



地に染み込む伝統と未来を創る躍動感が融合し
新しい歴史を刻むにぎわいと活力に満ちたまち

新橋・虎ノ門地区 まちづくりガイドライン

令和元年(2019年)7月

港区

港区平和都市宣言

かけがえのない美しい地球を守り、世界の恒久平和を願う人びとの心は一つであり、いつまでも変わることはありません。

私たちも真の平和を望みながら、文化や伝統を守り、生きがいに満ちたまちづくりに努めています。

このふれあいのある郷土、美しい大地をこれから生まれ育つ子どもたちに伝えることは私たちの務めです。

私たちは、我が国が『非核三原則』を堅持することを求めるとともに、ここに広く核兵器の廃絶を訴え、心から平和の願いをこめて港区が平和都市であることを宣言します。

昭和60年8月15日

港 区



ご挨拶

地に染み込む伝統と 未来を創る躍動感が融合し
新しい歴史を刻む にぎわいと活力に満ちたまち

港区長 武井雅昭

新橋・虎ノ門地区（以下「本地区」といいます。）は、新橋駅周辺のにぎわいのある空間や愛宕山周辺に広がる寺社や豊かな緑、虎ノ門駅周辺の業務機能の集積など、様々な地域特性が共存し、旧来からの居住機能とともに市街地が形成されています。

港区では、平成 24（2012）年 3 月に「環状 2 号線周辺地区まちづくりガイドライン」を策定し、環状第 2 号線新橋・虎ノ門間の開通を契機としたまちづくりを計画的に推進してきました。

一方で本地区内での人口や世帯数の増加、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定、地下鉄新駅（東京メトロ虎ノ門ヒルズ駅）の整備や BRT（バス高速輸送システム）の導入の決定など、本地区を取り巻く環境は、現行ガイドラインの策定時から大きく変化しています。

港区は、こうしたまちの変化に適切に対応し、まちの魅力をさらに高めていくため、現行の「環状 2 号線周辺地区まちづくりガイドライン」の対象区域を拡大し、名称を「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」として内容を改定しました。改定した本ガイドラインでは、本地区の将来像を『地に染み込む伝統と 未来を創る躍動感が融合し 新しい歴史を刻む にぎわいと活力に満ちたまち』とし、「港区まちづくりマスタープラン（平成 29（2017）年 3 月改定）」に基づき、地域共生社会の実現を目指してまいります。

改定にあたっては、地域の皆さんとの意見交換やヒアリングを実施し、本地区に対する想いや、多くの貴重なご意見をいただきました。

本ガイドラインに掲げた将来像の実現には、区民、事業者等の皆さんと行政が協働・連携して多様な取組を行っていくことが必要です。今後とも、関係者の皆さんの一層のご支援とご協力をお願い申し上げます。

令和元（2019）年 7 月

目次

第1章 はじめに	1
1 ガイドラインの位置付けと役割	
2 ガイドライン改定の背景と視点	
第2章 まちの背景	5
1 新橋・虎ノ門地区の概要	
2 関連する上位計画等における位置付け	
3 まちの歴史と現況	
4 まちの魅力(特性)と課題	
第3章 まちの将来像	27
1 まちの将来像	
2 まちづくりのポイント	
3 目指すべき都市構造	
第4章 地区全体方針	33
1 まちづくりの方針の役割と位置付け	
2 分野別まちづくりの方針	
方針1 土地利用・活用	35
方針2 住宅・生活環境・地域コミュニティ・防犯	39
方針3 道路・交通	43
方針4 緑・水	48
方針5 防災・復興	53
方針6 景観	57
方針7 低炭素化	61
方針8 国際化・観光・文化	65
第5章 エリア別方針	69
1 エリア別方針の役割と位置付け	
2 エリア別まちづくりの方向性	
3 各エリア及び拠点における連携	
4 各エリアのまちづくりの重点方策	
虎ノ門エリア、新橋西エリア、新橋駅周辺エリア、	
愛宕山周辺エリア、新橋南エリア、新虎通り沿道エリア	
5 各拠点のまちづくりの重点方策	
虎ノ門拠点、新橋拠点	
第6章 まちづくりの実現に向けて	93
1 まちづくりを進めるための協働体制の充実	
2 エリアマネジメント活動の推進	
3 まちづくりの実現化の手法	
4 運用時の計画の取扱い方	
参考資料	101

ガイドラインの構成

第1章 はじめに	ガイドラインの位置付けと役割						
	ガイドライン改定の背景と視点						
第2章 まちの背景	新橋・虎ノ門地区の概要	関連する上位計画等	まちの歴史と現況	まちの魅力(特性)と課題			
	<p>まちの将来像</p> <p>地に染み込む伝統と 未来を創る躍動感が融合し 新しい歴史を刻む にぎわいと活力に満ちたまち</p> <p>まちづくりのポイント 多様なスケールの空間を大切にした街並みの形成 通りの歴史や魅力をいかした歩行者ネットワークの構築</p> <p>目指すべき都市構造 目指すまちの構造 (活動と回遊の骨格となる拠点及び軸)</p>						
第3章 まちの将来像	分野別まちづくりの方針						
	方針1 土地利用・活用	方針2 地域コミュニティ・防犯 住宅・生活環境・	方針3 道路・交通	方針4 緑・水	方針5 防災・復興	方針6 景観	方針7 低炭素化
第4章 地区全体方針	各エリアのまちづくりの重点方策						
	虎ノ門エリア	新橋西エリア	新橋駅周辺エリア	愛宕山周辺エリア	新橋南エリア	新虎通り沿道エリア	
第5章 エリア別方針	各拠点のまちづくりの重点方策						
	虎ノ門拠点		新橋拠点				
第6章 まちづくりの実現に向けて	まちづくりを進めるための協働体制の充実	エリアマネジメント活動の推進	まちづくりの実現化の手法	運用時の計画の取扱い方			

改定のポイント (旧計画との比較)

		旧計画 環状2号線周辺地区まちづくりガイドライン (平成24年3月策定)	現行計画 新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン (令和元年7月改定)
1	地区名称	環状2号線周辺地区	新橋・虎ノ門地区
2	計画の対象区域	環状2号線を中心として幹線道路に囲まれた地域(約85ha)	現行の対象区域に隣接する新橋駅東口などを含むよう拡大(約108ha)
3	策定・改定の背景	環状2号線の開通を契機とした、沿道を中心としたまちづくりの機運の高まり	社会状況の変化 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 人口や世帯数の増加 ✓ 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定 ✓ 地下鉄新駅(虎ノ門ヒルズ駅)整備、BRT導入 隣接する新橋駅周辺でのまちづくりの動き
4	まちの将来像	「未来をひらくみちが地域に愛され 暮らしを育み ひとの活気に満ちた 風格ある次世代の東京へつなぐまち」 [環状第2号線を主眼に置いたまちの将来像を設定]	「地に染み込む伝統と 未来を創る躍動感が融合し 新しい歴史を刻む にぎわいと活気に満ちたまち」 [地域全体に広く目を向けたまちの将来像に変更]
5	まちの構造	—	まちの中心となる拠点と回遊の軸を設定
6	地区全体方針	6つの方針に基づき取組を整理	まちづくりマスタープランとの整合を図り、8つの方針に再編
7	エリア別方針	各エリアのまちづくりの方向性やまちづくりのポイントのみを記載	各エリアのまちづくりの方向性とあわせて、重点方策など具体的な取組をパースなどでイメージできるよう充実
8	拠点の重点方策	—	虎ノ門と新橋における国際競争力強化に資する拠点整備の方向性を記載
9	まちづくりの実現化の手法	—	エリアマネジメント活動など、本地区の特徴的な取組の記載を充実

第1章 はじめに

1 ガイドラインの位置付けと役割

新橋・虎ノ門地区のまちづくり

新橋・虎ノ門地区(以下、本地区といいます。)では、東京の新たな大動脈となる環状第2号線の整備が平成14年度(2002年度)から進められ、平成19年(2007年)には地元の方々をはじめとしたまちづくり組織が立ち上がるなど、新虎通りとその周辺を中心に新たなまちづくりの動きが始まっていました。一方で、老朽化した建築物の更新や防災機能の強化、都市基盤の整備などの課題が顕在化しており、平成26年(2014年)3月の環状第2号線新橋・虎ノ門間の開通を契機に地域の課題を解決し、快適で魅力的なまちづくりに取り組むことが期待されていました。



