

2. 3) 居住性・快適性（事業継続性、住宅整備）

- 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、居住者満足度も良好です。このようなことから、良質な住宅供給がなされていると認められます。
- 住宅の入居率は95%であり、施設稼働状況は良好です。

施設の維持管理については、外部業者への全面委託は行わず、住友不動産株式会社の管理主任が直接携わることで、テナントや利用者に寄り添ったサービスを提供しています。また、植栽については、支柱の設置やメンテによる倒木防止、定期的な剪定実施による落葉及び日陰対策、枯れ発生時の植え替えを実施していることが確認できました。

居住者満足度のアンケート結果をみると、総合的な居住満足度は高く、特に交通利便性や職住近接に対する満足度が高いことが確認できました。

「第4次港区住宅基本計画（平成31年3月）」では、豊かな住生活の実現の前提として多様なライフスタイルに対応するために必要と考えられる住宅面積（誘導居住面積水準）を定めています。

六本木三丁目東地区市街地再開発事業では、誘導居住面積水準相当に対応した住宅が多く作られています。また、住宅の入居率は95%であり、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供給がなされていると認められます。

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：団地内の土地や付属施設及び団地共用部分を管理する団地管理組合の他、業務棟管理組合、住宅棟管理組合、商業棟管理組合を設置。					
	管理会社：住友不動産株式会社					
管理対象範囲	管理方式：外部委託					
	委託範囲：全面委託（一括）					
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
	○	○	○	○	○	-
	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

	住宅間取り別専有面積				
	1K	1LDK	2LDK	3LDK	4LDK
	25㎡	45㎡～70㎡	70㎡～119㎡	145～317㎡	231㎡
六本木グランドタワー	84戸	54戸	70戸	14戸	4戸
	計 226戸				

（参考）港区住宅基本計画 [第4次]

	単身	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㎡

※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。

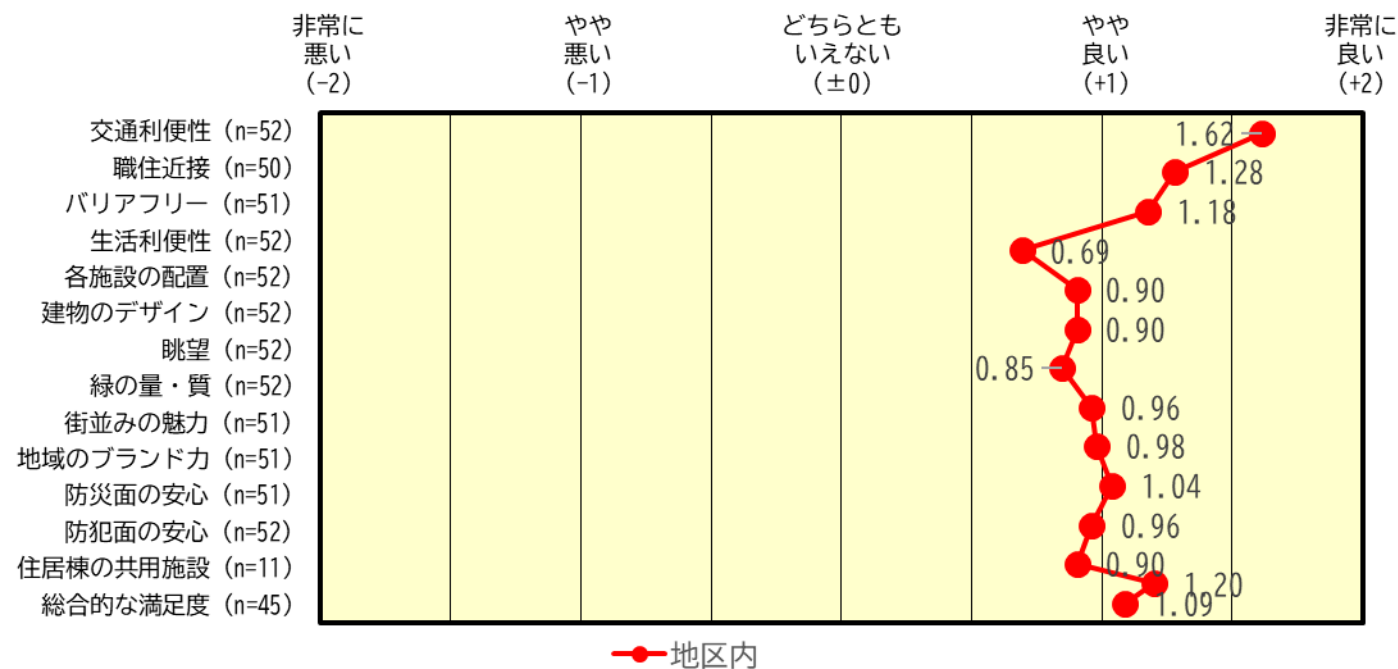
【例】3歳の子どもがいる3人世帯の誘導居住面積 → 65㎡

※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 居住者満足度



図表2.3-3 施設稼働状況（ヒアリング調査）

	六本木グランドタワー業務棟	六本木グランドタワー商業棟	六本木グランドタワー住宅棟
主な用途	業務	商業	住宅
入居率	95%	90%	95%

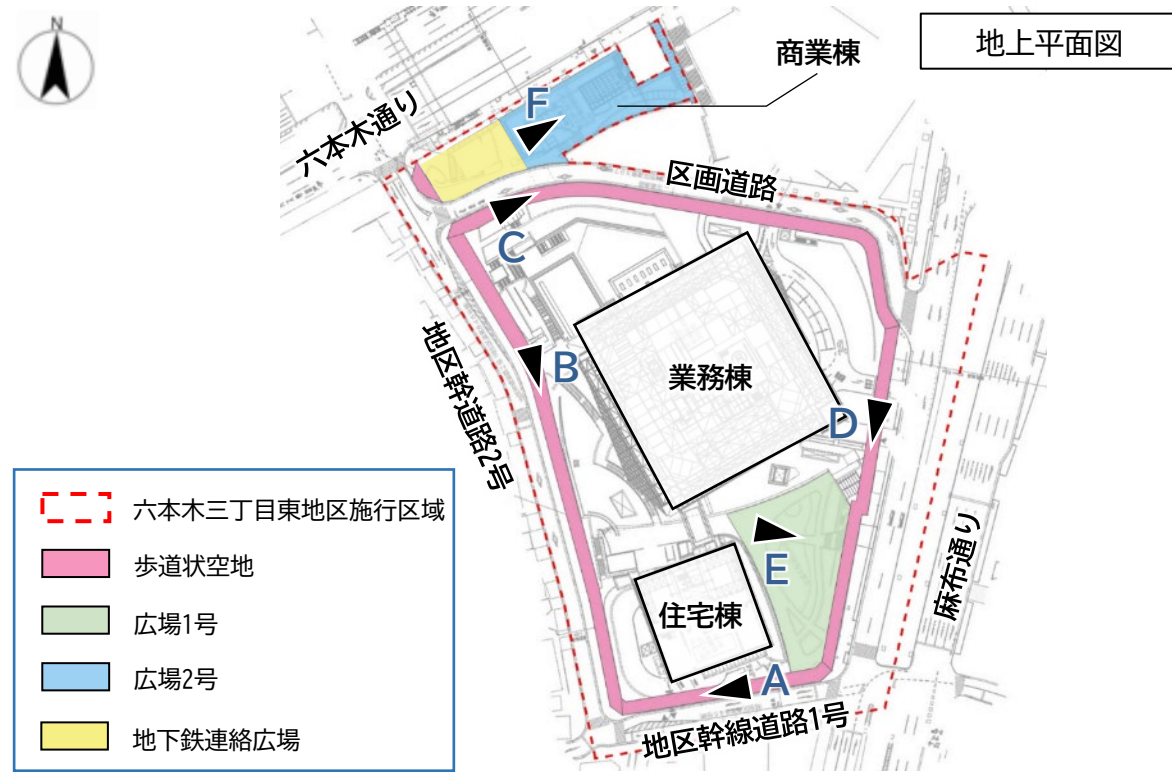
2. 3) 居住性・快適性（公開空地整備）

※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

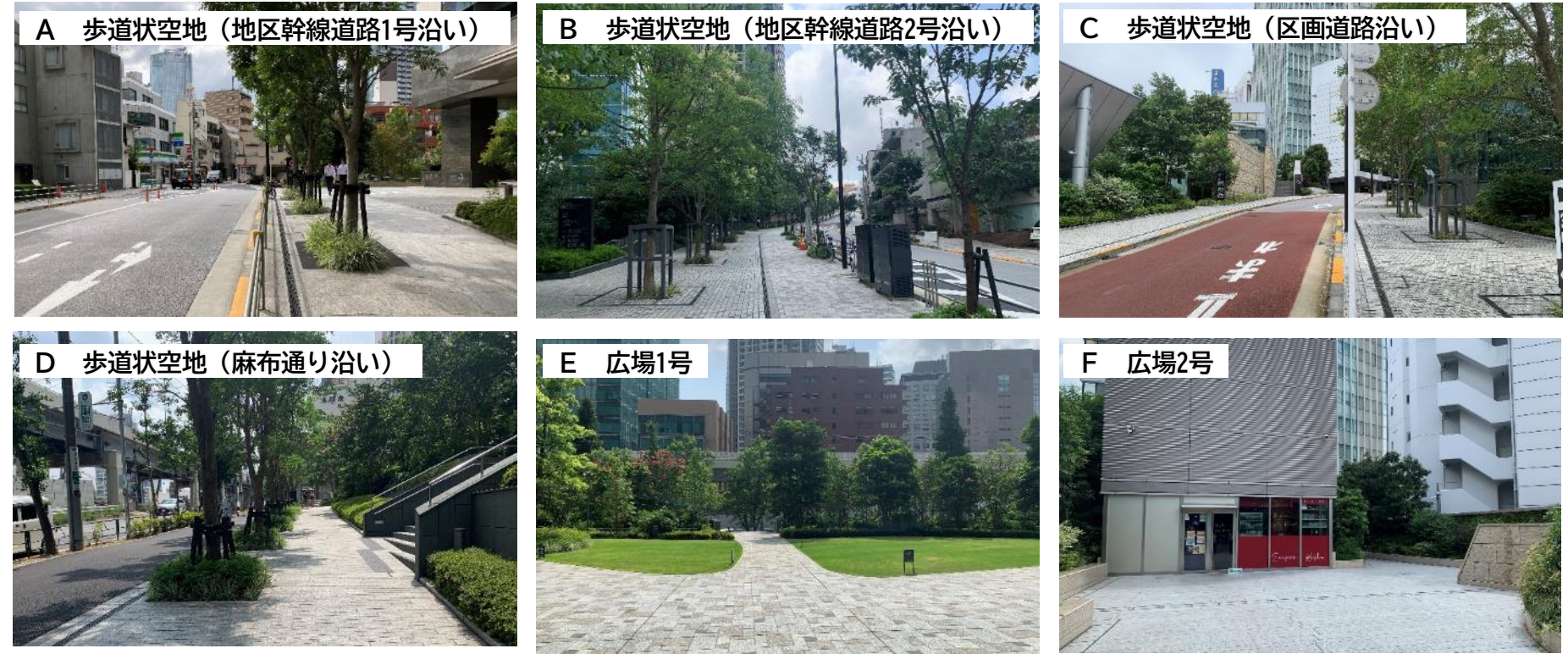
- 歩道と一体的な歩道状空地を整備するとともに、駅に直結する地下鉄連絡通路や広場を整備することで、安全性・快適性・回遊性の高い歩行者空間を形成しています。
- 公開空地に多くの緑を設けることで、地区計画の目標である「緑豊かな街並みの整備」に寄与し、憩いの空間を形成しています。

地区幹線道路1号・2号及び区画道路沿いに、歩道と一体的な歩道状空地を整備するとともに、駅に直結したバリアフリーの地下鉄連絡通路を整備することで、安全性・快適性・回遊性の高い歩行者空間を形成しています。また、地下鉄駅前広場及び地下鉄連絡広場を設けることで、六本木一丁目駅を利用する歩行者の滞留、集散空間を確保するとともに、広場1号・2号を設けることで、来街者や就業者が憩える緑豊かな空間を形成しています。

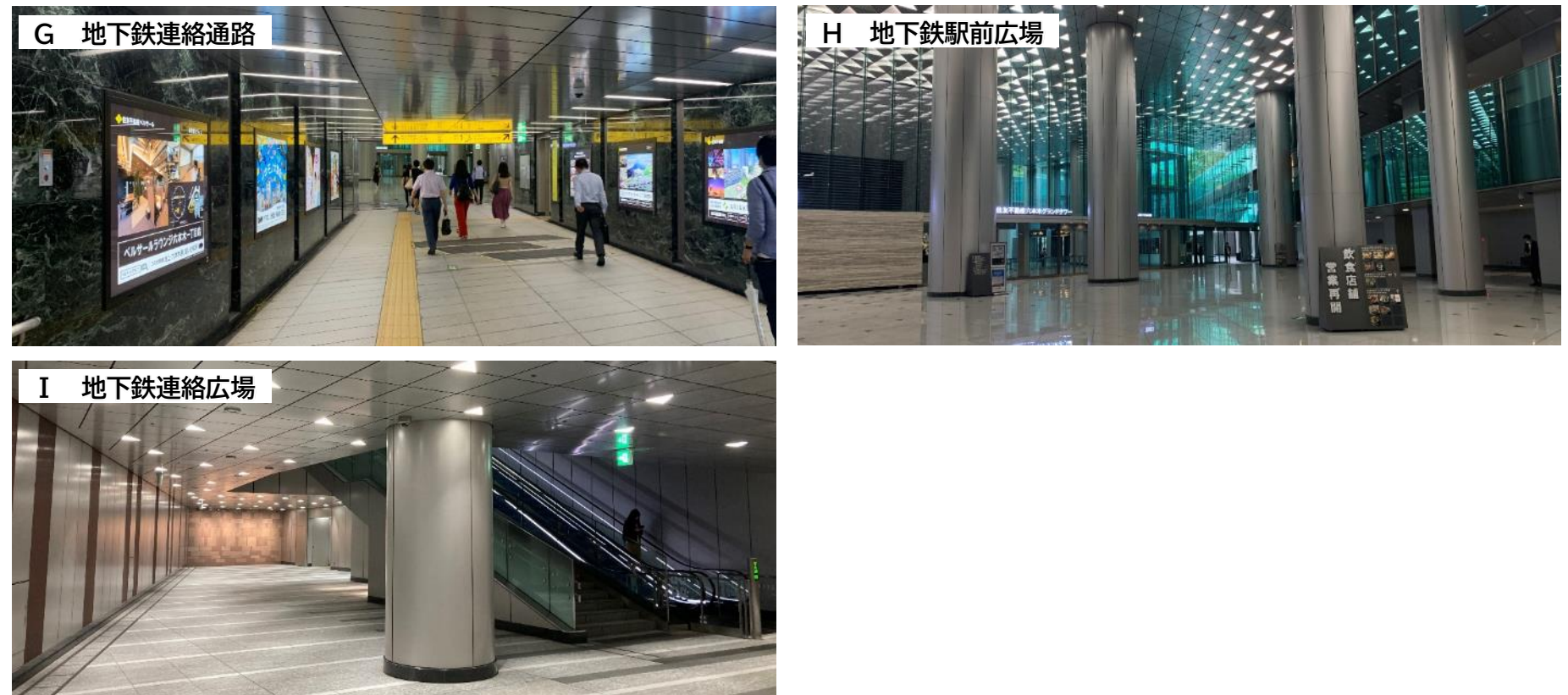
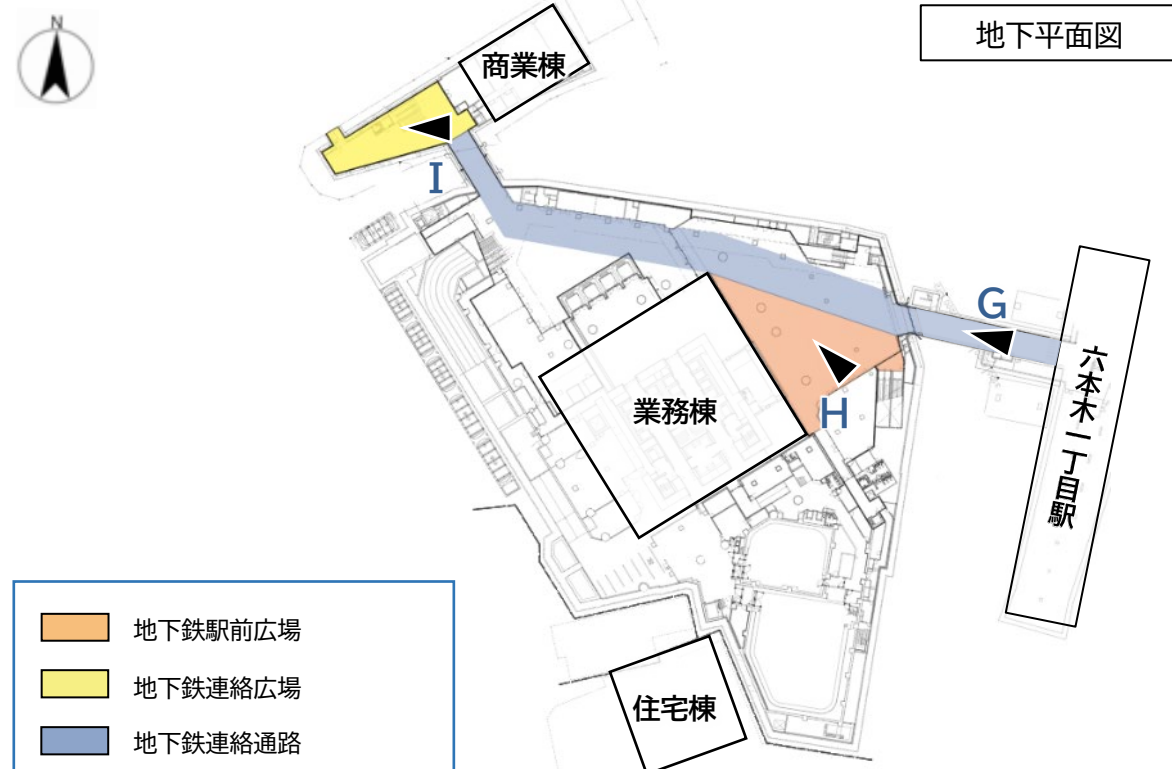
図表2.3-4 公開空地の整備状況について



図表2.3-5 主な公開空地の現状（地上）



図表2.3-6 主な公開空地の現状（地下）



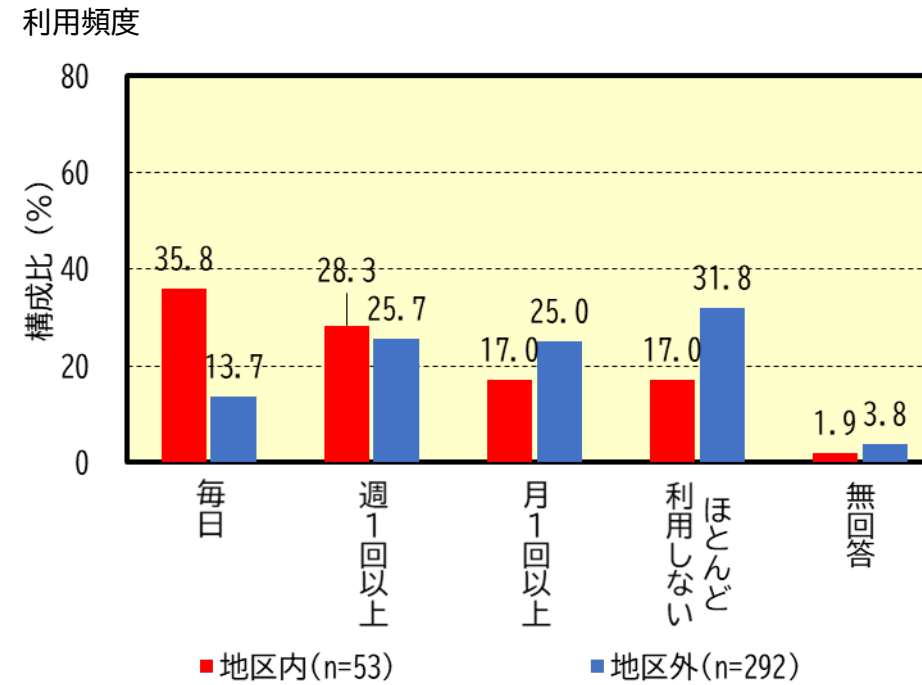
2. 3) 居住性・快適性（公開空地整備）

- 地上の公開空地の利用頻度は、地区幹線道路1号・2号沿いの歩行者空間を除き、全体的に低い傾向にあります。一方で、地下の公開空地は、比較的多くの方々が利用しています。
- 公開空地の整備満足度は、全体的に満足傾向にあり、地区幹線道路2号沿いの歩行者空間や、地下鉄連絡広場が比較的高くなっています。

