

『丸の内』の新生

大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画への提言

平成8年3月

(社) 日本都市計画学会

はじめに

「丸の内」地区（大手町・丸の内・有楽町地区）は、明治以降今日に至るまで我が国産業経済を牽引する地区として機能してきた歴史をもつ都心であるとともに、東京都民のみならず国民にとってもシンボル性をもった都心である。いま、21世紀を目前に控え、いままで培ってきた価値観の再評価を行いながら、既成のニューヨークやロンドンなどの世界都心を追随していくことよりも、真に世界に通用する我が国の都心へとグローバルな視野をもって独自に蘇らせていく、そのような展望をもって都心の「新生」を目指す新たな風を呼び込んでいくことが必要なのではないだろうか。

本委員会ではこのような新しい時代にふさわしい都心を創るという認識をもって議論を行い、第一に新たな「丸の内らしさ」を創出するため、例えば当地区と一体的雰囲気をもつ皇居や東京駅などかけがえのない空間や街の景観が醸し出す「らしさ」のエッセンスや理念を新時代のはつらつさや活力そして風格ある街の美しさなどにつなげていくこと、第二に、地球環境時代における都心づくりとして、環境共生の視点を積極的に空間整備の重要な要素として取り入れて、総合的な都心づくりのなかにきちんと位置づけていくこと、第三に社会、経済、環境などの変化に対しても柔軟かつ強靱に応じられ、日本経済活力を牽引していく新たな経済活動を繰り返し喚起するような新陳代謝機能のある都心として蘇らせていくことなどを当地区の再開発に向けた基本的な考え方として提案している。

さらに、こうした考え方をもち再開発を進めていく方法については、時代の変化や社会的なニーズに柔軟に対応できる段階的な進め方（インクリメンタルなアプローチ）による再開発が適切であり、地権者自らが開発ルールをつくって再開発を進める「協定」方式をもって、行政との相互のパートナーシップに基づきながらすすめていくことも提案している。

この提言は、時代変化の真っ只中であって新しい時代が求める都心像を巡って、本委員会の活発な議論を取りまとめたものであるが、地権者が提案していく街づくり運動や行政の都心を巡る政策立案のなかに本提言内容を反映させ、具体的な開発プロジェクトを通して実践的なプロセスのなかで役立て、あるいは揉まれてより完成度を高めていくことを期待するものである。今後、当地区関係者ならびに行政が本提言を指針としながら、「新生・丸の内」の街づくりを巡る議論において積極的に活用されることを強く期待する。

本委員会の諸先生方にはご多忙にもかかわらず精力的に議論に参加して戴き、貴重なご意見、ご指導を承ったことを、深く感謝し、ここに謝意を表わすものである。

平成8年3月

街づくり検討委員会 委員長
伊藤 滋（慶應義塾大学 教授）

『丸の内』の新生

大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画への提言

目 次

1. 再開発に対する本委員会の基本認識

- 1) 「丸の内らしさ」の再構築…………… 1
- 2) 環境共生型の都心創造…………… 2
- 3) 業務環境の機能更新と多様な都心機能の充実…………… 3
- 4) 新たな都市構造再編への対応…………… 4
- 5) 地元の再開発熱意の高まり…………… 5

2. 地区の将来に向けた方向

- 1) 再開発の基本方向…………… 6
- 2) インクリメンタルなアプローチによる再開発計画…………… 7
- 3) パブリック・プライベート・パートナーシップ
(P・P・P)による再開発…………… 8

3. 都心空間整備の方向

- 1) 空間整備のためのゾーニング…………… 9
- 2) 空間整備の基本方向…………… 13
- 3) 空間整備ガイドプラン(例)…………… 20

4. 誘導・推進方策

- 1) 誘導・推進方策の考え方…………… 22
- 2) 空間整備コンセプトの具体的な開発整備への展開…………… 23
- 3) インクリメンタルな開発誘導方式…………… 28
- 4) 定量的な再開発目標水準の考え方…………… 30
- 5) 誘導・推進の体制構築に向けて…………… 35

5. 今後の課題

- 1) 誘導・推進手法に関する課題…………… 37
- 2) 計画評価の仕組みの確立に向けて…………… 37
- 3) 再開発推進体制の構築に向けて…………… 38

1. 再開発に対する本委員会の基本認識

我が国の都心形成を振り返ると、大手町・丸の内・有楽町地区（以下「当地区」という）は、明治～大正期に築いた近代的な都市構成を維持してきた数少ない地区であり、我が国の都市計画の成功例の1つとして位置づけられるものである。

しかしながら、現状において当地区ではビジネス環境の新たなニーズへの対応不足、市民が描く都心イメージとの接点が薄れている感があること、さらには新時代の諸要請に対する柔軟な対応が図りにくくなっているなど、懸念すべきいくつかの点が見受けられる。

このような観点から、当地区が再開発を図る上で、留意をしなければならない諸点について、本委員会の基本認識として掲げると次の通りである。

1) 「丸の内らしさ」の再構築

「丸の内」の空間は周辺環境と合わせて街イメージを空間資質として歴史的に醸成してきた。新たな時代における再開発においても時代に即応し、かつ新たな歴史となる「丸の内らしさ」を当地区に欠かせない重要な要素として組み込み、再構築していく必要がある。

① 「丸の内」の個性が見えなくなりつつある。

- ・これまでの「丸の内」は、歴史的な積み重ねの中で、固有の「丸の内」イメージを街のしつらえとしてつくり上げ、例えば、皇居前に展開する拡がり感が一望される街の姿であり、当地区の暦年の積み重ねを感じさせる建物群であり、軒並みが揃い並木の整ったオフィスビル街の通りやさらに皇居や東京駅とこの地区が照応することによってつくる街の表情などであったりする。それは当地区に集積する機能、活動が与えるイメージと街のしつらえとがバランスよく保たれ、我が国を代表する都心地区のイメージを秩序よく形成したのである。
- ・またこれらは、市民が日常的に目に触れ、街のイメージとして受け止める重要な要素となって、市民が描く都心のイメージと「丸の内」イメージとの接点をつくり、共有されてきたものである。
- ・しかし近年、中枢管理機能の高次化への強い要請のなかで、個別敷地事情のままに開発が進行していく場合には、今まで培ってきた全体調和感が崩れていくおそれがあり、地区全体や周辺街区との調和といった視点、さらには市民が描くイメージを共有化する視点などを重視していくことも必要となって来ている。

② 新たな「丸の内らしさ」へ

- ・以上のような「丸の内」が培ってきたものを次代に継承していくことが求められている。それは「丸の内」がもつエッセンス、理念といったものを新たな「丸の内らしさ」の再構築として、新しい時代に対応した新たな「意味づけ」と解釈を与えることが必要と考える。例えば、我が国都心を代表するイメージとして、例えば「壮麗さ」、「調和性」、「秩序性」といった意図で、街のなかのいくつかのポイントに表現していくことなどが考えられよう。このような視点で再開発をしていくキーワードの一例を掲げると、いわゆる「ノブレス・オブリージ」(Noblesse oblige) という意味になるのではないかと考える。
- ・さらに、時代が求める街(丸の内)は、いろいろな人を集め、賑わいをおこし、仕事をし、また交流することができるように生き活きとした人々のエネルギーが溢れ、多種多様な経済活動の情報接触が容易であるなど、新しい時代を牽引していくイメージを作り出して行くことも求められる。例えば、そのような視点のキーワードは「はつらつさ」や「愉しみ」、「躍動性」、「先進性」といったことになるのではないかと考える。

2) 環境共生型の都心創造

我が国の都心を環境共生型に再生させていく努力が必要である。地球環境時代の再開発として太陽、かぜ、緑、水といった環境諸要素が身近に感じられる都心空間を創造するとともに、開発に伴う環境への影響・負荷に対して、また防災に対しても適切なコントロール、対応を図った街づくりを行うことが求められる。自然との接触の場を増やすことや省エネ・省資源化、都心交通環境改善などを再開発に際し、新たな空間構造として組み入れていく必要がある。

① 環境共生への取り組みの必要性

- ・地球規模の環境に対する関心が高まっているが、都心においても自然、生活などの総合的な環境に対する配慮を注意深く行うことが時代の要請であり、環境負荷の軽減、自然との共生、アメニティーの創出、防災性能の向上を図るなど質の高い都市環境づくりを図ることが、今後の都市づくりにとって極めて重要な課題となってきた。都心においてもヒートアイランド現象への対応をはじめ省エネ・省資源化の街づくり、適切な緑と水のあり方など、環境との共生を図る諸課題に対して積極的に取り組んでいく必要がある。

② 都心交通体系の改善

- ・都心が高速で中長距離の多様な交通手段に恵まれている一方で、身近な問題として都心周辺地域に慢性的な交通混雑状況が依然として続いており、遠距離通勤や業務交通混雑などの外部不経済をもたらすという相反する関係にもある。この課題は東京中心部全体の問題でもあるが、ネットワーク上の中心に位置する当地区においても、通過する交通流の円滑

な処理、駐車場配置や物流システムの改善、主要駅と周辺との歩行者ネットワークの形成など、地区内、地区と周辺との関係改善につながる都心交通体系の改善が必要である。

③ 環境共生時代における都心創造のモデル

- ・当地区の再開発構想は、活発な都市活動エネルギーの高度な集積が自然環境や広域的な交通環境等に対して与える影響・負荷に対して、広域的な環境緩和対策と連携するエコシステム型の再開発として、また、広域交通ネットワークの改善に資する再開発として取り組めるほどの大きさと広がりをもつものとみなせる。当地区が、このようなエコおよびネットワークに関するシステムの再編、変革を先駆的に行うことにより、現下の要請である環境共生時代における再開発モデルを都心において実践していくという極めて画期的な再開発であるとして期待できる。

3) 業務環境の機能更新と多様な都心機能の充実

東京都心は、我が国都心に止まらない世界経済の中核的な拠点としての重要な役割を担うようになってきているが、日本経済の低迷感や都心の空洞化に対して、我が国経済活力の牽引者となるべく、新たな都心業務機能の再編が求められている。世界都市東京を経済面で支え、牽引する拠点地区として、21世紀の情報通信システムに対応した機能更新や多様な業種、業態のある機能構成を図るなど、新しい時代の諸要請に対応する都心機能の再編、充実が必要である。

① オフィス機能の更新、就業環境の改善等が進んでいない。

- ・本社機能の集約・統合や執務環境改善に向けた機能更新などの要請があるが、当地区のオフィス環境をみると、ビル・設備自体の老朽化、OA化に対応した天井高確保の難しさ、維持管理費用増大など時代が求める高次の業務活動を行うには充分とはいえず、さらには阪神・淡路大震災の教訓を活かした緊急時危機管理対策の必要性からも、経済活動の基盤となるオフィス環境自身において抜本的な改善が必要な状況になっている。

② 日本経済活力の牽引者としての役割発揮

- ・経済、情報、交流等の世界的な拠点機能面では、近年のアジア諸国経済の急速な発展は、我が国の水準に迫る勢いで成長している。さらには、バブル崩壊以降の日本経済の低迷と都心の空洞化は、相対的な東京の位置づけ低下にも影響を及ぼしているものともみられている。我が国の経済活動の中核である都心においてこそグローバルな経済環境の変化にも柔軟かつ強靱に対応できる地区である必要があり、日本経済活力の牽引者として世界を視野に入れた役割発揮を促進していかなければならない。

③ 新時代対応型の複合機能都心への更新

- ・これからの都心機能は、文化機能、賑わい機能など多様な機能を導入による複合化が必要

である。従来のように業務機能が多くを占めるのではなく、賑わいと文化的な都心生活がおくれる機能を積極的に導入し、これと中枢的な業務機能とが合わさって、昼夜を分かたずに豊かな魅力をもった都心活動の展開が期待でき、それが当地区に働く人々にとっても訪れる人々にとっても快適ではつらつとした親しみやすい開かれた都心環境になるものとする。

4) 新たな都市構造再編への対応

当地区を取り巻く都市構造上の諸課題は、広域とともに対応を図る必要のある課題を多く持ちながらも、その中に含まれる当地区はその一部であり、シンボル視される位置にある。このため、これらの諸課題は、引き続き検討すべき重要な課題であるが、当地区の再開発においても構造的な問題解決につながる内容に取り組む配慮が必要である。

① 適切な都心機能集積をもつコンパクトな都心の形成

- ・首都圏や国土全体を新たな時代要請にもとづいてどのように動かしていくかの基本施策を支えていくのは、個々の諸都市や拠点がどのように成長、発展していくかに関っている。その意味で、都心の動向は広域的な影響を与える重要な位置にあり、とりわけ、先進性を持って分散型都市配置構造を形成していくために、都心の区域拡大化を目指すのではなく、都心機能を適切に集積させたコンパクトな都心形成を心掛ける必要がある。

② 都心再編から広域連鎖を図る足掛かり

- ・多核多圏域型、業務核都市形成等の広域レベルの分散型社会形成に向け、業務、商業、交流、文化、情報などの都心機能について、従来の国レベルからより世界レベルに対応する高次なものへ転換していくことが求められている。都心機能の更新、高次化が地方や首都圏内の機能改善につながり、全体的なレベルアップへのきっかけを作り出すことが期待される。また、そのことが都心と他地域との新たな役割分担関係をつくっていく足掛かりになると期待されるからである。例えば、業務機能でいえば都心に必要な業務機能と分散型のものとの役割分担をさらに促進させていくことや、グローバルな情報通信ネットワークが進展していくとしても増々重要度を増す人と人との対面接触の場や高次の意志決定の場、多様な文化交流の場など業務上の質や内容の違いによる条件を高めていくことが一層都心の重要性を高めていく段階にきていると考える。
- ・そのような動きを起こすことによって、当地区と広域との都市構造上の新たな連携を生み出し、広域機能の役割を分担したり、適切に機能の分散化を図っていくなど広域的な連鎖へとつながる構造再編に向けたスタートが切れる。

③ 他地域と連携した再開発内容による周辺に対する好ましいインパクト

- ・当地区の再開発は、単独の「島」のように周辺と隔絶した形で再開発するのではなく、当

地区周辺の都心部地域と連携し、関係づけた取り組みを図ることにより、例えば、都心部における職と住の関係、業務と商業、娯楽、文化等との機能同士についての新たな相互関係を構築できると期待され、新たな都心再編成の動きに連動するものとする。

5) 地元の再開発熱意の高まり

当地区の再開発熱意は高く、こうした機会の到来を逃すことなく、新時代につなげていくチャレンジが必要である。また、このような民間熱意をベースとして再開発が進むなかで、当地区再開発が民間単独レベルをこえた内容を包含することから、民間と行政等関係者が協調して行う都心の再生に向けた努力が必要である。

① 地権者間の合意形成を基とする街づくり気運の高まり

- ・当地区においては、民間同士が協調して街を形成、維持することがこれまでも行われてきたが、オフィス機能の更新、就業環境の改善のために個々に再開発するという個別事情が優先される状況下にあることも否めない。
- ・このような個別の発意のままに放置されるべきではなく、現在ある街づくりに対する気運を適切に全体の街づくり運動へと醸成する必要がある。

② 民間と行政等関係者による新たなパートナーシップの必要性

- ・成熟した社会構造への移行が安定的に進行するなかでは、一挙にドラスチックな変化を目指した新規開発よりも徐々に段階を踏んで行う長期レンジの再開発が基調となると考えられる。このためには、着実な実行と社会情勢の変化に応じられる柔軟なシステム構築を図ることが必要である。
- ・行政があらかじめ計画規制のプランをつくり、それに民間の開発行為や建築行為を従わせるという従来の一般市街地における都市づくりの仕組みでは、当地区の再開発を進めることはふさわしくなく、民間と行政等関係者による新たなパートナーシップを構築する必要がある。

③ 実践的な民間協定ルールにより既成ルールの改編化に期待

- ・民間の自主的な開発ルールを自ら作成し、それに基づき開発を行う事例が全国的に増えつつある。今までの開発はどちらかと言えば公共主導により行われてきたが、都市開発の実績を積んだ民間は、創意工夫を取り入れて開発ルールを生み出す程に実力をつけてきた。大規模に展開する当地区においても、平成6年3月に締結した「街づくり基本協定」を基とする開発ルールの端緒を切り拓いている。こうした動きをさらに発展させ、新たな「公共性の枠組み」を当地区から提案し、硬直しがちな既成のルールを時代ニーズに適合したものに改編していく動きをつくり出していくことが必要である。

2. 地区の将来に向けた方向

1) 再開発の基本方向

当地区の再開発の基本方向は、次の3点に集約される。

- ノブレス・オブリージを維持しつつ、生き活きとした新たな都心像の構築
- グローバルな視野に立って高次の経済中枢機能集積拠点として更新
- 広域的な連鎖につながっていく多様な複合機能導入による都心の活性化

① ノブレス・オブリージを維持しつつ、生き活きとした新たな都心像の構築

- ・ 当地区の新たな都心像とは、成熟した街がもつ空間像と新時代対応の空間像の両面を有するイメージである。前者の成熟した空間像の構築にあたっては、例えば、「らしさ」として維持されてきた皇居－皇居前広場－お堀－当地区－東京駅という連続性のある空間秩序（ノブレス・オブリージ）を空間構成上の基調と考え、さらに後者の空間像は、時代が求める環境共生型の豊かな公共的空間をていねいに形成するとともに、街のなかに比較的当地区内部に欠けていた「はつらつさ」や魅力、豊かな自然要素を取り入れていく、そのような従来の良いストックと新しさを備えた都心像でなくてはならないと考える。

② グローバルな視野に立って高次の経済中枢機能集積拠点として更新

- ・ 我が国の国際的な責務を果たして行く経済活動の中心となる当地区において、グローバルな視野に立って、経済中枢機能を集約し、高次化することにより、21世紀の日本経済を牽引していく都心の育成を図って行かなくてはならない。それは、当地区における活発な中枢的な業務活動の動きを、より国際的、国内的な広がりの中へ展開していくためには、当地区において広範な業務活動間の交流を濃密に繰り広げられる状況が創出できる拠点として更新していくことが必要と考える。

