

品川駅・田町駅周辺
まちづくりガイドライン 2014
一部改定素案

目 次

はじめに

I	まちづくりガイドライン改定 2014 の背景と目的	1
II	まちづくりガイドラインの位置付け	3
III	まちづくりガイドラインの対象地域	5
IV	品川駅・田町駅周辺地域の将来像	7
	将来像 1 国内外のビジネスパーソンの活力にあふれる最も進んだビジネスのまち	
	将来像 2 世界の人々が集い交わる文化・知の交流のまち	
	将来像 3 世界に向けた次世代型の環境都市づくりを実現するまち	
V	将来像実現のための 7 つの戦略 (Project)	14
	Project 1 世界から人・企業を集める企業誘致・MICE プロモーション	
	Project 2 グローバルな活動拠点にふさわしい居住・滞在環境整備	
	Project 3 世界に誇る活力と潤いのある景観・環境形成	
	Project 4 広域アクセス性の効果を最大化する駅機能の強化	
	Project 5 拠点性を高める道路ネットワークの構築	
	Project 6 活発な都市活動を支える快適な歩行者ネットワークの構築	
	Project 7 安全・安心な防災都市づくりの推進	
VI	まちづくりの誘導の方向 (個別地区編)	41
	1 地区別の土地利用の基本方針	
	2 品川駅・田町駅周辺地域の都市基盤の在り方	
	3 品川駅北周辺地区	
	4 品川駅西口地区	
	5 芝浦水再生センター地区	
	6 品川駅街区地区	
	7 その他地区	
VII	実現に向けた進め方	75
	付属資料	78
	1 風の道確保等に関するガイドライン	
	2 景観形成の誘導イメージ	
	3 施設別の誘導のイメージ	

I まちづくりガイドライン 2014 改定の背景と目的

まちづくりガイドライン 2014 策定までの経緯

- ・東京都では平成 18 年 9 月に「品川周辺地域都市・居住環境整備基本計画」を、翌平成 19 年 11 月には「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン（以下「まちづくりガイドライン」という。）」を策定し、本地域の開発整備の誘導を進めてきた。
- ・その後、広域交通関連施設整備の進展、東京中心部の施設整備の進展を踏まえ、東京都では平成 21 年の「都市づくりビジョン」の改定、平成 23 年度の「2020 年の東京」の策定をはじめとするビジョンを打ち出すとともに、これを具体化するための施策展開や制度運用を進め、平成 26 年 9 月に「まちづくりガイドライン」を改定し、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014（以下「まちづくりガイドライン 2014」という。）」を策定した。

品川駅・田町駅周辺地域を取り巻く状況の変化

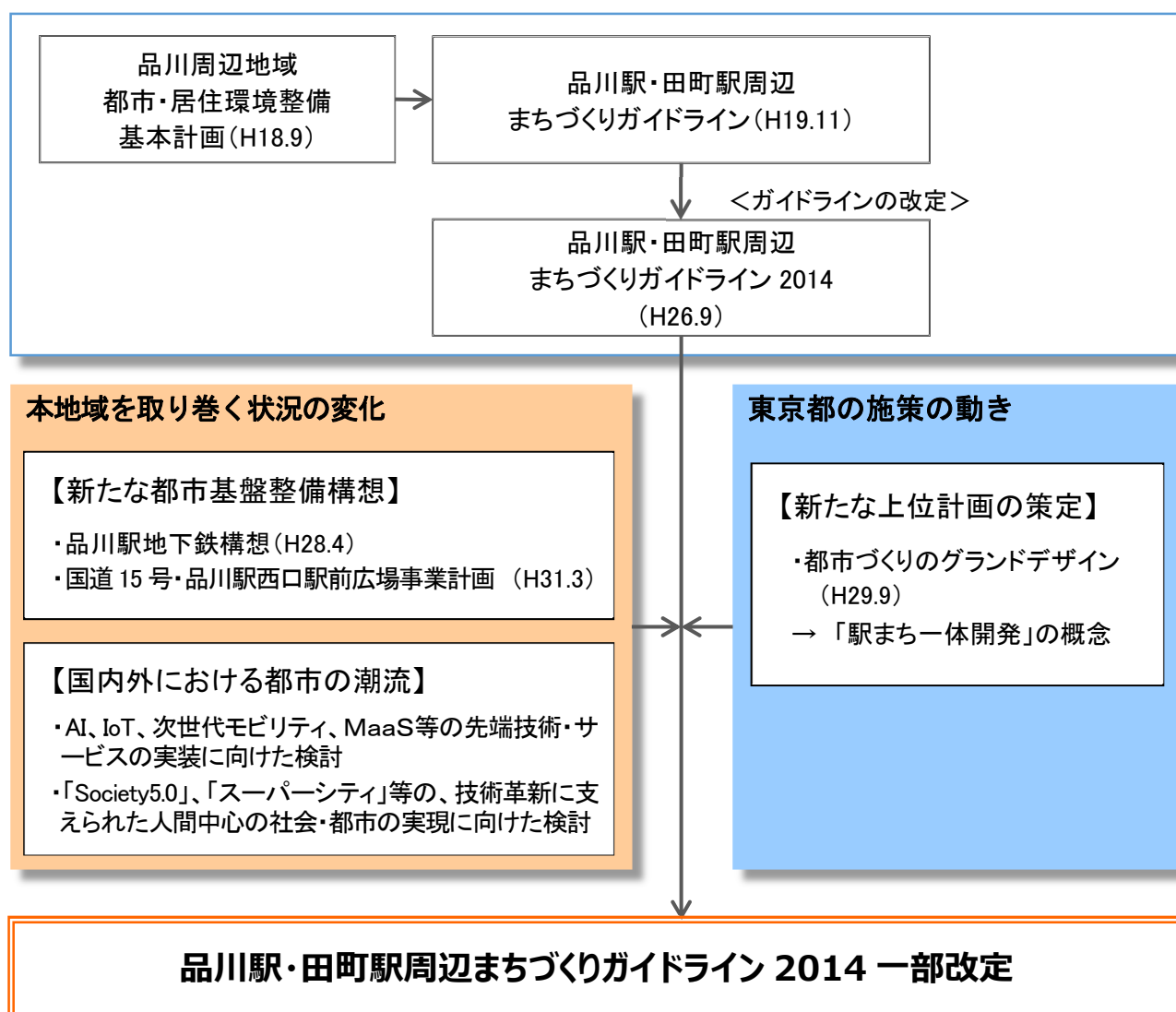
- ・近年、世界の都市をめぐる潮流は激しく変化しており、従来の都市間競争の激化に加え、AI、ビッグデータ、IoT、次世代モビリティ、MaaS 等の先端技術・サービスの実装が各都市で積極的に検討され、我が国においても「Society5.0」や「スーパーシティ」に代表される技術革新に支えられた人間中心の社会・都市の実現に向けた検討が進められている。
- ・一方で、まちづくりガイドライン 2014 の策定以降、本地域の都市基盤整備に係る 2 つの新たな構想が公表された。その一つが平成 28 年 4 月の交通政策審議会第 198 号答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」による「都心部・品川地下鉄構想の新設（白金高輪～品川）」である。本構想は六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上を目的としており、今後実現に向けてさらなる検討が行われることが期待されている。
- ・もう一つは、平成 31 年 3 月に国土交通省が公表した「国道 15 号・品川駅西口駅前広場事業計画」である。品川駅西口において国道 15 号の上空を活用し、日本の顔となる『世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間』を創造することを目的として、最先端モビリティ（自動運転など）の乗降場を集約した次世代型交通ターミナルをはじめ、賑わい広場、複合（交通・防災）ターミナルなどさまざまな機能の導入が検討されており、道、駅、まちが一体となった整備の具体化に向けて官民連携のもと検討が進められている。

東京都の施策とまちづくりガイドライン改定の必要性

- ・東京都では、平成 28 年 9 月の東京都都市計画審議会答申「2040 年代の東京の都市像その実現に向けた道筋について」を踏まえ、2040 年代の目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた基本的な方針と具体的方策を示す「都市づくりのグランドデザイン（以下「グランドデザイン」という。）」を平成 29 年 9 月に策定した。
- ・グランドデザインでは、今後の都市づくりの概念として「駅まち一体開発」が打ち出され、駅を中心として周辺の開発の機会も捉えて積極的に「まちの顔」づくりを進め、便利でにぎわいのある空間を創出していくことが示されるとともに、本地域を含む「品川・田町・泉岳

寺・芝浦」については、「駅の再編、環状4号線や歩行者ネットワークなどの都市基盤の整備が進み、国内外の各都市とつながる利便性の高い広域交通結節点」や、「国際的な業務機能とこれを支えるカンファレンス、業務、商業、宿泊、居住、研究などの多様な機能が高度に集積し、様々な交流とイノベーションが生まれ続ける、国際的な拠点」などの将来像が示された。

- ・このような状況の変化のもと、これらの上位計画等を踏まえ、新たな都市基盤整備構想と調和した開発整備の誘導を図り日本の発展を牽引する拠点としての機能強化をより一層図るため、まちづくりガイドライン 2014 の改定を行う。



まちづくりガイドライン 2014 一部改定の背景

Ⅱ まちづくりガイドラインの位置付け

1 まちづくりガイドラインの役割

まちづくりガイドラインは、地域全体のまちづくりを具体的かつ効果的に進めていくため「品川駅・田町駅周辺地域の将来像」、「将来像実現のための7つの戦略」と、個々の地区の整備を重点的かつ効果的に進めるための「まちづくりの誘導の方向（個別地区編）」で構成する。

○品川駅・田町駅周辺地域の将来像

これまでの本地域の位置付けや東京が目指す都市の姿、東京の魅力の向上、国際競争力強化に向けた取組課題から、品川の新たな役割、期待を示すとともに、それらを踏まえて新たな三つの将来像を示し、本地域全体に共通する目標像として受け入れられるよう誘導する。

○将来像実現のための7つの戦略(Project)

Project1 から7 までにおいて戦略を示し、具体的に実践されていくよう誘導する。

○まちづくりの誘導の方向（個別地区編）

優先整備地区*の各地区について、より詳細なまちづくりの方向性を示し、今後、当該地区において具体的な整備計画が策定される際には、上位計画として反映されるよう誘導する。

今後、将来像の実現に向け、関係者とともに、このまちづくりガイドラインに示す実現方策の具体化に取り組む。

また、都市基盤施設については、まちづくりガイドラインに示す方向性に沿って、今後、関係者とも調整しながら、より具体的な在り方、事業手法等について検討を進める。

なお、地域の整備状況等の進捗を踏まえ、必要に応じて改定するなど、開発計画の誘導及び進め方に応じて、運用していく。

※本地域における都市開発諸制度等の活用に当たっては、まちづくりガイドラインは上位計画に位置付けられる。

また、本地域内における既決定の地区計画等は、今後、将来像実現のための7つの戦略に沿うよう見直し改定されるよう誘導する。

*優先整備地区：本地域の新しい都市づくりを具現化し、先導的なモデルとして整備を誘導していくべき地区を「優先整備地区」とする。優先整備地区では、概ね15年後を想定し、優先的かつ重点的に都市整備のあり方を検討していく。

2 まちづくりガイドラインの構成

取り巻く状況の変化と施策の動き

＜国内外における都市の潮流＞

・AI、IoT、次世代モビリティ、MaaS等の先端技術・サービスの実装に向けた検討
・「Society5.0」、「スーパーシティ」等の、技術革新に支えられた人間中心の社会・都市の実現に向けた検討

＜新たな都市基盤整備構想＞

・品川駅地下鉄構想
・国道15号・品川駅西口駅前広場事業計画

＜東京都の施策の動き＞

・都市づくりのグランドデザイン
→「駅まち一体開発」の概念

品川駅・田町駅周辺地域の位置付けと現状

＜本地域の位置付け＞

「中核的な拠点地区※」及び「中核的な拠点周辺地区※」として位置付けられる。

＜本地域の現状＞

低・未利用地が残る。水と緑の資源が豊富。東西の連絡性が不十分。広域交通の利便性に優れる。等々

※ 東京都：「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」（平成31年改定版）

品川駅・田町駅周辺地域の将来像

「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」

【将来像1】

国内外のビジネスパーソン
の活力にあふれる最も進んだ
ビジネスのまち

【将来像2】

世界の人々が集い交わる
文化・知の交流のまち

【将来像3】

世界に向けた次世代型の
環境都市づくりを実現するまち

将来像実現のための7つの戦略（Project）

Project1

世界から人・企業を集める
企業誘致・MICEプロモーション

○日本と世界をつなぐ
ビジネスセンターの形成
○国際会議場等の機能確保

Project2

グローバルな活動拠点
にふさわしい居住・滞在環境整備

○外国人等にとっても住みやすい環境づくり
○快適な滞在環境づくり
○商業機能の導入

Project3

世界に誇る活力と潤いのある
景観・環境形成

○多様な交流が感じられる駅を中心とした顔の形成
○個性ある街並み景観の形成
○緑豊かな空間の確保
○風の道の確保等による快適な都市空間づくり
○地域全体での環境水準の実現
○未利用エネルギー等を活用した熱・エネルギー供給

Project4

広域アクセス性の効果を最大化する
駅機能の強化

○品川駅の再編
○駅空間の形成
○高輪ゲートウェイ駅の整備
○地下鉄構想の具体化

Project5

拠点性を高める道路ネットワークの構築

○環状4号線の整備
○駅前広場の機能分担と拡充
○品川駅の顔となるシンボル性の高い空間の整備
○開発と連携した地域内道路の整備

Project6

活発な都市活動を支える快適な歩行者ネットワークの構築

○品川駅東西自由通路の整備
○歩行者ネットワークの強化

Project7

安全・安心な防災都市づくりの推進

○防災機能の強化
○住民・企業・行政等の連携による、地域・地区単位での防災対策
○自立・分散型エネルギーシステムの構築

まちづくりの誘導の方向（個別地区編）

1 品川駅北周辺地区

先端技術と国際文化等の交流する国際的な拠点の形成

2 品川駅西口地区

新たな価値を創造する場となるMICEの拠点の形成

3 芝浦水再生センター地区

環境都市づくり、緑豊かなオープンスペースの形成

4 品川駅街区地区

品川駅とその周辺が調和したまちづくりの実現

5 その他の地区

（品川浦・旧東海道地区、田町駅東口北地区、田町駅東口地区、田町駅西口地区、品川駅東口北地区）

実現に向けた進め方

・計画・構想段階における体制づくりと計画の具体化
・市街地整備段階における計画・事業調整
・機能立地段階における誘導やまちづくりガイドラインの管理
・まちの成熟段階におけるまちの維持・管理・運営

Ⅲ まちづくりガイドラインの対象地域

まちづくりガイドラインの対象地域は、品川駅・田町駅周辺地域の約 650ha を基本とし、連携に配慮する場合など、必要に応じ、周辺部についても言及する。

◇対象地域



※本対象地域内に、特定都市再生緊急整備地域の「品川駅・田町駅周辺地域」（184ha）一部を含む。

- ・特に大規模な土地利用転換が想定される地区
- ・本地域の都市再生に重要な効果・影響を与えると想定される地区
- ・本地域を支える都市基盤整備に関わる地区

を基本的な視点として、次の4地区を優先整備地区として位置づけている。

- 1 品川駅北周辺地区
- 2 品川駅西口地区
- 3 芝浦水再生センター地区
- 4 品川駅街区地区



＜品川駅・田町駅周辺地域の将来像＞ 「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」

【将来像１】国内外のビジネスパーソンの活力にあふれる最も進んだビジネスのまち

国内外への広域交通アクセスに優れた立地特性をいかし、グローバル企業や先端技術を有する成長企業等の集積する最先端のビジネス環境を形成し、海外企業の集積地が形成される。

