

都市再生特別地区（八重洲一丁目6地区）

都市再生特別地区（八重洲二丁目1地区）

都市計画（素案）の概要

1) 計画概要

計画概要

地区名		八重洲一丁目6地区			八重洲二丁目1地区			
計画地の位置		東京都中央区八重洲一丁目6番、7番、8番の一部及び9番			東京都中央区八重洲二丁目1番、2番の一部及び3番			
地域地区		商業地域／防火地域／日本橋・東京駅前地区地区計画						
指定容積率		900%、800%(加重平均:約860%)			900%、800%(加重平均:約875%)			
基準建ぺい率		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1.4ha			約1.7ha			
街区別諸元		全体	A街区	B街区	全体	A-1街区	A-2街区	B街区
計画容積率		1,670%	900%	1,760%	1,670%	1,820%	400%	1,300%
建築物の高さの最高限度		-	GL+45m	GL+250m	-	GL+245m	GL+50m	GL+70m
敷地面積		約11,900㎡	約1,300㎡	約10,600㎡	約15,000㎡	約12,450㎡	約1,050㎡	約1,500㎡
延べ面積 (容積対象延べ面積)		約240,000㎡ (約198,200㎡)	約12,000㎡ (約11,700㎡)	約228,000㎡ (約186,500㎡)	約316,000㎡ (約250,200㎡)	約287,100㎡ (約226,500㎡)	約6,500㎡ (約4,200㎡)	約22,400㎡ (約19,500㎡)
主要用途		—	事務所、店舗等	事務所、店舗、 バスターミナル、 カンファレンス、医療 施設、駐車場 等	-	事務所、店舗、 ホテル、小学校、 バスターミナル、 交流施設、駐車場等	事務所、店舗等	事務所、店舗等
階数／最高高さ		—	地上11階・地下3階 ／約45m	地上54階・地下4階 ／約250m	-	地上45階・地下4階 ／約245m	地上10階・地下4階 ／約50m	地上14階・地下4階 ／約70m
駐車等 台数	自動車 (うち荷捌き)	460台 (13台)	460台 (13台)		723台 (29台)	663台 (29台)		60台
	自動二輪	30台	30台		18台	18台		
	自転車	390台	390台		400台	400台		
着工(予定)		平成32年10月			平成30年1月			
竣工(予定)		平成36年 3月			平成33年4月			

イメージパース

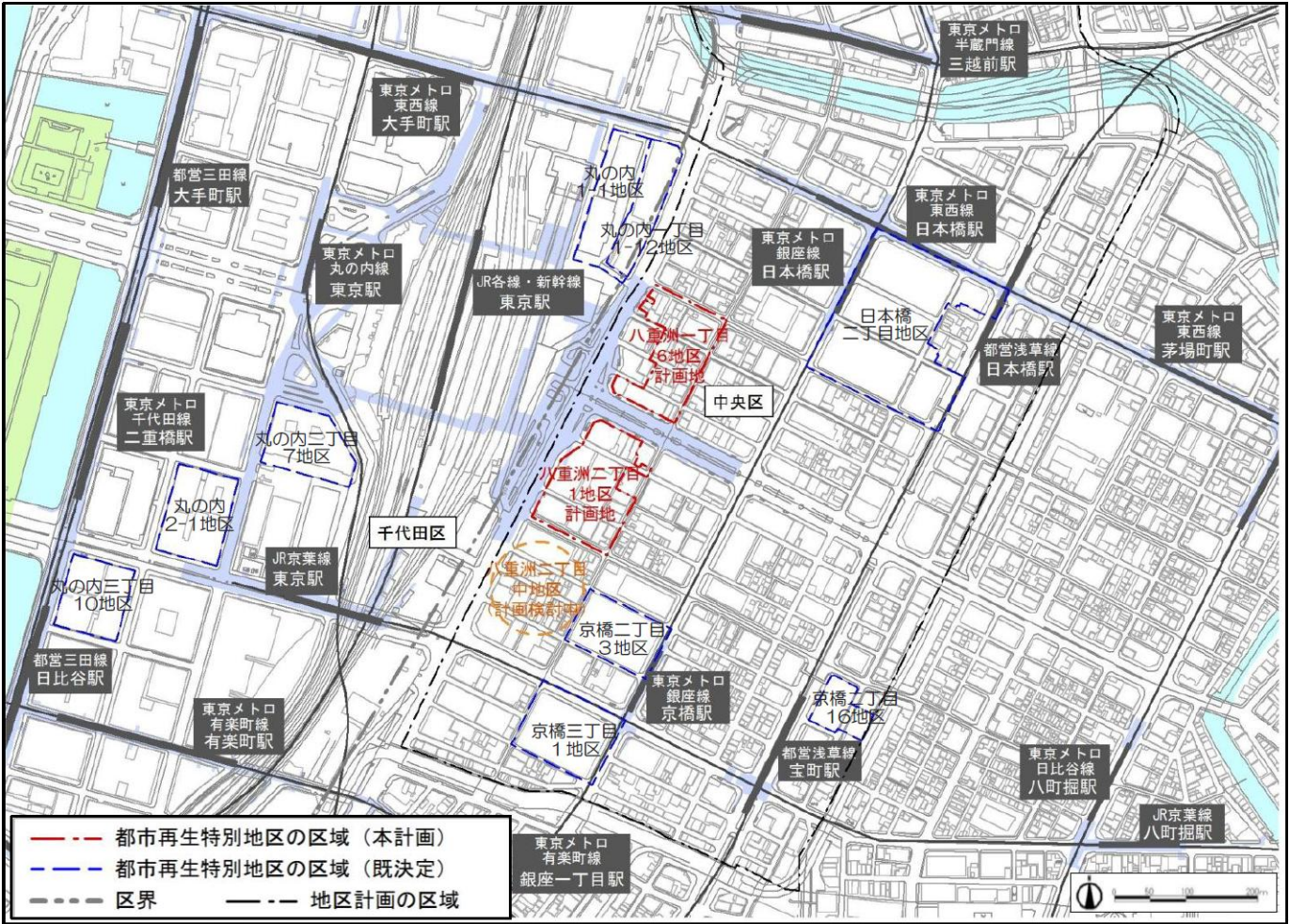
【八重洲一丁目6地区】(中央通り方面から望む)



