

方針3 駅を中心とした交通機能強化と歩行者に配慮した道路づくり【道路・交通】

本地区は、交通結節拠点である新橋駅及び虎ノ門駅を含め6駅が立地し、路線バスやコミュニティバスの路線も充実しています。今後、地下鉄新駅(虎ノ門ヒルズ駅)の開業やBRTの導入も見込まれており、更に交通利便性が高まる予定です。これらを踏まえて、交通結節拠点の機能強化とともに、自転車の利用環境の向上や楽しく歩ける環境の形成を重点的に行い、自動車や自転車、歩行者それぞれが安全・快適に移動できる環境を構築します。



- ▶本地区は、外堀通りや桜田通りなどの幹線道路ネットワークが既に縦横に形成されています。広幅員の道路を中心に自転車走行空間の整備が進められています。
- ▶本地区内各駅の鉄道乗降客数はいずれも増加傾向で、特に7路線が乗り入れる新橋駅は1日90万人以上が利用するターミナル駅です。
- ▶駅周辺を中心に、立体的な歩行者ネットワークが形成されています。開発事業等に併せて更なる拡充が見込まれます。
- ▶駅周辺の放置自転車対策のため、自転車等駐車場の本格整備が必要となっています。
- ▶バスの停留所は27か所設置されており、公共交通ネットワークが非常に充実しています。加えて、地下鉄新駅(虎ノ門ヒルズ駅)の開業やBRTの導入などにより広域交通ネットワークが拡充されるなど、更なる交通利便性の向上が見込まれます。

取組方針

取組方針1 交通結節点となる拠点駅の機能強化

- 新橋駅や虎ノ門駅及び地下鉄新駅(虎ノ門ヒルズ駅)などの主要駅では、電車やバス、タクシー、自転車など多様な交通手段を便利に使いこなせるよう、周辺のまちづくりと一体となって乗換や乗継の利便性を向上させます。
- 内幸町駅や御成門駅、神谷町駅などの地下鉄駅では、周辺の開発事業等に併せて、アクセス機能の向上だけでなく、休息や憩いの場となる空間など、まちに顔を向けた整備を推進します。
- 駅やその周辺では、バリアフリー化を推進するとともに、観光案内機能や子育て支援施設、スーパーマーケット、コミュニティ機能、広場空間、防災機能などを確保し、駅とまちがより強く一体となるまちづくりを推進します。

取組方針2 広域公共交通の充実に併せた、地域の実情に応じた交通環境の整備

- まちづくりの動向や新たな交通需要に対応するため、広域的な公共交通と連携してコミュニティバス(ちいばす)の運行改善を図るなど、地域交通の利便性を高めます。
- 多様な交通手段を便利に使いこなせるよう、開発事業等やコンビニエンスストアなどの民有地のオープンスペースを活用するなど、自転車シェアリングポートを適切に配置します。

取組方針3 道路ネットワークの形成

- 交通の円滑化を図り、効率的な都市活動を支えるため、第4次優先整備路線である愛宕下通り(放射第21号線)をはじめとして、未整備の都市計画道路の整備を計画的に推進します。都市計画道路の整備に当たっては、道路沿道と周辺の環境の調和に配慮します。
- 歩行環境の改善、交通渋滞や交通事故の削減のため、開発事業等を契機として地域荷捌きスペースの設置や共同配送の検討を行います。

取組方針4 自転車の利用環境向上

- 自動車や自転車、歩行者それぞれの安全性や快適性を高めるため、電線類地中化の推進や荷捌き施設の適正配置、パーキングメーターの撤去などの取組と連携しながら、自転車走行空間の整備を推進します。
- 鉄道駅や集客施設などにおいて適正な自転車等駐車場を確保するとともに、自転車等放置禁止区域を指定し、放置自転車対策を推進します。

取組方針5 楽しく歩ける環境の整備

- 主要駅周辺や地形の高低差が大きい地域においては、開発事業等によりバリアフリーに配慮した重層的な歩行者ネットワークを形成し、快適な歩行者空間を創出します。
- ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、案内サインの充実や連続的なバリアフリー空間のネットワーク化を推進します。
- 開発事業等の周辺では、民有地内のオープンスペースと歩道が一体となった溜り空間や休憩施設を確保するとともに、舗装の色や材質、樹種、ベンチなどの設えを景観に配慮して計画し、質の高い豊かな歩行者空間の形成を目指します。
- 快適に歩ける歩行者空間を確保するため、開発事業等においては、民有地内に地上機器の設置を検討するなど、電線類地中化に向けた方策を積極的に検討します。
- 道路と沿道が一体となって緑陰空間やにぎわいを創出するため、民有地内のオープンスペースの配置や設えに配慮するとともに、フラワーランド計画などによって道路空間を彩り、個性的で魅力ある歩行者空間を創出し、まちの回遊性を向上させます。
- タクシーが関与する事故の防止や自転車利用者などの交通安全マナーの啓発、走行ルール遵守の徹底、浸透など、交通安全対策を推進します。