また、ビジネス機能を支えるため、利便性が高く上質な都市型居住空間の形成を図るとともに、多言語に対応したサインや生活関連施設の提供など、ストレスフリーに過ごせる生活環境などの機能を確保する。

さらに、全ての人が安全・安心に働き、生活できるよう、日本の誇る高い防災技術をいかし、事業継続性等に優れた地域の形成を目指す。

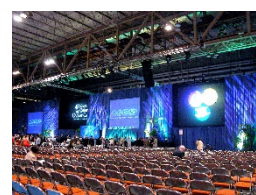


【将来像２】世界の人々が集い交わる文化・知の交流のまち

広域交通アクセスに優れた特性をいかすとともに、地域内の移動がしやすいまちを形成することで、国内外の人々の交流を生む場を創出していく。

また、国際会議やコンベンション等に世界のトップランナーが集い、先端技術や国際文化などの多様な交流等を行い、新たな価値を創造する場となるMICEの拠点を形成していく。

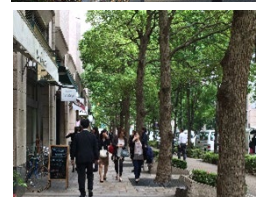
さらに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機に、諸外国からの来訪者が一層増加することが見込まれるため、訪れる人々に、文化の魅力を発信する観光コンシェルジュとしての役割を担うまちを形成していく。



【将来像３】世界に向けた次世代型の環境都市づくりを実現するまち

崖線の緑、東京湾や運河の水辺などの環境資源をいかし、水や緑、流れる風を体感できる環境都市を実現していく。

さらに、高い環境性能を有する建物、再生可能エネルギーや自立分散型エネルギーの導入等、最先端の環境技術を導入した環境配慮型の都市を実現していく。



【将来像1】国内外のビジネスパーソンの活力にあふれる最も進んだビジネスのまち

1 国内外のグローバル企業や成長する海外企業の集積地が形成

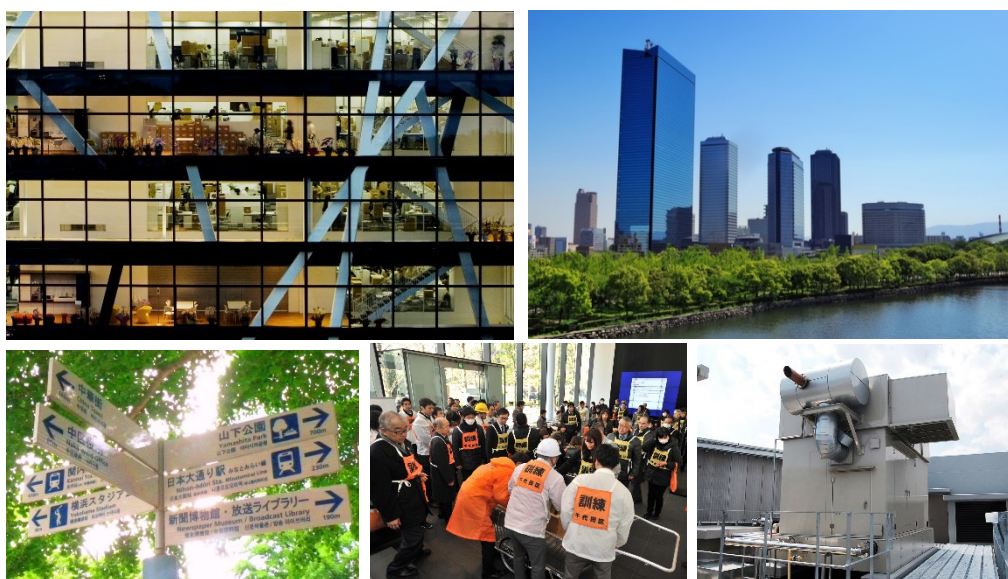
- 広域交通アクセスの良さを強みに、先端技術を有する企業等による既存の産業集積を誘導し、**働き、訪れるグローバルなビジネスパーソンの多様な活動が行われるまち**を形成していく。
- 高規格なビジネス空間とビジネスミーティングや国際会議の場などが融合し、環境技術や医療・福祉分野などの成長産業育成の場となる**知識創造型ビジネス環境を形成し、世界のビジネスパーソンの憧れの的**となるまちを目指す。

2 世界が憧れる上質な都市型居住・外国人等にとってもストレスフリーな生活環境が実現

- 緑や水辺、そよ風を感じるアメニティ豊かな交流空間と、都市型住宅やサービス・アパートメント、教育環境、レクリエーション環境がコンパクトに集積し、**職住学遊が近接した上質な都市型居住空間**を形成していく。
- アジアヘッドクォーター特区制度を活用した環境整備を進めるとともに、多言語サイン表示や、外国語対応の生活関連施設（インターナショナルスクール、医療施設、行政窓口等）、世界各国の飲食店、文化・レクリエーション施設など、**外国人等にとっても分かりやすく、ストレスフリーに生活を楽しめる環境**を創出していく。

3 世界からみても高い安全・安心を得られる防災空間が形成

- 耐震性の高い建築物やインフラ、非常用電源設備などによる高い事業継続性、地域活動を含めた災害への備えなどハード・ソフト両面の都市防災性が評価され、**信頼のある安全・安心なまち**を形成していく。
- 首都直下地震など大規模災害時には、交通結節点としての機能をいかし、**防災上の多面的な役割を担うまち**を形成していく。



【将来像2】 世界の人々が集い交わる文化・知の交流のまち

1 世界と日本、国内と東京をつなぎ、世界の人々を迎え入れる交通結節点・都市空間が形成

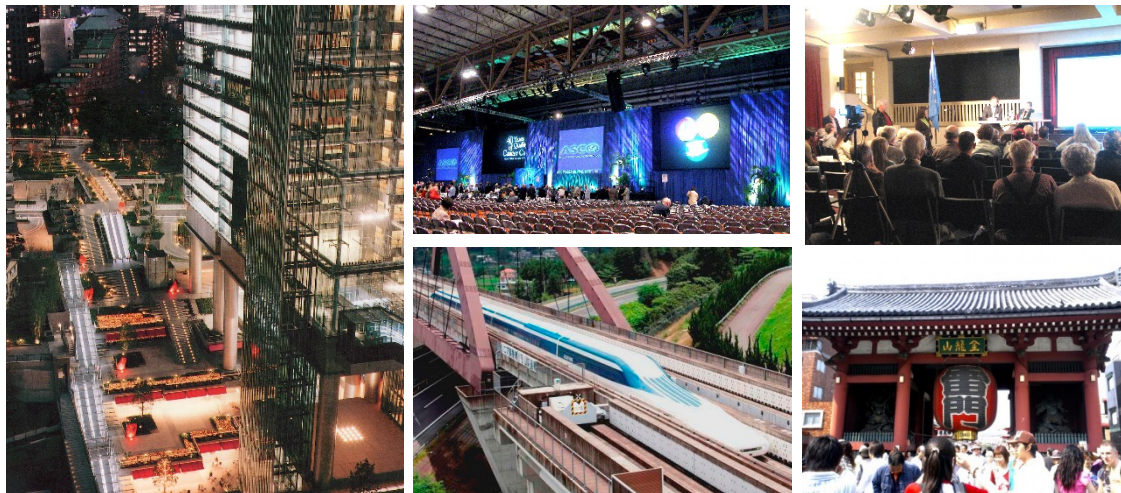
- 世界につながる羽田空港とのアクセス強化、国内各都市を結ぶリニア中央新幹線の整備及びJRの新駅整備に加え、高速バスなどの様々な交通が充実した、**国内外の新たな交流拠点にふさわしいアクセス性の高い都市**を実現していく。
- まちのにぎわいに資する重層的な歩行者ネットワークを形成する。
- 日本の玄関口である品川駅周辺において、**公共空間と建物を一体的にデザインし、水と緑の豊かさをいかした都市空間**を創出する。

2 世界のトップランナーを呼び込む知的交流の場となるMICEの拠点が形成

- 国際交流都市東京を牽引していく拠点として、高機能の国際会議場や多様なニーズに応える交流・宿泊施設を有し、多数のコンベンションや、産官学共同のセミナー、情報交換会、先端技術フォーラムなどに**世界のトップランナーが集い、新たな価値を創造する知的交流がなされる場**を形成していく。
- 水辺に顔を向けた魅力的な飲食店での食事や、運河を活用したイベントなど、**アフターコンベンションでも楽しめる場**を形成していく。

3 日本の文化体験や国内観光の魅力を発信する観光コンシェルジュ機能が確立

- 2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、日本、東京を訪れる人が最初に立ち寄る地として、ホスピタリティの高いサービスを提供する宿泊施設の集積を図る。また、ビジネスパーソンや観光客に文化や旧東海道等のまちの魅力を紹介するなど、**観光をより快適で魅力あるものとするコンシェルジュの役割**を担うまちを形成していく。
- 東京と地方都市が連携した各種MICE・観光プログラムが展開され、アクセスの良さをいかしてその中心的な役割を担うまちを形成していく。



出典：JR 東海
<http://linear.jr-central.co.jp/index.html>

【将来像3】 世界に向けた次世代型の環境都市づくりを実現するまち

1 水や緑、流れる風を体感できる環境都市が実現

- 地域のセントラルパークとなる緑のまとまりや、運河等のオープンスペースを確保し、緑と水辺をネットワークとしてつなげていく。良好な水辺景観が確保された美しい運河や、高輪台地からの眺望など、**品川らしい風景として印象に残る都市空間**を形成していく。
- 計画的な建物の配棟や形状により、**東京湾からの風を引き込む風の道**を確保する。また、緑豊かな街路樹や緑陰空間が連続したプロムナードなど、**夏場でも涼しい快適な環境**を創出していく。
- 台地の地形や運河の水辺など、**地域の特色をいかした魅力的な生活環境**を創出していく。

2 最先端の環境技術を導入した環境配慮型の都市を実現

- 面的エネルギーや最先端の低炭素技術を導入した高い環境性能を有する建物が建ち並び、世界から人が訪れる**環境配慮型の都市**を形成していく。
- 低炭素に配慮した環境インフラの導入により、同時に**自立分散型のエネルギーネットワークの確保**を図り、高い防災性能を確立していく。



品川駅・田町駅周辺地域の将来イメージ

本ガイドラインでは、地域の特性を考慮し、各地区別の将来イメージを次のように設定する。

◎文化と緑のゾーン（高輪側）

- ・周辺地域と一体となった、緑や文化の魅力あふれる世界の人々をもてなす多様な機能を有する場

○田町駅西口地区（多様な機能が集積する新拠点）

- ・居住・業務・商業・教育・文化などの多様な機能が集積する複合市街地

○東西交流軸（環状4号線沿道）

- ・地域内外との、ビジネス、観光等の多様な交流を促進させる架け橋
- ・緑と水辺をつなぎ、景観との調和に配慮した、沿道空間

○南北交流軸（国道15号沿道）

- ・風格ある沿道空間を備えた、21世紀の東海道
- ・災害時に地域内外を支える緊急輸送路

○品川駅西口地区（国際業務・MICE）

- ・品川駅と一体となった、利便性の高い国際業務、MICE空間
- ・歴史・文化や崖線の緑をいかした、国際性の高い交流と居住の場

◎東西をつなぐ交流のゾーン

- ・国内外から人が集い、国際的な業務等、多様な都市活動を展開する場

○品川駅北周辺地区（国際業務）

- ・規模をいかした国際競争力を高める国際業務、MICE空間
- ・にぎわいと都市力の向上に資する、国際性の高いビジネス拠点と文化交流施設、高質な商業・居住等の複合空間

○品川駅街区地区（来訪者に分かりやすい玄関口）

- ・世界と日本各地からの人々を迎え入れる交通結節点
- ・国際交流拠点として、機能的で分かりやすい駅周辺空間

◎海と風のゾーン（芝浦港南側）

- ・水辺空間等をいかした、潤いと安らぎのある良質な複合市街地

○田町駅東口北地区（環境と共生した魅力的な複合市街地）

- ・緑豊かな空間の創出、地域コミュニティの実現、都市の活力・活性化に資する複合拠点

○田町駅東口地区（親密さと魅力のある複合市街地）

- ・就業と居住と教育等の機能を備え、多様な都市的活動が展開する、親密さと魅力のある複合市街地

○芝浦水再生センター地区（次代を担う環境を形成）

- ・複合市街地と一体となったオープンスペースによる、潤いと安らぎの場
- ・地域の環境に貢献する再生可能エネルギーを創出する場

○品川駅東口地区（先進的で魅力的な複合市街地）

- ・優れた交通便利性や水辺空間との近接性等の特性を活かした、先進的で魅力的な複合拠点

○品川浦・旧東海道地区（水辺をいかした複合市街地）

- ・旧東海道宿場町の伝統・文化や、「品川浦」の貴重な水辺資源をいかした複合市街地

○水辺の交流軸（運河周辺）

- ・水と緑、風を感じられる、質の高い回遊空間

V 将来像実現のための7つの戦略（Project）

将来像の実現に向け、本地域の7つの戦略（Project）を掲げる

Project1 世界から人・企業を集める企業誘致・MICE プロモーション

Project2 グローバルな活動拠点にふさわしい居住・滞在環境整備

Project3 世界に誇る活力と潤いのある景観・環境形成

Project4 広域アクセス性の効果を最大化する駅機能の強化

Project5 拠点性を高める道路ネットワークの構築

Project6 活発な都市活動を支える快適な歩行者ネットワークの構築

Project7 安全・安心な防災都市づくりの推進

Project 1 世界から人・企業を集める企業誘致・MICE プロモーション

本地域は本格的に国際化された羽田空港と近接し、リニア中央新幹線の始発駅整備が進められるなど、広域交通のアクセス性に極めて優れた立地条件にある。また、ホテルの集積規模は日本でも有数で、国際会議等のイベントが数多く行われる地域として評価されている。ボーダレスなビジネス活動や国際交流の舞台として、世界中の人々や企業を呼び寄せ、多様な活動や知的交流を通じて新たな価値を創出するため、本地域の地域特性をいかした企業誘致やMICE機能の充実にに向けた取組を行う。

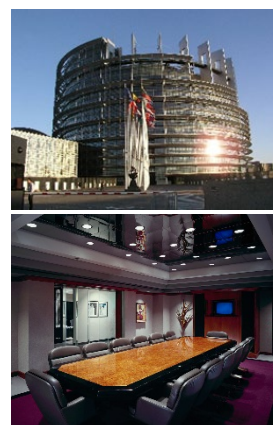
◎実現に向けた取組

- アジアヘッドクォーター特区の指定による規制緩和などをいかし、国内外の成長企業が集積する**日本と世界をつなぐビジネスセンターの形成**
- 世界の知を集める**国際会議場等の機能確保**

