

IV 都市の環境や機能の確保に関する資料

IV-1 都市再生特別地区の内容

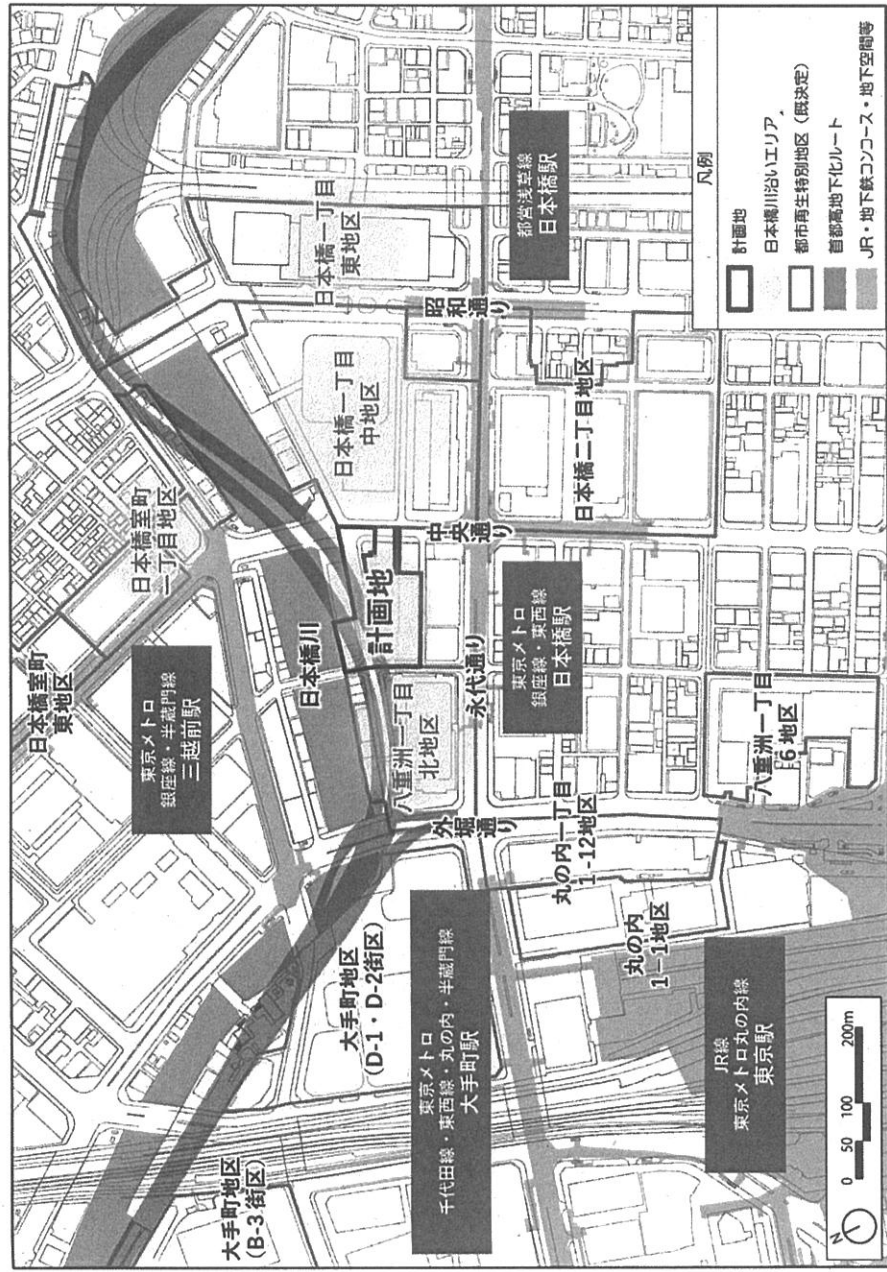
1 計画概要

- 計画地 : 東京都中央区日本橋一丁目内
- 都市計画用途地域等 : 商業地域、防火地域、駐車場整備地区、日本橋・東京駅前地区地区計画
- 基準容積率 : 800%、700% (加重平均約 705%)
- 建蔽率 : 80% (防火地域内の耐火建築物により 100%)
- 都市再生特別地区の区域面積 : 約 0.8ha
- 事業手法 : 第一種市街地再開発事業
- 計画諸元

