

都市再生特別地区（霞が関・虎ノ門地区）  
都市計画（素案）の概要

中央日本土地建物株式会社  
東洋不動産株式会社

# 計画概要

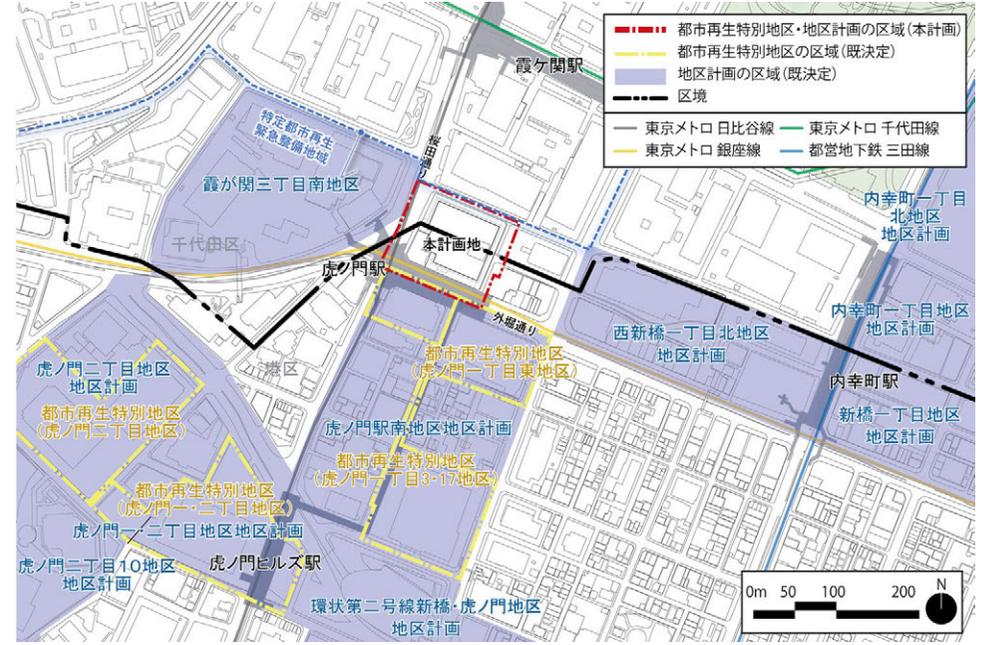
## ■計画概要

|                    |                              |                          |                      |
|--------------------|------------------------------|--------------------------|----------------------|
| 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    |                          |                      |
| 地域地区               | 商業地域／防火地域／駐車場整備地区            |                          |                      |
| 指定容積率              | 800%                         |                          |                      |
| 指定建ぺい率             | 80%                          |                          |                      |
|                    | 地区全体                         | A地区                      | B地区                  |
| 区域面積               | 約1.4ha                       | 約1.2ha                   | 約0.2ha               |
| 計画容積率              | 約1550%                       | 約1600%                   | 約1000%               |
| 敷地面積               | 約8,070㎡                      | 約7,320㎡                  | 約750㎡                |
| 延べ床面積<br>(容積対象床面積) | 約161,200㎡<br>(約124,620㎡)     | 約151,800㎡<br>(約117,120㎡) | 約9,400㎡<br>(約7,500㎡) |
| 主要用途               | 事務所、店舗、<br>ビジネス支援施設、<br>駐車場等 |                          | 事務所、店舗等              |
| 最高高さ               | 約179m                        |                          | 約60m                 |
| 階数                 | 地上28階、地下4階                   |                          | 地上12階、地下2階           |
| 駐車台数               | 自動車（うち荷捌き）                   | 296台（16台）                | A地区に隔地整備             |
|                    | 自動二輪                         | 12台                      | —                    |
|                    | 自転車                          | 61台                      | —                    |
| 工期（予定）（新築～竣工）      | 2031年度～2036年度                | 2026年度～2029年度            |                      |

## ■配置図



## ■位置図



## ■イメージパース（計画地南西側から）



# 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

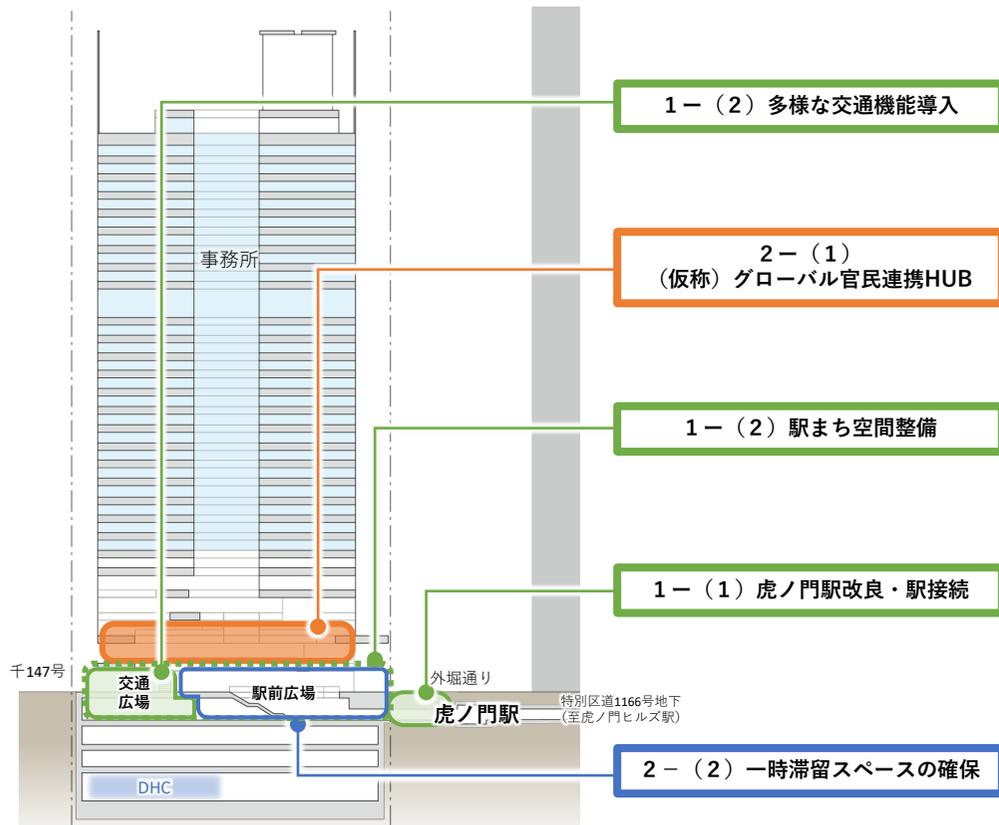
## 2 地域の個性を伸ばし、国際競争力向上に資する都市機能の導入

- (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

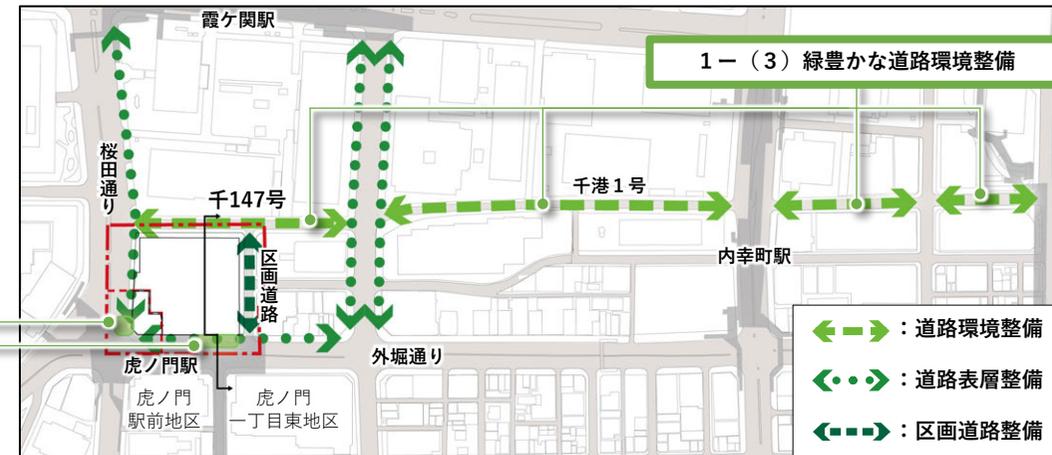
## 3 環境への取り組みと防災機能強化

- (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



# 霞が関・虎ノ門地区の特性・位置づけ

歴史

- 江戸城の玄関口であった「虎御門」跡及び水と緑の景観が形成されていた江戸城外堀跡としての歴史性を有する。
- 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、当地区の歴史性が感じられる空間が失われた。

## 中原街道へとつながる交通の要衝 「虎御門」

- 当地区は江戸城外堀跡に位置しており、江戸六口の一つとして四神相応の白虎にあたる「虎御門」に隣接していた。
- 「虎御門」は江戸城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、人々の往來の要衝としてにぎわいを見せていた。