③ 広域的な連鎖につながっていく多様な複合機能導入による都心の活性化

- ・ 都心機能として経済中枢機能を中心とするものの、商業、文化、交流、情報など当地区にふさわしい多様な機能を複合化させて、様々な仕事や楽しみのある都心として構成する。このような機能の複合化は、従来機能の新陳代謝を促し、新たなスペースの生み出しと新しい機能の参入を呼び込むことにも繋がっていく。
- ・ また、そのことが東京、首都圏における多様な「心」がもつ機能構成を再編化させる構造的な連鎖にも波及していく、そのような一段高いレベルアップを促進していく広域連鎖的な関係を構築していくことに配慮すべきである。

2) インクリメンタルなアプローチによる再開発計画

当地区の再開発は、長期にわたることと予測されるので、創り出していくべき街の姿、整備の水準に対してのコンセプトを確立し、それを各人が共有する。この場合、コンセプトを硬直的なものとするのではなく、常に時代変化とともにそのエッセンスや理念の継承に努め、再開発プロジェクトが進捗する段階の節目節目で、現実的な修正を適切に行えるといった柔軟性あるアプローチをも併用していく。そのような長期的な視点を確固として持ちつつ、実践的な再開発計画づくりのアプローチをここではインクリメンタルなアプローチと呼称する。

① 柔軟なプロセスプランニング体系の確立

- ・当地区の再開発においては、約110ha全域という広がりで行うものであるから、コンセプトを表現する「コンセプトプラン」から始まって、具体的な「整備プラン」に至る一連のプロセスを踏まえたプランニング体系の確立が不可欠となる。
- ・こうした当地区の再開発プランづくりの考えは、一律に地区全体の将来の姿を固定的に捕らえて描くことには、そのリアリティが問われるとの観点から、当地区の再開発が実際には個別街区やいくつかの集団的なグループによって進むであろうことを予期した上で、そうであっても常に全体像との照合を図りながら行える方法の確立が不可欠であるからである。そこで、この全体像が大まかな段階にあっては、「コンセプトプラン」を描いたり、より踏み込んで描ける場合にあっては、具体的な誘導指針（ガイド）を盛り込んだ「ガイドプラン」を描いたり、常に全体が参照されるプランが地区全体で共有されている状況を創り出し、「コンセプトプラン」（あるいは「ガイドプラン」）～「整備プラン」にいたるプロセスの流れをきちんと作り出していることが重要である。そのことに立って、個別開発レベルにおける「プラン」があり、これが全体プランのレベルと合致している状況を作り出しているなど、個別～全体とのレベル調整も兼ね備えた開発を進展させていく方法をインクリメンタルなアプローチによる方法と呼称している。

② 街づくりのベースとなる「協定」システムの導入

- ・当地区では、かねてから地権者間の協調と有効な協力関係のもとに街区内でのビルの共同化などを実施してきた経緯がある。今後はこうした素地を活かして共同で取り組む再開発へと一歩段階を進める必要があり、地権者間相互の良好な協調関係を活かしながら地区全体や地域的配慮をもって、当地区の約110ha、90者に近い構成員による合意形成を基盤とした街づくりを推進していくことが重要である。
- ・プロセスプランニング体系に従った再開発を行うにあたり、開発に臨む作法や協調・協力して取り組むことをルールとして確立し（「協定」システム）、地権者間で相互に確認しつつ、それぞれの主体的な取り組みを実践することが必要である。その際に、段階的な合意形成を図り進めて行く場合には、平成6年3月の「街づくり基本協定」の理念を足掛か

りにしながら、地区レベル、街区レベルについて実情にあった「協定」システムをプロセスプランニングと並行して作りだしていくことが必要である。

3) パブリック・プライベート・パートナーシップ (P・P・P) による再開発

再開発にあたっては、民間と行政とが協調関係をつくり進めていくことが不可欠である。これをパブリック・プライベート・パートナーシップ (P・P・P) として構築するために、民間による再開発内容の提案、行政との協議、相互の調整と調停といった計画策定段階における協調関係、計画実施に際しての相互の責任と負担の役割分担関係などについて、地区全体の視野と広域性との関係を考慮に入れつつ新たな仕組みを創出していくことが必要である。

① 民間と行政との協調関係の構築

- ・民間側のプロセスプランニングに対して、行政側においても都心についての大枠としてのマスタープランや対応方針などの基本的な指針が整備されつつあるが、行政側の基本的な指針は、あくまでも大枠としての方向づけであり、このような各段階の進捗に合わせて行政と民間が相互に調整・協議を図りながら、再開発に対するそれぞれの役割と責任を果たしていく関係を作っていくことが必要とされる。
- ・個別民間街区の整備においては当該民間地権者の努力があり、地区レベルで行う整備においては、民間を主体に行政側の協力を得、地域的な課題解決においては、行政を主体に民間側が協力するといった役割を明確にしながら再開発を進めることである。

② パブリック・プライベート・パートナーシップ (P・P・P) の構築

- ・当地区の再開発は、健全なる民間事業プロジェクトとして取り組むものであるから、民間がもつ経済的なセンスにより推進されることとなるが、民間の協調的で健全なる再開発姿勢を応援し、適切にノウハウとして活用しながら再開発を支えていくといった行政の協力も不可欠となつてこよう。
- ・豊富な内容と地域的広がりを特徴とする当地区再開発は、ひとり当地区の地権者のみで行うことにはもとより限界があり、民間、行政等関係者が相互に協調したパートナーシップ (パブリック・プライベート・パートナーシップ P P P) による再開発システムを構築することが極めて重要である。

③ 他地域との相互連携的な再開発

- ・都心問題は、当地区のみによる努力では解決できないほどの広がりや性質をもっており、いわば東京圏問題ともいえる構造的課題である。当地区の再開発にあたっては、当地区内部の改善内容と他地域が抱える改善内容とが構造的に解かれていくといった相互連携的な対応策が必要とされて来る。このため、広域的なリンケージをもつものについては一層の行政との協調が不可欠である。

3. 都心空間整備の方向

1) 空間整備のためのゾーニング

当地区は約110haの広がりをもった一体の地区であるが、子細にみると駅からの歩行圏域や類似した用途構成、さらには幹線道路の位置などから、いくつかの特徴を備えたグループ（街区群）で構成されている。今後の空間整備に当たっては、地区全体の方向づけを踏まえつつ、グループ毎に特徴を与えながら開発整備を進め、コンパクトな都心形成を進めていく。そこで、地区内は4つのグループに分割（ゾーニング）され、そのグループ毎の特徴を活かし、それが全体にとってもプラスとなる代表的な整備内容を盛り込む、また各ゾーンは幹線道路を骨格とする軸によっても特徴づけられることから、この4つのゾーンと骨格軸とによって性格づけられた個別敷地あるいは街区、街区群の空間整備を図って行くことが適切と考える。

(1) ゾーン別整備の方向づけ

・4つのゾーンは、それぞれ次のような方針により整備を進めることが重要である。

①有楽町ゾーン

- ・日比谷、銀座へと連なるゾーンであり、当地区の南側の街のゲートとしての賑わい性を持ったゾーンとして整備を図る。
- ・周辺地区とのアクセスを考慮した快適な歩行者空間ネットワークの形成を図る。
- ・「丸の内らしさ」を代表する空間について、隣接ゾーンとの連続性を考慮した景観整備を図る。

②丸の内ゾーン

- ・当地区中央部に位置するゾーンであり、「丸の内らしさ」を代表する風格を持った雰囲気やしつらえを更に特別な価値を持つ空間としてつくりだす。
- ・隣接ゾーンとの連続性を考慮した快適な歩行者空間整備を図る。

③大手町ゾーン

- ・地下鉄網の交通結節点を成す大手町駅の求心性を高めるゾーンとして整備を図る。
- ・日本橋川の再生整備と街区整備が連携し、川沿いの街区の再開発を推進・誘導する一方、当地区北側において緑と水の空間の豊かなゾーンとして整備を図る。
- ・就業者や来訪者が快適に歩くことのできる歩行者空間を形成し、併せて街の歴史空間の再生を図る。

④八重洲ゾーン

- ・東京駅西側の外堀通りに面する一帯のゾーンであり、東京駅八重洲口や北口などの交通拠点を中心に交通利便性に優れたゾーンを形成する。

- ・ 駅に至る快適な歩行者動線、自動車、公共交通動線などの交通空間の充実と併せた街区整備を図る。

(2) 地区全体の骨組みを成す骨格軸

①骨格軸を成す道路空間

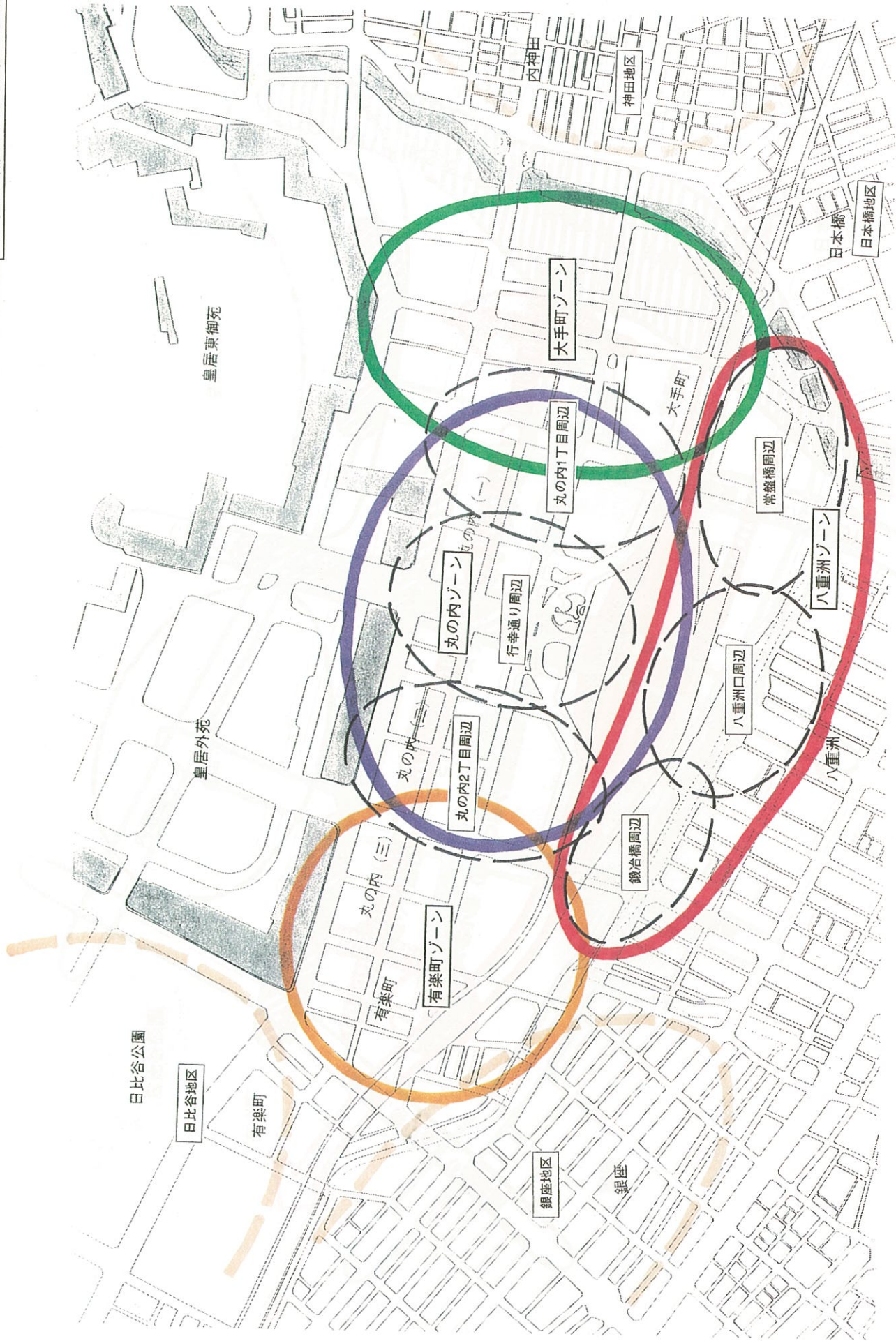
- ・ 地区全体のゾーン形成の枠組みを与えるとともにゾーン相互の接続空間を成す。
- ・ 東西方向ー晴海通り（当地区と日比谷、銀座ブロックによる商業、娯楽）
 - ー馬場先通り（東京フォーラムー明治生命ビルによる歴史と交流文化）
 - ー永代通り（大手町～日本橋による金融・証券ビジネス）
- ・ 南北方向ー内堀通り（大手町側は整然と明るさをもつ空間）
 - ー日比谷通り（皇居前お堀と一体となった端正なコリドー空間）
 - ー仲通り（賑わいゾーンとヒューマンスケールのあるビジネス街空間）
 - ー大名小路（東京駅、有楽町駅、大手町駅をつなぐ開放的なビジネス街）
 - ー外堀通り（有楽町ー八重洲ー呉服橋をつなぐ都心サービス空間）

②環境骨格軸

- ・ 都心環境空間創造のための骨格を成す空間軸を成す。
- ・ 日本橋川ー日本橋から一ツ橋方向に至る地区北側の「かぜの道」を代表する空間
- ・ 行幸通りー八重洲側から東京駅、皇居に至る地区中央の「かぜの道」

(3) ゾーン別整備内容を代表する空間整備例

ゾ ー ン	代 表 的 な 空 間 整 備 例
①有楽町ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 有楽町駅と駅前広場の再整備による当ゾーンの顔づくり ・ 駅から東京国際フォーラム、また帝劇、仲通りに至るヒューマンスケールに富んだ賑わいの歩行者空間整備 ・ 拠点として日比谷街区、有楽町駅とその周辺、東京国際フォーラム周辺を整備
②丸の内ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2丁目地区 <ul style="list-style-type: none"> ・ 馬場先門通りを歴史と交流文化の軸として整備 ・ 日比谷通りとお堀が一体となったコリドー空間 ・ 行幸通り周辺 <ul style="list-style-type: none"> ・ 東京駅から皇居に至るシンボル空間整備 ・ 東京駅駅前広場周辺の東京の顔となるシンボル空間の整備
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1丁目地区 <ul style="list-style-type: none"> ・ 南北方向の日比谷通り、仲通り、大名小路について、それぞれの特徴ある沿道空間整備
③大手町ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大手町駅の求心性を高め、ゾーン中心として駅と周辺街区が一体となった広場（サンクン等）を周辺街区整備と合わせて創出 ・ 鎌倉橋街区においては、防災拠点機能を装備した街区整備
④八重洲ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 八重洲口 <ul style="list-style-type: none"> ・ 八重洲口駅前広場の交通処理機能の拡充、規模拡大
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鍛冶橋側 <ul style="list-style-type: none"> ・ 都心全体に係る物流等都心サービス機能の誘導
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 常盤橋側 <ul style="list-style-type: none"> ・ 東京駅北口整備及び駅と日銀側に至る歩行者空間の整備 ・ 八重洲口駅広整備と一体となった街区再開発



2) 空間整備の基本方向

当地区においては、都市の骨格的な道路、供給処理施設などの都市基盤施設が高い水準で確保されており、それに支えられた高次の経済活動が営まれている。このため従来型のインフラ施設をあえて整備して行くことよりも、新しい時代に要求される都心空間として脱皮して行く積極的な空間整備内容を持って再開発に望みたい。それは当地区の立地特性や街の形成過程、さらには当地区再開発による波及力といった視点を含めてとらえると「環境」、「街の美しさ」、「公共的空間」の3点について充実すべきであると考えらる。

○ 環境都心空間の創造－「かぜの道」をつくる

- ・社会的要請である都市の環境問題改善に対して、都市構造上の再編課題として取り組む。

○ 美的価値空間の創造－「丸の内らしさ」をつくる

- ・21世紀の東京都心空間再生において、当地区の立地条件、形成過程を踏まえた風格のある都市空間デザインを行う。

○ 街区レベルから地区レベルに至る「共」空間整備

- ・人や車、供給処理など共同で利用する空間を共有空間として道路と敷地境界間に創出する。

(1) 環境都心空間の創造－「かぜの道」をつくる

- ・都心を取り巻く地域間の温度差の利用、豊かな緑や水空間の適切なネットワークによって、環境と調和する都心空間を形成することが求められている。そこで、当地区が自然環境との調和を図るその骨組みとして、都心に海や山からの新鮮な空気の流れる自然のみちをつくり、臨海～都心～郊外に新鮮な空気を送り込む環境骨格「かぜの道」づくりであると考えたい。
- ・当地区においては、都心に流れこむ海風と山風を3つのルートで確保するとともに、ルート形成に伴う施設整備と併せて街区整備においても連続した屋上庭園の配置、街区内オープンスペース形成など風道の呼び込み、緑の配置による環境都心空間の創造をめざす。
- ・また、以上のような都心のなかに広いオープンスペースの創出をはじめとする「かぜの道」整備は、都心の防災性の向上にもつながる内容を持つものである。そのため今後の防災対策については今まで当地区で取り組んできた個別の防災、避難対策を一層充実させていくとともに、都心の中に当地区及び周辺に対する「防災拠点街区」を整備して行くことも必要である。

日本橋川再生及び首都高速道路移設のイメージ



i. 「かぜの道」をつくる

- ・かぜの道づくりは、ある程度のスケール幅をもって実現する必要があり、街区規模が大きいことや公共空間としての日本橋川が隣接している特徴をとらえて長期的な事業タームの中で、東西方向に大きな環境帯形成が可能な空間確保を行う。
- ・こうした環境帯は、構造となる空間確保としての水空間の活用、広場・空地の適切な配置、「みち」筋を確保するための建物配置、道路等の交通基盤施設の配置などに関して工夫が必要である。