環状第2号線の整備状況(提供:東京都、左:平成15年(2003年)4月、右:平成27年(2015年)3月)

このような状況を踏まえ、港区では、環状第2号線を中心とした幹線道路に囲まれた範囲を対象として、平成24年(2012年)3月に「環状2号線周辺地区まちづくりガイドライン」を策定し、まちづくりを計画的に推進してきました。さらに、ガイドラインに掲げた目標の実現に向けて、東京都では街並み再生方針を策定するとともに、港区では都市再生整備計画を作成しました。

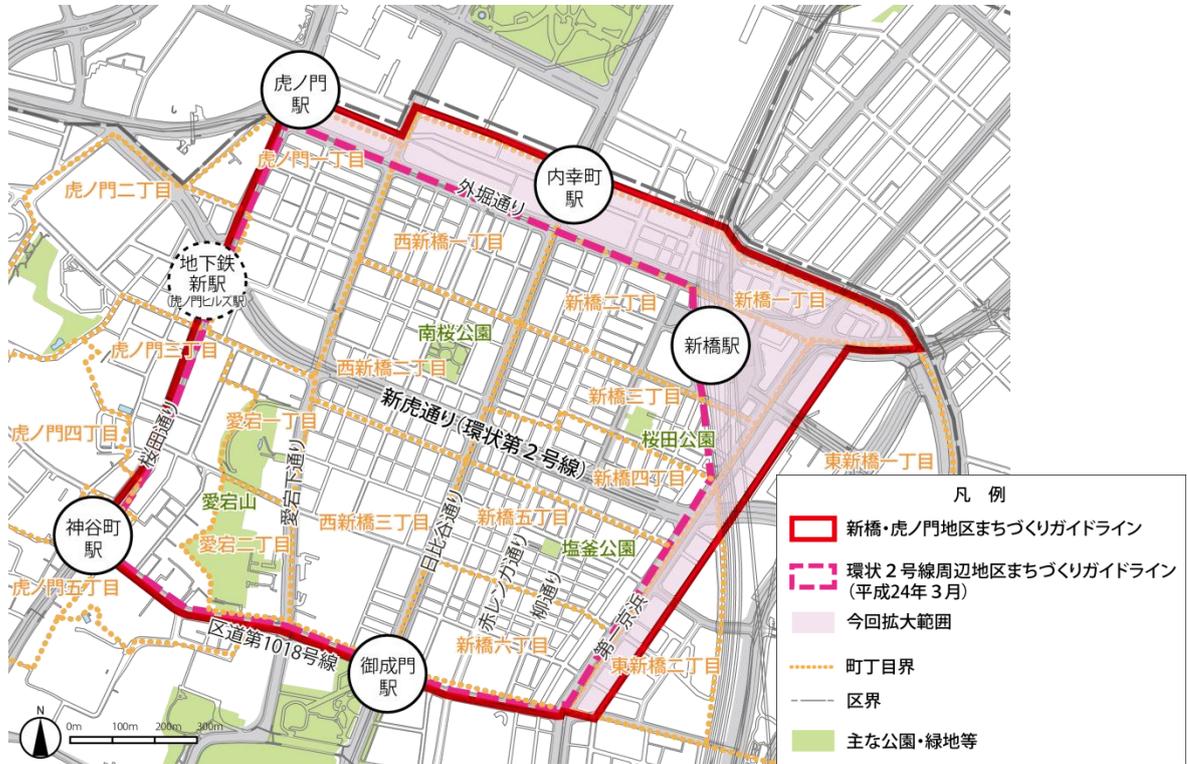
これらの計画に基づき、環状第2号線開通後の沿道における街並み形成や虎ノ門エリアにおける大規模な開発事業等の進展による国際ビジネス交流拠点の形成など、地域ではまちづくりの取組が進んでいます。

環状2号線周辺地区まちづくりガイドラインの主な成果

目標1:にぎわい	○街並み再生方針(環状第二号線沿道新橋地区、虎ノ門駅南地区)の策定と運用 ○虎ノ門エリアを中心とした国際競争力強化に資する拠点形成の進展 ○新虎通り沿道を中心とした低層部へのにぎわい施設の誘導
目標2:安全・安心	○民間事業者向け一時滞在施設運営マニュアルの策定 ○建築物の建替えなどによる災害に伴う被害を低減する環境の整備
目標3:うるおい	○道路の環境舗装を計画的に実施 ○敷地内緑化や壁面緑化・屋上緑化を実施した建築物の誘導
目標4:創造	○新虎通り沿道をはじめとした街区再編などによる新たな街並み形成の進展
目標5:継承	○地元エリアマネジメント組織の設立と運営 ○道路占用の特例制度活用などによるエリアマネジメント活動の進展

ガイドラインの対象区域

「環状2号線周辺地区まちづくりガイドライン」の策定後、対象地区に隣接する外堀通り北側や新橋駅東口などで新たなまちづくりの動きが活発化しており、銀座や日比谷、霞が関、大手町・丸ノ内・有楽町など、周辺の特色ある地域と相互に刺激し合い、連続的にぎわいの創出や相乗効果を図る必要性が高まっています。これらを踏まえ、本ガイドラインでは、対象地区を拡大し、新虎通りを中心とした新橋から虎ノ門に至る地区(約108ha)を対象とします。



本ガイドラインの対象区域

ガイドラインの位置付けと役割

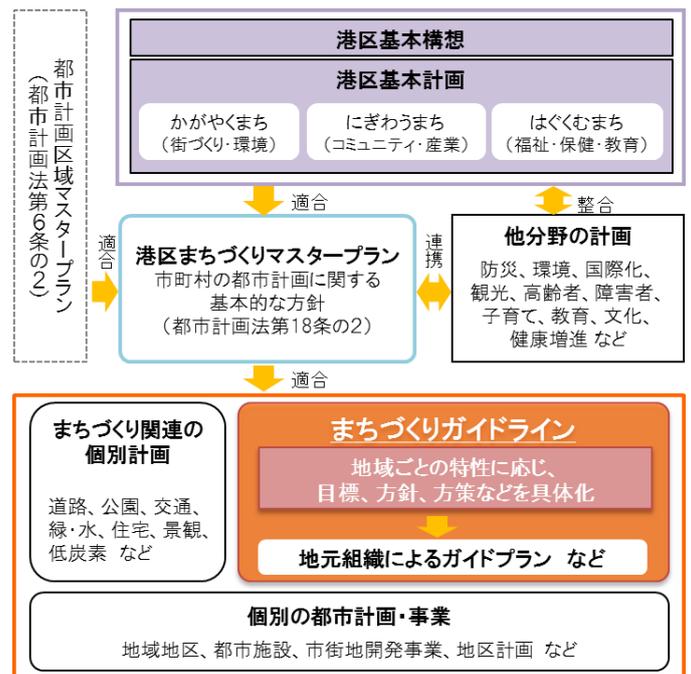
まちづくりガイドラインは、港区のまちづくり分野の最上位計画である「港区まちづくりマスタープラン」(平成29年(2017年)3月)で示されたまちづくりの基本的な方針に沿って、地域ごとの特性に応じたよりきめ細かな目標や方針、方策を示すまちづくりの手引として定めるものです。

ガイドラインを策定した地区では、まちづくりマスタープランやまちづくりガイドラインに示す目標の実現に向かって、地域特性やニーズに応じた事業や活動を進めることで、地域の課題を解決し、地域の個性をいかしたまちづくりを推進します。

なお、本地区における都市開発諸制度等(「新しい都市づくりのための都市開発諸制度方針」(平成31年(2019年)3月改定/東京都)の活用にあたっては、本まちづくりガイドラインは上位計画に位置付けられます。

