

議案第6号

港区地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例の一部を改正する条例について

資料一覧

| 資料番号 | 資料名 | ページ |
|------|-----------------------------------|------|
| 資料① | 新旧対照表 | 2～4 |
| 資料② | 有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画(告示文、計画書、計画図、概要) | 5～30 |

港区地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例新旧対照表

改正案

現行

(前略)

(前略)

別表第一(第二条関係)

別表第一(第二条関係)

| 名称 | 区域 |
|-------------------------------|---|
| 臨海副都心台場地区地区整備計画、品川駅西口地区地区整備計画 | (略) |
| 有楽町・銀座・新橋周辺地区地区整備計画 | 都市計画法第二十一条第二項において準用する同法第二十条第一項の規定により告示された有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画(令和五年東京都告示第千二百六十七号)のうち、地区整備計画が定められた区域 |

| 名称 | 区域 |
|-------------------------------|-----|
| 臨海副都心台場地区地区整備計画、品川駅西口地区地区整備計画 | (略) |

別表第二(別紙のとおり)

別表第二(別紙のとおり)

付則

この条例は、公布の日から施行する。

別表第二改正案

別表第二(第三条)第十三条の二関係

| | | |
|---|---|---------------------------|
| <p>有楽町・銀座・新橋・周辺地区整備計画</p> | <p>副都心地区整備計画 臨海地区整備計画 都場地画 場地区画 地品区画 駅西地区画 地区画 計画 計画 計画</p> | <p>地区整備計画 の備地名</p> |
| <p>A地区</p> | <p>(略)</p> | <p>地区整備計画</p> |
| <p>一 風管法第二条第一項各号に掲げる風俗営業及び同条第五項に規定する性風俗関連特殊営業のいづれかの用に供する建築物 二 建築物の一階で、道路に接する部分を主に商業施設等以外の用途に供する建築物。ただし、土地利用状況等によりやむを得ない建築物及び縦動線(階段、エレベーター等)を除く。</p> | <p>(略)</p> | <p>イ 建築してはならない建築物</p> |
| | | <p>ロ 建築物の容積率の最高限度</p> |
| | | <p>ハ 建築物の容積率の最低限度</p> |
| | | <p>ニ 建築物の最高容積率の最高限度</p> |
| | | <p>ホ 建築物敷地の面積の最低限度</p> |
| | | <p>ヘ 壁面の位置</p> |
| | | <p>ト 建築物の最高高さ</p> |
| | | <p>チ 建築物の高さの最低限度</p> |
| | | <p>リ 建築物の形態又は意匠の制限</p> |
| | | <p>ヌ 建築物の構造又はかさの製造の制限</p> |
| | | <p>ル 建築物の境界の制限</p> |

備考(略)

別表第二 現行

別表第二(第三條第十三條の二関係)

| | | |
|-----------|---------------------------------------|---------------------|
| 備考 (略) | 計区地駅、備地場都臨 画整区西品計区地心海 備地口川画整区台副 | の備地区 名計画整 称画整 |
| | (略) | 区計画地 |
| | (略) | 建築してはならない建築物 |
| | (略) | 高率の建築 限の容積物 |
| | (略) | 低率の建築 限の容積物 |
| | (略) | 度最いの建 高率の築物 |
| | (略) | 度低の面敷物建 限最積地の築 |
| | (略) | 壁面の位置 |
| | (略) | 度さの建 の最高限 |
| | (略) | 度低の高物建 限最大の築 |
| | (略) | 限の意又形物建 制匠は態の築 |
| (略) | 製造のさ又か 限の構くはぎ | |
| (略) | 界の建物建 限築の築 | |



発行 東京都

目次

告示

- 都市計画の変更（五件）…（都市整備局都市づくり政策部土地利用計画課・都市基盤部街路計画課）…一
- 建築基準法による一団地の区域…（都市整備局市街地建築部建築指導課）…二
- 東京都環境影響評価条例による環境影響評価書等…（環境局総務部環境政策課）…三
- 土壤汚染対策法の規定に基づく汚染されている区域の指定…（環境局環境改善部化学物質対策課）…九
- 土壤汚染対策法の規定に基づく汚染されている区域の指定の一部解除…（同）…一〇
- 食品衛生管理者登録講習会の登録…（保健医療局健康安全全部健康安全課）…二

公告

- 開発行為に関する工事完了…（都市整備局多摩建築指導事務所開発指導第一課）…二
- 大規模小売店舗立地法に基づく変更の届出…（産業労働局商工部地域産業振興課）…三
- 大規模小売店舗立地法に基づく意見の概要…（同）…三

告示

●東京都告示第千二百六十六号

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第二十一条第二項において準用する同法第十九条第一項の規定により東京都市計画用途地域を変更したので、同法第二十一条第二項において準用する同法第二十条第一項の規定により告示し、同条第二項の規定により縦覧に供する。

令和五年十二月十八日

東京都知事 小池 百合子

- 一 都市計画の種類 都市計画を定める土地の区域
途地域
東京都市計画用

第一種低層住居専用地域
削除する部分

目黒区駒場四丁目、世田谷区代沢一丁目及び北沢一丁目各地方

第一種中高層住居専用地域
追加する部分

目黒区駒場四丁目、世田谷区代沢一丁目及び北沢一丁目各地方

- 二 関係図書の縦覧
場所 東京都都市整備局都市づくり政策部
都市計画課（東京都庁第二本庁舎十
二階北側）並びに目黒区役所及び世
田谷区役所

●東京都告示第千二百六十七号

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第二十一条第二項において準用する同法第十九条第一項の規定により東京都市計画地区計画を変更したので、同法第二十一条第二項において準用する同法第二十条第一項の規定により告示し、同条第二項の規定により縦覧に供する。

令和五年十二月十八日

東京都知事 小池 百合子

- 一 都市計画の種類 都市計画を定める土地の区域
東京都市計画地区計画

有楽町・銀座
新橋周辺地区区計画
変更する部分

千代田区丸の内三丁目、有楽町二丁目、内幸町一丁目、中央区八重洲二丁目、京橋三丁目、銀座一丁目、銀座二丁目、銀座三丁目、銀座四丁目、銀座五丁目、銀座六丁目、銀座七丁目、銀座八丁目及び港区新橋一丁目各地方

- 二 関係図書の縦覧
場所

東京都都市整備局都市づくり政策部
都市計画課（東京都庁第二本庁舎十
二階北側）並びに千代田区役所、中
央区役所及び港区役所

●東京都告示第千二百六十八号

都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第二十一条第二項において準用する同法第十八条第一項の規定により東京都市計画道路を変更したので、同法第二十一条第二項において準用する同法第二十条第一項の規定により告示し、同条第二項の規定により縦覧に供する。

令和五年十二月十八日

東京都知事 小池 百合子

- 一 都市計画の種類 都市計画を定める土地の区域
東京都市計画道路

都市高速道路
追加する部分

港区東新橋一丁目、新橋一丁目、
中央区浜離宮庭園、銀座二丁目、

東京都市計画地区計画の変更（東京都決定）

有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画を次のように変更する。

| | |
|---------|--|
| 名 称 | 有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画 |
| 位 置 | 千代田区丸の内三丁目、有楽町二丁目、内幸町一丁目、中央区八重洲二丁目、京橋三丁目、銀座一丁目、銀座二丁目、銀座三丁目、銀座四丁目、銀座五丁目、銀座六丁目、銀座七丁目、銀座八丁目及び港区新橋一丁目各地内 |
| 面 積 | 約7.3ha |
| 地区計画の目標 | <p>本地区は、皇居、日比谷公園、浜離宮恩賜庭園等の大規模なみどりに近接し、都心において約2kmにわたり連続する東京高速道路（以下「KK線」という。）は、自動車専用の道路として公共的役割を担っているが、その高架道路の形態は、都心の活発な都市活動を俯瞰できるなど、希少性のある空間を有している。</p> <p>また、KK線は、銀座地区を取り囲むように位置し、高架下の連続した商業空間は、地域のにぎわいと魅力の形成に貢献してきた。</p> <p>さらに、日本橋周辺の首都高速道路の地下化に伴い、新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路（地下）の整備案を具体化する方向性が示され、KK線の自動車専用の道路としての役割が大きく低下することから、2021年3月、都は、KK線の再生・活用の目標、目指すべき将来像、整備・誘導方針である「東京高速道路（KK線）再生方針」（以下「再生方針」という。）を策定した。</p> <p>再生方針では、KK線の将来像について、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間（以下「Tokyo Sky Corridor」という。）として再生・活用し、東京の新たな価値や魅力を創出することとしている。</p> <p>この再生方針を踏まえ、都は、2023年3月に「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針」（以下「事業化方針」という。）を策定した。事業化方針では、Tokyo Sky Corridorの実現に向けて、歩行者系ネットワーク形成やKK線上部空間の整備内容、および現行の管理運営スキームの継承や周辺まちづくりとの一体的な整備等基本的な考え方を示している。</p> <p>あわせて、「未来の東京」戦略（2021年3月策定）においても、「人中心の歩きやすいまちづくりプロジェクト」として、既存ストックを生かした緑のネットワーク形成にも位置付けられている。</p> <p>また、KK線の周辺では、多様な機能、質の高い空間、風格ある街並みを備えた、世界交流の中心となる活力あるまちを目指して、業務機能の更新・高度化や多様な都市機能集積を進め、利便性が高く、賑わいや回遊性のある都市づくりを図る「大手町・丸の内・有楽町地区」、国際的かつ高次な都市機能を構築し、首都東京を牽引する活力ある都心空間の創出と日本橋川や歴史的建築物等を生かした魅力ある都市景観・街並みの形成を目指す「日本橋・東京駅前地区」、地区全体として調和のとれた国際的かつ高次な都市機能を構築し、多様で賑わいのある都心商業空間の創出と魅力ある都市景観・街並みの形成を目指す「銀座地区」、国内外から人々が集い、多様な商業・業務機能の集積による活力と、界わい性のあるにぎわいを継承したまちづくりを推進する「新橋地区」など、個性的で多様な機能を</p> |