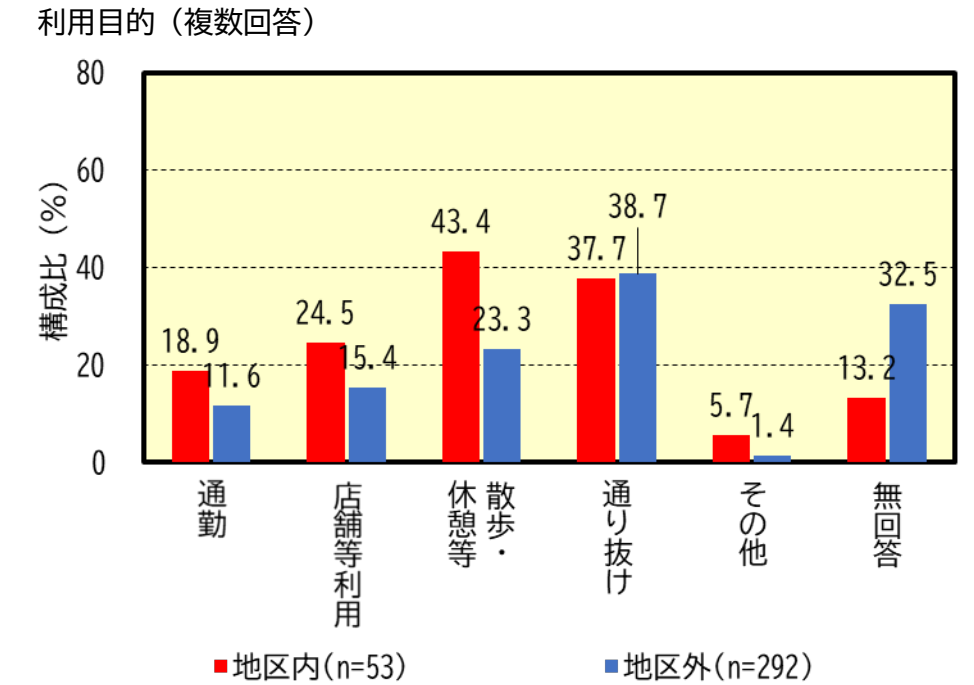
図表2.3-7 歩行者空間（地区幹線道路1号沿い）の利用頻度・利用目的



- ・ 一体の空間として整備されている歩道と歩道状空地は、「歩行者空間」としてアンケートを実施。

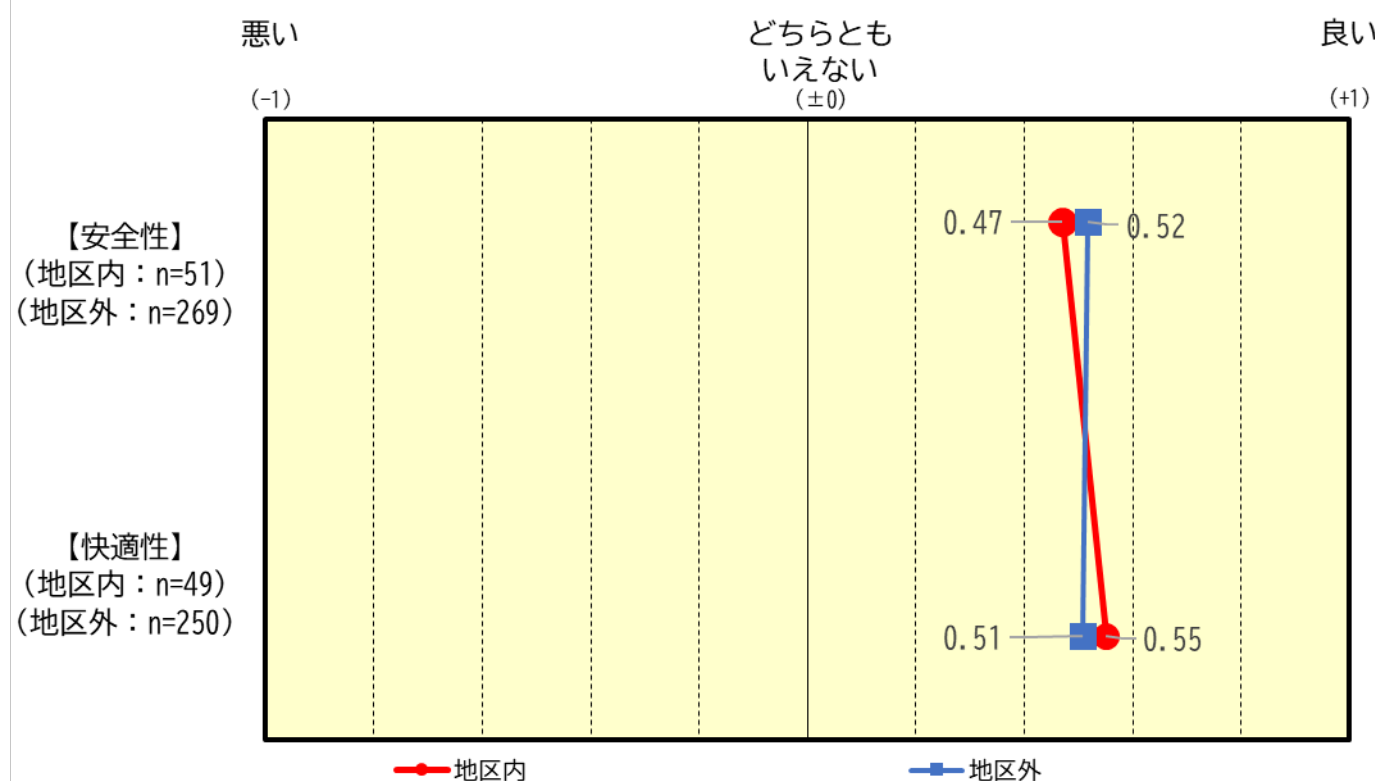


- ・ 利用頻度は、地区内の方々の約6割が「毎日」「週1回以上」との回答であった。

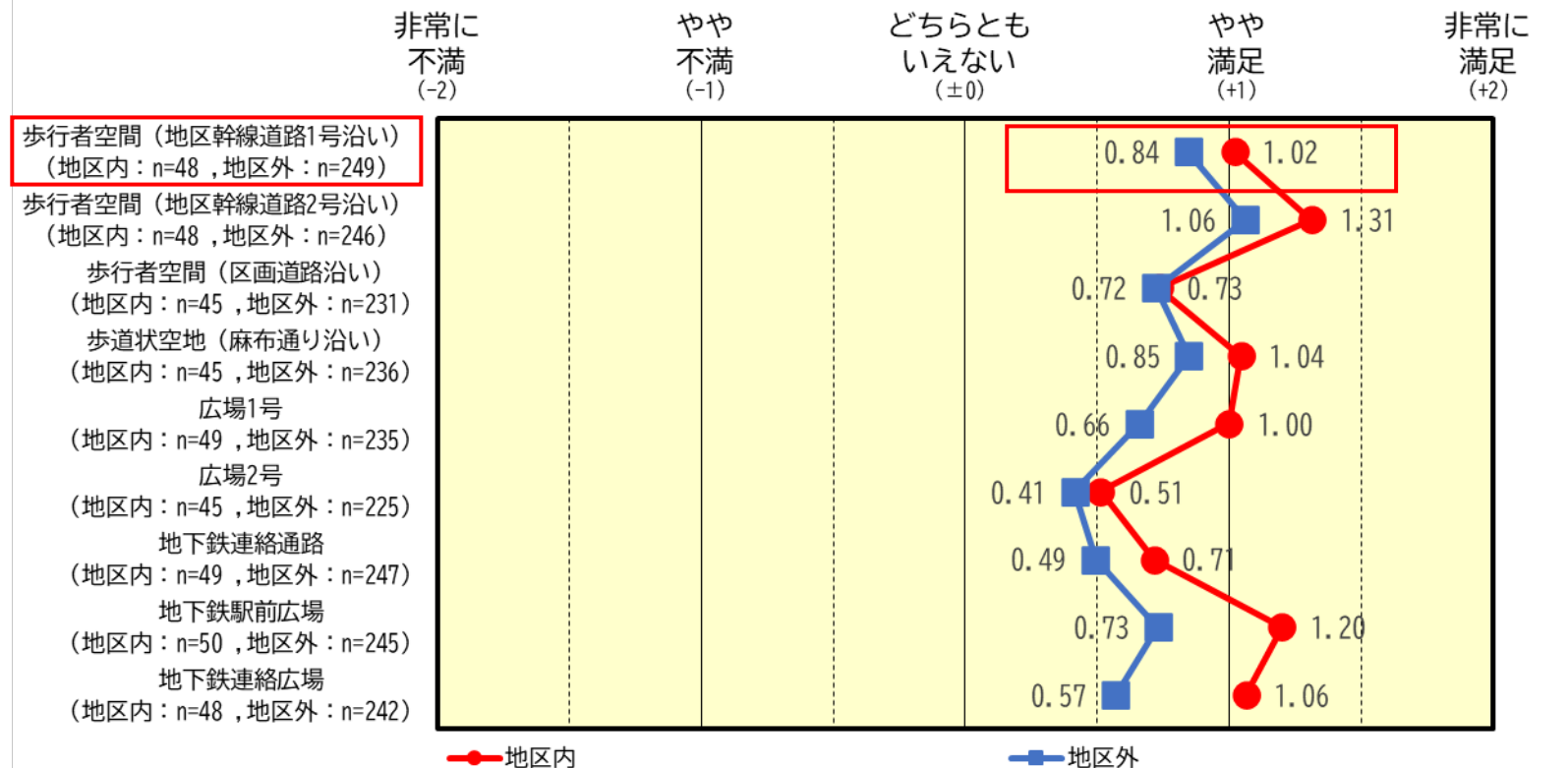


- ・ 利用目的は、約7割の方々が「散歩・休憩等」「通り抜け」との回答であった。

図表2.3-8 歩行者空間（地区幹線道路1号沿い）の整備満足度【安全性・快適性】



図表2.3-9 歩行者空間（地区幹線道路1号沿い）の整備満足度【総合評価】

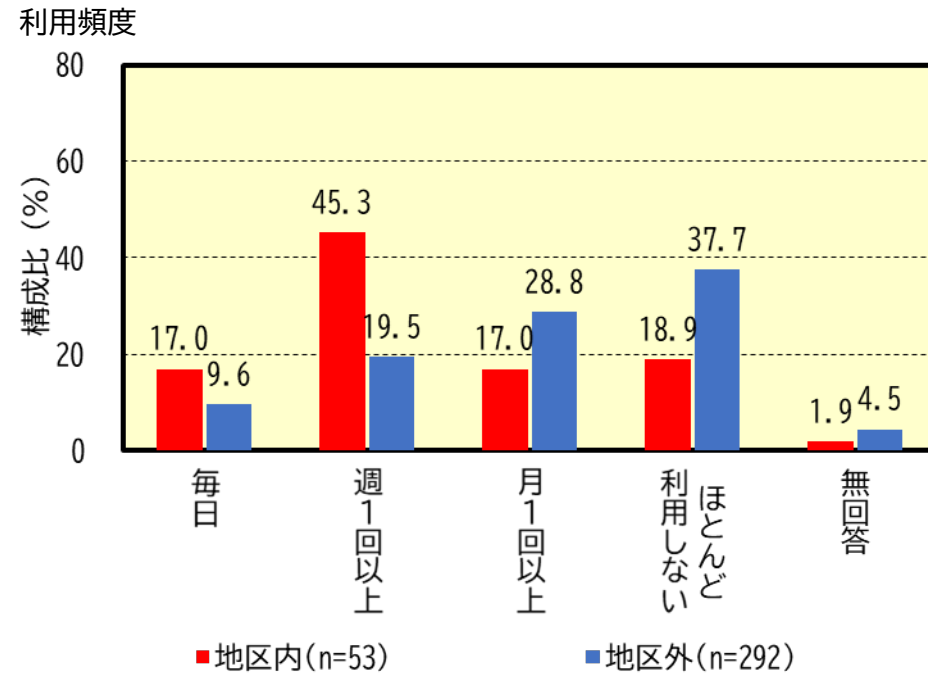


2. 3) 居住性・快適性（公開空地整備）

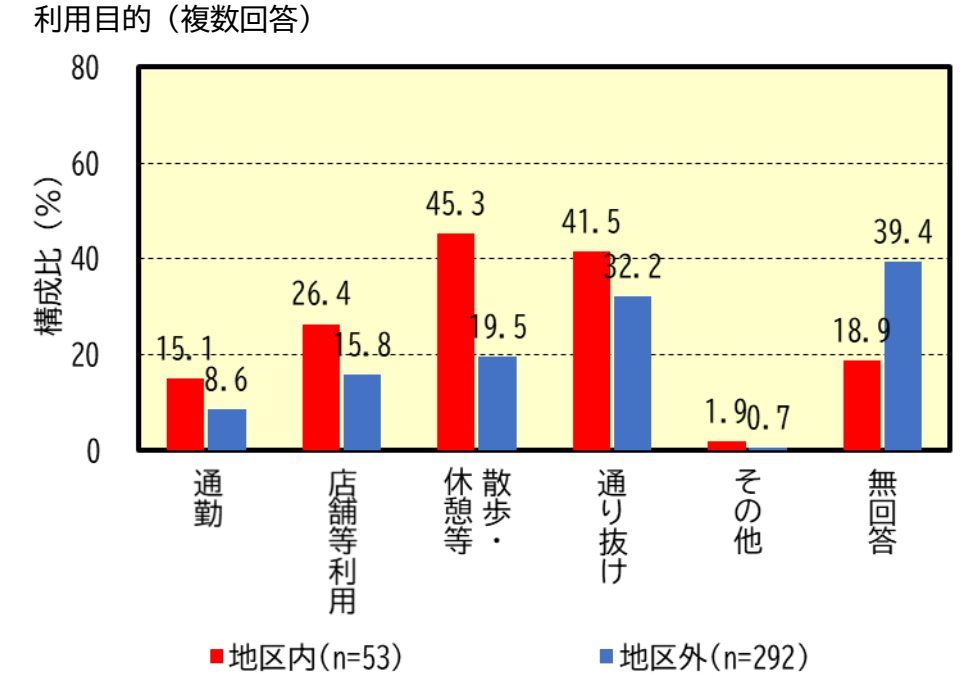
図表2.3-10 歩行者空間（地区幹線道路2号沿い）の利用頻度・利用目的



- 一体の空間として整備されている歩道と歩道状空地は、「歩行者空間」としてアンケートを実施。

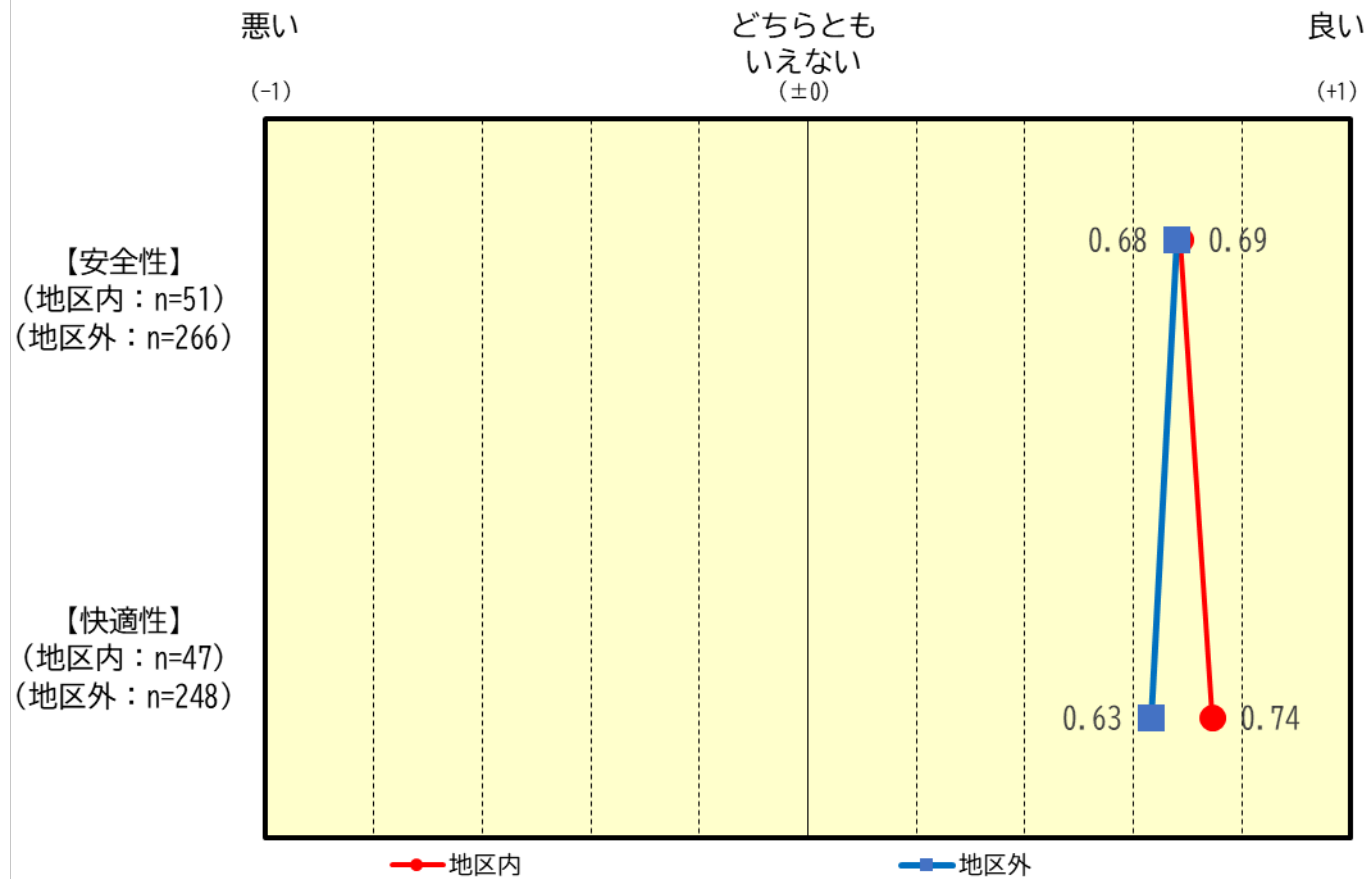


- 利用頻度は、地区内の方々の約6割が「毎日」「週1回以上」との回答であった。
- 一方で、地区外の方々の約6割は「月1回以上」「ほとんど利用しない」との回答であった。