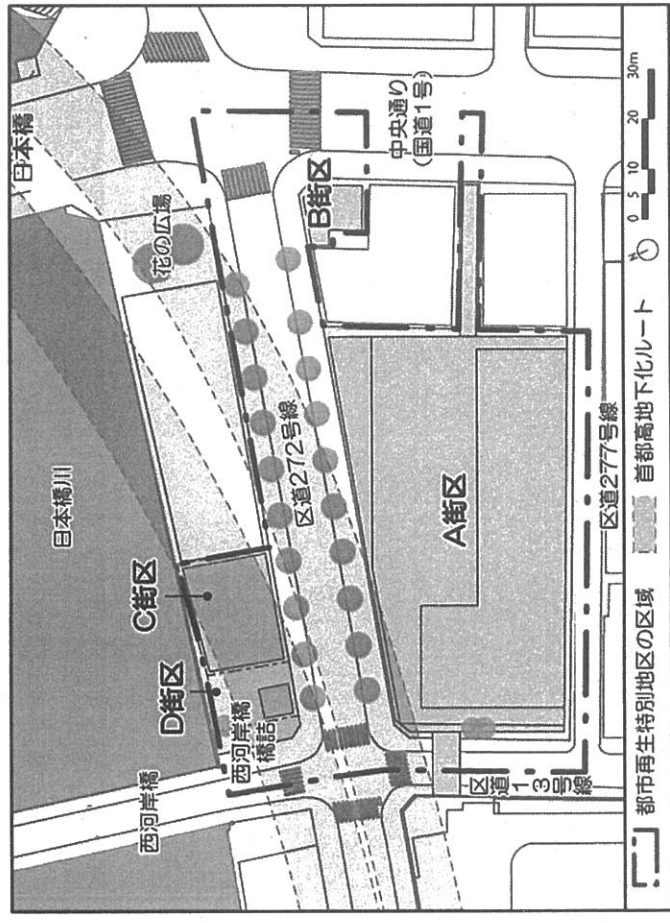
	全体	A街区	B街区	C街区	D街区
敷地面積	約 4,280 m ²	約 3,590 m ²	約 130 m ²	約 380 m ²	約 180 m ²
建築面積	約 3,790 m ²	約 3,300 m ²	約 110 m ²	約 340 m ²	約 40 m ²
延べ面積 〔容積対象面積 ※1〕	約 87,540 m ² (約 69,440 m ²)	約 85,300 m ² (約 67,200 m ²)	約 710 m ² (約 710 m ²)	約 1,490 m ² (約 1,490 m ²)	約 40 m ² (約 40 m ²) ※5
計画容積率	約 1,630%	約 1,880%	約 550%	約 400%	約 20%
建築物の高さの 最高限度	—	高層部：GL+145m 低層部：GL+31m	GL+31m	GL+20m	GL+20m
階数/ 最高高さ (高さの基準点)	—	地上 27階、地下 3階 /GL+約 140m (T.P.+4.2m)	地上 7階 /GL+約 31m (T.P.+3.7m)	地上 5階 /GL+約 20m (T.P.+4.4m)	地上 1階 /GL+約 6m (T.P.+4.4m)
主要用途	—	事務所、店舗、 文化体験施設、 駐車場等	情報発信・ 交流施設、店舗等	事務所、店舗等	店舗等
自動車 ※2 (うち荷 捌き)	77台 (9台)	77台 (9台 ※3)	—	—	—
自動二輪	11台	11台	—	—	—
自転車	36台 (公共的駐輪場 10 台を含む)	36台 (公共的駐輪場 10台を 含む)	—	—	—
建物 (予定)	2027年度～2034年度				
工期 ※4	花の広場の整備、水辺の歩行者ネットワーク等の整備 2027年度～2040年度 隣接街区と接続する上空通路の整備 2027年度～2032年度 地下広場・地下通路の整備 2027年度～2032年度 首都高速道路 (首都高日本橋区間) 地下化事業の完了) 2040年度				

※1) 容積対象面積は、都市計画図書備考欄に特記する対象物を除いたものである。
 ※2) 駐車台数は、東京駅前地区駐車場地区の適用を想定した台数である。
 ※3) 整備台数の2分の1以下の台数については、中央区東京駅前地区付置業務駐車場整備要綱の基準を満たす大きさを確保する。ただし、何れも駐車台数の2分の1以下の台数については、東京都駐車場条例の基準を満たす大きさを確保する。
 ※4) 今後の詳細検討および関係機関協議により変更となる可能性がある。
 ※5) 四捨五入した数値を記入している。
 ※6) 施設計画についてはユニバーサルデザインの考えに基づき、高齢者、障害者をはじめ誰もが利用しやすい建築物や地区施設となるよう、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の建築物移動等円滑化誘導基準及び「東京都福祉のまちづくり条例」の努力基準をめざした計画とする。

