

# 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

# 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

# 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

# 5

## 今後の展開

- 5-1 今後の進め方と検討課題

# 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

# 6

## 将来ビジョン + $\alpha$

- 6-1 ビジョンの深度化向けた方策
- 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。

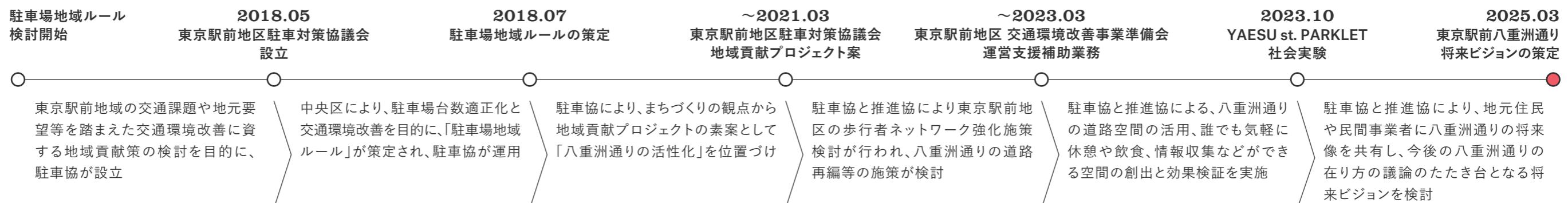
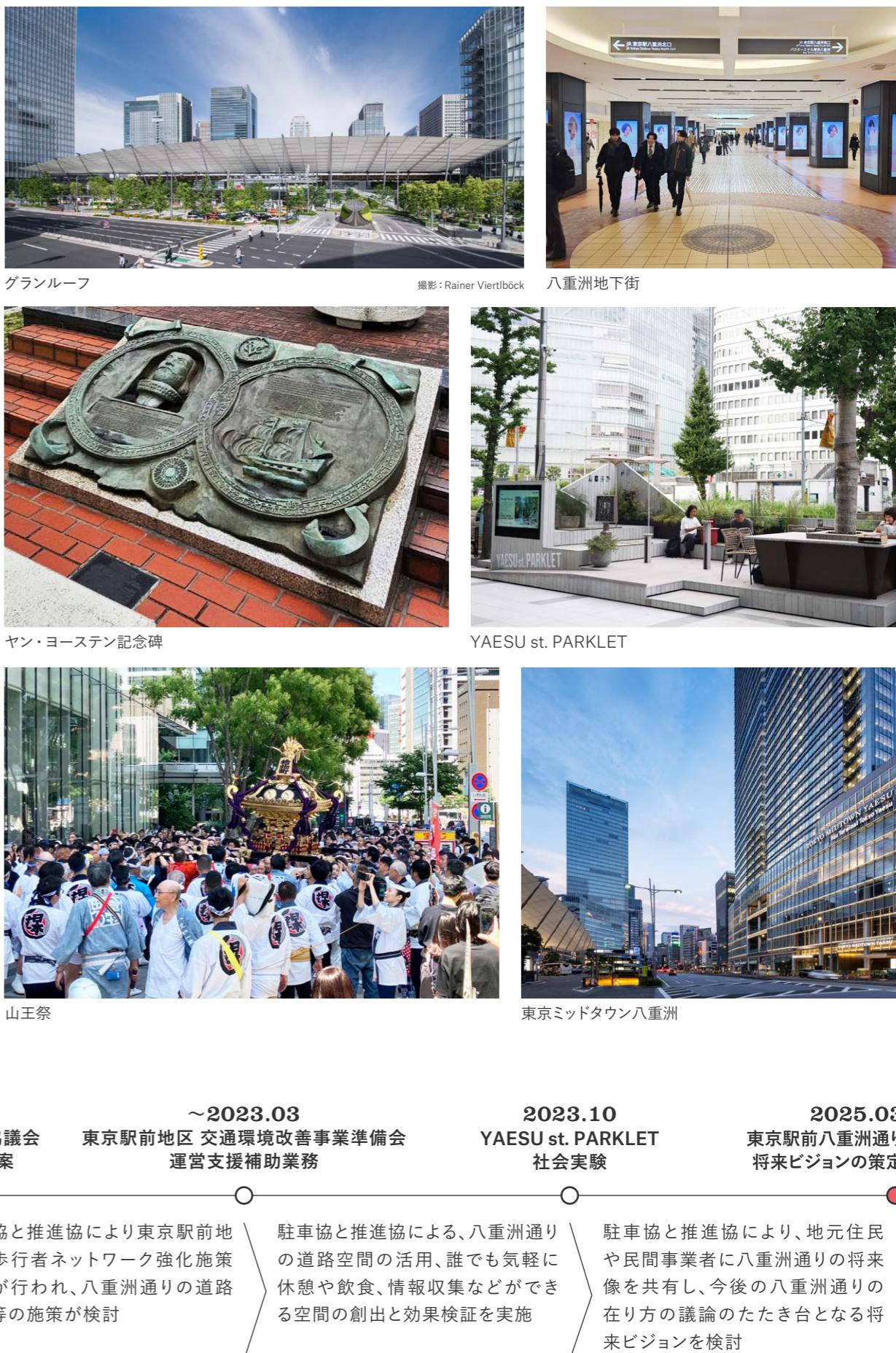
八重洲は、江戸初期からの職人町として栄え、東京駅八重洲口が設置されて以降は**全国からヒト・モノ・コトが集積する日本屈指の経済活動が盛んな地域**として栄えてきました。また、交通需要への対応としての地下駐車場の整備や、近年の再開発に合わせたバスターミナルの整備により一大交通拠点としての顔も持ちます。さらには、地下駐車場と同時期に整備された地下街は、今もなお「ヤエチカ」の愛称で親しまれながら、地域の商業の一端を担っています。

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を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の検討にさかのぼります。本地域においては、駐車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<sup>[注1]</sup>」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<sup>[注2]</sup>」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。



