

再開発担当
街づくり推進担当

霞が関・虎ノ門地区地区計画の決定（原案）について

霞が関・虎ノ門地区の街づくりについて

1 計画地の位置・地区の概要

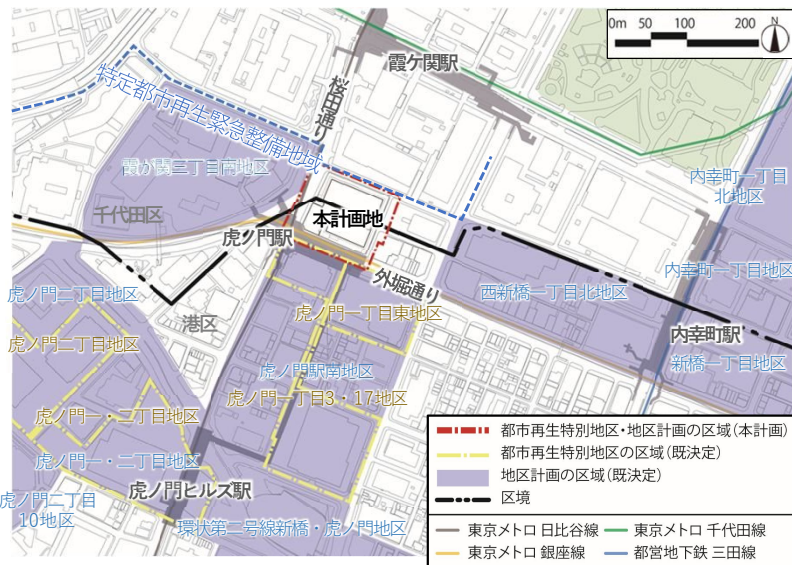
本地区は、外堀通りと桜田通りの交差点部に面するとともに、地下鉄虎ノ門駅に隣接しており、地下鉄内幸町駅や地下鉄霞ヶ関駅に近接した交通利便性が高い地区です。また、江戸城外濠跡に位置し、歴史性を有している地区でもあります。

都市再生緊急整備地域における地域整備方針では、虎ノ門駅周辺の交通結節機能の強化が示されています。また、港区まちづくりマスタープランでは、虎ノ門周辺を都市機能が集積する拠点に位置付け、地下鉄駅の改良、地下広場の整備、歩行者ネットワークの強化等により交通結節拠点を形成するとしています。

一方、地区内では、地下鉄虎ノ門駅出入口及び地上の歩行者空間における混雑、交通結節機能の不足等が課題となっています。

このような背景を踏まえ、本地区では、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、地下鉄虎ノ門駅とまちをつなぐ駅前広場や交通広場を整備し、駅を中心とした交通結節機能を強化するとともに、災害対応力の向上を図ります。さらに、街区再編により緑豊かで安全かつ快適な歩行者空間を整備することで魅力ある駅前空間を創出します。整備に当たっては、地区の歴史性や立地特性を生かした広場や緑地を整備し、緑豊かなうらおいのある都市空間を形成します。

■ 位置図



■ 配置図



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

2 これまでの主な経緯

平成31年1月（2019年1月）「虎ノ門・霞が関地区市街地再開発準備組合」設立
 令和5年9月（2023年9月）都市再生緊急整備地域の区域拡大

3 今後のスケジュール（予定）

令和8年度（2026年度）都市計画決定
 令和8年度（2026年度）計画建物（B地区）着工
 令和9年度（2027年度）組合設立認可
 令和13年度（2031年度）計画建物（A地区）着工
 令和18年度（2036年度）全体しゅん工

4 まちづくりの目標と取組方針

1 新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点を形成する都市基盤の整備

- (1) 駅まち一体の都市基盤整備による虎ノ門駅周辺のラストワンピースとなる交通結節機能の強化
- (2) 虎御門の歴史性を踏まえた、地域のシンボルとなる駅まち空間の形成
- (3) 外堀の歴史性を踏まえた、エリア間連携を強化する、緑豊かでウォークラブルなネットワーク形成

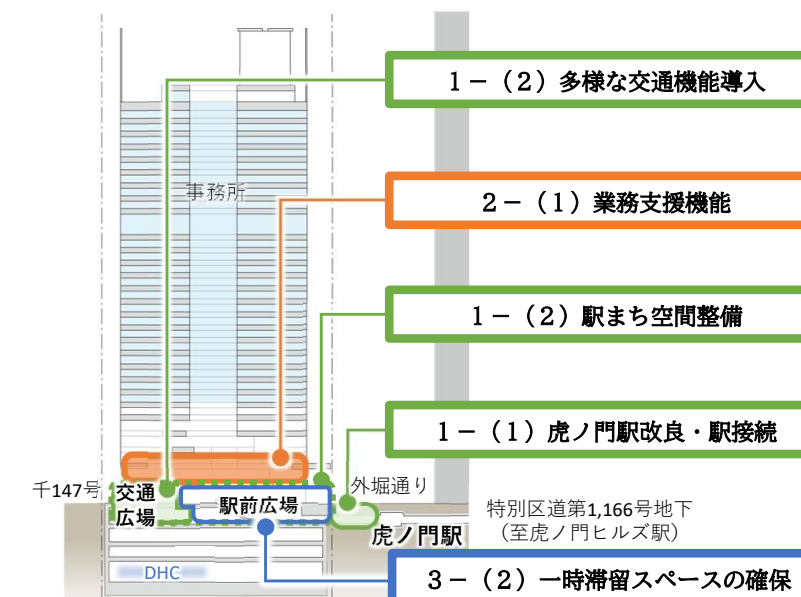
2 地域の個性を伸ばし、国際競争力向上に資する都市機能の導入

- (1) 国際規格や民間認証開発等のルール形成を支援し、新技術の社会実装等による国際競争力向上を実現する業務支援機能の整備
- (2) 既存ストック等の利活用により、エリアのイノベーション創出力を高めるスタートアップ向け居住・滞在機能及び交流機能の整備