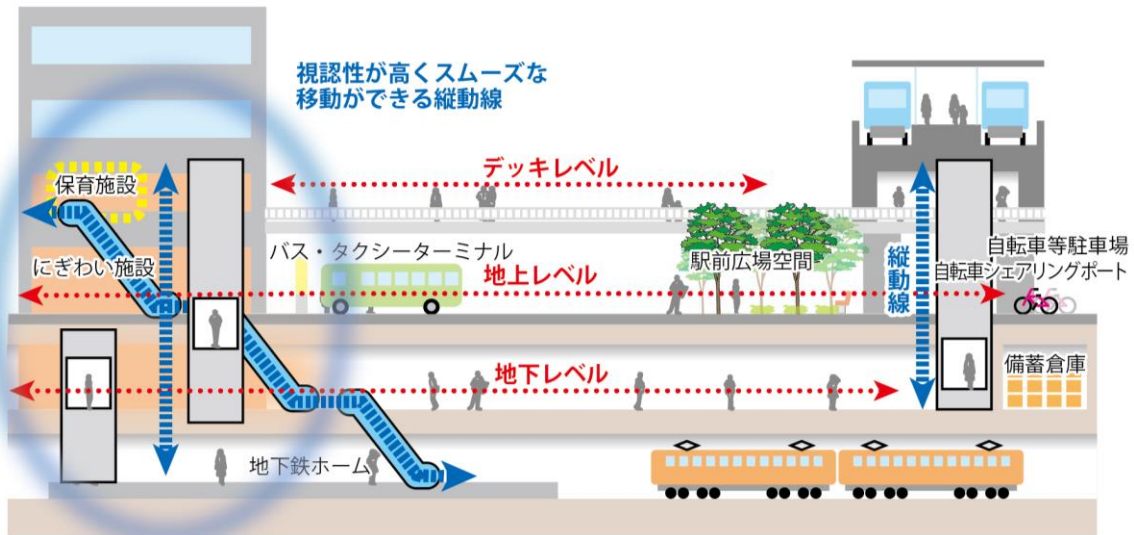
民有地と歩道が一体となった
質の高い豊かな歩行者空間の形成
(赤坂インターシティAIR)



道路と沿道が一体となった
緑陰空間の創出(愛宕下通り)

まちづくりのポイント 「拠点駅の機能強化に向けた重層的な歩行者ネットワークの形成」

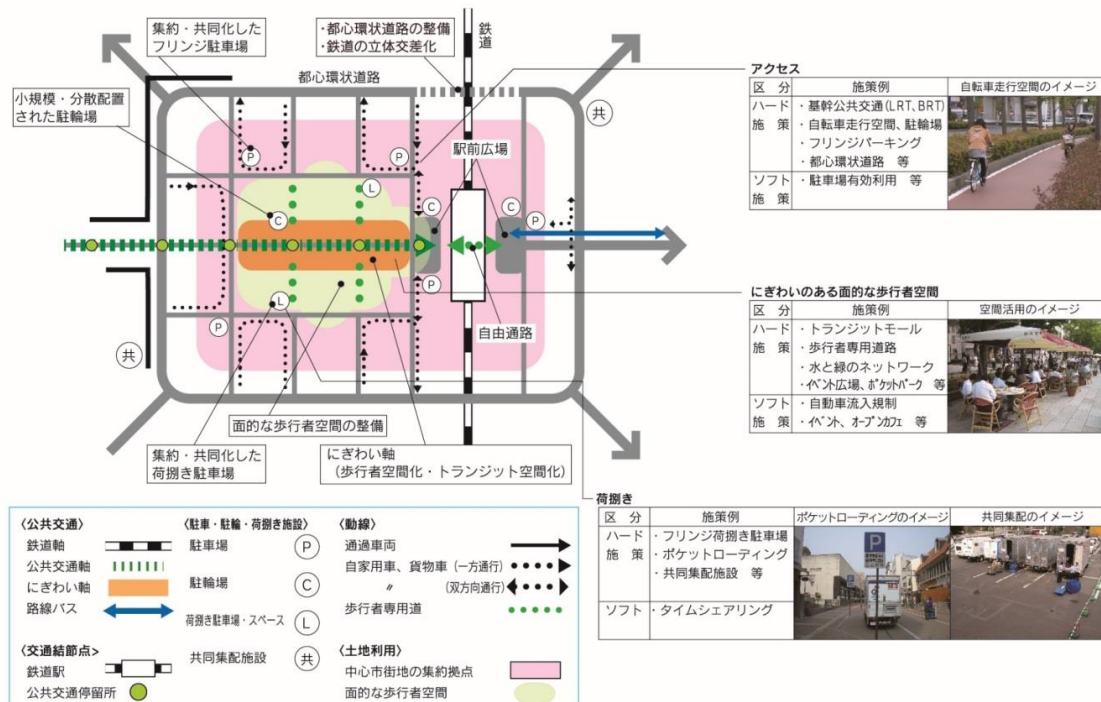
- 本地区には地下鉄駅が多く立地しており、例えば都営浅草線新橋駅とゆりかもめ新橋駅では約22mもの高低差があります。また、武蔵野台地の東端にあたる愛宕山を中心に、虎ノ門地域から赤坂地域にかけて地形の起伏が大きいという特徴があります。
- このように、主要駅周辺や地形の高低差が大きい地域においては、駅機能の強化と併せて周辺のまちづくりが連携し、バリアフリーに配慮した重層的な歩行者ネットワークを形成することで、安全で快適な歩行者空間を創出していきます。また、鉄道やバス、タクシー、自転車など多様な交通手段の乗換や乗継が快適に行えるようゆとりやにぎわいのある空間を一体的に整備することで、まちの回遊性を向上させ楽しく歩ける環境の形成を目指します。



