

第250回東京都都市計画審議会

資料[別冊]

都市計画（素案） 田町駅東口地区

- ・都市再生特別地区
- ・再開発等促進区を定める地区計画（参考）

NTT 都市開発株式会社

鹿島建設株式会社

東日本旅客鉄道株式会社

東急不動産株式会社

目 次

I 都市計画に定める内容を記載した書類（計画書）	1
II 都市計画に定める区域を明らかにする図面（計画図）	3
III 計画に係る理由書	9
III-1 地区の位置づけ	9
III-2 事業推進の必要性	28
III-3 開発による都市再生への貢献	30
III-4 都市再生の効果	34
III-5 都市計画決定等について	35
IV 都市の環境や機能の確保に関する資料	36
IV-1 都市再生特別地区の内容	36
IV-2 交通処理計画	102
IV-3 供給処理計画	126
IV-4 周辺環境	127
IV-5 地区計画（素案）との整合	143
（参考）東京都市計画田町駅東口地区地区計画（素案）の内容	145

東京都市計画都市再生特別地区の変更（素案）

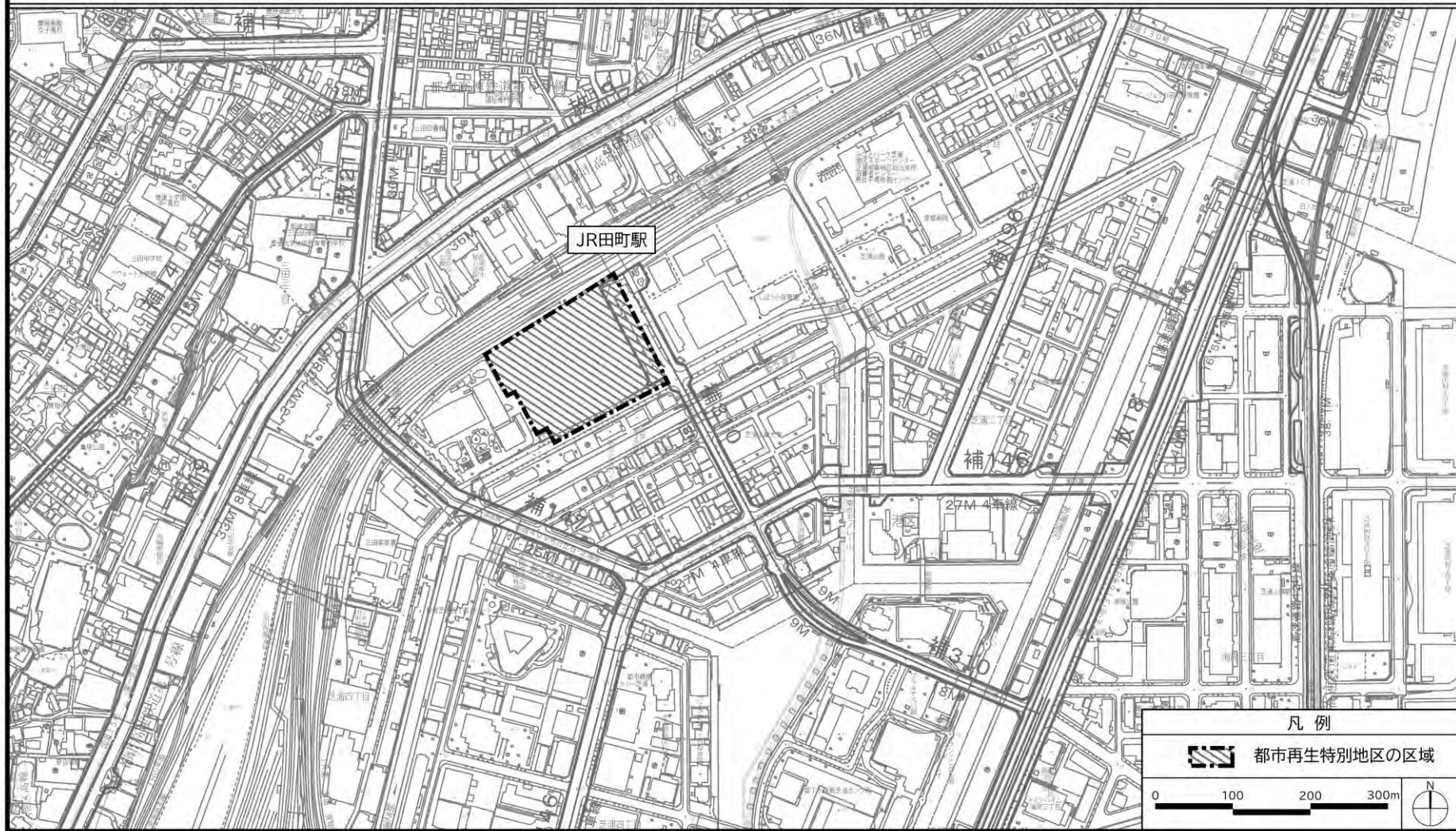
都市計画都市再生特別地区を次のように変更する。

種類	面積	建築物その他の工作物の誘導すべき用途	建築物の容積率の最高限度	建築物の容積率の最低限度	建築物の建蔽率の最高限度	建築物の建築面積の最低限度	建築物の高さの最高限度	壁面の位置の制限	備考
都市再生特別地区（田町駅東口地区）	約2.7ha	—	115/10 （注1） ただし、7/10以上を産業支援に寄与する施設及びこれらに付随する施設の用途とする。	40/10	8/10 （注2）	500㎡	高層部：180m 低層部：45m ※高さの基準点はT.P.+3.5mとする。	建築物の外壁又はこれらに代わる柱は、計画図に示す壁面の位置の制限を越えて建築してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する建築物等については、この限りではない。 (1) 歩行者の回遊性及び利便性を高めるために設ける歩行者デッキ、階段、エスカレーター、エレベーター及びこれらに設置される屋根、柱、壁その他これに類するもの (2) 歩行者の快適性及び安全性を高めるために設ける屋根、ひさし、落下防止柵その他これらに類するもの (3) 給排気施設の部分	1 中水道施設の用に供する部分その他これらに類するものは、400㎡を上限として、容積率の算定の基礎となる延べ面積から除く。（注1） 2 大型受水槽室の用に供する部分その他これらに類するものは、550㎡を上限として、容積率の算定の基礎となる延べ面積から除く。（注1） 3 地域冷暖房施設の用に供する部分その他これらに類するものは、5,300㎡を上限として、容積率の算定の基礎となる延べ面積から除く。（注1） 4 電気通信事業の用に供する電気通信交換施設その他これらに類するものは、100㎡を上限として、容積率の算定の基礎となる延べ面積から除く。（注1） 5 建築基準法第53条第6項第1号に該当する建築物にあつては2/10を加えた数値とする。（注2） 6 別添図のとおり、新自由通路、新改札、歩行者デッキ及び道路表層の整備を行う。

その他の既決定の地区	面 積	位 置
都市再生特別地区（大崎駅西口E東地区ほか、64地区）	約 167.1ha	品川区大崎二丁目及び大崎三丁目各地内　ほか
合計	約 169.8ha	

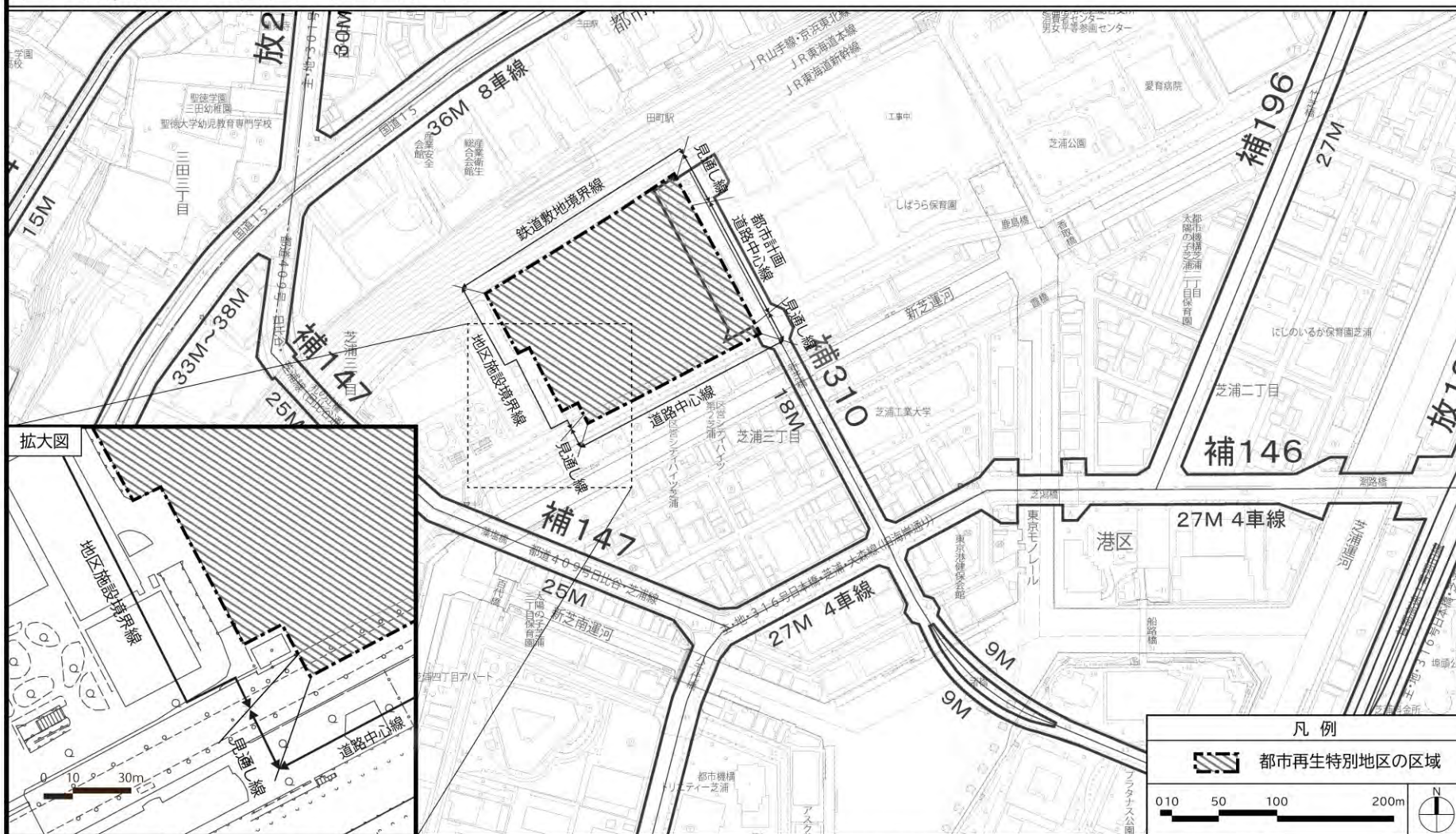
「位置、区域、高さの最高限度及び壁面の位置の制限は、計画図表示のとおり」
 理　由：土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、都市再生特別地区を変更する。
 （注）その他の既決定の地区は、現在都市計画変更手続中の変更内容を含めて記載している。

東京都市計画都市再生特別地区 田町駅東口地区 位置図

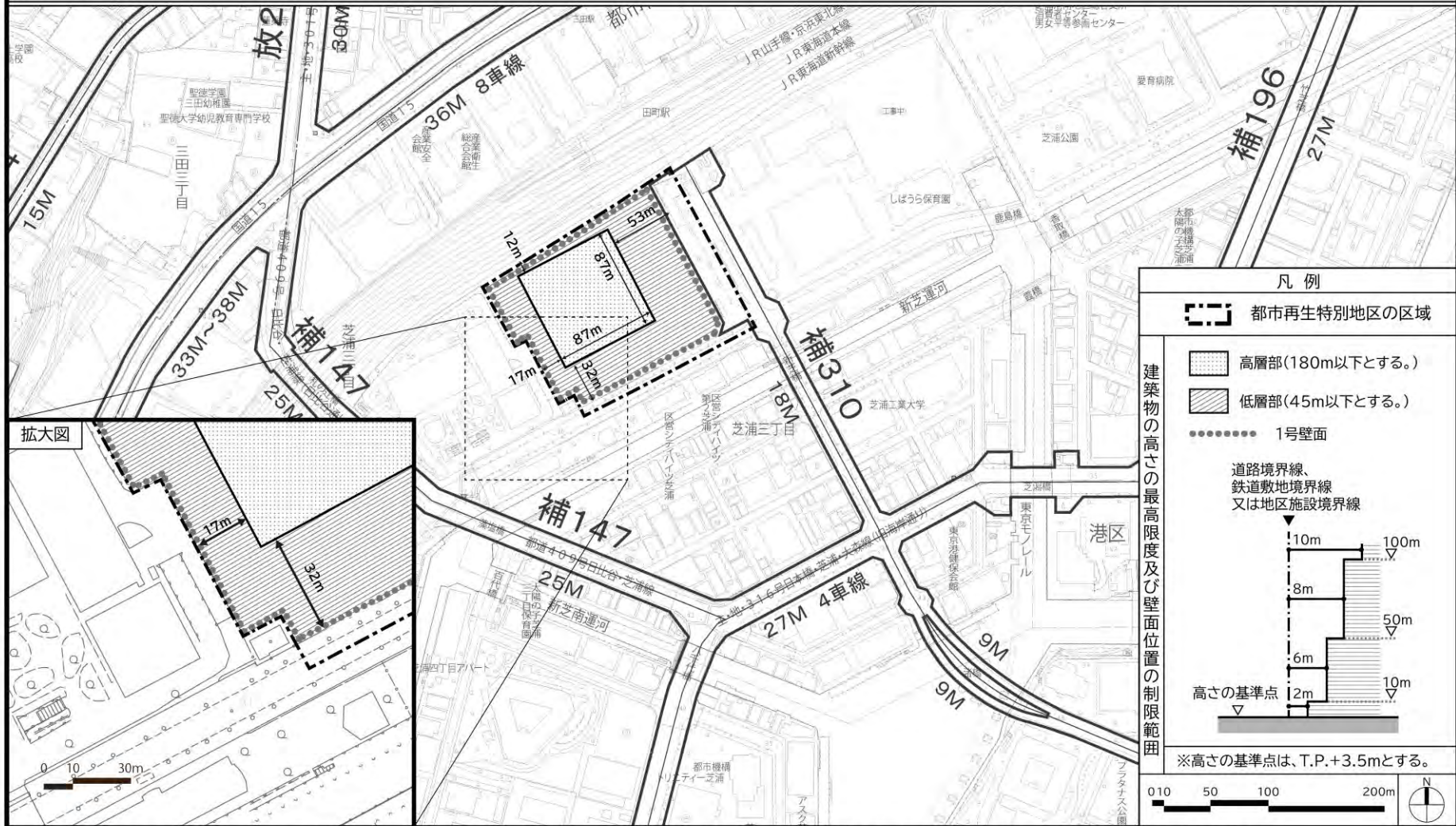


この地図は、国土地理院長の承認（平29関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（6都市基交第1721号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
 （承認番号）6都市基街都第248号、令和7年1月6日
 （承認番号）6都市基交都第64号、令和7年1月9日

東京都市計画都市再生特別地区 田町駅東口地区 計画図 1

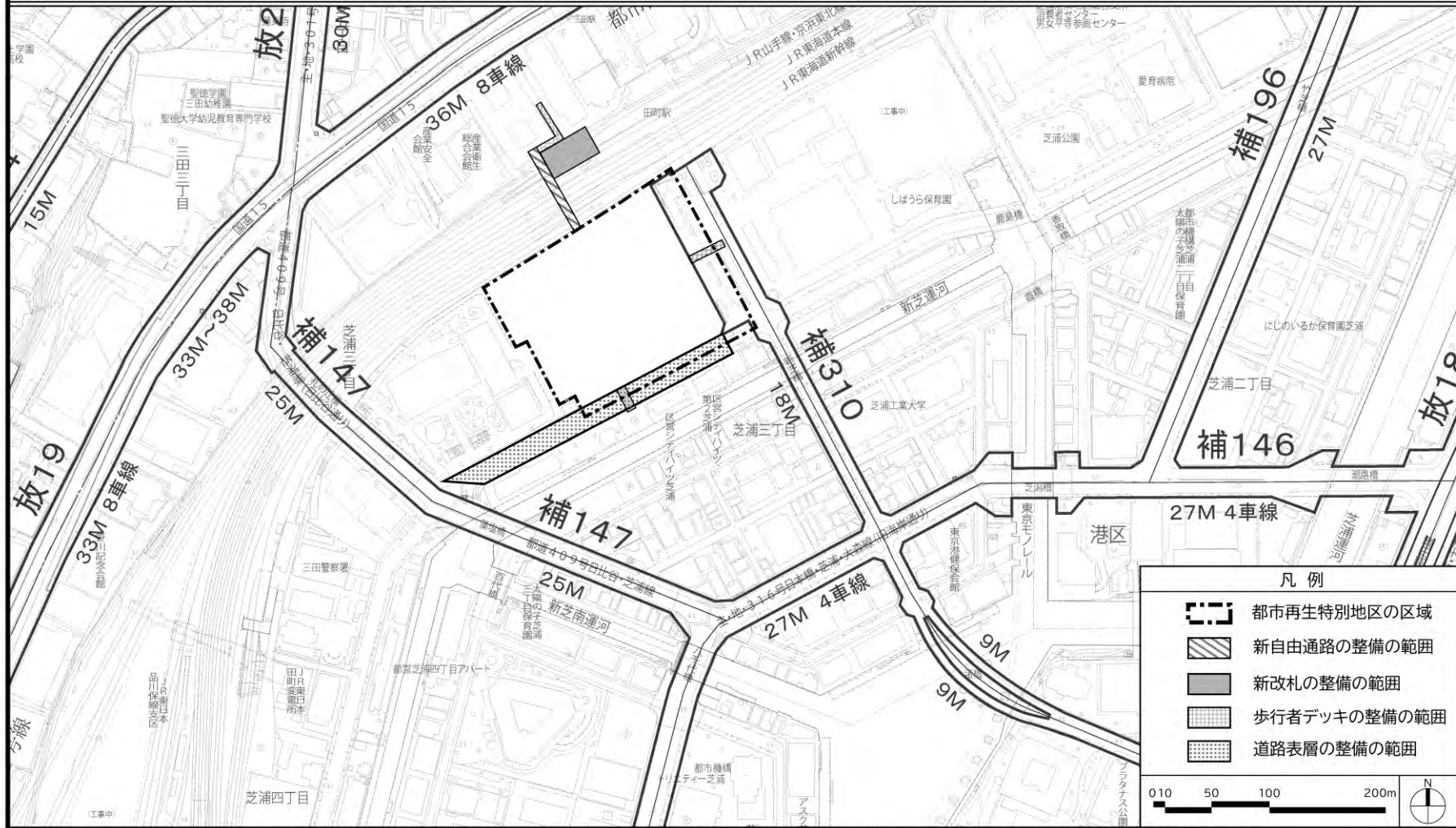


東京都市計画都市再生特別地区 田町駅東口地区 計画図 2



この地図は、国土地理院長の承認（平29関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（6都市基交第1721号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
 (承認番号) 6都市基街都第248号、令和7年1月6日
 (承認番号) 6都市基交都第64号、令和7年1月9日

東京都市計画都市再生特別地区 田町駅東口地区 別添図



東京都市計画都市再生特別地区 田町駅東口地区 参考図 1 (計画建物イメージ)

■ 開発整備の方針

方針Ⅰ. イノベーション・エコシステムの形成に資する都市機能の導入

- ① 大学発スタートアップ支援のためのインキュベーション施設の整備及び支援体制の構築

方針Ⅱ. 駅まち一体の都市基盤の構築

- ① まちの東西や周辺市街地、運河をつなぐ駅周辺の歩行者ネットワーク整備
- ② 道路交通環境の改善と駅前交通結節機能の強化

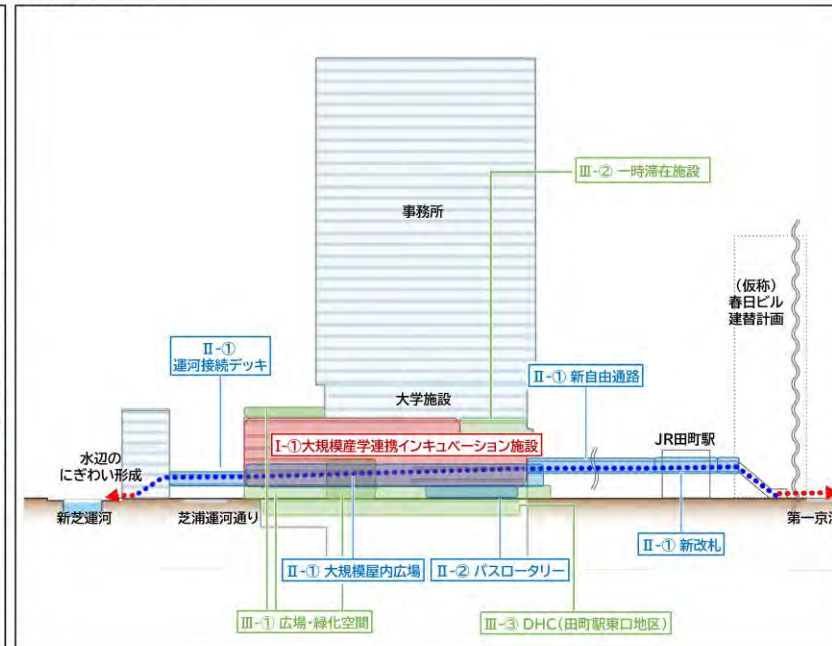
方針Ⅲ. 環境への取組と防災対応力強化

- ① まちに開かれたにぎわい、交流や憩いを促す多様な緑化・広場空間の創出
- ② 地域を支える防災対応力強化に向けた取組
- ③ 環境負荷低減に向けた取組

■ 平面イメージ



■ A-A' 断面イメージ



東京都市計画都市再生特別地区 田町駅東口地区 参考図 2（イメージパース）

計画建物のイメージ(北東側より望む)



Ⅲ 計画に係る理由書

Ⅲ－１ 地区の位置づけ

1. 国家戦略特別区域基本方針（令和6年4月一部変更／閣議決定）

■国家戦略特区制度の目的・意義

- ・国家戦略特区は、日本の経済社会の風景を変える大胆な規制・制度改革の突破口である。大胆な規制・制度改革を通して経済社会の構造改革を重点的に推進することにより、産業の国際競争力の強化とともに、国際的な経済活動の拠点の形成を図り、もって国民経済の発展及び国民生活の向上に寄与することを目的とする。
- ・規制の特例措置の整備その他必要な施策を、国民の安全の確保等に配慮し、関連する諸制度の改革を推進しつつ総合的かつ集中的に講ずることにより、国内のみならず、世界から資本と人を惹きつけられる、日本の固有の魅力をもったプロジェクト及び当該区域における規制改革等の関連事業を推進していくものである。これにより、「世界で一番ビジネスのしやすい環境」を創出し、民間投資が喚起されることで、日本経済を停滞から再生へとつなげていく。
- ・国が自ら主導し国と地域の双方が有機的連携を図ることにより、国・地方・民間が一体となって取り組むべき、国家戦略として日本経済の再生に資するプロジェクトを推進することとしている。
- ・国家戦略特区におけるプロジェクトの推進に当たっては、ビジネスや投資を行う側に立った視点やベンチャー企業等による新産業の創出といった視点、さらには大学・研究機関と連携した人材育成の視点などを欠いてはならず、また、全国的な視点に立って、地方を含めた日本全体の発展につなげていくことが必要である。

■国家戦略特区制度の目標

- ・国家戦略特区制度は、大胆な規制・制度改革によって、「岩盤規制」の突破口を開き、民間の能力が十分に発揮できる、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備し、経済成長につなげることを目的としている。

2. 国家戦略特別区域及び区域方針（令和6年9月） - I. 東京圏 -

■対象区域

- ・東京都、神奈川県並びに千葉県千葉市及び成田市

■目標

- ・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薬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

- （１）グローバルな企業・人材・資金等の受入れ促進
- （２）女性の活用促進も含めた、多様な働き方の確保
- （３）起業等イノベーションの促進、創業等のハブの形成
- （４）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

(5) 国際都市にふさわしい都市・交通機能の強化

■事業に関する基本的事項

＜都市再生・まちづくり＞

- ・国際的ビジネス拠点の形成に資する建築物の整備（容積率）
- ・まちなかの賑わいの創出（エリアマネジメント）
- ・外国人の滞在に適した宿泊施設の提供（旅館業法）

3. 都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域 - 地域整備方針 - 品川駅・田町駅周辺地域（令和3年8月／都市再生本部）

■整備の目標

＜都市再生緊急整備地域＞

- ・品川駅を中心とした鉄道施設の機能更新や駅前広場・歩行者空間などの都市基盤整備により、広域交通の拠点性を強化し、東京と国内外を結ぶサウスゲートにふさわしい交通結節点を形成
- ・品川駅周辺では、新幹線や羽田空港などへのアクセスの利便性、臨海部、東京南部の産業とも連携可能な立地特性や、運河などの地域資源を生かし、業務、商業、研究、交流、宿泊、居住などの多様な機能が集積する、新拠点を形成
- ・東京湾からの「風の道」の確保や、大規模公園、緑地、運河などを活用した水と緑のネットワークの形成、下水再生水や下水熱の有効利用などにより、環境負荷を軽減する先進的な環境モデル都市を形成
- ・田町駅周辺の大規模な低・未利用地における業務、商業、居住、教育、文化等、多様な都市機能の整備や、既存市街地の街区再編、機能更新など、計画的な土地利用転換により、安全かつ快適な駅施設をはじめとした公共空間などの整備により、魅力的な複合市街地を形成

＜特定都市再生緊急整備地域＞

- ・羽田空港の国際化やリニア中央新幹線の整備を契機に、広域交通の拠点性を強化し、東京と国内外を結ぶサウスゲートにふさわしい交通結節点を形成し、業務、商業、研究、交流、宿泊、居住、教育、文化などの多様な機能が集積する、魅力ある新拠点を形成

■都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項

＜田町＞

- ・業務、商業、住居、教育、産業支援、文化、交流などの多様な機能を誘導
- ・震災等に対応できる都市防災機能の強化

■公共施設その他の公益的施設の整備及び管理に関する基本的事項

＜田町＞

- ・国内外からの来街者が安全で快適に利用できる交通結節点として、東西自由通路及び駅前広場を整備
- ・東西自由通路から連続する歩行者デッキ、緑豊かな歩行者空間の整備等による、歩行者ネットワークを充実・強化
- ・芝浦公園の拡張・再整備

■緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に必要な事項

- ・都市開発事業において、建築物等の高さの制限や配置等の工夫などによる風の道の確保を誘導

- ・都市開発事業における敷地内緑化・屋上緑化・壁面緑化などヒートアイランド対策を誘導
- ・都市開発事業における建築物等の高断熱化・省エネルギー化等により地球温暖化対策を誘導
- ・都市開発事業において、自立・分散型かつ効率的なエネルギーシステムの導入を誘導
- ・都市機能が集積しエネルギーを高密度で消費する拠点地区において、複数街区にまたがる面的ネットワークの整備によるエネルギーの自立化・多重化など、地域特性に応じた災害時の業務機能などの継続に資する整備を誘導
- ・都市開発事業において、備蓄倉庫の設置や一時滞留可能な空間を確保することにより、帰宅困難者対策を誘導
- ・運河、自然、歴史等の特徴を活かした、地域の顔となる魅力的な景観形成に配慮した都市開発事業を誘導
- ・田町駅前及び駅周辺の防災機能の確保を誘導
- ・地域の特性を生かしたエリアマネジメントにより、地域が主体となって、まちのにぎわいや魅力を創出
- ・AI、IoT等の先端技術を活用した都市開発事業を促進
- ・都市開発事業において、ゆとりある共用スペースや良質なオープンスペースの充実など、新しい日常に向けた対策を誘導

4. 第6期科学技術・イノベーション基本計画（令和3年3月／閣議決定）

■価値共創型の新たな産業を創出する基盤となるイノベーション・エコシステムの形成

<目標>

- ・大学や研究開発法人、事業会社、地方公共団体等が密接につながり、社会課題の解決や社会変革へ挑戦するスタートアップが次々と生まれるエコシステムが形成され、新たな価値が連続的に創出される。

<具体的な取組>

- ・社会課題の解決や市場のゲームチェンジをもたらすスタートアップの創出及び効果的な支援を実現するため、大学・国立研究開発法人等発ベンチャー創出を促進する環境整備、ベンチャーキャピタルのファンド組成の下支えや、研究資金配分機関等による大規模な資金支援（Gap Fund供給）を実施する。
- ・大学・国立研究開発法人等が有するイノベーションの源泉である知と社会ニーズとのマッチングを加速化するため、産学官共同研究の推進や、若手研究者と産業界とのマッチングを強化する。
- ・持続的な産学官連携プロジェクトの組成や事業の高度化を支援するマネジメント体制の構築、多様なステークホルダーによる共創の場となるオープンイノベーション拠点の整備等を推進し、大学、国立研究開発法人、研究機関、企業等の連携を後押しする。
- ・スタートアップ・エコシステム拠点都市の独自の取組を後押しし、世界に比肩する自律的なスタートアップ・エコシステムを形成する。このため、拠点都市に対し、大学等におけるスタートアップ創出の活性化、海外市場への参入も視野に入れたアクセラレータ機能やGap Fundの強化、分野間でデータを連携する基盤への接続に関する周知啓発、スマートシティ事業との連携等の官民による集中的な支援を行う。

5. 都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月）

■中枢広域拠点域

- ・おおむね環状7号線内側の区域では、高密度な道路・交通ネットワークを生かして、国際的なビジネス・交流機能や業務・商業などの複合機能を有する中核的な拠点が形成され、グローバルな交流によって新たな価値を生み続けています。
- ・域内では、老朽建築物の更新や木造住宅密集地域の解消、緑や水辺空間の保全・創出などが進み、中心部では高密度の、縁辺部では中密度の緑豊かで潤いのある複合市街地が広がっており、充実した鉄道ネットワークに支えられ、魅力的な居住生活が実現しています。
- ・臨海部は、公共交通の充実等によって区部中心部と強く結ばれ、一体的な地域として認識されており、区部中心部の大規模な公園が臨海部の緑や水とつながるなど、四季の彩りや水辺の潤いが区域全体に広がっています。

■国際ビジネス交流ゾーン

- ・「中枢広域拠点域」のうち、特に、国際金融やライフサイエンスといった世界中から人材、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、アジアにおけるビジネス・交流の拠点としての地位を確立しています。加えて、高密度な道路・交通ネットワークを生かし、国際的なビジネス・交流機能の強化と、その持続的な更新が図られています。
- ・これらのグローバルなビジネス展開を支える外国人向けの住宅、サービスアパートメント、医療・教育機関など、国際的に高い水準を持つ緑豊かな都市環境が整備され、世界中から多様な人材とその家族などが集まっています。

■個別の拠点や地域の将来像

<品川・田町・泉岳寺・芝浦>

- ・リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅周辺では、駅の再編、環状4号線や歩行者ネットワークなどの都市基盤の整備が進み、国内外の各都市とつながる利便性の高い広域交通結節点が形成されています。
- ・国際的な業務機能とこれを支えるカンファレンス、業務、商業、宿泊、居住、研究などの多様な機能が高度に集積し、様々な交流とイノベーションが生まれ続ける、国際的な拠点が形成されています。
- ・東京湾からの「風の道」の確保、大規模公園、緑地、運河などを活用した水と緑のネットワークの形成、下水熱の有効利用など、環境に関する先端的な取組が進んだまちが形成されています。

6. 東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 ―サステナブル・リカバリー― 東京の新しい都市づくり―（令和3年3月）

■活力とにぎわいの拠点

- ・「活力とにぎわいの拠点」では、商業、文化、交流など、地域の活力やにぎわいを生み出す多様な都市機能の集積を図る。

■人が輝く東京の個性ある地域づくり（特色ある地域の将来像）

<田町・三田>

- ・大規模な低未利用地において業務・商業・文化機能が複合した開発や、既存市街地の街区再

編・機能更新などにより、計画的な土地利用転換が進むことで、快適な歩行者ネットワークや縦横に巡る運河を生かした水辺の住宅などからなる、魅力的な活力とにぎわいの拠点を形成。

7. 「未来の東京」戦略 version up 2024（令和6年1月）

■「2030年に向けた戦略」

<戦略6 ダイバーシティ・共生社会戦略>

- ・ソフト・ハード両面からバリアフリー施策をさらに発展させ、ユニバーサルデザインのまちづくりを一層促進

<戦略8 安全・安心なまちづくり戦略>

- ・「TOKYO 強靱化プロジェクト」のアップグレードの下、新たな目標を設定する等各施策をレベルアップ

<戦略9 都市の機能をさらに高める戦略>

- ・道路空間等の効果的な活用や、民間活力を生かした公園の整備など、人々がまちを楽しめる、魅力ある空間を創出

<戦略11 スタートアップ都市・東京戦略>

- ・TIBを核としてイノベーションが巻き起こる一大フィールドを構築し、スタートアップのグローバルな成長を強力に後押し
- ・官民協働の推進やアントレプレナーシップの育成、資金供給の仕組みなど、多様なスタートアップを生み出し成長を促すための施策を展開

<戦略12 稼ぐ東京・イノベーション戦略>

- ・GX・DXを軸にテクノロジーとイノベーションを生み出し、ヒト・モノ・カネの集積を活かして、東京を世界をリードする強い経済・金融都市へと発展

<戦略13 水と緑溢れる東京戦略>

- ・「東京グリーンビズ」の旗印の下、100年先を見据え緑を「まもる」「育てる」「活かす」取組を強化し、東京の緑の価値を総合的に向上

<戦略14 ゼロエミッション東京戦略>

- ・次世代技術による再エネの導入拡大、エネルギー利用の効率化に加え、水素エネルギーの普及拡大などにより、脱炭素化を強力に推進
- ・サーキュラーエコノミーへの移行に向けて、持続可能な資源利用につながる先進的な取組と連携を社会へ展開

■重点政策・人が輝く

<世界を舞台に輝く人材を創出>

- ・子供・若者への投資を拡大し、未来を担うリーダーを育成
 - ✓大学に眠る技術シーズやアイデアを活用した起業・新事業創出や、その促進に向けた学内の体制整備の支援を拡充

■重点政策・国際競争力の強化

<みどりと生きるまちづくり>

- ・「東京グリーンビズ」を強力に推進
 - ✓都民をはじめ様々な主体との連携・協力により「まもる」「育てる」「活かす」取組の輪

を拡大し、東京の緑の価値を高めていく

<イノベーションの創出・新たな産業構造への転換>

- ・スタートアップと金融の力でサステナブルな都市を実現
 - ✓一大拠点を核として官民協働のチームでスタートアップの成長を強力に後押しするとともに、イノベーションを通じてグローバルな成長や社会課題解決を生み出す
 - 全国の大学と連携したスタートアップ支援を展開
 - TIBの理念・取組に共感するプレイヤーが各自のエリアで行うスタートアップとの協働の取組を支援

■重点政策・安全・安心

<気候危機へ立ち向かい、脱炭素化を加速>

- ・再エネ実装の加速化とエネルギー効率の最大化を徹底的に推進
 - ✓次世代技術も活用した再エネ導入の促進とエネルギー効率の最大化などにより、2030カーボンハーフを達成

<強靱な首都東京を実現>

- ・不断の強化で「100年先も安心」な東京を築き上げる
 - ✓「TOKYO強靱化プロジェクト」を立上げ、2040年代に目指す姿や方向性を提示

8. 東京バイエSGまちづくり戦略2022（令和4年3月）

■戦略4 にぎわい・交流・イノベーションを生む世界から選ばれるまちの実現

- ・大学を核とした新たなオープンイノベーションの創出など、インキュベーション施設の整備促進（田町地区）

■個別の拠点の将来像

<田町>

- ・大規模インキュベーション施設が整備され、大学を核とした新たなオープンイノベーションが実現し、産学連携の拠点を形成

9. 新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針（令和6年3月改定）

■整備の方向性

<魅力と活力のある都市の形成>

- ・今後の成熟期において、東京が一段と質の高い成長を遂げられるよう、地域の個性やポテンシャルを最大限に発揮し、各地域が競い合いながら新たな価値を創造していく必要がある。そのため、拠点間を結ぶ交通ネットワークを充実させるとともに、個性やポテンシャルを生かしながら、都市機能の更なる集積を図っていく。また、丘陵地や河川・崖線などの自然地形や公園・緑地など一体となった厚みとつながりのあるみどりの充実、みどりの量的な底上げと質の向上を一体的に進めるとともに、にぎわい施設と連動した水辺沿い空地の整備や道路修景事業と連携した道路空間との一体的なオープンスペースの整備を図るなど、東京の魅力や活力を更に高めていく。

<メリハリのある都市空間の形成>

- ・個性やポテンシャルを最大限に発揮する都市機能を適正に配置し、利便性に優れた機能的な都市活動拠点の形成を促進する。これにより、拠点等とそれ以外の地域でメリハリのある都

市空間の整備が進められるようにし、広域的な観点から中核的な拠点地区の育成を図るとともに、集約型の地域構造を形成していく観点からも、地域レベルでの拠点等の育成を図っていく。

<質の高い都市空間の形成>

- ・国際的なビジネス・交流機能、商業などの複合機能や質の高いみどりとオープンスペースを備えた快適な都市空間の創出を促し、個性ある多様な都市活動が活発に行われる拠点としての質の高い都市環境を整備する。さらに、文化・交流などの多様な機能を適切に導入し、幅広いサービスを提供できるようにすることで、人々が集い都市を楽しむ場を創出し、就業形態の変化等多様なニーズにも対応できるようにするなど、様々な活動が誘発される質の高い都市空間を育成整備する。

<整備区分>

- ・中枢広域拠点域内において、鉄道乗車人員の特に多い駅周辺等を、商業、文化、交流など地域の活力やにぎわいを生み出す多様な都市機能の集積を図る「活力とにぎわいの拠点地区群」、「活力とにぎわいの拠点地区」に設定する。
- ・中枢広域拠点域の中でも極めて鉄道網が充実し、多様な都市機能が比較的厚く面的に広がっているゾーンとして、グローバルビジネスの業務統括拠点などが高度に集積した中核的な拠点の充実やこれらのグローバルなビジネス展開を支える機能の一層の導入を促進する「国際ビジネス交流ゾーン」を設定する。

<駅とまちが一体となる都市づくりに寄与する取組>

- ・駅利用者の動線の改善等の促進
- ・交通結節機能の向上の促進

10. 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2年3月）

■品川駅・田町駅周辺地域の将来像

<品川駅・田町駅周辺地域の位置付け>

- ・品川駅・田町駅周辺は、「中枢広域拠点域」、「国際ビジネス交流ゾーン」に位置しており、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅周辺では、駅の再編、環状4号線や歩行者ネットワークなどの都市基盤が進み、国内外の各都市とつながる利便性の高い広域交通結節点が形成されている。

<新たな将来像 「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」>

- ・将来像1：国内外のビジネスパーソンの活力にあふれる最も進んだビジネスのまち
- ・将来像2：世界の人々が集い交わる文化・知の交流のまち
- ・将来像3：世界に向けた次世代型の環境都市づくりを実現するまち

<田町駅東口地区>

- ・就業と居住と教育等の機能を備え、多様な都市的活動が展開する、親密さと魅力のある複合市街地

■将来像実現のための7つの戦略

- ① 世界から人・企業を集める企業誘致・MICEプロモーション
- ② グローバルな活動拠点にふさわしい居住・滞在環境整備
- ③ 世界に誇る活力と潤いのある景観・環境形成

- ④ 広域アクセス性の効果を最大化する駅機能の強化
- ⑤ 拠点性を高める道路ネットワークの構築
- ⑥ 活発な都市活動を支える快適な歩行者ネットワークの構築
- ⑦ 安全・安心な防災都市づくりの推進

■まちづくりの誘導の方向（個別地区編）

＜田町駅東口地区＞

- ・田町駅東口地区においては、「田町駅東口地区再開発等促進区を定める地区計画」に基づき、芝浦港南地域の「玄関口」かつ市街地形成を先導する核となる地区として、業務、商業、教育、研究機能及び都心定住を図る居住機能や文化機能などを備えた魅力ある、複合市街地を形成する。また、駅前地区にふさわしい広場、道路等の都市基盤整備を行い土地の合理的な高度利用と都市機能の更新を図る。

＜魅力ある複合市街地の創出＞

- ・複合開発地区においては、業務・商業・居住機能を主体に、文化や交流、都市余暇機能等を併せ持つ複合市街地とする。住宅は独立したコミュニティを形成するように配置し、業務棟との間に形成させる共用空間を中心に、文化や交流等を目的としたにぎわいと魅力ある都市空間を創出する。
- ・また、住民や就業者の憩いの場となる緑地・広場や快適で安全な歩行者空間を創出する。
- ・教育・研究地区においては、既存の教育機能を生かしながら、教育、研究、交流機能を有する地区とする。

11. 風の道確保等に関するガイドライン（令和2年3月）

■今後の開発において、風の道への配慮を要請する区域

- ・都市開発諸制度を活用した大規模建築物については、建築物を原則高さ50m以下とし、50m超で建築する場合は建築物の見付け面積を主風向に対して最小にする等、特段の配慮を行うことを要請する。
- ・上記の高さ50m超の建築物を建てる場合については、別途定めるマニュアルに従って風シミュレーションを実施し、基準を満たすよう建物配置や形状の工夫をすることによって、風の道を確保する。

12. 東京都防災対応指針（平成23年11月）

■社会全体で取り組む帰宅困難者対策の再構築

- ・公共施設だけでは一時待機施設が不足することが予想されるため、協議会において、民間事業者に対して、従業員・顧客の保護を含めた一時受入れも視野に入れた上で施設を確保するよう要請し、施設の量的拡大を図る。
- ・主要ターミナル駅周辺などにおいては、帰宅困難者用の避難場所の不足が懸念されることから、都市開発諸制度などを活用し、大規模な新規の民間建築物に対して、一時待機施設としてのスペース確保や、防災物資の確保などを誘導する。

■住民の避難対策の充実

- ・一時待機施設の確保に向けての取組を着実に進めるとともに、各施設における備蓄物資も確保していく。

■事業者と連携した大都市における防災拠点の整備促進

- ・都心・副都心などにおいて、地元区や民間事業者等と連携して大街区化を進め、市街地の更新により耐震性を向上させるのにあわせて、オープンスペースや機能的な道路空間を創出し、市街地の防災性を向上させるとともに環境と調和した効率的なエネルギー利用が可能となる建築物を誘導してその中に帰宅困難者の一時避難場所、備蓄倉庫、自家発電設備等を備えることで、まちなかにおける防災上の拠点を整備していく。

■発災に備えたライフラインのバックアップの確保

- ・都市機能を維持するためのライフライン及び応急・復旧活動の拠点となる施設等においては、可能な限り環境への影響に配慮した自立・分散型電源の設置を促進する。

■高度な耐震性を備えた都市づくり

- ・防災上重要な公共建築物の耐震化を進めるとともに、百貨店、ホテル、劇場などの不特定多数の人が利用する特定建築物の耐震化について、関係団体を通じて所有者等の耐震化の取組をより一層強く働きかけていく。

13. 東京都地域防災計画 震災編（令和5年修正）

■東京都帰宅困難者対策条例に基づく取組の周知徹底

- ・事業者は、事業所防災計画等において、従業員等の施設内待機に係る計画を定めておく。テナントビルの場合や入居者が複数存在する複合ビルの場合、企業等はビルの施設管理者や他の入居者と連携し、建物ごとの個別の事情に応じて、あらかじめ役割分担を取り決める。
- ・従業員等が企業等の施設内に一定期間待機するためには、必要な水、食料、毛布、携帯トイレ・簡易トイレ、衛生用品（トイレットペーパー等）、燃料（非常用発電機のための燃料）等をあらかじめ備蓄しておく必要がある。高層ビルに所在する企業等においては、エレベーターが停止した場合に備え、備蓄品の保管場所を分散させておくことも考慮する必要がある。

■駅前滞留者対策協議会の設置

- ・駅周辺等に多くの滞留者が発生した場合に備え、都及び区市町村が連携し、あらかじめ駅ごとに、都、区市町村、所轄の警察署・消防署、鉄道事業者、駅周辺事業者等を構成員とする、駅前滞留者対策協議会を設置し、災害時の各機関の役割や地域の行動ルール等を定める。

■帰宅困難者への情報通信体制整備

- ・帰宅困難者等への円滑な情報提供を確保すべく、情報提供ガイドラインを基に、国・都・区市町村・事業者等は取組を進めていく。

■一時滞在施設の確保及び運営の支援

- ・事業者や学校等は、区市町村や都の要請に応じて、管理する施設を一時滞在施設として提供することを検討し、受入可能な場合は、区市町村と協定を締結する。
- ・要配慮者等への対応を図るため、一時滞在施設の待機スペースの一部を要配慮者への優先スペースとすることや、外国人にも分かりやすいピクトグラム等の活用、「やさしい日本語」、英語、中国語等の誘導案内板等による対応を検討するなど受け入れのための態勢を整備する。

■帰宅支援のための体制整備

- ・事業者は、帰宅抑制ののち、混乱が収拾してから従業員等が安全に帰宅できるよう、事前に帰宅のためのルールを設定しておく。

14. 東京都環境基本計画2022（令和4年9月）

■地域別配慮の指針 ― 中枢広域拠点域

<気候変動対策>

- ・開発や建築など、都市更新の時期に合わせて、よりエネルギー効率の良い都市構造や建物へと更新していくことで、中枢広域拠点域全体のエネルギー消費量、温室効果ガス排出量を削減していく。
- ・開発等に当たっては、都市開発による温室効果ガス排出量や自動車交通量の低減を図る。拠点開発等を効率的に進めることでエネルギー効率の良い都市構造としていく。
- ・多様な都市機能が集積していることから、地域冷暖房などによるエネルギーの面的利用の活用に努めていく。
- ・建物の利用に当たって、街区内等で連携した効率的なエネルギーマネジメントができるよう十分配慮する。

<環境負荷の少ない交通>

- ・今後も大規模な都市開発が進行することから、高度に発達した公共交通網や通勤・通学のみならず多様なニーズに対応する自転車を十分生かすことに留意して、自動車交通に過度に依存しないよう計画する。

<大気環境の向上>

- ・自動車の発生集中交通量が増大する土地利用及び都市開発に当たっては、自動車利用の抑制や平準化等を考慮した計画とすることにより大気環境の向上を図る。

<生物多様性の保全・みどりの創出>

- ・地域内に残されたみどりの保全に努めるとともに、建替えなどを契機とした緑地の創出を行い、公園などの緑地や河川を軸とするエコロジカル・ネットワークの保全と回復を進める。
- ・オフィスビル等において、生態系に配慮した緑化や緑地に生きものを呼び込む取組に努める。
- ・緑化計画の策定に当たっては、地域の在来植物を中心とし、生物多様性に配慮した緑化を検討する。
- ・特にみどりの少ないエリア北部や東部の木造住宅密集地域では、緑化スペースの創出や生垣緑化等による積極的な緑化を推進する。
- ・空地が少ない地域でも、限られた空間を生かした屋上緑化・壁面緑化等を推進する。

<水循環の再生と水辺環境の向上>

- ・特に大規模開発等では、積極的な雨水利用や広域循環供給地域での下水再生水の利用を進める。
- ・街づくりの重要な要素として水辺空間の活用を図るため、親水性のある水辺空間の創出に努める。

<景観形成 歴史的・文化的遺産の保全・再生 >

- ・東京の成り立ちを伝える街並みや建造物、多様な個性と特徴ある地域、台地と低地がつくる地形の起伏や崖線による緑の帯など、本地域の各所に存在する、これら個々の景観特性を際立たせ、首都にふさわしい魅力的で多様性に富んだ景観形成を図る。

15. 東京都景観計画（平成30年8月）

■良好な景観の形成に関する方針

＜都心部を中心とする風格ある景観の形成＞

- ・都市再生緊急整備地域などの都市再生が進む地域では、個々の計画における景観への配慮はもとより、その周辺を含め、風格、潤い、にぎわいのある街並みを形成するよう誘導し、都市活力の維持・発展とともに、新たな個性や魅力ある景観を創出する。
- ・銀座中央通り、晴海通り、日比谷通り、青山通り、靖国通り、六本木通りなど、都心の主要な幹線道路では、快適な歩行者空間の整備、道路緑化などの修景を進める。その沿道地域においては、地域のまちづくりと連携して地区計画や景観地区などを積極的に活用し、建築物の形態や色彩、スカイライン、屋外広告物の表示などに統一感を確保し、道路空間と一体となった魅力のある景観を形成する。

＜水辺を生かした魅力的な都市空間の創出＞

- ・竹芝、芝浦、天王洲などの内港運河地帯においては、運河ルネサンス、親水護岸や遊歩道の整備などと連携し、水辺に開かれた開発を誘導する。これにより、市街地と縦横に張り巡らされた運河とが一体となった水辺空間の再生・創出を進める。

■水辺景観形成特別地区

＜景観形成の目標＞

- ・水辺の散策路や観光スポットを結ぶルートにおいて、移動しながら景色の変化を楽しめる、魅力的で連続性のある景観を形成する。また、観光まちづくりと連携し、東京を訪れる人に印象的で魅力的な景観形成を進める。

＜景観形成の方針＞

- ・水辺の散策路や水上バスなど、水際や水上からの視点に配慮し、水辺を生かした開放感のある景観を形成する。
- ・屋外広告物は、水辺や背後の街並みとの調和に配慮した表示・掲出とし、開放的で、潤いのある水辺を生かした景観を形成する。また、屋外広告物の光源は、原則として建築物の低層部に使用し、夜間において、商業施設を中心とするにぎわいを創出し、また、散策路沿いの水面に映る光を楽しめるような、魅力ある景観を形成する。

16. 東京GREEN BIZ 東京都の緑の取組 Ver.2（令和6年1月）

■「まもる」取組 樹木を残す新たな仕組み

＜概要＞

- ・樹木を残す新たな仕組み「ツリーバンク」を創設し、移植が必要な樹木を受入・保管し、新たな公園等の整備で活用します。公園等で育ち、親しまれてきた樹木を、新たな場所へ移植することで、後世へと引き継いでいきます。

＜今後の取組＞

- ・都立公園のバリアフリー化等の機能更新や海上公園の整備、都営住宅の建替え等で活用するほか、都市開発諸制度等を活用する案件において、ツリーバンクの樹木の活用を検討します。

■「育てる」取組 まちづくりにあわせた緑の創出

＜概要＞

- ・東京都では、開発による緑の創出や保全の取組を評価する仕組みによって、民間開発における緑化を促進することで、都市に新たな緑を生み出しています。

＜今後の取組＞ 都市開発諸制度の改定等による緑の創出の誘導

- ・ベイエリアにおいて、人々が憩う緑の空間として、立体的な緑を充実させていきます。また、開発による新たな緑と既存の緑の連なり・まとまりを誘導し、緑豊かな空間を創出していきます。

■「活かす」取組 緑・自然が有する機能を活用「グリーンインフラ」

＜概要＞

- ・自然が有する機能を豪雨対策や猛暑対策などの社会課題の解決に活用するため、都有施設や民間施設等でのグリーンインフラの導入が求められています。

＜今後の取組＞ 立体的な緑化の推進

- ・都心部における緑の創出を図るため、屋上や壁面、工事用仮囲い等を活用した立体的な緑化を推進していきます。

17. スタートアップ協働戦略 ver.1.0 ～スタートアップと東京都で「未来の東京」を共創する～ (令和4年2月)

■NEXs TOKYO（スタートアップ総合支援拠点の運営）

- ・スタートアップの成長促進に資する支援パートナーとの連携を目指す。
- ・スタートアップ支援施設などの各地域の既存支援機関と積極的に連携し、各機関の会員が有する事業課題について、強みを持つ連携先へとつなぎ、課題の解決が可能となる HUB 機構の構築を目指す。

■ベンチャーファンド

- ・イノベーションの創出やグローバルな活躍を目指すベンチャー企業を後押ししていくとともに、ベンチャー企業に対する民間投資の活性化につなげていくことを目指す。

■都インキュベーション施設の提供

- ・新産業や成長の見込まれる分野の新規創業者を多く輩出するため、都内創業を目指す又は創業間もない中小企業に対して、インキュベーション施設を提供する。
- ・創業者にとっての壁となっている場所と経営ノウハウ不足の問題に対し、低廉な家賃でのオフィス提供と、経営相談・支援機能を一体的に提供することで、創業者の発展を図る。

■スタートアップ・エコシステム 東京コンソーシアム

- ・東京にスタートアップ・エコシステムのグローバル拠点都市としての地位を確立させることで、国際競争力の強化、スタートアップの創出や成長、ひいては東京の経済の持続的な発展を実現し、また、スタートアップ・エコシステムによるイノベーションを社会に実装し、地域に還元する活動を推進することを目的とする。
- ・スタートアップ・エコシステムランキングにおいて、2030年までに世界第5位以内を目指す。