○日本と世界をつなぐビジネスセンターの形成

本地域では、国内外の成長企業が集積し、アジアのヘッドクォーターの一角を担う、日本と世界をつなぐビジネスセンターの形成を図るよう誘導する。

- ・ 世界の人々から評価されるビジネス環境の形成を図る。
- ・ アジアヘッドクォーター特区の指定等による規制緩和をいかした企業の誘致推進に取り組む。
- ・ 高い技術力を有する既存企業と国内外の企業の連携による研究開発環境の形成を図る。



○国際会議場等の機能確保

本地域では、国際会議を中心としたMICEニーズに対応して、世界最高クラスの「おもてなし」を提供する交流空間の形成を図るよう誘導する。

- ・ 質の高い会議環境の形成を図る。
- ・ アフターコンベンション機能やオプションサービス等の充実を図る。
- ・ 高い交通結節機能をいかした国内各地のMICE機能との連携を図る。

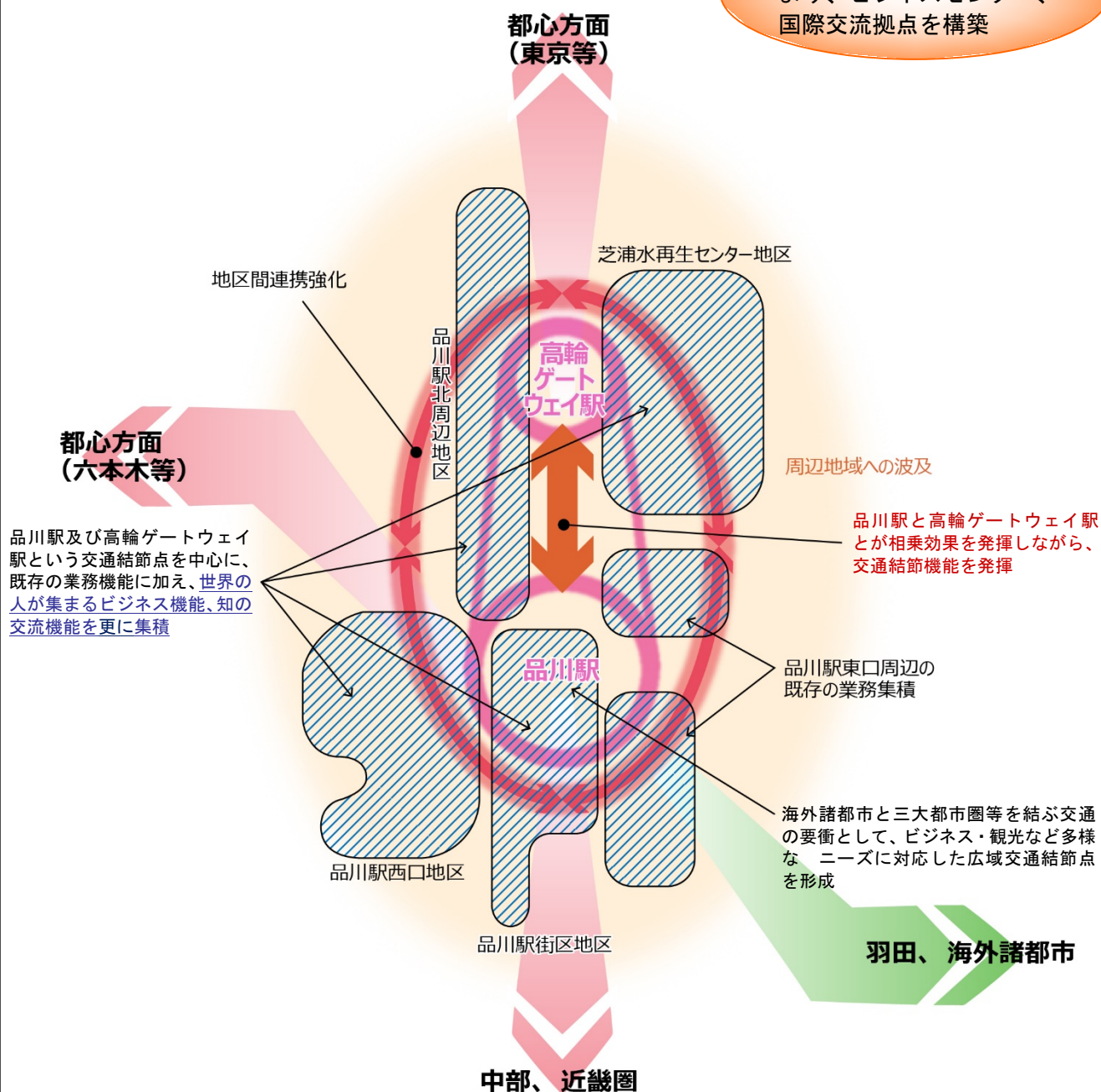
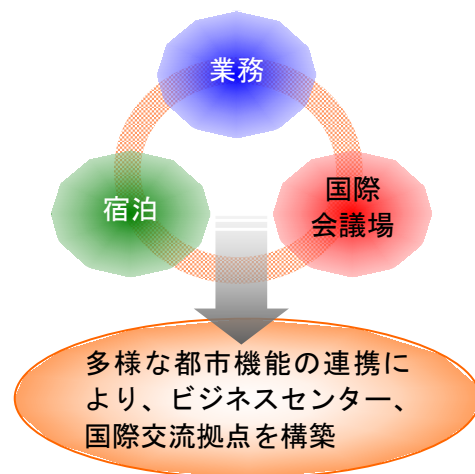


世界と日本をつなぐビジネスセンター、国際交流拠点の展開（イメージ）

品川駅周辺には先端技術を有する企業が多数存在する。また、西口には国際会議も開催される質の高いホテルインフラが立地するとともに、後背地には大使館や外国人にも選ばれる住宅地が存在している。

加えて、品川駅は羽田空港へ近接しリニア中央新幹線の始発駅となるなど、国内外への広域アクセスに優れた立地特性を持つ。

こうした地域特性を最大限にいかし、品川駅と新駅周辺に都市機能を高密度に集積させ、グローバル企業や先端技術を有する成長企業を引きつけ、企業間の連携や更なる投資を呼び込むビジネスセンター、国際交流拠点を形成していく。



コラム：『国際ビジネス拠点としての品川』

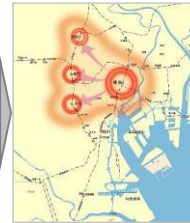
東京における業務拠点成長の変遷と今後

- ・東京の業務拠点は、明治維新後の官庁街に始まり、市街地の拡大に伴って新宿、渋谷、池袋等、鉄道ターミナル周辺へと展開し、更に臨海部へと広がってきた。
- ・グローバル時代、リニア時代にあって日本の国際競争力強化を牽引する、世界に開かれた業務拠点の形成が求められる。

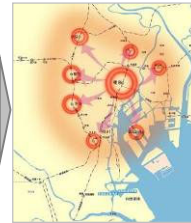
1 近代化の萌芽



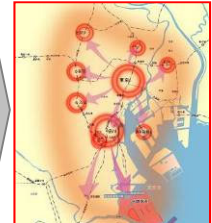
2 鉄道ターミナルの成長



3 産業構造の転換



4 グローバル時代の到来



品川エリアの特性

	品川	大手町・丸の内・有楽町	新宿	渋谷
1 交通条件	・海外都市や国内地方都市へのアクセス性が特に高い ・都心各地との連絡が弱い	・首都圏各都市へのアクセスに優れる ・新幹線等による広域交通アクセスに優れる	・乗降客日本一のターミナル駅であり、首都圏各都市へのアクセスに優れる	・JR線、私鉄、地下鉄など近距離交通の利便性が高い
2 立地特性	・山手線沿線に大規模な低・未利用地が残されている ・臨海部、丘陵地等多様な地形要素が存在 ・後背地には外国人にも選ばれた住宅地が存在 ・港区に大使館が集中 ・文化財が多く、臨海部、運河、緑等も豊富	・皇居や国会議事堂等シンボリックな施設が周辺に立地 ・土地利用のほとんどが事務所による利用。近年、複合利用が進む ・地区内の夜間人口がなく、周辺にも住宅は少ない	・首都圏西部、北部に巨大な後背圏を有する ・周辺には密度の高い住居系複合市街地が広がる ・アジア系を中心とする国際交流も進展	・首都圏西南部に大きな後背圏を形成 ・最先端の流行やファッション、音楽、若者文化などの情報発信地 ・後背に住宅地を抱えており夜間人口も多い
3 都市機能の集積の特徴	・主に建設・製造業など技術系企業が集積 ・企業規模は様々	・金融・保険業等の立地が他地区に比べ高い ・比較的大規模な本社機能を有する企業が多い	・東口を中心に日本最大の繁華街、歓楽街を形成 ・西口を中心に業務機能が集積（特に情報・通信業、不動産業等） ・企業規模は様々	・主にサービス業、小売業が集積 ・小規模な企業等の集積も見られる

世界から評価されるビジネス環境

世界から評価されるビジネス環境として求められること

◆ライフスタイルの面でも世界から評価される都市づくり

- ・都市型居住やサービス・アパートメントなど居住環境が充実している
- ・教育や医療などの生活環境が整っている
- ・公園、緑などの周辺環境が優れている

- ・職住近接の環境が実現している
- ・魅力的な景観を有する

◆知的で高度な人材のストック

- ・優れた人材が集めやすい環境にある
- ・研究者の交流の場などが持てる

- ・クリエイティブな環境である

◆海外との緊密なネットワーク

- ・海外・国内に容易にアクセス可能な国際的な交通条件を持っている

◆高い安全性・安心性をもつ

- ・業務継続計画 (BCP) が可能な安全性を有する
- ・効率的なエネルギーシステムを持つなど環境負荷低減への取組をしている

国際ビジネス拠点としての品川エリア

『成長する世界の企業と世界に挑戦する日本の企業が集積する、日本と世界とをつなぐビジネスセンター』

◆世界を舞台に活躍する企業が集積

◆世界の人から評価される環境を備えたビジネス拠点

コラム：『国際交流拠点としての品川』

世界の潮流とアジアの動向

競争力強化に向けた世界的な潮流

◆世界の都市間競争の激化

- ・経済のグローバル化や交通や情報ネットワーク等の進歩に伴い、世界を隔てる距離が小さくなっている。
- ・主要都市が世界からどれだけビジネスを誘引できるかが国の活力と成長力に影響する。

◆都市の成長・競争力強化に向け世界的に注目を集める「MICE」

- ・国家の成長戦略、都市間競争における優位性確保及びインバウンド観光強化の観点から、MICE が世界的に注目を集めている。
- ・注目の理由は、①経済波及効果が大きいこと、②関連産業規模が大きく裾野が広いこと、③様々な取引や技術革新の誘発に寄与すること、などにある。
- ・諸外国では国家を挙げた総合的な MICE 推進に取り組んでいる。

MICE を巡るアジアの動向

◆国際会議の舞台としてアジアの比率が増加、シンガポールでの伸びが顕著

- ・近年、国際会議について、アジアでの開催比率がヨーロッパに次ぐ第2位となるなど大きく躍進
- ・アジア諸国が拠点を競い合う中で、都市別にはシンガポールの伸び率が顕著であり、国際会議開催件数が抜きん出ている。
- ・一方、日本、東京の地位は相対的に低下傾向にある。

◆アジア諸国での MICE 施設

- ・シンガポールや韓国、香港においては、コンベンション機能に加え、ホテル、オフィス、ショッピングセンター、カジノなどを併せ持つ大規模複合型の施設整備が進む。
- ・日本は、諸外国に比べ施設の規模が小さく、さらにコンベンション機能とその他機能を併せ持った大規模複合型の施設整備はほとんど見られない。

東京で目指す MICE の形と品川のポテンシャル

日本・東京で目指す MICE

◆アジア諸国の都市間競争に対応できる質重視の MICE

- ・日本において、今後新たに大規模複合型の施設整備を進めることは想定しにくい。特に首都圏では、既設の大型コンベンション施設を生かして、効果的に役割分担を図る戦略が有効
- ・会議、展示などのコンベンション機能に併せ、質の良いサービスをバランスよく提供することで、東京で国際会議を行うことのステータス・ブランド性を確保
- ・都市間交通が発達している特徴をいかし、都内の周辺地域や地方都市とも連携したサービスを提供する。

東京及び周辺におけるコンベンション施設

施設	会議施設(※大ホール等)	展示施設
東京国際フォーラム	約 5,000 人収容	約 5,000 m ²
東京ビックサイト	約 1,000 人収容	約 80,000 m ²
パシフィコ横浜	約 5,000 人収容	約 20,000 m ²
幕張メッセ	約 1,000 人収容	約 72,000 m ²

品川エリアのポテンシャル

◆国内外の広域交通を結節する位置にあり利便性が高い

- ・国際ターミナル化された羽田空港とのアクセスが便利である。
- ・リニア中央新幹線開通により、日本国内の地域都市へのアクセス利便性も大きく向上する。

◆ワンストップサービスが行えるホテルの集積

- ・MICE の展開において強みである、宿泊機能と直結してワンストップサービスが行えるホテルの集積がある。
- ・グランドプリンスホテル新高輪の会場で数々の国際会議を開催してきた実績があり、その知名度と MICE に必要なホスピタリティのノウハウを有する企業の存在がある。

国際交流拠点としての品川エリア

『国際会議を中心とした MICE ニーズに対応して、世界最高クラスの「おもてなし」を提供する交流拠点』

◆質の高い会議環境

◆アフターコンベンション機能やオプショナルサービス等の充実

◆高い交通結節性をいかした国内各地の MICE 拠点との連携

Project 2 グローバルな活動拠点にふさわしい居住・滞在環境整備

本地域は、居住地として外国人居住者からも高く評価される港区南部や東京のウォーターフロントエリアに隣接する。また、その国内外からビジネスや観光で様々な人々の来訪が想定される地域でもある。グローバルな活動を展開するには、世界の人々から高く評価される居住の場や滞在環境、その周辺環境を整備することが欠かせない。このため、周辺地域と一体となって国内外の人々の多様なニーズに対応する居住機能を提供するとともに、職住学遊の各種機能がコンパクトに集積した上質な生活環境づくりを進め、外国人等にとってもストレスフリーに過ごせる居住・滞在環境づくりを行う。

また、居住・滞在環境整備の観点に加え、にぎわい形成等の観点から、交通利便性や地域特性をいかした商業機能の導入を図る。

◎実現に向けた取組

- 職住近接を支える多言語対応の生活関連施設の誘致や、周辺地域と一体となった多様な住まいの提供など、**外国人等にとっても住みやすい環境づくり**
- グローバル活動拠点にふさわしい**快適な滞在環境づくり**
- にぎわい創出につながる**商業機能の導入**

○外国人等にとっても住みやすい環境づくり

本地域では、外国人等にとっても住みやすく、国内外の人々の交流が生まれる居住環境の形成を図るよう誘導する。

- ・ 職住近接を支える多言語対応の生活関連施設の誘致に取り組む。
(インターナショナルスクール・医療施設等)
- ・ 周辺地域と一体となった多様な住まいの提供を促進する。



