第２５５回東京都都市計画審議会
資料〔別冊〕

都市計画（素案）
神田錦町三丁目南部東地区

・都市再生特別地区

・地区計画（参考）

・第一種市街地再開発事業（参考）

神田錦町三丁目南部東地区市街地再開発準備組合
〔安田不動産株式会社〕
〔独立行政法人都市再生機構〕

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　都市計画を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.9

　　Ⅲ－２　事業推進の必要性　……　P.32

　　Ⅲ－３　開発による都市再生への貢献　……　P.34

　　Ⅲ－４　都市再生の効果　……　P.38

　　Ⅲ－５　都市計画決定等について　……　P.39

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.40

　　Ⅳ－２　交通処理計画　……　P.110

　　Ⅳ－３　供給処理計画　……　P.144

　　Ⅳ－４　周辺環境　……　P.145

　　Ⅳ－５　地区計画（素案）との整合　……　P.162

（参考）東京都市計画神田錦町南部地区地区計画（素案）の内容　……　P.164

（参考）東京都市計画神田錦町三丁目南部東地区
　　第一種市街地再開発事業（素案）の内容　……　P.178

東京都市計画都市再生特別地区の変更（東京都決定）

都市計画都市再生特別地区を次のように変更する。

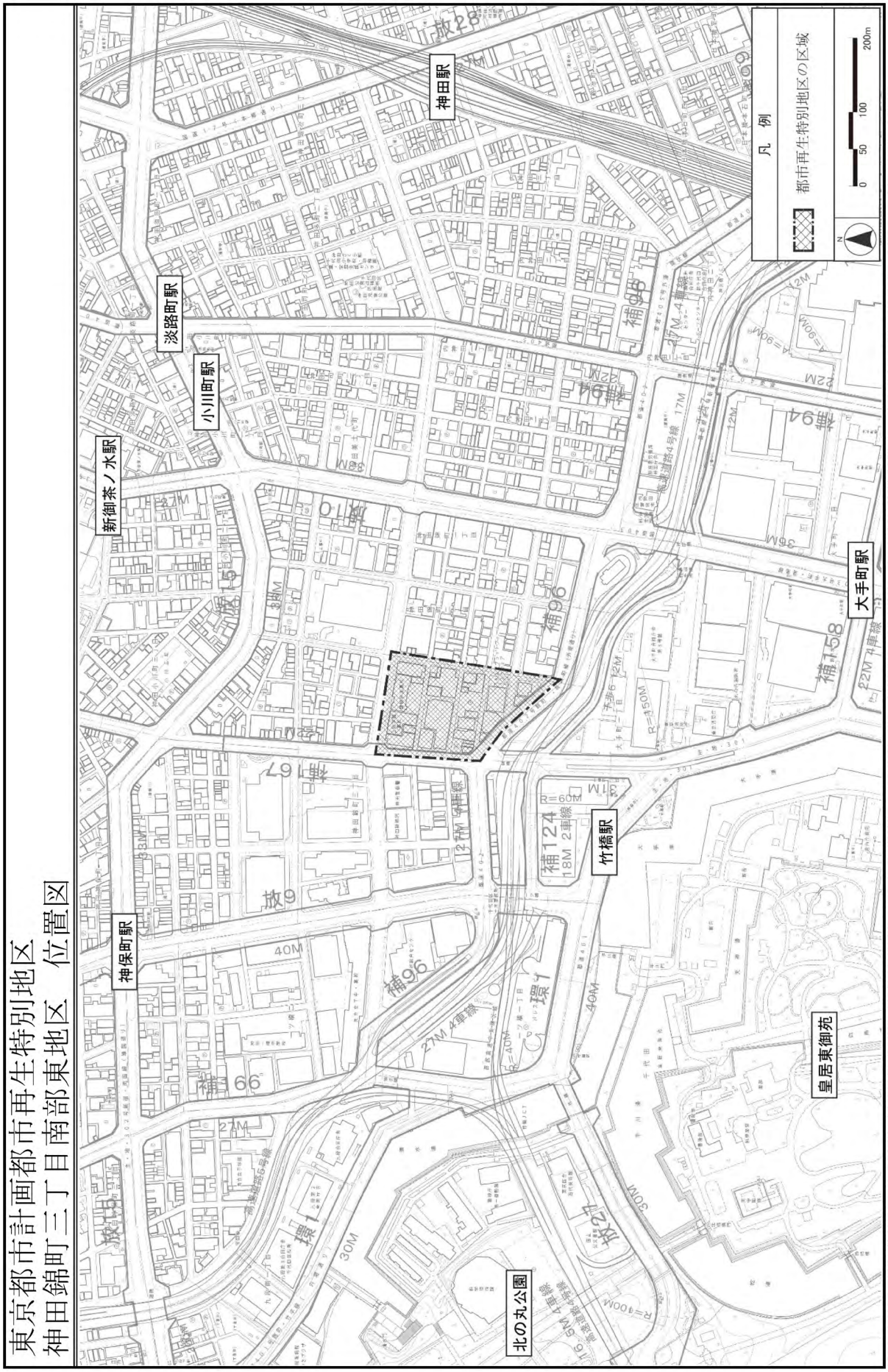
種類	面積	建築物その他の工作物の誘導すべき用途	建築物の容積率の最高限度	建築物の容積率の最低限度	建築物の建蔽率の最高限度	建築物の建築面積の最低限度	建築物の高さの最高限度	壁面の位置の制限	備考
都市再生特別地区（神田錦町三丁目南部東地区）	約 2.5ha	—	113/10（注１）	—	8/10（注２）	—	—	建築物の外壁又はこれに代わる柱は、計画図に示す壁面の位置の制限を超えて建築してはならない。ただし、歩行者の快適性や安全性を高めるための階段、スロープその他これらに類するもので、壁面後退区域における歩行者の交通に配慮したものはこの限りではない。	1　中水道施設の用に供する部分その他これに類するものは、南地区 500 ㎡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） 2　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南地区10,450 ㎡、北地区 240 ㎡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） 3　電気事業の用に供する開閉所及び変電所の用に供する部分その他これらに類するものは、南地区510 ㎡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） 4　大型受水槽室の用に供する部分その他これに類するものは、南地区 450 ㎡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） 5　コージェネレーション設備の用に供する部分その他これに類するものは、南地区 240 ㎡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） 6　高齢者、障害者等が利用しやすい建築物の整備に関する条例第 11 条の２第１項に定めるホテル又は旅館の一般客室内に設ける便所及び浴室等で、同条第２項第２号及び第４号の規定に適合し、かつ、便所及び浴室等の出入口の幅を 75 ㎝以上としたもので、通常の床面積よりも著しく大きい部分は、南地区 1,230 ㎡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）
	南地区 約 1.9ha		139/10（注１）ただし、12/10 以上を宿泊施設、文化交流施設及びこれらに付随する施設の用途とする。	40/10		1,000 ㎡	高層部　：180m 低層部Ｂ：25m ※高さの基準点はT.P.+5.2mとする。		
	北地区 約 0.6ha		23/10（注１）	5/10		500 ㎡	低層部Ａ：40m 低層部Ｂ：25m ※高さの基準点はT.P.+5.2mとする。		

									7　建築基準法第 53 条第 6 項第一号に該当する建築物にあっては、2/10　を加えた数値とする。（注２） 8　別添図のとおり、リノベーション等による機能更新支援、無電柱化、歩道の美装化、道路空間の再編及び緑豊かな歩行者空間の整備を行う。

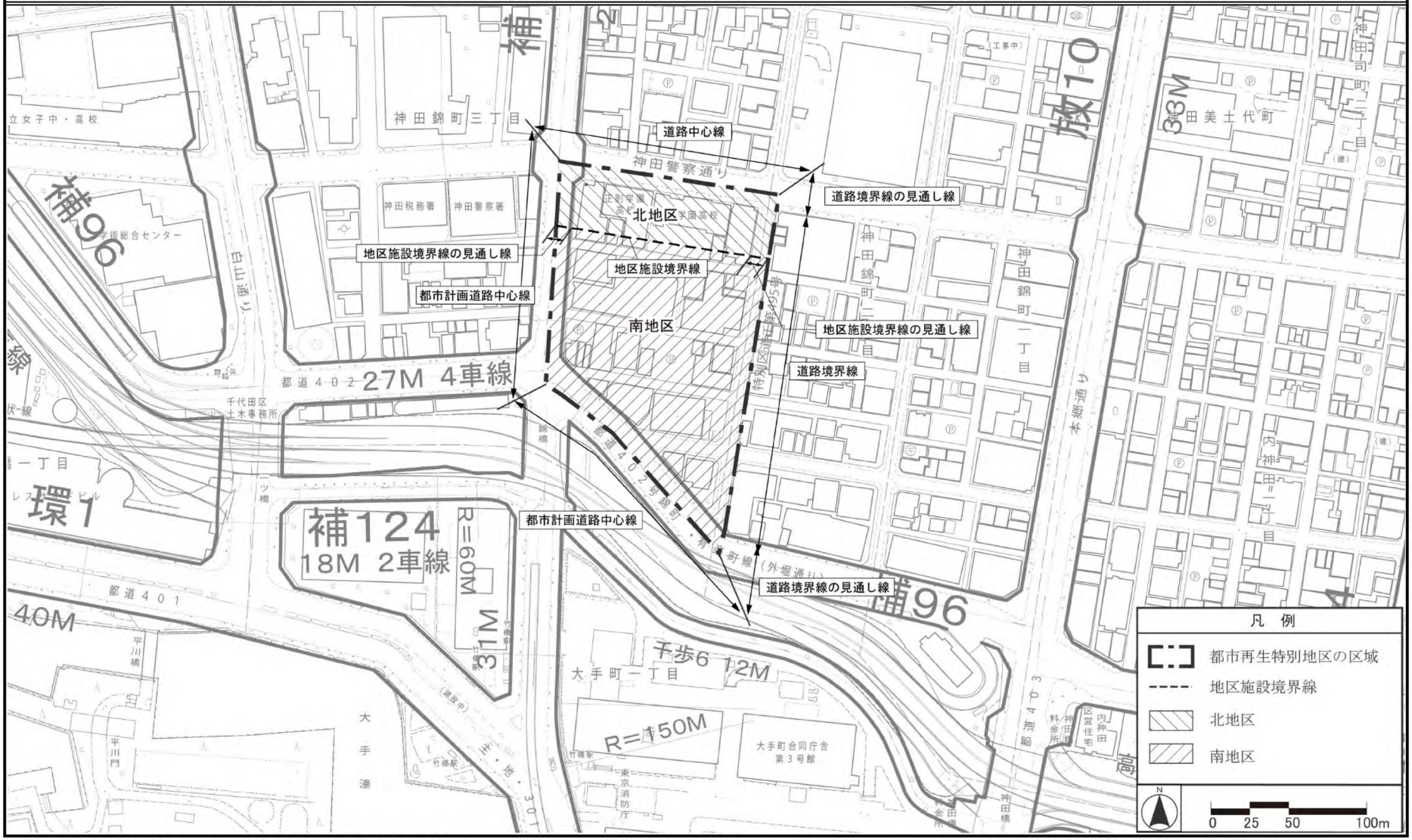
その他の既決定の地区	面　　積	位置
都市再生特別地区（大崎駅西口Ｅ東地区ほか　65 地区）	約　169.8　ha	品川区大崎二丁目及び大崎三丁目各地内　ほか
合計	約 173.7 ha	

「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　都市計画を定める区域を明らかにする図面（計画図）

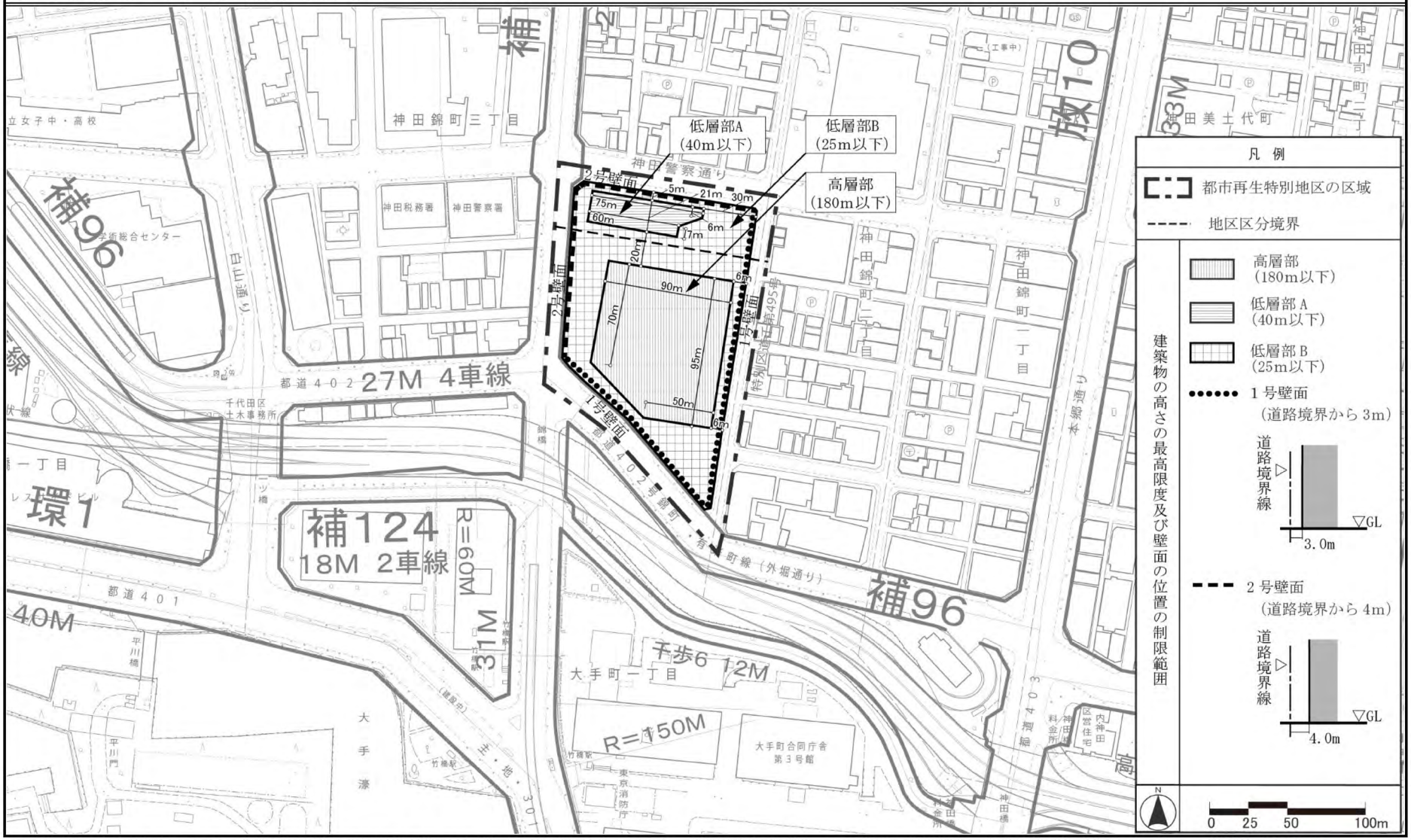


東京都市計画都市再生特別地区
神田錦町三丁目南部東地区　計画図１



この地図は、東京都縮尺 1/2,500 地形図を使用（７都市基交第 1554 号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。
（承認番号）７都市基街都第 252 号、令和８年３月２日

東京都市計画都市再生特別地区
神田錦町三丁目南部東地区　計画図２



この地図は、東京都縮尺 1/2,500 地形図を使用（７都市基交第 1554 号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。
（承認番号）７都市基街都第 252 号、令和８年３月２日

東京都市計画都市再生特別地区
神田錦町三丁目南部東地区　別添図



この地図は、東京都縮尺 1/2,500 地形図を使用（７都市基交第 1554 号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。
（承認番号）７都市基街都第 252 号、令和８年３月２日

東京都市計画都市再生特別地区
神田錦町三丁目南部東地区　参考図１（計画建物イメージ）

1 拠点と連携した周辺市街地におけるウォーカブルなまちづくりと活力・賑わいを創出する都市機能の導入

（1）周辺市街地におけるリノベーション等によるまちの活力・賑わいを創出する都市機能の導入と、ウォーカブルなまちづくりを促進する駐車場集約化及び無電柱化・歩道の美装化

（2）ウォーカブルなまちづくり支援の場となり、多様な人の交流を促進する文化交流施設の整備と、多様な来街者を呼び込み、周辺市街地と連携して賑わいを創出する宿泊施設の整備

（3）地域の核として賑わいを創出し交流を促進する広場の整備

2 日本橋川の水辺環境を向上させる都市基盤の整備

（1）日本橋川沿いの水と緑のネットワークを形成し、水辺環境を向上させる緑豊かな歩行者空間整備

（2）川の汚濁負荷軽減に寄与する取組

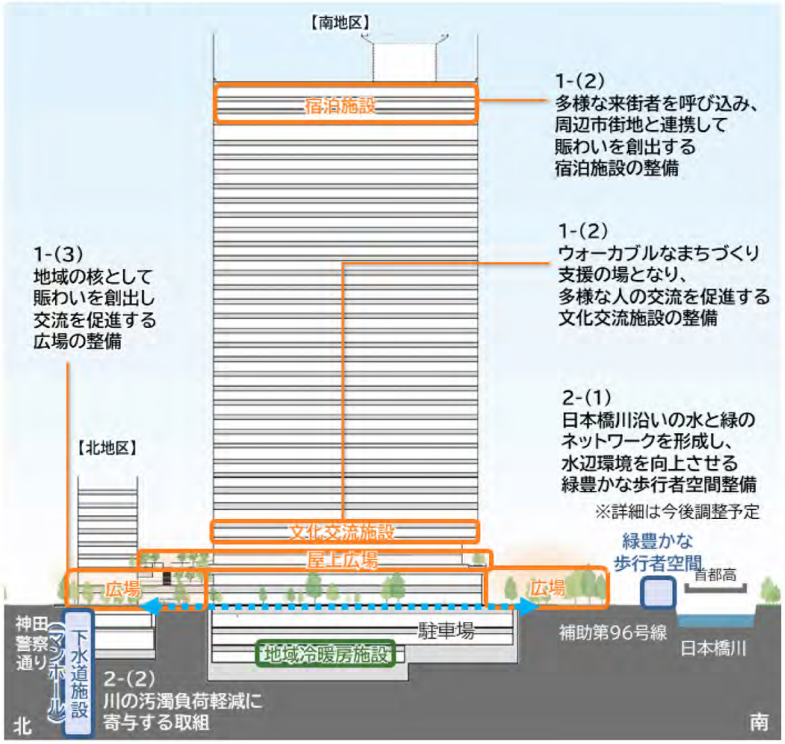
3 環境負荷低減と防災対応力強化

（1）都心部の新たな緑の創出

（2）環境負荷低減に向けた取組

（3）地域の防災対応力強化に向けた取組

■南北断面イメージ



■平面イメージ



東京都市計画都市再生特別地区
神田錦町三丁目南部東地区　参考図２（イメージパース）

■南側より望む



■北側より望む



Ⅲ 計画に係る理由書

Ⅲ－１ 地区の位置づけ

１．都市再生緊急整備地域の地域整備方針（秋葉原･神田地域）
（令和３年８月改定 都市再生本部）

- 本地区は、都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域の秋葉原・神田地域内にあり、以下の地域整備方針が示されている。

■整備の目標

□都市再生緊急整備地域

- 神田地域において、建築物の更新に併せた市街地の再編整備により、東京駅周辺等の都市機能とも連携する多様な魅力を持ったにぎわいのある安全で快適な複合市街地を形成

■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

- 神田地域においては、教育・文化・交流・ 業務・居住機能を充実するとともに、にぎわい形成を促進する商業機能を強化
- 震災等に対応できる都市防災機能の強化

■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

- 駅周辺の回遊性を高めるため歩行者ネットワークを充実・強化
- 神田地域においては、丸の内仲通りの機能を延伸し回遊性を強化
- その他、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

■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

- 神田地域においては、歴史・文化を伝える街並み形成や、学生街等のにぎわい・回遊性の向上に資する都市開発事業を促進
- 神田川・日本橋川沿川においては、水辺の環境を生かすよう配慮した都市開発事業を促進
- 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敷地内緑化・屋上緑化・壁面緑化などヒートアイランド対策を誘導
- 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
- 都市開発事業において、備蓄倉庫の設置や一時滞留可能な空間を確保することにより、帰宅困難者対策を誘導
- AI、IoT 等の先端技術を活用した都市開発事業を促進
- 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

２．明日の日本を支える観光ビジョン（平成２８年３月 観光庁）

- 訪日外国人旅行者数：2030 年に現在の約３倍の 6000 万人を目指す
- 訪日外国人旅行消費額：2030 年に１５兆円(2015 年の４倍超）を目指す
- 外国人リピーター数：2030 年に現在の約３倍の 3600 万人を目指す
- 観光資産の魅力を極め、地方創生の礎に

- 観光産業を革新し、国際競争力を高め、わが国の基幹産業に
- 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対外発信強化

３．観光立国推進基本計画（令和５年３月　観光庁）

■基本的な方針

- 持続可能な観光地域づくり戦略
- インバウンド回復戦略
- 国内交流拡大戦略

■観光立国の実現に関し、 政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策

□持続可能な観光地域づくり戦略

●宿泊施設の整備促進

- 日本ならではの宿泊体験を提供する宿泊施設や質の高いサービスを提供する宿泊施設等、多様なニーズに合わせた宿泊施設を提供することにより、滞在期間の長期化を促し、消費の拡大を図ることが必要

４．観光ビジョン実現プログラム 2020（令和２年７月　観光庁）

■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

５．都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会 中間取りまとめ 成熟社会の共感都市再生ビジョン（令和７年５月　国土交通省）

■都市再生の現在地

□大都市の再生

- 今後は、既存ストック等も活用しつつ、都市の魅力や国際競争力強化に資する持続可能な都市再生が求められている

■今後の都市再生と取り組むべき施策の方向性

□協働型都市再生によるウェルビーイングの向上

- 事業環境の変化を踏まえ、限られた事業費の中で収益を最大化する観点から、魅力的な施設の

整備及び管理運営に課題

- 脱炭素化等による環境負荷の低減、地域固有の文化の振興等に対応する都市再生の理念を構築し、ウェルビーイングの向上を促進
- 持続的なエリアマネジメント、地方創生、周辺街区のリノベーション、アフォーダビリティの確保等、ソフト面を含む多様な工夫を講じる公共貢献の柔軟な評価を一層促進

□余白を楽しむパブリックライフの浸透

- ウォーカブル政策とほこみち・交通政策との連携、民地も含むパブリックスペースの更なる利活用、事業初動期の準備段階の充実を促進

□地域資源の保全と活用によるシビックプライドの醸成

- 登録有形文化財、地方指定文化財、昭和期に建てられた魅力的な建造物など、毀損・滅失の危機にある地域資源をまちづくりに活用
- 関係省庁で連携して、歴史まちづくりの裾野の拡大、将来的な活用を前提としたエリア価値を高める地域資源の保全を促進

□業務機能をはじめ多様な機能の集積による稼ぐ力の創出

- 都市は、創造的活動を活性化する「共創の場」として、ヒト・コト・アイデアが集い、出会い、新たな価値やイノベーションを創造・創出する舞台
- 今後の都市開発プロジェクトでは、大都市部における「グローバルなプレーヤーにも選ばれるハイグレードオフィス」等、エリアの特性に応じ、国内外から多様な主体（企業、人材、起業家、投資家等）を惹きつけるような、多様かつ魅力的なビジネス環境整備を一層促進

□共創・支援型エリアマネジメントによる地域経営

- エリアマネジメント団体は、主体的に地域に関わり合いながら、居住者や来訪者等と新たな価値や営みを共創し、地域経営を担う存在へ
- 計画段階から将来的な管理運営を見据えた仕組みづくりや、エリアマネジメントの官民協調領域を位置付けた活動計画の策定を促進

６． 2050 東京戦略 ～東京 もっとよくなる～（令和７年３月 東京都）

■戦略 08【コミュニティ】

- 地域におけるコミュニティ・交流の場や居場所が充実し、地縁や血縁を超えた新たなつながりも創出

■戦略 09【共生社会】

- 障害者、高齢者、外国人など誰もが安心して暮らせるまちの実現に向け、デジタル技術も活用しながらハード・ソフト両面のバリアフリーを推進

■戦略 14【観光】

- 東京が持つ多彩な魅力やコンテンツを更に磨き上げ、世界中の人々を惹きつける

■戦略 17【まちづくり・住まい】

- 住宅の価格や家賃が上昇する中、民間活力を活用し、子育て世帯等が住みやすいアフォーダブル住宅を供給していく
- 優良な民間開発を誘導し、市街地の持続的な更新や都市インフラの整備を推進
- 国際ビジネス・交流の拠点、芸術・文化の発信拠点、スポーツ拠点など、地域の特長を生かした多様な拠点を形成するとともに、水や緑を感じながら、楽しく歩ける都市空間を創出

- 既存の建造物や都有地の活用等により、地域の個性を感じられる魅力的な街並みや景観を形成
- 駅周辺や道路空間のリメイク、集約型地域構造への再編等により、歩き回りたくなる、訪れたくなるようなウォーカブルな空間・まちを創出
- 主な施策：リノベーションまちづくり
  - ・民間事業者の先進的なリノベーションの取組を公募・選定し、整備費を支援
  - ・魅力的な街並みの形成や賑わいの維持・創出のため、先行３区（千代田・渋谷・豊島）で、区と連携し既存ストックを再生
- 施策目標
  - ・区市がリノベーションによるまちづくりに取り組む地区数を 15 地区まで増加
- ３か年のアクションプラン（主要）：既存ビルのリノベーションによるまちづくり
  - ・市街地再開発事業（補助事業）との連携
  - ・既存建築物のリノベーションを促進し、街の安全性向上、にぎわいの維持・創出を実現

■戦略 18【インフラ・交通】

- 歩行者が安全・快適に歩くことができ、自転車も利用しやすい環境の実現に向け、緑豊かで魅力的な道路空間の創出や自転車通行空間の整備、自転車シェアリングの普及等を推進

■戦略 19【緑と水】

- 公園整備やまちづくりに合わせた緑の創出や、街路樹の適切な維持管理による安全性や快適性の確保、緑に関する情報共有や様々な主体との連携など、緑を「育てる」取組を推進し、緑に親しみ・育む機会を創出
- 豪雨対策や猛暑対策等の社会課題解決にも資するグリーンインフラの導入、豊かな自然を観光資源として活用、木材利用促進など、都市の中で緑の持つ多様な機能を「活かす」取組を推進し、東京の魅力を高める
- 首都高地下化やまちづくりの機会を捉え、品格ある都市景観や歴史・文化を踏まえた日本橋川周辺のにぎわい創出に向け、親水空間づくりや河川環境改善等の取組を推進
  - ・主な施策：水辺に顔を向けた日本橋川周辺のまちづくり
  - ・2035 年への展開：首都高地下化に合わせた日本橋川周辺のまちづくりにより、利便性やにぎわいを一層向上

■戦略 20【ゼロエミッション】

- 再生可能エネルギーの基幹エネルギー化やエネルギー効率の最大化、水素エネルギーの社会実装化に向けた施策など、あらゆる取組を戦略的に展開し、世界のモデルとなる「脱炭素都市」を実現
  - ・事業者等の再エネの利用・導入を拡大
  - ・都独自の「ゼロエミッション地区」の創出に向け、区市町村の面的な脱炭素化を支援するとともに、各主体の取組や合意形成等を後押し

■戦略 21【都市の強靭化】

- 災害時の電柱倒壊による被害等を無くすため、DX の活用等により都道や臨港道路、区市町村道の無電柱化をスピードアップするほか、電柱を増やさない新たな手法を構築し、都内全域の面的な無電柱化を加速
- 災害時の停電による電力不安を解消するため、非常用発電に加え、太陽光発電や水素など持続可能なエネルギーを創出・活用する環境を整備

- 地震による倒壊等を防ぐため、建築物やインフラ施設の耐震化、液状化対策等を推進

■戦略 22【防災】

- 住民や民間団体とも連携し、快適な避難所運営など、都民の安全・安心を確保できる体制を構築

７．TOKYO GREEN BIZ 東京都の緑の取組 Ver.3（令和７年１月 東京都）

■みどりと生きるまちづくり「東京グリーンビズ」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

□緑を「育てる」取組

- まちづくりにあわせた緑の創出
- 街路樹の充実
- まちのシンボルとなる緑豊かな空間の創出

□緑を「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」

８．都市づくりのグランドデザイン(平成 29 年９月 東京都)

■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。また、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
- 域内では、老朽建築物の更新や木造住宅密集地域の解消、緑や水辺空間の保全・創出などが進み、中心部では高密度の、縁辺部では中密度の緑豊かで潤いのある複合市街地が広がっており、充実した鉄道ネットワークに支えられ、魅力的な居住生活が実現しています
- 臨海部は、公共交通の充実等によって区部中心部と強く結ばれ、一体的な地域として認識されており、区部中心部の大規模な公園が臨海部の緑や水とつながるなど、四季の彩りや水辺の潤いが区域全体に広がっています。また、各所に様々なスポーツを楽しめる空間や歩行者空間が配され、穏やかで魅力的な生活の実現に寄与しています

□新たな地域区分：国際ビジネス交流ゾーン

- 「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
- 加えて、高密な道路・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

● また、これらのグローバルなビジネス展開を支える外国人向けの住宅、サービスアパートメント、医療・教育機関など、国際的に高い水準を持つ緑豊かな都市環境が整備され、世界中から多様な人材とその家族などが集まっています

■7 つの戦略に沿った具体的な取組

□戦略１　持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点の形成

＜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

● 市街地環境の改善や土地の高度利用を図るには、複数の街区をまとめる大街区化が有効であるため、その効果や手順などについて普及・啓発を図り、大街区化を促進します

取組２　質の高いインフラで高密な都市活動を支える

● 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

● エリアマネジメント活動を促進し、日本の文化やエンターテイメントを楽しめる場の充実や、開発に併せたカンファレンスホールや芸術・文化施設、宿泊施設などの整備を図ります
老朽化した中小業務ビルや倉庫などの既存ストックのリノベーションを促進するほか、ビジネスマッチング機能の導入やインキュベーション施設の整備を誘導します

＜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

● 地域の個性を際立たせる用途の育成等（例：ものづくり・イノベーション/文化・芸術・歴史・スポーツ/農・水辺・緑 など）により、多様で魅力のある拠点形成を誘導します

取組２　それぞれの拠点を結び付ける「地域軸」を形成する

● 複数の拠点や地区間の回遊性の向上を促す、都市機能の集積や人の往来の活発化、水・緑のネットワーク化などを進めます

□戦略２　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１　道路ネットワークの整備効果を生かし、道路空間を再編する

● まちづくりや地域のニーズに応じ、自転車や歩行者の快適な通行空間を実現します。地域の状況に応じ、身近な水・緑のネットワークを形成する都市の中の「緑の軸」として街路樹等を整備します。

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

● 地域特性やニーズに応じた駐車施設の集約化等、駐車場の計画的な配置を誘導することで、車両の流入抑制や路上駐車の対策などを図り、安全で快適な歩行者空間を実現します。
● 無電柱化や歩行者用のデッキの整備などを促進し、快適な歩行者空間を創出します。
● 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。
● 開発等に併せて敷地内の緑と道路の緑を連続させ、歩いて楽しく、観て美しい都市空間を創出します。

□戦略３　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

● 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 12　電柱のない安全で美しい都市をつくる＞

取組２　身近な地域でも電柱のない道路空間を創出する

● 立地特性や周辺のまちづくりの状況などと連動し、開発に併せた取組、まちづくりの計画と連動した取組を促進します。

＜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

● 想定外の災害時における活用や将来の更新プロセスを考慮し、計画的なオープンスペースの創出を図るとともに、平時はコミュニティスペースに利用するなど、多目的な利用が可能な土地利用を誘導します。

● 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します。また、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

● 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、省エネルギービルの実現を図ります。また、環境性能の高い建物が不動産市場で評価されるよう、ラベリング制度の活用を図ります。

● エネルギーを街区単位で融通するエネルギーの面的利用を図り、用途の複合化によりエネルギー利用を効率化し、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図ります。また、拠点形成に際し、自立分散型の発電施設の立地を促進し、再生可能エネルギーを積極的に導入しながらエネルギーの安定的な供給と事業継続性の確保を図ります。

取組２　地域の特性に応じ、再生可能エネルギーなどを導入する

● 環境負荷の少ない燃料電池自動車のステーションの整備を図ります。

● 建物の屋根、駐車場の上部空間など、都市の様々な場所を活用する取組を促進します。

＜政策方針 16　持続可能な循環型社会を実現する＞

取組１　水の恵みを享受できる良好な水循環を実現する

● 雨水浸透施設の設置や道路における透水性舗装の整備を進め、雨水を地中に浸透させます。

□戦略４　あらゆる人々の暮らしの場の提供

＜政策方針 17　多様なライフスタイルに応じた暮らしの場を提供する＞

取組１　区部中心部の居住環境の質を高める

● 環境性能や防災性の向上、緑や水辺空間の創出、文化、交流、商業、医療・福祉、教育施設の整備など、多様な都市機能の導入を図ります。

＜政策方針 19　良質な住宅ストックを長く大事に使う＞

取組１　長期間使用できる住宅ストックを形成する

● 建築物の用途を柔軟に変更できる仕組みの検討も進め、時代のニーズに対応できる都市空間の創出を図ります。

□戦略５　利便性の高い生活の実現と多様なコミュニティの創出

＜政策方針 21　メリハリのある市街地を形成する＞

取組２　公共交通の結節の度合いに応じた拠点をつくる

- 業務・商業施設や文化・交流施設等の立地を、周辺の拠点との役割分担を踏まえて誘導するとともに、公共施設の再編・集約や交通結節機能の向上などを推進します。
- 都市づくりの制度を活用してエネルギーの面的利用を促進します。
- 地区計画や街区再編まちづくり制度等を積極的に活用し、地域の安全性を確保するとともに、生活に必要な機能や高齢者・子育て世代の憩いの場、教育、起業支援などの機能の導入を誘導します。

＜政策方針 22　新たなにぎわいを生み、多様な暮らし方を支える＞

取組１　複合的な土地利用でにぎわいと交流を創出する

- 大規模開発に際しては、開発地域の緑地を確保する。
- 空き倉庫を改修したカフェやギャラリーなど、既存建築物をにぎわいのある空間へ転用するコンバージョンを促進します。ガイドラインや地区計画などにより、オフィスの低層階に娯楽や飲食などのにぎわい・商業機能を誘導します。

取組２　これまでの土地利用に新たな視点を重ね合わせる

- 空き家や空き倉庫にサテライトオフィスや芸術家の活動の場を誘導するなど、既存ストックの有効活用を促進します。

＜政策方針 23　コミュニティを生む都市の多様なスペースをつくる＞

取組２　都市のオープンスペースを使い交流を生み出す

- 駐車場や空き地等のオープンスペースの情報を把握した上で、地域のコミュニティスペースとしての活用を促進します。

□戦略６　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

- 先進的な環境技術の導入によるヒートアイランド対策を推進します。道路整備等に併せ、連続した緑陰による快適な歩行者空間の形成を図ります。
- 開発の機会を捉え、緑化計画書制度を活用した在来種植栽や、生態系に寄与する既存樹木の保存を推進するなど、生物多様性に配慮した緑地を創出します。

取組２　あらゆる場所に新たな緑を創出し、快適な都市空間を形成する

- 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、再開発事業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。
- 区部中心部の大規模な緑と開発により生み出される緑がつながるよう誘導し、潤い豊かな都市空間を創出します。
- 河川・運河など水辺空間の緑化を進め、都市公園や街路樹などと有機的に緑をつなげることで、水と緑のネットワークを更に充実していきます。
- 道路整備や河川改修と併せた公園・緑地の整備や周辺の敷地の緑化を誘導する事で、厚みのある緑のネットワークを形成します。

＜政策方針 26　水辺を楽しめる都市空間を創出する＞

取組１　水辺に顔を向けたまちづくりを推進する

- 地域のポテンシャルを生かした都市づくりを進め、魅力のある水辺の形成を図ります。開発の機会等を捉え、水辺沿いのオープンスペースや連続する緑地を確保するとともに、移動性や回

遊性の高い親水拠点の形成を図ります。

取組３　まちに潤いを与える水辺空間を形成する

- 合流式下水道の改善により河川や海などへ放流される汚濁負荷量を削減し、水質の改善を進めます（下水道施設関連）。

□戦略７　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１　地域の歴史や伝統、文化をまちづくりに生かす

- 時代の雰囲気を感じられる生活文化の価値を高めるまちづくりを誘導します。
- 商業・文化機能の集積も充実させながら、デジタルアート等最先端の技術も活用し、過去、現在、未来が融合した多様性ある都市空間を拡充します。

取組２　文化・芸術やにぎわいの場を都市の中に生み出す

- 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を、歩きやすさに配慮しながら芸術・文化・にぎわいの場としてもエリアマネジメント団体などが活用できる仕組みを整えます。

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。
- 開発の機会を捉え、エリアマネジメント団体の発足や、周辺の商店街等の地域活動とも連携したエリアマネジメントを促進します。
- 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。

９．「都市づくりのグランドデザイン」改定に向けた中間のまとめ（令和８年３月　東京都）

■目指すべき都市像（日本における役割）

- 高度な集積の活用や様々な地域との連携により、首都として日本を牽引

■目指すべき都市像（中枢広域拠点域）

□将来像

- 国際的なビジネス、歴史・文化・芸術など個性ある連坦した多様な拠点、複合的な中高密度の市街地を形成

□都民の活動イメージ

- 緑あふれる沿道にリノベーションされたビルの並ぶ界わいが、多様な人々が集うサードプレイスに
- 年齢や国籍に捉われず、多様な人々が地域の祭りに参加

１０．PRIME 観光都市･東京　東京都観光産業振興実行プラン 2024-2026
（令和６年２月 東京都）

■基本方針

- 観光需要がようやく復活し、2025 年に世界陸上やデフリンピックという国際的なイベントが開催される局面を捉え、観光客を世界中から積極的に呼び込み、観光消費を拡大することは、活力あふれる東京へと発展していく上で重要である。
- 一方、観光を将来にわたり持続可能なものとするためには経済の活性化や自然環境・文化 の保全、住民と旅行者の良好な関係作りなど様々な面でバランスの取れた観光振興が重要であり、観光における持続可能性の確保に向けて多面的に取り組んでいくことが必要である。
- また、言うまでもなく観光は、多くの民間事業者によって支えられている。宿泊業における人材不足をはじめとした観光産業の課題への対策を講じ、観光産業の一層の成長に向けた道筋を確固たるものとしなければならない。
- 以上の認識を踏まえ、次の３つを基本的な方針として観光施策を展開することにより、 東京の観光都市としての国際競争力を強化し「PRIME 観光都市・東京」を実現していく。
    - ・復活した観光需要の積極的な取り込み
    - ・観光における持続可能性の確保
    - ・観光産業の基盤の強靭化

１１．東京都市計画　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
―サスティナブル･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）

■第１　改訂の基本的な考え方　新型コロナ危機を契機とした都市づくりの方向性

- テレワークの普及等により時間や場所にとらわれない柔軟な働き方、企業の活動スタイルの多様化、本社機能の移転やサテライトオフィスを設置などの動きにも対応し、個々人が、特色のある個性を有する様々な地域で、多様な住まい方・働き方・憩い方を選択できる都市づくりを推進
- 中小オフィスビルのストックを活用したリノベーションやニーズに応じた用途転換等を進めるなど、長期的観点から東京全体の市街地の再構築を進め、効率性と快適性も兼ね備えた持続可能な都市へと作り変えていく

■中枢広域拠点域の誘導の方向・将来像

- 日本橋川や臨海部などにおいて、都市開発諸制度等の活用などにより、河川整備と連携させたにぎわいの創出など、水辺を楽しめる都市空間の創出を図り、潤いとにぎわいのある水と緑の軸の充実

■特色のある地域の将来像（神田）

- 土地の集約化や街区再編により、業務、商業、居住機能が高度に集積するとともに、表通りのみならず、雰囲気のある路地空間が活用され、下町らしさも残る、活力とにぎわいの拠点を形成
- 日本橋川沿いでは、防災船着場を活用した船の利用による観光周遊の場が整備されるとともに、大手町からつながる延伸された仲通りにより、憩いとにぎわいのある空間を創出

１２．東京都市計画　都市再開発の方針（令和３年３月　東京都）

■再開発促進地区（２号又は２項地区）：千．３５　神田錦町南部地区

□地区の再開発、整備等の主たる目標

- 神田地域において、建築物の更新に併せた市街地の再編整備により、東京駅周辺等の都市機能とも連携する多様な魅力を持ったにぎわいのある安全で快適な複合市街地を形成する。

□用途、密度に関する基本的方針、その他の土地利用計画の概要

- 震災等に対応できる都市防災機能の強化を進める。

□建物の更新の方針

- 神田地域においては、歴史・文化を伝える街並み形成や、学生街等のにぎわい・回遊性の向上に資する
- 都市開発事業を促進する。また、住宅と商業・業務施設が共存する中高層の複合市街地の形成を目指し、壁面の位置の制限等を定め、区部中心部にふさわしい街並みの形成と、市街地の更新を促進する。
- 都市開発事業における建築物等の高断熱化・省エネルギー化等の地球温暖化対策を誘導する。
- 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する。
- 都市開発事業において、備蓄倉庫の設置や一時滞留可能な空間の確保など、帰宅困難者対策を誘導する。

□都市施設及び地区施設の整備の方針

- 駅周辺の回遊性を高めるため歩行者ネットワークを充実・強化する。
- 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する。
- 神田川・日本橋川沿川においては、都市開発諸制度等の活用などにより、河川整備と連携させたにぎわいの創出など、水辺の環境を生かすよう配慮した都市開発事業を促進し、水と緑の軸の充実に取り組む。

１３．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７年３月改定　東京都）

■整備の方向性

□魅力と活力のある都市の形成

- 今後の成熟期において、東京が一段と質の高い成長を遂げられるよう、地域の個性やポテンシャルを最大限に発揮し、各地域が競い合いながら新たな価値を創造していく必要がある。
- 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。
- 自然地形や公園・緑地などと一体となった厚みとつながりのあるみどりの充実、みどりの量的な底上げと質の向上を一体的に進めるとともに、にぎわい施設と連動した水辺沿い空地の整備や道路修景事業と連携した道路空間との一体的なオープンスペースの整備を図るなど、東京の魅力や活力を更に高めていく。

□質の高い都市空間の形成

- 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、まちづくりの初動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。

□エネルギーの面的利用を推進するエリア

- 多様な用途が集積し、熱需要の高いエリアでは、他の地域より一層積極的なエネルギーの面的利用の取組が求められる。そのため、中核的な拠点地区、中核的な拠点周辺地区、活力とにぎわいの拠点地区群、活力とにぎわいの拠点地区、地域の拠点地区及び枢要な地域の拠点地区をエネルギーの面的利用推進エリアと位置付ける。

□受入検討エリア

- 既存の地域冷暖房と近接するエリアでは、更なるネットワーク化によるエネルギーの面的利用の取組が求められる。そのため、地域冷暖房区域のプラントから 500m 以内を受入検討エリアと位置付ける。

■みどりの充実に向けた取組

□緑化の推進

- 地上部の空地内、建築物の屋上部だけでなく、壁面や工作物などの緑化の推進や、広場、駐車場の芝生化の推進など、新しい手法を導入しながら、あらゆる空間の緑化に努めることにより、緑の量の増加を図る。
- 周辺の緑と連携した緑の適正配置を誘導し、良好な維持管理を行うことで、良好な都市景観の形成や緑豊かな都市空間のネットワークの形成を図るものとする。

■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（以下「大規模災害」という。）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。

□防災都市づくりに寄与する取組

- 都市開発諸制度を適用するに当たっては、原則として災害時における必要な物資を備蓄する倉庫（以下「防災備蓄倉庫」という。）及び一定レベル以上の自家発電設備を計画することを条件とする。
- 都市開発諸制度を適用する開発事業者は、大規模災害時に従業員等が 3 日間以上開発建築物内に滞在できるよう開発建築物の自立性の確保に努め、従業員等を保護するとともに、従業員等の一斉帰宅による周辺地域の混乱や事故の発生の防止を図るものとする。

１４．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

- 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。

■夜間における景観の形成に関する方針

□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。

□地域の個性を生かした夜間景観の形成

- 江戸から現代に至るまでの長い歴史の中において形成されてきた各地域は、その形成時期により景観特性も異なる。景観特性に応じた照明により、地域の個性を生かしていく。
- 静止した視点だけでなく移動する視点も意識し、個性ある地域の夜景を回遊して楽しめるよう、区市町村や事業者等と連携し、光を点から線、面へと広げ、地域全体で連続性のある夜間景観を形成する。

□光の質の向上

- 地域の個性に応じた色温度の設定や演色性に配慮する。
- 省エネルギー器具の採用や再生可能エネルギーの活用を促し、環境に配慮した照明とする。

■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

□景観形成の方針

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

□景観形成の基準：Ｂ区域

- 外濠の水と緑や、歴史的建造物と調和する建築物の高さ、配置、形態、色彩の誘導により、地域の特徴を生かした景観形成を図る

１５．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

- 徒歩帰宅者の発生抑制、一時待機施設等の確保、情報通信基盤の強化、 帰宅支援策の強化

□住民、事業者等の防災力の向上

- 災害時要援護者への対応、ボランティア活動の環境整備、事業者の取組促進、防災教育

□事業者と連携した大都市における防災拠点の整備促進

- 民間の活力も活用した防災拠点整備の促進、防災拠点等となる公園等の整備

□発災に備えたライフラインのバックアップの確保

- 上下水道、電気、ガス、通信の施設の耐震化・液状化対策等

□エネルギー確保の多様化による都市機能の維持

- 電力の確保、燃料の安定調達、都の事業継続の確保、情報連絡体制

１６．東京都地域防災計画震災編（令和５年修正　東京都）

■民間の活力も活用した防災拠点整備の促進

□発災に備えたライフラインのバックアップの確保

- 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。

１７．東京都帰宅困難者対策条例（平成 25 年４月施行　東京都）

- 事業者は、管理する施設の周辺において多数の帰宅困難者が生じることによる混乱及び事故の発生等を防止するため、都、区市町村、他の事業者その他関係機関及び当該施設の周辺地域における住民との連携及び協力に努めなければならない。
- 事業者は、前項に規定する従業者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、従業者の三日分の飲料水、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。

１８．TOKYO 強靭化プロジェクト（令和５年 12 月　東京都）

■TOKYO 強靭化プロジェクトの考え方

□プロジェクトの基本方針

- 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

■強靭化に向けて 2040 年代に目指す東京の姿

□基本的な考え方

- 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

- 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
- 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

□感染症にも強いまちをつくる

- 屋外における都市活動の充実につながるゆとりある空間の創出
- 開放的で誰もが利用できる公園や水辺の整備
- 既存ビルのリノベーション（機能更新）によるまちづくりの促進

１９．ゼロエミッション東京戦略 Beyond カーボンハーフ（令和 7 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

- 2035 年までに温室効果ガス排出量を 2000 年比で 60%以上削減する新目標を設定
- 国際的に求められる水準も踏まえ、エネルギー・資源の大消費地として更なる削減に意欲的に取り組みます

■実効性ある施策の展開

□政策１ 再生可能エネルギーの基幹エネルギー化

- 使用エネルギーが 100%脱炭素化
- 都は、日本で生まれた新たな技術である、次世代型ソーラーセル（ペロブスカイトと呼ばれる結晶構造を用いた太陽電池）の導入目標と取組の方向性を示すロードマップを策定し、国や事業者と連携しながら普及拡大を戦略的に推進することで、「発電する未来都市」の実現を目指します

□政策２ ゼロエミッションビルの拡大

- 全ての建物が、防災や暑さ対策など適応策の観点も踏まえたゼロエミビルになっている
- 省エネ性能・再エネ設置等の義務付けや低炭素資材の活用、建設時 CO2 の削減など、新築時のゼロエミ化を促進
- 都市開発諸制度や地域における脱炭素化に関する計画制度等により、開発事業者が率先して脱炭素に取り組むまちづくりを促進
- 都独自の「ゼロエミッション地区」の創出に向け、区市町村の面的な脱炭素化を支援するとともに、各主体の取組や合意形成等を後押し
- 電気と熱を同時に作るコージェネレーションシステムや熱電融通インフラ（熱導管等）の導入を支援し、面的融通による需給最適化を促進

□政策３ ゼロエミッションモビリティの推進

- 新築建物への義務付けにより EV 充電設備の設置を標準化

□政策７ 気候変動適応策の推進

- 都市緑化の推進による緑の創出
- 自然が有する機能を活用するグリーンインフラの導入拡大

２０．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
- ゼロエミッションビルディングの拡大

□戦略２　生物多様性の恵みを受け続けられる、自然と共生する豊かな社会の実現

- 生物多様性の保全と回復を進め、東京の豊かな自然を後世につなぐ

２１．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）

■目的

- 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
- 見通し等が確保された安全な空間の創出
- 生物多様性の保全

２２．緑確保の総合的な方針（改定）（令和２年７月改定　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。

２３．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～

- 緑化計画書制度による都市緑化の誘導
- 緑の拠点となる公園・緑地の整備拡大
- 都市開発諸制度等緑化を推進する取組

２４．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

- 公共が創り出すみどりの拠点と軸を骨格に、民間開発により創出される様々なみどりが公共のみどりと一体になって、東京のみどりのネットワークに広がりと厚みを増していきます。

□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。

２５．日本橋川周辺の賑わい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.2）（令和８年４月　東京都）

■日本橋川周辺のまちづくりの将来像

- 江戸東京文化の継承と発展
- きれいに　水と緑に親しめる環境を創出
  - ・人々が水辺に近づける水質の改善に取り組む
  - ・人々が快適に過ごし、生物の生息環境となるみどりをまもり、育てる
- つなぐ　水辺をつなぐ歩行者と舟運ネットワークを形成
  - ・歩いて楽しい水辺をつくる、つなぐ
- 集う　川を軸として人々が集いたくなる空間と景観を創出
  - ・川を近くに感じられる賑わい空間・憩い空間の整備
- うみだす　官民連携により新しいコトを創出

■まちづくりのゾーニングと取組の方向性

□ゾーン２　歴史と未来を紡ぐ水辺ー人を結ぶー

- 交流や回遊を促す快適な親水空間や歩行者動線の整備
- 公共用地と民地がシームレスにつながったにぎわいの場づくり
- 国際ビジネスのハブとなる大手町と下町らしさの残る神田をつなぎ、歴史資源・文化をいかした回遊性の創出
- 大手町・神田の文化交流を連鎖・波及させる仕組みづくり

■水辺空間の整備イメージ（2040 年代）ゾーン２

- 本地区南側の日本橋沿川において、道路空間の再編・緑豊かな歩行者空間整備・対流空間整備などの位置づけ

２６．東京における都市計画道路の整備方針（令和８年３月 東京都）

■道路空間の再編

□道路空間の再編の取組方針

- 回遊性や滞在の快適性の向上などの多様化するニーズ、次世代モビリティの社会実装といった技術革新などに応じて、道路空間の再配分や幅員構成の見直しを行うことで、地域にゆとりやにぎわい等の新たな付加価値を生み出す
- ウォーカブルな都市東京の実現に向け、道路空間の再編を都内に幅広く展開するために、道路空間の再編を先導するモデルケースとなるような道路を「リーディング路線」として選定
- 道路空間の再編により期待される効果：道路空間の再編を通じて、歩き回りたくなる、訪れたくなるウォーカブルな空間を創出することで、国内外の多様な人々の出会い、交流及び連携が促進され、イノベーションの創出や人中心の豊かな生活の実現に寄与
- 道路空間の再編により期待される効果：東京の活力や地域の個性が感じられる緑豊かな道路空間が随所に生み出されることで、国際観光都市としてのプレゼンスが高まることが期待
- 道路空間の再編により期待される効果：将来的には次世代モビリティなどの新技術の社会実装が進むことで、移動の効率性、安全性、快適性等が向上し、道路機能の進化にも貢献

□リーディング路線：補助９６号線

- 大手町駅付近に位置する当該区間は、日本橋川に隣接しており、「日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた基本方針」において、沿川の道路を再編し、水辺に近いウォーカブルな道路空間を創出する方向性が示されました。
- 区は、市街地再開発準備組合の提案を受け「神田錦町南部地区まちづくりガイドライン」を策定し、日本橋川沿いの歩行者空間拡充、緑化等による「親水性の高い歩行者空間」を整備する方針を示しました。

２７．千代田区都市計画マスタープラン（令和３年５月 千代田区）

■まちづくりの理念

□2040 年ごろの千代田区のまちを考えるキーワード

- 多様性：利便性の高い都心ならではの人、界隈、都市機能・空間、創造的活動の多様性を活かしていきます
- 先進性：常に新しい価値観と技術・知恵により、一歩、二歩先の未来を感じさせる先進的な活動を展開していきます
- 強靭・持続可能性：江戸城の遺構が形づくる緑と 水辺のネットワークの豊かな環境を継承していきます。また、大規模災害に備え、強靭で持続可能な都心に進化させていきます

■ “つながる都心”を実現する まちづくり（土地利用）の基本方針

- 土地に宿る記憶、遺産、界隈性と文化を、都心生活が楽しくなるまちの味わいと長く住み続けたくなる価値に熟成させていく
- 地域特性や課題を踏まえ、量のみによらない住宅・オフィスの高機能化・優良化や街並み・環境 と調和した個別建替え、まちに多様性と創造性をもたらすリノベーション、建物の長寿命化、課題解決に貢献する開発事業など、地域の十分な協議のもとでバランスよくまちづくりの手法を組み合わせていきます。これにより持続的に、界隈の個性と魅力を最大限に引き出していきます

■首都東京における千代田区の骨格構造

- 環境創造軸（当地区に隣接する日本橋川が位置づけに含まれる）：江戸城の遺構である内濠・外濠を基本として、緑と水辺の潤いと連続性、生物多様性*などを意識して、都心の快適な環境を形成する骨格軸です。骨格的な緑地や水辺の保全とともに、緑とつながりを強める空間の創出や親水性を高める水辺空間の創出などにより、都心の豊かな景観と快適な環境を形成していきます
- エリア回遊軸（当地区に隣接する神田警察通りが位置づけに含まれる）：まちと駅、個性ある界隈、拠点をつなぐ道路とその沿道の空地や建物低層部などを基本として、日常の移動や地域を越えた回遊を楽しむ環境を充実させる骨格軸です。道路と沿道敷地が連携し、歩行空間や滞留空間、休息スペース、多様な交通モードの乗り換えスペース、緑のつながりなどを充実させ、地上を移動する人の目線でまちを楽しく、快適に歩ける環境を形成していきます

■地域別まちづくりの方針

□秋葉原・神田･神保町エリア：神田公園地域

- 下町の高密な市街地における居心地のよい高質な空間と緑の創出
- 神田らしさと新たな魅力が融合するまちのリノベーションと機能更新
- 神田一帯～大手町の歩いて楽しいネットワークの形成
- 小規模な敷地の建物更新とエリアの防災を支える拠点整備
- 機能更新にあわせた環境・エネルギー対策の推進

□神田錦町一・二・三丁目

- 神田警察通り沿道のうち、千代田通りと白山通りの間では、落ち着きや風格ある景観を形成し、穏やかな賑わいが感じられるよう、環境性能の高い建築・開発や多くの人が憩えるオープンスペース、緑などの創出を通じて、都心生活の質（QOL）を高める環境をつくっていきます
- 神田警察通り沿道のうち、本郷通りと千代田通りの間では、神田駿河台や靖国通り沿道の賑わいと連携し、まちに開かれた文化交流機能を商業・業務施設等に導入することで、平日も休日も多様な人をひきつける魅力を創出していきます
- 街路樹や道路と一体性のある空地、緑が連続し、多様な空間の活用でまちの文化交流が広がるまちづくりを進めます

２８．千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

■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

- 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
- 地域の魅力を一層向上させる活動の輪の創出
- その地域ならではのウォーカブルなまちづくりの展開

- 官民が一体となったチャレンジ

２９．千代田区景観まちづくり計画（令和２年３月　千代田区）

■景観まちづくりの目標

- 江戸から引き継がれたまちの歴史的構造を活かす
- 江戸− 東京の歴史を伝える水辺と緑の自然を守り、活かす
- 山の手と下町に展開する多様な界隈の個性を活かす
- 都心に生きる人々に活気とやさしさを与える
- 首都として風格ある都心の美しさを創出する

■神田地域の景観形成方針

- 界隈を貫くメインストリートをつくる
- にぎわいの両側街の街並みをつくる
- 神田川・日本橋川を風の通る道にする
- 神田川・日本橋川沿いの眺めを活かす
- 人が行き交う結節点を際立たせる

■神田川・日本橋川重点地区の景観形成方針

- 水と緑の一体感が連続して感じられる河川景観の形成
- 緑豊かな川沿いの歩行者空間の創出
- 神田川・日本橋川と川沿いの地域が調和した街並み景観の形成

３０．緑の基本計画（令和３年７月改定　千代田区）

■秋葉原・神田・神保町エリア

- 暮らしの中で緑と水を感じられるように、神田川、日本橋川をまちづくりに積極的に活用します
- 再開発等を契機とする緑地の創出、緑化を行うとともに、限られた緑化余地の中で創意工夫しながら、地先園芸等、生活に身近な場所に少しずつ緑を創出していきます

■神田公園地域

口空間をつなぐ

- 日本橋川の水辺を活用し、歩行空間の創出や緑化、橋詰等におけるポケットパークの整備等を通じて、潤いが連続する空間を創出します
- 隣接する大手町と一体となった賑わいの創出を図り、日本橋川においては、両岸一帯となった水辺活用を図ります
- 緑化余地が限られる本地域においては、神田警察通りや靖国通り沿道における緑化を特に重視し、街路樹や沿道敷地の緑によって、地域における緑の骨格を形成します
- スポーツ用品店街、商店街等では、回遊と滞留をもたらす、沿道の魅力を演出する緑化を図ります

口人とまちの縁をつなぐ

- 下町の高密な市街地においては、路地空間を活かしながら、建物の建替え、リノベーションの機会に、緑とオープンスペースを創出するとともに、地先園芸等による緑化を促進します
- 公園の再整備や緑地の創出の際は、神田地域の歴史・文化を感じさせるとともに、人々のクリ

エイティブな活動の舞台としての役割も果たせる整備を意識します

３１．千代田区地域防災計画　震災対策編（令和６年修正　千代田区）

■防災都市づくり

- 震災による被害の発生を最小限にとどめるために、防災都市づくりの推進や安全な市街地の整備を行うとともに、公園などの都市空間の確保や道路・橋梁の整備を図り、地震に強い防災都市づくりを実現する

３２．千代田区駐車場計画（令和３年７月　千代田区）

■千代田区における駐車場の目指すべきあり方

□方向性１

- 「千代田区都市計画マスタープラン」のテーマ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」の方針である「お出かけや外出が楽しくなるみちづくり」及び「多様な交通モードを切れ目なく活かせる移動ネットワークの確立」を実現し、ウォーカブルなまちづくりに寄与する駐車場のあり方を目指します

□方向性２

- 駐車場として存在する空間を最大限活用することで、「千代田区都市計画マスタープラン」の将来像「つながる都心」の実現を目指します

■駐車場に関する施策

□駐車場の供給量の適正化

- 千代田区全体においては、駐車供給量が駐車需要量を上回っていることを踏まえると、現行の附置義務 台数の適正化を図る必要があります
- 千代田区は同一地域内においてもエリア毎に駐車特性が異なっている実態があることから、大手町・丸の内・ 有楽町地区等で実施されているように、エリア毎に柔軟な附置義務台数の設定を行うことができる地域ルールや都市再生駐車施設配置計画※の策定・運用を検討します

  ※都市再生緊急整備地域である大手町・丸の内・有楽町・永田町地域、神保町地域、神田公園地域、万世橋地域の一部のみ策定可能

□まちづくりと連携した駐車場の配置の適正化

- 賑わいに資する機能の集積を図るために、地域ルールや都市再生駐車施設配置計画に基づき、駐車場の集約化や、道路空間沿道への駐車場立地を抑制する駐車場の適正配置を検討します
- 歩行者と自動車の交錯の解消を図るために、歩行者空間の創出を図る道路沿道には、駐車場の出入口を設置しない等の制限を検討します

３３．神田警察通り沿道まちづくり整備構想（平成 23 年 6 月）

■神田警察通り沿道の各ゾーンの特色・役割と目指すべき将来像

□文化・交流ゾーン

- 人々が集まり、神田警察通り沿道ににぎわいを創り出す中心的な地域活動の場所となること及び「楽しみの空間の形成」が掲げられている

３４．神田警察通り賑わいガイドライン（平成２５年３月　千代田区）

■道路整備のガイドライン

□神田警察通りのガイドライン

- 緑豊かで、歩行者や自転車などが安全に居心地よく移動できる環境を整備する

□区画道路等のガイドライン

- 南北軸の回遊動線を強化して、神田警察通り周辺の多様な賑わいをつなげる

■道路整備のガイドライン

□文化・交流ゾーン

- 広場的な雰囲気を持つ開放感ある神田警察通り沿道空間の形成
- 神田警察通りのヘソとして人を惹きつける文化・交流拠点の形成
- ゾーン全体としての文化・交流機能や活動の充実

３５．神田警察通り周辺まちづくり方針（令和 6 年 1 月　千代田区）

■“神田らしさ”をつなぐ「３つの方針」と「13 の取組み」

□取組 8 回遊性を高める沿道空間の整備

- 地域のニーズに即した、道路の機能転換も含めた空間の質的向上や駐車場配置などの最適化

■神田警察通り周辺まちづくり方針

□神田錦町周辺　多様な価値創造・連携拠点

- 多様な機能からなる複合・交流拠点
- 豊かな生活や都市活動の場となる多様な広場の創出
- スタートアップを支えるオフィス環境の整備
- 世代を超えた学びの場となる拠点づくり
- ライフステージの変化に対応した生活を支える施設の充実
    - 「まちの更新を牽引する先導的拠点」「拠点整備と連携して地域のつながりを強化する動線」「エリア回遊軸」「環境創造軸」といった回遊軸も複数設定されており、良質な歩行環境の構築していくエリアにも位置づけられている

