

計画概要

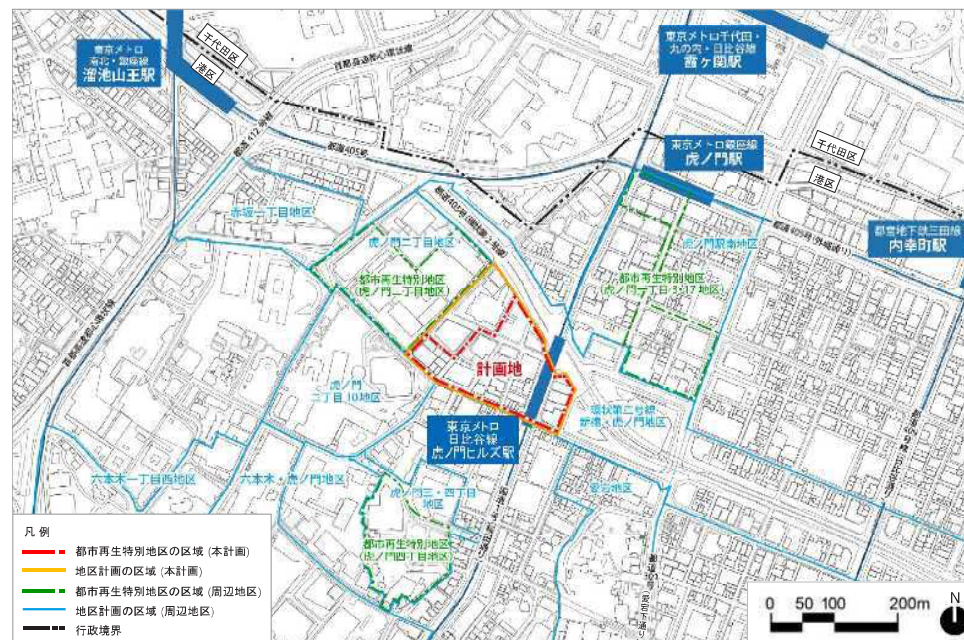
■ 計画概要

計画地	東京都港区虎ノ門一丁目22番、二丁目4番の一部、5番の一部、6番、7番、8番、9番の一部				
地域地区	商業地域 / 防火地域		指定容積率	A街区:700%、600%(加重平均:637%) / B街区:600%	
都市再生特別地区の区域面積	約2.4ha		基準建蔽率	80%(防火地域内の耐火建築物により100%)	
街区別諸元	A街区				B街区
	A-1街区	A-2街区	A-3街区	A-4街区	
計画容積率	約1,490%				
	約1,990%	約270%	約400%	—	約1,300%
敷地面積	約9,908㎡	約2,445㎡	約1,611㎡	約773㎡	約1,700㎡
延べ床面積 (容積対象面積)	約236,370㎡ (約196,990㎡)	約8,750㎡ (約6,660㎡)	約8,090㎡ (約6,430㎡)	—	約26,200㎡ (約22,200㎡)
主要用途	事務所、集会場、店舗、ホテル、駐車場等	店舗等	事務所、住宅、店舗、駐車場等	公園	事務所、店舗、駐車場等
階数 / 高さ	地上49階、地下4階 / 約265m	地上4階、地下3階 / 約30m	地上12階、地下1階 / 約60m	—	地上17階、地下2階 / 約100m
着工	A1街区:2019年11月25日 A2街区:2020年9月1日 A3街区:2021年度予定 A4街区:2022年度予定				2019年12月10日
竣工(予定)	2023年度				2021年度

