第 255 回東京都都市計画審議会
資料〔別冊〕

都市計画（素案）
霞が関・虎ノ門地区

・都市再生特別地区

・地区計画（参考）

・第一種市街地再開発事業（参考）

虎ノ門・霞が関地区市街地再開発準備組合

〔 中央日本土地建物株式会社 〕

東洋不動産株式会社

目次

Ⅰ　都市計画に定める内容を記載した書類（計画書）　……　Ｐ２

Ⅱ　都市計画を定める区域を明らかにする図面（計画図）　……　Ｐ５

Ⅲ　計画に係る理由書

　Ⅲ－１　地区の位置づけ　……　Ｐ11

　Ⅲ－２　事業推進の必要性　……　Ｐ42

　Ⅲ－３　開発による都市再生への貢献　……　Ｐ44

　Ⅲ－４　都市再生の効果　……　Ｐ48

　Ⅲ－５　都市計画決定等について　……　Ｐ49

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　……　Ｐ50

　Ⅳ－２　交通処理計画　…… Ｐ137

　Ⅳ－３　供給処理計画　…… Ｐ155

　Ⅳ－４　周辺環境　…… Ｐ157

　Ⅳ－５　地区計画（素案）との整合　…… Ｐ175

〔参考〕　東京都市計画霞が関・虎ノ門地区地区計画（素案）の内容　…… Ｐ177

〔参考〕　東京都市計画霞が関・虎ノ門地区第一種市街地再開発事業（素案）の内容　…… Ｐ185

東京都市計画都市再生特別地区の変更

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（霞が関・虎ノ門地区）	約1.4ha	—	155/10	—	—	—	—	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。	1　中水道施設の用に供する部分その他これに類するものは、450㎡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　地域冷暖房施設の用に供する部分その他これに類するものは、5,050㎡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　大型受水槽室の用に供する部分その他これに類するものは、500㎡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　駅等から道路等の公共空地に至る動線上無理のない経路上にある通路等の用に供する部分は、350㎡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）
	A地区 約1.2ha		160/10 （注１） ただし、3/10以上を国際的・先進的なビジネス活動を促進する施設及びこれに付随する施設の用途とする。	40/10	8/10 （注２）	1,000㎡	180m ※高さの基準点はT.P.＋6.2mとする。		

		B地区 約0.2ha		100/10 （注３）	40/10		500㎡	60m ※高さの基準点はT.P.+6.8mとする。		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っては、2/10を加えた数値とする。（注２） 6　地域冷暖房施設の用に供する部分その他これに類するものは、20㎡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３） 7　駅等から道路等の公共空地に至る動線上無理のない経路上にある通路等の用に供する部分は、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３） 8　別添図のとおり、虎ノ門地下歩道改良、銀座線虎ノ門駅改良、道路環境整備及び道路表層整備を行う。 9　港区内の既存ストックの利活用を行う。

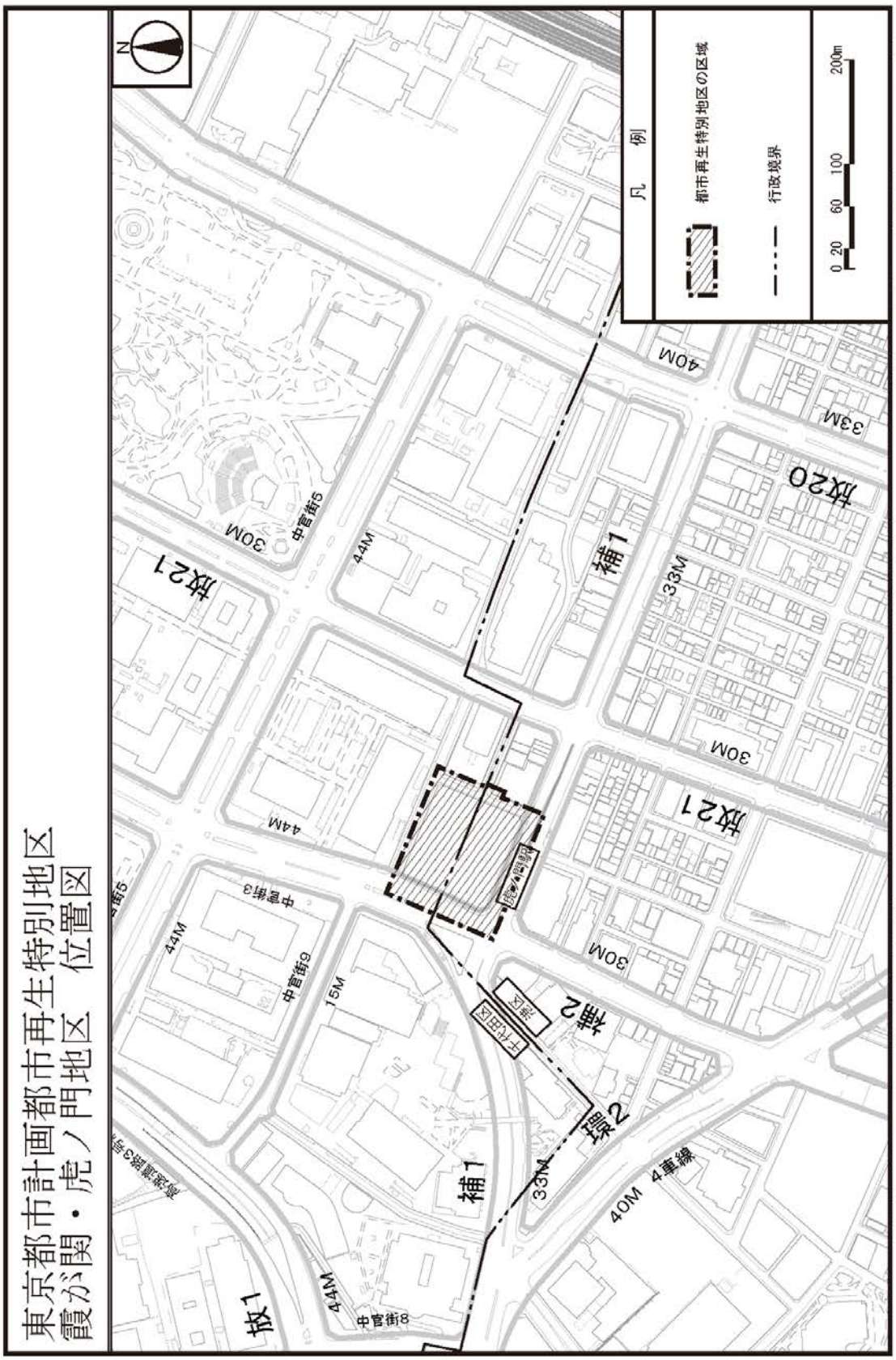
ただし、次に掲げる都市計画施設について、建築物の建蔽率の限度又は建築物の容積率の限度が定められている区域内の建築物については、その数値とする。

・霞が関団地一団地の官公庁施設

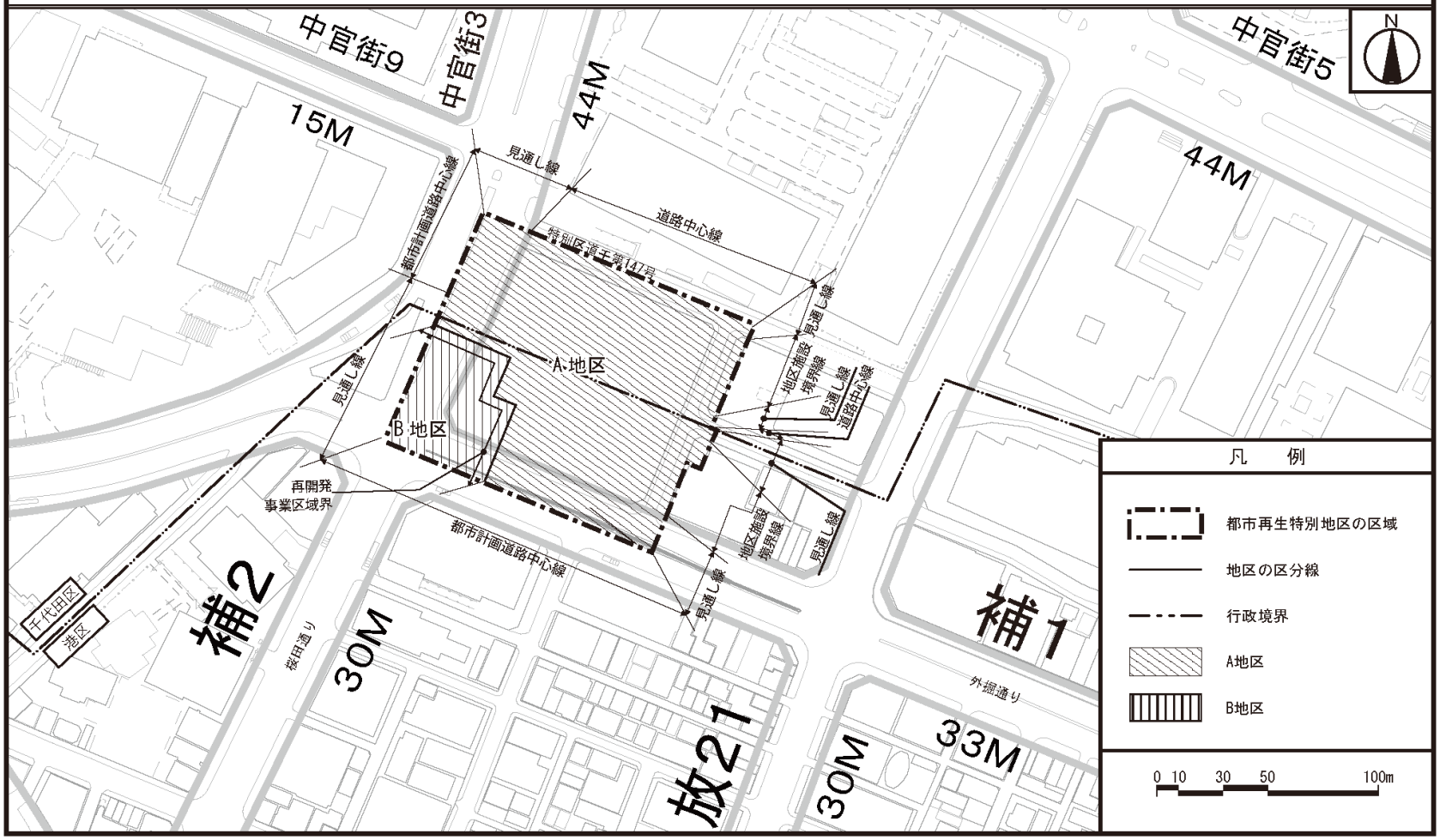
その他の既決定の地区	面　　積	位　　置
都市再生特別地区（大崎駅西口Ｅ東地区ほか、65地区）	約　169.8　ha	品川区大崎二丁目及び大崎三丁目各地内ほか
合計	約　171.2　ha	

「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。

II　都市計画を定める区域を明らかにする図面（計画図）

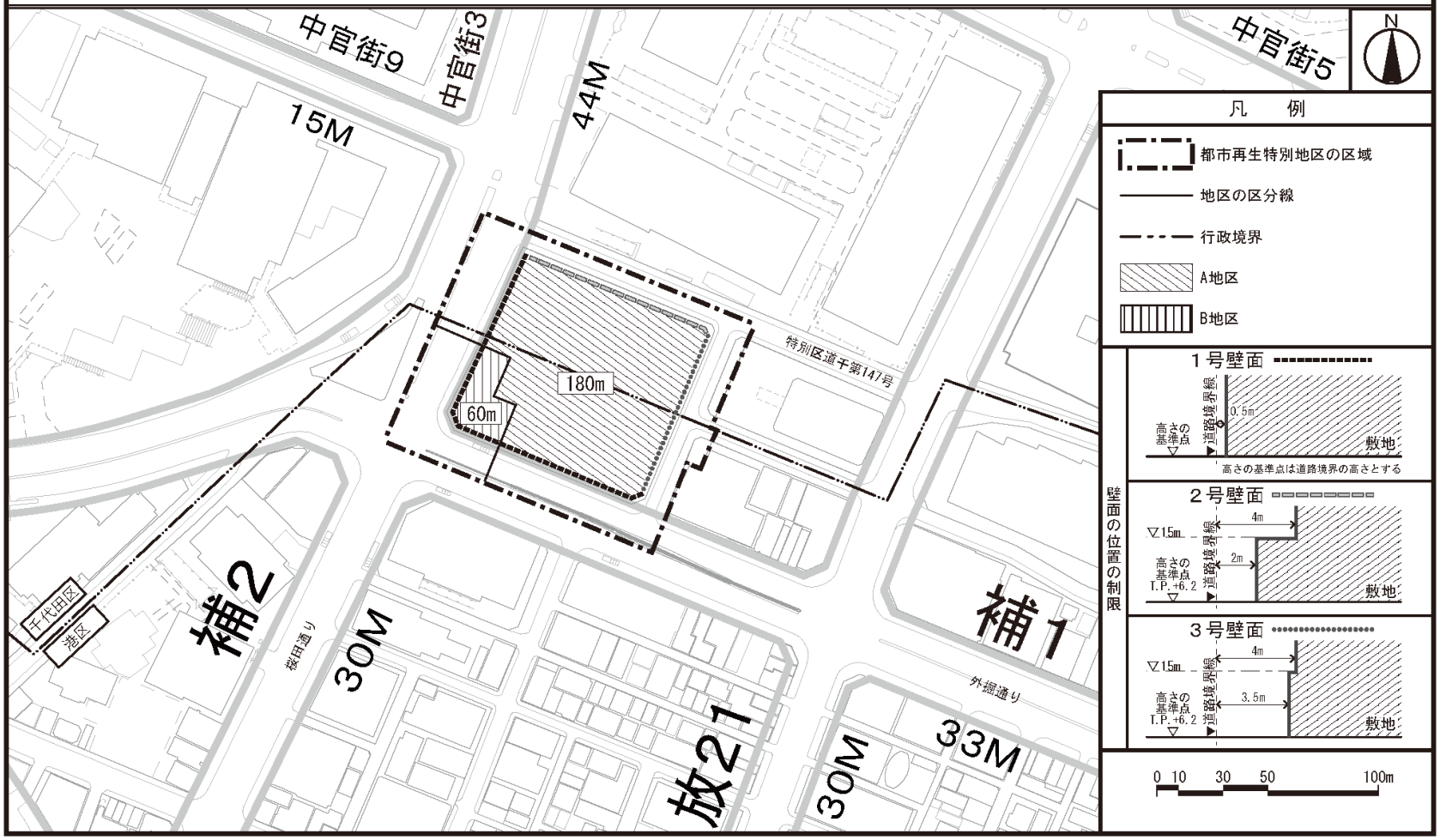


東京都市計画都市再生特別地区
霞が関・虎ノ門地区　計画図１



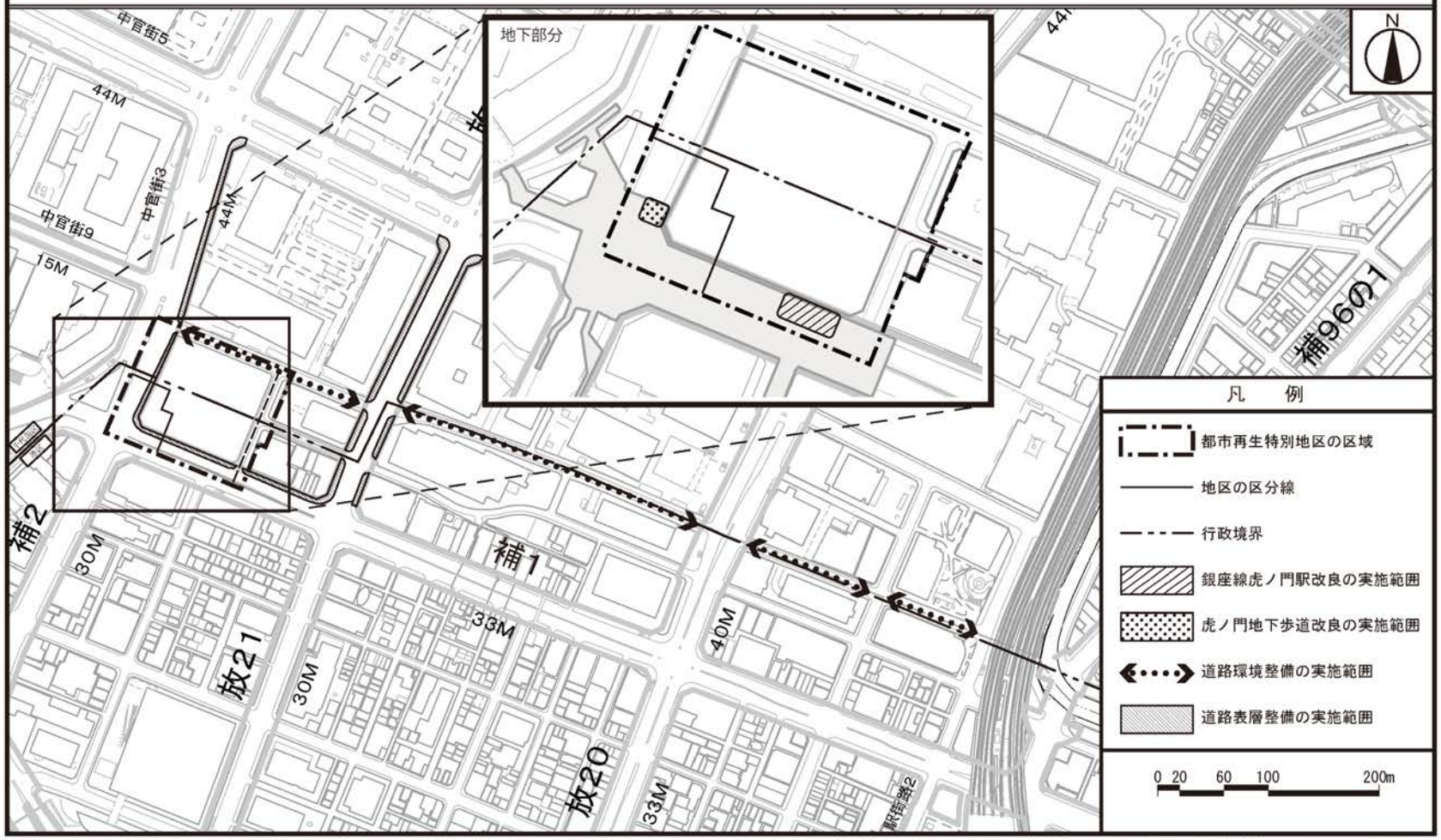
この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用（７都市基交第1421号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。（承認番号）７都市基街都第232号、令和８年１月16日

東京都市計画都市再生特別地区
霞が関・虎ノ門地区　計画図２



この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用（７都市基交第1421号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。（承認番号）７都市基街都第232号、令和８年１月16日

東京都市計画都市再生特別地区
霞が関・虎ノ門地区　別添図



この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用（７都市基交第1421号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。（承認番号）７都市基街都第232号、令和８年１月16日

東京都市計画都市再生特別地区
霞が関・虎ノ門地区　参考図１（計画建物イメージ）

都市再生への貢献

1　新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点を形成する都市基盤の整備

（1）駅まち一体の都市基盤整備による、虎ノ門駅周辺のラストワンピースとなる交通結節機能の強化
（2）虎御門の歴史性をふまえた、地域のシンボルとなる駅まち空間の形成
（3）外堀の歴史性をふまえた、エリア間連携を強化する、緑豊かでウォーカブルなネットワーク形成

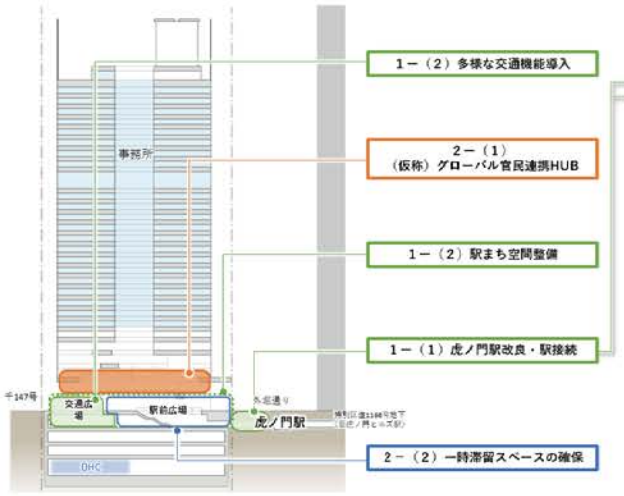
2　地域の個性を伸ばし、国際競争力向上に資する都市機能の導入

（1）国際規格や民間認証開発等のルール形成を支援し、新技術の社会実装等による国際競争力向上を実現する「（仮称）グローバル官民連携HUB」の整備
（2）既存ストック等の利活用により、エリアのイノベーション創出力を高める スタートアップ向け居住・滞在機能及び交流機能の整備

3　環境への取り組みと防災機能強化

（1）環境負荷低減に向けた取り組み
（2）駅直近地区/緊急輸送道路沿道地区に相応しい防災性の確保

■断面構成図



■整備範囲



■整備イメージ



東京都市計画都市再生特別地区
霞が関・虎ノ門地区　参考図２（イメージパース）

■計画建物のイメージ（計画地南西側から望む。）



Ⅲ　計画に係る理由書

Ⅲ－１　地区の位置づけ

《 国の上位計画における位置づけ 》

１）国家戦略特別区域基本方針（令和７年６月一部変更　閣議決定）

- 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。
- 具体的には、国家戦略特区において、「居住環境を含め、世界と戦える国際都市の形成」、「医療等の国際的イノベーション拠点の整備」といった観点から、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。
- 民間有識者の知見等を活用しつつ、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７年７月一部変更　内閣総理大臣決定）

〔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

- グローバルな企業・人材・資金等の受入れ促進

- 女性の活用促進も含めた、多様な働き方の確保
- 起業等イノベーションの促進、創薬等のハブの形成
- 外国人居住者向けを含め、ビジネスを支える生活環境の整備
- 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

（実施が見込まれる特定事業等及び関連する規制改革事項）

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】

３）都市再生緊急整備地域の地域整備方針（東京都心・臨海地域）（令和５年８月改定 都市再生本部）

整備の目標

〔都市再生緊急整備地域〕

- 日本の経済を牽引する高次の中枢業務機能のほか、商業、居住、文化、交流など多様な都市機能の集積と、主要幹線道路等の整備による都市基盤の強化を通じて、国際的なビジネス機能等を備えた拠点としてふさわしい景観にも配慮した賑わいと魅力のある都市空間を形成

〔特定都市再生緊急整備地域〕

- 日本経済の中心地である都心から臨海部の一体的な地域において、本社機能の高度な集積や国内外へのアクセス機能、国際色豊かな地域特性を生かし、国際競争力向上に資する先進的なビジネス支援機能の導入促進、外国人が住みやすい居住環境の充実などを一体的に推進

〔環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木〕

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

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

- 良好な住環境を備えた居住機能のほか、国際金融をはじめとする業務・商業・文化・交流・宿泊等の多様な機能の誘導及び高度な専門性を有する業務支援機能の強化
- 震災等に対応できる都市防災機能の強化
- 虎ノ門駅周辺の交通結節機能の強化

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

- 道路や敷地内通路等の連携による地上・地下の重層的な歩行者ネットワーク等の充実や、駅や周辺の開発に併せた交通結節機能の強化
- その他、以下を実施

-都市開発事業に関連した道路整備により、地域内道路網を強化
-まとまった公共的空地の確保・緑化や保水性舗装などの実施によりヒートアイランド現象の緩和に寄与
-国際金融拠点にふさわしい多言語標記サイン等の充実

緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に関し必要な事項

- 国際的なビジネスセンターにふさわしい拠点性と象徴性を備えた国際競争力の強化に資する景観形成にも配慮した都市開発事業を促進
- 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
- 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
- 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

４）特定都市再生緊急整備地域の整備計画　東京都心・臨海地域（環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区）整備計画（令和５年８月改定　都市再生緊急整備協議会）

〔都市の国際競争力の強化に関する基本的な方針〕

- 都心部と臨海部を結ぶ環状第２号線の整備による広域的な交通利便性の向上、大使館や外資系企業、外国人居住者等の集積、虎ノ門ヒルズをはじめとする都市開発が進む本地区において、交通結節機能の更なる強化や大街区化等と併せて、生活環境を備えた国際的なビジネス・交流拠点の形成を図る。

生活環境を備えた国際的なビジネス・交流拠点の整備

- 街区再編や大規模土地利用転換など、今後見込まれる複数の都市開発の推進により、業務、商業、住宅、医療、教育、宿泊、文化機能を備えた外国人にとっても暮らしやすい生活環境を整備するとともに、国内外の企業や人々の交流、新たなビジネスの創出・企業の集積を推進し、国際的なビジネス・交流拠点と誰もが住み続けられる生活都心の形成を図る。

交通結節機能の強化

- 環状第２号線の整備による空港アクセスや広域的な交通利便性の向上を契機に、地下鉄駅の新設・改良、バスターミナル、地下鉄駅を結ぶ地下歩行者ネットワーク等の整備により、交通結節機能の強化を図る。
- 大規模土地利用転換に併せ、地区の骨格を形成する道路を整備し自動車交通の円滑化を図るとともに、誰もが安全・安心に利用できる歩行者ネットワークを整備し、地区間や公共交通など

へのアクセス・利便性の向上を図る。

５）国際戦略総合特別区域計画（アジアヘッドクォーター特区）（平成３０年６月変更認定　内閣府）

特定国際戦略事業の名称

誘致・ビジネス交流事業

- ＭＩＣＥ拠点の形成及びエリアマネジメントを活用したビジネス交流・魅力発信機能の強化
- ビジネスマッチングの活性化

生活環境整備事業

- 東京の魅力の PR

BCP を確保したビジネス環境整備事業

- ＢＣＰを確保した都市インフラの整備
- 先進的なビジネス支援機能の導入

６）アジアヘッドクォーター特区国際競争力強化方針（平成２３年１２月　内閣府）

目標を達成するために指定地方公共団体が実施し又はその実施を促進しようとする事業に関する基本的事項

都市インフラの整備

- 大規模災害時にもその区域内で一定期間は避難でき、ビジネスを継続できるよう、長周期地震動対策や液状化対策等、高い防災対応能力を備えるとともに帰宅困難者ステーションの機能を有するスペース等を確保する。また、非常時においても安定した企業活動を保証できる環境を確保するため、平時から省エネ、省 CO2 を図るとともに、特区対象区域内の電力・熱自給率を高める自立・分散型エネルギーネットワークを構築する。

７）アジアヘッドクォーター特区域内ビジョン（平成２８年１１月　アジアヘッドクォーター特区地域協議会）

〔六本木、赤坂、虎ノ門地区〕

将来像

〇都市機能

- 外国人高度人材向けの良好かつ安心レベルの高い住環境を備えた居住機能のほか、ビジネスコンシェルジュやインキュベーションオフィス等、高度な専門性を有する業務支援機能の強化を図り、国際金融をはじめとする業務・商業・文化・交流・宿泊等の多様な機能を誘導する。
- 国際的なビジネスセンターとなる拠点性を有するビルについては、備蓄倉庫の設置や一時滞在可能な空間を確保することにより、災害時における帰宅困難者対策機能を誘導する。

〇公共施設

- 道路や敷地内通路等の連携や立体的な歩行者通路、広場等の活用による地上・地下の重層的な自動車・歩行者ネットワークの充実・強化を図る。

〇市街地整備

- 国際的なビジネスセンターにふさわしい拠点性と象徴性を備えた、景観形成にも配慮した都市開発事業を促進する。
- 市街地の整備に当たっては、当地区の地域特性を活かし、地下空間の活用を含めた高密度な土地利用を行うとともに、新たに生み出された都市空間を活用した緑豊かなオープンスペースの一体的整備を推進する。
- 地域が主体となったエリアマネジメント等により、まちのにぎわいや魅力を創出するとともに、国際色豊かな交流空間を形成する。
- 都心にありながら良好な住環境を備え、職住近接の豊かなライフスタイルを享受できることが本地区の大きな魅力であることから、周辺市街地の環境に十分調和するよう配慮した開発を行う。
- 拠点開発や環状２号線周辺の土地利用の更新にあわせて、既存の大規模緑地をつなぐ緑のネットワークを創造する。
- 都市開発事業において、自立性が高く、災害時においても安定的な供給が可能なエネルギーシステムを整備し、隣接する地域のエネルギーシステムとの相互融通を可能にすること等により、地域全体としての自立・分散型かつ効率的なエネルギーネットワークシステムを構築する。
- ＩＴ技術を活用し企業が快適で効率的な節電を実施できるエネルギーマネージメントを実施する。

８）成長戦略フォローアップ（令和３年６月　内閣官房）

１０．イノベーションへの投資の強化

（５）知的財産戦略の推進

- 省庁横断で重点的に取り組む分野をはじめ標準の戦略的な活用を推進するとともに、標準の開発の加速化支援や調査分析、国際標準の形成に必要な活動への支援等を行う。

９）統合イノベーション戦略２０２５（令和７年６月６日　閣議決定）

都市や地域、大学、スタートアップ等によるエコシステムの形成

- 地方公共団体を含む行政機関とスタートアップとのマッチング機会の提供

１０）科学技術・イノベーション基本計画（令和３年６月２６日　閣議決定）

（４）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

- 社会のニーズを原動力として課題の解決に挑むスタートアップを次々と生み出し、企業、大学、公的研究機関等が多様性を確保しつつ相互に連携して価値を共創する新たな産業基盤が構築された社会を目指す。

- スタートアップ及び事業会社のイノベーション活動が促進されるよう、制度面、政策面での環境整備を進める。

④ 世界に比肩するスタートアップ・エコシステム拠点の形成

- 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

１１）経済財政運営と改革の基本方針 2024（令和６年６月　閣議決定）

科学技術の振興・イノベーションの促進

- 我が国の経済成長の原動力たる科学技術・イノベーション力を強化し、熾烈な国際競争を勝ち抜くため、官民が連携して大胆な投資を行うとともに、標準の戦略的活用を図るなど、研究開発成果の社会実装を加速する。
- グローバルな視点での連携を強化し、市場創出等に向けた国際標準化などの国際的なルールメイキングの主導・参画を推進する。

《 東京都の上位計画における位置づけ 》

12）2050 東京戦略　～東京 もっとよくなる～（令和７年３月）

スタートアップ

- スタートアップが次々と生まれ育つ環境に向けて、支援のエコシステムを深化
- 東京のスタートアップエコシステムを強化し、イノベーションが巻き起こる一大フィールドを展開するとともに、官民協働の取組を推進

まちづくり・住まい

- 日本の成長を支える高度な都市機能が集積するとともに、「人」や「地域の個性」を大切にした空間があふれる、成長と成熟が両立した都市としてさらに進化
- 既存ストック等を活用し、多様なライフスタイルやニーズ等に対応した良質な住宅の充実を図っていく
- ターミナル駅周辺等における魅力と活力あふれる拠点の形成
  六本木・虎ノ門駅周辺
  国際色豊かな業務、商業機能や外国人向け生活支援施設等が充実した国際ビジネス拠点
  駅を中心とした交通結節機能の強化
- アフォーダブル住宅の供給
  既存ストックを活用するとともに、まちづくりにあわせた供給も推進
  都市開発諸制度等による開発と合わせたアフォーダブル住宅の導入に向けた促進策を検討

インフラ・交通

- QOL や都市のプレゼンスを向上する、誰もが移動しやすい交通環境の構築
  緑豊かで歩きやすく、自転車も利用しやすい安全で快適な道路環境の創出や、暮らしを支える地域公共交通の充実・強化を図っていく
- 地域公共交通の充実・強化
- 多様な交通モードの導入

緑と水

- 都市に緑があふれ、緑と水のネットワークを形成
- まちのシンボルとなるみどり豊かな空間の創出
  地下空間などこれまで緑化されていなかった場所に新たな緑を創出するなど、良好な都市空間の形成
- まちづくりに合わせたまちなかの緑の創出

ゼロエミッション

- 再エネ実装や省エネ強化等の加速により、脱炭素化とエネルギー安定供給を実現

13）都市づくりのグランドデザイン（平成２９年９月　東京都）

2040 年代における都民の活動イメージ

世界を舞台に活躍

イノベーションで世界に貢献

- 幅広い分野で新たなイノベーションを生み出すベンチャー企業が途切れることなく創出され、最先端技術を有する多くの企業が東京を拠点として世界を舞台に活躍しています。

目指すべき新しい都市像

〔新たな地域区分〕

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。

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。

都市づくりの戦略と具体的な取組

【戦略 01　持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成】

＜政策方針１　世界をリードする国際ビジネス交流都市を持続させる＞

取組１　複数の国際ビジネス拠点で持続的な経済成長を牽引する

ビジネス拠点が絶え間ないビジネス活動を支えている

- ゾーン内では、拠点の持続的な更新を図るため、都市再生や開発に関する様々な制度を充実・活用し、国際ビジネスプロジェクトを推進します。（地域の例：東京駅周辺、六本木・虎ノ門周辺、品川駅周辺、新宿駅周辺、渋谷駅周辺など）（制度の例：都市開発諸制度、都市再生特別地区、国家戦略特別区域制度、都市再生税制など）

取組２　質の高いインフラで高密な都市活動を支える

様々な駅前空間が立体的に再生されている

- 開発の機会等に併せ駅と周辺のまちを使いやすくなるようつなぎ、サンクンガーデンや歩行者用のデッキなどを備えた駅前空間の形成を促進します（例：京橋駅周辺、池袋駅周辺など）。

取組３　起業家や外国人が魅力を感じるビジネス・滞在環境を生み出す

老朽ビル等が新たなビジネスのプラットフォームとして再生している

- 都市再生特別地区や都市開発諸制度を活用する開発において、ビジネスマッチング機能の導入やインキュベーション施設の整備を誘導します。

【戦略 02　人・モノ・情報の自由自在な交流を実現】

＜政策方針６　道路空間を再編（リメイク）し、ゆとりやにぎわいを生み出す＞

取組２　地区内道路をゆとりやにぎわいの場として活用する

道路空間と駅・まちが一体となっている

- エリアマネジメントの促進により、道路空間をオープンカフェやイベント開催などの場として活用し、にぎわいを創出します。
- 開発等に併せて敷地内の緑と道路の緑を連続させ、歩いて楽しく、観て美しい都市空間を創出します。

＜政策方針８　鉄道ストックを基軸に誰もが移動しやすいまちをつくる＞

取組１　地下鉄駅を中心としてまちの顔をつくる

地下鉄駅や周辺に多様な機能が導入され、便利でにぎわいのある空間となっている

- 周辺の開発に際し、都市再生や開発に関する様々な制度を活用し、利用者が使いやすい鉄道施設の充実を図るとともに、駅と一体となった創造的なデザインの広場やサンクンガーデン、歩行者用のデッキなどの整備を誘導します。
- 駅周辺に、子育て支援や防災、にぎわいなど、地域のニーズに応じた様々な機能を誘導します。
- 複数路線の乗入れ等により動線が複雑な駅や、地下鉄同士の乗換が不便な駅について、通路の新設や駅空間の拡大など駅施設の改善を促進します。
- バスや自転車シェアリングなどの短距離の交通手段と地下鉄ネットワークとの連携強化を図ります。
- 道路管理者や鉄道事業者、開発事業者など、関係者間での連携を強化し、駅やまちと一体となった段差のない地下通路の整備を促進します。
- 都市開発諸制度等を活用し、地上・地下のバリアフリー化など円滑な歩行者ネットワークの整備を促進します。

〔駅まち一体開発〕

- 周辺の開発の機会も捉えて積極的に地下鉄駅を中心とした「まちの顔」づくりを進め、便利でにぎわいのある空間を創出していきます。

取組２　まちの中心となる誰もが使いやすい交通結節点をつくる

地域の交通の要となる使いやすい駅前空間が確保されている

- 連続立体交差事業を契機とした沿線まちづくりや駅の改良、駅前再開発などの様々な機会を捉え、計画的な駅前空間の整備を促進し、交通結節機能を強化します。
  〔駅前空間を確保する事業のイメージ〕駅周辺の再開発：虎ノ門新駅など

駅周辺の空間に地域に必要な都市機能が導入されている

- 公共空間と建築物を一体的にデザインするとともに、まちのにぎわい創出に資する重層的な歩行者ネットワークを形成します。

- 鉄道事業者や駅周辺の施設管理者が一堂に会して駅に係る課題を解決する駅まちエリアマネジメントを推進し、まちと一体感があり、全ての利用者に優しく、分かりやすい駅空間の質的向上を進めます。

取組３　多様な交通モードにより自由自在な移動を実現する
フィーダー交通の導入が生活利便性を高めている

- 鉄道ネットワークを最大限生かすとともに、バスやタクシー、デマンド交通、自転車などの交通モードと最先端技術を組み合わせ、駅を中心とした誰もが移動しやすい交通環境を充実します。
- 区部中心部では、利便性の高い交通結節点の整備を図り、既存の高密な鉄道ネットワークと、短距離移動に適した小型モビリティ等の新たな交通モードを組み合わせることで、移動の利便性向上を図ります。
- 交通結節点周辺において、地域のニーズに応じ公開空地等への自転車シェアリングのサイクルポート設置の検討を進めます。

個別の拠点や地域の将来像
中枢広域拠点域
【赤坂・六本木・虎ノ門】

- 国際色豊かな業務、商業・エンターテイメント、文化、宿泊、居住、教育などの多様な機能が、連坦する開発により高度に集積し、外国人にとっても暮らしやすく、交流の生まれる複合拠点が形成されています。
- エリアマネジメントによる地域の魅力向上、アート・デザイン関連施設の集積、歩行者空間のネットワーク化などにより、回避性が高く、活発な交流の生まれる地域が形成されています。
- 地域の防災性を向上させる緑豊かなゆとりのある空間の創出や、自立分散型エネルギーの確保、駅を中心とした交通結節機能の強化が進んでいます。
- 周辺の住宅地と調和した高度利用が進み、高層建築物を中心とした、魅力のある拠点が形成されています。

14）東京都市計画　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和３年３月　東京都）
〔中枢広域拠点域の誘導の方向・将来像〕
＜誘導の方向＞

- 中枢広域拠点域では、高密な鉄道、道路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、商業など複合機能を有する中核的な拠点を形成する。また、芸術・文化・スポーツや、イノベーションを創出する産業、交流機能などの多様な特色を有する拠点や地域の形成を図るとともに、歴史的資源や風情ある街並みの保全・活用、地域コミュニティの活性化などによりそれぞれが際立った個性を発揮しながら、人々の交流の場を形成し、東京の魅力を向上させる。
- 特に、国際ビジネス交流ゾーンでは、民間の大規模開発が活発に行われており、今後、 大規模な公園等と連携させた質の高い緑化やオープンスペースの拡充、崖線のみどり の保全・再生

などを都市開発諸制度等の活用により促進し、骨格的な厚みとつながりの あるみどりとして拡充させていく。

＜将来像＞

- 特に、おおむね環状第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、リアルなコミュニケーションやグローバルな交流によって新たな価値を生み続けている。
- 江戸時代以来蓄積されてきた、歴史的・文化的資源を生かした都市づくりが進められ、世界に誇れる魅力ある都市空間が形成されている

〔国際ビジネス交流ゾーンの誘導の方向・将来像〕

＜誘導の方向＞

- 国際ビジネス交流ゾーンは、中枢広域拠点域の中でも極めて鉄道網が充実し、高次の中枢業務機能のほか、商業、観光、芸術・文化など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である。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などが高度に集積した中核的な拠点の充実やインバウンドを呼び込む交流、宿泊、観光支援機能の導入など、国際競争力の強化に向けた機能の一層の導入を促進し、交通結節機能の更なる強化などと合わせ、複合的で高度な土地利用を推進する。

＜将来像＞

- 「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る。
- 加えて、高密な道路・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る。

〔特色ある地域の将来像〕

＜六本木・虎ノ門＞

- 高層建築物が建ち並び特色ある個性的な街区が織りなす市街地において、国際色豊かな業務、商業・エンターテイメント、文化、宿泊、居住、医療、教育などの多様な機能が、相互に連携する複合開発により高度に集積し、外国人にとっても暮らしやすく、交流の生まれる中核的な拠点を形成
- エリアマネジメントによる地域の魅力向上、アート・デザイン関連施設の集積、歩行者空間のネットワーク化などにより、回遊性が高く、活発な交流の生まれる地域を形成
- 駅を中心とした交通結節機能の強化や、防災性を向上させる緑豊かなオープンスペースや公園機能の充実、自立分散型エネルギーの確保、周辺の住宅地と調和した高度利用が進み、高層建築物を中心とした、魅力のある拠点を形成

＜虎ノ門＞

- 環状第２号線の開通を契機に、地下鉄駅の新設や改良、地下歩行者通路、バスターミナルの整備など、交通結節機能を強化するとともに、街路樹の充実によるみどりの軸の形成、沿道のまちづくりによる緑化が進み、広がりと厚みのあるみどりを形成
- 周辺の市街地においては、敷地統合などによる機能更新の促進や土地利用転換に併せた地区の骨格を形成する道路の整備、公共交通などへのアクセスを高める歩行者ネットワークを整備し、商業・居住・医療・教育・宿泊機能など、国際的な生活環境を備えたビジネス・交流の拠点を形成
- 増上寺等の歴史的資源の保全・活用や、みどり空間の拡充・創出が進むとともに、周辺地域と連携し、国内外に東京の魅力を発信する、観光・ビジネス・交流などの機能が集積した中核的な拠点を形成

１５）東京都市計画　都市再開発の方針（令和３年３月変更　東京都）

- 都市再開発の方針は、都市再開発法第２条の３に基づき、市街地における再開発の各種施策を長期的かつ総合的に体系付けたマスタープランであり、今後東京が直面する巨大地震や気候変動による異常気象などに起因する未曽有の自然災害、新たな感染症の脅威など、様々な課題に対応し、「未来の東京」戦略ビジョンで示す方向性や都市づくりのグランドデザイン、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下「都市計画区域マスタープラン」という。）を実効性のあるものとするため、再開発の適正な誘導と計画的な推進を図ることを目的として定めるものである。

○基本方針

［東京］

- 中枢広域拠点域の中核的な拠点については、首都機能など、東京圏及び日本の中心的な役割を担うとともに、国際ビジネスや成熟社会にふさわしい都市文化などを支えていくため、高次の中枢管理機能のほか、国際ビジネス、業務・商業、芸術・文化、観光、居住など、地域特性に応じた多様な機能の集積を図る。そのため、市街地開発事業などによる複合開発を推進し、魅力とにぎわいのある拠点として整備するとともに、地域特性を踏まえ、適切に駐車施設などを整備し、円滑な交通処理を図る。
- 新型コロナ危機を契機とした都市づくりの観点から、国際ビジネス交流ゾーンでは、新たなビジネスやイノベーションの創出にも資する、感染症にも配慮したゆとりある共用スペース等を備えた高機能で高質な交流が行われる優良なオフィスへの機能更新を進めていく。

１６）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７年３月改定　東京都）

国際ビジネス交流ゾーン

- 国際ビジネス交流ゾーンにおいては、業務統括拠点などが高度に集積した拠点の充実や、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・教育機関など国際競争力の強化に向けた機能の一層の導入が必要である。また、都市の貴重なみどり空

間の保全・創出や水辺を楽しめる都市空間の創出により、豊かな都市環境の整備も必要である。そのため、交通結節機能の更なる強化などと合わせ、多様な機能の高度な集積を促進するとともに、公開空地における質の高い緑化、壁面緑化や屋上緑化、水辺沿い空地の整備等により、潤いとにぎわいのある水と緑の軸の充実を図る。

中核的な拠点地区

- 中核的な拠点地区では、国際ビジネスや成熟社会にふさわしい都市文化などを支える都市活動の場として、質の高い都市活動空間の形成を目指し、都市開発諸制度の適用に当たっては、それぞれの建物、空地などのデザインの質を高めることはもとより、文化・交流施設や、商業施設、イノベーションを創出する産業支援施設などの地域の魅力や活力の向上等に貢献する育成用途の導入を条件とすることにより、地域の個性を発揮し、魅力や活力を向上させる機能を充実させていく。

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。

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。

17）2021-2030　東京都住宅マスタープラン（令和４年３月　東京都）

成長と成熟が両立した未来の東京の実現に向けた新たな住宅政策の全体像

- 「成長の視点を取り込んだ施策の展開」と「社会の成熟化に対応した施策の強化」という２つの方針の下、それぞれの施策を有機的に結び付けながら、次章に示す住宅政策が目指す 10 の目標と 2040 年代の姿の実現に向けて、総合的な住宅政策を展開していきます。

- 成長と成熟が両立した明るい未来の東京の住生活の実現に向け、住宅市街地の整備を進めるに当たっては、それぞれの地域の特性・課題に応じた施策を展開し、地域が保有している魅力や個性を伸ばしていくことが重要です。

中枢広域拠点及び国際ビジネス交流ゾーン

- 国際競争力の強化に向けた機能の一層の導入を目指す中で、中小オフィスビルのストックも活用したリノベーションやニーズに応じた用途転用も柔軟に進めるとともに、中央環状線の内側等の交通結節性の高い駅周辺における多機能を融合した駅まち一体のまちづくりなどにより、高質な職住等が融合した市街地を整備していきます。

18）Global Innovation Strategy 2.0 STARTUP & SCALEUP （令和７年 11 月　東京都）

10×10×10 イノベーションビジョンをブーストする

- 斬新な技術を持つスタートアップに加え、大企業や優れた中堅・中小企業、大学・研究機関等も含めたトータルでのグローバル・イノベーション創出を目指す
  ⇒“グローバル”“スケールアップ”にフォーカス公共調達・ファーストカスタマーの活動を全国に展開する
- “裾野拡大””官民協働”の更なる拡大に向け、多くの関係者や挑戦者を巻き込み、都民の豊かで便利な暮らしや持続可能な社会にフォーカスし、“プラット フォーム”を土台に取組を進めていく。

官民協働

- 公共調達・ファーストカスタマーの活動を全国に展開する
- スタートアップ等の優れた技術を活用し、社会課題をスピーディーに解決

19）東京都環境基本計画（令和４年９月　東京都）

戦略 1. エネルギーの脱炭素化と持続可能な資源利用によるゼロエミッションの実現

2050 年のあるべき姿

- 「ゼロエミッション東京」を実現し、世界の「CO_2 排出実質ゼロ」に貢献
- 使用エネルギーを 100% 脱炭素化
- 再エネを基幹電源とする 100%脱炭素電力が供給されている
- 再エネの地産地消とエネルギーシェアリングが標準化されている
- 都内の全ての建物がゼロエミッションビル（省エネや再エネ利用により、脱炭素化したビル）に

2030 年目標

- 都内温室効果ガス排出量 （2000 年比）　50%削減 （カーボンハーフ）
- 都内エネルギー消費量 （2000 年比）　50%削減

- 再生可能エネルギー電力利用割合　50%程度 （中間目標：2026 年 30%程度）
- 都内太陽光発電設備導入量　200 万ｋW 以上

20）ゼロエミッション東京戦略　Beyond カーボンハーフ （令和７年３月　東京都）

政策２：ゼロエミッションビルの拡大

主な取組

- 街づくりを通じた一体的な脱炭素化の促進

政策３：ゼロエミッションモビリティの推進

主な取組

- ＺＥＶ普及を支える充電インフラの整備
- ＣＯ２排出を抑制する移動手段への転換
- 公共交通ネットワークの充実により脱炭素に資する移動手段を強化
- 移転者シェアリングのさらなる普及を促進

21）みどりの新戦略ガイドライン（平成１８年１月 東京都）

東京のみどりづくりの目標

- みどりの持つ機能を発揮させ、みどりの質の向上を図ります。
- 東京のみどりの拠点と軸を示し、みどりのネットワークの形成を目指します。とりわけ、都市施設（道路、河川、公園等）を骨格として、周辺のまちづくりと一体となった「環境軸」を形成し、快適な都市環境を創出します。

みどりづくりの推進に向けて

- 民有地におけるみどりの創出
- みどりのネットワーク充実への寄与
- 民間によるみどりづくりの方向
- 「東京の新しい都市づくりビジョン」や「都市計画区域マスタープラン」や区市町村が定める「緑の基本計画」など、事業地における地域の計画に一層の配慮を行なう。
- 総合設計等、都市開発諸制度の適用を受けて建築する際は、「みどりの計画書」の作成により、地域でみどりのネットワークが果たす機能を深く認識するとともに、事業地においてより積極的な緑化の目標を掲げ、屋上緑化や壁面緑化等の多様な緑化手法の導入を図り、従来の「緑化計画書」とあわせてみどり率の向上に努める。

22）緑確保の総合的な方針（改定）（令和２年７月　東京都）

緑のまちづくりへの取組

まちづくりなどの機会をとらえた緑の創出とネットワーク化

- 民間開発による緑化空間は、公園緑地や街路樹、水辺の緑などとの連携により、まとまりや連

続性が生まれ、緑のネットワークを形成

- 形成される緑のネットワークを緑の骨格として捉え、今後、新たなまちづくり事業等が行われる際は、こうした緑のつながりをより一層充実させるよう、緑の配置や機能の効果的な誘導

23）TOKYO GREEN BIZ 東京都の緑の取組 Ver.３（令和７年１月　東京都）

＜「育てる」取組＞

街路樹の充実（安全性や快適性の確保）

街路樹による緑陰確保

- 街路樹については、歩道幅員などの状況を踏まえ、計画的な剪定などにより、暑さ対策として樹冠拡大による緑陰確保を進めていきます。

緑と水のネットワーク化

- 公園や緑地などの整備に加え、道路や水辺などを活用したネットワークを形成することで、水と緑溢れる東京の実現に向け取組を進めていきます。

まちのシンボルとなる緑豊かな空間を創出

- 道路や広場などの公共空間やこれまで緑化されていない地下空間や屋内空間などを、緑あふれ、人が憩い、楽しく歩くことができる都市空間へと再編する取組を進めています。
- これまで緑がなかった都市空間における緑の創出
  新たな技術等も活用し、地下空間などこれまで緑化されていなかった場所において、新たな緑を創出します。まちの玄関口となる交通結節点から緑の拠点までの間などにおいて、先行的に実施し、効果検証を行いながら連続的に緑を感じられる都市空間の形成を進めていきます。

まちづくりにあわせた緑の創出

- 開発区域外における緑の保全・創出に資する取組の促進
- 都市開発諸制度を活用し、開発区域外における緑の保全・創出の取組を公共貢献として評価し容積率を緩和するなど、民間による緑の保全・創出を促進します。

＜「活かす」取組＞

自然が有する機能を活用する「グリーンインフラ」の導入

- 立体的な緑化の推進
  都内のあらゆる空間における緑の創出を図るため、屋上や壁面等を活用した立体的な緑化を推進していきます。

24）東京都景観計画（平成３０年８月改定 東京都）

＜良好な景観の形成に関する指針：区部＞

都心部を中心とする風格のある景観の形成

【風格のある都心、個性豊かな拠点】

- この地域では、都市開発諸制度の活用などにより、建築物の壁面の位置や高さ、低中層部におけるファサードの連続性など、都市デザインに配慮した計画を誘導し、首都にふさわしい風格

のある街並みを形成する。

夜間の景観形成方針

【ダイナミックな都市構造を光で表現】

- 都市活動の象徴でもある高層ビルが集積した拠点や主要な道路、河川、運河等の都市基盤施設が示す東京のダイナミックな都市構造を、光の明るさ、強さ、色等によってヒエラルキーを付けて表出させる。
- 品格や落ち着きを持った明るさを抑制すべき地区、夜のにぎわいや活気を演出する地区など、土地利用の特性に応じた照明により、都市全体の夜間景観にメリハリを付ける。

【光の質の向上】

- 単純に光の量を増やすのではなく、周辺環境との調和に配慮した照明により、光の質を向上させ、快適に過ごせるまちをつくる。
- 適光適所の考え方に基づき、光と影を効果的に使ったメリハリのある演出により、陰影に富んだ、印象に残る夜間景観を創出する。

＜都市づくりと連携した景観施策の展開＞

大規模建築物等景観形成指針

（４）皇居周辺の風格ある景観誘導

景観形成の目標

- 首都東京の顔としてふさわしい世界に誇れる景観の形成

景観形成方針

- １）歴史・文化を生かし首都の風格を際立たせる
- ２）皇居の緑や水辺と調和した眺望景観を保全する
- ３）国の中枢を形創る
- ４）優れたデザインで首都の顔づくりに貢献する
- ５）場所ごとの街並みの連続性一体性を充実させる

【景観誘導区域 A 地域―霞が関地区】

- 皇居の水と緑と調和した、濠を見渡す広がりのある眺望景観や皇居を中心とするすり鉢状のスカイライン形成により、我が国の行政、立法及び司法の中心地区に相応しい景観を形成する。

25）東京都防災対応指針（平成２３年１１月　東京都）

① 社会全体で取り組む帰宅困難者対策の再構築

- 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
- 備蓄物資の確保などにより、一時待機施設の機能を向上

② 住民、事業者等の防災力の向上

- 地域との協定締結の促進や合同訓練の実施、事業所防災計画の作成促進等により、事業者の防災力を向上

③ 高度な耐震性を備えた都市づくり

- 緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化を促進

④ 発災に備えたライフラインのバックアップの確保

- 防災上重要な施設を中心とした自立・分散型電源設置の促進

26）東京都地域防災計画　震災編（令和５年修正　東京都）

安全な都市づくりの実現

具体的な取組＜予防対策＞

民間の活力も活用した防災拠点整備の促進

- 都都市整備局は、都市開発の機を捉え、大規模な新規の民間建築物に対して、一時滞在施設、防災備蓄倉庫、自家発電設備の整備を促進する。
- 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併せて、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。それとともに、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滞在施設、防災備蓄倉庫、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する。
- 鉄道駅周辺や主要な街道周辺で行われる市街地再開発事業など民間の開発プロジェクト等において、一時滞在施設、防災備蓄倉庫、自家用発電設備などを備えた防災上の拠点となる施設を誘致し、災害時における宿場的な機能を創出する。

帰宅困難者対策

口具体的な取組＜予防対策＞

東京都帰宅困難者対策条例に基づく取組の周知徹底

- 都市開発の機会を捉え、大規模な新規の民間建築物に対して、従業員用の防災備蓄倉庫等の整備の促進を図る。

27）東京都帰宅困難者対策条例（平成２４年３月　東京都）

- 事業者は、大規模災害の発生時において、管理する事業所その他の施設及び設備の安全性並びに周辺の状況を確認の上、従業者に対する当該施設内での待機の指示その他の必要な措置を講じることにより、従業者が一斉に帰宅することの抑制に努めなければならない。
- 事業者は、前項に規定する従業者の施設内での待機を維持するために、知事が別に定めるところにより、従業者の三日分の飲料水、食糧その他災害時における必要な物資を備蓄するよう努めなければならない。

- 知事は、一時滞在施設の確保に向け、都が所有し、又は管理する施設以外の公共施設又は民間施設に関し、国、区市町村及び事業者に協力を求め、帰宅困難者を受け入れる体制を整備しなければならない。

28）TOKYO　強靭化プロジェクト upgrade Ⅰ（令和５年１２月　東京都）

（１）激甚化する風水害から都民を守る

- 万が一の災害に襲われても、避難する場所や経路が確保されている
  リーディング事業：グリーンインフラを活用した雨水流出抑制等
  都市開発等におけるレインガーデンや緑の創出

（２）激甚化する風水害から都民を守る

- 地震後に応急対策活動を支える交通網が確保され、救出救助機関がすぐに駆け付けられる。
- 沿道が広範にわたり耐震化され、発災時の被害把握にデジタル技術が活用されることで、早期に緊急輸送網を構築できる。

（４）災害時の電力・通信・データ不安を解消する

- 電気は“作る・蓄める”ものとなり、災害時に町から光が消える心配がない。
- 非常用発電機に加え、太陽光発電などのサステナブルなエネルギーを用いた自立分散型電源の設置や、導管等の整備など面的エネルギー融通ができるまちづくりの推進により、災害時にもエネルギーを創出・活用することが可能となっている。

《 千代田区の上位計画における位置づけ 》

29）千代田区第４次基本構想（令和５年３月　千代田区）

めざすべき将来像

- 伝統と未来が調和し、躍進するまち　～彩りあふれる、希望の都心～

分野別の将来像

- 自分らしく健やかに暮らし、 笑顔で成長しあえるまち
- 集い、つながり、活気とにぎわいのあるまち
- やすらぎを感じ、安心して快適に暮らせるまち

30）千代田区都市計画マスタープラン（令和３年５月　千代田区）

まちづくりの将来像

- つながる都心　～人・まちが織りなす 多彩な都市の価値～

都心中枢エリア　大手町・丸の内・有楽町・永田町地域

- 風格ある環境共生空間で、世界に開かれた都市活動が育まれる強靭なまち

永田町一（一部）・二丁目（一部）、霞が関一・二・三丁目（一部）

- 政治・行政の中枢機能が集積するとともに、国会議事堂など歴史的建造物、文化・教育施設が調和した複合市街地として、緑豊かで風格と親しみ、賑わいを感じるまちをつくります。

エリア回遊軸（日比谷仲通り～丸の内仲通り～日本橋川、補助 101 号線、桜田通り、千代田通り）

- 近接する拠点や駅、個性ある界隈をつなぎ、日常の移動経路として利用するだけでなく、街並みを楽しみ、まちの回遊の楽しさを広げる仕掛けを充実させていきます。
- 桜田通りは、桜田濠・桜田門から虎ノ門エリアへと続く回遊の軸となるよう、歩行空間などを充実させていきます。

31）千代田区景観まちづくり計画（令和２年３月　千代田区）

景観まちづくりの目標

- 目標１「江戸から引き継がれたまちの歴史的構造を活かす」
- 目標２「江戸ー東京の歴史を伝える水辺と緑の自然を守り、活かす」
- 目標３「山の手と下町に展開する多様な界隈の個性を活かす」
- 目標４「都心に生きる人々に活気とやさしさを与える」
- 目標５「首都として風格ある都心の美しさを創出する」

美観地域（重点地区）の景観形成方針（景観法第８条第３項）

歴史性を活かした首都の風格にふさわしい景観をつくる

眺めの映える開放的な水辺・緑地空間をつくる
皇居の水や緑と調和したシルエットを形成する

- 皇居の水と緑の周囲に建つ建築物群は、皇居を中心に緩やかなすりばち状のスカイラインを描くようにすることで、水や緑との調和のとれた「まちのシルエット」を形成する。
- 建物の高さは。皇居の水や緑と一体となった広がりや眺望確保を図るとともに、皇居や国会議事堂との調和を図る。また、高層部分は、群としてデザインされたものとする。

皇居を核とした環状・放射の骨格構造を際立たせる

- 一体的な水と緑を取り囲む内濠の環状軸と、そこから伸びる放射軸により構成される歴史的な骨格構造を活かすために、旧江戸城の城郭御門などの特徴的な結節点を、象徴空間、ゲート空間として際立たせ、放射状に伸びる幹線道路に緑のつながりをつくり、「風の道」を形成する。
- 道路は、高木の街路樹と街路灯で構成し、美観地域にふさわしい材料を用いるとともに、街路樹や沿道建物等と調和したデザインとする。

32）千代田区緑の基本計画（令和３年７月改定　千代田区）

基本理念

- 緑がつなぐ人・まち・未来
- 緑によって、人とまちの関係性を深め、暮らしを豊かにし、世界に誇る緑豊かな首都東京の形成を先導する

将来像

Ⅰ　内濠リングと外濠リングを基盤とする構造的なネットワーク
配置方針　外濠リング

- 本区を取り囲む外濠と神田川による環です。
- 公園や橋詰広場、周辺の開発等によって、連続する水と緑の空間を形成し、緑や水を感じながら、また本区の歴史文化に触れながら歩くことのできる環を形成します。

Ⅱ　暮らしの安心を支え、人々に愛される身近な緑
配置方針　都心中枢エリア

- 多様な主体が一体的に、面的な緑の取組みを展開していきます。
- 他のエリアや他自治体に先駆けて新たな技術を積極的に取り入れ、果敢なチャレンジを展開し、周辺地域に波及させていきます。

Ⅲ　まちと人の変化を捉えて模索する柔軟な緑のマネジメント
配置方針　周辺区との緑の連続性を特に意識する空間のつながり

- 周辺区と道路等によって連続していることから、街路樹、沿道敷地等の緑の設え、街並み等が広域的に連続するよう、積極的な連携を図るべき場所です。
- 周辺区における民間開発等の進行も意識しながら、当開発地等との連続性・回遊性を意識した緑づくりを進めていきます。

