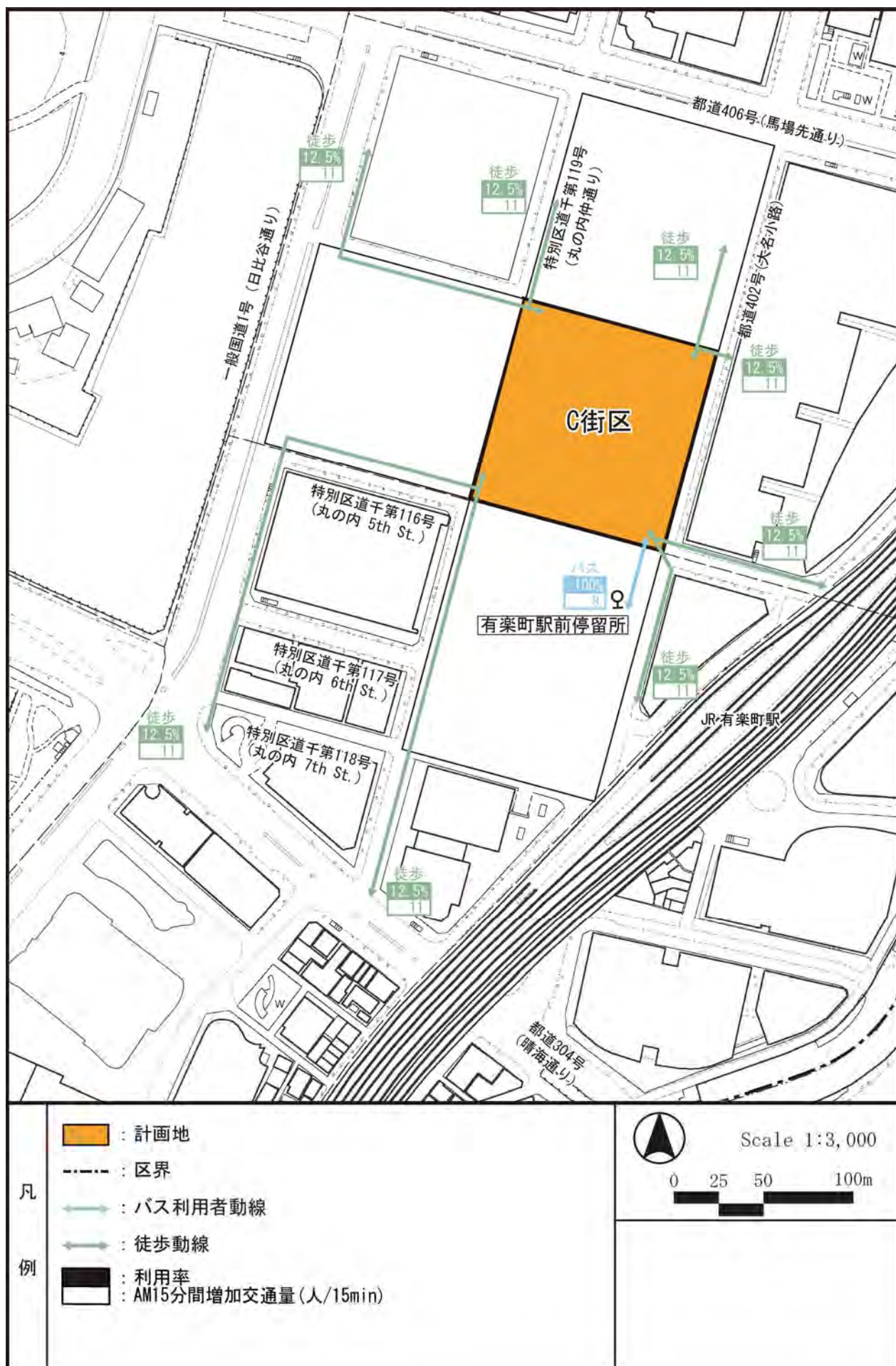
▼C街区 - 鉄道利用者（地上）



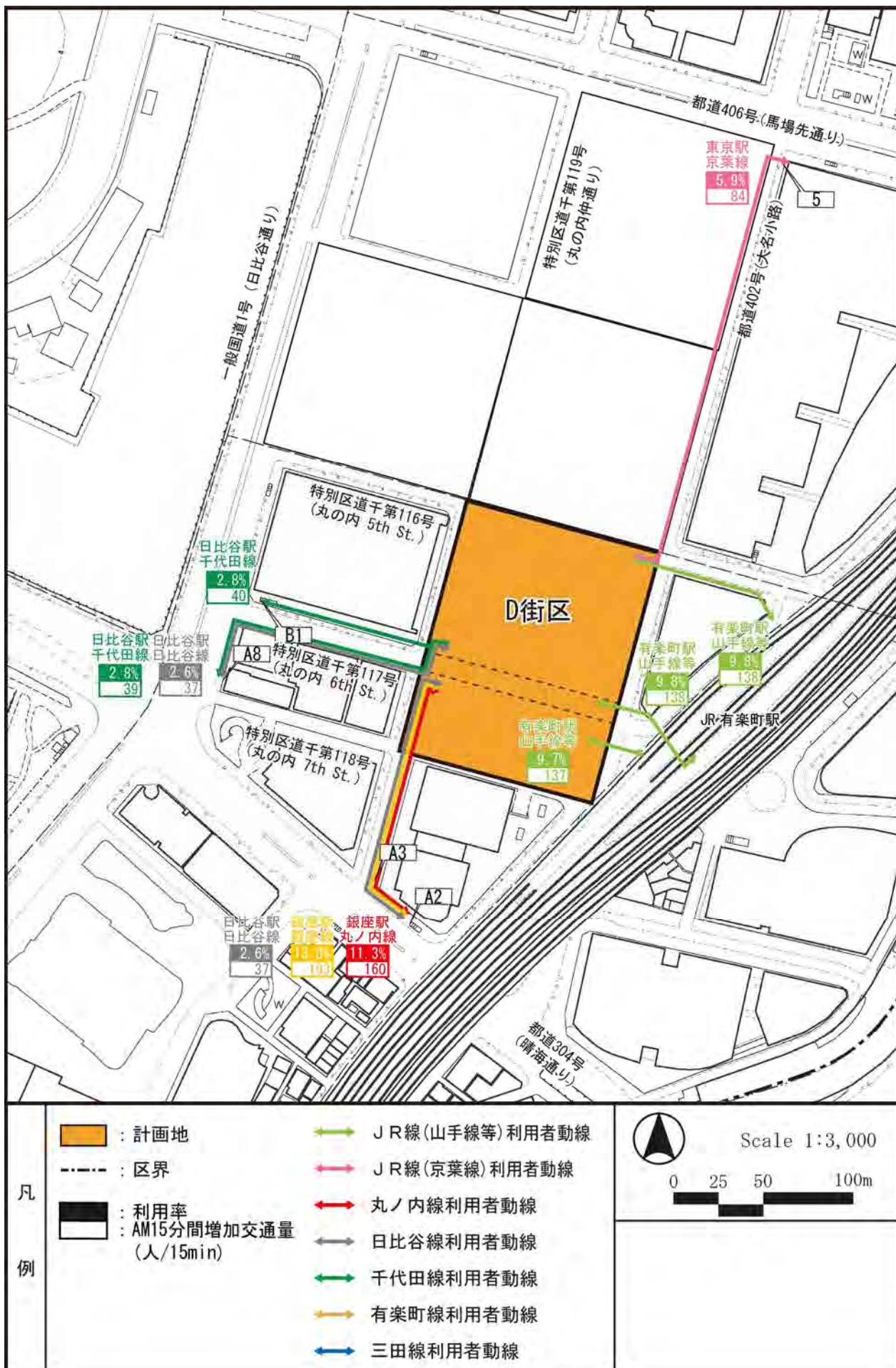
▼C街区 - 鉄道利用者（地下）



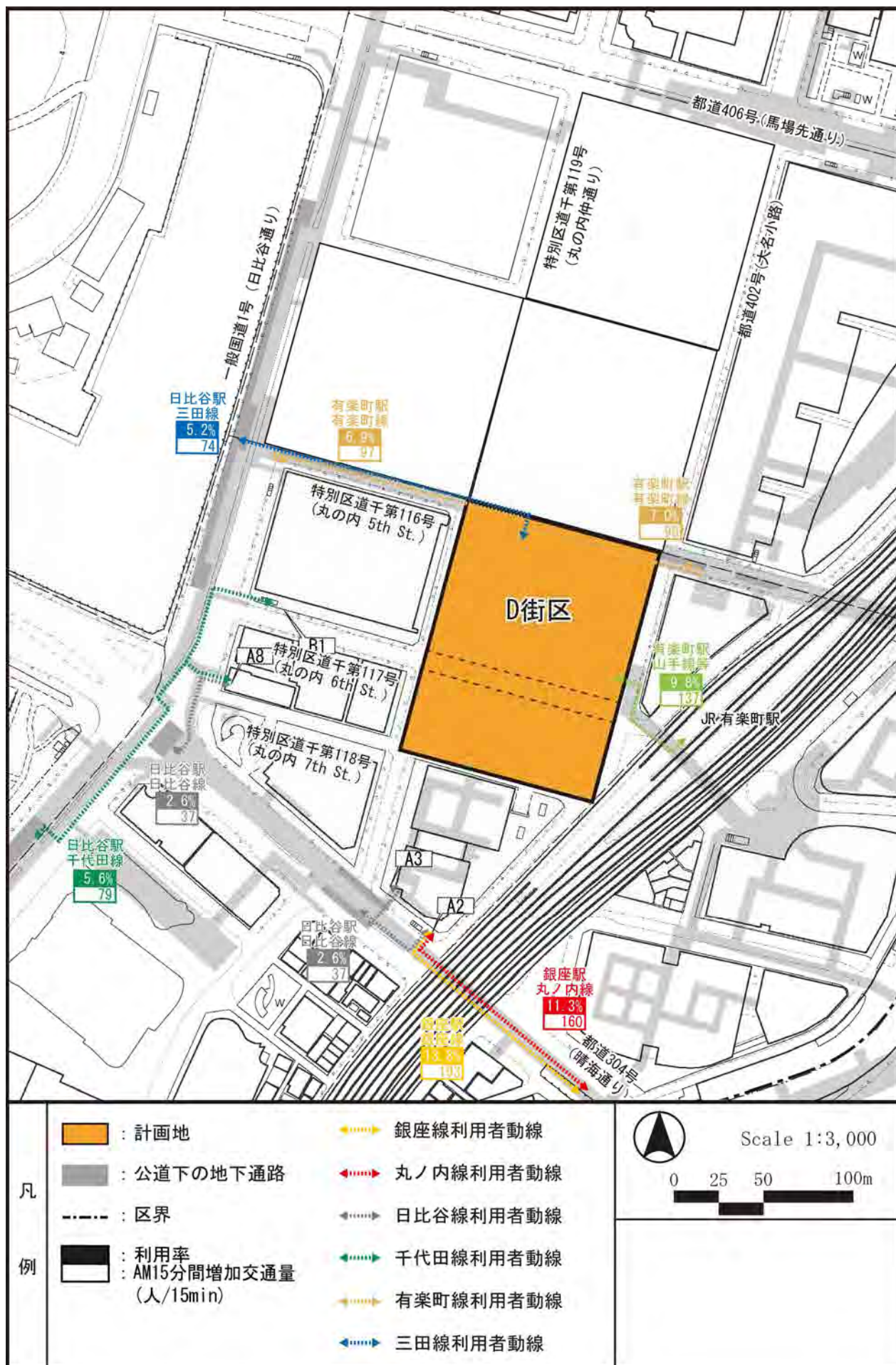
▼C街区 - バス・徒歩利用者



▼D街区 - 鉄道利用者（地上）



▼D街区 - 鉄道利用者（地下）



▼D街区 - バス・徒歩利用者



5. 計画建物の供用による周辺交通への影響評価

1) 自動車交通量による評価

自動車交通量による評価は、ベース交通量に周辺開発の交通量を加えて本地区周辺の将来基礎交通量を予測し、これに計画建物の増加分交通量（供用後交通量）を加えて、交差点需要率による評価を行った。この結果、交差点需要率は全ての交差点で有効青時間比を下回っており、交通処理上問題ないものと考えられる。

▼自動車交通量の評価－交差点需要率

交差点		交差点需要率			上限値※
		現況	将来基礎	開発後	
①	京橋	0.494	0.529	0.532	0.928
②	鍛冶橋	0.574	0.600	0.603	0.858
③	有楽橋	0.232	0.316	0.327	0.896
④	銀座西二丁目	0.352	0.366	0.367	0.875
⑤	数寄屋橋	0.762	0.782	0.786	0.866
⑥	東京国際フォーラム東	0.292	0.378	0.382	0.922
⑦		0.619	0.619	0.624	0.886
⑧	東京国際フォーラム西	0.360	0.367	0.370	0.907
⑨	丸の内三丁目	0.215	0.215	0.237	0.920
⑩		0.600	0.600	0.685	0.943
⑪	有楽町駅前	0.099	0.099	0.111	0.943
⑫		0.650	0.651	0.655	0.979
⑬		0.564	0.565	0.571	0.896
⑭		0.329	0.355	0.388	0.901
⑮		0.311	0.318	0.318	0.914
⑯		0.524	0.526	0.535	0.896
⑰	馬場先門	0.613	0.625	0.639	0.873
⑱	日比谷	0.591	0.635	0.649	0.854