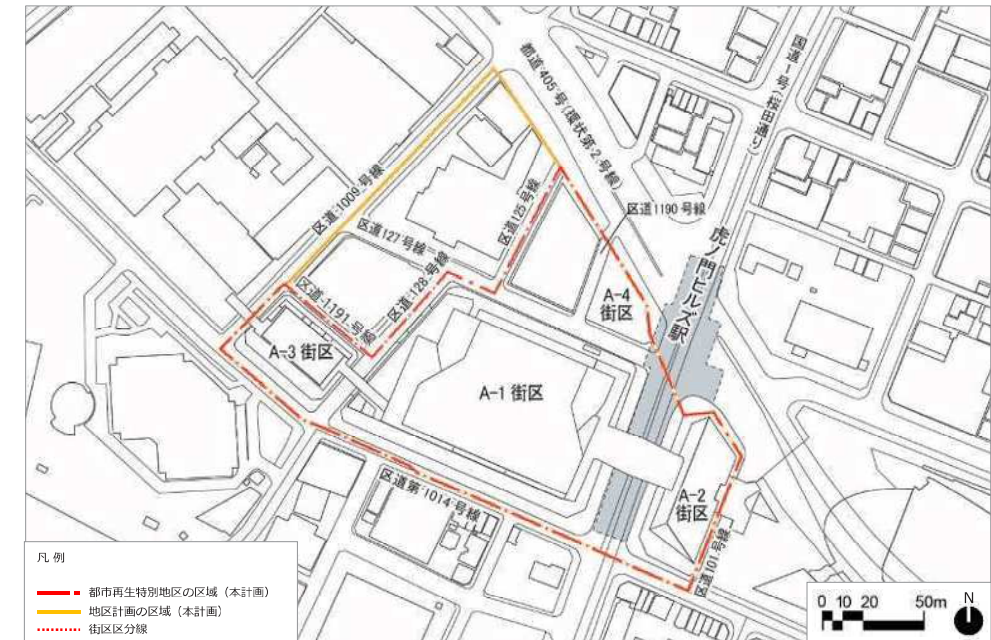
■ イメージパース(北東方向から望む)



■ 位置図(S=1:8,000)



■ 配置図(S=1:2,500)