■まちづくり方針の実現に向けて

□“神田らしさ”を継承する『連携型まちづくり』

- まちづくりは一度に完成するものではなく、公共施設の整備、個別更新（リノベーションを含む）、拠点整備など、時間をかけて様々な取組みが行われることでまちが更新されていきます。
- それぞれの取組みに時間差が生じる中で、“神田らしさ”を継承していくためには、個別エリアで完結することなくエリア全体で相互に連携することが重要です。また、個別エリアで構築した将来像の実現にあたっても、中小規模の機能更 新や既存市街地の基盤整備、地域に求められる拠点整備といった多様なまちづくりで分担していくことが重要です。特に、一定規模以上の開発については、 拠点及びその周辺における環境整備とともに、エリア全体の機能更新に寄与する取組みが求められます。

３６．神田錦町南部地区まちづくりガイドライン（令和７年９月　千代田区）

■まちづくりの目標

- 目標１：多様な人々が働き・訪れ・滞在する、地域環境と調和した地域活力のあるまち
- 目標２：人々の憩いや賑わい、防災活動、地域コミュニティ等の様々な活動ができる大規模広場のあるまち
- 目標３：まちの特徴である交流・学び・祭礼等の地域文化を継承し発信していく機能のあるまち
- 目標４：コミュニティが活性化する仕組みや暮らしやすい居住機能、生活利便機能のあるまち
- 目標５：周辺に足をのばしてみたくなるような、歩いて楽しい歩行者空間や低層部に賑わいがあるまち
- 目標６：周辺に足をのばしてみたくなるような、歩いて楽しい歩行者空間や低層部に賑わいがあるまち

■まちづくりアクションと整備イメージ

- アクション１：神田錦町の「核となる拠点」の形成
- アクション２：地域の中心となる「大規模広場」の創出
- アクション３：まちをつなぎ回遊性を高めるウォーカブルなまちづくり
- アクション４：環境への配慮や防災性の高いまちづくり

３７．神田錦町南部地区 地区計画（平成 16 年 6 月　変更）

■地区計画の目標

- 健全な都市の発展
- 道路と一体となった空間を確保することで、ゆとりある都市空間の創出を目指す

■地区施設の整備の方針

- 建築物の壁面の後退によって創出された空地と道路を一体的に整備することにより、災害時の安全性を高め、潤いやゆとりのある生活空間の形成を図る。

Ⅲ－２ 事業推進の必要性

■事業推進の必要性

本地区が立地する神田錦町エリア周辺には、世界につながるビジネス・交流の中枢機能が集積する大手町、多くの大学が立地し、印刷・出版業や古書店が集積する個性の強い界隈が熟成される神保町・御茶ノ水、江戸期からの町人地で現在も飲食店を中心として賑わう神田駅西口、電気街・サブカルチャーのまち、情報技術産業等の新産業拠点として界隈が形成される秋葉原などが立地し、国内外から多様な人々が訪れている。

さらに、日本橋川上部に位置している首都高の地下化（2035 年度の地下ルート開通、2040 年度の高架橋撤去完了予定（出典：日本橋川周辺の賑わい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.２）（令和８年４月 東京都））に伴い、にぎわいのある水辺空間の整備方針が示されており、「歴史と未来に出会える、日本橋川～日本橋川を中心とした新たな水の都の創造～」に向けた、日本橋川周辺における賑わいのあるまちづくりの更なる進展が見込まれる。

一方で本地区は、建物の老朽化が進み、機能更新が進んでいない。また、土地の細分化が進み、低層部が駐車場の建物も多く、賑わいの連続性や歩行者回遊性が希薄である。加えて、神田警察通り南側の地域では、大規模なオープンスペースなど交流の場が不足し、地域の活力が低下している。

本地区は、都市再生緊急整備地域の「秋葉原・神田地域」内にあり、地域整備方針では、建築物の更新に併せた市街地の再編整備により、東京駅周辺等の都市機能とも連携する多様な魅力を持ったにぎわいのある安全で快適な複合市街地を形成すると示されている。さらに、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として、にぎわい・回遊性の向上に資する都市開発事業の促進、日本橋川沿いにおいては、水辺の環境を生かすよう配慮した都市開発事業の促進、緑化とヒートアイランド対策の誘導、備蓄倉庫の設置や一時滞留可能な空間を確保することによる帰宅困難者対策の誘導、オープンスペースの充実などが示されている。

2050 東京戦略 ～東京 もっとよくなる～では、戦略 17【まちづくり・住まい】のなかで、魅力的な街並みの形成や賑わいの維持・創出のため、先行３区（千代田・渋谷・豊島）で、区と連携し既存ストックを再生すること、既存建築物のリノベーションを促進し、街の安全性向上、にぎわいの維持・創出を実現することなどが示されている。また、戦略 19【緑と水】のなかで、まちづくりに合わせた緑の創出や、豪雨対策や猛暑対策等の社会課題解決にも資するグリーンインフラの導入、 日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた親水空間づくりや河川環境改善等の取組の推進が示されている。

千代田区都市計画マスタープランでは、まちに開かれた文化交流機能を商業・業務施設等に導入することで、平日も休日も多様な人をひきつける魅力を創出していくことや、当地区に隣接する日本橋川等を環境創造軸（緑と水辺の潤いと連続性、生物多様性などを意識して、都心の快適な環境を形成する骨格軸）とすること、当地区に隣接する神田警察通りをエリア回遊軸（まちと駅、個性ある界隈、拠点をつなぐ道路とその沿道の空地や建物低層部などを基本として、日常の移動や地域を越えた回遊を楽しむ環境を充実させる骨格軸）とすることなどが示されている。

神田警察通り沿道賑わいガイドラインでは、文化・交流ゾーンに位置し、広場的な雰囲気を持つ開放感ある神田警察通り沿道空間の形成や、神田警察通りのヘソとして人を惹きつける文化・交流拠点の形成が示されている。

神田警察通り周辺まちづくり方針では、神田錦町周辺　多様な価値創造・連携拠点に位置付けられ、豊かな生活や都市活動の場となる多様な広場の創出や、多様な機能からなる複合・交流拠点の形成が示されている。また、それぞれの取組みに時間差が生じる中で、“神田らしさ”を継承していくために、個別エリアで完結することなくエリア全体で相互に連携することの重要性が示されている。

これらを踏まえ本地区では、拠点と周辺市街地とが連携して、建物低層部への賑わい施設の導入や、歩行者空間整備による回遊性の向上、日本橋川沿いの緑豊かな歩行者空間整備などによる水辺空間の環境改善等、緑豊かな地上および屋上広場の整備を行うことで、エリア全体に人を呼び込み地域活性化を図る。

さらに、災害時の帰宅困難者受け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

本地区では、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。

神田錦町エリアにおける拠点と連携した周辺市街地におけるウォーカブルなまちづくりと活力・賑わいを創出する都市機能の導入、日本橋川の水辺環境を向上させる都市基盤の整備及び環境負荷低減と防災対応力強化による都市再生への貢献

１）　拠点と連携した周辺市街地におけるウォーカブルなまちづくりと活力･賑わいを創出する都市機能の導入

① 周辺市街地におけるリノベーション等によるまちの活力・賑わいを創出する都市機能の導入と、ウォーカブルなまちづくりを促進する駐車場集約化及び無電柱化・歩道の美装化

② ウォーカブルなまちづくり支援の場となり、多様な人の交流を促進する文化交流施設の整備と、多様な来街者を呼び込み、周辺市街地と連携して賑わいを創出する宿泊施設の整備

③地域の核として賑わいを創出し交流を促進する広場の整備

２）日本橋川の水辺環境を向上させる都市基盤の整備

① 日本橋川沿いの水と緑のネットワークを形成し、水辺環境を向上させる緑豊かな歩行者空間整備

② 川の汚濁負荷軽減に寄与する取組

３）環境負荷低減と防災対応力強化

① 都心部の新たな緑の創出

② 環境負荷低減に向けた取組

③ 地域の防災対応力強化に向けた取組

■都市再生への貢献

1 拠点と連携した周辺市街地におけるウォーカブルなまちづくりと活力・賑わいを創出する都市機能の導入

(1)周辺市街地におけるリノベーション等によるまちの活力・賑わいを創出する都市機能の導入と、ウォーカブルなまちづくりを促進する駐車場集約化及び無電柱化・歩道の美装化

(2)ウォーカブルなまちづくり支援の場となり、多様な人の交流を促進する文化交流施設の整備と、多様な来街者を呼び込み、周辺市街地と連携して賑わいを創出する宿泊施設の整備

(3)地域の核として賑わいを創出し交流を促進する広場の整備

2 日本橋川の水辺環境を向上させる都市基盤の整備

(1)日本橋川沿いの水と緑のネットワークを形成し、水辺環境を向上させる緑豊かな歩行者空間整備

(2)川の汚濁負荷軽減に寄与する取組

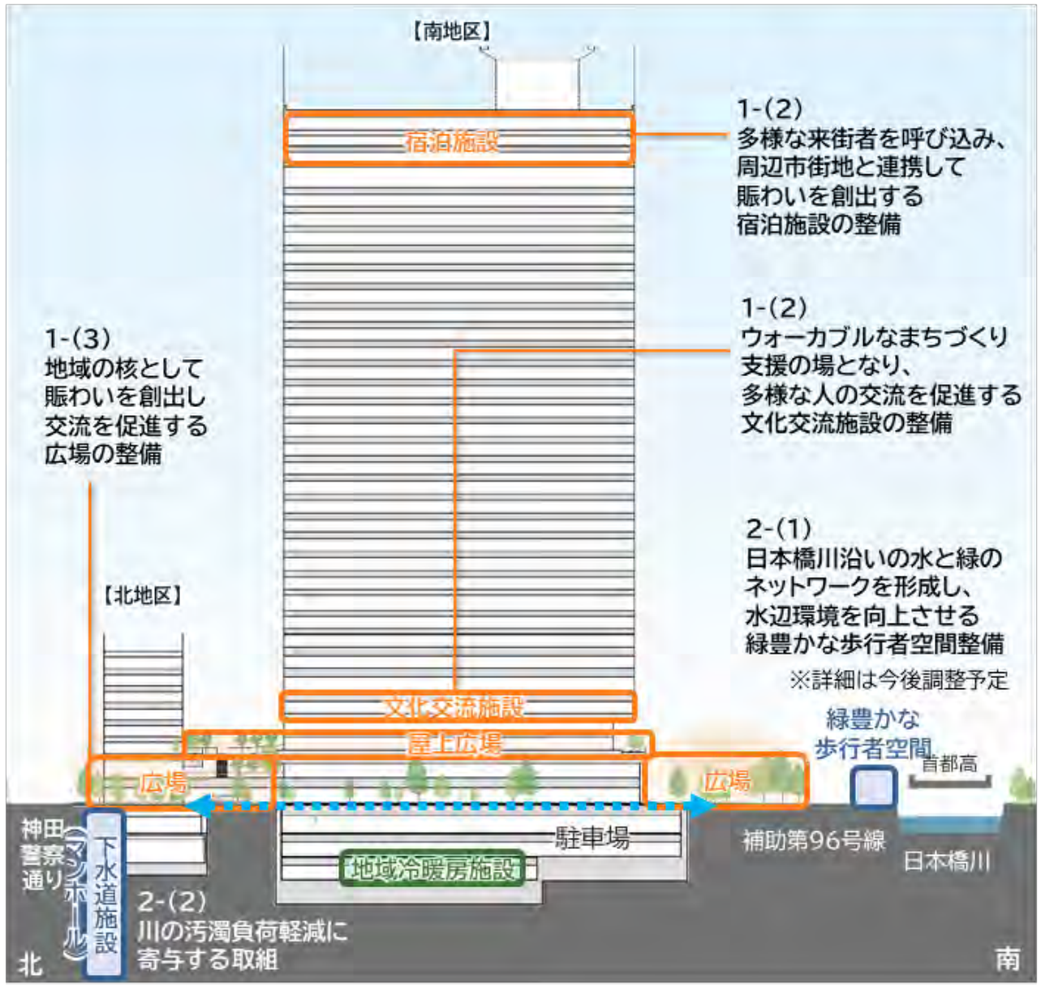
3 環境負荷低減と防災対応力強化

(1)都心部の新たな緑の創出

(2)環境負荷低減に向けた取組

(3)地域の防災対応力強化に向けた取組

■南北断面イメージ



■平面イメージ



貢献項目		目的・ねらい	必要性・効果
１　拠点と連携した周辺市街地におけるウォーカブルなまちづくりと活力・賑わいを創出する都市機能の導入	①　周辺市街地におけるリノベーション等によるまちの活力・賑わいを創出する都市機能の導入と、ウォーカブルなまちづくりを促進する駐車場集約化及び無電柱化・歩道の美装化	• 周辺市街地において、リノベーション等による賑わい機能の導入、拠点への駐車場集約化、無電柱化、歩行者空間整備を行い、エリア全体のウォーカブルなまちづくりを促進する	• 東京都は、「2050 東京戦略 ～東京 もっとよくなる～」の戦略 17【まちづくり・住まい】において、魅力的な街並みの形成や賑わいの維持・創出のため、先行３区（千代田・渋谷・豊島）で、既存建築物のリノベーションを促進し、街の安全性向上、にぎわいの維持・創出を実現することを位置づけている。 • 一方で、本地区周辺は、古い建物が多く機能更新が進んでいないこと、土地の細分化が進み１階に駐車場が多いこと、電柱が有り歩道が無い道路が多く歩行者環境整備が不十分なことなどから、周辺のまちと賑わいが連続していない。 • 上記の課題を解決するため、拠点開発と周辺市街地とが連携し、人を呼び込むためのウォーカブルなまちづくりの推進および都市機能の導入を図る。 • ウォーカブルなまちづくりの視点においては、計画地内に隔地駐車場を設け、駐車場地域ルールの策定に協力することで、周辺市街地の建物低層部に賑わい機能導入のためのスペースを確保する。また、無電柱化や歩道の美装化を行うことで、歩行者環境を向上させ、人が回遊するための基盤を整える。 • 都市機能の視点においては、周辺市街地の建物低層部等をリノベーションし、賑わい機能等を導入する。また計画地において、宿泊機能や文化交流機能、商業機能等を導入して多様な人を呼び込み滞在させることで、まち全体に人を呼び込み回遊を促し、相乗効果によるエリア全体の活性化を図る。
	②　ウォーカブルなまちづくり支援の場となり、多様な人の交流を促進する文化交流施設の整備と、多様な来街者を呼び込み、周辺市街地と連携して賑わいを創出する宿泊施設の整備	• 多様な人の交流を促進し、交流を通して拠点と周辺市街地をつなぎ、地域コミュニティの活性化を図る • 地域文化に興味のあるホテル客を呼び込むとともに、積極的な情報発信等により、まちに人を送り込み地域活性化を図る	• 本地区内で、商業・業務施設にあわせて多様な人・企業の交流を促進する機能や、文化に触れる機会を提供する機能を導入し、多様な人の交流を促進するとともに、拠点にはまとまった規模の空間、周辺市街地のリノベーション施設には小規模な店舗・交流機能を用意し相互に連携することで、多様な活動やイベントを可能にし、地域の交流を促進する。 • 文化や独自性に重きを置く価値観を持つモダンラグジュアリー志向の客層をターゲットとすることで、宿泊客が地域の文化体験として周辺市街地の飲食店や店舗等を利用することを狙い、地域活性化を図る。 • ホテルラウンジを１階に設け地域に開放するとともに、地域情報誌の配布や積極的にまちの案内を行うなど、周辺市街地の利用を促し、街の回遊性向上や経済効果を通じた地域活性化を図る。 • さらに周辺市街地において、リノベーションにより宿泊関連施設（飲食店・バー等）を整備して宿泊施設と連携することで、宿泊客に周辺の街の利用を促す仕組みをつくり、更なる地域活性化を図る。
	③　地域の核として賑わいを創出し交流を促進する広場の整備	• 神田警察通り側や日本橋川側を中心に広場空間を整備し、多様な人々の滞留・交流を促し、ウォーカブルなまちづくりと地域の賑わいの創出を図る	• 神田警察通り南側には、大規模なオープンスペースなど交流の場が不足し、地域の活力低下の要因となっている。 • 神田警察通り側や日本橋川側を中心に広場空間を整備し、多様な人々の滞留・交流を促し、ウォーカブルなまちづくりと地域の賑わいの創出を図る。
２　日本橋川の水辺環境を向上させる都市基盤の整備	①　日本橋川沿いの水と緑のネットワークを形成し、水辺環境を向上させる緑豊かな歩行者空間整備	• 首都高地下化や周辺再開発と連携し、日本橋川沿いに緑豊かな歩行者空間を整備し、歩行者が水辺の魅力を身近に感じられる空間を創出する	• 「東京における都市計画道路の整備方針」において、補助第 96 号線は道路空間の再編を先導するリーディング路線に選定されている。 • 「日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.２）」では、「ゾーン２ 大手町・神田等」「ゾーン３ 日本橋・兜町等」区間が先行整備区間に位置付けられており、川沿いの道路空間の再編（リメイク）や民地、道路、河川等の連携により、周辺エリアとの回遊性を高める歩行者ネットワークの形成を図ることとしている。 • 一方で、現状では車道内に違法駐車が多く、日本橋川沿いの歩道上部は一部を首都高速道路が覆い、薄暗い空間となっている。 • 対象区間では、日本橋川沿いの歩行者・緑のネットワーク形成に向け、補助第 96 号線の幅員構成を見直し、通行空間や滞留空間の確保を図る。
	②　川の汚濁負荷軽減に寄与する取組	• 下水道局が推進する公共用水域の水質向上への貢献に寄与する日本橋川流域貯留施設の事業用地確保に協力する	• 東京都は「日本橋川周辺の賑わい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.2）」において、人々が水辺に近づける水環境に向けた水質改善を目指している。 • 一方で、合流式下水道は強い雨が降ると、まちを浸水から守るため、汚水混じりの雨水が川に放流される仕組みとなっている。 • 下水道局では、合流式下水道から放流される汚濁負荷量を削減することで、川や海の水質向上に貢献することとしているが、事業に必要な用地が日本橋川流域（左岸）に全くない状況である。 • 日本橋川に隣接するという立地特性を活かし、日本橋川の水質改善に向けた官民連携による取組として、本地区内（北地区）において貯留施設整備に必要な事業用地を確保することにより、日本橋川の水質改善に寄与し、緑豊かな歩行者空間整備とともに日本橋川への親水性を高める。

3 環境負荷低減と防災対応力強化	①　都心部の新たな緑の創出	• 本地区内、日本橋川沿いの緑化を積極的に行い、緑豊かな空間を創出し、都市の環境改善や魅力向上に貢献する。	• 本地区内において、地上部や屋上部等の重層的な緑化により都心において貴重な大規模な緑空間を形成する。 • 保水性舗装やレインガーデンなどの「グリーンインフラ」の整備により、ヒートアイランド現象の緩和に寄与する。 • 日本橋川沿いにおいても緑化を推進し、水辺における緑の連続性の強化や、日本橋川沿いの景観形成、魅力向上に寄与する。
	②　環境負荷低減に向けた取組	• 建物の総合的な環境性能の向上、エネルギーの面的利用の推進などの取組を行い、環境に配慮したまちづくりに寄与する。	• 事務所用途における CO_2 排出原単位について、今後の更なる環境技術の向上も踏まえて 42 kg-CO_2/㎡・年を目指すとともに、計画建物で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、CO_2 排出量の更なる削減を図る。 • 高効率の設備機器や、熱負荷の低減に配慮した外装計画の採用などに総合的に取り組むことで、エネルギーの効率利用、建物の省エネルギー化、ヒートアイランド現象の抑制等を図る。 • CASBEE のＡランクを達成するとともに、Ｓランクの取得を目指す。 • 地域冷暖房施設（DHC）を南地区に整備する。またコージェネレーションシステムによる発電や蓄電池の導入等により、電力需要のピーク抑制や需要平準を図るとともに、デマンド制御を強化し、省エネを図る。
	③ 地域の防災対応力強化に向けた取組	• 帰宅困難者支援機能の整備や自立性の高い分散型エネルギーシステムの導入により、地域の防災対応強化を図る。	• 本地区では、帰宅困難者の一時滞在施設として約 2,000 ㎡の空間確保や、災害支援機能（情報通信機能、防災備蓄倉庫、非常用電源等により稼働するトイレ等）の整備により、帰宅困難者支援機能を高め、災害に強いまちづくりに寄与する。 • 災害時に安定的なエネルギー供給を実現する、地域冷暖房施設、コージェネレーションシステム及び非常用発電機を整備し、発災時に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、地域の防災対応力強化を図る。

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などにより、次のとおり都市再生に貢献する。

本計画では、拠点（本地区）と周辺市街地とが連携して、ウォーカブルなまちづくりと活力・賑わい創出を図る。周辺市街地においては、リノベーション等と駐車場地域ルールの策定協力により、駐車場利用が多く、機能更新が進んでいない周辺市街地低層部への賑わい機能の導入を誘導する。あわせて無電柱化・歩道の美装化により、安心安全な歩行環境の整備によるエリア全体の回遊性向上を図る。拠点においては、文化交流施設の整備により周辺市街地と連携する交流拠点を創出し、宿泊施設の整備により来街者を呼び込み・周辺市街地への送り込みを図り、広場の整備によりエリアに不足するオープンスペースの創出や神田祭や地域イベントを実施する賑わい・交流の場の創出を図る。以上の取組により、エリア全体に人を呼び込み活性化を図る。

また、日本橋川沿いの緑豊かな歩行者空間整備や、日本橋川の汚濁負荷低減に資する取組への協力などにより、水辺空間の環境改善に資する取組を行う。

さらに、都心において貴重で広大な緑豊かな地上および屋上広場を整備し、日本橋川沿いから連続する立体的な緑を創出する。また、帰宅困難者の一時滞在施設等の整備や防災備蓄倉庫の確保、災害時情報発信等の実施により、地域の防災対応力強化を図る。併せて、先進技術による省エネ設備の導入や開発スケールを活かしたエネルギー利用・供給の効率化により、環境負荷低減を図るとともに、再生可能エネルギー由来の電力利用の推進等により、実質的な CO2 排出量の更なる低減およびゼロエミッション東京の実現を目指す。

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　：東京都千代田区神田錦町二丁目、神田錦町三丁目各地内

■都市計画

用途地域等　：商業地域、防火地域、駐車場整備地区
神田錦町南部地区地区計画

基準容積率　：700%、600%（加重平均約 615%）

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 2.5ha

■事業手法　：第一種市街地再開発事業（組合施行）

■計画諸元

		全体	南地区	北地区
敷地面積		約 17,050 ㎡	約 13,320 ㎡	約 3,730 ㎡
建築面積		約 12,200 ㎡	約 10,500 ㎡	約 1,700 ㎡
延床面積 （容積対象面積※１）		約 230,000 ㎡ （約 192,660 ㎡）	約 220,000 ㎡ （約 184,360 ㎡）	約 10,000 ㎡ （約 8,300 ㎡）
計画容積率		約 1,130%	約 1,390%	約 230%
主要用途		—	事務所、店舗、 宿泊、文化交流、 高等学校、駐車場等	公共公益施設等
階数 高さ		—	地上 35 階 地下３階 約 180m	地上８階 地下２階 約 40m
駐車台数	自動車※２（うち荷捌き）	約 417 台 （約 12 台）	約 381 台 （約 10 台）	約 36 台 （約２台）
	自動二輪	約 27 台	約 25 台	約２台
	自転車	約 223 台	約 217 台	約６台
工期※３	建物（予定）	2029 年度～2036 年度		
	関連する基盤整備等 （予定）	・下水道施設（マンホール）整備：2029 年度～2036 年度 ・緑豊かな歩行者空間整備：2029 年度～2036 年度 ・無電柱化および歩道の美装化：2029 年度～2039 年度		

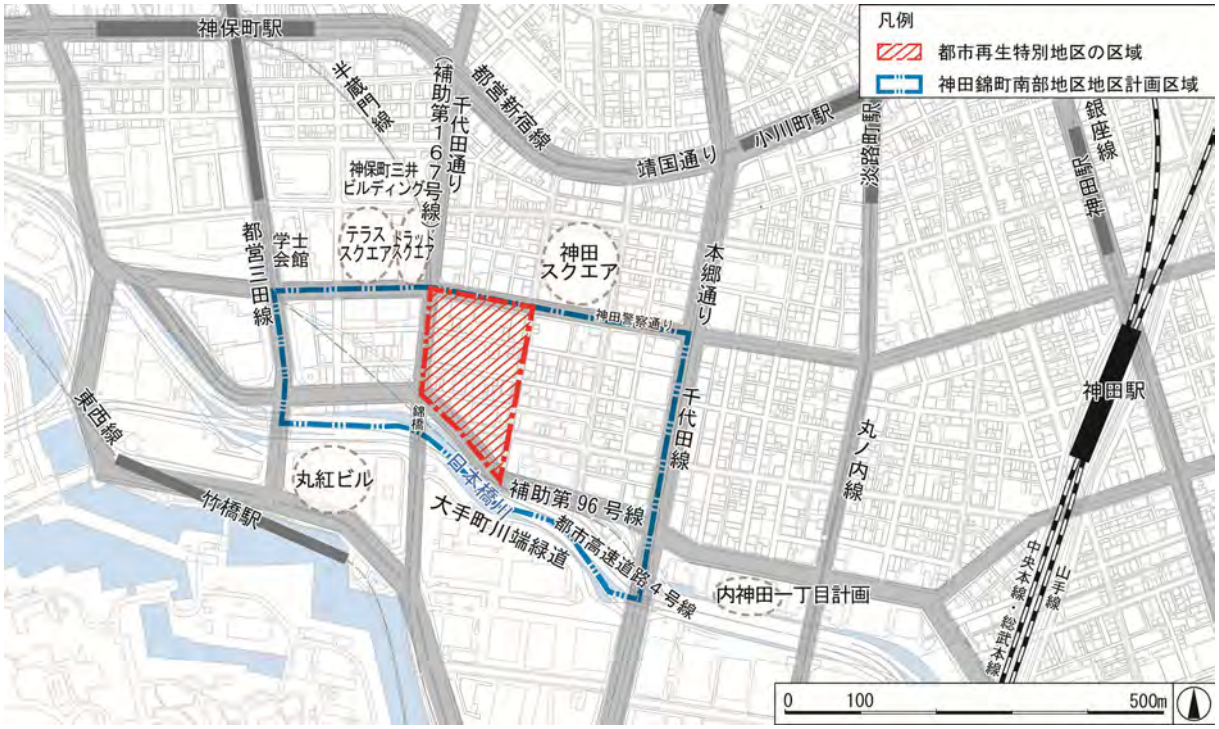
※１　建築基準法に基づき算定される床面積を基本とし、あわせて都市計画図書備考欄に特記する対象物に供する床面積は、容積対象面積から除外するものとする

※２　駐車台数については、駐車場地域ルールの適用による駐車台数の適正化を想定しており、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

※　ユニバーサルデザインの考えに基づき、バリアフリー法の建築物移動等円滑化誘導基準及び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

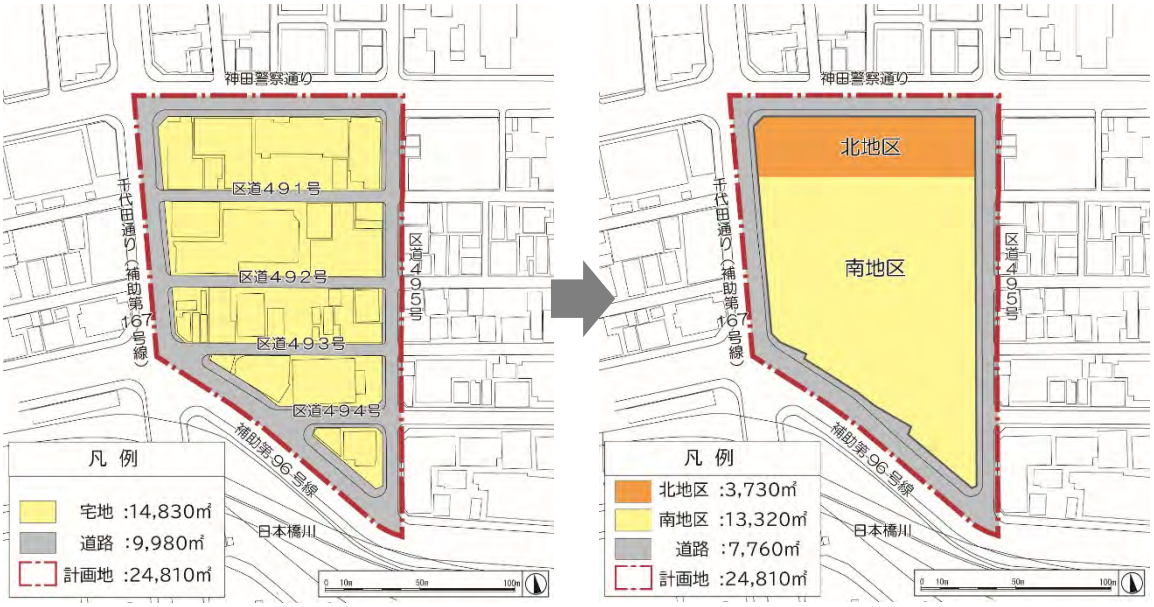
▼案内図（S＝約 1/10,000）



▼計画建物配置図（S＝約 1/5,000）



▼街区再編イメージ



	従前	従後
公共施設（道路）	約 9,980 ㎡	約 7,760 ㎡
宅地	約 14,830 ㎡	約 17,050 ㎡

- 第一種市街地再開発事業により、公共施設を整備（区道４９５号道路拡幅）するとともに、計画地内の公共施設（道路）および宅地等を、北地区・南地区として街区再編する。

① 公共施設（道路）

- 区道４９１号、区道４９２号、区道４９３号、区道４９４号は廃道する。
- 区道４９５号は、11m から 12m に拡幅し、地区内の歩行者回遊性の向上、自動車交通の円滑な処理、歩車分離による安全性の確保など、地区内交通環境の向上を図る。

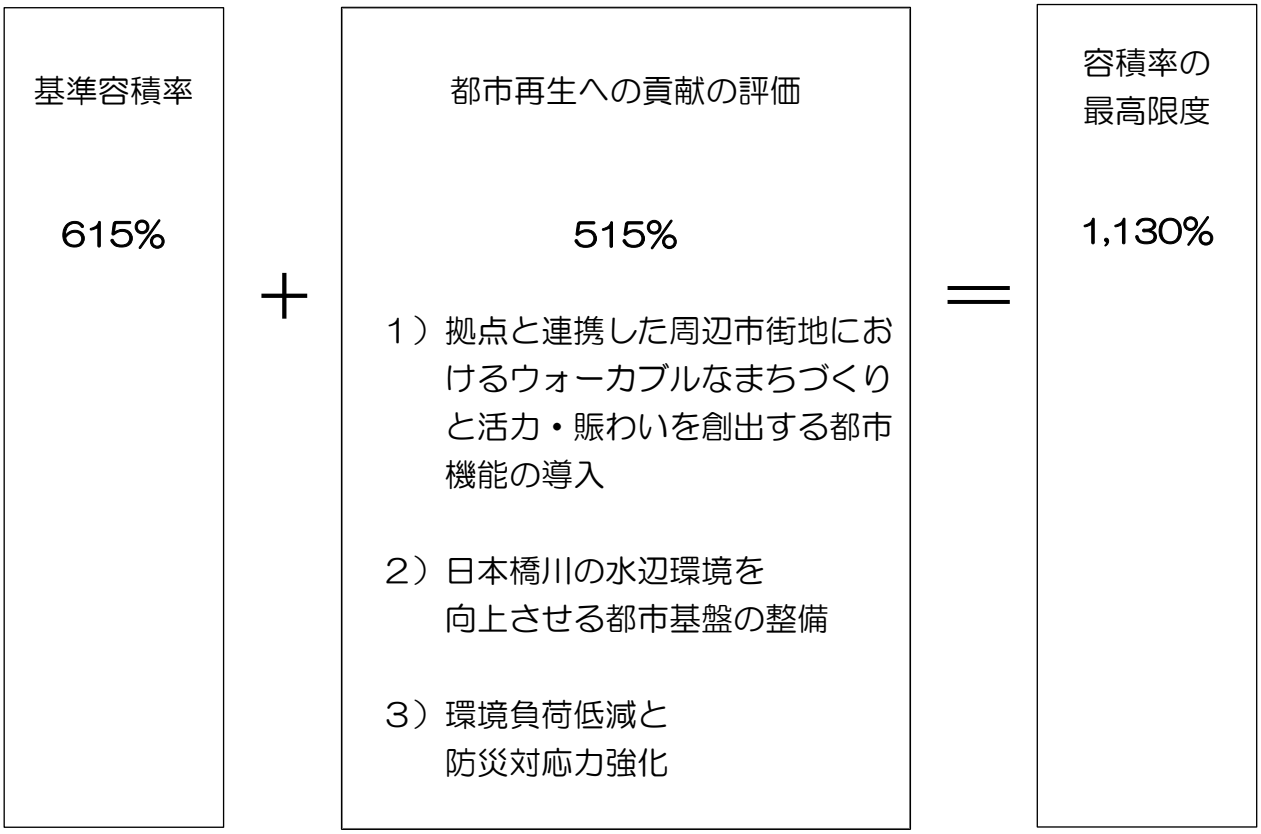
② 宅地

- 廃道した区道の面積（約 2,430 ㎡）を宅地化及び一部付け替えし、従前の区有地の面積（約 1,300 ㎡）と合わせて、北地区（約 3,730 ㎡）として再編する。
- 公共公益施設等の都市機能を更新するとともに、神田警察通り沿いにおいて、低層部を中心とした地域の賑わいや交流の促進を図る。
- 南地区（約 13,320 ㎡）においては、土地の高度利用と都市機能の更新を図り、業務、宿泊、文化・交流、商業、学校等からなる複合交流拠点を形成し、地域の賑わいや交流の促進、コミュニティ形成による地域活性化を図る。

▼イメージパース/計画地南側から望む。



2　建築物の容積率の最高限度の設定の考え方



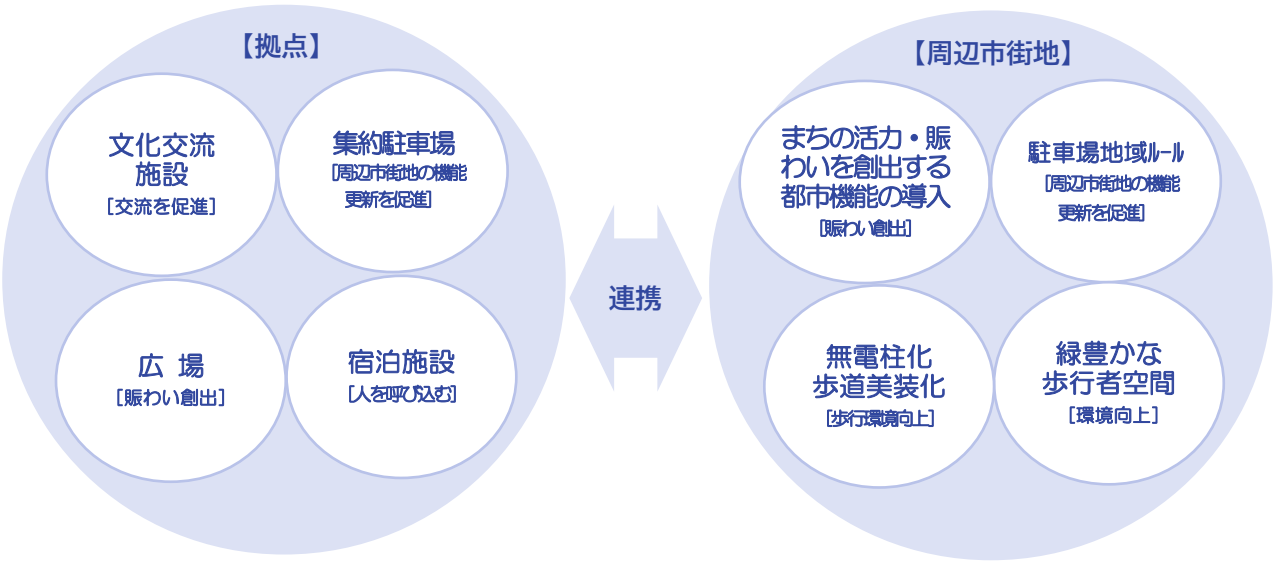
3　都市再生への貢献

1）拠点と連携した周辺市街地におけるウォーカブルなまちづくりと活力･賑わいを創出する都市機能の導入

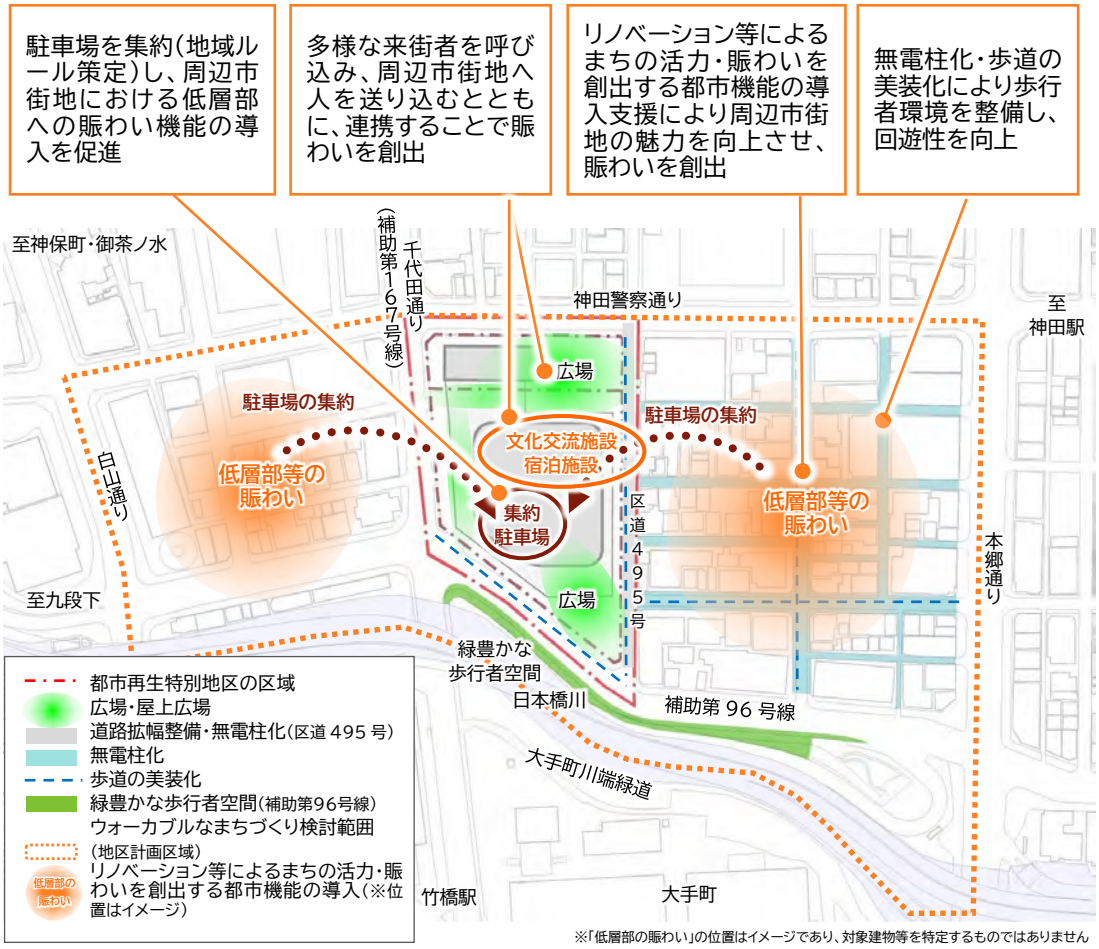
■整備方針概要

- 拠点開発と周辺市街地とが連携し、人を呼び込むためのウォーカブルなまちづくりの推進および都市機能の導入を図る。
- ウォーカブルなまちづくりの視点においては、計画地内に集約駐車場を設け、駐車場地域ルールに協力することで、周辺市街地の建物低層部に賑わい機能導入のためのスペースを確保する。また、無電柱化や歩道の美装化を行うことで、歩行者環境を向上させ、人が回遊するための基盤を整える。
- 都市機能の視点においては、リノベーション等を用いた周辺市街地の建物の更新を行い、賑わい機能等を導入する。また計画地において、宿泊機能や文化交流機能、商業機能等を導入して多様な人を呼び込み滞在させることで、まち全体に人を呼び込み回遊を促し、相乗効果によるエリア全体の活性化を図る。

▼神田錦町エリアに人を呼び込む仕組み

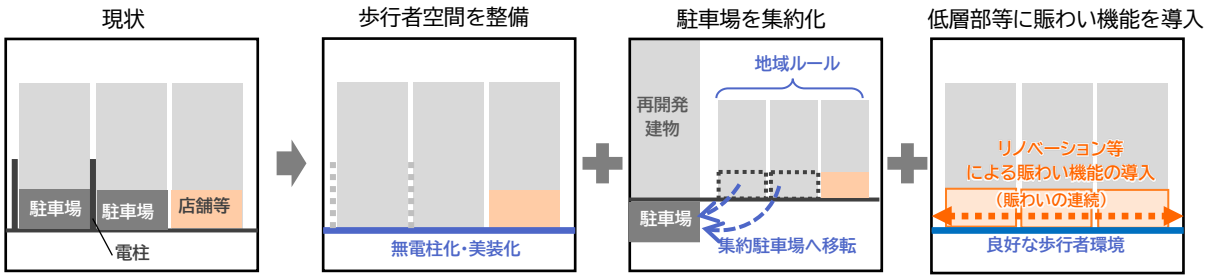


▼取組の全体像



※「低層部の賑わい」の位置はイメージであり、対象建物等を特定するものではありません

▼駐車場集約化、無電柱化・美装化と低層部のリノベーション等による賑わい創出イメージ



（１）周辺市街地におけるリノベーション等によるまちの活力・賑わいを創出する都市機能の導入と、ウォーカブルなまちづくりを促進する駐車場集約化及び無電柱化・歩道の美装化

①現況・課題

■現況・課題（１）-⓪　神田錦町エリアの変遷

- かつては多様な人や機能が集まる複合市街地であったが、現在は中小規模のオフィスビルやワンルームマンションが増加し、来街者の減少や地域コミュニティの希薄化が進んでいる。

▼神田錦町エリアの変遷概要



■現況・課題（１）-①　建物の老朽化・駐車場に偏った低層部の土地利用

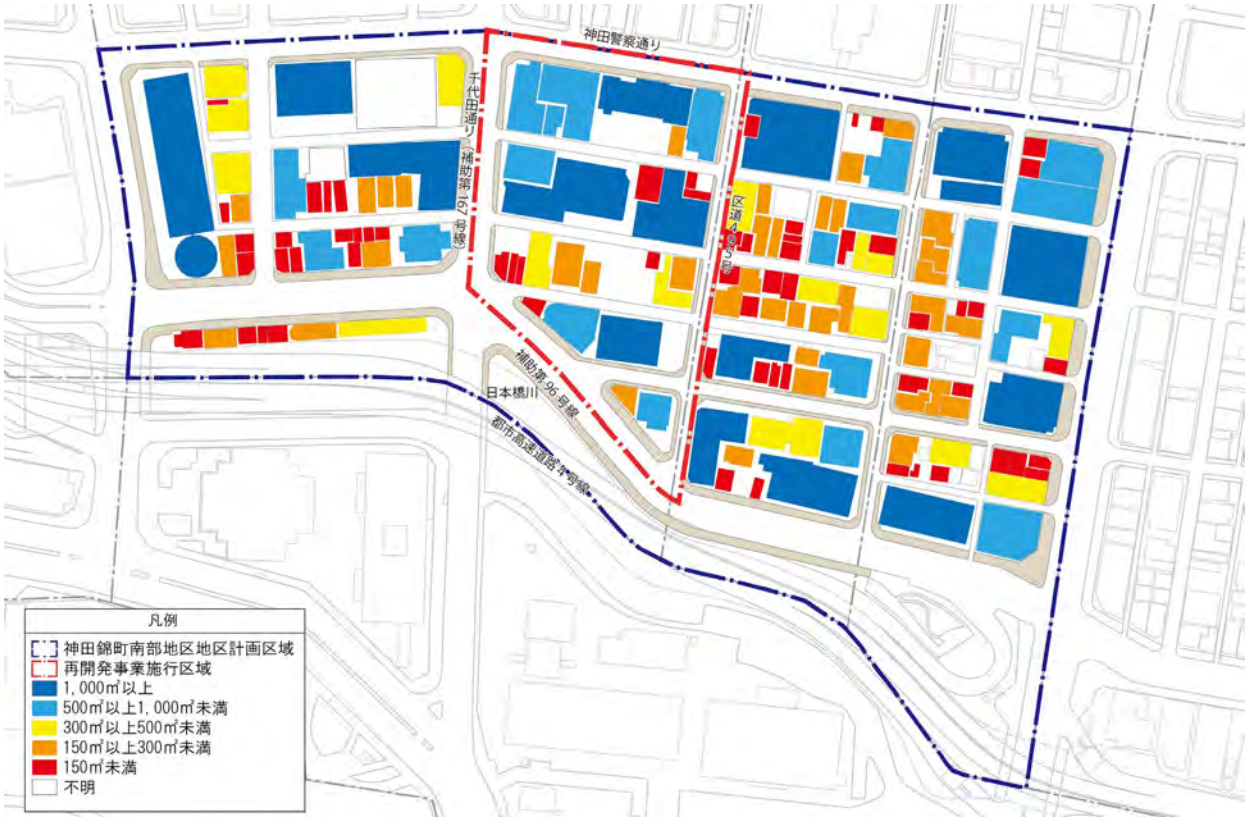
- 神田錦町は老朽化した建物も多く、機能更新が進んでいない。
- 敷地規模が小さく、建物１階部分に多く配置されている附置義務駐車場等が、地域のウォーカブルなまちづくりの実現や低層部を中心とした賑わい機能（店舗・宿泊施設など）の創出を阻害している。

▼地区計画区域内の築年数および旧耐震建物の分布



※登記簿謄本（2024 年時点）を基に推定し算出

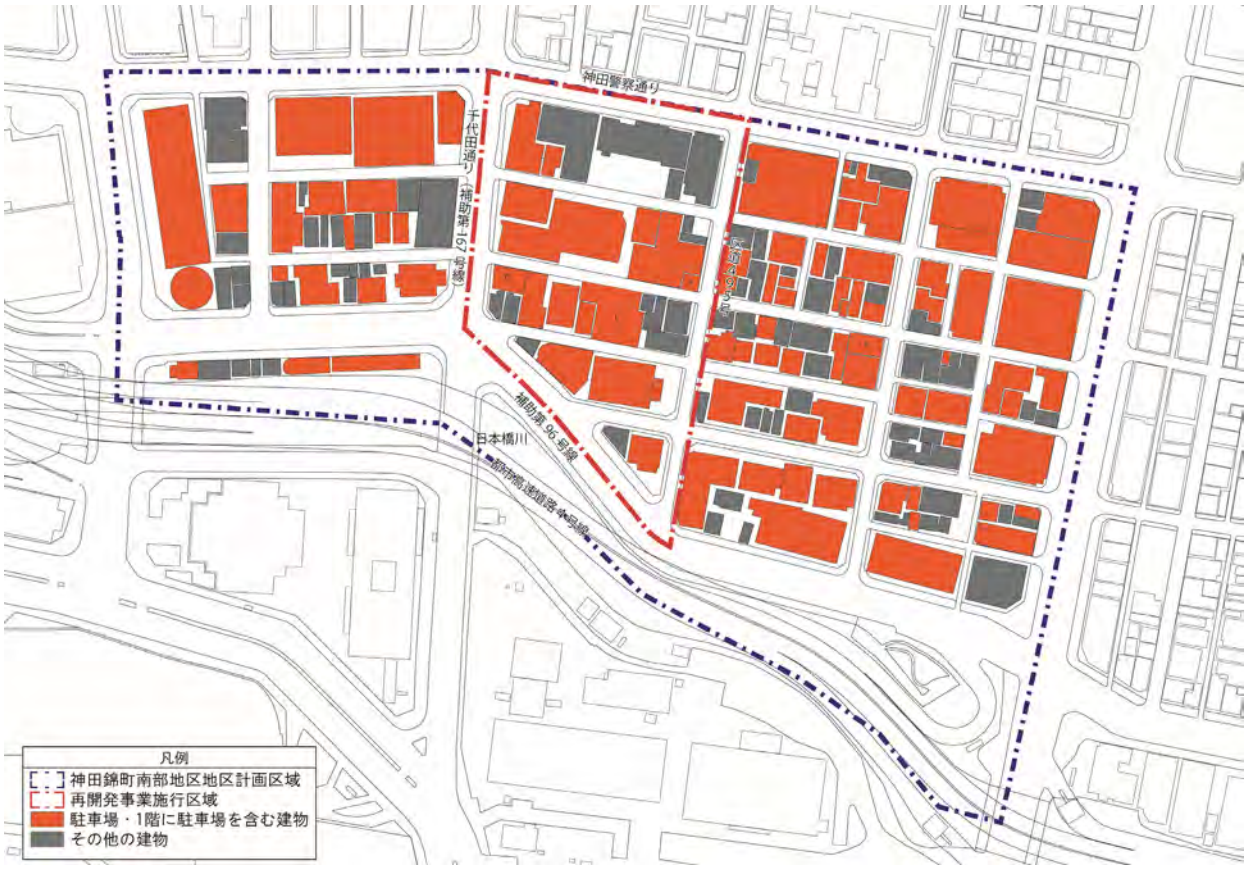
▼地区計画区域内の敷地面積状況



※登記簿謄本（2024 年時点）を基に推定し算出

※駐車場等、従属用途と推定される建築物は計上外とした

▼地区計画区域内の１階の土地利用状況



※目視確認（2024 年時点）を基に推定し算出

▼１階が駐車場となっている建物の例

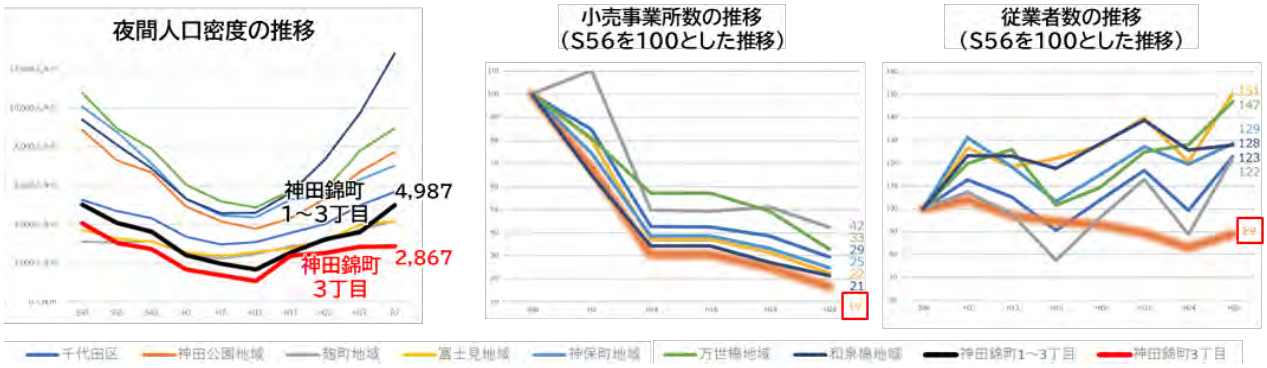




■現況・課題（１）-②　低い昼夜間人口密度と小売り事業所数・従業者数の低下

- 当地区が立地する神田錦町３丁目及び周辺含む神田錦町１～３丁目の夜間人口密度と昼間人口密度は、区内で低い水準にある。神田公園地域では、小売事業所数や従業者数が著しく減っており、また、その回復も区内で遅れている状況である。

▼昼夜間人口密度と賑わい等の状況

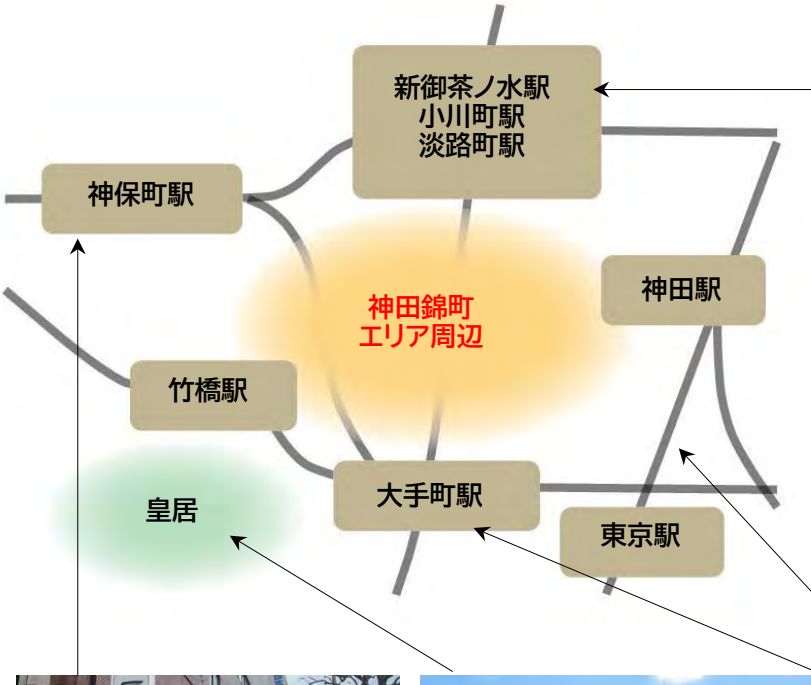


出典：国勢調査（夜間人口密度の推移）、商業統計調査（小売事業者数の推移・従業者数の推移）

■現況・課題（１）-③　特徴的なまちに囲まれているが、周辺のまちと賑わいが連続していない

- 神田錦町は、出版企業や古書店の集積する神保町、大学・予備校・専門学校などがつくりだす学生街や楽器店街である御茶ノ水、飲食店街である神田駅周辺、国際的なビジネスの中心地である大手町など、特徴のあるまちに囲まれている。
- 一方で、神田錦町は周辺の特徴あるまちに比べて印象が薄く魅力的な施設等も少ないため、他所から神田錦町を目指す動機がなく、歩行者空間も不足していることも相まって、周辺のまちから賑わいが連続していない。

▼エリア周辺の特徴的なまち




御茶ノ水（楽器店街・学生街）



神田駅周辺（飲食店街）


神保町（出版・古書店街）


皇居


大手町（国際的ビジネス街）

■現況・課題（１）-④　歩行者環境が不十分

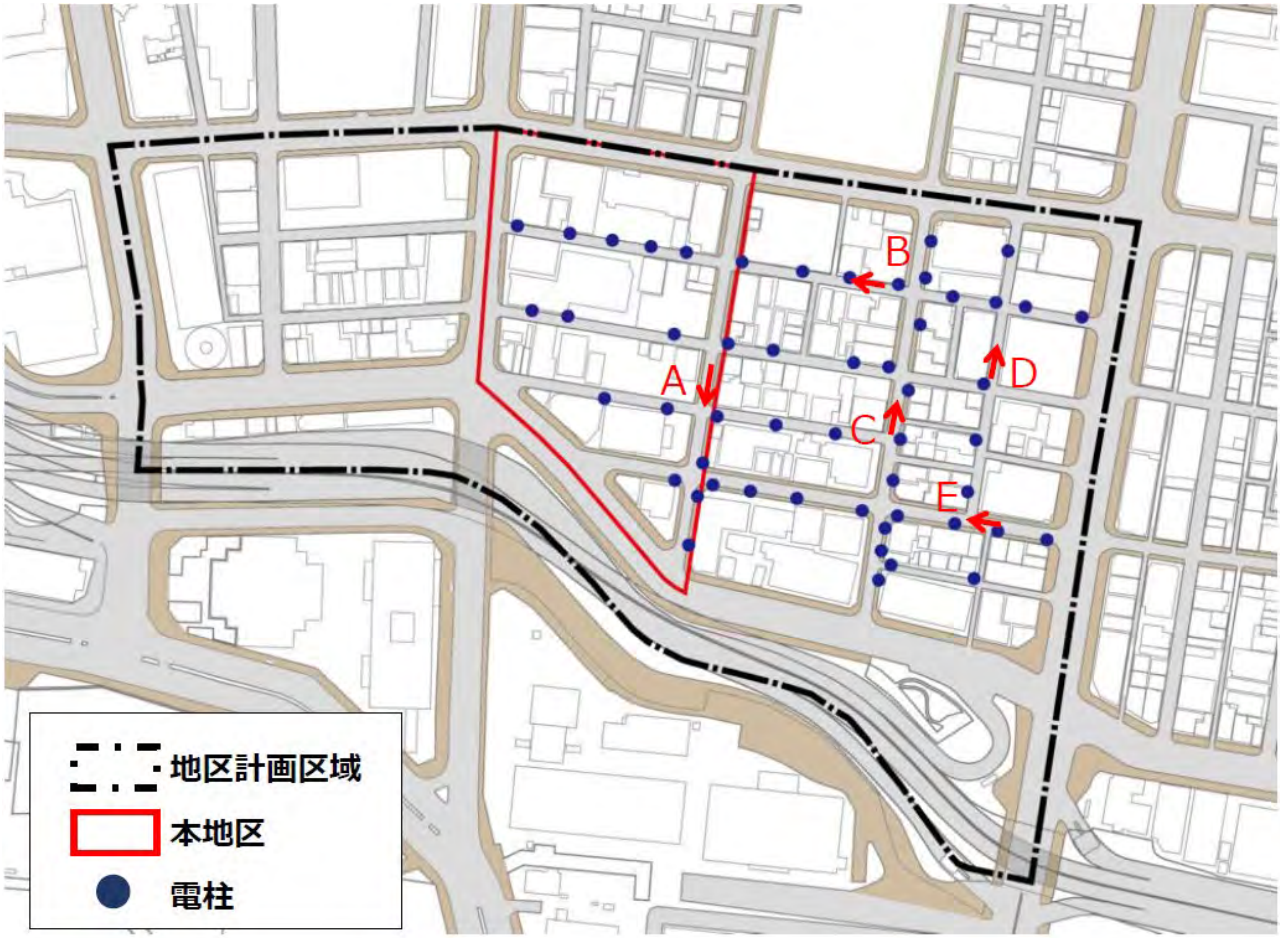
- 本地区東側市街地では、無電柱化が進んでおらず、歩道が無い道路が多く、壁面後退も連続しておらず、歩行者空間が十分確保されていない。地区内の回遊性が低く、神田駅方面等周辺の街と歩行者ネットワークも未形成である。
- 災害時には、電柱倒壊の恐れがあり、通行機能の阻害や歩行者安全上問題がある。

▼災害時の電柱倒壊例



出典：東京都無電柱化計画（令和３年６月改定　東京都）

▼東側市街地における電柱・歩道の状況



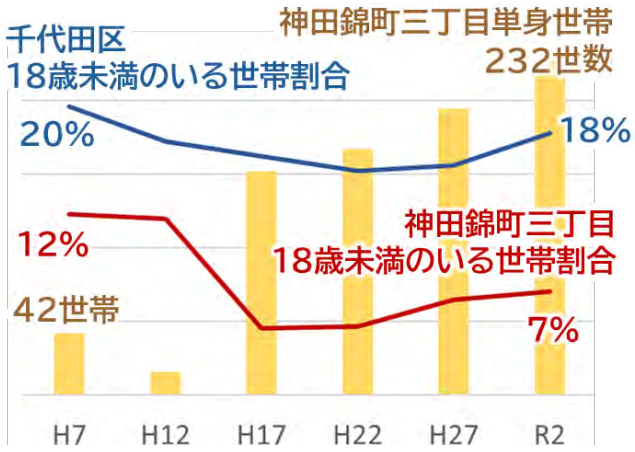


A　B　C　D　E

■現況・課題（1）-⑤　18 歳未満のいる世帯が少なく、コミュニティが希薄化

- かつては、印刷・出版関連の企業など、多様な用途で賑わう複合市街地であり、町会を中心とした地域コミュニティが形成されていた。
- 計画地周辺にはスーパーマーケットや商店街等の生活関連施設も立地し利便性も良いため、単身世帯数は増えている状況にあるものの、18 歳未満のいる世帯数が区内最低水準となっており、コミュニティの力を強めていくことが求められる。

▼18 歳未満のいる世帯割合



出典：国勢調査

▼生活関連施設の立地状況



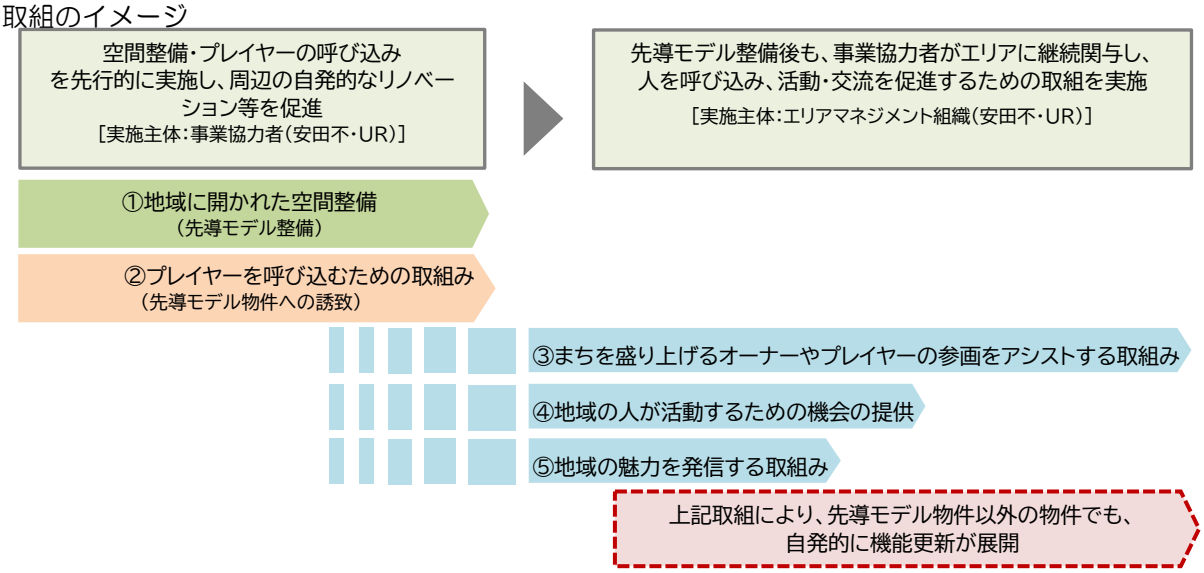
②取組

■取組（1）-①　周辺市街地におけるリノベーション等による まちの活力・賑わいを創出する都市機能の導入（約 1,500 ㎡）

□取組の考え方

- 周辺市街地の既存アセットに対しリノベーション等の様々な支援を行い、賑わい施設や多様なワーキング機能等を導入することで、低層部を中心に魅力的な空間を形成し人を呼び込むことでまちの賑わいを創出する。
- 先導モデル施設として、事業協力者を中心に先行的に約 1,500 ㎡のリノベーションを実施し、周辺市街地の低層部を中心に賑わい機能を導入する。
- モデル施設開業後も取組みを継続し、地域の建物オーナー等を啓蒙することで、自発的なリノベーションを促進し、賑わい創出の自力更新サイクルを目指す。

