

②大手町駅

駅まち再構築のポイント



●駅まち再構築のポイント

課題 乗換が不便
道路下にあり、空間の拡張が難しい

- 多数の地下鉄路線が乗り入れており、路線間の乗換が不便かつ混雑

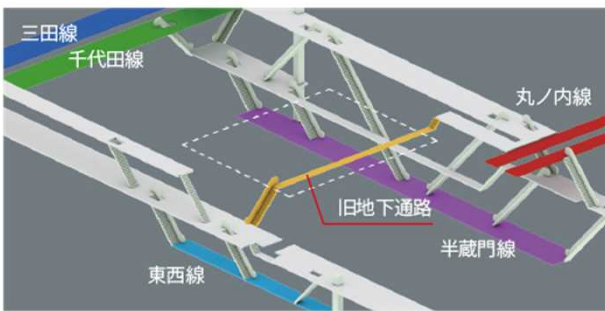
課題 駅前広場がなく、滞留空間が不足
地上と地下のつながりが課題

- 地下鉄駅であるため歩行者滞留や災害時に対応した空間が不足

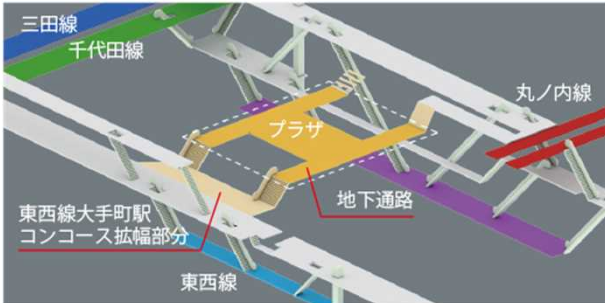
解決策 【A】 駅施設をまちに拡張

- 乗換動線を担う改札外コンコースを駅隣接地区の敷地内に拡張し整備

旧地下通路



新地下通路



敷地内を活用した地下通路拡充
出典：東京建物「「大手町タワー」都市と自然の再生」

解決策 【C】 地下駅の駅前広場機能を駅空間・駅広隣接地区に整備

- 地上へ接続する地下歩行者広場を駅隣接地区の敷地内に拡張し整備
- 地上の歩行空間に隣接した大手町の森を創設し地上部の動線を確保

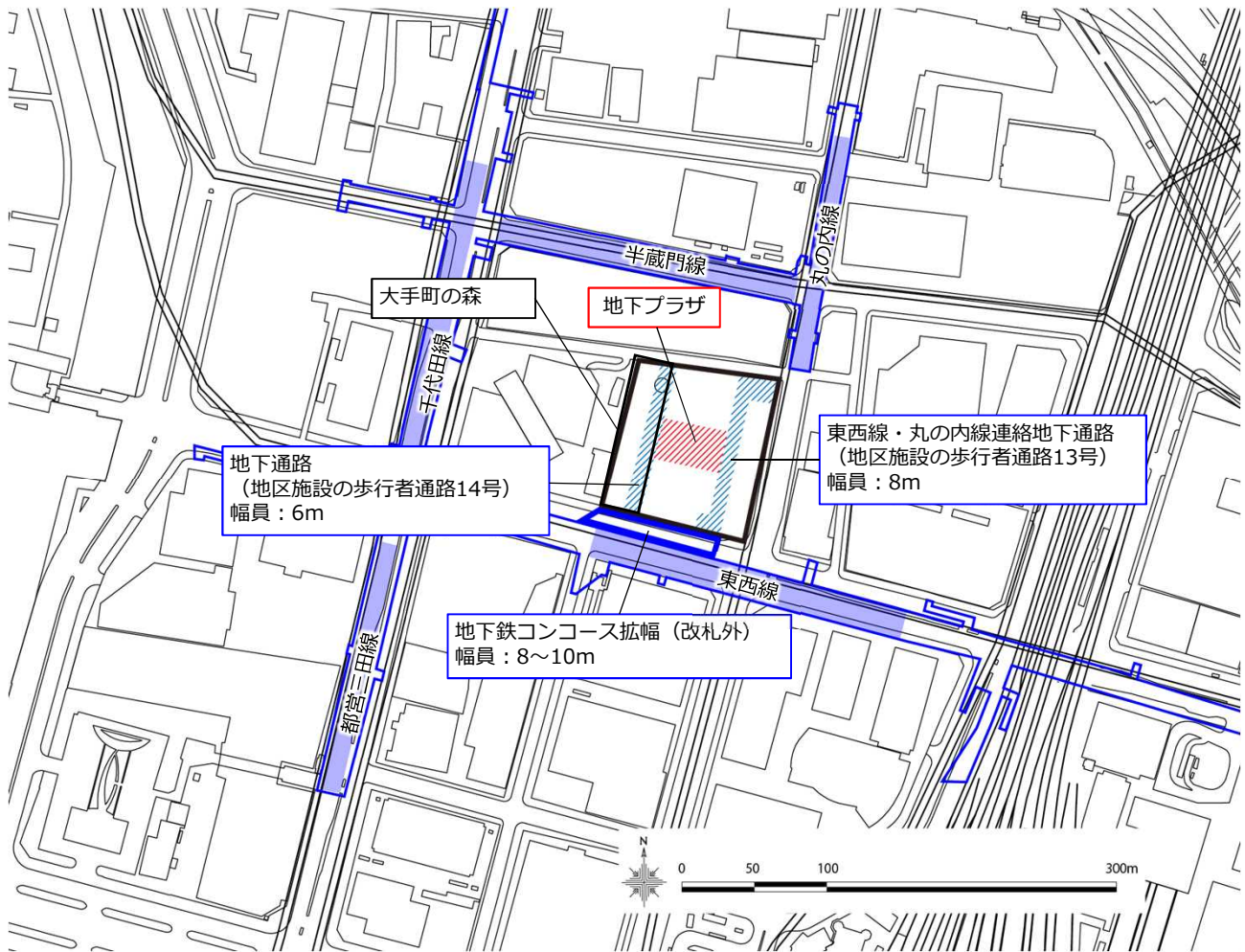


「大手町の森」を感じられる地下大空間「プラザ」