18. Global Innovation with STARTUPS (令和4年11月)

■世界を見据えた東京の戦略

＜未来を切り拓く 10×10×10 の イノベーションビジョン＞

- ・グローバル x10
 - ✓ 起業時から世界を見据え、海外VC等から資金を調達して世界市場に進出するスタートア

ップを数多く輩出。

✓東京からグローバルなイノベーションを起こしていく。

✓指標：東京発ユニコーン数 5年で10倍

・裾野拡大 x10

✓自分の頭で考え、失敗を恐れず、多様性を認める学びから起業家性を育み、起業等にチャレンジしやすい社会を実現。

✓地域の課題を解決する幅広いイノベーションを起こしていく。

✓指標：東京の起業数 5年で10倍

・官民協働 x10

✓行政がイノベーションを生み出すスタートアップの力を取り入れ、新たな成長を呼び込み、様々な社会課題を解決。

✓スタートアップと行政がパートナーとなり未来を実現する。

✓指標：東京都の協働実践数 5年で10倍

■イノベーションを起こす“場づくり”

＜“Tokyo Innovation Base” 構想＞

・国内外からVC、アクセラレータ、大企業、大学、学生、行政等のスタートアップに関わる様々な団体等が集まり、アーリー以前のスタートアップ等に重点的な支援を提供する一大拠点を構築。

・拠点で生まれ・成長したスタートアップを民間支援施設等へ送り、グローバル化に向けて更に成長を加速。

＜官民のスタートアップ支援を広げ、つなげ、育てる＞

・スタートアップ支援施設のマネージャー等を集めた交流会を開催し、支援情報の交換等を促す。参加者を取り込むことで、エコシステムを拡充する。

・都と、国内外のVC、アクセラレータ、大企業等が協定を締結し、民間のアイデア、ネットワーク、フィールドなどを最大限に生かしたこれまでにない多彩なスタートアップ支援を先行して実施（HTT やフェムテック等をテーマとした取組には重点支援）し、支援の主体を増やす。

■大学との強力な連携を実現

＜スタートアップ・エコシステム形成支援事業 GTIE (Greater Tokyo Innovation Ecosystem)＞

・都は幹事自治体として参画することで、起業活動支援、アントレプレナーシップ人材の育成などの活動をサポートするとともに、スタートアップ政策について継続的に意見交換を実施。

・東京圏の大学での広域的な展開を図る。

＜資金支援メニューの充実＞

・学内研究者等の起業に向けた支援を行う大学や大学VCに対し、都が資金サポート等の支援を行う枠組みを構築する。

・大学VCが運営するファンドに対して都がLP出資を行うことで、グローバル展開を目指す都内SUへ資金支援を実施する。

19. 港区まちづくりマスタープラン（平成29年3月）

■芝浦港南地区の目標

＜快適で移動しやすい交通環境の整備＞

- ・JR線東西方向、芝浦・港南地域から山手線内などにおいて、道路及び歩行者ネットワークの形成とともに、地域特性をいかした舟運の活性化を図るなど、地域内・地域間交通の利便性を向上させます。

■芝浦港南地区のまちづくりの方針

＜方針1 土地利用・活用＞

- ・運河や海など水辺の魅力を向上させていくため、周辺の開発事業等に合わせたオープンスペースや水辺の散歩道などの形成による連続したにぎわい空間の確保を図るほか、水辺に対して開放性のあるデザインの誘導などにより、水辺に開かれた魅力あるまちづくりを進めます。

＜方針2 住宅・生活環境・地域コミュニティ・防犯＞

- ・開発事業等に際しては、周辺環境との調和を図るとともに、子育て支援・教育関連施設など、生活基盤を支える施設を誘導します。

＜方針3 道路・交通＞

- ・田町駅とその周辺を含めた公共交通の利用時や乗継ぎ時の利便性の向上を図ります。
- ・自転車シェアサイクリングポートの増設を図るとともに、自転車走行空間の整備を推進するなど、自転車の利用環境の向上を図ります。
- ・田町駅周辺を中心とした連続的で面的なバリアフリー化を推進します。

＜方針4 緑・水＞

- ・水辺に沿った緑と水のネットワークを形成し、水辺に親しめる空間を充実させるため、運河沿いの遊歩道の連続化や水辺へのアクセス性の向上を図ります。

＜方針5 防災・復興＞

- ・品川駅及びJR新駅、田町駅周辺においては、帰宅困難者の一時滞在施設の確保など、地域と事業者が一体となったエリア防災の取組を推進します。

＜方針7 低炭素化＞

- ・田町駅東口周辺のCEMS（地域エネルギー管理システム）をモデルとした、エネルギーを面的に管理・利用するまちづくりを促進します。
- ・開発事業等の機会を捉え、質の高い緑豊かなオープンスペースの創出、樹木による緑陰形成や緑化による地表面被覆の改善など、緑と水をいかした環境配慮型のまちづくりを推進します。

＜方針8 国際化・観光・文化＞

- ・品川駅及びJR新駅や田町駅を起点とし、運河沿いの水辺や夜景を資源とした歩いて楽しめるルートや、コミュニティバス及び自転車シェアリングを用いた周遊・回遊を楽しめるネットワークを形成します。

20. 田町駅西口・札ノ辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン（平成25年2月）

■田町駅西口周辺（第一京浜南側）基盤施設の整備方針

- ・デッキレベルでは、駅東西連絡通路などの既存デッキの拡幅や新設等により、田町駅東口から第一京浜の北側へ横断するまでの動線を拡充し、駅東西の連携強化を図ります。また、田町駅の改良がおこなわれる際には、より一層の歩行者ネットワークとの連携を図ります。

21. 港区地域防災計画―震災編―（令和6年3月）

- ・都市開発諸制度を活用する大規模開発の事業者を誘導し、災害時の円滑な応急活動に資するオープンスペースの整備を促進していきます。
- ・事業者は、区や東京都との協定の締結に基づき、一時滞在施設を運営します。
- ・事業者は、一時滞在施設における備蓄物資を確保します。
- ・事業者は、災害時帰宅支援ステーションの意義について、普及啓発に努めます。
- ・事業者がBCPを策定し、災害に備えることにより、震災が発生しても事業の継続と迅速な復旧が図られるとともに、顧客や従業員の安全が確保されます。

22. 港区防災まちづくり整備指針（令和6年3月）

■防災まちづくりの地区別構想―芝浦港南周辺地区】

＜帰宅困難者対策＞

- ・都市再生安全確保計画区域の事業者や大規模開発事業者等による帰宅困難者用の一時滞在施設、備蓄物資の保管場所、誘導要員等の確保の促進
- ・都市再生安全確保計画や田町駅周辺、品川駅周辺の各滞留者対策推進協議会が対象とする区域において、事業者等が連携した帰宅困難者対策の実動訓練の促進、及び街づくりへのフィードバックの検討

＜建築物の耐震化等＞

- ・高層建築物の防災対策の促進（家具転倒防止・エレベーターの地震防災対策、備蓄、ライフライン機能の確保）
- ・街区の更新等によるオープンスペース確保等防災性向上のための指導・誘導
- ・在宅避難の促進
- ・新築時等の機会を捉えた液状化対策の促進

＜浸水対策＞

- ・止水板等の設置、電気設備の上層階への設置、土のうの配備の促進

＜都市機能の維持＞

- ・コージェネレーションシステムや地域冷暖房の導入の促進と、停電時の周辺地域への電力・熱の提供促進

23. 港区バリアフリー基本構想（令和3年7月）

■田町駅周辺重点整備地区

- ・田町駅東西のまちづくりに伴う大規模再開発、電線類地中化整備等と連携して歩行空間の創出と鉄道駅間相互のバリアフリー空間を創出していきます。

24. 港区景観計画（平成27年12月）

■景観形成の基本方針1：水と緑のネットワークを強化し、潤いある景観形成を進める

＜運河とまちが一体となった水辺景観を再生、創出する＞

- ・親水護岸の整備や運河沿いの遊歩道の整備、ネットワーク化等により、潤いのある運河景観を再生、創出します。
- ・運河沿いの開発や既存建築物の改築等の機会をとらえ、水辺に開かれた整備・開発を誘導す

るとともに、まちと水辺のつながりに配慮した景観形成を誘導するなど、総合的に魅力ある運河景観を再生、創出します。

＜大規模開発等にあたり、新たな緑を創出する＞

- ・建築物の建築や開発等にあたり、敷地や屋上、壁面等の緑化を誘導し、憩いと安らぎを感じることのできる景観を創出します。

＜緑豊かな公園、広場づくりを進める＞

- ・既存の公園や開発に伴う公開空地等においては、緑の拠点として、より一層緑を育み、道路や水辺等の緑とのつながりを拡充します。

■景観形成の基本方針3：誰もが楽しく歩ける、にぎわいや風格のある通りを創る

＜特色ある主要な道路沿いの街並みを創る＞

- ・景観の骨格を形成する主要な道路では、ゆとりある快適な歩行空間を整えるとともに、街路樹や植栽帯等の整備による緑化、修景等を進め、風格ある街並みを保全、創出します。
- ・主要な道路沿いにおいては、道路整備の機会等をとらえ、オープンスペースの確保や緑化等による道路と沿道の建築物等の一体的な景観形成を誘導し、にぎわいと統一感のある魅力的な街並みを演出します。

■景観形成の基本方針4：地域の個性を生かした魅力ある街並みを育む

＜地域の玄関として、駅前のシンボリックな景観を創る＞

- ・地域の玄関としての役割を担う駅前空間においては、屋外広告物の規制・誘導やサイン整備、植樹や植栽による緑化、路上工作物の修景等により、シンボリックな景観を創出します。

＜魅力ある街並みを育む＞

- ・大規模建築物等の建築にあたっては、「大規模建築物等の建築等に係る事前協議制度」等との連携を図り、公開空地の整備を誘導するなど、ゆとりある街並みの創出を進めるとともに、周辺と調和した建築物の形態やデザイン等を誘導し、魅力ある街並みを創出します。

■水辺景観形成特別地区における景観形成の方針

＜東京の玄関口として新しい時代にふさわしい景観を形成する＞

- ・良好な交通アクセスと広大な海、後背地からなる都心景観を生かし、東京の玄関口としてふさわしい風格ある景観を形成します。

＜貴重な海辺景観を保全、活用する＞

- ・水辺の散策路や水上バスなど、水辺や水域からの視点に配慮し、水辺空間を生かした開放感のある景観を形成します。

25. 港区緑と水の総合計画（令和3年2月）

■地区別の方針 - 芝浦港南地区

＜環境負荷の少ないまち＞

- ・地区全体が夏期日中の気温が高いエリアとなっていることから、街路樹の育成や、沿道敷地の高木の育成などによる緑陰形成、建物からの照り返しを抑制する塀や壁面の緑化を進めます。

＜まちの魅力・風格の向上＞

- ・運河と海辺の魅力を向上していくため、運河沿いや海辺において開発事業等の機会を捉えて、親水性の向上や水辺空間の連続化を図ります。
- ・運河沿いの遊歩道の連続化や水辺へのアクセスの向上を図るとともに、船着き場や、にぎわ

い創出のためのイベントの開催など、水辺空間の多様な活用を推進します。

26. 港区低炭素まちづくり計画（令和3年6月）

■施策1-1 エリアにおけるエネルギー利用効率の向上

- ・地区内や複数の街区でエネルギー供給施設を共有し、効率的に電気や熱を融通し合うエネルギーの面的利用を促進することで、災害等の非常時においても電力や熱を確保することが可能となり、エリア単位のレジリエンスの強化を図ります。
- ・特に、開発事業等による都市機能の更新や街区再編などの機会をとらえて、コージェネレーションシステムなどによる自立分散型エネルギーシステムなどの高効率かつ自立性の高いエネルギーの面的利用の導入を図ります。

■施策1-2 建築物のエネルギー負荷の低減

- ・事業所ビル等の新築・増築などにエネルギー効率の高い設備機器など先端技術を導入し、エネルギー使用の効率化を図ります。また、ZEBやZEHを指向する環境性能の高い建築物の増加を図ります。
- ・区内の面的な開発事業の機会を捉え、都市機能の集約とエネルギー利用の効率化を図るとともに、老朽化したエネルギー性能の低い建物からエネルギー性能の高い建築物へ建替えることで、安全性の確保や建築物のエネルギー負荷低減を推進していきます。

■施策1-3 未利用・再生可能エネルギーの活用促進

- ・開発事業等の機会をとらえて、太陽光や太陽熱、地中熱などの再生可能エネルギーや、排熱、下水熱などのこれまで利用されてこなかった未利用エネルギーの導入・活用を促進していきます。

■施策2-1 二酸化炭素の吸収源となる緑のさらなる創出

- ・公共空間のみならず、民間の建築物を含むまちなか全体において、区民、事業者などの多様な主体と連携し、近年の先進的な緑化技術を踏まえた屋上緑化や壁面緑化を誘導していきます。

■施策2-2 自然を活用した異常気象等への対応

- ・海や運河、緑地等の地域の冷熱源からの風を都市空間内に導くため、風の道を確保し、その周辺において緑化や暑熱環境対策等に取り組めます。
- ・主要道路や沿道周辺の敷地などにおいては、街路樹育成による緑陰形成を進め、夏でも快適に歩きやすい屋外環境を創出していきます。
- ・点在する緑地や公共空間では「クールスポット」を形成し、緑地の保全・創出、冷却効果のある設備設置に取り組んでいきます。
- ・開発事業等においても、「環境アセスメント制度（環境影響調査制度）」、「港区建築物低炭素化促進制度」等に基づき、建築物の省エネルギー化の促進、低層部からの排熱の防止、敷地及び屋上・壁面の緑化など、ヒートアイランド現象緩和に寄与する対策について、計画段階から事業者を誘導します。

■施策3-1 自動車からの二酸化炭素排出量削減対策の推進

- ・都市内の非効率な自動車の移動の低減による二酸化炭素排出量の削減や、車両出入口による歩道分断箇所の減少による安全・快適な歩行環境の創出、さらに連続する街並みの形成と土地の有効活用を図るため、公共交通等の利用促進を図ることと併せて、駐車施設の集約化を推進していきます。
- ・大規模なまちづくりが行われる地区等を対象として、駐車施設の集約化に係る検討を進め、

計画が具体化した時点で「港区低炭素まちづくり計画駐車機能集約化編」に「駐車施設の集約区域」と「集約駐車施設の位置及び規模」を記載していきます。

■施策3-2 環境負荷の少ない移動手段（公共交通等）の環境整備と促進

- ・品川駅、高輪ゲートウェイ駅、田町駅、浜松町駅の駅前広場（交通広場）の整備については、地区の特性を生かした駅前広場（交通広場）の整備を誘導していきます。
- ・民間開発の機会を捉え、快適な歩行環境の整備について指導し、開発事業や基盤整備等に合わせた歩行者ネットワークの形成を推進していきます。
- ・自転車利用の増大に伴い放置自転車が増えることで、歩行者の安全な歩行や災害時の避難の妨げになることから、自転車等駐車場の整備を進めていきます。
- ・区内での自転車シェアリングの普及拡大を進めるとともに、さらなる利便性向上を図っていきます。また、近隣区との連携を一層強化し、ポートの増設やエリア拡大など、さらなる利便性向上に取り組んでいきます。

27. 港区総合交通戦略（令和5年3月）

■方針（１） 移動者が“多様な選択”をするための交通環境づくり

- ・高齢者や障害者等をはじめ、誰もが利用しやすい交通環境の形成を目指し、道路や鉄道、路線バス、それを補完する港区コミュニティバス（ちいばす）等を充実するとともに交通結節点の機能が向上し、大量輸送と個人のニーズにあったサービスとを両立させます。徒歩や自転車、あるいは超小型モビリティ等の短距離交通システムを充実させていくために、区は関係機関への働きかけや調整を行っていきます。

■方針（２） 交通結節点（乗換）の利便性・快適性の向上

- ・地域交通ネットワークにおいては、交通機関をつなぐ交通結節点の利便性向上を区の役割と考え、推進していきます。あわせて、国際生活都市にふさわしい交通結節点における分かりやすい乗換の情報提供に向けて、交通機関間の乗換経路や所要時間、高齢者や障害者等に配慮したバリアフリー化された経路についての駅等の案内表示の改善や整備、案内・情報の多言語化、現実空間と仮想空間の適切な役割分担による連携について検討します。

■方針（３） 新技術の進展やコロナ渦を契機とした環境に配慮した新たな取組の推進

- ・新しい生活様式と環境への配慮を踏まえ、交通における新技術の活用を推進します。また、MaaSについては、短中期的には移動者のニーズに合った移動手段・経路が選択できる地域交通ネットワーク・サービスの提供、長期的にはカーボンニュートラル等の都市政策・交通政策の実現のために活用することを目指します。

28. 第4次港区産業振興プラン（令和5（2023）年度改定版）（令和6年3月）

■（１）スタートアップ支援・創業支援の推進

＜創業準備期から創業後までのトータルサポートの充実（重点事業）＞

- ・創業時に必要な資金の補助制度、創業者の事業課題の解決をサポートする専門家の派遣、新たな製品や優れた技術の研究・開発への補助制度など多様なメニューを展開し、事業の立ち上げや安定化を支援します。また、起業経験者のほか、各業界や法務・財務等の専門家などが、資金調達や人材確保、経営戦略、販路開拓、規制対応等の相談に対応する「メンター制度」の導入により、創業後の様々な状況や課題、ニーズに応じたきめ細やかな支援を行います。

＜共創パートナー制度によるスタートアップ支援（重点事業）＞

- ・産業振興センターをハブ（結節点）に、区内に数多く集積する企業や大学・研究機関、大使館、金融機関、投資機関等が「共創パートナー」として連携・協力することにより、産業振興センターに集うスタートアップの資金調達や事業創出、製品開発、販路開拓、ビジネスマッチング等を多面的に支援する仕組みを構築します。

＜アントレプレナー育成事業の推進（重点事業）＞

- ・港区から世界の産業をけん引する人材の輩出を目指し、若年層を対象としたアントレプレナー（起業家）育成事業を推進します。

＜ビジネス・コミュニティの形成と新ビジネス創出の支援＞

- ・産業振興センターのコワーキングスペースに集う起業家などを対象とした「知的財産戦略」等をテーマとするセミナーや交流会の開催により、新たなビジネス・コミュニティの形成をサポートするとともに、新事業の創出やビジネスの拡大、人材育成などを促進します。

＜ビジネスサポートファクトリー機能を活用した技術革新の促進＞

- ・産業振興センターのビジネスサポートファクトリーにおいて、事業者やクリエイター、創業志望者などのアイデアの具現化、試作品製作を支援し、ビジネスの展開や技術革新を促進します。

■（２）産学官連携によるビジネス機会の創出

＜共創パートナー制度を活用したビジネス支援（重点事業）＞

- ・産業振興センターをハブに、区内に数多く集積する企業や大学・研究機関、大使館、金融機関、投資機関等が連携する共創パートナー制度を活用し、企業間や企業と大学、大使館等との連携を構築する場を提供することで、様々なビジネス機会の創出につなげるほか、新たなアイデアや技術を持つスタートアップと中小企業とのマッチングを促進し、販路の開拓や事業の拡大を支援します。また、大使館等との連携によるインバウンド・アウトバウンドイベントの開催などを通じて、区内企業の海外進出支援や海外企業の区内企業との協業促進を図ります。

＜オープンイノベーションの推進＞

- ・大学等との連携により産学マッチング会・交流会を開催するほか、大学等の研究機関の設備等を利用して製品の検査や共同研究等を行う場合の補助制度により、区内中小企業の技術革新や販路拡大を支援します。

III－2 事業推進の必要性

本計画地は、国立大学法人東京科学大学（以下「東京科学大学」という。）が所有する土地で、JR 田町駅に隣接し、羽田空港・成田空港に直結する都営地下鉄三田駅やリニア中央新幹線始発駅となる品川駅と近接する等、国内外や都心部への高い交通利便性を有している。

JR 田町駅周辺では、既存のスタートアップの他、港区立産業振興センターや田町駅西口駅前地区等のスタートアップ支援施設の集積が進んでいる。スタートアップの中でも大学発スタートアップはユニコーン企業の有力な輩出源とされているが、日本では大学が有する豊富で有望な研究成果をビジネス化できていないことから、大学発スタートアップへの支援が課題となっている。

また、JR 田町駅周辺では、複数の大規模開発の進展（田町駅前西口地区〔昭和 63 年 6 月/港区告示第 54 号〕、田町駅東口地区〔令和 5 年 3 月/東京都告示第 199 号〕、田町駅東口北地区〔令和 5 年 3 月/東京都告示第 199 号〕、田町駅西口駅前地区〔令和 6 年 4 月/東京都告示第 533 号〕）とともに、段階的に駅前空間の整備が進み、駅前の顔となる象徴的な空間が形成されつつある。一方で、本計画地は閉鎖管理が求められる学校施設として利用されており、周辺市街地へつながる歩行者ネットワークや地域に開かれた広場空間が整備されていない。さらに、今後、本計画地を含む田町駅周辺開発により駅の乗降客数の増加が見込まれており、東西自由通路の更なる混雑が予測されることも課題となっている。

「国家戦略特別区域及び区域方針（令和 6 年 9 月）」では、東京圏の目標として、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薬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こととしている。

「都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域 地域整備方針（平成 24 年 1 月）」では、「品川駅・田町駅周辺地域」において、羽田空港の国際化やリニア中央新幹線の整備を契機に、広域交通の拠点性を強化し、業務、商業、研究、交流、宿泊、居住、教育、文化などの多様な機能が集積する、魅力ある新拠点を形成することが示されている。

加えて、「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 ―サステナブル・リカバリー 東京の新しい都市づくり―（令和 3 年 3 月）」では、「田町・三田」において、業務・商業・文化機能が複合した開発や既存市街地の街区再編・機能更新などにより、計画的な土地利用転換が進むことで、快適な歩行者ネットワークなどからなる、魅力的な活力とにぎわいの拠点を形成することが将来像として掲げられている。

また、「東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022（令和 4 年 3 月）」では、田町地区において、大学を核とした新たなオープンイノベーションの創出など、インキュベーション施設の整備促進を図ることが掲げられている。

さらに、「港区まちづくりマスタープラン（平成 29 年 3 月）」では、JR 線東西方向、芝浦・港南地域から山手線内などにおいて、道路及び歩行者ネットワークの形成とともに、地域特

性をいかした舟運の活性化を図るなど、地域内・地域間交通の利便性を向上させること、田町駅とその周辺を含めた公共交通の利用時や乗継ぎ時の利便性の向上を図ることなどが示されている。

これらを踏まえ、大学発スタートアップを主な支援対象とした国内最大級のインキュベーション施設を整備し、東京科学大学とのインキュベーション施設の共同運営、全国の大学や産業界との連携を通じた支援体制の構築により、大学の豊富かつ有望な研究成果のビジネス化を促進する。

また、JR 田町駅南側の新たな自由通路及び改札をはじめとするまちの東西や周辺市街地、運河をつなぐ歩行者ネットワークや、企業やテナントビル専用のシャトルバス（以下「企業バス」という。）のロータリー等の都市基盤を整備し、まち全体の利便性及び回遊性の向上、道路交通環境の改善と東口駅前エリアの交通結節機能の強化を図る。

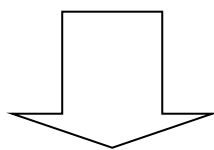
さらに、環境への取組として、まちに開かれたにぎわい、交流や憩いを促す、多様な緑化・広場空間の整備や建物の総合的な環境性能の向上等による環境負荷低減を図るとともに、帰宅困難者支援機能の整備や自立・分散型エネルギーシステムの導入等を通じて地域を支える防災対応力強化を図る。

以上の取組により、東京の都市再生に貢献する。

Ⅲ－３ 開発による都市再生への貢献

本計画では、以下に掲げる項目を整備方針として、事業を推進し、都市再生に貢献する。

イノベーション・エコシステムの形成に資する東京科学大学と連携した都市機能の導入、駅まち一体の都市基盤の構築、環境への取組と防災対応力強化を行うことによる都市再生への貢献



1. イノベーション・エコシステムの形成に資する都市機能の導入

- ① 大学発スタートアップ支援のためのインキュベーション施設の整備及び支援体制の構築

2. 駅まち一体の都市基盤の構築

- ① まちの東西や周辺市街地、運河をつなぐ駅周辺の歩行者ネットワーク整備
- ② 道路交通環境の改善と駅前交通結節機能の強化

3. 環境への取組と防災対応力強化

- ① まちにかかれたにぎわい、交流や憩いを促す多様な緑化・広場空間の創出
- ② 地域を支える防災対応力強化に向けた取組
- ③ 環境負荷低減に向けた取組

■都市再生への貢献

方針Ⅰ. イノベーション・エコシステムの形成に資する都市機能の導入

- ① 大学発スタートアップ支援のためのインキュベーション施設の整備及び支援体制の構築

方針Ⅱ. 駅まち一体の都市基盤の構築

- ① まちの東西や周辺市街地、運河をつなぐ駅周辺の歩行者ネットワーク整備
- ② 道路交通環境の改善と駅前交通結節機能の強化

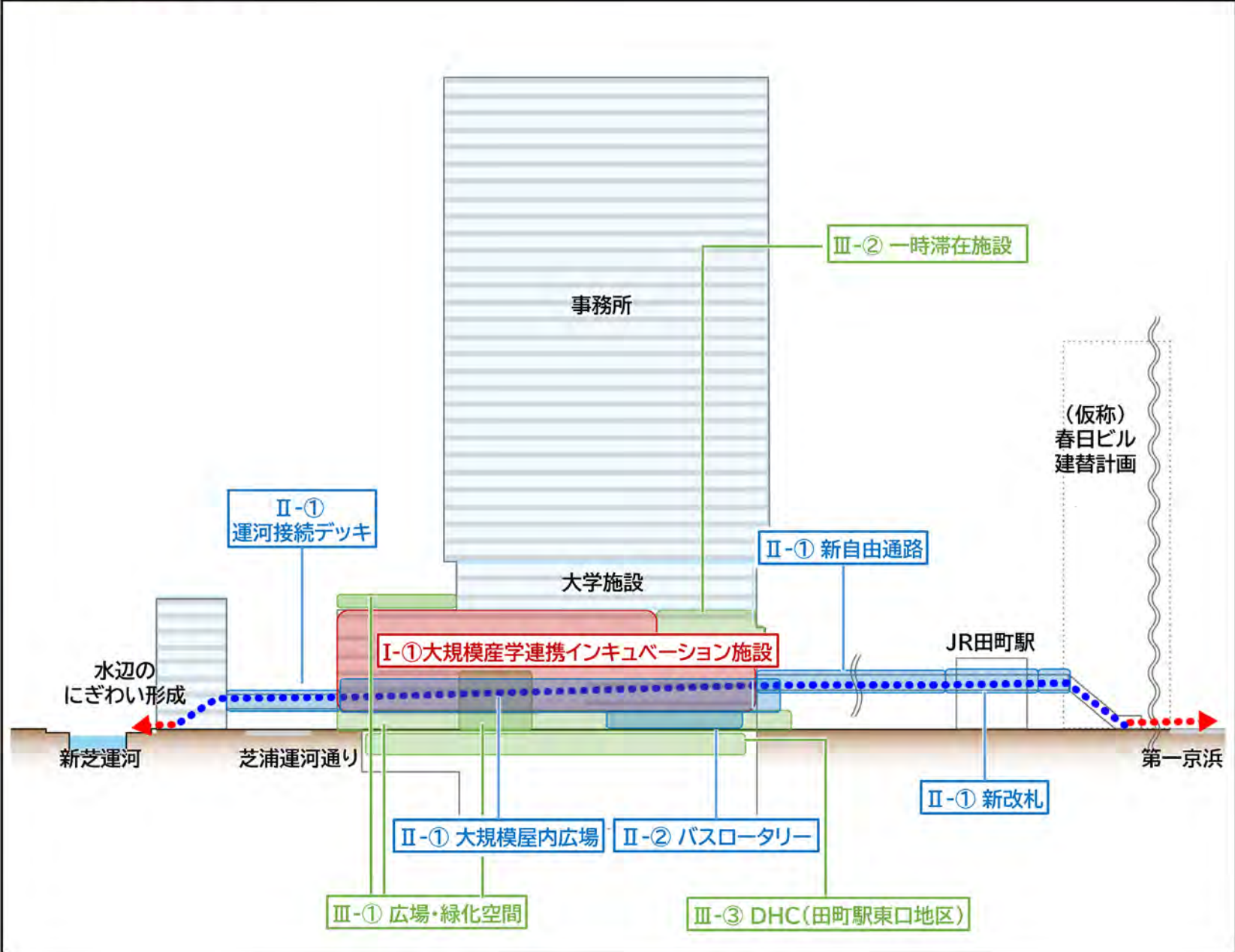
方針Ⅲ. 環境への取組と防災対応力強化

- ① まちに開かれたにぎわい、交流や憩いを促す多様な緑化・広場空間の創出
- ② 地域を支える防災対応力強化に向けた取組
- ③ 環境負荷低減に向けた取組

■ 平面イメージ



■ A-A' 断面イメージ



貢献項目		目的・ねらい	必要性・効果
1 イノベーション・エコシステムの形成に資する都市機能の導入	① 大学発スタートアップ支援のためのインキュベーション施設の整備及び支援体制の構築	東京科学大学とのインキュベーション施設の共同運営や国内外の大学及び産業界との連携を通じて、国内大学の豊富かつ有望な研究成果をビジネスにつなげ、イノベーション・エコシステムを形成する。	○日本は世界でも高水準かつ豊富な研究成果等を有する一方、これらを基に起業する大学発スタートアップの設立数がアメリカ等諸外国に比して少なく貴重な研究成果がビジネスにつなげられていない。 ○大学発スタートアップはユニコーン企業になれる高いポテンシャルを有している一方、大学発スタートアップが扱う研究成果を元とする製品・サービスは専門性が高く、適切な市場ニーズの把握や投資家の理解を得ることが困難なため、資金獲得や事業成長の大きな課題となっている。 ○以下の取組を通じて、国内大学の豊富かつ有望な研究成果を迅速にビジネス化する。 ・大学発スタートアップを主な支援対象とした国内最大級のインキュベーション施設（約 16,000 m²）を整備する。 ・大学発スタートアップが提供する専門性の高い製品・サービスの試作や実演に必要な設備スペックを完備したデモンストレーションスペースや、特殊製品の搬入に対応した耐荷重・動線設計がなされたショールーム機能を整備することで、専門知識を持たない投資家等にも分かりやすくアピール可能な環境を提供する。 ・東京科学大学が運営に参画するインキュベーション施設運営法人の設立や、GTIE をはじめとする大学横断的なコミュニティとの連携、産業界のグローバル企業やベンチャーキャピタル等が参画する「（仮称）田町イノベーションコンソーシアム」の設立により、全国の大学、民間企業や行政と連携した支援体制を構築する。

貢献項目		目的・ねらい	必要性・効果
2 駅まち一体の都市基盤の構築	① まちの東西や周辺市街地、運河をつなぐ駅周辺の歩行者ネットワーク整備	田町駅西側の第一京浜から東側の新芝運河までつなぐ東西の歩行者動線や周辺敷地と接続する南北の歩行者動線を構築し、田町駅周辺エリアの歩行者ネットワークを強化するとともに、東口駅前のにぎわい、交流を創出する。	○今後、本計画地を含む田町駅周辺開発により乗降客数の増加が見込まれており、JR 田町駅の東西自由通路の混雑が生じることが予測される。また、山手線駅から最も至近にある新芝運河及び運河沿いの遊歩道は、広幅員の芝浦運河通りや建築敷地等により遮られ、日常的な利便性に欠ける。さらに、本計画地は閉鎖管理が求められる学校施設として利用されており、周辺市街地へつながる歩行者ネットワークが未整備である。 ○東西自由通路の品川方面に新たな自由通路及び改札を整備し、歩行者交通量の分散及びまち全体の利便性及び回遊性を向上させる。 ○本計画地を斜めに貫く大規模屋内広場を整備し、芝浦四丁目方面をはじめとする周辺市街地の歩行者ネットワークを強化するとともに、東口駅前のにぎわいや交流を創出する。 ○JR 田町駅から運河までダイレクトにアクセス可能な芝浦運河通りを横断する運河接続デッキを整備し、舟運利用者も含めた歩行者の利便性及び歩車分離による安全性の向上を図る。また、災害時は避難経路や物資運送経路としても活用することにより、地域の防災対応力を強化する。 ○田町駅東口延伸デッキ（道路施設）と接続するなぎさ通り横断デッキを整備し、msb Tamachi との施設間回遊を通じた東口駅前のにぎわいの向上及び災害時の防災拠点間連携を図る。 ○田町グランパークと接続する複数の歩行者空間を整備し、施設間回遊等によるにぎわいの連続性向上、歩道の歩行者交通量の緩和や芝浦四丁目方面への歩行者ネットワーク強化を図る。

	② 道路交通環境の改善と駅前交通結節機能の強化	民有地を活用した企業バスロータリーやシェアサイクルポートの整備等により、芝浦運河通りの交通環境の改善と東口駅前の交通結節機能の強化を図る。	○芝浦運河通りの車道上に複数の企業バスが数分間乗車待ちしており、車両の円滑な通行を阻害している。また、JR 田町駅前にはシェアサイクルポートが不足している。 ○芝浦運河通りに停留する複数の企業バス等の乗降場（企業バスロータリー）を本計画地内に整備し、芝浦運河通りの交通環境を改善する。 ○東口駅前広場近傍にシェアサイクルポートを整備し、駅前交通結節機能の更なる強化を図る。 ○道路拡幅に併せて表層整備と自転車通行空間を整備し、安全で快適な道路空間を創出する。
--	-------------------------	---	---

貢献項目		目的・ねらい	必要性・効果
3 環境への取組と防災対応力強化	① まちに開かれたにぎわい、交流や憩いを促す多様な緑化・広場空間の創出	まちに開かれた多様な緑化・広場空間の整備により、にぎわい、交流や憩いの促進、エコロジカルネットワークの強化やヒートアイランド現象の緩和に寄与する。	○東口駅前広場に面した段丘状の広場や沿道に延長約 280m の連続的な広場状空地等、体感的に自然を感じることができる緑化・広場空間（緑化面積・計約 8,700 m²）を整備し、山手線の駅前に大規模な緑化ネットワークを構築する。 ○地域的特性や周辺地域の潜在自然植生をベースとした生物多様性を育む多様な生物の生息空間を整備することにより、エコロジカルネットワークを強化する。
	② 地域を支える防災対応力強化に向けた取組	帰宅困難者支援機能を整備するとともに、自立・分散型エネルギーシステムの導入による安定的なエネルギー供給の実現により、地域を支える防災対応力を強化する。	○駅前の交通結節拠点として、発災時の退避経路を確保するとともに、外構部に設ける広場空間を活用し屋外の一時退避場所（約 2,500 m²）を新たに確保する。事務所就業者は建物内に留まることを可能とし、来街者に対しては約 2,800 人分（約 4,700 m²）の一時滞在施設及び 3 日分の受入れに備えた防災備蓄倉庫を整備する。 ○新芝運河（防災船着場）から本計画地、JR 田町駅、隣接街区（msb Tamachi）をデッキで接続することにより、救援物資等の水上輸送を円滑に行う等、防災連携機能を強化する。 ○災害時においても安定的なエネルギー供給を実現するため、コジェネレーションシステムや非常用発電機等の整備を行うとともに、地域冷暖房事業者との連携により災害時の熱供給を行う。
	③ 環境負荷低減に向けた取組	建物の総合的な環境性能の向上やエネルギーの面的利用の促進、ゼロエミッション東京の実現に向けた取組の推進により環境負荷低減を図る。	○高効率の設備機器の導入や熱負荷の低減に配慮した外装計画の採用等により、建物の省エネルギー化やエネルギー利用の効率化等を図る。 ○DHC 第二プラントを新設し、CGS を併用した自立・分散型エネルギーシステムを構築する。 ○建物の省エネ化や再生可能エネルギーの積極的活用により CO2 排出量の更なる削減を図る。また今後の社会状況の変化や技術革新を踏まえ、新たな省エネルギー技術の積極導入等によりゼロエミッション東京の実現をめざす。

Ⅲ－４ 都市再生の効果

本計画地の整備方針に基づき、実施する施設整備等を通して、次のように都市再生に貢献する。

大学の豊富かつ有望な研究成果の迅速なビジネス化を目的とし、大学発スタートアップを主な支援対象とした、海外の大規模インキュベーション施設に伍するインキュベーション施設を整備するとともに、東京科学大学とのインキュベーション施設の共同運営、全国の大学や産業界との連携を通じた支援体制の構築により、将来にわたりイノベーション・エコシステムを形成する。

JR 田町駅西側の第一京浜から JR 田町駅東側の新芝運河までつなぐ東西の歩行者動線として、新たな自由通路及び改札や本計画地を斜めに貫く大規模屋内広場、運河接続デッキを整備するとともに、周辺市街地と接続する南北の歩行者動線として、なぎさ通り横断デッキや複数の歩行者空間を整備することにより、田町駅周辺エリアの歩行者ネットワークを強化する。

さらに、民有地を活用した企業バスロータリーやシェアサイクルポートの整備等により、芝浦運河通りの交通環境を改善し、東口駅前エリアの交通結節機能を強化する。

まちに開かれた多様な緑化・広場空間の整備によりにぎわい、交流や憩いを促進する。

さらに、建物の総合的な環境性能の向上により環境負荷低減を図るとともに、帰宅困難者支援機能の整備や自立・分散型エネルギーシステムの導入等を通じて地域を支える防災対応力を強化する。

Ⅲ－５ 都市計画決定等について

以上の都市再生への貢献を行うため、本計画の推進において必要となる「東京都市計画都市再生特別地区の変更」を行う。

Ⅳ 都市の環境や機能の確保に関する資料

Ⅳ－１ 都市再生特別地区の内容

1. 計画概要

- 計画地 : 東京都港区芝浦三丁目地内
- 都市計画
 - 用途地域等 : 準工業地域、商業地域、田町駅東口地区地区計画
 - 基準容積率 : 400%、500%（加重平均 約412%）
 - 指定建蔽率 : 60%、80%
- 都市再生特別地区の区域面積 : 約2.7ha
- 計画諸元

敷地面積		約22,421㎡（道路拡幅後）
建築面積		約16,000㎡
延床面積 （容積対象床面積）		約289,000㎡ （約257,000㎡）
計画容積率		約1150%
主要用途		事務所、大学施設、産学連携施設、ホテル、 商業施設、保育所 等
階数 / 高さ		地上39階、地下2階 / 高さ約179m （高さの基準点はT.P.+3.5mとする）
駐車 台数	自動車（うち荷捌き）	415台（10台）※1
	自動二輪車	37台
	自転車	100台
工期※2	建物（予定）	2027年度～2033年度
	関連する基盤整備等 （予定）	2027年度～2033年度

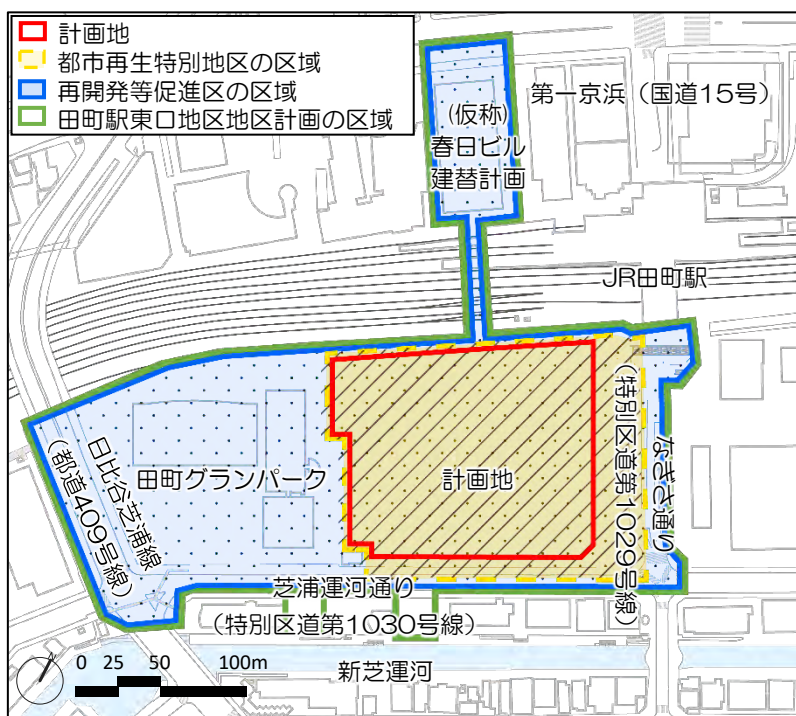
※1 「田町駅周辺地区駐車場地域ルール」の適用により、駐車場台数及び配置を適正化する想定。

※2 工期は、関係機関との調整等により変更となる場合がある。

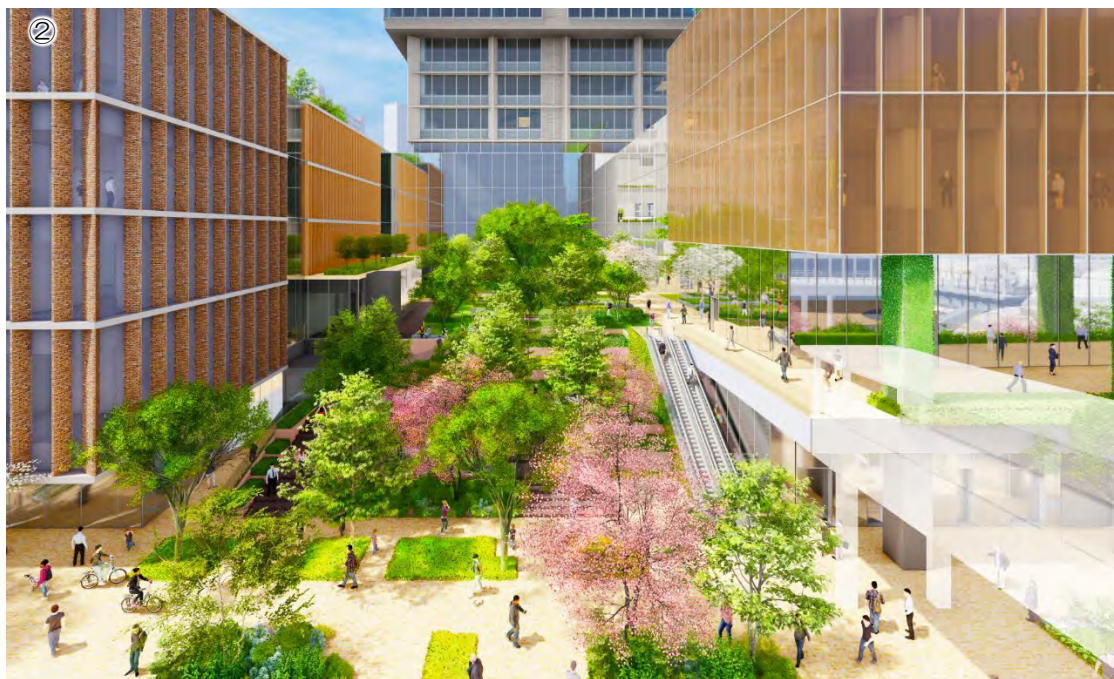
■位置図



■配置図

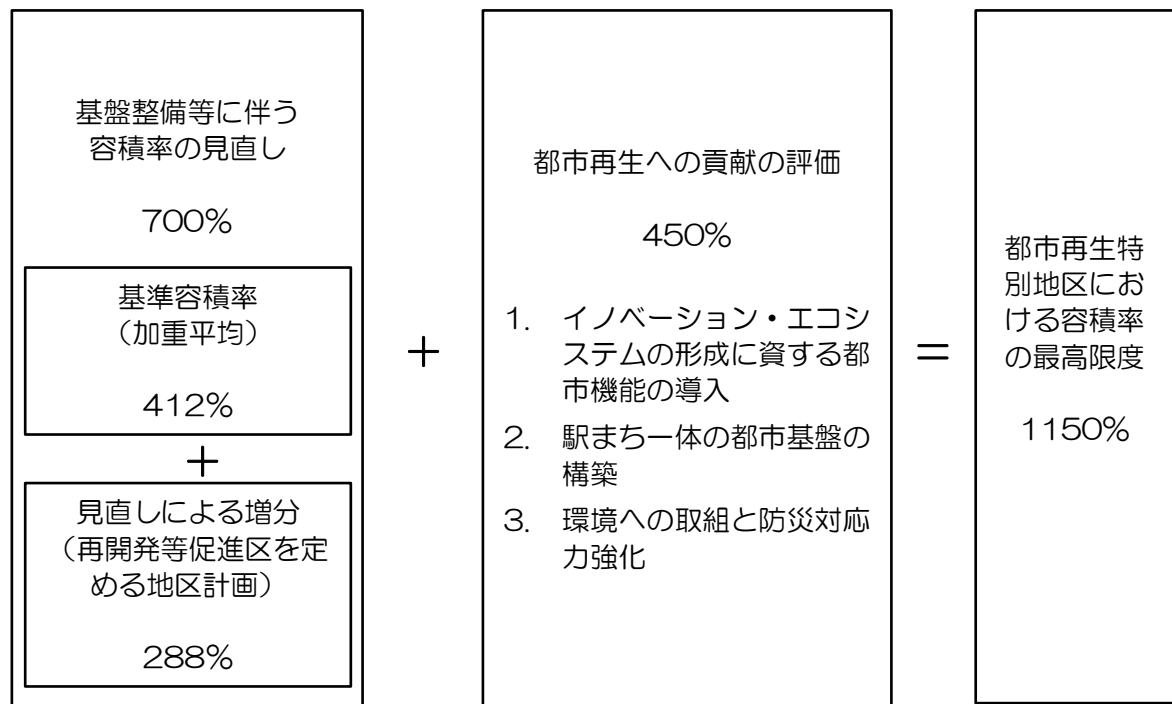


■イメージパース（北東側より計画建物を望む）



2. 建築物の容積率の最高限度の考え方

■都市再生特別地区における容積率の最高限度



3. 都市再生への貢献

方針Ⅰ. イノベーション・エコシステムの形成に資する都市機能の導入

【イノベーションに関する上位計画】

■第6期科学技術・イノベーション基本計画（令和3年3月／閣議決定）

- ・我が国が目指すべきSociety5.0の未来社会像を、「持続可能性と強靱性を備え、国民の安全と安心を確保するとともに、一人ひとりが多様な幸せ（well-being）を実現できる社会」と表現し、その実現に向けた『「総合知による社会変革」と「知・人への投資」の好循環』という科学技術・イノベーション政策の方向性を示した。
- ・大学・国立研究開発法人等の研究開発成果が、スタートアップや事業会社等とのオープンイノベーションを通して事業化され、新たな付加価値を継続的に創出するサイクル（好循環）を形成する。
- ・社会課題の解決や市場のゲームチェンジをもたらすスタートアップの創出及び効果的な支援を実現するため、大学・国立研究開発法人等ベンチャー創出を促進する環境整備、ベンチャーキャピタルのファンド組成の下支えや、研究資金配分機関等による大規模な資金支援（Gap Fund供給）を実施する。
- ・持続的な産学官連携プロジェクトの組成や事業の高度化を支援するマネジメント体制の構築、多様なステークホルダーによる共創の場となるオープンイノベーション拠点の整備等を推進し、大学、国立研究開発法人、研究機関、企業等の連携を後押しする。

■「未来の東京」戦略 version up 2024（令和6年1月／東京都）

- ・一大拠点を核として官民協働のチームでスタートアップの成長を強力に後押しするとともに、国内外からの投資の呼び込みなど国際金融都市・東京の実現に向けた取組を推進し、イノベーションを通じてグローバルな成長や社会課題解決を生み出す

<戦略11 スタートアップ都市・東京戦略>

- ・TIBを核としてイノベーションが巻き起こる一大フィールドを構築し、スタートアップのグローバルな成長を強力に後押し
- ・官民協働の推進やアントレプレナーシップの育成、資金供給の仕組みなど、多様なスタートアップを生み出し成長を促すための施策を展開

<戦略12 稼ぐ東京・イノベーション戦略>

- ・GX・DXを軸にテクノロジーとイノベーションを生み出し、ヒト・モノ・カネの集積を活かして、東京を世界をリードする強い経済・金融都市へと発展

■都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月／東京都）

- ・おおむね環状7号線内側の区域では、高密な道路・交通ネットワークを生かして、国際的なビジネス・交流機能や業務・商業などの複合機能を有する中核的な拠点が形成され、グローバルな交流によって新たな価値を生み続けています。

<品川・田町・泉岳寺・芝浦地域>

- ・国際的な業務機能とこれを支えるカンファレンス、業務、商業、宿泊、居住、研究などの多様な機能が高度に集積し、様々な交流とイノベーションが生まれ続ける、国際的な拠点が形成されています。

■東京ベイeSGまちづくり戦略2022（令和4年3月／東京都）

<戦略4 にぎわい・交流・イノベーションを生む世界から選ばれるまちの実現>

- ・大学を核とした新たなオープンイノベーションの創出など、インキュベーション施設の整備促進（田町地区）

<個別の拠点の将来像（田町）>

- ・大規模インキュベーション施設が整備され、大学を核とした新たなオープンイノベーションが実現し、産学連携の拠点を形成

■スタートアップ協働戦略 ver.1.0（令和4年2月／東京都）

- ・既存の仕組みや考え方に固執しては、迅速な課題解決や多様化するニーズを捉えられなくなっています。既存の仕組みへの挑戦を恐れず、新しいビジネスモデル・新しい価値の創造を目指すスタートアップは、都庁と共に社会課題を解決し、未来を実現する重要なパートナーです。

■Global Innovation with STARTUPS（令和4年11月／東京都）

- ・スタートアップが世界の変革と成長を牽引し、生み出されたイノベーションは社会課題の解決につながっている。世界では、国や都市を挙げてエコシステムを創り出している。
- ・東京・日本のスタートアップは、これまでに比べると、近年多く生み出されるようになっている。それでも、現状、世界から比べると数・規模共に少ない。
- ・あらゆる取組を包括的に全面展開することで、「世界一スタートアップフレンドリーな都市」東京「」を目指す。

<Tokyo Innovation Base 構想>

- ・国内外からスタートアップに関わる様々な団体等が集まり、重点的な支援を提供する一大拠点を構築

■第4次港区産業振興プラン（令和6年3月／港区）

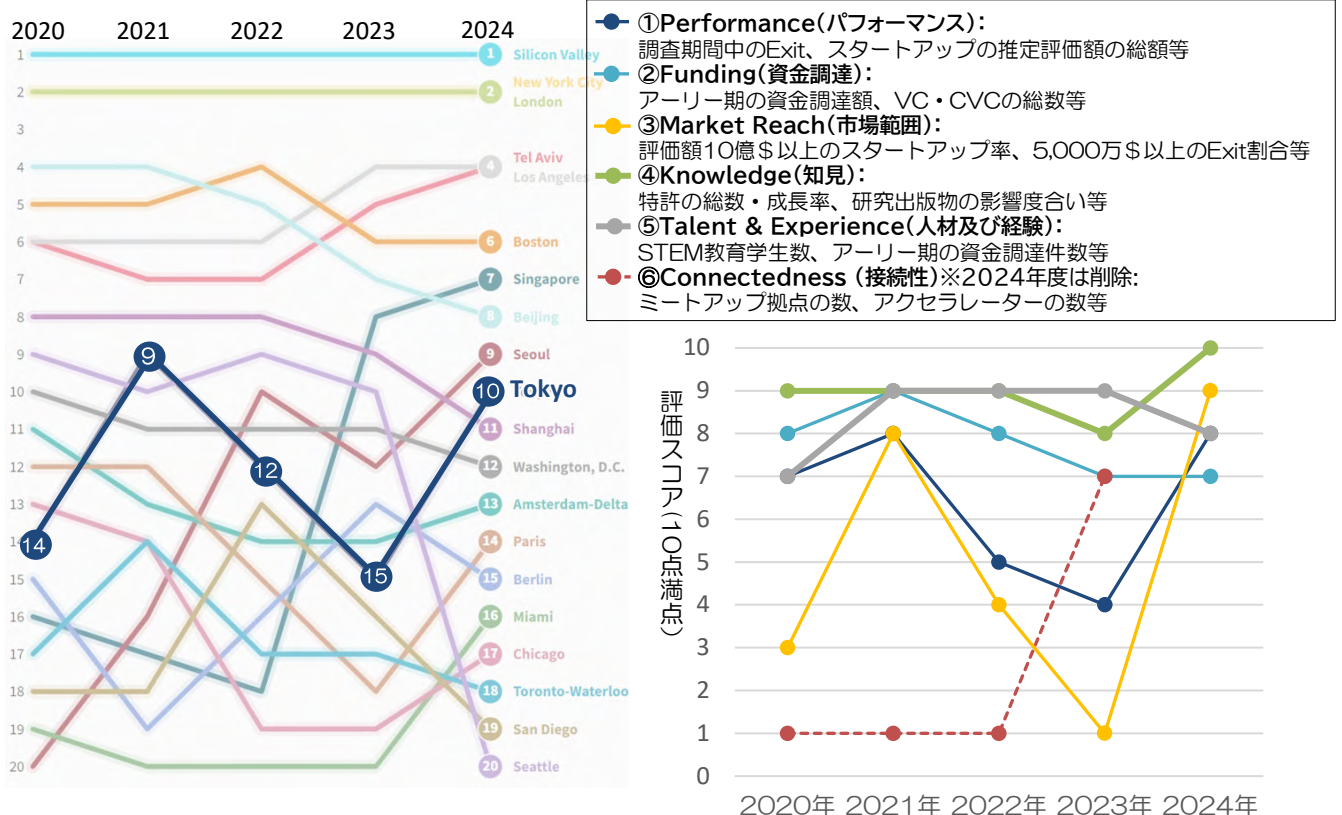
- 企業、大学、投資機関、大使館など多様な主体との連携を軸に新たな価値を生み出し、にぎわいと活力のある港区を創っていくためには、区内産業の中心であり、地域経済を担う中小企業やスタートアップが絶えず活発に交流し、港区に住む人、働く人、観光客など多くの人が商店街に集う環境を持続的に発展させていくことが不可欠。

