

東京駅前 八重洲通り 将来ビジョン

Vision for
Yaesu-dori Ave.



1

はじめに

- 1-1 背景・経緯
- 1-2 将来ビジョンの目的
- 1-3 将来ビジョンの位置づけ

2

現況整理

- 2-1 八重洲通りの歴史
- 2-2 周辺の都市構造
- 2-3 八重洲通りの現状とポテンシャル

3

将来ビジョン

- 3-1 東京駅前八重洲通り将来ビジョン
- 3-2 ビジョンの実現に向けた基本方針
- 3-3 空間デザインの考え方
- 3-4 利活用のあり方

4

将来の歩行者ネットワーク

- 4-1 交通ネットワークのあり方
- 4-2 将来の歩行者ネットワーク

5

今後の展開

- 5-1 今後の進め方と検討課題

6

将来ビジョン＋α

- 6-1 ビジョンの深度化に向けた方策
- 6-2 ビジョンの深度化を見据えた将来方針
- 6-3 さらなる利活用のあり方

1

はじめに

1-1 背景・経緯

1-2 将来ビジョンの目的

1-3 将来ビジョンの位置づけ



(1) 背景

近年、東京では、「100年に1度」ともいわれる大規模再開発が各地で推進されています。東京駅前地域においても複数の再開発により駅前のまちなみが変容しつつある中で、これまで民間主導で行われてきた街区単位の都市更新の連携を促し、まち全体の価値を向上させる新しい公共空間のあり方が求められます。

八重洲は、江戸初期からの職人町として栄え、東京駅八重洲口が設置されて以降は**全国からヒト・モノ・コトが集積する日本屈指の経済活動が盛んな地域**として栄えてきました。また、交通需要への対応としての地下駐車場の整備や、近年の再開発に合わせたバスターミナルの整備により一大交通拠点としての顔も持ちます。さらには、地下駐車場と同時期に整備された地下街は、今もなお「ヤエチカ」の愛称で親しまれながら、地域の商業の一端を担っています。

このような地域の背景を踏まえ、八重洲の交通利便性の高さや商業の集積のポテンシャルを活かして、これからも東京駅前を**日本の活力を象徴し世界に誇れるまちとして継承**していくためには、東京駅の駅前通りである八重洲通りを、自動車等の交通に適切に対応しながら人中心の空間として再編し、東京駅前地域全体の回遊性を向上させ、まち全体にさらなる活気を呼び込むことが求められます。

(2) 検討経緯

八重洲通りの将来ビジョンの検討に至る経緯を振り返ると、八重洲、京橋、日本橋を含む「東京駅前地域」における駐車場地域ルール^{〔注1〕}の検討にさかのぼります。本地域においては、駐車場台数の適正化と交通環境改善を目的に、中央区が「駐車場地域ルール^{〔注1〕}」を2018年7月に策定し、その運用組織として東京駅前地区駐車対策協議会（以下、駐車協）が設立されています。駐車協は、地域ルールの運用だけでなく、**地域の交通課題の解決や地元要望を踏まえた交通改善に資する地域貢献策の検討**も行っており、2020年11月には、まちづくりの観点から地域貢献策プロジェクト（案）の一つとして「八重洲通りの活性化」が位置づけられました。

その後、「八重洲通りの活性化」の実現方策として、駐車協と（一社）東京駅前地区まちづくり推進協議会（以下、推進協）により八重洲通りの道路空間再編に向けた社会実験の計画が検討されます。そして、2023年10月には、1か月の間、道路空間の一部を活用した「YAESU st. PARKLET^{〔注2〕}」を実施し、居心地よくにぎわいあふれる空間として利活用するための実験が行われました。本ビジョンは、このような検討経緯の延長線上の取り組みとして、駐車協と推進協により検討されたものとなります。



グランルーフ

撮影：Rainer Viertböck



八重洲地下街



ヤン・ヨーステン記念碑



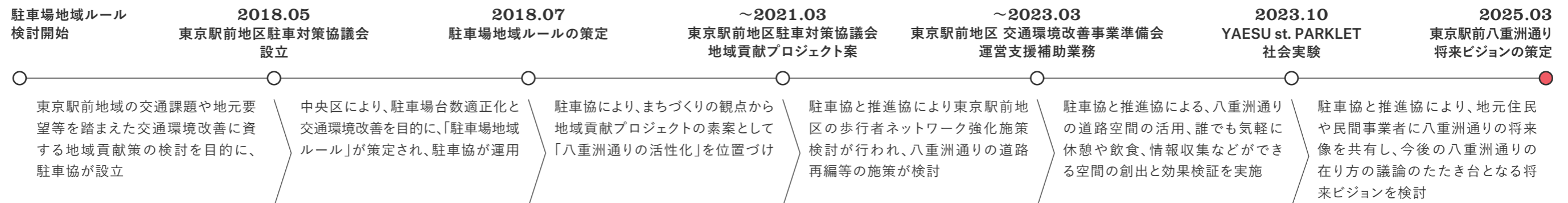
YAESU st. PARKLET



山王祭



東京ミッドタウン八重洲



目的

本ビジョンは、今後八重洲通りを「歩行者中心」で「居心地の良い空間」として再編することを見据え、地元住民や民間事業者に八重洲通りの将来像を共有することで、社会変化を踏まえながら今後の八重洲通りの在り方を議論するためのたたき台となることを目的としており、今後、本ビジョンをベースに道路管理者や交通管理者と協議の上、ビジョンの具現化に向けて検討を行います。

官民連携により東京駅の駅前通りとしてふさわしい高質な空間を創出し、にぎわいを発信する取組を実施することで、回遊性強化や沿道の価値向上による東京駅前地域のさらなる発展を目指します。

東京駅前八重洲通り将来ビジョンの検討条件

対象路線	八重洲通り（東京都道408号八重洲宝町線／東京都市計画道路幹線街路放射第33号線）
対象範囲	八重洲中央口前交差点から京橋一丁目交差点までの約450m
目標年次	ビジョン策定から約5-10年後（2030-2035年）
検討における留意点	中央分離帯の換気塔、地下駐車場への車路、八重洲地下街の出入口の位置、路線バス及びコミュニティバスの乗降場の配置は現況から変えない方針とする ※今後の詳細な検討課題は5章に記載

東京駅前地域のまちづくりガイドライン2018 対象範囲



東京駅前八重洲通り
将来ビジョン対象範囲

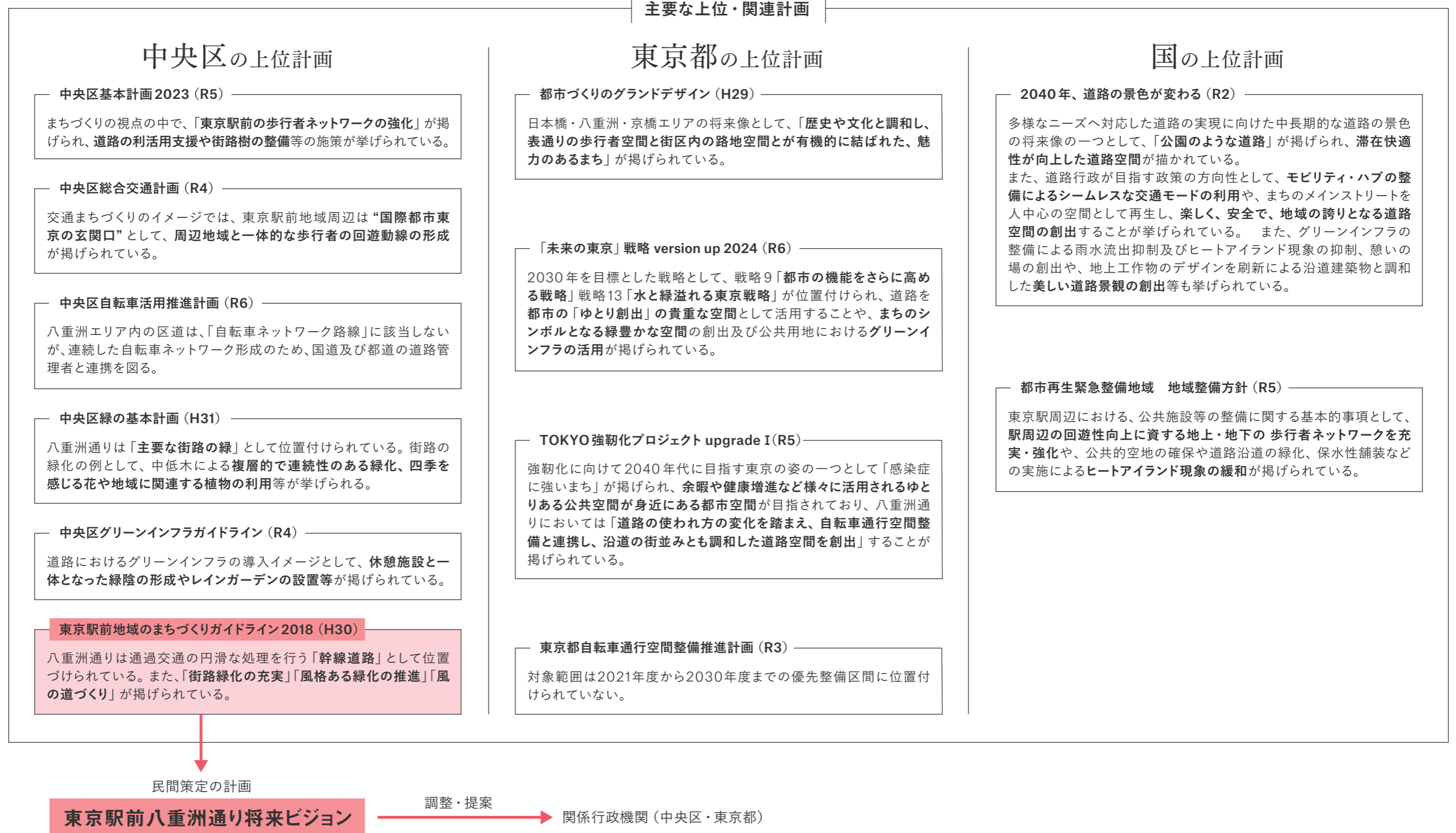
東京駅前地域のまちづくりガイドライン2018
対象範囲

上位計画との関係性

本ビジョンは、「東京駅前地域のまちづくりガイドライン2018」を直接的な上位計画とし、その他の上位・関連計画も踏まえ、まちづくりの考え方や計画との整合を図ります。

また、ビジョンで示される将来像は「東京駅前地区駐車対策協議会」及び「（一社）東京駅前地区まちづくり推進協議会」から関係行政機関（中央区・東京都）への提案と位置づけ、策定後も継続して実現に向けた調整を行います。

上位・関連計画と八重洲通りに関する記載



2

現況整理

- 2-1 八重洲通りの歴史
- 2-2 周辺の都市構造
- 2-3 八重洲通りの現状とポテンシャル



八重洲通りを取り巻く土地利用の歴史

八重洲通りには、かつて江戸城築城のための船入堀が開削され、周辺一帯には職人町が形成されました。その後、まちの発展に合わせて、埋め立てられ、宅地化し、関東大震災を経て、**広幅員道路が整備**されました。^[注1]

東京駅八重洲口が開設してからは、その交通利便性や立地から、八重洲は**全国有数のビジネス街**として発展を遂げ、八重洲通りの地下には、増加する交通需要に対応するための駐車場や、**八重洲地下街が整備**されました。