| | |
|---------------------------|---|
| | <p>持つエリアのまちづくりが推進されていることから、周辺のまちづくりの動向なども踏まえ、KK線全線を対象に緑豊かな歩行者中心の公共的空間などの有効活用策の検討を進め、部分開放などにより、Tokyo Sky Corridorの早期の実現を図っていくこととしている。また、整備後においても上部空間の高質化を行う等更なる魅力向上を図っていくこととしている。</p> <p>これらの位置付け等を背景とし、首都高速道路の日本橋区間地下化や新京橋連結路（地下）等の基盤整備及び周辺開発の事業進捗を見定めながら、民間活力を生かしたTokyo Sky Corridorの段階的な整備を適切に誘導するために、まちづくりの方向性を事前に示す。それにより、都市の魅力を高めるKK線再生や拠点形成を総合的かつ一体的に進め、有楽町、銀座、新橋周辺地区の結節機能として、周辺のまちづくりとの連携を図った土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新・増進を促進することで、多様な都市機能が融合する複合市街地の形成を図る。</p> <p>なお、東京圏国家戦略特別区域に関する区域方針において、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成することとされている。</p> |
| <p>区域の整備、開発及び保全に関する方針</p> | <p>公共施設等の整備の方針</p> <p>1 広場等の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ KK線上部空間をこれまでの連続する高架施設の交通ネットワークの形態を継承し、車中心から人中心の公共的空間として再生し、主要な公共施設となる広場を整備する。 ・ なお、KK線は、都市計画施設（都市高速道路）の廃止後も当面車両通行機能を維持するとともに、高架施設の特徴をいかしながら、引き続き周辺環境との調和や、周辺まちづくりとの連携を図ることから、KK線上部空間を主要な公共施設（広場）として位置付ける。 ・ 広場には高架施設の異なる幅員をいかしたメリハリのある空間形成に向け、歩行者の通行空間に加え、にぎわいのための滞留空間の確保や、まちを眺めることができる視点場を整備する。また、植栽や物販、飲食、モビリティ、管理等のサービス機能を適宜整備する。 ・ 広場には、Tokyo Sky Corridorと地上等をつなぐ縦動線（階段、エレベーター等）を整備する。 ・ 広場と周辺歩行者ネットワーク等との結節機能やにぎわいの創出、憩い・安らげる空間形成に向けて、重層的な広場的空間を整備する。 ・ 周辺のまちづくりと連携し、民間の活力をいかして、地域の価値向上に資するよう広場及び広場的空間を整備する。 <p>2 歩行者ネットワークの整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ KK線上部空間の全長約2kmの連続性を確保するとともに、周辺の歩行者ネットワーク等との接続にも配慮した、安全で快適な歩行者ネットワークを形成するため、にぎわいの創出、Tokyo Sky Corridorとの回遊性向上にも資する歩行者通路を周辺開発と連携してデッキレベルで整備する。周辺開発と接続する場合は、Tokyo Sky |

| | | |
|---------|--------------|--|
| | | <p>Corridor との連続性の確保および一体感のある空間形成を図るとともに、安全性の確保に配慮する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 重層的かつユニバーサルデザインの歩行者ネットワークを形成するため、地上部、地下部、Tokyo Sky Corridor をつなぐ上下移動の空間(縦動線)を周辺開発と連携して整備する。 緑豊かで快適な歩行者系ネットワークを形成するため、周辺開発と一体的なみどりやオープンスペースを利用内容に応じたメリハリのある空間として整備する。 |
| | 建築物等の整備の方針 | <p>1 地域の歴史の一端を担ってきた高架施設とその下部や周辺の施設の魅力を生かした市街地環境を確保するため、建築物等の用途の制限を定める。 また、市街地の更新に合わせて、にぎわいのある連続した街並みを形成する。</p> <p>2 連続する高架施設の形態とこれまでの周辺市街地の環境に配慮した街並みの形成を図るため、B地区には壁面の位置の制限及び壁面後退区域における工作物の設置の制限を定める。なお、A地区については、既存のKK線施設の形態をいかすことで、KK線上部空間の連続性と規模を確保するとともに、地上部レベルについては、既存の街並みを継承することとする。</p> <p>3 地域の魅力を高め、良好な都市景観を形成するため、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。</p> |
| 再開発等促進区 | 位置 | 千代田区丸の内三丁目、有楽町二丁目、内幸町一丁目、中央区八重洲二丁目、京橋三丁目、銀座一丁目、銀座二丁目、銀座三丁目、銀座四丁目、銀座五丁目、銀座六丁目、銀座七丁目、銀座八丁目及び港区新橋一丁目各地内 |
| | 面積 | 約7.3ha |
| | 土地利用に関する基本方針 | <p>区域を以下の地区に区分して適正な土地利用を誘導し、それぞれの機能が適正に分離されつつ、調和した良好な複合市街地を形成する。</p> <p>1 高架施設の特徴(形態)を生かした既存施設等の再編・整備(Tokyo Sky Corridor の実現)を図る地区(A地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> 再生方針及び事業化方針を踏まえ、東京の新たな価値や魅力を創出するため、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用する。 車中心から人中心への転換による、開放的な歩行者ネットワークを創出する。 人とみどりが共存・共栄した高度成熟都市のシンボルとなるグリーンインフラの形成を図る。 地域の価値や魅力を向上させるための開放的な憩いの場の創造を図る。 原則、現状の規模・形態の維持・保全を図る。 ゆとりのある歩行者空間の形成、周辺地区との連携、エリアマネジメント等による地域の魅力向上等による、回遊性の向上やにぎわい・交流の創出を図る。また、地域の防災力向上に資する活動を推進する。 |

| | | | | | | | |
|----------|----------------|--|--|-----------|--|--|-------------------------------|
| | | 2 Tokyo Sky Corridor の整備に合わせた拠点形成や都市機能の増進を図る地区(B地区) | | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺まちづくりとの連携を図りつつ、高質な業務、商業、宿泊・滞在施設等の都市機能が高度に集積するとともに、豊かなみどりと美しい景観を備えた、風格のある国際的なビジネス・観光拠点の形成を図る。 ・ B-1 街区は、中央通りのにぎわいの連続性の創出に資する商業・文化機能のほか、国際競争力向上に資する高質な業務、商業、宿泊・滞在施設等の導入により、多様な都市機能が複合した拠点形成を図る。 | | | | | |
| 地区整備計画 | 主要な公共施設の配置及び規模 | 種 類 | 名 称 | 幅 員 | 延 長 | 面 積 | 備 考 |
| | | 広 場 | 広 場 | — | — | 約 3 0, 0 0 0 m ² | 新設（道路上空部分、縦動線を含む。） |
| | | 位 置 | 千代田区丸の内三丁目、有楽町二丁目、内幸町一丁目、中央区八重洲二丁目、京橋三丁目、銀座一丁目、銀座二丁目、銀座三丁目、銀座四丁目、銀座五丁目、銀座六丁目、銀座七丁目、銀座八丁目及び港区新橋一丁目各地内 | | | | |
| | | 面 積 | 約 7. 3 h a | | | | |
| | 地区施設の配置及び規模 | 種 類 | 名 称 | 幅 員 | 延 長 | 面 積 | 備 考 |
| | | 広 場 | 広場 1 号 | — | — | 約 5 0 0 m ² | 新設（地上 1 階） |
| | | | 広場 2 号 | — | — | 約 3 0 0 m ² | 新設（地上 1 階） 昇降機等を含む。 |
| | | | 広場 3 号 | — | — | 約 5 0 0 m ² | 新設（地上 2 階） 昇降機等を含む。 |
| | | | 広場 4 号 | — | — | 約 3 0 0 m ² | 新設（地下 1 階） 地下鉄出入口、昇降機等を含む。 |
| | | | 広場 5 号 | — | — | 約 1 5 0 m ² | 新設（地上 2 階） |
| その他の公共空地 | | 歩道状空地 | 2. 5 m | 約 5 0 m | — | 新設（地上 1 階） | |
| | | 歩行者通路 1 号 | 3. 5 m | 約 1 0 0 m | — | 新設（地上 1 階） 高さの最低限度 6 m 街灯を支える柱を除く。 | |
| | 歩行者通路 2 号 | 1. 5 m | 約 1 0 0 m | — | 新設（地上 1 階） 高さの最低限度 6 m 街灯を支える柱を除く。 | | |

| | | | | | |
|------------|-----------|----|---|-----------|---|
| 建築物等に関する事項 | 地区の区分 | 名称 | A 地区 | B 地区 | |
| | | 面積 | 約 6.4 h a | 約 0.9 h a | |
| | 建築物等の用途制限 | 1 | 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和 23 年法律第 122 号）第 2 条第 1 項各号及び同条第 5 項に該当する営業の用に供する建築物は建築してはならない。 | 1 | 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和 23 年法律第 122 号）第 2 条第 6 項に規定する店舗型風俗特殊営業の用に供する建築物は建築してはならない。 |
| | | 2 | 建築物の 1 階で、道路に接する部分を主に商業施設等以外の用途に供する建築物は建築してはならない。ただし、土地利用状況等によりやむを得ない建築物及び縦動線についてはこの限りでない。 | 2 | 建築物の 1 階で、道路に接する部分及び Tokyo Sky Corridor と接続する階で、主要な公共施設となる連続性のある広場空間に接する部分を主に商業施設等以外の用途に供する建築物は建築してはならない。ただし、土地利用状況等によりやむを得ない建築物についてはこの限りでない。 |
| | | 3 | 住戸を 10 戸以上有する共同住宅（高齢者の居住の安定確保に関する法律（平成 13 年法律第 26 号）第 5 条第 1 項に規定するサービス付き高齢者向け住宅その他高齢者の居住の安定に資する住宅は除く。）において、住戸専用部分の床面積が 40 m ² 以上の住戸（以下「定住型住宅」という。）の床面積の合計が、当該共同住宅の用途に供する部分の床面積（建築物の容積率の算定の基礎となる延べ面積をいう。）の合計の 1/3 未満の建築物又は定住型住宅以外の住戸の全てにおいて、それぞれの住戸の専用部分の床面積が 25 m ² 未満の建築物は建築してはならない。ただし、機能上やむを得ない建築物についてはこの限りでない。 | | |

| | | | |
|--|----------------------|--|--|
| | 壁面の位置の制限 | — | 建築物の部分（地盤面下の部分を除く。）は、計画図に示す位置を越えて建築してはならない。ただし、Tokyo Sky Corridor と接続し歩行者の回遊性、安全性及び利便性を高めるために設ける人工地盤、歩行者デッキ、エレベーター等並びにこれらに設置される屋根、柱、壁その他これらに類する建築物等については、この限りでない。 |
| | 壁面後退区域における工作物の設置の制限 | — | 壁面後退区域には、垣、柵、広告物、看板その他これらに類する歩行者の通行の妨げとなるような工作物を設置してはならない。ただし、緑化の推進等、良好な街並みの形成のために設置する植栽基盤の縁石についてはこの限りでない。 |
| | 建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限 | <ol style="list-style-type: none"> 1 建築物の形態、意匠、色彩等は、周辺環境及び都市景観に配慮したものとする。 2 建築物の1階部分は、ショーウィンドー等のディスプレイに配慮したものとする。 3 屋外広告塔、広告板、看板、目隠しを目的とする工作物及びその他これらに類する工作物は、景観、風致を損なうおそれのないものとする。 | <ol style="list-style-type: none"> 1 本地区に相応しいファサードの保存及び形成を行う等、地域の歴史及び文化の継続性並びに都市景観に配慮したものとする。 2 建築物の1階部分は、ショーウィンドー等のディスプレイに配慮したものとする。 3 中央通り沿いは、低層部のにぎわいの連続性ととともに、概ね3.1mの軒線、表情線及び壁面の位置の連続性に配慮し、一体感のある景観の形成に努めるものとする。 4 屋外広告塔、広告板、看板、目隠しを目的とする工作物及びその他これらに類する工作物は、景観、風致を損なうおそれのないものとする。 |

