

田町駅前東口地区第一種市街地再開発事業 事後評価書（一次評価）

令和5年11月 港区

事後評価制度の概要と田町駅前東口地区の評価項目	1
計画概要	2
市街地再開発事業のまちづくりと事後評価	3
まちづくりの経緯と再開発事業のスケジュール	4
土地利用の方針	5
1. 社会経済情勢等の変化	6
2. 1) 都市基盤整備	7
2) 都市防災	10
3) 居住性・快適性	14
4) 調和性・活力	19
5) 創意工夫・独創性	21
3. 費用対効果	23
事後評価の考察	24

事後評価制度の概要と田町駅前東口地区の評価項目

事後評価の概要

1 事後評価制度導入の目的

市街地再開発事業は、再開発組合などが施行者となり、利用状況が不健全な土地の高度利用、公共施設の整備等を行い、都市機能の更新を図る公共性の高い事業です。

市街地再開発事業の事後評価制度の導入の目的は、市街地再開発事業により整備した『公共施設』や『建築物や建築敷地』の事業効果を確認し評価することです。

事後評価で得られた知見は、新たな市街地再開発事業の計画に対する支援・指導の際にフィードバックするとともに、評価結果を広く社会に公表することで、これから再開発計画を策定する準備組合等の施行予定者の自主的な取組を促します。

2 事後評価の対象

港区内において都市再開発法に基づき実施される市街地再開発事業のうち、港区市街地再開発事業等補助金交付要綱に基づき補助金を交付した事業地区とします。

3 事後評価を実施する時期

事後評価の実施は、事業完了後、概ね5年以内とします。

(※事業完了：当該事業に係る全ての工事が完了し、都市再開発法第104条の規定による『清算』が行われた時点)

4 評価の実施について

(1) 施行者による事業効果の提案

市街地再開発組合等の施行者は、組合の解散などをする前までに、事業概要書の作成とともに、事業効果を確認・評価する評価項目(案)の提案を行います。・・・①

(2) 提案内容の確認

事業概要書及び提案された評価項目(案)について、港区街づくり支援部再開発担当が施行者にヒアリングを実施し、内容を確認します。・・・②

(3) 一次評価：再開発担当による評価

再開発担当が、上記ヒアリングを踏まえて評価項目を選定し、一次評価を実施します。

評価項目の選定に当たっては、区民、学識経験者及び区の部長級職員で構成する事後評価委員会の意見・助言を求めます。・・・③、④

(4) 二次評価：事後評価委員会による評価

事後評価委員会が、一次評価を踏まえた二次評価を実施します。・・・⑤

事業の流れ	再開発組合等	港区	事後評価委員会
事業実施～組合解散	①事業概要書の作成 事後評価項目(案)の提案	②提案内容の確認	
清算～5年目		③評価項目の選定	意見・助言
		④一次評価 (アンケート調査等)	⑤二次評価

田町駅前東口地区の評価項目

評価項目			評価指標	評価書	評価	
大項目	中項目	小項目				
公共施設の整備	1) 都市基盤整備		道路・公園の整備水準	P7～P9	★☆☆	
			住民等の満足度			
			住民等の利用頻度			
建築物の整備 建築敷地の整備	2) 都市防災		耐火率(建物構造)	P10～P13	★☆☆	
			不燃領域率			
			細街路状況			
			防災施設の整備状況			
	3) 居住性・快適性	事業継続性		施設稼働状況	P14	★★★★
				施設管理運営状態		
		住宅整備	住宅整備水準	★★☆		
	4) 調和性・活力	地域創造	公開空地整備	公開空地の整備状況	P15～P18	★★☆
				住民等の満足度		
				住民等の利用頻度		
創意工夫・独創性			駅前空間の機能と街並みの継承	P21～P22	★★☆	
			歩行者ネットワークの形成			
費用対効果				P23	1.06	

【参考】評価の考え方について

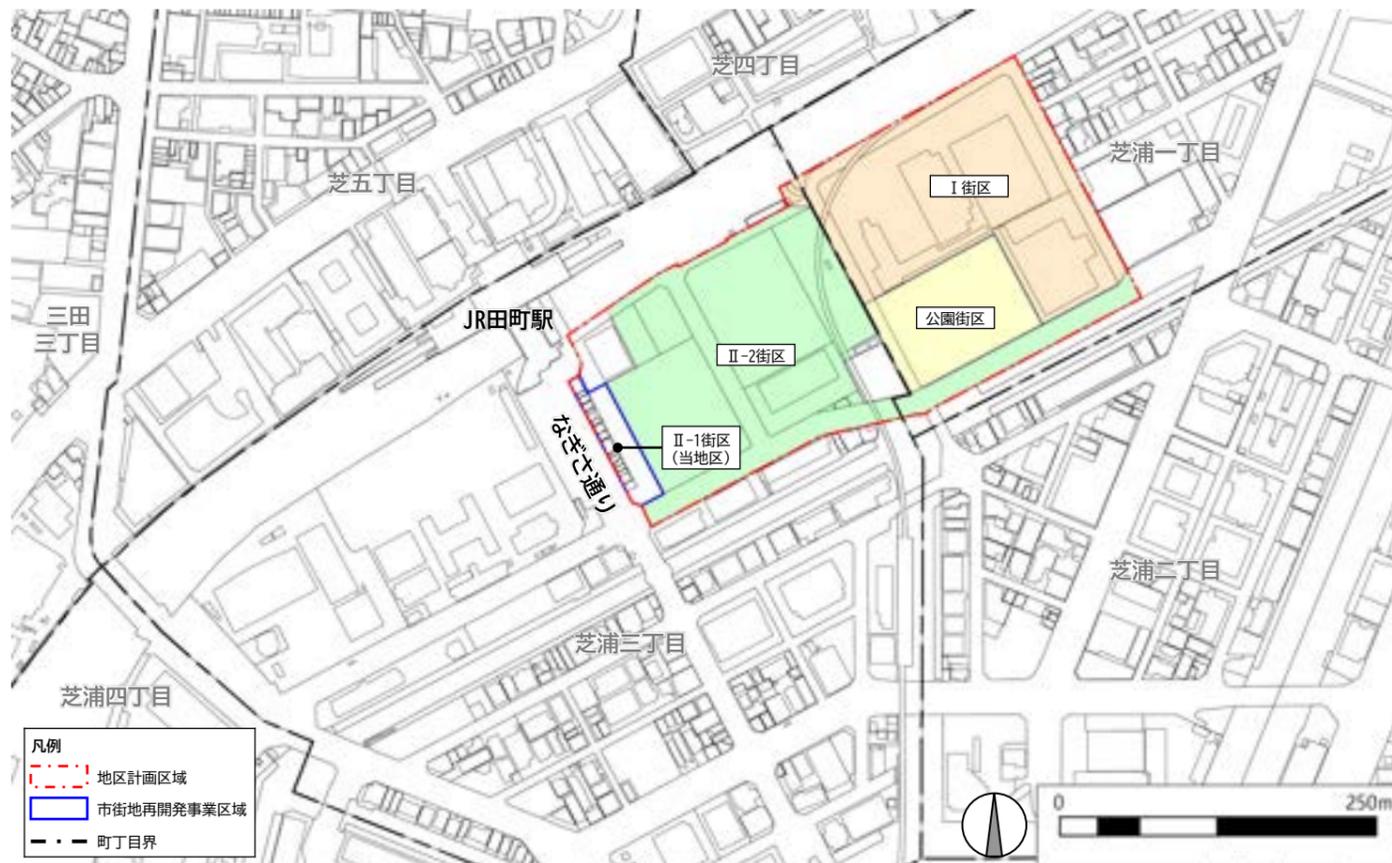
評価	評価の考え方(共通)
良 ★☆☆	関係法令や事業計画で定めた内容を満たす標準的な水準
優良 ★★★	完了した事業が、事後評価時において、公共施設の整備水準や整備施設の満足度、現行の港区まちづくりマスタープラン等の上位計画への寄与具合が高く、再開発事業として誘導すべき取組等も多数あることから、優良な事業として評価できるもの
最良 ★★★★★	完了した事業が、事後評価時において、公共施設の整備水準や整備施設の満足度、現行の港区まちづくりマスタープラン等の上位計画への寄与具合が非常に高く、再開発事業として誘導すべき取組や先導的な取組等が相当多数あり、事業による波及効果が認められ、最良な事業として評価できるもの

計画概要

計画概要

地区名	田町駅前東口地区	
施行者	田町駅前東口地区市街地再開発組合	
位置	港区芝浦三丁目地内	
地区面積	約0.3ha	
地区計画	田町駅前東口北地区地区計画	
地域地区	商業地域・準工業地域・防火地域	
都市計画決定/事業期間	平成26年10月/令和元年5月	
建築工事着工/建築工事完了	平成29年1月/平成30年4月	
総事業費/工事費	約50.4億円/約28.5億円	
補助金	約1.4億円(国:約0.7億円、港区:約0.7億円)	
施設建築物概要	計画容積率	i 街区<商店街棟>:約256%、ii 街区<交番棟>:約8%
	敷地面積	i 街区<商店街棟>:約1,290㎡、ii 街区<交番棟>:約1,043㎡
	建築面積/延べ面積	i 街区<商店街棟>:約860㎡、ii 街区<交番棟>:約55㎡ / i 街区<商店街棟>:約3,870㎡、ii 街区<交番棟>:約98㎡
	主要用途	i 街区<商店街棟>:店舗・住宅・機械室・駐輪場・駐車場、ii 街区<交番棟>:巡査派出所
	駐車場台数	i 街区<商店街棟>:11台、ii 街区<交番棟>:1台
階数/高さ	i 街区<商店街棟>:地上6階・地下1階・塔屋2階、ii 街区<交番棟>:地上2階 / i 街区<商店街棟>:約34m、ii 街区<交番棟>:約7m	
施設名称	i 街区<商店街棟>:なぎさテラス、ii 街区<交番棟>:田町駅東口交番	

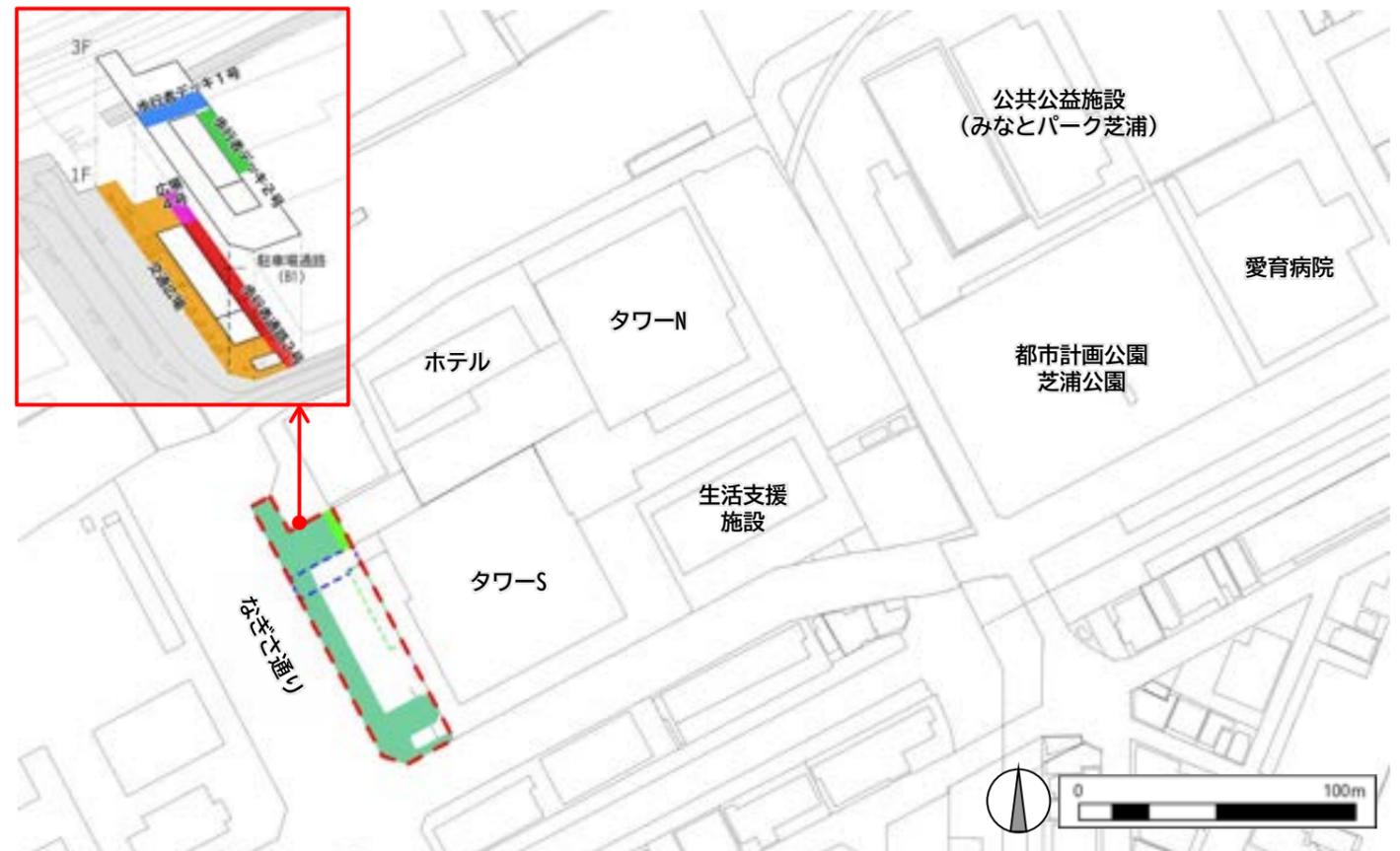
位置図



しゅん工写真



配置図

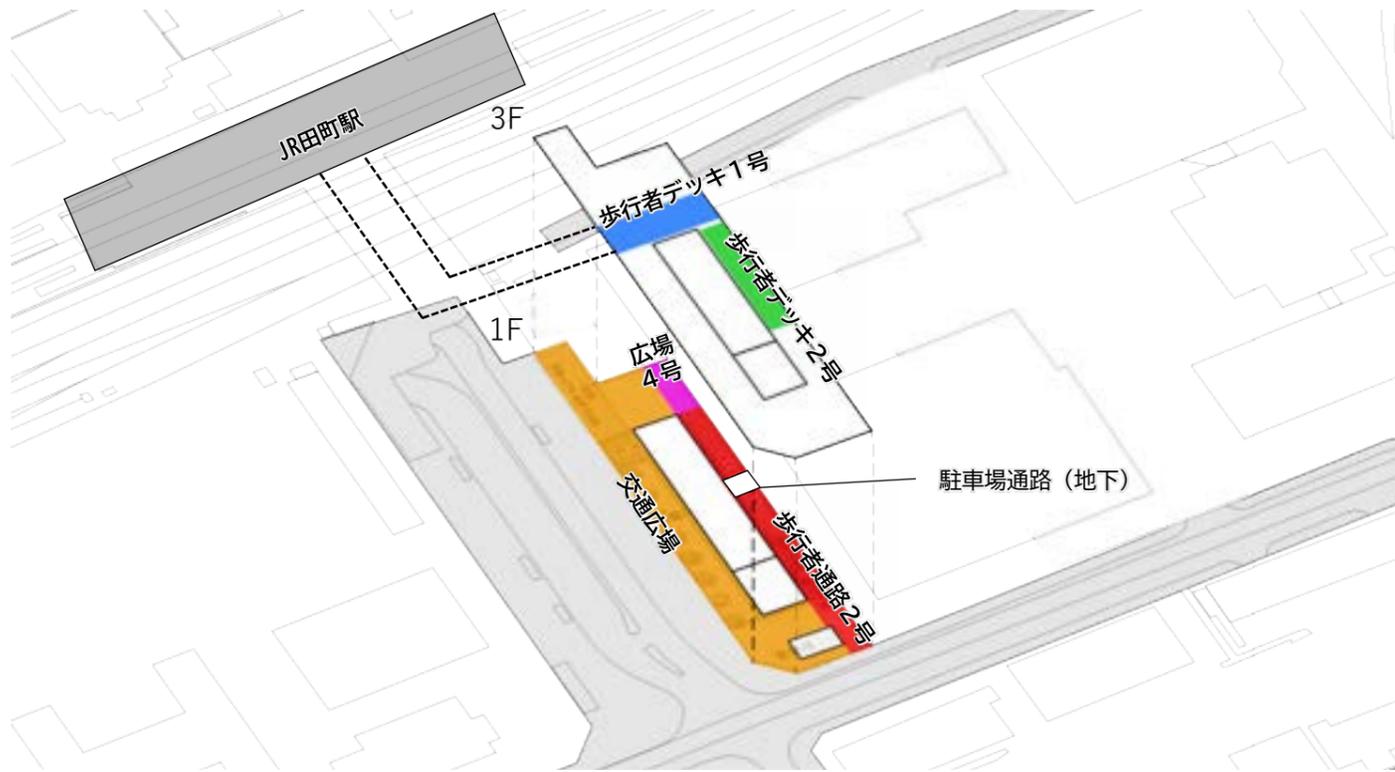


市街地再開発事業のまちづくりと事後評価

地区計画の目標（田町駅前北地区地区計画）

- ① 業務、商業、文化・交流等、多様な機能が集積した地域の玄関口にふさわしい駅直結の複合拠点の形成
- ② ゆとりある駅前空間や歩行者空間の整備など交通結節機能強化を通じた地域交通の拠点形成
- ③ 環境負荷低減に資する緑化空間の整備や省エネルギー等への取組などによる市街地環境の向上
- ④ 災害時の住民の一時的な避難生活場所や帰宅困難者の一時滞在施設として空間を確保することなどによる地域の防災性の向上

整備状況



出典：国土地理院ウェブサイト (<https://www.gsi.go.jp/>) ※基盤地図情報を加工して作成

交通広場



歩行者デッキ1号



歩行者通路2号



歩行者デッキ2号



広場4号



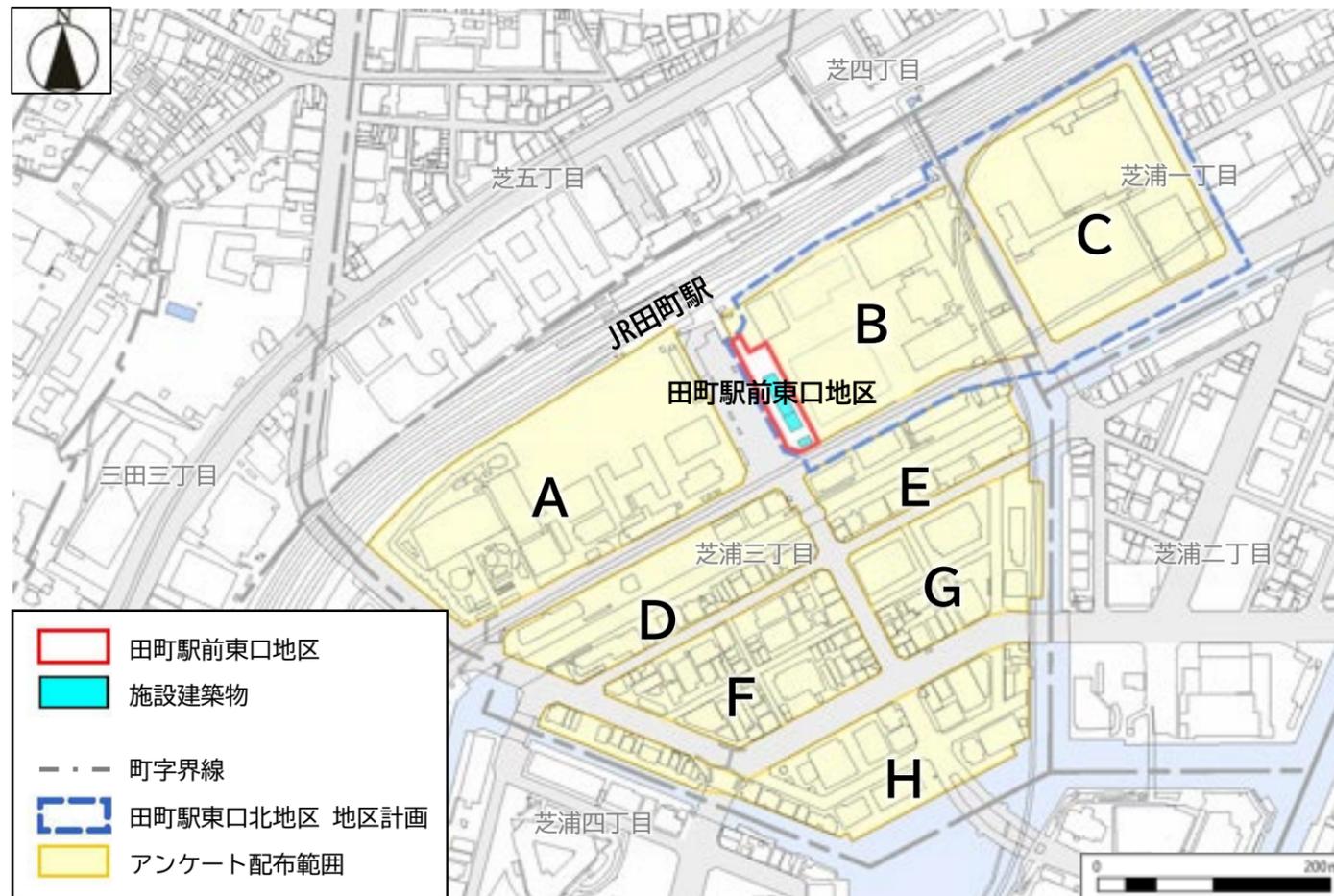
駐車場車路（地下）



アンケート調査の概要

アンケート調査範囲は、港区芝浦三丁目、芝浦一丁目の一部地内（下図参照）とし、アンケート調査票はアンケート調査範囲内の住戸等に配布（ポスティング）しました。
また、複数の回答方法（①調査票（紙）による回答、②インターネットによる回答）によって調査を行いました。

【アンケート配布範囲】



出典：国土地理院ウェブサイト (<https://www.gsi.go.jp/>) ※基盤地図情報を加工して作成

【（参考）アンケート回答率】 ※10/31(火)時点

区分	配付数	回答数			回答率
		郵送	WEB	計	
地区内	39	7	0	7	17.9%
(居住者)	—	(6)	(0)	(6)	—
(就業者)	—	(1)	(0)	(1)	—
地区外	2,359	259	104	363	15.4%
(居住者)	—	(185)	(64)	(249)	—
(就業者)	—	(70)	(40)	(110)	—
計	2,398	266	104	370	15.4%
(居住者)	—	(191)	(64)	(255)	—
(就業者)	—	(71)	(40)	(111)	—

