

# 虎ノ門一丁目地区第一種市街地再開発事業 事後評価書（一次評価案）



## 1 はじめに

1-1	事後評価制度の概要	1
1-2	虎ノ門一丁目地区の概要	2
1-3	事後評価項目の選定	4

## 2 虎ノ門一丁目地区の事後評価

2-1	土地利用・活用	7
2-2	住宅・生活環境・地域コミュニティ・防犯	13
2-3	道路・交通	16
2-4	緑・水	19
2-5	防災・復興	20
2-6	景観	24
2-7	低炭素化	26
2-8	国際化・観光・文化	28
2-9	創意工夫・獨創性	29
2-10	費用対効果	31

3	事後評価の考察	32
---	---------	----



## 1 はじめに

- 1-1 事後評価制度の概要
- 1-2 虎ノ門一丁目地区の概要
- 1-3 事後評価項目の選定

## 1. 事後評価制度導入の目的

市街地再開発事業の事後評価制度の目的は、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実施される市街地再開発事業において、その事業の達成状況等を区内におけるまちづくりの視点を交えて評価し、事業効果等を確認・分析することで、今後の街づくりに資する情報を把握することです。

区におけるまちづくりについては、港区まちづくりマスタープランにおいて、土地利用、道路、防災、景観、文化など8つの分野別の方針を示しており、事後評価では、これら8つのまちづくりの方針を基に、港区が目指すまちの将来像の実現への貢献度等を踏まえて事後評価します。

事後評価制度を実施することにより、区内における市街地再開発事業の計画(Plan)、実行(Do)、点検(Check)、改善・見直し(Action)のPDCAサイクルを構築し、社会情勢の変化への迅速な対応や、より効果的かつ効率的なまちづくりを可能とします。

また、市街地再開発事業は、地権者の方々の自らの発意と合意に基づき、まちづくりを協同で行う事業です。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・指導の糧にフィードバックをするとともに、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事業者等の自主的な取組を促します。

なお、事後評価で得られた知見は、次の港区まちづくりマスタープラン等の上位計画の改定の標に反映します。

### 【PDCAサイクル】



## 2. 事後評価の対象

評価の対象は、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する事業地区とします。

## 3. 事後評価を実施する時期

まちづくりでは、調査・計画、整備・開発、維持管理・活用、更新といった一連のサイクル全体を意識する必要があります。

このため、事後評価については、供用開始後の維持管理・活用といった取組についても確認・評価し、実施する時期は、事業完了後、概ね5年以内とします。

なお、事業完了とは、当該事業に係る全ての工事が完了し、法第104条の規定による『清算』が行われた時点とします。

## 4. 事後評価の実施手順

- (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、組合の解散等する前までに、事業効果を確認・評価する評価項目(案)を提案します。
- (2) 提案内容の確認**  
提案された評価項目(案)について、再開発担当が市街地再開発組合等の施行者にヒアリングし、内容を確認します。
- (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(案)を選定し、助言を求めた上で評価項目を決定し、一次評価を実施します。評価に当たっては、各項目の評価とともに、評価に至るまでを考察します。また、評価結果より、市街地再開発事業の事業効果を総合的に評価し、評価書(案)を作成します。
- (4) 二次評価：事後評価委員会による評価**  
事後評価委員会により、一次評価を踏まえた二次評価を実施し、評価書を作成します。

### 【評価実施フロー】

事業の流れ	再開発組合	再開発担当	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 評価項目(案)の作成	意見・助言
		④一次評価 評価書(案)の作成	⑤二次評価 評価書の作成

## 5. 事後評価の考え方

- (1) 評価区分**  
評価基準を、市街地再開発事業として基本的に満たされるべき「基本水準」と、港区のまちづくりへの貢献度等を踏まえた誘導すべき「誘導水準」に区分し、事業の達成状況を確認します。
- (2) 評価の考え方**
  - 基本水準**  
基本水準については、基本的に満たされるべき水準であるため、評価点を定めず、適合していることを確認します。
  - 誘導水準**  
誘導水準については、各評価項目の評価指標に評価点を定め、港区まちづくりマスタープランの各まちづくりの方針ごとに、総評価点に対する評価点の割合(以下、「得点率」という。)に応じて、段階評価します。なお、評価対象事業において、該当しない評価指標については評価対象外として母数から外し、また、計画時点と評価時点で基準が異なる評価指標は計画時点の基準を用いて評価します。

評価	評価の考え方
良 +	誘導水準の得点率が、50%未満
優良 ++	誘導水準の得点率が、50%以上
最良 +++	誘導水準の得点率が、80%以上

- (3) 総合評価**  
総合評価は、各評価項目の評価点を集計し、市街地再開発事業の事業効果を総合的に評価します。総合評価については、誘導水準の評価の考え方を準用することとし、段階1は良『★+』、段階2は優良『★++』、段階3は最良『★+++』とします。

## 1. 地区の概況・まちづくりの経緯

当地区は、北側に銀座線・虎ノ門駅が立地し、都市計画道路である環状第二号線や放射第21号線（愛宕下通り）等の幹線道路に囲まれた約1.5haの再開発の区域です。

当地区を含む虎ノ門エリアは、国際的ビジネス拠点となることを目指し、国際化にも対応した質の高い業務・商業機能等を誘導した複合市街地の形成が求められていました。また、環状第二号線の開通や虎ノ門ヒルズ駅の整備に伴い、交通結節機能の強化や臨海部や国際空港等へのアクセス性の向上等が求められていました。

一方、地区内は細分化された狭小な敷地に中小規模のオフィスビルが集積しており、立地特性を活かした土地の有効活用がなされていない状態にありました。また、旧耐震基準により建築された建物が多く、地区内には幅員が狭い道路があり、まとまった広場や公園が少ない等、防災性に課題がある状態でした。

当事業により、虎ノ門ヒルズ駅の整備と連携しながら都心部と臨海地域をつなぐ交通結節拠点の形成に寄与したほか、都市防災機能の向上や安全な都市基盤の整備による国際的ビジネスセンター虎ノ門にふさわしい複合市街地が形成されました。

【従前の状況】



【土地利用の変遷】



出典：「土地利用現況調査」及び国土情報院ホームページ（<https://www.gsi.go.jp/>）「基礎地図情報」を加工して作成  
※この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。（承認番号）7都市基文審第59号

## &lt;参考&gt; 前市街地再開発組合理事長へのヒアリング

- ・従前は周辺にお店が少なく、また、土日休みのお店も多く、買い物をするには不便だったが、街がきれいになり、以前よりも住みやすくなった。土日に開いているお店も多くなり、休日の人通りが増えた。
- ・歩行者デッキをよく利用しているが、雨に濡れずに行けるのは便利である。スーパーもよく利用している。
- ・2009年(平成21年)に意見交換会を実施し2010年(平成22年)に準備組合を設立したが、しばらく検討期間が続いた。リーマンショック直後に意見交換会が始まったが、新駅（日比谷線虎ノ門ヒルズ駅）の整備やオリンピックなどの、世の中の動きとちょうど良くタイミングが合ったと思う。
- ・今後は、より賑わいを生み出すために、イベントがもっと開催されると良い。
- ・自分のように虎ノ門周辺に生まれてからずっと住んでいるという人は少なくなっているが、街を良くしていくためには、開発事業者や港区が取組を行うだけでなく、住んでいる人や働いている人が自発的に行っていく必要があると感じている。

【位置図】



出典：国土情報院ホームページ（<https://www.gsi.go.jp/>）「基礎地図情報」を加工して作成

【まちづくりの主な経緯】

平成21年	7月	「街づくり意見交換会」開始
平成22年	12月	虎ノ門一丁目地区市街地再開発準備組合設立
平成26年	8月	街並み再生地区（虎ノ門駅南地区）指定
平成27年	7月	都市計画決定告示
平成28年	1月	虎ノ門一丁目地区市街地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29年	2月	着工
令和2年	1月	竣工
令和3年	6月	虎ノ門一丁目地区市街地再開発組合 解散認可

## 2. 事業概要

## 【計画概要】

地区名	虎ノ門一丁目地区	
施行者	虎ノ門一丁目地区市街地再開発組合	
位置	東京都港区虎ノ門一丁目内	
地区面積	約1.5ha	
地区計画	虎ノ門駅南地区地区計画	
地域地区等	商業地域/防火地域/都市再生特別地区/駐車場整備地区 虎ノ門駅南地区街並み再生地区	
都市計画決定 / 事業完了	平成27年7月 / 令和3年6月	
建築工事着工 / 建築工事完了	平成29年2月 / 令和2年1月	
総事業費 / 工事費	約1,310億円 / 約1,100億円	
補助金	約87億円 (国:約67億円、港区:約20億円)	
施設建築物概要	A-1街区	A-2街区
計画容積率	約1,450%	約170%
敷地面積	約10,065㎡	約295㎡
建築面積/延べ面積	約8,460㎡/約172,920㎡	約220㎡/約500㎡
主要用途	事務所、店舗、駐車場等	教会
駐車台数	自動車300台、自動二輪20台、 自転車160台	-
階数/高さ	地上36階/地下3階、高さ約185m	地上3階、高さ約19m
施設名称	虎ノ門ヒルズ ビジネスタワー	日本基督教団定教会

## 【外観】



A-1街区



A-2街区

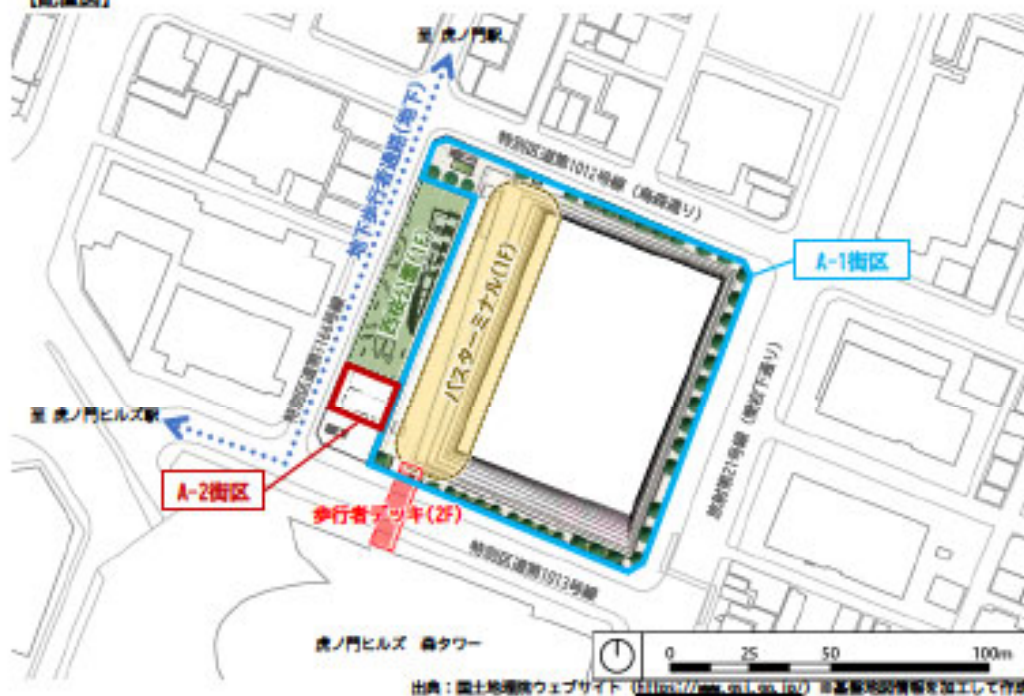


西桜公園

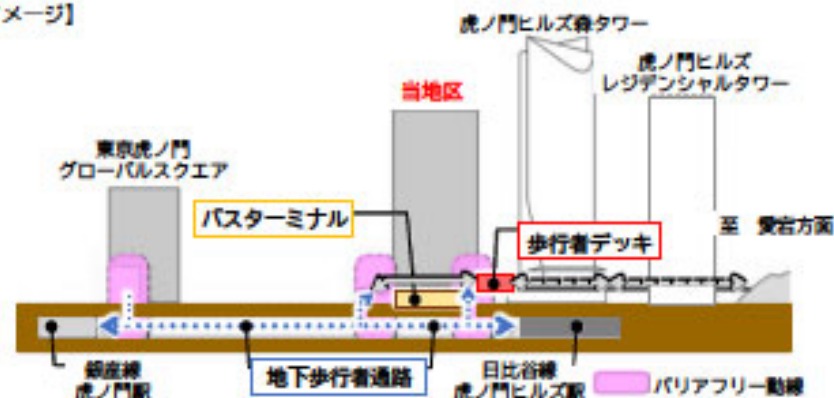
## 【整備された主要な公共施設等】

種類	名称	幅員	延長	面積	備考
公園	西桜公園	-	-	約1,200㎡	新設
その他の公共施設	地下歩行者通路	約36m	約370m	-	新設
	バスターミナル	-	-	約1,000㎡	新設
	歩行者デッキ	約5.5m	約30m	-	新設

## 【配置図】



## 【断面イメージ】



## 1. 虎ノ門一丁目地区における事後評価項目

虎ノ門一丁目地区における事後評価項目は下記の通りです。事後評価に当たっては、表中の評価指標・評価内容に基づき、当地区での取組等について評価・考察します。

□ 評価対象外

評価の視点 (地区マスタープランとの整合性)	評価項目	評価指標	評価内容	評価書
まちづくりの方針1 (土地利用・活用)	土地利用	土地利用	地域特性に応じた土地利用や配置、各施設の管理運営体制	P7
		施設稼働状況	各施設の(平均)稼働率	
	道路・公園等の整備	道路・公園等の整備	従前・従後における道路等の整備水準(道路幅員、公園の整備面積等)	P8
		道路・公園等の一体性・連続性	上位計画等での位置付け、周辺環境形成、都市基盤の機能補完への寄与度合い	
		道路・公園等の管理	道路等の維持管理の状況	P9
		住民等の満足度	道路整備状況(公園整備状況)の満足度(アンケート調査)	
		住民等の利用頻度	道路(公園)の利用目的、利用頻度(アンケート調査)	
	公開空地整備	公開空地等の整備状況	地区計画の整備方針との整合性 公開空地の整備内容と維持管理状況	P10
		住民等の満足度	公開空地の整備内容についての満足度(アンケート調査)	P11
		住民等の利用頻度	公開空地の利用目的・利用頻度(アンケート調査)	
	独自の取組	独自の取組	方針1に関して、規定の評価指標・評価基準以外の評価に値する取組の実施	P12
	まちづくりの方針2 (住宅・生活環境・地域コミュニティ・防犯)	住宅整備	住宅整備・管理運営	最低居住水準への適合、施設の維持管理運営の取組状況 誘導居住水準への適合、多様な住宅の供給、住宅の質(住宅認定取得状況)、権利者の居住継続への取組状況
多様な利用者への配慮			バリアフリーへの対応状況 ユニバーサルデザイン、区民の多様なニーズへの対応状況	
生活環境		生活利便施設等整備状況	生活利便施設等の整備状況	P14
		住民等の満足度	生活利便施設の整備満足度(アンケート調査)	
		住民等の利用頻度	生活利便施設の利用者頻度(アンケート調査)	
公益施設整備		公益施設整備状況	公益施設の整備状況	-
		住民等の満足度	公益施設の整備満足度(アンケート調査)	
		住民等の利用頻度	公益施設の利用者頻度(アンケート調査)	
地域活力		地域の活性化の取組	エリアマネジメント活動、地域活性化に関する取組の実施状況	P15
防犯への取組		防犯への取組	防犯カメラの設置などオープンスペースにおける防犯への取組状況	
		見通しの確保	オープンスペースにおける周囲からの見通しの確保への配慮状況	
	地域連携	防犯パトロールの実施など防犯性の向上に寄与する取組の実施状況		
独自の取組	独自の取組	方針2に関して、規定の評価指標・評価基準以外の評価に値する取組の実施	-	
まちづくりの方針3 (道路・交通)	駅前広場等整備	駅前広場等整備	駅前広場の機能強化に資する取組の状況	P16
	歩行環境整備	歩行快適性	利用者の快適性に資する整備の実施状況	P17
	独自の取組	独自の取組	方針3に関して、規定の評価指標・評価基準以外の評価に値する取組の実施	P18

## 1. 虎ノ門一丁目地区における事後評価項目

虎ノ門一丁目地区における事後評価項目は下記の通りです。事後評価に当たっては、表中の評価指標・評価内容に基づき、当地区での取組等について評価・考察します。

□ 評価対象外

評価の視点 (地区マスタープランとの整合性)	評価項目	評価指標	評価内容	評価書
まちづくりの方針4 (緑・水)	都市緑化	都市緑化	条例に基づく基準への適合状況 都市開発制度活用方針に定める緑化誘導値への適合状況	P19
		緑と水の空間形成	上位計画での位置付け、緑・水辺空間等の整備状況	
		緑と水の空間保全・充実	緑・水辺空間の保全・管理状況	
	生物多様性	生物多様性	生態系認証の取得状況、生態系に配慮した環境整備への取組状況	
	独自の取組	独自の取組	方針4に関して、規定の評価指標・評価基準以外の評価に値する取組の実施	-
まちづくりの方針5 (防災・復興)	市街地の防災性の向上	建築物の不燃化	施設建築物の耐火状況	P20
		災害時の活動環境 (地区内)	地区内経街路の解消状況、延焼遮断空間の整備状況	
		延焼遮断帯の形成	幹線道路沿道の建物の不燃化状況	
		耐震化	緊急輸送道路における沿道の建物耐震化状況	
		不燃領域率	地区周辺の不燃領域率の改善、不燃化への寄与度合い	-
		災害時の活動環境 (地区周辺)	緊急車両の経路の確保、活動有効空間不足率の改善状況	P21
地域防災力の向上	防災施設の整備状況	従業員等のための防災備蓄倉庫、自家発電設備の整備状況	P22 P23	
	地域に向けた防災施設等の整備状況	地域防災施設、補完避難所等の整備状況		
	防災への取組	防災活動、共助体制づくり等への取組状況		
	独自の取組	独自の取組	方針5に関して、規定の評価指標・評価基準以外の評価に値する取組の実施	-
まちづくりの方針6 (景観)	景観形成	周辺景観との調和・地域のシンボル性	港区景観計画との整合性	P24
		周辺景観との調和	景観 (近景) に関する取組に対するアンケート評価の状況	
		地域のシンボル性	景観 (遠景・中景) に関する取組に対するアンケート評価の状況	
	独自の取組	独自の取組	方針6に関して、規定の評価指標・評価基準以外の評価に値する取組の実施	P25
まちづくりの方針7 (低炭素化)	エネルギー	省エネルギー	港区建築物低炭素化促進制度に定める義務基準への適合状況	P26
		エネルギーの効率的な利用	環境認証制度の取得状況、再生可能エネルギー等導入の取組状況	
	地球温暖化対策	二酸化炭素抑制への取組	みなとモデル二酸化炭素固定認証制度における基準値への適合状況 港区協定木材利用への取組、環境配慮車両等施設の整備状況	
		独自の取組	独自の取組	方針7に関して、規定の評価指標・評価基準以外の評価に値する取組の実施
まちづくりの方針8 (国際化・観光・文化)	歴史・文化	文化財等の保全	文化財等の保全に関する法令の遵守、措置等の実施状況	P28
		歴史・文化の継承・魅力向上	地域資源の活用に関する取組状況	
	多文化共生に資するまちづくり	国際都市・観光	国際都市としてふさわしい環境整備、観光案内施設等の設置状況	
		多様な文化に触れる機会の創出	多文化共生の形成等に配慮した取組の実施状況	
	独自の取組	独自の取組	方針8に関して、規定の評価指標・評価基準以外の評価に値する取組の実施	-
特筆すべき事項 (創意工夫・独創性)		創意工夫・独創性	地域の個性や多様な魅力を生み出す創意工夫・独創的な取組や、社会経済情勢の変化に対応した先駆的な取組	P29 P30
その他	費用対効果	費用便益比 (B/C)	事業の効率性 (従前・従後の費用便益比 (B/C)) 「市街地再開発事業の費用便益分析マニュアル案 (国土交通省監修)」に準拠し算定	P31