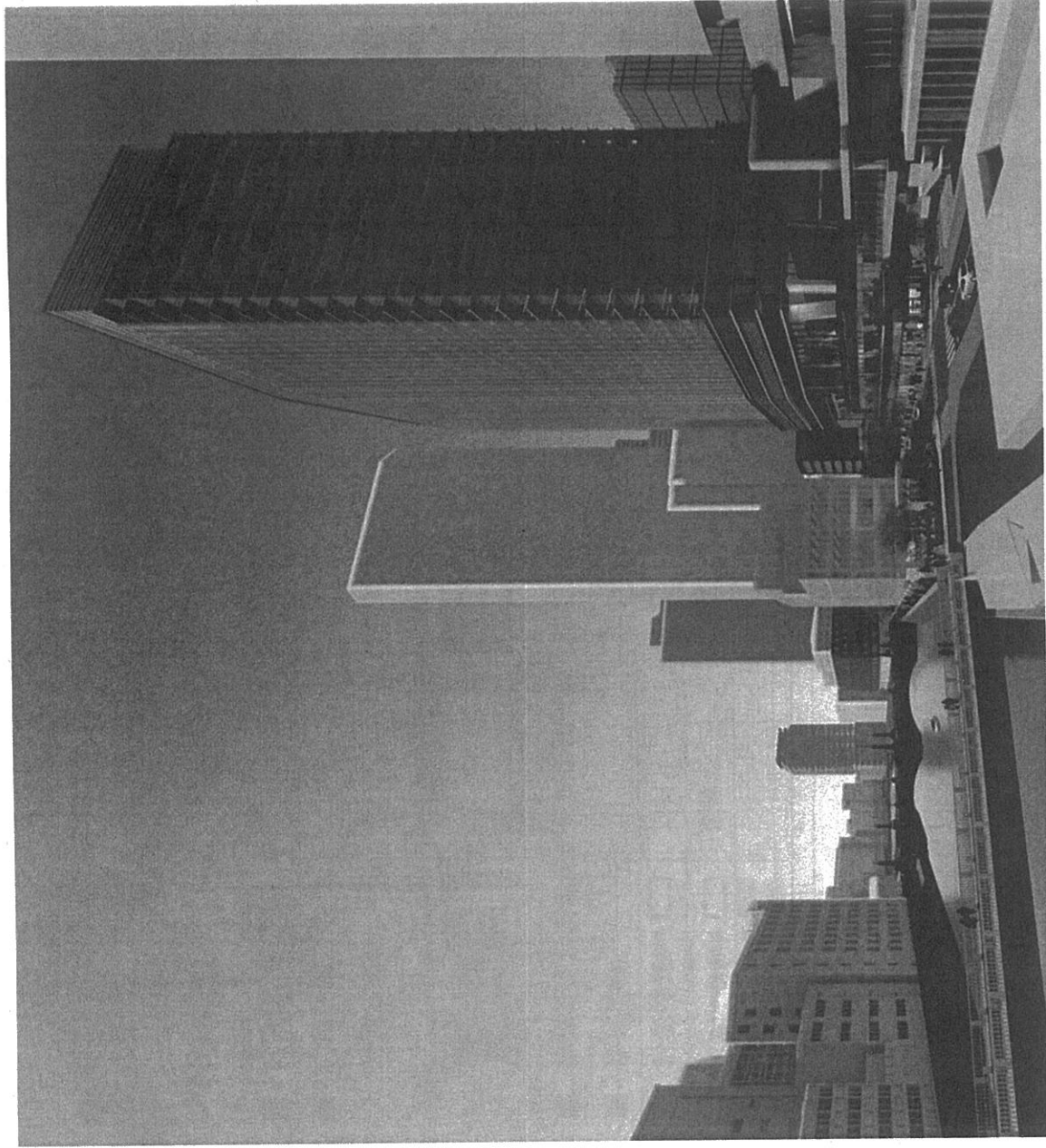
■ 位置図 (S=1:10,000)



■ 計画建物配置図 (S=1:1500)