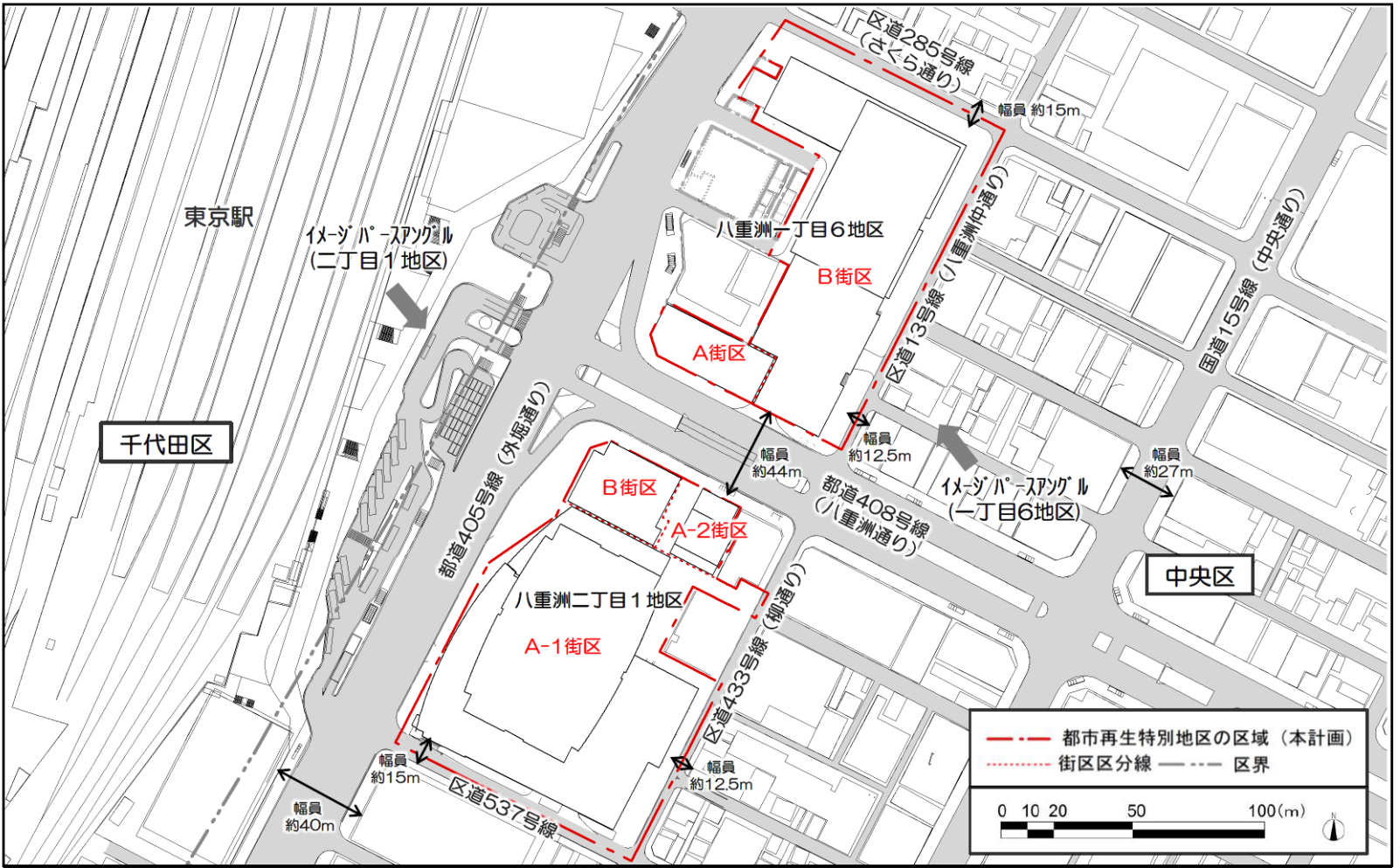
【八重洲二丁目1地区】(駅上空から望む)



位置図(S=1/10,000)



配置図(S=1/3,000)