## &lt;参考&gt; アンケート調査の概要

虎ノ門一丁目地区の事後評価に係るアンケート調査として、概ね建物高さ（約185m）の範囲である港区虎ノ門一丁目～四丁目、西新橋一丁目～三丁目及び愛宕一丁目の一部（下図参照）の住戸・事務所等に、アンケート調査票を配布（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。

## アンケート調査項目と評価内容

評価の視点 (地区マスタープランとの整合性)	評価項目	評価内容
まちづくりの方針1 (土地利用・活用)	道路・公園等の整備	道路整備状況（公園整備状況）の満足度
	公園空地整備	道路（公園）の利用目的・利用頻度
		公園空地の整備内容についての満足度
まちづくりの方針2 (住居・生活環境・地域コミュニティ・防犯)	生活環境	生活利便施設の整備満足度
		生活利便施設の利用頻度
まちづくりの方針6 (景観)	景観形成	景観（近景）に関する取組への評価
		景観（遠景・中景）に関する取組への評価
特筆すべき事項 (創意工夫・独創性)		地域の個性や多様な魅力を生み出す創意工夫・独創的な取組や、社会経済情勢の変化に対応した先駆的な取組への評価
		・低層部の物販店舗、飲食店舗の整備（整備満足度、利用頻度） ・バスターミナルとタクシー乗降場の整備（取組への評価） ・防犯の取組に関する内容（認知度、取組への評価等） ・身近なコミュニティに関する内容（参加経験等）※地区内のみ ・居住環境、就業環境に関する内容（満足度等）
その他 (評価とは別に調査する内容)		

## アンケート配布範囲

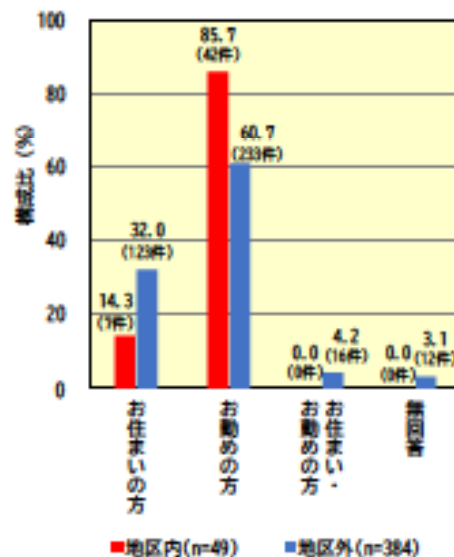


## アンケート回答率と回答者の属性

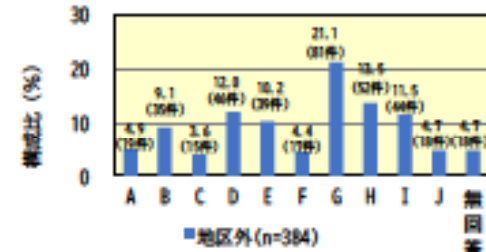
区分	配布数	計	回答数（通）※		回答率※
			（郵送）	（WEB）	
地区内	135	49	(29)	(20)	36.3%
地区外	3,810	384	(275)	(109)	10.1%
計	3,945	433	(304)	(129)	11.0%

※令和7年10月10日時点

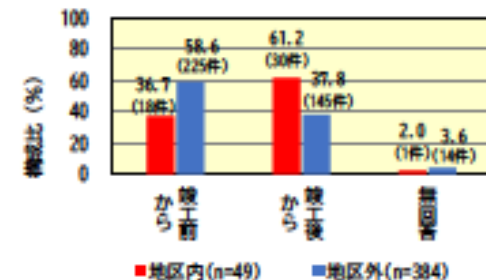
## 【居住・就業区分】



## 【居住・就業エリア（地区外）】



## 【居住・就業開始時期】





## 2 虎ノ門一丁目地区の事後評価

- 2-1 土地利用・活用
- 2-2 住宅・生活環境・地域コミュニティ・防犯
- 2-3 道路・交通
- 2-4 緑・水
- 2-5 防災・復興
- 2-6 景観
- 2-7 低炭素化
- 2-8 国際化・観光・文化
- 2-9 創意工夫・独創性
- 2-10 費用対効果

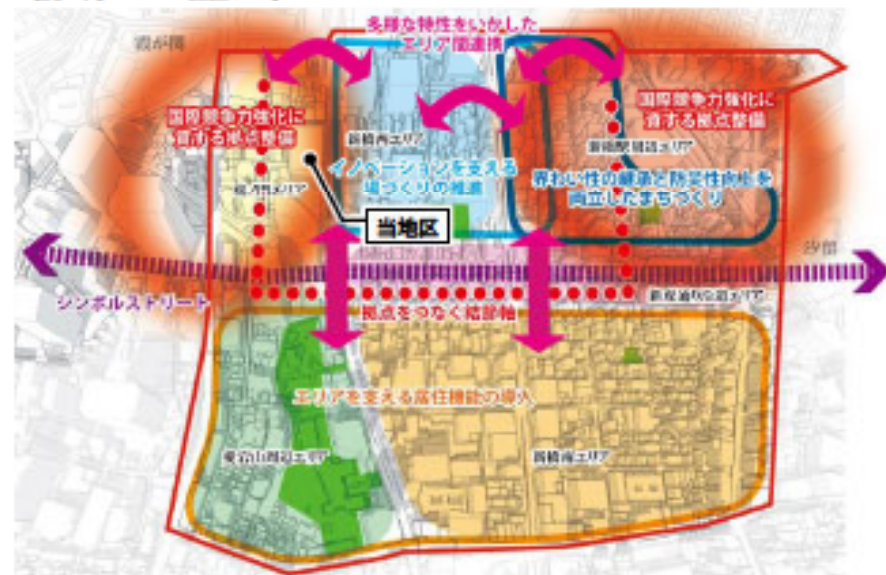
## 1. 土地利用

- 国際ビジネス拠点の実現に向けて、ビジネス支援施設やバスターミナルが整備されるなど、地域特性に応じた土地利用が図られています。
- 住宅・事務所・店舗等の各施設の管理運営体制が整っています。
- 各施設は良好な稼働率となっています。

## (1) 土地利用

虎ノ門エリアは、虎ノ門ヒルズ駅やバスターミナル整備を核として周辺の開発事業等と連携した国際ビジネス交流拠点の形成が求められていました。また当地区は、幅員の狭い道路の再編を一体的に行う街区再編を行い、地域交流の拠点となる街区公園の整備や国際ビジネスセンターに相応しい国際的業務拠点の形成が求められていました。一方、地区内は細分化された狭小な敷地に中小規模のオフィスビルが集積しており、将来像に合わせた土地の有効活用がなされていない状態にありました。また、旧耐震基準により建築された建物が多く、地区内には幅員が狭い道路が多いほか、まとまった広場や公園が少ない等、防災性に課題がある状態でした。再開発にて交通結節点となるバスターミナルや防災性向上に寄与する公園、都市生活の利便性向上に寄与する飲食・物販等の商業、周辺施設と連携したビジネス支援施設が整備され、地域特性に応じた土地利用が実現しました。

【虎ノ門エリアの位置づけ】



出典：「新編・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」より抜粋

【虎ノ門一丁目地区の目標及び土地利用の方針】

- ・ 防災機能や国際化に資する業務・商業・生活支援機能など多様な機能の集積や交通結節機能の強化による国際都市にふさわしい街並みの形成
- ・ 地区内外の歩行者の回遊性の向上、にぎわいのある沿道空間、人々が豊かに交流できる空間の誘導による魅力と活力のある街並みの形成
- ・ 沿道空間の緑化推進や街区再編等に合わせた公園・広場の誘導によるうるおいある都市空間の形成
- ・ 都市基盤の再整備、地下鉄駅等と連携したバスターミナル等の交通拠点整備や都市防災機能の向上

出典：「虎ノ門南地区地区計画」より抜粋

【当地区で実現した土地利用】



出典：「虎ノ門南地区 地区計画 企画調整書」及び国土情報ウェブサイト (<http://www.gsl.go.jp/>) ※基盤地図情報等を加工して作成

## (2) 施設稼働状況

当地区では、虎ノ門ヒルズビジネスタワー管理組合が管理運営主体となり、全体管理組合のほか各分会を設置するなど管理運営体制を整えています。日々の管理は管理会社等に外部委託しています。現況施設は良好な稼働率となっています。

図表2-1-1 施設稼働状況 (ヒアリング調査)

現況施設	オフィス	商業施設	住宅(権利者)	駐車場	駐輪場
稼働率(入居率)	100%	100%	100%	約80%	約45%

図表2-1-2 施設管理運営 (ヒアリング調査)

管理運営主体	管理組合：虎ノ門ヒルズ ビジネスタワー管理組合						
管理対象範囲	管理会社：森ビル株式会社 管理方式：外部委託(管理方式) 委託範囲：全面委託						
管理会社等の管理内容	管理事務	清掃	設備保守	警備	緑地管理	その他	
住宅(共用部分)	○	○	○	○	○	○	
住宅以外の施設(共用部分)	○	○	○	○	○	○	○

## 2. 道路・公園等の整備

- 都市計画に定められた規模、面積等の道路・公園を整備することで、広域的な歩行者ネットワーク形成や地域の防災性向上に寄与しています。
- 広域ネットワーク道路に位置づけられる受容下通りを拡幅し、周辺地区の環境形成に寄与しています。また、道路と一体的に歩道状空を整備し、公共的な都市基盤の機能補完に寄与しています。
- 区立西桜公園の維持管理に関する協定を区と締結しており、植栽の維持等を管理組合が実施するなど、公共施設の維持管理費の削減に資する取組を実施しています。
- 地下歩行者通路と東側の歩行者空間は比較的使用頻度は高いものの、全体的に高い満足度は得られていない状況となっています。

## (1) 道路・公園等の整備

バリアフリー化された南北の広域的な歩行者ネットワーク形成のため、虎ノ門駅と虎ノ門ヒルズ駅を結ぶ地下歩行者通路を整備されたとともに、特別区道第1013号線を拡幅して地上出入口が整備されました。また、都市計画道路である放射第21号線も拡幅されました。そのほか、当地区に不足する歩行者等が気軽に憩うことのできる空間や緑豊かなオープンスペースを確保し、災害時に地域の防災性の向上に資するよう機能強化を図るため、港区立西桜公園を整備しました。

図表2-1-3 都市計画の内容と整備された道路・公園等



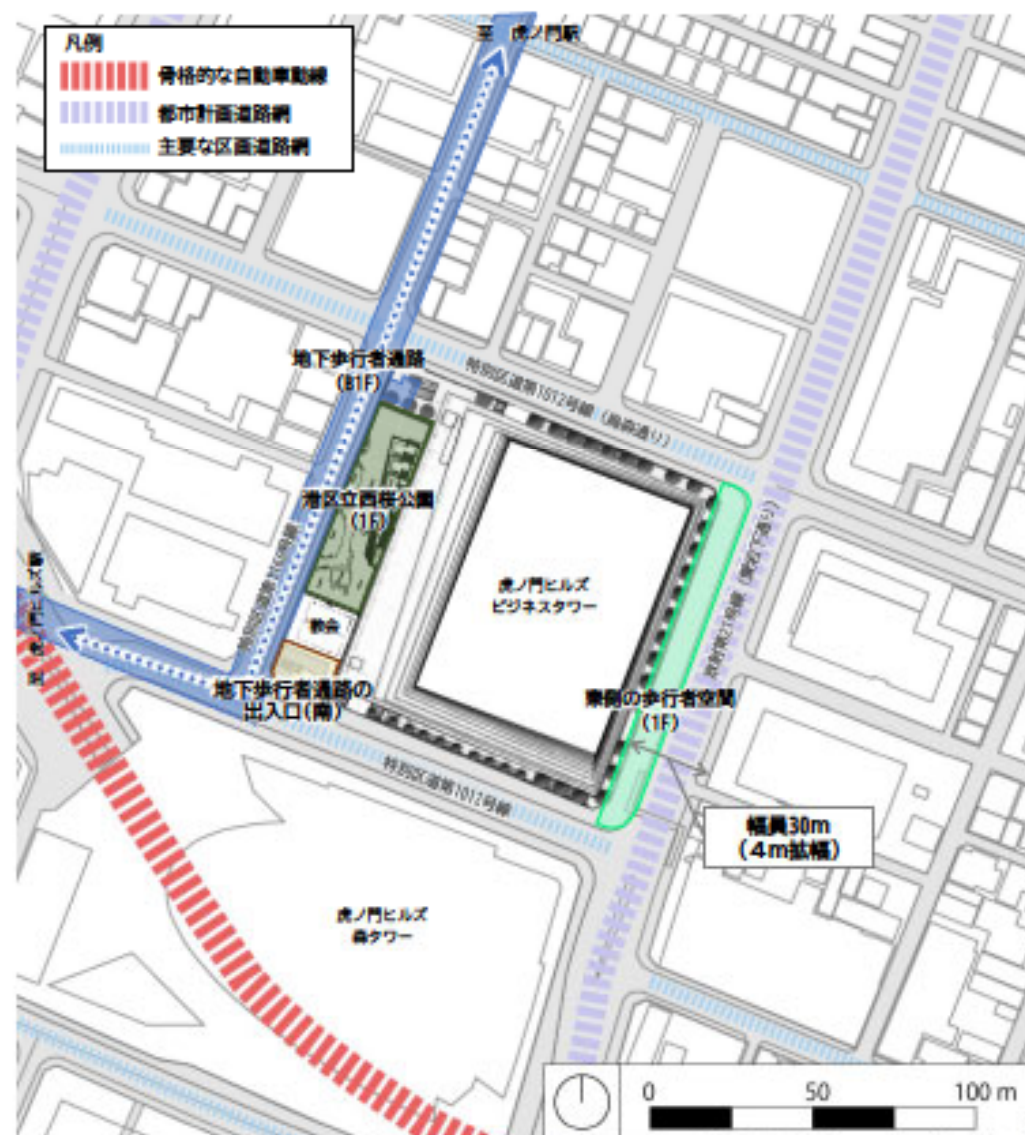
名称	面積及び幅員	延長	備考
港区立西桜公園	約1,200㎡	—	新設
東側の歩行者空間(放射第21号線)	—	約110m	拡幅
地下歩行者通路の出入口(南)(特別区道第1013号線)	—	約19m	拡幅
地下歩行者通路	約6.0m	約240m	新設(地下)

## (2) 道路・公園等の一体性・連続性

当地区では、「新橋・虎ノ門地区まちづくりガイドライン」にて広域ネットワーク道路に位置づけられている放射第21号線の拡幅整備を行っており、周辺地区との環境形成に寄与しています。また、公開空地として道路と一体的に歩道状空が整備され、公共的な都市基盤の機能補完に寄与しています。

## (3) 道路・公園等の管理

区立西桜公園の維持管理等に関して、虎ノ門一丁目地区市街地再開発組合は港区と「区立西桜公園の維持管理に関する協定書」を締結しています。また維持管理協定において、植栽の剪定など公共施設の維持管理費の削減に資する取組が実施されています。



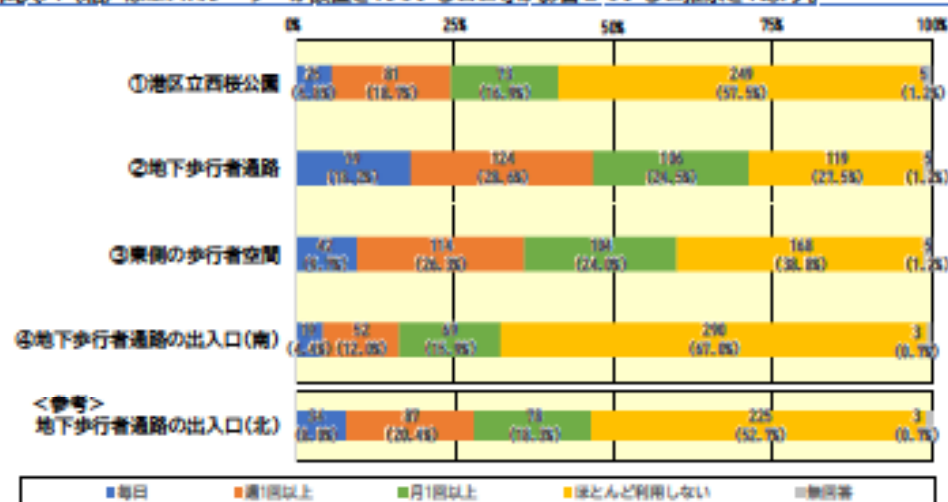
出典：「虎ノ門南地区地区計画 企画提案書」及び国土院ウェブサイト (<https://www.mlit.go.jp/>) ※基礎地図情報加工して作成

## 2. 道路・公園等の整備

## (4) 住民等の満足度/住民等の利用頻度

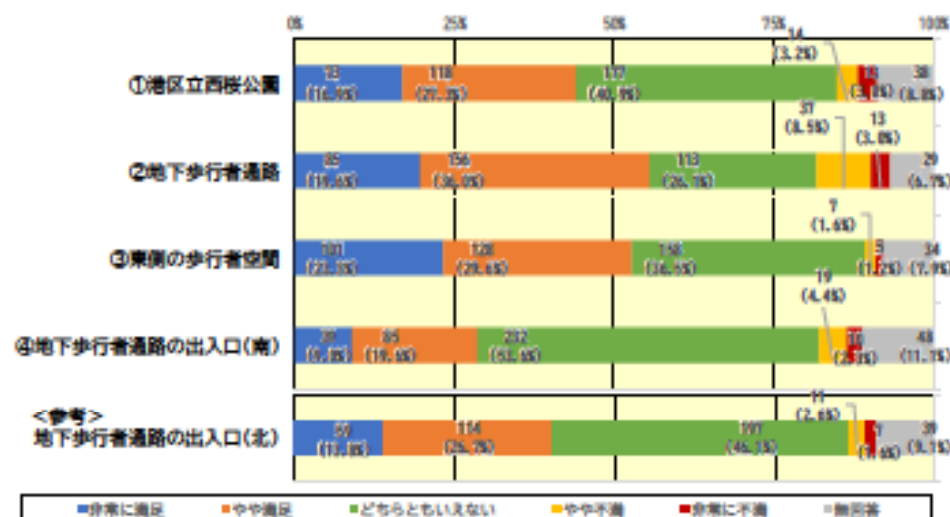
図表2-1-4 道路・公園等の利用頻度 (アンケート調査)