港区にて策定済のまちづくりガイドライン

- 環状2号線周辺地区 (平成24年(2012年)3月、今回名称変更し改定)
- 六本木・虎ノ門地区 (平成24年(2012年)12月)
- 田町駅西口・札の辻交差点周辺地区 (平成25年(2013年)2月)
- 青山通り周辺地区 (平成27年(2015年)10月)
- 三田・高輪地区 (平成30年(2018年)5月)



まちづくりガイドラインの位置付け

2 ガイドライン改定の背景と視点

改定の背景と目的

「環状2号線周辺地区まちづくりガイドライン」の策定から約7年が経過し、人口や世帯数の増加、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定、地下鉄新駅(虎ノ門ヒルズ駅)の整備やBRTの導入が決定するなど、本地区を取り巻く環境が大きく変化しています。それらの社会状況の変化や地域のまちづくりの動きなどに的確に対応しながら、計画的にまちづくりを誘導する際の方向性を示すため、「環状2号線周辺地区まちづくりガイドライン」の対象区域を拡大し、名称を「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」として内容を改定します。

社会状況の変化やまちづくりの動きなどへの的確な対応

<p>上位計画、方針等</p> <ul style="list-style-type: none"> ○港区まちづくりマスタープランの改定 ○街並み再生方針の策定 (環状第二号線沿道新橋地区、虎ノ門駅南地区) ○都市再生整備計画作成(エリアマネジメント活動の推進) ○関連の個別計画の策定、改定等 ○港区景観計画改定 ・低炭素まちづくり計画策定 ・客引き行為等の防止に関する条例制定 等 				
<p>地域のまちづくりの動き</p> <ul style="list-style-type: none"> ○環状第2号線開通及び沿道の街並み形成の進展 ○新橋駅周辺等におけるまちづくりの機運の高まり ○客引き行為等防止モデル地区指定(新橋駅周辺) ○開発事業等による市街地環境の質の向上 ○自転車等駐車場、自転車走行空間等の整備 ○自転車シェアリングの普及 ○エリアマネジメント組織の設立と運営 		<p>親 新虎通りエリアマネジメント shintora avenue</p> 		
<p>社会動向等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○人口・世帯数の増加 ○熊本地震の発生、首都直下地震の危機の増大 ○国際競争力強化に資する拠点形成の推進 ○東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催決定 ○広域交通ネットワークの強化 (地下鉄新駅(虎ノ門ヒルズ駅)整備、BRT導入) 				

改定の背景と目的

改定の視点

港区まちづくりマスタープランでは、まちづくりにおける重点課題として「①想定を上回る人口増加への対応、②環境と都市機能のバランスのとれたまちづくりの推進、③安全・安心の強化、④世界に誇れる国際都市の実現、⑤参画と協働の推進と地域コミュニティの向上」の5つを挙げています。

この重点課題及び港区基本計画(平成 30～令和2年度(2018～2020 年度))における新たな課題としての「地域共生社会」の観点、そして本地区におけるまちづくりの成果や特徴的な動きに着目し、下に掲げる5つの改定の視点を踏まえて、ガイドラインを改定します。

<p>視点1</p> <p>国際化、観光、文化との連携を強化したまちづくりの推進</p>	<p>視点2</p> <p>広域交通ネットワークの強化を踏まえた交通環境の充実</p>	<p>視点3</p> <p>地域におけるまちづくりの機運の高まりに対する対応</p>	<p>視点4</p> <p>人口増加への対応と生活環境の一層の充実</p>	<p>視点5</p> <p>エリアマネジメントの普及と拡大</p>
---	--	---	--	--

第2章 まちの背景

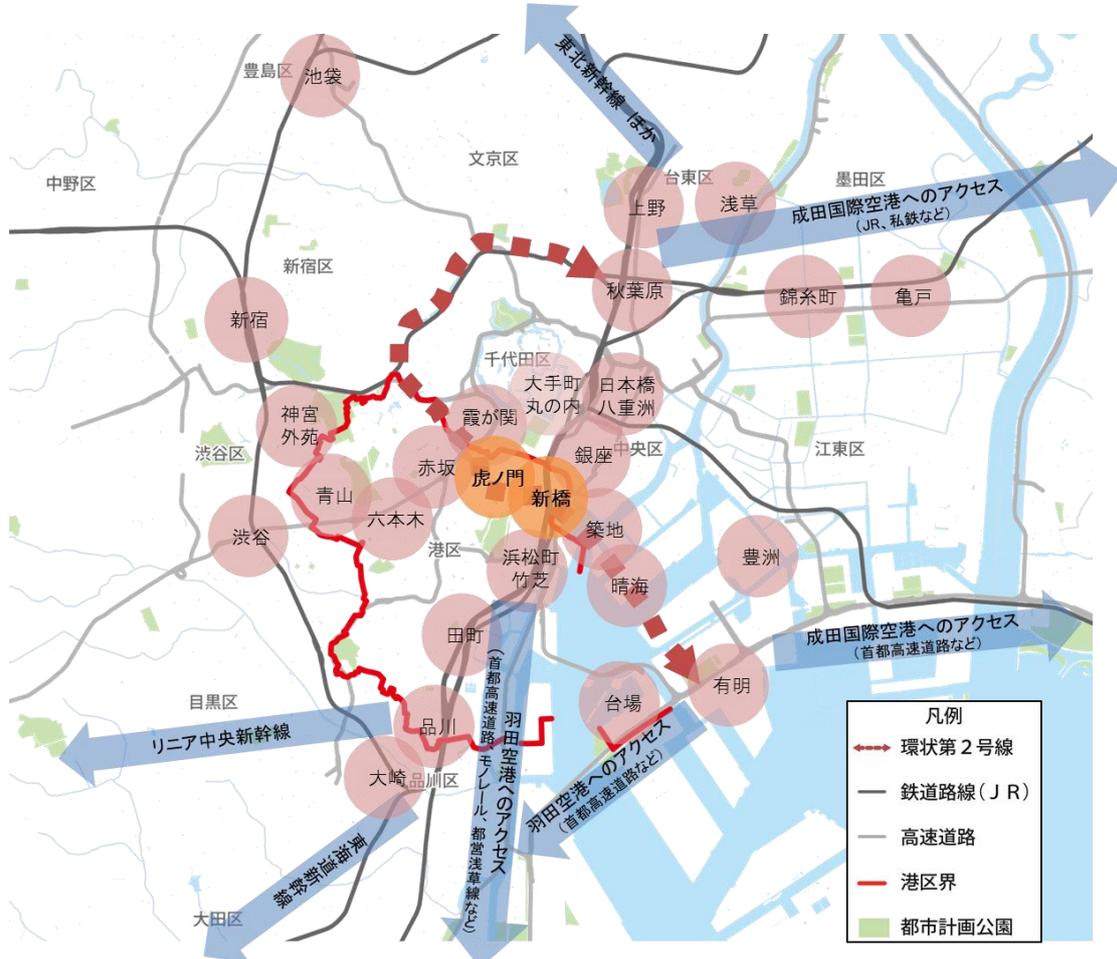
1 新橋・虎ノ門地区の概要

本地区は、新橋駅周辺のにぎわいある商業、愛宕山周辺に広がる寺社や豊かな緑、虎ノ門駅周辺の業務機能の集積など、さまざまな地域特性が共存し、旧来からの居住機能とともに市街地が形成されています。近年では、戦後に都市計画決定された環状第2号線新橋・虎ノ門間の道路整備が完了し、周辺で大規模な開発事業等が進行するなど、まちの様相は変化を続けています。

立地特性としては、東京都心の南側に位置しており、羽田空港と成田国際空港につながる都営浅草線の新橋駅があるほか、新幹線の発着する東京駅や品川駅、羽田空港とつながるモノレールの始発駅である浜松町駅といった東京の玄関口である駅と近接しています。また、日本の政治の中枢である霞が関や東京を代表するビジネス街である大手町・丸の内にも近接しています。本地区の中心を東西に伸びる新虎通り(環状第2号線)は、東京都心と臨海地域とを結ぶ交通・物流ネットワークの強化を図る重要な幹線道路であり、成田国際空港や羽田空港から都心に向かう重要なアクセス道路です。今後、羽田空港の本格的な国際化が進むと、諸外国とのアクセス性も更に向上します。そのため、本地区は、都心と国内外を結ぶ重要な拠点となり、東京の成長力と国際競争力を高めるうえでますます重要な役割を担っていく地区であり、日本の政治・経済の中心を支える業務・商業機能が更に集積していくものと期待されています。