重層的な歩行者ネットワークのイメージ

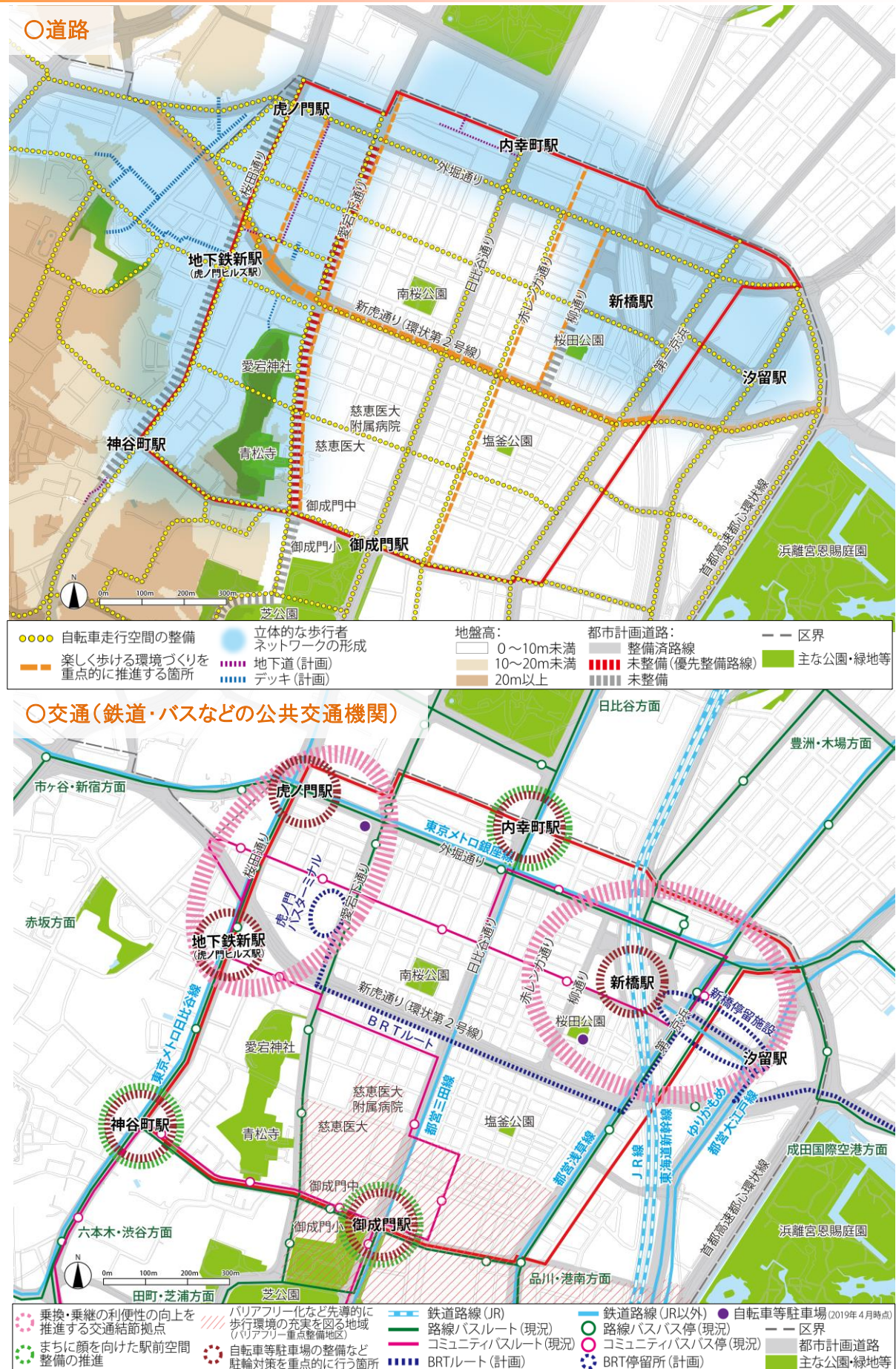
まちづくりのポイント 「まちづくりと連携した交通機能の再編、充実」

- 本地区のように都市機能が集積し、居住者だけでなくビジネスマンや旅行者などの来街者が多く集まる地域では、地域のにぎわいや観光、物流などの活性化を図るため、円滑に移動や乗換、乗継ができる環境の整備を推進するとともに、公共交通のアクセス性やまちの回遊性を高めることが求められます。まちづくりと連携しながら、歩行者を中心とした都市空間を形成し、公共交通を便利に使いこなせるよう再編し、充実させることで、まちのにぎわいや活力の創出を図ります。