【背景・課題】

■日本のイノベーションに関する動向

<イノベーションに関する世界における東京の位置づけ>

- 世界各国の都市のスタートアップ・エコシステムを5つの評価項目を元に評価したランキングである「グローバル・スタートアップ・エコシステムランキング」において、東京の順位は直近2024年には10位に位置づけられている。
- 2023年の15位と比べると2024年は上昇したものの、直近5年間では10位前後を推移している。また、アジアのみを対象に絞ると、シンガポール、北京、ソウルに次いで4位に留まっている。
- 本ランキングの評価に用いられる各評価スコアの5年間の推移をみると、年度ごとに大きく評価が異なる項目が散見される一方、特許の総数等の研究成果に関する指標である「④Knowledge」や人材の豊富さに関する指標である「⑤Talent & Experience」は安定的に高評価を獲得しており、東京が世界に比しても高い水準の研究成果・教育環境を有していることが伺える。
- 以上のことから、日本においては世界的に高水準の研究成果・教育環境を有しているものの、これらがビジネスにつながられていないことが課題と考えられ、東京の順位向上のためには、研究成果等を用いたスタートアップの事業規模拡大、Exit機会の創出と拡大が重要であると推察する。



[グローバル・スタートアップ・エコシステム
ランキングにおける順位の推移]

(出典) Startup Genome「THE GLOBAL STARTUP
ECOSYSTEM REPORT」等を基に事業者にて作成
[グローバル・スタートアップ・エコシステムランキング
における東京の評価スコアとその順位の推移]

＜国内大学が有する豊富な研究資源と課題＞

- 世界で最もスタートアップの動きが活発なアメリカの2022年における国内主要大学による特許登録数6,627件に比して、日本の国内主要大学による登録数は4,046件と1.6倍程度の差となっている。
- 一方、経済産業省が実施した「令和4年度産業技術調査 大学発ベンチャーの実態等に関する調査」によると、研究成果を元に起業することが一般的（日本では大学発スタートアップ全体の79%が該当）な大学発スタートアップの設立数は、アメリカ：996社に対し日本：291社と約3.4倍の差となっていることから、日本は研究成果の充実度に比して大学発スタートアップの設立数が少ない傾向が読み取れる。
- 近年、大学発スタートアップの設立数は増加傾向にあるものの、未だ全体の1割程度に留まっている。一方で、国内において企業評価額が1,000億円を超えるスタートアップ計8社のうち、過半の5社が大学発スタートアップであり（2023年12月時点）、全体のスタートアップ数に対する比率よりも遥かに高いことから、大学発スタートアップはユニコーン企業※の有力な輩出源になっていると考えられる。

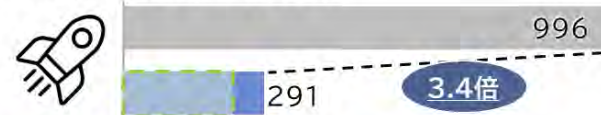
※「ユニコーン企業」：一般に、「設立から10年以内かつ企業評価額が10億ドル以上の未上場のスタートアップ」をさす。なお、日本国内においては、ドルではなく円を用いて、「企業評価額が1,000億円以上のスタートアップ」を指すこともある。

▼国内主要大学※1による特許登録数の日米比較 (件)



※1 出典資料を基に日米の特許登録件数上位100大学を抽出
(出典) NAI「TOP100 U.S. universities granted U.S. utility patents」,
特許庁「特許行政年次報告書2023年版」を基に事業者にて作成

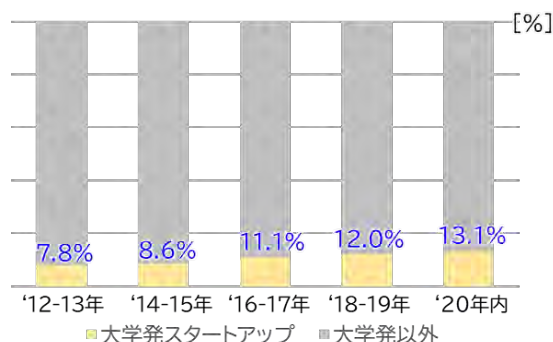
▼大学発SU設立数の日米比較 (社)



79%が研究成果
を基に起業

■ アメリカ ■ 日本

(出典) 経済産業省「令和4年度産業技術調査 大学発ベンチャーの実態等に関する調査」を基に事業者にて作成



(出典) 特許庁「スタートアップが直面する知的財産の課題に関する調査研究報告書」を基に事業者にて作成

[設立年別のスタートアップ数と内訳]

企業名	設立年	企業評価額 (23.12時点)	大学発	事業内容
GVE	2017	4,679億円	—	法定通貨プラットフォームの開発・運営
Preferred Networks	2014	3,517億円	東京大学	機械学習・深層学習の研究・開発
ADVASA	2017	2,301億円	—	労働者への資金提供サービスの開発・提供
TRIPLE-1	2016	1,641億円	—	仮想通貨マイニング用チップの開発・製品化
スリーダムアライアンス	2014	1,549億円	東京都立大学	電気自動車や次世代電池の研究・開発
APB	2018	1,321億円	慶應義塾大学	次世代型リチウムイオン電池の開発
アストロスケールHD	2013	1,263億円	東京大学	宇宙ごみ除去サービスの開発
HIROTSUバイオサイエンス	2015	1,068億円	九州大学	線虫を利用したがん検査の研究・開発・販売

■ 大学発スタートアップ ■ 大学等に依らないスタートアップ

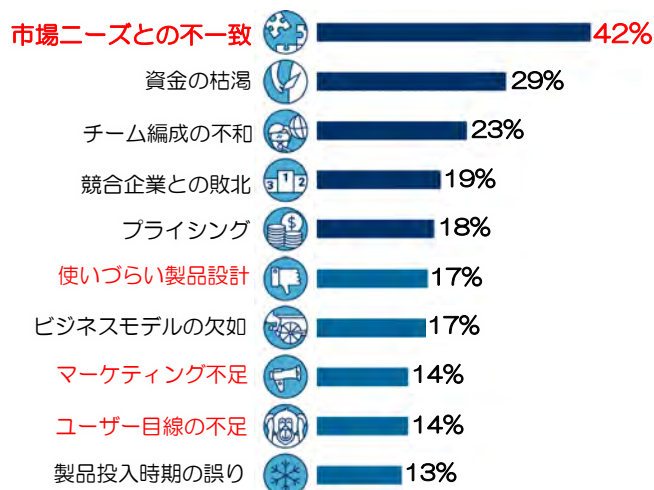
(出典) ㈱ユーザベース「2023年 Japan Startup Finance -国内スタートアップ資金調達動向決定版-」を基に事業者にて作成

[2023年12月時点における企業評価額1,000億以上の国内スタートアップの内訳]

＜スタートアップが抱える課題＞

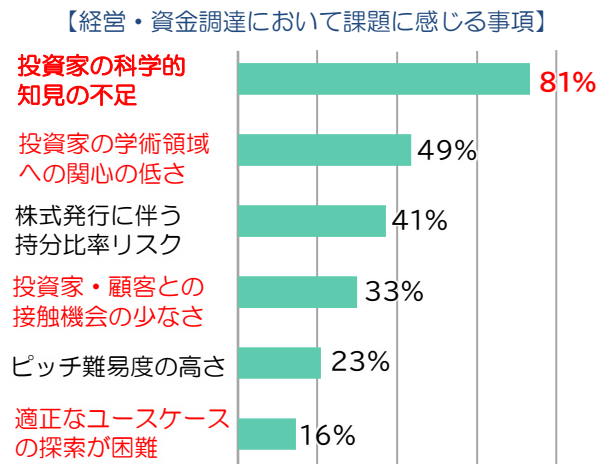
- スタートアップが抱える最も大きな課題である「事業の失敗」の要因に関するリサーチによると、最も主要な要因として、「市場ニーズとの不一致」（42%）が挙げられている。また、6位以降の要因についても、「使いづらい製品設計」や「マーケティング不足」、「ユーザー目線の不足」等、「市場ニーズとの不一致」に近い要因が失敗要因の上位に名を連ねており、スタートアップの事業成長においては提供する製品・サービスと市場ニーズとのすり合わせが課題となっている。
- 大学等の研究成果を元としているディープテック*分野の起業家への海外アンケート調査のうち、経営・資金調達における課題に感じる項目において、「投資家の科学的知見の不足」が圧倒的に高い回答比率（81%）となっている。このように、研究成果を元とする専門的な製品・サービスを扱うスタートアップにおいては、投資家側に科学的知見を有する人材が少ないために、製品・サービスに対する理解が及ばず、資金獲得につながりづらい点が問題になっている。
- また、ディープテック分野の起業家においても、投資家や顧客との接触機会が少ないことや、それに伴う適正なユースケースの探索難度の高さが回答に挙げられており、スタートアップ支援においては投資家や顧客との接点の創出やアピール環境の提供等の支援が重要であると考えられる。

※ 「ディープテック」：大学や研究機関等による科学的発見及び工学的革新に基づいて開発される、社会に多大な影響を及ぼす専門性の高い先端技術のこと。



（出典）CB Insights: 「The Top 20 Reasons Startups Fail」を基に事業者にて作成

[スタートアップの事業の失敗に係る上位10の要因]



（出典）Hello Tomorrow 「The Deep Tech Investment Paradox: a call to redesign the investor model」を基に事業者にて作成

[ディープテック分野の起業家への海外アンケート調査]

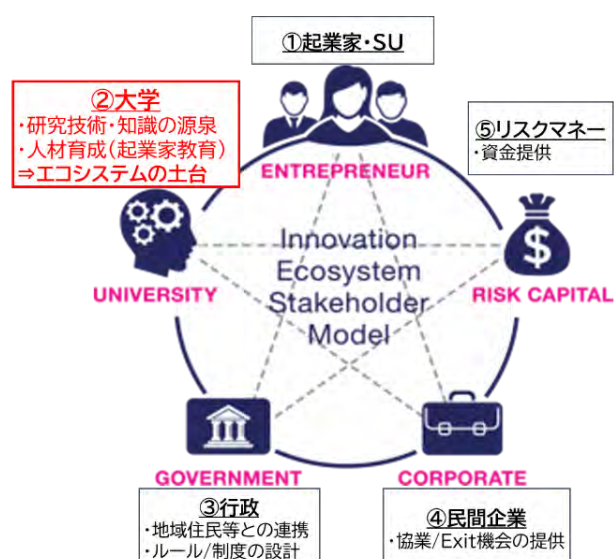
■イノベーションにおける大学の役割と課題

＜イノベーション・エコシステムの形成における大学の重要性＞

- ・世界最高峰のイノベーション拠点であるボストン（ケンブリッジ）の中核を担うマサチューセッツ工科大学（MIT）は、イノベーション・エコシステムの形成において5つの要素（①起業家・スタートアップ、②大学、③行政、④民間企業、⑤リスクマネー）が相互に影響し合うことで複層的なイノベーションを生み出すことが重要であると述べている※¹。
- ・中でも「②大学」は、研究技術・専門知識の提供や起業家を生み出す源泉としての機能の他、アントレプレナーシップ教育を通じた人材育成機能等、イノベーション・エコシステムの土台作りに資する重要な要素として位置付けられている。
- ・また、スタートアップの立地と周辺地域の関係性について分析している一般社団法人不動産協会の研究※²によると、スタートアップの解散数と当該スタートアップ周辺の大学所在状況にはマイナスの相関があることから、大学が周辺に存在する地域ではスタートアップの解散数が少ない傾向にあり、大学がスタートアップの存続に一定程度貢献していると読み取ることができる。なお、同研究では大学の他に、周辺産業の多様性と駅からの徒歩距離も同様に、スタートアップの解散数にマイナスの相関を与える影響であると分析している。

※1 MIT Lab for Innovation Science and Policy（2019）「MIT's Stakeholder Framework for Building & Accelerating Innovation Ecosystems」に記載

※2 一般社団法人不動産協会（2023）「不動産協会広報誌2023年通巻128号 不動産がもたらす経済活性化とイノベーションの可能性」に記載



（出典）MIT REAPホームページを基に事業者にて作成
[イノベーション・エコシステムに重要な5要素]

クロスセクション（一定時点）の分析結果②

スタートアップ解散（2017-2021）が多いメッシュ

解散数とプラスの関係

- 既存スタートアップ数 当該メッシュのみ
 - VC・CVC数 当該メッシュ・周辺メッシュ
- ➡ 既存スタートアップ、VC・CVCが多い地域は解散数も多い。

解散数とマイナスの関係

- 産業多様性指数 周辺メッシュのみ
- 研究大学（RU11） 周辺メッシュのみ
- 駅徒歩距離

➡ 多様な産業や研究を行う大学が周辺部に存在する地域、駅に近い地域は、解散数が少ない傾向。

（出典）一般社団法人不動産協会「不動産協会広報誌2023年通巻128号 不動産がもたらす経済活性化とイノベーションの可能性」

[スタートアップの解散数と相関する要素]

＜国内大学によるスタートアップ支援の現状＞

- 近年、文部科学省が主導する大学発新産業創出基金事業（令和4年度補正予算：約988億円）等、国の大規模な支援もあり、国内主要大学では、各大学において起業家育成及びスタートアップ支援に関する施策を拡充する動きが活発化しており、自大学専用のインキュベーション施設が複数整備されている。
- 一方で、各大学が運営している既存のインキュベーション施設は原則、自大学に関連するスタートアップのみを支援対象としており、自大学と関係性のない大学及び一般の起業家やスタートアップには開放されておらず、学外との横断的なコラボレーションの実現のハードルが高い現状となっている。



（出典）INDEST ホームページ



（出典）東京大学アントレプレナー
プラザ ホームページ



（出典）早稲田大学アントレプレ
ナーシップセンター ホームページ

[主要大学が運営するインキュベーション施設例]

【本計画地周辺の立地特性】

- ・現状の都内に存在する主要なスタートアップの支援エリア（渋谷・六本木・大手町・日本橋）にはスタートアップ創出主要大学※が所在していない。一方で、田町駅周辺エリアは東京科学大学等の日本を代表する大学キャンパスが所在しており、大学を内包したイノベーション・エコシステムの形成が可能なエリアと捉えられる。
- ・本計画地周辺は、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や東京駅等の都心部への高いアクセス性に加え、京成本線への乗り入れによる成田空港との直通や都営浅草線及び現在工事中の羽田空港アクセス線（仮称）による羽田空港との接続等、陸路・空路を介して国内外・都心部への高い交通利便性を有している。
- ・本計画地周辺は、明治期より製造業を中心に日本経済を牽引してきた大企業が集積している他、交通利便性の高さや職住近接に適した生活環境を主因にスタートアップも多く集まっており、多様な規模の企業が混在している。また、技術・人材の提供源となる東京科学大学等の大学キャンパスに加え、創業支援窓口やビジネスサポート機能を有する港区立産業振興センターが所在している他、2033年度竣工予定の田町駅西口駅前地区においてもインキュベーション施設の整備が予定されている等、まち全体でイノベーション・エコシステムとしての機運が高まっている。

※経済産業省「令和5年度大学発ベンチャー実態等報告調査書」にて大学発スタートアップ創出数上位20位内の大学を対象に、本素案にて「スタートアップ創出主要大学」として定義している。



[都内における主要なスタートアップ支援エリアとスタートアップ創出主要大学の立地状況]



(出典) https://www.startfinder.jp/map/m1_tokyo

[計画地周辺のスタートアップ及びインキュベーション施設の立地状況]

■参考：東京工業大学「キャンパス・イノベーションエコシステム構想2031」

- ・ 東京工業大学（現在の東京科学大学）が2021年に掲げた本構想では、同大学における産学官連携に資する独自のイノベーション・エコシステムを形成することを目的に、同大学が有する3つのキャンパス（大岡山・すすかけ台・田町）ごとにそれぞれのキャンパスが担うべき役割とその方向性を明記している。
- ・ 上述の中で田町キャンパスの役割は「社会連携・国際化等の拠点」と位置付けられており、「学修博一貫教育等を行う教育・研究の場」である大岡山と「大型プロジェクト研究等を行う研究・実験の場」であるすすかけ台と連携を図り、同大学が有する研究成果を活用した産学連携や社会実装を通じて、持続的に世界・地域社会に貢献するイノベーション・エコシステムの構築をめざしている。



（出典）東京科学大学 キャンパス・イノベーションエコシステム構想2031 ホームページ

〔各キャンパスの役割と方向性及び大学資源の循環〕

【本計画における都市機能導入の方向性】

- ・本計画においては前述の上位計画や課題を踏まえ、田町駅周辺エリアのイノベーション・エコシステムの形成に向け、以下に取り組む。

＜本計画地における国際競争力強化の方向性＞

【課題及びポテンシャル】

- ・日本は世界でも高水準の研究成果・教育環境を有している一方で、アメリカ等諸外国に比してこれらを元に起業する傾向が低く、貴重な研究成果がビジネスにつなげられていない。
- ・近年、評価額1,000億円を超えた国内スタートアップのうち過半数を大学発スタートアップが占める等、大学発スタートアップはユニコーン企業になれる高いポテンシャルを有している。一方で、大学発スタートアップは扱う商材が専門性を有することが多いため、提供する製品・サービスと市場ニーズとの不一致や資金獲得における投資家の科学的知見の不足が課題となっている。
- ・各大学が運営するインキュベーション施設は原則、自大学に関連するスタートアップのみを対象にしており、大学間の横断的なコラボレーションが実現しづらい現状にある。

【立地特性】

- ・本計画地では、研究技術・起業家人材の源泉となる大学を内包したイノベーション・エコシステムの形成可能性を有する。
- ・本計画地周辺には、高い交通利便性を主因にスタートアップが集まっている他、港区立産業振興センターや田町駅西口駅前地区のインキュベーション施設等、田町駅周辺エリア全体としてイノベーション・エコシステムの形成の機運が高まっている。



＜本計画における取組内容＞

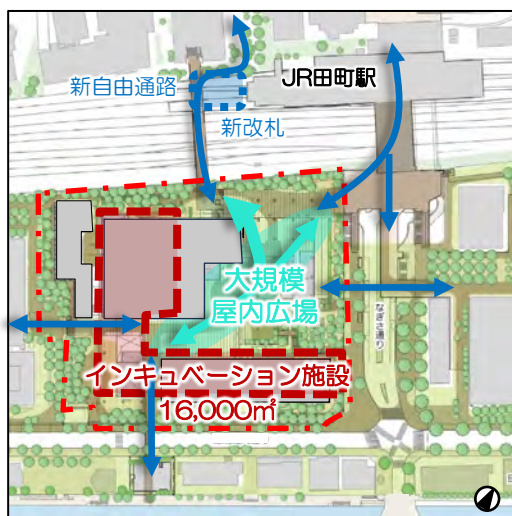
- ① 大学発スタートアップ支援のためのインキュベーション施設の整備及び支援体制の構築
 - ・大学発スタートアップを主な支援対象とした国内最大級のインキュベーション施設（約16,000㎡）の整備
 - ・大規模屋内広場をデモンストレーションやショーケースの場として広く一般に公開し、製品・サービスを気軽に体験できる環境を創出
 - 大学発スタートアップの成長支援に向けた多様な機能の提供
 - ・全国の大学、民間企業や行政と連携したスタートアップ支援体制の構築により、大学の有する医学・工学等の研究成果を迅速にビジネス化
 - 東京科学大学が運営に参画するインキュベーション施設運営法人の設立
 - 国内最大級の大学発スタートアップ共創プラットフォーム「GTIE」との連携
 - 田町駅周辺エリアのイノベーション加速を目的とする「（仮称）田町イノベーションコンソーシアム」の設立

【取組の内容】

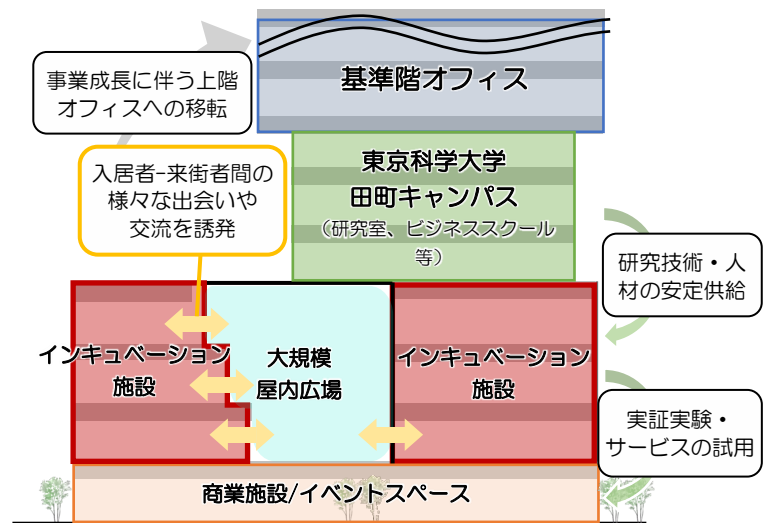
① 大学発スタートアップ支援のためのインキュベーション施設の整備及び支援体制の構築

■大学発スタートアップを主な支援対象とした国内最大級のインキュベーション施設（約16,000㎡）の整備

- ・東京科学大学との連携を活かし、大学発スタートアップをメインターゲットとする大規模産学連携インキュベーション施設（約16,000㎡）を整備し、専門性の高い大学発スタートアップの製品・サービスをアピールするための施設環境等を提供する。
- ・JR田町駅から連続して本計画地を斜めに貫く大規模屋内広場を取り囲むようにインキュベーション施設を配置し、周辺住民、ワーカー、学生や観光客等の多様な人々とスタートアップとの接点を設けることで、入居スタートアップと来街者の様々な出会いや交流を誘発するとともに、大学発スタートアップに対する関心を醸成する。
- ・計画建物に整備される東京科学大学田町キャンパスでは、スタートアップ特化型ビジネススクールの導入を予定しており、高度なビジネス人材・技術を安定的にインキュベーション施設に供給する。また、上場やバイアウト等により更なる規模拡大ニーズのあるレイター期のスタートアップを対象に、計画建物のオフィスフロア及び田町駅周辺エリア内での更なる拡大を支援する。



〔インキュベーション施設の配置イメージ〕



〔計画建物とインキュベーション施設の断面イメージ〕

■ 大学発スタートアップの成長支援に向けた多様な機能の提供

＜デモンストレーション・ショールーム機能＞

・大学発スタートアップが提供する製品・サービスは専門性を有するために市場ニーズの不透明性が非常に強く、適切かつ合理的なマーケットリサーチが困難である。そこで、クリーンテック※やライフサイエンス領域等の大学発スタートアップが提供する製品・サービスの実演に必要な設備スペックを完備したデモンストレーションスペースを整備する。これにより、専門知識を持たない投資家にも分かりやすく製品・サービスをアピール可能な充実した環境を提供し、大学発スタートアップが苦戦することの多い資金調達を円滑化させる。また、試作品の製作が可能なプロトタイピングスペースを整備することで、スタートアップの成長に必須となるトライ＆エラーが可能な環境を提供し、本計画のインキュベーション施設に入居するスタートアップの活動の活性化を促す。

・特殊製品の搬入にも対応可能な耐荷重・動線設計がなされたプロダクトギャラリーを整備し、投資家だけでなく顧客や来街者にも幅広く専門的な製品を展示できる場（ショールーム）を提供することで、大学発スタートアップやその製品及び元となる研究内容に対する関心や理解を促進する。

※「クリーンテック」：再生可能エネルギーやEV、バイオプラスチック等、温室効果ガス排出量の削減や資源の効率的な利用に資する、資源や環境に配慮した技術やサービスを指す。

デモンストレーション機能

大学発スタートアップの製品・サービスの試作・実演



デモンストレーションスペース



プロトタイピングスペース

ショールーム機能

製品・サービスの展示・体験、イベント利用



プロダクトギャラリー



大規模屋内広場

[デモンストレーション機能及びショールーム機能イメージ]

＜多様なワークプレイス、入居者に交流を促すアメニティ機能＞

- 個人利用も可能なラウンジ・コワーキングスペース、1～20人用と幅広い規模範囲の個室シェアオフィス及び貸し会議室等の様々な空間を整備し、事業ステージの変動が激しいスタートアップの業務ニーズに対応可能な多様なワークプレイスを提供。
- 本計画のインキュベーション施設内にラウンジや配信スタジオ等の多様なアメニティ空間を設けることで、様々な場所で入居スタートアップ間のコミュニケーションを誘発する他、互いのクリエイティビティに触れることでスタートアップの更なる成長を促し、イノベーションを活性化させる。

多様なワークプレイス

スタートアップのスピード感ある事業フェーズの変化にも対応可能な各種ワークプレイス



コワーキングスペース



個室型シェアオフィス



ワークラウンジ

アメニティ機能

入居者間のコミュニケーションの促進、クリエイティビティの刺激



ラウンジ



配信スタジオ

[多様なワークプレイス及びアメニティ機能イメージ]

■参考：本計画のインキュベーション施設の面積規模の設定について

- ・ 本計画のインキュベーション施設の面積（約16,000㎡）は既存の都内インキュベーション施設と比較すると最大規模の面積設定になるが、当該設定は海外の著名な先進インキュベーション施設を参考に面積規模を検討している。
- ・ 中でも、本計画のインキュベーション施設と同様に大学発スタートアップを対象としている、マサチューセッツ工科大学が運営するインキュベーション施設「MIT Media Lab」をベンチマークとしている。

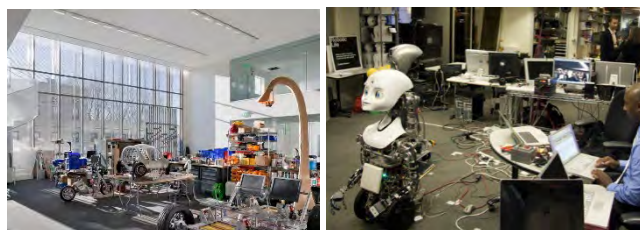
	インキュベーション施設 @田町	CIC Tokyo @東京都港区	SHIBUYA QWS @東京都渋谷区	MIT Media Lab @Cambridge, USA	STATION F @Paris, France
施設写真					
運営主体	科学大+民間企業4社	CIC Japan	渋谷スクランブルスクエア(株)	マサチューセッツ工科大	グザヴィエ・ニエル氏（創業者）
主な対象分野	大学発SU	特になし	特になし	大学発SU	特になし
面積	約16,000㎡	約6,000㎡	約2,600㎡	約15,500㎡	約34,000㎡

〔国内外のインキュベーション施設事例※との比較〕

※ 正確な面積が公表されていないものは、平面図と照らし合わせて概算で面積を算出。

■参考：マサチューセッツ工科大学「MIT Media Lab」について

- ・ MIT Media Labはマサチューセッツ工科大学が運営するインキュベーション施設であり、同大学の学生・研究者及びスポンサーを利用対象としているが、研究分野については対象範囲を限定していない。同施設の運営費用（約7,500万ドル／年）は主に、同施設の研究者やプロジェクトに対する企業のスポンサーシップによる資金を基としており、当該資金に対しスポンサー企業は、同施設の研究成果等の知的財産へのアクセス権を獲得できる。



（出典）MIT Media Labホームページ

同施設のデモンストレーション・ショールーム機能：

- ・ 施設前面に道路に開いたアトリウム空間をショールームとして活用し、スタートアップの活動風景やプロダクトを建物内外から見る事ができる。
- ・ 可変性の高い作業スペースでは、ロボットを自由に実演することが可能となる。

■東京科学大学が運営に参画するインキュベーション施設運営法人の設立

- ・東京科学大学と事業者にて、本計画のインキュベーション施設の運営法人を設立する。東京科学大学が運営・管理に「参画」することで、東京科学大学が有する専門的知見・ノウハウ等のリソースの活用の他、GTIE（詳細はP57を参照）をはじめとする東京科学大学が推進する様々な機関・コミュニティとの連携により、東京科学大学のみに留まらない大学横断的な産学連携を通じた大学発スタートアップの強力な支援体制を構築する。
- ・東京科学大学及び事業者が有するコネクションを活用した大学発スタートアップと民間企業のマッチング支援や、研究成果を元に起業する際に必要となる技術移転手続きのサポートプログラム、また、有望な大学発スタートアップへの賃料緩和等の金銭的支援策の各種施策を展開する。

■国内最大級の大学発スタートアップ共創プラットフォーム「GTIE」との連携

- ・東京科学大学が共同主幹機関を務める、国内最大級の大学発スタートアップ共創プラットフォームであるGTIEとの連携体制を構築する。GTIEが運用する、大学の基礎研究と事業化の間にあるギャップを埋めることで、大学発スタートアップの創出を促す基金である「GAPファンド」との連携を図り、田町駅周辺エリアから大学研究者の起業の機運を高め、イノベーション・エコシステムとしての風土の醸成を図る。

■田町駅周辺エリアのイノベーション加速を目的とする「（仮称）田町イノベーションコンソーシアム」の設立

- ・日本を牽引する様々な産業界のグローバル企業その他、ベンチャーキャピタル（以下「VC」という。）やアクセラレーター、教育機関等を結集した「（仮称）田町イノベーションコンソーシアム」（以下「本コンソーシアム」という。）を設立し、資金提供やアクセラレーションプログラム、大企業ニーズの提供等のスタートアップの成長支援策を実行することで、田町駅周辺エリアのイノベーションの加速に貢献する。
- ・本コンソーシアムの準備組織（2022年に設立）は2024年12月末時点で計60団体が加入しており、開業時までの周辺地域におけるイノベーション風土の醸成に向け、勉強会・アントレプレナーシップ教育プログラム等、各種活動を推進している。
- ・「（仮称）田町リビングラボ」プログラムをエリアマネジメント推進法人と連携して運営することで、実際の地域課題の発掘からその解決につながる最新技術サービスの実証実験等を展開し、ユーザーを巻き込んだ新しいサービス・ビジネス創出を実現する。

■Tokyo Innovation Base（TIB）との連携によるスタートアップの更なる成長支援

- ・本計画のインキュベーション施設から生まれ育つ大学発スタートアップ等をTIBに誘導し、TIBで催されるプログラム等を通じて他のスタートアップやVC等の多様なプレイヤーとの交流や協業を促すことで、スタートアップの更なる成長を支援する。

■参考：GTIE（Greater Tokyo Innovation Ecosystem）について

- ・ 東京圏におけるスタートアップ・エコシステム形成の実現に向け、首都圏を中心とした大学や地方公共団体、VC、アクセラレーター、民間企業等が参画し、「世界を変える大学発スタートアップを育てる」ことをビジョンに掲げるプラットフォーム。
- ・ 国立研究開発法人科学技術振興機構（JST）が実施する2023年度 大学発新産業創出基金事業 スタートアップ・エコシステム共創プログラムに採択されており、2027年度末までの政府による助成が予定されている。



〔GTIEの掲げるビジョン・取組〕



（出典）GTIEホームページ
〔GTIEの実施体制〕

■参考：「GTIE GAPファンド」の運営について

- ・ 「GAPファンド」とは
大学の基礎研究と事業化の間にある「GAP（ギャップ）」を埋めるため、大学の研究成果の技術移転や大学発スタートアップの創出を促すための基金を指す。
- ・ GTIEではJSTによる委託費を予算とし、GTIEに参画している大学に所属する教員及び学生を対象に、経済・社会へのインパクトを生み出すポテンシャルを有する大学発スタートアップの創出をめざす研究課題への支援を実施している。
- ・ 2022年度には計17チームへの資金支援を実施し、2023年末時点では本ファンドによる支援を基に、計3社が大学発スタートアップ設立に至っている。



[GTIE GAPファンドの概要]



elleThermo

株式会社elleThermo

(科学大・松下祥子准教授)

【事業概要】

熱エネルギーの電気変換新技術
未利用排熱(室温、体温、電子機器排熱、工場排熱等)を電力へと変換する
新たな発電システム「半導体増感型熱利用発電(STC)」の確立と普及



株式会社Nohs

(科学大・早川智義博士課程)

【事業概要】

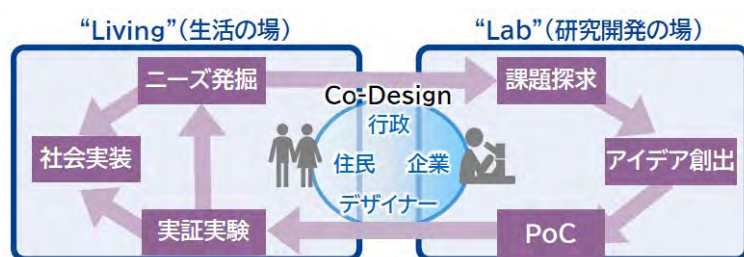
〇列車のリアルタイム混雑可視化
Bluetoothデータの活用により、
列車内の混雑状況を車両ごとにリアルタイムに可視化するサービスを提供

(出典) GTIEホームページ等を基に事業者にて作成
[GTIE GAPファンド発スタートアップ例]

■参考：（仮称）田町イノベーションコンソーシアムの活動について

<リビングラボプログラム>

- ・ 本コンソーシアムで提供を予定している「リビングラボ（Living Lab）」とは、エンドユーザーである生活者を巻き込み、実生活（Living）に近い場で利用・評価しながら製品・サービスのデザイン検証・開発（Lab）を行う手法を指す。
- ・ 本計画にて設立するエリアマネジメント推進法人と連携することで、実ユーザーとなる住民の方々を巻き込んだプログラム運営を行い、実際に周辺地域が抱える地域課題を発掘し、その解決につながる最新技術サービスの検証・実証実験を展開する。



〔リビングラボのコンセプト概要〕



〔リビングラボのトライアルの様子〕

<田町会ミライ塾>

- ・ 田町駅周辺エリアにおけるイノベーションの風土醸成及び大学生と産業界との接点づくりを目的とし、大学生・大学院生を主な対象とするアントレプレナーシッププログラム「田町会ミライ塾」を2023年度より開始している。
- ・ 参加学生が自身で目的・目標を定め、それらを達成するための事業を思案・開発する。現役の起業家や経営者がメンターとして伴走支援を行い、メンターへの壁打ちを通じて学生自身の手でビジネスプランを洗練させ、起業に向けて検討を行う。



〔田町会ミライ塾（2024年度）のフライヤー〕



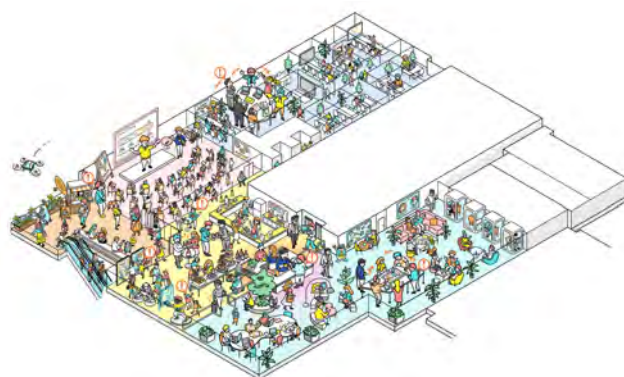
〔2023年度プログラム実施時の様子〕

■周辺インキュベーション施設との連携及びエリアマネジメント活動を通じた田町駅周辺エリアのイノベーション風土の醸成

- ・港区立産業振興センターや田町駅西口駅前地区等におけるインキュベーション施設とも連携し、産官学連携一大拠点を形成する。
- ・各支援拠点の持つ特徴やプレイヤーの違いを活かし、スタートアップの初期段階（シード以前）から拡大段階（レイター）までを継続的に幅広く支援し、田町駅周辺エリア全体で東京発スタートアップの裾野拡大と東京発ユニコーンの創出に寄与する。



（出典）港区立産業振興センターホームページ



（出典）都市再生特別地区（田町駅西口駅前地区）

都市計画（素案）の概要

■エリアマネジメント活動によるまちの魅力・活力の向上

①エリアマネジメントの活動方針

- ・近隣地域や企業の共創によるエリアマネジメント活動を推進するためエリアマネジメント準備会（構成員：事業者）を設立し、「暮らしたい、訪れたい、循環・進化しつづけるまち」を活動方針として、田町駅周辺エリアの特徴である「場や手段となる運河」を中心とした4つのビジョンを設定し、活動を展開している。

-ビジョン1：生活

住みたい、働きたいと思えるまち

-ビジョン2：観光・来街者

田町ならではの魅力にあふれ、様々な発見のあるまち

-ビジョン3：災害・環境

誰もが安心して過ごせる居心地の良いまち

-ビジョン4：イノベーション・産業

産学の多様なプレイヤーが集まるチャレンジングなまち

②まちの魅力を高めるエリアマネジメントの取組

- ・まちの魅力向上に向けて以下のような取組を予定している。
 - 新サービスの体験機会を提供する。
 - 施設利用者に対して地域イベントや店舗情報を発信し、地域経済活性化を図る。
 - 水辺のにぎわいを地域に創出し、地域資源である運河の魅力発信を行う。

③エリアマネジメント推進法人の設立

- ・既設のエリアマネジメント準備会構成員を主としたエリアマネジメント推進法人を設立し、準備会での活動を本格化させる。

■開発期間中の対応

- ・本計画においては、開発期間が長期に及ぶことから、工事着手前、工事期間中においても、エリアマネジメント活動を通じたイベント開催や情報発信等により、まちのにぎわいの持続を図る。

方針Ⅱ．駅まち一体の都市基盤の構築

【都市基盤に関する上位計画】

■都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域 地域整備方針

品川駅・田町駅周辺地域（令和3年8月／都市再生本部）

- ・安全かつ快適な駅施設をはじめとした公共空間などの整備により、魅力的な複合市街地を形成。
- ・国内外からの来街者が安全で快適に利用できる交通結節点として、東西自由通路及び駅前広場を整備。
- ・東西自由通路から連続する歩行者デッキ、緑豊かな歩行者空間の整備等による、歩行者ネットワークを充実・強化。

■新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針（駅とまちが一体となる都市づくり）

（令和6年3月/東京都）

- ・駅利用者の動線の改善等の促進（歩行者流動・バリアフリー化）
- ・交通結節機能の向上の促進（バスターミナル・バスベイ・タクシー乗り場・自転車シェアサイクルポート）

■港区街づくりマスタープラン（芝浦港南地区）（平成29年3月/港区）

- ・JR線東西方向、芝浦・港南地域から山手線内などにおいて、道路及び歩行者ネットワークの形成とともに、地域特性をいかした舟運の活性化を図るなど、地域内・地域間交通の利便性を向上させます。

【現況・課題】

① まちの東西や周辺市街地、運河をつなぐ駅周辺の歩行者ネットワークの不足

■JR田町駅の東西自由通路の混雑

- JR田町駅の東西自由通路に関しては、JR田町駅となぎさ通りを接続する東西自由通路の拡幅整備（幅員10m/港区道路施設）が2024年度5月より先行着手されている。一方で、今後本開発を含む田町駅周辺開発や将来、駅後背地等で開発があった場合、乗降客数の増加が見込まれており、拡幅後の東西自由通路でも混雑が生じる可能性がある。
- また、乗降客数約30万人/日以上の手線停車主要駅において、JR田町駅は唯一改札が1箇所しかないため、駅利用客は東西自由通路に集中している。

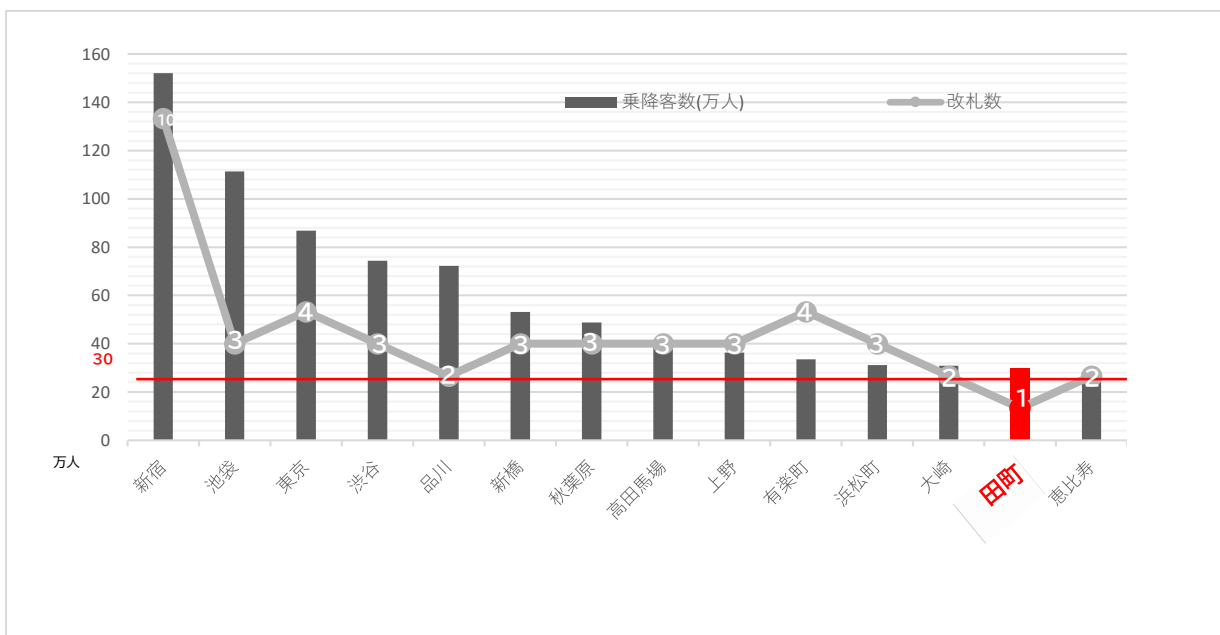


〔混雑する東西自由通路〕



〔東西自由通路のみに面する改札〕

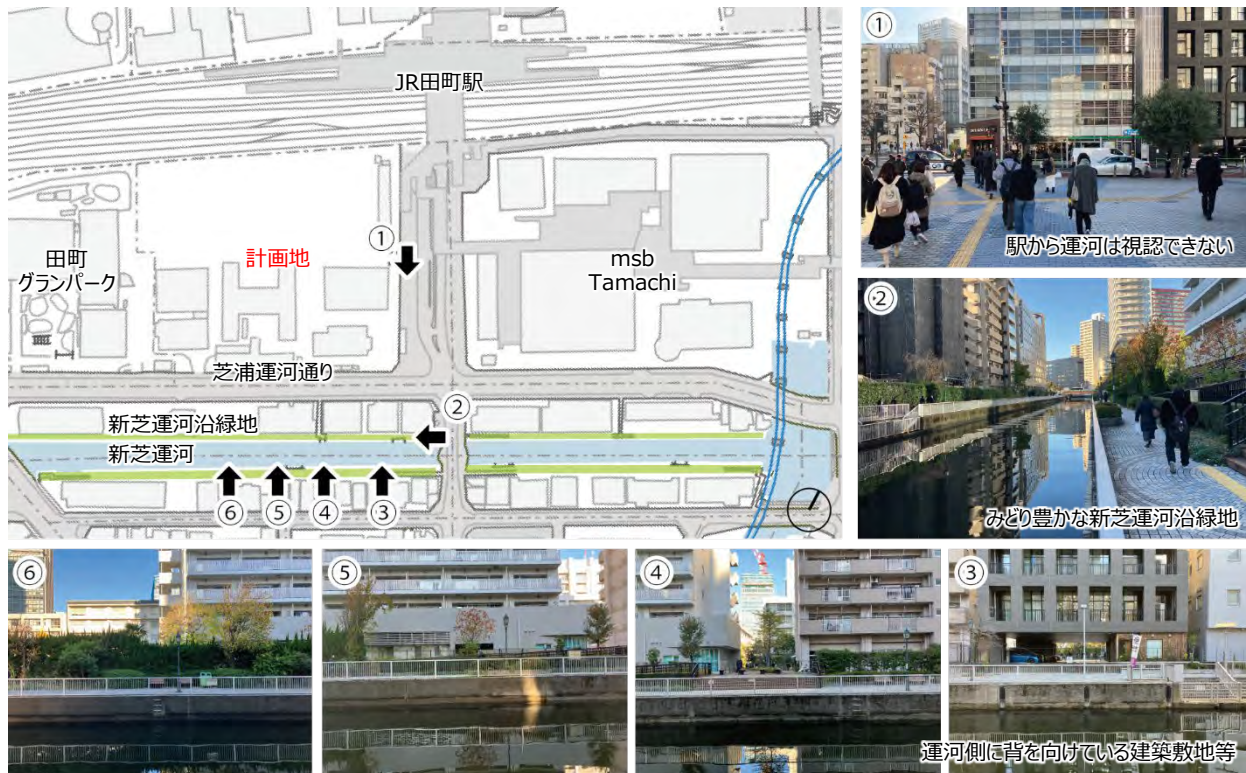
〔山手線停車主要駅における乗降客数と改札数〕



（出典）統計情報リサーチ（平成31年）及び東日本旅客鉄道株式会社ホームページを基に事業者にて作成

■ 駅から運河へ至る歩車分離された動線の未整備

- 田町駅周辺エリアの地域資源である新芝運河は、駅至近にあり、運河沿いはみどり豊かな遊歩道（新芝運河沿緑地）として開放されているものの、JR田町駅と新芝運河は広幅員の芝浦運河通りや建築敷地等により遮られているため、日常的な利便性に欠け、現状は人通りが少なく運河の魅力を十分に発揮できていない。



[計画地周辺の現況]

■ 駅前の南北の歩行者ネットワークの未整備

- 本計画地は閉鎖管理が求められる学校施設として利用されており、鉄道敷地沿い及び隣接敷地へつながる南北の歩行者ネットワークが未整備である。



[閉鎖管理が求められる学校施設]

② 道路交通環境及び駅前交通結節機能の課題

■芝浦運河通りの企業バス停留による交通環境の課題

- 本計画地東側の芝浦運河通りにおいて、5社の企業バスが発着している。芝浦運河通りに乗車待ちで停留中のバスの追い越し車両による交通事故の危険性が生じている。
- また、ピーク時には1時間に35台の企業バスが発着するため、バスの待機行列（ピーク時約1,200人）により歩道が混雑している。



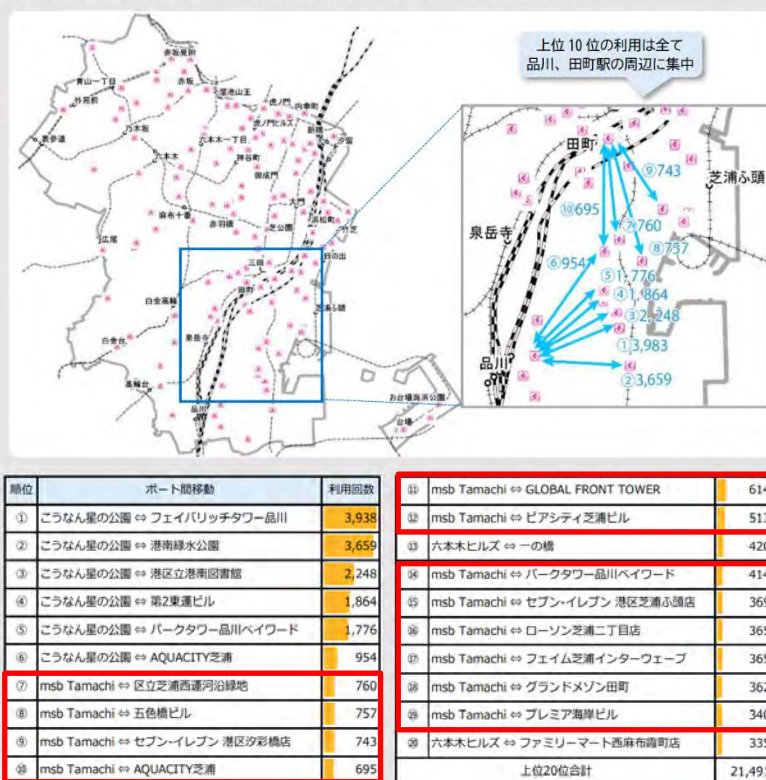
〔停留する企業バスを追い越す企業バス〕

■田町駅東口のシェアサイクルポートの不足

- 本計画地は芝浦港南地区の玄関口であり、多様な交通手段の確保や交通結節機能の強化が求められている。特に、環境に配慮した交通手段である自転車利用を促進するため、港区として自転車シェアリング事業を進めている。しかし、田町駅東口側のシェアサイクル利用ニーズは非常に高く（利用の多い区内のポート間移動の上位10位のうち、4箇所が田町駅東口側のポート発着である）、既にmsb Tamachiに設置されているポート数では不足している。

課題15 駅からの自転車シェアリング利用ニーズに応じたポート配置の充実

（参考）利用の多い区内のポート間移動（上位10位） ※令和3年3月



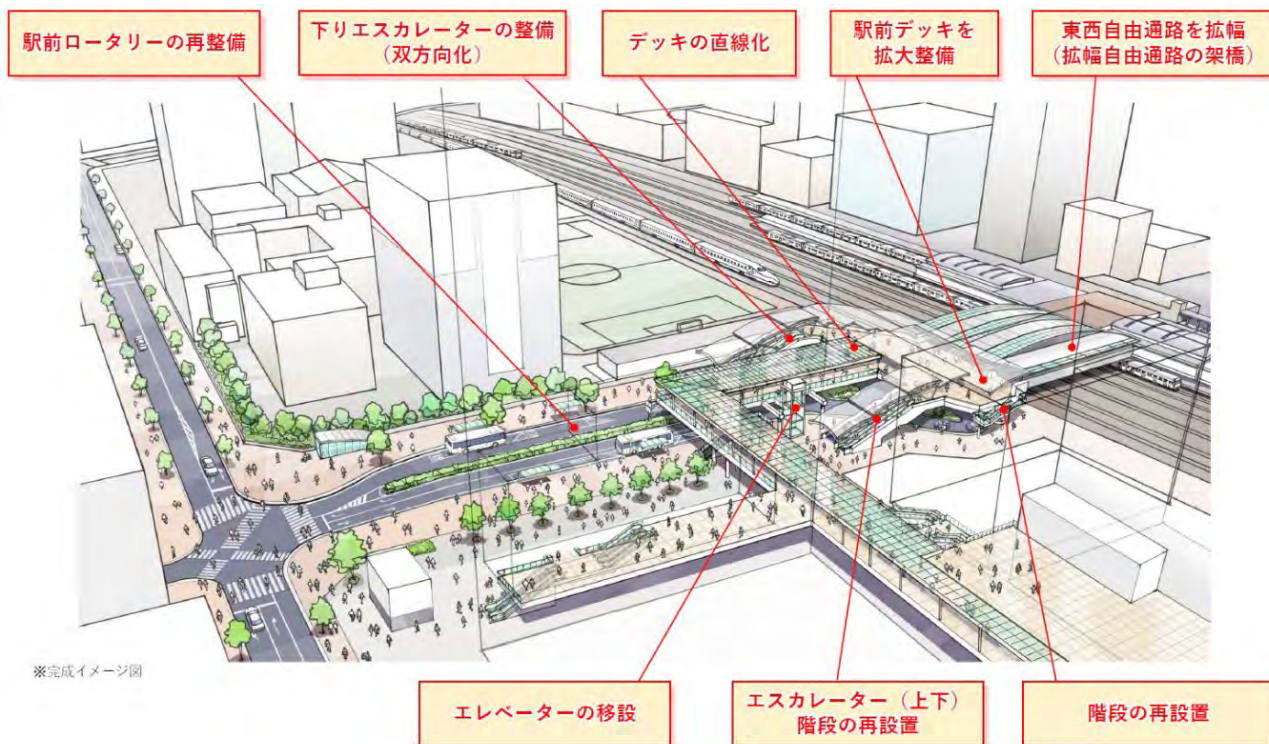
（出典）港区「港区自転車交通環境整備計画 令和4年3月」を基に事業者にて作成



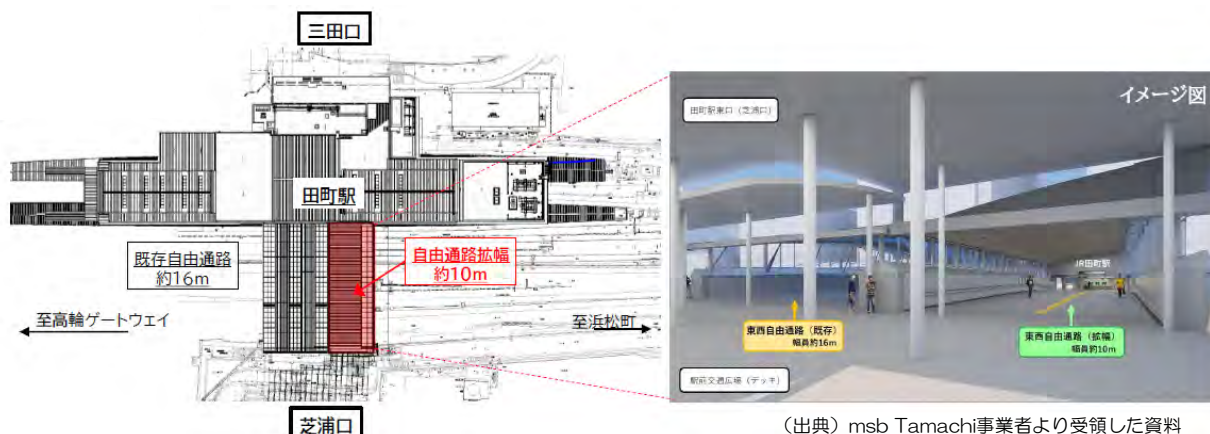
〔msb Tamachiのシェアサイクルポート〕

■参考：東口駅前広場の再整備について

なぎさ通り（都市計画道路補助310号線）は、完成し供用開始済みであるが、本地区のなぎさ通り部分についてはmsb Tamachiの開発事業により、2028年度完了予定で改良工事が進められている。なお、当該東口駅前広場工事に関連し、東西自由通路に併設し、JR田町駅となぎさ通りを接続する自由通路の拡幅整備（幅員10m／港区道路施設）が2024年5月より先行着手している。