※上限値は、実際の車両の挙動を表し、車両が通行し得る時間をサイクル長で除したもの。

2) 歩行者交通による評価

○歩行者交通における計画建物交通量（増加分）の予測

本地区周辺の現況交通量と本計画建物による歩行者発生集中交通量(増加分)から、周辺歩道における計画建物供用時の将来歩行者交通量を算出し、有効歩道幅員に対するサービス水準の評価を行った。

その結果、計画建物の供用後、計画敷地周辺の全ての評価箇所でサービス水準 A が確保される。

▼歩行者交通量予測結果―地上部

地点	幅員	AMピーク15分間交通量（人/15min）								歩行者流量（人/m・min）			
		現況	周辺開発	将来基礎	A街区	B街区	C街区	D街区	開発後	将来基礎		開発後	
No.1	2.7	326	0	326	215	160	198	0	899	8.0	A	22.2	A
No.2	2.7	322	0	322	206	153	187	147	1,015	8.0	A	25.1	A
No.3	2.3	222	0	222	0	400	151	93	726	6.4	A	21.0	A
No.5	2.2	347	0	347	0	6	9	239	601	10.5	A	18.2	A
No.6	2.6	150	0	150	8	0	11	0	169	3.8	A	4.3	A
No.7	2.1	274	0	274	0	6	0	0	280	8.7	A	8.9	A
No.8	6.3	1,206	551	1,757	0	0	0	0	1,757	18.6	A	18.6	A
No.9	1.8	32	551	583	0	0	0	0	583	21.6	A	21.6	A
No.10	3.0	107	0	107	0	74	0	0	181	2.4	A	4.0	A
No.11	3.0	76	0	76	8	0	200	0	284	1.7	A	6.3	A
No.12	5.5	479	0	479	421	81	405	0	1,386	5.8	A	16.8	A
No.13	3.7	156	0	156	0	0	0	9	165	2.8	A	3.0	A
No.18	6.5	285	0	285	0	451	540	9	1,285	2.9	A	13.2	A
No.19	4.7	315	0	315	434	324	400	125	1,598	4.5	A	22.7	A
No.20	4.9	265	0	265	228	171	212	399	1,275	3.6	A	17.3	A
No.21	4.0	207	0	207	228	6	212	399	1,052	3.5	A	17.5	A
No.22	6.4	272	8	280	67	0	0	0	347	2.9	A	3.6	A
No.23	3.0	26	0	26	0	68	0	0	94	0.6	A	2.1	A
No.24	3.0	25	0	25	67	0	117	0	209	0.6	A	4.6	A
No.25	5.5	553	0	553	863	0	140	0	1,556	6.7	A	18.9	A
No.26	3.7	137	0	137	0	0	0	9	146	2.5	A	2.6	A
No.27	3.5	153	2	155	0	68	106	0	329	3.0	A	6.3	A
No.28	4.2	156	0	156	0	400	11	93	660	5.0	A	21.0	A
No.29	4.0	59	0	59	0	68	0	0	127	1.0	A	2.1	A
No.30	4.0	440	0	440	0	451	94	9	994	7.3	A	16.6	A

*No.8：歩道（1.2m）＋公開空地（5.1m）で評価

*No.10,11,12,13, 23, 24, 25, 26：道路再編後の計画歩道幅員で評価

*No.28：青信号時間（青時間率 50%）を考慮して歩行者流量を算出

サービス水準	歩行者流量 (人/m・min)
A	～27
B	27～51
C	51～71
D	71～87
E	87～100

▼歩行者交通量予測結果―地下部

地点	幅員 (m)	AMピーク15分間交通量 (人/15min)								歩行者流量 (人/m・min)			
		現況	周辺 開発	将来基礎	A街区	B街区	C街区	D街区	開発後	将来基礎		開発後	
A	15.18	5,078	364	5,442	226	71	206	122	6,067	23.9	A	26.6	A
B	9.18	575	0	575	281	112	256	171	1,395	4.2	A	10.1	A
C	7.00	92	0	92	109	0	157	106	464	0.9	A	4.4	A
D	2.10	254	0	254	0	0	0	269	523	8.1	A	16.6	A
E	1.50	162	0	162	0	81	228	0	471	7.2	A	20.9	A
F	6.29	456	0	456	109	81	99	98	843	4.8	A	8.9	A
G	4.80	364	0	364	75	0	69	0	508	5.1	A	7.1	A
H	1.80	75	0	75	116	62	106	0	359	2.8	A	13.3	A
I	4.80	211	0	211	0	0	0	0	211	2.9	A	2.9	A
J	6.00	1,319	513	1,832	130	31	119	0	2,112	20.4	A	23.5	A

※A, B：地下鉄コンコースと並行して幅員 6m の接続通路を整備し、駅まち空間を形成する方針

※C：計画接続幅員にて評価

サービス水準	歩行者流量 (人/m・min)
A	～27
B	27～51
C	51～71
D	71～87
E	87～100

IV-3 供給処理計画

■A 街区における供給処理計画

1. 上水道

上水・雑用水の2系統供給方式とし、上水は道路に埋設されている水道本管より引込み、受水槽及び高架水槽による重力給水方式及び加圧給水方式にて各所に給水を行う。雑用水は地下ピットの受水槽及び高架水槽による重力方式及び加圧給水方式にて各所に供給する計画である。

2. 下水道

雨水・汚水は、合流式の公共下水道本管に放流する。

水資源の有効利用を図るため、店舗厨房系統排水、建物屋上等の雨水排水をトイレ洗浄水・植栽灌水等に再利用する。

3. ガス

道路に埋設されている中圧ガス管から供給を受け、各所に供給する（建物内にガバナ設置予定）。

4. 電気

電気は道路に埋設されている東京電力パワーグリッド（株）の電力線を引込む。特別高圧にて敷地内へ引込み、地上3階の特高電気室を経由して各所に電力供給する。

5. 地域冷暖房

地下4階に設置を予定している地域冷暖房施設から冷熱（冷水）と温熱（温水）の供給を受ける。

6. その他（雨水流出抑制）

雨水流出抑制については、「東京都豪雨対策基本方針」及び「千代田区雨水流出抑制施設設置指導要綱」に基づき、流出抑制対策を行う。

実施設計段階において関係機関との協議を行い対応する。

IV-4 周辺環境

1. 風環境について

1) 調査概要

A 街区計画建物の建設に伴う風環境の変化について、風洞実験を用いて検討を行い、評価指標により風環境を評価した。

○A 街区計画建物を中心に、A 街区の中心から半径 500m の範囲を再現し、風環境の変化について検証を行った。

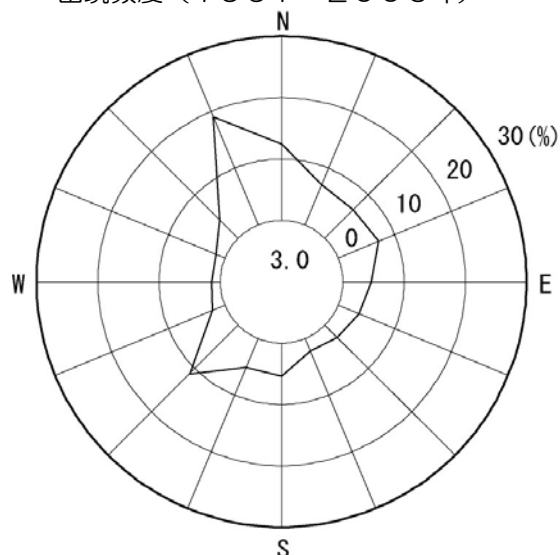
○評価に必要となる「地表面粗度区分」は、日本建築学会編「建築物荷重指針・同解説」の区分に基づき、地表面粗度区分Ⅳとした。

○検証は、A 街区計画建物建設前と建設後の2ケースとした。

▼風洞実験



▼東京管区气象台（大手町）における風向出現頻度（1997～2006年）



・風速 1.0m/s 以上の発生確率を表す

■風環境の評価指標

風環境の評価は、下表に示す風工学研究所提案の指標を用いた。

▼風環境の評価指標（風工学研究所）

領域区分		年平均風速相当 (累積頻度 55%の風速)	日最大風速の 年平均相当 (累積頻度 95%の風速)	記号
領域A	住宅地相当	$\leq 1.2\text{m/s}$	$\leq 2.9\text{m/s}$	●
領域B	低中層市街地相当	$\leq 1.8\text{m/s}$	$\leq 4.3\text{m/s}$	●
領域C	中高層市街地相当	$\leq 2.3\text{m/s}$	$\leq 5.6\text{m/s}$	●
領域D	強風地域相当	$> 2.3\text{m/s}$	$> 5.6\text{m/s}$	●

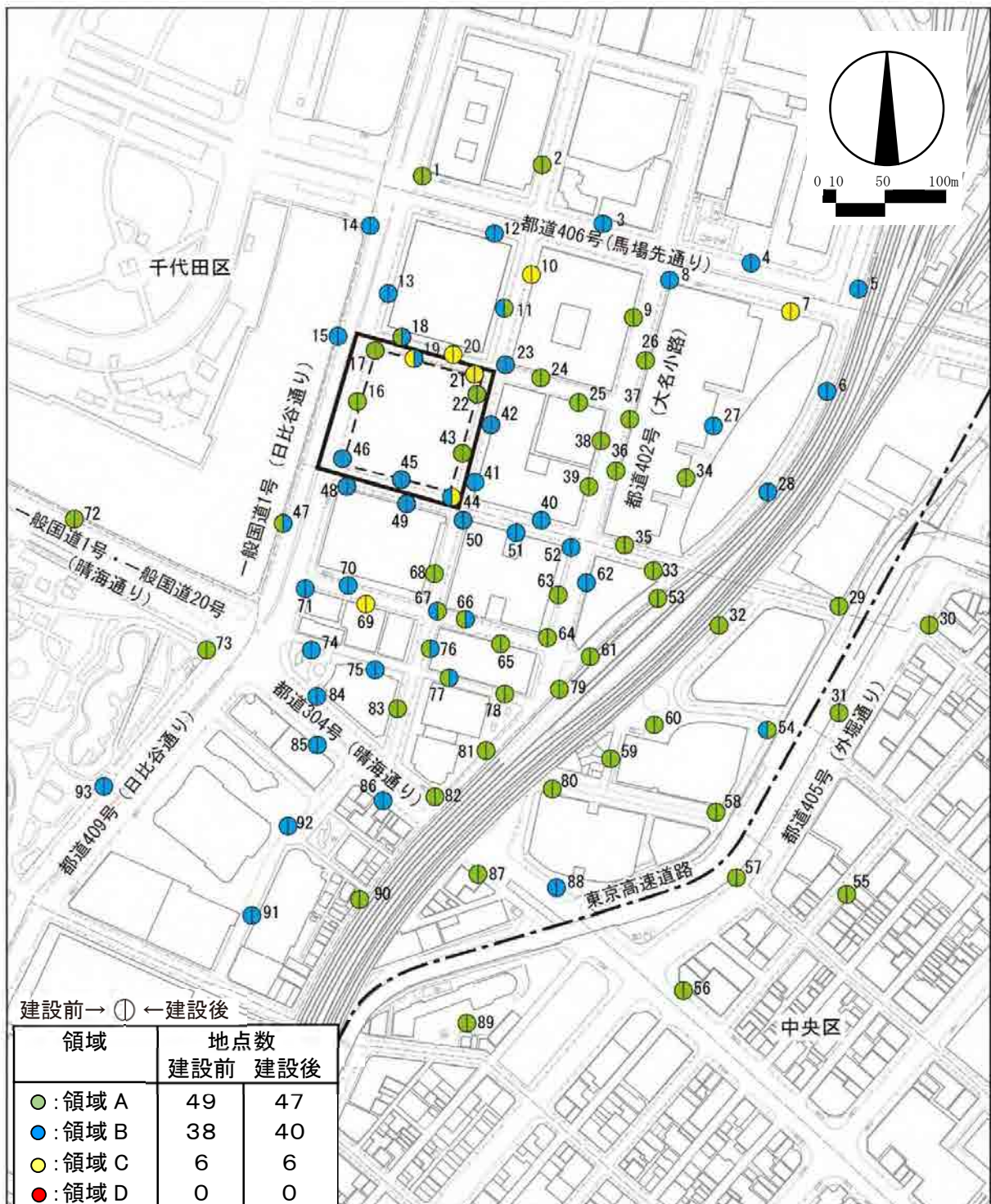
2) 評価結果

評価結果は、以下のとおりである。

計画建物の建設前の計画地周辺は、評価地点計 93 点に対し、領域 A が 49 ケ所、領域 B が 38 ケ所、領域 C が 6 ケ所みられる。一方、領域 D はみられない。領域 A 及び B が大部分を占めており、概ね住宅地から低中層の市街地相当の風環境である。

計画建物の建設後には、計画地周辺で風環境の変化がみられる。領域 A が 47 ケ所、領域 B が 40 ケ所、領域 C が 6 ケ所みられ、領域 D は生じない。計画地周辺での領域 C の箇所数に変化は生じず、計画地及びその周辺における中高層市街地の環境は維持されるものと考ええる。