○快適な滞在環境づくり

本地域では、統一された多言語表記の案内サインの導入と、先端技術の活用等により、グローバルな活動にふさわしい快適な滞在環境の整備を誘導する。

- ・ ビジネス・観光など多様なニーズに応える宿泊機能確保を促進する。
- ・ 台地の地形や運河の水辺などの地域の特色をいかした魅力的な生活環境づくりを進める。



○にぎわい創出につながる商業機能の導入

アクセス利便性をいかしたにぎわい空間の形成と、地域ブランドの向上、機能的かつにぎわいある商業空間の展開を図るよう誘導する。

- ・ 駅のポテンシャルをいかした利便性の高い商業施設の誘導を図る。
- ・ 地域の個性をいかしたブランド性のある商業空間の形成を図る。



コラム：『居住エリアとしての品川』

居住エリアとしての多様化の必要性

国際拠点として、“多様化（diversity）※”が必要

- ・グローバルマーケットでの成功、及び国際的な居住拠点として、“多様化（diversity）”が必要
- ・多様な人々の嗜好に対応できる多様な居住環境・居住形態の提供が必要
(ex. 多様な人種、多様な国籍、多様な職業、多様な所得層、多様なライフステージ、多様な考え方…)

立地条件の多様性

- ◇ 山の手居住
- ◇ 海の手居住
- ◇ 駅近居住
- ◇ 開発地居住
- …等

住宅タイプの多様性

- ◇ 超高級ターマンション
- ◇ 中低層住宅
- ◇ 分譲、賃貸、定借
- ◇ 様々な間取り
- …等

※diversity：直訳は「多様性」。一人ひとりが持つ違い（性別、人種、国籍、宗教、年齢、学歴、職業など）を受け入れ、それぞれを価値としていかにすることで、競争力につなげようという考え方として使われる。

都心の住宅バリエーションは限られている

- ・国際化が進むにつれて、更に多様化する需要に対して、都心周辺で提供されている住宅のバリエーションは限られている。
- ・在日の外国人ビジネスマンの、現在の住まいへの不満理由には、「駅から遠い」、「住宅が狭い」、「間取りが和風」といった事項が挙げられている※。
- ・在日の外国人ビジネスマンは、将来的には、現在居住している住宅よりもより広い面積、多い居室数を望む声が多い。また、将来は住宅を所有したいという希望も比較的高い※。
- ・住まいや居住環境に求める事項としては、「勤務先及び駅に近いこと」、「インターナショナルスクールにアクセスしやすい場所であること」、「周辺に食料品雑貨、レストラン等の施設が充実していること」などが挙げられている※。
- ・現在も港区で比較的供給されているファミリー世帯向け住宅に加え、多様な単身者タイプの住宅の提供により幅広い需要に対応できるまちとすることが必要となる。

※参考：『外国人ビジネスマンの都市・オフィス・居住ニーズ調査』 社団法人不動産協会 2006

居住エリアとしての品川

品川エリアの特徴

- ・リニア中央新幹線品川駅、羽田空港へのアクセスなど、海外都市や国内各都市への至便性が特に高い広域交通結節点
- ・臨海部、運河、丘陵地など様々な立地条件が存在
- ・白金、麻布など、後背地は外国人にも選好される住宅地が存在
- ・インターナショナルスクール、大使館などが周辺エリアに多く分布
- ・文化財が多く、緑なども豊富に存在



周辺の緑

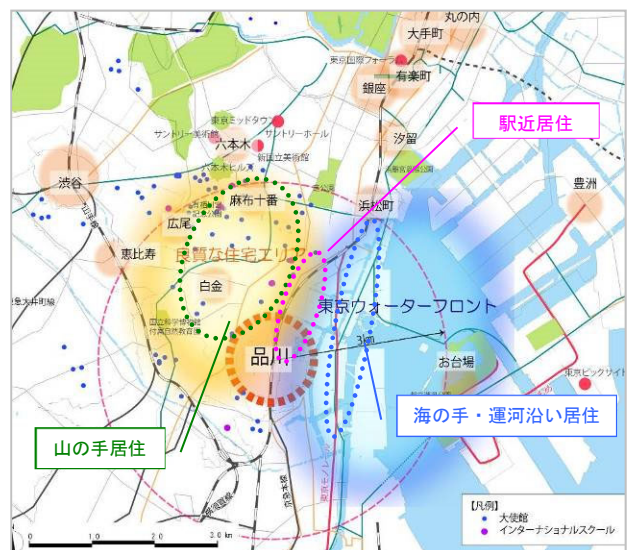
泉岳寺

◆外国人等にとっても住みやすい環境づくり

- ・周辺の居住地区との連携により、山の手に住んで、品川に通勤し、週末には京都に遊びに行けるような職住遊近接で、多様な住まい方がかなう環境
 - ・居住する全ての人の生活環境を充実させる様々な施設の立地
- ⇒インターナショナルスクールや多言語対応行政窓口、医療施設など外国人もストレスフリーに暮らせる施設の立地
- ・居住地としてのブランド性・ステータス性を持つ地域

◆多様な住まいの在り方を提供できるまち、『品川』

- ・既存の良好な住宅環境をいかした山の手、ウォーターフロントビューとして、眺望等をいかした海の手、駅近、開発地、住宅市街地…など半径3kmに様々な立地条件を兼ね備えたまち
- ・ファミリー、DINKS、高齢者、若年層、外国人など多様な居住者に広く対応した住宅の提供
- ・ライフスタイル（住まい方）の変化に対応した新しい住宅のストック形成、充実を図る。



居住に関するエリアイメージ図

Project 3 世界に誇る活力と潤いのある景観・環境形成

本地域は、羽田空港との近接性や後背地に大使館が多数立地することから、国内外の多様な人々が来訪すると想定されているが、東西には動線の不足や高低差があるなど歩きにくい。このため、地域を面的につなぐ歩行者ネットワークの形成により、回遊性やわかりやすさを向上して、先端技術や国際文化に関する交流等を促進することが期待される。

品川駅東側は、東京湾や高浜運河の水辺といった自然を感じることでできる環境資源が豊富にあり、東海道新幹線品川駅開業を契機としてまちづくりが進んでいる。また、旧東海道の宿場町としての伝統や屋形船の並ぶ風情ある空間が残されている。

品川駅西側は、武蔵野台地の東端に位置し、南は御殿山から北は田町付近まで南北に連なる崖線上に位置している。江戸時代には武家屋敷等、現在は泉岳寺や貴賓館(旧竹田宮邸)とそれに隣接する緑などが存しており、変化に富んだ地形により育まれた歴史観のある景観形成が期待される。

品川駅北側は、環状4号線、北口駅前広場等が整備され、高輪ゲートウェイ駅や鉄道等に向けての北側の顔及び視点場としての景観形成が期待される。

北周辺地区は、品川駅・田町駅周辺地域の中央に位置しており、東西をつなぐ交流ゾーンとして、国内外から人が集い、国際的な業務等、多様な都市活動を展開する場を形成することが期待される。また、最先端の環境技術の導入により、高水準な環境都市を形成する。

◎実現に向けた取組

- 日本の玄関口にふさわしい、多様な交流が感じられる駅を中心とした顔の形成
- 地区ごとに個性ある街並み（歴史観、活気とにぎわい）景観の形成
- 緑豊かな空間の確保など、水辺と緑のネットワークの創出
- 風の道の確保等による快適な都市空間づくり
- エネルギーシステム・情報ネットワークの構築による地域全体での環境水準の実現
- 未利用エネルギー等を活用した熱・エネルギー供給

（ 景 観 ）

○日本の玄関口にふさわしい、多様な交流が感じられる駅を中心とした顔の形成

本地域では、新たな「日本の玄関口」として、駅及び駅前広場と周辺建築物が一体となった、象徴的で賑わいのある交流拠点を形成する。また、品川らしさを形成する上で主なビューポイントからの見え方に配慮し、先端技術や国際文化のイメージを強化する、国際交流拠点にふさわしいデザインとする。

- ・ 駅及び駅前広場とまちの視線のつながりに配慮し、広場的空間からの「視界の抜け」の確保を図る。
- ・ 駅及び駅前広場とまちの双方からの人の交流を意識し、それぞれのビューポイントからの見え方に配慮した景観形成を図る。
- ・ 駅周辺においては、日本の玄関口として、各地区が連携しながら一体感のある象徴的な景観形成を図る。
- ・ 多言語対応のサイン表示を統一するなど、多様な人々の交流する場にふさわしいデザインを導入する。

- ・ 歩行者や次世代モビリティなど、多様な交通が行き交う賑わいある駅前の顔を形成する。

○品川らしい、地区ごとに個性ある街並み（歴史、活気とにぎわい）景観の形成

本地域では、各エリアを面的につないだ歩行者ネットワークの形成などにより、回遊性や分かりやすさの確保を図る。また、品川駅又は高輪ゲートウェイ駅と優先整備地区を結ぶ主要な歩行者動線ごとの特徴をいかし、優先整備地区は「品川らしさ」を備えたデザインとする。

- ・ 地区の空間特性や周辺市街地との調和において、主なビューポイントからの見え方に配慮した景観形成を図る。

○周辺とも連携した緑と水が連なる景観の形成

風の道に配慮し、まちの見通しや開放感を意識した景観形成を誘導する。また、水辺と緑のネットワーク沿いについては、周囲の緑との連続性を確保し緑・水・にぎわいが一体となったデザインとするよう誘導する。

- ・ 緑豊かなオープンスペースを公園や運河、隣接オープンスペースと結び、豊かさを感じさせる水辺と緑のネットワークの形成を図る（国道15号沿道・上空デッキ、環状4号線沿道、高浜運河）。
- ・ 品川駅西口地区では崖線の地形や緑の保全・再生等によりエリア全体で緑の充実を図る。
- ・ 壁面位置の連続性や適切な隣棟間隔の確保など、周辺の街並みに配慮した建築物の配置等を工夫する。
- ・ 水辺の開放感や水域から見て圧迫感を軽減する建築物の配置等を工夫する。

○群としての象徴性を備えたスカイラインの形成

- ・ 遠景の主なビューポイントからの見え方に配慮し、優先整備地区においては群としての象徴性のあるスカイラインを形成するよう誘導する。

（ 環 境 ）

○芝浦水再生センターや品川駅西口地区等における緑豊かな空間の確保

本地域では、大規模な緑地空間の整備や街路樹等の緑化を通じて、夏場でも涼しく、くつろげる水辺と緑のネットワークを創出する。

- ・ 芝浦水再生センター等の開発地における緑の創出を図る。
- ・ 緑豊かな街路樹や緑陰空間が連続したプロムナードの形成を図る。
- ・ 道路等の公共施設や建築物・敷地内の緑化を図る。
- ・ 品川駅西口地区では崖線の地形や緑の保全・再生等によりエリア全体で緑の充実を図る。
- ・ 品川浦や高浜運河の親水空間の形成を図る。

○風の道の確保等による快適な都市空間づくり※

本地域では、風の道確保の誘導などによる、ヒートアイランド現象の緩和を図る。必要に応じ航空法第49条（物件の制限等）のただし書承認を受けることで、風の道の確保を誘導するとともに、敷地内緑化・屋上・壁面緑化などヒートアイランド対策にも配慮する。

- ・ 主要な風の道に配慮し、建築物の最高高さの制限や高層建築物における一定の隣棟間隔の確保を図る。
- ・ オープンスペースの確保や建築物の低層化、建物配置・形状を工夫する。
- ・ 風の道をいかす街路樹整備、公園・緑地整備、公開空地等民有地内での緑化等による積極的な緑の配置を推進し、暑熱環境の対策を行う。

○最先端の環境技術を導入した環境性能の高い建築物の実現

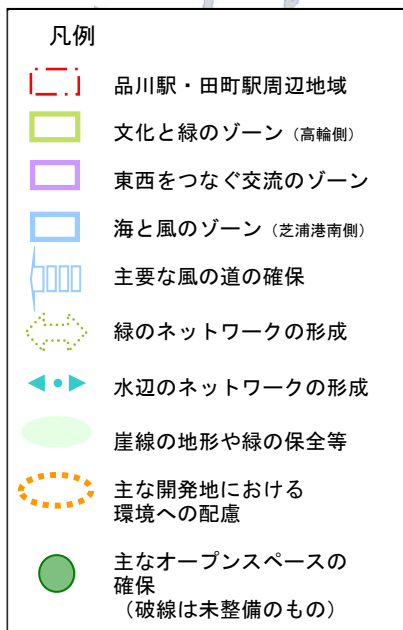
計画時点での最新技術・最先端の取組を導入した環境性能の高い建築物を実現する。建築物の外壁・屋根の高断熱化をはじめとした外部熱負荷の削減や、負荷平準化を図る。

- ・ 自然通風や自然採光など自然エネルギーの利用を推進する。
- ・ 高効率設備機器の導入を推進する。
- ・ 環境保全型の型枠材の利用など、資源の再利用化を図る。
- ・ 維持・管理・改修等による、建築物の長寿命化を図る。
- ・ 屋上・壁面緑化や屋上部への高反射材料利用及び敷地内の空地等を極力緑化するなど建築物、敷地の被覆対策を推進する。

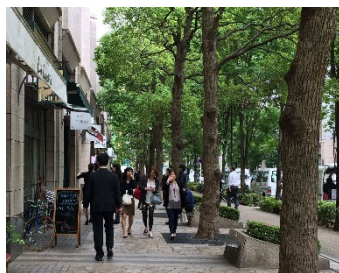
○運河の有効活用

- ・ 運河ルネサンスによる水域占用の規制緩和を活用し、新たな観光棧橋や水上の集客施設の設置を誘導する。
- ・ 観光と日常の両面から東京の魅力を高め、防災にも活用可能な海上交通の導入を誘導する。

※風の道については、付属資料P.79～P.102参照



環境形成のイメージ



(エネルギー)

○自立分散型エネルギーの導入による災害に強いエネルギーシステムの構築

本地域では、海外企業ニーズの高い電力の安定性を実現するため、災害時にも地区内に電力と熱を安定的に供給し、BCP・DCP性能を高める。

- ・ 夏のピーク電力削減に貢献する、コジェネレーションシステムなどの自立分散型エネルギーの導入を図る。
- ・ 排熱を地区内で有効利用することによる省エネへの貢献を促進する。
- ・ 都市開発諸制度等を活用した先進的ビジネス支援機能及びエネルギー自立化を誘導する。

○エネルギー・情報ネットワークの構築による地域全体での高い環境水準の実現

本地域では、分散型エネルギーシステムや再生可能・未利用エネルギーを地区内外で最大限に活用するために、地区ごとに電力・熱のエネルギーネットワークの構築を誘導する。

- ・ 情報ネットワークを活用し、地区内外のエネルギーを一元的に管理した最適な運用を図る。
- ・ ICTを活用したデマンドレスポンスによるピーク電力削減など、社会動向を見据えた技術の導入を検討する。

※情報ネットワーク：個別建物の熱源機などの建物運用データを通信回線で集中管理センターに接続し、AEMSエネルギー管理技術者によるIT技術を活用した個別熱源の最適運用を行う。

