

都市再生特別地区（田町駅東口地区）都市計画（素案）の概要

エヌ・ティ・ティ都市開発株式会社

鹿島建設株式会社

東日本旅客鉄道株式会社

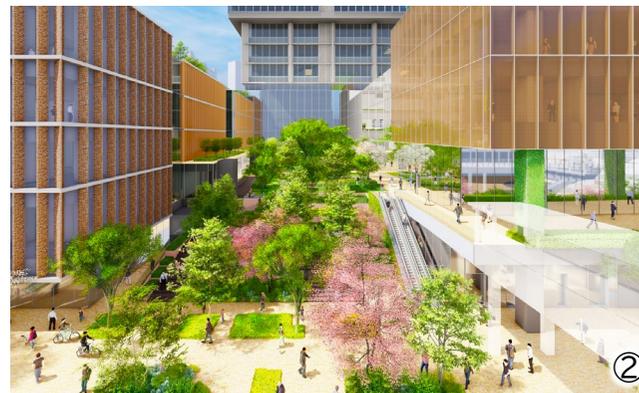
東急不動産株式会社

■ 計画諸元

計画地の位置	東京都港区芝浦三丁目地内	
地域地区等	準工業地域、商業地域、 田町駅東口地区地区計画	
都市計画手法	都市再生特別地区 再開発等促進区を定める地区計画	
土地所有	国立大学法人 東京科学大学(事業主体が75年間の定期借地)	
指定容積率	400%、500%(加重平均 約412%)	
指定建蔽率	60%、80%	
都市再生特別地区の区域面積	約2.7ha	
計画容積率	約1150%	
敷地面積	約22,421㎡(道路拡幅後)	
延床面積(容積対象床面積)	約289,000㎡(約257,000㎡)	
主要用途	事務所、大学施設、産学連携施設、ホテル、商業施設、保育所 等	
階数 / 高さ	地上39階、地下2階 / 高さ約179m(GL=TP+3.5m)	
駐車 台数	自動車(うち荷捌き)	415台(10台)※
	自動二輪車	37台
	自転車	100台
工期	建物(予定)	2027年度~2033年度
	関連する基盤整備等(予定)	2027年度~2033年度

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

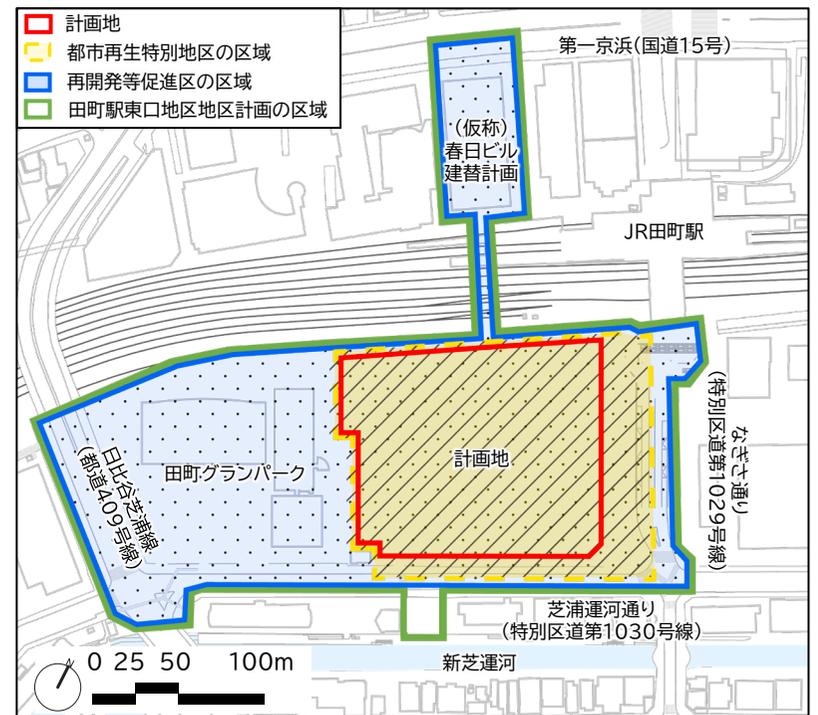
■ イメージパース(北東側より計画建物を望む)