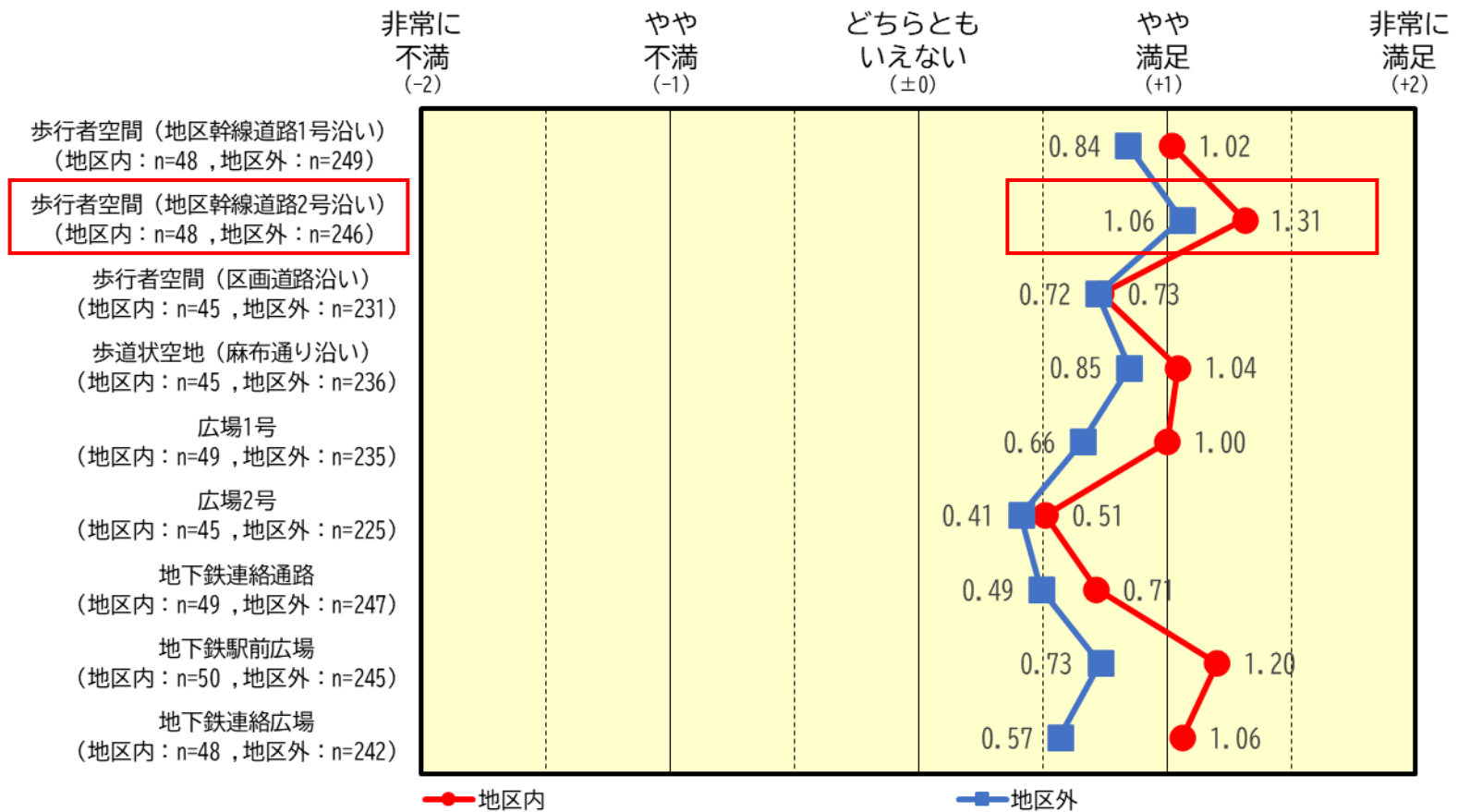


- 利用目的は、地区内の方々の約9割が「散歩・休憩等」「通り抜け」との回答であった。

図表2.3-11 歩行者空間（地区幹線道路2号沿い）の整備満足度【安全性・快適性】



図表2.3-12 歩行者空間（地区幹線道路2号沿い）の整備満足度【総合評価】

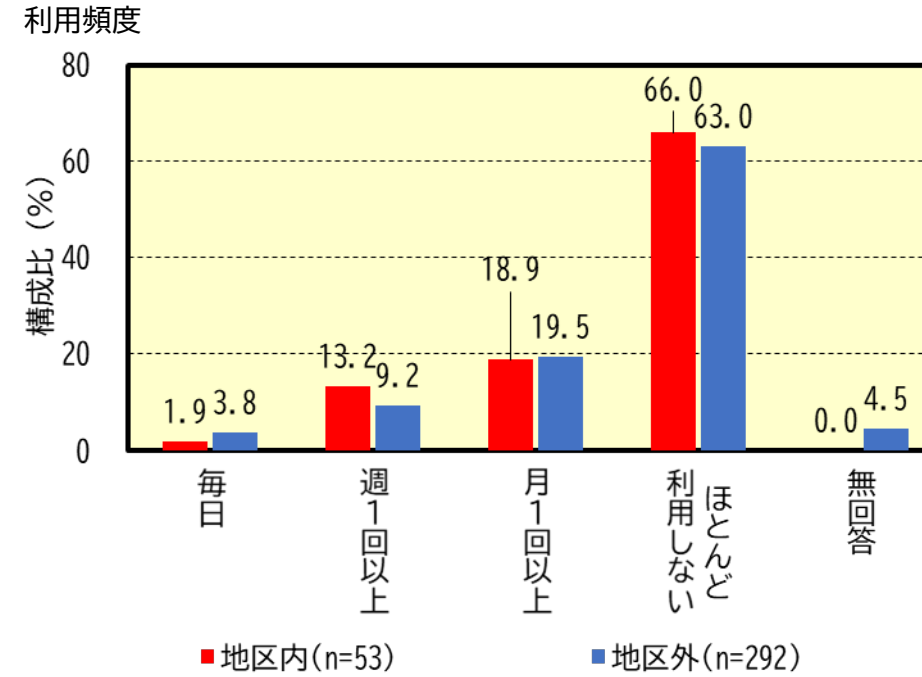


2. 3) 居住性・快適性（公開空地整備）

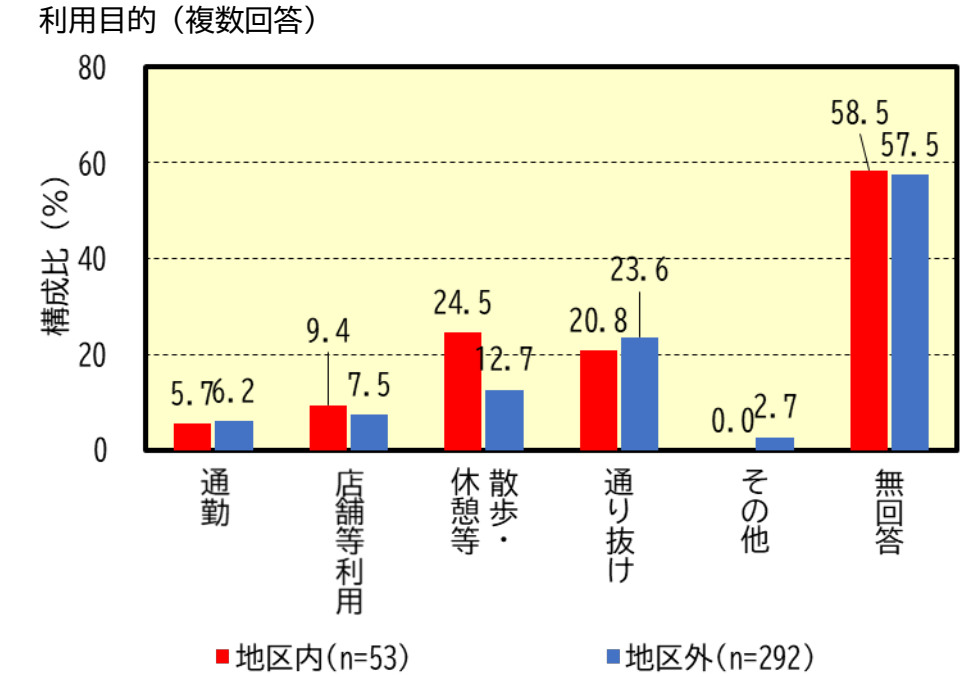
図表2.3-13 歩行者空間（区画道路沿い）の利用頻度・利用目的



- 一体の空間として整備されている歩道と歩道状空地は、「歩行者空間」としてアンケートを実施。

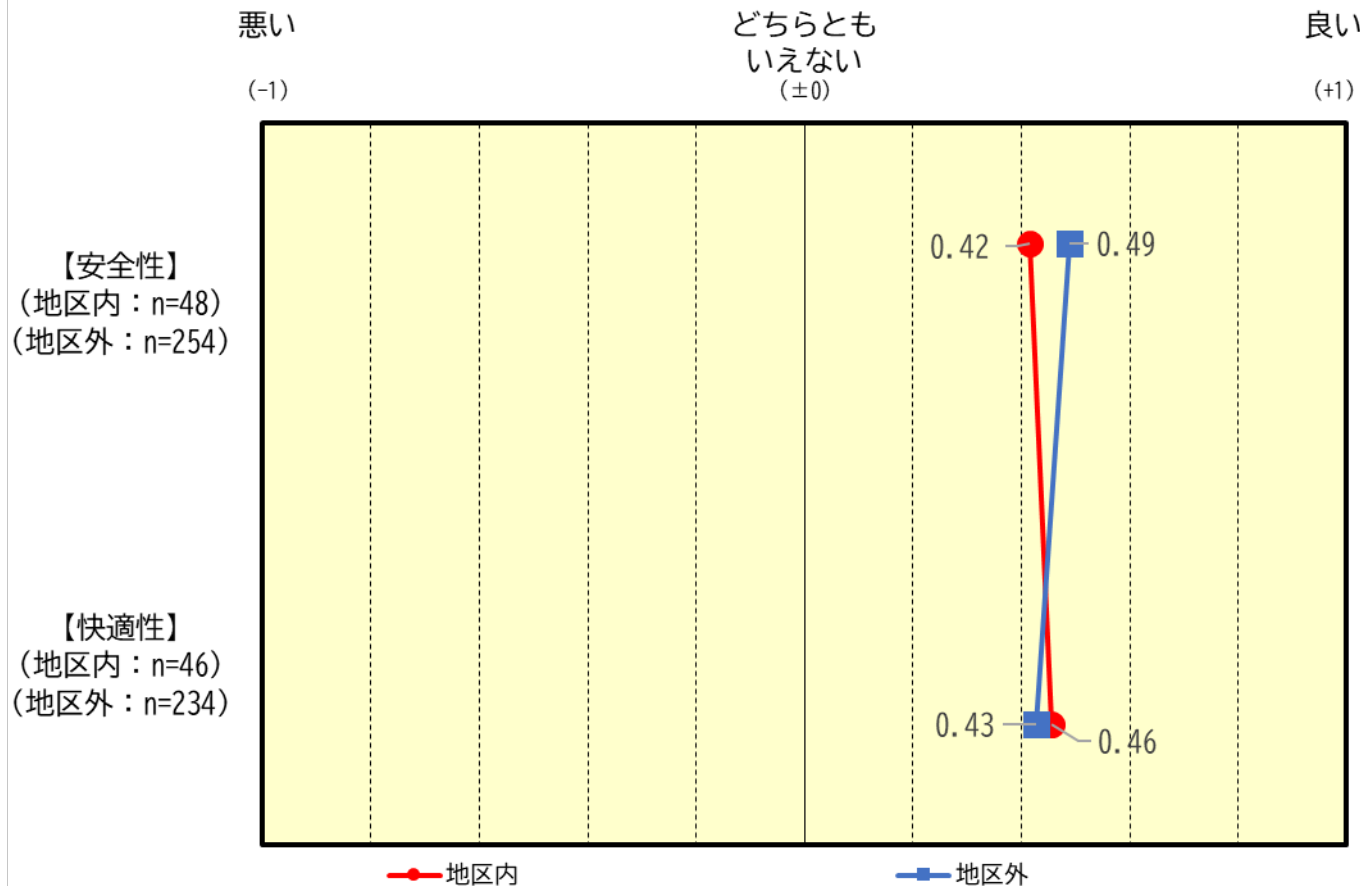


- 利用頻度は、約6割の方々が「ほとんど利用しない」との回答であった。

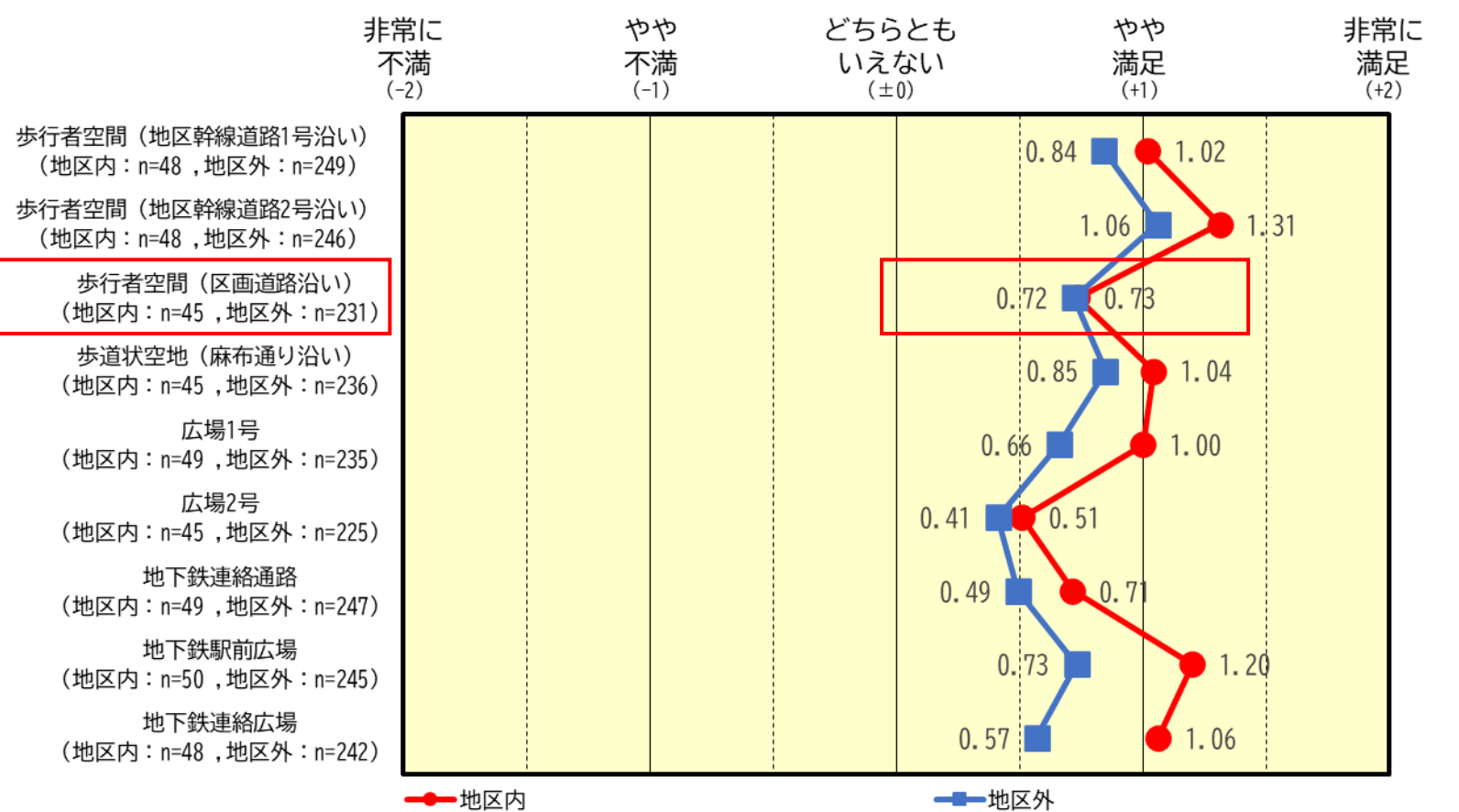


- 利用目的は、約4割の方々が「散歩・休憩等」「通り抜け」との回答であった。

図表2.3-14 歩行者空間（区画道路沿い）の整備満足度【安全性・快適性】



図表2.3-15 歩行者空間（区画道路沿い）の整備満足度【総合評価】

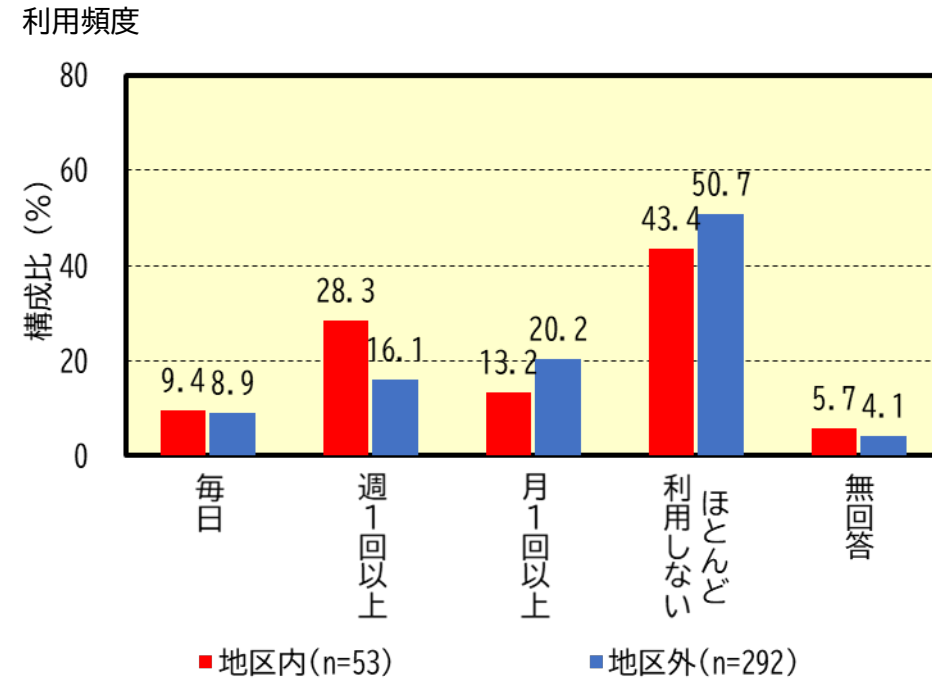


2. 3) 居住性・快適性（公開空地整備）

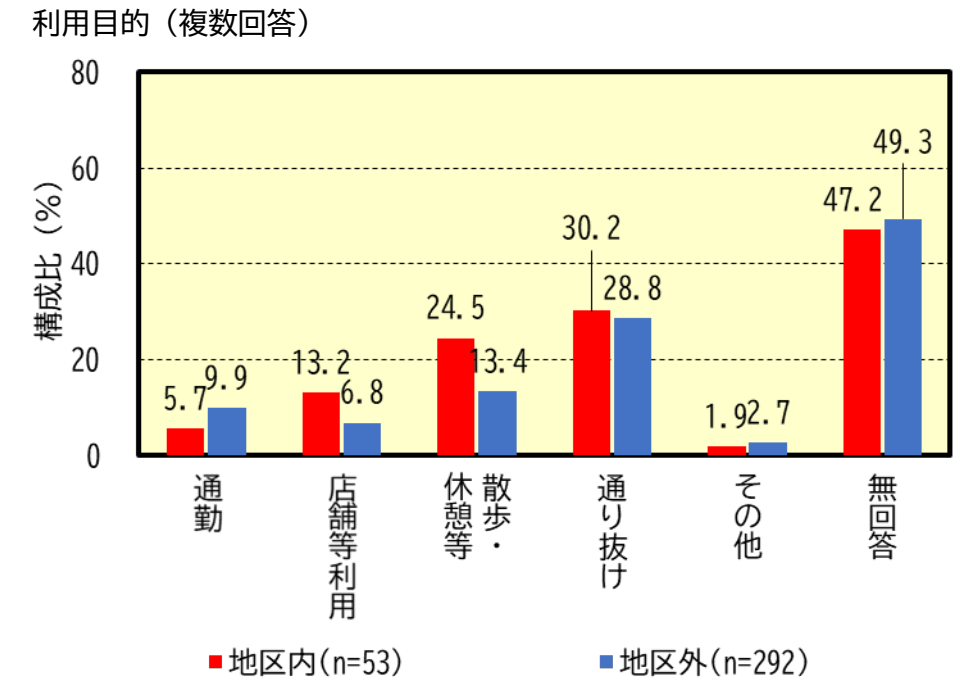
図表2.3-16 歩道状空地（麻布通り沿い）の利用頻度・利用目的



- 都市計画上は、「歩道状空地（幅員4m）」として位置づけられた新設の空地である。

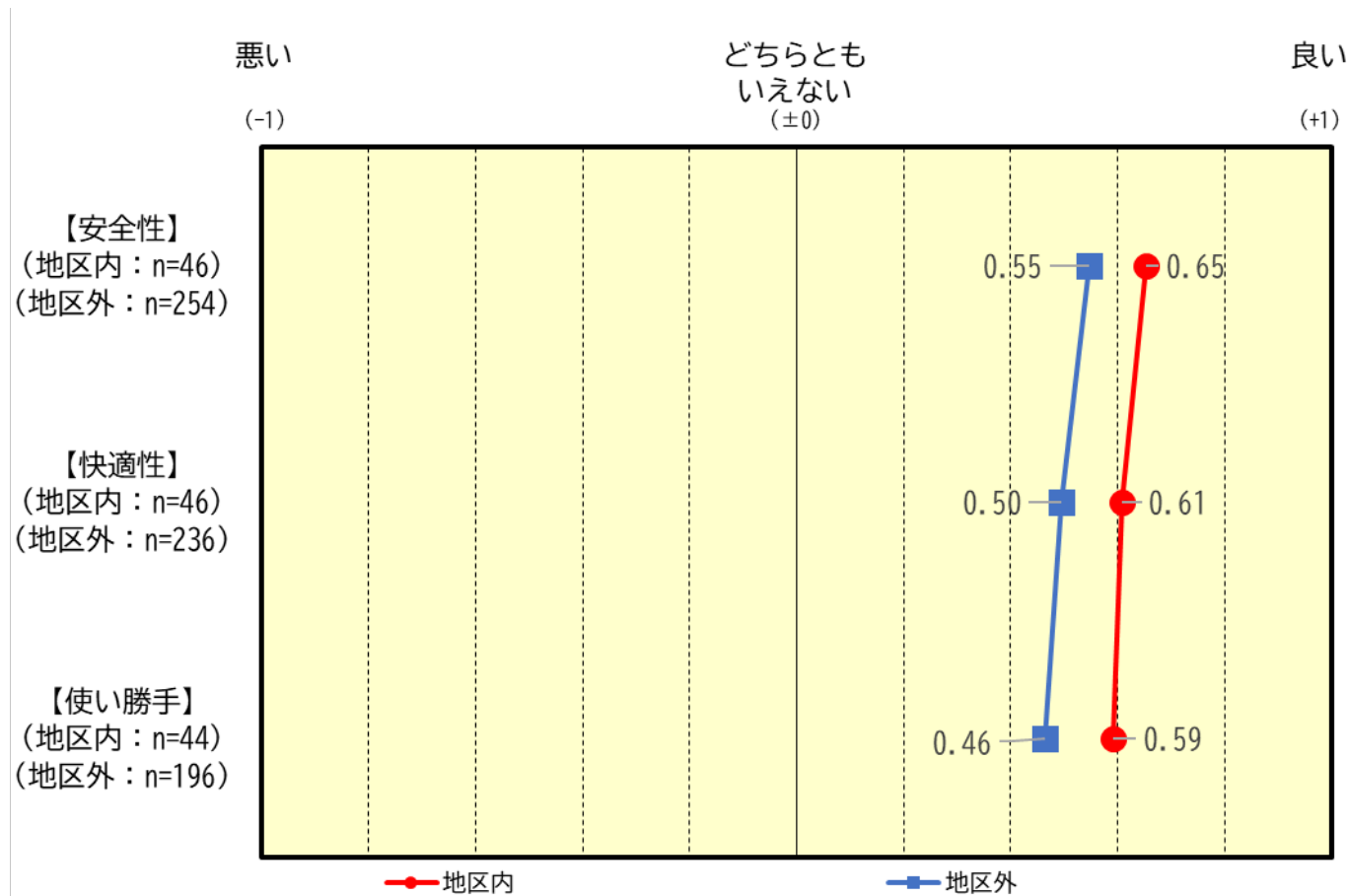