まちづくりの経緯と再開発事業のスケジュール

地区の課題とまちづくりの経緯

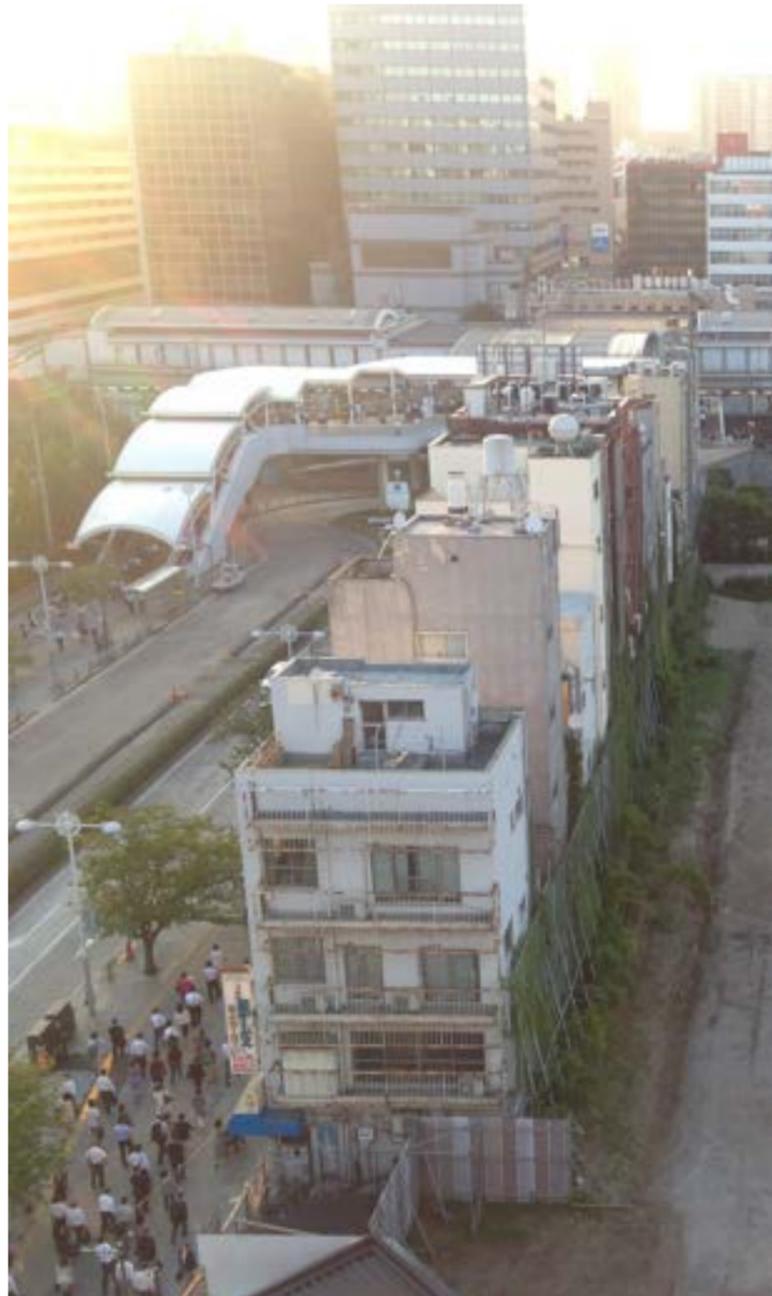
当地区は、JR田町駅の東側に近接し、地域公共交通の拠点機能を担う駅前広場に隣接するなど、都心の中核拠点と緊密に連携する場所に位置した0.3haの地区です。

「田町駅東口北地区まちづくりビジョン」は、芝浦・海岸地域における人口増加に伴う田町駅利用者の増加や、駅近傍の建て替え時期を迎えつつあった区有施設、民間用地の開発計画を背景に、民間開発を公共施設整備と整合性のあるまちづくりへ誘導するために平成19年10月に策定されました。このなかで、田町駅東口北地区周辺の課題として、駅周辺の歩行者の錯綜や緑や公園などの公共空間の不足、公共施設の改築などが示されました。

このことから、田町駅東口北地区地区計画では、「業務、商業、文化・交流等、多様な機能が集積した地域の玄関口にふさわしい駅直結の複合拠点の形成」や「ゆとりある駅前空間や歩行者空間の整備など交通結節機能強化を通じた地域交通の拠点の形成」などの目標を定め、官民が連携してまちづくりを推進してきました。

当事業においては、新たな駅前商店街としての施設建築物とあわせて、田町駅東口駅前広場の機能を補完し交通結節機能を強化する交通広場、駅周辺の連続的なバリアフリー動線となる歩行者デッキを整備したことで、周辺開発と一体となった魅力ある複合市街地を形成しました。

従前の状況



【参考】前市街地再開発組合理事長へのヒアリング

- ・従前は、建物が老朽化し、また前面道路も十分な広さが無かったが、従後は、駅前広場が美化され広くなり、またサークルベンチの設置によって人が滞留する場所となった。
- ・同時に進められていた土地区画整理事業や東日本大震災、未同意者の存在もあった中で、事業が12年という短い期間で完了したのは、権利者のまとまりや他のプロジェクトを含む田町駅前全体の開発機運が高まっていたことが功を奏したのだと考えている。
- ・竣工した2018年当時はムスブ田町側は1棟しか完成しておらず、2020年からは新型コロナウイルスの影響もあった。それに加えて現在も他の開発の工事が続いており、まち全体として完成した状態をまだ経験できていない、という印象である。
- ・従前は、そこに居住の方のほとんどが同一の建物の中で自己営業していたが、そのほとんどが従後は居住は継続するものの店舗部分はテナント貸しに変わった。自己営業の時は店に居たので顔を合わせる機会も多かったが、今はそのような機会が減った。

事業のスケジュール

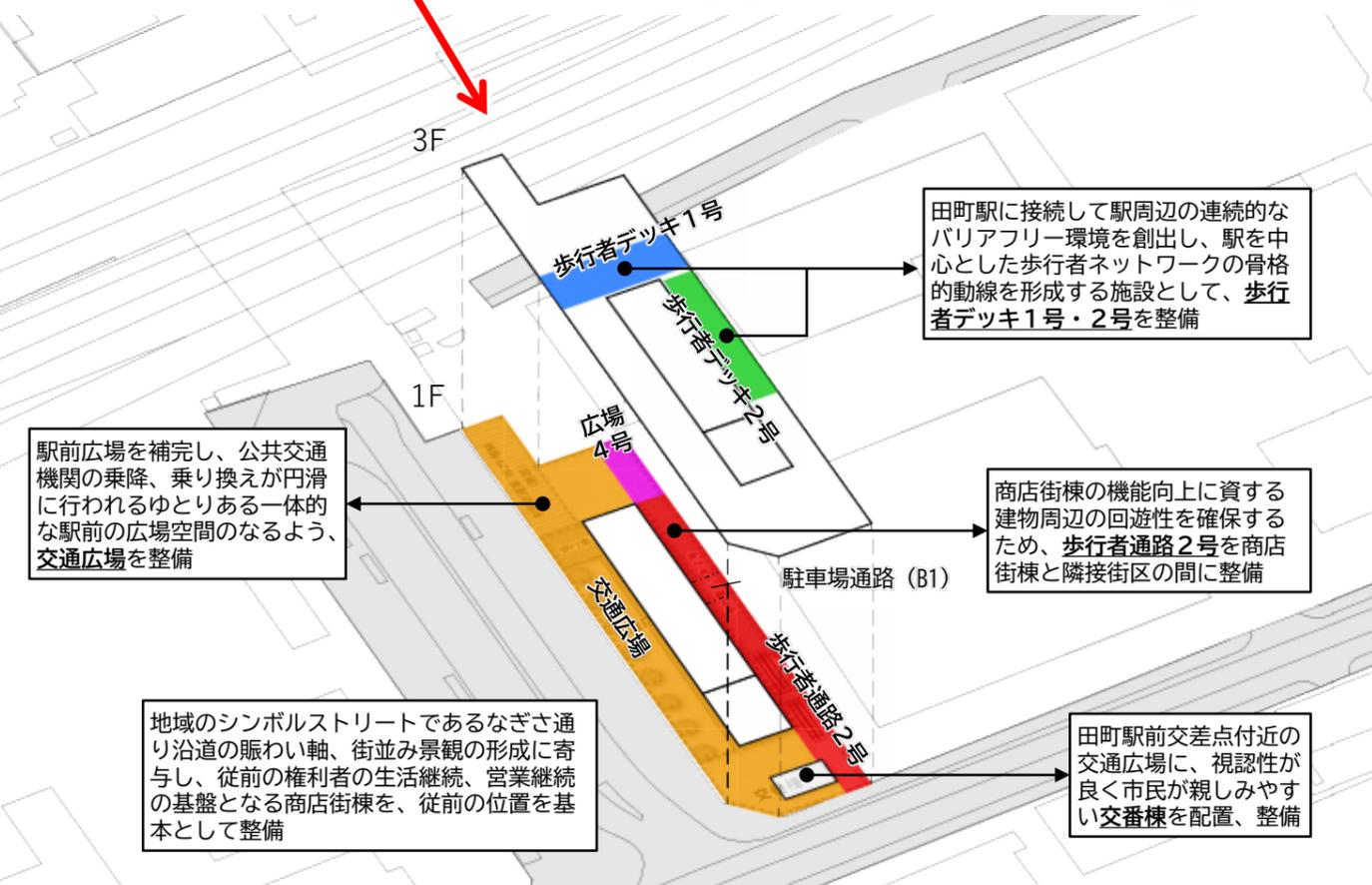
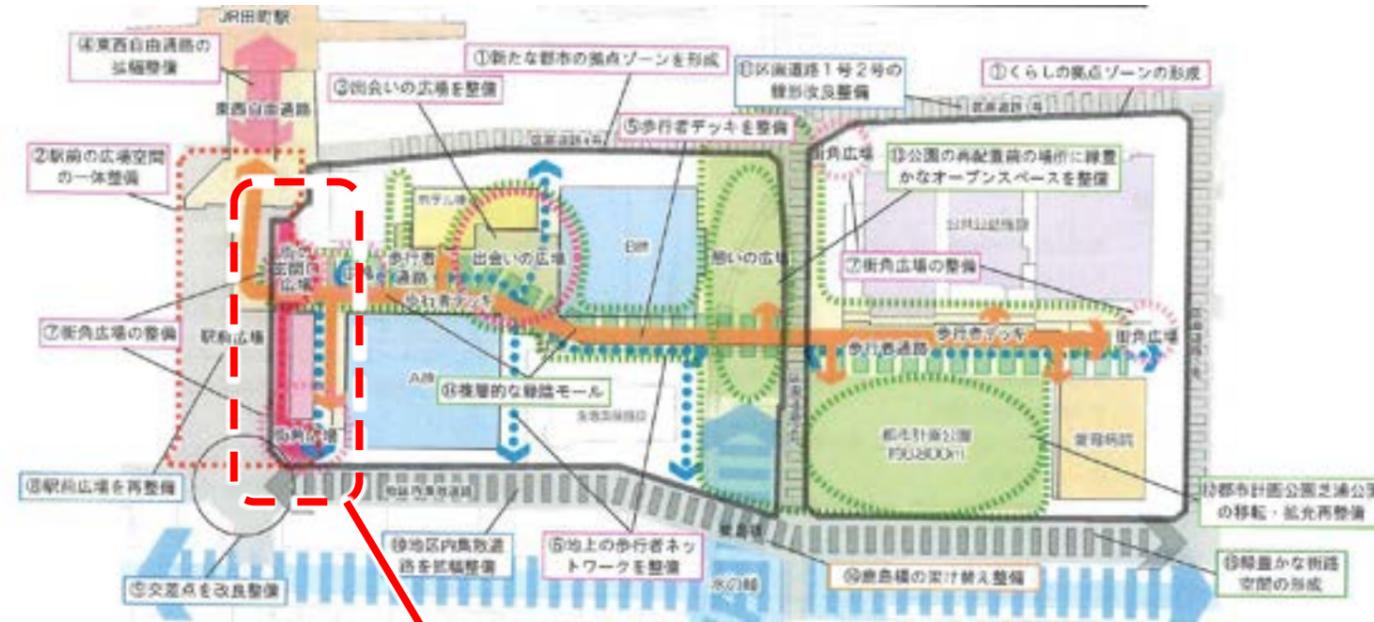
年月	東京都・港区	施行者	地区外
平成18年 6月		「地権者の会」発足	
平成19年10月	田町駅東口北地区街づくりビジョンの策定		
平成19年11月		「田町駅東口北（駅前）地区再開発協議会」へ改組	
平成23年 7月	田町駅東口北地区土地区画整理事業の施行認可		
平成24年 1月		田町駅前東口地区再開発準備組合発足	
平成26年10月	再開発等促進区を定める地区計画・第一種市街地再開発事業の決定		公共施設（みなとパーク芝浦）、愛育病院のしゅん工
平成27年 9月	田町駅前東口地区再開発組合設立認可		
平成28年 6月	権利変換計画認可		
平成28年 7月			芝浦公園の整備完了
平成29年 1月		建築工事着工	
平成29年 3月	田町駅東口北地区土地区画整理事業の終了認可		
平成30年 4月		建築工事完了	
平成30年 5月			田町ステーションタワーS、ブルマン東京田町のしゅん工
令和元年 5月	田町駅前東口地区再開発組合解散認可		

土地利用の方針

土地利用の方針

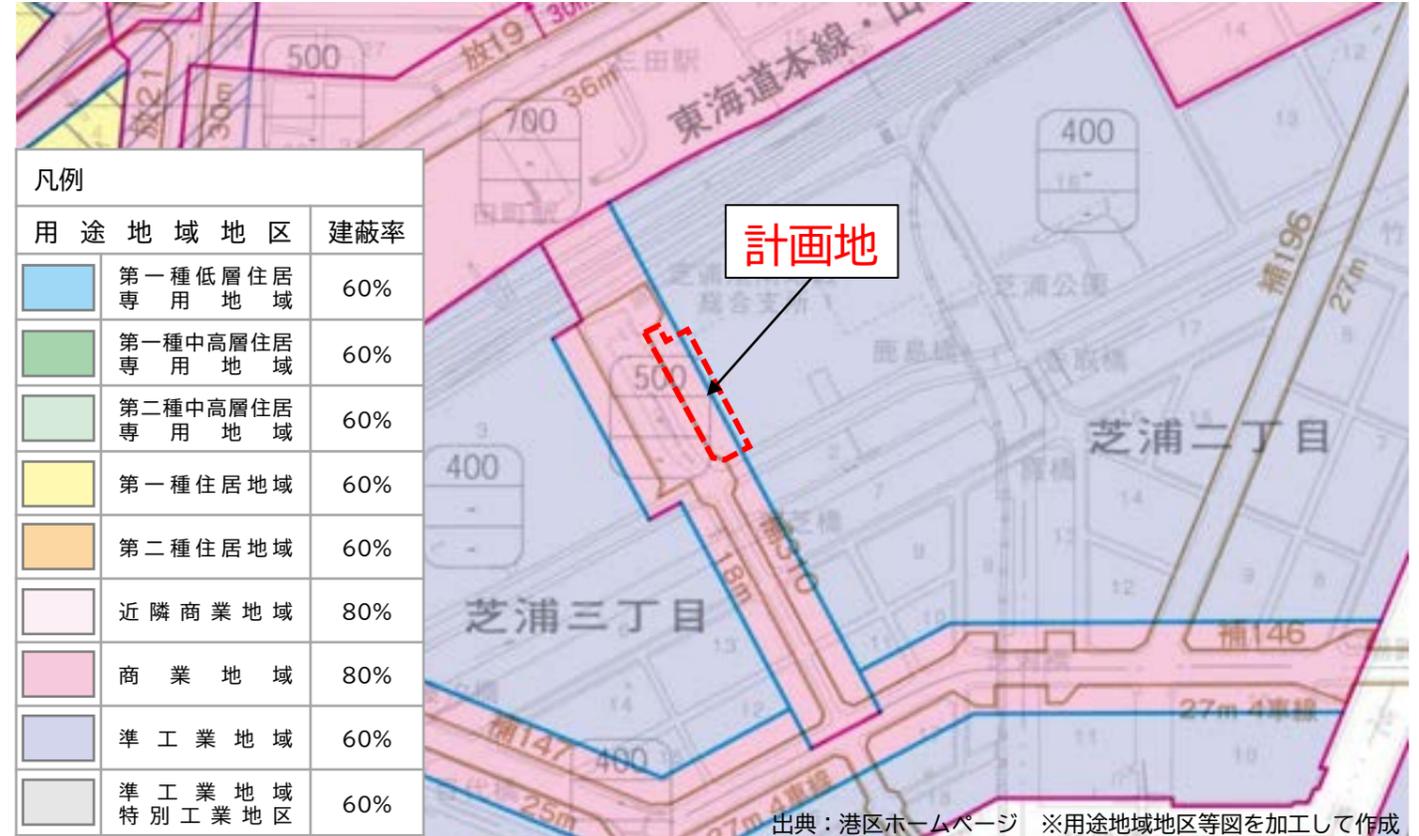
<田町駅東口北地区の整備の基本方針>

- ・業務、商業、文化・交流等、多様な機能が集積した地域の玄関口に相応しい駅直結の複合拠点の形成
- ・交通結節機能強化を通じた地域交通の拠点形成
- ・先進的で総合的な環境モデル都市づくりのリーディングプロジェクト
- ・災害時の復旧・復興のための防災対策拠点の形成



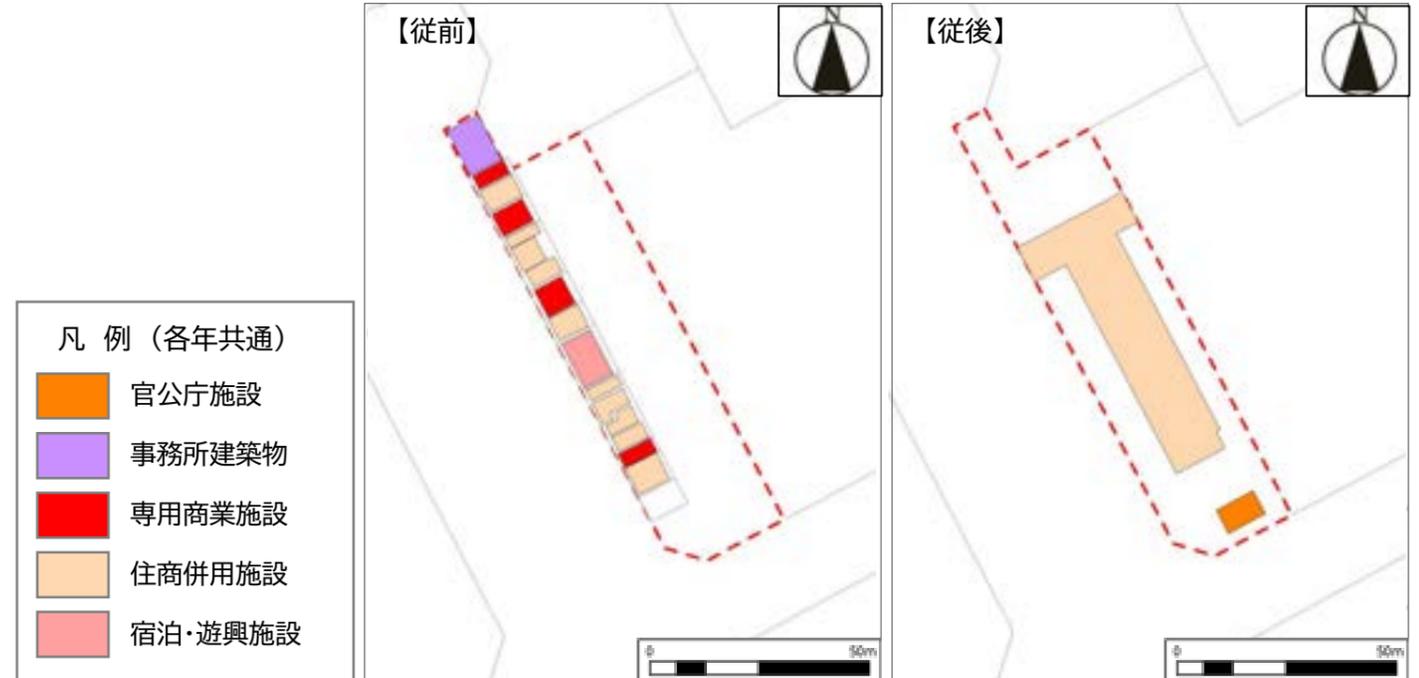
出典：国土地理院ウェブサイト (<https://www.gsi.go.jp/>)
※基盤地図情報を加工して作成

地域地区



土地利用の変遷

- ・地区内には、個別建替えが困難な築30年から40年の老朽化した建物が並び、駅前の商店街を形成していました。
- ・元来強固な基盤を有する地域コミュニティの継続、地域のシンボルストリートであるなぎさ通りの街並みの形成、駅前広場の役割の一層強化に向け、防災性の向上の観点による機能更新が求められていました。



「土地利用現況調査」を基に作成

1. 社会経済情勢等の変化

○ 当地区の準備組合設立以降、区民税収入額や住宅需要、地価、建設工事費ともに下降しましたが、建築工事着工の時期を目途に上昇傾向に転じています。

【区人口動態と区財政動向】

- 令和5年度の区人口は再開発準備組合が設立した平成24年度の約1.14倍となっています。
- 令和4年度の特別区民税収入は、再開発準備組合が設立した平成24年度の約1.71倍、都市計画決定時の平成26年度の約1.37倍となっています。

【地価の動向】

- 再開発準備組合が設立した平成24年度はリーマンショック後、2番目に地価が下落した年でしたが、都市計画決定時の平成26年度以降は上昇に転じています。

【建設工事費の動向】

- 建設工事費は平成21年度から再開発準備組合が設立した平成24年度まで横ばいであったが、それ以降は現在まで上昇が続いています。

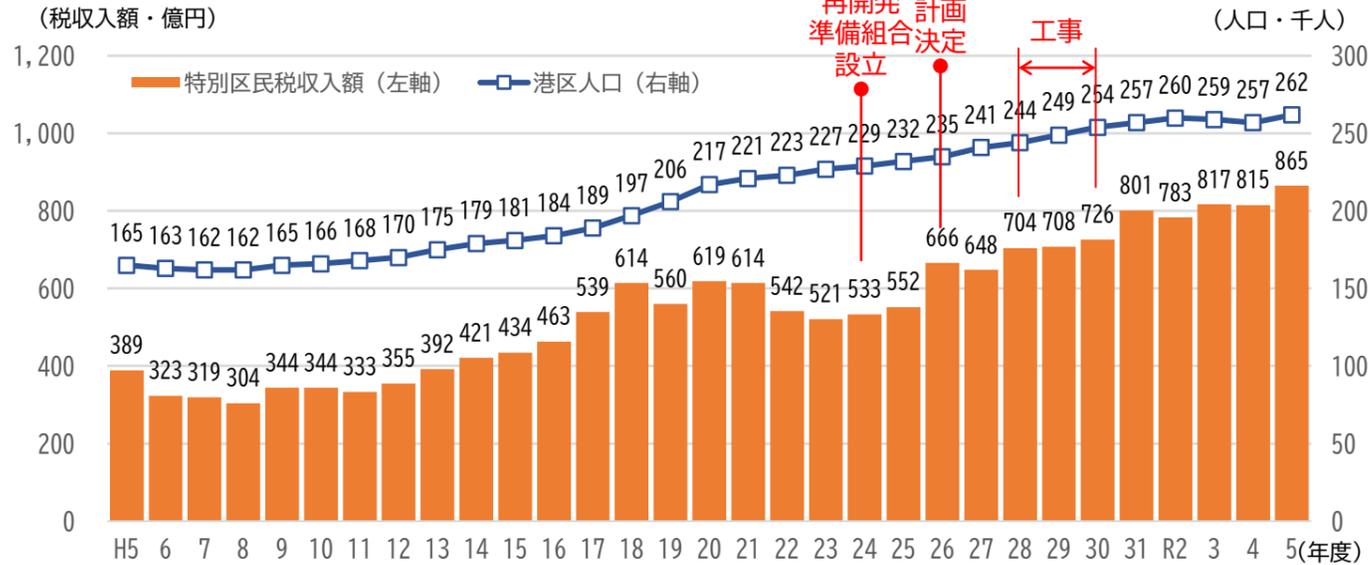
【設計業務委託等（設計、測量、地質関係）技術者単価の動向】

- 設計業務委託等技術者単価は平成10年度以降減少傾向にありましたが、都市計画決定時の平成26年ごろから上昇傾向に転じています。

図表1-1 区人口動態と区財政動向（社会情勢変化）・地価の動向・建設工事費の動向・設計業務委託等技術者単価の動向

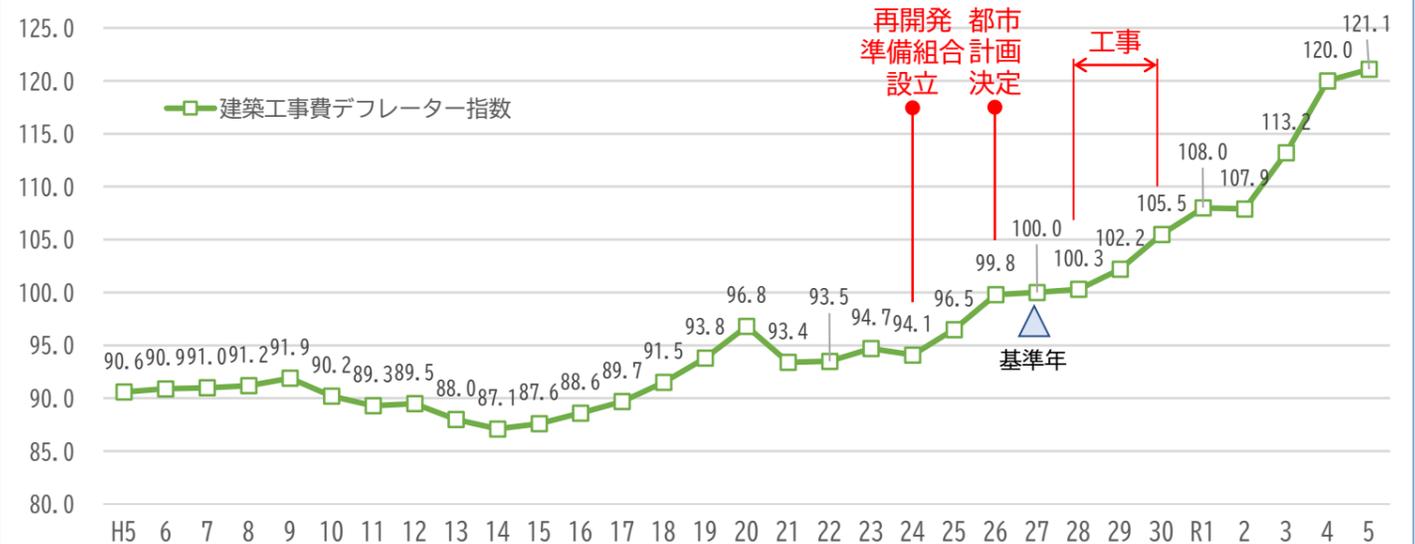
区人口動態と区財政動向

出典：H6-H8 港区政策形成支援データ集 5th Edition | 港区
H8-R4 港区政策形成支援データ集 9th Edition | 港区
R5 令和5年度港区予算概要 | 港区