地下歩行者通路や東側の歩行者空間は「月1回以上」が50%を占めていますが、港区立西接公園及び地下歩行者通路の出入口(南)は「ほとんど利用しない」割合が多くを占めています。なお、出入口(南)と道路区域外の出入口(北)を比較すると、出入口(北)の利用頻度が高くなっていますが、出入口(北)はエスカレーターが設置されていること等が影響していると推察されます。



図表2-1-5 道路・公園等の満足度 (アンケート調査)

比較利用されている地下歩行者通路や東側の歩行者空間は比較的高い評価となっていますが、空間が単調・殺風景であることや特に地下歩行者通路は空間の暑さなどが自由意見で指摘されています。



## &lt;参考&gt; アンケート自由意見

## ①港区立西接公園

- 公園は非常時に役立つだけでなく、その空間が日常のせわしなさを和らげてくれて有難い。
- 季節によって桜が咲いたりなど横を通すだけでも心地よい。
- 花物の木が少ない気がするのでもう少し多ければよい。
- 公園なのに子供が遊ぶ施設がない。サラリーマンの休憩所のみとなっている。
- ビル壁面と植栽、緑が一体化しておらず、人工的な緑となっている。
- 季節による代わり映えがしない感じがする。

## ②地下歩行者通路(1F)

- 雨の日や日差しが強い日等、天候に左右されないと非常に満足している。
- 少し起伏があり、年配の方には歩きづらい。

## ③東側の歩行者空間(1F)

- 広くて歩きやすく良い。電線もなく気持ちがいい。
- 向かってくる人とぶつかることのない幅で満足している。
- とても広くて開放感がある。
- 殺風景で歩いて面白くない。
- 舗装が白すぎて夏は非常にまぶしい。
- もう少し緑が欲しい。
- 日影が欲しい。

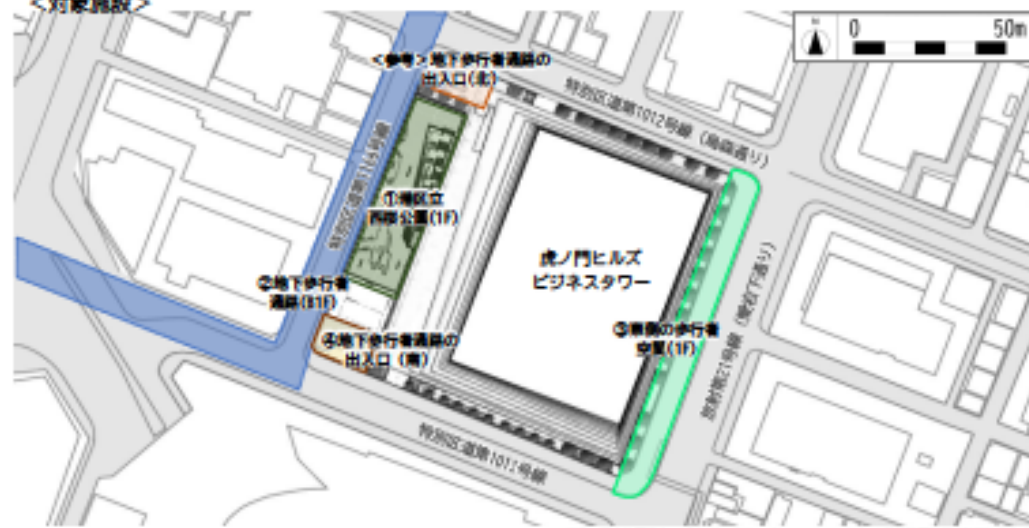
## ④地下歩行者通路の出入口(南)

- 高齢者にとっては階段がきつい。
- 出入口は庇が無く、雨が入る。

## &lt;参考&gt; 地下歩行者通路の出入口(北)

- 雨の日や日差しが強い日等、天候に左右されないと非常に満足している。

## &lt;対象施設&gt;



出典：国土交通省ウェブサイト <http://www.mlit.go.jp/> ©国土交通省都市計画局

## 3. 公開空地整備

- 地区計画の整備方針に基づき、歩行者デッキや歩道状空地などを整備することで、安全・安心な歩行者空間の確保に寄与しています。
- 公開空地等の維持管理について、区と維持管理協定を締結するとともに、維持管理報告書を提出しています。
- 歩行者デッキや北側の歩行空間は比較的利用頻度は高く、特に歩行者デッキは高い評価となっています。

## (1) 公開空地等の整備状況

地下鉄駅からの歩行者ネットワークの強化とにぎわいある安全・安心な歩行者空間の確保のため、外周道路に沿って歩道状空地を整備するとともに、虎ノ門駅や虎ノ門ヒルズ駅と接続する地下歩行者通路の地上出入口や、隣接する虎ノ門ヒルズ森タワーと接続する歩行者デッキを整備しました。これらにより、周辺と連続したネットワークが形成され、周辺地区と連携した空間が形成されました。

虎ノ門一丁目地区市街地再開発組合と港区は「虎ノ門駅南地区再開発等促進区を定める地区計画及び環状第二号線新橋・虎ノ門地区再開発等促進区を定める地区計画に係る主要な公共施設、地区施設及び有効空地の維持管理に関する協定書」を締結しており、維持管理報告書を毎年度提出しています。また、1階北側と南側、2階南側の3カ所に公開空地等の標示板を設置しています。

図表2-1-6 地区計画における整備方針と整備された公開空地等



## 【公共施設等の整備の方針3-歩行者ネットワークの強化】

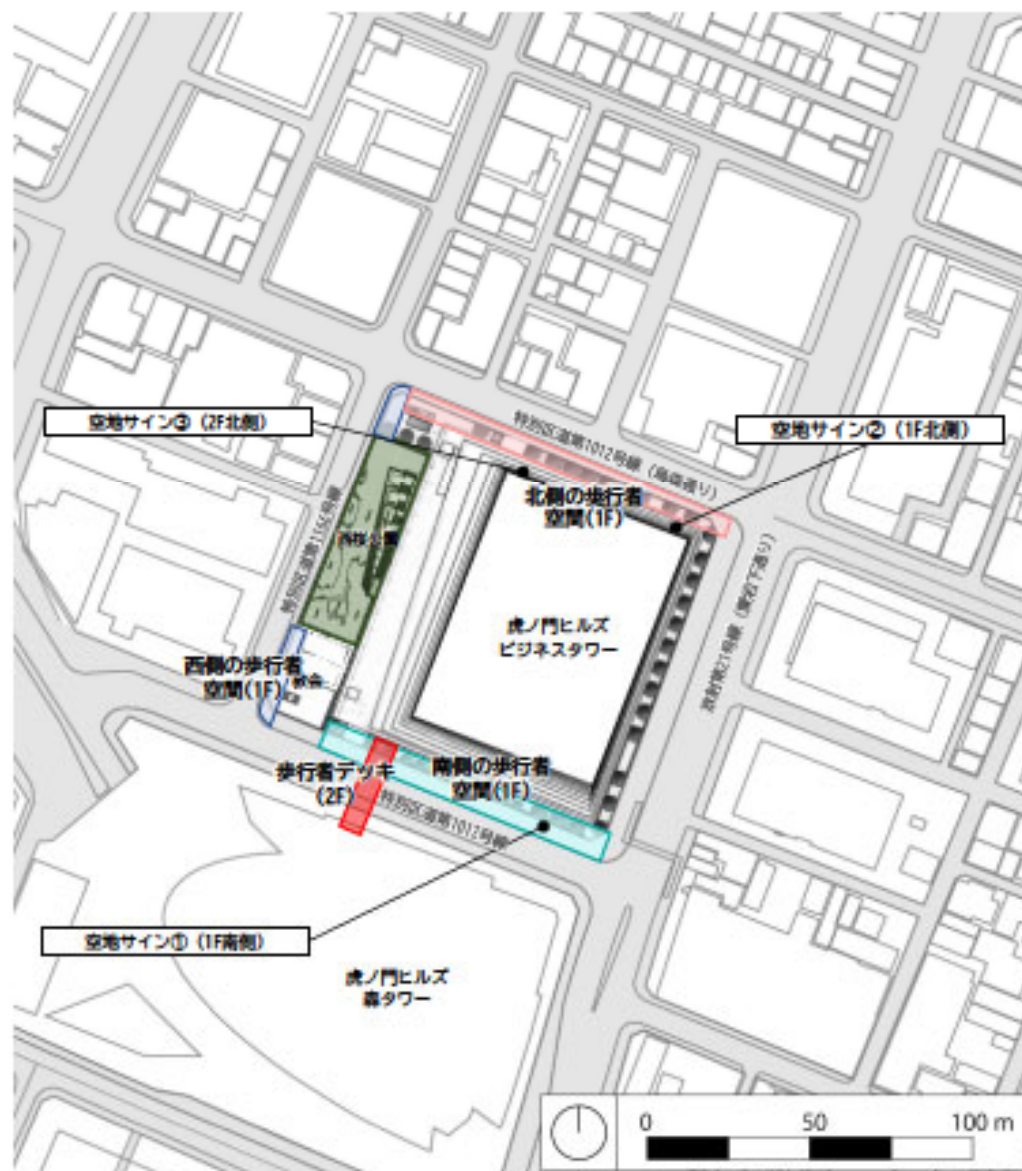
地下鉄駅からの歩行者ネットワークの強化とにぎわいある安全・安心な歩行者空間の確保のため、地区内ネットワーク道路に沿って歩道状空地を整備するとともに、駅から連絡する地下歩行者通路や地上出入口、隣接する街区に接続する歩行者デッキ等を整備する。

「虎ノ門駅南地区地区計画」より抜粋

## 【整備された公共空地等】

名称	幅員	延長	備考
歩行者デッキ(2F) (歩行者デッキ1)	約5.5m	約30m	新設
西側の歩行者空間(1F)			
(歩道状空地2号)	約0.5m	約25m	新設
(歩道状空地3号)	約0.5m	約10m	新設
北側の歩行者空間(1F) (歩道状空地4号)	約0.5m	約110m	新設
南側の歩行者空間(1F) (歩道状空地1号)	約0.5m	約110m	新設

図表2-1-7 公開空地等の標示板



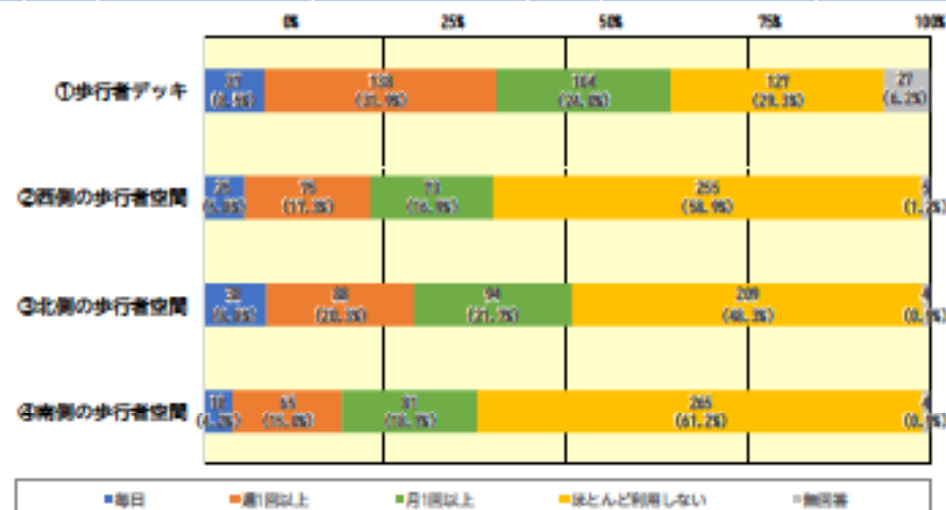
出典：国土情報ウェブサイト (<https://www.esi.go.jp/>) ※基礎地図情報をもとに加工して作成

## 3. 公開空地整備

## (2) 住民等の満足度/住民等の利用頻度

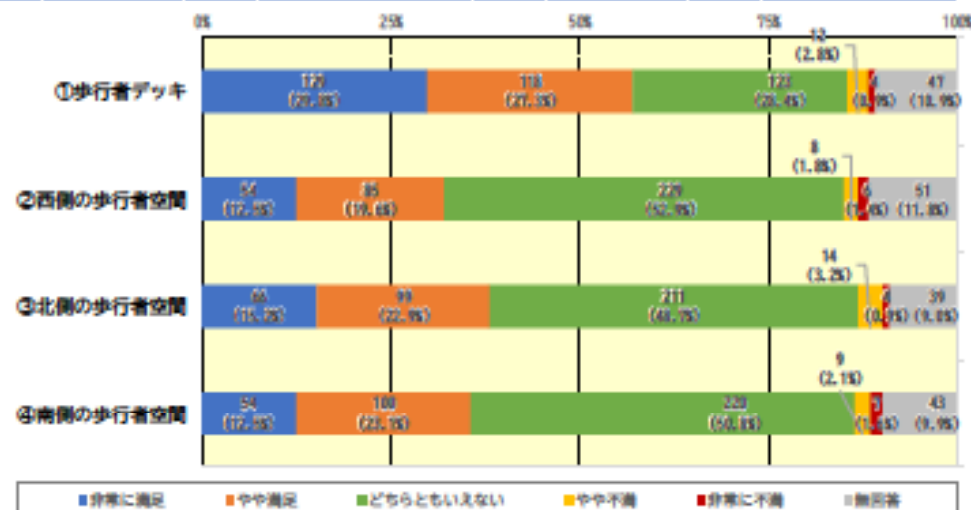
図表2-1-8 公開空地等の利用頻度 (アンケート調査)

歩行者デッキや北側の歩行空間は「月1回以上」利用している割合が50%以上となっていますが、その他の施設は「ほとんど利用しない」割合が大きく占めています。自由意見では、雨に濡れるエリアがあることや、北側の歩行者空間に対して車の出入りが多いことなどが指摘されています。



図表2-1-9 公開空地等の満足度 (アンケート調査)

全体的に肯定的な評価となっており、特に歩行者デッキは高い評価となっています。北側の歩行者空間は比較的に利用されているものの満足度は高くなく、車の出入りがあり歩行者動線の障害となっていること等が自由意見で指摘されています。



## &lt;参考&gt;アンケート自由意見

## ①歩行者デッキ(2F)

- ・回遊性が高くて良い。
- ・様々な植物があり、楽しい。
- ・雨に濡れずに通行できるため助かっている。植栽もあって心地良い空間である。
- ・あまり利用しないが、あると便利だと思う。
- ・日差しや雨が当たるため、屋根があまり機能していないと感じる。
- ・雨の際に便利だが、よりしっかりした屋根がついていたらうれしい。
- ・気に入っているが、雨の日は雨が当たる部分があり、気になる。

## ②西側の歩行者空間(1F)

- ・雨に濡れるエリアがあり、非常に不便。
- ・歩行者空間が狭く感じる。

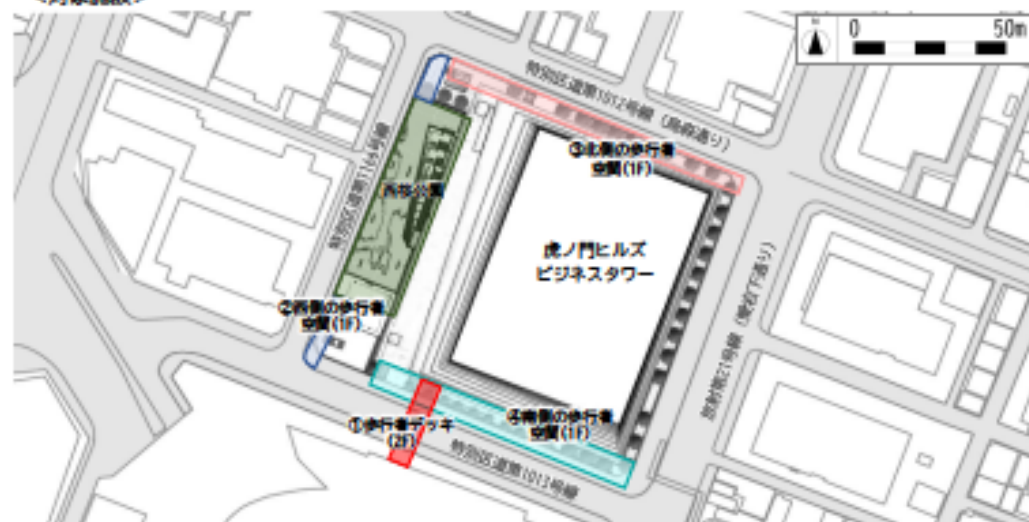
## ③北側の歩行者空間(1F)

- ・向かって来る人とぶつかることのない幅で満足している。
- ・車の出入りが多い。
- ・車の出入りがあるため、歩行者空間をあまり通行することがない。
- ・歩行者の動線が明確でない。BRTの乗り入れが邪魔している。
- ・歩道の幅が狭い。
- ・少し狭く、歩きにくく感じる。
- ・車がよく出入りしているため、あまり通らない。緑が多いのはうれしい。

## ④南側の歩行者空間(1F)

- ・印象として暗い。
- ・人の出入口がない。車の出口から人が出られない。

## &lt;対象施設&gt;



出典：国土交通省ウェブサイト <http://www.mlit.go.jp/> 公開空地整備実施計画

4. 独自の取組

○ 事業区域外の地下歩行者通路及び歩行者デッキを整備することで、広域的な歩行者ネットワーク形成や歩行者の安全性の強化に寄与しています。

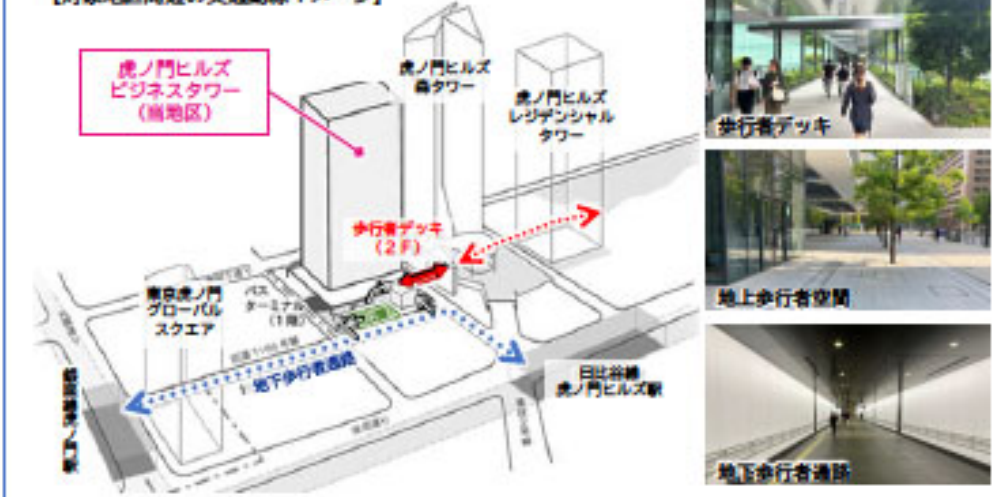
(1) 広域的な歩行者ネットワーク形成

当地区においては、銀座線虎ノ門駅から周辺市街地、並びに日比谷線虎ノ門ヒルズ駅方面への安全・安心な歩行者動線を確保することが求められていました。そのため、それら周辺駅との連続性に十分に配慮した歩行者ネットワークの形成が必要となっていました。また、歩行者ネットワークの形成にあたっては、近年の虎ノ門周辺エリアにおける活発な開発による歩行者ネットワークとの連携が大きく期待されていました。当地区では、銀座線虎ノ門駅と日比谷線虎ノ門ヒルズ駅等を結ぶ地下歩行者通路、地区計画区域外における歩行者デッキの整備など、ゆとりある豊かな歩行者空間を創出することで、当地区周辺の受宿周辺エリアや赤坂エリアを含めた広域的な歩行者ネットワークが形成されました。