[東口駅前広場の完成イメージ]



[東西自由通路の拡幅整備イメージ]

【本計画における都市基盤整備の方向性】

- ・田町駅周辺エリアにおける上位計画や課題を踏まえ、駅まち一体の都市基盤構築に向けて、以下に取り組む。

＜田町駅周辺エリアにおける都市基盤の現況と課題＞

- ① まちの東西や周辺市街地、運河をつなぐ駅周辺の歩行者ネットワークの不足
 - ・ JR田町駅の東西自由通路の混雑
 - ・ 駅から運河へ至る歩車分離された動線の未整備
 - ・ 駅前の南北の歩行者ネットワークの未整備
- ② 道路交通環境及び駅前交通結節機能の課題
 - ・ 芝浦運河通りの企業バス停留による交通環境の課題
 - ・ 田町駅東口のシェアサイクルポートの不足



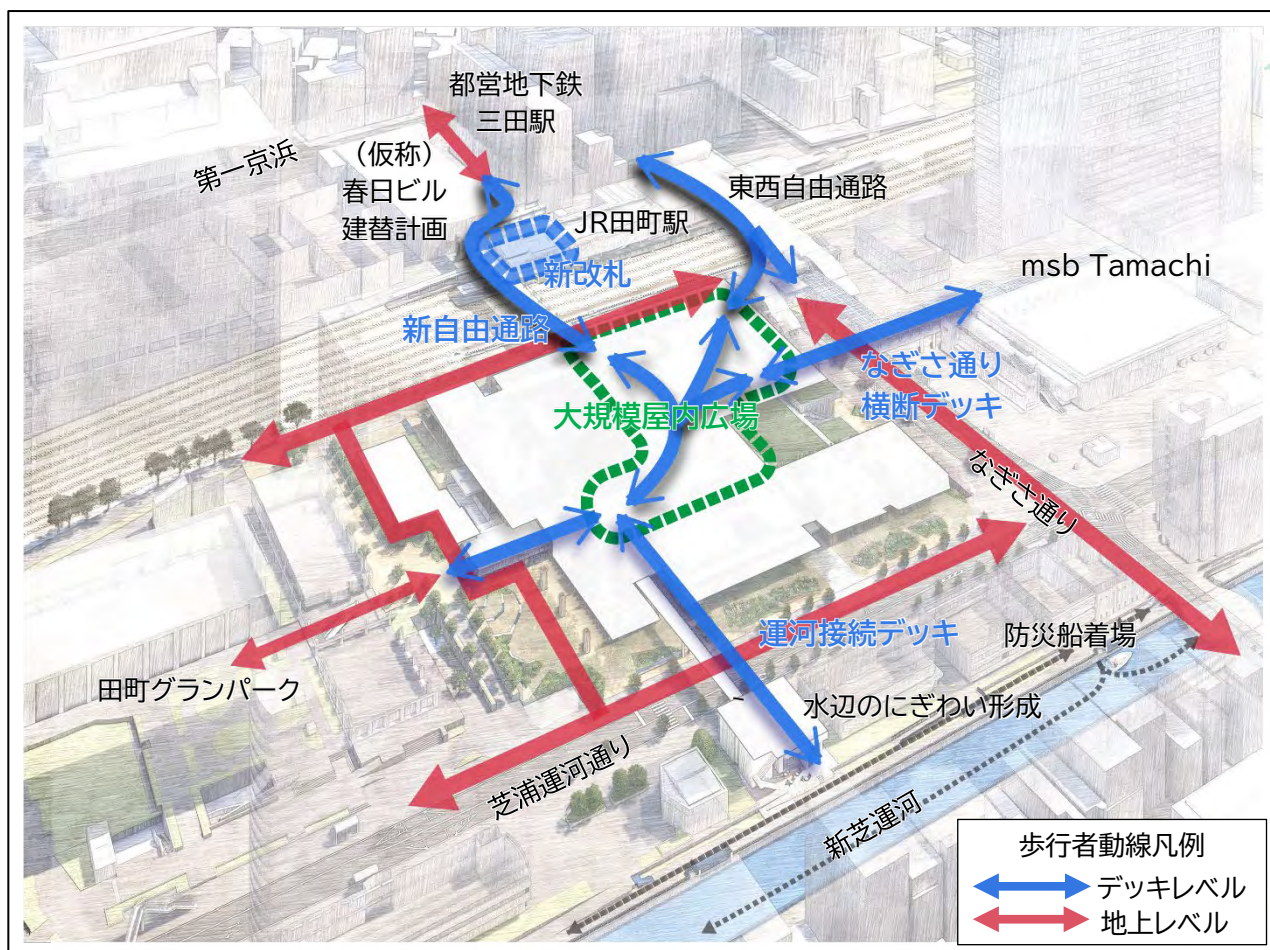
＜本計画における取組内容＞

- ① まちの東西や周辺市街地、運河をつなぐ駅周辺の歩行者ネットワーク整備
 - ・ 既存の東西自由通路の品川方面に新たな「自由通路及び改札」の整備
 - ・ 本計画地を斜めに貫く「大規模屋内広場」の整備
 - ・ 駅から運河までダイレクトにアクセス可能な「運河接続デッキ」の整備
 - ・ 本計画地と周辺敷地をつなぐ「南北の歩行者ネットワーク」の整備
- ② 道路交通環境の改善と駅前交通結節機能の強化
 - ・ 民有地を活用した「企業バスロータリー」の整備
 - ・ 新たな「シェアサイクルポート」の整備
 - ・ 芝浦運河通りの「拡幅及び表層」の整備

【取組の内容】

① まちの東西や周辺市街地、運河をつなぐ駅周辺の歩行者ネットワーク整備

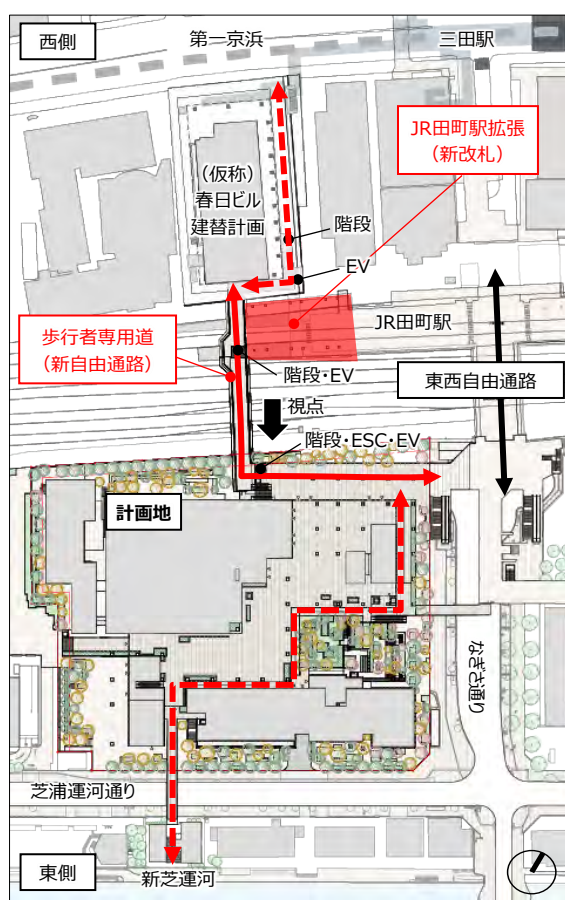
- JR田町駅の東西方向及びに田町駅東口駅前の南北方向をつなぐ歩行者動線を構築し、JR田町駅を中心に新芝運河、三田エリアや芝浦エリア等の周辺市街地へと連続する安全かつ快適な歩行者ネットワークを形成するとともに、利便性の高い駅前空間を創出する。
- ユニバーサルデザインの考えに基づき、高齢者、障がい者をはじめ誰もが利用しやすい建築物や地区施設となるよう、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の建築物移動等円滑化誘導基準及び「東京都福祉のまちづくり条例」の努力基準をめざした計画とする。
- 「港区バリアフリー基本構想」において田町駅周辺重点整備地区に位置付けられていること等を踏まえ、バリアフリーに配慮した歩行者にとって便利で分かりやすい動線を整備する。
- 以上の動線整備に併せ、駅や周辺開発地区、周辺市街地等への誘導サインを設置し、歩行者にとって便利でわかりやすい駅前空間づくりを行う。



〔歩行者ネットワークの整備イメージ〕

■東西自由通路の品川方面に新たな「自由通路及び改札」の整備

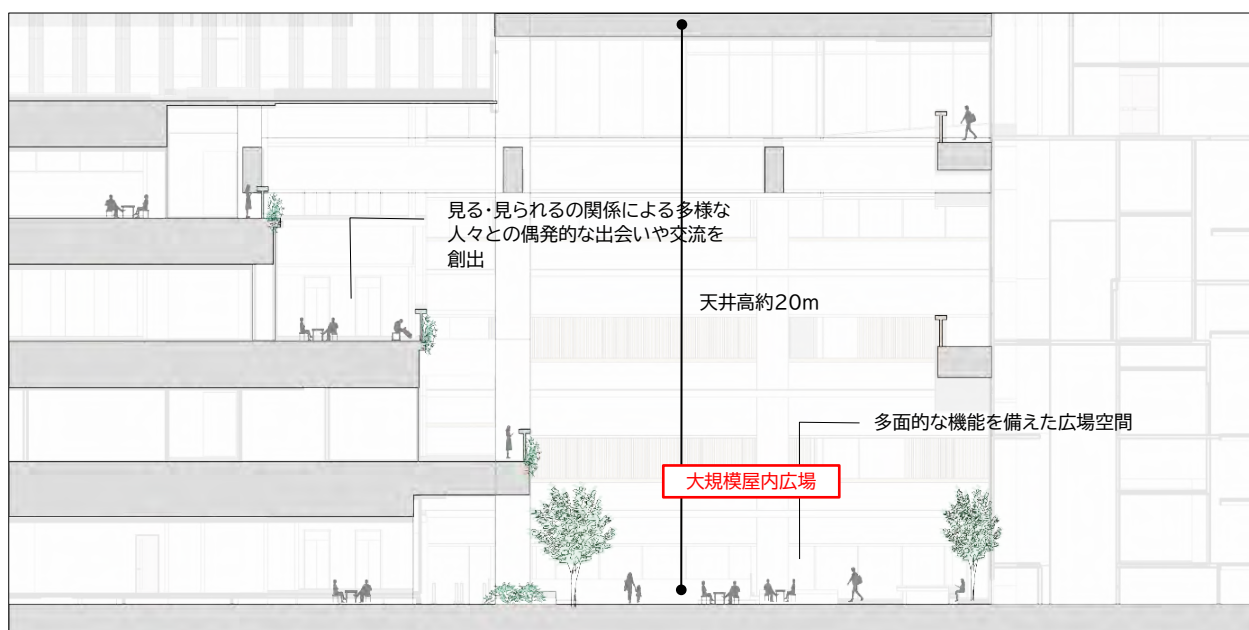
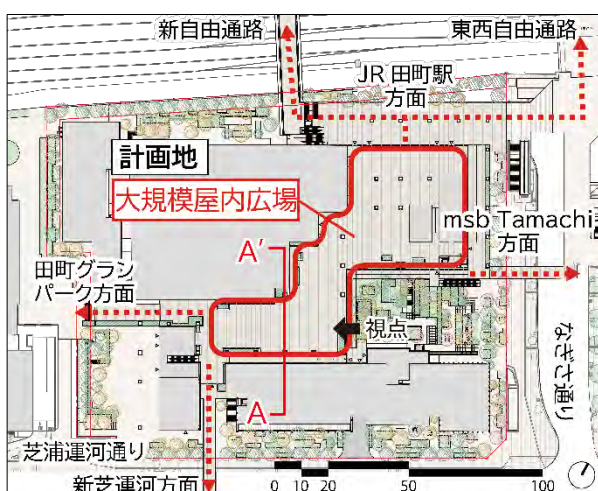
- JR田町駅の混雑の課題を解決するため、東西自由通路の南側に新たな自由通路（歩行者専用道）を整備する。新自由通路の西側は（仮称）春日ビル建替計画の地上レベルの通路を通り、第一京浜まで接続し、東側は本計画地を經由し新芝運河まで接続することで、新たなまちの東西動線を拡充する。
- また、新自由通路の整備に併せて、JR田町駅のコンコースを南側に拡張し、新自由通路に面した新たな改札を整備する。
- 本整備により、現在1箇所に集中している駅出入口及び鉄道敷地を跨ぐ東西の歩行者ネットワークを分散させることで、駅周辺の混雑を緩和するとともに、まちの利便性や回遊性の向上を図る。



〔新たな自由通路及び改札〕

■本計画地を斜めに貫く「大規模屋内広場」の整備

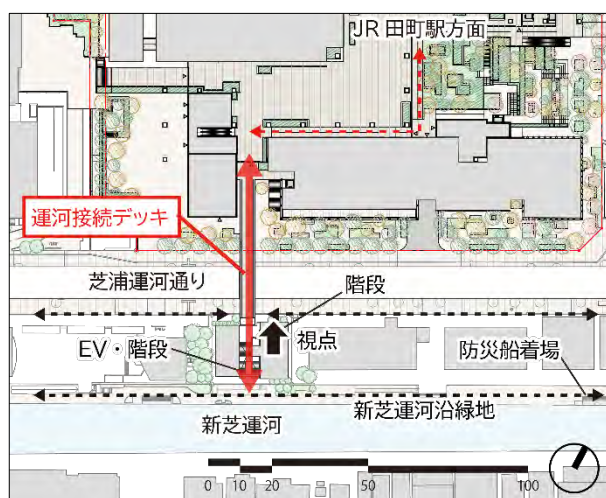
- ・新たに整備するまちの東西方向と南北方向の動線が交わる歩行者ネットワークのハブとなる位置に、本計画のにぎわい、交流や憩いの中心的な役割を担う「大規模屋内広場」を整備する。
- ・大規模屋内広場は田町駅東口から芝浦四丁目方面に向かって敷地を斜めに貫き、本計画の主要な用途であるオフィス、大学及びインキュベーション施設のエントランスを設けることにより、周辺市街地から来訪する地域住民をはじめ、オフィスワーカー、学生、研究者や来街者等多様な人々が行き交う空間とする。
- ・加えて、大規模屋内広場を取り囲むようにインキュベーション施設を配置し、互いの活動が“見る・見られる”の関係を作り出すことにより、多様な人々との偶発的な出会いや交流等を通じ、イノベーションへの進展を促進することを企図する。
- ・面積約3,700㎡という広大な空間を活かし、催事にはスタートアップによるピッチイベントや地域交流イベント等の活動場所として活用する。また、日常時には人々の憩い、交流の場として、災害時には帰宅困難者の一時滞在施設として活用する等の多面的な機能を備えた広場空間として整備する。



[大規模屋内広場]

■駅から運河までダイレクトにアクセス可能な「運河接続デッキ」の整備

- ・ 駅から運河へ至る歩車分離された動線の未整備という課題を解決するため、駅から運河までダイレクトにアクセス可能な芝浦運河通りの上空を横断する「運河接続デッキ」を整備する。
- ・ 運河接続デッキを整備することにより、JR田町駅から芝浦四丁目方面の歩行者ネットワークの強化、歩車分離による歩行者の安全性向上やなぎさ通りと芝浦運河通りに集中している歩行者交通量の分散化等を図る。
- ・ また、JR田町駅から新芝運河までをデッキで接続することにより、舟運利用者も含めた新芝運河沿緑地の利便性向上や新芝運河のにぎわい形成を図る。
- ・ さらに、災害時は新芝運河の防災船着場と連携し、避難経路や物資運送経路として活用することにより、地域の防災対応力を強化する。

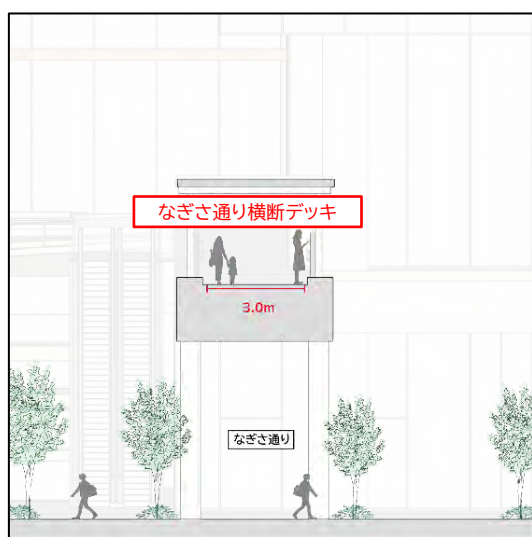
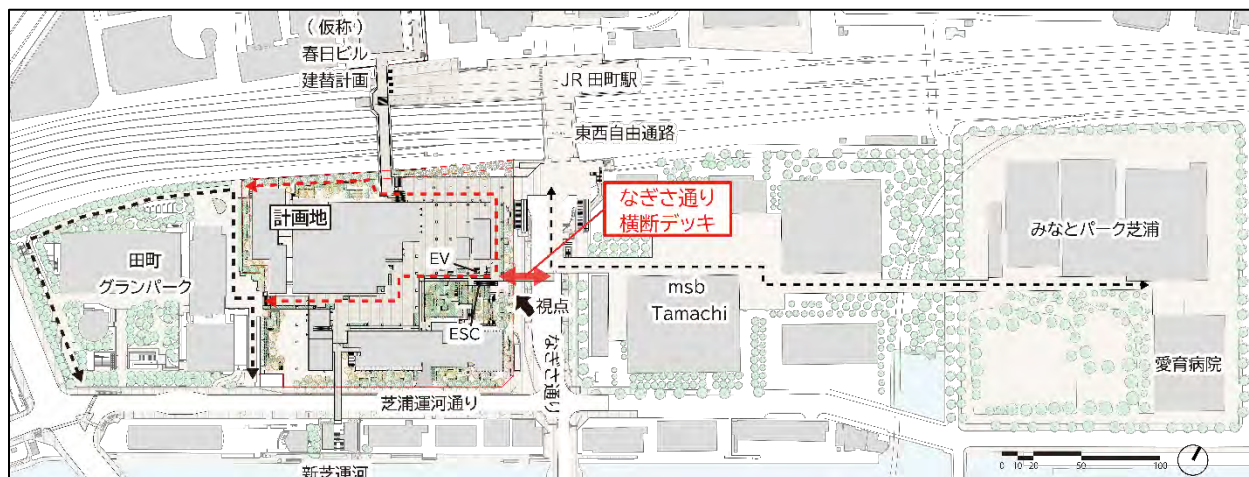


[運河接続デッキ]

■本計画地と周辺地区をつなぐ南北の歩行者ネットワークの整備

＜本計画地とmsb Tamachiをつなぐ「なぎさ通り横断デッキ」の整備＞

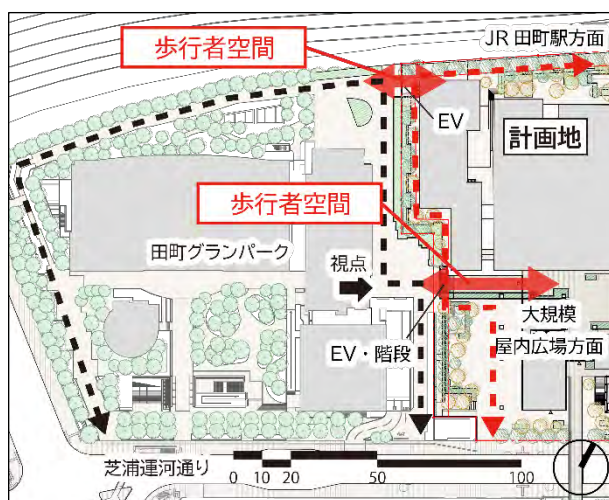
- ・ 田町駅東口側の南北の歩行者ネットワークが未整備という課題を解決するため、なぎさ通りの上空を横断し、本計画地と田町駅東口延伸デッキ（道路施設）を接続する「なぎさ通り横断デッキ」を整備し、本計画地からmsb Tamachi及びみなとパーク芝浦、愛育病院方面との南北の歩行者ネットワークを構築する。
- ・ なぎさ通り横断デッキを整備することにより、msb Tamachi等との施設間回遊を通じた東口駅前エリアのにぎわいの向上及び災害時の防災拠点間連携を図る。



〔なぎさ通り横断デッキ〕

＜本計画地と田町グランパークをつなぐ複数の「歩行者空間」の整備＞

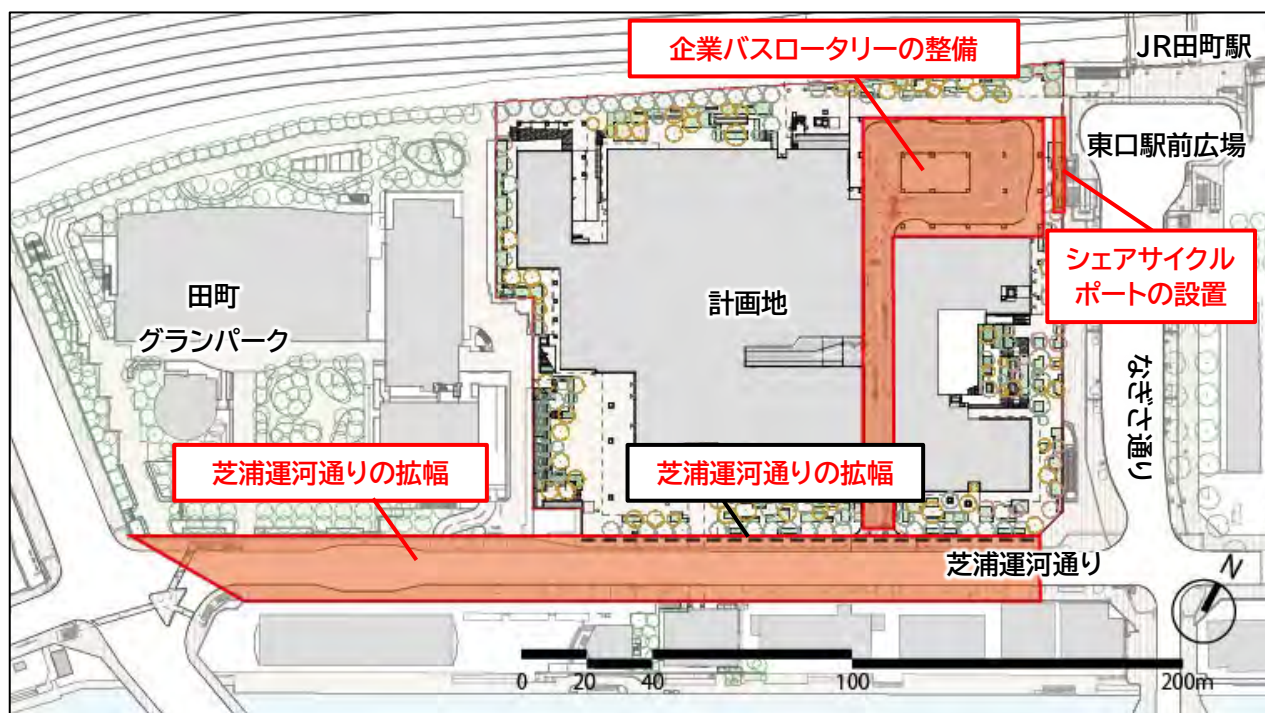
- ・ 前述のとおり、田町駅東口側の南北動線が未整備という課題を解決するため、本計画地と田町グランパークを複数の経路でつなぐ「歩行者空間」を整備する。
- ・ 鉄道敷地沿いの歩行者空間は、田町グランパーク敷地の鉄道敷地沿いの歩行者通路と連続するみどり豊かな潤いのある空間として整備する。
- ・ 本計画地中央の歩行者空間は、本計画地と田町グランパークを接続する主要な歩行者動線として整備する。
- ・ 歩行者空間を整備することにより、本地区内のにぎわいの連続性や回遊性の向上に加え、芝浦四丁目方面への歩行者ネットワークの強化やなぎさ通りと芝浦運河通りの歩行者交通量の緩和等を図る。



〔田町グランパークと接続する歩行者空間〕

② 道路交通環境の改善と駅前交通結節機能の強化

- 民有地を活用した企業バスロータリーやシェアサイクルポートの整備により芝浦運河通りの交通環境の改善と交通結節機能を強化する。
- 現在、msb Tamachi事業者にて東口駅前広場の改良工事が進められており、芝浦運河通りの拡幅・表層整備を行うことにより、田町駅東口側の道路再整備を完了させる。

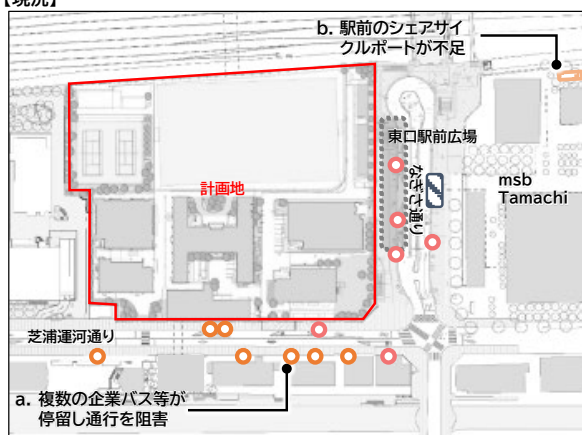


[道路交通環境の改善と駅前交通結節機能の強化]

■民有地を活用した「企業バスロータリー」や新たな「シェアサイクルポート」の整備

- ・芝浦運河通りの企業バス停留の課題を解決するため、本計画地前面の芝浦運河通りに停留する複数の企業バス等の乗降場（企業バスロータリー）を本計画地内に集約し、芝浦運河通りの交通環境を改善する。
- ・また、芝浦運河通り沿いにバス停を設けているお台場レインボーバス及び高速バスの乗降場については、関係事業者と今後連携及び調整予定。
- ・企業バスロータリーは田町駅東口至近のなぎさ通りの東口駅前広場と連続的な位置に配置することにより、駅前利用者の乗換利便性に配慮する。
- ・今後、企業バスを運行する企業と事業者にて協議会を立ち上げ、企業バスロータリーの運用方法等を検討する。また、将来的に企業バスの共同運行化等により、企業バスロータリー内のバス乗降場に空きスペースが生じた場合は、次世代モビリティの導入等についても検討を進めていく。
- ・田町駅東口におけるシェアサイクル需要の状況を踏まえ、駅前のなぎさ通りに程近い位置に港区シェアサイクルポートを設けることにより、駅前交通結節機能の更なる強化を図る。

【現況】



【将来】

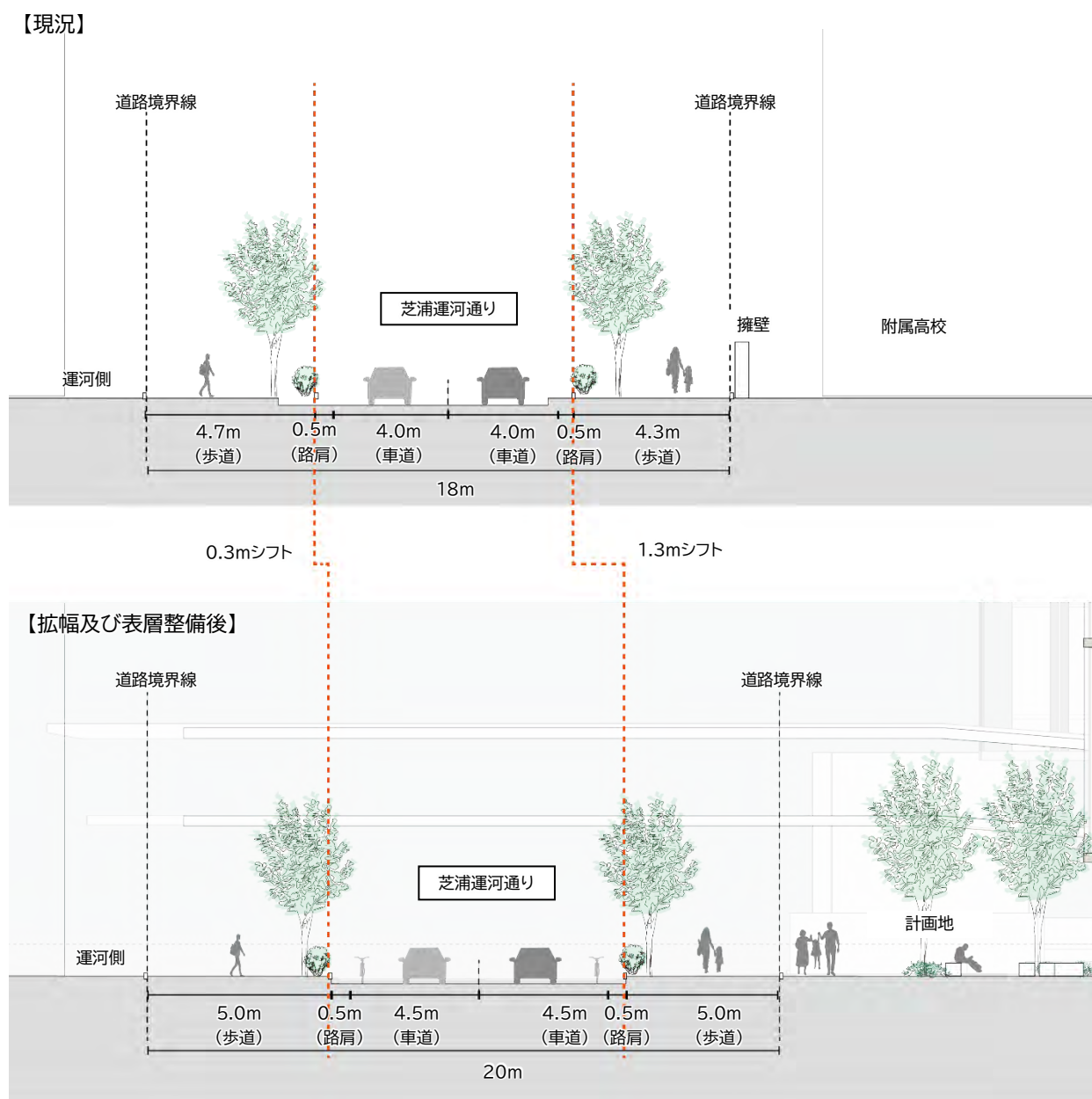


※都営バス・港区コミュニティバス（ちいばす）については、他事業者にて整備中の東口駅前広場に集約予定（各バスの配置等は今後調整予定）

〔企業バスロータリー・シェアサイクルポートの配置計画〕

■芝浦運河通りの拡幅・表層整備

- ・芝浦運河通りは「田町駅東口地区地区計画」において地区内集散道路（主要な公共施設）に位置付けられており、現行の道路幅員18mから2m拡幅し幅員20mに整備することで、本計画地前面のみが未整備となっている状況を解消する。
- ・幅員構成は、msb Tamachi側に合わせて歩道5m、車道10m、歩道5mとする。
- ・道路拡幅に伴い、車線幅員3.5mが確保可能な範囲は普通自転車専用通行帯（自転車レーン）を整備する。
- ・さらに、表層整備を実施することにより、安全で快適な道路空間を創出する。
- ・具体的な計画については、道路管理者及び交通管理者との設計協議にて決定する。



[道路拡幅図]

方針Ⅲ. 環境への取組と防災対応力強化

- ・緑化面においては、「東京GREEN BIZ 東京都の緑の取組 Ver.2」（令和6年1月／東京都）にて、開発による新たな緑と既存の緑の連なり・まとまりを誘導し、緑豊かな空間の創出、屋上や壁面等を活用した立体的な緑化の推進等を掲げている。また、「港区まちづくりマスタープラン」（平成29年3月／港区）にて、開発事業等の機会を捉えた質の高い緑豊かなオープンスペースの創出等を掲げている。
 - ・防災面においては、同じく「港区まちづくりマスタープラン」（平成29年3月／港区）にて、田町駅周辺における帰宅困難者の一時滞在施設の確保等、地域と事業者が一体となったエリア防災の取組を推進することを掲げている。
 - ・環境面においては、「ゼロエミッション東京戦略2020 Update & Report」（令和3年3月／東京都）にて、2050年のCO2排出量実質ゼロの目標に向け、2030年までに都内の建物において温室効果ガス排出量を50%削減（2000年比）、エネルギー消費量を50%削減（2000年比）、再エネ電力利用割合を50%程度に拡大（2000年比）すること等を掲げている。また、この目標達成に向け、気候変動対策の各制度を強化し、特に、大規模な新築建物を対象とした建築物環境計画書制度においては、省エネ性能の義務基準の強化、再エネ設備の設置及びEV充電設備の整備等の義務付けを行うとともに、建物の環境性能についての各種評価基準を拡充強化している。
- ・以上を踏まえ、本地区では以下の3点を整備方針に掲げ、環境への取組と防災対応力強化の積極的な推進を通じ、東京の持続可能な都市環境の形成に貢献する。
- ① まちに開かれたにぎわい、交流や憩いを促す多様な緑化・広場空間の創出
 - ② 地域を支える防災対応力強化に向けた取組
 - ③ 環境負荷低減に向けた取組

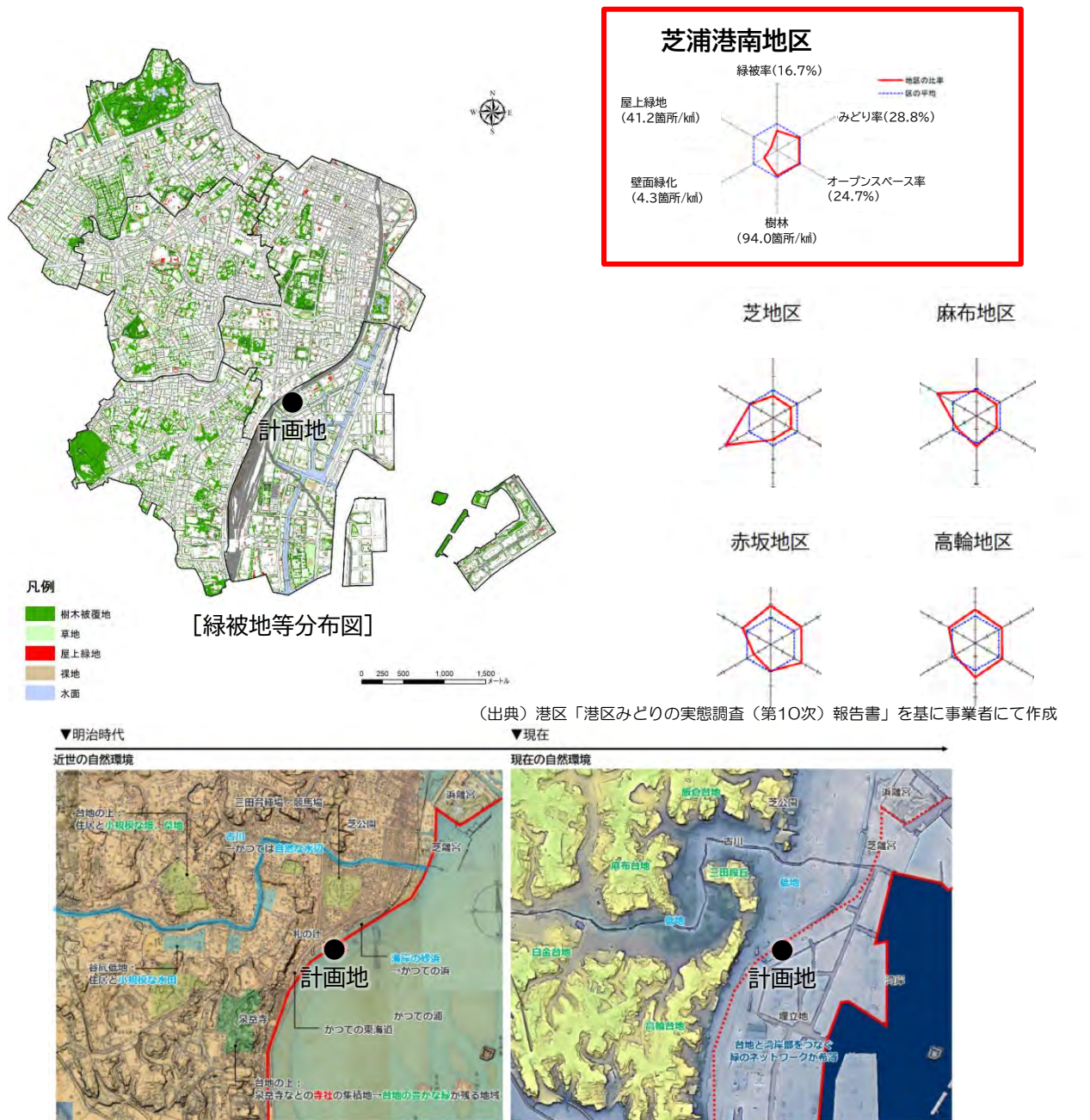
【取組の内容】

① まちに開かれたにぎわい、交流や憩いを促す多様な緑化・広場空間の創出

■現況・課題

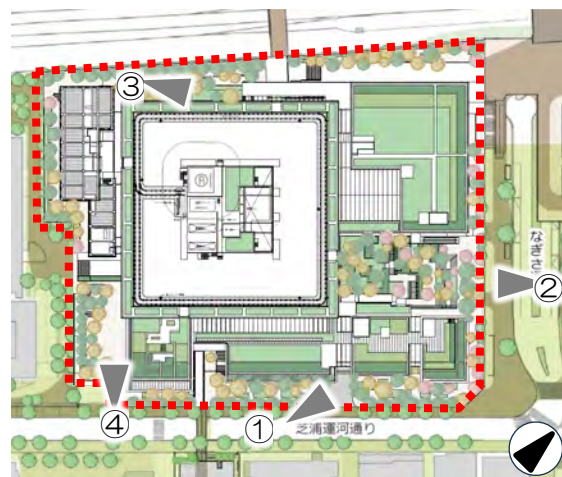
- ・芝浦港南地区は埋立地に形成された地区のため古くからのみどりはなく、港区全体と比べて緑被率が低いエリアとなっている。
- ・また、本計画地が位置する湾岸エリアは、近世までは海とみどりが接し豊かなエコトーン※が形成されていたが、現代では埋立が進みコンクリート護岸により生物多様性に乏しい立地となっている。
- ・さらに、本計画地は芝浦港南地区の玄関口に位置しているが、msb Tamachiや田町グランパークとの一体的な緑化空間が形成されていない。

※エコトーン（移行帯）：環境変化に富む多様な生物の生息空間。

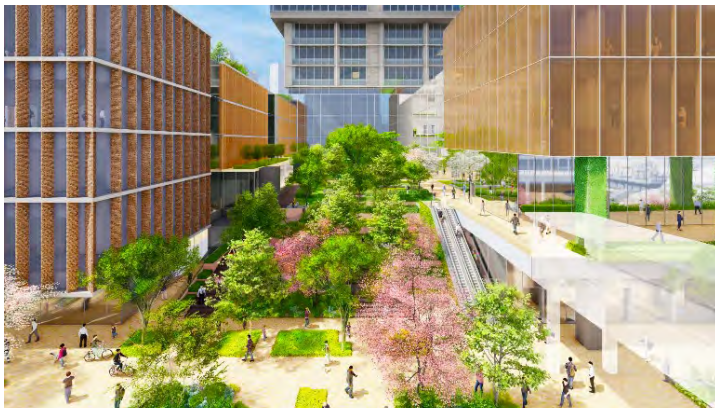


■体感的に自然を感じることができる緑化・広場空間（約8,700㎡）を整備

- ・訪れる人が視覚や聴覚等体感的にみどりを感じ憩い、潤える、まちに開かれた立体的な広場や通り沿いの広場を整備する。
- ・高木から地被類まで常緑落葉（約70種）をバランスよく配置し、まちに季節感と豊かな多様性をもたらす計画とする。
- ・「優良緑地確保計画認定制度」（令和6年度施行／国土交通省）において、ランク★★★★取得をめざす。



① 緑のエントランス



② 緑の丘



③ エデュケーション・ガーデン



④ イベント広場(グリーンウォール)

〔自然を感じることができる緑化・広場空間イメージ〕

■生物多様性を育む多様な生息空間の整備とエコロジカルネットワークの強化を推進

- ・ 周辺地域の潜在自然植生や地形的特性（台地～低地～沿岸）をベースに環境変化に富む多様な生物の生息空間（エコトーン）を計画する。
- ・ チョウ類やバッタ類等の移動可能な距離に緑地を計画し、msb Tamachiや周辺開発の緑地等とのつながりを意識したエコロジカルネットワークを強化する。

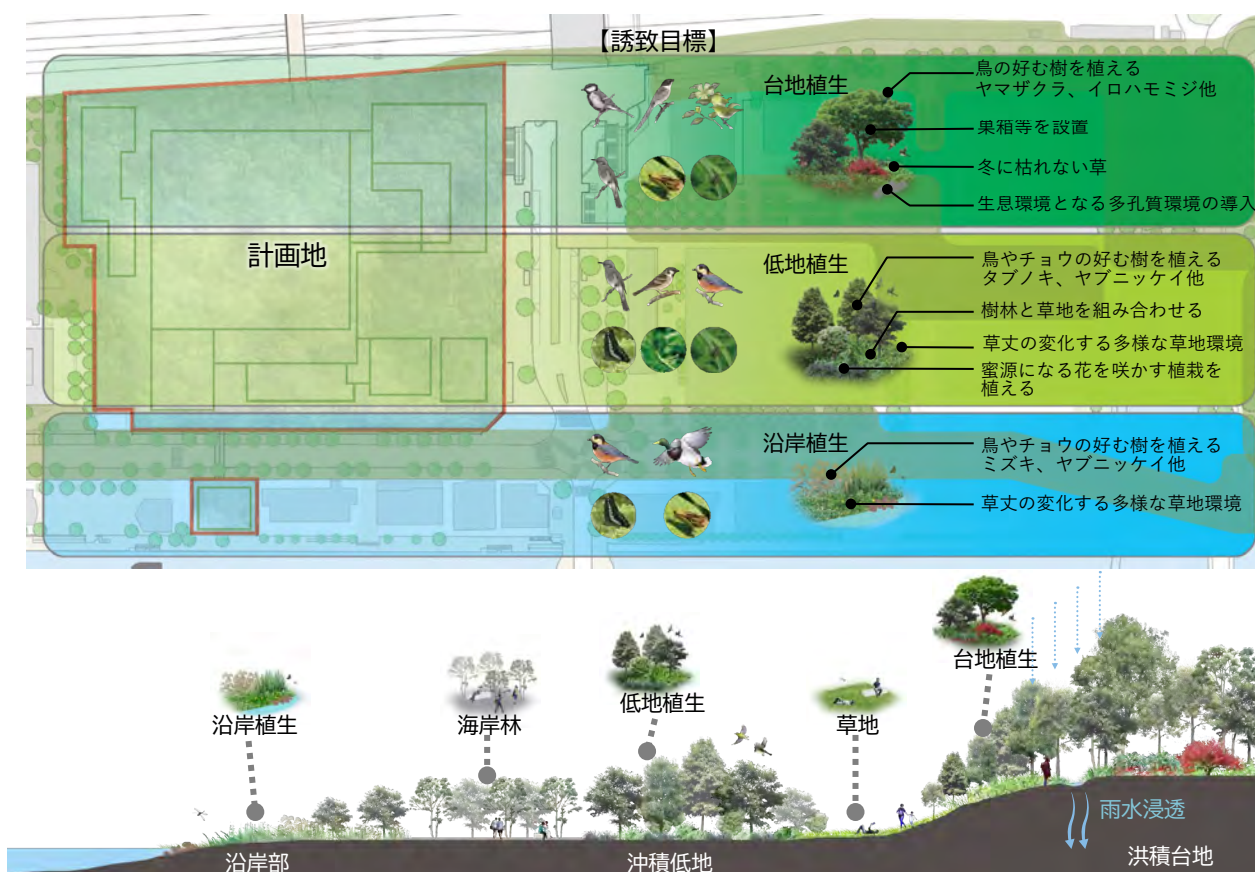


（出典）至文堂「日本植生誌」

〔周辺地域の潜在自然植生及び地形的特性〕



〔人が立ち寄れない生物（鳥や昆虫等）のためのサンクチュアリ〕



〔生物多様性の考え方〕

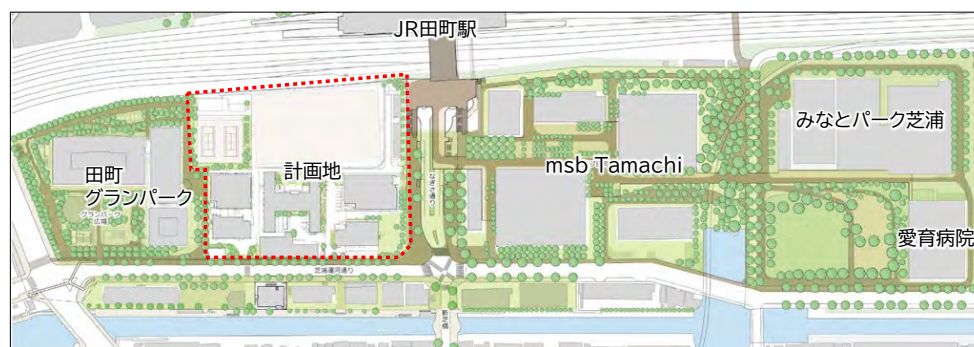
■山手線の駅前に大規模な緑化ネットワークを構築

- 山手線の駅前に誰でも利用可能な約8,700㎡の緑化空間を整備する。msb Tamachiや田町グランパークの開発と併せ、駅前において約34,000㎡ものみどりや自然を感じながら回遊できる緑化ネットワークを完成させる。

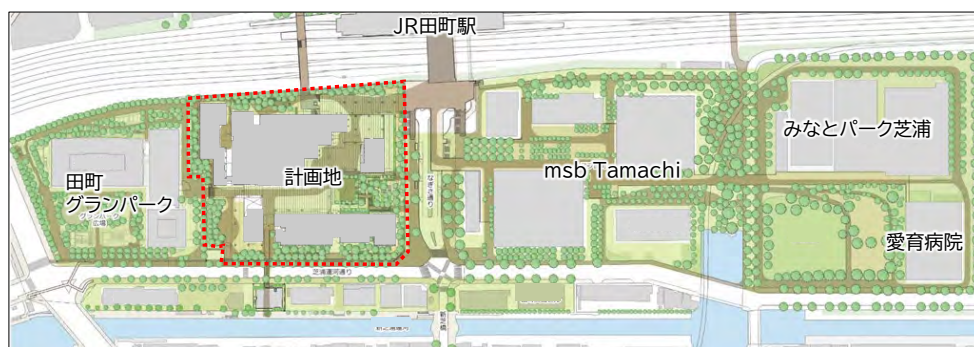
1990年
田町駅東口



2025年現在
(現在)



2033年
(本計画開発後)



[田町駅東口の緑化の変遷]

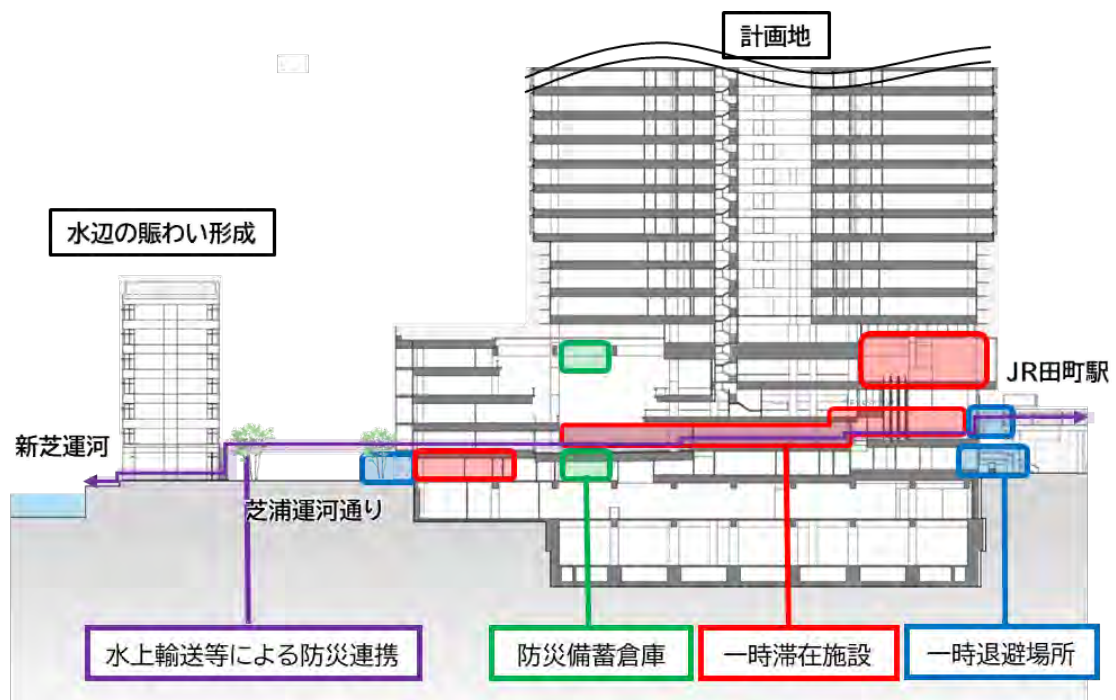
[本計画における緑化面積と緑化率]

地上部の緑化		建築物上の緑化	
敷地面積	約22,421㎡	屋上利用可能面積	約6,620㎡
建築面積	約16,000㎡		
敷地面積－建築面積 (緑化可能面積)	約 6,421㎡		
緑化面積	約 4,300㎡ (壁面緑化含む)	緑化面積	約4,400㎡
地上部緑化率	約66%	建築物上緑化率	約66%
地上部・建築物上部合計緑化面積：約8,700㎡			
地上部・建築物合計緑化率：約66%			

② 地域を支える防災対応力強化に向けた取組

■駅前立地を生かした帰宅困難者受け入れスペースの整備をはじめとする災害時対応

- ・ 芝浦港南地区では芝浦一丁目地区が先行して新たに3,000人分の一時滞在施設を整備予定（2030年度竣工予定）であるが、駅前立地である本地区とはエリアが異なることから、本地区では大規模屋内広場（デッキレベル）やオフィスロビー（6階）等を活用し、約2,800人分（約4,700㎡）の一時滞在施設を整備することで、広域的な一時滞在施設の整備効果が期待される。
- ・ 上述の一時滞在施設の整備に併せ、2,800人の帰宅困難者に対して3日分の防災備蓄倉庫を整備するとともに、港区が管理する地域の防災備蓄倉庫を確保する等、帰宅困難者への支援強化を図る。
- ・ 災害発生時にはJR田町駅前に滞留者の集中が予測されることから、駅前の交通結節拠点として退避経路を確保するとともに、外構部に設ける広場空間等を活用し、一時退避場所（約2,500㎡）や応急救護スペースを新たに確保する。
- ・ 新芝運河へ近接している立地特性を生かした取組として、新芝運河から本計画地、JR田町駅及び隣接街区をデッキで接続することにより、新芝運河に設置されている防災船着場からの救援物資や人員の円滑な搬送等、水上輸送機能と連携した防災機能の強化を図る。
- ・ 運用面では、JR田町駅周辺の地区間連携による災害時支援体制の構築に向け、都市再生特別措置法に基づく「田町駅周辺都市再生安全確保計画」の策定について、田町駅周辺開発事業者や港区と連携するとともに、エリアマネジメント推進法人を設立し、地域一体となった防災避難訓練の実施や、発災時における地域の被害情報の提供、一時滞在施設への誘導等を実施し、JR田町駅周辺の防災対応力強化を図る。



[帰宅困難者受入施設整備イメージ]