- 利用頻度は、約半数の方々が「ほとんど利用しない」との回答であった。

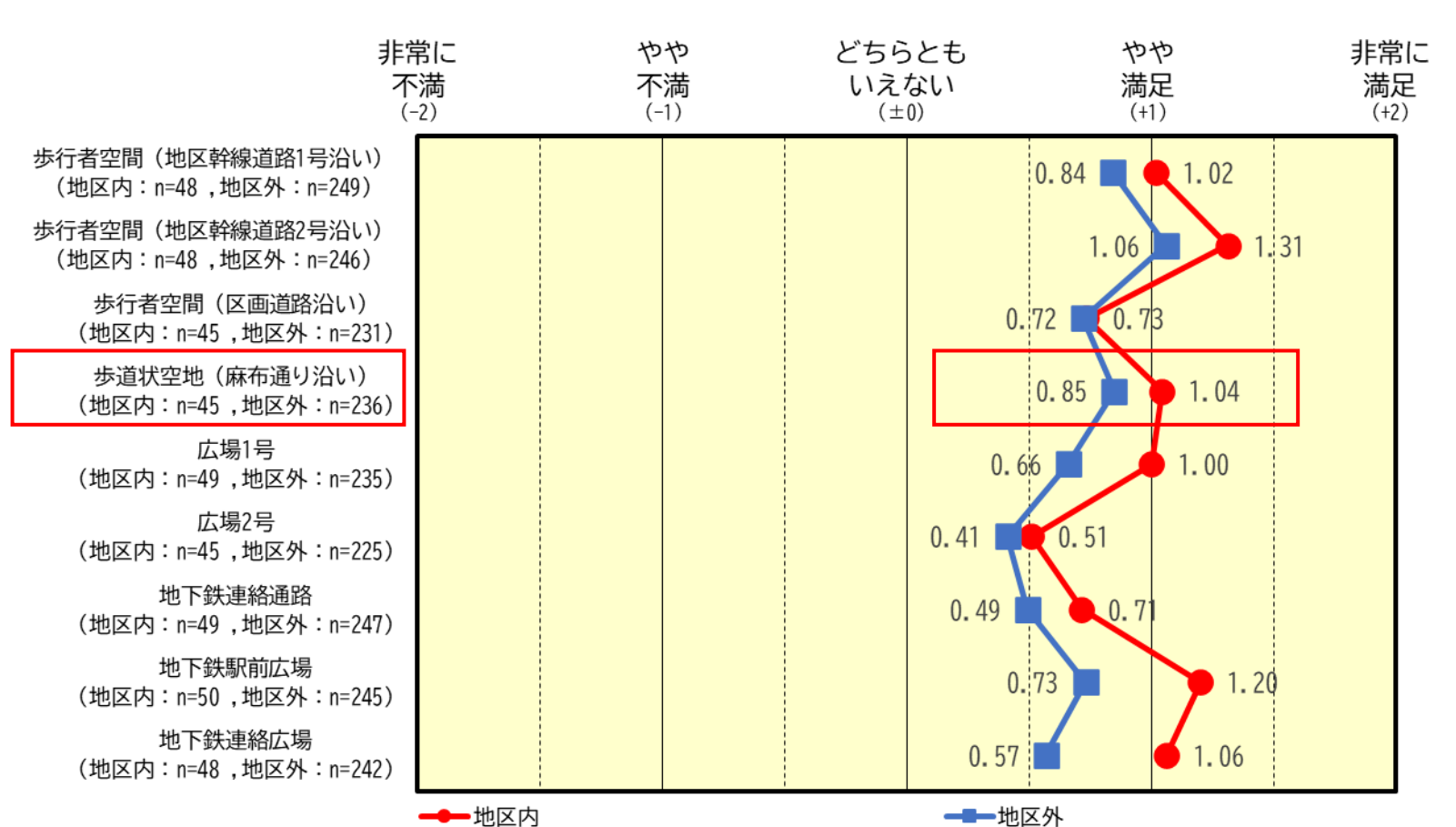


- 利用目的は、約3割の方々が「通り抜け」との回答であった。

図表2.3-17 歩道状空地（麻布通り沿い）の整備満足度【安全性・快適性・使い勝手】



図表2.3-18 歩道状空地（麻布通り沿い）の整備満足度【総合評価】

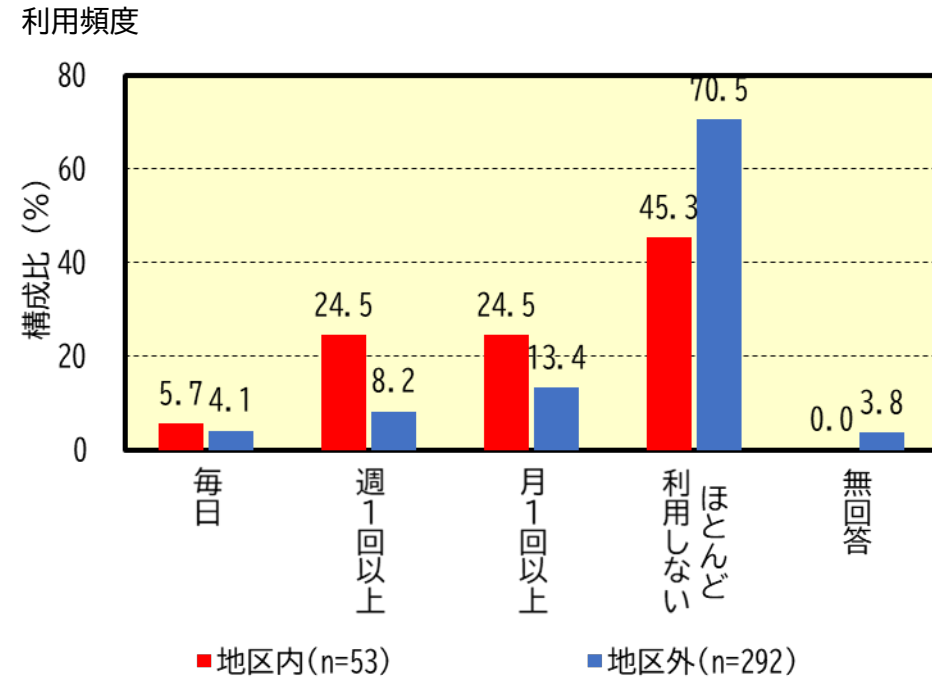


2. 3) 居住性・快適性（公開空地整備）

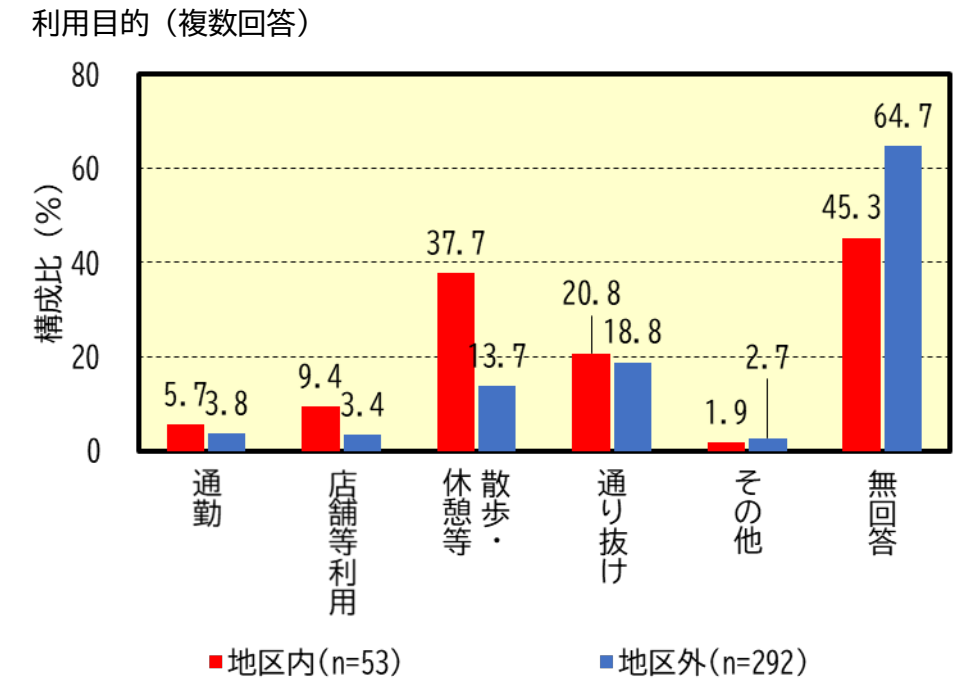
図表2.3-19 広場1号の利用頻度・利用目的



・都市計画上は、「広場1号（約1,400㎡）」として位置づけられた新設の広場である。

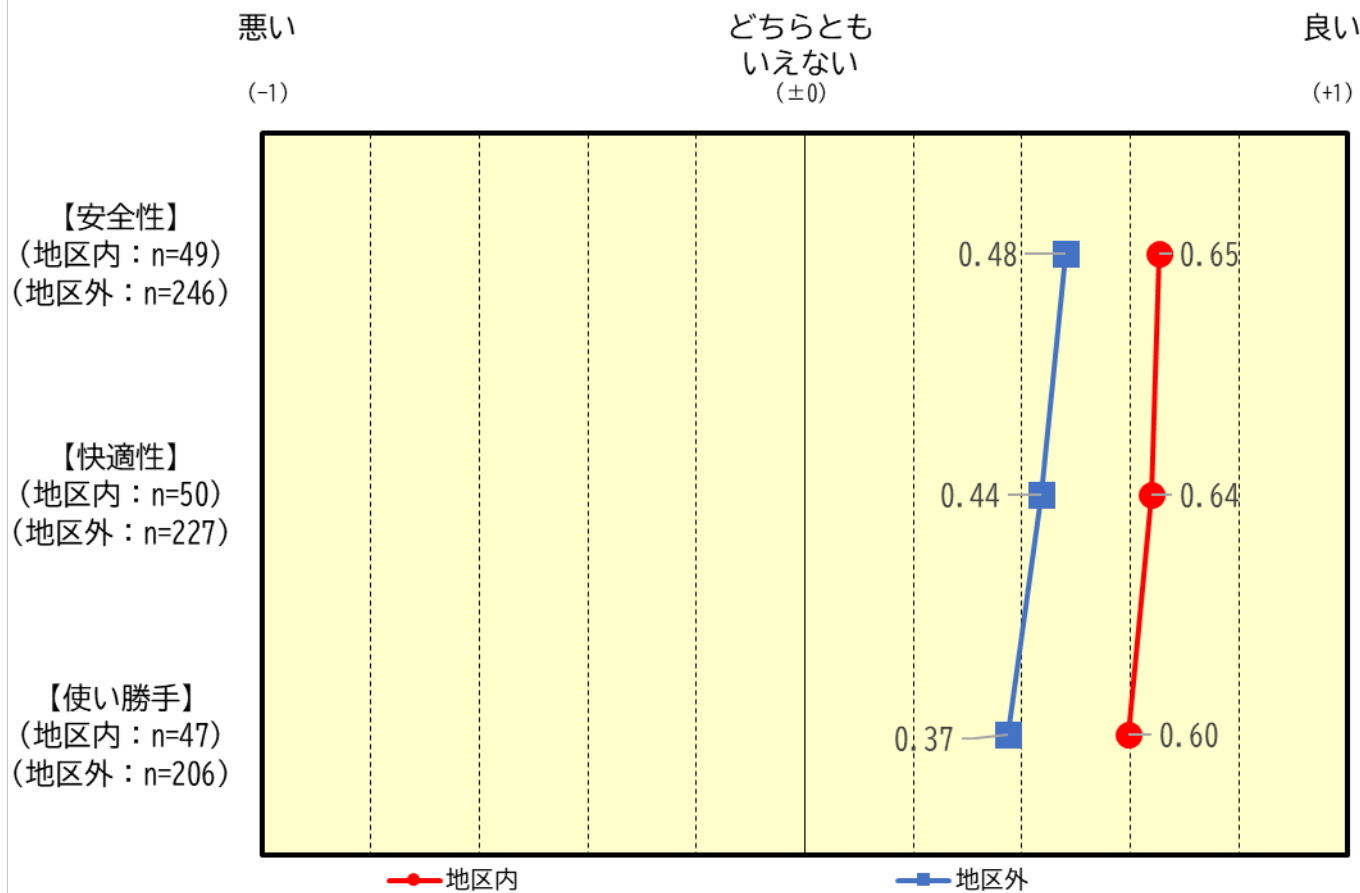


・利用頻度は、地区外の方々の約7割が「ほとんど利用しない」との回答であった。

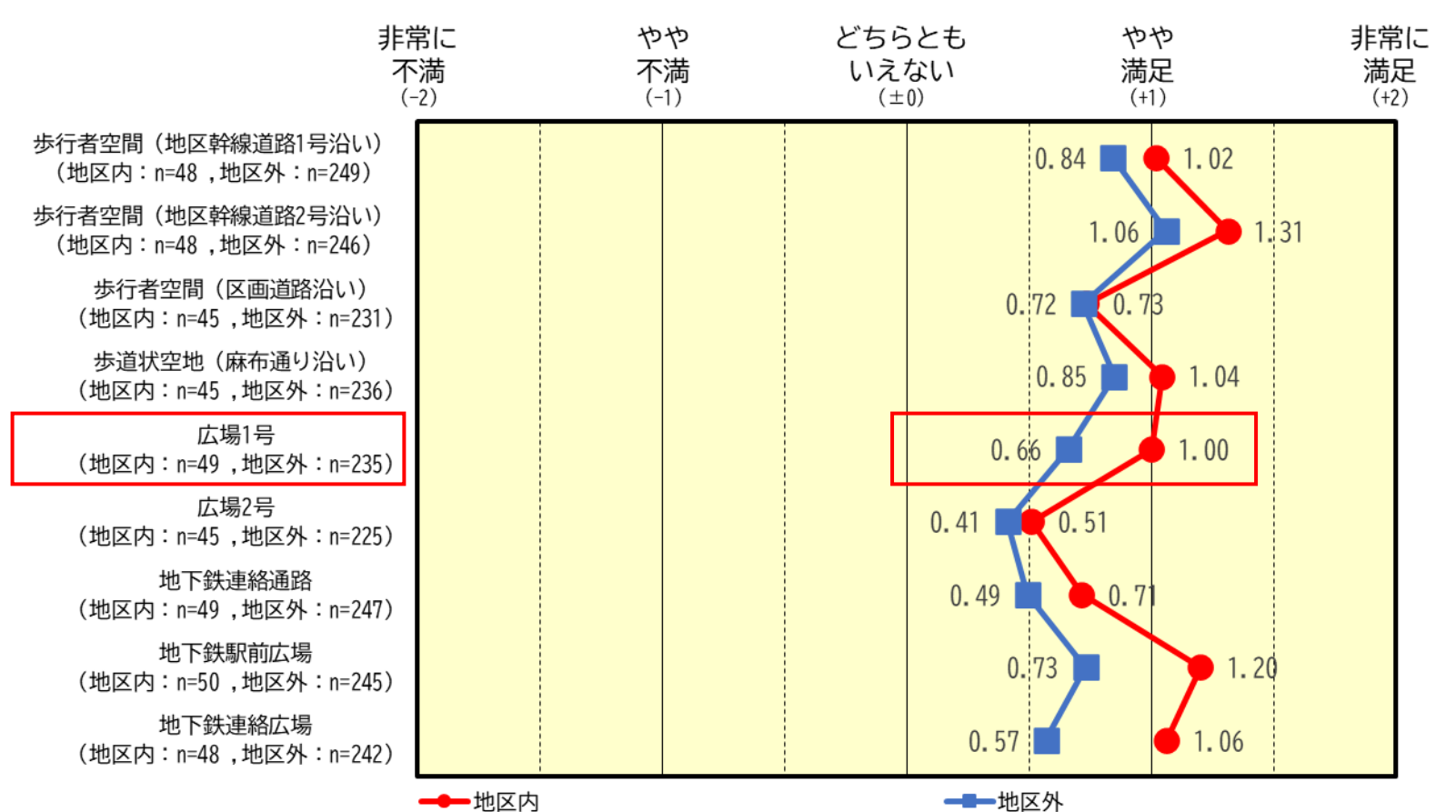


・利用目的は、地区内の方々の約4割が「散歩・休憩等」との回答であった。

図表2.3-20 広場1号の整備満足度【安全性・快適性・使い勝手】



図表2.3-21 広場1号の整備満足度【総合評価】

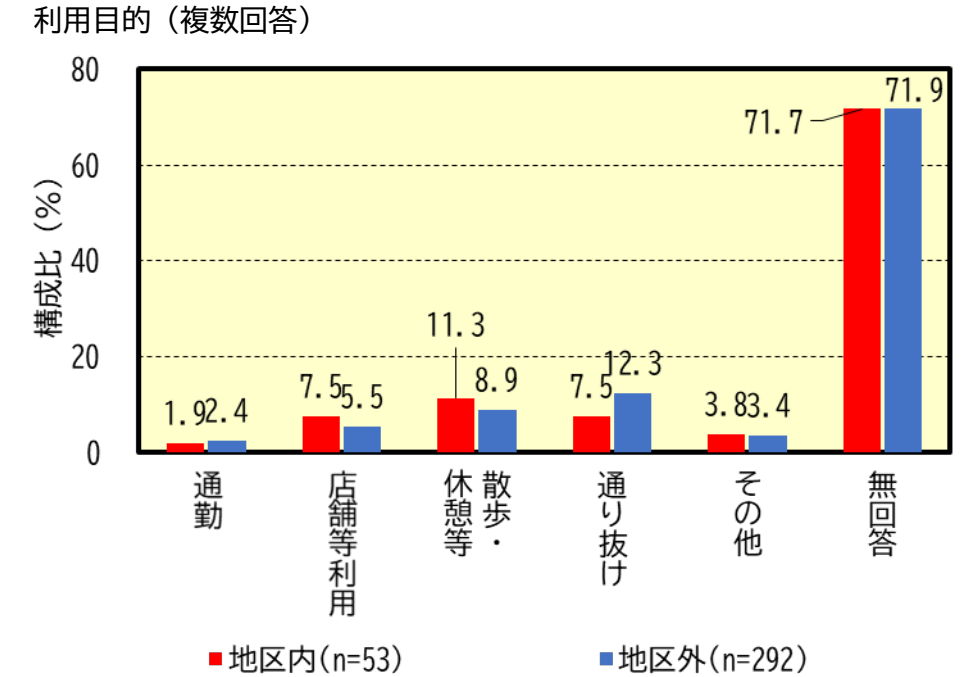
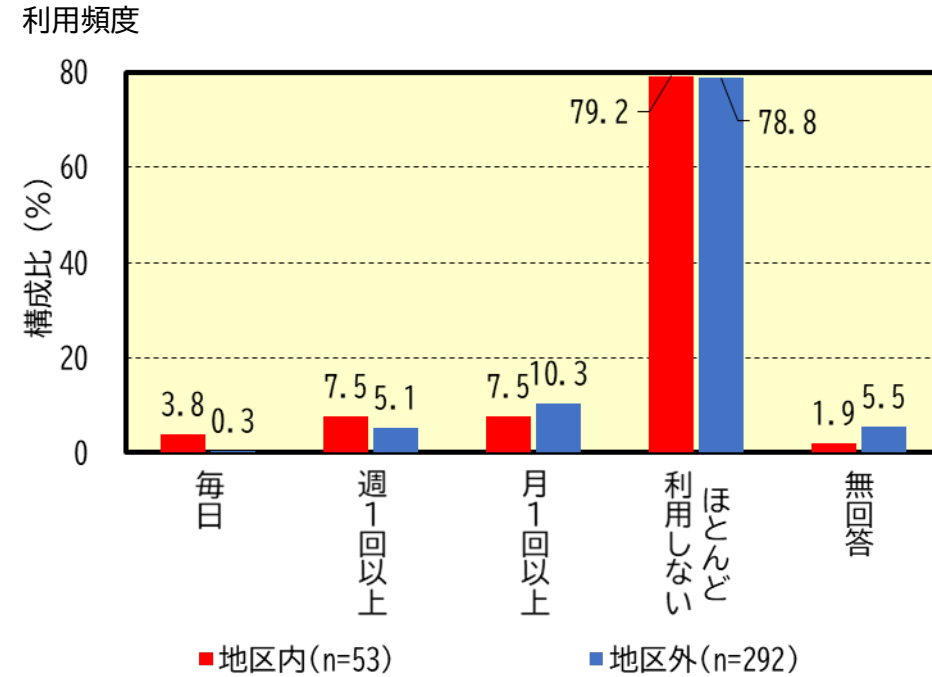


2. 3) 居住性・快適性（公開空地整備）

図表2.3-22 広場2号の利用頻度・利用目的



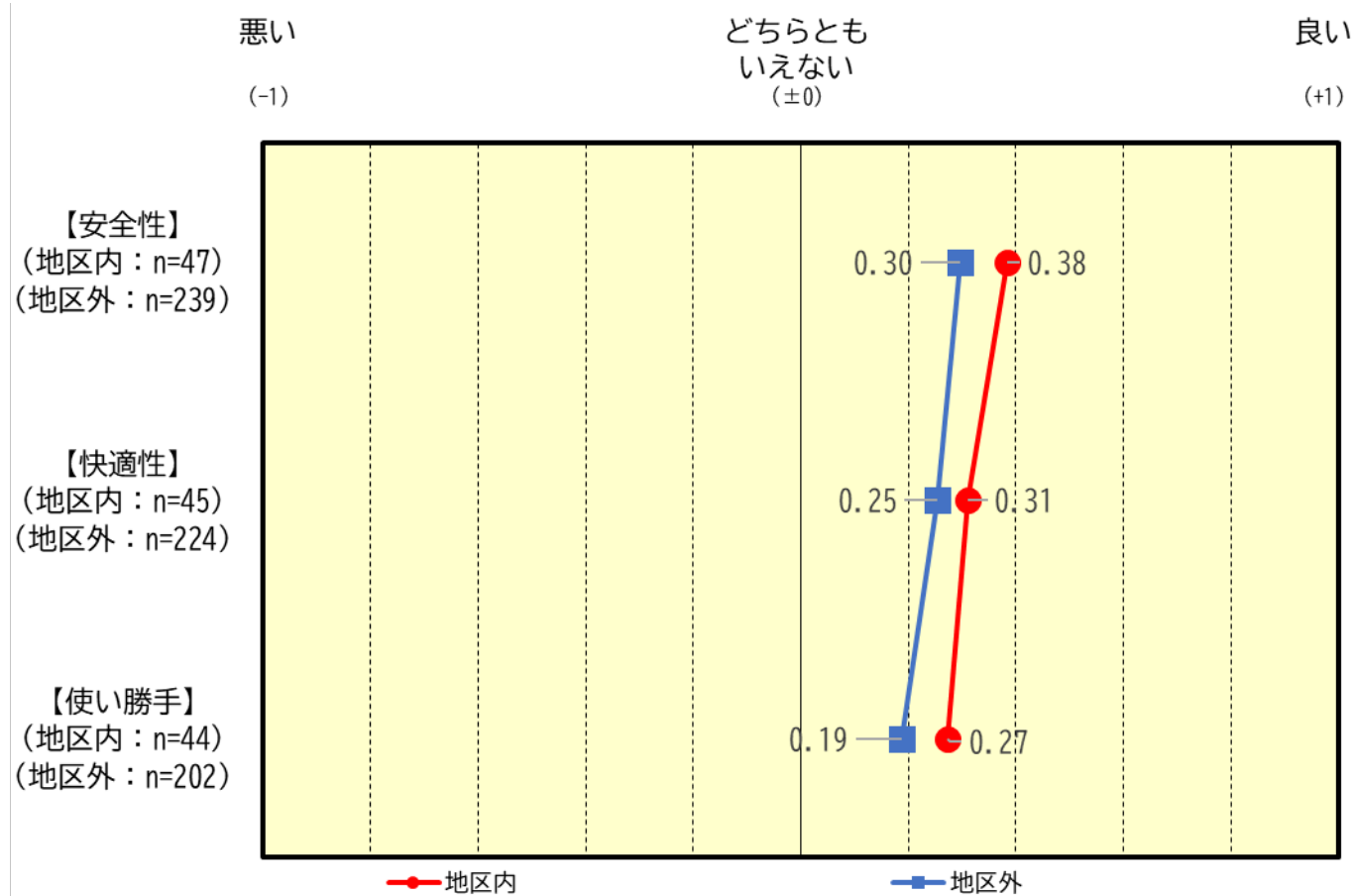
広場2号
 ・都市計画は、「広場2号（約1,000㎡）」として位置づけられた新設の広場である。