3 環境への取組と防災機能強化

- (1) 環境負荷低減に向けた取組
- (2) 駅直近地区/緊急輸送道路沿道地区にふさわしい防災性の確保

5 整備イメージ



■ 将来イメージ



計画地南西側より

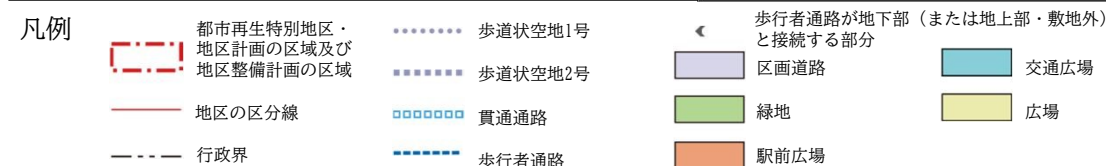
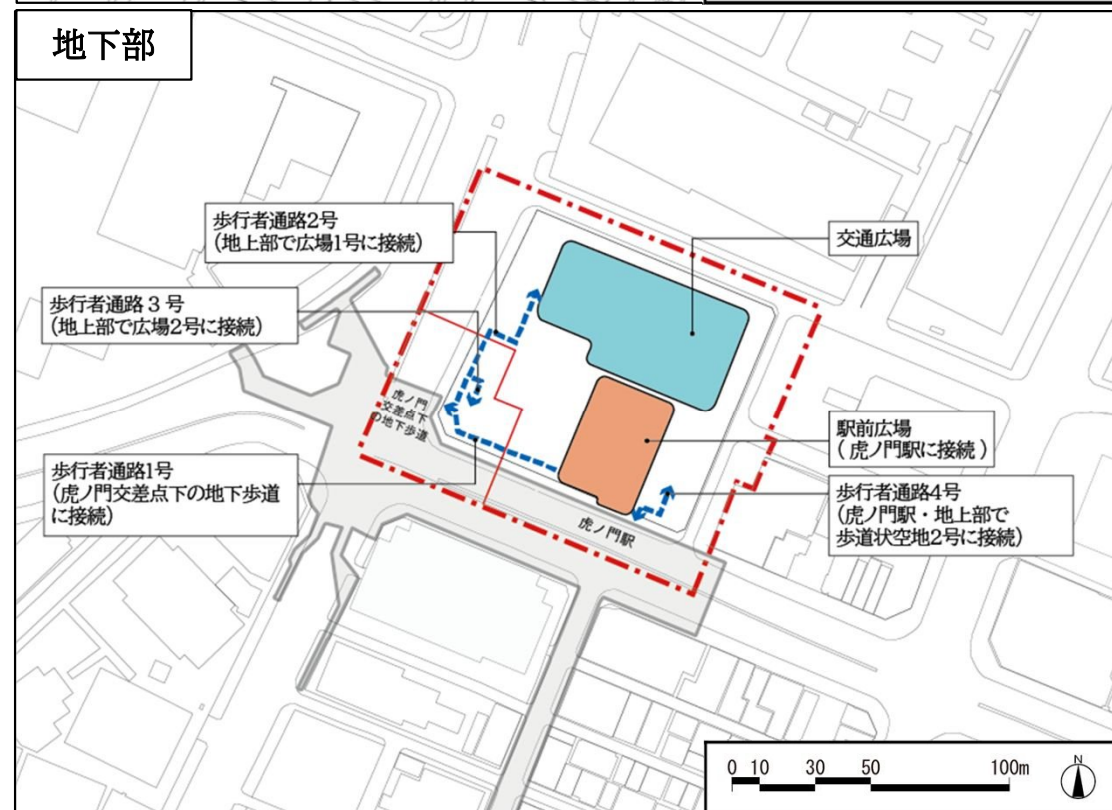
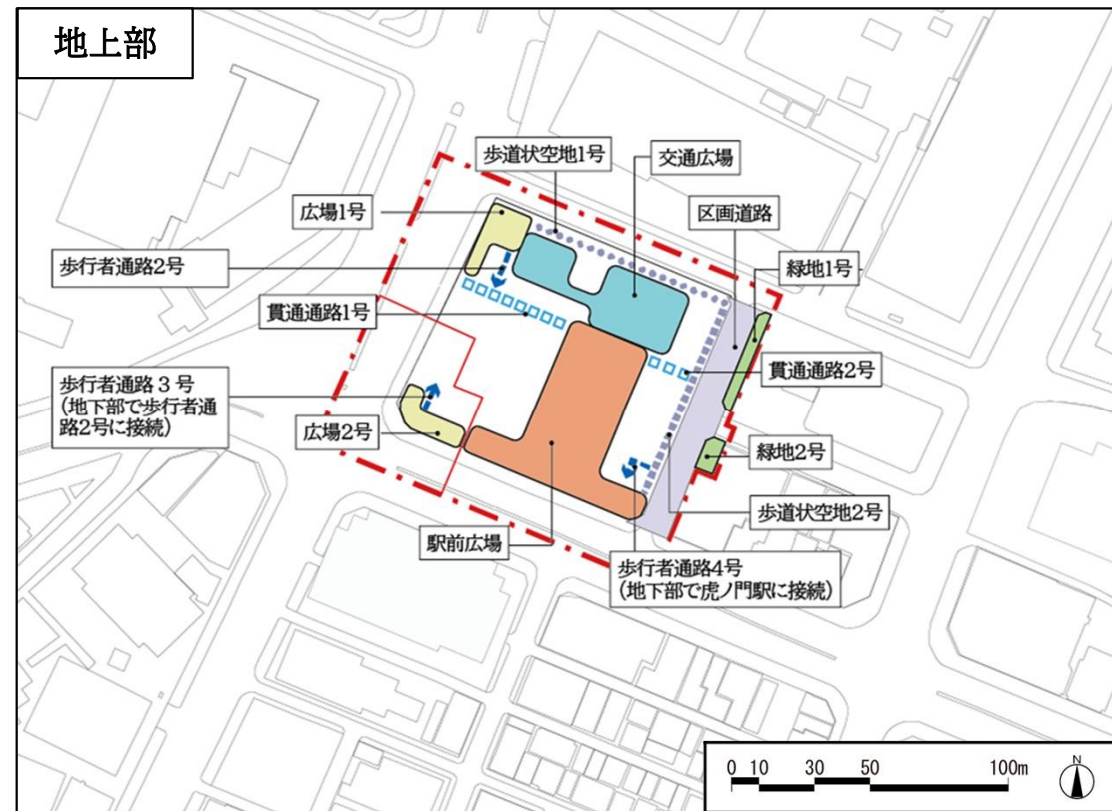
6 建築物の概要（予定）