▼評価結果



2. 騒音・振動

1) 予測条件

○計画諸元

A 街区の用途構成および計画規模は以下となる。B・C・D 街区には建物計画がないため、本都市再生特別地区の備考欄に示される延べ面積を各街区に振り分け、以下の用途構成および計画規模と仮定する。(Ⅳ-2 交通処理計画と同様の仮定)

A 街区

用途	計画規模	備考
業務	約 150,700 ㎡	商業床面積率 11.7% ※(商業+美術館)/(事務所+商業+美術館)
劇場	約 14,100 ㎡	
計	約 164,800 ㎡	

B 街区

用途	計画規模	備考
業務	約 147,200 ㎡	商業床面積率 11.5% ※商業/(事務所+商業)
会議室ホールその他	約 11,300 ㎡	
計	約 158,500 ㎡	

C 街区

用途	計画規模	備考
業務	約 154,000 ㎡	商業床面積率 11.5% ※商業/(事務所+商業)
会議室ホールその他	約 11,800 ㎡	
計	約 165,800 ㎡	

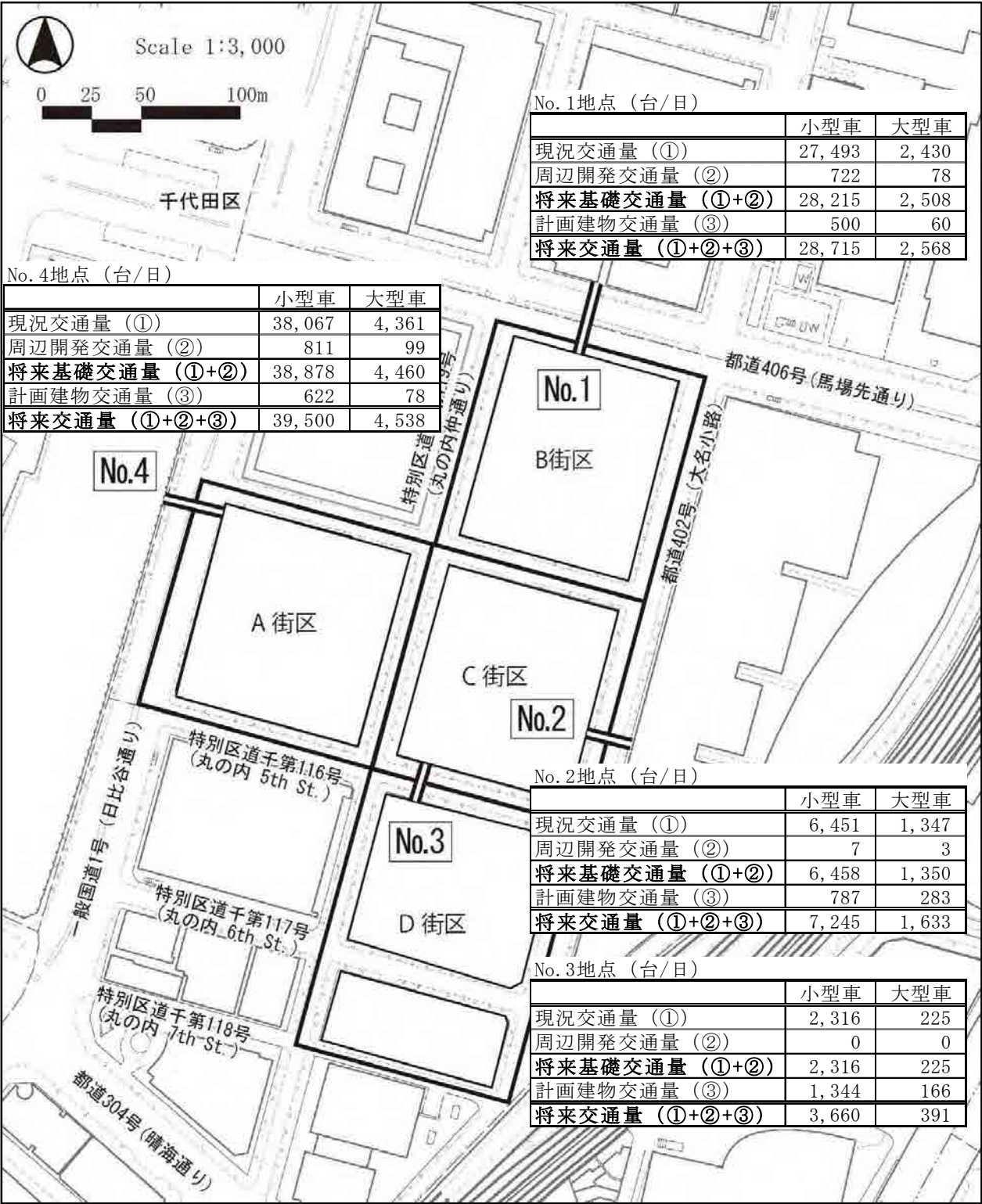
D 街区

用途	計画規模	備考
業務	約 174,000 ㎡	商業床面積率 11.5% ※商業/(事務所+商業)
会議室ホールその他	約 13,300 ㎡	
計	約 187,300 ㎡	

○予測地点における交通量

A 街区供用後および B・C・D 街区に仮定した計画諸元を加味した場合の道路交通騒音・振動の予測地点は下図に示す 4 地点とした。予測地点は、A 街区供用後および B・C・D 街区に仮定した計画諸元を加味した場合の発生集中交通量の予測結果から、本地区周辺の道路のうち、発生集中交通による影響が大きくなると予想される地点とした。各地点における現況交通量、周辺開発における発生集中交通量、将来基礎交通量、A 街区供用後および B・C・D 街区に仮定した計画諸元を加味した場合により増加する交通量、将来交通量は図中の表に示すとおりである。

▼道路交通騒音・振動の予測地点及び予測地点における交通量



2) 予測結果

■ 道路交通騒音

関連車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、下表に示すとおりである。

A 街区供用後および B・C・D 街区に仮定した計画諸元を加味した場合の等価騒音レベル (LAeq) は、昼間が 64.8~73.2dB、夜間が 59.6~71.3dB である。環境基本法に基づく環境基準に対して、No.4 地点の昼間及び夜間で上回っており、騒音規制法に基づく要請限度に対しては、No.4 地点の夜間で上回っている。ただし、No.4 地点の昼間及び夜間については、将来基礎交通量による騒音レベルにおいても環境基準を上回っており、将来基礎交通量による騒音レベルと比較した計画建物により増加する交通量による増加は、昼間は 0.0dB、夜間は 0.1dB と軽微である。

以上の結果を踏まえると、A 街区供用後および B・C・D 街区に仮定した計画諸元を加味した場合の交通に伴う道路交通騒音による著しい影響はないものと考えられる。

▼関連車両の走行に伴う道路交通騒音レベルの予測結果（道路端）

(単位：dB)

地点	時間区分	等価騒音レベル (LAeq)										基準値	
		現 況			将来基礎交通量による騒音レベル			将来交通量による騒音レベル				環境基準	要請限度
			環境基準	要請限度		環境基準	要請限度		環境基準	要請限度	計画建物による増加分		
No.1	昼間	65 (64.8)	○	○	66 (65.6)	○	○	66 (65.6)	○	○	1未満 (0.0)	70	75
	夜間	61 (61.0)	○	○	62 (61.8)	○	○	62 (61.9)	○	○	1未満 (0.1)	65	70
No.2	昼間	66 (65.5)	○	○	66 (65.9)	○	○	66 (66.4)	○	○	1未満 (0.5)	70	75
	夜間	63 (63.2)	○	○	64 (64.1)	○	○	64 (64.4)	○	○	1未満 (0.3)	65	70
No.3	昼間	62 (62.2)	○	○	63 (62.7)	○	○	65 (64.8)	○	○	2 (2.1)	65	75
	夜間	57 (57.1)	○	○	58 (57.6)	○	○	60 (59.6)	○	○	2 (2.0)	60	70
No.4	昼間	72 (72.2)	×	○	73 (73.2)	×	○	73 (73.2)	×	○	1未満 (0.0)	70	75
	夜間	70 (70.1)	×	○	71 (71.2)	×	×	71 (71.3)	×	×	1未満 (0.1)	65	70

※1 時間区分：昼間 6時~22時、夜間 22時~6時

※2 環境基準：「環境基本法」（平成5年11月 法律第91号）に基づく「騒音に係る環境基準」（平成10年9月 環境庁告示第64号、平成12年3月 東京都告示第420号）を指す。No.1、No.2、No.4 地点の環境基準は「幹線道路に近接する空間」として特例の基準値に該当する。

要請限度：「騒音規制法」（昭和43年6月 法律第98号）に基づく「自動車騒音の限度」（平成12年3月 総理府令第15号、平成12年3月 東京都告示第279号）を指す。

※3 現況の値及び予測値は、「騒音に係る環境基準の評価マニュアル」（平成27年、環境省）に基づき整数表記したものである。

■ 道路交通振動

関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果は、下表に示すとおりである。A 街区供用後および B・C・D 街区に仮定した計画諸元を加味した場合の振動レベル（ L_{10} ）は、昼間が 27.2～45.2dB、夜間が 26.8～44.2dB である。都民の健康と安全を確保する環境に関する条例に基づく規制基準に対しては、全地点で同基準を大きく下回っている。

以上の結果を踏まえると、計画建物により増加する交通量の交通に伴う道路交通振動による著しい影響はないものと考えられる。

▼関連車両の走行に伴う道路交通振動レベルの予測結果（道路端）

（単位：dB）

地点	時間 区分	最大値 の時間	振動レベル (L ₁₀)							基準値
			現 況	将来基礎交通量に よる振動レベル		将来交通量による 振動レベル			規制 基準	
				規制 基準	規制 基準		規制 基準	計画建物に よる増加分		
No.1	昼間	9時台	26	○	27 (27.1)	○	27 (27.2)	○	1未満 (0.1)	65
	夜間	7時台	25	○	27 (26.6)	○	27 (26.8)	○	1未満 (0.2)	60
No.2	昼間	8時台	40	○	40 (40.0)	○	41 (41.0)	○	1 (1.0)	65
	夜間	7時台	37	○	37 (36.8)	○	38 (38.1)	○	1 (1.3)	60
No.3	昼間	10時台	27	○	27 (27.3)	○	29 (29.1)	○	2 (1.8)	65
	夜間	7時台	25	○	26 (25.8)	○	31 (31.0)	○	5 (5.2)	60
No.4	昼間	9時台	43	○	45 (45.1)	○	45 (45.2)	○	1未満 (0.1)	65
	夜間	7時台	42	○	44 (44.1)	○	44 (44.2)	○	1未満 (0.1)	60

※1 時間区分：昼間 8時～20時、夜間 20時～8時

※2 規制基準：「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」（平成 12 年 12 月 条例第 215 号）第 136 条に基づく規制基準を指す。全地点の種別は「第 2 種区域」の基準に該当する。