■浸水対策について

- ・港区浸水ハザードマップ（令和6年4月／港区）では、本計画地が接するなぎさ通り及び芝浦運河通り沿いにおいて浸水深さ0.1～0.5m未満となっている。
- ・以上を踏まえ、建物外周部に水防ラインを設定し、このラインの内側では想定浸水深での水の浸入を防止する。具体的には以下の浸水対策を講じる。
 - ✓建物出入口への防潮板の設置（GL+0.5m）
 - ✓防災センター等の重要諸室の床上げ（GL+0.5m）
 - ✓地下階に設ける地域冷暖房施設の水密区画化
- ・レインガーデンや植栽等による雨水の地下浸透及び雨水利用槽（約900m³）の設置により、内水氾濫の抑制を図る。また、排水から逆流する浸水被害を防ぐため、排水設備への逆流防止対策（チャッキ弁等）を講じる。

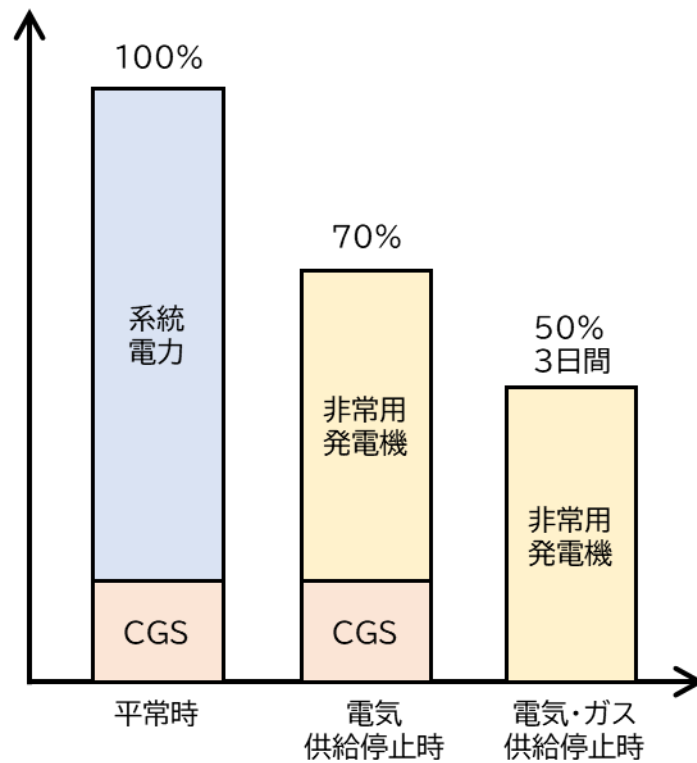


[港区浸水ハザードマップ（令和6年4月）]

③ 環境負荷低減に向けた取組

■自立・分散型エネルギーシステムの導入による安定的なエネルギー供給の実現

- 本地区では、災害時における安定的なエネルギー供給を実現するため、コージェネレーションシステム（以下「CGS」という。）や非常用発電機を整備するとともに、地域冷暖房事業者との連携による災害時の熱供給を行う等、自立・分散型エネルギーシステムを構築する。
- 法令上必要以上の出力数及び燃料貯蔵量を計画した非常用発電機や耐震性に優れた中圧ガスを利用したCGSの導入により、災害時に系統電力が途絶した場合は平常時の約70%を7日間、系統電力及び中圧ガスの両方が途絶した場合でも平常時の約50%を3日間（72時間）供給可能な計画とする。
- なお、災害発生時には、帰宅困難者の一時滞在施設や防災センター等の基幹設備に優先的に電力を供給する。

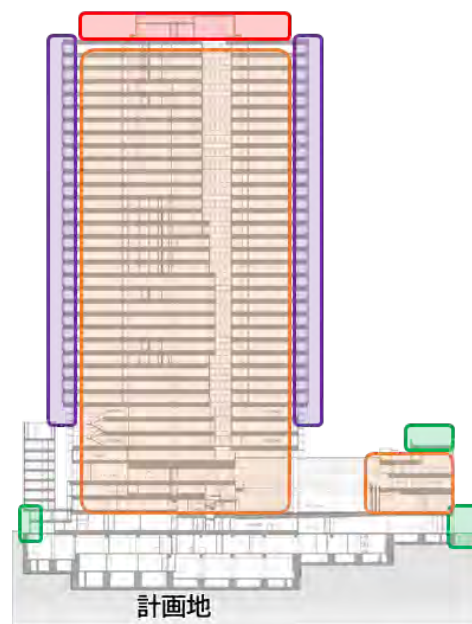


[災害時の電力供給計画]

■建物の総合的な環境性能の向上

- ・高効率の設備機器の導入や熱負荷の低減に配慮した外装計画の採用等により、計画建物の省エネルギー化やエネルギー利用の効率化を図る。

自然エネルギーの活用	
・次世代型ソーラーセル等の最新最適な技術を活用した太陽光発電設備	・太陽熱利用 ・外気冷房・昼光利用・自然換気
水資源の有効活用	
・雨水利用 ・節水型衛生器具の採用 ・厨房排水の再生水利用	
ヒートアイランド現象の抑制	
・屋上緑化・壁面緑化 ・敷地内の緑化 ・保水性舗装等による温度上昇抑制 ・レインガーデンや日よけ等によるクールスポットの創出	・地域冷暖房の導入による排熱抑制 ・建物配置・平常の工夫による風通し対策 ・屋外機の適正配置による排熱温度抑制 ・冷却塔による潜熱利用
効率化、省エネルギー化・低炭素化	
・エネルギーマネジメントシステム ・高効率地域熱源プラント設置 ・高効率CGSの導入 ・大温度差送水+VWV(変流量制御) ・CO2センサーによる外気導入量制御 ・VAV(変風量制御)	・人感・昼光センサーによる照明制御 ・高効率LED照明器具 ・EVのVVVF制御 ・蓄熱槽、デマンド制御の導入 ・電気自動車等の充電設備の設置
熱負荷の低減	
・高遮熱・高断熱な性能を有する外装計画	

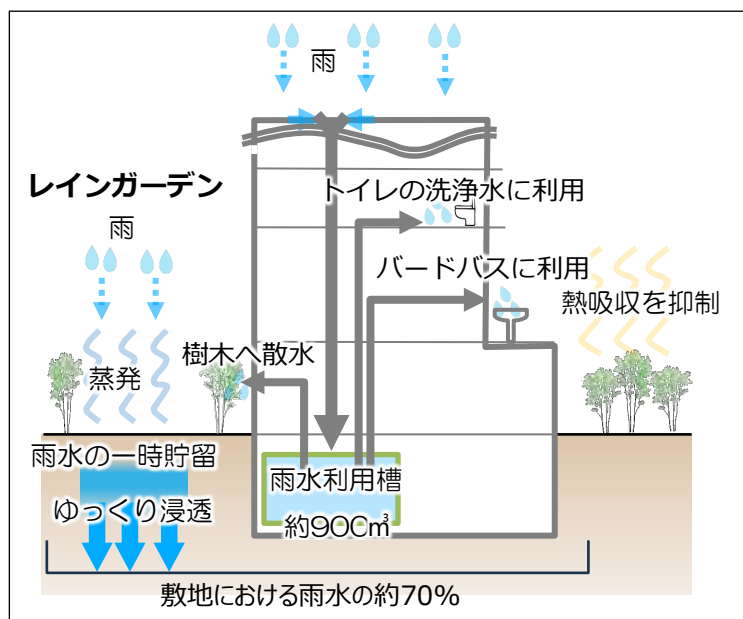


[環境負荷低減に向けた主な取組イメージ]

■水資源の有効活用

＜雨水の再利用＞

- ・計画建物内の雨水利用槽に雨水を貯留し、中水処理をした上で、計画建物内のトイレ洗浄水、外構部の植栽への散水、屋上に設けるバードバス等で再利用し、下水道、河川等への雨水の集中的な流出の抑制を図る。
- ・外構のエデュケーションalガーデンにはレインガーデンを設け、地下水涵養による水質浄化や生態系保全、蒸散作用によるヒートアイランド対策、保育園児への環境教育活用等、副次的な効果につなげていく。



〔雨水の再利用イメージ〕



保育園の前にレインガーデンや花壇を設置
子どもたちの環境教育に配慮



低層部の屋上には人の立ち入りを制限し
バードバスを設ける等、生物多様性に寄与

〔雨水の再利用先例〕

＜厨房排水の再利用＞

- ・商業施設等から排出される厨房排水については、厨房除害設備により中水処理を施し、雨水同様、トイレ洗浄水や植栽散水等で再利用することにより、下水道、河川等への施設排水の集中的な流出の抑制を図る。

■ZEB (Net Zero Energy Building)による評価

- ・事務用途部分でZEB Ready^{※1}の基準を達成するとともに、地区全体における一次エネルギー消費量については、ZEB Oriented^{※2}の基準でそれぞれの用途別に算出した一次エネルギー消費量の合計以下を達成する。

※1 再生可能エネルギーを除き、基準一次エネルギー消費量から50%以上の一次エネルギー消費量削減に適合した建築物

※2 以下の①及び②の定量的要件を満たす建築物

①該当する用途毎に、再生可能エネルギーを除き、基準一次エネルギー消費量から規定する一次エネルギー消費量を削減すること

A) 事務所等、学校等、工場等は40%以上の一次エネルギー消費量削減

B) ホテル等、病院等、百貨店等、飲食店等、集会所等は30%以上の一次エネルギー消費量削減

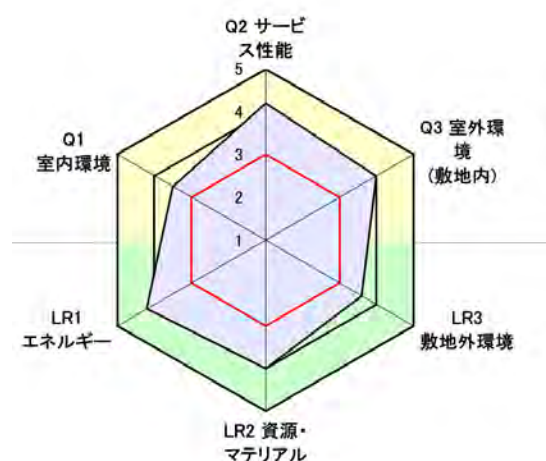
②「更なる省エネルギーの実現に向けた措置」として、未評価技術（WEBPROにおいて現時点で評価されていない技術）を導入すること

■東京都建築物環境計画書制度による評価

- ・先進的な環境技術導入等により、エネルギー使用の合理化と熱負荷の低減への取組等を進め、東京都建築物環境計画書制度（令和6年度施行）におけるBPI及びBEIについて段階3を達成する。また、着工時に計画書を提出する時点における制度においてBPI、BEI及び建設時のCO2排出量の把握・削減をはじめとした各評価項目において段階3をめざす。（BEI：複合用途建築物全体で段階3のBEI 基準値とする）

■CASBEEによる評価

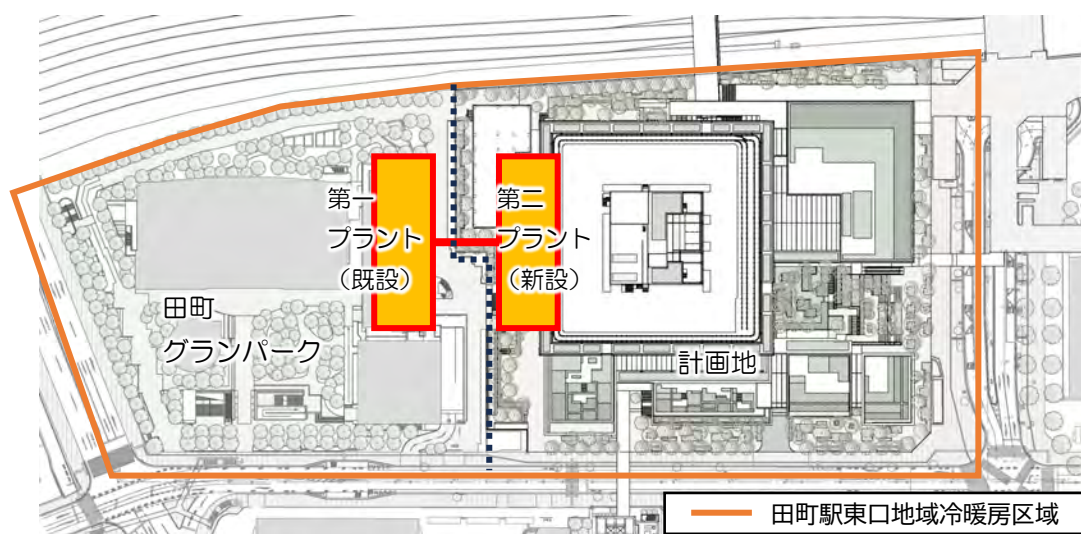
- ・CASBEE における評価ランクAを達成するとともに、Sランク相当の環境性能を有する施設計画をめざす。



[CASBEEによる評価目標]

■エネルギーの面的利用の促進

- 本計画地は、「田町駅東口地域冷暖房区域」に位置しており、隣接する田町グランパークに熱供給事業者が運用している地域冷暖房施設のプラントが設置されている。本地区では、当該熱供給事業者と連携のもと、本計画地に第二プラントを新設し、CGSを併用した自立・分散型エネルギーシステムを構築し、エネルギーの面的な融通を図る。
- また、プラント整備時期のタイムラグを活用し、第一・第二プラントを交互に機器更新することにより、区域全体のエネルギー効率をスパイラルアップする。
- 運用にあたっては、計測単位を細分化したBEMSを導入する。エネルギー消費量の見える化、エネルギー分析の実施、エネルギー最適化に向けた運用管理体制の構築等により、快適な室内環境を確保しながら、区域全体のエネルギー利用の最適化を実現する。



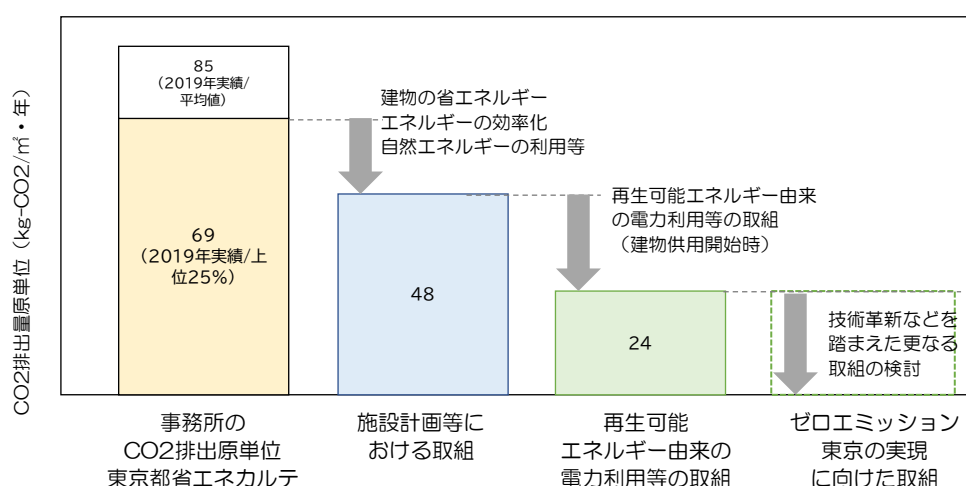
[地域冷暖房ネットワーク構築]

■ゼロエミッション東京の実現に向けた取組

- ・事務所用途においては、高効率の設備機器の導入や熱負荷の低減に配慮した外装計画の採用等の取組により、建物の省エネルギー化やエネルギー利用の効率化等を図り、CO₂排出原単位について、48kg-CO₂/m²・年をめざす。
- ・計画建物において使用する電気は、RE100の技術要件に則った追加性のある再生可能エネルギー由来の電気等を組み合わせ、実質的に100%再生可能エネルギー由来とすること等により、CO₂排出量の更なる削減を図る。
- ・再生可能エネルギー由来の電気の調達に際しては、再生可能エネルギーの利用拡大に貢献するよう、オフサイト PPA等の活用も含めて、状況に応じた最適な調達方法を検討する。
- ・上述の取組を実施の上、設備の高効率化や非常時対応として必要となるガスの利用を想定した場合、本計画建物におけるCO₂排出量は約6,400 t-CO₂/年程度と想定される。
- ・また、「特定開発区域等脱炭素化ガイドライン（令和5年11月）」に即した計画として、脱炭素エネルギー（熱）を利用するための設備導入の検討に加えて、今後の社会状況の変化や技術革新を踏まえ、新たな省エネルギー技術の積極導入やカーボンニュートラルなエネルギーの採用等（熱供給事業者との協働検討を含む）を一層推進することで、ゼロエミッション東京の実現をめざす。

例）提案事業者による太陽光発電事業等再生可能エネルギー事業への参画や、本地区におけるエネルギー事業者との共創構築等の推進を図る

- ・低炭素コンクリートの採用等、低炭素な建設資材の積極的な調達に努め、建設時のCO₂排出量の把握と、取組により抑制したCO₂排出量の把握に努める。
- ・東京都建設リサイクルガイドライン（民間事業版）（令和6年4月1日適用）を踏まえ、建設副産物のリサイクル等に積極的に取り組む。また、令和6年度東京都環境物品等調達方針（公共工事）を参考に、環境物品等の使用の推進及び環境影響物品等の使用抑制に努める。



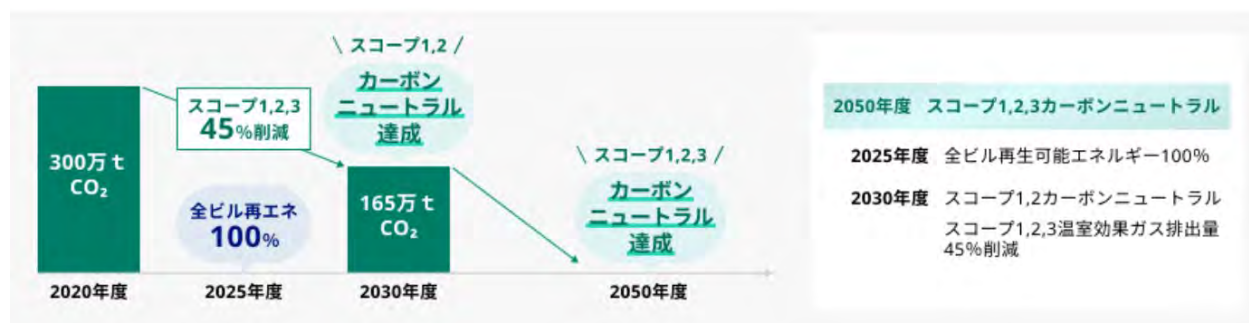
[事務所用途CO₂排出原単位の削減目標とゼロエミッション東京の実現に向けた取組]

■参考：NTTアーバンソリューションズグループの環境に関する取組

＜環境負荷低減目標＞

NTTアーバンソリューションズグループは、「2050年度 スコープ1,2,3※1カーボンニュートラル」を目標としております。

目標達成に向けて、2025年度に「全ビルの使用電力を100%※2再生可能エネルギー由来の電力」とし、2030年度に「スコープ1,2でカーボンニュートラル、スコープ1,2,3で45%削減（2020年度比）」を実現します。



※1 スコープ1：NTTアーバンソリューションズグループでの燃料の使用等による温室効果ガス直接排出量

スコープ2：NTTアーバンソリューションズグループが購入した電気・熱の使用による温室効果ガス間接排出量

スコープ3：その他事業活動にともなう温室効果ガス間接排出量（建物の建築工事や販売した不動産・物品の使用等）

※2 共同所有、海外含む当社所有ビルの使用電力のうちテナント含む自社持分相当とし入居者が電力契約を締結するものを除く

＜SBTの認定取得＞

NTTアーバンソリューションズグループは、2030年度に向けた温室効果ガス削減目標について、SBTの認定を取得しました。認定された目標を達成するため、従来の取組に加え先端技術の活用を図り、事業及び企業活動において気候変動問題への対応をより一層進めてまいります。

- 2022年12月取得（2022年3月申請）
 - SBT認定を取得した温室効果ガス削減目標
- スコープ1,2 2030年度に2020年度比で排出量80%削減（1.5°C目標）
- スコープ3 2030年度に2020年度比で排出量45%削減
[スコープ3全体の約70%をカバーするカテゴリ11
（販売した製品の使用）]



＜再生可能エネルギー導入の推進＞

NTT都市開発は、現在使用している電力を再生可能エネルギー由来のものに切り替え（非化石証書等も活用）、「全ビルの再エネ化」を実現します。また、追加性※3のある再生可能エネルギーの導入を進めることとし、将来的には電力購入契約によるオフサイト・オンサイト太陽光発電及び大容量蓄電池等の活用を関係者の皆さまとともに検討しています。

※3 新たな再生可能エネルギー設備の増加を促す効果があり、社会の再生可能エネルギー普及に寄与する再生可能エネルギーの導入方法

＜2025年度 全ビル再生可能エネルギー100%＞

一部の大型ビルにおいて、全館の使用電力を再生可能エネルギー由来とするとともに、その他のビルにおいても切り替えを進め、2024年3月末時点において全体で電力量の約7割に実質再生可能エネルギーを導入しました。

今後、新築のビルでは開業時から再エネ電力を導入するとともに、既存のビルについてもテナント利用分を含む再エネ化を進め、2025年度全ビル再生可能エネルギー100%を目標に取り組みます。

（出典）NTTアーバンソリューションズホームページ（環境）

■参考：NTTグループの環境に関する取組

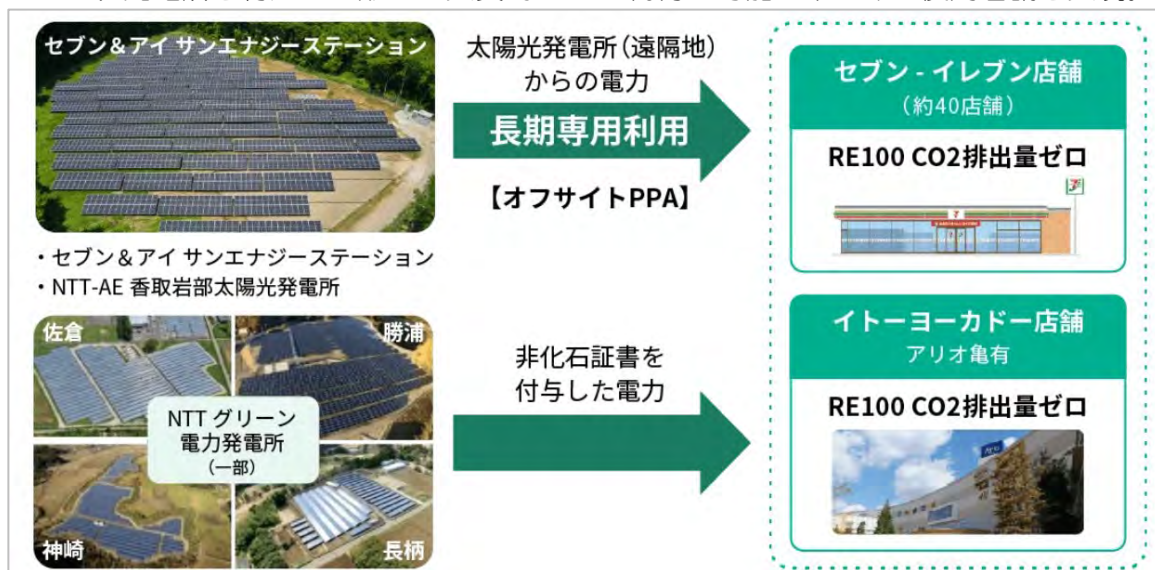
<取組事例（NTTアノードエナジー）>

NTTアノードエナジー（NTT子会社）が新たに開発・所有する非FIT太陽光発電所からの電力をセブン-イレブン約40店舗及びアリオ亀有へ供給（2021年4月より順次）。

事業者が、電力消費者である企業（需要家）等専用の再生可能エネルギー発電所を遠隔地に設置し、送配電網を介してその電力を長期間供給するオフサイトPPAは、国内初の取組※。

※株式会社資源総合システムへのヒアリング等を通じたNTTアノードエナジー調べ、2021年3月時点（効果）

オフサイトPPAの太陽光発電だけでは不足する電力について、NTTグループが所有するグリーン電力発電所からのトラッキング付非化石証書を付与。セブン-イレブン約40店舗及びアリオ亀有において、発電所を特定した形での実質的に100%再生可能エネルギー使用店舗を実現。



NTTの5G基地局等ネットワーク製品を製造するNEC プラットフォームズ福島事業所に、太陽光発電所の再生可能エネルギー由来の電力を、オフサイトPPAの仕組みにより導入し、2024年6月1日より利用を開始。

NECグループの温室効果ガスScope2排出量の削減に加えて、製品をグリーン化電力により製造し供給することで、NTTグループのScope3排出量の削減を実現し、これにより、サプライチェーンを含めた脱炭素への取組を推進。

（効果）

提供する再生可能エネルギーの総電力量は、約1,200万kWhとなる見込み、オフサイトPPAによる太陽光発電及び非化石証書を活用することで、実質的に100%再生可能エネルギーの利用を実現。

これにより、温室効果ガス排出量の削減効果（非化石証書含む）は、年間5,500t、そのうちNTTグループ向け製品製造には1,200tが該当する見込み。



（出典）NTTアノードエナジーホームページ（オフサイトPPAについて）

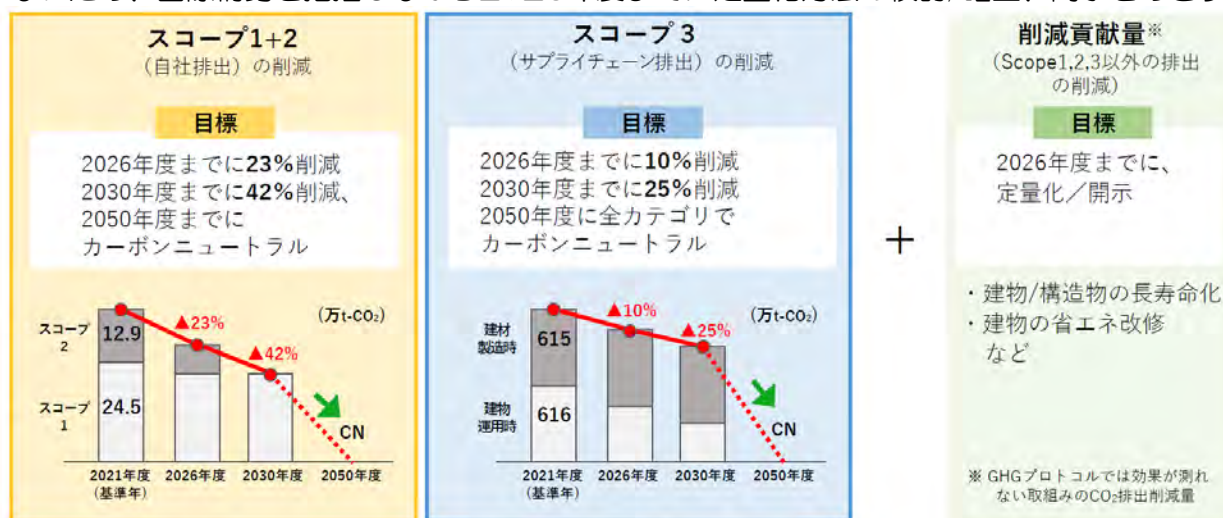
■参考：鹿島建設株式会社の環境に関する取組

<環境負荷低減目標>

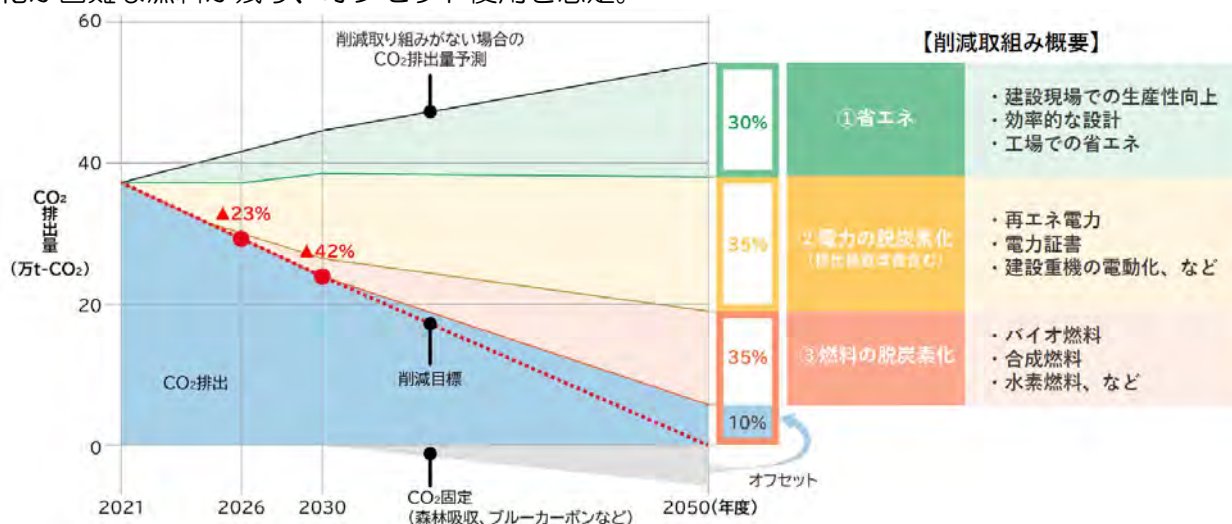
鹿島建設は2050年度のカーボンニュートラルの実現に向けて、2026年度及び2030年度の削減目標を以下のとおり設定。

2021年度を基準年として、2026年度までにスコープ1,2は▲23%、スコープ3は▲10%、2030年度までにスコープ1,2は▲42%、スコープ3は▲25%の目標を設定。

また、削減貢献量は脱炭素に寄与しているものの、GHGプロトコルに従ったスコープ1,2,3の算定では数値で表すことのできない削減で、例えば建物/構造物の長寿命化や建物の省エネ改修がある。削減貢献量は企業のCO2削減努力を表す重要な数値ですが、国際的にも算定ルールが定まっていないため、国際情勢を把握しながら2026年度までに定量化方法の検討/確立、開示をめざす。



スコープ1+2（自社排出）削減のロードマップとしては以下を想定。当初は、削減が比較的容易な省エネ、電力の脱炭素化を先行し、徐々に燃料の脱炭素化を増価させる。2050年時点で脱炭素化が困難な燃料が残り、オフセット使用を想定。



(出典) 鹿島建設「鹿島環境ビジョン2050plus」

■参考：鹿島建設株式会社の環境に関する取組（続き）

＜SBTの認証取得＞

鹿島グループの2030年温室効果ガス削減目標（1.5℃水準）についてSBT認証を取得しました。

【SBT 認定された鹿島グループの温室効果ガス削減目標(2021 年度比)】

- ・スコープ 1+2^{※3} : 2030 年度▲42%
- ・スコープ 3(カテゴリ 1+11)^{※3} : 2030 年度▲25%



＜取組事例（売電事業）＞

鹿島建設は、自社が保有・運営するゴルフ場「那須ちふり湖カントリークラブ」に隣接する自社所有地を有効活用し、太陽光発電所を建設致しました。この発電所は自社事業として事業計画から設計・調達・施工、事業運営から運転管理・保守点検までを一貫して行い、発電した電力については再生可能エネルギー固定価格買取制度を利用して、2013年11月から全量を売電しています。この発電所では、約400世帯分の消費電力をまかなうことができます。



（出典）鹿島建設ホームページ（再生可能エネルギー（太陽光発電））

■参考：鹿島建設株式会社の環境に関する取組（続き）

<取組事例（現場）>

① 「現場deエコ」によるCO2排出削減対策の定量的な計画

CO2排出量削減計画立案ツール「現場deエコ」を使用し、標準的な施工において排出するCO2の全数量を予測した上で、排出量削減対策メニューから適用可能な対策を選定することで、効果的な削減計画を立案することが可能。

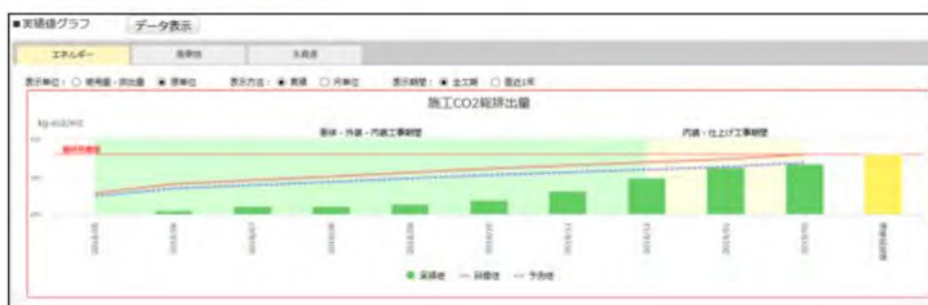


「現場deエコ」の画面イメージ （出典）鹿島建設プレスリリース

② 「edes(イーデス)」による全ての建築現場で施工中に発生するCO2排出量等を見える化

現場における消費エネルギー量を監視するシステムを2020年4月より土木・建築の全現場に導入している。重機稼働記録や電気使用量等に基づき、正確なCO2排出量を月単位で把握し、計画との乖離を監視する。

現場の施工CO2排出量を見る化



（出典）鹿島建設プレスリリース

③ 「名古屋伏見Kフロンティア」における施工時における削減プラン

- ・フォークリフトに軽油代替燃料Renewable Diesel※1を一部採用
- ・鉄骨溶接作業時の可搬式発電機燃料に軽油代替燃料B5軽油※2を一部採用
- ・一般の商用電力から再生可能エネルギー由来の電力に切替え



RD 燃料 軽油

※1 廃食油や廃動植物油等を原料とする次世代型バイオ燃料

※2 軽油に5%以下のバイオディーゼル燃料を混合した軽油と同等の燃料

（出典）鹿島建設プレスリリース

■参考：東日本旅客鉄道株式会社の環境に関する取組

JR 東日本グループは 2050 年度の CO₂排出量「ゼロ」を目指します
～JR 東日本グループ「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」～

(2020年10月8日リリース 東日本旅客鉄道株式会社)

- JR東日本は、グループ経営ビジョン「変革 2027」において、「ESG経営の実践」を経営の柱として掲げ、2050年度の鉄道事業における CO₂排出量「実質ゼロ」を目指す環境長期目標「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」を 2020年5月に公表しました。
- 今回さらに、「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」をJR東日本グループ全体の目標とし、グループ一体となって 2050年度の CO₂排出量「実質ゼロ」に挑戦します。
- これにより、「脱炭素社会」への貢献とともに、環境優位性のさらなる向上とサステナブルな社会の実現を目指します。
- 水素社会の実現に向けて、浜松町駅周辺エリアで燃料電池バス(JR竹芝水素シャトルバス)の運行を開始します。

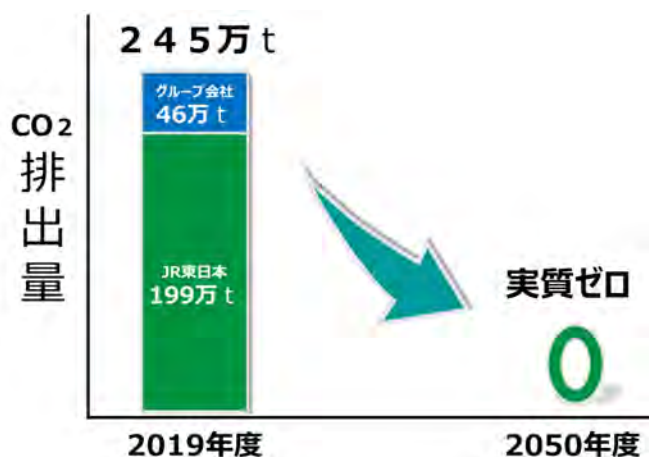
1. 環境長期目標「ゼロカーボン・チャレンジ 2050」について

将来にわたり環境優位性を向上し、社会に新たな価値を創造する企業グループであり続けるために、2050 年度の CO₂排出量「実質ゼロ^{※1}」を JR 東日本グループ全体^{※2}の長期目標に設定します。

目標達成に向けた取組みを通じ、脱炭素社会実現に貢献します。

※1 「実質ゼロ」・・・排出される CO₂と同じ量の CO₂を最先端技術等により、吸収・回収・利用して排出量を事実上ゼロにすること

※2 「JR 東日本グループ」・・・海外含む 71 社



■参考：東日本旅客鉄道株式会社の環境に関する取組（続き）

2. 目標達成に向けた具体的な取組について

JR東日本が有するエネルギーネットワークのほかグループの事業運営におけるさまざまなフェイズで、新たな技術の導入や再生可能エネルギーの開発推進、水素社会の実現に向けた挑戦等を積極的に進めていきます。



JR 東日本グループ全体の脱炭素化へ向けた推進イメージ



（出典）東日本旅客鉄道「JR東日本ニュース（2020年10月8日リリース）」

■参考：東日本旅客鉄道株式会社の環境に関する取組（続き）

＜JR東日本グループの主な再生可能エネルギー開発計画＞

JR東日本エネルギー開発（株）とともに太陽光、風力発電プラントの調査・開発を地域と協力して今後さらに推進し、2050年度までに当社の鉄道事業で使用するエネルギーのうち約30～40%を賄える再生可能エネルギーの開発を目指します。

JR東日本グループの主な再生可能エネルギー開発計画



太陽光



再生可能エネルギーの開発をグループ会社であるJR東日本エネルギー開発株式会社とともに推進し、2020年度は大崎三本木（宮城県）と磯原（茨城県）（合計2.26kW）の太陽光発電所を開発しました。

風力



2016年12月、JR東日本として初の風力発電設備であるJR秋田下浜風力発電所が運用を開始しました。年間で5,800MWh、一般家庭1,600世帯分の発電を行なっています。

（出典）東日本旅客鉄道ホームページ

■参考：東急不動産株式会社の環境に関する取組（続き）

<再生可能エネルギー事業の拡大>

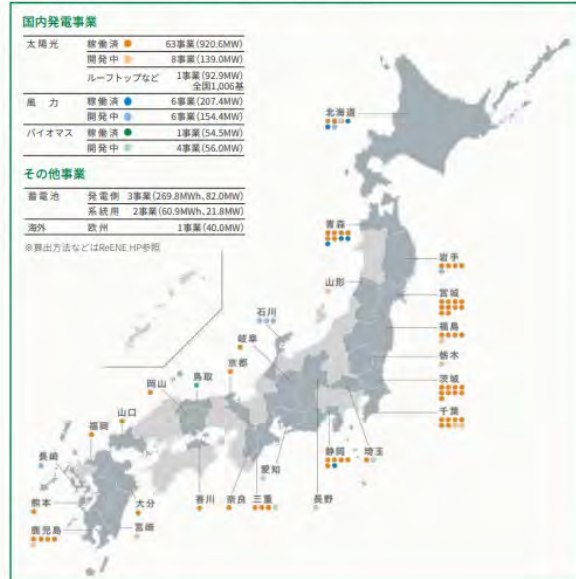


脱炭素社会 具体的な取り組み

再生可能エネルギー事業の拡大

再生可能エネルギー事業者としては国内トップレベル、定格容量1.6GW規模の事業を展開しています。今後も事業地の理解を前提に拡大を続け脱炭素社会に貢献します。また、海外での事業展開や洋上風力、蓄電池など新たな関連ビジネスへの取り組みを強化していきます。

●事業ポートフォリオ（2023年9月末時点）



●事業概要と目標

2014年より、脱炭素社会の実現、地域との共生と相互発展、日本のエネルギー自給率の向上という社会課題解決を掲げ、再生可能エネルギー事業を展開しています。

総事業数 89事業（太陽光72件、風力12件ほか）
 定格容量 1,625MW（持ち分換算後 1,074MW）
 発電量^{※1} 約35.2億kWh/年（一般家庭 約74.1万世帯分^{※2}）
 CO₂削減量^{※1} 約1,529千t-CO₂/年

2025年度目標 定格容量 2.1GW
 （原子力発電所2基分相当）

※1. 持分換算前 ※2. 世帯当たりの電力使用量4,743kWh/年を目安に算出
 （太陽光発電協会「表示ガイドライン2022年度」より）

●国内外での新たな事業展開

当社は海外でも事業を展開し、2023年9月にスペインで太陽光発電所を取得。今後、南欧地域で合計1GWの開発・保有をめざします。また国内では、系統用蓄電池事業、洋上風力事業といった新規事業にも参画。蓄電池事業は再生可能エネルギーの出力変動への調整力として需要が高まると見込まれています。



マンサレス太陽光発電所
 （スペインシウダード・レアル県）

サステナビリティに関する外部評価と認定

当社は、業界他社に先駆けてESG全般の課題に取り組み、各種認証に選定を受けるなどの評価を得てきました。

●国際的イニシアチブへの賛同



SBT
 世界の気温上昇を産業革命前と比較して2℃より充分低く抑えることをめざす温室効果ガス排出削減目標。当社は国内デベロッパーで初めて1.5℃水準での認定を取得しました。



TCFD
 気候管理の情報開示手法検討のため、G20の要請を受けて金融安定理事会（FSB）により設立された「気候関連財務情報開示タスクフォース」です。



RE100
 事業活動で消費する電力の100%再生可能エネルギーでの調達を目標とする国際的なイニシアチブ。東急不動産は2019年4月に加盟、2022年12月には、RE100の要件である再エネ切り替え100%を達成しました。

●ESG評価機関からの高評価

CDP	FTSE4Good Index Series	FTSE Blossom Japan Index	FTSE Blossom Japan Sector Relative Index
国際環境非営利団体CDPが実施する気候変動に関する企業調査。気候変動対策において2021年・2022年度の2年連続で最高評価のAリストに選定されました。	環境、社会、ガバナンスのESG観点から企業の社会的責任の取り組みを評価。2010年以降連続14年連続 ^{※1} で選定されています。2023年は国内の不動産業トップとなるスコア4.6を獲得しました。	ESG対応に優れた日本企業のパフォーマンスを反映するインデックス。創設以来7年連続で選定されています。	ESG対応に優れた日本企業のパフォーマンスを反映するインデックス。創設以来2年連続で選定されています。
MSCI日本株女性活躍指数 (WIN)	S&P/JPX カーボン・エフィシエント指数	GRESB	
MSCI日本株女性活躍指数 (WIN) MSCI社が2017年に開発した株主指数。女性活躍推進法により開示される女性雇用に関するデータに基づき、多面的に算出した性別多様性スコアの高い企業として選定されました。	ESG対応。企業の炭素効率性に着目し、構成銘柄のウェイトを決定する指数。	GRESB採用。不動産会社・ファンドの環境・社会・ガバナンス (ESG) 配慮を測る年次のベンチマーク評価。GRESBリアルエスティート評価「4スター」および「グリーンスター」を取得。GRESB開示評価は7年連続最上位「A」を、2年連続で100点満点のスコアを取得しています。	

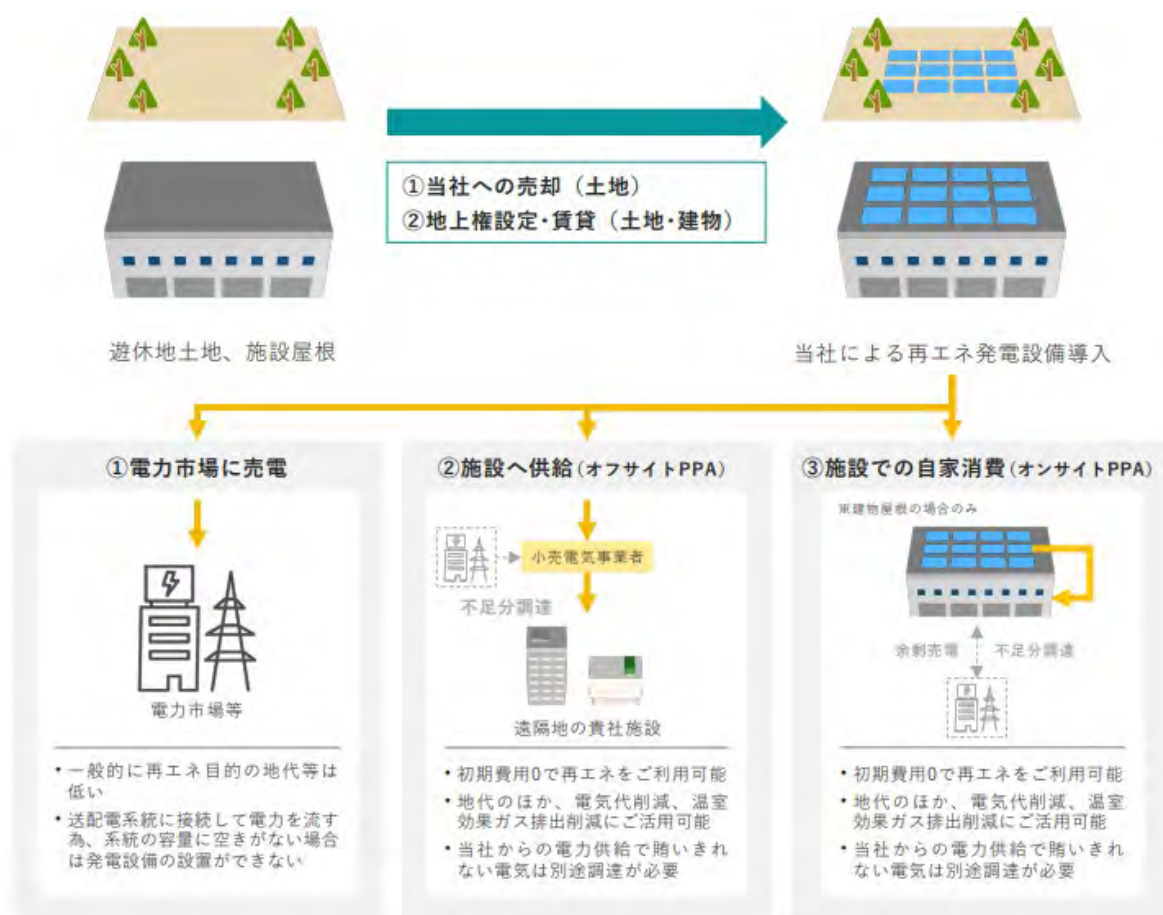
※1. 東急不動産として2010年～2013年まで4年連続選定、東急不動産ホールディングス設立後、2014年～2023年で10年連続選定。

（出典）東急不動産「2023環境経営レポート」

■参考：東急不動産株式会社の環境に関する取組（続き）

＜具体的な取組＞

脱炭素に取り組む企業や自治体に向けて、遊休土地や施設の屋根上を活用した再生可能エネルギー導入の提案を行っています。発電設備の導入から運転・保守までを当社が実施するため、お客様は初期費用やメンテナンス不要で再生可能エネルギー電力を使用することが可能です。多様なニーズに沿ったPPAモデルを提案することで、再生可能エネルギーの普及促進に努めてまいります。



（出典）東急不動産「2023環境経営レポート」

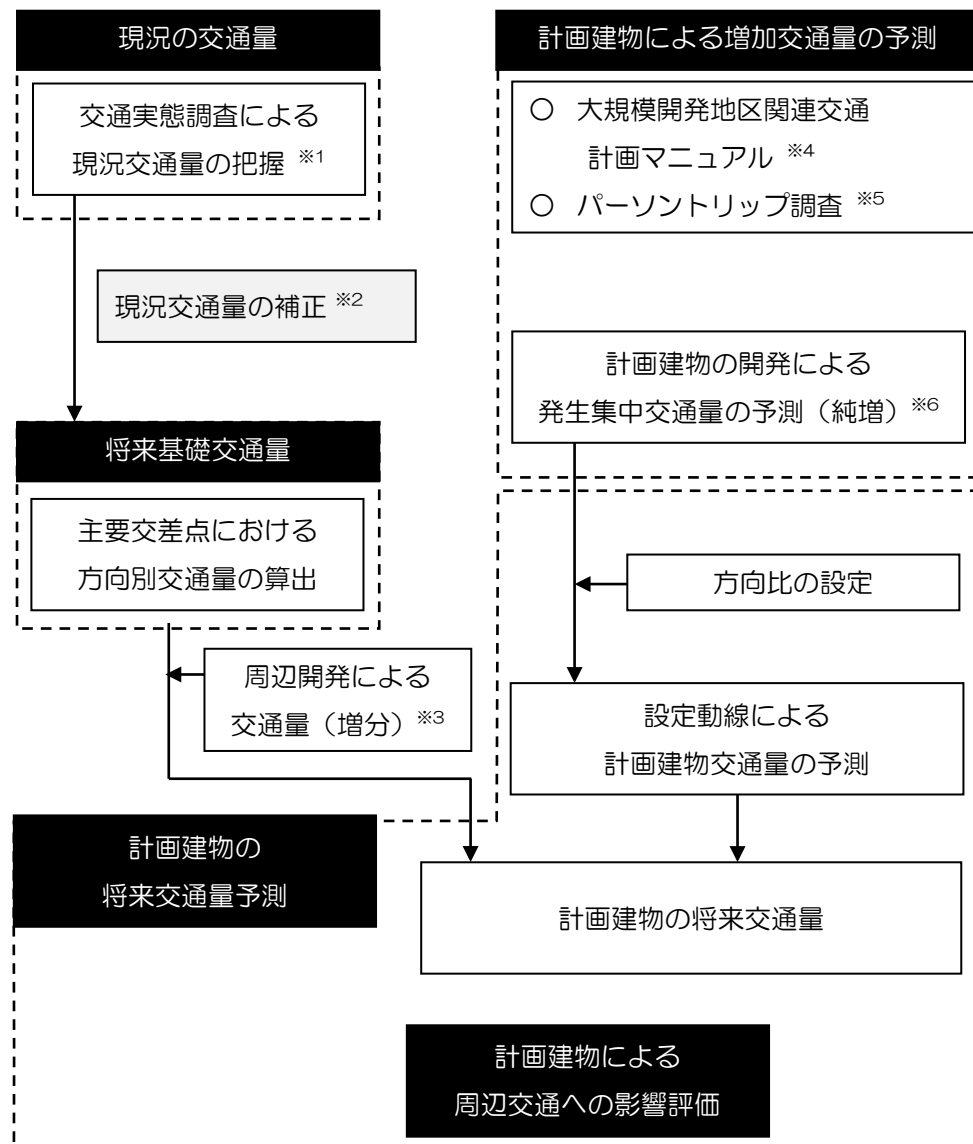
IV-2 交通処理計画

1. 交通処理計画のフロー

- 交通処理計画の検討にあたっては、現況交通量調査を実施し、周辺開発による交通量及び計画建物の開発による交通量を加えて、当地区周辺の将来交通量を予測した。自動車交通量は交差点需要率、歩行者交通はサービス水準により検証を行った。

(1) 自動車交通の検討フロー

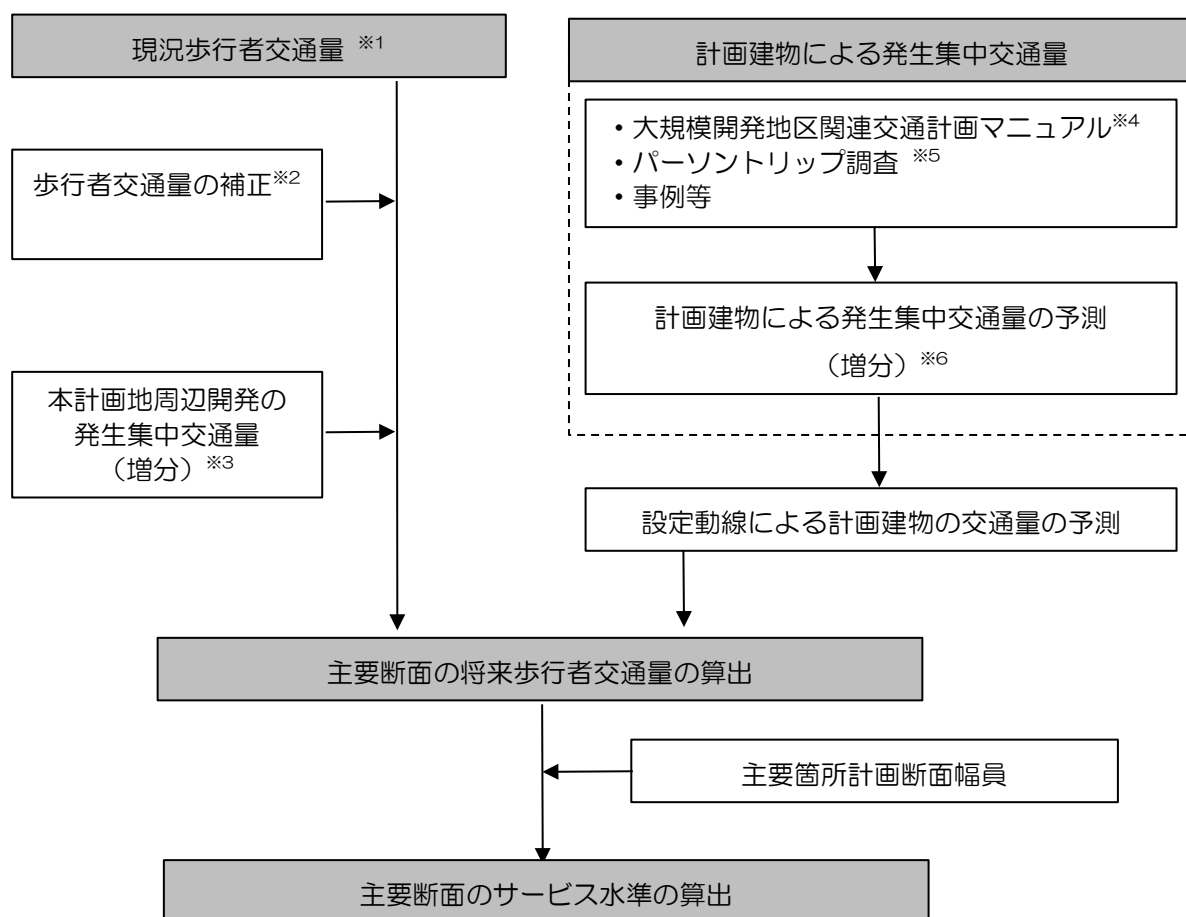
- 自動車交通処理の検証については、現況調査による自動車交通量調査結果に対して、コロナ禍による影響の補正を行った将来基礎交通量をベースに、本地区周辺の開発による交通量及び計画建物による発生集中交通量を上乗せし、交差点需要率の検証を行った。