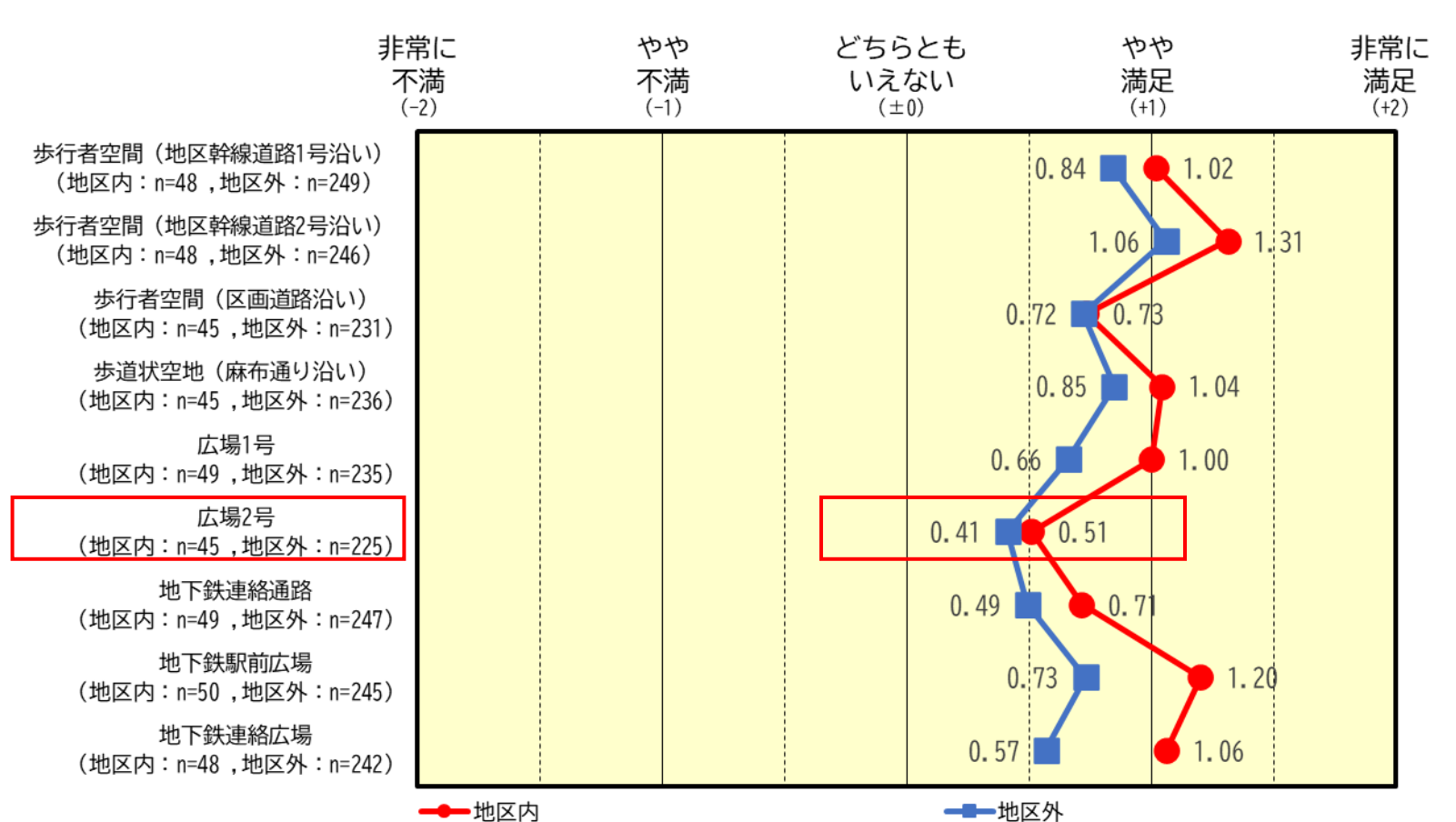
・利用頻度は、約8割の方々が「ほとんど利用しない」との回答であった。

・利用目的は、回答が分かれる形となった。

図表2.3-23 広場2号の整備満足度【安全性・快適性・使い勝手】



図表2.3-24 広場2号の整備満足度【総合評価】



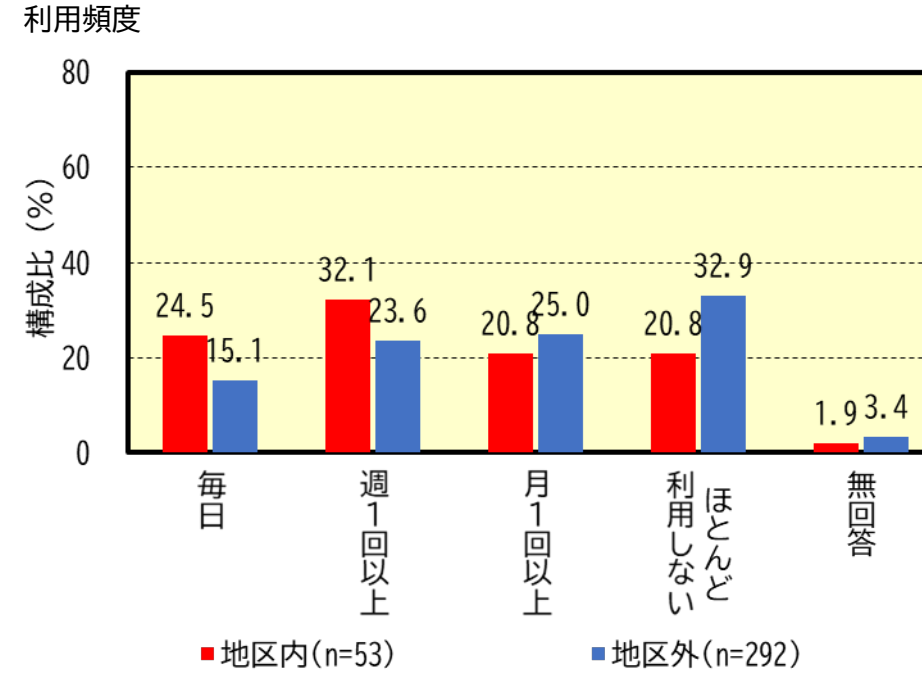
2. 3) 居住性・快適性（公開空地整備）

図表2.3-25 地下鉄連絡通路の利用頻度・利用目的

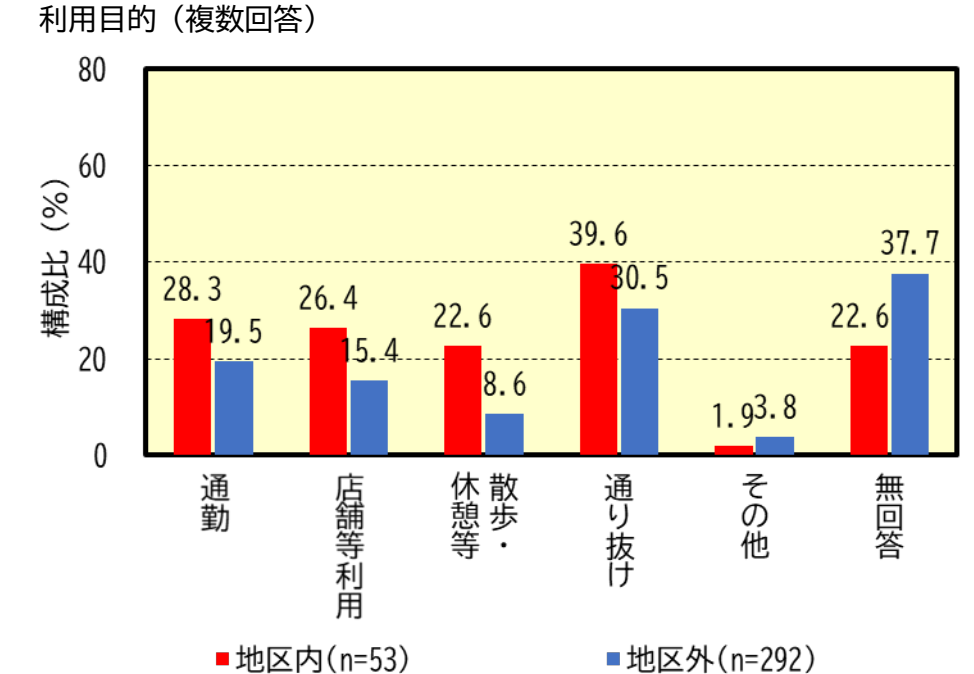


地下鉄連絡通路

- 都市計画では、「地下鉄連絡通路（幅員5～10m）」として位置づけられた新設の通路である。

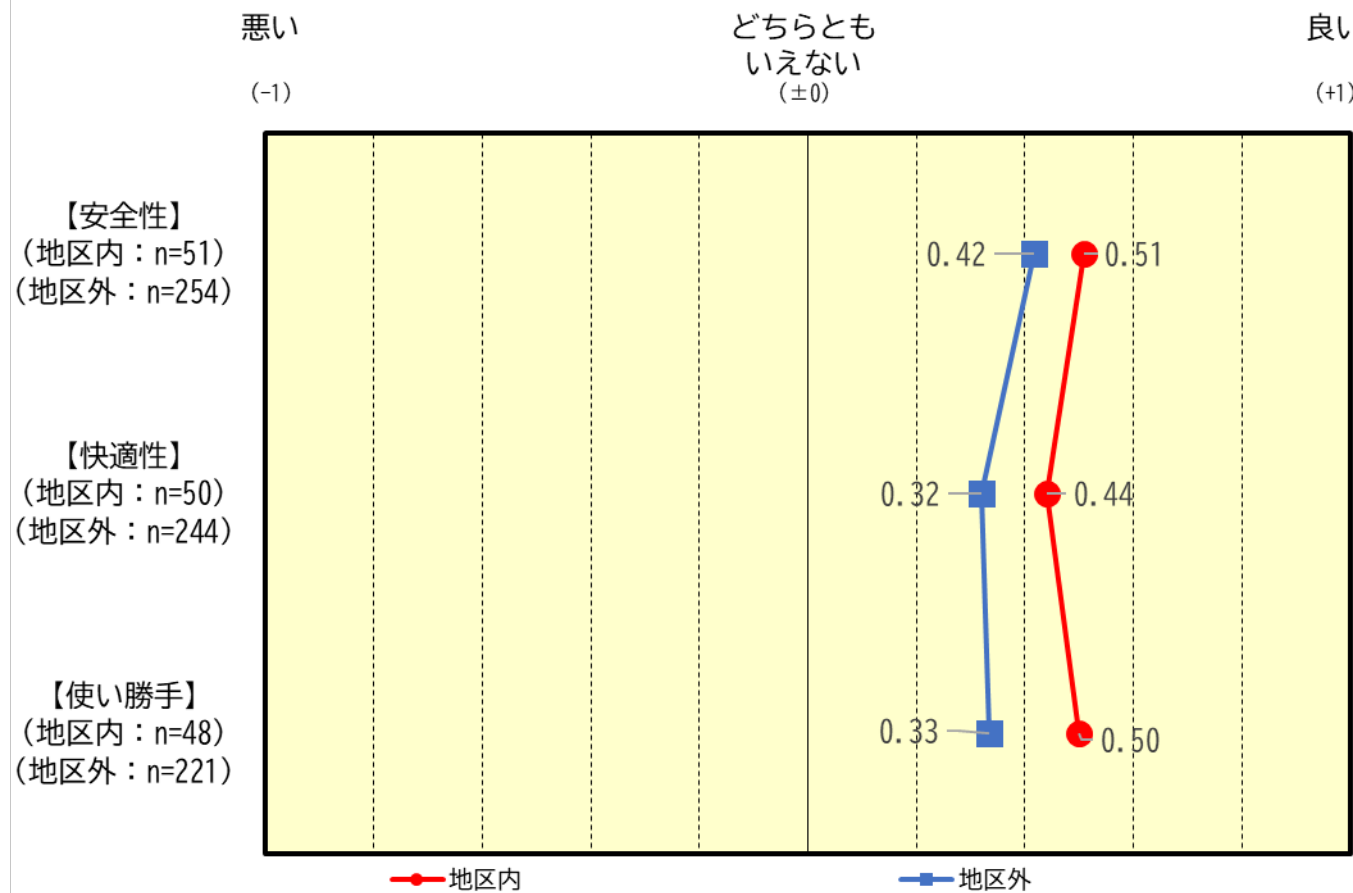


- 利用頻度は、地区内の方々の約半数が「毎日」「週1回以上」との回答であった。

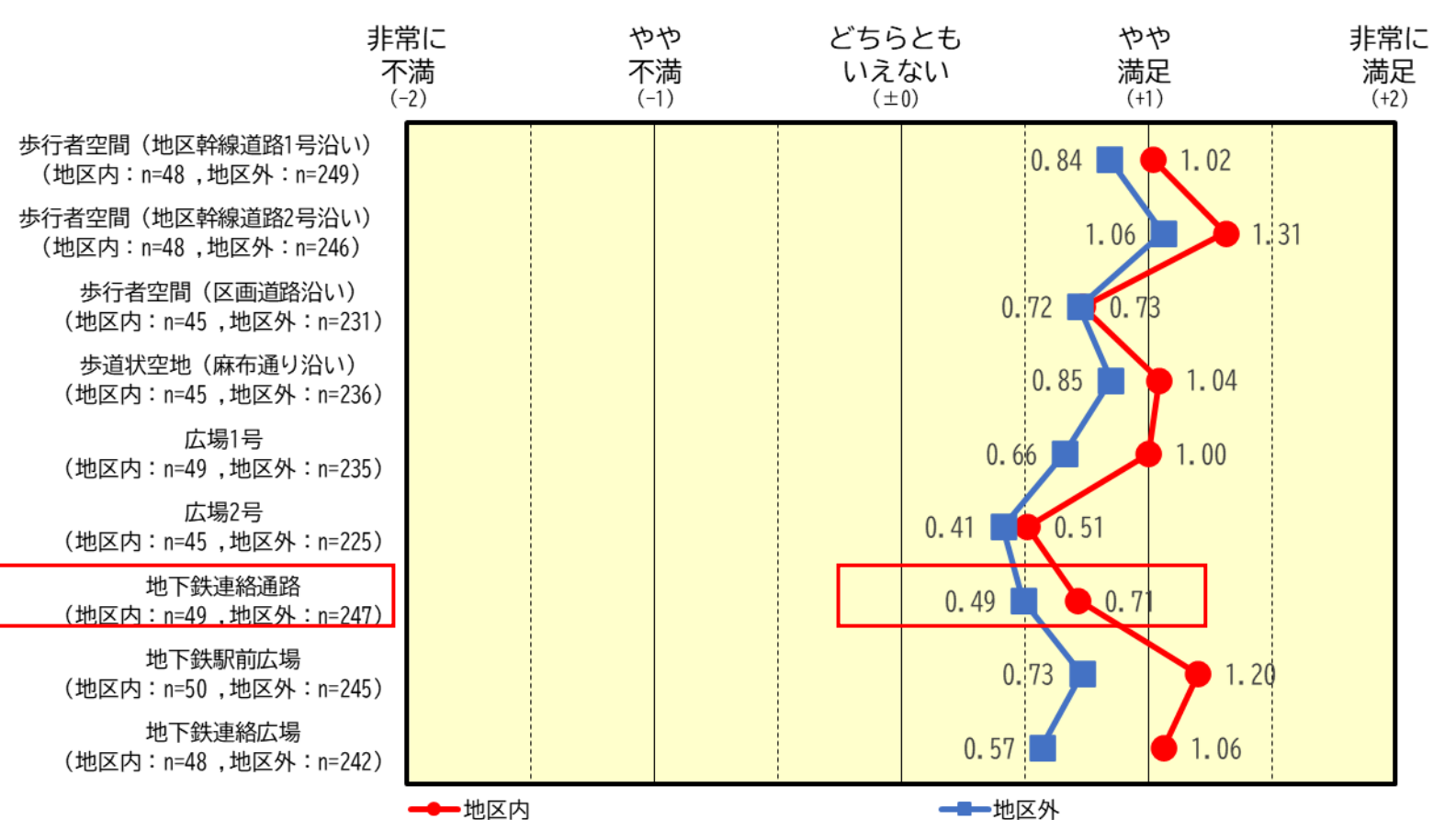


- 利用目的は、地区内の方々の約4割が「通り抜け」との回答であった。

図表2.3-26 地下鉄連絡通路の整備満足度【安全性・快適性・使い勝手】



図表2.3-27 地下鉄連絡通路の整備満足度【総合評価】



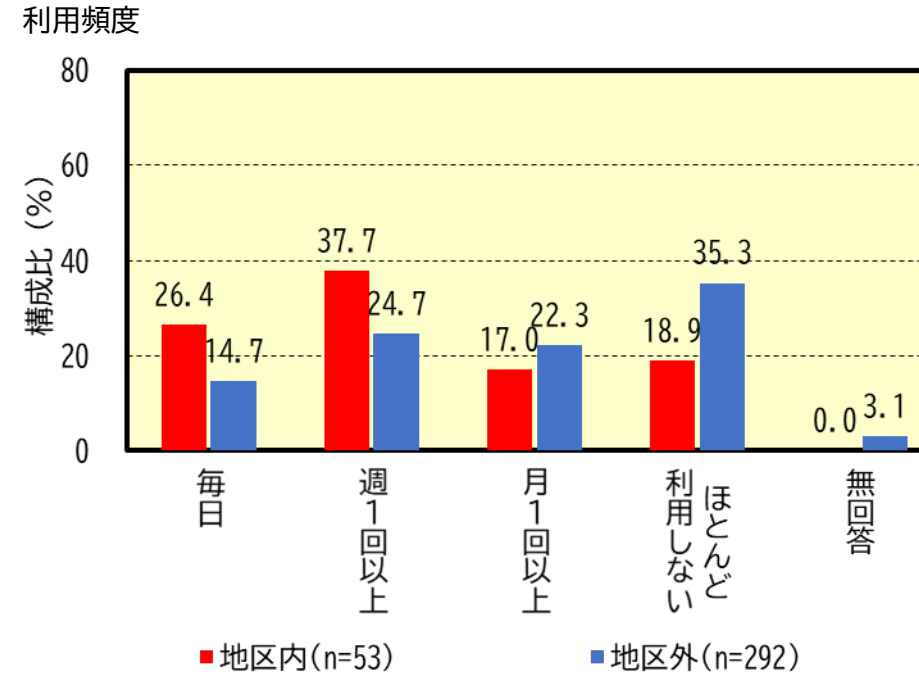
2. 3) 居住性・快適性（公開空地整備）

図表2.3-28 地下鉄駅前広場の利用頻度・利用目的

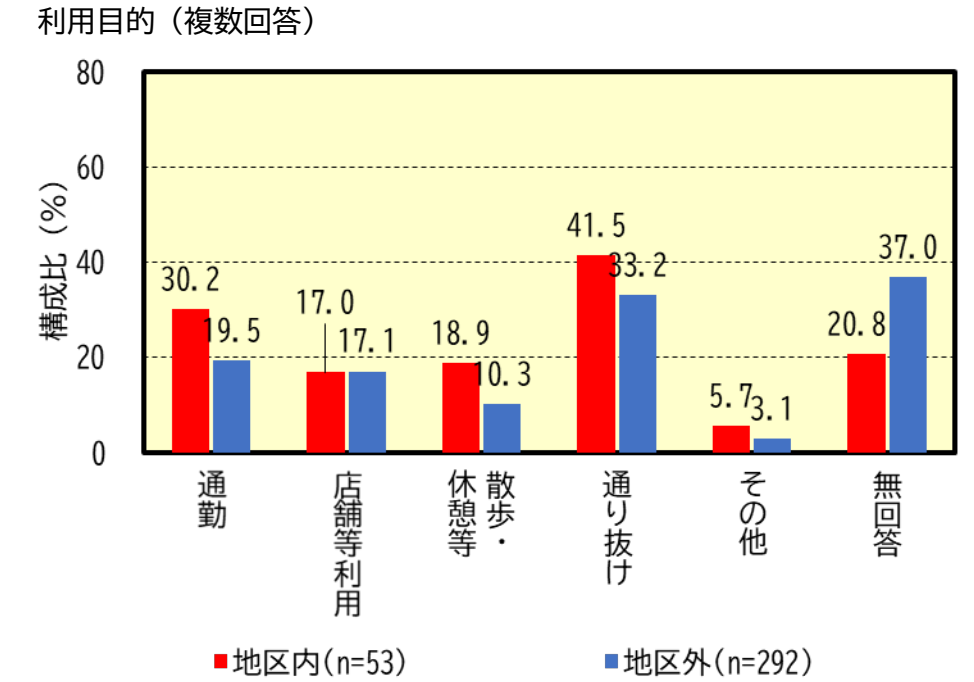


地下鉄駅前広場

・都市計画上は、「地下鉄駅前広場（約750㎡）」として位置づけられた新設の広場である。

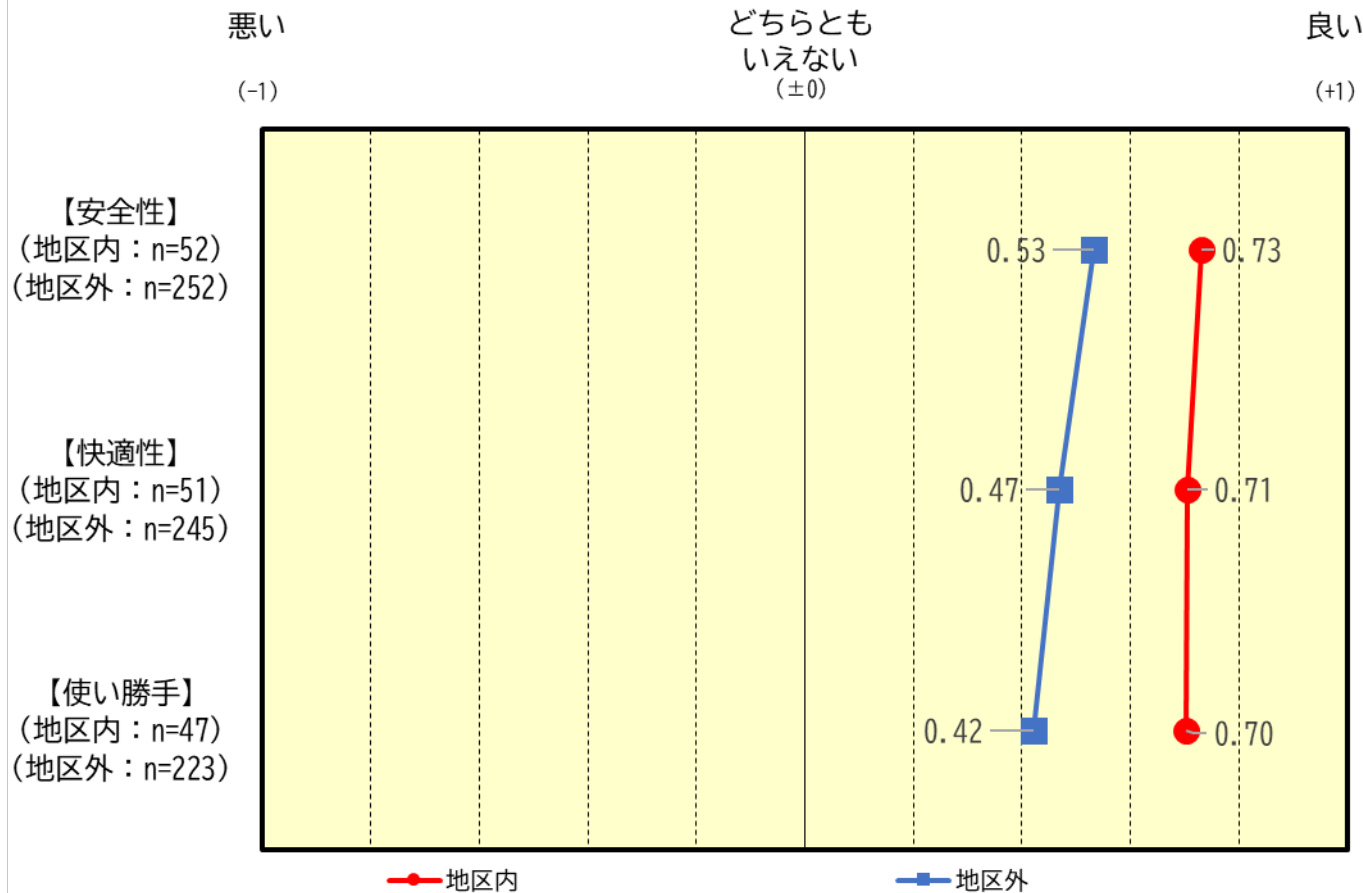


・利用頻度は、地区内の方々の約6割が「毎日」「週1回以上」との回答であった。

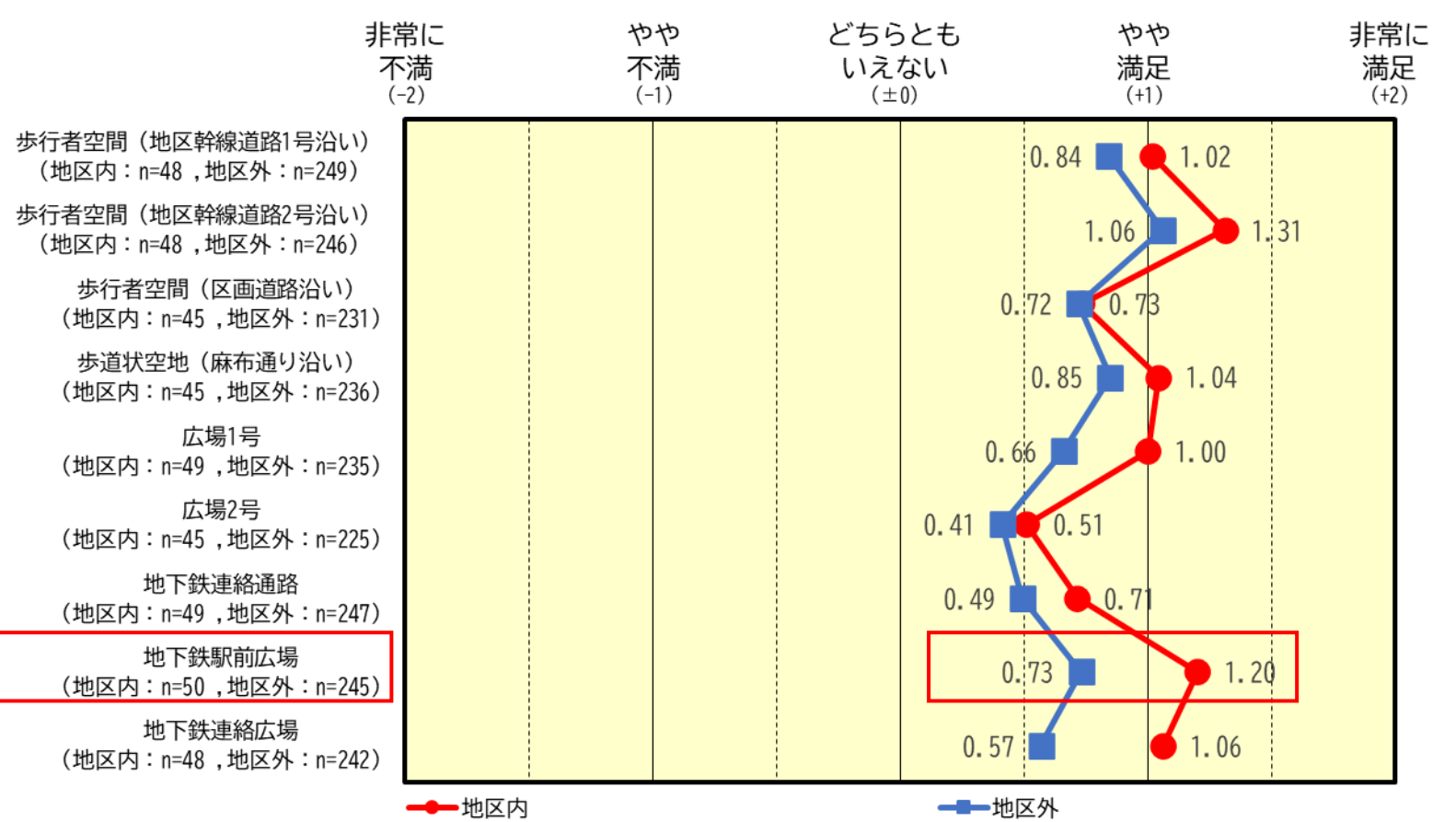


・利用目的は、地区内の方々の約4割が「通り抜け」との回答であった。

図表2.3-29 地下鉄駅前広場の整備満足度【安全性・快適性・使い勝手】



図表2.3-30 地下鉄駅前広場の整備満足度【総合評価】



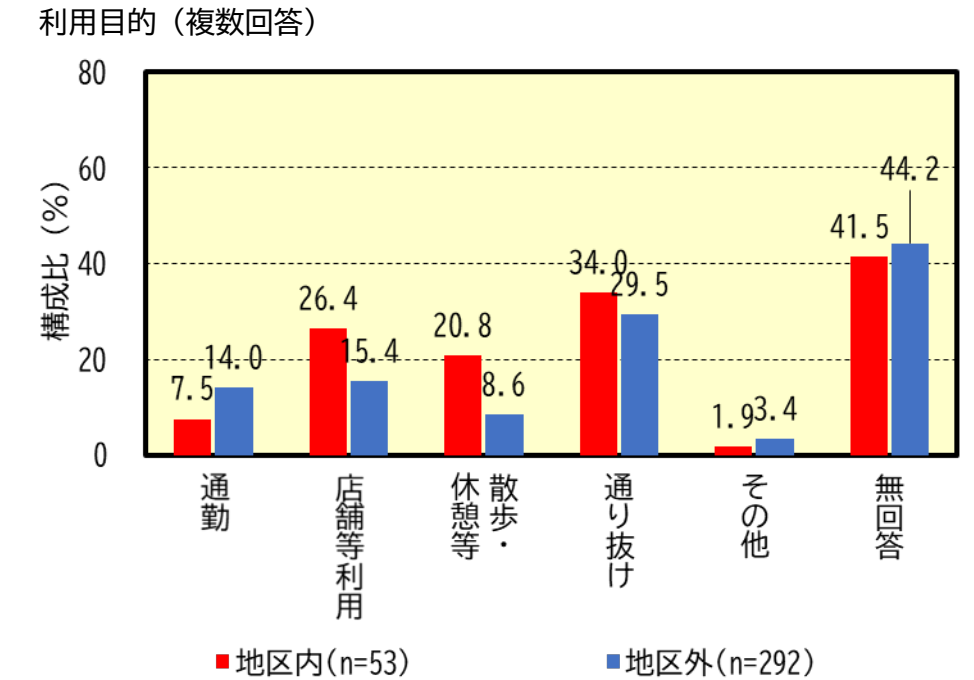
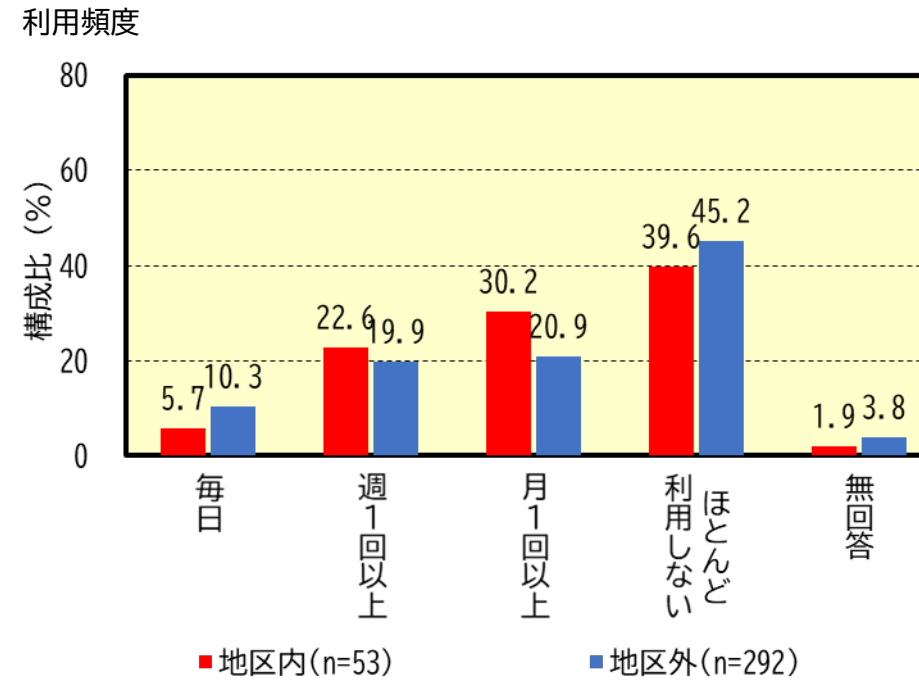
2. 3) 居住性・快適性（公開空地整備）

図表2.3-31 地下鉄連絡広場の利用頻度・利用目的



地下鉄連絡広場

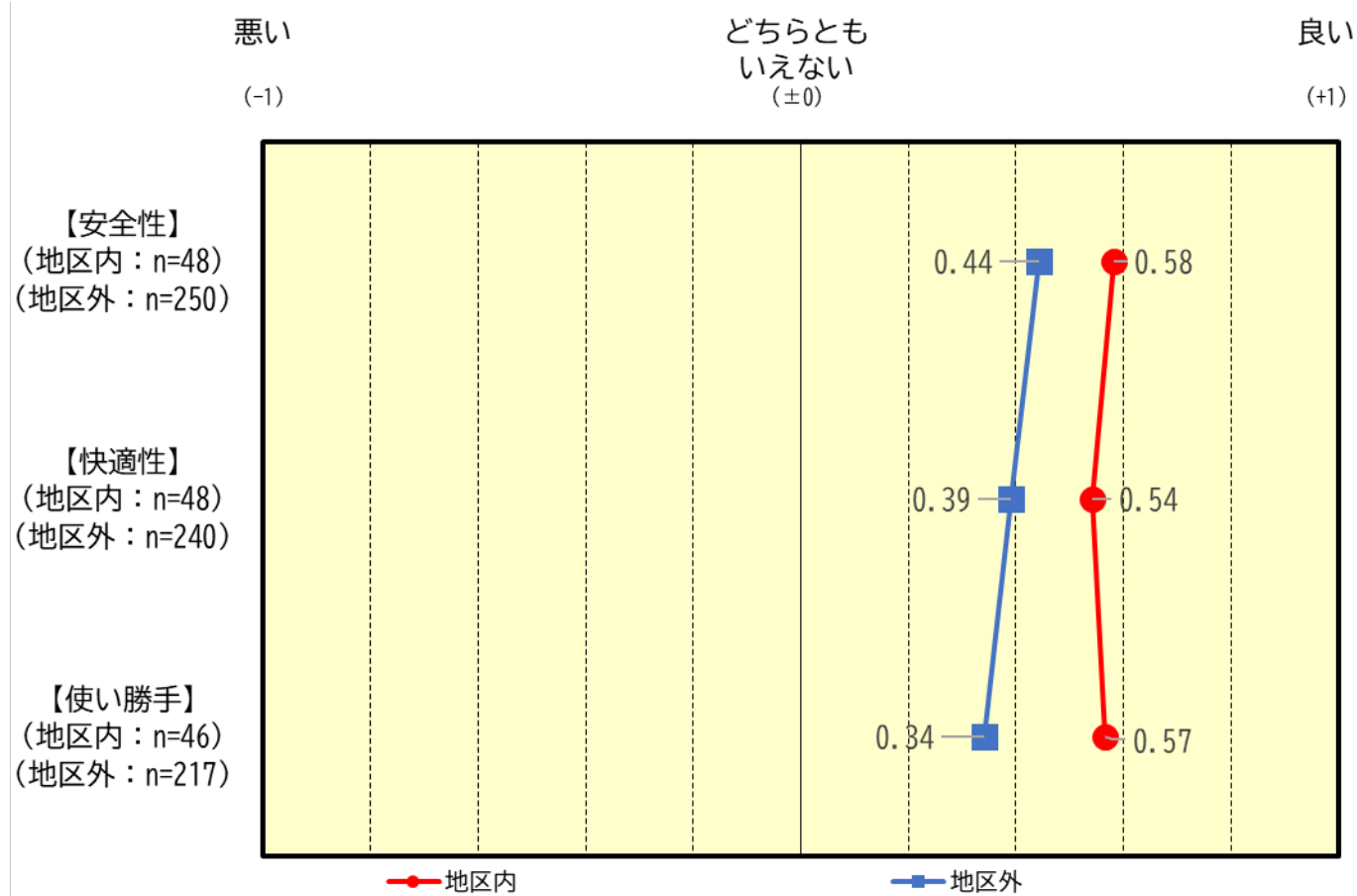
・都市計画上は、「地下鉄連絡広場（約530㎡）」として位置づけられた新設の広場である。



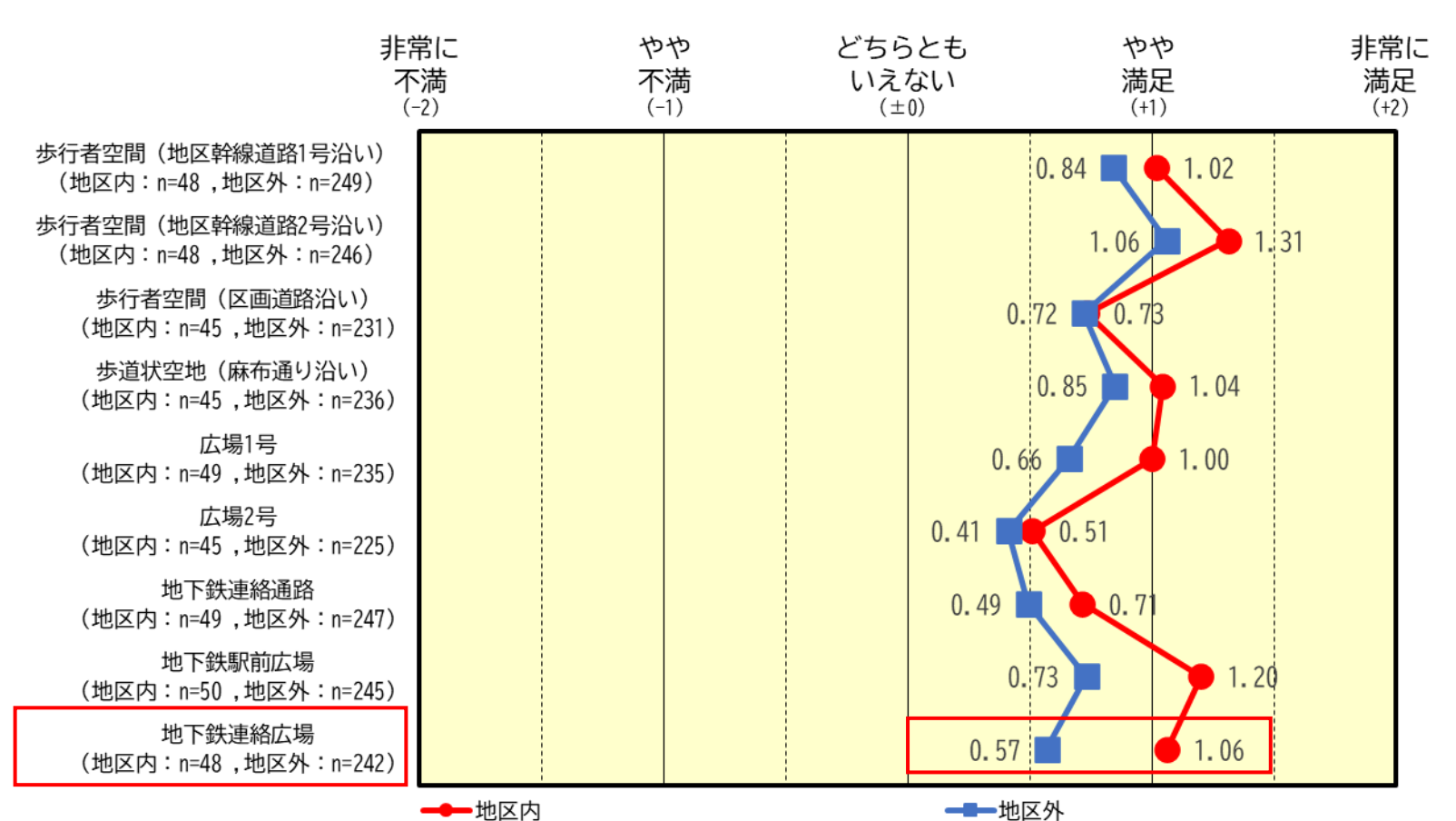
・利用頻度は、約4割の方が「ほとんど利用しない」との回答であった。

・利用頻度は、約3割の方が「通り抜け」との回答であった。

図表2.3-32 地下鉄連絡広場の整備満足度【安全性・快適性・使い勝手】



図表2.3-33 地下鉄連絡広場の整備満足度【総合評価】

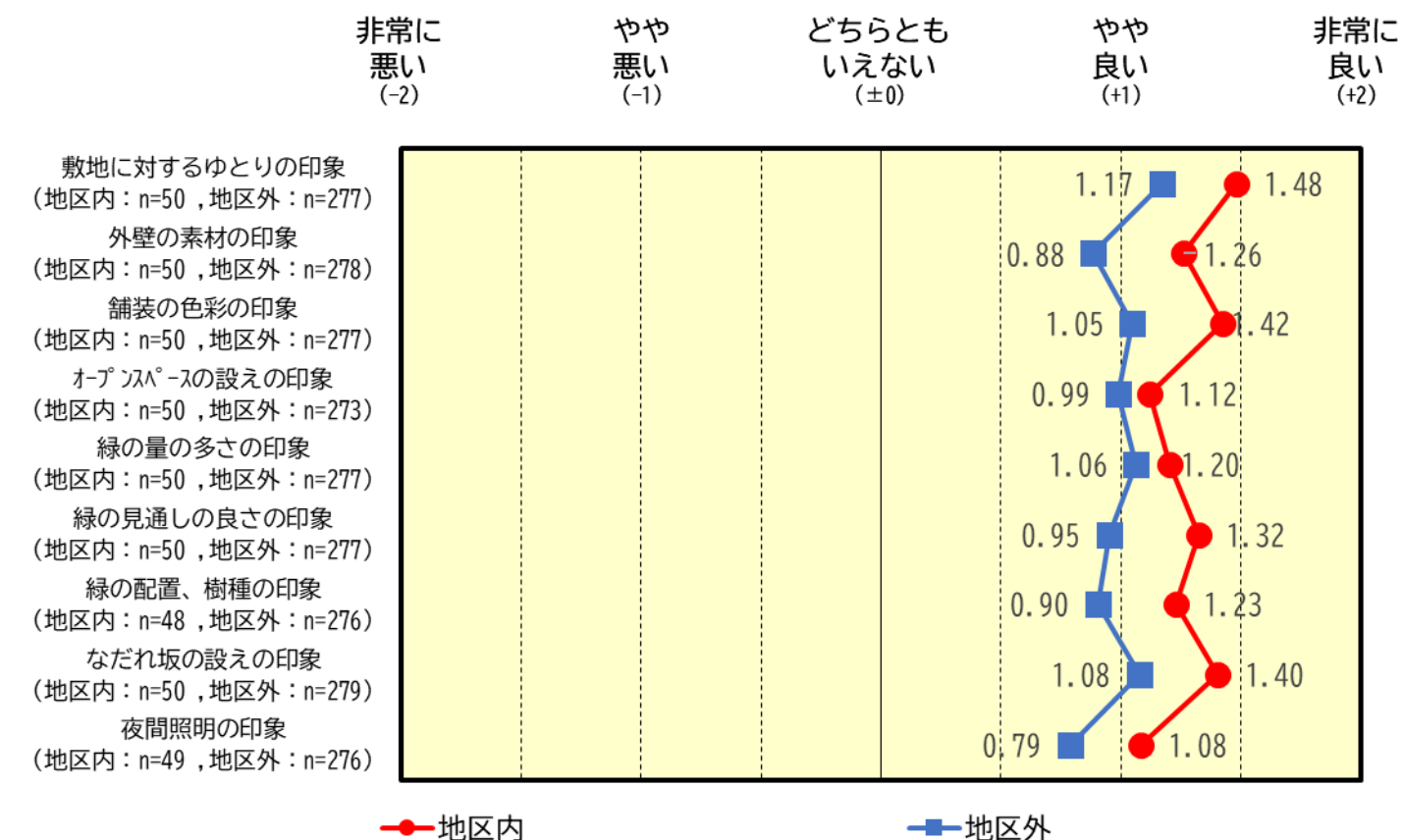


2. 4) 調和性・活力（地域創造（周辺景観（近景）との調和））

- 近景景観については、全体的な傾向として好意的な印象が得られていると評価できます。特に地区内の方の評価は高いことが確認できました。
- 「敷地に対するゆとり」の評価は高く、「夜間照明」は評価がやや低くなっています。