2) 都市再生への貢献

1) 東京駅前の交通結節機能の強化

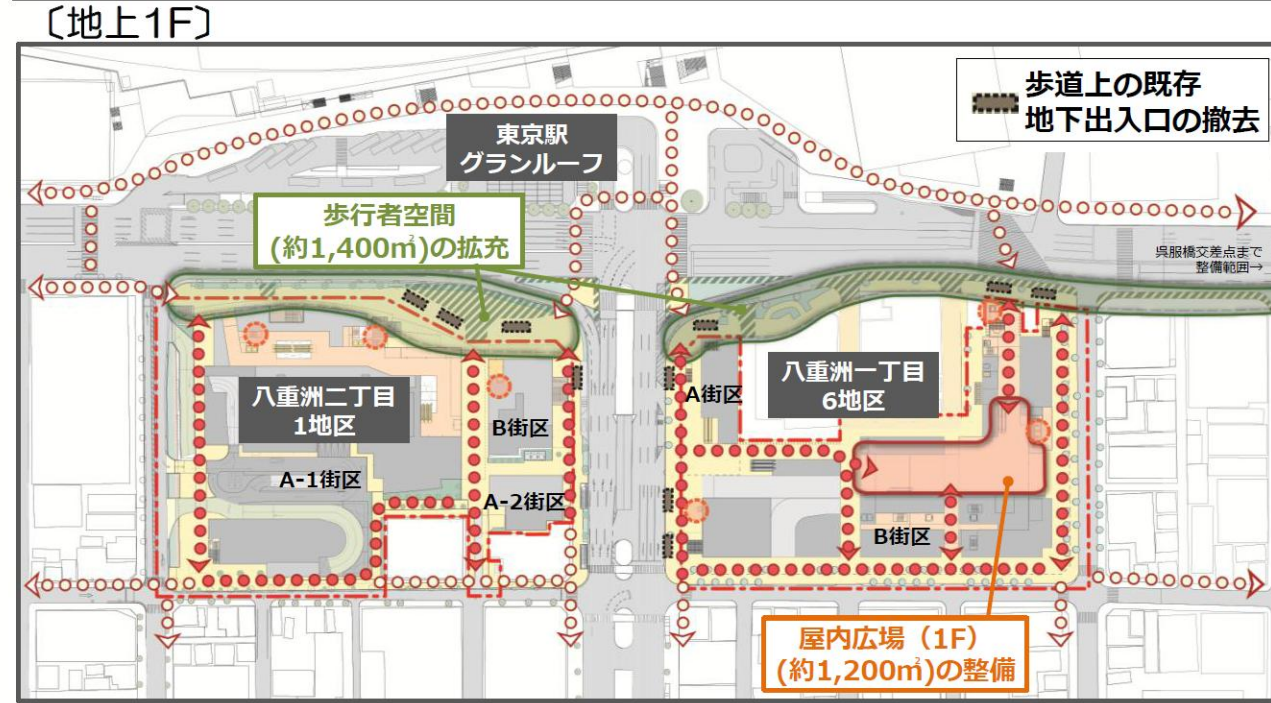
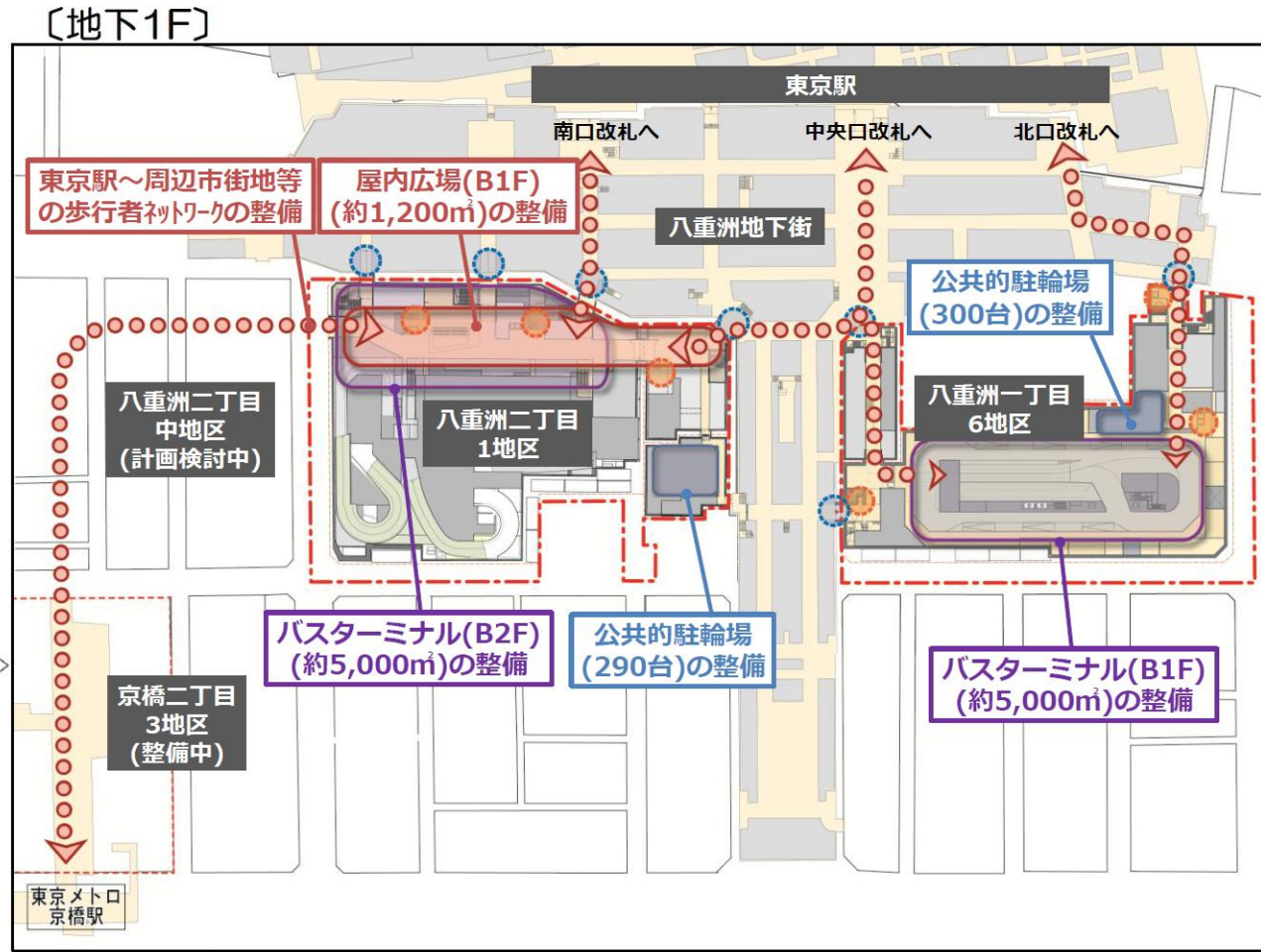
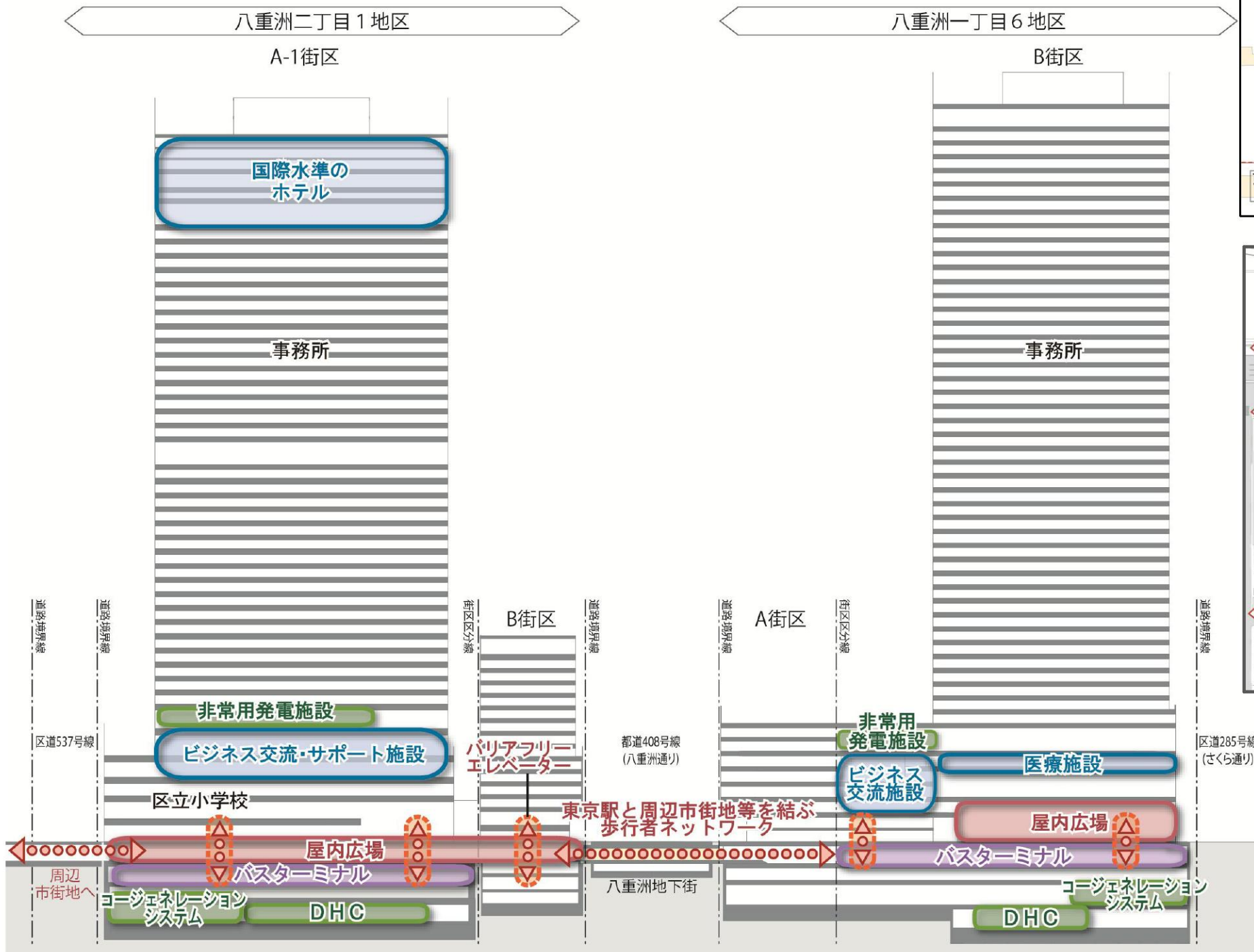
- ① 国際空港や地方都市を結ぶ大規模バスターミナルの整備
- ② 東京駅と周辺市街地等を結ぶ、地上・地下の歩行者ネットワークの整備