○江戸に至る街道筋



○虎ノ門遺址



## 社会課題に対応する都市インフラであり、水と緑の景観を形成した外堀

- 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。
- かつて計画地に近接していた「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。
- 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。



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?tilcod=000000013-00042280>)



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/>)

まちづくりの経緯

- 虎ノ門駅南側の区域は平成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、先行開発において、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。
- 本計画地が位置する虎ノ門駅北側周辺についても令和5年の特定都市再生緊急整備地域の区域拡大に伴い、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。

○虎ノ門地区周辺における基盤整備内容

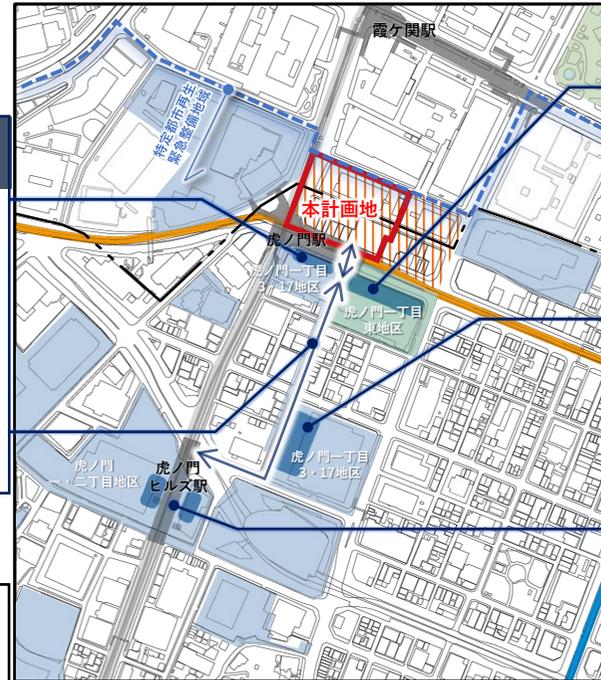
### 虎ノ門一丁目3・17地区



- 虎ノ門駅駅前広場の整備
- 虎ノ門駅南側ホーム拡幅
- 虎ノ門ヒルズ駅と虎ノ門駅を繋ぐ地下通路の整備



- ：周辺開発（完了済み）
- ：周辺開発（都決済み）
- ：特定都市再生緊急整備地域令和5年拡大範囲



### 虎ノ門一丁目東地区



- 虎ノ門駅南側地上・地下駅前広場整備
- 虎ノ門駅南北を結ぶ地下歩行者通路整備

### 虎ノ門一丁目3・17地区



- 地上駅前広場・BRTが停留するバスターミナルの整備

### 虎ノ門一・二丁目地区



- 虎ノ門ヒルズ駅前広場の整備

# 霞が関・虎ノ門地区の特性・位置づけ

国

## 【緊急整備地域の地域整備方針】 (2023)

[環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木]

- 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
- 緑豊かな地域特性を生かしたうまいのある都市空間を形成
- 虎ノ門駅周辺の交通結節機能の強化

都

## 【2050東京戦略～東京もっとよくなる～】 (2025)

- 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」を大切に空間があふれる、成長と成熟が両立した都市
- 人や暮らしを大切に、ウェルビーイングを高めるまちづくりを進めていく
- 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
- 乗り換えしやすい交通結節点の形成
- 既存ストックの活用により、誰もが安心して生活できる住まいを供給
- まちのシンボルとなる緑豊かな空間の創出

## 【都市づくりのグランドデザイン】 (2017)

[赤坂・六本木・虎ノ門]

- 国際色豊かな(中略)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
- 駅を中心とした交通結節機能の強化
- 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

## 【都市計画区域の整備、開発及び保全の方針】 (2021)

[六本木・虎ノ門]

- 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、広がりや厚みのあるみどりを形成
- 国際的な生活環境を備えたビジネス・交流の拠点を形成

## 【東京グリーンビズ「東京都の緑の取組」Ver.3】 (2025)

### ○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

### ○まちのシンボルとなる緑豊かな空間の創出

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

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

### ○まちづくりに合わせた、まちなかの緑の創出

民間開発における緑化を促進

千代田区

## 【都市計画マスタープラン】 (2021)

- 緑豊かで風格と親しみ、賑わいを感じるまち

## 【緑の基本計画】 (2021)

- 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
- 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

港区

## 【まちづくりマスタープラン】 (2017)

[芝地区]

- 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
- 交通機能の拡充を契機とした国際ビジネス交流拠点の形成

## 【緑と水の総合計画】 (2019)

- 緑と歴史が感じられる空間づくり
- 水施設が、歴史的なつながりを持つ場合には、歴史的背景を生かした計画となるよう誘導
- 民間主導による質の高い緑と水の創出・活用

## 【新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン】 (2019)

- 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
- 歴史的な地形を残している貴重な愛宕山の緑を保全し、芝公園や日比谷公園など周辺とつながる緑のネットワークを形成
- 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
- 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
- ラボ、ラウンジ、カンファレンスなどを整備し、(中略)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

# 霞が関・虎ノ門地区の課題

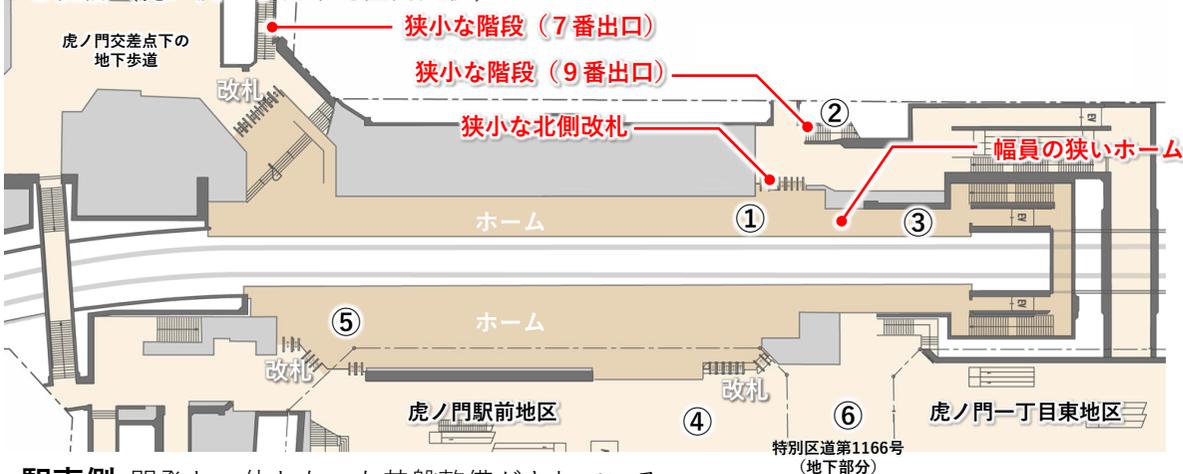
## 課題① 虎ノ門駅北側の混雑、狭小な駅空間

- 虎ノ門駅南側では駅まち一体の整備が進んでいるが、虎ノ門駅北側は未整備の状況である。
- 北東改札付近ではホームやラチ外コンコース、駅出入口等が狭小な空間となっており、**利用者の混雑**がみられ、さらに今後の周辺開発利用者の増加による状況の悪化が懸念される。
- エレベーター等の**バリアフリー動線も不足**している。

**駅北側** 狭小な駅ホームによる鉄道利用者の混雑が生じている。



○従前（虎ノ門一丁目東地区完成後）



**駅南側** 開発と一体となった基盤整備がされている



## 課題② 交通に関する課題

- 計画地周辺では、タクシー乗降場がなく、**外堀通り・桜田通りが交わる虎ノ門交差点付近でタクシーの乗降が発生**している。
- コミュニティバス等の地域交通と地下鉄との乗換利便性の向上が求められている。

## 課題③ 緑のネットワークの断絶、緑・オープンスペースの不足

- 計画地周辺では、緑のネットワークが断絶している。
- 計画地周辺※の緑被率は約9%であり、港区全体の緑被率約22%と比べて非常に低い状況にある。  
（※新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドラインの対象範囲）
- 多様な生物を誘致する圏域から分断されたエリアに位置している。

○江戸城外堀跡の緑のネットワーク



※国土地理院 地理院地図vectorを加工して作成  
(<https://maps.gsi.go.jp/vector/#7/36.104611/140.084556/?ls=vstd&disp=1&d=1>)

## 課題④ 都市機能に関する課題

- 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。

## 課題⑤ 災害対策の必要性

- 桜田通りや外堀通りは緊急輸送道路に位置付けられ、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おり、災害時に緊急車両の通行の妨げとならない歩行者の退避ネットワークの形成が求められている。
- 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。
- 虎ノ門駅北側は敷地が細分化されている。また、築年数50年を超える建物等、建物の老朽化が進行している。