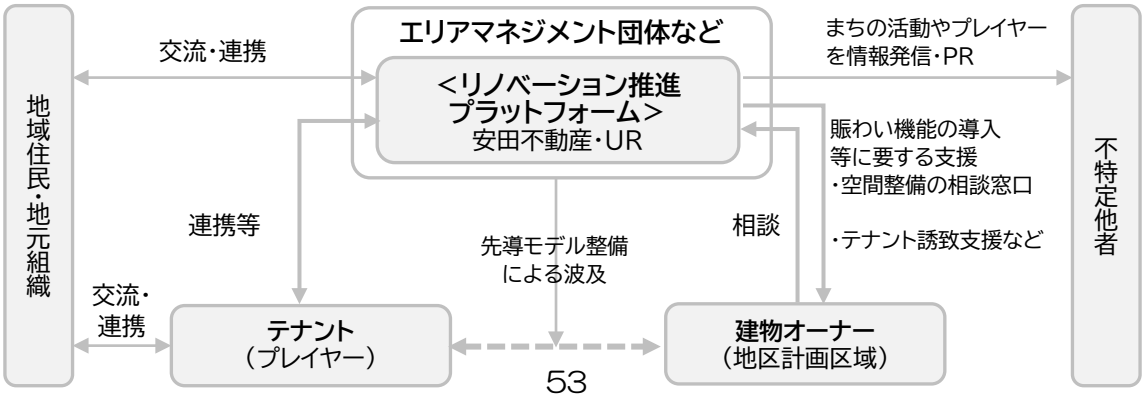
▼取組のイメージ



□体制・支援の考え方

- 事業協力者を中心にリノベーション等を推進するプラットフォームをつくり持続的に取組を推進する。※運営主体は立ち上げ予定のエリアマネジメント団体にて担うことを想定。
- 先導モデルは事業協力者を中心に整備を行うが、将来的には、先導モデルの見学会などの周辺建物オーナーへの各種支援やテナント（プレーヤー）への活動支援等を行い、リノベーション等を促進する。
- また、地域住民・地元組織との交流・連携や外部への情報発信等を通じて、活力や賑わいを周辺市街地に波及させる。

▼体制・支援イメージ



□取組の具体例-１

● 空間整備・プレイヤーの呼び込みを先行的に実施し周辺の自発的なリノベーション等を促進。

【実施主体】 事業協力者（安田不動産・UR）

○先導モデル施設整備：約 1,500 ㎡

▼まちの魅力を高める個性的な店舗・宿泊施設



※事業者実績：神田ポートビル

▼まちに開かれたカフェ・飲食店等



※事業者実績：スプラウト日本橋浜町

▼スタートアップ等、多様な人が集まるコワーキングスペース



※事業者実績：MIDORI.so（横山町）

▼子育て世帯を呼び込み地域ｺﾐｭﾆﾃｨを活性化するｱﾌｫｰﾀﾞﾌﾞﾙ住宅



※イメージ

○まちを盛り上げるプレイヤーの呼び込みイメージ

▼プレイヤーの誘致活動



※事業者実績：ご縁日

▼新規ﾌﾟﾚｲﾔｰと既存ｺﾐｭﾆﾃｨを結び付ける交流ｲﾍﾞﾝﾄ



※事業者実績：トークイベント「HAMACHO TALK NIGHT 001/日本橋浜町のまちづくり」

〇アフォーダブル住宅のリノベーション物件への導入について

- 地域コミュニティを活性化させるため、地域の賑わいを創出し歴史文化を継承する担い手を受け入れるアフォーダブル住宅をリノベーション物件に導入する。

▶ 子育て世帯の誘致によるコミュニティ活性化
子育て世帯を迎え入れ、地域の歴史文化を継承し将来を担う子どもたちを地域に呼び込むことで、地域コミュニティを活性化させる。


地域行事に参加する子育て世帯イメージ

▶賑わいの担い手誘致によるコミュニティ活性化
店舗運営やビジネスマッチングなど、地域の生活や賑わいの創出を下支えし、祭りやイベントの際にも活躍するプレイヤーを迎え入れることで、地域コミュニティを活性化させる。


店舗を運営する賑わいの担い手イメージ

▶まちづくりに参加する仕組みづくり
エリアマネジメント組織を発足し、町会や地域行事への参加を促す。

□取組の具体例-２

- 先導モデル整備後も、事業協力者がエリアに継続関与し、人を呼び込み、活動・交流を促進するための取組を実施する。

  【実施主体】エリアマネジメント組織（安田不動産・UR）（予定）

▶周辺オーナー・プレイヤーの支援イメージ
（先導モデルの見学会・出店等の相談窓口等）



▶活動機会の提供イメージ
（多様な人々が交流する場の設置、
イベントの開催等）



▶地域の魅力発信イメージ
（まちの魅力を発信する
HP/情報誌の作成・運営等）



（参考）リノベーション等の推進による、活力や賑わいの周辺ビルへの波及事例（日本橋浜町）

- 安田不動産は、日本橋浜町の価値向上や街への愛着醸成を目的に、道路から建物内の活動が見えるお店・事務所（街なかテナント）を誘致し、賑わいと活気を見える化する取組を行っている。
- 1997～2005 年にトルナーレ日本橋をはじめとした大街区の再開発を行った一方で、同エリアに多く点在する未活用の遊休不動産を活用した街なかテナントの誘致・開発を推進している。
- また、エリアマネジメント団体を設立し、街を楽しめるイベントを開催している。
- この取り組みにより周辺が商業エリアとして認知されていき、近年では個性的な飲食店や生活利便施設、宿泊施設などが入居するエリアとなってきている。

▼日本橋浜町のまちづくりマップ



❾ スプラウト日本橋浜町

オープン｜2021年　用途｜事務所･店舗

･築 30 年のオフィスビルを複合施設にリノベーション
･賑わい創出のため、1 階の事務所部分を店舗に用途変更



❿ HAMA1961　オープン｜2017 年　用途｜店舗



･築 60 年のビルの 1 階を物販店舗、2 階をシェアオフィスとして、リノベーション







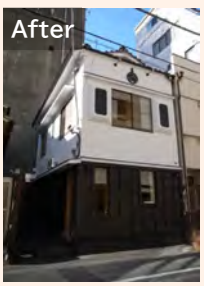
❺ 浜町えぐち　オープン｜2024 年　用途｜飲食店





⓭ 谷や和　オープン｜2016 年　用途｜飲食店





⓮ 浜町 LAB.　オープン｜2020 年　用途｜事務所

・築 40 年のビルをクリエイティブ活動の拠点としてリニューアル
・一級建築士事務所が入居し、3階は会員制のシェアオフィスを開設



⓱ HAMACHO FUTURE LAB
オープン｜2023 年
用途｜事務所・公衆浴場・ランニングステーション・飲食店



▼安田不動産の誘致によらない街なかテナントの例



de. Coffee roasters（★1）



スパーブ タイモダンカフェ（★2）

（参考）安田不動産による神田錦町エリアにおけるリノベーションの先行事例

- 安田不動産は神田錦町エリアにおいて、「神田ポートビル」や「岡田ビル」などのリノベーションを実施。低層部に賑わいが生み出されるとともに、新たなまちづくりのプレーヤーが入居することでまちの新しい魅力が創出され、これまで訪れることのなかった人が街に訪れ始めている。

■神田ポートビル（しゅん工：1964 年　　リノベーション後のオープン：2021 年４月）

- 1964 年に建てられた印刷会社旧社屋をリノベーションしたカルチャーやアカデミズム、ウェルビーイングをテーマにした新しい複合施設。
- 地下１階には「サウナラボ」、１階にはオフィスとカフェ、ショップ、ギャラリーからなる「神田ポート」、２～３階に「ほぼ日の學校」の教室スタジオ、４～６階には神田で 100 年以上も印刷業を営んできた「精興社」が入居しており、遠方からの来訪者も増加。
- 構造・規模：RC 造 地下１階地上６階
- 延床面積：2,980.52 ㎡





■岡田ビル（しゅん工：1969 年　　リノベーション後のオープン：2022 年５月）

- 1969 年築の不適合建築を減築することで適法化したオフィスビル。
- 1～2 階には、日本初出店の think coffee japan がカフェとして入居し、周辺市街地の賑わい創出に寄与している。上階にはキッズスペースを設けることで、子連れ客などが増加。これまで訪れることのなかった人が神田錦町を訪れるきっかけともなっている。
- 構造・規模：RC 造 地上６階
- 延床面積：605.36 ㎡

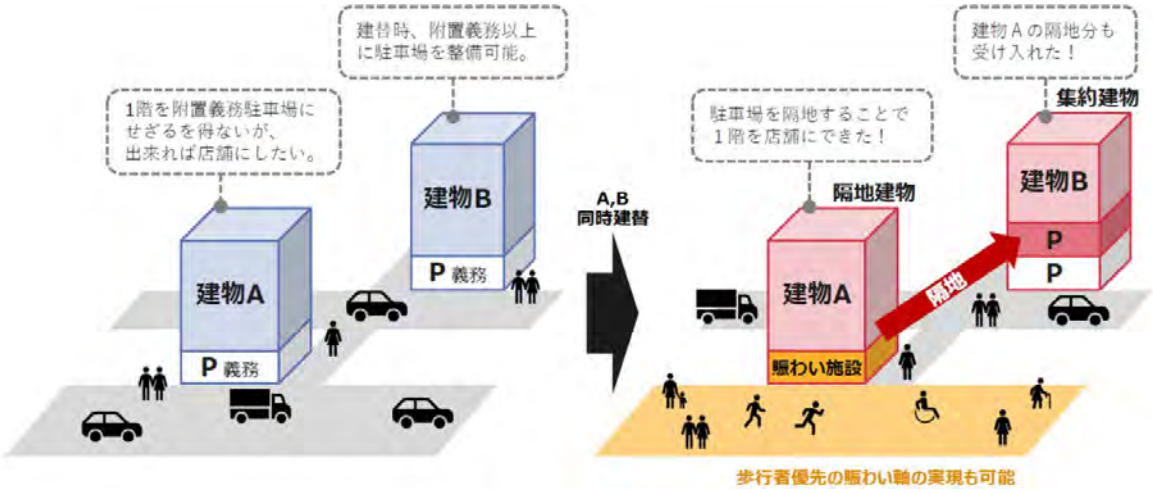





■取組（1）-②　集約駐車場の整備及び
神田錦町南部地区地区計画区域駐車場地域ルール策定への協力

- 周辺市街地における建物の機能更新を促すため、東京都駐車場条例の見直しの状況もふまえながら、附置義務制度の緩和及び拠点への駐車場集約を図る駐車場地域ルール策定に協力する。
- 上記で策定された「神田錦町南部地区 駐車場地域ルール」に基づき、集約駐車場を約 80 台分（約 1,200 ㎡）整備する。
- 「集約駐車場の整備」により、拠点周辺に車両動線の集約を図ることで、周辺市街地の歩行者回遊性・安全性を高める。
- また、「周辺市街地におけるリノベーション等によるまちの活力・賑わいを創出する都市機能の導入」の取組みと連携し、建物低層部空間の有効利用を図る。
- **上記により、地域全体の賑わい形成を目指し、ウォーカブルなまちづくりに寄与する。**

▼駐車場の集約による賑わい施設導入のイメージ





■取組（1）-③　神田錦町エリアの無電柱化・歩道の美装化

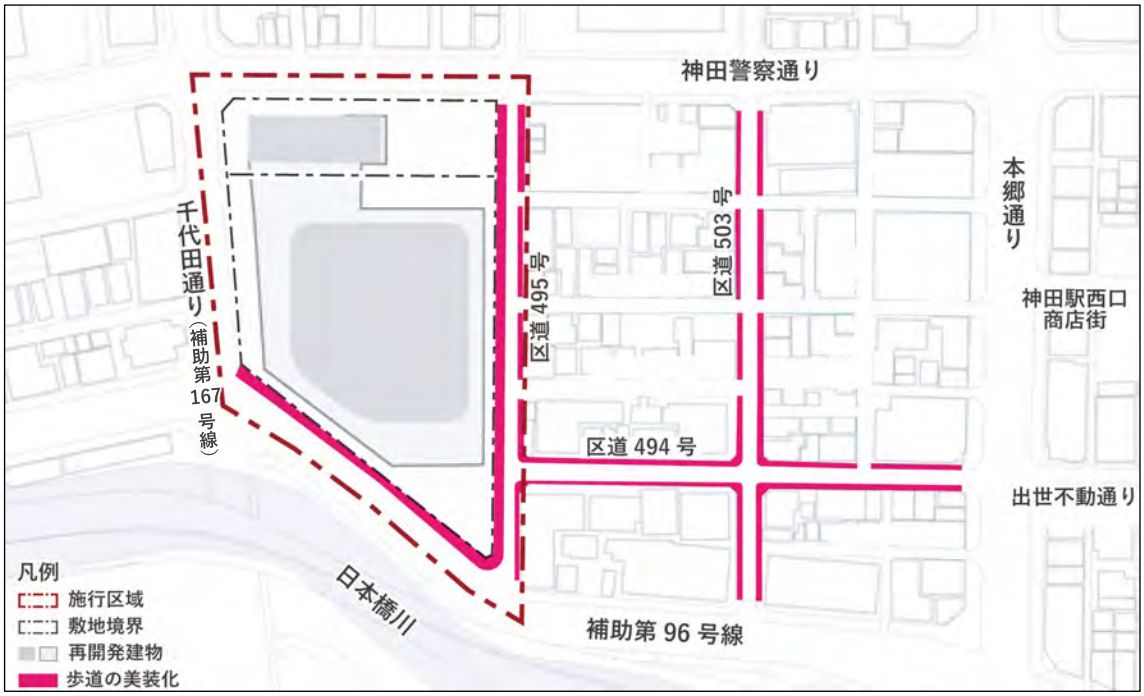
- 周辺市街地に賑わい施設を導入し、神田錦町エリアに多様な人を呼び込み、交流や促進を図るとともに、計画地と周辺市街地をつなぐ歩行者ネットワークを強化するため、東側市街地において無電柱化と歩道の美装化を行う。
- 無電柱化と歩道の美装化を完了している出世不動通り（本郷通り東側）や、今後美装化が予定される神田駅西口通りとの連続性を図ることで、ウォーカブルなまちづくりを推進する。

▼無電柱化整備範囲（総延長おおよそ 1,650m　※１）



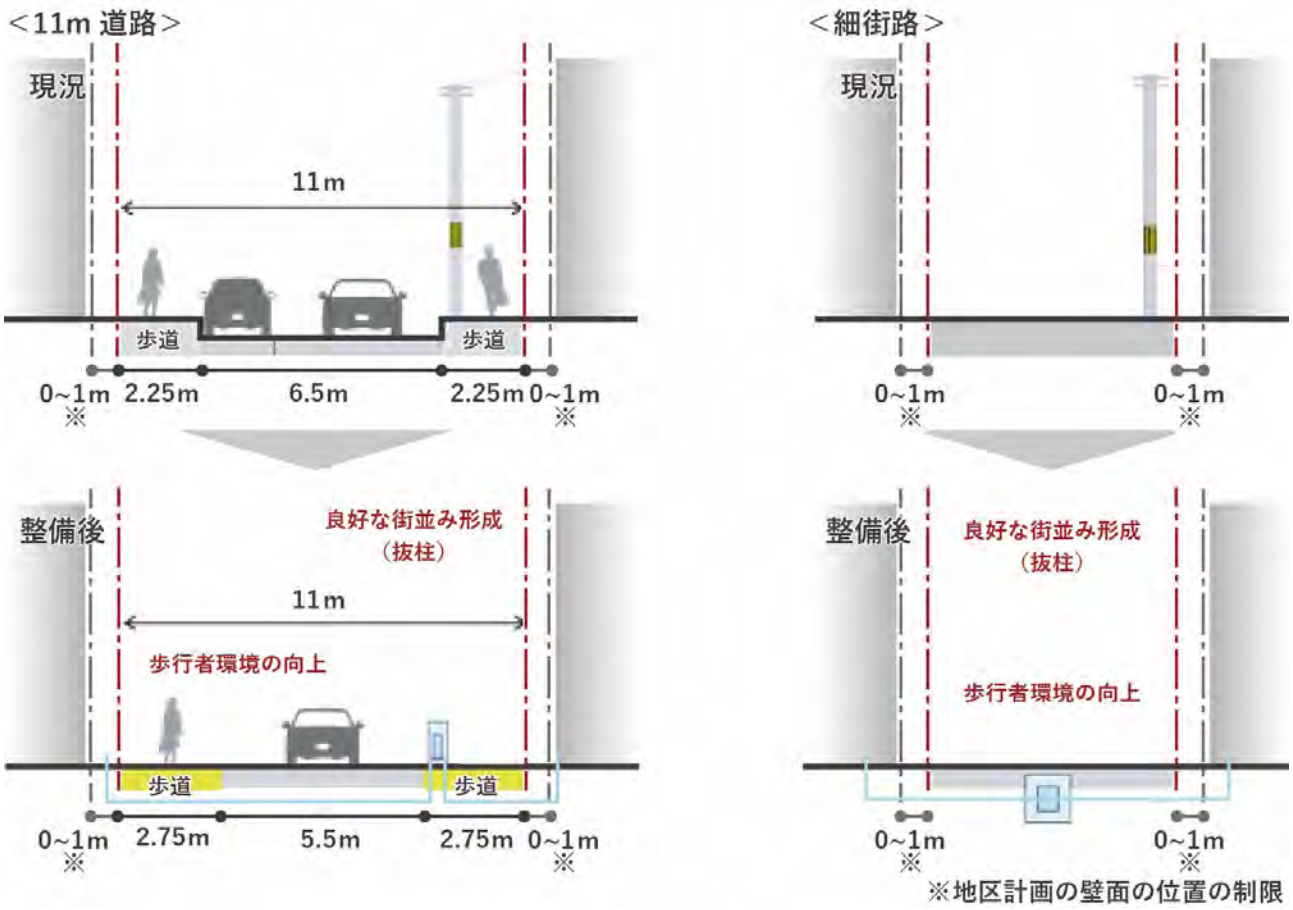
※１：今後、道路管理者と詳細な計画を調整予定のため、総延長については変更となる可能性があります

▼歩道の美装化整備範囲（区道部の総面積おおよそ 2,950 ㎡　※２）



※２：今後、道路管理者と詳細な計画を調整予定のため、総面積については変更となる可能性があります

▼無電柱化整備イメージ



▼無電柱化イメージ



無電柱化前



無電柱化後

（参考）上位計画における当地区の位置づけと周辺市街地における機能更新の考え方

■2050 東京戦略（2025 年３月／東京都）

- リノベーションまちづくりについて、既存建築物のリノベーションを促進し、街の安全性向上、にぎわいの維持・創出の実現が求められている。
- コミュニティに関しては、都市の活力を高めていくため、多様なコミュニティの活性化を通じて希薄化する地域のつながりを結び直し、各地域の力を最大化することや、地域コミュニティの中核を担う町会・自治会への活動支援や NPO やボランティアなどの新たな担い手との連携等の取組を推進し、新たなつながりを生み出すことが求められている。
- また、子育てしやすい住環境の整備として、民間活力を活用し、子育て世帯等が住みやすいアフォーダブル住宅の供給が求められている。

■TOKYO 強靭化プロジェクト upgrade Ⅰ（2023 年 12 月／東京都）

- 徒歩圏内における働く環境の充実として、既存ビルのリノベーション（機能更新）によるまちづくりの促進が求められている。
- リノベーションのイメージとして、賑わいの顔出し、まちに顔を向けた空間カフェ・ショップ、スタートアップが集うコワーキングスペース、ビジネス交流ラウンジ、アート・ものづくりなどの情報発信・ショーケース、歩いて快適な歩行者・憩いの空間の整備などが挙げられている。

▼リノベーションの促進イメージ



出典：TOKYO 強靭化プロジェクト upgrade Ⅰ（2023 年 12 月／東京都）

■神田警察通り周辺まちづくり方針（2024 年１月／千代田区）

- 当地区周辺は、多様な価値創造・連携拠点に位置付けられ、多様な機能からなる複合・交流拠点や、豊かな生活や都市活動の場となる多様な広場の創出などが求められている。
- また、個別エリアで完結することなくエリア全体で相互に連携することが重要とされ、特に、一定規模以上の開発については、拠点及びその周辺における環境整備とともに、エリア全体の機能更新に寄与する取組みが求められている。

▼まちづくり方針図



出典：神田警察通り周辺まちづくり方針（2024 年１月/千代田区）

▼まちづくり方針の実現にむけて



出典：神田警察通り周辺まちづくり方針（2024 年１月/千代田区）

■神田錦町南部地区まちづくりガイドライン（2025 年９月／千代田区）

- 当地区は複合交流拠点に位置付けられ、地域活力を創出する大規模業務機能や賑わいを創出する商業・宿泊施設等や人々が交流する文化交流施設、街区再編・大街区化による地域の核となり大人から子どもまで多様な活動が可能な大規模広場の創出、快適な歩行者空間の創出等が求められている。
- 周辺市街地においては、既存機能の存続および更新、無電柱化等による『良好な街並み』の形成、駐車場集約化の検討、既存建物の有効利用や機能更新の促進による、周辺のまちと連続する賑わいの創出等が求められている。
- また、一定規模以上の開発については、自らの開発エリアに留まらずその周辺における環境整備や、エリア全体の機能更新に寄与する取組みが求められ、その後、周辺エリアにおいて再開発を進めるにあたっては、この導入した機能を維持し、賑わいを継続していくことが求められている。

▼整備イメージ



出典：神田錦町南部地区まちづくりガイドライン（2025 年９月/千代田区）

まちづくりガイドライン対象地区におけるまちづくりの考え方 ▶

出典：神田錦町南部地区まちづくりガイドライン（2025 年９月/千代田区）

⇒まちづくりガイドライン対象地区におけるまちづくりの考え方

まちづくりガイドラインの対象地区においても、再開発などによる公共施設の整備や建物の更新のほか、老朽化した建物の個別建替など、それぞれの取組みに時間差が生じる中で、その間も神田らしさを継承していくためには再開発が行われるエリアで完結することなく、その周辺エリア全体にも街の活力を支える機能を導入し、連携してまちづくりを進めていくことが重要です。

一定規模以上の開発については、自らの開発エリアに留まらずその周辺における環境整備や、エリア全体の機能更新に寄与する取組みが求められます。

その後、周辺エリアにおいて再開発を進めるにあたっては、この導入した機能を維持し、賑わいを継続していくことが求められます。

■参考：神田錦町南部地区地区計画区域駐車場地域ルール（素案）の概要

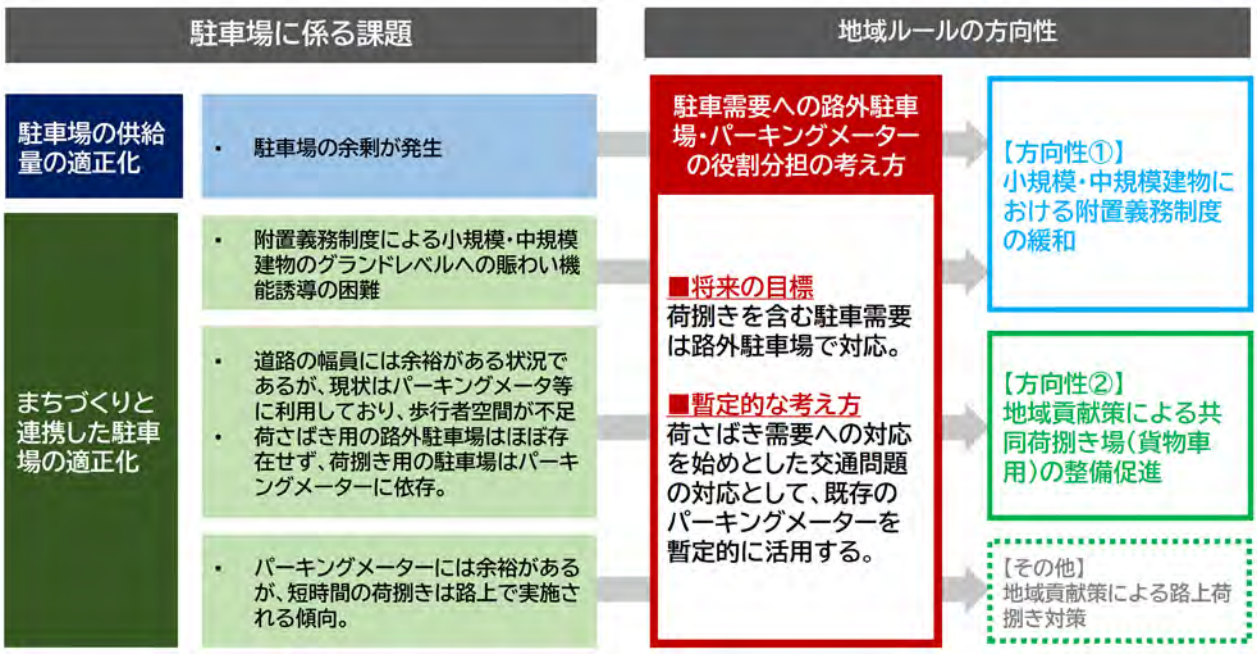
□対象区域

● 地域ルールの適用地区は神田錦町南部地区地区計画区域（約 12.8ha）。



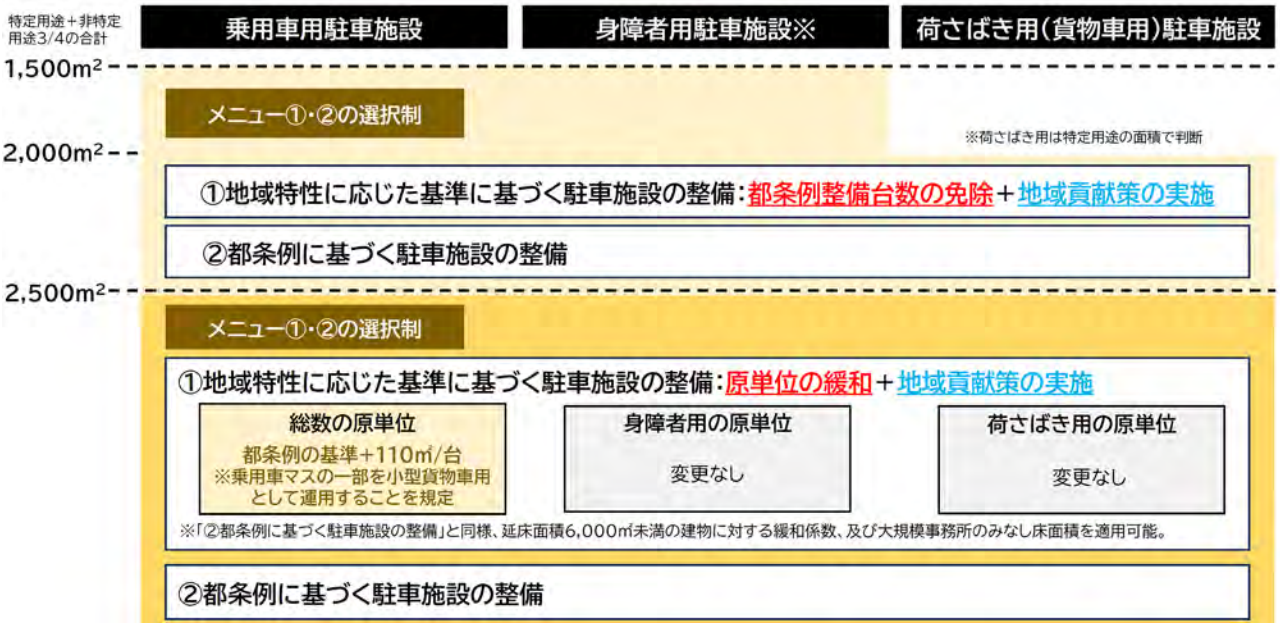
□地域ルールの基本的な考え方

● 駐車場に係る課題解決に向けて、小規模・中規模建物における附置義務制度の緩和、共同荷捌き場（貨物車用）の整備促進を図る。そのためのメニューとして、地域特性に応じた附置基準の設定、隔地基準の設定、地域貢献策の実施を設定する。



□地域特性に応じた附置基準の設定

- 特性に応じた附置基準として、下限面積、及び原単位に独自の基準を設定する。
- 附置義務の対象となる建物を整備する場合、「①地域特性に応じた基準に基づく駐車施設の整備」「②都条例に基づく駐車施設の整備」を選択可能。「①地域特性に応じた基準に基づく駐車施設の整備」を選択した場合、地域貢献策の実施が必要となる。



※バリアフリー法及び建築物バリアフリー条例への適合は別途必要

□地域特性に応じた附置基準の設定

- 隔地距離は都条例の基準と同様に 300m を想定。
- 隔地する場合は地域まちづくり協力金の拠出が必要。

□地域貢献策

- 地域ルールを適用して、附置義務駐車施設の整備台数の低減、及び隔地を実施する場合、その代替として以下のいずれかの地域貢献策を実施する必要がある

【方向性①】

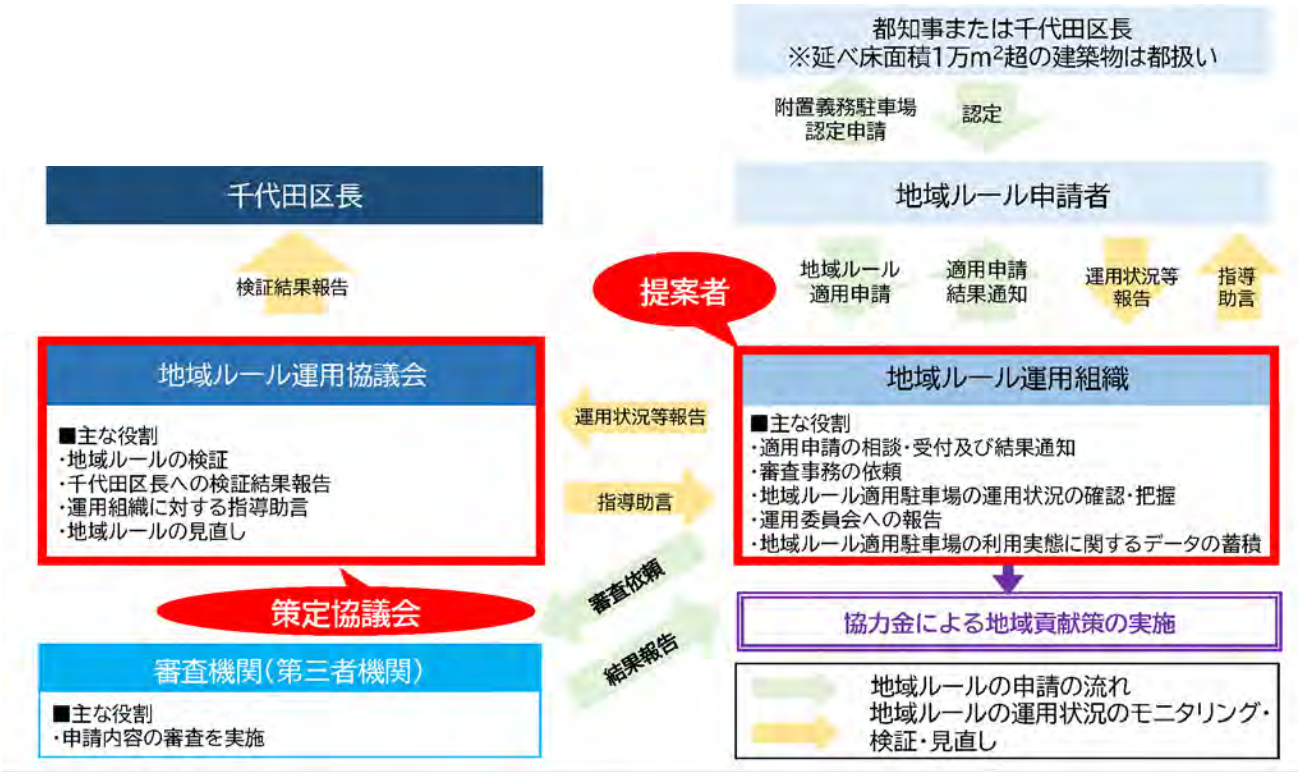
地域まちづくり貢献策の具現化に資する応分の負担（地域まちづくり協力金の拠出）

【方向性②】

整備台数低減分の地域まちづくり貢献策の実施

□地域ルールの運用体制

● 地域ルールの運用事務等を行う「地域ルール運用組織」を提案者が担うことを想定。地域ルールの検証、見直しを行う「地域ルール運用協議会」は地域ルール策定協議会が担うことを想定。



□これまでの検討経緯とスケジュール

年月		項目	主な議題・内容
令和 ７年	６月	第１回地域ルール策定協議会	・神田錦町南部地区地域の駐車場に係る議題 ・地域ルールの方向性
	９月	第２回地域ルール策定協議会	・地域ルールのメニュー（附置義務原単位、隔地基準等）
	10月	第３回地域ルール策定協議会	・地域ルールのメニュー（地域貢献策）
令和 ８年	１月	第４回地域ルール策定協議会	・地域ルールの適用の仕組み
	7月 （予定）	第５回地域ルール策定協議会	・地域ルールの適用の仕組み ・地域ルールの運用の仕組み
	8～9月 （予定）	第６回地域ルール策定協議会	・地域ルール要綱（たたき台） ・地域ルール運用マニュアル（たたき台）
	10～12月 （予定）	第７回地域ルール策定協議会	・地域ルール要綱（素案） ・地域ルール運用マニュアル（素案）
令和 ９年	1～3月 （予定）	パブリックコメント（予定）	・地域ルール要綱（案） ・地域ルール運用マニュアル（案）
	３月以降	地域ルール策定（予定）	・地域ルール要綱 ・地域ルール運用マニュアル

（２）ウォーカブルなまちづくり支援の場となり、多様な人の交流を促進する文化交流施設の整備と、多様な来街者を呼び込み、周辺市街地と連携して賑わいを創出する宿泊施設の整備

①現況・課題

■現況・課題（２）-①　文化交流施設の必要性

- 本地区周辺は神田警察通り賑わいガイドライン（平成２５年３月　千代田区）において「文化・交流ゾーン」として位置付けられており、周辺にホール・会議室の整備が進んでいるが、多様なイベント等による利用ニーズは高く、周辺のホールでは高稼働の状態が続いている。
- 本地区内には、会議室やプレゼンテーションルームを含む区有施設（ちよだプラットフォームスクウェア）があるが、オープン以来の利用者の増加に伴い、周辺にアネックス展開をするほど需要が高い。
- 当施設は本地区内に位置しているため解体予定であり、地域における文化・交流機能の整備が、更新後も求められる。

▼本地区周辺の交流施設（収容人数 100 名以上）の立地状況



※2025 年６月６日時点の会議室ドットコムおよび施設 HP により着座時収容人数 100 名以上の室を有するホール・会議室を調査
※利用の専門性が高い漫才劇場や大学所有施設は除く

（参考）周辺ホールの施設稼働率実績

2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度
84.4%	28.6%	46.8%	69.0%	77.9%	80.1%

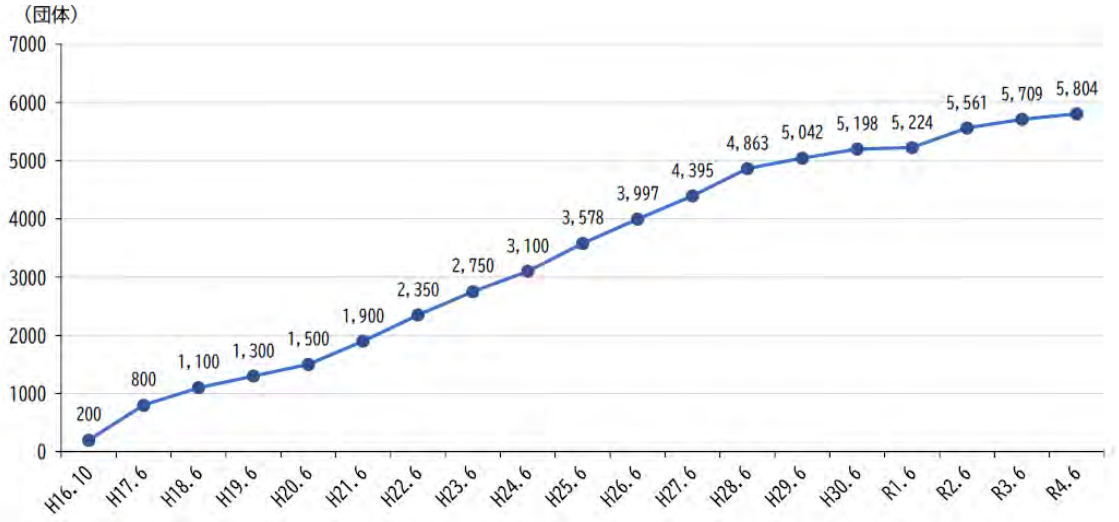
※周辺エリアのカンファレンスホールにヒアリングし作成

※2020 年度～2022 年度までの落ち込みはコロナ禍によるもの

（参考）ちよだプラットフォームスクウェア（CPS）について

- SOHO（中小企業）による地域再生を目的に区の中小企業センターをリノベーションして2004 年 10 月にオープンした。
- 施設面積は 5700 ㎡で、貸会議室（約 19 室）やコミュニケーションスペースが地域の交流空間となっている。
- 設立当初のコンセプトに「地域との連携」が掲げられていたこともあり、これまで、様々な施策を通じて周辺地域との連携を図っており、その継続が課題としてあげられている。

▼ちよだプラットフォームスクウェア会議室登録団体数の推移



※千代田区におけるインキュベーション施設の現状と課題、今後の展開についての調査
（令和６年３月／公益社団法人まちみらい千代田）

▼施設概要

【本館】
ちよだプラットフォームスクウェア

RF	屋上庭園
5F	/ 貸会議室 / 市町村サテライトオフィス東京
4F	/ 貸会議室 / (公財)まちみらい千代田
3F	クローズドネスト
2F	/ オープンネスト / クローズドネスト
1F	/ コンシェルジュ / ビジネスセンター / カフェ /ショップ
B1F	貸会議室
B2F	月極駐車場


屋上庭園


会議室


市町村サテライトオフィス東京


クローズドネスト


オープンネスト


ラウンジ



コンシェルジュ＆ビジネスセンター


～結ぶ食堂～しまゆし


ちよだいちば(ショップ)


ロビー


デッキ・広場空間

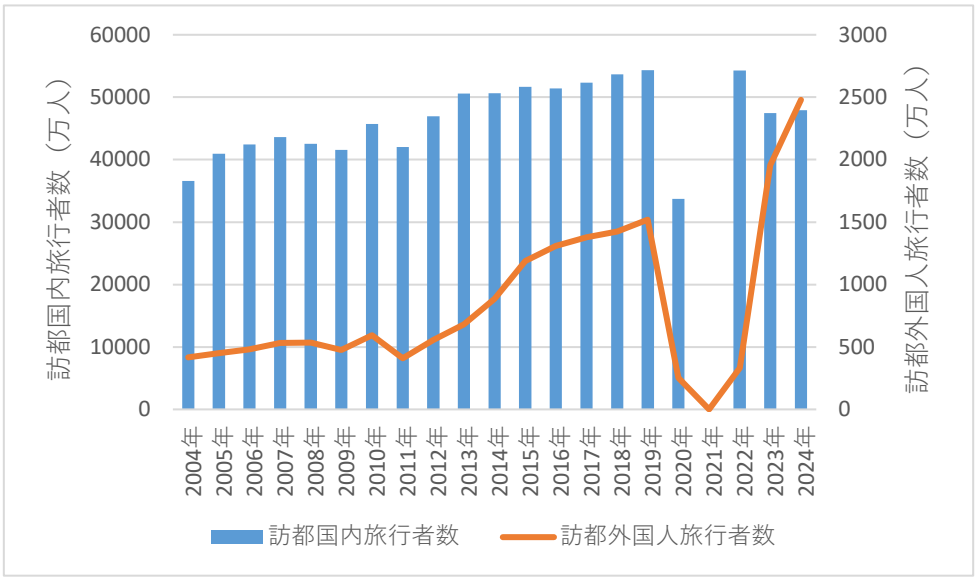

プレゼンテーションルーム（B1F）

出典：ちよだプラットフォームスクウェア HP

■現況・課題（2）-②　宿泊施設の必要性

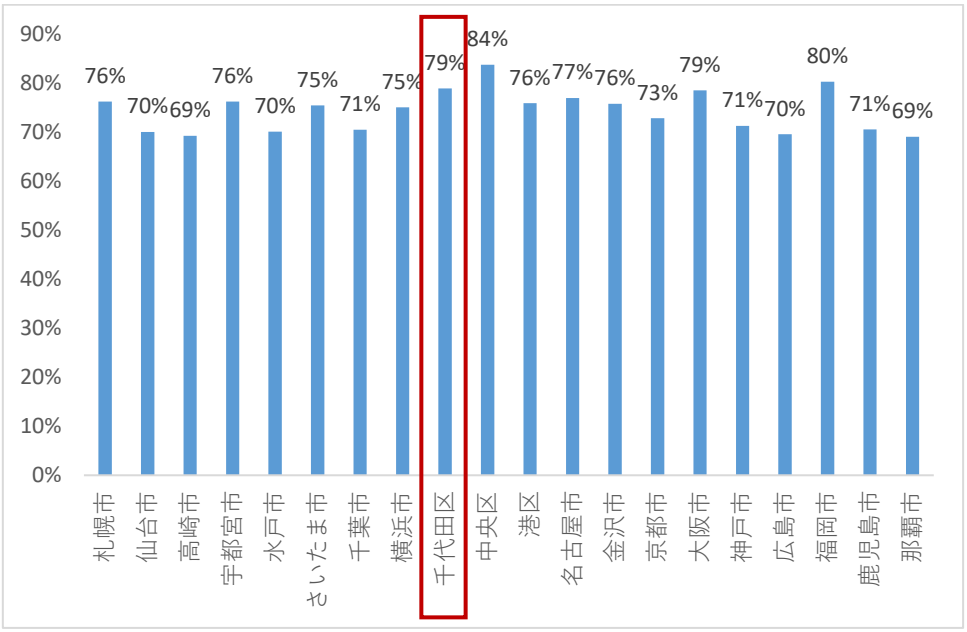
- 東京都を訪れる日本人、外国人数は、一部減少タイミングはあるものの（2011 年の東日本大震災時、2020 年の新型コロナウイルス感染症流行時など）、2004 年から増加傾向にある。
- 千代田区は他都市と比較しても宿泊稼働率が高い。
- 千代田区の宿泊施設は北東部に多く集積しており、大丸有エリアに近接する場所に少ない。
- 本地区周辺には、神田駅・小川町駅・神保町駅周辺に簡易宿所・ビジネスホテル・シティホテルが点在し、大手町方面にシティホテル（スーパーラグジュアリー）が点在しているが、ライフスタイルホテルは立地していない。

▼訪日・訪都外国人旅行者数及び訪都国内旅行者数の推移



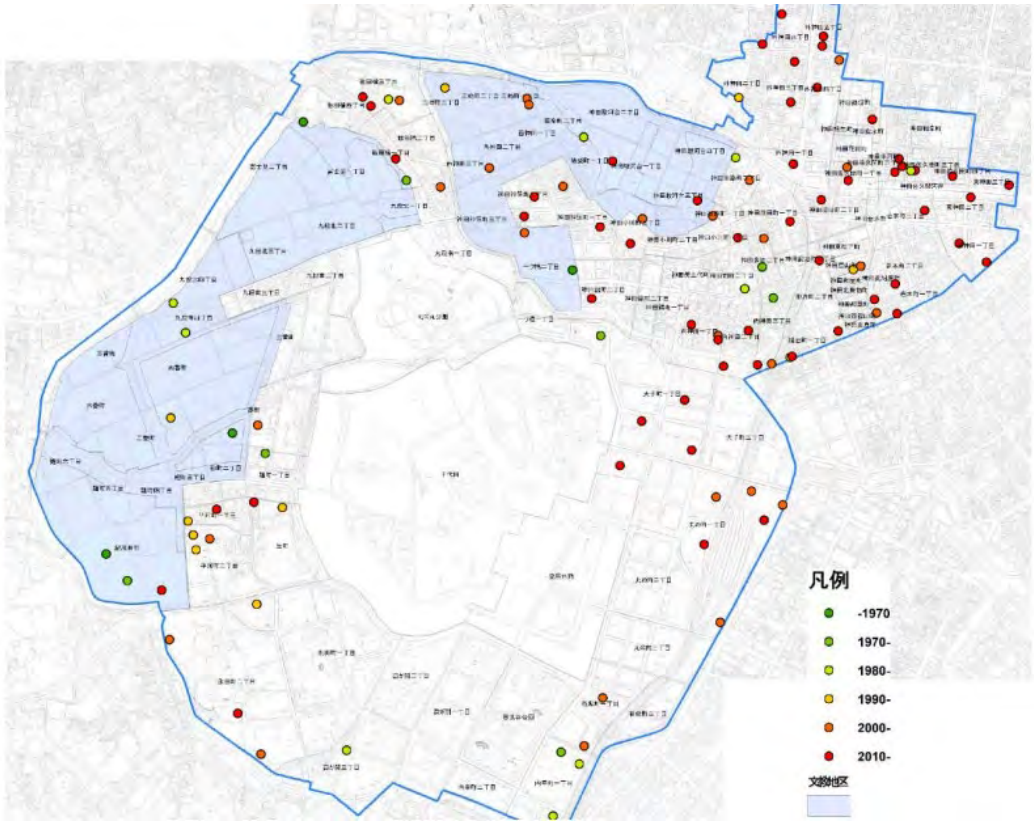
出典：東京都観光客数等実態調査（平成 16年～令和 6 年）／観光庁）　※2021 年はデータなし

▼2024 年　主要都市別　宿泊稼働率



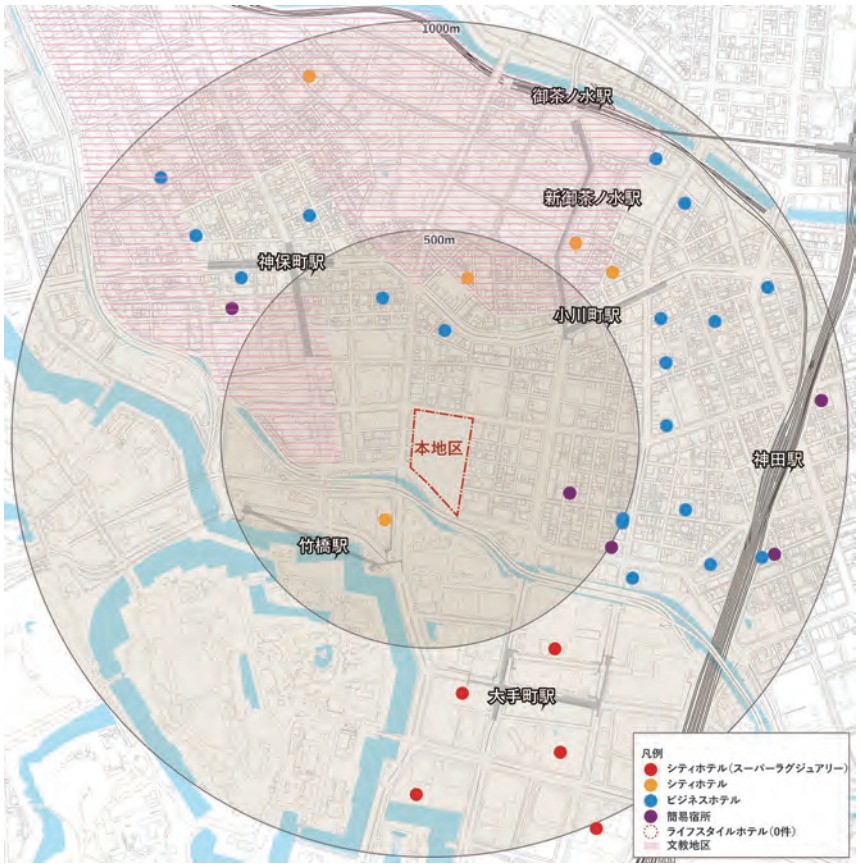
出典：宿泊旅行統計調査（令和6年 1 月～12 月／観光庁）

▼千代田区の宿泊施設の分布



出典:「千代田都市づくり白書 データ・資料編」(初 版 平成31(2019)年３月/千代田区)

▼本地区周辺の宿泊施設の分布



出典:事業者調べ(「千代田都市づくり白書 データ・資料編」の施設を調査※2025 年９月 30 日時点で休業・閉業は除く)

■現況・課題（2）-③　モダン・ラグジュアリー層の誘致とライフスタイルホテルの必要性

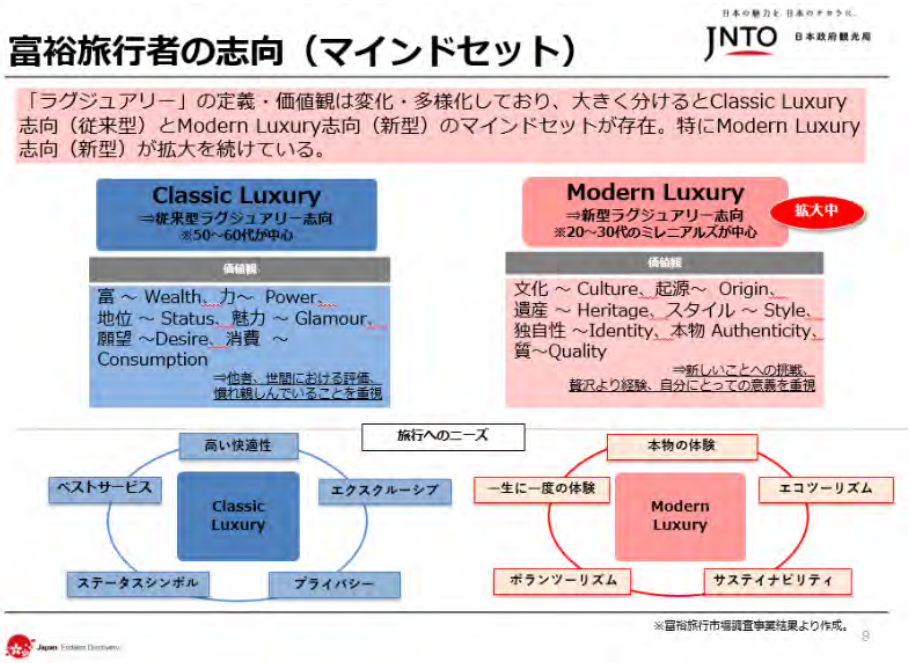
ロホテル内では経験できない食事・文化体験等への関心が高いモダン・ラグジュアリー志向の旅行者

- 「インバウンドの現状と JNTO の高付加価値旅行推進に向けた取組」2023 年/JNTO（日本政府観光局）によれば、近年「高付加価値旅行者」が着目されている。「高付加価値旅行者」は①旅行消費額が大きく、かつ②知的好奇心や探求心が高く、地域の文化に触れることを重視する旅行者であり、特に②を重視するモダン・ラグジュアリー志向の旅行者は若い世代ほど多く、今後拡大が見込める層である。
- 「注目が集まる高付加価値旅行者」2025 年/みずほリサーチ＆テクノロジーズ、によれば、高付加価値旅行者には「繁華街の街歩き」「日本の日常生活体験」などの消費動向が見られ、ホテル内では経験できない食事・文化体験などへの関心が高い。
- 多様化する観光需要への受け皿となること、地域に賑わいを呼び込むことから、施設内完結型でなく個性のあるライフスタイルホテル整備が求められている。

ロライフスタイルホテルの主な特徴

- デザイン性の高い空間：コンセプトに基づいた個性的なデザインが特徴で、施設自体が魅力的な体験を提供する
- 宿泊以外の付加価値：デザイン性の高い空間だけでなく、立地特性に合わせた独自のサービスなど、滞在を豊かにする要素が豊富に用意されている
- 「サードプレイス」としての機能：宿泊施設でありながら、ホテル内に設けられた共有スペースなどで宿泊者同士が交流したり、地域の人々が気軽に利用したりできる場所を提供する
- 多様なターゲット層：ミレニアル世代など、個性的で質の高い体験を求める多様な価値観を持つ人々に支持されている

▼モダンラグジュアリーの定義



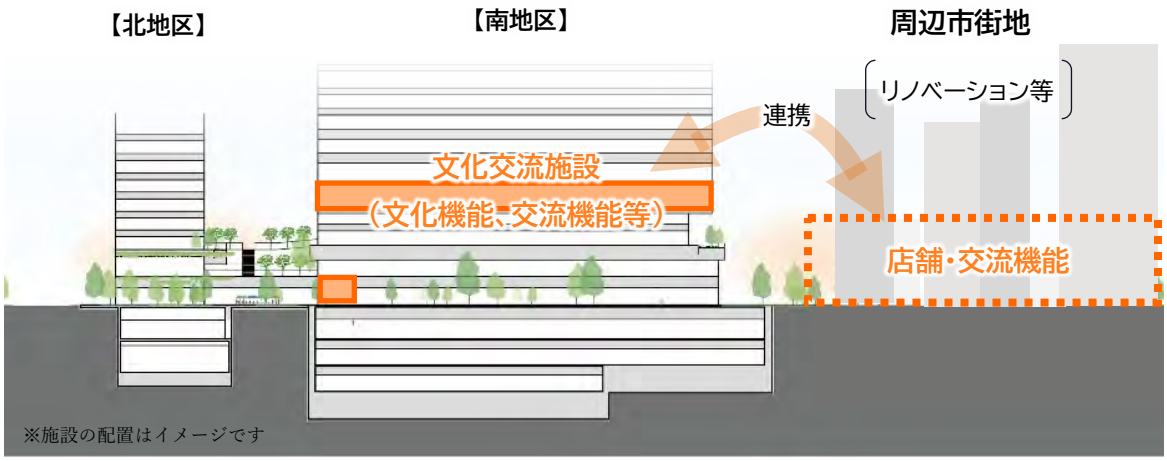
出典：インバウンドの現状と JNTO の高付加価値旅行推進に向けた取組（2023 年/JNTO（日本政府観光局）

②取組

■取組（2）-①　ウォーカブルなまちづくり支援の場となり、
多様な人の交流を促進する文化交流施設（約 1,700 ㎡）の整備

- 南地区の低層部には、拠点のテナント、周辺市街地のプレイヤー、ワーカー、来街者、住民など多様な人々や企業の交流を促進する機能や、文化に触れる機会を提供する機能として、「文化交流施設」を整備する。
- 「文化交流施設」でのビジネス・商業イベントの開催により、周辺の特徴的な街からの来街者の増加を企図する。また、周辺のリノベーション施設に入居する店舗等がポップアップを行うなどの相互連携により、エリア全体の相乗効果創出を図る。
- 神田祭をはじめとする祭礼が活発な地域特性を踏まえ、街区内に神輿展示スペースを整備し、祭礼文化の継承や情報発信に寄与する。
- 古くからアカデミズムの集積地であることに加え、町会等の組織が根付いている地域特性を生かし、多様な人々や企業が利用できる交流スペースを整備するほか、人々の日常的な交流を促進するラウンジスペース等を併設することで、人々が集うコミュニティの結節点としてまちの賑わい創出に寄与する。
- 拠点には大規模な空間、周辺市街地のリノベーション施設には小規模な店舗・交流機能を用意し、両者を連携させることで、多様な活動やイベントの実施を可能にし、地域の交流を促進する。

▼文化交流施設の取組イメージ



（参考）文化交流施設のイメージ（例）

▼文化・交流施設の例


神輿展示スペース


ホール・会議室等の交流スペース


ラウンジ等の交流スペース

□多様な人の交流を促進するイベント

- 「文化交流施設」では、平日／休日、昼間／夜間に関わらず誰もが楽しめる新しいイベントを展開し、文化や価値観が交わり、新しい出会いが生まれるまちへと転換していく。
- また、エリアマネジメントとも連携することで、拠点と周辺市街地をつなぎ、多様な人々が交流しながら地域を活性化・地域コミュニティを形成する文化交流施設を目指す。

□連携体制イメージ

- 新たに設立予定のエリアマネジメント団体や周辺市街地のリノベーション施設の入居者、地元町会等と連携して幅広くイベントを開催し、地域の交流機会を創出する。



□イベントの実施事例（日本橋浜町より）

月末交流会

主催　：一般社団法人日本橋浜町エリアマネジメント
（プロジェクトメンバー：goodmornings㈱、安田不動産㈱）

内容　：一般社団法人日本橋浜町エリアマネジメントの拠点である Hama House にて、地域住民やオフィスワーカーなど、まちに関わる様々な人々の交流の場として地域交流会を開催。参加者同士の会話のきっかけになるように、「お祭り」「スポーツ」など毎月テーマを設けている。

頻度　：月１回（月末水曜日）

会場　：Hama House

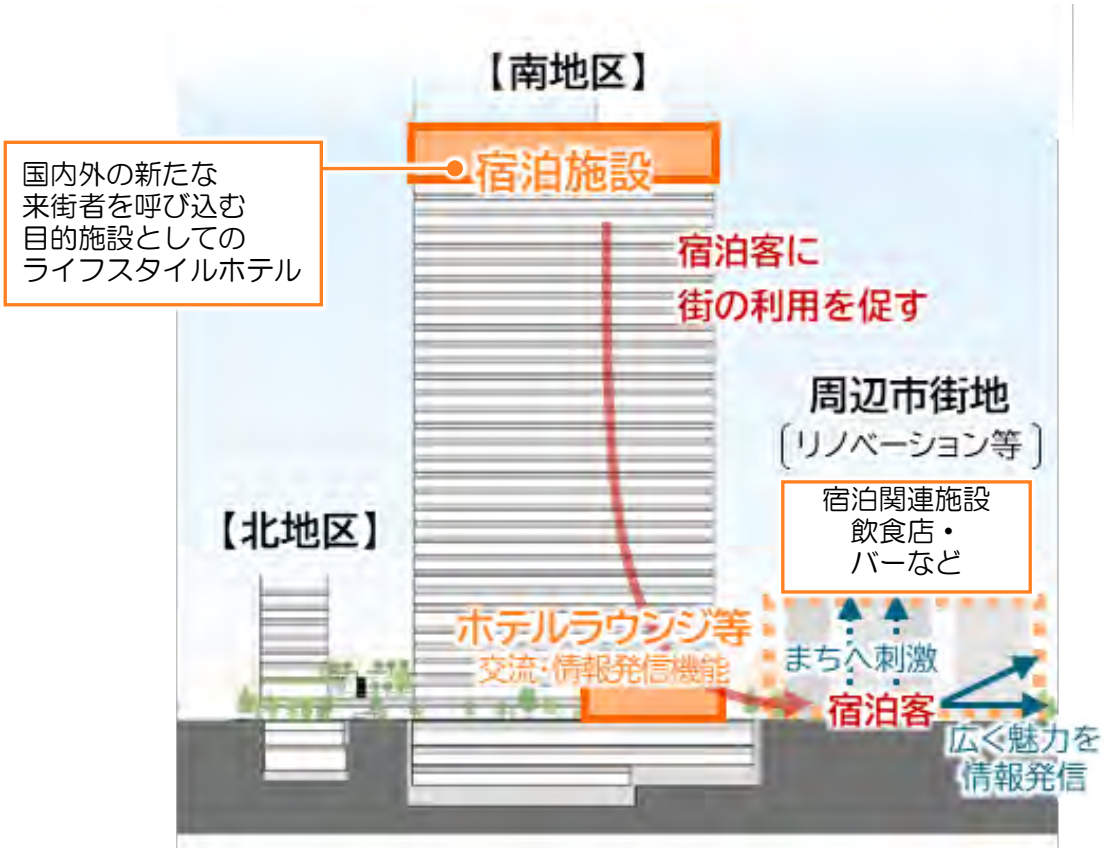




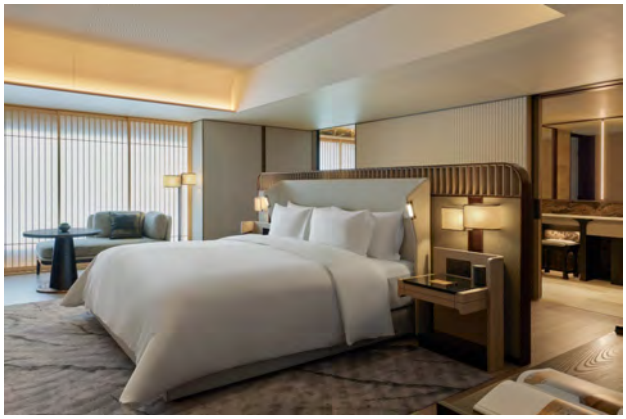
■取組（２）-②　周辺市街地と連携した多様な来街者を呼び込む宿泊施設の整備（約 15,000 ㎡）