2) 国際競争力を高める都市機能の導入

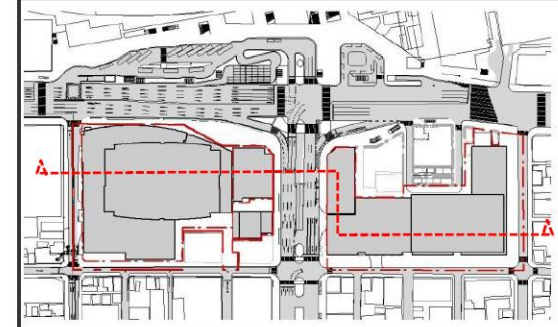
- ① 日本橋のライフサイエンスビジネス拠点と連携した交流施設等の整備
- ② 高度医療施設と連携した初期医療施設の整備
- ③ エリアマネジメントの実施によるまちの魅力・活力の向上

3) 防災対応力強化と環境負荷低減

- ① 地区間連携による災害時支援機能の強化
- ② エネルギーネットワークの構築等による環境負荷低減



〔キープラン〕



〔凡例〕

- 都市再生特別地区の区域 (本計画)
- 歩行者ネットワーク
- バリアフリーエレベーター
- 地下街接続部のバリアフリー改修

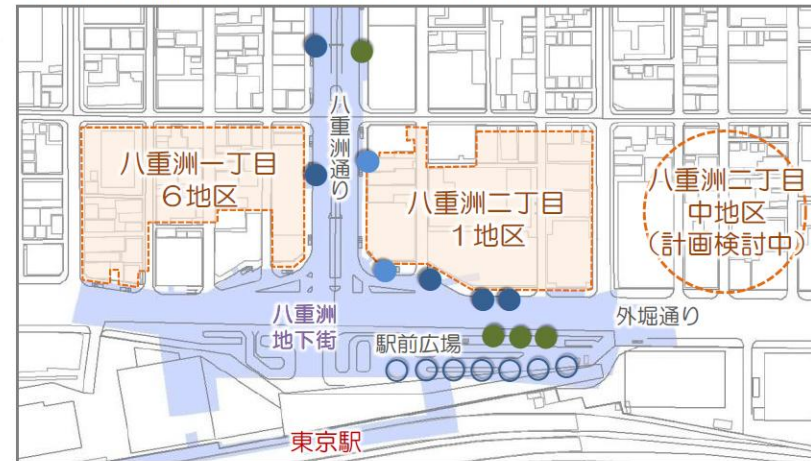
3) 東京駅前の交通結節機能の強化

① 国際空港や地方都市を結ぶ大規模バスターミナルの整備

<整備内容>

- 国際空港直行バス、主要都市を結ぶ高速バス(10路線以上)の発着するバスターミナルの整備
(2地区 約13バス(約10,000㎡)、3地区 合計約20バス)
- 歩道上に分散する高速バス停留所をバスターミナルに集約し、歩行者の環境を改善、乗換え利便性を向上
- 空港の24時間化に対応したラウンジ等の整備、多言語対応等による利便性の向上

■東京駅周辺のバス交通の状況



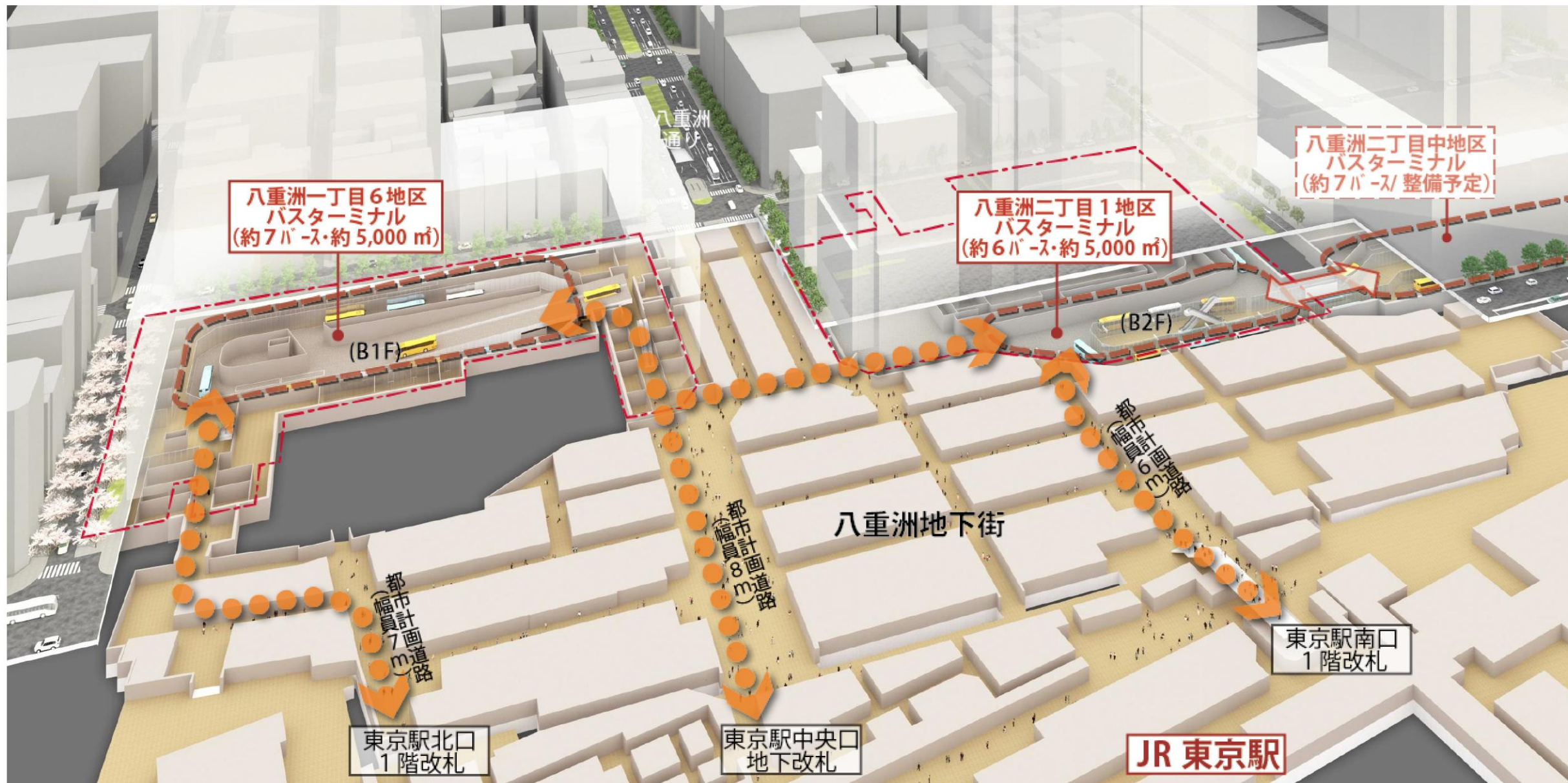
- [地区内に集約を想定しているバスターミナル]
 - 高速バス停留所 (旧高速乗合バス、高速ツアーバス)
 - 降車専用
- [その他の既存バスターミナル]
 - 高速バス停留所
 - 路線バス停留所