1 日本橋川ルート

- ・海からの風を都心に引き込む北側の構造線として日本橋川のルートからの導入を図る。
- ・日本橋川ルートのかぜの道形成のために以下のような整備が考えられる。
 - ① 日本橋川再生整備
 - ② 首都高速道路の移設
 - ③ 鎌倉橋、常盤橋街区等日本橋川沿い街区の再開発推進
 - ④ 対岸の神田地区の再開発誘導

2 八重洲ルート

- ・地区中央部においてかぜの道を確保するため、八重洲通り～東京駅～皇居に連なる構造線として八重洲ルートからの風の導入を図る。
- ・八重洲ルートのかぜの道形成のために以下のような整備が考えられる。
 - ⑤ 東京駅八重洲口の整備（駅と駅広整備による交通広場整備、周辺街区の整備等）
 - ⑥ 国鉄清算事業団用地とその周辺の再開発
 - ⑦ 東京駅～皇居に至る行幸通り沿いの街区と一体となった広々とした空間の確保

3 晴海ルート

- ・地区南側において臨海～銀座～日比谷公園～皇居に至る晴海通りからの風の導入
- ・晴海ルートのかぜの道形成のために以下のような整備が考えられる。
 - ⑧ 日比谷地区と一体となった有楽町地区の大街区型の再開発

ii. 緑環境空間の創造

- ・省エネ・省資源型都市への脱皮を図るため、緑空間の配置についても工夫が必要である。例えば建物空間と併せて実現していく方法として屋上緑化により都市内温度の低減化を図る都市気候の緩和効果を促進することや、街区内空地の確保などにより緑の環境空間の創出を図ることが考えられる。
 - ⑨ 建物基壇部における屋上緑化と連続化
 - ⑩ 日本橋ルートと連続する大手町地区の大規模なオープンスペースの創出

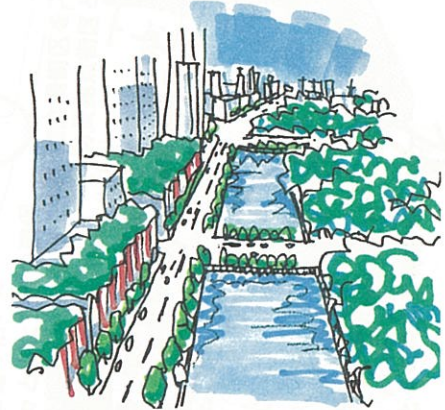
iii. 防災拠点空間の創出

- ・都心の防災機能を集約的に担いスポット的に強化した拠点として、避難拠点、霞ヶ関のバックアップ機能等、独立自立型の拠点街区（ビル）として創出
 - ⑪ 鎌倉橋街区を防災拠点街区として整備

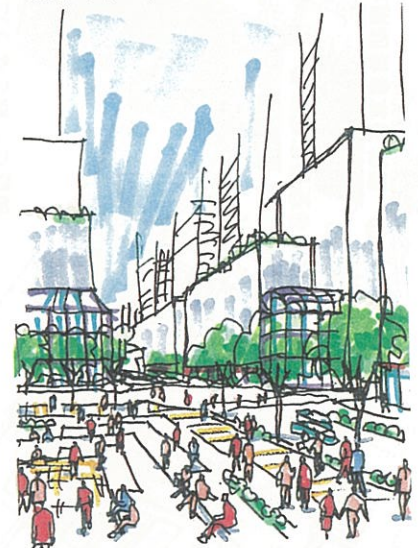
東京駅～皇居に至る行幸通りのイメージ



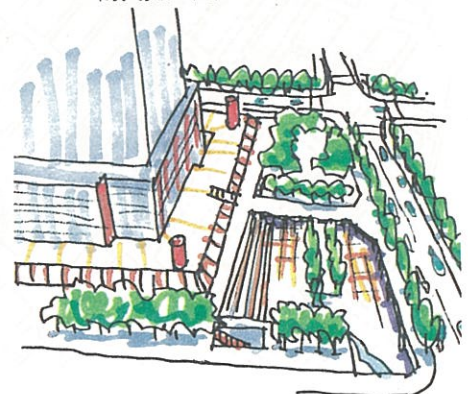
基壇部における屋上庭園のイメージ

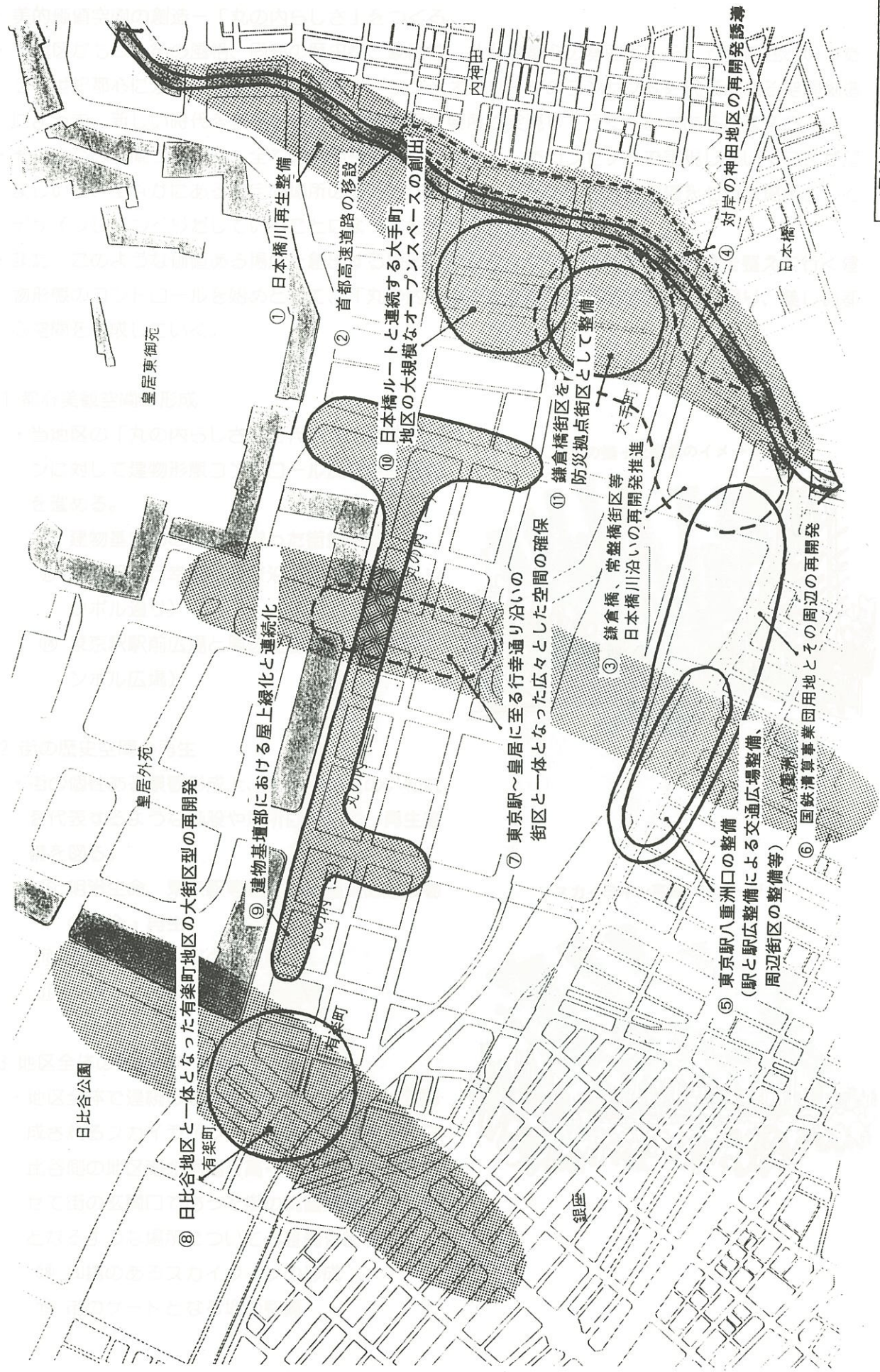


大手町オープンスペースのイメージ



防災拠点街区のイメージ





(2) 美的価値空間の創造－「丸の内らしさ」をつくる

- ・当地区がもつ、街の風格、固有の歴史性、象徴性、壮麗な都心の雰囲気、そして芸術性といった21世紀都心に求められる洗練されたノブレス・オブリージのコンセプトに代表される空間創造によって、新しい時代を表現する美的価値を要所要所で実現して行くべきであるとする。
- ・そのような空間づくりは、全ての空間整備においてこうしたコンセプトで実現していくことが望ましいが、街なかにある特定の場所の雰囲気や空間のしつらえを特別に価値をもった場所としてデザインし、作りだしていくことによっても大きな効果が期待できる。
- ・また、このような価値ある場所を創出する整備ばかりではなく、全体の空間秩序を整えて行く建物形態のコントロールを始めとして、「丸の内らしさ」を表現する街並の創出を図り、美しい都心空間を形成していく。

1 都心美観空間の形成

- ・当地区の「丸の内らしさ」を代表する空間ゾーンに対して建物形態コントロール及び空間整備を進める。

- ⑫ 建物基壇部の高さが揃った街並の形成
- ⑬ 東京駅～行幸通り及び沿道の整備（都心シンボル通り）
- ⑭ 東京駅駅前広場と周辺建物の整備（都心シンボル広場）

高さの揃った街並のイメージ



2 街の歴史空間の再生

- ・街の個性ある景観形成上、また当地区のいわれを代表するような施設や場所に対して、再生整備を図る。

- ⑮ 明治生命、東京駅等価値ある歴史的建築物の保全・再生
- ⑯ 道三濠イメージの再生演出
- ⑰ スポット的な歴史空間の整備

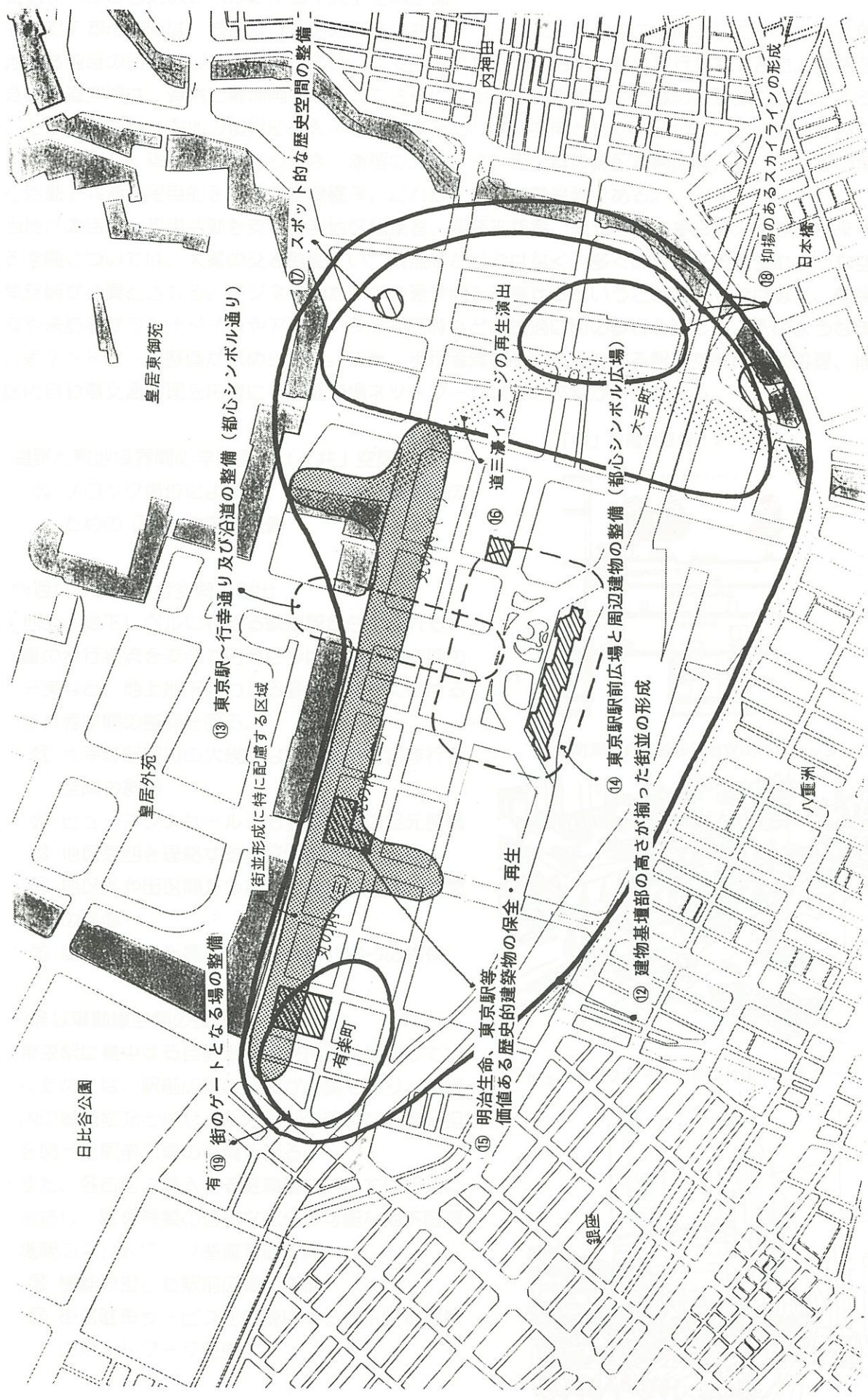
スカイライン形成のイメージ



3 地区全体の景観形成整備

- ・地区全体で連続した建物シルエットによって形成されるスカイラインは、例えば日本橋川と日比谷側の地区南北両端を高くした構成とし、併せて街の玄関口であって街の眺望景観ポイントとなるような場所についても整備を図る。

- ⑱ 抑場のあるスカイラインの形成
- ⑲ 街のゲートとなる場の整備



日比谷公園

皇居外苑

皇居東御苑

⑬ 街のゲートとなる場の整備

⑭ 東京駅～行幸通り及び沿道の整備 (都心シンボル通り)

街並形成に特に配慮する区域

有楽町

⑮ スポット的な歴史空間の整備

⑯ 明治生命、東京駅等
価値ある歴史的建築物の保全・再生

⑰ 道三津イメーの再生演出

銀座

⑱ 建物基礎部の高さが揃った街並の形成

⑲ 東京駅前広場と周辺建物の整備 (都心シンボル広場)

大手町

⑳ 抑揚のあるスカラインの形成

日本橋

八重洲

美的価値空間の創造—「丸の内らしさ」をつくる

(3) 街区レベルから地区レベルに至る「共」空間整備

- ・今までの都市空間は、道路及びその地下は公共のスペースとして独自の空間としてあり、また敷地側も独自の領域としてあることにより、それぞれが別個な活用、整備が行われてきた。道路を含む沿道空間は、道路と敷地両者にとってさらには街空間を特徴づける極めて重要な空間であることから、道路と敷地の境界部分を両者の接点であり共有空間として位置づけ、人の流れと佇み、憩うスペース、車の移動や寄り付き、滞留のスペース、街区群設備配管網の導入スペース等の都心活動上共通利用目的をもった空間確保、これが「共」空間整備である。
- ・当地区の活発な都市活動を支え、当地区就業者、業務来訪者、観光客等の多彩な人々が行き来する空間については、大量の交通処理という観点ばかりではなく、多くの人間交流を生むような空間整備が必要とされる。ビジネスのための交通空間を充実するというばかりではなく、就業者や来訪者がランチタイムやアフターファイブ時などに快適に街の歩行を楽しむ、そのような歩行者ネットワーク整備が求められる。また、歩行者流動の発生点である駅前空間の交通処理、地区内自動車交通処理を円滑にする駐車場ネットワークなどの充実が必要である。

1 道路と敷地境界間の空間整備（「共」空間）

- ⑳ ブロック単位による人、車、都市設備空間のための「共」空間の整備

2 快適な多層歩行者空間の創出

- ・地上、地下レベルにわたる鉄道駅からの流れる大量の歩行者流を安全で円滑に歩ける歩行者空間の充実など、地上地下にわたる多層で楽しく歩ける歩行者空間の整備を図る。

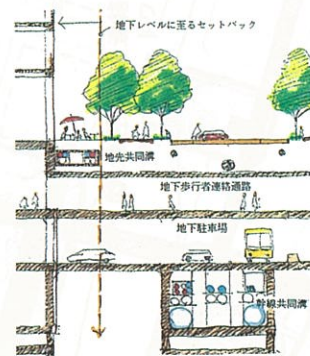
- ㉑ 大手町駅周辺の大規模な地上地下連続歩行者空間の創出
- ㉒ ヒューマンスケールをもつ仲通りの足元整備
- ㉓ 地区東西を連絡する歩行者ネットワークの整備
- ㉔ 地区外や街区間をつなぐ立体的な歩行者空間の整備
- ㉕ 街区内建物を貫通する歩行者ネットワークの確保

3 円滑な車動線空間の整備

- ・東京駅に集中する自動車交通を円滑に処理していくためには、駅前広場の充実が必要であり、駅構内の機能拡充と併せ、駅方面別の適切な機能分担を図った駅前広場の整備を図る。
- ・また、各街区に導入する駐車場については相互に連結し、駐車需要の適切な配分が可能な地下駐車場間のネットワーク整備を図る。