■ 位置図



■ 配置図



■ 開発整備の方針

方針Ⅰ. イノベーション・エコシステムの形成に資する都市機能の導入

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

方針Ⅱ. 駅まち一体の都市基盤の構築

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

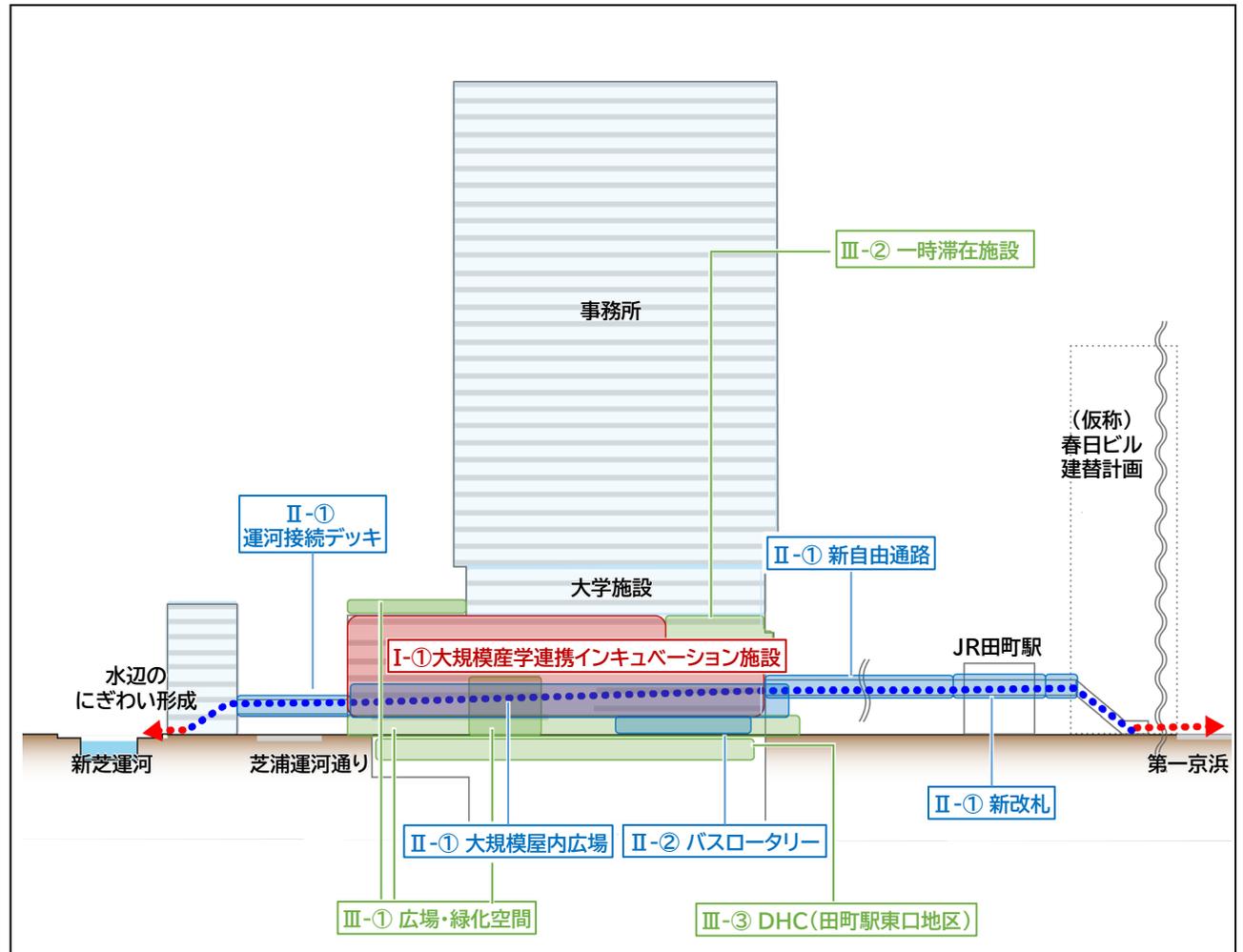
方針Ⅲ. 環境への取組と防災対応力強化

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

■ 平面イメージ



■ A-A' 断面イメージ



■ 上位計画からの要請(導入機能)

国 第6期科学技術・イノベーション基本計画 (R3年3月)

- 社会課題の解決をもたらすスタートアップの創出を実現するため、大学等発ベンチャー創出を促進する環境整備を実施
- 持続的な産学官連携プロジェクトの組成や、多様なステークホルダーの共創の場となるオープンイノベーション拠点整備等を推進

都 Global Innovation with STARTUPS (R4年11月)

- 10×10×10のイノベーションビジョン(グローバル×10:東京発ユニコーン数5年で10倍、裾野拡大×10:東京の起業数5年で10倍、官民協働×10:東京の協働実践数5年で10倍)
- 東京は知の拠点である大学が集積、スタートアップ創出・育成には大学との連携が極めて重要

東京ベイeSGまちづくり戦略2022(R4年3月)

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

「未来の東京」戦略 version up 2024(R6年1月)

- 全国大学と連携したスタートアップ支援を展開、官民協働でスタートアップの成長を後押し

区 第四次港区産業振興プラン (R6年3月)

- 港区立産業振興センターをハブに区内に数多く集積する企業や大学・研究機関等の共創パートナーとの連携により、スタートアップへの多面的な支援を構築

■ 日本のイノベーションに関する課題・現状

- 23年12月時点で評価額1,000億円を超える国内スタートアップ(SU)8社のうち5社を大学発SUが占め、大学発SUはユニコーンの有力な輩出源といえる
- 世界最大のイノベーション創出国・アメリカに比して、日本は特許出願数では差がなく同等の研究成果を挙げていると言えるが、研究成果を基に起業することが一般的な大学発SUの設立数は少ない

⇒現状:日本では大学が有する豊富かつ有望な研究成果をビジネス化できていない

▼国内主要大学※1による特許登録数の日米比較 (件)



※1 以下資料を基に日米の特許登録件数上位100大学を抽出(出典)NAI「TOP100 U.S. universities granted U.S. utility patents」、特許庁「特許行政年次報告書2023年版」を基に作成

▼大学発SU設立数の日米比較 (社)



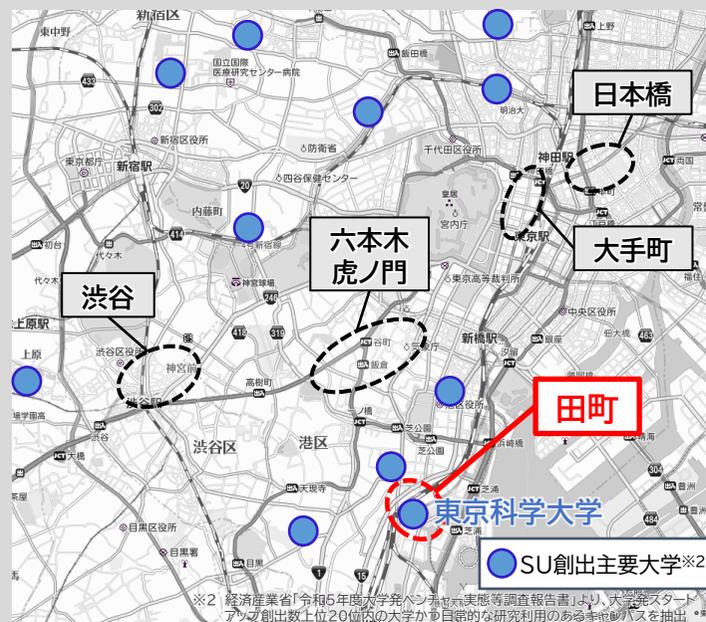
79%が研究成果を基に起業

■ アメリカ ■ 日本

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

■ 田町駅周辺エリア及び計画地のイノベーションに関するポテンシャル

- 田町駅周辺エリアはSU創出のための技術・人材の供給源となるSU創出主要大学※2である東京科学大学が立地
 - 京成本線や都営浅草線及び羽田空港アクセス線(仮称)等の成田空港・羽田空港との接続性やリニア中央新幹線始発駅となる品川駅との近接等、国内外・都心部への高い交通利便性を有する
 - 大学キャンパスに加え、既存のSUのほか、港区立産業振興センターや田町駅西口駅前地区等のSU支援施設が集積
- ⇒田町駅周辺エリアの立地及び産学連携を活かしたイノベーション・エコシステムの形成が可能



東京科学大学との強力な連携体制を活かした、大学発スタートアップ支援のためのインキュベーション施設の整備により、国内大学の豊富かつ有望な研究成果をビジネスにつなげ、イノベーション・エコシステムの中核としての役割を本地区が担う