■現況の課題



道路上にバス停留所が分散し、乗降客により歩道が混雑している。

■整備イメージ



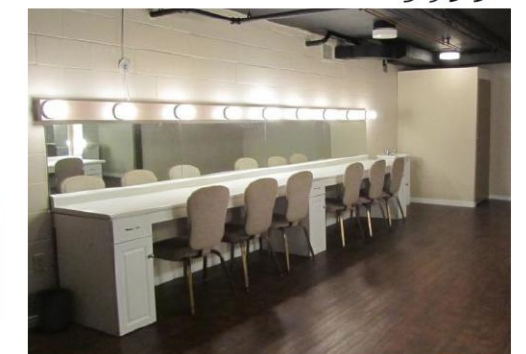
○付帯施設の整備



バスターミナル案内表示



ラウンジ



パウダールーム

※整備階数・位置は利用者の利便性を考慮しつつ、今後詳細を検討

3) 東京駅前の交通結節機能の強化

② 東京駅と周辺市街地等を結ぶ、地上・地下の歩行者ネットワークの整備

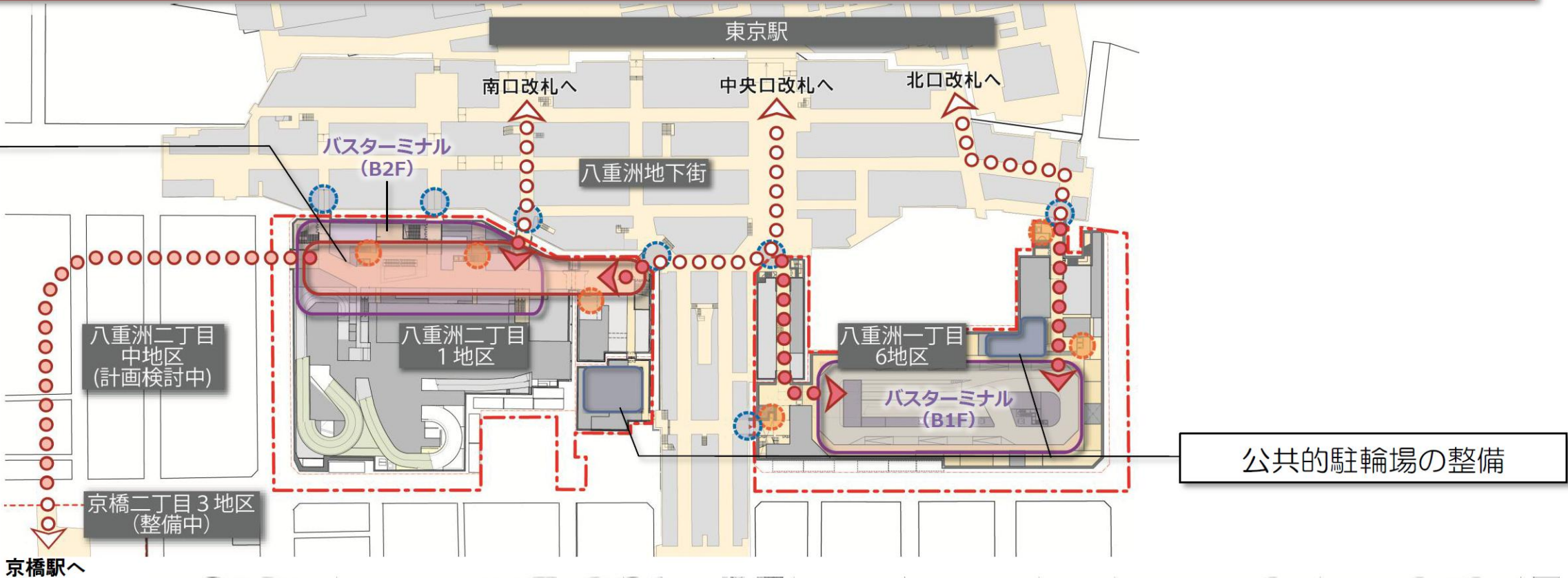
<整備内容>

- 東京駅と周辺市街地等を結ぶ、地上・地下の歩行者ネットワーク等の整備
- 歩道の拡幅、歩道上の既存地下出入口の撤去による歩行者空間の拡充（約3,030㎡→約4,430㎡ 合計 約1,400㎡増加）
- 公共的駐輪場の整備による違法駐輪の改善（2地区合計：590台（八重洲一丁目6地区：300台、八重洲二丁目1地区：290台））

■地下 整備イメージ

東京駅～周辺市街地等を結ぶ
歩行者ネットワークの整備
（屋内広場（約1,200㎡）を含む）

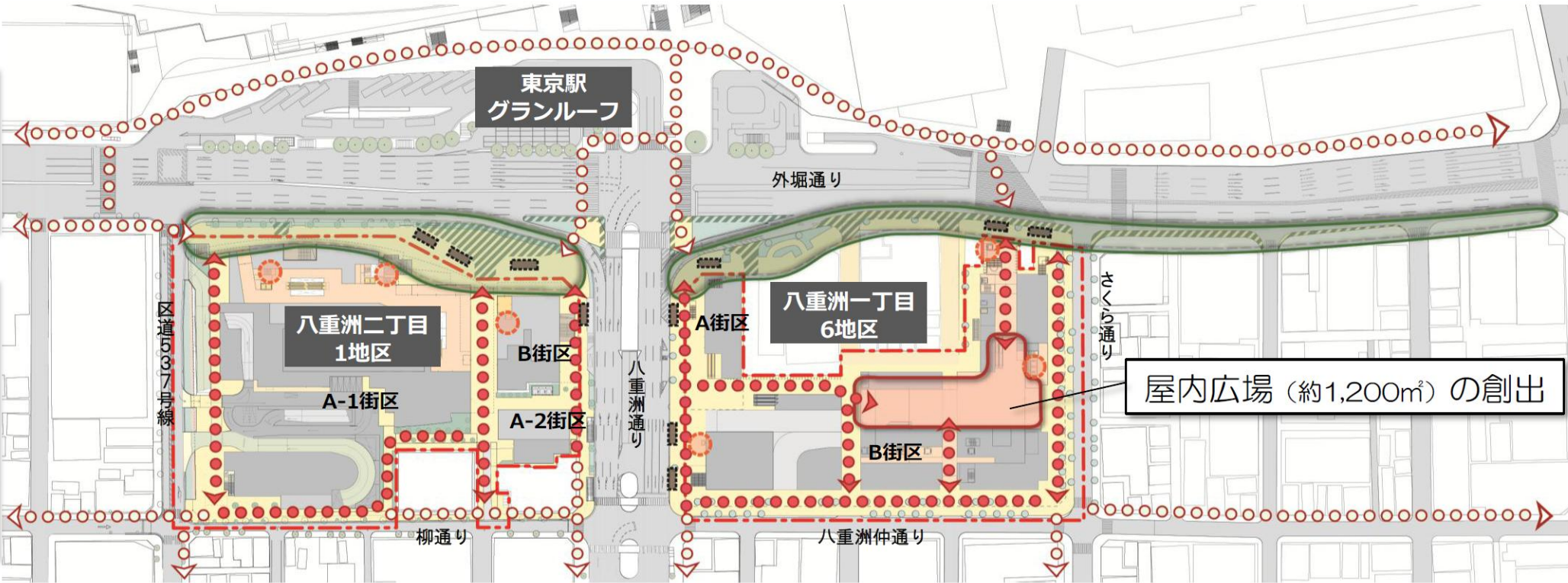
- 都市再生特別地区の区域（本計画）
- 歩行者ネットワーク（既存）
- 歩行者ネットワーク（今回整備）
- 歩行者ネットワーク（将来整備）
- バリアフリーエレベーター
- 地下街接続部のバリアフリー改修



