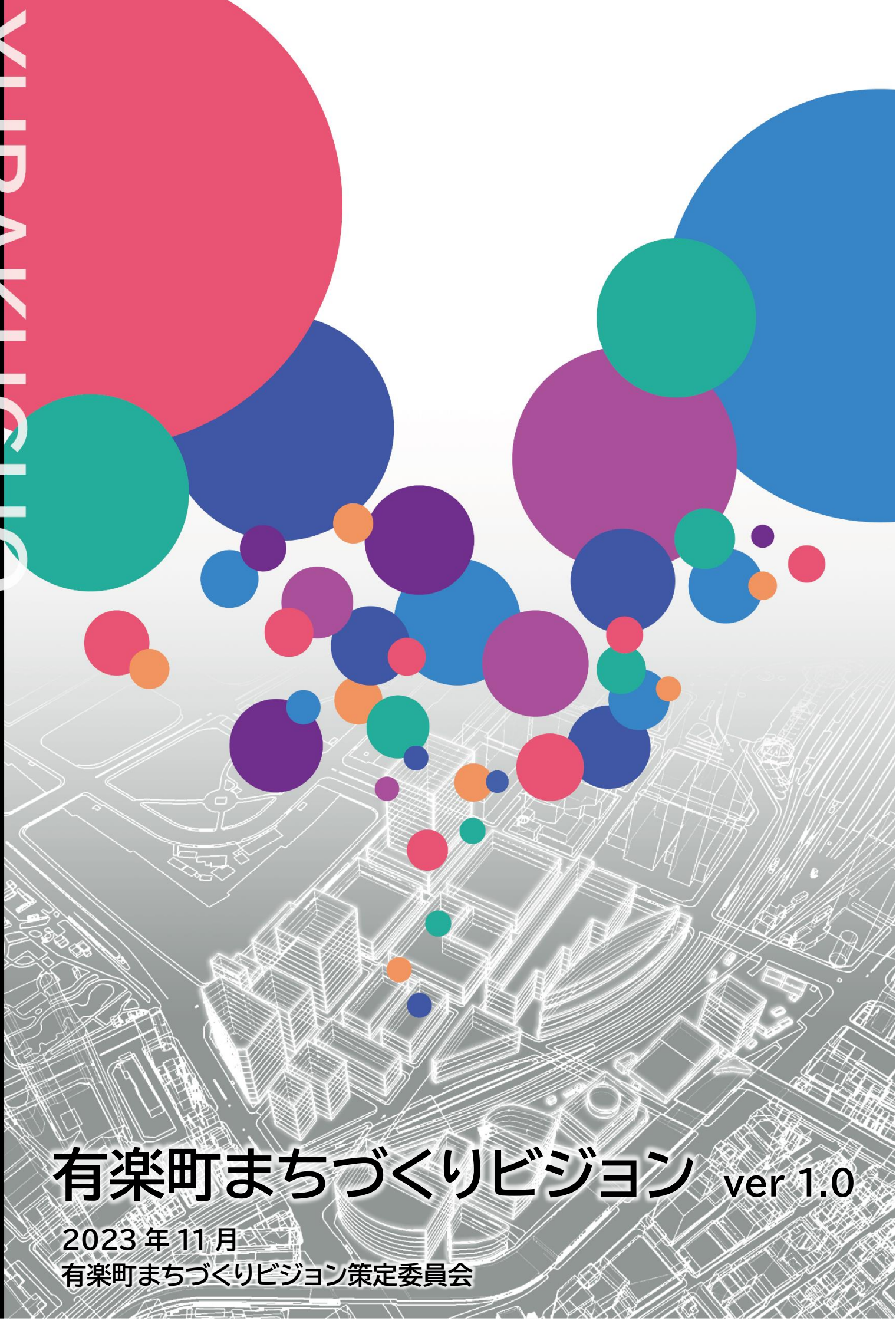
YURAKUCHO



有楽町まちづくりビジョン ver 1.0

2023 年 11 月

有楽町まちづくりビジョン策定委員会

これまでの東京都心の歴史を振り返ると、江戸から明治に変わった後、政府系機関の多くは大手門近くに立地し、一方で西洋近代文明の象徴である鉄道は外濠の外（汐留）に、そして居留地は海に近い築地鉄砲洲に設置された。そしてこうした地域の中間に位置するエリアには、鹿鳴館や帝国ホテルといった接遇施設、日比谷公園・東京府庁舎・市庁舎といった公共施設のほか、帝国劇場を初めとする劇場、そして数多くの報道機関が立地し、人が楽しく集う街、時代の新しい息吹を感じる街として成長してきた。

ところが、戦後になって東京オリンピックを契機に副都心の整備が進むと、NHK が渋谷に、都庁が新宿に移転し、報道機関も順次大手町などに移ってゆく。ある意味ではこのエリアは一時期、停滞を余儀なくされたといっていいであろう。

1996 年に大丸有懇談会が設置され 2002 年から本格的な都市再生が動き出しても、丸の内や大手町では丸ビル、OAZO、新丸ビル、丸の内パークビル、大手町フィナンシャルシティなど数多くのビルの建て替えが進んだが、有楽町では東京国際フォーラム、ザ・ペニンシュラ東京、二重橋ビルなどの整備にとどまり、まだまだ古いビルが数多く残っている。

しかし、今、有楽町には丸の内や大手町とは違う新しい波が押し寄せてきている。

近傍の日比谷公園では様々なイベントが多彩に行われるようになり、日比谷映画街は再開発で生まれ変わった。JR 高架下の利活用も進み、やがて内幸町でさらに大きな変化が生まれる。そして有楽町駅近くでも都庁跡地の再開発の機運が高まりを見せているし、アートを活かした新しい試み（YAU）やエリア MICE の取組も動き出している。銀座側では首都高速道路の日本橋部分地下化に合わせて会社線（KK 線）が Tokyo Sky Corridor として歩行者の空間に変わり、銀座・汐留・浜離宮がより身近に感じられるようになる。加えて都心部・臨海地域地下鉄の検討が進んで、外堀通り下には新銀座駅（仮称）の設置が予定されている。この新しい地下鉄によって、東京国際フォーラムは、築地市場跡地の新しい国際交流拠点、ベイエリア MICE ビッグサイトと直接つながることとなり、TOKYO MICE NW の玄関口となる。

このように有楽町には今新しい波が重なるように押し寄せており、有楽町が従来から持っていた交流の力・発信の力は大きくパワーアップする可能性がある。こうした動きは近接して存在する丸の内・大手町の企業群にも強い刺激をもたらすであろう。

有楽町には出逢いがある、街角のあの広場で、あのアトリウムで、誰かに逢える、東京の新しい何かに出逢える、誰もがそう感じてくれる街であり続けたい。

そういう有楽町は次の時代の TOKYO の大きな力となる。

有楽町の明日を、多くの方々とともに、様々な力の連携によって切り拓いていきたい。

2023 年 11 月

有楽町まちづくりビジョン策定委員会　委員長　岸 井 隆 幸

目次

0. はじめに 5
0.1 策定の主旨 5
0.2 策定の体制 6
1. 有楽町地区の特徴・課題 8
1.1 対象地区と立地特性 8
(1) 対象地区 8
(2) 立地特性 9
1.2 地区の現況とまちづくりの潮流 14
(1) 都市発展の経緯 14
(2) 都市機能の現況 17
(3) 有楽町地区に関連する機能更新の動き 21
(4) 社会・経済の潮流 24
1.3 地区の主な課題 29
(1) JR 有楽町駅周辺の課題 29
(2) 機能等の陳腐化による課題 30
(3) 地下駅や地下空間の課題 32
(4) シェアサイクルニーズ拡大に伴う歩道へのあふれ 33
(5) 将来的な変化を踏まえた課題 33
2. 目指すべき将来像 34
2.1 将来像の前提 34
(1) 徒歩圏の機能集積による拠点性 34
(2) 広域的な結節の要となる拠点性 34
2.2 将来像 36
2.3 将来像実現のための３つの柱 36
3. 将来像実現のための取組方針 37
3.1 取組の全体像 37
3.2 都市機能の取組方針 38
(1) 「出逢い・交流機会」の創出、相乗効果の発揮・世界への情報発信 38
(2) 「サステイナビリティ」の確保を通じた信頼・競争力の向上 48
3.3 都市空間の取組方針 53
(1) 有楽町を体感できる空間デザインの形成 54
(2) 人中心の重層的な交通デザインの実現 59
3.4 空間形成のイメージ 68
(1) 有楽町の特徴的な空間形成 68
(2) 地点別の空間形成イメージ 77
4. 実現手法とマネジメント 80

4.1　長期に渡る将来像実現 80
(1)　役割分担による段階的再編 80
(2)　複数プロジェクトの連携による共同貢献手法の活用（検討） 80
(3)　公民一体によるプロセスマネジメント 81
4.2　エリアマネジメントの進化・深化 82
(1)　戦略分野への発展 82
(2)　エリア防災領域との連携 82
(3)　空間マネジメントの連携強化 83
5.　今後の検討テーマ 84
(1)　まちづくり DX の実現 84
(2)　エリアマネジメントの進化・深化に向けた早期着手 84
(3)　世界に対する有楽町まちづくりの発信 84
(4)　共感の醸成による持続的なまちづくりの展開 84
(5)　ビジョンの継続的なモニタリング 85

0. はじめに

0.1 策定の主旨

有楽町地区（以下、本地区とする）は、明治から始まる国際ビジネス拠点である大手町・丸の内・有楽町地区（以下、大丸有地区とする）の一角を成し、行政、文化・情報発信、盛り場、商業、MICE[1]等時代に応じて機能変遷してきた街であるが、近年、丸の内や大手町等周辺地区に比べ機能更新が遅れ、街の地域特性を十分活かすことができていない。

一方で、地区内外において高まるまちづくりの機運や、新型コロナ危機を契機としたニューノーマルな価値観、先端技術を活用した人中心のまちづくり等の潮流がある。こうした社会変化を踏まえ、概ね 20 年先を見据えた将来像や、その実現に向けた取組みの方向性を関係者で共有することで、まちづくりを一体的に進めることが求められている。

以上の背景から、地域特性を最大限発揮し、多様な交流を促し、出逢いを創造に発展させ、東京の国際競争力強化の核となる有楽町に再編するため、「有楽町まちづくりビジョン」（以下、本ビジョンとする）を策定する。

[1] 企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称（観光庁 HP より）

0.2 策定の体制

本ビジョンの策定にあたっては、「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会」の下に「有楽町まちづくりビジョン策定委員会（以下、委員会）」を設置し、全 5 回の議論を重ねた。

表 0-1 有楽町まちづくりビジョン策定委員会 委員等一覧

担当	現職・氏名
委員長	政策研究大学院大学 客員教授 岸井 隆幸
委員	同志社大学 教授 太下 義之
〃	東京大学生産技術研究所 教授 加藤 孝明
〃	千葉大学大学院 教授 村木 美貴
〃	早稲田大学 教授 森本 章倫
〃	東京大学生産技術研究所 教授 野城 智也
〃	東京都 都市整備局 都市づくり政策部 開発企画課長
〃	東京都 都市整備局 都市づくり政策部 まちづくり推進担当課長
〃	東京都 都市整備局 都市基盤部 都市基盤事業調整専門課長
〃	東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課長
〃	千代田区 環境まちづくり部 麹町地域まちづくり担当課長
〃	千代田区 環境まちづくり部 基盤整備計画担当課長
〃	東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 財務・投資計画部門 マネージャー
〃	一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 都市政策・ガイドライン部会 部会長
〃	一般社団法人大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 都市運営・プロモーション部会 部会長
オブザーバー	DMO 東京丸の内 事務局長
事務局	大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり懇談会 （東京都、千代田区、大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会、東日本旅客鉄道株式会社）
〃	公益社団法人日本都市計画学会
〃	株式会社三菱総合研究所

（順不同,役職等は委員会開催当時のもの）

表 0-2 委員会各回概要

回数	日程	主な議題
第 1 回	2022 年 6 月 28 日	2040 年代の東京の姿 都市をめぐるトレンド・潮流 有楽町まちづくり・現状/特性
第 2 回	2022 年 8 月 24 日	都市機能の将来像 -有楽町の個性となる機能と方向性 -都市の強靭化・レジリエンスの方向性 都市基盤の将来像 -有楽町の都市基盤のコンセプト（素案）、 -将来の都市基盤（素案）
第 3 回	2022 年 10 月 27 日	有楽町の目指すべき方向性 まちの資源を活かした都市空間の効果的活用とマネジメント 都市基盤の将来像 ビジョン構成やコンセプト、都市機能方針
第 4 回	2022 年 12 月 23 日	有楽町まちづくりビジョン(案)について 都市基盤整備の方向性について 有楽町らしさをあらわす魅力的な景観形成について 実現方策について 推進にあたって
第 5 回	2023 年 3 月 29 日	有楽町まちづくりビジョン【サマリ版】について 駅前空間の空間形成イメージについて

1. 有楽町地区の特徴・課題

1.1 対象地区と立地特性

(1) 対象地区

本ビジョンの対象である有楽町地区は、4 つの幹線街路（外堀通り、晴海通り、日比谷通り、馬場先通り）に囲まれ、東京高速道路（KK 線）と隣接する範囲とする。面積は約 25ha（大丸有地区の約 2 割）である。

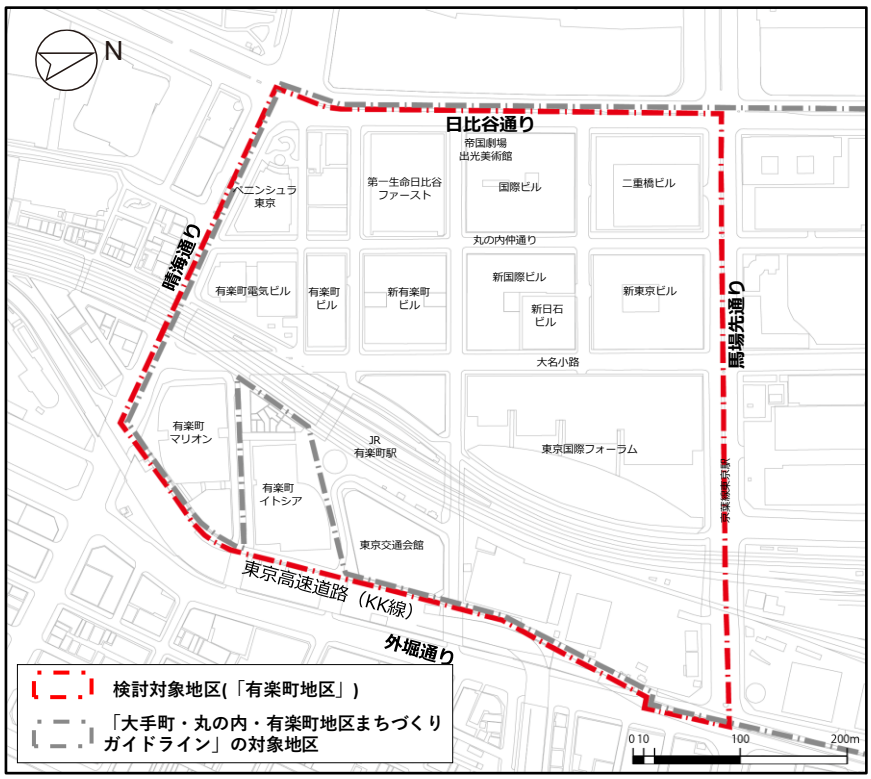


図 1-1 有楽町地区の範囲

(2) 立地特性

1) 高密度に分布する鉄道駅

本地区では鉄道駅が地区内外に高密度に所在している。駅勢圏を 250m と設定しても面積カバー率が 100%となる等、都内でも交通利便性がきわめて高いエリアである。

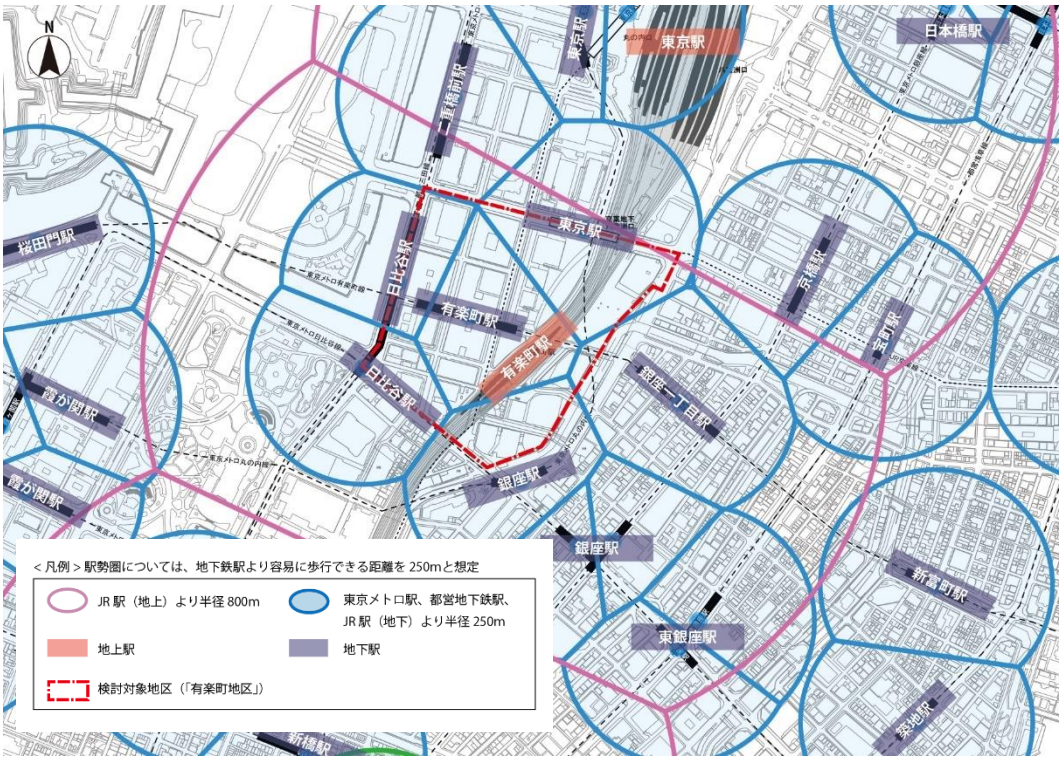


図 1-2 有楽町地区周辺の駅勢圏

都内各拠点を結ぶ７路線に乗り換え可能であるうえに、地下通路等によって乗換利便性も一定程度確保されている。実際に、JR 有楽町駅利用者の 18.4%が地下鉄路線へ乗り換えている（「平成 29 年版都市・交通年報」より）ほか、本地区の主要駅（各線有楽町駅及び日比谷駅）では、地上２駅・地下４駅のうち地下駅の乗降客数が概ね半数となっており、他の地区と比較しても地下駅利用者割合が大きい（各鉄道会社 HP より、2021 年度データ）。

本地区は、国内有数のターミナル駅である東京駅や、高速バスのバスターミナルを有する八重洲といった全国各地へのアクセス拠点とも近接しており、交通利便性の高いエリアとなっている。

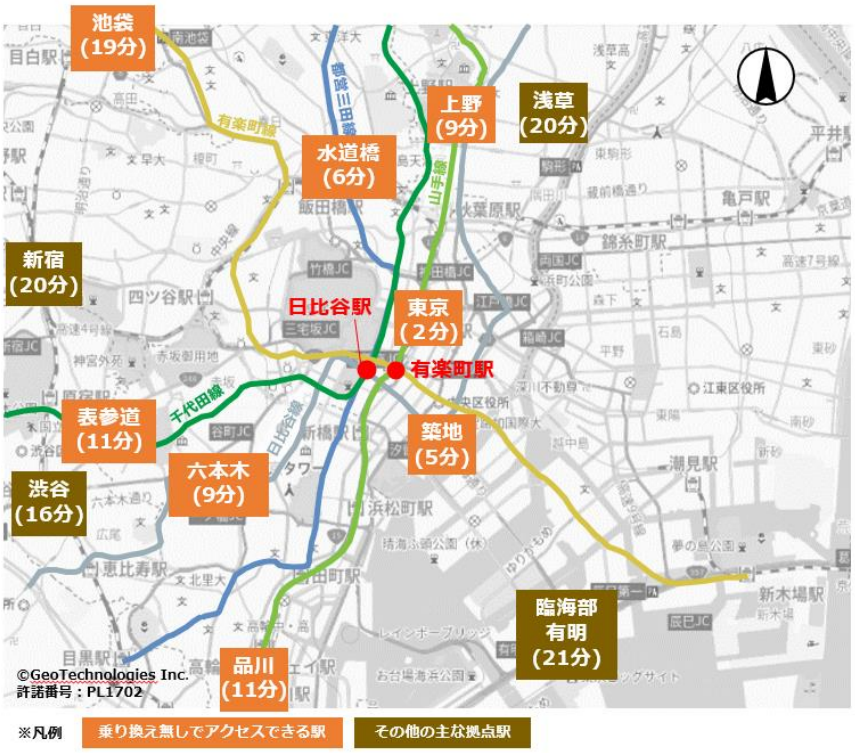


図 1-3 各線有楽町駅・日比谷駅からの時間距離

※駅に記入されている分については、有楽町駅(山手線、京浜東北線、有楽町線)と日比谷駅(日比谷線、千代田線、都営三田線)を発地とし、平日 12 時出発を基準とした。

2） 特徴ある周辺地区

本地区は、大企業が多数立地し交通結節機能も優れた丸の内や八重洲、上質な文化・芸術施設が集積する日比谷、商業地かつ観光地である銀座等と隣接する。また、皇居外苑や日比谷公園といった歴史・文化的価値の高い都市資源へのアクセシビリティも良好である。

図 1-4 周辺地区と有楽町

3) MICE 拠点としての東京国際フォーラムの存在

本地区には東京を代表するコンベンションセンターである東京国際フォーラムが立地している。大小 8 つのホール、31 の会議室、ガラス棟、地上広場、ショップ、レストラン、美術館等から構成されており、各種イベントやコンサート等、様々な MICE に利用されている。

表 1-1 日本の主な国際会議場の規模

施設名	敷地面積(㎡)	延床面積(㎡)	最大ホールの収容人数
東京国際フォーラム	27,000	145,000	5,012
パシフィコ横浜ノース	21,000	46,300	5,948
パシフィコ横浜	51,000	167,700	5,002
幕張メッセ	217,151	164,919	5,000
神戸国際会議場	26,807	36,268	4,000
名古屋国際会議場	98,168	72,165	3,012
福岡国際会議場	10,251	24,885	3,000
大阪府立国際会議場	10,100	67,500	2,754
国立京都国際会館	156,096	51,171	1,840
広島国際会議場	115,933	24,643	1,504
つくば国際会議場	16,666	22,994	1,258
北九州国際会議場	9,357	8,997	524

※敷地面積・延床面積・最大ホール収容人数は各施設のホームページより最新の情報を抜粋。
抽出した施設は、コロナ禍の影響を受けていない 2019 年の国際会議開催件数における大学・研究所・ホテルを除く上位 10 施設(「JNTO「2019 年国際会議統計」」)と、東京国際フォーラム、2020 年に開業したパシフィコ横浜ノース。

4） 都市構造に変化を与えるインフラプロジェクト

a. 都心部・臨海地域地下鉄

東京都では、交通政策審議会諮問第 371 号に対する答申（令和 3 年 7 月）を公表した。この答申では「都心部・臨海地域地下鉄構想は、世界から人、企業、投資を呼び込み、東京と日本の持続的成長を牽引する臨海部と区部中心部をつなぐ基幹的な交通基盤としての役割を担うこと」が期待されている。

これを踏まえ、「都心部・臨海地域地下鉄」の事業計画を検討するため、学識経験者や国土交通省等で構成された検討会を 2021 年 9 月に設置した。2022 年 11 月に事業計画案が取りまとめられ、都の政策上の位置付けや地下鉄のルート・駅位置、事業性等が記載されている。事業計画案に掲載されたルート・駅位置では、東京ビックサイトが立地する有明や、MICE・観光施設の開発が予定される築地市場跡地等と本地区を結んでおり、ベイエリアとの接続性が高まることが期待される。

図 1-5 都心部・臨海地域地下鉄構想ルート・駅位置

出所：東京都「都心部・臨海地域地下鉄構想事業計画検討会 事業計画案」(2022 年)

b. KK 線上部空間（Tokyo Sky Corridor）

東京高速道路（KK 線）の道路としての役割が大きく低下することに伴って、KK 線上部空間（Tokyo Sky Corridor）を歩行者中心の公共的空間として再生・活用する方針が東京都より示されている。これにより、有楽町から銀座、京橋、新橋、汐留までの広域の歩行者ネットワークが形成され、新たな価値や魅力の創出が期待される。

図 1-6 東京高速道路の位置図

出所：東京都「東京高速道路(KK 線)再生の事業化に向けた方針～Tokyo Sky Corridor の実現に向けて～」(2023 年)