このように、八重洲通りは、**船入堀・広小路・蔵地・町屋・歩車道・地下街・地下駐車場等、時代の要請に合わせて柔軟な空間利用を行ってきた通り**と言えます。近年は沿道で再開発事業が進行中で、日本随一のビジネス街としての都市更新が行われる中で、今後の八重洲通りの新たな空間利用を考える必要があります。

近世以降の八重洲通りを取り巻く歴史的経緯を以下に示します。



出典：東京都立中央図書館「武州豊嶋郡江戸庄図（部分）」



出典：国立国会図書館「江戸名所図会7巻[2]（部分）」



08

(2) 八重洲通りを取り巻く交通ネットワーク

交通ネットワークの現況

東京駅八重洲口は新幹線乗り場に近く、駅前広場には路線バスやタクシーの乗降場があり、全国各地から通勤、観光、商業等の目的で多くの人々が利用します。周囲には地下鉄駅が整備されており、将来計画されている地下鉄新駅によって回遊性と地下ネットワークの充実が期待されています。

近年、八重洲通り周辺では交通ネットワークが変化しており、沿道再開発に伴い新設された「バスターミナル東京八重洲」は第1期エリアが整備済みであり、第3期エリアの整備によって全面開業予定です。これにより観光客の利便性が向上し、**インバウンドを含む観光客増加**が見込まれています。

八重洲通りには地下駐車場入口や路線バス・コミュニティバスの乗降場があり、将来的にバスターミナルへの重要なエントランスとして機能します。また、現状では自転車通行空間は未整備ですが、自転車を含むパーソナルモビリティと公共交通の相互利用により地区内外の回遊性向上が期待されています。このように、複数の交通モードが共存する八重洲通りは**東京都心部の主要交通拠点**となっています。

八重洲通りを取り巻く公共交通



※記載内容は、各交通事業者公開の路線図による

交通施設

- 一般車乗降所
- 高速バス乗降場 (計画中含む)
- 地下鉄駅
- 地下鉄ルート
- 公共駐車場

道路ネットワーク

- 主要幹線道路
- 回遊道路
- 回遊道路 (一方通行車線)
- 一方通行車線 (街区内)
- 高速道路(地上)
- 高速道路(地下)

バス路線

- 路線バスルート
- メトロリンク日本橋
- メトロリンク日本橋E
- コミュニティバス (江戸バス)
- バス停(起終点)
- バス停(両方向)
- バス停(片方向)

各交通施設・関連する取り組み状況について

新たなバスターミナルの整備

東京駅八重洲側のバスターミナルは、近年の再開発の一環として整備が進められており、全国各方面に向かう高速バス等が集まる主要な交通ハブとなっている。バスターミナルは、東京駅や周辺の再開発街区の地下に直結しており、旅行者やビジネス客の移動にとって利便性の高い施設が整備されている。今後、八重洲周辺の活性化にも大きな役割を果たすことが期待されている。



提供: UR都市機構 (バスターミナル事業主体)

八重洲通りを運行するバス路線



八重洲通りを運行している主な路線としては、都営バスの東16系統、東15系統、東42系統などが挙げられる。主に、通勤通学客や、国際展示場でのイベントに訪れる観光客に利用されている。

また、コミュニティバスとして、江戸バスが運行し、地域住民の移動手段となっている。

モビリティ関連の取り組み：メトロリンク日本橋

日本橋地区の回遊性向上を目的とした無料巡回バスが、地元企業の協賛金により運営されている。八重洲、日本橋、京橋を結ぶ「メトロリンク日本橋」は、毎日11時から19時まで、東京駅八重洲口と日本橋の南北のエリアを、約15～20分間隔で運行し、「メトロリンク日本橋Eライン」は、東京駅八重洲口から浜町・人形町・兜町エリアまでを結び、11時から18時まで約25～28分間隔で運行している。



新たな地下鉄駅の設置：都心部・臨海地域地下鉄構想



駅出入口や地下通路の概略検討箇所 ※図中の駅名は仮称 (「令和5年度地下鉄新線検討調査報告書概要版(中央区)」)

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。「令和5年度地下鉄新線検討調査報告書(中央区)」では、新たな東京駅(仮称)の基本コンセプトとして、「東京駅や既存地下鉄駅、既設地下通路との接続や日本橋川北側へ回遊できる地下ネットワーク動線の確保」が掲げられている。

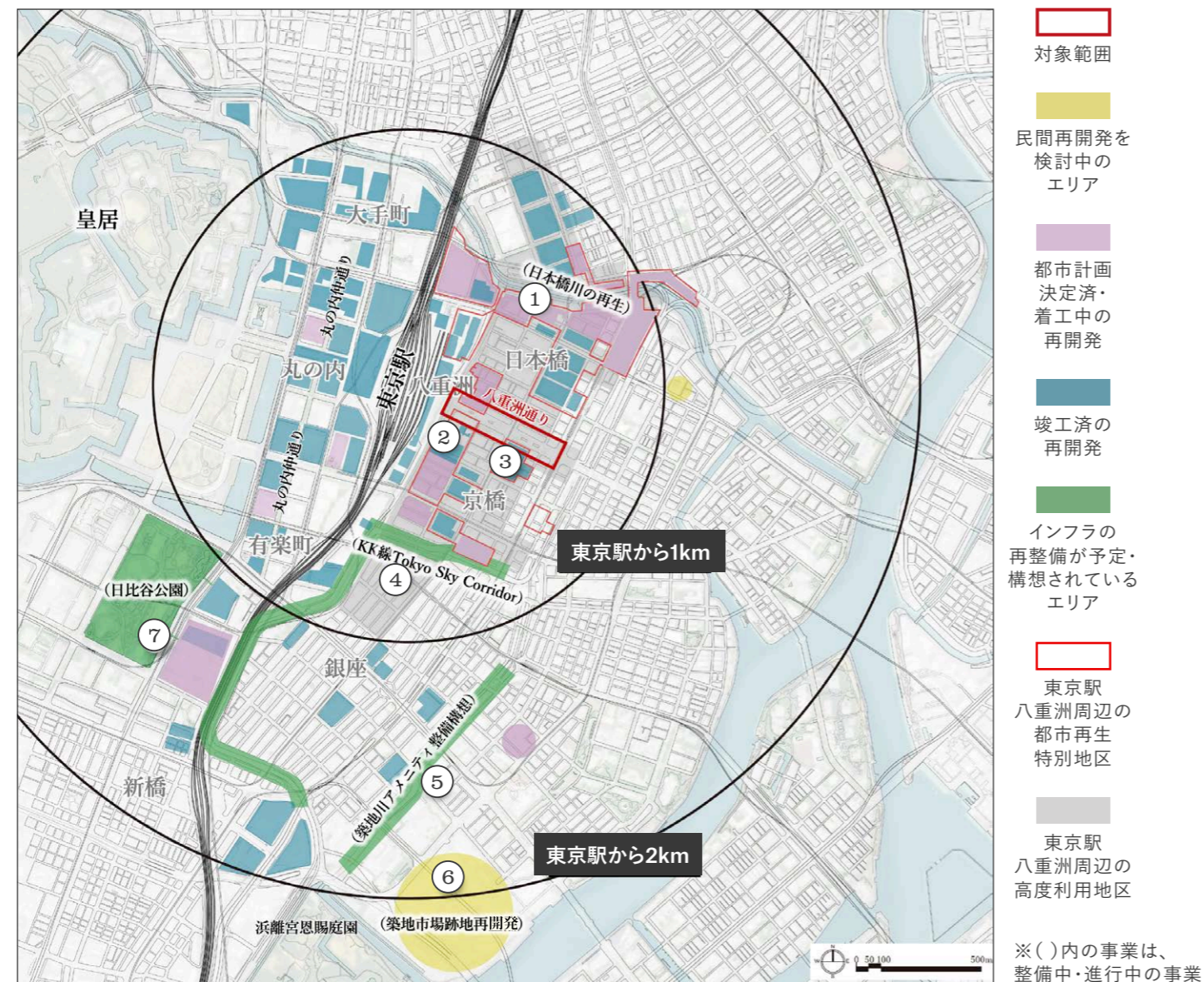
(3) 周辺開発動向

周辺開発動向

近年、東京駅前地域では八重洲・日本橋・京橋エリアにおいて複数の**ミクストユース型の再開発プロジェクト**が進行しています。これらのプロジェクトは、ビジネス、コミュニケーション、文化・芸術、観光、宿泊施設などの新しい都市機能を八重洲エリアに集積させることを目指しており、その結果として**ビジネス客や観光客の大幅な流入が期待**されています。

さらに、中央区内では「KK線再生プロジェクト」や「日本橋川の再生」、「築地川アメニティ整備構想」^{〔注8〕}など、**既存インフラの更新プロジェクト**も複数進行中です。これらのプロジェクトでは、民間再開発プロジェクトと連携しながら、居心地の良い公共空間を創出することで、地域全体の活性化と持続可能な発展を促進することが期待されています。

八重洲通りを取り巻く地域の開発動向



※記載内容は、中央区HP「中央区の市街地再開発事業一覧」及び東京都HP「東京都における都市再生特別地区決定一覧」(2025年2月閲覧)

八重洲通り沿いにおける開発動向

東京ミッドタウン八重洲



TOFROM YAESU



ミュージアムタワー京橋／アーティゾン美術館



八重洲ダイビル建替計画



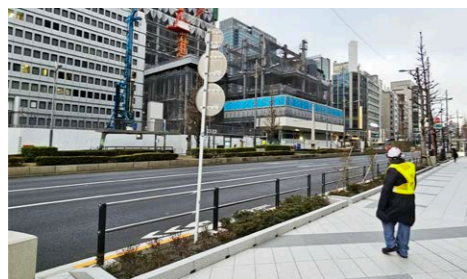
八重洲通り周辺の再開発・整備構想における多様な公共空間及び公共的空間



八重洲通りの現状とポテンシャル

八重洲通りの現状及びポテンシャルを「交通」「利活用」「景観」の観点で整理しました。以下に示すように、八重洲通りは東京駅の駅前通りとして、東京の新しい顔となりうる立地的なポテンシャルがあります。近年の再開発による利用者属性の変化や、道路空間利活用社会実験の実績などを踏まえ、八重洲通りの将来像を検討する必要があります。