- ㉖ 機能分担した駅前広場の整備
- ㉗ 街区駐車サービスを円滑にする地下駐車場間のネットワーク整備

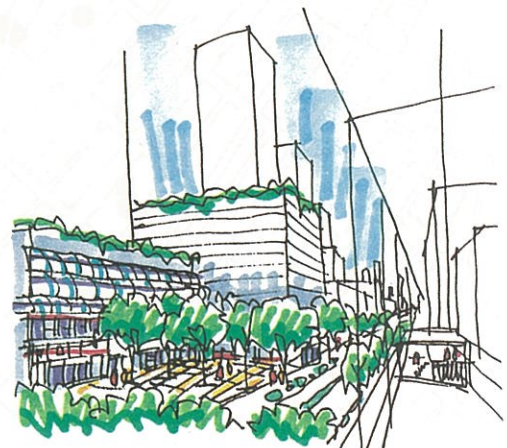
「共」空間の整備イメージ

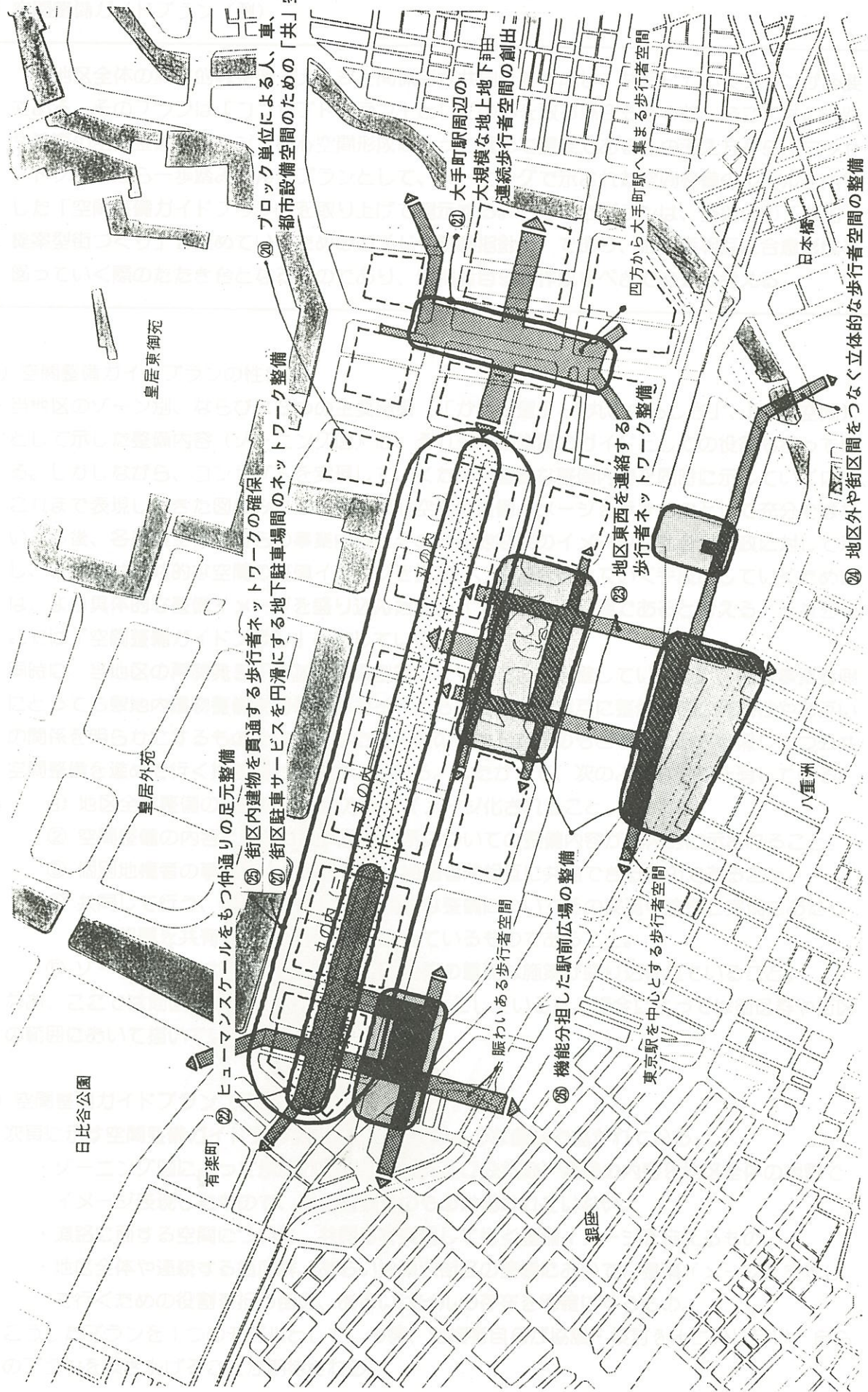


大手町周辺の連続歩行者空間のイメージ



ヒューマンスケールを持つ仲通りのイメージ





街区レベルから地区レベルに至る「共」空間整備

②⑤ ヒューマンスケールをもつ仲通りの足元整備

②⑥ 街区内外建物を貫通する歩行者ネットワークの確保

②⑦ 街区駐車サービスエリアを円滑にする地下駐車場のネットワーク整備

皇居東御苑

皇居外苑

日比谷公園

有楽町

銀座

賑わいある歩行者空間

②⑧ 機能分担した駅前広場の整備

東京駅を中心とする歩行者空間

②⑨ 地区東西を連絡する歩行者ネットワーク整備

四方から大手町駅へ集まる歩行者空間

②⑩ 大手町駅周辺の

大規模な地上地下歩道連続歩行者空間の創出

八重洲

日本橋

②⑪ 地区外や街区間をつなぐ立体的な歩行者空間の整備

3) 空間整備ガイドプラン (例)

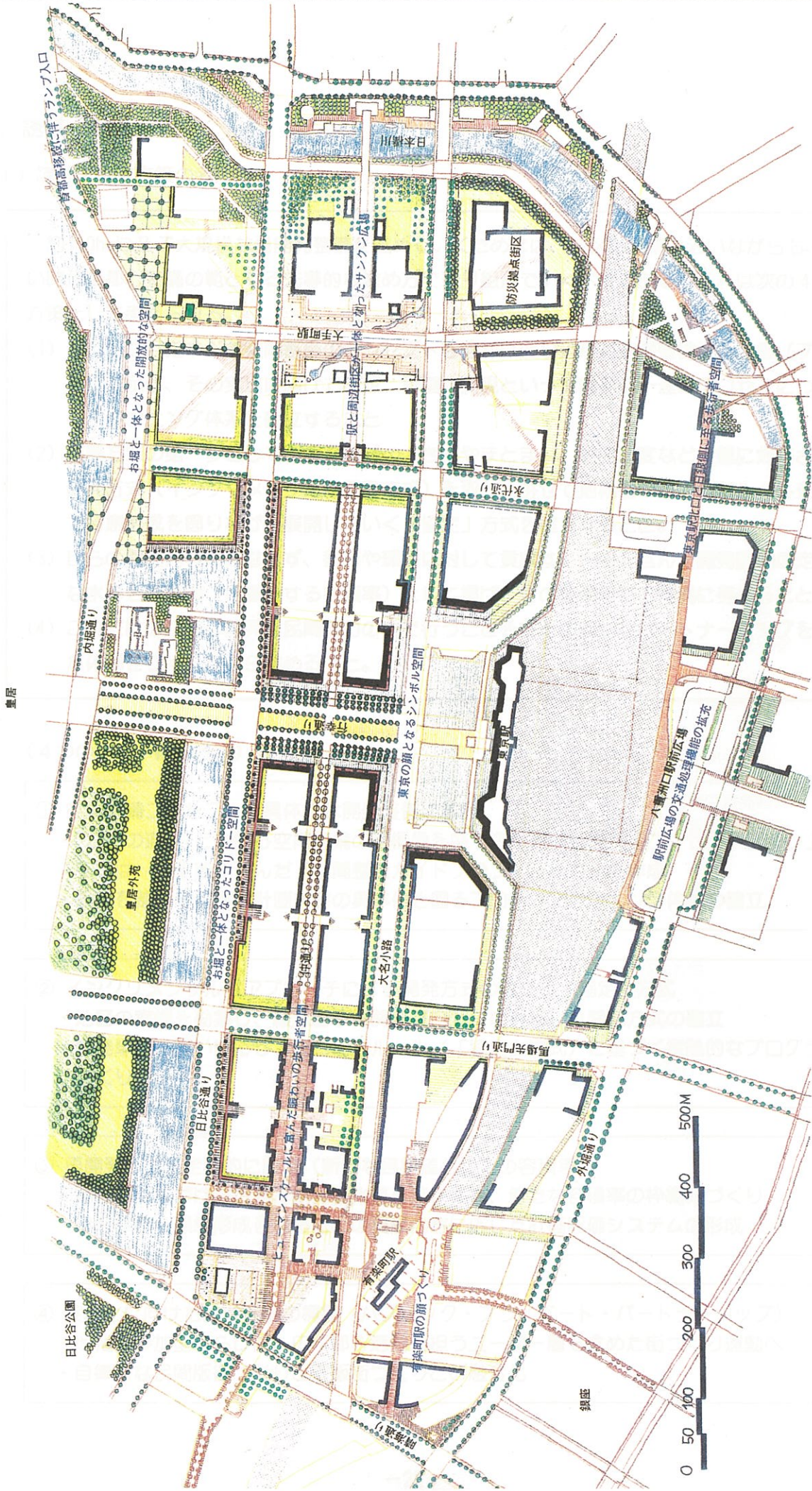
当地区全体の具体的な整備イメージを関係者が共同して作成し、共有していくプランが必要である。そのプランは「コンセプトプラン」としての形を取る場合もあるが、ここでは、道路や沿道の空間整備イメージが都心空間形成にとって極めて重要であるとの考え方から、コンセプトプランから一步踏み込んだプランとして、ゾーニングで示された空間整備のルールを内包した「空間整備ガイドプラン」を取り上げて例示する。こうしたプランは、当地区の「参加・提案型街づくり」を進めていくためのガイド（誘導指針図）であり、地権者相互に合意形成を図っていく際のたたき台となるものであり、地権者自らが作成すべきであるとする。

(1) 空間整備ガイドプランの性格

- ・当地区のゾーン別、ならびに3つの主要施策（「かぜの道」、「丸の内らしさ」、「共」空間）として示した整備内容（ゾーニング図）は、それぞれの施策のガイドとしての役割も担っている。しかしながら、コンセプトを実現していくため、豊富な整備内容を同時に示していくには、これまで表現してきた図のみでは明確な都心空間の整備イメージを示すものとして充分ではない。今後、各事業主体が自らの事業内容とその具体的な姿のイメージを社会や行政に対して示し、とりわけ公共的な空間の整備イメージを提案し、協力を図っていく手段としていくためには、より具体的な整備イメージを盛り込んだ図面（プラン）が必要であるとする。それをここでは「空間整備ガイドプラン」と称している。
- ・同時に、当地区の再開発を「参加・提案型街づくり」として推進していく際に、開発事業者側にとっても敷地内建物整備を図る際のガイドともなり地権者相互に整備内容の連続性やお互いの関係を明らかにするものである。また行政側の協力と支援のもとでこの図を参照しつつ公共空間整備を進めて行く指針図となるものである。したがって、次のような性格を有している。
 - ① 地区全体整備の視野に立った方針がイメージ化されること。
 - ② 空間整備の内容とりわけ公共的な場所についての整備内容が具体的に示されること。
 - ③ 個別地権者の事情を十分に斟酌し、地権者間相互に共有できるものであること。
 - ④ 共同して行う、あるいは一体・連続的な整備についてその実現可能性と実現にあたっての課題を共有できるように明示されているものであること。
 - ⑤ ゾーンあるいは街区毎に関する地区全体の重要な施策が盛り込まれていること。
- ・なお、ここでは地区全体をイメージして描くこととしているが、場合によっては街区群や街区の範囲において描いていくことも考えられる。

(2) 空間整備ガイドプラン (例)

- ・次頁に示す空間整備ガイドプラン (例) は、次のような趣旨で描かれている。
 - ・ゾーニング図によって示された空間（公共及び公共的）整備の内容を地区全体の視野でイメージ表現したもので、建物整備そのものは描かれていない。
 - ・道路に面する空間について、共同して実現して行く整備イメージを与えるもの。
 - ・地区全体や連続する街区群、あるいは単独街区の整備において、整備イメージを実現して行くための役割を担う街区、あるいはビルの存在を明確にするもの。
- ・こうしたプランを1つのモデルとして、今後、地権者自らが協議・検討を十二分に行い、自らのプランを築き上げることが期待される。



空間整備ガイドプラン (例)

4. 誘導・推進方策

1) 誘導・推進方策の考え方

約110haに及ぶ大規模な再開発整備を進めていくためには、地区の実情に沿いながらも、新しい時代の都心整備の範となる先導的な進め方で取り組んでいくべきである。それは次の4つの方策として考えられる。

- (1) 当地区が目指すべき空間整備のコンセプトを適切に盛り込んだ空間整備指針を図（プラン）として示し、その実現に向けて構想、計画、実現といった開発の一連のプロセスについてのプランニング体系を確立すること
- (2) 展開方策の第一歩として再開発区域の大きさやまとまり、開発熟度など実態に対応させた開発方式（インクリメンタルな開発方式）を取り、併せて地権者の自主的なルールをもって合意形成を図りながら展開していく「協定」方式を確立すること。
- (3) 自らの開発内容のみならず、都市や環境に対して貢献する内容を含んだ開発整備の定量的な水準を目標値（目標とする容積率）として掲げ、その整備内容の実現に努めること。
- (4) これだけの規模の開発を民間努力の中で行うことを官との適切なパートナーシップを持った体制をつくりながら進めること。

（4つの誘導・推進方策）

① 空間整備コンセプトを具体的な開発整備に展開

- ・「かぜの道」などの都心空間整備の目標像を盛り込んだ指針図（「コンセプトプラン」あるいは、一歩踏み込んだ「空間整備ガイドプラン」として）の作成
- ・段階を踏んで再開発計画内容の具体化を図るプロセスプランニング体系の確立

② インクリメンタルなアプローチによる開発方式の確立と「協定」方式

- ・地区の実情を勘案し、緩急ある再開発プロセスに対応した開発方式の確立
- ・開発単位の違いに応じ、弾力的なルール（「協定」方式）に基づく実践的なプログラムづくり

③ 再開発目標を定量的に設定（新たな目標値としての容積率）

- ・地区の位置づけ、役割、情勢変化等を踏まえた、新たな容積率の枠組みづくり
- ・良好な都心環境形成を図るための貢献内容に応じた計画評価システムの形成

④ 実現化に向けた推進体制の構築（パブリック・プライベート・パートナーシップ）

- ・地権者参加型ならびに、広く都心活動を担うユーザー層も含めた街づくり運動へ
- ・自律的な民間版街づくりと官版街づくりとの融合化

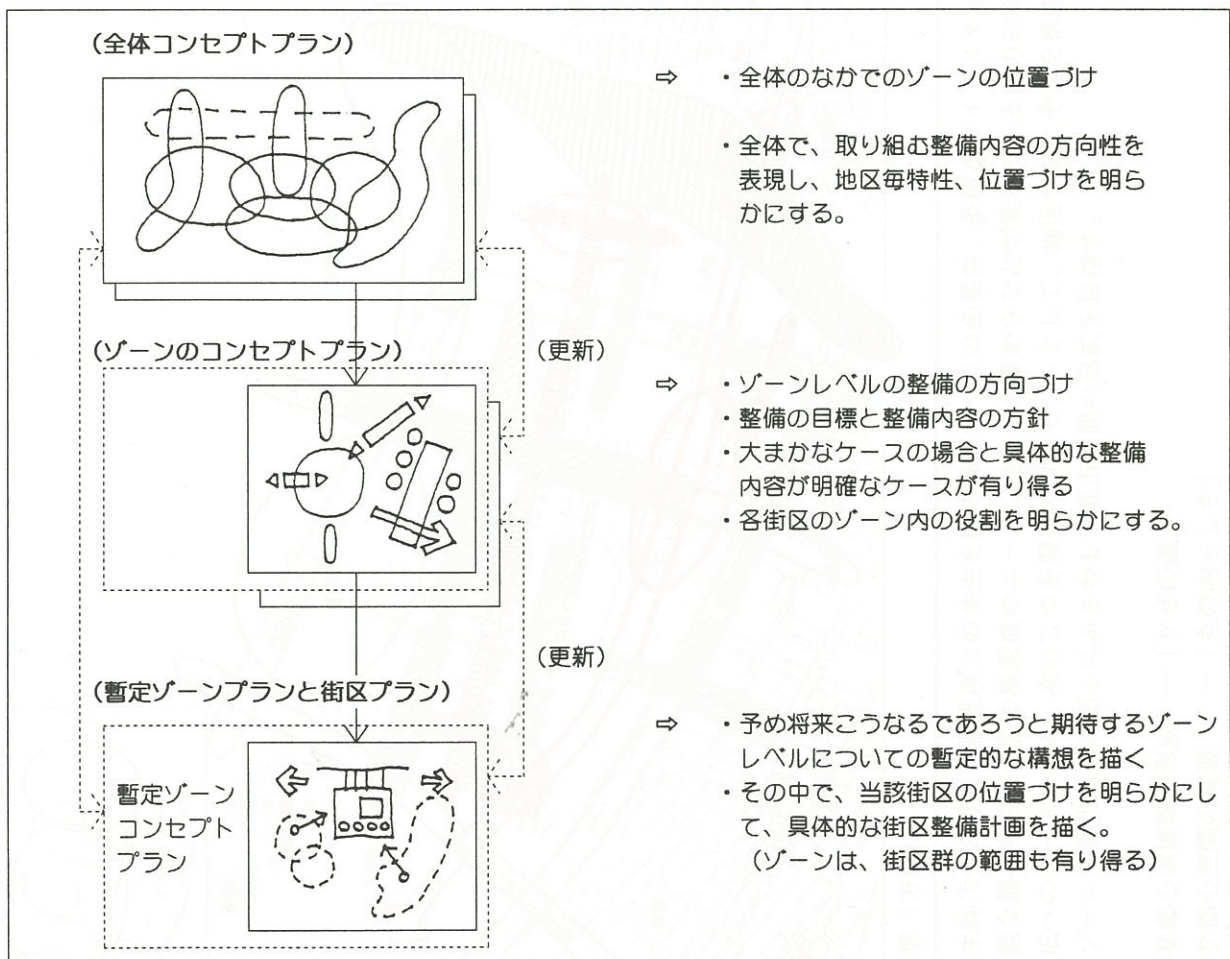
2) 空間整備コンセプトの具体的な開発整備への展開

「かぜの道」、「丸の内らしさ」、「共」空間整備を柱とする当地区の空間整備コンセプトを提案してきたが、これは主として公共的なスペースの整備に関する事項が主体であり、総合性や一体性といった空間整備についての相互関係が重要となる。このコンセプトを実現していくためには、全体方針に対しては全体のコンセプトを掲げ、さらにゾーン（街区群）や街区毎においても全体方針と連動するコンセプトを作成しながら、公共空間や街区内の公共空間の整備について地区全体や周辺街区などで相互に齟齬なく開発整備を進めていくことが求められる。この一連のプロセスをプランとして展開する方式をプロセスプランニング体系として確立していく。各範囲に応じたプランは基本的な方針が掲げられ、開発整備に対しての諸条件や諸課題が示されている必要がある。また、現実的な再開発整備の展開を予測すると、街区レベルの再開発が先行する場合においては、当該街区が「予め将来こうなるであろう」とする地区レベルのプランを暫定的な地区プランとして描き、それをもとに具体的な街区整備計画を導いていくことも考えられる。