※上記内容について、今後の関係機関との協議・調整により変更する可能性があります。

事業者の対応（虎ノ門一・二丁目地区）

○建築物のデザイン協議事項（虎ノ門一・二丁目地区）

計画部会の意見を踏まえた都の意見	事業者側の対応
<p>■平成 28 年 11 月 16 日 東京都景観審議会計画部会</p> <p>①隣接開発との連携も考慮しながら、地域全体の魅力を高める観点で、当地区の都市再生における位置づけや役割を整理し、それに相応しいまちづくりの方向性及びデザインの方向性を、虎ノ門エリアの建物群としてのスカイラインのあり方や、歩行者デッキの位置づけとそれに基づくあり方を含め、検討されたい。</p> <p>②地上レベルのまちづくりの考え方を整理し、計画地が面する幹線道路や交差点との関係を積極的に意識した街並みとなるよう、検討されたい。</p> <p>③ A-1 街区の新駅に接するアトリウムや、A-1、A-2 街区を繋ぐ歩行者デッキ、及び地下鉄新駅の存在を視覚的に地上部に表出する役割を担う A-2 街区の計画について、地下と地上との視覚的な繋がりを意識した、スムーズな歩行者ネットワークの確保などにより、虎ノ門地区へのゲート空間としての機能を十分に発揮できるよう、関係者とも協議しながら、空間構成やデザインを検討されたい。</p> <p>④ A-2 街区は、地下の新駅や虎ノ門ヒルズ方面からの人の流れを考慮し、人々が集う交流空間としての賑わいや活動の創出に寄与するデザインとされたい。</p> <p>⑤ A-4 街区は、環状 2 号線と桜田通りの交差点立地にふさわしい賑わい形成、歩行者回遊動線のあり方を整理し、建物のスケール及びファサード、並びに足元回りの空間の工夫等、空間構成やデザインを検討されたい。</p> <p>⑥ B 街区のファサードは、その他の街区の建物との関係を整理し、より調和を高めるよう、検討されたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 高層棟は虎ノ門ヒルズ駅と一体となった交通結節拠点としてエリアの中心となる存在と位置付けます。 ▪ 新駅周辺を中心としたまとまりのあるスカイラインを形成するとともに、周辺開発との連携を考慮し、ガラス基調のファサードデザインとします。 →【図 1】 ▪ A-4 街区に配置していた CGS 設備を A-1 街区地下に配置変更するとともに、A-2 街区南側に配置していた区立公園を A-4 街区に配置を変更します。 →【図 5】 ▪ A-1、A-2 街区ともに駅広場には 3 層（地下 2 階～地上）の広がりのある吹抜を設け、地上と地下を視覚的につなぎ地下鉄利用者のスムーズな移動を実現します。 ▪ プラットホームはガラススクリーンとし駅とまち、駅広場の一体化を図ります。 ▪ 駅広場のエスカレーターは明快な動線とし、デッキレベルの一部に「トップライト」を設け、自然光あふれる駅広場とします。 →【図 2】 ▪ 地下 2 階～4 階までのエスカレーター縦導線を建物北側に集約して、明快な導線計画とします。 ▪ 従前の 4 層の吹抜けから建物全体を貫く 6 層吹抜けの光溢れる空間とします。 ▪ エレベーター導線についても駅広場から分かりやすい配置とし、公共空間にふさわしい計画とします。 →【図 3】 ▪ A-4 街区に配置していた CGS 設備を A-1 街区地下に配置変更するとともに、A-2 街区南側に配置していた区立公園を A-4 街区に配置を変更します。 →【図 5】 ▪ A-1 街区と A-2 街区のガラスカーテンウォールの外装と調和すべく、ガラスカーテンウォールの外装としています。また、ガラスの表面にプリントを施し、街並みに豊かな表情を実現します。

⑦区道 127 号線沿いについて、各街区の建物コア部が互いに面する通りとなっているが、緑化や夜間照明等の工夫により、快適な歩行空間となるよう、検討されたい。

⑧桜田通り沿いの歩行者デッキ下の空間は賑わいがあり、明るく歩行者にとって心地よい街並みとなるよう、デザインを検討されたい。

■平成 29 年 3 月 27 日 東京都景観審議会計画部会

⑨地上、地下をつなぐ歩行者ネットワークについて、地上レベルの新駅出入口としての視認性も考慮し、よりスムーズで快適なものとなるよう、継続して検討されたい。

⑩ A-2 街区について、周辺街区との関係性を重視し、新駅を象徴する公共空間にふさわしいデザインのあり方を検討されたい。

⑪ A-4 街区について、今回の変更に伴いオープンスペースとなることから、環状 2 号線と桜田通りの交差点に位置する街区としての役割を再整理し、空間構成やデザインのあり方を、マネジメントも含め検討されたい。

⑫ B 街区について、今回の変更に伴い視認性が高くなることから、環状 2 号線と桜田通りの交差点からの見え方や、A-4 街区のオープンスペースとの関係性を十分考慮したデザインのあり方を検討されたい。

▪ 区道 127 号線沿い各建物のコア側について、壁面緑化や高木植栽を施し、十分に緑化された快適な歩行者専用空間となるよう計画します。
→【図 5】

▪ 桁下空間をできるだけ確保するとともに、色を建物と合わせます。またデッキ下の新駅エントランス周りをガラスファサードとし、地上レベルから地下駅広場を視認しやすい計画とします。

▪ A-1、A-2 街区ともに駅広場には 3 層（地下 2 階～地上）の広がりのある吹抜を設け、地上と地下を視覚的につなぎ地下鉄利用者のスムーズな移動を実現します。

▪ プラットホームはガラススクリーンとし駅とまち、駅広場の一体化を図ります。

→【図 2】

▪ A-2 街区の地上と地下をわかりやすくつなぐ縦導線は上階へ行くに従い北側へせり出して特徴ある空間を形作ります。その機能から導かれた吹抜け形状は地下駅広場へ積極的に自然光を取り込めるデザインとします。