建設工事費の動向

出典：国土交通省公表、建設工事費デフレーター（平成27年度基準）より作成



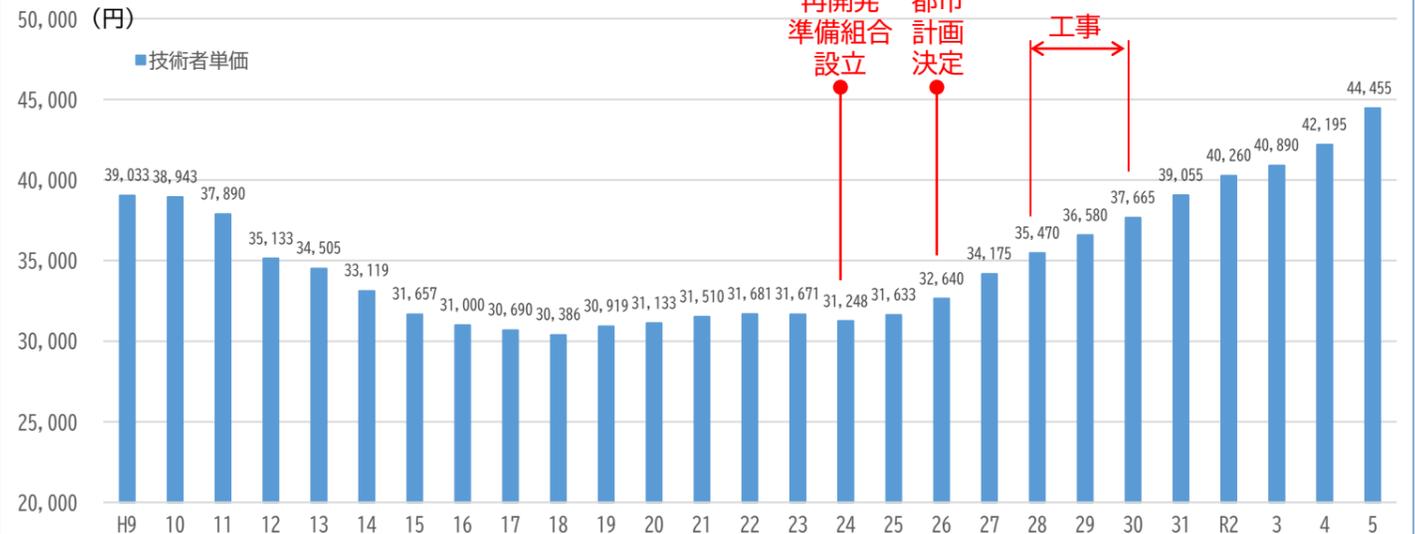
地価の動向

出典：地価公示データ（各年） | 国土交通省
(https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/old/datalist/old_KsjTplmt-L01.html)



設計業務委託等（設計、測量、地質関係）技術者単価の動向

出典：設計業務等技術者単価 | 国土交通省
(https://www.mlit.go.jp/tec/gyoumu_tanka.html)



2. 1) 都市基盤整備

- 駅前広場の機能を補完するよう、交通広場が空間として一体的に整備されています。
- 歩行者の円滑な移動や十分な滞留空間を確保するため、にぎわいとゆとりのある歩行者空間として交通広場が整備されています。

【従前】

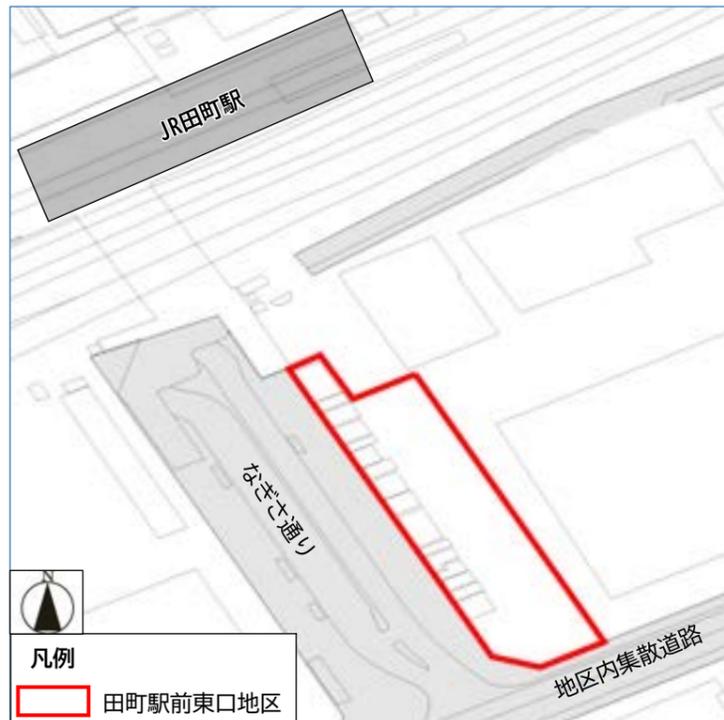
- ・ 港区の田町駅東口周辺地区開発に伴う都市計画関連資料作成調査（平成4年2月）にて構想（案）が示されており、「都心駅にふさわしいシンボル性及びゆとり、風格を備えた広場」が必要とされました。
- ・ 田町駅東口駅前広場は都市計画道路補助310号線の一部（7,000㎡）として平成16年に整備されましたが、駅利用者が集中する圧迫感のある広場となっていました。

【従後】

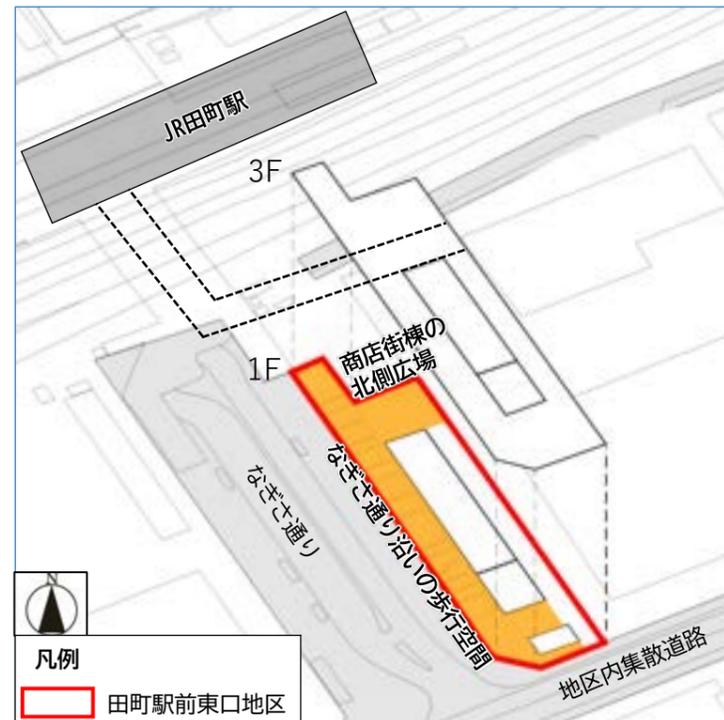
- ・ 乗降施設を再編する既存の駅前広場と交通広場を一体的に整備したことにより、歩行者動線の結節点及び地域公共交通の拠点としての機能が強化されたことに加え、地域の顔・玄関口としてふさわしいにぎわいのある駅前空間が形成されました。
- ・ 商店街棟を東口駅前広場からセットバックして配置することで、駅前広場側にオープンスペースを形成し、駅前の広場空間の拡充と共にゆとりとにぎわいのある開放的な空間を形成しています。
- ・ この都市基盤整備に対する満足度について、地区内・地区外共に高い評価を得ています。

図表2.1-1 都市基盤の整備状況について

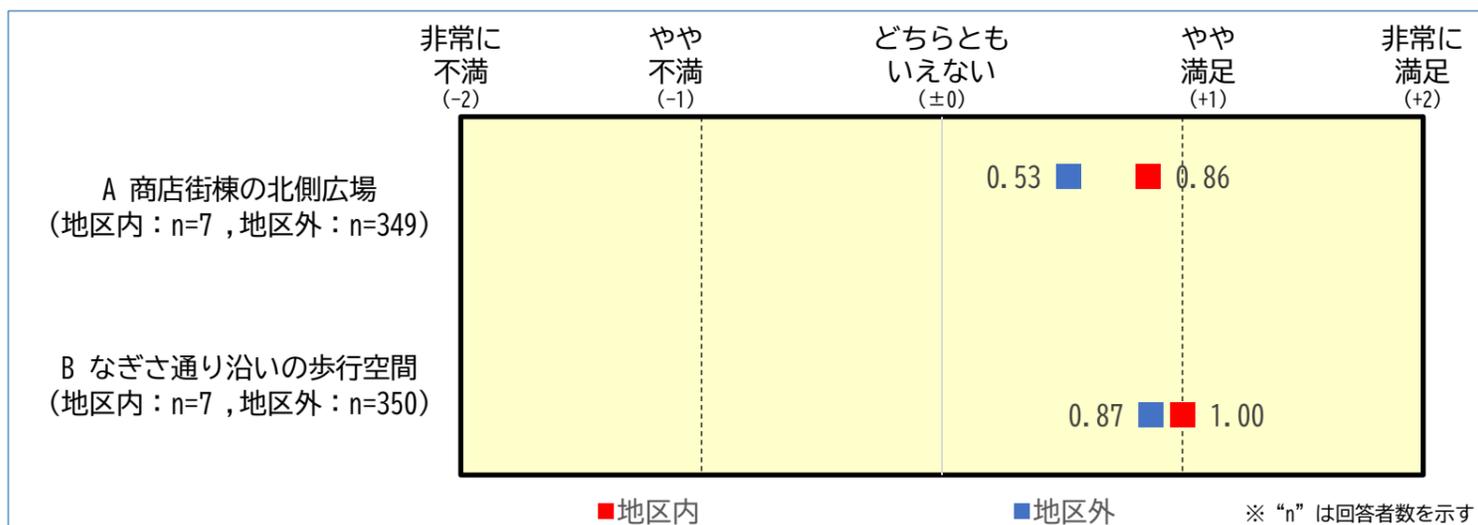
【従前】



【従後】



図表2.1-2 都市基盤の整備満足度

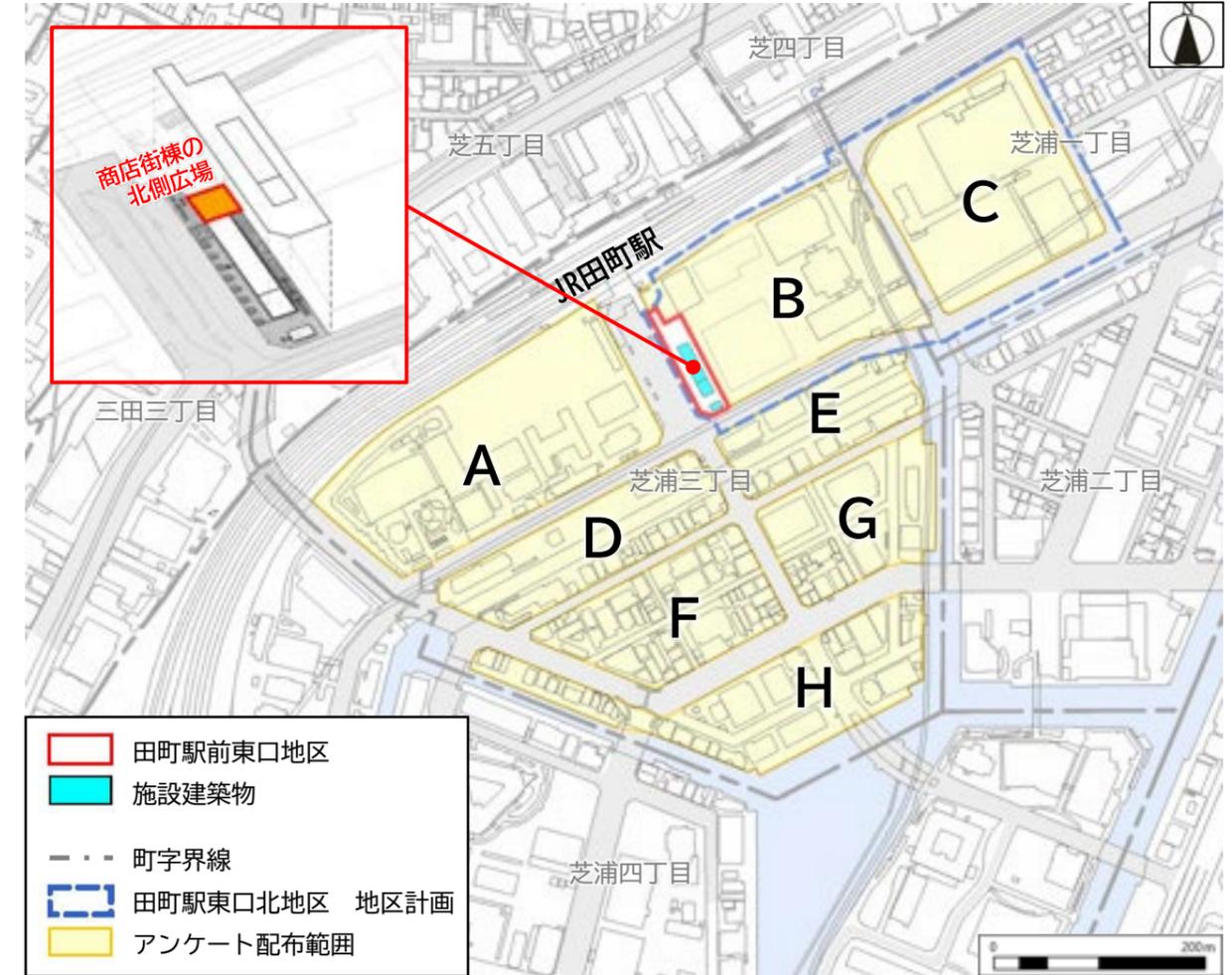


2. 1) 都市基盤整備

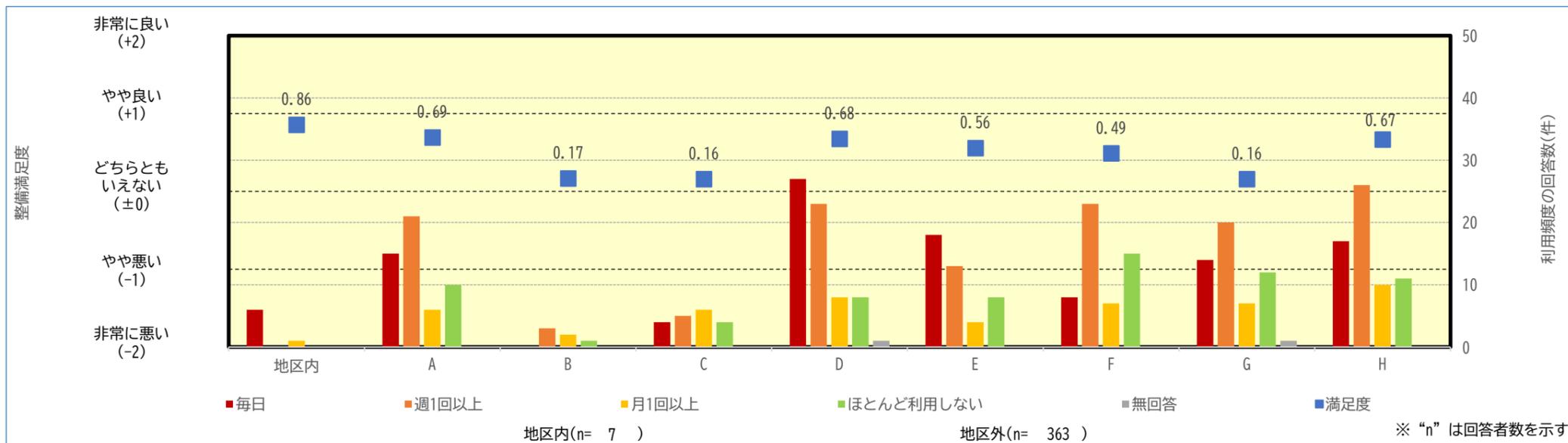
図表2.1-3 商店街棟の北側広場の利用頻度と整備満足度



- 都市計画に位置付けられた、約1,300㎡の交通広場の北側広場です。



Q. 当事業で整備した「商店街棟の北側広場」の利用頻度と満足度について、該当する箇所に「✓印」を付けてください。



- JR田町駅に比較的近いA, D, Eエリアの利用頻度が高くなっており、駅から当地区や隣接街区の店舗等への動線として利用されていることが読み取れます。
- 整備満足度について、どのエリアにおいても概ね高い評価を得ていることが分かりました。

参考 アンケート自由意見

- [地区内]
- なし
- [地区外]
- イベント開催はにぎやかで良いが、モノの置きっぱなしは、通行量の多い朝など、危ないと感じる。(すれ違えない幅がある)
 - イベントを開催しているときは狭く感じる。
 - マルシェなどのイベントがあるとよい。

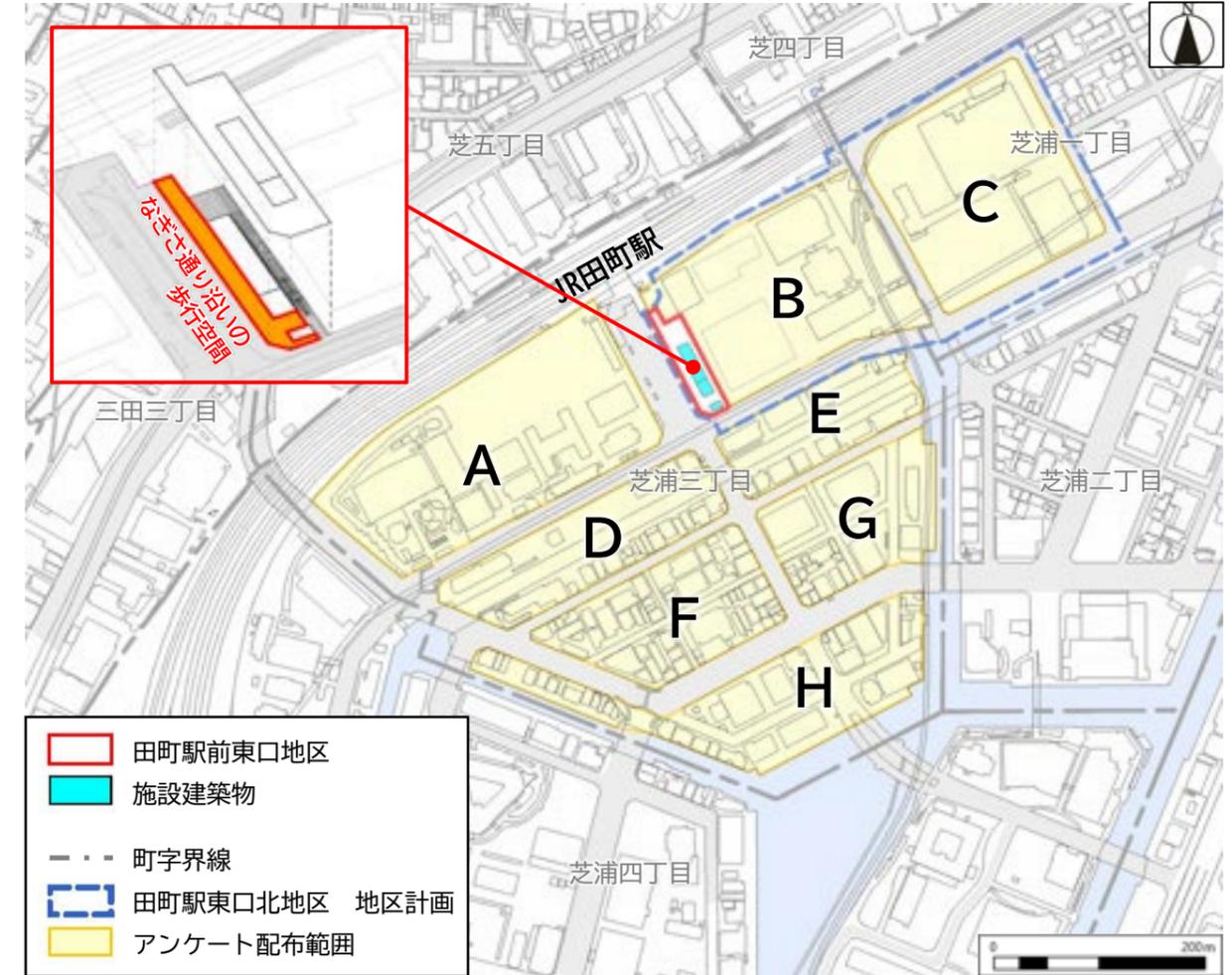
2. 1) 都市基盤整備

図表2.1-4 なぎさ通り沿いの歩行空間の利用頻度と整備満足度



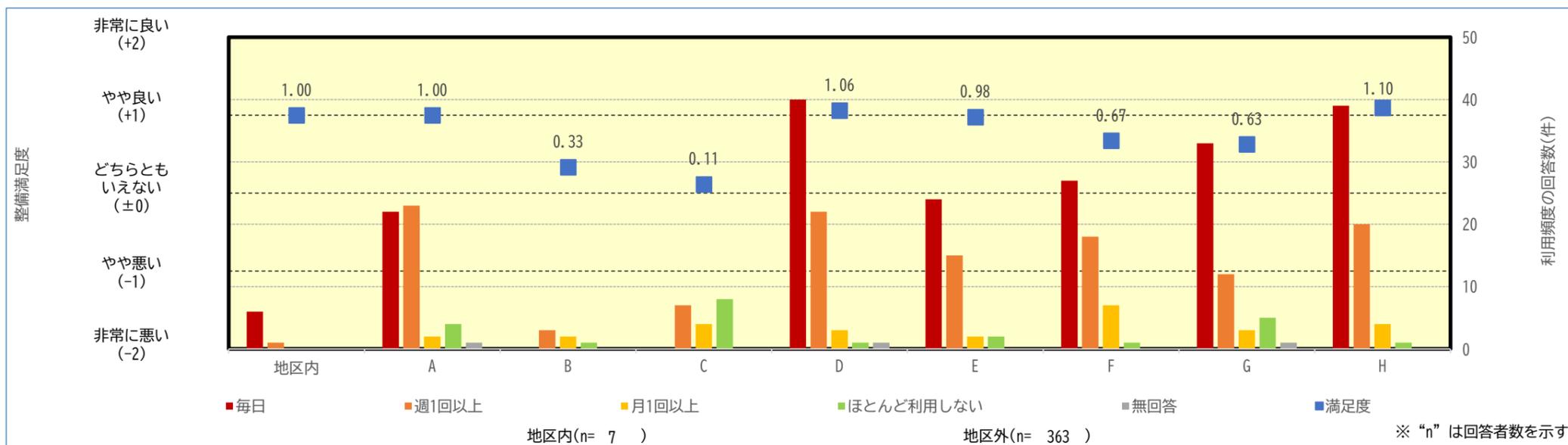
B なぎさ通り沿いの歩行空間

・都市計画に位置付けられた、約1,300㎡の交通広場の歩行空間です。



Q. 当事業で整備した「なぎさ通り沿いの歩行空間」の利用頻度と満足度について、該当する箇所「✓印」を付けてください。

参考 アンケート自由意見



- [地区内]
- なし
- [地区外]
- 交通広場の植木の周りのベンチを増やしてほしい
 - テラス席など緑陰を活かした憩いとにぎわいが欲しい。
 - 交通広場に屋根を設けてほしかった。