出典：東京建物「「大手町タワー」都市と自然の再生」

●「空間の共有」と「機能の連携イメージ」

機能	空間	駅まち空間				周辺市街地
		駅空間		駅前空間		
		改札内	改札外	駅前広場	駅広隣接地区	
交通空間	乗降機能 交通結節機能		ラチ外コンコース拡幅	→ 駅施設を駅隣接地区に拡張	地下鉄の乗換えに便利な通路	
環境空間	交流機能 防災機能				災害時には帰宅困難者を受入れる防災拠点としての役割を担う	
	都市環境形成機能		駅前広場などの交通機能（歩行者広場）を駅隣接地区に整備	→	地上の豊かな緑を感じる地下大空間	仲通り
	サービス機能					

● 駅周辺地図



出典：国土地理院 基盤地図情報

凡例 (✓がついているものが該当)

駅前空間		駅空間	
駅前広場等 (都市計画決定区域)		✓ 駅施設 (駅ビル含む) ※地下鉄コンコース (改札外)	
駅前広場等 (都市計画決定なし)		✓ 改札内空間	
歩行者デッキ		✓ 駅前広場・駅広隣接地区へ拡張した範囲	
✓ 駅広隣接地区・駅空間へ拡張した範囲		周辺市街地	
✓ 駅広隣接地区 (連携し整備した地区)		サービス機能・シンボルロード等	
		建物内に設置されたサービス機能	