	A地区	B地区
容積率の最高限度	1600%	1000%
敷地面積	約7,320㎡	約750㎡
延べ面積	約151,800㎡	約9,400㎡
主要用途	事務所、店舗等	事務所、店舗等
最高高さ	約179m	約60m
階数	地上28階、地下4階	地上12階、地下2階

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

霞が関・虎ノ門地区の街づくりについて

7 整備する公共施設等



種類	名称	規模	備考
道路	区画道路	幅員10.5m 延長約85m	新設
その他の公共空地	駅前広場	面積2,300㎡	新設 (地上約1,420㎡・地下約880㎡。ピロティ、昇降施設、階段を含む。)
	交通広場	面積1,400㎡	新設 (地上約350㎡・地下約1,050㎡。車両出入口、スロープを含む。)
	広場1号	面積200㎡	新設 (ピロティを含む。)
	広場2号	面積160㎡	新設 (ピロティを含む。)
	貫通路1号	幅員4.0m 延長約30m	新設
	貫通路2号	幅員4.0m 延長約5m	新設
	歩行者通路1号	幅員4.0m 延長約40m	新設 (地下。地下部で虎ノ門交差点下の地下歩道に接続する。)
	歩行者通路2号	幅員3.0m 延長約55m	新設 (地上、地下。昇降施設を含む。地上部で広場1号に接続する。)
	歩行者通路3号	幅員3.0m 延長約15m	新設 (地上、地下。昇降施設、階段を含む。地上部で広場2号、地下部で歩行者通路2号に接続する。)
	歩行者通路4号	幅員1.5m 延長約20m	新設 (地上、地下。昇降施設、階段を含む。地上部で歩道状空地2号、地下部で虎ノ門駅に接続する。)
	歩道状空地1号	幅員2.0m 延長約40m	新設 (ただし、交通広場の車両出入口は除く。)
	歩道状空地2号	幅員約3.5m 延長約55m	新設
	緑地1号	面積150㎡	新設
緑地2号	面積80㎡	新設	