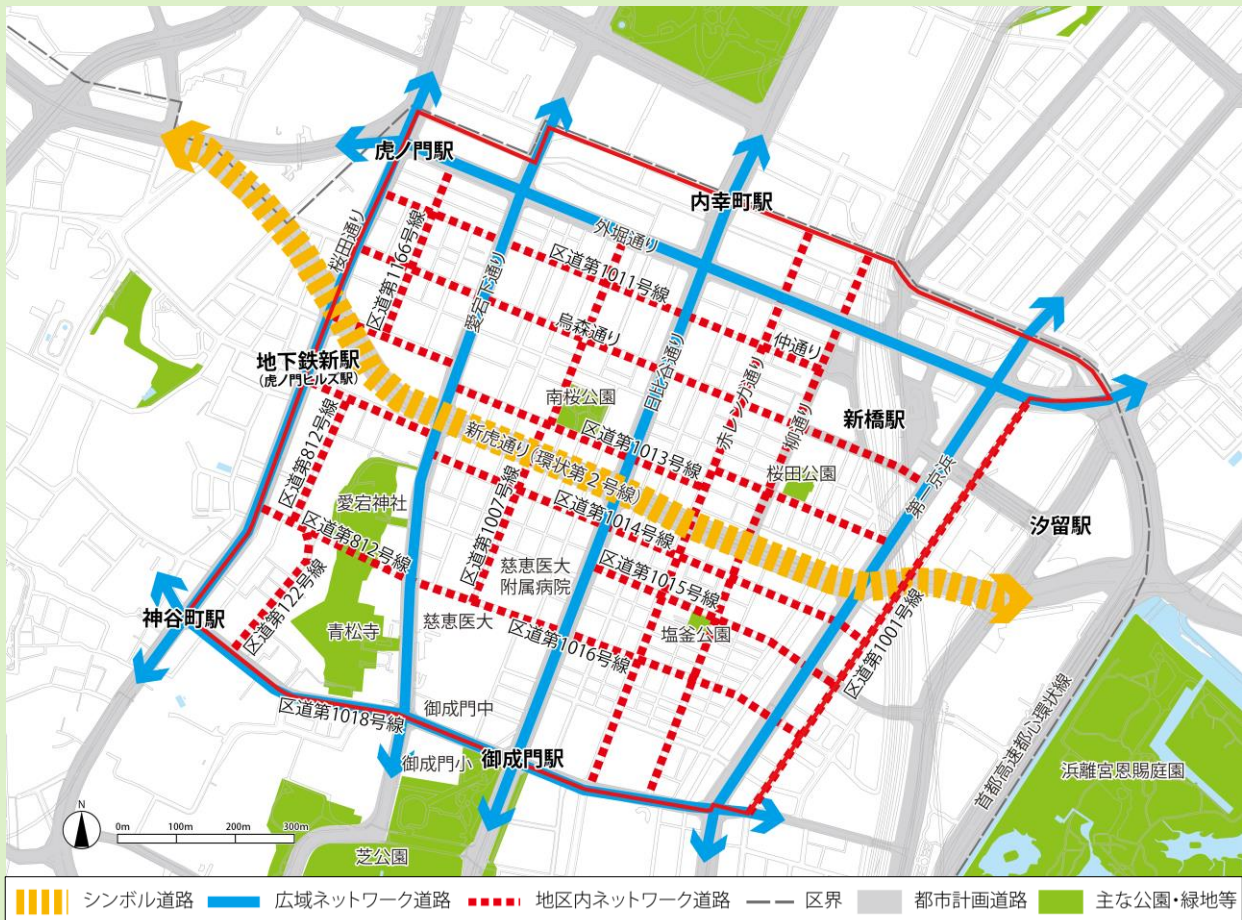
(出典：「集約型都市構造の実現に向けて～都市交通施策と市街地整備施策の戦略的展開～」、国土交通省)

方針図（道路・交通）



○道路ネットワーク

総合的な交通環境の向上に向け、地区内の道路を下図のとおり位置付け、道路のネットワークを形成します。



● シンボル道路（新虎通り（環状第2号線））

本地区を東西に貫き、豊かな緑や沿道のにぎわいと一体となった、本地区のシンボルとなる道路。広幅員の歩道と沿道が一体となり、快適に楽しく歩ける歩行者空間を形成。また、歩行者の安全性や街並みの連続性の確保を図るため、沿道の車の出入りを抑制するよう配慮。