図表2-1-10 拠点内の立体的な歩行者ネットワークの整備



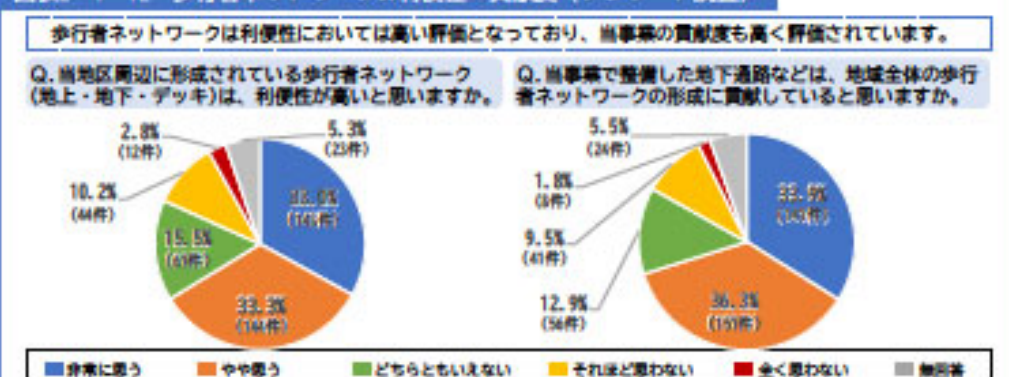
【対象地区周辺の交通動線イメージ】



図表2-1-11 歩行者ネットワーク



図表2-1-12 歩行者ネットワークの利便性・貢献度（アンケート調査）



## 1. 住宅整備

- 当地区では、第4次港区住宅基本計画令和5年度改定版に定める誘導居住面積水準を満たしています。
- 管理規約や修繕計画の策定、日常点検等を実施しており、適切な維持管理が図られています。
- 権利者住宅が整備され管理費の削減等の工夫を行うなど、権利者の生活再建を図っています。

## (1) 住宅整備・管理運営

当事業では、従前権利者2名の方が地区内の住居で生活を継続しています。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、「第4次港区住宅基本計画令和5年度改定版」に定める誘導居住面積水準を満たした住宅が整備されています。

当地区では、管理規約の策定や長期修繕計画等を策定をしているほか、点検保守、日常点検の実施、建築基準法による設備点検の実施・年間保守計画を策定しており、適切な管理運営を行っています。また、従前の権利者が従後も生活を継続することができるよう、権利者用住宅の空調を再開発ビルの地域冷暖房によるセントラル空調とは切り離し、個別空調とすることで管理費等を削減する工夫をしています。

図表2-2-1 施設の整備水準

## &lt;整備内容&gt;

誘導居住面積水準	住宅間取り別専有面積		
	約40㎡～約55㎡ (単身～2人)	約55㎡～約75㎡ (2人～3人)	約75㎡～約95㎡ (3人～4人)
虎ノ門ヒルズ ビジネスタワー	0戸	0戸	2戸
	計 2戸		

## &lt;参考&gt;第4次港区住宅基本計画

	単身	2人	3人	4人
最低居住面積水準	25㎡	30㎡	40㎡	50㎡
都市居住型誘導居住面積水準	40㎡	55㎡	75㎡	95㎡

注1) 面積は、住戸専有面積、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㎡

## 2. 生活環境

- バリアフリー法・東京都福祉のまちづくり条例等に適合するほか、福祉のまちづくり条例における努力基準を満たしており、ユニバーサルデザインに配慮した施設となっています。
- 一般利用可能なコワーキングスペースやバリアフリートイレを整備し、多様な区民ニーズへの対応を図っています。
- スーパーマーケットやコンビニエンスストア、一般利用可能な駐輪場や喫煙所を整備し、住民の生活利便性の向上に寄与しています。
- スーパーマーケットやコンビニエンスストアは比較的満足度が肯定的となっており、特にスーパーマーケットは利用頻度が高く、区民ニーズを満たした整備となっています。

## (1) 多様な利用者への配慮

バリアフリー法・東京都福祉のまちづくり条例等に適合し、バリアフリーに配慮した整備がされています。またユニバーサルデザインの考えに基づき、高齢者、障害者をはじめ誰もが利用しやすい建築物や屋外空間となるよう、東京都福祉のまちづくり条例において努力基準で上乘せられる基準も満たしています。

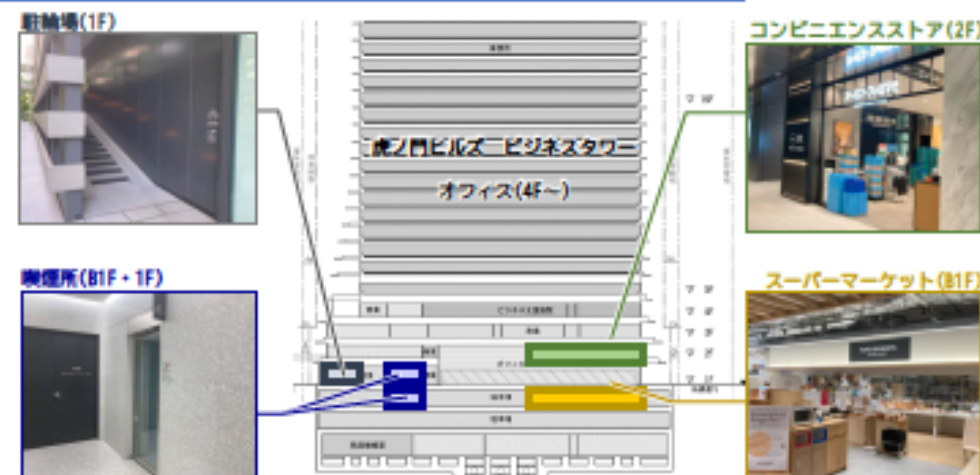
多様な区民ニーズへの対応に向けて、一般利用可能なバリアフリートイレやコワーキングスペースが整備されています。



## (2) 生活利便施設等整備状況

港区開発事業に係る定住促進指導要綱に定める生活利便施設のうち、地元から要望のあったスーパーマーケットやコンビニエンスストア、一般利用可能な駐輪場や喫煙所を整備しています。

図表2-2-2 生活利便施設等

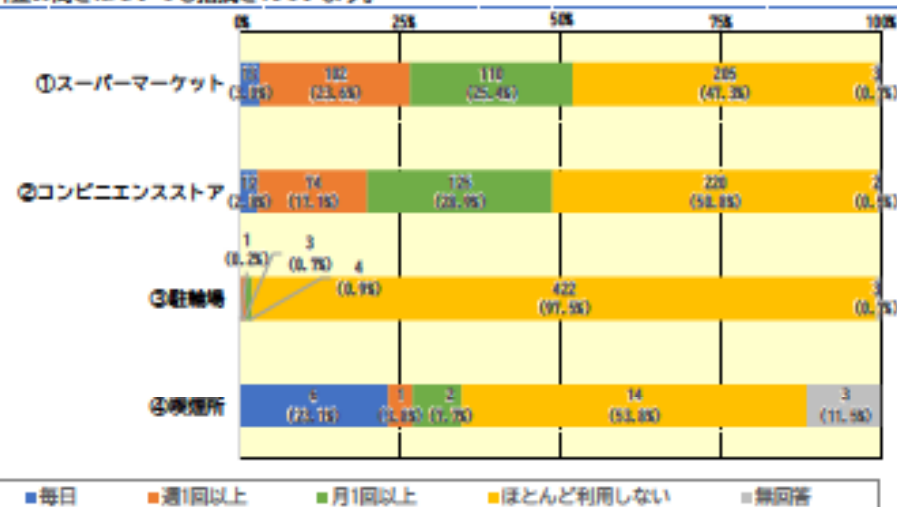


## 2. 生活環境

## (3) 住民等の満足度/住民等の利用頻度

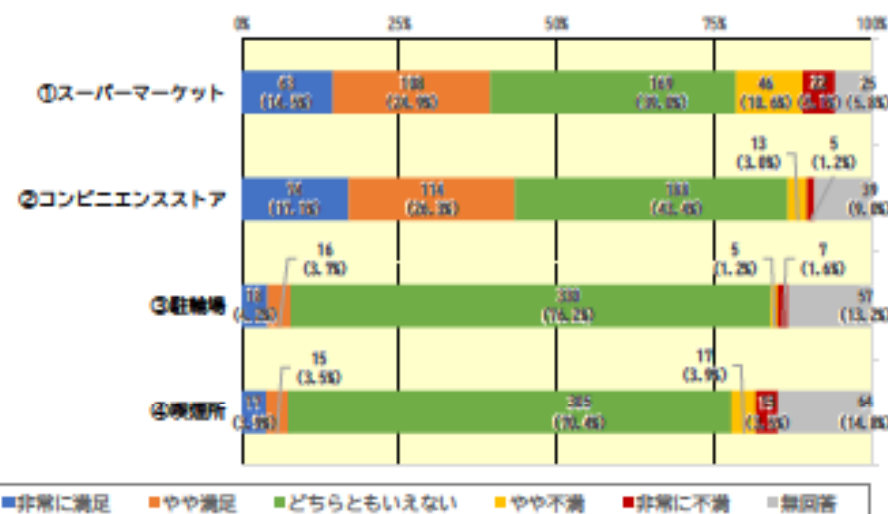
図表2-2-3 生活利便施設の利用頻度（アンケート調査）

スーパーマーケットは「月1回以上」の利用が半分を占めていますが、その他の施設、特に駐輪場は「ほとんど利用しない」が多くの割合を占めています。駐輪場というスーパーマーケット等と比較すると限定的な用途であることが、利用されていない要因になっていると推察されます。また、自由意見で料金の高さについても指摘されています。



図表2-2-4 生活利便施設の満足度（アンケート調査）

スーパーマーケットやコンビニエンスストアの満足度は比較的肯定的であり、概ね良い評価を得ています。一方、駐輪場や喫煙所は利用者が少ないため、「どちらともいえない」回答が一番多くなっています。



## &lt;参考&gt;アンケート自由意見

## ①スーパーマーケット (81F)

- ・全国各地のこだわりの食材、食品があり、とても良い。
- ・品揃えもニーズに合ったものが多く、豊富にしている。
- ・値段設定が高いため、通常の買い物には利用しない。
- ・商品のバリエーションがもう少しあっても良いと思う。
- ・スーパーとコンビニの幅が違うので、比較して購入できない点は残念。
- ・仕事帰りに寄ることが多いため、すぐに食べられるような惣菜が豊富にあると良い。
- ・今後居住者が増えるようであればスーパーマーケットの面積を増やしたほうが良い。
- ・営業時間が短いため、利用したくても仕事終わりに行くことができない。

## ②コンビニエンスストア (2F)

- ・アパレルや本屋と連携していて、オリジナリティがあって良い。
- ・品揃えが良く、見るだけで寄りたくなる。
- ・品揃えがあまり良くない。
- ・単価が高い商品が置かれている。

## ③駐輪場 (1F)

- ・駐輪場を利用せずにビルの前に自転車を止めて入店されるお客様がたまにいる。
- ・不便。料金が安い。

## ④喫煙所 (81F・1F)

- ・喫煙所はいらないと思う。
- ・電子タバコと紙タバコのスペースを区別してほしい。
- ・閉塞感があり、薄暗い。

## 3. 地域活力

○ 地域清掃活動への参加等により、地域の活性化に寄与しています。

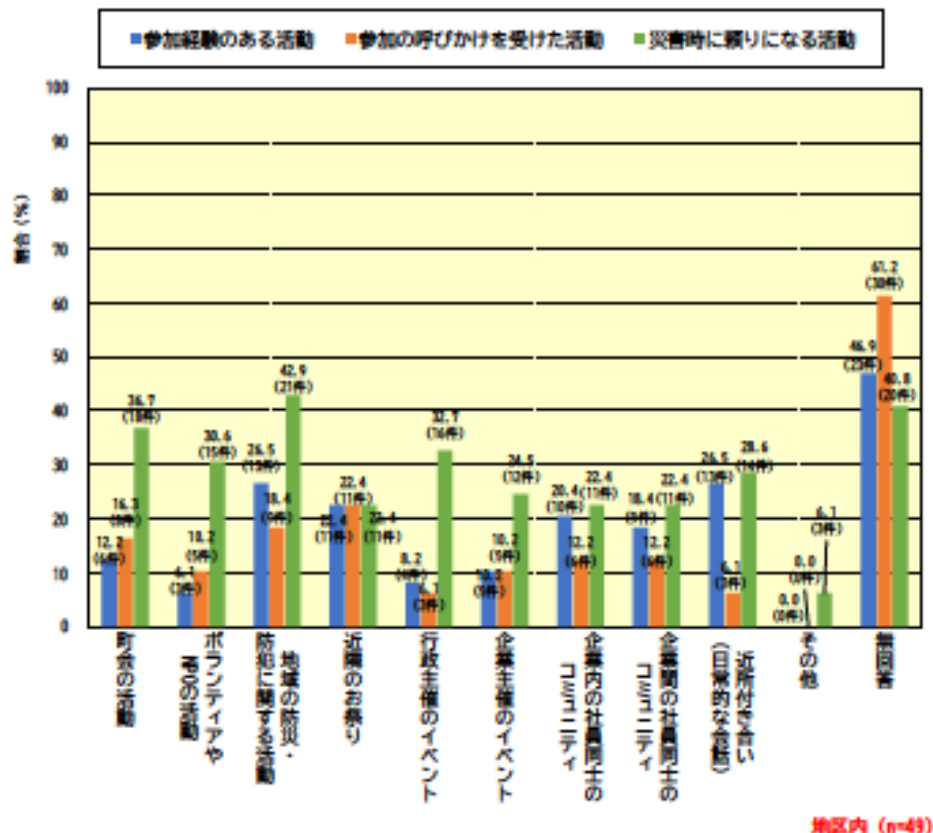
## (1) 地域の活性化の取組

当地区では、グリーンパード主催の地域清掃活動にビジネスタワーの施設管理者らが参加しており、環境美化活動に取り組んでいます。また、地区内を対象とした地域の活性化に関するアンケート結果は図表2-2-5のとおりです。

図表2-2-5 参加経験のある活動（アンケート調査）

参加経験のある活動では地域の防災・防犯に関する活動が最も多く、参加の呼びかけを受けた活動では近隣のお祭りが増えています。また、災害時に頼りになる活動として、地域の防災・防犯に関する活動や町会の活動が増えています。

Q. 地区内の方々のコミュニティ形成に寄与している活動を把握するため、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。（活動ごとに複数回答可）



※グラフ中の割合は回答者に対する各項目の回答数の割合を示す。括弧書きの件数は各項目の回答数を示す。

## 4. 防犯への取組

- 警備員の巡回や防犯カメラなどを設置することで、オープンスペースにおける防犯性の向上に寄与しています。
- 西桜公園を見通しの良い空間とし、植栽の剪定や照明の配置により見通しを維持しています。

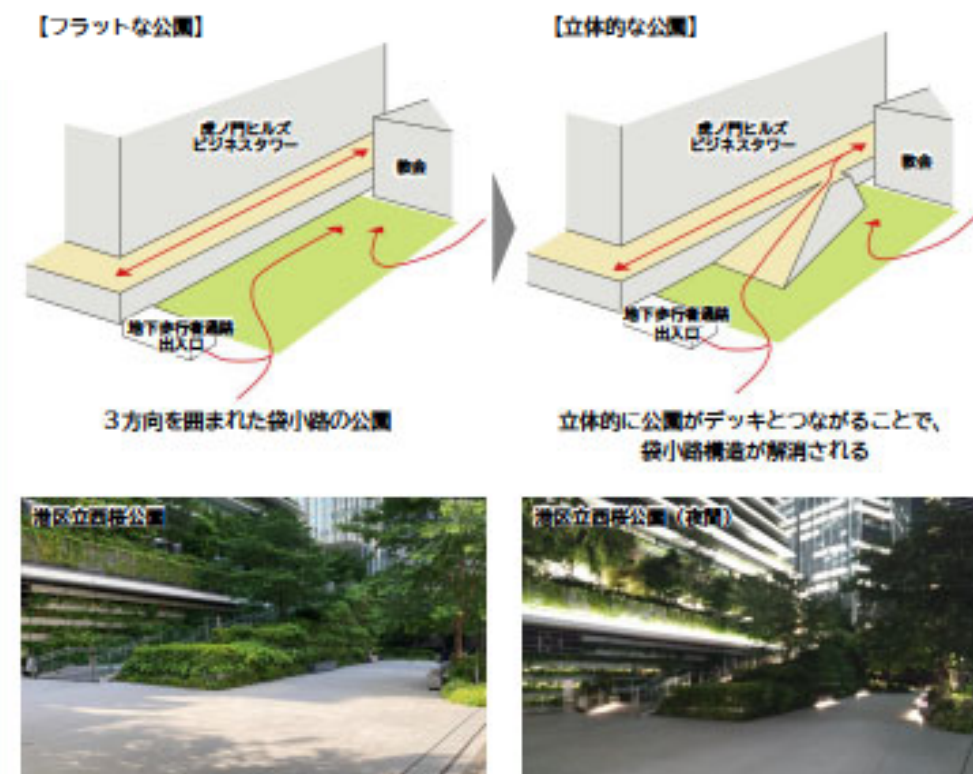
## (1) 防犯への取組

警備員の巡回・防犯カメラの設置などオープンスペースにおける防犯への取組を行っています。

## (2) 見通しの確保

西桜公園は高層棟と教会に囲まれた袋小路状の敷地であるため、安全面・防犯面に考慮し、西桜公園と高層棟が直接つながるステップガーデンを整備することで、袋小路構造を解消し、行き止まり空間や死角のない、見通しの確保を行っています。また、見通しの良いオープンスペースの維持のため、定期的な植栽の剪定や照明の配置を行っています。