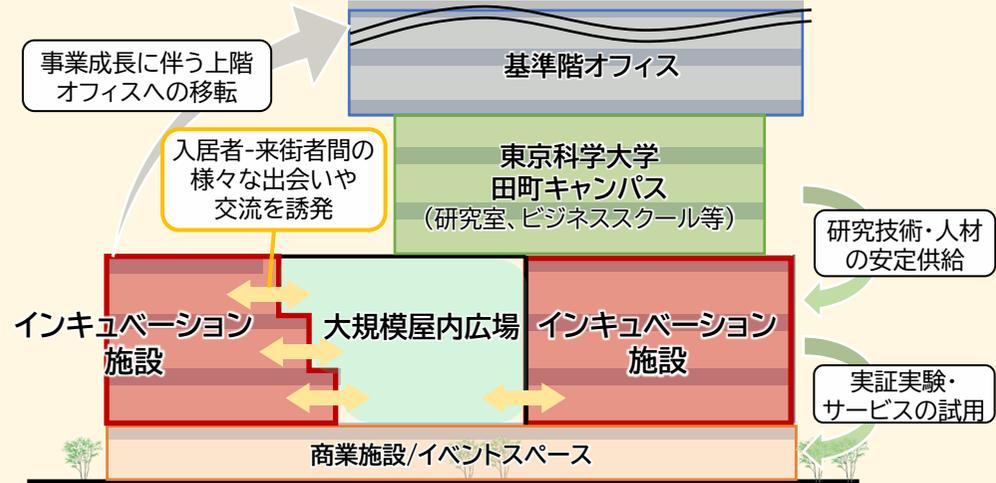
① 大学発スタートアップ支援のためのインキュベーション施設の整備及び支援体制の構築

【取組・整備内容】

- 大学発スタートアップ(SU)を主な支援対象とした国内最大級のインキュベーション施設(約16,000㎡)を整備
- 大規模屋内広場をデモンストレーションやショーケースの場として広く一般に公開し、製品・サービスを気軽に体験できる環境を創出
- 全国の大学、民間企業や行政と連携したSU支援体制の構築により、大学の有する医学・工学等の研究成果を迅速にビジネス化

インキュベーション施設(約16,000㎡)

■断面レイアウトイメージ



■整備機能イメージ



インキュベーション施設運営法人

インキュベーション施設の運営や管理のほか、大学との連携を活かしたソフト施策を展開

運営体制



研究・ビジネス化連携

資金援助

研究者・起業家の供給

SU支援プログラムの提供

企業とのマッチング

各SUの参加を誘導

SU支援者とのマッチング

GTIE(Greater Tokyo Innovation Ecosystem)

「世界を変える大学発SUの創出」を目指す大学発SU共創プラットフォーム

主幹機関



他、2大学

参画機関

【共同機関(18団体)】

大学(14校)

研究機関等(4社)

【幹事自治体・協力機関(100団体以上)】

東京都等の自治体、本事業者含む民間企業 等

取組例

• 大学との基礎研究と事業化の間にあるギャップを埋めるため、研究技術の技術移転や研究者の起業を促す「GAPファンド」の運営

大学発スタートアップを目指すチームを支援

資金提供
伴走支援
経営者候補人材の紹介



- アントレプレナーシップ育成プログラム
- 様々な事業主体との協働イベント 等

(仮称)田町イノベーションコンソーシアム

田町エリアのイノベーション加速を目的にイベント等の施策を行うコンソーシアム

事務局



会員60団体

事業会社(30社)

VC等のSU支援者(20団体)

スタートアップ(10社)

取組例

- 生活者(エンドユーザー)を巻き込み、実生活に近い場で製品・サービスの検証を行い、ビジネス化を加速
- 企業、SU、大学関係者とのマッチングイベント、勉強会
- アントレプレナーシップ育成プログラム実施によりSU人材の育成を強化 等

田町会ミライ塾(アントレプレナーシップ育成プログラム)



Tokyo Innovation Base

世界中のイノベーションの結節点を目指し、イベント開催等を通じて多様なプレイヤーが交わる場



■ 上位計画からの要請(基盤)

国 都市再生緊急整備地域(品川駅・田町駅周辺地域)の地域整備方針 (R3年8月)

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

都 新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針(駅とまちが一体となる都市づくり) (R6年3月)

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

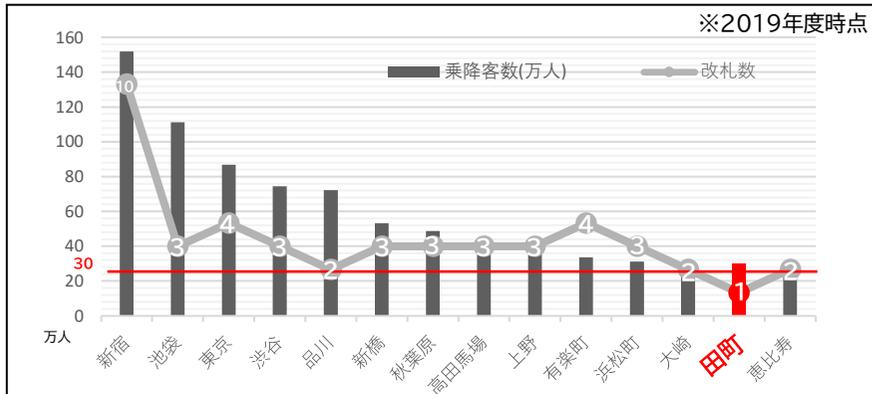
区 港区街づくりマスタープラン(芝浦港南地区) (H29年3月)

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

■ 本地区の課題

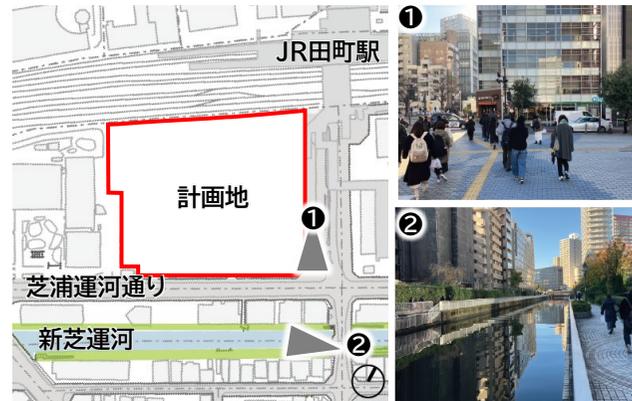
① JR田町駅の東西自由通路の混雑

- ・今後、本開発を含むJR田町駅周辺開発により乗降客数の増加が見込まれており、混雑が生じることが予測される。
- ・乗降客数約30万人/日※以上の山手線停車主要駅において、唯一改札が1ヶ所しかない。