- ※1 交通量実態調査（令和4年4月19日）の調査結果に基づき算出。
- ※2 コロナの影響を考慮し、コロナ以前の調査結果との比較により設定した補正係数を用い、現況交通量を補正する。
- ※3 周辺開発交通量として考慮する周辺開発はP112に記載。
- ※4 大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版 平成26年6月（国土交通省）
- ※5 平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）
- ※6 本検討では、計画建物の発生集中交通量は純増として取り扱う。

（2）歩行者交通の検討フロー

- ・歩行者交通処理の検証については、自動車交通処理と同様に、現況調査による歩行者交通量調査結果に対してコロナ禍による影響の補正を行い、それに本地区周辺の開発による交通量及び計画建物による発生集中交通量を上乗せし、主要断面の歩行者交通量を推計することにより、通路等の幅員に対するサービス水準を検証した。



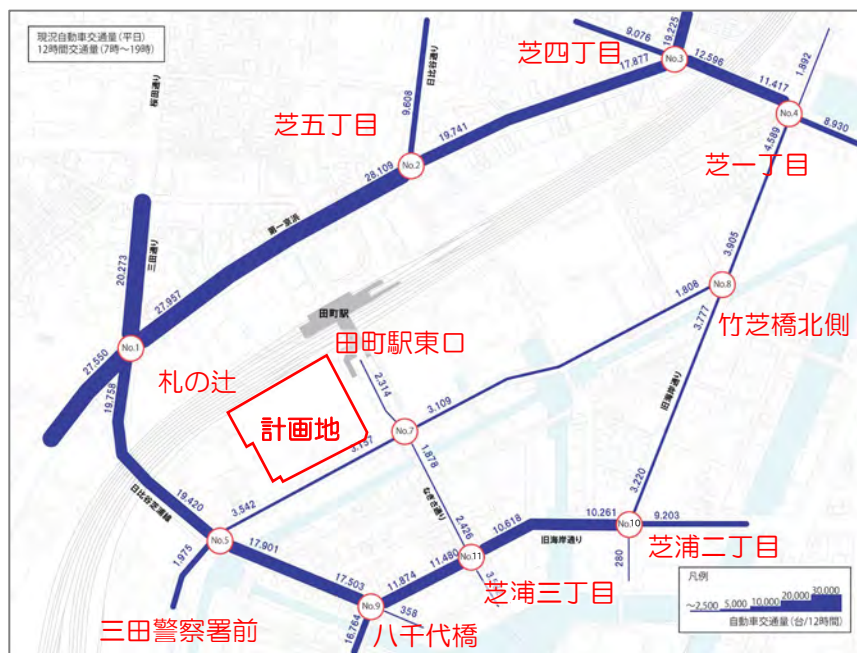
- ※1 交通量実態調査（令和4年4月19日）の調査結果に基づき算出。
- ※2 コロナの影響を考慮し、コロナ以前の調査結果との比較により設定した補正係数を用い、現況交通量を補正する。
- ※3 周辺開発交通量として見込む周辺開発はP119に記載。
- ※4 大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版 平成26年6月（国土交通省）
- ※5 平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）
- ※6 本検討では、計画建物の発生集中交通量は増分として取り扱う。

2. 現況の交通量

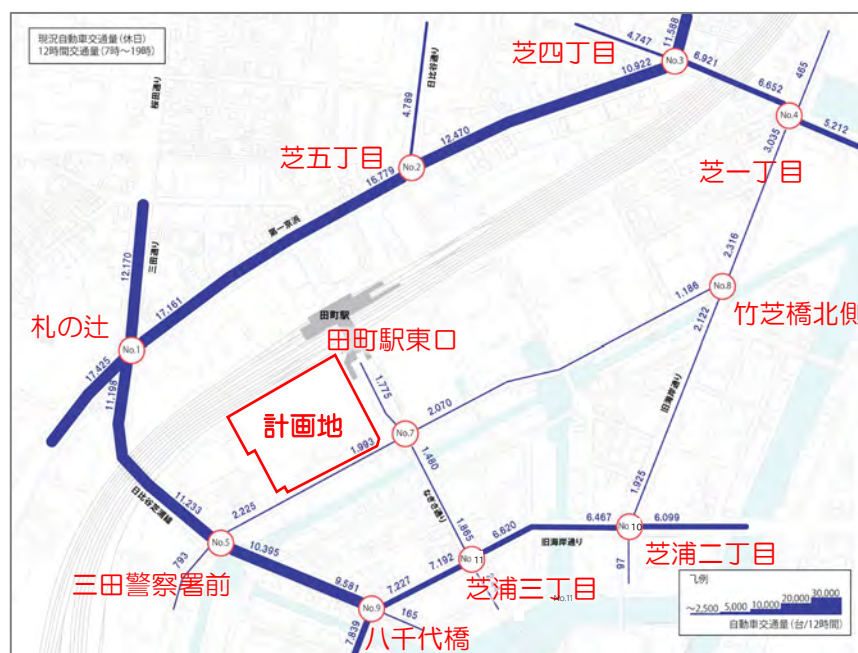
(1) 自動車の現況交通量

ア 交通量実態調査結果

- 本計画地周辺の10箇所の交差点を調査対象とした。
- 平日の12時間断面交通量は、主要幹線道路である第一京浜が約28,000台と最も多く、日比谷芝浦線が20,000台弱となっている。一方、計画地前面の芝浦運河通りは約3,200台となっており、第一京浜の1割強程度と交通量は比較的少ない。
- 休日は平日に比して交通量が少なく、平日の6割程度となっている。



[12 時間断面交通量(平日)] 調査日: 令和4年4月19日(火)



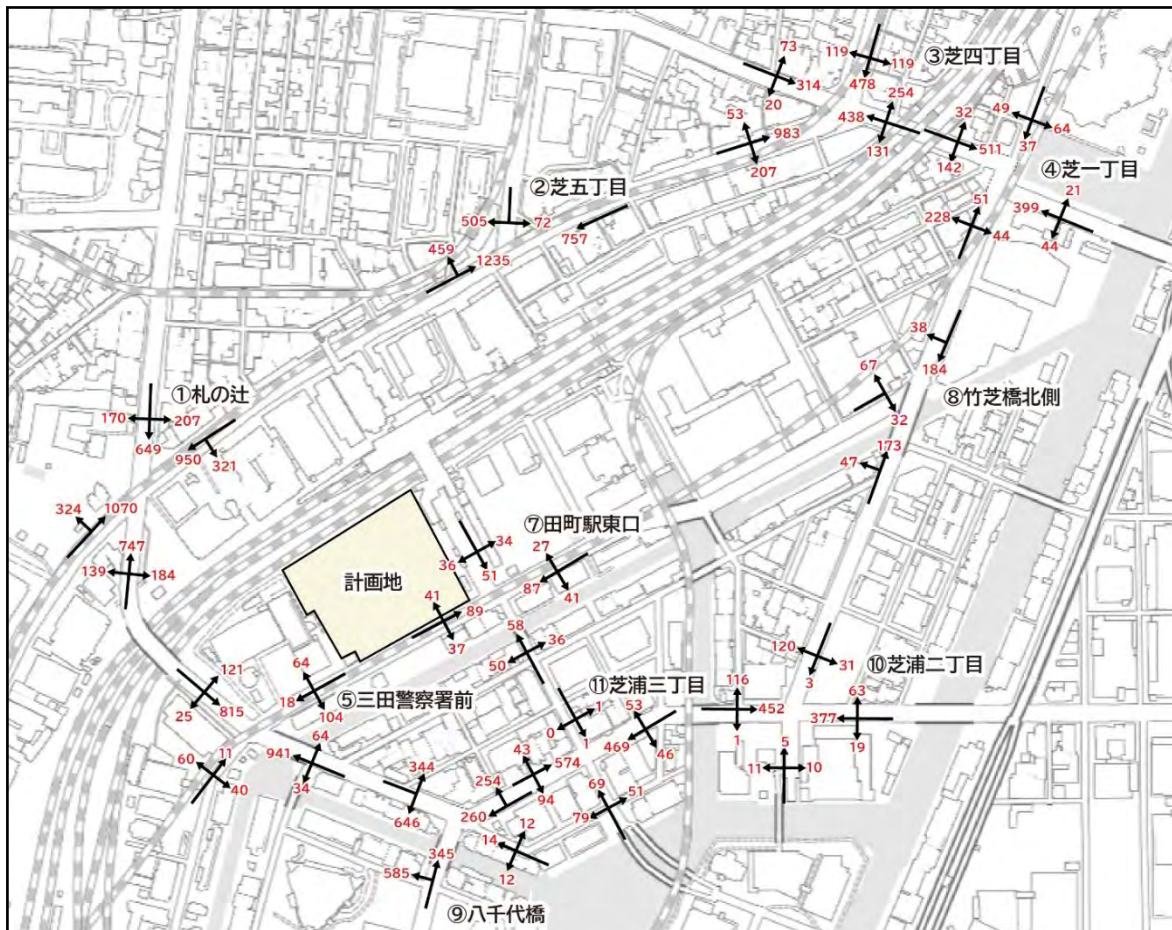
[12 時間断面交通量(休日)] 調査日: 令和4年4月24日(日)

イ コロナ補正

- ・コロナの影響を考慮し、コロナ以前の調査結果との比較により設定した補正係数を用い、現況交通量を補正する。

ウ ピーク時現況交通量（将来基礎）

- ・補正後のピーク時現況交通量を以下に示す。

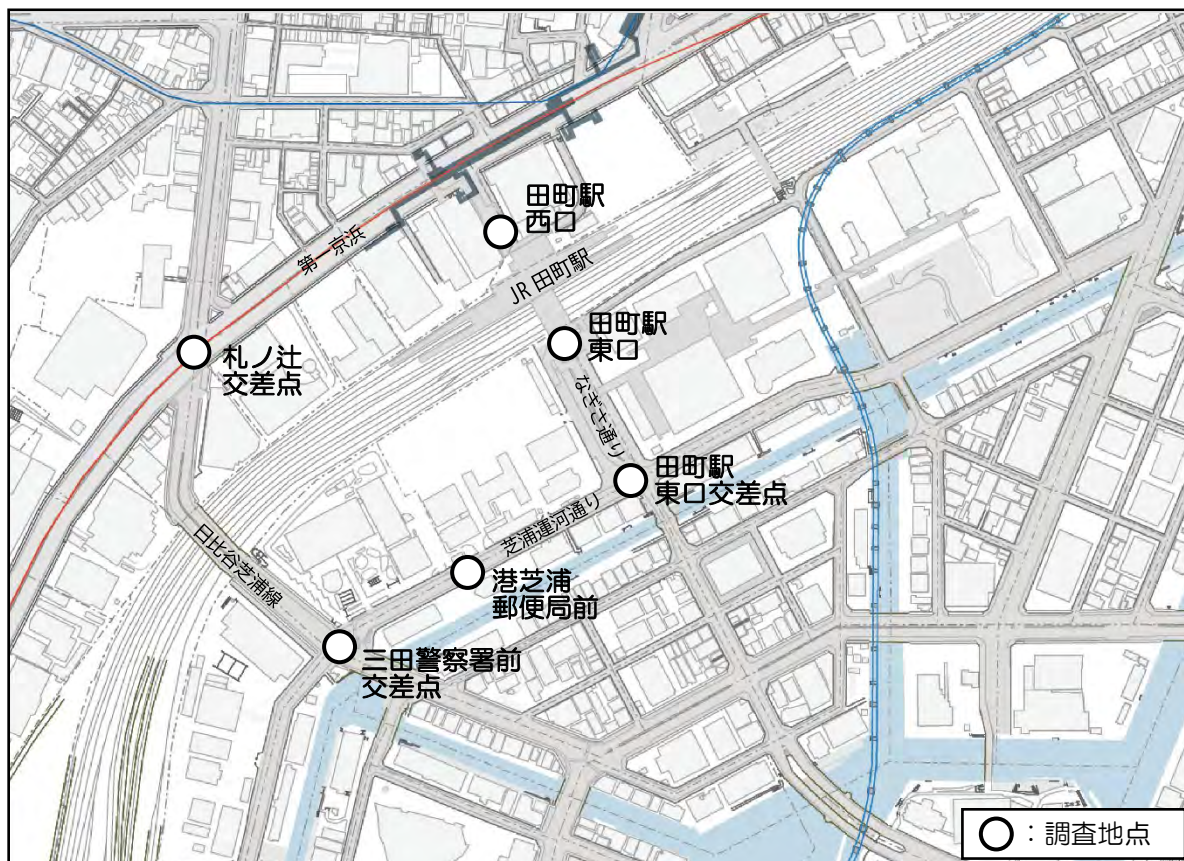


[ピーク時現況交通量（人/時）]

(2) 歩行者の現況交通量

ア 交通量の実態調査結果

- ・調査は自動車と同日の平日及び休日に実施した。



[歩行者交通量調査地点]

イ コロナ補正

- ・コロナの影響を考慮し、コロナ以前の調査結果との比較により設定した補正係数を用い、現況交通量を補正する。

3. 計画建物の開発交通量の予測

(1) 発生集中交通量の算出

- ・計画建物における開発交通量は、事務所については大規模開発地区交通計画マニュアルに従い算出し、ホテル、大学施設、保育所については別途算出した。
- ・計画建物の発生集中交通量は、開発増分で73,894人T.E./日となる。

[発生集中交通量算定表]

	延べ面積 (ha) ※	商業床 割合	発生集中 基準原単位 (人 T.E./ha 日)	駅から の距離 (m)	事務所		事務所基準 原単位 (人 T.E./ha 日)	算出原単位 (人 T.E./日)	発生集中 交通量 (人 T.E./日)	備考
					α 1 商業床面積 比率 による 低減率	α 2 駅距離 による 低減率				
業務・商業	22.51	2.2%	3,800	150	0.86	1.00	3,200	3,200	72,032	
ホテル（客）	0.84		1,900					-	592	別途算出
ホテル（従業員）									160	
ホテル （サービス車両）									30	
大学施設	2.20							-	1,560	別途算出
保育所	0.18							-	420	別途算出
クリニック	0.07								500	別途算出
（既存）附属高校	-								-1,400	別途算出
合計	25.80							-	73,894	

※駐車場等の容積対象外の床面積を除く

■ホテル

- ・宿泊客については客室数をもとに算出し、従業員とサービス車両については、同程度の規模のホテルの事例をもとに算出した。

[ホテルの発生集中交通量]

1150%	延べ面積 (㎡)	発生集中 交通量 (人 T.E./日)	算出根拠
ホテル（客）	8,400	592	(152 室×1 人+72 室×2 人) ×2=592 シングル 152 室、ツイン 72 室
ホテル（従業員）		160	(60 人+20 人) ×2=160 フロント・事務・清掃 60 人、レストラン 20 人を想定
ホテル（サービス車両）		30	(2+6+7) ×2=30 リネン 2 台、廃棄物 6 台、レストラン 7 台を想定

■大学施設

- ・施設計画にて教職員室を78室と設定した。
- ・東京科学大学データから教員：学生＝1：9と設定。
- ・（教員数1人＋学生数9人）×78室＝教員数78人＋学生数702人＝780人
- ・発生集中交通量＝1,560人T.E./日（780人×2）

■保育所

- ・施設計画にて児童数160人と設定した。また、職員等関係者を児童数の約30%と設定し、50人とした。
- ・児童数160人＋職員等関係者数50人＝210人
- ・発生集中交通量＝420人T.E./日（210人×2）

■クリニック

- ・1施設当たり約150㎡と想定し、5施設が入居と設定した。また、外来患者数は1施設当たり50人/日と設定した。
- ・発生集中交通量＝500人T.E./日（外来患者数50人×5施設×2）

■（既存）附属高校

- ・生徒数600人＋教職員数100名＝700名
- ・発生集中交通量＝1,400人T.E./日（700人×2）

4. 自動車交通処理計画

(1) 発生集中交通量の算出

ア 交通手段別発生集中交通量

- ・計画建物の発生集中交通量に平成30年パーソントリップ調査をもとに設定した交通手段分担率を乗じて交通手段別発生集中交通量を算出した。
- ・自動車系の発生集中交通量は、乗用車1,233台T.E./日、大型貨物車114台T.E./日、小型貨物車272台T.E./日、タクシー535台T.E./日となった。

[交通手段分担率]

	鉄道	路線バス	乗用車	大型貨物	小型貨物	タクシー	バイク	自転車	徒歩	合計
業務	90.1%	1.4%	1.9%	0.1%	0.36%	0.9%	0.1%	1.4%	3.7%	100.0%
商業	42.0%	4.3%	4.0%	0.1%	0.14%	2.4%	0.0%	1.8%	45.3%	100.0%
住宅	51.1%	3.3%	5.6%	0.2%	0.50%	1.6%	0.6%	5.8%	31.3%	100.0%
ホテル(客)	59.6%	12.6%	23.1%	0.0%	0.00%	2.7%	0.0%	0.0%	2.0%	100.0%
ホテル(従業員) ※1	80.4%	16.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.6%	100.0%
大学施設	90.1%	1.4%	1.9%	0.1%	0.36%	0.9%	0.1%	1.4%	3.7%	100.0%
保育所	43.7%	1.8%	1.9%	0.0%	0.00%	0.6%	0.0%	5.5%	46.5%	100.0%
クリニック	57.6%	9.8%	13.0%	0.3%	0.8%	4.1%	0.0%	4.5%	16.5%	100.0%
(既存) 附属高校 ※2	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%

※1 ホテル従業員については、公共交通機関を利用すると想定した。

※2 既存の附属高校については、全て鉄道利用と想定した。

[交通手段別発生集中交通量]

日発生集中量（将来）													
自動車系発生集中量													
用途	乗用車			大型貨物			小型貨物			タクシー			
	人ベース [人 TE/日]	平均乗車 人員	自動車 換算 [台 TE/日]	人ベース [人 TE/日]	平均乗車 人員	自動車 換算 [台 TE/日]	人ベース [人 TE/日]	平均乗車 人員	自動車 換算 [台 TE/日]	人ベース [人 TE/日]	平均乗車 人員	自動車 換算 [台 TE/日]	
本 開 発	業務	1,368	1.3	1,052	100	1	100	259	1	259	648	1.3	498
	商業	0	1.3	0	0	1	0	0	1	0	0	1.3	0
	ホテル(客)	136	1.3	104	0	1	0	0	1	0	15	1.3	11
	ホテル(従業員)	0	1.3	0	0	1	0	0	1	0	0	1.3	0
	ホテル (サービス車両)	0	1.3	0	11	1	11	4	1	4	0	1.3	0
	大学教育研究・ その他	29	1.3	22	2	1	2	5	1	5	14	1.3	10
	保育所	7	1.3	5	0	1	0	0	1	0	2	1.3	1
	クリニック	65	1.3	50	1	1	1	4	1	4	20	1.3	15
	合計	1,605	—	1,233		—	114	272	—	272	699	—	535

イ ピーク時発生集中交通量

- ・大規模開発地区関連交通計画マニュアルに従い、ピーク率12%を適用し、自動車の種類別ピーク時発生集中交通量を算出した。
- ・算出した結果、乗用車146台T.E./時、大型貨物車13台T.E./時、小型貨物車31台T.E./時、タクシー62台T.E./時、自動車系合計252台T.E./時となった。

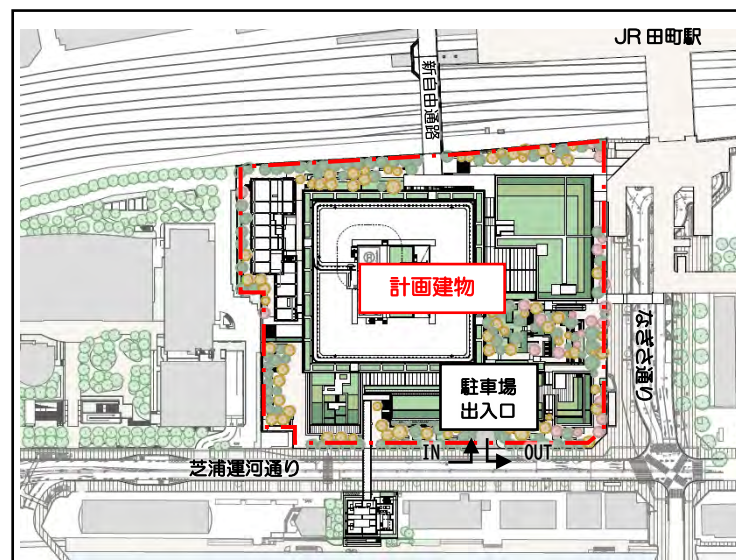
[ピーク時発生集中交通量]

	ピーク率	ピーク時発生集中交通量（台 T.E./時）				
		乗用車	大型貨物	小型貨物	タクシー	合計
業務・商業	12%	126	12	31	59	228
ホテル（客）	12%	12	0	0	1	13
ホテル（従業員）	12%	0	0	0	0	0
ホテル（サービス車両）	12%	0	1	0	0	1
大学施設	12%	2	0	0	1	3
保育所	12%	0	0	0	0	0
クリニック	12%	6	0	0	1	7
合計		146	13	31	62	252

（2）動線別交通量

ア 駐車場出入口の位置

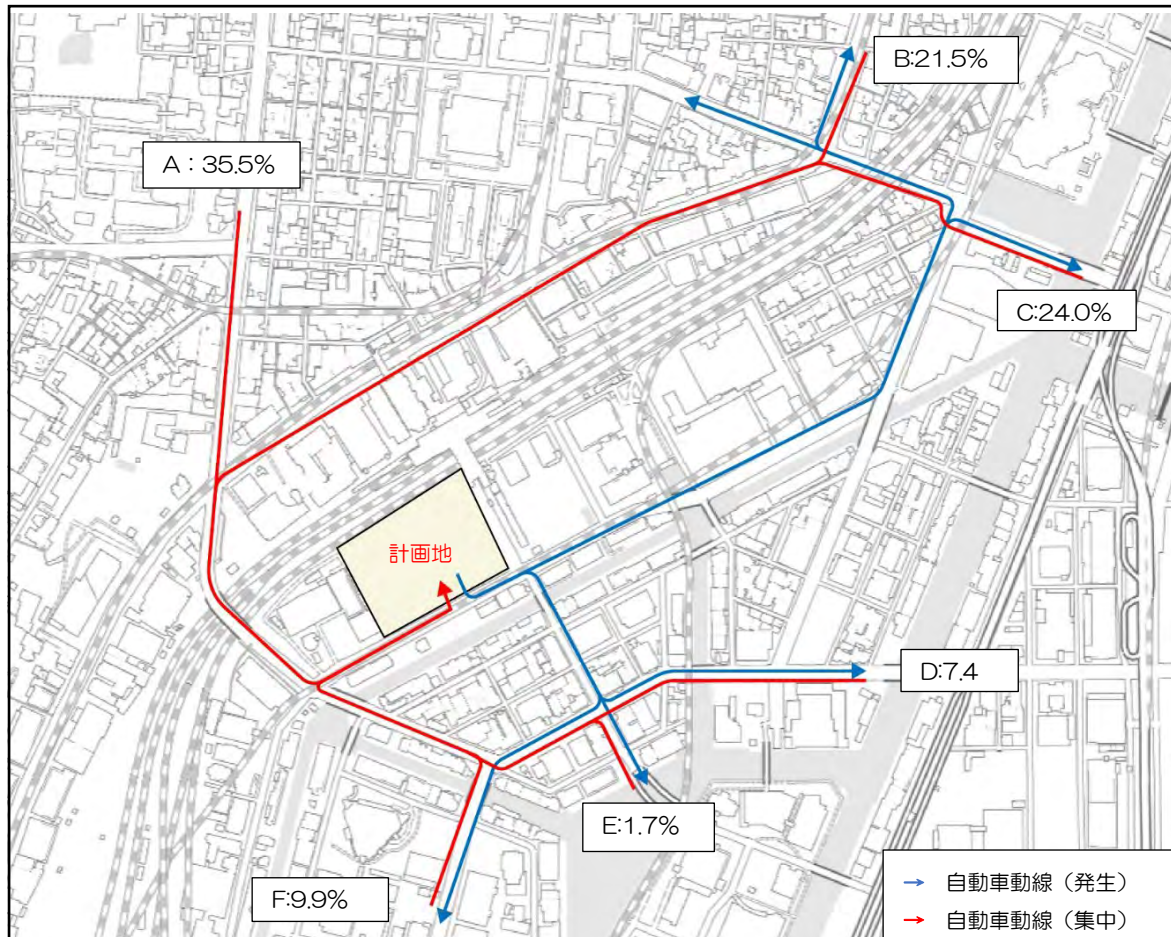
- ・駐車場出入口は比較的交通量が多く路線バス等の駅前空間となっているなぎさ通り側を避け、比較的交通量の少ない芝浦運河通り側に設ける。
- ・出入口は1箇所に集約し、歩道歩行者の安全性に配慮する。
- ・車両の出入りは左折IN/左折OUTを遵守する。



[駐車場出入口の位置]

イ 方面比率の設定

- 方面比率は平成30年パーソントリップ調査（ゾーン00330）の目的別代表交通手段別OD表より設定した。
- 本計画の車両動線と方面比率は下図のとおりとなる。

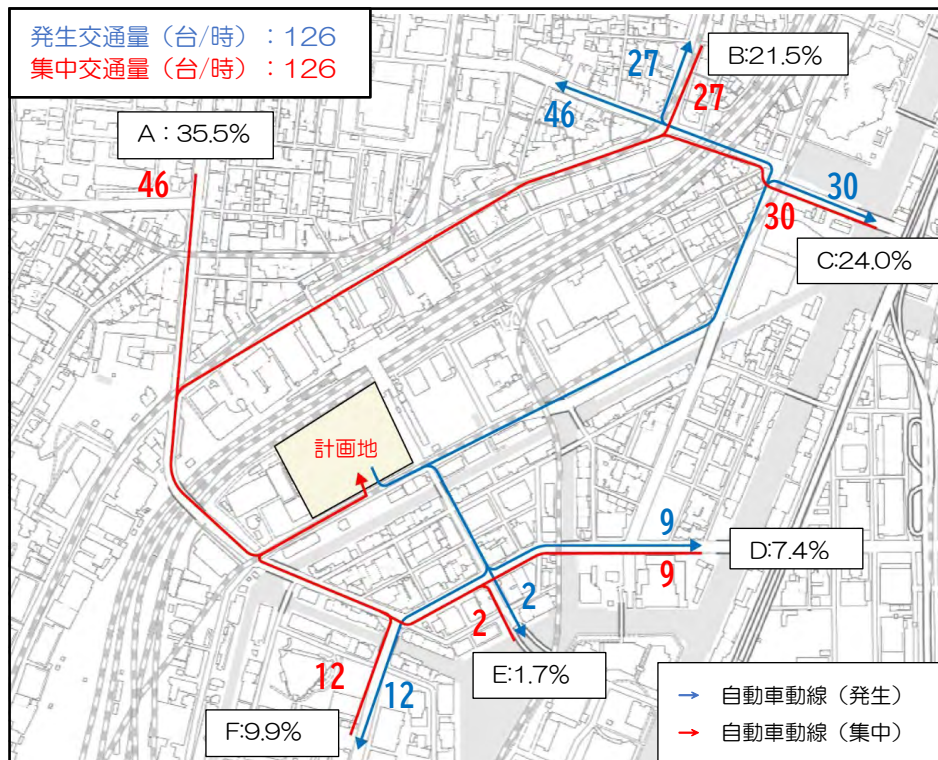


方面	自動車の発生集中交通量 (人 T.E/日)	割合
A	10,585	35.5%
B	64,00	21.5%
C	7,139	24.0%
D	2,215	7.4%
E	492	1.7%
F	2,954	9.9%
計	29,786	100.0%

[車両動線と方面比率]

ウ 動線別発生集中交通量

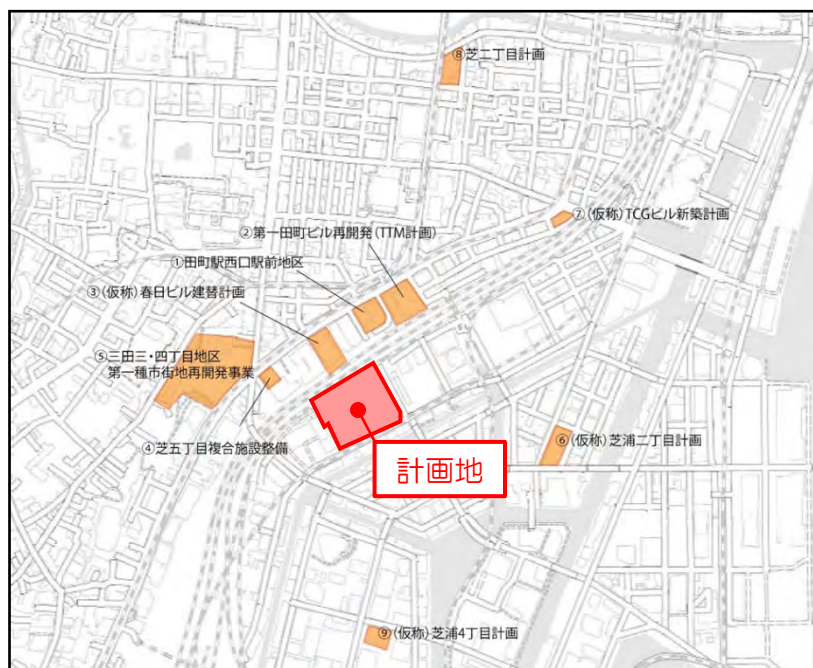
- 本計画のピーク時発生集中交通量に方面比率を乗じ、動線別のピーク時発生集中交通量を算出した。



[本計画の動線別ピーク時発生集中交通量]

(3) 周辺開発

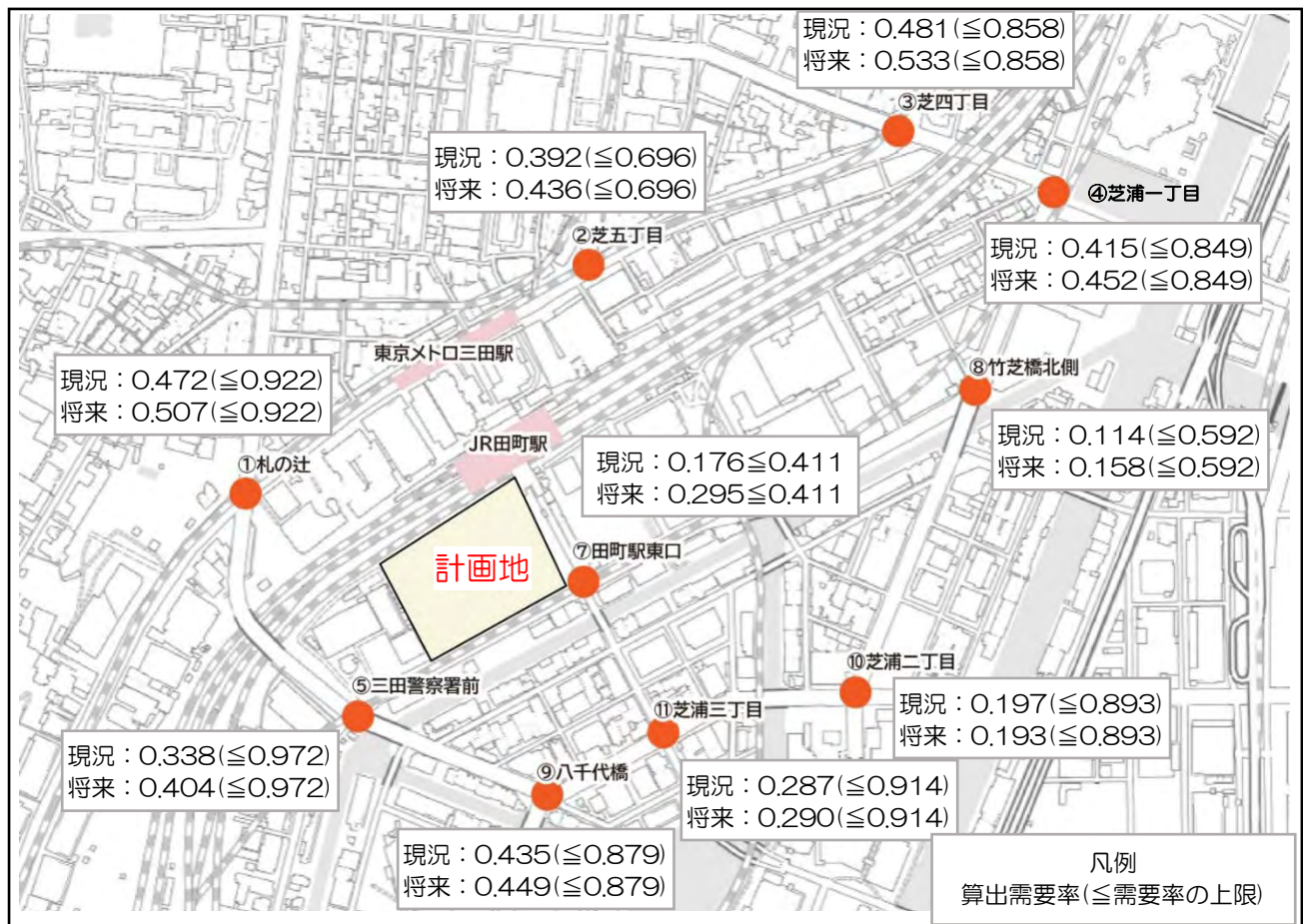
- 自動車交通検討にて考慮した周辺開発は下図のとおり。
- 周辺開発のピーク時発生集中交通量 (開発増分) は合計で605台T.E./時となった。



[周辺開発の位置]

(4) 影響評価

- 本計画地周辺の10箇所の交差点を調査対象とし、交差点需要率を検証した。
- 周辺開発については、各開発における動線別交通量を加味した。
- 現況、将来（将来基礎+周辺開発増分+計画建物増分）ともに、全ての交差点において需要率は各交差点の上限を下回ることが確認された。
- 以上より、計画建物竣工後においても交通処理は可能と考えられる。



[交差点需要率]

5. 歩行者交通処理計画

(1) 発生集中交通量の算出

ア 交通手段別発生集中交通量

- ・計画建物の発生集中交通量に平成30年パーソントリップ調査を基に設定した交通手段分担率を乗じて交通手段別発生集中交通量を算出した。
- ・歩行者系の発生集中交通量は、鉄道65,600人T.E./日、路線バス1,000人T.E./日、徒歩2,700人T.E./日、自転車1,000人T.E./日、バイク0人T.E./日となった。

[交通手段別発生集中交通量]

	発生集中交通量 (人T.E./日)	交通手段別発生集中交通量 (人T.E./日)					
		鉄道	路線バス	徒歩	自転車	バイク	自動車系
業務・商業	72,032	64,900	1,000	2,600	1,000	0	2,377
ホテル(客)	592	300	0	0	0	0	152
ホテル(従業員)	160	100	0	0	0	0	0
ホテル(サービス車両)	30	0	0	0	0	0	30
大学教育研究・その他	1,560	1,400	0	0	0	0	51
保育所	420	100	0	100	0	0	10
クリニック	500	200	0	0	0	0	58
(既存) 附属高校	-1,400	-1,400	0	0	0	0	0
合計	73,894	65,600	1,000	2,700	1,000	0	2,678

イ ピーク時発生集中交通量

- ・大規模開発地区関連交通マニュアルに従い、ピーク率10%を適用し、歩行者系の交通手段別のピーク時発生集中交通量を算出した。ただし附属高校については、8時台の発生集中量を適用した。
- ・その結果、鉄道が6,200人T.E./時、バスが100人T.E./時、徒歩が270人T.E./時、自転車が100人T.E./時、バイク0人T.E./時となった。
- ・鉄道についてはH27年都市交通年報に基づき駅配分率を設定し、駅ごとの利用者数を算出した。

[ピーク時発生集中交通量]

	ピーク率	ピーク時発生集中交通量 (人T.E./時)				
		鉄道	路線バス	徒歩	自転車	バイク
業務・商業	10%	6,490	100	260	100	0
ホテル(客)	10%	30	0	0	0	0
ホテル(従業員)	10%	10	0	0	0	0
ホテル(サービス車両)	10%	0	0	0	0	0
大学教育研究・その他	10%	140	0	0	0	0
保育所	10%	10	0	10	0	0
クリニック	10%	20	0	0	0	0
(既存) 附属高校	ピーク時	-500	0	0	0	0
合計		6,200	100	270	100	0

〔利用鉄道駅別ピーク時発生集中交通量〕

鉄道駅	鉄道駅分担率の設定		ピーク時発生集中交通量 (人 T.E/時)
	乗降客数 (人/年)	比率	
JR 田町駅	66,953,095	76.1%	4,718
都営浅草線 三田駅	11,034,749	12.5%	775
都営三田線 三田駅	9,985,759	11.4%	707
合計	87,973,603	100.0%	6,200

(出典) 「平成27年度都市・地域交通年報」を基に事業者にて作成

(2) 動線別交通量

ア 転換交通量の整理

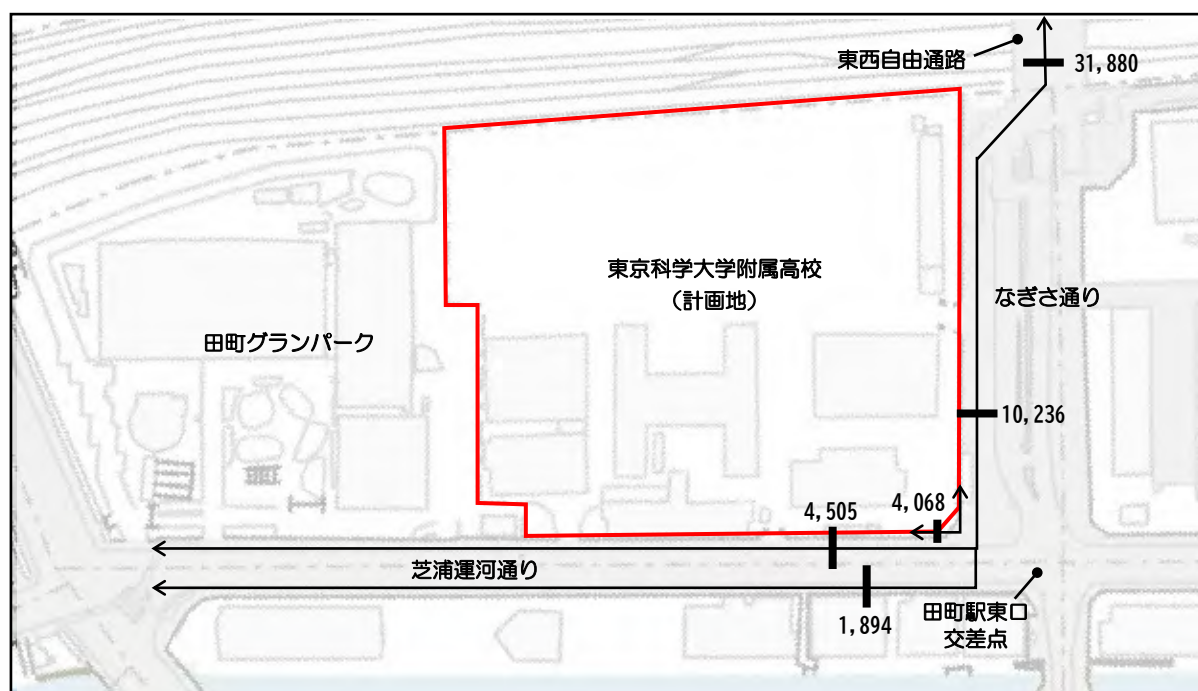
- ・本計画にて整備する新自由通路及び新改札により、歩行者交通量の一部が東西自由通路から新自由通路へ転換することになる。
- ・JR田町駅の東側と西側でそれぞれ目的地を設定し、既存改札及び新改札からの距離と各改札の利用者数の推計値からグラビティモデルを用いて下表のとおり配分率（転換割合）を算出した。

[新改札と既存改札利用者の配分率]

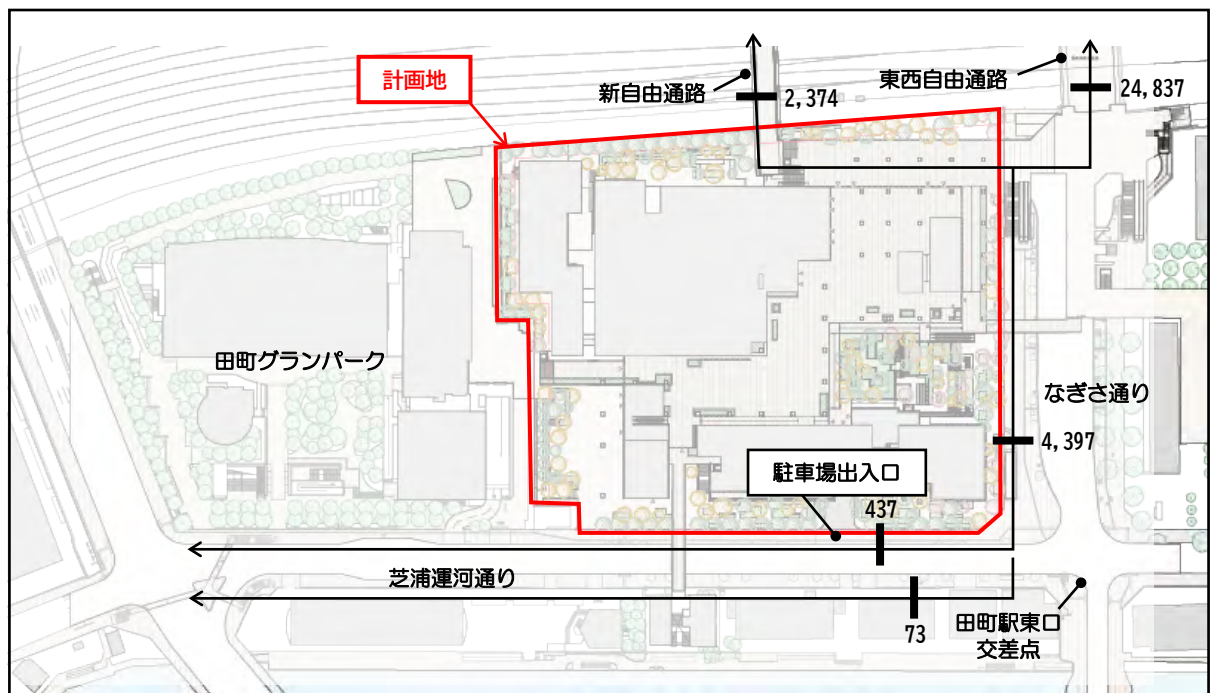
		配分率	
		新改札	既存改札
現況交通量	西口	18.0%	82.0%
	東口	12.6%	87.4%
開発交通量	東口	35.2%	64.8%

イ 現況交通量（ピーク時）

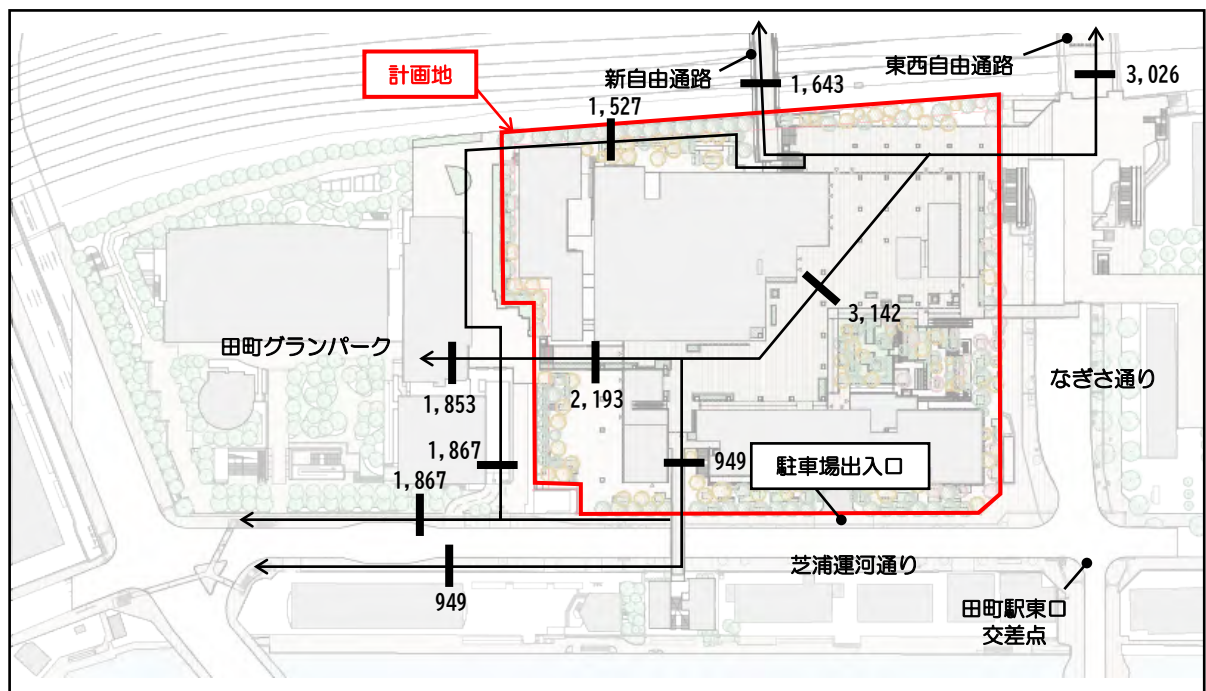
- ・現況交通量（補正後）のうち、田町駅東口から田町駅東口交差点を本計画地側に右折する歩行者は全て開発後の本計画地内動線を通過利用するものとし、上述の配分率を考慮のうえ、下図のとおり開発後の動線別歩行者交通量を整理した。
- ・本計画により田町駅東口交差点付近のなぎさ通りの断面交通量はピーク時10,236人/時が4,397人/時に緩和される。
- ・また、芝浦運河通りの本計画地側歩道（田町駅東口交差点付近）の交通量もピーク時4,505人/時が437人/時に緩和されることから、芝浦運河通り沿いに設ける本計画地の駐車場出入口での歩行者の安全性が向上すると考えられる。



[現況の歩行者動線及び交通量（人/時）]



〔開発後も既存動線を利用する歩行者交通量（人/時）〕

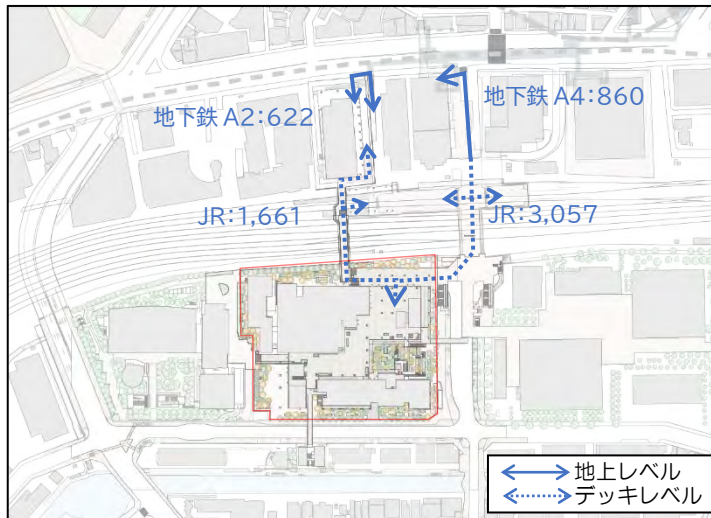


〔開発後に計画地内動線を通過する歩行者交通量（人/時）〕

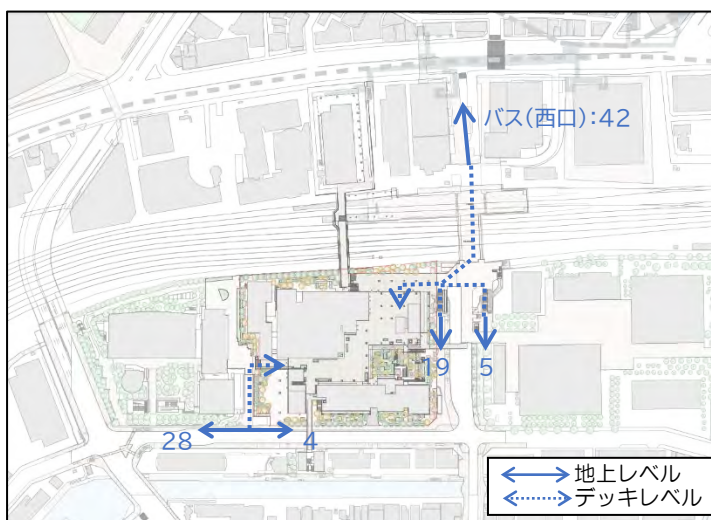
ウ 開発交通量（ピーク時）

- ・新改札と既存改札の配分率等を考慮し、交通手段ごとに動線別交通量を算出した。

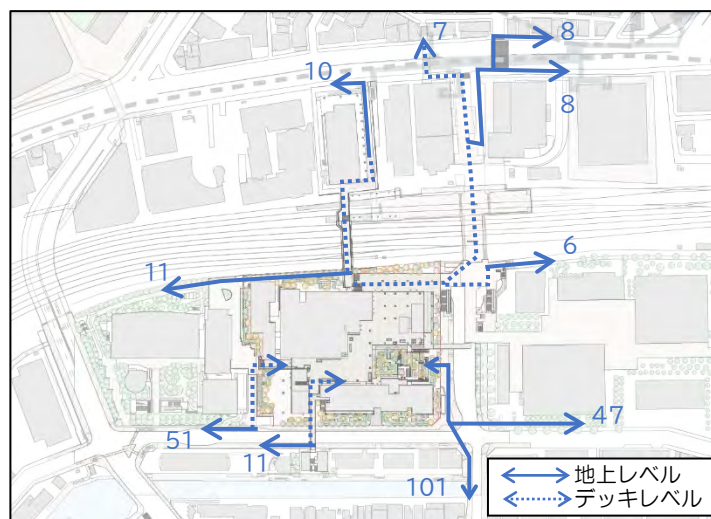
＜鉄道利用者動線＞ 6,200人T.E/時



＜バス利用者動線＞ 100人T.E/時



＜徒歩動線＞ 280人T.E/時



〔動線別交通量〕

(3) 周辺開発

- ・歩行者交通検討にて考慮した周辺開発は下図のとおり。
- ・鉄道敷地上空への東西自由通路機能は、物理的に本計画で整備する新自由通路が最後となるため、将来的な交通負荷に対して十分に余裕を持った幅員計画とする必要がある。そのため、自動車交通検討にて考慮した周辺開発9件に、現在構想中の12件を加えた21件を対象とした。
- ・周辺開発によるピーク時発生集中交通量（開発増分）は合計で20,439人T.E./時となった。



[周辺開発の位置図]

(4) 影響評価

- ・本計画地周辺の24箇所の断面について、ピーク時歩行者交通量と歩道歩行者通路の有効幅員からサービス水準を検証した。
- ・周辺開発については、各開発における交通手段別の動線別交通量を加味した。
- ・検証の結果は以下のとおりとなった。

<現況>

断面⑦がサービス水準B、その他は全てサービス水準A

<現況+周辺開発>※本計画による歩行者動線整備後（新自由通路、計画地内動線等）

断面⑪がサービス水準B、その他は全てサービス水準A

<現況+周辺開発+本計画（将来）>

断面⑪がサービス水準B、その他は全てサービス水準A

- ・断面⑪については、周辺開発の影響が大きく、将来交通量に対する本計画の負荷は約0.13%（10人/時÷7,878人/時）の寄与率となり、本計画の影響は軽微であると言える。
- ・また、断面⑪が位置する第一京浜南側は、現状は地上レベルしか通行機能がないが、「田町駅西口・札ノ辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」（平成26年4月／港区）において、歩行者ネットワークの強化の方針が示されており、デッキ、地上及び地下の3層レベルのネットワークを整備し、歩行者の分散化をめざすものとされている。
- ・JR田町駅西側の断面を対象として、上述のガイドラインに示されている3層レベルの歩行者ネットワークが整備された場合のサービス水準を検証した結果、全ての断面においてサービス水準Aが確保されるという結果となった。