図 1-7 上部空間(Tokyo Sky Corridor)の整備内容の例

出所：同上

c. 羽田空港アクセス線

交通政策審議会が平成 28 年 4 月にとりまとめた答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」では、「羽田空港アクセス線の新設」が示された。答申では、これによる意義として「羽田空港と国際競争力強化の拠点である都心や新宿、渋谷、池袋、臨海部等副都心とのアクセス利便性の向上」等を挙げており、本地区と羽田空港の結びつきも強化されることとなる。

図 1-8 羽田空港アクセス線

出所：国土交通省「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」（2016 年）

同計画を推進する JR 東日本は 2023 年 4 月に、「東山手ルート」における鉄道施設変更認可や、「アクセス新線」における工事施行認可を国土交通省より受け、2031 年度の開業を目指すことを発表している。

1.2 地区の現況とまちづくりの潮流

(1) 都市発展の経緯

1) 都市発展の経緯

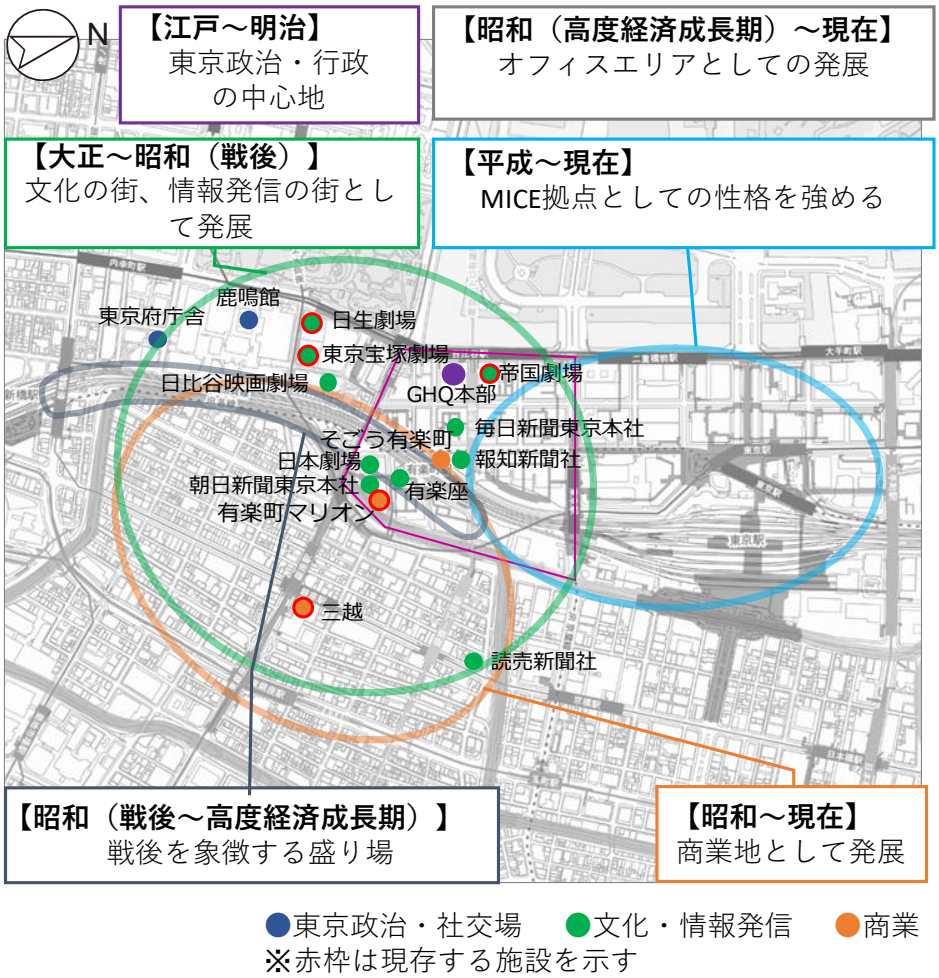
本地区は時代を追うごとに、文化・情報発信や盛り場、商業施設、オフィス等の機能が集積してきた。こうした集積の多くは周辺地区と連担し、徒歩圏に独自の界隈性を生み出してきた。

表 1-2 有楽町地区の都市発展の経緯

文字色…青色（東京政治・社交場）、緑色（文化・情報発信）、橙色（商業）

時代・年代	主な出来事
江戸～明治	・江戸時代は大名屋敷が立ち並ぶ一角であり、現 JR 有楽町駅付近には南町奉行所が立地 ・明治時代になると、現 JR 有楽町駅周辺は練兵場が立地し、一つのまとまった敷地となる ・鹿鳴館（1883 年） （1872 年～1877 年には銀座煉瓦街の建設、1894 年に三菱一号館が竣工） ・練兵場から東京府へ（1889 年） ・陸軍省用地の払下げ（1910 年） ・有楽町駅の開業（1910 年） **⇒東京経済・政治・行政の中心地となった** **⇒近代都市計画が進む周辺エリアの狭間にあった**
大正～昭和（戦前）1912 年～	・関東大震災（1923 年）後、銀座にはデパートが進出。有楽町には日本劇場（1933 年）等が出現し、娯楽の街「アミューズメントセンター」と称される ・新聞社の本社が並び、メディアの一大拠点となる **⇒文化の街、情報発信の街として発展した**
昭和（戦後～高度経済成長期）1945 年～	・第一生命館が接収されて GHQ 本部が設置(1945 年)され米軍専用区域となる ・有楽町駅とその周辺は闇市（すし屋横丁）が立地 ・戦災復興計画による東口駅前広場が都市計画決定（1947 年） **⇒戦後の混乱により鉄道周辺の界隈性が濃くなった** ・高度成長期には、テレビ、歌謡曲、映画などのメディアの影響力により、有楽町は戦後を象徴する盛り場へ 有楽町そごう（1957 年）、東京交通会館（1965 年） （日比谷では映画館のほか、1963 年に日生劇場がオープン） ・その一方で、新聞社の本社機能は相次いで地区外に移転し、高度経済成長期にはオフィスエリアとして発展 ・首都高速道路の開業

時代・年代	主な出来事
	東京高速道路の一部供用開始（1959 年）、外濠を埋め立てて首都高速道路が開業（1964 年） ・地下鉄の開業 日比谷線日比谷駅（1965 年）、千代田線日比谷駅（1971 年）、三田線日比谷駅（1972 年）、有楽町線有楽町駅（1974 年） ・日本劇場が閉幕（1981 年）し、有楽町マリオンが開業（1984 年）
平成～現在 1989 年～	・東京都庁が西新宿に移転（1991 年）し、跡地の一部が東京国際フォーラムとして開業（1997 年） ・丸の内仲通り街路整備事業完了（2002 年） ・市街地再開発事業により東口駅前広場が整備されるとともに、有楽町イトシアが開業（2007 年） **⇒有楽町周辺の都市開発が進んだ** ・2018 年に東京會舘・東京商工会議所ホールが更新され、DMO 東京丸の内が発足する等、MICE 拠点としての性格を強める



●東京政治・社交場　●文化・情報発信　●商業
※赤枠は現存する施設を示す

図 1-9 有楽町周辺における機能集積の傾向

2） 大手町・丸の内に対する有楽町の特性

本地区は、日本を代表するビジネス街である大丸有地区の一角をなすが、金融機関や大企業等が一定の割合を占める大手町や丸の内に比して、業種や規模等の点において異なる性格を有する。

【有楽町地区における産業集積の傾向（参考資料編参照）】

本地区における産業中分類別の従業員数割合の上位は、専門サービス業、飲食店、保険業の順になっており、いずれも 10%前後の割合となっている。一方で、丸の内地区や大手町地区では最上位の産業が約 20%を占め、第 2 位以下と大きく離れているほか、他の都心地区でも類似の傾向が見られる。特定の業種に偏らない、本地区の多様性の傾向を読み取ることができる。
より詳細な産業内訳について丸の内地区、大手町地区と比較すると、本地区の主な特徴として「専門サービス業における『法律事務所、特許事務所』」「娯楽業における『映画館、興行場』」「娯楽業における『その他の教育、学習支援業』（博物館や美術館、技能スクール等）」の相対的な割合の大きさが見られる。

また、各種娯楽業をはじめとした都市観光（文化・エンタメ・商業）機能の強さは、それらを目的とする多様な来街者やサービス提供者が日常的に本地区で過ごしていることを意味しており、大手町や丸の内と異なる点である。こうした多様性の傾向は、新たなもの等を受け入れる寛容性にも通じると考えられる。

立地業種や来街者の多様性を本地区の強みと捉え、「多様性や寛容性の土壌」とみなす。

(2) 都市機能の現況

1) エリア MICE

JR 有楽町駅を中心とした徒歩圏には、MICE 時に活用可能な施設が多数立地している。展示・会議場では、東京国際フォーラム等の大規模なものから、ビル内に併設されている 500 席程度の規模のものまで、幅広く分布している。また、滞在のための宿泊施設では、帝国ホテル等の高級ホテルから、比較的安価なホテルまで利用可能である。

また、丸の内仲通りや三菱一号館美術館等、ユニークベニュー[2] としてのポテンシャルのある公共空間・施設や、アフターMICE を楽しめる都市観光（文化・エンタメ・商業）施設等も集積している。これらの空間資源等を利活用することで、まちぐるみで MICE を受け入れられる（＝エリア MICE）環境がある。

なお、大丸有地区における MICE の誘致・開催支援等を目的に、2017 年に「DMO 東京丸の内」が発足し、本地区内に拠点を置いている。

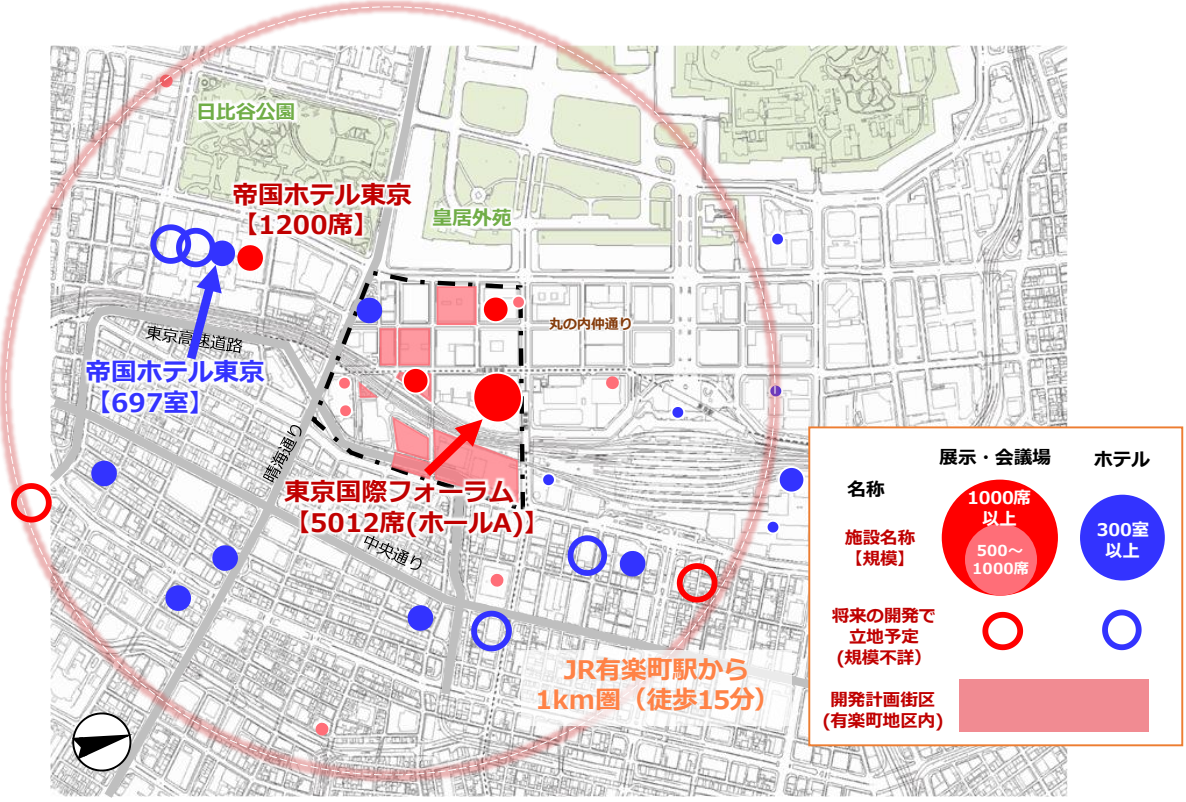


図 1-10 MICE 施設（展示・会議場、ホテル）の分布（2023 年 3 月時点）

出所：以下をもとに事務局にて作成
東京観光財団「会場検索」、DMO TOKYO MARUNOUCHI「FACILITIES」、Google 検索「ホテル」
大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会「2022」、フォーブス「フォーブストラベルガイド 2022」

[2] 歴史的建造物、文化施設や公的空間等で、会議・レセプションを開催することで特別感や地域特性を演出できる会場のこと（JNTO サイトより）

2） 都市観光（文化・エンタメ・商業）

本地区及びその周辺には、劇場や舞台、映画館、美術館・ギャラリー、大小の商業施設等、文化・エンタメ・商業機能を有する施設が集積しており、平日・休日を問わず多様な人々が来訪している。

日本初の西洋式演劇劇場として誕生した帝国劇場や、歌舞伎興行の中心地である歌舞伎座、また、映画館として都心最大級の収容人数を誇る TOHO シネマズ日比谷、日生劇場、三菱一号館美術館、出光美術館、銀座のギャラリー群等が徒歩圏に立地している。さらに、大小さまざまな商業施設や、様々なジャンルが楽しめる幅広い価格帯の飲食店が豊富にある。

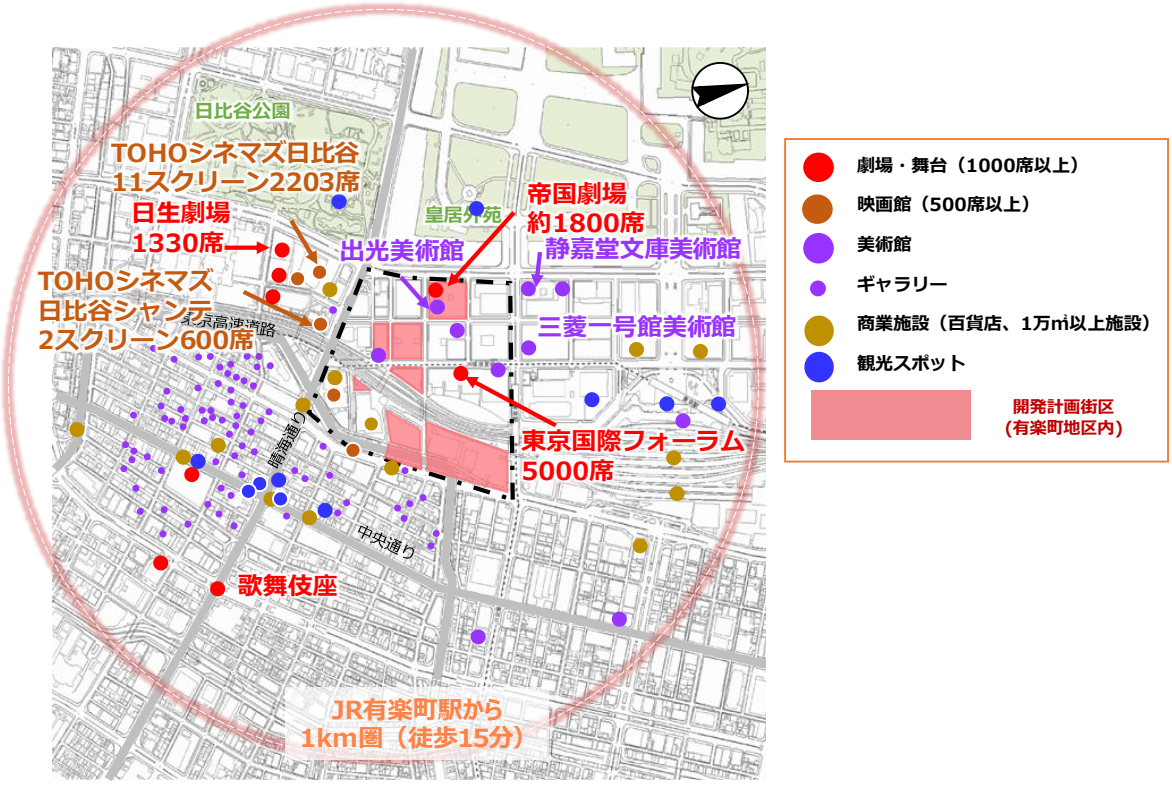


図 1-11 主な都市観光（文化・エンタメ・商業）施設の分布（2023 年 3 月時点）

出所：以下をもとに事務局にて作成
東京都生活文化スポーツ局「都内ホール・劇場等リスト」、劇場：NAVITIME「劇場」で検索
美術館：美術手帳「美術館」で検索、観光スポット：トリップアドバイザー掲載施設を参照
大規模商業施設：日本 SC 協会（1 万㎡以上施設）、日本百貨店協会を参照

3） イノベーション創発・情報発信

これまで大丸有地区を中心に、イノベーションを促進する場づくりや、創発の仕掛けづくり等に取り組まれてきた経緯があり、インキュベーション施設[3] をはじめ、新たな価値の発見につながる多様な拠点が整備・運営されている。

本地区でも、会員制コミュニティオフィスである「SAAI」や、DX やオープンイノベーションを促進する企業が入居する「Shin Tokyo 4TH」のほか、情報発信拠点、体験型施設等がある。さらに、大手町・丸の内に対してより幅広い業種の集積があり、多様性と寛容性の土壌がある有楽町の特性から、これを活かした「アートアーバニズム」の起点として各種プログラムが展開されている。

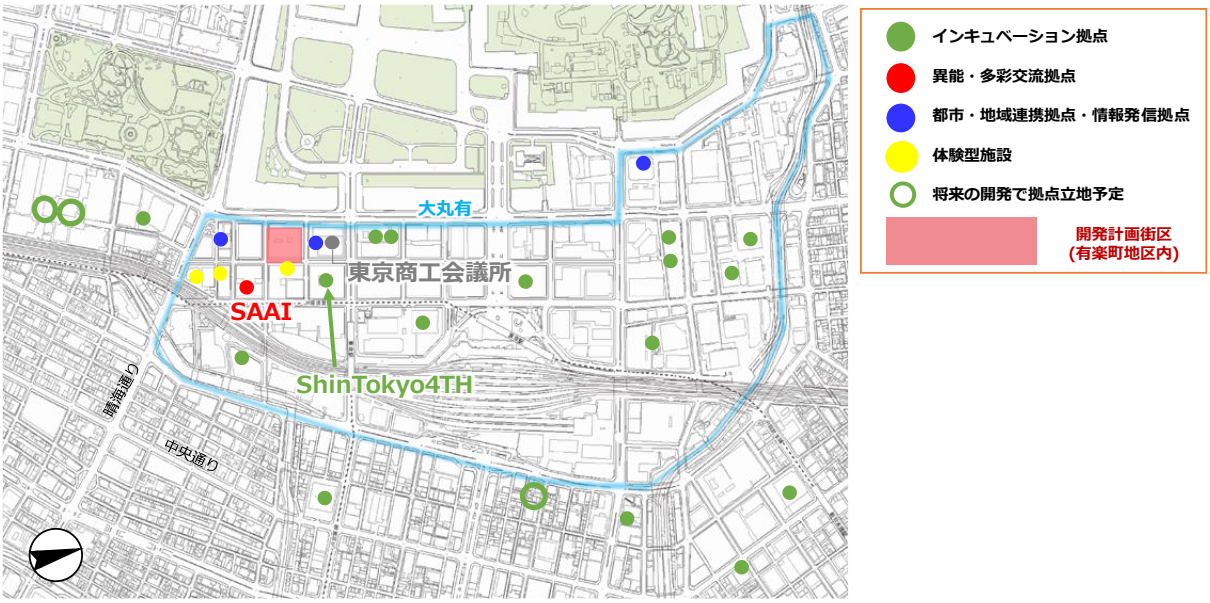


図 1-12 主なイノベーション関連施設の分布（2023 年 3 月時点）

出所：公開情報より事務局にて作成

[3] 民間事業等による創業支援施設（「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン」より）

【有楽町を起点とする「アートアーバニズム」の取組み】

2021 年 7 月に、大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会を検討の場として「アートアーバニズムフレームワーク」が取りまとめられた。これは、革新的なイノベーション創発を実現するためには、社会課題に対して敏感に反応し、従来に無い視点・発想・ソリューションとアート思考を持つこと、創造活動を行うアーティスト・クリエイター等が参画することが重要、との認識のもと、まちに必要な機能や考え方、ロードマップ等を描いたものである。

具体的なプログラムの一つとして、イノベーションの起点としての本地区の可能性に着眼し、アーティストの活動拠点を設けることでアーティストの創造性と営みをビジネス街に呼び込み、アーティストとビジネスパーソンが出逢い触発されることを通じて、都市のクリエイティビティ向上とイノベーションを誘発する「YURAKUCHO ART URBANISM（YAU）」も始まっている。

図 1-13 YAU（YURAKUCHO ART URBANISM）の様子

(3) 有楽町地区に関連する機能更新の動き

1) 旧都庁舎跡地を活用したまちづくり

1990 年に都庁舎が新宿への移転に伴い旧都庁舎跡地となった敷地は、北側を一部駐車場として活用するとともに、旧第三本庁舎を周辺の建物更新時の仮移転先として活用してきた。また、南側にある旧東京スポーツスクエア（現 SusHi Tech Square）は、東京ラグビーファンゾーン 2018 や東京 2020 大会開催時に東京の魅力・情報発信の拠点として活用するとともに、新型コロナ感染対策対応施設としても一部活用するなど、社会状況等を踏まえて暫定的に利活用してきた。

図 1-14 暫定利活用の様子

出所：東京都オリンピック・パラリンピック競技大会ホームページ

有楽町駅周辺では、駅西口に駅前広場がないことや、周辺との回遊性が不十分という課題を背景に、旧都庁舎跡地を活用した公民連携のまちづくりの検討に取組んでいる。

そこで、旧都庁舎跡地と隣接街区等を含めたエリアを基本として、東京国際フォーラム等との近接性を踏まえた MICE 機能の推進・強化や、KK 線上部空間（Tokyo Sky Corridor）とも連携した歩行者ネットワークの拡充により、国際ビジネス・都市観光拠点の形成に向けた再開発事業の検討がされている。

2） 地区内外における機能更新の機運

a. 地区内の主な開発プロジェクト

2021 年には「有楽町ビル」「新有楽町ビル」の、2022 年には「国際ビル」「帝劇ビル」の建替計画着手が発表されている。

有楽町ビルでは、日本初の洋画ロードショー劇場を継承した「有楽町スバル座」が入居していたほか、現在では前述の「YAU STUDIO」、現代美術の普及に向けた「CADAN 有楽町」、多機能型の市場「有楽町 micro FOOD&IDEA MARKET」等が入居している。新有楽町ビルの「SAAI」とあわせて、「Micro STARs Dev.」における各種取組みを通じて生まれつつある新たな「価値」を結実させ、本地区の再構築を牽引するビルとなるよう建替計画が進められている。

帝劇ビルは、1911 年に近代日本の文化芸術のフラッグシップとして開設された「帝国劇場」の 2 代目として、日本を代表する演劇・ミュージカルの聖地として愛されている。また、貴重な美術品を展示・公開する「出光美術館」が入居している。国際ビルを含む街区での建替計画では、これまで培い愛されてきた歴史と伝統を継承しつつ、本地区における文化・芸術の拠点としてさらに発展させる、魅力あるまちづくりの実現が目指されている。

b. 地区外の主な開発プロジェクト

さらに本地区の周辺である内幸町、常盤橋、八重洲、京橋、築地等でも、大規模な開発プロジェクトが多数進められている。ホール等の MICE 施設や、劇場等の芸術・文化施設、バスターミナルやデッキ等のインフラ機能、産業支援施設等の拡充が計画・構想されており、徒歩圏の魅力が更に高まることとなる。