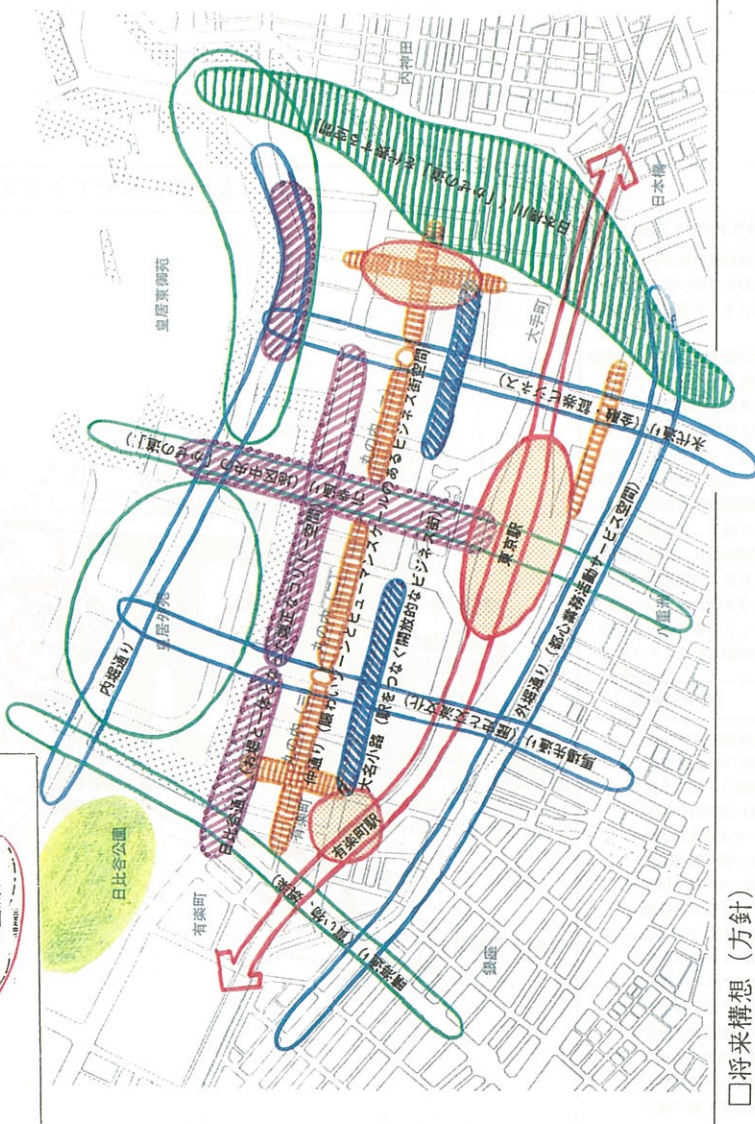
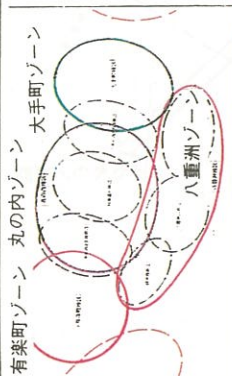
○ プロセスプランニング体系の具体化に向けて

以下では、コンセプトを中心として、その中に盛り込まれる内容を「コンセプトプラン」として提示する仕組みとして全体、ゾーン、街区にわたって展開していくプロセスを例示する。

なお、ここでは、こうして作成されたプランが、具体化に伴って順次、更新し、より精度あるものへと精度を高めていくことも含んでいる。



■全体コンセプトプラン (例)



□将来構想 (方針)

環境共生時代における自然環境との共生を図る都市づくりの必要性、多様なライフスタイル享受が可能な都心生活・活動の場形成のニーズ、ゆとりや豊かさなどが実現できる魅力的な都心空間形成へのニーズに鑑み、次の3つを開発のコンセプトとして、地区全体とそれを構成する4つのゾーンで次代の東京都心にふさわしい都市空間の形成を目指す。

- ①構造的な都心環境軸の形成 — 「かぜの道」
- ②個性的な都心空間の実現 — 「丸の内らしさ」
- ③街区レベルから地区レベルに至る「共」空間の実現

□全体で取り扱う内容

①構造的な都心環境軸の形成

- ・「かぜの道」を次の3つのルートで確保し、構造軸を形成する。
- 日本橋川ルート — 首都高移設や沿川街区整備により生み出す。
- 八重洲ルート — 東京駅八重洲側から行幸通り一体で広がる空間を生み出す。
- 晴海ルート — 晴海通りに沿って新しい「かぜ」の通り抜け空間を生み出す。

このうち日本橋川ルートについては、官と民の協力によりその形成にあたる。

②個性的な都心空間の実現

- ・全体的な空間秩序の形成のためのスカライラインコントロールを図る。
- ・「丸の内らしさ」を代表する空間に対して、建物低層基壇部の高さコントロールや屋上庭園等、都心における緑空間の確保を図り、環境都心空間の形成にも寄与する。

③街区レベルから地区レベルに至る「共」空間の実現

- ・円滑で快適な多層の歩行者空間の整備を図る。
- ・駐車需要の適切な配分を可能にする地下駐車場ネットワークの整備を図る。
- ・地上及び地下を含めた官民境界空間の有効利用を図る。

□ゾーン別方針

○有楽町・丸の内3丁目ゾーン

- ・日比谷、銀座へと連なる街のゲートとして、「かぜの道」晴海ルートの形成に資するよう配慮して整備を図る。
- ・周辺地区としてのアクセスを考慮した快適な歩行者空間ネットワークの形成を図る。
- ・「丸の内らしさ」を代表する空間について、隣接ゾーンとの連続性を考慮した景観整備を図る。

○丸の内1・2丁目ゾーン

- ・当地区の「丸の内らしさ」を代表する特徴的な雰囲気や設えを更に特別な価値としてつくりだし、併せて「かぜの道」八重洲ルートの形成に資する。
- ・隣接ゾーンとの連続性を考慮した快適な歩行者空間整備を図る。

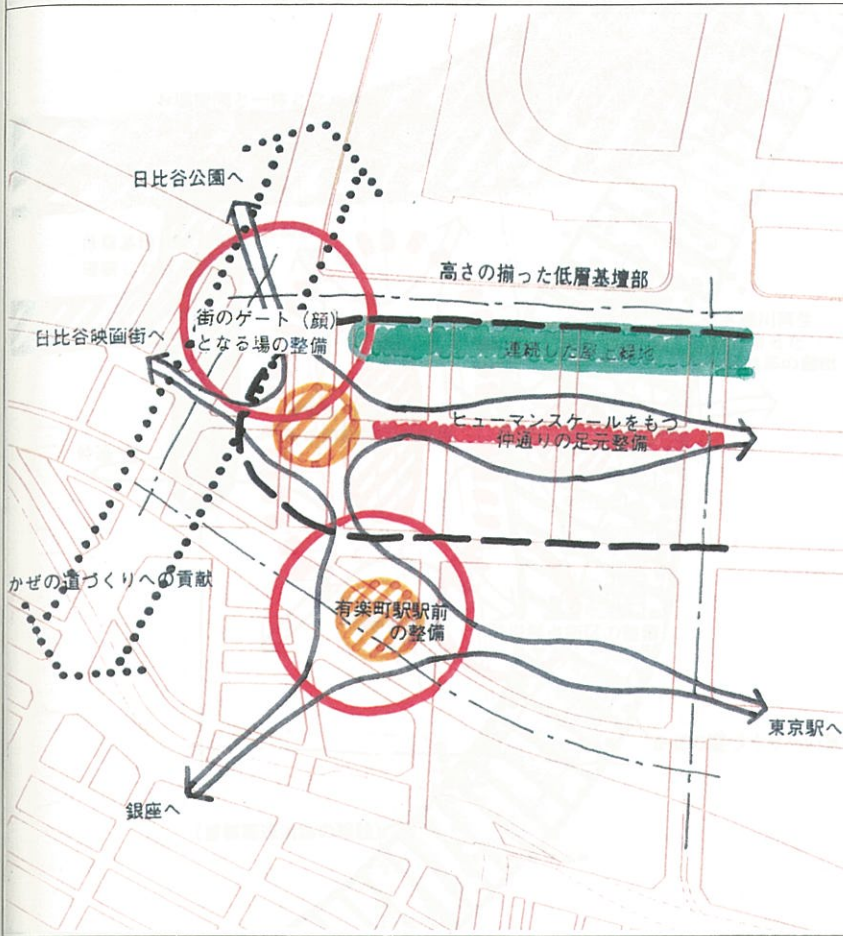
○東京駅周辺（・常盤橋）ゾーン

- ・東京駅駅舎を中心とした、丸の内の歴史性・象徴性を代表する空間づくりを図る。
- ・「かぜの道」八重洲ルートの形成を図る。
- ・東京駅を中心に輻輳する歩行者・自動車交通の円滑な処理を図る。

○大手町ゾーン

- ・「かぜの道」日本橋川ルートの形成と連携し、沿道街区・地区の再開発を推進・誘導する一方、「かぜの道」と連続する街区内環境施設空間の創出を図る。
- ・就業者や来訪者が快適に歩く事のできる歩行者空間を形成し、併せて街の歴史空間の再生を図る。

■ 有楽町ゾーン・コンセプトプラン（例-1）



□地区の目標

<①構造的な都市環境軸の形成>

・環境都心空間創造の立場から、晴海ルートのかぜの道に寄与する空間整備を行い、建物空間においても、都心における緑空間の配置を実現していくことを目標とする。

<②個性的な都心空間の実現>

・当地区は大規模な空地を有する皇居と、交通量の多い日比谷交差点に面しているため、皇居を意識した品格ある景観構成と、日比谷・銀座へのアクセスを考慮した街全体の顔としての整備を行うことを目標とする。

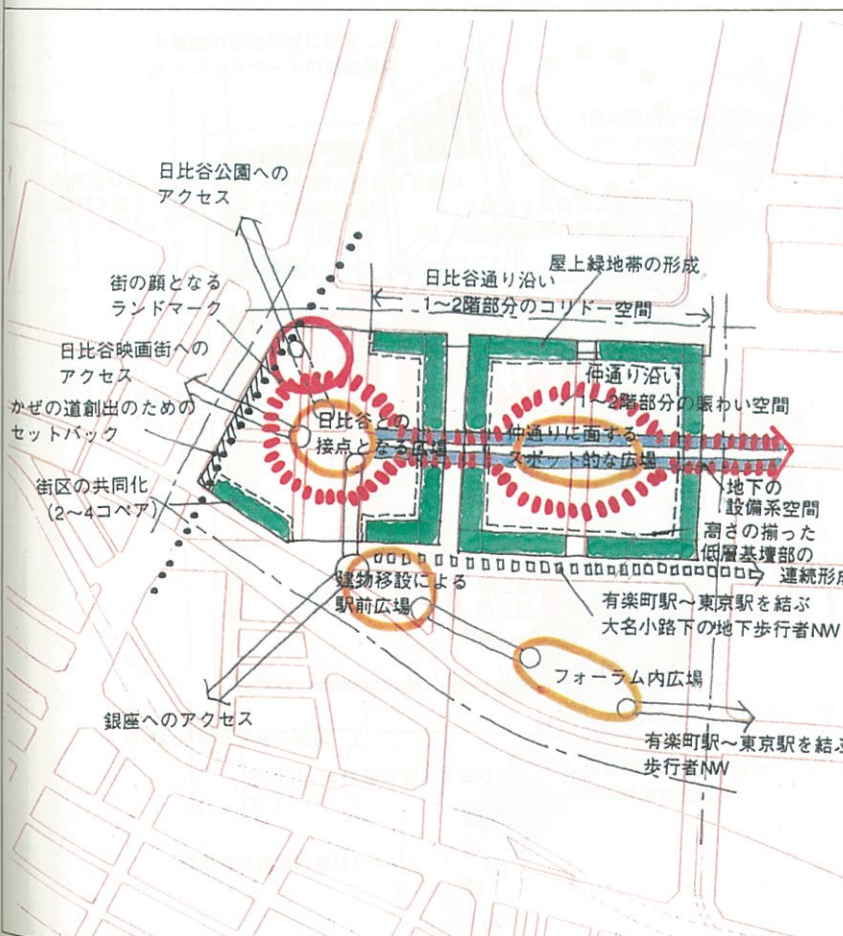
<③「共」空間の実現>

・東京フォーラムの新設に伴い、有楽町駅の丸の内側の整備を行うと共に、有楽町から東京駅間の歩行者NWの強化を図ることを目標とする。
 ・交通空間の充実だけでなく、地区の内部に歩行者の為の賑わいを伴った足元整備を行うことを目標とする。
 ・地上及び地下を含めた官民境界空間の有効利用を図る。

□地区の整備方針

- ① 晴海通り沿い街区は壁面セットバックを行い、かぜの道づくりに寄与する。
 ・景観上も配慮すべき日比谷通り沿い街区の低層基壇部に、連続的な屋上緑地を設ける。
- ② かつて一丁ロンドンが形成され、皇居にも面する日比谷通り沿いの2かわに対して、建物低層基壇部を設け「丸の内らしさ」を表現する。
 ・日比谷交差点に面する街区を街全体のゲート（顔）となる場として整備し、街の眺望景観ポイントつくる。
- ③ 有楽町駅の丸の内側駅前広場と有楽町～東京駅間の地上～地下にわたる歩行者NWを整備し、東京フォーラム新設に伴う、人や車のスムーズな処理を図る。
 ・日比谷公園、日比谷映画街、銀座等、地区外のアミューズメント空間と地区内の歩行者動線をつなぎ、地区内外の活性化を図る。
 ・昼時、歩行者天国となる伸通りに、ヒューマンスケールを持った賑わい空間を整備し、歩行者にとって楽しい街づくりを行う。
 ・地下レベルに至る壁面後退により、設備系・歩行者空間系の「共」空間確保を図る。

■ 有楽町ゾーン・コンセプトプラン（例-2）



□地区の整備方針

<①構造的な都市環境軸の形成>

・晴海通り沿い街区は壁面セットバックを行い、かぜの道づくりに寄与する。
 ・景観上も配慮すべき日比谷通り沿い街区の低層基壇部に、連続的な屋上緑地を設ける。

<②個性的な都心空間の実現>

・かつて一丁ロンドンが形成され、皇居にも面する日比谷通り沿いの2かわに対して、建物低層基壇部を設け「丸の内らしさ」を表現する。
 ・日比谷交差点に面する街区を街全体のゲート（顔）となる場として整備し、街の眺望景観ポイントつくる。

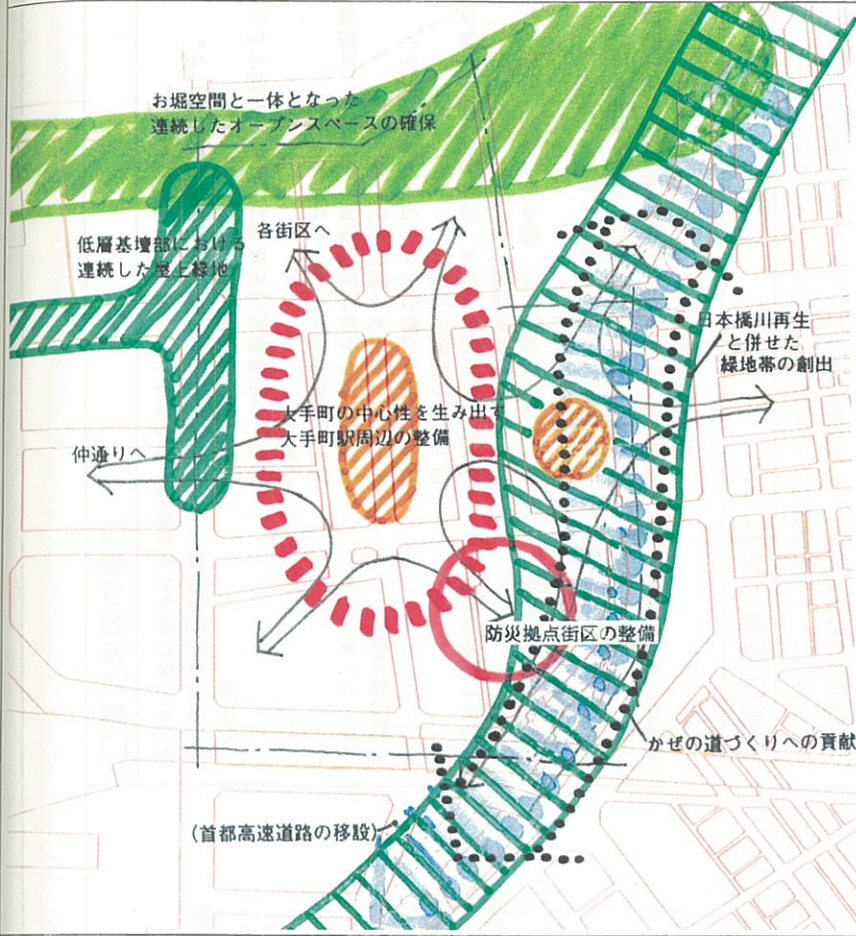
<③「共」空間の実現>

・有楽町駅の丸の内側駅前広場と有楽町～東京駅間の地上～地下にわたる歩行者NWを整備し、東京フォーラム新設に伴う、人や車のスムーズな処理を図る。
 ・日比谷公園、日比谷映画街、銀座等、地区外のアミューズメント空間と地区内の歩行者動線をつなぎ、地区内外の活性化を図る。
 ・昼時、歩行者天国となる伸通りに、ヒューマンスケールを持った賑わい空間を整備し、歩行者にとって楽しい街づくりを行う。
 ・地下レベルに至る壁面後退により、設備系・歩行者空間系の「共」空間確保を図る。