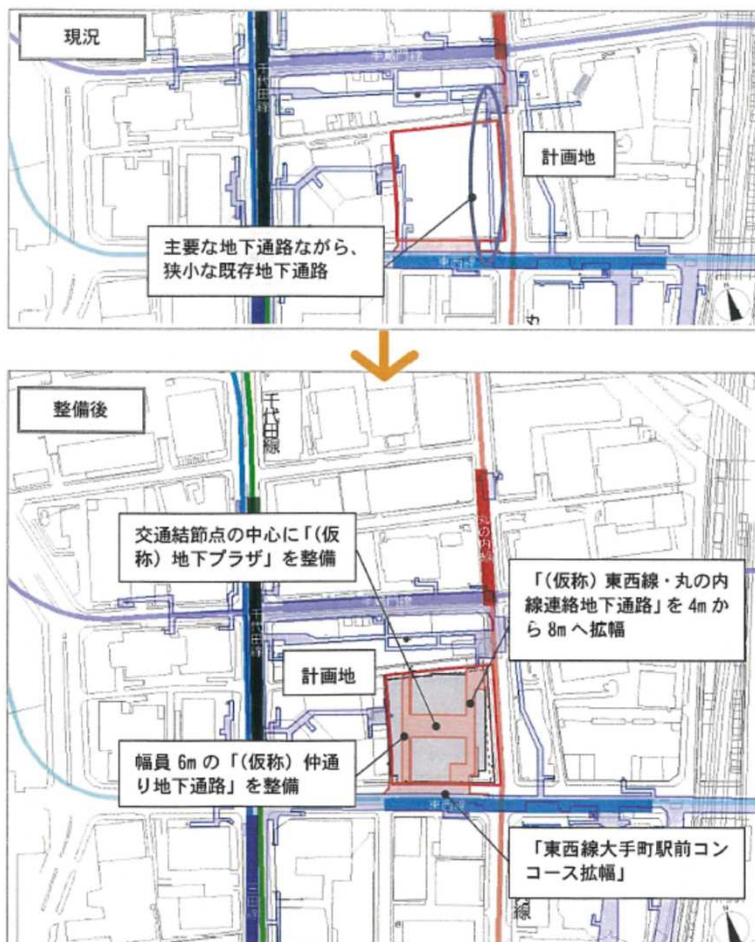
● 基礎情報

所在地	東京都千代田区	自治体人口	6.5万人 (2019年12月) 東京23区は939万人 (2018年1月)
乗り入れ路線	5線 ・東京メトロ半蔵門線、東西線、丸の内線、千代田線 ・都営三田線	乗降客数	49.3万人/日 (国土数値情報 駅別乗降客数データ2017年度)

● 駅まち再構築の実現における工夫

■ 都市再生特別地区を活用した開発事業の貢献項目として、地下鉄連絡通路（拡幅）および連絡通路に隣接した地上・地下広場を駅隣接敷地内に整備した

- 東西線・丸の内線連絡地下通路を、混雑解消のため幅員4mから8mに拡幅整備するとともに、敷地外の東西線大手町駅前コンコースの拡幅も行った。
- 連絡通路に接続する位置に、地上と地下の接続を強化する地下広場および縦動線を整備した。
- これらは、都市再生特別地区を活用した開発事業の中で整備され、都市整備への貢献項目として評価されている。



出典：都市再生特別地区提案書

地下鉄東西線大手町駅コンコース拡幅部



地下鉄連絡通路および地下広場



事業の概要

開発事業（大手町タワー）	
整備内容	【1】地下鉄乗換通路整備 【2】東西線大手町駅ラチ外コンコース拡幅 【3】地下広場整備
整備主体	開発事業者（東京プライムステージ（東京建物・大成建設））
管理主体	【1】ビル所有者 【2】東京地下鉄株式会社 【3】ビル所有者