ポテンシャル | 交通



八重洲通りは東京駅前地域の中心を通る通りであり、八重洲通りの歩行環境を改善することによって、地域への回遊性の向上につながる。また、歩道を拡幅できる可能性がある。

現状 | 交通

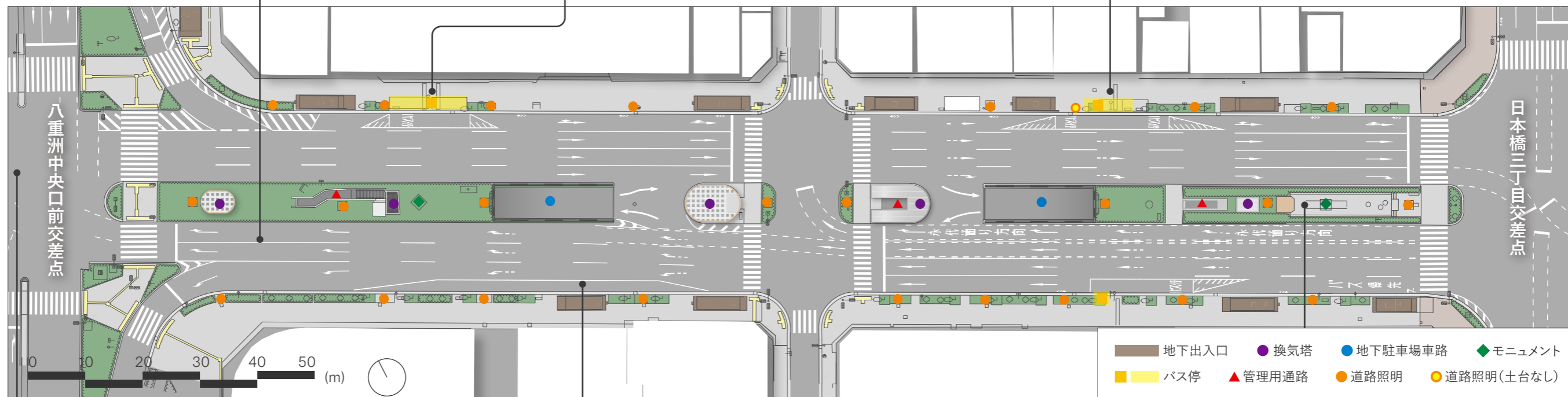


歩道上の違法駐輪により、歩行者の通行の支障となったり、バス待ち空間が圧迫されたりする可能性がある。

現状 | 交通



地下街への出入口や植栽帯等の位置関係により、歩行者の通行空間に余裕のない場所がある。



ポテンシャル | 景観



東京駅前のグランルーフからは八重洲通りを一望でき、東京駅前の印象に大きく影響を与える。

ポテンシャル | 利活用



八重洲通りや柳通り等でパークレット設置の社会実験の実績があり、回遊性の強化に資する休憩・滞留空間が行われた。また、沿道再開発エリアとの一体利用等も想定される。

現状 | 利活用



中央分離帯の空間が有効に活用されておらず、モニュメントや記念碑に直接アクセスする機会がない。

八重洲通りの現状とポテンシャル

現状 | 景観



交差点部で八重洲通りの歩道舗装が途切れており、連続性がない。

現状 | 景観

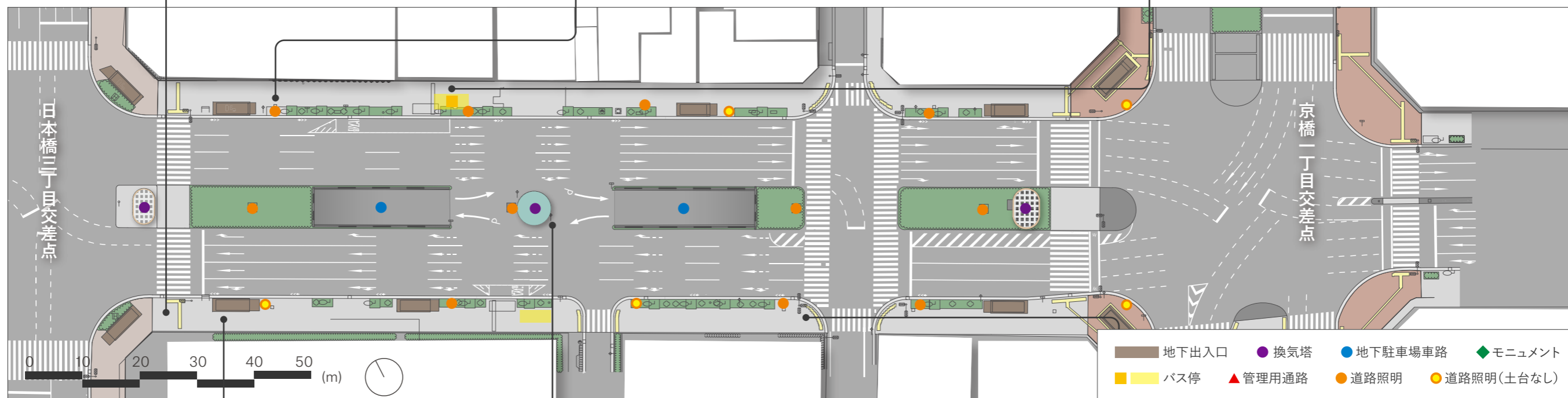


標識や照明柱等、信号柱等が共架されている場所が少なく、視界に入る地上工作物の数が多いため景観が煩雑になっている。また、地下構造物の影響で、照明基盤の躯体が地上部に設置され露出している。

ポテンシャル | 利活用



歩道上にベンチ等の休憩施設を設置することで、バスの乗降場の利便性が向上し、歩行者の回遊の一助となる可能性がある。



ポテンシャル | 交通



地下駐車場や八重洲地下街の出入口付近に地域回遊を促す工夫を行うことで、地上と地下をつなぐ歩行者ネットワークを円滑にできる余地がある。

現状 | 景観



日本橋三丁目交差点～京橋一丁目交差点の区間の換気塔や駐車場出入口の色調が周辺の構造物と統一感がない。

現状 | 交通



八重洲通りの誘導ブロックは交差点部のみに設置されており、バリアフリー経路に連続性がない。

3

将来ビジョン

- 3-1 東京駅前八重洲通り将来ビジョン
- 3-2 ビジョンの実現に向けた基本方針
- 3-3 空間デザインの考え方
- 3-4 利活用のあり方



世界随一の活気をまちへ表出させ、人の流れを広げ、未来を切り開くまち

かつての八重洲通りには船入堀が開削され、全国から海を通じて江戸城築城のための資材や職人が集まり、埋め立て後は広小路としてまちのにぎわいが表出する場となっていました。

いまや国際都市となった東京の駅前通りである八重洲通りにおいては、その立地の

ポテンシャルを最大限に生かせるよう、まちの設えを整えることが重要です。まちの魅力を最大限引き出すとともに新たなにぎわいを創出し、日本の魅力を発信しながら、東京駅から駅前地域への回遊の基軸として東京の新しいシンボルとなるような人中心の道路空間再編を目指します。



*パースは検討段階のものであり、イメージが変更となる可能性があります。

東京駅側から望む八重洲通り



*パースは検討段階のものであり、イメージが変更となる可能性があります。

歩道と中央分離帯で一体感のある緑

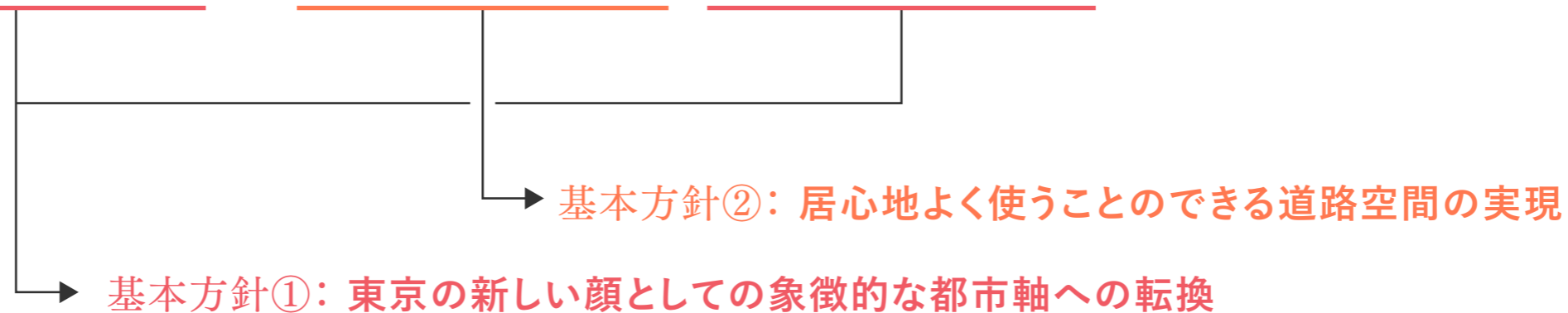


*パースは検討段階のものであり、イメージが変更となる可能性があります。

ビジョンの実現に向けた基本方針

ビジョンの具体化にあたって、以下に示す方針に基づいた道路空間再編を目指します。

世界随一の活気をまちへ表出させ、人の流れを広げ、未来を切り開くまち



基本方針①：東京の新しい顔としての象徴的な都市軸への転換

①-1：東京の新しい顔、八重洲を象徴する景観

- 国際都市東京の玄関口として東京駅前の将来を牽引し、地域の誇りとなる高質な設え
- 洗練された美しい街路景観を実現する、樹木や地上工作物の連続的で統一感のある配置
- 中央分離帯も含めた一体的な道路の広場的整備

①-2：歩行者中心の空間整備による回遊拠点化

- 歩きたくなる快適な歩行者空間の拡大
- 多様なモビリティへの円滑なアクセスを想定した道路
- 歩行者の回遊の一助となるサイン計画



グランルーフ 千代田区 提供：一般社団法人東京ステーションシティ運営協議会



中央通り 四日市市

基本方針②：居心地よく使うことのできる道路空間の実現

②-1：近世東京のスケール感に基づくヒューマンスケールな空間

- 町屋の区画割を活かした居心地のよい多種多様な滞留スペースの確保

②-2：緑を豊かに感じられる空間の演出

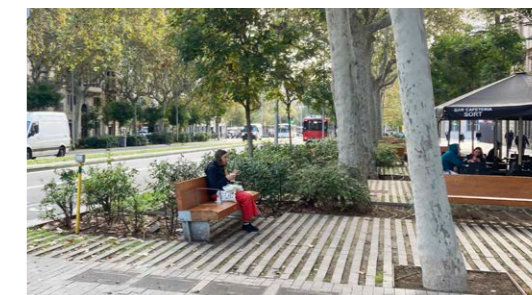
- 低木地被・花等の身近に感じられる植栽の配置
- 地域の環境改善に寄与するサステナブルな道路空間（グリーンインフラ、緑化によるヒートアイランド現象防止）

②-3：利活用を促進させるオープンスペース機能の配置

- 沿道事業者や近隣事業者等、地元住民や来街者等による道路利活用場の
- 観光客やオフィスワーカー等、多様な属性の利用者を想定した設え



丸の内仲通り 千代田区



Sant Joan Boulevard バルセロナ

(1) 将来の日常のアクティビティシーン

基本方針に基づき、八重洲通りでの展開を期待する理想的なアクティビティのシーンのあり方を掲げます。



アクティビティシーン①

拡幅された歩道における利活用・沿道との連携

歩道拡幅や新設された広場では、地域住民や事業者によるマルシェやライブパフォーマンス、オープンカフェなど、多彩な活動が展開されます。

アクティビティシーン②

多様なモビリティへのアクセスと地域への回遊

モビリティステーションの設置により、移動手段の乗り換えがスムーズになり、併設の休憩施設やキオスクが地域回遊の拠点となります。

アクティビティシーン③

多様な植栽による環境改善と四季折々の自然体験

低木地被類や花を含む変化に富んだ多様なランドスケープを導入し、ヒートアイランド現象を抑制するだけでなく、自然との触れ合いを促す居心地の良い空間を提供します。

(2) 将来の非日常のアクティビティシーン

基本方針に基づき、八重洲通りでの展開を期待する理想的なアクティビティのシーンのあり方を掲げます。



アクティビティシーン④

多様な利用者を想定したインクルーシブな交流を促す設え

子供や高齢者、障害者を含む様々な属性の利用者を想定したデザインを採用し、気軽に利用できるベンチや遊び場を設けて地域コミュニティの活性化を促します。

アクティビティシーン⑤

地域イベントとの連携

広場やデッキステージを活用して、地域住民や事業者が主体となったイベントや新たな取り組みを支援します。

アクティビティシーン⑥

公共空間における地域文化の発信と創造

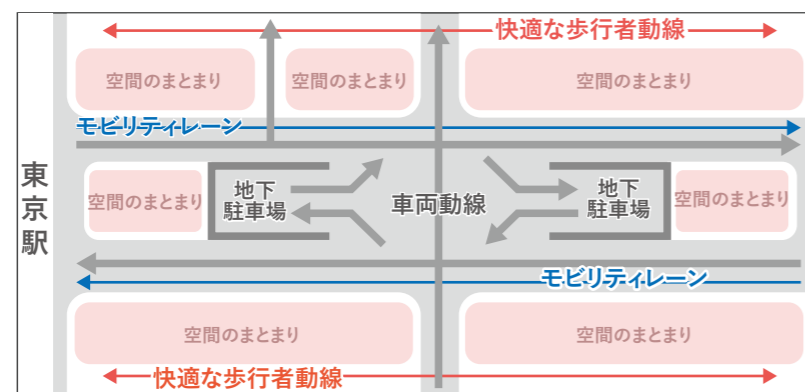
国際都市東京の玄関口として、日本文化や地域の魅力の発信が行われます。地域と連携して設置するアートインスタレーション等が、来訪者を惹きつける文化的なランドマークとして機能します。