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

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

霞が関・虎ノ門地区の街づくりについて

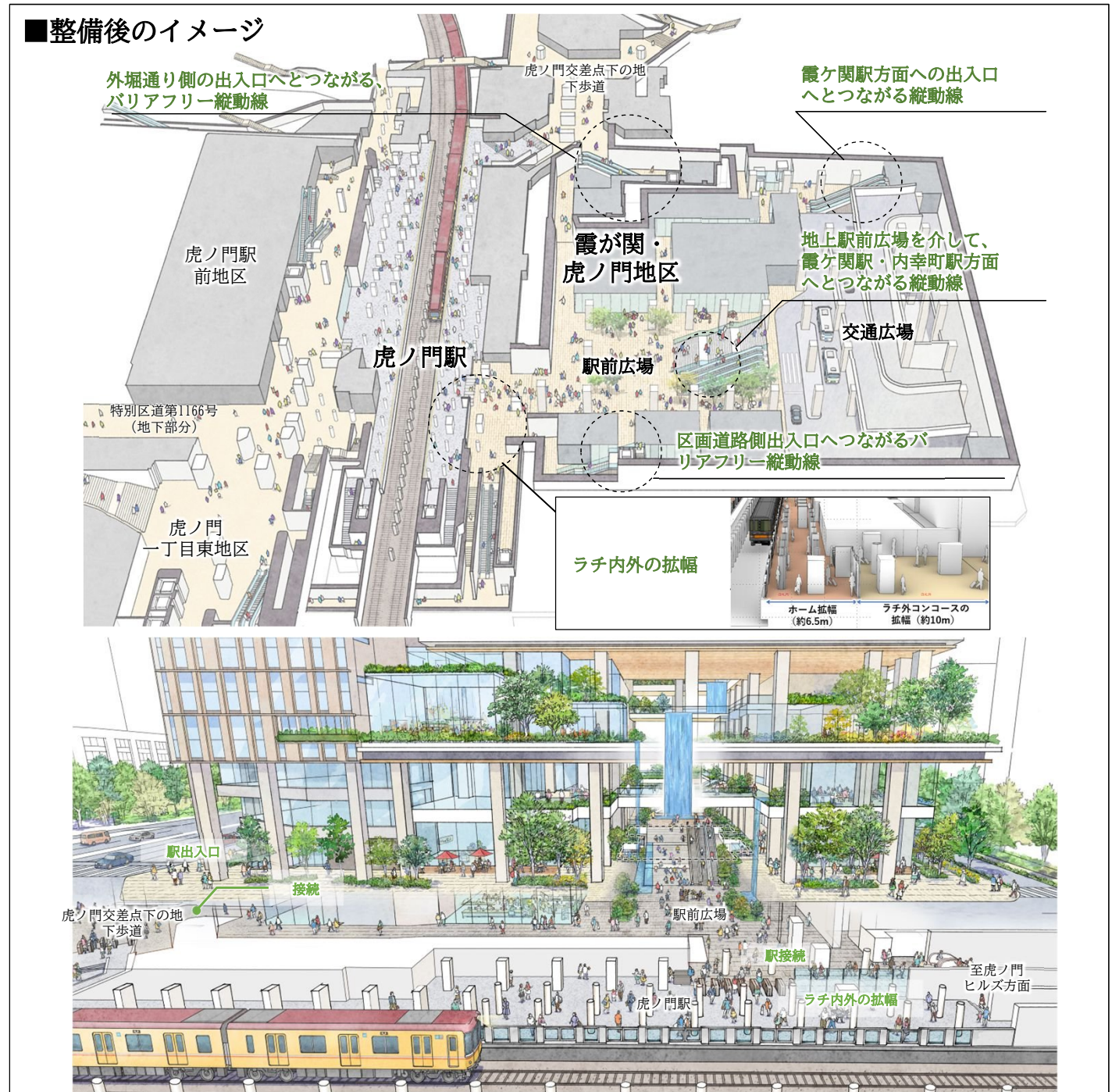
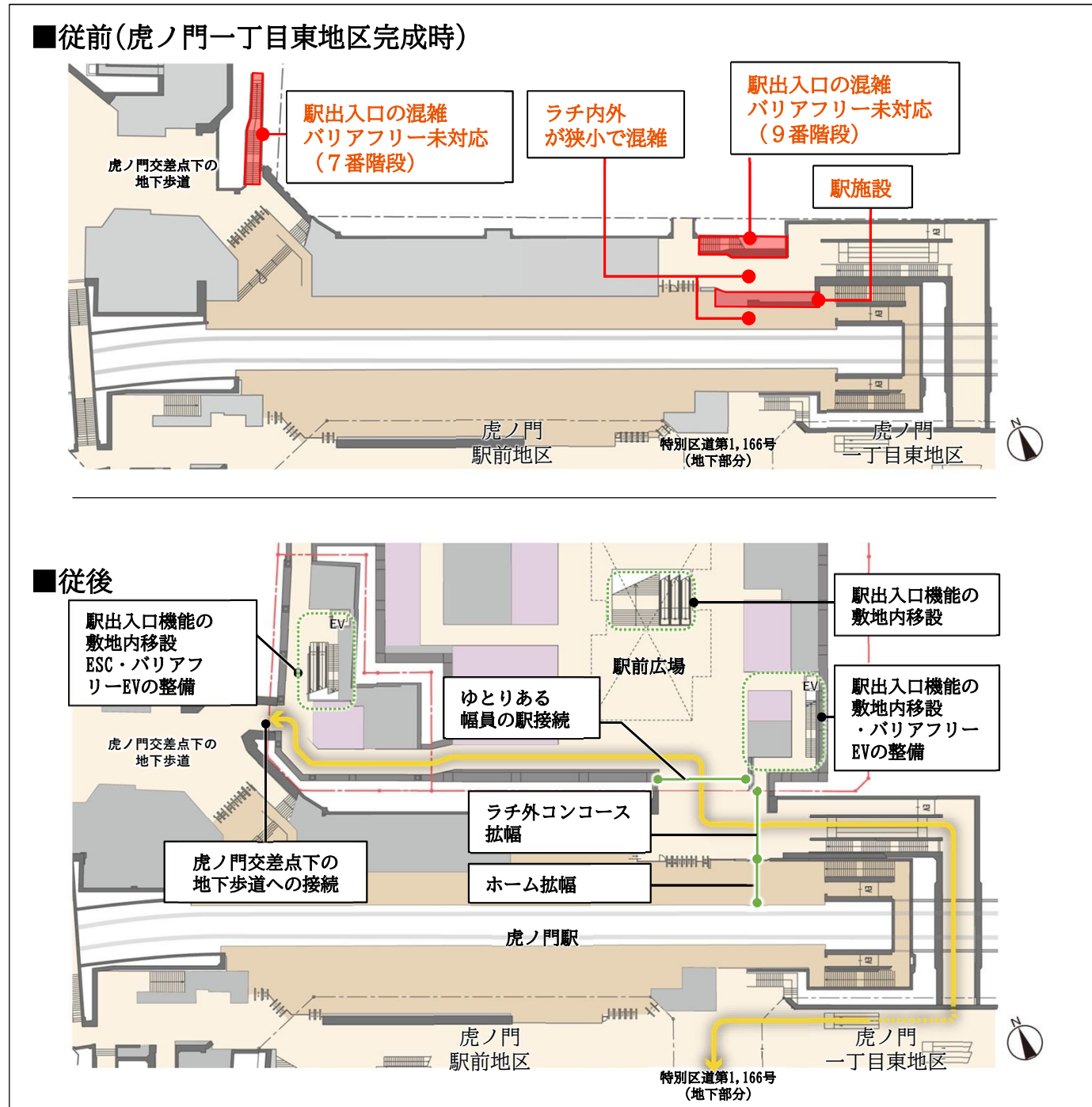
基盤整備の方針