図表2-2-6 見通しの確保



1. 駅前広場等整備

- 建物1階にはバスターミナルやタクシー乗り場が整備され、交通ネットワークの形成に寄与しています。
- 地下歩行者通路やバスの停留所への円滑な移動を促すため、エレベーターやエスカレーター等が敷地内に整備され、誰もが容易に利用できる環境を形成しています。

(1) 駅前広場等整備

当地区では、国際ビジネス交流拠点として、交通ネットワークを強化に資する大型バスの停留所（3バス）やタクシー乗り場が整備されています。

虎ノ門駅及び虎ノ門ヒルズ駅とバスターミナルを円滑に接続する地下歩行者通路が整備されたことにより、広域な周辺市街地へのアクセス性が向上し、交通結節機能の強化に寄与しています。

バスターミナル内には地下歩行者通路及び施設内へと接続するエレベーターが設置される等、バリアフリー動線が確保されています。

またバスターミナル入口には警備員が常駐し、敷地周辺における歩行者の安全性の確保に努めています。

図表2-3-1 交通ネットワークの形成



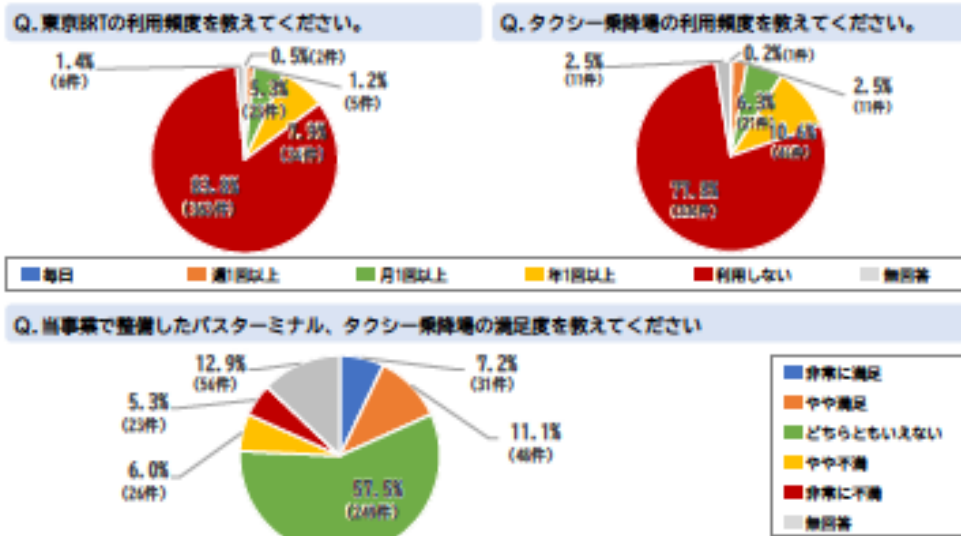
図表2-3-2 バスターミナルの整備

建物1Fには、大型バスが停車可能なバスターミナルが整備されており、臨海部へ乗り継ぎなしで向かうバスの運行が行われています。併せてタクシー乗り場も整備されており、周辺市街地へのアクセス性の向上に寄与しています。



図表2-3-3 バスターミナル・タクシー乗降場の利用頻度・満足度（アンケート調査）

バスターミナル・タクシー乗降場ともに「利用しない」が多くを占めています。自由意見では羽田直通のリムジンバスが運行停止になったことや、臨海部への移動の際に新車で乗り換えが発生する場面があること等が指摘されており、バスターミナルの利用が少ない要因と考えられます。



## 2. 歩行環境整備

- 無電柱化の実施、建築物の壁面後退に合わせて、歩道状空地の整備や道路の拡幅によって快適な歩行者空間が形成されています。
- 地下歩行者通路や屋根のある歩行者デッキが整備され、気候の影響を受けにくい快適な歩行者空間が形成されています。

## (1) 歩行快適性

敷地外周には建築物の壁面後退に合わせ歩道状空地の整備や都市計画道路の拡幅（受容下通り）、特別区道第1166号線及び特別区道第1012号線の施行地区沿道の無電柱化等の取組みもなされ、快適な歩行者空間が確保されています。一方で、特別区道第1012号線の歩道は、歩道が狭くバスターミナル入口でのバスと歩行者の錯そつに不満を持つ利用者がいる等、更なる快適性の向上を目指す余地があります。

また、地下歩行者通路や歩行者デッキなど、気候の影響を受けにくい屋内外の快適な歩行者通路も整備されました。当開発に合わせ、車道に自転車ナビラインが整備される等歩歩分離に対する取組みも行われています。

図表2-3-4 歩行者空間の形成



## 3. 独自の取組

○ 臨海部や空港等へのアクセス性向上に資する東京BRTの発着場となる国際ビジネス交流拠点に相応しい交通結節機能が整備され、広域ネットワークの形成に寄与しています。

## (1) 広域的な交通ネットワーク形成

都市開発の進展や東京オリンピックの開催に伴う開発により、新たな都市機能の集積が見込まれていたことから、交通利便性の向上や臨海部へのアクセス性向上を目指し、東京BRTが計画されました。

環状2号線が整備され、東京オリンピックが開催されていた際には選手村周辺を回る運行ルートとなっていました。東京オリンピック後は臨海部へのアクセス性の高い運行ルートとなり、国際ビジネス交流拠点としてふさわしい交通結節機能が整備されています。

図表2-3-5 従前の課題と求められるアクセス動線

勝どき・晴海・豊洲・臨海副都心などの臨海地域は、都心から約6km圏内に位置し、都心に近接する貴重な住宅地としての開発、MICEの誘致、国際観光機能など、東京の経済活動の一翼を担う重要な地域であり、東京オリンピック選手村跡地の開発等により地域全体で常住人口、就業人口共に増加が見込まれていました。一方、臨海地域は都心から約6km圏内にありながら、都心との交通手段が路線バスや自主運営のシャトルバス等に多く依存しているなど、鉄道へのアクセスが不便な地域があるとともに、一部の鉄道駅及びその周辺では朝夕のラッシュ時に混雑が発生するなど、交通利便性の悪い地域となっていました。選手村跡地の開発等による交通需要の増加や、豊洲市場やオリンピック会場の後利用によるスポーツ施設、MICEや国際観光機能等による国内外からの来街者等を見据え、都心と臨海地域を結ぶ新たな交通機関が求められました。



出典：都心と臨海副都心とを結ぶBRTに関する基本計画

## &lt;参考&gt;東京BRT

BRTとは「Bus Rapid Transit」（バス高速輸送システム）の略です。連節バスの採用、走行空間の整備等により、路面電車と比較して遜色のない輸送力と機能を有し、定時性・速達性を確保した、バスをベースとした交通システムを指します。

## 東京BRTが目指すシステム像

到着時間が読める

「初めて」でも分かる

乗り降りしやすい

環境に優しい

統一したデザイン

出典：東京都庁より



東京BRT

図表2-3-6 東京BRTにより実現された運行ルート

現在の運行ルートでは、当地区から臨海部の国際展示場や東京国際クルーズターミナルへのアクセス性が向上し、国際ビジネス交流拠点として、重要な交通ネットワークの形成に寄与しています。BRTの運行に合わせ、建物1Fにバスターミナルが整備されたことで、周辺の鉄道やバス路線との乗り継ぎ利便性、快適な待機環境が確保されています。



出典：都心と臨海地域とを結ぶ東京BRTについて | 新たな鉄道・新交通システムの整備 | 東京都都市整備局

## 1. 都市緑化

- 緑化率が都市開発諸制度活用方針に定める緑化誘導値を満たしています。
- 地域の植生を延長し、緑の沿道を創出したことで緑と水のネットワーク形成に寄与しています。

## (1) 都市緑化

港区みどりを守る条例に基づく緑化計画書の基準按道部緑化延長、基準緑化面積を満たしています。緑化率が104.94%となっており、都市開発諸制度活用方針に定める緑化誘導値54%を満たしています。

図表2-4-1 緑化計画

	東京都 ※2		港区 ※3		適合の可否
	計画値	基準値	計画地	基準値	
緑化面積	(約4,080㎡)	(約1,550㎡)	約5,390㎡	約5,340㎡	適合
按道部緑化延長	約240m	約230m	約240m	約230m	適合
緑化率	約105%	54%			適合

※1 数値は都市計画決定(平成27年)時点(「緑化計画書」及び「企画提案書」より十の位まで記載)  
 ※2 新しいまちづくりのための都市開発諸制度活用方針(平成27年3月改定・東京都)に基づく誘導水準  
 ※3 港区みどりを守る条例

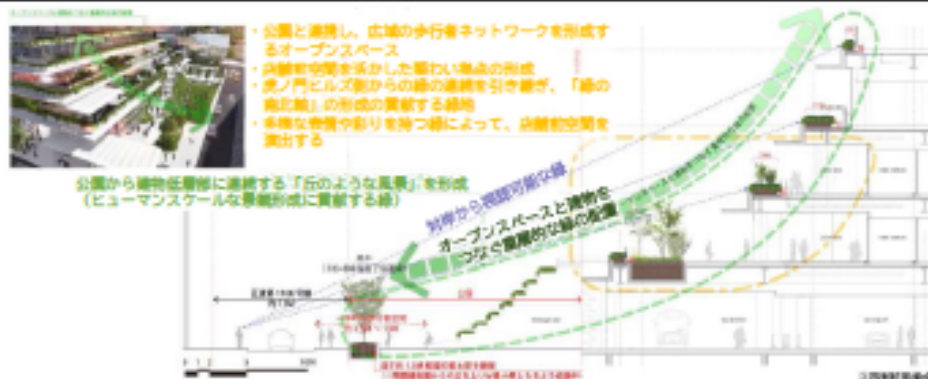
## (2) 緑と水の空間形成/緑と水の空間保全・充実

当地区は、港区緑と水の総合計画で緑の拠点に位置づけられ、隣接広場への連続性の確保と緑の軸線の延伸が求められていたことから、特別区道第1166号線に面して愛宕山の植生を沿道に配置することで地域の植生を延長し、緑の沿道を創出したことで緑と水のネットワーク形成に寄与しています。また、地域種への配慮・立体的な緑の構築などによる質の高い空間の形成を実施しています。

西桜公園からテラス空間に繋がる立体的な空間構成による賑わいと美しのある景観の創出を図りました。また、質の高い緑化空間の維持に向けた取組として、高木の成長により日陰が生じ、衰弱した樹木については耐陰性の高い樹種への植替えを行うなど、枯死や衰弱の原因を分析し、適宜対応を実施しています。

図表2-4-2 立体的な緑の整備

- 【空間配置の基本的な考え方】
- ・ 隣接する街区の緑とつながり広域のグリーンネットワークの形成に寄与する緑地
  - ・ タワー基壇部の足元を覆い包みヒューマンスケールな景観を創り出す層状の緑
  - ・ 新たなアクティビティを誘発する魅力的な緑地
  - ・ 都心空間の熱環境静化対策や生物多様性の保全への配慮など都市環境の改善に貢献する緑



出典:「虎ノ門一丁目地区市街地再開発事業市街地再開発事業 連携調整会議 会議資料」より抜粋

## 2. 生物多様性

- 野鳥や昆虫が好む植栽や在来種を中心とした植樹を選定したことで、地域の生態系への配慮が図られています。
- エコロジカルネットワークの形成などの生き物への生息環境の保全・創出に寄与しています。
- 水循環系の保全・回復などに配慮することで、環境改善に寄与しています。

## (1) 生物多様性

チョウを呼びよせるためにタブノキやアベリアを植樹するなど、地域の生態系に配慮した植樹を選定しています。また、タブノキやエゴノギ、シロダモ、ヤブランなど土地にある植物を用いた植栽を行っています。

当地区は、生物の移動が可能なエコロジカルネットワークの緑の回廊に位置づけられており、周辺の植栽と連携して野鳥や昆虫が好む実・花のなる樹種を整備したことで、周辺からの生き物の往来を可能とし、生息環境の保全・創出に寄与しています。

また、雨水を溜水へ再利用するなど、水循環系の保全・回復など環境改善に配慮しています。

図表2-4-3 当地区における生物多様性の取組

## 【各ゾーンのみどりの計画の考え方】

- ・ 虎ノ門駅側への歩行者ネットワーク形成と賑わい拠点形成に寄与するオープンスペース
- ・ 公園側の段上緑地と連続し接地点間の快適化に貢献する緑
- ・ 虎ノ門ヒルズ側外構景観と呼応し、一体感のある道路景観を形成する緑
- ・ 連絡ブリッジによる緑と歩行者の連続性の確保
- ・ 歩道機能を補完する移動空間
- ・ 並木状の緑と壁面緑化による快適な歩行空間の形成
- ・ 歩道空間と一体となったオフィス前の溜まり空間の形成
- ・ 緑の南北軸の形成に寄与する大径木が連続する骨太な緑



出典:「虎ノ門一丁目地区市街地再開発事業市街地再開発事業 みどりの計画書」より抜粋



タブノキやエゴノギなど土地にある植物を用いて植栽しています。



屋上や壁面、ベランダ等は階層構造の植栽となっています。



季節の変化を感じるきれいな花や実のなる植栽となっています。

## 1. 市街地の防災性の向上

○ 敷地の統合、施設建築物の耐震化・不燃化、歩道状空地や公園等のオープンスペースの確保によって、地区内の防災性の向上及び沿道の防災まちづくりに寄与しています。

## (1) 建物の不燃化/延焼遮断帯の形成/耐震化

従前地区内の非耐火建築物は、再開発により敷地が統合され耐火建築物へと整備されました。  
また、当地区は緊急輸送道路として指定されている放射21号線（愛宕下通り）沿道に位置しており、不燃化及び耐震化に寄与したまちづくりが行われました。

## (2) 災害時の活動環境（地区内）

従前、敷地の細分化により細街路が見られた地区でしたが、再開発によって敷地が統一されたことで細街路は解消されています。

歩道状空地や公園の整備、道路拡張、壁面後退等により従前以上にまとまったオープンスペースが確保され、延焼遮断空間としても機能を果たしています。

図表2-5-1 建物の不燃化・耐震化、延焼遮断帯の形成



## 1. 市街地の防災性の向上

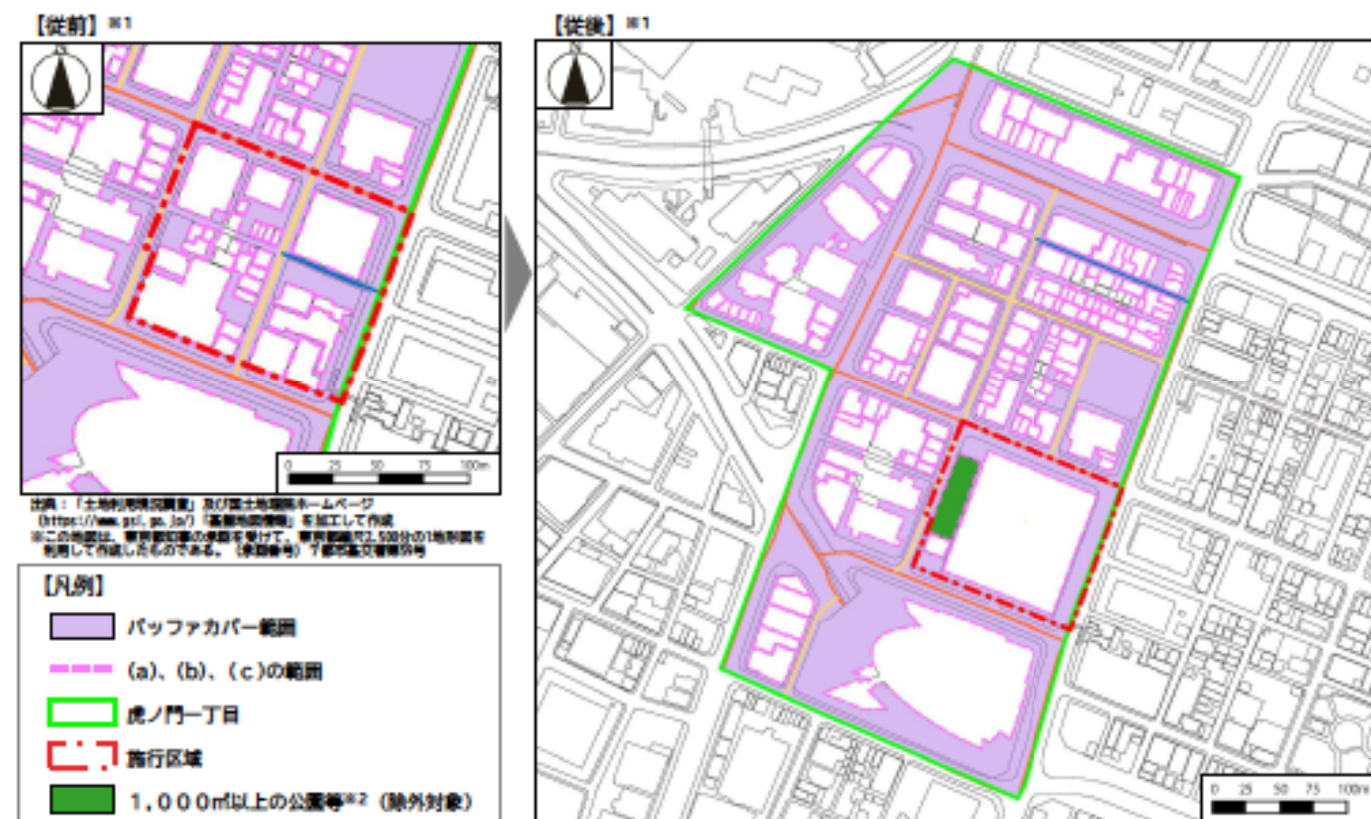
○ 再開発事業による道路の拡幅や公園の整備により、災害時の活動空間が増加し都市防災性が向上しました。

## (3) 災害時の活動環境 (地区周辺)

当地区は、従前はまとまった広場や公園が無く、建物も密集しており、災害時の活用に必要な空間が不足していました。

当開発により街区内の幅員の狭い道路が撤去され、周辺道路の拡幅や土地の集約等により、活動有効空間不足率は約0.1%改善されました。また、西桜公園が整備されたことにより、災害時に活用できるまとまったオープンスペースが確保されています。

図表2-5-2 活動有効空間不足率



出典：「土地利用現況調査」及び国土情報ホームページ  
(<https://www.gsl.go.jp/>)「基礎地図情報」を加工して作成  
※この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都幅員2,500分の1地形図を  
利用して作成したものである。(承認番号)7都市基文審第59号

## 【凡例】

- バッファカバー範囲
- (a), (b), (c)の範囲
- 虎ノ門一丁目
- 誘行区域
- 1,000㎡以上の公園等※2 (除外対象)