大手町・丸の内・有楽町・永田町地域のまちづくりを加速させる緑の取組方針

空間をつなぐ

- 開発事業にあたっては、高質な空地の創出を誘導し、屋内空間と屋外空間の連携の取れた快適な都市空間の形成を図ります。

人とまちの縁をつなぐ

- 都市再生の動きや首都高速道路の地下化、東京高速道路の緑道化等の周辺区における開発と連動しながら、国際的なビジネス交流、都心における新たなスタイルの滞在・活動の広がりに対応し、多様な人が緑に触れ、豊かな時間を過ごすことのできる緑地を創出します。
- 企業やエリアマネジメント団体等との連携により、道路や公開空地等を積極的に活用しながら、新たな交流機会を様々な方法で提供していきます

33）千代田区ウォーカブルまちづくりデザイン（令和４年６月　千代田区）

目的

- 地域の課題を解決し、「私たち」の QOL（Quality Of Life）の向上を図るとともに、 地域の愛着・つながりを強化し、「つながる都心」を実現する

手法

- 「ウォーカブルな要素（地域資源）」を活用し、質の高い「滞留」しやすい空間、「回遊」しやすい空間をつくり、多様な人たちの活動を生み出す

基本方針

- 方針１　地域の魅力を向上させる多様な人々の活動（出会い・交流）の創出
- 方針２　地域の魅力を一層向上させる活動の輪の創出
- 方針３　その地域ならではのウォーカブルなまちづくりの展開
- 方針４　官民が一体となったチャレンジ

《 港区の上位計画における位置づけ 》

34）港区基本計画・港区実施計画（令和５年３月改定　港区）

＜都心の活力と安全・安心・快適な暮らしを支えるまちをつくる＞

多様な人びとがともに支え合う魅力的な都心生活の舞台をつくる

- まちの将来像の実現
- 地域主体のまちづくりの推進
- 地域特性を生かした魅力のある街並み景観の形成
- 快適な都心居住の実現
- 誰にでもやさしいバリアフリーのまちづくり

世界に開かれた先駆的で活力あるまちの基盤を整備する

- 安全で安心に移動できる道路の整備
- 都心機能を支え、人にやさしくにぎわいのある公園の整備
- 安全で快適に利用できる公共施設の整備
- 市街地再開発事業等諸制度の活用と支援

＜環境にやさしい都心をみなで考えつくる＞

持続可能な循環型の都心づくりを進める

人や生物にやさしい、環境負荷の少ない都心環境をつくる

- 水環境の保全・向上と親水化
- みどりの保全・創出と生物多様性の保全・再生
- 2050 年ゼロカーボンシティ達成に向けた脱炭素化の推進
- 気候変動に適応したまちづくりの推進

35）港区まちづくりマスタープラン（平成２９年３月改定　港区）

芝地区のまちづくりの方針

方針１　土地利用・活用

地域特性に応じた土地利用の誘導

- 虎ノ門地域では、地下鉄新駅やバスターミナル整備を核として周辺の開発事業が連携し、国際ビジネス交流拠点を形成します

方針３　道路・交通

公共交通ネットワークの整備と交通結節点の利便性向上

- 虎ノ門地域においては、環状第２号線や地下鉄新駅、BRT 等を軸にした多様な交通手段が連携した総合的で階層的な交通ネットワークを構築します。コミュニティバスのルート改善や自転車シェアリングポートの増設など、交通利便性の向上と地域全体の活性化を図ります。

快適に楽しく歩ける環境の整備

- 虎ノ門地域においては、地形の高低差を解消し地域の回遊性を高めるため、既存駅舎改修や地下鉄新駅整備などの交通結節機能の強化と併せて地上・地下・デッキレベルで立体的な歩行空間を形成し、愛宕山から虎ノ門、霞ヶ関方面に向けて一体的につながる緑豊かなにぎわいあふれる歩行者ネットワークを整備します。
- 開発事業等に伴い、道路と沿道の民有地が一体となった樹木による緑陰形成や壁面緑化による建築壁面からの照り返し防止など、屋外を快適に歩ける環境を形成します。

方針４　緑・水

都市の基盤となる緑と水のネットワークの形成

- 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保全・創出とともに、屋上緑化や壁面緑化など、敷地内を立体的に活用した緑化等を推進します。

緑と水の魅力をいかしたにぎわいの場の創出

- 新橋・虎ノ門地域では、国際ビジネス拠点にふさわしい緑豊かな憩いの空間を形成するため、就業者や来街者等の利用者層を考慮した公園やオープンスペース等の整備を推進します。

方針５　防災・復興

災害時の都市機能の早期回復マネジメント

- 芝地区は区内でも特に昼間人口が多い地域であり、多数の帰宅困難者の発生が想定されることから、開発事業等に伴う都市の機能更新が進む浜松町駅・竹芝駅周辺や虎ノ門地域、環状第２号線周辺においては、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

先端技術の導入とエネルギーの効果的・面的な利用の促進

- 新橋・虎ノ門地域や浜松町駅・竹芝駅周辺における開発事業等の機会を捉え、自律分散型エネルギーシステムの導入や ICT（情報通信技術）を活用した CEMS（地域エネルギー管理システム）の構築による、地域全体のエネルギー効率と防災性の向上を図ります。
- 個々の建築物においては、先進技術の導入やエネルギー使用の効率化等、環境性能の向上を図ります。

地球温暖化対策の推進

- 屋上緑化や壁面緑化、緑のカーテンの設置など、民有地内のオープンスペースの緑化を促進し、熱をためにくいまちを形成します。
- 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

国際都市にふさわしい環境整備

- 今後進められる開発事業等を契機とした国際水準の業務・商業・交流・宿泊・居住棟の都市機

能の集積による質の高いビジネス・居住環境の整備を図ります。

36）新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン（令和元年７月　港区）

まちづくりの方針

方針１：地域の多様な特性をいかした市街地の形成

- 取組方針１　地域特性に応じた土地利用の誘導
- 取組方針２　地域の個性や資源をいかした市街地整備の展開
- 取組方針３　地域連携によるまちの魅力・価値の向上

方針２：誰もが安心・安全・快適に過ごせる生活環境の形成

- 取組方針１　多様な世帯が住み続けられる居住機能の充実
- 取組方針２　多様なニーズに対応した快適な生活環境の形成
- 取組方針３　地域の交流を深める環境づくり
- 取組方針４　健康増進のまちづくり
- 取組方針５　日常の安全・安心の確保

方針３：駅を中心とした交通機能強化と歩行者に配慮した道路づくり

- 取組方針１　交通結節点となる拠点駅の機能強化
  -新橋駅や虎ノ門駅及び地下鉄新駅(虎ノ門ヒルズ駅)などの主要駅では、電車やバス、タクシー、自転車など多様な交通手段を便利に使いこなせるよう、周辺のまちづくりと一体となって乗換や乗継の利便性を向上させます。
- 取組方針２　広域公共交通の充実に併せた、地域の実情に応じた交通環境の整備
  -まちづくりの動向や新たな交通需要に対応するため、広域的な公共交通と連携してコミュニティバス（ちぃばす）の運行改善を図るなど、地域交通の利便性を高めます。
- 取組方針３　道路ネットワークの形成
- 取組方針４　自転車の利用環境向上
- 取組方針５　楽しく歩ける環境の整備

方針４：緑と緑をつないだ、うるおいのある緑豊かな空間の創出

- 取組方針１　緑のネットワークの形成、拡充
- 取組方針２　緑豊かなオープンスペースの創出
  -人口増加に伴い区民１人当たりの公園面積が減少している中で、本地区は既に市街化していることから新たな公園用地の確保が困難なため、開発事業等により積極的に緑やオープンスペースを創出し、公園的な機能を拡充していきます。
- 取組方針３　質の高い緑空間づくり
- 取組方針４　地域の協働や民間活力をいかした緑や公園などの管理

方針５：災害に強いまちづくりとエリア防災力の向上

- 取組方針１　地震災害に対する市街地の安全性・防災性の向上
- 取組方針２　開発事業を契機とした地域防災拠点の形成
- 取組方針３　地域が一体となったエリア防災、事前復興の取組の推進

方針６：地域資源をいかした魅力あふれる街並みの形成

- 取組方針１　地域資源をいかした景観の形成
- 取組方針２　地域の個性に応じた魅力ある街並みの形成と周辺との調和
- 取組方針３　適正な景観誘導と地域主体のルールづくりの支援

方針７：先進的な取組による更なる環境負荷低減の推進

- 取組方針１　先進技術によるエネルギーの効率的利用の促進
- 取組方針２　ヒートアイランド対策の推進
- 取組方針３　環境負荷の少ない移動手段への転換

方針８：国際都市としての魅力の向上と情報発信

- 取組方針１　国際都市にふさわしい環境整備
- 取組方針２　周遊観光の推進、シティプロモーションの強化
- 取組方針３　多彩な文化に身近に親しめるまちづくり

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

- 駅機能の強化と併せて周辺のまちづくりが連携し、バリアフリーに配慮した重層的な歩行者ネットワークを形成することで、安全で快適な歩行者空間を創出
- 鉄道やバス、タクシー、自転車など多様な交通手段の乗換や乗継が快適に行えるようゆとりやにぎわいのある空間を一体的に整備することで、まちの回遊性を向上させ楽しく歩ける環境の形成

各エリア及び拠点における連携

- 各エリアの特徴をいかした場、各場をつくるためのエリア間の連携、各場を合理的に活用できる仕組みを整えることで、イノベーションが生まれ続けるビジネス交流拠点を形成していきます
- 新橋西エリアなどの小・中規模のオフィスをリノベーションなどにより起業家やスタートアップ向けに整備することで、イノベーションに関わる多様なプレイヤーの働く場所を提供します。加えて、１者では保有できないラボ、ラウンジ、カンファレンスなどを整備し、シェアシステムなどを導入することで、ハードとソフトの両面でイノベーションを生み出す場を提供します。

エリア別のまちづくり：虎ノ門エリア

まちづくりの方向性

- 虎ノ門エリア：世界都市東京の一翼を担う国際的なビジネス・交流拠点の形成
- 官庁街や大使館の集積する地域と近接している立地特性をいかすとともに、新橋西エリアや新橋駅周辺エリアと一体となって、多様な業務機能を集積させることで、イノベーションの拠点を目指します。
- 国内外の企業や人びとの交流、新たなビジネスの創出や企業の集積を推進し、質の高い多様な都市機能を集積させ、にぎわいにあふれた国際性豊かなビジネス・交流拠点を形成します。

重点方策

国際水準のビジネス環境の形成に貢献する機能の導入

- 国際水準のオフィスや文化・交流施設などの MICE 機能の充実
- 国際化に対応した生活・業務を支援する機能の導入
- 立地特性をいかした、東京と世界を結ぶ新たな価値や技術の創造・発信拠点の形成

災害時における業務機能の継続性（ＢＣＰ）の確保

- 開発事業間で連携した防災対策の推進
- 地域が一体となったエリア防災体制の構築
- 愛宕下通りをはじめとした都市計画道路の整備推進による緊急輸送機能の確保

緑豊かでにぎわいあふれる街路空間の形成

- 芝公園～愛宕山～日比谷公園を結ぶ緑の軸を意識した道路と沿道が一体となった緑化を推進
- 建築物低層部へのにぎわい施設の誘導や連続的なオープンスペースの確保などによる、活力とにぎわいあふれる街路空間の創出
- 霞が関方面からの玄関口となる虎ノ門交差点における、まちの顔となる景観形成の推進
- 自転車走行空間の整備や自転車シェアリングの利用促進による、快適な自転車利用環境の整備
- 虎ノ門駅を中心とした外堀通りの南北が一体となる沿道空間の形成

37）港区景観計画（平成２７年１２月改定　港区）

景観形成の基本方針

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

- ⑧区民の手で地域に根ざした緑を育む
  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。
- ⑨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。

基本方針２　歴史や文化を伝える景観を守り、生かす

基本方針３　誰もが楽しく歩ける、にぎわいや風格ある通りを創る

基本方針４　地域の特性を生かした魅力ある街並みを育む

基本方針５　区民・企業等・行政の協働で景観形成を推進する

38）港区緑と水の総合計画（令和３年２月　港区）

めざす将来像

- 緑と水と人がはぐくむ　うるおいある国際生活都市

緑と水によってめざすまちの姿

1. 環境負荷の少ないまちが形成されている
2. 暮らしやすい生活環境が形成され、健康が向上している
3. 安全・安心（防災・減災）が確保されている
4. 人々の交流や地域コミュニティが活性化されている
5. まちの魅力・風格が向上している

14 の緑と水の機能を発揮させるための 14 の施策

- 施策１―（１）二酸化炭素を吸収・固定する緑の育成
  屋上緑化・壁面緑化の推進
- 施策１－（２）ヒートアイランド現象を緩和する緑と風の確保
- 施策１－（３）健全な水循環系の回復
- 施策１－（４）生物多様性に配慮した緑化
- 施策２－（１）健康増進の場づくり
- 施策２－（２）子どもの遊び・子育て支援・教育・学習の場づくり
- 施策２－（３）楽しく歩ける環境づくり
  連続した緑化空間の誘導
- 施策３－（１）避難場所などの防災拠点の形成・延焼防止
- 施策３－（２）都市型水害の軽減
- 施策４－（１）地域のにぎわいづくり
  オープンスペースの活用
- 施策４－（２）地域貢献の場づくり
- 施策５－（１）歴史・文化に親しむ場づくり
  その土地ならではの歴史的な緑と水の保全
  緑と歴史を感じられる空間づくり
- 施策５－（２）国際都市にふさわしい魅力的な空間づくり
  魅力ある緑と水の空間創出
- 施策５－（３）まちの歴史を伝える緑と水を生かした景観の保全・創出

道路を生かした緑の軸

- 港区周辺の主要な緑地等へのつながりを持ち、街路樹や沿道の緑化に厚み、広がり、連続性がある道路とその沿道を「道路を生かした緑の軸」と位置付けた。環境保全、景観形成、防災等の多様な機能を持つ。

芝地区の取組の方向性

⑤まちの魅力・風格の向上

- 新橋・虎ノ門地域では、国際ビジネス拠点にふさわしい緑豊かな憩いの空間を形成するため、就業者や来街者等の利用者層を考慮した公園やオープンスペースの整備を推進します。

39）港区環境基本計画（令和６年２月改定　港区）

めざす環境像

- 「多様な暮らし・活気・自然が調和する持続可能な都市　みなと　～私たちが築く地球の未来～」

基本目標

- 脱炭素社会の実現と気候変動への適応による安全・安心なまち
- ごみを減らして資源が循環するまち
- 健康で快適に暮らせるまち
- 水と緑のうるおいと生物多様性の恵みを大切にするまち
- 環境保全に取り組む人がつながり行動を広げるまち

40）生物多様性緑化ガイド（平成２８年１月　港区）

- 区や区民、事業者が「生物多様性緑化」によって「生きもの」が生息しやすい環境や生息拠点となる緑地がつながれた状態をつくる
- 供給地、拠点、回廊、点在する緑というエコロジカルネットワークを構成する要素となるよう対象地自体の生息生育環境を向上していくことと、対象地周辺に分布する緑と水の要素を「生きもの」が利用しやすくしていくこと
- 街路樹は、ヒートアイランド現象の緩和、風の通り道の形成、緑陰による屋外の快適な歩行空間を創出する点などにも考慮

41）港区バリアフリー基本構想（令和３年７月更新　港区）

基本理念

- 誰もが安全・安心かつ円滑に移動でき、いきいきと元気に暮らせる都市空間を形成するとともに、お互いを尊重し、共生する社会の実現

基本方針

- 誰もが利用しやすく、国際化にも配慮したユニバーサルデザインによる多様なニーズへの対応
- 利便性・安全性を向上したバリアフリーの更なる加速化
- 多様な世代の人々がお互いを助けあう心のバリアフリーの推進

42）港区防災対策基本条例（平成２３年１０月　港区）

- 「自助」「共助」「公助」による防災力の向上として、以下の方針が示されている。

事業者の責務

- 施設及び設備の安全性の確保
- 従業員、来所者等の安全性の確保
- 地域の防災対策活動への参加・協力

- 帰宅困難者対策
- 従業員・学生・顧客の一斉帰宅の抑制
- 帰宅困難者一時受入れ場所等の提供
- 帰宅困難者となった方自身による共助の活動

43）港区防災街づくり整備指針（令和６年３月　港区）

- 基本理念　　みんなでつくろう！災害を乗り越えることができるまち、港区
- 基本方針１　被害を軽減し、区民等の生命・財産を守ることで、住み続けられる強い街を形成
- 基本方針２　災害後も都市活動を継続・早期復旧できる回復力のある街を形成
- 基本方針３　街や建物の更新を契機とした防災力の高い街を形成

44）港区地域防災計画（令和６年３月修正　港区）

計画の目的

- 区の地域に係る災害（災害対策基本法第２条第１号の災害をいう。以下同じ。）に関し、区、区民、事業者、防災関係機関等で連携を図ることにより、「自助」「共助」「公助」を実現し、区及び地域における防災関係機関がその全機能を有効に発揮して、その所掌に係る震災予防・震災応急対策及び震災復興を計画的に実施することにより、区の地域並びに区民の生命、身体及び財産を災害から保護することを目的とします。
- 災害発生時に最短の時間で復旧を可能とし、区の通常の行政サービスについても一定のレベルを確保するため、区政の業務継続計画（BCP）を策定しました。また、事業者も災害時の経済被害を軽減させ、早期に復旧するため、事業継続計画（BCP）を策定する必要があります。

45）虎ノ門地区都市再生安全確保計画（令和３年１０月改定　港区）

虎ノ門地区における滞在者等の安全の確保に関する基本的な方針
（都市再生特別措置法第１９条の１５第２項第一号）

- 虎ノ門地区は、国際色豊かな多様な都市機能が集積するエリアであり、外国人にとっても暮らしやすく、交流が生まれる複合拠点を形成している。今後も複数の都市開発プロジェクトが計画されており、環状第２号線や地下鉄新駅（虎ノ門ヒルズ駅）、地下歩行者通路、バスベイの整備などの交通結節機能の強化と併せて、都市機能が高度に集積する拠点の形成が進められる予定である。
- 一方で、拠点形成の進展により、本地区は多くの就業者・来街者・駅利用者が集中するエリアとなるため、災害時には多くの屋外滞留者・ 帰宅困難者の発生や、退避者の集中によるパニックの発生、立地企業の事業継続が困難となること等による都市機能の低下等のリスクを抱えている。
- こうした災害リスクに対し、複数の都市開発プロジェクトで整備される災害対応機能を相互に連携させエリア全体で対応していくことで、災害時に混乱が発生せず平常時と同じように業務継続が行われ、各災害対応機能の適切な機能発揮を実現する。このための平常時からの備えに取り組むことにより、本地区全体の機能継続性（DCP）を確保し、ひいては国際ビジネス・交

流拠点である本地区の付加価値向上へとつなげていくことを目指す。

46）港区総合交通計画（令和５年３月　港区）

基本方針

- 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（ちぃばす）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。
- 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。
- 方針（３） 新技術の進展やコロナ禍を契機とした環境に配慮した新たな取組の推進

47）港区自転車交通環境整備計画（令和４年３月　港区）

施策３-２　民間連携による自転車等駐車場確保の推進

- 区内各地で民間開発が進む港区の特性を活かし、民間開発に合わせて自転車等駐車場を整備し、その施設への積極的な駐輪需要の誘導を行政として取り組むとともに、周辺の放置対策を展開することで、まちの放置自転車を減らします。

施策４-１　ビジネス、観光利用に適した計画的ポート配置の推進

- 鉄道駅や観光施設、民間ビル等と連携し、積極的なポート設置を進めることで、住む人、働く人、学ぶ人、訪れる人が気軽に自転車を活用できる環境をつくります。

48）港区国際化推進プラン（令和６年３月改定　港区）

めざす姿

- 多様な文化と人が共生する活力と魅力あふれる成熟した「国際都市・港区」

施策の体系

施策１外国人の安全・安心の拡充に向けた多言語による情報発信

- （１）デジタル技術の活用の推進

施策３ 多様な主体との連携による国際力の強化

Ⅲ－２　事業推進の必要性

本計画地は、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第１号線（外堀通り）、中央官衙街路第３号線（桜田通り）に面するとともに、地下鉄虎ノ門駅に隣接し、霞ケ関駅や内幸町駅に近接するなど、交通利便性の高い区域となっている。また、本計画地は、霞が関地区と虎ノ門地区に位置している。霞が関地区は我が国の政治と行政の中心としての機能を担っている。虎ノ門地区では、環状第２号線の開通や虎ノ門ヒルズ駅の新設、虎ノ門駅（南側）の改良、地下歩行者通路の整備等、大規模な開発事業と一体的に都市基盤整備が進められているなど、国際的な生活環境を備えたビジネス・交流拠点としての高いポテンシャルを有している。さらに、本計画地はかつての江戸城外堀跡に位置し、江戸城外堀に設けられていた城門である「虎御門」や水と緑ある景観が人々に親しまれた「東都葵ヶ岡の滝」が近接していた。

一方で、本計画地周辺の将来的な就業人口等の増加が見込まれる中、地下鉄虎ノ門駅北側ラチ内外の空間、駅出入口及び地上の歩行者空間における混雑やバリアフリールート及び交通結節機能の不足といった都市基盤上の課題や、緑のネットワークの断絶・オープンスペースや緑被率の不足といった課題を有している。また、本計画地内においては機能更新が進んでおらず、緊急輸送道路沿道地区にありながら、面積が小さい敷地が多く、建築物の老朽化が進んでおり、防災上の課題を有している。

都市再生緊急整備地域における地域整備方針（令和５年８月）において、国際性豊かな交流ゾーンを形成するという目標の下、虎ノ門駅周辺の交通結節機能の強化による都市機能の増進、道路や敷地内通路等の連携による地上・地下の重層的な歩行者ネットワーク等の充実や、効率的なエネルギーシステムの導入などが求められている。

東京都が策定した「2050 東京戦略～東京もっとよくなる～（令和７年３月）」では、誰もが移動しやすい交通環境の構築、乗り換えしやすい交通結節点の形成や、まちのシンボルとなるみどり豊かな空間の創出などが掲げられているとともに、既存ストックの活用も図りながら、まちの個性を発揮、アフォーダブルで良質な住宅を充実する旨が示されている。また、「都市づくりのグランドデザイン（平成２９年９月）」においては、中枢広域拠点域に位置付けられ、「赤坂・六本木・虎ノ門」の将来像として、国際色豊かな業務、商業・エンターテイメント、文化、宿泊、居住、教育などの多様な機能が、連担する開発により高度に集積していることや交流の生まれる複合拠点が形成されている旨、また、駅を中心とした交通結節機能の強化が進んでいる旨などが掲げられている。さらに、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和３年３月）」では、中枢広域拠点域における国際ビジネス交流ゾーンに位置付けられており、環状第２号線の開通を契機に、地下鉄駅の新設や改良、地下歩行者通路、バスターミナルの整備など、交通結節機能を強化するとともに、街路樹の充実によるみどりの軸の形成、沿道のまちづくりによる緑化が進み、広がりと厚みのあるみどりを形成するとされている。加えて、敷地統合などによる機能更新の促進や歩行者ネットワークの整備により、国際的な生活環境を備えたビジネス・交流拠点を形成することが示されている。

「千代田区都市計画マスタープラン（令和３年５月）」では、緑豊かで風格と親しみ、賑わいを感じるまちをつくることとされており、本計画地が面する桜田通りは、まちと駅をつなぎ、日常の移動や地域を越えた回遊を楽しむ環境を充実させるエリア回遊軸に位置付けられている。「千代田区緑の基本計画（令和３年７月）」においては、内濠リングと外濠リングを基盤とする構造的

なネットワークが掲げられており、外濠リングについては、連続する水と緑の空間を形成し、緑や水を感じながら、また千代田区の歴史文化に触れながら歩くことのできる環を形成することが示されている。あわせて、桜田通りについては「緑の回廊軸」として、緑が連続する街並みの創出や居心地の良い環境の形成が掲げられている。

「港区まちづくりマスタープラン（平成 29 年３月）」では、虎ノ門地域においては、民有地を活用した既存駅舎改修や地下鉄新駅整備等の交通機能の拡充などを契機として、複数の大規模な開発事業等の連携により市街地環境の質を向上させ、国際的なビジネス・交流拠点を形成するとされている。また、「港区緑と水の総合計画（令和３年２月）」においては、芝公園～愛宕山～日比谷公園を結ぶ緑の軸として「地形を生かした緑の軸」が位置付けられおり、桜田通りは「道路を生かした緑の軸」に位置付けられている。

こうした状況を踏まえ、本計画地においては、虎ノ門駅や虎ノ門交差点下の地下歩道と接続するバリアフリー動線や地域のシンボルとなる駅まち空間の整備、緑豊かでウォーカブルなネットワークの整備等により地下鉄虎ノ門駅周辺における交通結節機能の強化を図るとともに、地区の歴史性を継承した東京の新たなランドマークとなるうるおいある都市空間の形成を図る。また、国際色豊かな生活環境を兼ね備えた交流拠点としての立地特性、霞が関官庁街との近接性、都内有数のスタートアップの集積といった特性を踏まえ、ルール形成支援拠点やスタートアップ向け居住滞在機能及び交流機能の整備により、地域の個性を伸ばす都市機能の導入に取り組む。さらに、地域冷暖房施設や高効率設備機器の導入などを図り、環境負荷低減への積極的な取組を行うとともに駅直近・緊急輸送道路沿道地区にふさわしい防災機能の強化を図る。

Ⅲ－３ 開発による都市再生への貢献

本計画においては、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。

虎ノ門駅周辺のラストワンピースとなる基盤整備によって
交通結節機能や災害対応力の強化を図るとともに、
地域の個性を伸ばす機能の導入、東京の新たなランドマークとなる駅まち空間や
歩行者ネットワークの整備等を通じた都市再生により、
江戸の歴史を継承した潤いとにぎわいある交流拠点を形成し、
国際競争力強化を図る。

1．新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点を形成する都市基盤の整備

① 駅まち一体の都市基盤整備による、虎ノ門駅周辺のラストワンピースとなる交通結節機能の強化
② 虎御門の歴史性をふまえた、地域のシンボルとなる駅まち空間の形成
③ 外堀の歴史性をふまえた、エリア間連携を強化する、緑豊かでウォーカブルなネットワーク形成

2．地域の個性を伸ばし、国際競争力向上に資する都市機能の導入

① 国際規格や民間認証開発等のルール形成を支援し、新技術の社会実装等による国際競争力向上を実現する「（仮称）グローバル官民連携HUB」の整備
② 既存ストック等の利活用により、エリアのイノベーション創出力を高めるスタートアップ向け居住・滞在機能及び交流機能の整備

3．環境への取り組みと防災機能強化

① 環境負荷低減に向けた取り組み
② 駅直近地区/緊急輸送道路沿道地区に相応しい防災性の確保

都市再生への貢献

1　新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点を形成する都市基盤の整備

（1）駅まち一体の都市基盤整備による、虎ノ門駅周辺のラストワンピースとなる交通結節機能の強化
（2）虎御門の歴史性をふまえた、地域のシンボルとなる駅まち空間の形成
（3）外堀の歴史性をふまえた、エリア間連携を強化する、緑豊かでウォーカブルなネットワーク形成

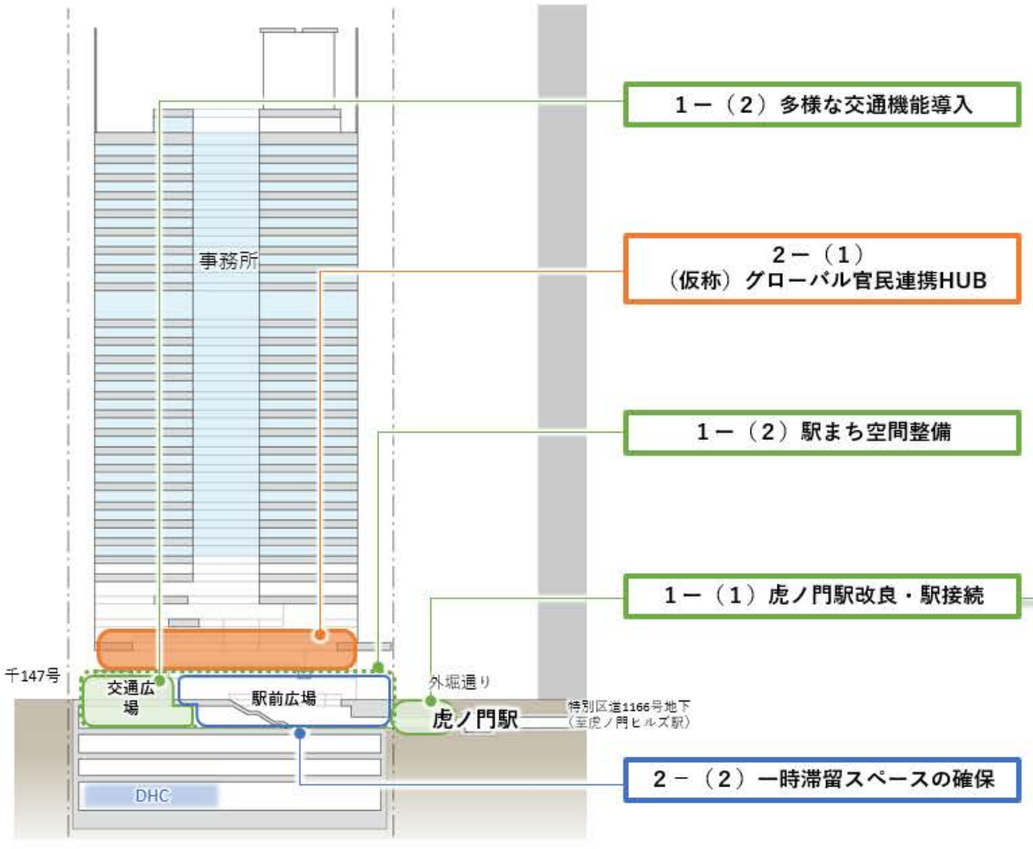
2　地域の個性を伸ばし、国際競争力向上に資する都市機能の導入

（1）国際規格や民間認証開発等のルール形成を支援し、新技術の社会実装等による国際競争力向上を実現する「（仮称）グローバル官民連携HUB」の整備
（2）既存ストック等の利活用により、エリアのイノベーション創出力を高めるスタートアップ向け居住・滞在機能及び交流機能の整備

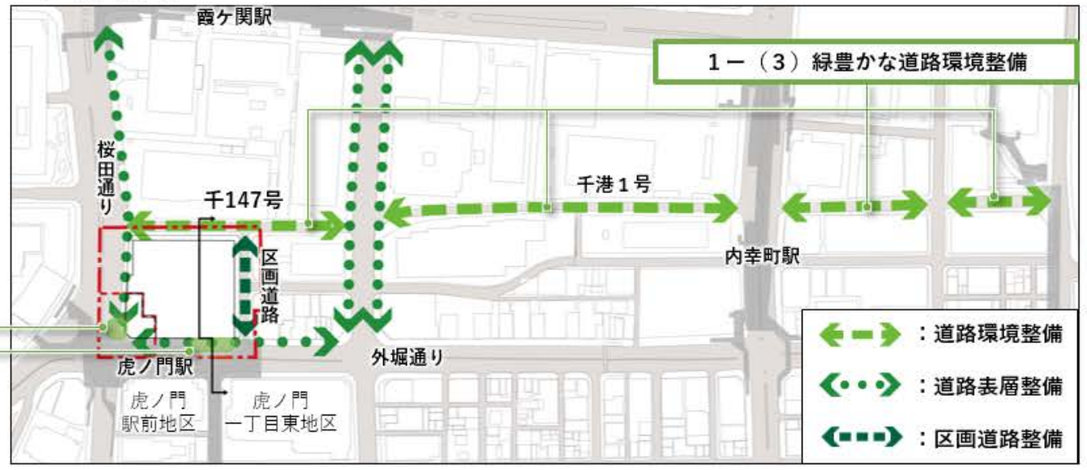
3　環境への取り組みと防災機能強化

（1）環境負荷低減に向けた取り組み
（2）駅直近地区/緊急輸送道路沿道地区に相応しい防災性の確保

■断面構成図



■整備範囲



■整備イメージ



貢献項目		目的･ねらい	必要性･効果
1 新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点を形成する都市基盤の整備	① 駅まち一体の都市基盤整備による、虎ノ門駅周辺のラストワンピースとなる交通結節機能の強化	○ 駅間ネットワーク・重層的な歩行者ネットワークの形成を通じた交通結節機能強化 ○ 駅改良による、虎ノ門駅及び周辺の歩行者の混雑の解消	○ 地区内の駅前広場や歩行者通路等の基盤整備・地区周辺の道路環境整備・表層整備（③）等とあわせて、駅接続・虎ノ門地下歩道との接続を行うことで、虎ノ門駅と虎ノ門ヒルズ駅や霞ケ関駅、内幸町駅との駅間連携を強化する重層的な歩行者ネットワークの形成を図る。 ○ 既存の駅出入口及び駅施設の敷地内への取込み等による虎ノ門駅北側のラチ内外の空間の拡幅を通じ、虎ノ門駅及び周辺の歩行者の混雑の解消を図る。
	② 虎御門の歴史性をふまえた、地域のシンボルとなる駅まち空間の形成	○ 地域のシンボルとなる駅まち空間の形成 ○ タクシー・コミュニティバス等の多様な交通手段の導入による乗換乗継利便性及び地域交通の利便性の向上	○ 立体的に水と緑が積層する地上・地下一体の駅まち空間の整備や、周辺と連坦した緑豊かな空間形成によって、江戸のゲート空間であった虎御門の歴史性を継承し、地域の新たなランドマークとなるうるおいとにぎわいある交通結節拠点の形成を図る。 ○ 鉄道とシームレスに接続する交通広場を整備することで、多様な人々の移動を支える、タクシー・コミュニティバス、小型モビリティ等の多様な交通手段の導入を通じた地域交通の拡充や、地区周辺の回遊性の向上、さらに充電設備の整備を通じたEVバスの導入促進による環境負荷低減への寄与等を図る。
	③ 外堀の歴史性をふまえた、エリア間連携を強化する、緑豊かでウォーカブルなネットワーク形成	○ 外堀跡における道路環境整備（外濠リング整備）によるウォーカブルな歩行者空間の形成 ○ 愛宕山から日比谷公園につながる南北の緑の軸の形成 ○ 道路表層整備や駐車場集約等を通じた、歩行環境の改善	○ 千１４７号・千港１号における、街路樹・植栽帯整備、歩道拡幅や舗装整備等を行う道路環境整備により、外堀の歴史性を継承した、うるおいある道路景観及び快適な歩行環境の形成を図り、周辺駅との接続性の向上、地区の回遊性の向上を図る。また、緑陰空間の拡大や舗装の工夫を通じて、ヒートアイランド現象への対応等を図る。 ○ 区画道路沿いの緑化空間の整備によって、エコロジカルネットワークに配慮した空間形成を図るとともに、地区の回遊性の向上を図る。 ○ 幹線道路沿い（桜田通り・外堀通り・愛宕下通り）の道路表層整備や千港２号等における路上駐車施設の敷地内への集約により、歩行者の快適性・安全性を向上する。
2 地域の個性を伸ばし、国際競争力向上に資する都市機能の導入	① 国際規格や民間認証開発等のルール形成を支援し、新技術の社会実装等による国際競争力向上を実現する「（仮称）グローバル官民連携ハブ」の整備	○ 標準化・国際規格発行をはじめとする幅広いルール形成促進機能を備えた「ルール形成拠点」の整備により、新技術の社会実装、新市場創出及びビジネスの国際展開の支援	○ 現状では、民間企業がルール形成の重要性を十分に認識できていない、または十分にリソースを投入できていないことが企業成長の阻害要因となっていることから、民間企業の戦略的なルール形成活動を後押しし、企業の国際競争力・虎ノ門エリアのイノベーション創出力向上を図る。
	② 既存ストック等の利活用により、エリアのイノベーション創出力を高めるスタートアップ向け居住・滞在機能及び交流機能の整備	○ 既存ストックの利活用等による居住・滞在機能や交流機能の導入による、スタートアップ・起業家支援	○ 若手スタートアップを支援する居住・滞在機能及び交流機能等の導入を行うとともに、コミュニティ形成・発展のプラットフォームを整備することで、多様な交流支援を通じた、イノベーションの創出を促進する。

3 環境への取り組みと防災機能強化	① 環境負荷低減に向けた取り組み	○ 建物の省エネルギー化等による環境負荷低減の実施 ○ ゼロエミッション東京の実現に向けた脱炭素化の取組と電力需給のひっ迫回避に対応するHTTの取組	○ 空調システムにおいて井水等の地中熱利用により環境負荷低減を図るとともに、空調システムと連携した先進的な水循環システムを構築する。 ○ 環境計画書制度における段階３達成を目指すとともに、先進的な環境技術の導入等により、事務所用途においてZEB Readyを達成し、事務所以外の用途別の一次エネルギー消費量について、ZEB Orientedの基準以下となることを目指す。また、さらなる省エネルギー実現に向けて建物全体でZEB Readyを目指す。 ○ 計画建物において使用する電気は原則100%再生可能エネルギー由来とすること等により、CO2排出量のさらなる削減を図り、2050年ゼロエミッション東京の実現を目指す。 ○ 高効率のDHCを導入し、エネルギーの面的利用による環境負荷低減を図る。
	② 駅直近地区/緊急輸送道路沿道に相応しい防災性の確保	○ 災害時における一時滞留者や帰宅困難者の受け入れによる虎ノ門駅周辺の災害対応力の強化	○ 鉄道利用者や地区内の帰宅困難者を受け入れる一時滞在施設や防災備蓄倉庫、発災後安全が確保されるまでの間一時的に退避する一時滞留スペースを整備し、虎ノ門駅周辺開発地区と連携して駅周辺の防災性向上を図る。 ○ 非常用発電設備等により災害時においても72時間の電力確保し、地域の防災性の向上を図る。 ○ 緊急輸送道路を横断する地下歩行者ネットワークを構築し、災害時の安全な歩行者の退避と緊急車両の円滑な通行の両立を確保するとともに、駅周辺の一時滞留スペース等の連携を強化し、災害対応力の向上を図る。

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じて、次のとおり都市再生に貢献する。

本計画地では、地下鉄虎ノ門駅の改良、虎ノ門交差点下の地下歩道との接続、虎ノ門駅と一体となった地上・地下駅前広場の整備、多様な交通機能を備えた交通広場の整備等を通じ、地下鉄虎ノ門駅周辺における交通結節機能強化を図る。

また、駅前広場における地域のシンボルとなるみどり豊かな空間形成や特別区道千第 147 号（千１４７号）、千港１号における植栽帯の設置や舗装整備等の道路環境整備、区画道路整備及び沿道の緑地空間の整備等を通じて、歴史を継承したうるおいある都市空間の形成を図るとともに、快適な歩行者空間や、みどりのネットワークの形成を図る。

さらに、国内外からの高いアクセス性を更に強化する交通結節機能強化と地区の回遊性を高めるウォーカブルな空間形成とあわせて、国際色豊かな生活環境を兼ね備えた交流拠点としての立地特性、霞が関官庁街との近接性、都内有数のスタートアップの集積といった地域の個性を伸ばす都市機能の導入（（仮称）グローバル官民連携 HUB、スタートアップ向け居住・滞在機能及び交流機能）を行う事で、多様な交流がイノベーションを創出する、世界に選ばれる交流拠点を形成する。

加えて、地域冷暖房施設（DHC）や高効率設備機器の導入などの取組により環境負荷低減を図るとともに、帰宅困難者の一時滞在施設等の整備・防災備蓄倉庫の確保や、緊急輸送道路を横断する地下歩行者ネットワークの構築による、災害時の安全な歩行者の退避と緊急車両の円滑な通行の両立の確保・駅周辺の一時滞留スペース等の連携強化などを通じて、駅周辺の防災機能の強化を図る。

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、本事業の推進に必要となる「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　：東京都千代田区霞が関一丁目、港区虎ノ門一丁目各地内

■都市計画

地域地区　：商業地域、防火地域、駐車場整備地区

基準容積率　：800%

建蔽率　：80%（防火地域内の耐火建築物により100%）

■都市再生特別地区の区域面積　：約1.4ha（A地区：1.2ha、B地区：0.2ha）

■事業手法　：第一種市街地再開発事業（A地区）

■計画諸元

	A地区	B地区	計
敷地面積※1	約7,320㎡	約750㎡	約8,070㎡
建築面積	約6,350㎡	約680㎡	―
延べ面積 （容積対象面積※2）	約151,800㎡ （約117,120㎡）	約9,400㎡ （約7,500㎡）	約161,200㎡ （約124,620㎡）
計画容積率	約1,600%	約1,000%	約1,550%
建築物の高さの最高限度 （高さの基準点）	180m （TP＋6.2m）	60m （TP＋6.8m）	―
建築物の最高高さ・階数	約179m （TP＋6.2m） 地上28階,地下4階	約60m （TP＋6.8m） 地上12階,地下2階	―
主要用途	事務所、店舗、ビジネス支援施設、駐車場等	事務所、店舗等	―
駐車台数※3 ※4 （うち荷捌き台数）	296台 （16台）	―	296台 （16台）
駐車バイク台数	12台	―	12台
駐輪台数	61台	―	61台
予定工期（新築～竣工）※6	2031年度 （令和13年度） ～ 2036年度 （令和18年度）	2026年度 （令和8年度） ～ 2029年度 （令和11年度）	―

（※１）　敷地面積は、街区再編後の面積である。

（※２）　容積対象面積は、都市計画図書備考欄に特記する対象物に供する面積を除いたものとする。

（※３）　「千代田区駐車場計画（令和３年７月　千代田区）」・「港区低炭素まちづくり計画の駐車機能集約区域内における建築物の駐車施設の附置等に関する条例」等を踏まえ、関係機関と協議・調整の上、決定する。当該協議等により、変更となる可能性がある。

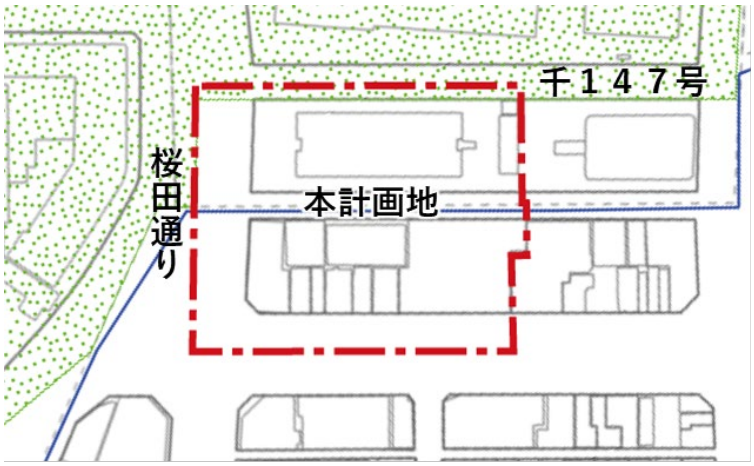
（※4）　B地区については、東京都駐車場条例第18条（駐車場の隔地整備）及び東京都駐車場条例第17条の２（荷捌き駐車場の整備に関する但し書き）の適用を行う。
なお、隔地駐車場の整備先はA地区内とする

（※５）　施設計画については、バリアフリーに配慮した計画とし、バリアフリー法の誘導基準と福祉のまちづくり条例の努力基準を目指す。

（※６）　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。

※備考

都市再生特別地区の区域のうち、道路（千１４７号及び桜田通り）の一部が一団地の官公庁施設（霞が関団地）の区域と重複する。

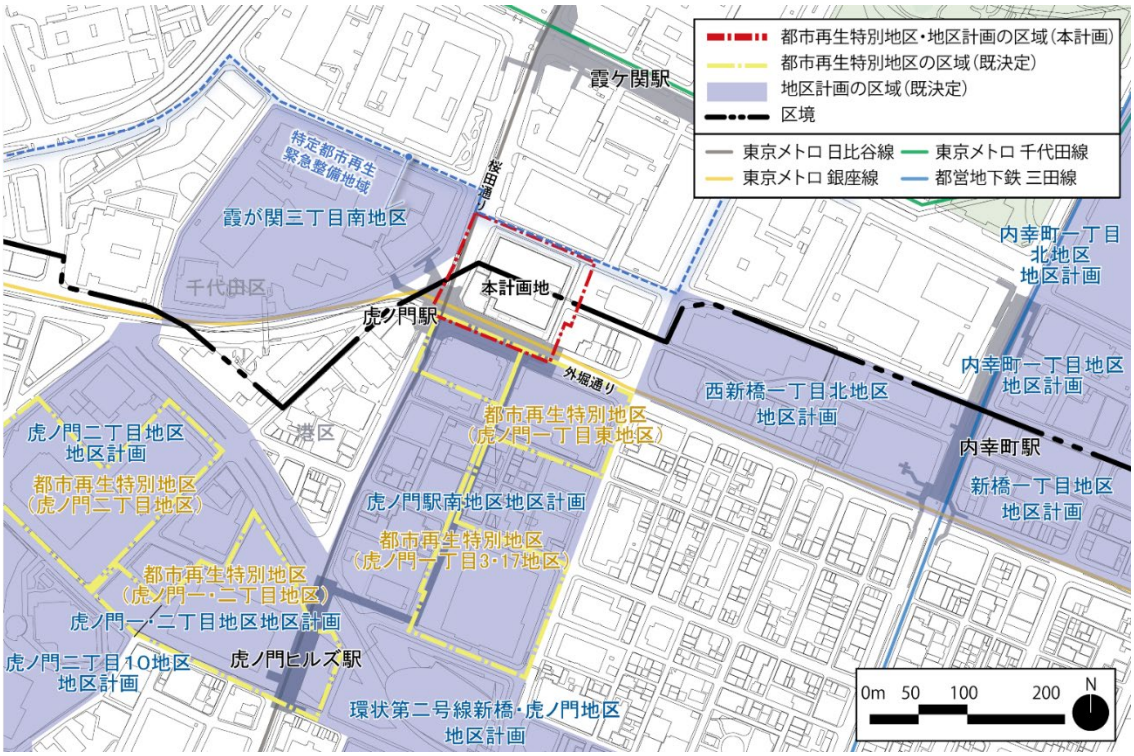


都市再生特別地区の区域

一団地の官公庁施設

※千代田区都市計画情報マップを加工して作成

■位置図


都市再生特別地区・地区計画の区域（本計画）
都市再生特別地区の区域（既決定）
地区計画の区域（既決定）
区境
東京メトロ 日比谷線
東京メトロ 千代田線
東京メトロ 銀座線
都営地下鉄 三田線
霞ケ関駅
桜田通り
特定都市再生緊急整備地域
霞が関三丁目南地区
千代田区
本計画地
虎ノ門駅
外堀通り
内幸町一丁目北地区地区計画
内幸町一丁目地区地区計画
西新橋一丁目北地区地区計画
内幸町駅
新橋一丁目地区地区計画
都市再生特別地区（虎ノ門一丁目東地区）
虎ノ門二丁目地区地区計画
都市再生特別地区（虎ノ門二丁目地区）
港区
虎ノ門駅南地区地区計画
都市再生特別地区（虎ノ門一丁目3・17地区）
都市再生特別地区（虎ノ門一・二丁目地区）
虎ノ門一・二丁目地区地区計画
虎ノ門二丁目10地区地区計画
虎ノ門ヒルズ駅
環状第二号線新橋・虎ノ門地区地区計画
0m 50 100 200 N

■配置図


千147号
桜田通り
A地区
区画道路
千港２号
愛宕下通り
B地区
虎ノ門駅
外堀通り
虎ノ門駅前地区
虎ノ門一丁目東地区
0m 25 50 100 N

■イメージパース

（計画地南西方向から見る。）



（２）建築物の容積率の最高限度の設定の考え方

基準容積率		都市再生への貢献の評価		容積率の最高限度
800%	＋	750% １）　新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点を形成する都市基盤の整備 ２）　地域の個性を伸ばし、国際競争力向上に資する都市機能の導入 ３）　環境への取り組みと防災機能強化	＝	1,550% A 地区 1,600% B 地区 1,000%

（３）都市再生への貢献

１）新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点を形成する、都市基盤の整備

１）－１上位計画

都市再生緊急整備地域の地域整備方針（東京都心・臨海地域）（令和５年８月改定　都市再生本部）

環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域においては、整備の目標として、緑豊かな地域特性を生かしたうるおいのある都市空間を形成する旨が掲げられている。また、都市開発事業を通じて推進すべき都市機能に関する事項として、虎ノ門駅周辺の交通結節機能の強化が示されており、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として、道路や敷地内通路等の連携による地上・地下の重層的な歩行者ネットワーク等の充実や、駅や周辺の開発に併せた交通結節機能の強化が示されている。

都市づくりのグランドデザイン（平成２９年９月　東京都）

赤坂・六本木・虎ノ門における将来像として、駅を中心とした交通結節機能の強化や緑豊かなゆとりのある空間の創出が掲げられている。

また、政策方針として「地下鉄駅を中心としてまちの顔をつくる」ことが掲げられており、取組内容として「便利でにぎわいのある空間づくり」や「地下鉄とまちをつなぐ空間のバリアフリー化」が示されている。

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和３年３月　東京都）

虎ノ門における将来像として、地下鉄駅の新設や改良、地下歩行者通路、バスターミナルの整備など、交通結節機能を強化するとともに、街路樹の充実によるみどりの軸の形成、沿道のまちづくりによる緑化が進み、広がりと厚みのあるみどりを形成していく旨が掲げられている。また、敷地統合などによる機能更新の促進、公共交通などへのアクセスを高める歩行者ネットワークを整備する旨が掲げられている。

TOKYO GREEN BIZ 東京都の緑の取組 Ver.３（令和７年１月　東京都）

公園や緑地などの整備に加え、道路や水辺などを活用したネットワークを形成することで、水と緑溢れる東京の実現が掲げられている。また、「まちのシンボルとなる緑豊かな空間の創出」として、道路や広場などの公共空間やこれまで緑化されていない地下空間や屋内空間などを、緑あふれ、人が憩い、楽しく歩くことができる都市空間へと再編していく取組を進めていくこととされている。

千代田区都市計画マスタープラン（令和３年５月　千代田区）

駅前広場空間や道路、通路、地下空間等のネットワーク、地上へ続くバリアフリールートの整備など、鉄道駅の改修や駅周辺の建築・開発・まちづくりと連携して、地上・地下をつなぐ安全で快適な移動環境の整備を進めていく旨や、誰もが円滑に乗り換えられる交通結節点の機能や空間の充実・再編を進めていく旨が掲げられている。

都心中枢エリア（永田町・霞が関一体）においては、周辺の歴史性と豊かな緑の環境を保

全・活用し、文化、教育、オフィス、居住の機能が調和した多様性のある複合市街地としていくこととされている。

千代田区緑の基本計画（令和３年７月改定　千代田区）

内濠リングと外濠リングを基盤とする、緑と水を主役とする構造的なネットワークの形成が掲げられている。また、連続する水と緑の空間を形成し、緑や水を感じながら、また千代田区の歴史文化に触れながら歩くことのできる環境を形成する旨が掲げられている。

港区まちづくりマスタープラン（平成２９年３月改定　港区）

駅周辺の都市機能の更新に併せて、駅機能の改善や充実を図るとともに、駅へのアクセスや乗換え、乗継ぎの利便性の向上、空間を立体的に有効活用した、駅前広場や道路、歩行者通路の整備、自転車シェアリングポートの設置などにより、多様な交通手段を便利に使いこなせるよう交通結節拠点を形成することとされている。地下鉄駅周辺では、周辺の開発事業等に併せてまちに顔を向けた整備を推進する旨が掲げられている。

また、開発事業等におけるオープンスペースの確保、民有地内の緑化の推進やエコロジカルネットワークの形成といった内容が示されている。

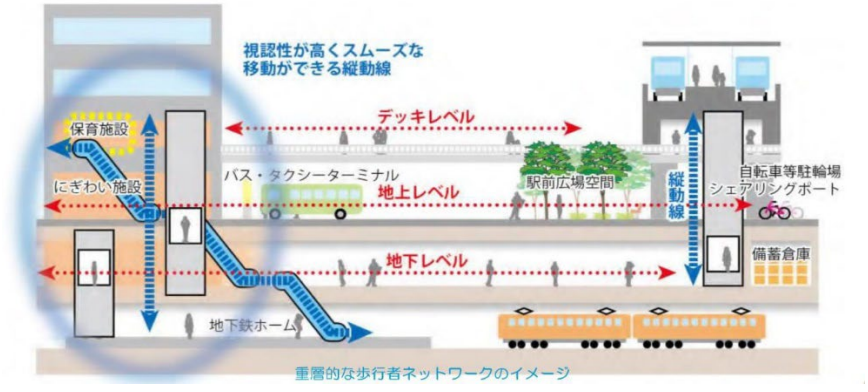
虎ノ門地域においては、民有地を活用した既存駅舎改修や地下鉄新駅整備等の交通機能の拡充などを契機として、複数の大規模な開発事業等の連携により市街地環境の質を向上させ、国際的なビジネス・交流拠点を形成していく旨が掲げられている。

新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン（令和元年７月　港区）

主要駅周辺においては、駅機能の強化と併せて周辺のまちづくりが連携し、バリアフリーに配慮した重層的な歩行者ネットワークを形成することで、安全で快適な歩行者空間を創出していく旨や、鉄道やバス、タクシー、自転車など多様な交通手段の乗換や乗継が快適に行えるようゆとりやにぎわいのある空間を一体的に整備することで、まちの回遊性を向上させ楽しく歩ける環境の形成を目指す旨がまちづくりのポイントとして掲げられている。

また、まちづくりの動向や新たな交通需要に対応するため、広域的な公共交通と連携してコミュニティバス（ちぃばす）の運行改善を図るなど、地域交通の利便性を高める旨が掲げられている。

加えて、芝公園～愛宕山～日比谷公園を結ぶ緑の軸を意識した道路と沿道が一体となった緑化を推進することとされている。



虎ノ門地区都市再生安全確保計画（令和３年１０月改定　港区）

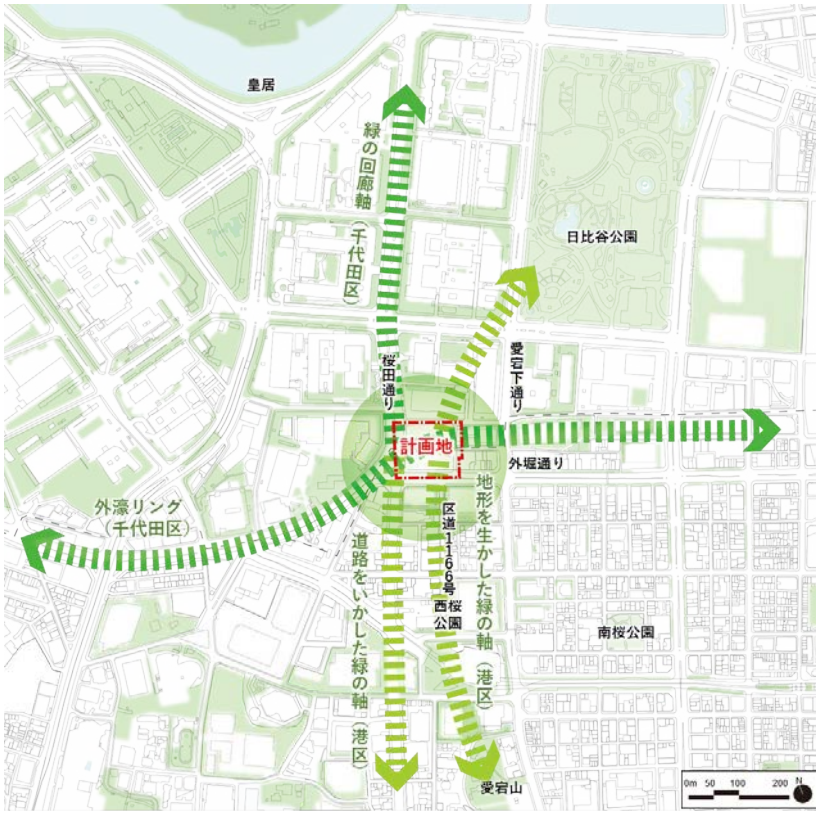
複数の都市開発プロジェクトで整備される災害対応機能を相互に連携し、エリア全体で対応する旨が掲げられている。また対策の方向性として、地下鉄駅や各街区の一時滞在施設等をつなぐ歩行者動線を整備し、緊急車両の通行の妨げとならない退避ネットワークの形成があげられており、将来の開発整備や機能更新に合わせて、街区間の歩行者ネットワークを拡充していき、エリア全体としての安全な退避ネットワークの形成に取り組んでいくこととされている。

港区総合交通計画（令和５年３月　港区）

港区の目指すべき将来像として交通結節点の機能充実があげられており、高密な鉄道・バスネットワークを補完する充実したコミュニティ交通（ちぃばす、お台場レインボーバス）、自転車シェアリング等のシェアモビリティサービスが充実することとされている。また、基本方針として、移動者が“多様な選択”をするための交通環境づくりや交通結節点（のりかえ）の利便性・快適性の向上等が掲げられている。

○複数の緑の軸が交差する計画地

「緑の基本計画」（令和３年７月改定　千代田区）において、江戸時代に見られた緑と水を主役とした都市づくりの思想を現代に復権させる、緑と水を主役とする構造的なネットワークの基盤として示される「外濠リング」や、緑が連続する街並みの創出や緑陰の確保等を通じた快適な歩行環境・居心地の良い環境を形成することが示される「緑の回廊軸」（桜田通り）が位置付けられている。また、「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」（令和元年７月　港区）においては、芝公園～愛宕山～日比谷公園を結ぶ緑の軸が「地形を生かした緑の軸」に、桜田通りが道路や沿道において緑化を推進する「道路をいかした緑の軸」にそれぞれ位置付けられている。本計画地はそれらの複数の緑の軸が交差する結節点に位置する。



１）－２地区の歴史・現況・課題

① 地区の歴史

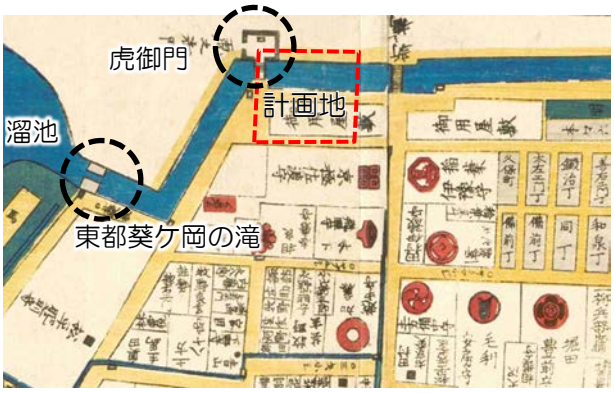
本計画地はかつての外堀上に位置しており、近傍には江戸六口の一つとして四神相応の白虎にあたるとされた「虎御門」や「東都葵ヶ岡の滝」の滝が存在した。「虎御門」は、江戸と小田原方面を結ぶ主要街道であった中原街道（現在の桜田通り）に面する江戸城のゲート空間であり、人々の往来の要衝としてにぎわいを見せていた。

江戸城外堀は、上水や湧水、雨水などの余水を受け入れて下流へ流す構造となっており、都市のインフラとしての役割を担っていた。その一環として、「東都葵ヶ岡の滝」の奥に見える溜池は、飲料水を確保するための上水ダムとして建設された。

「東都葵ヶ岡の滝」は江戸の名所として葛飾北斎や歌川広重の浮世絵に描かれており、葵坂には立葵が植えられているなど、水と緑の景観が形成されていた。

明治期以降、霞が関地区において日本の中枢である官庁街が形成された一方で、「虎御門」は撤去され、外堀は埋め立てられたことで、地区の歴史性が感じられる空間は失われた 。

〇江戸城のゲート空間であった「虎御門」に近接



出典：東京都立図書館「増補改正芝口南西久保愛宕下之図 」を加工して作成
（https://archive.library.metro.tokyo.lg.jp/da/detail?tilcod0000000013-00042280）

〇虎ノ門遺址



〇浮世絵に描かれた水と緑の景観



歌川広重
江戸名所図会　虎の門

出典：
国立国会図書館「錦絵でたのしむ江戸の名所」
(https://www.ndl.go.jp/landmarks/)

〇近傍の外堀遺構（史跡江戸城外堀跡石垣）



〇外堀埋め立ての経緯

西暦	和暦	虎ノ門付近の外濠の変遷
1870～1872	明治03～05	城門の撤去
1889	明治22	埋立
1903	明治36	埋立
1905	明治38	市電開通（飯田橋～四谷見附・四谷見附～虎ノ門）→外堀通りの拡幅、堀側法敷の切土
1929	昭和04	中央線の複々線化に伴う一部埋め立て

出典「史跡江戸城外堀跡保存管理計画書」を基に作成
（平成 20 年３月　千代田区、港区、新宿区）

②地区の現況・まちづくりの経緯

本計画地は地下鉄銀座線虎ノ門駅に隣接しており、地下鉄三田線内幸町駅や日比谷線・丸の内線・千代田線が乗り入れる地下鉄霞ケ関駅にも近接しているなど、交通利便性が極めて高い地区である。また、交通手段別分担率においては鉄道の占める割合が８割を超えており、鉄道利用者が非常に多い地区であるといえる。