## 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

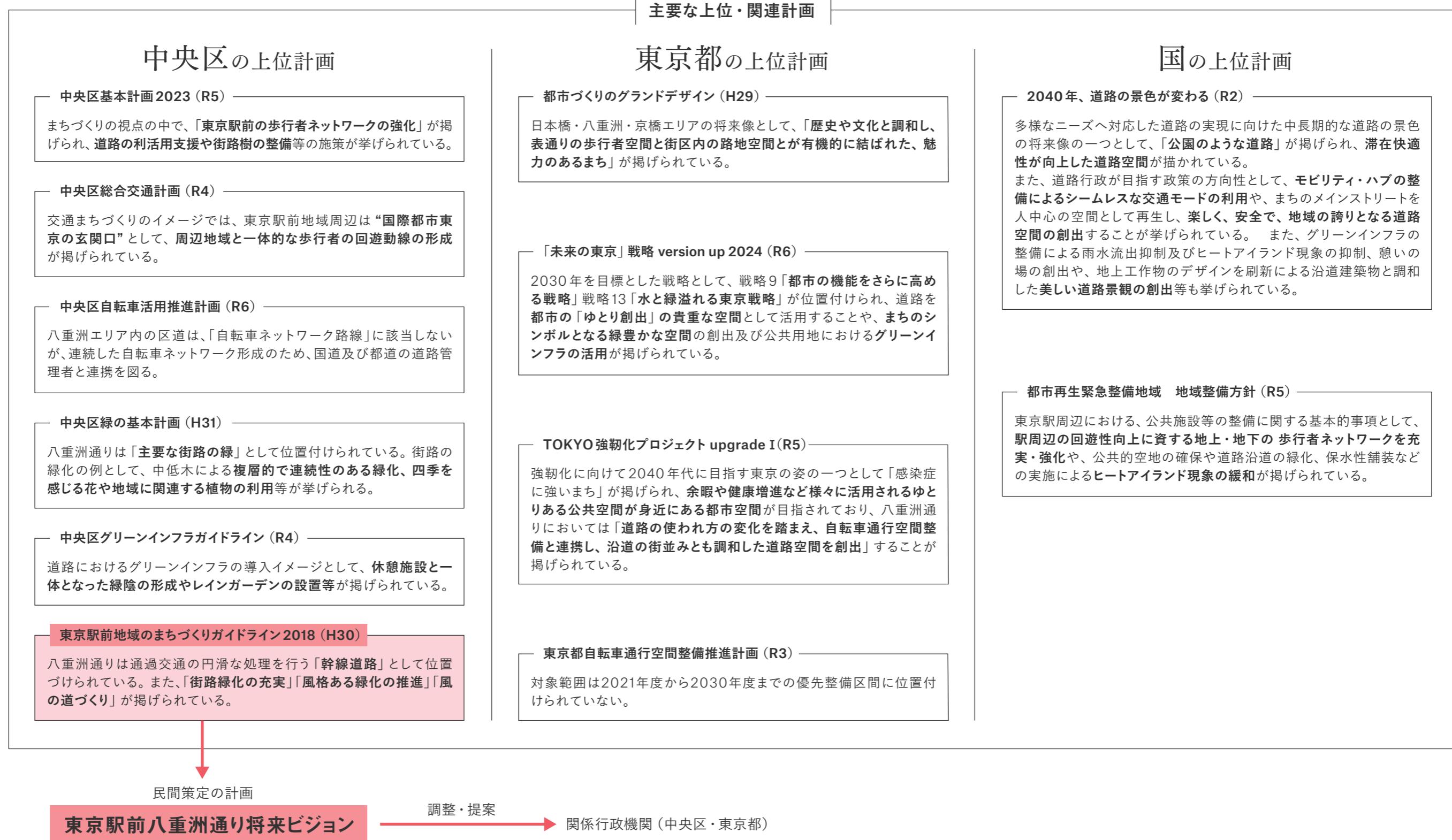
東京駅前地域のまちづくりガイドライン2018  
対象範囲

## 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。<sup>[注1]</sup>

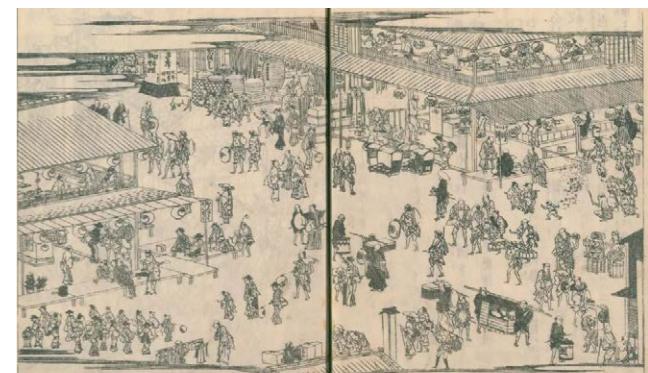
東京駅八重洲口が開設してからは、その交通利便性や立地から、八重洲は全国有数のビジネス街として発展を遂げ、八重洲通りの地下には、増加する交通需要に対応するための駐車場や、八重洲地下街が整備されました。

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「武州豊嶋郡江戸庄圖(部分)」



出典:国立国会図書館「江戸名所図会7巻[2](部分)」



## (1) 緑と水のネットワーク

### 緑と水の現況

東京駅周辺の緑の環境を俯瞰すると、丸の内側には駅前の芝生広場や皇居、日比谷公園などの大規模で面的な緑地が存在する一方で、八重洲側では街路樹を中心とした緑化が進められていることが分かります。「東京駅前地域のまちづくりガイドライン2018」では、八重洲通りを「風格ある緑化」を推進し、「風の道づくり」を行っていく道路<sup>[注6]</sup>として位置づけており、ヒートアイランド現象対策として冷気を市街地へ導くオープンスペースとしての機能が期待されています。さらに、東京駅前地域においては、街路緑化による線的な緑のネットワークの充実や、民地との連携による重層的な緑化が求められており、都市環境改善や公共空間の利活用、生物多様性、防災・減災といった観点からも、高質な緑のあり方や周辺の水辺との連携が必要とされています。

### 八重洲通りを取り巻く緑と水のネットワーク



※主要な街路の緑等は「中央区緑の基本計画(H31)」及び「千代田区緑の基本計画(R3)」による  
※下図は「中央区緑の実態調査(H30)」による

### 東京駅周辺の緑の現状

#### ① 主要な緑:駅前広場・行幸通り・丸の内仲通り等

- 行幸通りを軸とした都市スケールのランドマークの形成
- 駅前の芝生、皇居外苑、日比谷公園などの面的な緑と居心地の良い緑陰空間



#### ② 主要な緑:グランループ・八重洲通り・さくら通り等

- 街路樹としてのイチョウ並木、サクラ並木
- 面的な緑化空間や、緑あふれる滞留空間が少ない



### 将来的な緑と水のトレンド

#### ③ 魅力あふれる親水空間の創出: 日本橋川の再生

- 首都高速道路日本橋区間地下化事業と日本橋川沿いの再開発事業によって、広大な親水空間が創出される。都心の舟運ネットワーク拠点となることで川沿い周辺の賑わいの創出が期待される。



日本橋川の再生イメージ

#### ④ 上空で連続する重層的な緑のネットワークの整備: Tokyo Sky Corridor

- 新京橋連結路の整備により高速道路としての役割を終える東京高速道路（KK線）が、歩行者を中心の公共空間として再生される。将来像として「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」が掲げられている。<sup>[注7]</sup>



KK線の再生イメージ



出典: 東京都「東京高速道路（KK線）再生の概要」



## (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

## 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、近畿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、旅行客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分間隔で運行し、「メトロリンク日本橋Eラン」は、東京駅八重洲口から浜町・人形町・久町エリアまでを結び、11時から18時まで約25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。

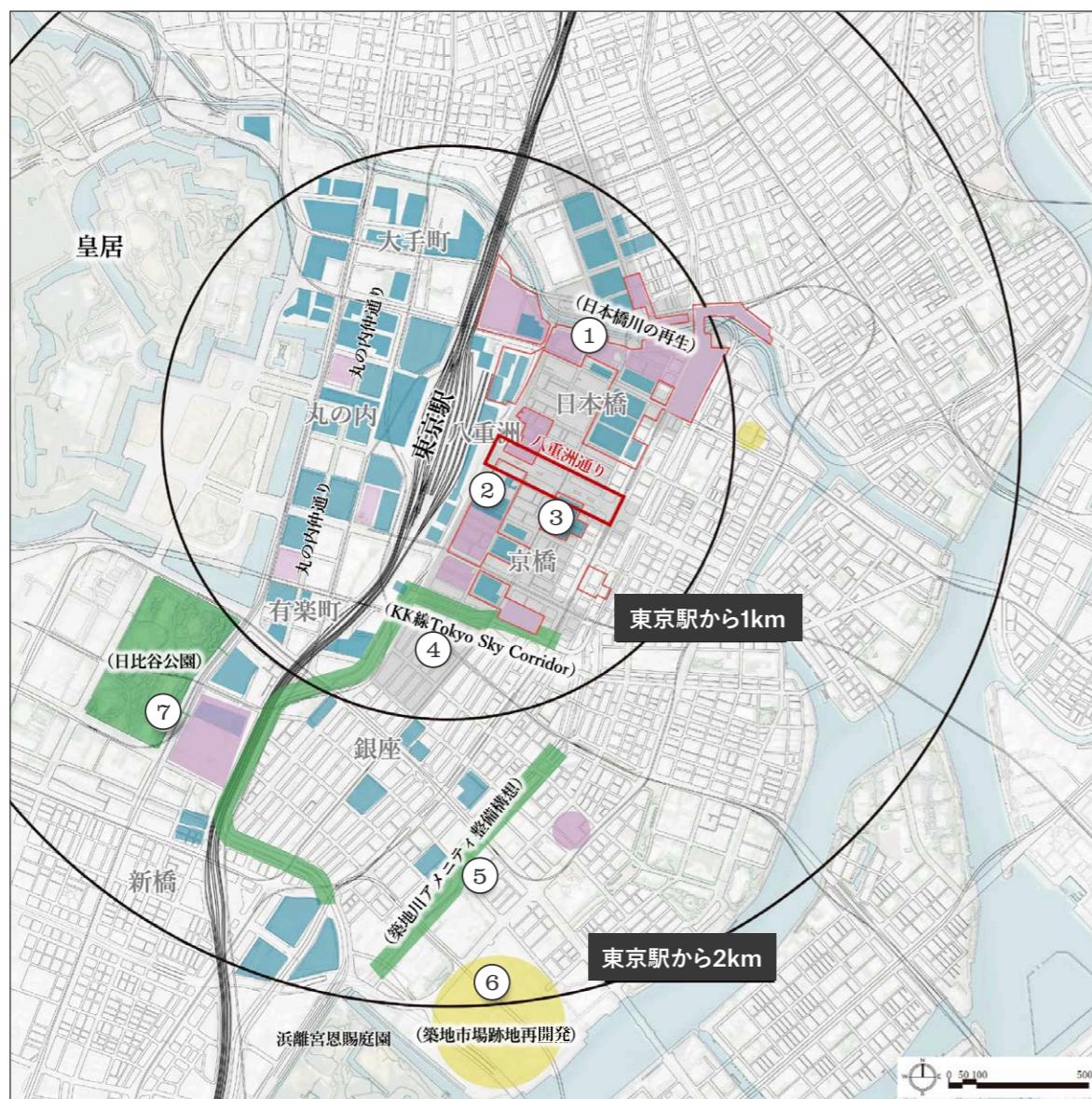
### (3) 周辺開発動向

#### 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」<sup>[注8]</sup>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

① 親水空間の創出  
(日本橋川再生・八重洲一丁目北地区再開発)