- ・ 古い施設の稼働率調整や老朽施設更新によるエネルギー効率の確保を図る。

○未利用エネルギーや再生可能エネルギーを活用した熱・エネルギー供給

本地域では、地域に存在する様々な未利用エネルギー熱源を、地域冷暖房の活用など適切な区域と方法によって効果的な利用拡大を図る。

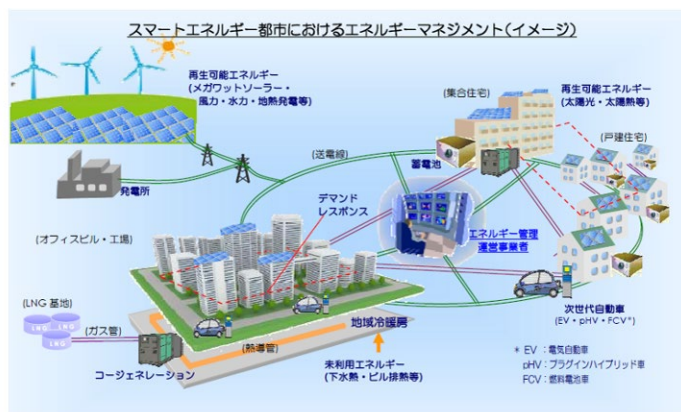
- ・ 水再生センターの下水処理水などの未利用エネルギー活用を図る。
- ・ その他清掃工場の焼却排熱などの未利用エネルギーの活用を検討する。
- ・ 太陽光発電など再生可能エネルギーの積極的な導入を図る。



コジェネレーションシステム排熱利用冷凍機



エネルギーの面的利用イメージ



参考: 東京都省エネ・エネルギーマネジメント
推進方針(東京都環境局)

Project 4 広域アクセス性の効果を最大化する駅機能の強化

本地域に近接する羽田空港では国際化が進むとともに、品川駅は既存の東海道新幹線に加え、リニア中央新幹線の始発駅の整備が進められている。また、品川駅と田町駅間に高輪ゲートウェイ駅が整備中であることに加えて、地下鉄新線の構想も示されている。

一方、現状の品川駅には、京急線が唯一、羽田空港へのアクセス路線として乗り入れているが、利用客にとっては空港への列車やそのホームが分かりにくい面があることや、乗換えに上下移動を多く伴う等、利便性が高いとはいえない。

また、将来的な駅周辺での開発によって品川駅を東西に貫く自由通路が、更に混雑することが予想されるなど、ビジネスパーソンや旅行者にとって、分かりやすさ、移動のしやすさという点では改善の余地がある。

そのため、これらの広域的な交通環境の変化や将来的な利用客へのサービス提供を踏まえて品川駅の機能強化を図ることで、国内外の各都市とつながり、人々を迎え入れる広域交通結節点を形成する。

◎実現に向けた取組

- 羽田空港へのアクセス、リニア・新幹線への乗換えをスムーズにする **品川駅の再編**
- 機能的で、来訪者にも分かりやすく、利便性の高い **駅空間の形成**
- 品川駅—田町駅間での **高輪ゲートウェイ駅の整備**
- 品川駅—白金高輪駅間での **地下鉄構想の推進**

○品川駅の再編

- ・国際交流拠点の玄関口として、羽田空港へのアクセス、リニア中央新幹線及び新幹線への乗換えをスムーズにし、また、鉄道以外の交通手段との交通結節機能を拡充する。
- ・駅施設内の、あるいは駅から各方面への移動のしやすさ、分かりやすさを念頭にユニバーサルデザインに配慮した魅力的な駅空間を創出する。
- ・将来的に交通ネットワークの拡充に向けた対応を図る（地下鉄新線等）。
- ・連続立体交差事業により、京急品川駅の地平化及び輸送力向上（2面4線）を図り、現状の複雑な乗換動線の解消や移動距離の短縮など、分かりやすく利便性の高い駅へと再編する。

○駅中心の歩行者空間の拡充

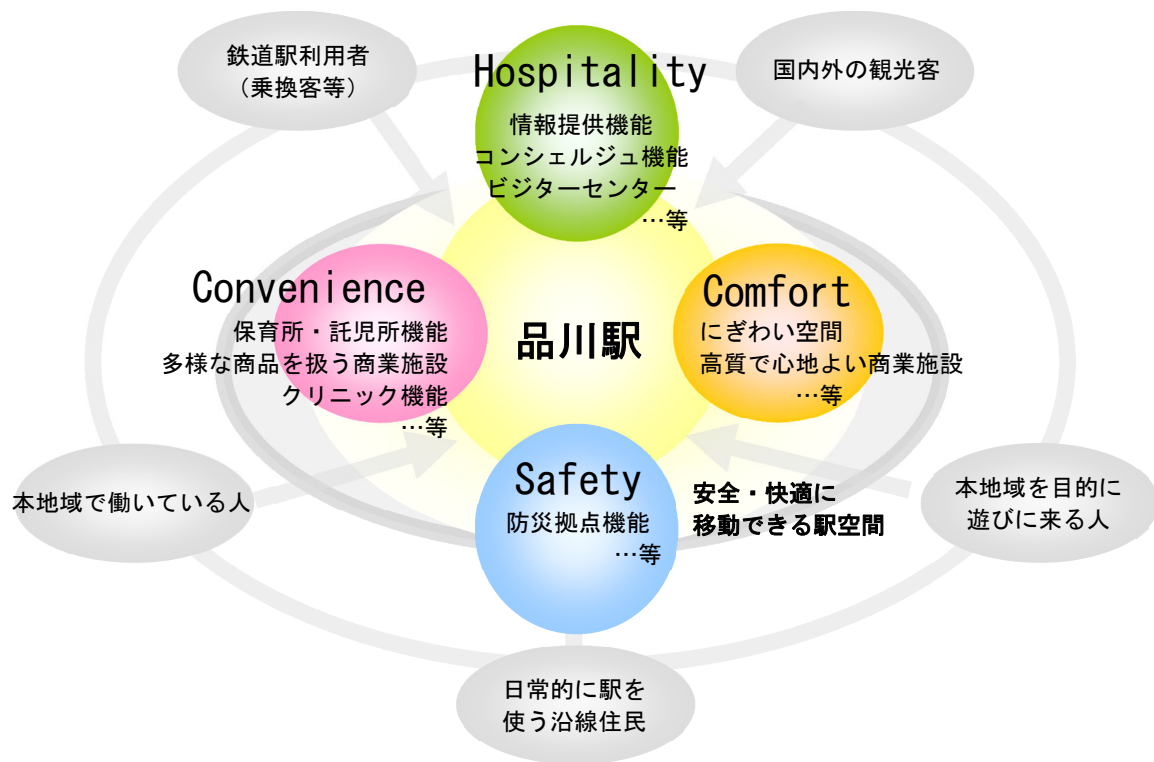
- ・デッキレベルでの駅と周辺まちづくりとの連携による歩行者等のネットワークの強化を図る。
- ・回遊性向上及び既存自由通路の混雑緩和のため、方面別の改札口を新設するとともに、駅を中心とした歩行者空間の拡充を図る。
- ・地下空間については将来的な交通ネットワークの拡充と合わせた対応を図る。

○高輪ゲートウェイ駅の整備等

- ・品川駅・田町駅間に高輪ゲートウェイ駅を整備し、当該地区の拠点性を高める。
- ・周辺開発に併せて、泉岳寺駅の機能強化（ホーム・コンコース等の混雑緩和、歩行者ネットワーク、バリアフリー等）を図る。

○地下鉄構想の具体化

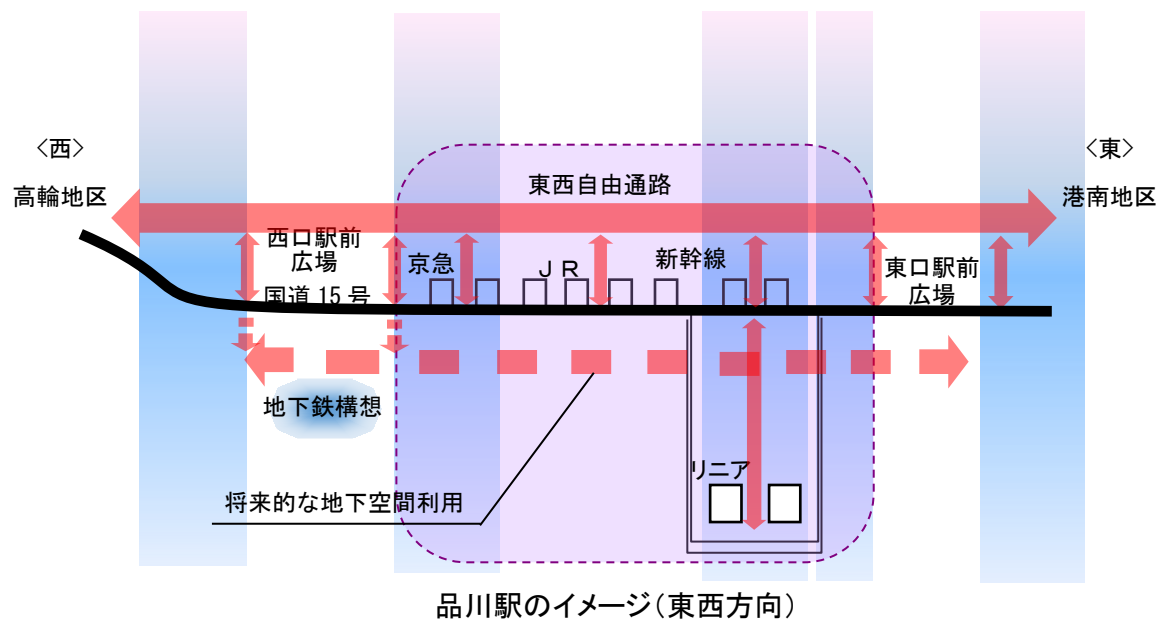
- ・六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上のため、白金高輪駅・品川駅間における地下鉄新線の整備を検討する。



品川駅を中心とした将来機能イメージ



出典：JR 東海
<http://linear.jr-central.co.jp/index.html>



コラム：『広域交通結節点としての品川のポテンシャル』

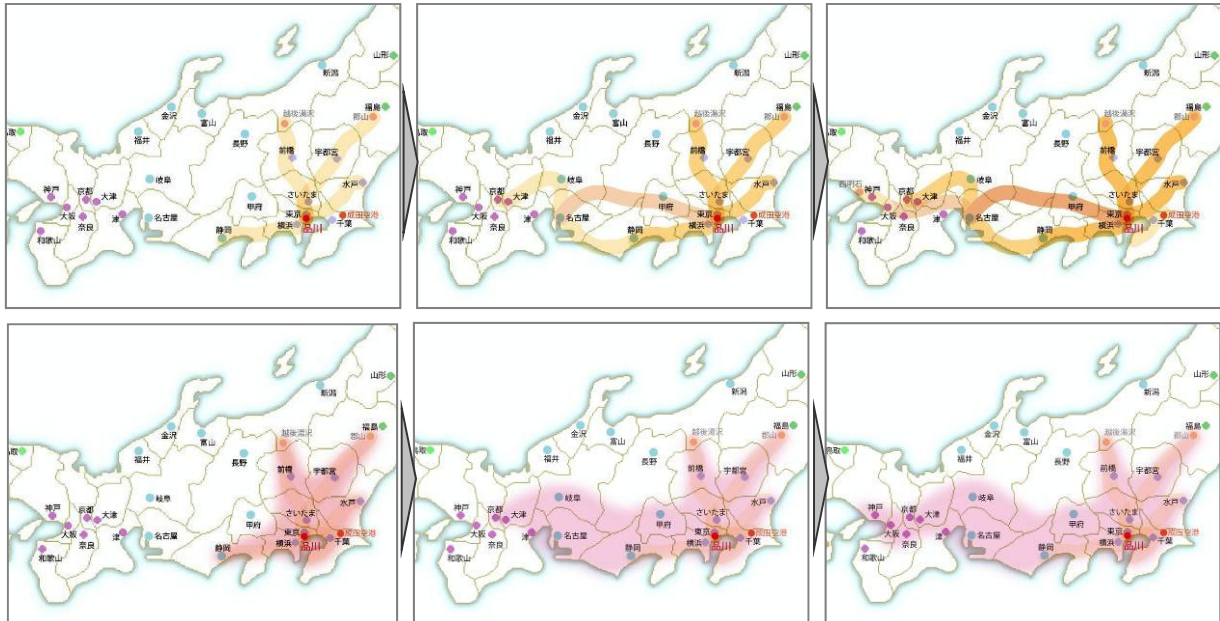
リニア中央新幹線の整備により品川駅から1時間30分※（乗換時間を含まず。）で到達できる範囲が、将来どのように変化するかを整理した。

- ・比較年次 : ①2013年現在、②2027年リニア中央新幹線開通（名古屋）、
③2045年*リニア中央新幹線延伸（大阪）時点

【 2013 年 】

【 2027 年 】

【 2045 年* 】

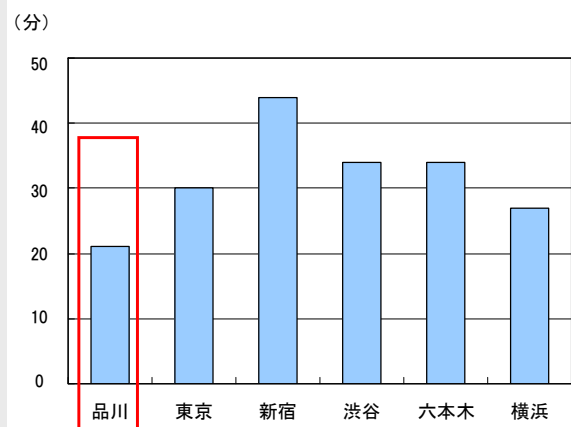


上図：品川から1時間30分で到達可能な県庁所在地又は新幹線駅（新幹線路線を图示）
下図：上図を基に、品川から1時間30分で到達可能な駅勢圏について图示

- ※ 関東圏における、通勤時間（片道）が1時間30分以内の就業者が全体の約9割を占めるため、所要時間を1時間30分と想定（総務省統計局『平成18年社会生活基本調査』）
- ※ 下図において現時点で在来公共交通があるエリアは、リニアと併用することにより到達可能な駅を想定し、当該駅が含まれる市町村とした（乗換時間は含まず。）
- ※ リニアの長野新駅は、アクセスする交通機関の計画が現段階で明らかではないため、新駅にアクセスする道路整備が行われる想定で、新駅からの末端のシャトルバス等による到達範囲を推定した。
- ※ 下図において、広域図の中で大まかな範囲を示すことが目的であるため、市町村境界でなく、当該市町村をおおむね含むと考えられる領域を示した。
- * 大阪までの全線開業は当初2045年が予定していたが、「全線開業までの期間を最大で8年前倒すことを目指して建設を推進（JR東海）」することとされている。

◆主要な拠点から羽田空港到着までの所要時間

※所要時間は、乗車時間+運行間隔/2で算出



Project 5 拠点性を高める道路ネットワークの構築

本地域の道路ネットワークは首都高速道路をはじめ、国道及び都道が整備されており、都心、羽田方面へのアクセス性が高い。さらに周辺では首都高速中央環状品川線、国道 357 号の東京港トンネルが開通しており、広域的な交通利便性は更に高まっている。

一方、鉄道により地区の東西が分断されており、東西の連絡性の強化及び都市機能の集積が進む六本木や大使館等があり多くの外国人が居住する麻布、白金エリアとのアクセス向上が課題となっている。また、国際交流拠点として、多様な地域との交流を促進するため、国内各地とのアクセス性を高める交通結節機能の強化や、品川を訪れる人々に拠点としての風格を感じさせる空間づくりが求められている。