② 駅から運河へ至る歩車分離された動線の未整備

- ・山手線駅から最も至近にある新芝運河及び運河沿いの遊歩道は、広幅員の芝浦運河通りや建築敷地等により遮られ、日常的な利便性に欠ける。



③ 駅前の歩行者ネットワークの未整備

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



閉鎖管理が求められる学校施設

④ 芝浦運河通りの企業バス停留

- ・車道上に企業バスが数分間乗車待ちしており、車両の円滑な通行を阻害している。
- ・ピーク時には1時間に35台の企業バスが発着し、バスの待機行列(ピーク時約1200人)により歩道が混雑している。



停留する企業バスを追い越す企業バス



混雑する東西自由通路



東西自由通路のみに面する改札

① まちの東西や周辺市街地、運河をつなぐ駅周辺の歩行者ネットワーク整備

【取組・整備内容】

- 既存の東西自由通路の品川方面に新たな自由通路及び改札(a)を整備し、歩行者交通量の分散と、まち全体の利便性及び回遊性を向上
- 計画地を斜めに貫く大規模屋内広場(b)を整備し、芝浦四丁目方面の歩行者ネットワーク強化と駅前のにぎわい創出に寄与
- 駅から運河までダイレクトにアクセス可能な運河接続デッキを整備し、舟運利用者も含めた利便性の向上や、歩車分離による安全性の向上を図る。災害時は、避難経路や物資運送経路としても活用し、地域の防災対応力を強化する。