## 幅員別道路 (中心)

- 4m以上6m未満
- 6m以上12m未満
- 12m以上

※1 評価対象の再開発事業の効果を検証するため、対象地区以外は事業完了後(令和3年度)の現況で統一しています。

※2 「公園等」と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。

## ■活動有効空間不足率の算定 (虎ノ門一丁目)

	町丁目内の 範囲対象の面積	町丁目内の バッファカバー範囲の 面積	活動有効空間不足率
従前	約 123,400 ㎡	約 72,100 ㎡	約 41.6 %
従後	約 120,000 ㎡	約 70,200 ㎡	約 41.5 %
変化値	- 3,400 ㎡	- 約 1,900 ㎡	- 約 0.1 %

## &lt;参考&gt; 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)×5.0)
6~12m	(D/2) + (20.0+ (D-6.0) × 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)×5.0
6~12m	20.0+ (D-6) × 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・教育文化施設が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)

## 2. 地域防災力の向上

- 一時滞在施設及び一時滞留スペース、防災備蓄倉庫の整備により、帰宅困難者対策等の地域の防災機能の強化に資する取組がなされています。
- 地下歩行者通路の整備により、災害時における帰宅困難者の周辺ビルへの分散が期待されています。
- コージェネレーションシステム等の自立・分散型のエネルギーシステムの導入により、災害時における建物の自立性を確保されています。

## (1) 防災施設の整備状況/地域に向けた防災施設等の整備状況/防災への取組

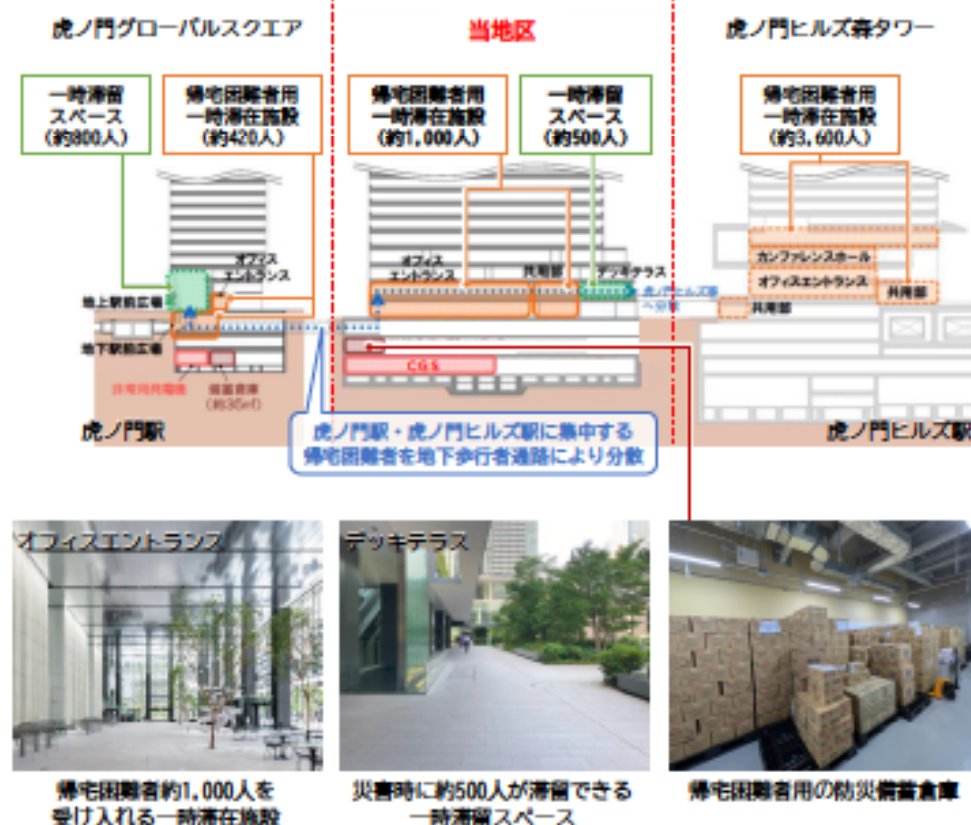
虎ノ門エリアは国際的なビジネス拠点として、災害時における帰宅困難者対策機能等が求められていました。このため、当地区ではオフィスエントランスを帰宅困難者約1,000人受入可能な一時滞在施設に位置づけ、さらにデッキテラスも約500人が滞留できる一時滞留スペースとして整備しています。併せて、テナント用の備蓄倉庫だけでなく、帰宅困難者用の防災備蓄倉庫が整備されており、帰宅困難者対応について区と協定を結ぶなど、防災への適切な取組がなされています。近接する虎ノ門グローバルスクエアや虎ノ門ヒルズ森タワーにも帰宅困難者対策がされており、それらのビルや虎ノ門駅・虎ノ門ヒルズ駅とつながる地下歩行者通路の整備により、各駅に集中する帰宅困難者を周辺のビルに分散することが期待されています。また、当地区ではコージェネレーションシステムや地域冷暖房施設、非常用発電機等による自立・分散型のエネルギーシステムを導入しており、災害時における建物の自立性を確保しています。

図表2-5-3 当地区の防災施設の整備状況

都市防災上の位置づけ	地区内残留地区
主な建物用途	事務所、店舗、駐車場（教会）
港区との協定の締結	令和2年3月24日 「災害発生時における帰宅困難者の受入れ等に関する協力協定」
防災施設の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 防災備蓄倉庫の整備（居住者用×3日分）</li> <li>- 約72時間分の非常用電源確保</li> </ul>
地域に向けた防災施設等の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 地下歩行者通路（避難経路）</li> <li>- 帰宅困難者向けの一時滞在施設及び防災備蓄倉庫の整備</li> <li>&lt;防災備蓄倉庫の備品&gt; <ul style="list-style-type: none"> <li>○提供面積：1,650.0㎡</li> <li>○受入人数：1,000人（一人当たり1.65㎡）</li> <li>○提供する備蓄物：水9,000ℓ（18,000本/500ml）</li> <li>食料9,000食（一人当たり9食）</li> <li>プランケット1,000枚</li> <li>携帯用トイレ15,000個</li> </ul> </li> <li>- 自立分散型エネルギーシステムの整備</li> <li>- 非常時における隣接街区とのエネルギー融通</li> <li>- 災害情報を発信するデジタルサイネージ等の設置</li> </ul>
その他の防災施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 防災井戸・消防水利の整備</li> <li>- かまどベンチの整備（西桜公園内）</li> <li>- エレベーターに防災キャビネットを整備（閉じ込め対策）</li> <li>- 雨水流出抑制施設の設置</li> <li>- 浸水防止施設（止水版）の設置</li> </ul>
防災への取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 耐震性能（制震構造）</li> <li>- 歩行者デッキの整備（避難経路）</li> <li>- 西桜公園の整備（防災空地）</li> </ul>
その他の取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 地域防災協議会、駅周辺滞留者対策推進協議会への参加</li> <li>- デジタルサイネージ等を活用した災害時の情報発信（災害時には地域の被害情報、避難先に関する情報、鉄道運行情報、ライフライン被害情報等が入りが可能）</li> <li>- 防災訓練実施、消防団の組織化や活用等の提供</li> </ul>
その他の取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>- デジタル活用による避難訓練</li> </ul>

図表2-5-4 虎ノ門一丁目地区における災害時の役割

当地区では、周辺のビルと同様に、一時滞留スペースや帰宅困難者用一時滞在施設などの機能が整備されるとともに、地下歩行者通路の整備によって周辺地域と連携した災害時の対応が可能となっています。



2. 地域防災力の向上

図表2-5-5 自立性の高いエネルギーシステムの整備

当地区では、災害時に系統電力供給が遮断された場合、非常用発電機とコージェネレーションシステムにより平常時の約80%の電力を確保します。さらに、電力・ガス供給が遮断された場合、非常用発電機により約72時間分の電力を確保します。

コージェネレーションシステムや地域冷暖房システムは、周辺地域との連携により災害時に各システムを通して周辺地域にエネルギーを供給することが可能です。

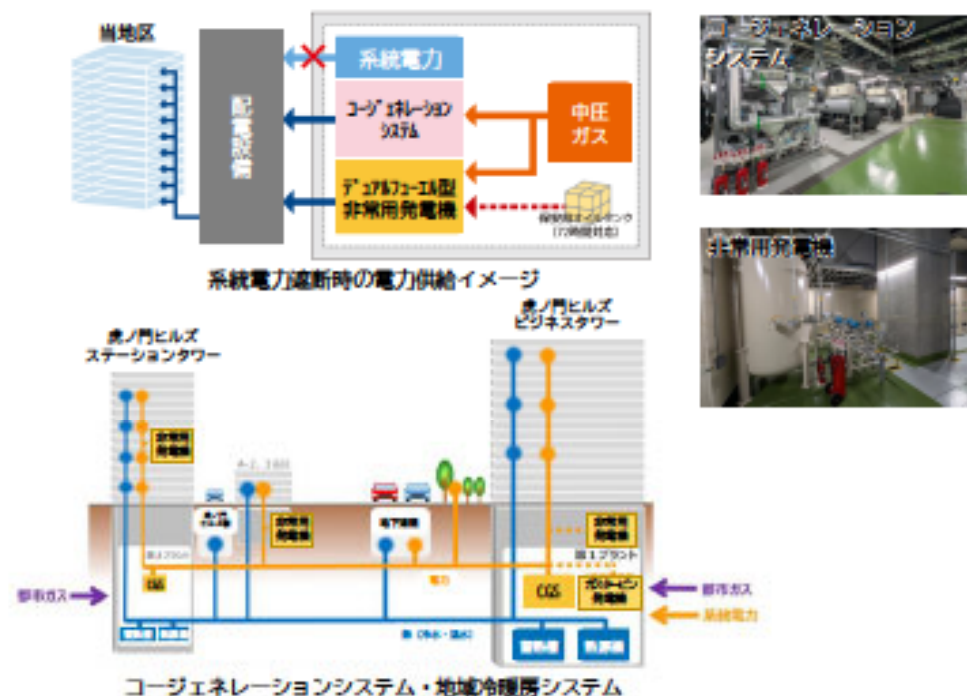


図2-5-6 防災施設等の整備

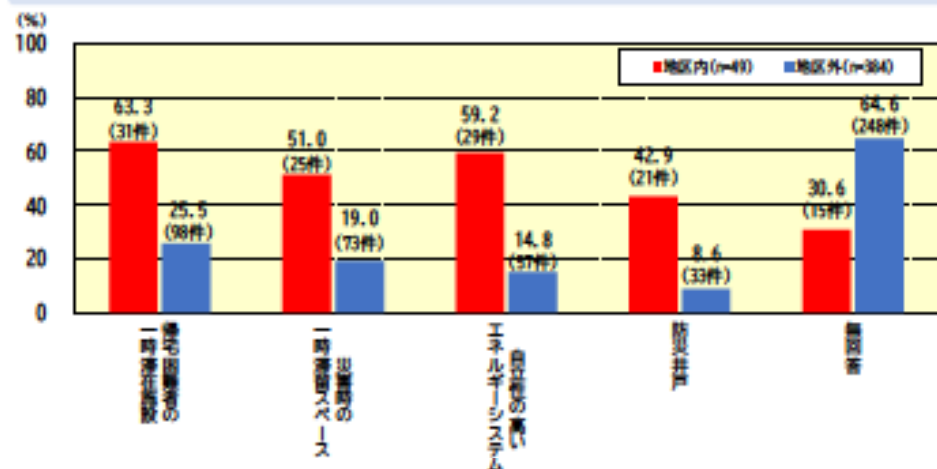
防災井戸やかまどベンチ等が整備されており、災害時にインフラ等被害があった際の対策がなされています。また、建物内には水害対策として止水板を整備、エレベーター閉じ込め対策としてエレベーター内に備品を確保されています。



図表2-5-7 防災の取組等の認知度・評価 (アンケート調査)

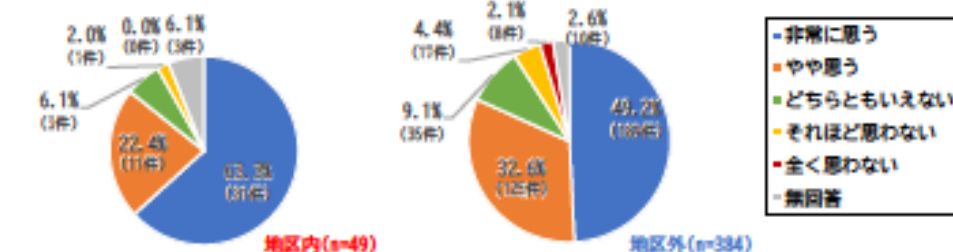
防災の取組について、地区内外ともに大半が災害時の混乱対策や地域防災力向上に寄与していると評価しています。一方で、地区外の約半数が「無回答」となっており認知度が低い状況と推察されます。

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

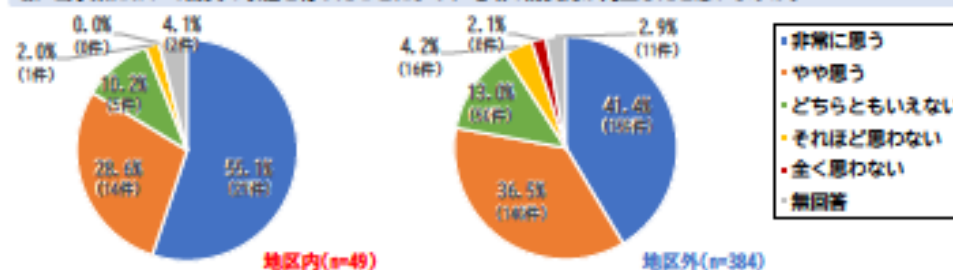


※グラフ中の割合は回答者に対する各項目の回答数の割合を示す。括弧書きの件数は各項目の回答数を示す。

Q. 当事業において、災害時に帰宅困難者等が一時避難・滞留できる場所を確保したことは、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。



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。



### 1. 景観形成

- 当地区の近景景観に対する評価は、項目によってばらつきはあるものの、全体的に満足度の高い結果となっています。
- 当地区の遠景・中景景観に対する評価は、回答者の半数以上が肯定的な意見でしたが、やや否定的な意見も寄せられています。

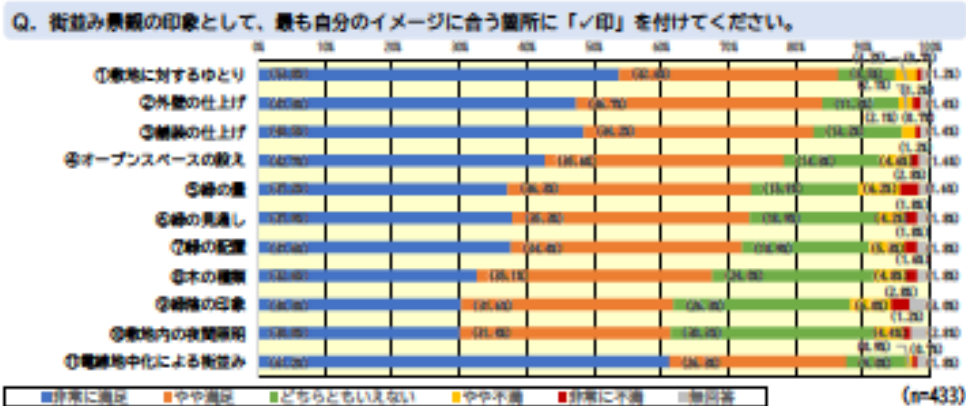
#### (1) 周辺景観との調和 (近景)

近景の評価は全体的に満足度の高い結果となっており、特に電線地中化による街並みや敷地に対するゆとりについて高評価が得られています。一方で、緑地の印象や夜間照明に対する評価はやや低くなっています。

図表2-6-1 当地区における主な都市景観 (近景)



図表2-6-2 近景景観の満足度 (アンケート調査)



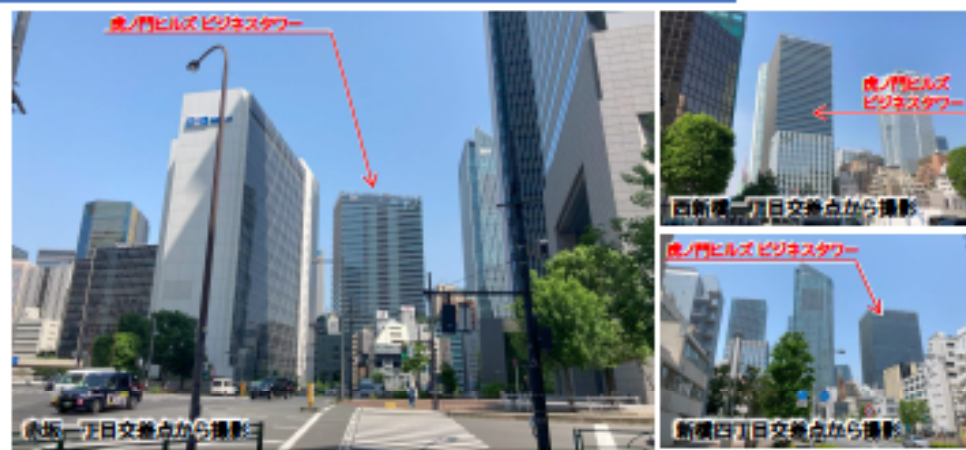
#### <参考> アンケート自由意見 (近景)

- ・街並み景観は周辺との調和がとれていて非常に良い。
- ・縦に伸びるシャープなラインが印象的で、ビジネス街らしい近未来的な雰囲気を感じている。
- ・高級感がある一方で、緑の少なさが気になる。
- ・夜間照明はもっと明るい方がいい。
- ・統一感がない。

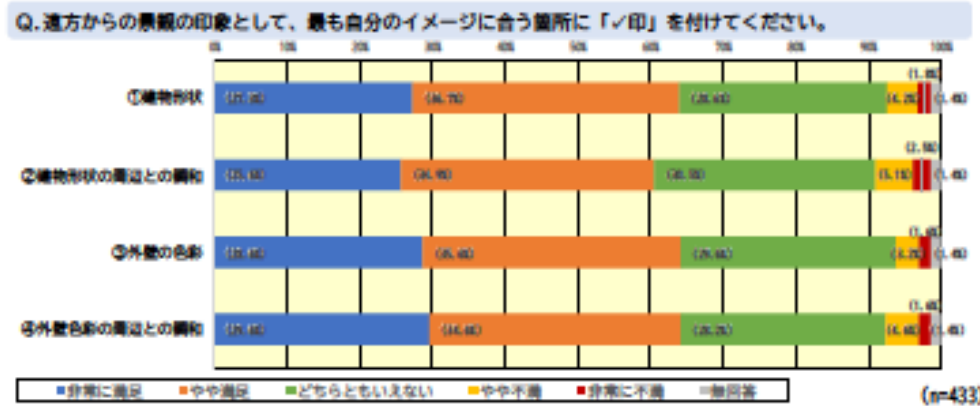
#### (2) 地域のシンボル性 (遠景・中景)

遠景・中景の評価は、全体的に肯定的な印象が得られた結果となっていますが、どちらともいえないという意見も多数あり、特に建物形状の周辺との調和に関する評価がやや低くなっています。

図表2-6-3 当地区における主な都市景観 (遠景・中景)