③ まちに開かれた憩いの空間  
(京橋地区)



④ 既存インフラの再生  
(KK線再生プロジェクト)



⑤ インフラ上空の公園化  
(築地川アメニティ整備構想  
(令和元年9月中央区))



⑥ 大規模集客・交流施設  
(築地市場跡地再開発)



⑦ 公園と一体となった  
街づくり  
(仮称)内幸町一丁目  
街区開発プロジェクト



※2024年4月時点の完成予想イメージであり、今後変更となる可能性がございます。

## 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。

八重洲中央口前交差点

日本橋三丁目交差点

0 10 20 30 40 50 (m)

地下出入口 ● 換気塔 ● 地下駐車場車路 ● モニュメント  
■ バス停 ▲ 管理用通路 ● 道路照明 ● 道路照明(土台なし)

**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・滞留空間のが行われた。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

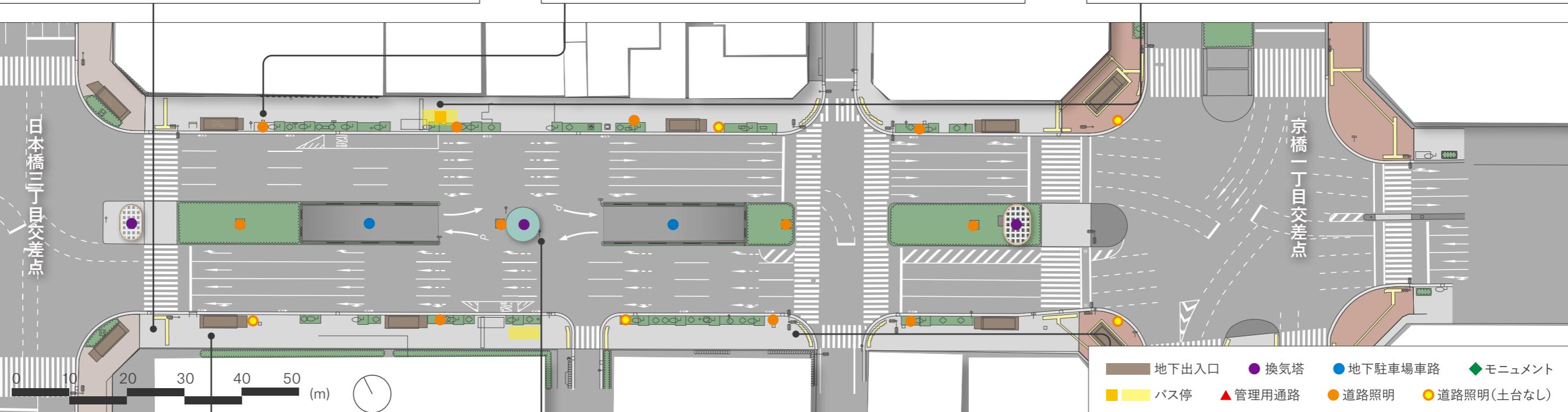


標識や照明柱等、信号柱等が共架されている場所が少なく、視界に入る地上工作物の数が多いため景観が煩雑になっている。また、地下構造物の影響で、照明基盤の躯体が地上部に設置され露出している。

## 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、未来を切り開くみち

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を中心の道路空間再編を目指します。



\*バ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。

## 東京駅前八重洲通り将来ビジョン

東京駅側から望む八重洲通り



\*バ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。

## 東京駅前八重洲通り将来ビジョン

歩道と中央分離帯で一体感のある緑

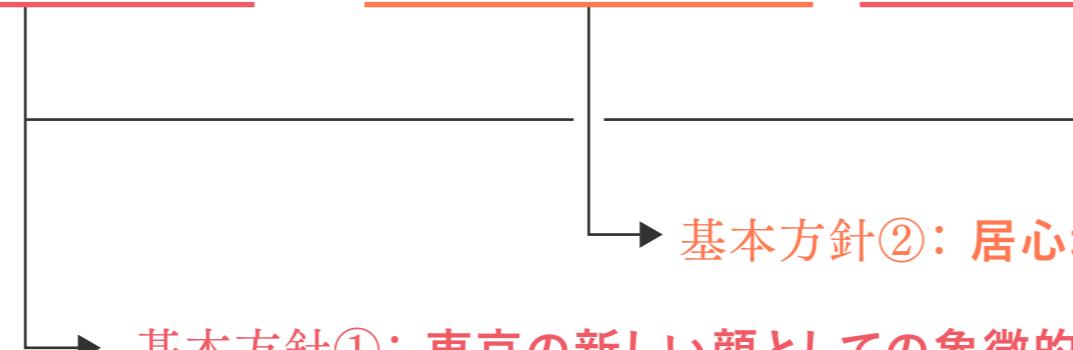


\*バースは検討段階のものであり、イメージが変更となる可能性があります。

## 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、未来を切り開くみち



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

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

#### 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

- ・沿道事業者や近隣商業者等、地元住民や来街者等による道路利活用の場
- ・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マートになります。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

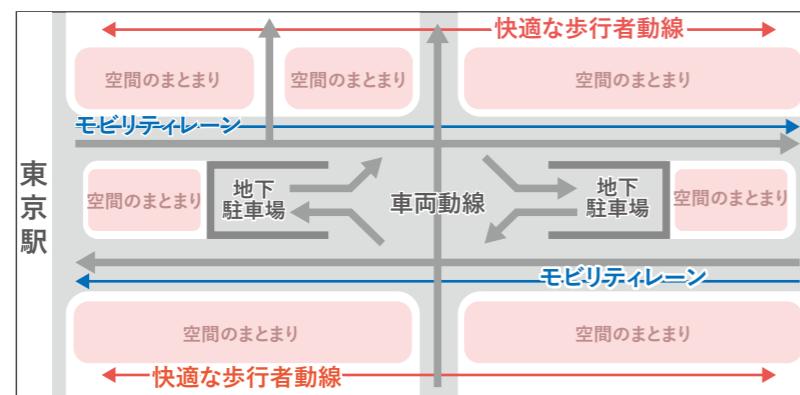
国際都市東京の玄関口として、日本文化や地域の魅力の発信が行われます。地域と連携して設置するアートインスタレーション等が、来訪街者を惹きつける文化的なランドマークとして機能します。