◎実現に向けた取組

- 広域道路ネットワークを形成する**環状 4 号線の整備**
- 広域交通結節点形成に向けた**駅前広場の機能分担と拡充**
- 品川駅の顔となるシンボル性の高い空間の整備**
- 円滑な地区内交通処理のため、**開発と連携した地域内道路の整備**

○環状4号線の整備

- ・環状4号線の整備により、羽田・臨海部・六本木方面とのアクセスを向上させるなど、広域道路ネットワークの形成を図るとともに、開発に伴う交通処理を担う。
- ・高低差の大きい東西の地形及び鉄道施設の横断などから高架構造により立体化を図る。
- ・無電柱化を図るとともに、周辺のまちづくりとも調和する構造とするなど景観に配慮する。
- ・他の地域との連携を強化するため、バス交通等の利便性向上を図る。

○駅前広場機能の分担と拡充

- ・品川駅西口地区は、M I C E・宿泊施設等、国内外から多くの人々が訪れる地区であることから、国道15号上空を立体的に活用し、次世代型交通ターミナルや人々が集い憩う賑わい広場等を設置し、日本の玄関口にふさわしいシンボル性のある広場空間を設ける。
また、国道15号上空に加え、周辺開発との連携により、地上部に地域交通を担うバス・タクシーの乗降場や次世代モビリティ等への乗換を可能とする複合ターミナル等の交通結節機能を配置し、上空の広場空間を含め重層的な西口駅前広場として再整備する。
- ・品川駅西口を中心とする次世代モビリティネットワークの形成に向けて検討を進める。
- ・24時間化した羽田空港に近接し、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅では、広域交通結節点として多様な交通ニーズに対応するため、駅北側に北口駅前広場を整備し、高速バス等の導入スペースを確保する。
- ・東口駅前広場は現行機能の維持を基本としつつ、周辺開発の進展等に伴い既存施設の配置等に変更の必要がある場合は柔軟に対応する。
- ・高輪ゲートウェイ駅の設置を踏まえ、西側に周辺まちづくりと一体的な広場空間を確保する。東側には歩行者動線に合わせ交通結節機能の導入を図る。

○国道15号の拡幅等

- ・「日本の玄関口」にふさわしい西口駅前広場の再整備に向けた国道15号の拡幅等を行う。
- ・開発に伴い新たに発生する交通の影響が生じないように、必要な対策を行う。

○地区間を連携する道路の整備

- ・高輪ゲートウェイ駅とのアクセス及び大規模開発が想定される品川駅北周辺地区の円滑な交通処理のため高輪ゲートウェイ駅、環状4号線と国道15号とを結ぶ道路を整備する。
- ・本地域における東西連絡性の強化・改善のため、第二東西連絡道路を整備する。整備に当たっては、周辺の開発や将来的な下水道施設の再構築などの状況を踏まえ、段階的な整備も含め、検討していく。

○羽田方面へのアクセス性向上

- ・国際交流拠点の形成や交通結節機能の強化を見据え、羽田空港方面への利便性や速達性向上を図るため、羽田方向への首都高ランプ接続について、実現に向けた検討・調整を関係者と進める。

○円滑な都市活動を支える駐車場等

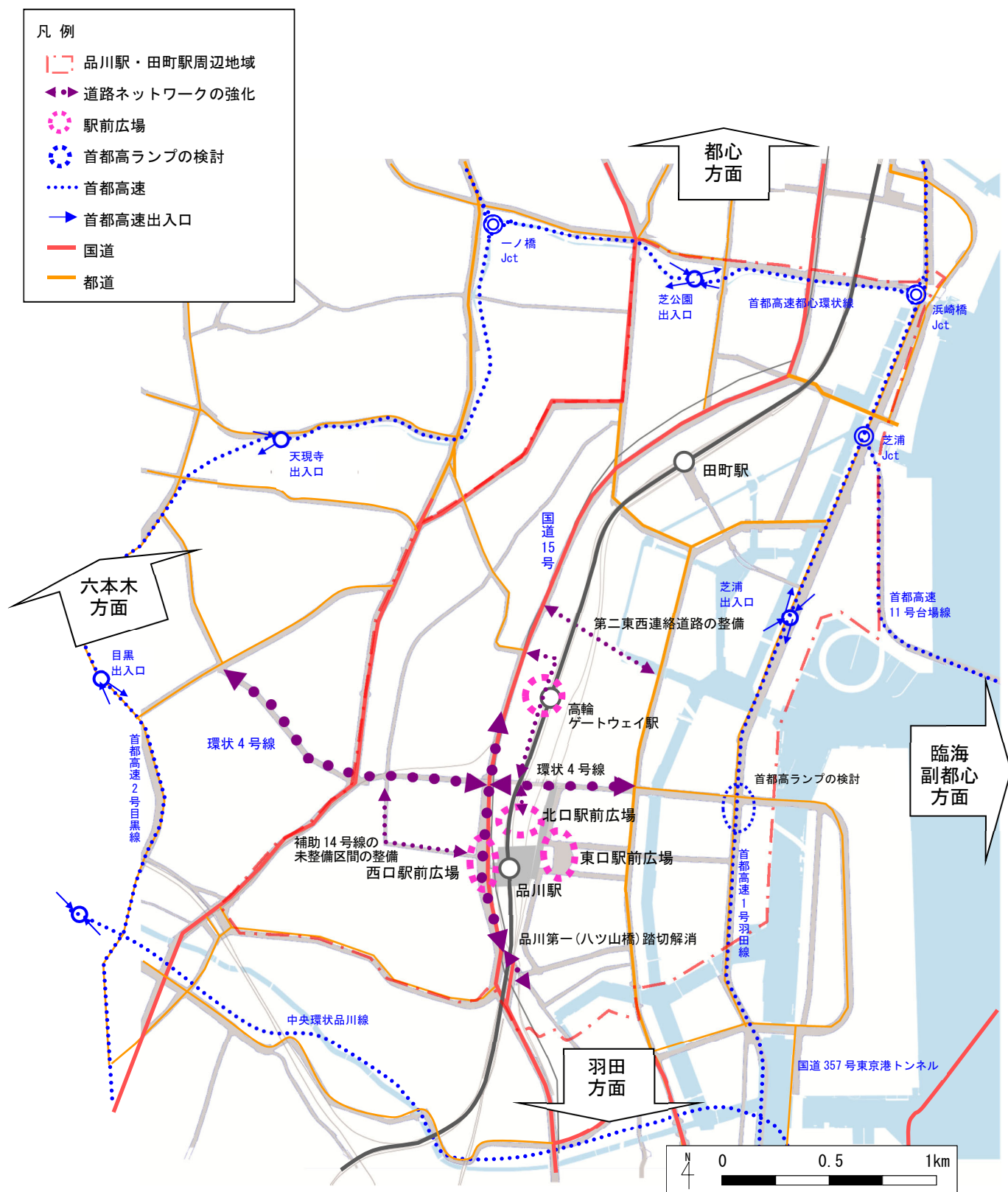
- ・周辺開発においては、開発規模に応じた駐車場、駐輪場、自動二輪車駐輪場等の交通処理施設の整備を図ることとし、駅周辺部においては交通結節機能強化の観点から、必要に応じて適切な規模の施設の確保を図る。
- ・周辺道路への交通負荷の軽減や地区内の利便性向上を図るため、駐車場のネットワーク化や地域ルールについて検討する。
- ・東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例に基づき、自転車通行に配慮した道路空間を整備する。

○京浜線品川第一（ハツ山橋）踏切解消

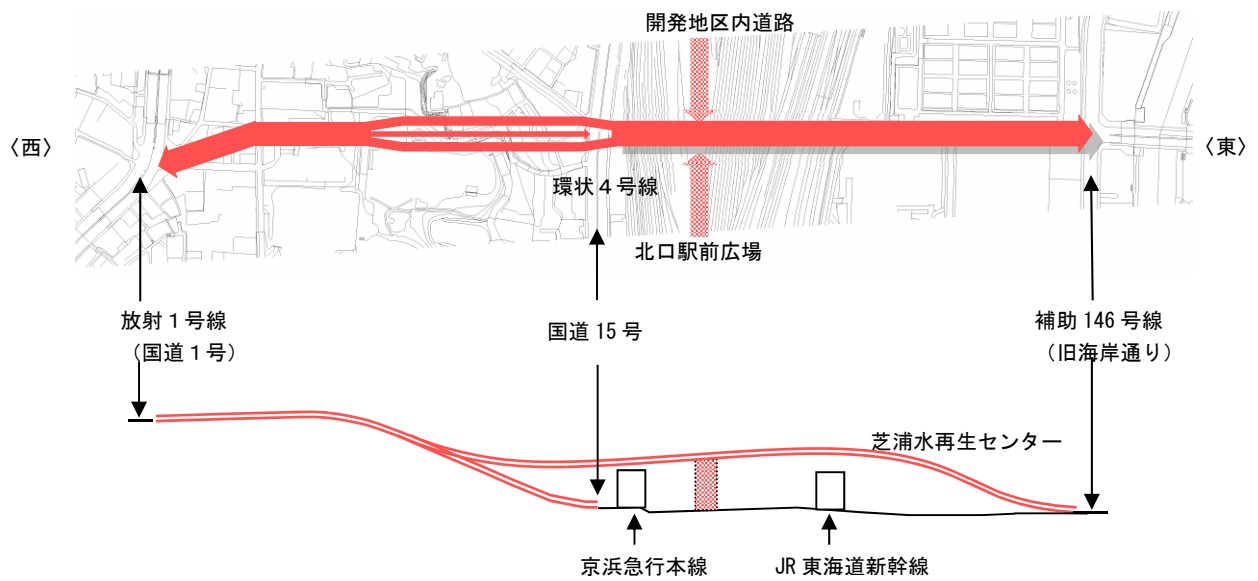
- ・連続立体交差事業の実施により品川第一（ハツ山橋）踏切を含む3か所の踏切を除却することで、品川駅南側の道路交通を円滑化し、地域の東西連絡性の強化・改善を図る。

○周辺まちづくりの進展に伴う対応

- ・今後、本地域の発展に伴い周辺へ開発が波及していくことが想定されるため、周辺のまちづくりの検討がなされる場合には、更なる道路ネットワークの強化について検討を行う。



道路ネットワーク形成のイメージ



環状4号線の縦断線形イメージ

国際交流拠点、未来型の交通拠点として、新しい「日本の顔」となる象徴的な都市空間をカタチにします。

1. 次世代の交通ターミナル

- ・常に最先端のモビリティへ接続が可能な、次世代型交通ターミナルを配置

2. 開発計画と連携した複合 (交通・防災) ターミナル

- ・民間の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
- ・タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に

3. 人々が集う賑わい広場

- ・センターコアの南側には人々が集い、憩う賑わい広場空間、3～4層(想定)の商業施設を配置
- ・防災拠点としても活用

4. シンボリックなセンターコア

- ・利用者動線の交差点には連携の拠点となるセンターコアを配置
- ・交通結節の各空間を結ぶシンボリックな空間を形成

5. 利便性の高い路線バス乗降場

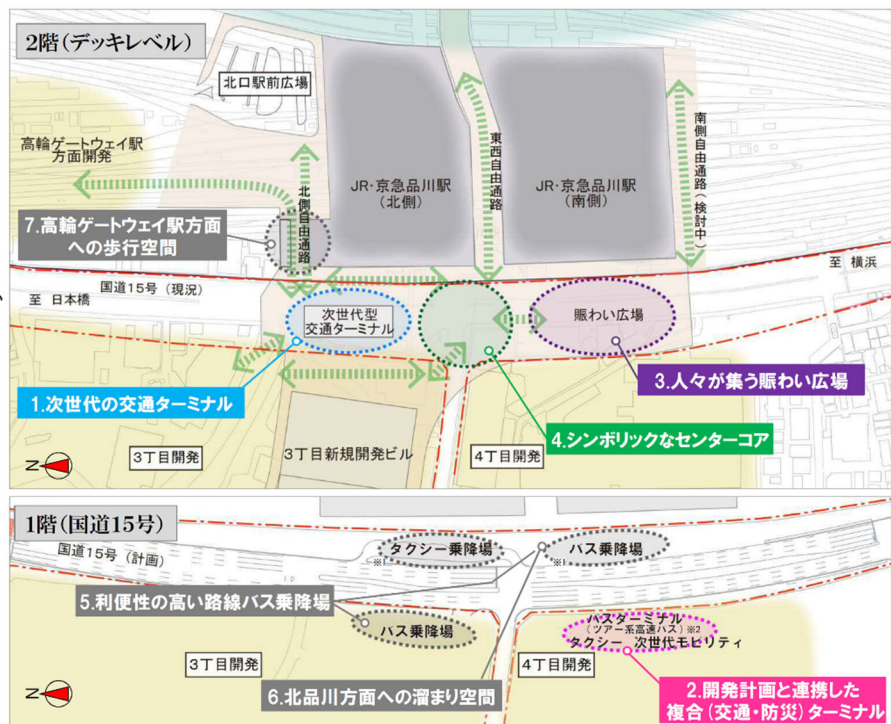
- ・分りやすさ、運行効率に配慮し、バス停を配置

6. 北品川方面への溜まり空間

- ・周辺地域資源へアクセスする玄関口として機能する溜まり空間を配置

7. 高輪ゲートウェイ駅方面への歩行空間

- ・高輪ゲートウェイ駅方面への人・モビリティの往来が可能となるよう十分な通行空間を確保



※1 関係機関との調整が必要

※2 今後、複合ターミナルの具体化にあたっては、開発計画との調整が必要

(参考図) 国道15号・品川駅西口駅前広場のゾーニング・コンセプト

(出典：国道15号・品川駅西口駅前広場事業計画 平成31年3月策定)

Project 6 活発な都市活動を支える快適な歩行者ネットワークの構築

本地域は東に運河などの水辺、西に崖線緑地を有しており、東西で高低差がある。また、鉄道により東西が分断されており、歩行者ネットワークの整備状況は十分とはいえない。品川駅東口の既成市街地ではデッキレベルによる歩行者ネットワークが存在するが、J R品川駅構内までの整備にとどまっていることから、地区東西における利用者の回遊を阻害する一因ともなっている。

そのため、民間開発と連携して歩行空間を創出し、徒歩による地区内の回遊性を向上させるとともに、豊富な地域資源をいかし、訪れる人に豊かな印象を与える回遊環境を生み出す。

◎実現に向けた取組

○地区東西の流動性を高める**品川駅東西自由通路の整備**

○民間開発と連携し、地区全体の回遊性を向上させる**歩行者ネットワークの強化**

○品川駅東西自由通路の整備

- ・ 本地域の開発等を踏まえた歩行者交通処理や品川駅利用者の利便性、国道15号横断歩行者の安全性向上等を図るため、広域的な視点で捉え、既存東西自由通路の西側延伸及び国道15号上空と北口駅前広場を結ぶ北側自由通路の新設を進めるとともに、南側自由通路の新設等さらなる東西連絡機能の強化を図る。

○南北歩行者ネットワークの強化

- ・ 民間開発とも連携しながら、高輪ゲートウェイ駅から品川駅を通じて品川浦・旧東海道方面までを広域的につなぐ南北方向の歩行者空間を整備し、歩行者ネットワークの強化を図る。