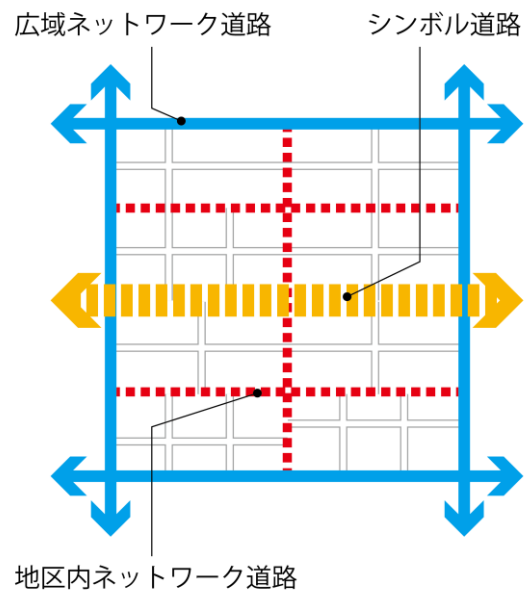
● 広域ネットワーク道路 （愛宕下通り、日比谷通りなど）

道路網の骨格を形成する道路。本地区の内外をつなぎ、広域的な通過交通などを円滑に処理するとともに、安全で快適な歩行者空間を形成。

● 地区内ネットワーク道路 （烏森通り、赤レンガ通りなど）

広域ネットワーク道路に囲まれた街区内の交通を担う道路。街区再編などに併せて歩道の拡幅や電線類の地中化、自転車走行空間の整備を推進。舗装や街路灯、サインなどの一体的な整備により、それぞれ特色ある魅力的な通りづくりを推進。

道路のネットワーク（概念図）

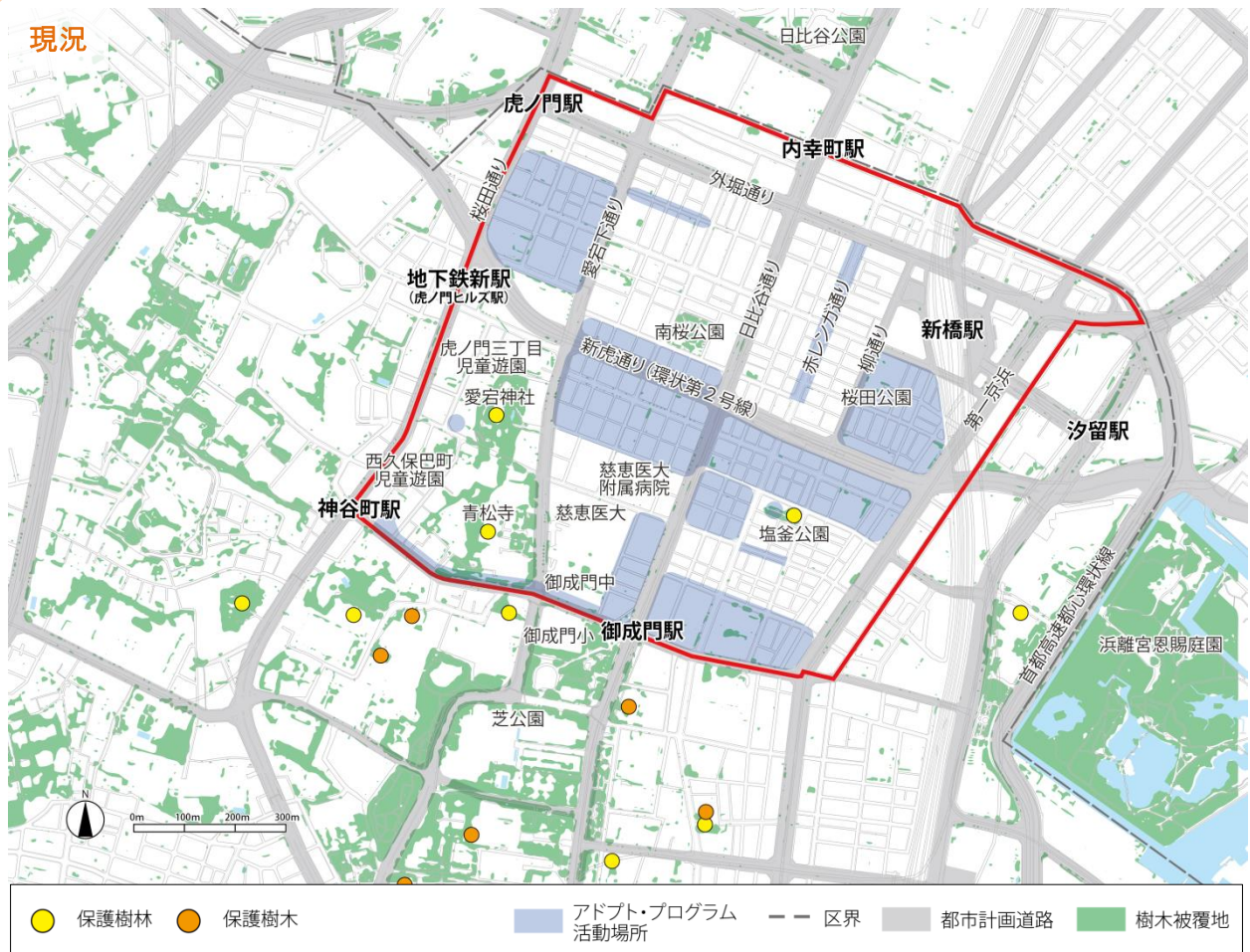


※ 敷地を共同化する際は、本ページ及び52ページに示す道路と緑のネットワークの位置付けを基にして、出来る限り街区が整形化され、四方がネットワーク道路に接するよう大区画化もしくは街区再編されることが望ましい。（37ページ参照）