また、開発事業等の円滑かつ迅速な施策を通じて、緊急かつ重点的に市街地の整備をすることが都市の国際競争力の強化を図るうえで特に有効な地域として、平成24年(2012年)1月に本地区を含む「東京都心・臨海地域」が都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域に指定されました。

このような状況をとらえ、港区まちづくりマスタープランなどの上位計画に示されたまちづくりの方向性を踏まえながら、地域の特性や課題に対応したまちづくりを進めていくことが求められます。



東京圏における本地区の位置付け

2 関連する上位計画等における位置付け

※本地区に関連する箇所を一部抜粋

○国家戦略特別区域及び区域方針

「東京圏国家戦略特別区域」（平成26年(2014年)5月、内閣総理大臣決定、平成28年(2016年)1月一部変更）

[目標] 2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックも視野に、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とともに、近未来技術の実証や創業分野等における起業・イノベーションを通じ、国際競争力のある新事業を創出する。

[政策課題]

- グローバルな企業・人材・資金等の受入れ促進
- 女性の活用促進も含めた、多様な働き方の確保
- 起業等イノベーションの促進、創業等のハブの形成
- 外国人居住者向けを含め、ビジネスを支える生活環境の整備
- オリンピック・パラリンピックを視野に入れた国際都市にふさわしい都市・交通機能の強化

○特定都市再生緊急整備地域の地域整備方針

「東京都心・臨海地域」（平成29年(2017年)7月改定、都市再生本部）

[環状2号線新橋周辺・赤坂・六本木]

【整備の目標】

- 中央官庁街に近接し、大使館等が数多く立地する地域において、環状2号線の整備とその沿道土地利用の促進を図るとともに、国際金融・業務・商業・文化・交流機能や生活・業務支援機能など多様な機能を備えたにぎわいあふれた国際性豊かな交流ゾーンを形成
- この際、緑豊かな地域特性をいかしたうまいある都市空間を形成

○都市づくりのグランドデザイン

(平成29年(2017年)9月、東京都)

本地区は、「中枢広域拠点域」に位置付けられているとともに、その中でも特に世界中から人材、資本、情報が集まるグローバルビジネスの業務統括拠点やアジアのヘッドクォーターなど、国際的な中枢業務機能が高度に集積した中核的な拠点が複数形成されている「国際ビジネス交流ゾーン」に含まれている。



[7つの戦略と30の政策方針]

- 戦略1 持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成
 - ・世界をリードする国際ビジネス交流都市を持続させる
 - ・際立った個性が魅力を発揮する多様な地域をつくる
- 戦略2 人・モノ・情報の自由自在な交流を実現
 - ・道路空間を再編(リメイク)し、ゆとりやにぎわいを生み出す
 - ・鉄道ストックを基軸に誰もが移動しやすいまちをつくる
- 戦略3 災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築
 - ・様々な被害を想定し、災害に強い都市をつくる
 - ・災害時にも都市活動と都民の生活を継続し速やかな復興につなげる
 - ・都市全体でエネルギー負荷を減らす
- 戦略4 あらゆる人々の暮らしの場の提供
 - ・多様なライフスタイルに応じた暮らしの場を提供する
- 戦略5 利便性の高い生活の実現と多様なコミュニティの創出
 - ・メリハリのある市街地を形成する
 - ・コミュニティを生む都市の多様なスペースをつくる
- 戦略6 四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築
 - ・あらゆる場所で緑を感じられる都市をつくる
- 戦略7 芸術・文化・スポーツによる新たな魅力を創出
 - ・都市の歴史に支えられた伝統・文化が新たな魅力を生み出す
 - ・選ばれ続ける観光都市をつくる
 - ・スポーツが暮らしの中に駆け込んだ都市をつくる

○都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)

(平成26年(2014年)12月、東京都)

《特色ある地域の将来像》

(1)センター・コア再生ゾーン ①中央部エリア

(虎ノ門・麻布台)

- ・環状第2号線の整備を契機に、地下鉄駅の新設や改良、地下歩行者通路、バスターミナルの整備など、交通結節機能を強化
- ・周辺の市街地においては、敷地統合などによる機能更新の促進や土地利用転換に合わせた地区の骨格を形成する道路の整備、公共交通などへのアクセスを高める歩行者ネットワークを整備し、商業・居住・教育・宿泊機能など、国際的な生活環境を備えたビジネス・交流拠点を形成
- ・環状第2号線の整備に併せ、街路樹の充実を図ることにより緑の軸とするとともに、沿道のまちづくりによる緑化が進み、広がりや厚みのある緑を形成

(新橋)

- ・環状第2号線の整備に併せ、沿道地域の老朽化した建築物の機能更新が図られることにより、業務・商業・居住機能などの集積が進むとともに、街路樹の充実や沿道の緑化が進むことにより、広がりや厚みのある緑豊かな都市空間を創出

○港区まちづくりマスタープラン
(平成29年(2017年)3月、港区)



《港区が目指す将来都市構造》

- 都市活力創造ゾーン
- 《芝地区のまちづくりの方針》

- ・多様な商業・業務機能と住宅との共存
- ・交通機能の拡充を契機とした国際ビジネス交流拠点の形成
- ・エリアマネジメント活動を中心とした地域のにぎわいの創出

<p>方針1 土地利用・活用</p> <ul style="list-style-type: none"> まともな良好な住宅市街地 住宅と商業・業務などが共存する市街地 業務・商業・文化・交流施設を中心とした市街地 <p>方針2 住宅・生活環境・地域コミュニティ・施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 活発な商店街活動が行われているエリア <p>方針4 緑・水</p> <ul style="list-style-type: none"> 生物多様性に資する供給地 緑の拠点 水の拠点 	<p>方針3 道路・交通</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗継ぎ利便性の向上を推進する交通結節拠点 BRT 都市計画道路(完成) 都市計画道路(早期に整備する部分) 都市計画道路(未完成) 新駅設置計画 駅周辺の主要都市基盤整備 <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画を活用した市街地の更新 まちづくり活動が行われている地域(風致地区) 自然に富んだ地域の環境の保全(文教地区) 教育文化施設を中心とした良好な環境の保全(文教地区) 主な公園・緑地など 区役所 総合支所 JR線 私鉄・地下鉄線 区界・各総合支所境界線
--	--

○港区緑と水の総合計画
(平成23年(2011年)3月、港区)

[芝地区の目標]

風格とにぎわいが共存する 緑豊かな住み続けられるまちをつくる

[方針]

- 区民と事業者等とのパートナーシップの育成
- 斜面緑地の保全・活用
- 沿道の敷地と協力した木陰づくり
- 区民、事業者と連携、協働した公園等の活用
- 景観資源を生かす風格ある街路樹の育成
- 赤坂・虎ノ門緑道の整備
- 屋上緑化等の推進
- 環状第2号線を軸とした景観形成、風の通り道の形成

○港区防災街づくり整備指針
(平成25年(2013年)3月、港区)

[新橋・浜松町周辺地区の目標]

環状第2号線の整備を契機とした防災力向上と災害時の防災対応機能の確保を図ります

[施策]

- 帰宅困難者対策(一時受入れ場所の確保、備蓄物資の保管場所の確保、放置自転車や路上の置き看板の除去等)
- 街区の更新(オープンスペースの確保、建築物の耐震化・不燃化)
- 細街路の拡幅(細街路の拡幅整備)
- 液状化対策(地盤改良等の対策、液状化リスクの周知等)
- 高層建築物の対策(家具転倒防止、エレベーター耐震化等)
- がけ・よう壁の対策(斜面の改修・保護)
- 浸水対策(浸水リスクの周知等)

○港にぎわい公園づくり基本方針(平成28年(2016年)3月、港区)