図表2-6-4 遠景・中景景観の満足度 (アンケート調査)



#### <参考> アンケート自由意見 (遠景・中景)

- ・虎ノ門ヒルズ森タワーとの調和、バランスが非常によく取れていると思う。
- ・街自体がどんどん綺麗になっているのが遠くの景観からもわかる。
- ・特長がない。スッキリしているともいえる。
- ・威圧感を感じる。
- ・圧迫感を感じる。

## 2. 独自の取組

○ 当地区の建築物は、「港区景観街づくり賞」を受賞しており、良好な景観の形成に関して功績のあった民間の施設として評価されています。

## (1) 港区景観街づくり賞の受賞

「港区景観街づくり賞」は、良好な景観の形成に関して功績のあった民間の施設や活動を表彰することで、景観に対する意識の向上を図るとともに魅力ある街づくりを推進するために、平成23年度に創設されました。当地区の建築物は、特に優れていると認められる施設として、令和4年度に「港区景観街づくり賞」を受賞しています。



事業主	虎ノ門一丁目地区市街地再開発組合
管理者	虎ノ門ヒルズビジネスタワー管理組合
設計者	森ビル株式会社一級建築士事務所
施工者	株式会社大林組、三機工業株式会社、 斎久工業株式会社、株式会社きんでん
所在地	虎ノ門一丁目17番1号
施設用途	事務所、店舗、共同住宅、駐車場
敷地面積	約10,065㎡
高さ	約185m
景観協議の対象行為	建築物の新築

## 【審査委員コメント】

- ①新しさに古典的建築手法が投影されたようで面白い。重層的な皮は奈良県多武峰の鞍山神社を、低層部の大庇は雪国の隠木を思わせる。隠木下では暗い店内もよく見えるものだが、その効果を踏まえたかのように大庇下で商業用途の外壁をガラスとし、あるいはその壁面位置を前後させて建物内外の人々の視線の交錯を多彩に仕掛けている。その大庇は、一体設計された区立公園に接すると植栽デッキとなり、緑に振り込むような連絡階段と相まって緑化空間を独創的にまとめている。
- ②5街区をまとめた大規模計画で、虎ノ門もすっかり変わっただろうと思いついてきたが、老舗呉服店や教会、公園等の配置も考えられていて心とんだ。オフィスとしてではなく移動中に利用する人々への配慮を含め、圧迫感の軽減などを工夫した形状や広さ、植栽への取組みが見られた。案内サインもシンプルにデザインされ総合的な計画の良さが出ている。公共空間との境界でトイレとエレベータの案内があったのが印象的であった。サイン表示は様々な人に快適に利用してもらうため、欠かせない要素の一つであり、見習いたい事例である。

## &lt;参考&gt; 港区景観街づくり賞の概要

対象	区と景観協議を行った民間施設のうち、前々年度に完了報告書が提出されたもの
審査・選定基準	港区景観審議会委員、港区景観アドバイザー及び街づくり支援部長で組織する港区景観表彰選定審査会が、以下の選定基準を基に決定します。 ①周囲からの見え方に配慮があり、周辺の街並みと調和しているもの/②建築物、植栽等がバランスよく配置されており、憩いと安らぎを創出しているもの/③地域特性を生かしており、まちの魅力の向上に貢献しているもの/④地域社会とのつながりを持ち、区民等への貢献が高いもの/⑤都市景観の創造に先導的な役割を果たしているもの
その他	特に優れていると認める施設を「港区景観街づくり賞」に、より一層の良好な景観形成を期待する施設を「港区景観街づくり賞奨励賞」に選定し、各受賞者に記念品を贈呈します。

出典：港区みどりの街づくり賞・景観街づくり賞 区民参画セレクション 令和4（2022）年度 受賞施設等

## 1. エネルギー

○ 当地区では、LEED認証（環境性能評価認証システム）の取得や地域冷暖房システムの導入などにより、エネルギーの効率的な利用が図られています。

## (1) 省エネルギー/エネルギーの効率的な利用

当地区では、環境に配慮した建築物を評価する国際的な認証制度である「LEED認証（環境性能評価認証システム）」の取得や、一定地域内において効率的で安定したエネルギー供給を行う「地域冷暖房システム」の導入、港区ごみ減量優良事業者等表彰の受賞など、エネルギーの効率的な利用に資する取組がなされています。

また、当地区の建築物は、日射遮蔽性の高い水平大庇（奥行き1.5m）の設置やlow-Eガラスの採用、窓上ペリメータファン及び窓上排気の設置などを行うことにより、都市計画決定時点において東京都が定める省エネ性能基準（誘導水準）を満たす計画となっています。

図表2-7-1 エネルギーの効率的な利用の取組状況

運用基準に定める評価の内容	当地区での取組
CASBEE（建築環境総合性能評価システム）	Sランク評価の取得
LEED認証（環境性能評価認証システム）	GOLDレベル評価の取得
再生可能エネルギー電力の導入	太陽光発電設備の導入
地域冷暖房システムの導入	地域冷暖房プラントの設置
水の循環システム（雨水・中水の再利用）の導入	雑用水利用（雨水利用含む）、雨水浸透・貯留施設の整備
入居者やテナントと連携し、廃棄物の3R（削減（リデュース）、再利用（リユース）、再資源化（リサイクル））の取組	港区ごみ減量優良事業者等表彰の受賞 ⇒分別図やピクトグラムを用いたごみ分別時の工夫、計量器を用いた排出者・種類ごとのごみ排出量の実測測定、再利用率を向上させる改善策の試行等

## 【LEED認証の取得】

LEED認証とは、各評価項目においてグリーンビルディングとして定めるべきいくつかの必須条件を満たした上で、選択項目によってポイントを加算し、取得したポイントの合計に応じたレベルで認証を受ける制度です。当地区の建築物は、クリーンエネルギーを促進している建築物として、GOLDレベルの評価を取得しています。また、虎ノ門ヒルズエリア全体では、PLATINUMレベル（最高レベル）の評価を取得しています。

## 【LEED認証における評価項目】



## 【地域冷暖房システムの導入】

当地区では、地域一体でのエネルギーの効率的な利用を図るため、地域冷暖房システムを導入しています。

当地区内に整備した第1プラントと、後発の虎ノ門一・二丁目地区（虎ノ門ヒルズ ステーションタワー）で整備された第2プラントを接続させ、平時は当該エリアに効率的で安定したエネルギーの供給を行いつつ、大規模災害時等においても電力・熱の供給継続を可能としています。



## &lt;参考&gt; 都市計画決定時点の省エネ基準（誘導水準）への適合

区分	評価基準	当地区※1	東京都が定める省エネ基準（誘導水準）※2
非住宅	建築物の熱負荷の低減	PAL+低減率 25.88(X)	PAL+低減率 ≥ 20(X)
	設備システムの省エネルギー	ERR 36.11(X)	ERR ≥ 11(X)

※1 令和2年2月時点の数値

※2 新しい都市づくりのための都市開発規制活用方針（平成27年3月改定・東京都）に基づく誘導水準

## 2. 地球温暖化対策

- 当地区の建築物は、みなとモデル二酸化炭素固定認証制度の基準値の認証を取得しており、積極的に国産木材を使用しています。
- 電気自動車の充電設備を設置し、環境に配慮した車両が利用しやすい施設整備を行っています。

## (1) 二酸化炭素抑制への取組

当地区の建築物は、「みなとモデル二酸化炭素固定認証制度」に基づく基準値の認証を取得し、国産木材を0Aフロアの床材として使用しており、二酸化炭素固定量の増加などによる地球温暖化の防止に貢献しています。

また、自走式駐車場68台のうち、半数の34台分の区画に電気自動車の充電施設（17基）を設置するなど、環境に配慮した取組がなされています。

図表2-7-2 二酸化炭素抑制への取組状況

運用基準に定める評価の内容	当地区での取組
みなとモデル二酸化炭素固定認証制度に基づく国産木材の使用	基準値（★認証）の取得 ⇒ 指定木材の使用量が床面積1㎡につき0.001㎡以上
電気自動車の充電施設など、環境に配慮した車両のための施設の整備	電気自動車充電設備の設置

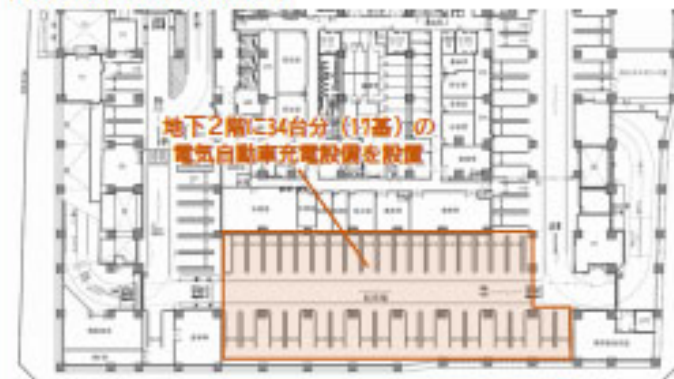
## 【みなとモデル二酸化炭素固定認証制度に基づく認証の取得】

## &lt;認証の内容&gt;

- ・ 国産木材使用量 : 202.82㎡
- ・ 使用樹種 : スギ
- ・ 床面積1㎡あたりの木材使用量 : 0.0011㎡（★認証）
- ・ CO2固定量 : 116.75t-CO2



## 【電気自動車の充電設備の設置】



出典：「虎ノ門一丁目地区市営再開発事業で虎ノ門ヒルズ 事業計画書」より抜粋



## 1. 歴史・文化

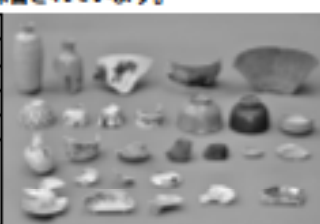
- 埋蔵文化財発掘調査により、近世および中世以前の様々な遺構の残存が確認されました。
- 日本基督教団芝教会の再整備やアート作品の設置などにより、地域の歴史・文化の継承や魅力向上に寄与しています。

## (1) 文化財等の保全

当地区では、文化財保護法、東京都文化財保護条例及び港区文化財保護条例を遵守し、市街地再開発事業の事前調査として埋蔵文化財発掘調査が実施されました。その結果、愛宕下武家屋敷群・近江水口藩加藤家屋敷跡の遺構や遺物が発掘されました。

図表2-8-1 調査の概要及び調査成果

当該遺跡の発掘により、日比谷入江に堆積した自然堆積層を掘り込む排水溝などの初期造成の様子が把握でき、その後当該地に屋敷を併領した細川家の盛土地蔵や屋敷の空間構成、並びに加藤家の土地利用の在り方が見えてきました。また、出土遺物では江戸初期から幕末明治までの陶磁器や木製品が多量に出土しました。特に細川九曜紋の金彩が施された京焼の碗が出土し、九曜紋の軒丸瓦が多量に出土しました。当地区で出土した遺構・遺物については、港区教育委員会にて適切に保管されています。

遺跡番号	181-2	
遺跡名	愛宕下武家屋敷群・近江水口藩加藤家屋敷跡	
調査期間	平成28年2月1日～平成29年4月28日	
遺跡の種類	【近世】大名屋敷	
遺跡の時代	江戸時代	
出土遺物の概要	【近世】磁器・陶器・炆器・土器・瓦・土製品・金属製品・鉄貨・木製品・骨角製品・石製品・ガラス製品 【中世以前】縄文土器・弥生土器・土師器	

## (2) 歴史・文化の継承・魅力向上

当事業において、長らく地域住民に愛されてきた日本基督教団芝教会を、これまで通り地域に根差した祈りの場・憩いの場として、西桜公園やビジネスタワー低層部のみどりに囲まれた位置に建替えしています。当地区を訪れる全ての人に開かれた教会の再整備により、歴史・文化の継承が図られています。

公共空間の魅力高め地域の新しい価値の創造を生み出す取組として、1階オフィスエントランスロビーに自然や宇宙をテーマとしたアート作品が設置されています。また、東側商業エントランスの風除室では、ガラス面に流れるテキストを、風に舞い、地面に落ちる枝葉や花弁に見立てることで、四季の美しい変化や出会いと別れなどの軽行無常の美学を伝えるアートワークが施されています。

図表2-8-2 歴史・文化の継承・魅力向上の取組状況

## 【芝教会の建替え】



## 【アート作品の設置】



## 2. 多文化共生に資するまちづくり

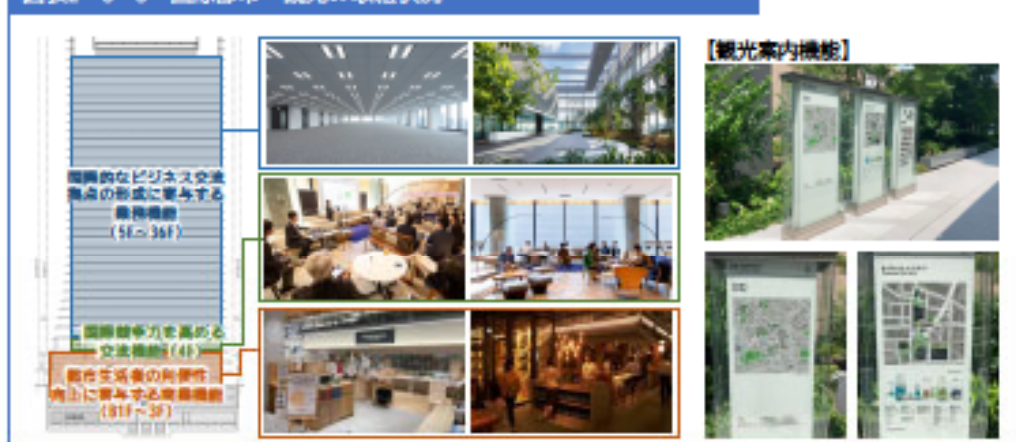
- 業務・商業・交流機能などの環境整備や2か国語対応の案内看板の設置などにより、国際都市の形成に寄与しています。
- 虎ノ門ライトアートへの参加など、多様な文化に触れる機会の創出が図られています。

## (1) 国際都市・観光

当地区では、国際的なビジネス交流拠点の形成に寄与する業務機能や、オフィスワーカーや周辺市街地の都市生活者の利便性向上に寄与する商業機能、国際競争力を高める交流機能としてのビジネス支援施設（ARCH）を整備するなど、国際都市としてふさわしい環境整備が行われています。

また、地域を訪れた人々のための観光案内機能として、2か国語対応の周辺案内図および虎ノ門ヒルズ一帯のエリアガイドを各所へ設置していることや、誰もが利用できる公衆無線LAN（Hills Wi-Fi）を整備しているなど、多文化共生に資する取組が行われています。

図表2-8-3 国際都市・観光の取組状況



## (2) 多様な文化に触れる機会の創出

当地区では、虎ノ門ヒルズエリア・新虎通りエリアで2023年度に行われた「虎ノ門ライトアート」に参加し、西桜公園にライトアートを設置しました。

図表2-8-4 多様な文化に触れる機会の創出の取組状況

## 【虎ノ門ライトアートへの参加】



### 1. イノベーション支援施設の導入

- 新規事業創出を促すシェアオフィス「ARCH」やスタートアップ企業を支援する拠点「CIC」の導入により企業の成長やイノベーションの創出を促進し、国際的なビジネス拠点の形成に寄与しています。
- 当地区で整備されたインキュベーション型シェアオフィス「ARCH」について、地区内の6割以上の方から認知されていましたが、地区外の約8割の方が認知していなかったことが分かりました。

#### (1) インキュベーション型シェアオフィス「ARCH」の導入

当地区では、国際ビジネス拠点の実現に向けて、大企業の事業改革や新規事業創出をミッションとする組織に特化して構想された「ARCH（2020年4月開業）」が整備されました。ARCHでは国内外の幅広いネットワークと事業創出のノウハウを活かし、大企業が自ら豊富な経営資源を異業種間交流での刺激を通して、新たな事業の軸を創出する活動を支援しています。また、大企業が新規事業創出活動を実施するため、社内環境を整えるアプローチについて学ぶ機会の提供等を行っています。

その結果、大企業や区内に本社・支店を構える周辺企業121社（2025年3月時点）が入会しており、進行している新規事業も約330プロジェクトとなっています。

アンケート調査の結果、地区内の6割以上の方が当該施設を認知しており、設置したことについても評価していましたが、地区外の約8割の方は当該施設を認知していませんでした。今後も、当該施設の存在やまち全体のにぎわい創出のために行われている活動について、広く周知していく必要があると考えられます。

図表2-9-1 ARCH 虎ノ門ヒルズインキュベーションセンター

ARCH内には、プロジェクトの規模や働き方に柔軟に対応し、異業種間のコラボレーションを促す多様なワークスペースが整備されています。



～ ARCHが提供する価値 ～

コミュニティ形成	販路拡充機会	情報発信	外部との相談・連携	地方の課題解決
<p>顔ぶれメンバーを揃える社内イベントやコンファレンスの開催など、同じ課題・ミッションを有した企業間の知見を共有する機会、会員メンバーからが主体となり、共通の課題意識から課題を顕微鏡でプロジェクト化の中心を据える「マネージング」など、課題意識の仲介を得る機会を提供します。</p>	<p>販路の拡大、マネージャー、起業家など外部に合わせた特別プログラムを開催し、その場での企業間事業創出を促すカリキュラムにより、力を磨くにつれて同時に、同じ立場の経営者同士で悩みや疑問を共有し、解決に向けた助け合いの場を提供します。</p>	<p>参加企業の認知や活動の成果やトレンドなどに合わせて特別制作した雑誌やポスターのオンライン配信などを通じて、コミュニティの存在をアピール。新規事業の認知拡大をサポートします。</p>	<p>CICや各分野の専門家であるメンターとのメンタリングを通じて、事業創出に際しての悩みや疑問を、本業専門家との相談や、スタートアップ・アカデミアとの連携、知財顧問など、幅広い分野の外部パートナーと連携し、参加企業の新しい発想を、様々なビジネス課題をサポートします。</p>	<p>官民協働パートナーであるリーダース・エグゼクティブネットワークを通じて参加企業と地域の行政機関を連携。「女性の課題解決力」と「自治体が発する社会課題」を掛け合わせることで、新規事業創出と社会課題解決を同時に推進します。</p>