(1) 動線・空間計画／ゾーニングの考え方

八重洲通りの基本方針に基づき、動線・空間計画の考え方を示します。

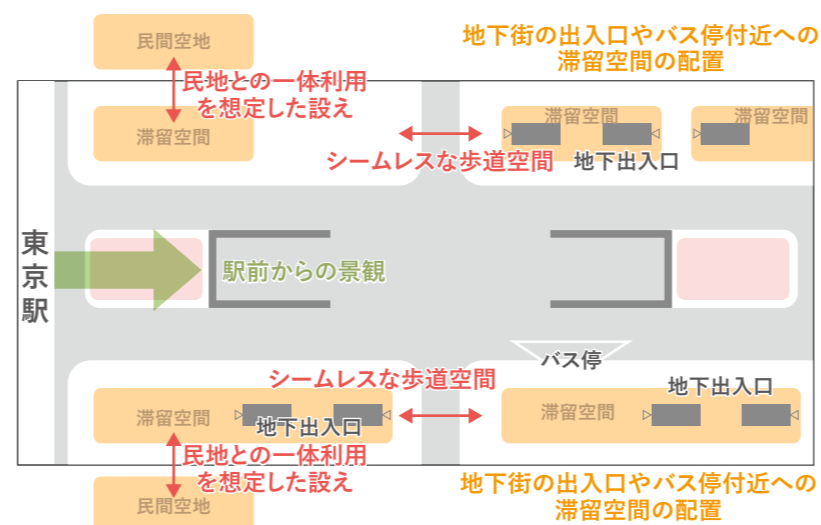
道路再編による快適な歩行空間の実現

- 自動車等の交通への適切な対応と、車線減少による歩行者空間の最大化
- イベント利用や歩行者の滞留を想定したまとまった空間の確保
- 駅前地区の回遊性向上に資するモビリティレーンの確保



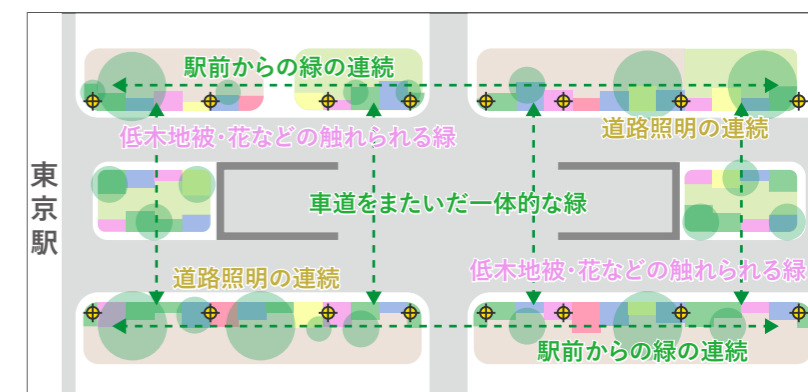
周辺施設との連携

- 民地・公開空地との一体利用を想定した滞留空間の配置
- 八重洲地下街出入口上屋周辺への休憩施設・利活用空間の確保
- 人の流れを作る東京駅前からの景観整備
- 周辺街区への回遊を誘導するための、接続道路の交差点部におけるシームレスな歩道空間整備



駅前通りとしての連続性やシンボル性を演出する施設配置

- 街路景観に秩序を与える連続的な高木の列植・道路照明
- 低木地被類・花や芝生の配置による触れられる緑の確保と、車道をまたいだ一体的な緑の演出
- グリーンインフラ機能の導入