※3 最大値の時間は、将来交通量による振動レベルの最大となる時間帯。

3. 電波障害

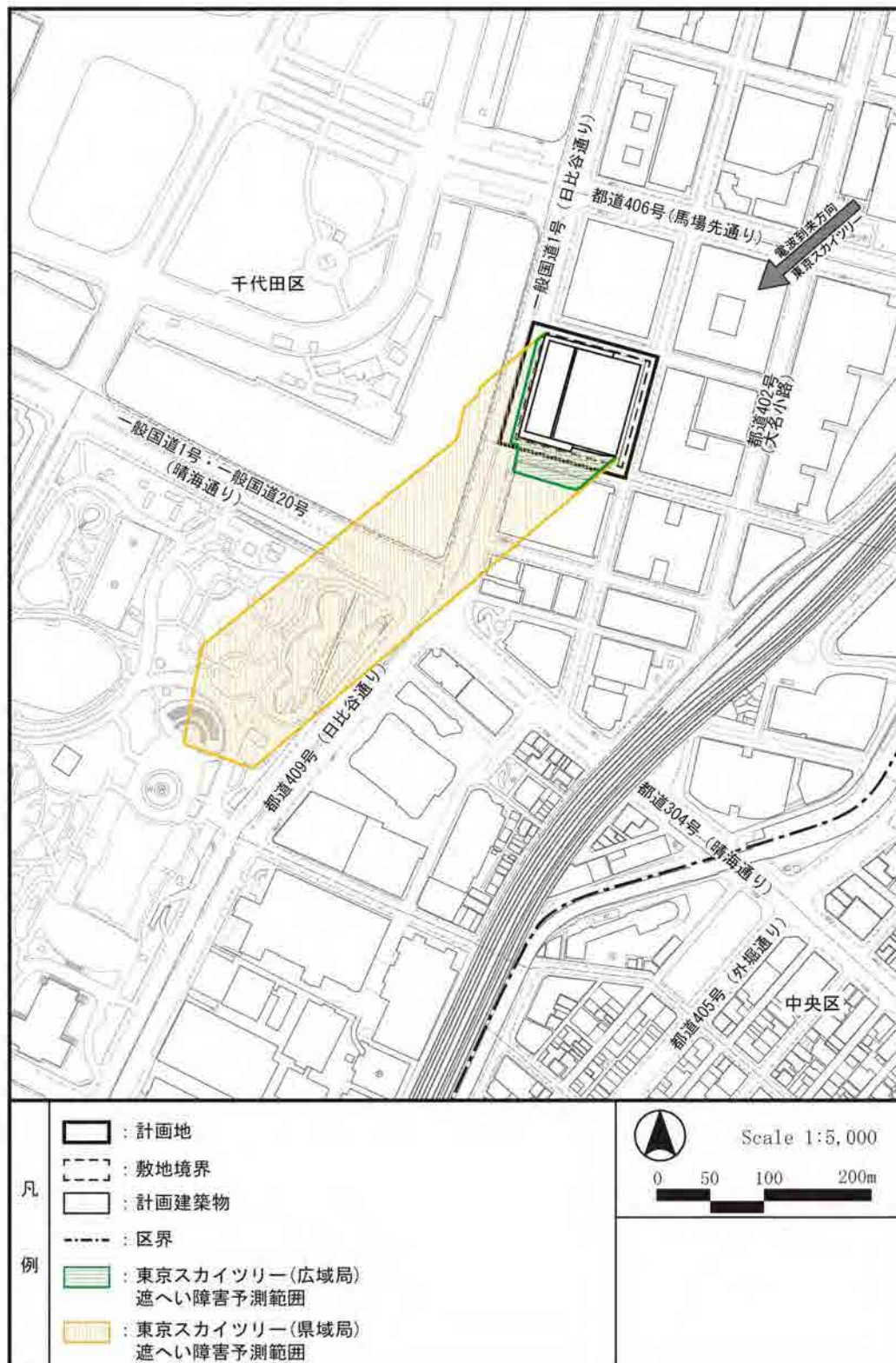
①地上デジタル放送（遮蔽障害、反射障害）

■ 予測結果

A 街区計画建物による電波障害（地上デジタル放送）の可能性について予測を行った結果は、下図に示すとおりである。

A 街区計画建物による影響が明らかになった場合、適切な対策を講じるものとする。

▼受信障害の予測（地上デジタル放送）



※図示する範囲は、机上検討範囲です。

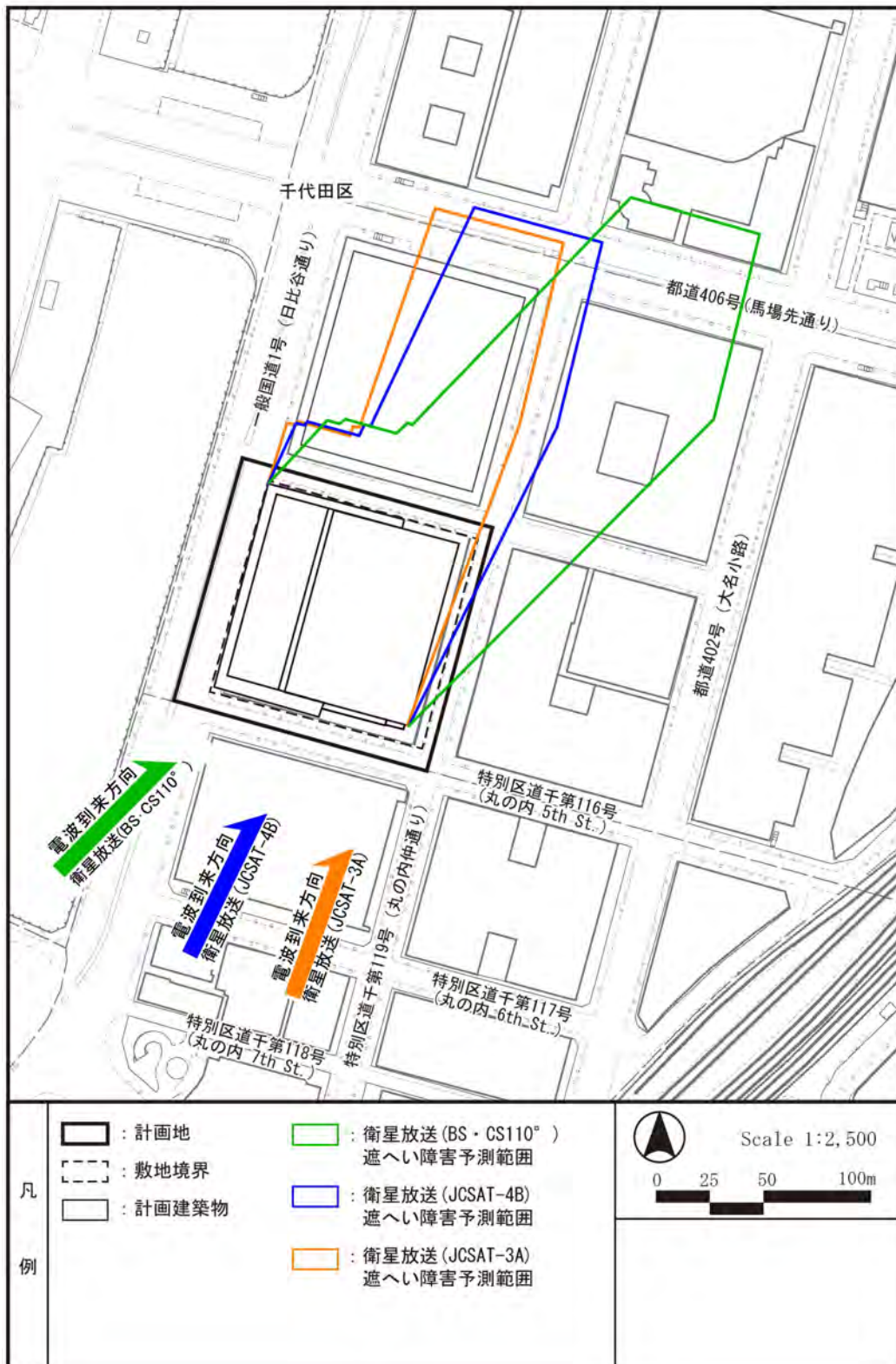
②衛星放送（BS放送及びCS放送）

■ 予測結果

A 街区計画建物による電波障害（衛星放送）の可能性について予測を行った結果は、下図に示すとおりである。

衛星放送の遮へい障害が生じると予測される地域については、工事の進捗に応じてCATVの活用等、適切な措置を講じる。

▼受信障害の予測（衛星放送）



※図示する範囲は、机上検討範囲です。

4. 日影について

1) 予測条件

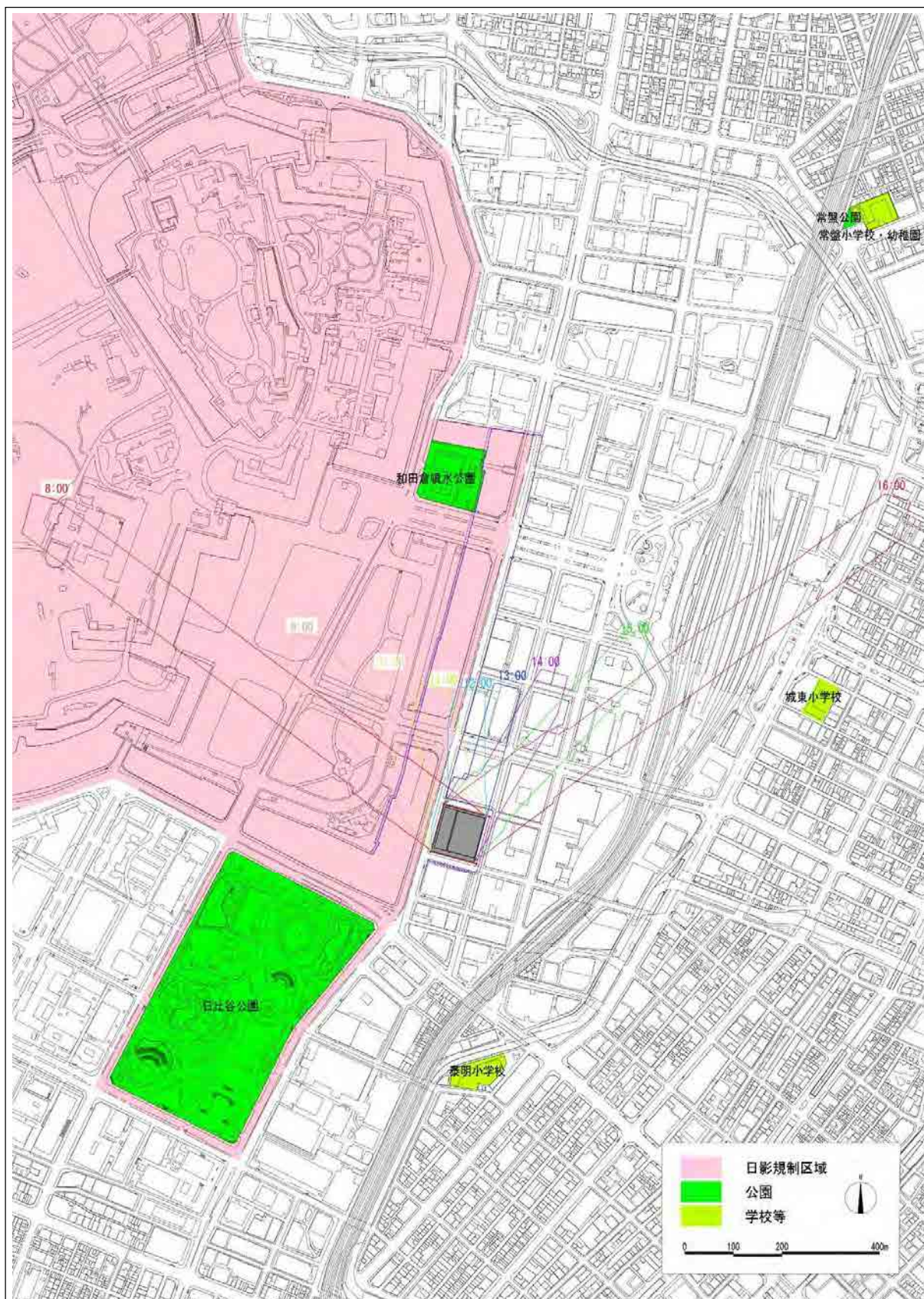
冬至日における日影の範囲、日影となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度を検討した。A 街区計画建物による冬至日の 8 時～16 時（真太陽時）の時刻別日影図及び等時間日影図を作図する方法によった。

測定面高さは、「建築基準法」及び「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」に規定された高さ（平均地盤面から 4m）とした。

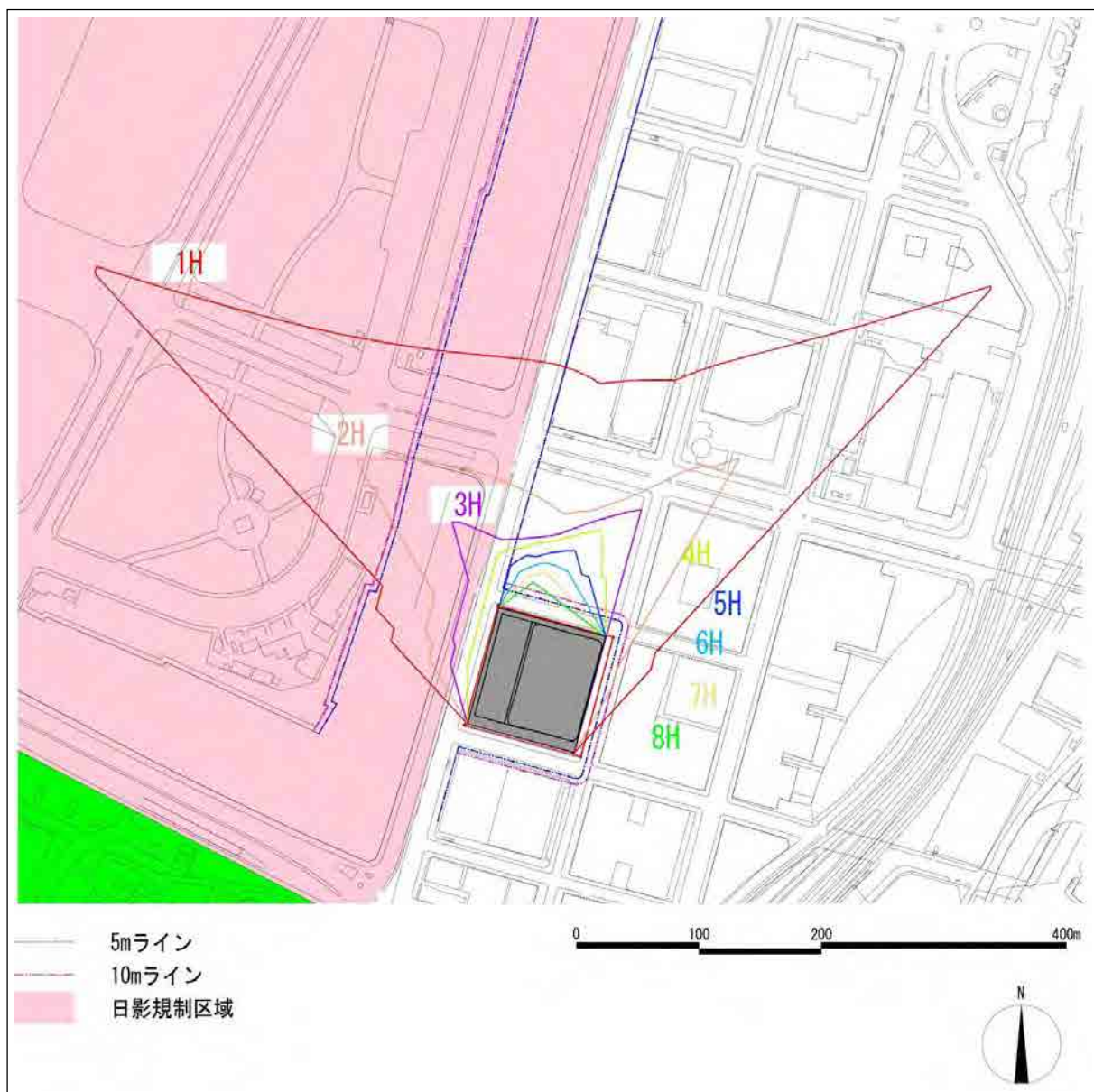
2) 検討結果

A 街区による日影の影響について、冬至日、地上面（平均地盤面＋4m）における時刻別日影図と等時間日影図を示す。日影規制区域である第一種住居地域に対して、規制値（5 時間、3 時間、測定面：平均地盤面＋4m）を満たした計画となっている。