・商店街棟の北側広場と比較して全エリアを通して利用頻度が高く、JR田町駅から周辺への主要な動線となっていることが読み取れます。
 ・整備満足度について、どのエリアにおいても概ね高い評価を得ていることが分かりました。

2. 2) 都市防災

○ 再開発によって、準耐火建築物・非耐火建築物を含む中小規模の建築物が共同化・耐火建築物として整備されたことにより、地区の防災力が向上しています。

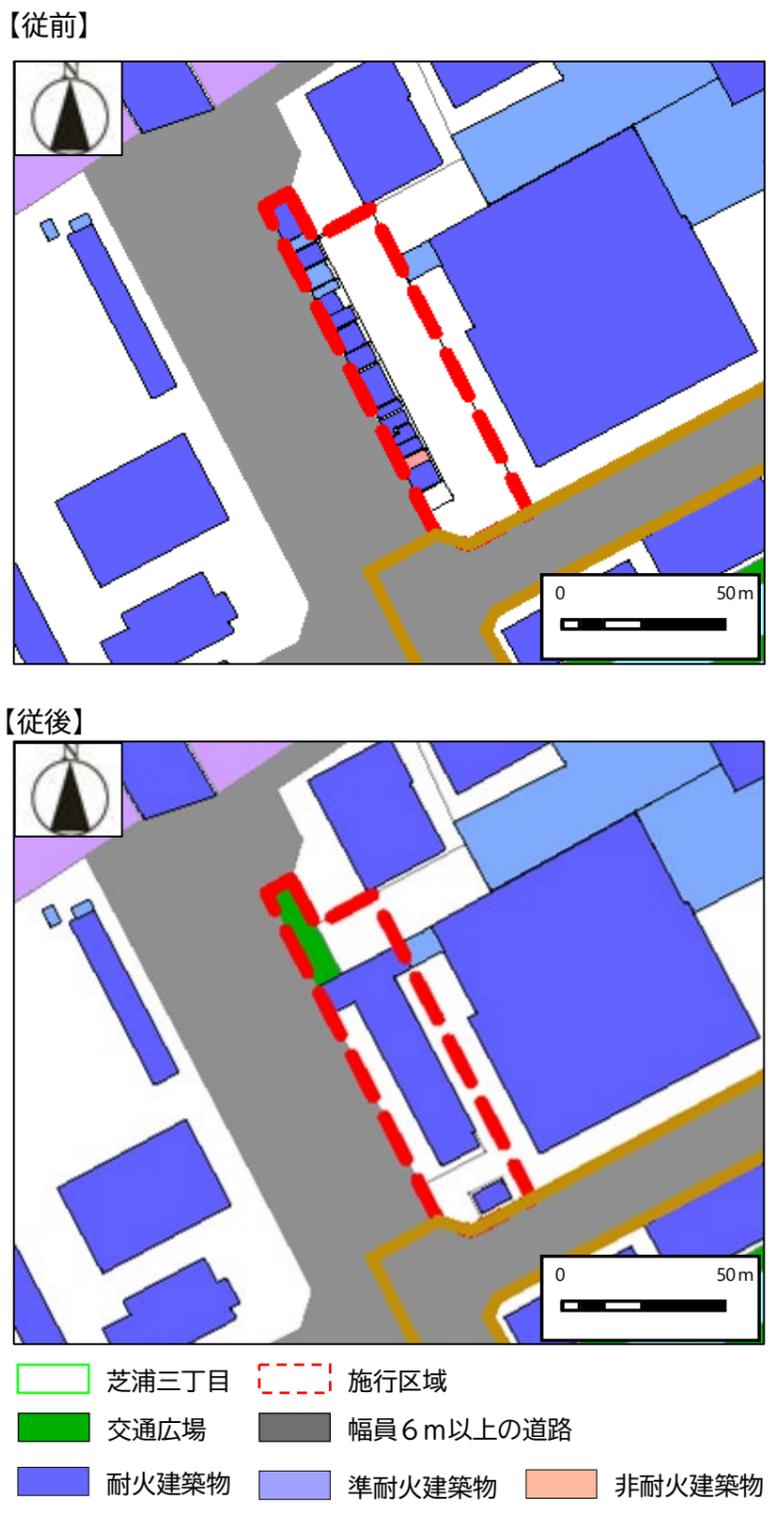
【従前】

・施行区域内には中小規模の建築物が複数立地しており、一部準耐火建築物・非耐火建築物も存在していました。

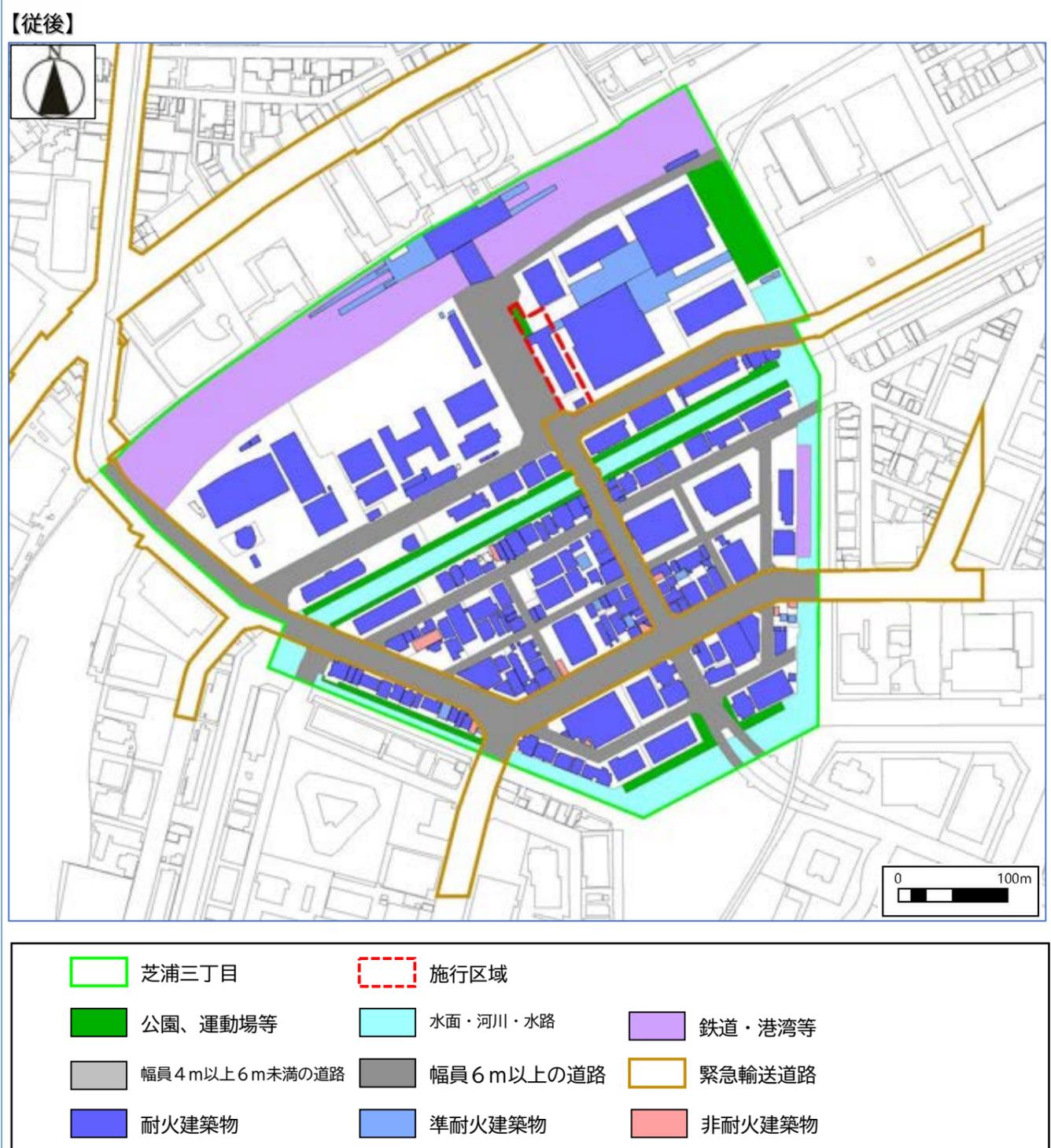
【従後】

・施行区域内に立地していた準耐火建築物・非耐火建築物が撤去され、耐火建築物となったことにより不燃化率が0.03%向上しています。また、駅前に交通広場が整備されたことにより空地率も0.10%向上しており、結果として不燃領域率も0.02%向上しています。

図表2.2-1 土地利用現況（建物構造）



図表2.2-2 不燃領域率【参考】



■不燃領域率の算定（芝浦三丁目）

	空地率	不燃化率	不燃領域率
従前	51.91%	98.19%	99.13%
従後	52.01%	98.22%	99.15%
変化値	+0.10%	+0.03%	+0.02%

不燃領域率
 $= \text{空地率} + (1 - \text{空地率}/100) \times \text{不燃化率}$

空地率
 $= \{ (S+R) / T \} \times 100 (\%)$
 S: 短辺または直径10m以上で、かつ、面積が100㎡以上の水面、鉄道敷、公園、運動場、学校、一団地の施設などの面積
 R: 幅員6m以上の道路面積
 T: 対象市街地面積
 (芝浦三丁目の面積 約261,400㎡)

不燃化率:
 $= (B/A) \times 100 (\%)$
 A: 全建築物建築面積
 B: 耐火建築物建築面積+準耐火建築物建築面積×0.8

資料: 「防災都市づくり推進計画(改訂)」
 (令和4年3月、東京都)

【従前(平成28年度)】



このページの図は「土地利用現況調査」及び「基盤地図情報」を基に作成

※事後評価対象の再開発事業の効果をみるため、対象地区以外は従後(令和3年度)と同様としています。

2. 2) 都市防災

○ 交通広場など災害時に必要となる活動への貢献が期待される空地が整備されましたが、建築面積の増加により活動有効空間不足率は微増しています。

【従前】

- ・当地区は、隣接街区を含めた土地区画整理事業により区域東側の一部が更地となっていました。
- ・一方、駅前となる区域西側には道路境界に接するように小規模な建築面積の建物が立地していました。

【従後】

- ・駅前に交通広場が整備されたことにより災害時に必要な活動が行き届く距離は広がりましたが、建物を共同化して従前よりも建築面積が大きくなったことにより、活動有効空間不足率は約0.1%増加しています。一方、広場4号やなぎさ通り沿いの空地なども整備されており、災害時の活動への貢献が期待されます。

図表2.2-3 活動有効空間不足率

【活動有効空間不足率】

災害時の避難や消火・救助・救援などの活動が困難な領域の面積の割合を表す指標で、町丁目ごとに下記式で算出します。

$$= \left[1 - \frac{\text{町丁目内のバッファカバー範囲の面積 (㎡) ※1}}{\text{町丁目内の範囲対象の面積 (㎡) ※2}} \right] \times 100$$

※1 町丁目内のバッファカバー範囲の面積

以下の(a)~(c)の面積から、建物面積((c)の対象となる教育文化施設・集合住宅においては建物面積に1mのバッファをとった範囲)を除外した面積となる。

(a) 道路からの幅員に応じたバッファ範囲

道路幅員 (D)	バッファ半径 (単位: m) (道路中心からの距離)
4~6m	$(D/2) + (10.0 + (D-4.0) \times 5.0)$
6~12m	$(D/2) + (20.0 + (D-6.0) \times 1.67)$
12m以上	$(D/2) + 30.0$

(b) 小公園からの前面道路幅員に応じたバッファ範囲

幅員4m以上の道路に接する100㎡以上、1000㎡未満の公園等を指す。

道路幅員 (D)	バッファ半径 (単位: m) (公園外周からの距離)
4~6m	$10.0 + (D-4.0) \times 5.0$
6~12m	$20.0 + (D-6) \times 1.67$
12m以上	30.0

(c) 以下を満たす大規模な教育文化施設・集合住宅の土地面積

- ・教育文化施設と集合住宅の土地が町丁目の50%以上
 - ・教育文化施設か集合住宅いずれかの土地が5ha以上
- 当地区は対象ではない。

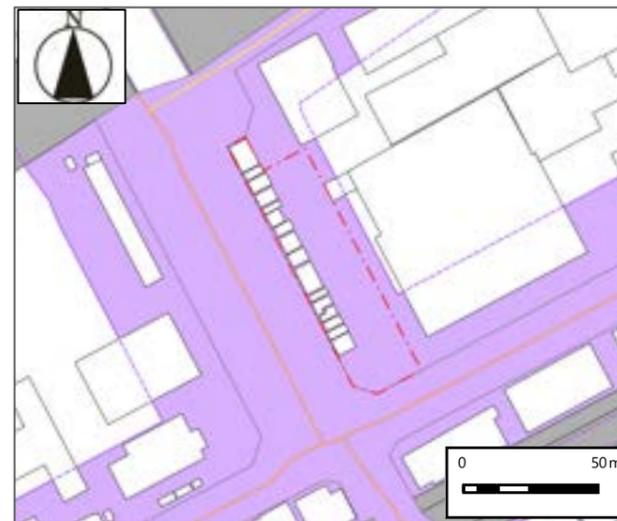
※2 町丁目内の範囲対象の面積

避難対象者や救助対象者がいないと想定される土地利用分類として、1,000㎡以上の公園、鉄道・港湾、水面・河川、田畑や原野、森林などは対象面積に含まない。

また、そのような土地利用分類にバッファカバー範囲が被る場合、その部分は除外する。

資料: 「地震に関する地域危険度測定調査報告書 (第9回)」
(令和4年9月、東京都都市整備局)

【従前】



「土地利用現況調査」及び「基盤地図情報」を基に作成

【従後】



- バッファカバー範囲
- (a)、(b)、(c)の範囲
- 芝浦三丁目
- 施行区域
- 1,000㎡以上の公園等 (除外対象)
- 小公園

幅員別道路 (中心)

- 4m以上6m未満
- 6m以上12m未満
- 12m以上

※ここでいう公園等は、土地利用現況調査による分類であり、現況の土地利用と異なる場合があります。

※事後評価対象の再開発事業の効果をみるため、対象地区以外は従後 (令和3年度) と同様としています。

■活動有効空間不足率の算定 (芝浦三丁目)

	町丁目内の バッファカバー範囲の面積	町丁目内の 範囲対象の面積	活動有効空間不足率
従前	約 105,100 ㎡	約 198,300 ㎡	約 47.0 %
従後	約 104,900 ㎡	約 198,300 ㎡	約 47.1 %
変化値	- 約 200 ㎡	± 0	+ 約 0.1 %

2. 2) 都市防災

- 駅前広場と一体的な広場空間となる「交通広場」が整備され、災害時の避難場所の確保など防災面での役割が期待されている駅前広場の機能が補完されています。
- 田町駅と直結する歩行者デッキが整備され、帰宅困難者の一時滞在施設として位置づけられるII街区と田町駅を接続する避難誘導経路が確保されています。
- 住宅と店舗にそれぞれ防災備蓄倉庫を設けており、災害時には施設利用者等に対し物資の提供ができるなど、地域の防災機能の強化に資する取組がなされています。

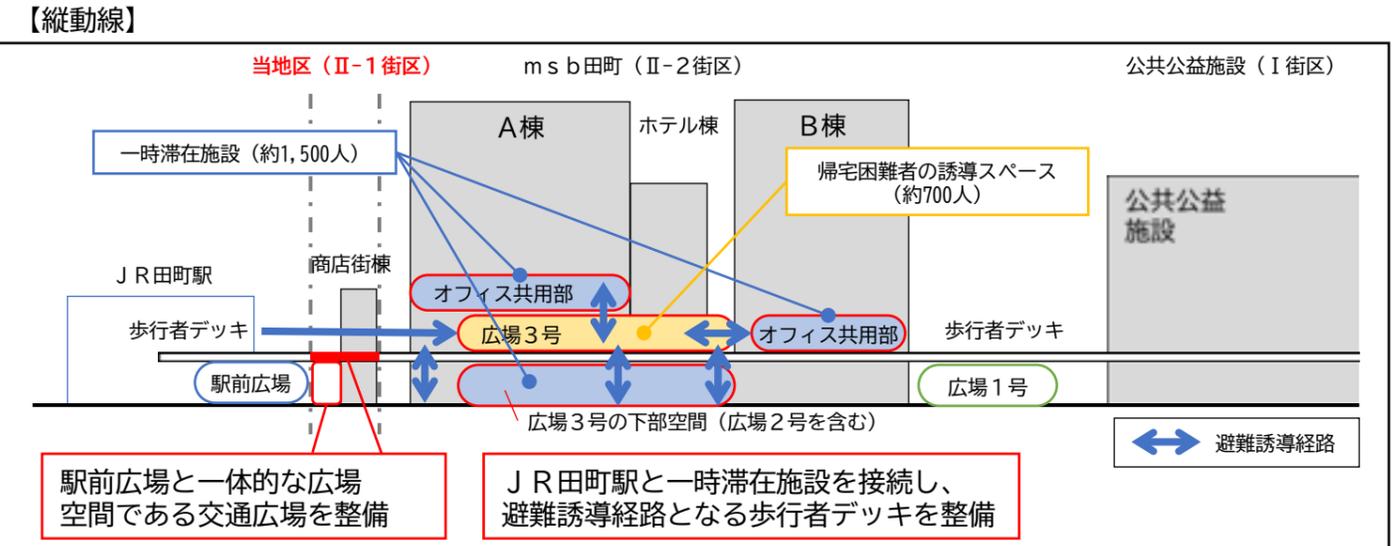
当地区を含む田町駅東口北地区では、震災時の都市防災機能の強化及び災害時のJR田町駅周辺の混乱防止対策が求められていました。よって、I街区を住民の一時的な避難生活場所、II街区を帰宅困難者の一時滞在施設として位置づけ、II街区では合計約1,500人の帰宅困難者を受入できる広場2号やオフィス共用部が整備された他、田町駅周辺の滞留者を円滑に誘導するために約700人の受入が可能な広場3号が整備されました。

当地区では、災害時の避難場所の確保など防災面での役割が期待されている駅前広場の機能を補完するため、駅前広場と一体的な広場空間として交通広場(235㎡)を整備しています。また、田町駅と直結するデッキの整備により、田町駅とII街区をつなぐ避難誘導経路を確保しています。

施設建築物の中には、「新しい都市づくりのための都市開発諸制度方針」(平成25年4月改定)に基づき、防災備蓄倉庫(2階と6階に各1か所、計2㎡)を設置しており、災害時には居住者・従業者等に対し水・食糧・毛布等備蓄物資の提供を行うことが可能となっています。

交通広場や避難誘導経路の整備により地域の防災性能の強化に貢献している他、防災備蓄倉庫の整備により災害時における施設の自立性を確保していることから、都市防災に資する施設として評価できます。

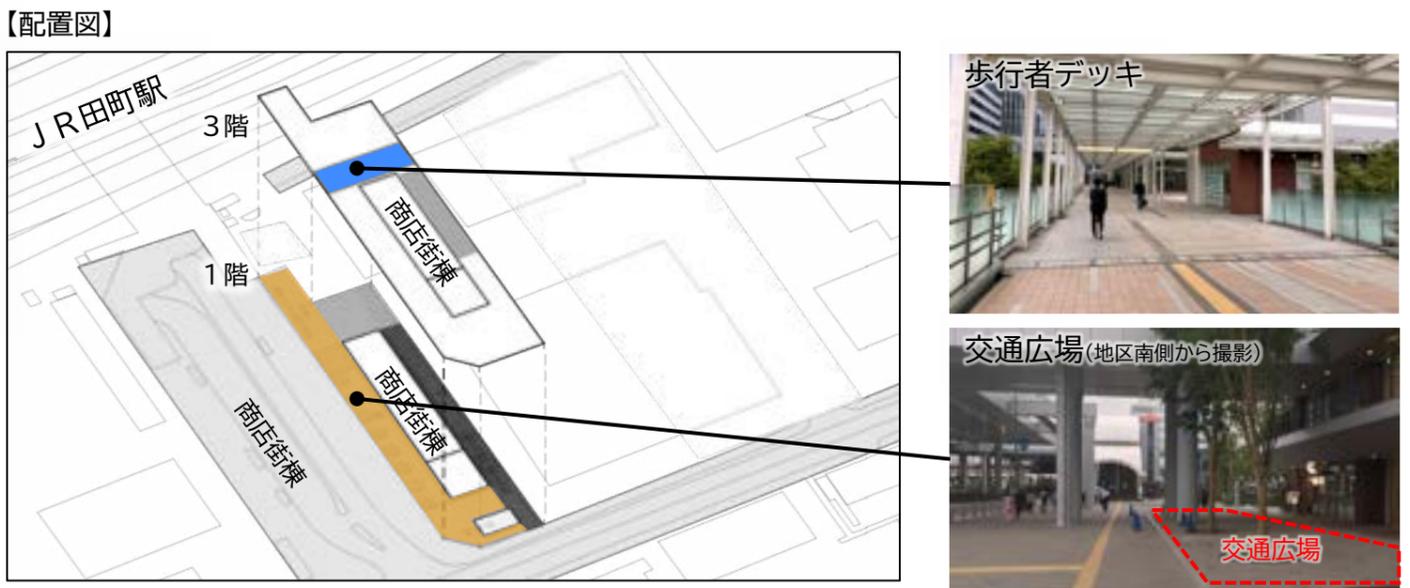
図表2.2-4 田町駅東口北地区における災害時の役割



図表2.2-5 当地区の防災施設の整備状況

当地区の都市防災上の位置づけ	地区内残留地区
主な建物用途	商業施設、住宅
港区との協定の締結	—
主なインフラの防災性能	—
防災空地、避難経路	・駅前広場と一体的な広場空間(交通広場)の整備 ・歩行者デッキの整備
街区における生活の継続	・就業者用(2名分) 飲料水(備蓄用天然水 2ℓ×1本×3日分/一人当たり) 食料(アルファ米ごはん 3袋×3日分/一人当たり) その他(難燃備蓄用フリース毛布 2枚) ・居住者用(10名分) 飲料水(備蓄用天然水 2ℓ×1本×3日分/一人当たり) 食料(アルファ米ごはん 3袋×3日分/一人当たり)
防災意識を高める独自の取組	—

図表2.2-6 防災施設等の内容



2. 2) 都市防災

- 地区内外の5割以上の方々が、当地区の防災の取組が帰宅困難者等による混乱を防ぐための対策として評価できると認識していることがわかりました。(図表2.2-9)
- 地区内の7割以上、地区外の5割以上の方々が、当地区の防災の取組によって地域の防災力が向上したと評価できると認識していることがわかりました。(図表2.2-10)