□整備の内容

- ① ．かぜの道創出のためのセットバック
 ．屋上緑地帯の形成
- ② ．高さの揃った低層基壇部の連続形成
 ．街区の共同化(2~4コベア)
 ．街の顔となるランドマーク
- ③ ．日比谷通り沿い1~2階部分の廊下空間
 ．伸通り沿い1~2階部分の賑わい空間と、地下の共同溝整備
 ．伸通りに面するスポーツ的な広場
 ．日比谷と地区の接点となる広場
 ．建物移設による駅前広場
 ．フォーラム内広場
 ．日比谷公園へのアクセス
 ．日比谷映画街へのアクセス
 ．有楽町～銀座を結ぶアクセス
 ．有楽町駅～東京駅を結ぶ大名小路下の地下歩行者NW
 ．有楽町駅～東京駅を結ぶ歩行者NW

■ 大手町ゾーン・コンセプトプラン（例-1）



□ 地区の目標

＜①構造的な都心環境軸の形成＞

- ・ 陸・海からの風を都心に引き込む、かぜの道の整備（日本橋川ルート）に寄与するため、大規模な緑空間を街区を連して確保する。
- ・ また、都心の防災機能を集約的に高めるため、独立自立型の防災拠点街区を設ける。

＜②個性的な都心空間の実現＞

- ・ 地下にある大手町駅とその周辺の求心性や開放性を高めるため、ビジネス街の雰囲気や緑環境に溶け込んだ新しい大手町「らしさ」を創造し、個性ある空間整備を行う。
- ・ お堀端の豊かな水辺空間とともに、品格ある景観構成を図るため、日比谷通り沿いを貫く緑空間の配置を実現していく。

＜③「共」空間の実現＞

- ・ 大手町駅の安全で快適な歩行者動線を地下・地上を連続する形で確保する。
- ・ 大手町駅周辺で、多くのビジネスマンや来訪者の行き交う多様な交歓機能をもった魅力的な賑わい空間を実現する。
- ・ 地上及び地下を含めた官民境界空間の有効利用を図る。

□ 地区の整備方針

①＜日本橋ルートのかぜの道に貢献する＞

- ・ 日本橋川沿い街区に連続したオープンスペースを設け、連した緑空間を確保することでかぜの道づくりに寄与する。

＜屋上緑化の連続形成を図る＞

- ・ 景観上も配慮すべき日比谷通り沿い街区の低層基壇部屋上に、日比谷交差点からつながる緑化を連続的に図る。

＜都心の防災機能を集約的に担う＞

- ・ 災害時、防災拠点と成りうる街区において、避難拠点・霞が関バックアップ機能・地域的なライフライン系統の集約拠点等、高次の地域防災機能を担う独立自立型の拠点街区を創出する。

②＜大手町らしさを実現する＞

- ・ 大手町に面する街区はお堀り沿いにオープンスペースを設け、皇居と一体となった空間形成を図る。

- ・ 大手町駅周辺街区全体で一体となったオープンスペースを設け、地下鉄駅の圧迫感を軽減し、大手町駅の求心性を象徴する空間を創造する。

- ・ 車通り交通の多い永代通り沿いや線路沿い街区は、歩行者に対しても快適な景観的配慮を行う。

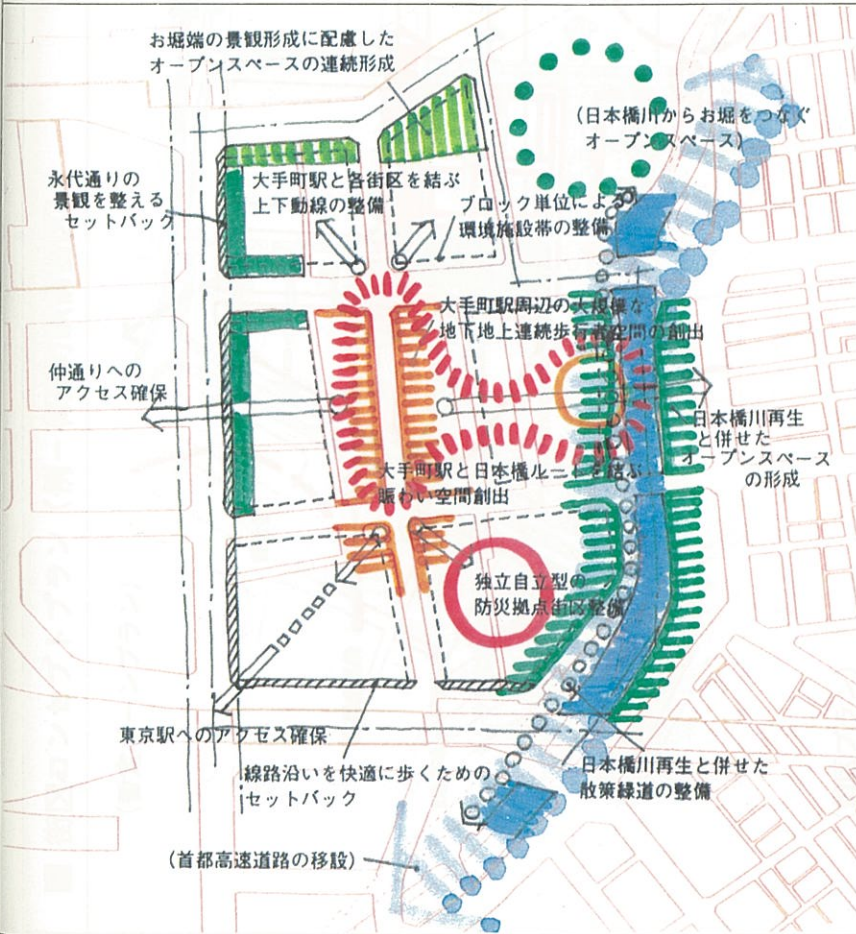
③＜地上・地下の快適な歩行者空間及び「共」空間を確保する＞

- ・ 歩行者交通の集中する大手町駅周辺街区において、地下と地上を円滑につなぐ立体的な歩行者空間を整備し、各街区へのアクセスを円滑にする。

＜地区内のアメニティーを高める＞

- ・ 大手町から日本橋川につながるルートにヒューマンスケールを持った賑わい空間を整備し、歩行者にとって楽しい街づくりを行う。
- ・ 日本橋川沿いに散策緑道を設け、アメニティー空間の確保を図る。
- ・ 地下レベルに至る壁面後退により設備系・歩行者空間系の「共」空間確保を図る。

■ 大手町ゾーン・コンセプトプラン（例-2）



□ 地区の整備方針

①＜日本橋ルートのかぜの道に貢献する＞

- ・ 日本橋川沿い街区に連続したオープンスペースを設け、連した緑空間を確保することでかぜの道づくりに寄与する。

＜屋上緑化の連続形成を図る＞

- ・ 景観上も配慮すべき日比谷通り沿い街区の低層基壇部屋上に、日比谷交差点からつながる緑化を連続的に図る。

＜都心の防災機能を集約的に担う＞

- ・ 災害時、防災拠点と成りうる街区において、避難拠点・霞が関バックアップ機能・地域的なライフライン系統の集約拠点等、高次の地域防災機能を担う独立自立型の拠点街区を創出する。

②＜大手町らしさを実現する＞

- ・ 大手町に面する街区はお堀り沿いにオープンスペースを設け、皇居と一体となった空間形成を図る。

- ・ 大手町駅周辺街区全体で一体となったオープンスペースを設け、地下鉄駅の圧迫感を軽減し、大手町駅の求心性を象徴する空間を創造する。

- ・ 車通り交通の多い永代通り沿いや線路沿い街区は、歩行者に対しても快適な景観的配慮を行う。

③＜地上・地下の快適な歩行者空間及び「共」空間を確保する＞

- ・ 歩行者交通の集中する大手町駅周辺街区において、地下と地上を円滑につなぐ立体的な歩行者空間を整備し、各街区へのアクセスを円滑にする。

＜地区内のアメニティーを高める＞

- ・ 大手町から日本橋川につながるルートにヒューマンスケールを持った賑わい空間を整備し、歩行者にとって楽しい街づくりを行う。
- ・ 日本橋川沿いに散策緑道を設け、アメニティー空間の確保を図る。
- ・ 地下レベルに至る壁面後退により設備系・歩行者空間系の「共」空間確保を図る。

□ 整備の内容

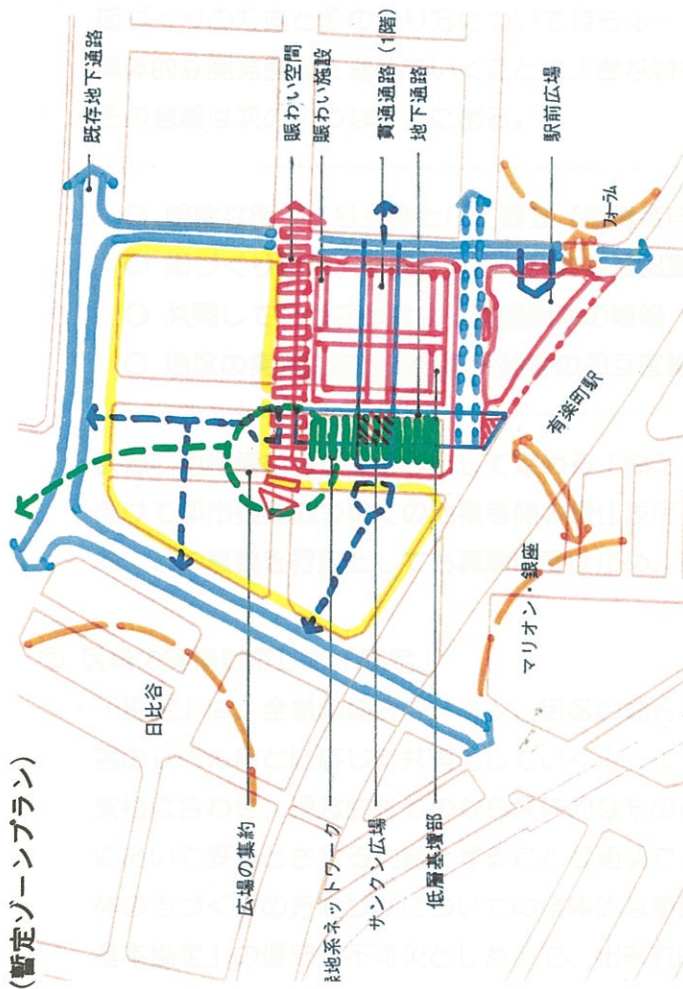
- ① かげの道創出のための日本橋川再生と併せた、連続したオープンスペースの形成
- ・ 低層基壇部での屋上緑化の連続形成
- ・ 鎌倉街区での独立自立型防災拠点街区の整備

- ② 大手町沿いの景観構成に配慮したオープンスペースの連続形成
- ・ 日比谷交差点からつながる高さの揃った低層基壇部の連続形成
- ・ 永代通り沿いを整えるセットバックの整備
- ・ 大手町駅周辺街区のヒューマンスケールを持った建物の足元整備

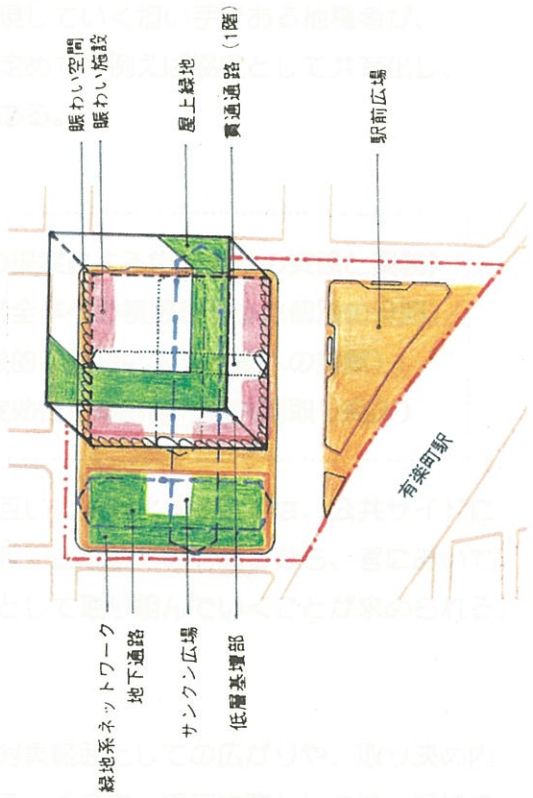
- ③ 大手町駅周辺の大規模な地上地下連続歩行者空間の創出
- ・ 大手町と日本橋川ルートを結ぶ、賑わい空間の創出
- ・ 日本橋川再生に伴う散策緑道の整備
- ・ ブロック単位による「共」空間（環境施設帯）の整備

■ 街区コンセプトプラン (例ー有楽町駅前街区)

(暫定ゾーンプラン)



(街区プラン)



□ 暫定地区の構想

街区から地区全体に及ぶ街づくりの作法として以下のこととを期待する。

- ① 一体的な自動車動線の改善
 - ・ 区画道路の統合により外周道路の拡幅を行う。(晴海通り、大名小路等)
 - ・ 街区への自動車交通を地下で一体的に処理する出入口の集約。
- ② オープンスペース 緑空間の確保
 - ・ 地下駐車場のネットワークを形成する。
 - ・ 個別街区で生み出す公開空地を集約化し、大規模なオープンスペースを創出する。
 - ・ 日比谷公園との緑のネットワークを形成する。
 - ・ 屋上庭園を連続かする。
 - ・ 地下に及ぶ壁面線により、設備系、歩行者系等の空間利用の連続的な創出を図る。
- ③ 「共」空間の整備
- ④ 歩行者動線の連続と拡充
- ⑤ 街並の維持・創出
- ⑥ 賑わい空間の形成

□ 街区整備の方針

街区の統合による一体的開発によって以下のことの実現を図る。

- ① 一体的な自動車動線の改善
 - ・ 区画道路を統合し、大名小路、仲通りを拡幅する。
 - ・ 街区への自動車交通を地下駐車スペースで一体的に処理する。
- ② オープンスペース 緑空間の創出
 - ・ 駅前広場の創出 (商業、文化施設の移転によって歩行者を主体とした広場を創出する。)
 - ・ 憩い、集いの広場の創出 (街区の統合によって、個別街区では生み出せない大規模な広場を創出する。)
 - ・ 低層基壇部の屋上を緑化する (屋上庭園の創出)
 - ・ 地下まで及ぶ壁面線により、街区レベルの設備系、歩行者系等の空間利用を図り、将来的な地区レベルへの接続余地を持つ。
- ③ 「共」空間の整備
- ④ 歩行者動線の連続と拡充
- ⑤ 街並の維持・創出
- ⑥ 賑わい空間の形成

3) インクリメンタルな開発誘導方式

当地区の再開発の方法論は、開発の進行熟度に応じたインクリメンタル (Incremental) なアプローチによって進めることが現実的である。つまり、地区全体として実現する空間整備目標を掲げ、節目節目で当地区の街の熟成程度や法制度の整備状況を勘案した計画立案や軌道修正をタイミングよく図る方法である。従前の計画を硬直的に保持するのではなく、節目においてはその段階で最も妥当とされる内容、イメージ、構成を再検討し、別途の軌道も選択するということである。このような緩やかな方法を取って行くためには、空間整備コンセプトを具体化していくプロセスプランニング体系とともに、地権者が当該区域のプラン内容について、自ら主体性をもって合意形成を図る「協定」に代表されるシステムを確立し、実践的な開発のプログラムを作成していくことが基本となる。

○ 「協定」方式による街づくり

① 「協定」の意義

- ・当地区の再開発は、地区全体の将来像を主体的に実現していく担い手である地権者が、街づくりの方向とそのやり方について自らルールを定めて、例えば協定として共有化し、具体的な開発整備を進めていくことに大きな特徴がある。
- ・その意義は次のような4点にある。

- 明確な街づくり主体として確立 (地権者自らの提案による街づくりの実践と責務)
- 街づくり理念、目標を共同の目で共通認識化 (全体への視野をもった個別の役割)
- 共同して行うことによる整備効果の増幅 (効果的な整備による社会への貢献)
- 地区の実情にあった計画実効性の相互確認 (実効性ある計画への共同取り組み)