▪ 地上の緑道から 2 階デッキへ至る階段は建物の一部を削り取り、明快な導線計画とします。

→【図 4】

▪ 緑道側（南側）、桜田通り側（西側）は歩行者への圧迫感を軽減させる傾斜をつけたファサードデザインとします。

▪ 周囲のガラス基調の建物と調和させながら、外装ガラスにセラミックプリントを施して駅のシンボルとなるようデザインします。

→【図 4】

▪ 公園、歩専道を一体的に計画することで、幹線道路（環状 2 号線・桜田通り）に面し、まちの顔となる開放的な新たな「まちかど」空間を配置する計画とします。

→【図 5】

▪ 交差点側にバッファゾーンとしての緑地を設けるとともに環状 2 号線の緑のつながりを強化します。

▪ 低層部は、歩行者ネットワークの動線部分や、情報交流拠点を配置し、交差点へ、また、A-4 街区のオープンスペースへ、内部の活動が滲み出す計画とします。

▪ A-4 街区側の低層部壁面にデジタルサイネージを設置し、街並みに情報発信する計画とします。

■令和元年 5 月 23 日 東京都景観審議会計画部会

⑬ A-4 街区（公園）は、環状 2 号線と桜田通りの交差点という特別な場所に、歩道化によりまとまった空間が創出されるので、早い段階から利活用のあり方を検討し、公共空間とそれに面する建築物のファサードのデザインに反映されたい。

B 街区のデジタルサイネージは、歩行者専用道路や公園との関係も踏まえ、効果的な情報発信となるよう検討されたい。

⑭ A-1 街区に設置される煙突は、従前よりも突出するため、周辺のスケール感なども考慮し、特に歩行者からの見え方を意識したデザインのあり方について更に検討されたい。

⑮各街区の建築物のデザインについて、ゲート空間としての A-2 街区を中心に、周辺街区との相互関係や調和の観点も踏まえて、更に検討を進めるとともに、駅存在を示す情報提供（サイン等）についても、A 街区と B 街区で協調し、地域全体の統一感や分かりやすい表現・表示・掲出となるよう検討されたい。

■令和 2 年 7 月 10 日 東京都景観審議会計画部会

⑯ゲート空間としての A-2 街区の建物は、駅舎の機能を担う建物として、周辺環境等に配慮しつつ超高層建物が立ち並ぶ本地域における重要なアイコン的存在となるよう、引き続き検討されたい。

⑰ A-1、A-2、A-3 街区や周辺地域の開発をつなぐデッキについては、接続箇所の工夫により、地域全体の統一感が生まれるよう、さらに検討されたい。竣工後のデッキの管理・運用においても、統一感が維持されることが望ましい。

⑱本計画が東京都心の新たな拠点に相応しいものとなるよう、さらなる検討を進められたい。

・ A-4 街区の公園と歩行者専用道路を一体的な空間として計画します。

・ ワーカーや来街者が集い憩えるとともに、地域による活用やイベント利用も可能な広場スペースを確保します。

・ 公園に面する建築物のファサードをガラス基調とし、都市活動のにぎわいを感じることでできる空間とします。

・ B 街区のデジタルサイネージは、下記内容の発信を検討します。

①ビル利用者への館内情報提供、

② 公園や歩行者専用道路利用者へ街区イベントの案内（街区間での調整要）、

③ 災害時における避難情報等 ※地下鉄の運行情報の提供については、今後東京メトロとも可否を含めて協議します。

・ 煙突基壇部は壁面緑化をおこない、歩行者への圧迫感を軽減します。

・ 煙突周囲の沿道やデッキレベルには高木や壁面緑化などの豊かな緑化帯を設けて歩行者からの見え方に配慮します。

→【図 6】

・ A-2 街区のファサードをガラス基調とし周辺街区との調和を図ります。ガラスには白のセラミックプリントを施し、交通結節点としてのシンボル性を強調したデザインとします。