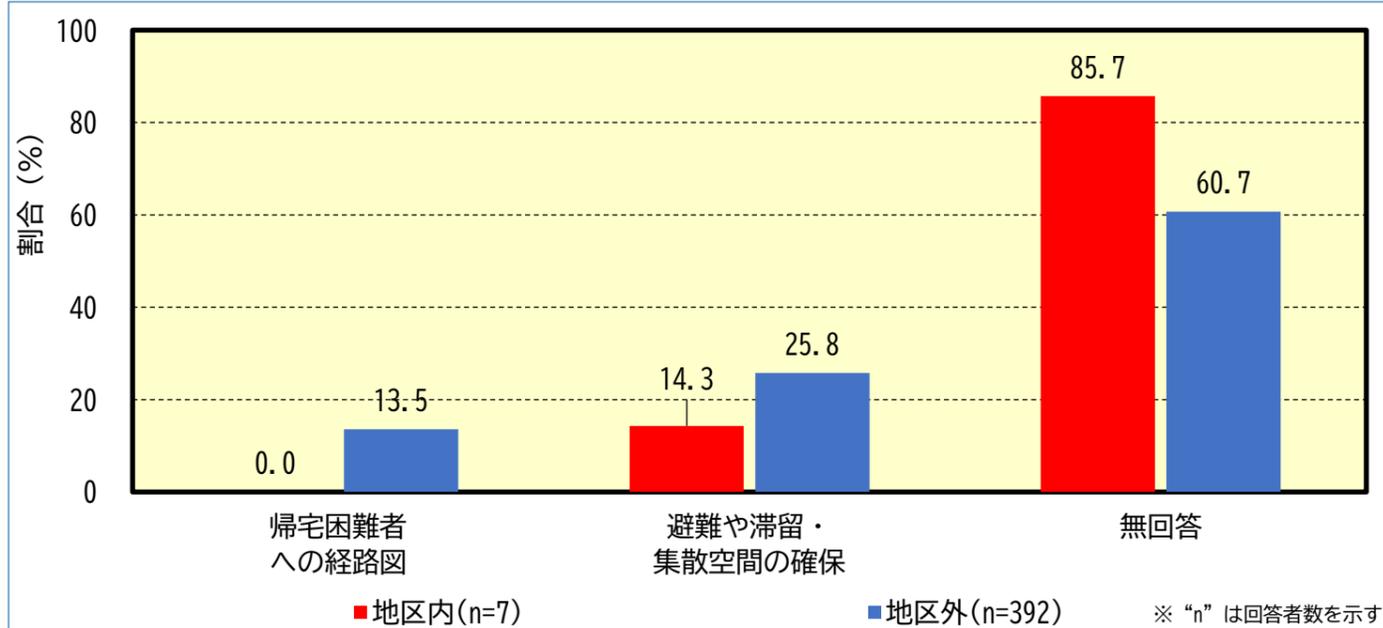
当地区において、防災意識に関する調査を行いました。(図表2.2-7、図表2.2-8、図表2.2-9、図表2.2-10)

防災の取組の認知度について、当事業で取り組まれた避難や滞留・集散空間の確保や帰宅困難者向けの経路の整備の認知度は地区内外ともに3割以下にとどまっており、今後も再開発事業における防災力の向上のための取組を広く周知することが求められます。

避難や滞留・集散空間として交通広場が整備されたことについて、地区内の8割以上、地区外の6割以上の方々が地域の防災力の向上に寄与したと評価していることがわかりました。また、交通広場や帰宅困難者向けの経路の確保について、地区内外の6割以上の方々が帰宅困難者等による混乱を防ぐための対策として評価できると認識していることがわかりました。結果として、地区内の7割以上、地区外の5割以上の方々が、当事業による防災の取組によって、地域の防災力が向上したと評価できると認識していることが確認されました。

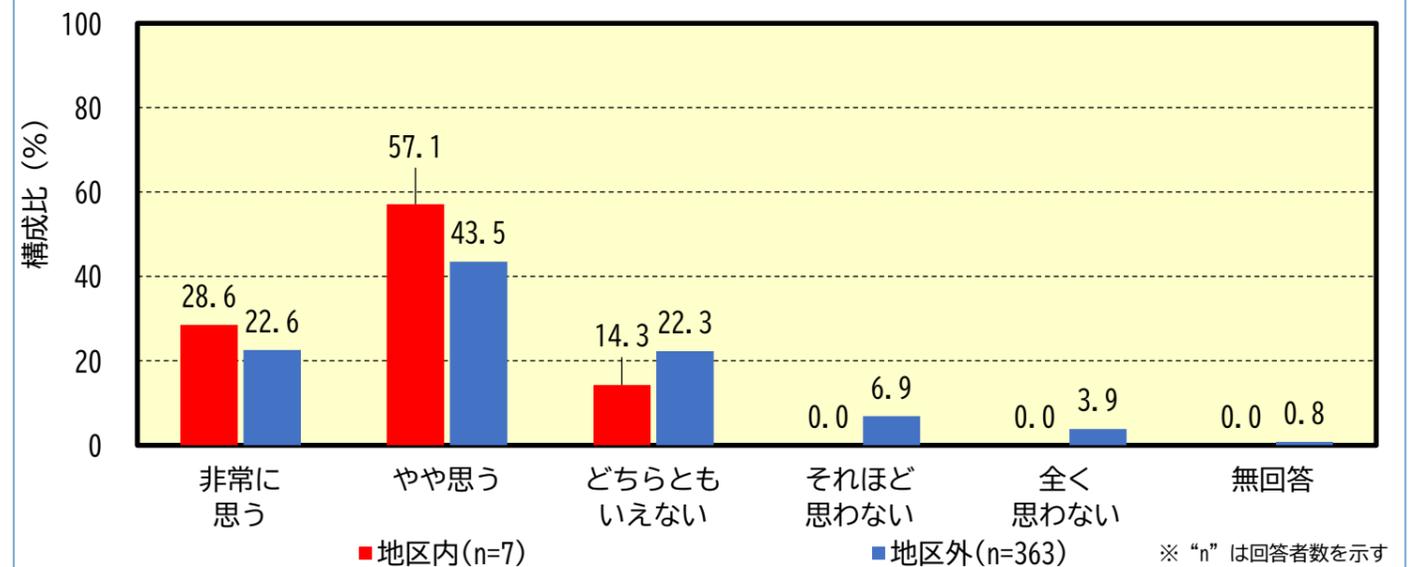
図表2.2-7 防災の取組

Q. 当地区での防災の取組について、ご存知のものすべてに「✓印」を付けてください。(複数回答可)



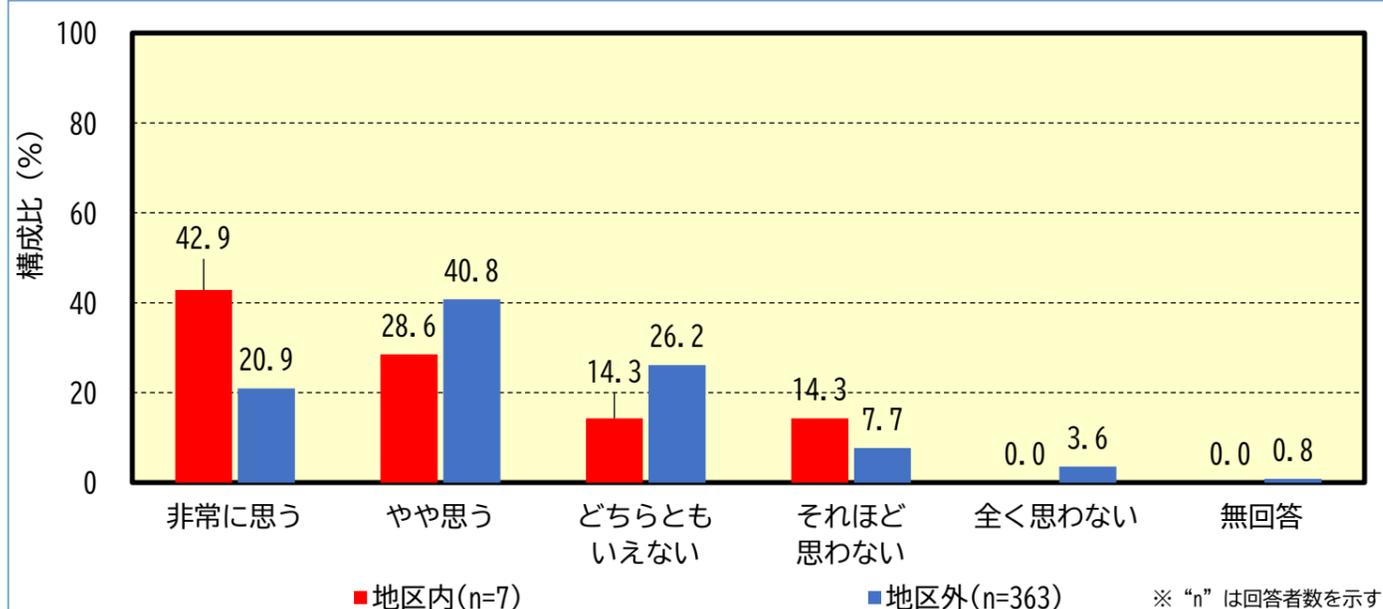
図表2.2-8 交通広場の整備による駅前広場の機能補完

Q. 当地区において、災害時の避難や救出・救助活動の場など防災面での役割が期待されている東口駅前広場の機能を補完するため、一体的な広場空間として交通広場を整備したことは地域の防災力の向上に寄与していると思いますか。



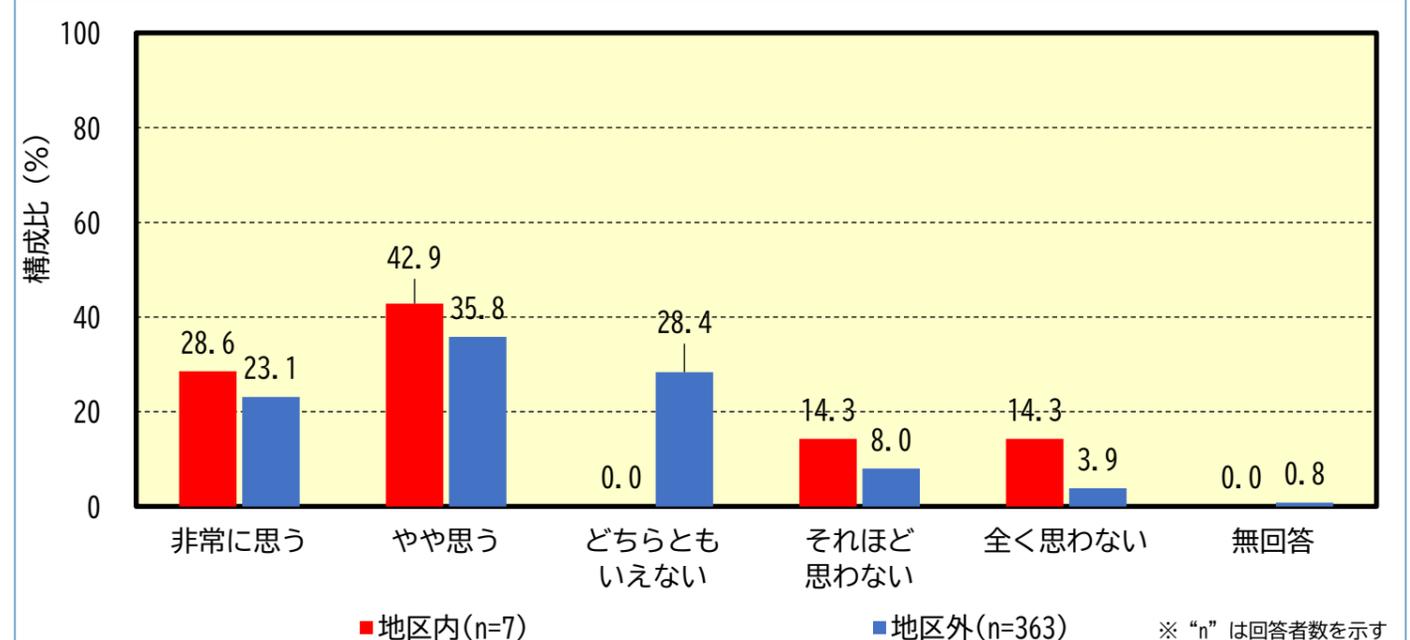
図表2.2-9 帰宅困難者等による混乱を防ぐための対策

Q. 東口駅前広場の防災機能を補完する交通広場や、一時滞在施設への円滑なアクセス経路を確保したことは、帰宅困難者等による混乱を防ぐための対策として効果的だと思いますか。



図表2.2-10 地域の防災力の向上

Q. 当事業において防災の取組を行ったことにより、地域の防災力が向上したと思いますか。



2. 3) 居住性・快適性（事業継続性、住宅整備）

- 当地区では、管理組合のほかに住宅部会を設置しているとともに、民間会社に一括委託されています。
- 当事業により権利者向けの住宅と商業施設が整備され、施設稼働状況は良好で、事業継続性が高いことが確認されています。
- 整備された住宅は、第4次港区住宅基本計画で促進している誘導居住面積水準相当に対応した住宅が多くなっています。

施設の管理運営は、全体管理組合としてなぎさテラス管理組合、部会として店舗部会・住宅部会が設置されており、管理組合が施設管理・事務局運営を民間会社2社に一括委託しています。

居住環境、就業環境の満足度についてのアンケート調査の結果、地区内は8割以上、地区外は7割以上の方々が「非常に満足」「やや満足」と回答していることが確認できました。また、JR田町駅に直結する歩行者デッキが整備されたことにより「交通利便性」に対する満足度が地区内・地区外ともに高くなっています。「生活利便性」も同じく満足度が高くなっていますが、同時にスーパーの価格設定の高さや日用品店（衣類等）の少なさに不満を感じる意見もいただいています。その他、当地区には交番が移転整備されているものの、歩行者通路の暗さを不安視する意見などから地区内の「防犯面の安心」に対する満足度が比較的低くなっています。

当事業では、従前権利者38名のうち28名が権利変換を受け、5名の方々が地区内の住居で生活継続しています。住宅はすべて権利床として整備されており、従前権利者の地区内での生活再建が図られています。また、施設稼働状況は良好であることから、定住性の高い良質な住宅が供給されていると認められます。

当事業では、「第4次港区住宅基本計画（平成31年3月）」で定められた誘導居住面積水準相当に対応した住宅が整備されています。

また、住宅だけでなく商業施設についても施設稼働状況が良好であり、事業継続性が高いことが確認されています。

図表2.3-1 施設管理運営（ヒアリング調査）

管理運営主体	管理組合：なぎさテラス管理組合 部会：店舗部会、住宅部会 管理会社：（施設管理）東京ビジネスサービス株式会社 （事務局運営）株式会社マイライフ・ハウジング					
管理対象範囲	管理方式：外部委託 委託範囲：全面委託（分割）					
管理会社等の管理内容	住宅（共用部分）における管理内容					
	管理事務	清掃	設備保守	警備	植栽管理	その他
	○	○	-	-	-	-
管理会社等の管理内容	住宅以外の施設（共用部分）における管理内容					
	管理事務	清掃	設備保守	警備	植栽管理	その他
	○	○	○	-	○	-

図表2.3-2 施設の整備水準

なぎさテラス	住宅間取り別専有面積		
	約40㎡～約60㎡	約60㎡～約80㎡	約80～100㎡
	2戸	2戸	1戸
	計 5戸		

（参考）港区住宅基本計画【第4次】

	单身	2人	3人	4人
最低居住面積水準	25㎡	30㎡	40㎡	50㎡
誘導居住面積水準	40㎡	55㎡	75㎡	95㎡

注1) 面積は、住戸専用面積、壁芯とする。

注2) 2人以上の世帯の水準は以下のとおり。

○最低居住面積水準 ⇒ 10㎡×世帯人数+10㎡

○都市居住型誘導居住面積水準 ⇒ 20㎡×世帯人数+15㎡

※1 上記の式における世帯人数は、3歳未満の者は0.25人、3歳以上6歳未満の者は0.5人、6歳以上10歳未満の者は0.75人として算定する。ただし、これらにより算定された世帯人数が2人に満たない場合は2人とする。

【例】3歳の子どもがいる3人世帯の誘導居住面積→65㎡

※2 世帯人数（※1の適用がある場合には適用後の世帯人数）が4人を超える場合は、上記の面積から5%を控除する。

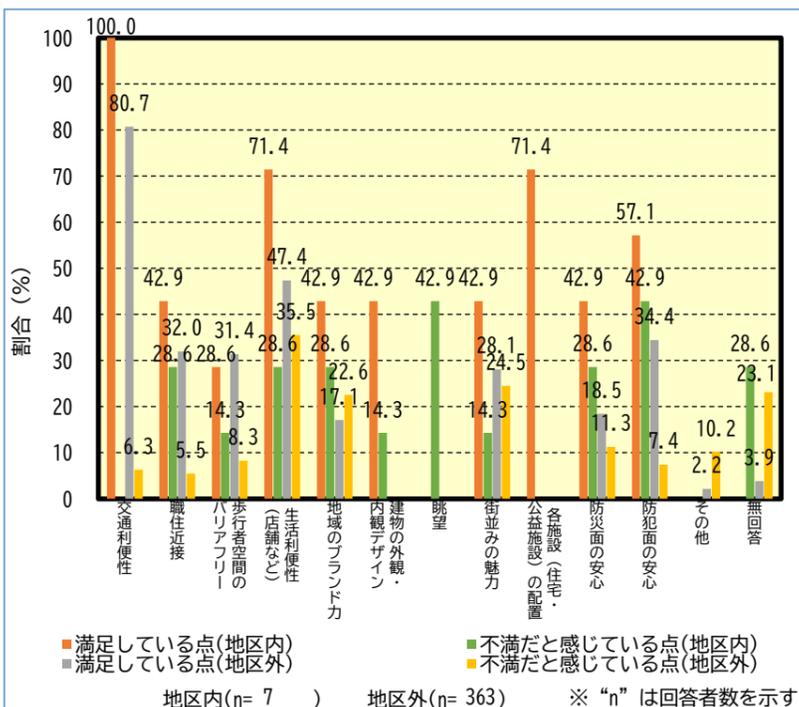
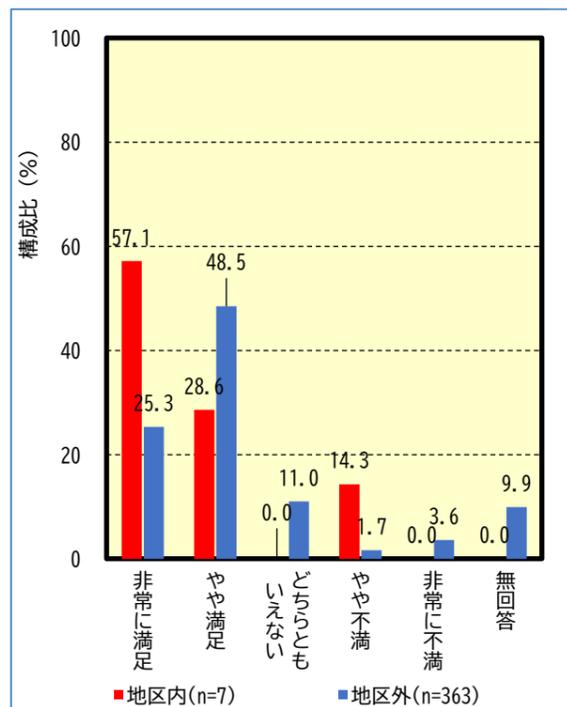
※3 次の場合には、上記の面積によらないことができる。

- ① 単身の学生、単身赴任者等であって比較的短期間の居住を前提とした面積が確保されている場合
- ② 適切な規模の共用の台所及び浴室があり、各個室に専用のミニキッチン、水洗便所及び洗面所が確保され、上記の面積から共用化した機能・設備に相当する面積を減じた面積が個室部分で確保されている場合

参考 居住環境、就業環境の満足度

Q. 居住環境又は就業環境の満足度について、該当する箇所に「✓印」を付けてください。

Q. 居住環境又は就業環境について、満足又は不満だと感じる項目に「✓印」を付けてください。（複数回答可）



図表2.3-3 施設稼働状況（ヒアリング調査）

□住宅、商業施設の稼働状況

主な用途	住宅（権利者）	商業施設
入居率	100%	97%

□駐車場、駐輪場の稼働状況

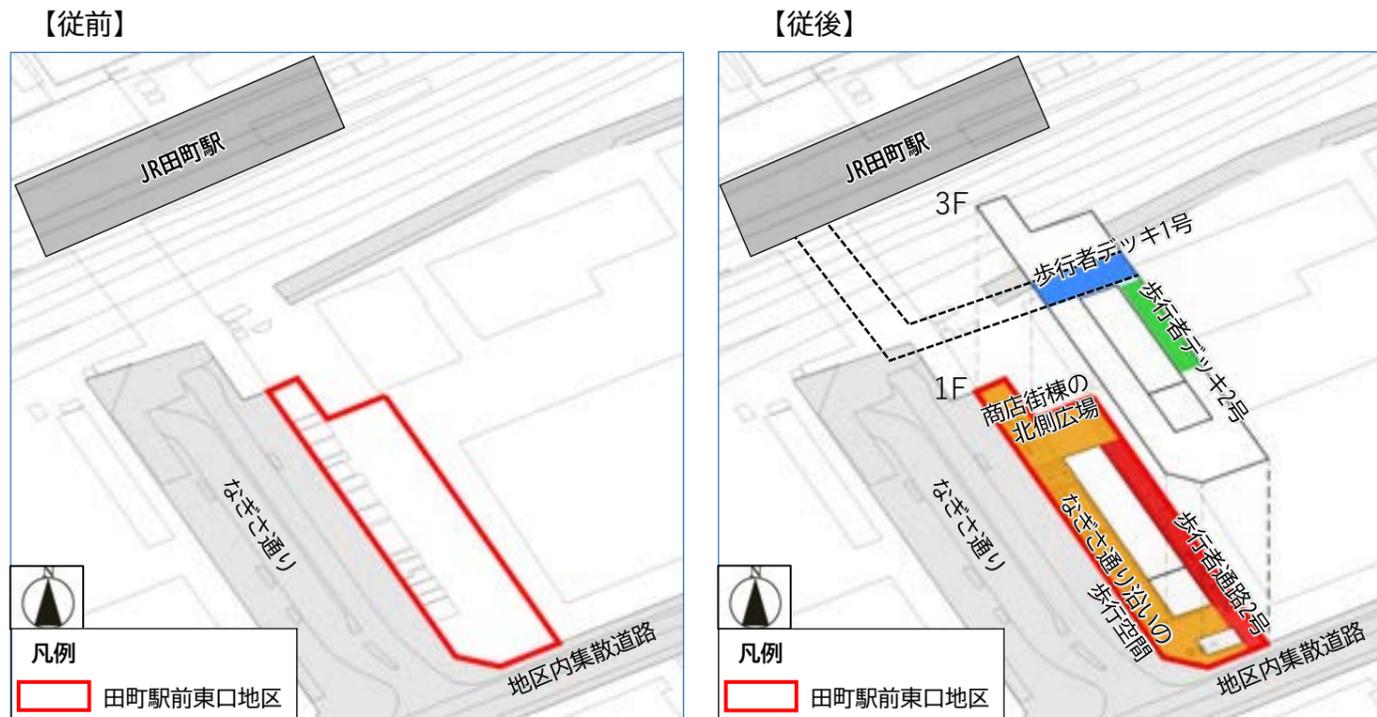
	駐車場（ムスブ田町に隔地）	駐輪場
稼働率	100%（5台/5台）	22%（20台/93台）