## (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。

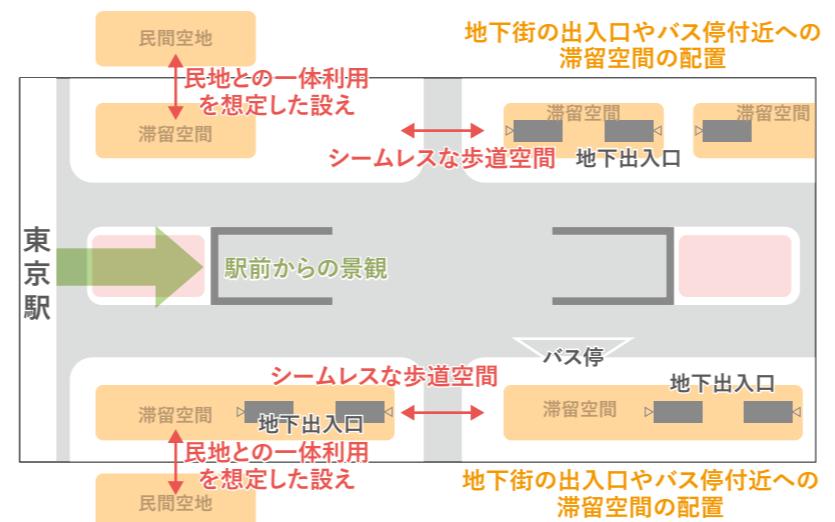
### 道路再編による快適な歩行空間の実現

- 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



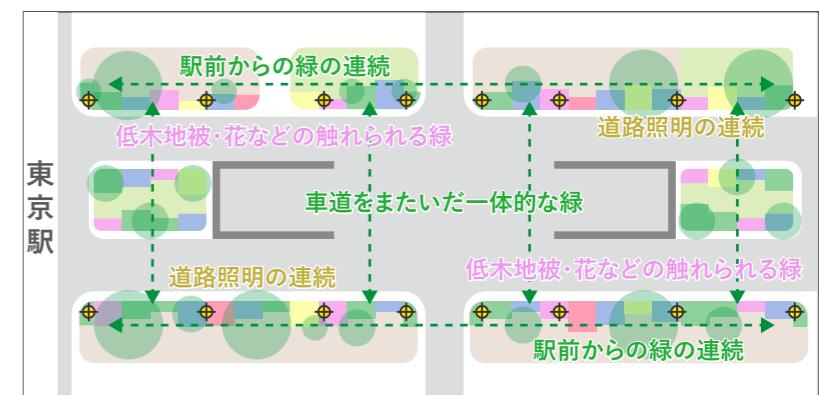
### 周辺施設との連携

- 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



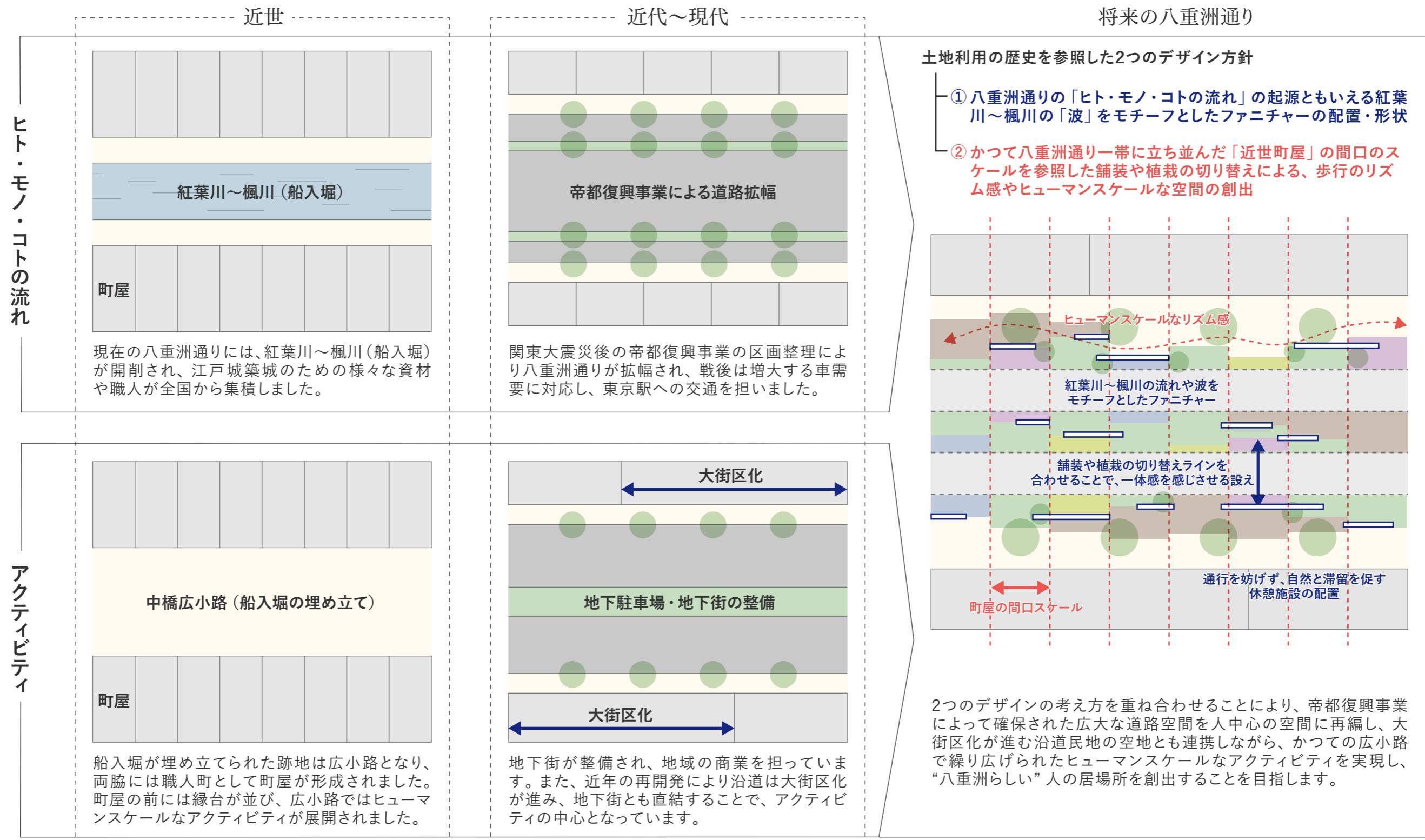
中央通り 四日市市

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

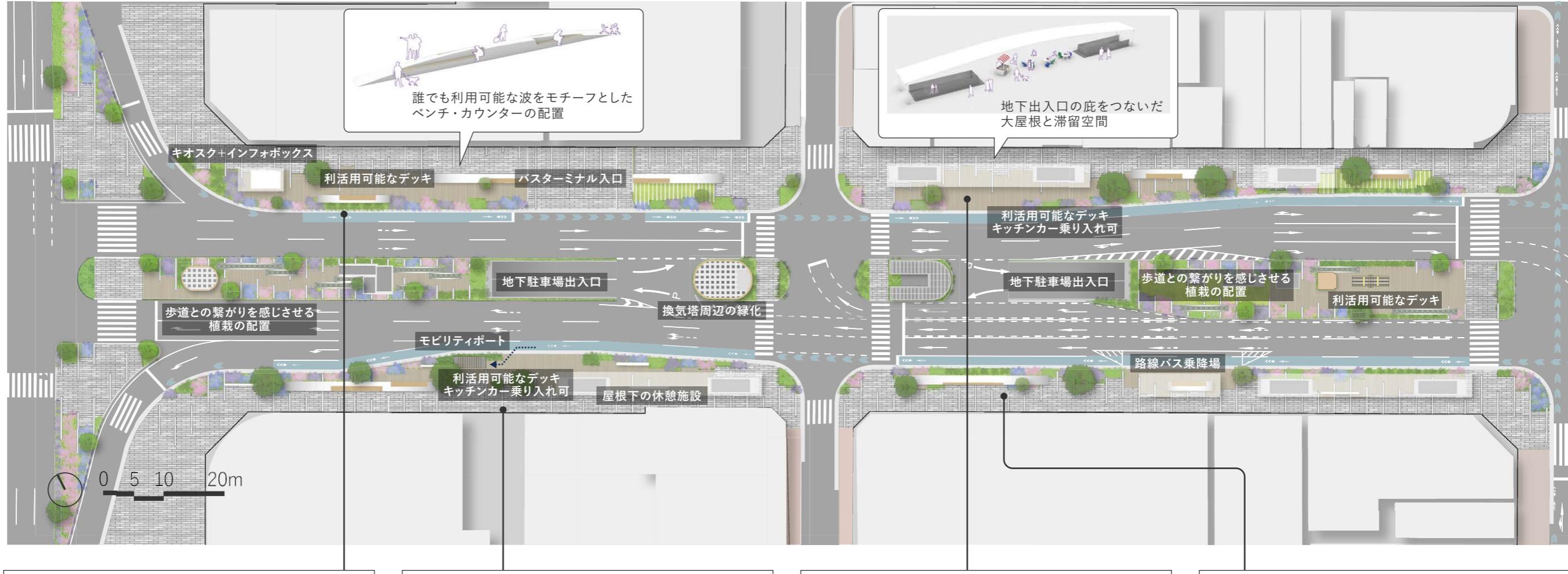


## 将来の八重洲通りにおける利活用のあり方

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。



花畠広場 熊本市

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

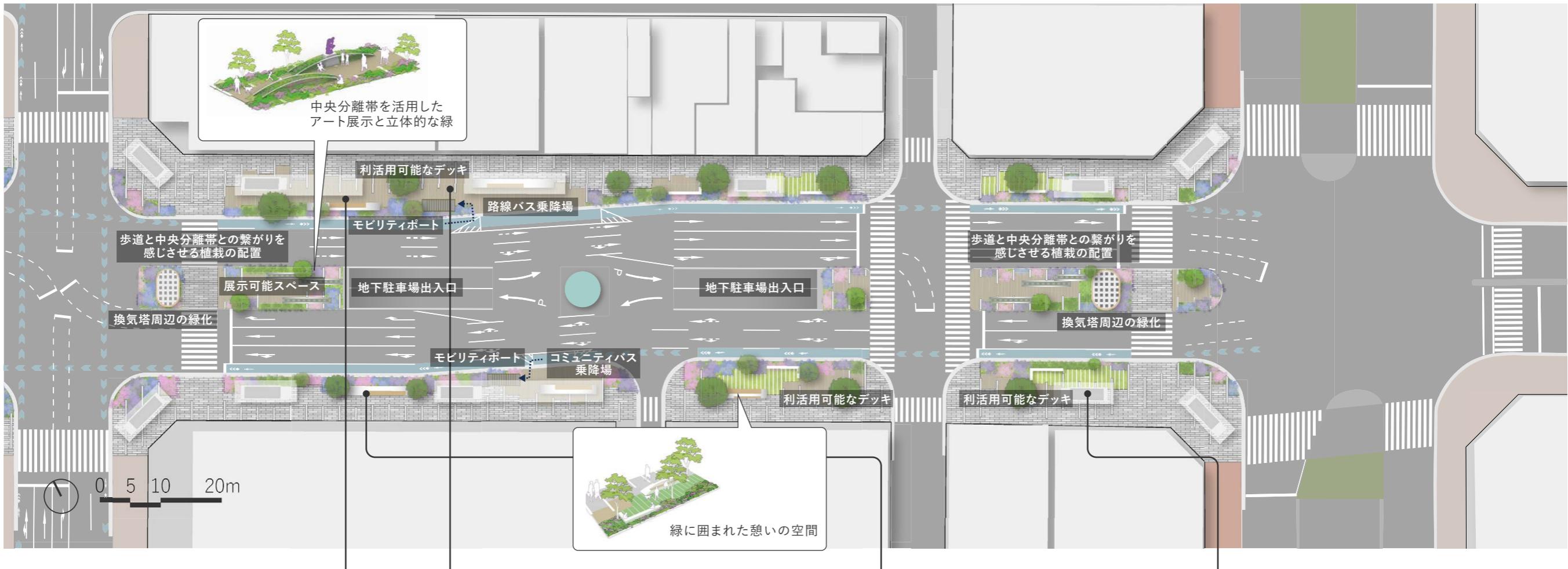
緑豊かな低木地被・花はグリーンインフラとなるだけでなく、ヒートアイランド現象を抑制しながら、中央分離帯と歩道に緑の繋がりを感じさせます。植栽管理を通じて地域コミュニティの活動も展開されます。