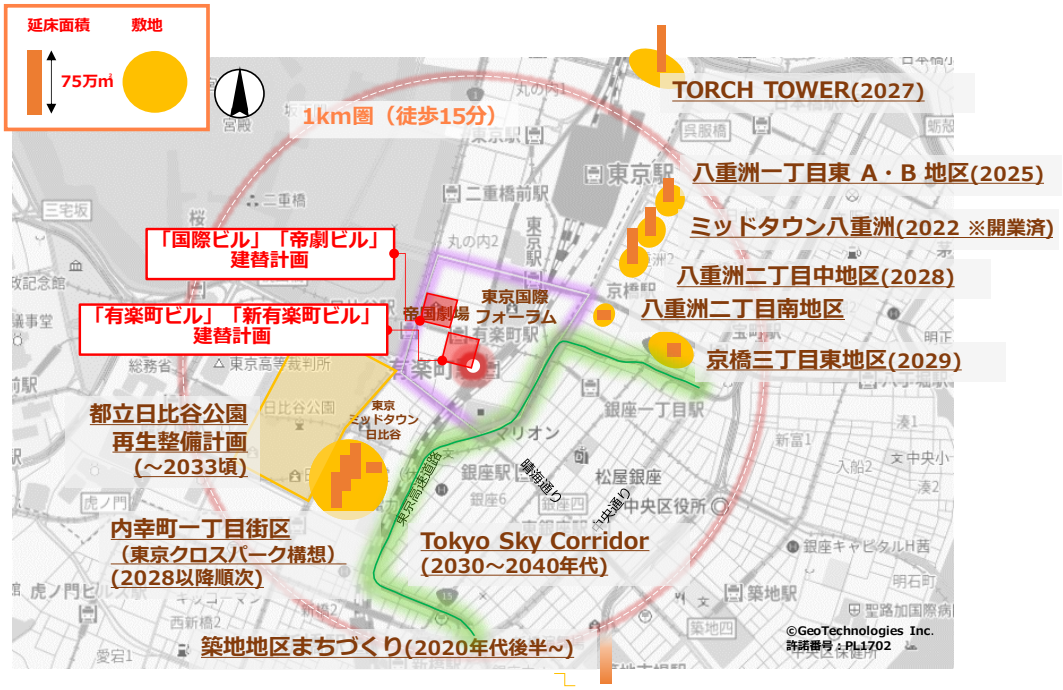


図 1-15 徒歩圏の開発プロジェクト等（2023 年 4 月時点）

表 1-3 周辺開発プロジェクトの概要

プロジェクト名	竣工時期（予定）	規模		主な導入機能【規模】
TORCH TOWER	2027 年	地上 64 階		ホテル【約 100 室】、ホール【約 2,000 席】 広場【約 7,000 ㎡】
八重洲一丁目東 A･B 地区	2025 年	地上 51 階 延床約 23.7 ㎡		バスターミナル、カンファレンス【約 7,500 ㎡】 国際医療施設【約 2,500 ㎡】
ミッドタウン八重洲	2022 年 (開業済)	地上 45 階 延床約 29 万㎡		バスターミナル、ホテル（ブルガリ）【約 100 室】
八重洲二丁目中地区	2028 年	地上 43 階 延床約 39 万㎡		バスターミナル、劇場、 サービスアパートメント、インターナショナルスクール
京橋三丁目東地区	2029 年	地上 35 階 延床約 16.4 万㎡		ホテル【約 17,000 ㎡】 (仮称)京橋アートセンター【約 600 ㎡】 KK 線との接続
内幸町一丁目街区	2028 年 以降順次	(全体)		道路上空公園、大規模広場、歩行者ネットワーク
		(サウスタワー)	地上43階 延床約25万㎡	ホテル、ウェルネス促進施設
		(セントラルタワー)	地上46階 延床約29万㎡	宿泊特化型ホテル【約 100 室】 ホール【400 名規模】 会議・宴会場【約 1,000 ㎡, 400 ㎡】 産業支援施設
		(ノースタワー)	地上46階 延床約22万㎡	サービスアパートメント、賃貸住宅
		(新本館)	地上29階 延床約10万㎡	帝国ホテル
築地地区まちづくり	2020 年代 後半～			大規模集客・交流機能や国際的な交流拠点にふさわしい会議や催し等ができる機能 会議施設【1,000 人以上】 ホテル、アフターコンベンション機能 世界に対して東京の新たな強みとなる大規模な空間（１万人程度収容を最低規模とする）を整備
八重洲二丁目南地区	（竣工年未発表）	地上 39 階 延床約 13.5 万㎡		事務所、店舗、多目的スペース、ホテル

出所：以下をもとに事務局にて作成
三菱地所ホームページ，東京建物ホームページ，三井不動産ホームページ
内閣府「都市再生特別地区（八重洲二丁目中地区） 都市計画（素案）の概要」(2016 年)
内閣府 HP「都市再生特別地区(京橋三丁目地区) 都市計画(素案)の概要」(2022 年)
東京都「築地地区まちづくり事業 事業実施方針」(2022 年)
内閣府 HP「八重洲二丁目南特定街区 都市計画(素案)の概要」(2023 年)

(4) 社会・経済の潮流

1) イノベーション活性化

近年、日本の経済成長率は主要国と比べて低い水準にあるが、そのブレイクスルーとして、ビジネスに新たな価値を生み出すイノベーションに期待が集まっている。

イノベーション創発においては、多様性のほか、出逢い・交流機会、集積・距離の重要性が指摘されているが、これらはいずれも都心をはじめビジネス集積地が潜在的に持つものである。多層的・多様な創発の仕掛けにより、こうしたポテンシャルを活かしていくことが求められる。

2) サステイナビリティ

「持続可能な開発目標」（SDGs）の普及もあり、持続可能性という考え方や価値観は世界的に共有されている。誰もが幸福を享受できる社会や地球環境を次世代に残すことは、先人が残した積み重ねの上に現在の生活を営んでいる現在世代の責務であり、あらゆる人間活動において当然の前提となるべきものである。

まちづくりにおいても持続可能性は当然に重視されるものであるが、ここでは「脱炭素・気候変動」「災害時レジリエンス」「エネルギー・レジリエンス」の観点について特筆する。

a. 脱炭素・気候変動

気候変動への対策は、我が国のみならず国際的にも喫緊の課題である。気候変動に関する政府間パネル（IPCC）の第 6 次評価報告書第 I 作業部会報告書（自然科学的根拠）(2021)によれば、気候変動の原因が「人間の影響」であることが初めて明記され、世界全体で 2050 年カーボンニュートラルの実現が対応の要点であるとされており、人間の活動の場である都市も、CO_2 の削減に向けた対策に取り組むことが求められている。

温室効果ガス排出量を削減する「緩和（原因を少なく）」及び、自然生態系や社会・経済システムを調整し軽減する「適応（影響に備える）」両面での取組みを、都市の機能の中に組み込み、持続可能性を高めることが重要である。

b. 災害時レジリエンス[4]

気候変動に伴う集中豪雨等の激甚化や、首都直下地震等の震災リスクを抱える我が国においては、各種災害に対する強い対応力を備え、国際社会にその安全性を示す責務がある。

2022 年に東京都より公表された「首都直下地震等による東京の被害想定」では、本地区を含む超高層オフィスビル街で想定されるリスクシナリオが言及されており、大量に発生する帰宅困難者や日本語に不自由な訪日外国人、土地勘のない観光客等への対応が求められている。

地震発生直後
○ 大手町・丸の内や西新宿等の超高層オフィスビル街では、膨大な滞留者への救助活動や避難誘導、大量の帰宅困難者への対応等が必要となるが、対象者数が多いため、混乱が生じ、施設管理者だけでは避難誘導等が困難となる。 ➢ 日本語が不自由な訪日外国人や土地勘のない都外からの観光客等の来街者への避難誘導等に時間がかかるなど混乱が発生する。 ○ ビル内の多数の就業者や利用者が屋外にあふれ出し、行き場のない人が多数滞留する[93 94]。 ➢ 夏季の発災の場合、停電に伴い空調が停止し、猛烈な暑さによって建物内に滞在し続けることが困難となり、ビル周辺にさらに多くの滞留者が発生する。 ➢ エレベーターの停止により、地上への避難に時間がかかり、熱中症患者が発生する可能性がある。 ➢ 滞留者が通路や道路上の限られた空間に殺到し大混雑が発生、群集雪崩等につながる。

図 1-16 超高層オフィスビル街におけるリスクシナリオ(抜粋)

出所：東京都「首都直下地震等による東京の被害想定」（2022 年）

[4] 復元力や弾性を意味する英語（resilience）で、ここでは災害時等にもしなやかに対応できる力

c. エネルギー・レジリエンス

我が国では、2021 年 1 月には寒波及び液化天然ガス（LNG）不足が発生したほか、2022 年 3 月には地震による発電所の停止も重なり、電力の需給ひっ迫が頻発するようになっている。世界的に見ても、気候変動等の影響によって需給ひっ迫が度々生じている。

このようなエネルギーを巡る世界的な不確実性の高まりに対しても、都市的な規模での備えが必要である。

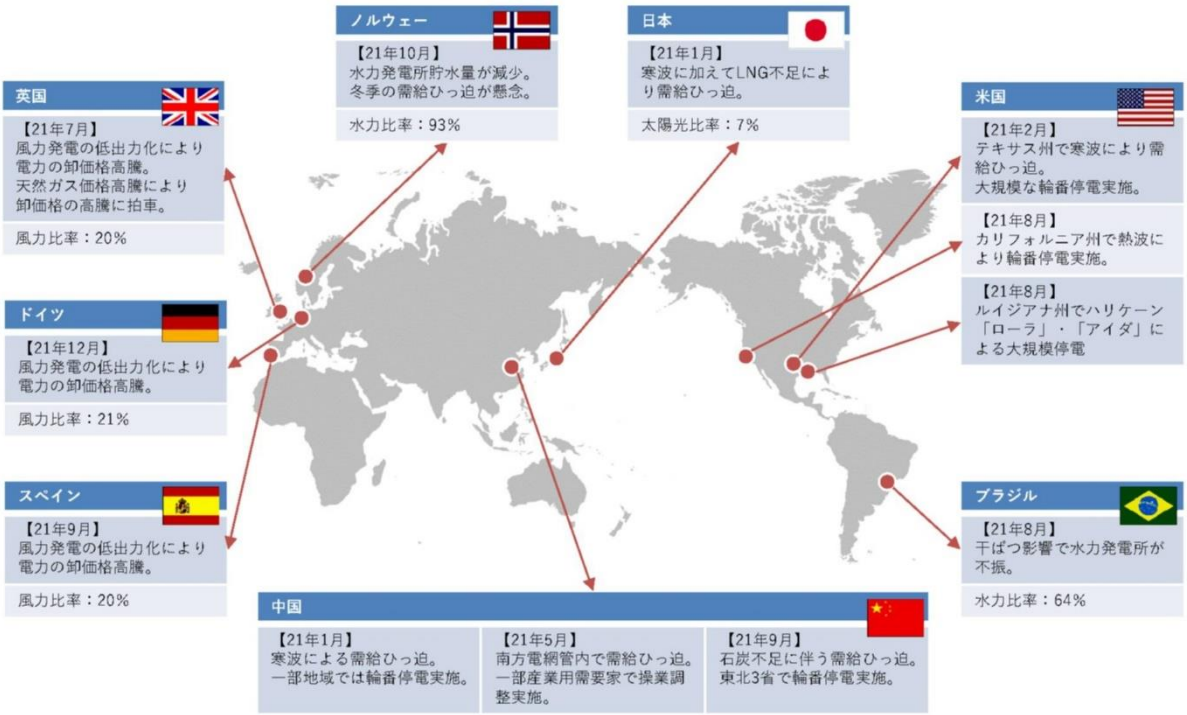


図 1-17 2021 年の主な大規模停電・需給ひっ迫状況

出所：資源エネルギー庁「令和 3 年度エネルギーに関する年次報告 （エネルギー白書 2022）」（2022 年）

3） 人中心のまちづくり

2019 年、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」の提言として、「『居心地が良く歩きたくなるまちなか』からはじまる都市の再生」が取りまとめられた。この提言の中で、多様な人々が多様な使い方で居心地良く共存できる「ウォーカブルな人中心の空間」が今後のまちづくりの構成要素になると指摘されている。

さらに近年、新型コロナ危機を契機として人々の生活様式が変化し、働き方や暮らし方に対する意識や価値観の多様化が見られる。その状況下で、目指すべきまちづくりの方向性として、「人中心・市民目線のまちづくり」、「機動的なまちづくり」の実現が求められている。

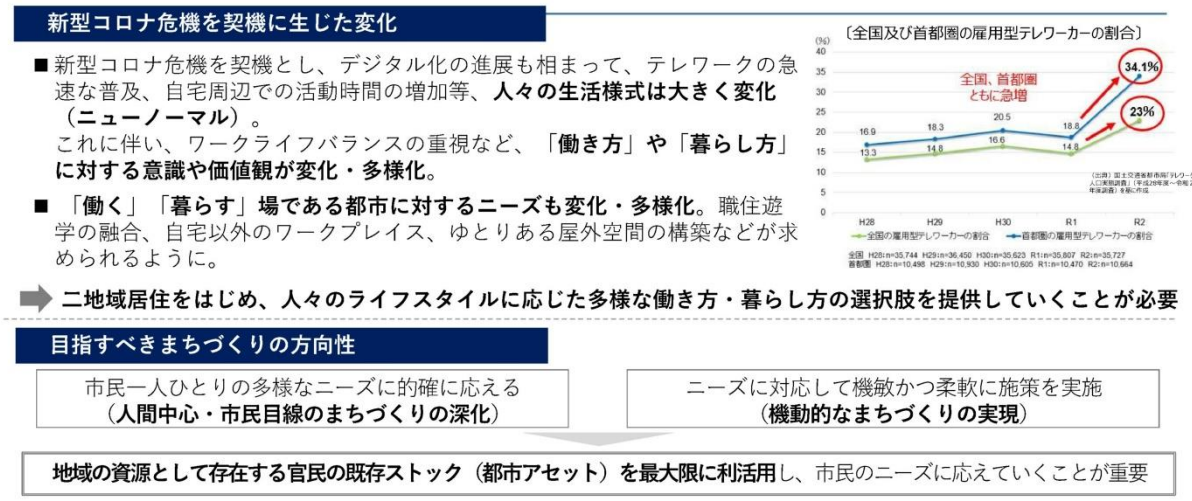


図 1-18 新型コロナ危機を契機に生じた変化をとらえたまちづくりの方向性

出所：国土交通省「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会 中間とりまとめ(概要）」（2021 年）

なお、人中心のまちづくりの潮流は世界的にも広がっており、バルセロナにおけるスーパーブロックの取組み、ニューヨークにおける「25×25 challenge」、パリにおける「15 分都市」等が見られる（参考資料編を参照）。

4） 新たなモビリティへの対応

東京都の「自動運転化社会を見据えた都市づくりの在り方（2022 年）」では、「新たなモビリティ・先端技術を活用した人中心のモビリティネットワーク構築による、スムーズな移動空間の実現を目指す」ことが示されている。

こうした新たなモビリティ・先端技術の登場に伴い、交通を利用する人々の行動も変化していくため、既存の都市基盤の活用方法にも大きな変化の必要が生じると想定される。例えば、民地の空地等と連携した道路空間の再配分により、車と人を適切にすみ分けし、中心部に賑わい空間を創出することも想定される。

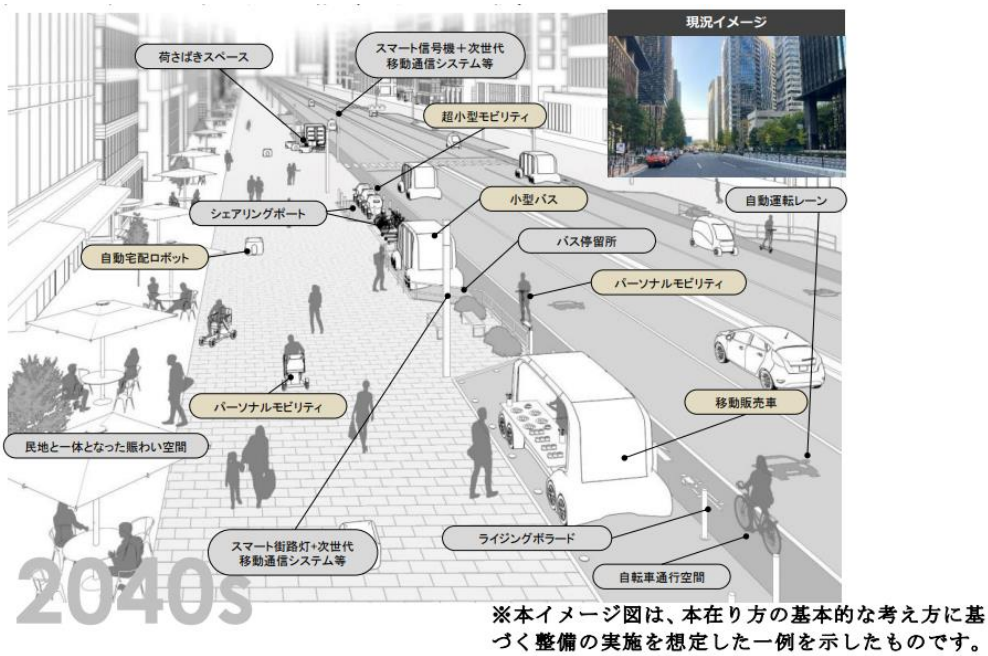


図 1-19 都心部の幹線道路（多車線道路の一例）における 2040 年代の想定

出所：東京都「自動運転化社会を見据えた都市づくりの在り方」（2022 年）

5） まちづくり DX

ICT の急速な発展に伴い、まちづくり分野にも大きな変革の機運が訪れている。デジタル技術を活用し課題解決を図るデジタルトランスフォーメーション（まちづくり DX）によって、革新的な価値向上が期待されている。

例えば、デジタルツイン技術やメタバース等を活用することで、フィジカル空間とサイバー空間をシームレスに接続させ、都市やまちづくりの可能性を拡張させることが可能となる。

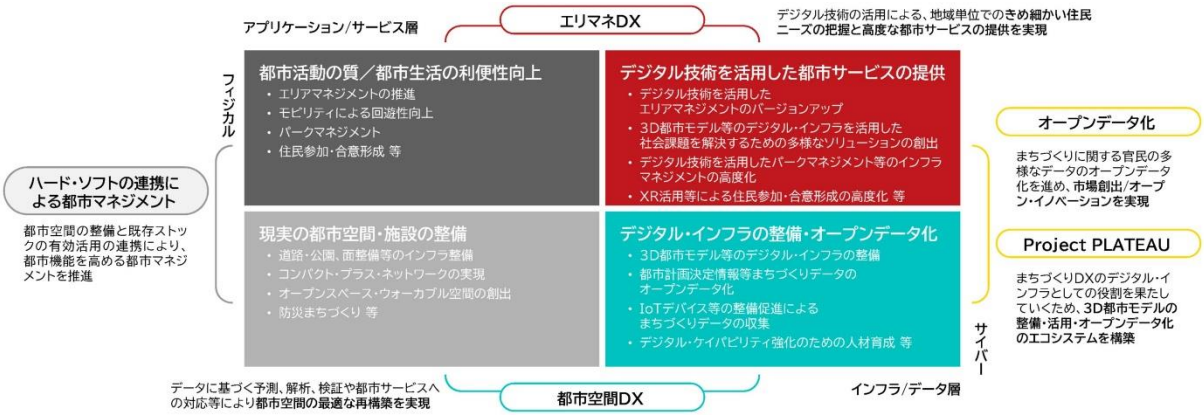


図 1-20 まちづくり DX の方法論と重点取組みテーマ

出所：国土交通省「まちづくりのデジタルトランスフォーメーション実現ビジョン(ver1.0)」（2022 年）

1.3 地区の主な課題

(1) JR 有楽町駅周辺の課題

1) 滞留空間の不足

JR 有楽町駅周辺は首都圏における重要な交通結節点であるが、歩行者の滞留空間が不足しており、混雑を招いている。

2) 利用動線の交錯による混雑

現状、JR 有楽町駅は北側改札に利用者が偏重し、北側コンコースにおける改札利用者と通過動線の交錯と混雑が発生していることが課題である。

図 1-21 JR 有楽町駅周辺の混雑

3) 象徴的な空間形成の不足

本地区では個性ある機能・取組みが豊富に展開され、丸の内・銀座・日比谷等の魅力的なエリアも隣接している一方で、その玄関口となる JR 有楽町駅前に、街の象徴となる空間が不在である。街の個性を高め、有楽町エリアにおける回遊の起点となる象徴的な空間をいかに形成するかが課題となる。

4) 一般車・身体障害者向けの乗降場の未整備

駅利用者のために必要な交通施設のうち、一般車向けの乗降場や、身体障害者対応の乗降場が未整備となっている。

(2) 機能等の陳腐化による課題

1) 機能更新の遅れ

本地区には築 40 年を超える建物が多く、界隈性ある街並みや往年の情緒を残す反面、更新が必要な時期を迎えている。また、「有楽町駅前地区第一種市街地再開発事業」の第 2 地区は、事業未着手のまま長期間経過しており、隣接する JR 有楽町駅銀座口前の高架下区道部の改善等とあわせて、今後の対応が必要となる。

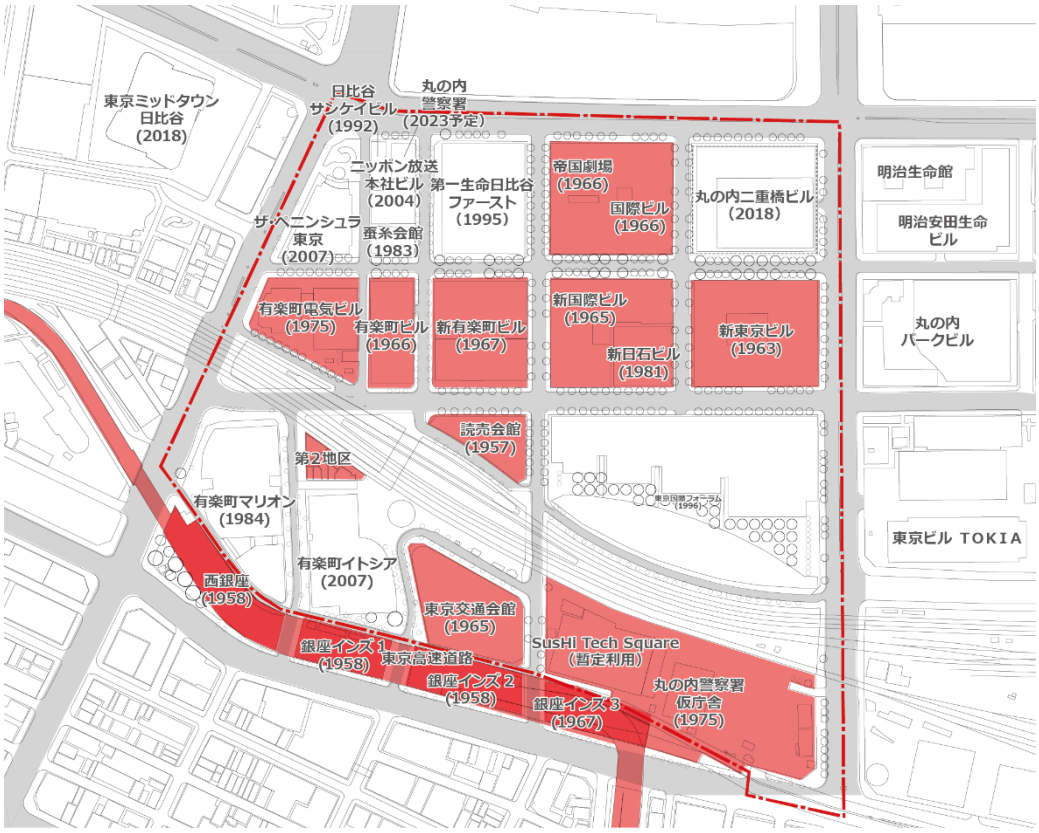


図 1-22 築年数 40 年超の建物街区

2） ウォーカブル空間への転換の必要性

本地区の道路ネットワークは既に高い水準にあるが、賑わいを線的・面的に拡げるためには、ウォーカブルな空間への転換が必要となる。

図 1-23 ウォーカブル性の低い地上空間

特に、回遊の起点となる JR 有楽町駅周辺ではウォーカブル空間を形成する意義が大きいが、主に以下の事項が課題となっている。

- 車道により駅前広場が分断されており、空間の活用に制限がある。
- 道路上に荷捌き車両が日常的に停車しており、空間が効率的に使われていない。
- 一部の乗り換えでは屋外に出る必要があり、雨に濡れない動線が不足している。
- 乗り換えのためのバリアフリー動線が東口に限られる等、十分には確保されていない。