外堀通り以南の虎ノ門地区南側においては、平成 14 年に都市再生緊急整備地域に、平成 24 年に特定都市再生緊急整備地域に指定され、まちづくりと一体的に連坦して地下鉄駅の新設や改良、地下歩行者通路、バスターミナルの整備など、交通結節機能の強化が図られ、都市基盤と一体となった国際的な生活環境を備えたビジネス・交流拠点が形成されてきた。本計画地についても、令和５年９月に特定都市再生緊急整備地域の環状第２号線新橋周辺・赤坂・六本木に新たに指定され、虎ノ門駅周辺の交通結節機能の強化が地域整備方針に位置付けられた。

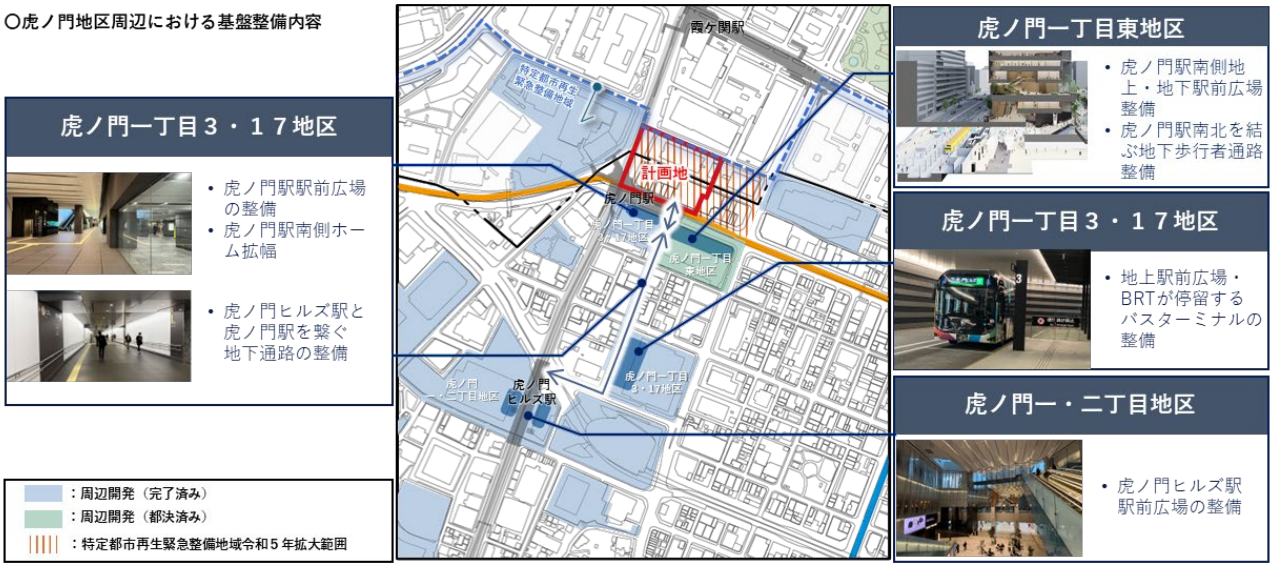
〇参考　本計画地周辺交通手段別分担率

手段	鉄道	バス	自動車	2輪車	自転車	徒歩	その他	合計
千代田区霞が関周辺	89.5%	0.9%	4.5%	0.0%	0.0%	5.1%	0.0%	100.0%
港区虎ノ門周辺	82.0%	1.4%	6.5%	0.3%	1.5%	8.1%	0.2%	100.0%
合計	83.3%	1.3%	6.2%	0.3%	1.2%	7.6%	0.2%	100.0%

（平成３０年　第６回東京都市圏パーソントリップ調査　の「事務所・会社・銀行」トリップエンド数を元に作成。）

〇虎ノ門地区南側（虎ノ門駅～虎ノ門ヒルズ駅周辺）における一連の開発と基盤整備内容

虎ノ門地区南側ではまちづくりと一体となって駅改良や地下ネットワークの形成等の都市基盤整備が進められており、虎ノ門ヒルズ駅や、これと虎ノ門駅を結ぶ特別区道第 1166 号の地下部分（以下、港区地下道とする）などが整備されている。本計画地が隣接する虎ノ門駅においても、虎ノ門駅前地区において駅南側のホーム拡幅や駅前広場が整備され、虎ノ門一丁目東地区において駅前広場整備やラチ外を接続する地下歩行者通路の整備等が計画されている。また、外堀通りと桜田通りの交差点である虎ノ門交差点下では、虎ノ門地下歩道（交通結節点事業）として、虎ノ門駅に直結する地下歩道（以下、国道地下道とする）の整備が進められている。



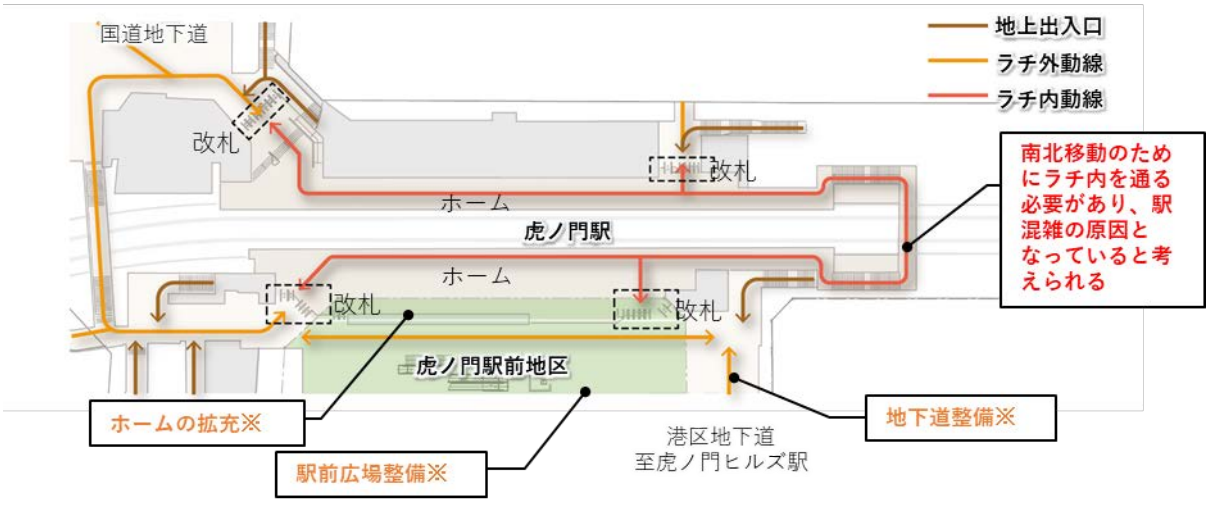
③地区の課題

③―１　虎ノ門駅北側の混雑・バリアフリーネットワークの不足

虎ノ門地区南側において基盤整備が連担して進められてきた一方、虎ノ門駅北側においては未整備の状況となっており、駅北側ホームは狭小な空間となっている。駅北側は鉄道利用者等により混雑しており、今後の周辺開発利用者の増加に伴い更なる状況の悪化が懸念される。ラチ外の地下歩行者ネットワークも分断されており、バリアフリー動線の不足が課題となっている。また、地上においても、外堀通りにおけるピーク時交通量の大半が駅利用者であり、外堀通りに交通負荷がかかっている中で、地下鉄駅出入口によって歩行者空間が狭められている。

○虎ノ門駅前地区完了時の状況と課題

駅南側のホーム拡幅や駅前広場が整備されるとともに、虎ノ門ヒルズ駅から虎ノ門駅南側まで至る、地下歩行者ネットワークが形成された。一方で、ラチ外で駅の南北を結ぶ動線が限定的であることから、駅利用者の南北の移動の際にラチ内移動が多く発生し、混雑を招く一因となっていると推察される。



※ラチ外通路整備・駅前広場整備については別事業により整備

○虎ノ門一丁目東地区完了時の整備内容と駅北側の課題

虎ノ門一丁目東地区において、南東部の駅前広場及び南側から連続する地下の歩行者ネットワークが北側へ延伸され、ラチ外の歩行者通路が整備される。一方で、駅北側は依然として狭小な駅空間であり、駅南側から整備されてきた歩行者ネットワークを受ける空間も不十分となっており、今後の周辺開発利用者の増加に伴い混雑が生じる恐れがある。



※ラチ外通路整備・駅前広場整備については別事業により整備

③―２　交通結節機能の不足

「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」においては虎ノ門駅における電車やバス、タクシー、自転車など多様な交通手段の乗換や乗継の利便性の向上が求められているが、虎ノ門駅周辺においては、交通結節機能が不足しており、乗換の利便性が低いことが課題となっている。また、まちづくりの動向や新たな交通需要に対応するため、広域的な公共交通と連携してコミュニティバスの運行改善を図るなど、地域交通の利便性を高めることとされている。例えば、港区コミュニティバス（「ちぃバス」）については、鉄道との乗換利用を行っている利用者が多く見られることから、乗換利便性の向上が求められる。「ちぃばす」については一部電気バスが導入されているが、新橋駅―みなとパーク芝浦間を結ぶ芝ルート上に充電設備が無く、電気バスの運用に制限が生じているといった状況にある。

また、乗降客数が同等の周辺駅においては、タクシー乗り場が整備されているなかで、虎ノ門駅はタクシー乗り場が整備されておらず、幹線道路である外堀通り・桜田通りの交差点（虎ノ門交差点）付近でのタクシーの路上での乗降が発生しており、交通安全上望ましくない状況となっている。

○虎ノ門交差点付近のタクシー路上乗降車台数・人数の調査結果（令和４年７月 19 日）

- 交差点付近において１２時間合計で、台数として３００台程度、利用人数としては４００人程度の乗降が見られる。

時間帯	利用台数			利用人数（合計）		
	乗車	降車	計	乗車	降車	計
12時間計	**181**	**124**	**305**	265	147	412

○周辺駅のタクシー乗り場の有無

- 周辺駅の乗降客数とタクシー駅前乗り場の有無を次頁に示す。
- 虎ノ門駅と同等の乗降客数の駅では駅前にタクシー乗降場が整備されているのに対し、虎ノ門駅では整備が進んでいない。

駅名	タクシー駅前のりば
新橋	○
汐留	－
内幸町	－
虎ノ門	－
神谷町	－
御成門	－
芝公園	○
三田	－
大門	－
浜松町	－
田町	○
虎ノ門ヒルズ	○*
赤坂見附	○
青山一丁目	－
外苑前	○*
赤坂	○*
乃木坂	○
溜池山王	○
六本木	○
六本木一丁目	○
お台場海浜公園	－
品川	○
表参道	－
麻布十番	－
広尾	－
台場	－
白金高輪	○*
泉岳寺	－
赤羽橋	－
白金台	－
高輪台	－
竹芝	○
日の出	－
芝浦ふ頭	－
高輪ゲートウェイ	○



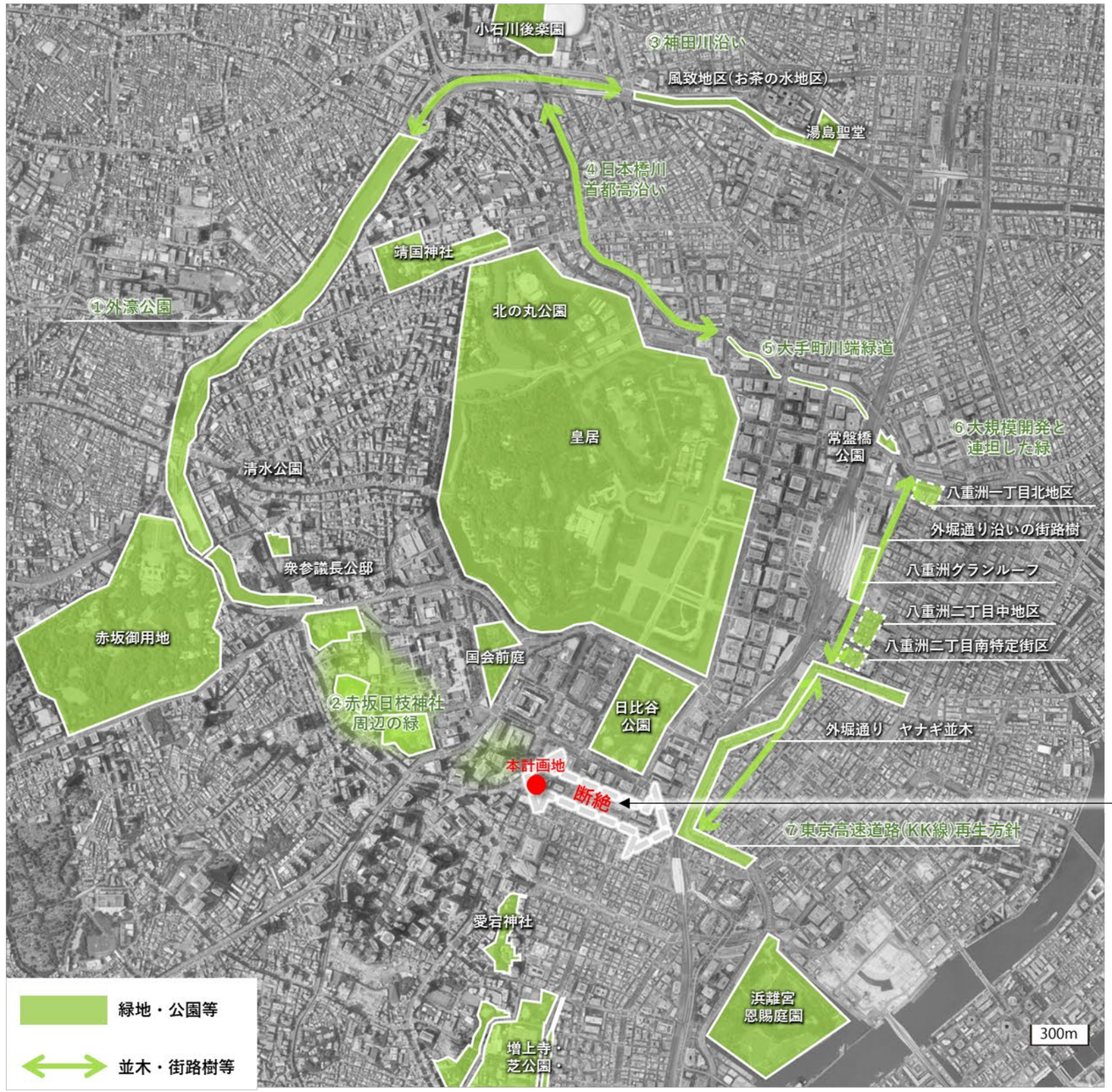
〇タクシーのりば位置

※「港区総合交通計画」を加工して作成。乗降客数については東京メトロ HP「駅別乗降人員順位表(2024 年度一日平均)」を出典とする

③―３　緑のネットワークの断絶・低い緑被率

江戸城外堀跡については、都市計画公園や開発事業による緑の整備、Tokyo Sky Corridor（KK 線）など、緑のネットワークが形成されつつあるが、本計画地を含む新橋・虎ノ門エリアについては緑が断絶している状況にある。また、エコロジカルネットワークの観点からみても、本計画地周辺は多様な生物を誘致する圏域から隔絶している。さらに、本計画地周辺（※新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドラインの対象範囲）の緑被率についても港区内において低い水準にあるといえる。

○計画地周辺で断絶する、外堀跡の緑のネットワーク



○外濠リングを構成する緑の例













■計画地付近の外堀跡の様子
（千港１号）

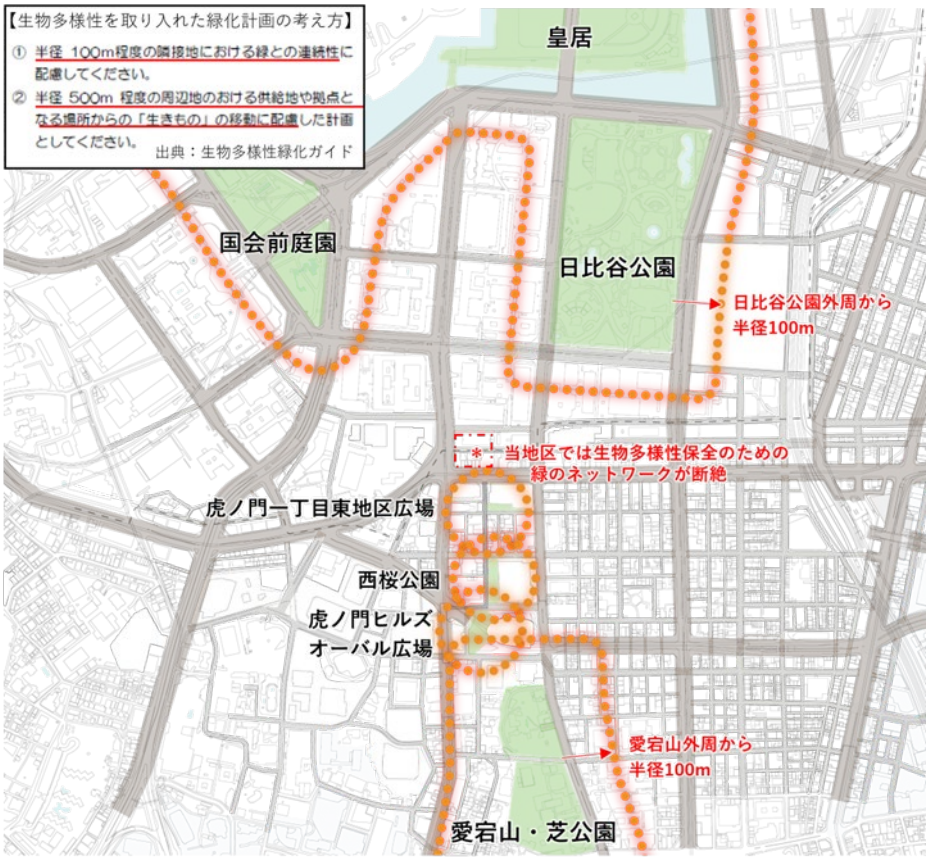
　みどりや潤いが感じられない空間となっている。



※図面については地理院地図Vector(写真)を加工して作成
【画像出典】
③千代田区ホームページ
https://www.city.chiyoda.lg.jp/koho/kuse/gaiyo/yokoso/shashinkan/2010/505.html
⑦都市整備局ホームページ
https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/documents/d/toshiseibi/pdf_bunyabetsu_kotsu_butsuryu_pdf_saisei_gaiyou03

○本計画地で断絶する生物多様性保全のための緑のネットワーク

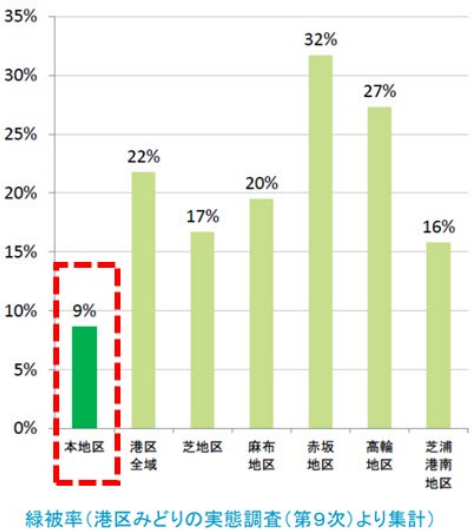
- 半径 100m 程度の隣接地における緑との連続性が断たれており、生物多様性保全の観点で緑のネットワークが断絶している。



○港区　生物多様性緑化ガイドを元に作成

○低い緑被率

- 港区全体の緑被率約 22%に対して、本計画地周辺（※新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドラインの対象範囲）は約９%と非常に低い水準にある。



緑被率（港区みどりの実態調査（第9次）より集計）



航空写真（港区みどりの実態調査（第9次）を基に作成）

○新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドラインを元に作成

③―４　老朽化の進行・災害対策の必要性

本計画地が接する外堀通り、桜田通りは緊急輸送道路に位置付けられており、災害時に救命活動や物資輸送を行う路線として定められている。虎ノ門駅北側は敷地面積が小さく、細分化されており、築年数 50 年を超える建物等の旧耐震の建物が複数存在しているなど、緊急輸送道路沿道の地区としての防災性に課題がある。また、虎ノ門地区安全確保計画において、災害時には、虎ノ門駅周辺等について緊急車両の通行と滞留者が交錯し混乱が生じる恐れがあることが示されており、地下鉄駅や各街区の一時滞在施設等をつなぐ歩行者動線を整備し、緊急車両の通行の妨げとならない退避ネットワークの形成が求められている。

また、港区芝地区は区内でも特に昼間人口が多い地域であり、多数の帰宅困難者の発生も想定されることからそれらを受け入れる施設が必要であると考えられる。

③―５　まとめ

地下鉄虎ノ門駅北側の整備が未了であり、駅や周辺の歩行者の混雑や、バリアフリー対応の歩行者ネットワークの不足といった都市基盤上の課題を抱えているとともに、他の交通手段への乗換・乗継利便性の不足、周辺交差点における交通安全性への懸念といった交通結節機能に関する課題を有している。

また、かつての外堀における水と緑の景観といった歴史性が感じられない空間となっており、緑のネットワーク・エコロジカルネットワークの断絶、オープンスペース、緑被率等の不足等の課題を有する。さらに、駅直近地区・緊急輸送道路沿道地区として、老朽化した建築物や比較的小規模な敷地が多いといった防災上の課題への対応や災害時の駅滞留者と緊急車両の分離による移動環境確保が求められる。

１）－３取組の方針

本計画地内の基盤整備と周辺エリアを結ぶネットワーク整備により、地区のポテンシャルを最大限生かしながら、新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点を形成する。

①方針１　駅間歩行者ネットワークの強化

本計画地は複数駅が近接して位置しており、交通利便性が非常に高いという特性を有している。「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」においても「周辺地域とのアクセス性向上による交通結節機能の強化と拠点内の立体的な歩行者ネットワークの整備」が示されており、国際ビジネス・交流拠点にふさわしい、快適で回遊性の高い歩行者空間の拡充が求められている。これらをふまえ、先行して整備されてきた重層的な歩行者ネットワークと接続する快適で回遊性の高い歩行者空間の拡充を行い、駅間ネットワークの強化を図る。

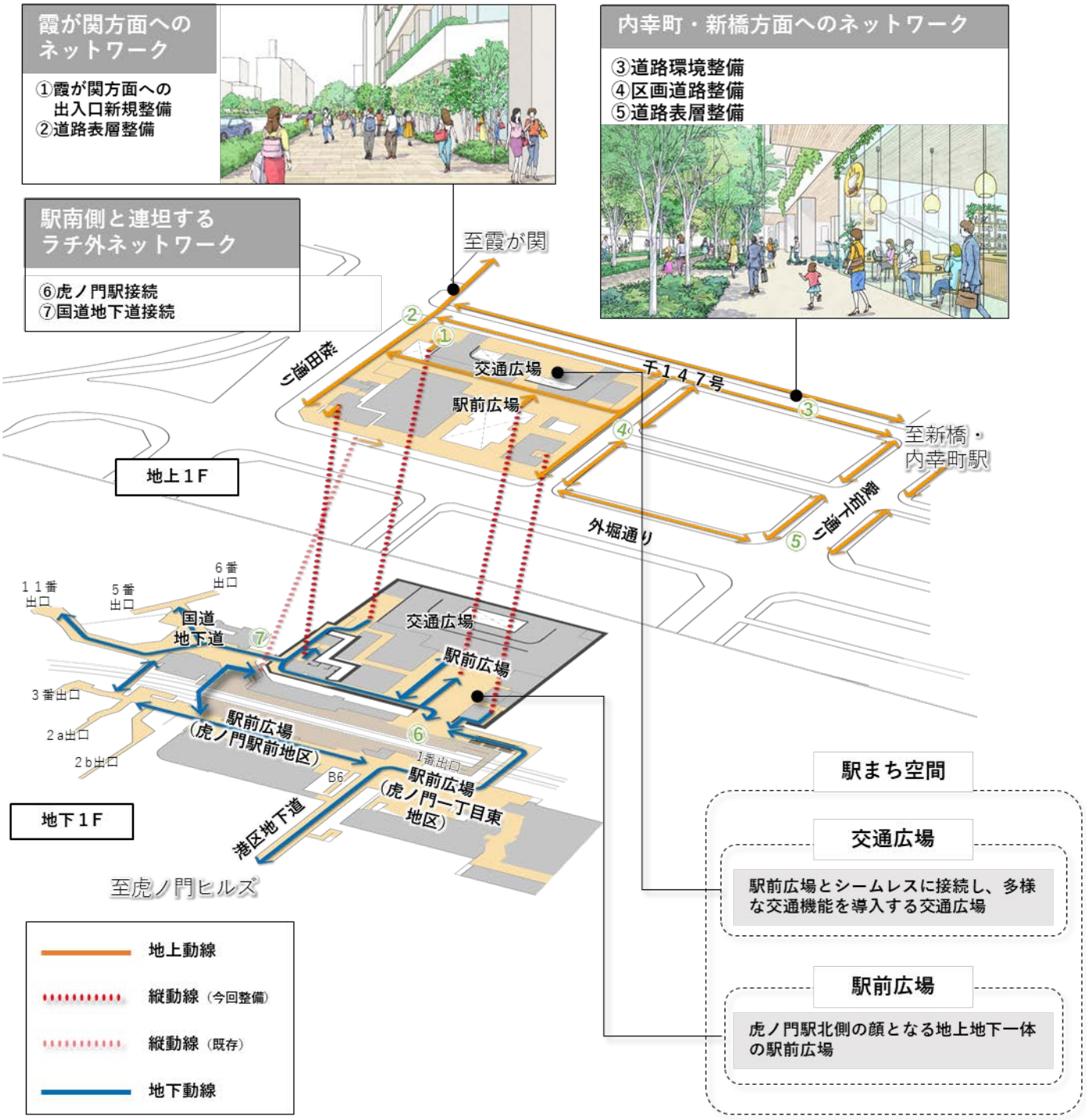


〇駅間歩行者ネットワーク

②方針２　基盤整備と重層的な歩行者ネットワークの形成

先行開発と連坦し、地域のシンボルとなる駅前広場や多様な交通機能を有する交通広場を整備する。交通広場は歩行者の安全性や周辺の交通環境に配慮し、主要な歩行者ネットワークや幹線道路を避けた位置に配置する。

駅前広場や歩行者通路等の地区内の基盤整備とあわせて、地区周辺における道路環境整備・道路表層整備等を実施することで、先行して整備されてきた重層的な歩行者ネットワークの霞ケ関駅方面や内幸町駅方面への接続性の強化を図る。



〇虎ノ門駅周辺の交通結節強化のイメージ

１）－４　整備・取組内容

以上の方針のもと、本計画では大きく以下３点の基盤整備を実施する。

① 駅まち一体の都市基盤整備による、虎ノ門駅周辺のラストワンピースとなる交通結節機能の強化

② 虎御門の歴史性をふまえた、地域のシンボルとなる駅まち空間の形成

③ 外堀の歴史性をふまえた、エリア間連携を強化する、緑豊かでウォーカブルなネットワーク形成

①駅まち一体の都市基盤整備による、虎ノ門駅周辺のラストワンピースとなる交通結節機能の強化

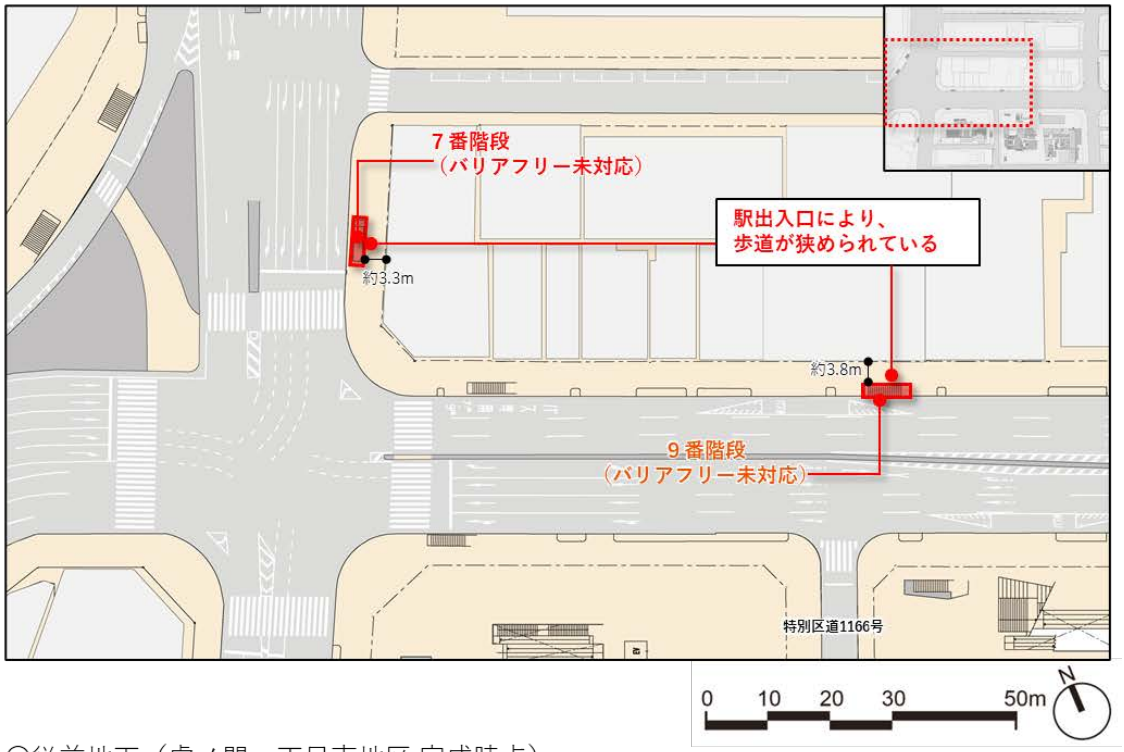
駅出入口及び駅施設の敷地内への移設を行うことで、虎ノ門駅北側のラチ外コンコース及びホームの拡幅等の駅改良を実施するとともに、本計画地と虎ノ門駅との地下接続（駅接続）や地区内の歩行者通路整備等を行い、駅利用者による駅及び周辺の混雑緩和を図る。また、港区地下道と国道地下道とを本計画地内を介して接続し、バリアフリーに対応した地下歩行者ネットワークを延伸する。

これらの取組を通じて、緊急輸送道路である外堀通り・桜田通りを横断する地下歩行者ネットワークを先行開発と連坦して構築し、災害時の安全な歩行者の退避と緊急車両の円滑な通行の両立を確保するとともに、駅周辺の一時滞留スペース等の連携を強化し、駅周辺の災害対応力の向上を図る。また、駅接続部においては、災害時の駅周辺の災害対応力強化の観点から、群衆事故等の２次災害の発生を防ぐため、安全で快適なゆとりある空間を確保する。

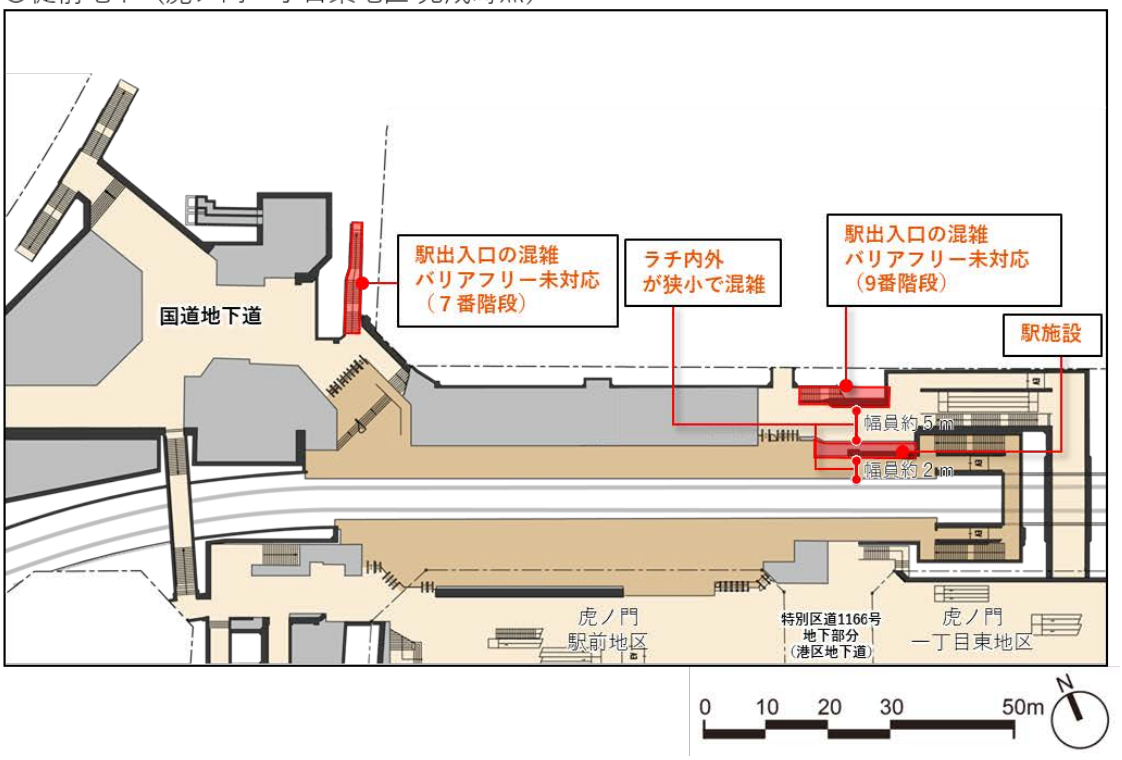
①―１従前の課題

従前においては、地下鉄駅から地上へ至るバリアフリー動線が不足し、また、地下鉄駅ラチ内外が狭小な空間となっている。さらに、地上部は駅出入口等によって歩道が狭められており、周辺開発による歩行者交通量の増加による状況の悪化が懸念される。

○従前地上



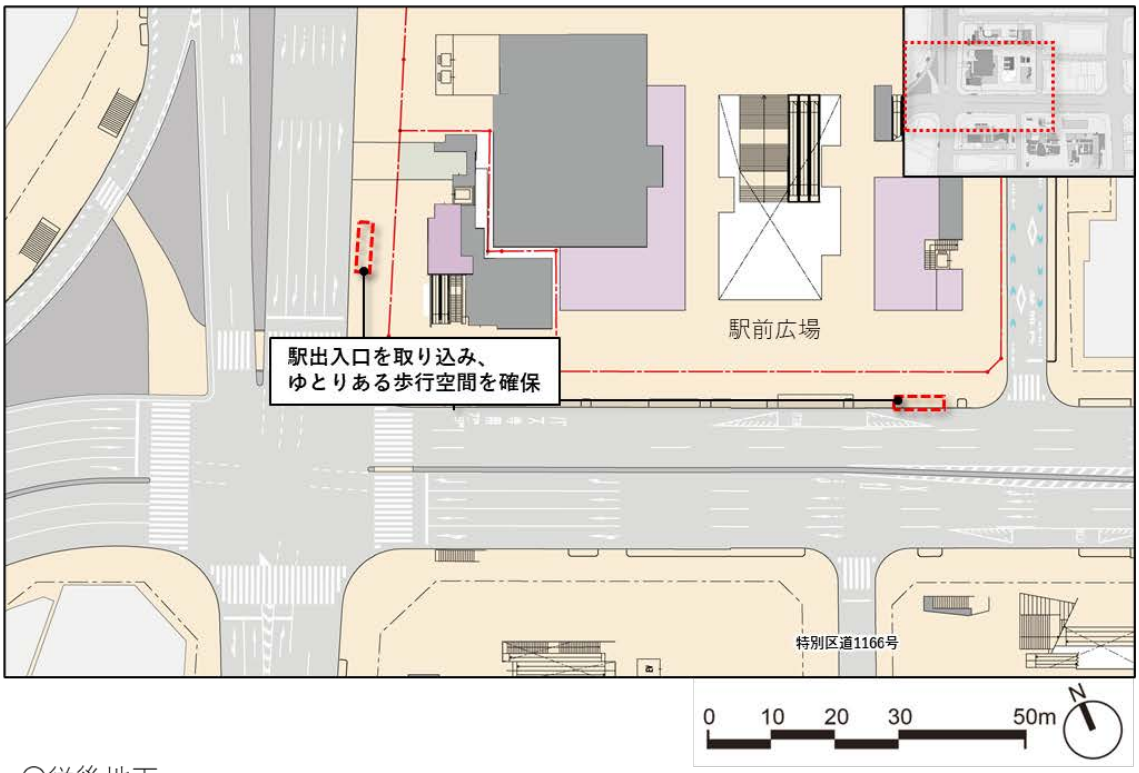
○従前地下（虎ノ門一丁目東地区 完成時点）



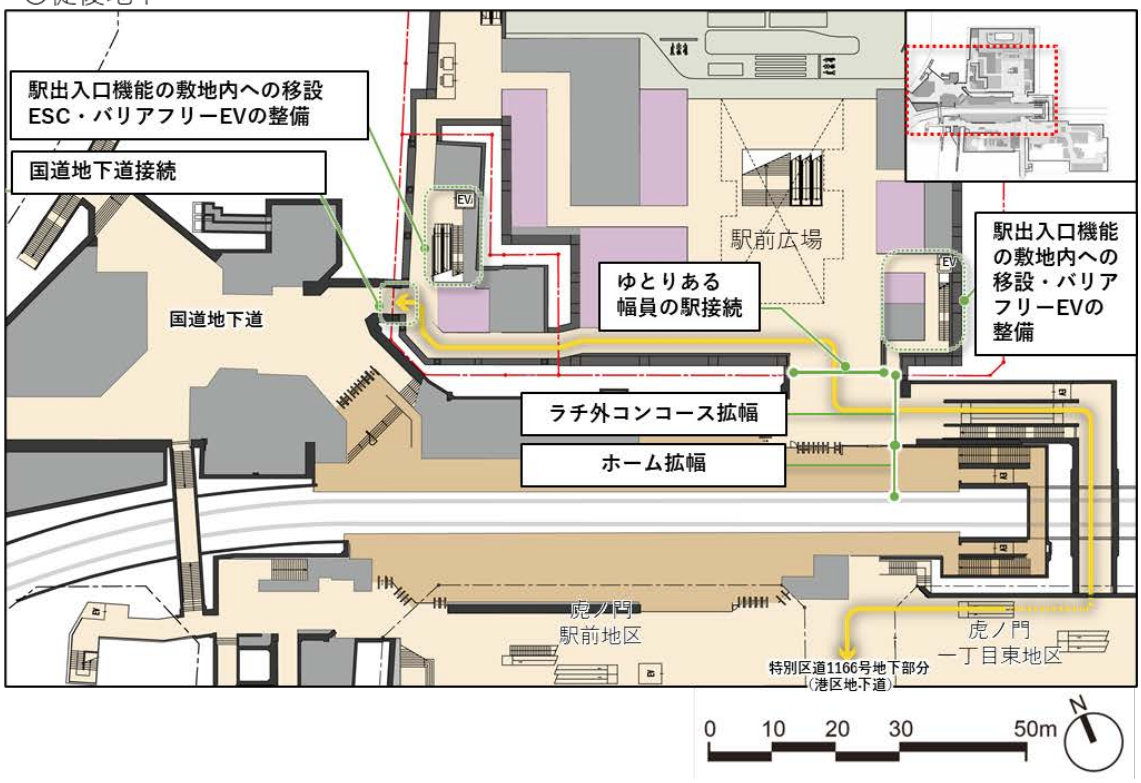
①―２整備内容

駅出入口や駅施設等を本計画地内に取り込み、ラチ外コンコース及びホームの拡幅等により、駅利用者等の混雑緩和を図るとともに、国道地下道との接続やバリアフリー動線整備等を通じて、先行開発で整備されてきた地下ネットワークを延伸する。また、地上部においては、歩道部の駅出入口の撤去と合わせて、沿道に駅前広場等を整備することで、歩道と一体的に駅周辺におけるゆとりある通行空間と駅前にふさわしいにぎわいある広場空間を確保する。

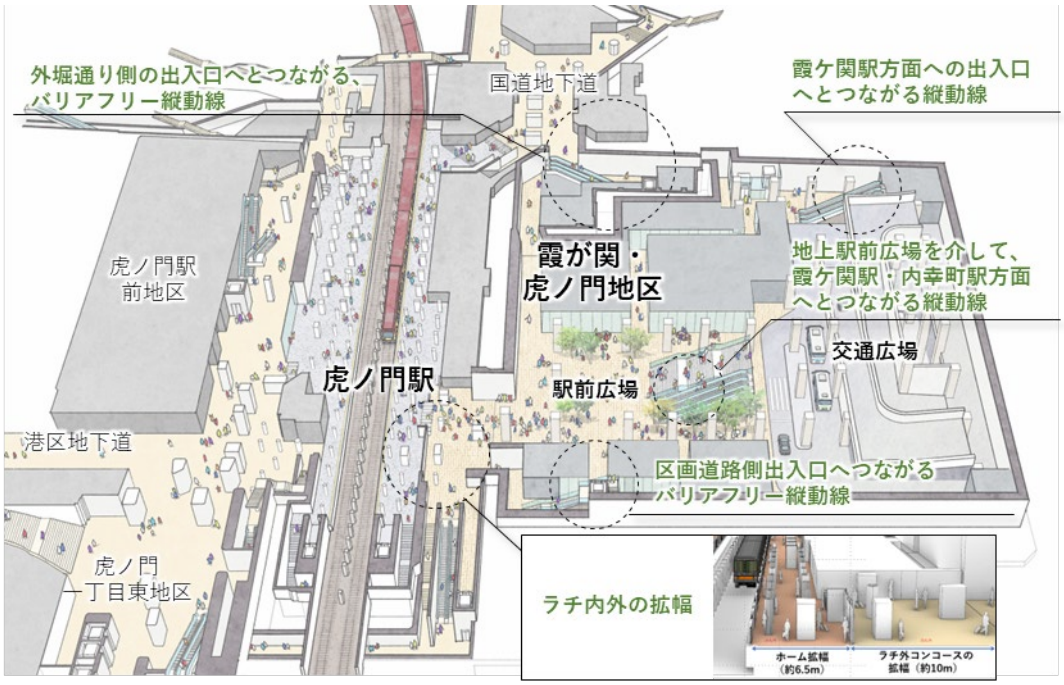
○従後地上

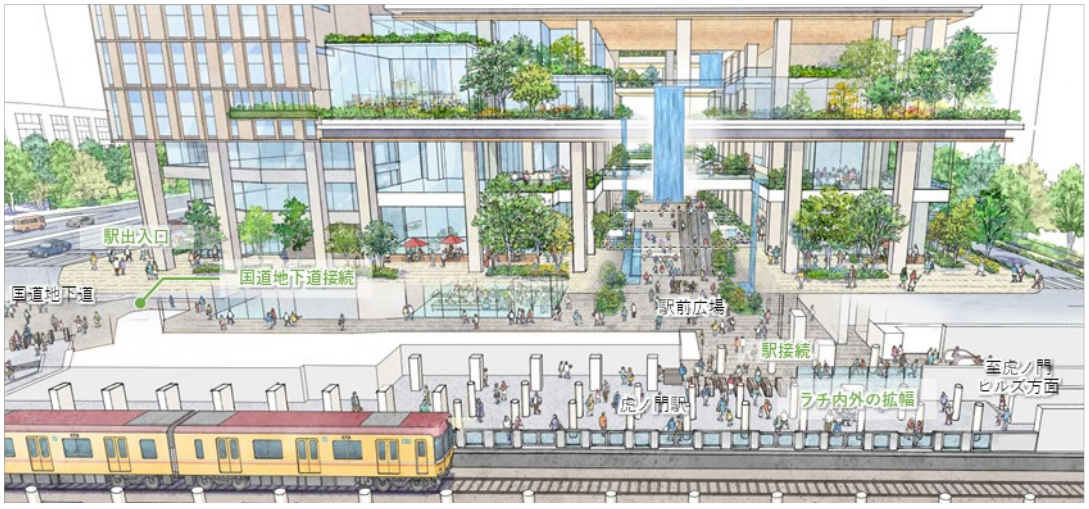


○従後地下

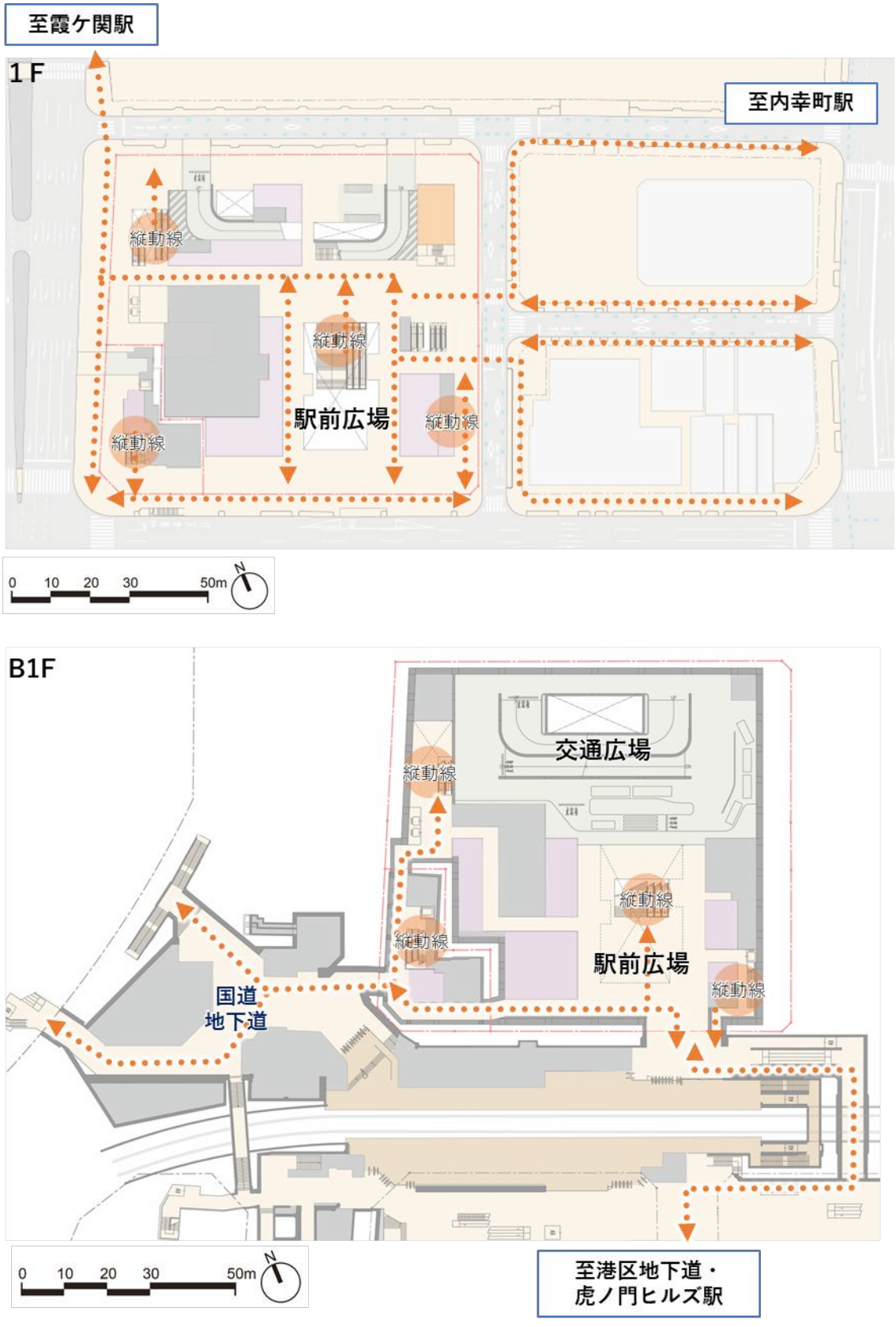


○整備後の空間イメージ


外堀通り側の出入口へとつながる、
バリアフリー縦動線
国道地下道
霞ケ関駅方面への出入口
へとつながる縦動線
虎ノ門駅
前地区
霞が関・
虎ノ門地区
地上駅前広場を介して、
霞ケ関駅・内幸町駅方面
へとつながる縦動線
交通広場
虎ノ門駅
駅前広場
港区地下道
区画道路側出入口へつながる
バリアフリー縦動線
虎ノ門
一丁目東地区
ラチ内外の拡幅
ホーム拡幅
（約6.5m）
ラチ外コンコースの
拡幅（約10m）


駅出入口
国道地下道接続
国道地下道
駅前広場
駅接続
至虎ノ門
ヒルズ方面
虎ノ門駅
ラチ内外の拡幅

○駅まち一体の取組によって形成する従後の重層的な歩行者ネットワークイメージ



② 虎御門の歴史性をふまえた、地域のシンボルとなる駅まち空間の形成

②―１ 地域のシンボルとなる駅まち空間の形成（駅前広場：約 2,300 ㎡）

①における駅改良・駅接続とあわせて、先行開発と連坦する地上地下一体の駅まち空間（駅前広場・交通広場）を、駅から視認性・アクセス性の高い位置に整備する。これにより、外堀通りを跨いで、虎ノ門駅を中心とした南北が一体となった駅前空間の形成を図る。

また、駅前広場においては、駅を中心とした地区の回遊の起点として、かつて江戸城のゲート空間であった「虎御門」の歴史性を継承し、東京の新たなランドマークとなる、水と緑ある快適な空間形成を図るため、立体的に水と緑を積層させながら、地下空間を含む屋内空間において緑豊かな駅まち空間を形成する。

駅前広場に空調設備や植栽潅水設備と連携した先進的な水循環のシステムの一部を構成する水景施設等を地区のシンボルとして配置するとともに、エリアマネジメント活動と連携したイベント等により日常的ににぎわいあふれる空間として活用する。また、クールスポットや災害時の一時滞留スペースとしての機能を確保する。

さらに、多様な人々の移動を支える、タクシー・コミュニティバス等の多様な交通機能を導入するとともに、これらの交通機能と地下鉄とのシームレスな乗換を可能とする交通広場を地上・地下に配置する。

○地域のシンボルとなる駅まち空間の空間イメージ

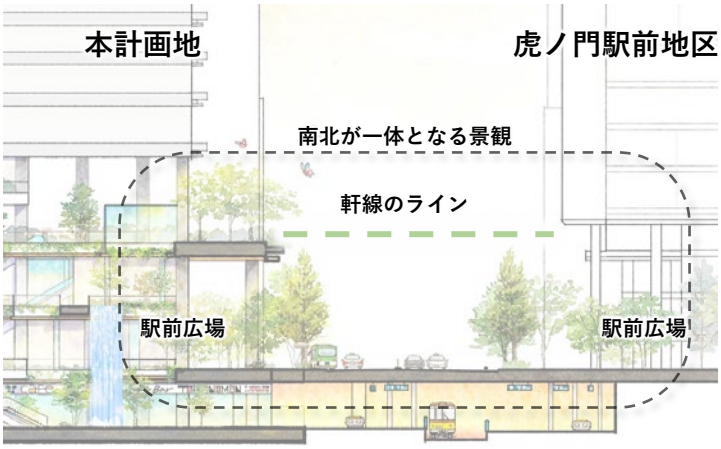


②―２地上部における周辺と連担した緑豊かな空間形成

かつて外堀の石垣上には植栽が施されていた。また、地区周辺では、先行する開発において立体的な緑化が連担して整備されており、官庁街においては地上レベルで街路樹による緑の景観が形成されている。

外堀通り沿道においては、南側地区と連担して統一した景観を形成する軒線上において、かつての外堀の石垣上の緑を踏襲した緑化を図ることにより、にぎわいと潤いを創出する開放性の高い沿道空間を形成する。桜田通り沿道は緑の回廊軸として、官庁街の街路樹との緑のつながりを意識した緑化を行い、桜田通りから外堀通りに向かって地上レベルから基壇部まで連続する緑化を行う。

○虎ノ門駅を中心とした南北が一体となる景観を形成する軒線のライン



○桜田通りから外堀通りに向かって連続する緑化



②―３交通広場の整備（約 1,400 ㎡）

②―３―１先行地区との機能分担

虎ノ門ヒルズ駅周辺においては、BRT 発着所整備等により広域的なアクセスが強化されてきた。本計画においては、コミュニティバス・タクシー・パーソナルモビリティ等の多様な地域交通機能を導入することで、先行開発と機能分担しながらエリア一体としての交通利便性や鉄道と各種交通の乗換利便性を向上し、虎ノ門駅周辺の交通結節機能の強化を図る。

○先行地区との機能分担イメージ



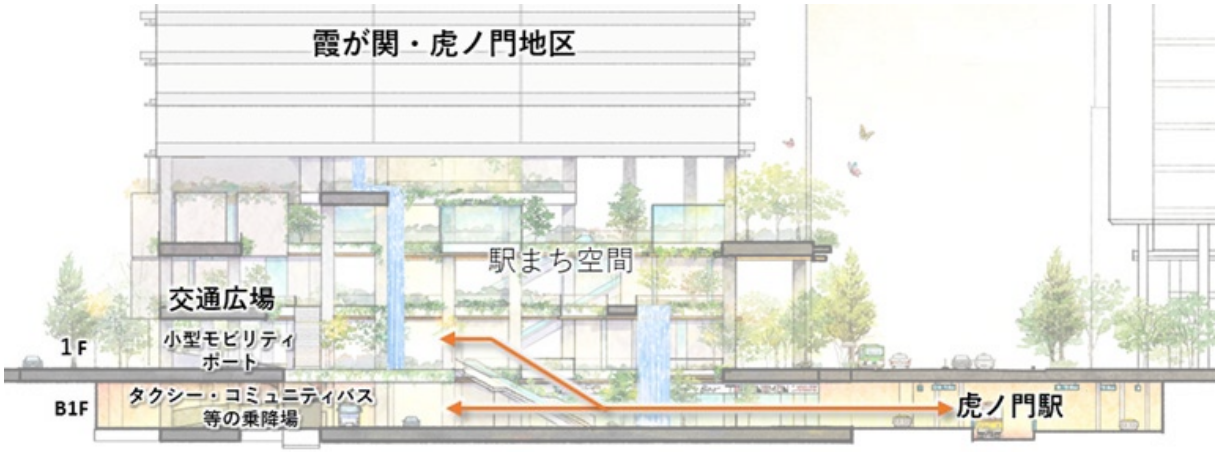
②―３―２交通広場における整備内容

虎ノ門駅とシームレスに接続する位置に交通広場を整備する。

タクシー乗降場及びコミュニティバスの乗り入れを想定したバス乗降場を地下１階に整備する。これらを通じて、虎ノ門交差点付近におけるタクシーの乗降を抑制し、幹線道路の交通負荷軽減や鉄道からタクシー・コミュニティバスへの乗換利便性の向上など、地域交通の利便性の向上を図る。あわせて環境負荷低減に寄与する EV 充電設備等の配置を行う。

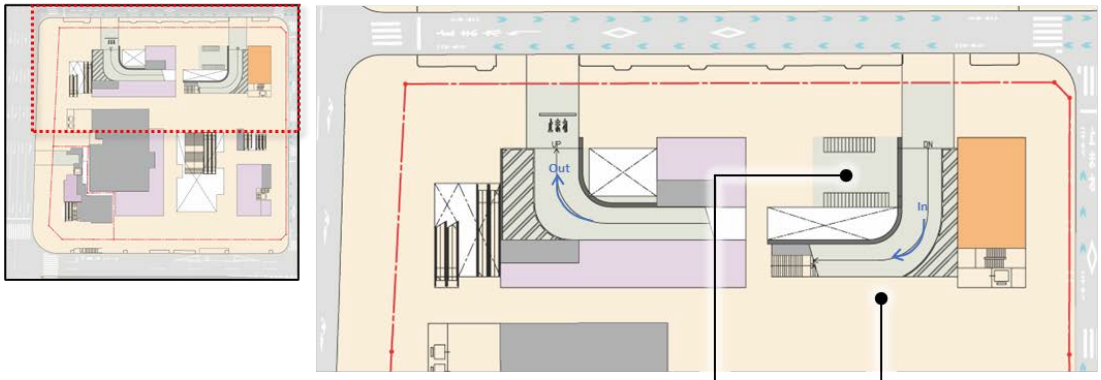
多様な移動を支えるシェアサイクル等の小型モビリティのポートを地上１階に導入することで、多様なニーズに対応した交通環境の実現を図る。

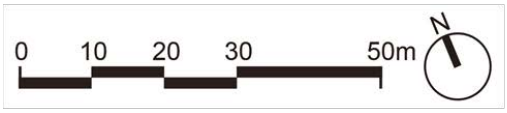
さらに、虎ノ門駅周辺エリア全体のモビリティに関する総合的な情報発信・案内機能・乗換補助案内等の DX 化の推進による利便性向上を図るとともに、将来的な情勢や技術革新を踏まえた、MaaS や自動運転等の次世代交通の導入を検討する。



○配置のイメージ

地上1階





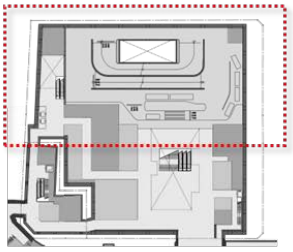
①小型モビリティ・
シェアモビリティ基幹
ポートの整備

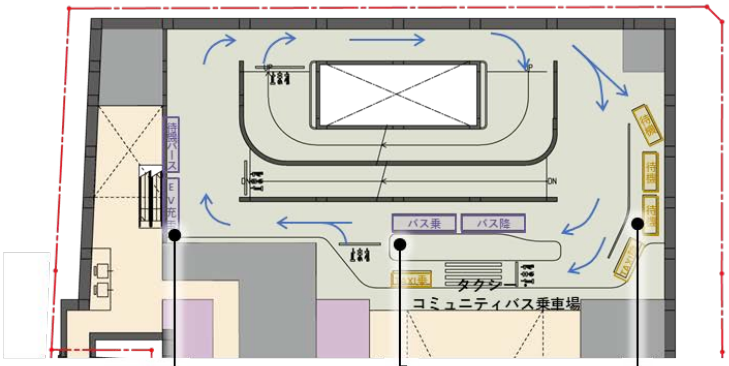


②乗り換え案内による
DX・多言語対応



地下1階





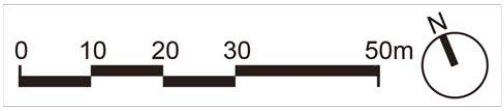
④EVバス充電設備

③コミュニティバス
乗降場整備



⑤タクシー
乗降・待機場整備

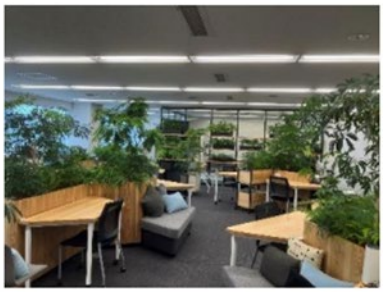




○参考　バイオフィリックデザインの効用と本計画における取組例

近年、緑の効果に関する研究が進み、自然を感じられる環境要素を取り入れることで利用者の快適性や幸福度の向上を図るバイオフィリックデザインの効果が実証されている。

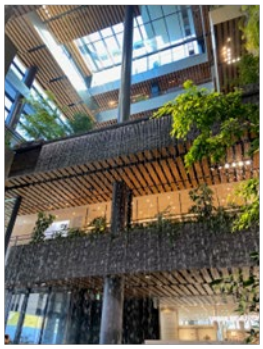
バイオフィリックデザインによる効用





「TOKYO GREENBIZ 東京都の緑の取組　ver3」より引用

バイオフィリックデザインを取り入れた事例

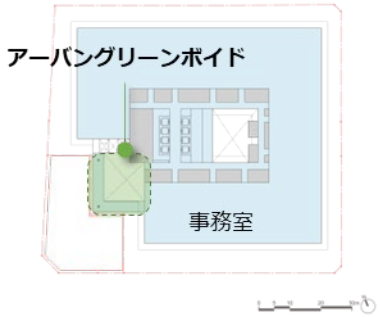


JR熊本駅ビル
アミュプラザ熊本

本計画においては、地域のシンボルとなる緑豊かな駅まち空間の形成に加えて、シャフト空間やテラス空間においても積極的な緑化を図ることで、施設利用者の幸福度や創造性の向上を図る。また、ガラス越しにシャフト空間の緑化（アーバングリーンボイド）が表出し、交差点部に対して特徴的な遠景景観を形成する。