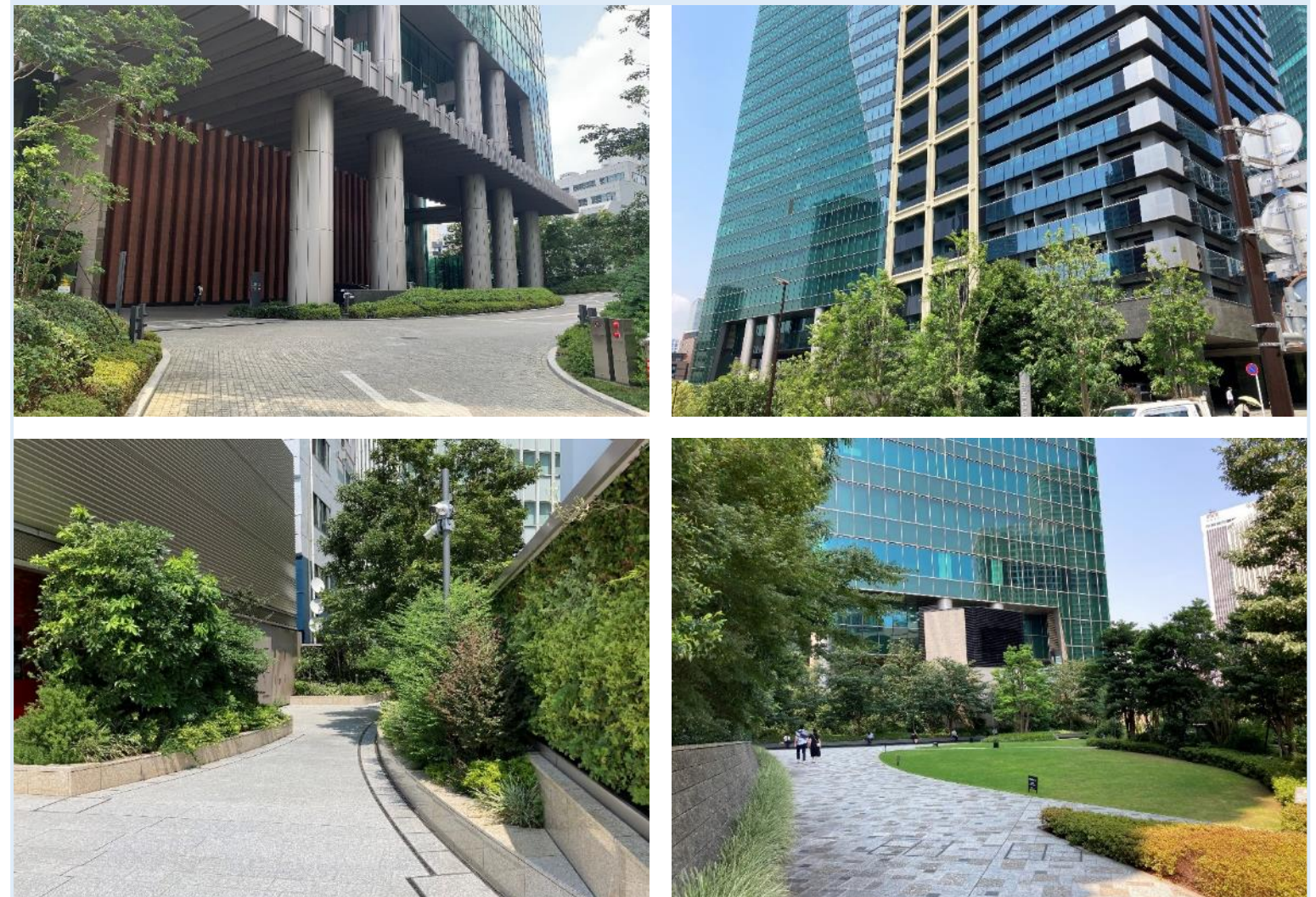
近景景観については、地区内・地区外ともに「敷地に対するゆとり」「舗装の色彩」「なだれ坂の設え」について好意的な印象が得られています。一方で、「夜間照明」については、地区内・地区外ともにやや評価が低くなっており、「明るさが足りない」「防犯の面からも問題がある」といった意見が寄せられています。

図表2.4-1 近景景観における住民認識評価結果（SD法）



図表2.4-2 六本木三丁目東地区における主な都市景観（近景）

「敷地に対するゆとりの印象」～「緑の配置、樹種の印象」についての参考写真



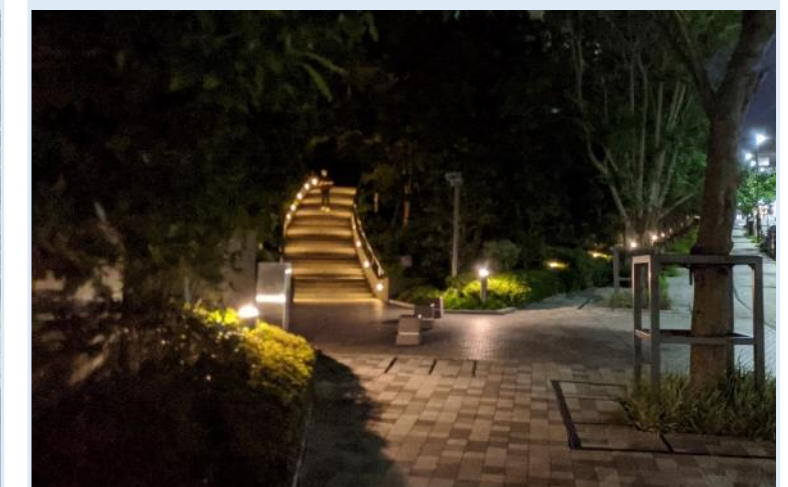
参考 アンケート自由意見（近景）

- 敷地に対するゆとりの印象について
 - ・これができたことによって景観は大いに良くなった。以前は古いマンションや一戸建てが多く、歩くのもいやな街だった。
 - ・麻布台再開発地域との連続性を考えると、もう少し麻布通り側を広くとった方が良かった。
- 外壁の素材の印象について
 - ・緑色のガラスファザードは温かみを感じない。一方でオフィスの光が外に漏れるので、賑わいは感じる。
- 舗装の色彩の印象について
 - ・泉ガーデンの時は色など違和感があったが、グラントタワーはその後だったので色や雰囲気は慣れた。
- 緑の印象について
 - ・緑が多く、過ぎしやすい。
 - ・植栽配置に力を入れていると感じる。
- なだれ坂の設えの印象について
 - ・なだれ坂は再開発をきっかけに綺麗になった。濃いめの桜も美しい。
- 夜間照明の印象について
 - ・なだれ坂から中に入るところが暗く、夜一人歩きは不安。

「なだれ坂の設えの印象」についての参考写真



「夜間照明の印象」についての参考写真

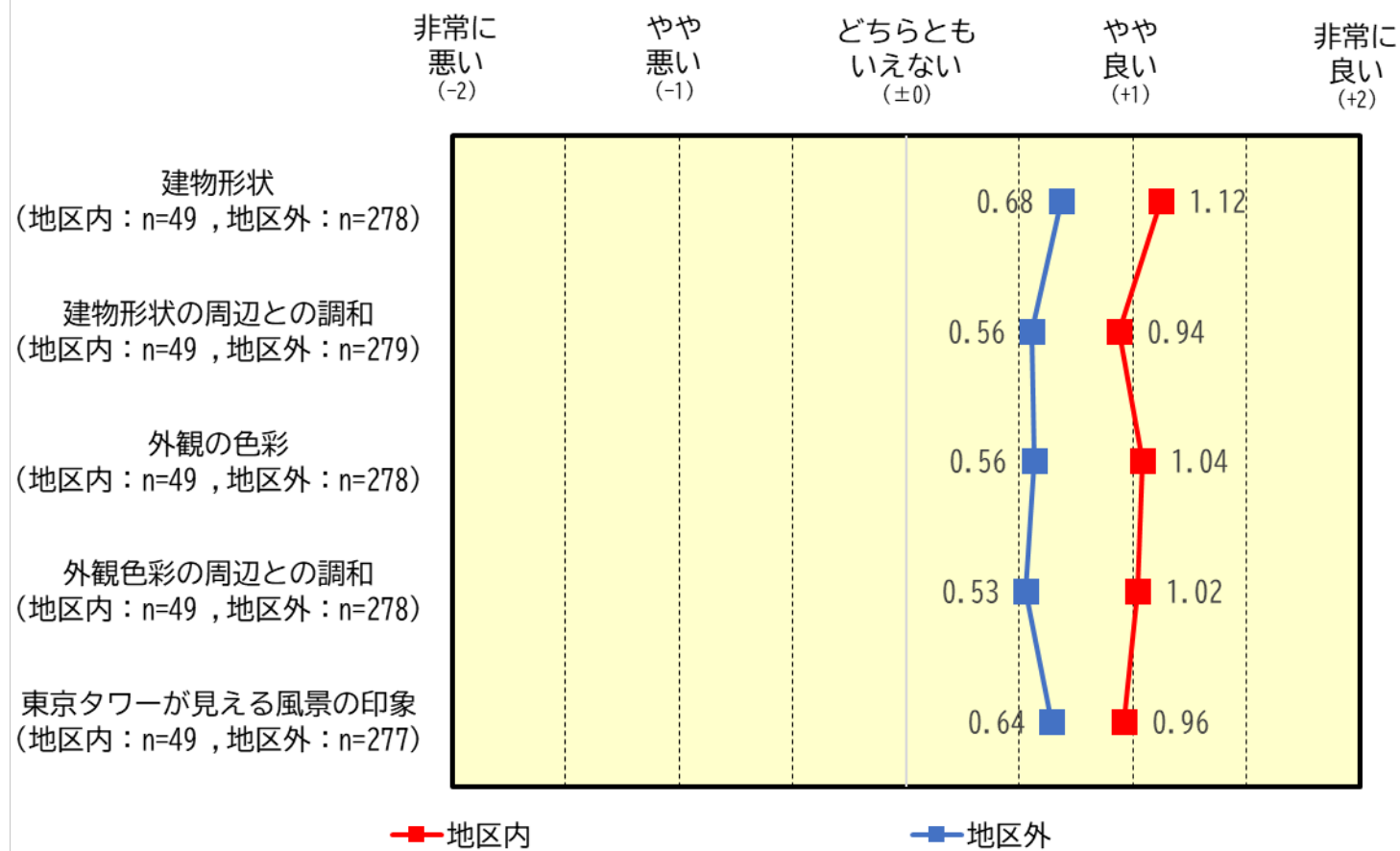


2. 4) 調和性・活力（地域創造（周辺景観（遠景・中景）との調和・地域のシンボル性））

○ 遠景・中景景観については、全体的な傾向として好意的な印象が得られていると評価できます。特に地区内の方の評価は高いことが確認できました。

建物形状について、地区内の満足度は高い傾向でしたが、地区外の方からの「建物が高すぎる」や「空が見えなくなった」等の意見もありました。

図表2.4-3 遠景・中景景観における住民認識評価結果（SD法）



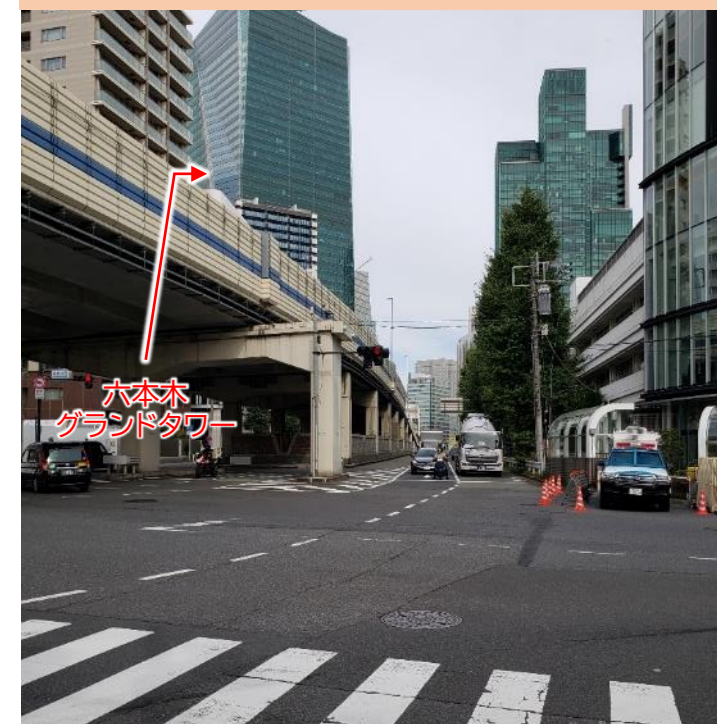
図表2.4-4 六本木三丁目東地区の主な遠景・中景景観



参考 アンケート自由意見（遠景・中景）

- 建物形状について
 - ・周辺建物との識別が楽しめ、景観にも合う。意外性がある。
 - ・遠くから見て目印になっている。美しい。
 - ・不自然な形のため不自然な日が差してくる。
 - ・高層になったため朝の光を失いました。空が見えなくなりました。これだけ高く建てる必要があったのかと思う。
- 建物形状の周辺との調和について
 - ・周辺のビルと調和がとれていない気がする。
 - ・周囲との一体性がない。
- 外観の色彩について
 - ・完成当初は斬新すぎる感もあったが、泉ガーデンタワーと一体としてみると、全体的にバランスの良い調和のとれた景観であると思う。
 - ・色が青色で綺麗に見えるしエレベーターが上下するのも見えるし中も三角がデザインになっていていいと思う。
 - ・緑色の外装、太陽光を反射するガラスには悪印象。
- 外観の色彩の周辺との調和について
 - ・泉ガーデンタワーと並んで六本木一丁目のシンボルになってとても良い。
 - ・緑の中に突然ガラス張りの建物、とても嫌。協調性が感じられない。

飯倉片町交差点から撮影



溜池山王駅付近から撮影



2. 4) 調和性・活力（地域創造（地域の活性化））

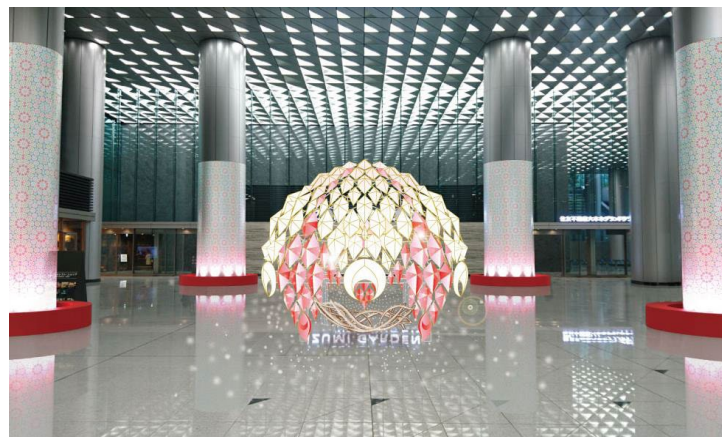
- 地区内では交流イベントとして、防災フェアや地域内でのお祭り等を開催しています。
- 地区内の交流を促す活動について、約9割の方が何かしらの活動に参加経験があると回答しています。
- 災害時に頼りになると思う活動について、「近所付き合い」との回答が比較的多く、約7割の方が身近なコミュニティづくりの必要性について「非常に思う」「やや思う」と回答しています。

当地区は、従前には3つの町会がまたがったエリアでした。そのため、従後も可能な限り町会に協力することができるように、各棟ごとに町会に加入し、積極的に町会活動に参加しています。また、入会は任意のため、希望者の中にはテナント企業もあります。（毎月行っている清掃活動にも管理組合、権利者、テナント企業が積極的に参加しています。）

図表2.4-5 地域の活性化の取組状況（ヒアリング調査）

内容	回答
地区内の自治会、エリアマネジメント組織の有無	有
地域周辺の地域コミュニティ組織等との連携体制	有
地域の活性化に資するイベント等の実施	有
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

参考 地区内での交流イベント



泉ガーデン さくらまつり



IZUMI GARDEN 防火防災フェア

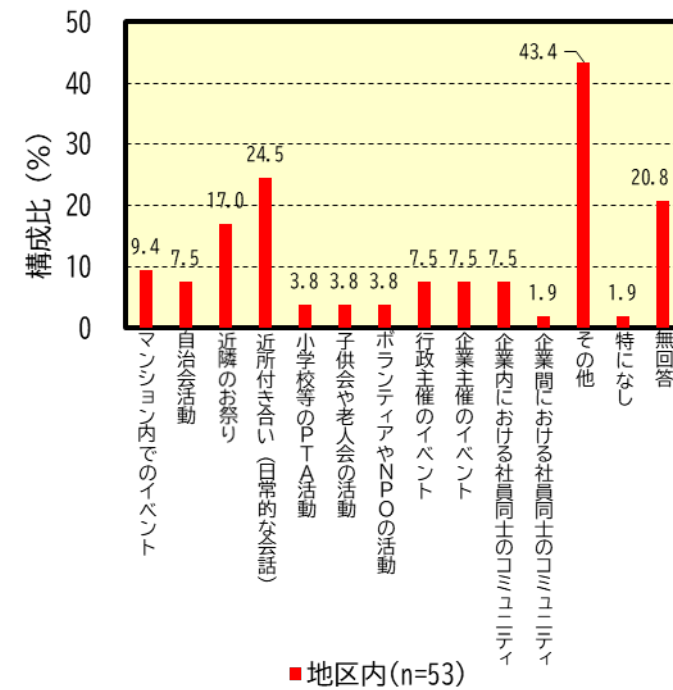


ロウキチイルミネーションクリスマス

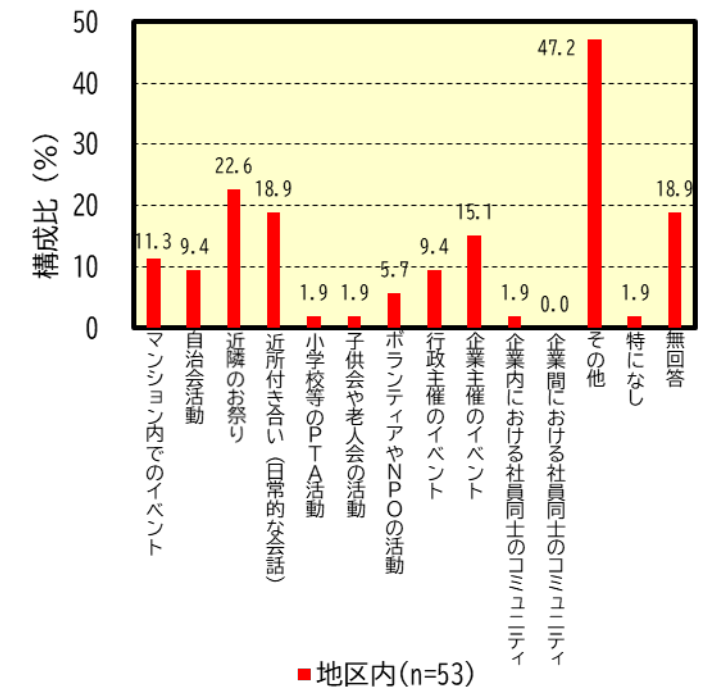


IZUMI GARDEN 防火防災フェア

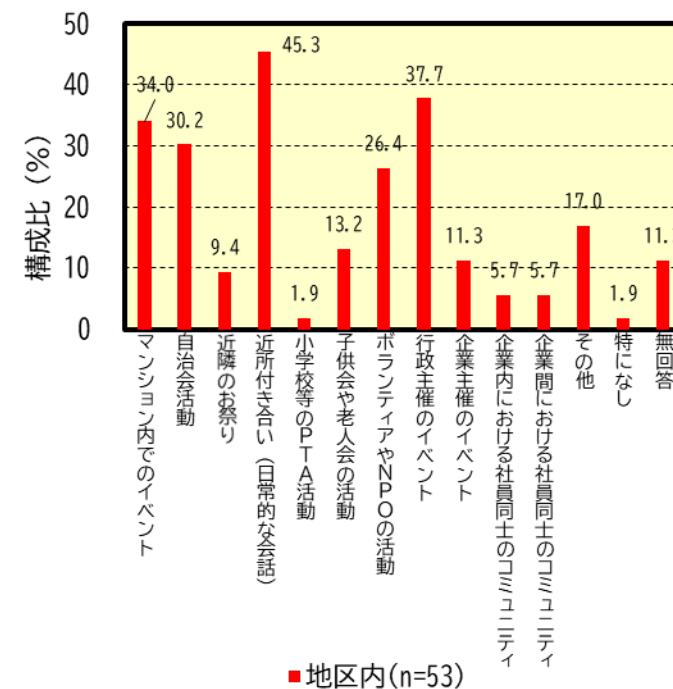
図表2.4-6 参加経験のある活動（複数回答）



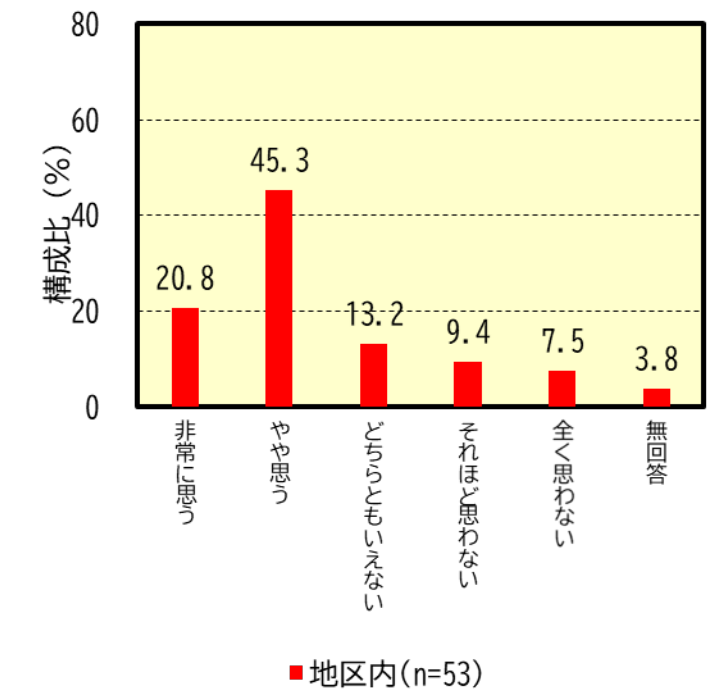
図表2.4-7 参加の呼びかけなどを受けた経験のある活動（複数回答）



図表2.4-8 地震等の災害時に頼りになると思う活動（複数回答）



図表2.4-9 身近なコミュニティづくりは必要だと思いますか。



2. 4) 調和性・活力（歴史・文化）

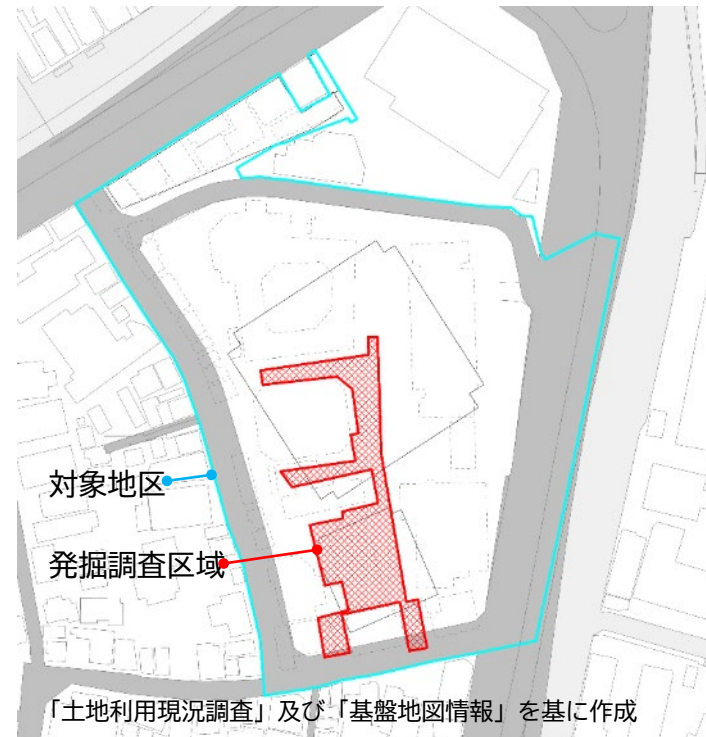
- 再開発事業にかかる埋蔵文化財調査により江戸時代の遺跡（武家屋敷跡）の存在が判明しました。
- 江戸時代から存在する「なだれ坂」の自然な地形や勾配を残し、街路景観を整えることで、散策できる歩行者空間として整備しました。