■ 計画建物イメージパース（西側から計画建物を望む。）



2 建築物の容積率の最高限度の考え方

基準容積率
(加重平均)
705%

+

都市再生への貢献の評価
925%

1. 日本橋川沿いの連続的な水辺空間と歩行者基盤の整備
2. 都心型複合 MICE 拠点形成を支える都市機能の導入
3. 環境負荷低減と防災対応力強化

=

容積率の
最高限度
1,630%

(A 街区)
1,880%

(B 街区)
550%

(C 街区)
400%

(D 街区)
20%

1 日本橋川沿いの連続的な水辺空間と歩行者基盤の整備

- (1) エリアの回遊性を高める歩行者基盤の整備
- (2) 日本橋川沿いの賑わいある水辺空間と交流空間の整備
- (3) 首都高地下化の実現に向けた協力

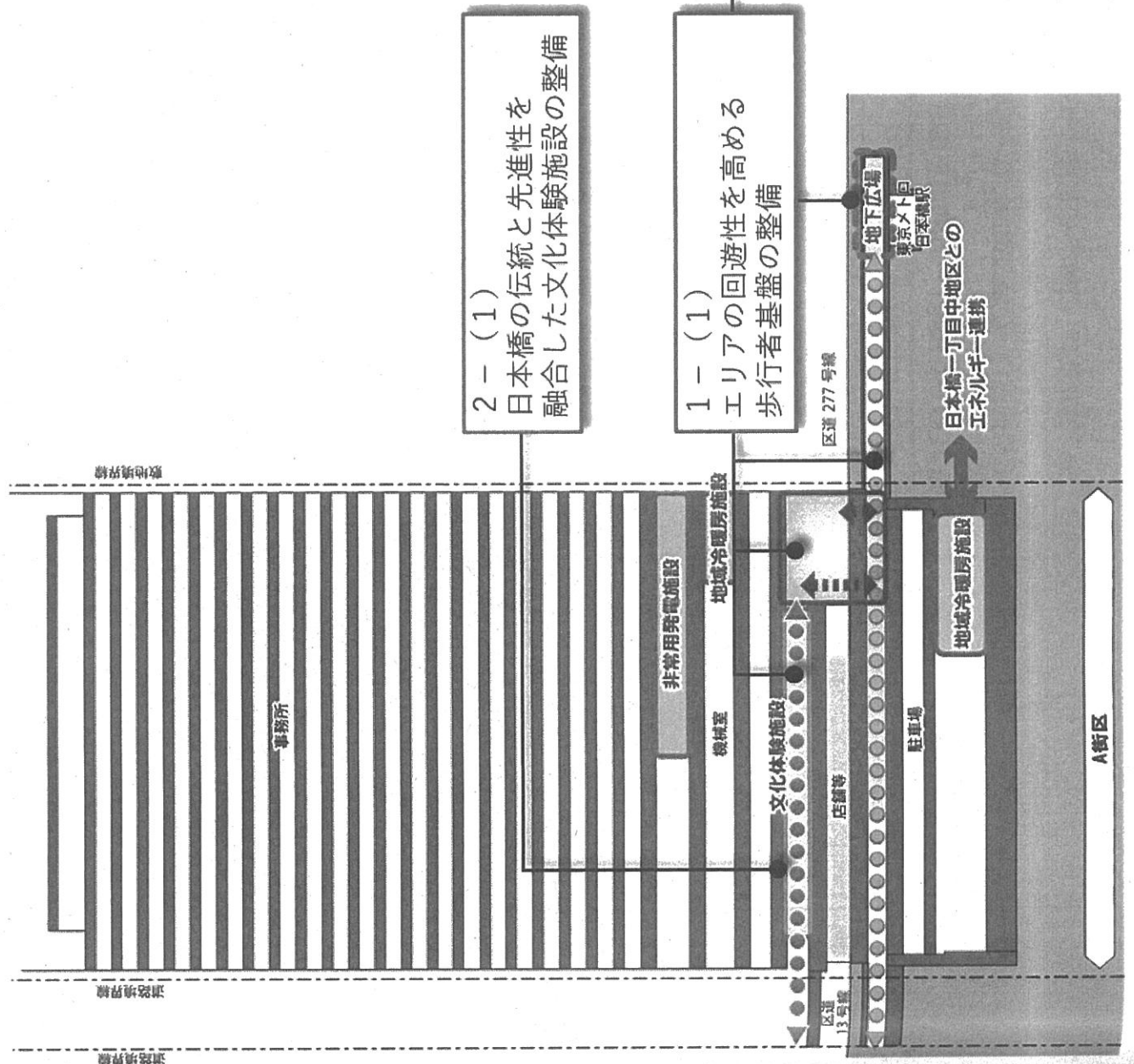
2 都心型複合MICE拠点形成を支える都市機能の導入

- (1) 日本橋の伝統と先進性を融合した文化体験施設の整備
- (2) 名橋「日本橋」に面する立地をいかした情報発信・交流施設の整備

3 環境負荷低減と防災対応力強化

- (1) 環境負荷低減に向けた取組
- (2) 地域の防災対応力強化に向けた取組

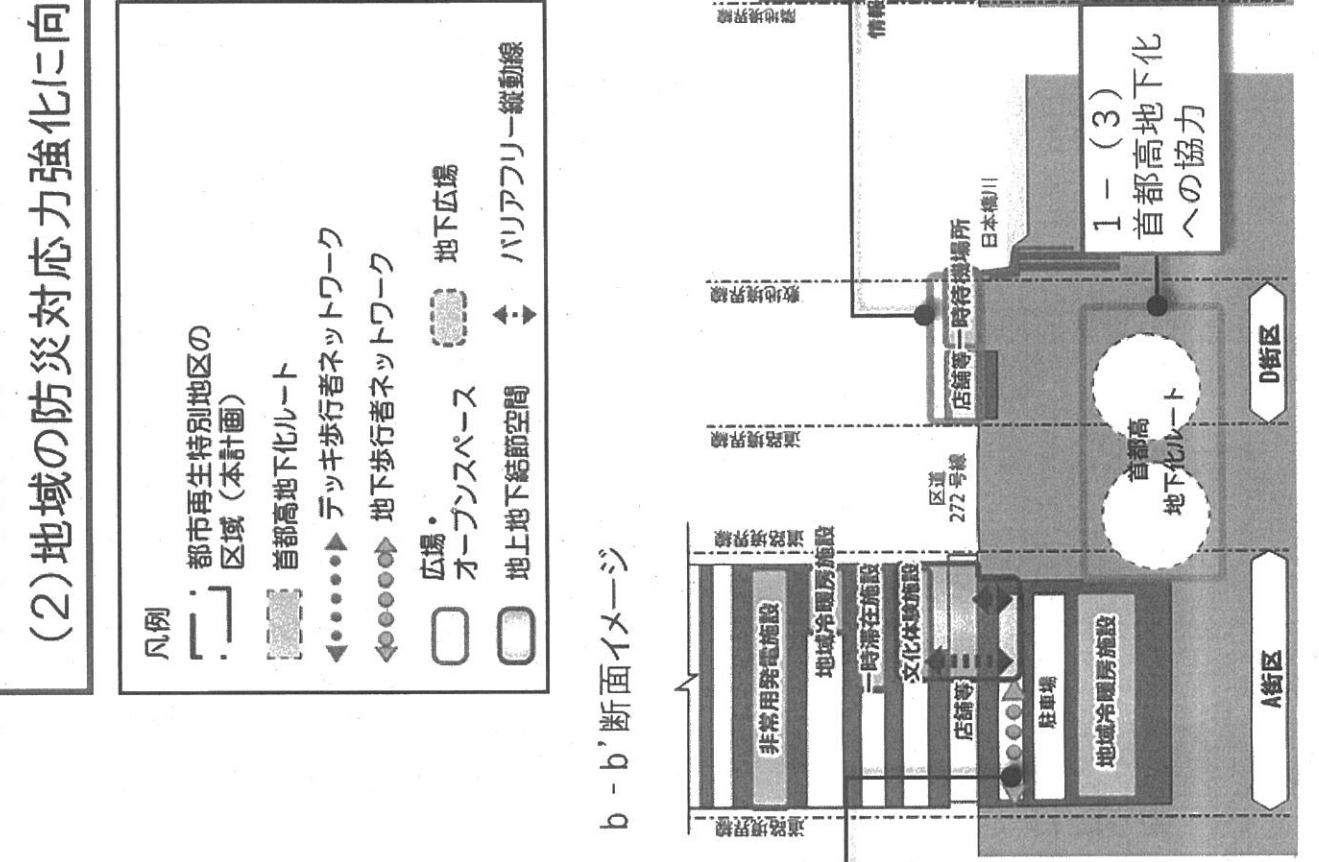
a - a' 断面イメージ



2 - (1)
日本橋の伝統と先進性を融合した文化体験施設の整備

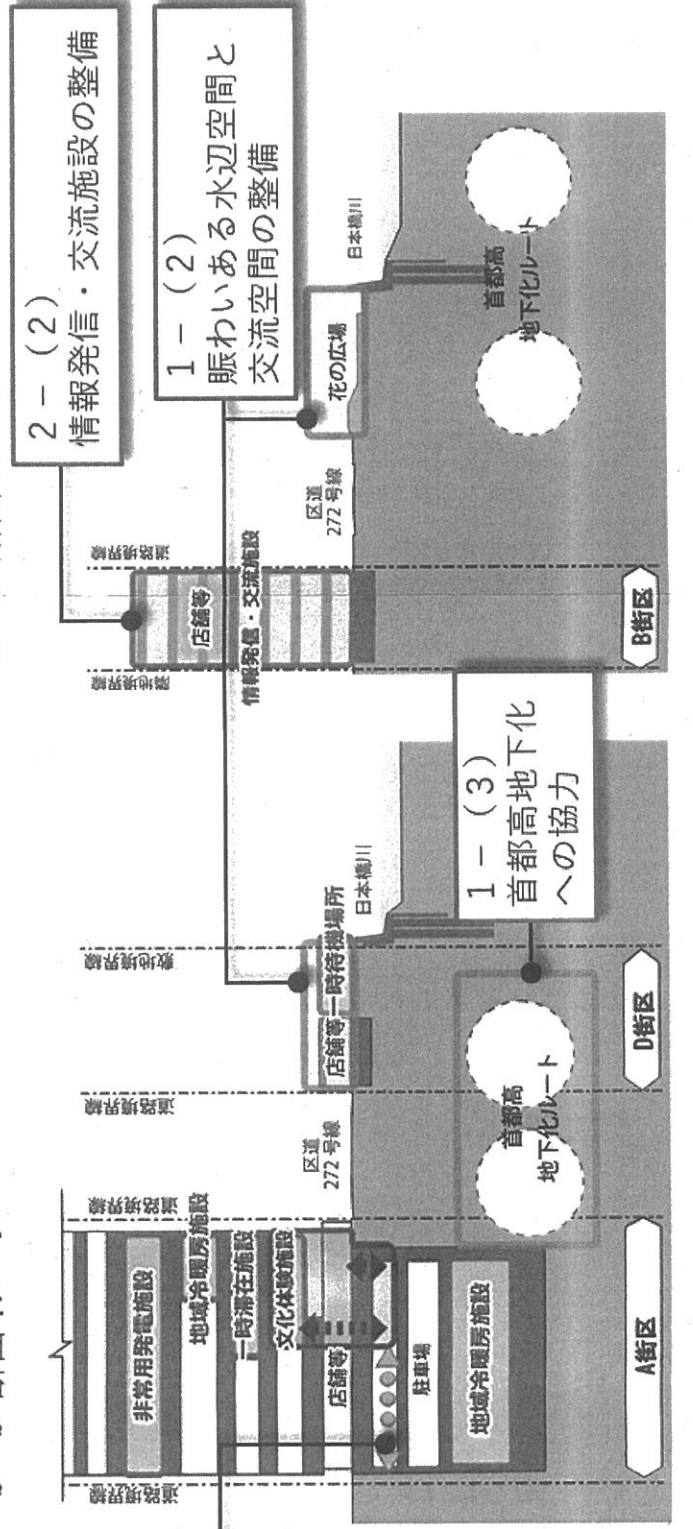