→【図 4】

・ サインは、日比谷線虎ノ門ヒルズ駅や虎ノ門ヒルズ森タワー等と連携して、統一感ある色彩や表現、表示とします。

・ A-2 街区の建物はゲート空間として虎ノ門エリアの重要なアイコン的存在となるよう、検討を深めて参ります。

・ デッキ接続箇所は統一感を持ったデザインとします。

・ デッキの維持管理は道路管理者等と協議中ですが、一体的な維持管理実現に向けて検討します。

・ 東京都心の新たな拠点に相応しい、賑わいや魅力あるまちとなるように、さらなる検討を進めて参ります。

【図1】 ガラス基調のファサードによる周辺建物との関係性の検討



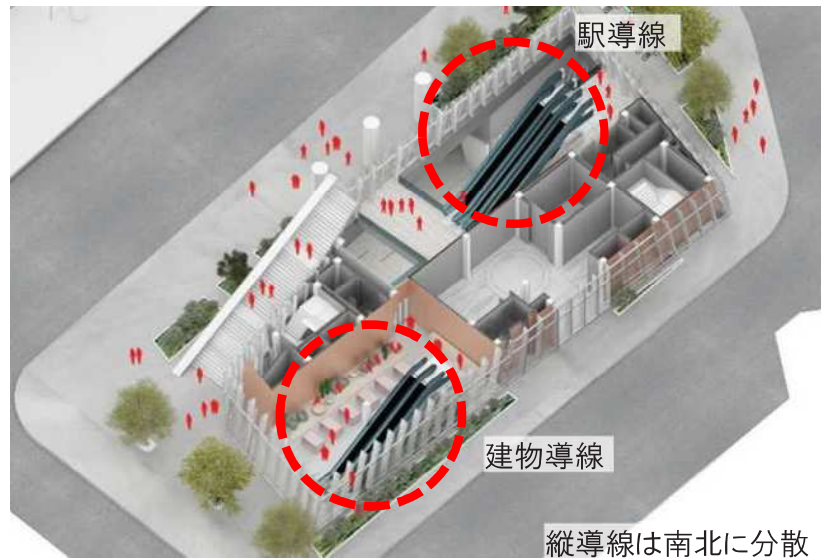
【図2】 駅広場吹き抜け部分の検討



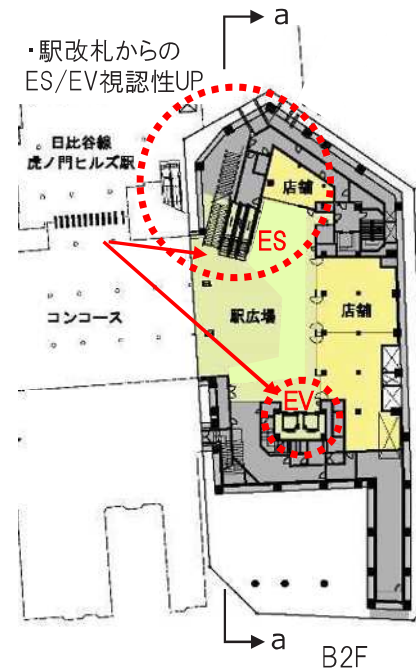
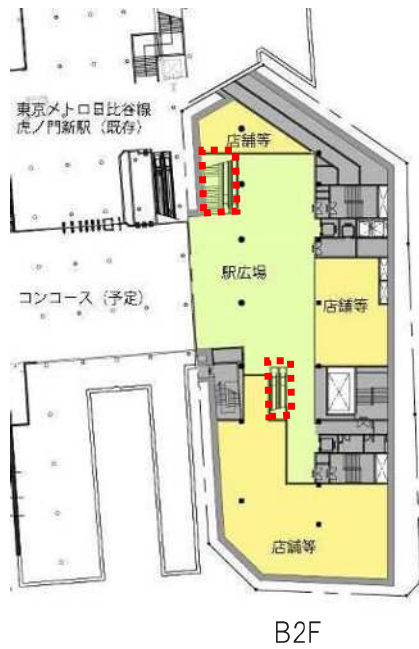
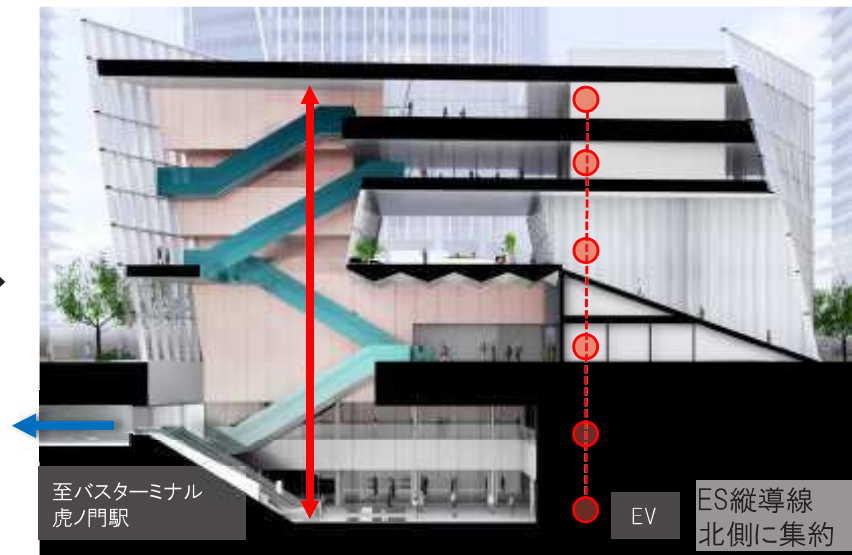
断面構成