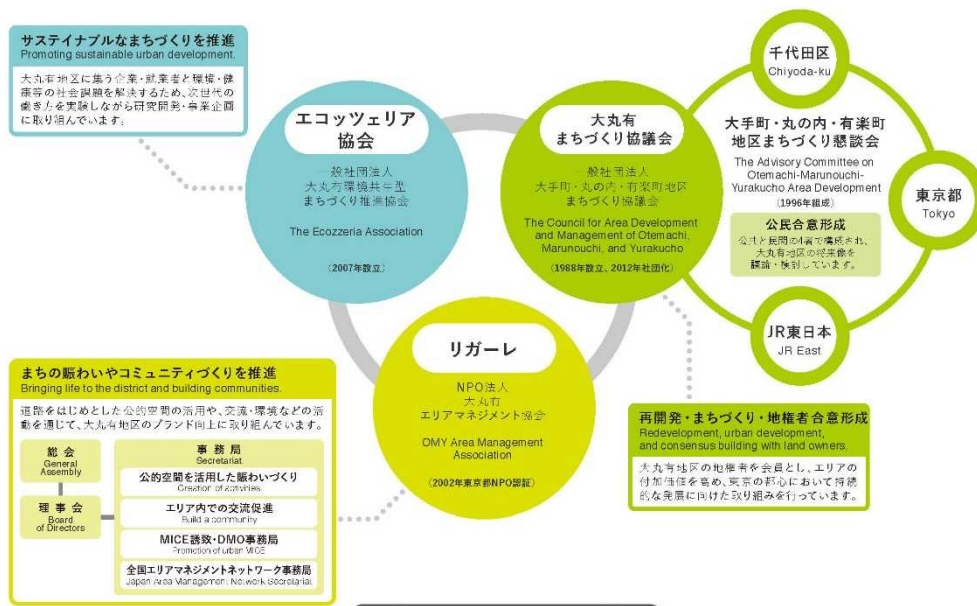
● 駅まち再構築の経緯

- 大手町エリアでは、2002年に緊急整備地域（第一次）に指定されたことを契機に連鎖型再開発などの検討が進展し、2005年には丸の内・有楽町エリアも含めた大丸有地区のまちづくりガイドラインが策定された。
- まちづくりガイドラインの中には、地上・地下の歩行者ネットワーク形成の方針や地上と地下を接続する空間のイメージ等が示されており、当計画においても、まちづくりガイドラインに則る形で計画検討を進めたことにより、エリア全体の価値向上に資する整備にが実現した。
- 開発事業にかかる合意形成のプロセスにおいても、まちづくり懇談会等の体制が構築されている。

経緯

年度	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
上位計画		都市再生緊急整備地域指定 大丸有まちづくりガイドライン2005			大丸有まちづくりガイドライン2005										
都市計画		大手町・丸の内・有楽町地区地区計画都市計画決定			連鎖型再開発区画整理など都市計画決定		大手町一丁目6地区都市計画決定（特区）								
事業									着工	大手町駅前改良工事		部分竣工	全体竣工		
全体調整															

まちづくりの体制



大丸有地区のまちづくりを支える各種団体 Organizations supporting city planning

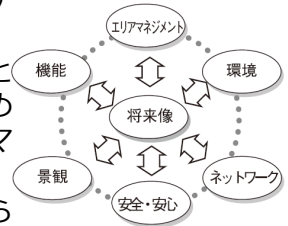
<p>大丸有地区 駐車環境対策協議会 The Otemachi-Marunouchi-Yurakucho District Parking Control Council (2004年設立) 林成弘・丸澤浩・矢調澤城 次高</p>	<p>東京駅周辺 防災解組 Tokyo Station Neighborhood Association for Disaster Prevention (Regional Cooperative Association) (2004年設立) 防災地域協力</p>	<p>一般社団法人 丸の内パブリックスペース マネジメント Marunouchi Public Space Management (2007年設立) 公的空間管理</p>	<p>一般社団法人 大手町歩道 マネジメント The Otemachi Pedestrian Road Management (2012年設立) 公的空間管理</p>
---	--	---	---