(3) 地下駅や地下空間の課題

1) 地下歩行者ネットワークの不連続

本地区における地下歩行者ネットワークの形成は一定程度進んでいるものの、複数地点において不連続な箇所が見られ、回遊ルートが十分には確保されていない。

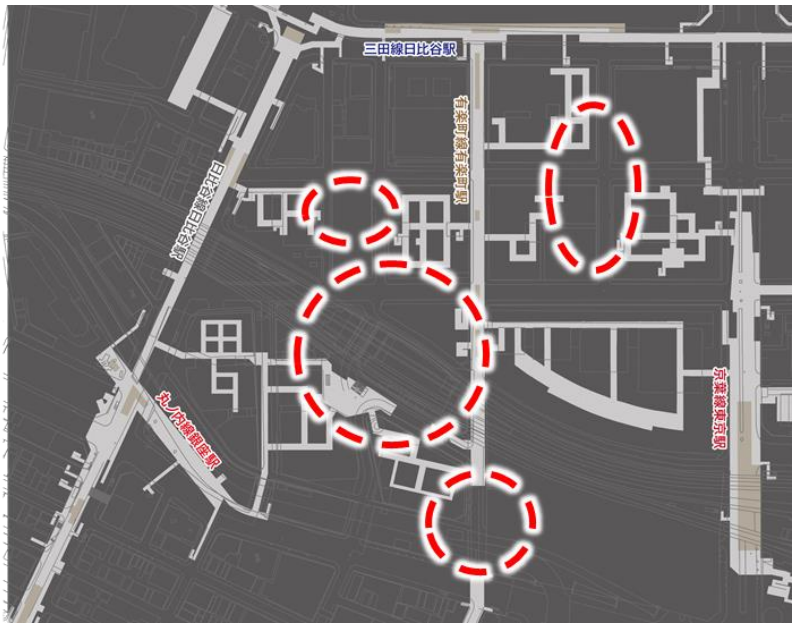


図 1-24 地下ネットワークの不連続

※赤点線の円は地下ネットワークがつながっていない箇所

2) バリアフリーへの未対応

地下駅へのアクセス通路やコンコース内に段差が見られるため、バリアフリー対応が必要となる。

図 1-25 地下コンコース内の段差

3) 地下空間のわかりにくさ

有楽町線有楽町駅と JR 有楽町駅を結ぶ乗り換え動線が遠回りである点や、地下駅の地上からの視認性の低さといった課題もある。

今後整備される新駅への円滑な接続ルートの確保や、駅利用者の将来的な増加に配慮したサービス水準の確保も必要である。

(4) シェアサイクルニーズ拡大に伴う歩道へのあふれ

本地区ではシェアサイクルのサービスが提供されており、ニーズも拡大している。一方で、返却のために利用されるポートや時間帯が偏りがちであるため、箇所によっては車両がポート範囲に収まりきらず道路空間等にあふれてしまう事象も見られる。今後様々なモビリティの導入が想定され、ますます大きな課題となることが危惧されるため、ポートの量の確保や適正配置が必要となる。

(5) 将来的な変化を踏まえた課題

1) 都心部・臨海地域地下鉄や Tokyo Sky Corridor との接続

都心部・臨海地域地下鉄の新駅設置によって本地区からベイエリアへのアクセシビリティが高まるほか、Tokyo Sky Corridor の整備によって銀座や新橋へのアクセシビリティが高まることが想定される。これら新たな交通インフラと既存の歩行者ネットワークとの効果的な接続と、豊かな空間形成を行うための再編が必要となる。

2) 都市機能・都市空間の一体的なデザイン

建物や基盤の更新が進む中、エリア MICE や都市観光、イノベーション創発といった都市機能の強化と空間整備の効果を高めていくために、人中心を念頭に、都市機能・都市空間を一体的にデザインする必要がある。

3) 先端技術への対応

新たなモビリティや IoT の活用による都市のリ・デザインを、まちづくりの計画・仕組みとして柔軟に取り込んでいく必要がある。

また、センシングデータや分析結果を現実世界へフィードバックするアクチュエーション技術の積極活用により、リアル空間とサイバー空間を高度に融合するまちづくりの推進が求められる。

▼人流センシングによる混雑状況の発信

▼災害時の情報連携・発信「災害ダッシュボード」

図 1-26 センサー・データを活用したスマートな計画・運営（大丸有地区の事例）

2. 目指すべき将来像

2.1 将来像の前提

ここまでに整理した本地区の特徴・課題とまちづくりの潮流を踏まえ、将来像を設定する。将来像の時点は概ね 20 年後を目安とし、2 つの異なるスケールにおける拠点性に基本的な考え方を置く。

(1) 徒歩圏の機能集積による拠点性

本地区は、業務集積地である丸の内・八重洲、文化・芸術施設が集積する日比谷、商業・観光地である銀座、歴史・文化的価値の高い皇居外苑・日比谷公園に隣接している上、今後予定される都有地を活用した再開発事業や徒歩圏内の周辺開発により、更なる機能集積が進む。さらに、丸の内仲通りや Tokyo Sky Corridor、JR 有楽町駅周辺の「駅前空間」等、多様な都市活動のフィールドとなる空間が連坦し、ひとかたまりの一体的な拠点として魅力向上を進め、文化・芸術・交流・商業等、多くの機能の融合、国際ビジネス・都市観光拠点を形成することが期待される。

(2) 広域的な結節の要となる拠点性

本地区は都心各拠点へのアクセシビリティに優れていることに加え、今後、都心部・臨海地域地下鉄等の新たなインフラ整備や Tokyo Sky Corridor が実現されることで、「都市づくりのグランドデザイン」における「中枢広域拠点域」と、「東京ベイ eSG まちづくり戦略」に基づき次世代の都市づくりが進められるベイエリアとを結節する要となるほか、新たな国際交流拠点としての整備が予定される築地ともつながる等、東京都心を牽引する役割が期待される。

図 2-1 広域的な結節性の強化

表 2-1 有楽町周辺エリアの位置づけや方向性

中枢広域拠点	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。 出所：東京都「都市づくりのグランドデザイン」（2017 年）
ベイエリア	ベイエリアは、気候危機に対応し、海と緑の環境に調和したサステナブルな次世代都市として、世界から人と投資を呼び込み、“成長と成熟が両立した持続可能な都市・東京”を先導するエリアとして発展していく。 出所：東京都「東京ベイ eSG まちづくり戦略」（2022 年）
築地拠点	大規模集客施設や国際会議場など等の機能を備え、文化や芸術、食・スポーツ・ウェルネスなど等の機能が融合し、新たな東京の魅力を創造・発信する国際的な交流拠点が形成 出所：東京都「『未来の東京』戦略ビジョン」（2019 年）

2.2 将来像

新たな出逢い・交流・発信の拠点「TOKYO の何かに、誰かに出逢う街」
～有楽町で逢いましょう～

テクノロジーの進展により時間・空間を超えたコミュニケーションが容易になった時代だからこそ、人と人との出逢いやリアルな体験のつながり、そしてその連鎖によって情報が加速度的に渦巻き発信されるという都市ならではの価値、「新しい出逢いと交流の機会を提供する TOKYO」を体現する有楽町を目指す。

周辺地区と機能的・空間的つながりをもって、まちぐるみで有楽町の魅力を高めるとともに、MICE に代表されるような拠点間の連携を牽引することで、東京都心ひいては日本経済の更なる成長に貢献する。

時代の変化を柔軟に捉えつつ、常に新しい価値観を発信する仕組みとマネジメントにより、世界の都市からの注目を惹き続ける。

2.3 将来像実現のための３つの柱

① 「出逢い・交流機会」の創出

国際的な都市型 MICE をエリア全体で展開するとともに、他の MICE 拠点との連携のハブとなる「東京都心型エリア MICE」を推進	周辺地区(日比谷・銀座等)やベイエリアと共に心躍る体験を生み出す、「東京都市観光を高める場」の形成	大手町・丸の内の企業群に対し、常に新しい刺激・交流を与え続ける「大丸有のイノベーションを創起する場」の形成
これらの機能の相乗効果の発揮と、世界への情報発信		

② 災害時やエネルギーに対するレジリエンスの確保による“都市の強靭化”により「サステイナビリティ」を確保し、国際的な都市としての信頼・競争力を向上

③ 出逢い・交流・発信に向けた都市機能の更新を支え、さらに効果を増幅する「有楽町を体感できる空間デザイン」や「人中心の重層的な交通デザイン」の実現

出所（写真）：皇居外苑（環境省ホームページ）、日比谷公園（日比谷公園ホームページ）

3. 将来像実現のための取組方針

3.1 取組の全体像

将来像の実現に向けた取組みの全体像を示す。

都市機能と都市空間の２つの分野に区分したほか、有楽町らしい空間形成イメージを多主体で共有するための「空間形成のイメージ」を示す。

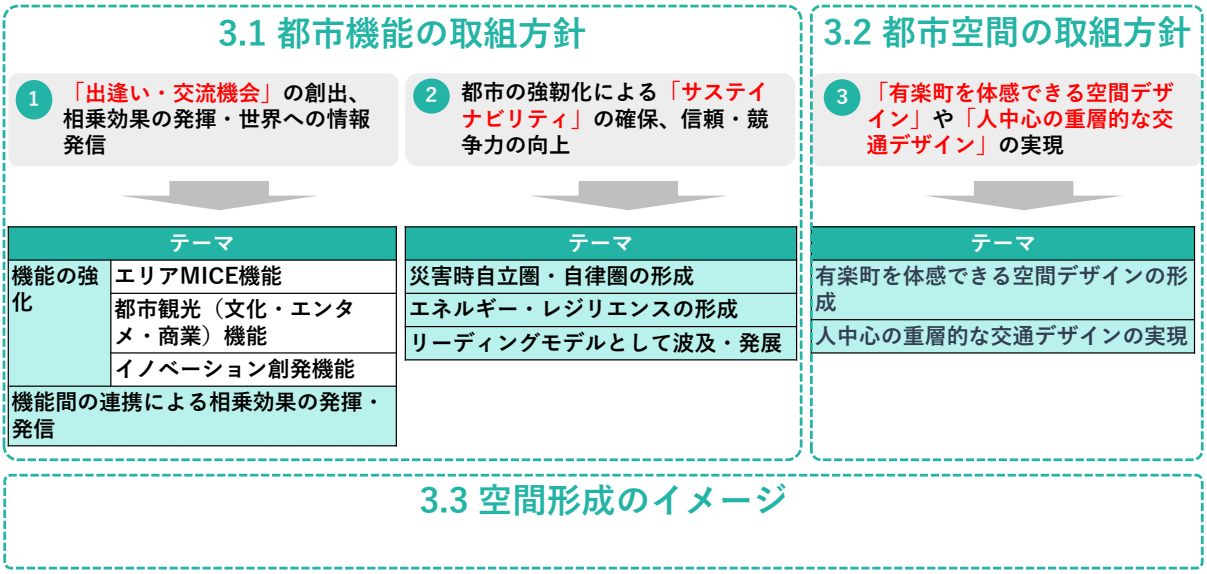


図 3-1 取組の全体像

3.2 都市機能の取組方針

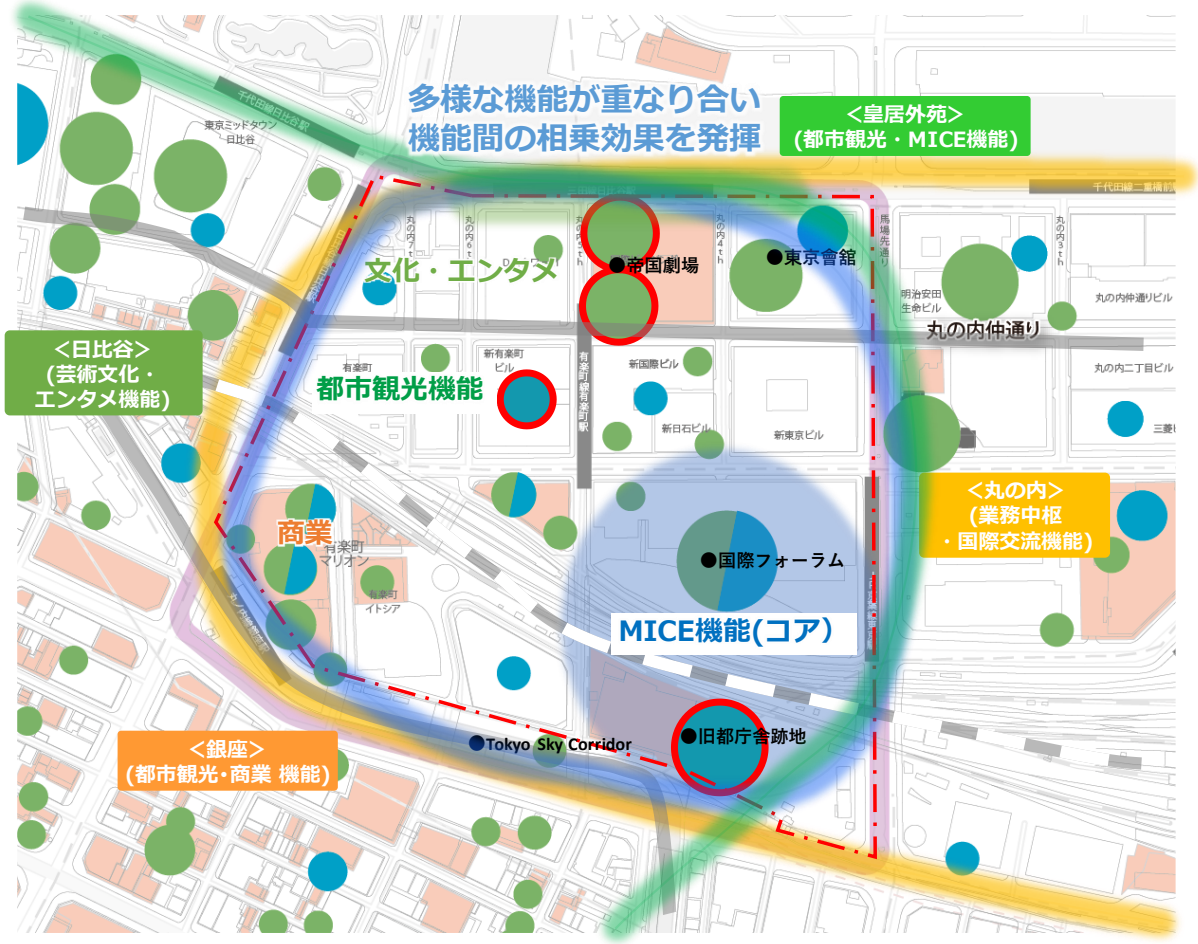
(1) 「出逢い・交流機会」の創出、相乗効果の発揮・世界への情報発信

「都心型エリア MICE」をキードライバー[5]として、本地区の個性となる都市機能「エリア MICE」「都市観光」「イノベーション創発」の強化を図る。また、各機能が相互に親和性を有することに着目し、相乗効果の発揮も図ることで、新たな出逢い・交流・発信の一大拠点を形成する。旧都庁舎跡地を活用し、公民連携により、MICE 機能の充実や回遊性の高いまちづくりを推進する。

表 3-1 都市機能の取組方針（機能の強化、相乗効果）

テーマ		実施すべき施策
機能の強化	**1) エリア MICE 機能**	a. 機能更新等にあわせた各種 MICE 施設の拡充 b. 「都心型エリア MICE」の実現と定着 A) 国際的なビジネスイベンツのまちぐるみでの展開 B) ユニークベニューの利活用推進 C) アフターMICE を支える機能の強化 c. 拠点連携による「東京都心型エリア MICE」の推進
	2) 都市観光機能 **(文化・エンタメ・商業)**	a. 機能更新等にあわせた文化・エンタメ・商業機能の拡充 b. 周辺地区・屋内外が一体となった機能を表出させる演出性の構築
	3) イノベーション創発機能	a. 多分野のイノベーション創発を促すハード・ソフトの環境づくり b. 偶然の出逢いを促すグランドレベルのショーケース化
機能間の連携による相乗効果の発揮・世界への情報発信		a. 各機能を担う主体間の連携促進 b. 情報発信力の強化

[5] 目標の達成度に大きな影響を及ぼす要素



凡例

MICE　MICE機能(コア)

都市観光　文化・エンタメ機能（日比谷と連坦）
商業機能（銀座と連坦）

イノベーション創発　ビジネス・イノベーション機能（丸の内・大手町と連坦）

既存都市機能のプロット

※各プロットの大きさは席数等の施設規模を示す
※赤枠は建替計画発表済みの主要な誘導機能（開発を検討中のものも含む）

●主要なMICE機能
- 展示・会議場、宴会場
- ホテル

■専用商業機能
（平成28年土地利用現況）

●主要な都市観光機能
- 美術館・ギャラリー
- 劇場・シアター・舞台
- その他観光スポット（トリップアドバイザー掲載）
- ホテル

図 3-2 都市機能の誘導方針

1) エリア MICE 機能

取組の前提
・ 東京の年間の国際会議開催件数を見ると、国内では MICE を牽引していると言えるが、国際的には最上位都市群に大きく離されている。国際競争力を高めるには、国際会議の誘致をさらに強化することが求められる。 ・ 本地区の主要な MICE 施設は東京国際フォーラムであるが、大規模ホールについては国内イベントによる稼働が多い。国際会議の誘致を強化するには施設の量的な拡充のほか、「エリア MICE」の質的転換が求められる。 ・ 国際会議への参加をきっかけとした来街者に対して、都市への滞在の満足度を高めるためにはアフターMICE の充実が有効だが、現状では 21 時以降の行動場所となり得るコンテンツが不足しており、強化が求められる。 ・ エリア全体で MICE 対応を図る「エリア MICE」においては、ユニークベニューの活用が有効であるが、現状ではあまり活用が進んでいない。既存施設の活用の推進や、新たなユニークベニューの創出等が求められる。

a. 機能更新等にあわせた各種 MICE 施設の拡充

機能更新等にあわせながら、展示場・会議場、宿泊施設等、MICE 時に活用できる各種施設の拡充を進める。

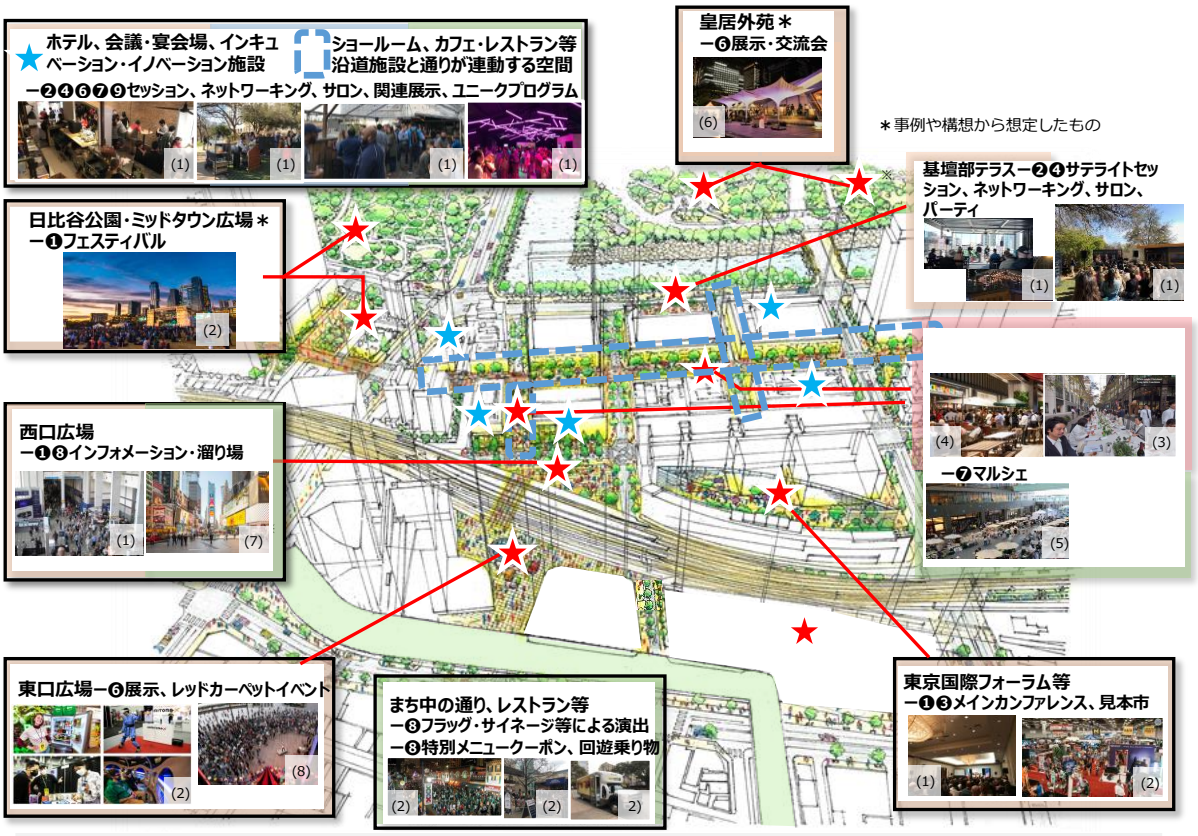
例えば展示場・会議場では、多様な規模の多様なセッションに対応できるよう、幅広い規模で拡充を図る。

また宿泊施設では、MICE 会場からの良好なアクセスや、価格帯の幅広さに留意する。特に、宿泊とあわせて地域・文化体験等の付加価値が得られるライフスタイル型ホテル等、本地区への滞在自体を楽しめる多様なバリエーションを用意する。

b. 「都心型エリア MICE」の実現と定着

A) 国際的なビジネスイベンツのまちぐるみでの展開

大規模施設を活用したオールインワン型の MICE に対して、展示場・会議場はもちろん、ホテルや商業施設、観光スポット等、主に徒歩圏にある街の多様な空間資源の連携・協力により、国際的なビジネスイベンツをまちぐるみで展開する「エリア MICE」を周辺地区と一体となって推進する。これにより、情報発信力の強化等を図り、国際競争力の強化につなげる。



写真(出所)
(1)サウスバイサウスウエスト(現地にて撮影), (2)サウスバイサウスウエスト(サウスバイサウスウエスト ホームページ), (3)丸の内仲通り(現地にて撮影),(4)大手町仲通り(現地にて撮影), (5)二子玉川ライズ（二子玉川ライズ ホームページ), (6)和田倉親水公園（現地にて撮影), (7)ニューヨークタイムズスクエア(NYC The Official Guide ホームページ),(8)六本木アートナイト(六本木アートナイト2019 ホームページ)

街じゅうで行われるMICE展開
新しい人・情報との接点・交流の呼び込み

MICEの機会に街の資源を活かして行われる展開／平時の機能とのマッチング

写真(出所)
(1)サウスバイサウスウエスト(現地にて撮影), (2)サウスバイサウスウエスト(サウスバイサウスウエスト ホームページ), (3)丸の内仲通り(現地にて撮影)

図 3-3 エリア MICE 開催時の想定シーン

エリア MICE のイメージ　ーサウス・バイ・サウスウエスト（SXSW：South by Southwest）

アメリカ合衆国のテキサス州オースティンでは、展示会・音楽祭・映画祭等を組み合わせた世界最大級の複合イベント「サウス・バイ・サウスウエスト」が年に 1 度開催されている。

メイン会場を中心に約 1km 圏内では、街の至る所で催しが行われており、公式プログラムと連携したスピンオフのプログラムも実施されていることから、本ビジョンの「エリア MICE」における空間活用のモデルとしている。

2019 年に開催された SXSW2019 の総来場者数は 417,400 名。

図 3-4 サウス・バイ・サウスウエストの様子

出所：SXSW ホームページ

B) ユニークベニューの利活用推進

地区周辺には、皇居外苑や日比谷公園といった豊かなオープンスペース、美術館や映画館等の文化芸術施設、道路や公開空地等の公的空間等、ユニークベニューとしてのポテンシャルのある空間資源が点在しており、これらの利活用推進を図る。また、景観・眺望を活かした屋外テラス等の空間創出や、屋外施設の雨天時代替施設の確保等、ユニークベニューの更なる充実も進める。

特に利活用の推進にあたっては、活用ルールや活用効果の明示等により、施設所有者・管理者の理解を促すとともに、イベント主催者等に対しては利用手続きの明確化・簡素化等により利用のハードルを下げる。また、安全確保等 VIP 対応可能な施設の確保・運用強化の観点にも留意する。

C) アフターMICE を支える機能の強化

主に MICE イベント時の来街者に向け、アフターMICE の体験価値を高める。例えば文化・芸術施設、高架下の飲食店等のように、日本らしさ・独自の風情を楽しめる施設や、最先端で高いレベルの技術・商品が体験できる施設等を強化する。さらに、本地区における夜間人口の少なさに着眼し、夜の周遊ルートの設定やナイトイベントの実施等、アフターMICE にも寄与する都市観光機能の充実と地区内外との連携を強化する。

c. 拠点連携による「東京都心型エリア MICE」の推進

東京都心部におけるその他の MICE 拠点である六本木、芝東京ベイ（浜松町・竹芝・芝浦）、築地（計画）、ベイエリア（臨海副都心）等との連携を図る。とりわけ、交通結節機能に優れた本地区は、情報受発信のハブとして、他拠点における MICE 開催情報を発信する等、連携を牽引する役割を担い、「東京都心型エリア MICE」を推進する。