図表2.4-10 調査の概要及び調査成果

当地区では、文化財保護法及び港区埋蔵文化財取扱要綱を遵守し、市街地再開発事業の事前の調査として埋蔵文化財調査が実施されました。その結果、常陸下館藩石川家屋敷跡遺跡が残存していたことが明らかとなり、港区の遺跡として周知されました。

この発掘調査では、大半は近世（江戸時代）の遺構や遺物で、武家屋敷跡の遺構や遺物が多く発掘されました。またこれまで調査研究が乏しい青山上水と目される遺構も発見されています。また中世以前（縄文時代）の遺構や遺物、第二次世界大戦頃の焼土や被熱した陶磁器類も発見されており、六本木地区の歴史を考古学の面から綴る上で貴重な情報が得られました。

調査主体	六本木三丁目東地区 市街地再開発組合
調査期間	平成23年2月～平成27年3月
発掘調査期間	平成23年2月～平成25年11月 (3回に分けて実施)
調査面積	約1,605㎡
主な遺構	建物基礎、溝状遺構 土杭、地下室 上水、井戸 など 計1,405基
遺物	約58,948点 (約2,903kg)



■主な遺構（一部）



木樋跡



地下室跡

■主な遺物（一部）



江戸時代の陶器類



江戸時代の陶器類

図表2.4-11 地域資源の活用状況（なだれ坂）

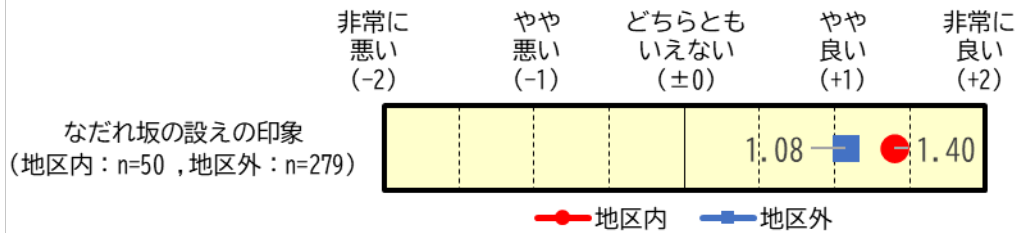
地区内には、地域資源として「なだれ坂」の名称で親しまれている坂道があり、本事業でなだれ坂の両側に歩道が整備され、歩道状空地と共に歩きやすい環境が整えられています。

また、なだれ坂の景観形成の方針を「土地の起伏を活かした散策できる空間」として、なだれ坂に面した緑化空間を出来る限り自然な勾配で計画することや、四季の彩りが感じられる花木類を織り交ぜた植栽計画を行うなど、本地区の歴史性のある空間を継承するための取組みがなされています。

さらに、擁壁の高さによる圧迫感の軽減のため、擁壁を出来るだけセットバックし、高木・低・灌木で覆うことや、緑化部分全体に自然な勾配をつけるなどの配慮がなされています。

アンケートでも、地区内外ともなだれ坂の設えの印象は良好です。

○なだれ坂の設えの印象

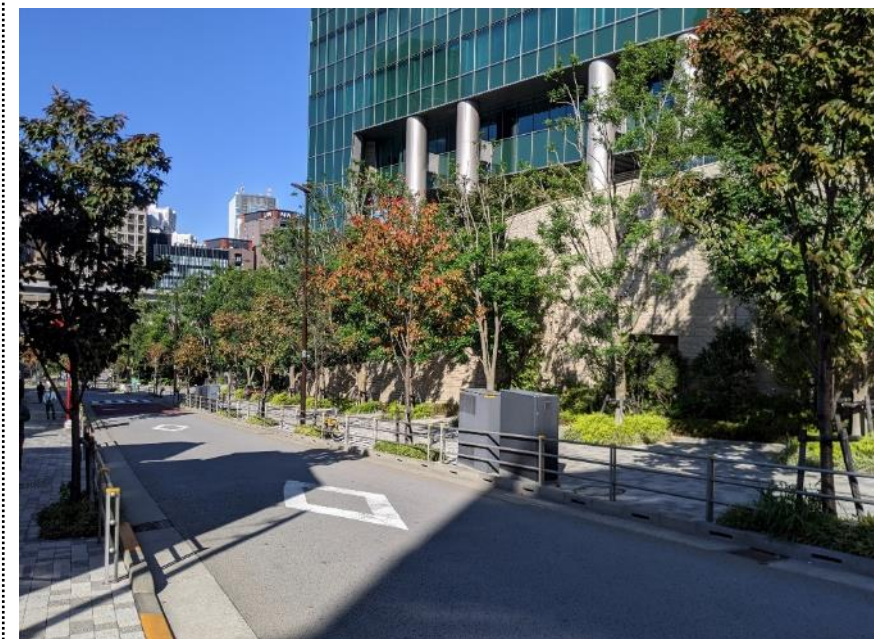


なだれ坂
流垂・奈太礼・長垂などと書いた。土崩れがあったためか。幸国（寺）坂、市兵衛坂の別名もあった。（区が設置した標識より）

【従前】



【従後】



出典：常陸下館藩石川家屋敷跡遺跡発掘調査報告書
港区内近代都市江戸関連遺跡発掘調査報告
(六本木三丁目東地区市街地再開発組合)

2. 5) 創意工夫・独創性

提案① 駅街一体の街づくりの推進

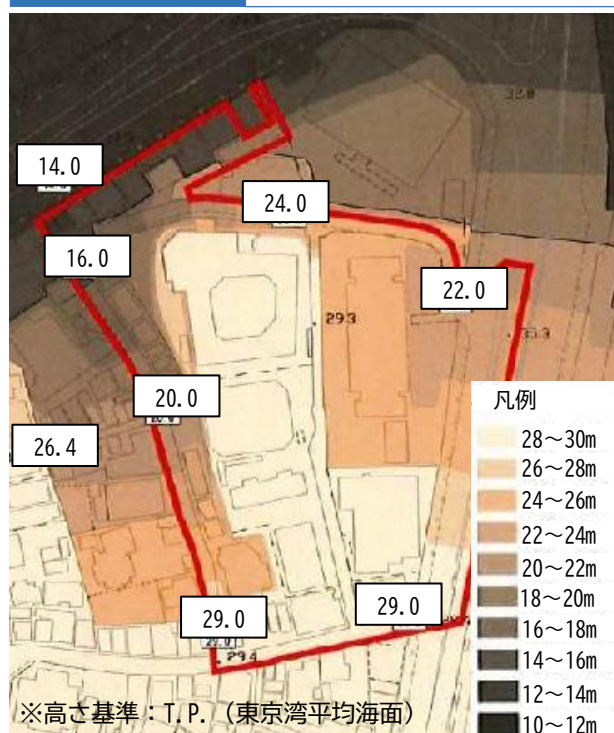
【従前の課題】

- 計画地は台地部分と谷地部分に位置しており、計画地内で最大約16mの高低差があります。(図表2.5-1)
- そのため、西側市街地からの六本木一丁目駅利用者は、大きな高低差を上り下りするか、大きく迂回する必要がありました。加えて、北側市街地からの駅利用者は、六本木通りを横断するか、バリアフリーでない今井町地下歩行者通路を経由する必要がありました。(図表2.5-2)
- また、六本木一丁目駅には西口改札が無かったため、駅西側からの駅利用者は、反対側改札へ大きく迂回する必要がありました。(図2.5-2)

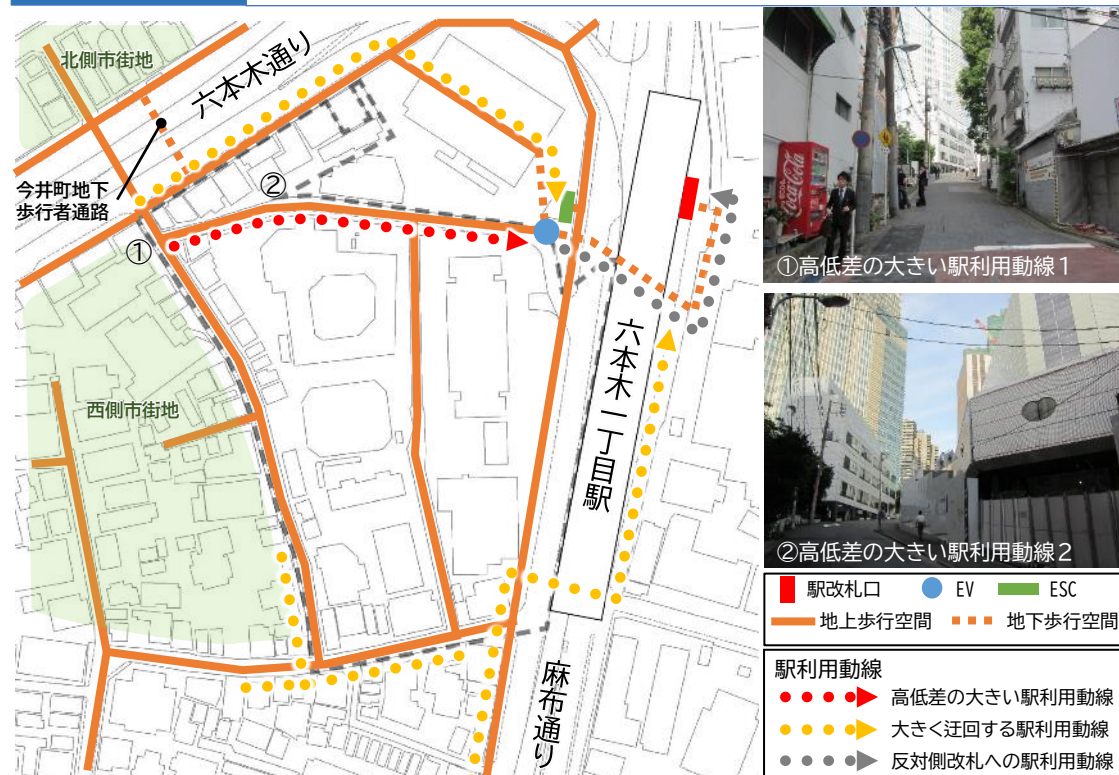
【取組内容】

- 本事業でバリアフリーの地下鉄連絡通路を整備したことで、西側市街地から利便性の高い駅利用動線が確保されました。加えて、今井町地下歩行者通路を改修整備し、EVを設けたことで、北側市街地からバリアフリーで駅へアクセスすることが可能になりました。また、事業で駅西口改札を新設したことで、駅西側からの駅利用者は反対側改札へ大きく迂回する必要がなくなり、駅利用の利便性が格段に向上しています。(図表2.5-3)
- 駅への経路だけでなく、歩行空間のネットワークを拡充したことで、駅周辺の回遊性を向上しています。(図表2.5-3)
- 上記整備により、駅西側の市街地が抱える課題を解決するとともに、駅を中心とした東西のバランスのとれた市街地が形成されたことで、駅街一体の街づくりが推進されました。(図表2.5-4)
- アンケート調査により、多くの方が新設した駅西口改札を利用しており、また、駅及び周辺市街地の回遊性に満足していることが確認できました。(参考)

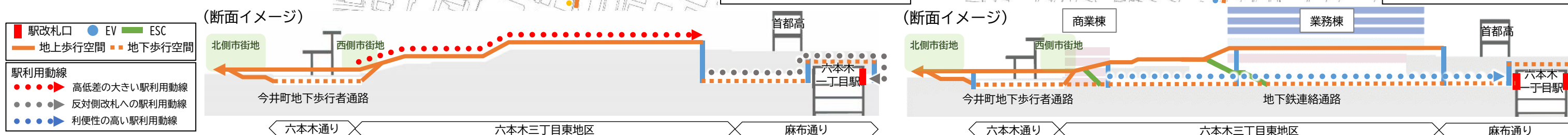
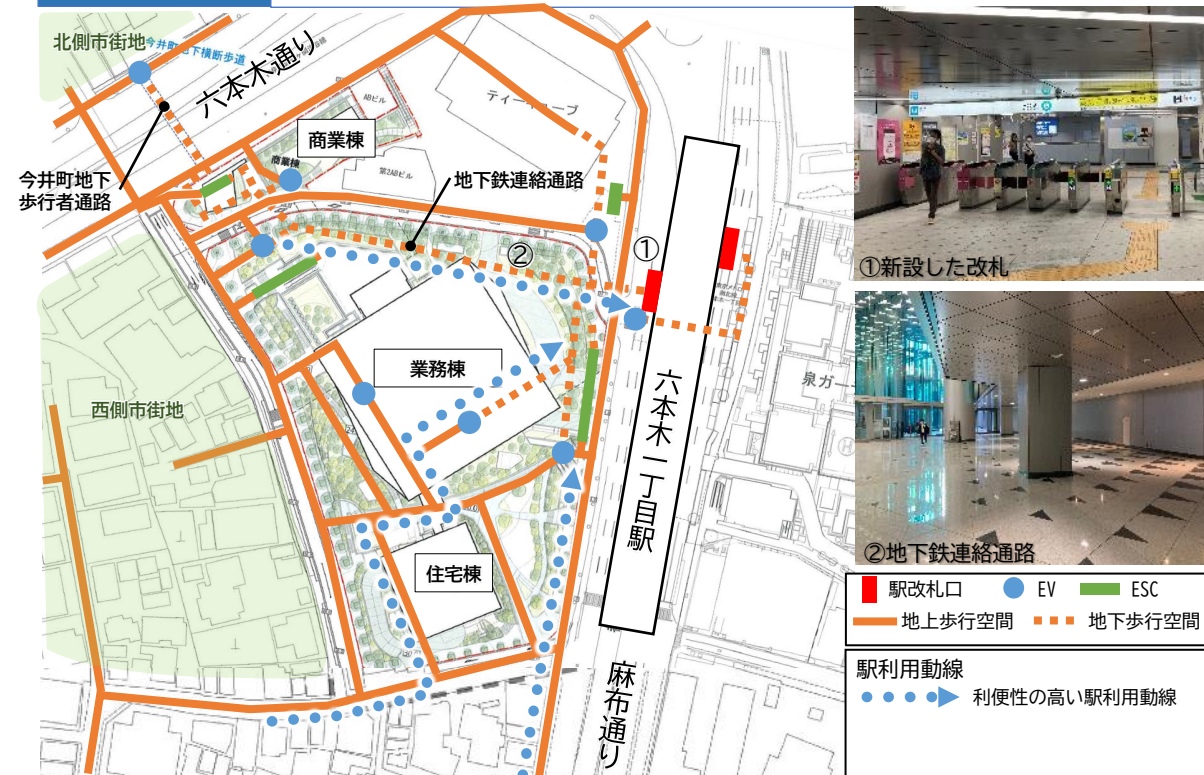
図表 2.5-1 計画地周辺の高低差



図表 2.5-2 従前の駅及び周辺市街地への動線



図表 2.5-3 従後の駅及び周辺市街地への動線

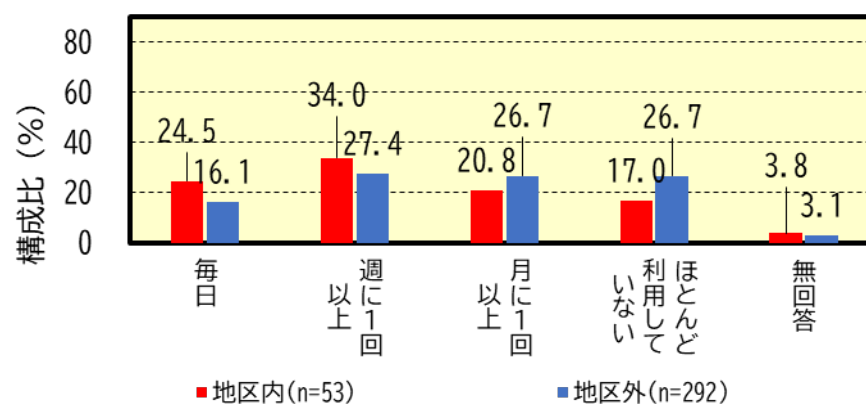


図表 2.5-4 従後の駅や周辺市街地へのアクセス

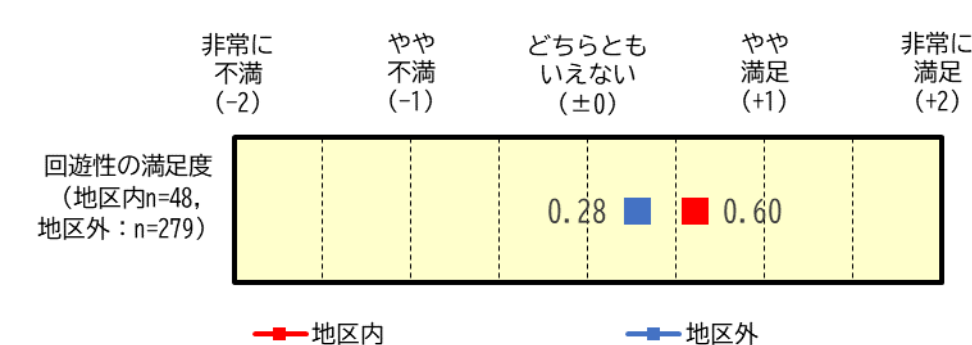


参考 アンケート調査結果

○六本木一丁目駅西口改札の利用頻度



○駅及び周辺市街地の回遊性の満足度

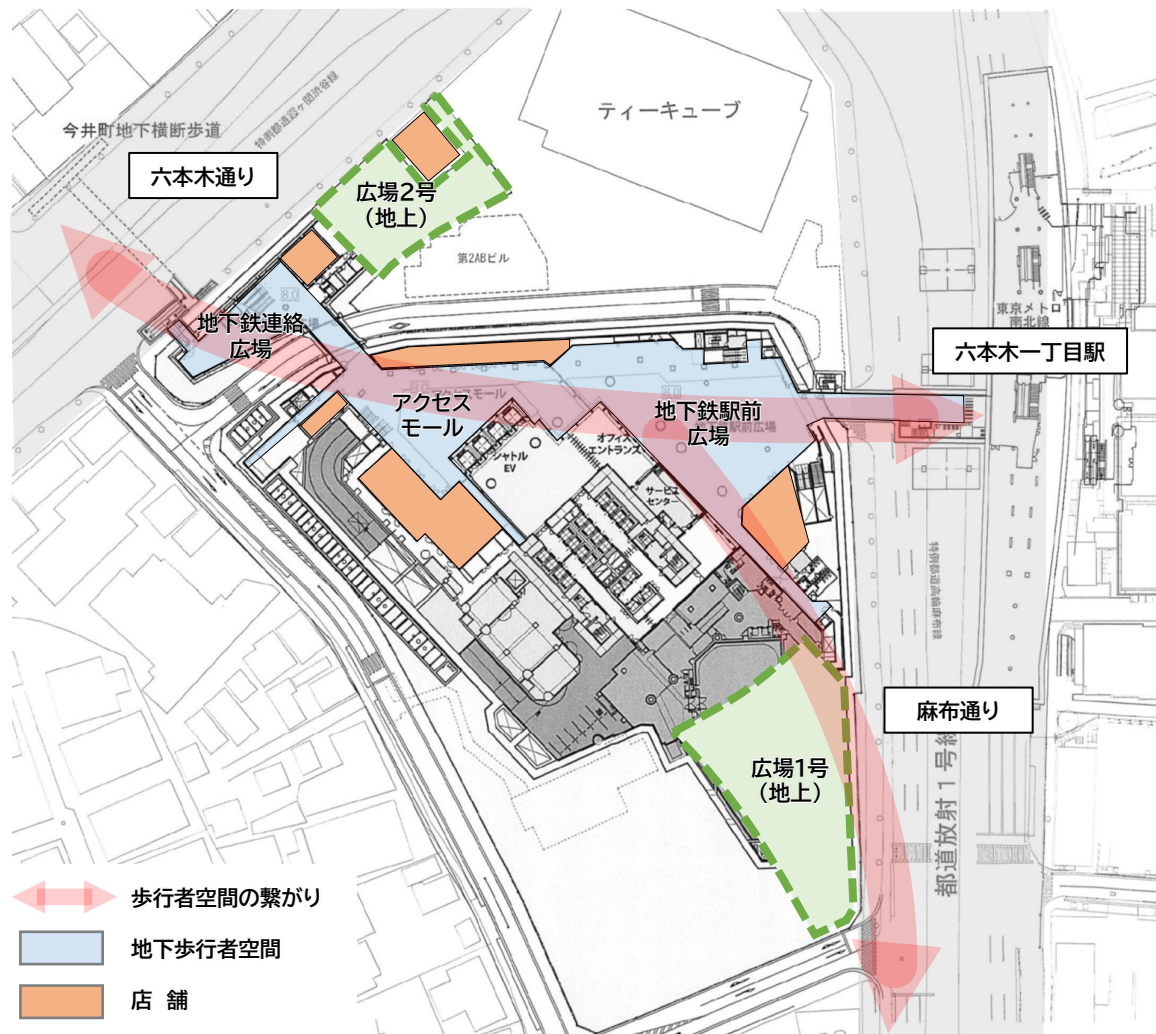


2. 5) 創意工夫・独創性

提案① 駅街一体の街づくりの推進

- ・本事業では、六本木一丁目駅西口改札前に地下鉄駅前広場等を設けるとともに、駅・六本木通り・麻布通りを歩行者空間で繋げることで、駅前に求められるオープンスペースの軸を形成しています。(図表2.5-5)
- ・店舗に面して各広場やアクセスモールが設けられていることで、賑わいのある空間形成が図られています。(図表2.5-5)
- ・また、地下鉄駅前広場及び広場1号では、当地区内に本社を置く株式会社テレビ東京と連携してイベントを開催するなど、駅前の賑わい形成に取り組んでいます。(図表2.5-6)
- ・なお、当地区のイベントは、当地区と駅東側の泉ガーデンタワー等を含めた約6haの大街区「IZUMI GARDEN」として一体で管理、運営されており、駅を中心とした賑わい形成や、街の価値向上が図られています。(図表2.5-7)
- ・アンケート調査により、地区内外の約4割の方が、オープンスペースで行われたイベントに満足していることが確認できました。

図表 2.5-5 駅前の広場等のオープンスペース



図表 2.5-6 賑わい形成に寄与するイベントの実績

■ 泉ガーデン さくら祭り

IZUMI GARDENを桜で彩り、地域の賑わいを創出。和紙と光で造り上げる桜のオブジェを設置。テレビ東京とのコラボによるVR体験イベント等を実施。

■ ロクイチイルミネーションクリスマス

光と音のエンターテインメントショーと光るツリーにより、街区を訪れる人々を迎え入れるイベント。テレビ東京社員によるトークイベント等も開催。

■ IZUMI GARDEN 防火防災フェア

・地下鉄駅前広場でのパフォーマンスの様子

防災啓発のため、東京消防庁音楽隊等による演奏会等のパフォーマンスを実施。防災啓発のため、定期的実施。

・広場1号(地上)での高所救助演習の様子

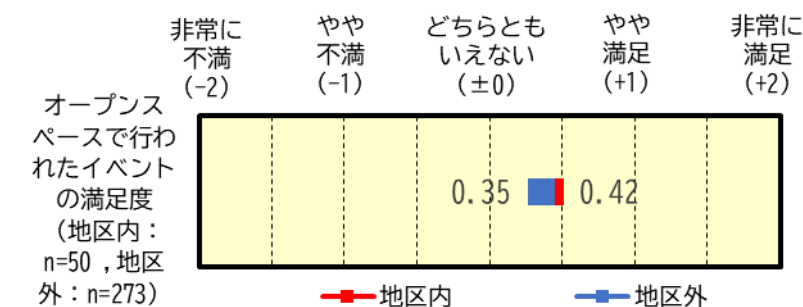
街区内だけではなく、周辺地区の居住者、就業者も対象にした防災の取組。防災体験会など、エンターテインメント性のあるイベントを実施。

■ イベントごとの開催実績

イベント名	開催実績
泉ガーデン さくら祭り	2017年～2020年(計4回)
ロクイチイルミネーションクリスマス	2017年～2020年(計3回)
IZUMI GARDEN 防火防災フェア	2017年～2019年(計3回) ※2020年はコロナ禍で中止
IZUMI GARDEN 夏祭り!	2017年(計1回)

参考 アンケート調査結果

○オープンスペースで行われたイベントの満足度



図表 2.5-7 駅を中心とした大街区における管理・運営



2. 5) 創意工夫・独創性

提案② 一般利用可能な駐輪場の整備

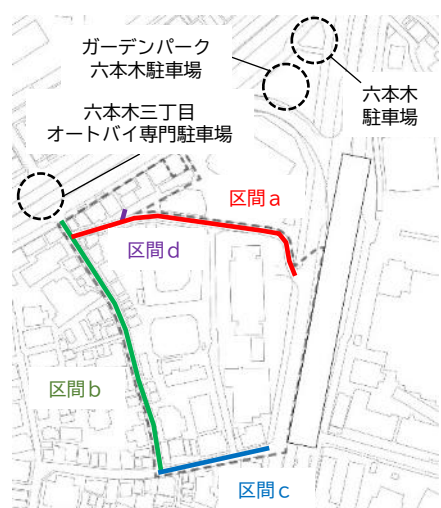
【従前の課題】

- ・計画地は六本木一丁目駅の直近に位置していることから、計画地内の道路には放置自転車・バイクなどが散見される状況にありました。(図表2.5-8、2.5-9)
- ・また、計画地周辺にはバイク駐車が3箇所あり平均稼働率が30%以上であったことから、バイク駐車の供給量はある程度満たされていましたが、駐輪場は不足している状況にありました。