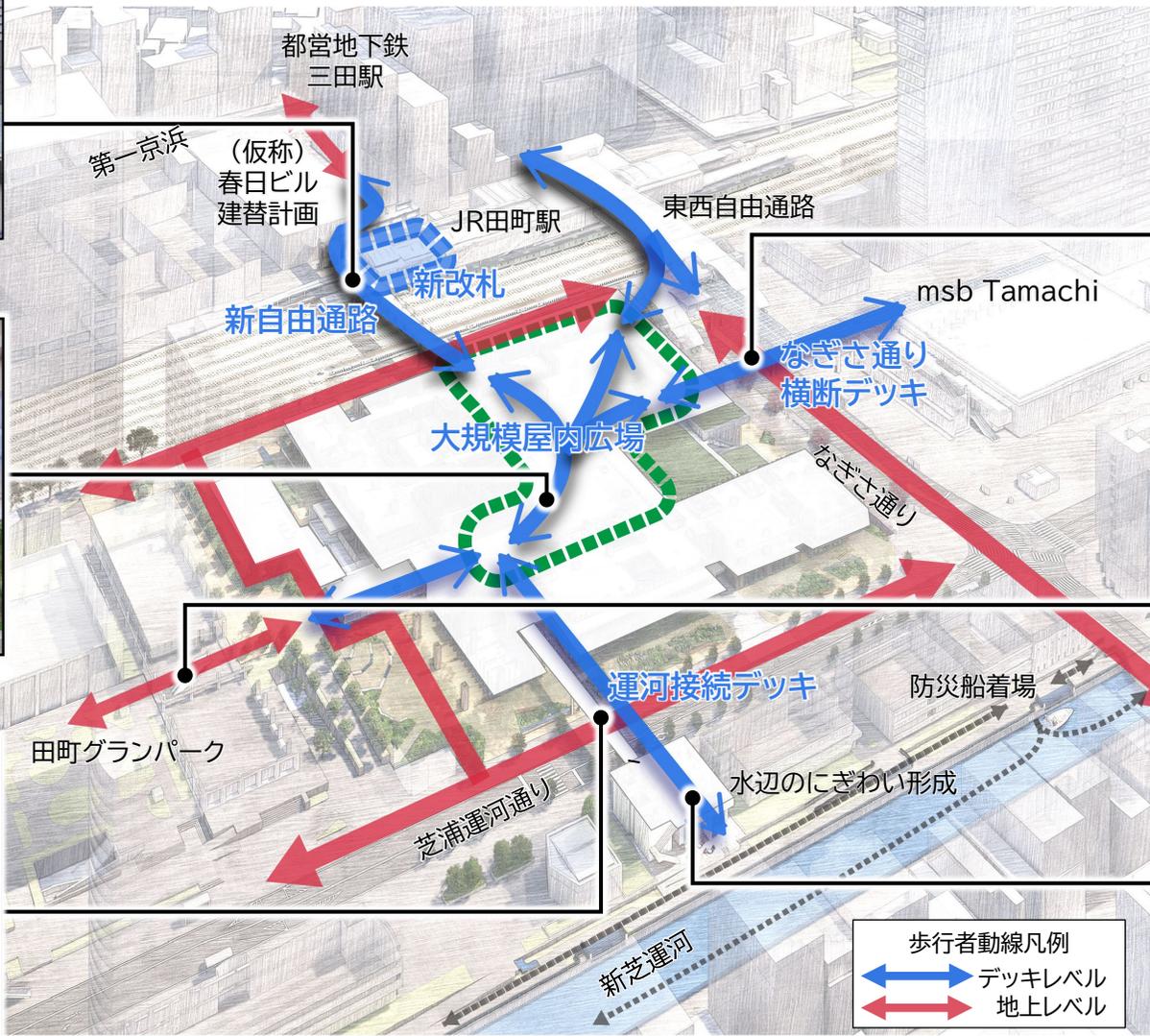
a. 既存の東西自由通路の品川方面に新たな自由通路及び改札を整備



b. 計画地を斜めに貫く大規模屋内広場(動線兼広場)を整備



c. 駅から運河までダイレクトにアクセス可能な運河接続デッキを整備



なぎさ通り横断デッキを整備



田町グランパークと接続する歩行者空間



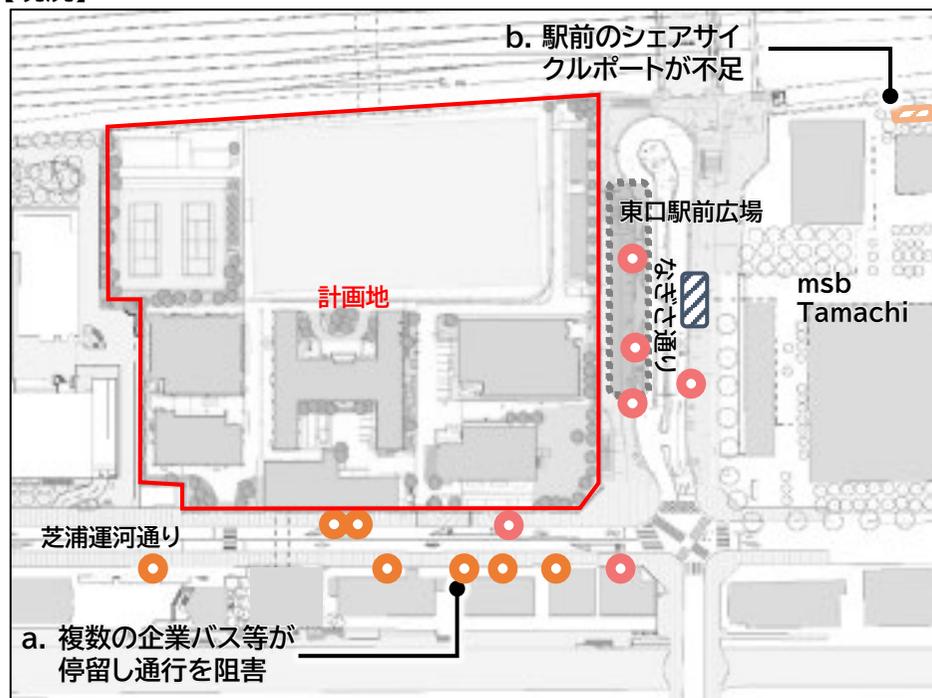
水辺のにぎわい形成

② 道路交通環境の改善と駅前交通結節機能の強化

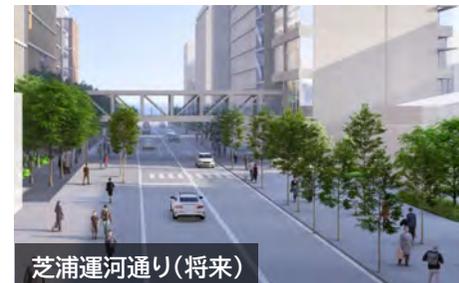
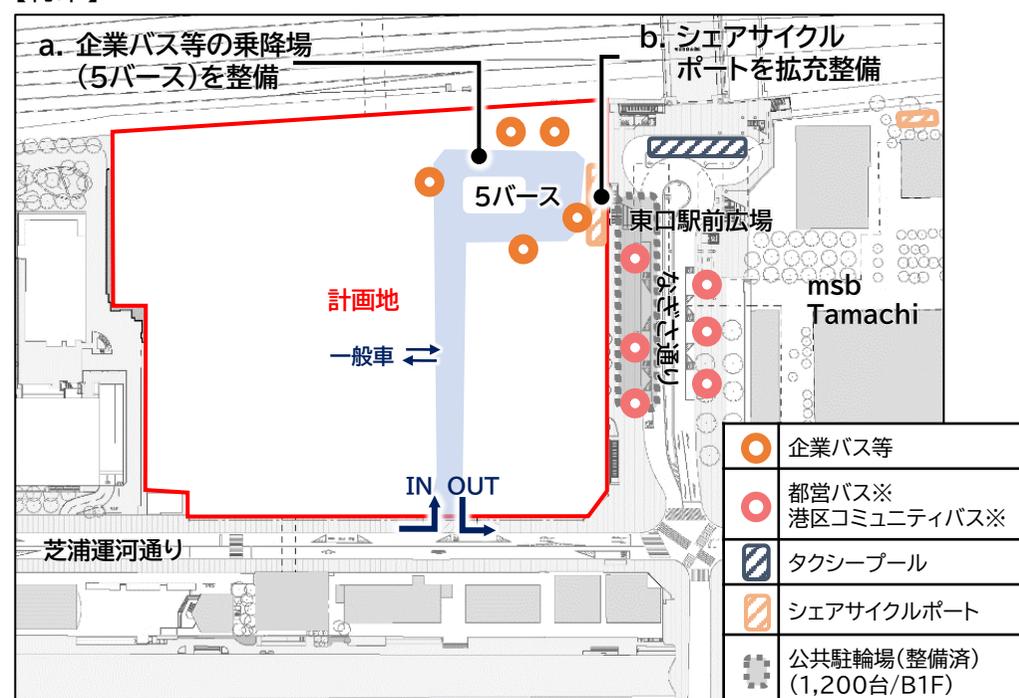
【取組・整備内容】

- 民有地を活用した企業バスロータリーやシェアサイクルポートの整備により、芝浦運河通りの交通環境の改善と東口駅前交通結節機能を強化
- 芝浦運河通りに停留する複数の企業バス等の乗降場5バースを計画地内に整備し、芝浦運河通りの交通環境を改善
- 東口駅前広場近傍に、シェアサイクルポートを整備し、駅前交通結節機能を強化
- 企業バスは将来的に集約化(共同運行)し、空いたスペースを次世代モビリティの乗降施設として利用することを検討

【現況】



【将来】



※都営バス・港区コミュニティバス(ちいばす)については、他事業者にて整備中の東口駅前広場に集約予定(各バースの配置等は今後調整予定)
また、芝浦運河通り沿いにバス停を設けているお台場レインボースタップ及び高速バスの乗降場については、関係事業者と今後連携及び調整予定

① まちに開かれたにぎわい、交流や憩いを促す多様な緑化・広場空間の創出

【取組・整備内容】

- 体感的に自然を感じることができる緑化・広場空間を整備
- 生物多様性を育む多様な生息空間の整備とエコロジカルネットワークの強化
- 山手線の駅前に大規模な緑化ネットワークを構築
- 「優良緑地確保計画認定制度」(令和6年度施行/国交省)において、ランク★★★取得をめざす

■体感的に自然を感じることができる緑化・広場空間(緑化面積:計約8,700㎡)を整備

【現況】芝浦港南地区の玄関口に位置しているが、現状閉鎖管理が求められる学校施設として利用されているため、地域に開かれた広場が整備されていない。

【計画】訪れる人が視覚や聴覚等体感的にみどりを感じ憩い、潤える、まちに開かれた段丘状の広場や歩道沿い(計約280m)の広場状空地等を整備。高木から地被類まで常緑落葉(約70種)をバランスよく配置し、街に季節感と豊かな多様性をもたらす計画とする。



① 芝浦運河通り



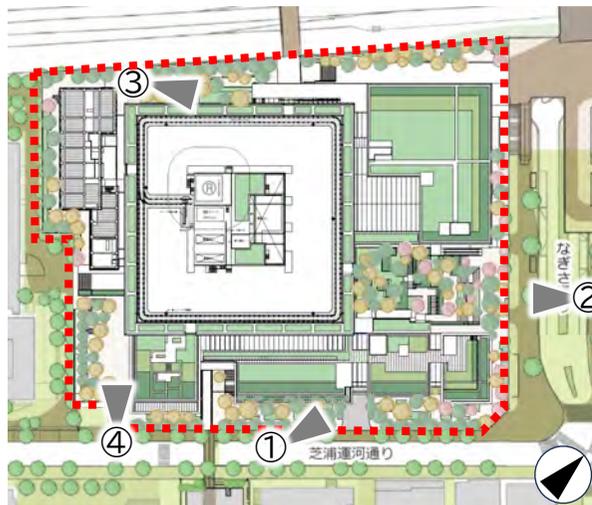
① 緑のエントランス

約280mの沿道緑化空間



② 緑の丘

訪れる人々が体感的にみどりを感じる段丘状の広場



③

②

④

① 芝浦運河通り



③ エデュケーショナル・ガーデン

子どもたちの環境教育場にもなる遊び場



④ イベント広場(グリーンウォール)