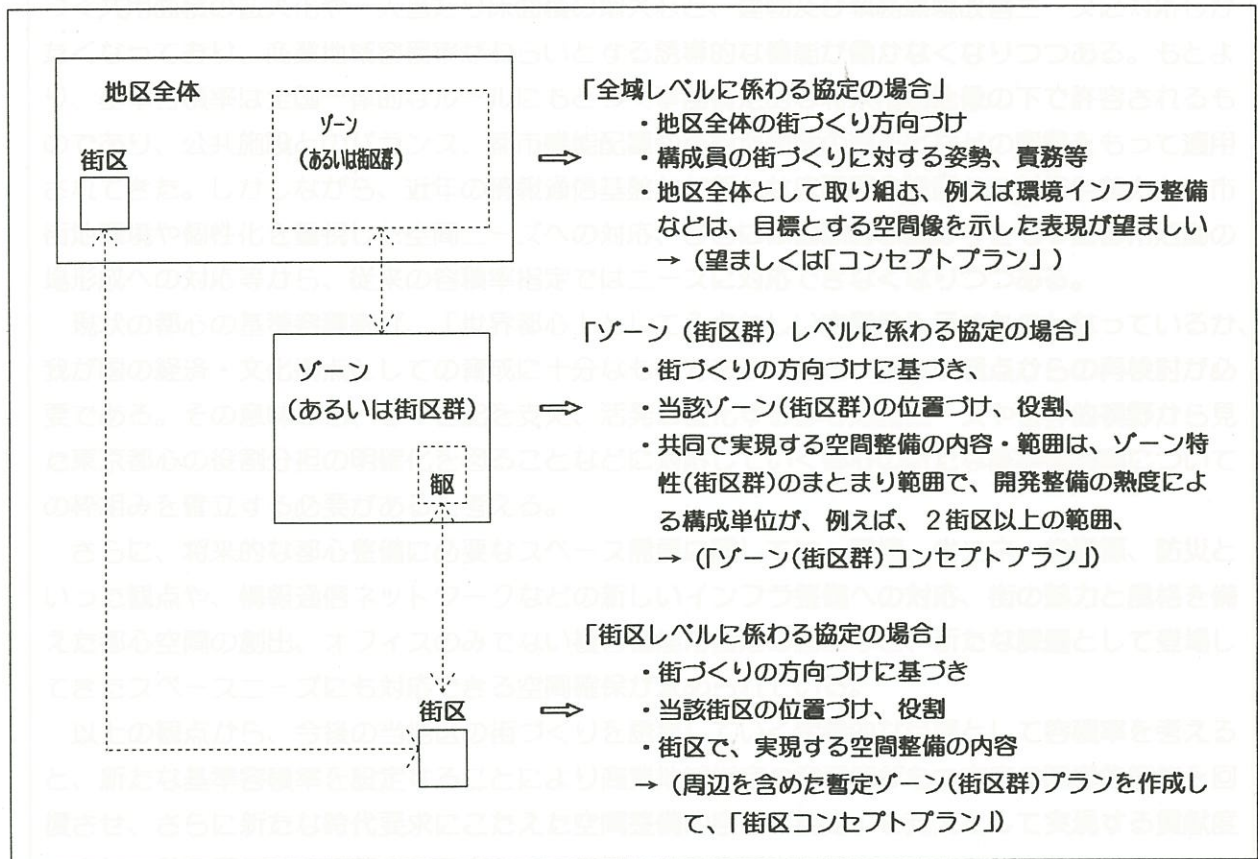
- ・また、地権者自らがルールとして定める「協定」を互いに共有化することは、公共サイドに向けて都市整備についての地権者側の責任表明 (担保) となるものであるから、官においても、この意義を行政としても真摯に受け止め、施策として取り組んでいくことが求められる。

② 区域の実情に応じた「協定」

- ・「協定」は、全域の場合やゾーン、街区の場合など対象範囲としての広がりや、取り決め内容のレベルなどに応じて共有化していくルールである。そこで、協定内容としては、区域の実情に合わせ、理念的なものから具体的なものに至るまで、その段階で最も全体の街づくりにおいて妥当とされる内容とすることが適切である。それがいずれの場合であっても地区全体の街づくりの方向づけについての全体的な承認、即ち平成6年3月に締結した「街づくり基本協定」の遵守を不可欠とした上で、出来れば、この基本協定を一步前に進めて今回提示

した「コンセプト」を盛り込んだ「協定」へと発展的にしていくことが望ましい。

(区域の実情に応じた「協定」)



③ 「協定」方式を基に「コンセプトプラン」を更新、発展

- ・ 現段階では、個別街区内の開発時期並びにその内容が明確でないことから、当地区全体についての施設計画と公共的空間とが一体となったプランを描くまでには至ってなく、「コンセプトプラン」による公共的空間整備の枠組みの表現に止どまっている。しかし、今後具体的な「協定」を基とする街区開発の進行にともなって、「コンセプトプラン」に示された内容はその場所、場所において更に確度の高いもの、具体性を帯びたものになってくる。
- ・ 現実的な流れを考慮すると、街区内の整備には個々の敷地関係や個別事情があることから、緩やかに開発整備の方向を示しながら開発に取り組んで行くようなプロセスを踏む。その上で、インクリメンタルなアプローチによる開発の取り組みを「協定」を併用して徐々に詳細な「空間整備ガイドプラン」へ到達する事が考えられる。具体的な計画内容を随時盛り込んでいくなど「コンセプトプラン」は内容的には、常に発展系のものである。
- ・ こうして、公共及び公共的な内容をもつ「空間整備ガイドプラン」と個別街区や街区群のインクリメンタルな開発方式により作られる「協定」とが合わさって、当地区の再開発は進んでいくものとする。

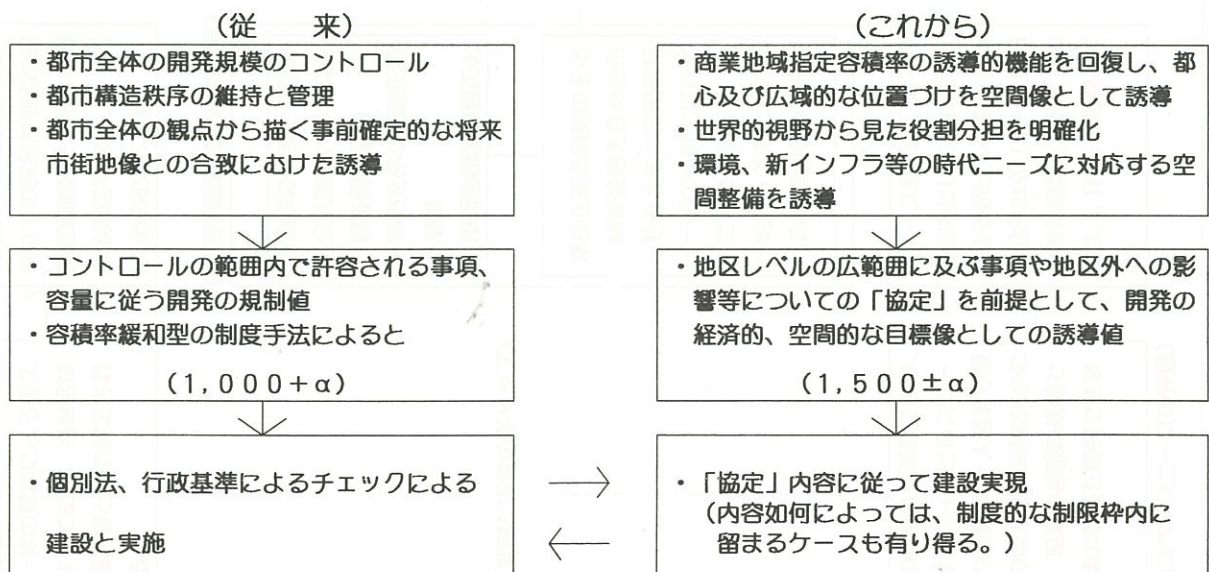
4) 定量的な再開発目標水準の考え方

当地区にあっては、指定されている基準容積率の消化が限界近くに達しており、技術革新に基づく共用面積の拡大化や一人当たり床面積の増大など、建物及び執務環境改善ニーズに対応しがたくなっており、商業地域容積率がねらいとする誘導的な機能が働かなくなりつつある。もとより、基準容積率は全国一律的なルールにもとづく事前確定的な将来市街地像の下で許容されるものであり、公共施設とのバランス、都市機能配置や市街地密度の適正化などの意図をもって適用されてきた。しかしながら、近年の情報通信基盤など新たな床面積余裕量への対応や魅力ある市街地環境や個性化を重視した空間ニーズへの対応、さらには国際的な広がりをもった都市活動の場形成への対応等から、従来の容積率指定ではニーズに対応できなくなりつつある。

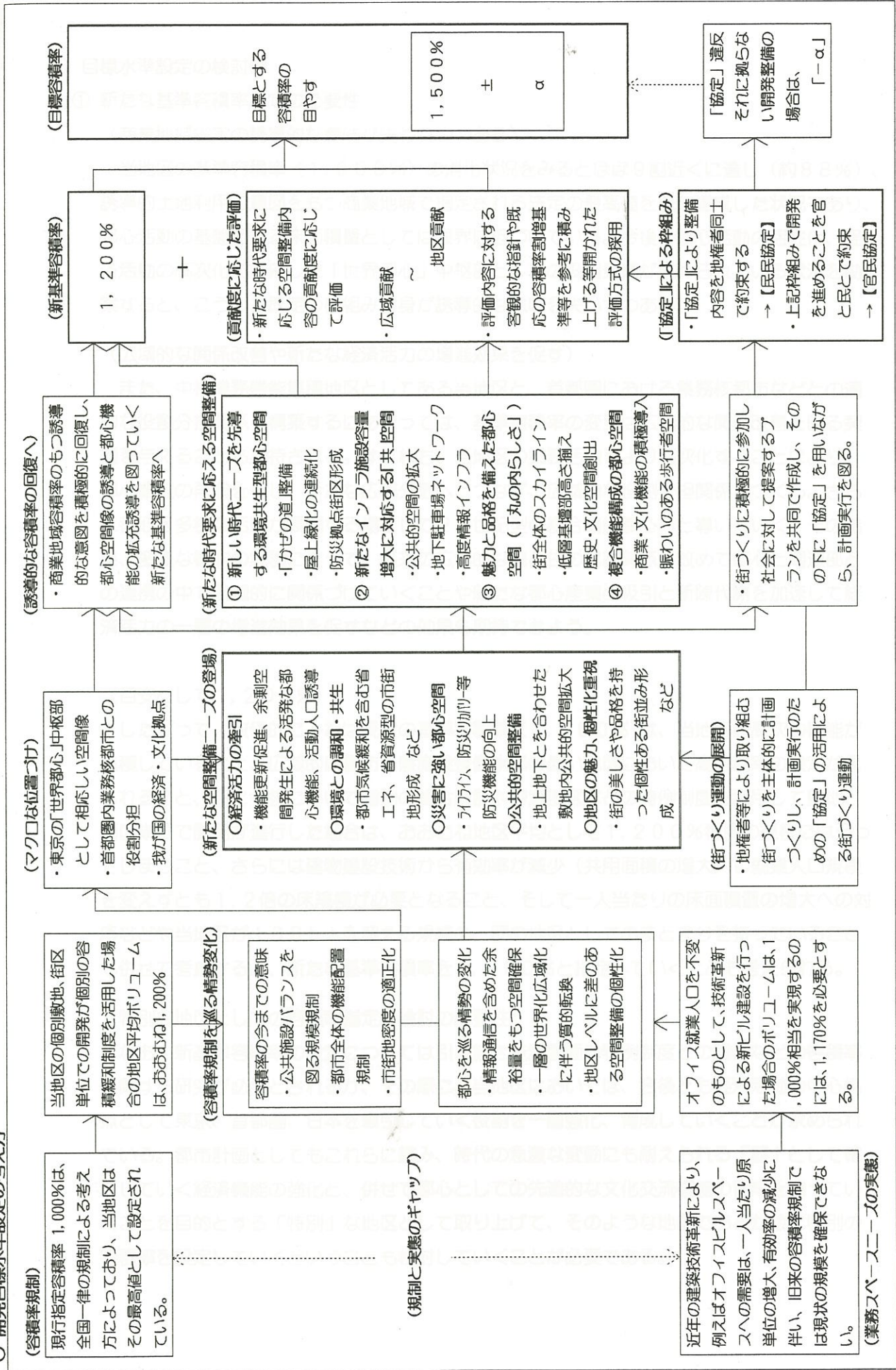
現状の都心の基準容積率が、「世界都心」としてふさわしい空間像を示すものとなっているか、我が国の経済・文化拠点としての育成に十分なものであるかなど、新たな視点からの再検討が必要である。その意味から、21世紀を支え、活発に変化する都心活動ニーズや世界的視野から見た東京都心の役割分担の明確化を図ることなどに対応していく都心の新たな基準容積率についての枠組みを確立する必要があると考える。

さらに、将来的な都心整備に必要なスペース需要に関しては、環境、省エネ・省資源、防災といった観点や、情報通信ネットワークなどの新しいインフラ整備への対応、街の魅力と風格を備えた都心空間の創出、オフィスのみでない複合機能市街地の創出など、新たな課題として登場してきたスペースニーズにも対応できる空間確保が求められている。

以上の観点から、今後の当地区の街づくりを誘導していく定量的な目標として容積率を考えると、新たな基準容積率を設定することにより商業地域指定の容積率もつ本来の誘導的機能を回復させ、さらに新たな時代要求にこたえた空間整備内容を「協定」を支えとして実現する貢献度に応じて計画評価する容積率とを合わせて目標とする容積率を設定することが考えられる。この流れを示したのが、次頁に示すフローであり、その目標値を、「 $1,500\% \pm \alpha$ 」とする。なお、「 $\pm \alpha$ 」は協定内容の遵守如何によるものであり、貢献度に応じた内容以上のもの場合は「+」、協定に拠らない場合は「-」の意味をもつ。



○ 開発目標水準設定の考え方



○ 目標水準設定の検討例

① 新たな基準容積率設定の必要性

(商業地域指定の誘導的な意味が失われつつある)

当地区の基準容積率(1,000%)の消化状況を見るとほぼ9割近くに達し(約88%)、誘導的土地利用の意図をもつ商業地域で指定される法定の最高値を概ね達成した状況であり、都心活動の基盤となる床面積量としては限界に近づいている。今後の都心活動の活性化、経済活動の高次化に対応した「世界都心」中枢部としての役割発揮が求められている状況を勘案すると、こうした既定の枠組み自身が誘導的な意味を失いつつある。

(広域的な関係改善や新たな経済活力の増進効果を促す)

また、中枢業務機能集積地区としてある当地区と、首都圏における業務核都市などとの適切な役割分担関係を構築するにあたっては、基準容積率の変更は広域的な関係改善を図る契機を与えることも期待される。すなわち、当地区の業務活動をより高次化することにより、都心機能の再編を促し、新たな広域分散へとつなげ、広域的な役割分担関係をつくる。さらに都心を多様な活動が展開する場として21世紀型の複合機能都心へと導いていく。その結果、多様な機能の集積に伴って、従来の広域的な職と住の配置関係を改めて都心と周辺部との連携の中で積極的に関係づけていくことや新たな都心産業の吸引と新陳代謝を加速して経済活力の一層の増進効果を促すなどの効果も期待できよう。

(目安として1,200%)

したがって、数値的にみれば現状の基準容積率(1,000%)は、当地区に高次の機能が集積していること、広域的に都市基盤施設整備水準の低い地区において高容積率の設定が見られること、仮に今後において個別の総合設計や特定街区などの特例制度を活用して敷地、街区単位で開発が進行した場合は、おおむね地区平均として1,200%程度の規模には至ってしまうこと、さらには建物建設技術から有効率が減少(共用面積の増大)し就業人口規模を変えずとも1.2倍の床規模が必要となること、そして一人当たりの床面積量の増大への対応などや当地区が100haを超える規模の一団の地区としてのまとまりを持っていることも併せて考慮すると、新たな基準容積率を1,200%と指定していくことも考えられる。

(特別な地区としての容積率指定の検討の必要性)

なお、新基準容積率の設定については引き続き法制度面や特例制度との関係などの容積率に関する研究が必要とされるが、その際に、当地区においては、今後とも経済活動の中心拠点として東京、首都圏、日本を牽引していく役割を一層強化、育成していくことが求められている。都市計画としてもこれらに鑑み、時代の急激な変動にも耐えられる「器」として確立していく経済機能の強化と、併せて都心としての先進的な文化交流機能の育成を図っていくことを目的とする「特別」な地区として取り上げて、そのような地区であるが故に特別の容積率を設定していくということも検討していくことが必要である。

② 計画評価の検討例

仮に基準容積率の変更がない場合であっても、当地区の再開発整備の内容は、時代が求める新しい空間像を構築していくことには変わらない。そこで、当地区の再開発整備が「協定」を基として都市的な貢献整備を担うことや地区内の公共的空間整備を行うことなどの整備内容をもっていることについて評価し、個別街区や街区（群）で行う再開発に対して、開発の誘導目標となる値を数量的に与えて行く容積率への還元を行う。

(i) 評価の対象項目例

当地区の再開発を実現することは、単に個別街区の整備・改善を図るばかりではなく、全体、地区、街区（群）のプランに示された各種の公共的な施策を盛り込んだ整備内容を実現していくことを評価することによって、いわゆる容積率の緩和・割増を与え、民間開発意欲の高揚を図ることも必要である。そのような対象として次の項目が上げられる。（項目右のa bは、評価検討列表に対応）

【新しい時代を先導する環境共生型の都心空間としての基盤形成】

- ① 都心の新たな環境構造形成への貢献（一連の「かぜの道」整備）→ a
 - ・従来は評価の対象に上っていない環境への整備に対して、新たな都市基盤施設整備に相当するものとして評価
- ② 官民境界部の共同利用空間として創出する整備（「共」空間創出）→ a
 - ・地下レベルに至る壁面後退によって共同溝やサンクン広場などの利用空間として整備し、官民で活用することを評価
- ③ 地域、地区防災機能の拡充→ a
 - ・首都の防災機能バックアップ、「防災拠点街区」形成など高い防災機能をもったビルや街区の整備、防災上の機能補強、拡充に対して評価