# 霞が関・虎ノ門地区の将来像

## 歴史の継承

江戸の玄関口として人々の往来の要衝であった虎御門や、水と緑の景観を形成した外堀の歴史性を継承する。



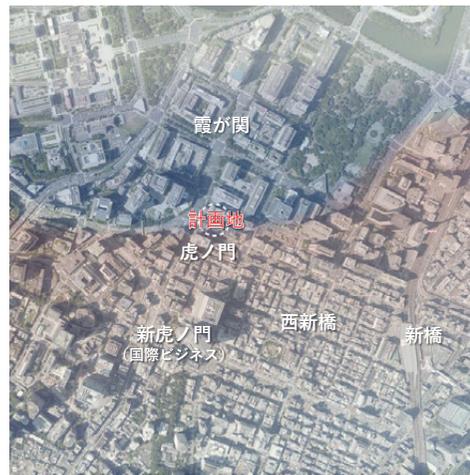
※



※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/>)

## 地域特性

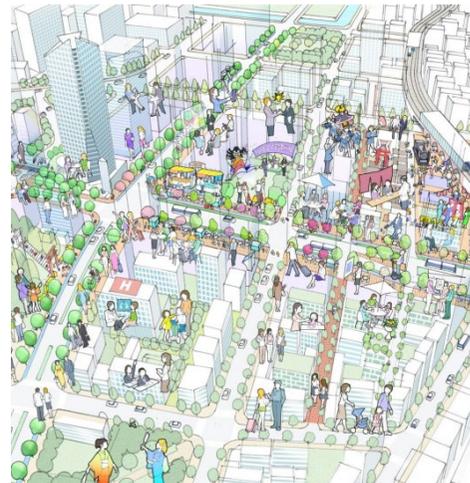
国際ビジネスゾーンが形成されてきた虎ノ門駅南側のエリアや中央官庁街として行政機能が集積する霞が関官庁街などのエリアに近接している。



※国土地理院 空中写真を加工して作成  
(<https://service.gsi.go.jp/map-photos/app/map?search=photo>)

## 上位計画

虎ノ門駅周辺の交通結節機能の強化に加え、都市機能の向上や国際性豊かな交流ゾーンの形成が掲げられている。



※「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」を加工して作成

## 地域課題

虎ノ門駅の混雑を解消し、先行開発により整備された都市基盤と連担する虎ノ門駅周辺のラストワンピースとなる基盤整備が求められる。



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

## 基盤整備の方針

地区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。

- 先行して整備されてきた地下歩行者ネットワークと接続し、霞ヶ関駅方面や内幸町駅方面へとつながる重層的なネットワークを形成。
- 駅や周辺の歩行者混雑の緩和や防災機能の向上等を目的として、先行開発と連坦した駅前広場整備・駅改良を実施。
- 交通結節機能強化に資する多様な機能を備えた、緑豊かで地域のシンボルとなる駅まち空間を整備。