出典：NPO大丸有エリアマネジメント協会

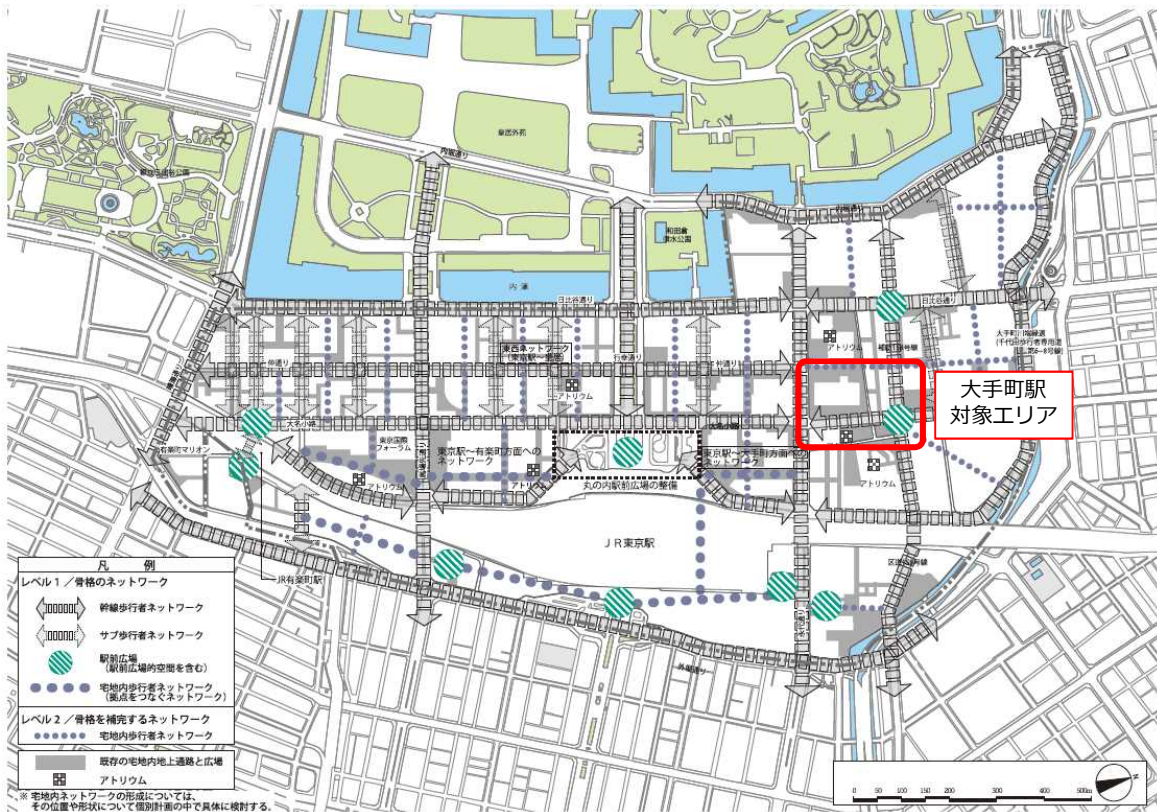
●上位計画

■大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン2014（2014改定）

- 大手町・丸の内・有楽町地区に相応しい魅力ある街づくりを進めることを目的として、都市機能とその配置、環境、景観、歩行者空間をはじめとする地上・地下のネットワーク、環境、観光、安心・安全、エリアマネジメント活動等のトータルな視点から「将来像」を設定している。
- その上で、将来像の実現のための「ルール」「整備手法」が位置づけられている。



主要な歩行者ネットワーク将来イメージ（地上）



主要な歩行者ネットワーク将来イメージ（地下）



●上位計画

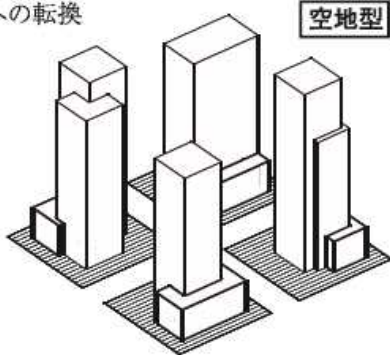
■大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン2014（2014改定）

まちづくりの構成手法と特徴的な整備手法のイメージ

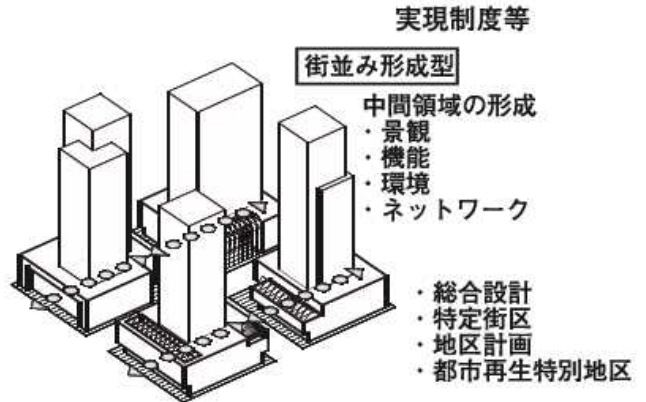
[まちづくりの構成手法]