- 多くの路線からほど近く、東京駅からのアクセス利便性も高い立地特性を活かし、国内外の新たな来街者を呼び込む目的施設としてライフスタイルホテル（約 15,000 ㎡）を整備する。
- ホテルラウンジは１階に設け地域に開放するとともに、積極的にまちの案内を行うなど、周辺市街地の利用を促すよう努める。
- 若い層を中心に拡大している文化や独自性に重きを置く価値観を持つモダンラグジュアリー志向の客層をターゲットとすることで、宿泊客が地域の文化体験として周辺市街地の飲食店や店舗等を利用することを狙い、地域活性化を図る。
- 東京らしさ溢れる景色を一望できる高層階に配置するとともに、施設利用者の共用施設としてホテル空間にふさわしいレストラン・バー・ラウンジ等を整備し、昼間人口だけでなく、夜間・休日人口を維持することにより街に賑わいを創出する。
- 宿泊客には地域の情報発信を行い、神田錦町エリアにとどまらない周辺市街地のユニークな店舗等へ足を向けてもらうことで、新たな体験価値を求めるニーズを満たしつつ、街の回遊性向上や経済効果を通じた地域活性化を図る。
- また、周辺市街地において、リノベーション等により宿泊関連施設（飲食店、バー等）を整備して宿泊施設と連携することで、宿泊客に周辺の街の利用を促す仕組みをつくる。

▼宿泊施設の取組イメージ



▼客室イメージ



▼レストランイメージ



▼ホテルラウンジイメージ



浜町ホテル

▼地域の情報発信（雑誌配布）イメージ



神田錦町地域情報誌「gooddays」

（参考）拠点と周辺リノベーション施設との連携について

- 周辺市街地のリノベーション施設等に宿泊関連施設を整備し、宿泊者に街の利用を促し、地域活性化を図る。

宿泊関連施設の一例（事業者実績）

▼サウナイメージ（神田ポートビル）



出展：SaunaLab Kanda ©ゆかい

▼ランニングステーションイメージ（Hamacho Future Lab）



（３）地域の核として賑わいを創出し交流を促進する広場の整備

①現況・課題

■現況・課題（３）-①　広場等の不足

- 計画地周辺には賑わいや憩いを創出するまとまった規模を有する広場等が少ない。
- 特に神田警察通り南側に地域の賑わいの場となり得る民地内オープンスペース（公開空地）が少ない。
- 神田公園地域における一人当たりの公園面積は約 1.08 ㎡/人(※)で、都市公園法で示される市街地の標準値(5 ㎡/人)を下回る。なお、千代田区全体(約 4.11 ㎡/人)と比べても低水準。

※人口は令和５年 12 月１日時点の住民基本台帳を参照し（計 6324 人）、公園面積は千代田区公園づくり基本方針 2025 の千代田区立公園等一覧を参照し（計 6828.44 ㎡）算出

▼千代田区 公園・児童遊園・広場位置図



▼千代田区人口及び区民一人当たりの公園敷地面積　※広場含む



出典：千代田区公園づくり基本方針（令和７年３月改定）

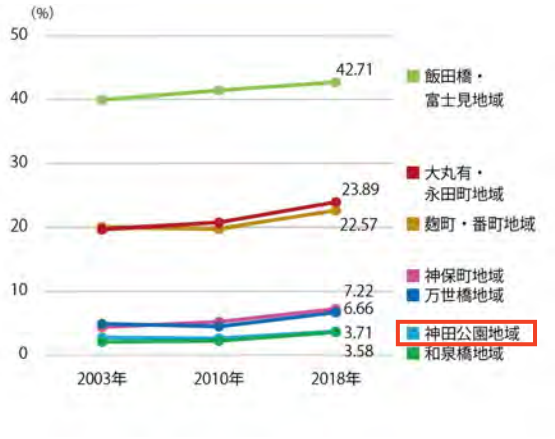
■現況・課題（３）-②　緑空間の不足

- 皇居などにまとまった緑が存在している一方、計画地周辺や日本橋川沿いには緑が乏しい。
- 神田警察通り沿道など再開発によって緑が創出されている場所もある一方、敷地内に緑を創出する余地が無く、緑のない街路も存在。

▼緑被分布



▼地域別の緑被率の推移



出典：千代田区緑の基本計画（令和３年７月）に一部加筆

②取組

■取組（３）-①　地域の核として賑わいを創出し交流を促進する広場の整備

- 計画地の面する通り沿いに、それぞれ特徴の異なる広場空間を整備し、それぞれの広場を連続させることでまちの回遊性を高める。
- エリアマネジメント組織による広場の維持管理や利活用について検討する。

▼配置イメージ



□まちに賑わいを創出する広場の整備（①神田警察通り沿い）

- 北地区・南地区に跨り、地域の核となる広場を整備し、賑わい・交流の場を形成する。
- 地域の憩いの場に加え、賑わい・交流（イベント実施等）、地域文化継承 ・発信（学び、交流、祭礼等）や、コミュニティ形成 （神田錦町ご縁日）、子供の遊び場など、多様な活動が可能な広場として整備する。
- また、公共公益施設（北地区）や周辺の大規模広場（神田スクエア、テラススクエア等）と連携させ、神田警察通り沿道をはじめとするまち全体の活性化を図る。
- 屋上広場は、イベント時に観客席としても利用できる滞留空間として整備する。



□建物と一体となった賑わいを創出する広場の整備（②千代田通り（補助第 167 号線）沿い）

- 千代田通り（補助第 167 号線）沿いは、建物低層部の商業施設等に面してベンチやテーブル等を配置するなど、建物と一体となった賑わいを創出する広場を整備する。
- 屋上部は地域の憩いの場として積極的に緑化を行い、日本橋川沿いから神田警察通りへとつながる立体的・重層的な緑の創出および緑のネットワークを形成する。



□日本橋川と呼応する緑豊かな憩いの広場の整備（③補助第９６号線沿い）

- 日本橋川の水と緑と一体となった空間の広がりや景観形成にも配慮し、立体的で緑豊かな憩いの広場を整備する。



※今後、道路管理者及び交通管理者と詳細な自転車通行空間のあり方等を調整予定
※今後、道路管理者と街路樹等の詳細な位置を調整予定

□周辺市街地に配慮した緑豊かで落ち着いた広場の整備（④区道４９５号沿い）

- 周辺市街地等へ配慮し、滞留空間や植栽などを配置し、ヒューマンスケールで落ち着きのある憩いの空間として整備する。



（参考）イベントの実施例

■神田祭（場所提供）



● 江戸三大祭の一つとして知られ、２年に１度行われる神田祭は、地域の歴史と文化を象徴する重要な祭礼。本再開発事業により創出される広場を、神酒所の設置場所として提供することで、地域の伝統行事と新たな都市空間が融合し、まちの賑わいを広場中心に創出する。広場を神田祭の拠点とすることで、地域住民や来訪者の交流を促進し、都市の魅力と回遊性を高めるとともに、地域コミュニティの活性化にも寄与する。

■神田錦町ご縁日



● 2018 年より開催している、神田錦町の老若男女を年に１回お祝いするお祭り。町会やNPO、教育機関、地元企業が一体となって企画している。「お祝い×スポーツ×地元屋台×エンタメ×まち案内」をテーマに、道や建物など都市の公共空間を活用しており、参加者は多彩なアクティビティを楽しむことができる。新旧住民の交流や在住・在勤・在学者のコミュニティづくりの機会となっている。

■子供の遊び場



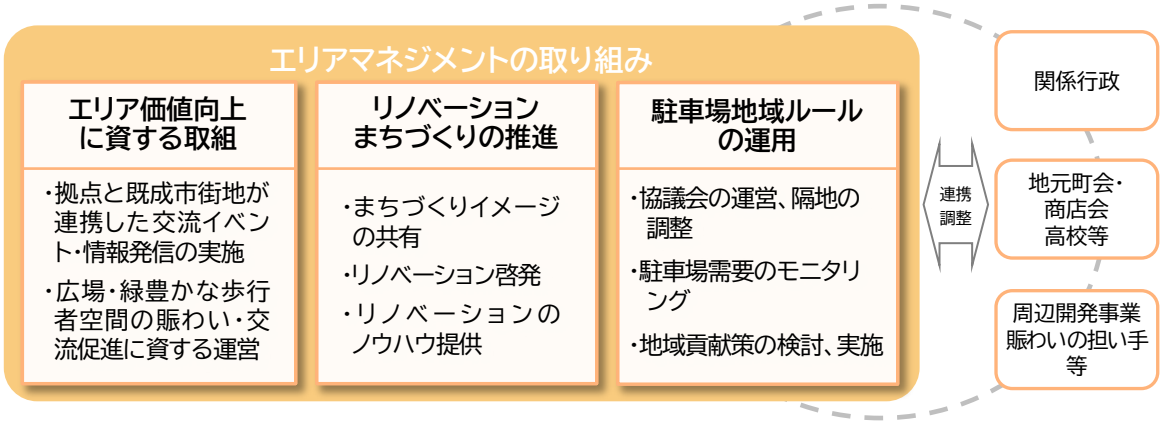
● 淡路町ワテラスで開催している「移動式あそび場フェス」。様々な団体を誘致し、自然素材を用いた環境に配慮したおもちゃを積んだプレイカーが淡路公園の広場に登場。車滑り台や、アスレチック、楽器、木工クラフト、昔ながらの遊び等、小さな子供から大人までが思い思いに遊べる場を展開。広場の視認性の高さから、通りがかった人が次第に集まり、自然と笑顔が溢れる豊かな空間を形成している。

（４）提案の実現に向けて

■拠点と周辺市街地をつなぐエリアマネジメントの取組

- 拠点と周辺市街地をつなぐため、エリアマネジメント組織を立ち上げるとともに、エリア価値向上に資する取組、リノベーションまちづくりの推進、駐車場地域ルールの運用等に取り組む。
- 事業協力者を中心に、地元町会・商店会や高校や周辺の開発事業者、賑わいの担い手等とも連携し、持続的なまち全体の活力・賑わいの創出に取り組む。
- 今後、日本橋川全体のエリアマネジメントの動向を踏まえ、他地域との連携を検討していく。

▼エリアマネジメントの取り組みイメージ



※駐車場地域ルール運営の主体については別途千代田区と協議予定

※リノベーションまちづくりの推進については、状況・気運を見ながら、当座は相談窓口等可能な範囲での実施を想定

- 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。
- 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、各地区の既存建物解体着手から新築しゅん工までの期間において、各地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）近隣での取組事例

■池田晶紀写真展 写真でつながる街と街～大手町・神田

- 大手町川端緑道に設置中の仮囲い壁面を活かした写真で大手町と神田をつなぐアートプロジェクト。
- 東京ビエンナーレ 2023 の先行イベント「東京ビエンナーレ 2023 はじまり展」の参加企画で、写真家の池田晶紀が 10 年以上にわたり撮影してきた神田の人々のポートレイト写真から約 10 点を選んだ「いなせな東京」と、大手町の植物を撮影した「series“DOUBLE NATURE”『模様』」の展示により、大手町と神田という 2 つのコミュニティをつなぎ、エリアがつながることが目指されている。



2）日本橋川の水辺環境を向上させる都市基盤の整備

■整備方針概要

①日本橋川沿いの歩行者空間について

- 東京における都市計画道路の整備方針において、計画地が接する補助第 96 号線は道路空間の再編を先導するモデルケースとなるリーディング路線として選定されている。
- 上記方針では、道路空間の再編により「東京の活力が感じられる道路空間」「居心地が良く緑豊かな道路空間」「地域の個性を象徴する道路空間」が期待される効果として示されており、その実現が可能となるよう、回遊性の向上やにぎわい・滞留空間の創出など、ウォーカブルな道路空間を創出することが目指されている。
- また、「日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.2）」において、歩いて楽しい水辺をつなぐ歩行者ネットワーク整備が目指されており、「川沿い道路の空間再編による緑豊かな歩行者空間を整備する（左岸側の錦橋～神田橋公園先）」ことが示されている。
- 上記を踏まえ、対象区間において、日本橋川沿い周辺の歩行者と緑のネットワークを形成するため、補助第９６号線の幅員構成を見直し、日本橋川沿いに通行空間や滞留空間を確保する。

（参考）上位計画における位置づけ

▼東京における都市計画道路の整備方針

リ-3　補助96号線



大手町駅付近に位置する当該区間は、日本橋川に隣接しており、「日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた基本方針」において、沿川の道路を再編し、水辺に近いウォーカブルな道路空間を創出する方向性が示されました。また、区は、市街地再開発準備組合の提案を受け「神田錦町南部地区まちづくりガイドライン」を策定し、日本橋川沿いの歩行者空間拡充、緑化等による「親水性の高い歩行者空間」を整備する方針を示しました。

出典：東京における都市計画道路の整備方針（令和８年３月／東京都・特別区・26 市２町）に一部加筆

▼東京における都市計画道路の整備方針

06-1
道路空間の再編
～東京ストリート＋（プラス）～

道路空間の再編により期待される効果

道路空間の再編を通じて、歩き回りたくなる、訪れたくなるウォーカブルな空間を創出することで、国内外の多様な人々の出会い、交流及び連携が促進され、イノベーションの創出や人中心の豊かな生活の実現に寄与するものと考えられます。また、東京の活力や地域の個性が感じられる緑豊かな道路空間が随所に生み出されることで、国際観光都市としてのプレゼンスが高まることが期待されます。さらに、将来的には次世代モビリティなどの新技術の社会実装が進むことで、移動の効率性、安全性、快適性等が向上し、道路機能の進化にも貢献します。

東京の活力が感じられる道路空間



広幅員の歩道を備えるとともに、次世代モビリティを実装した未来の道路空間。道路と沿道建築物とが一体となって都市の活力を演出

居心地が良く緑豊かな道路空間



人々の憩いの場を備えた緑豊かで快適な道路空間。歩行者空間を拡大するとともに、暑さ対策として街路樹の樹冠により緑陰を確保

地域の個性を象徴する道路空間



地域の魅力的な街並みに調和した親しみやすい道路空間。既存建築物のリノベーション等と一体的に道路空間を再編

出典：東京における都市計画道路の整備方針（令和８年３月／東京都・特別区・26 市２町）

▼日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.2）

つなぐ 集う 3 （４）日本橋川を中心としたにぎわい空間づくり（ネットワーク・空間形成について） ゾーン 2

①歩いて楽しい水辺をつなぐ歩行者ネットワーク整備

- 川沿いの交流拠点間の回遊性を高めるため、変化を感じ、連続して歩ける水辺の歩行者空間を整備する。
  - ✓**ゆとりある幅員**で水辺を連続して歩ける、**皇居からつながる四季折々の植栽**で彩られた歩行者専用道路を整備する。【右岸側の川端緑道】
  - ✓川沿い道路の**空間再編による緑豊かな歩行者空間**を整備する。【左岸側の錦橋～神田橋公園先】

②水辺と周辺地域をつなぐ歩行者ネットワーク整備

- 鉄道駅や周辺地域から川へスムーズにアクセスする快適性の高い歩行者空間を建物内外に整備する。
  - ✓日本橋川の水辺と、南北に位置する**界隈（かいわい）性のある神田・神保町、御茶ノ水、グローバル拠点の大手町のまちを結ぶネットワークの強化**。
  - ✓鉄道駅から水辺にスムーズにアクセスできる歩行者動線や通路を開発建物内外に整備する。【右岸側】

③人々が集う空間整備

- 橋詰広場など川と南北の歩行者ネットワークとの結節点に、人々が集う"にぎわいの核"や"交流・にぎわいの拠点"を整備する。
  - ✓下町らしさの残る**神田・神保町、御茶ノ水**とグローバル拠点の**大手町**との**交流が生まれる"にぎわいの核"**を整備する。【川と大手町仲通りとの結節点】
  - ✓御茶ノ水・神田・神保町で多様な生業を営む人々や大手町の企業等の交流促進に向けて、**川沿いの公共空間を積極的に活用した様々な活動の拠点**を整備する。
- 川を近くに感じられ、人々が滞在できる親水護岸・デッキ等の親水空間を整備する。
  - ✓水面を近くに感じられ、イベント等の**多様な活動や滞在が生まれる**親水護岸・デッキを整備する。【東京消防庁新本部庁舎周辺、荷揚げ場跡周辺、神田駅川側からゲートとなる位置】



出典：日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.2）（令和８年４月／東京都都市整備局）に一部加筆

②日本橋川の水質について

- 「日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.2）」の日本橋川における水質改善に向けた目標において、「においのない、白濁化しない、スカムが発生しない」水質を目指すことが示されている。
- また、水質改善に向けた取組の実施内容として、周辺の再開発に合わせて、貯留施設の整備を行っていくことが示されている。
- 「東京都下水道事業　経営計画 2026」において、「まちづくりの中で水辺のにぎわい創出を推進している水域等では、さらなる水質向上が必要」とされており、取組方針として、「関係区や開発事業者等と連携して貯留施設を整備する」ことなどが挙げられている。
- 上記を踏まえ、日本橋川沿いの吐口付近に位置する本計画においては、日本橋川に放流される汚濁負荷量が削減される取組みに協力する。

（参考）上位計画における位置づけ

▼日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.2）

きれいに 2 （１）人々が水辺に近づける水質の改善目標

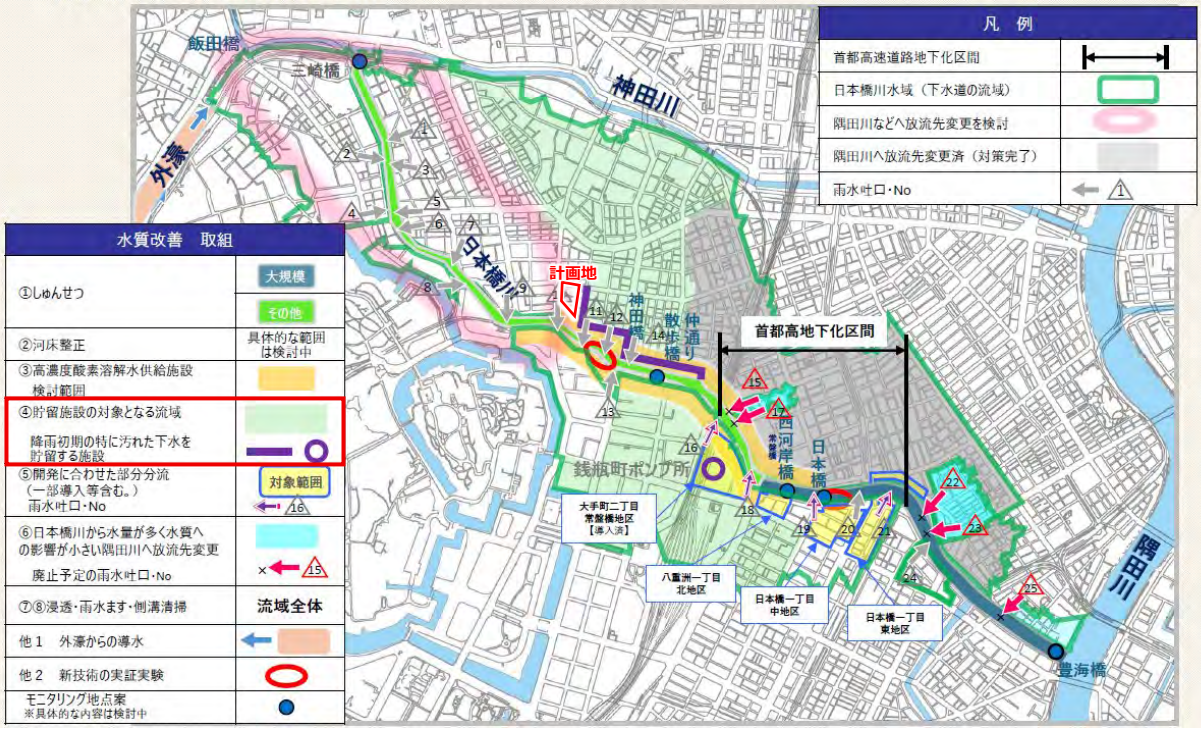
水質改善に向けた目標設定

日本橋川における河川水質の課題を踏まえ、**「においのない、白濁化しない、スカムが発生しない」水質を目指し、水質改善を行う上での目標を設定**

きれいに 2 （２）水質改善に向けた取組

- 水質改善に向けた**様々な取組を、効果的な場所で官民連携し実施**していく。

水質改善に向けた取組の実施箇所



出典：日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.2）（令和８年４月／東京都都市整備局）に一部加筆

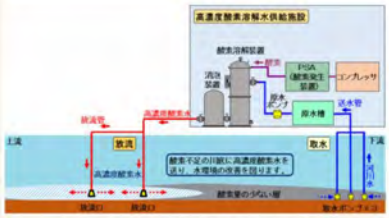
▼日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.2）

きれいに 2 （３）水質改善に向けた取組の実施内容

③高濃度酸素溶解水供給施設の設置

・水中底層の酸素濃度が低い日本橋川では、貧酸素となっている底層に対し、局所的に高濃度酸素溶解水の供給により、底層の貧酸素状態を緩和することが、水質の改善に有効である。

・これまでも都内では、高濃度酸素溶解水供給施設を用いた取組を実施してきており、こうした事例を参考に水質シミュレーションを踏まえ、効果的に設置を行っていく。
・整備用地の確保や施設の維持管理等には、周辺で開発を行う事業者の協力が必要であり、開発地内での当該施設の設置等についても積極的に検討を行っていく。



※目黒区（https://www.city.meguro.tokyo.jp/midori/shigoto/kasen/suishitsu.html）

図　高濃度酸素溶解水供給の仕組み

【目黒川での検討例】

区で実施：過去に実証実験 ➡ 都・区共同で実施：目黒川水質浄化対策評価委員会 ・効果検証 ・対策案立案 ⬌ 都から区へ事務委託：区において 設計・施工・維持管理・効果確認

④貯留施設の設置

・合流式下水道を採用している日本橋川の周辺では、降雨初期の特に汚れた下水を貯留することにより、強い雨の日、河川に流入する汚濁負荷を減らすことができる。

・日本橋川周辺は、交通車両が多く、地下が高度に利用されているため、周辺の再開発に合わせて、貯留施設の整備を行っていく。

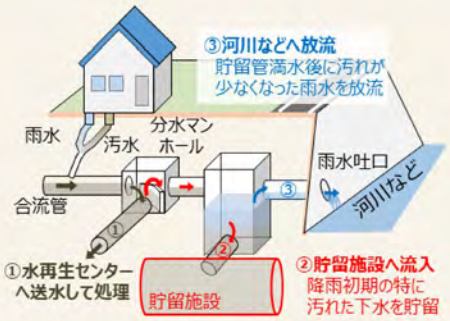


図　合流改善貯留施設（イメージ図）

19

出典：日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.2）（令和８年４月／東京都都市整備局）に一部加筆

▼東京都下水道事業　経営計画 2026

第2部 16

① 区部公共下水道の取組

公共用水域の水質向上への貢献

雨天時放流水質の向上



目的

雨天時に合流式下水道から放流される汚濁負荷量を更に削減することで、川や海の水質向上に貢献します。

現状と課題

- 汚水と雨水を同じ一本の下水道管で流す合流式下水道は、強い雨が降ると、まちを浸水から守るため、汚水混じりの雨水が川や海に放流される仕組みとなっています。
- 下水道法施行令で定められた雨天時放流水質基準[1]を達成するために必要となる、貯留施設等の整備は令和５年度末に完了しています。
- 潮の干満や川の構造等の影響により水が滞留しやすい水域や、まちづくりの中で水辺のにぎわい創出を推進している水域等では、更なる水質向上が求められています。

取組方針

- 地域の水環境の向上を目的とした協議会等により、更なる水質向上が求められている水域では、水環境へのニーズや水質目標等を踏まえて、地元及び関係者と連携した取組を推進します。
- 関係区や開発事業者等と連携して貯留施設を整備するとともに、再開発地区等を対象とした部分分流化を推進するほか、下水道管への雨水流入抑制を促進します。

出典：東京都下水道事業　経営計画 2026（令和８年３月／東京都下水道局）に一部加筆

（１）日本橋川沿いの水と緑のネットワークを形成し、水辺環境を向上させる緑豊かな歩行者空間整備

①現況・課題

■現況・課題　日本橋川沿いの水と緑のネットワーク

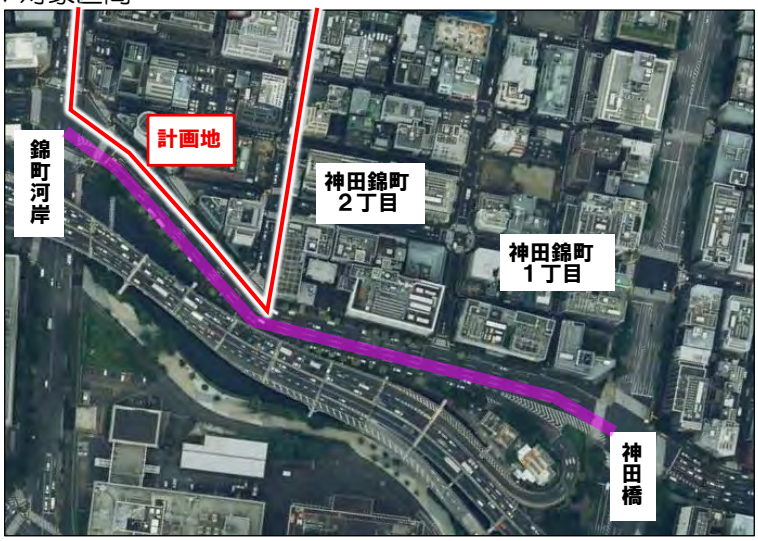
□諸元・交通量等

- 都市計画道路補助第 96 号線は、車道幅員約 18m、歩道幅員約 9m（約 4.5m×2）、総幅員約 27m、西向き一方通行の道路であり、検討対象区間（神田橋交差点～錦町河岸交差点）の車道は５車線で構成されている。
- 当該区間の自動車交通量は５車線で 20,000 台弱/日となっている。

□道路の状況

- 車道の南側（日本橋川側）は停車帯が整備されているが、路線全体に駐車禁止（8 時～20 時）の交通規制がかけられているにも関わらず違法駐車が多い。
- 日本橋川沿いの歩道上部は、一部首都高速道路が覆い薄暗い状況となっている。

▼対象区間



出典：国土地理院空中写真を加工して作成

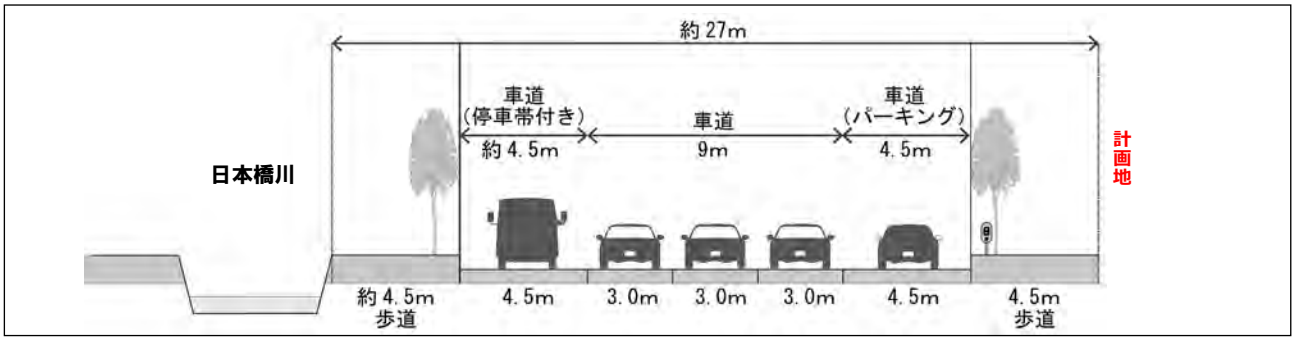
▼車道部の駐停車車両



▼歩道上部を覆う首都高速道路



▼現況断面図



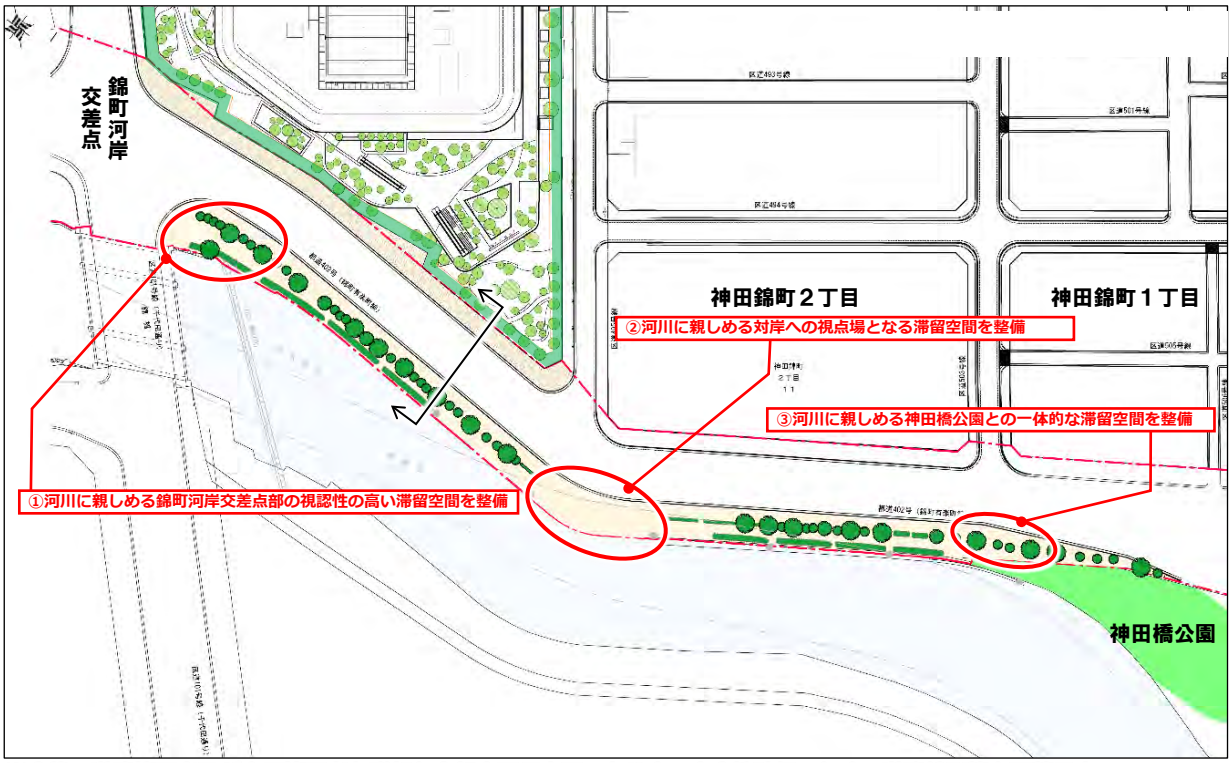
②取組

■日本橋川沿いの緑豊かな歩行者空間整備（神田橋交差点から錦町河岸交差点区間）

□補助第９６号線の整備の基本的な考え方

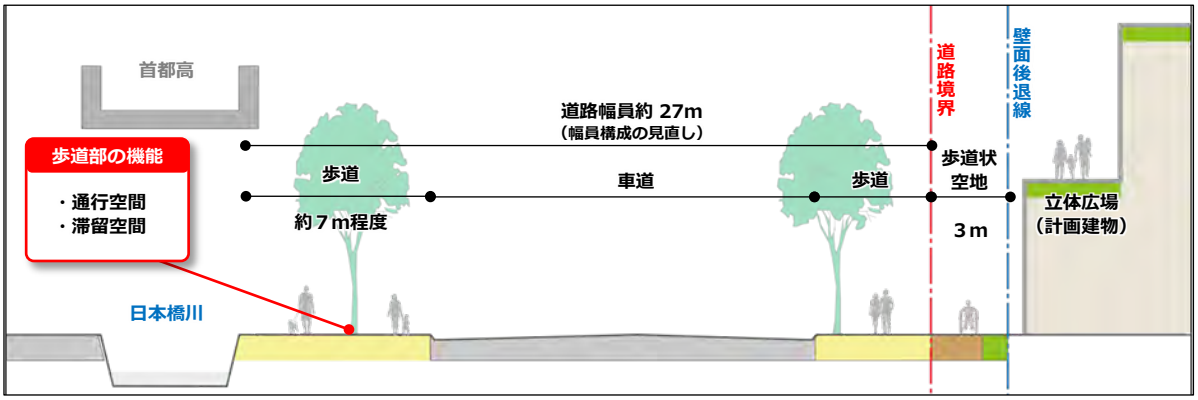
- ウォーカブルな道路空間を創出するため、道路の幅員構成を見直しつつ、車道部の一部は歩行者空間を重視する等の道路空間の再配分を行う。
- 南側歩道部は、回遊性の向上を図るゆとりある通行空間に加え、滞在の快適性向上を図る滞留空間を確保する。
- 南側歩道部の通行空間、滞留空間は一体的な空間として適切な幅員を設定にするとともに、民間による歩道部の日常清掃、維持管理、利活用を検討し、良好な道路空間の維持を目指す。

▼平面イメージ



※今後、道路管理者及び交通管理者と詳細な自転車通行空間のあり方・安全性確保のための道路線形等を調整予定
※今後、道路管理者と街路樹等の詳細な位置を調整予定

▼断面イメージ(例)



※今後、道路管理者及び交通管理者と詳細な自転車通行空間のあり方等を調整予定
※今後、道路管理者と街路樹等の詳細な位置を調整予定

（参考）歩道部の空間について

■道路空間の活用によるにぎわいや憩いの場の創出（例）

- 東京都はウォーカブルな道路空間を創出するため、「道路空間の再編」に取組むとともに、「車から人へ」のまちづくりの一環として、道路空間の活用により、人が歩いて楽しむ街の創出を促進している。当該日本橋川沿いの緑豊かな歩行者空間においても、道路空間の再編によるにぎわいや憩いの場の創出を図ることを想定している。

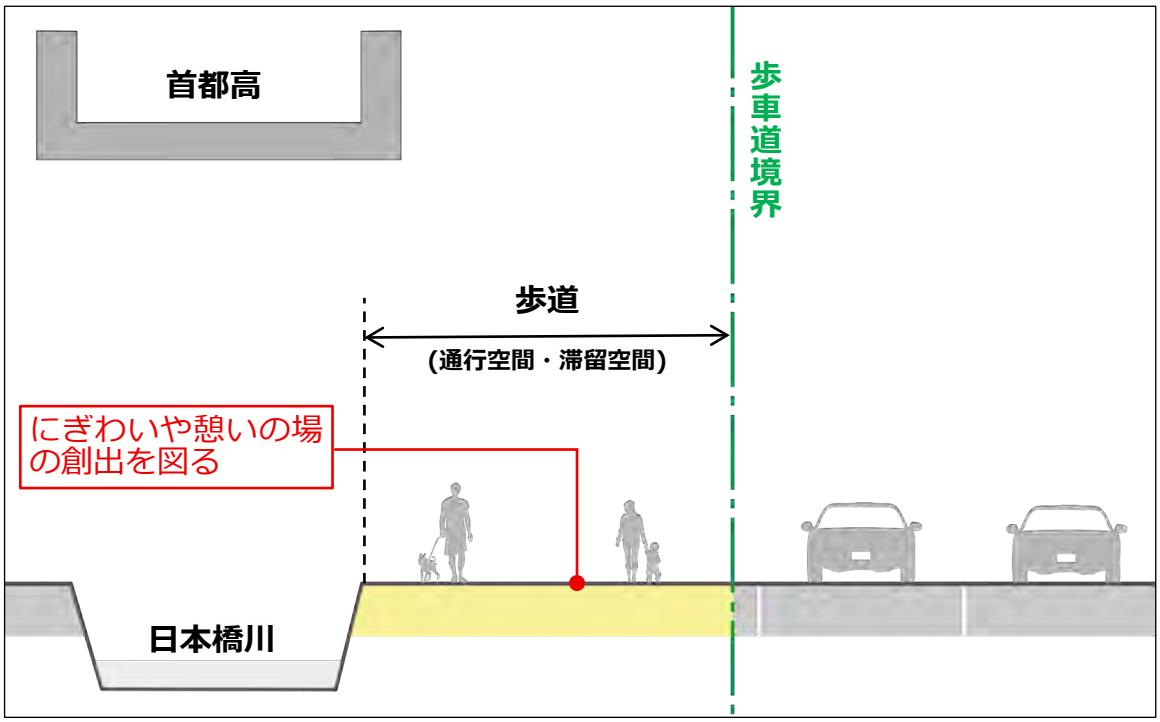
▼道路空間の活用によるにぎわいや憩いの場の創出イメージ（例）





※具体的な取組み内容については、今後、道路管理者と協議を行います。

▼日本橋川沿いの緑豊かな歩行者空間のイメージ（例）



※今後、道路管理者及び交通管理者と詳細な自転車通行空間のあり方・安全性確保のための道路線形等を調整予定
※今後、道路管理者と街路樹等の詳細な位置を調整予定

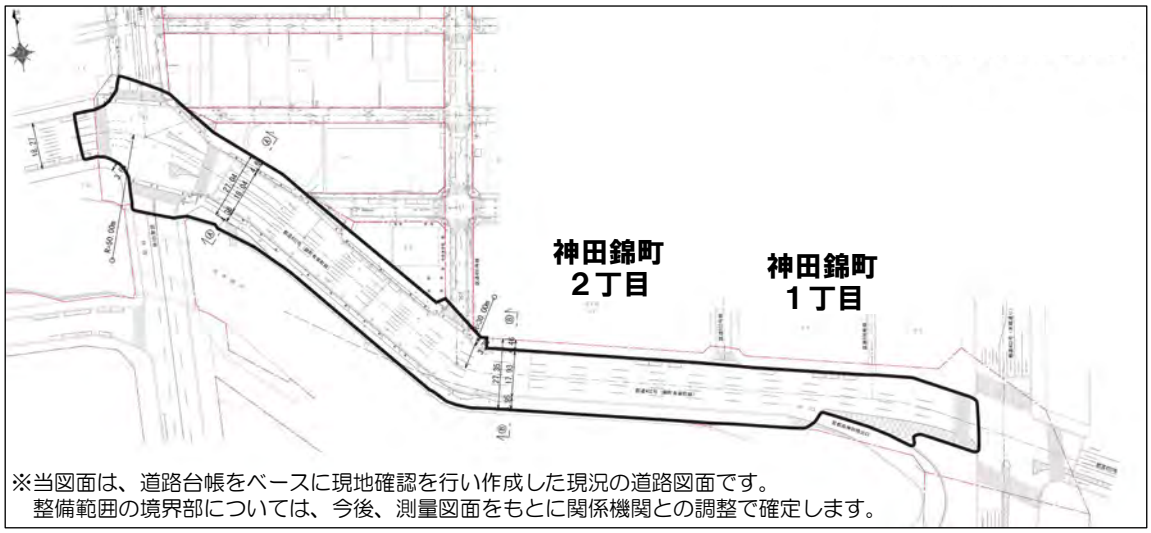
□参考：整備イメージと想定整備範囲

- 当該整備区間の具体的な整備内容及び維持管理等については、今後の設計段階において、道路管理者と協議・調整を図る。また、「日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.２）」において示された、舗装、植栽、夜間空間（照明等）、ファニチャー、護岸、沿川建物、サインの７項目を対象物として、ゾーンごとの特性を踏まえた景観・デザインの考え方を定め、日本橋川を中心とした新しい景観をつくる。」を踏まえ、敷地内の広場等と一体的な緑視景観に配慮した計画とする。

▼整備イメージ　　※関係機関との協議により変更の可能性があります



▼想定整備範囲



※当図面は、道路台帳をベースに現地確認を行い作成した現況の道路図面です。
整備範囲の境界部については、今後、測量図面をもとに関係機関との調整で確定します。

補助第９６号線の想定整備範囲（約 10,100 ㎡）
- 幅員構成の見直しに関連する範囲のうち、下記の目的に必要となる整備範囲を想定。
  ⇒歩道内：南側の緑豊かな歩行者空間と北側の計画地に接する神田錦町３丁目区間の歩行者空間改良に関連する歩道改築
  ⇒車道内：曲線部の線形改良に関連する区画線等
- なお、神田錦町１丁目及び２丁目における北側区間の歩道は、今後の自転車通行空間等の検討をふまえ、整備の必要性に応じて整備主体や整備内容の役割分担を調整する。
- 河川区域内、神田橋公園内、首都高内は整備範囲に含みません。

（２）川の汚濁負荷軽減に寄与する取組

①現況・課題

■現況・課題　日本橋川沿いの水質

□日本橋川における河川水質の現状

- 日本橋川においては、硫化水素などによる悪臭の発生、河川水の白濁化、スカムの浮上など、水質の悪化が生じている。
- 夏場を中心として、日本橋川の上流の外濠からアオコが流入している。
- 日本橋川上空の高架橋や流域内の道路の側溝、雨水ますにゴミや塵埃等がたまっており、雨天時には雨水は路面排水とともに日本橋川に流入している。
- また、日本橋川（西河岸橋）では、DO※（水中に溶けている酸素の量）が環境基準を下回る濃度で推移しており、酸素量低下に伴い水質や水生生物の生息環境への影響が懸念されている。※Dissolved Oxygen の略称 … 水中に溶けている酸素量

□下水道施設の現状

- 区内の下水道は合流式で整備されており、強い雨の際は市街地を浸水から守るため、汚水混じりの雨水が河川などに放流されている。

□事業用地確保の必要性

- 下水道局では、雨天時に放流される汚濁負荷を削減するための施設整備を進めているが、日本橋川流域（左岸）には、下水道事業や維持管理施設整備などに必要な用地が全くない状況である。

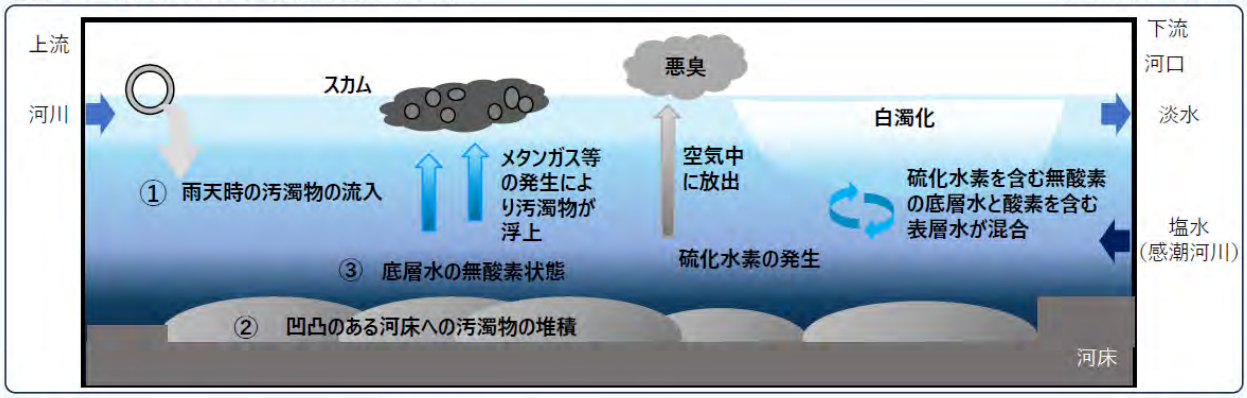
（参考）上位計画による記載

▼日本橋川における河川水質の現状

日本橋川の水質の状況

- 日本橋川では、これまでも**硫化水素等の悪臭や、河川水の白濁化、スカム※の浮上などの水質状態が発生**している。
- 2025年度（令和７年度）の調査においても、硫化水素やスカムの発生が確認されている。また、夏場を中心として、外濠からアオコの流入が確認されている。

＜感潮河川で一般的に想定される水質悪化のメカニズム（イメージ）＞　　基本方針より一部抜粋



※
悪臭：河床に堆積した汚濁物から硫化水素が発生し、腐った卵のような独特な臭いがする。
白濁化：表層の酸素と底層の硫化水素が結合し、川の水が白く濁って見える状態。
スカム：河床に堆積した汚濁物の分解によって発生するメタンなどのガスの浮力により汚濁物が水面に浮上する。

出典：日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.2）（令和８年４月／東京都都市整備局）

▼合流式下水道の仕組み



出典：東京都下水道事業　経営計画 2026（令和８年３月／東京都下水道局）

②取組

■東京都下水道局による日本橋川の汚濁負荷軽減の対応

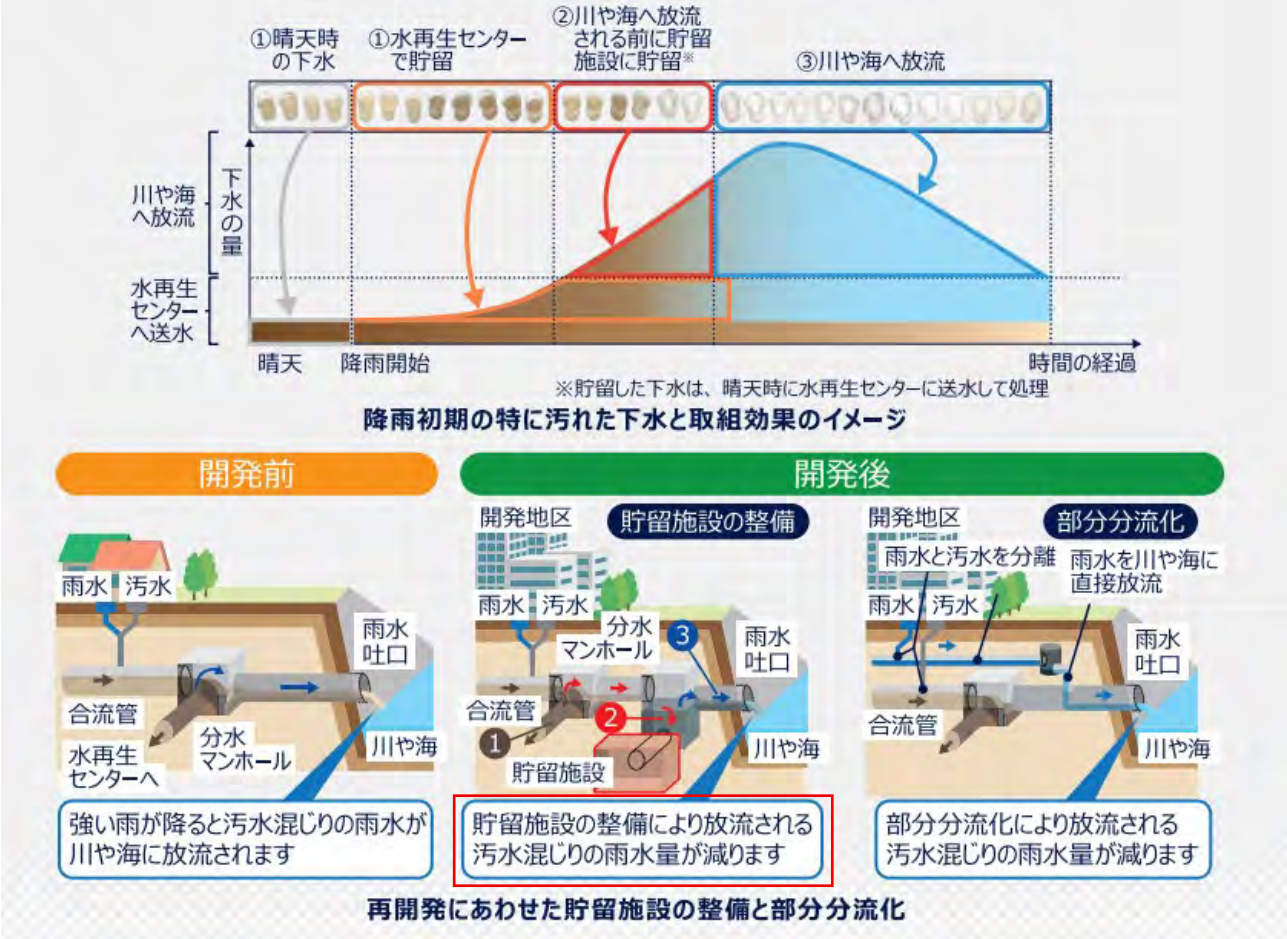
□水質改善の取組み箇所について

- 地域の水環境の向上を目的とした協議会等により、更なる水質向上が求められている水域では、水環境へのニーズや水質目標等を踏まえて、地元および関係者と連携した取り組みを推進することとしている。
- 日本橋川は水辺環境を生かしたまちづくりが進められており、更なる水質向上が求められていることから、優先的に対策が進められている。

□日本橋川の水質改善に向けた下水道局の取組み

- 貯留施設の計画により、降雨初期の特に汚れた下水を貯留し、降雨後に水再生センターへ送水することで、雨水吐口から日本橋川への放流回数を削減しつつ、汚れが少なくなった雨水を日本橋川へ放流する。

▼降雨初期の特に汚れた下水を貯留する施設の整備効果



出典：東京都下水道事業 経営計画 2026（令和８年３月／東京都下水道局）に一部加筆

■本計画地における水質改善への協力

□本計画地における「日本橋川流域貯留施設」の事業用地確保への協力

- 本計画地内の広場において、下水道局による日本橋川流域貯留施設整備のための事業用地確保に協力し、日本橋川の水質改善に寄与する。
- また、維持管理に必要な設備を設置する場合は、周辺の街並みに配慮したデザインについて下水道局と検討を行う。

（参考）公共用水域の水質向上への貢献に寄与する貯留施設の整備事例（上目黒幹線）

■施設概要

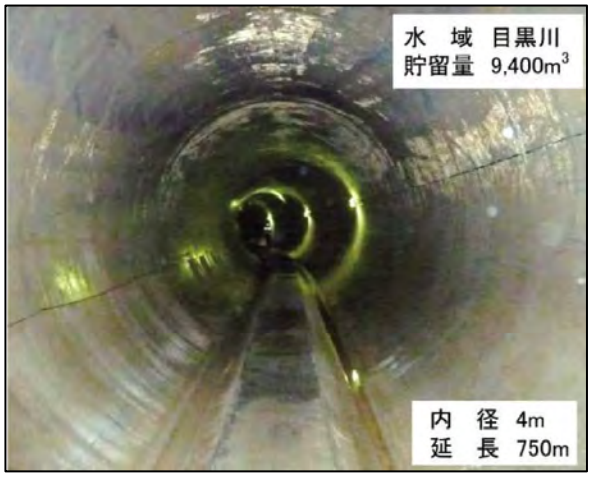
- 降雨初期の特に汚れた下水を貯留する施設として、目黒川の上流域において整備済み
- 延長 750m、内径 4m、貯留量 9,400 ㎥

■整備効果

- 上目黒幹線の流域における雨水吐口の放流回数が約 7 割減
  （従前：56 回/年、従後：14 回/年）

▼上目黒幹線の位置図・施設内写真





出典：東京都下水道事業 経営計画 2021（令和３年３月／東京都下水道局）に一部加筆

３）環境負荷低減と防災対応力強化への取組

■整備方針概要

- 環境面において、近年は地球温暖化対策・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「2050 年ゼロエミッション東京」という長期ビジョンを掲げ、2030 年には温室効果ガス削減率 50%（カーボンハーフ）を目標としてきたが、気候危機の深刻化や社会情勢の変化を踏まえ、2035 年までに CO_2 排出量を 2000 年比で 60%以上削減するという新たな目標である「ゼロエミッション東京戦略　Beyond カーボンハーフ」 を 2025 年３月に定めた。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。
- みどりにおいては、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、2025 年１月には「東京都の緑の取組 ver.３」が公表された。
- 防災面においては「千代田区都市計画マスタープラン」にて、耐震化の促進やエネルギーの自立分散化、身近なオープンスペースの整備を推進し、地域全体の防災水準を高めることが重要とし、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形成を方針として掲げている。
- 計画地の周辺地域では老朽化した建物が見られ、電線類も地上に張り巡らされており、災害時の建物や電柱の倒壊等も懸念される。また、災害時にも利用できる広場も不足しているため、帰宅困難者への対応や、エネルギー確保などの機能を有した拠点形成により、地域の防災対応力を強める取組も期待されている。
- 以上を踏まえ、本地区では建物の総合的な環境性能の向上に加え、地域冷暖房施設(DHC)やコージェネレーションシステム(CGS)、高効率設備機器の導入や自然エネルギーの活用、みどり豊かな空間形成等を行うことで、環境負荷低減への積極的な取組を行う。また、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、神田錦町エリア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。

（１）都心部の新たな緑の創出

①現況・課題

■現況・課題　緑に関する本地区周辺の課題

- 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、皇居等による内濠リングを中心にして、外側へと緑を繋げていく配置方針が示される。
- 特に、計画地においては皇居が上野恩賜公園との軸上に位置しており、都内の緑のネットワークを形成する上で重要な位置付けとなっている。
- 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、計画地が位置する神田公園地域の緑被率は区内の中で比較的低いことが課題となっている。
- 計画地が接する神田警察通りや千代田通り（補助第 167 号線）は「緑の回廊軸」に位置付けがされ、緑が連続する街並みを創出し、休憩スペースや緑陰の確保等を通じて、安全・快適に歩くことができ、居心地の良い環境形成が求められる。また、「日本橋川周辺の賑わい創出に向けた実施方針（取組方針 Ver.2）」では、周辺のまちと川沿いを立体的な植栽計画でつなぐことが示されている。

▼緑のネットワークイメージ



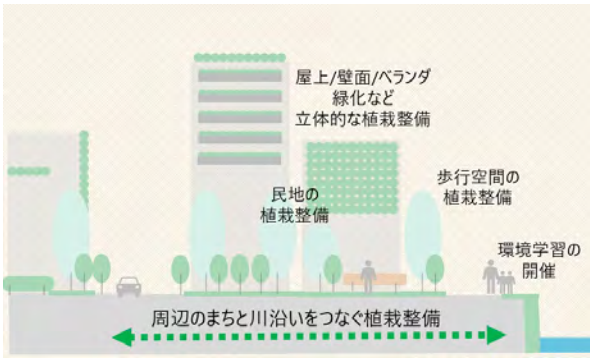
出典：千代田区緑の基本計画（令和３年７月／千代田区）

▼緑の回廊軸のイメージ



出典：千代田区緑の基本計画（令和３年７月／千代田区）

▼みどりの形成のイメージ



出典：日本橋川周辺のにぎわい創出に向けた基本方針
（令和７年７月／東京都都市整備局）

②取組

■取組（１）-①　重層的なみどりによる日本橋川沿いとのネットワーク形成

- 本地区全体で既存の約 4.7 倍となる約 3,450 ㎡の緑を整備する。
- 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、皇居や日本橋川から上野へとつながる広域的な緑のネットワークを形成する。
- 特に、「環境創造軸」である日本橋川沿いから後背地である計画地さらには北側の周辺市街地へと緑をつなぐため、地上と屋上が一体となる重層的な緑化を行う。
- 重層的な緑化により、日本橋川（船の上等）や川沿いから見た際に、緑豊かな川沿いの景観を創出するとともに、敷地側の屋上広場では人々が木陰やベンチ等で憩いながら、日本橋川を眺望できる滞留空間として計画する。

▼日本橋川沿いと連続する重層的な緑化のイメージ



※今後、道路管理者及び交通管理者と詳細な自転車通行空間のあり方・安全性確保のための道路線形等を調整予定
※今後、道路管理者と街路樹等の詳細な位置を調整予定

■取組（1）-②　ヒートアイランド抑制や暑さ対策に資する緑豊かな歩行者空間の整備

- 「緑の回廊軸」に位置付けがされる計画地の北側（神田警察通り）および西側（千代田通り（補助第 167 号線））をはじめとして計画地に面する通り沿いは、歩きながら潤いを感じられる質の高いみどりを配置し、緑を感じられるウォーカブルな空間形成を行う。
- 地上部は、街路樹と合わせて暑さを和らげる木陰を生み出す植栽やベンチ等のストリートファニチャーを計画し、居心地の良い歩行者空間を整備する。
- 地下躯体が無い部分にはレインガーデンを計画することで、下水道負荷の軽減・地下水涵養の促進を図るとともに、蒸発散による温熱環境の改善など、ヒートアイランド抑制（暑さ対策）に寄与する。
- さらに、保水性舗装を計画することで路面温度の上昇を抑制し、暑い時期においても居心地の環境を整備する。
- 警察通りに面する広場は、周辺からの視線性を確保しつつ、まとまった緑地帯を周囲に設けることで広がりと心地良い囲まれ感を演出する。

▼歩行者空間の緑化イメージ



■取組（１）-③　良質的な緑地確保と生物多様性への配慮

- ２階および３階に、計画地南側の日本橋川側から西側の千代田通り（補助第 167 号線）、北側の神田警察通り側へと連続する屋上広場を計画し、日本橋川からまちへの連続するネットワークを形成する。
- さらに、在来種・蝶や鳥を呼ぶ樹木の選定などエコロジカルネットワーク形成にも配慮し、生物多様性の保全にも寄与することを考える。
- 屋上広場は草花に加え、積極的に樹木を配置し、周辺地域と同種の植栽を検討するとともに、常緑や落葉、花・実をつける低木など様々な樹種を幅広く取り入れる等、生き物の生息環境の維持拡大に努め、エコロジカルネットワーク形成にも寄与する。
- 屋上広場の一部には、「人々が緑や植物に触れ、コミュニティ形成にも寄与する機能（エディブルガーデン等）」や「生き物のためのスペース・機能（バードバス、インセクトホテル等）」の導入を検討し、人々だけでなく生き物にとって憩いの空間となるよう計画する。

▼川からまちへ緑が連続するイメージ



▼ バードバスのイメージ



▼環境学習型の植栽計画のイメージ



常緑広葉樹の森（どんぐりの森）

- 常緑照葉樹林など、東京低地の潜在自然植生で構成する。（クスノキ、スダジイ、マテバシイなど）







郷土種の森

- 落葉樹を主体に、在来種であり、四季の変化も楽しめる植生で構成する。（エゴノキ、エノキ、ケヤキ、ヤマザクラなど）







その他

- 人が植物と関わりが持てる植生を検討する。



■本計画における緑化面積と緑化率（東京都基準）

計画地（北・南地区合計）

<table>
<tr><th colspan="2">地上部の緑化</th><th colspan="2">建築物上の緑化</th></tr>
<tr><td>敷地面積</td><td>約 17,050 ㎡</td><td rowspan="3">屋上利用可能面積</td><td rowspan="3">約 4,060 ㎡</td></tr>
<tr><td>建築面積</td><td>約 11,490 ㎡</td></tr>
<tr><td>敷地面積―建築面積
（緑化可能面積）</td><td>約 5,560 ㎡</td></tr>
<tr><td>緑化面積</td><td>約 1,960 ㎡</td><td>緑化面積</td><td>約 1,490 ㎡</td></tr>
<tr><td>地上部緑化率</td><td>約 35%</td><td>建築物上緑化率</td><td>約 36%</td></tr>
<tr><td colspan="4">地上部・建築物上部合計緑化面積：約 3,450 ㎡
地上部・建築物上部合計緑化率：約 35%</td></tr>
</table>

（参考）

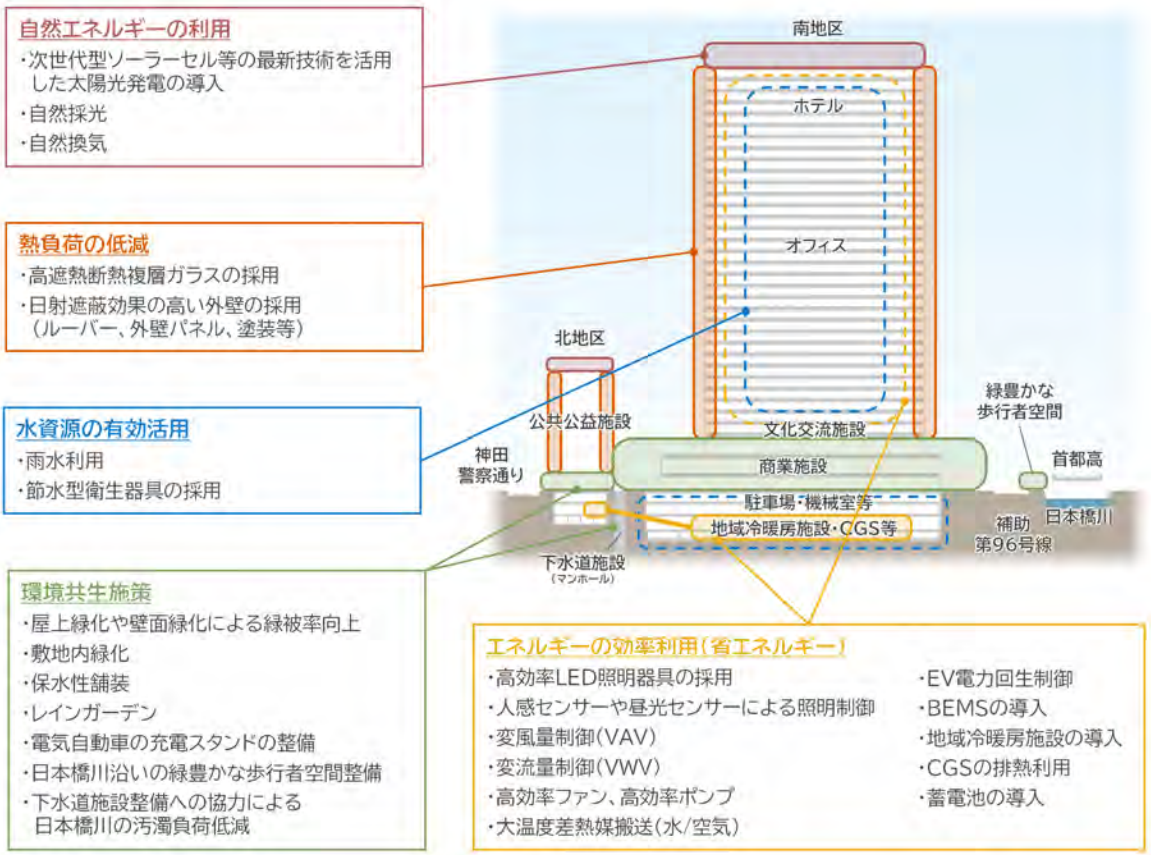
- 人々が居心地よく憩える空間を提供し、都市にも潤いを与えるような良質な緑地確保に向けて、補助第９６号線の南側歩道内の緑化も含め、TSUNAG（優良緑地確保計画認定制度）における「緑地の量」に関して★★★（トリプル・スター）の基準相当を目指す。