■地上 整備イメージ

- 【外堀通りの歩行者空間拡充】
- 歩道上の既存地下出入口の撤去（合計10箇所）
 - 外堀通りの歩道拡幅（約3,030㎡→約4,430㎡ 合計 約1,400㎡増加）

- 【東京駅と周辺を結ぶ歩行者ネットワークの整備】
- 柳通り、八重洲仲通り：歩道の拡幅（約2.5m→約4m）
 - さくら通り：歩道状空地の確保（約4m（現況歩道 約3.5m））
 - 八重洲通り：歩道状空地の確保（歩道含め有効約4m以上（現況歩道 約5.5m））
 - 建物内：貫通通路・歩行者通路の整備（幅員4～8m）



4) 国際競争力を高める都市機能の導入

① 日本橋のライフサイエンスビジネス拠点と連携した交流施設等の整備

■日本橋・東京駅前のエリア連携のイメージ

日本橋室町周辺のライフサイエンス
ビジネス拠点と連携した、
ビジネス交流・サポート機能の整備



■東京発グローバル・イノベーション特区【国家戦略特区 東京都提案書】（東京都 H26.3）

プロジェクト5 創薬のメッカ形成プロジェクト

【背景】

- 国内には多くの優れた基礎研究の成果〔シーズ（薬の“種”）〕が埋もれている。
- 一方「死の谷」と呼ばれる基礎研究から非臨床試験までの大きな断絶により、商品化に繋がらない。
- 国は、国内の高度な「技術・研究」の実用化を支援するため、創薬支援ネットワーク（創薬支援戦略室）を設置（平成25年度～）

創薬のプロセス



【日本橋創薬ビジネスプラットフォームの形成】

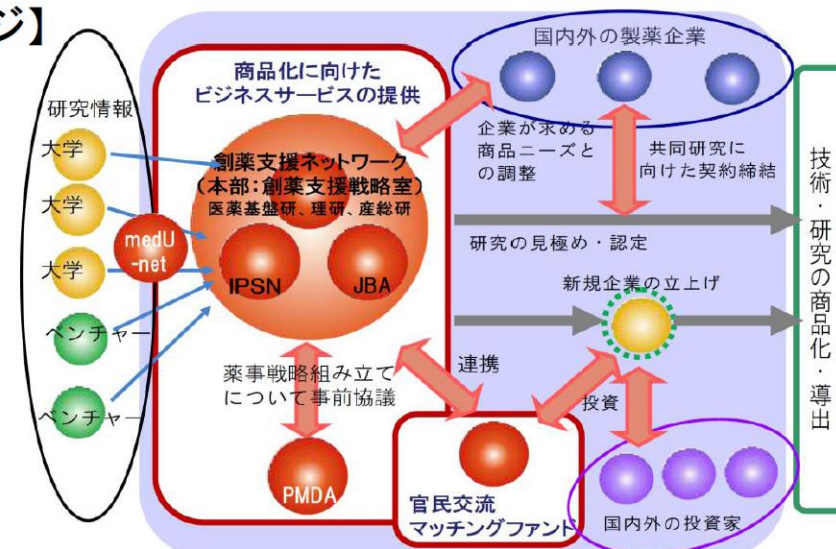
- 創薬関連企業、団体等が集積する日本橋にライフサイエンスビジネスの拠点を整備
- 国と連携しながら、プロの目利きにより、国内研究拠点に埋もれたシーズ〔薬の“種”〕を発掘・選定し、製品化を支援（シーズの集約、金融・販売先とのマッチング促進）

日本の優れた研究・技術を事業・ビジネスへと結びつけ、創薬づくりを促進

【主な取組】

- 研究を商品化するためのビジネスサービスの提供
- PMDA相談窓口の整備（戦略的治験・審査を迅速化）
- コミュニケーションの場を展開（国際的なセミナー、カンファレンス実施）
- ライフサイエンスを担う人材育成、国際的な知財・金融・経済大学院の整備

【事業のイメージ】



ビジネス交流機能の整備

国際交流 カンファレンスセンター（約7,500㎡） 《八重洲一丁目6地区》

- 国際会議・学会・セミナー等を開催するカンファレンス施設の整備
- 展示・PR、最先端技術の知識共有・体験スペースとしての活用
- ライフサイエンス等に関する情報発信



交流促進・情報発信を展開するカンファレンス



展示・PRスペース

国際交流 プレゼンテーション施設・交流ラウンジ（※） 《八重洲二丁目1地区》

- 医薬関連の国内外のビジネス交流に必要な、プレゼンテーション施設やラウンジ等を整備
- 国際ミーティングや商談、ビジネスマッチング等の交流スペースの整備



プレゼンテーション施設、交流ラウンジ

相互に連携

ビジネスサポート機能の整備

情報提供 ビジネス情報等の提供機能（※） 《八重洲二丁目1地区》

- 豊富な企業・情報ネットワークを活用し、ライフサイエンス分野等の情報を提供する窓口機能
- 訪日外国人に対し、利便なビジネス・観光情報を提供する窓口機能



ネットワークを活用した窓口サービス



ビジネス・観光情報を提供

ビジネス支援 テンポラリーオフィス（※） 《八重洲二丁目1地区》

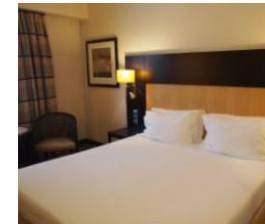
- 関連外国企業やベンチャー企業、アカデミア等が使用するテンポラリーオフィス
- 訪日ビジネスパーソン等が随時利用可能な執務スペースやオフィスサポート機能