## 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利活用広場では、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



## 東京駅前地域における交通ネットワークのあり方

八重洲通り将来ビジョンの実現にあたっては、接続道路を含む「東京駅前地域」の交通ネットワークにおける八重洲通りの位置づけを明確にする必要があります。

ビジョン策定時の上位計画「東京駅前地域のまちづくりガイドライン2018 (H30)」では、「安全で快適な回遊性の高い国際都市東京の玄関口」という地区全体の将来像のもと、「国際都市東京の玄関口に相応しい風格ある顔づくり」や、「交通ネットワークの充実・強化」の中で「地上・地下における安全で快適な回遊性のある歩行者ネットワークの強化・充実」が掲げられていますが、東京駅の駅前通りである八重洲通りは、「幹線道路」として位置付けられています。<sup>[注1]</sup>八重洲通りの将来ビジョンの実現のためには、前章の基本方針に則り、東京を代表する人を中心の道路空間として、より「歩行者中心の道路」として位置づけられるようガイドライン上の交通ネットワークのあり方をアップデートし、八重洲通りの歩行者通行機能、滞留機能の強化を図る必要があります。そして、八重洲通りが東京駅前地域の中心として回遊性に大きく影響する立地であることを踏まえると、八重洲通りは単なる車両動線としての機能だけではなく、東京駅からの地上・地下の人の流れを地区全体に波及させるような魅力ある都市軸としての機能が求められます。

### 東京駅前地域のまちづくりガイドライン2018における将来像と基本的な考え方

**将来像**  
「安全で快適な回遊性の高い国際都市東京の玄関口」の形成

**基本的な考え方**

**◆国際都市東京の玄関口に相応しい風格ある顔づくり**

- 道路や鉄道網など、卓越した社会資本整備水準を活用し、細分化された土地の集約化などにより、土地の合理的で健全な高度利用を図り、高次な機能集積と風格ある街並みを形成。
- 地区資源や歴史的建築物を活かした風格のある街並み景観を誘導。

**◆交通結節点の機能強化**

- 東京駅前に隣接する街区などにおいては、公共施設の整備改善と連携し市街地の更新を図る。
- 八重洲口駅前広場のターミナル機能を補完するため、八重洲一丁目、二丁目地区において、駅前広場の充実やバスターミナル・駐輪場などの公共施設の整備を図る。

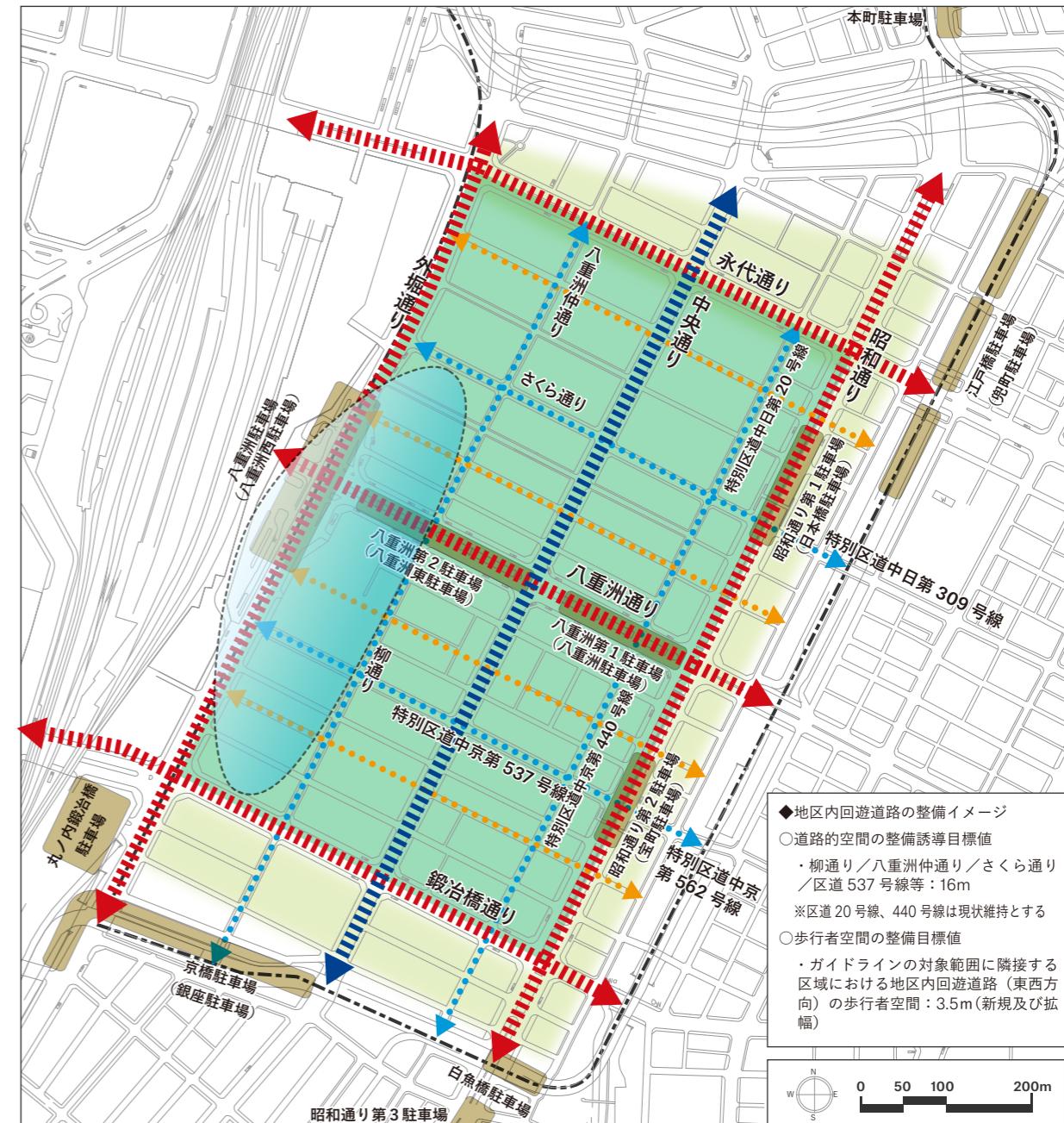
**◆交通ネットワークの充実・強化**

- 道路機能の総合的な向上に資するとともに、周辺地域における交通の円滑化を阻害することのないよう路線毎の機能分担化を行い、地域全体として安全で快適な道路交通ネットワークの強化を図る。
- 地上・地下における安全で快適な回遊性のある歩行者ネットワークの強化・充実を図る。

**◆国際観光都市としての魅力的な商業・文化・観光機能等の充実**

- 日本橋地区・銀座地区を結ぶ中央通りを中心に、建物一階部分への商業施設等の立地誘導などによりにぎわいの連続性を確保し、活力と魅力ある市街地の更新を図る。
- 観光インフォメーション機能、サインなどの来街者へのインフォメーション機能、及び魅力を発信する観光センター機能の整備を図る。
- 国際都市にふさわしいホテルやコンベンション機能の誘導を図る。