（２）環境負荷低減に向けた取組

■取組（２）-①　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、高遮熱断熱複層ガラス等による熱負荷の低減に配慮した外装計画の採用、地上および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、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。
- 雨水の緑化への散水を検討するなど、水資源の有効利用を図る。
- 建設時における社会状況の変化や、今後の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

- 事務所用途部分において、ZEB Ready※を達成する。
- 事務所以外の用途別の一次エネルギー消費量について、ZEB Oriented の基準以下となることを目指す。
- さらなる省エネルギー実現に向けて建物全体で ZEB Ready 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

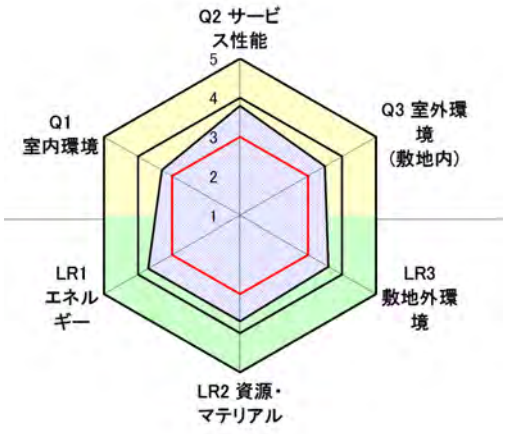
□東京都建築物環境計画書制度による評価

- 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（2025 年度施行）の BPI、BEI については段階３を達成するとともに、着工時に計画書を提出する時点の制度における 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も段階３を目指す。

□CASBEE による評価

- CASBE 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。





■取組（2）-②　面的エネルギーネットワークの強化

- 南地区内に DHC プラントを新設し、北地区へ熱供給を行うことでエネルギーの面的利用による環境負荷低減に取り組む。また、整備する建物に大規模コージェネレーションシステムを導入し、排熱をプラントに供給することによりエネルギー融通による効率化を図る。
- さらに、デマンドレスポンスの導入により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。
- なお、関係者と調整を進め、地域冷暖房施設に係る都市計画決定を今後行う。

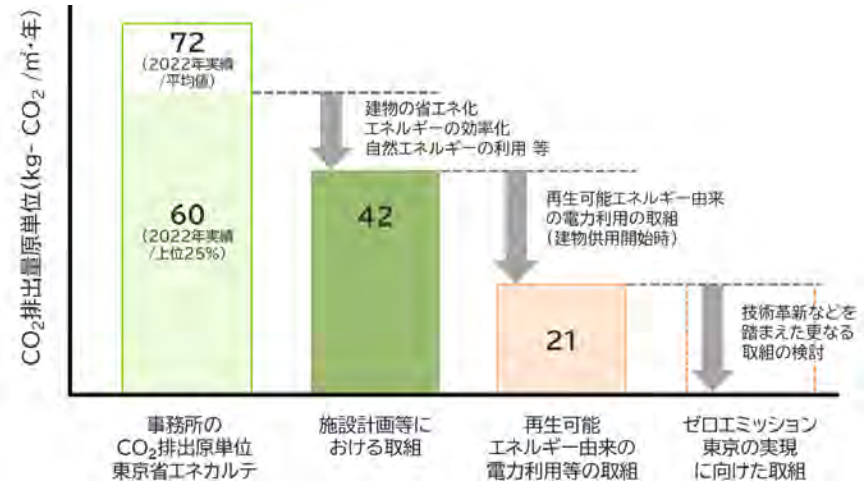
▼DHC プラント設置と地域冷暖房ネットワークの構築



■取組（2）-③　ゼロエミッション東京の実現に向けた取組

- 本計画では、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、42 kg-CO2/㎡・年以下を目指すとともに、計画建物で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、オンサイトやオフサイトを合わせた取組等により、施工時点の情勢を鑑み、実現性を精査しながら 21kg-CO2/㎡・年以下を目指す。
- 設計段階において、ホールライフカーボン（WLC）算定ツール等を活用し WLC を把握し、工事監理段階においては施工者と削減方針の共有を図り、CO2 排出量を抑制する。（建設現場における再エネ由来電力の使用、工事車両の CO2 排出量の削減、LED 照明や節水型トイレ等の仮設関連における CO2 排出量の削減など）
- 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。
- 建物の供用開始後においても、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。
- 再生可能エネルギーの利用拡大に貢献するよう、太陽光発電などのオフサイト再エネ電力の導入等の創エネ事業の取組を検討する。
- 蓄電池の導入により、電力需要のピーク抑制や需要平準を図るとともに、デマンド制御を強化し、省エネやコスト削減を図りながら、安定した電力供給を行う。
- 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として必要となるガスの利用を想定、電力は原則再生可能エネルギー由来とした場合、本計画建物における CO2 排出量は約 5200t-CO2/年程度と想定される。
- 加えて、今後の社会状況の変化や技術革新を踏まえ、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。

▼事務所用途の CO2 排出原単位の削減目標とゼロエミッション東京の実現に向けた取組



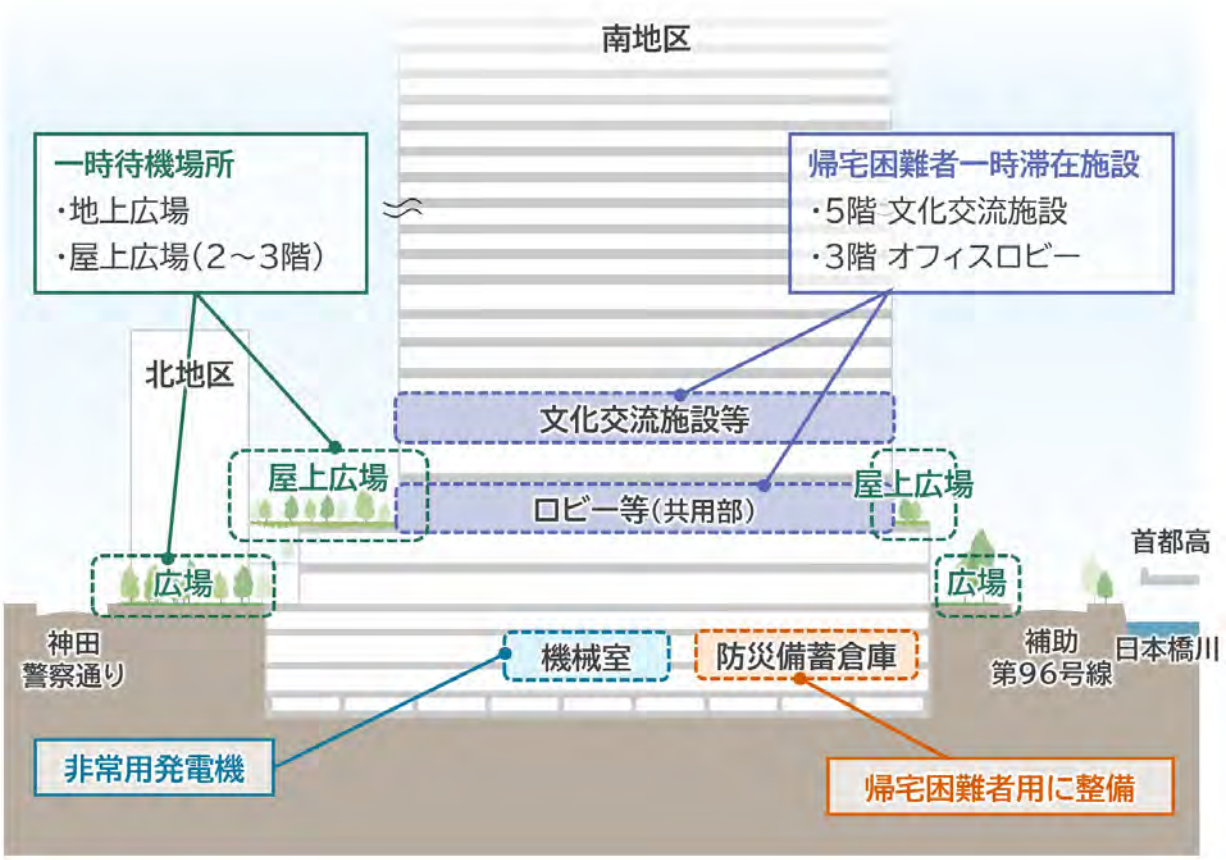
（３）地域の防災対応力強化に向けた取組

■取組（３）-①　帰宅困難者受入スペースの整備及び防災備蓄倉庫の設置

- 災害時に発生が予想される帰宅困難者の受入れに対応するため、事務所就業者は建物内に留まることが可能な計画とする。
- 来街者に対しては、一時滞在施設として３階オフィスロビー及び５階の文化交流施設などの約2,000 ㎡（約 1,212 人相当※）を確保し、地上や屋上広場に一時待機場所を計画する。
- また、帰宅困難者等の災害用備蓄品（災害用毛布など）３日分を保管するための防災備蓄倉庫（約 155 ㎡）を整備し、非常用発電設備の整備により、オフィスロビー等の一時滞在施設にアクセスするエレベーターは系統電力遮断時も３日間(72 時間）稼働する計画とする。
- 防災対応にあっては、今後エリアマネジメント組織等を組成し、地域の被災情報の提供や自施設の一時滞在施設への誘導を行う。なお、一時滞在施設に係る協定締結など帰宅困難者受入れに関する災害時の具体的な連携方針や災害支援機能の確保に関する詳細については、今後千代田区および関係主体と継続的に協議・調整を行っていく。

※ 一時滞在施設 3.3 ㎡あたり２人として算出

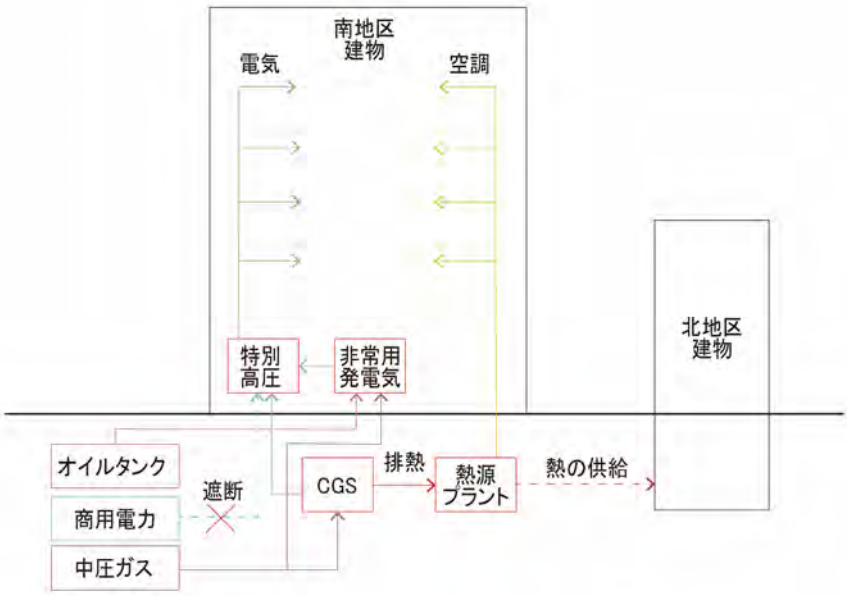
▼帰宅困難者対応の取組みイメージ



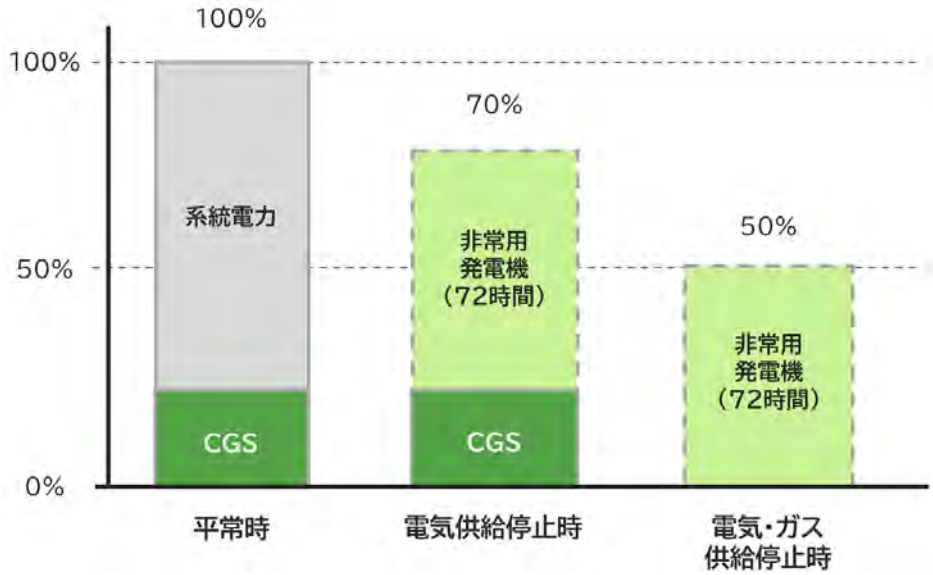
■取組（３）-②　自立・分散型エネルギーシステムの導入による安定的なエネルギー供給の実現

- 本計画においては、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、コージェネレーションシステム(CGS)や非常用発電機等を整備する。
- また、地域冷暖房事業者（本計画にて南地区内にプラントを整備予定）との連携等により、災害時の熱供給を行う等、 自立・分散型エネルギーシステムを構築する。
- 耐震性に優れた中圧ガスを利用した CGS やデュアル・フューエル型非常用発電機の導入により、 オフィスについては災害時に系統電力が途絶した場合であっても平常時の約 70%の電力を確保し、系統電力及び中圧ガスの供給が途絶した揚合にも、非常用発電機等により、３日間(72 時間）の発電能力を確保する計画とする。
- なお、発災時には、帰宅困難者の一時滞在施設や防災センター、非常用エレベーター等に優先的に電力を供給する。

▼自立分散型エネルギーシステムの導入イメージ



▼南地区のオフィスにおける災害時の電力確保目標



■取組（３）-③　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 1m 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圏における想定最大規模の浸水深についても 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 1m 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＋1m 以上の止水板を計画し、浸水想定高さを上回る高さの浸水対策を講じる。
- 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、防水扉又は止水板を計画し、更なる浸水対策を講じる。

▼洪水ハザードマップ（神田川版）

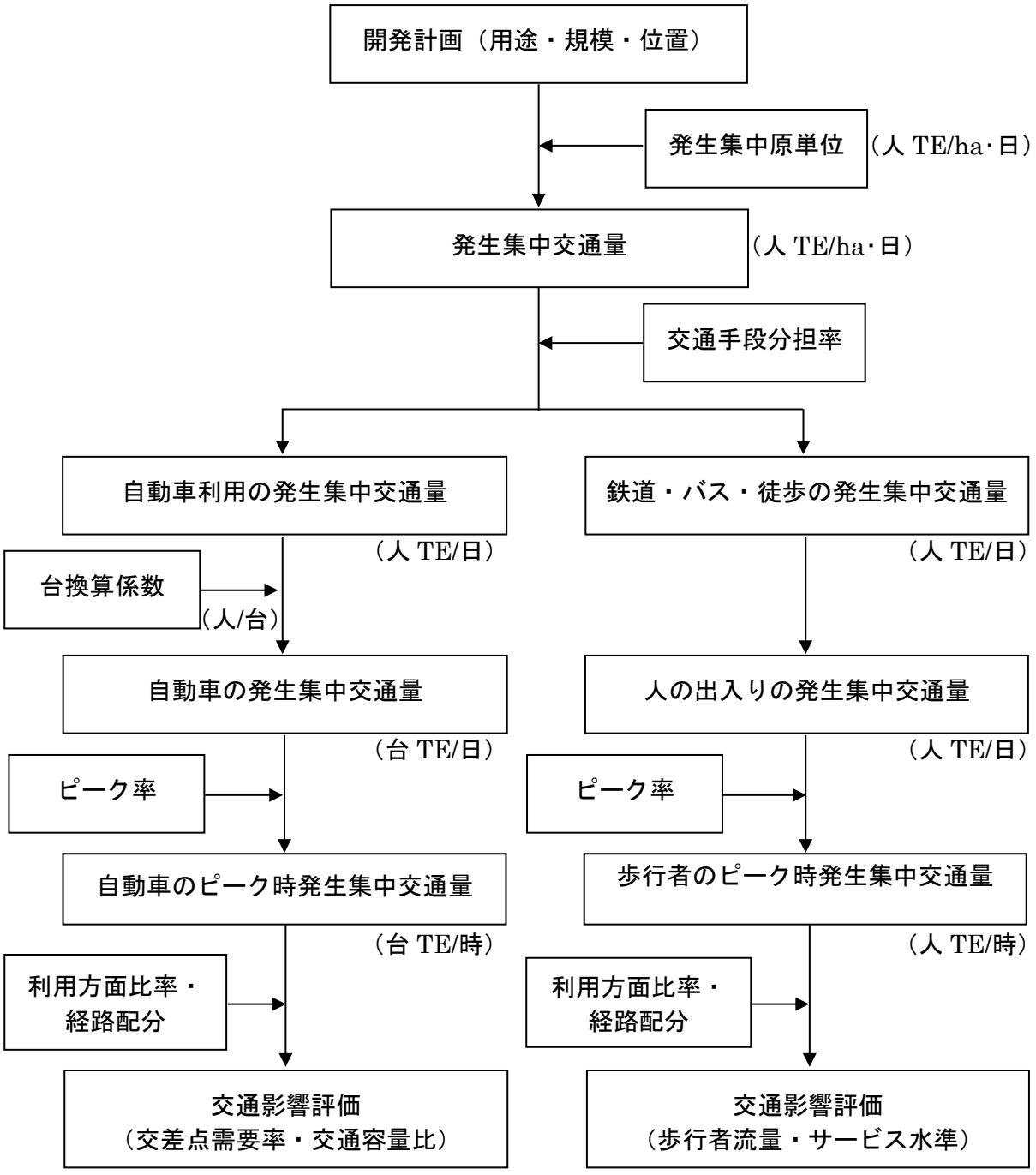


Ⅳ－２　交通処理計画

１　交通処理計画の検討フロー

- 「大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版（H26.6/国土交通省)」（以下、大規模マニュアル）にしたがって、自動車及び人の出入りの開発交通量（発生集中交通量）を算定し、それぞれについて交通影響を評価する。

▼検討フロー



2 現況の交通量

1）交通量調査の概要

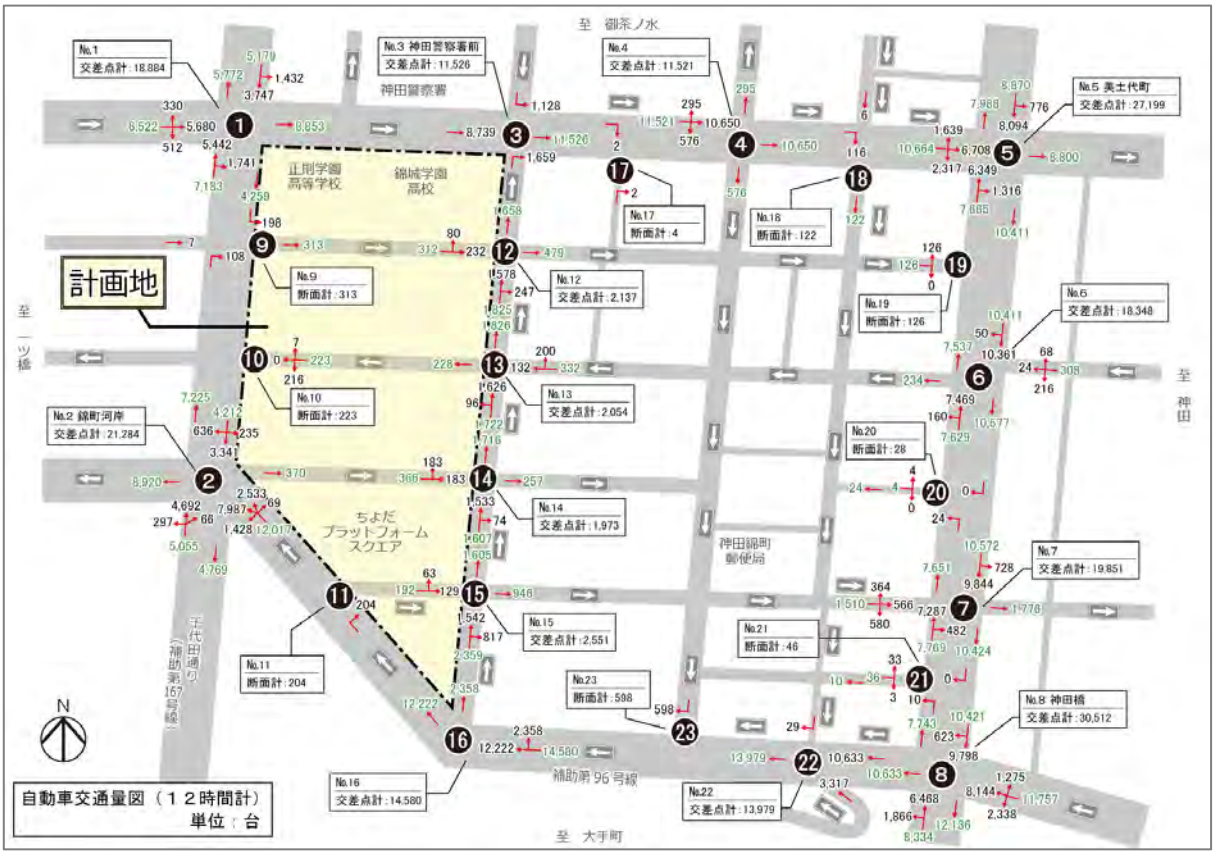
- 調査は平日の１日行い、７：00～19：00 の 12 時間連続を基本とした。
- 平日：平成 29 年４月 19 日（水）　７：00～19：00（12 時間交通量）

  ※歩行者交通量調査の断面 t から断面ＡＢまでの９箇所は、令和８年３月 18 日（水）に追加実施

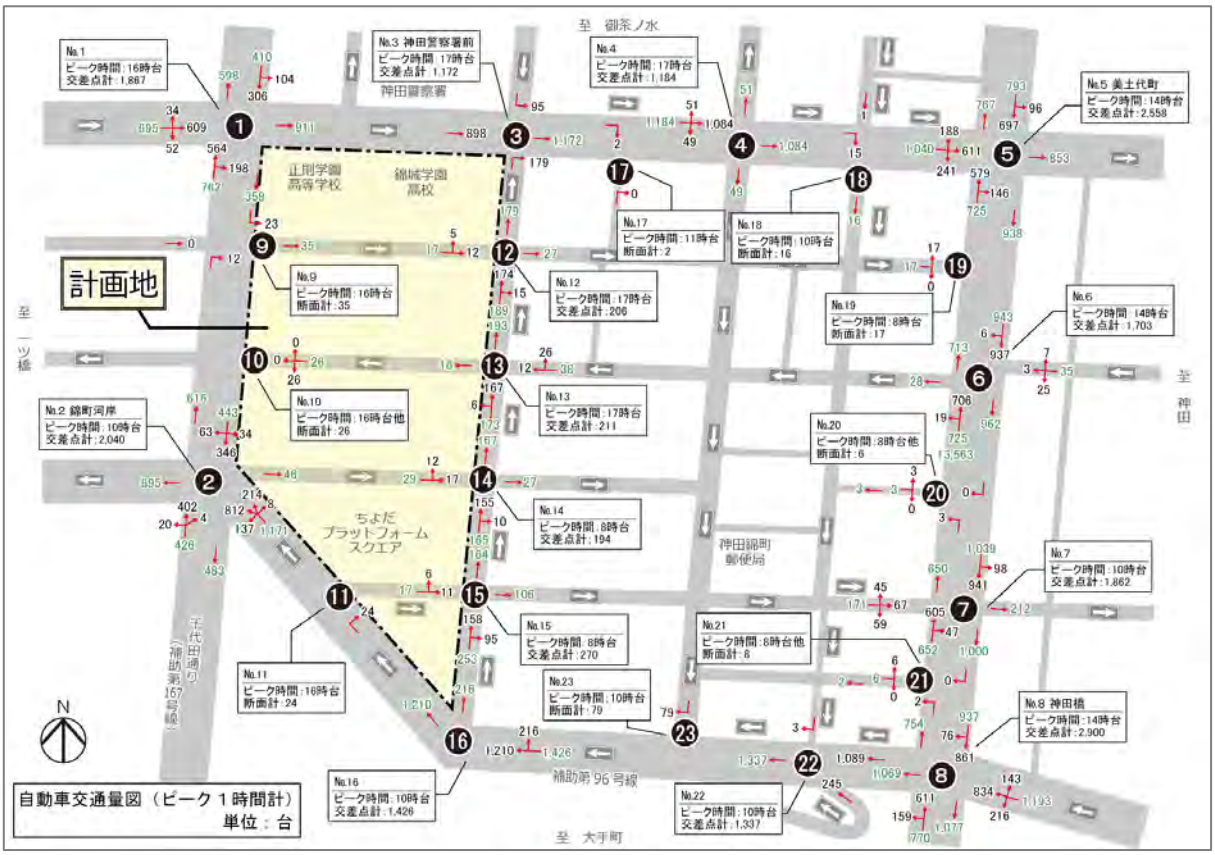
2）現況自動車交通量

- 自動車交通量について、12 時間交通量、交差点別ピーク時別交通量を図に示す。
- 現況の平日 12 時間断面交通量は、計画地南側の幹線系道路である補助第 96 号線が約 8,900～14,600 台、計画地北側の幹線道路である神田警察通りは、約 6,500～11,500 台である。
- 計画地西側を南北に走る千代田通り（補助第 167 号線）は、約 9,800～11,400 台、計画地東側を南北に走る本郷通りは、約 16,900～20,500 台である。

▼現況自動車交通量（12 時間）



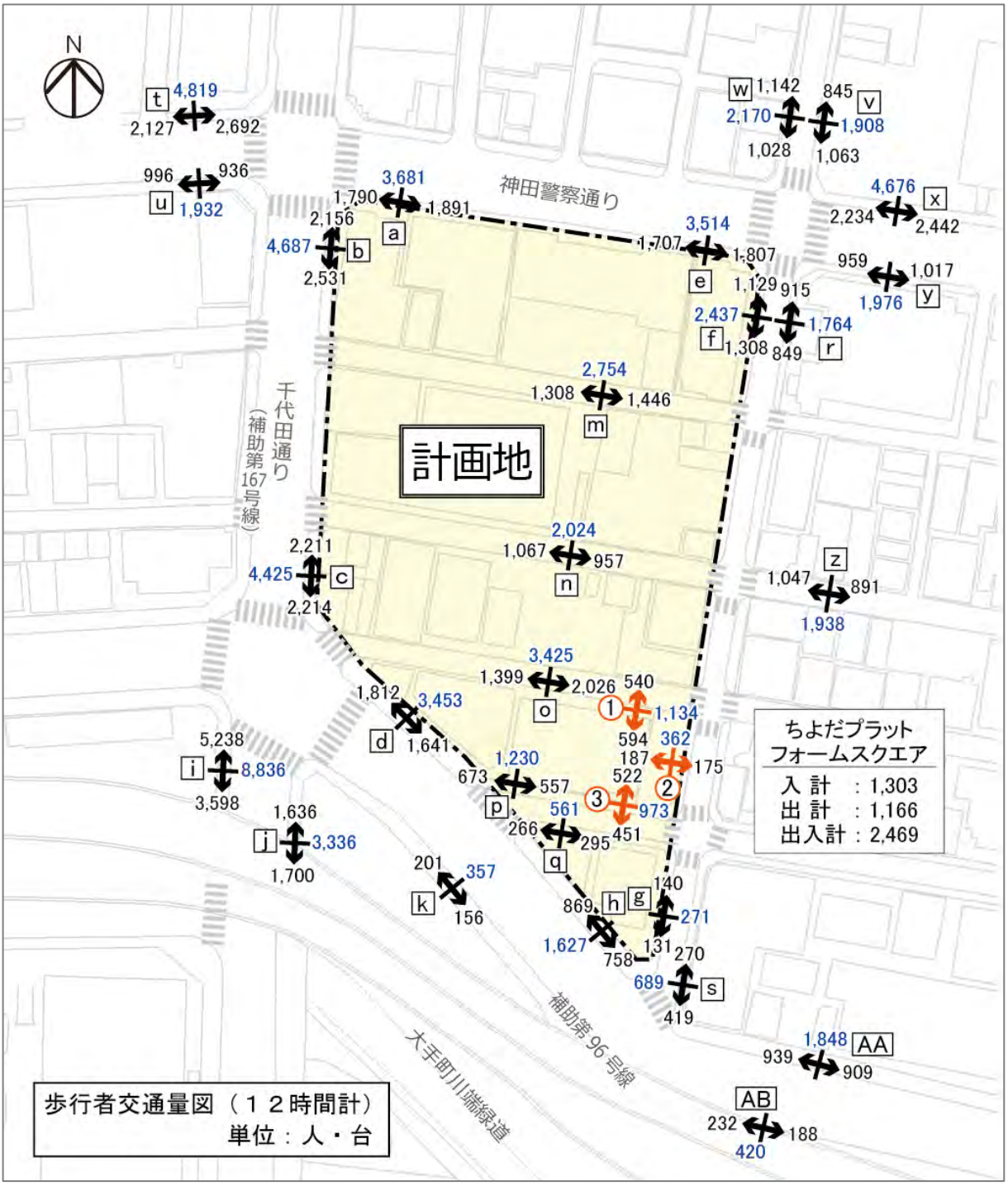
▼現況自動車交通量（ピーク時）



3）現況歩行者交通量

- 歩行者交通量について、12 時間及びピーク時間交通量を図に示す。
- 計画地周辺の歩行者交通量は、12 時間交通量(7 時～19 時)では、千代田通り（補助第 167 号線）の交通量が多くなっている。

▼現況歩行者交通量（１２時間）



▼現況歩行者交通量（ピーク時）



3 計画建物による発生集中交通量の予測

1）予測の前提条件

- 計画建物の発生集中交通量の予測については、以下の前提条件で行った。

（1）計画用途別延床面積

▼計画用途と延床面積

計画用途	延床面積（共用部を按分）		
	南地区	北地区	合計
事務所	17.60 ha	0.50 ha	18.10 ha
商業	0.70 ha	0.50 ha	1.20 ha
ホテル	2.20 ha	-	2.20 ha
学校	1.50 ha	-	1.50 ha
合 計	22.00 ha	1.00 ha	23.00 ha

（2）予測方法

- 大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版［平成 26 年 6 月国土交通省都市局都市計画課］（以下、大規模開発マニュアル）、平成 30 年度東京都市圏パーソントリップ調査（以下、H30PT 調査）より、計画地が属するゾーンを対象として算出した。（計画基本ゾーン 0012）

（3）交通手段分担率

▼交通手段分担率

計画用途	鉄道	バス	自動車	徒歩等	計
事務所	86.2 %	0.4 %	3.7 %	9.7 %	100 %
商業	52.8 %	0.2 %	5.2 %	41.8 %	100 %
ホテル	53.7 %	0.0 %	31.9 %	14.4 %	100 %
学校	83.6 %	1.5 %	0.6 %	14.3 %	100 %

2）自動車の発生集中交通量

- 本計画地からの発生集中交通量は、大規模マニュアルによる用途別の発生集中原単位やピーク率、H30PT 調査による自動車分担率等の指標を用いて算出した。
- 自動車については、計画建物の延床面積に基づいて算出した発生集中交通量を用いる。
- なお、廃道に伴う転換交通の設定過程において、現況調査によって得られた計画地内サービス車両の台数は、既存建物の発生集中交通量と見做して減じるものとする。（既存建物へ立ち寄っている車両は転換減として扱う。）

▼本計画における自動車発生集中交通量

項番	算出式	項目	単位	南地区					北地区			合計
				事務所	商業	ホテル	学校	計	事務所	商業	計	
1	-	計画建物の延床面積	ha	17.60	0.70	2.20	1.50	22.00	0.50	0.50	1.00	23.00
2	-	発生集中原単位(基準値)	人T.E/ha	3,800	-	1,900	1,400		3,800	20,600		
3	-	発生集中原単位(割引補正後)	人T.E/ha	2,500	-	1,900	1,400		1,900	20,600		
4	1×3	計画建物の日発生集中交通量	人T.E/日	45,750		4,180	2,800	52,730	950	10,300	11,250	63,980
5	-	自動車分担率	%	3.7	5.2	31.9	0.6		3.7	5.2		
6	-	台換算係数	人/台	1.3	1.5	1.3	1.3		1.3	1.5		
7	4×5÷6	計画建物の日自動車発集量	台T.E/日	1,302		1,026	13		27	357		
8	-	計画建物の日自動車発集量 (割引補正後)	台T.E/日	1,300		1,000	10	2,310	20	300	320	2,630
9	-	自動車ピーク率	%	12.0	10.0	12.0	12.0		12.0	10.0		
10	8×9	計画建物の ピーク時自動車発集量	台T.E/時	156		120	2	278	3	30	33	**311**

原単位(基準値)	事務所：マニュアル（都心部一般事務所/商業床5%未満），商業：マニュアル（三大都市圏中心部）， ホテル：マニュアル（1,900人T.E/ha･日＝平均値1,300人T.E/ha･日＋標準偏差600人T.E/ha･日），学校：生徒数教員数より
原単位(補正後)	基準値×商業床割引率×駅距離割引率／マニュアルに従い100単位で切り捨て
割引補正	商業床割引率：マニュアル図Ⅲ-2より「0.94」（商業0.70ha÷18.30ha＝商業床比率3.8% ※18.30haは事務所と商業の合計値） 駅距離割引率：マニュアル図Ⅲ-3より「0.70」（最寄駅：東京メトロ 竹橋駅／駅距離 500m）
自動車分担率	H30P Tゾーン0012（計画基本ゾーン）
台換算係数	事務所･商業：マニュアル値，ホテル･学校：事務所と同じ（マニュアル/台換算係数の最小値）
日自動車発集量	マニュアルに従い100単位で切り捨て（100未満の場合は10単位で切り捨て）
自動車ピーク率	事務所：マニュアル（都心部午前），商業：マニュアル（午後），ホテル･学校：事務所と同じ（マニュアル/自動車標準値の最大値）

▼既存建物の自動車発生集中交通量（参考）

項番	算出式	項目	単位	事務所	学校	合計
11	-	既存建物の延床面積	ha	6.60	1.00	7.60
12	-	発生集中原単位(基準値)	人T.E/ha	3,100	1,400	
13	-	発生集中原単位(割引補正後)	人T.E/ha	1,600	1,400	
14	11×13	既存建物の日発生集中交通量	人T.E/日	10,560	2,800	13,360
15	-	自動車分担率	%	3.7	0.6	
16	-	台換算係数	人/台	1.3	1.3	
17	14×15÷16	既存建物の日自動車発集量	台T.E/日	301	13	
18	-	既存建物の日自動車発集量 (割引補正後)	台T.E/日	300	10	310
19	-	自動車ピーク率	%	12.0	12.0	
20	18×19	既存建物の ピーク時自動車発集量	台T.E/時	36	2	**38**

原単位(基準値)	事務所：マニュアル（都心部単館事務所/商業床5%未満），学校：生徒数教員数より
原単位(補正後)	基準値×商業床割引率×駅距離割引率／マニュアルに従い100単位で切り捨て
割引補正	商業床割引率：マニュアル図Ⅲ-2より「0.75」（商業床なし） 駅距離割引率：マニュアル図Ⅲ-3より「0.70」（最寄駅：東京メトロ 竹橋駅／駅距離 500m）
自動車分担率	H30P Tゾーン0012（計画基本ゾーン）
台換算係数	事務所：マニュアル、学校：事務所と同じ
日自動車発集量	マニュアルに従い100単位で切り捨て（100未満の場合は10単位で切り捨て）
自動車ピーク率	事務所：マニュアル（都心部午前），学校：事務所と同じ（マニュアル/自動車標準値の最大値）

3）歩行者の発生集中交通量

- 自動車と同様に、交通手段分担率やピーク率等の指標を用いて算出した。
- 歩行者の発生集中交通量については、計画建物の発生集中交通量から既存建物の発生集中交通量を差し引いた増分を用いる。

▼本計画における歩行者発生集中交通量

項番	算出式	項目		単位	南地区					北地区			合計
					事務所	商業	ホテル	学校	計	事務所	商業	計	
あ	-	計画建物の日発生集中交通量		人T.E/日	45,750		4,180	2,800	52,730	950	10,300	11,250	63,980
い	-	交通手段分担率	（鉄道）	%	86.2	52.8	53.7	83.6		86.2	52.8		
う	-		（バス）	%	0.4	0.2	0.0	1.5		0.4	0.2		
え	-		（徒歩等）	%	9.7	41.8	14.4	14.3		9.7	41.8		
お	あ×い	計画建物の日歩行者発集量（割引補正後）	（鉄道）	人T.E/日	39,400		2,200	2,300	43,900	800	5,400	6,200	50,100
か	あ×う		（バス）	人T.E/日	100		0	40	140	4	20	24	164
き	あ×え		（徒歩等）	人T.E/日	4,400		600	400	5,400	90	4,300	4,390	9,790
く	-	歩行者ピーク率	（鉄道）	%	23.5	10.9	12.3	50.0		23.5	10.9		
け	-		（バス）	%	11.0	12.0	12.0	50.0		11.0	12.0		
こ	-		（徒歩等）	%	11.0	12.0	12.0	50.0		11.0	12.0		
さ	お×く	計画建物のピーク時歩行者発集量	（鉄道）	人T.E/時	9,259		271	1,150	10,680	188	589	777	11,457
し	か×け		（バス）	人T.E/時	11		0	20	31	1	3	4	35
す	き×こ		（徒歩等）	人T.E/時	484		72	200	756	10	516	526	1,282

交通手段分担率　H30ＰＴゾーン0012（計画基本ゾーン）
日歩行者発集量　マニュアルに従い100単位で切り捨て（100未満の場合は10単位で切り捨て、10未満の場合は1単位で四捨五入）
歩行者ピーク率　○鉄道　事務所･商業･ホテル：H30ＰＴゾーン0012（計画基本ゾーン），学校：発生集中交通量の1/2
○バス・徒歩等　事務所･商業：マニュアル（人の出入りの標準値･用途別最大値），ホテル：商業と同じ，学校：発生集中交通量の1/2
ホテル：商業と同じ（マニュアル/人の出入り標準値の最大値），学校：発生集中交通量の1/2

▼既存建物の歩行者発生集中交通量

項番	算出式	項目		単位	事務所	学校	合計
ア	-	計画建物の日発生集中交通量		人T.E/日	10,560	2,800	13,360
イ	-	交通手段分担率	（鉄道）	%	86.2	83.6	
ウ	-		（バス）	%	0.4	1.5	
エ	-		（徒歩等）	%	9.7	14.3	
オ	ア×イ	計画建物の日歩行者発集量（割引補正後）	（鉄道）	人T.E/日	9,100	2,300	11,400
カ	ア×ウ		（バス）	人T.E/日	40	40	80
キ	ア×エ		（徒歩等）	人T.E/日	1,000	400	1,400
ク	-	歩行者ピーク率	（鉄道）	%	23.5	50.0	
ケ	-		（バス）	%	11.0	50.0	
コ	-		（徒歩等）	%	11.0	50.0	
サ	オ×ク	計画建物のピーク時歩行者発集量	（鉄道）	人T.E/時	2,139	1,150	3,289
シ	カ×ケ		（バス）	人T.E/時	5	20	25
ス	キ×コ		（徒歩等）	人T.E/時	110	200	310

交通手段分担率　H30ＰＴゾーン0012（計画基本ゾーン）
日歩行者発集量　マニュアルに従い100単位で切り捨て（100未満の場合は10単位で切り捨て、10未満の場合は1単位で四捨五入）
歩行者ピーク率　○鉄道　事務所：H30ＰＴゾーン0012（計画基本ゾーン），学校：発生集中交通量の1/2
○バス・徒歩等　事務所：マニュアル（人の出入りの標準値･用途別最大値），学校：発生集中交通量の1/2

▼増分歩行者発生集中交通量（計画建物-既存建物）

算出式	項目		数値
お-オ	日／歩行者発集量の増分（割引補正後）	（鉄道）	38,700
か-カ		（バス）	84
き-キ		（徒歩等）	8,390
さ-サ	ピーク時／歩行者発集量の増分	（鉄道）	8,168
し-シ		（バス）	10
す-ス		（徒歩等）	972

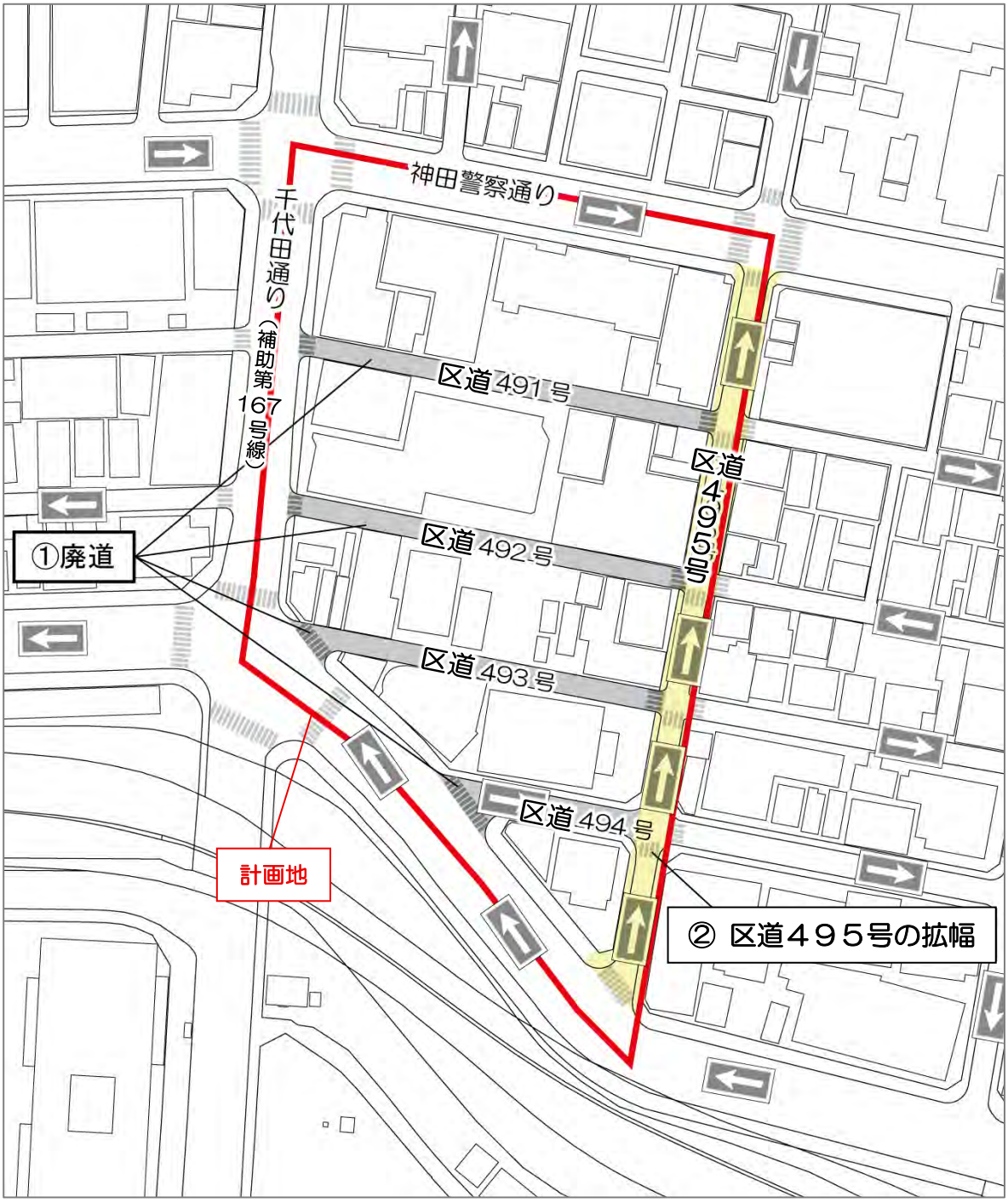
4　計画建物供用による周辺交通への影響評価

1）自動車交通

（1）開発に伴う道路整備計画

- 本計画に伴う道路交通整備計画を以下に示す。
- 区道 491 号～区 494 号の廃道（計画地内）
- 区道 495 号の拡幅（11→12m）

▼将来の道路基盤及び交通規制



5　自動車交通による影響評価

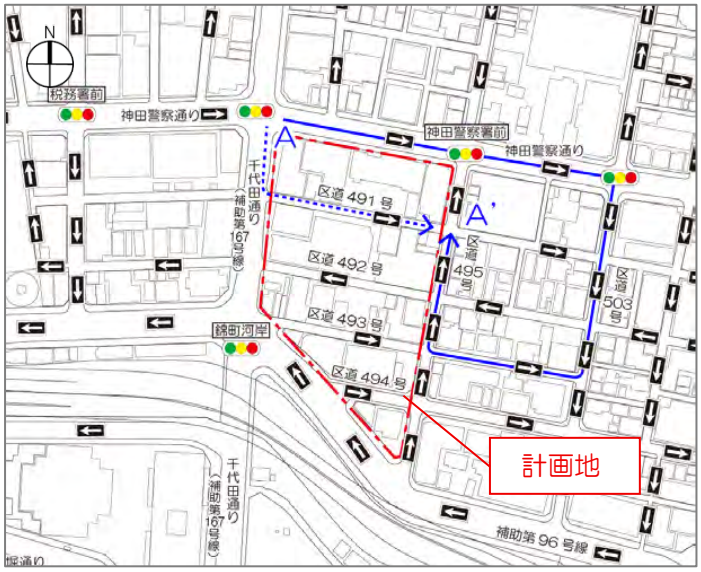
1）廃道に伴う転換経路の設定

● 廃道に伴う転換交通について、路線区間ごとに転換想定経路を設定した。

（1）区道 491 号一部区間の廃道に伴う転換

● 区道 491 号の一部区間を廃道した場合、下図の方向 A から方向 A’ へ、（点線から実線へ）現況の通過交通が転換することを想定し、転換交通量を算定した。

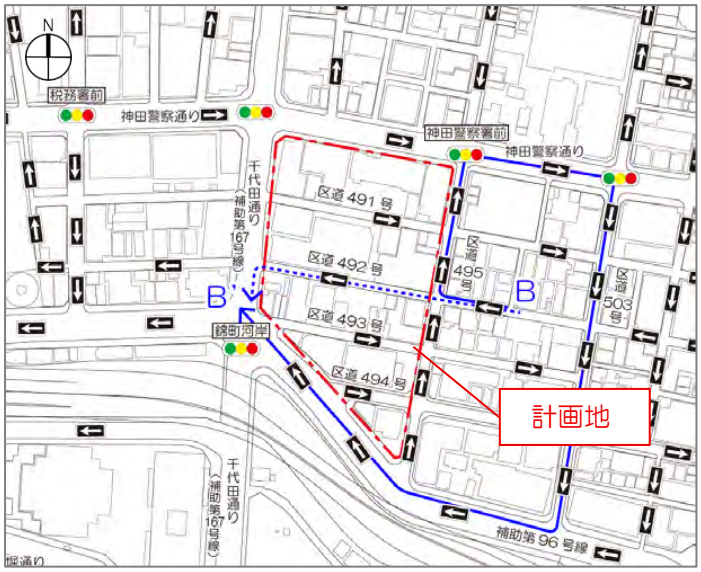
▼区道 491 号一部区間の廃道に伴う通過交通の転換経路図



（2）区道 492 号の廃道に伴う転換

● 区道 492 号を廃道した場合、下図の方向 B から方向 B’ へ（点線から実線へ）現況の通過交通が転換することを想定し、転換交通量を算定した。

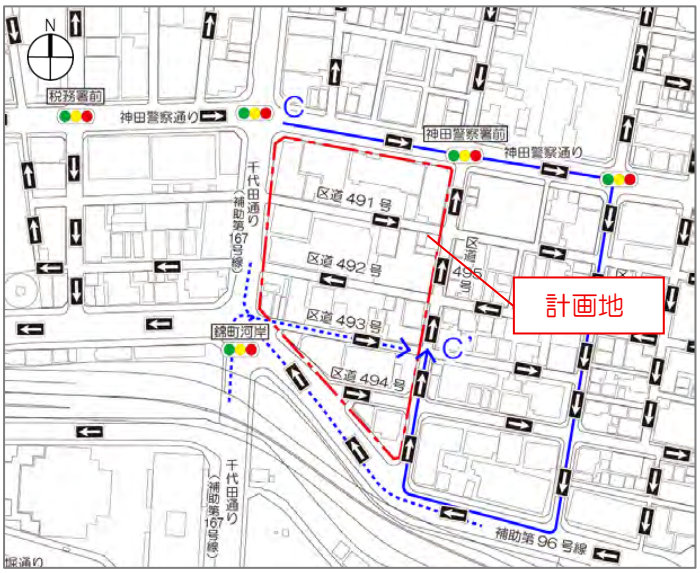
▼区道 492 号の廃道に伴う通過交通の転換経路図



（3）区道 493 号の廃道に伴う転換

- 区道 493 号を廃道した場合、下図の方向 C から方向 C’ へ（点線から実線へ）現況の通過交通が転換することを想定し、転換交通量を算定した。

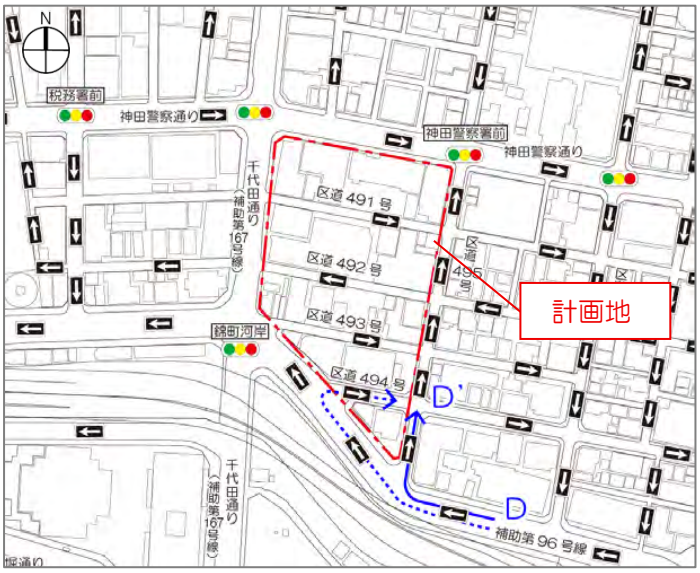
▼区道 493 号の廃道に伴う通過交通の転換経路図



（4）区道 494 号の廃道に伴う転換

- 区道 494 号を廃道した場合、下図の方向 D から方向 D’ へ（点線から実線へ）現況の通過交通が転換することを想定し、転換交通量を算定した。

▼区道 494 号の廃道に伴う通過交通の転換経路図



２）廃道に伴う転換交通量の設定

- 転換想定経路に基づき、各路線区間の転換増減交通量を設定した。
- 現況の廃道予定区間を通行する車両について、通行目的別に以下の３種に区分し、それぞれに転換想定経路を設定し、転換増減交通量を算出した。なお、ナンバープレート及び現地目視調査にて通行目的を区分しており、転換が想定される車両及び本転換交通量の算出において、より正確な台数の把握に努めている。

『計画地内サービス車両』

現況において計画地区内に立ち寄っている車両。
これらの車両は、本開発の自動車発生集中交通量に含まれているものであり、
ここでは転換減と見做して現況交通から差し引くものとする。

『東側市街地サービス車両』

現況において廃道予定区間を経由して東側市街地に立ち寄っている車両。
これらの車両は周辺街路へ転換するものとする。

『通過車両』

現況において廃道予定区間を通行している車両のうち、通過を目的とする車両。
計画地内と東側市街地のいずれにも立ち寄らない車両である。
これらの車両についても周辺街路へ転換するものとする。

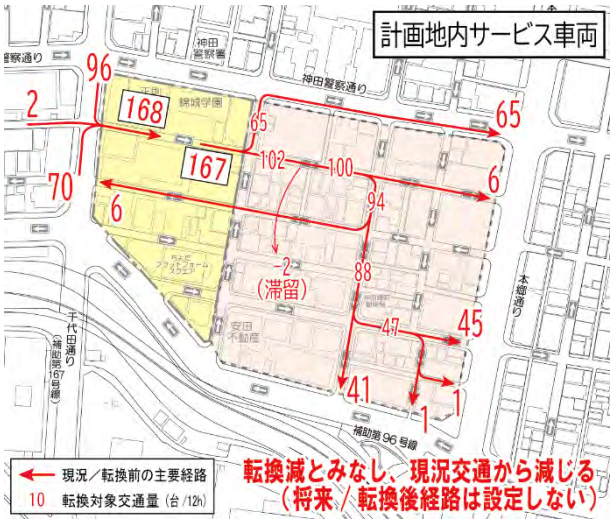
※下図の範囲における流入位置及び流出位置で、車両のナンバープレートを調査している。
そのため、廃道予定区間の総通行車両数から「計画地内サービス車両」「東側市街地サービス車両」を除いたものを「通過車両」としてカウントしている。