### ■ 駅間歩行者ネットワークの強化

- 道路表層整備・道路環境整備等を実施することで、先行開発と連坦して、駅間歩行者ネットワークの強化を図る。



### ■ 基盤整備と重層的な歩行者ネットワークの形成

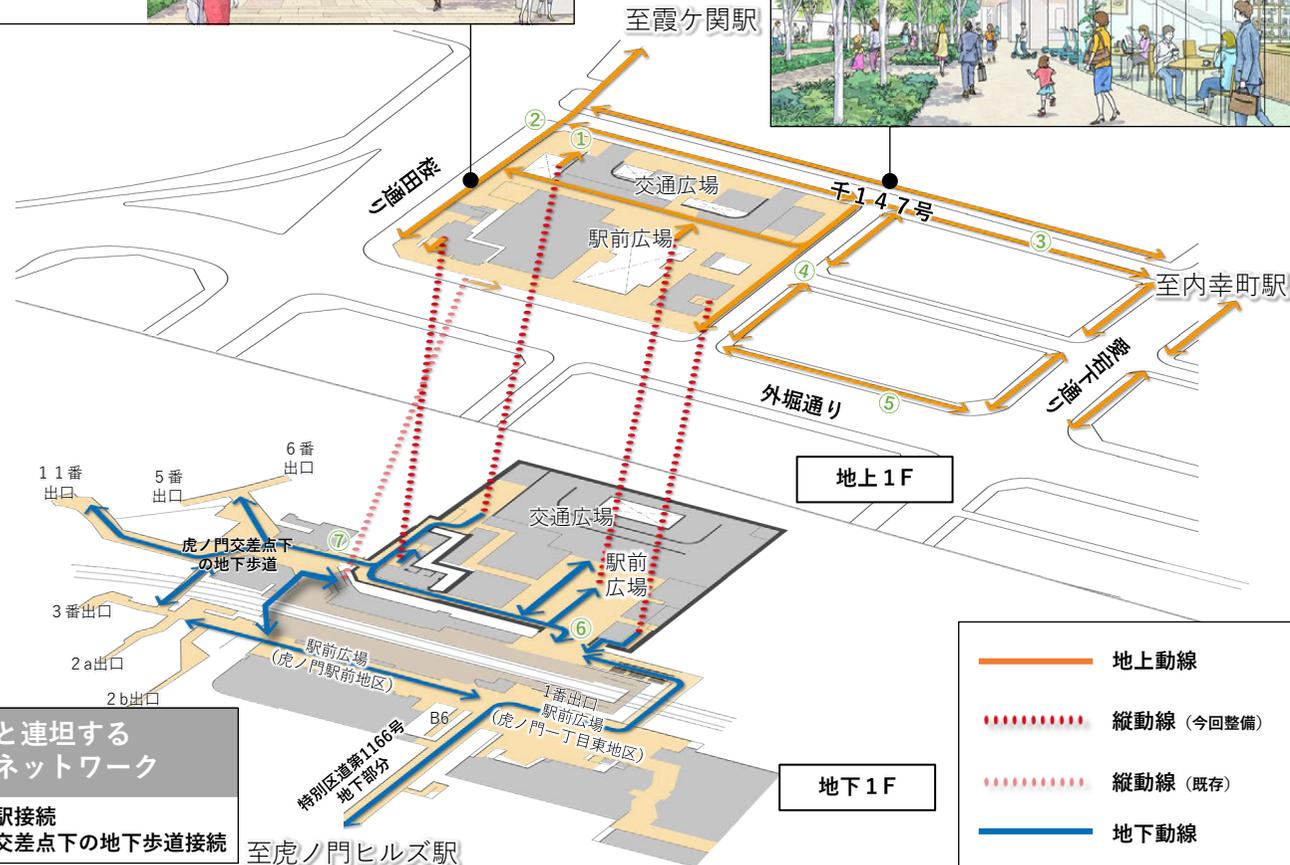
霞ヶ関駅方面へのネットワーク

- ① 霞ヶ関駅方面への出入口新規整備
- ② 道路表層整備



内幸町駅方面へのネットワーク

- ③ 道路環境整備
- ④ 区画道路整備
- ⑤ 道路表層整備

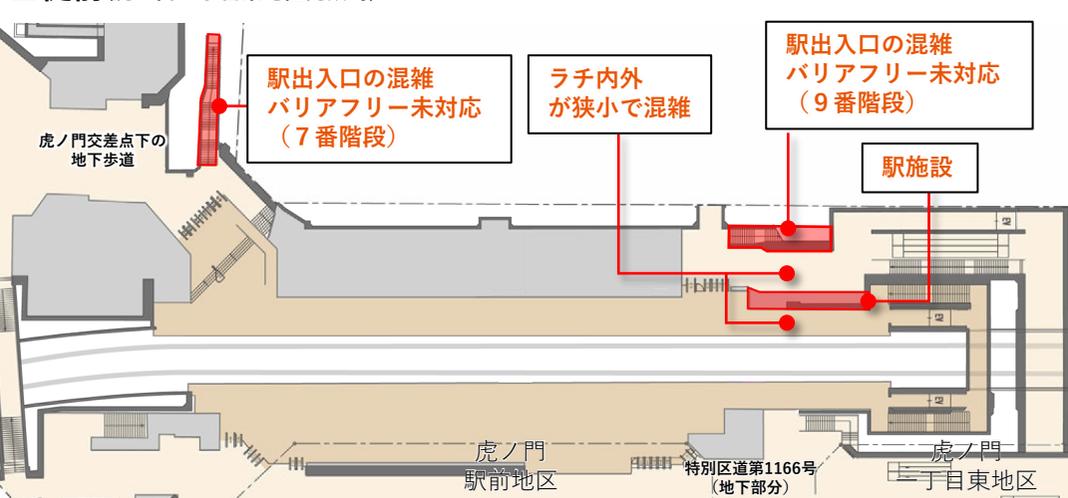


# 1.新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点形成する都市基盤の整備

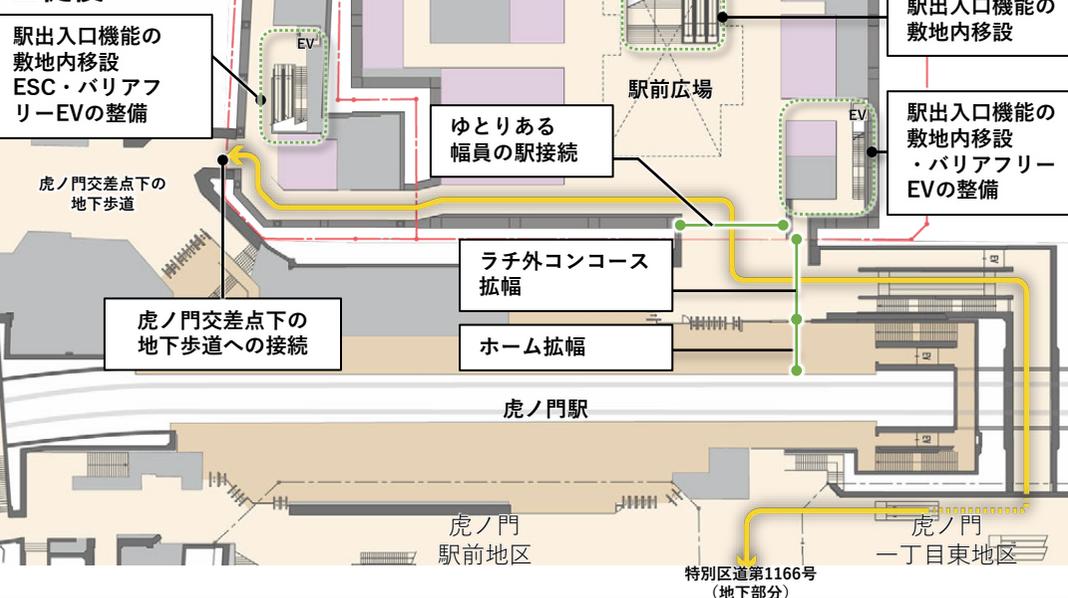
## 1- (1) 駅まち一体の都市基盤整備による、虎ノ門駅周辺のラストワンピースとなる交通結節機能の強化

- ・ 駅出入口及び駅施設の敷地内移設等によって虎ノ門駅北側のラチ外コンコース拡幅・ホーム拡幅等の駅改良を実施。
- ・ 虎ノ門駅や虎ノ門交差点下の地下歩道と接続する、地上に至るバリアフリー動線を計画地内に整備。
- ・ 虎ノ門交差点下の地下歩道と特別区道1166号（地下部分）を計画地内を介して接続し、先行開発により整備されてきた虎ノ門ヒルズ駅からつながる地下歩行者ネットワークを延伸。

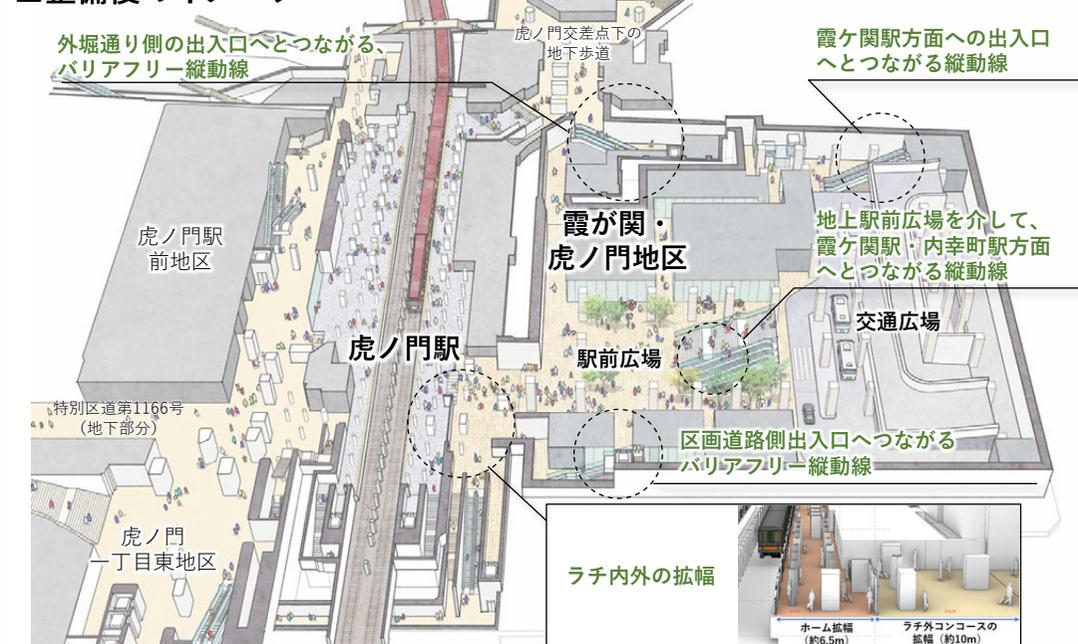
### ■従前(虎ノ門一丁目東地区完成時)



### ■従後



### ■整備後のイメージ



# 1.新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点形成する都市基盤の整備

## 1-(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

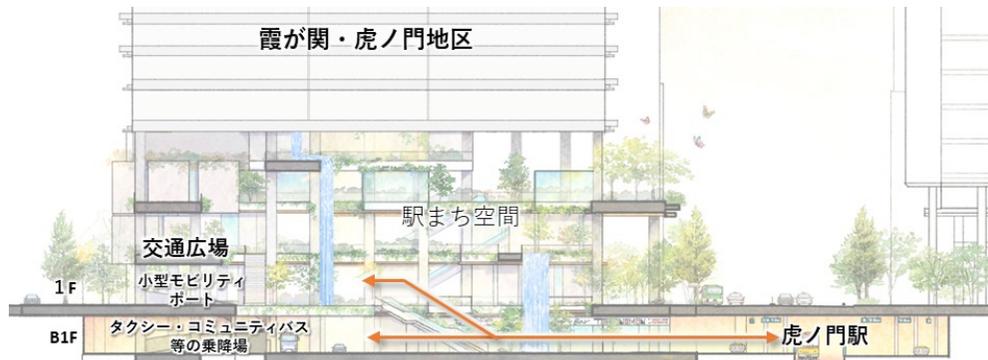
- まちの玄関口である駅前広場において、緑豊かで快適な屋内空間を整備。駅前広場は、クールスポットや災害時の一時滞留スペースとしても機能。
- かつて水と緑の景観を形成していた外堀の歴史性をふまえた、潤いある駅前景観を形成。
- 虎ノ門駅とシームレスに接続し、多様な人々の移動を支える、タクシー・コミュニティバス等の多様な交通機能を備えた交通広場を整備。

### ■地域のシンボルとなる駅まち空間

○虎ノ門駅側（地下）から見た緑豊かな駅まち空間の様子



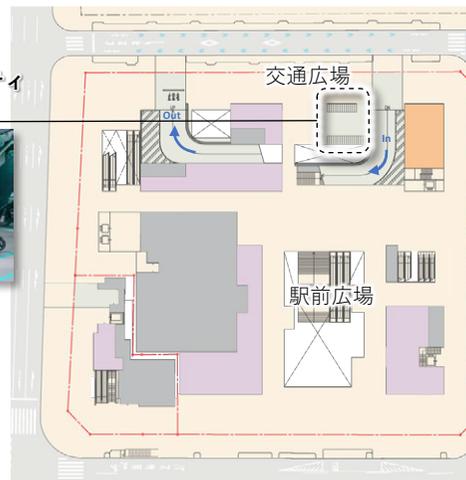
### ■鉄道と多様なモビリティをシームレスに接続する交通結節拠点の形成



### ■交通結節機能強化に資する多様な導入機能

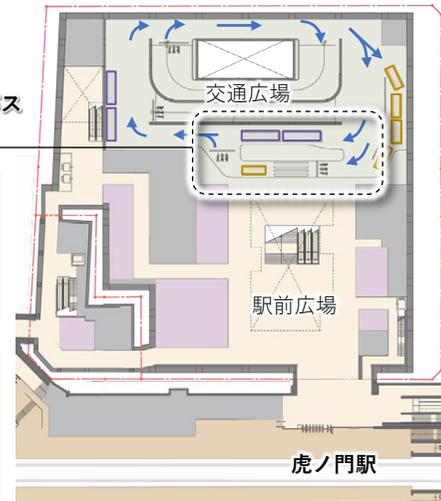
○地上1階

小型モビリティポート



○地下1階

タクシー・コミュニティバス等の乗降場



# 1.新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点形成する都市基盤の整備

## 1- (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

- 外堀跡における緑ある道路環境整備を通じて、周辺の緑のネットワークとつながる東京の新しい緑のネットワークを形成。
- ウォーカブルな歩行者空間の形成により、周辺の駅等との接続性を強化。
- 街路樹・植栽帯整備による緑陰空間の拡大や舗装の工夫によるヒートアイランド現象への対応等の環境配慮を図る。