○街並み形成型

・空地評価から中間領域評価への転換

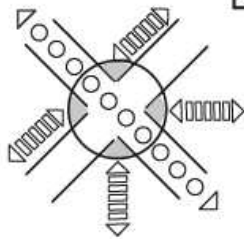


「街並み形成型まちづくり」
ルールに基づく
街並みの実現

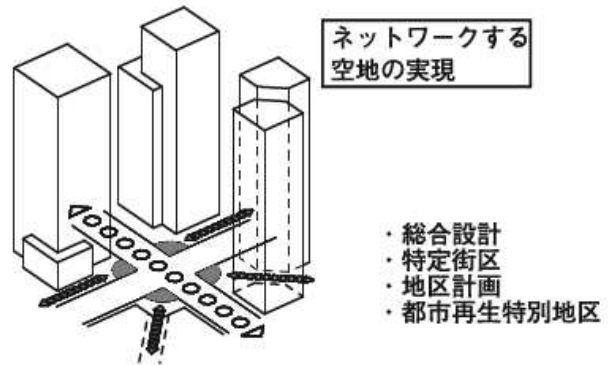


○公開空地ネットワーク型

・単体空地からネットワークする空地への展開



空地誘導コンセプト
プランに基づく
空地ネット
ワークの実現

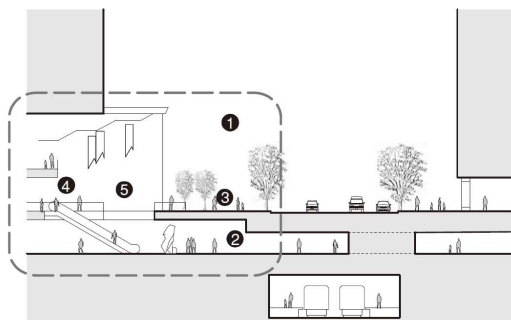


コラム 地上と地下を接続するバリアフリー動線

地上と地下をつなぐ空間

- 大手町駅では、大手町タワーを含む複数の開発事業と連携し、地下鉄駅の改札外コンコースと地上をつなぐバリアフリー動線を敷地内に整備している。
- 敷地内も活用した一体的な空間整備を行うにあたり、大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドラインでは、建築物の沿道部や敷地内の空地等の私的空間と、道路、歩行者ネットワーク、広場等の公的空間とにわたる、歩行者の主たる活動領域を「中間領域」と定義し、これらが連携しあった空間形成の方向性を示している。

大手町の中間領域の例



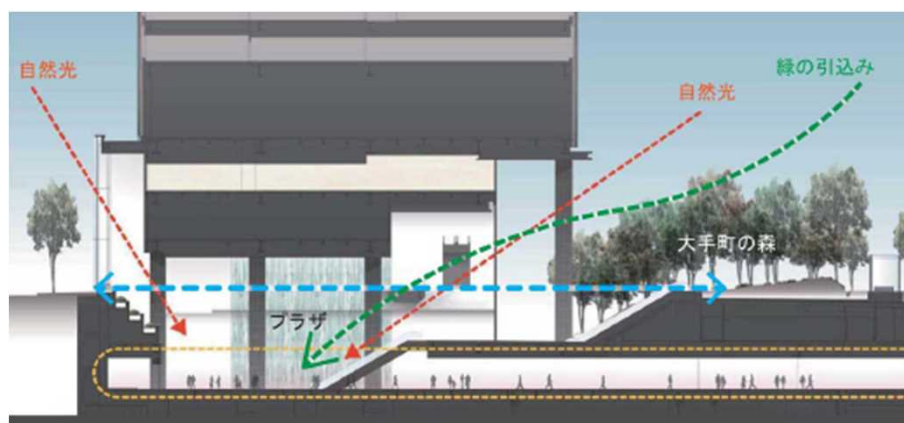
- ① エントランス空間のギャラリー化、ピロティ、小広場の設置、情報・コミュニケーション系機能の導入等により、屋内外のヒューマンスケールの空間の形成、透刺とした空間、開放的空間、半屋内空間等の演出を図る。
- ② 地下の歩行者空間の整備を行うとともに、地上・地下の接続を強化する。
- ③ 歩行者空間を拡幅することにより快適性を増すと同時に、カフェやイベント開催の場、語らいの場としての利用等、活動の多様性を拡大する。
- ④ お濠の水環境をモチーフとする等して、特徴的な環境、空間を形成する。
- ⑤ 店舗、ギャラリー等の沿道への立地、ファサードの表情の工夫やストリートファニチャー、植栽等により歩行者空間に賑わいをもたらす等、建物と歩行者空間との協調による環境整備を行う。