アーバングリーンボイド（シャフト空間の緑化）

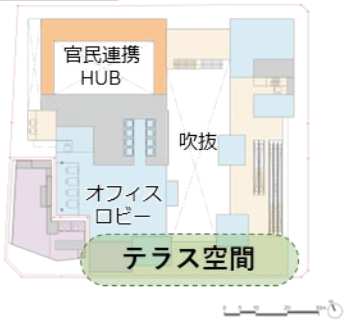
基準階平面図

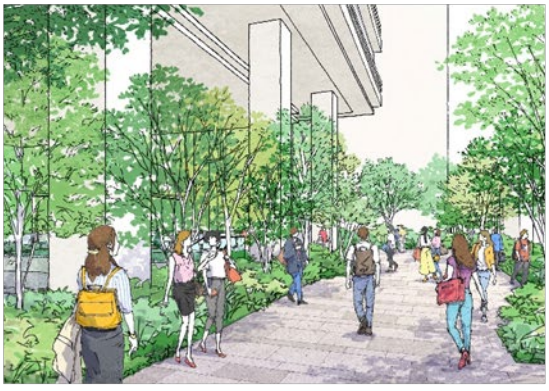




テラス空間

3階平面図



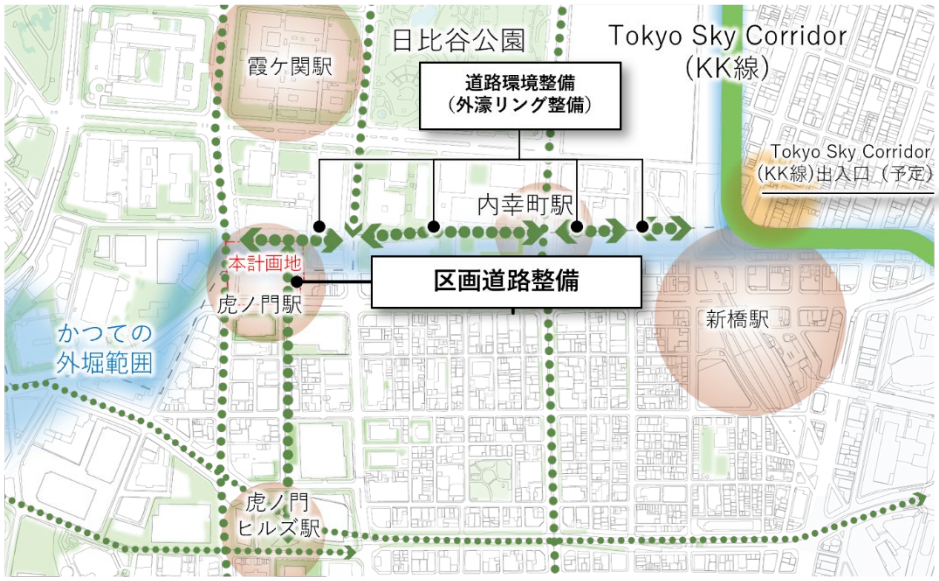


③外堀の歴史性をふまえた、エリア間連携を強化する、緑豊かでウォーカブルなネットワーク形成

③―１ネットワークの形成の方針

千１４７号・千港１号における緑化・断面構成改良等の道路環境整備（以下、外濠リング整備とする）や、街区再編とあわせて整備する区画道路における緑化や緑地空間の整備によって、東西・南北の緑の軸を形成する。あわせて、道路表層整備や駐車場集約等によって地区周辺の歩行環境を改善し、ウォーカブルなネットワークの形成を図る。

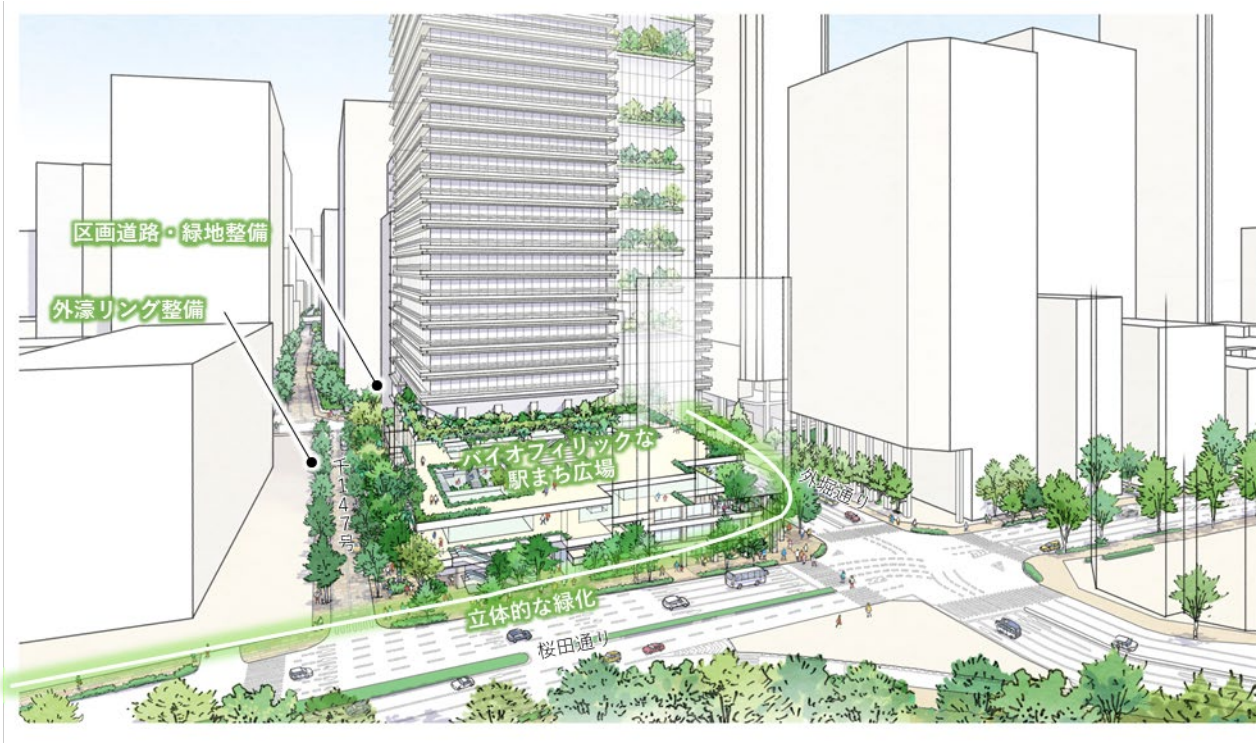
○ウォーカブルなネットワーク形成のイメージ図



③―２外堀跡における道路環境整備（外濠リング整備）（約 600m）

外堀跡に位置する千 147 号、千港１号における緑ある道路環境整備を通じて、今後整備される予定の Tokyo Sky Corridor（KK 線）等の周辺の緑とつながる、東京の新しい緑のネットワークの形成を図る。街路樹・植栽帯の整備や石材等をモチーフとしたファーニチャーの設置、歴史に関する展示などを行うことで、かつての外堀における石垣や豊かな緑といった歴史性を継承しながら、ウォーカブルな歩行者空間を形成し、周辺地区や周辺の駅等と接続性の強化を図る。

○道路環境整備イメージ

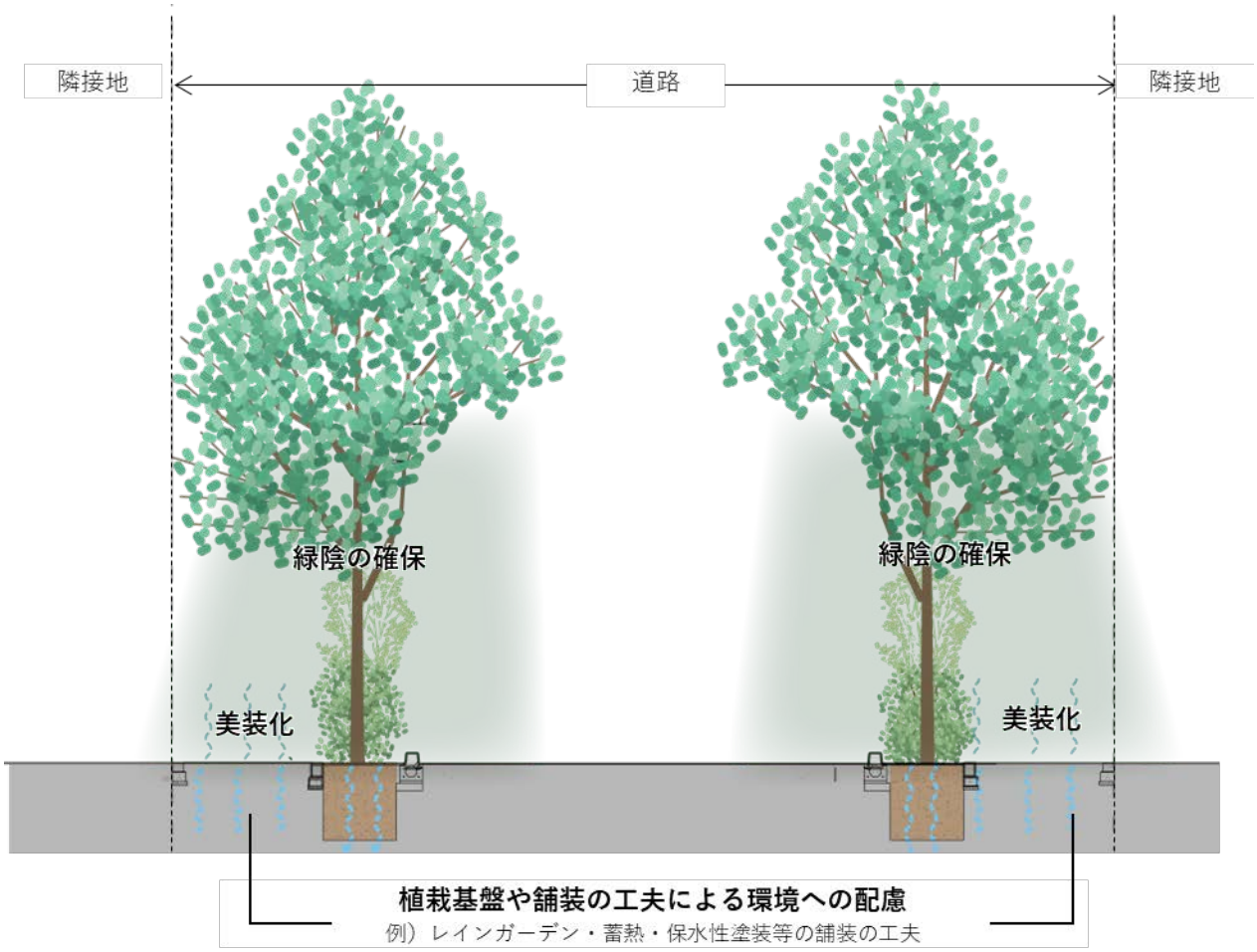


③―２―１外濠リングの整備方針

街路樹・植栽帯の設置においては、高木・中木・低木をバランスよく植樹し、豊かな緑陰空間を形成することで、夏季の暑熱対策を図り、快適な歩行者空間の形成を図る。植樹・植栽帯の設置等によって約 1000 ㎡程度緑化面積相当（※）の増加が想定される。

また、雨水浸透緑地帯（レインガーデン）として機能する等の植栽基盤の工夫や、車道の遮熱性舗装化・歩道の保水性舗装化等の舗装の工夫を通じて、夏季の暑熱・ヒートアイランド対策を行う。

○標準的な断面イメージ



※現況想定面積は区間ごとにサンプルの樹木の枝張りを計測し樹冠投影面積を概算のうえ、本数を乗じて算出。新規植栽については、樹高４m程度の高木と植栽帯を想定し、東京における自然の保護と回復に関する条例に基づき緑化面積を算出。新規植栽の高木については、樹高の 0.7 倍（直径 2.8m）の樹冠の直径とし、７～８m程度の間隔で植栽を行う想定とした。

○空間イメージ（千 147 号の様子）

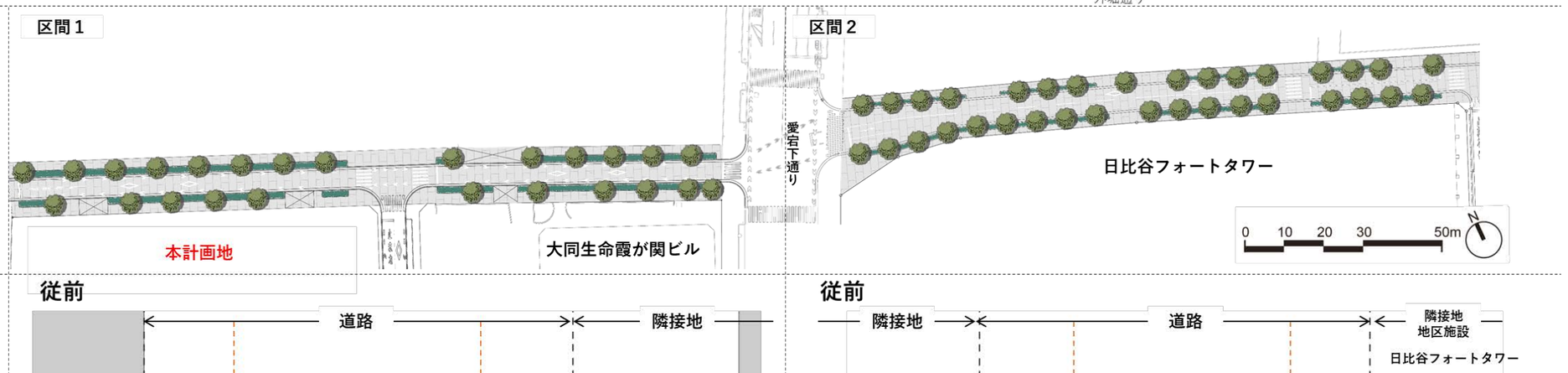


③―2―2各区間における整備内容イメージ

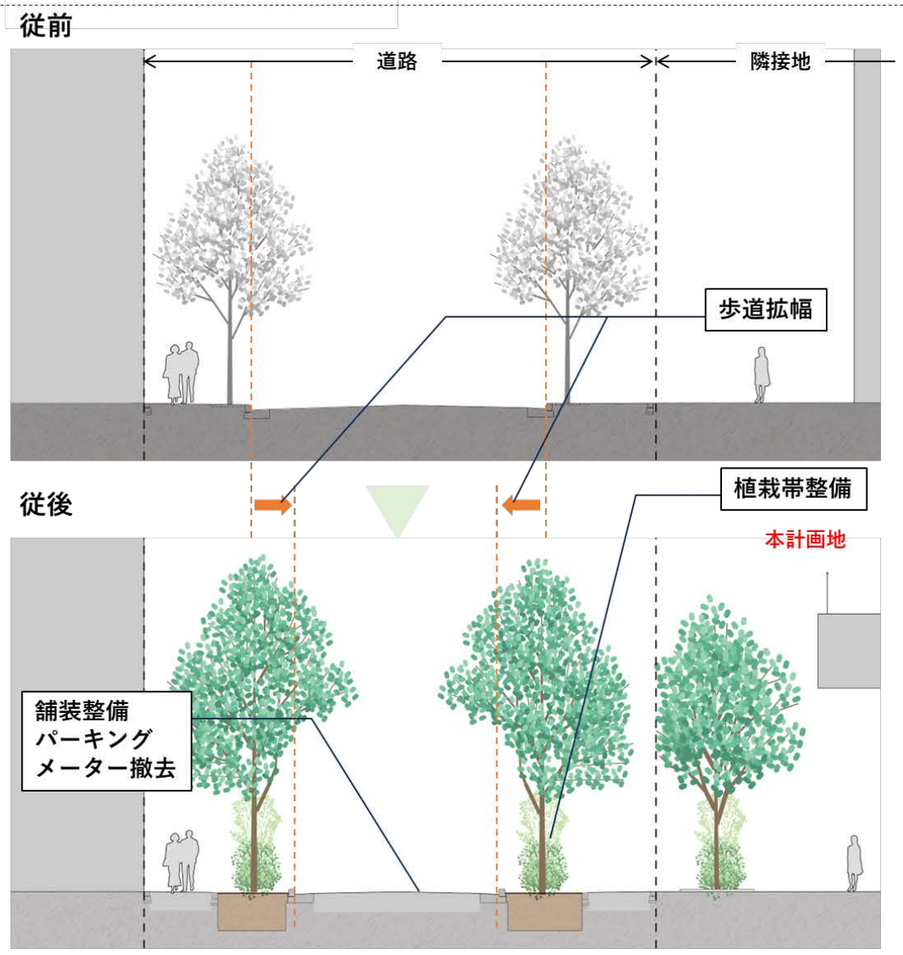
開発区域内の緑、周辺地区の地区施設・民地内の緑と一体となって緑豊かな緑陰空間を形成する。既存の道路の状況に応じて、歩道拡幅等の断面構成の改良等を行うとともに、舗装の美装化や街路樹・植栽帯を設置し、外堀の歴史性を感じる事のできる道路景観の形成を図る。

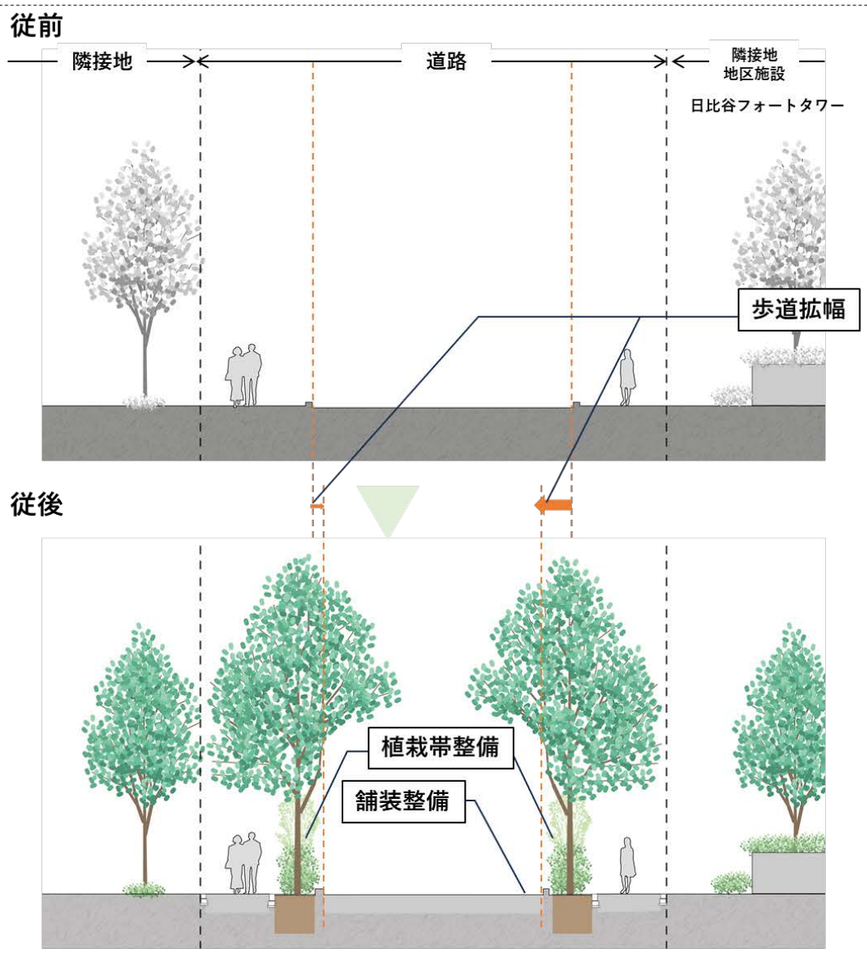


平面



主要断面の方針

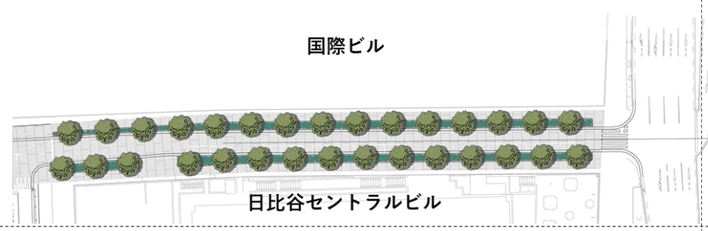




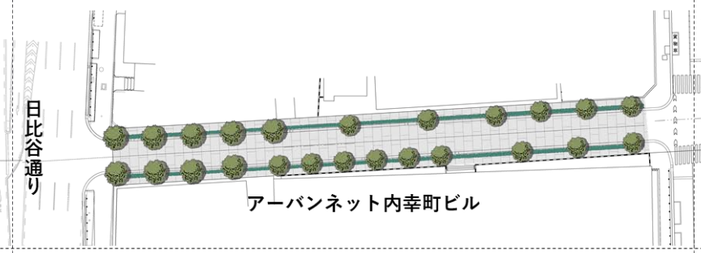
※具体的な計画は将来的な道路管理者との協議の中で変更となる可能性あり



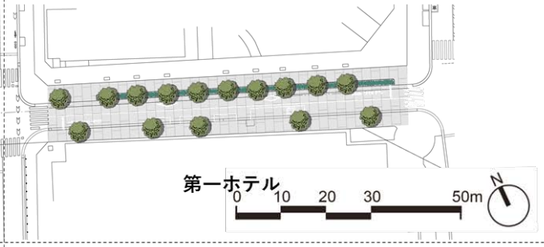
区間3

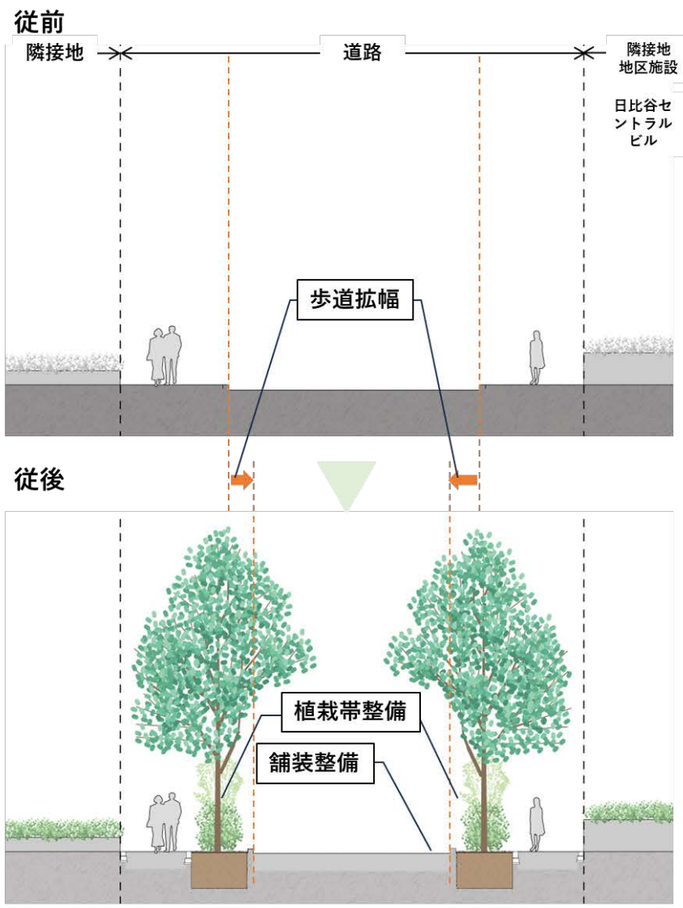


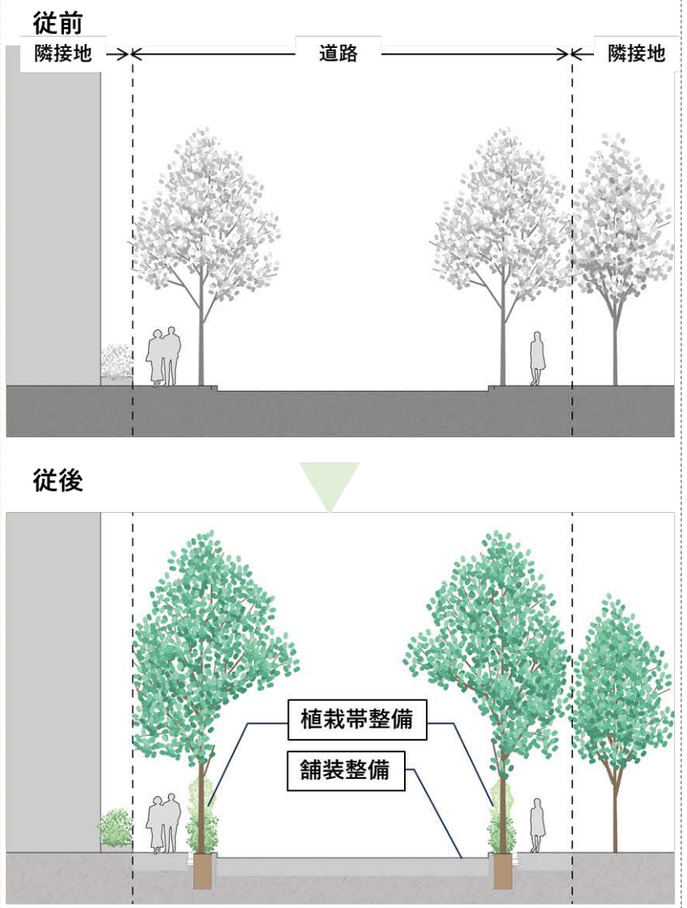
区間4

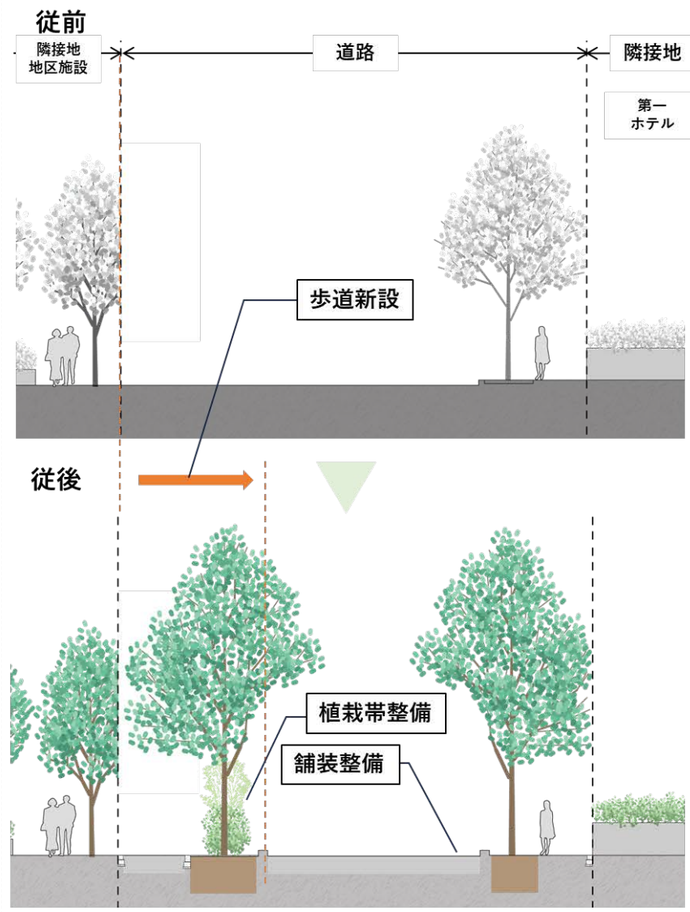


区間5









※具体的な計画は将来的な道路管理者との協議の中で変更となる可能性あり

③―2―3歴史性の継承・にぎわいの醸成に資する取組について

現況の植生に配慮しつつ、地区の歴史性を考慮した道路景観の形成を図る。また、江戸城外堀の地形や歴史等に関する展示・イベントなどを通じて、地区の歴史性を踏まえた情報発信を行う。さらに、外堀の歴史を感じることのできるストリートファーニチャーの設置等、ウォーカブルな道路空間の形成に寄与する環境施設の設置の検討を行う。

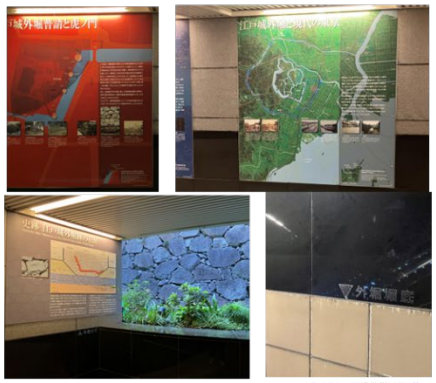
外濠リングにおけるエリアマネジメント活動によりイベント・祭りの開催等を通じた地域のにぎわいの醸成を図る。

○参考　地区の歴史に関する展示や歴史性を感じさせるファーニチャー等のイメージ事例

本計画地近傍に位置する、「史跡江戸城外堀跡」においては、石垣の展示・保存と合わせて、石垣の構造や地区の歴史等などが展示されている。

歴史性を感じさせるファーニチャー等の既往事例としては、千鳥ヶ淵緑道や大手町川端緑道での石材を用いたベンチや、有楽町駅中央口駅前広場に展示されている南町奉行所跡の遺構などがあげられる。

歴史に関する展示のイメージ



史跡江戸城外堀跡

歴史性を感じさせるファーニチャーのイメージ





有楽町駅中央口前広場　南町奉行所跡



千鳥ヶ淵緑道



大手町川端緑道

○参考　樹種について

樹種については、現況の植生に配慮しつつ、周辺の外堀跡や皇居外苑等における樹種との連続性や歴史性を考慮し、選定を行う。

例えば、『史跡江戸城外堀跡 保存管理計画書』（平成 20 年　千代田区　港区　新宿区）において、クロマツは「史跡指定地における本質的価値を構成する諸要素」とされ、複数の地区で特に管理の必要性が高いものとして位置付けられている。また、『豊かな緑をはぐくむための都市緑化植物ガイドライン』（平成 20 年　千代田区）においても、皇居外苑のクロマツが千代田区の代表的な植物としてあげられているほか、皇居外苑に見られるカンツバキ等も千代田区の代表的な都市緑化植物の一種として示されている。

現況の樹種を踏まえた植栽イメージ



イチョウ



プラタナス

等

外堀の歴史性を踏まえた植栽イメージ



クロマツ



カンツバキ

等

参考文献

『史跡江戸城外堀跡 保存管理計画書』（平成 20 年　千代田区　港区　新宿区）

『豊かな緑をはぐくむための都市緑化植物ガイドライン』（平成 20 年　千代田区）

「環境省 WEB サイト」

ttps://www.env.go.jp/garden/kokyogaien/news/2022/06/post_486_00144.html

（最終閲覧日 2025 年 11 月 27 日）

画像出典

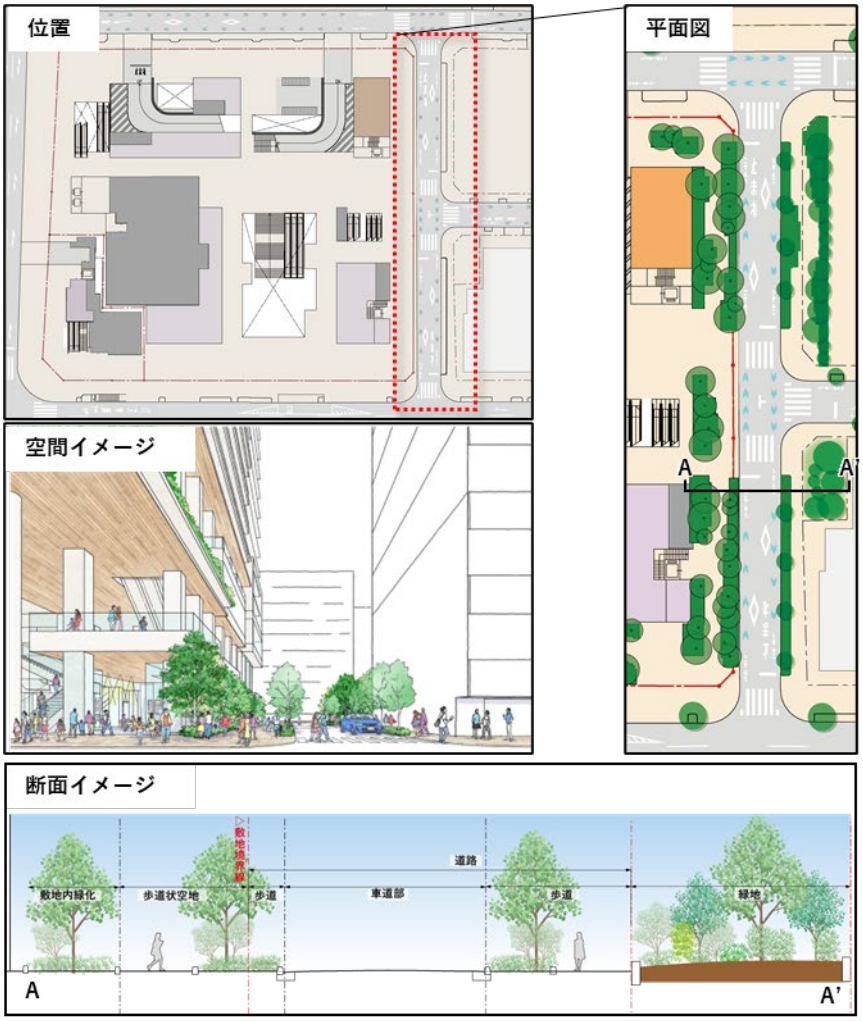
「庭木図鑑　植木ペディア」https://www.uekipedia.jp/（最終閲覧日 2025 年 12 月 15 日）

③―３先行開発と連坦した、愛宕山から日比谷公園へとつながる南北の緑の軸の形成

街区再編に伴い整備する南北の区画道路においては、先行開発により整備が進む日比谷公園から愛宕山を結ぶ緑の軸上に位置する事を踏まえ、みどりある空間形成を図り、生物多様性に配慮したうるおいある都市空間の形成を目指し、本計画地と道路、緑地が一体となった緑化を行う事により、ウォーカブルで回遊性の高い地区を実現するとともにみどりのネットワークを形成する。

駅前広場の東側の顔として、駅から街に移動する視線上に緑地を配置する事で、ウォーカブルな歩行空間の起点として、歩きたくなる空間形成を図るとともに、周辺の自然環境や生物多様性に配慮し、高木・中木・低木が混在する階層構造を有した植樹帯により、生物多様性の向上に寄与するエコロジカルネットワークの形成を図る。

○区画道路・緑地の計画と活用イメージ



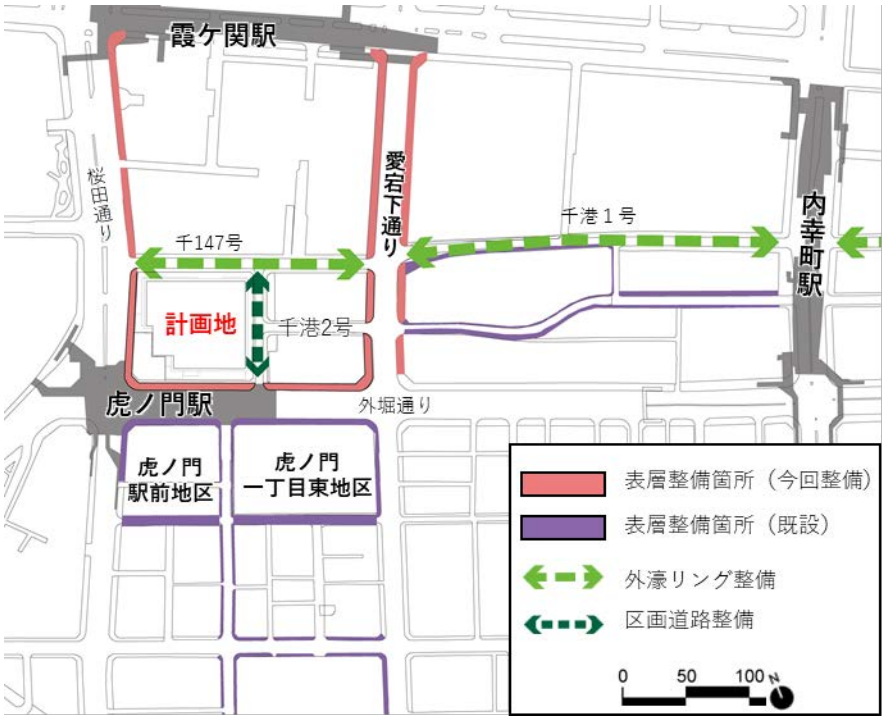


高木・中木・低木が混在する階層構造を有した植樹帯により、多様な生物を誘致可能な空間となり、来街者が憩う空間としても機能

③―４道路表層整備（約 5,100 ㎡）・駐車場集約等による歩行者環境の改善

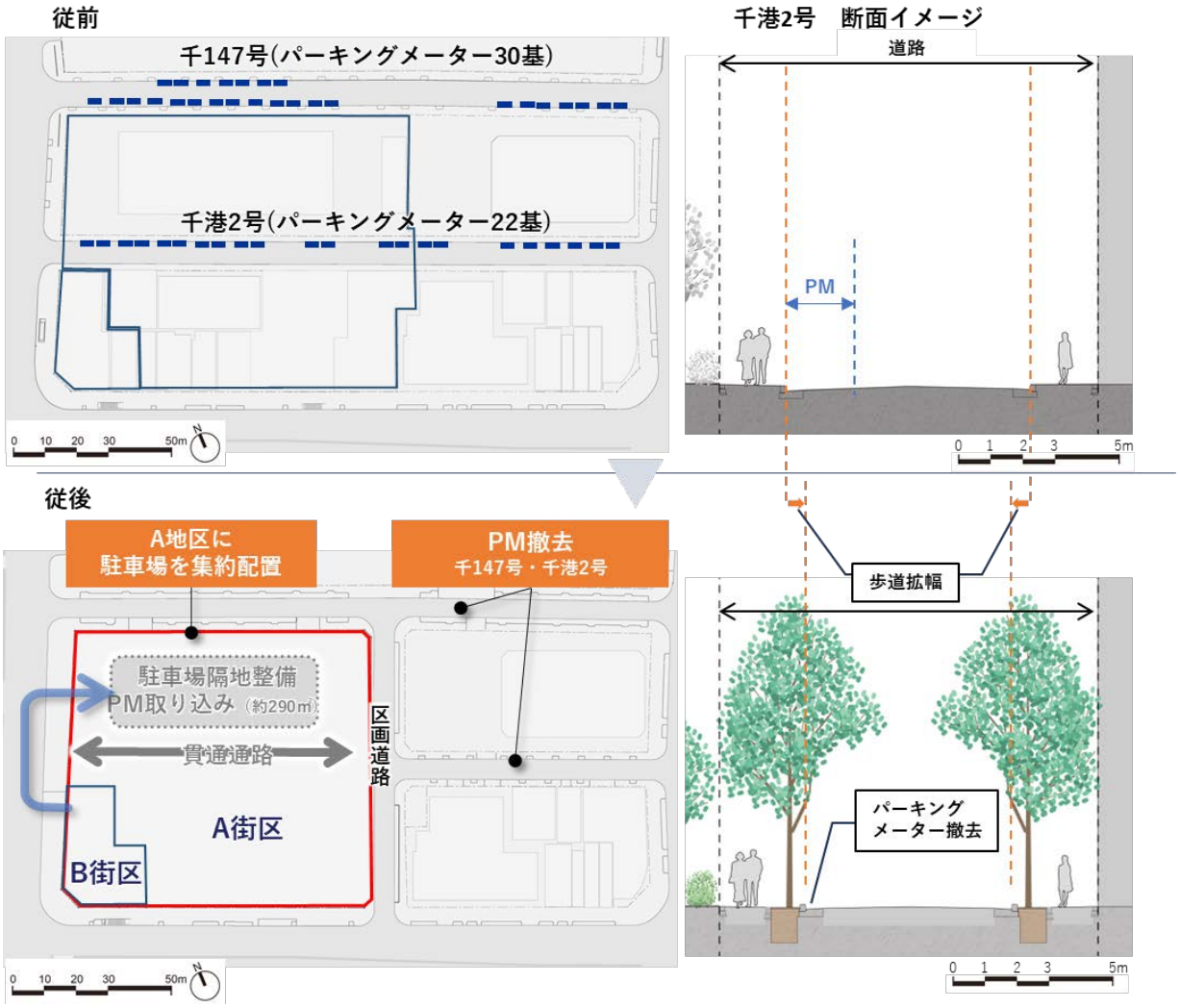
外濠リング整備や区画道路整備とあわせて、幹線道路沿い（桜田通り・外堀通り・愛宕下通り）の表層整備を実施することで、霞が関方面や内幸町・新橋方面への快適な歩行者ネットワークを形成する。

○表層整備範囲イメージ



さらに、駐車場の集約や本計画地周辺のパーキングメーター機能を地区内へ取り込むことで、千１４７号及び千港２号の車道空間の幅員を抑え、歩道空間を拡幅し、歩行者の快適性・安全性の向上を図る。

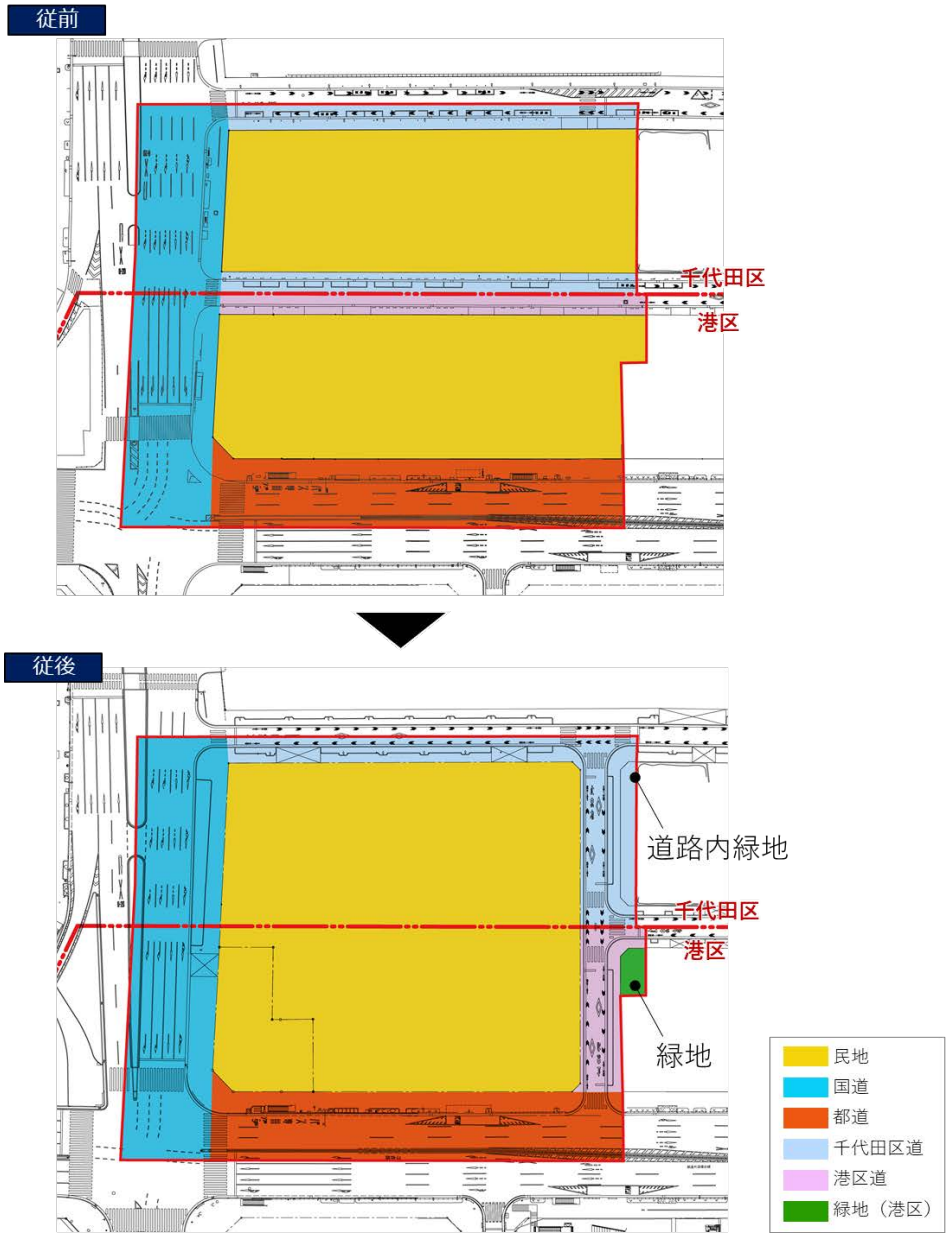
○駐車場の集約等のイメージ



○駅前広場確保・歩行者ネットワーク形成の基礎となる街区再編の概要

駅まち空間整備において、従前街区においては、街区の奥行が狭く、ゆとりある駅前広場の確保が困難な状況となっている。

細分化した敷地の集約及び公共施設の再配置を通じた街区再編により、まとまりある街区を形成する事で、駅前広場整備を実施するとともに、緑の軸を形成する緑地及び区画道路を一体に整備する。



２）地域の個性を伸ばし、国際競争力向上に資する都市機能の導入

２）－１上位計画

経済財政運営と改革の基本方針 2024（令和６年６月　閣議決定）

我が国の経済成長の原動力たる科学技術・イノベーション力を強化し、熾烈な国際競争を勝ち抜くため、官民が連携して大胆な投資を行うとともに、標準の戦略的活用を図るなど、研究開発成果の社会実装を加速することが示されている。また、グローバルな視点での連携を強化し、市場創出等に向けた国際標準化などの国際的なルールメイキングの主導・参画を推進する旨が掲げられている。

2050 東京戦略 ～東京　もっとよくなる～（令和７年３月　東京都）

成長と成熟が両立した都市として更なる進化を遂げるため、豊かな緑を備え、「人」や「個性」に注目したメリハリあるまちづくりを推進するとともに、誰もが安心して生活できる住まいを確保する旨や、人がいきいきと輝く都市を実現するため、個性や魅力が感じられ、多様なライフスタイルが実現できる豊かに暮らせるまちの形成する旨等が掲げられている。

「未来の東京」戦略 2024（令和６年１月　東京都）

日本は生産性・効率性の低さ、国際化の遅れ等により国際競争力は低迷していることなどが課題として挙げられている。スタートアップの育成や GX・DX などへの投資、デジタル化の促進、先端技術の実装などによりイノベーション創出につなげ産業構造を転換させる必要がある旨や、時代に合わない制度や旧態依然の社会規範など成長の足枷が存在しており、新技術の開発や実装のためのルール作りなどが不十分であるため、新技術の実装に向けた制度構築や開発支援が求められている旨が記載されている。

都市づくりのグランドデザイン（平成２９年９月　東京都）

東京が成熟都市として一段と質の高い成長を遂げるためには、際立った特色となる芸術・文化、産業、商業の集積など多様な地域特性を最大限に活用し、個性的な拠点を各所に生み出し、地域の魅力を磨き上げていくことが重要であること、交通結節性の高い拠点や際立った「個性」を有する地域において、そのポテンシャルを最大限発揮させ、にぎわいを生み出し、ライフスタイルを支える様々な機能を地域特性に応じて集積させるなど、それぞれの「個性」に着目した拠点形成や地域づくりを進める旨が示されている。

また、赤坂・六本木・虎ノ門地区においては、国際色豊かな業務、商業・エンターテイメント、文化、宿泊、居住、教育などの多様な機能が、高度に集積し、外国人にとっても暮らしやすく、交流の生まれる複合拠点が形成することとされている。さらに、新橋・汐留地区においては、業務、商業、居住機能等が高度に集積し、起業家やスタートアップ、ベンチャー企業が集まり、イノベーションが生まれ続けるビジネス交流の拠点の形成、まちの活力や雰囲気を生かしながら虎ノ門地区等との連携などが進み、にぎわいがあふれ、交流が活発化する旨が掲げられている。

2021-2030 東京都住宅マスタープラン（令和４年３月　東京都）

「成長の視点を取り込んだ施策の展開」と「社会の成熟化に対応した施策の強化」という２つの方針の下、10 の目標と 2040 年代の姿の実現に向けて、総合的な住宅政策を展開することや、成長と成熟が両立した明るい未来の東京の住生活の実現に向け、住宅市街地の整備を進めるに当たっては、それぞれの地域の特性・課題に応じた施策を展開し、地域が保有している魅力や個性を伸ばしていくことが示されている。

国際ビジネス交流ゾーンでは、国際競争力の強化に向けた機能の一層の導入を目指す中で、中小オフィスビルのストックも活用したリノベーションやニーズに応じた用途転用も柔軟に進めるとともに、交通結節性の高い駅周辺における多機能を融合した駅まち一体のまちづくりなどにより、高質な職住等が融合した市街地を整備する旨や、スタートアップが飛躍的に成長する環境が整い、世界を席巻するユニコーンが東京から排出され、世界の変革と成長を牽引していること等が示されている。

新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン（令和元年７月　港区）

イノベーションを生み出すためには、国内外を問わず、人材や資金を保有する大企業やベンチャーキャピタル、アイデアを保有する起業家、創業支援を行う士業者、制度改善を担う行政など、多様なプレイヤーが集まりやすいことが必要であるとされ、交通利便性や霞が関、大使館と近接した立地、多様な用途やオフィス環境を備えている特徴は、大きなアドバンテージであるとされている。多様なプレイヤーのライフスタイルに対応した居住機能を導入し職住近接を実現することで、イノベーションを生み出すために集中できる環境を提供することが掲げられている。

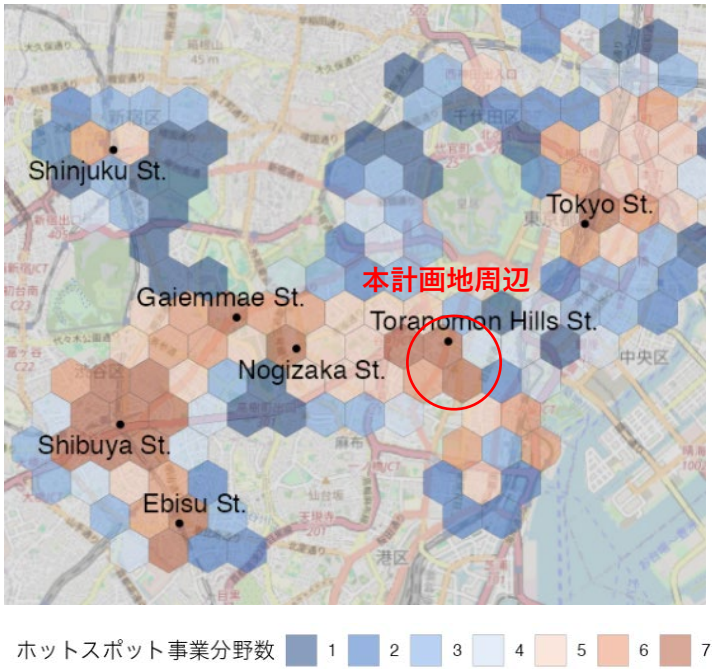
２）－２地域特性

①都内有数のスタートアップ集積

虎ノ門地域周辺では、「メディア・エンタメ」「医療・ヘルスケア」「IT・コンサルティング」「小売・EC」「金融・決済」「レジャー・不動産」「HR・採用」等の多様な事業分野のスタートアップが集積しており、渋谷に次ぐ都内有数のスタートアップ拠点となっている。

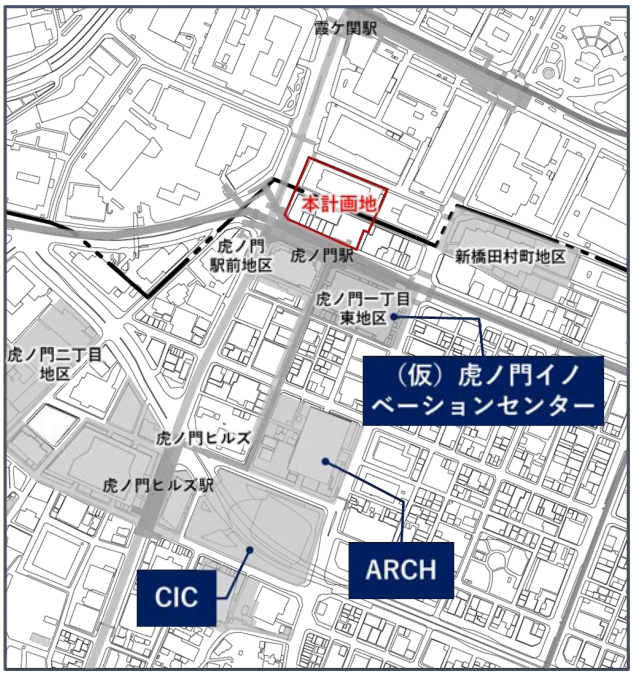
また、虎ノ門地域周辺では先行する大規模事業が集積し、高規格の業務拠点とともに、スタートアップ支援機能の充実化が進んでいる。

○スタートアップ集積



出典：岡本千草. 2024. “日本のスタートアップ事業分野とその立地パターンについて.” 16. CREI レポート. 東京大学不動産イノベーション研究センター.