### ■外堀跡周辺の現況

- 江戸城外堀跡について、先行開発やTokyo Sky Corridor (KK線) 再生方針等により、緑のネットワークが形成されつつあるが、新橋・虎ノ門エリアについては、緑が断絶。



※国土地理院 地理院地図vectorを加工して作成  
(<https://maps.gsi.go.jp/vector/#7/36.104611/140.084556/&ls=vst0&d&disp=1&d=1>)

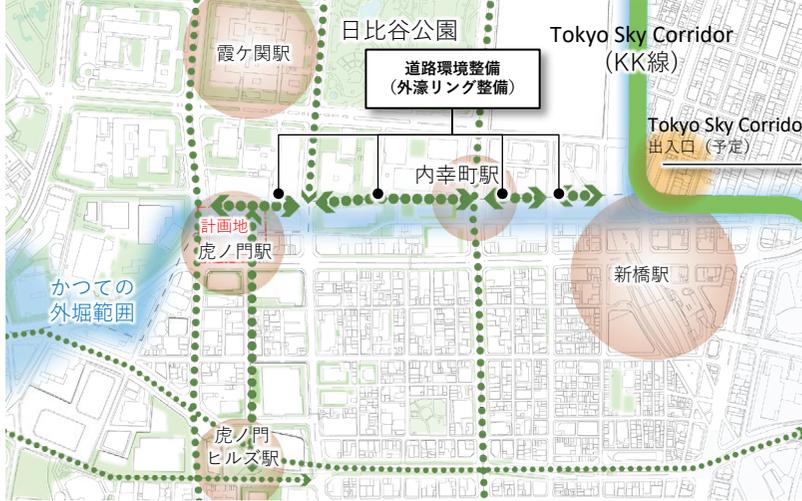
### ○現地の様子



### ■Tokyo Sky Corridor(KK線)等周辺の緑と連携したネットワークの形成

- 豊かな緑陰のある歩行者空間の形成・拡充による周辺地区への接続を強化。
- 外堀の歴史を継承した緑化等の道路環境整備 (外濠リング整備) によってTokyo Sky Corridor(KK線)等の周辺の緑とつながる緑のネットワークを形成し、歩行者の回遊性の向上を通じた駅間連携の強化を図る。

#### ○ウォーカブルなネットワーク形成のイメージ

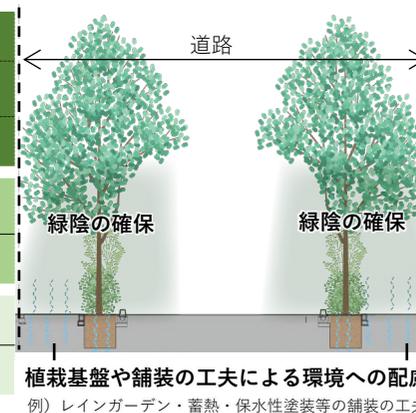


#### ○空間イメージ



### ■整備・取組内容

|                    |  |
|--------------------|--|
| ウォーカブルでにぎわいのある空間整備 | ①ゆとりある歩行環境の確保<br>②植樹による緑陰空間の拡充・十分な緑量の確保<br>③エリアマネジメント活動の実施 |
| 環境への配慮             | ④植栽帯や舗装の工夫による環境配慮・ヒートアイランド対策<br>⑤緑地整備によるエコロジカルネットワークの形成    |
| 歴史性の継承             | ⑥歴史を感じる設え・ストリートファニチャ等の設置<br>⑦外堀の歴史に関する展示空間等の整備             |



#### ○イベント等による都市機能等と連携した空間活用イメージ



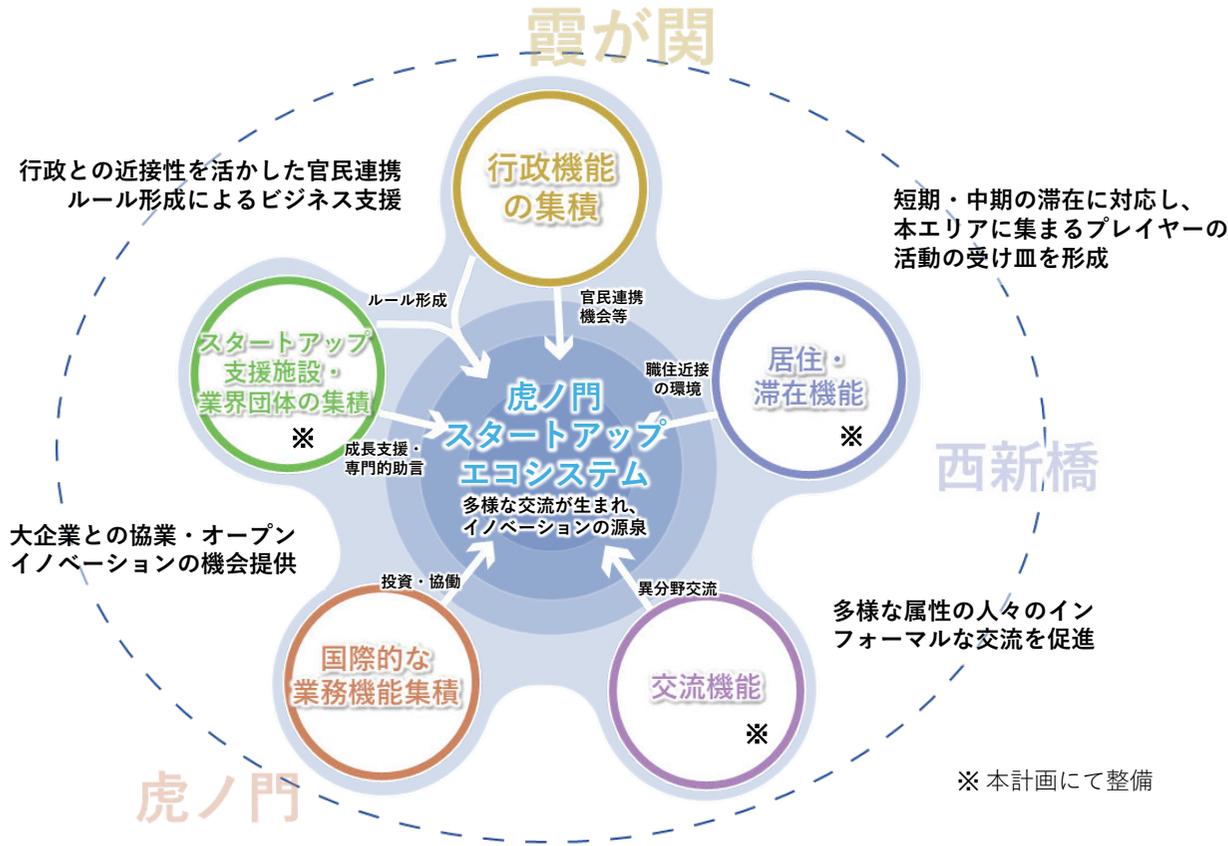
丸の内仲通り (出典:千代田区「ウォーカブルまちづくりデザイン」)

## 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

### 都市機能整備の方針

都市基盤整備による交通結節機能強化やウォークラ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により、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。

### ■虎ノ門スタートアップエコシステムの構築



- エリアのイノベーション創出を促進するため、多角的な支援によりスタートアップを誘致
- 居住コストが起業の阻害要因となることから、アフォーダビリティに配慮した居住・滞在機能を整備
- 交流機能により異分野のプレイヤー間の出会いを生み、多様な交流によるエコシステム形成を実現

#### □スタートアップ起業立地と居住地の関係※1

|                             |
|-----------------------------|
| 現在の地域にオフィスを構えている理由          |
| (回答割合1位)起業時に住んでいた家に近い 35.9% |

#### □主なスタートアップ集積地と家賃相場比較※2

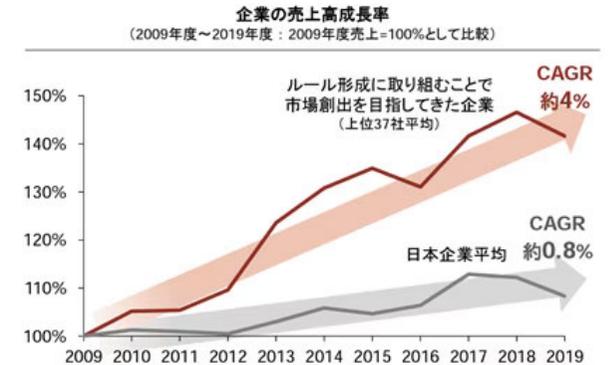
| 地域   | 港区      | 千代田区    | 渋谷区     |
|------|---------|---------|---------|
| 家賃相場 | 36.93万円 | 28.84万円 | 24.98万円 |