テンポラリーオフィス

短期滞在 国際水準の宿泊施設（約20,000㎡） 《八重洲二丁目1地区》

- 国際水準のサービス提供による、外国人ビジネスマンの滞在環境を提供
- ビジネスイベントのレセプションなどの国際交流に、バンケット等を活用



国際水準のサービス提供を行う客室



イベント等可能なバンケット

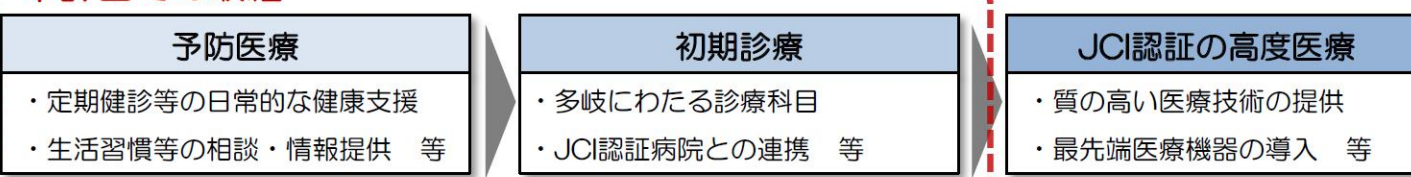
※ …各施設の整備面積合計 約3,500㎡

② 高度医療施設と連携した初期医療施設の整備

- 交通結節拠点としての立地特性を活かし、外国人の初期診療や予防医療等を実施する医療サービスの窓口を提供（八重洲一丁目6地区で約2,500㎡）
- 国際的な医療機能評価（JCI）認証を取得している高度医療に対応した大学関連病院のサテライトを誘致

多言語での受付から初期診療・高度医療までの対応

本計画での取組



③ エリアマネジメントの実施によるまちの魅力・活力の向上

- 地域一体となったまちづくり活動の実施主体となるエリアマネジメント協議会の設置を検討
- イベント活動、防災活動等の継続的な取組実施により、まちの魅力・活力の向上を目指す。

（仮称）東京駅前エリアマネジメント協議会

構成員：三井不動産、東京建物等

活動内容（案）：

- ・情報発信・地域交流（イベント等企画立案・開催・運営支援、周辺と連携した宣伝・PR活動）
- ・防災・防犯（防災時対応等の連携体制構築、啓蒙活動実施）
- ・環境の質の管理（清掃活動・安全管理、違法駐輪対策の検討・実施）

連携協議

地元町会

八重洲地下街

行政機関

専門家 等

消防

警察

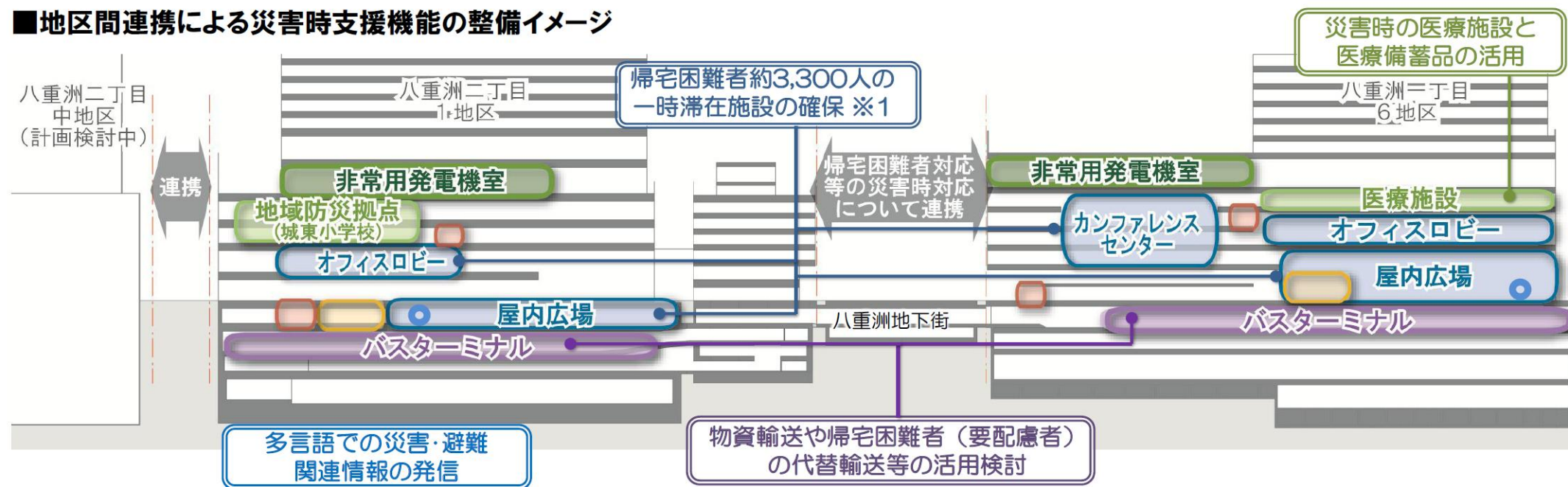
5) 防災対応力強化と環境負荷低減

① 地区間連携による災害時支援機能の強化

<整備内容>

- 帰宅困難者受入れスペース・備蓄倉庫の整備（2地区で約5,500㎡（3,300人相当）の一時滞在施設を確保）
- コージェネレーションシステム（CGS）を用いた特定電気事業の実施や非常用発電施設の整備による業務継続機能の強化
- 医療施設における災害救護活動の実施・一時滞在施設との連携
- バスターミナルを活用した物資輸送、帰宅困難者（要配慮者※）の代替輸送の検討