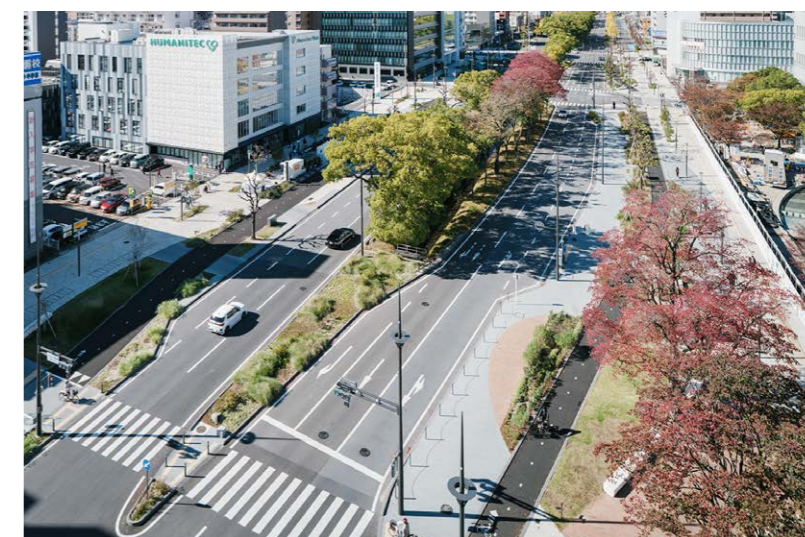


御堂筋 大阪市

Yosuke ohtake



サンキタ通り 神戸市



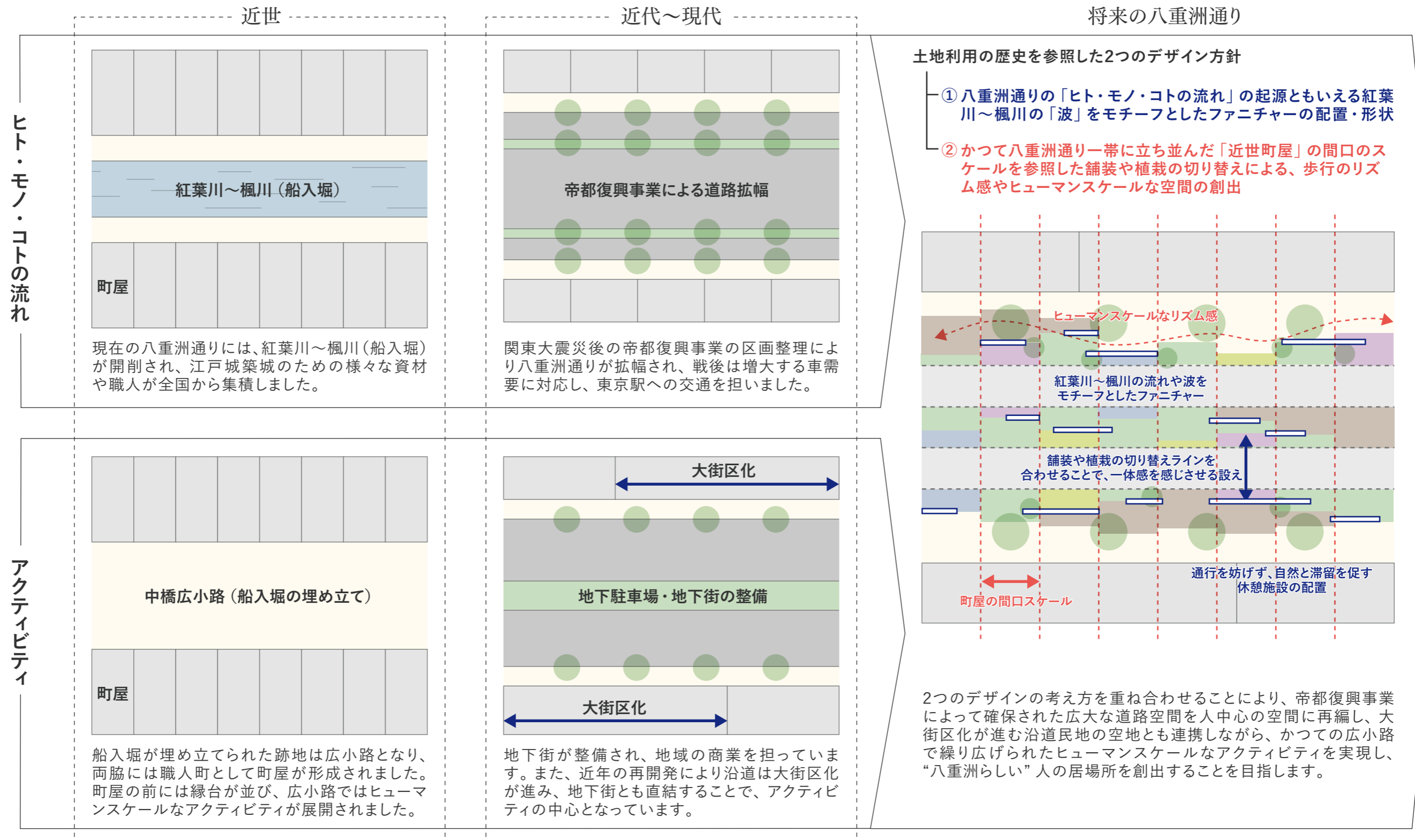
中央通り 四日市市

Yosuke ohtake

(2) 八重洲を象徴するデザインの考え方

八重洲通りの土地利用の歴史から着想を得たデザインモチーフで空間を構成します。

- ①「ヒト・モノ・コトの流れ」を表現する「波」のデザイン
- ② ヒューマンスケールな「アクティビティ」を表現する「近世町屋の町割り」を活かしたデザイン

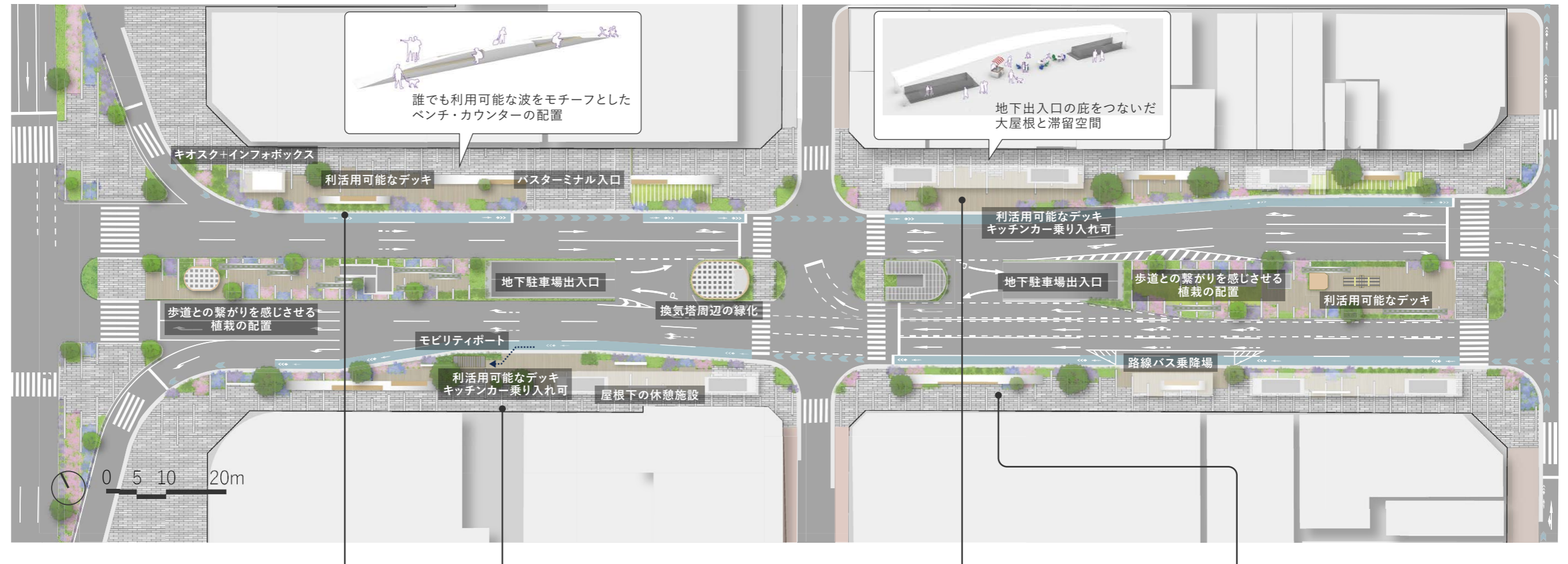


将来の八重洲通りにおける利活用のあり方

将来の八重洲通りの計画案を「ターゲットプラン」と位置づけ、想定される日常・非日常の利活用のアイデアを以下にまとめます。

アクティビティイメージ（八重洲中央口前交差点～日本橋三丁目交差点）

※プランは整備構想における整備イメージであり、車線数や幅員等は今後関係機関との調整が必要です。
※今後の検討の深度化の中で、バリアフリーに配慮した連続的な誘導ブロックの設置を検討します。



花園町通り 松山市

歩道拡幅によって生まれた利活用広場で、地域内外を巻き込んだマルシェの開催や、小規模なライブパフォーマンスまで、多様な活動が行われます。ほこみち制度の導入により、柔軟な道路利活用を実現します。



花畑広場 熊本市

(株)エスエス

植栽に隣接した居心地の良い空間にキッチンカーが乗り入れます。地下出入口の一体的な庇の下は、日陰のある休憩スポットとなり、地下街を含む地域の回遊の一助となります。



YAESU st. PARKLET 中央区

歩道上の休憩施設が地域の回遊や情報発信の拠点となり、利用者同士の交流が生まれます。モビリティステーション（自転車、パーソナルモビリティ等）の併設により、さらなる回遊性の向上が期待されます。



中央通り 四日市市

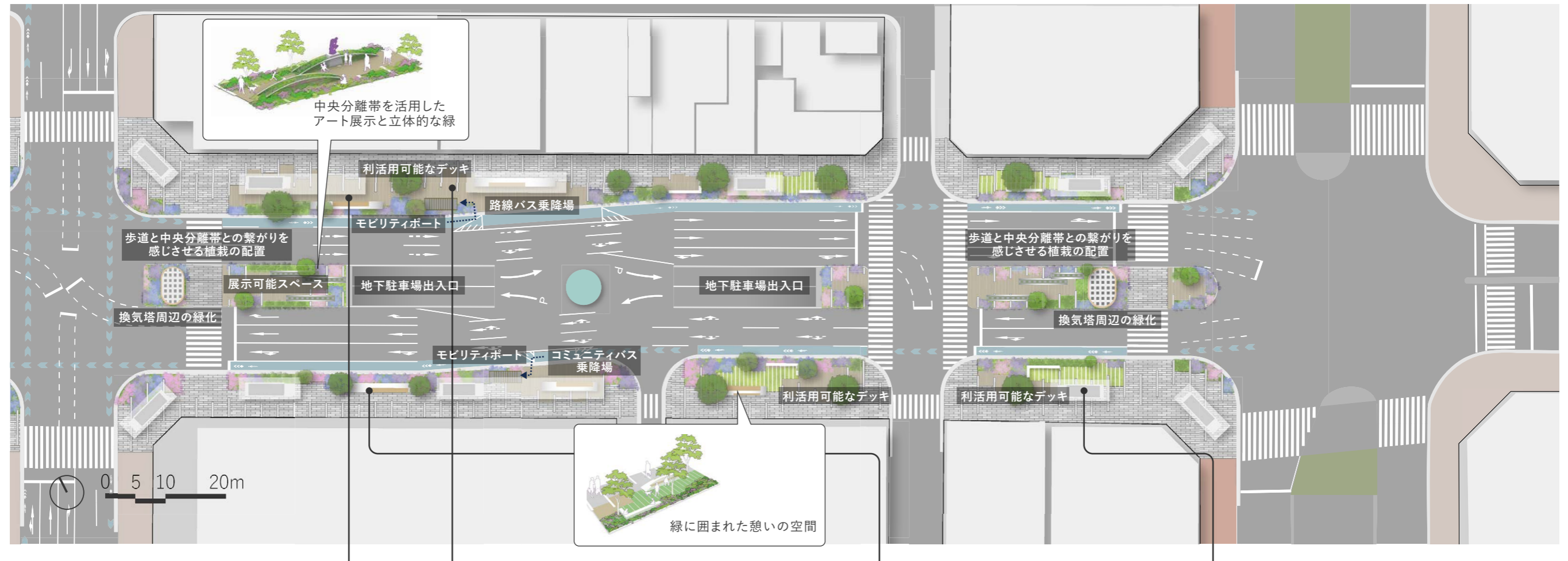
緑豊かな低木地被・花はグリーンインフラとなるだけでなく、ヒートアイランド現象を抑制しながら、中央分離帯と歩道に緑の繋がりを感ぜさせます。植栽管理を通じて地域コミュニティの活動も展開されます。

将来の八重洲通りにおける利活用のあり方

将来の八重洲通りの計画案を「ターゲットプラン」と位置づけ、想定される日常・非日常の利活用のアイデアを以下にまとめます。

アクティビティイメージ（日本橋三丁目交差点～京橋一丁目交差点）

※プランは整備構想における整備イメージであり、車線数や幅員等は今後関係機関との調整が必要です。
※今後の検討の深度化の中で、バリアフリーに配慮した連続的な誘導ブロックの設置を検討します。



新虎通り 港区

歩道拡幅によって生まれた活用広場では、沿道の飲食店と連携し、オープンカフェが設けられ、地域のオフィスワーカーが昼食をとっている様子が見られます。



狸小路停留場 札幌市

バス利用者がゆったりと待てるスペースを確保し、モビリティポート等を併設することで、スムーズなモビリティ間の乗り換えを可能にします。



丸の内仲通り 千代田区

沿道のギャラリーと連携し、ストリートアートが展開されることにより、回遊の仕掛けとなるとともに、アートを通じた新たな交流も生まれます。



いちょうテラス淀屋橋 大阪市

ベンチやテーブルを設けることで、歩行者の休憩スポットとなります。休憩スポットの近くに案内サイン等を設置することで、さらなる回遊を促します。

4

将来の歩行者 ネットワーク

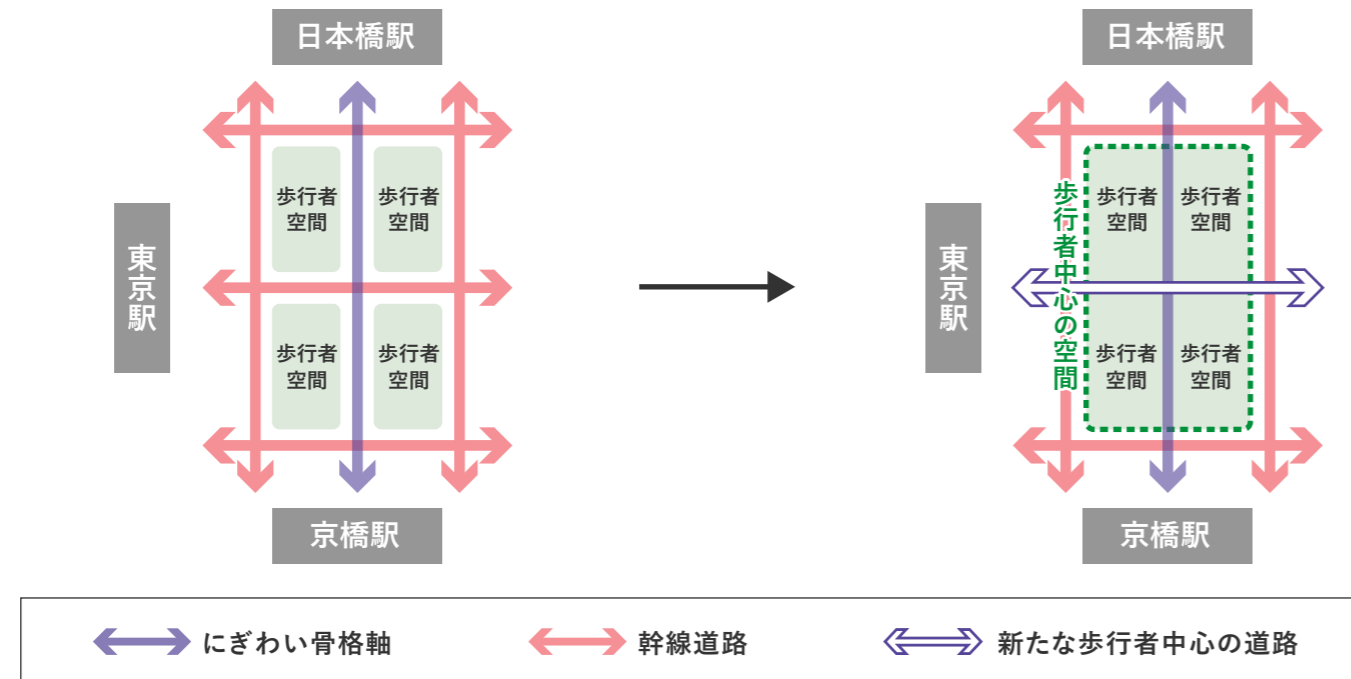
- 4-1 交通ネットワークのあり方
- 4-2 将来の歩行者ネットワーク



25

八重洲通りを新たに歩行者中心の道路とし、東京駅からつながる地上及び地下の主要な歩行者動線として位置づけます。従来の京橋駅～日本橋駅の「にぎわい骨格軸」と新しい歩行者中心の道路が東京駅前地域の中心で交わることで、各駅からの「にぎわい」が繋がることを期待します。また、東京駅前地域の外周道路に通過交通を受け持たせることで、地区全体が歩行者中心の空間となり、回遊性が向上することを期待します。