○スタートアップ支援施設の集積



上図は、スタートアップの産業分類を「メディア・エンタメ」「医療・ヘルスケア」「IT・コンサルティング」「小売・EC」「金融・決済」「レジャー・不動産」「HR・採用」という７つに分け、事業分野毎の集積地（ホットスポット）を分析したうえで、各地区がいくつの分野のホットスポットとなっているかの重複度合いを示したものであり、本計画地周辺は７分野全てにおけるホットスポットとなっていることが確認できる。（出典：岡本千草. 日本のスタートアップ事業分野とその立地パターンについて. CREI Report No.16）

②国際的なビジネス拠点／官庁街との近接した立地特性

霞が関の官庁街との近接性を理由に、本計画地周辺には多数の業界団体や法律や特許等の専門サービス業の事務所が集積しており、霞が関、虎ノ門、新橋地域だけで 70 を超える一般社団法人や一般財団法人の業界団体事務所が存する。

また、国際色豊かな生活環境を備えた交流拠点としての整備が進められるとともに、近接して米国等の大使館が多く立地する。

一方、拠点形成が進む虎ノ門エリアにおいて、計画地周辺は老朽化や陳腐化が進行してきており、国際的なビジネス・交流ゾーンにふさわしい有効な土地の利用が図られていない。

③計画地周辺の人口動態と機能分布

令和２年の国勢調査によると東京都区部の昼間人口は港区の 1,181,809 人が最も多く、次いで千代田区 1,169,399 人となっている。また、昼夜間人口比率について港区の昼間人口は夜間の約 4.5 倍であり都内３位のギャップとなっている。なお、芝地区総合支所管内のエリアにおいては、同比率は約 8.8 倍となっている。合わせて、同支所管内の人口は増加している中、計画地周辺の人口は 2016 年と 2025 年を比較すると減少している。

これらのことから、現在の本エリア周辺における活動は主に昼間のオフィスワーカーによって占められ、活動主体や活動の種類の多様性に乏しい状況といえる。

また、周辺にはホテルやサービスアパートメントもいくつか存在するものの、高規格な物件が殆どであり、比較的低廉な価格帯のものはあまりないことがうかがえる。

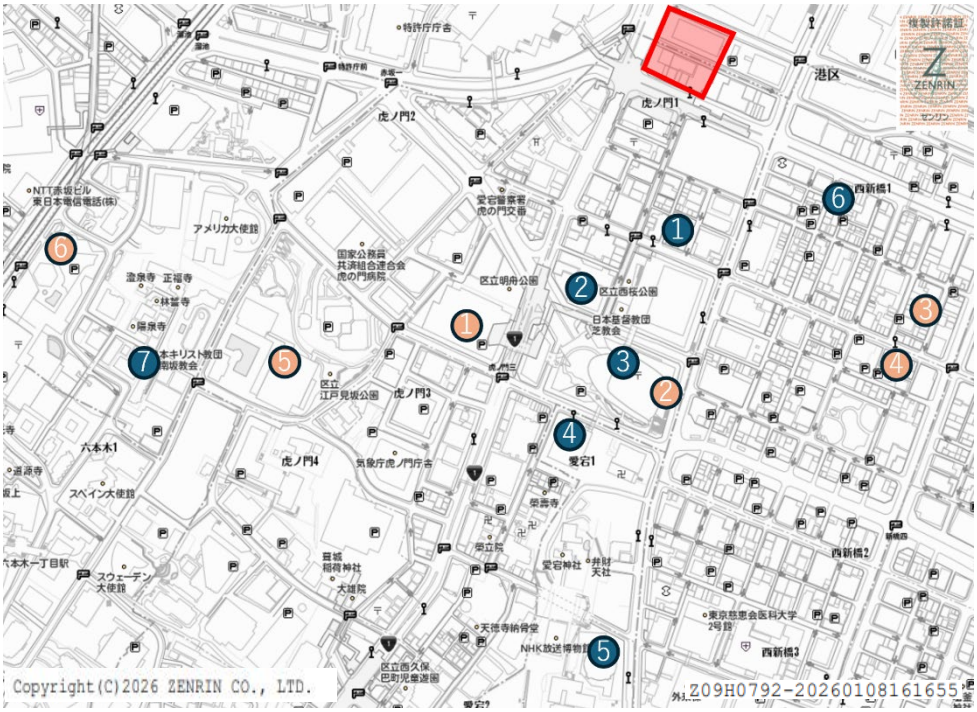
本エリアにおいて、多様な交流を通じたイノベーション創出を実現するためには、居住・滞在機能の強化・導入により、多様なプレイヤーが集い、ビジネス内外での様々な交流を誘発する環境形成が重要と考えられる。

[計画地周辺の人口推移について】

所在	人口	
	2016 年 12 月時点	2025 年 12 月時点
虎ノ門一丁目	449	422
西新橋一丁目	307	253
西新橋二丁目	426	357

（港区 HP「各月 1 日現在の各総合支所管内別の町丁目別人口・世帯数（平成 14 年～令和 7 年）を元に作成）

【周辺のホテル・サービスアパートメントの立地状況について】



	周辺ホテル
①	Hotel Toranomon Hills - The Unbound Collection by Hyatt
②	Andaz Tokyo Toranomon Hills, by Hyatt
③	The b 新橋
④	アパホテル　新橋 虎ノ門
⑤	オークラ東京
⑥	ANAインターコンチネンタルホテル東京
	周辺サービスアパートメント
①	コンシェリア虎ノ門トーキョープレミアム（※一部居室のみ）
②	グランスイート虎ノ門（※一部居室のみ）
③	虎ノ門ヒルズレジデンス（※一部居室のみ）
④	虎ノ門ヒルズレジデンシャルタワー（※一部居室のみ）
⑤	愛宕グリーンヒルズフォレストタワー（※一部居室のみ）
⑥	マンスリーリブマックス新橋虎ノ門駅前グラシエル（※マンスリーマンション）
⑦	アークヒルズエグゼクティブタワー（※一部居室のみ）

２）－３都市機能整備の方針

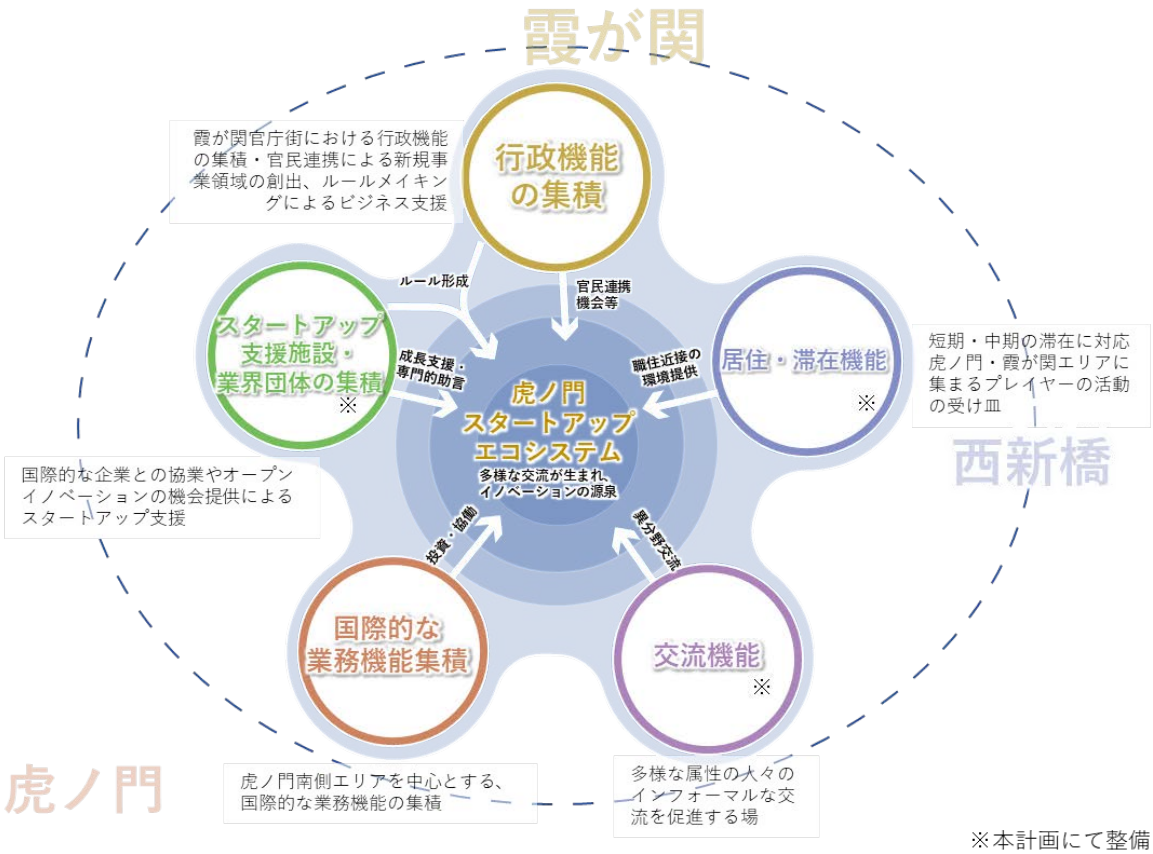
上位計画及び地域特性を踏まえ、本計画においては、国内外からの高いアクセス性を更に強化する交通結節機能強化と地区の回遊性を高めるウォーカブルな空間形成とあわせて、国際色豊かな生活環境を兼ね備えた交流拠点としての立地特性、霞が関官庁街との近接性、都内有数のスタートアップの集積といった地域の個性を伸ばす都市機能の導入を行う。

複数の都市機能の導入により、本エリア（霞が関地域及び虎ノ門地域周辺）におけるイノベーションの源泉となる「虎ノ門スタートアップエコシステム」の形成を目指し、世界に選ばれる交流拠点を実現する。

具体的には、再開発建物内にビジネス支援機能として（仮称）グローバル官民連携 HUB（以下、官民連携 HUB とする）を整備し、スタートアップをはじめとする各企業が革新的な技術やサービスを開発しても社会実装や市場創出に有効につなげられないといった課題を解消できるよう、当該施設において「ルール形成」をテーマとしたビジネス支援を通じ企業の成長を実現する。

また、イノベーション創出に必要とされる多様なプレイヤーの交流を実現するため、主に近接エリアにおけるアフォーダビリティに配慮したスタートアップ向け居住・滞在機能及び交流機能の整備により、ビジネスシーンに限らない活発なコミュニケーションを誘発する仕組みを形成する。

○虎ノ門スタートアップエコシステム　イメージ



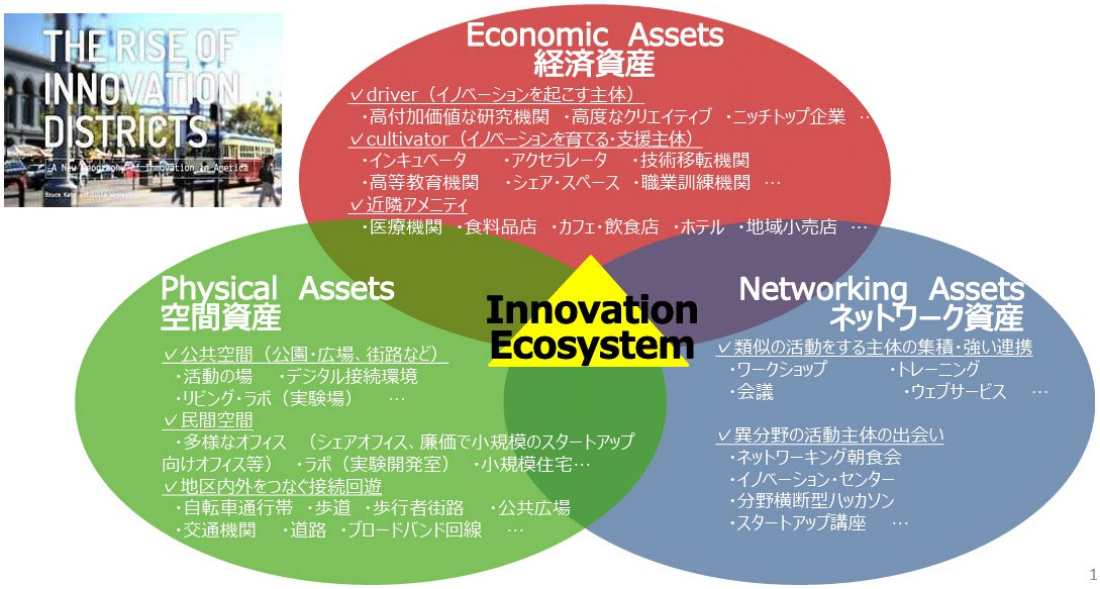
※本計画にて整備

○参考　イノベーション創出のための要素①

「イノベーションエコシステムの形成」

スタートアップが集積する虎ノ門地区周辺において、地区特性を活かして国際競争力を向上させるためには、地区内のイノベーション創出をより一層促進することが求められる。

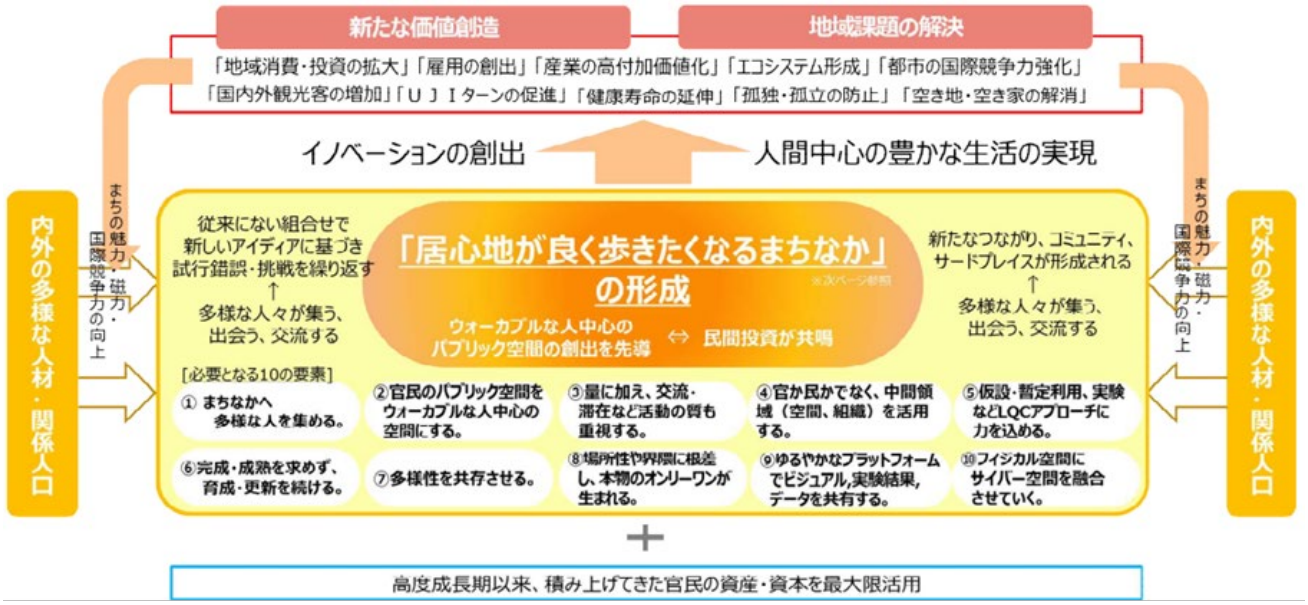
米ブルッキングス研究所「イノベーション地区の隆興」によれば、イノベーションが生まれ続けるイノベーションエコシステムの形成には、経済資産、ネットワーク資産、空間資産が揃うことが条件とされ、そこではオフィス空間のみならず小規模住宅が必要とされるとともに、異分野の活動主体の出会いのための仕組みが必要とされている。



（H31.4.12「第４回 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」資料２より抜粋[国土交通省 HP]）

○参考　イノベーション創出のための要素②
「居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成」

国土交通省都市局による「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」のとりまとめによれば、イノベーション創出には、ウォーカブルな空間創出と民間投資の共鳴による「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成により、多様な人々が集い、出会い、交流することが必要とされている。



（H31.6.26「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中間とりまとめ報告書より抜粋[国土交通省 HP]）

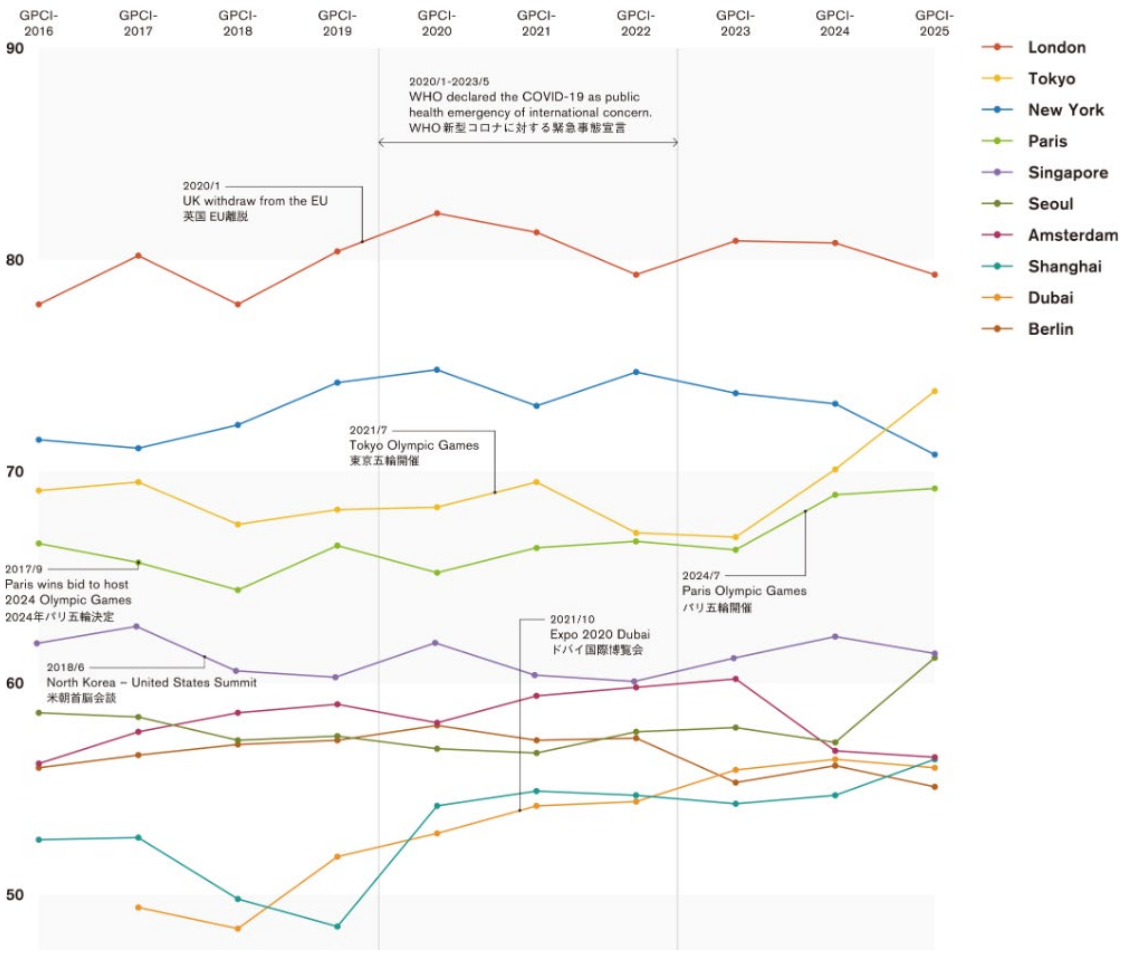
これは、IT 技術進展により、どこにいても多様な情報にアクセス可能となったことで、逆に「そこでしか得られない情報・出会い」の価値が向上し、イノベーションを生む「新結合」は、予定調和なき「偶然の出会い（セレンディピティ）」によりもたらされるとの考えに基づくものである。

○参考　アフォーダビリティと都市の競争力

「世界の都市総合力ランキング」（Global Power City Index, GPCI）

一般財団法人森記念財団　都市戦略研究所発表の「世界の都市総合力ランキング」において、国際的な都市間競争における各都市の強みや弱みが６分野にわたって分析されており、居住分野の評価指標として住宅賃料水準の低さ、物価水準の低さというアフォーダビリティに係る項目が設定されている。

2025 年ランキングにおいて東京は総合２位に上がったが、ニューヨークは物価水準の低さ等の居住分野でのスコア悪化により、都市として競争力を落としたと評価され総合３位に後退した。



（一般財団法人　森記念財団　世界の都市総合力ランキング」（Global Power City Index, GPCI）（2025 年 12 月））

都市間競争において、ある都市・エリアにおいて住宅の供給・需要の不均衡による賃料高騰が生じると、起業家は当該エリアでの居住・創業意欲を低下させることとなり、都市の経済活動の停滞につながる懸念が挙げられる。

2）―4 官民連携 HUB の整備

①「ルール形成」をテーマとした支援を行う必要性

①―1 国際競争力に寄与するルール形成

スタートアップをはじめ各企業が新技術やサービス開発に取り組むが、その普及にはルール形成が不可欠である。特に近年においては、デジタル化や脱炭素等の喫緊の課題がテクノロジー・価値観の転換を促し、新たな製品やサービスを生み出す契機となっているが、それらが革新的である場合ほど、使用や販売に関するルールが存在していない（あるいは既存のルールとは適合しない）可能性が高い。

ルール形成に取組むことで、下記に挙げる多面的な効果によりスタートアップ含む企業の成長を促し、国際競争力強化が実現可能となる。

・技術革新の促進と競争力の強化

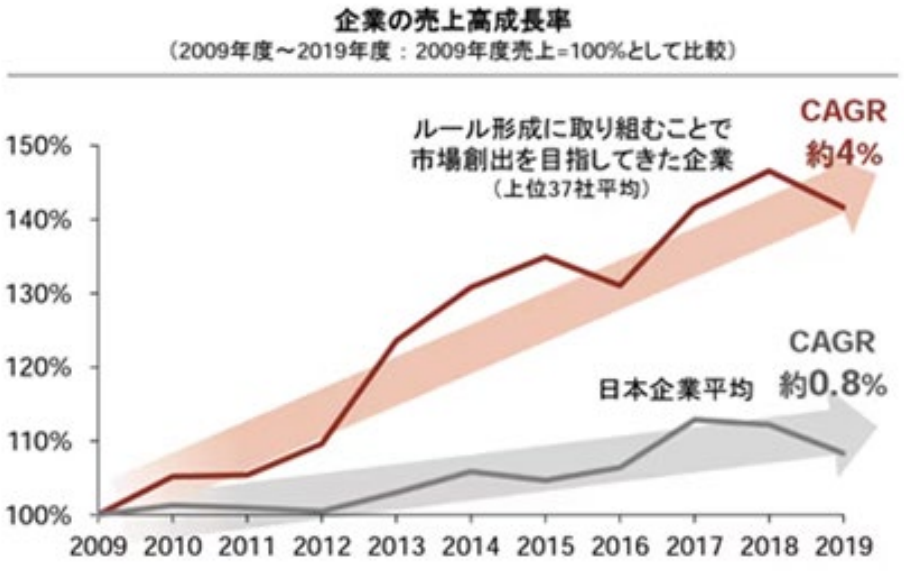
適切に設計された規制は、技術革新を促進し、企業の国際競争力を高めることができる。

・国際標準化による市場形成と主導権の獲得

ルール形成を主導することで、自国の技術や産業が国際的な標準となり、競争優位性を確保することが可能となる。

ルール形成が新技術の社会実装と産業の発展にもたらす影響は大きく、2023 年 6 月には経済産業省に設置されている日本産業標準調査会（JISC）より、企業の国際競争力強化のために戦略的なルール形成を通じた新市場創出を提唱する取りまとめが公表された。

また、同省による調査によれば、ルール形成による市場創出に積極的に取り組む企業は、日本企業の年平均成長率（0.8%）に比べ、高い成長率（4%）を記録している。

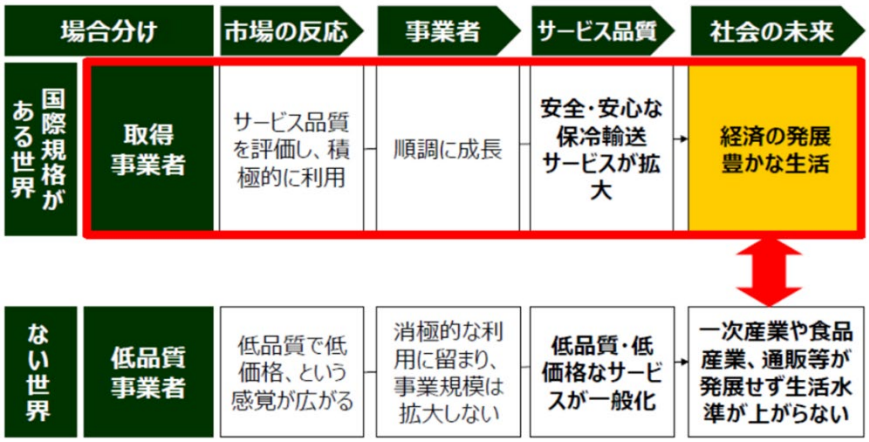


（経済産業省「社会課題解決型の企業活動に関する意識調査」（2021 年））

○参考　標準化による事業のグローバル展開

ヤマトホールディングス㈱が標準化専門機関と連携し規格を策定、その後、日本として国際標準化を推進し、小口保冷配送における温度管理のルール（ISO）が策定。

それまで低品質・低価格のサービスが一般化し、消費者の信頼も得られず事業としての発展が困難であったところ、国際標準化により世界中の送り手・受け手のサービス品質が担保されることで利用が促進、グローバルなビジネス展開が実現。

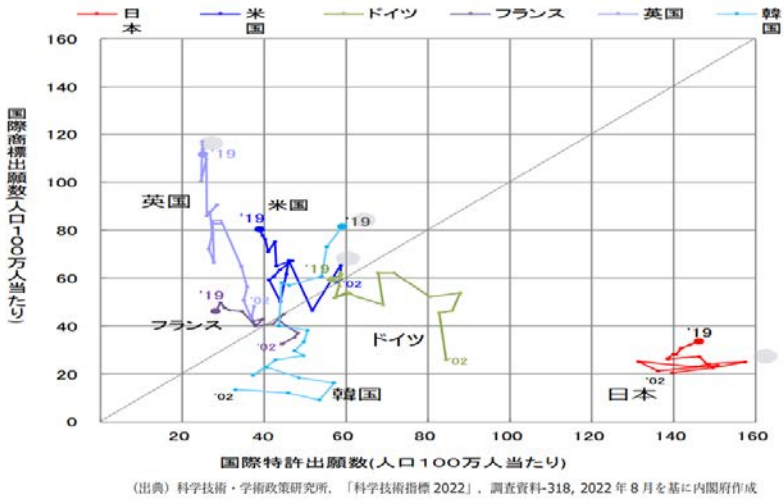


（H30.12.26「知的財産戦略本部検証・評価・企画委員会」配布資料　資料３－４：経済産業省 説明資料　より抜粋[首相官邸 HP]）

○参考　日本の知財創出力と新事業創出力の不均衡

国際商標出願と国際特許出願の状況を見ると、日本は商標出願数が特許出願数を下回る（米国、ドイツ、フランス、英国、韓国はいずれも商標出願数が上）。

商標の出願数は、新たな製品や新サービスの導入という形でのイノベーションの具現化に関係があると考えられるとの指摘があるが、日本は、技術力には一定の強みを持つものの、市場獲得から逆算してビジネスモデルに新技術を組み込むことや新製品や新サービスを創造する力が他の主要国と比べて不足している可能性が推察される。



（出典）科学技術・学術政策研究所、「科学技術指標 2022」、調査資料-318、2022 年 8 月を基に内閣府作成

（2023.6.9「知的財産推進計画 2023」より抜粋[首相官邸 HP]）

○参考　日本産業標準調査会（JISC）基本政策部会公表
「日本型標準加速化モデル」（2023 年６月）

今後のルール形成のあり方として、従来の「基盤的活動」に加え、「戦略的なルール形成活動」を通じた市場創出の重要性を強調。このモデルは、企業が「ルールテイカー」から「ルールメイカー」へと転換し、国際競争力を高めることを目指している。

①戦略的な標準化活動の推進

従来の安全・安心を中心とした「基盤的活動」に加え、市場創出を目的とした「戦略的活動」の重要性が指摘されている。

②ルール形成を通じた市場創出

企業がルール形成に取り組むことで新たな市場を創出し、企業成長を実現する「市場形成力」の概念を提唱している。

③多国間協力と国際標準化の推進

グローバル市場における日本企業の製品・サービスの展開には、国際標準化が不可欠であると指摘されており、特に、グローバル・サウスへの展開を考慮し、標準化を通じたルール形成の重要性が挙げられている。

【「日本型標準加速化モデル」の基本的な考え方】

・標準化活動を「基盤的活動」と「戦略的活動」の２つの類型に分けて整理

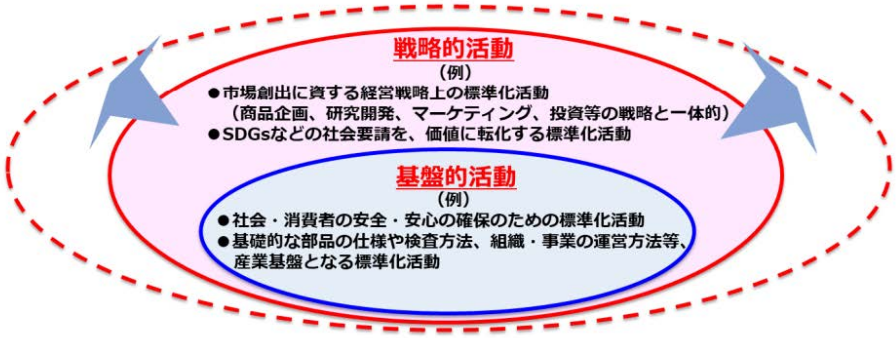
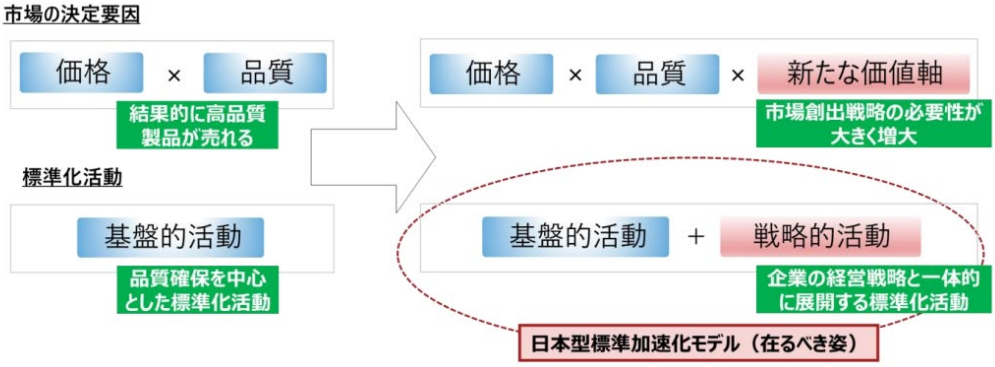


図 11　基盤的活動と戦略的活動のイメージ

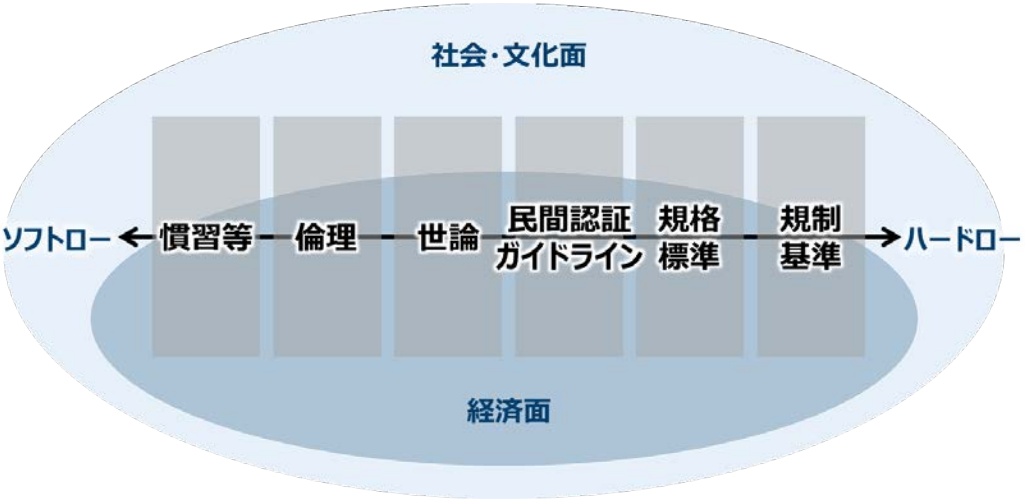


（日本産業標準調査会基本政策部会「取りまとめ」　資料　日本産業標準調査会　基本政策部会　取りまとめより抜粋[経済産業省 HP]）

①―２ルール形成に関する様々な活動フェーズ

新技術には倫理的・法的・社会的課題（ELSI）を伴うことも多く、社会的な受容性と信頼性を高めるためには、適切なルール形成によりこれらの課題に対処することが求められる。

新たな分野におけるルール形成の実現には、当該テーマに関するルールの必要性が広く共感・認識され、機運の醸成が必要となる。そのため、ルール形成においては倫理や世論形成といった「川上」の活動から、国際標準化・規格発行といった「川下」の活動まで、幅広いフェーズで取り組むことが重要となる。



このプロセスにおいては「技術」や「経営」という専門的な観点のみならず、「社会デザイン」という総合的な観点もあわせてルールを捉えることが求められるため、市民や企業、行政といった多様なステークホルダーがオープンに議論に参加できる場が重要な役割を果たすことになる。

○参考　新技術の社会実装に伴う倫理的課題への対応例

AI 技術の急速な発展に伴い、欧州連合（EU）は 2024 年５月に世界初の AI 規制法を成立させた。日本でも「AI 制度研究会」が法規制のあり方について検討を開始している。企業はこれらの動きを踏まえ、組織体制や業務プロセスを整備し、AI の安全な活用を推進している。

②官民連携 HUB の機能と運営体制について

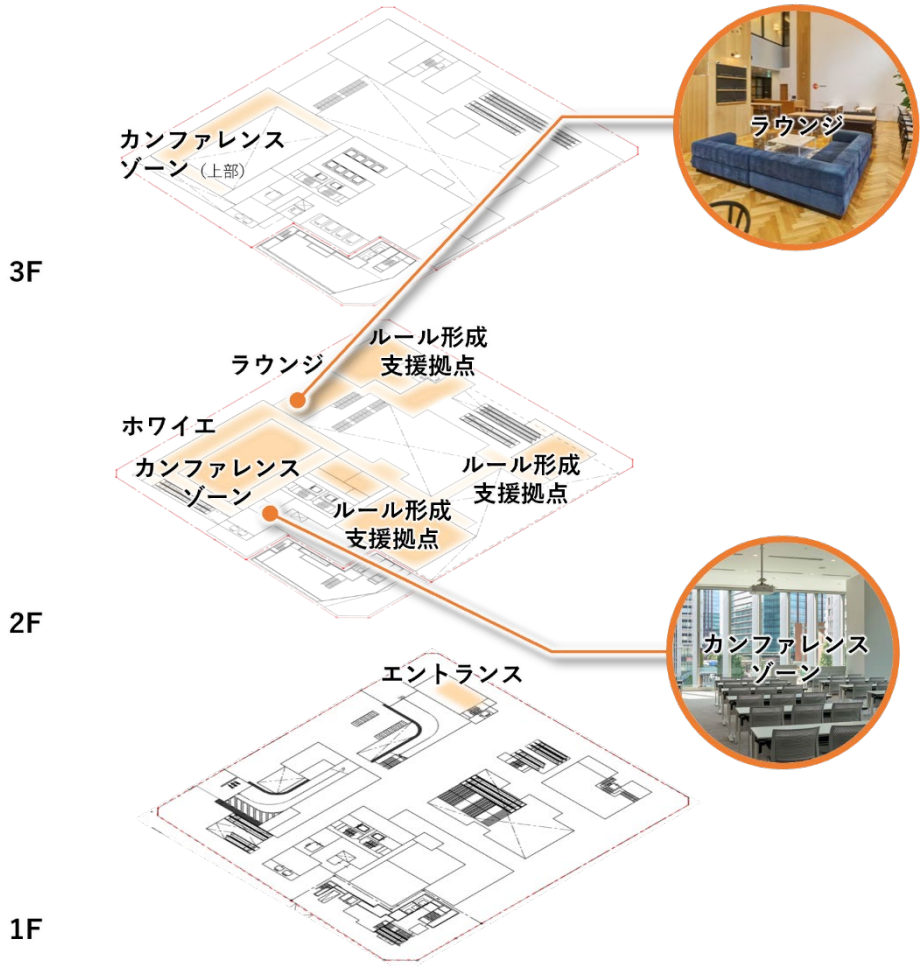
②―１整備概要（整備面積：約 3,500 ㎡）

本計画においては「虎ノ門（国際ビジネス交流拠点）」と「霞が関（中央官公庁街）」との接点という立地特性を活かし、国際規格・民間認証等のルール形成活動を支援する施設を整備する。

日本のルール形成に関する知を結集・発信するとともに、産学官の垣根を越えたネットワーク形成を促進し、企業のルール形成活動を支援することで競争力向上・新市場創出を実現する官民連携 HUB の整備により、本計画地を含むエリアの「国際的な生活環境を備えたビジネス交流拠点」の形成を促進する。

官民連携 HUB は主に 2F において整備を行うものの、施設の存在及び取組みを効果的に PR し広く認知度を高め、本施設利用者を誘引するため１F にエントランスを設ける。

（なお、3F の一部はカンファレンスゾーンの後方諸室機能を担う。）



〇施設の配置イメージ

②―２整備する具体的機能（案）

a. ルール形成支援拠点

「ルール形成支援拠点」は、産官学民が垣根を越えて、ルール形成の必要性がある分野について社会デザインの観点で取り組む検討から、専門団体と企業による国際規格開発・標準化活動まで、ルール形成活動の川上から川下まで幅広く支援を行う開かれた場とする。

多様なアプローチによりルール形成を促進するため、下記の各機能が互いに連携することでルール形成による国際競争力の向上を実現する。

【メディア機能】

- 各種イベント開催や web 媒体等を活用した積極的な情報発信により、ルール形成に関する意識を高め、活動の誘発を図る。

【ライブラリー機能】

- ルール形成に関する各種データの集積・実際の活動記録（ノウハウ）の蓄積・アーカイブ化。
- 「標準化人材データベース」を整備、ルール形成活動に取組む際に適切な専門人材の検索、接点構築。

【人材育成機能】

- 学術機関やルール形成関連専門団体との協業により、主に企業向けにルール形成に関する多様な研修プログラムメニューを提供。






- メディア配信のためのスタジオ整備
- 関連情報アクセスのためのライブラリー
- セミナー受講スペース
- ルール形成業務及び交流の場としてのラウンジ、コワーキングスペース

（いずれもイメージ）

【オープンイノベーション機能】

- 多様なステークホルダーが集い、未来志向でルール形成に取り組むべきテーマを構想する、開かれた議論の場を提供。
- テーマに即した団体・人材のマッチングを行うことで、個別のルール形成プロジェクトに関する体制構築を支援。

【コンサルティング機能】

- 企業がどのようにルール形成を戦略的に活用できるか、ワンストップ相談窓口を設置。
- 標準化等のルール形成活動のハンズオン支援サービスを提供する。





b. カンファレンス

ルール形成支援拠点と連携し、ルール形成に関する協議、交流及び情報発信の舞台として、施設内に「カンファレンス」を整備する。

本計画では、大・小中の会議室を併設した施設構成とし、ルール形成における様々な段階での協議スペース需要に対応する。当該ホールにおいては、ルール形成支援拠点における活動と関連した国際会議等での活用を想定するとともに、周辺施設との連携を検討することで虎ノ門駅周辺のエリア MICE の推進を図る。

【大会議室】

- 多くの関係者を集めオープンな議論を行う場として機能。
- 取り組んだルール形成の成果を広く発信するイベントやセミナー、展示会等を実施。

【小中会議室】

- 主に限られた関係者によるクローズドな個別協議の場として、需要を取り込む。
- 同一会場内の非公開打合せスペースの充実により、幅広い関係者が集う大型イベントの誘致にも寄与。

②―３運営体制について

施設の運営体制については、事業者（中央日本土地建物株式会社）が実績・ノウハウを活かしながら統括を行うとともに、下記の通り運営体制イメージを想定。各機能運営にあたっては、専門機関の知見を適切に活かせるよう、効果的な外部機関との連携体制を今後必要に応じて検討のうえ、構築する。



○参考　想定連携先機関

＜一般社団法人日本規格協会（JSA）＞

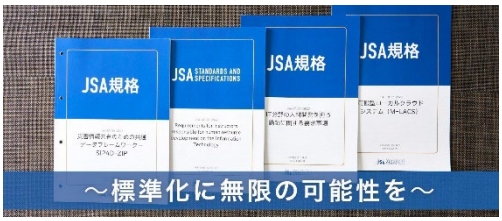
日本規格協会（JSA）は、1945 年に大日本航空技術協会と日本能率協会の各規格担当部門が合併して開設された一般社団法人。東京都港区三田に本部を構える。

「標準化及び管理技術に関して、その開発、普及及び啓発などを図り、もって社会経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与する」という目的のため、グループにおいて日本産業規格（JIS）原案の作成、JIS 規格票の発行、出版物の発行などを行っている。

標準化及び品質管理の社会的価値をより向上させる活動に注力しており、経済産業大臣の承認のもとで民間企業主導による JIS 制定の迅速化を可能とする「認定産業標準作成機関」の認定範囲を拡大。

認定標準作成機関としての JIS 件数は 2,257 件にのぼり、国内規格に留まらず、国際規格改訂支援にも注力しており、ISO を 1,465 件、IEC を 417 件発行している。

近年は、民間企業の戦略的な規格開発ニーズに対応するためにコンサルティングセンター及びグローバルリサーチセンターを新設し、各省庁や経団連との連携を深めながら、日本の標準化政策の柱である「日本型標準加速化モデル」の実現を目指している。



○参考　想定連携先機関

＜一般財団法人日本品質保証機構（JQA）＞

日本品質保証機構（JQA）は、1957 年に通商産業大臣の承認を受け、輸出検査法による指定機関として設立された一般財団法人である。本部は東京都千代田区神田須田町にあり、役職員数は 1,144 名である。(2025 年 4 月 1 日現在)公正かつ中立な第三者適合性評価機関として、ISO 9001 や ISO 14001 をはじめとするマネジメントシステムの認証、製品の認証・試験・検査、さらにサステナビリティ情報に関する検証や技術支援を行っている。

マネジメントシステム認証においては、年間約 12,000 件の審査を実施し、累計審査件数は約 46 万件に達しており、国内最多※1 の実績を誇る認証機関である。日本におけるマネジメントシステム認証の第一人者として、多くの企業の品質向上と信頼性確保を支援してきた。近年は、DX や GX の世界的な潮流を背景に、サイバーセキュリティやサステナビリティといった新たな分野への取り組みを積極的に進めている。また、生活支援ロボット分野では、国の研究機関や工業会と連携し、標準化と認証スキームの設計に参画し、2013 年 2 月には世界で初めて※2 認証を開始するなど、安全・安心な社会の構築に貢献している。

※1：469,189 件（JQA 調べ／2025 年 3 月末時点）

※2：2013 年 2 月（JQA 調べ）

〇参考　想定連携先機関

＜BSI（英国規格協会）グループジャパン＞

BSI（英国規格協会）は、1901 年にイギリス土木学会の提唱により発足した工学標準化委員会を起源に持つ非営利団体。1929 年に英国王室認可を受け、1942 年に英国政府から国内唯一の規格発行機関として承認を得る。日本法人は 1999 年に設立され、神奈川県横浜市西区みなとみらいに本社を構える。

「成長のパートナーとして、持続可能な世界への歩みを加速させる」というビジョンを掲げ、BSI の発行する英国規格や ISO 規格等、BSI Kitemark の認証、組織監査、各種コンサルティングサービスの提供などを行っている。

近年では、組織や製品のカーボンニュートラリティを達成・実証するための原則、要求事項、ガイダンスを提供する規格として ISO 14068-1 の開発に携わり、検証業務をグローバルで展開。BSI グループジャパンでは、持続可能で優れた製品・サービスの証として BSI Kitemark をヤマト運輸の宅配便 3 商品を認証し、日本国内のみならず世界中のステークホルダーに、環境負荷の低減とサステナビリティへの取り組みを証明している。また、日本チームは 2022 年に EC-Council ATC Circle of Excellence Award（業界最高のサイバーセキュリティ教育、トレーニング、リーダーシップをコミュニティ内で表彰）を受賞し、多分野で実績を挙げている。

○参考　事業者（中央日本土地建物株式会社）の実績

＜オープンイノベーションオフィス「SENQ」＞

これまで、京橋、青山、霞が関等において、各地の地域性を活かしながら、デザイン性と機能性に優れたワークプレイスを提供するだけでなく、利用者同士の交流支援、セミナー・ピッチイベント等の開催、メンター・アライアンスパートナーの紹介等により、利用者の協業・事業創造・事業成長支援の取組を実施してきた実績を有している。

●オープンイノベーションオフィス「SENQ」の展開

□自社運営によるサービスオフィス、創業支援事業。

□都内中心に８拠点を運営、各エリアの地域性に応じたテーマを設定。

例）京橋　：FOOD INNOVATION（食）

青山　：CREATOR'S VILLAGE（デザイン）

六本木：CHANGE THE THEORY（テクノロジー）　等

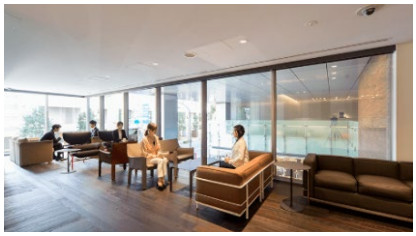
□会員企業を含め、産官学連携の結節点となり、オープンイノベーションや社会と地域の課題解決を促進。

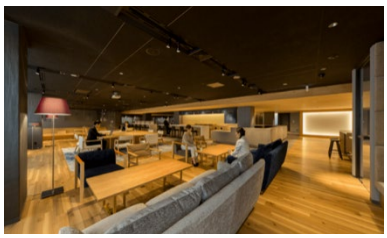
□入居者の企業規模や成長ステージに合わせて選択可能なオフィススペースの提供。

□メンター、アライアンスパートナー、パブリックパートナー（経済産業省等）の紹介により事業成長のための相談、協業先の企業の紹介等のサービス提供。

□その他、エリア間の入居者同士の交流促進やマッチング支援のサービス提供。







③先行する虎ノ門一丁目東地区との相乗効果の発揮

虎ノ門一丁目東地区内にて整備予定の「（仮称）虎ノ門イノベーションセンター」との近接性を活かし、効果的な役割分担によって二拠点一体で相乗効果を発揮。

〔虎ノ門一丁目東地区の役割〕

・社会課題解決のための共創支援

社会課題に対して、異なる立場の多様なプレイヤー（官・民）が集う場として、取り組むべきアクション立案（＝民間企業においてはビジネス構想）や、コミュニティ内でのサービス実証を担う。





〔霞が関・虎ノ門地区の役割〕

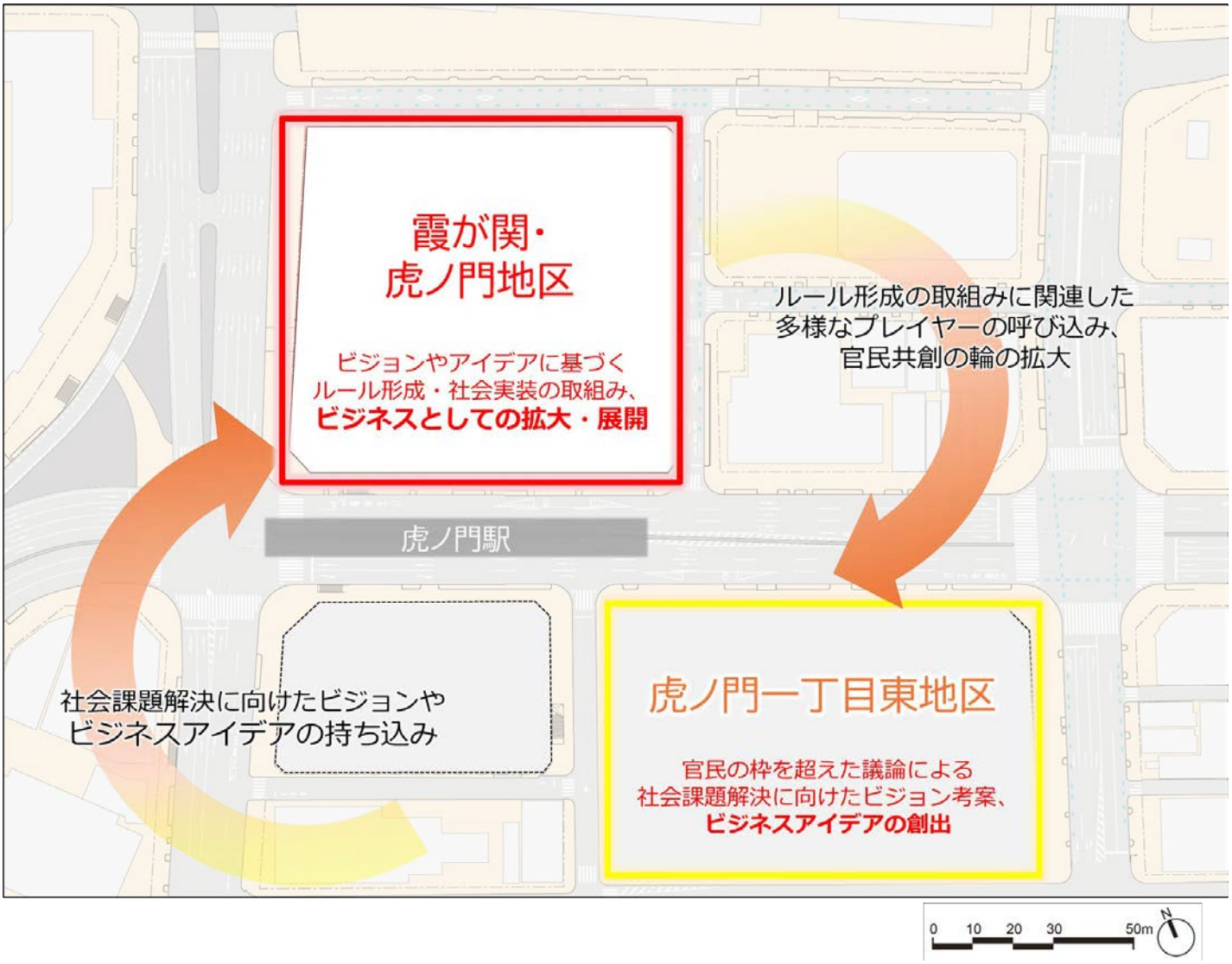
・ビジネス化・社会実装のための商務サポート

異分野の共創プロセスにより生まれたアイデアをビジネス化し、社会実装へと有効につなげるための支援機能を提供。

- 標準化活動を含むルール形成のための交渉力強化（人材育成）、マッチングサポート（体制構築）
- 知財活用・効果的なルール形成のための商務サポート

➡市場創出・グローバルなビジネス展開の支援

官民の枠を超えた異分野の共創によって社会課題解決のビジョンを描く（仮称）虎ノ門イノベーションセンターに加え、霞が関・虎ノ門地区ではイノベーション創出の最上流に位置する知財や技術等の活用戦略をカバーすることで、ルール形成を切り口としたビジネスとしての展開を支援。


霞が関・
虎ノ門地区
ビジョンやアイデアに基づく
ルール形成・社会実装の取組み、
ビジネスとしての拡大・展開
ルール形成の取組みに関連した
多様なプレイヤーの呼び込み、
官民共創の輪の拡大
虎ノ門駅
社会課題解決に向けたビジョンや
ビジネスアイデアの持ち込み
虎ノ門一丁目東地区
官民の枠を超えた議論による
社会課題解決に向けたビジョン考案、
ビジネスアイデアの創出
0 10 20 30 50m
N

○ 参考　ルール形成について

【標準とは】

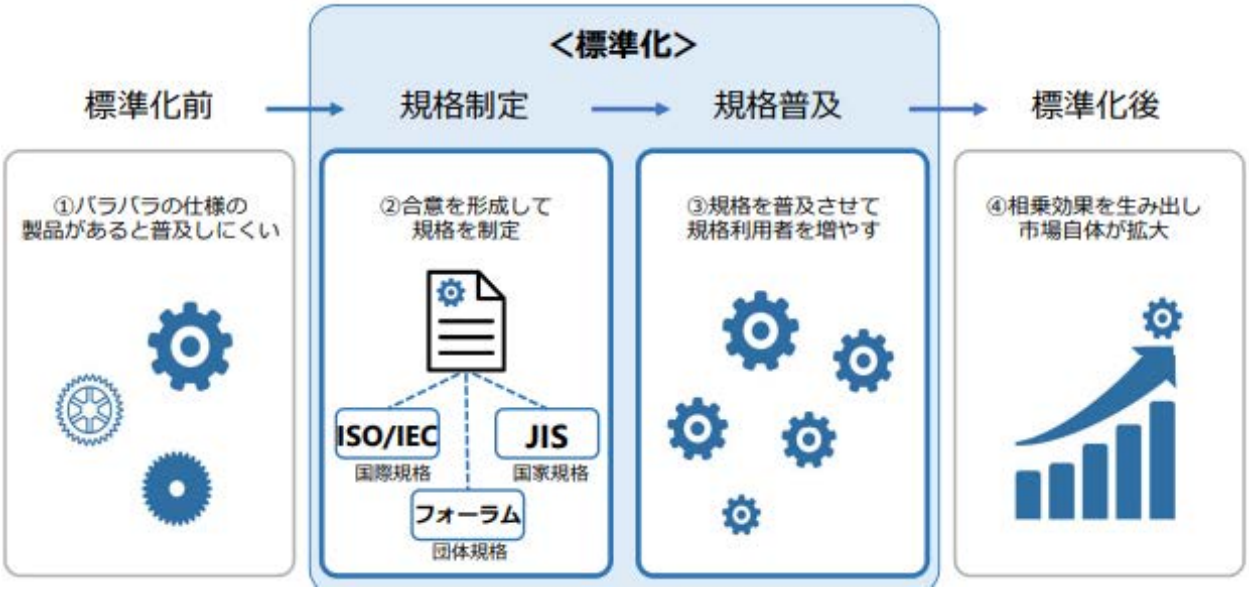
標準とは、「もの」や「事柄」の単純化、秩序化、試験・評価方法の統一により、製品やサービスの互換性・品質・性能・安全性の確保、利便性を向上するもの。



（経済産業省「標準化の概要」より抜粋[経済産業省 HP]

【標準化とは】

標準化とは、一定のメンバーの合意を得て規格(仕様書)を制定し、当該規格を普及する行為。



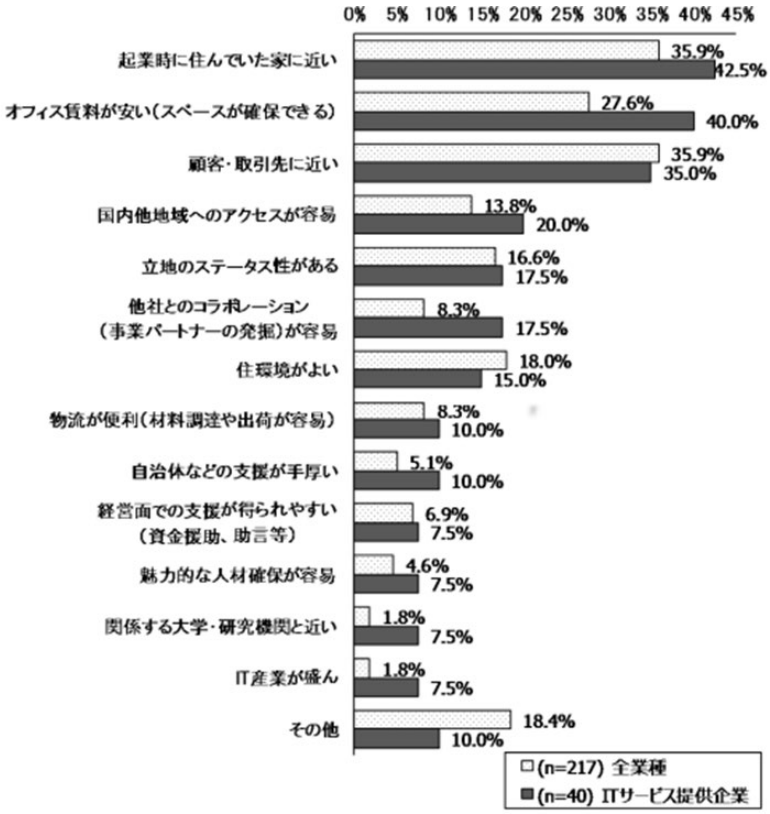
２）－５スタートアップ向け居住・滞在機能及び交流機能の整備

①居住・滞在機能及び交流機能を整備する必要性

①―１イノベーション創出への寄与

エリアにおけるイノベーション創出を促進するためには、新たな技術やサービスの開発に取り組む企業が、地域内で様々なプレイヤーと交流・連携を重ねながら活動する環境の形成が求められ、そのためにはスタートアップの集積が重要な要素となる。

スタートアップ 217 社を対象に実施されたアンケートにおいて、現在の地域にオフィスを構えている理由の１位は「起業時に住んでいた家に近い」こととなっており、居住地との近接性はスタートアップにとって起業立地の大きな選定要因となることがうかがえる。



（国土交通省中部地方整備局「ベンチャー企業の立地環境等に関するアンケート調査結果」（平成 31 年２月））

一方で、本物件の存する港区は賃貸住宅の賃料が 23 区の中でも最も高く、居住コストの大きさがスタートアップ誘致の阻害要因となっている可能性がある。

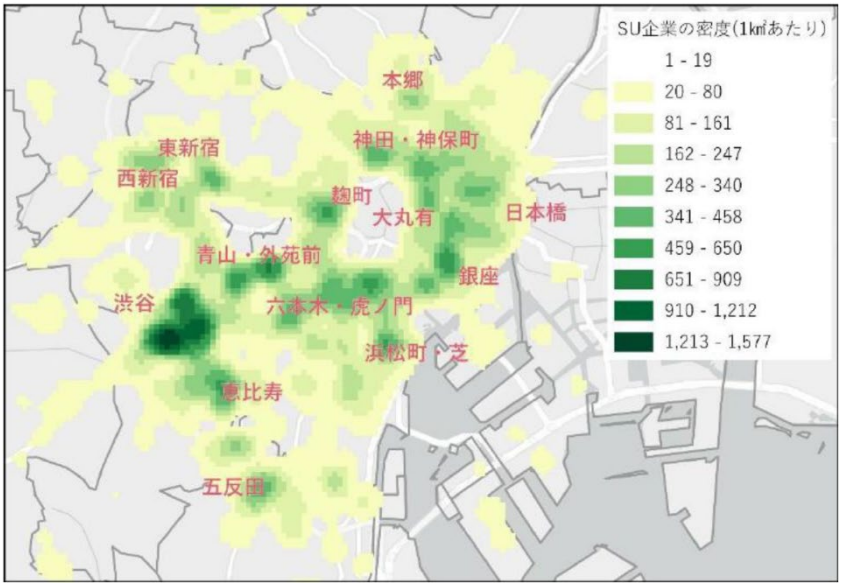
地域	港区	千代田区	渋谷区
家賃相場	36.93万円	28.84万円	24.98万円

1LDK・2K・2DK タイプにおける 23 区別の賃料相場情報

（（公社）全国宅地建物鶏企業協会連合会　全国統計データ（2026 年１月 27 日時点））

23 区におけるスタートアップの集積状況として、「渋谷（渋谷区）」が 842 社と抜きんでて多く、次に「六本木・虎ノ門（港区）」の 448 社、「青山・外苑前（港区）」の 305 社、「神田・神保町（千代田区）」の 287 社と続く。

スタートアップ数の最も多い渋谷区は、前述の賃料比較上、港区に対して約 7 割程度の水準となっている。



東京 23 区におけるスタートアップの密度分布と集積地域

（東京大学空間情報科学研究センター「東京 23 区におけるスタートアップ企業の空間集積」（2025 年 7 月）

以上のことから、直接的な事業活動の支援のみに留まらず、居住・滞在機能の整備により本エリアに集うスタートアップの活動の受け皿を充実させることでより一層の集積を図るとともに、交流機能をあわせて整備することで、エリア内に誘致するスタートアップと異分野のプレイヤー同士の多様な交流を促進し、イノベーション創出の土台となるエコシステム形成の実現を図る。

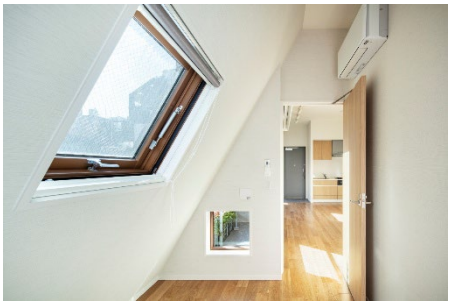
②スタートアップ向け居住・滞在機能及び交流機能について

②―１整備概要

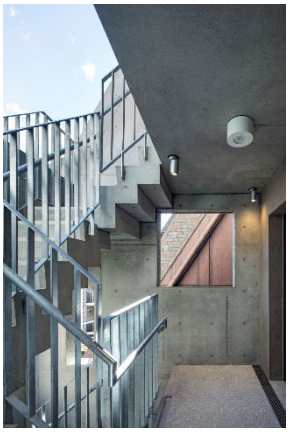
地域の個性を伸ばす都市機能の導入として、多様な交流の促進を通じたイノベーションの創出を促すために、既存ストックを利活用しながら、スタートアップ向け居住・滞在機能や交流機能を整備する。

○整備する居住・滞在機能イメージ











②―２整備する具体的内容（案）

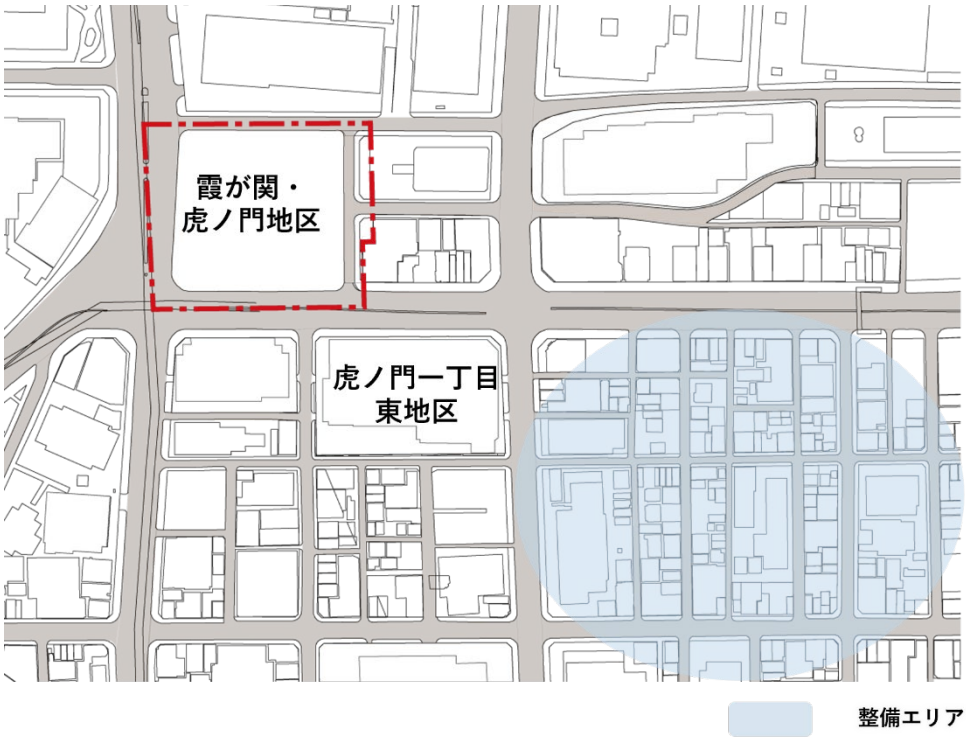
a. スタートアップ向け居住・滞在機能の整備（a.b 合計約 1,000 ㎡）

スタートアップの集積と界隈性ある地域特性を活かし、既存ストックの活用等を行い、本計画で整備する官民連携 HUB をはじめとするスタートアップ支援施設を拠点とする起業家を対象とする約 1,000 ㎡のスタートアップ向け居住・滞在機能（※）を整備する（後述の交流機能含む。）

整備内容の例として、起業家向け事務所兼用住宅（SOHO）として若手起業家同士の出会いや交流の機会を提供するとともに、提携スタートアップ施設による起業関連知識提供、メンター支援等のサポート展開を想定する。

これにより、本エリアにおいては周辺の再開発事業等で整備された大規模オフィスに入居する企業及び西新橋エリアの中小ビルを拠点とする企業に加えて、居住を伴いエリアに根差して活動するスタートアップという規模の異なるプレイヤーが近接して活動する環境が形成され、この連携・交流を促すことで、オープンイノベーションを促進し、エリアのイノベーションエコシステム形成に寄与する。なお、計画地内に存するコワーキングスペース「SENQ 霞が関」の既存の利用者の内、現状港区内の居住者の割合は１０%未満となっている。

〇居住・滞在機能及び交流機能の整備範囲イメージ



※賃料金額設定は、近傍の同等物件の相場の７～８割程度とし、運用年数は原則 10 年程度とする

想定居住者：

- 官民連携 HUB をはじめとするスタートアップ支援施設を拠点として、本エリアで活動する起業家
- 中央省庁との官民連携によるビジネス機会創出を目指す起業家・都心でのビジネス展開・VC からの資金調達を目指し、一定期間滞在しながら活動したい地方発のスタートアップ
- 起業と子育ての両立を図る子育て世帯　等

b. スタートアップ向け居住・滞在機能利用者（起業家）の交流機能（a.b 合計約 1,000 ㎡）

居住者が地域内の多様なプレイヤーと出会い、交流することによるイノベーション創出を促すため、スタートアップ向け居住・滞在機能の整備とあわせた取組みによりハード・ソフト両面からの交流促進を図る。

b-1. 交流拠点の整備

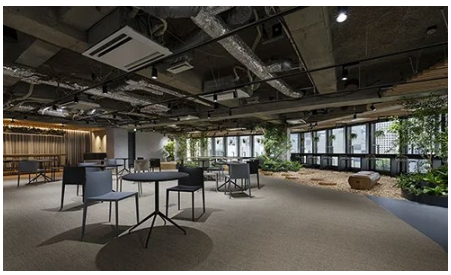
スタートアップやエリアのワーカーが日常的に集い、活動する場として交流拠点（イベントスペース兼コワーキングスペース）をまちの開かれた場所に整備する。

あわせて、エリアマネジメント活動の場としても活用し、定期的にイベントを開催。対面イベントによるコミュニティの拡大、新たな接点構築を図り、エリアにおける交流の輪を拡大する。

また同エリア内にカフェやバーといった飲食機能も整備し、エリア内の様々な属性の人々をつなぐ、偶然の出会いの場、インフォーマルな交流の舞台とする。本計画で整備する他の都市機能と連携することで、単なる飲食店舗ではなく人をつなげるハブになることを目指す（例：スタートアップ向け居住・滞在機能利用者（起業家）に向けた飲食サービスのサブスク等、関係者が集う仕掛けを提供）。

〇参考　事業者（中央日本土地建物株式会社）の取組み事例

築古ビルをリノベーションのうえ、ワークスペース開発のR&D拠点として活用。




【施設概要（施設名称：NAKANIWA）】

オフィス空間の在り方をハード・ソフト（提供サービス 等）の両面から研究・検証する R&D拠点として整備。現在は、オフィス空間としての利用に留まらず、地域との交流を生み出すイベントの場としても活用。

b-2. 交流プラットフォームの整備

スタートアップ向け居住・滞在機能等の整備にあわせて、オープンイノベーションオフィス「SENQ」との連携やエリアマネジメント活動（次頁参照）の展開等を通じ、交流機会を創出。エリアに誘致するスタートアップに対し、周辺地域の他のスタートアップ含むワーカーやコミュニティとの接点構築の機会を提供する。

また、各種活動の展開においては、デジタルツールを効果的に活用したプラットフォーム等を用い、同一コミュニティに属することによる関係構築を促す。また当該プラットフォームには官民連携 HUB 利用会員も加入し、同施設のイノベーション創出に向けた実践的取組みを広くエリアに周知し、活動の裾野を広げるチャネルとしての活用も図る。

これらの仕組みにより多様なステークホルダーの参画を促し、既存コミュニティの拡大を図りながら、新たな交流を生み出しイノベーションの創出を促す。

○参考　事業者（中央日本土地建物株式会社）の取組み事例

「WAONASU コミュニティ」

Web 上でエリアに係わる活動を発信、会員制コミュニティとして多様なステークホルダーの参画を促し、まちのファンの増加・ファン同士の交流誘発、地域コミュニティの拡大を目指し、活動中。（概要：2024 年 12 月発足、地元のワーカーをはじめとする 80 名弱が参加(2025 年 10 月現在)）