[ピーク時断面交通量]

[歩行者サービス水準（現況）]

評価断面	ピーク時交通量 (人/時)	1 分交通量 (人/分)	有効幅員 (m)	歩行者流量 (人/分・m)	サービス 水準
①東西自由通路(西側)	26,351	500.7	26.0	19.3	A
②東西自由通路(東側)	31,880	637.6	25.7	24.8	A
③新自由通路（西側）	—	—	—	—	—
④新自由通路（東側）	—	—	—	—	—
⑤本計画地（北西部）	—	—	—	—	—
⑥なぎさ通り歩道	10,236	204.7	7.8	26.2	A
⑦芝浦運河通り北側歩道 (計画地側)	4,505	90.1	3.2	28.2	B
⑧芝浦運河通り北側歩道 (運河側)	1,894	37.9	2.8	13.5	A
⑨運河接続デッキ	—	—	—	—	—
⑩芝浦運河通り横断歩道	356	7.1	4.4	1.6	A
⑪芝浦運河通り南側歩道 (計画地側)	2,518	50.4	5.0	10.1	A
⑫芝浦運河通り南側歩道 (運河側)	601	12.0	3.2	3.8	A
⑬計画建物エントランス	—	—	—	—	—
⑭大規模屋内広場中央部	—	—	—	—	—
⑮鉄道敷地沿い通路	—	—	—	—	—
⑯ホテルエントランス前通路	—	—	—	—	—
⑰田町グランパーク内通路 (プラザ棟側)	—	—	—	—	—
⑱田町グランパーク内通路 (ハイツ棟側)	—	—	—	—	—

評価断面（西側）	現況交通量 (人/時)	1 分交通量 (人/分)	有効幅員 (m)	歩行者流量 (人/分・m)	サービス 水準
⑲田町センタービル前階段	879	17.7	2.2	8.0	A
⑳第一京浜北側歩道	3,539	65.9	3.9	16.9	A
㉑第一京浜南側歩道	4,511	86.7	3.4	25.5	A
㉒田町センタービル前デッキ	8,487	167.1	7.0	23.9	A
㉓地下鉄 A2 出入口	1,000	21.1	1.4	15.1	A
㉔地下鉄 A2 地下通路	1,000	21.1	3.1	6.8	A

※⑲～㉔の現況交通量は（仮称）春日ビル建替計画における東京都総合設計許可申請時のデータを適用

サービス水準	流動係数 (人/分・m)
A：自由歩行可	～27
B：やや制約	27～51
C：やや困難	51～71
D：困難	71～87
E：ほとんど不可能	87～

[歩行者サービス水準（現況＋周辺開発）]

評価断面	ピーク時交通量（人/時）				1分 交通量 （人/分）	有効 幅員 （m）	歩行者 流量 （人/分・m）	サービス 水準
	現況交通		開発増分	合計				
	①現況交通量	②転換による増減量※	③周辺開発					
①東西自由通路（西側）	26,351	-147	8,351	34,555	656.5	26.0	25.3	A
②東西自由通路（東側）	31,880	-4,017	309	28,172	563.4	25.7	21.9	A
③新自由通路（西側）	－	147	4,263	4,410	83.8	4.0	20.9	A
④新自由通路（東側）	－	4,017	312	4,329	86.6	6.0	14.4	A
⑤本計画地（北西部）	－	5,400	57	5,457	109.1	15.0	7.3	A
⑥なぎさ通り歩道	10,236	-5,288	289	5,237	104.7	7.8	13.4	A
⑦芝浦運河通り北側歩道 （計画地側）	4,505	-4,068	0	437	8.7	4.2	2.1	A
⑧芝浦運河通り北側歩道 （運河側）	1,894	-1,821	0	73	1.5	2.8	0.5	A
⑨運河接続デッキ	－	949	0	949	19.0	3.0	6.3	A
⑩芝浦運河通り横断歩道	356	0	0	356	7.1	4.4	1.6	A
⑪芝浦運河通り南側歩道 （計画地側）	2,518	-348	255	2,425	48.5	4.0	12.1	A
⑫芝浦運河通り南側歩道 （運河側）	601	348	0	949	19.0	3.2	5.9	A
⑬計画建物エントランス	－	3,142	0	3,142	62.8	7.2	8.7	A
⑭大規模屋内広場中央部	－	3,142	0	3,142	62.8	16.0	3.9	A
⑮鉄道敷地沿い通路	－	1,527	255	1,782	35.6	4.0	8.9	A
⑯ホテルエントランス前通路	－	2,193	0	2,193	43.9	3.0	14.6	A
⑰田町グランパーク内通路 （プラザ棟側）	－	1,853	0	1,853	37.1	3.0	12.4	A
⑱田町グランパーク内通路 （ハイツ棟側）	－	1,867	255	2,122	42.4	3.0	14.1	A

※転換による増減量は、新自由通路整備による転換、敷地内動線への転換、企業バス停の敷地内移設による転換を考慮

評価断面（西側）	①現況交通量	②転換による増減量※	③周辺開発	合計	15分ピーク率	1分交通量 （人/分）	有効幅員 （m）	歩行者流量 （人/分・m）	サービス水準
⑲田町センタービル前階段	879	-147	36	768	30.1%	15.4	2.2	7.0	A
⑳第一京浜北側歩道	3,539	-147	403	3,795	27.9%	70.6	3.9	18.1	A
㉑第一京浜南側歩道	4,511	0	3,357	7,868	28.8%	151.1	4.1	36.8	B
㉒田町センタービル前デッキ	8,487	-147	132	8,472	29.5%	166.6	7.0	23.8	A
㉓地下鉄 A2 出入口	1,000	0	1,068	2,068	31.7%	43.7	1.9	23.0	A
㉔地下鉄 A2 地下通路	1,000	0	1,527	2,527	31.7%	53.4	3.1	17.2	A

※転換による増減量は、新自由通路整備による転換を考慮

サービス水準	流動係数（人/分・m）
A：自由歩行可	～27
B：やや制約	27～51
C：やや困難	51～71
D：困難	71～87
E：ほとんど不可能	87～

[歩行者サービス水準（現況＋周辺開発＋本計画）（＝将来）]

評価断面	ピーク時交通量（人/時）					1分 交通量 （人/分）	有効 幅員 （m）	歩行者 流量 （人/分・m）	サービス 水準
	現況交通		開発増分		合計				
	①現況 交通量	②転換に よる増減量	③本計画	④周辺開発					
①東西自由通路（西側）	26,351	-147	927	8,351	35,482	674.2	26.0	25.9	A
②東西自由通路（東側）	31,880	-4,017	3,984	309	32,156	643.1	25.7	25.0	A
③新自由通路（西側）	－	147	632	4,263	5,042	95.8	4.0	23.9	A
④新自由通路（東側）	－	4,017	2,293	312	6,622	132.4	6.0	22.1	A
⑤本計画地（北西部）	－	5,400	4,024	57	9,481	189.6	15.0	12.6	A
⑥なぎさ通り歩道	10,236	-5,288	148	289	5,385	107.7	7.8	13.8	A
⑦芝浦運河通り北側歩道 （計画地側）	4,505	-4,068	0	0	437	8.7	4.2	2.1	A
⑧芝浦運河通り北側歩道 （運河側）	1,894	-1,821	0	0	73	1.5	2.8	0.5	A
⑨運河接続デッキ	－	949	11	0	960	16.2	3.0	6.4	A
⑩芝浦運河通り横断歩道	356	0	0	0	356	7.1	4.4	1.6	A
⑪芝浦運河通り南側歩道 （計画地側）	2,518	-348	51	255	2,476	49.5	4.0	12.4	A
⑫芝浦運河通り南側歩道 （運河側）	601	348	11	0	960	19.2	3.2	6.0	A
⑬計画建物エントランス	－	3,142	6,328	0	9,470	189.4	7.2	26.3	A
⑭大規模屋内広場中央部	－	3,142	94	0	3,236	64.7	16.0	4.0	A
⑮鉄道敷地沿い通路	－	1,527	11	255	1,793	35.9	4.0	9.0	A
⑯ホテルエントランス前通路	－	2,193	83	0	2,276	45.5	3.0	15.2	A
⑰田町グランパーク内通路 （プラザ棟側）	－	1,853	0	0	1,853	37.1	3.0	12.4	A
⑱田町グランパーク内通路 （ハイツ棟側）	－	1,867	83	255	2,205	44.1	3.0	14.7	A

評価断面（西側）	①現況 交通量	②転換に よる増減量	③当該 開発	④周辺 開発	合計	15分ピーク率	1分 交通量 （人/分）	有効 幅員 （m）	歩行者 流量 （人/分・m）	サービス 水準
⑲田町センタービル前階段	879	-147	0	36	768	30.1%	15.4	2.2	7.0	A
⑳第一京浜北側歩道	3,539	-147	0	403	3,795	27.9%	70.6	3.9	18.1	A
㉑第一京浜南側歩道	4,511	0	10	3,357	7,878	28.8%	151.3	4.1	36.9	B
㉒田町センタービル前 デッキ	8,487	-147	7	132	8,479	29.5%	166.8	7.0	23.8	A
㉓地下鉄 A2 出入口	1,000	0	0	1,068	2,068	31.7%	43.7	1.9	23.0	A
㉔地下鉄 A2 地下通路	1,000	0	622	1,527	3,149	31.7%	66.5	3.1	21.5	A

サービス水準	流動係数（人/分・m）
A：自由歩行可	～27
B：やや制約	27～51
C：やや困難	51～71
D：困難	71～87
E：ほとんど不可能	87～

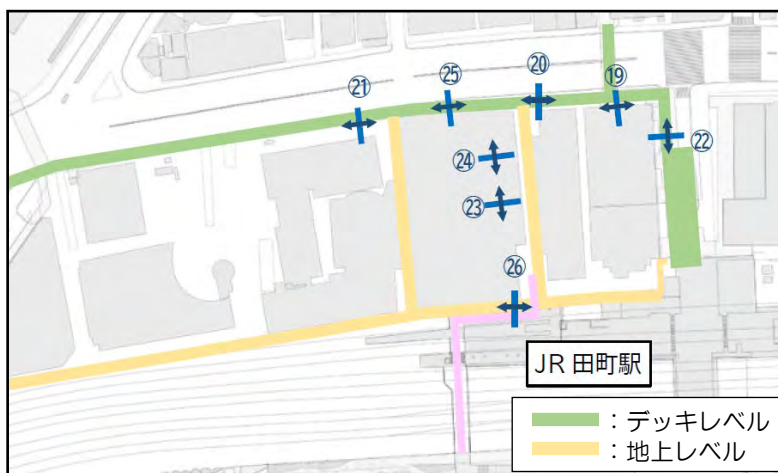
[参考：歩行者サービス水準（田町駅西口・札ノ辻交差点周辺地区まちづくりガイドラインの歩行者ネットワーク整備後）]

評価断面（西側） 歩行者ネットワーク 整備後	①現況 交通量	②転換に よる増減量	③当該 開発	④周辺 開発	合計	15分 ピーク率	1分交通量 (人/分)	有効 幅員 (m)	歩行者 流量 (人/分・m)	サービス 水準
⑭田町センタービル前 階段	879	-616	0	13	276	30.1%	5.5	2.2	2.5	A
⑮第一京浜北側歩道	3,539	-2,690	0	227	1,076	27.9%	20.0	3.9	5.1	A
⑯第一京浜南側歩道	4,511	-3,043	10	1,863	3,341	28.8%	64.1	4.1	15.6	A
⑰田町センタービル前 デッキ	8,487	-129	7	121	8,486	29.5%	166.9	7.0	23.8	A
⑱地下鉄A2出入口	1,000	0	0	1,068	2,068	31.7%	43.7	1.9	23.0	A
⑲地下鉄A2地下通路	1,000	0	622	1,527	3,149	31.7%	66.5	3.1	21.5	A
⑳第一京浜沿道デッキ	0	847	0	1,473	2,320	29.5%	45.6	4.0	11.4	A
㉑歩行者通路（春日ビ ル敷地鉄道敷地沿い）	0	2,196	0	28	2,224	28.4%	42.1	4.0	10.5	A

※転換による増減量は、新自由通路及び歩行者ネットワーク整備による転換を考慮

サービス水準	流動係数 (人/分・m)
A：自由歩行可	～27
B：やや制約	27～51
C：やや困難	51～71
D：困難	71～87
E：ほとんど不可能	87～

- ・将来、ガイドラインのネットワークが整備されることで、すべての断面においてサービス水準はAとなった。



[ネットワーク整備後の評価断面]



(出典) 港区「田町駅西口・札ノ辻 交差点周辺地区まちづくりガイドライン」

[ガイドラインにおけるネットワークのイメージ]

IV－3 供給処理計画

1. 上水道

- ・主にトイレ、洗面、湯沸、散水、冷却塔補給水、商業施設の厨房用として使用する。上水道は埋設されている水道本管より供給を受ける。上水受水槽、上水高置水槽、給水ポンプを経由して給水する。雑用水（トイレ洗浄水等）は上水、中水再利用水及び雨水再利用水を水源とし、雑用水高置水槽及び給水ポンプを経由して各所に給水する。

2. 下水道

- ・雨水・汚水は、合流式の公共下水道本管に放流する。
- ・水資源の有効利用を図るため、計画建物屋上等の雨水をトイレ洗浄水や植栽灌水等に再利用する。
- ・雨水流出抑制については、「東京都豪雨対策基本方針」に基づく考え方及び港区の雨水流出抑制施設設置に関する規定に基づき、敷地内に雨水流出抑制施設を設ける等の対策を講じる。

3. ガス

- ・主として空調熱源、商業施設の厨房や湯沸器用として使用する。本計画地周囲の東京ガス中圧本管から引き込み供給する。

4. 電気

- ・計画建物内で使用する電力は、東京電力が供給する特別高圧電力を電気室で低圧に変圧し、必要箇所に電力供給を行う。また、コージェネレーションシステムを導入してビル全体の約17%の電力供給を行う。

5. その他（地域冷暖房施設）

- ・熱源は本計画地及び田町グランパーク敷地それぞれに配置し、熱源配管により接続することで熱融通を行う。

以上は現時点の想定であり、実施設計段階において関係機関との協議を行い対応する。

IV-4 周辺環境

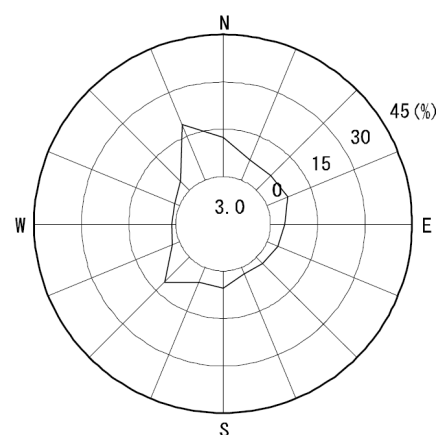
1. 風環境について

(1) 調査概要

- ・計画建物の建設に伴う本計画地周辺の風環境の変化について、風洞実験により検討を行い、評価指標により風環境を評価した。
- ・本計画地を中心とした半径500mの範囲にある建築物を縮尺1/500の模型で再現し、風環境の変化について検証を行った。また、上述の範囲外（計画地から約500m～約625m）においても大規模な建物は再現した。
- ・評価に必要となる「地表面粗度区分」は、日本建築学会編「建築物荷重指針・同解説」の区分に基づき、粗度区分Ⅳとした。
- ・地域の市街地上空風としての基準風は、東京管区気象台のデータ（平成9年1月～平成18年12月）に基づいて設定した。
- ・風洞実験は、建設前、建設後（対策前）、建設後（対策後）の3ケースで行った。



〔実験模型〕



〔東京管区気象台における風向出現頻度〕

〔地表面粗度区分〕

地表面 粗度区分	周辺地域の地表面の状況
I	海上のようなほとんど障害物のない平坦地
II	田園地帯や草原のような、農作物程度の障害物がある平坦地、樹木・低層建築物等が散在している平坦地
III	樹木・低層建築物が密集する地域、あるいは中層建築物（4～9階）が散在している地域
IV	中層建築物（4～9階）が主となる市街地
V	高層建築物（10階以上）が密集する市街地

■風環境の評価指標

- ・風環境の評価は、風工学研究所の提案する評価指標（下表）を用いて行った。

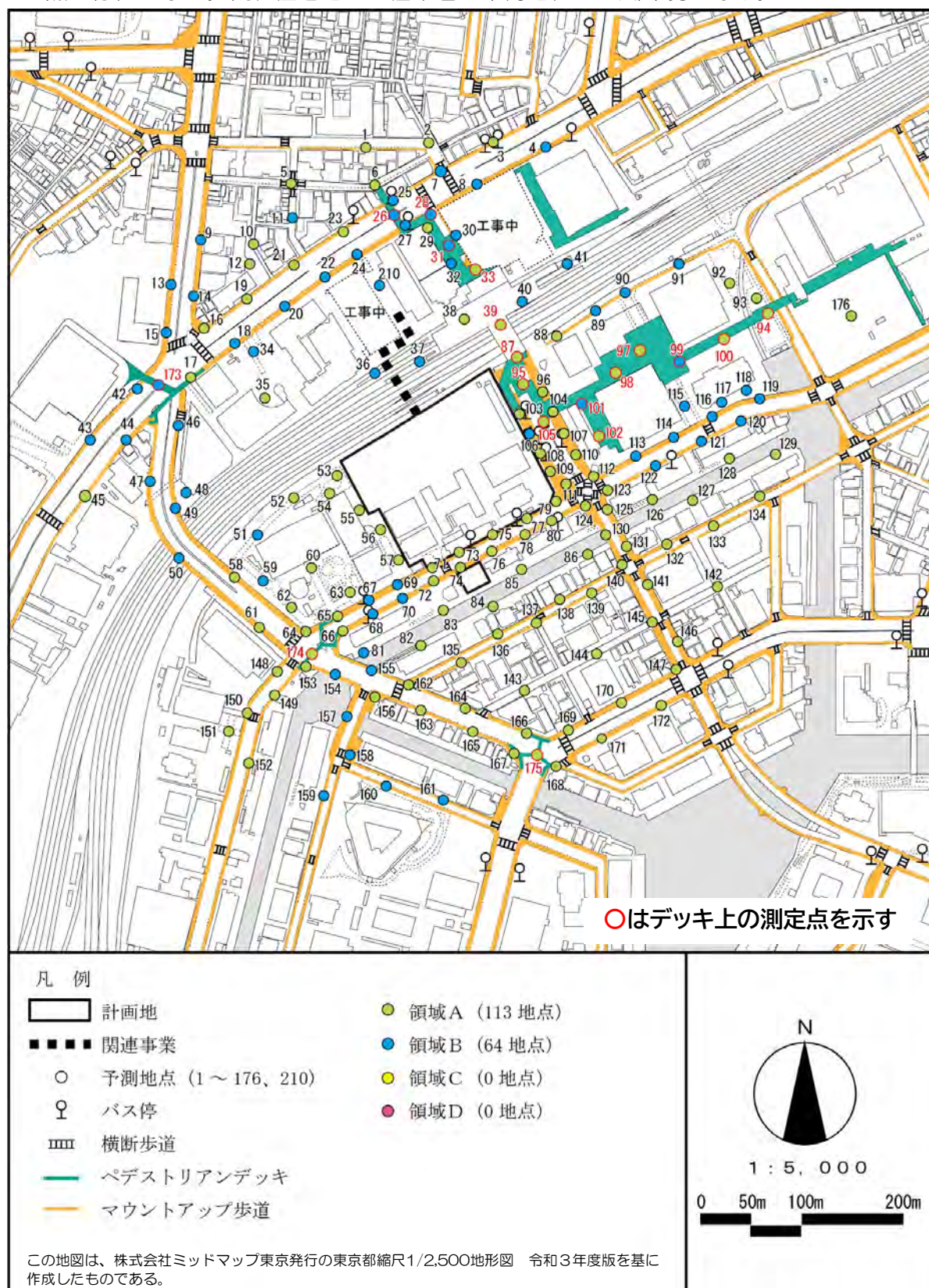
[評価指標]

領域区分		評価基準	平均風速 (累積頻度 55%)	日最大平均風速 (累積頻度 95%)
	領域 A	住宅地相当	$\leq 1.2\text{m/s}$	$\leq 2.9\text{m/s}$
	領域 B	低中層市街地相当	$\leq 1.8\text{m/s}$	$\leq 4.3\text{m/s}$
	領域 C	中高層市街地相当	$\leq 2.3\text{m/s}$	$\leq 5.6\text{m/s}$
	領域 D	強風地域相当	$> 2.3\text{m/s}$	$> 5.6\text{m/s}$

(2) 評価結果

ア 計画建物建設前

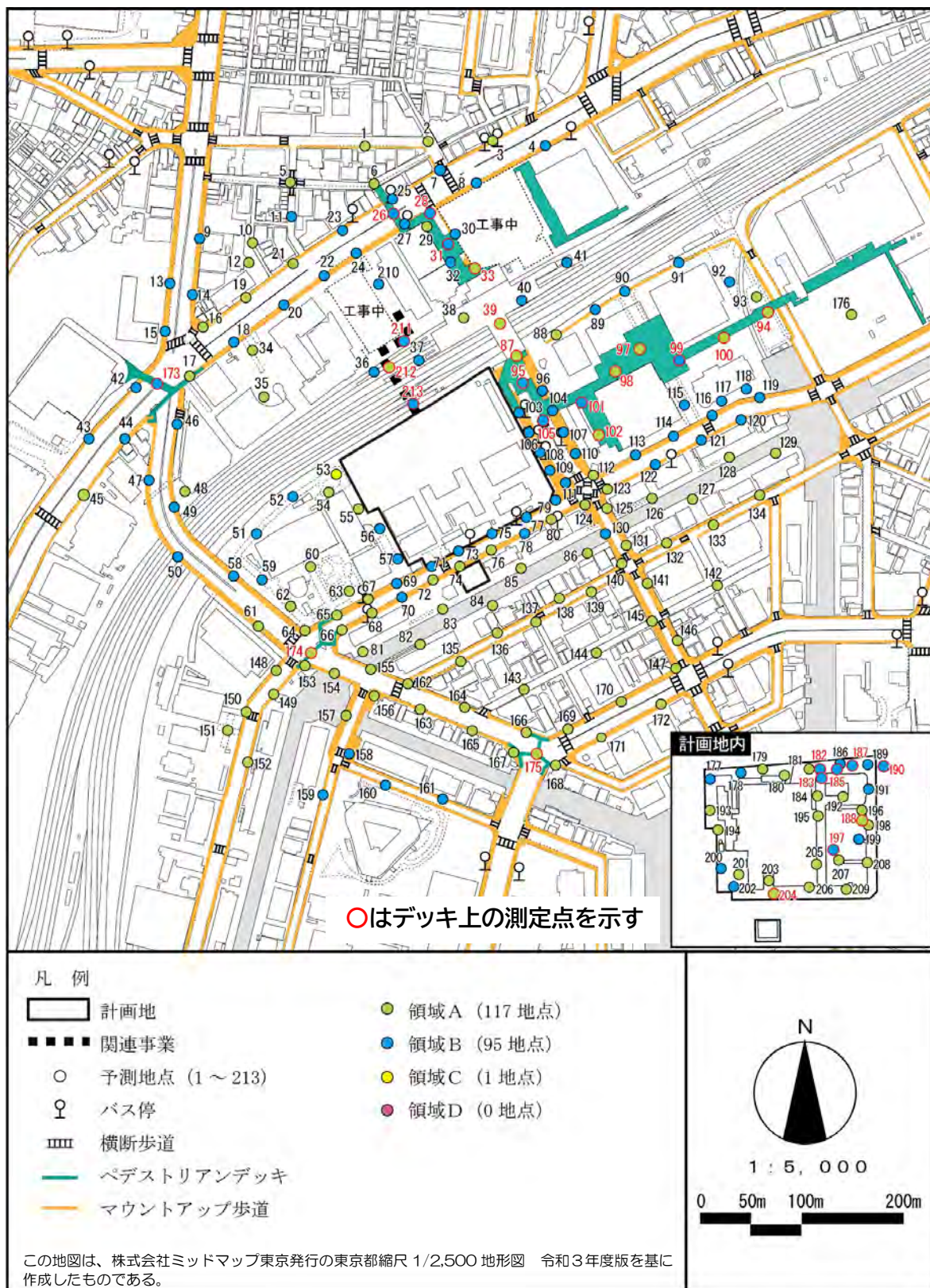
- ・計画建物建設前の計画地周辺の風環境は、領域A及びBのみであり、領域C及びDの地点は存在しない。概ね住宅地から低中層の市街地相当の風環境である。



[計画建物建設前]

イ 計画建物建設後（対策前）

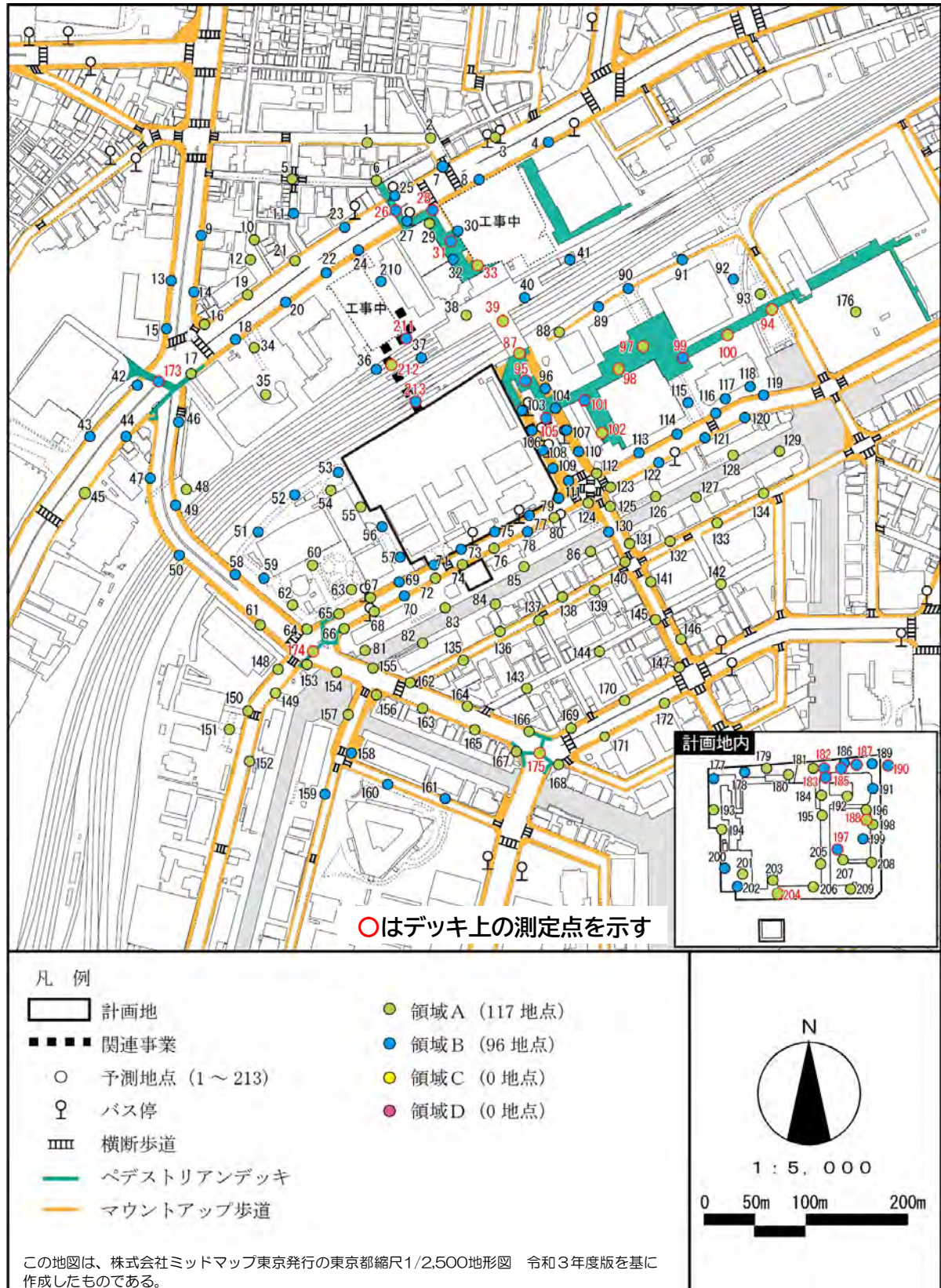
- ・計画建物建設後では、計画建物及び基盤の整備により本計画地周辺で風環境が変化したが、多くは領域Aから領域Bもしくは領域Bから領域Aへの変化であった。田町グランパーク敷地内の測定点53のみ領域Cに変化した。
- ・また、本計画地内の測定点はいずれも領域Aもしくは領域Bであり、領域C及び領域Dは確認されなかった。



[計画建物建設後（対策前）]

ウ 計画建物建設後（対策後）

- ・本計画地の南西角に防風植栽を配置することで、対策前に領域Cとなった測定点53が領域Bに改善した。
- ・また、その他の測定点の領域は変化せず、全ての測定点が領域Aもしくは領域Bとなった。
- ・なお、防風植栽以外の樹木を配置することにより、風環境はさらに改善した。

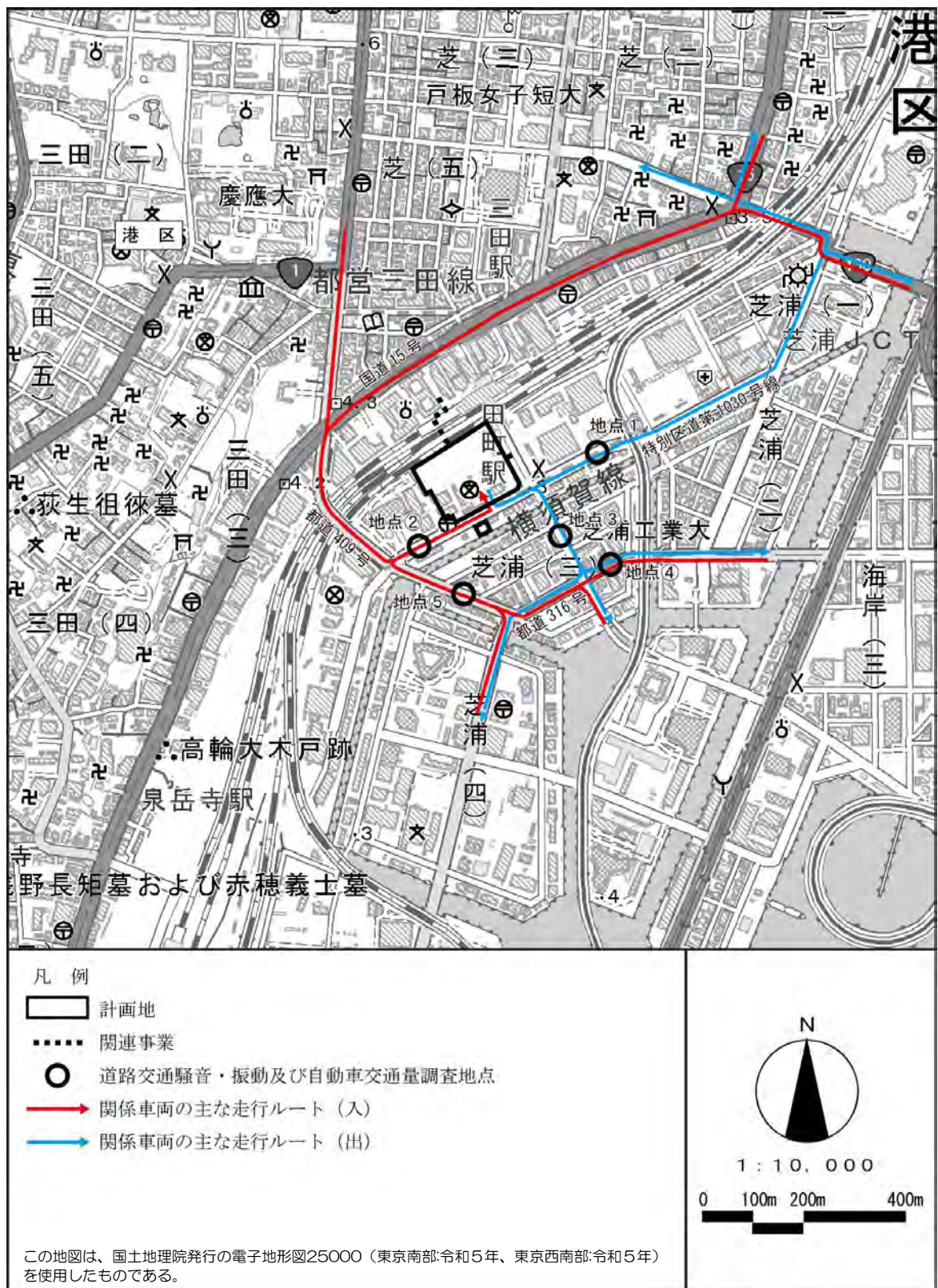


[計画建物建設後（対策後）]

2. 騒音・振動について

(1) 予測条件

- ・計画建物供用後の道路交通騒音・振動の予測地点は、下図に示すとおりである。
予測地点は、本計画地周辺の道路のうち、計画建物供用後の発生集中交通量による影響が大きくなると予測される以下の5地点とした。



[道路交通騒音・振動の予測地点図]

(2) 予測結果

ア 道路交通騒音

- ・計画建物供用後の関連車両の走行による道路交通騒音レベルの予測結果は、昼間61～70dB、夜間59～67dBである。「環境基本法」に基づく「騒音にかかる環境基準」と比較すると、地点5の夜間で同基準を上回ったが、現況で環境基準を超過していること、計画建物の関連車両による騒音レベルの増加分は0.1dB未満であることから、本計画の関連車両の走行に伴う周辺環境に与える影響は小さいと考える。
- ・以上のことから、計画建物供用後の関連車両の走行に伴う道路交通騒音の影響は軽微であると考えられる。

[関連車両の走行に伴う道路交通の騒音レベルの予測結果]

単位：dB

地点	時間 区分	等価騒音レベル（LAeq）							環境の目標 （環境基準）
		現況		将来基礎交通量 による騒音レベル		将来交通量 による騒音レベル			
			環境 基準		環境 基準		環境 規準	関係車両 による増加分	
地点 1	昼間	63 (62.5)	○	63 (63.1)	○	64 (63.8)	○	1未満 (0.7)	65 以下
	夜間	57 (56.7)	○	58 (57.7)	○	59 (58.7)	○	1 (1.0)	60 以下
地点 2	昼間	63 (63.1)	○	64 (63.6)	○	64 (64.3)	○	1未満 (0.7)	65 以下
	夜間	58 (57.6)	○	58 (58.3)	○	59 (58.5)	○	1未満 (0.2)	60 以下
地点 3	昼間	61 (60.9)	○	61 (60.9)	○	61 (61.1)	○	1未満 (0.2)	65 以下
	夜間	58 (58.4)	○	58 (58.4)	○	59 (58.5)	○	1未満 (0.1)	60 以下
地点 4	昼間	68 (68.2)	○	68 (68.2)	○	68 (68.2)	○	1未満 (<0.1)	70 以下
	夜間	64 (64.3)	○	64 (64.3)	○	64 (64.3)	○	1未満 (<0.1)	65 以下
地点 5	昼間	70 (70.3)	○	70 (70.3)	○	70 (70.4)	○	1未満 (0.1)	70 以下
	夜間	67 (66.5)	×	67 (66.5)	×	67 (66.5)	×	1未満 (<0.1)	65 以下

※時間区分について、昼間は6時～22時、夜間は22時～翌6時である。

※環境基準について、地点1～3は「C類型における車線を有する道路に面する地域」、地点4～5は「幹線交通を担う道路に近接する空間に関する特例」の基準値である。

※環境基準の達成状況は以下のとおりである。

○：環境基準を下回る、×：環境基準を上回る

イ 道路交通振動

- ・計画建物供用後の関連車両の走行による道路交通振動レベルの予測結果は、昼間47～58dB、夜間45～57dBである。「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する規制基準」と比較すると、全ての地点で規制基準を下回る。
- ・以上のことから、計画建物供用後の関連車両の走行に伴う道路交通振動の影響は軽微であると考えられる。

[関連車両の走行に伴う道路交通の騒音レベルの予測結果]

単位：dB

地点	時間 区分	最大値の 時間帯	振動レベル（L10）							環境の目標 （規制基準）
			現況	将来基礎交通量 による 振動レベル		将来交通量 による 振動レベル				
				環境 規準	環境 規準	環境 規準	関係車両 による増加分			
地点 1	昼間	9-10 時	46 (45.8)	○	46 (46.1)	○	47 (46.5)	○	1 未満 (0.4)	60
	夜間	7-8 時	45 (45.0)	○	45 (45.0)	○	45 (45.1)	○	1 未満 (0.1)	55
地点 2	昼間	9-10 時	55 (54.9)	○	55 (55.1)	○	55 (55.3)	○	1 未満 (0.2)	65
	夜間	7-8 時	51 (51.0)	○	51 (51.0)	○	51 (51.4)	○	1 未満 (0.4)	60
地点 3	昼間	10-11 時	50 (50.1)	○	50 (50.1)	○	50 (50.4)	○	1 未満 (0.3)	65
	夜間	22-23 時	49 (48.5)	○	49 (48.5)	○	49 (48.5)	○	1 未満 (<0.1)	60
地点 4	昼間	9-10 時	55 (54.5)	○	55 (54.5)	○	55 (54.5)	○	1 未満 (<0.1)	65
	夜間	7-8 時	52 (52.2)	○	52 (52.2)	○	52 (52.2)	○	1 未満 (<0.1)	60
地点 5	昼間	13-14 時	58 (57.7)	○	58 (57.7)	○	58 (57.7)	○	1 未満 (<0.1)	65
	夜間	7-8 時	57 (57.1)	○	57 (57.1)	○	57 (57.2)	○	1 未満 (0.1)	60

※最大値の時間帯は、将来交通量による振動レベルが最大となる時間帯である。

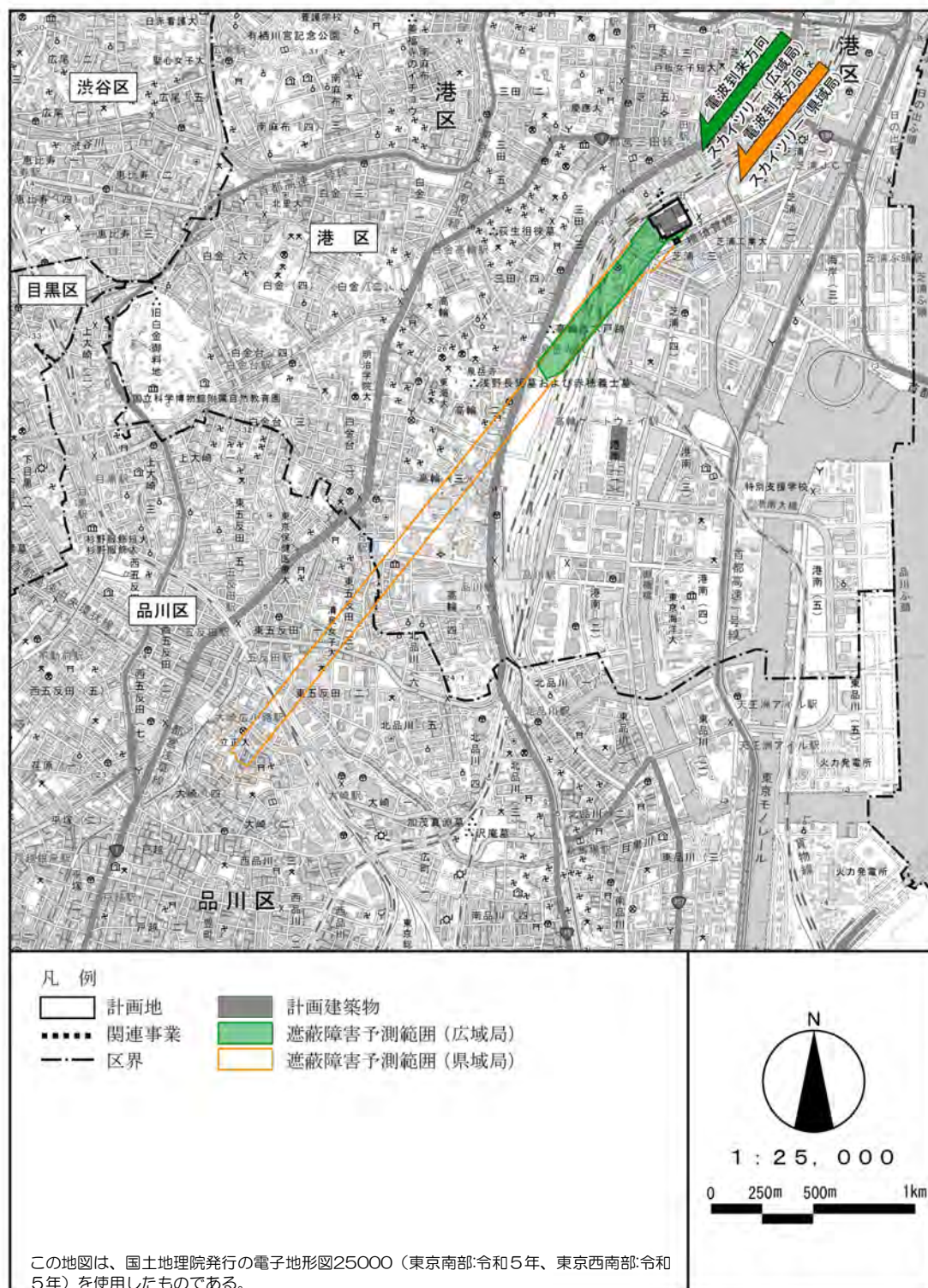
※環境の目標は、環境確保条例に基づく「日常生活等に適用する規制基準」とした。

※なお、地点1の規制基準は、「学校、保育所、病院、診療所、図書館及び老人ホームの敷地の周囲おおむね50mの区域内における規制基準」とした。

3. 電波障害について

(1) 地上デジタル放送（遮へい障害・反射障害）

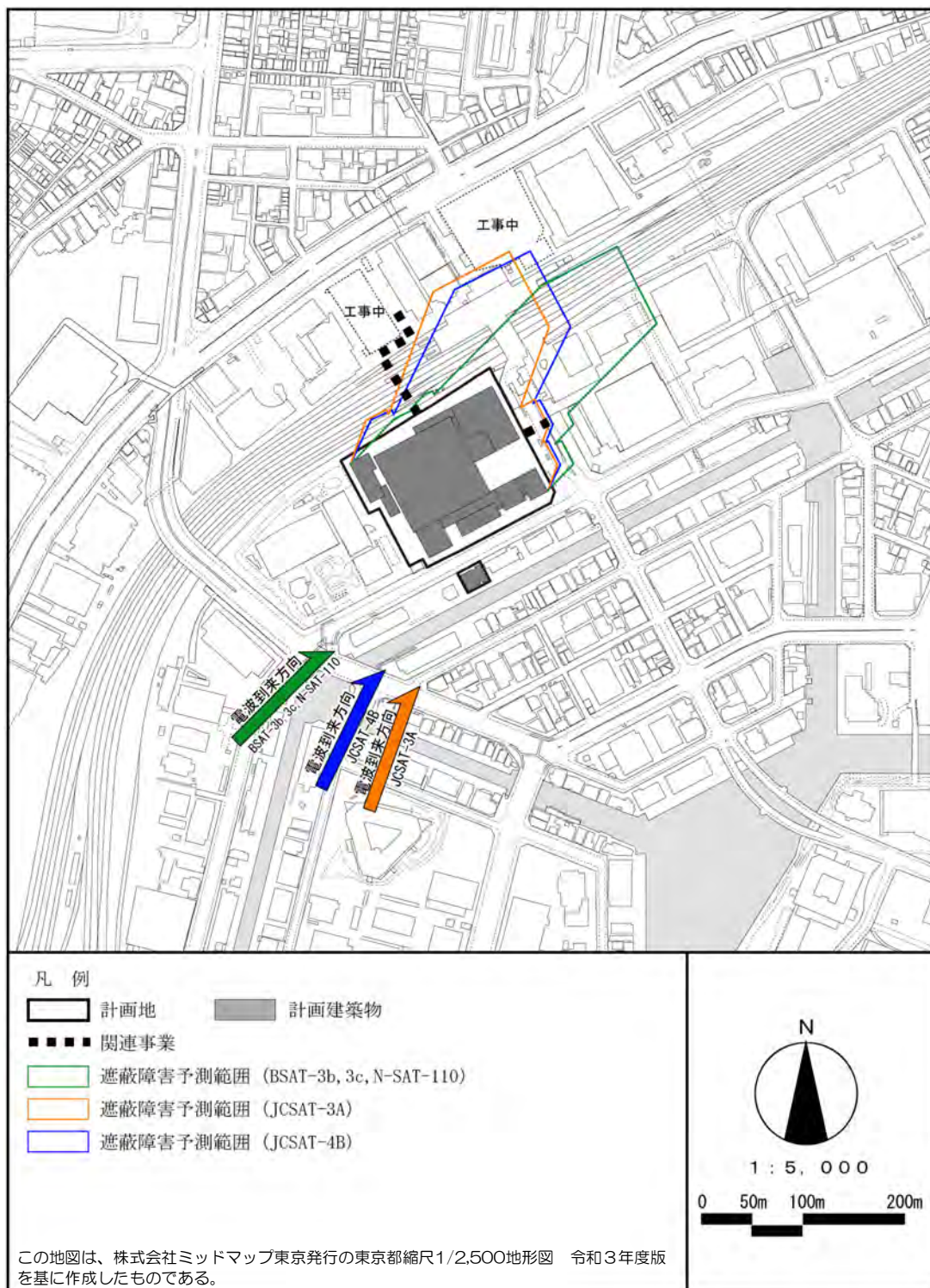
- ・計画建物による東京スカイツリーからの地上デジタル放送の遮へい障害の影響範囲について予測を行った結果を下図に示す。
- ・なお、計画建物による影響があると判断された場合には、調査を実施し、相談の上で適切な対応を講じる。



[受信障害の予測（地上デジタル放送）]

(2) 衛星放送（BS 放送及びCS 放送）

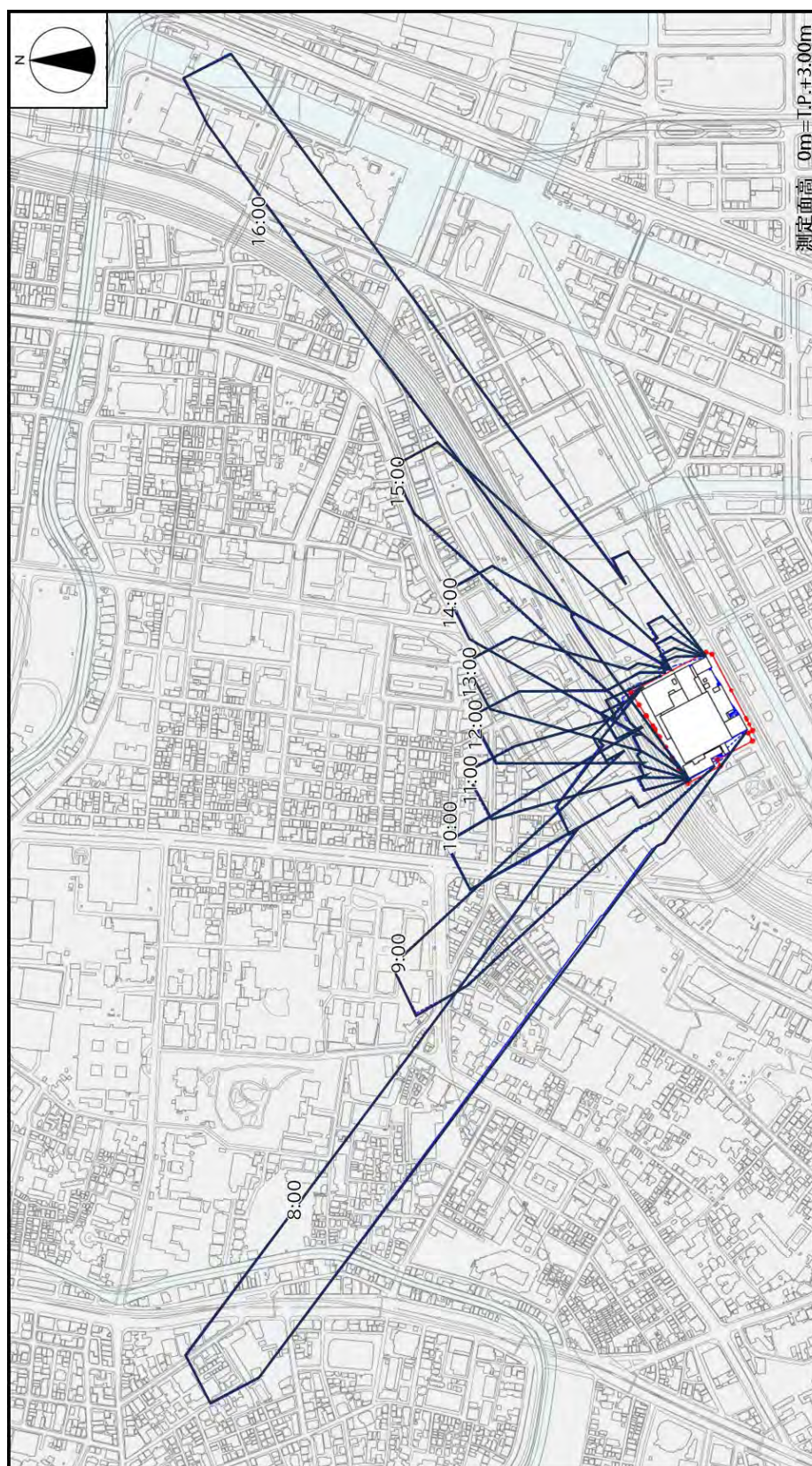
- ・計画建物による衛星放送への遮へい障害の影響範囲について予測を行った結果を下図に示す。なお、計画建物による影響があると判断された場合には、調査を実施し、相談の上で適切な対応を講じる。



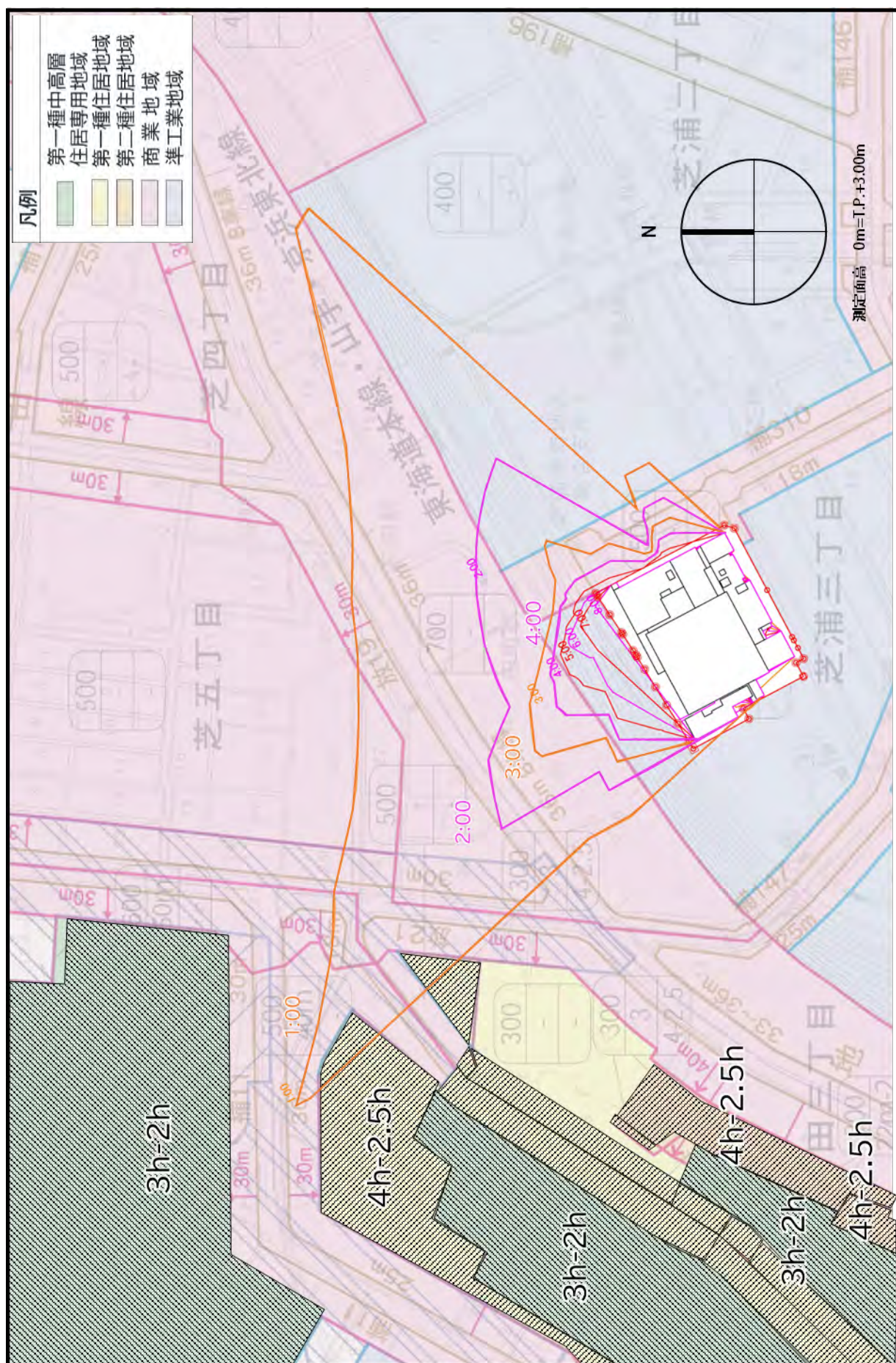
[受信障害の予測（衛星放送）]