※1 日本政策金融公庫総合研究所「2023年度起業と起業意識に関する調査」～アンケート結果の概要～(2024年1月18日) ※2 (公社)全国宅地建物業協会連合会 全国統計データ(2026年1月27日時点)

※3 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)

### ■ビジネス成長におけるルール形成の重要性

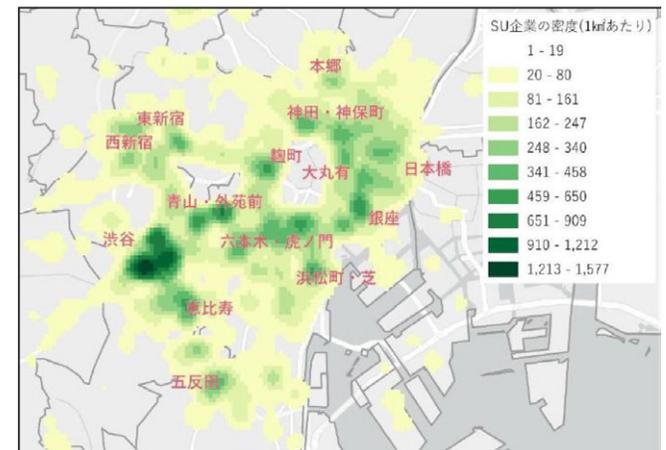
- ルール形成による市場創出に積極的に取り組む企業は、日本企業の年平均成長率に比べ、高い成長率を記録



(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))

### ■23区における主なスタートアップの集積地域

- スタートアップ数では「渋谷(渋谷区)」が最も大きく、「六本木・虎ノ門(港区)」「青山・外苑前(港区)」「神田・神保町(千代田区)」と続く※3



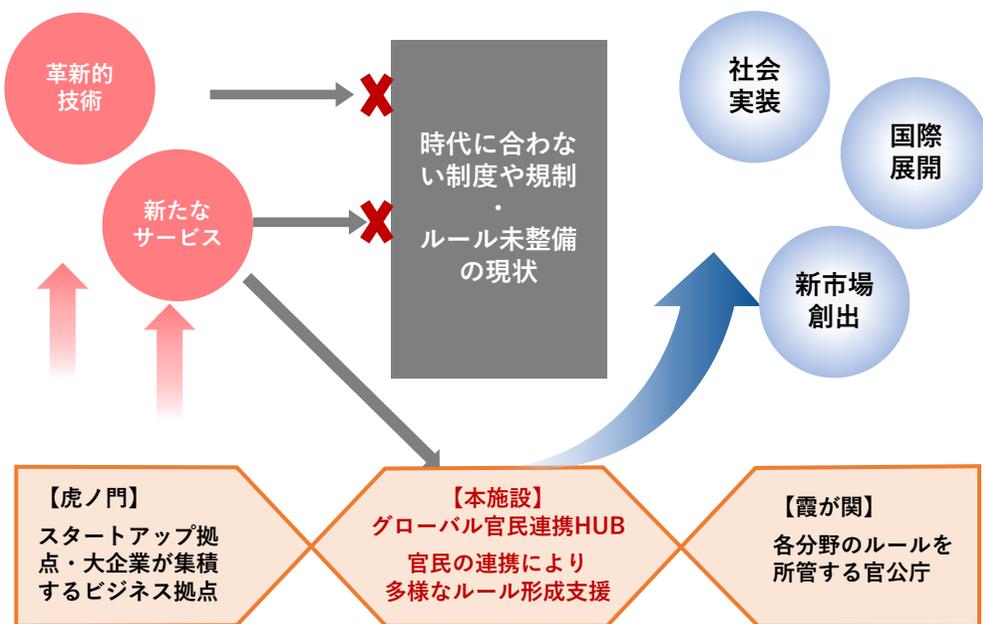
## 2. 地域の個性を伸ばし、国際競争力向上に資する都市機能の導入

### 2 - (1) 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

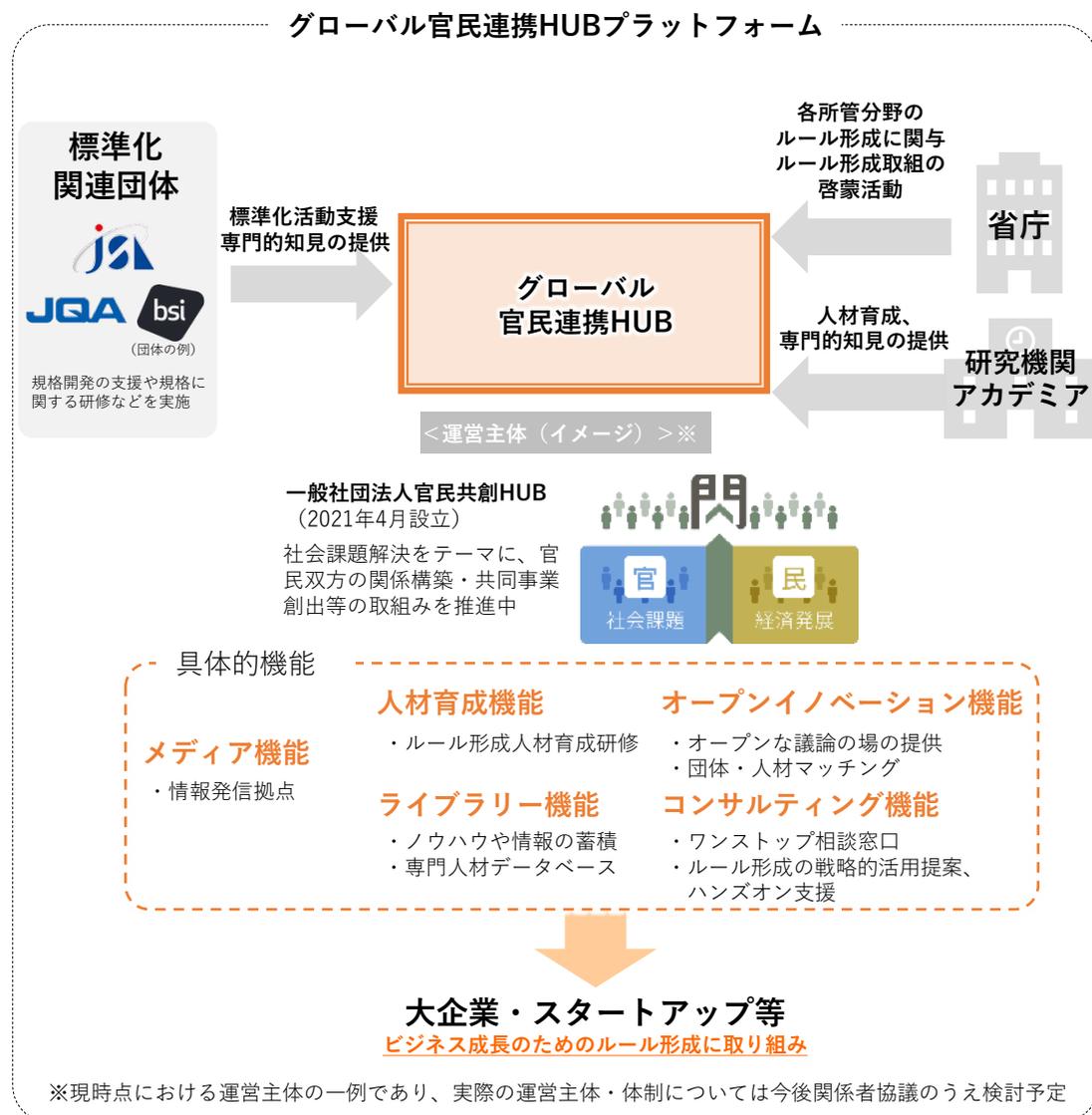
- 官民一体で、世論形成から国際標準化・規格発行という幅広いルール形成を促進する機能を備えた「(仮称)グローバル官民連携HUB」を整備。
- 新技術開発を市場創出に繋げビジネス活性化を図るとともに、グローバル市場において欧米主導でルール形成が進む現状を打破し、日本企業の競争力向上に寄与。

#### ■ルール形成支援による虎ノ門エリアのイノベーション創出力向上

- スタートアップ拠点や支援機能が集積し、新たなビジネスが創出される土壌が整いつつある虎ノ門エリアにおいて、霞が関との近接性を活かし、**社会実装・市場創出の実現に不可欠なルール形成を支援する機能を整備**。
- 先行開発による整備効果をさらに加速させ、エリアのイノベーション創出力を向上。