- 基本方針1 個性ある公園をつくり、つなぐ
- 基本方針2 行って楽しい公園メニューをふやす
- 基本方針3 協働や民間活力を生かすしくみをつくる

《目標》

- ・公園等の量の確保
- ・身近な場所への一定規模の公園等の充足
- ・公園等に対する利用者満足度の向上



○港区景観計画

(平成27年(2015年)12月、港区)

《環状2号線周辺景観形成特別地区》

・次世代の東京の顔となるシンボルストリートにふさわしい品格ある街並みを創出する

・憩いとにぎわいを感じる、歩いて楽しい街並みを育てる

《寺社が数多く立地する地域(港区の景観特性がよく表れる場所)》

(愛宕山周辺)

・寺社への圧迫感の緩和や見通しの確保に配慮した建築物の配置とする 等

○港区低炭素まちづくり計画

(平成31年(2019年)2月、港区)

施策3. 環境に配慮した交通環境の整備

(4)駐車場の設置に関する配慮や駐車場の集約(一部抜粋)
今後、大規模なまちづくりが行われる地区等を対象として、調査・検討を行い、駐車施設の集約化を推進していきます。

■環状2号線周辺地区について

- ・環状2号線の歩行者の安全性に配慮するため、沿道敷地に駐車場を設ける場合は、広い幅員の歩道に面した位置にできるだけ出入口を設けず、歩行者動線に配慮した計画としていくことが位置づけられています。
- ・環状2号線周辺地区において、調査・検討を踏まえ策定した地域ルールを運用し、施策を推進します。

○環状2号線周辺地区都市再生整備計画(第2期)
(平成30年(2018年)3月、港区)

まちづくりガイドラインの将来像を実現する手法のひとつとして、平成25年3月に「都市再生整備計画」を策定。この計画に基づき、新虎通りの歩道内において道路占用許可の特例制度を活用し、オープンカフェや店舗の設置、様々なイベントが実施されている。

大目標 地域の魅力・価値の持続的な向上

小目標 道路と沿道が一体となった地域のにぎわい創出による、将来にわたり持続的に発展していくまちの実現

主要な事業 道路占用許可の特例制度の活用

- 1 食事施設・購買施設等(テーブル、椅子、店舗(建築物))の設置によるにぎわいの創出< 占用の場所: 新虎通りの歩道(愛宕下通り~柳通り)>
- 2 地域のルールに則った広告塔・看板の設置< 占用の場所: 新虎通りの歩道(愛宕下通り~特別区道第1007号線)>

○「環状第二号線沿道新橋地区」(平成25年(2013年)3月、東京都)、
「虎ノ門駅南地区」(平成26年(2014年)8月、東京都)

新たに整備された道路の沿道の街並み形成や街区再編を推進するため、新虎通り沿道及び虎ノ門駅南の一部地域は、「東京のしやれた街並みづくり推進条例」に基づく街並み再生地区に指定され、街並み再生方針に基づく市街地の更新が進められている。

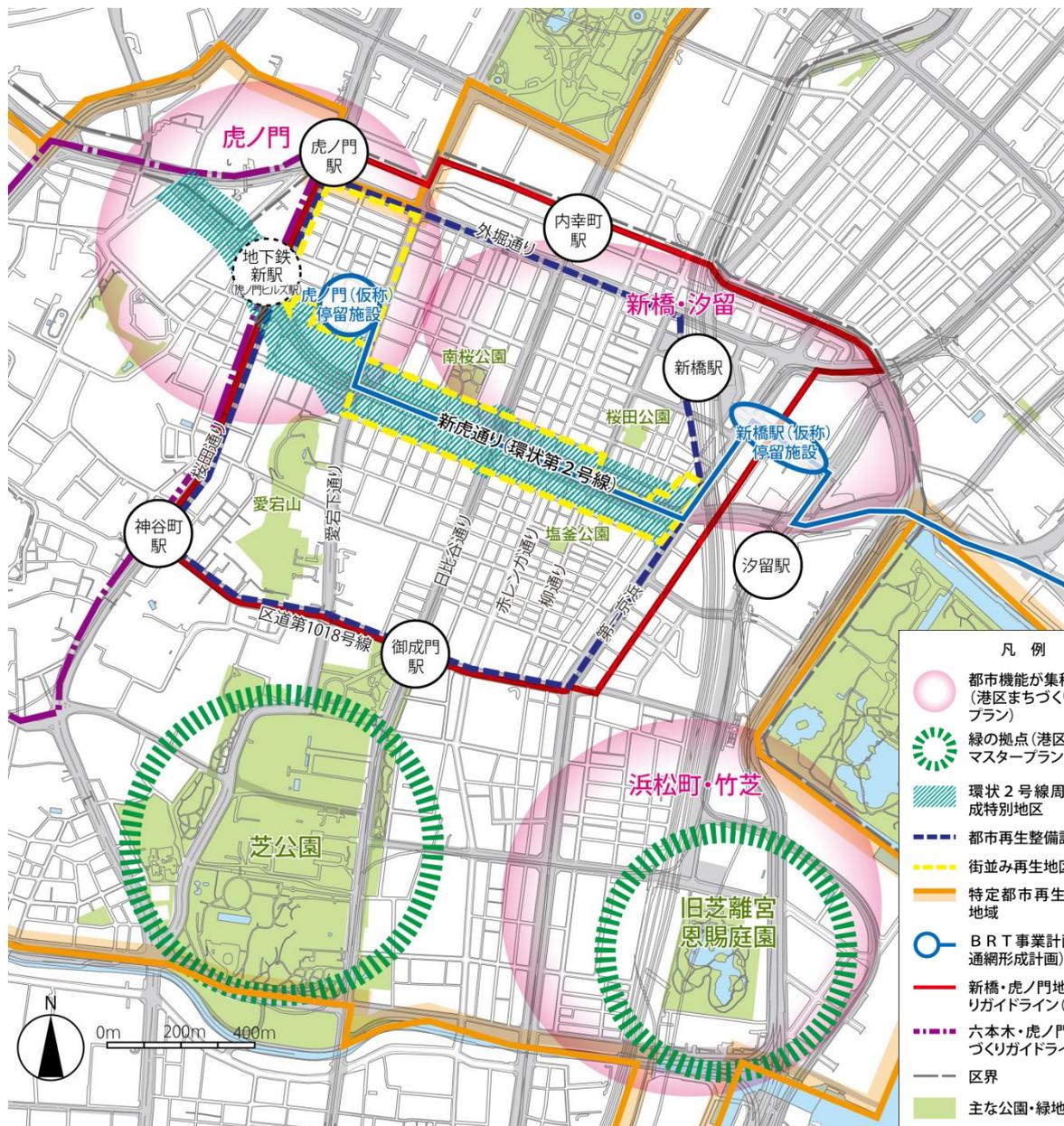
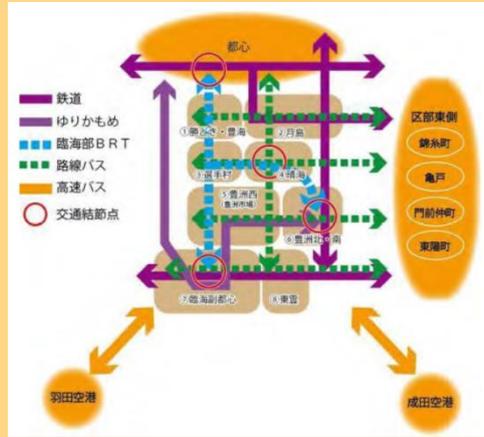
○東京都臨海部地域公共交通網形成計画
(平成28年(2016年)6月、東京都・中央区・港区・江東区)

《将来のあるべき姿》

誰もが快適・便利に移動できる公共交通網の実現

《基本方針》

- (1) 都心とその他の計画区域、計画区域内とを移動できる公共交通網の形成
— 臨海部BRTの整備 等
- (2) 端末交通等の地域内交通の充実
— シェアサイクルの拡充、コミュニティバスの活用 等
- (3) シームレスな交通体系の構築
— 新設・改修による交通結節点の整備、乗継ぎ利便性の向上策 等
- (4) 計画区域内及び周辺の新たな街づくりと一体となった公共交通網の形成