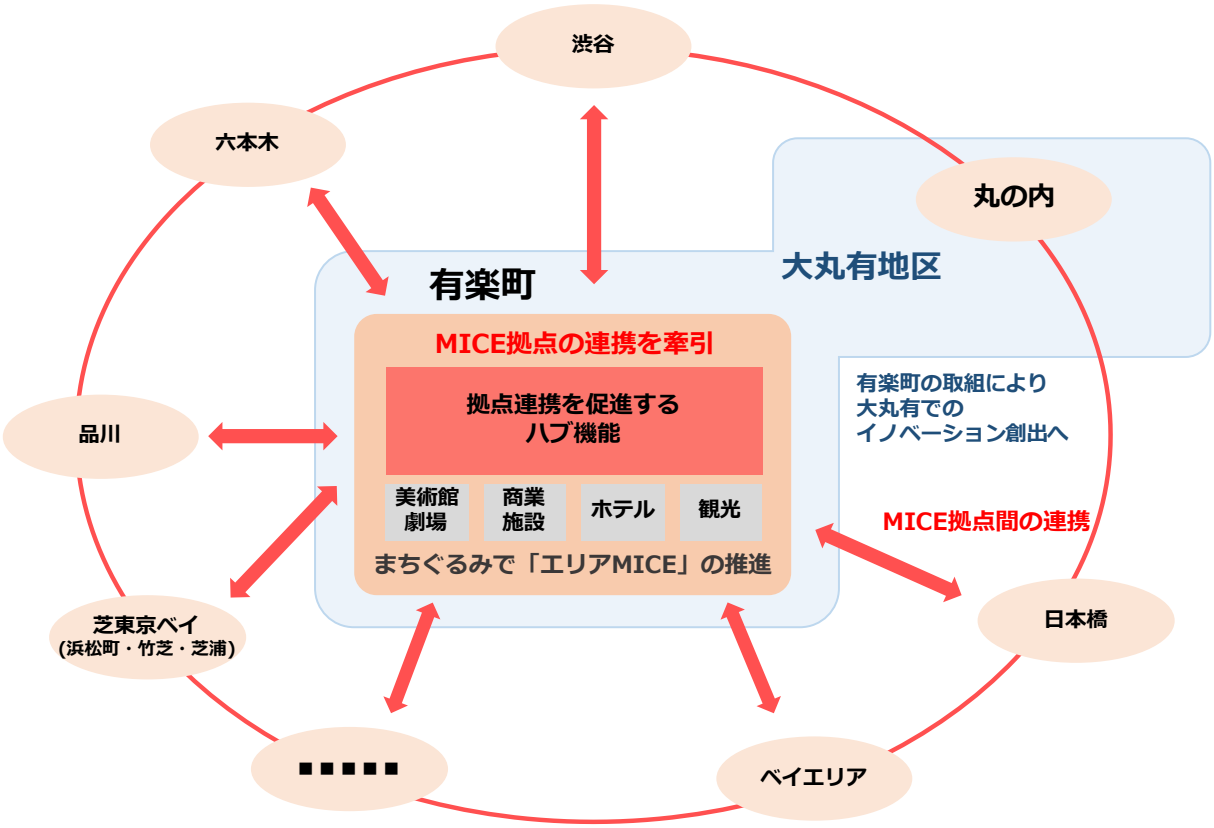


図 3-5 東京都心型エリア MICE―拠点間連携のイメージ

2) 都市観光(文化・エンタメ・商業)機能

取組の前提
・ 集積が国内随一である劇場等、本地区の都市観光を牽引してきた歴史的経緯を尊重しつつ、近年の社会的な変化へも柔軟に対応するほか、今後は次世代に向けた新たな価値観の提示に踏み込むことも求められる。 ・ 都市観光機能の集積の一方で、それらが施設内にとどまっており、魅力ある多様な都市活動のイメージを屋外で感じられにくい。施設内の都市活動を活用した街の雰囲気づくりが求められる。

a. 機能更新等にあわせた文化・エンタメ・商業機能の拡充

機能更新等にあわせながら、劇場・舞台、映画館、美術館等の文化・エンタメ・商業機能を担う施設の強化を図る。機能強化においては、我が国の上質な文化・エンタメを高いレベルで牽引してきた歴史的価値を継承しつつ、ポストコロナ、インバウンド等への対応を図る。同時に、映画・ミュージカル等の夜間上映や飲食店の深夜営業等、アフターMICE にも寄与するナイトライフコンテンツの充実のほか、出逢い・交流機能を担う“街の社交場”の創出を図る。

また、滞在しながら都市観光を楽しめる地域の文化体験が可能なライフスタイル型宿泊施設の誘致や、主要な観光地を周遊する観光バスの環境整備を周辺地区と連携して検討する。

さらに、来街者が気軽に文化・芸術に触れる機会を増やすためのレクチャーを開催するなど、教育普及活動を推進する。

b. 周辺地区・屋内外が一体となった機能を表出させる演出性の構築

文化・エンタメ・商業といった都市機能の多くは施設内のものであるが、屋外からでもその存在を感じられるよう、都市活動のイメージや余韻につながる要素を公的空間へ表出させる。例えばデジタルサイネージやフラッグ等による視覚的演出、アナウンス・BGM 等による聴覚的演出等を通じ、来街者が回遊や余韻を楽しめるエリア一体的な雰囲気の醸成を進める。

さらに、地区内外の魅力ある都市観光施設やイベント等の情報発信や、回遊ルートの設定、チケット販売機能の整備等についても検討し、来街者に対して都市体験の豊富な選択肢を提供する。

3） イノベーション創発機能

取組の前提

- これからのビジネス集積地では、潜在する情報・知や出逢い・交流の機会を活用し、イノベーションを起こし続けることが求められる。
- そのためには、インキュベーション施設はもちろん、ビジネスや投資の拡がりを生む都市・地域連携拠点のほか、ビジネスに異なる視点や気づきをもたらす異能・多彩交流拠点の重要性も高まっている。
- 大丸有地区でも様々なインキュベーション施設や創発の仕掛けづくりが進んでいるが、まだ異能・多彩交流拠点は少ない。このような新たな取組みを実現させるには前例踏襲の範囲を超えた検討と実践が必要となるが、本地区は大手町・丸の内とは異なる多様性と寛容性の土壌があるため、それを活かした取組みの推進により、大丸有地区のイノベーション創発を加速化させることが求められる。

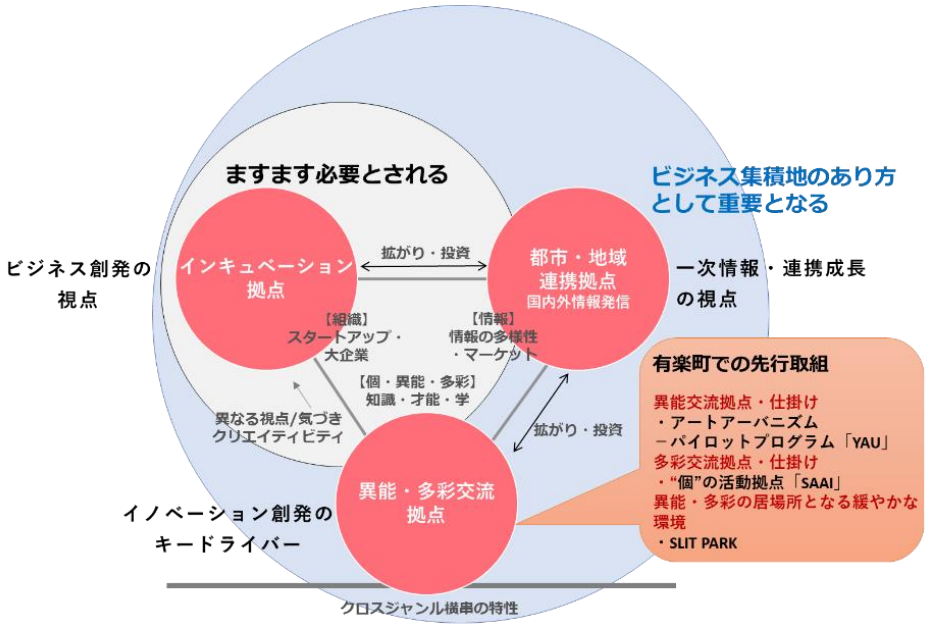


図 3-6 ビジネス集積地に必要なイノベーション拠点の関係性

a. 多分野のイノベーション創発を促すハード・ソフトの環境づくり

業務中枢機能の高度化・高質化とともに、本地区の多様性と寛容性の土壌を活かして、大手町・丸の内の企業群に対し常に新しい刺激・交流を与え続けるイノベーション創発を促す環境づくりをハード・ソフトの両面から進める。

ハード面では、社会ニーズや地域特性を活かしたテーマ性のあるインキュベーション施設や、新たな価値の発見に繋がる各種拠点の拡大を進めるとともに、異能・多彩な人材の居場所となる活動拠点・滞在環境の整備を進める。

ソフト面では、アーティストやクリエイターがビジネスに提供する新たな視点に期待し、異能・多

彩な人材とビジネス人材との交流促進を図る。

また国内外への情報発信・ネットワークの構築を進める。

これらの仕掛けにより、ビジネスだけでなく文化や学術のイノベーション創発も図る。

さらに、それらの取組みを継続させるために必要な運営体制を、分野横断・クロスジャンルのマネジメント力強化・人材育成、財源や事業スキームの検討を通じて構築する。

b. 偶然の出逢いを促すグランドレベルのショーケース化

分野や組織の垣根を超えた偶然の出逢いによるイノベーションやビジネスマッチング等の促進や、本地区の情報発信力の強化等を目的に、グランドレベル[6]のショーケース化を進める。具体的には、建物低層部や公的空間を、アーティスト・クリエイターの創作活動・展示や、企業等による先端技術の実証実験等の会場として活用する。

[6] 街路、公園、広場、民間空地、沿道建物の低層部等、まちなかにおいて歩行者の目線に入る範囲。（国土交通省「居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン」より）

4） 機能間の連携による相乗効果の発揮・世界への情報発信

a. 各機能を担う主体間の連携促進

本地区の個性となる都市機能「エリア MICE」「都市観光」「イノベーション創発」は、相互の親和性が高い。例えばエリア MICE として、大規模なビジネスイベンツの対応をまちぐるみで担うことは、イノベーション創発の活性化や、都市観光施設の利用者増加等の副産物が期待され、相乗効果が偶発的に発揮されることとなる。

さらに相乗効果の確度を高めるため、各機能を担う主体があらかじめ相互連携を図り、各主体にとって WIN-WIN となるような取組みに向けて調整を図る。

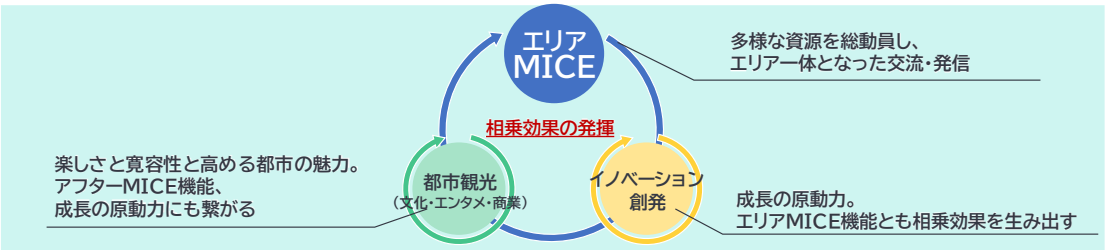


図 3-7 エリア MICE を中心とする 3 つの都市機能と相乗効果

b. 情報発信力の強化

本地区の情報発信力強化のための多角的な取組みを進める。

まずは出逢い・交流機会を活発化させ、本地区発の多様な情報が有機的に飛び交う状態を日常化する。

また、3 つの都市機能を徹底的に強化・洗練させることで、「MICE/都市観光/イノベーション創発なら”Yurakucho”」というように、存在感を国内のみならず世界的に高め、発信力強化につなげる。

さらに、他拠点を含む MICE 開催情報を集約・発信する案内機能を実装する等、本地区の情報ハブとしての性格を高める。

(2) 「サステイナビリティ」の確保を通じた信頼・競争力の向上

鉄道駅が高密度に配置され、公共交通分担率が高い本地区は、交通による環境負荷が低く人中心の空間への転換等による都市アセット強化や集積による調整力のポテンシャルを有する。

これらを活かして、都市の持続可能性（サステイナビリティ）を高める機能を確保・強化し、国際的な都市としての信頼、競争力を向上するための重要な取組みとして都市の強靭化及びカーボンニュートラルを実現するため、災害時自立圏・自律圏とエネルギー・レジリエンスを形成する。

表 3-2 都市機能の取組方針（サステイナビリティ）

テーマ	実施すべき施策
1) 災害時自立圏・自律圏の形成	a. 多様な都市アセットの災害時活用の推進 b. 官民連携による災害時情報の集約・発信 c. 次世代防災拠点(スマート・レジリエンスセンター)の設置・運用
2) エネルギー・レジリエンスの形成	a. 業務継続力とエネルギー需給調整力を確保する「共インフラ」の整備とエネルギー・マネジメントの推進
3) リーディングモデルとして波及・貢献	a. モデル化と発信・横展開による東京・首都圏のサステイナビリティ向上への貢献

1) 災害時自立圏・自律圏の形成

取組の前提
・ 日本の業務中枢拠点である大丸有地区は、「当たり前の防災」を越えた災害時自立圏・自律圏の形成を目指して、「複合的なリスクへの対応」「街のモードチェンジ」「周辺及び日本全体へと展開する」をキーワードに計画と実践を進め、エリア全体での業務継続力の向上を進めている。 ・ 特に本地区では、災害に伴う鉄道運行停止の場合には複数の駅から同時に大規模な数の旅客が地区内に吐き出されるほか、銀座等周辺地域からの流入も想定され、イベント時に発災した場合はさらなる混乱が予想される等、イレギュラーに発生する帰宅困難者についても考慮する必要がある。 ・ 地区内外には地上・地下の立体的な歩行者ネットワークがあることから、適切な避難誘導を計画し、その情報を的確に避難者に提供する必要がある。

a. 多様な都市アセットの災害時活用

前述したリスクを踏まえ、屋内空間や公開空地、広場、道路等の多様な都市アセットの整備と柔軟な活用を進める。これによって、帰宅困難者スペースの確保や、特殊な発集を考慮した地上・地下の避難ルートのボトルネック回避・解消を進め、イベント時のみならず、鉄道駅からの流

出や、周辺地区からの流入等に備える。

b. 官民連携による災害時情報の集約・発信

帰宅困難者の受入スペースの開設状況等、官民連携して災害時情報を集約・発信する。具体的には、大丸有スケールでの官民連携による情報プラットフォームを構築し、その情報を適切な場所・方法で発信できるよう整備を進める。

なお、エリア MICE 時を想定した人流の計画誘導や各施設間での連携・マネジメントの備えは、同様にまちなかに多くの人が溢れる災害時における避難誘導や、まちぐるみでの帰宅困難者の受入体制づくり等へも役立てる等、平時と災害時をシームレスに転換できる計画・運用を進め、運営体制や情報連携の仕組み構築等を行う。

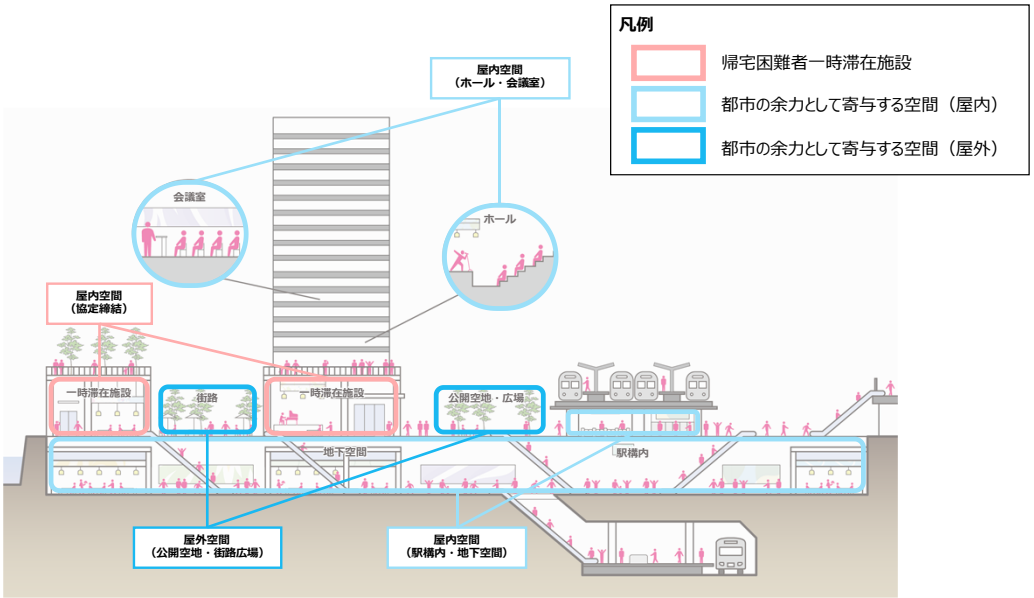


図 3-8 都市アセットを柔軟に活用した帰宅困難者受入のイメージ

出所：東京都「TOKYO 強靭化プロジェクト（リーディング事業）」（2022 年）

c. 次世代防災拠点(スマート・レジリエンスセンター)の設置・運用

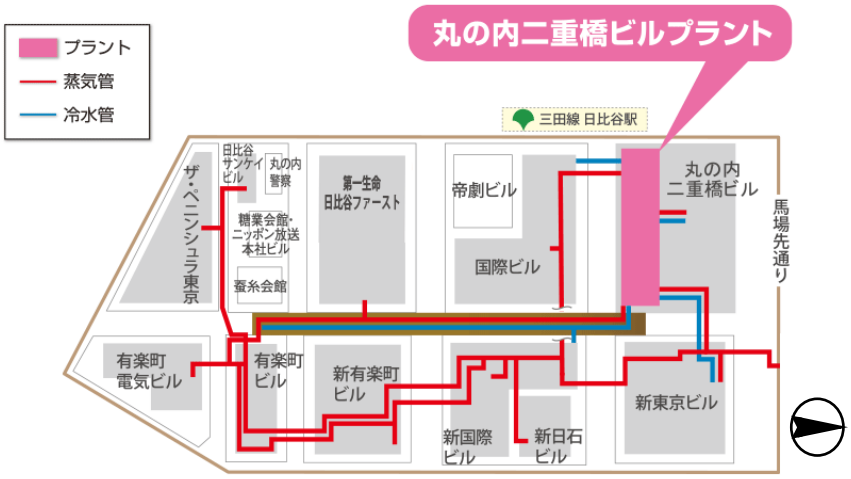
都市アセットの柔軟な活用と、災害時の各種情報の集約・発信を通じ、災害時の共助の仕組みを構築するため、行政等関係機関や地域のステークホルダーとの連携による「エリア防災」の体制と活動を、IoT 技術等も活用しながら、平時より展開する。

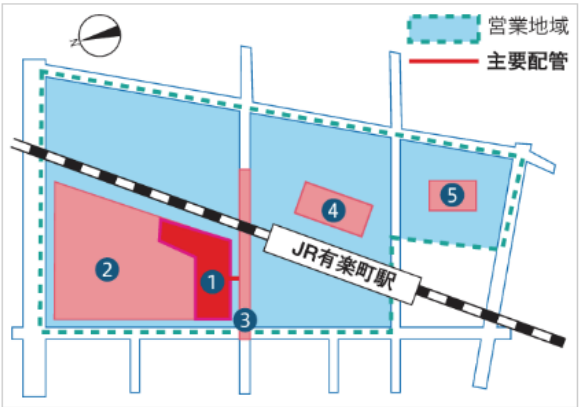
そのためには平時からの活動の場が必要であり、災害時には各種情報の集約・発信と、関係者連携の場にもなる次世代防災拠点（スマート・レジリエンスセンター）」を、本地区の機能更新にあわせて整備する。

2) エネルギー・レジリエンスの形成

取組の前提

- 大丸有地区は大規模なエネルギー消費地であり、脱炭素に向けた先進的な取組みを進めることによる社会的なインパクトが大きい。
- 災害時における業務継続力を確保することは国際競争力に不可欠である。
- 本地区は、丸の内仲通り縦断洞道や地域冷暖房ネットワーク等、既に一定のエネルギーインフラを有しており、面的な機能更新を契機としてインフラを高度化できる余地が大きい。





(1)プラント　(2)東京国際フォーラム　(3)東京メトロ有楽町駅　(4)東京交通会館　(5)有楽町駅前ビルディング

図 3-9 大丸有地区における地域冷暖房ネットワークの概況

（上：丸の内熱供給株式会社、下：東京熱供給株式会社）

出所：丸の内熱供給株式会社ホームページ、一般社団法人日本熱事業協会ホームページ

a. 業務継続力とエネルギー需給調整力を確保する「共インフラ」の整備とエネルギー・マネジメントの推進

平時には、エネルギーの安定供給と、カーボンニュートラルの実現に向けた気候変動緩和への貢献をともに達成するため、エネルギー需給調整力を確保し、エネルギー・マネジメントを進める。また、大規模災害時における BCD[7]確保のため、大規模停電時のエネルギー途絶回避による業務継続力確保や帰宅困難者等への対応を図る。

そのために、従来、公益エネルギー企業が行ってきたインフラ整備・運営と連携し、地区全体の「共」に資するインフラ（「共インフラ」）を整備・運営するほか、建物側への共インフラ導入を推進する。

具体的には、機器の高効率化・機器更新等とあわせて地域冷暖房ネットワークを充実させるほか、ビルの更新にあわせた最新設備プラントの新設等を進め、エリア全体で省エネを進めるスパイラルアップ効果[8]を発揮する。また、自立分散電源やネットワークの整備・充実、蓄電池・蓄熱槽等による調整力の確保・充実を図り、業務継続力とエネルギーの需給調整力を高める。

運用面では、平時・災害時のエネルギー・マネジメントを検討するほか、需給調整機能の確保を図る。

3） リーディングモデルとして波及・貢献

本地区を起点とする、災害時やエネルギーのレジリエンス確保を通じた都市強靭化の取組みを、リーディングモデルとして発信・横展開し、東京・首都圏全体のサステイナビリティ強化にも貢献する。

---

7 業務継続地区（Business Continuity District）を指し、災害時においても業務継続に必要なエネルギーの安定供給が確保された地区

8 プラントの新設と既存プラントの更新を進めネットワーク化することで常に最新の高効率設備を広く共有させることができ、連続的にエリア全体の効率を向上させること（丸の内熱供給 HP より）

グリーンインフラをはじめとした環境共生の取組

近年、気候変動による災害リスクの増加等を背景に、今後の持続的で柔軟な都市を目指す考え方のひとつとして“グリーンインフラ”が注目されている。グリーンインフラとは、自然環境の多様な機能を積極的に活用することで、防災・減災や経済性向上のほか、人々のコミュニケーションの活発化やウェルビーイング等、都市の課題解決を図る取組みである。

このような中、大丸有地区では「大手町・丸の内・有楽町地区グリーンインフラ整備基本方針(2022 年 5 月)」が策定されており、「多様な空間を提供」「五感で感じる場を提供」「地区連携や新たな参画を創出」「社会とともに熟成」といった観点のもと、固定的なゴールではなく、柔軟に変化・成長させながら魅力を高める方向性が示されている。また、降雨時に雨水を一時的に貯留し時間をかけて地下へ浸透させる植栽帯「レインガーデン」の取組みも進められている。

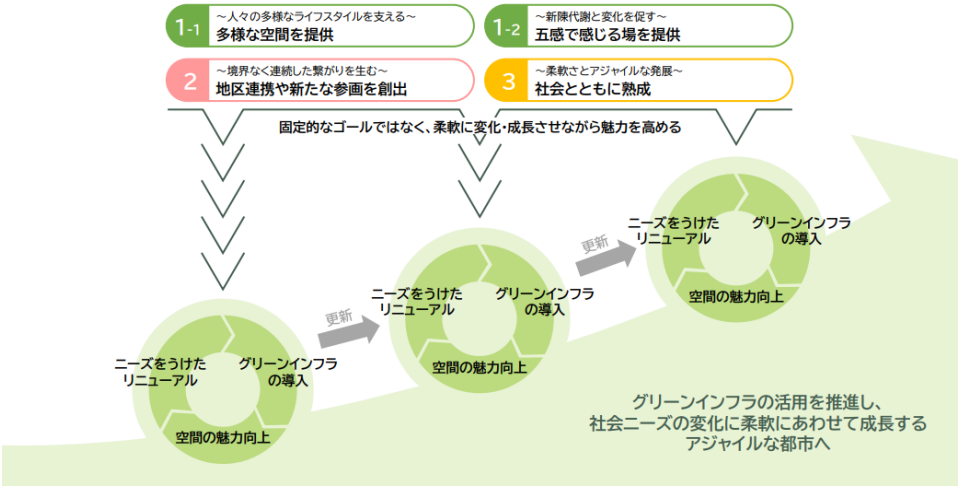


図 3-10 「大手町・丸の内・有楽町地区グリーンインフラ整備基本方針」におけるグリーンインフラ推進に向けた考え方

「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン」に示す「環境と共生する持続可能なまち」の実現に向け、本地区においても以下の 3 つの都市像の実現を通じた「環境共生型の持続可能なエリアマネジメント」に取り組むことが求められる。