### 東京駅前地域のまちづくりガイドライン2018における将来の道路ネットワーク

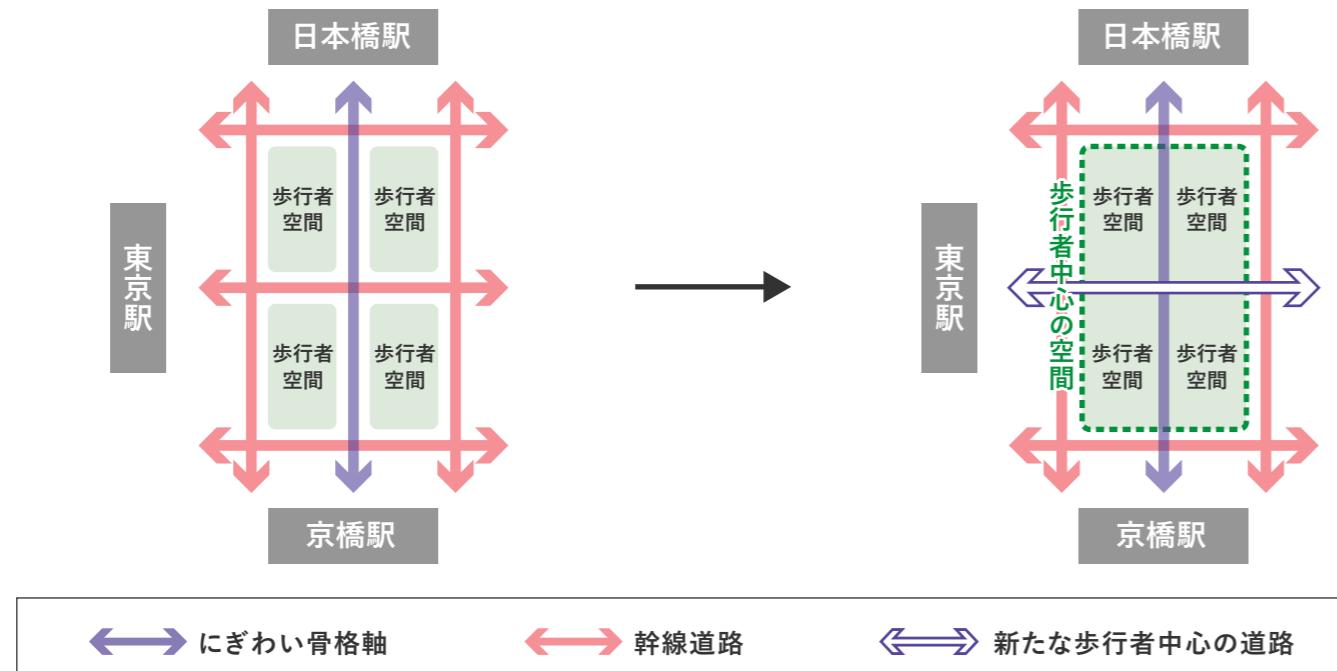


\*「東京駅前地域のまちづくりガイドライン2018 (H30)」より抜粋

## (1) 東京駅前地域における新たな将来の歩行者ネットワーク

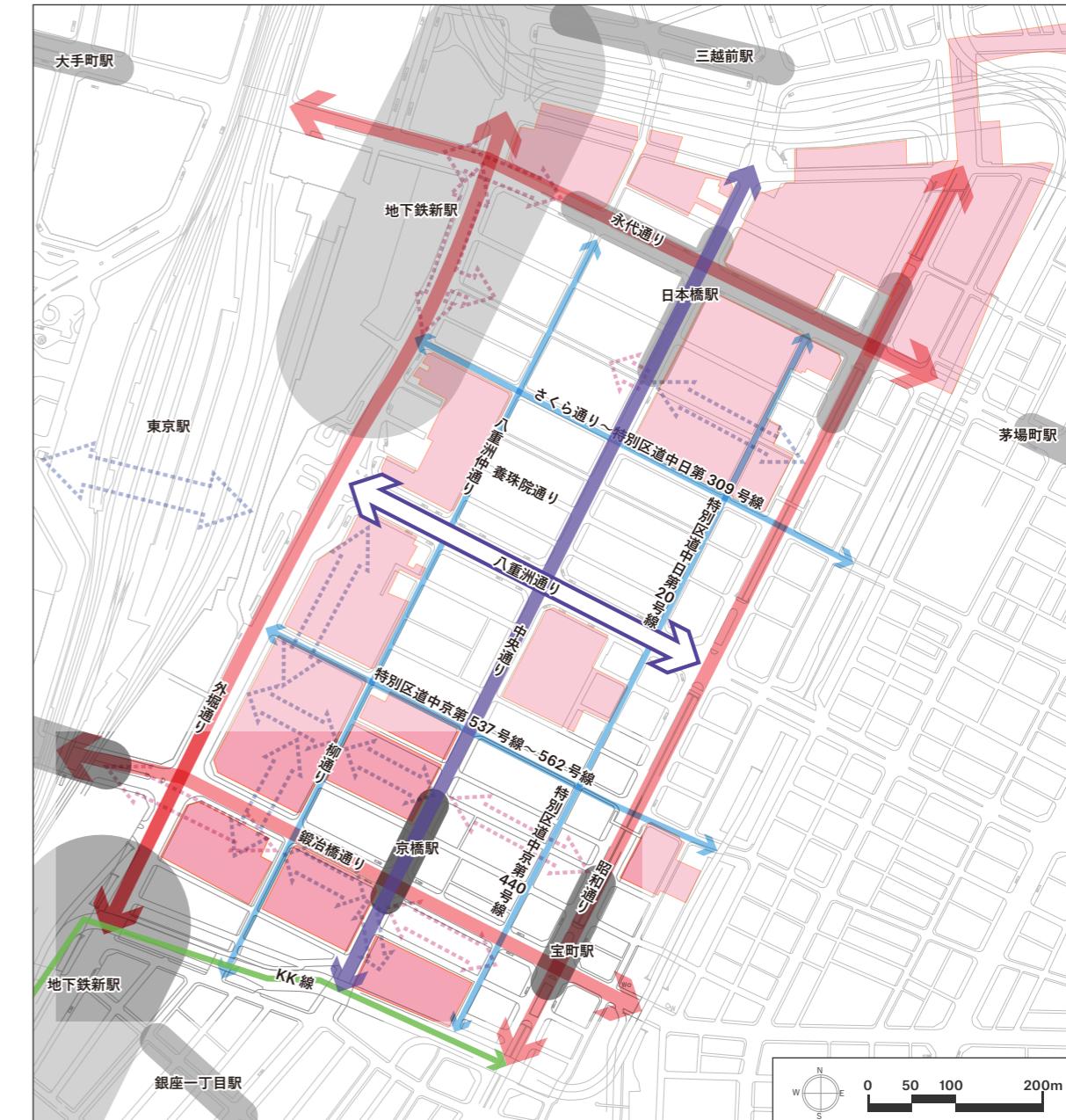
八重洲通りを新たに歩行者中心の道路とし、東京駅からつながる地上及び地下の主要な歩行者動線として位置づけます。従来の京橋駅～日本橋駅の「にぎわい骨格軸」と新しい歩行者中心の道路が東京駅前地域の中心で交わることで、各駅からのにぎわいが繋がることを期待します。また、東京駅前地域の外周道路に通過交通を受け持たせることで、地区全体が歩行者中心の空間となり、回遊性が向上することを期待します。