【取組内容】

- ・放置自転車の解消に寄与するため、附置義務基準で定められている台数とは別に、一般利用可能な駐輪場を100台分整備しました。(図表2.5-10)
- ・月極区画の契約率は80%以上であることから、地域の駐輪場需要にysteているといえます。(図表2.5-10)
- ・駐輪場は24時間開放・管理されており、年4回の精算機メンテナンスを行っているなど適切な維持管理がなされています。(図表2.5-10)
- ・また、駐輪場の利便性を向上させるため、地上部に地下駐輪場への専用エレベーターを設置するとともに、駐輪場から地下鉄連絡通路を介して六本木一丁目駅へアクセスできる動線が整備されています。(図表2.5-10)
- ・アンケート調査により、約半数の方々が、一般利用可能な駐輪場の整備を評価していることが確認できました。(参考)

図表 2.5-8 従前の放置自転車等の状況



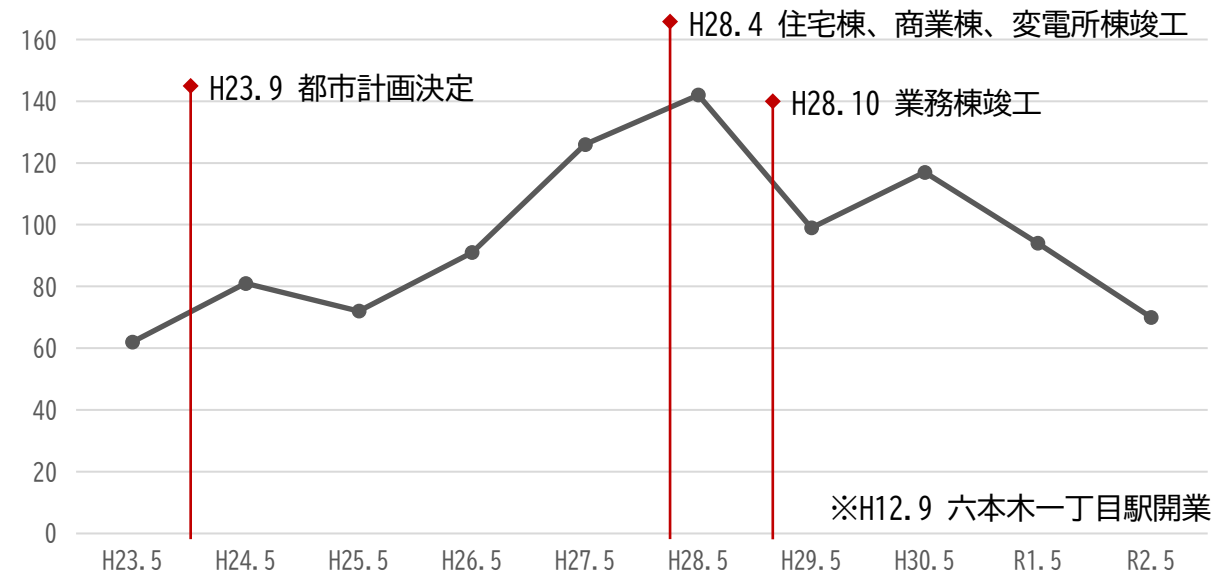
	バイク	自転車	合計
区間 a	11台	2台	13台
区間 b	3台	70台	73台
区間 c	3台	2台	5台
区間 d	7台	0台	7台
合計	24台	74台	98台
比率	24%	76%	100%

出典：港区『六本木交差点南側周辺の街づくりの方向性 作成支援業務報告書（平成23年3月）』

図表 2.5-9 従前の放置自転車等の数の推移

六本木一丁目駅周辺 放置自転車等の数の推移 (台)

		H23.5	H24.5	H25.5	H26.5	H27.5	H28.5	H29.5	H30.5	R1.5	R2.5
六本木一丁目駅	自転車	61	80	70	90	122	140	97	109	92	70
	バイク	1	1	2	1	4	2	2	8	2	0
	計	62	81	72	91	126	142	99	117	94	70

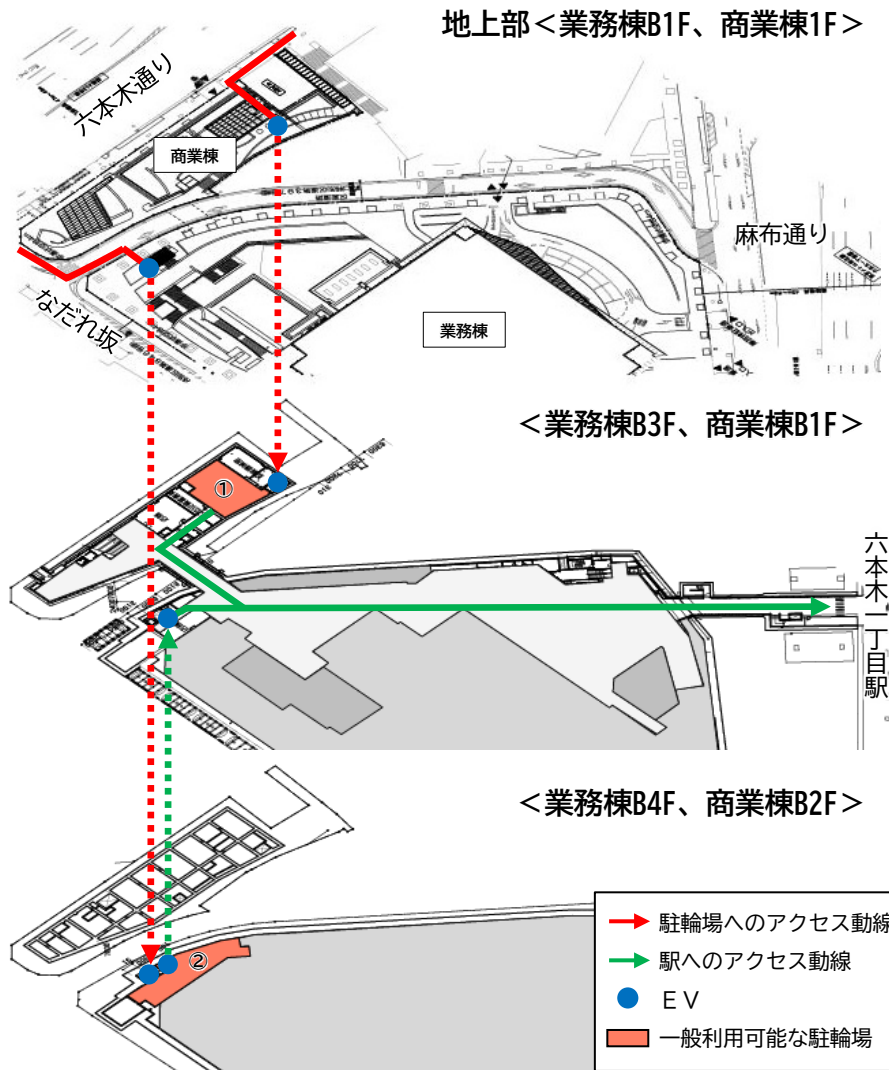


出典：港区街づくり支援部事業概要『港区の街づくり』

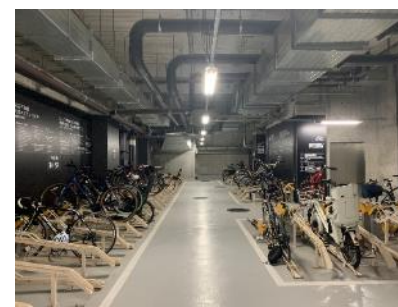
図表 2.5-10 一般利用可能な駐輪場の整備概要

場所	駐輪台数	利用料金	利用状況 (稼働率、契約率)	管理体制	整備区分
① 商業棟地下部分 (B3F)	計	136台			地域貢献台数：65台 附置義務台数：70台 その他：1台
	月極	104台	2,000円/月	80%	
	時間貸し	32台	100円/5h(以後200円/2h)	20%	
② 業務棟北側地下部分 (B4F)	計	127台			地域貢献台数：35台 附置義務台数：90台 その他：2台
	月極	113台	2,000円/月	95%	
	時間貸し	14台	100円/5h(以後200円/2h)	50%	

(一般利用可能な駐輪場の位置及びアクセス動線)



一般利用可能な駐輪場

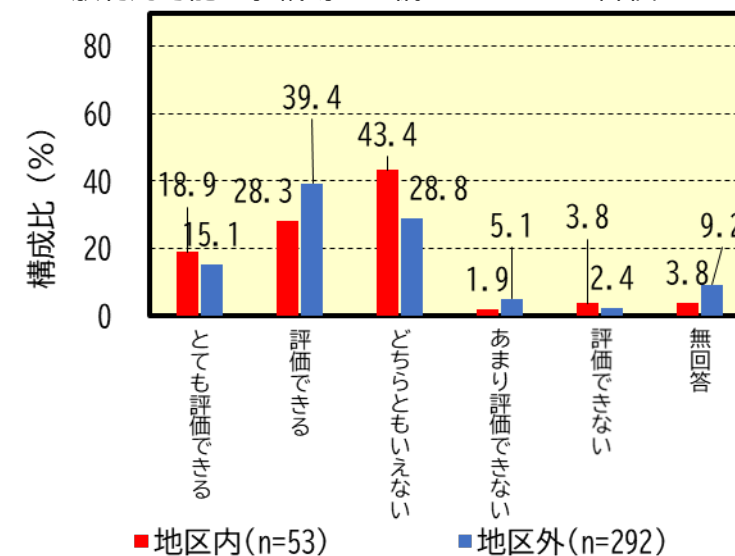


一般利用可能な駐輪場専用エレベーター



参考 アンケート調査結果

○一般利用可能な駐輪場を整備したことへの評価



3. 費用対効果

- 試算時より、商業施設と事務所の面積が増加したことにより広域の便益が増加しました。
- 施設面積が増加したことにより工事費が増加しましたが、事後評価時における費用便益比は「3.56」であり、十分に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】

本地区における費用対効果の評価の主な基礎要因（施設整備計画、建設期間、事業費）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）。
当初試算時と比べ、事業清算時には、商業（店舗）と業務（事務所）の面積が増加し、施設延床面積が増加しました。施設面積が増加したことにより工事費が増加しています。

【事業効率性（費用便益比）】

本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）により把握し、事業効率性について分析しました（図表3-3）。
六本木三丁目東地区では、費用便益比が事後評価時点で「3.56」となっており、十分に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3-1 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)	事後評価 (事業清算時)	変化とその要因
①施設整備計画			
敷地面積 (㎡)	19,220㎡	19,220㎡	-
主な施設面積			
商業（店舗等）	6,658㎡	10,799㎡	
業務（事務所）	134,250㎡	139,985㎡	
住宅	24,230㎡	24,119㎡	
駐車場	18,380㎡	17,254㎡	
その他	15,721㎡	17,506㎡	
施設延床面積	199,239㎡	209,664㎡	
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24年 3月 至：令和 2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25年 5月 至：平成28年10月	

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（資金計画、事業費）

収入金 (単位：百万円)			支出金 (単位：百万円)		
項目	事前評価 (当初試算時)	事後評価 (事業清算時)	項目	事前評価 (当初試算時)	事後評価 (事業清算時)
補助金① (うち区費)	-	3,782 (1,923)	調査設計計画費	3,806	3,470
補助金②		3,520	土地整備費	3,332	1,965
参加組合員 負担金		116,258	補償費	12,866	17,336
保留床処分金		302	工事費	76,506	102,673
その他		2,836	営繕費	-	-
				借入金利子	-
			事務費	5,900	857
合計		126,698	合計	102,410	126,698

補助金①：一般会計補助金（国費50%補助+区費50%補助）
補助金②：防災・省エネまちづくり緊急促進事業補助金（国費100%補助）

参考 市街地再開発事業の費用便益分析のイメージ

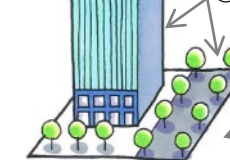
(1) 費用の算定 (①+②+③+④)

① 用地費 (土地+建物)



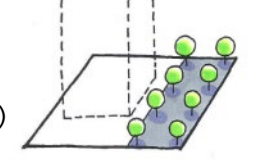
【事業着手】

②施設整備費



【事業完了・供用開始】

④解体撤去



【供用終了後】

③維持管理費
(事業あり-事業なし)

(2) 便益の算定 (A+B+C)

周辺エリア

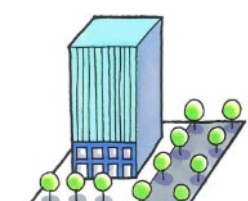


【事業なし】

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



A・B・Cの「事業あり」-「事業なし」

【事業あり】


図表3-3 六本木三丁目東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1,731億円	約1,760億円	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5,719億円	約6,268億円	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)	3.30	3.56	-

※事業清算時：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）より分析

事後評価の考察

総合評価	 【 優良 】
六本木三丁目東地区第一種市街地再開発事業	

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	6P~10P	★★☆	
			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）	11P~14P	★★★	
			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	15P	★★★
				施設管理運営状態		
		住宅整備	住宅整備水準	★★★		
	公開空地整備		公開空地の整備状況	16P~25P	★★☆	
			住民等の満足度			
			住民等の利用目的・頻度			
4) 調和性・活力	地域創造		周辺景観との調和	26P~28P	★★☆	
			地域のシンボル性			
			地域の活性化の取組状況			
	歴史・文化	地域資源の活用状況	29P	★★☆		
5) 創意工夫・独創性			駅街一体の街づくりの推進	30P~31P	★★☆	
			一般利用可能な駐輪場の整備	32P		
費用対効果				33P	3.56	

考察

六本木一丁目駅の開設時には、駅の東側の「駅街一体の街づくり」が整備されましたが、今回、六本木三丁目東地区市街地再開発事業により、駅の西口改札が新設されたことで、駅前全体の「駅街一体の街づくり」が実現しました。当地区は地上と地下鉄駅改札との高低差が最大約20mありますが、当事業で、地下を中心とした歩行者ネットワークにより周辺市街地と駅改札とが繋がるよう整備され、周辺市街地から駅へ向かう動線は迂回や上り下りが必要なルートのみという課題は解消されました。また、地下の通路や広場と地上の広場や歩行者空間はバリアフリーで接続して回遊性を向上し、イベントの開催等により賑わいの形成にも寄与しています。

道路や地上の広場は、近隣の方の利用頻度が比較的低いことがわかりましたが、広域での通過交通の処理を可能とする道路の整備や、幹線道路沿いの交通量の多いゾーンでの環境改善に寄与する広場が整備されたことは評価できます。

災害時の対応として、施設内に帰宅困難者を一時受入れる体制が整備されたことや、広場を地域の避難等に利用できるよう整備したことなどから、駅前の防災拠点としての役割を担っていることが確認できました。

住宅棟は、低層部に、管理上の工夫により従前居住者の生活再建に配慮した住宅を配置し、高層部は高質な賃貸住宅として整備されており、居住者の満足度も高いことが確認されました。

地区全体で、特に道路に面して積極的な緑化が図られ、周辺市街地への環境の向上に寄与しています。また、放置自転車の改善に寄与するため、一般利用可能な駐輪場を整備し、評価も比較的高いことが確認できました。

以上のように当事業は、駅街一体街づくりの取組があり、駅を中心とした周辺市街地との連続性にも配慮し、将来に向けて周辺市街地と街を繋げていくことが期待できる開発となっているとともに、地区の高低差や広域交通にかかる課題の解消など、様々な取り組みをしていることから、当事業は「優良な事業」として評価できます。

各評価項目の評価	
都市基盤整備	
事後評価	
★★☆	通過交通車両が多く流入していた道路を拡幅整備し、歩道状空地と一体になった歩道を新設することで、安全性・快適性・開放性の高い道路空間を確保しています。
考察	
<p>従前の区道845号線と区道846号線（なだれ坂）は、以前は歩道が狭く見通しが悪く、広域の通過交通が流れ込み、渋滞が発生するなど危険な環境でした。当事業により、道路を拡幅し、歩道状空地と一体的な歩道を整備することで、安全性・快適性・開放性の高い道路空間を確保しています。六本木通り及び麻布通りとの交差点部分に右折レーンが新設されたことにより、渋滞の解消に寄与しており、道路整備の満足度は高い傾向にありました。</p> <p>なお、地区幹線道路1号・2号の車道と、区画道路の車道と歩行者空間は、利用頻度が低い傾向にありましたが、地区幹線道路1号・2号の車道については、広域の通過交通の処理と混雑緩和を目的に整備されているため、地区周辺の方々の利用頻度が低い傾向になっています。また、区画道路は、事業区域外の施設の車の動線として必要な道路であるとともに、高低差があることから、歩行者の多くはバリアフリーで駅にアクセスしやすい地下の歩行者空間を選択していると考えられます。</p> <p>以上のことから、広域的な交通ネットワークへの寄与や、サービス動線として機能する道路整備が周辺環境に配慮されていると認められるため、優良な事業であると評価できます。</p>	

都市防災	
事後評価	
★★★	耐火建築物の整備や道路拡幅により、都市防災性能の向上に寄与しています。帰宅困難者のための一時受入れ場所や、非常時に腰を下ろしたり状況把握等で数時間滞留できる一時避難用スペースなどを整備し、その使用について港区と協定を締結しています。また、防火防災フェアや防災訓練を実施するなど、地区内外の防災意識の向上に取り組んでいます。
考察	
<p>当地区は、耐火建築物を整備することで、地区内の不燃化及び周辺の不燃領域率を向上させ、道路拡幅により災害時の活動有効空間不足率が改善されました。災害時の対応としては、帰宅困難者対策として、帰宅困難者の一時受入れ、食料等の備蓄物資の提供を行います。また、広場1号は、帰宅困難者や地域住民の一時的な避難用スペースとして利用し、隣接する歩道状空地に仮設トイレを設置します。これらについては、港区と協定を結んでいます。これらの他にも、防火防災フェア等の防災意識の向上に寄与するイベントの実施や、制振構造と免震構造のハイブリット構造の採用等の取り組みを行っております。以上のことから、都市防災の観点において最良な事業であると評価できます。</p>	

居住性・快適性／事業継続性	
事後評価	
★★★	建物全体の管理業務は民間事業者へ委託されており、適切な管理運営体制が整っています。また、生活の継続が図れるような工夫がみられます。各施設の入居率は、90%を超えており良好です。
考察	
<p>地区全体の共用部を管理する団地全体の管理組合の他、業務棟、商業棟、住宅棟の各棟に管理組合を設置し、各棟のニーズに応じたきめ細やかな管理運営体制が整っており、管理運営のための管理規約、長期修繕計画等が定められていることも確認できました。また、住宅棟には、クリーニングの受付やタクシーの手配等を行うコンシェルジュサービスを設けていますが、管理費区分を分けるために対象を6階以上にするなど、生活の継続が図られるような工夫をしています。さらに、住宅、業務、商業の稼働率が90%を超えていることから、居住性・快適性に関しては、最良な事業であると評価できます。</p>	

居住性・快適性／住宅整備	
事後評価	
★★★★	当事業では良質な住宅を整備し、それぞれの住戸の面積は、第4次港区住宅基本計画（平成31年3月）で定める居住面積水準を概ね満たしていることが確認できました。
考 察	
<p>本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を概ね満たしており、ゆとりある居住空間となっており、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95%と良好です。</p> <p>また、従前居住者住宅の他、高齢者等配慮対策住宅を設け、多様な世帯が住み続けられる住まいづくりに取り組んでいることから住宅整備の観点において、最良な事業であると評価できます。</p>	

居住性・快適性／公開空地整備	
事後評価	
★★★☆☆	歩道と一体になった歩道状空地や、駅に直結する地下鉄連絡通路、広場を整備し、多くの緑を設けて空間的なゆとりを確保することで、安全性・快適性・回遊性の高い歩行者空間を形成しています。
考 察	
<p>従前は、道路沿いに小規模敷地が密集しており、空間的なゆとりや開放的な空間が十分にありませんでしたが、歩道と一体的な歩道状空地や広場1号・2号を整備し、そこに多くの緑を配することで、安全性・快適性・開放性の高い地上の歩行者空間が形成されました。また、地下鉄駅と直結するバリアフリーの地下鉄連絡通路、地下鉄駅前広場及び地下鉄連絡広場を整備したことで、駅前に求められる滞留・集散空間や利便性の高い歩行者空間を確保しています。</p> <p>アンケート調査の結果、地上の歩道状空地や広場の整備満足度は比較的高い傾向にありますが、利用頻度は、特に広場2号は認知していない方もおり、あまり利用がされていないことが分かりました。一方、地下の公開空地は利用頻度、満足度ともに比較的高い傾向にあります。</p> <p>なお、これらの公開空地は、区との維持管理協定に基づき適正に維持管理がなされているとともに、公開空地の位置を示す掲示板は、区域内の見やすい場所に設置されています。</p> <p>以上より、地区計画の整備方針である「地域の利便性と歩行者の回遊性の向上」や「安全で快適な歩行者空間の確保」を実現しているため、公開空地整備の観点において、優良な事業であると評価できます。</p>	

調和性・活力／地域創造	
事後評価	
★★★☆☆	<p>景観に関する取組みについては、港区景観計画に則った計画となっており、全般的に好意的な印象が得られています。</p> <p>地域活動については、町会や防火防災フェア、さくらまつり等のイベントなど、地域の活性化につながる取組みを行っていることが確認できました。</p>
考 察	
<p>積極的な緑化の推進など、港区景観計画に則った計画となっており、アンケートの評価指標も全体的に好意的な印象が得られていると評価できますが、いずれも地区外より地区内からの評価が高い傾向にありました。近景においては、「敷地に対するゆとりの印象」や「なだれ坂の設えの印象」に対して高い評価が得られました。「夜間照明の印象」や「オープンスペースの設えの印象」についてはやや評価が低くなっています。遠景・中景においては、建物形状について、地区内の満足度は高い傾向でしたが、地区外の方からの「建物が高すぎる」や「空が見えなくなった」等の意見もありました。</p> <p>地域活動については、地区独自の自治会組織はありませんが、町会活動への参加や防火防災フェア、さくらまつり等のイベントなど、地域の活性化につながる取組みを行っていることが確認できました。</p> <p>以上のことから、地域創造の観点において、優良な事業であると評価できます。</p>	

調和性・活力／歴史・文化	
事後評価	
★★★☆☆	当地区では、文化財保護法及び港区埋蔵文化財取扱要綱を遵守し、市街地再開発事業の事前の調査として埋蔵文化財調査が実施されました。また、江戸時代から存在する「なだれ坂」について、自然な地形や勾配に配慮して街路景観を整えることで、散策できる歩行者空間として整備しました。
考 察	
<p>埋蔵文化財調査の結果、常陸下館藩石川家屋敷跡遺跡が残存していたことが明らかとなり、港区の遺跡として周知されました。この発掘調査では、大半は近世（江戸時代）の遺構や遺物で、武家屋敷跡の遺構や遺物が多く発掘されました。中世以前（縄文時代）の遺構や遺物、第二次世界大戦頃の焼土や被熱した陶磁器類も発見されており、六本木地区の歴史を考古学の面から綴る上で貴重な情報が得られました。</p> <p>また、江戸時代から存在する「なだれ坂」は、「土地の起伏を活かした散策できる空間」とする方針のもと、できる限り自然の地形を残し、擁壁は高さによる圧迫感を軽減するためにセットバックし、多様な植栽をがけ面に配置し緑豊かな歩行者空間を整備しました。</p> <p>発掘調査の実施のほか、歴史性のある「なだれ坂」の地形や環境に配慮した整備が計画的に行われたことから、優良な事業であると評価できます。</p>	

創意工夫・独創性	
事後評価	
★★★☆☆	「駅街一体の街づくりの推進」と「一般利用可能な駐輪場の整備」の2つの提案がありました。
考 察	
<p>六本木一丁目駅の開設時の再開発により、駅の東側の「駅街一体の街づくり」が整備されましたが、今回、当事業で駅の西口改札が新設されたことにより、駅前全体の「駅街一体の街づくり」を完成させました。当地区は地上と地下通路の高低差が最大約20mあり、従前は、西側市街地から六本木一丁目駅を利用する方は、高低差のある道を上り下りするか、大きく迂回する必要がありましたが、地下鉄連絡通路を整備し、今井町地下歩行者通路を改修したことで、バリアフリーで駅に直結する地下歩行者ネットワークが確保されました。さらに、地上の歩行者空間とはエレベーターやエスカレーターで接続し、後背地の住宅市街地へも繋がることで、駅周辺の回遊性が向上しています。また、地下鉄駅と六本木通り、麻布通りを地下通路や地上と地下の広場で結ぶ軸線上では、イベントを開催するなど、駅前の賑わい形成に寄与しています。</p> <p>また、放置自転車等の課題改善のため、当事業では、一般利用可能な駐輪場を100台整備しています。駐輪場の利用状況は概ね良好であり、地域の駐輪場利用者の需要に応じているといえます。また、当駐輪場の配置は、六本木一丁目駅利用者の利便性を考慮し、駅に直結する地下鉄連絡通路に接続しており、地区内外の約5割の方が一般利用可能な駐輪場の整備を評価しています。</p> <p>以上2点の提案について、創意工夫・独創性があると認められるため、優良な事業であると評価できます。</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1,730億円	約1,760億円	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5,719億円	約6,268億円	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)	3.30	3.56	
考 察			
<p>事後評価時の費用便益比(B/C)は、「3.56」であり、十分に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>費用(C)については、工事費が事前評価と比べ増加しています。このことにより、当初想定していた費用より増加しています。</p> <p>便益(B)については、施設設計の精査により、商業施設や業務施設の床面積が増加しています。このことにより、事前評価と比べ便益が増加しています。</p>			