地区内の基盤整備と周辺エリアを結ぶネットワーク整備により、地区のポテンシャルを最大限生かしながら、新たな東京のランドマークとなる交通結節拠点的形成する。

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

1 - (1) 駅まち一体の都市基盤整備による虎ノ門駅周辺のラストワンマイルとなる交通結節機能の強化

- 駅出入口及び駅施設の敷地内移設等によって虎ノ門駅北側のラチ外コンコース拡幅・ホーム拡幅等の駅改良を実施。
- 虎ノ門駅や虎ノ門交差点下の地下歩道と接続する、地上に至るバリアフリー動線を計画地内に整備。
- 虎ノ門交差点下の地下歩道と特別区道第1, 166号（地下部分）を計画地内を介して接続し、先行開発により整備されてきた虎ノ門ヒルズ駅からつながる地下歩行者ネットワークを延伸。



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

霞が関・虎ノ門地区の街づくりについて

1 - (2) 虎御門の歴史性を踏まえた、地域のシンボルとなる駅まち空間の形成

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

■地域のシンボルとなる駅まち空間

○かつて水と緑の景観を形成していた外堀の歴史性を踏まえた駅まち空間の様子

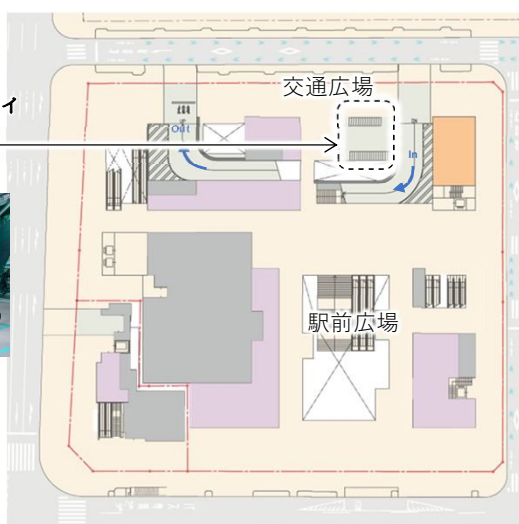


虎ノ門駅側（地下）より

■交通結節機能の強化に資する多様な導入機能

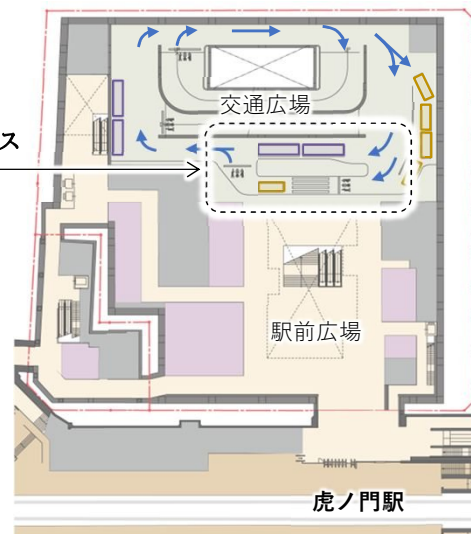
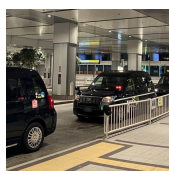
○地上1階