これまでの歩行者ネットワークの考え方



新たな歩行者ネットワークの考え方

## 東京駅前地域における新たな将来の歩行者ネットワーク



## (2) 八重洲通りを介した歩行者回遊の工夫

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。

### 八重洲通りを拠点とした地区内回遊施策

- 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。

### 地上・地下のネットワークの強化施策

- 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。

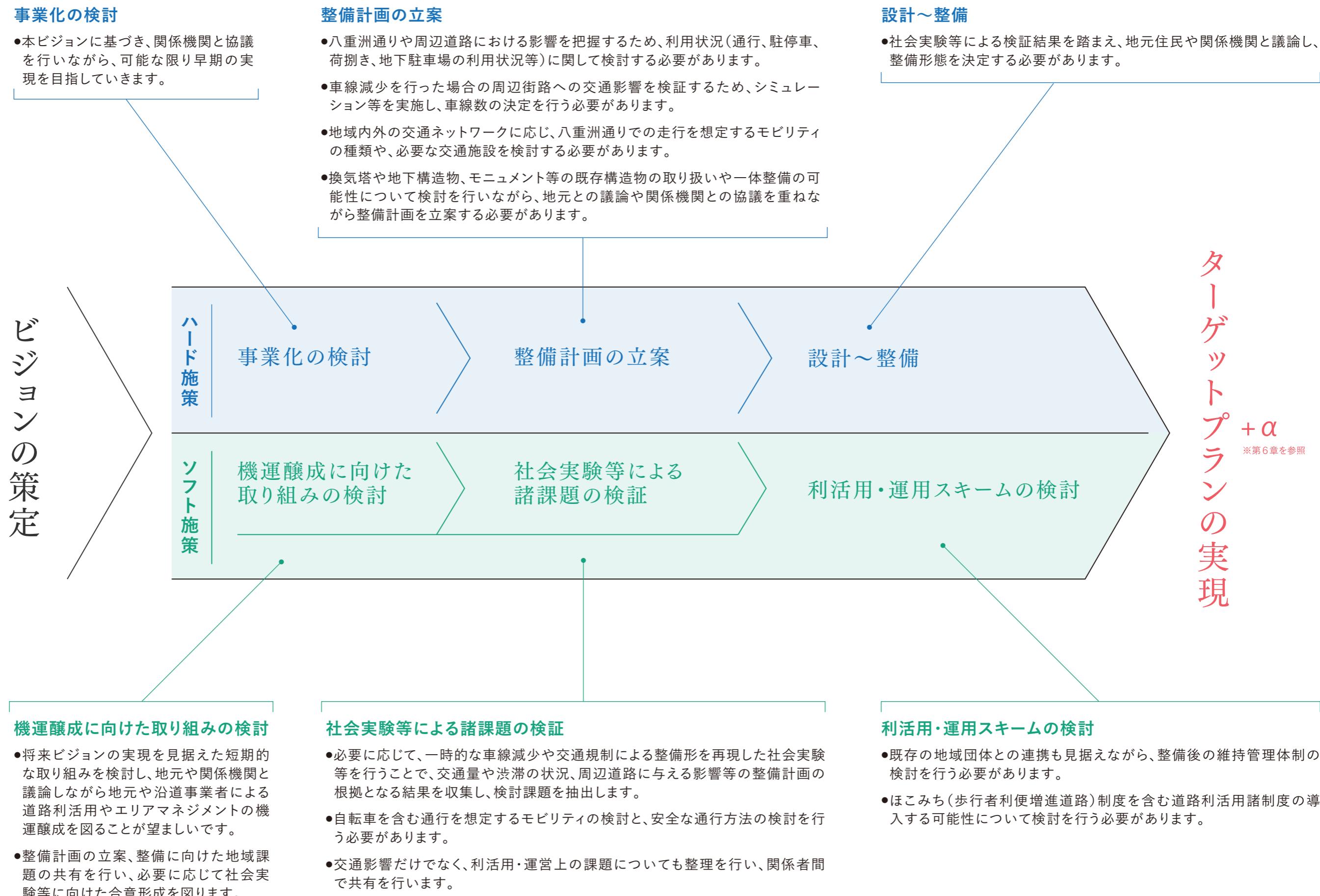
# 5

## 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。



# 6

## 将来ビジョン+ $\alpha$

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

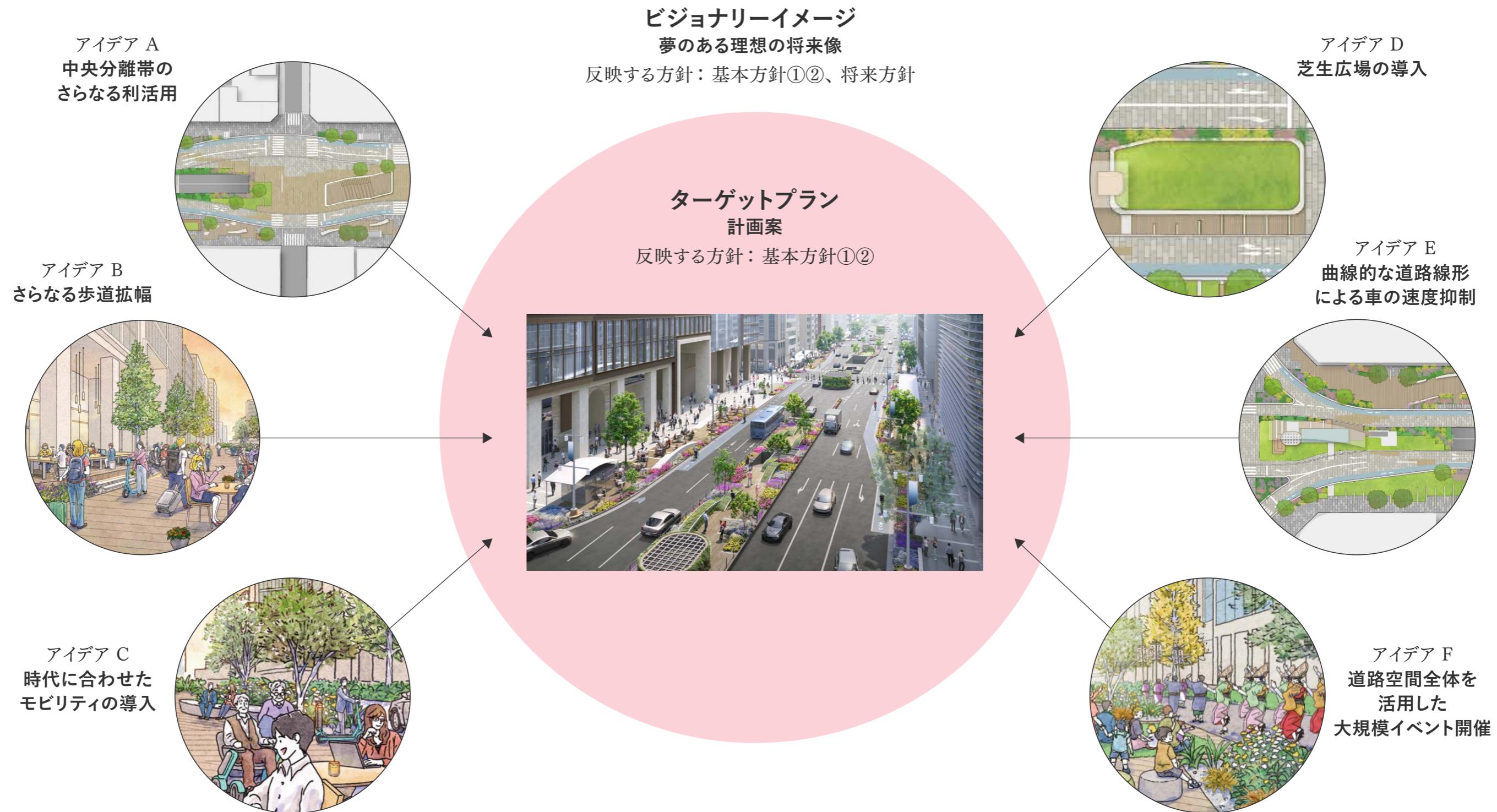


## 6-1 ビジョナリーアイメージの位置づけ

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「ビジョナリーアイメージ」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「ビジョナリーアイメージ」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。



## ビジョンの深化化を見据えた将来方針

ビジョンの深化化にあたって、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、未来を切り開くみち



#### 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



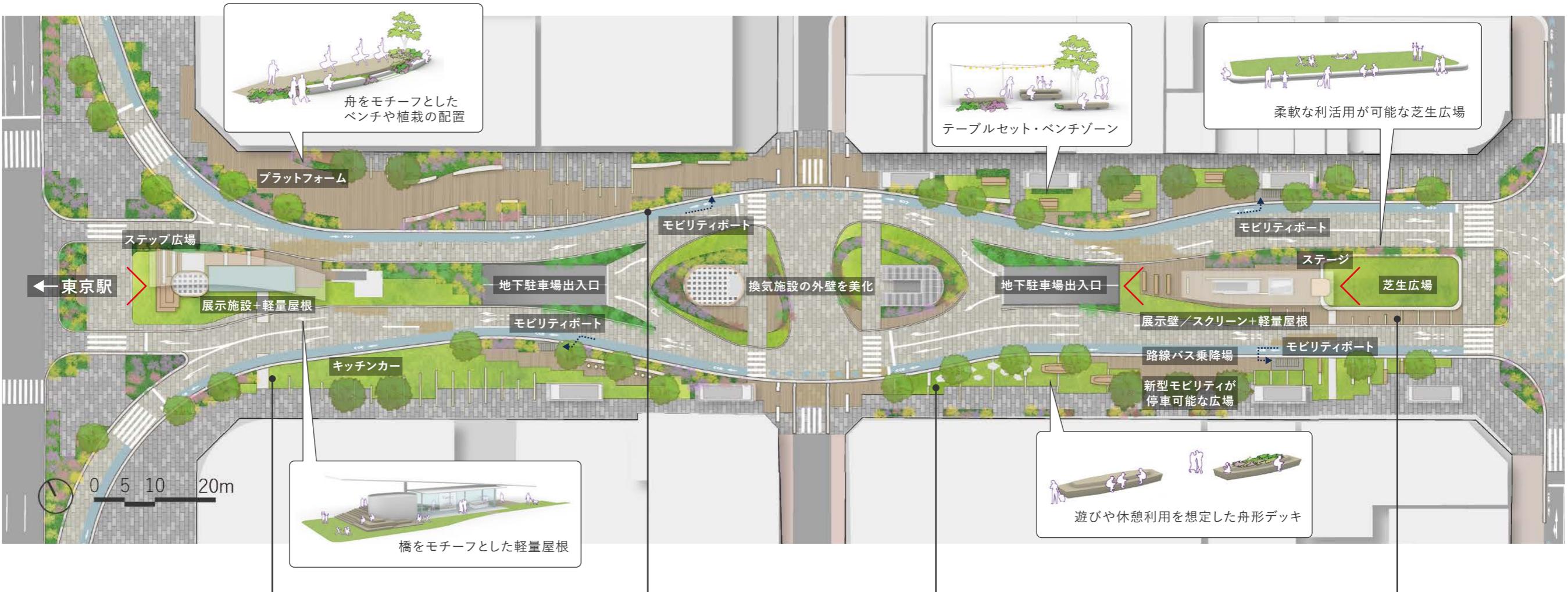
Købmagergade コペンハーゲン

## ビジョナリーアイデイ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、地域の子どもの遊び場となり、子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。