2. 3) 居住性・快適性（公開空地※整備）

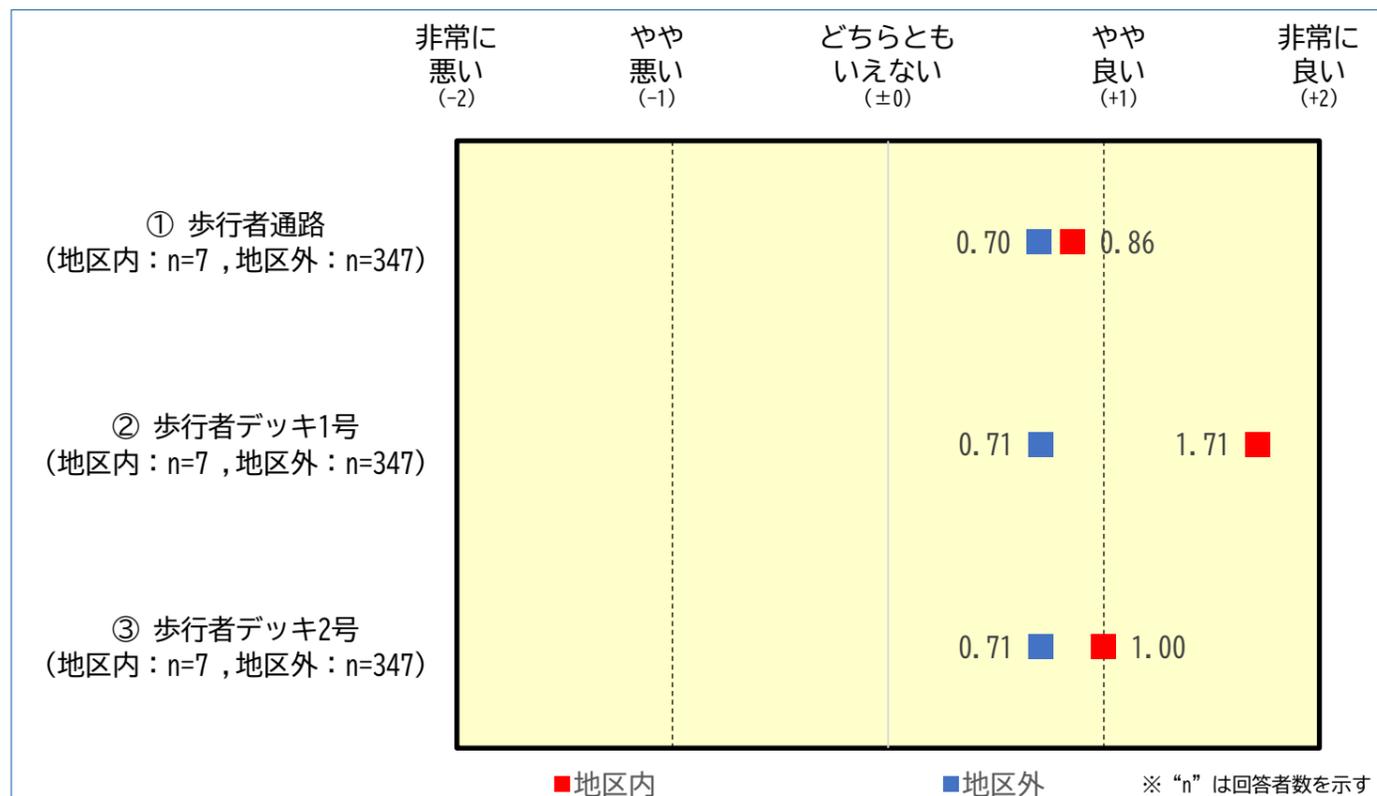
※公開空地：敷地内に設けられた空地のうち、一般に開放され自由に通行または利用できるもの

- 周辺市街地から街区内の賑わい空間へのアプローチ動線としての機能を担い、交通広場と連携し駅前広場へとつながる貫通通路として歩行者通路が整備されています。
- JR田町駅から連続するバリアフリー環境を創出するため、駅から公共施設及びムスブ田町の各施設へのアプローチ動線として歩行者デッキが整備されており、駅と芝浦一丁目を繋ぐ歩行者ネットワークが形成されています。
- 公開空地の整備満足度について地区内・地区外共に高い評価を得ていることが確認できました。

図表2.3-4 公開空地の整備状況について



図表2.3-5 公開空地の整備満足度

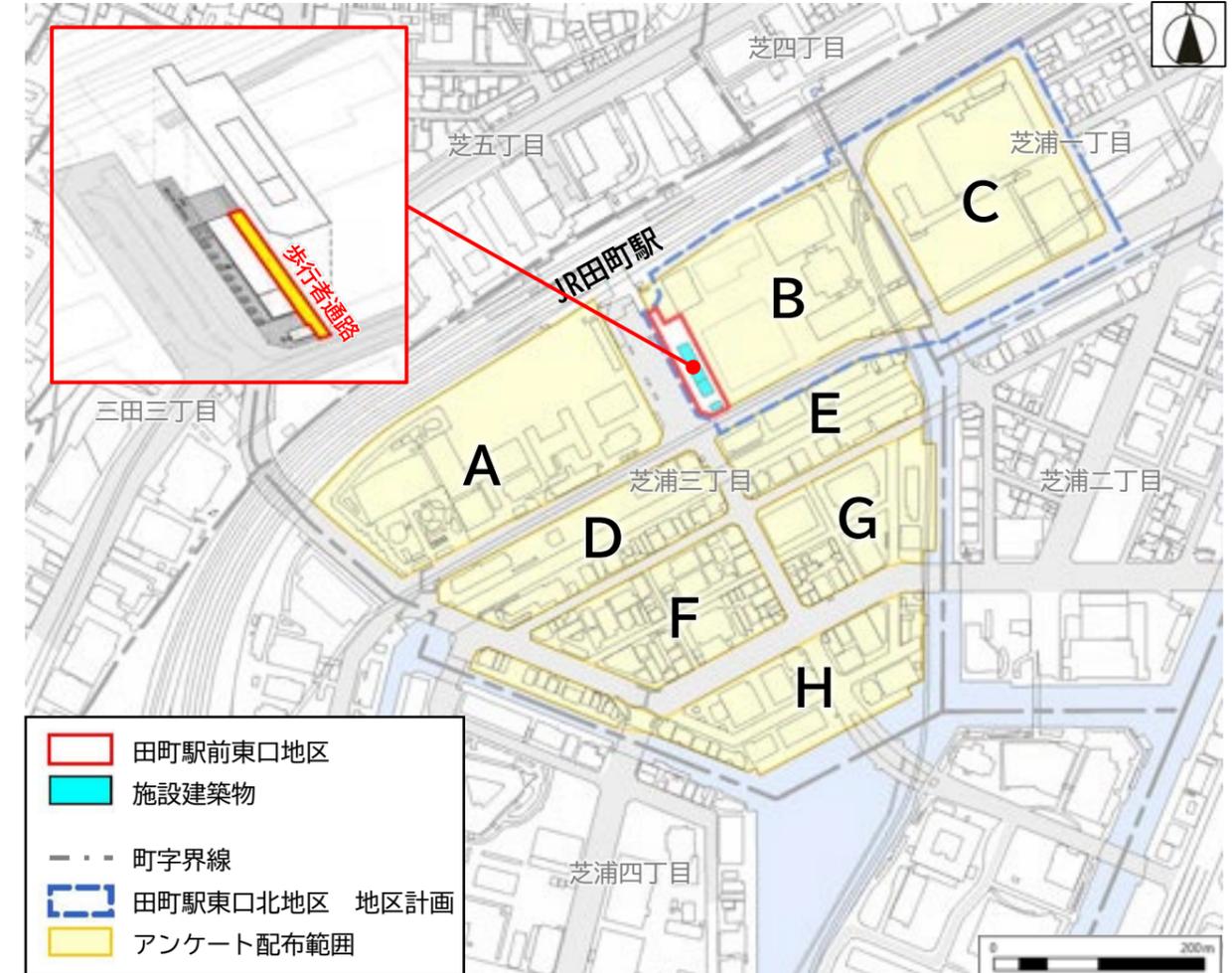


2. 3) 居住性・快適性（公開空地整備）

図表2.3-6 歩行者通路の利用頻度と整備満足度

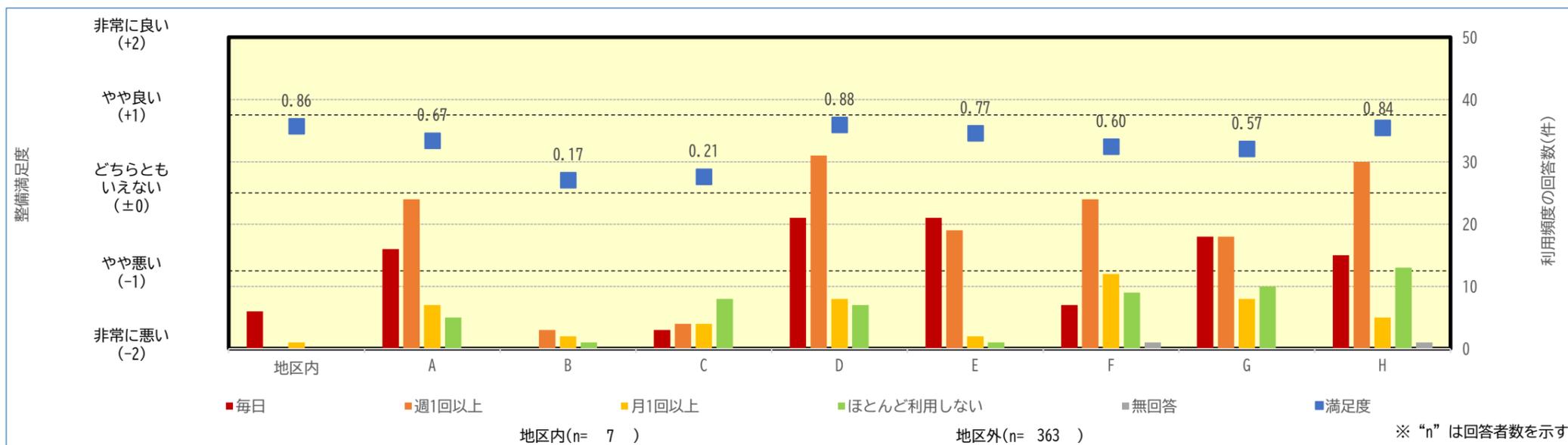


・都市計画に定められた、幅員10mの新設の通路です。



Q. 当事業で整備した「歩行者通路」の利用頻度と満足度について、該当する箇所「✓印」を付けてください。

参考 アンケート自由意見



- [地区内]
- なし
- [地区外]
- エスカレーター、階段、通路（特に雨の時）は使い分けて便利です。
 - 少し暗すぎるように思える。
 - 不要では？あれば使うけどその分、床（建物）面積を増やした方が実用的。さらに少し暗くて陰気で危険なエリアをなりうる。
 - 座れるスペースが欲しい。
 - 広いだけで、その広さの意味をなしていない。

- ・B, Cエリアを除いて全体的に利用頻度が高くなっており、雨に濡れず、スーパーも利用できる駅からの動線として利用されていることが読み取れます。
- ・一方、当地区東側のB, Cエリアは駅から歩行者デッキを利用して移動ができるため、歩行者通路の利用頻度は低くなっています。
- ・整備満足度について、どのエリアにおいても概ね高い評価を得ていることが分かりました。

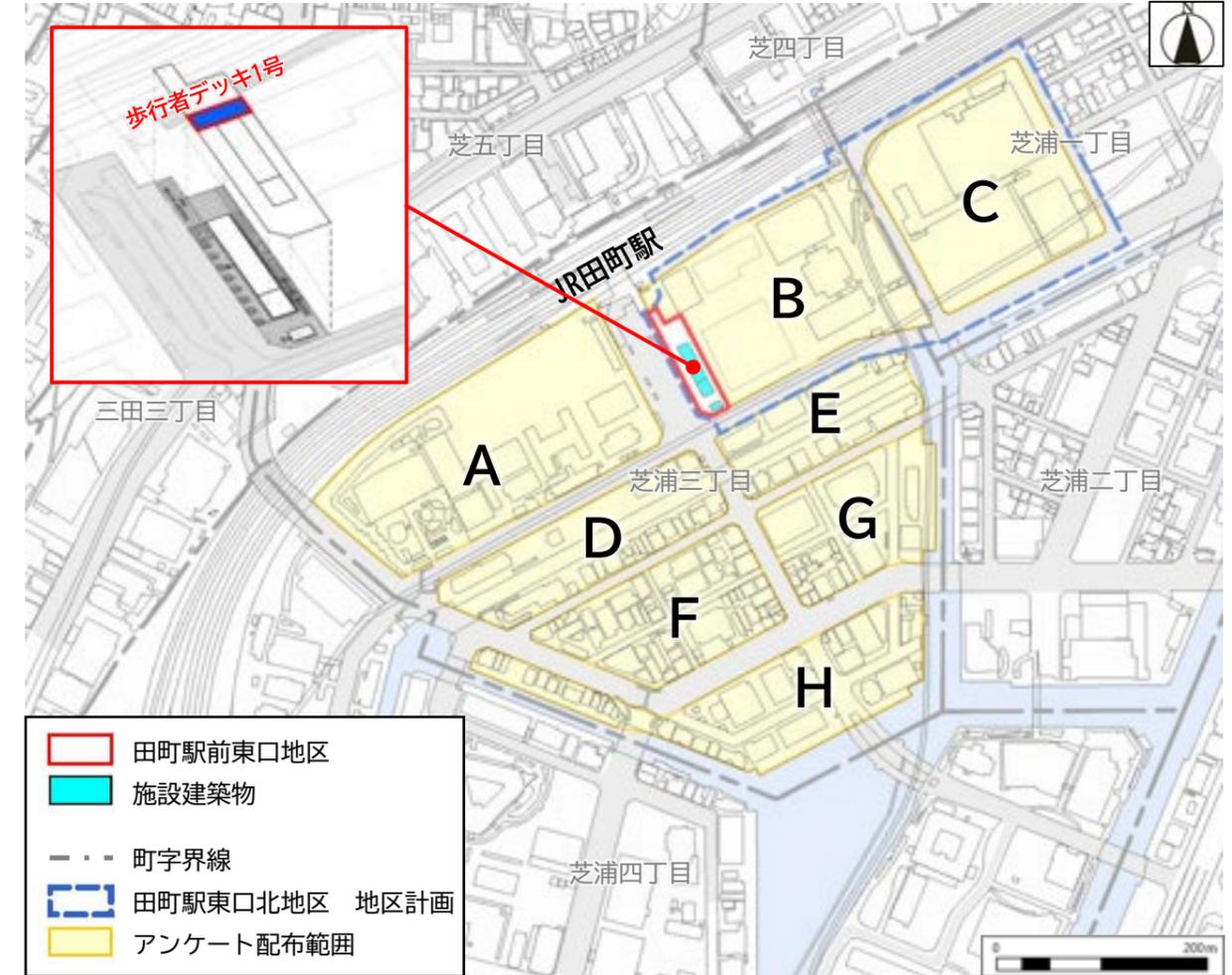
2. 3) 居住性・快適性（公開空地整備）

図表2.3-7 歩行者デッキ1号の利用頻度と整備満足度



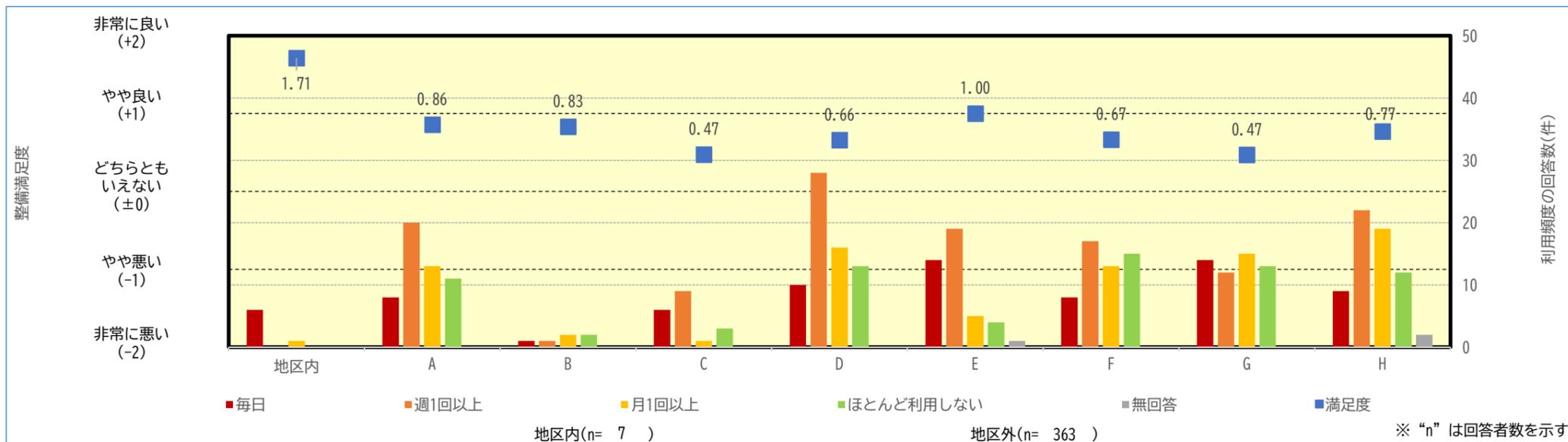
② 歩行者デッキ1号

・都市計画に定められた、幅員7～8mの新設のデッキです。



Q. 当事業で整備した「歩行者デッキ1号」の利用頻度と満足度について、該当する箇所に「✓印」を付けてください。

参考 アンケート自由意見



[地区内]
 ・なし

[地区外]
 ・駅へのクランクが全く必要性を感じない。
 ・駅改札付近の道のように、下に矢印を大きくつけて、右側通行、左側通行それぞれ分けた方がいいと思う。ベビーカーを押して通る時、いつも人混みの中を歩くのでとても通行しづらい。
 ・どうしても風が流れ込んでしまう構造のようで、風が強くて困ってる。
 ・日差しと雨の吹き込みが残念。駅との接続部分がかもつきちんと屋根の状態にして欲しかった。

・歩行者デッキ1号はJR田町駅から直結し駅東側へ向かう歩行者動線となっているため、なぎさ通り東側のC, E, Gエリアにおいて利用頻度が比較的高くなっています。
 ・整備満足度について、どのエリアにおいても概ね高い評価を得ていることが分かりました。

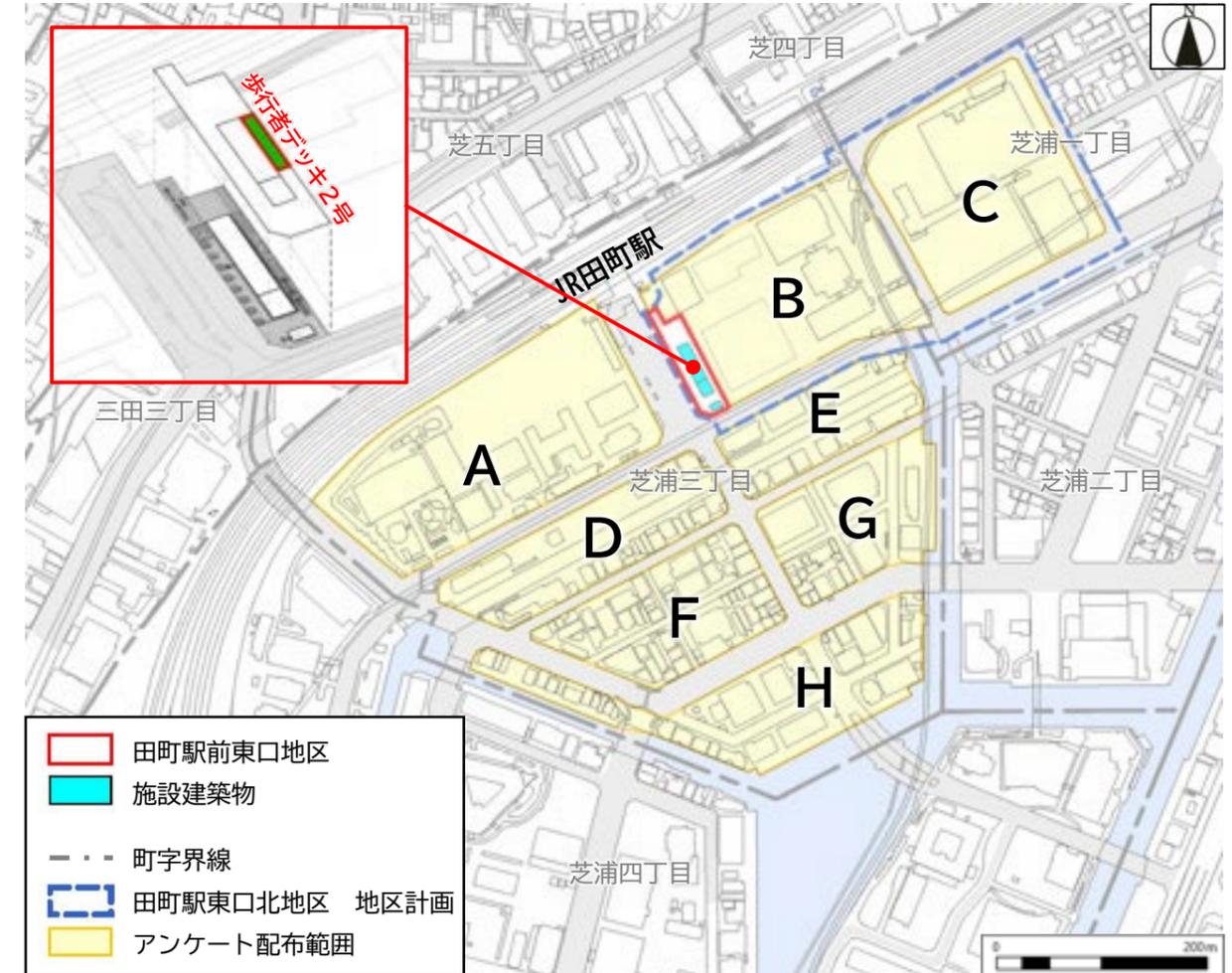
2. 3) 居住性・快適性（公開空地整備）

図表2.3-8 歩行者デッキ2号の利用頻度と整備満足度



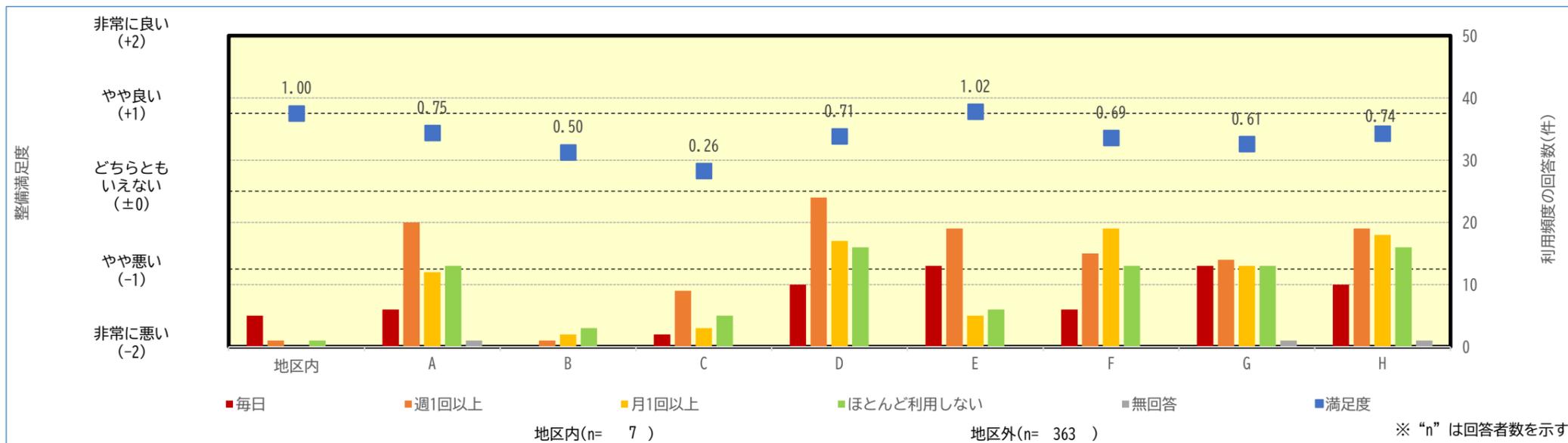
③ 歩行者デッキ2号

・都市計画に定められた、幅員4mの新設のデッキです。



Q. 当事業で整備した「歩行者デッキ2号」の利用頻度と満足度について、該当する箇所に「✓印」を付けてください。

参考 アンケート自由意見



[地区内]
・雨よけが必要だった。

[地区外]
・区画の雰囲気が好き。
・屋根がないので雨が降った時に不便。また、エスカレーターにも屋根がないため傘をささなければならない、危ないと感じたことが何度かあった。
・ひさしを伸ばせば活用しやすいと思いますので検討ください。日よけ雨除けになります。