○民間開発と連携した歩行者ネットワークの強化

- ・ 品川駅東西自由通路や東口のインターシティ等の既存の歩行者ネットワークをいかし、駅周辺の開発や、鉄道・道路・駅前広場等の交通結節機能の整備に併せ、デッキレベルを基軸としたバリアフリーかつ次世代モビリティに配慮した歩行者ネットワークの形成を図る。
- ・ 環状4号線の整備や地下鉄構想等を見据え、周辺開発と連携してデッキレベルと地上部、地上部と地下部を結ぶ垂直動線を確保する。

○回遊性の確保

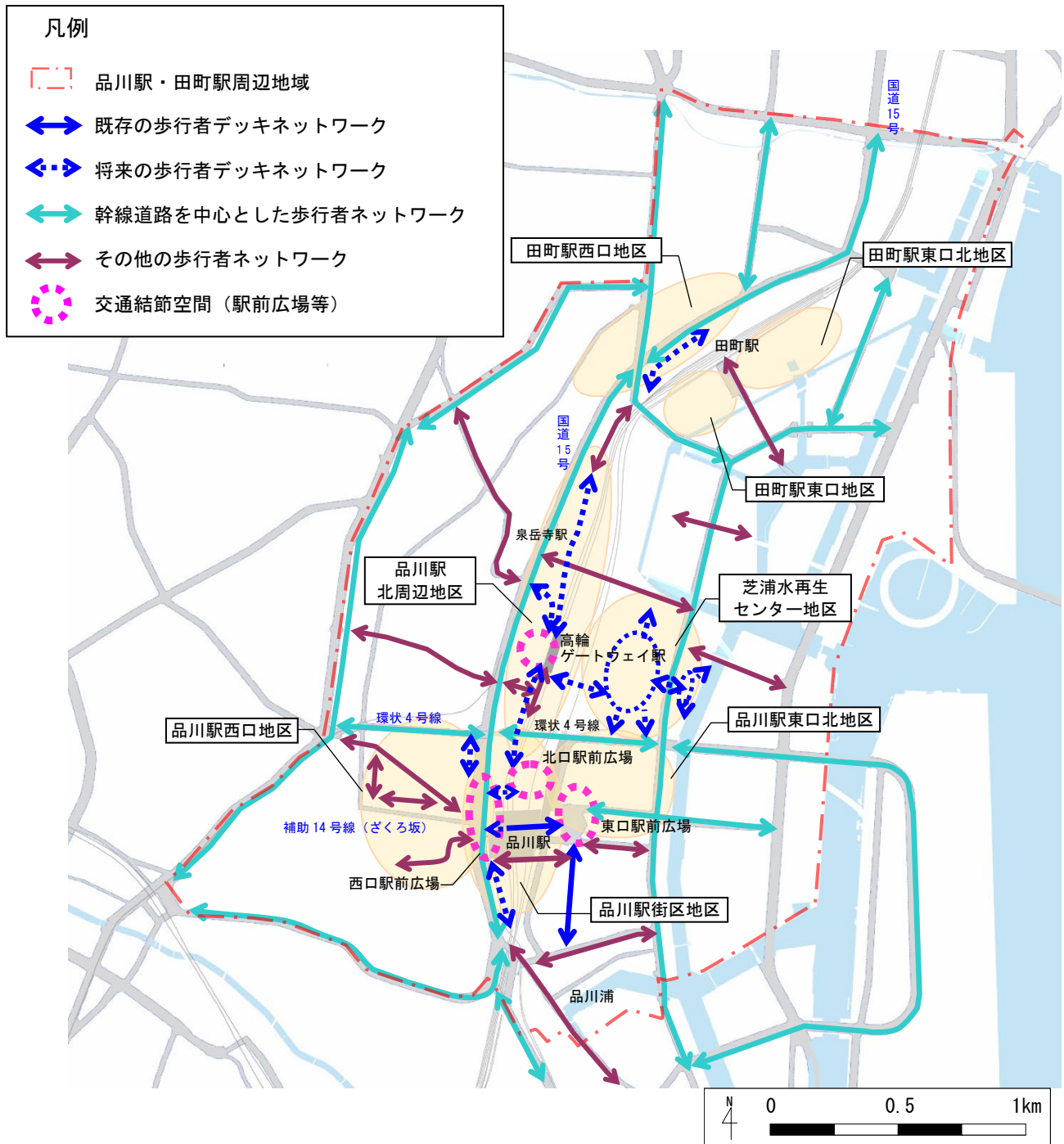
- ・ 品川駅、田町駅及び高輪ゲートウェイ駅の周辺において、歩行者ネットワークの要である交通結節空間（駅前広場等）を適切に配置し、回遊性を確保する。
- ・ 各地区に導入される国際業務機能、M I C E機能（会議場、展示施設等）、宿泊機能、居住機能などの連絡性を強化し、相互の機能向上を図るため、地域内の回遊性を確保する。

○地下空間における歩行者ネットワークの構築

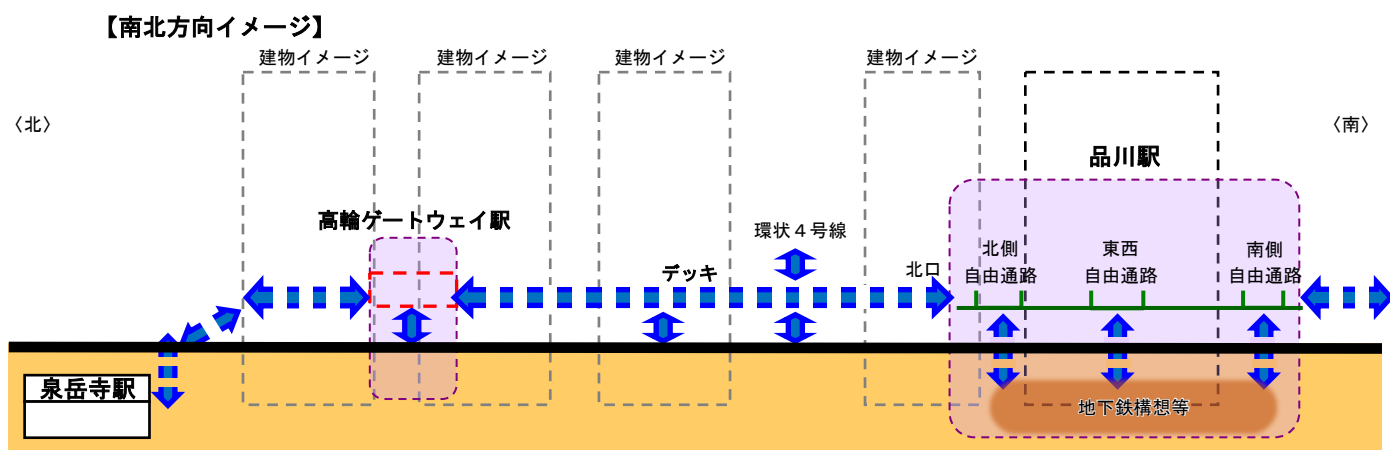
- ・ 地下空間においても、先々の駅改良等の時期を捉え、鉄道駅内や周辺開発間を結ぶ歩行者ネットワークを形成することで、更なる利便性の強化を図る。

○災害発生時の円滑な移動にも資する歩行者空間を確保

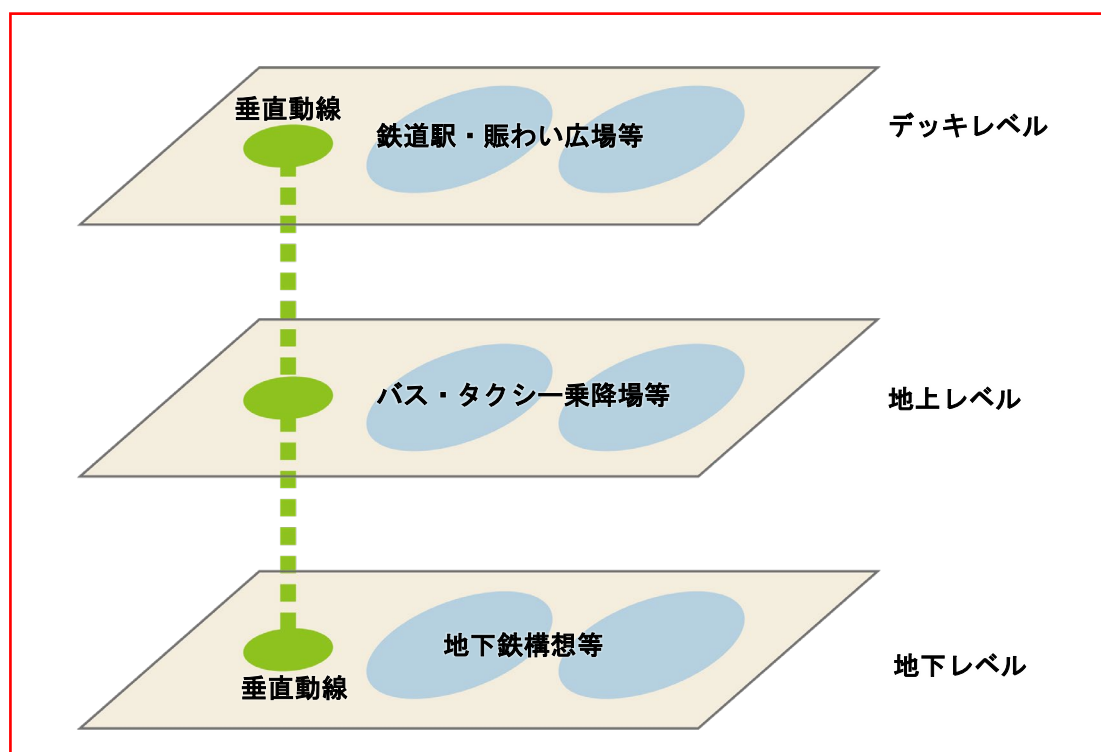
- ・ 国際交流拠点として高質な業務・居住環境を構築するとともに、災害時の拠点となる避難場所等に安全に移動するため、ゆとりある歩行者空間の形成を図る。
- ・ 災害発生時における避難ルートを確保する観点から、歩行者ネットワークの充実を図る。



歩行者ネットワーク形成のイメージ



歩行者ネットワーク形成のイメージ



歩行者ネットワークにおける垂直動線のイメージ

Project 7 安全・安心な防災都市づくりの推進

東日本大震災等をきっかけとして、国内外の人々の防災に対する意識はますます高まりを見せており、国際的な拠点形成の観点からも、災害に強いまちづくりは必須と考えられている。本地域は、東京でも有数の交通結節点として、国内外から訪れる人々が多数行きかう場であると同時に、今後、より一層の商業・業務機能等の集積が進むことにより、日々活動する就業者等の更なる増加が見込まれている。そのため、本地域に住み、働き、訪れる人々の安全を確保し、事業等の継続性を確保するため、インフラや建築物の耐震化に加え、避難場所の確保及び防災ネットワークの構築、受入空間・体制の整備、先端技術をいかした自立分散型エネルギーシステムの導入等により、誰もが安心・安全に生活できる都市を構築する。

◎実現に向けた取組

- 安全・安心な環境を確保するための、**防災機能の強化**
- 住民・企業・行政等の連携による、地域・地区単位での防災対策**
- BCP・DCPを踏まえた**自立・分散型エネルギーシステムの構築**

○防災機能の強化

本地域では、広域的な交通結節点、国際交流拠点として安全・安心な環境を確保するため、防災基盤の強化を図る。

- ・開発に併せた緑地など避難場所の確保や地区内残留地区の防災性能の強化を図る。
- ・地震・津波・高潮から背後の地盤を守るため、内部護岸等の整備・耐震対策を推進する。
- ・緊急輸送を円滑に行える道路ネットワークの形成を図る。
- ・運河などを活用した水上輸送についても、関係機関と連携し、必要な整備等を図る。
- ・都市防災機能の強化のため、無電柱化を図る。

○住民・企業・行政等の連携による、地域・地区単位での防災対策

本地域では、地元による防災対策や、個別の建物単位の防災対策を進めるとともに、DCPの推進の視点から、都市機能が高度に集積する地域・地区単位での総合的な防災機能の強化を図る。

- ・鉄道事業者や行政、地域住民を含めた地域全体で連携する組織体制づくり(品川駅周辺滞留者対策推進会議 など)を進める。
- ・防災ルールとの運用とDCP推進に向けた地区ごとの防災組織づくりを進める。
- ・企業同士が連携・協力した、被災者の救援、電力・通信の確保、食料・飲料水・トイレの確保、情報提供を図る。
- ・帰宅困難者にも対応した備蓄の推進と、一時滞在施設の確保を図る。
- ・一斉帰宅抑制のルール化の徹底を図る。
- ・協力・分担による物資の備蓄など、地区内での共働を図る。
- ・有事の際の外国人への対応の充実(ワンストップでの情報提供及びサイン計画における多言語対応)を図る。

○BCP・DCPの構築の推進

本地域では、BCP・DCPを踏まえた自立・分散型エネルギーシステムの構築を図る。

- ・地区・街区単位のコジェネレーションシステム等の導入を促進する。

※BCP:事業継続計画(Business Continuity Plan) DCP:地域継続計画(District Continuity Plan)

Ⅵ まちづくりの誘導の方向（個別地区編）

1 地区別の土地利用の基本方針

本ガイドラインでは、地域の特性や求められる機能を踏まえ、各地区別の土地利用の基本方針を次のように設定する。

高輪側既成市街地

- ・歴史資源、大使館、緑・崖線等の地域資源をいかしながら、立地特性を踏まえ、居住・業務・商業等の多様な都市機能の集積を図る。

○田町駅西口地区

- ・「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」（平成 25 年 港区）を踏まえ、品川駅等との連続性を意識した複合的な土地利用を図る。

○品川駅西口地区

- ・既存の崖線・緑などをいかしつつ既存コンベンション・交流機能の更新・強化を図る。
- ・アメニティの高い宿泊機能の更新・強化（国際水準化及び迎賓）を図る。
- ・MICE 機能と連携した新たな機能（業務機能及び居住・生活支援機能）の導入を図る。

鉄道駅周辺の新しい市街地

- ・交通結節点としての利便性をいかしながら、業務・商業・居住等の多様な都市機能の集積を図る。

○品川駅北周辺地区

- ・品川駅と高輪ゲートウェイ駅を核として、国際競争力強化に資する高質な業務機能の導入を図る。
- ・国際交流拠点の形成に向けて、国道 15 号沿道市街地との一体的な土地利用を図る。その際、整備を効率的に進めるために、品川駅街区地区との一体的な区画整理等の事業手法を活用する。
- ・都心居住を支える都市型集合住宅、商業・生活関連機能等の誘導を図る。
- ・高輪ゲートウェイ駅前の利便性及び集客性をいかした複合機能の集積（コンベンション、文化・交流、エンターテインメント等）を図る。

○品川駅街区地区

- ・品川駅直結の利便性集客性と広域交通結節点としての役割を踏まえて、複合的な機能集積（業務、商業、利便施設、会議施設、文化・交流、エンターテインメント、情報提供等）を図る。
- ・国際交流拠点の形成に向けて、国道 15 号沿道市街地との一体的な土地利用を図る。その際、整備を効率的に進めるため、品川駅北周辺地区との一体的な区画整理等の事業手法を活用する。