新たな歩行者ネットワークの考え方

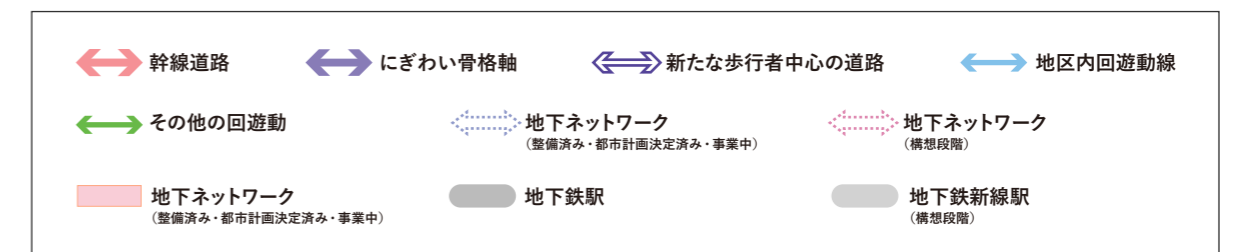


八重洲通りが「にぎわい骨格軸」として東京駅前地域への回遊を促すための工夫として、以下のような施策案が挙げられます。

- 路線バス等の既存交通の乗降場の近くに、パーソナルモビリティ等のポートを集約することで、交通モードの乗換を円滑化する。
- 歩道を拡幅することで地上動線のサービスを向上させるとともに、広がった空間に利活用空間を設けることでにぎわいの促進を図る。また、ほこみち等の制度を適用も検討する。

- 八重洲地下街等からの地上出入口付近に、休憩のできる居心地の良い滞留空間や、回遊の一助となる案内サイン等を設置する。

Map of the area around the proposed subway station, showing the layout of the station, surrounding roads, and existing infrastructure. The map includes labels for major roads like "永代通り" (Eitai-dori) and "八重洲通り" (Yaezumi-dori), and nearby stations like "三越前駅" (Mitsukoshi-mae Station) and "日本橋駅" (Nipponbashi Station). A scale bar at the bottom right indicates distances up to 200m.



5

今後の展開

5-1 今後の進め方と検討課題



本ビジョンの策定後の進め方及び各段階における検討課題についてまとめます。

事業化の検討

- 本ビジョンに基づき、関係機関と協議を行いながら、可能な限り早期の実現を目指していきます。

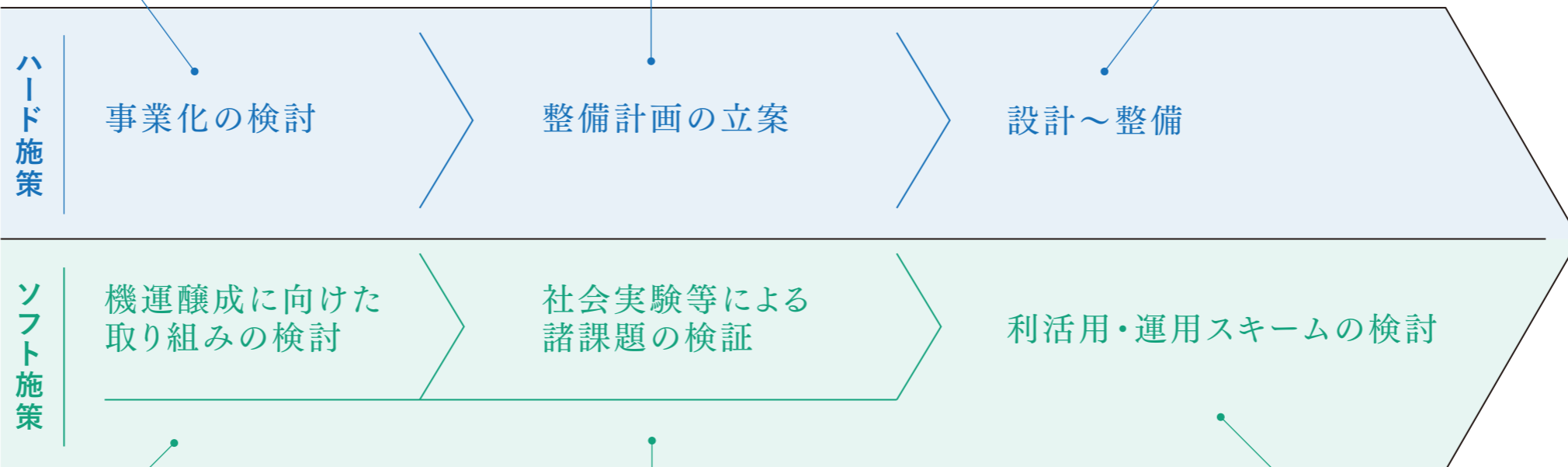
整備計画の立案

- 八重洲通りや周辺道路における影響を把握するため、利用状況（通行、駐停車、荷捌き、地下駐車場の利用状況等）に関して検討する必要があります。
- 車線減少を行った場合の周辺街路への交通影響を検証するため、シミュレーション等を実施し、車線数の決定を行う必要があります。
- 地域内外の交通ネットワークに応じ、八重洲通りでの走行を想定するモビリティの種類や、必要な交通施設を検討する必要があります。
- 換気塔や地下構造物、モニュメント等の既存構造物の取り扱いや一体整備の可能性について検討を行いながら、地元との議論や関係機関との協議を重ねながら整備計画を立案する必要があります。

設計～整備

- 社会実験等による検証結果を踏まえ、地元住民や関係機関と議論し、整備形態を決定する必要があります。

ビジョンの策定



ターゲットプランの実現 + α
※第6章を参照

機運醸成に向けた取り組みの検討

- 将来ビジョンの実現を見据えた短期的な取り組みを検討し、地元や関係機関と議論しながら地元や沿道事業者による道路利活用やエアーマネジメントの機運醸成を図ることが望ましいです。
- 整備計画の立案、整備に向けた地域課題の共有を行い、必要に応じて社会実験等に向けた合意形成を図ります。

社会実験等による諸課題の検証

- 必要に応じて、一時的な車線減少や交通規制による整備形を再現した社会実験等を行うことで、交通量や渋滞の状況、周辺道路に与える影響等の整備計画の根拠となる結果を収集し、検討課題を抽出します。
- 自転車を含む通行を想定するモビリティの検討と、安全な通行方法の検討を行う必要があります。
- 交通影響だけでなく、利活用・運営上の課題についても整理を行い、関係者間で共有を行います。

利活用・運用スキームの検討

- 既存の地域団体との連携も見据えながら、整備後の維持管理体制の検討を行う必要があります。
- ほこみち（歩行者利便増進道路）制度を含む道路利活用諸制度の導入する可能性について検討を行う必要があります。

6

将来ビジョン+α

- 6-1 ビジョンの深度化に向けた方策
- 6-2 ビジョンの深度化を見据えた将来方針
- 6-3 さらなる利活用のあり方

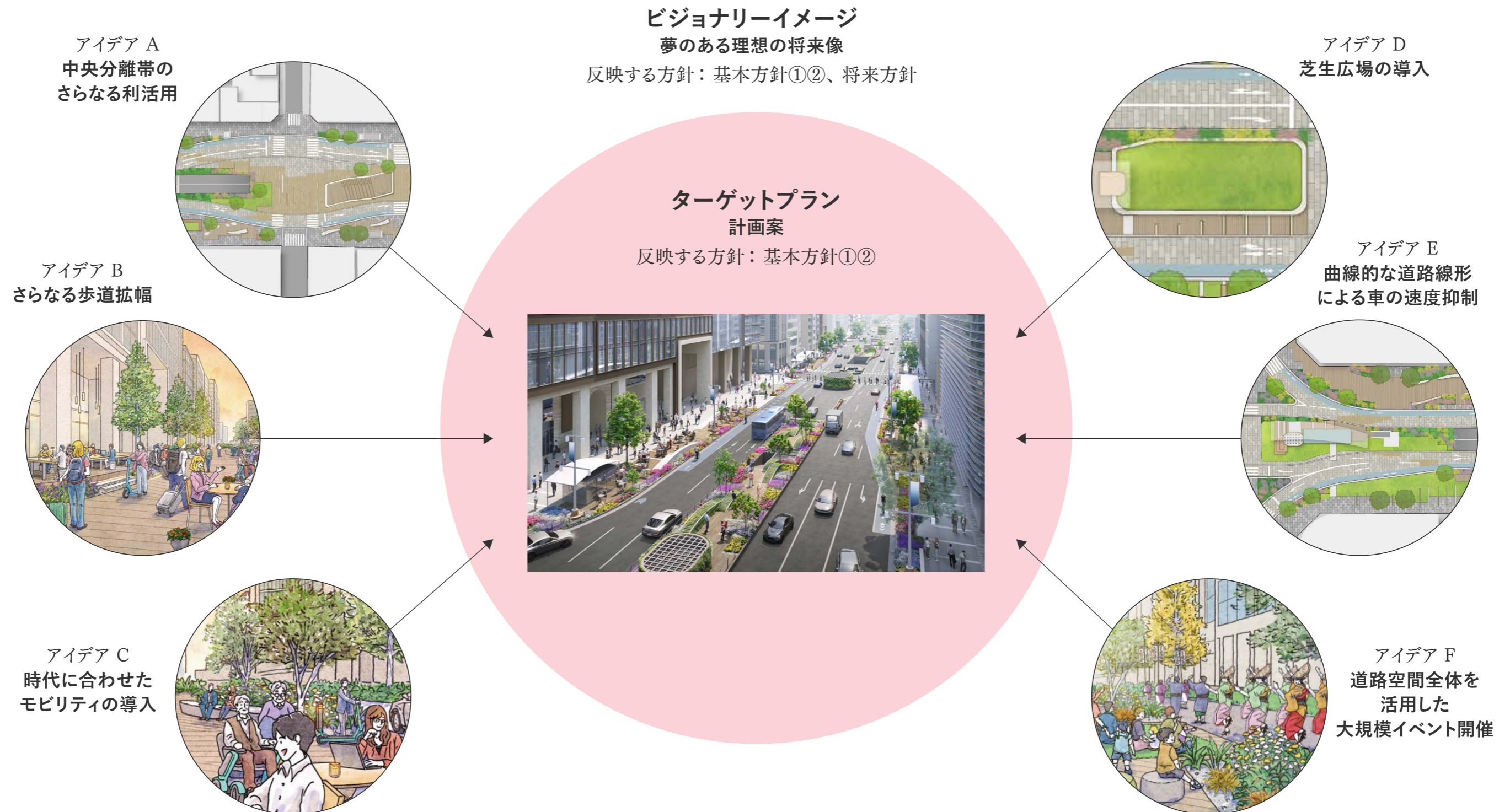


ビジョナリーイメージの位置づけ

ビジョンを実現するにあたっては、東京の玄関口としての八重洲通りのポテンシャルを最大限活かしながら、時代の変化も踏まえターゲットプランを柔軟に見直していく必要があります。

そこで、計画案としての「ターゲットプラン」に対して、夢のある将来像としての「ビジョナリーイメージ」を描き、今後検討が進む中で諸課題の解決を図りながら、適宜「ビジョナリーイメージ」のアイデアを関係者間で調整の上「ターゲットプラン」へ取り入れていくことを想定します。