巨大なグリーンウォールを施したイベント広場

① まちに開かれたにぎわい、交流や憩いを促す多様な緑化・広場空間の創出

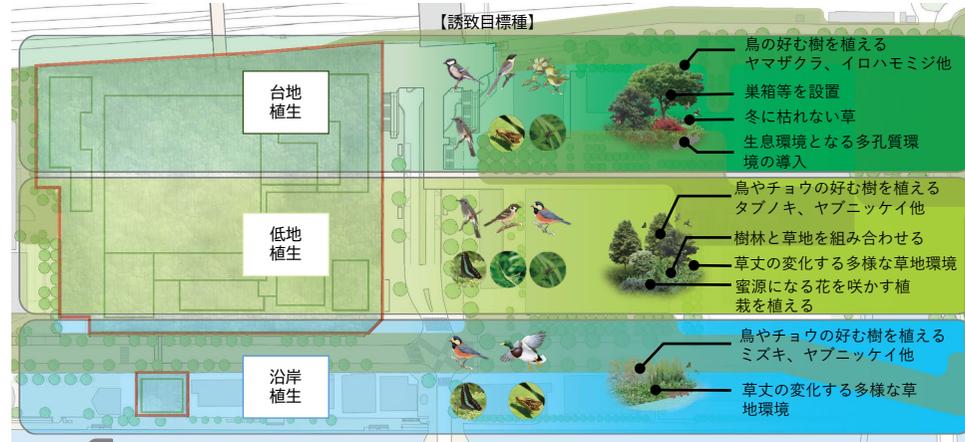
■生物多様性を育む多様な生息空間の整備とエコロジカルネットワークの強化

【現況】湾岸エリアは近世までは海とみどりが接し豊かなエコトーンが形成されていたが、現代では埋立が進み生物多様性に乏しい。

【計画】地形的特性(台地～低地～沿岸)や周辺地域の潜在自然植生をベースに環境変化に富む多様な生物の生息空間(エコトーン)を計画。環境教育にも配慮。チョウ類やバッタ類等の移動可能な距離に緑地を計画し、エコロジカルネットワークを強化。



(出典)至文堂 日本植生誌



誘致目標種に配慮した植栽計画

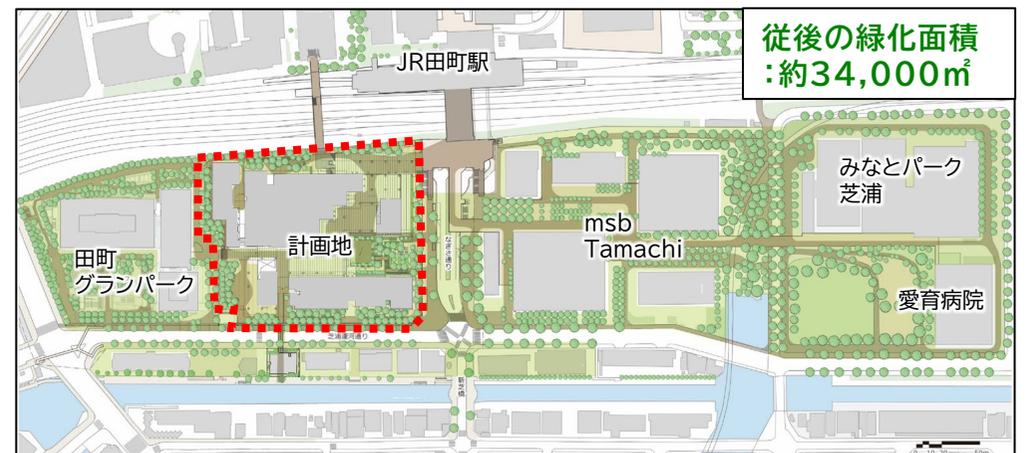
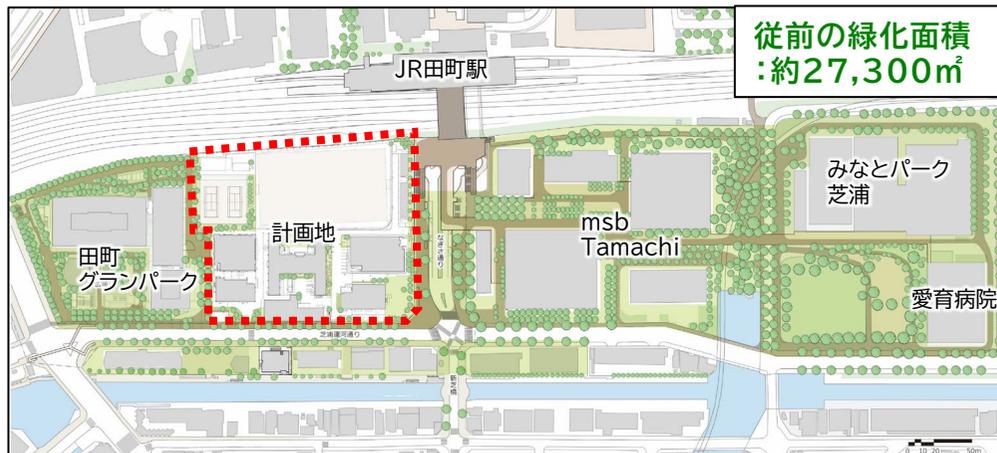


生物(鳥や昆虫等)のための人が立ち入れないサンクチュアリ

■山手線の駅前に大規模な緑化ネットワークを構築

【現況】芝浦港南地区は港区全体と比べて緑被率が低い。現在の敷地はみどりが不足し、msb Tamachiや田町グランパークとの一体的な緑化空間が形成されていない。

【計画】山手線の駅前に誰でも利用可能な約8,700㎡の緑化空間を整備。これまでの開発と合わせて、駅前において約34,000㎡ものみどり・自然を感じながら回遊できる緑化ネットワークを完成。