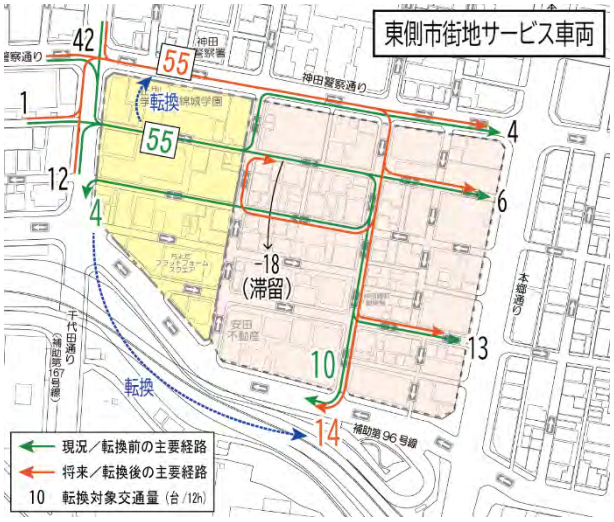
① 区道 491 号の
廃道に伴う転換

（転換増減交通量 ／ 12 時間計）

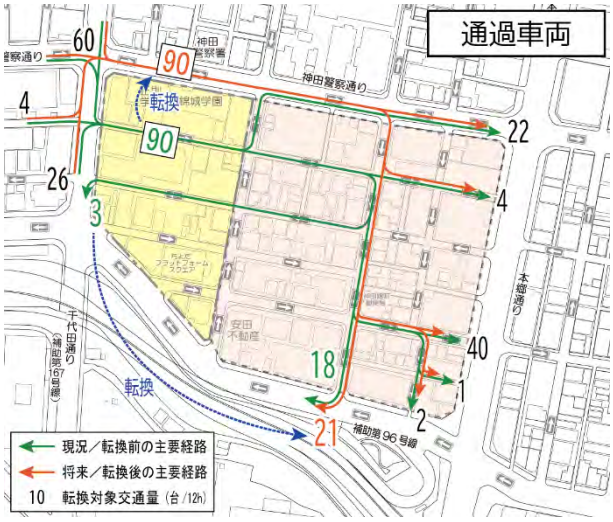
『計画地内サービス車両』

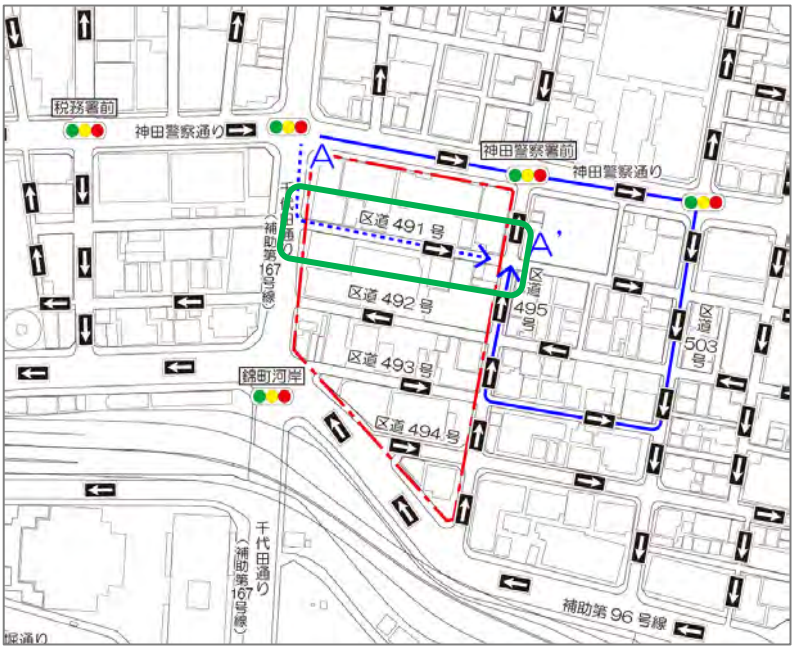


『東側市街地サービス車両』



『通過車両』

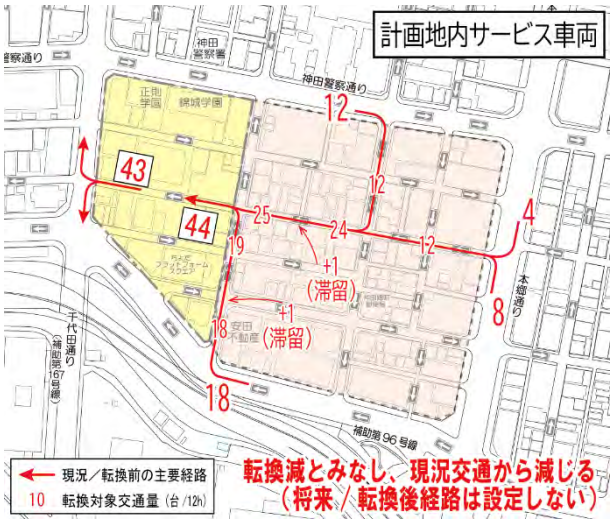




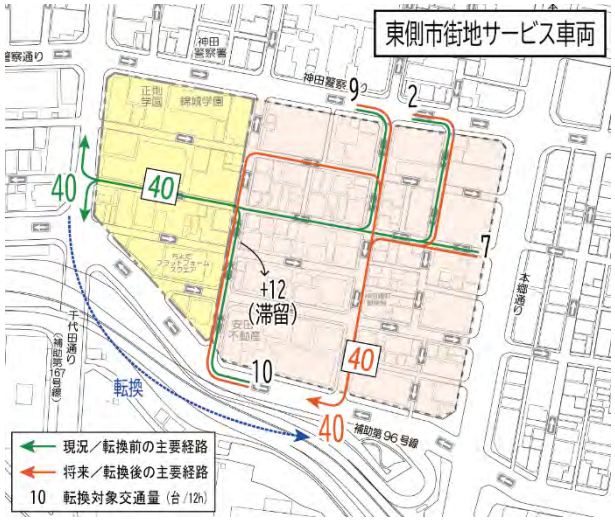
② 区道 492 号の廃道に伴う転換

（転換増減交通量 ／ 12 時間計）

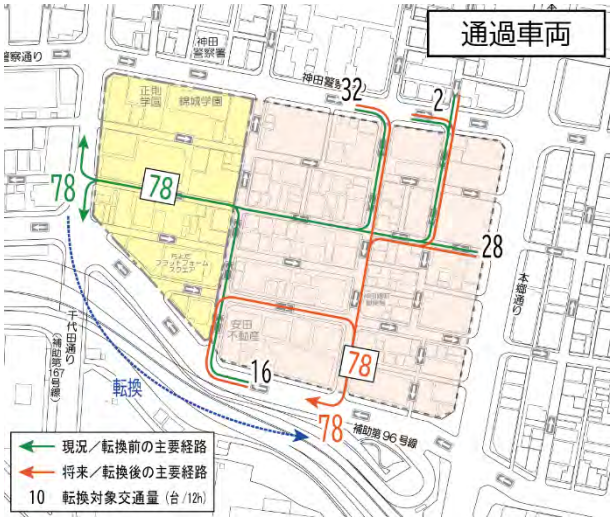
『計画地内サービス車両』

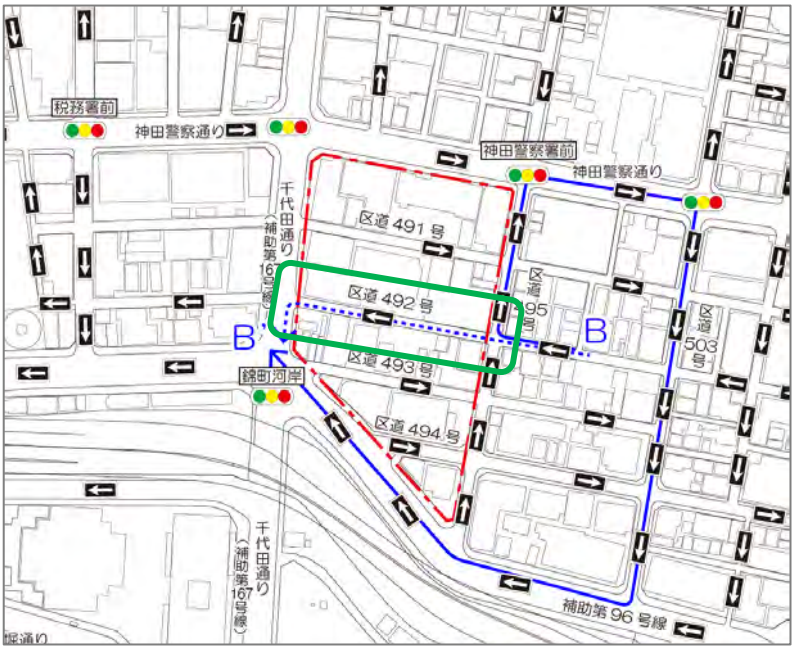


『東側市街地サービス車両』



『通過車両』



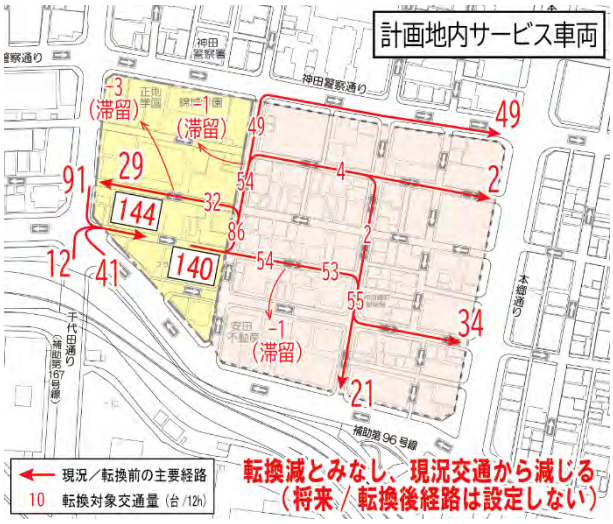


③ 区道 493 号

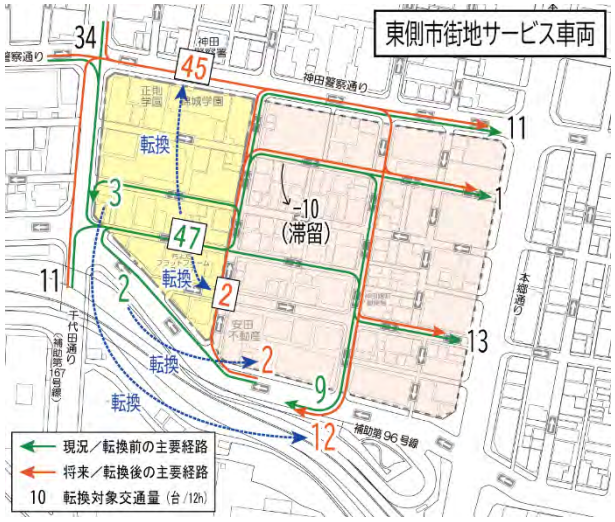
廃道に伴う転換

（転換増減交通量 ／ 12 時間計）

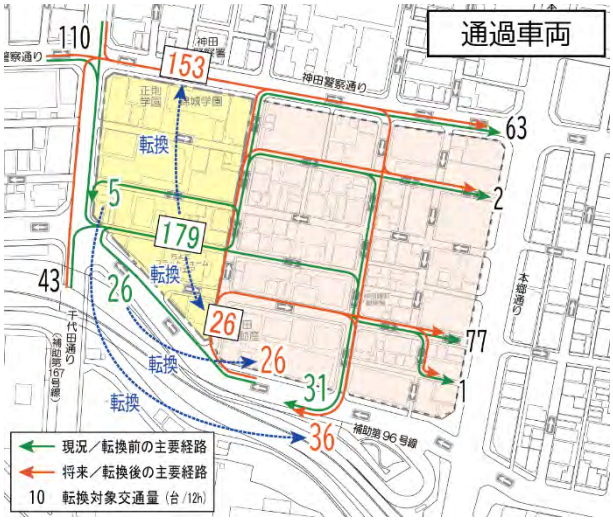
『計画地内サービス車両』

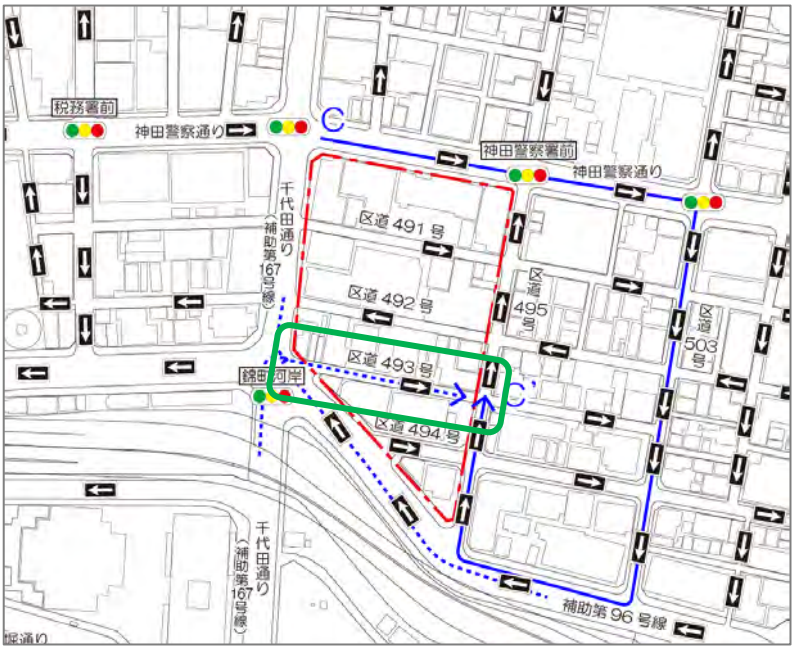


『東側市街地サービス車両』



『通過車両』



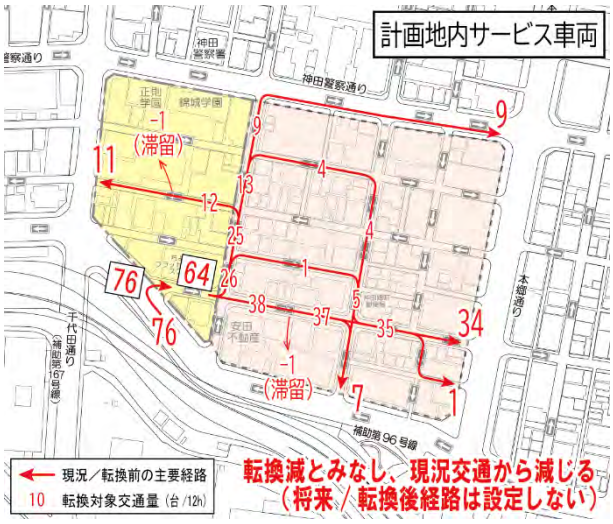


④ 区道 494 号

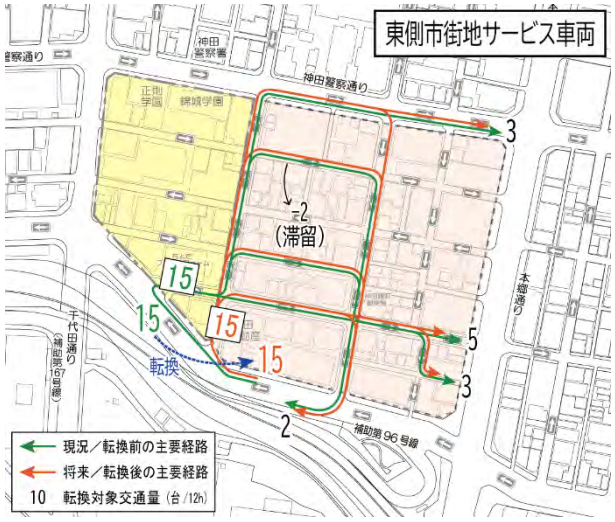
廃道に伴う転換

（転換増減交通量 ／ 12 時間計）

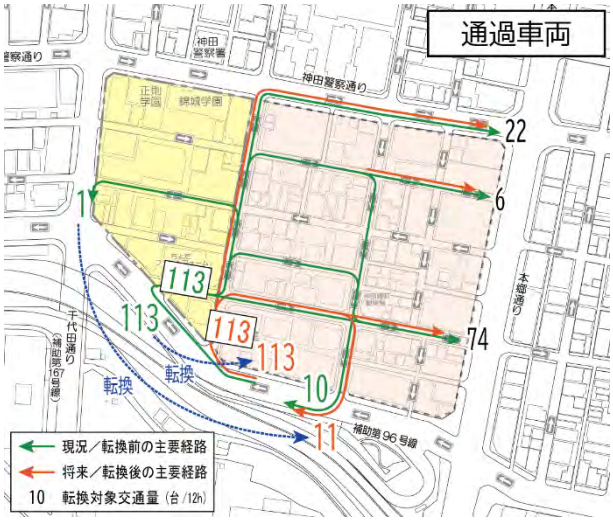
『計画地内サービス車両』

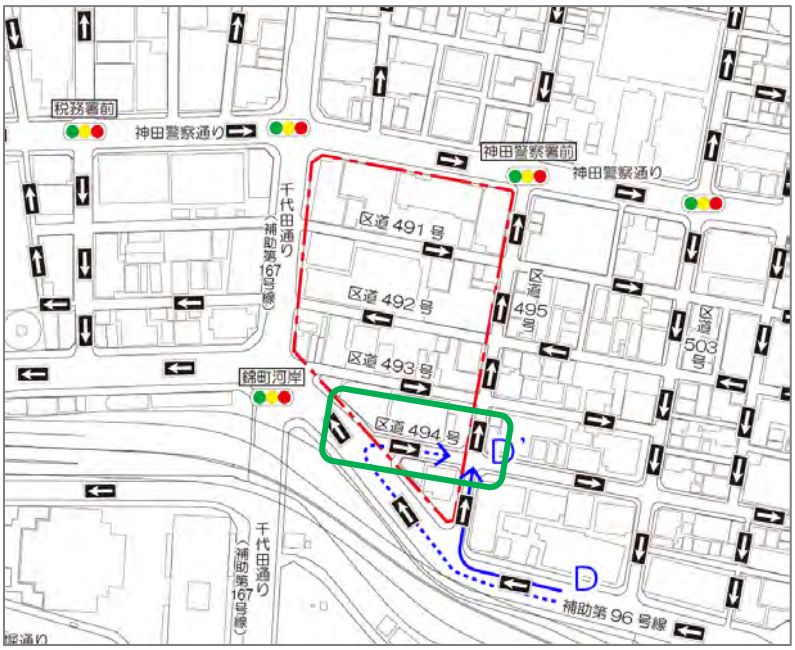


『東側市街地サービス車両』

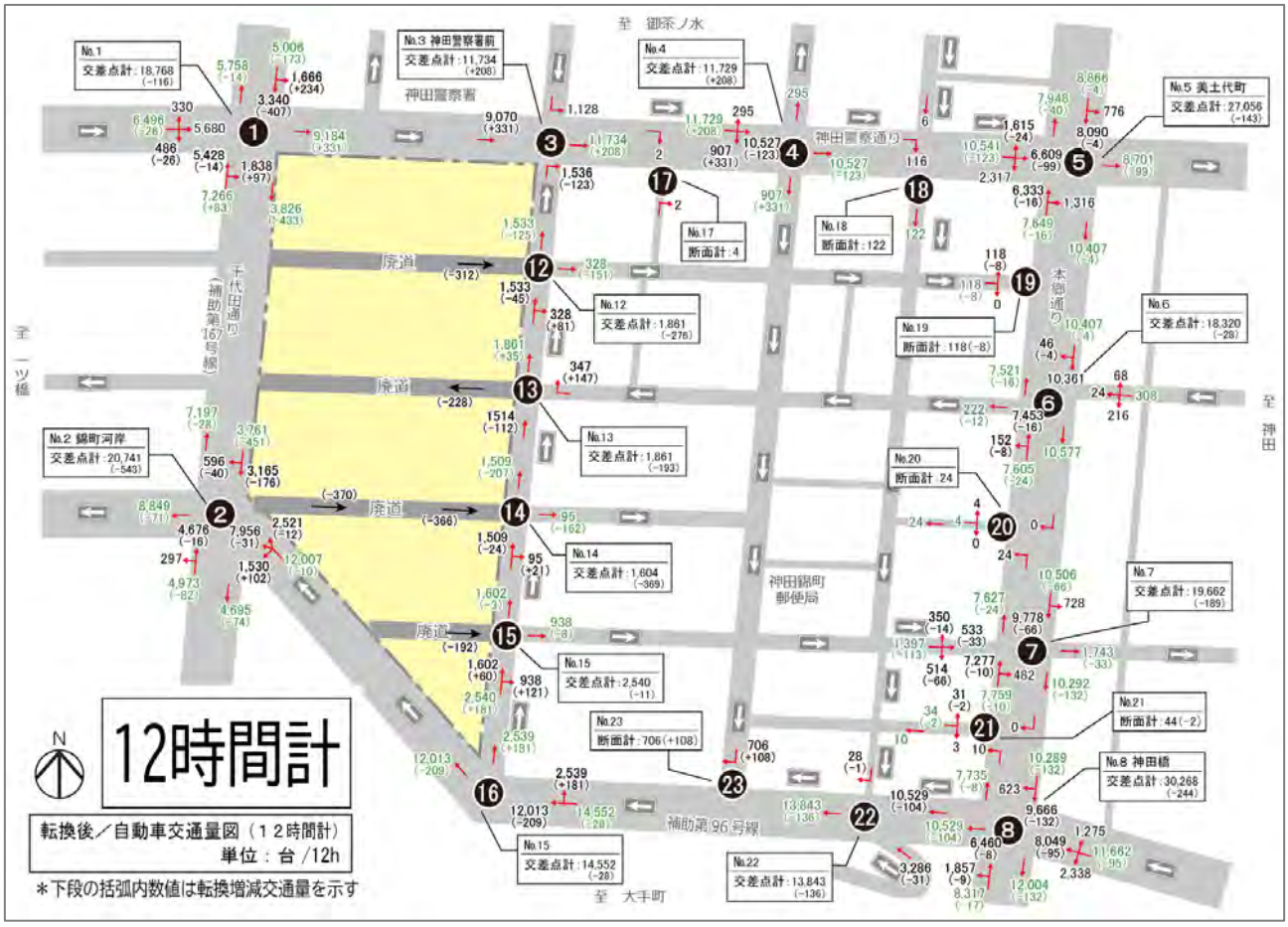


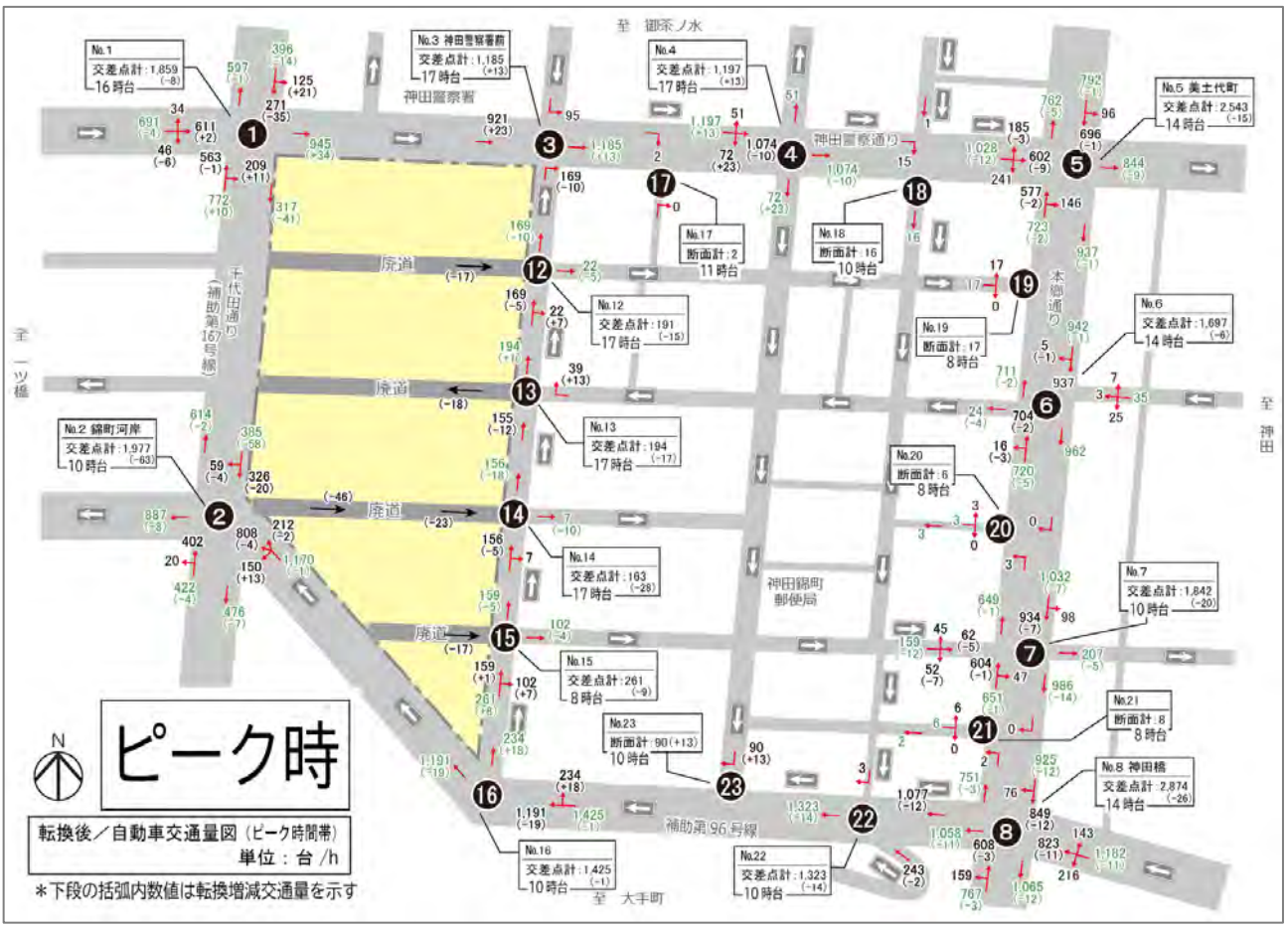
『通過車両』





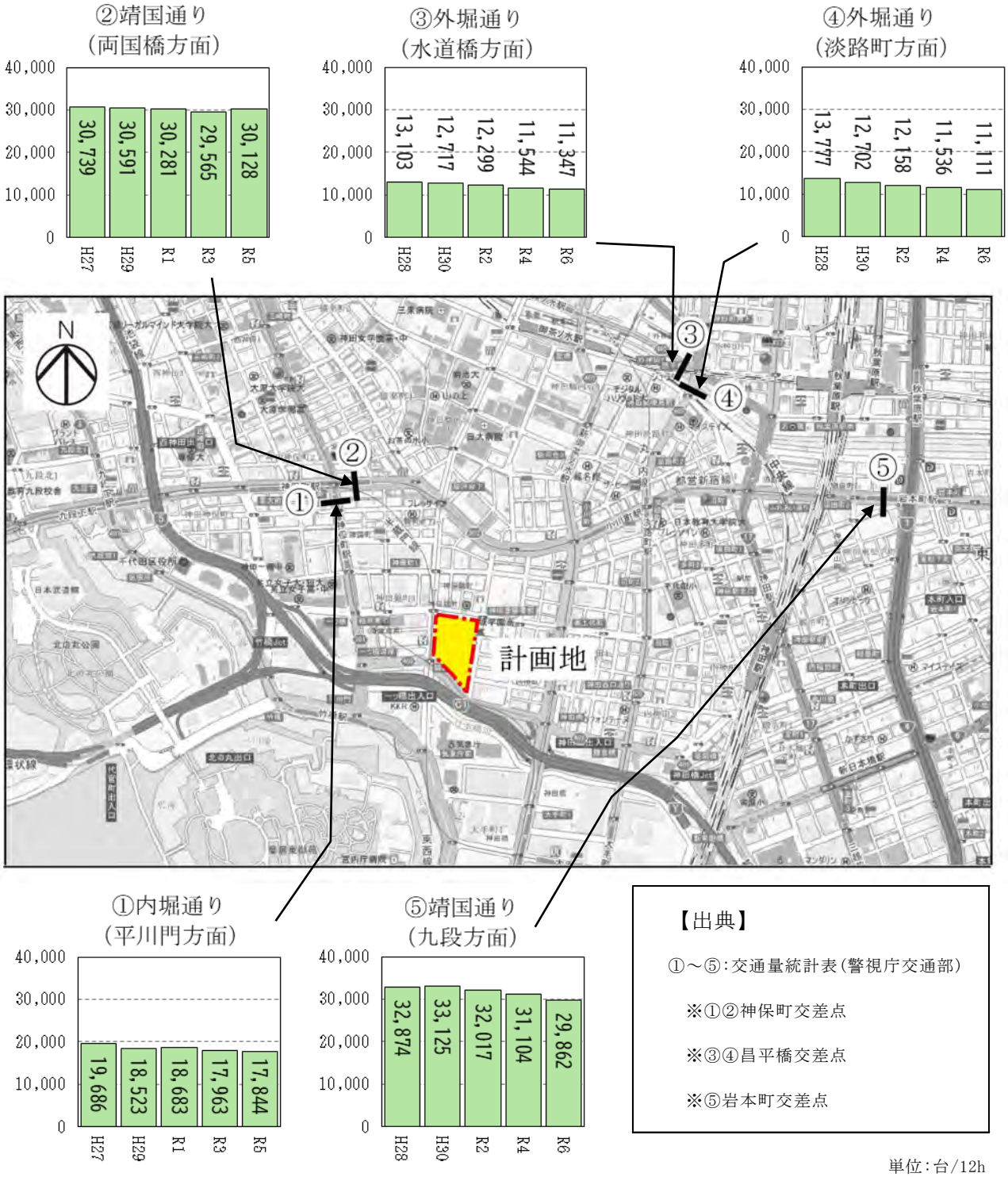
● 転換後の自動車交通量を下図に示す。廃道に伴う転換設定にあたり、転換増減交通量は各交差点における時間帯別に算定している。（時間帯によって転換増減交通量は異なる）





3）自動車の一般交通量の伸び率

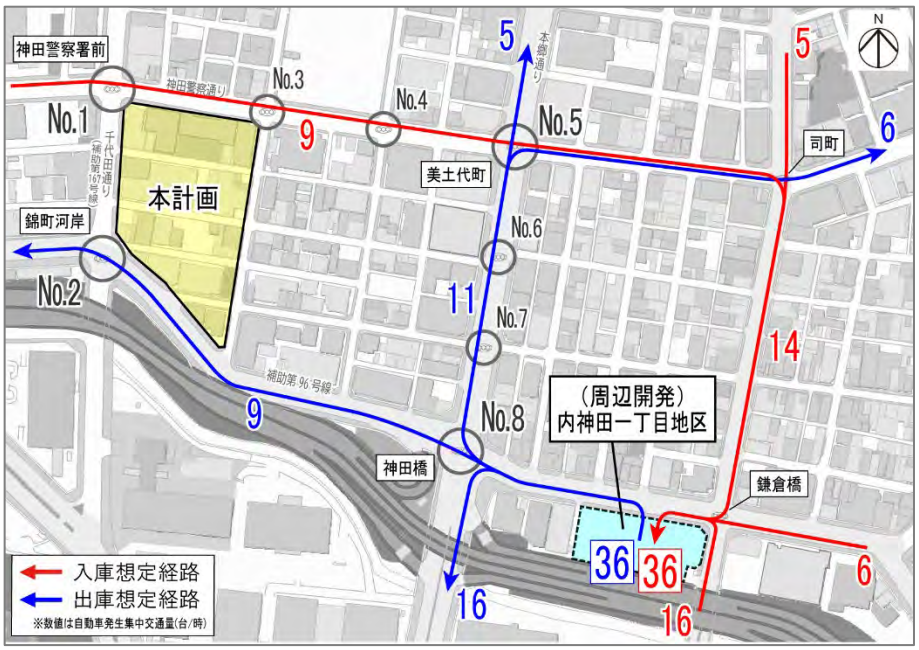
- 周辺道路の一般交通量のトレンドを確認した。
- 図中の経年データは、警視庁交通部発行の「交通量統計表」を活用し、主要幹線道路の経年推移（隔年実施）を比較した。
- いずれの調査結果も経年推移に顕著な増加傾向はなく、おおむね横ばい、もしくは漸減傾向にあることから、本検討では一般交通量の伸び率を 1.0（伸び率なし）とする。



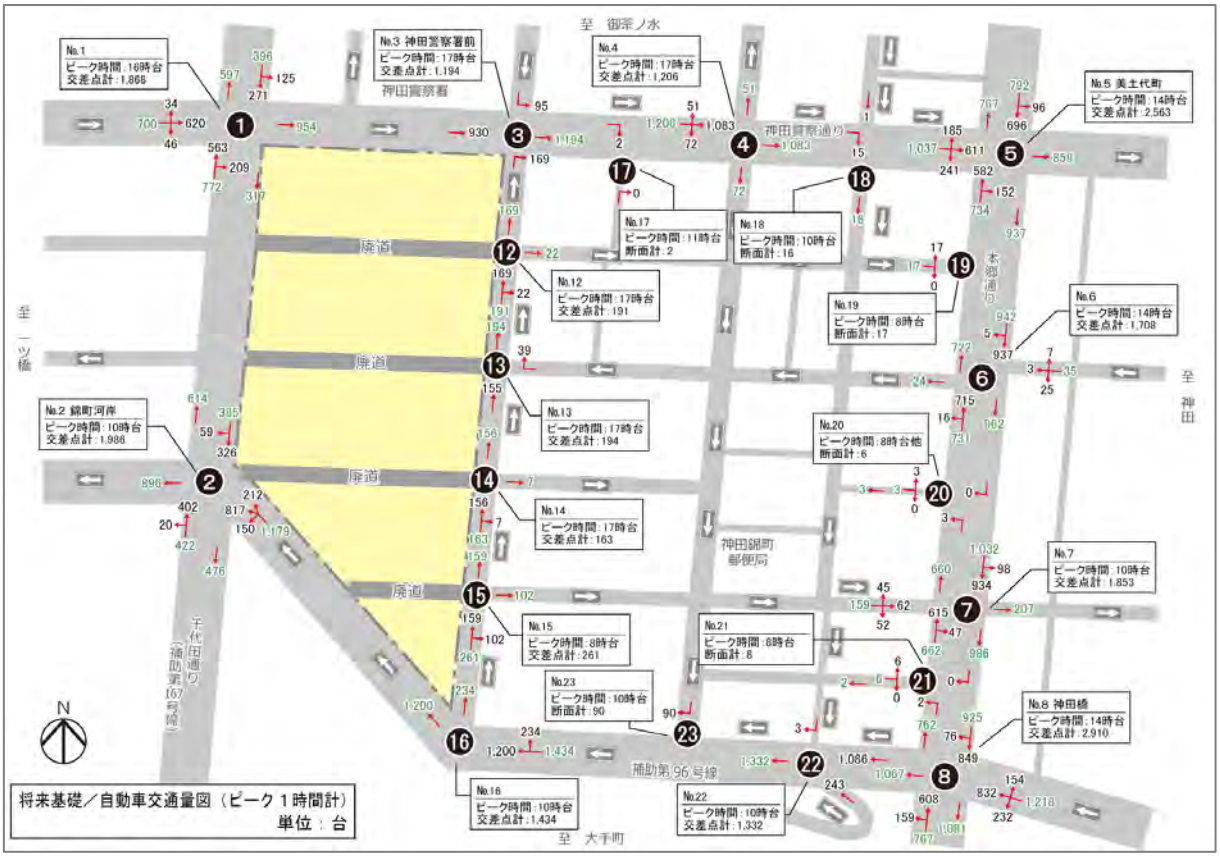
単位：台/12h

４）周辺開発計画に伴う増加交通

- 本計画の周辺開発計画の増加交通量を転換後の交通量に加味する。（転換後交通量＋周辺開発の増加交通量）※以降、「将来基礎交通量」と呼ぶ
- 周辺開発計画は「内神田一丁目地区」を対象としている。当該開発計画の位置および既往資料より得た自動車の増加交通量を下図に示す。



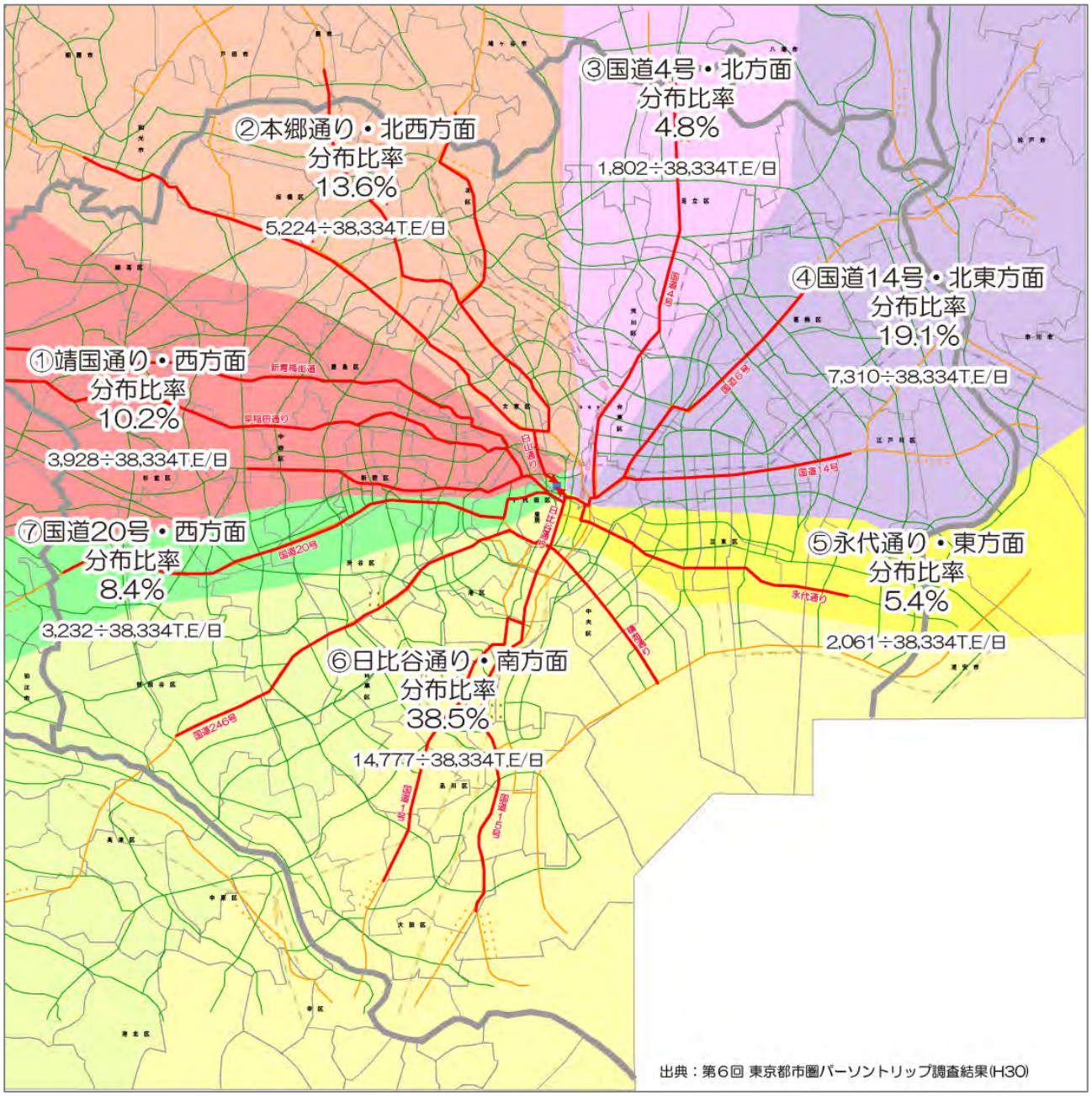
- 転換後の交通量に周辺開発の増加交通量を加えた自動車交通量（将来基礎交通量）を下図に示す。



5）利用方面比率の設定

- H30PT 調査における自動車 OD 表に基づき、利用方面比率を算出した。
- 広域的に 7 方面へ分割、本計画地の小ゾーンへのアクセスは主要幹線道路の利用を前提として、利用方面比率を設定した。

▼利用方面比率の算定

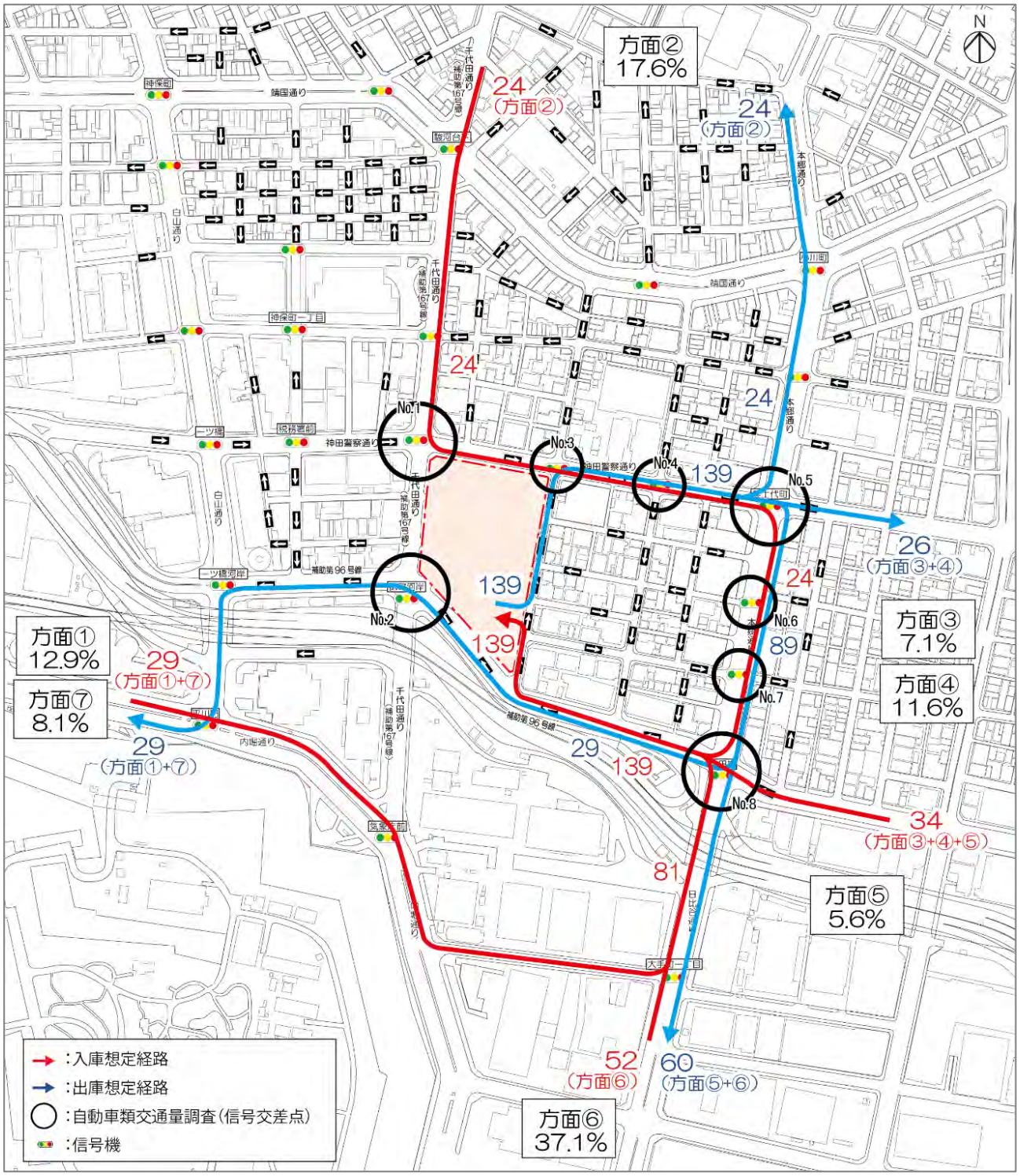


【使用データ】
〇平成 30 年 第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査
〇代表交通手段別 OD 表（代表交通手段＝自動車）
【集計対象】
〇計画地ゾーン：計画基本ゾーン 0012

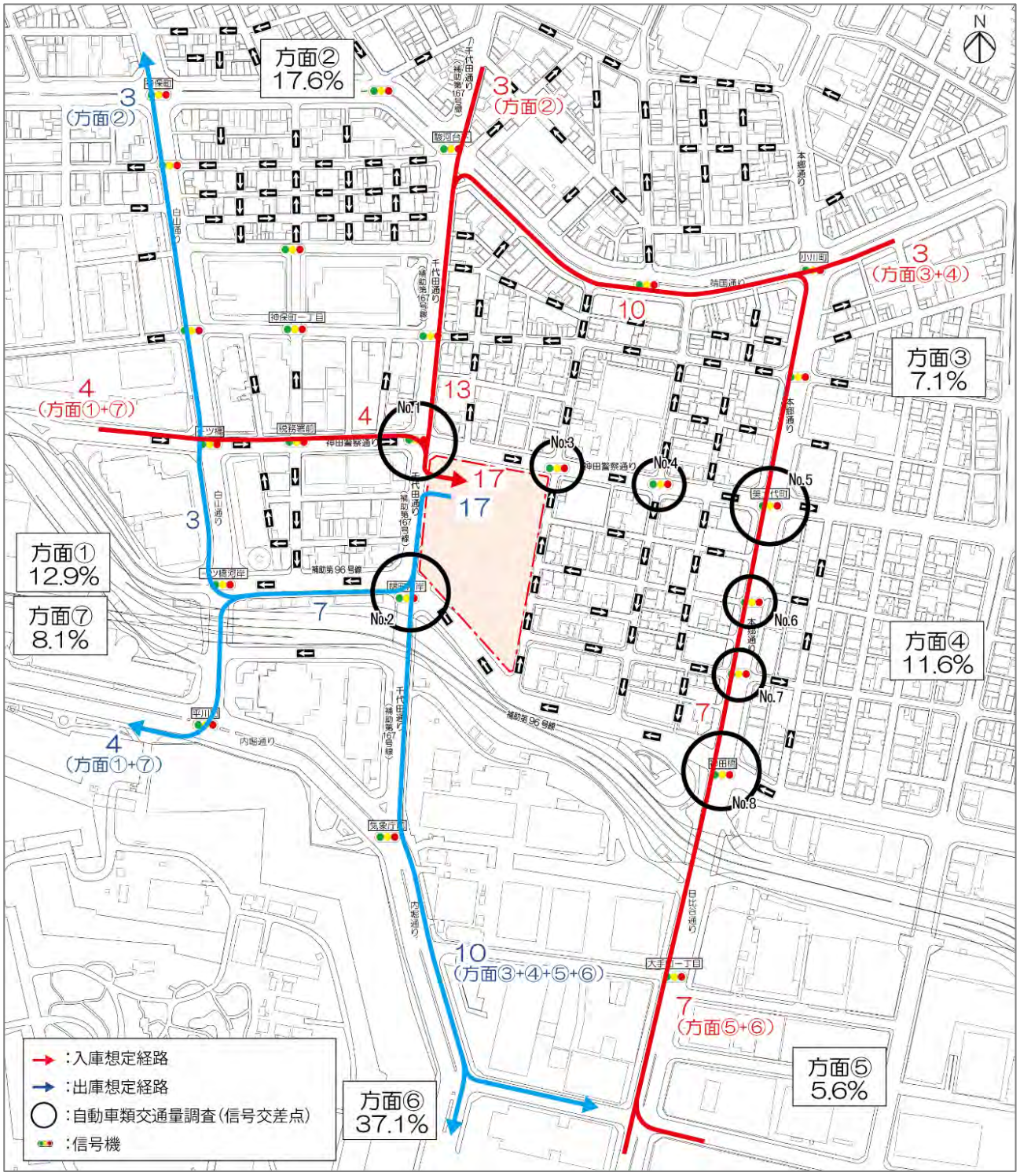
6）発生集中交通量の経路配分

- 本計画地の発生集中交通量に方面比率を乗じて方面別交通量を算出し、経路毎に配分した。なお、H30PT 調査における自動車 OD 表に基づき、利用方面比率を算出した。
- 本計画の地区別の経路別発生集中交通量を以下に示す。

▼発生集中交通量の経路配分（南地区）

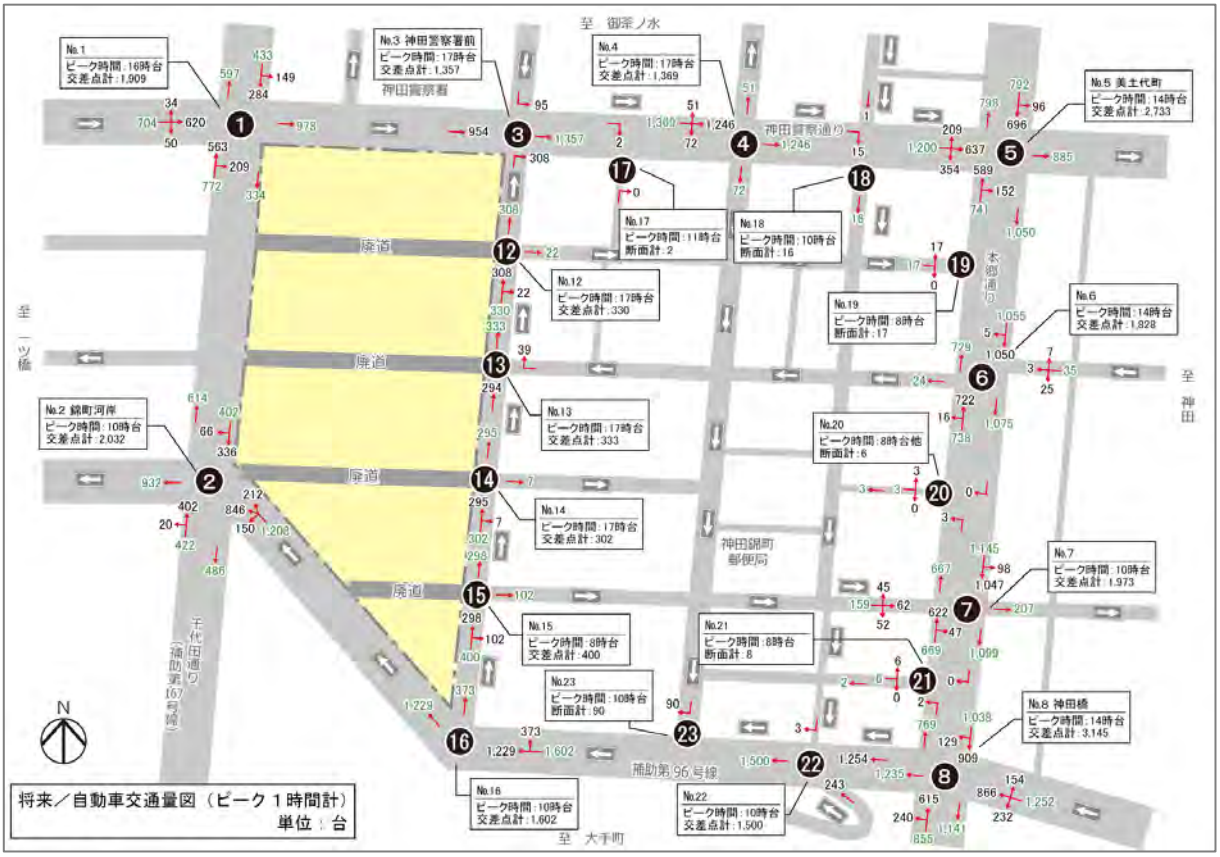


▼発生集中交通量の経路配分（北地区）



7）将来の自動車交通量

● 将来基礎交通量に本計画の発生集中交通量を加味した自動車交通量（将来交通量）を下図に示す。

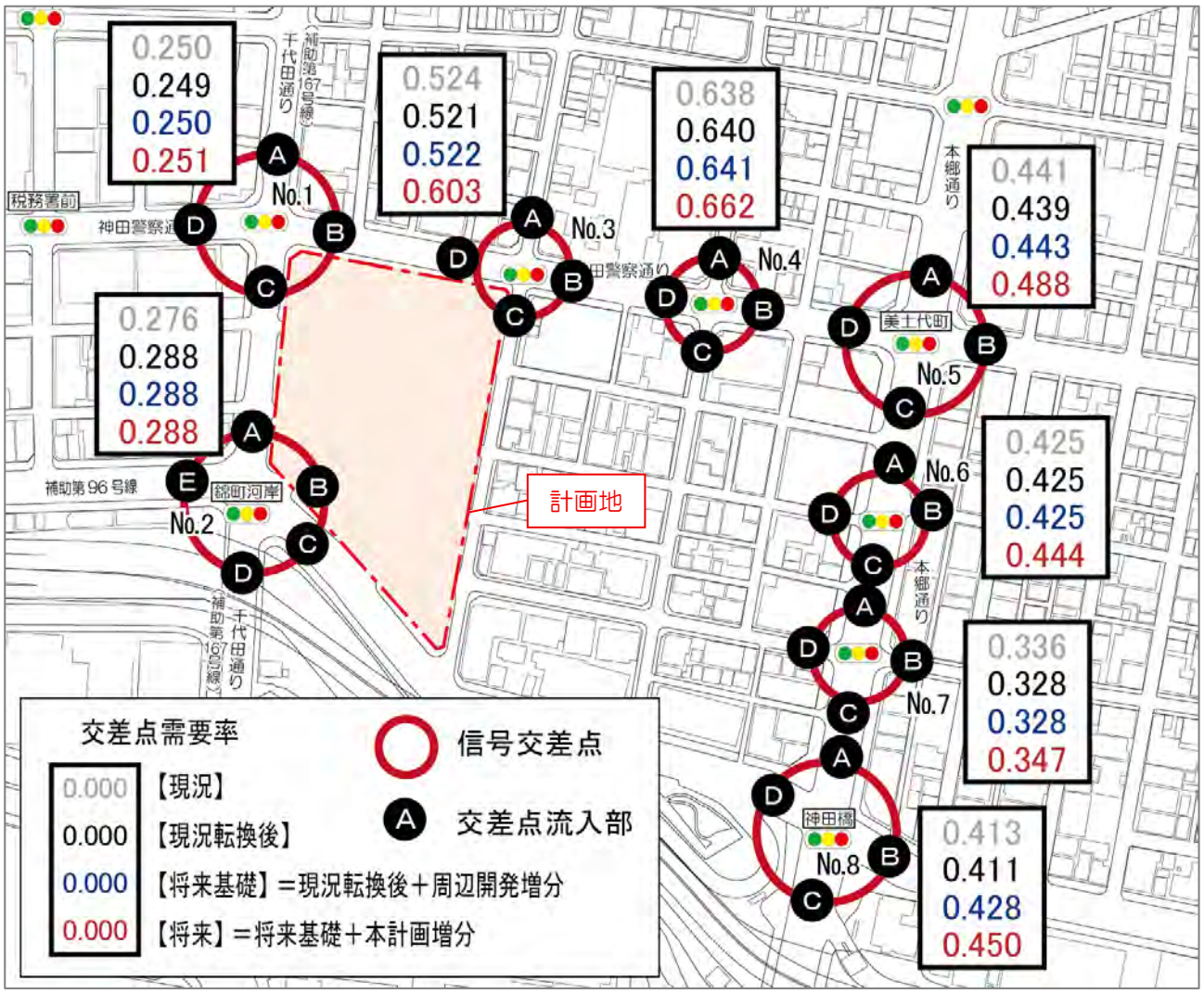


8）自動車交通影響評価

（1）信号交差点における自動車影響評価

- 交差点の需要率は、どの交差点も 0.9 未満であり、流入部の混雑度も上限未満（1.0 未満）に収まっている。

▼信号交差点の解析結果（交差点需要率／ピーク時）



● 各評価時点におけるピーク時の解析結果表を以下に示す。

● なお、No.3 交差点流入部 C 南については、将来時点の車線別混雑度が 1.0 を超える値となるが、当該方向の青時間を５秒増やすと基準値内となるため、今後の計画地周辺の交通状況を勘案しながら対応を検討する。

▼信号交差点の解析結果（ピーク時）

増加

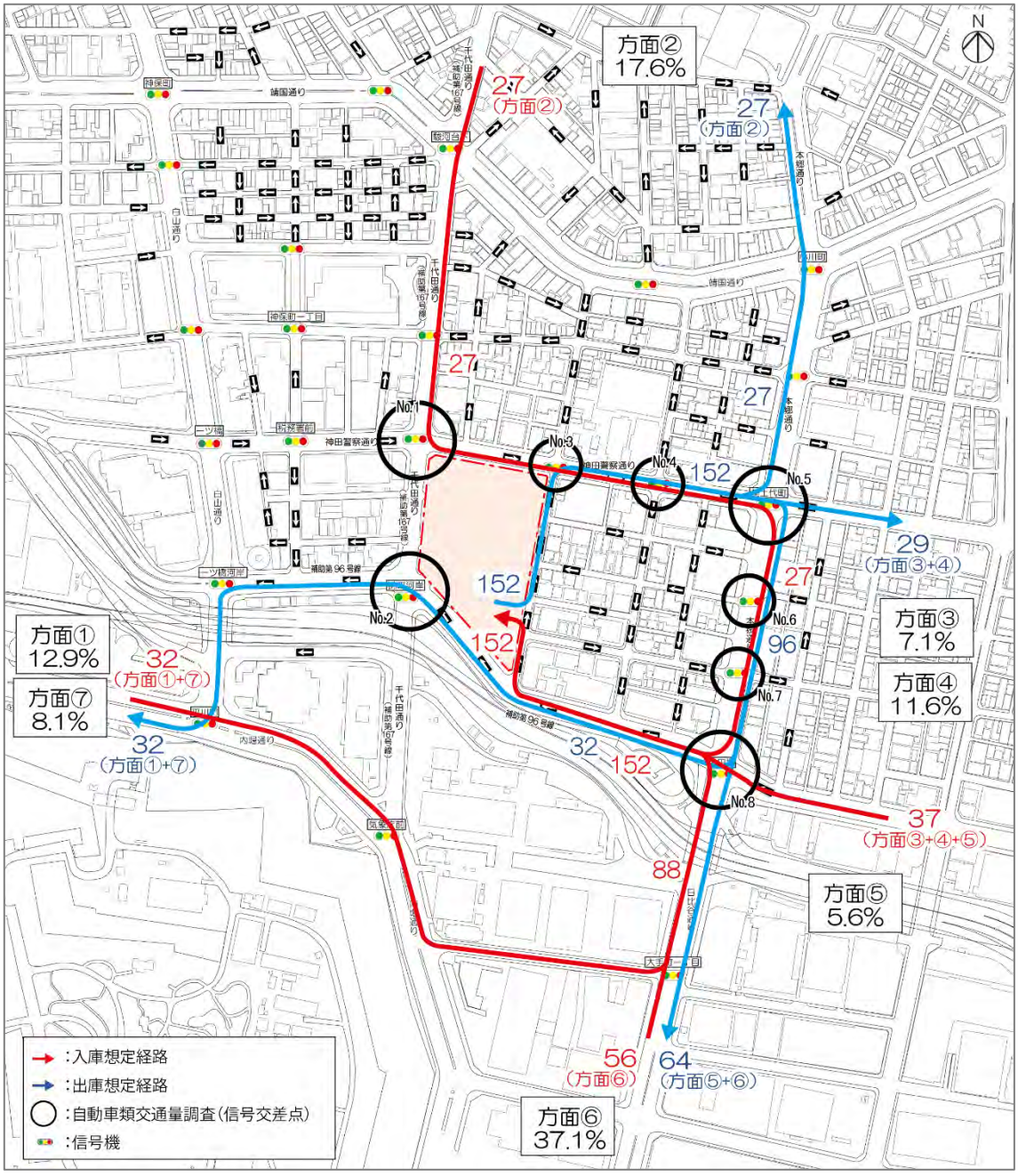
地点番号	ピーク時間帯	限界需要率の算定			流入部	車線運用	現況		現況転換後		将来基礎 現況転換後＋周辺開発増分		将来 将来基礎＋本計画増分	
			有効青秒数	ｻｲｸﾙ長秒数			車線別混雑度	交差点需要率	車線別混雑度	交差点需要率	車線別混雑度	交差点需要率	車線別混雑度	交差点需要率
1	16時台	0.921	128	139	A北	左直	0.263	0.250	0.262	0.249	0.262	0.250	0.290	0.251
						直進								
					C南	直進(2)	0.307		0.306		0.306		0.306	
						右折	0.245		0.250		0.250		0.253	
					D西	左直	0.309		0.307		0.310		0.312	
						直進(2)								
						直右								
2	10時台	0.909	130	143	A北	左直	0.225	0.276	0.176	0.288	0.176	0.288	0.181	0.288
						直進								
						右折	0.111		0.104		0.104		0.116	
					C南東	左折	0.377		0.411		0.411		0.411	
						直進(3)	0.360		0.358		0.361		0.373	
						右折	0.332		0.317		0.317		0.317	
					D南	左直	0.244		0.240		0.240		0.240	
						直右								
3	17時台	●信号現示 秒数調整前（現況現示）												
		0.945	137	145	A北	左折	0.380	0.524	0.380	0.521	0.380	0.522	0.380	0.603
					C南	右折	0.719		0.679		0.679		1.217	
					D西	直進(4)	0.250		0.256		0.258		0.265	
		●信号現示 秒数調整後（１φ：＋５秒，３φ：－５秒）												
		0.945	137	145	A北	左折							0.304	0.603
					C南	右折							0.975	
					D西	直進(4)							0.286	
4	17時台	0.901	128	142	D西	左直	0.347	0.638	0.351	0.640	0.354	0.641	0.397	0.662
						直進(2)								
						直右								
5	14時台	0.901	127	141	A北	左折	0.275	0.441	0.275	0.439	0.275	0.443	0.275	0.488
						左直	0.440		0.439		0.439		0.439	
						直進								
					C南	直進(3)	0.253		0.253		0.255		0.258	
						右折	0.936		0.936		0.974		0.974	
					D西	左直	0.437		0.431		0.435		0.464	
						直進								
						直右								
						右折	0.387		0.387		0.387		0.551	
6	14時台	0.876	120	137	A北	直進(2)	0.317	0.425	0.316	0.425	0.317	0.425	0.351	0.444
						直右								
					B東	左直右	0.158		0.158		0.158		0.158	
					C南	左直	0.252		0.250		0.253		0.255	
						直進(2)								
7	10時台	0.929	130	140	A北	左直	0.348	0.336	0.346	0.328	0.346	0.328	0.378	0.347
						直進(2)								
					C南	直進(3)	0.191		0.190		0.193		0.195	
						右折	0.121		0.120		0.120		0.922	
					D西	左直右	0.386		0.366		0.366		0.366	
8	14時台	0.914	128	140	A北	直進(3)	0.278	0.413	0.274	0.411	0.274	0.428	0.292	0.450
						右折	0.139		0.139		0.139		0.232	
					B東	左折	0.740		0.740		0.789		0.789	
						直進(3)	0.433		0.427		0.431		0.448	
						右折	0.258		0.258		0.275		0.275	
					C南	左直	0.276		0.275		0.275		0.313	
						直進(2)								

※車線運用の（ ）数字は車線数を示す

補足：集約駐車による自動車交通影響評価

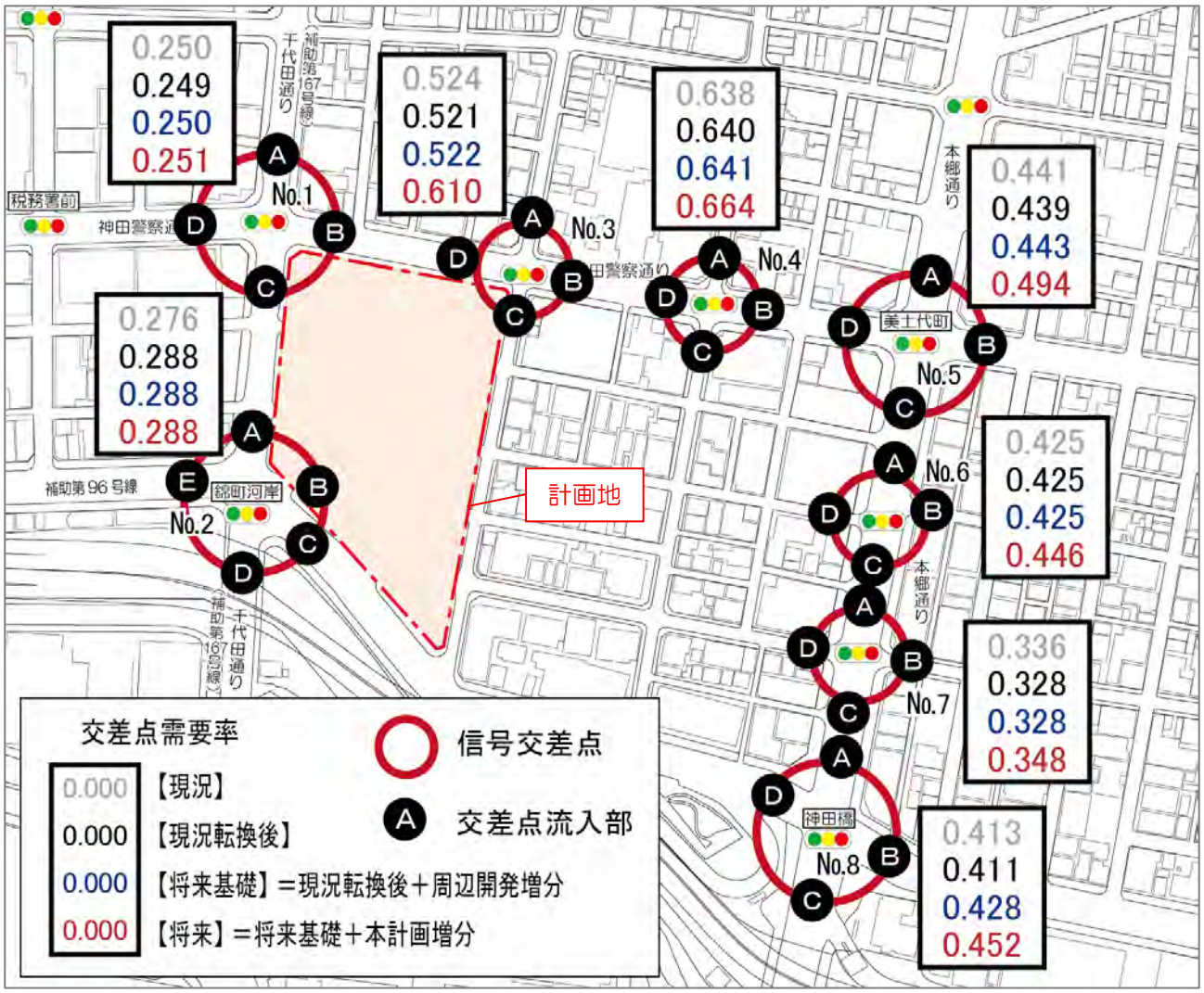
- 本計画は「神田錦町南部地区 駐車場地域ルール」に基づく集約駐車場を約 80 台分整備するため、約 80 台分の隔地が本計画地内の施設建築物（南地区）に行われた場合の自動車交通影響評価を行った。
- なお、隔地元の建物は、主に中規模の業務用途のビルが中心となることを想定し、H30PT 調査における自動車 OD 表に基づき、事務所用途における自動車ピーク率を算出後、約 80 台を乗じて南地区の発生集中交通量の経路配分に加算した。
- 南地区の経路別発生集中交通量（約 80 台分の駐車場集約化後）を以下に示す。

▼発生集中交通量の経路配分（南地区）



● 前頁の南地区の経路別発生集中交通量と北地区の経路別発生集中交通量を加味した自動車交通量（将来交通量）を想定した場合でも、交差点の需要率は、どの交差点も 0.9 未満であり、流入部の混雑度も上限未満（1.0 未満）に収まっている。

▼信号交差点の解析結果（交差点需要率／ピーク時）



6 歩行者交通影響評価

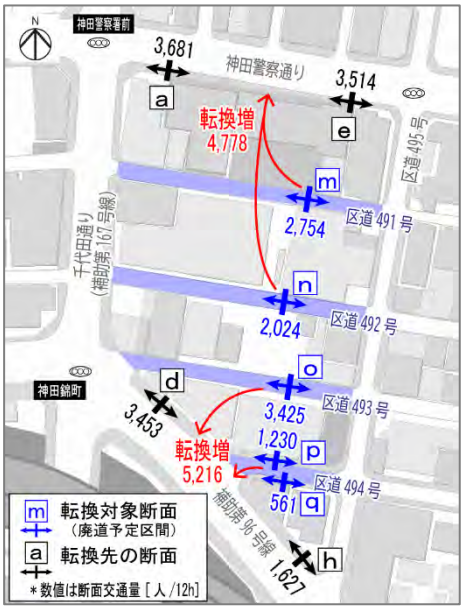
1）廃道に伴う歩行者交通量の転換

● 廃道よる歩行者交通の転換を以下に設定した。

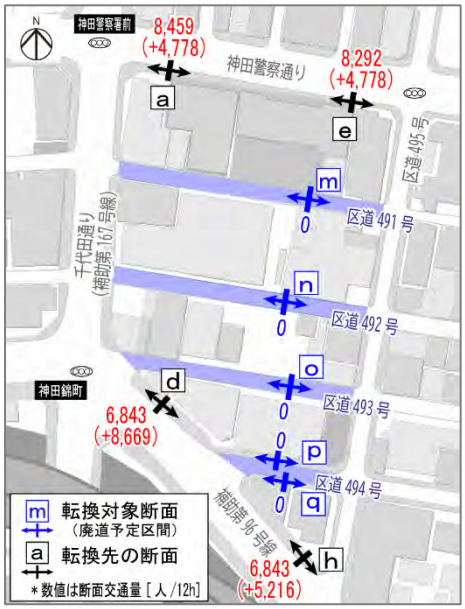
〇現況において「区道 491 号」および「区道 492 号」を通行する歩行者交通について
⇒『神田警察通り』に転換するものとする