▼時刻別日影図



▼等時間日影図



	規制される日影 (敷地境界線からの水平距離)		測定水平面の高さ
	5m をこえ 10m 以内	10m をこえる	
	5 時間	3 時間	平均地盤面から 4m

注) 計画地が幅 10m を超える道路・水面に接する為、道路・水面の反対側の境界線から計画地の側に水平距離 5m の線を敷地境界線とみなす。

5. 景観について

1) 本地区及び A 街区における景観形成の考え方

本地区が立地する有楽町エリアは、業務を中心とし、商業、文化、交流、観光など多様な機能が集積する地域である。周辺には、明治生命館、第一生命館、三菱一号館など歴史的建造物が建ち並び、A 街区が面する日比谷通り側は、壁面線の揃った高さ 31m を基調とする整然とした街並みが形成されている点が特徴である。近年、多くの外国人旅客が訪れる皇居外苑からは、丸の内・有楽町エリアのパノラマ的な景観が望め、東京都景観計画には、二重橋前交差点が、「特に風格ある景観を望む事ができる眺望点」に指定されている。また A 街区東側には、周辺地域の賑わいの核となる仲通りが存在し、平日休日ともに多くの来街者で賑わっている。

本地区の各街区では大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン 2023 に示される「スカイラインの基本的な考え方」に沿った建物高さ計画とする。

A 街区では、このような歴史的背景や立地特性を活かしながら、首都機能を高め、国際競争力や都市の魅力の向上に寄与することを目指す。そのために、丸の内・有楽町エリアの街区や建物規模の変遷などを踏まえつつ、大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン 2023 に沿った建物計画を行い、「群としての街並み形成」、「都市機能の表出」、「レガシーの継承」を軸とした風格ある都心景観の創出を目指すとともに、「歴史を継承しながら文化・芸術の発信を象徴する、世界に誇れる風格ある新しい景観の創出」を景観のコンセプトに据え、皇居周辺地域にふさわしい都市景観をつくることを目指す。

- (1) 遠景：『統一性に配慮したスカイラインの形成』
- (2) 中景：『歴史的な 31m（百尺）の軒線の継承』
- (3) 近景：『有楽町エリアと丸の内エリアの賑わいをつなぐ』
- (4) 夜景：『大丸有エリアの品格と統一性を創出する夜景』

2) A 街区における景観形成の基本的な考え方

(1) 遠景：『統一性に配慮したスカイラインの形成』

- ①皇居からのパノラマ景観を意識したスカイライン、及び、皇居から連なるすり鉢状のスカイラインを形成

高層部は一定のセットバックを行い、景観資源である皇居周辺の水と緑と一体となった眺望に配慮する。また、最高高さ 155m（建築物の高さ 145m）程度とすることにより、皇居から連なるすり鉢状のスカイラインを形成する。

- ②建物群としてのリズムを形成

皇居側 1 列目の高層棟の見付を適切な幅とし、隣棟間隔を確保することで、圧迫感を軽減し、良好な風環境を創出する。

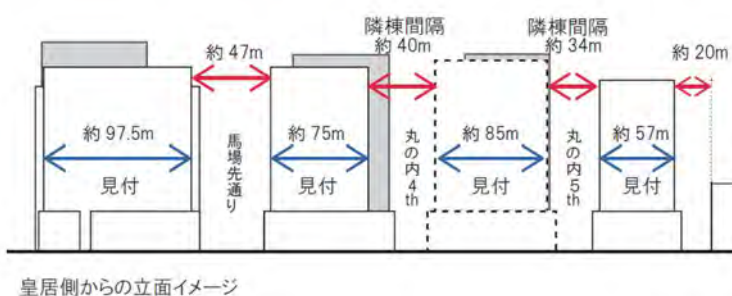
- ③街並みに調和しながらも特徴を持つデザイン

上位計画と既存建物の歴史的価値を踏まえた高層部デザインとし、低層基壇と高層のセットバックによる街並みの連続性、垂直性を強調したファサードの連続等、風格ある街並みを形成し、日比谷通りの建物群造景に配慮する。

▼皇居からのパノラマ景観を意識したスカイライン



▼建物群としてのリズムを形成



▼街並みに調和しながらも特徴を持つデザイン



（２）中景：『歴史的な 31m（百尺）の軒線の継承』

①歴史を継承しながら、周辺街区とスケール感を合わせた基壇部を創出

レガシーの継承に向け、基壇部では複合用途を包み込むと同時に、門型・フレーム・垂直性を踏襲した、四周統一したファサードデザインとする。（このファサードデザインを以降“VEIL”と呼称する。）

また、構造から独立させることで見つけを細くしたフィンを連続させ、気品を演出する縦のリズムを生み出すことで、基壇部のエレガントさを表現し、面としての品格や重厚感を醸成する。

②周辺街区と調和しながらも芸術振興に寄与する低層部デザイン

地下と地上をつなぐ駅まち結節空間、仲通り、文化芸術機能とが結節する A 街区において、人々の多様な都市活動を「つつみ/ひらく」VEIL のデザインを採用し、都市の固有性と自然の揺らぎを表出させる。

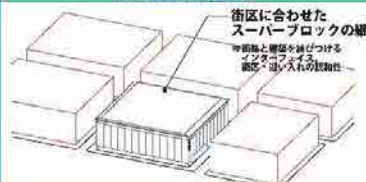
VEIL による中間領域を計画することで、屋内外の活動の連続性を生み出し、中間領域部分への賑わいや文化芸術活動のしみ出しを図るとともに、多様な都市活動のフィールドとなる余白（ヴォイド）の創出が、劇場や美術館の見え隠れとエレガントさを演出し、文化と芸術を守り包み込む、日本的な華やかさと劇場の光が漏れだす行燈のような役割を果たす。

③高層部は一定のセットバックを行い、低層部の既存の軒線との連続性を確保

街区に合わせたスーパーストリックを継承するため、基壇部と高層のセットバックによる街並みの連続性を図る。

基壇部では垂直性を強調したファサードの連続や、三段構成の立面等、風格ある街並みを形成する。

▼上位計画と既存建物の歴史的価値を踏まえた中低層部デザイン

群としての街並み形成 【全体】		
1. 低層基壇と高層のセットバックによる街並みの連続性  街区に合わせたスーパーブロックの継承 市街地と連続性を保つための「インターフェイス」的な「道」の入れ込み	2. 垂直性を強調したファサードの連続  垂直性を強調したファサードの連続と三段構成 市街地の高層ビル、商業ビル、公共ビル、住宅ビル、文化施設	3. 本物の素材でできた風格ある街並み  本物の素材でできた風格ある街並み コルク、石、木などの素材で構成されたファサード 1911年 旧帝国劇場 落成当時の様子 復興に開かれた劇場 一丁倫敦と噂された街並み
レガシーの継承 【レガシー】		
1. 複合ビルとしての四角統一したファサード  複合ビルを包み込む四角統一したファサード	2. 門型・フレーム・垂直性の連続  門型/フレーム/垂直性の連続	3. エレガントさを表現する縦のプロポーションと色あせない素材感  エレガントさを表現する縦のプロポーション ●横溝から横溝まで連続することで、縦溝を強調する縦のラインが、エレガントさを演出 100年経っても色あせない素材感 ●横溝のレジンや樹脂として、品味や豪華感を演出する
都市機能の演出 【文化とまち】		
1. 中間階層による賑わい・文化芸術のじまみだし  中間階層と活みだし → 中間階層が活躍する活動の連続性 → 市街地の連続性を保つための「インターフェイス」的な「道」の入れ込み	2. 多様な都市活動のフィールドとなる余白(ヴォイド)の創出  見え隠れとエレガントさ → 市街地の高層ビル、商業ビル、公共ビル、住宅ビル、文化施設 → 市街地の高層ビル、商業ビル、公共ビル、住宅ビル、文化施設 → 市街地の高層ビル、商業ビル、公共ビル、住宅ビル、文化施設	3. 地下歩行者NW・仲通り・文化芸術機能。の結節点  土地の固有性を確立 → 自然へのあこがれ、日本建築にみる、自然とのつながり → 自然の豊かさ、自然の豊かさ、自然の豊かさ → 自然の豊かさ、自然の豊かさ、自然の豊かさ → 自然の豊かさ、自然の豊かさ、自然の豊かさ

▼歴史的な31m（百尺）の軒線の継承



(3) 近景：『有楽町エリアと丸の内エリアの賑わいをつなぐ』

①有楽町エリアと丸の内エリアの結節点として、賑わいの連続性の創出

「有楽町まちづくりビジョン ver1.0」に定義される「様々な出逢い・交流を創出する『ヴォイド』の戦略的な形成・配置」と「公的領域の連続配置の要となる『アメニティ・賑わい軸』及び『辻空間』の形成」に配慮をし、駅まち結節空間や、仲通り及び劇場エリアへのアプローチ空間となる南東角の空間、A 街区において整備される道路等の歩行空間について、まちのゲートであり出逢いと交流のための滞留空間を、中低層部のファサードによる中間領域を形成し、「屋内空間の 1 階レベルのオープン化や歩行者空間への滲みだし」を実現。

②文化、交流、観光などの機能導入による更なる賑わいの創出

「有楽町駅」・「(仮称) 有楽通り」からのアプローチ空間となる南東角の「辻空間」と駅まち結節空間における吹抜けを拡張する。劇場空間を南東角に拡張し滲みだしの拡充を図り、コーナー部においては、視認可能なゲート性を持った空間デザインとする為、屋外空間の拡充を図り、都市活動の起点となるシンボル柱の導入及び街路空間再編の整備を計画。

③近くから見上げたときに繊細な表情を持つデザイン

近景として、「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン 2023」、「有楽町まちづくりビジョン ver1.0」に定義される『街並み形成型まちづくり』の『賑わい形成型』中間領域の形成として、低層部足元廻りの縦フィン間におけるピロティ状の膨らみを設け、かつ、半透明なファサードを形成することにより、「屋内空間の 1 階レベルのオープン化や歩行者空間への滲みだし」、文化・芸術・商業の複合機能を「周辺地区・屋内外が一体となった機能を表出させる演出性の構築」を行う。

④各通りの景観に貢献する表情づくり

丸の内仲通りでは、周辺街区の建物と視覚的に一体感のある商業店舗の計画により、さらなる通りへの賑わいづくりへの貢献を図る。

日比谷通りでは、歴史を継承した表情を創出し、皇居お濠沿いの風格ある景観の創出に寄与する。

丸の内 4th では、歩道の拡幅を行い、バリアフリー化を図り、安全な歩行空間を創出する。

丸の内 5th では、歩道の拡幅を行い、バリアフリー化を図ると同時に、劇場の表情のにじみだし等により賑わいを創出する。

▼有楽町エリアと丸の内エリアの結節点として、賑わいの連続性の創出



▼文化、交流、観光などの機能導入による更なる賑わいの創出



（４）夜景：『大丸有エリアの品格と統一性を創出する夜景』

①周辺建物との統一感をはかる暖色系の光と頂部のライトアップ

大丸有まちづくりガイドラインに則り、周辺建物に合わせた暖色系の頂部ライティングを計画。縦基調の連続性を高層部頂部ライティングデザインにも反映する。

②31mラインの連続性の演出

現出光美術館の水平性も持ったプロポーションを継承し、31m 表情線の水平庇を更に強調されるライティングを計画。現劇場のマリオン構成とプロポーションを継承し、縦基調の街並みの連続性を表現し、VEIL との一体感を生むライティング計画を実現する。