空間を整備するだけでなく、デジタルツールを効果的に使用することで、コミュニティの定着・参加者の関係深化を実現。スタートアップ向け居住・滞在機能に誘致する起業家に、本コミュニティに加入を促し、ソフト面から地域との接点構築、交流機会を提供。







【活動事例】

- コミュニティ参加メンバーが交代でホスト役を務めるトークイベントを開催。特定テーマに関するトークセッションや意見交換を行い、課題解決の試みとともにメンバー間の関係深度化。
- 参加メンバーの交流のきっかけとなるヨガイベントやフラワーアレンジワークショップ等を不定期開催。web 上のプラットフォームでの交流に留まらないリアルなコミュニケーションの場を提供。

２）－６エリアマネジメントの取組

① 取組方針

既存の地域組織と連携を図り、周辺地区と一体的に魅力を高めるエリアマネジメントの推進のため、下記の取り組みを想定する。

取組①　周辺地区と連携した清掃・防犯等の日常管理

駅直近地区として周辺地区と連携しながらオープンスペースの維持管理を行う。

取組②　オープンスペース等を活用した地域全体のにぎわい創出

駅直近地区として周辺地区と連携しながら、公開空地を活用し、エリアの全体の価値向上に資するにぎわい創出を行う。

また、外濠リングにおけるエリアマネジメント活動によりイベント・祭り等の開催等を通じた地域のにぎわい醸成を図る。

工事中においてもまちの賑わいを継続させるため、仮囲いのアート化等を検討する。

取組③　駅直近地区としての防災活動

非常時に虎ノ門駅と市街地に膨大な人があふれることを想定した防災活動を行う。

取組④　銀座線の混雑緩和

ピーク時の鉄道の混雑において、鉄道管理者の要請等により、周辺地区と連携し、オフピーク・テレワーク等の混雑低減の措置を検討する。

② エリアマネジメント組織の立ち上げの方針

地域活動の実績を踏まえながら、周辺のエリマネ組織や地元町会等と連携したエリアマネジメントにより地域一体での活性化を図る。

組織形態や運営手法、具体的な活動内容等について検討を開始し、今後、各地区の関係事業者と協同して、早期の検討体制構築を図る。



３）環境への取組と防災機能強化

３）－１上位計画

ゼロエミッション東京戦略 Beyond カーボンハーフ（令和７年３月　東京都）

都内全ての建物がゼロエミッションビルになる 2050 年のあるべき姿の実現に向けて、2035 年までに都内の建物において温室効果ガス排出量を 60%以上削減（2000 年比）、エネルギー消費量を 50%以上削減（2000 年比）といった目標が掲げられている。

虎ノ門地区都市再生安全確保計画（令和３年１０月改定　港区）

地区の課題として、昼間人口が多く、災害時には多くの帰宅困難者が発生することから、滞在機能・退避機能の確保が必要である旨や、鉄道の円滑な運行再開のため、駅から発生する屋外滞留者の受入れや誘導等が課題としてあげられている。地下鉄駅や各街区の一時滞在施設等をつなぐ歩行者動線を整備し、緊急車両の通行の妨げとならない退避ネットワークを形成することや、安全な滞在機能、エネルギーの自立といった対策の方向性の下で、一時滞在施設の整備、駅や一時滞在施設をつなぐ歩行者動線の整備等が示されている。

新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン（令和元年 ７ 月　港区）

防災分野に関しては、市街地再開発事業などにより、老朽建築物の更新と街区再編などの都市基盤の整備を一体的に図る旨などが掲げられており、環境分野については、先進技術によるエネルギーの効率的利用の促進等が示されている。また、虎ノ門エリアにおいては、重点方策として、災害時における業務機能の継続性（BCP）の確保が示されている。緑に関しては、本計画地周辺においては、芝公園から日比谷公園へ連なる「地形をいかした緑の軸」や、桜田通りや愛宕下通りなどの「道路をいかした緑の軸」が位置付けられている。

千代田区緑の基本計画（令和３年７月改定　千代田区）

本計画地周辺においては、連続する水と緑の空間を形成することが示されている「外濠リング」や、道路と沿道敷地が連携し、緑が連続する街並みを創出することが示されている「緑の回廊軸」（桜田通り）等が示されている。

３）－２取組の方針

本計画では、地域冷暖房施設（DHC）や高効率設備機器の導入、再生可能エネルギー利用といった、環境負荷低減への積極的な取組を行うことで、東京の持続可能な都市環境の形成に貢献する。また、帰宅困難時の一時滞在施設等や災害支援機能の確保を行うとともに、非常用発電機の整備による業務継続機能の強化など、ソフト・ハードの総合的な取組により、防災機能強化を図る。

３）－３　整備・取組内容

以上の方針のもと、本計画では大きく以下２点の環境・防災分野の取組を実施する。

①環境負荷低減に向けた取組

②駅直近地区/緊急輸送道路沿道地区にふさわしい防災性の確保

①環境負荷低減に向けた取組

近年、地球温暖化対策・ヒートアイランド対策は喫緊の課題となっており、建築物における環境負荷低減への取り組みは社会的な責務となっている。環境負荷低減の取組として、本計画においては、建物の省エネルギー化による環境負荷低減の実施と、ゼロエミッション東京の実現に向けた脱炭素化への取組と電力需要のひっ迫回避に対応するHTTの取組等を行う。

①―1 建物の省エネルギー化による環境負荷低減の実施

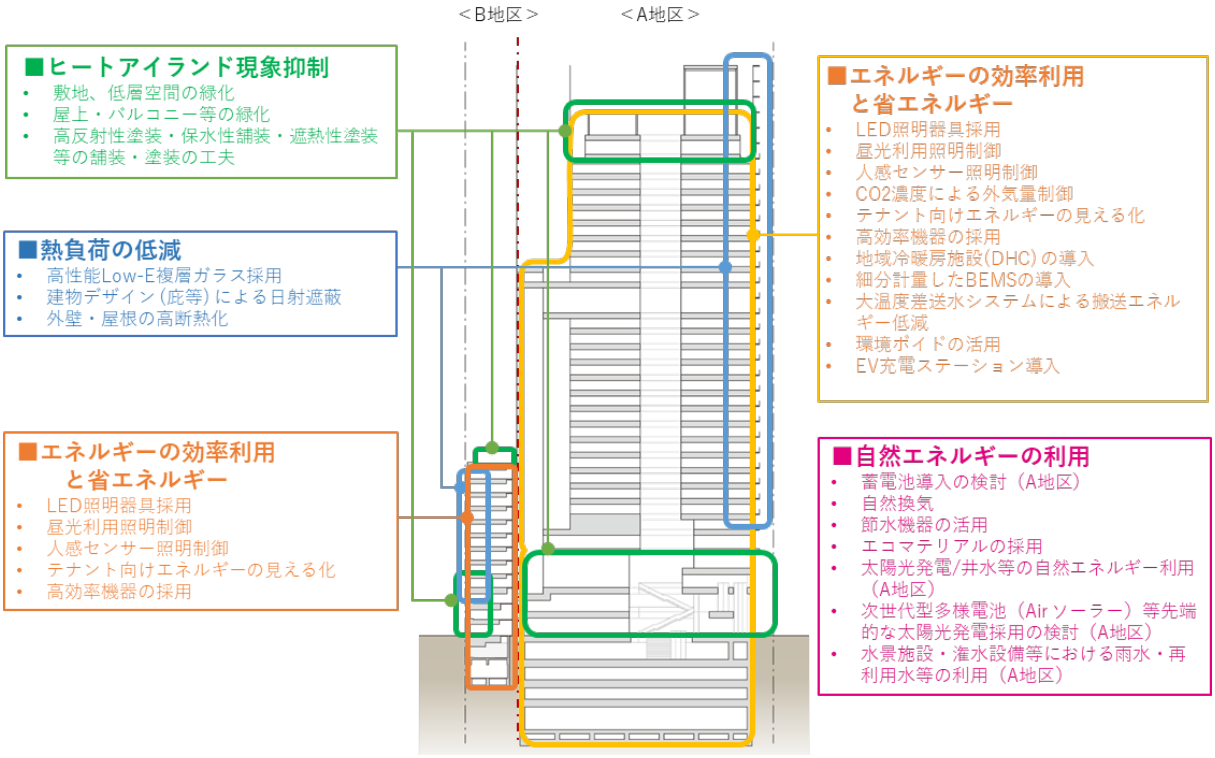
本計画では、先進的な環境技術の導入等により、東京都建築物環境計画書制度（2025年施行）におけるBPI・BEIについては段階３を達成するとともに、着工時に計画書を提出する時点の制度における各評価項目において段階３を目指す。

また、CASBEE（建築総合環境性能評価システム）において「評価ランク A」を確保し、「評価ランクS」相当を目指し、将来の技術向上なども踏まえ検討を行う。

環境負荷低減に向けた様々な取組により、事務所用途においてZEB Readyを達成し、事務所以外の用途別の一次エネルギー消費量について、ZEB Orientedの基準以下となることを目指す。また、さらなる省エネルギー実現に向けて建物全体でZEB Readyを目指す。

あわせて、高効率のDHCを導入し、エネルギーの面的利用による環境負荷低減を図る。

○環境負荷低減への取組イメージ



①―２ゼロエミッション東京の実現に向けた脱炭素化への取組と電力需要のひっ迫回避に対応するHTTの取組

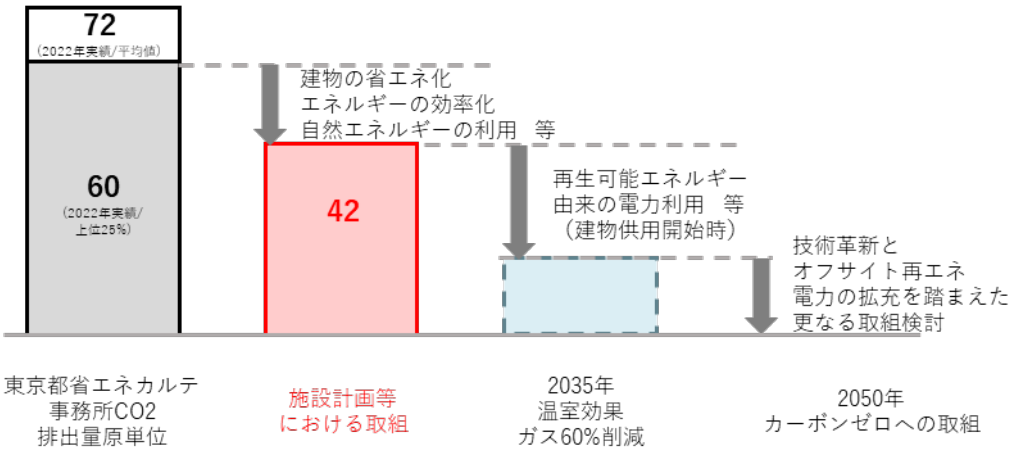
本計画においては、エネルギーの効率化を図る先進的技術の導入や熱負荷の低減、資源の有効利用・再利用等、多角的な技術の導入により建物の総合的な環境性能の向上を図る。これらの取組により、事務所用途のCO2排出量原単位について42kg-CO2/㎡・年を目指すとともに、計画建物において使用する電気は原則100%再生可能エネルギー由来とすること等により、CO2排出量のさらなる削減を図る。

また、再生可能エネルギーの利用推進のため、今後屋上設備等の配置の工夫や風洞実験等をふまえて太陽光発電設備を最大限設置するとともに、追加性のある再生可能エネルギーの調達により、「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」における誘導水準を確保する。

あわせて、電力需要ひっ迫回避に向けた取り組みとして、ピークカットを目的とした蓄電池の導入を検討し、電力使用の平準化と環境負荷の低減を図る。加えて、ホールライフカーボンを把握・抑制する。

以上の取組みや技術革新などを踏まえた更なる取組の検討により、2050年ゼロエミッション東京の実現を目指す。

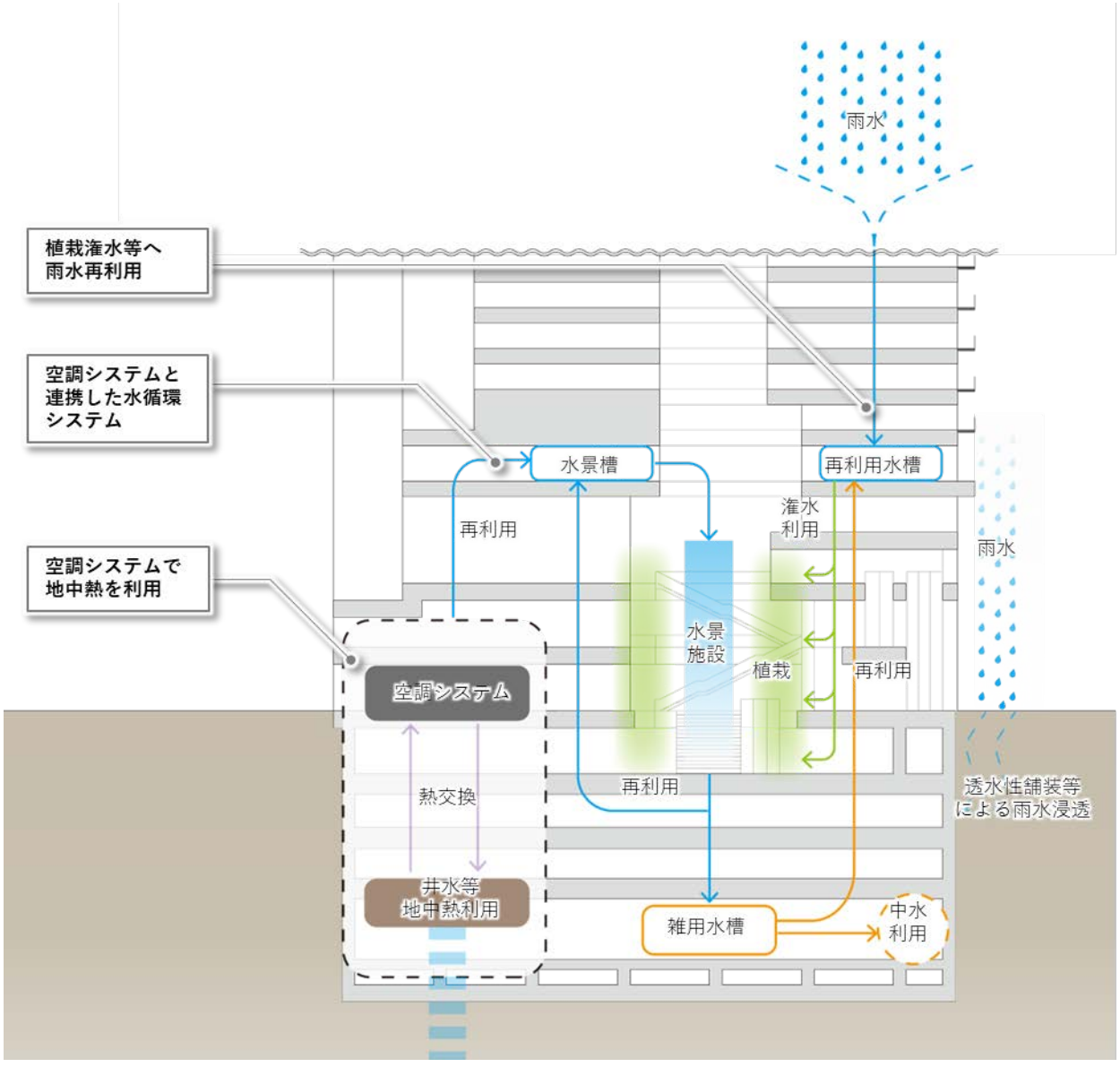
○主たる用途である事務所CO2排出量原単位の目標



①―３先進的な水循環システムと環境ボイド等による環境負荷低減

A 地区においては、空調システムにおいて井水等の地中熱利用を行うことで環境負荷低減を図るとともに、空調システムと連携した先進的な水循環システムを構築する。水循環システムにおいては、植栽潅水や水景施設等の駅前広場の修景施設との連携を図る。また、植栽潅水等において雨水の再利用を図る。

○先進的な水循環システムのイメージ

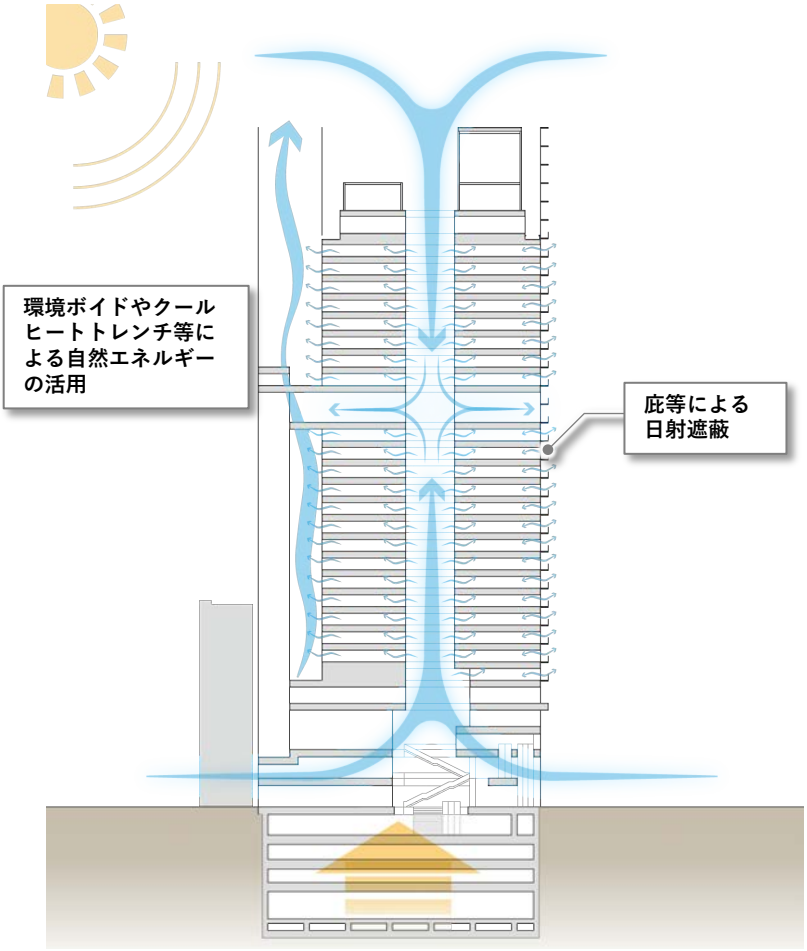


※井水等の地中熱利用について

井水を利用する場合には、大深度から揚水し、地中への還水は行わないこととするなど、ビル用水法等の関係法令を遵守する。なお、水温・水質の状態により井水利用が難しい場合においては、媒体を通じた地中熱利用の方策を検討する。

また、環境ボイドの活用・クールヒートトレンチ等による地中熱利用といった自然エネルギーを活用する工夫や外装部における庇等による日射遮蔽等により、環境負荷低減を図る。

○環境ボイドによる環境負荷低減



①―４建設副産物対策

「東京都建設リサイクルガイドライン」に配慮した計画とし、建設副産物の発生抑制や再利用に努める。また、公共施設については「東京都環境物品等調達方針」に準じた計画とし、環境に配慮した物品等を調達する。

①－５緑のネットワークの結節点にふさわしい空間形成

本計画地は、「緑の基本計画」（千代田区　令和３年７月改定）に示される「外濠リング」や「緑の回廊軸」（桜田通り）、さらに「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」（港区　令和元年７月）に示されている、芝公園～愛宕山～日比谷公園を結ぶ、地形を生かした緑の軸や道路をいかした緑の軸等が交差する結節点に位置する。

虎ノ門駅南側は先行開発により、緑化されたまとまりある広場・オープンスペース等の歩行者空間が計画されているが、本計画地周辺においては、緑のネットワークが断絶しており、まとまりのある広場・緑地が少なく、緑被率が不足しているといった課題が存在する。

本計画においては、虎御門の歴史性をふまえた、地域のシンボルとなる駅まち空間の形成（（３）―１）―②）、外堀跡における道路環境整備（外濠リング整備）や先行開発と連坦した、愛宕山から日比谷公園へとつながる南北の緑の軸の形成（（３）―１）―③）等の緑のネットワークの形成等とあわせて、道路沿道において緑の軸の結節点にふさわしい緑化の取組を行う。また、樹種・規格・生育状況等を勘案しつつ、「東京グリーンビズ」における「ツリーバンク」制度の活用を検討する。

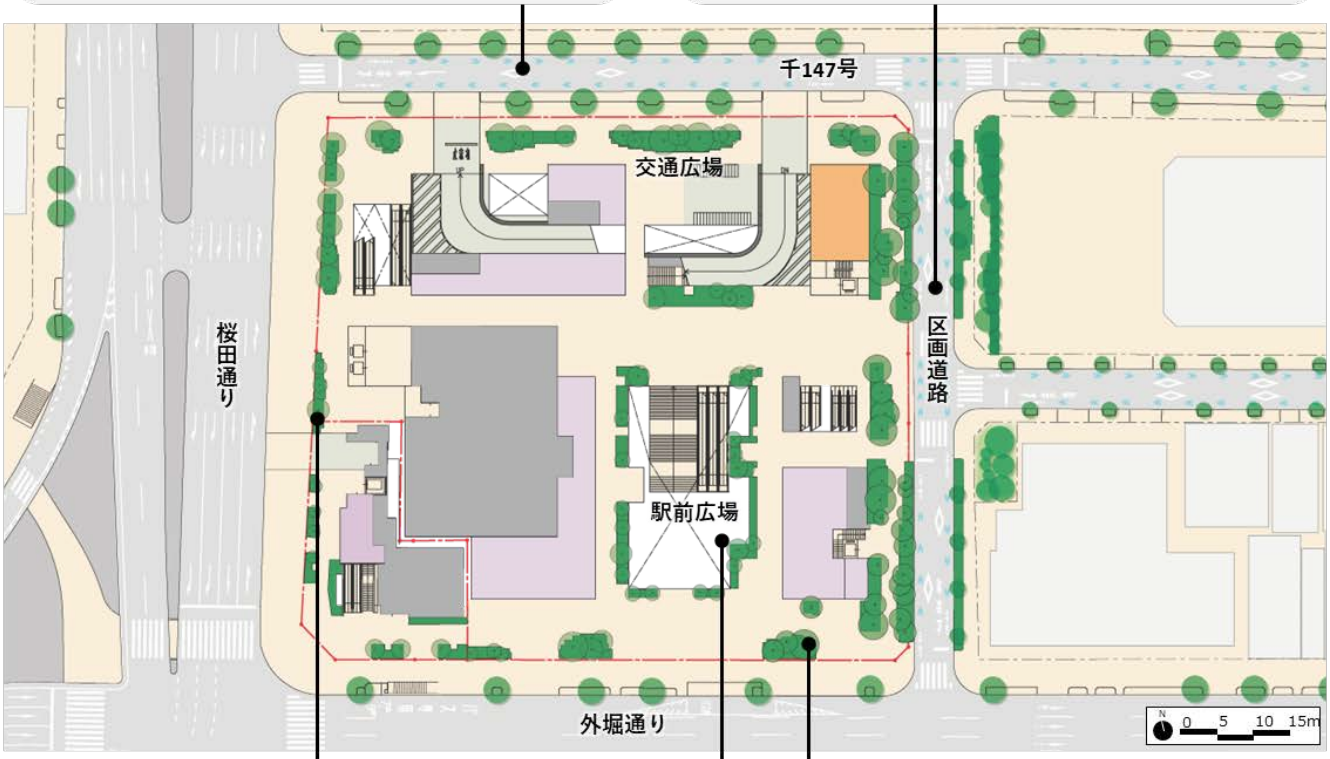
○緑化の取組イメージ

■千147号沿道
外堀跡における緑豊かなゆとりある歩行者ネットワークの再構築を図るため、歩道と一体的に歩道状空地を形成する。

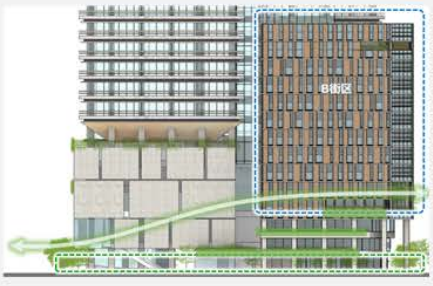


■区画道路沿道
緑地・道路・計画敷地が一体となって、緑あるウォーカブルな街路空間を形成する。エコロジカルネットワークの形成を図るとともに来街者が憩う空間の形成を図る。





■桜田通り沿道
桜田通りの官庁街沿道の街路樹等の緑と外堀通り側で整備する立体的な緑化をつなげ、地上から基壇部まで連続する緑の流れを形成する。



■外堀通り沿道
かつての外堀上の緑ある空間性を継承した立体的な緑化を形成する。

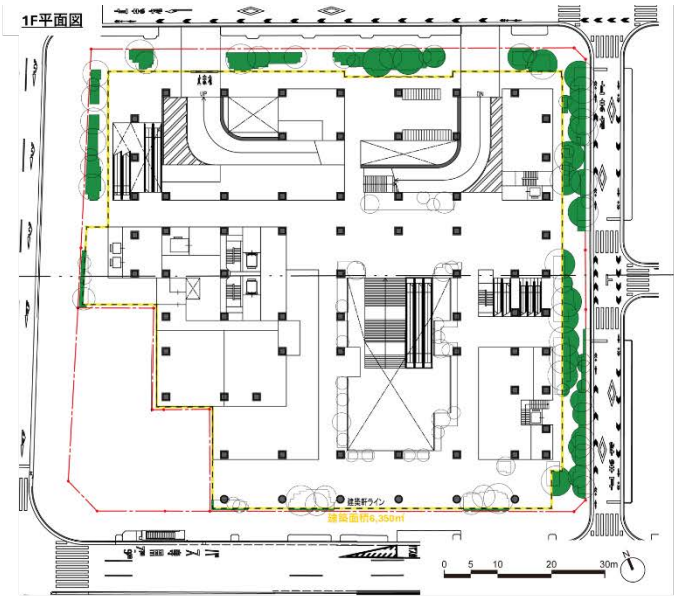


■駅前広場
虎ノ門駅北の玄関口として、開放感のあるみどり豊かな立体駅前広場を整備する。吹抜け空間を中心に、商業機能や交流機能と連携したヒューマンスケールのみどりを配置し、人々の活動と憩いの空間を創出する。
なお、植栽は耐陰性等に十分配慮して樹種を選定する。

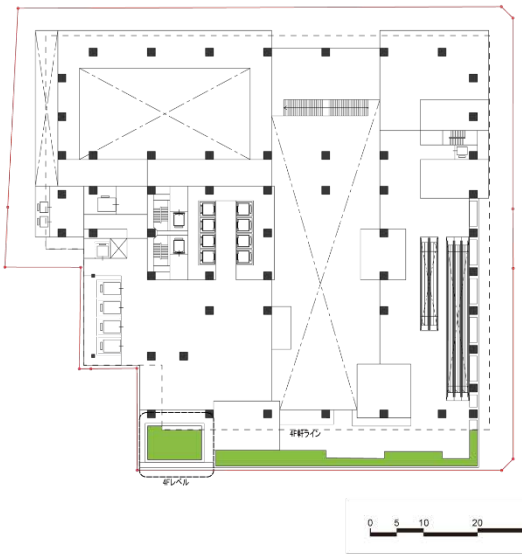


○本計画における緑化面積と緑化率

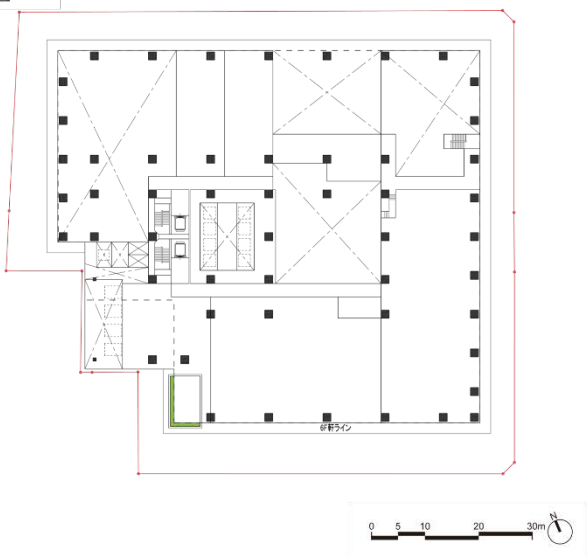
1F平面図



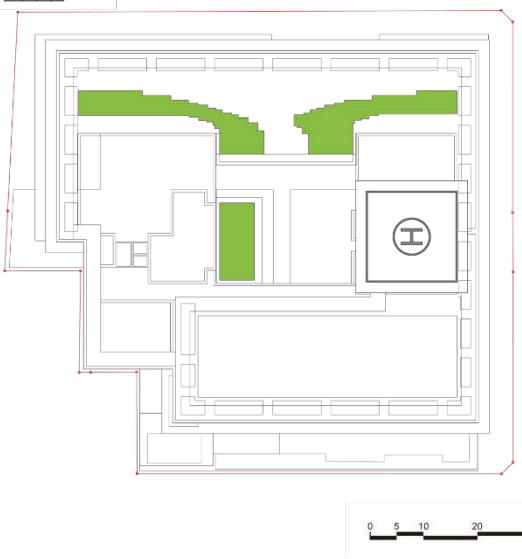
3F平面図



5F平面図



屋根伏図



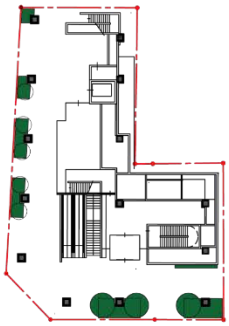
凡例

：地上部（新植樹木）

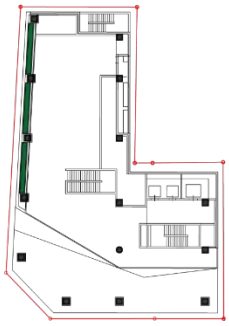
：屋上緑化（草花等）

※A地区の建築物上の低木・高木については、駅まち一体広場および景観まちづくりの観点で配置しており、緑化算定上は考慮しない

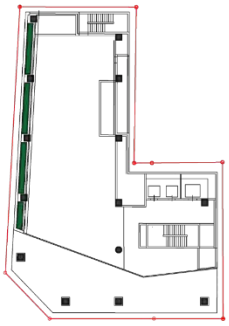
1F平面図



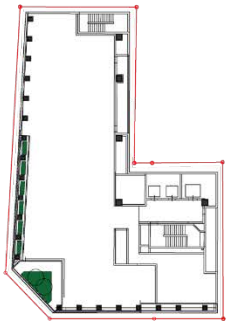
2F平面図



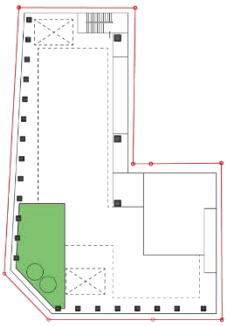
3F平面図

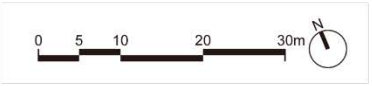


4F平面図



屋根伏図





凡例

：地上部相当緑化

：その他緑化

○A 地区における緑化面積　（東京都自然保護条例・千代田区緑化推進要綱に基づく緑化）

敷地面積		約７３２０㎡
基準値（地上部：約３３９㎡＋建築物上：約６６２㎡）		約１００１㎡
緑化合計面積		約１００１㎡
	地上部	約４１８㎡
	建築物上	約５８３㎡
計画緑化率（緑化合計面積／緑化対象地の合計面積）		約３５％

○B 地区における緑化面積（港区緑の確保に関する条例に基づく緑化）

敷地面積		約７５０㎡
基準値（地上部相当：約７１㎡ ※基準緑化面積の 1/2 以上を地上部相当緑化で確保）		約１４３㎡
緑化合計面積		約１４４㎡
	地上部相当緑化	約８３㎡
	そのほか建築物上・壁面緑化等	約６１㎡
緑化率（緑化合計面積／敷地面積）		約１９％

○参考　B地区における緑化面積（東京都自然保護条例を参照した場合）

B地区は東京都自然保護条例に基づく緑化計画書制度の適用対象外であるが、同条例を参照し、緑化面積を算出すると、約４１%相当の計画緑化率となる。

敷地面積		約７５０㎡
基準値		―
緑化合計面積		約１０４㎡
	地上部	約１５㎡
	建築物上	約８９㎡
計画緑化率（緑化合計面積／緑化対象地の合計面積）		約４１％

※緑化面積は、東京都及び千代田区及び港区の緑化条例等に基づく算定であり、
今後の詳細検討によって基準緑化面積、計画緑化面積等は変更の可能性があります。

②駅直近地区/緊急輸送道路沿道地区にふさわしい防災性の確保

②―１帰宅困難時の一時滞在施設等の整備

本計画は、虎ノ門駅に接続する計画であり、震災等の災害発生時に公共交通機関が運休することで、周辺で多数の帰宅困難者が生じると想定されることから、地区の防災性の向上を図るため、一時滞留スペース及び一時滞在施設を確保する。

「虎ノ門地区都市再生安全確保計画」では、計画区域内における発災時の駅からの屋外滞留者数（推計）が 4,760 人とされており、そのうち、虎ノ門駅から発生する屋外滞留者数（推計）が 1,172 人とされている。一方で、災害時における虎ノ門駅の鉄道構内の利用者、及び車両内の乗客数（走行中の車両が最寄り駅に停車することを考慮）を想定すると、約 2,200 人程度の鉄道利用者が見込まれると考えられる。

一時滞留者の受け入れは、虎ノ門駅南北の開発３地区による分担を想定し、次頁に示す通り、3 地区合計で約 2,200 人の一時滞留者を受け入れることとし、そのうち本計画地には約 800 人相当※1を受け入れられる一時滞留スペース（約 800 ㎡）を、駅前広場空間に計画する。

帰宅困難者（一時滞在者）の受け入れは、本計画では災害時にオフィスロビーやホールを一時滞在施設として活用し、合計約６６０㎡（約 400 人相当）※2を確保する。

あわせて、帰宅困難者約 400 人の受入れに対応した３日間分の災害用備蓄品を備える防災備蓄倉庫※3の整備、災害時のトイレ等の確保を行う。

さらに、虎ノ門駅とゆとりある幅員で接続することによって、周辺地区と連担した緊急輸送道路を横断する地下歩行者ネットワークを構築し、災害時の安全な歩行者の退避と緊急車両の円滑な通行の両立を確保するとともに、駅周辺の一時滞留スペース等の連携を強化し、災害対応力の向上を図る。

※１：床面積 1.0 ㎡あたり、１人として算定
（参考：「虎ノ門地区都市再生安全確保計画」（港区　令和３年１０月））

※２：床面積 3.3 ㎡あたり、２人として算定
（参考：「一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン」（首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議　令和６年７月））

※３：約9.9 ㎡（一時滞在施設面積 660 ㎡に 0.015 を乗じて算定）以上を、一時滞在施設より最長歩行距離 4 層以内に整備する想定。
（参考：「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」（東京都　令和７年３月））

○受け入れ人数のイメージ

虎ノ門駅から発生する滞留者
（銀座線車両内の滞留人数と虎ノ門駅ピーク時間帯の一時滞留人数の合計約2200人※４）を
虎ノ門駅周辺3地区で連坦し受け入れ

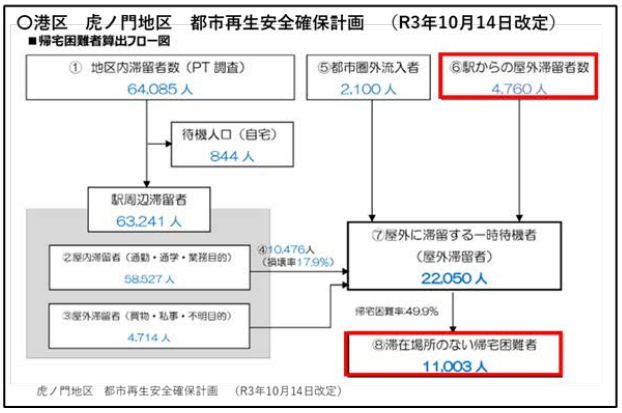
虎ノ門駅前地区
一時滞在：約420人（約700㎡）
一時滞留：約800人（約800㎡）

＋

虎ノ門一丁目東地区
一時滞在：約780人（約1,300㎡）
一時滞留：約600人（約600㎡）

＋

虎ノ門霞が関地区
一時滞在：約400人に対応
一時滞留：約800人に対応



※４参考

A：銀座線車両内乗客人数（想定）

６両編成定員 × 上下線 ×（三大都市圏平均混雑率136%）

＝610名×2×136% ≒ 約1,660人

B：虎ノ門構内入出場者数（想定　※ピーク時）

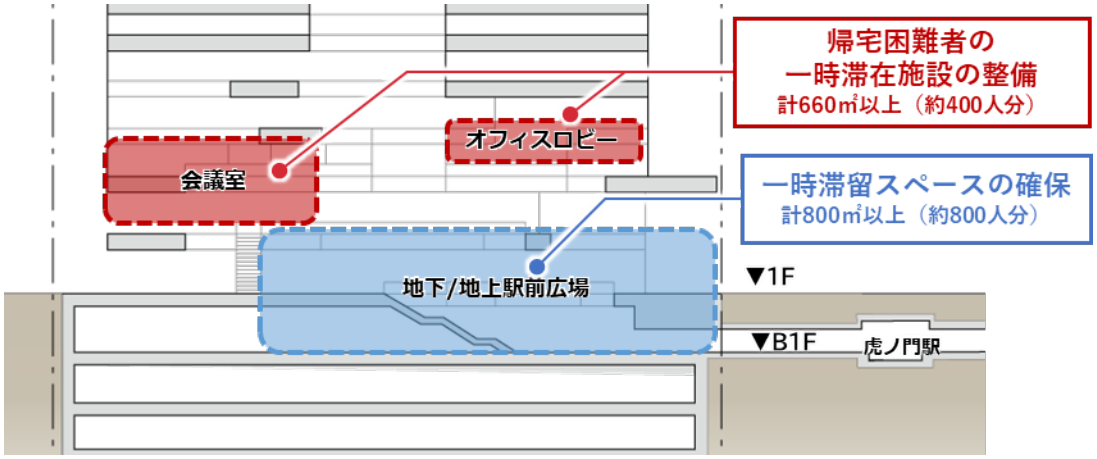
30分当たりのピーク人数　/　30分あたりの列車停車回数

＝約6,500/13回　≒ 約500人

A＋B＝約2,160人≒約2,200人

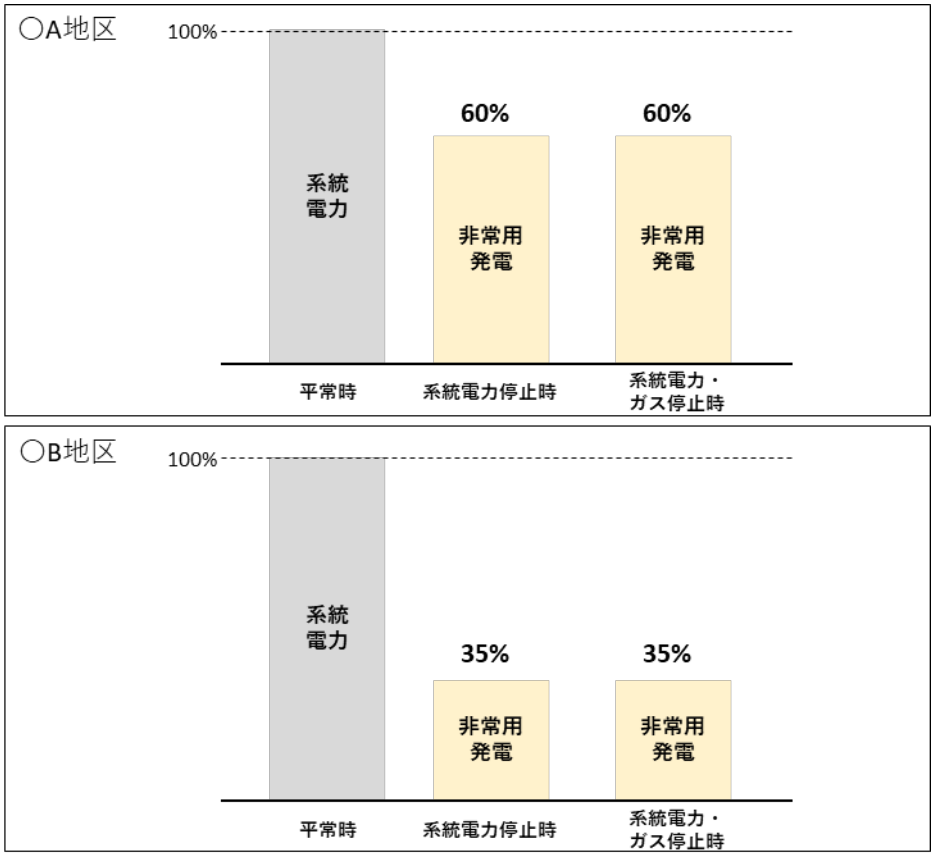
出典：虎ノ門地区都市再生安全確保計画（令和３年）を引用・一部加工

○帰宅困難者の一時滞在施設及び災害発生時の一時滞留スペースの配置イメージ



②―２自立・分散型のエネルギーシステム

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、非常用発電機を導入する。これにより、災害時においても７２時間の電力供給を確保し、自立性の高いエネルギーシステムとする。また、地域冷暖房事業者との連携等により災害時に一定の熱供給を行い、公共性の高い駅まち空間の防災性向上を図る。

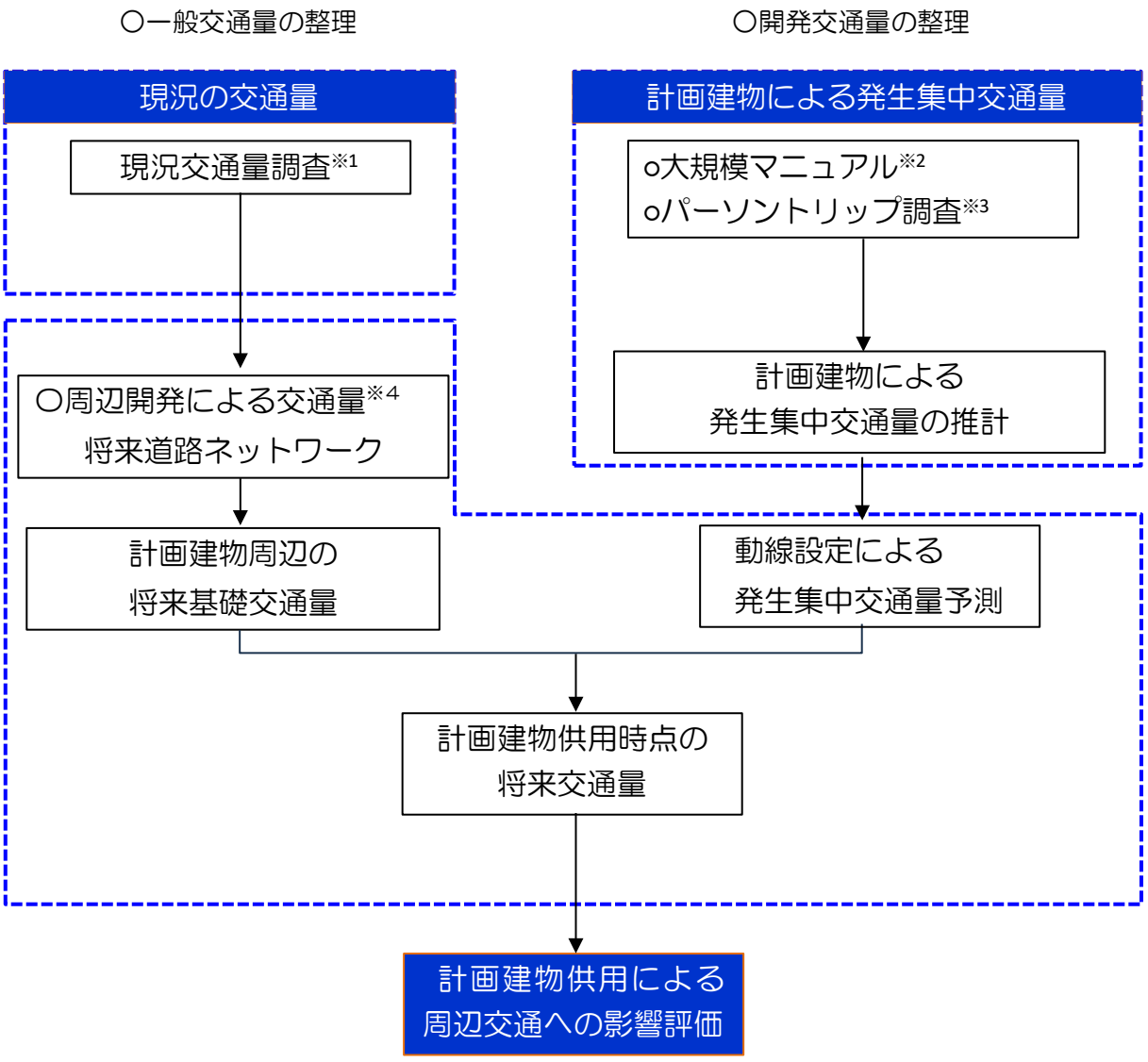


Ⅵ－２　交通処理計画

（１）　交通処理計画の検討フロー

交通処理計画にあたっては、現況交通量調査を実施し、周辺開発による交通量及び将来道路ネットワークを考慮し、本計画建物による開発交通量を加えて、本計画地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。

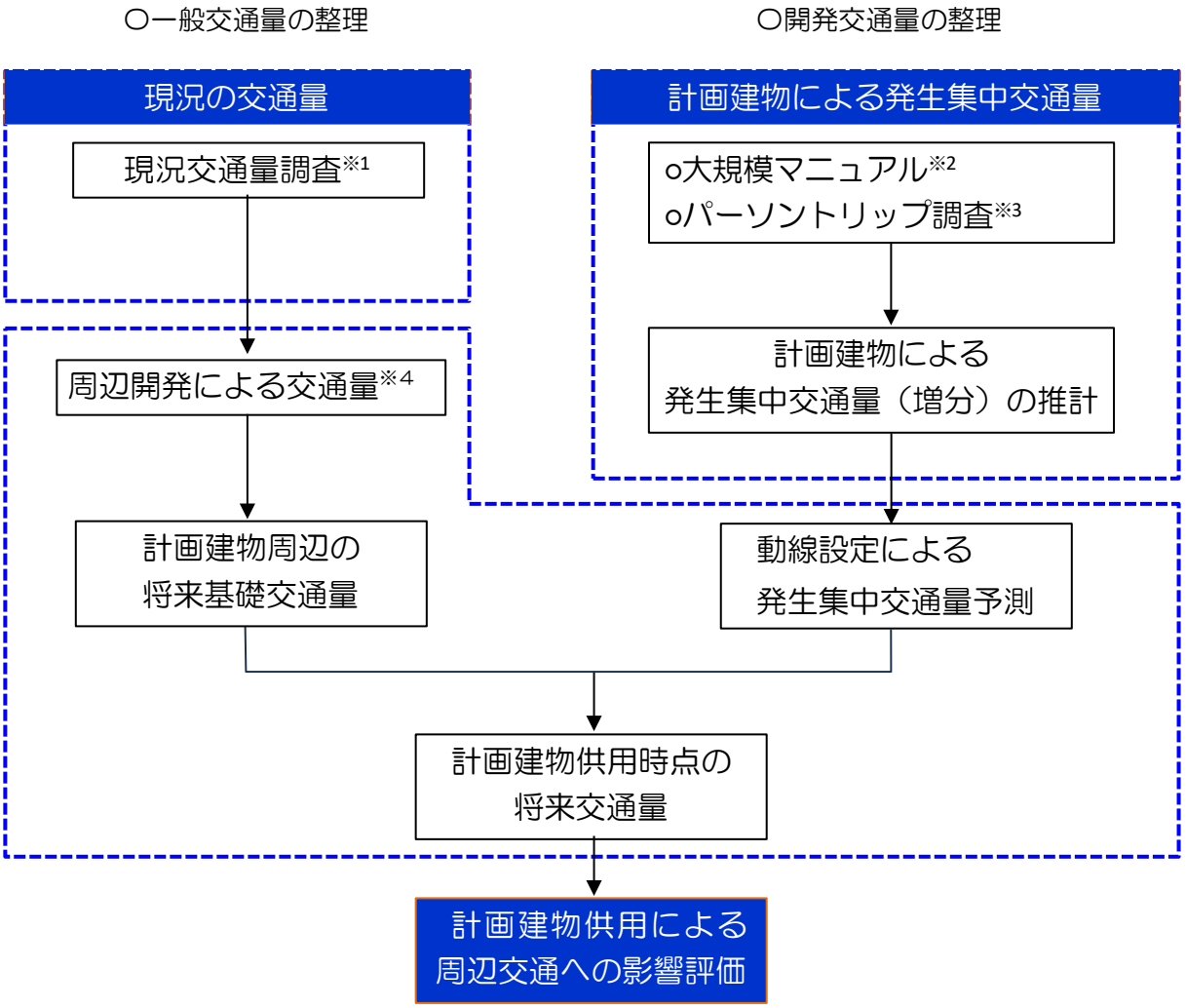
１）自動車交通の検討フロー



※１　現況交通量調査は、平成 30 年 2 月 7 日（水）に行った。
※２　大規模開発地区関連交通計画マニュアル H26 改訂版（H26 年/国土交通省）
※３　東京都市圏第６回パーソントリップ調査（H30 年 /東京都市圏交通計画協議会）
※４　周辺地区の開発計画における企画提案書や環境影響評価書に基づく開発交通量

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、実態調査による歩行者交通量調査データをベースに開発交通量を上乗せし、主要断面の歩行者交通量を推計し、道路幅員に対するサービス水準を検証した。



※１　現況交通量調査は、平成 30 年 2 月 7 日（水）に行った。
※２　大規模開発地区関連交通計画マニュアル H26 改訂版（H26 年/国土交通省）
※３　東京都市圏第６回パーソントリップ調査（H30 年 /東京都市圏交通計画協議会）
※４　周辺地区の開発計画における企画提案書や環境影響評価書に基づく開発交通量

（２）現況の交通量

１）現況自動車交通量

１）－１調査日

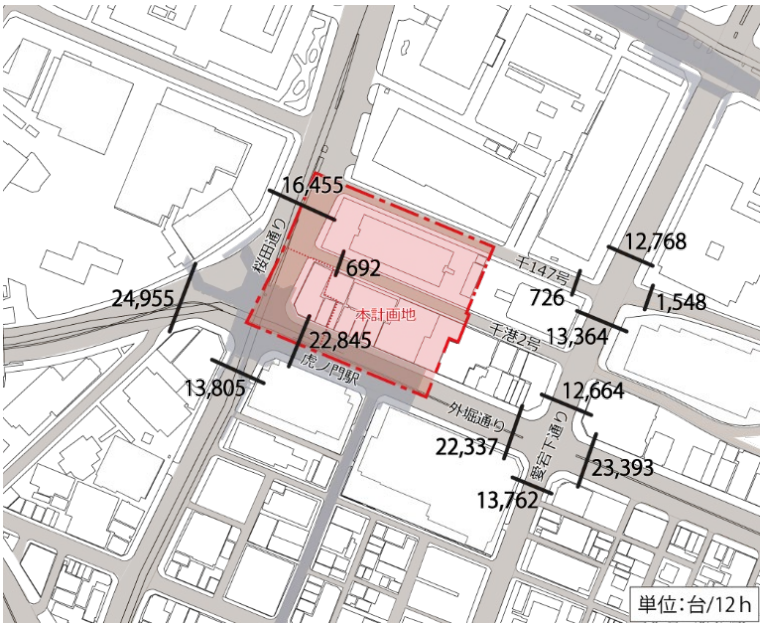
平成 30 年 2 月 7 日（水）

１）－２自動車交通量

現況の自動車交通量は、本計画建物が事務所を中心とした施設（平日の利用が主）であることを考慮して、平日を対象に検討を行う。

現況の自動車交通量（12 時間：7 時～19 時）を下図に示す。

外堀通りが約 22 千～25 千台 /12h と最も多く、桜田通りが約 14～16 千台/12h、愛宕下通りが約 13～14 千台/12h となっている。



〇平日 12 時間自動車交通量

２）現況歩行者交通量

２）－１調査日

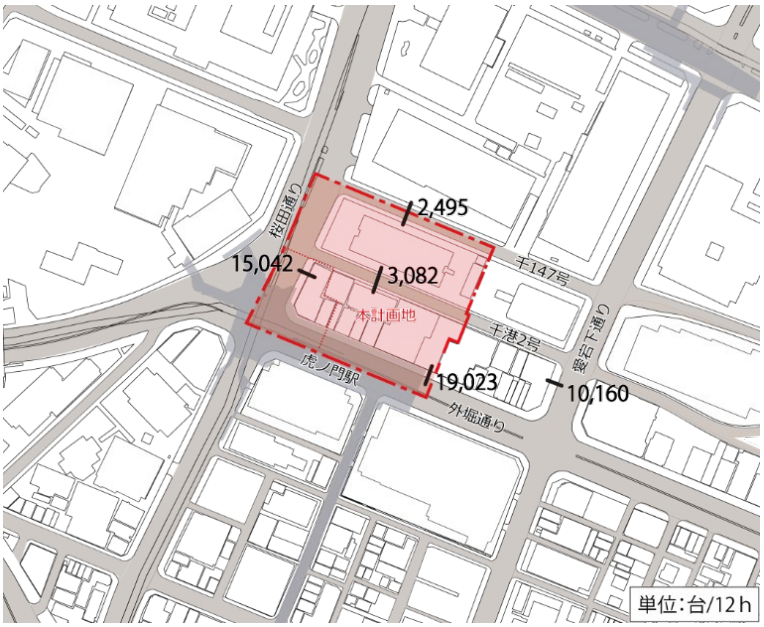
平成 30 年２月７日（水）

２）－２歩行者交通量

本計画地周辺は事務所用途を主体とした地域であることから、既往の調査等により、休日の歩行者交通量は平日に比べて明らかに少ないことから、平日を対象に検討を行うこととした。

現況の歩行者交通量（12 時間：7 時～19 時）を下図に示す。

外堀通りが約 19 千人/12h と最も多く、次いで桜田通りが約 15 千人/12h、愛宕下通りが約 10 千人/12h となっており、千 147 号では約２千人/12h、千港２号で約３千人/12h となっている。



〇平日 12 時間歩行者交通量

（３） 計画建物による発生集中交通量の予測

１）計画建物供用時点の将来交通量の推計

１）－１計画建物供用時点の将来交通量の予測

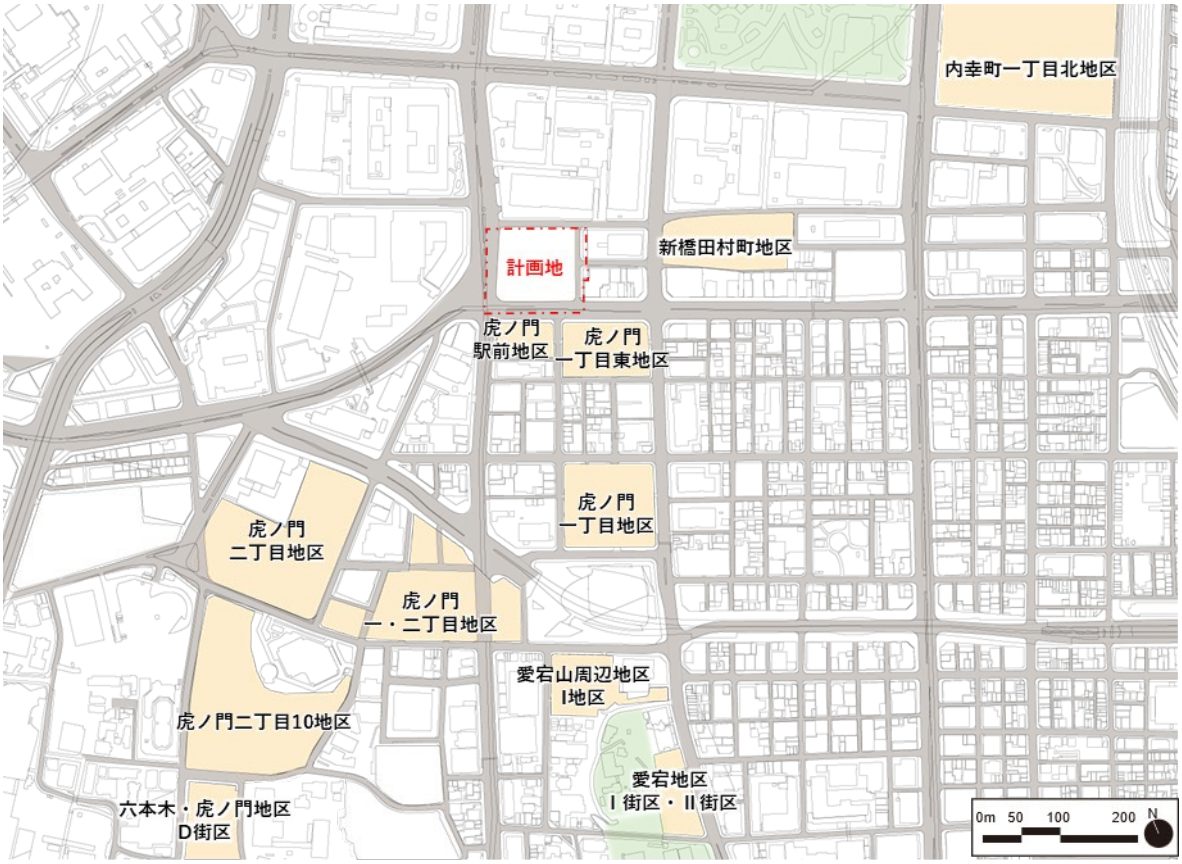
「道路交通センサス」による計画地周辺の主要道路交通量を時系列にみると、全体に減少の傾向にあることから、安全側の検討条件として伸び率を0とした。

①周辺開発による予想交通量

周辺開発による自動車交通量の予測については、下記開発を対象とした。

加算対象開発計画		発生集中交通量 (台 TE/日)	竣工年次(予定)
虎ノ門二丁目 10 地区		6,500	2019 年7月
愛宕山周辺地区	Ⅰ地区	1,200	2019 年９月
虎ノ門一丁目地区		3,901	2019 年 12 月
虎ノ門駅前地区		900	2020 年３月
新橋田村町地区		800	2021 年6月
虎ノ門二丁目地区		4,900	2025 年2月
虎ノ門一・二丁目地区		5,919	2024 年8月
虎ノ門一丁目東地区		3,000	2027 年（予定）
六本木・虎ノ門地区	D 街区	1,120	2031 年（予定）
愛宕地区	Ⅰ街区・Ⅱ街区	735	2032 年（予定）
内幸町一丁目北地区		4,990	2028 年度より 順次（予定）

〇周辺開発発生集中自動車交通量


内幸町一丁目北地区
計画地
新橋田村町地区
虎ノ門
駅前地区
虎ノ門
一丁目東地区
虎ノ門
一丁目地区
虎ノ門
二丁目地区
虎ノ門
一・二丁目地区
愛宕山周辺地区
I地区
虎ノ門二丁目10地区
愛宕地区
I 街区・II 街区
六本木・虎ノ門地区
D街区
0m 50 100 200 N

〇周辺開発位置図

２）計画建物の規模

本計画建物の発生集中交通量の推計については、以下の前提条件で行った。

２）－１計画用途・ 延床面積

	解析用途	（商業割合）	解析用延床面積
A地区	事務所		147,500 ㎡
	商業	2.8%	4300 ㎡
	合計		151,800 ㎡
B地区	事務所		8,400 ㎡
	商業	10.0%	1,000 ㎡
	合計		9,400 ㎡

※ 官民連携 HUB については、事務所に算入した。

２）－２予測方法

国土交通省大規模開発地区関連交通計画マニュアルH26 改訂版(以下、大規模マニュアル)、第６回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年）(以下、パーソントリップ調査)に基づいて推計した。

３）発生集中交通量及び交通手段別分担率

３）－１ 日合計の発生集中交通量

発生集中交通量については、大規模マニュアルに示される延床面積（ha）当たりの事務所原単位を用いて算出した。

	用途	延床面積（ha）	商業床面積率（%）	商業床割引率	鉄道駅までの距離（m）	鉄道駅距離割引率	基本原単位（人TE/ha・日）	割引後原単位（人TE/ha・日）	発生集中交通量（人TE/日）
A 地区	事務所	15.18	2.8%	0.890	50	1.000	3,800	3,300	50,094
B 地区	事務所	0.94	10.0%	1.000	50	1.000	3,800	3,800	3,572