有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画に記載のない事項は、都市再生特別地区（京橋三丁目東地区）において定めた内容による。

「地区計画の区域、再開発等促進区の区域、地区整備計画の区域、主要な公共施設及び地区施設の配置、地区の区分並びに壁面の位置の制限は、計画図表示のとおり」

理由：土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、計画的複合市街地の形成を図るため、地区計画を変更する。

変更概要

※_____は、変更箇所及び追加箇所を示す。

| 名称 | 有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画 | | |
|---------|---|---|----------------|
| 事項 | 旧 | 新 | 摘要 |
| 面積 | 約5.2ha | 約7.3ha | 地区計画区域の変更に伴う変更 |
| 地区計画の目標 | <p>本地区は、皇居、日比谷公園、浜離宮恩賜庭園等の大規模なみどりに近接し、都心において約2kmにわたり連続する東京高速道路（以下「KK線」という。）は、自動車専用の道路として公共的役割を担っているが、その高架道路の形態は、都心の活発な都市活動を俯瞰できるなど、希少性のある空間を有している。</p> <p>また、KK線は、銀座地区を取り囲むように位置し、高架下の連続した商業空間は、地域のにぎわいと魅力の形成に貢献してきた。</p> <p>さらに、日本橋周辺の首都高速道路の地下化に伴い、新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路（地下）の整備案を具体化する方向性が示され、KK線の自動車専用の道路としての役割が大きく低下することから、2021年3月、都は、KK線の再生・活用の目標、目指すべき将来像、整備・誘導方針である「東京高速道路（KK線）再生方針」（以下「再生方針」という。）を策定した。</p> <p>再生方針では、KK線の将来像について、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間（以下「Tokyo Sky Corridor」という。）として再生・活用し、東京の新たな</p> | <p>本地区は、皇居、日比谷公園、浜離宮恩賜庭園等の大規模なみどりに近接し、都心において約2kmにわたり連続する東京高速道路（以下「KK線」という。）は、自動車専用の道路として公共的役割を担っているが、その高架道路の形態は、都心の活発な都市活動を俯瞰できるなど、希少性のある空間を有している。</p> <p>また、KK線は、銀座地区を取り囲むように位置し、高架下の連続した商業空間は、地域のにぎわいと魅力の形成に貢献してきた。</p> <p>さらに、日本橋周辺の首都高速道路の地下化に伴い、新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路（地下）の整備案を具体化する方向性が示され、KK線の自動車専用の道路としての役割が大きく低下することから、2021年3月、都は、KK線の再生・活用の目標、目指すべき将来像、整備・誘導方針である「東京高速道路（KK線）再生方針」（以下「再生方針」という。）を策定した。</p> <p>再生方針では、KK線の将来像について、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間（以下「Tokyo Sky Corridor」という。）として再生・活用し、東京の新たな</p> | 上位計画に基づく変更 |

な価値や魅力を創出することとしている。

あわせて、「未来の東京」戦略（2021年3月策定）においても、「人中心の歩きやすいまちづくりプロジェクト」として、既存ストックを生かした緑のネットワーク形成にも位置付けられている。

また、KK線の周辺では、多様な機能、質の高い空間、風格ある街並みを備えた、世界交流の中心となる活力あるまちを目指して、業務機能の更新・高度化や多様な都市機能集積を進め、利便性が高く、賑わいや回遊性のある都市づくりを図る「大手町・丸の内・有楽町地区」、国際的かつ高次な都市機能を構築し、首都東京を牽引する活力ある都心空間の創出と日本橋川や歴史的建築物等を生かした魅力ある都市景観・街並みの形成を目指す「日本橋・東京駅前地区」、地区全体として調和のとれた国際的かつ高次な都市機能を構築し、多様で賑わいのある都心商業空間の創出と魅力ある都市景観・街並みの形成を目指す「銀座地区」、国内外から人々が集い、多様な商業・業務機能の集積による活力と、界わい性のあるにぎわいを継承したまち

な価値や魅力を創出することとしている。

この再生方針を踏まえ、都は、2023年3月に「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針」（以下「事業化方針」という。）を策定した。事業化方針では、Tokyo Sky Corridorの実現に向けて、歩行者系ネットワーク形成やKK線上部空間の整備内容、および現行の管理運営スキームの継承や周辺まちづくりとの一体的な整備等基本的な考え方を示している。

あわせて、「未来の東京」戦略（2021年3月策定）においても、「人中心の歩きやすいまちづくりプロジェクト」として、既存ストックを生かした緑のネットワーク形成にも位置付けられている。

また、KK線の周辺では、多様な機能、質の高い空間、風格ある街並みを備えた、世界交流の中心となる活力あるまちを目指して、業務機能の更新・高度化や多様な都市機能集積を進め、利便性が高く、賑わいや回遊性のある都市づくりを図る「大手町・丸の内・有楽町地区」、国際的かつ高次な都市機能を構築し、首都東京を牽引する活力ある都心空間の創出と日本橋川や歴史的建築物等を生かした魅力ある都市景観・街並みの形成を目指す「日本橋・東京駅前地区」、地区全体として調和のとれた国際的かつ高次な都市機能を構築し、多様で賑わいのある都心商業空間の創出と魅力ある都市景観・街並みの形成を目指す「銀座地区」、国内外から人々が集い、多様な商業・業務機能の集積による活力と、界わい性のあるにぎわいを継承したまち

づくりを推進する「新橋地区」など、個性的で多様な機能を持つエリアのまちづくりが推進されていることから、周辺のまちづくりの動向なども踏まえ、KK線全線を対象に緑豊かな歩行者中心の公共的空間などの有効活用策の検討を進め、部分開放などにより、Tokyo Sky Corridor の早期の実現を図っていくこととしている。

これらの位置付け等を背景とし、首都高速道路の日本橋区間地下化や新京橋連結路（地下）等の基盤整備及び周辺開発の事業進捗を見定めながら、民間活力を生かしたTokyo Sky Corridor の段階的な整備を適切に誘導するために、まちづくりの方向性を事前に示す。それにより、都市の魅力を高めるKK線再生や拠点形成を総合的かつ一体的に進め、有楽町、銀座、新橋周辺地区の結節機能として、周辺のまちづくりとの連携を図った土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新・増進を促進することで、多様な都市機能が融合する複合市街地の形成を図る。

なお、東京圏国家戦略特別区域に関する区域方針において、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成することとされている。

づくりを推進する「新橋地区」など、個性的で多様な機能を持つエリアのまちづくりが推進されていることから、周辺のまちづくりの動向なども踏まえ、KK線全線を対象に緑豊かな歩行者中心の公共的空間などの有効活用策の検討を進め、部分開放などにより、Tokyo Sky Corridor の早期の実現を図っていくこととしている。また、整備後においても上部空間の高質化を行う等更なる魅力向上を図っていくこととしている。

これらの位置付け等を背景とし、首都高速道路の日本橋区間地下化や新京橋連結路（地下）等の基盤整備及び周辺開発の事業進捗を見定めながら、民間活力を生かしたTokyo Sky Corridor の段階的な整備を適切に誘導するために、まちづくりの方向性を事前に示す。それにより、都市の魅力を高めるKK線再生や拠点形成を総合的かつ一体的に進め、有楽町、銀座、新橋周辺地区の結節機能として、周辺のまちづくりとの連携を図った土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新・増進を促進することで、多様な都市機能が融合する複合市街地の形成を図る。

なお、東京圏国家戦略特別区域に関する区域方針において、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成することとされている。

| | | | | |
|---------------------------|--------------------|---|--|-------------------|
| <p>区域の整備、開発及び保全に関する方針</p> | <p>公共施設等の整備の方針</p> | <p>1 広場等の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>今後予定されている都市計画施設（都市高速道路）の廃止に伴い、これまでの連続する高架施設の交通ネットワークの形態を継承し、車中心から人中心の公共的空間として、主要な公共施設となる連続性のある広場等の公共的空間を整備する。</u> ・ <u>結節機能やにぎわいの創出、憩い・安らげる空間形成に向けて、重層的な広場的空間を整備する。</u> | <p>1 広場等の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>KK線上部空間をこれまでの連続する高架施設の交通ネットワークの形態を継承し、車中心から人中心の公共的空間として再生し、主要な公共施設となる広場を整備する。</u> ・ <u>なお、KK線は、都市計画施設（都市高速道路）の廃止後も当面車両通行機能を維持するとともに、高架施設の特徴をいかしながら、引き続き周辺環境との調和や、周辺まちづくりとの連携を図ることから、KK線上部空間を主要な公共施設（広場）として位置付ける。</u> ・ <u>広場には高架施設の異なる幅員をいかしたメリハリのある空間形成に向け、歩行者の通行空間に加え、にぎわいのための滞留空間の確保や、まちを眺めることができる視点場を整備する。また、植栽や物販、飲食、モビリティ、管理等のサービス機能を適宜整備する。</u> ・ <u>広場には、Tokyo Sky Corridorと地上等とをつなぐ縦動線（階段、エレベーター等）を整備する。</u> ・ <u>広場と周辺歩行者ネットワーク等との結節機能やにぎわいの創出、憩い・安らげる空間形成に向けて、重層的な広場的空間を整備する。</u> ・ <u>周辺のまちづくりと連携し、民間の活力をいかして、地域の価値向上に資するよう広場及び広場的空間を整備する。</u> | <p>上位計画に基づく変更</p> |
|---------------------------|--------------------|---|--|-------------------|