1 - (1)
エリアの回遊性を高める歩行者基盤の整備

b - b' 断面イメージ



b - b' 断面イメージ

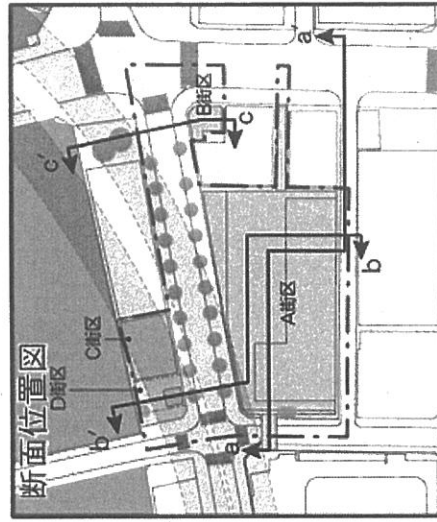
c - c' 断面イメージ



2 - (2)
情報発信・交流施設の整備

1 - (2)
賑わいある水辺空間と交流空間の整備

1 - (3)
首都高地下化への協力

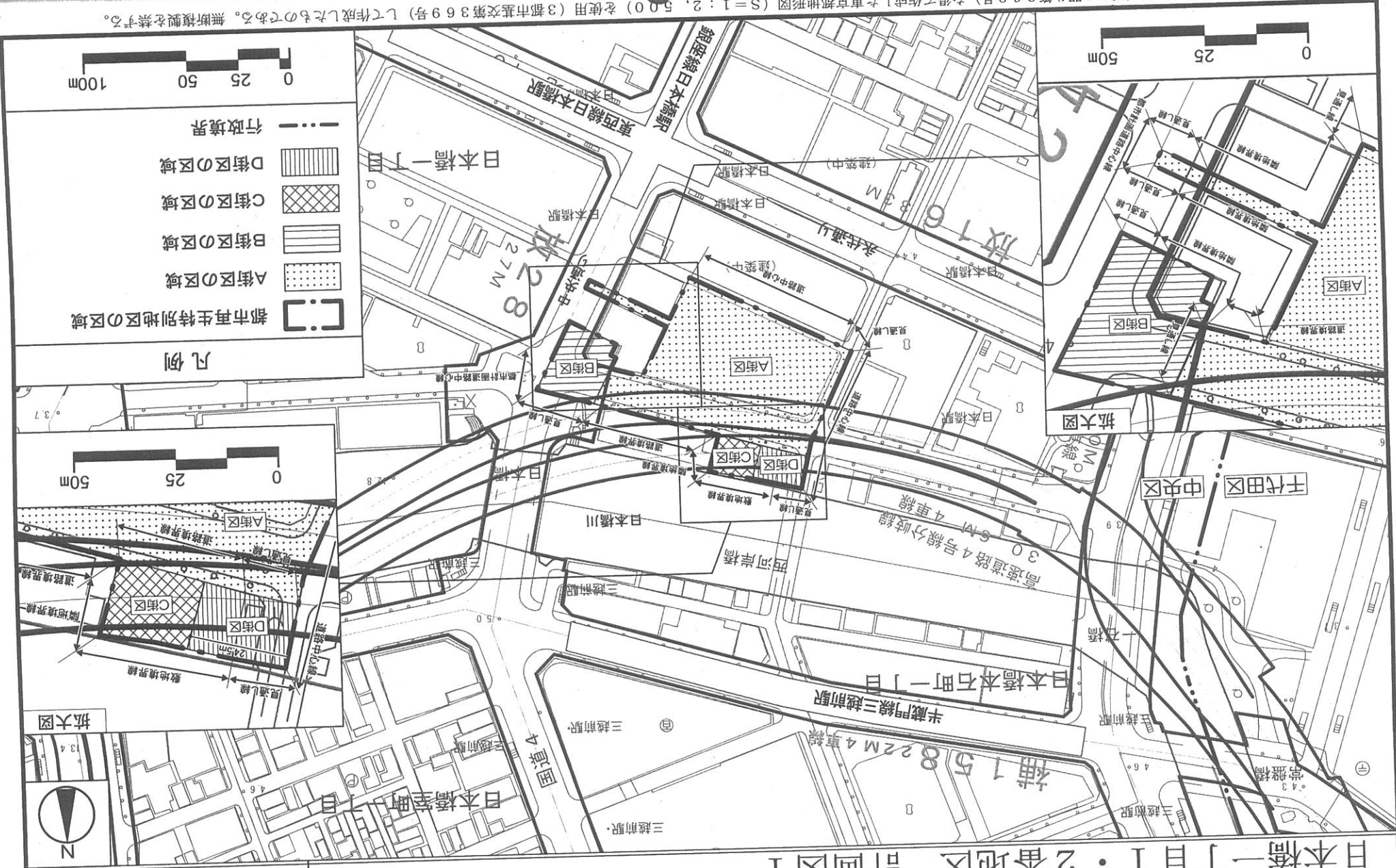


凡例

- 都市再生特別地区の区域 (本計画)
- 首都高地下化ルート
- テッキ歩行者ネットワーク
- 地下歩行者ネットワーク
- 広場・オープンスペース
- 地下広場
- 地上地下結節空間
- ハリアフリー縦動線