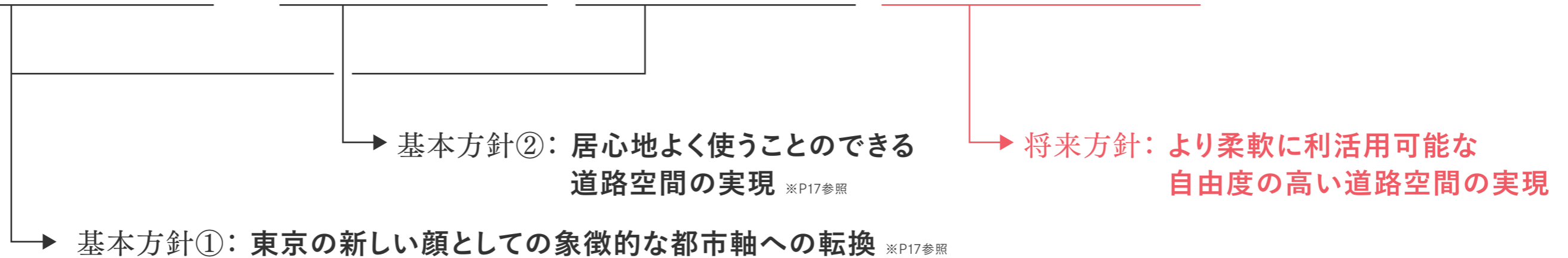
よって、「ターゲットプラン」については、検討プロセスの中でアップデートを行うものとします。



ビジョンの深度化を見据えた将来方針

ビジョンの深度化にあたって、将来ビジョンに新たな将来方針を紐づけることで、時代の変化に対応したより発展的な道路空間再編を目指します。

世界随一の活気をまちへ表出させ、人の流れを広げ、**未来を切り開く**まち



基本方針①：東京の新しい顔としての象徴的な都市軸への転換

- ①-1: 東京の新しい顔、八重洲を象徴する景観
- ①-2: 歩行者中心の空間整備による回遊拠点化

基本方針②：居心地よく使うことのできる道路空間の実現

- ②-1: 近世東京のスケール感に基づくヒューマンスケールな空間
- ②-2: 緑を豊かに感じられる空間の演出
- ②-3: 利活用を促進させるオープンスペース機能の配置

将来方針：より柔軟に利活用可能な自由度の高い道路空間の実現

さらなる歩行者空間の拡大と道路の面的利用の促進

- 自動車等の既存の交通に適切に対応しながら、時代に合わせた多様なモビリティと歩行者が共存できる新しい道路空間の実現
- カーブサイドの活用を想定した柔軟な歩車道境界



中央通り 四日市市

yousuke ohtake

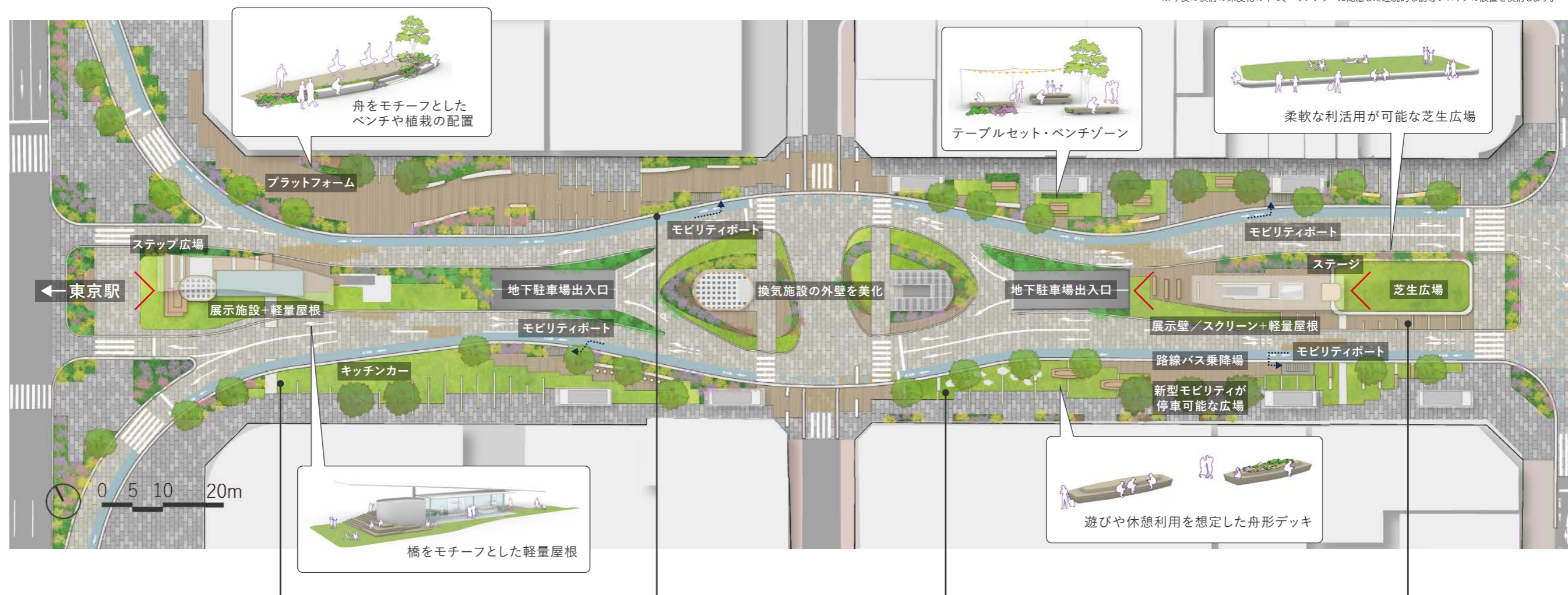


Købmagergade コペンハーゲン

ビジョナリーイメージにおける利活用のあり方

将来の八重洲通りで想定される日常・非日常の利活用のアイデアを以下にまとめます。

アクティビティイメージ（八重洲中央口前交差点～日本橋三丁目交差点）

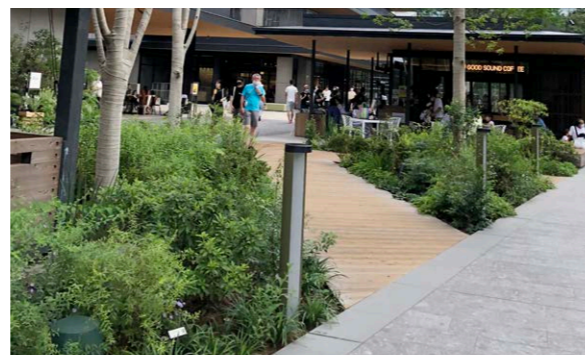


※プランは整備構想における整備イメージであり、車線数や幅員等は今後関係機関との調整が必要です。
※今後の検討の深度化の中で、バリアフリーに配慮した連続的な誘導ブロックの設置を検討します。



丸の内仲通り 千代田区

芝生や緑化舗装の上に設置した可動式ベンチやハイカウンターでは、ビジネス客や地域のワーカーが昼食を摂ったり、リモートワークを行ったりする様子が見られます。



GREEN SPRINGS 立川市

緑豊かな低木地被・花はグリーンインフラとなるだけでなく、ヒートアイランド現象を抑制し、緑陰を感じながら居心地よく滞在できます。また、植栽管理を通じて地域コミュニティの活動が展開されます。



グランモール公園 横浜市

誰でも使え、五感を刺激するインクルーシブなベンチを配置することで、地域のこどもの遊び場となり、こどもを通じた様々な交流が生まれます。



虎ノ門ヒルズ 港区

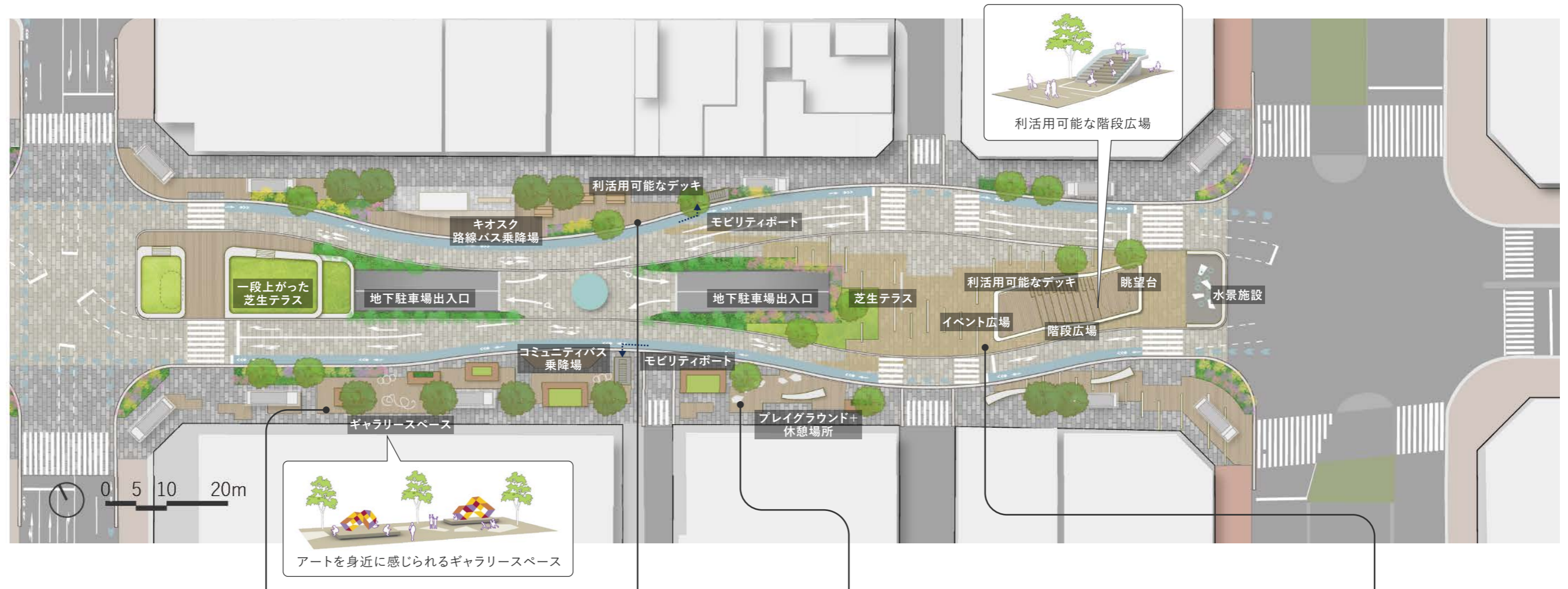
広々とした芝生空間によって、利用者属性や利用人数に関わらず、昼寝やキャンプなど多様なアクティビティが展開されます。

ビジョナリーイメージにおける利活用のあり方

将来の八重洲通りで想定される日常・非日常の利活用のアイデアを以下にまとめます。

アクティビティイメージ（日本橋三丁目交差点～京橋一丁目交差点）

※プランは整備構想における整備イメージであり、車線数や幅員等は今後関係機関との調整が必要です。
※今後の検討の深度化の中で、バリアフリーに配慮した連続的な誘導ブロックの設置を検討します。



東遊園地公園 神戸市(写真に一部加筆)

美術館前に設置された大型デッキの中央には、通りを訪れる人々を楽しませる現代的な庭園やアートインスタレーション等が設置され、美術館のショーケースと連動した展示が行われます。