▼大丸有エリアの品格と統一性を創出する夜景



6. その他

A 街区は、非公共ヘリポート及び場外離着陸場の進入区域に指定されていない。

Ⅳ-5 地区計画（案案）との整合

項 目	地区整備計画	計画内容	可否
地区施設配置及び規模	・広場11号（約1,500㎡） ・公共的屋内空間4号（約900㎡） ・公共的屋内空間5号（約500㎡） ・歩行者通路21号（幅員約6～12m、延長約120m）	【A街区】 公共的屋内空間4号及び、広場11号を整備する。 【D街区】 公共的屋内空間5号を整備する。 【本地区】 歩行者通路21号を整備する。	適合
建築物等の用途の制限	容積率が100/10を超える部分については、その1/2以上を地域の活性化に資する商業、文化、交流、生活、情報、防災機能等とする。 ただし、特例容積率適用地区等を活用して上記の容積率を超える場合は、この限りではない。 なお、広場6号を含む敷地においては、広場内における美術館及びこれに付随する施設の用途に供する部分の延床面積を5,000㎡以上とする。	【A街区】 容積率300%の1/2以上を、地域の活性化に資する用途とし、地区計画の方針に基づいて、集約的な用途の配置や容積の配分を適正に行い、地区内の適切な都市機能配置を図る。	適合
容積率の最高限度			
建ぺい率の最高限度			
建築物の敷地面積の最低限度	3,000㎡とする。 ただし、次の各号に該当する場合はこの限りではない。 (1)土地区画整理事業による換地面積が3,000㎡未満の場合においては、当該換地面積を敷地面積の最低限度とする。 (2)この地区計画の告示日において3,000㎡未満の土地で、現に建築物の敷地として使用されている土地、又は現に存する所有権その他の権利に基づいて建築物の敷地とし、かつその全部を一つの敷地として使用する場合には、当該敷地面積を敷地面積の最低限度とする。	【A街区】 敷地面積：約9,900㎡	適合

壁面の位置の制限	建築物の外壁又はこれに代わる柱（以下「外壁等」という。）の面から道路境界線及び隣地境界線までの距離は、計画図に表示する数値以上とする。 ただし、次の場合にあってはこの限りではない。 (1) 区長が敷地の形態上及び土地利用上やむを得ないと認めた場合 (2) 歩行者の快適性及び安全性を高めるための庇その他これに類するものの、又は隣地境界線との間において給排気施設、車路（上屋を含む）、駐輪場、守衛所等を設ける場合の当該部分	【A街区】 北側：道路境界線から1.0m以上 西側：道路境界線から1.0m以上 東側：道路境界線から6.0m以上 南側：道路境界線から1.0m以上	適合
建築物等の高さの最高限度	1 建築基準法施行令第2条第1項第6号に基づく建築物の高さの最高限度は、計画図に示すとおりとする。ただし、良好な市街地環境や都市景観の形成に資すると区長が認めた場合はこの限りではない。 2 計画図で100mと示した敷地において特例容積率適用地区制度を活用するなど、良好な市街地環境や都市景観の形成に資する場合は、階段室その他これに類する建築物の屋上部分、目隠し、装飾等を目的とする工作物及びその他これらに類する工作物等を含め、前項の規定にかかわらず115mを限度とする。	【A街区】 建築物の高さ（軒高）約145m （計画図に示す145m以下） ※最高高さ 約155m	適合

建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	1 建築物等の形態及び意匠については、本地区にふさわしい良好な都市景観の維持・形成に資するものとし、敷地内及び建築物内部において日常一般に開放する開放空地を敷地面積の3/10 以上整備するものとする。 2 丸の内・有楽町西側地区では、風格ある歴史的な景観の継承を図るため、建築物の外壁等について丸の内らしい落ち着いた色調・素材を用いるとともに、高さ31m以下の部分については道路に沿って連続した壁面の形成に配慮する。大手町B 地区においては、建築物の外壁等について質の高い品格のある色調・素材を用いる。 3 地区施設の広場等又は歩行者通路の区域内において、換気塔又は歩行者の快適性及び安全性を高めるために設ける上屋もしくは庇などを設ける場合は、当該地区施設の機能を損なわない限りにおいて建築することができるものとする。 4 壁面の位置の制限として定められた限度の線と道路境界線との間の土地の区域については、その面積の3/10 以上を緑地又は水面(保水性舗装を含む。)とする。ただし、区長が敷地の形態上及び土地利用上やむを得ないと認めた場合はこの限りではない。 5 機能更新においては、エネルギーの使用の合理化、資源の適正利用、自然環境の保全等、環境改善に寄与した計画とする	【A街区】 - 敷地面積の3/10以上の開放空地を整備する。 - 左記の通りの色調・素材を用いる。 - 地区施設の広場等又は歩行者通路の区域内において、換気塔又は歩行者の快適性及び安全性を高めるために設ける上屋もしくは庇などを設ける場合は、当該地区施設の機能を損なわない限りにおいて建築する 3/10以上の緑地または水面（保水性舗装を含む）を整備する。 - 環境改善に寄与した計画とする。	適合
壁面後退区域における工作物の設置の制限	壁面の位置の制限として定められた限度の線と道路境界線との間の土地の区域については、門、へい、広告物、看板等通行の妨げとなるような工作物を設置してはならない。	【A街区】 通行の妨げとなる工作物は設置しない。	適合

東京都市計画地区計画の変更

都市計画大手町・丸の内・有楽町地区地区計画を次のように変更する。

参考:[]内は中央区区決定分

名 称	大手町・丸の内・有楽町地区地区計画
位 置 ※	千代田区大手町一丁目、大手町二丁目、丸の内一丁目、丸の内二丁目、丸の内三丁目、有楽町一丁目及び有楽町二丁目各地区内[中央区八重洲一丁目、八重洲二丁目、銀座一丁目、銀座二丁目、銀座三丁目及び銀座四丁目各地区内]
面 積 ※	約 119.1ha [約 3.8ha]
地区計画の 目標	本地区は、東京都心の中心部にあって日本経済の中核となる高度な業務集積地としての発展を遂げると共に、東京駅から皇居に至る東京の玄関口としての丸の内独特の個性ある街並みをはじめ、日本を代表する都心の業務・商業集積地としての街並みが形成されてきた。 近年は地区内の建築物が更新時期を迎え、適正な機能更新に加えて、丸の内らしい街並みの継承や新たな街並み形成など東京の「顔」となる景観の形成、東京駅という日本の中央駅にふさわしいターミナル機能の向上などを、公共と民間の協力により実現することが求められている。このため、大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会等による地元発意のまちづくり活動の経緯を踏まえて、地権者と東京都・千代田区による大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会が組織され、地区の将来像や公民のパートナーシップによるまちづくりのあり方などの議論を重ねた結果として、地区のまちづくりの基本的な考え方を示す「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン」も策定している。このガイドラインの理念は本地区計画の内容にも反映されており、双方が両輪となって地域のまちづくりを推進するものである。 そこで本地区では、多様な機能、質の高い空間、風格ある街並みを用意した、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。また、安全・安心で快適な空間形成、ゆとりと潤いのある良好な環境創出、災害時でも事業継続が可能となるよう防災機能やインフラ機能の強化を図った高度防災都市の実現、地域冷暖房施設の高効率化等、面的なエネルギーの最適化・省エネルギー化や再生可能エネルギーの積極的活用等により低炭素都市の実現を図るとともに、国際競争力の強化に資する拠点性と象徴性を備えた景観形成にも配慮したまちづくりを進める。特に、丸の内・有楽町駅西側、大手町地区では、高度な都市機能集積に伴って、それにふさわしい都市景観の形成、豊かな空間や都市機能の確保、循環型社会の形成等、地域貢献に資するまちづくりを行う。また、大手町地区では合同庁舎跡地を起点とした連鎖型都市再生を進めることによって、業務中枢機能を維持しつつ、計画的かつ段階的に大手町地区全体の機能更新を図り、国際競争力の強化に資する国際ビジネス拠点及び魅力的な都市空間の形成を進める。さらに、江戸時代以来の歴史ある水辺空間として潤いをもたらしてきた日本橋川沿いの親水空間を再生していくためにも日本橋川に顔を向けたまちづくりを進める。 丸の内・有楽町駅西側においては、丸の内らしい質の高い風格のある都市景観の維持・形成等の街並み形成型まちづくりの実現を、大手町、東京駅東側、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、各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。

区域の整備・開発及び保全に関する方針	土地利用の方針	就業人口の増大及び過度の集中を抑制しつつ、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。さらに、都市の活気と賑わいを育み、様々な人々が訪れる魅力あるまちを形成するため、日比谷、銀座、日本橋、神田等との機能連携等を進め、文化・交流機能や商業機能、生活機能など多様な都市機能の集積を図るとともに防災機能等を高めながら安全・安心な災害に強いまちづくりの推進を図る。特に、地区の顔となる東京駅前広場周辺では、拠点性の高い重点的な都市機能集積を図るとともに、丸の内・有楽町駅西側、大手町地区では、地域の活性化に資する用途として、商業、文化、交流、生活、情報、防災等の各種機能を誘導する。また、国公有地等の機能更新に際しては、居住機能を誘導し都心居住の推進を図る。丸の内では、業務機能の更新を進めるとともに、立地特性等に応じて文化・交流機能や商業機能等を誘導し、多様な交流の創出や活気と賑わいのある空間形成等を図る。有楽町駅西側、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。また、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。大手町では、都市計画道路の整備、街区単位の再開発等を計画的に進めながら、金融・経済機能や報道・通信機能の拡充に加えて、文化・交流機能、商業機能、滞在機能等の集積を図る。また、隣接他地区との連続性に配慮した歩行者空間や公園空地のネットワーク化、日本橋川沿いの魅力ある空間形成等を進める。特に、大手町A地区の再整備においては、常盤橋公園の拡充や、重要な都市インフラである下水道施設の機能更新・充実を図る。また、災害時の災害活動拠点や帰宅困難者にも対応できる大規模空地の確保を誘導する。 東京駅東側では、八重洲口駅前広場の再整備を推進しターミナル機能向上を図るとともに、物流荷捌き動線確保や敷地内の車両出入口集約化等により自動車動線の総合的な効率化と歩道に対する安全性確保を図る。また、東京駅周辺における歩行者ネットワークの拡充に向けて、地上や地下等の多層的な歩行者空間形成を図る。特例容積率適用地区等を活用する場合は、これらの基盤施設の整備状況に見合った土地の有効活用を図る。その他、主要な歩行者動線に面する部分や交通の結節点においても、多様な都市機能の集積を図る。 また、東京駅西側と東側を結ぶ新たな東西自由通路の確保により、東京駅東西の連携を拡充する。街区の特性や位置付けを踏まえ、必要に応じ集約的な用途の配置や容積の配分を適正に行うことにより、地区内の適切な都市機能配置を図る。また、特例容積率適用地区を活用する場合は、道路、河川、線路敷き等は特例敷地として取り扱わないこととする。さらに、土地の有効利用、質の高い空間や風格ある景観の形成に向けて無秩序な敷地の細分化を行わず計画的な土地利用を図る。 有楽町地区では、東京国際フォーラムと連携しMICE機能の拡充によるMICE拠点形成するとともに、地区全体でエリアMICE、都市観光、イノベーション創発機能の推進を図る。また、歩行者ネットワークの拡充に向けて、地上や地下等の多層的な歩行者空間形成を図る。
区域の整備・開発及び保全に関する方針	地区施設の整備の方針	世界に開かれた都心にふさわしく、誰もが安全・快適に利用できる歩行者空間を確保するため、既存の都市基盤を基本としつつ、東京駅前広場(地下を含む)や主要な歩行者動線等におけるバリアフリー化、保水性舗装等のヒートアイランド対策やアメニティの向上、有楽町地区における駅前広場空間とそれらの連携を強化する通路の創出(地下を含む)等を公民の協力により進めていく。また、民間敷地内においても、屋内外の空地や広場空間、敷地内歩行者通路等の整備・充実を誘導する。さらに、これらの歩行者空間を地上及び地下レベルにおいて連携させることにより利便性の高い歩行者ネットワークの形成を図るとともに、地区内の主要な歩行者動線や交通の結節点においては重点的に公共的空間の整備を誘導する。 仲通りは、本地区内における歩行者の骨格軸として、概ね21mの空間を基本とし、安全・快適で賑わいのある通りとするため、壁面の位置の制限により後退した部分を歩道状空地として整備する。また、都市環境にも配慮しつつ、回遊性の向上のため、仲通りの歩行空間機能を大手町地区へ延伸していくとともに、神田地域との連携・相互補完に向け、歩行者のための新たな動線・空間を創出していく。 大手町地区では、合同庁舎跡地を含む街区において、交通ネットワークの充実を図るため通路を整備する。東京駅東側では、駅周辺の交通基盤整備やゆとりある歩行者空間形成に向けて、広場や通路等を整備する。また八重洲口の交通広場との機能連携に配慮しつつ、日本橋口に交通結節点としての広場を整備する。 有楽町地区では、多様な都市活動を展開できる広場の空間を整備・充実するとともに、広場の空間と歩行者中心の軸・通り等、広く多様な目的の人々が自由にアクセスし居場所として活動できる空間を連続的に配置していく。また、JR有楽町駅の東西及び周辺地区との歩行者ネットワークの強化や、既存鉄道駅と都心部・臨海地域地下鉄との乗換利便性を向上させるとともに、エリアMICE等の都市活動を支える歩行者動線や発災時の誘導経路を確保するため、駅東西を結ぶ地下通路を整備し、これをJR有楽町駅とも接続させる。これらは、整備効果が広範囲に及び、整備期間も長期に渡るような公共公益施設の整備であることから、複数の開発プロジェクトが連携する共同貢献手法を活用する。 また、有楽町駅東側では、地区内の歩行者ネットワークの形成に向け、地区内道路のアメニティ向上を進めるとともに歩行者通路を整備する。