小型モビリティポート



○地下1階

タクシー・コミュニティバス等の乗降場



虎ノ門駅

- 凡例
- バス停車・待機スペース
 - タクシー停車・待機スペース

1 - (3) 外堀の歴史性を踏まえた、エリア間連携を強化する、緑豊かでウォーカブルなネットワーク形成

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

■複数の緑の軸が交差する計画地



■街区再編の方針



凡例

- 歩行者ネットワーク
- 愛宕山から日比谷公園を結び、生物多様性に配慮したエコロジカルネットワークの形成

霞が関・虎ノ門地区の街づくりについて

都市機能整備の方針

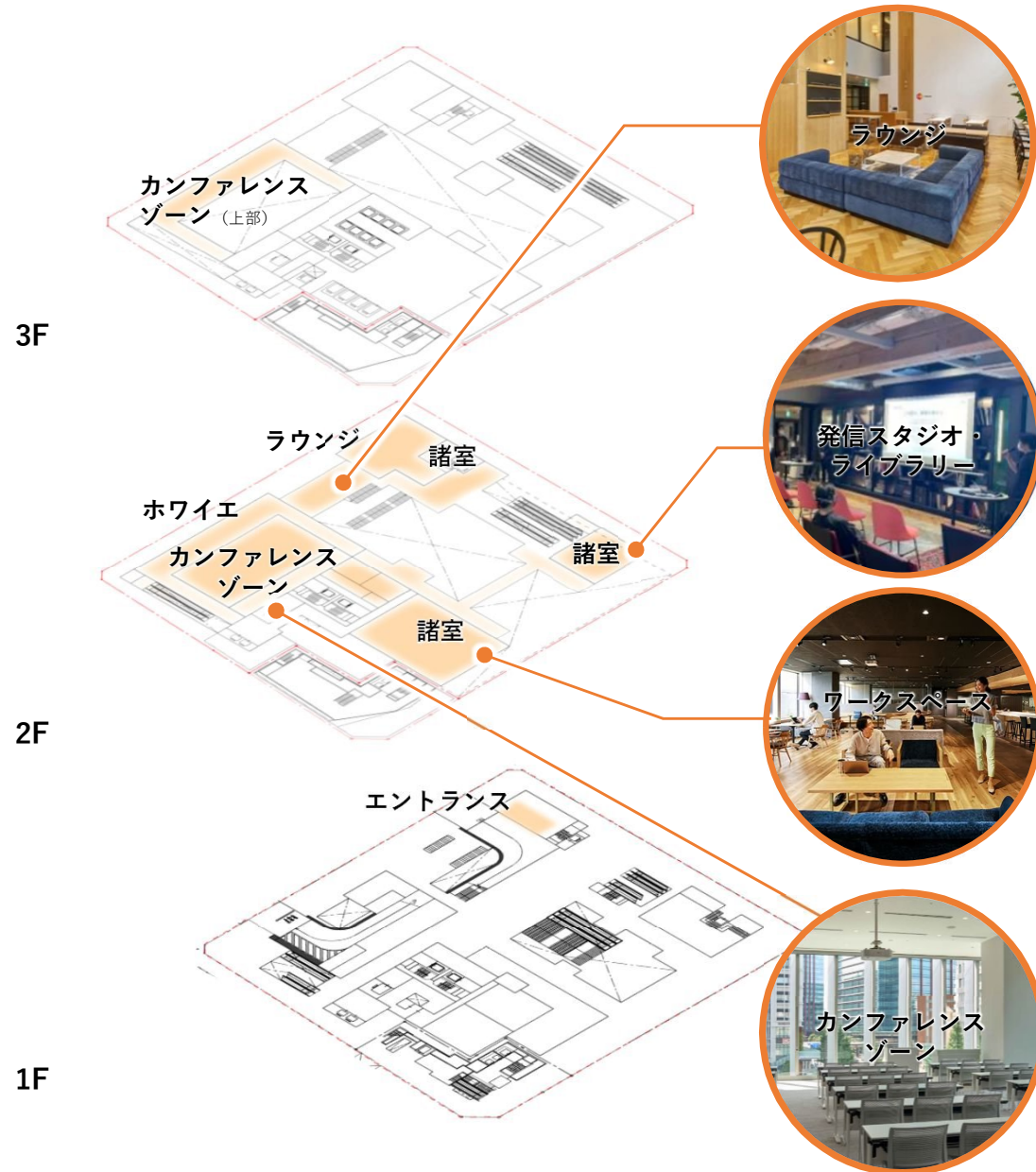
都市基盤整備による交通結節機能の強化やウォーカブルな空間形成とあわせて、国際色豊かな生活環境を兼ね備えた交流拠点としての立地特性、霞が関官庁街との近接性、都内有数のスタートアップの集積といった地域の個性を伸ばす都市機能の導入により、多様な交流がイノベーションを創出する、世界に選ばれる交流拠点を形成する。

2-(1) 国際規格や民間認証開発等のルール形成を支援し、新技術の社会実装等による国際競争力向上を実現する業務支援機能の整備

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

■業務支援機能の整備

大会議室・ラウンジ等を備えたルール形成を促進する施設の整備。



2-(2) 既存ストック等の利活用により、エリアのイノベーション創出力を高めるスタートアップ向け居住・滞在機能及び交流機能の整備

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

■スタートアップ向け居住・滞在機能等の整備

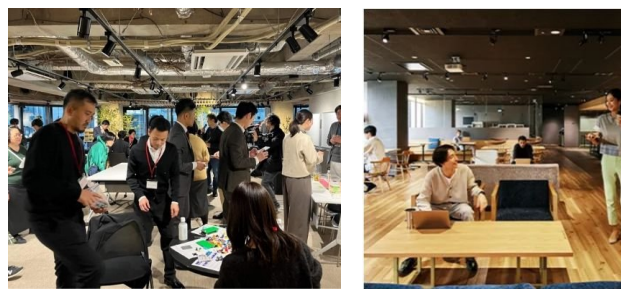
○居住・滞在機能及び交流施設の整備範囲イメージ

①イノベーション創発を推進するスタートアップ向け居住・滞在機能等の導入



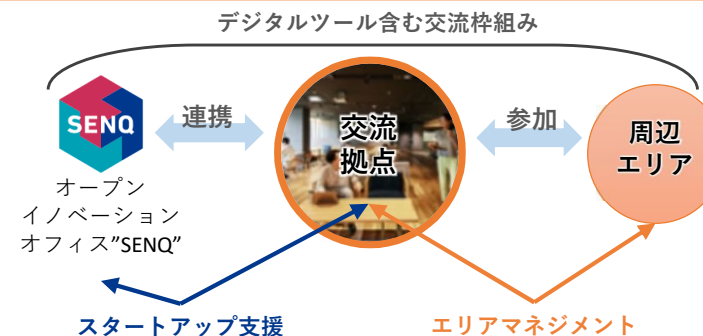
低廉性に配慮することで、若手スタートアップを支援し、エリアで活動するプレイヤーの受け皿となる多様な規格の居住・滞在機能等を導入。