| | | | |
|-------------------|--|--|-------------------|
| | <p>2 歩行者ネットワークの整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ K K線上部空間の全長約 2 k mの連続性を確保するとともに、周辺の歩行者ネットワーク等との接続にも配慮した、安全で快適な歩行者ネットワークを形成するため、にぎわいの創出、Tokyo Sky Corridor との回遊性向上にも資する歩行者通路を周辺開発と連携してデッキレベルで整備する。 ・ 重層的かつユニバーサルデザインの歩行者ネットワークを形成するため、地上部、地下部、Tokyo Sky Corridor をつなぐ上下移動の空間(縦動線)を周辺開発と連携して整備する。 ・ 緑豊かで快適な歩行者系ネットワークを形成するため、周辺開発と一体的なみどりやオープンスペースを利用内容に応じたメリハリのある空間として整備する。 | <p>2 歩行者ネットワークの整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ K K線上部空間の全長約 2 k mの連続性を確保するとともに、周辺の歩行者ネットワーク等との接続にも配慮した、安全で快適な歩行者ネットワークを形成するため、にぎわいの創出、Tokyo Sky Corridor との回遊性向上にも資する歩行者通路を周辺開発と連携してデッキレベルで整備する。<u>周辺開発と接続する場合は、Tokyo Sky Corridor との連続性の確保および一体感のある空間形成を図るとともに、安全性の確保に配慮する。</u> ・ 重層的かつユニバーサルデザインの歩行者ネットワークを形成するため、地上部、地下部、Tokyo Sky Corridor をつなぐ上下移動の空間(縦動線)を周辺開発と連携して整備する。 ・ 緑豊かで快適な歩行者系ネットワークを形成するため、周辺開発と一体的なみどりやオープンスペースを利用内容に応じたメリハリのある空間として整備する。 | |
| <p>建築物等の整備の方針</p> | <p>1 地域の歴史の一端を担ってきた高架施設とその下部や周辺の施設の魅力を生かした市街地環境を確保するため、建築物等の用途の制限を定める。 また、市街地の更新に合わせて、にぎわいのある連続した街並みを形成する。</p> <p>2 連続する高架施設の形態とこれまでの周辺市街地の環境に配慮した街並みの形成を図るため、壁面の位置の制限及び壁面後退区域における工作物の設置</p> | <p>1 地域の歴史の一端を担ってきた高架施設とその下部や周辺の施設の魅力を生かした市街地環境を確保するため、建築物等の用途の制限を定める。 また、市街地の更新に合わせて、にぎわいのある連続した街並みを形成する。</p> <p>2 連続する高架施設の形態とこれまでの周辺市街地の環境に配慮した街並みの形成を図るため、<u>B 地区</u>には壁面の位置の制限及び壁面後退区域における工</p> | <p>上位計画に基づく変更</p> |

| | | | | |
|---------------------|--------------|---|--|----------------|
| | | の制限を定める。 | 作物の設置の制限を定める。 <u>なお、A地区については、既存のKK線施設の形態をいかすことで、KK線上部空間の連続性と規模を確保するとともに、地上部レベルについては、既存の街並みを継承することとする。</u> | |
| | | 3 地域の魅力を高め、良好な都市景観を形成するため、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。 | 3 地域の魅力を高め、良好な都市景観を形成するため、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。 | |
| 再開 発等 促進 区 | 面積 | 約5.2ha | 約7.3ha | 地区計画区域の変更に伴う変更 |
| | 土地利用に関する基本方針 | <p>区域を以下の地区に区分して適正な土地利用を誘導し、それぞれの機能が適正に分離されつつ、調和した良好な複合市街地を形成する。</p> <p>1 高架施設の特徴(形態)を生かした既存施設等の再編・整備(Tokyo Sky Corridorの実現)を図る地区(A地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> 再生方針を踏まえ、東京の新たな価値や魅力を創出するため、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用する。 車中心から人中心への転換による、開放的な歩行者ネットワークを創出する。 人とみどりが共存・共栄した高度成熟都市のシンボルとなるグリーンインフラの形成を図る。 地域の価値や魅力を向上させるための開放的な憩いの場の創造を図る。 原則、現状の規模・形態の維持・保全を図る。 ゆとりのある歩行者空間の形成、周辺地区との連 | <p>区域を以下の地区に区分して適正な土地利用を誘導し、それぞれの機能が適正に分離されつつ、調和した良好な複合市街地を形成する。</p> <p>1 高架施設の特徴(形態)を生かした既存施設等の再編・整備(Tokyo Sky Corridorの実現)を図る地区(A地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> 再生方針及び事業化方針を踏まえ、東京の新たな価値や魅力を創出するため、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用する。 車中心から人中心への転換による、開放的な歩行者ネットワークを創出する。 人とみどりが共存・共栄した高度成熟都市のシンボルとなるグリーンインフラの形成を図る。 地域の価値や魅力を向上させるための開放的な憩いの場の創造を図る。 原則、現状の規模・形態の維持・保全を図る。 ゆとりのある歩行者空間の形成、周辺地区との連 | 上位計画に基づく変更 |

| | | | | | | | | | | | | |
|----------------|----|--|----|----|----|----|---|----|----|---------------------------|---------------------------|-------------------|
| | | <p>携、エリアマネジメント等による地域の魅力向上等による、回遊性の向上やにぎわい・交流の創出を図る。</p> <p>2 Tokyo Sky Corridor の整備に合わせた拠点形成や都市機能の増進を図る地区(B地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺まちづくりとの連携を図りつつ、高質な業務、商業、宿泊・滞在施設等の都市機能が高度に集積するとともに、豊かなみどりと美しい景観を備えた、風格のある国際的なビジネス・観光拠点の形成を図る。 ・ B-1街区は、中央通りのにぎわいの連続性の創出に資する商業・文化機能のほか、国際競争力向上に資する高質な業務、商業、宿泊・滞在施設等の導入により、多様な都市機能が複合した拠点形成を図る。 | | | | | <p>携、エリアマネジメント等による地域の魅力向上等による、回遊性の向上やにぎわい・交流の創出を図る。 <u>また、地域の防災力向上に資する活動を推進する。</u></p> <p>2 Tokyo Sky Corridor の整備に合わせた拠点形成や都市機能の増進を図る地区(B地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺まちづくりとの連携を図りつつ、高質な業務、商業、宿泊・滞在施設等の都市機能が高度に集積するとともに、豊かなみどりと美しい景観を備えた、風格のある国際的なビジネス・観光拠点の形成を図る。 ・ B-1街区は、中央通りのにぎわいの連続性の創出に資する商業・文化機能のほか、国際競争力向上に資する高質な業務、商業、宿泊・滞在施設等の導入により、多様な都市機能が複合した拠点形成を図る。 | | | | | |
| 主要な公共施設の配置及び規模 | 種類 | 名称 | 幅員 | 延長 | 面積 | 備考 | 名称 | 幅員 | 延長 | 面積 | 備考 | 新たな地区整備計画の策定に伴う変更 |
| | 広場 | ＝ | ＝ | ＝ | ＝ | | 広場 | ＝ | ＝ | 約30,000 m ² | <u>新設(道路上空部分、縦動線を含む。)</u> | |

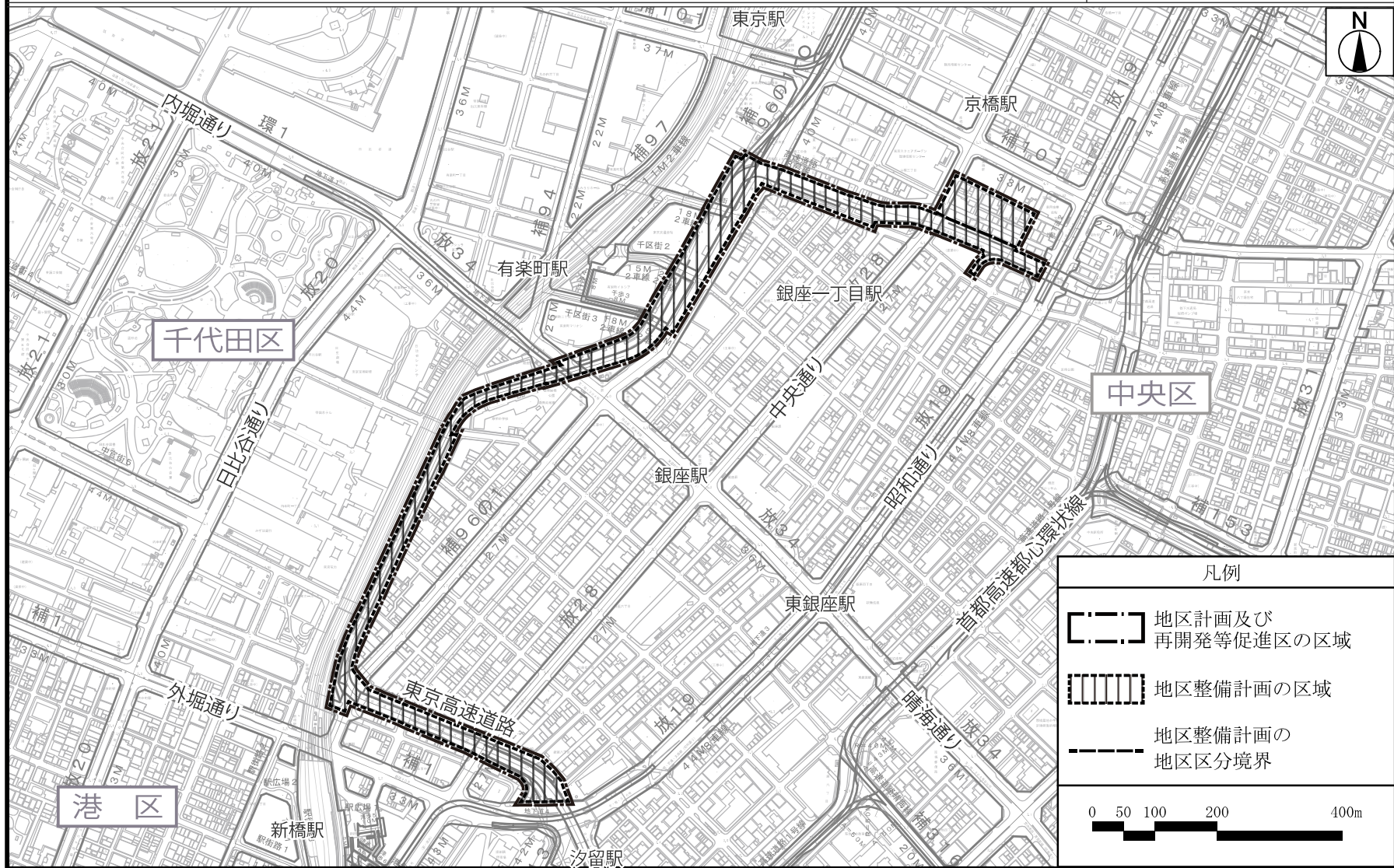
| | | | | | | | | | | | | | |
|------------|-------------|------------|----|----|----|----|--|------|----|----|--------------------|-------------------|-------------------|
| 地区整備計画 | 位置 | 中央区京橋三丁目地内 | | | | | 千代田区丸の内三丁目、有楽町二丁目、内幸町一丁目、中央区八重洲二丁目、京橋三丁目、銀座一丁目、銀座二丁目、銀座三丁目、銀座四丁目、銀座五丁目、銀座六丁目、銀座七丁目、銀座八丁目及び港区新橋一丁目各地内 | | | | | 新たな地区整備計画の策定に伴う変更 | |
| | 面積 | 約0.9ha | | | | | 約7.3ha | | | | | 新たな地区整備計画の策定に伴う変更 | |
| | 地区施設の配置及び規模 | 種類 | 名称 | 幅員 | 延長 | 面積 | 備考 | 名称 | 幅員 | 延長 | 面積 | 備考 | |
| | 広場 | | | | | | | 広場5号 | 二 | 二 | 約150m ² | 新設(地上2階) | 新たな地区整備計画の策定に伴う変更 |
| 建築物等に関する事項 | 地区の区分 | 名称 | | | | | | A地区 | | | | | 新たな地区整備計画の策定に伴う変更 |
| | | 面積 | | | | | | A街区 | | | | | |
| | 建築物等の用途制限 | | | | | | 約6.4ha | | | | | 新たな地区整備計画の策定に伴う変更 | |
| | 建築物等の用途制限 | | | | | | 1 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(昭和23年法律第122号)第2条第1項各号及び同条第5項に該当する営業の用に供する建築物は建築してはならない。 | | | | | 新たな地区整備計画の策定に伴う変更 | |