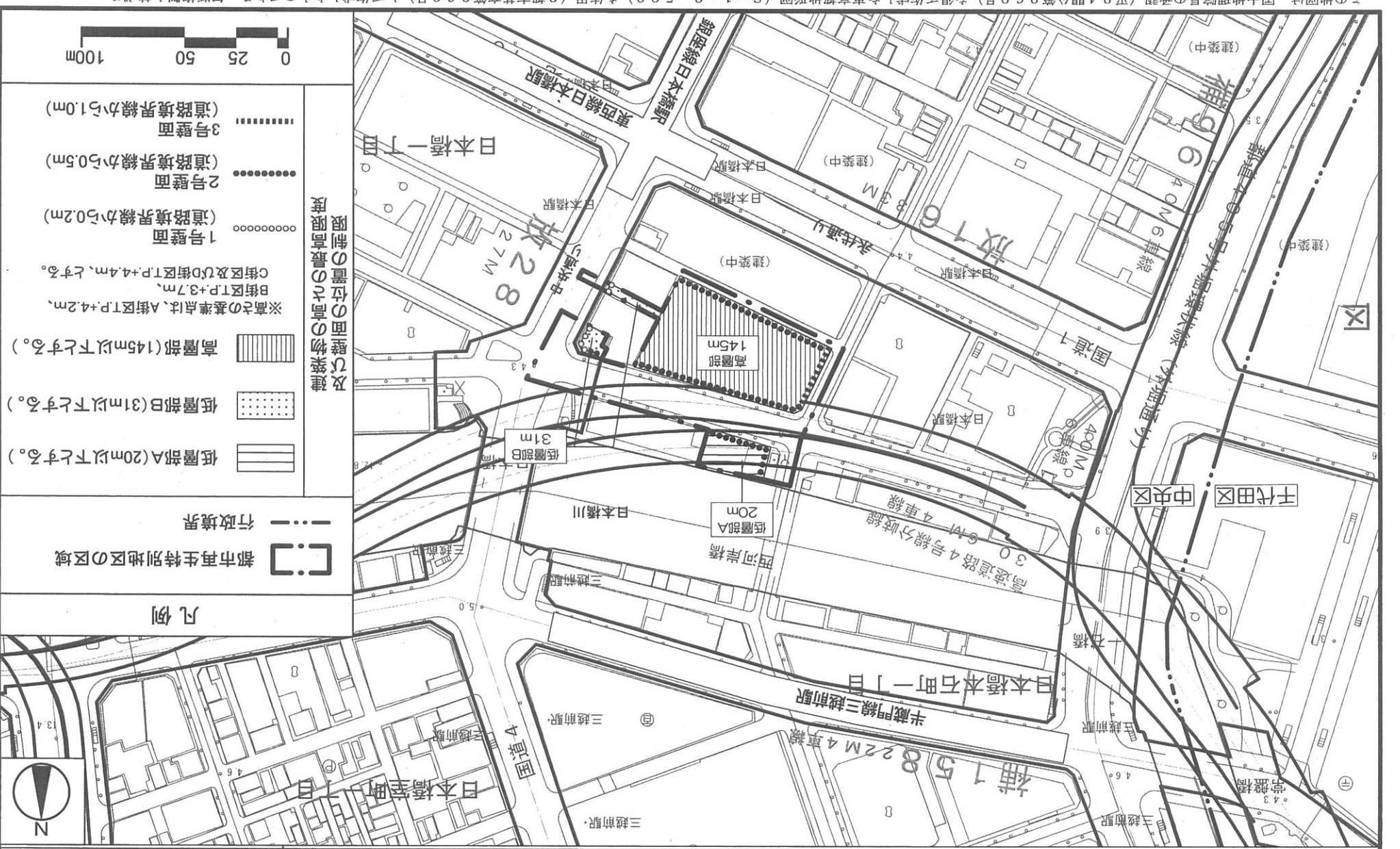
貢献項目		目的・ねらい	必要性・効果
1 日本橋川沿いの連続的な水辺空間と歩行者基盤の整備	(1) エリアの回遊性を高める歩行者基盤の整備	周辺の再開発と連携し、地上・地下・デッキレベルの重層的な歩行者ネットワークや、複数のレベルを結節する屋内広場・地下広場を整備し、日本橋川沿いの回遊性を高める歩行者基盤を構築する。	<ul style="list-style-type: none"> 中央区が策定した「日本橋川沿いエリアのまちづくりビジョン2021」では、日本橋川沿いにおいて周辺の開発事業を通じて、快適な歩行者空間・滞留空間の整備や、地上・地下・デッキレベルのネットワーク強化とバリアフリー動線の整備が求められている。 その中で、八重洲一丁目北地区および日本橋一丁目中地区による、地上の歩行者ネットワークの強化や、八重洲一丁目北地区等の周辺開発により、東京駅からの地下接続がなされ、日本橋方面へのアクセスの向上が見込まれている。 本計画では、上位計画に基づき、先行地区で整備予定の歩行者ネットワークと連携しながら、街区間の回遊性を向上させる地上の歩行者ネットワークの整備や、東京駅方面から日本橋方面へ向かう地下歩行者ネットワークと地上・地下を結節する縦動線の整備を行い、日本橋川沿いエリアの回遊性の向上に寄与するとともに、名橋「日本橋」や中央通りへ向かう歩行者の利便性やアクセス性を向上する。
	(2) 日本橋川沿いの賑わいある水辺空間の整備	首都高地下化事業や周辺の再開発・隣接敷地と協調し、日本橋川沿いの足元空間に店舗等を配置するとともに、人々が憩うオープンスペースや水辺の歩行者ネットワークの整備を行い、賑わいある水辺空間を創出する。	<ul style="list-style-type: none"> 中央区が策定した「日本橋川沿いエリアのまちづくりビジョン2021」では、日本橋川沿いについて、歩行環境に配慮しつつ、親水性の高いヒューマンスケールなオープンスペースを展開することが求められている。 現在の日本橋川沿いは、川に対して背を向けた建物が立ち並び、建物自体の老朽化も進行するなど、都心部における希少な水辺空間を活かしていない状況にある。また、河川区域内に整備されている護岸・河川管理用通路は人が立ち入れない空間となっているなど、まちと日本橋川が分断されている。 本計画では、上位計画に基づき、花の広場・西河岸橋橋詰の再整備やバリアフリー対応を行うとともに、周辺開発や隣接敷地と協調し、水辺の歩行者ネットワークを整備することで、首都高地下化により修景がなされる日本橋川沿いにおいて、国内外から日本橋を訪れる人々が集い、様々な交流や賑わいが生まれる水辺空間を創出する。
	(3) 首都高地下化の実現に向けた協力	都市高速鉄道第4号線分岐線の都市計画を踏まえ、首都高地下化の実現に向けた各種協力を実施し、名橋「日本橋」および日本橋川沿いの景観や環境の向上を図る。	<ul style="list-style-type: none"> 首都高日本橋地下化に関しては、これまで長年にわたり取組が進められてきており、平成29年7月には、国土交通大臣、東京都知事により、日本橋周辺のまちづくりと連携し、首都高道路の地下化に向けて取り組むことが発表されている。その後、国土交通省や東京都、中央区、首都高道路株式会社による首都高日本橋地下化検討会の開催を経て、令和元年10月11日に都市計画決定がなされ、令和2年4月30日には都市計画道路事業の認可を取得し、現在工事が進んでいる。 本計画では、首都高地下化の実現に向けた協力として、首都高地下化ルートへの導入空間の確保や、首都高地下化工事等への配慮を行うことで、首都高地下化の円滑な事業実施や、首都・東京の顔としての日本橋・日本橋川沿いの景観や環境の向上に貢献する。