- 脱炭素都市（エネルギー・マネジメントやヒートアイランド対策等）
- 自然共生都市（水と緑のネットワーク形成や生物多様性保全の推進等）
- 循環型都市（省資源や水の有効活用等）

3.3 都市空間の取組方針

本地区の都市機能や地域特性を踏まえ、有楽町での新たな出逢い・交流・発信に向けた都市機能の連携を支えるため、「有楽町を体感できる空間デザインの形成」と「人中心の重層的な交通デザインの実現」を一体的に推進し、取組間の相乗効果を発揮する等により、将来像を実現する。また、駅周辺開発と連携・調整し基盤整備を促進し、ゆとりある充実した歩行者空間を形成する。

表 3-3 都市空間の取組方針

テーマ	実施すべき施策
(1) 有楽町を体感できる空間デザインの形成	1) 回遊の起点・情報のハブとなる象徴的な「駅前空間」の形成
	2) 都市機能と連携した都市活動の骨格的な通りとなる「アメニティ・賑わい軸」等の強化・拡充 a. 「アメニティ・賑わい軸」の強化と新設 b. 「主要な東西道路」の見直しと具体化 c. 「MICE 機能連携軸」の設定
	3) 鉄道駅・駅前広場・まちが一体となった有楽町らしい「駅まち空間」の形成 a. 求められる機能と具体的要素 b. 配置の考え方
(2) 人中心の重層的な交通デザインの実現	1) 広域～中域ネットワークとの円滑な接続
	2) 地上の交通デザイン a. 周辺地区とつながるウォーカブルな歩行者ネットワークの充実 b. 歩行者デッキネットワークの形成
	3) 地下の交通デザイン a. 周辺とのつながりと東西連携、乗換利便性を強化する地下ネットワークの拡充・新設 b. 全天候型の地下ネットワークの整備 c. JR 有楽町駅周辺の歩行者を分散させる駅構内の動線改善（東西地下通路との接続など）
	4) バリアフリー動線確保とわかりやすい案内誘導 a. バリアフリー動線の確保 b. わかりやすい案内誘導
	5) 交通施設の再配置、新たなモビリティ対応や IoT を活用したカーブサイドの利活用

(1) 有楽町を体感できる空間デザインの形成

取組の前提
・ 象徴的な空間の不足にも対応し、多様な都市機能を支えるため、有楽町を体感できる魅力ある空間の実現が求められている。 ・ 実現においては、まちの玄関口たるJR有楽町駅前や、高密度に分布する地下駅といった、他地区にはない本地区の特徴を最大限に活かした空間の形成が有効である。 ・ また、多様な来街者と活動を誘致する仕掛けとして、魅力や賑わいを線的あるいは面的に拡張するような、沿道建物と活動空間とが一体となった空間デザインも求められる。

1) 回遊の起点・情報のハブとなる象徴的な「駅前空間」の形成

JR有楽町駅周辺の「駅前空間」は、来街者の多くが最初に足を踏み入れることとなる、街の玄関口である。その周辺には、東京国際フォーラムをはじめ、様々な交流や出逢いが体感できる場を多く有する。それらの中心に位置する玄関口として、未来の東京を象徴する空間を形成する。

- 本地区の個性となる都市機能「エリア MICE」「都市観光」「イノベーション創発」や、地域資源である皇居外苑やTokyo Sky Corridor等へ誘う回遊の起点として、周辺へつながる動線を形成する。
- 西口広場を新設し、ゆとりとわかりやすさを備えつつ、東京都心型エリア MICE など街の多様な情報を発信するハブ機能を担う空間を創出する。
- 東口広場は、Tokyo Sky Corridor とつながる新たな有楽町の顔として、ウォーカブル性を強化しつつ拡大し、屋外での大型イベントなど周辺店舗等と広場空間が連動した一体的な賑わい・交流を創出する。
- また、東と西、地上と地下の広場空間が一体となって象徴性を発揮できるよう、東と西、地上と地下それぞれのつながりを強化する。

2) 都市機能と連携した都市活動の骨格的な通りとなる「アメニティ・賑わい軸」等の強化・拡充

「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン」において「人々の主要な活動を形成する街路等」と位置付けられる「軸」等のうち、本地区に関連するものについて、位置づけの強化と具体化を図る。具体的には、「アメニティ・賑わい軸」については強化と新設を、「主要な東西道路」については見直しと具体化を、そして新たに「MICE機能連携軸」を設定する。

a. 「アメニティ・賑わい軸」の強化と新設

「アメニティ・賑わい軸」では、丸の内仲通りを、大手町・丸の内から日比谷までを南北につなぐ重要な軸として位置づけを強化するとともに、Tokyo Sky Corridor から駅前空間を経由し、丸の内仲通りへとつながる東西の軸「(仮称)有楽通り」についても「アメニティ・賑わい軸」と位置づける。この軸は、沿道建物（特に低層部）の人溜まりや様々な活動空間が一体となったウォーカブルな空間として、連坦する「公的領域（Public Realm）[9]」を形成する。

b. 「主要な東西道路」の見直しと具体化

「主要な東西道路」は、これまで位置づけのあった「丸の内 7th」から、「(仮称)有楽通り」を含む「丸の内 6th」へ付け替える。また、「丸の内 5th」は、本地区から銀座等へ結ぶ通りであることを踏まえ、MICE から都市観光まで多様な都市機能を結ぶ快適な歩行者空間を形成しつつ、カーブサイド（路肩）の活用等も検討する多機能な通りとして整備する。

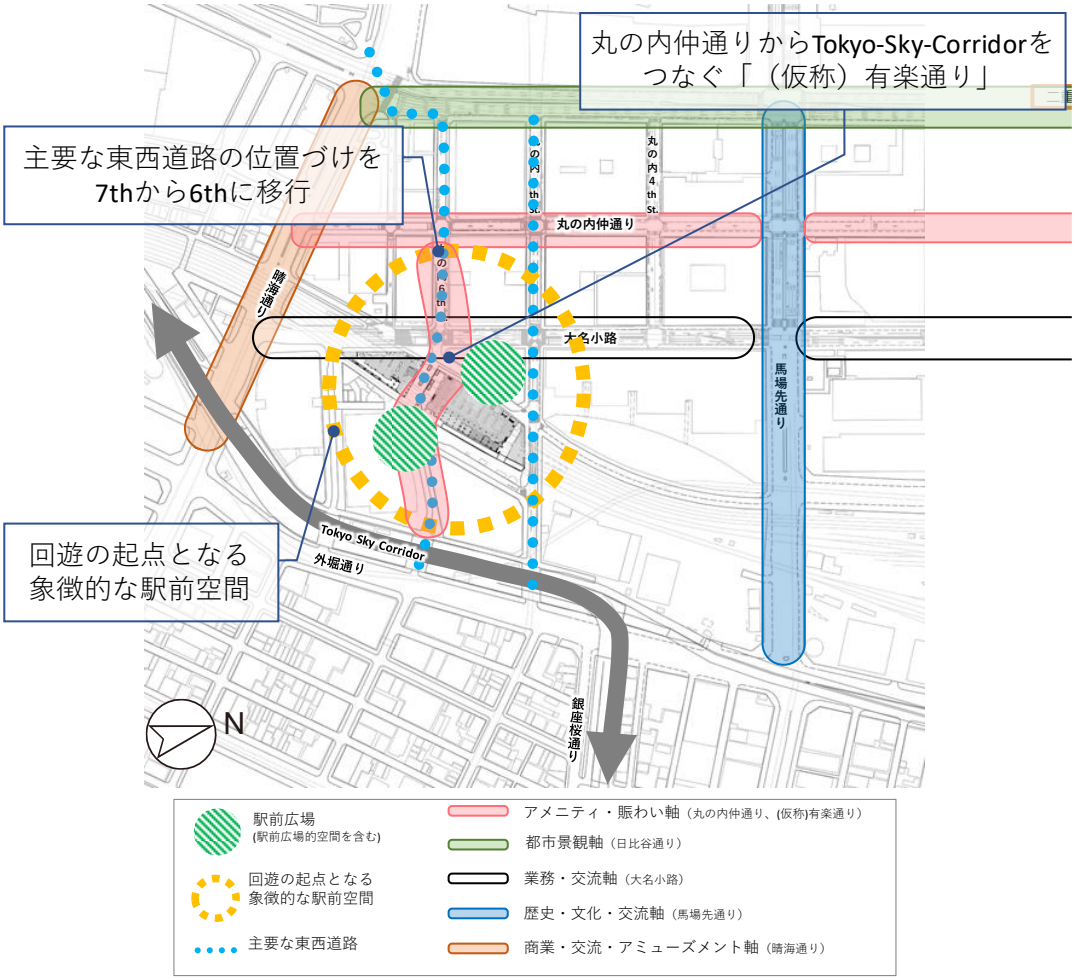


図 3-11 駅前空間・骨格となる軸

[9] 街路・広場や屋内外のオープンスペース等、広く多様な目的の人々が自由にアクセスし居場所として活動できる空間領域

c. 「MICE 機能連携軸」の設定

MICE 施設から MICE 施設へ、あるいは MICE 施設から周辺へ等、来場者の回遊を促し、MICE をきっかけとした機能連携を図るための軸として、既設及び将来的に導入される主な MICE 施設の位置を考慮し、「MICE 機能連携軸」を設定する。

これら軸において、MICE イベント開催時にエリア一体性を確保するため、イベント時の移動を支えるわかりやすい案内誘導等を行う。

また、軸上に位置する JR 高架下空間は、アフターMICE の充実に向け、界隈性ある雰囲気を活かしつつ、通りに開かれた空間の形成について検討する。

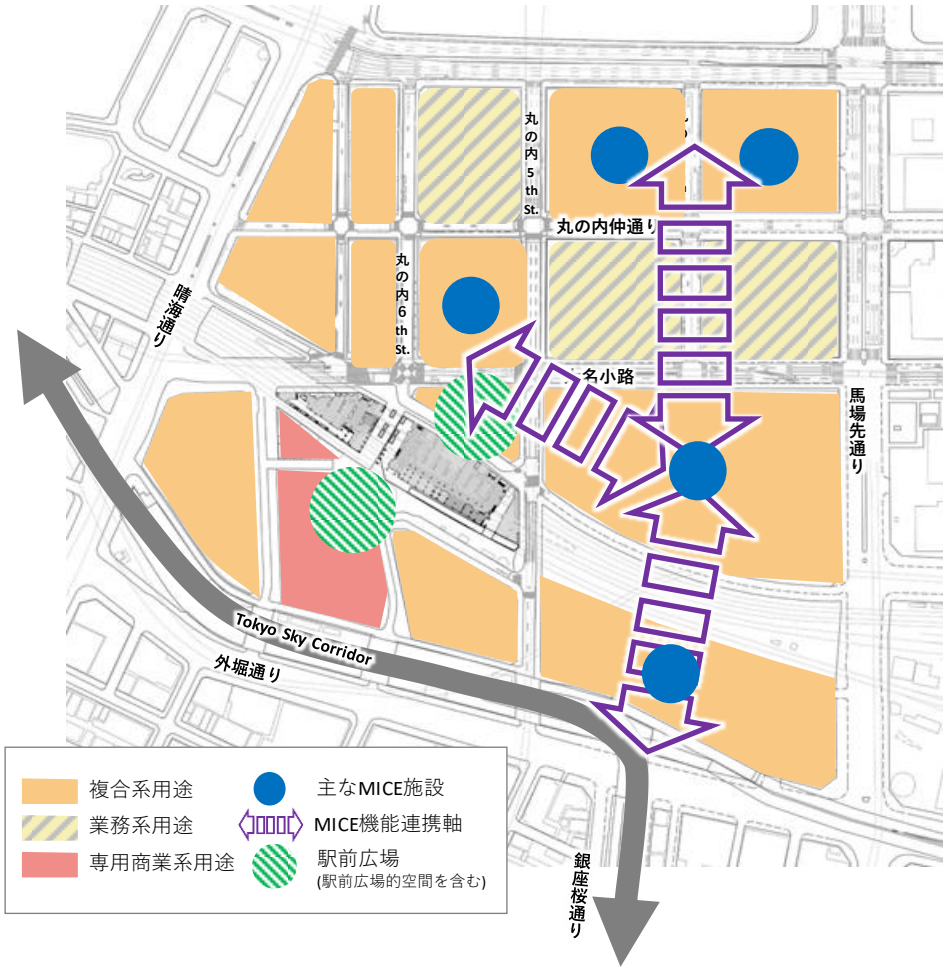


図 3-12 都市機能の配置と機能連携軸

3） 鉄道駅・駅前広場・まちが一体となった有楽町らしい「駅まち空間」の形成

本地区においては、多数ある鉄道駅がそれぞれ、まちへの回遊の起点となるゲート機能を担う。これを踏まえ、地上駅及び地下駅と、地上のまちとの接続性や一体性を高めることで出逢いや交流を活性化し、賑わいを生み出す空間・設えを提供する「駅まち空間」を形成する。

MICE 機能や都市観光（文化・エンタメ・商業）機能等と連携した複数の「駅まち空間」の形成により、有楽町らしさを演出する。

a. 求められる機能と具体的要素

表 3-4「駅まち空間」に求められる機能と具体的要素

機能	概要	具体的要素
交通機能	交通結節点として、必須となる機能	・ 改札からのアクセシビリティに優れ、バリアフリーに対応した縦動線 （例：エレベーター、エスカレーター、スロープ等） ・ 利用者に配慮された駅施設 （例：視認性の高い出入口、わかりやすい設え、統一的な案内誘導等）
空間機能	都市機能を支え、高める機能	・ まちの特徴を表す広場空間・滞留空間 ・ 交通結節点・隣接する建物用途と連携し街の価値向上に資する機能（例：情報発信機能、観光スポットをつなぐモビリティポート等） ・ 交通機能の補完、空間機能の向上などといった、地域のニーズに応じた様々なサービス機能　等

「駅まち空間」では、手段としての移動の利便性を高める「縦動線」と、目的としての移動を楽しみ、回遊を促す起点となる「広場空間・滞留空間」が重要である。

望ましい「縦動線」の要素としては、昇降口の視認性やわかりやすい設え、駅改札からの近さを重視する。

望ましい「広場空間・滞留空間」の要素として、地上・地下の歩行者ネットワークの主要な交点へ配置する等による視認性の高さや、地上または地下へ立ち寄りたくなる設えや居心地の良さを重視する。

b. 有楽町らしい「駅まち空間」の配置の考え方

地区内に複数の鉄道駅が立地する本地区では「駅まち空間」は複数存在する。具体的には、駅や駅前広場のほか、地上の骨格的な通りである軸との結節点に配置し、周辺の街区の機能と空間の連携や、役割分担による機能強化を図る。

表 3-5「駅まち空間」の配置のパターン・考え方

パターン	配置の考え方
地上駅×駅前広場×地上軸	・ 街の玄関口となる JR 有楽町駅と駅前広場（西口、東口）の地上と地下の結節点 ・ 地上及び地下の駅前広場（西口、東口）と地上の骨格的な通り（軸）である「(仮称)有楽通り」との結節点
地下駅×地上軸	・ 地下駅と地上軸がつながる地上と地下の結節点 ※地下駅が多数分布・集積する本地区では、建物機能更新にあわせた滞留空間の整備が効果的であり、このパターンの「駅まち空間」の箇所は複数存在する。

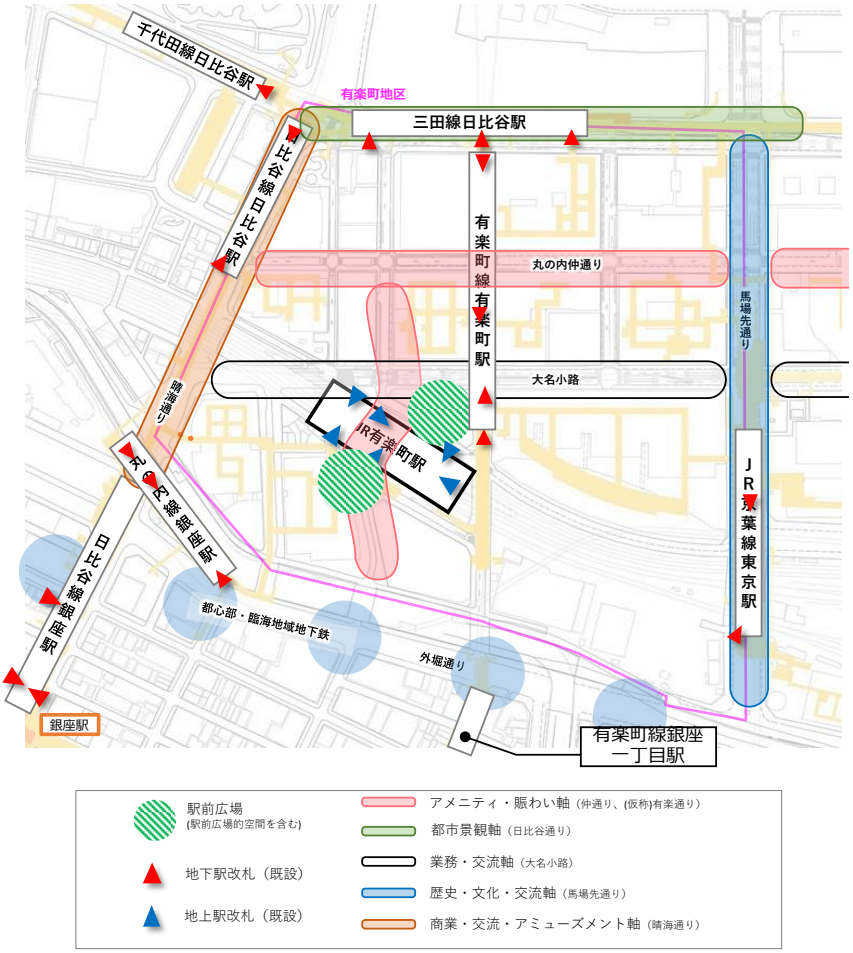


図 3-13「駅まち空間」の配置に関わる駅・駅前広場・軸の配置

(2) 人中心の重層的な交通デザインの実現

取組の前提
・ JR 有楽町駅の端末交通手段として徒歩分担率がきわめて高い本地区においては、地区内外に分布する都市機能や活動へのアクセシビリティを高めるよう、歩行者ネットワークをさらに強化する必要がある。 ・ 地上では、現在の歩行者ネットワークを強化するとともに、将来的に整備される Tokyo Sky Corridor によるデッキレベルのネットワークを活かすこと等が求められる。地下では、地下駅のコンコースや、機能更新に伴って整備されてきた地下通路等によってネットワークの形成が進みつつあるが、一方でネットワークとしての不連続や、段差やレベル差、ホスピタリティ等に対応する必要がある。 ・ デッキから地上、地下といった空間の階層、都市間交通から地域内交通、地区内交通といった交通機関の階層、そして広域から狭域といったネットワークの階層すべてを人中心に捉え直す交通デザインを実現する。 ・ その他、技術の急速な進展による交通手段の多様化や、道路空間に求められる役割の変化に留意した交通デザインを図る必要がある。

図 3-14 地上･デッキレベルの主な歩行者ネットワーク（中域）

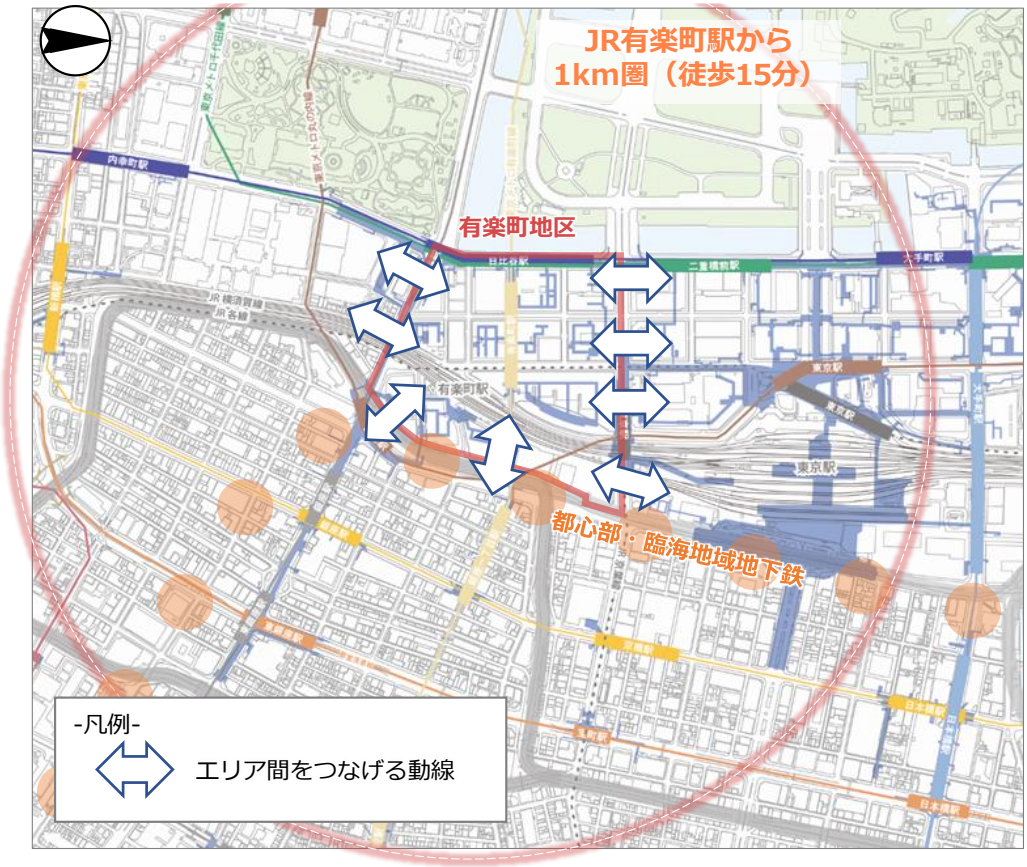


図 3-15 地下レベルの主な歩行者ネットワーク（中域）

1） 広域～中域ネットワークとの円滑な接続

本地区内の地上（デッキを含む）及び地下の歩行者ネットワークについて、既存の駅との接続のほか、特に将来的に整備される都心部・臨海地域地下鉄の新駅「新銀座駅（仮称）」や Tokyo Sky Corridor との円滑な接続を確保する。

このように、異なるレベルの歩行者ネットワークが集中する本地区においては、それらを円滑に結節する縦動線を確保・強化することで、ハブ機能を発揮する。

2） 地上の交通デザイン

a. 周辺地区との往来と地区内回遊を支えるウォーカブルなネットワークの強化

周辺地区から来る来街者が、オフィスや MICE、文化・芸術施設、観光施設等、本地区の多様な施設へ快適にアクセスできるような歩行者ネットワークを形成する。歩行者ネットワークの形成にあたっては、バリアフリーの強化や、多様な都市活動が展開する周遊促進のための検討を進める。

本地区の外周の各通りや、南北をつなぐ丸の内仲通りと大名小路のほか、「アメニティ・賑わい軸」として新設する「(仮称)有楽通り」を「骨格となる歩行者動線軸」とすることで、周辺地区と

本地区との往来を支える。

さらに、駅前空間に含まれる各通りを、「主要な歩行者動線軸」とすることで、地区内の回遊性向上を図る。

b. 歩行者デッキネットワークの形成

デッキレベルの歩行者ネットワークを整備し、Tokyo Sky Corridor と接続させることで、銀座、京橋、新橋等との結びつきを強化し、広域的な回遊性を高める。