| | | | |
|-----|--|--|-------------------|
| | | <p><u>2 建築物の1階で、道路に接する部分を主に商業施設等以外の用途に供する建築物は建築してはならない。ただし、土地利用状況等によりやむを得ない建築物及び縦動線についてはこの限りでない。</u></p> | |
| | 壁面の位置の制限 | 二 | 新たな地区整備計画の策定に伴う変更 |
| | 壁面後退区域における工作物の設置の制限 | 二 | 新たな地区整備計画の策定に伴う変更 |
| | 建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限 | <p><u>1 建築物の形態、意匠、色彩等は、周辺環境及び都市景観に配慮したものとする。</u></p> <p><u>2 建築物の1階部分は、ショーウィンドー等のディスプレイに配慮したものとする。</u></p> <p><u>3 屋外広告塔、広告板、看板、目隠しを目的とする工作物及びその他これらに類する工作物は、景観、風致を損なうおそれのないものとする。</u></p> | 新たな地区整備計画の策定に伴う変更 |
| 欄 外 | <p>有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画に記載のない事項は、都市再生特別地区（京橋三丁目東地区）において定めた内容による。</p> <p>「地区計画の区域、再開発等促進区の区域、地区整備計画の区域、地区施設の配置、地区の区分及び壁面</p> | <p>有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画に記載のない事項は、都市再生特別地区（京橋三丁目東地区）において定めた内容による。</p> <p>「地区計画の区域、再開発等促進区の区域、地区整備計画の区域、<u>主要な公共施設及び地区施設の配置、</u></p> | 新たな地区整備計画の策定に伴う変更 |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>の位置の制限は、計画図表示のとおり」</p> <p>理由：土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、計画的複合市街地の形成を図るため、地区計画を<u>決定</u>する。</p> | <p>地区の区分<u>並びに</u>壁面の位置の制限は、計画図表示のとおり」</p> <p>理由：土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、計画的複合市街地の形成を図るため、地区計画を<u>変更</u>する。</p> | |
|--|---|--|--|

東京都市計画地区計画 有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画 位置図

[東京都決定]

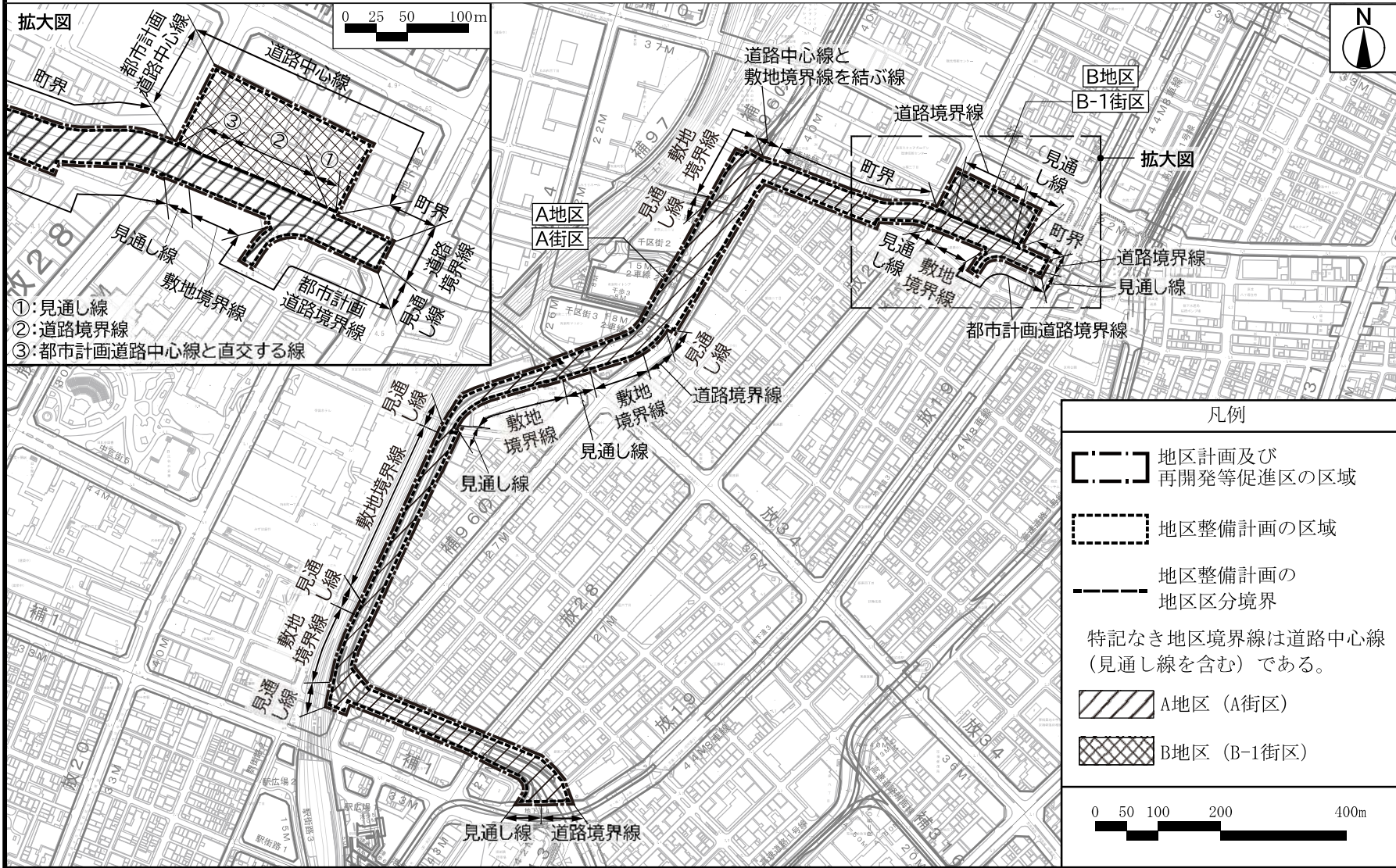


この地図は、国土地理院長の承認（平29国関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（5都市基交第422号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。（承認番号）5都市基街都第58号、令和5年5月26日

東京都市計画地区計画

有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画 計画図 1

[東京都決定]



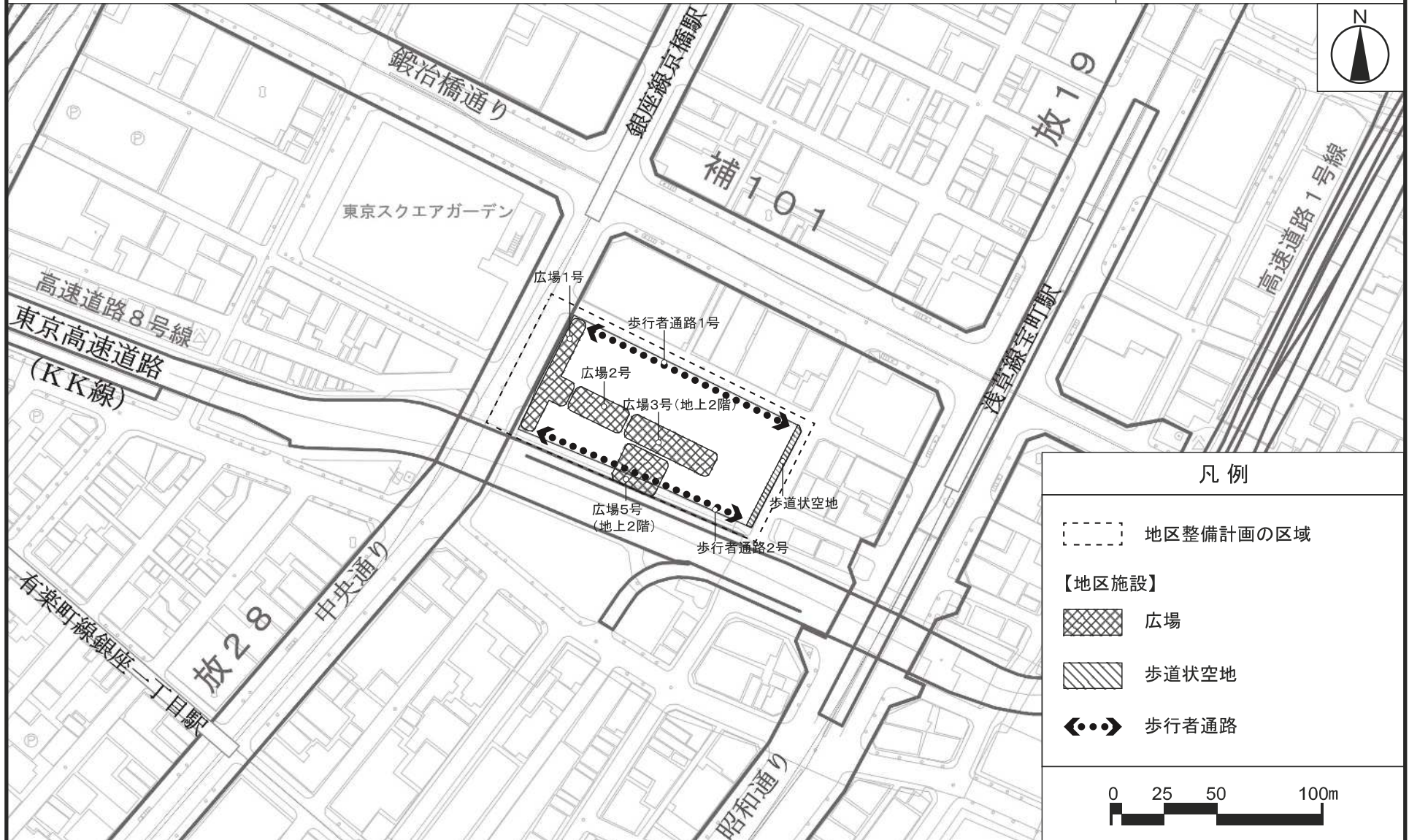
この地図は、国土地理院長の承認(平29国関公第444号)を得て作成した東京都地形図(S=1:2,500)を使用(5都市基交第422号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。(承認番号)5都市基街都第58号、令和5年5月26日