地区整備計画	位置	千代田区大手町一丁目、大手町二丁目、丸の内一丁目、丸の内二丁目、丸の内三丁目、有楽町一丁目及び有楽町二丁目各地内									
		約100.3 ha									
		名称	幅員	延長	面積	備考	幅員	延長	面積	備考	
広場等		広場1号	—	—	約 300 m ²	新設	—	—	—		
		広場2号	—	—	約 900 m ²	新設	—	—	—		
		広場3号	—	—	約 6,500 m ²	新設【地上かつ屋外】	—	—	—		
		広場4号	—	—	約 5,000 m ²	新設【地上、ピロティ下約 500 m ² を含む】	—	—	—		
		広場5号	—	—	約 2,800 m ²	新設【デッキ上】	—	—	—		
		広場6号	—	—	約 2,500 m ²	新設【美術館を含む】	—	—	—		
		広場7号	—	—	約 3,600 m ²	新設【通路機能を有する緑地広場とし、賑わい施設(約 350 m ² 未満)、階段、昇降設備、給排気施設を含む】	—	—	—		
		広場8号	—	—	約 1,600 m ²	新設【階段、昇降設備、給排気施設を含む】	—	—	—		
		広場9号	—	—	約 1,820 m ²	新設	—	—	約 120 m ²	新設	
		広場 10 号	—	—	約 5,000 m ²	新設【賑わい施設(約 100 m ² 未満)、階段、昇降設備、給排気施設を含む】	—	—	—		
		広場 11 号	—	—	約 1,500 m ²	新設【地上 6 階かつ屋外、昇降設備からの通路部分を含む】	—	—	—		
その他の公共空地	公共的屋内空間1号	—	—	約 400 m ²	新設	—	—	—			
	公共的屋内空間2号	—	—	約 350 m ²	新設【地上、一部屋外】	—	—	約 50 m ²	新設【地上、一部屋外】		
	公共的屋内空間3号	—	—	約 600 m ²	新設	—	—	—			
	公共的屋内空間4号	—	—	約 900 m ²	新設【地下、階段、昇降設備を含む】	—	—	—			
	公共的屋内空間5号	—	—	約 500 m ²	新設【地下、一部地上、階段、昇降設備を含む】	—	—	—			
	通路1号	約8m	約 211m	—	新設【地上】	約8m	約 9m	—	新設【地上】		
	通路2号	約8m	約 270m	—	新設	—	—	—			
	通路3号	約8m	約 60m	—	新設	—	—	—			
	歩行者通路1号	約6m	約 160m	—	新設	—	—	—			
	歩行者通路2号	約4m	約 40m	—	新設	—	—	—			
	歩行者通路3号	約4m	約 60m	—	新設	—	—	—			
通路等	歩行者通路4号	約8m	約 80m	—	新設【地上かつ屋内】	—	—	—			
	歩行者通路5号	約2m	約 50m	—	新設【地上、一部屋内】	—	—	—			
	歩行者通路6号	約3m	約 300m	—	新設【地上又はデッキ上、一部屋内】	—	—	—			
	歩行者通路7号	約4m	約 40m	—	新設【地上】	—	—	—			
	歩行者通路8号	約4m	約 50m	—	既設【地上】	—	—	—			
	歩行者通路9号	約8m	約 60m	—	既設【地上】	—	—	—			
	歩行者通路 10 号	約6m	約 130m	—	既設【地下】	—	—	—			
	歩行者通路 11 号	約8m	約 70m	—	既設【地下】	—	—	—			

地区整備計画									
地区施設の配置及び規模	その他の公共空地	通路等	建築物等に関する事項						
			地区の区分	名称	大手町A	大手町B	丸の内・有楽町駅西側	有楽町駅東側	東京駅東側
			歩行者通路12号	約8m	約10m	—	新設【地下】	約8m	—
			歩行者通路13号	約8m	約110m	—	新設【地下】	—	—
			歩行者通路14号	約6m	約110m	—	新設【地下】	—	—
			歩行者通路15号	約5m	約210m	—	新設【地上、一部屋内】	約5m	—
			歩行者通路16号	約6m	約130m	—	新設【地上】	約9m	新設【地上】
			歩行者通路17号	約6m	約90m	—	新設【地上、一部屋内】	—	—
			歩行者通路18号	約2m	約120m	—	新設【地上、一部プロティ下】	—	—
			歩行者通路19号	約12m	約140m	—	新設【地上】	—	—
			歩行者通路20号	約12m	約60m	—	新設【地上】	—	—
			歩行者通路21号	約6～12m	約120m	—	新設【地下】	—	—
			面積	5.6 ha [0.5 ha]	32.4 ha	49.5 ha	6.3 ha [1.6 ha]	6.5 ha [1.7 ha]	
			建築物等の用途の制限※	容積率が100/10を超える部分については、その1/2以上を地域の活性化に資する商業、文化、交流、生活、情報、防災機能等とする。 ただし、特例容積率適用地区等を活用して上記の容積率を超える場合は、この限りでない。	合同庁舎街区においては容積率が90/10を超える部分については、その他の敷地においては、容積率が100/10を超える部分については、その1/2以上を地域の活性化に資する商業、文化、交流、生活、情報、防災機能等とする。 ただし、特例容積率適用地区等を活用して上記の容積率を超える場合は、この限りでない。	容積率が100/10を超える部分については、その1/2以上を地域の活性化に資する商業、文化、交流、生活、情報、防災機能等とする。 ただし、特例容積率適用地区等を活用して上記の容積率を超える場合は、この限りでない。 なお、広場6号を含む敷地においては、広場内における美術館及びこれに付随する施設の用途に供する部分の延床面積を5,000㎡以上とする。			
			容積率の最高限度※	大手町土地区画整理事業区域内の敷地について、仮換地指定前は、合同庁舎街区は90/10、その他の敷地は100/10とする。	大手町土地区画整理事業区域内の敷地は、7/10、その他の敷地は、6/10とする。 ただし、区長が敷地の形態上及び土地利用上やむを得ないと認めた場合はこの限りでない。				
			建ぺい率の最高限度	7/10とする。 ただし、区長が敷地の形態上及び土地利用上やむを得ないと認めた場合はこの限りでない。					

地区整備計画		建築物等に関する事項	
建築物の敷地面積の最低限度	建築物の敷地面積の最低限度	3,000㎡とする。 ただし、次の各号に該当する場合はこの限りではない。 (1) 土地区画整理事業による換地面積が3,000 ㎡未満の場合においては、当該換地面積を敷地面積の最低限度とする。 (2) この地区計画の告示日において3,000 ㎡未満の土地で、現に建築物の敷地として使用されている土地、又は現に存する所有権その他の権利に基づいて建築物の敷地とし、かつその全部を一つの敷地として使用する場合には、当該敷地面積を敷地面積の最低限度とする。	2,000㎡とする。 ただし、この地区計画の告示日において2,000 ㎡未満の土地で、現に建築物の敷地として使用されている土地、又は現に存する所有権その他の権利に基づいて建築物の敷地とし、かつその全部を一つの敷地として使用する場合には、当該敷地面積を敷地面積の最低限度とする。
		建築物の外壁又はこれに代わる柱(以下「外壁等」という。)の面から道路境界線及び隣地境界線までの距離は、計画図に表示する数値以上とする。 ただし、次の場合にあってはこの限りでない。 (1) 区長が敷地の形態上及び土地利用上やむを得ないと認めた場合 (2) 歩行者の快適性及び安全性を高めるための庇その他これに類するもの、又は隣地境界線とにおいて給排気施設、車路(上屋を含む)、駐輪場、守衛所等を設ける場合の当該部分	建築物の外壁等の面から道路境界線までの距離は、計画図に表示する数値以上とする。 また、建築物の外壁等から隣地境界線までの距離は、計画図に表示する数値以上とし、表示が無い場合は1m以上とする。 ただし、次の場合にあってはこの限りでない。 (1) 区長が敷地の形態上やむを得ないと認めた場合 (2) 歩行者の快適性及び安全性を高めるための庇その他これに類するもの、又は隣地境界線とにおいて給排気施設、車路(上屋を含む)、駐輪場、守衛所等を設ける場合の当該部分

地区整備計画	建築物等に関する事項	建築物等の高さの最高限度	1 建築基準法施行令第2条第1項第6号に基づく建築物の高さの最高限度は、計画図に示すとおりとする。ただし、良好な市街地環境や都市景観の形成に資すると区長が認めた場合はこの限りではない。 2 計画図で100mと示した敷地において特例容積率適用地区制度を活用するなど、良好な市街地環境や都市景観の形成に資する場合は、階段室その他これに類する建築物の屋上部分、目隠し、装飾等を含め、前項の規定にかかわらず115mを限度とする。
		建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	1 建築物等の形態及び意匠については、本地区にふさわしい良好な都市景観の維持・形成に資するものとし、敷地内及び建築物内部において日常一般に開放する開放空地を敷地面積の3/10以上整備するものとする。 2 丸の内・有楽町西側地区では、風格ある歴史的な景観の継承を図るため、建築物の外壁等について丸の内らしい落ち着いた色調・素材を用いるとともに、高さ31m以下の部分については道路に沿って連続した壁面の形成に配慮する。大手町地区においては、建築物の外壁等について質の高い品格のある色調・素材を用いる。 3 地区施設の広場等又は歩行者通路の区域内において、換気塔又は歩行者の快適性及び安全性を高めるために設ける上屋もしくは庇などを設ける場合は、当該地区施設の機能を損なわない限りにおいて建築することができるものとする。 4 壁面の位置の制限として定められた限度の線と道路境界線との間の土地の区域については、その面積の3/10以上を緑地又は水面(保水性舗装を含む。)とする。ただし、区長が敷地の形態上及び土地利用上やむを得ないと認めた場合はこの限りでない。 5 機能更新においては、エネルギーの使用の合理化、資源の適正利用、自然環境の保全等、環境改善に寄与した計画とする。
		壁面後退区域における工作物の設置の制限	壁面の位置の制限として定められた限度の線と道路境界線との間の土地の区域については、門、へい、広告物、看板等通行の妨げとなるような工作物を設置してはならない。

※は知事協議事項

区域、地区施設の配置、壁面の位置の制限、建築物等の高さの最高限度については、計画図に表示のとおり建築物の敷地面積の最低限度及び壁面後退区域における工作物の設置の制限については、有楽町駅東側地区の中央区部分を除く。

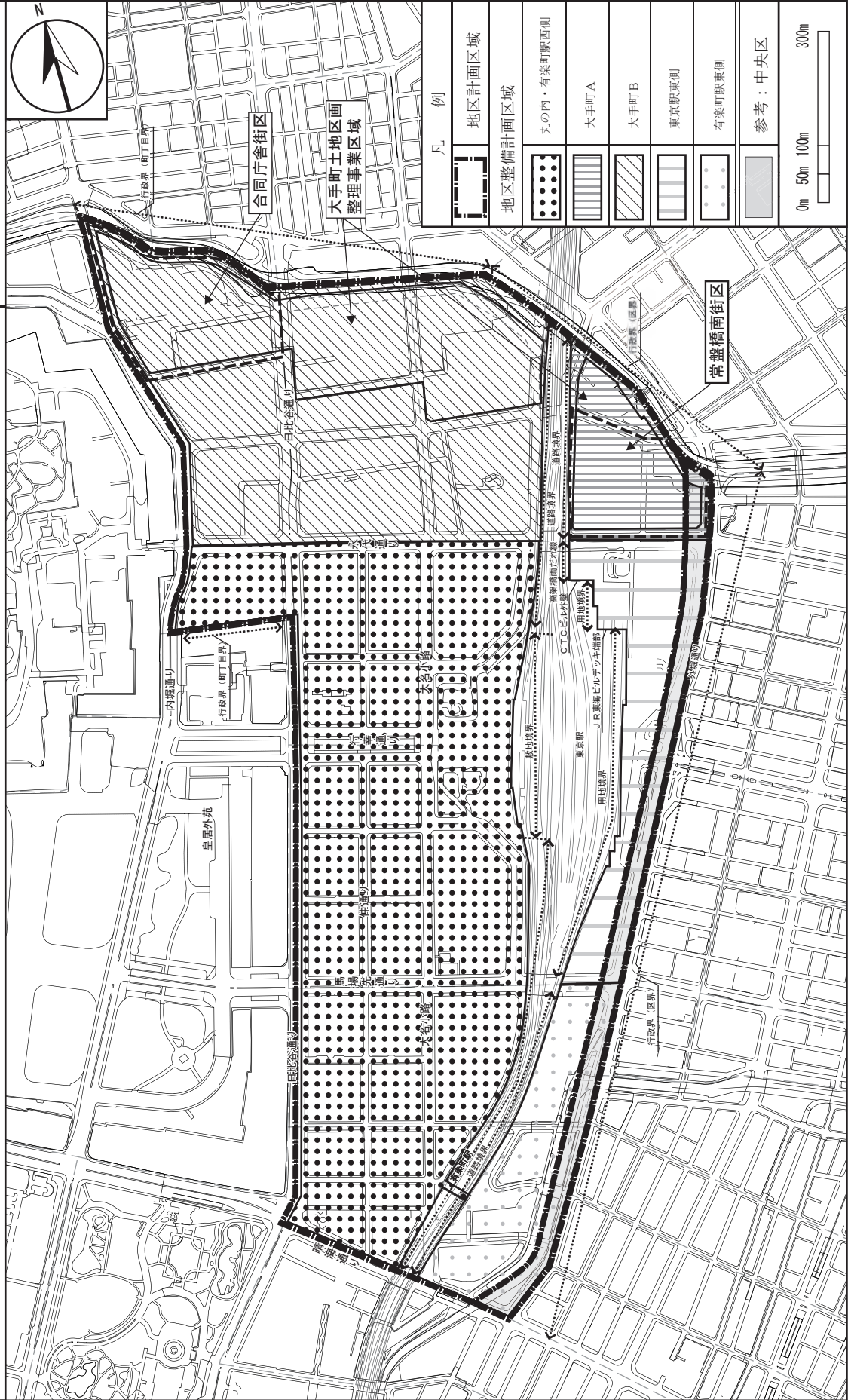
有楽町地区は丸の内・有楽町駅西側及び有楽町駅東側の内、中央区部分を除く馬場先通り以南の範囲とする。