出典：ARCH Toranomon Hills フライヤー

また周辺の施設とも連携し、ビジネス向けのイベントや子供向けのワークショップ等を行い、まち全体でのにぎわい創出に寄与しています。



虎ノ門ヒルズステーションアトリウムを活用した群馬県の社会課題解決を目指したガバメントピッチ

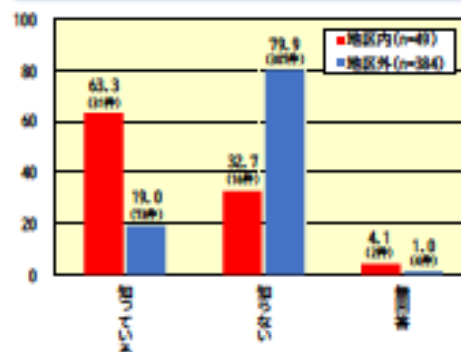


企業の業務を子どもが体験できるイベント

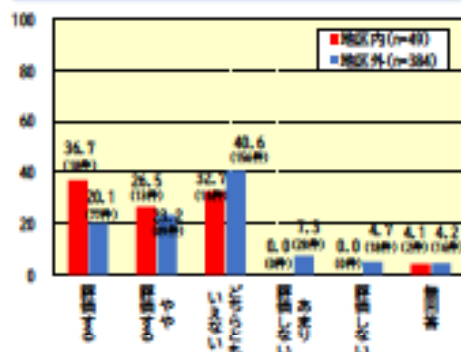
図表2-9-2 ARCHの認知度・評価（アンケート調査）

地区内では認知度が高く、評価も比較的高いですが、地区外の認知度・評価は低くなっています。

Q. 当事業において、このような施設が設置されていることをご存知ですか。



Q. 当事業において、このような施設を設置したことを評価しますか。



#### (2) 国際的なスタートアップ集積拠点「CIC」の導入

当地区では、国際ビジネス拠点の実現に向けて、国内最大級の国際的なスタートアップ集積拠点「CIC（Cambridge Innovation Center Tokyo）（2020年10月開業）」が整備されました。CICでは、起業家やスタートアップ企業の成長を支援するイノベーション・キャンパスの建設・運営を行っています。当地区に整備された「CIC Tokyo」では計350社（2025年9月時点）が入居しており、そのうち約半数がスタートアップとなっています。CICが主催する多分野にわたるビジネスイベントは2024年には年間計400回以上開催されるなど、イノベーション・コミュニティの創出に寄与しています。

図表2-9-3 CIC Tokyo



大小様々なプライベートオフィスやコワーキングスペース等、フレキシブルな仕事場を提供



イノベーション関係者が集まる一般公開のイベントやARCH等と共同してビジネスマッチング等のイベントを定期的で開催

## 2. デジタル技術を活用した防災の取組

- デジタル技術を活用して複数の避難計画における人の動きを検証することで、安全な避難経路や適切な徒歩ルート判断・確保に役立っています。
- 時間や場所の制約を受けずに多くの人が参加できるオンラインでの避難訓練の実施により人々の防災意識を高め、地域全体の防災性の向上に寄与しています。

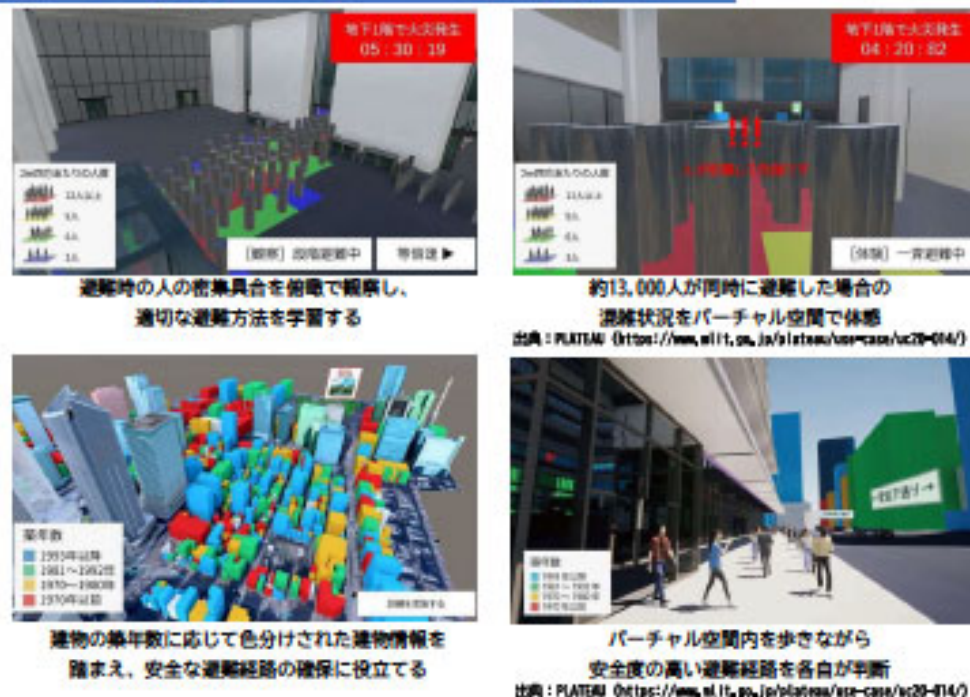
## (1) 3D都市モデル整備・活用・オープンデータ化プロジェクト（通称：PLATEAU【プラトー】）を活用した震災時の避難シミュレーション

ビル等の施設においては、安全・安心を確保するために平時からの避難訓練が重要とされていますが、当地区は竣工直後にコロナ禍に見舞われ、大人数が対面で集まって避難訓練を実施することが困難な状況でした。そのような状況の中で、コロナ禍における新しい生活様式に対応するために、「三密」を回避しながら訓練を実施できる震災時の避難シミュレーションツールが制作されました。

当地区では、国土交通省が推進する3D都市モデル整備・活用・オープンデータ化プロジェクト（通称：PLATEAU【プラトー】）を活用して、虎ノ門ヒルズビジネスタワーの緻密な建物モデル（BIMデータ）と周辺エリアの3D都市モデルを統合したバーチャル空間を用い、災害時の避難検証が可能なシミュレーションツールを開発し、虎ノ門エリア勤務者を対象とした効果検証を実施しています。この効果検証により、災害が発生した時の避難経路を複数の避難計画でシミュレーションすることで、人の滞留状況を可視化し、適切な避難方法をとることができるようになりました。合わせて、築年数等の建物属性情報を可視化することで事前に危険箇所を判断し、安全な避難経路の確保に役立てることができるようになりました。

また、上記のシミュレーションツールを活用し、誰でも参加できるオンラインでの避難訓練を実施しており、それにより参加者の防災意識も高まるなど、地域全体の防災性向上に寄与しています。

図表2-9-4 虎ノ門ヒルズビジネスタワーにおける避難検証



## 3. 地下歩行者通路の維持管理等の仕組みづくり

- 地下歩行者通路（道路）の維持管理を協定に基づき実施するとともに、広告事業を実施することで、管理組合の維持管理等の経費負担を軽減しつつ、にぎわいある安全・安心な歩行者空間の確保に寄与する仕組みを構築しています。
- 将来的な新規接続においては、区が定める基準等に対して管理組合も協力するなど、地区のまちづくりの目標の推進に貢献しています。

## (1) 維持管理等の経費負担軽減を目的とした取組の実施

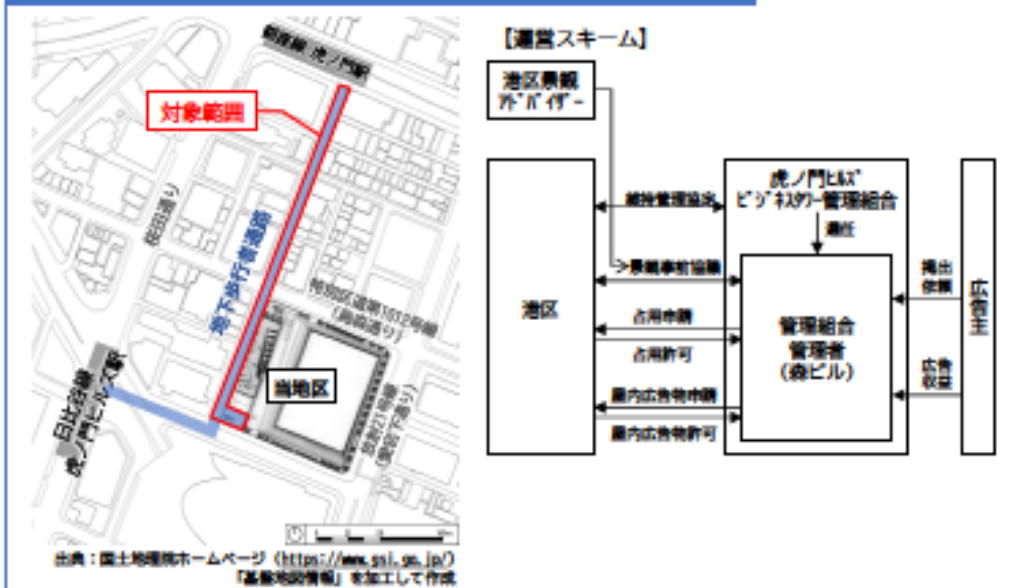
銀座線虎ノ門駅及び日比谷線虎ノ門ヒルズ駅と当地区を接続する地下歩行者通路（特別区道第1166号線下部分）は港区管理の道路となっており、維持管理協定に基づき、日常の維持及び修繕を虎ノ門ビジネスタワー管理組合が担っています。

地下歩行者通路では、虎ノ門駅南地区地区計画の公共施設等の整備方針に定められた「にぎわいある安全・安心な歩行者空間を確保」するため、管理組合が負担している維持・修繕及び公益的な取組に関わる経費負担の軽減を目的に、地下歩行者通路の一部を利用した広告事業を実施しています。

## (2) 新規接続における基準等の策定への協力

地下歩行者通路は将来にわたり新規の接続が可能な構造となっており、港区では虎ノ門ビジネスタワー管理組合の協力のもと、将来的に地下歩行者通路沿道の建物が接続を希望した場合に検討すべき技術的基準や維持管理上の留意点等を示す基準を作成しています。また、新規に接続した場合の接続空間（民地内を除く）は、虎ノ門ビジネスタワー管理組合が既存の地下歩行者通路と一体的に維持管理する仕組みを構築しており、虎ノ門駅南地区街並み再生方針の整備の目標に掲げられる「人々が行き交う魅力と活力のあるまちづくりの推進」に貢献しています。

図表2-9-5 維持管理等の運営スキーム



## 1. 費用対効果

- 当初事業計画から、事業費が約208億円増加しています。
- 事後評価時における費用便益比は「2.89」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な要因（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。  
当初試算時と比較して、補償費は減少しているものの、社会情勢の変化等の要因によって、工事費等が全体的に増加しています。事業全体としては、約208億円増加しています。

## 【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。  
虎ノ門一丁目地区では、費用便益比が「2.89」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2-10-1 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

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：令和3年6月)	変化と その要因	
①施設整備計画				
敷地面積 (㎡)	10,359 ㎡	10,359 ㎡	-	
施設延床面積	173,614 ㎡	173,425 ㎡		
主な施設	商業	15,709 ㎡		12,390 ㎡
	業務	157,630 ㎡		160,804 ㎡
	住宅	275 ㎡		231 ㎡
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 7月 至：令和 3年 6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 2月 至：令和 2年 1月	-	
③事業費				
事業費合計	109,891 百万円	130,662 百万円	①人件費増 ②工事費高騰	
主な事業費	調査設計計画費	4,381 百万円		6,163 百万円
	土地整備費	4,461 百万円		5,945 百万円
	補償費※2	13,293 百万円		6,744 百万円
	工事費	86,152 百万円		109,991 百万円
	事務費等	1,603 百万円		1,819 百万円

※1 駐車場面積は、各施設の床面積で換分。 ※2 用地補償費・建物補償費は除く。  
※3 教会は業務用途として集計。

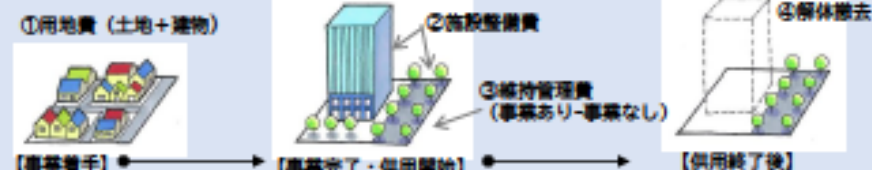
図表2-10-2 虎ノ門一丁目地区における費用便益分析結果

	事前評価 (当初試算時※)	事後評価 (事業清算時※)	備考
費用 (C)	約1,371億円	約1,543億円	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4,758億円	約4,454億円	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)	3.47	2.89	-

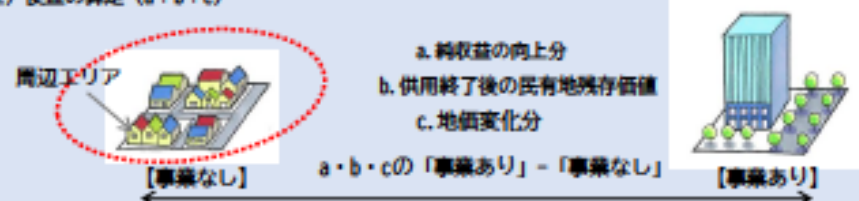
※国土交通省新案による市街地再開発事業の費用便益分析マニュアル（案）を元に算出

## &lt;参考&gt; 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)



### 3 事後評価の考察

## 1. 虎ノ門一丁目地区の事後評価結果

【総合評価】	主な項目	良	優良	最良
	都市基盤 (方針1・3)			○
	都市防災 (方針5)			○
	都市環境 (方針2・4・6・7・8)		○	

## &lt;参考&gt; 評価の考え方

評価	評価の考え方
良 +	誘導水準の得点率が、50%未満
優良 ++	誘導水準の得点率が、50%以上
最良 +++	誘導水準の得点率が、80%以上

当地区を含む虎ノ門エリアでは、国際ビジネス拠点の形成を目指し、複合市街地の形成と環状第二号線や虎ノ門ヒルズ駅の整備などの周辺の都市基盤整備に合わせた交通結節機能の強化、臨海部や国際空港などへのアクセス性の向上が求められていました。

当事業によって質の高い業務機能・商業機能の集積が図られるとともに、都心と臨海部とを接続する東京BRTが乗り入れるバスターミナル、周辺の駅と接続する地下歩行者通路や周辺市街地と接続する歩行者デッキの整備による歩行者ネットワークの形成などが行われており、国際ビジネス交流拠点にふさわしい都市基盤の整備がなされています。

当事業によって細街路や老朽化した建物などが解消され、耐震化された建物の整備や道路の拡幅、公園などのオープンスペースの確保などが行われました。地区内には一時滞在施設・一時滞留スペースや防災備蓄倉庫、自立性の高いエネルギーシステムなどが整備されており、地域の防災性の向上に資する事業であったと評価できます。

当事業で整備された施設は、多様な人々が利用できるように区民ニーズに対応する生活利便施設や立体的な緑空間の整備などが行われており、利便性が高くにぎわいある魅力的な都市環境の形成に資する取組がなされています。

当事業で整備された空間は適切に維持管理されており、地域の活性化に向けた地域清掃活動に施設管理者らが参加するなど、環境美化活動にも取り組んでいます。また、従前の教会の再建やパブリックアートの設置など、地域の歴史・文化を継承しつつ公共空間としての魅力を高める取組がなされています。遠方からの景観の満足度や駐輪場・喫煙所などの生活利便施設の利用頻度・満足度に課題はありますが、地域特性に応じた良好な都市環境を形成した事業であると評価できます。

当地区では、イノベーション支援施設の導入やデジタル技術を活用した防災の取組、地下歩行者通路の維持管理等の仕組みづくりを行っており、創意工夫・独創性のある取組として評価できます。

以上を踏まえ、当地区は総合評価「優良」と評価することができます。

主な項目	評価の視点	考察
都市基盤	まちづくりの方針1「土地利用・活用」 まちづくりの方針3「道路・交通」	虎ノ門エリアの交通結節拠点として、臨海部とのアクセス性を強化する東京BRTが乗り入れるバスターミナルや、当地区と虎ノ門駅・虎ノ門ヒルズ駅を接続する地下歩行者通路、周辺市街地と接続する歩行者デッキの整備等、広域のネットワーク形成に資する取組がなされ、質の高い業務機能・商業機能の整備と併せて、国際的なビジネス交流拠点にふさわしい都市基盤が整備されています。
都市防災	まちづくりの方針5「防災・復興」	当事業によって細街路が解消され、建物の耐震化や西桜公園の整備がなされたほか、非常用電源や帰宅困難者の一時滞在施設、コージェネレーションシステムや地域冷暖房システムなどを整備するとともに、地下歩行者通路や歩行者デッキによって周辺地域と連携した災害時の対応が可能となっているなど、地域の防災性向上に寄与する取組がなされています。 一方、アンケート調査ではそれら防災の取組に関する周辺からの認知度が低くなっており、今後も防災力向上のための取組を広く周知することが求められます。
都市環境	まちづくりの方針2「住宅・生活環境・地域コミュニティ・防犯」 まちづくりの方針4「緑・水」 まちづくりの方針6「景観」 まちづくりの方針7「低炭素化」 まちづくりの方針8「国際化・観光・文化」	当地区では多様な人々が利用できる施設づくりとして、生活利便性を高めるスーパーマーケットやコンビニエンスストア、駐輪場、喫煙所といった施設が整備されています。 当地区の緑化計画においては、沿道緑化などにより緑と水のネットワーク形成に寄与しているとともに、地域の生態系に配慮した樹種の選定などが行われています。また、当地区の近景景観は地区内外から高い評価を得ており、港区景観街づくり賞を受賞しているなど、良好な街並み景観の形成に寄与しています。 地域冷暖房システムの導入をはじめとするエネルギーの効率的な利用に資する取組が行われているほか、みなとモデル二酸化炭素固定証制度の基準値の取得などの二酸化炭素抑制への取組も行われています。さらに、当地区を含むエリア一帯で供給連携による高度なエネルギー管理システムを構築しており、都市の低炭素化に貢献しています。 従前の教会の再建やパブリックアートの設置、多言語対応など、地域の歴史や文化を保全・継承・魅力向上しつつ、国際的なビジネス交流拠点としてふさわしい多文化共生に資する取組を行っています。 一方、アンケート調査では遠方からの景観に関する景観の満足度や、駐輪場・喫煙所などの生活利便施設の満足度が低くなっています。また、当地区では、エリアマネジメント活動や地域のコミュニティ形成等に寄与する活動、地域イベント等の開催が少ない状況です。そのため、今後の地域活力の向上に向けた取組や近隣街区と連携したエリアマネジメント活動などを、より一層取り組んでいくことが期待されます。
創意工夫・独創性		イノベーション支援施設「ARCH」や「CIC」が整備され、多様な企業が集積・連携し新規事業の創出が図られていること等から、国際ビジネス拠点の実現に資する取組として評価できます。 また、災害時の避難検証が可能なシミュレーションツールを開発し、適切な避難方法の確保に貢献するほか、オンラインでの避難訓練の実施により参加者の防災意識を高めており、デジタル技術を活用した先駆的な取組として評価できます。 さらに、地下歩行者通路（道路）の維持管理を協定に基づき実施するとともに、広告事業の実施や新規接続に向けた基準の作成等、管理組合の維持管理費の軽減と周辺の開発を見据えた維持管理等の仕組みづくりを行っており、独創的な取組として評価できます。
費用対効果		物価上昇に伴う工事費の高騰などの要因により事業費が全体的に増加しており、費用対効果は事前評価時よりも低い「2.89」となりましたが、「1.0」以上となっており、費用対効果が得られている事業と評価できます。