【地区・街区（群）の整備内容】

- ④ 公共空間創出のための街区の一体的な整備（敷地・街区共同化）→ b, c
 - ・敷地・街区の共同化により公共空間を生み出すことに対して評価
- ⑤ 当地区の個性、特色の増進・向上（「丸の内らしさ」創出整備）→ c
 - ・地区のアイデンティティ形成が個性を高め特色を増進し、それが市民に支持される内容については積極的に評価
- ⑥ 公共空間の改善・向上（地上・地下歩行者空間のための空間整備）→ c
 - ・大量の歩行者流動が生じる地区において適切な歩行者空間整備を図ることに対して評価
- ⑦ 新たな公益施設等の整備（文化・芸術、美観の創出等）→ d
 - ・文化・芸術の面における都心機能の複合化や街の美観向上等を適切に整備することを評価
- ⑧ 当地区のみならず地区外への整備（住宅整備、地区外インフラ等）→ e
 - ・地区外の住宅供給や関連都市施設の整備などへの協力を行った場合に評価

上記のなかで、「新しい時代を先導する環境共生型の都心空間としての基盤形成」については、今後の都市整備において新たな基盤施設としての位置づけを有するものであり、技術的な観点から言えば、基準容積率の論拠に相当するとみなすことが考えられる。

(ii) 評価の検討例

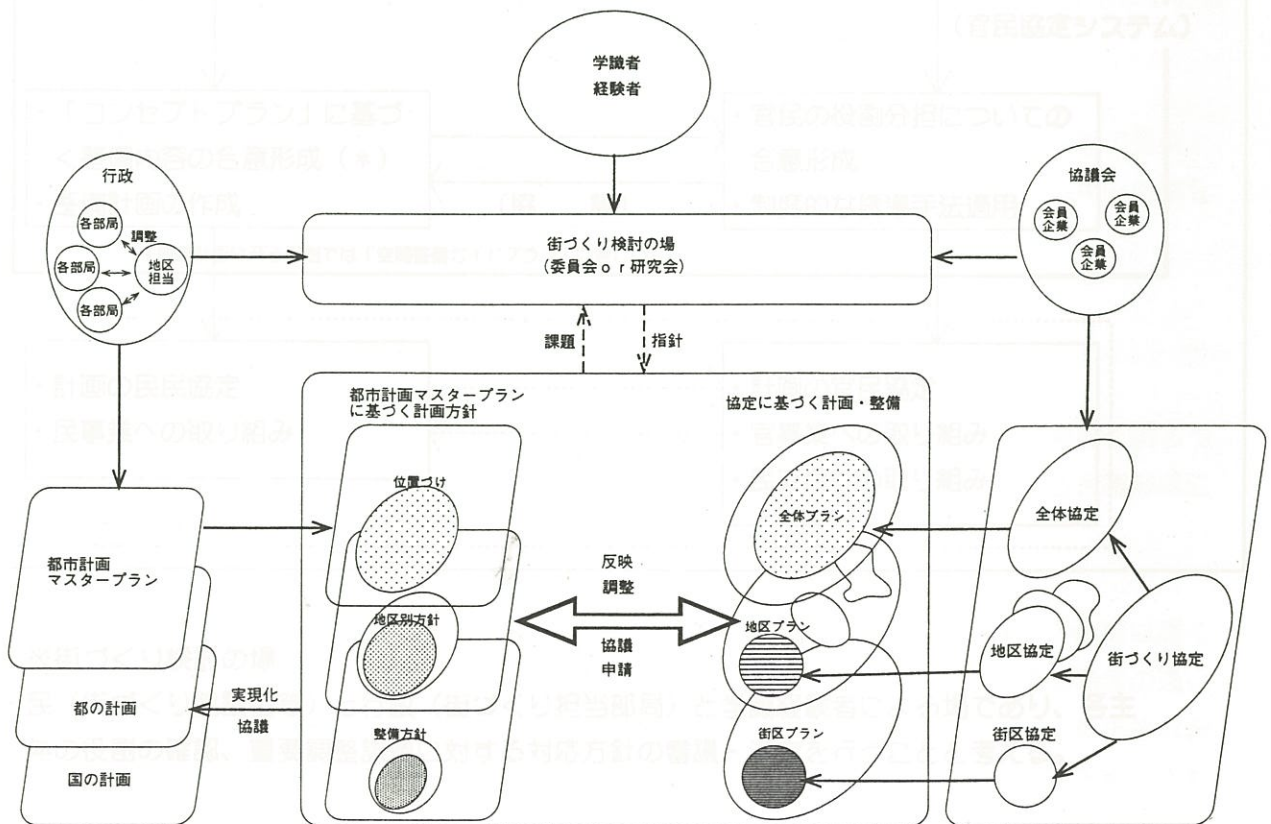
	(評価項目)	(評価容積率%)	(備考)
環境共生型盤形成	a 地区の新たな基盤形成 <ul style="list-style-type: none"> ・既成市街地における新たな都市基盤整備として捉え、ベース容積率の変更に相当するものとして ・「かぜの道」づくり ・「共」空間整備 ・防災機能の拡充 	200～	<ul style="list-style-type: none"> ・基準容積率のベースアップに相当 ・これらを「協定」により担保
地区街区(群)づくり整備	b 街区再開発のための共同化 <ul style="list-style-type: none"> ・街区内の敷地共同化から複数街区間の共同化に至る整備を評価 	50～150	<ul style="list-style-type: none"> ・市再事業に相当するものとして高度利用地区数量設定方法を参考適用
	c 公開空地等の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・街区内の有効な空地確保に対してその位置、形態、数量等に応じて評価、さらに美観形成や街並み形成等の整備に対して評価 	50～200	<ul style="list-style-type: none"> ・特定街区や総合設計制度の方法を適用
	d 文化等の公益施設等整備 <ul style="list-style-type: none"> ・公益的な施設整備に対しての評価 	100	<ul style="list-style-type: none"> ・総合設計制度の公益施設の割増限度
	e 地区外整備への協力 <ul style="list-style-type: none"> ・地区外の住宅供給や関連都市施設などへの協力に対して評価 	100～	<ul style="list-style-type: none"> ・開発負担対象外だが暗箱化せず容積率で明確化
	計	500～	⇒ 1, 500±α

ここでの「±α」の意図は、当地区の開発整備が「協定」を基とした整備を行うこととしていることから、協定の趣旨とは疎遠な整備を行う場合においては「-」とするもので、一層の効果増進を図る場合においては「+」とするものとして設定してある。

5) 誘導・推進の体制構築に向けて

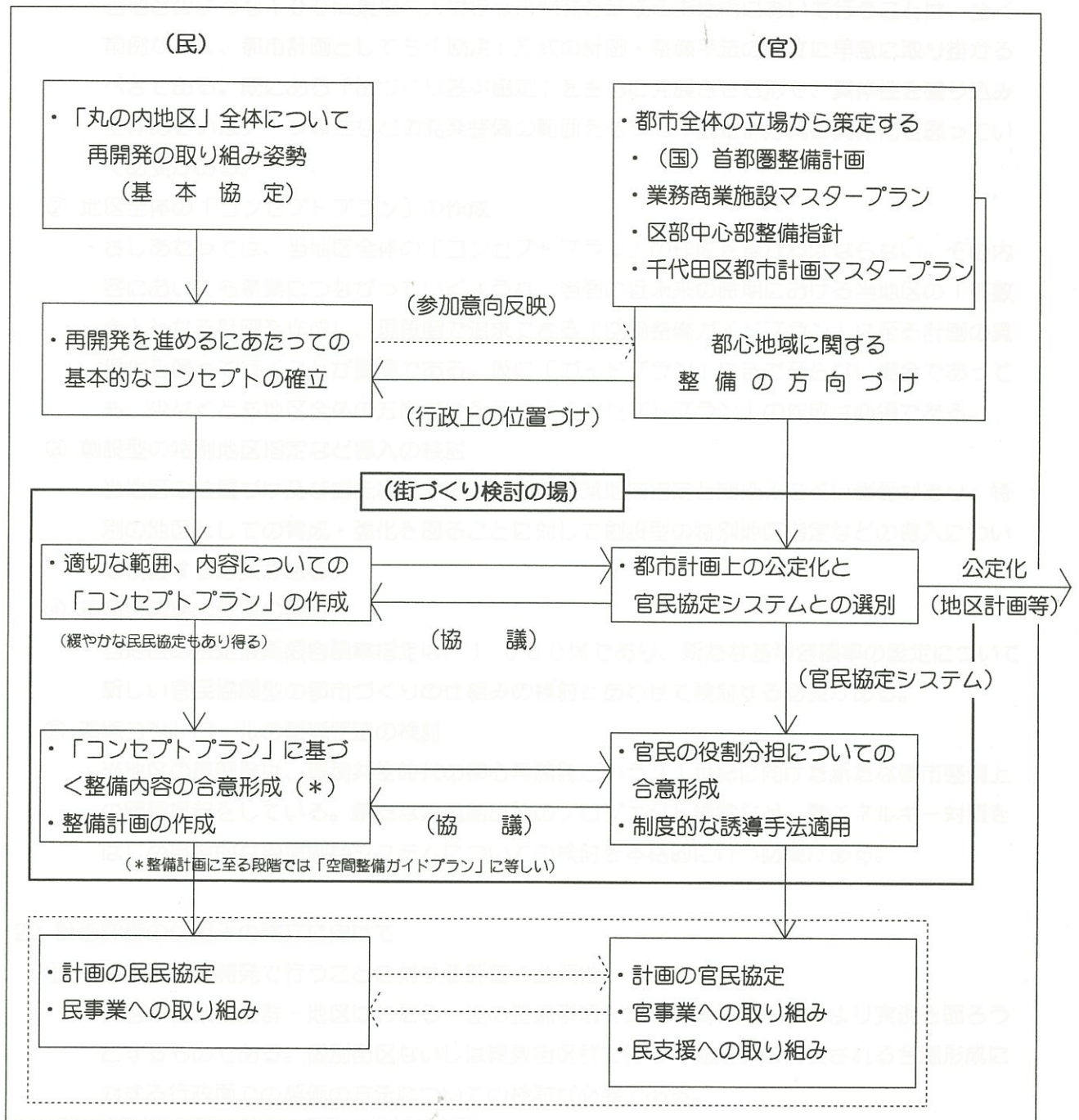
① パブリック・プライベート・パートナーシップの展開

- ・当地区の再開発は、協議会による主体的な街づくり運動を主軸として「自らの開発は自らの手で」の責務と役割を発揮していくことを基礎においている。このため、「協定」に代表される合意形成システムを柱として、全体、地区、街区（群）の実情にあわせた協定、ルールと、それを表現したガイドプランとによって計画策定が図られることとなる。
- ・さらに、こうした動きは、国レベルの計画、都レベルの例えば業務商業施設マスタープラン、区部中心部整備指針、区レベルの都市計画マスタープランなどの計画方針と連動しつつ、そのプロセスにおいて、地区別方針との整合を図ることになる。
- ・こうして、協議会活動と行政との相互浸透を相互に反映、調整、協議を図っていくことになり、パブリック・プライベート・パートナーシップ体制を構築することが不可欠となってくる。また、全体の進行管理については、学識経験者など第三者による助言、アドバイスを得ながら進めることになり、こうした行政、地元、第三者が一同に会する「検討の場」において目指すべき都心像の共有化や、重要課題への対応方針や指針の打ち出しなどが行われる。
- ・こうした行政、地元、第三者との一連の動きは、実質的な計画づくりとして従来型の官による都市計画レベルと同等の力をもつことを期待するものであるが、転換期を迎えている都市計画諸制度の先駆的な役割を期待し得るものであり、協議型街づくりを実践的な意味で展開していくには、拘束力を有する具体の都レベルの都市計画、開発担当部局、建築部局などにおいても局内での相互の連絡体制の構築も併せて必要とされる。



○ 誘導・推進体制の取り組み例

- ・民間の開発への取り組みが「協定」方式をベースとしながら進めると並行して、行政においても各種計画との整合性を図りつつ調整、協議が進められる、その一例を示すと次のとおりである。



※街づくり検討の場

- ・民（街づくり協議会等）と行政（街づくり担当部局）と学識経験者による場であり、各主体の役割の確認、重要調整課題に対する対応方針の審議・決定を行うことと考える。

5. 今後の課題

1) 誘導・推進手法に関する課題

- ① 「協定方式」による既成市街地再開発の計画・整備手法の必要性
 - ・当地区のような100ha規模の大規模な再開発を既成市街地内において行うことは、全く前例がなく、都市計画としても「協定」方式の計画・整備手法の確立に早急に取り掛かるべきである。既にある「街づくり基本協定」をさらに発展させた形で、具体性を盛り込み全体あるいはゾーン単位などの開発整備の範囲をもって「協定」方式の具体化を図っていく必要がある。
- ② 地区全体の「コンセプトプラン」の作成
 - ・さしあたっては、当地区全体の「コンセプトプラン」の作成を急がねばならない。その内容においても事業につながっていくような、当面の近未来の時期における当地区の「下敷き」となる計画を作成し、現段階で追求できる「空間整備ガイドプラン」に至る計画の具現化を図って行くことが重要である。仮に「ガイドプラン」にまで至らない場合であっても、少なくとも地区全体の方向づけを示す「コンセプトプラン」の作成は必須である。
- ③ 創設型の特別地区指定など導入の検討
 - ・当地区の位置づけ及び機能構成からは一般の商業地域指定と馴染みにくい側面があり、特別の地区としての育成・強化を図ることに対して創設型の特別地区指定などの導入について検討する必要がある。
- ④ 基準容積率の変更の検討
 - ・当地区の法定最高限容積率指定は、1,000%であり、新たな基準容積率の設定について新しい官民協調型の都市づくりの仕組みの検討とあわせて検討する必要がある。
- ⑤ 環境コントロールの最適手法の検討
 - ・当地区の再開発は、環境共生時代の都心再開発という21世紀に向けた新たな都市整備上の問題提起をしている。新たな環境創出型のプロジェクト提案など、熱エネルギー対策をはじめ自律的な環境制御システムについての検討を本格的に行う必要がある。

2) 計画評価の仕組みの確立に向けて

- ① 「協定」型再開発で行うことに対する評価の必要性
 - ・街区－複数街区群－地区にわたる一連の整備事項を地権者間の「協定」により実現を図ろうとするものである。個別街区ないしは複数街区群で行う「協定」に代表される合意形成に対する行政面での評価の方法についての検討が必要である。
- ② 「協定」の内容及び方法の具体化検討
 - ・再開発の評価は一般的に個別に具体的な内容が担保されればされるほど評価の確度は高くなるのが従来の傾向であり、インクリメンタルに進める場合では、開発計画の熟度の違いに伴って内容に差異が生じ、併せて評価も異なる場合がある。「協定」内容の具体的な担保方策に、段階的に合意形成レベルを上げる方法などの一律主義ではない方策を取り入れる検討が必要である。

③ 性質・性能評価方式の確立

- ・現状の空地評価方式に依存している傾向を改め、当該地区でどのような位置づけ発揮を図ることとが、空間整備の性能に応じて評価されることなどのプロジェクトの性質に係わる部分も重要であり、一律規制の撤廃を図り、容積率に対する評価をより統合的多角的に検討し、性質や性能面での評価方式の確立が望まれる。

④ 広域貢献型再開発手法に対する評価の必要性

- ・地区外に関係する貢献を評価する方法については特定の方式が存在せず、担当行政の裁量の範囲で行われているのが実情である。このため、広域的な貢献内容を行う場合の妥当なルールを広く世論の合意を得ながら定めて行くことが必要と考える。

3) 再開発推進体制の構築に向けて

① 推進体制としての「検討の場」の創設

- ・当地区再開発の推進を単に地元地権者による推進体制のみでは充分でない。当地区の再開発は、民間と行政等関係者との協力システム（PPPシステム）で行うべきであり、行政の関与が不可欠である。早急に行政、地元地権者及び関係主体を交えた「検討の場」のような、コミュニケーションが十分に図られた推進体制の構築が必要と考える。

② 広域貢献型開発事業の協議の方法の確立

- ・広域貢献型開発事業の開発整備等については、行政側のリーダーシップが不可欠であり、事業の具体化に向け、行政と民間との協議体制の確立、事業方法等の検討が必要である。

③ 当面の再開発計画に対する推進プログラムの構築

- ・当地区の再開発は全体のコンセプトプランあるいはガイドプランに基づき、開発街区が順次発生し連続的なつながりをもって徐々に段階的に地区全体が埋め尽くされて行くことを期待している。全体プランや事業プログラムにおいて硬直的なものとせず、個々の事業熟度を適切にコントロールしながら、弾力的で柔軟な枠組みによる再開発を進めて行くことも想定した事業化プログラムを構築する必要がある。
- ・既に発進している個別のプロジェクト等を先導的プロジェクトとして位置づけ、インクリメンタルな街づくり方式を試行錯誤を繰り返しながら実現していく。
- ・現実的な問題として、当地区再開発を進めて行く際に、当面の再開発者と未成熟地権者間との協定や広域貢献型についての事後協力方法や、事業熟度の時間差と協定内容とをどのように調整しつつ進めるかなど、大規模であること、相当な地権者数であることなど、当面の再開発が直面する諸問題を取り上げて具体的に検討することも必要である。

本冊子は、（社）日本都市計画学会が組織した「街づくり検討委員会」における議論をとりまとめたものである。

当委員会のメンバーを以下に記す。

○ 街づくり検討委員会（アイエウオ順）

委員長	伊藤	滋	慶應義塾大学	教授
委員	大野	秀敏	東京大学	助教授
〃	尾島	俊雄	早稲田大学	教授
〃	黒川	洸	東京工業大学	教授
〃	小林	重敬	横浜国立大学	教授
〃	武内	和彦	東京大学	教授
〃	日端	康雄	慶應義塾大学	教授

○ 委員会事務局

（社）日本都市計画学会