壁面の位置の制限及び建築物等の高さの最高限度の下線部については、中央区部分を除く。

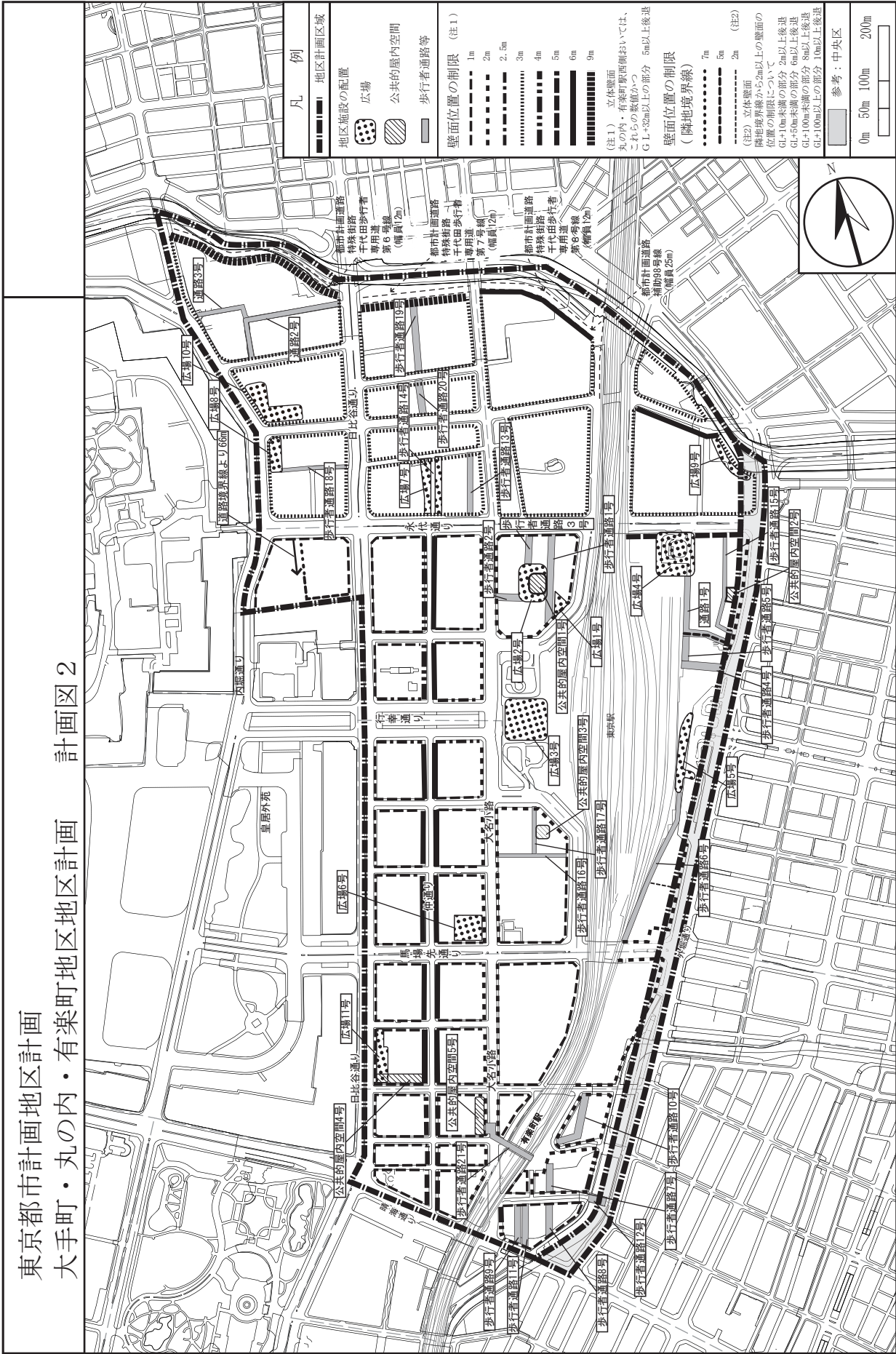
理由：計画的な都市空間の形成を誘導するため地区計画を変更する。

東京都市計画地区計画

大手町・丸の内・有楽町地区地区計画 計画図 1



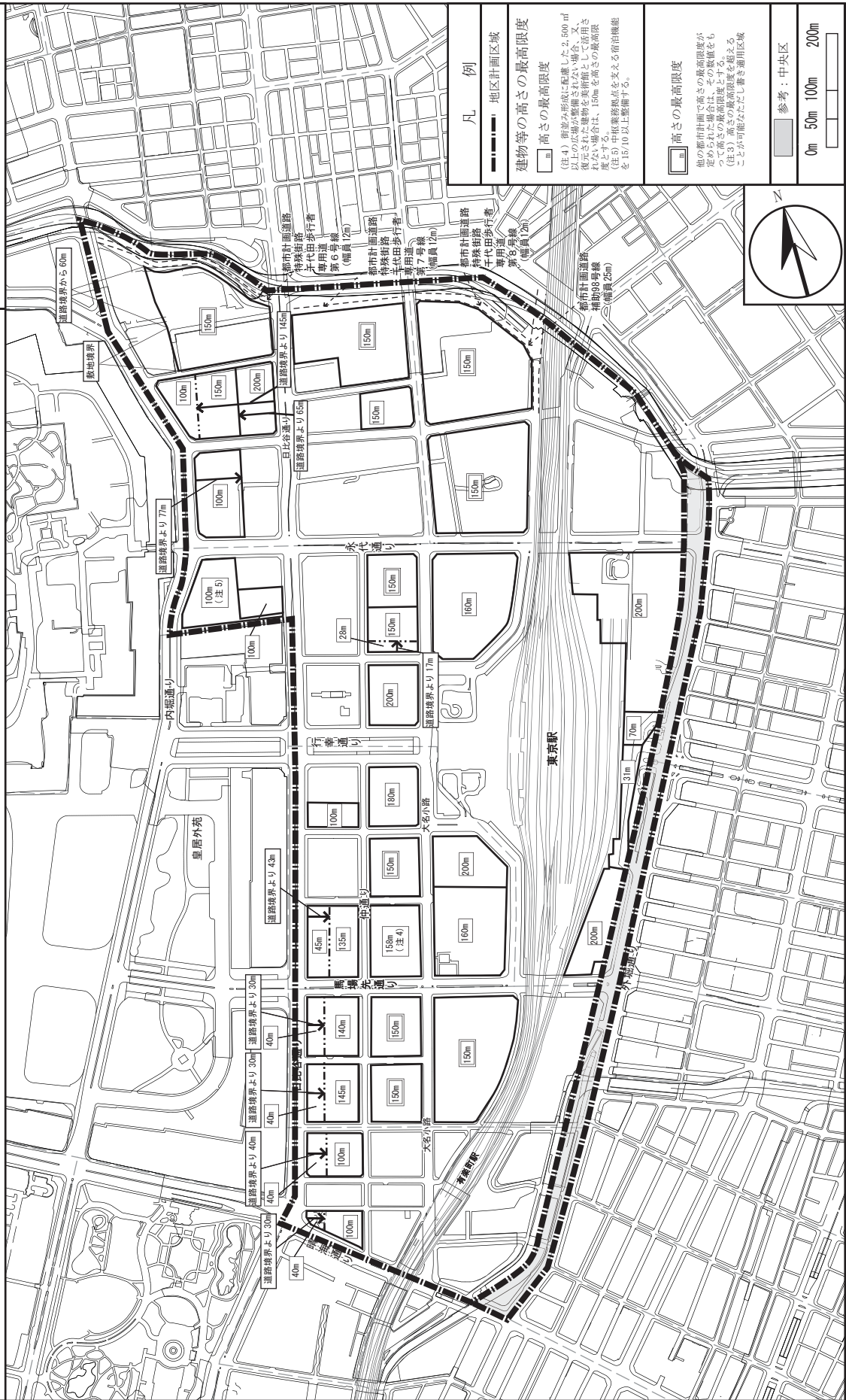
東京都市計画地区計画
 大手町・丸の内・有楽町地区地区計画 計画図2



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。無断複製を禁ずる。(利用許諾番号) MMT利許第06-102号
 (承認番号) 6 都市基交測第109号、令和6年7月26日

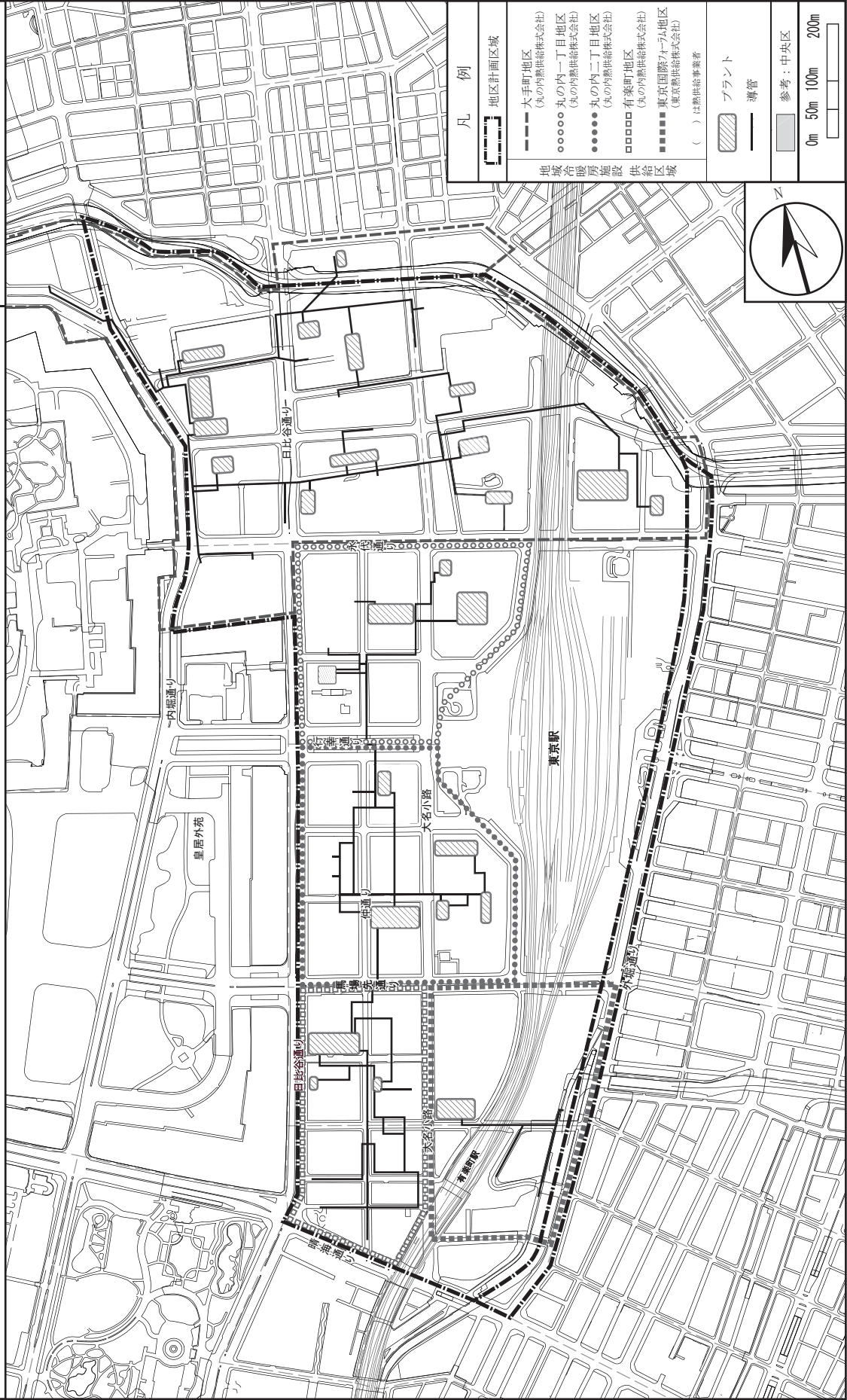
東京都市計画地区計画

大手町・丸の内・有楽町地区地区計画 計画図3



東京都市計画地区計画

大手町・丸の内・有楽町地区地区計画 参考図 1



東京都市計画地区計画

大手町・丸の内・有楽町地区地区計画

参考図2