②スタートアップ向け居住・滞在機能等と連携した交流機能等の導入



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

③コミュニティ形成/発展を支える仕組み



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

霞が関・虎ノ門地区の街づくりについて

3 - (1) 環境負荷低減に向けた取組

- ・建物の省エネルギー化等による環境負荷低減の実施。
- ・ゼロエミッション東京の実現に向けた脱炭素化の取組と電力需給のひっ迫回避に対応するHTTの取組。
- ・空調システムにおいて地下水等の地中熱利用により環境負荷低減を図る。空調システムと連携した先進的な水循環システムを構築する。
- ・吹き抜け空間等に自然エネルギーを活用する工夫などによって環境負荷低減を図る。

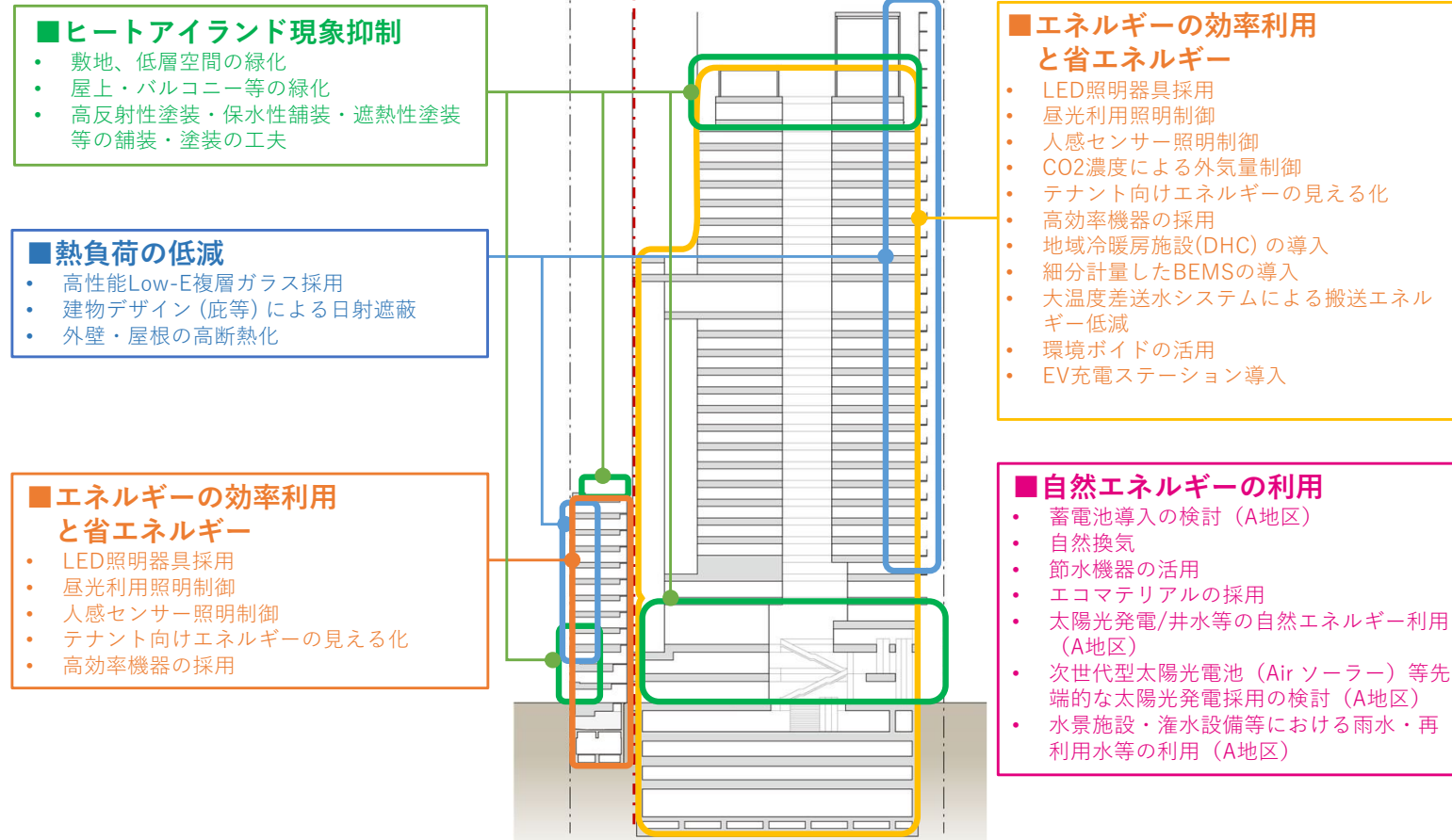
■建物の省エネルギー化等による環境負荷低減の実施

- ・東京都建築物環境計画書制度（2025年施行）におけるBPI・BEIについては段階3を達成する。着工時に計画書を提出する時点の制度における各評価項目において段階3を目指す。
- ・CASBEEについてAランクを達成するとともに、Sランクの取得を目指す。
- ・事務所用途においてZEB Readyを達成し、事務所以外の用途別の一次エネルギー消費量について、ZEB Orientedの基準以下となることを目指す。また、更なる省エネルギー実現に向けて建物全体でZEB Readyを目指す。
- ・高効率のDHCを導入し、エネルギーの面的利用による環境負荷低減を図る。

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

- ・環境負荷低減に向けたさまざまな取組により、事務所用途のCO2排出量原単位について42kg-CO2/m²・年を目指すとともに、計画建物において使用する電気は原則100%再生可能エネルギー由来とすること等により、CO2排出量の更なる削減を図る。