〇現況において「区道 493 号」および「区道 494 号」を通行する歩行者交通について
⇒『補助第 96 号線』に転換するものとする

▼転換前交通量



▼転換後交通量



■ 転換対象交通量　■ 転換先交通量　■ 転換後交通量

神田警察通りへの転換

時間帯	① 現況交通量（断面計） 断面m -区道491号-	断面n -区道492号-	-	計(m+n) -転換交通量-	時間帯	② 現況交通量（断面計） 断面a -西側断面-	断面e -東側断面-	時間帯	③ 転換後交通量（①+②） 断面a -西側断面-	断面e -東側断面-
7時台	167	117		284	7時台	307	250	7時台	591	534
8時台	394	308		702	8時台	715	712	8時台	1,417	1,414
9時台	185	178		363	9時台	203	182	9時台	566	545
10時台	104	112		216	10時台	165	160	10時台	381	376
11時台	207	132		339	11時台	184	194	11時台	523	533
12時台	375	264		639	12時台	302	272	12時台	941	911
13時台	201	152		353	13時台	236	227	13時台	589	580
14時台	140	130		270	14時台	258	248	14時台	528	518
15時台	302	141		443	15時台	529	529	15時台	972	972
16時台	196	143		339	16時台	279	268	16時台	618	607
17時台	292	188		480	17時台	266	266	17時台	746	746
18時台	191	159		350	18時台	237	206	18時台	587	556
計	2,754	2,024		4,778	計	3,681	3,514	計	8,459	8,292

■ 転換対象交通量　■ 転換先交通量　■ 転換後交通量

補助第96号線への転換

時間帯	① 現況交通量（断面計） 断面o -区道493号-	断面p -区道494号	断面q -区道494号	計(o+p+q) -転換交通量-	時間帯	② 現況交通量（断面計） 断面d -西側断面-	断面h -東側断面-	時間帯	③ 転換後交通量（①+②） 断面d -西側断面-	断面h -東側断面-
7時台	193	43	24	260	7時台	158	52	7時台	418	312
8時台	469	102	90	661	8時台	374	225	8時台	1,035	886
9時台	271	91	69	431	9時台	284	139	9時台	715	570
10時台	177	59	27	263	10時台	189	98	10時台	452	361
11時台	257	63	33	353	11時台	206	85	11時台	559	438
12時台	547	129	102	778	12時台	405	184	12時台	1,183	962
13時台	284	100	41	425	13時台	289	167	13時台	714	592
14時台	231	95	46	372	14時台	244	134	14時台	616	506
15時台	216	84	21	321	15時台	248	122	15時台	569	443
16時台	203	116	39	358	16時台	250	72	16時台	608	430
17時台	319	167	33	519	17時台	395	172	17時台	914	691
18時台	258	181	36	475	18時台	411	177	18時台	886	652
計	3,425	1,230	561	5,216	計	3,453	1,627	計	8,669	6,843

※補助第 96 号線の歩行者断面（断面 d,断面 h）は、現況のピーク時間帯と転換後のピーク時間帯が異なる。
よって当該断面については、現況ピークと転換後ピークの２つの時間帯を対象として歩行者の影響評価を行う。

2）歩行者発生集中交通量の経路配分

● 歩行者の発生集中交通量（増分）は交通手段別に歩行経路を設定した。

（1）鉄道利用

● 鉄道利用は、竹橋駅，神田駅，神保町駅，大手町駅，御茶ノ水駅，新御茶ノ水駅，小川町駅，淡路町駅の計８駅の利用を想定し、各駅の年間乗降客数（令和３年版 都市・地域交通年報／一般財団法人 運輸総合研究所）および計画地から各駅までの駅距離をもとに利用駅別の利用比率を設定し、鉄道利用の発生集中交通量（増分）を各駅に配分した。

▼用途別の鉄道利用 発生集中交通量

利用駅名	鉄道事業者／路線名	年間乗降客数 a（万人／年）	駅距離 b（m）	指標		鉄道利用 発生集中交通量（増分）			
				a/b^2	利用比	日		ピーク時	
竹橋駅	東京メトロ　東西線	1,805	500	0.0072	10.1%	3,909	3,909	824	824
神田駅	JR　中央本線	7,355	890	0.0093	13.0%	5,031	6,231	1,062	1,315
	JR　東北本線								
	東京メトロ　銀座線	1,907	940	0.0022	3.1%	1,200		253	
神保町駅	東京メトロ　半蔵門線	2,491	700	0.0051	7.1%	2,747	8,629	580	1,822
	東京都交通局　三田線	1,650	510	0.0063	8.8%	3,405		719	
	東京都交通局　新宿線	1,867	640	0.0046	6.4%	2,477		523	
大手町駅	東京メトロ　丸の内線	2,171	830	0.0032	4.5%	1,742	7,973	368	1,683
	東京メトロ　東西線	4,121	1,160	0.0031	4.3%	1,664		351	
	東京メトロ　千代田線	2,450	890	0.0031	4.3%	1,664		351	
	東京メトロ　半蔵門線	1,927	730	0.0036	5.0%	1,935		408	
	東京都交通局　三田線	2,307	1,120	0.0018	2.5%	968		205	
御茶ノ水駅	JR　中央本線	6,957	940	0.0079	11.0%	4,257	5,302	899	1,119
	JR　総武支線								
	東京メトロ　丸の内線	1,817	970	0.0019	2.7%	1,045		220	
新御茶ノ水駅	東京メトロ　千代田線	2,843	740	0.0052	7.3%	2,825	2,825	597	597
小川町駅	東京都交通局　新宿線	1,413	610	0.0038	5.3%	2,051	2,051	432	432
淡路町駅	東京メトロ　丸の内線	1,374	650	0.0033	4.6%	1,780	1,780	376	376
計		44,455	－	0.0716	100%	**38,700**		**8,168**	

※乗降客数：令和3年(2021年)版 都市･地域交通年報（一般財団法人 運輸総合研究所）より
定期利用含む，接続線への乗継・乗換は除く

※駅距離　：計画地から各駅までの距離（図測）

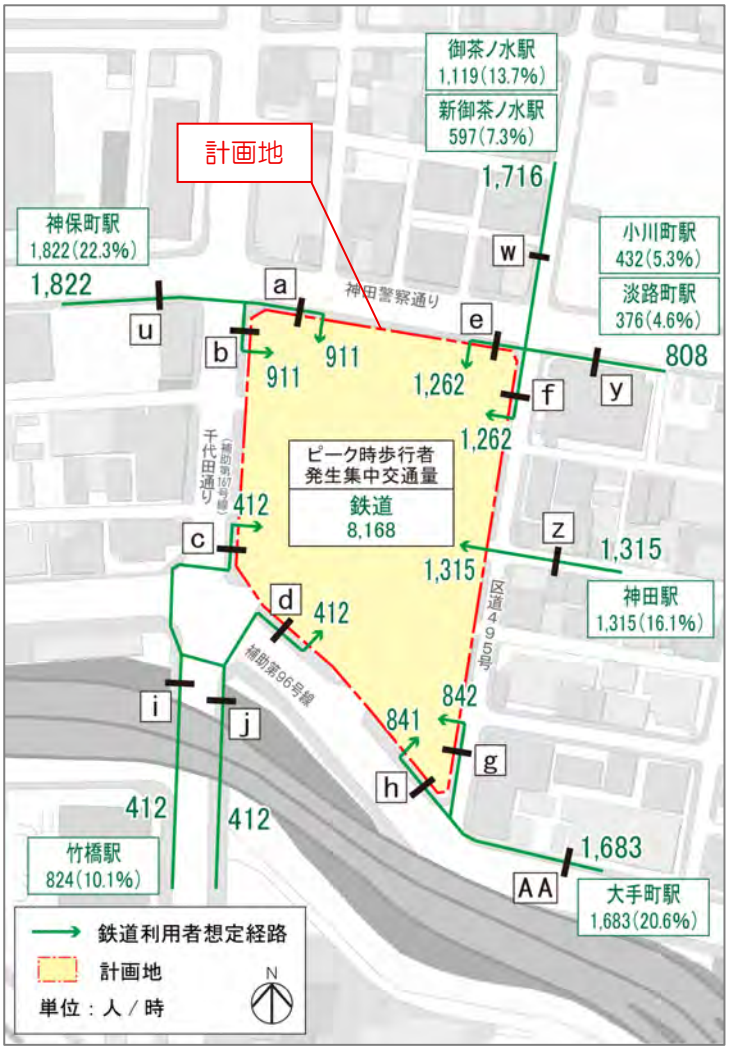
※指標　　：乗降客数÷駅距離2乗（乗降客数に比例、駅距離の2乗に反比例）

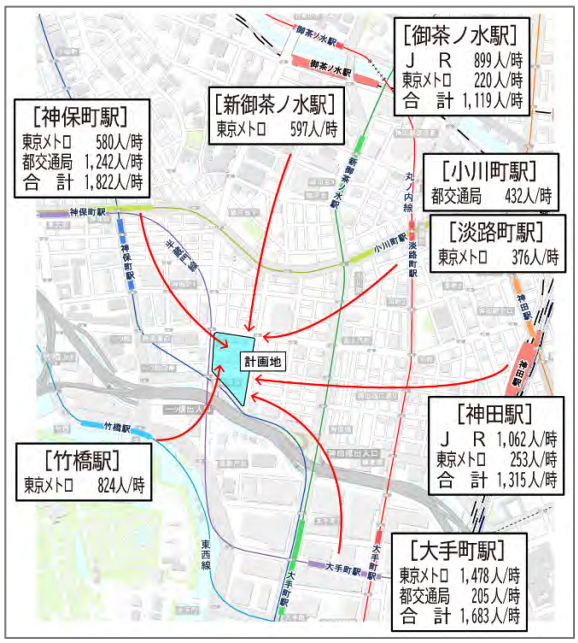
▼用途別の鉄道利用 発生集中交通量

利用駅名	鉄道事業者／路線名	利用比	用途別の鉄道利用 発生集中交通量（増分）															
			事務所				商業				ホテル				合計			
			日		ピーク時		日		ピーク時		日		ピーク時		日		ピーク時	
竹橋駅	東京メトロ　東西線	10.1%	3,141	3,141	738	738	546	546	59	59	222	222	27	27	3,909	3,909	824	824
神田駅	JR　中央本線	13.0%	4,043	5,007	950	1,177	702	870	77	95	286	354	35	43	5,031	6,231	1,062	1,315
	JR　東北本線																	
	東京メトロ　銀座線	3.1%	964		227		168		18		68		8		1,200		253	
神保町駅	東京メトロ　半蔵門線	7.1%	2,208	6,935	519	1,630	383	1,204	42	132	156	490	19	60	2,747	8,629	580	1,822
	東京都交通局　三田線	8.8%	2,737		643		475		52		193		24		3,405		719	
	東京都交通局　新宿線	6.4%	1,990		468		346		38		141		17		2,477		523	
大手町駅	東京メトロ　丸の内線	4.5%	1,400	6,407	329	1,505	243	1,112	27	121	99	454	12	57	1,742	7,973	368	1,683
	東京メトロ　東西線	4.3%	1,337		314		232		25		95		12		1,664		351	
	東京メトロ　千代田線	4.3%	1,337		314		232		25		95		12		1,664		351	
	東京メトロ　半蔵門線	5.0%	1,555		365		270		29		110		14		1,935		408	
	東京都交通局　三田線	2.5%	778		183		135		15		55		7		968		205	
御茶ノ水駅	JR　中央本線	11.0%	3,421	4,261	804	1,001	594	740	65	81	242	301	30	37	4,257	5,302	899	1,119
	JR　総武支線																	
	東京メトロ　丸の内線	2.7%	840		197		146		16		59		7		1,045		220	
新御茶ノ水駅	東京メトロ　千代田線	7.3%	2,270	2,270	534	534	394	394	43	43	161	161	20	20	2,825	2,825	597	597
小川町駅	東京都交通局　新宿線	5.3%	1,648	1,648	387	387	286	286	31	31	117	117	14	14	2,051	2,051	432	432
淡路町駅	東京メトロ　丸の内線	4.6%	1,431	1,431	336	336	248	248	27	27	101	101	13	13	1,780	1,780	376	376
計		100.0%	**31,100**		**7,308**		**5,400**		**589**		**2,200**		**271**		**38,700**		**8,168**	

● 鉄道利用者は、利用駅ごとに歩行経路を設定した。

▼本計画における歩行者発生集中交通量（鉄道利用）





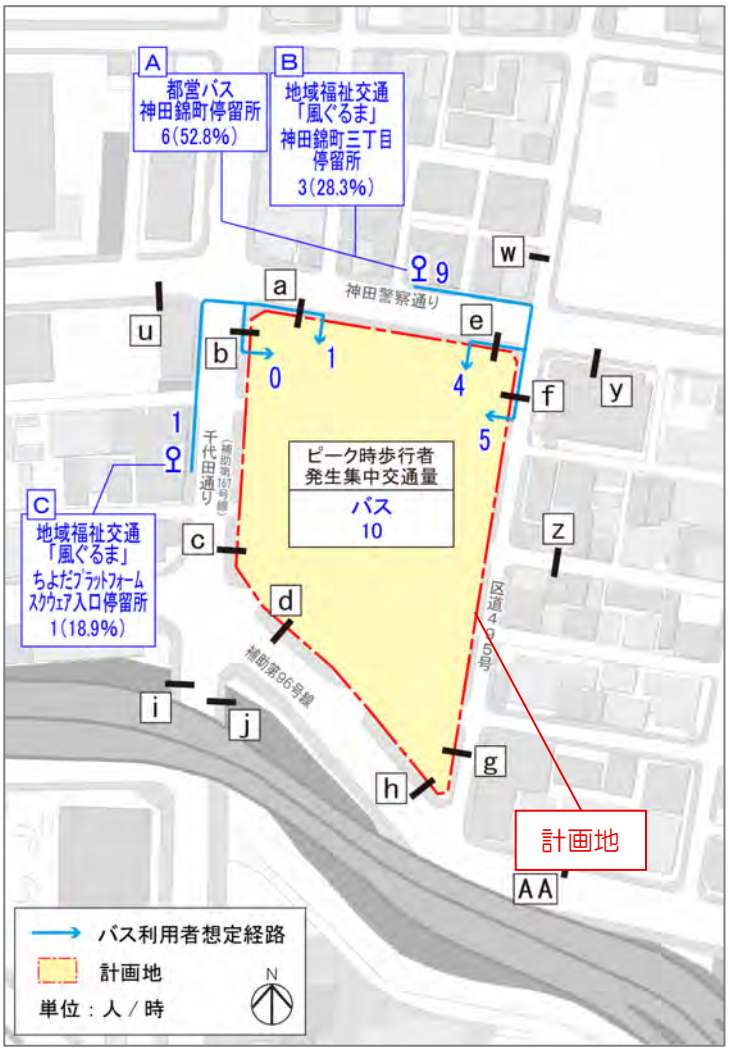
○鉄道利用歩行者 発生集中交通量（人/時）

鉄道駅名		竹橋	神田	神保町	大手町	御茶ノ水	新御茶ノ水	小川町	淡路町	合計
評価断面	a	-	-	911	-	-	-	-	-	911
	b	-	-	911	-	-	-	-	-	911
	c	412	-	-	-	-	-	-	-	412
	d	412	-	-	-	-	-	-	-	412
	e	-	-	-	-	559	299	216	188	1,262
	f	-	-	-	-	560	298	216	188	1,262
	g	-	-	-	842	-	-	-	-	842
	h	-	-	-	841	-	-	-	-	841
	i	412	-	-	-	-	-	-	-	412
	j	412	-	-	-	-	-	-	-	412
	u	-	-	1,822	-	-	-	-	-	1,822
	w	-	-	-	-	1,119	597	-	-	1,716
	y	-	-	-	-	-	-	432	376	808
	z	-	1,315	-	-	-	-	-	-	1,315
	AA	-	-	-	1,683	-	-	-	-	1,683

（２）バス利用

● バス利用者は、停留所ごとに利用比率および歩行経路を設定し、バス利用の発生集中交通量（増分）を各停留所に配分した。

▼本計画における歩行者発生集通交通量（バス利用）



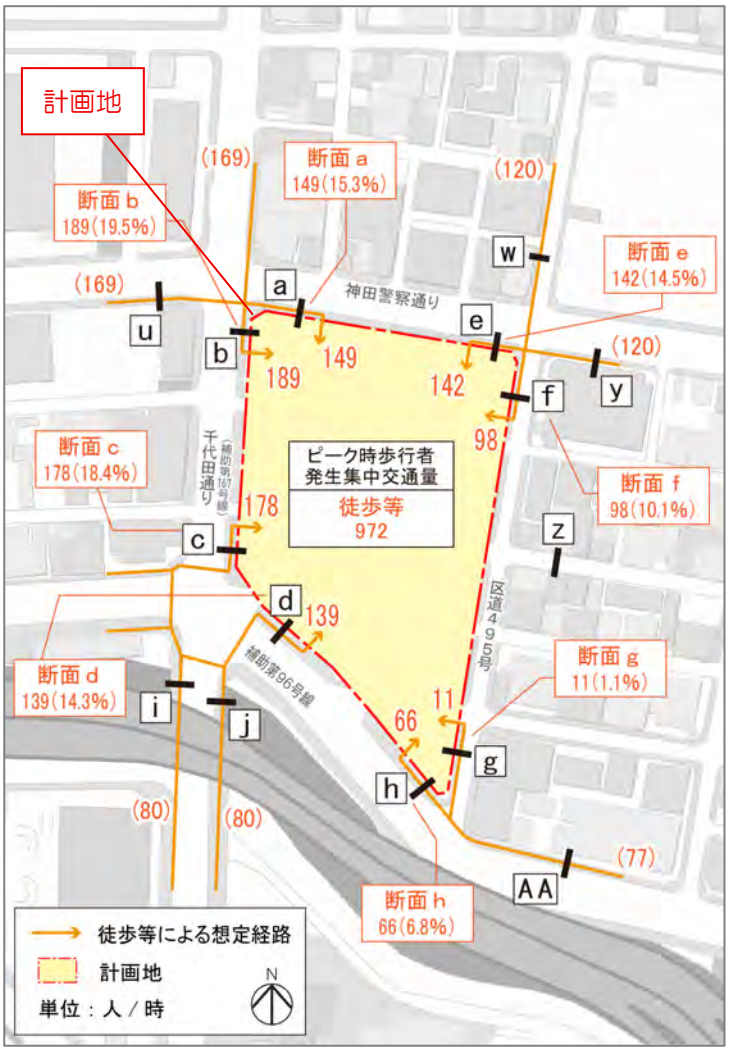
○バス利用歩行者 発生集中交通量（人/時）

停留所名		A,B	C	合計
評価断面	a	-	1	1
	b	-	0	0
	c	-	-	0
	d	-	-	0
	e	4	-	4
	f	5	-	5
	g	-	-	0
	h	-	-	0
	i	-	-	0
	j	-	-	0
	u	-	-	0
	w	-	-	0
	y	-	-	0
	z	-	-	0
	AA	-	-	0

（3）徒歩等

● 徒歩等による歩行者は、計画地周辺の歩行者交通量調査結果（断面ａ～ｈの現況交通量比）を用いて利用方面分布割合を算定し、それを各断面に按分した。

▼本計画における歩行者発生集中交通量（徒歩等）



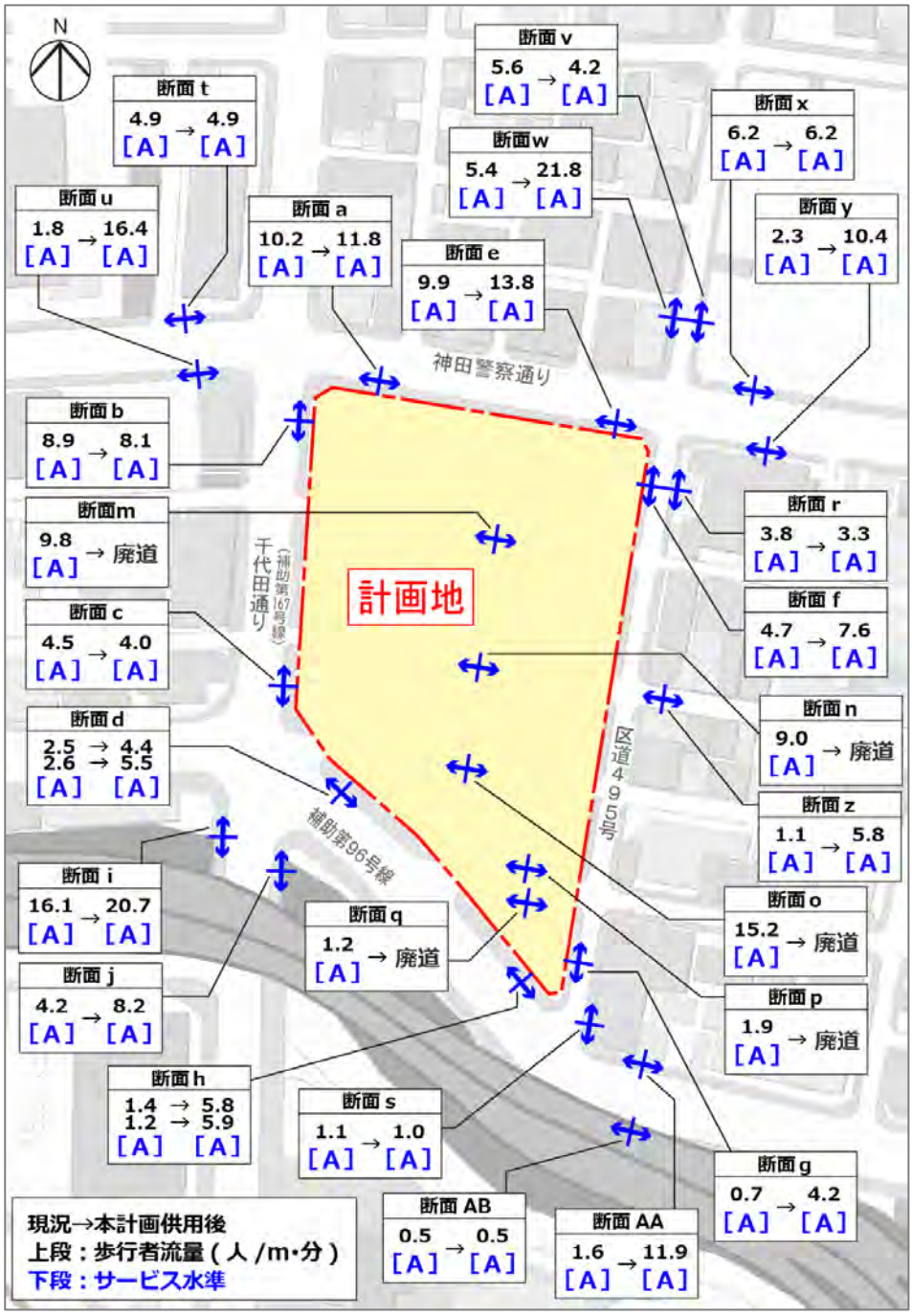
○徒歩等による歩行者 発生集中交通量（人/時）

断面No.		a	b	c	d	e	f	g	h	合計
評価断面	a	149	-	-	-	-	-	-	-	149
	b	-	189	-	-	-	-	-	-	189
	c	-	-	178	-	-	-	-	-	178
	d	-	-	-	139	-	-	-	-	139
	e	-	-	-	-	142	-	-	-	142
	f	-	-	-	-	-	98	-	-	98
	g	-	-	-	-	-	-	11	-	11
	h	-	-	-	-	-	-	-	66	66
	i	-	-	45	35	-	-	-	-	80
	j	-	-	45	35	-	-	-	-	80
	u	75	94	-	-	-	-	-	-	169
	w	-	-	-	-	71	49	-	-	120
	y	-	-	-	-	71	49	-	-	120
	z	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	AA	-	-	-	-	-	-	11	66	77

3）歩行者交通における影響評価（本計画供用後）

- 一般歩道、横断歩道及び地下鉄出入口を対象として、交通量と有効幅員から歩行者流量（1 分間・歩道幅員 1m 当りの交通量）を算定し、サービス水準を用いて評価を行った。
- 開発後の歩行者交通量は、現況交通量（実測）に開発増分交通量を加えて算出した。
- 評価結果（サービス水準）をみると、全ての断面でＡとなっている。

▼歩行者サービス水準の概要



A	自由歩行	～ 27人/m･分
B	やや制約	27～ 51人/m･分
C	やや困難	51～ 71人/m･分
D	困難	71～ 87人/m･分
E	ほとんど不可能	87～100人/m･分

※大規模開発地区関連交通計画ﾏﾆｭｱﾙ-改訂版- 国土交通省 都市･地域整備局

断面ｄ：上段は現況のピーク時間帯（18 時台）
下段は転換後のピーク時間帯（12 時台）

断面ｈ：上段は現況のピーク時間帯（8 時台）
下段は転換後のピーク時間帯（12 時台）

▼増分歩行者交通量表

断面		ピーク1時間交通量(人/h)							ピーク15分交通量(人/15分)					
		① 現況交通量	② 転換増減交通量	③ 本計画増分 鉄道	③ 本計画増分 バス	③ 本計画増分 徒歩等	③ 本計画増分 計	④ 将来交通量 =①+②+③	⑤ 現況交通量	⑥ 転換増減交通量	⑦ 本計画増分 =③*⑨	⑧ 将来交通量 =⑤+⑥+⑦	ピーク時間帯	⑨ 現況15分ピーク率 =⑤/①
a		715	702	+911	+1	+149	+1,061	2,478	305	129	+454	888	08:00 –	42.7 %
b		681	–	+911	+0	+189	+1,100	1,781	214	–	+346	560	12:00 –	31.4 %
c		675	–	+412	+0	+178	+590	1,265	177	–	+155	332	08:00 –	26.2 %
d	現況ピーク	411	475	+412	+0	+139	+551	1,437	117	131	+158	406	18:00 –	28.5 %
	転換後ピーク	405	778	+412	+0	+139	+551	1,734	123	210	+168	501	12:00 –	30.4 %
e		712	702	+1,262	+4	+142	+1,408	2,822	311	129	+616	1,056	08:00 –	43.7 %
f		508	–	+1,262	+5	+98	+1,365	1,873	154	–	+414	568	12:00 –	30.3 %
g		71	–	+842	+0	+11	+853	924	24	–	+289	313	12:00 –	33.8 %
h	現況ピーク	225	661	+841	+0	+66	+907	1,793	72	198	+291	561	08:00 –	32.0 %
	転換後ピーク	184	778	+841	+0	+66	+907	1,869	59	219	+292	570	12:00 –	32.1 %
i		1,746	–	+412	+0	+80	+492	2,238	556	–	+157	713	08:00 –	31.8 %
j		530	–	+412	+0	+80	+492	1,022	146	–	+136	282	12:00 –	27.5 %
r		305	–	+0	+0	+0	+0	305	124	–	+0	124	12:00 –	40.7 %
s		98	–	+0	+0	+0	+0	98	39	–	+0	39	08:00 –	39.8 %
t		718	–	+0	+0	+0	+0	718	220	–	+0	220	08:00 –	30.6 %
u		242	–	+1,822	+0	+169	+1,991	2,233	80	–	+660	740	08:00 –	33.1 %
v		444	–	+0	+0	+0	+0	444	127	–	+0	127	12:00 –	28.6 %
w		421	–	+1,716	+0	+120	+1,836	2,257	122	–	+533	655	12:00 –	29.0 %
x		709	–	+0	+0	+0	+0	709	195	–	+0	195	12:00 –	27.5 %
y		265	–	+808	+0	+120	+928	1,193	73	–	+256	329	12:00 –	27.5 %
z		297	–	+1,315	+0	+0	+1,315	1,612	82	–	+363	445	12:00 –	27.6 %
AA		276	–	+1,683	+0	+77	+1,760	2,036	77	–	+492	569	12:00 –	27.9 %
AB		59	–	+0	+0	+0	+0	59	21	–	+0	21	17:00 –	35.6 %

▼サービス水準算定表

断面		ピーク15分交通量（人/15分）				評価					
						現況			将来		
		現況交通量	転換増減交通量	本計画増分	将来交通量	有効幅員（m）	歩行者流量（人/m･分）	サービス水準	有効幅員（m）	歩行者流量（人/m･分）	サービス水準
a		305	129	454	888	2.00	10.2	A	5.00	11.8	A
b		214	–	346	560	1.60	8.9	A	4.60	8.1	A
c		177	–	155	332	2.60	4.5	A	5.60	4.0	A
d	現況ピーク	117	131	158	406	3.10	2.5	A	6.10	4.4	A
	転換後ピーク	123	210	168	501	3.10	2.6	A	6.10	5.5	A
e		311	129	616	1,056	2.10	9.9	A	5.10	13.8	A
f		154	–	414	568	2.20	4.7	A	5.00	7.6	A
g		24	–	289	313	2.20	0.7	A	5.00	4.2	A
h	現況ピーク	72	198	291	561	3.40	1.4	A	6.40	5.8	A
	転換後ピーク	59	219	292	570	3.40	1.2	A	6.40	5.9	A
i		556	–	157	713	2.30	16.1	A	2.30	20.7	A
j		146	–	136	282	2.30	4.2	A	2.30	8.2	A
r		124	–	0	124	2.20	3.8	A	2.50	3.3	A
s		39	–	0	39	2.30	1.1	A	2.50	1.0	A
t		220	–	0	220	3.00	4.9	A	3.00	4.9	A
u		80	–	660	740	3.00	1.8	A	3.00	16.4	A
v		127	–	0	127	1.50	5.6	A	2.00	4.2	A
w		122	–	533	655	1.50	5.4	A	2.00	21.8	A
x		195	–	0	195	2.10	6.2	A	2.10	6.2	A
y		73	–	256	329	2.10	2.3	A	2.10	10.4	A
z		82	–	363	445	5.10	1.1	A	5.10	5.8	A
AA		77	–	492	569	3.20	1.6	A	3.20	11.9	A
AB		21	–	0	21	3.00	0.5	A	3.00	0.5	A

※神田警察通り（断面ａ，ｅ），千代田通り（断面ｂ，ｃ），補助第96号線（断面ｄ，ｈ）における将来の有効幅員は、
現況の有効幅員に歩道状空地（3.0m）を加算した値とした。

※区道495号線（断面ｆ，ｇ，ｒ，ｓ）における将来の歩道の有効幅員は、2m以上の確保を目指し、
計画地側（断面ｆ，ｇ）における将来の有効幅員は、歩道状空地（3.0m）を加算した値とした。

Ⅳ－３ 供給処理計画

1 上水道

北地区、南地区ともに上水道は、道路に埋設されている水道本管から供給を受ける。受水槽に一旦貯水した上で、高架水槽による重力給水方式又は加圧方式を用いて各所に給水する。

2 下水道

下水道は、汚水・雑排水に関しては、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、建物屋上等の雨水の一部については、雨水処理設備により処理した後、トイレ洗浄水・植栽潅水として再利用する。

3 ガス

ガスは北地区、南地区ともに道路に埋設されているガス本管（低圧・中圧）から供給を受け各所に供給する。

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）の電力線を引き込む。南地区は特別高圧、北地区は高圧にて敷地内へ引込み、各街区の電気室を経由して各所に電力供給する。

5 地域冷暖房

南地区の地下２階に設置を予定している地域冷暖房施設から北地区及び南地区に冷熱と温熱の供給を受ける。

6 雨水利用･雑排水利用

水の有効利用促進要綱に基づき、雑用水利用や雨水浸透について関係機関と協議のうえ検討する。

7 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に基づく考え方および千代田区雨水流出抑制施設設置に関する指導要綱に基づく考え方により、敷地内に雨水貯留槽等を設けるなどの対策を講じる。

※上記は、現時点での想定であり、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

● 計画建物の建設に伴う計画地周辺の風環境の変化について、風洞実験により検証を行い、評価指標により風環境を評価した。

・実験模型は縮尺 1/500 とし、計画建物を中心として直径 1km の範囲再現し、風環境について検証を行った。

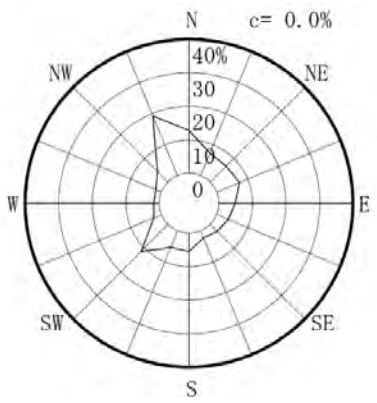
・評価に必要となる「地表面粗度区分」は、日本建築学会編「建築物荷重指針・同解説」の区分に基づき、地表面粗度区分Ⅲとした。

・風環境評価は計画建物建設前、建設後（対策前）、建設後（対策後）の３ケースとした。

▼風洞実験の模型



▼東京管区気象台（大手町）における
風向出現頻度（1997 年～2006 年）



２）風環境の評価尺度

● 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	年間平均風速相当 （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）
領域 A	≦1.2m/s	≦2.9m/s
領域 B	≦1.8m/s	≦4.3m/s
領域 C	≦2.3m/s	≦5.6m/s
領域 D	＞2.3m/s	＞5.6m/s

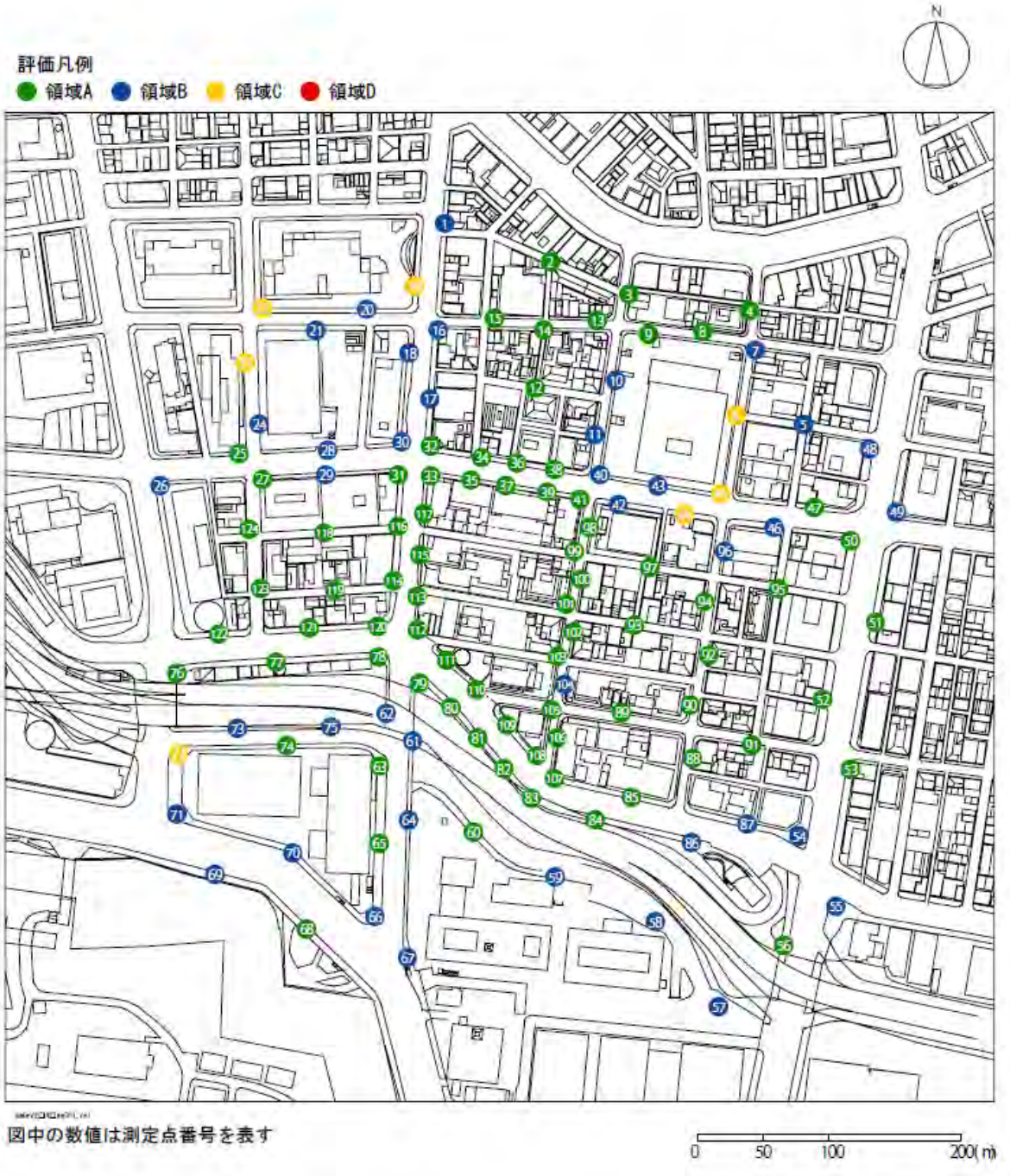
領域 A　：低層建物が立ち並ぶ住宅地で多く見られる風環境（住宅地としての風環境）
領域 B　：低層建物と中層建物が立ち並ぶ地域で多く見られる風環境（市街地としての風環境）
領域 C　：中高層建物が立ち並ぶ地域で多く見られる風環境（事務所街としての風環境）
領域 D　：高層建物などの周りで見られる風環境（一般的には好ましくない風環境）

3）評価結果

（1）計画建物建設前

- 建設前における計画地周辺の風環境は、下図に示すとおりである。
- 建設前は 124 地点で予測を行った。領域Ａは測定地点の約 62%にあたる 77 地点、領域Ｂは約 32%にあたる 40 地点、領域Ｃは測定地点の約 6%にあたる７地点であった。領域Ｄはみられなかった。

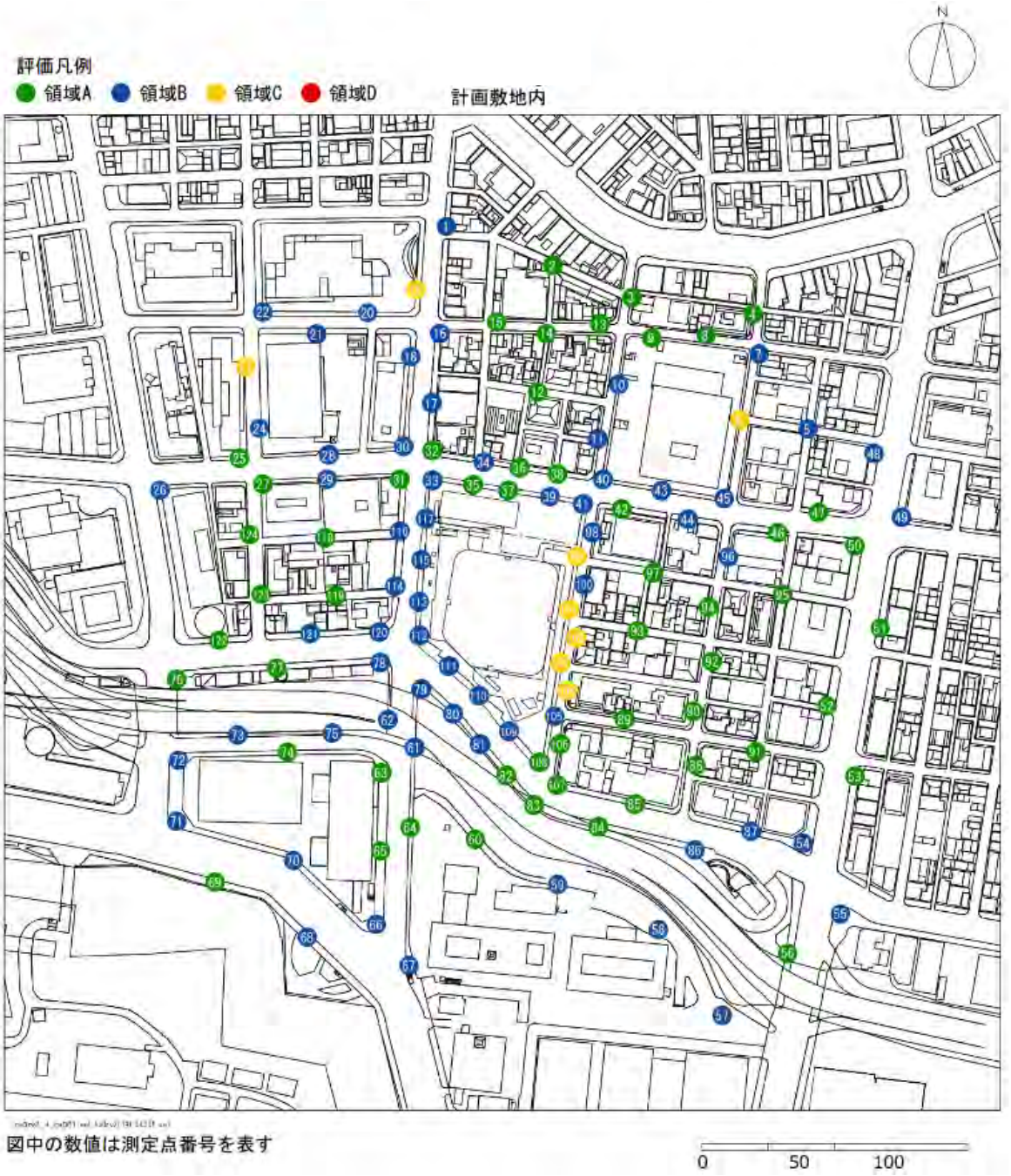
▼計画建物建設前



（２）計画建物建設後

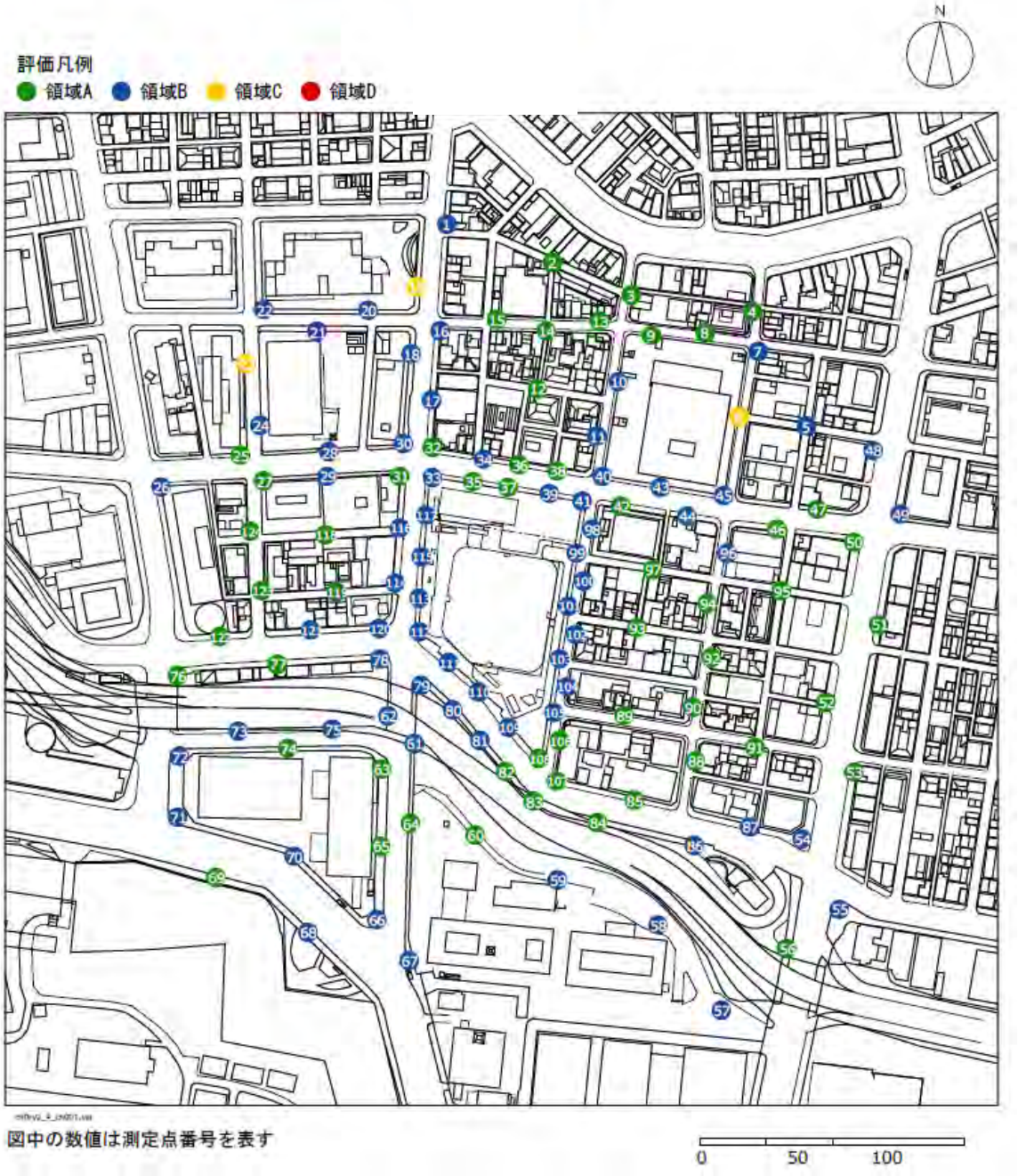
- 建設後（対策前）における計画地周辺の風環境は、下図に示すとおりである。
- 建設前と同様に 124 地点で予測を行った。領域Ａは測定地点の約 44%にあたる 54 地点、領域Ｂは約 50%にあたる 62 地点、領域Ｃは測定地点の約 7%にあたる８地点であった。領域Ｄはみられなかった。
- 建設前と比較し、領域Ｂの地点数が 23 増加し、領域Ｃの地点数が１増加した。

▼計画建物建設後（対策前）



- 建設後（対策後）における計画地周辺の風環境は、下図に示すとおりである。
- 建設前、建設後（対策前）と同様に 124 地点で予測を行った。領域Ａは測定地点の約 44%にあたる 54 地点、領域Ｂは約 54%にあたる 67 地点、領域Ｃは測定地点の約 2%にあたる３地点であった。領域Ｄはみられなかった。
- 建設後（対策前）と比較し、領域Ｂの地点数が５増加し、領域Ｃの地点数が５減少した。本地区東側の領域Ｃの地点が領域Ｂに改善した。
- なお、建設前と比較し、領域Ｂの地点数が 27 増加し、領域Ｃの地点数が４減少した。領域Ｄはみられなかった。
- 以上より、建設後（対策後）では、計画地周辺の中高層建物が立ち並ぶ地域で多く見られる風環境は維持されるものと予測される。

▼計画建物建設後（対策後）

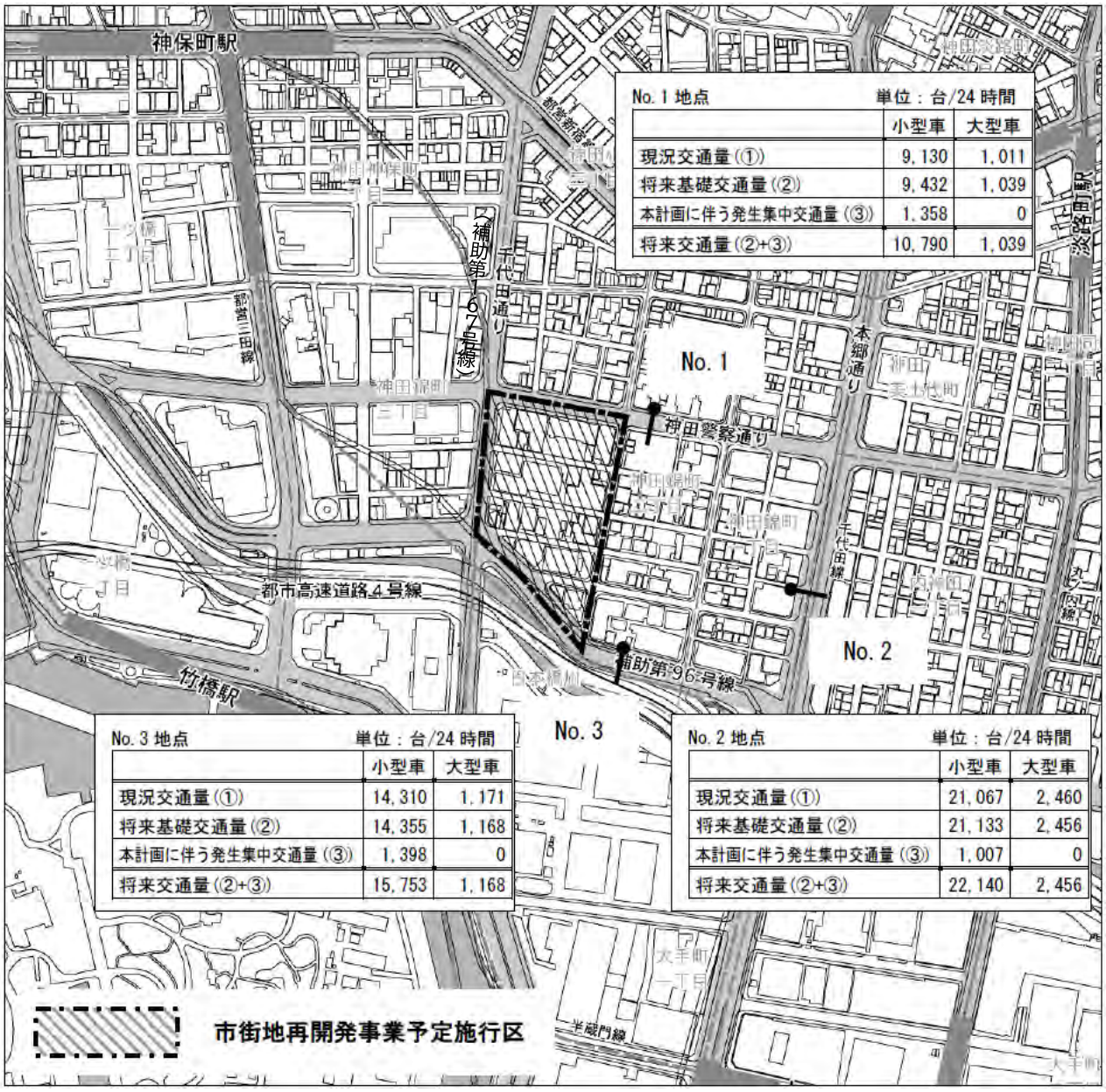


2 騒音･振動

1）予測条件

- 本計画（市街地再開発事業）供用後の道路交通騒音・振動の予測地点は下図に示す３地点とした。予測地点は、本計画（市街地再開発事業）に伴う発生集中交通量（関連車両）の予測結果から、計画地周辺の道路のうち、本計画に伴う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、将来基礎交通量、本計画に伴う発生集中交通量、将来交通量は図中の表に示すとおりである。なお、将来基礎交通量は、市街地再開発事業予定施行区内の道路が廃道となる影響及び周辺開発計画（内神田一丁目地区）の影響を考慮し、現況交通量に、廃道に伴う転換交通量及び周辺開発計画に伴う増加交通量を反映したものを用いた。

▼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



No. 1 地点　単位：台/24 時間

	小型車	大型車
現況交通量（①）	9,130	1,011
将来基礎交通量（②）	9,432	1,039
本計画に伴う発生集中交通量（③）	1,358	0
将来交通量（②+③）	10,790	1,039

No. 2 地点　単位：台/24 時間

	小型車	大型車
現況交通量（①）	21,067	2,460
将来基礎交通量（②）	21,133	2,456
本計画に伴う発生集中交通量（③）	1,007	0
将来交通量（②+③）	22,140	2,456

No. 3 地点　単位：台/24 時間

	小型車	大型車
現況交通量（①）	14,310	1,171
将来基礎交通量（②）	14,355	1,168
本計画に伴う発生集中交通量（③）	1,398	0
将来交通量（②+③）	15,753	1,168

2）予測結果

（1）道路交通騒音

- 本計画（市街地再開発事業）に伴う発生集中交通量（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。
- 本計画（市街地再開発事業）の開発後の等価騒音レベル（LAeq）は、昼間が 63.5～67.0dB、夜間が 61.4～64.9dB である。環境基本法に基づく環境基準及び騒音規制法に基づく要請限度に対して、全地点で同基準を満足している。
- また、本計画（市街地再開発事業）の開発に伴う交通量による増加は、0.1～0.4dB である。
- 以上の結果を踏まえると本計画（市街地再開発事業）により増加する交通量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の予測結果

（単位：dB）

地点	時間区分	等価騒音レベル（L_{Aeq}）									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	本計画による増加分		
No. 1	昼間	63 (63.0)	○	○	63 (63.1)	○	○	64 (63.5)	○	○	1 (0.4)	70	75
	夜間	61 (61.1)	○	○	61 (61.2)	○	○	62 (61.5)	○	○	1 (0.3)	65	70
No. 2	昼間	64 (64.2)	○	○	64 (64.2)	○	○	64 (64.3)	○	○	1 未満 (0.1)	70	75
	夜間	61 (61.2)	○	○	61 (61.3)	○	○	61 (61.4)	○	○	1 未満 (0.1)	65	70
No. 3	昼間	67 (66.7)	○	○	67 (66.7)	○	○	67 (67.0)	○	○	1 未満 (0.3)	70	75
	夜間	65 (64.7)	○	○	65 (64.7)	○	○	65 (64.9)	○	○	1 未満 (0.2)	65	70

注 1）時間区分：昼間 6 時～22 時、夜間 22 時～6 時

注 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 24 年 4 月 千代田区告示第 45 号）を指す。No.1～No.3 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 15 年 3 月 千代田区告示第 28 号）を指す。No.1～No.3 地点の要請限度は「幹線交通を担う道路に近接する区域」として特例の限度値に該当する。

注 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、環境庁）に基づき整数表記したものである。

（２）道路交通振動

- 本計画（市街地再開発事業）に伴う発生集中交通量（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。
- 本計画（市街地再開発事業）の開発後の振動レベル（L10）は、昼間が 36.9～45.0dB、夜間が 35.5～47.4dB である。振動規制法に基づく要請限度に対して、全地点で同基準を満足している。
- また、本計画（市街地再開発事業）の開発に伴う交通量による増加は、0.1～0.3dB である。
- 以上の結果を踏まえると、本計画（市街地再開発事業）により増加する交通量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			要請限度
				要請限度		要請限度		要請限度	本計画による増加分	
No. 1	昼間	8 時台	36. 4	○	36. 6	○	36. 9	○	1 未満(0. 3)	70
	夜間	6 時台	35. 2	○	35. 3	○	35. 5	○	1 未満(0. 2)	65
No. 2	昼間	8 時台	41. 7	○	41. 7	○	41. 8	○	1 未満(0. 1)	70
	夜間	7 時台	42. 9	○	42. 9	○	43. 0	○	1 未満(0. 1)	65
No. 3	昼間	9 時台	44. 8	○	44. 8	○	45. 0	○	1 未満(0. 2)	70
	夜間	5 時台	47. 3	○	47. 3	○	47. 4	○	1 未満(0. 1)	65

注 1）時間区分：昼間 8 時～20 時、夜間 20 時～8 時

注 2）要請限度：「振動規制法」（昭和 51 年 6 月 法律第 64 号）に基づく「道路交通振動の限度」（昭和 51 年 11 月 総理府令第 58 号、平成 15 年 3 月 千代田区告示第 32 号）を指す。No.1～No.3 地点の限度値は「第二種区域」の基準に該当する。

注 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。

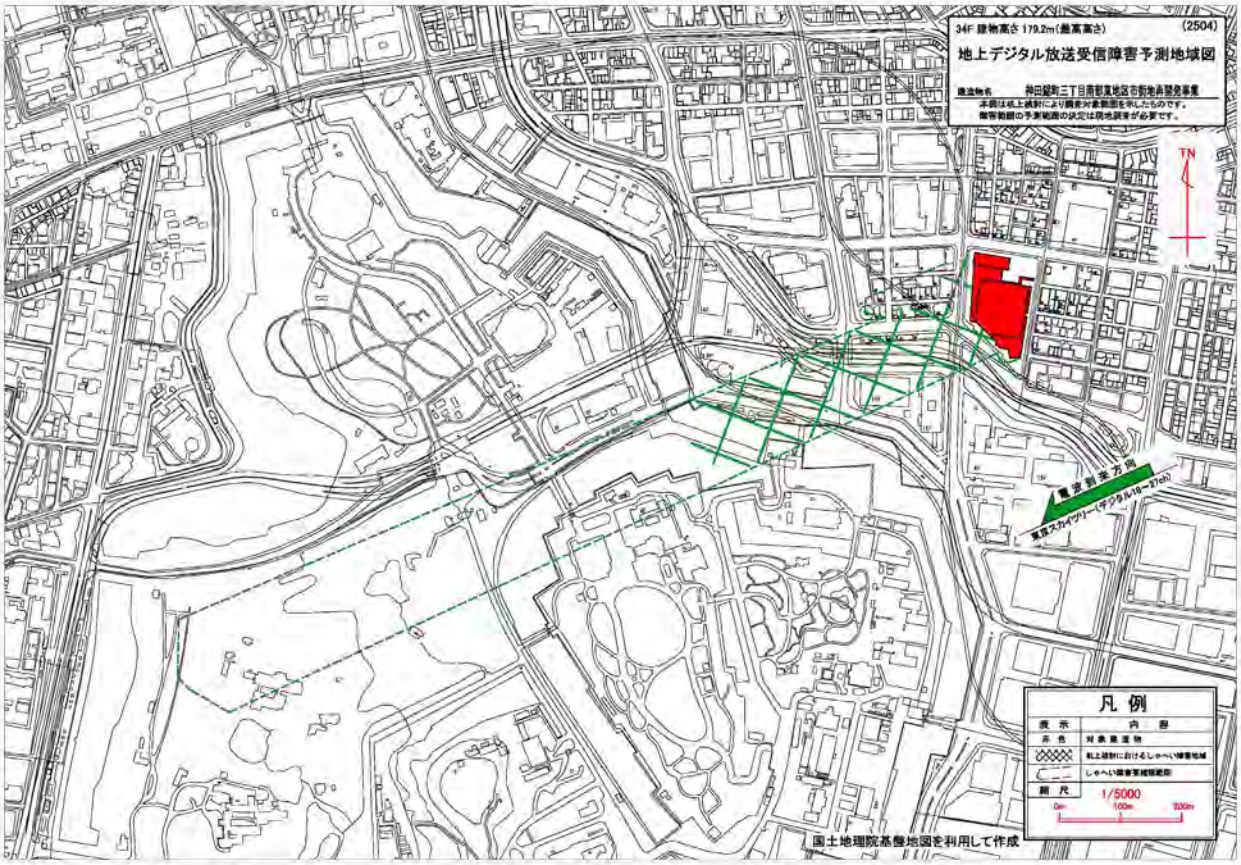
3　電波障害について

1）地上デジタル放送（遮蔽障害、反射障害）

（1）予測結果

- 本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、下記に示すとおりである。
- 本計画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）

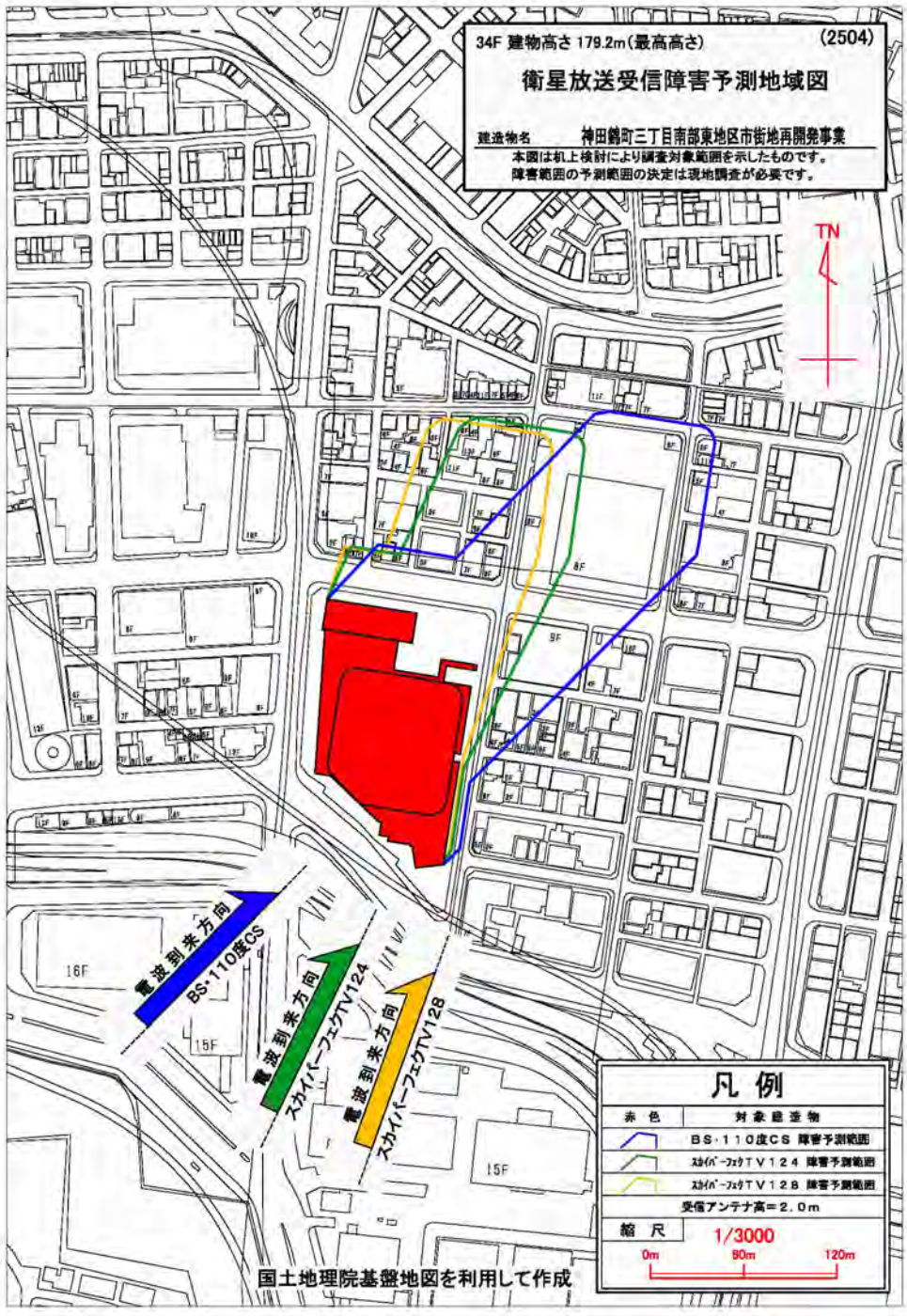


2）衛星放送（BS 放送及び CS 放送）

（1）予測結果

- 本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、下記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）