#### ■(仮称)グローバル官民連携HUBの運営体制のイメージ



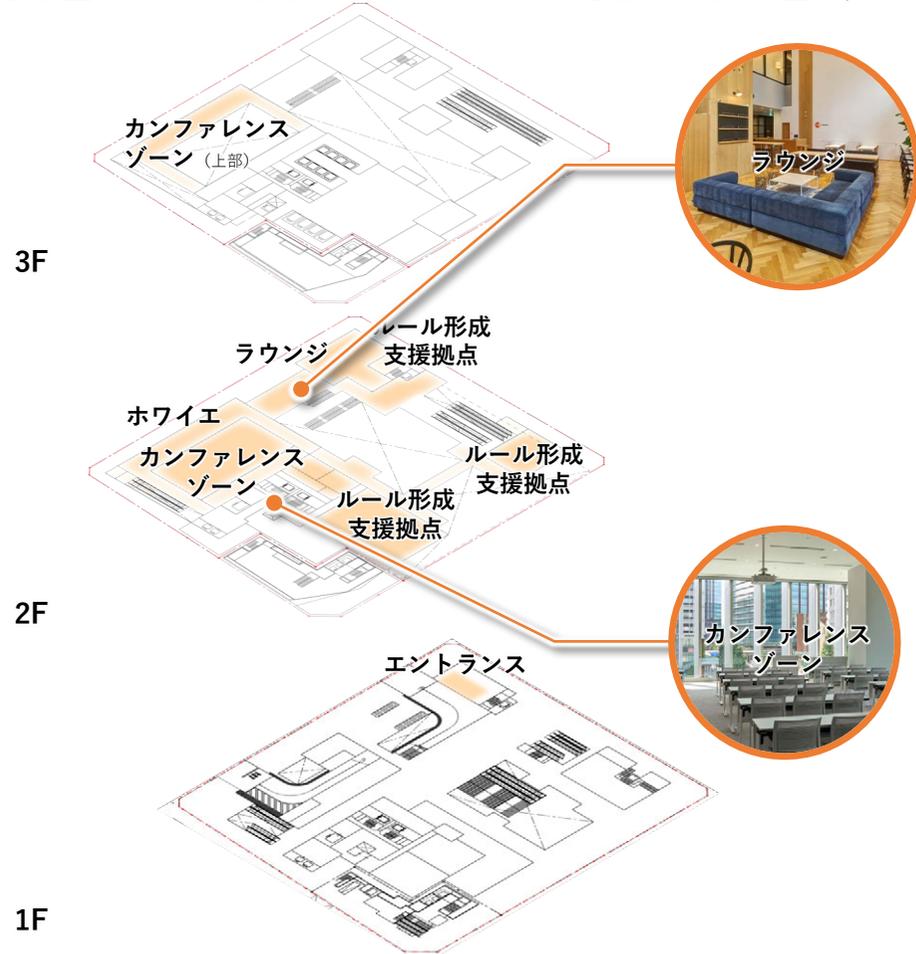
## 2. 地域の個性を伸ばし、国際競争力向上に資する都市機能の導入

### 2 - (1) 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

- 官民一体で、世論形成から国際標準化・規格発行という幅広いルール形成を促進する機能を備えた「(仮称)グローバル官民連携HUB」を整備。
- 新技術開発を市場創出に繋げビジネス活性化を図るとともに、グローバル市場において欧米主導でルール形成が進む現状を打破し、日本企業の競争力向上に寄与。

#### ■ (仮称) グローバル官民連携HUBの整備

大会議室・ラウンジ等を備えたルール形成を促進する施設の整備。



### 2 - (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

- 既存ストック利活用等により合計約1,000㎡のスタートアップ向け居住・滞在・交流機能を導入
- 主にスタートアップを対象としてアフォーダビリティに配慮した居住・滞在機能、イベントスペース等の交流機能の整備を行うとともに、既存のシェアオフィス事業とも連携のうえ、コミュニティ形成・発展のためのプラットフォームを導入。
- 大企業が集積する虎ノ門に近接する西新橋エリアを、スタートアップが地域に根差し活動する拠点とすることで相互交流を促し、イノベーションを生むエコシステムの形成に寄与する。

#### ■ スタートアップ向け居住・滞在機能等の整備

##### ① イノベーション創発を推進するスタートアップ向け居住・滞在機能等の導入



アフォーダビリティに配慮することで、若手スタートアップを支援し、エリアで活動するプレイヤーの受け皿となる多様な規格の居住・滞在機能等を導入。

##### ② スタートアップ向け居住・滞在機能等と連携した交流機能等の導入



ワークスペースやイベントスペースとして活用可能な、まちに開かれた交流拠点の整備。幅広くオープンな関係構築の機会を提供。

##### ③ コミュニティ形成/発展を支える仕組み



オープンイノベーションのための既存シェアオフィスと連携しながら、あわせてエリアマネジメント活動を展開。デジタルツール等も活用の上、定期的なイベント開催等を実施し、地元コミュニティとの交流促進を図り、スタートアップが連携の輪を拡大できるよう支援。



# 3. 環境への取り組みと防災機能強化

## 3- (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。

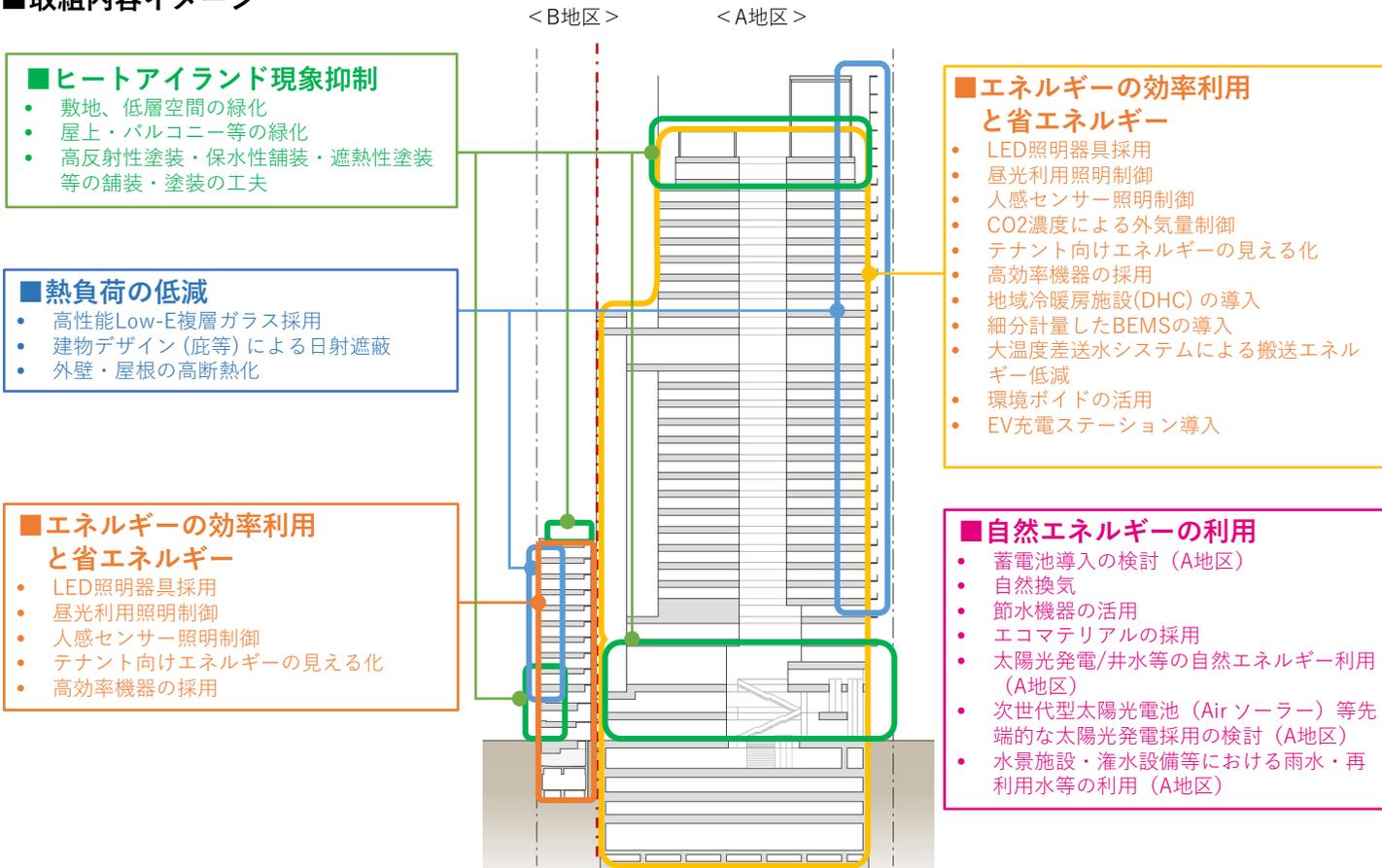
### ■建物の省エネルギー化等による環境負荷低減の実施

- 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。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。
- CASBEEについて**Aランクを達成すると共に、Sランクの取得を目指す。**
- 事務用途において**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。**
- 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。