② 地域を支える防災対応力強化に向けた取組

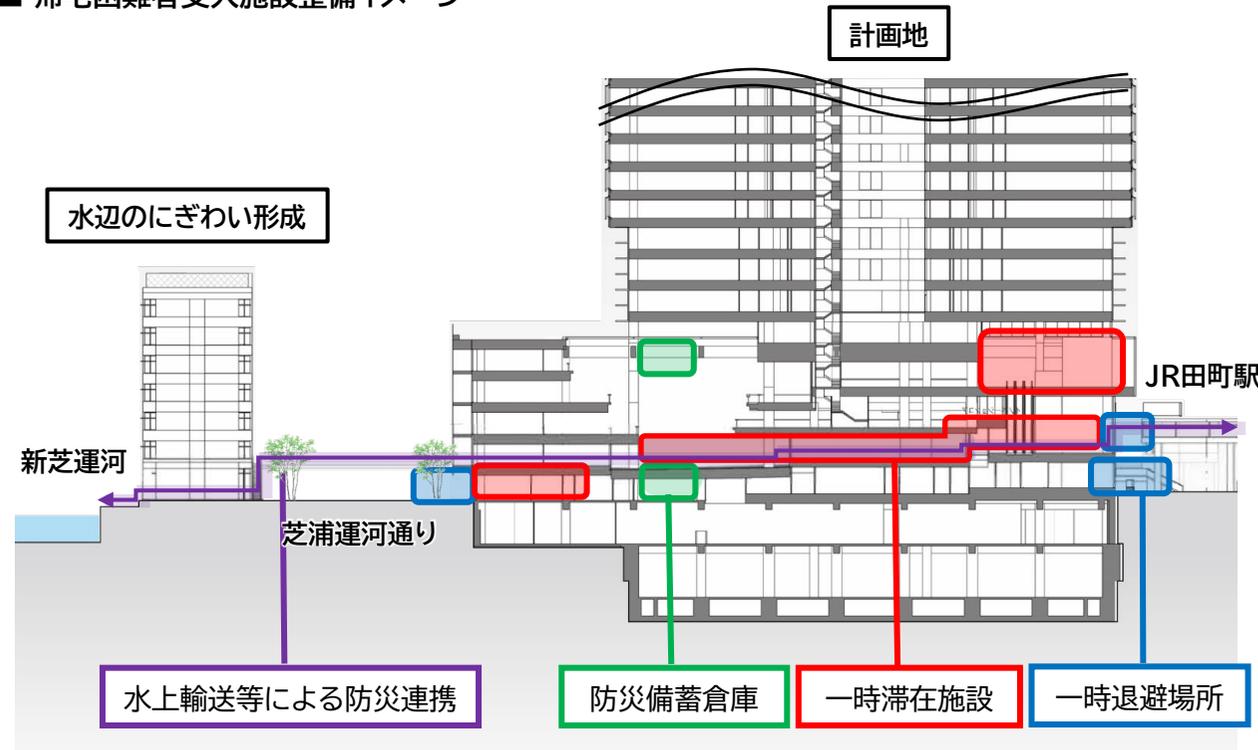
■ 帰宅困難者支援機能の整備

- ・ 駅前の交通結節拠点として、発災時の退避経路を確保するとともに、外構部に設ける広場空間を活用し屋外一時退避場所(約2,500㎡)を新たに確保する。事務所就業者は建物内に留まることを可能とし、来街者に対しては約2,800人分(約4,700㎡)の一時滞在施設及び3日分の受入れに備えた防災備蓄倉庫を整備する
- ・ 新芝運河(防災船着場)から計画地・JR田町駅・隣接街区(msb Tamachi)をデッキレベルで接続することにより、救援物資等の水上輸送を円滑に行う等、防災連携機能を強化する
- ・ 「田町駅周辺都市再生安全確保計画」の策定について田町駅周辺開発事業者や港区と連携するとともに、エリアマネジメント推進法人を設立し、地域一体となった防災避難訓練の実施や発災時の被害情報の提供等を実施し、田町駅周辺の防災対応力強化を図る

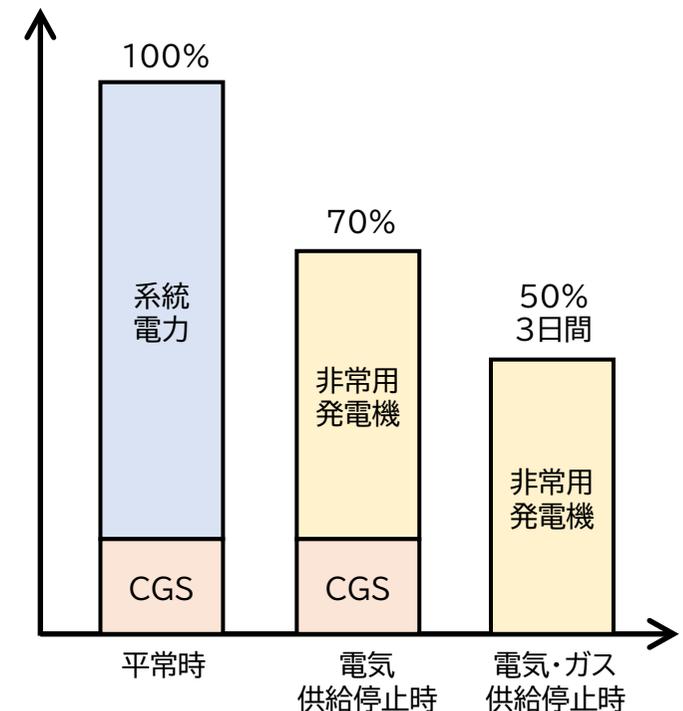
■ 自立・分散型エネルギーシステムの導入

- ・ 災害時においても安定的なエネルギー供給を実現するため、コジェネレーションシステムや非常用発電機等の整備を行うとともに、地域冷暖房事業者との連携により災害時の熱供給を行う
- ・ 発災時には一時滞在施設や防災センター等に優先的に電力を供給する
- ・ BEMS等を活用したエネルギー管理を通じ、地域冷暖房計画区域全体の省エネ性能を継続的にアップデートする

■ 帰宅困難者受入施設整備イメージ



■ オフィスの電力供給目標



③ 環境負荷低減に向けた取組

■ 建物の総合的な環境性能の向上

- ・ 高効率の設備機器の導入や熱負荷の低減に配慮した外装計画の採用等により、建物の省エネルギー化やエネルギー利用の効率化等を図る
- ・ 事務所用途部分でZEB Readyの基準を達成し、地区全体における一次エネルギー消費量については、ZEB Orientedの基準でそれぞれの用途別に算出した一次エネルギー消費量の合計以下をめざす
- ・ CASBEE Aランクを達成するとともに、Sランク相当の環境性能を有する施設計画をめざす