・歩行者デッキ2号はJR田町駅から当地区南側に向かう動線となっており、主にE,Gエリアの利用頻度が高くなっています。
・地区内の店舗や隣接するムスブ田町に面している公開空地であるため、その他のエリアにおいても利用頻度が比較的高くなっています。
・整備満足度について、どのエリアにおいても概ね高い評価を得ていることが分かりました。

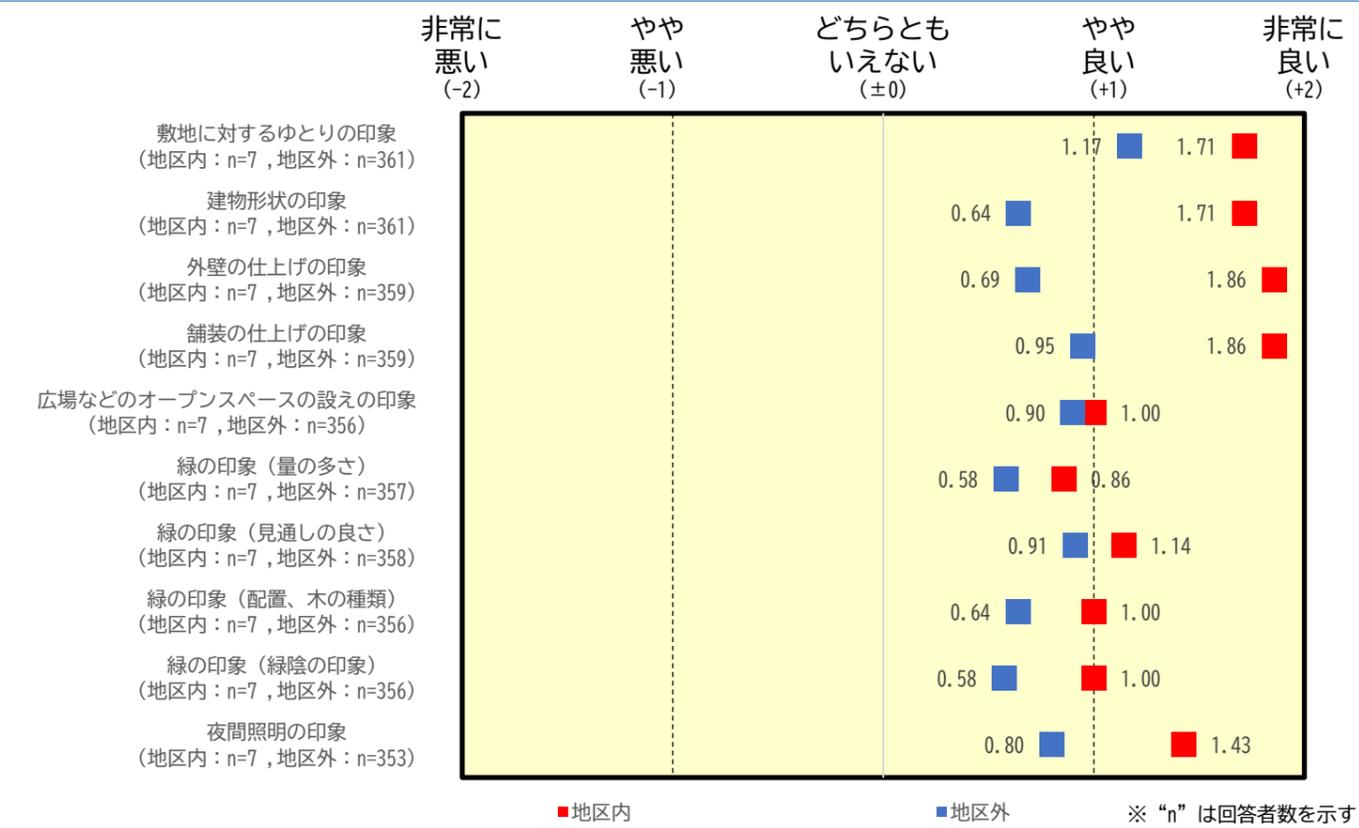
2. 4) 調和性・活力（地域創造（周辺景観（近景）との調和））

○ 近景景観について、地区内から概ね高い評価を得ていますが、緑の印象は地区内・地区外共にやや評価が低いことが確認できました。

- ・ 「敷地に対するゆとりの印象」「舗装の仕上げの印象」は地区内外ともに概ね好評であるのに対し、「建物形状の印象」「外壁の仕上げの印象」は地区内に比べ、地区外の評価が低くなっています。
- ・ 一方で、「緑の印象」についての地区外からの評価が低く、特に緑の量や緑陰に対する否定的な意見が多くみられ、空地における植栽計画について工夫の余地があったと言えます。

図表2.4-1 近景景観における住民認識評価結果（SD法）

Q. 下記の項目について、街並み景観の印象として最も自分のイメージに合う箇所に「✓印」を付けてください。



図表2.4-2 当地区における主な都市景観（近景）



参考 アンケート自由意見（近景）

[地区内]

[地区外]

- ・ 夜も明るくて、とてもきれいになった。気分良く歩ける。ごちゃごちゃしないところが良い。
- ・ 緑もきれいに配置されていていいと思う。
- ・ 緑の印象がとても良く、なごむなあと思う。
- ・ 1階のテナントはビルの顔になるので、印象がキレイになったと感じるくらい。
- ・ 朝は広々としていて歩きやすい。たまにイベントで歩道上にお店等も出ていたらふらっと立ち寄りそう。
- ・ 暗い、色がない
- ・ タワーとの一体感が無い。安っぽい。
- ・ 木々が育成中もありますが、もう少し木陰ができたらいいなと。
- ・ もっと緑が多いと嬉しいです。
- ・ 街路樹が綺麗なところと汚いところの差がとてもあると思います。
- ・ 駅前のピアガーデンがあまり良い印象を与えない。
- ・ 外観は固い印象がある。周りオフィスビルが多いのもっと柔らかい感じでもよかったかも。
- ・ 商店街棟をもう少し形状や照明等、目立つようにすることはできないですか。

2. 4) 調和性・活力（地域創造（地域の活性化の取組状況））

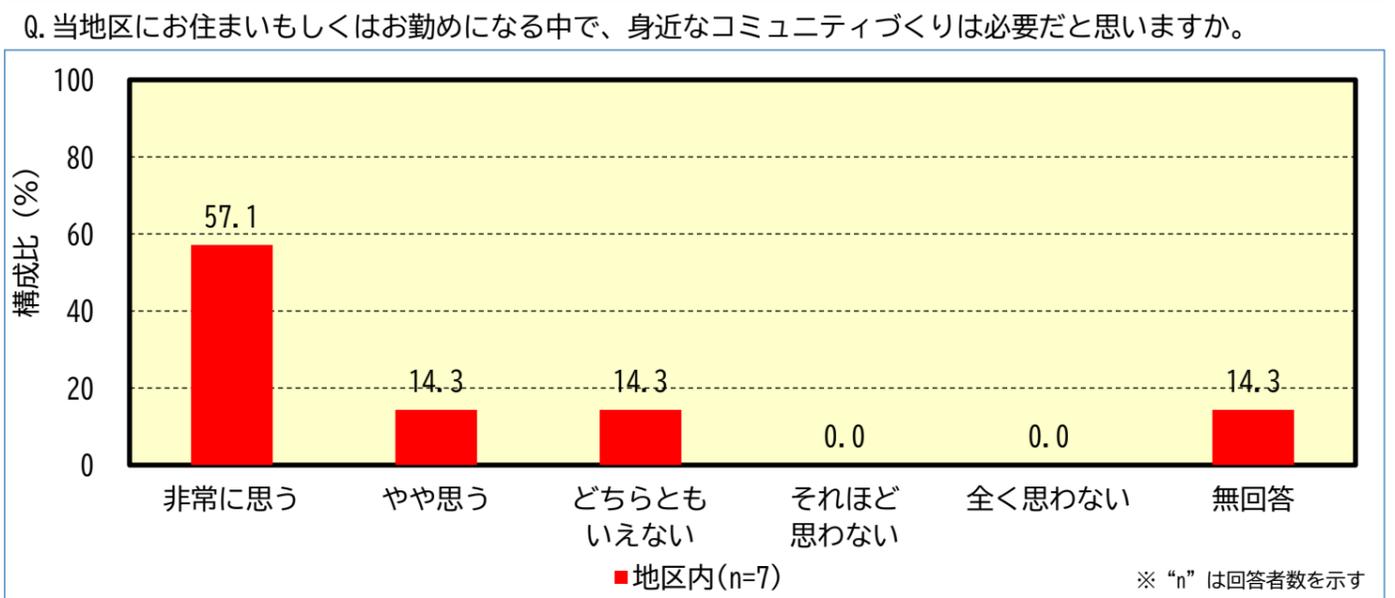
- 地区内において自治会・エリアマネジメント組織等はありませんが、管理組合として芝浦商店会に加盟しており、施設の管理組合であるなぎさテラス管理組合を中心に周辺との情報共有を図っています。
- 駅前広場や広場4号では飲食イベントや周辺の店舗と連携したイベントが開催されています。

- ・ 地区内には自治会、エリアマネジメント組織が無く、権利変換によって取得した床をテナントとして貸している方が多いこともあり、従前と比べて身近なコミュニティは薄れていると考えられますが、隣接街区と一体となったイベントを行うなど、賑わいの形成に寄与しています。
- ・ アンケートの結果からも、身近なコミュニティづくりについて地区内の約7割の方が身近なコミュニティづくりの必要性について「非常に思う」「やや思う」と回答していることが確認できました。

図表2.4-3 地域の活性化の取組状況（ヒアリング調査）

内容	回答	備考
地区内の自治会、エリアマネジメント組織の有無	無	
地域周辺の地域コミュニティ組織等との連携体制	有	・ 芝浦商店会への加盟 ・ 隣接するムスブ田町の施設管理者と施設や街の管理運営に関して適宜情報共有
地域の活性化に資するイベント等の実施	有	・ 駅前広場での飲食イベントの実施 ・ 地域の祭りへのスペース提供
公開空地でのイベント等の実施	有	
地区内等の活動を定期的に情報発信	無	
先進的な取組	無	
その他	無	

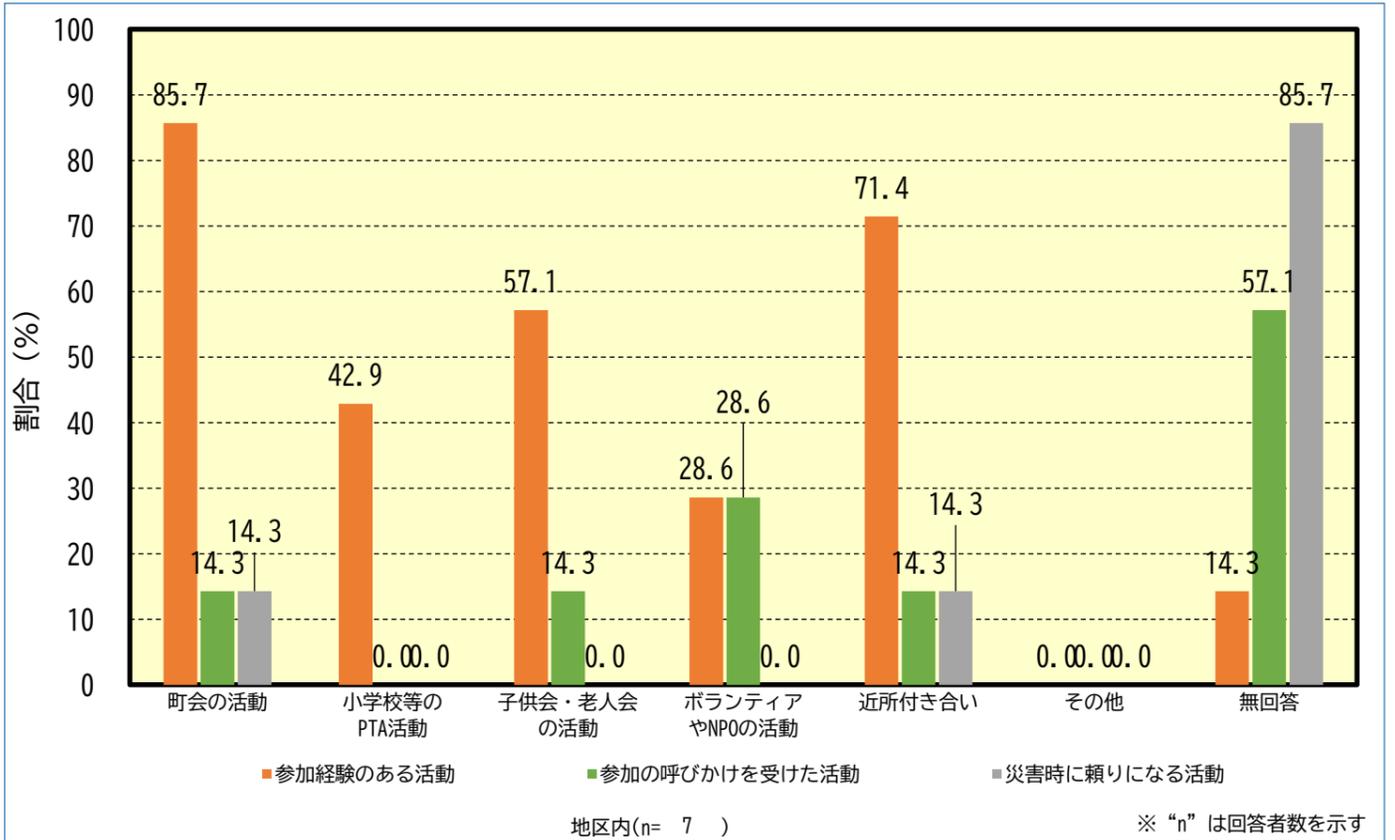
図表2.4-4 参加経験のある活動（複数回答）



図表2.4-5 駅前広場等を活用したイベント等の開催



Q. 下記に挙げる活動について、該当する箇所全てに「✓印」を付けてください。



2. 5) 創意工夫・独創性

提案① 駅前空間の機能と街並みの継承

【従前の課題】

- 当地区の東口駅前広場側には、駅前商店街が立地し専用商業施設や住商併用建物の混在した小割の土地利用となっており、強固な地域コミュニティの基盤を有している一方、老朽化が進んでいました。
- 駅前広場の役割の一層の強化に向けた、地域のシンボルストリートである「なぎさ通り」の街並みの形成や、地域の防災性向上の観点から、機能更新が求められていました。
- 旧田町駅前東口交番（以下、「駅前交番」という。）は、再開発事業施行地区の区域外であるJR田町駅の東西通路の東口階段脇に位置していたが、駅前広場や交差点などの周辺からの視認性が良くない立地であることが課題でした。

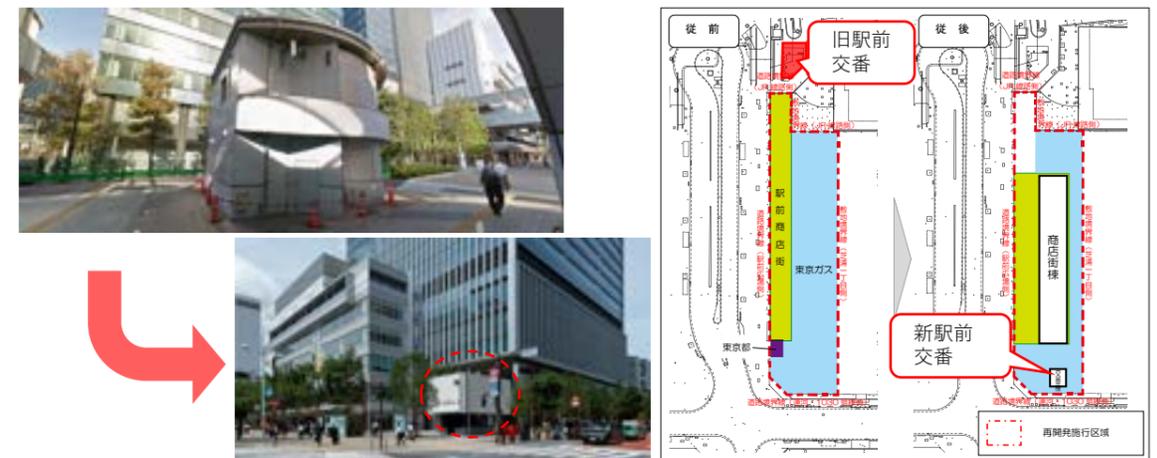
【取組内容】

- 当地区では保留床を配置せず、従後建築物を従前地権者が権利床のみで所有する中低層建築物として整備することを共同化によって実現し、生活・営業・地域コミュニティを継続しつつ、機能の更新が図られました。
- 施設建築物（商店街棟、交番棟）を中低層建物とすることにより、地域のシンボルストリートであるなぎさ通りの沿道の街並みに配慮した景観形成を実現するとともに、隣接街区との一体整備により親密感のあるモール空間が形成されています。
- 当事業において駅前交番を区域内の交通広場の一角に位置する田町駅前交差点付近の広場内に移転整備したことで、交番の視認性の確保、車両や歩行者の交通量や通行量が多い交差点の安全の向上に寄与する取組となりました。また、これにより駅前広場の一層の機能強化にも繋がっています。
- アンケート調査の結果、駅前商店街の機能の継続と更新、駅前交番の移転整備について、地区内・地区外ともに高い評価を得ています。街並み形成について、概ね高い評価を得ている一方、地区外の一部からの評価が低くなっていることが確認できました。

図表2.5-1 周辺の街並みに配慮した景観形成

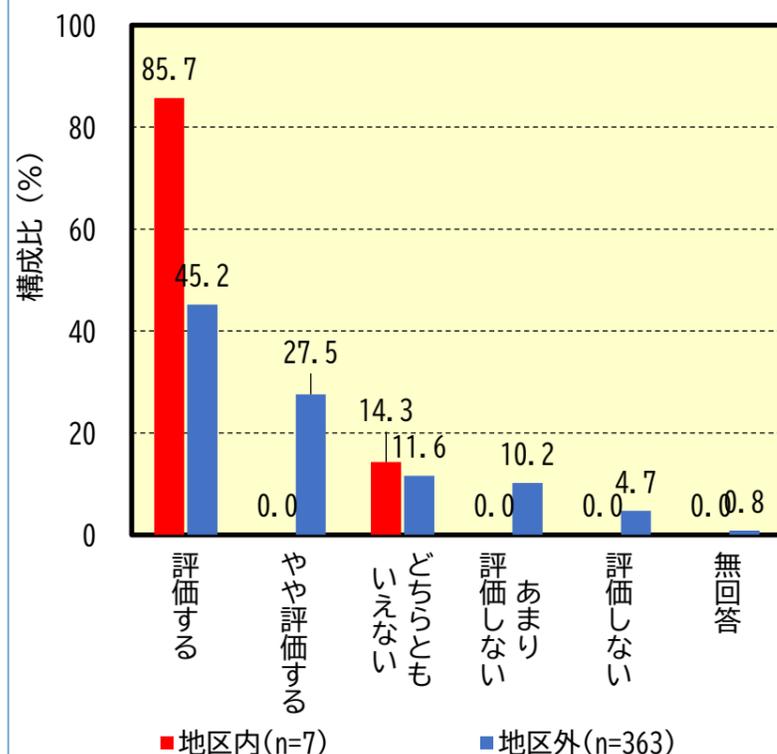


図表2.5-2 駅前交番の移転整備

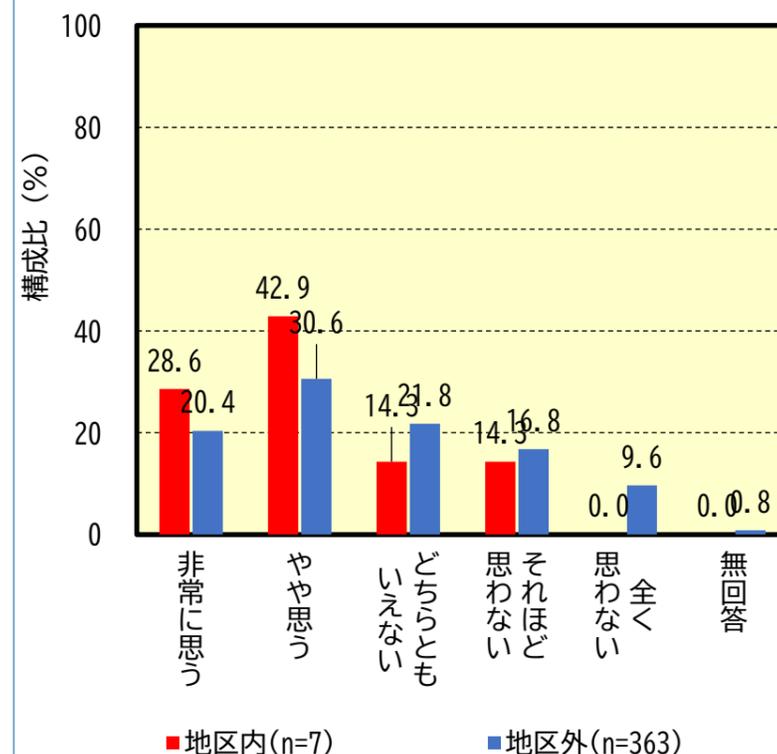


参考 駅前商店街の機能・景観の継続と更新に関するアンケート集計結果

Q. 当事業における建物整備により、従前の駅前商店街の機能の継続と更新が図られたことを評価しますか。



Q. 当事業によって、商店街の賑わいがあふれる地域のシンボルストリートとなるなぎさ通り沿いの街並みが形成されていると思いますか。

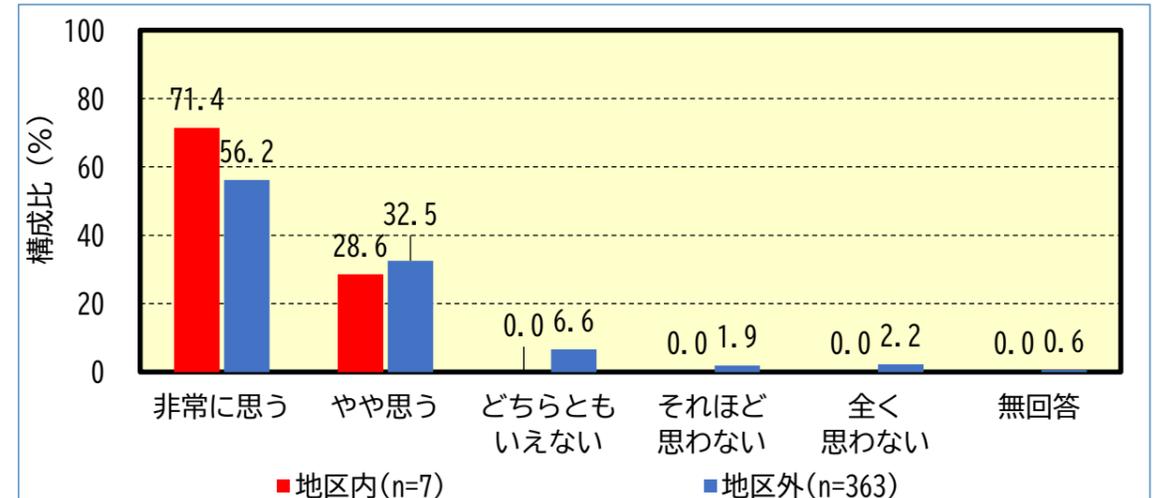


【なぎさ通り沿道の街並み形成における交番棟（駅前交番）の考え方】

- 通り沿いの壁面の位置は商店街棟に合わせ、連続性を意識している。
- 交番棟は機能上1階は開放性、2階は閉鎖性が求められているため、歩行者レベルでは商店街棟同様、開放性のあるガラスを主とした外壁とし、2階は商店街棟の頂部のような無彩色系のパネルとすることで連続性を持たせている。