〇発生集中交通量（日合計）

② 交通手段別分担率

交通手段分担率は、パーソントリップ調査を元に、当該地区を含むゾーンの「事務所・会社・銀行」トリップエンド数を用いて算出した。

なお、本計画地は、00131・00310 の 2 つの小ゾーンにまたがるため、平均値を採用した。

■事務所･会社･銀行分担率

	鉄道	バス	自動車	2輪車	自転車	徒歩	その他	合計
:00131:千代田区	89.5%	0.9%	4.5%	0.0%	0.0%	5.1%	0.0%	100.0%
:00310:港区	82.0%	1.4%	6.5%	0.3%	1.5%	8.1%	0.2%	100.0%
平均値	83.3%	1.3%	6.2%	0.3%	1.2%	7.6%	0.2%	100.0%

〇交通手段分担率

４）自動車の発生集中交通量

４）－１自動車の発生集中交通量

本計画建物における自動車の発生集中交通量は、発生集中交通量にパーソントリップ調査の自動車分担率を乗じて、自動車利用者数を算出し、大規模マニュアルに基づく台換算係数による自動車利用台数を算出した。ピーク時自動車発生集中交通量については、「自動車発生集中交通量×ピーク率」により算出した。

なお、街区再編により地区内交通ネットワークが変更となる計画のため、計画交通量の全量により解析を行うものとした。

	用途	発生集中 交通量 （人TE/日）	自動車 分担率 （%）	平均乗車 人員 （人/台）	発生集中 自動車交通量 （台/日）
A 地区	事務所	50,094	6.19%	1.3	2,300
B 地区	事務所	3,572	6.19%	1.3	100
合計		53,666	-	-	2,400

〇自動車の発生集中交通量

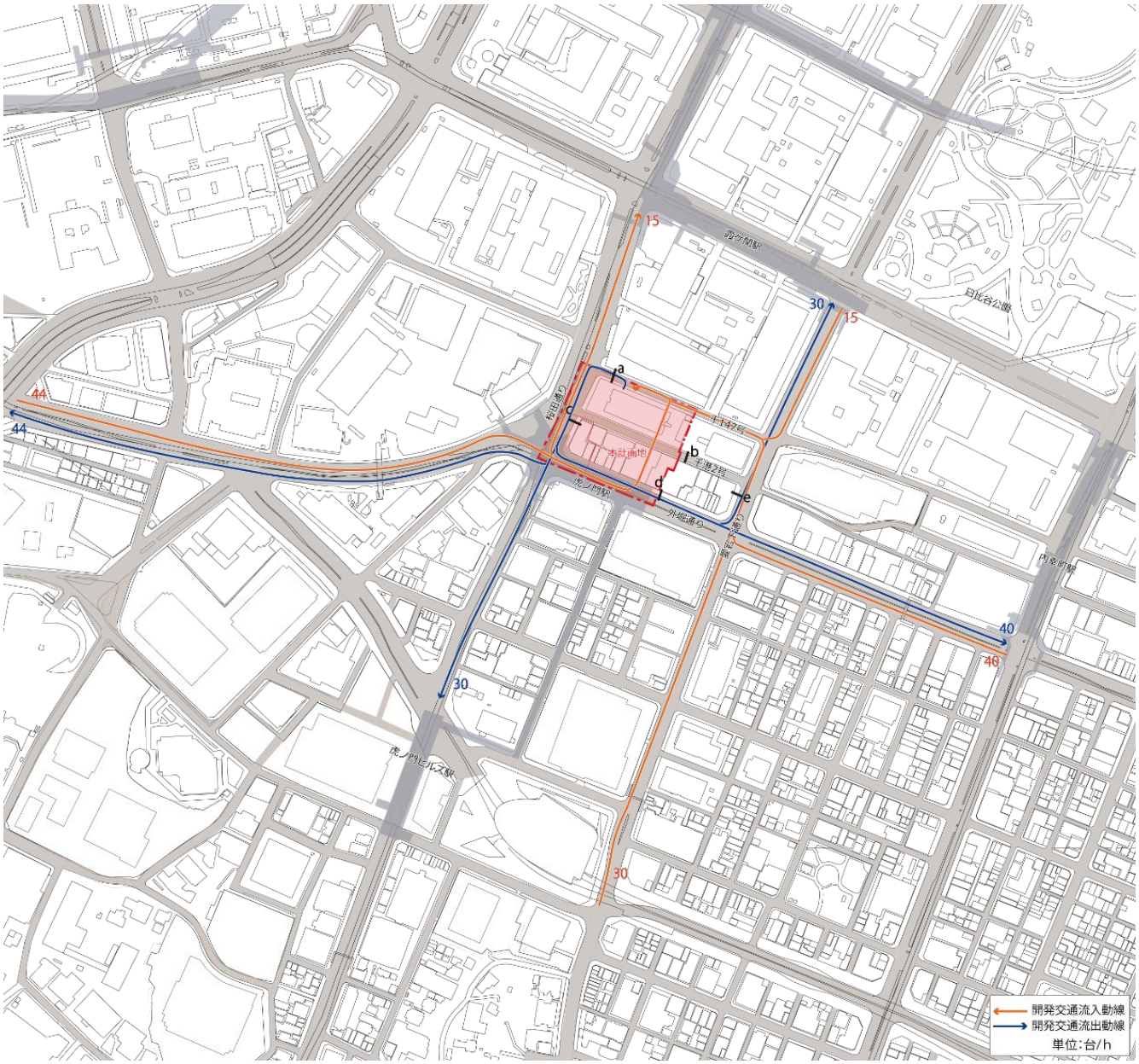
	発生集中 自動車交通量 （台/日）	ピーク率 （%）	ピーク時 発生集中交通量 （台/時）
A 地区	2,300	12%	276
B 地区	100	12%	12
合計	2,400	12%	288

〇自動車のピーク時発生集中交通量

４）－２自動車交通の動線計画

本計画建物による自動車増加発生集中交通量の交差点別への展開は、本計画地までの動線を設定し、パーソントリップ調査の自動車利用 OD 表を基に各方面への割合を設定した上で、下記の図のとおり行った。

計画建物からの発生集中動線を以下に示す。



５）歩行者の発生集中交通量

５）－１ 日発生集中交通量

本計画建物における歩行者の発生集中交通量は、発生集中交通量にパーソントリップ調査の徒歩等分担率（バス端末等含む）及び鉄道分担率を乗じて算出した。

なお、歩行者については歩行ルートが大きく変更にならないことから、下記の計画交通量から既存交通量を除いた増加交通量により解析を行うものとした。

※既存施設からの発生集中交通量：33,700 人 TE/日

		発生集中交通量（人 TE/日）	分担率（%）	発生集中歩行者交通量（人/日）
A 地区	鉄道	50,094	83.3%	41,700
	徒歩・バス等	50,094	10.3%	5,100
B 地区	鉄道	3,572	83.3%	2,900
	徒歩・バス等	3,572	10.3%	300

〇歩行者交通の発生集中交通量

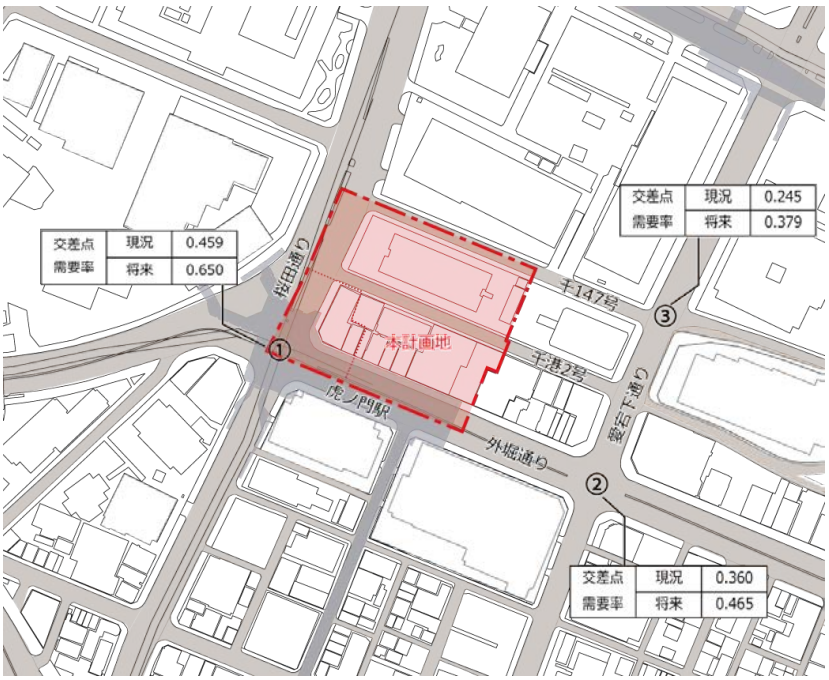
		発生集中歩行者交通量（人/日）	ピーク率（%）			ピーク時発生集中交通量（人/時）		
			朝	昼	午後	朝	昼	午後
A 地区	鉄道	41,700	10%	11%	8%	4,170	4,587	3,336
	徒歩・バス等	5,100	10%	11%	8%	510	561	408
B 地区	鉄道	2,900	10%	11%	8%	290	319	232
	徒歩・バス等	300	10%	11%	8%	30	33	24
合計		50,000	10%	11%	8%	5,000	5,500	4,000

〇歩行者交通のピーク時発生集中交通量

（４） 計画建物の供用による影響予測評価

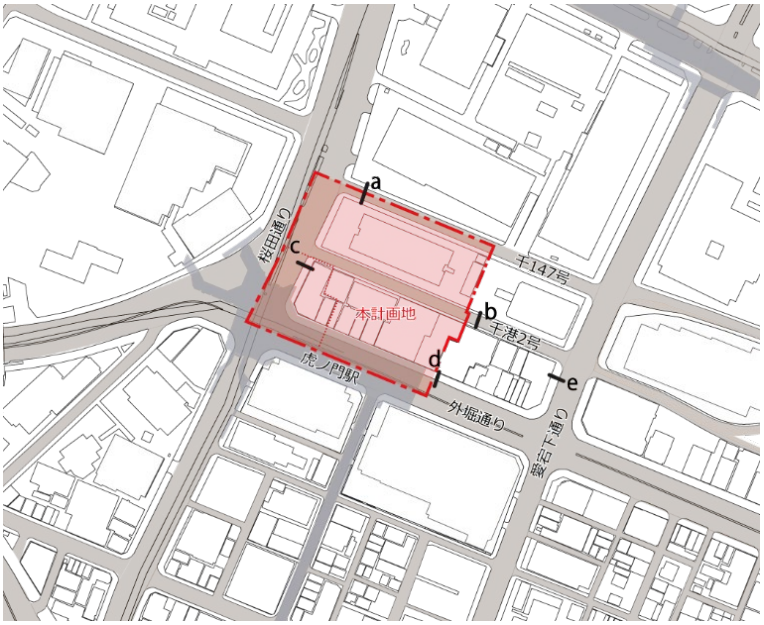
１）計画建物供用時点の自動車交通影響予測評価

交差点需要率は、どの地点も 0.9 を下回っており、本計画建物により渋滞を誘発する影響は少ないとの結果を得た。



２）計画建物供用時点の歩行者交通影響予測評価

歩道におけるサービス水準は下表の通り、全ての地点でサービス水準Ａを満足する。



断面名			幅員 (m)	ピーク時		歩行者流量 (人/分･m)	サービス水準
				交通量 (人/h)	交通量 (人/15 分)		
a	断面北側	現況	1.8	291	106	3.9	A
		将来	2.3	291	106	3.1	A
a	断面南側	現況	1.8	92	24	0.9	A
		将来	2.3	165	43	1.2	A
b	断面北側	現況	1.9	193	60	2.1	A
		将来	2.0	193	60	2.0	A
b	断面南側	現況	1.9	494	164	5.8	A
		将来	2.0	494	164	5.5	A
c	断面	現況	4.2	2,152	611	9.7	A
		将来	4.2	2,370	673	10.7	A
d	断面	現況	4.2	3,636	1,114	17.7	A
		将来	4.2	4,402	1,349	21.4	A
e	断面	現況	4.1	2,067	653	10.6	A
		将来	4.1	3,539	1,118	18.2	A

※ 1　15 分間交週量=調査地点ごとにおける現況の比率(15 分/1 時間)を採用。

■歩行者サービス水準

サービス水準（歩行状態）		歩行者流量（人/分・m）
A	自由歩行	～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	87～100

出典：大規模関連地区交通計画マニュアル　改訂版（平成26年6月）

参考　地下鉄駅の交通負荷の検証について

本計画は虎ノ門駅に直結する計画である。本計画の整備後は、将来的な交通量増加に伴う更なる整備が困難となる事を踏まえ、将来においても、鉄道駅のゆとりある歩行者空間確保の観点から、下記の方針で地下鉄駅に関する交通量の検証を行った。

① 周辺開発に加え、具体の開発機運はない隣接地区における開発を想定し、交通推計を行った。

② 本計画で整備を行う地上・地下の歩行者ネットワーク拡充により銀座線新橋駅からの交通転換を想定し、内幸町一丁目北地区を対象に交通の転換を予測し、交通推計を行った。

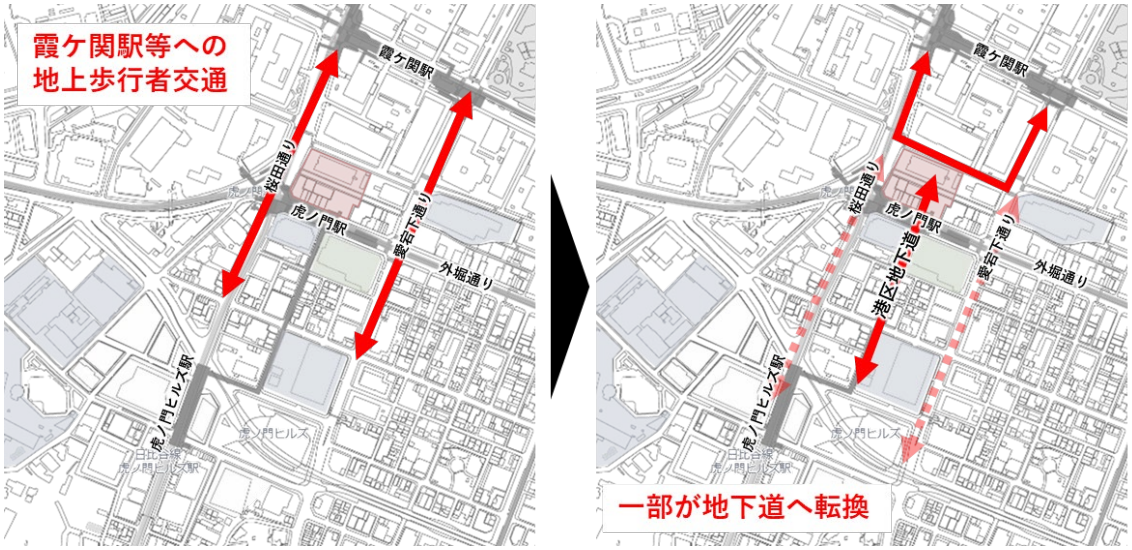
③ 本計画で整備を行う地上・地下の歩行者ネットワーク拡充による地上の歩行者交通から地下への交通転換を想定し、交通推計を行った。

なお、③の地上から地下への歩行者交通量の転換については、以下の方針で検証を行った。

虎ノ門駅利用者、霞ケ関駅利用者及び歩行者のルートについて、虎ノ門駅周辺の歩行者地下ネットワークと接続性の高い地区については、地下ネットワークの利用が想定されるため、原則、目的地までの距離比によって地上ルートと地下ルートに配分した。その他の地区は、原則、地上ルートが最短となるため、地上ルートに設定した。

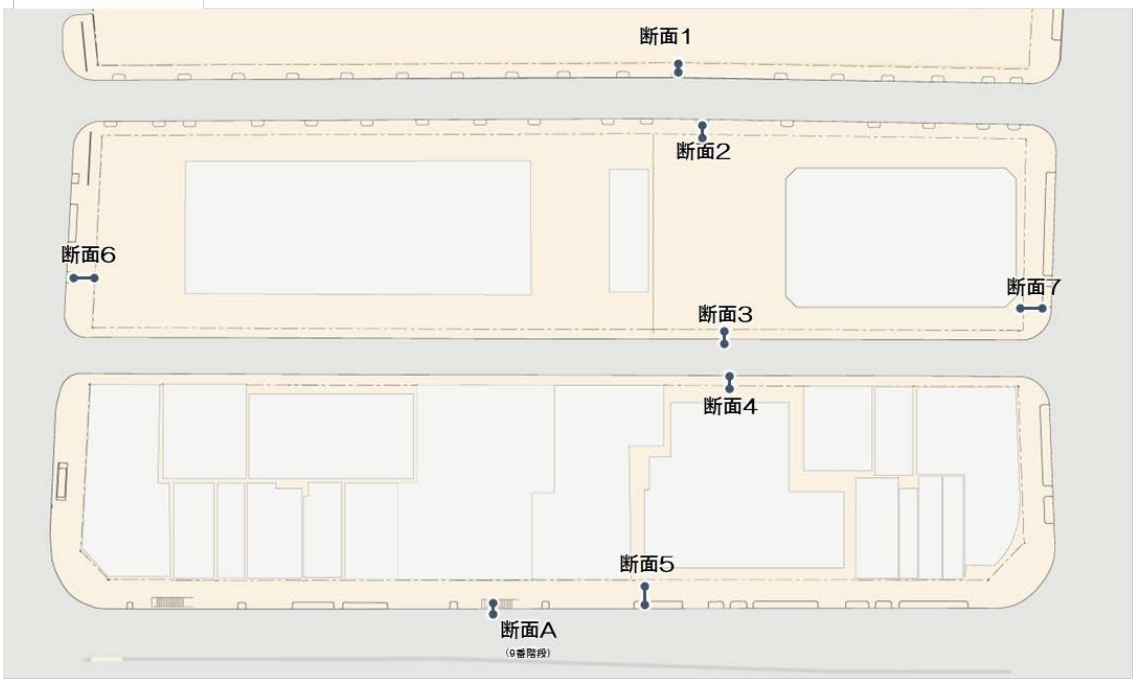
なお、霞ケ関駅は日比谷線・千代田線・丸ノ内線の３路線が乗り入れているが、丸の内線・千代田線は桜田通りと愛宕下通りの間に位置しているため、双方からのアクセスが想定される。一方、日比谷線は桜田通り下に位置しており、桜田通りからのアクセスが最短となる。

これらを考慮し、霞ケ関駅利用者の交通量を各路線の乗降客割合で配分し、桜田通りと愛宕下通りに振分けを行った。

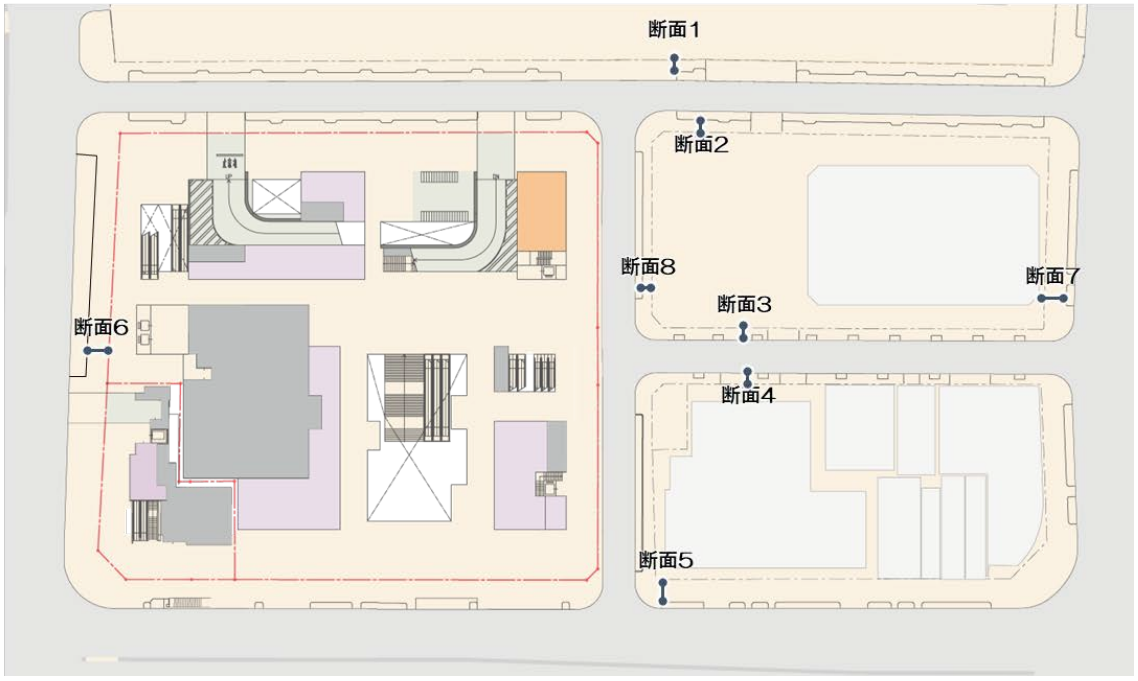


○キープラン

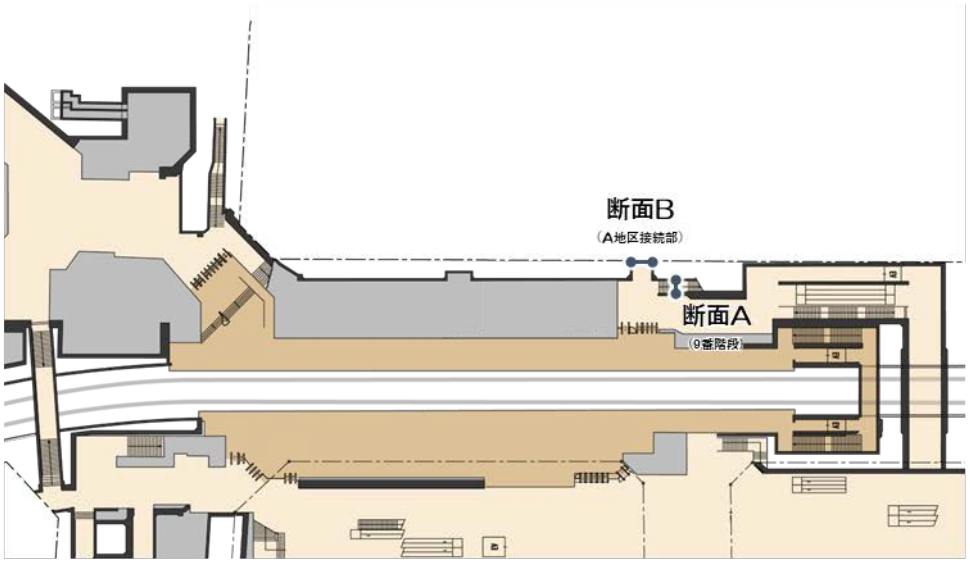
地上　現況



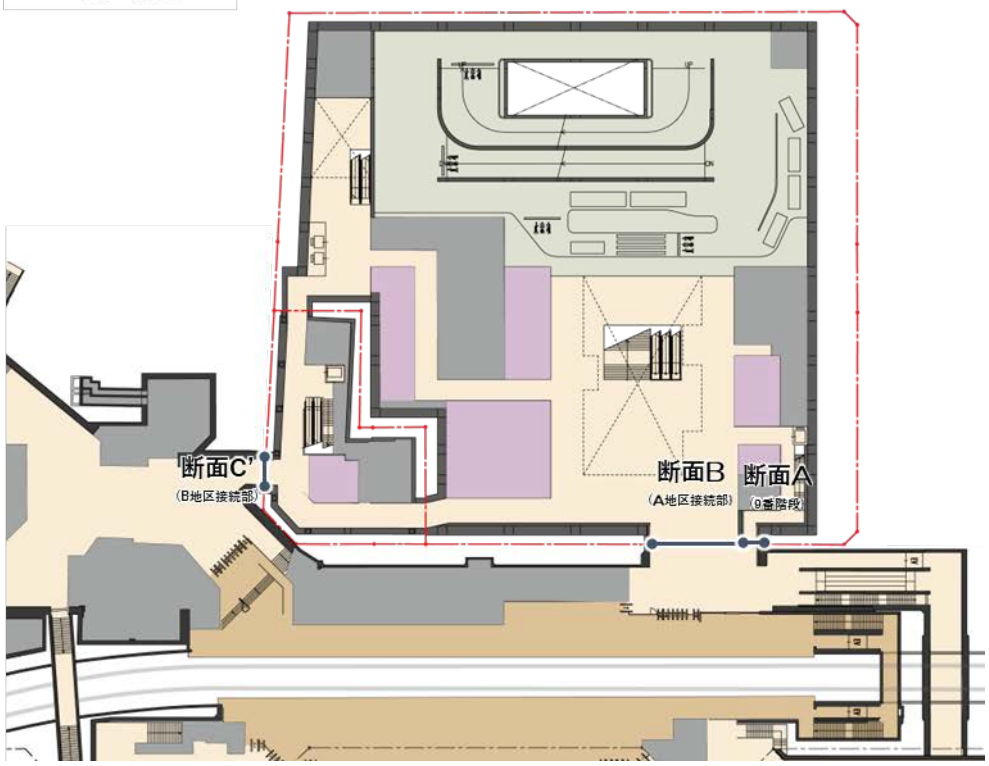
地上　将来



地下１階　現況



地下１階　将来



断面名			幅員 (m)	ピーク時		歩行者流量 (人/分･m)	サービス水準
				交通量 (人/h)	交通量 (人/15 分)		
A	9 番階段	現況	1.40	1,867	875	41.66	C※
		将来	1.40	667	241	11.47	A※
B	A 地区接続部	現況	3.50	563	203	3.87	A
		将来	12.40	13,406	4,841	26.03	A
C'	B 地区接続部	現況					
		将来	4.00	2,056	717	11.95	A
1	千 147 号 北側	現況	1.80	291	127	4.70	A
		将来	2.30	1,659	604	17.51	A
2	千 147 号 南側	現況	1.80	90	37	1.38	A
		将来	2.30	1,608	419	12.16	A
3	千港 2 号 北側	現況	1.90	193	60	2.11	A
		将来	2.00	1,205	375	12.49	A
4	千港 2 号 南側	現況	1.90	494	164	5.75	A
		将来	2.00	1,109	368	12.27	A
5	外堀通り 北側	現況	4.20	3,560	1,114	17.68	A
		将来	4.20	2,646	828	13.14	A
6	桜田通り	現況	4.20	2,122	912	14.48	A
		将来	4.20	2,826	802	12.73	A
7	愛宕下通り	現況	4.10	2,067	653	10.62	A
		将来	4.10	2,509	793	12.89	A
8	区画道路	現況					
		将来	2.00	2,055	682	22.74	A

※：階段部基準のサービス水準を示す

＜通路部・階段部のサービス水準＞

ランク	サービス水準	通路部 歩行者流量（人/m・分）	階段部 歩行者流量（人/m・分）
A	自由歩行	０～２７	０～１６
B	やや制約	２７～５１	１６～３１
C	やや困難	５１～７１	３１～４３
D	困難	７１～８７	４３～５３
E	ほとんど不可能	８７～１００	５３～６１
F	極度の制約	１００以上	６１以上

Ⅳ－３ 供給処理計画

（１）上水道

（A 地区）

上水道は道路に埋設されている水道本管より引き込み、受水槽に貯水し、高架水槽へ揚水後、重力給水方式及びポンプによる加圧給水方式にて各所に給水を行う。

雑用水は地下ピットを利用した受水槽に貯水し、高架水槽へ揚水後、重力方式及びポンプによる加圧方式にて各所に給水を行う。

（B 地区）

上水道（飲用水、雑用水）は、道路に埋設されている水道本管より引き込み、受水槽及び加圧給水方式にて各所に供給する。

（２）下水道

（A 地区）

汚水（トイレ洗浄水等）及び雑排水は、合流にて公共下水道本管に放流する。

下水道放流基準を超える雨水については、建物内の地下に設ける雨水貯留槽に一時貯留後、ポンプアップにて下水道本管に放流する。貯留した雨水を雑用水・散水等に利用する。

（B 地区）

汚水（トイレ洗浄水等）及び雑排水は、合流にて公共下水道本管に放流する。

下水道放流基準を超える雨水については、地下ピットを利用した雨水貯留槽に一次貯留後、ポンプアップにて下水道本管に放流する。

（３）ガス

（A 地区）

ガスは、道路に埋設されているガス本管（中圧）から供給を受ける。低圧ガス供給箇所には、ガバナを介し各所に供給する。中圧ガスは自家発電設備用等として引き込む。

（B 地区）

ガスは、利用しないため計画を行わない。

（４）電気

（A 地区）

電気は、道路より地中にて、東京電力の電力線を通じて受電する。特高受電室を経由して各所の副電気室に供給する。

（B 地区）

電気は、道路より地中にて、東京電力の電力線を通じて受電する。受変電設備を経由して各所に供給する。

（５）水循環システム、雨水利用

（A 地区）

雑排水、雨水、水景施設等は排水処理設備にて水質等を処理した後、事務所における便所再生水や植栽散水等として再利用を図る。

水の有効利用促進要綱に基づき、関係部署と雑用水利用や雨水浸透について協議を進める。

（６）ＤＨＣ

高効率の DHC を導入し、エネルギーの面的利用による環境負荷軽減を図る。A 地区に DHC 機械室を設け、B 地区内の公共性の高い駅まち空間等において、DHC からの熱供給を行う。なお、段階的な整備となる事から A 地区竣工後に B 地区内の当該部分について空調方式の切り替えを行うものとする。

（７）その他（雨水流出抑制）

（A 地区）

雨水流出抑制については、千代田区雨水流出抑制施設設置に関する指導要綱・港区雨水流出抑制施設設置指導要綱に基づき、雨水流出抑制施設の設置を行う。

（B 地区）

雨水流出抑制については、港区雨水流出抑制施設設置に関する指導要綱に基づき、雨水流出抑制施設の設置を行う。

上記は現時点での想定であり、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

１）調査概要

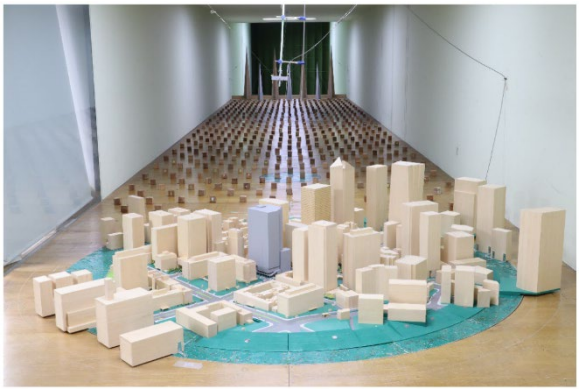
本計画建物の建設に伴う本計画地周辺の風環境の変化について、本計画による影響を検証するため、風洞模型実験により予測評価を行った。なお、風環境の予測・評価にあたっては、「東京都環境影響評価技術指針（平成 26 年３月東京都環境局）」に準拠している。

風洞及び計画建物の大きさ、実験精度、実験気流の特性などを考慮し、1/500 の縮尺 で、計画地を中心とした半径 500m の範囲に加えて、風環境への影響が大きいと見込まれる周辺の高層建築物を模型により再現し、風洞実験を行った。

計画地周辺の気流性状の設定に必要となる「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、地表面粗度区分Ⅳとした。

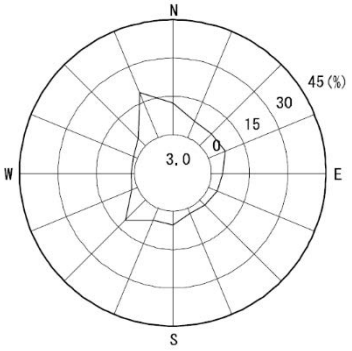
計画地域上空の風としての基準風は、東京管区気象台の旧観測点データ（千代田区大手町：1997 年～2006 年）に基づいて設定した。

○ 風洞実験の模型



○ 東京管区気象台における風向出現頻度

（千代田区大手町：1997 年～2006 年）



風速 1.0m/s 以上の発生確率を表す

○ 風環境の評価指標（風工学研究所の提案による「風環境評価基準」）

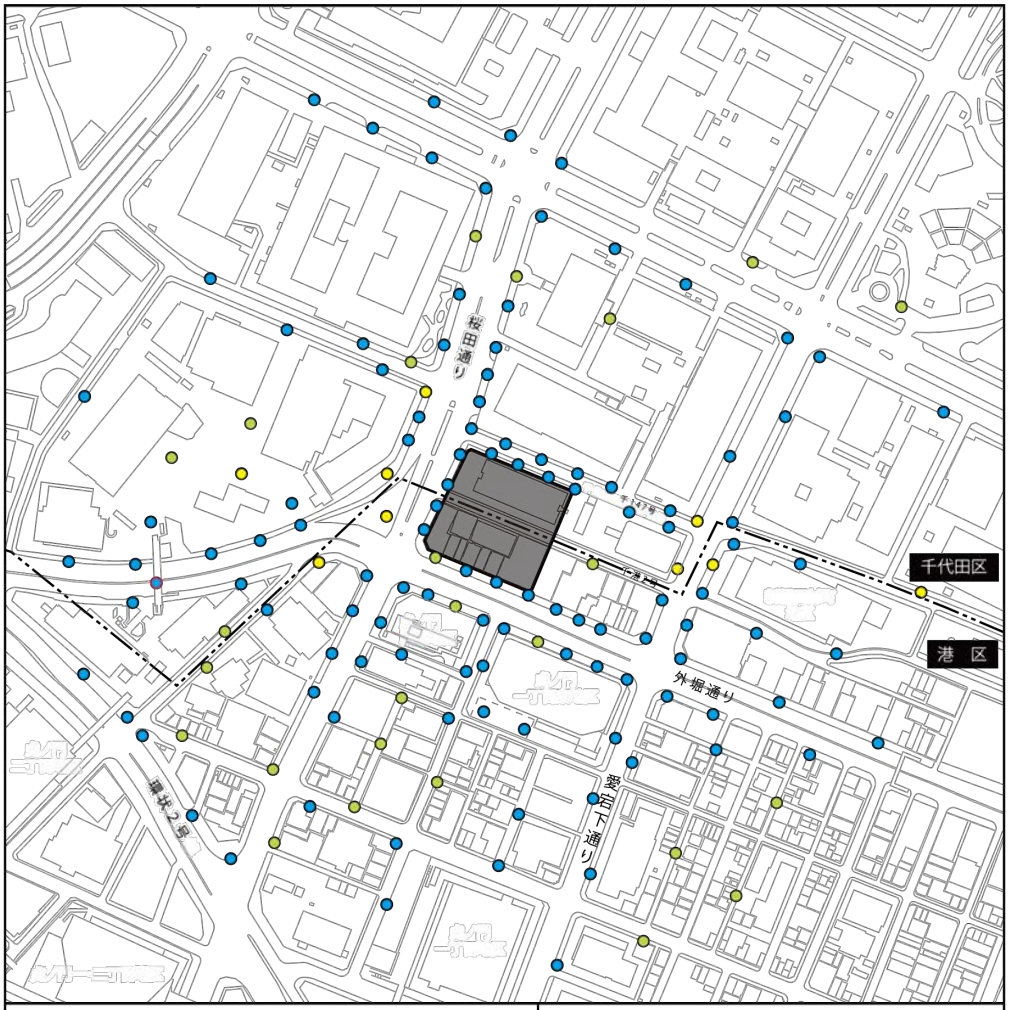
風環境の評価は、下表に示す風工学研究所提案の指標を用いた。

領域区分		累積頻度 55%の風速（年平均風速相当）	累積頻度 95%の風速（日最大平均風速の年平均相当）	記号
領域A	住宅地相当	≦1.2m/s	≦2.9m/s	●
領域B	低中層市街地相当	≦1.8m/s	≦4.3m/s	●
領域C	中高層市街地相当	≦2.3m/s	≦5.6m/s	●
領域D	強風地域相当	>2.3m/s	>5.6m/s	●

２）評価結果

２）－１計画建物建設前

本計画建物建設前の風環境評価は、本計画地を中心とした全方面において領域 B が最も多く、計画地南西側を主として領域 A も散在している。領域 C は、計画地西側及び計画地東側において確認された。



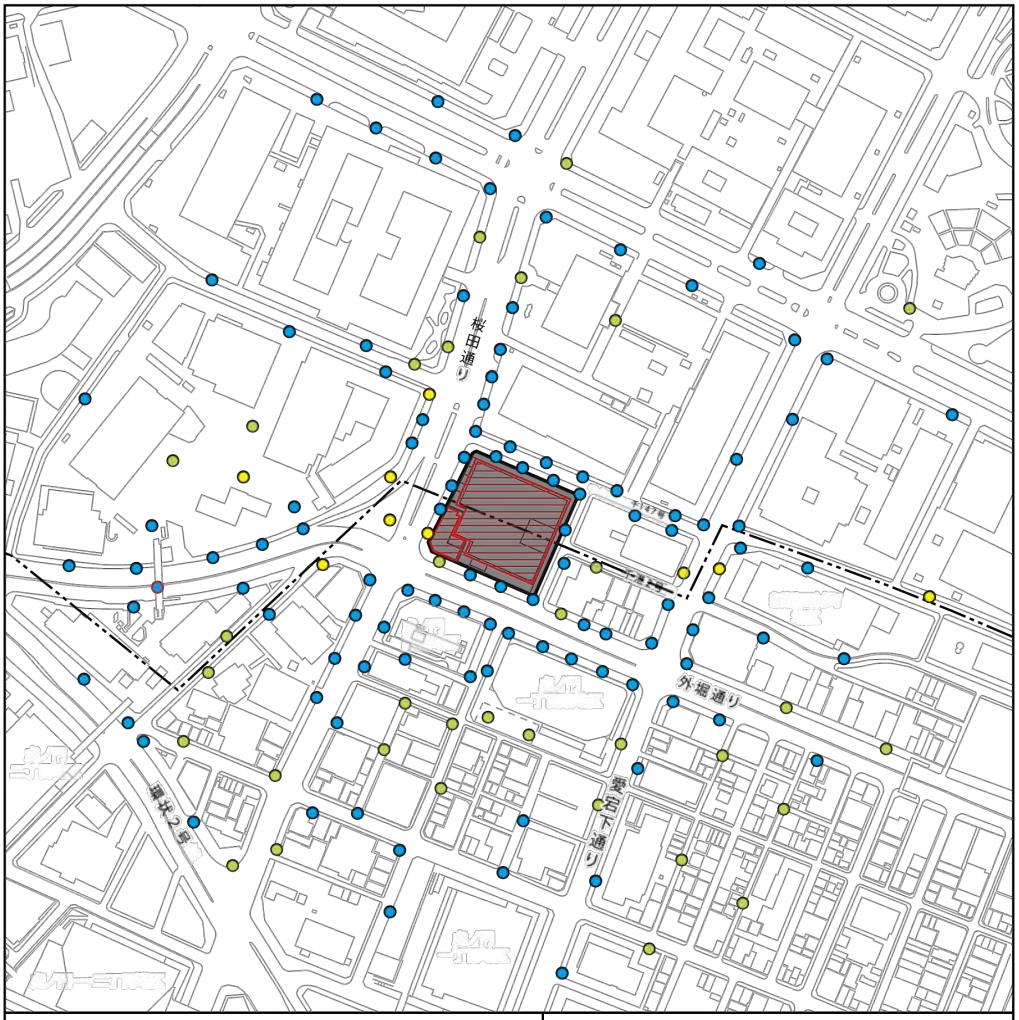
風環境評価結果（計画建物建設前）

２）－２計画建物建設後（防風対策後）

本計画建物建設後の風環境予測は下図の通り、本計画地内を除いた周辺における領域 A の地点が８地点増加する。一方、領域 C については、幹線街路放射第 21 号線（愛宕下通り）沿いの１地点が領域Bに改善するものの、計画地南西部の１地点が新たに領域 C となることで、地点数の増減はない。

全体として、中高層市街地でみられる風環境となるとの評価結果となった。

今後、計画の進捗にあわせて、より良い風環境の形成に向けての検討を進めるものとする。



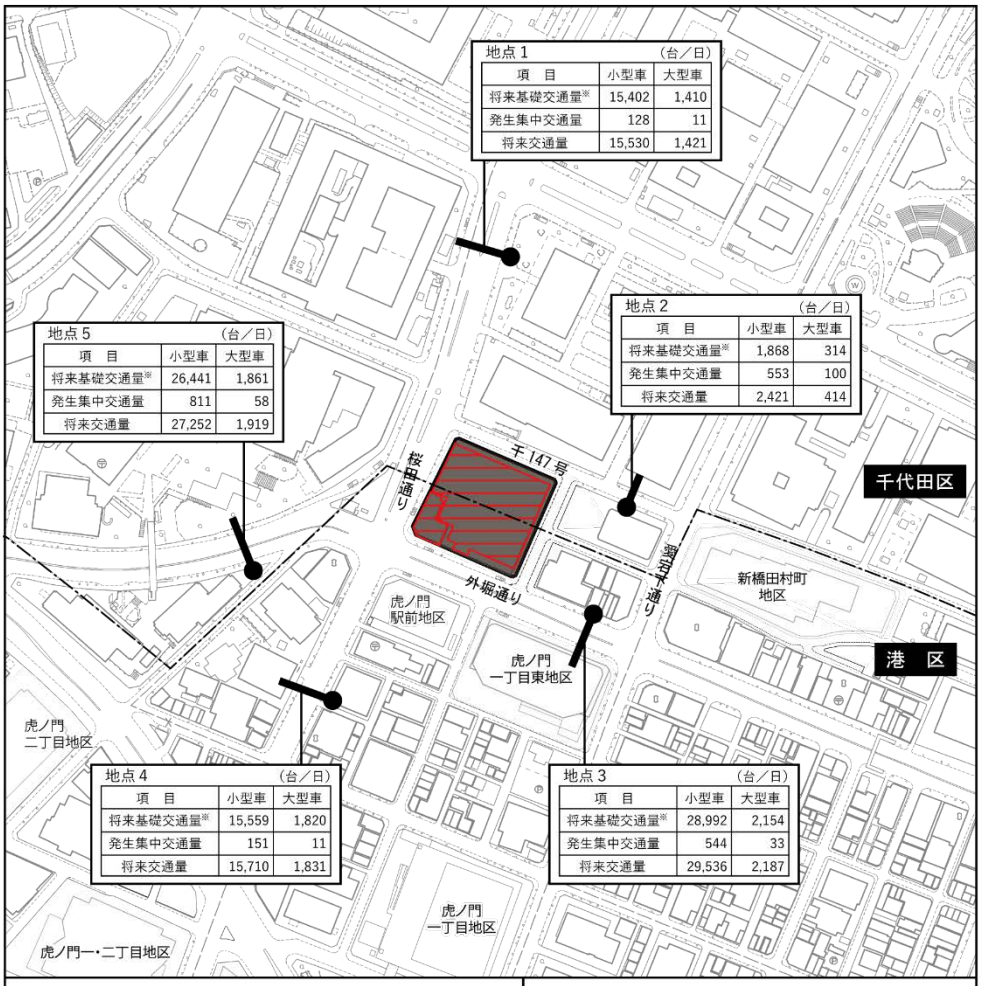
風環境評価結果（計画建物建設後（防風対策後））

（２）騒音・振動

１）予測条件

将来交通量及び騒音・振動の予測地点位置は、下図に示すとおりである。

予測地点は、供用後の発生集中交通（ルート及び交通量）の予測結果から、本計画地周辺の道路のうち、発生集中交通による影響が大きくなると予測される５断面を設定した。



騒音・振動予測地点図

２）予測結果

２）－１騒音

関係車両の走行に伴う道路交通の供用後の騒音レベルの予測結果は、下表に示すとおりであり、平日の昼間：63.1 dB～69.3 dB、夜間：57.4 dB～65.3dB である。

すべての地点において、「環境基本法」に基づく「騒音に係る環境基準」および「騒音規制法」に基づく「規制基準（要請限度）」を下回る。

以上の結果をふまえると、本計画に伴う道路交通騒音の影響は軽微であると考えられる。

表 関係車両の走行に伴う道路交通騒音レベルの予測結果（平日）

地点（注1）	時間区分（注2）	予測結果			環境基本法		騒音規制法	
		等価騒音レベル（dB）					等価騒音レベル（dB）	
		将来基礎交通量による騒音レベル(注３)	供用後の騒音レベル	増加分	環境基準（注４）	環境基準における地域の類型指定	規制基準（要請限度）（注５）	規制基準（要請限度）における区域の区分
地点１	昼間	６４（63.7）	６４（63.7）	＋0.1 未満	70 以下	幹線道路を担う道路に近接する空間	75 以下	b 区域のうち２車線以上の車線を有する道路に面する地域及び c 区域のうち車線を有する道路に面する地域
	夜間	６０（59.8）	６０（59.8）	＋0.1 未満	65 以下		70 以下	
地点２	昼間	６２（61.5）	６３（63.1）	＋1.6	65 以下	C 類型（車線を有する道路に面する地域）	75 以下	
	夜間	５７（57.1）	５７（57.4）	＋0.3	60 以下		70 以下	
地点３	昼間	６９（69.2）	６９（69.3）	＋0.1	70 以下	幹線道路を担う道路に近接する空間	75 以下	
	夜間	６５（65.2）	６５（65.3）	＋0.1	65 以下		70 以下	
地点４	昼間	６６（65.6）	６６（65.7）	＋0.1	70 以下		75 以下	
	夜間	６１（61.1）	６１（61.1）	＋0.1 未満	65 以下		70 以下	
地点５	昼間	６６（65.7）	６６（65.8）	＋0.1	70 以下		75 以下	
	夜間	６５（64.8）	６５（64.8）	＋0.1 未満	65 以下		70 以下	

注 1）各地点の位置は、前頁参照。

注 2）環境基準による時間区分：昼間（6：00～22：00）、夜間（22：00～6：00）。
規制基準（要請限度）による時間区分：昼間（8：00～20：00）、
夜間（20：00～8：00）。

注 3）供用後の交通量から、本計画に伴う交通量を除いた交通量による騒音レベル。

注 4）環境基準：「環境基本法」（平成 5 年 11 月 法律第 91 号）に基づく「騒音に係る環境基準」。地域の類型指定に応じて定められている。

注 5）規制基準（要請限度）：「騒音規制法」（昭和 43 年 6 月 法律第 98 号）に基づく「自動車騒音に係る規制基準」。区域の区分に応じて定められている。

注６）騒音レベルは、小数点以下第一位を四捨五入した整数値で、環境基準および規制基準（要請限度）の値と比較・判定する。

２）－２振動

関係車両の走行に伴う道路交通の振動レベルの予測結果は、下表に示すとおりであり、平日の昼間：39.8 dB～46.4 dB、夜間：36.3 dB～45.0 dB である。

すべての地点において、「環境確保条例」に基づく「日常生活等に適用する規制基準」および「騒音規制法」に基づく「規制基準（要請限度）」を下回る。

以上の結果をふまえると、本計画に伴う道路交通振動の影響は軽微であると考えられる。

表 関係車両の走行に伴う道路交通の振動レベルの予測結果（平日）

地点（注 1）	時間区分（注 2）	最大値の時間（注 3）	予測結果			環境確保条例		振動規制法	
			振動レベル（dB）				規制基準における区域の区分	振動レベル（dB）	規制基準（要請限度）における区域の区分
			将来基礎交通量による振動レベル（注 4）	供用後の振動レベル	増加分	規制基準（注 5）		要請限度（注 6）	
地点１	昼間	９時台	４０（39.7）	４０（39.8）	＋0.1	65 以下	第２種区域	70 以下	第２種
	夜間	７時台	３８（37.5）	３８（37.6）	＋0.1	60 以下		65 以下	
地点２	昼間	９時台	３７（37.3）	４１（41.3）	＋4.0	65 以下		70 以下	
	夜間	７時台	３４（34.2）	３７（36.8）	＋2.6	60 以下		65 以下	
地点３	昼間	９時台	４２（42.4）	４２（42.4）	＋0.1 未満	65 以下		70 以下	
	夜間	７時台	３６（36.3）	３６（36.3）	＋0.1 未満	60 以下		65 以下	
地点４	昼間	８時台	４６（46.4）	４６（46.4）	＋0.1 未満	65 以下		70 以下	
	夜間	７時台	４５（45.0）	４５（45.0）	＋0.1 未満	60 以下		65 以下	
地点５	昼間	８時台	４５（45.2）	４５（45.4）	＋0.2	65 以下		70 以下	
	夜間	７時台	４４（44.2）	４４（44.3）	＋0.1	60 以下		65 以下	

注 1） 各地点の位置は、前頁参照。

注 2） 規制基準および要請限度による時間区分：昼間（8：00～20：00）、
夜間（20：00～8：00）

注 3） 最大値の時間：昼間、夜間の区分における各 1 時間帯のうち将来交通量による振動レベルが最大となる時間帯。

注 4） 供用後の交通量から、本計画に伴う交通量を除いた交通量による振動レベル。

注 5） 規制基準：「環境確保条例」（平成 12 年 12 月 東京都条例第 215 号）に基づく「日常生活等に適用する規制基準」（環境確保条例 別表第 13）。区域の区分に応じて定められている。

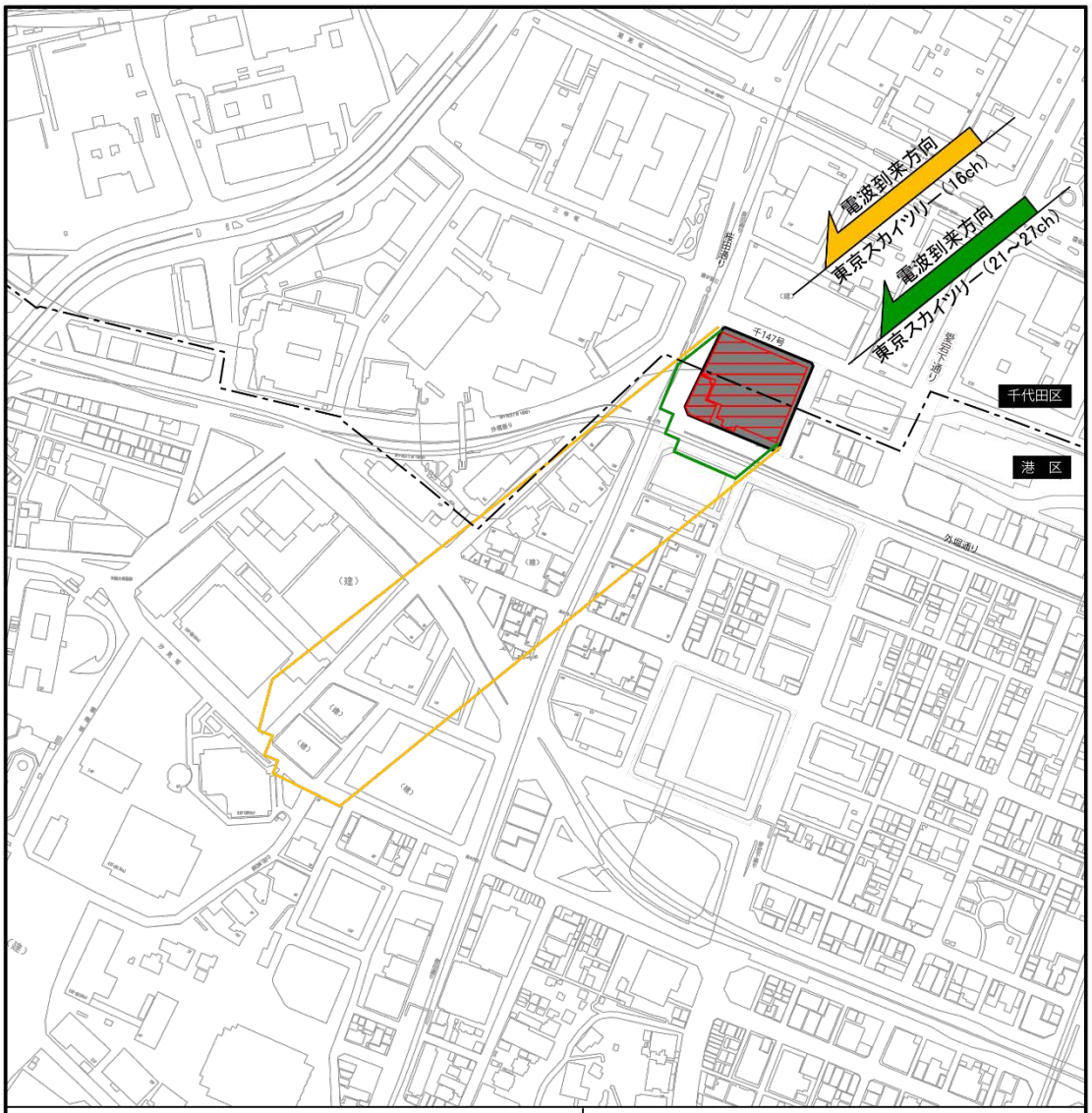
注 6） 要請限度（要請限度）：「振動規制法」（昭和 51 年６月 法律第 64 号）に基づく「道路交通振動に係る規制基準」。区域の区分に応じて定められている。

注７） 振動レベルは、小数点以下第一位を四捨五入した整数値で、規制基準および要請限度の値と比較・判定する。

（３）電波障害

本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電波遮へい障害の可能性について予測を行った結果を下図に示す。図は、遮へい障害が予測される地域の範囲を示している。

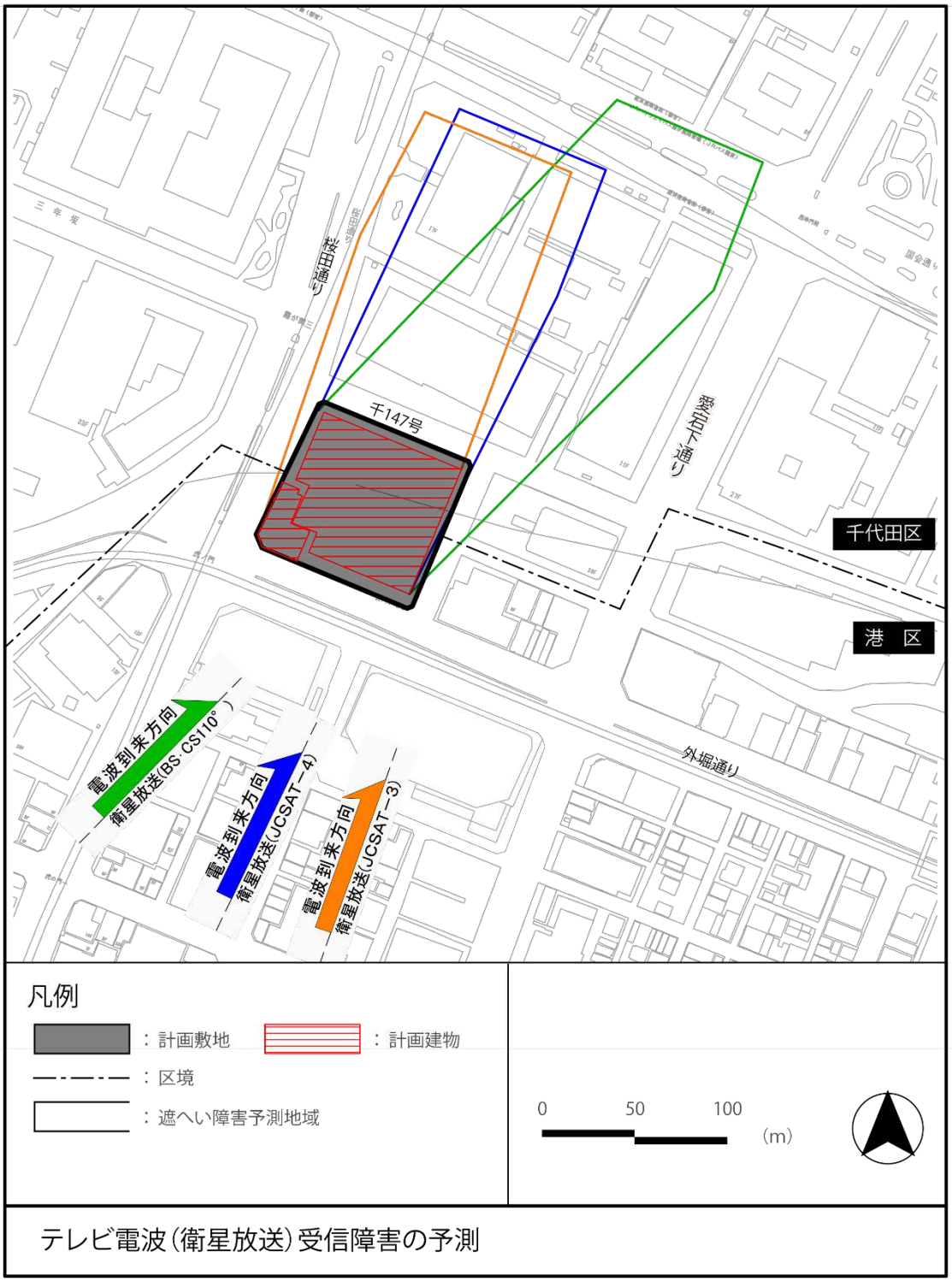
本計画による影響が明らかになった場合は、共同受信施設の設置を行うなと、適切な対策を講じるものとする。



テレビ電波（地上デジタル放送）受信障害の予測

本計画建物による衛星放送の電波遮へい障害の可能性について予測を行った結果を下図に示す。図は、遮へい障害が予測される地域の範囲を示している。

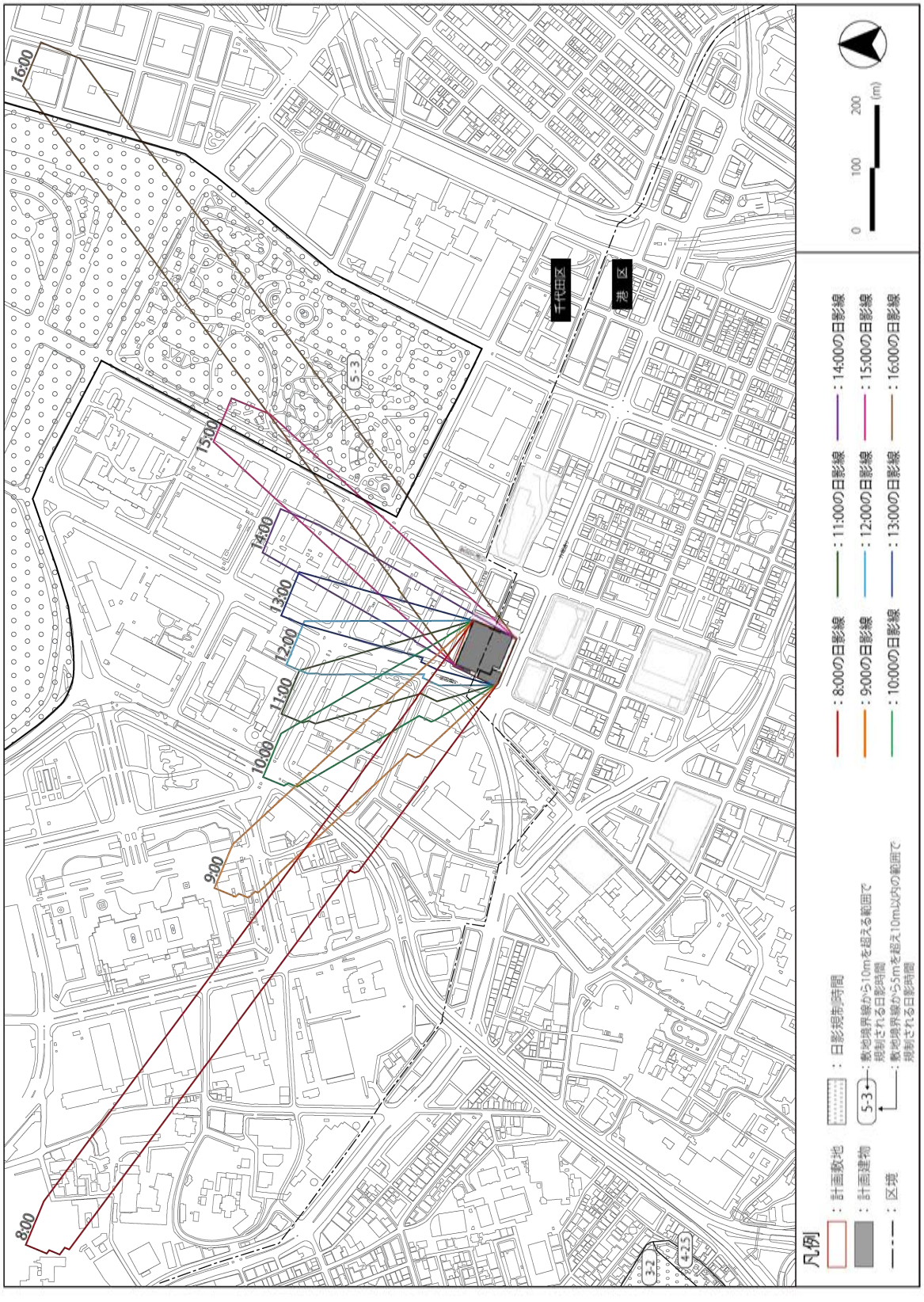
障害予測範囲内に存在する建物のテレビ視聴方法（アンテナ受信、共同受信、CATV 等）により障害発生状況は異なるが、今後、調査や関係者協議を実施し、障害の発生に先立ち対策を講じるものとする。