御堂筋チャレンジ2022 大阪市

ストリートテラス（デッキ舗装+ウッドベンチ）には、近隣の商業店舗の飲食物等を楽しめる仮設テーブルセットが出され、人々がくつろぐ様子が見られます。



豊洲BAYSIDE CROSS 江東区

小さな地形変化によってインクルーシブな空間を創出することで、通行人の興味を引き、立ち寄った人は思い思いの場所で多様な自然を感じることができます。



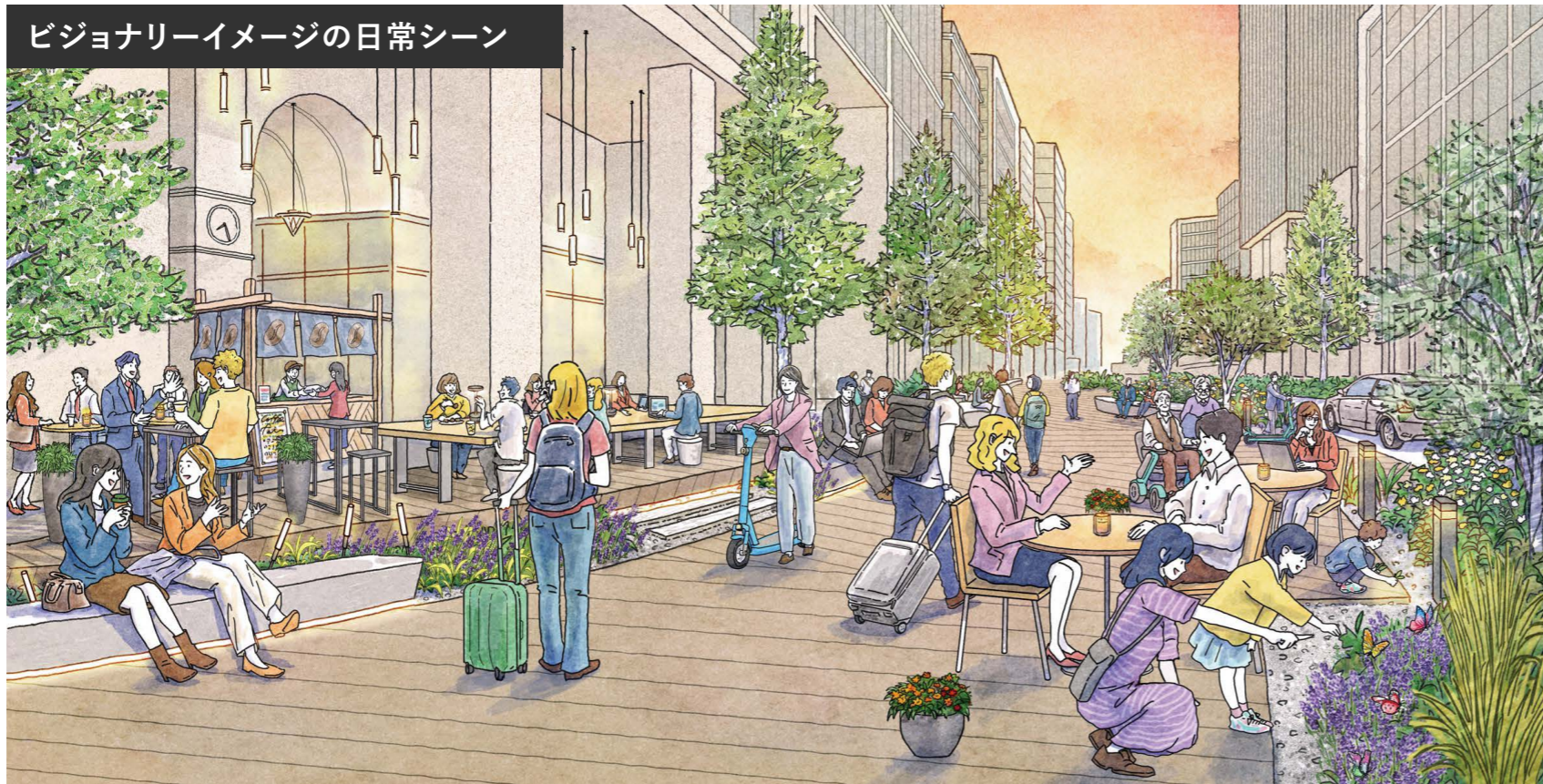
東京ミッドタウン日比谷 千代田区

撮影:今田幸太郎

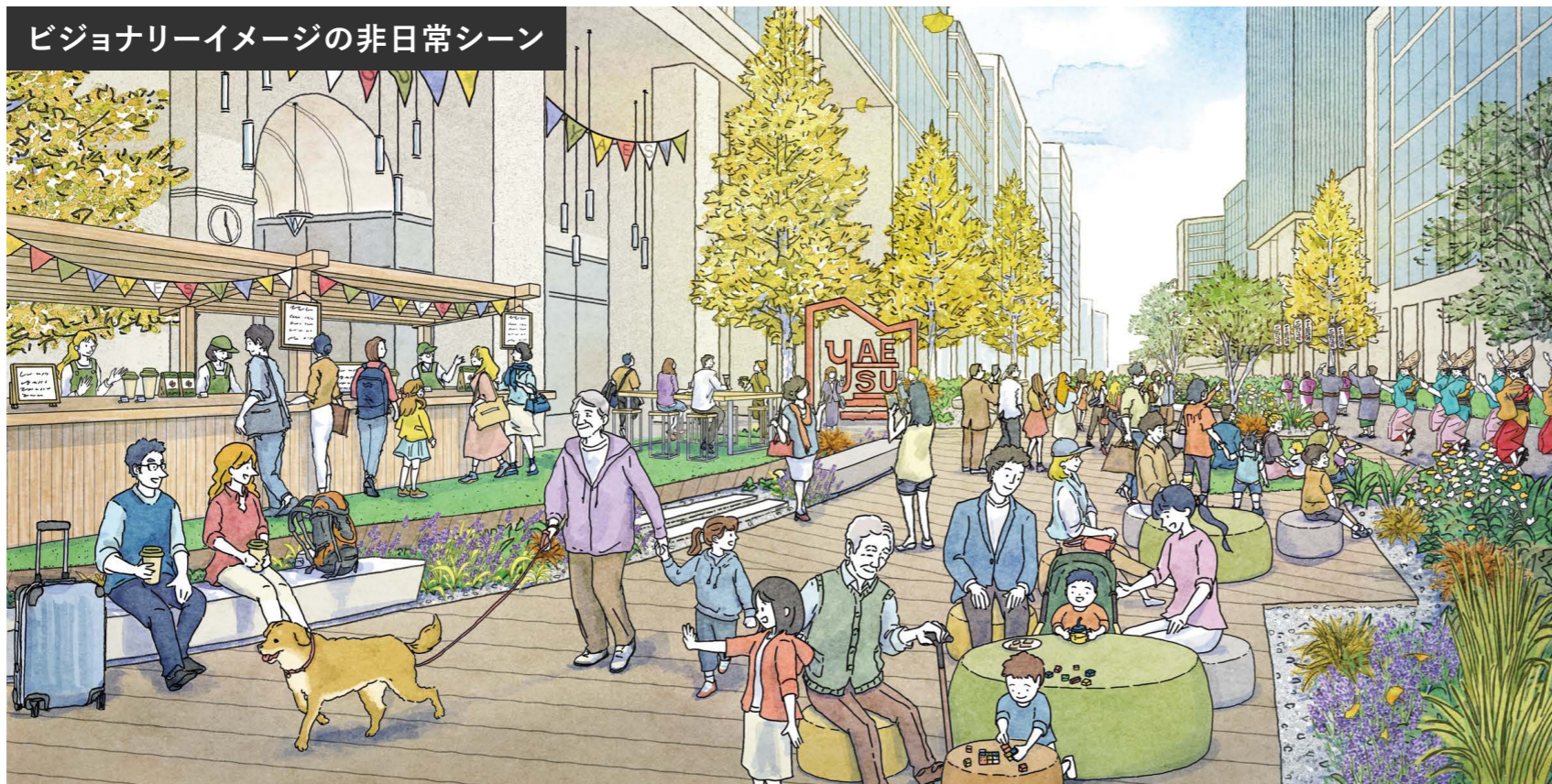
周囲と異なる舗装の広大な広場には、デッキステージが併設され、地域住民や周辺事業者等によって様々なイベントが開催されます。（交通規制時を想定）

ビジョナリーイメージにおけるアクティビティシーン

さらなる歩行者空間の拡大により利活用の幅が広がり、みち全体が広場空間のようになることで、さまざまなアクティビティが共存するシーンが実現されます。



植栽に囲まれたベンチやテラス席で、地域住民やオフィスワーカー、観光客など、思い思いにくつろぐ様子



官民連携により、店舗の出店やアートの設置、道路空間をフル活用したイベントの開催などが行われる様子

1

はじめに

- 1 中央区「中央区東京駅前地区附置義務駐車施設整備要綱」 https://www.city.chuo.lg.jp/a0043/machizukuri/toshikeikaku/machi/ginzarule/tokyorule/tokyoekimae_chiikiru-ru.html
- 2 社会実験の結果と実施状況は推進協 HP 掲載「令和 5 年度 八重洲通り歩行者ネットワーク強化社会実験 実施結果について」を参照のこと。
<https://tokyo-suishinkyo.com/report/2023%E5%B9%B4%E6%9C%88%E5%AE%9F%E6%96%BD%E3%81%A6%E3%81%A4%E3%81%84%E3%81%A6%E3%80%81%E5%AE%9F%E6%96%BD%E5%A0%B1%E5%91%8A%E6%9B%B8%E3%81%A8%E5%AE%9F%E6%96%BD%E6%99%82/>

2

現況整理

- 1 近世～近代までの八重洲通り周辺の土地利用の変遷は、東京都中央区立京橋図書館「中央区沿革図集 [京橋篇]」、1996 に詳しい。
- 2 東京都中央区立京橋図書館「郷土室だより」第 71 号、p.4、1991 及び、第 111 号、pp.2-4、2001
- 3 東京都中央区立京橋図書館「郷土室だより」第 72 号、pp.1-3、1991
- 4 東京都中央区立京橋図書館「郷土室だより」第 94 号、pp.3-4、1996
- 5 帝都復興事業で整備された幅員 44m 以上の道路としては、八重洲通りの他に行幸道路、昭和通りが挙げられ、4 列並木で植栽された。越沢明「都市計画における並木道と街路樹の思想」IATSS Review Vol.22, No.1、p.17、1996
- 6 中央区「東京駅前地域のまちづくりガイドライン 2018」、p.14、2018 <https://www.city.chuo.lg.jp/documents/5126/tokyoekimae2018.pdf>
- 7 東京都「東京高速道路（KK 線）再生の概要」、p.2、2024 https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/machizukuri/machi_project/toshi_saisei/kk_arikata
- 8 詳しくは中央区 HP 掲載の「令和 5 年度地下鉄新線検討調査報告書 概要版」を参照のこと。 <https://www.city.chuo.lg.jp/a0035/machizukuri/koutsuukeikaku/rinkaichikatetsu.html>
- 9 首都高速の築地川区間（掘割区間）の上部空間を活用することで、銀座と築地のまちをつなぎ、快適かつ良好な都市空間の創出を目指す。詳しくは中央区 HP 掲載の「築地川アメニティ整備構想」を参照のこと。
<https://www.city.chuo.lg.jp/a0034/machizukuri/kouenryokka/keikaku/tukijigawa.html>

4

将来の歩行者ネットワーク

- 1 中央区「東京駅前地域のまちづくりガイドライン 2018」、pp.8、2018 <https://www.city.chuo.lg.jp/documents/5126/tokyoekimae2018.pdf>