■取組内容イメージ

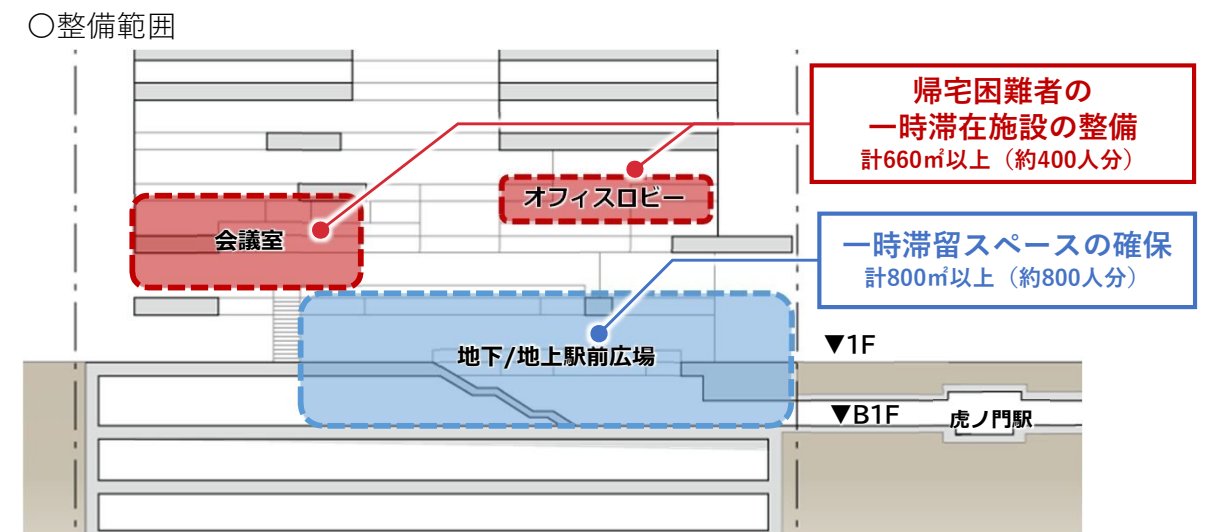
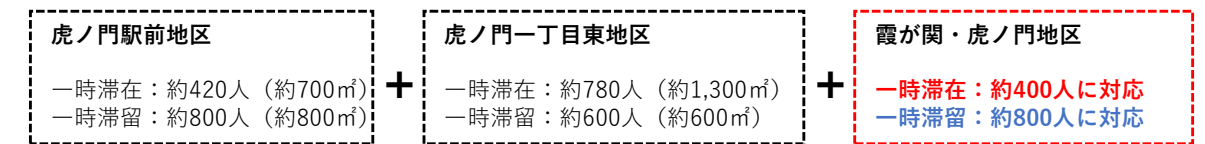


3 - (2) 駅直近地区/緊急輸送道路沿道地区にふさわしい防災性の確保

- ・駅直近地区/緊急輸送道路沿道地区として、鉄道利用者等の屋外滞留者や帰宅困難者を受け入れる一時滞留スペース・一時滞在施設を整備。
- ・非常用発電設備等により災害時においても72時間の電力確保。
- ・緊急輸送道路を横断する地下歩行者ネットワークを構築し、災害時の安全な歩行者の退避と緊急車両の円滑な通行の両立を確保するとともに、駅周辺の一時滞留スペース等の連携を強化し、災害対応力の向上を図る。

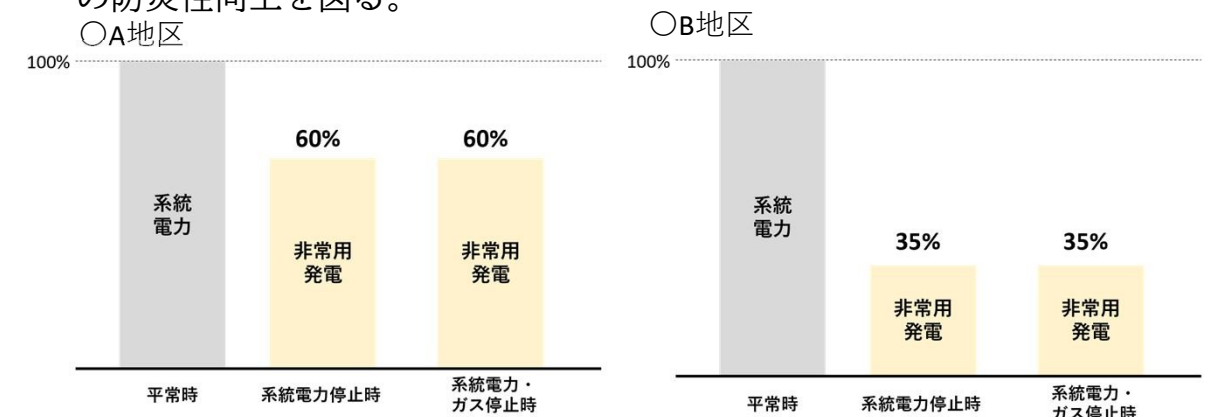
■鉄道利用者等の屋外滞留者や帰宅困難者を受け入れる一時滞留スペース・一時滞在施設の整備

- ・虎ノ門駅から発生する滞留者（銀座線車両内の滞留人数と虎ノ門駅ピーク時間帯の一時滞留人数の合計約2,200人）等を虎ノ門駅周辺3地区で連携し受け入れる。
- ・帰宅困難者の3日分の災害用備蓄品を確保できる備蓄倉庫の整備、災害時のトイレ等の確保を行う。



■自立・分散型エネルギーシステムの導入

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



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