4. 日影について

- 日影の影響について、冬至日における時刻別日影図と等時間日影図を下図に示す。
- 等時間日影が2時間30分以上生じる範囲は、日影規制のない商業地域内に収まっており、日影規制区域における計画建物による日影は、規制値を満足する。



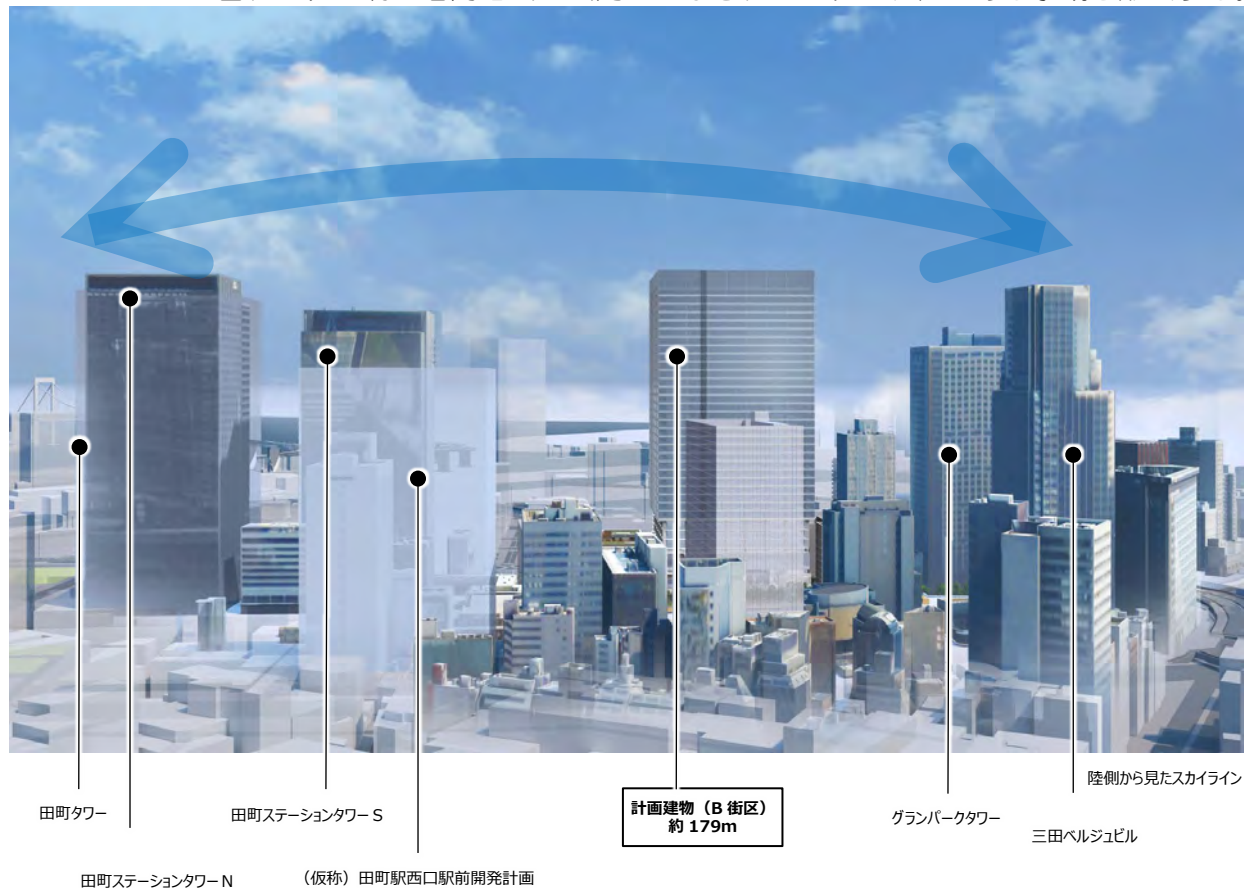
[時刻別日影図]



5. 景観について

■遠景：駅前拠点にふさわしい都市景観の形成

- ・ 周辺建物と調和し、田町駅周辺の高層建物群として一体となったスカイラインを形成する。
- ・ 高層部壁面の分節及びガラス基調の空を映しこむ外装により、周辺への圧迫感低減に配慮しつつ、他と調和するシンプルな形態と無彩色系の色彩で計画する。
- ・ 板状を避けたタワー型の形状により隣棟間隔を確保するとともに、田町駅前を挟んだmsb Tamachiと合わせ、芝浦・港南地域の玄関口にふさわしいゲート性のある景観を形成する。



〔一体となったスカイラインを形成する田町駅周辺タワー群〕



〔隣棟間隔へ配慮した配棟計画〕



〔芝浦・港南地域の玄関口にふさわしいゲート性のある景観形成〕

■中景：周辺の街並みやにぎわいとの連続性・調和

- ・低層部1階に商業施設を配置し、なぎさ通り対岸のなぎさテラスと合わせて、通り沿いに連続したにぎわいを形成する。
- ・低層部のボリュームを幅19m～43m程度の規模に分節し、周辺の街並みとの調和を図る。
- ・高層部及び低層部をそれぞれ道路からセットバックさせることで、芝浦運河通りに対するヒューマンスケールな街並みの形成を図る。
- ・低層部の壁面位置及び高さにメリハリをつけて、単調さを避けた抑揚のある景観形成を図る。



〔駅前地区にふさわしい印象的でにぎわいのある景観（田町駅東口交差点から望む）〕



〔周辺の街並みと連続・調和するヒューマンスケールな景観（芝浦運河通り側対岸から望む）〕

■近景：場所の特性や個性を活かした魅力ある景観の形成

- 周辺ネットワークとの接続部に溜まり空間となるオープンスペースを整備することで、人の流れを整え、まちに開かれた広場空間を形成する。
- なぎさ通り沿いは連続した空地を設け、ストリートファニチャーやベンチを設えた店舗と連動するにぎわいのある駅前の表情と、ゆとりある歩行者空間を形成する。
- 芝浦運河通り沿いは地被及び高木を中心として環境軸に沿った緑量のある植栽により、環境に配慮したみどり豊かな景観を形成する。
- 鉄道敷地沿いは、新改札から田町グランパークへ至る歩行経路として、みどりの感じられる潤いある歩行者空間を形成する。



〔桜並木が特徴のなぎさ通り沿道空間〕

■夜景：周辺と調和しながらエリアの特性を活かした夜間景観の創出

- 高層部は、計画建物の個性を表現しながら、周辺とも調和した夜間景観を形成する。
- 低層部は、誘引やにぎわいの光として、極端な色温度の差や通りからの眩しさを抑え、まちと協調した照明計画とする。



[駅前地区にふさわしい街と調和した夜間景観（なぎさ通り側対岸から望む）]

項目	地区整備計画	計画内容	適否
i) 地区施設	歩行者専用道 1 号（幅員 6m、延長 約 155m） 歩行者専用道 2 号（幅員 8m、延長 約 60m）※1 歩行者通路 1 号（幅員 8m、延長 約 280m）※2 歩行者通路 2 号（幅員 4m、延長 約 135m） 歩行者通路 3 号（幅員 3m、延長 約 270m） 歩行者通路 4 号（幅員 3m、延長 約 30m） 歩行者通路 5 号（幅員 3m、延長 約 65m） 歩行者通路 6 号（幅員 3m、延長 約 30m） 歩行者通路 7 号（幅員 4m、延長 約 105m） 歩行者通路 8 号（幅員 7m、延長 約 55m） 歩行者通路 9 号（幅員 2m、延長 約 80m） 広場 1 号（約 1,440㎡） 広場 2 号（約 1,140㎡） 広場 3 号（約 1,800㎡） 広場 4 号（約 1,000㎡） 広場 5 号（約 3,700㎡） 広場 6 号（約 1,140㎡） 広場 7 号（約 770㎡） 駅前広場（約 2,300㎡） 緑地（約 1,450㎡）※2 緑道（幅員 2m、延長 約 80m） 歩道状空地 1 号（幅員 2m、延長 約 140m） 歩道状空地 2 号（幅員 4m、延長 約 55m）	本計画とあわせて新たに整備する。 ※1 他事業にて整備 ※2 整備済み地区施設	適合
ii) 建築物等の用途の制限	次に掲げる用途の建築物は建築してはならない。 1 建築基準法別表第二（ほ）項第 2 号及び 3 号に掲げるもの 2 建築基準法別表第二（ぬ）項に掲げるもの 3 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和 23 年法律第 122 号）第 2 条第 1 項各号に掲げる風俗営業及び同条第 5 項に規定する性風俗関連特殊営業の用に供する建築物	左項に掲げる建築物は、ただし書きに関するものを除き建築しない。	適合

iii) 壁面の位置の制限	建築物の外壁又はこれに代わる柱は、計画図に示す壁面の位置の制限を越えて建築してはならない。 ただし、次の各号のいずれかに該当する建築物はこの限りではない。 1 歩行者の回遊性及び利便性を高めるために設ける歩行者デッキ、階段、エスカレーター、エレベーター等並びにこれらに設置される屋根、柱、壁その他これらに類するもの 2 歩行者の快適性及び安全性を高めるために設ける屋根、ひさし、落下防止柵、監視カメラその他これらに類するもの 3 給排気施設の部分 4 地下鉄駅出入口施設等の公益上必要な建築物その他これに類するもの 5 建築物の保安及び管理上やむを得ない塀その他これに類するもの	左項のただし書きに該当するものを除き、計画図 3 に示す壁面の位置の制限を越えて建築しない。	適合
iv) 壁面後退区域における工作物の設置の制限	壁面後退部分には、垣、柵、広告物、看板その他これらに類する歩行者の通行の妨げになるような工作物を設置してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合は、この限りではない。 1 花壇、植栽、ベンチ、モニュメント等 2 にぎわい創出に資するオープンカフェ等の運営上必要で撤去可能なテーブル・イス・日除け傘等 3 自転車シェアリングのサイクルポート等で公益上必要なもの 4 建築物の保安及び管理上やむを得ない塀・擁壁その他これに類するもの	壁面後退区域には、左項のただし書きに該当するものを除き、広告物等、交通の妨げとなるような工作物を設置しない。	適合
v) 建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	1 建築物の外壁、若しくはこれに代わる柱の色彩は原色を避け、周辺環境に配慮した色調とする。 2 屋外広告物は、建築物と一体的なもの若しくは歩行者空間と調和のとれたものとし、設置場所についても都市景観に配慮したものとする。	左項を満足する形態、意匠とする。	適合

東京都市計画地区計画の変更(素案)

都市計画田町駅東口地区地区計画を次のように変更する。

名 称		田町駅東口地区地区計画
位 置		港区芝浦三丁目、芝浦四丁目及び芝五丁目各地内
面 積		約6.4ha
地区計画の目標		本地区は、芝浦・港南地域の「玄関口」としてJR田町駅・都営地下鉄三田駅に近接し、国内外や都心拠点への交通利便性が高い地区であるとともに、運河に面した立地特性を有している。一方、後背地の土地利用転換の進行に伴う田町駅の交通結節機能の強化やJR線東西方向のアクセス性の更なる強化、災害発生時の混雑や混乱の緩和に寄与する、駅周辺の滞留スペースの確保や帰宅困難者の受入場所の不足などが課題となっている。 都市再生特別措置法に基づく「都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域の地域整備方針(平成24年1月)」においては、業務、商業、居住、教育、文化等、多様な都市機能の整備などによる魅力的な複合市街地の形成や、国内外からの来街者が安全で快適に利用できる交通結節点として、東西自由通路及び駅前広場の整備、東西自由通路から連続する歩行者デッキ等による歩行者ネットワークを充実・強化することとされている。また、「東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022(令和4年3月)」では、田町地区において、大学を核とした新たなオープンイノベーションの創出など、インキュベーション施設の整備促進を図ることが掲げられている。さらに、「港区まちづくりマスタープラン(平成29年3月)」においては、運河や海など水辺の魅力を向上させていくためのにぎわい空間の確保、JR線東西方向、芝浦・港南地域から山手線内の道路及び歩行者ネットワークの形成、田町駅周辺における帰宅困難者の一時滞在施設の確保など地域と事業者が一体となったエリア防災の取組を推進すること、田町駅を起点にした運河沿いの水辺や夜景を資源とした歩いて楽しめるルートや、コミュニティバス及び自転車シェアリングを用いた周遊・回遊を楽しめるネットワークを形成すること、子育て支援・教育関連施設等などの公共公益施設の整備・充実を図ることとされている。 このような背景を踏まえ、駅東西と周辺市街地へのアクセス性を向上させる歩行者ネットワークの形成、交通結節機能の強化や新芝運河とまちに開かれた水辺のにぎわいを形成する。また、駅前地区にふさわしいみどり豊かな広場空間の創出や建物の総合的な環境性能の向上等による環境負荷低減及び防災機能の強化とともに、公共公益施設や周辺イノベーション施設との連携による産官学連携拠点の形成により、土地の合理的な高度利用と都市機能の更新を図り、国際性豊かににぎわいある複合市街地を形成する。
区域の整備、開発及び保全に関する方針	土地利用の方針	利便性の高い駅への再編、JR線東西方向をつなぐ自由通路と南北方向をつなぐ歩行者空間を介し、運河や道路等のネットワークにつながる駅前拠点の実現に向けて、駅まち一体となる複合市街地を形成する。また、水辺に対して開放性のあるデザインを誘導することにより、運河など水辺の魅力向上を図る。
	公共施設等の整備の方針	(1) 交通広場を整備し、交通結節機能を高め、歩行者や自動車等の交通の円滑な処理を図る。 (2) 駅前の利便性向上のため、交通広場の機能を拡充する広場を整備する。 (3) 交通広場内に駐輪場を設置し、駅利用者の利便を図る。

区域の整備、開発及び保全に関する方針	公共施設等の整備の方針	(4) 補助線街路第147号線は、札の辻橋の架け替えとともに、改良整備を図る。 (5) 地区内集散道路は、長期的な歩行者流動に対応でき、ゆとりある歩行者空間を確保できるように拡幅を行うとともに、歩道の一体的な整備を行う。 (6) 補助線街路第147号線沿いには、騒音や景観に配慮して緑地を整備する。 (7) 田町駅の東西方向の歩行者ネットワークを強化するため、歩行者専用道を整備する。 (8) 田町駅と周辺市街地の回遊性を強化するため、駅とまちをつなぐデッキ並びに地上レベルの歩行者通路及び歩道状空地を整備する。 (9) 周辺地区との歩行者動線を円滑にするため、藻塩橋交差点の改良整備を行う。 (10) 多様なオープンスペースの整備により、地域のにぎわい及び憩いの空間、駅周辺の滞留スペース並びに帰宅困難者の受入場所を確保する。 (11) 地域の居住者、就業者、来街者等の様々な交流機会を創出するため、建築物の内部に開放的な広場を整備する。
	建築物等の整備の方針	(1) 建築物の高層化により、オープンスペースを確保し、ゆとりある空間を創出する。 (2) 建築物の外壁面の後退により、道路空間を補完する歩道状空地や歩行者通路と一体となった安全で快適な歩行者空間を確保する。 (3) 全体の調和を図るため、建築物の意匠・形態に配慮し、良好な都市景観を形成する。 (4) 建築物の用途の制限により、良好な複合市街地の環境整備を図る。 (5) 地域冷暖房施設の設置により、環境保全と地域に必要なエネルギーの効率的供給を図る。 (6) 新芝運河に開けた良好なにぎわい空間を整備する。
再開発等促進区	位置	港区芝浦三丁目、芝浦四丁目及び芝五丁目各地内
	面積	約6.3ha
	土地利用に関する基本方針	駅前地区にふさわしい土地の高度利用を図り、業務、居住、教育等の機能を備え、多様な都市的活動が展開する、親密さと魅力のある複合市街地を創出することを目指して、以下を土地利用の方針とする。 (1) A街区 業務・商業・居住機能を主体に、文化や交流、都市余暇機能等を併せ持つ複合市街地とする。住宅は独立したコミュニティを形成するように配置し、業務棟との間に形成させる共用空間を中心に、文化や交流等を目的としたにぎわいと魅力ある都市空間を創出する。住民や就業者の憩いの場となる緑地・広場や快適で安全な歩行者空間を創出する。 (2) B街区 業務、商業、教育、研究、生活支援機能や産学連携による国際競争力強化に資する高質な業務支援機能等を併せ持つ複合市街地とする。また、交通結節機能の強化に資する広場、地域住民・学生や就業者の憩いの場となる緑地、広場や駅から運河へつながる快適で安全な歩行者空間を創出する。 B街区敷地内上部を通る歩行者専用道1号について、地区施設を整備する立体的な範囲を設定し、複合的に利用する。

再開発等促進区	土地利用に関する基本方針		(3) C街区 新たに整備する自由通路及びJ R 田町駅橋上駅舎から放射第 1 9 号線をつなぐ歩行者ネットワークによる利便性及び集客性を生かした新たなビジネス拠点として業務や商業機能を集積し、高度な都市機能の複合化を図る。 C 街区敷地内上部にかかる歩行者専用道 1 号について、地区施設を整備する立体的な範囲を設定し、複合的に利用する。				
	主要な公共施設の配置及び規模	種 類 道 路	名 称	幅 員	延 長	備 考	
地区整備計画	位 置		港区芝浦三丁目、芝浦四丁目及び芝五丁目各地内				
	面 積		約 6. 4 h a				
	地区施設の配置及び規模	種 類	名 称	幅 員	延 長	面 積	備 考
		道 路	歩行者専用道 1 号	6 m	約 1 5 5 m	—	新設（デッキレベル。階段、昇降施設含む。）
			歩行者専用道 2 号	8 m	約 6 0 m	—	新設（デッキレベル。階段、昇降施設含む。）
		その他の公共空地	歩行者通路 1 号	8 m	約 2 8 0 m	—	新設（地上レベル。階段、昇降施設含む。）
			歩行者通路 2 号	4 m	約 1 3 5 m	—	新設（地上・デッキレベル。階段、昇降施設含む。）
			歩行者通路 3 号	3 m	約 2 7 0 m	—	新設（デッキレベル。階段、昇降施設含む。）
			歩行者通路 4 号	3 m	約 3 0 m	—	新設（地上・デッキレベル。階段、昇降施設含む。）
			歩行者通路 5 号	3 m	約 6 5 m	—	新設（地上・デッキレベル。階段、昇降施設含む。）
			歩行者通路 6 号	3 m	約 3 0 m	—	新設（デッキレベル）
			歩行者通路 7 号	4 m	約 1 0 5 m	—	新設（地上・デッキレベル。階段、昇降施設含む。）
			歩行者通路 8 号	7 m	約 5 5 m	—	新設（地上レベル。植栽含む。）
			歩行者通路 9 号	2 m	約 8 0 m	—	新設（地上レベル）
			広場 1 号	—	—	約 1, 4 4 0 m ²	新設（地上レベル）
			広場 2 号	—	—	約 1, 1 4 0 m ²	新設（地上レベル）
			広場 3 号	—	—	約 1, 8 0 0 m ²	新設（地上レベル）
広場 4 号	—		—	約 1, 0 0 0 m ²	新設（地上レベル）		

地区整備計画	地区施設の配置及び規模	その他の公共空地		広場5号	—	—	約3,700㎡	新設（デッキレベル）
				広場6号	—	—	約1,140㎡	新設（デッキレベル。階段、昇降施設含む。）
				広場7号	—	—	約770㎡	新設（地上レベル）
				駅前広場	—	—	約2,300㎡	新設（地上レベル）
				緑地	—	—	約1,450㎡	新設（地上レベル）
				緑道	2m	約80m	—	新設（地上レベル）
				歩道状空地1号	2m	約140m	—	新設（地上レベル）
				歩道状空地2号	4m	約55m	—	新設（地上レベル）
	建築物等に関する事項	地区の区分	名称	A街区				
			面積	約2.3ha				
		建築物等の用途の制限		1. 次に掲げる建築物は建築してはならない。 （1）建築基準法別表第二（ほ）項第2号に掲げるもの （2）建築基準法別表第二（り）項第2号及び第3号に掲げるもの （3）建築基準法別表第二（ぬ）項に掲げるもの 2. 建築物の延べ面積が3,000㎡を超える場合は、当該建築物の敷地面積の120%以上の床面積を共同住宅の用途に供する建築物としなければならない。ただし、建築基準法第86条が適用される一団地については、一敷地とみなして適用する。				
		建築物の容積率の最高限度		10分の85				
		建築物の建蔽率の最高限度		10分の6				
		壁面の位置の制限		建築物の外壁又はこれに代わる柱は、計画図に示す壁面の位置の制限を越えて建築してはならない。				
		建築物等の高さの最高限度		150m ただし、建築基準法施行令第2条第1項第6号に定める高さとする。				
		建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限		1. 建築物の外壁又はこれに代わる柱の色彩は原色を避け、周辺環境に配慮した色調とする。 2. 屋外広告物は、建築物と一体的なもの又は歩行者空間と調和のとれたものとし、設置場所についても都市景観に配慮したものとする。				
		垣又はさくの構造の制限		建築物に附属する門又は塀の構造は、フェンス若しくは鉄さく等透視可能なものとし、コンクリートブロック又はこれに類するものは設置してはならない。				

地区の区分	名 称	B街区	C街区	D街区
	面 積	約3.4ha	約0.6ha	約0.1ha
建築物等の用途の制限	建築物等の用途の制限	次に掲げる用途の建築物は建築してはならない。 (1)建築基準法別表第二(ほ)項第2号及び3号に掲げるもの (2)建築基準法別表第二(ぬ)項に掲げるもの (3)風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(昭和23年法律第122号)第2条第1項各号に掲げる風俗営業及び同条第5項に規定する性風俗関連特殊営業の用に供する建築物	次に掲げる用途の建築物は建築してはならない。 (1)建築基準法別表第二(ほ)項第2号及び3号に掲げるもの (2)風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(昭和23年法律第122号)第2条第1項各号に掲げる風俗営業及び同条第5項に規定する性風俗関連特殊営業の用に供する建築物	
	建築物の容積率の最高限度	—	10分の89	—
	建築物の建蔽率の最高限度	—	10分の8	—
壁面の位置の制限		建築物の外壁又はこれに代わる柱は、計画図に示す壁面の位置の制限を越えて建築してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する建築物はこの限りではない。 1. 歩行者の回遊性及び利便性を高めるために設ける歩行者デッキ、階段、エスカレーター、エレベーター等並びにこれらに設置される屋根、柱、壁その他これらに類するもの 2. 歩行者の快適性及び安全性を高めるために設ける屋根、ひさし、落下防止柵、監視カメラその他これらに類するもの 3. 給排気施設の部分 4. 地下鉄駅出入口施設等の公益上必要な建築物その他これに類するもの 5. 建築物の保安及び管理上やむを得ない塀その他これに類するもの	建築物の外壁又はこれに代わる柱は、計画図に示す壁面の位置の制限を越えて建築してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する建築物はこの限りではない。 1. 歩行者の回遊性及び利便性を高めるために設ける歩行者デッキ、階段、エスカレーター、エレベーター等並びにこれらに設置される屋根、柱、壁その他これらに類するもの 2. 敷地境界線との間において駐輪場を設ける場合の当該部分 3. 建築物の保安及び管理上やむを得ない塀その他これに類するもの	

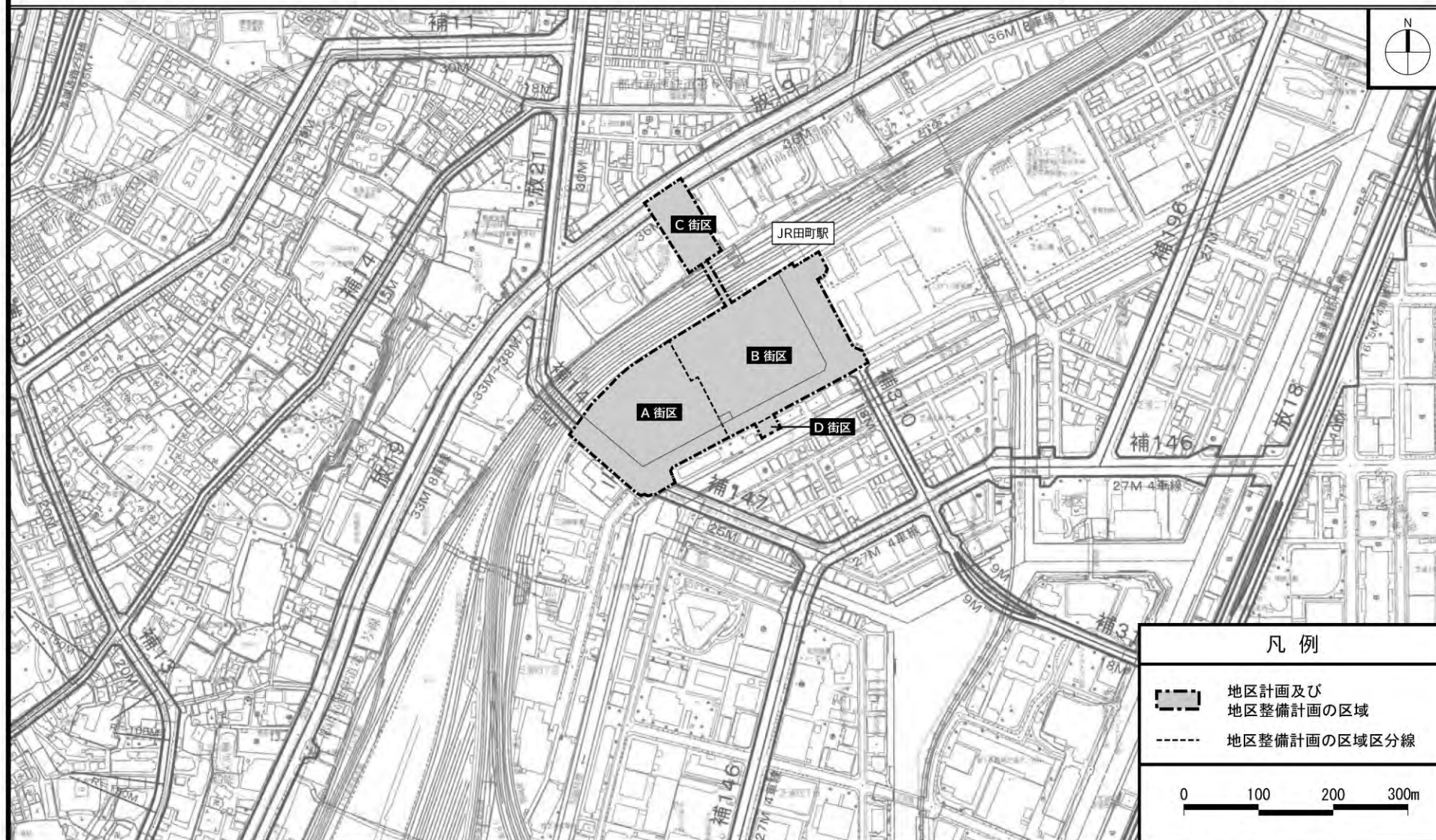
地区整備計画	建築物等に関する事項	壁面後退区域における工作物の設置の制限	壁面後退部分には、垣、柵、広告物、看板その他これらに類する歩行者の通行の妨げになるような工作物を設置してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合は、この限りではない。 1. 花壇、植栽、ベンチ、モニュメント等 2. にぎわい創出に資するオープンカフェ等の運営上必要で撤去可能なテーブル・イス・日除け傘等 3. 自転車シェアリングのサイクルポート等で公益上必要なもの 4. 建築物の保安及び管理上やむを得ない塀・擁壁その他これに類するもの		壁面後退部分には、垣、柵、広告物、看板その他これらに類する歩行者の通行の妨げになるような工作物を設置してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合は、この限りではない。 1. 花壇、植栽、ベンチ等 2. にぎわい創出に資するオープンカフェ等の運営上必要で撤去可能なテーブル・イス・日除け傘等 3. 建築物の保安及び管理上やむを得ないもの
		建築物等の高さの最高限度	—	100m 建築物の高さは、 T. P. + 3.9mからによる。	—
		建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	1. 建築物の外壁又はこれに代わる柱の色彩は原色を避け、周辺環境に配慮した色調とする。 2. 屋外広告物は、建築物と一体的なもの又は歩行者空間と調和のとれたものとし、設置場所についても都市景観に配慮したものとする。		
	関連する道路に	重複利用区域	計画図表示のとおり		
		建築物等の建築又は建設の限界	計画図表示のとおり		

容積率の最高限度及び最低限度には、建築基準法第52条第14項第1号に基づく東京都容積率の許可に関する取扱基準（平成16年3月4日15都市建市第282号）Ⅱ3（1）（3）の用途に供する部分を除くことができる。

「地区計画の区域、再開発等促進区の区域、地区整備計画の区域、地区の区分、主要な公共施設の配置、地区施設の配置、壁面の位置の制限、重複利用区域及び建築物等の建築又は建設の限界は、計画図表示のとおり」

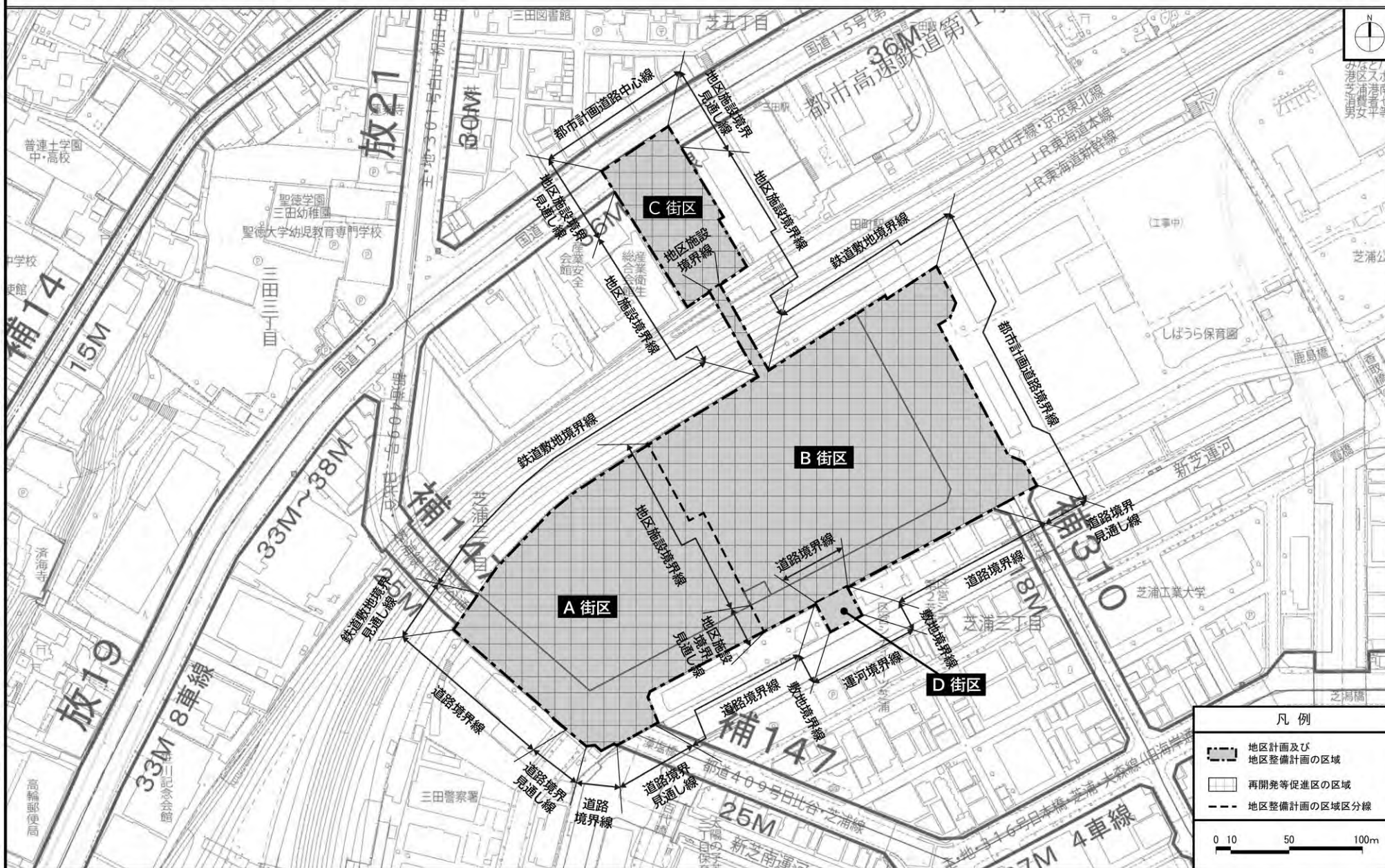
理由：土地利用転換の動きに合わせて、公共施設の整備を図りつつ、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の増進を図るため地区計画を変更する。

東京都市計画地区計画 田町駅東口地区地区計画 位置図



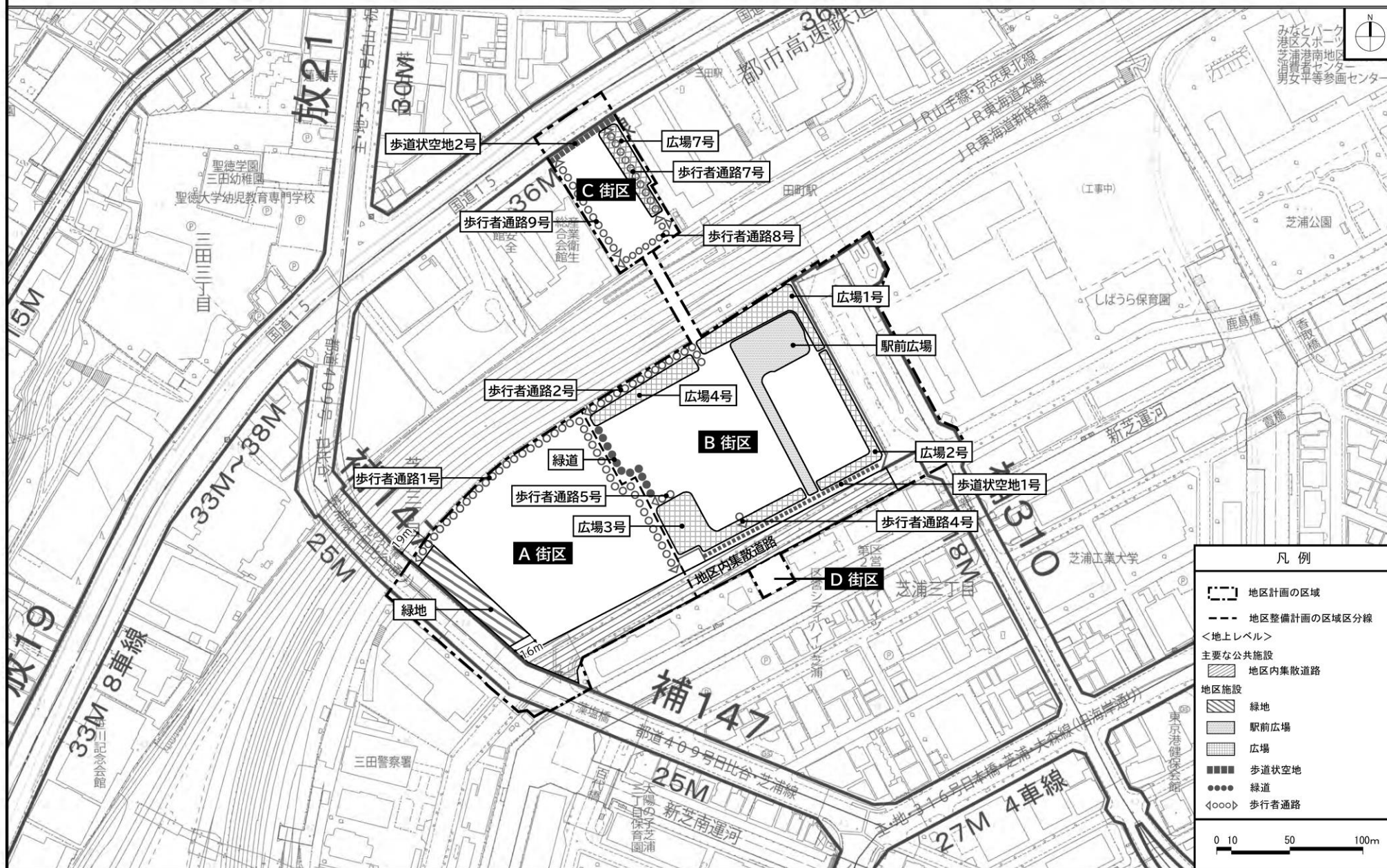
この地図は、国土地理院長の承認（平29関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（6都市基交第1721号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
 （承認番号）6都市基街都第248号、令和7年1月6日
 （承認番号）6都市基交都第64号、令和7年1月9日

東京都市計画地区計画
田町駅東口地区地区計画 計画図 1



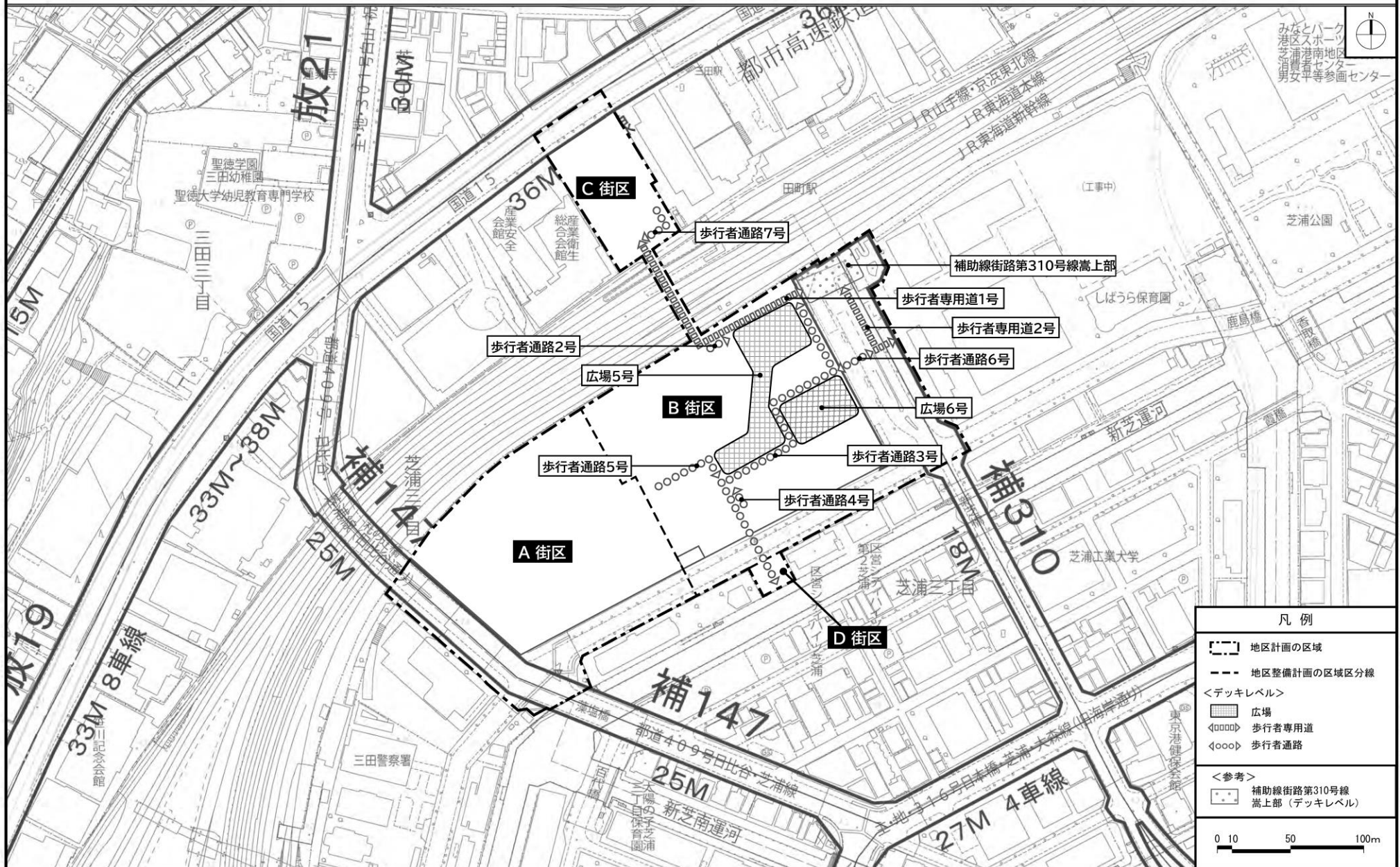
この地図は、国土地理院長の承認（平29関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（6都市基交第1721号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
 （承認番号）6都市基交部第248号、令和7年1月6日
 （承認番号）6都市基交部第64号、令和7年1月9日

田町駅東口地区地区計画 計画図2-1 [地上レベル]

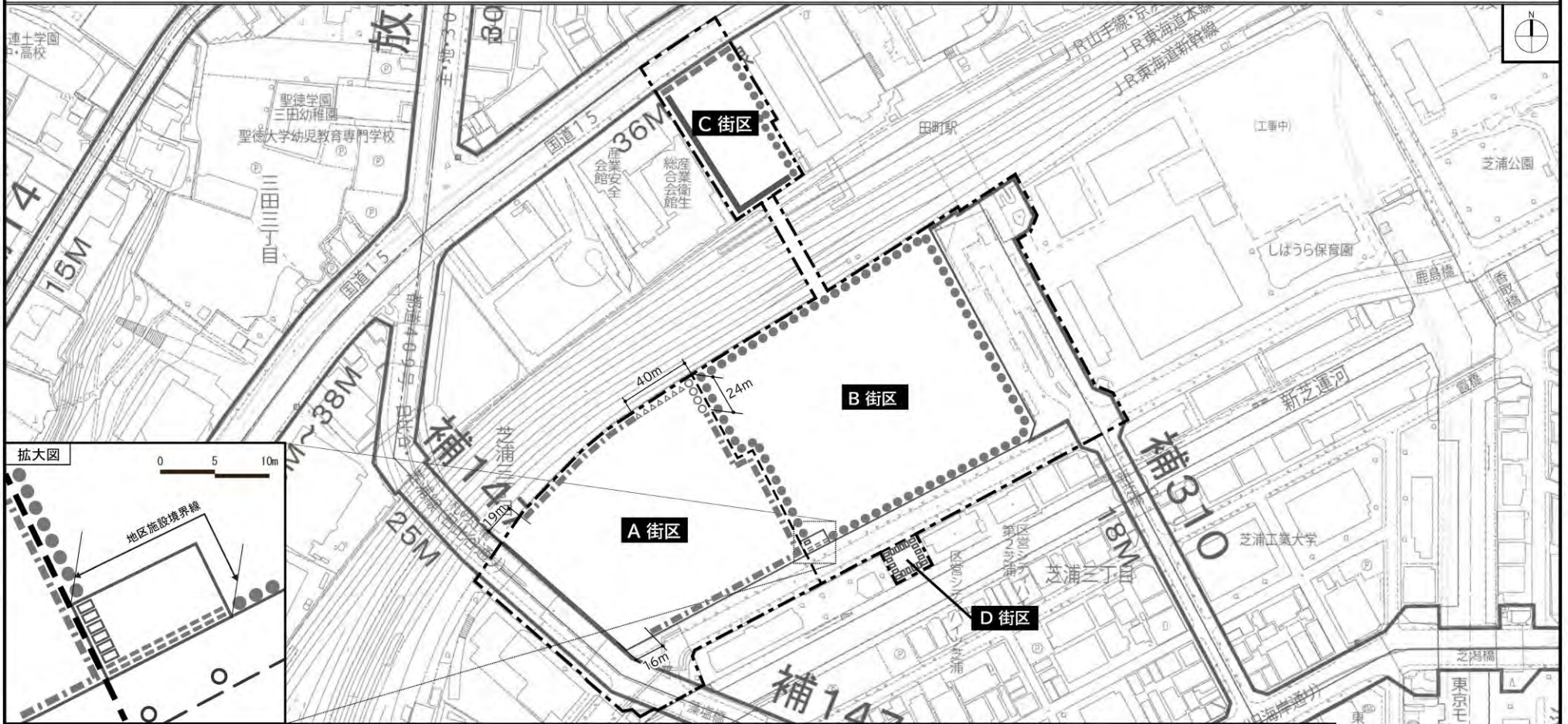


この地図は、国土地理院長の承認（平29関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（6都市基交第1721号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
 （承認番号）6都市基街部第248号、令和7年1月6日
 （承認番号）6都市基交部第64号、令和7年1月9日

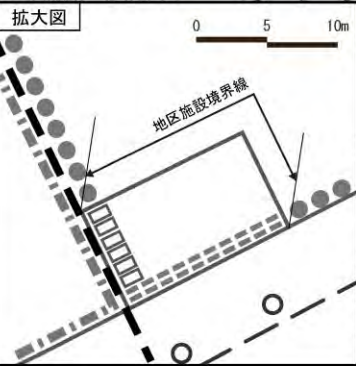
東京都市計画地区計画
田町駅東口地区地区計画 計画図2-2 [デッキレベル]



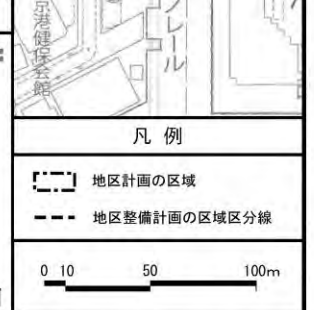
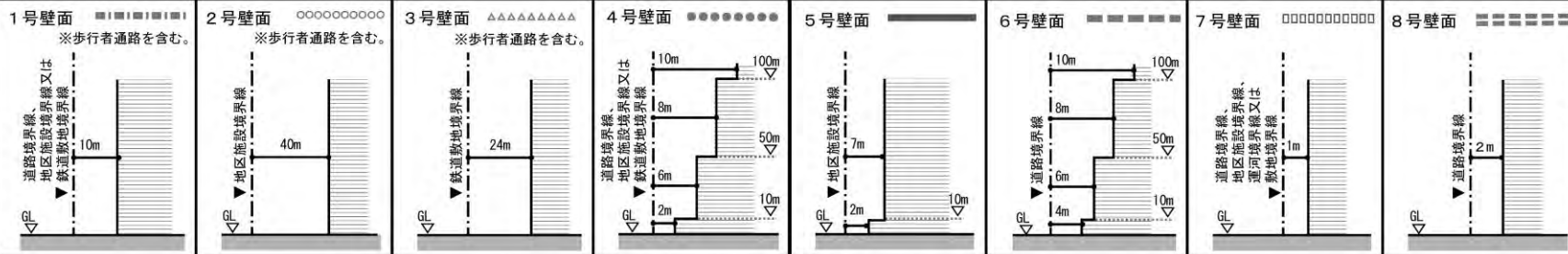
東京都市計画地区計画 田町駅東口地区地区計画 計画図3



155



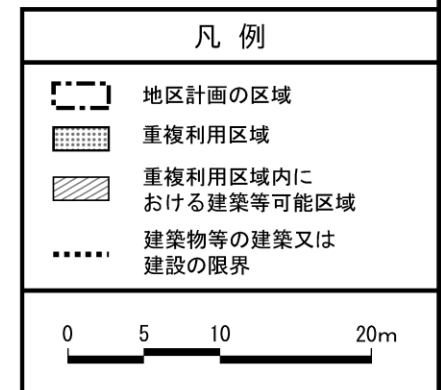
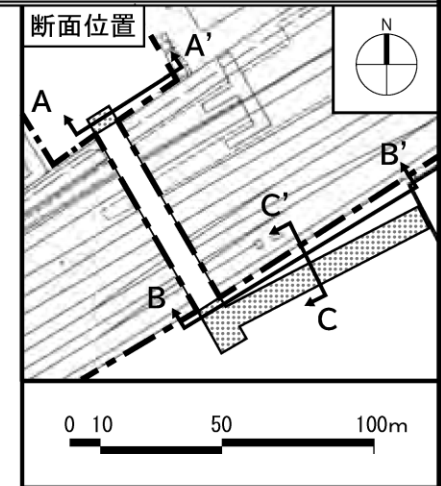
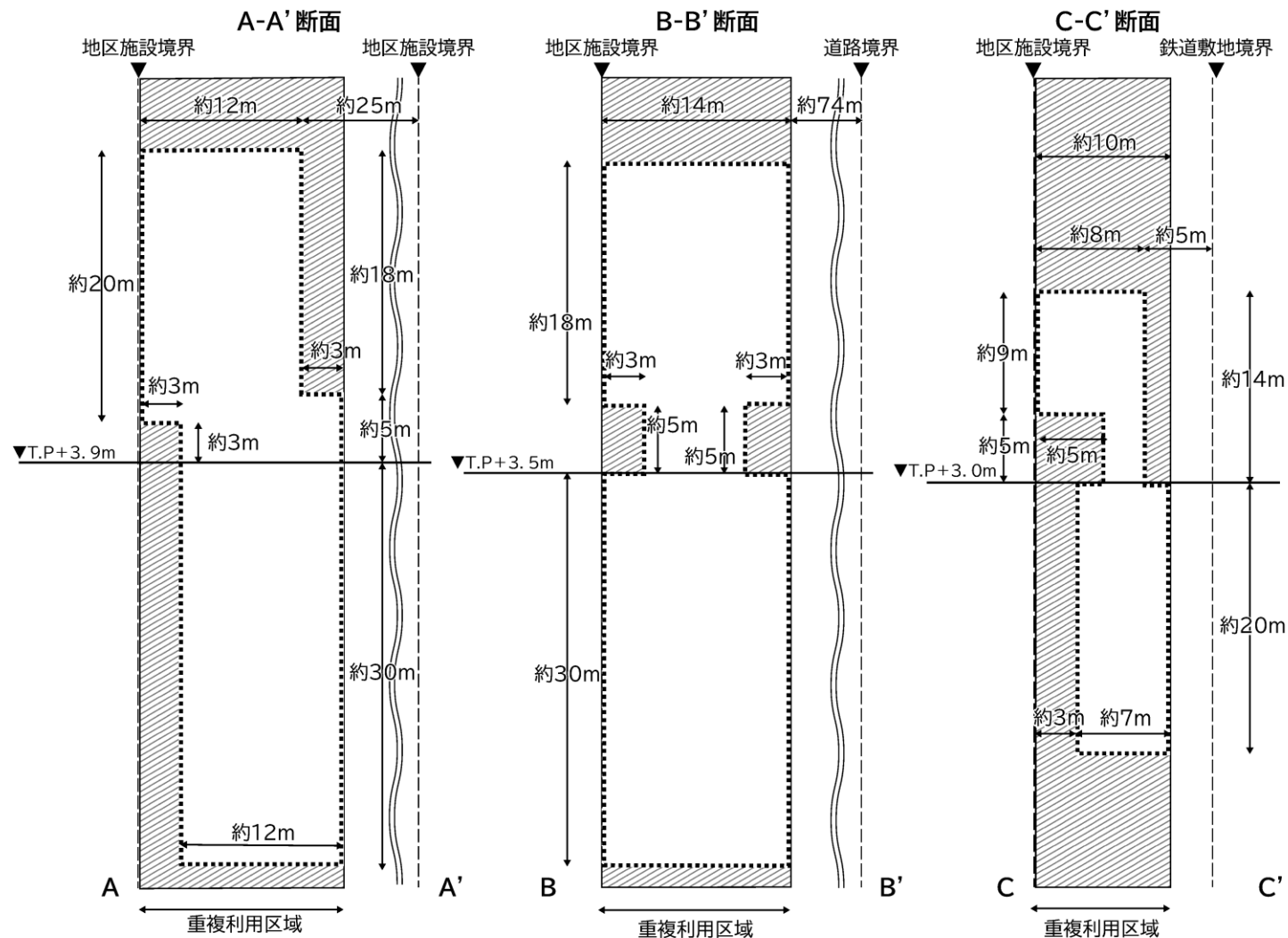
壁面の位置の制限範囲



この地図は、国土地理院長の承認（平29関公第44号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（6都市基交第1721号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
 (承認番号) 6都市基街部第248号、令和7年1月6日
 (承認番号) 6都市基交部第64号、令和7年1月9日

東京都市計画地区計画 田町駅東口地区地区計画 計画図 4

156



この地図は、国土地理院長の承認（平29関公第444号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（6都市基交第1721号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。
 (承認番号) 6都市基街都第248号、令和7年1月6日
 (承認番号) 6都市基交都第64号、令和7年1月9日