上位計画における位置付けの重ね合わせ図

3 まちの歴史と現況

本地区のまちの将来像を考えるに当たり、まちの成立を紐解くため、本地区が江戸時代以降に辿ってきた歴史をさかのぼります。あわせて、まちの成立を踏まえた現在の状況を整理し、まちの将来像を考える基礎とします。

まちの歴史

■江戸時代：武家屋敷を中心とした江戸城下町としての発展

- 北を江戸城の外堀、西を愛宕山、南を芝増上寺とそれに連なる寺院群、東は汐留川をはさんで浜離宮恩賜庭園に囲まれており、江戸城に近いことから、武家屋敷、それも徳川家に近い譜代大名の屋敷が多く集まっていました。
- 当時、屋敷を構えていた大名（「田村」「京極」「佐久間」など）や名主（「源助」など）の名前が、昭和まで残る町名となりました。お堀のほかに水路が張り巡らされ、溜池から現在の虎ノ門一丁目付近、愛宕下通りにかけて桜川という水路が流れていました。桜川は関東大震災からの復興事業の一環で暗渠化されましたが、現在でも「桜」という字が使われている地名などが多くみられます。
- 明暦3年(1657年)に発生した明暦の大火では、本地区の大部分が焼失しましたが、火災を契機とし江戸幕府による計画的な都市づくりが行われました。
- 愛宕山は本地区を見守るシンボルともいえる場所で、中にある愛宕神社は、徳川家康が関ヶ原の勝利を記念して造営させたもので、以後、市中展望の名勝となりました。

1603年	徳川家康が江戸に幕府を開く
1604頃	新橋が架橋（詳細不明）
1657年	明暦の大火
1710年	芝口御門の建造により新橋が芝口橋と改称
1724年	芝口御門焼失、橋の名称が再び「新橋」となる



嘉永1年(1848年)の街割り
(出典:「嘉永改正御江戸大絵図」(港区立郷土歴史館所蔵))



北尾政美 浮絵 東都芝愛宕山之景
(港区立郷土歴史館所蔵)

歴史のトピックス 虎ノ門の由来

- 『虎ノ門』は、江戸城の外側につくられた外郭門のうちの一つで、江戸城の南端（現在の虎ノ門交差点付近）にあった門の名前です。
- その名の由来には、以下のとおり諸説あります。
 - ①方位を表す四神思想（青龍・白虎・朱雀・玄武）に基づき、江戸城の右白虎の方角に位置するため「虎ノ門」になった説
 - ②「千里行くも無事千里を帰る」と言われる虎にちなんだという説
 - ③朝鮮より虎を連れてきた際に巨大な檻を入れるため門柱を広げたからという説
 - ④門内の内藤家屋敷に「虎の尾」という桜の木があり「虎の尾門」からという説
- 門そのものは明治6年（1873年）に撤去されましたが、地域の俗称、交差点名や都電・地下鉄銀座線の駅名として使われ続け、昭和24年（1949年）「芝虎ノ門町」、昭和52年（1977年）の住居表示実施により、「虎ノ門」が地名となりました。門跡の一部が、外堀通りと桜田通りの交差点そばの文部科学省脇に残っています。



昭和初期の虎ノ門
(出典:「増補写された港区」)



虎ノ門跡の碑

歴史のトピックス 新橋の由来

- 「新橋」の地名は、江戸城外堀の汐留川にかかる橋であった新橋に由来します。東海道の起点が芝から日本橋まで延ばされたのは慶長9年（1604年）、その頃に汐留川にかけられたのが新橋でした。
- 当時、格式の高い橋には擬宝珠（ぎぼし）という装飾がつけられました。庶民が使える江戸城外の橋で擬宝珠を持っていたのは日本橋と京橋、新橋だけ（「論考江戸の橋」松村博著）で、東海道にかかるこれらの橋を幕府がいかに重視していたかが分かります。
- 宝永7年（1710年）に橋の北側に芝口御門が設けられ、その名が「芝口橋」と改称されましたが、享保9年（1724年）に芝口御門が焼失し、そのまま再建されなかったため、江戸時代後期には俗に「新橋」と呼ばれていたといわれています。
- 街並みに目を移すと、新橋は日本橋へ続く江戸の中心的な町屋（尾張町・銀座町など）の南端に位置しており、烏森の歓楽街がすぐ西にある地域でした。周辺は武家屋敷が立ち並び、遠山金四郎の屋敷もあった（現在の新橋四丁目周辺）といえます。
- 明治になり、正式に橋の名を「新橋」とし、明治5年（1872年）には日本の鉄道起点「新橋停車場」ができたので、「新橋」は地名となりました。昭和7年（1932年）、関東大震災後の復興のための大規模な町名整理が行われ、汐留町、二葉町など11町が統合し、現在の新橋一丁目～六丁目となりました。



明治末の新橋(出典:「増補写された港区」)



新橋親柱
(平成30年(2018年)1月
港区文化財総合目録に登録)

歴史のトピックス 愛宕山の歴史

- かつて桜田山と呼ばれていた愛宕山は、標高26.2m、都区内で最も高い天然の山です。慶長8年（1603年）、徳川家康が関ヶ原の勝利を記念して愛宕権現を山頂に勧請してから、愛宕山と呼ばれるようになったと考えられています。
- 江戸の人びとにとって愛宕山は、防火や戦勝にゆかりのある愛宕神社を頂く敬愛すべき山でした。また、折々に花見、月見、雪見を楽しみ、武家屋敷が連なる江戸の街並みを眺望できる抜群の展望地でもありました。
- 明治19年（1886年）、山頂に公園が開かれると、園内には愛宕塔や愛宕館といった西洋建築が現れ、江戸から明治に移り変わった風景を楽しむ人でにぎわいました。大正12年（1923年）の関東大震災ののちは、愛宕館跡地に日本放送協会の前身の1つである東京放送局が建てられ、大正14年（1925年）に国内初のラジオ放送がここから開始されました。



当時の愛宕山(出典:「幕末・明治期古写真集」(港区立郷土歴史館所蔵))

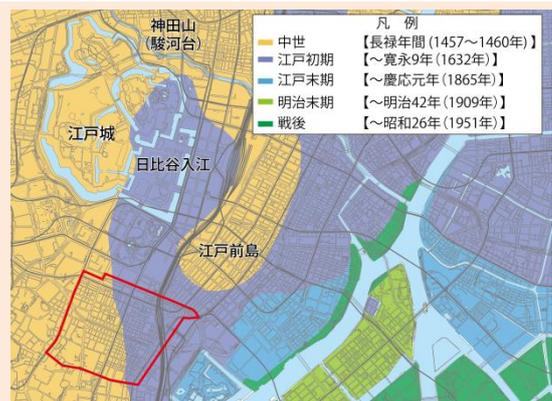


愛宕山山頂からの風景(出典:「幕末・明治期古写真集」(港区立郷土歴史館所蔵))

歴史のトピックス 埋立ての変遷

- 江戸初期には、江戸城（現在の皇居）の辺りに海岸線があり、日比谷は「日比谷入江」と呼ばれた浅瀬でした。
- 徳川家康は、江戸に入府するとすぐに東京湾の埋立てを始め、本地区や日比谷・日本橋界隈は、神田山を切り崩して江戸の初期に埋め立てられました。
- 明治時代末期から本格化した東京湾の整備は順次展開し、大型貨物船などを就航させるため、深い水深の航路を掘削しました。

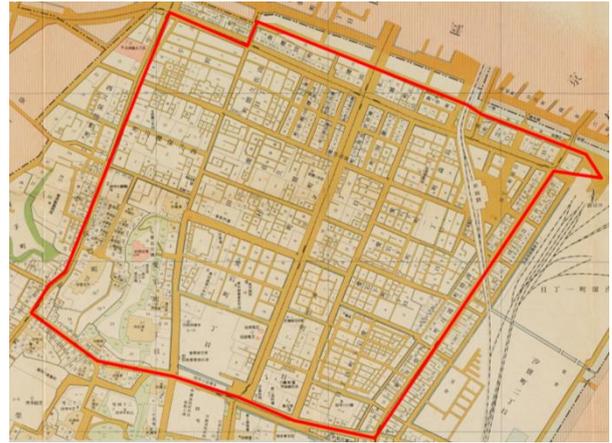
埋立ての変遷
(出典:「東京港の歴史パンフレット」、
国土交通省関東地方整備局東京港湾事務所)