※ 道路のネットワーク図は、今後の開発動向やまちづくりの機運に合わせて、歩行者空間の充実や地域の魅力向上に資するよう適宜見直しや調整などを行うこととする。

方針4 緑と緑をつないだ、うるおいのある緑豊かな空間の創出【緑・水】

愛宕山のまとまりのある緑を中心として、新虎通りなどの道路をいかした緑の軸を形成し、公園やオープンスペースなどを緑でつなぎ、地区周辺の大規模公園まで緑のネットワークを広げていきます。また、市街化したまちの中で緑のうるおいを感じられる都市空間を形成するため、多様な手法を駆使した質の高い緑化を推進するとともに、都市の中の憩いの空間となるよう、民間活力を活用したパークマネジメントなどの取組を推進します。



- ▶ 本地区の大部分はかつて浅瀬の入り江であり、江戸初期に埋め立てられてできた土地であることから、古来からある緑はほとんど見られません。さらに明治時代以降、商業・業務地が広がったことから、緑が著しく少ない地域です。本地区の緑被率は約9%であり、港区全体の緑被率約22%と比べて非常に低い状況です。
- ▶ 地区の緑のシンボリックな存在である愛宕山は、斜面地に豊かな緑を残していることから、多くの生きものの生息・生育環境となっており、絶滅危惧種に指定されている生きものも確認されています。
- ▶ 本地区の周辺には芝公園や旧芝離宮恩賜庭園、浜離宮恩賜庭園、日比谷公園などがあり、緑豊かな大規模公園に囲まれています。
- ▶ 多くの開発事業等により、壁面緑化や屋上緑化が創出されています。また、多くの企業や団体がアドプト・プログラムを活用し、道路や公園の花壇の手入れや清掃などの活動を行っています。
- ▶ 昼間・夜間の人口がともに増加傾向にある中で、公園やオープンスペースが不足しているため、緑を増加させるとともに人びとの憩いや交流の場を創出することが求められています。

取組方針

取組方針1 緑のネットワークの形成、拡充

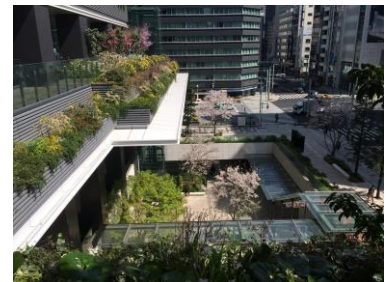
- 新虎通りをはじめとして歩道が設置されている道路では、街路樹の整備、維持管理を推進するとともに、沿道において道路と一体となった厚みと広がりのある緑化を行うことで、道路をいかした緑の軸を形成します。
- 愛宕山の斜面緑地を保全するとともに、その周辺において緑空間を拡充することで、芝公園から日比谷公園へ連なる地形をいかした緑の軸を形成します。



開発事業等により創出された
緑豊かなオープンスペース(虎ノ門ヒルズ)

取組方針2 緑豊かなオープンスペースの創出

- 人口増加に伴い区民1人当たりの公園面積が減少している中で、本地区は既に市街化していることから新たな公園用地の確保が困難なため、開発事業等により積極的に緑やオープンスペースを創出し、公園的な機能を拡充していきます。
- 開発事業等において緑やオープンスペースを創出する際には、周辺の公園や他の開発事業等との連続性に配慮して配置するとともに、エリアマネジメント活動などと連携した維持管理を行い、にぎわいの創出やうるおいある緑豊かなまちづくりを目指します。
- 限られた空間で効果的に緑を増やすため、壁面緑化や屋上緑化、緑のカーテンなど、敷地を立体的に活用した緑化を推進します。



敷地を立体的に活用した緑地
(東京スクエアガーデン)

取組方針3 質の高い緑空間づくり

- 芝公園や旧芝離宮恩賜庭園など生物多様性に資する大規模公園が周辺に多くあることから、それらの間を生きものが移動できるよう、エコロジカルネットワークを意識した緑化を推進します。
- 街路樹や公園、オープンスペースの整備・維持管理にあたっては、日々の生活の中で緑の豊かさや季節の移り変わりが実感できるよう、多様な花や緑を創出、育成します。
- 公園やオープンスペースは、災害時には避難・復旧活動など地域の防災拠点として機能が有効に発揮されるよう、配置や形状に配慮するとともに、マンホールトイレやかまどベンチなどの防災施設の確保を図ります。



壁面緑化
(東京駅八重洲グランルーフ)