■地区間連携による災害時支援機能の整備イメージ



※障がい者、高齢者、妊婦又は乳児連れの人、遠距離通学の小学生等

○災害時における帰宅困難者受入れや備蓄品の融通、災害情報提供等について、地区間での連携に取り組む。

<凡例>

- ：備蓄倉庫（各地区200㎡）
- ：災害用トイレ
- ：情報発信施設

※1 帰宅困難者のための一時滞在施設

・床面積あたり3.3㎡につき2人

<八重洲一丁目6地区>

- ・屋内広場：約1,200㎡
- ・カンファレンス/オフィスロビー（一部）：約1,800㎡

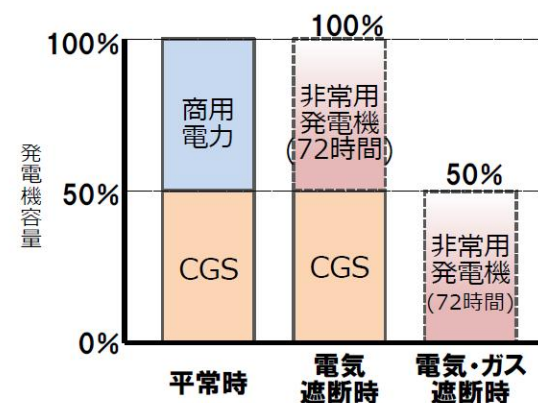
<八重洲二丁目1地区>

- ・屋内広場：約1,200㎡、オフィスロビー：約1,300㎡
- ・地域住民については地域防災拠点（城東小学校）にて受入れ

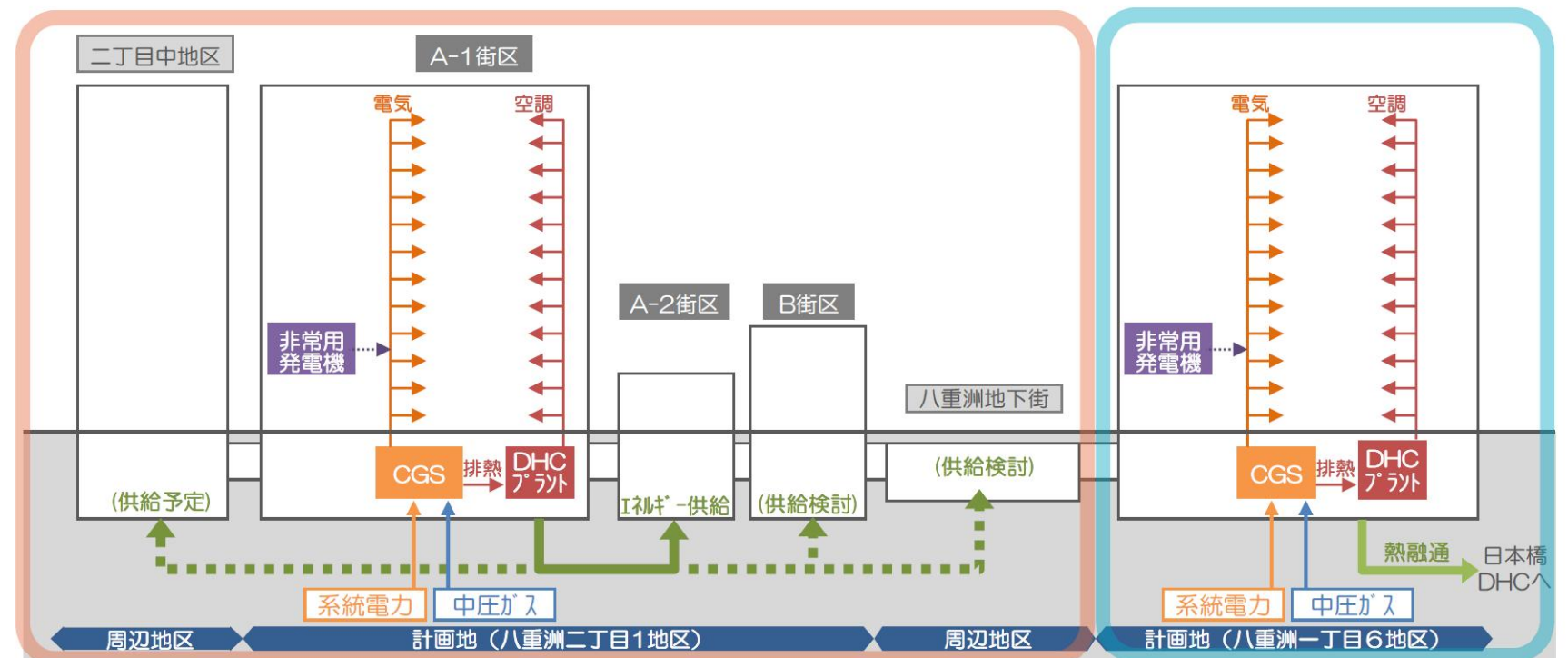
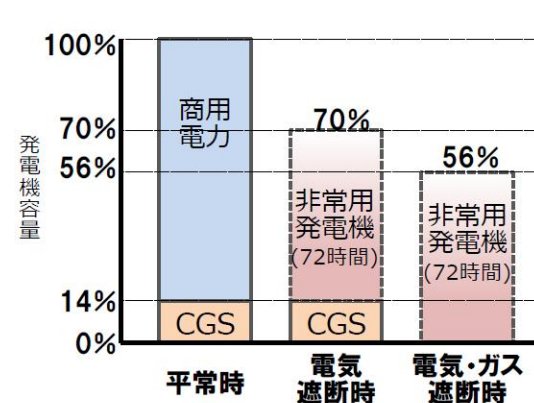
■災害に強い自立・分散型エネルギーシステムの導入

- ・二丁目1地区では、中圧ガスを用いた高効率CGSによる特定電気事業を実施し、八重洲地下街を含めた周辺地区への電力供給を検討。（供給検討エリアにおいては、平常時CGS発電により50%電力供給を目指す）
- ・一丁目6地区では、中圧ガスを用いた高効率CGSを導入し、電源の複線化を実現。

●八重洲二丁目1地区(A-1街区)



●八重洲一丁目6地区内



※DHCプラント（八重洲一丁目6地区）は、地域冷暖房区域の指定を東京都から受ける予定です。

<参考>【八重洲一丁目6地区】景観形成に関する方針

【東京駅前地区における景観形成の方針】

- | | |
|-----|----------------------------------|
| 方針① | 東京駅八重洲エリアのスカイラインとして一体感のある都市景観の創出 |
| 方針② | 周辺エリアと調和した連続的な街並み景観の形成 |
| 方針③ | 八重洲らしい個性豊かな通り景観を形成 |

(行幸通りから望む)



【八重洲一丁目6地区における景観形成の方針】

- | |
|------------------------------------|
| ① 東京駅八重洲エリアのスカイラインとして一体感のある都市景観の創出 |
| ■ ガラスを基調としたデザインによる群造形としての調和 |
| ■ 縦ルーバーによる空に溶け込むタワーデザイン |
| ■ 東京駅丸の内駅舎の眺望保全のための配棟計画 |
| ② 周辺エリアと調和した連続的な街並み景観の形成 |
| ■ 軒下空間を計画する等、立体的なにぎわいが表出する基壇部デザイン |
| ■ 幹線道路沿いの隣接街区や周辺の街並みと調和をうむ基壇部のデザイン |
| ③ 八重洲らしい個性豊かな通り景観を形成 |
| ■ 通りのスケールに調和した安全・安心・潤いある歩行者空間の実現 |
| ■ 周辺の界隈と調和した路面型商業空間の形成 |

■ 八重洲通り・八重洲仲通り沿いの低層部イメージ



■ さくら通り・八重洲仲通り沿いの低層部イメージ



■ 高層部全景の外観イメージ



<参考>【八重洲二丁目1地区】景観形成に関する方針

【東京駅前地区における景観形成の方針】

- | | |
|-----|----------------------------------|
| 方針① | 東京駅八重洲エリアのスカイラインとして一体感のある都市景観の創出 |
| 方針② | 周辺エリアと調和した連続的な街並み景観の形成 |
| 方針③ | 八重洲らしい個性豊かな通り景観を形成 |

(行幸通りから望む)



【八重洲二丁目1地区における景観形成の方針】

- | |
|---|
| ① 東京駅八重洲エリアのスカイラインとして一体感のある都市景観の創出 |
| ■ ガラスを基調としたデザインによる群造形としての調和 |
| ■ 壁面分節と頂部の切り替えにより周辺建物とスケール感を合わせた高層部デザイン |
| ② 周辺エリアと調和した連続的な街並み景観の形成 |
| ■ 開放感ある設えにより立体的なにぎわいが表出する基壇部デザイン |
| ■ 幹線道路沿いの隣接街区や周辺の街並みと調和をうむ基壇部のデザイン |
| ③ 八重洲らしい個性豊かな通り景観を形成 |
| ■ 通りのスケールに調和した安全・安心・潤いのある歩行者空間の実現 |
| ■ 既存のまちからの人の流れを意識した通路空間とまちかどの滞留空間の創出 |

■ 外堀通り沿いの低層部イメージ



■ 柳通り・区道537号沿いの低層部イメージ



■ 高層部全景の外観イメージ