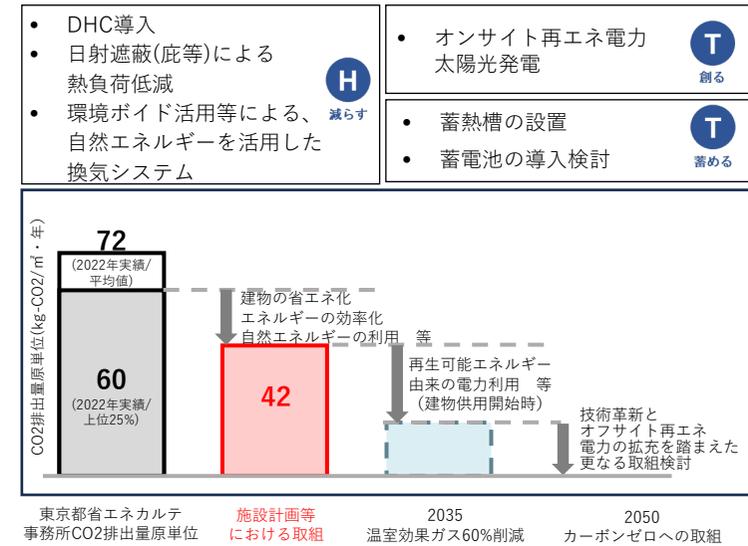
### ■ゼロエミッション東京の実現に向けた脱炭素化への取組と電力需要のひっ迫回避に対応するHTTの取組

- 環境負荷低減に向けた様々な取組により、**事務用途のCO2排出量原単位について42kg-CO2/m<sup>2</sup>・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。**
- 再生可能エネルギーの利用のため、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。
- 電力需要ひっ迫の際には、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実現する。
- 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。
- ホールライフカーボンを把握・抑制する。  
取組例) 建設資材：鉄を使う部材の高炉材の電炉化、アルミ部材のグリーンアルミ採用、リサイクル率向上等  
建設時：工事用電力に再エネ由来電力を使用、工事車両の軽油代替燃料の使用等

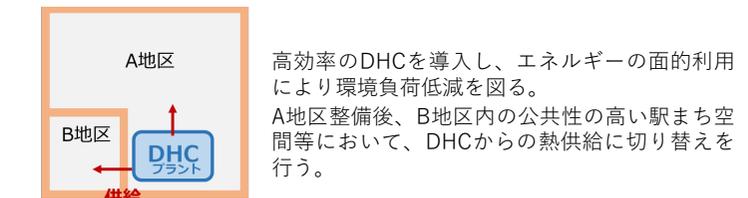
### ■取組内容イメージ



### ■主たる用途である事務所CO2排出量原単位の目標



### ■エネルギーの面的利用



※本資料の内容は、今後関係者との協議及び検討の深度化により変更となる可能性があります。

### 3. 環境への取り組みと防災機能強化

#### 3 - (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

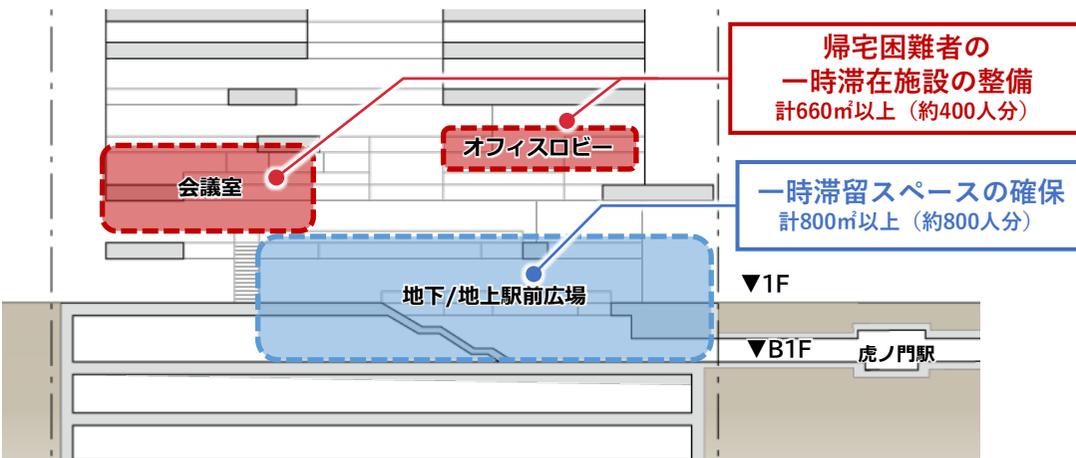
- 駅直近地区/緊急輸送道路沿道地区として、鉄道利用者等の屋外滞留者や帰宅困難者を受け入れる、一時滞留スペース・一時滞在施設を整備。
- 非常用発電設備等により災害時においても72時間の電力確保。
- 緊急輸送道路を横断する地下歩行者ネットワークを先行開発と連担して構築し、災害時の安全な歩行者の退避と緊急車両の円滑な通行の両立を確保するとともに、駅周辺の一時的滞留スペース等の連携を強化し、災害対応力の向上を図る。

#### ■鉄道利用者等の屋外滞留者や帰宅困難者を受け入れる、一時滞留スペース・一時滞在施設の整備

- 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2,200人）等を虎ノ門駅周辺3地区で連担し受け入れる。
- 帰宅困難者の3日分の災害用備蓄品を確保できる備蓄倉庫の整備、災害時のトイレ等の確保を行う。

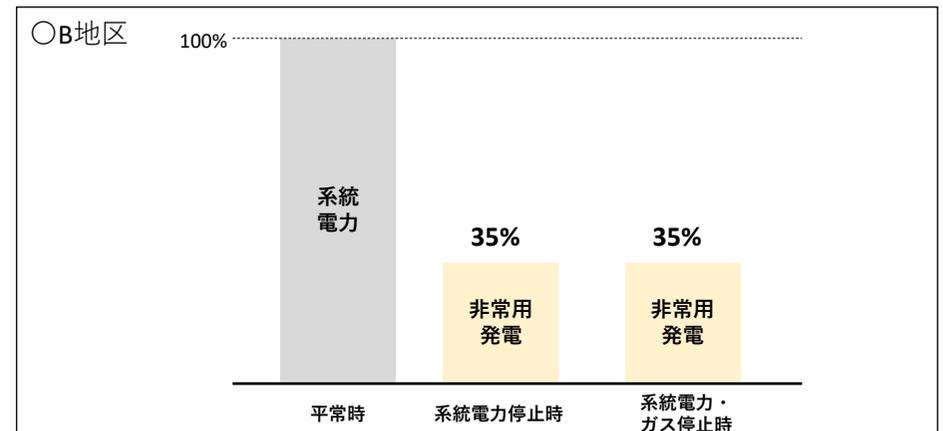
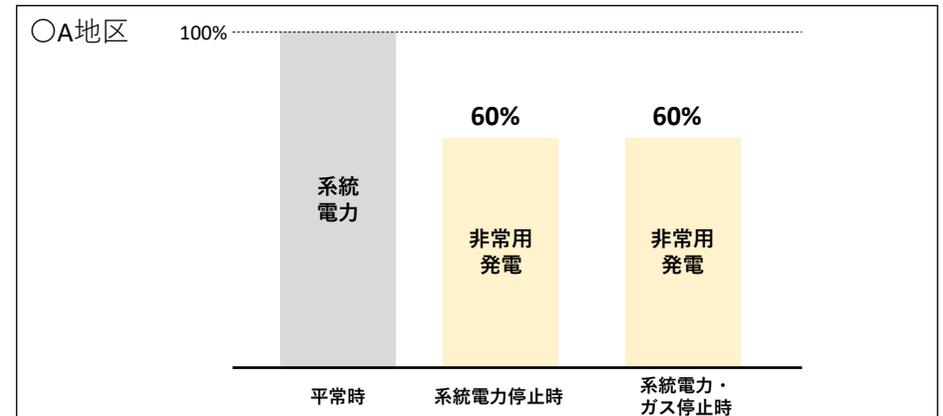


#### ○整備範囲



#### ■自立・分散型エネルギーシステムの導入

- 非常用発電設備等により災害時においても72時間の電力を確保。
- 地域冷暖房事業者との連携等により災害時の熱供給を行い、駅まち空間の防災性向上を図る。



## 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



<虎ノ門交差点における景観イメージ>

## 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クブルな景観形成



<地上地下一体の駅まち空間イメージ>

## 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



<虎ノ門駅北側の顔づくりイメージ>

## 夜景

ビジネスエリアにふさわしい  
落ち着いた夜景デザイン

- 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いた景観形成