■明治：日本最初の鉄道の開通

- 明治元年(1868年)の詔勅により東京府が生まれ、明治天皇が江戸入城すると、大名は引き揚げ、武家地は新政府が収用しました。
- 明治5年(1872年)に日本で最初の鉄道が開通し、新橋停車場(現在の鉄道歴史館付近)が開かれました。本地区は鉄道開通を機に、官公庁街(霞が関)と住宅街(青山・高輪)の間に位置する立地から、商業地として発展しました。その後、商業の発展に合わせて明治15年(1882年)に馬車鉄道(後の都電)が開通、明治36年には東京市区改正条例が公示され日比谷通りが整備されるなど、公共交通網が発達し、近代都市としての骨格が形作られました。
- 烏森町(現在の新橋二丁目)の地域は武家地の消滅とともに一般の人びとが移り住み、烏森神社付近には烏森花街が形成されました。
- 外堀通りに沿う桜田七か町付近(現在の西新橋付近)は、江戸時代までは町家でしたが、小商店が並びにぎわいをみせました。

1868年	東京府開庁
1872年	新橋・横浜間鉄道開通、新橋停車場開業
1882年	馬車鉄道が新橋～日本橋間で開通
1899年	新橋が架替え工事により鉄橋に生まれ変わる
1903年	日比谷通り整備、路面電車開通
1909年	烏森駅(現在の新橋駅付近)開業



明治40年(1907年)の街割り
(出典:「東京市十五区番地界入地図」、
(公財)特別区協議会所蔵)



新橋停車場(明治20年(1888年)頃)
(出典:「増補写された港区」)

歴史のトピックス 鉄道の歴史

- 明治5年(1872年)9月、日本初となる鉄道が新橋・横浜間に開業しました。当時の新橋停車場は現在の汐留駅付近に位置し、起点駅として開設されました。開業式は、明治政府にとって初めての国内外に向けた大がかりな式典で、明治天皇の臨幸を仰ぎ、横浜、新橋の両停車場で盛大に挙行されました。東京では、式典会場に入れない市民たちも停車場や沿線に詰めかけ、停車場構内に山車を引き入れるなど、鉄道の開業を祝いました。
- 大正3年(1914年)、新設された東京駅に旅客ターミナルの機能が移りました。それまでの烏森駅が新橋の名を引き継いで現在の新橋駅となり、貨物専用駅となった旧駅は汐留駅と改称、物流の大拠点として戦前戦後を通じて東京の経済活動を支えました。
- 文明開化の象徴として親しまれた旧駅舎は、大正12年(1923年)の関東大震災時に火災のため焼失し、昭和9年(1934年)残存していたプラットホームなどの諸施設も解体されました。跡地は平成8年(1996年)に「旧新橋停車場跡」として国の史跡に指定され、平成15年(2003年)には当時と同じ位置に駅舎が再現されています。
- 明治5年(1872年)に開業した鉄道が都市間を結ぶ蒸気機関車であったのに対し、明治15年(1882年)に開通した東京馬車鉄道(新橋～日本橋)は、東京の内部を走る身近な乗り物でした。明治36年(1903年)には、馬に代わって電気の力で路面の軌道を走る東京電車鉄道(新橋～品川間)が開通し、東京初の路面電車となりました。その後、民間会社により東京市内に路線が張り巡らされるようになった路面電車は、明治44年(1911年)に東京市が買収して「市電」(のちの都電)となり、人びとの生活に密着していきました。



東京汐留鉄道御開業祭礼図
歌川広重(三代)(港区立郷土歴史館所蔵)



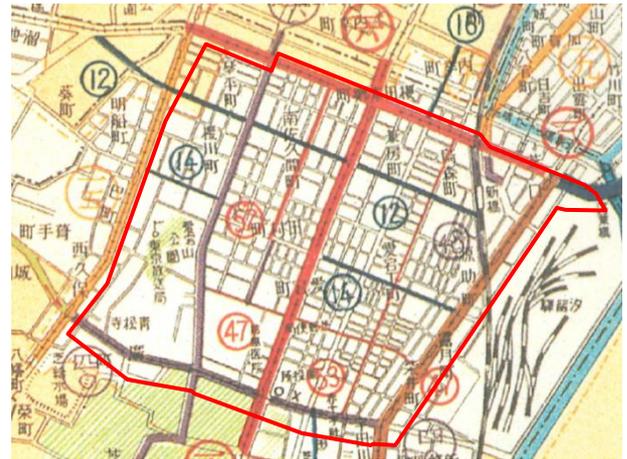
関東大震災前の烏森駅(のちの新橋駅)
(出典:港区立郷土歴史館ホームページ
(資料館だより第75号))



当時と同じ位置に再現された
旧新橋停車場駅舎

■大正：関東大震災の発生

- 新橋駅周辺は銀座の延長として発展し、カフェ、料理屋、飲み屋でにぎわい、繁華街となっていました。現在の新橋三丁目から五丁目にかけては、銀座にあるような赤レンガ造りの2階建ての西洋風建築ができました。「赤レンガ通り」の起源は、このような赤レンガ造りの建築物が立ち並んでいたことによるという説や、赤レンガ造りの清隆館（今日のショッピングセンターに相当）から生じたという説など諸説ありますが、赤レンガ通りの両側に家具屋が立ち並び、日本における高級洋家具製造の中心となっていました。
- また、日比谷通りの整備により、丸の内などのビジネス街との関係が深くなるにつれて、大企業やそれらの事務所・商店が新橋地域に集積するようになり、芝区（当時）で最も近代的な地区となりました。
- しかし、大正12年（1923年）、関東大震災の影響による火災が広範囲に広がり、芝区役所（当時）をはじめ多くの建築物が焼失しました。
- 関東大震災により、災害に強いまちづくりが意識され、鉄筋コンクリート造の復興小学校や隣接する復興小公園（桜田公園、南桜公園など）、愛宕地区と西久保巴町（現在の虎ノ門三丁目）をつなぐ愛宕トンネルが計画されました。愛宕トンネルは、当初は幅員8mの坂道で愛宕山を超える道路計画でしたが、地元の方の反対もあり、現在の幅員約9m、延長約70mのトンネルとなりました。このような震災復興事業により、現在の街並みの基礎が形成されていきました。



例 凡		河運		線 助 補		線 幹		色 別		新 計 画		都 市 界	
河運	線 助 補	線 幹	色 別	新 計 画	都 市 界	河運	線 助 補	線 幹	色 別	新 計 画	都 市 界	河運	線 助 補
河運	線 助 補	線 幹	色 別	新 計 画	都 市 界	河運	線 助 補	線 幹	色 別	新 計 画	都 市 界	河運	線 助 補

帝都復興計画事業図
(出典:「帝都復興事業図表」、東京市、昭和5年(1930年)3月)

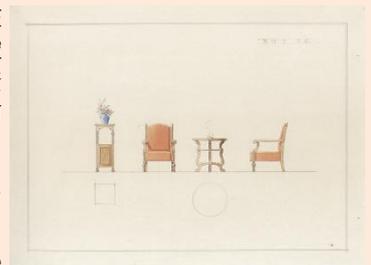
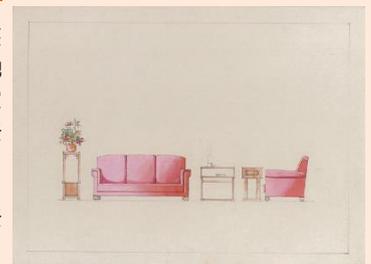


戦災後も残った復興小学校
(出典:港区立郷土歴史館ホームページ
(港区立郷土資料館へ行ってみよう! 第13号))