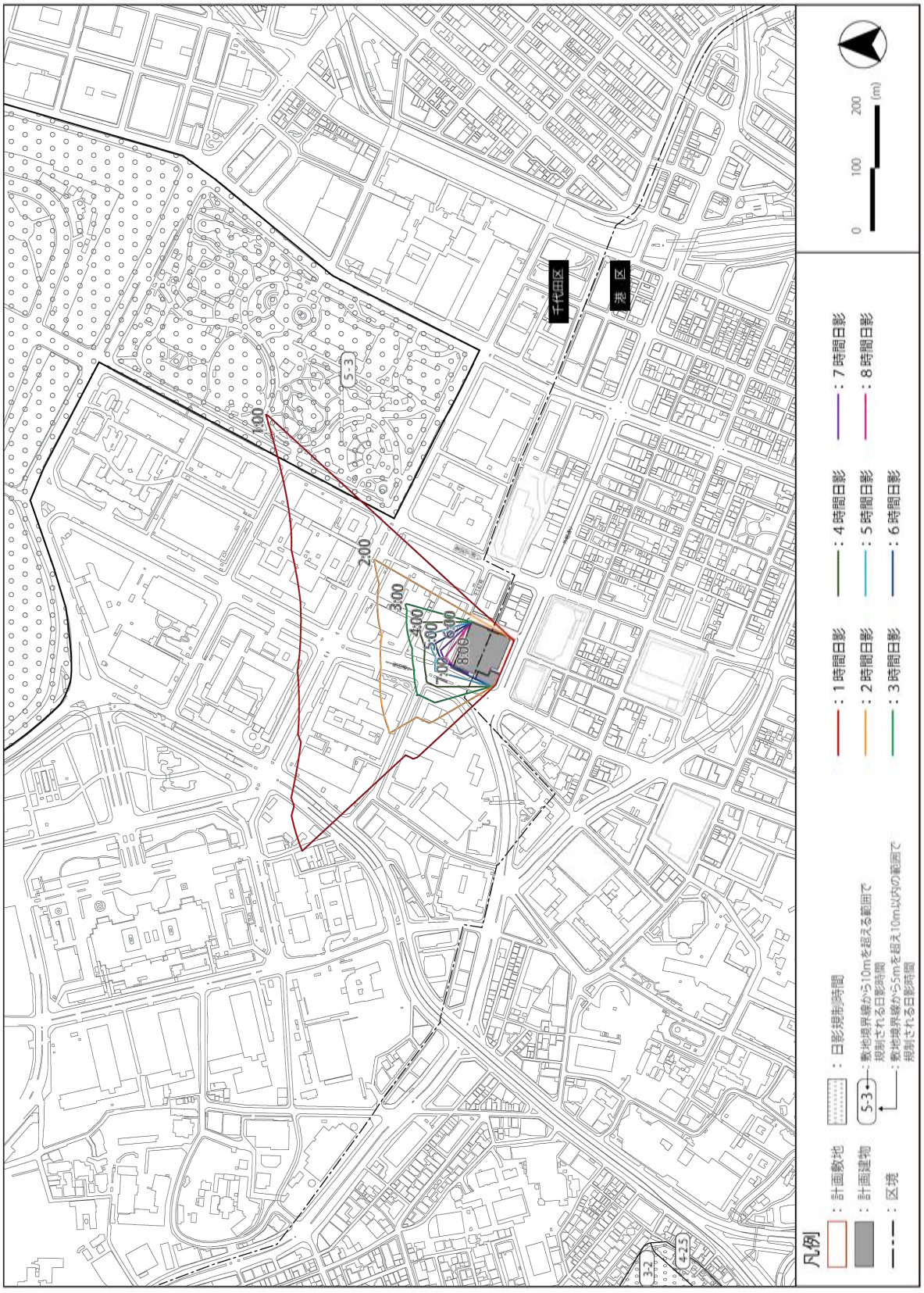
テレビ電波（衛星放送）受信障害の予測

（４）日影

本計画による日影の影響について、冬至日における時刻日影図及び等時間日影図を示す。日影規制区域内における計画建物による日影は、規制値を満足する。



○時刻日影図（冬至・GL+4m）



○等時間日影図（冬至・GL+4m）

（５）景観

１）景観形成の考え方

１）－１計画地周辺の特性

①機能集積

虎ノ門周辺地区は都市基盤と一体となった国際的な生活環境を備えたビジネス・交流拠点として、業務・商業・居住・医療・宿泊等の複合的な機能集積が進んでいる。

②交通基盤

地下鉄銀座線虎ノ門駅に隣接しており、地下鉄三田線内幸町駅や日比谷線・丸の内線・千代田線が乗り入れる地下鉄霞ケ関駅にも近接している。また、虎ノ門ヒルズ駅付近における BRT の導入により広域交通のネットワークが拡充されるなど、交通利便性が極めて高い地区である。

③緑のネットワーク

「緑の基本計画」（千代田区）における「外濠リング」や「緑の回廊軸」（桜田通り）、さらに「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」（港区）に示されており、先行する開発と連担して創出されつつある「芝公園～愛宕山～日比谷公園を結ぶ緑の軸」等が交差する結節点に位置する。

④沿道の景観特性

外堀通り

オフィスビルを主用途とし、低層部は飲食店や物販店舗が導入されている建物が多く、9～11 階建て程度のビルが建ち並んでいる。建築物のファサードは落ち着いた外壁色が中心で、ガラスのカーテンウォール、タイル・石張り、塗装等の多様な素材の建築物が連続している。また、虎ノ門駅周辺では拠点形成が進み、虎ノ門駅前地区等ではガラスのカーテンウォール等をあしらった近代的なデザインが多くみられる。

桜田通り

外堀通り以北には、官庁街のため 5 階程度の官庁建物と 12～17 階建て程度の中高層ビルが建ち並んでおり、アースカラーの外装デザインが多くみられる。外堀通り以南は、オフィスビルが中心となっており、13～25 階建て程度の高層ビルが多く、透過性のあるガラスやカーテンウォール等の近代的なデザインが多くみられる。また、登録有形文化財である旧文部省庁舎は、レンガ調の外装デザインの建物となっているなど、桜田通り沿いには官庁街の落ち着いた色味の建物群が立ち並んでいる。

千 147 号・千港１号：

高層オフィスビルが建ち並び、地上 18～31 階建て程度の建物が多く、低層部はタイルや石材などを使用した重厚感のある建物が多い。千 147 号及び千港 1 号は、かつての外堀跡に位置しており、大同生命霞が関ビルや日比谷フォートタワーでは、歴史性を感じる低層部のデザインが見られる。

１）－２関連上位計画

＜東京都景観計画＞

- 皇居や赤坂御用地、神宮外苑、青山霊園、新宿御苑、代々木公園などのシンボル的な大規模な緑と、これらを結ぶ外堀通り、山手通りなどの幹線道路の街路樹、開発に伴い整備される緑地などを連続させ、都心部を環状及び放射状に貫く骨格的な緑の軸を形成
- 首都東京の顔としてふさわしい世界に誇れる景観の形成
- 皇居を中心とするすり鉢状のスカイライン形成

＜港区景観計画＞

- 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
- 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
- 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

＜千代田区景観まちづくり計画＞

- 皇居の水や緑と調和したシルエットを形成

１）－３開発による都市再生の貢献

- 新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点を形成する都市基盤の整備
- 地域の個性を伸ばし、国際競争力向上に資する都市機能の導入
- 環境への取り組みと防災機能強化

【本計画における景観形成の目標】
交通結節機能強化に資する都市基盤の整備等とあわせ、
地区の歴史を継承した、
東京の新たなランドマークとなる魅力的な都市景観を形成

２）景観形成の方針

【遠景】

虎ノ門の拠点形成として相応しい都市景観の創出

方針①　虎ノ門の拠点形成として相応しいスカイラインの形成
方針②　虎ノ門拠点等の周辺の高層建築群と調和した配置・配棟計画
方針③　周辺市街地とのボリュームの調和による群造景の創出
方針④　周辺の公園・緑地や先行開発による緑化等と連坦した緑の景観軸の強化

【中景】

周辺の街並みとの調和や地区の歴史性を活かし、虎ノ門の新たな顔となる交差点景観や沿道景観を形成

方針①　虎ノ門の拠点性を高める、交差点の顔づくり
方針②　沿道特性や歴史性を踏まえ、周辺と調和しつつ多様な表情を創出する沿道景観の形成
外堀通り　：南側の先行開発と一体で開放的な駅前景観の形成
桜田通り　：旧文部省庁舎等との調和を意識した景観
千 147 号：地区の歴史性を継承し、沿道建物の低層部デザインと調和する景観
区画道路　：愛宕山から日比谷公園を結ぶ緑の潤いと歩行者空間の快適性に配慮した景観

【近景】

駅や道路等の都市基盤と一体で、水と緑あるにぎわい空間を形成

方針①　歩行者交通や交流の起点となるオープンスペースの整備
方針②　江戸の歴史性を継承するバイオフィリックな地上地下一体のゲート空間の形成
方針③　地区の回遊性を高めるウォーカブルな景観形成

【夜景】

ビジネスエリアにふさわしい落ち着きある夜景デザイン

方針①　周辺の夜間景観と調和した照明計画による落ち着きある景観形成

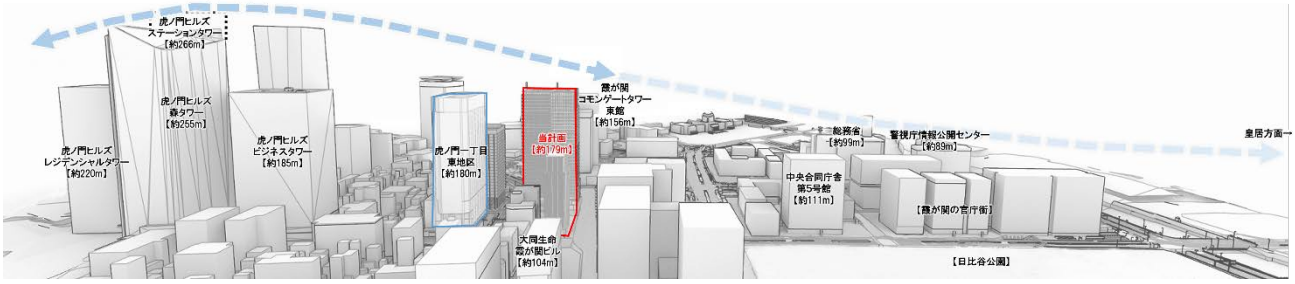
①遠景：虎ノ門の拠点形成として相応しい都市景観の創出

方針①　虎ノ門の拠点形成として相応しいスカイラインの形成

方針②　虎ノ門拠点等の周辺の高層建築群と調和した配置・配棟計画

方針③　周辺市街地とのボリュームの調和による群造景の創出

方針④　周辺の公園・緑地や先行開発による緑化等と連坦した緑の景観軸の強化



〇虎ノ門拠点におけるスカイラインイメージ



〇虎ノ門交差点からのイメージ

②中景：周辺の街並みとの調和や地区の歴史性を活かし、虎ノ門の新たな顔となる交差点景観や沿道景観を形成

方針①　虎ノ門の拠点性を高める、交差点の顔づくり

方針②　沿道特性や歴史性を踏まえ、周辺と調和しつつ多様な表情を創出する沿道景観の形成

外堀通り　：南側の先行開発と一体で開放的な駅前景観の形成

桜田通り　：旧文部省庁舎等との調和を意識した景観

千 147 号：地区の歴史性を継承し、沿道建物の低層部デザインと調和する景観

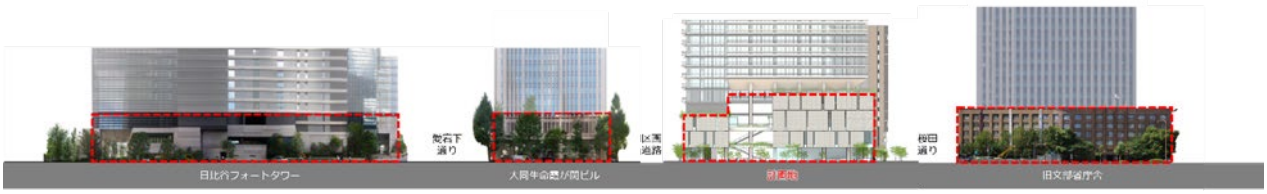
区画道路　：愛宕山から日比谷公園を結ぶ緑の潤いと歩行者空間の快適性に配慮した景観



〇外堀通り（南側）からのイメージ



〇桜田通り（西側）からのイメージ



〇千 147 号（北側）からのイメージ

③近景：駅や道路等の都市基盤と一体で、水と緑あるにぎわい空間を形成

方針①　歩行者交通や交流の起点となるオープンスペースの整備

方針②　江戸の歴史性を継承するバイオフィリックな地上地下一体のゲート空間の形成

方針③　地区の回遊性を高めるウォーカブルな景観形成



〇地上地下一体のバイオフィリックな駅前広場イメージ



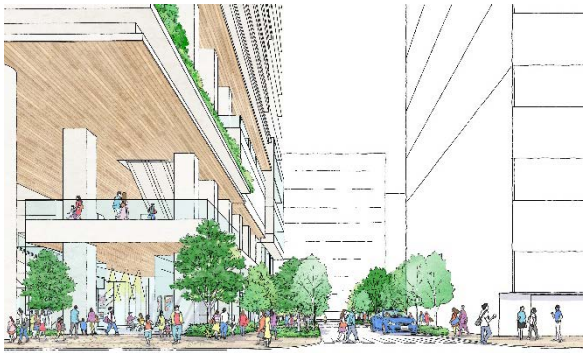
〇外堀通りイメージ



〇桜田通りイメージ



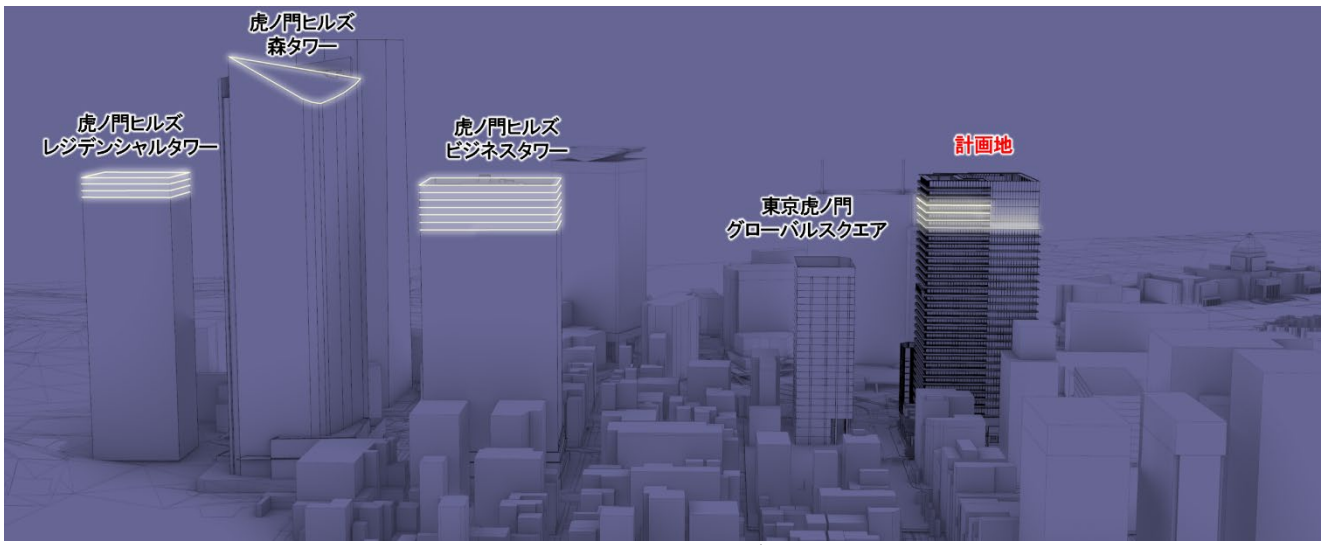
〇千１４７号イメージ



〇区画道路イメージ

④夜景：ビジネスエリアにふさわしい落ち着きある夜景デザイン

方針①　周辺の夜間景観と調和した照明計画による落ち着きある景観形成



〇建物頂部夜景イメージ

（６）その他

本計画地は、非公共用ヘリポート及び場外離着陸場の進入区域に指定されていない。

<table>
<tr><th>項目</th><th>地区整備計画</th><th>計画内容</th><th>適否</th></tr>
<tr><td>地区施設</td><td>・区画道路　（幅員 10.5m、延長約 85m）
・駅前広場　（約 2,300 ㎡）
・交通広場　（約 1,400 ㎡）
・広場１号　（約 200 ㎡）
・広場２号　（約 160 ㎡）
・貫通通路１号　（幅員 4.0m、延長約 30m）
・貫通通路２号　（幅員 4.0m、延長約 5m）
・歩行者通路１号　（幅員 4.0m、延長約 40m）
・歩行者通路２号　（幅員 3.0m、延長約 55m）
・歩行者通路３号　（幅員 3.0m、延長約 15m）
・歩行者通路４号　（幅員 1.5m、延長約 20m）
・歩道状空地１号　（幅員２.０m、延長約 ４０m）
・歩道状空地２号　（幅員３.５m、延長約 ５５m）
・緑地１号　（約１５０㎡）
・緑地２号　（約８０㎡）</td><td>左記に掲げる地区施設を本計画により整備する。</td><td>適合</td></tr>
<tr><td>建築物等の用途の制限</td><td>A 地区 / B 地区
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は建築してはならない。</td><td>左記に掲げる建築物は建築しない。</td><td>適合</td></tr>
<tr><td>壁面の位置の制限</td><td>建築物の外壁又はこれに代わる柱は、計画図３に示す壁面の位置の制限を越えて建築してはならない。

〈計画図に示す壁面〉
１号壁面：道路境界線から 0.5m

２号壁面：道路境界線から 2m（高さ 15m 未満の部分）
4m（高さ 15m 以上の部分）

３号壁面：道路境界線から 3.5m（高さ 15m 未満の部分）
4m（高さ 15m 以上の部分）</td><td>建築物の外壁等の面から道路境界線までの距離は以下に示す数値以上を確保する。
【A 地区】
１号壁面（※外堀通り・桜田通り沿い）
：道路境界線から 0.5m
２号壁面（※千 147 号沿い）
：道路境界線から高さ 15m未満の部分は２m、それ以上の部分は４m
３号壁面（※区画道路沿い）
：道路境界線から高さ 15m未満の部分は３.５m、それ以上の部分は４m
【B 地区】
１号壁面（※外堀通り・桜田通り沿い）
：道路境界線から 0.5m</td><td>適合</td></tr>
</table>

壁面後退区域における工作物の設置の制限	壁面の位置の制限として定められた限度の線と道路境界線との間の土地の区域においては、門、柵、塀、広告物等の交通を妨げるようなもの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ものはこの限りではない。 １　歩行者の通行に配慮した緑化施設及びこれに付帯するもの ２　駐車場の出庫注意灯、案内板等で建築物の管理上必要なもの	歩行者の通行に配慮した緑化施設及びこれに付帯するものや駐車場の出庫注意灯、案内板等で建築物の管理上必要なものを除き、交通を妨げるようなものを設置しない。	適合
建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	１　建築物等の色彩は、周辺環境との調和に配慮した意匠とする。 ２　屋外広告物は、周辺景観との調和や建築物との一体性に配慮した意匠とする。	左記内容を満足する形態又は色彩その他の意匠とする。	適合

東京都市計画地区計画の決定（素案）
都市計画霞が関・虎ノ門地区地区計画を次のように決定する。

名　　称	霞が関・虎ノ門地区地区計画
位　　置	千代田区霞が関一丁目及び港区虎ノ門一丁目各地内
面　　積	約１．４ｈａ
地区計画の目標	本地区は、東京都市計画道路幹線街路補助線街路第１号線（外堀通り）と中央官衙街路第３号線（桜田通り）の交差点部に面するとともに、地下鉄虎ノ門駅に隣接し、地下鉄内幸町駅や地下鉄霞ケ関駅に近接した交通利便性が高い地区である。また、中央官庁街に近接することや、本地区南側の街区において大規模な開発事業により都市基盤の整備が進められていることから、国際的なビジネス・交流拠点としての高いポテンシャルを有している地区である。さらに、江戸城外濠跡に位置し、周辺には虎御門が位置していたなどの歴史性を有している地区でもある。 一方、地区内においては、緊急輸送道路である外堀通りや桜田通り沿道の建築物の老朽化が進んでおり、防災上の課題を抱えている。加えて、地下鉄虎ノ門駅出入口及び地上の歩行者空間における混雑や交通結節機能の不足、広場や緑などの不足が課題となっている。 内閣府によって特定都市再生緊急整備地域に指定されており、地域整備方針では増進すべき事項として虎ノ門駅周辺の交通結節機能の強化が示されている。 東京都が定めている「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和３年３月）」では、中枢広域拠点域における国際ビジネス交流ゾーンに位置付けられており、環状第２号線の開通を契機に、地下鉄駅の新設や改良、地下歩行者通路、バスターミナルの整備など、交通結節機能を強化することとされている。あわせて、街路樹の充実によるみどりの軸の形成、沿道のまちづくりによる緑化が進み、広がりと厚みのあるみどりを形成すること、敷地統合などによる機能更新の促進や歩行者ネットワークの整備により、国際的な生活環境を備えたビジネス・交流拠点を形成することが示されている。 「千代田区都市計画マスタープラン（令和３年５月）」では、緑豊かで風格と親しみ、賑わいを感じるまちをつくることとされており、本地区が面する桜田通りは、まちと駅をつなぎ、日常の移動や地域を越えた回遊を楽しむ環境を充実させるエリア回遊軸に位置付けられている。「千代田区緑の基本計画（令和３年７月）」では、内濠リングと外濠リングを基盤とする構造的なネットワークが掲げられており、外濠リングについては、連続する水と緑の空間を形成し、緑や水を感じながら、また千代田区の歴史文化に触れながら歩くことのできる環を形成することが示されている。あわせて、桜田通りについては「緑の回廊軸」として、緑が連続する街並みの創出や居心地の良い環境の形成が掲げられている。 「港区まちづくりマスタープラン（平成 29 年３月）」では、虎ノ門地域においては、複数の大規模な開発事業等の連携により市街地環境の質を向上させ、国際的なビジネス・交流拠点を形成することが掲げられている。加えて、緑のネットワークについて、芝公園～愛宕山～日比谷公園を結ぶ緑の軸が、斜面地やその周辺において緑の連なりを拡充する「地形をいかした緑の軸」に、桜田通りが、道路や沿道において緑化を推進する「道路をいかした緑の軸」に位置付けられている。 このような背景を踏まえ、本地区では、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、虎ノ門駅

		とまちをつなぐ駅前広場や交通広場を整備し、駅を中心とした交通結節機能を強化するとともに、街区再編により緑豊かで安全かつ快適な歩行者空間を整備することで魅力ある駅前空間を創出し、災害対応力を向上する。また、地区の歴史性や立地特性を生かした広場や緑地を整備し、緑豊かなうるおいのある都市空間を形成する。
区域の整備・開発及び保全に関する方針	土地利用の方針	1　敷地や道路及び緑地が一体となった緑ある沿道空間を形成する。 2　Ａ地区 街区再編を通じて、地下鉄虎ノ門駅と連携した駅まち一体の空間形成や地域の利便性を向上する多様な交通機能の配置により交通結節機能を強化する。また、高度に集積した業務、商業に加えて中央官庁街に近接する立地特性を踏まえた産業支援機能を導入する。 3　Ｂ地区 虎ノ門交差点下の地下歩道やＡ地区において整備される駅前広場等の周辺の地下歩行者ネットワークと接続した、賑わいある安全・安心な歩行者空間を確保する。
	地区施設の整備の方針	1　道路・緑地の整備方針 街区再編に伴い、交通広場へのアクセスや地区内の交通の円滑な処理を行うとともに、駅を中心としたウォーカブルな歩行者空間を形成するため、区画道路を整備する。また、区画道路に沿って緑豊かな憩いの空間を創出する緑地を整備する。 2　広場の整備方針 交通結節機能及び災害対応力の強化を図るため、地上、地下一体となった駅前広場及び地域の利便性を向上する多様な交通機能を配置した交通広場を整備する。また、地上、地下の歩行者交通を円滑に処理するため、桜田通りに接する街角部に滞留空間となる広場を整備する。 3　その他の公共空地の整備方針 歩行者ネットワークを強化し、安全・安心かつ賑わいある歩行者空間を確保するため、地下鉄虎ノ門駅や虎ノ門交差点下の地下歩道に連絡する地上、地下の歩行者通路や貫通通路を整備するとともに、特別区道千第147号及び区画道路沿いに歩道状空地を設ける。
	建築物等の整備の方針	1　地区にふさわしい都市機能の誘導を図るため、建築物等の用途の制限を定める。 2　安全で快適な歩行者空間を確保し、回遊性の向上を図るため、壁面の位置の制限及び壁面後退区域における工作物の設置の制限を定める。 3　周辺環境と調和した魅力ある都市景観の形成を図るため、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。
	その他当該区域の整備、開発及び保全に関する方針	1　再生可能エネルギーの有効活用を積極的に行うことにより環境負荷低減を図る。 2　災害時における帰宅困難者の支援を行うために、駅前の災害対応力を強化する。 3　都心部のヒートアイランド現象の緩和に寄与するため、街並みに配慮した緑を創出する。

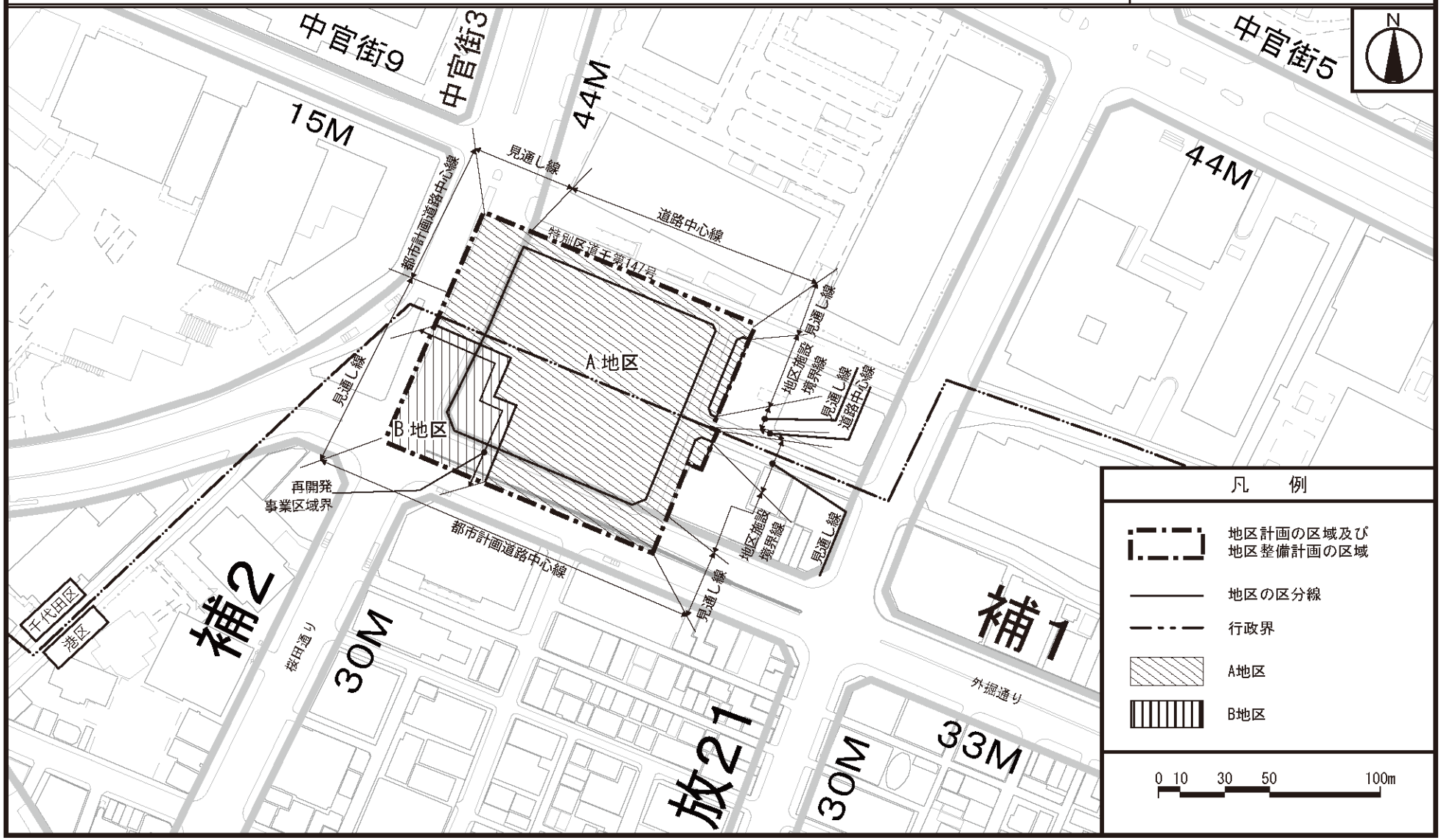
地区整備計画	位　置		千代田区霞が関一丁目及び港区虎ノ門一丁目各地内				
	面　積		約１．４ｈａ				
	地区施設の配置及び規模	種　類	名　称	幅　員	延　長	面　積	備　考
		道　路	区画道路	１０．５ｍ	約８５ｍ	—	新設
		その他の公共空地	駅前広場	—	—	約２，３００㎡	新設 （地上約１，４２０㎡・地下約８８０㎡。ピロティ、昇降施設、階段を含む。）
			交通広場	—	—	約１，４００㎡	新設 （地上約３５０㎡・地下約１，０５０㎡。車両出入口、スロープを含む。）
			広場１号	—	—	約２００㎡	新設 （ピロティを含む。）
			広場２号	—	—	約１６０㎡	新設 （ピロティを含む。）
			貫通通路１号	４．０ｍ	約３０ｍ	—	新設
			貫通通路２号	４．０ｍ	約５ｍ	—	新設
			歩行者通路１号	４．０ｍ	約４０ｍ	—	新設 （地下。地下部で虎ノ門交差点下の地下歩道に接続する。）
			歩行者通路２号	３．０ｍ	約５５ｍ	—	新設 （地上、地下。昇降施設を含む。地上部で広場１号に接続する。）
			歩行者通路３号	３．０ｍ	約１５ｍ	—	新設 （地上、地下。昇降施設、階段を含む。地上部で広場２号、地下部で歩行者通路２号に接続する。）
			歩行者通路４号	１．５ｍ	約２０ｍ	—	新設 （地上、地下。昇降施設、階段を含む。地上部で歩道状空地２号、地下部で虎ノ門駅に接続する。）

地区整備計画				歩道状空地１号	２．０ｍ	約４０ｍ	—	新設 （ただし、交通広場の車両出入口は除く。）
				歩道状空地２号	３．５ｍ	約５５ｍ	—	新設
				緑地１号	—	—	約１５０㎡	新設
				緑地２号	—	—	約８０㎡	新設
	建築物等に関する事項	地区の区分	名称	Ａ地区			Ｂ地区	
			面積	約１．２ｈａ			約０．２ｈａ	
		建築物等の用途の制限		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は建築してはならない。				
		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３に示す壁面の位置の制限を越えて建築してはならない。				
		壁面後退区域における工作物の設置の制限		壁面の位置の制限として定められた限度の線と道路境界線との間の土地の区域においては、門、柵、塀、広告物等の交通を妨げるようなもの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ものはこの限りではない。 １　歩行者の通行に配慮した緑化施設及びこれに付帯するもの ２　駐車場の出庫注意灯、案内板等で建築物の管理上必要なもの				
		建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限		１　建築物等の色彩は、周辺環境との調和に配慮した意匠とする。 ２　屋外広告物は、周辺環境との調和や建築物との一体性に配慮した意匠とする。				

「地区計画の区域、地区整備計画の区域、地区の区分、地区施設の配置及び壁面の位置の制限については、計画図表示のとおり」

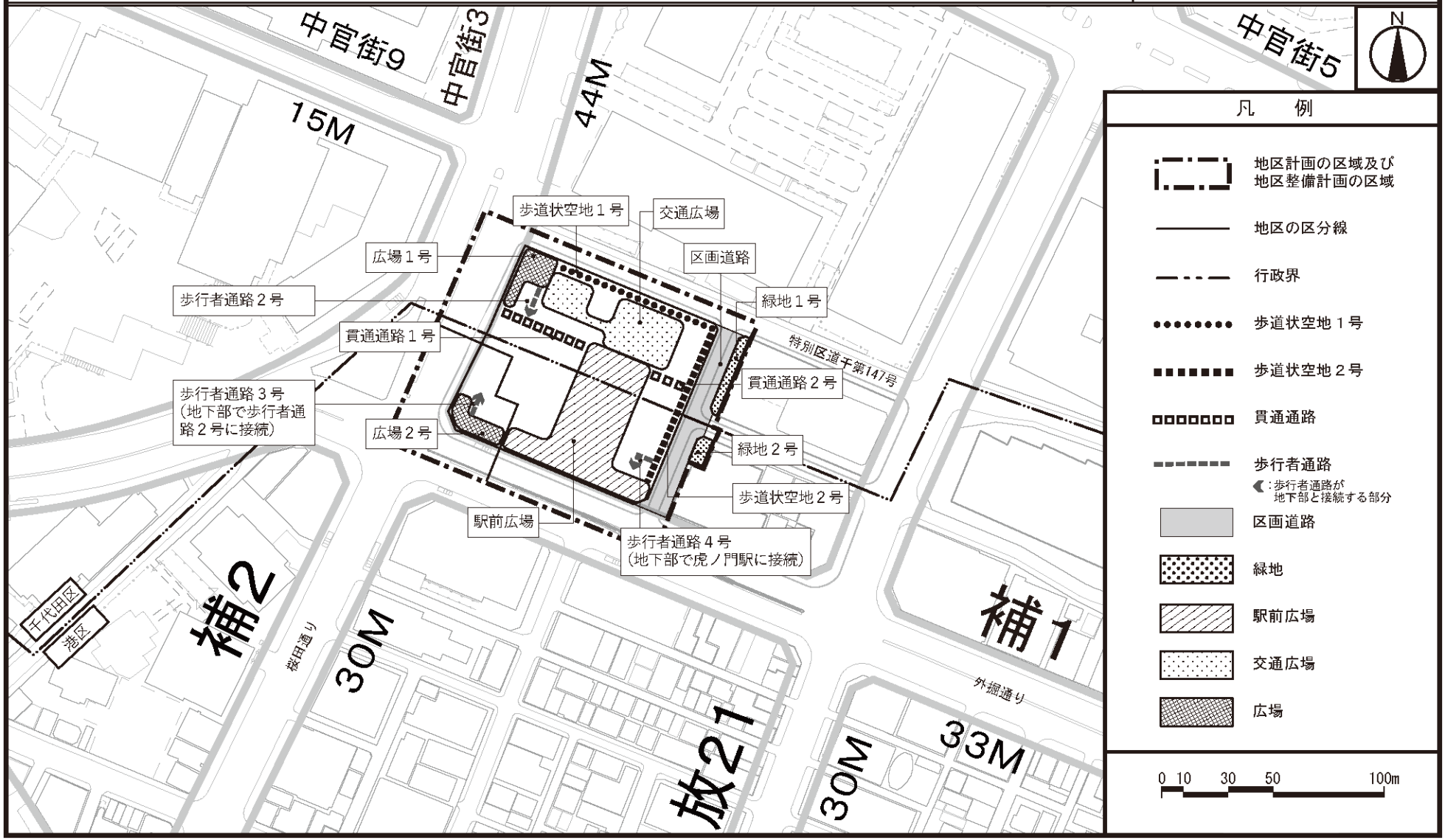
理　由　：　地下鉄虎ノ門駅の交通結節機能の強化を図るとともに、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、地区計画を決定する。

東京都市計画地区計画
霞が関・虎ノ門地区地区計画　計画図１



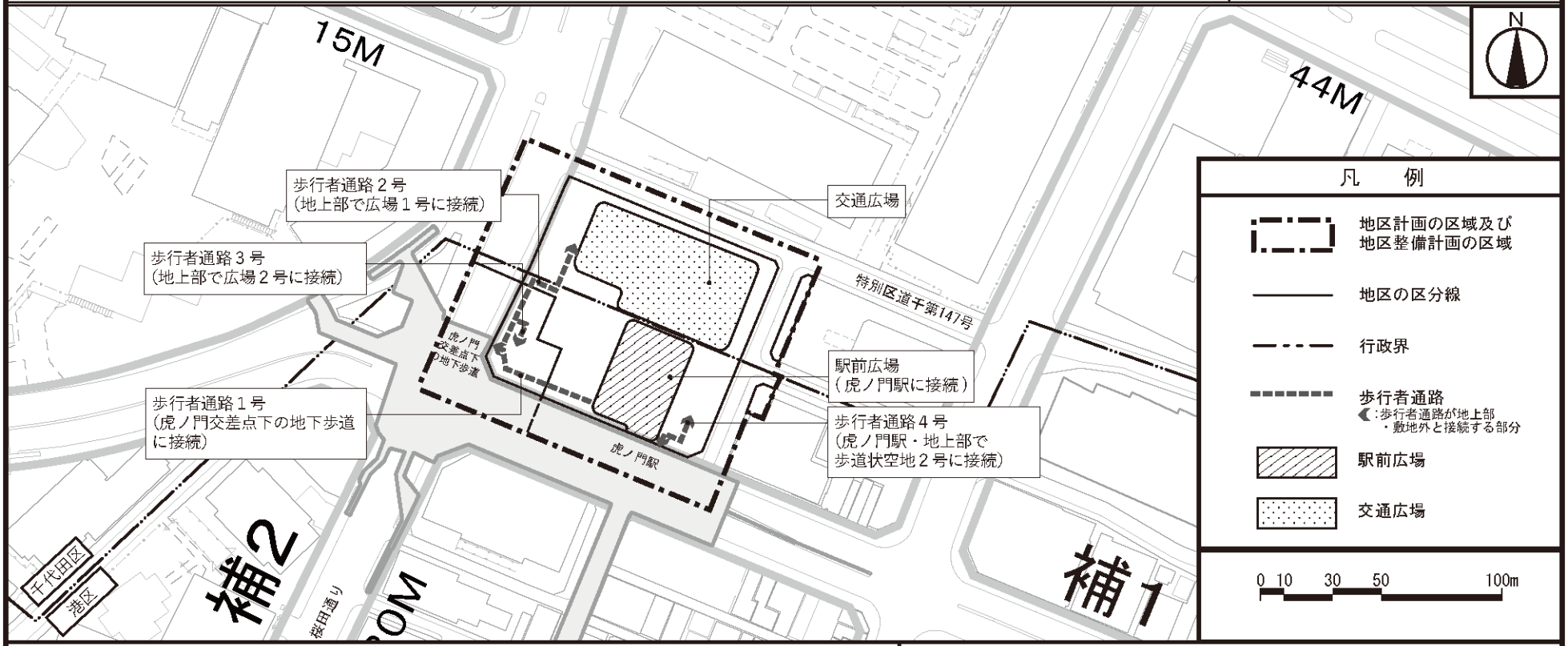
この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用(承認番号:7都市基交測第149号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。（承認番号）７都市基街都第155号、令和７年７月29日

東京都市計画地区計画
霞が関・虎ノ門地区地区計画　計画図２－１（地上部）



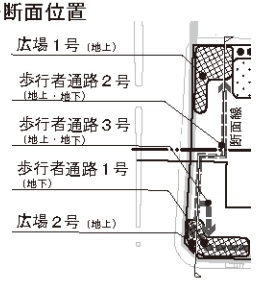
この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用（承認番号：7都市基交測第149号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。（承認番号）７都市基街都第155号、令和７年７月29日

東京都市計画地区計画
霞が関・虎ノ門地区地区計画　計画図２－２（地下部）

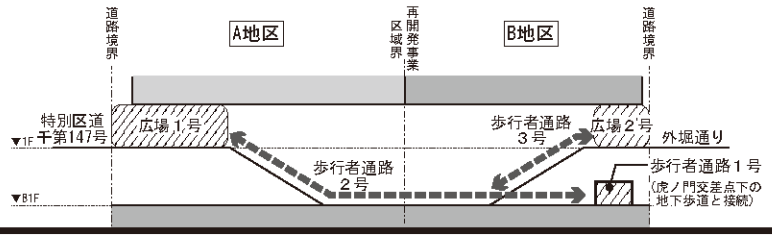


■歩行者通路１号・２号・３号について

○断面位置

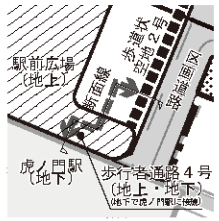


○断面イメージ

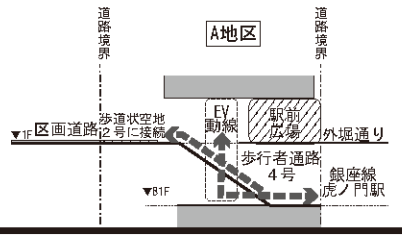


■歩行者通路４号について

○断面位置

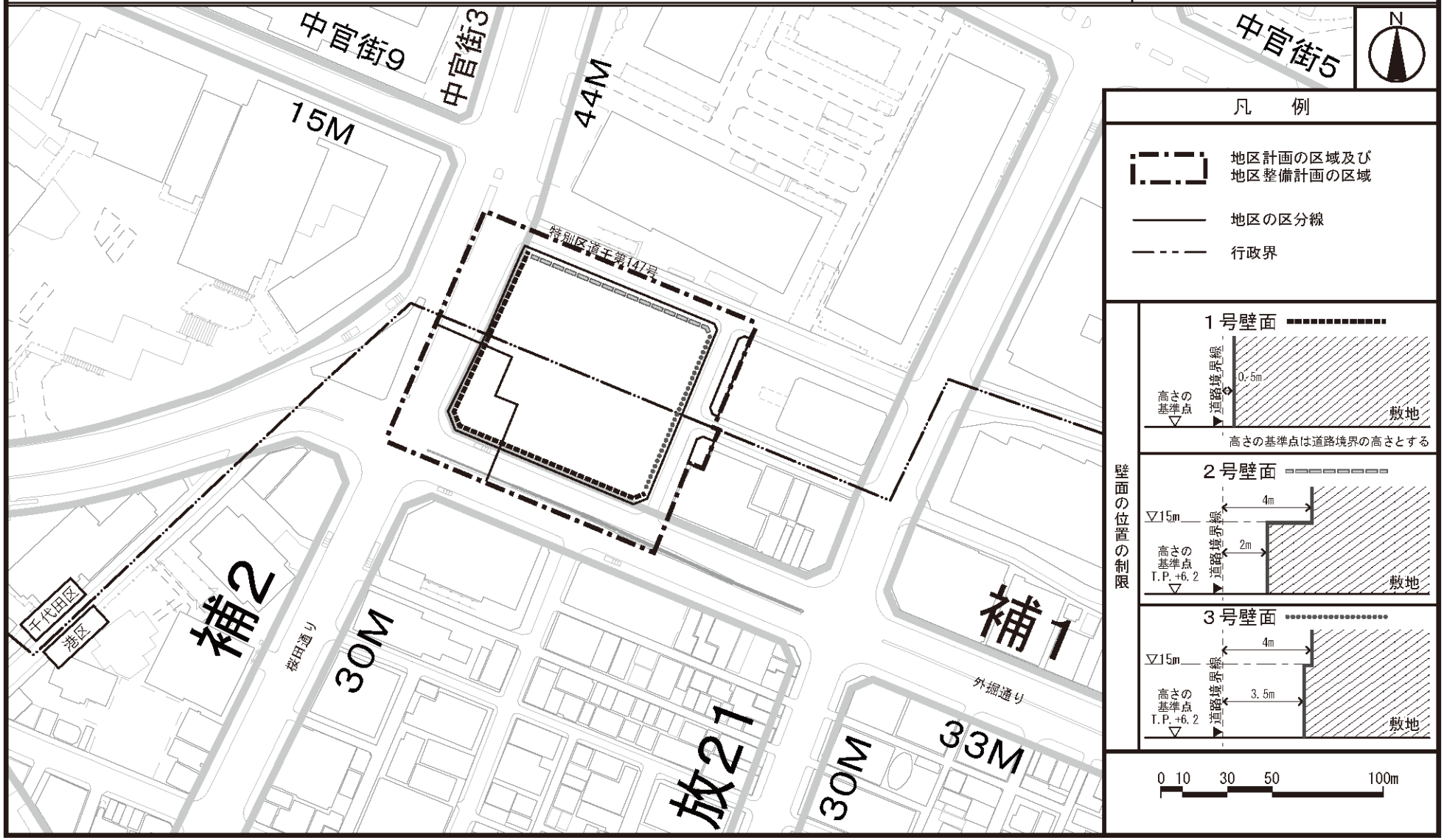


○断面イメージ



この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用（承認番号：7都市基交測第149号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。（承認番号）７都市基街都第155号、令和７年７月29日

東京都市計画地区計画
霞が関・虎ノ門地区地区計画　計画図３



この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用(承認番号:7都市基交測第149号)して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。（承認番号）７都市基街都第155号、令和７年７月29日

〔参考〕東京都市計画霞が関・虎ノ門地区第一種市街地再開発事業（素案）の内容

東京都市計画第一種市街地再開発事業の決定（素案）

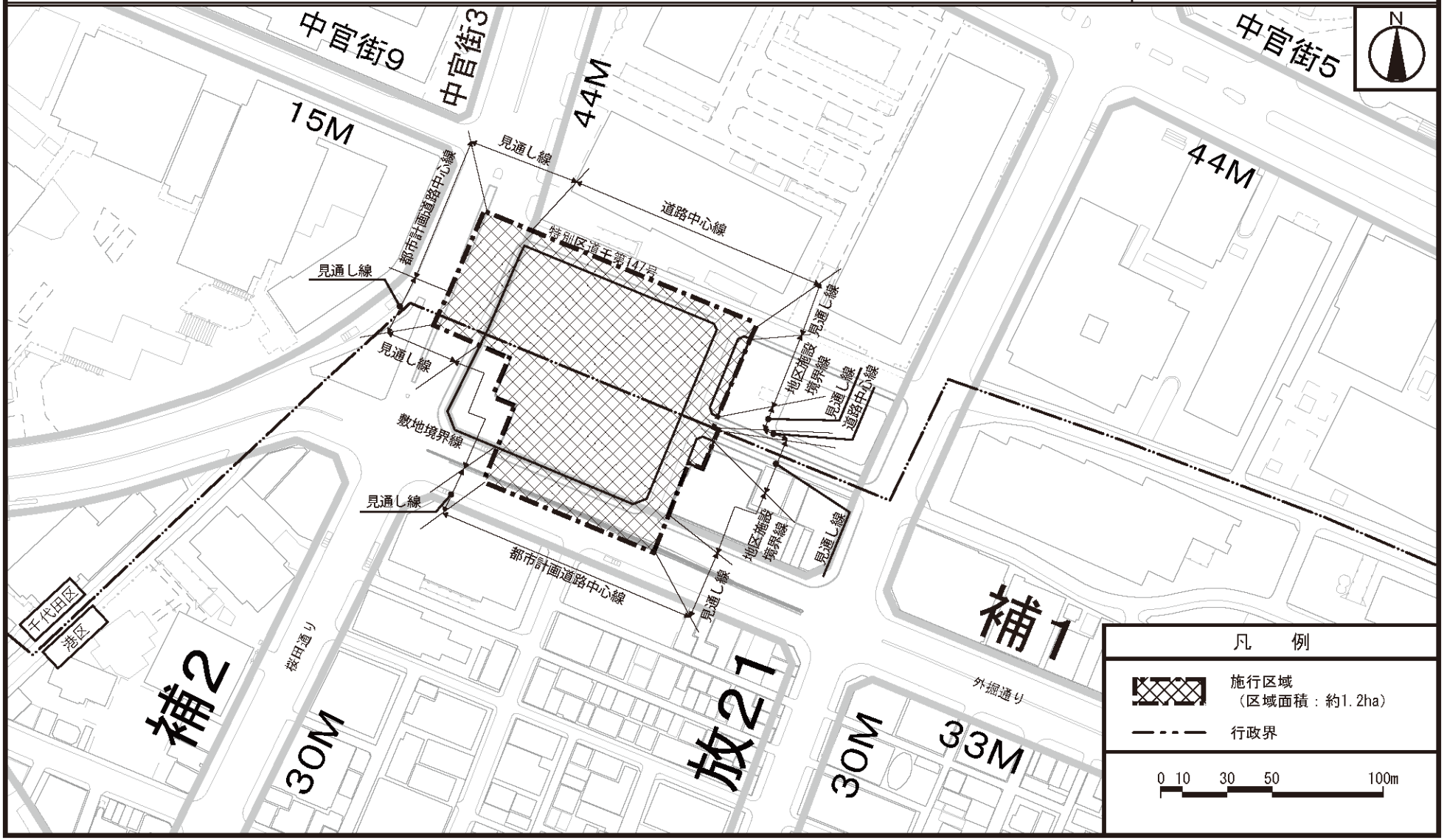
都市計画霞が関・虎ノ門地区第一種市街地再開発事業を次のように決定する。　　幅員の〔　〕は全幅員を示す。

<table>
<tr><td colspan="2">名　　称</td><td colspan="5">霞が関・虎ノ門地区第一種市街地再開発事業</td></tr>
<tr><td colspan="2">施行区域面積</td><td colspan="5">約１．２ｈａ</td></tr>
<tr><td rowspan="6">公共施設の
配置及び規模</td><td rowspan="4">道路</td><td>種　別</td><td>名　称</td><td colspan="2">規　模</td><td>備　考</td></tr>
<tr><td rowspan="2">幹線街路</td><td>東京都市計画道路
幹線街路補助線街路
第１号線</td><td colspan="2">別に都市計画において定めるとおり。</td><td>整備済み</td></tr>
<tr><td>中央官衙街路第３号線</td><td colspan="2">別に都市計画において定めるとおり。</td><td>整備済み</td></tr>
<tr><td rowspan="2">区画道路</td><td>特別区道千第１４７号</td><td colspan="2">幅員 7.0m〔14.0m〕、延長 約105m</td><td>整備済み</td></tr>
<tr><td>区画道路</td><td colspan="2">幅員 10.5m、延長 約85m</td><td>新設</td></tr>
<tr><td rowspan="2">公園及び
緑地</td><td rowspan="2">緑地</td><td>緑地１号</td><td colspan="2">面積 約150㎡</td><td>新設</td></tr>
<tr><td>緑地２号</td><td colspan="2">面積 約80㎡</td><td>新設</td></tr>
<tr><td rowspan="2">建築物の整備</td><td>建築
面積</td><td>延べ面積
［容積対象面積］</td><td>主要用途</td><td colspan="2">高さの限度</td><td>備考</td></tr>
<tr><td>約6,400㎡</td><td>約151,800㎡
［約117,200㎡］</td><td>事務所、店舗、駐車場等</td><td colspan="2">180m</td><td>高さの基準点はＴ．Ｐ．+６．２ｍとする。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">建築敷地
の整備</td><td>建築敷地
面積</td><td colspan="5">整備計画</td></tr>
<tr><td>約7,400㎡</td><td colspan="5">・地下鉄虎ノ門駅周辺の交通結節機能強化を図るため、駅前広場や交通広場等を整備する。
・特別区道千第１４７号及び区画道路の沿道に歩道状空地を整備するとともに、歩行者通路や貫通通路を整備する。</td></tr>
<tr><td colspan="2">参考</td><td colspan="5">都市再生特別地区及び地区計画区域内にあり。</td></tr>
</table>

「施行区域、公共施設の配置、建築物の高さの限度は、計画図表示のとおり。」

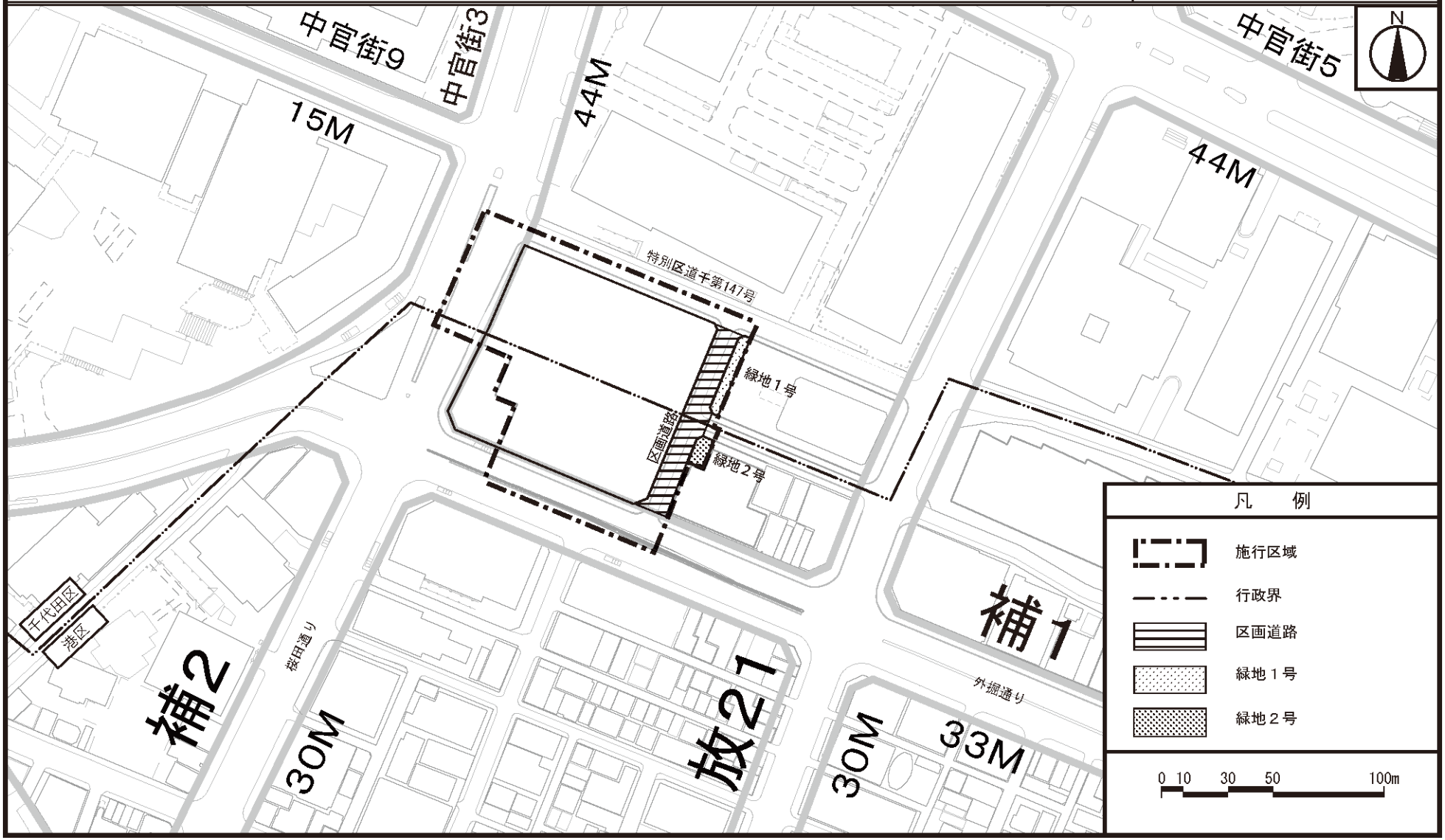
理由：土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、駅前拠点に相応しい複合市街地を形成するため、第一種市街地再開発事業を決定する。

東京都市計画第一種市街地再開発事業
霞が関・虎ノ門地区第一種市街地再開発事業　計画図1（施行区域図）



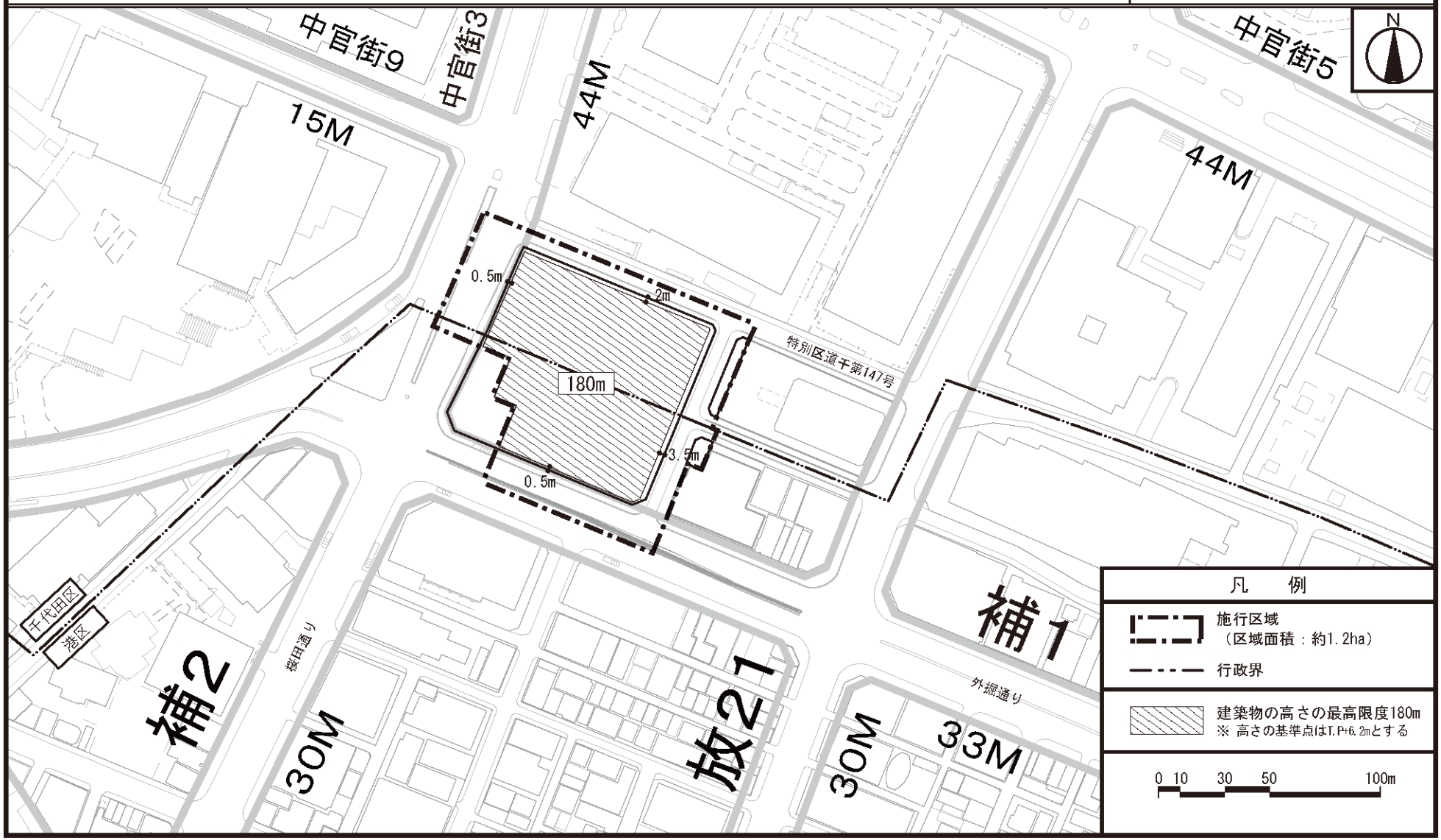
この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用（承認番号：7都市基交測第149号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。（承認番号）７都市基街都第155号、令和７年７月29日

東京都市計画第一種市街地再開発事業
霞が関・虎ノ門地区第一種市街地再開発事業　計画図2（公共施設の配置図）



この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用（承認番号：7都市基交測第149号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。（承認番号）７都市基街都第155号、令和７年７月29日

東京都市計画第一種市街地再開発事業
霞が関・虎ノ門地区第一種市街地再開発事業　計画図3（建築物の高さの限度図）



この地図は、東京都縮尺1/2,500地形図を使用（承認番号:7都市基交測第149号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。この地図の著作権は、東京都及び株式会社ミッドマップ東京に帰属する。（承認番号）７都市基街都第155号、令和７年７月29日