## ビジョナリーアイデイ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

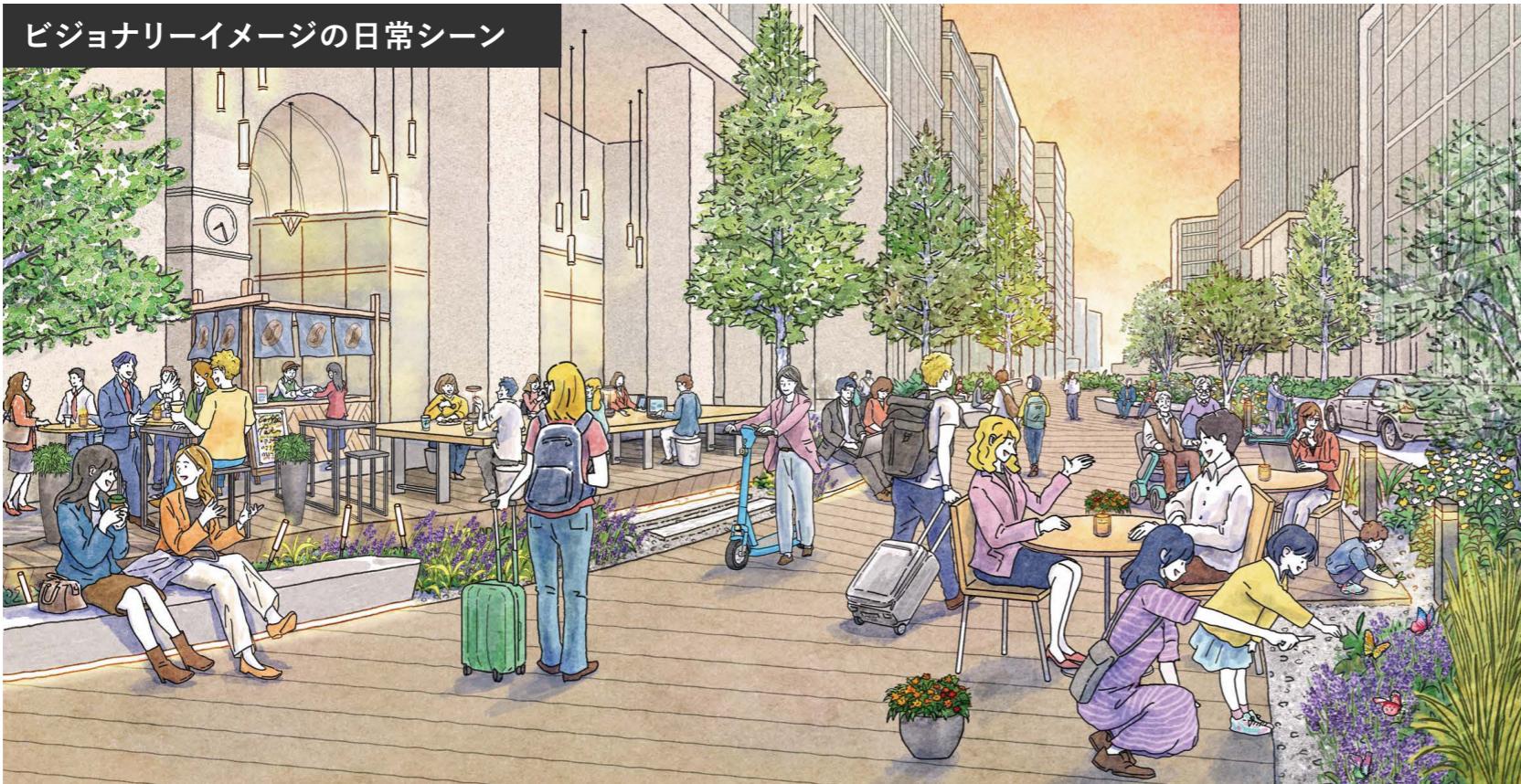
小さな地形変化によってインクルーシブな空間を創出することで、通行人の興味を引き、立ち寄った人は思い思いの場所で多様な自然を感じることができます。



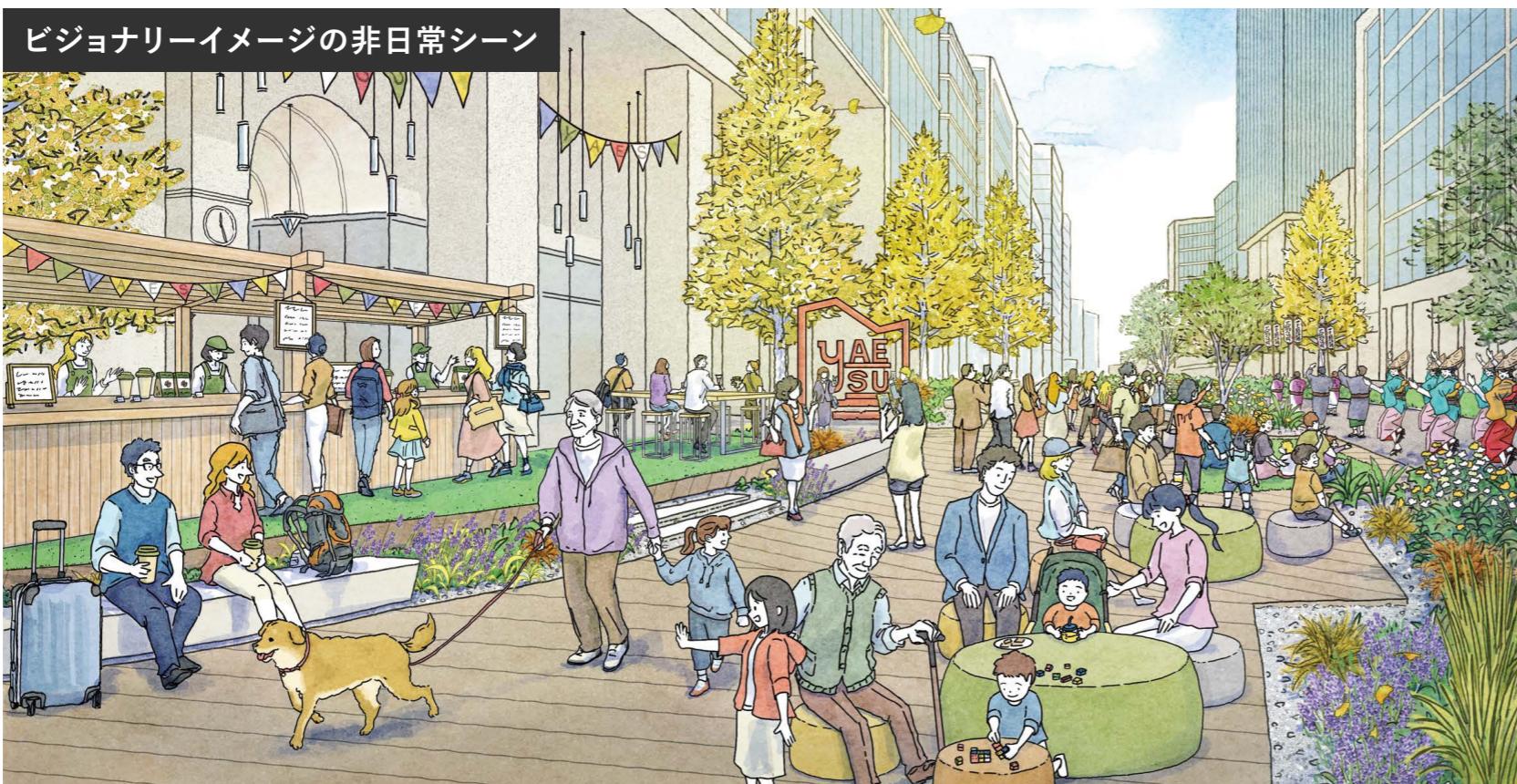
東京ミッドタウン日比谷 千代田区

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）



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/tokyokeimae\\_chiikiru-ru.html](https://www.city.chuo.lg.jp/a0043/machizukuri/toshikeikaku/machi/ginzarule/tokyorule/tokyokeimae_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%b410%e6%9c%88%e5%ae%9f%e6%96%bd%e3%81%aeyaesu-st-parklet%e3%81%ab%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/tokyokeimae2018.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](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/tokyokeimae2018.pdf>