取組方針4 地域の協働や民間活力をいかした緑や公園などの管理

- アドプト・プログラムの活用など、地域の協働で身近な緑を育成及び拡充し、沿道や公園、軒先などが緑に囲まれたまちを目指します。
- 民間のノウハウを取り入れた公園などの維持管理を通じ、にぎわい施設の設置や地域のイベントを開催するなど、多様な手法の活用を通して、人びとが集い憩える魅力的な公園づくりを検討していきます。



四季の彩りに配慮して選定された
街路樹(新虎通り)



アドプト・プログラム

事例紹介 指定管理者制度によるにぎわいのある公園管理

港区では、公園の管理運営に指定管理者制度を導入し、区立公園及び児童遊園を総合支所ごとに1つのグループとして取りまとめ、一指定管理者が一体的に維持管理を行っています。これにより、維持管理のレベルの向上や民間事業者が持つノウハウやアイデア、専門性などを活用したさまざまなイベントが開催されており、公園などのにぎわいが創出されています。

南桜公園 青空ヨガ教室

かつて小学校だった名残である二宮尊徳像や石碑、石段などが残る南桜公園は、昼休みには近隣のビジネスマンの方々がベンチで昼食をとっているなど、平日はとてにぎわっています。

平成29年度(2017年度)には「青空ヨガ教室」を開催し、休日の午前中に芝生の上でゆったりとした気分でヨガを楽しむイベントを行いました。目の前には虎ノ門ヒルズを眺めることができ、休日の静かなビジネス街の中で、都会の公園を満喫できるイベントとして好評でした。このほかにも、桜田公園では隣接する生涯学習センターにてフラワーアレンジメント教室を行うなど、公園空間を活用して地域の方々が楽しめるイベントを定期的に行っています。



南桜公園にて行われた青空ヨガ教室の様子

📷 まちづくりのポイント 「公園を地域の資源として利活用する（パークマネジメント）」

- 「港にぎわい公園づくり基本方針」では、地域の共有財産である公園や児童遊園を、地域との協働や民間活力をいかしてつくり、利用し、育てることを通じて、楽しくにぎわいのある空間としていくことを目指しています。
- 公園などが持っている基本的な機能を確保した上で、場所の特性やニーズにふさわしいレクリエーション機能やにぎわい機能を強化することで、公園などに地域の人びとが集まり新たな交流やつながりが生まれ、地域や利用する人びとに活力を与えることができます。
- 本地区は、江戸時代から武家屋敷が連なり、明治時代の東京市区改正条例により街割りが固められるなど、古くから市街化が進んだまちです。そのため、広い公園用地を今後新たに確保することは困難であることから、多様化する官民連携手法の活用を検討し、公園の利便性、安全性を高めるとともに、利用者のサービスを向上させ、地域のにぎわいを創出する取組を行っています。

民間活力をいかして公園のポテンシャルを最大限に引き出す（手法例：指定管理者制度、Park-PFI）

- 現在、さまざまな都市公園において、公園の特性や地域のニーズに合わせ、カフェやレストランなどのにぎわい施設の設置や地域交流イベントの実施、歴史的建造物の保全や再生など、質の高い公園サービスの提供に向けて多様な取組が展開されています。
- 本地区の公園においても、指定管理者制度や公募設置管理制度（Park-PFI）など民間活力をいかした制度の活用により、公園内に設置されたカフェやレストランで飲食を楽しむなど、そこから得られる収益を活用して公園の整備や維持管理を行い、さらに利用者のサービスを向上させる取組の実施を検討していきます。