参考 駅前交番の移転整備に関するアンケート集計結果

Q. 当事業において、三田警察署田町駅前東口交番を周辺からの視認性とアクセス性の高い位置に移転整備したことは、地域の安全・安心なまちづくりに貢献していると思いますか。



2. 5) 創意工夫・独創性

提案② 歩行者ネットワークの形成

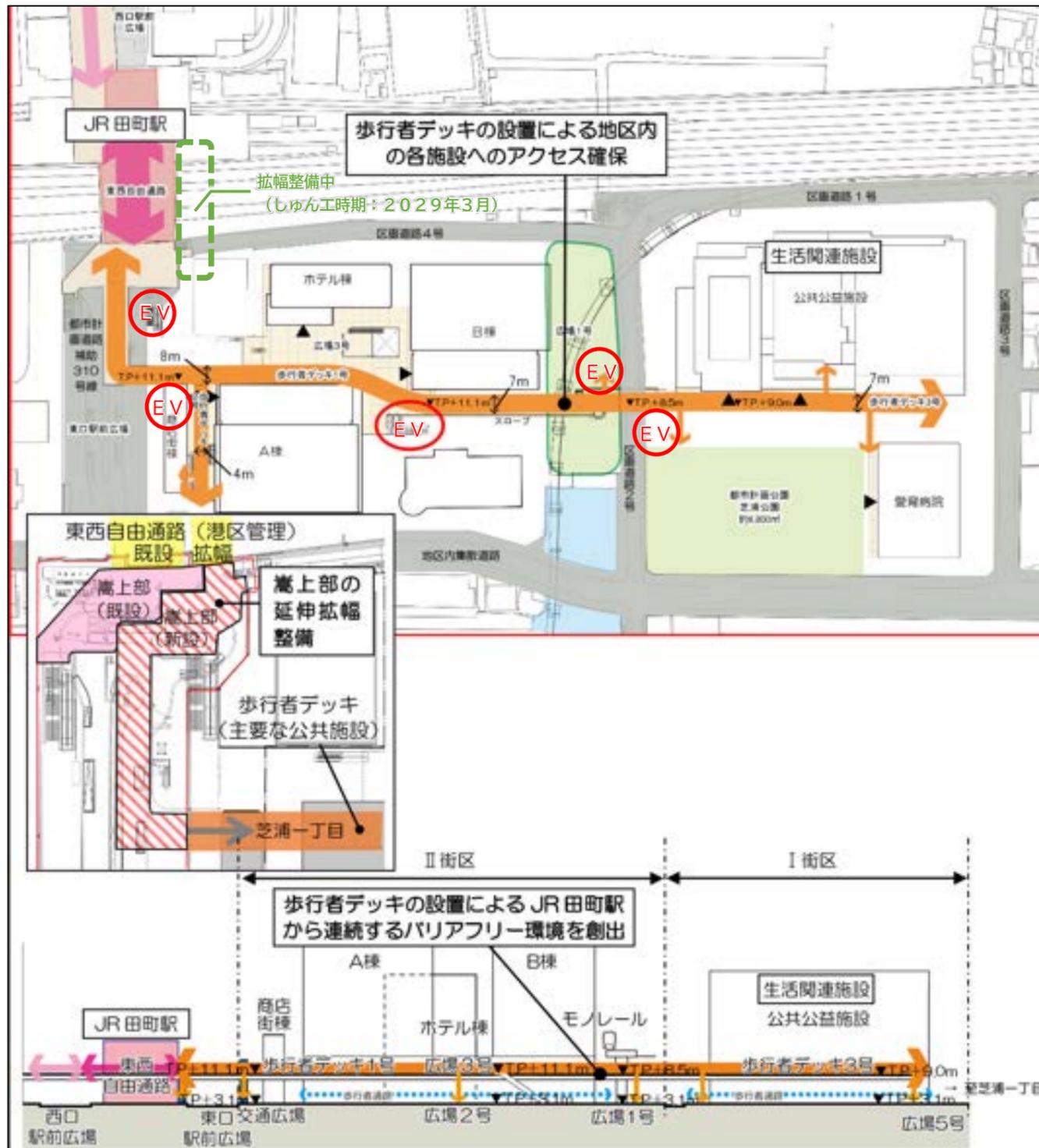
【従前の課題】

- 当地区は、JR田町駅の東側に近接し、地域公共交通の拠点機能を担う駅前広場に隣接するなど、都心の中核拠点と緊密に連携する重要な位置を占めています。
- 近年、後背地の工場及び倉庫の大規模な土地利用転換により人口が急増していることから、快適な歩行者ネットワークの構築と交通結節機能の強化が課題となっていました。

【取組内容】

- JR田町駅から、田町駅前周辺地区バリアフリー基本構想において生活関連施設に位置づけられる公共公益施設として当地区に先行して整備された「みなとパーク芝浦」への連続したバリアフリー環境を創出するため、図表2.5-3に示す通り駅から当地区及びムスブ田町・公共公益施設の各施設への日常のアプローチ動線として歩行者デッキを整備し、駅と芝浦一丁目を繋ぐ歩行者ネットワークが形成されました。（※田町駅から再開発事業施行地区の区域までと公共公益施設、ムスブ田町については隣接街区事業者が整備。）
- アンケート調査の結果、歩行者ネットワークの形成について、地区内・地区外ともに高い評価を得ていることが確認できました。

図表2.5-3 歩行者デッキの整備方針

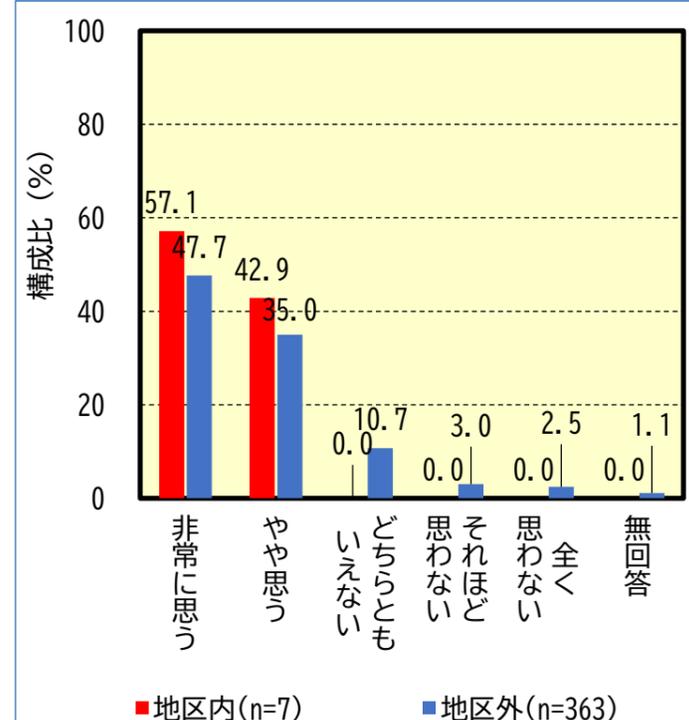


図表2.5-4 地区内の歩行者デッキ

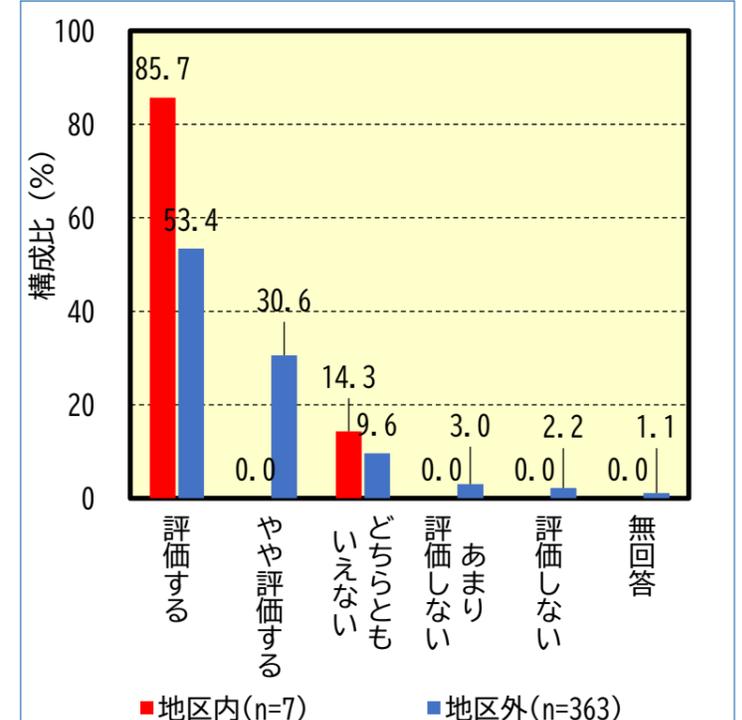


参考 歩行者ネットワークの形成に関するアンケート集計結果

Q. 当事業において整備した歩行者デッキによって、歩行者の利便性が向上したと思いますか。



Q. 当事業において、田町駅と公共公益施設(みなとパーク芝浦)をつなぐ歩行者ネットワークを形成したことを評価しますか。



3. 費用対効果

- 当初事業計画から、事業費が約6億円増加しています。
- 事業費は増加しましたが、事後評価時における費用便益比は「1.06」であり、費用対効果が得られている事業であったことが確認できました。

【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】

当地区における費用対効果の評価の主要因（施設整備計画、建設工事期間、施設整備費）について、当初試算時と事業実績値の差異を把握し、その変化の要因を分析しました（図表3-1、図表3-2）。
当初試算時と比較して、事務費は減少しているものの、社会情勢の変化などの要因によって工事費や補償費等が全体的に増加しています。
事業費全体としては、約6億円増加しています。

図表3-1 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化（施設整備計画、事業期間）

基礎要因	事前評価 (当初試算時：平成27年6月)	事後評価 (事業清算時：平成31年5月)	変化と その要因
①施設整備計画			
敷地面積 (㎡)	2,568.00㎡	2,568.74㎡	-
主な施設面積			
商業※	3,370.00㎡	3,291.73㎡	
住宅※	500.00㎡	574.74㎡	
公益	98.00㎡	98.85㎡	
施設延床面積	3,968.00㎡	3,965.32㎡	
②事業施行期間			
事業施行期間	自：平成一年一月 至：平成一年一月	自：平成27年9月 至：平成31年5月	-
建設工事期間	自：平成一年一月 至：平成一年一月	自：平成29年1月 至：平成30年4月	-

※商店街棟における駐車場面積及び施設共用面積は、各施設の床面積で按分

図表3-3 田町駅前東口地区における費用便益比分析結果

■費用便益比 計算期間47年

	事前評価 (当初試算時※)	事後評価 (事業清算時※)	備考
費用 (C)	約80億円	約100億円	①用地費（土地+建物）、②施設整備費、③維持管理費、④解体撤去費
便益 (B)	約108億円	約106億円	a. 純収益の向上分、b. 供用終了後の民有地残存価値、c. 地価変化分
費用便益比 (B/C)	1.34	1.06	-

※当地区は事業区域面積、整備する施設規模などが小規模であり広域圏に便益が波及しにくいと考えられるため、国土交通省監修による市街地再開発事業の費用便益分析マニュアル（案）を元に、広域便益を除いて算出

【事業効率性（費用便益比）】

当地区における費用便益比について、国土交通省による市街地再開発事業費用便益分析マニュアル（案）を参考に算出し、事業効率性について分析しました（図表3-3）。
田町駅前東口地区では、費用便益比が「1.06」となっており、費用対効果が得られている事業であったことが確認できました。なお、現在、国土交通省では、補助金（交付金）交付の採択基準として、費用便益比が「1.0」以上の地区を前提条件とする旨を公表しています。

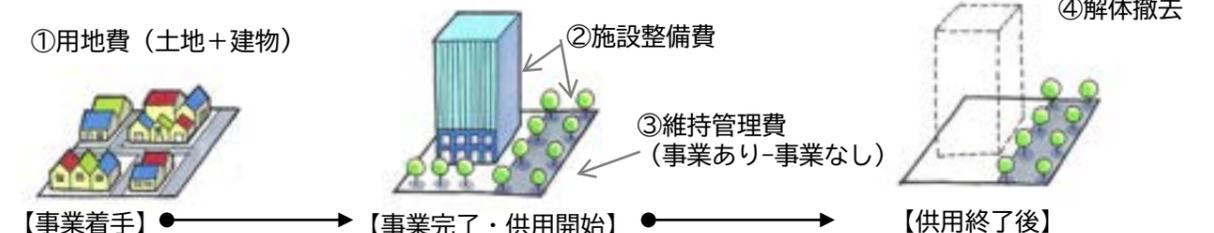
図表3-2 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

項目	事前評価 (当初試算時)	事後評価 (事業清算時)
調査設計計画費	431	488
土地整備費	164	196
補償費※	500	991
工事費	2,446	2,851
営繕費	-	48
借入金利子	-	3
事務費	489	92
その他	-	1
合計	4,030	4,670

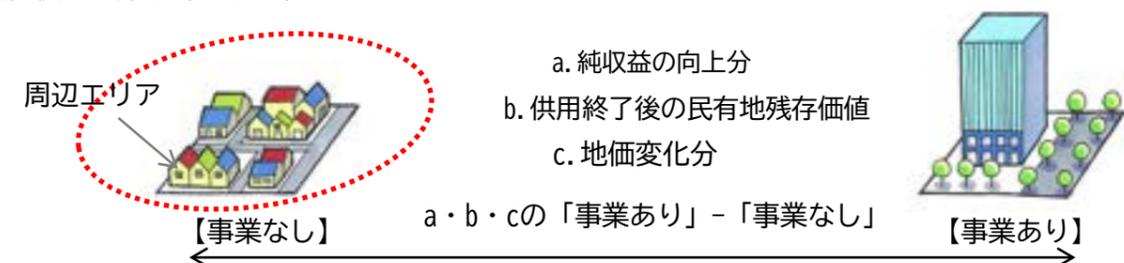
※用地補償費・建物補償費は除く

参考 市街地再開発事業の費用便益分析のイメージ

(1) 費用の算定 (①+②+③+④)



(2) 便益の算定 (a+b+c)



事後評価の考察

総合評価	★★★
田町駅前東口地区第一種市街地再開発事業	【 優良 】

評価項目			評価指標	評価書	評価
大項目	中項目	小項目			
公共施設の整備	1) 都市基盤整備		道路・公園の整備水準	P7~P9	★★☆
			住民等の満足度		
			住民等の利用頻度		
建築物の整備 建築敷地の整備	2) 都市防災		耐火率（建物構造）	P10~P13	★★☆
			不燃領域率		
			細街路状況		
			防災施設の整備状況		
	3) 居住性・ 快適性	事業継続性	施設稼働状況	P14	★★★
			施設管理運営状態		
	公開空地 整備	住宅整備	住宅整備水準	P15~P18	★★☆
			公開空地の整備状況		
			住民等の満足度		
	4) 調和性・ 活力	地域創造	周辺環境との調和	P19~P20	★★☆
地域の活性化の取組状況					
5) 創意工夫・独創性		駅前空間の機能と街並みの継承	P21	★★☆	
		歩行者ネットワークの形成	P22		
費用対効果			P23	1.06	

考 察

再開発事業前の当地区は、中小規模の建築物が複数立地しており、一部非耐火建築物も存在するなど、防災面において課題を抱えていました。また、JR田町駅前に立地していることから、港区の田町駅前周辺地区開発に伴う都市計画関連資料作成調査（平成4年2月）における構想（案）として「都心駅にふさわしいシンボル性及びゆとり、風格を備えた広場」が必要とされており、平成16年に田町駅前東口駅前広場が整備されましたが、駅利用者が集中する圧迫感のある広場となっていました。

今回、田町駅前東口地区第一種市街地再開発事業の実施により、建物が耐火建築物として一体化され、空地が確保されたことで防災性が向上しました。また、都市基盤として交通広場が整備されたことにより駅前広場の機能が補完され、地域の顔・玄関口としてふさわしいにぎわいのある駅前空間が形成されました。それらの課題の解消に加え、歩行者デッキを整備したことにより、JR田町駅から公共公益施設を直結する歩行者ネットワークの形成に寄与しました。

一方で、防災性が向上されていることが確認できたものの、「帰宅困難者対策への経路」や「避難や滞留・集散空間の確保」といった防災の取組に関する認知度が低く、情報の周知が求められます。また、従前に比べて従後は取得した床をテナントとして貸し出す権利者が多く地域コミュニティが軽薄になっている中で、地域の活性化に資する取組も行われていないことから、地域の活性化については改善の余地があると言えます。

以上のように当事業は、防災性の向上やにぎわいのある駅前空間が形成、歩行者ネットワークの形成に寄与した再開発事業として評価できます。

各評価項目の評価	
都市基盤整備	★★☆
考 察	
<p>「田町駅前東口北地区まちづくりビジョン」では、当地区を含む田町駅前東口北地区周辺の駅周辺における歩行者の錯綜や緑や住民が憩い安らげる公共空間の不足、公共施設の改築などが課題として示されていました。このことから、田町駅前東口北地区地区計画では、「ゆとりある駅前空間や歩行者空間の整備など交通結節機能強化を通じた地域交通の拠点の形成」などの目標を定め、官民が連携してまちづくりを推進してきました。</p> <p>「田町駅前東口北地区まちづくりビジョン」で示された課題に対し、歩行者動線の結節点及び地域公共交通の拠点としての機能を強化し、地域の顔・玄関口としてふさわしいにぎわいのある駅前空間を形成するため、乗降施設を再編する既存の駅前広場と一体的に交通広場が整備されています。また、商店街棟を東口駅前広場からセットバックして配置することで、駅前広場側にオープンスペースを形成し、駅前の広場空間の拡充と共にゆとりと賑わいのある開放的な空間を形成しています。アンケート調査においても、交通広場は満足度が概ね高く、主に当地区南側で居住・就業されている方の利用頻度が比較的高いことが確認されました。</p> <p>一方で、公共施設の維持管理について区との協定の締結が図られていないといった課題があります。</p>	

都市防災	★★☆
考 察	
<p>従前は施行区域内に中小規模の建築物が複数立地しており、一部準耐火建築物・非耐火建築物も存在していましたが、当事業で共同化された耐火建築物を整備した他、壁面後退による空地の確保により、地区内の防災性を改善しています。</p> <p>再開発によって従前よりも従後の建物面積が大きくなったことで活動有効空間不足率は0.1%増加していますが、駅前広場と一体的な広場空間となる交通広場（235㎡）や広場4号などの空地が整備されており、災害時には駅前の避難・救助活動等に必要な空間として活用が期待されます。さらに、田町駅と直結するデッキの整備により、帰宅困難者の一時滞在施設として位置づけられるⅡ街区と田町駅をつなぐ避難誘導経路を確保するなど、地域の防災力の向上に寄与する取組が行われています。</p> <p>一方、「帰宅困難者対策への経路」や「避難や滞留・集散空間の確保」といった防災の取組に関する認知度については、地区内外ともに低くなっており、今後も再開発事業における防災力の向上のための取組を広く周知することが求められます。</p>	

居住性・快適性／事業継続性	★★★
考 察	
<p>施設の管理運営は、施設管理・事務局運営の2つの分野に分割して管理組合から管理会社に対して委託されており、外構、外構植栽を含めて管理事務、清掃、設備保守、植栽管理が適切に行われていることが確認できました。</p> <p>また、施設の稼働状況も住宅（権利者）が100%、商業施設が97%となっていることから、事業継続性の観点についても評価できます。</p>	

居住性・快適性／住宅整備	★★☆
考 察	
<p>当事業で整備した住宅は、第4次港区住宅基本計画で定める誘導居住面積水準相当の住宅が整備されており、アンケート調査でも比較的高い居住満足度であるとの回答を得られました。入居率に関しても100%と良好です。</p> <p>さらに、従前権利者38名のうち28名が権利変換を受け、5名の方々が地区内の住居で生活継続しています。住宅はすべて権利床として整備されており、従前権利者の地区内での生活再建が図られています。</p>	

居住性・快適性／公開空地整備	★★★☆☆
考 察	
<p>当事業では、後背地の土地利用転換の進行に対応できるように交通結節機能の強化に資する整備を行い、地域の玄関口に相応しい駅前賑わいを創出します。また、周辺の商店街や隣接するⅡ-2街区の「低層部との連続性に配慮し」商業機能を配置することで、駅前の賑わいを創出することが土地利用の方針として定められていました。</p> <p>これらの方針を踏まえ、前述の交通広場と併せて駅周辺の連続的なバリアフリー動線となる歩行者デッキや歩行者通路を整備したことで、周辺開発と一体となった魅力ある複合市街地を形成しました。アンケート調査においても、歩行者デッキ・歩行者通路は満足度が概ね高いことが確認されました。</p> <p>一方で、歩行者デッキ1号の屋根の整備や歩行者通路の暗さについて否定的な意見も見られ、快適性の面で課題があります。</p>	

調和性・活力／地域創造	★★☆☆☆
考 察	
<p>周辺景観との調和については、「敷地に対するゆとり」「舗装の仕上げ」について地区内外ともに比較的高い評価を得ています。</p> <p>一方で、周辺建築物との調和性を懸念する意見が見られ、主に地区外の方々からの「建物形状」「外壁の仕上げ」に対する評価が比較的低くなっていたり、緑の少なさを指摘する声が多く、「緑の印象(量の多さ)」「緑の印象(緑陰の印象)」についての評価が比較的低くなっています。</p> <p>地域の活性化の取組状況については、エリアマネジメント組織等はないものの、なぎさテラス管理組合として商店会に加盟していたり、交通広場の一部スペースを地域のイベントの為に提供するなど、地域の活性化に寄与していることが確認できました。</p>	

創意工夫・独創性	★★★☆☆
考 察	
<p>【駅前空間の機能と街並みの継承】</p> <p>当地区の東口駅前広場側には、駅前商店街が立地し専用商業施設や住商併用建物の混在した小割の土地利用となっており、駅前商店街の建物は昭和40年代から昭和50年代に築造されたものが大半を占め、強固な地域コミュニティの基盤を有している一方、老朽化が進んでいたことから、駅前広場の役割の一層の強化に向けた、地域のシンボルストリートである「なぎさ通り」の街並みの形成による地域コミュニティの持続や、地域の防災性向上の観点から、機能更新が求められてきました。それに対し、従前権利者の権利床のみで所有する中低層建築物を整備することにより、生活・営業・地域コミュニティの継続、なぎさ通りの沿道の街並みに配慮した景観形成を実現しつつ、機能更新が図られていました。</p> <p>また、従前は駅前広場や交差点などから視認性の低い場所に位置していた旧田町駅前東口交番を施行地区内の交通広場の一角に位置する田町駅前交差点付近の広場内に移転整備することで、交番の視認性の確保、車両や歩行者の交通量が多い交差点の安全の向上に寄与しています。</p> <p>【歩行者ネットワークの形成】</p> <p>当地区は、JR田町駅の東側に近接し、地域公共交通の拠点機能を担う駅前広場に隣接するなど、都心の中核拠点と緊密に連携する重要な位置を占めており、快適な歩行者ネットワークの構築と交通結節機能の強化が課題となっていました。JR田町駅から、田町駅前周辺地区バリアフリー基本構想において生活関連施設に位置づけられる公共公益施設として当地区に先行して整備された「みなとパーク芝浦」への連続したバリアフリー環境を創出するため、隣接街区事業者等と連携し、駅から当地区及びムスブ田町、公共公益施設の各施設への日常のアプローチ動線として歩行者デッキを整備し、駅と芝浦一丁目を繋ぐ歩行者ネットワークが形成に寄与しています。</p>	

費用対効果について			
算定指標	事前評価 (当初試算時)	事後評価 (事業清算時)	備 考 (貨幣換算価格とした主要な費用・便益)
費用 (C)	約80億円	約100億円	①用地費(土地+建物)、②施設整備費、③維持管理費、④解体撤去
便益 (B)	約108億円	約106億円	①純収益の向上分、②供用終了後の民有地残存価値、③地価変化分
費用便益比 (B/C)	1.34	1.06	
考 察			
<p>事後評価時の費用便益比 (B/C) は、「1.06」であり、費用対効果が得られている事業であったことが確認できました。</p> <p>事務費は減少しているものの、社会情勢の変化などの要因によって工事費や補償費等が全体的に増加しており、事前評価時の費用便益比 (B/C) 「1.34」を下回る数値となりました。</p>			