東京都市計画地区計画

有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画

計画図 2-1 (地上部)

[東京都決定]



この地図は、国土地理院長の承認（平29国関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（5都市基交第422号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）5都市基街都第58号、令和5年5月26日

東京都市計画地区計画

有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画

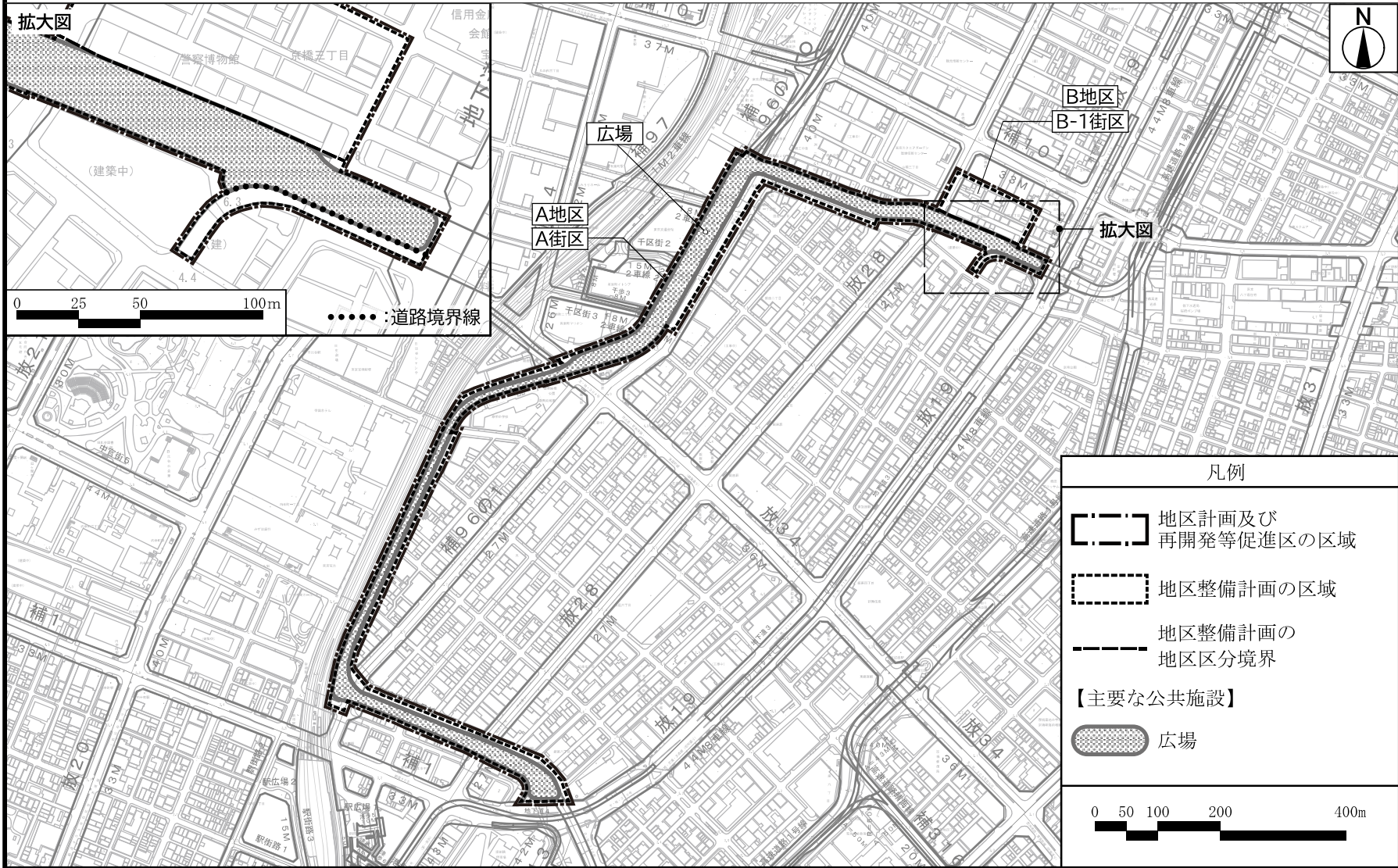
計画図 2-2 (地下部)

[東京都決定]



この地図は、国土地理院長の承認（平29国関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（5都市基交第422号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）5都市基街都第58号、令和5年5月26日

東京都市計画地区計画
有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画 計画図 2-3 (KK線上部) [東京都決定]

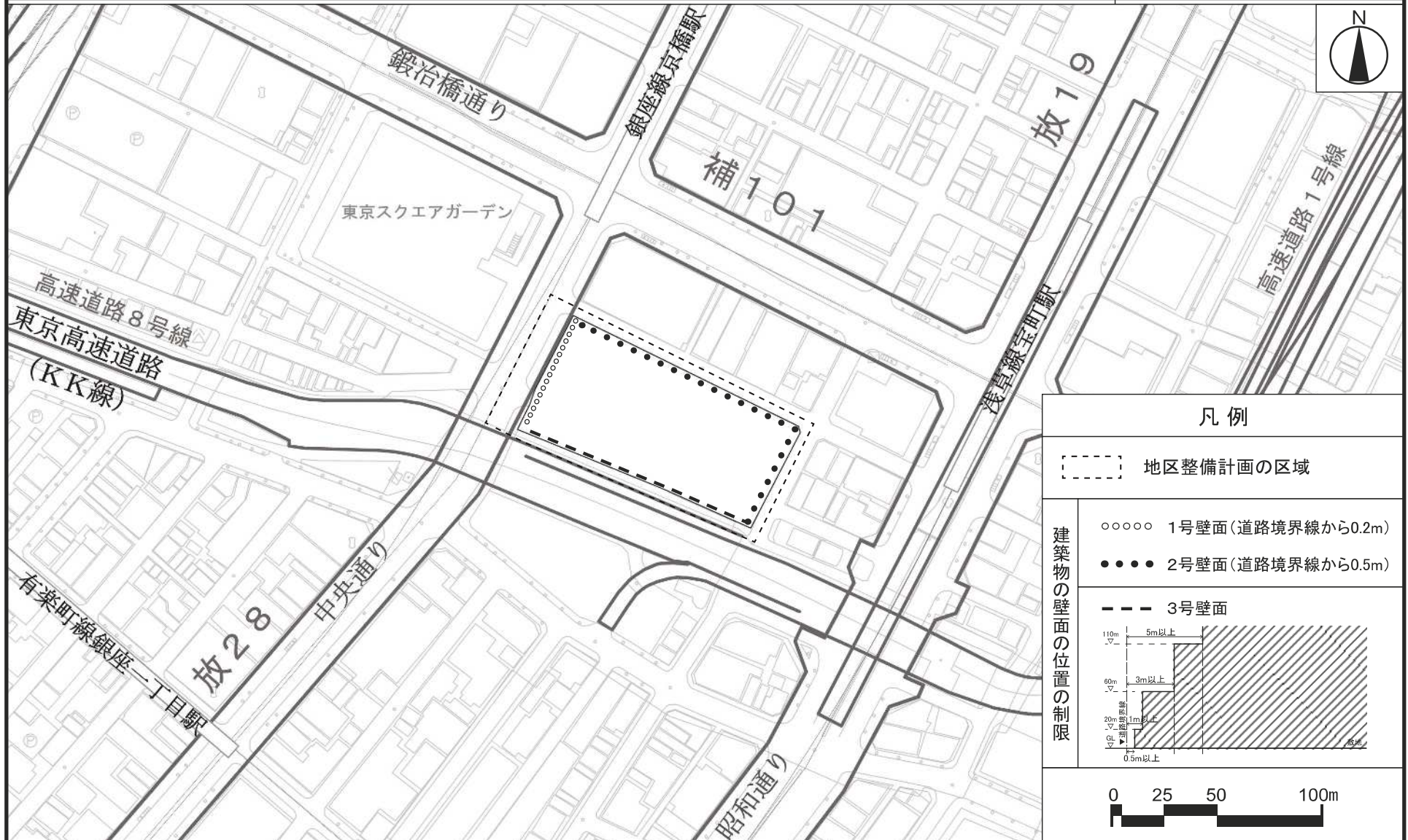


この地図は、国土地理院長の承認（平29国関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（5都市基交第422号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。（承認番号）5都市基街都第58号、令和5年5月26日

東京都市計画地区計画

有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画 計画図 3

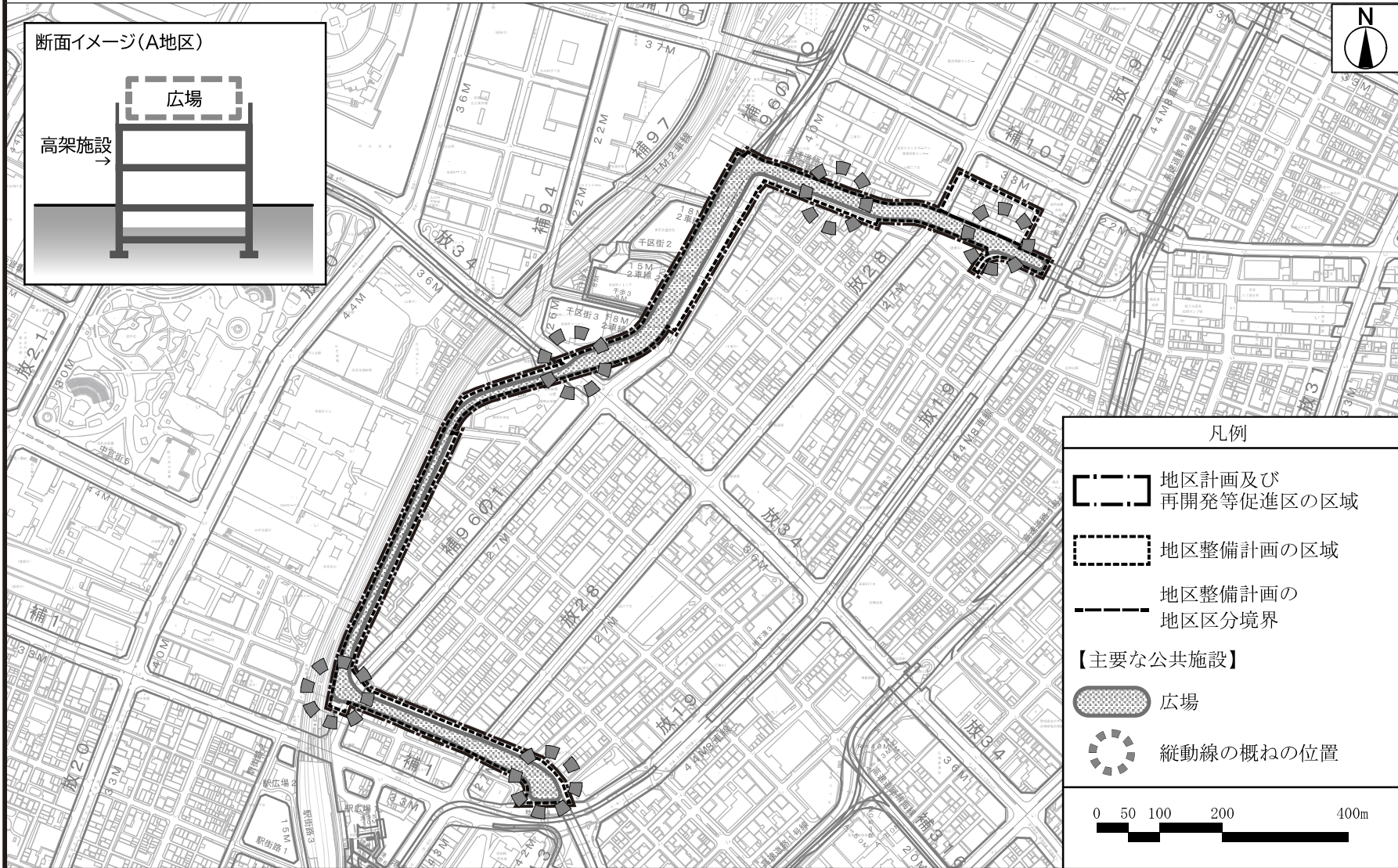
[東京都決定]