【図3】A-2街区 エスカレーター導線の集約

前回



デザイン協議後の案



【図4】A-2街区 吹き抜け部分と2Fデッキ部分への導線計画の検討

前回



デザイン協議後の案



前回

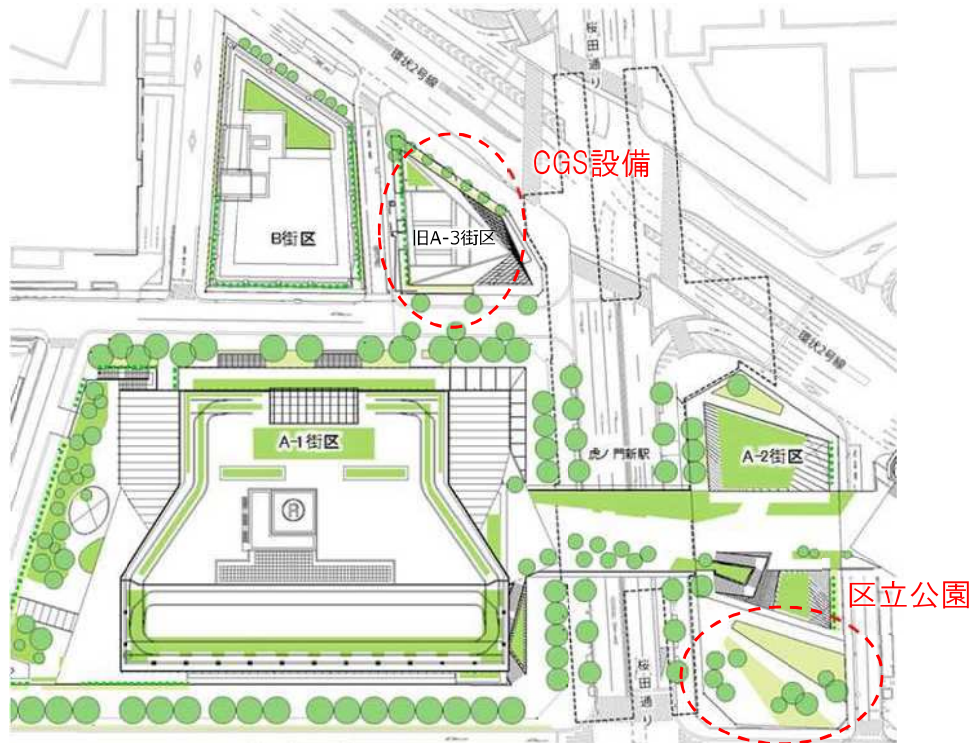


デザイン協議後の案

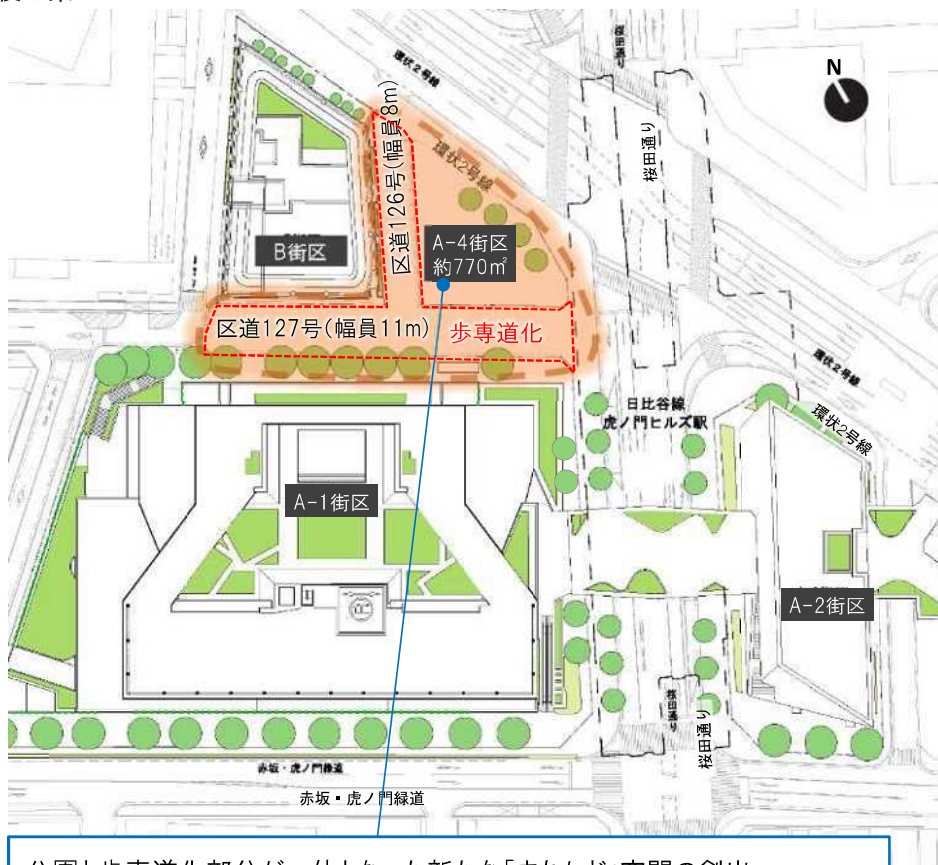


【図5】公園街区周辺の検討

第1回計画部会案



デザイン協議後の案



公園と歩専道化部分が一体となった新たな「まちかど」空間の創出
 ・交差点に面し、地域の回遊動線の中心的な場所ににぎわいと憩いの場を配置

※上記内容について、今後の関係機関との協議・調整により変更する可能性があります。

【図 6】 A- 1 街区煙突の検討

変更前



変更後