1914年 旅客終着駅が東京駅に移り、新橋駅が汐留駅、
烏森駅が新橋駅に改称
1923年 関東大震災発生

歴史のトピックス 後久洋家具店（ごきゅうようかぐてん）・芝家具彩色図

- 江戸時代末期から外国人の居住が始まった港区では、明治に入ると官公庁や華族の邸宅などの洋風建築物が目立つようになり、洋家具の需要が高まると、新橋地域や芝地域に洋家具職人が集うようになりました。彼らが注文を受けて作る洋家具は品質の高さが評判となり、明治の初頭から昭和の中頃にかけて、新橋地域を中心とした芝区（当時）は、家具の一大生産地として全国的に知られました。
- しかし、関東大震災や第二次世界大戦の空襲により、新橋地域は壊滅的な被害を受け、各店舗が大切に保管していた貴重な資料が焼失してしまいました。
- こうした背景の中で、大正14年（1925年）から昭和20年代半ばまで、現在の新橋五丁目目で洋家具製作・販売業を営んでいた「後久洋家具店」は奇跡的に空襲を免れ、当時の図面類が戦後も大切に保管されていました。これらの貴重な資料はのちに港区郷土資料館へ寄贈され、計3,000点を超える図面類が港区の有形文化財（美術工芸品）に指定されました。
- この「後久洋家具店・芝家具彩色図」は、洋家具の設計図だけでなく、イメージ図や和家具のデザイン画など、全盛にあった芝家具のさまざまな図面を見ることができます。これらは後久洋家具店作成という以外に、用途や目的などは明らかになっていません。顧客に見せるために作ったカタログとも言われています。



後久洋家具店・芝家具彩色図
(出典:「後久洋家具店製家具図面集」
(港区立郷土歴史館所蔵))

(参考: 港区立郷土歴史館ホームページ、港区ホームページ)

■昭和：戦争と戦後復興

- 関東大震災後の復興事業の一環として、昭和2年(1927年)から昭和7年(1932年)頃にかけて、土地区画整理事業が行われました。第二次世界大戦後には、昭和20年(1945年)末に閣議決定された「戦災地復興基本方針」に基づいて復興計画が策定されました。新橋駅は、戦後の通勤交通の増加などによる混雑の緩和を図るため、復興都市計画の一部として、市街地改造事業により駅前広場の造成が行われました。
- 昭和30年(1955年)代に入り経済成長がめざましくなるとともに、都心のビル建設は大手町・丸の内から本地区へと延び始めました。昭和39年(1964年)の東京オリンピックを契機に道路は大幅に拡張され、経済の高度成長を背景にビジネス街として発展し、現在の業務・商業・居住といった複合的な機能を有するまちが形成されていきました。
- 現在の町名は、昭和40、47年(1965、1972年)の住居表示実施(虎ノ門は昭和52年(1977年)、愛宕は昭和53年(1978年))により変更されました。なお、町会には旧町名を名称としたものが今も多くあります。

1932年	震災復興事業として土地区画整理事業などを実施
1947年	芝・麻布・赤坂の3区統合により港区が誕生
1958年	東京タワー完成
1962年	首都高速道路開業
1964年	東京モノレール開業、東海道新幹線開業、東京オリンピック開催
1986頃	バブル景気



空襲による焼失図 (出典:「増補港区近代沿革図集」)



高度成長期のにぎわいある新橋(昭和47年(1972年))
(出典:「増補写された港区」)

歴史のトピックス 新橋のにぎわい(花街、闇市の歴史)

- 街頭インタビューなどでおなじみのSL広場がある新橋駅周辺は、今では路地裏のある「サラリーマンの聖地」として全国的に知られています。
- その歴史をさかのぼると、明治時代には烏森花街として栄えていました。烏森花街は、新橋以北の金春新道(現在の銀座八丁目付近)の新橋芸者が集まり、次第に盛況となって繁華な盛り場を形成したことが始まりと言われ、新橋南地の芸者を俗称して烏森芸者といいました。
- 昭和9年(1934年)には、地下鉄銀座線が新橋・浅草間(8.0km)で開通し、昭和14年(1939年)には現在の銀座線の路線を構成する浅草・渋谷間の運行を、東京高速鉄道との相互直通運転という形で開始しました。
- 第二次世界大戦時、東京大空襲によって壊滅的な打撃を受けた新橋駅周辺は、戦後、東京で最も早く闇市ができ、さまざまなものが売られ人びとがあふれにぎわいました。
- 戦後の象徴としての闇市の雰囲気をとどめていた駅周辺は、その後市街地改造事業により様相を一変させます。東口には昭和41年(1966年)に9階建ての「新橋駅前ビル」が、西口には昭和44年(1969年)に11階建ての「ニュー新橋ビル」がそれぞれ完成するとともに、駅前には広場が整備されました。オフィスと大衆的な飲食店などが整然と同居するだけでなく、地下駐車場を備え、地下街に地下鉄駅が直結するなど機能的なまちへと変貌を遂げました。
- 新橋駅周辺は時代とともに変化を遂げながらも、一貫してそのにぎわいを保ち続け、現在も多くの人びとが行き交い活気あふれるまちとなっています。

(参考: 港区ホームページ、新橋ねっとホームページ等)



烏森神社(昭和44年(1969年))
(出典:「増補写された港区」)



終戦後の新橋駅西口の闇市
(昭和21年(1946年))
(出典:「増補写された港区」)



竣工当時の新橋駅前ビル
(昭和41年(1966年))(出典: 東京都ホームページ)

■平成：サラリーマンの聖地としてのにぎわいと開発事業等の進行

- 現在は、活発な経済活動を展開する首都東京の一翼を担うビジネス街であるとともに、国内有数のにぎわいのあるまちとして発展し続けています。業務・商業・居住機能が歴史や文化、自然といった地域資源とともに融合するまちづくりが進められています。
- 特に最近では、平成14年(2002年)に本地区に隣接する汐留地区のまちびらきが行われ、ゆりかもめ汐留駅が開業したほか、平成26年(2014年)に本地区を横断する環状第2号線(新虎通り)が開通し、虎ノ門ヒルズをはじめとした大規模な開発事業等も進み、街並みが大きく変わってきています。



平成29年(2017年)の街割り

1995年	汐留地区土地区画整理事業の都市計画決定、ゆりかもめ(新橋～有明)開業
2014年	環状第2号線(新橋～虎ノ門)開通、虎ノ門ヒルズ開業
2020年	BRT(虎ノ門～晴海二丁目)開業予定、地下鉄新駅(虎ノ門ヒルズ駅)供用開始予定、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催予定



環状第2号線開通(平成26年(2014年))
(提供:東京都)

歴史のトピックス 環状第2号線の整備、開通

- 環状第2号線は、昭和21年(1946年)に戦災復興により、新橋から赤坂・四谷を経て神田佐久間町までの間、延長約9.2km、幅員100mの道路として都市計画決定されました。新橋～虎ノ門間については、関東大震災からの復興計画としても計画されていました。太平洋戦争中には空襲による延焼を防ぐ空地帯を確保するため、環状第2号線に沿う形で建築物の疎開が行われました。昭和25(1950年)年には、幅員が40mに変更されましたが、実現を見ないまま長期間が経過していました。
- 平成元年(1989年)の立体道路制度の導入により市街地再開発事業を用いた事業化の検討がなされ、平成8年(1996年)に設立された環状第2号線(新橋～虎ノ門)地区まちづくり協議会及び住民などの事業化に向けた協議の後、平成14年(2002年)に市街地再開発事業の事業計画の決定により、事業化に至りました。
- まず、第一京浜から柳通りまでの地下トンネル部が完成したのち、地上部及び柳通りから愛宕下通りまでの地下トンネル工事が進み、平成26年(2014年)に整備が完了して開通となりました。
- 地上部の道路はその後、公募により「新虎通り」と愛称が名付けられ、幅員40m、歩道部は最大13mと広幅員歩道を活用したオープンカフェ、道路内建築の設置運営が行われるなど、通りを活用した連続するにぎわい形成が進むほか、四季を感じられるような様々な樹種が区間ごとに植えられ、緑豊かな道路空間が形成されるとともに、東京のしゃれた街並みづくり推進条例に基づく街並み再生地区(環状第2号線沿道新橋地区)に指定されるなど、新しいまちづくりが始まっています。



環状第2号線の概要
(提供:東京都)



事業中の状況(平成21年(2009年)頃)
(出典:東京都ホームページ)