■ エネルギーの面的利用の促進

- ・ DHC第二プラントを新設し、CGSを併用した自立・分散型エネルギーシステムを構築する
- ・ 第一・第二プラントを交互に機器更新することにより、街区全体のエネルギー効率をスパイラルアップする

■ ゼロエミッション東京の実現に向けた取組

- ・ 事務所用途におけるCO2排出原単位は48kg-CO2/m²・年をめざすとともに、計画建物において使用する電気は100%再生可能エネルギー由来とすること等により、CO2排出量の更なる削減を図る。再生可能エネルギー由来の電気の調達に際しては、再生可能エネルギーの利用拡大に貢献するよう、オフサイト PPA 等の活用等も含めて、状況に応じた最適な調達方法を検討する
- ・ 特定開発区域等脱炭素化ガイドラインに即した計画として、脱炭素エネルギー(熱)を利用するための設備導入の検討に加えて、今後の社会状況の変化や技術革新を踏まえ、新たな省エネルギー技術の積極導入やカーボンニュートラルなエネルギーの採用等(熱供給事業者との協働検討を含む)を一層推進し、ゼロエミッション東京の実現をめざす
例)提案事業者による太陽光発電事業等再生可能エネルギー事業への参画や、本地区のエネルギー事業者との共創構築等の推進
- ・ 東京都建築物環境計画書制度における建設時のCO2排出量の把握・削減をはじめとした各評価項目において段階3をめざす
- ・ 東京都建設リサイクルガイドライン(民間事業版)(令和6年4月1日適用)を踏まえ、建設副産物のリサイクル等に積極的に取り組む
また、令和6年度東京都環境物品等調達方針(公共工事)を参考に、環境物品等の使用の推進及び環境影響物品等の使用抑制に努める

■ 環境負荷低減の取組イメージ

自然エネルギーの活用

- ・ 次世代型ソーラーセル等の最新最適な技術を活用した太陽光発電設備
- ・ 太陽熱利用
- ・ 外気冷房・昼光利用・自然換気

水資源の有効活用

- ・ 雨水利用
- ・ 節水型衛生器具の採用
- ・ 厨房排水の再生水利用

ヒートアイランド現象の抑制

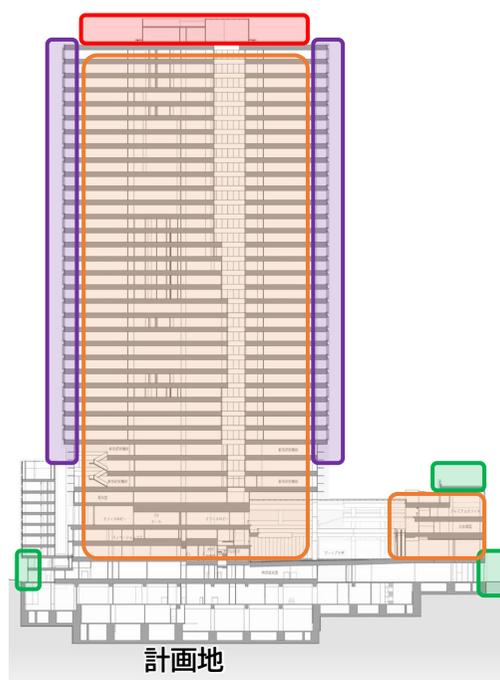
- ・ 屋上緑化・壁面緑化
- ・ 敷地内の緑化
- ・ 保水性舗装等による温度上昇抑制
- ・ レインガーデンや日よけ等によるクールスポットの創出
- ・ 地域冷暖房の導入による排熱抑制
- ・ 建物配置・平常の工夫による風通し対策
- ・ 屋外機の適正配置による排熱温度抑制
- ・ 冷却塔による潜熱利用

効率化、省エネルギー化・低炭素化

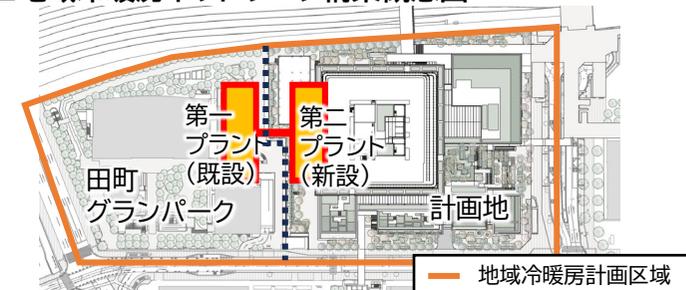
- ・ エネルギーマネジメントシステム
- ・ 高効率地域熱源プラント設置
- ・ 高効率CGSの導入
- ・ 大温度差送水+VWV(変流量制御)
- ・ CO2センサーによる外気導入量制御
- ・ VAV(変風量制御)
- ・ 人感・昼光センサーによる照明制御
- ・ 高効率LED照明器具
- ・ EVのVVVF制御
- ・ 蓄熱槽、デマンド制御の導入
- ・ 電気自動車等の充電設備の設置

熱負荷の低減

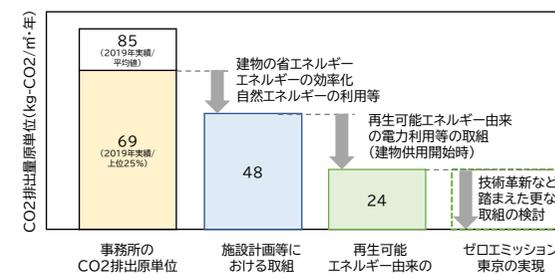
- ・ 高遮熱・高断熱な性能を有する外装計画



■ 地域冷暖房ネットワーク構築概念図



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



景観形成方針

遠景 駅前拠点にふさわしい都市景観の形成

- 【基本方針-1】 田町駅周辺の高層建物群と調和する高層部のデザイン
- 【基本方針-2】 隣棟間隔への配慮と芝浦・港南地域の玄関口としての景観形成



近景 場所の特性や個性を活かした魅力ある景観の形成

- 【基本方針-1】 地区をつなぐ歩行者ネットワークの強化
- 【基本方針-2】 新芝運河沿いの水辺の特性を活かした景観の形成
- 【基本方針-3】 まちに開かれたオープンスペース



中景 周辺の街並みやにぎわいとの連続性・調和

- 【基本方針-1】 駅前地区にふさわしい印象的でにぎわいのある景観の形成
- 【基本方針-2】 周辺の街並みと連続・調和するヒューマンスケールな景観の形成



夜景 周辺と調和しながらエリアの特性を活かした夜間景観の創出

- 【基本方針-1】 駅前地区にふさわしい街と調和した夜間景観の形成