2 都心型複合MICE拠点形成を支える都市機能の導入	(1) 日本橋の伝統と先進性を融合した文化体験施設の整備	都心型複合MICE拠点形成に向け、日本橋川沿いエリアで未整備の文化体験機能を整備し、エリア全体の総合的なMICE機能の強化を図る。	<ul style="list-style-type: none"> 東京都が策定した「東京都 MICE 誘致戦略」では、「世界一のビジネス都市」の実現のために、国際的な MICE 誘致を積極的に推進している。また、中央区が策定した「日本橋川沿いエリアのまちづくりビジョン2021」では、川沿い5地区で連携し、各地区の特色をいかした日本橋川交流拠点の段階的な形成および多様な都市機能の集積が求められている。 本計画では、上位計画に基づき、日本橋川沿いエリアで連携して進めている都心型複合 MICE 拠点の形成に向けた取組として、先行地区で整備予定の文化体験施設を整備し、MICE 開催地に期待される「開催地ならではの魅力・伝統文化」を提供する場を創出する。 また、名橋「日本橋」や日本橋橋詰の「花の広場」からの視認性やアクセス性の高い当地区 B 街区において、情報発信・交流施設を整備し、MICE 参加者をまちなかへと誘引し、日本橋川沿いエリアの賑わいの向上に貢献する。なお、MICE 開催時以外にも、文化体験や情報発信等の提供を通じて、恒常的な日本橋の賑わいの向上に寄与する。
	(2) 名橋「日本橋」に面する立地をいかした情報発信・交流施設の整備	日本橋に面する立地特性をいかし、MICE 参加者をまちなかに誘引する施設を整備する。	<ul style="list-style-type: none"> エネルギーの効率的利用と熱負荷低減への取組とともに、エネルギーの面的利用を通じて、地域全体でのエネルギーの効率的利用を促進する。 事務用途主体の A 街区については、施設計画等における取組により 48kg-CO₂/㎡・年以下を目指すとともに、建物供用開始時においては、再生可能エネルギー由来の電力利用等により、実質的な CO₂ 排出量の更なる低減を図る。 さらに、本計画建物においては、今後の社会状況の変化や技術革新の状況を踏まえ、本提案内容にこだわらず、さらに効果的な取組の検討を継続し、東京都が掲げるゼロエミッション東京（2050年 CO₂ 排出量実質ゼロ）の実現を目指す。
3 環境負荷低減と防災対応力強化	(1) 環境負荷低減に向けた取組	本計画建物の整備や運用を通じて、環境負荷低減に取り組む。	<ul style="list-style-type: none"> 本計画では、帰宅困難者の一時滞在施設（屋内）約 900㎡、一時待機場所（屋外）約 100㎡を確保し、防災備蓄倉庫（3日分）を整備することで、防災対応力を強化する。 また、災害時においても安定的なエネルギー供給を実現するため、日本橋一丁目中地区と連携し、災害に強い自立・分散型エネルギーネットワークの導入による電力の二重化を実施する。 さらに、電力・ガスが途絶した場合においても、非常用発電設備（オイル 72 時間・デュアルフェューエル）の整備により 3 日間の電力を確保し、業務継続機能を強化する。
	(2) 地域の防災対応力強化に向けた取組	帰宅困難者の受入や自立・分散型エネルギーネットワークの導入を通じて、地域の防災対応力を強化する。	

東京都市計画都市再生特別地区
日本橋一丁目1・2番地区 計画図1



この地図は、国土地理院長の承認（平24開公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（3都市基交第369号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。

東京都市計画都市再生特別地区
日本橋一丁目1・2番地区 計画図2



この地図は、国土地理院長の承認（平24開公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（3都市基交第369号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。