この地図は、国土地理院長の承認（平29国関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（5都市基交第422号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
 （承認番号）5都市基街都第58号、令和5年5月26日

東京都市計画地区計画
有楽町・銀座・新橋周辺地区地区計画 参考図

[東京都決定]



この地図は、国土地理院長の承認（平29国関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（5都市基交第422号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。（承認番号）5都市基街都第58号、令和5年5月26日

1 計画地の位置・地区の概要

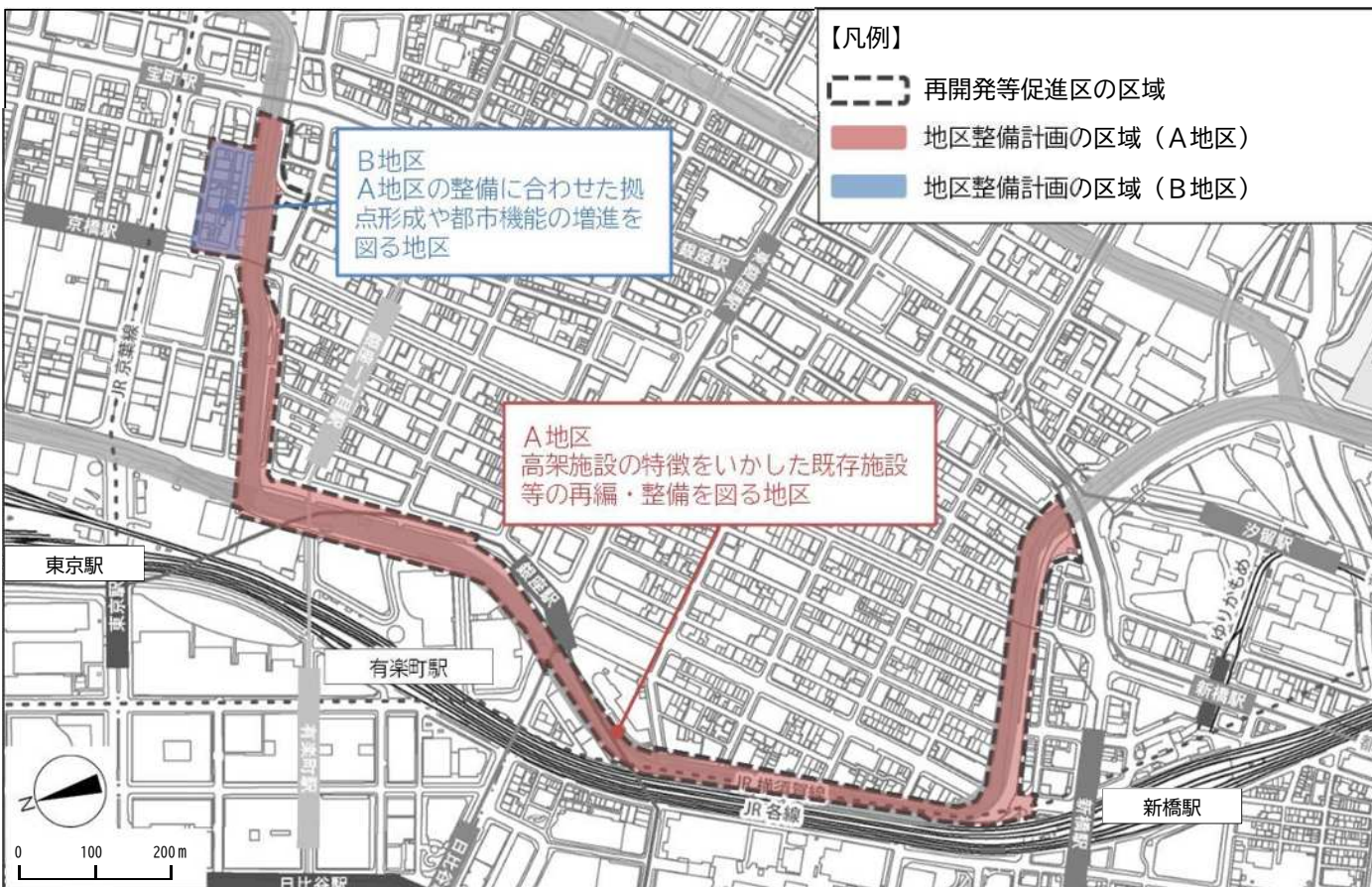
東京高速道路（以下「KK線」といいます。）は、現在、自動車専用の道路としての役割を担い、その高架道路の形態は、都心の活発な都市活動を俯瞰できるなど希少性のある空間です。その連続する約2Kmの道路は港区、千代田区、中央区の都心3区にわたって位置しています。

令和2年3月、日本橋周辺の首都高速道路の地下化に伴い新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路（地下）の整備案が示されました。これによりKK線は、自動車専用の道路としての役割が大きく低下することから、東京都は令和3年3月「東京高速道路（KK線）再生方針」を策定し、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用することを目指す将来像を示しました。その後、令和5年3月には「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針」を策定し、歩行者系ネットワークや上部空間の整備内容等が示されています。

一方、令和5年1月には、本地区の地区計画（再開発等促進区を定める地区計画）により、地区計画の目標、公共施設等の整備の方針等を決定し、首都高速道路の地下化や周辺まちづくりの状況に合わせ、段階的に都市計画を進めていくこととしています。

本地区は、周辺のまちづくりとの連携を図った土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を促進し、多様な都市機能が融合する複合市街地の形成を図るとともに、KK線上部空間を主要な公共施設に位置付けることで、車中心から人中心の公共的空間としてにぎわいがあふれ、KK線上部空間（Tokyo Sky Corridor）がだれもが憩い・やすらげる広場となり、さらには緑豊かで快適な歩行者系ネットワークの形成を目指します。

【位置図】



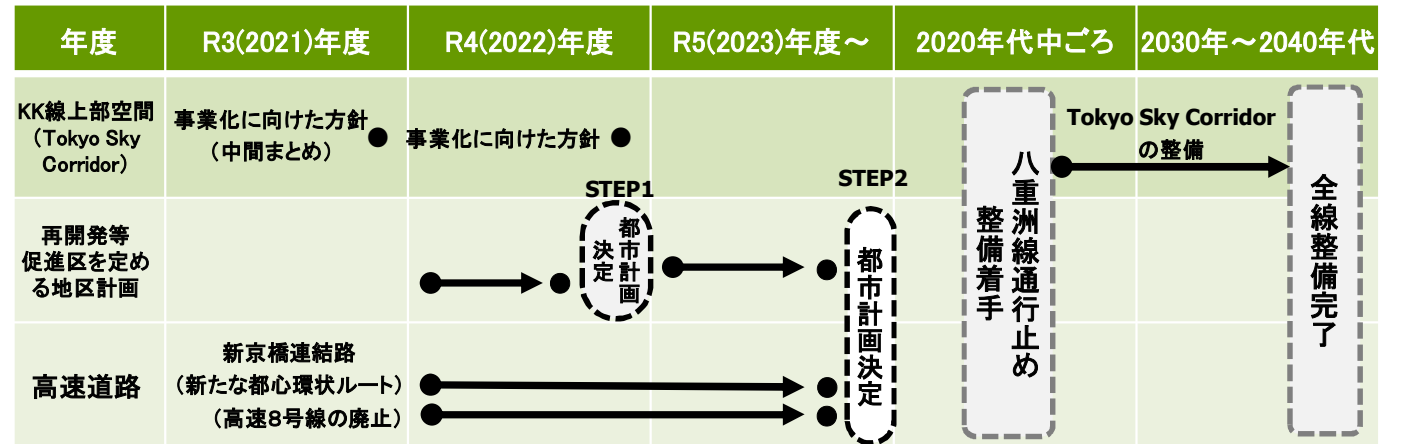
2 これまでの主な経緯

- 平成30年12月 「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」設置（国土交通省他）
- 平成31年10月 「東京高速道路（KK線）の既存施設のあり方検討会」設置（東京都）
- 令和3年3月 「東京高速道路（KK線）再生方針」の策定（東京都）
- 令和4年3月 「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針（中間まとめ）」の策定（東京都）
- 令和5年1月 再開発等促進区を定める地区計画等都市計画決定【STEP1】
- 令和5年3月 「東京高速道路（KK線）再生の事業化に向けた方針」の策定（東京都）