出典：大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン2014

大手町タワーにおける地上と地下が一体となった空間形成

- 大手町タワーでは、上記のような空間形成の考え方を踏襲し、地下鉄駅通路（公的空間）と敷地内の地下広場、地上へ至るバリアフリー動線、地上に整備した緑空間（大手町の森）といった私的空間が連続した空間となるよう、工夫がされている。
- 地下2階から地上に向けた吹き抜けの大空間は、3フロア分に相当する高さの大きな開口部を設け、エスカレーターの配置にも工夫することで、自然光が地下まで届くとともに、地下からも「大手町の森」が見えるようになっている。

一体的な空間の断面イメージ



出典：東京建物「「大手町タワー」都市と自然の再生」

コラム 安心・安全への取組

大手町・丸の内・有楽町地区都市再生安全確保計画

- 大手町・丸の内・有楽町地区では、防災の取組が進められており、2011年の東日本大震災を受け、「災害に強いまちづくり検討委員会」が発足し、4年の検討を経て、「大手町・丸の内・有楽町地区都市再生安全確保計画」※が策定された。
- 以下を目標として、都市再生安全施設として地域冷暖房施設等が位置づけられ、大手町タワーを含む21施設が、千代田区と「大規模災害時における帰宅困難者等受入に関する協定」を締結している施設として記載されている。

基本的な目標（地区全体で目指す状態）
首都直下地震等発生時、約 33 万人の滞在者等のうち、特に要配慮者が安全・安心に一時滞在できる地区を目指す。
基本的な目標（地区全体で目指す状態）
国・地方公共団体が想定する首都直下地震等が発生しても、国際ビジネス拠点として、地区内企業等が重要業務を途絶することなく、24 時間 365 日、安全・安心に継続できる地区を目指す。
帰宅困難者受入施設規模の目標値
平日 15 時の帰宅困難者推計約 4.2 万人に対して、3 年後に約 2.6 万人（約 62%）、10 年後に約 3.6 万人（約 86%）とすることを目標とする。 再開発による協定締結施設等の増加や、既存建物・施設の協定締結の推進により目標達成に取り組み、引き続き大丸有地区内の受入人数の拡大を目指す。

出典：大手町・丸の内・有楽町地区都市再生安全確保計画

※都市再生安全確保計画とは

- 都市再生安全確保計画は、都市再生特別措置法に基づき、都市再生緊急整備地域において、大規模地震発生時における滞在者等の安全の確保を図るために作成できるものである。
- 都市安全確保計画に記載された施設については、容積率規制の緩和、都市公園の占用許可手続の迅速化、施設整備への補助などの特例措置が設けられている。

帰宅困難者受け入れ空間としての活用

- 大手町タワーの地下プラザでは、非常時に帰宅困難者を受け入れ、プラザに設置したデジタルサイネージで情報提供することが想定されている。また、72時間電力を供給できる自家発電設備、非常食などを保管する防災備蓄倉庫も備えている。

災害ダッシュボードの開発

- 上記の「大手町・丸の内・有楽町地区都市再生安全確保計画」の取組と連携し、「災害ダッシュボード」の開発が進められている。災害時の状況俯瞰と、その状況を踏まえて負傷者搬送対応等に活用するためのもので、2020年1月には、「災害ダッシュボード3.0」の実証実験が公開された。エリア内のデジタルサイネージやWebを通じ、災害関係の報道情報やエリア内のリアルタイム映像、帰宅困難者の受入施設の開設・満空情報、自治体（千代田区）や交通機関の発信情報（ツイッター）等をまとめて閲覧することができる。三菱地所(株)が中心となり、まちづくり協議会やエリア内の関係事業者、交通事業者、自治体等が参画している。