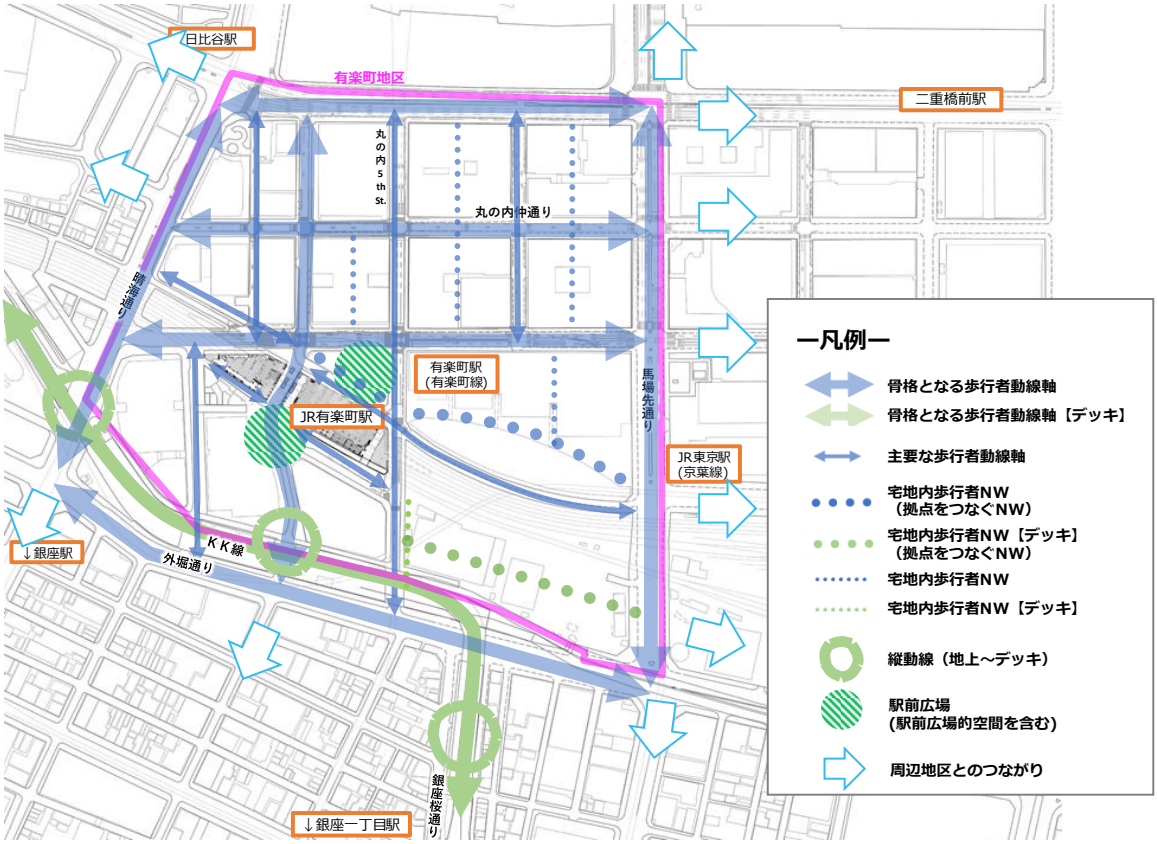


図 3-16 地上・デッキレベルのネットワーク（地区内）

3) 地下の交通デザイン

a. 周辺とのつながりと東西連携、乗換利便性を強化する地下ネットワークの拡充・新設

JR 有楽町駅を横断する東西地下通路を新設する。これによって地下歩行者ネットワークの強化を図るほか、鉄道の乗換利便性を向上させ、本地区と地区外とのつながりを高める。また、都心部・臨海地域地下鉄の新駅「新銀座駅（仮称）」と JR 有楽町駅との将来的な接続によって、より広域的なアクセシビリティを強化する。

また、機能更新等にあわせて「宅地内歩行者ネットワーク」の整備を進め、丸の内・大手町方面や日比谷方面等へのネットワークを強化・拡充する。

なお、道路下の主要な歩行者動線軸については、周辺街区開発時に宅地内ネットワークと連携した整備を検討する。

地下における宅地内歩行者ネットワークの整備

「宅地内歩行者ネットワーク（拠点をつなぐネットワーク）」の実現にあたっては、以下の観点を重視する。

① **移動しやすい空間の形成**

将来の拠点全体のネットワークを支えるための必要幅員を確保しつつ、周辺との連携によって、わかりやすい案内誘導に留意する。特に建物内外をつなぐ接続部においては視認性確保に配慮するとともに、建物内においては先の空間へ誘う空間形成に努める。

② **バリアフリー化の推進**

コンコース内の段差や、コンコースと隣接建物との間にレベル差がある場合は、バリアフリー化を進めるとともに、各レベルから地上に至る縦動線を周辺建物と連携し整備する。

③ **にぎわい空間の形成**

宅地内であるという特性を活かし、高質な空間整備に努める（例：ゆとりある空間、店舗のにぎわい、アメニティ等）。

b. 都市活動を支える地下ネットワークの整備

MICE、都市観光（文化・エンタメ・商業）、イノベーション創発等の都市機能と連携し、国内外からの来街者の交流を支える全天候型ネットワークを整備する。

また、エリア MICE 等まちぐるみのイベントが地上で展開されている時期においては、日常の移動を地下空間が支える動線としての役割を果たせるよう整備する。

なお、地下空間であっても、歩いて楽しめる魅力的な空間の形成を進める。

c. JR 有楽町駅周辺の歩行者を分散させる動線改善

出逢い・交流・発信を支えるため、本地区のメインゲートである JR 有楽町駅周辺では、人流を適切に捌くことができるよう複数の歩行者動線を確保する。具体的には、東西地下通路と JR 有楽町駅との接続等によって駅構内の動線改善を図り、北側に偏重する人流を南側に誘導・分散させるとともに、Tokyo Sky Corridor へのアクセシビリティや、都心部・臨海地域地下鉄の新駅「新銀座駅（仮称）」との乗換利便性を向上させる。

図 3-17 地下歩行者ネットワーク（地区内）

4) バリアフリー動線確保とわかりやすい案内誘導

地上・地下に鉄道駅の出入り口が多数立地している本地区においても、誰もが乗り換えや回遊を快適に享受できるよう交通環境を形成する。

a. バリアフリー動線の確保

コンコース内の段差、あるいはコンコースと建物との間にあるレベル差の解消等を進める。また、各レベルから地上に至るバリアフリー対応の縦動線や出入口の整備を、周辺建物と連携して進める。

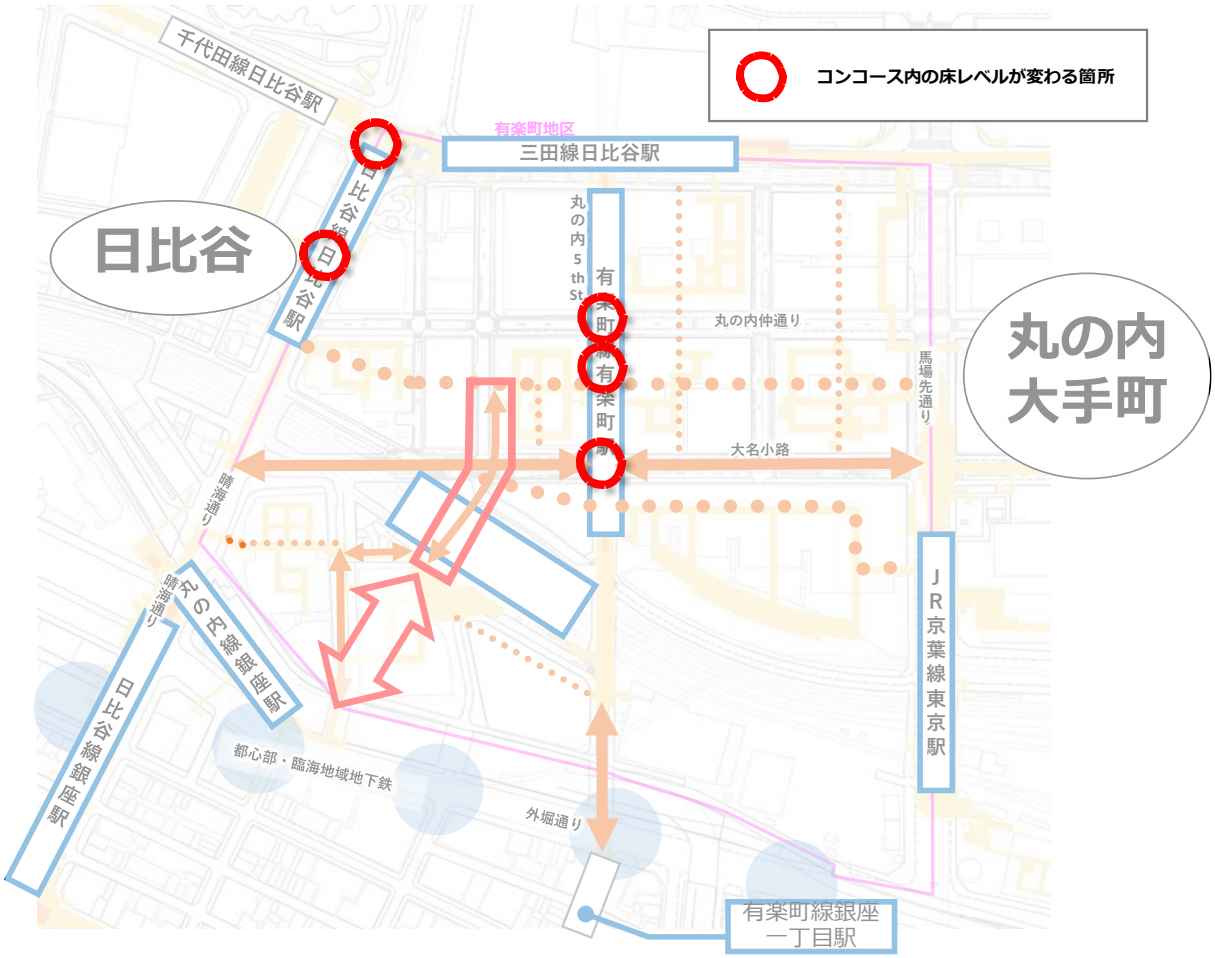


図 3-18 地下歩行者ネットワーク（コンコース内の床レベルが変わる箇所）

b. わかりやすい案内誘導

地上・地下の特性を捉えたわかりやすい案内サインの設置や、出入口の視認性向上等を進める。

案内サインについては、歩行者の流動や滞留を考慮の上、広域案内図、詳細案内図、天吊り誘導サイン等の見やすくわかりやすいサイン類を適切に配置するとともに、QR コードでの案内提示や AR での誘導等 IoT・アプリの活用も進める。

見通しがきく地上部では、交差点等主要な箇所において、地上・地下ネットワーク全体と現在地を提示する案内サインの設置や、施設案内の表記方法等、来街者にわかりやすい案内誘導を検討する。

先が見通しづらく現在地の把握が難しい地下では、どこからでも視認しやすいよう連続的なサイン配置を検討する。

これらの案内誘導においては、ユニバーサルデザインを考慮する。

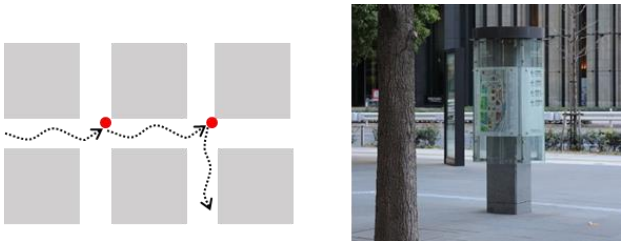


図 3-19 地上の案内誘導のイメージ

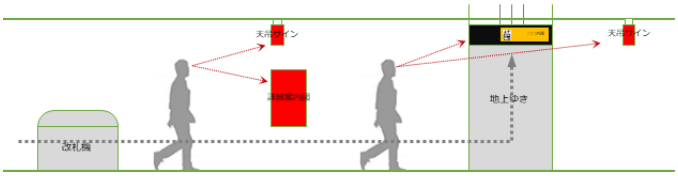


図 3-20 地下の案内誘導のイメージ

さらに、歩きたくなるような仕掛けとして、交差点における魅力的な空間整備、滞在空間の配置、壁面へのアート設置、期待感を醸成する地下空間づくり、案内アプリでのプッシュ通知、案内マップの整備等を進める。

また、丸の内や日比谷、銀座等、魅力的な周辺地区にも来街者を誘導できるような案内サインの設置や、空間的設えを提供する。

5) 交通施設の適正配置、新たなモビリティ対応やカーブサイドの利活用

a. 交通施設の適正配置

ウォーカブルなまちづくりの視点から、本地区内の道路について、アメニティ・賑わい軸や主要な歩行者動線を考慮した「歩行者優先の動線」を位置付けることで、タクシー乗降場等や荷捌き施設等交通施設の配置適正化を図る。

タクシー乗降場等については、JR 有楽町駅前のウォーカブル化とあわせて、必要数を東西一体で確保することを基本に配置を検討する。また、荷捌き機能については、建物内への配置を原則としつつ、高架下店舗等の荷捌き施設は再配置を検討する。

なお、各建物の駐車場出入口の配置は、通りの分類の他に、建物計画や周辺の車両交通、沿道機能等を鑑みて検討する。

b. 新たなモビリティへの対応

新たなシェアモビリティの登場や近年のシェアサイクルのニーズの高まりを背景に、ポートから歩道へのあふれを回避しつつ移動の利便性を高めるために、民地の空地等とも連携しながら、必要なポート数の確保や適正密度での配置を図る。

また、スローモビリティやロボット等と歩行者の共存や、自動運転化を踏まえた空間のリ・デザインを、IoT 活用によるスマートシェアリングの考え方も取り入れながら推進する。

c. カーブサイドの利活用

空間のリ・デザインやスマートシェアリングにおいては、道路空間の再配分の機運を捉え、車両停車や乗降場等として、あるいは歩行者空間としての活用ポテンシャルを有するカーブサイド（路肩）の柔軟な利活用を検討する。

具体的には、道路交通状況や沿道用途等を踏まえ、複数の利用目的が競合した場合の優先順位や配置計画の考え方、利用目的に応じた管理・運用に関する制度設計等（カーブサイドについては、路車間通信とライジングボラードを活用した進入可能な車両の制御等も含む）について、大丸有地区におけるマネジメント体制の検討状況も見据えながら計画を進める。

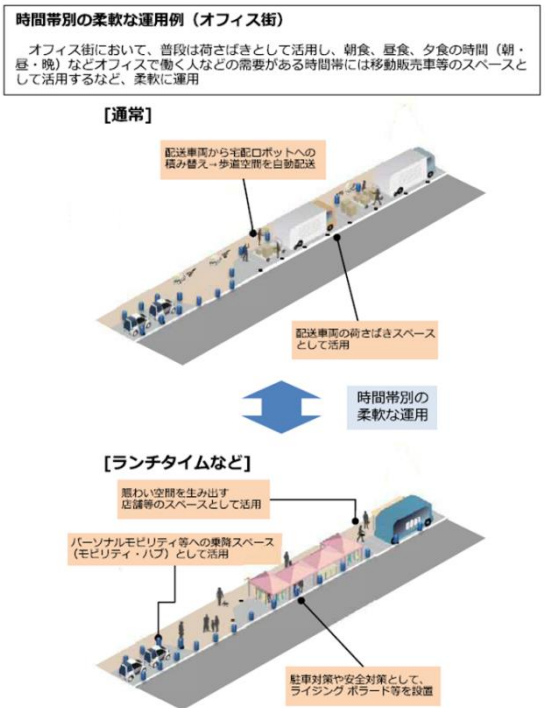


図 3-21 カーブサイド利活用のイメージ

出所：東京都「自動運転化社会を見据えた都市づくりの在り方」（2022 年）

実際の利活用においては、エリアマネジメント組織が主体となることも想定され、タクシー運行事業者や建物事業者を含めて検討するほか、IoT・センサーを活用し、エリア全体でのストック連携や時間帯別需要に応じたマネジメントの可能性にも留意し、アジャイルに実践を進めていく。

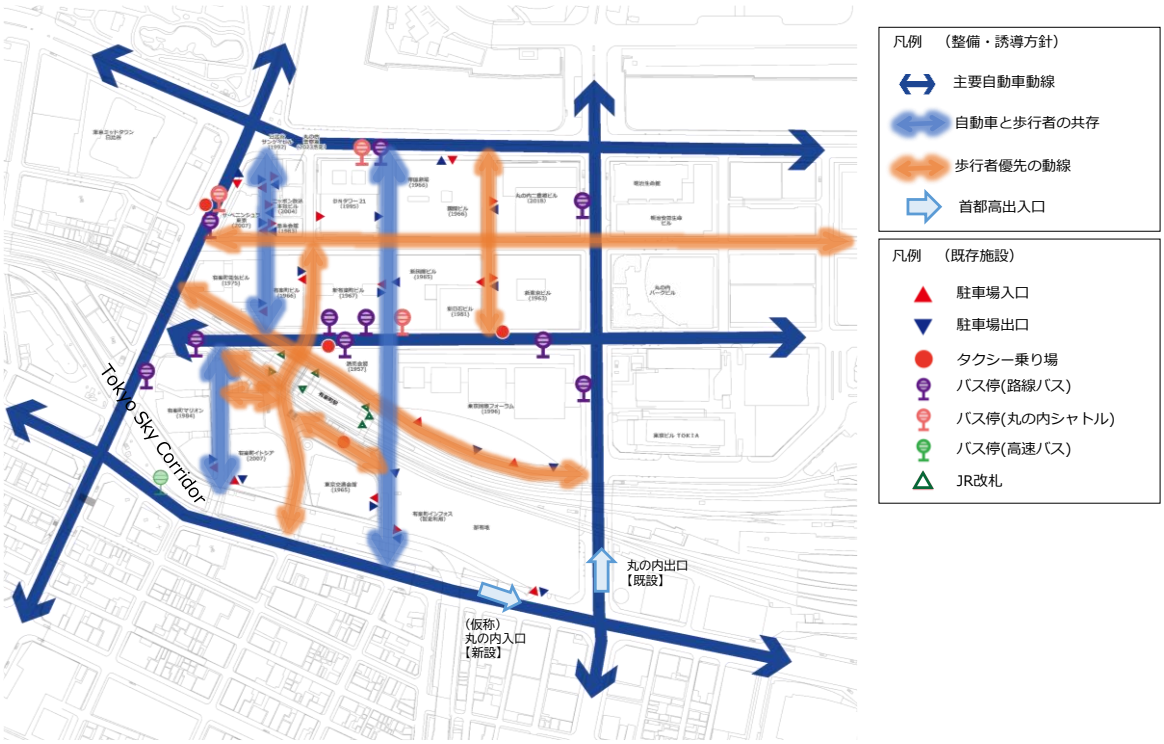


図 3-22 交通施設の配置・通りの分類

3.4 空間形成のイメージ

(1) 有楽町の特徴的な空間形成

「出逢い・交流・発信の拠点」としての本地区の価値を高めるため、各都市機能のポテンシャルを強化する空間形成として、誰もが立ち入れる公的領域の連続的な配置や、多様な都市活動のフィールドとなる余白を形成する。あわせて、季節や時間帯の変化による活動や景観の移り変わり等も提供する。

これにより、MICE や都市観光で訪れる多くの来街者の回遊やアクティビティ等を受け入れ促すとともに、思いがけない出逢い等のきっかけを演出し、イノベーション創出につなげる。

さらに、有楽町ならではの空間体験を通じて来街者に本地区を強く印象づける。来るたびに新しい魅力や発見を享受できる街として、世界から選ばれ続ける一大拠点としての定着を図る。

なお、こうした空間形成は、災害時にも有効に機能する都市アセットとして、都市の強靭化にも資する。

1) ヴォイドと公的領域の連続的配置

本地区の将来像である「新たな出逢い・交流・発信の拠点」の実現のためには、自由度をもって多様な都市活動を展開できる空間を、都市機能を担う施設の近傍や歩行者軸沿いで特に重要な場所等に戦略的に形成・配置することが重要である。このような空間を「ヴォイド」とする。

また、ヴォイドや歩行者中心の軸・通りは誰もが居場所となる公的領域（Public Realm）であり、これらを連続的に配置することで都市活動や機能の広がり・連坦を創出する。

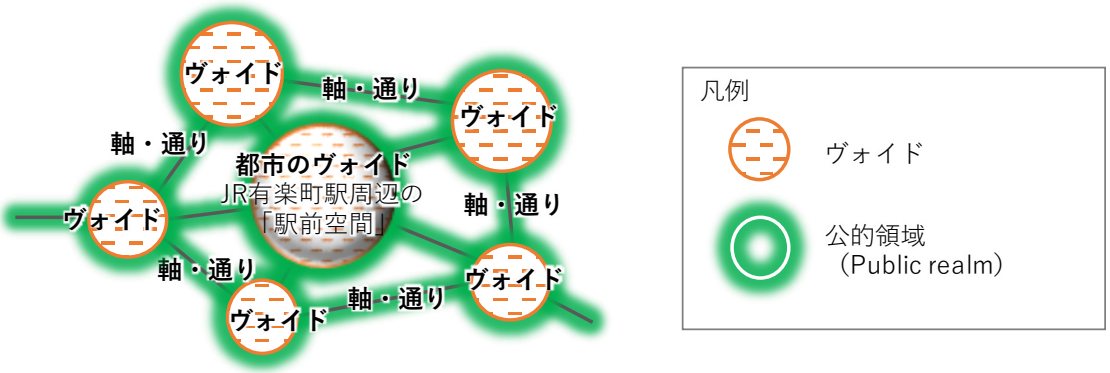


図 3-23 公的領域（Public Realm）の連続的配置のイメージ

そのために、コンパクトな高架駅が中心部にあり、地下駅が高密度に分布するという本地区の空間特性と、面的かつ重層的な機能更新の機運を踏まえ、

- 様々な出逢い・交流を創出する「ヴォイド」の戦略的な形成・配置
- 象徴的な「都市のヴォイド」の形成
- 公的領域の連続配置の要となる「アメニティ・賑わい軸」及び「辻空間」の形成

という３つの特徴的な空間形成を図る。

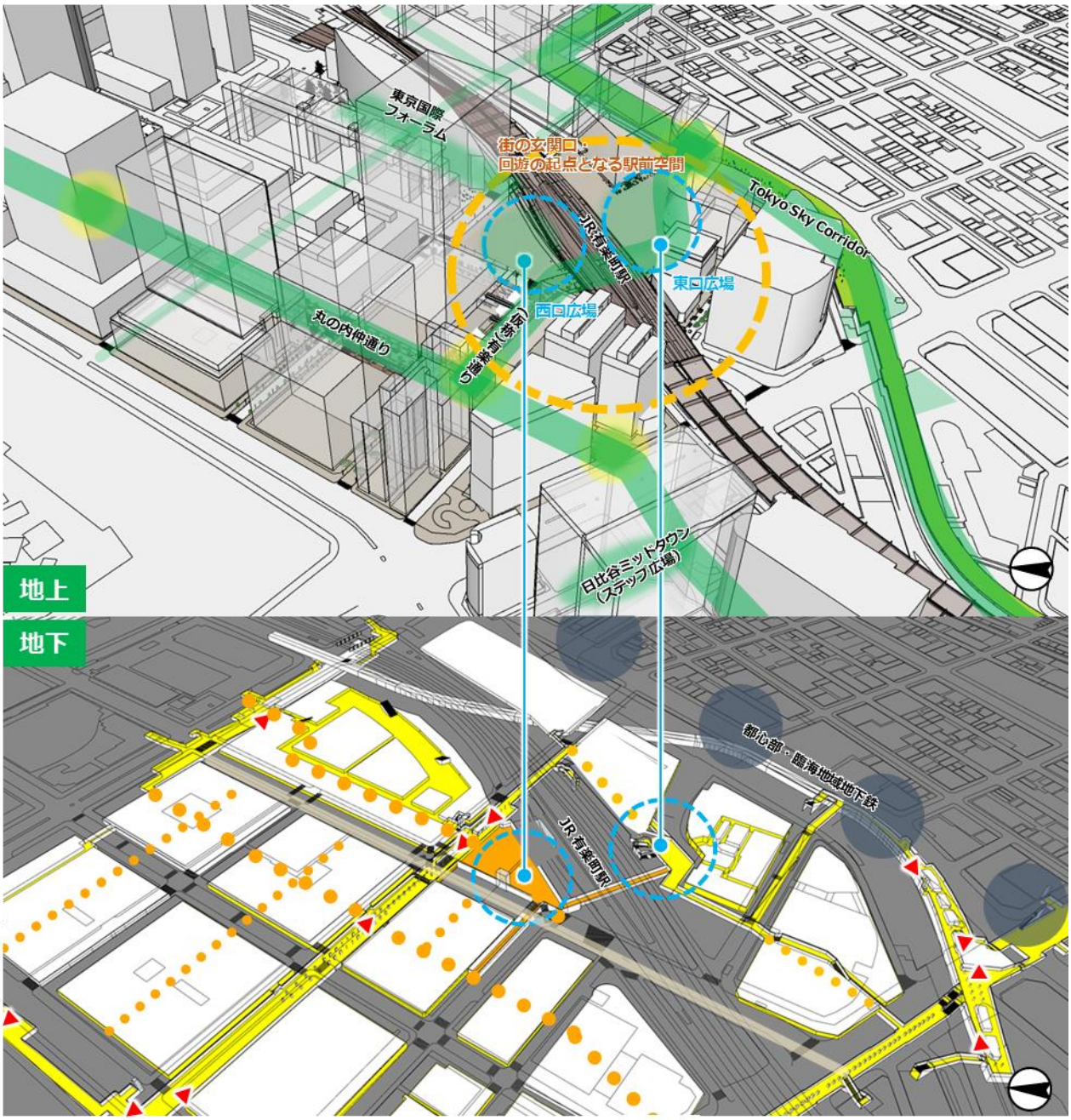
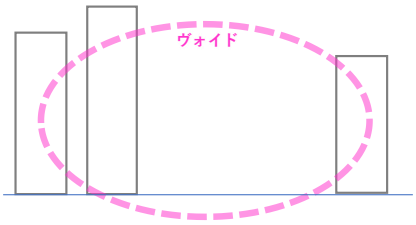