- 令和5年12月 都市計画決定【STEP2】
 - 地区計画の変更（KK線を主要な公共施設として位置付け）
 - 都市高速道路第8号線の廃止

3 今後のスケジュール（予定）

- 令和8年度～ 工事着手
- 段階的なKK線上部空間の整備、供用開始
- 2030～2040年代 KK線上部空間全区間の整備完了

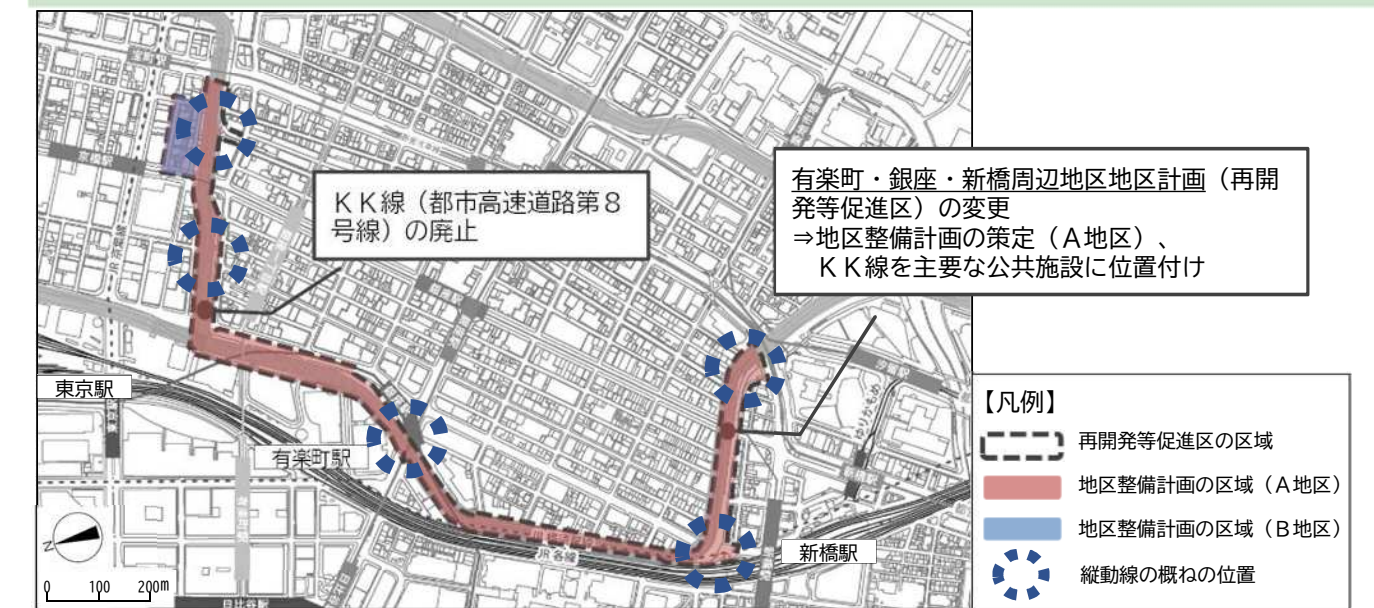


※首都高八重洲線通行止め後、KK線を廃止して、2020年代中頃に整備に着手予定です。
 ※首都高日本橋区間の地下化工事に当たっては首都高八重洲線の通行止めを前提として検討しています。

4 都市計画手続について

首都高速道路の地下化や周辺まちづくりの状況に合わせて、段階的に都市計画手続を進めます。

都市計画手続 STEP 2（今回）



| | 種類 | 名称 | 面積 | 備考 |
|----------------|----|----|----------|--------------------------|
| 主要な公共施設の配置及び規模 | 広場 | 広場 | 約30,000㎡ | 新設（道路上空部分、縦動線、歩行者動線を含む。） |

有楽町・銀座・新橋周辺地区の街づくりについて

5 KK線の再生・活用の目標及び将来像

KK線の再生・活用の目標

東京の新たな価値や魅力を創出するため、KK線上部空間を歩行者中心の公共的空間として再生・活用

“車中心から人中心へ” “人とみどりが共存・共栄” “地域の価値や魅力” の転換による、開放的な歩行者ネットワークの創出した高度成熟都市のシンボルとなるグリーンインフラの形成を向上させるための開放的な憩いの場の創造

- 将来像1 高架道路の形態をいかした広域的な歩行者系ネットワークの構築
- 将来像2 連続する屋外空間をいかした大規模なみどりのネットワークの構築
- 将来像3 既存ストックをいかした地域の価値や魅力の向上

6 縦動線の整備

地上とKK線上部空間 (Tokyo Sky Corridor)をつなぐ縦動線 (階段及びエレベーター等) は、主要な道路や地下の歩行者空間、駅からのアクセスなどを勘案し、既存のKK線出入口 (スロープ) や隣接する公共用地等に設置します。



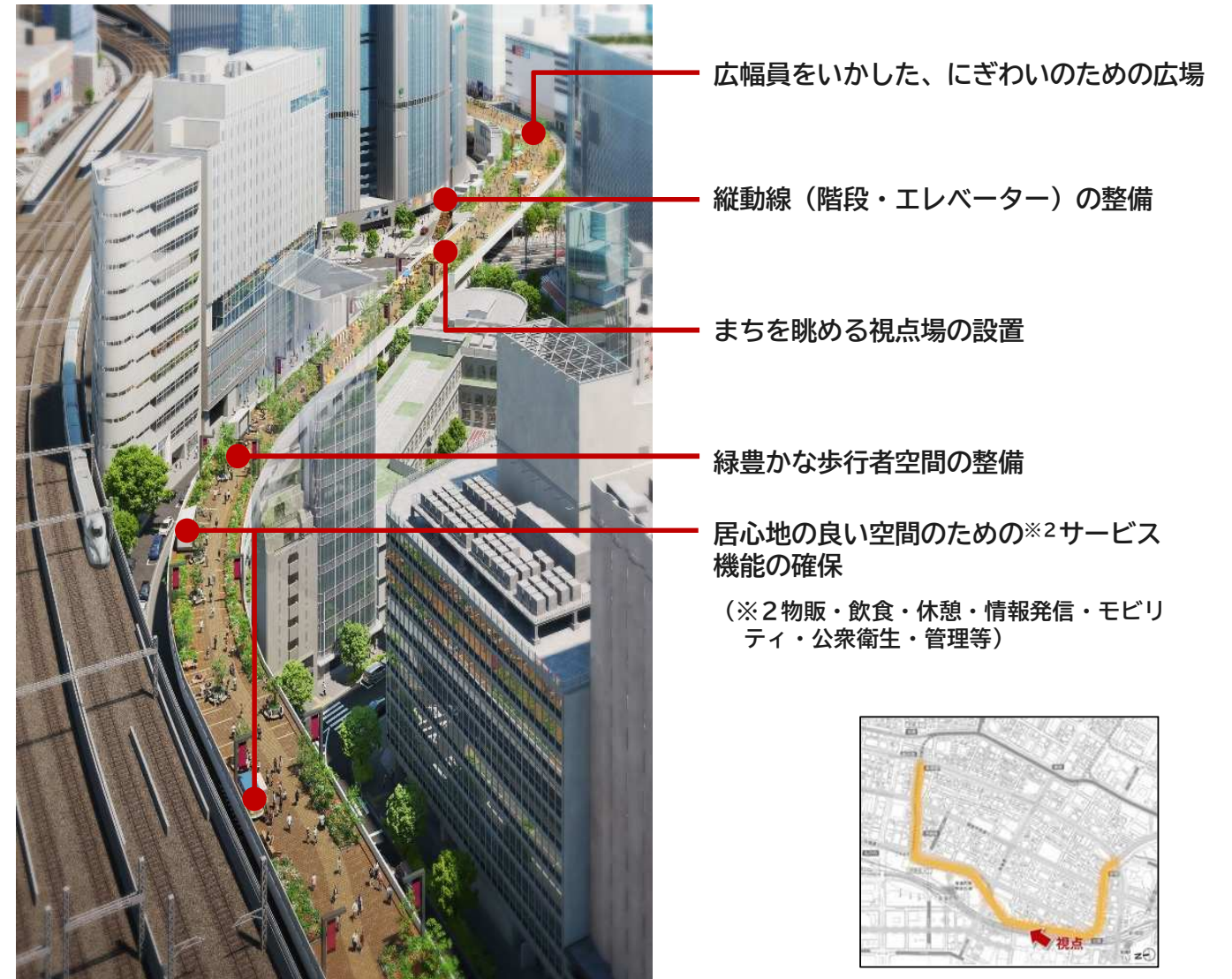
※この地図は、国土地理院発行の基盤地図情報を使用したものである。 出典：東京高速道路 (KK線) 再生の事業化に向けた方針

7 歩行者系ネットワークの形成

KK線の再生に当たっては、全長約2kmの連続性を確保するとともに、周辺開発と連携し回遊性向上にも資する歩行者空間をデッキレベルで整備します。既存のデッキ等との接続により、港区においては新橋～汐留～浜松町～芝浦などの広域的な歩行者ネットワークとなります。

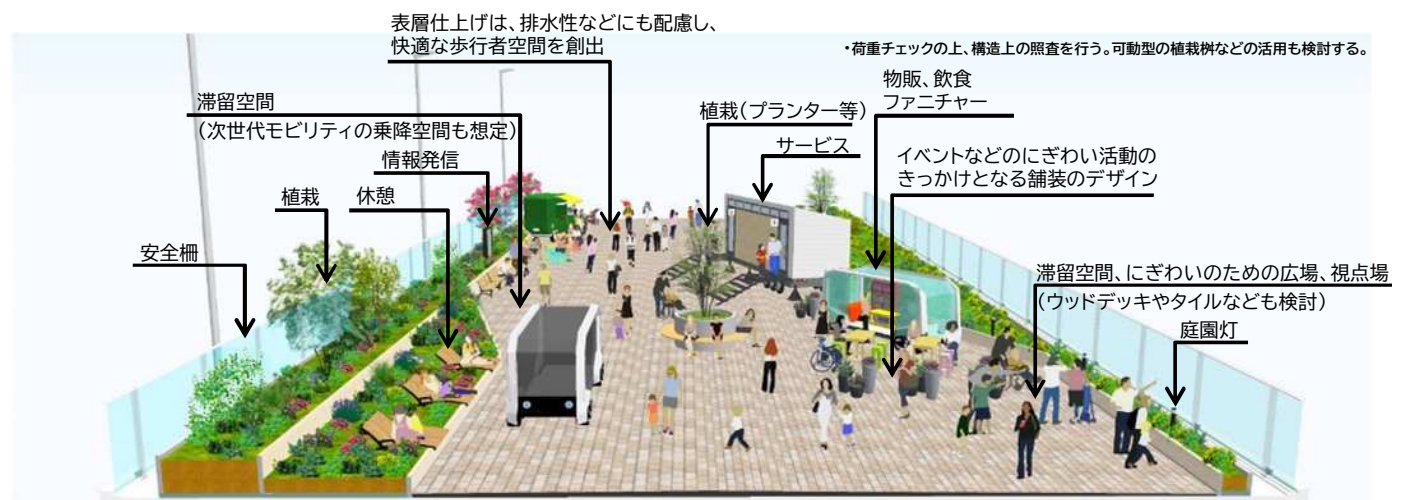


8 上部空間の整備イメージ



※計画中のものであり、今後変更となる可能性があります。

整備内容の例 幅員が約16m以上の区間



出典：東京高速道路 (KK線) 再生の事業化に向けた方針