南池袋公園のパークマネジメントの取組
（提供：東京都豊島区）

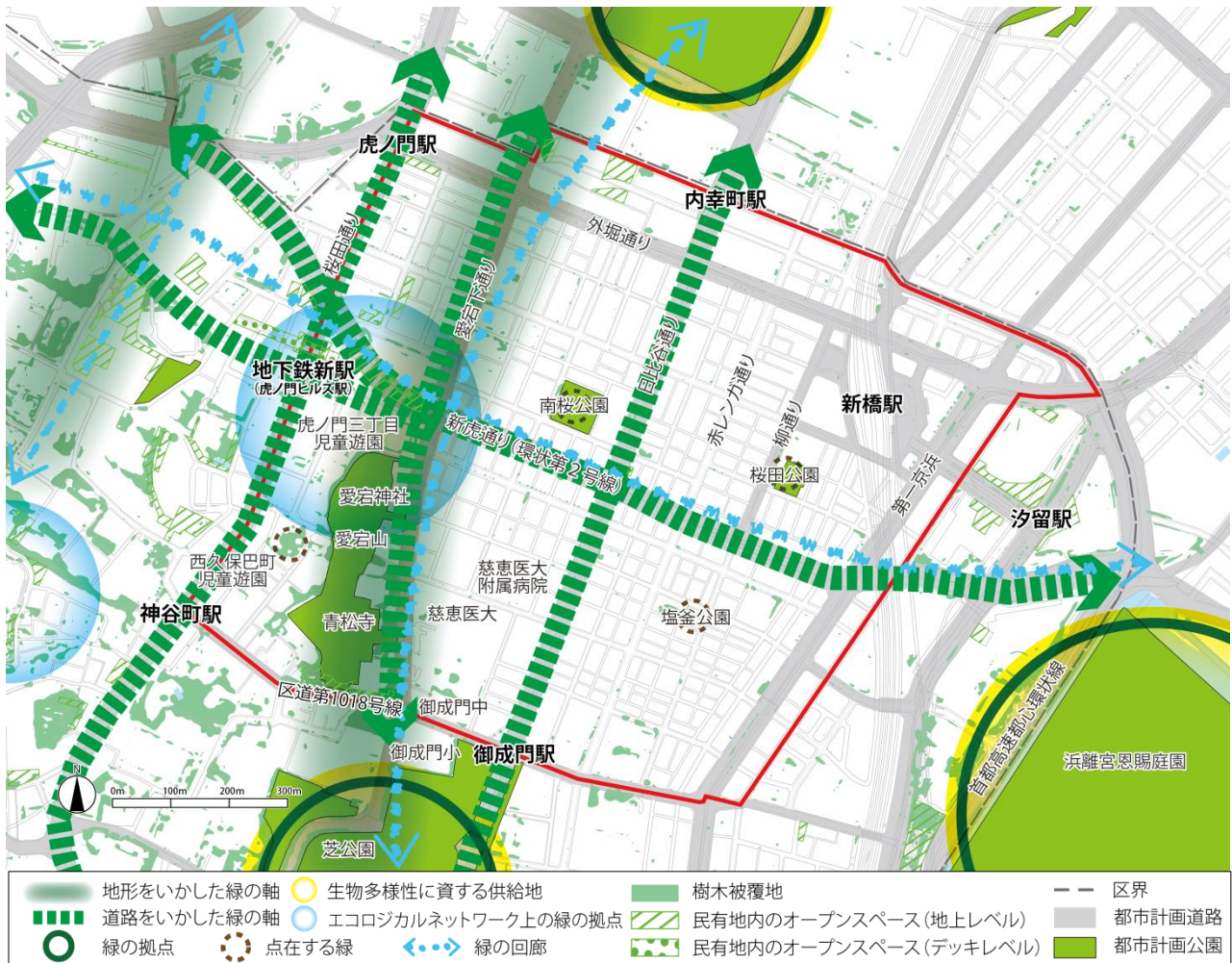
民間との連携により公園的空間を拡充する（手法例：市民緑地認定制度）

- 平成29年(2017年)に都市緑地法が改正され、民有地内の緑やオープンスペースを「市民緑地認定制度」により制度上位置付けることができるようになりました。
- 開発事業等を契機として行われるエリアマネジメント活動などと連携した維持管理を行うことで、地域コミュニティ活性化に資するイベントの開催や災害時の活動拠点など、市民緑地を活用して地域の課題解決を図ることができます。
- また、認定された市民緑地は、住民1人あたりの都市公園面積として算定することができるため、この制度により公園などが不足する地域において、開発事業等で創出された緑やオープンスペースを活用して公園的面積の拡充を図ることができます。



市民緑地認定制度による取組
（民間企業の施設として国内初の事例
「コクーンシティ」（埼玉県さいたま市）
（提供：国土交通省）

方針図（緑・水）



○緑のネットワーク

本地区では、道路ネットワークの整備と併せて、下図のとおり緑のネットワーク化を図っていきます。



● 緑の環境軸（新虎通り（環状第2号線））

緑のネットワークの基軸。広幅員の歩道には四季が感じられる街路樹を配し、花や緑の彩りと沿道のにぎわい施設が一体となって、シンボリックな街路景観を演出。

● 緑の通り（広域及び地区内ネットワーク道路とその沿道）

緑のネットワークを広げ、つなげていく通り。民有地内のオープンスペースや建築物の壁面などを活用し、街路樹と民有地の緑が一体となった連続的な緑空間を形成します。街路樹がない道路においては、街区再編などによる道路の拡幅にあわせて街路樹の整備を推進。

● 地域の緑の拠点（愛宕山）

地域ゆかりの緑豊かな空間。本地区の緑のネットワークの中心となるよう、斜面緑地などを保全・活用。

● 緑の広場（桜田公園、南桜公園、塩釜公園）

地域の人びとが憩う緑の空間。安らぎと潤いがあり、子どもから高齢者、在勤者、来街者など、多様な人びとが集い、楽しめる空間づくりを推進。

※ 敷地を共同化する際は、本ページ及び 47 ページに示す道路と緑のネットワークの位置付けを基にして、街区再編等により創出される空間を活用し、緑を連続的・有機的に結び付けていくよう計画することが望ましい。（37 ページ参照）

※ 緑のネットワーク図は、今後の開発動向やまちづくりの機運に合わせて、緑の連続性確保や地域の魅力向上に資するよう適宜見直しや調整などを行うこととする。