図 3-24 空間形成イメージ（全体：地上･地下）

有楽町地区における「ヴォイド」

本地区では、「空白」を意味する語句 void を、将来像として描く「新たな出逢い・交流・発信の拠点」の実現において重要な空間キーワードと捉え、「ヴォイド」の考え方を以下のように整理している。「多様な都市活動を自由度をもって展開できる場」を基本的な定義としたうえで、有楽町でしか感じられない特別感、活動、景観を提供する複数の「ヴォイド」と、その中でも特に象徴性を有する「都市のヴォイド」を位置付ける。

	ヴォイド
定義	多様な都市活動を自由度をもって展開できる場
役割	自由度をもって多様な都市活動を展開し、 求心性、交流性をもった有楽町らしさを醸成
構成要素	「活動の自由度を高める余白」と「活動を豊かにする沿道建物の機能」 が密接に連携し良好な相乗効果を発揮することで、 質の高い都市活動を展開
空間	ヴォイドは周辺建物を含む範囲とする  ※多様で自由な都市活動を街に表出させる屋内空間を含む
	店舗等に囲まれた立体的な広がりを感じることができる広場的空間 例えば、屋外・半屋外の広場、屋外広場と連続的な屋内広場、アトリウム、サンクンガーデン、地上広場と連続的な地下広場等 ヴォイドの中でもJR有楽町駅を中心とする「都市のヴォイド」は、象徴性を持った東西一体の空間

※大丸有地区における象徴的なヴォイドとして、他に「東京駅丸の内駅前広場～行幸通り～皇居外苑に至る公的空間」が大丸有ガイドラインに示されている。

図 3-25 有楽町地区における「ヴォイド」の考え方

a. 様々な出逢い・交流を創出する「ヴォイド」の戦略的な形成・配置

求心性や交流性を高める公的領域が地区全体で面的に展開されることで、出逢いや交流の機会のより効果的な創出が期待される。この実現のため、有楽町ゾーンにおける特徴的な空間形成として、自由度をもって多様な都市活動や都市機能の連続性をもった広がりを展開できる場である「ヴォイド」を戦略的に形成・配置する。

本地区における代表的な「ヴォイド」として、以下を想定する。

一つは、重要な都市機能を担う施設と一体となって効果を発揮する広場空間を「ヴォイド」とし、東京国際フォーラムの地上広場等のように、都市機能とあわせた広場空間を形成する。

図 3-26 東京国際フォーラム地上広場

もう一つは、駅が高密に立地するという特徴を有する本地区において、駅周辺に回遊の起点となるまちへのゲートとして形成する「駅まち空間」を「ヴォイド」とする。地上駅と駅前広場や地上軸との結節点、または地下空間・地下駅と地上の駅前空間や軸との結節点に、出逢い・交流のための広場空間・滞留空間を沿道建物用途と一体的に形成・配置する。

図 3-27 「駅まち空間」（地下駅×地上軸）のイメージ

b. 象徴的な「都市のヴォイド」の形成

JR 有楽町駅周辺の「駅前空間」では、エリアの中心にあるコンパクトな高架駅と東西の広場を囲む範囲に、多様な都市活動を自由度をもって展開できる空間「都市のヴォイド」を形成する。「都市のヴォイド」は象徴性、求心性、交流性をもつ空間であり、未来の東京を象徴する場とする。

空間形成の前提となる立地・空間特性

- エリアの中心にある JR 有楽町駅周辺の「駅前空間」は、街の玄関口として多様な目的の人々を皇居方面、Tokyo Sky Corridor 方面等へ誘う回遊の起点である。
- 東京国際フォーラムをはじめ、近傍の様々な場で生じる交流（出逢い）が体感できる、エリアを結節する位置にある。

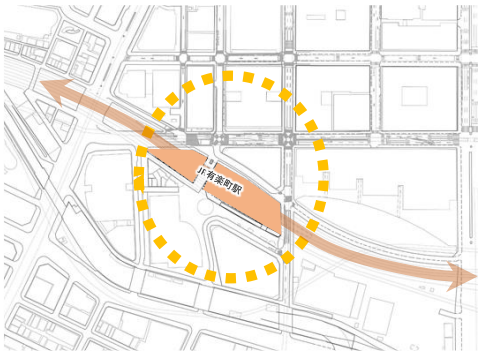


図 3-28 「都市のヴォイド」の範囲

「都市のヴォイド」では、以下の役割を踏まえた空間形成を進める。

表 3-6 「都市のヴォイド」に期待される役割

パターン	配置の考え方
象徴性	交通結節点であり、エリア内・他地区とつながる玄関口としての中心性 レンガアーチ駅舎という景観的特徴 都市に集積する人々の活気や中央を駆け抜ける鉄道によるダイナミズム
求心性	文化・交流機能、情報受発信機能等の中心
交流性	東西及び地上・地下の広場的空間が一体となった様々な活動・交流の展開

図 3-29 「都市のヴォイド」のイメージ

出所：Time Out HP、RECOTRIP HP

なお、駅周辺においては、拠点としての高度な機能集積と大きな都市のヴォイド（余白）を両立させることも重要である。

「都市のヴォイド」の空間形成キーワード

【回遊の起点となる立地特性に基づくキーワード】

＜人々が集散する交通結節点としてのわかりやすさ＞

- 駅改札前の街に対する開放性と、駅改札口の視認性の確保
- 案内サインや交通施設の適切な配置による利便性の向上
- コンパクトな高架鉄道駅という特性を活かし、駅のホームレベル・鉄道からの開放性による東西の一体性の体感と、地上・高架レベル双方からの視認性を確保

＜玄関口から街へのつながり＞

・回遊を促すため、駅前空間内外につながる沿道建物（特に低層部）に賑わい機能を配置

【象徴性を中心としたキーワード】

＜エリアを象徴する多様な都市活動の展開＞

- MICE イベントをはじめ、多様なイベントが実施可能なウォーカブルな空間を創出
- 特徴を活かした自由度ある空間整備により、多様な都市活動を誘導

＜ヴォイド・高架下による象徴性、都市の集積のダイナミズム＞

- 中央に位置する鉄道高架が誘う開放性を持った広場空間の空の広がりにより、高度化する都心駅前における特別な印象を提供
- ヴォイドの中央に位置する特徴的なレンガアーチの高架下を活かした象徴的な景観を形成
- 広場と建物低層部の一体的でかつ重層的な“見る／見られる”の関係性や(仮称)有楽通り沿いの体験の変化・シークエンスを特徴とする空間整備
- 駅に降り立つ前の体験として、鉄道から見える景色の移ろいによるダイナミズムの体感の提供

【空間特性を活かすためのキーワード】

＜東西の一体性＞

・　東西広場一体での象徴性、求心性、交流性の形成

＜地上・地下の連携＞

・　地下と地上のどちらからも都市のヴォイドを体感できるよう、地上・地下で一体的な空間を形成

・　地下と地上をつなぐ縦動線と、地上・地下それぞれの東西のつながりにより東西広場の一体性を確保

c. 公的領域の連続的配置の要となる「アメニティ・賑わい軸」及び「辻空間」の形成

「ヴォイド」を歩行者中心の軸や通りでつなげることで、都市活動の広がりや連坦を創出することができる。その役割を担う要素として、ガイドラインにおける「アメニティ・賑わい軸」のウォーカブル化と、「辻空間」の形成を推進する。

(仮称)有楽通り及び丸の内仲通りが該当する「アメニティ・賑わい軸」では、沿道建物（特に低層部）の人溜まりや様々な活動空間が一体となった連続的なウォーカブルな空間を形成する。(仮称)有楽通りの駅前空間部分では、地上と地下それぞれにおいて東西のつながりを強化する空間を形成しつつ、東西双方向へ誘因するような設えとする。

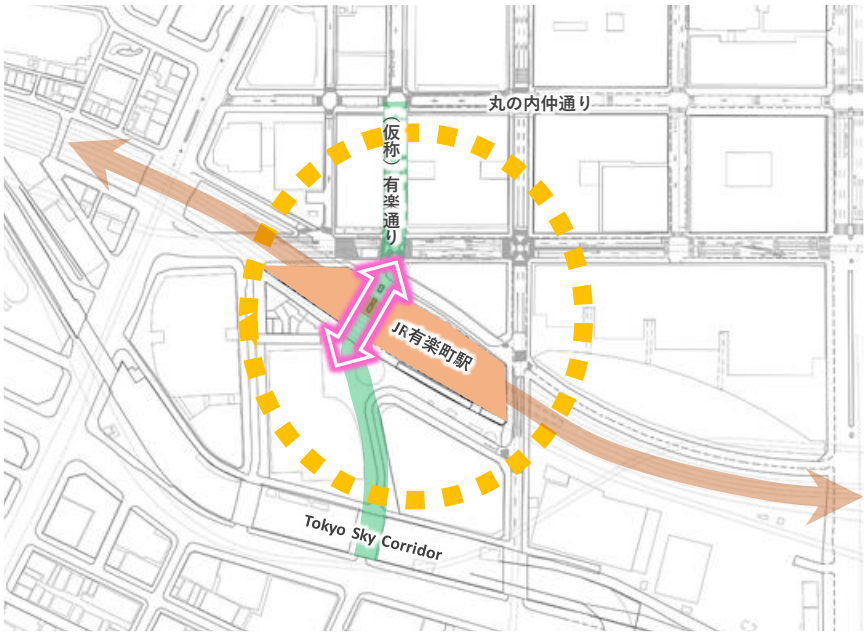


図 3-30 東西のつながりを強化する空間の形成

「アメニティ・賑わい軸」や Tokyo Sky Corridor といった主要な歩行者動線の交点、主要な歩行者動線と隣接地区との交点では、建物と道路が一体となった設え等の工夫やわかりやすい縦動線の整備や、情報受発信機能の付与等により、魅力的な公的領域の連続性を確保する「辻空間」を形成する。

2) 地上の活動を支える魅力的な地下ネットワーク

本地区周辺では地上のみならず、地下においても豊かな空間ネットワークが存在する特徴を活かし、建物と一体となった賑わいある魅力的な空間を形成する。

エリア MICE イベント時の日常動線を支えられるよう、バリアフリーかつストレスのない地下ネットワークを充実させる。

また、多数ある地下駅のゲートとして、地上のまちと一体となって出逢いを促す空間・設えを提供する。

東西地下通路の整備（図 3-17 参照）
・ 地下ネットワークの骨格となる動線として、街の東西・周辺エリアとのつながりを強化
・ 駅とつながることで駅周辺の歩行者を分散し、歩行者ネットワーク・乗換利便性も強化
・ 駅前空間の東西の一体性を確保

(2) 地点別の空間形成イメージ

本地区における主要な公的領域について、具体的な空間形成イメージを共有することを目的に、各地点で期待される役割と空間像を、空間特性、機能・活動、景観といった視点から設定する。

※示しているイラストはイメージであり、具体的な空間デザインは実際の機能更新にあわせて検討していくものとする。

1) 駅前空間

a. 西口広場の新設

期待される空間像

未来の東京を象徴し、MICE の玄関口として様々な出逢いと交流を提供する場

- 東京・有楽町の魅力である多様性や劇場性を凝縮・体現した、顔となる駅前空間
- 東京都心型エリア MICE をはじめ、多様な情報を発信する機能
- 地上と地下を豊かにつなぐ結節空間

b. 東口広場の拡充

期待される空間像

Tokyo Sky Corridor とつながる有楽町の新しい玄関口であり、多様な屋外イベントを通じた賑わい創出の場

- 周辺店舗等と広場空間が連動し、界隈性もあるまちなみも活かした一体的な賑わいと交流を創出
- 仮設の施設による展示・パビリオン等の設置により、屋外での大型イベントを通じて賑わいを創出
- 銀座方面への玄関口、かつ Tokyo Sky Corridor を通じた周辺地区への回遊の起点として、地上だけでなくデッキレベルや地下とも円滑につながる縦動線・結節空間と、快適な歩行者空間を形成

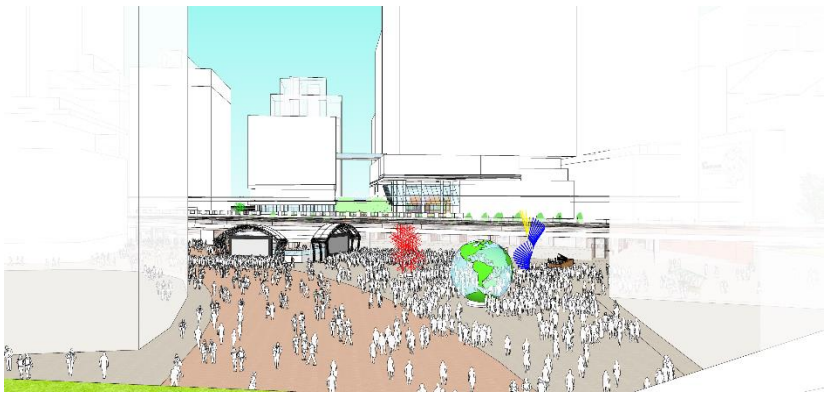


図 3-31 東口広場のイメージ

2) 賑わい軸

a. 丸の内仲通り

期待される空間像

建物低層部と一体となった機能の滲みだしや見える化により
出逢い・交流やイノベーションを加速化させる街の社交場

- 文化・交流・活性化機能等、多様な都市活動が連続的に表出する空間
- 沿道建物と親密感があり、活力と魅力溢れる街並みを形成することで、人々の出逢い・交流やイノベーションを促進
- 東西方向の軸や通りとの交点となる「辻空間」には、滞留と賑わいの機能を配置し、公的領域（Public Realm）の連続性を誘導するほか、コーナー部の設えや、賑わい機能の配置、サイン整備等を推進

図 3-32 丸の内仲通りのイメージ

b. (仮称)有楽通り

期待される空間像

沿道建物と一体となった立体的な空間、

アート感覚に溢れた新たな刺激、*MICE* のユニークベニュー

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

図 3-33 (仮称)有楽通り(丸の内 6th)のイメージ

4. 実現手法とマネジメント

4.1 長期に渡る将来像実現

本地区では概ね 20 年後の将来像の長期的な実現を目指すこととなるが、複数の開発プロジェクトやインフラプロジェクトが並行していることから、長期に渡り多主体間の適切な連携が必要となる。特に都市基盤については、街区単位の機能更新に伴う公共貢献では実現が難しい一体的な再編を図る必要があり、役割分担と連携による段階的な再編を進める。

(1) 役割分担による段階的再編

地区内の複数の開発プロジェクトが、適切な役割分担により貢献することで、一体的な基盤再編を段階的に進めていく。

また、段階的な整備により、都市機能を維持しながらの再編が可能となる。

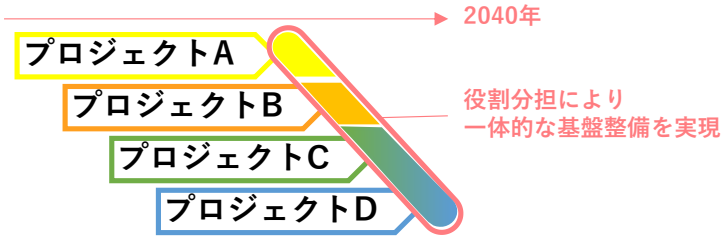


図 4-1 役割分担による段階的な基盤再編（イメージ）

(2) 複数プロジェクトの連携による共同貢献手法の活用（検討）

道路、駅前広場等や鉄道施設等、整備効果が広範囲に及び、整備期間も長期に渡るような公共公益施設の整備については、単一街区の開発プロジェクトによる公共貢献だけでは実現が難しいものがあるため、複数の開発プロジェクトが連携する共同貢献手法[10]を検討する。

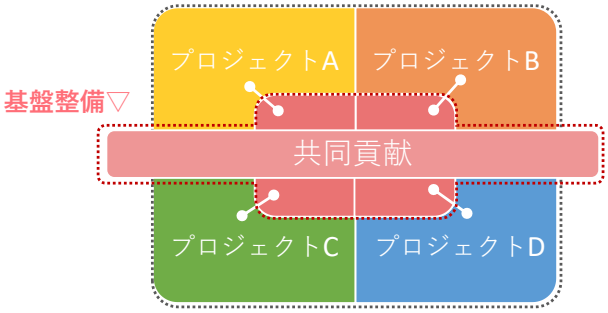


図 4-2 共同貢献による基盤再編（イメージ）

[10] 2017 年 3 月に国土交通省が発出した技術的助言「複数の民間都市開発事業による共同貢献の実現のための新たなパッケージの導入について」に基づく整備手法。「公共公益施設の整備等を複数の民間都市開発事業を通じ共同で実現することで、個々の敷地で広場等を整備するよりも質の高い公共公益施設を整備することや、自由通路等その効果が広く及ぶ公共公益施設を個々の敷地を越えて効率的に整備することが可能となる」として、そのための都市計画と事業手法の新たなパッケージが取りまとめられている。

大手町、丸の内では、それぞれの時代において先進的な手法による都市再生を実現してきた。本地区においても、先進的な手法の検討により将来像の実現を図る。

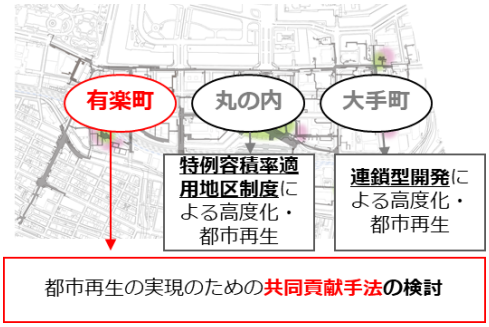


図 4-3 先進的な都市再生の制度・手法

(3) 公民一体によるプロセスマネジメント

長期間に渡る将来像の実現に向けて、公民一体のプロセスマネジメントの仕組みや推進体制を検討する必要がある。

プロセスマネジメントの具体的な項目としては以下を想定する。

- 公民の開発あるいはインフラプロジェクトの役割分担の調整
- エリアマネジメント組織等による運営・活用が望ましい空間について、整備後の円滑かつ持続的な運営の観点から必要となる造作等の整備計画への反映
- 技術革新や社会情勢等、時代のニーズに応じたビジョンの柔軟な見直しや、整備計画への反映　等

4.2 エリアマネジメントの進化・深化

都市機能の強化、相乗効果の発揮・発信のためには、従来の領域を超えた取組みや連携による戦略分野への発展、平時の取組みを災害時に活かすためのエリア防災領域との連携や、例えばエリア MICE における多種多様な空間資源の一体的な活用等によるマネジメントの検討が必要である。

(1) 戦略分野への発展

まちを主体的・戦略的にプロデュースするエリアマネジメントへの進化について検討する。主体的・戦略的に取り組むべき項目として以下を想定する。

- 「エリア MICE」「都市観光」「イノベーション創発」の各分野へのエリアマネジメントへの発展、多様な担い手や運営主体の連携による一体的な取組み
- 街を舞台とする新たな主体との対話や共感の醸成、エリアブランディング、プロモーションによる価値向上
- 周辺エリアや他拠点との連携の拡大や、街に刺激をもたらすクリエイティブな人材を巻き込む仕掛けづくり
- 持続的な財源確保やその仕組みの構築を検討　等

(2) エリア防災領域との連携

エリア防災体制との連携により、平時の取組みを災害時に活かす連携領域の拡大について検討する。災害時の運営や空間活用の検討を、平時のエリアマネジメント体制と連携し、計画・運営へ反映することで、平時と災害時がシームレスに転換する強靭性を確保する。

また、地区に多くの人が集まり活動するエリア MICE 時の人流の計画誘導や各施設間での連携・マネジメントの取組みは、まちなかに多くの人が溢れる災害時の状況にもフィードバックする。

(3) 空間マネジメントの連携強化

エリア MICE における多種多様な空間資源の活用にあたり、公共空間や民間施設等、所有や運営の帰属を超えた一体的なマネジメントのための取組みを推進する。

具体的には、丸の内仲通り等の運営を担う「NPO 法人 大丸有エリアマネジメント協会（リガーレ）」、JR 有楽町駅前広場の運営を担う「有楽町駅周辺まちづくり協議会」といったエリアマネジメント組織の連携や、さらに民間施設、空間の管理者・許認可権者等も含むエリアプラットフォームの組成等を通じて、空間マネジメントに携わる事業者の連携により運営単位を拡大させることが考えられる。

また、空間活用の活性化や運営の円滑性・持続可能性等の観点から、エリアプラットフォームやエリアマネジメント組織等が、空間設えの改良等の提案を行うことや、カーブサイドの運営等も視野に入れ検討する。

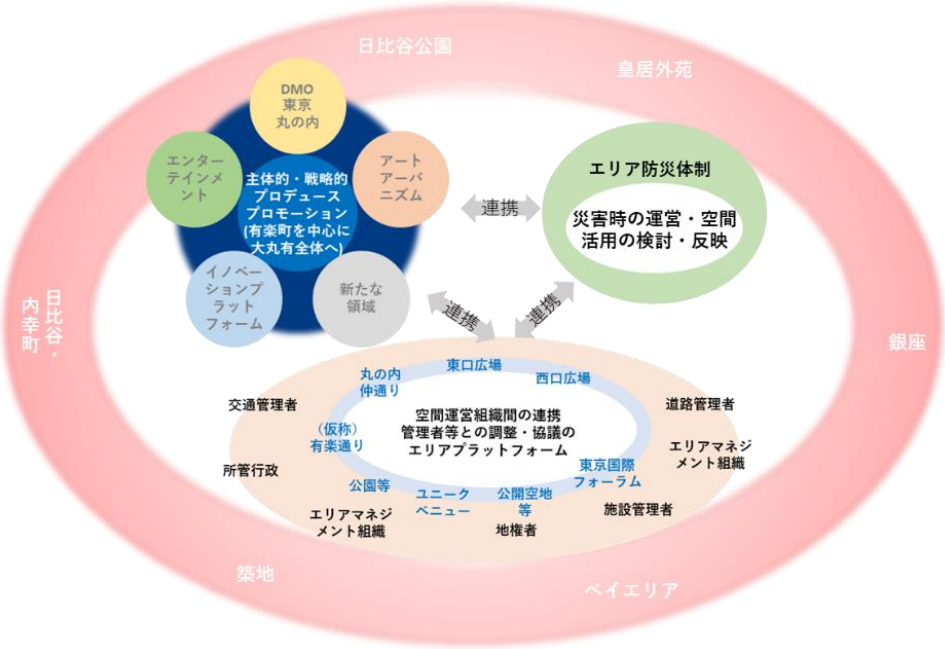


図 4-4 戦略分野・領域の拡大と空間マネジメント単位の拡大の連携(イメージ)

5. ビジョンの実現に向けて

本ビジョンに記載した事項以外にも、有楽町まちづくりビジョン策定委員会では様々な論点が提起されており、今後も継続的に検討を深めていくことが期待される。

(1) まちづくり DX の実現

他の分野と同様に、まちづくり分野においても急速なデジタルトランスフォーメーション（まちづくりDX）が進展することが予想され、それによるリアルな都市の体験価値が高まることが期待される。本ビジョンでも、デジタルサイネージによる視覚的演出や、IoT を活用したカーブサイドの利活用等を取り入れている。

一方、データのオープン化やそれらを通じた多様な参画・活動を生み出す仕組みづくりや、都市アセットや公共空間等のあり方の変化を踏まえた都市空間のリ・デザイン等、より本質的な価値向上や変革をもたらすまちづくり DX に向けては、さらに検討を深めていく必要がある。

(2) エリアマネジメントの進化・深化に向けた早期着手

本ビジョンの「エリアマネジメントの進化・深化」の実現にあたっては、開発等による機能更新・変化を待たず、プレーヤー等との関係構築や組織の組成に向けて速やかに着手する必要がある。

(3) 世界に対する有楽町まちづくりの発信

本ビジョンに示すまちづくりの考え方や方向性は、世界的にも先進的であることを踏まえ、技術や仕組み、マネジメント等の考え方について積極的に発信していくことが必要である。

(4) 共感の醸成による持続的なまちづくりの展開

本ビジョンに記載したまちづくりの方向性は、特定の主体による取組みだけでは実現が難しいほか、いずれも大きなチャレンジを伴うものである。したがって、取組みが持続的に展開され、本地区の魅力をさらに高めていくには、ビジョンに共感する多くのステークホルダーと協働することが必要である。

(5) ビジョンの継続的なモニタリング

本ビジョンでは概ね 2040 年の本地区の将来像と、それに向けた取組方針を整理したが、ビジョンに描いた将来像を前進させるには、継続的にモニタリングし、課題があれば関係者全員で解決を図り、社会情勢の変化に応じて将来像そのものもアップデートできるようにしておくことが重要である。

有楽町まちづくりビジョン

2023 年 11 月 有楽町まちづくりビジョン策定委員会