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。 計画建物による冬至巳の８時～16 時（真太陽時）の時刻別日影図及び等時間日影圏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

- 本計画による日影の影響について、 冬至日における時刻日影図及び等時間日影図を示す。
- 計画建物により１時間以上の日影が生じる範囲は、日影規制のない地域内に収まっており、規制を満たす。

▼時刻日影図　（冬至日/測定水平面高さ：GL+4m）



▼等時間日影図　（冬至日/測定水平面高さ：GL+4m）



5 景観について

1）本計画における景観形成の考え方

- 本地区が立地する神田錦町エリアは、大半を事務所建物が占め、本計画地の北側や東側に集合住宅が点在する職住が近接している地域である。周辺は 6～10 階建て規模の中高層建築物が多く立地しているが、神田スクエア・テラススクエア・神保町三井ビルディング等の超高層建築物も見られる。また、本地区の特徴として、神保町・御茶ノ水・神田駅周辺・大手町（丸の内）など、特徴的な街に囲まれ、自然豊かな皇居や日本橋川にも近接する環境下にある。東京都景観計画では「皇居周辺地域の景観誘導区域（B 区域）」、千代田区景観まちづくり計画では計画地の一部が「神田川・日本橋川重点地区」に位置付けがされ、緑や水辺と調和した景観形成が求められる。また、「神田錦町南部まちづくりガイドライン」では、周辺の拠点エリアの街並みを踏まえた建物高さの考え方や、低層部の賑わいある街並みの形成が示されている。
- 一方で、本地区が位置する神田公園地域は千代田区内でも緑被率が低く、まとまった緑地や広場が乏しい状況にある。また、神田錦町はかつて多くの大学等が集積し、学生や学業に関連した印刷・出版・スポーツ用品販売等の企業で賑わい、地域交流も盛んであったが、現在は交流や賑わいを創出する場が失われ、街の活力や賑わいが低下している。
- 本計画ではこのような立地特性や歴史的な背景から、周辺の街と連携しながら、多様な人々を呼び込み・滞在・交流させ、かつての地域の活力や文化を再生することを目標とする。そのために、神田錦町エリアの街並みや建物規模などに配慮しつつ、「神田錦町南部まちづくりガイドライン」に沿った建物計画を行い、「通り沿いの街並みとの調和」、「通りや広場との一体的な賑わい形成」、「重層的な緑のネットワーク」を軸とした地域の賑わい・交流の拠点を形成するとともに、「神田錦町型の開発：建物が寄り集まり積層したような、まちと馴染む開発」を景観のコンセプトに据え、皇居や日本橋川周辺地域に相応しい都市景観をつくることを目指す。

（1） 遠景：皇居からの眺望に配慮し、神田錦町周辺拠点に相応しい景観形成

（2） 中景：周辺地域との調和と緑豊かな景観形成

（3） 近景：広場や通りとの連続性が感じられる賑わい豊かな景観形成

（4） 夜景：周辺地域との調和と賑わいの連続性に配慮した景観形成

２）景観形成の基本的な考え方

（１）遠景：皇居からの眺望に配慮し、神田錦町周辺拠点に相応しい景観形成

- 皇居からの見え方に配慮し、落ち着いた色彩の壁やガラスにより、皇居の緑の背景として空になじむ落ち着いた景観を形成する。
- 計画地周辺の拠点である九段下、神保町、御茶ノ水、神田駅と同等のボリューム感とすることで、皇居の北側地域全体として調和したスカイラインの形成を図る。
- 裏をつくらない高層部デザインとし、全方面からの見え方に配慮するとともに、神田錦町拠点として周辺建物との調和に配慮する。

▼外観イメージ　北西方面



※街路樹等既存樹木の扱いについては現時点では未定であり、詳細は関係機関との調整によります

（２）中景：周辺地域との調和と緑豊かな景観形成

- 周辺の建物スケールを踏まえて、ボリュームの分節やセットバックによる形態操作により、周辺の街並みとの調和を図りつつ、ヒューマンスケールの賑わいの景観を形成する。
- 歴史的建造物が多くある周辺の街並みや周辺開発の低層部デザインとの調和を意識し、建物のスケール感に配慮するとともに、一部暖色系やアースカラーを用いた計画とする。
- 日本橋川、緑豊かな歩行者空間、憩いの広場、屋上広場にわたる重層的な緑が感じられるように立体的な広場を整備することで、奥行きのある緑の景観を形成する。
- 地上から屋上にわたり、ヒューマンスケールの広場を点在させるとともに、緑豊かな植栽計画を行うことで、周辺の緑と連続した街並みを形成する。

▼外観イメージ　日本橋川沿い



※今後、道路管理者及び交通管理者と詳細な自転車通行空間のあり方・安全性確保のための道路線形等を調整予定
※今後、道路管理者と街路樹等の詳細な位置を調整予定

（３）近景：広場や通りとの連続性が感じられる賑わい豊かな景観形成

- 歩道状空地や敷地内通路、貫通通路を適切に設け、まちをつなぐ歩行者ネットワークを形成し、地域の回遊性を高める。
- 通り沿いには、植栽やストリートファニチャー、ポケットパークを配置し、ヒューマンスケールで親しみやすい街並みを形成する。
- 地上レベルの外壁はガラスを主体とし、建物内部の活動を表出させ、広場や歩道状空地とともに一体となった賑わいを形成する。
- 商業施設や建物前面スペースにオープンカフェ等を配置し、賑わいある景観形成を図る。
- 商業や公共公益施設等で囲まれた賑わいある広場の景観形成を図り、賑わい・交流の広場への視点場となるテラスを整備する。

▼広場イメージ　神田警察通り沿いの広場



※街路樹等既存樹木の扱いについては現時点では未定であり、詳細は関係機関との調整によります

（４）夜景：周辺地域との調和と賑わいの連続性に配慮した景観形成

- 周囲の建物に合わせ、低い色温度の照明で調和を図るとともに、落ち着いた居心地の良い空間を演出する。
- 歩行者が通行する場所に照明を設け、明るさを確保しつつ、光源の強さを調整し、不快なまぶしさを与えない照明計画とする。
- 建物頂部は皇居に配慮し過度な照明は避けつつ、隣接する大手町ほか首都東京の顔や、周辺開発との調和を踏まえた景観を形成する。
- 低層部は、賑わいや憩い等の歩行者空間の雰囲気に合わせて照明を変え、街並み形成に寄与する照明計画とする。

▼夜間イメージ　日本橋川沿い



※街路樹等既存樹木の扱いについては現時点では未定であり、詳細は関係機関との調整によります

6 その他

- 本計画地は、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。

項目	地区整備計画	計画内容	適否
ⅰ）地区施設配置及び規模	・区道道路１号(幅員 12m、延長約 190m) ・広場 1-1 号(約 1,400 ㎡) ・広場 1-2 号(約 1,260 ㎡) ・広場２号（約 730 ㎡） ・広場３号(約 290 ㎡) ・広場４号(約 960 ㎡) ・広場５号(約 1,850 ㎡) ・公共空地１号(約 690 ㎡) ・公共空地２号(約 440 ㎡) ・歩行者通路１号(幅員 6m、延長約 70m) ・歩行者通路２号(幅員 2m、延長約 150m) ・歩行者通路３号(幅員 2m、延長約 55m) ・歩行状空地１号(幅員 3m、延長約 105m) ・歩行状空地２号(幅員 3m、延長約 105m) ・歩行状空地３号(幅員 3m、延長約 125m) ・歩行状空地４号(幅員 3m、延長約 185m)	本計画により整備する。	適合
ⅱ）建物等の用途の制限	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第２条第６項各号に掲げる店舗型性風俗特殊営業及び同条第９項に規定する店舗型電話異性紹介営業の用に供する建築物は建築してはならない。	左記に掲げる建築物は建築しない。	適合
ⅲ）建築物の敷地面積の最低限度	D-1 地区は 5,000 ㎡、D-2 地区は 1,000 ㎡とする。	D-1 地区は 5,000 ㎡、D－2 地区は 1,000 ㎡を超えている。	適合

項目	地区整備計画	計画内容	適否
iv)壁面の位置の制限	建築物の外壁又はこれに代わる柱は、計画図３に示す壁面の位置の制限を超えて建築してはならない。 ただし、歩行者の快適性や安全性を高めるための階段、スロープその他これらに類するもので、壁面後退区域における歩行者の交通に配慮したものはこの限りではない。	左記のただし書きに該当するものを除き、計画図３に示す壁面の位置の制限を超えて建築しない。	適合
v)壁面後退区域における工作物の設置の制限	塀、柵、門、広告物、看板等の歩行者の交通の妨げとなるような工作物を設置してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当し、歩行者の交通に配慮したものはこの限りではない。 (1) 花壇、植栽帯、ベンチその他これらに類するもの (2) 歩行者の安全上設ける塀、柵その他これらに類するもの (3) 公共の利便に供する案内板その他これらに類するもの (4) 道路境界線から３mを超える部分に設け、賑わい創出に寄与し容易に移動できるもの（テーブル、イス、日除け傘等）	壁面後退区域には、左記のただし書きに該当するものを除き、広告物等、交通の妨げとなるような工作物を設置しない。	適合
vi)建築物の高さの最高限度	建築物の高さ(階段室その他これに類する建築物の屋上部分の水平投影面積の合計が当該建築物の建築面積の８分の１以内の場合においては、その部分の高さを 12m までは当該建築物の高さに算入しない。）の最高限度は 180m とする。（高さの基準点は T.P.+5.2m とする。）	【D-１地区】 建築物の高さ：約 180m 【D-２地区】 建築物の高さ：約 40m	適合
vii)建築物の形態又は意匠の制限	１ 広告物・看板等で、刺激的な色彩又は装飾を用いることなどにより、美観風致を損ねるものは設置してはならない。 ２ 建築物等の形態及び意匠については、良好な都市景観の形成に資するものとする。	左記を満足する形態、意匠とする。	適合

（参考）東京都市計画神田錦町南部地区地区計画（素案）の内容

都市計画神田錦町南部地区地区計画は、平成 12 年に策定されているが、今回、本計画の内容と合わせて変更が行われる予定であり、以下の内容が想定される。

〔参考〕東京都市計画地区計画の変更

都市計画神田錦町南部地区地区計画を次のように変更する。

名称	神田錦町南部地区地区計画
位置※	千代田区神田錦町一丁目、神田錦町二丁目及び神田錦町三丁目各地内
面積※	約 12.8ｈａ
地区計画の目標	神田錦町南部地区は、千代田区の中央に位置する皇居や業務機能の集積する大手町の北側に位置し、飲食系中心の商業地として賑わい、下町らしさの残る東部地域や、業務や文教施設が集積し歴史的建造物等多くの地域資源を有する西部地域など特色ある街並みを形成している。一方で本地区は、狭小敷地での集合住宅への建替えによる単身世帯の大幅な増加、企業の移転によるまちの活力低下、細街路で区分された街区における建物の老朽化の進行、駐車場整備による賑わいの連続性の喪失などまちづくりの課題を抱えている。 「千代田区都市計画マスタープラン（令和３年５月）」では、中高層の複合市街地として、住宅と商業・業務施設や教育施設とが調和し、落ち着きある環境の中でも、活発な交流とコミュニティを育むまちをつくることが示されている。 「神田警察通り沿道賑わいガイドライン（平成 25 年３月）」では、「文化・交流ゾーン」に位置付けられ、神田警察通りと広場とが一体となった開放的な沿道空間の形成、道路・公開空地・沿道建物が一体となった祝祭空間の形成及び周辺環境やまちの価値向上に寄与する機能の導入が示されている。 「神田警察通り周辺まちづくり方針（令和６年１月）」では、多様な価値創造・連携拠点に位置付けられ、多様な機能からなる複合・交流拠点の形成や都市活動の場となる広場の創出、拠点と拠点をつなぐ歩行者動線と沿道環境の整備、ライフスタイルにあわせた多様な住宅の整備が示されている。 「神田錦町南部地区まちづくりガイドライン（令和７年９月）」では、まちづくりアクションとして、神田錦町の核となる拠点の形成、地域の中心となる大規模広場の創出、まちをつなぎ回遊性を高めるウォーカブルなまちづくり及び環境への配慮や防災性の高いまちづくりが示されている。それに加えて、公共施設の整備、個別更新（リノベーションを含む。）、拠点整備など、個別エリアで完結することなく、官民連携のまちづくりを推進し、子育て世帯、高齢者、単身者、若年層など多様な人々が快適に暮らし、交流し、地域に根ざして生活できる持続可能な環境の形成を図ることが示されている。 このような地区の特性及び課題並びに上位計画での位置付けを踏まえ、本地区では次に掲げる事項を地区計画の目標とするとともに、街区再編や大街区化により神田錦町の核となる拠点を形成する地区では、拠点と周辺市街地が連携したウォーカブルなまちづくり、活力・賑わいを創出する都市機能の導入、日本橋川の水辺環境を向上させる都市基盤の整備、環境負荷の低減及び防災対応力の強化を図る。 １　多様な人々が働き・訪れ・滞在する、地域環境と調和した地域活力のあるまち ２　人々の憩いや賑わい、防災活動、地域コミュニティ等の様々な活動ができる大規模広場のあるまち ３　まちの特徴である交流・学び・祭礼等の地域文化を継承し発信していく機能のあるまち ４　コミュニティが活性化する仕組みや暮らしやすい居住機能、生活利便機能のあるまち ５　周辺に足をのばしてみたくなるような、歩いて楽しい歩行者空間や低層部に賑わいがあるまち ６　防災機能を備え安全安心で環境にやさしく自然を身近に感じられるまち

区域の整備・開発及び保全に関する方針	土地利用の方針	本地区を四つの地区に区分し、地区特性に応じた土地利用の方針を定める。 1　A地区 幹線道路沿道として、建替えや既存建物の有効活用等による賑わい機能の誘導を図るとともに、住宅を誘導する地区における居住環境に配慮した、高層の商業・業務を主体とした複合市街地の形成を図る。 2　B地区 幹線道路沿道として、建替えや既存建物の有効活用等による賑わい機能の誘導を図るとともに、住宅を誘導する地区における居住環境に配慮した、中・高層の商業・業務を主体とした複合市街地の形成を図る。 3　C地区 幹線道路沿道の内側の地区として、居住機能の確保・回復に向けた住宅の誘導、建替えや既存建物の有効活用等による賑わい機能の誘導を図ることにより、住宅と商業・業務施設が共存・調和した中高層の複合市街地の形成を図る。 4　D地区 周辺市街地環境や防災性に配慮しつつ、神田錦町の核となる拠点を形成する地区として、街区再編に伴う合理的かつ健全な土地の高度利用を図り、まちの機能更新を牽引するため以下の方針を定める。 （1）多様な人々が働き・訪れ・滞在する、地域環境と調和した地域活力のあるまちを目指すための都市機能を導入する。 （2）地域の防災性の向上及び憩いや賑わい、地域コミュニティの活性化を促す大規模広場等を形成する。 （3）文化交流施設等、地域の賑わい拠点となる開発の誘導を図ることで、まちの特徴である交流・教育等の地域文化を継承し発信していく機能を導入する。 （4）コミュニティが活性化する仕組み及び生活利便機能を導入する。 （5）快適な歩行者空間や広場等の連携を図るとともに周辺道路の無電柱化により、歩行者が安心して移動できる歩行者ネットワークを形成する。 （6）防災性の向上及び環境負荷の低減に配慮したまちづくりを目指すとともに、日本橋川の水辺環境を向上させる基盤整備により、緑豊かで潤いのある都市空間の創出・街並みの形成を図る。 （7）D地区をD－1地区及びD－2地区に区分し、地区特性に応じた有効な土地利用の促進を図る。 1）D－1地区は、幹線道路沿道に快適な歩行者空間を形成し、地域活力の向上を目指す核となる複合交流拠点の形成を図る。また、神田錦町らしい多様な交流を促進し、賑わいの拠点となる商業・業務・宿泊・文化交流・教育等の多様な都市機能を誘導するとともに、日本橋川の水辺の賑わい形成に配慮した土地利用を図る。 2）D－2地区は、公共公益機能及び多様な人々の活動の場となる大規模広場等を誘導し、建物と広場を一体的に利用することにより神田警察通り沿道の賑わい創出と開放性を備えた土地利用を図る。

地区施設の整備の方針	1　A、B、C地区 既に整備されている道路を基本とし、建築物の壁面の後退によって創出された空地と道路とを一体的に整備することにより、災害時の安全性を高め、潤いやゆとりある生活空間の形成を図る。 2　D地区 （1）地区内の円滑な交通処理を図るとともに、安全で快適な歩行者空間を創出するため、区画道路（特別区道千第495号）の拡幅整備を行う。 （2）平常時における多様な地域の活動・交流を促進するとともに、災害時には帰宅困難者等の一時避難・滞留場所として受入れが可能となる地域の防災活動拠点を形成するため広場を整備する。 1）神田警察通り沿道には、建物の低層部と一体となった賑わいと憩いの場を創出するため、広場を整備する。 2）補助第96号線沿道には、日本橋川の環境形成に配慮した潤いのある空間を創出するため、広場を整備する。 3）建物低層部の屋上部には、大規模な緑の拠点である皇居や内濠等とまちをつなぐ立体的な緑のネットワークを形成するとともに、都心の中に憩いと潤いのある空間を創出するため、広場を整備する。 4）街区再編に伴い、従前の歩行者空間の機能を確保するため、広場内に歩行者空間を整備する。 （3）道路沿道には、歩行者の安全性、快適性、滞在性及び回遊性の向上を図るため、歩道状空地を整備する。 （4）千代田通り、補助第96号線及び区画道路沿道には、歩行者の休憩等の空間を確保するため、公共空地を整備する。 （5）広場間を安全で快適につなぐとともに地区全体の歩行の回遊性向上のため、歩行者通路を整備する。
建築物等の整備の方針	1　A、B、C地区 （1）建築物の高さの最高限度と道路に面した建築物の壁面の位置の制限及びその後退部分の工作物の設置の制限を定めて、道路幅員による建築物の容積率制限を緩和するとともに道路斜線制限を緩和することにより、良好な街並みの形成を図る。 （2）住宅等の用途に供する建築物に係る容積率の制限の特例の適用により、都心の居住形態に留意した多様な住宅供給を誘導し、定住人口の回復と良好な住宅複合市街地の形成を図る。なお、C地区においては9階以上の階を住宅等に制限する。 （3）建替えや既存建物の有効活用等により、建物低層部には賑わいに資する用途を誘導し、歩いて楽しい賑わいがあるまちの形成を図る。 2　D地区 （1）神田警察通りや千代田通りに面する建物低層部には、広場と一体的な賑わい機能を誘導する。 （2）敷地の細分化の防止と大街区化を図るため、敷地面積の最低限度を定める。 （3）歩行者の安全性、快適性、滞在性及び回遊性の向上を図るため、壁面の位置の制限及び壁面後退区域における工作物の設置の制限を定める。 （4）土地の合理的かつ健全な高度利用及び周辺市街地の環境への配慮のため、建築物の高さの最高限度を定める。 （5）災害に強いまちの実現を図るため、帰宅困難者への対応に配慮した防災備蓄倉庫等の整備を誘導する。 （6）環境負荷低減を図るため、再生可能エネルギーの有効活用や地域冷暖房施設、高効率な設備機器の導入等、環境に配慮し

<table>
<tr><td></td><td></td><td colspan="6">た建築物を誘導する。
（７）Ｄ－１地区は、地域活力の向上を目指す複合交流拠点にふさわしい多様な都市機能を備えた建築物を誘導する。
（８）Ｄ－２地区は、周辺の街並みとの調和を図るとともに、神田警察通りに面する建築物の低層部では、広場と一体となった賑わい形成や開放性に配慮した公共公益施設等を誘導する。</td></tr>
<tr><td rowspan="6">地区整備計画</td><td rowspan="6">地区施設の配置及び規模</td><td>種別</td><td>名称</td><td>幅員</td><td>延長</td><td>面積</td><td>備考</td></tr>
<tr><td>道路</td><td>区画道路１号※</td><td>12m</td><td>約 190m</td><td>—</td><td>拡幅</td></tr>
<tr><td rowspan="4">その他の公共空地</td><td>広場１－１号</td><td>—</td><td>—</td><td>約 1,400 ㎡</td><td>新設（地上１階、地区東西をつなぐ歩行空間、昇降施設、ピロティ、植栽、修景施設を含む。広場３号に接続）</td></tr>
<tr><td>広場１－２号</td><td></td><td></td><td>約 1,260 ㎡</td><td>新設（地上１階、昇降施設、ピロティ、植栽、修景施設、換気塔、その他換気塔に付属する工作物を含む。広場３号に接続）</td></tr>
<tr><td>広場２号</td><td>—</td><td>—</td><td>約 730 ㎡</td><td>新設（地上１階、ピロティ、昇降施設、植栽、修景施設を含む。広場４号に接続）</td></tr>
<tr><td>広場３号</td><td>—</td><td>—</td><td>約 290 ㎡</td><td>新設（地上２階（Ｄ－１地区：約 200 ㎡，Ｄ－２地区：約 90 ㎡）昇降施設を含む。広場５号に接続）</td></tr>
</table>

		広場４号	—	—	約 960 ㎡	新設（地上２階、昇降施設を含む。広場５号に接続）
		広場５号	—	—	約 1,850 ㎡	新設（地上３階（Ｄ－１地区:約 1,630 ㎡，Ｄ－２地区:約 220 ㎡）昇降施設を含む。）
		公共空地１号	—	—	約 690 ㎡	新設（地上１階、幅員約４ｍ、ピロティ、植栽、修景施設を含む。）
		公共空地２号	—	—	約 440 ㎡	新設（地上１階、幅員約４ｍ、ピロティ、植栽、修景施設を含む。）
		歩行者通路１号	６ｍ	約 70m	—	新設（屋内外）
		歩行者通路２号	２ｍ	約 150m	—	新設（広場３号・４号と同一レベル、屋内、昇降施設を含む。）
		歩行者通路３号	２ｍ	約 55m	—	新設（広場５号と同一レベル、屋内、昇降施設を含む。）
		歩道状空地１号	３ｍ	約 105m	—	新設（植栽、修景施設、ベンチを含む。）
		歩道状空地２号	３ｍ	約 105m	—	新設（植栽、修景施設、ベンチ、駐車場出入口を含む。）
		歩道状空地３号	３ｍ	約 125m	—	新設（植栽、修景施設、ベンチを含む。）
		歩道状空地４号	３ｍ	約 185m	—	新設（植栽、修景施設、ベンチ、駐車場出入口を含む。）

<table>
<tr><td rowspan="4">建築物等に関する事項</td><td rowspan="2">地区の区分</td><td>名称</td><td>A地区</td><td>B地区</td><td>C地区</td><td colspan="2">D地区</td></tr>
<tr><td>面積</td><td>約 1.1 ha</td><td>約 4.2 ha</td><td>約 5.0 ha</td><td>D－1地区
約 1.9 ha</td><td>D－2地区
約 0.6 ha</td></tr>
<tr><td colspan="2">建築物等の用途の制限※</td><td colspan="2">1 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第２条第６項各号に掲げる店舗型性風俗特殊営業及び同条第９項に規定する店舗型電話異性紹介営業の用に供する建築物は建築してはならない。
2 共同住宅（高齢者、障害者等の円滑な使用に配慮した構造・設備等を有するもの及び入居者が生活上の指導又は援助等を受けながら共同生活を営む住戸を除く。）の用に供する部分の住戸の数が10以上、かつ、当該建築物の階数が４以上で次の各号に掲げる建築物は建築してはならない。ただし、区長が敷地の形態上、土地利用上やむを得ないと認めた建築物についてはこの限りではない。
（1）1の住戸の床面積が 30 ㎡を超えるものの床面積の合計が、当該建築物における住宅の用途に供する部分の床面積（共用の廊下又は階段の用に供する部分の床面積を除く。以下この項において「住宅用途床面積」という。）の合計の３分の２未満となるもの。
（2）1の住戸の床面積が 40 ㎡以上のものの床面積の合計が、住宅用途床面積の合計の３分の１未満となるもの。</td><td>1 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第２条第６項各号に掲げる店舗型性風俗特殊営業及び同条第９項に規定する店舗型電話異性紹介営業の用に供する建築物は建築してはならない。
2 建築物の９階以上の部分については、住宅、共同住宅、寄宿舎、下宿、老人ホーム、その他これらに類する建築物（以下「住宅等」という。）以外の用途に供するものを建築してはならない。また、住宅等からその他の用途に変更してはならない。ただし、良好な居住環境形成の妨げとならない学校等の施設で、区長が認めたものはこの限りではない。
3 共同住宅（高齢者、障害者等の円滑な使用に配慮した構造・設備等を有するもの及び入居者が生活上の指導又は援助等を受けながら共同生活</td><td colspan="2">1 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第２条第６項各号に掲げる店舗型性風俗特殊営業及び同条第９項に規定する店舗型電話異性紹介営業の用に供する建築物は建築してはならない。</td></tr>
</table>

				を営む住戸を除く。）の用に供する部分の住戸の数が10以上、かつ、当該建築物の階数が４以上で次の各号に掲げる建築物は建築してはならない。ただし、区長が敷地の形態上、土地利用上やむを得ないと認めた建築物についてはこの限りではない。 （１）１の住戸の床面積が30㎡を超えるものの床面積の合計が、当該建築物における住宅の用途に供する部分の床面積（共用の廊下又は階段の用に供する部分の床面積を除く。以下この項において「住宅用途床面積」という。）の合計の３分の２未満となるもの。 （２）１の住戸の床面積が40㎡以上のものの床面積の合計が、住宅用途床面積の合計の３分の１未満となるもの。		
		建築物の容積率の最高限度※	１　壁面の位置の制限が定められている敷地における建築物の容積率の最高限度は、10分の80又は前面道路（前面道路が	１　壁面の位置の制限が定められている敷地における建築物の容積率の最高限度は、10分の70又は前面道路（前面道路が	１　壁面の位置の制限が定められている敷地における建築物の容積率の最高限度は、10分の60又は前面道路（前面道路が２以上あるときは、そ	

			２以上あるときは、その幅員が最大のものとする。）の幅員が 12 メートル未満の場合はその幅員のメートルの数値に 10 分の６を乗じて得た数値のうちいずれか小さい方の数値（以下「基準容積率」という。）に 10 分の 12 を加えた数値（10 分の 80 を上限とする。）とする。 ２　壁面の位置の制限が定められていない敷地及び壁面の位置の制限の第３項の適用を受ける建築物の敷地における建築物の容積率の最高限度は基準容積率とする。 ３　第１項における基準容積率を超える部分については、住宅、共同住宅（１の住戸の床面積が 40 ㎡以上のものに限る。）、寄宿舎、下宿、老人ホーム、その他これらに類する建築物の用途に供するものとする。 ４　建築基準法第 59 条の２第１項を適用する建築	２以上あるときは、その幅員が最大のものとする。）の幅員のメートルの数値に 10 分の６を乗じて得た数値のうちいずれか小さい方の数値（以下「基準容積率」という。）に 10 分の 12 を加えた数値（10 分の 70 を上限とする。）とする。 ２　壁面の位置の制限が定められていない敷地及び壁面の位置の制限の第３項の適用を受ける建築物の敷地における建築物の容積率の最高限度は基準容積率とする。 ３　第１項における基準容積率を超える部分については、住宅、共同住宅（１の住戸の床面積が 40 ㎡以上のものに限る。）、寄宿舎、下宿、老人ホーム、その他これらに類する建築物の用途に供するものとする。 ４　建築基準法第 59 条の２第１項を適用する建築物については前３項は適用しない。	の幅員が最大のものとする。）の幅員のメートルの数値に 10 分の６を乗じて得た数値のうちいずれか小さい方の数値（以下「基準容積率」という。）が 10 分の 60 の場合にあっては基準容積率に 10 分の 10 を加えた数値とし、10 分の 60 未満の場合にあっては基準容積率に 10 分の 12 を加えた数値（10 分の 70 を上限とする。）とする。 ２　壁面の位置の制限が定められていない敷地及び壁面の位置の制限の第３項の適用を受ける建築物の敷地における建築物の容積率の最高限度は基準容積率とする。 ３　第１項における基準容積率を超える部分については、住宅、共同住宅（１の住戸の床面積が40㎡以上のものに限る。）、寄宿舎、下宿、老人ホーム、その他これらに類する建築物の用途に供するものとする。 ４　建築基準法第 59 条の２第１項を適用する建築物については前３項は適用しない。			

	物については前３項は適用しない。				
建築物の容積率の最低限度※			10 分の 16 とする。 ただし、次の各号の一に該当するものはこの限りではない。 （１）倉庫、作業場、自動車車庫、自動車修理工場、荷貨物集配所、ガソリンスタンド、日用品の販売を主たる目的とする店舗 （２）神社、寺院、教会その他これらに類するもの （３）巡査派出所、公衆便所その他これらに類する公益上必要なもの		
建築物の敷地面積の最低限度	50 ㎡とする。 ただし、地区計画の決定の告示日において、現に建築物の敷地として使用されている 50 ㎡未満の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て使用する 50 ㎡未満の土地について、その全部を一の敷地として使用する場合は、当該敷地面積を敷地面積の最低限度とする。			5,000 ㎡とする。	1,000 ㎡とする。
壁面の位置の制限	１　建築物の外壁又はこれに代わる柱（以下「外壁等」という。）は、計画図３に示す壁面の位置の制限を超えて建築してはならない。 ２　複数の道路に面する建築物の敷地にあっては、次の各号によるものとする。 （１）壁面の位置の制限が定められた最大幅員の道路に面する部分について第１項を適用し、それ以外の壁面の位置の制限が定められた道路に面する部分については、道路面からの高さが６ｍを超える部分における建築物の外壁等の面から道路境界線までの距離を 0.5m以上とし、道路面からの高さが６ｍ以下の部分における建築物の外壁等の面から道路境界線までの距離を１ｍ以上とする。 （２）壁面の位置の制限が定められた最大幅員の道路が複数で、計画図３に示す壁			建築物の外壁又はこれに代わる柱は、計画図３に示す壁面の位置の制限を超えて建築してはならない。 ただし、歩行者の快適性や安全性を高めるための階段、スロープその他これらに類するもので、壁面後退区域における歩行者の交通に配慮したものはこの限りではない	

			面後退優先道路に面する場合は、その部分について第１項を適用し、それ以外の壁面の位置の制限が定められた道路に面する部分については、道路面からの高さが６ｍを超える部分における建築物の外壁等の面から道路境界線までの距離を 0.5m以上とし、道路面からの高さが６ｍ以下の部分における建築物の外壁等の面から道路境界線までの距離を１ｍ以上とする。 （３）壁面の位置の制限が定められた最大幅員の道路が複数で、計画図３に示す壁面後退優先道路に面しない場合は、任意の一方向の道路に面する部分について第１項を適用し、それ以外の壁面の位置の制限が定められた道路に面する部分については、道路面からの高さが６ｍを超える部分における建築物の外壁等の面から道路境界線までの距離を 0.5m以上とし、道路面からの高さが６ｍ以下の部分における建築物の外壁等の面から道路境界線までの距離を１ｍ以上とする。 （４）本郷通り、補助 96 号線及び白山通りに面する敷地で、かつ壁面の位置の制限が定められている場合は、その部分について道路面からの高さ６ｍ以下の部分の建築物の外壁等の面から道路境界線までの距離を１ｍ以上とする。 （５）壁面の位置の制限が定められている敷地で、かつ現に存する建築基準法第 42 条第２項に定める道路（以下「２項道路」という。）に面する場合は、壁面の位置の制限が定められている道路に面する部分について第１項を適用し、２項道路に面する部分については、建築物の外壁等の面から道路境界線までの距離を 0.5m以上とする。 ３　前２項による制限は、次の各号に掲げる建築物及び建築物の部分については適用しない。 （１）神田警察通り、千代田通り（以下「広幅員道路」という。）に面した敷地面積が 100 ㎡以下の建築物の敷地で、区長が敷地の形態上やむを得ないと認めた建築物の広幅員道路に面する建築物の部分及びその他の壁面の位置の制限が定められている道路に面する建築物の部分で、道路面からの高さが６ｍを超える建築物の部分 （２）前号の建築物の他、区長が敷地の形態上、土地利用上やむを得ないと認めた建築物	
		壁面後退区域における工作物の設置の制限	塀、柵、門、広告物、看板等の歩行者の交通の妨げとなるような工作物を設置してはならない。 ただし、道路面からの高さが６ｍを超える部分はこの限りではない。	塀、柵、門、広告物、看板等の歩行者の交通の妨げとなるような工作物を設置してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当し、歩

					行者の交通に配慮したものはこの限りではない。 （１）花壇、植栽帯、ベンチその他これらに類するもの （２）歩行者の安全上設ける塀、柵その他これらに類するもの （３） 公共の利便に供する案内板その他これらに類するもの （４）道路境界線から３ｍを超える部分に設け、賑わい創出に寄与し容易に移動できるもの（テーブル、イス、日除け傘等）
		建築物の高さの最高限度	１ 建築物の高さ（階段室その他これに類する建築物の屋上部分の水平投影面積の合計が当該建築物の建築面積の８分の１以内の場合においては、その部分の高さを12mまでは当該建築物の高さに算入しない。）の最高限度は45mとする。 ２ 建築基準法第59条の２第１項の適用を受けるものについては、前項は適用しない。	１ 建築物の高さ（階段室その他これに類する建築物の屋上部分の水平投影面積の合計が当該建築物の建築面積の８分の１以内の場合においては、その部分の高さを12mまでは当該建築物の高さに算入しない。）の最高限度は40mとする。 ２ 建築基準法第59条の２第１項の適用を受けるものについては、前項は適用しない。	１ 建築物の高さ（階段室その他これに類する建築物の屋上部分の水平投影面積の合計が当該建築物の建築面積の８分の１以内の場合においては、その部分の高さを12mまでは当該建築物の高さに算入しない。）の最高限度は180mとする。（建築物の高さはT.P.＋5.2mからの高さによる。）
		建築物等の形態又は意匠の制限	１ 広告物・看板等で、刺激的な色彩又は装飾を用いること等により、美観風致を損ねるものは設置してはならない。 ２ 建築物等の形態及び意匠については、良好な都市景観の形成に資するものとする。		

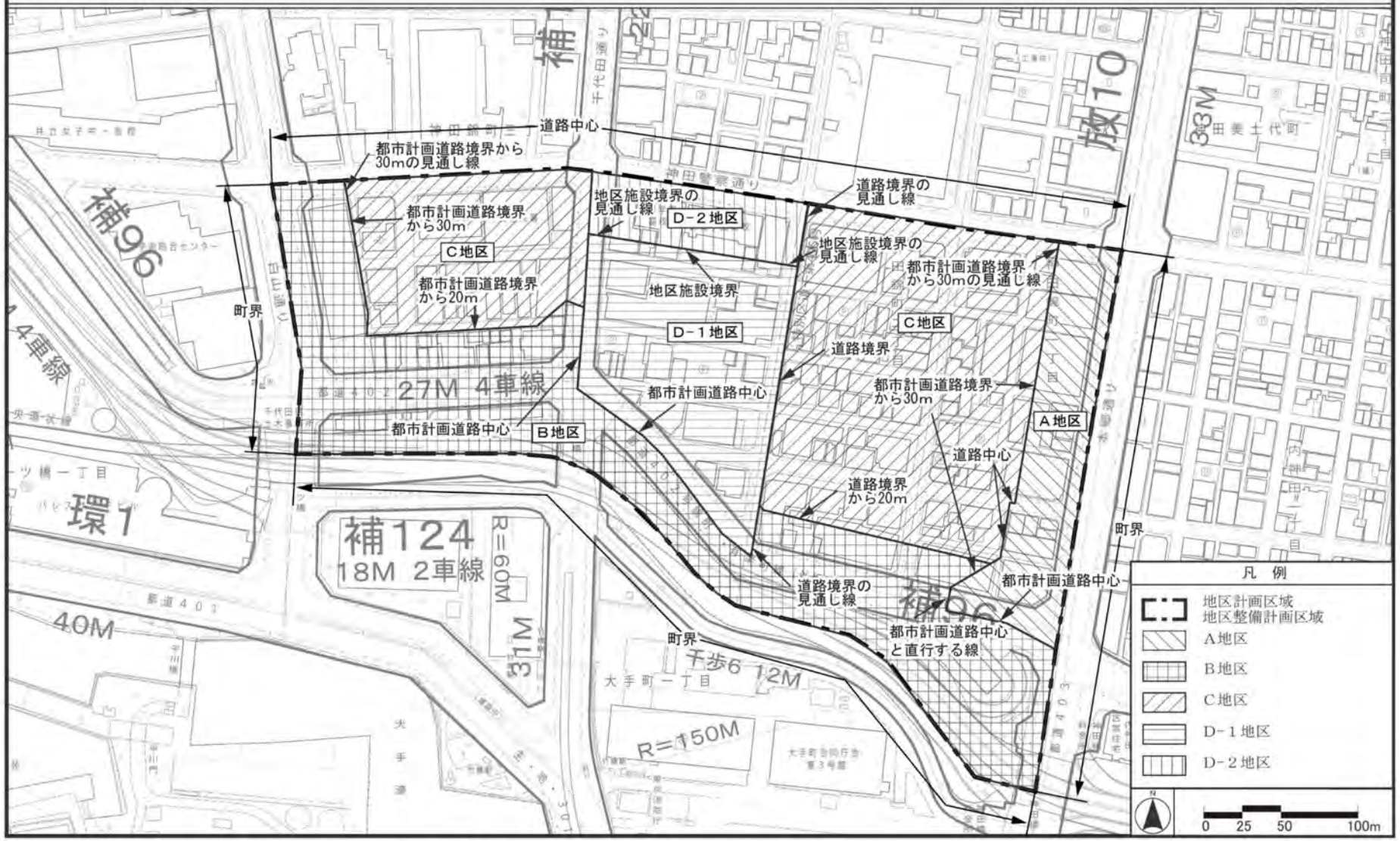
（※は知事協議事項）

「地区計画の区域、地区整備計画の区域、地区施設の配置、地区の区分及び壁面の位置の制限は計画図表示のとおり」

理由：神田錦町の核となる拠点の整備を推進するとともに、当該拠点と周辺市街地が連携したウォーカブルなまちづくり、活力・賑わいを創出する都市機能の導入、日本橋川の水辺環境を向上させる都市基盤の整備、環境負荷の低減、防災対応力の強化等を図るため、地区計画を変更する。

〔参考〕東京都市計画地区計画
神田錦町南部地区地区計画　計画図１

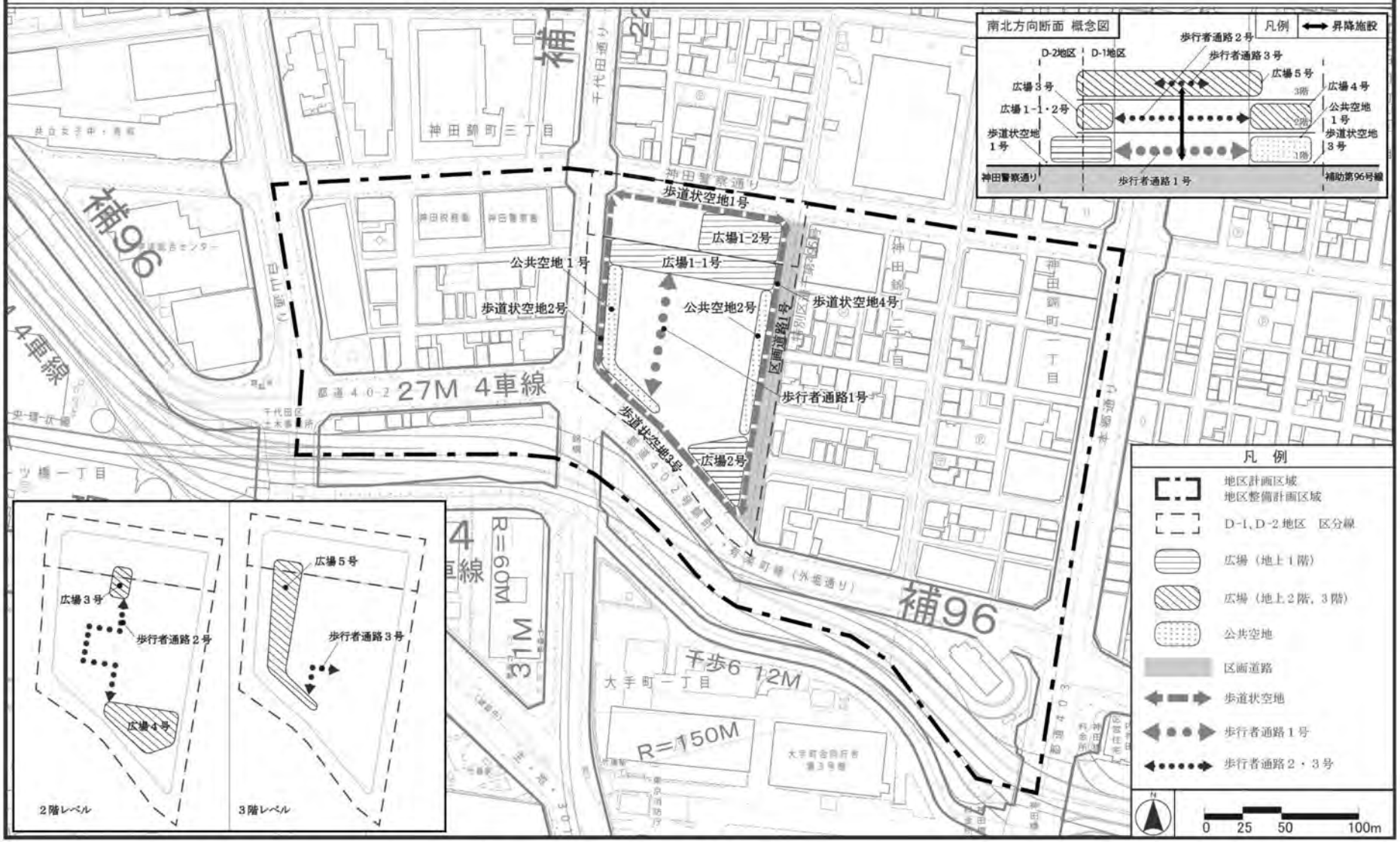
〔千代田区決定〕



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。（承認番号）７都市基交測第１５６号。
都市計画道路の計画線は、東京都縮尺2,500分の1道路網図を使用したものである。（承認番号）７都市基街都第４８号、令和７年５月９日。無断複製を禁ずる。

〔参考〕東京都市計画地区計画
神田錦町南部地区地区計画　計画図２

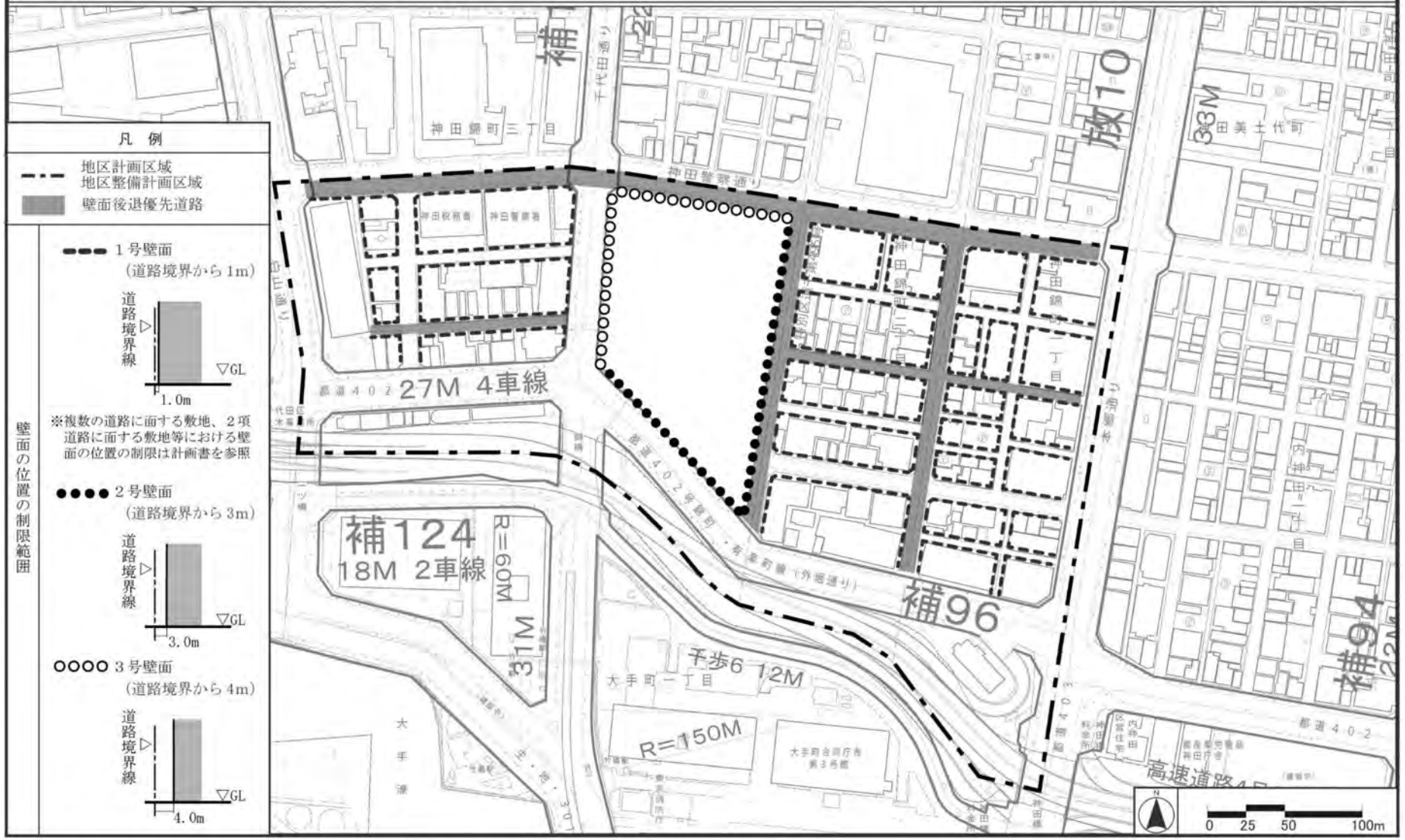
〔千代田区決定〕



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。（承認番号）７都市基交測第１５６号。
都市計画道路の計画線は，東京都縮尺2,500分の1道路網図を使用したものである。（承認番号）７都市基街都第４８号，令和７年５月９日。無断複製を禁ずる。

〔参考〕東京都市計画地区計画
神田錦町南部地区地区計画　計画図３

〔千代田区決定〕



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。（承認番号）７都市基交測第１５６号。
都市計画道路の計画線は、東京都縮尺2,500分の1道路網図を使用したものである。（承認番号）７都市基街都第４８号、令和７年５月９日。無断複製を禁ずる。

〔参考〕東京都市計画第一種市街地再開発事業の決定

都市計画神田錦町三丁目南部東地区第一種市街地再開発事業を次のように決定する。

幅員の〔 〕は全幅員を示す。

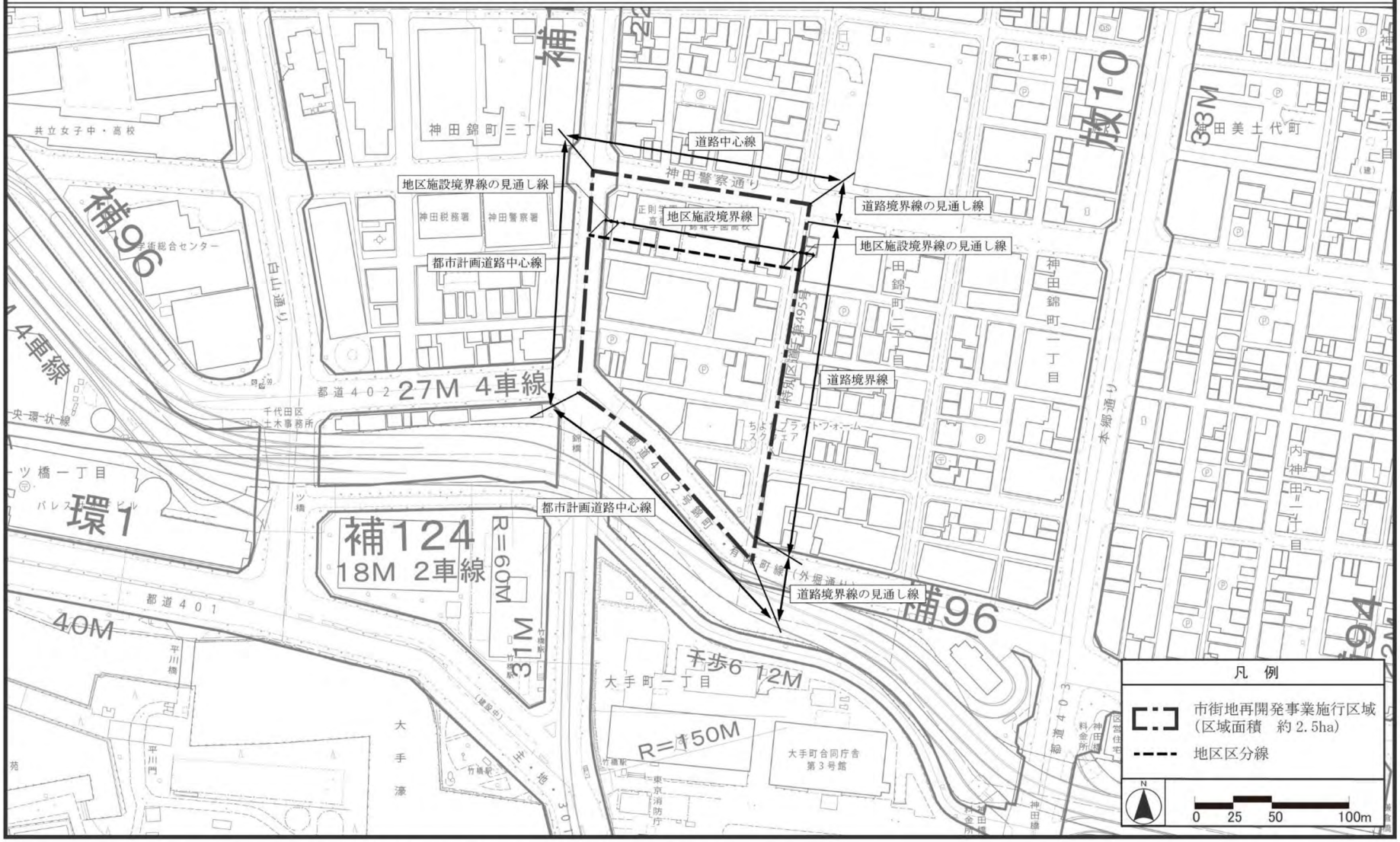
<table>
<tr><td colspan="2">名称</td><td colspan="6">神田錦町三丁目南部東地区</td></tr>
<tr><td colspan="2">施行区域面積</td><td colspan="6">約 2.5ｈａ</td></tr>
<tr><td rowspan="5">公共施設の
配置
及び規模</td><td rowspan="5">道路</td><td>種別</td><td>名称</td><td colspan="2">規模</td><td>備考</td></tr>
<tr><td rowspan="2">幹線街路</td><td>補助線街路第 96 号線</td><td colspan="2">別に都市計画に定めるとおり</td><td>既設</td></tr>
<tr><td>補助線街路第 167 号線</td><td colspan="2">別に都市計画に定めるとおり</td><td>既設</td></tr>
<tr><td rowspan="2">区画道路</td><td>特別区道 千第 389 号</td><td colspan="2">幅員　約 11m〔約 22m〕、延長約 110m</td><td>既設</td></tr>
<tr><td>特別区道 千第 495 号</td><td colspan="2">幅員　約 12m〔約 12m〕、延長約 190m</td><td>拡幅</td></tr>
<tr><td rowspan="3">建築物の
整備</td><td>地 区</td><td>建築面積</td><td>延べ面積
［容積対象面積］</td><td>主要用途</td><td>高さの限度</td><td>備考</td></tr>
<tr><td>南地区</td><td>約 10,500 ㎡</td><td>約 220,000 ㎡
［約 184,360 ㎡］</td><td>事務所、店舗、文化交流施設、宿泊施設、学校、駐車場等</td><td>高層部　：180m
低層部Ｂ：25m</td><td rowspan="2">・高さの基準点は T.P.＋5.2ｍとする。</td></tr>
<tr><td>北地区</td><td>約 1,700 ㎡</td><td>約 10,000 ㎡
［約 8,300 ㎡］</td><td>公共公益施設等</td><td>低層部Ａ：40m
低層部Ｂ：25m</td></tr>
<tr><td rowspan="3">建築敷地の
整備</td><td>地 区</td><td>建築敷地面積</td><td colspan="4">整備計画</td></tr>
<tr><td>南地区</td><td>約 13,320 ㎡</td><td colspan="4" rowspan="2">・周辺市街地と連携し、歩行者ネットワークを形成する。
・敷地内に広場、歩行者空間等を整備する。</td></tr>
<tr><td>北地区</td><td>約 3,730 ㎡</td></tr>
<tr><td colspan="2">参考</td><td colspan="6">地区計画区域内及び都市再生特別地区内にあり。</td></tr>
</table>

「施行区域、公共施設の配置、街区の配置及び建築物の高さの限度は、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とともに、複合交流拠点を形成し、歩行者ネットワークの強化による回遊性の創出及び広場等の整備による地域の賑わい創出を通じて、市街地全体の活性や魅力の向上を図るため、第一種市街地再開発事業を決定する。

〔参考〕東京都市計画第一種市街地再開発事業
神田錦町三丁目南部東地区 第一種市街地再開発事業　計画図１

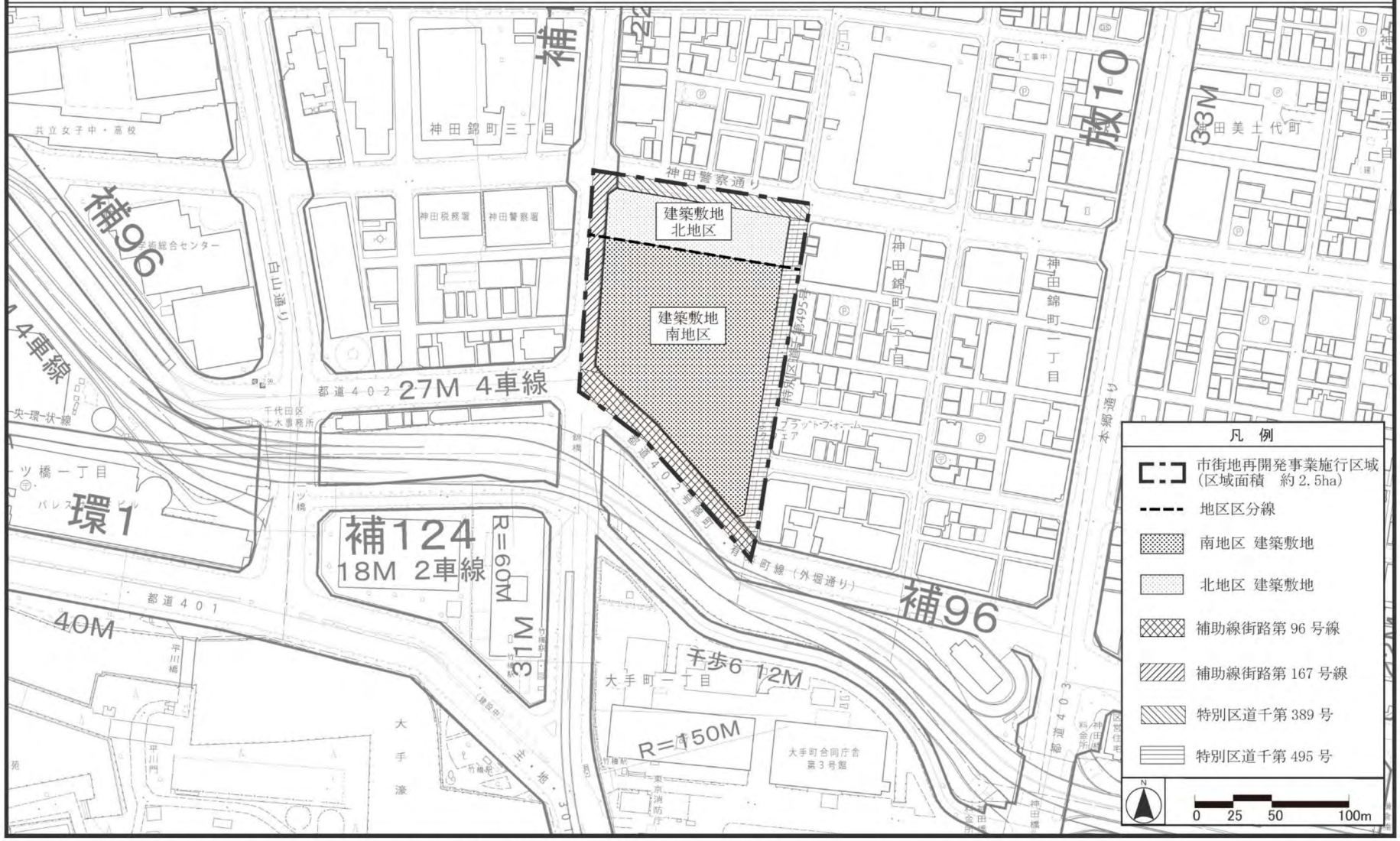
（施行区域図）



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。（承認番号）７都市基交測第１５６号。
都市計画道路の計画線は、東京都縮尺2,500分の1道路網図を使用したものである。（承認番号）７都市基街都第４８号、令和７年５月９日。無断複製を禁ずる。

〔参考〕東京都市計画第一種市街地再開発事業
神田錦町三丁目南部東地区 第一種市街地再開発事業　計画図２

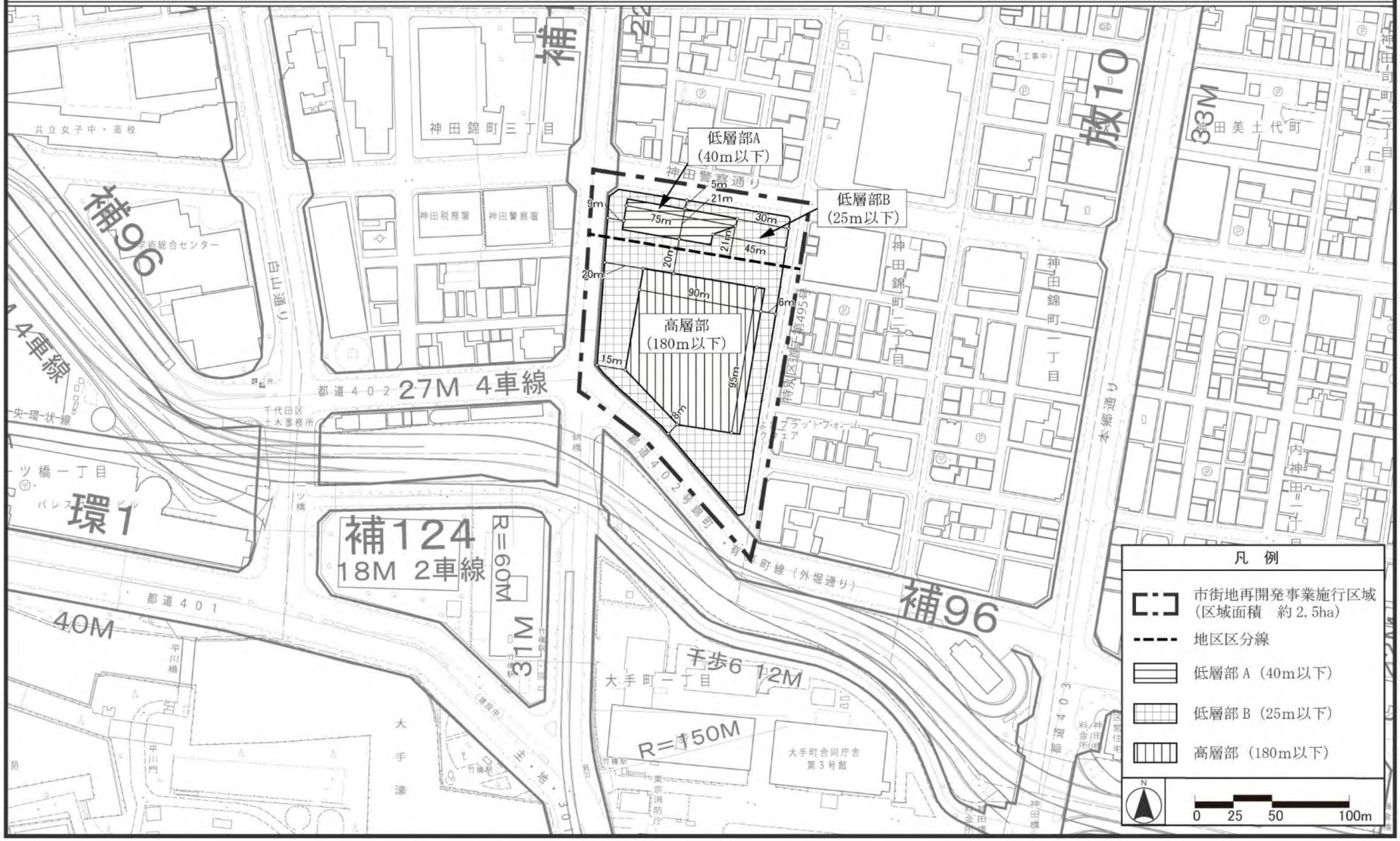
（公共施設の配置）



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。（承認番号）７都市基交測第１５６号。
都市計画道路の計画線は、東京都縮尺2,500分の1道路網図を使用したものである。（承認番号）７都市基街都第４８号、令和７年５月９日。無断複製を禁ずる。

〔参考〕東京都市計画第一種市街地再開発事業
神田錦町三丁目南部東地区 第一種市街地再開発事業　計画図３

（建築物の高さの限度）



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。（承認番号）７都市基交測第１５６号。
都市計画道路の計画線は、東京都縮尺2,500分の1道路網図を使用したものである。（承認番号）７都市基街都第４８号、令和７年５月９日。無断複製を禁ずる。