芝浦港南側既成市街地

- ・水辺景観との調和に配慮しながら、立地特性を踏まえ、商業・業務・居住等の多様な都市機能の集積を図る。

○田町駅東口北地区

- ・「田町駅東口北地区街づくりビジョン」（平成 19 年 港区）を踏まえ、環境と共生した魅力的な複合市街地を形成する。

○田町駅東口地区

- ・「田町駅東口地区再開発等促進区を定める地区計画」を踏まえ、親密さと魅力のある複合市街地を形成する。

○品川駅東口北地区

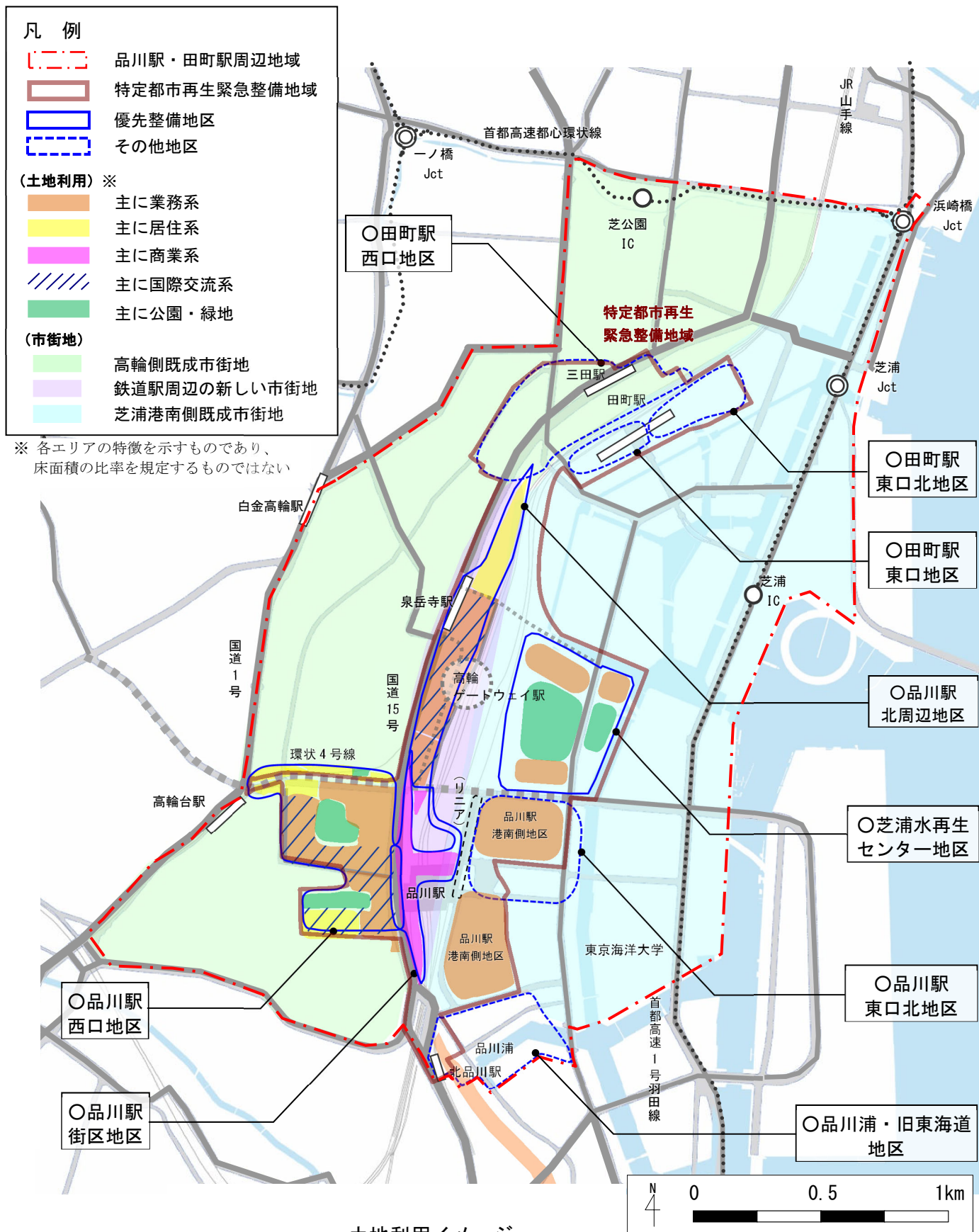
- ・リニア中央新幹線及び東海道新幹線の拠点駅に隣接する立地特性及び先端技術、情報通信等の企業集積を活かすことで、日本の玄関口にふさわしい国内外の多様な人々が交流し新たな価値が創造される国際交流拠点を形成するとともに、運河などの水辺を活かした複合的な都市機能の導入を図る。

○芝浦水再生センター地区

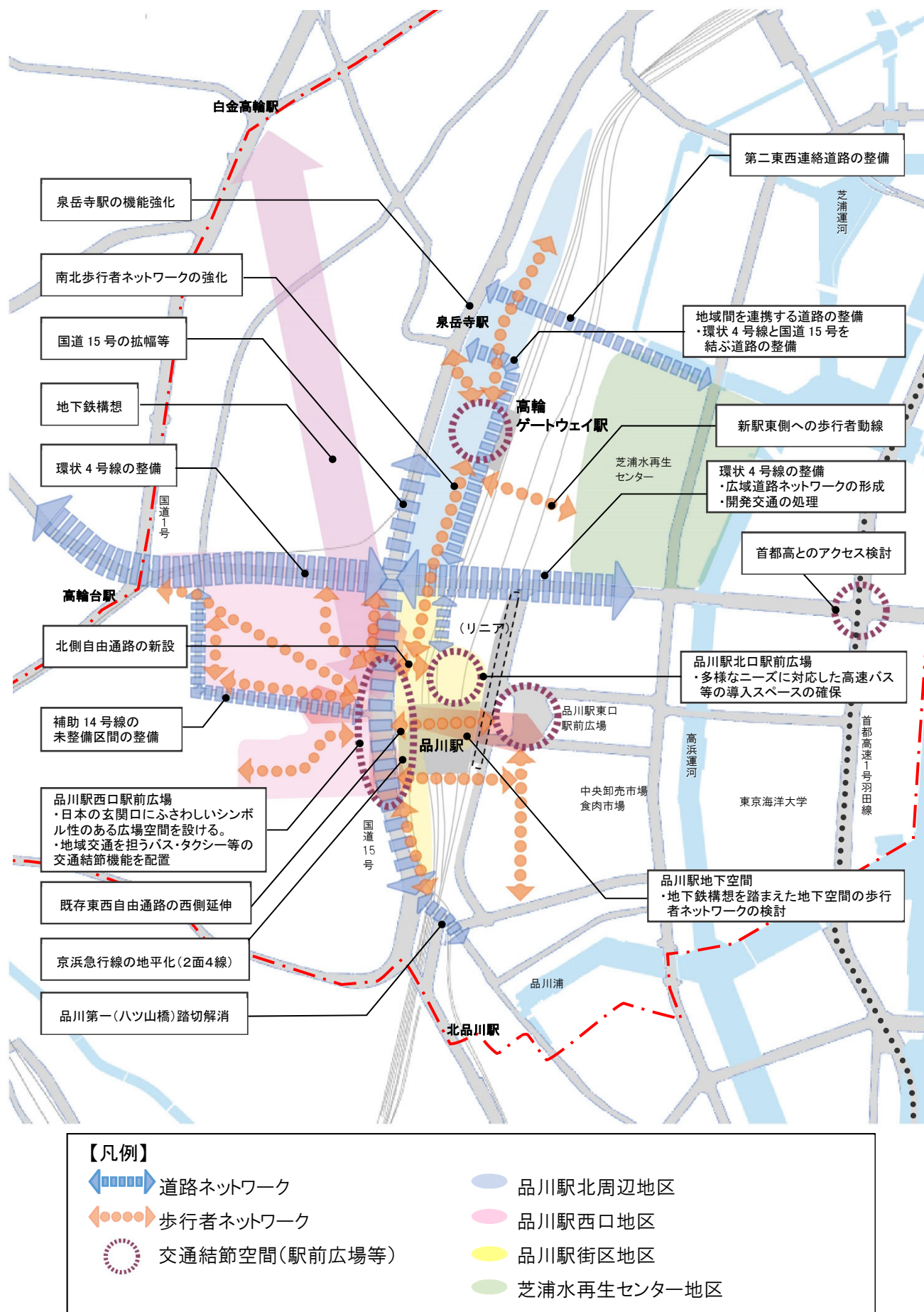
- ・港南一丁目地区地区計画（平成 23 年 港区）を踏まえ、下水道施設の再構築と併せた業務・商業機能、緑・オープンスペースの導入を図る。

○品川浦・旧東海道地区

- ・歴史・文化をいかした複合市街地の形成を図る。



2 品川駅・田町駅周辺地域の都市基盤の在り方



3 品川駅北周辺地区

(1) 地区の特徴及び課題

品川駅北周辺地区は、我が国の主要都市を結ぶ鉄道輸送を支えてきた車両基地の跡地を中心とした地区であり、近年、車両基地の再編・合理化などにより、大規模な土地利用転換が見込まれている。この地区は、かつて海岸線だった国道15号沿いに南北にわたって位置し、明治時代の鉄道の開業を皮切りに海面の埋立てが進んだところであり、鉄道東側のウォーターフロントと鉄道西側の緑や歴史観豊かな市街地の間に位置している。

また、本地区は、品川駅・田町駅周辺地域の中央に位置しており、東側の芝浦港南側既成市街地と西側の高輪側既成市街地をつなぐ役割が期待されている。一方で、鉄道により地域が東西に分断されており、唯一ある港区道は高さや幅員が十分でなく、さらに一方通行であるなど、東西の連絡性の強化が課題となっている。

(2) まちづくりの考え方

品川駅北周辺地区は、広域交通アクセスに優れた品川駅と高輪ゲートウェイ駅とが相乗効果を発揮しながら、拠点性の向上を図ることが期待されている。

このため、本地区は、先行的にまちづくりを進めることとし、高輪ゲートウェイ駅周辺に国際的なビジネス機能とこれを支えるカンファレンス、業務、商業、宿泊、居住、研究などの機能を備えた、先端技術と国際文化等の交流する国際的な拠点（国際交流拠点）の形成を誘導する。また、国際交流拠点の形成に向けて、国道15号沿道市街地との一体的な土地利用を図る。その際、整備を効率的に進めるために、品川駅街区地区との一体的な区画整理等の事業手法を活用する。

以上の都市機能については、三つのエリアに区分し、空間形成を誘導する。

- ①主要な風の道に配慮するエリア
- ②集約的な高層化を図るエリア
- ③新しい顔にふさわしい土地の有効利用を図るエリア

来訪者や観光客の利便性に配慮した多言語に対応したサイン計画や先端技術をいかした移動支援機能等の充実を図り、回遊性や分かりやすさを確保することで、人々の交流を生む場を創出していく。さらに、品川駅西口地区と連携しながら多様な交流等を行い、新たな価値を創造する場となるMICEの拠点を形成していく。

環境都市づくりを進めるに当たっては、風の道に配慮した建築物の高さの誘導や隣棟間隔の確保等を図るとともに、オープンスペースの緑の創出や屋上緑化・壁面緑化など、積極的な緑の確保による緑のネットワーク形成を図る。

また、国際交流拠点を支える都市基盤施設の早期整備を推進する。

(3) まちづくりの方針

Project1 世界から人・企業を集める企業誘致・MICE プロモーション

○日本と世界をつなぐビジネスセンターの形成

- ・品川駅と高輪ゲートウェイ駅を核とした国際競争力強化に資する高質な業務機能の導入を図る。

- ・ 世界の人々から評価されるビジネス環境の形成を図る。
- ・ 国際戦略総合特区の指定等による、規制緩和をいかした企業の誘致推進を図る。
- ・ 高い技術力を有する既存企業と国内外の企業の連携による研究開発環境の形成を図る。

○国際会議場等の機能確保

- ・ 高輪ゲートウェイ駅前の利便性及び集客性をいかした複合的機能の集積（コンベンション、文化・交流、エンターテインメント等）を図る。
- ・ 利便性の高いMICE 機能の導入及び高い交通結節機能をいかした国内各地の MICE 機能との連携を図る。
- ・ 質の高い会議環境の形成を図る。
- ・ アフターコンベンション機能やオプションサービス等の充実を図る。

Project2 グローバルな活動拠点にふさわしい居住・滞在環境整備

○外国人にとっても住みやすい環境づくり

- ・ 職住近接を支える多言語対応の生活関連施設の誘致（インターナショナルスクール、保育所、医療機関等）に取り組む。
- ・ 多様な人々の生活空間を形成していくため、生活インフラの充実により便利で快適な居住空間を誘導する。

○快適な滞在環境づくり

- ・ 都心居住を支える都市型集合住宅、商業・生活関連機能等の誘導を図る。
- ・ MICE 機能と連携した新たな機能（業務機能及び居住・生活支援機能）の導入を図る。
- ・ ビジネス・観光など多様なニーズに応える宿泊機能確保を推進する。

○にぎわい創出につながる商業機能の導入

- ・ 駅のポテンシャルをいかした利便性の高い商業施設を誘導する。
- ・ 地域の個性をいかしたブランド性のある商業空間の形成を図る。

Project3 世界に誇る活力と潤いのある景観・環境形成

（ 景 観 ）

○日本の玄関口にふさわしい、多様な交流が感じられる駅を中心とした顔の形成

- ・ 品川駅、高輪ゲートウェイ駅及び駅前の広場空間とまちの視線のつながりに配慮し、開発地内に整備される広場空間からの「視界の抜け」の確保を図る。
- ・ それぞれのビューポイントからの見え方に配慮し、高輪ゲートウェイ駅及び駅前の広場空間とまちの双方からの人の交流が感じられる設えとする。
- ・ 多言語対応のサイン表示などを統一的なデザインとすることにより、多様な交流を誘う設えとする。
- ・ 歩行者や次世代モビリティなど、多様な交通が行き交う賑わいある駅前の顔を形成する。

○品川らしい、地区ごとに個性ある街並み（活気とにぎわい）景観の形成

- ・ 本地区周辺との調和において、主なビューポイントからの見え方に配慮し、地区の空間特性と調和した設えとする。
- ・ 品川駅街区地区及び芝浦水再生センター地区など優先整備地区をつなぐ歩行者ネット

ワークの形成等、歩いて楽しい活気とにぎわいの演出を図る。

○周辺とも連携した緑と水が連なる景観の形成

- ・ 緑豊かなオープンスペースを公園、隣接オープンスペースと結び、豊かさを感じさせる緑のネットワークの形成を図る（国道 15 号沿道）。
- ・ 壁面位置の連続性や適切な隣棟間隔の確保など、周辺の街並みに配慮した建築物の配置等を工夫する。

○群としての象徴性を備えたスカイラインの形成

- ・ 遠景の主なビューポイントからの見え方に配慮し、群としての象徴性のあるスカイラインを形成する。

（ 環 境 ）

○緑豊かな空間の確保

- ・ 低層部における緑化空間、オープンスペースの確保、積極的な屋上緑化や壁面緑化により、約 40%以上の緑化率を目標として、再開発等促進区を定める地区計画等により緑量を確保する。
- ・ 緑豊かな街路樹や緑陰空間が連続したプロムナードの形成を図る。
- ・ 道路等の公共施設や建築物・敷地内の緑化を図る。

○風の道の確保等による快適な都市空間づくり

- ・ 主要な風の道に配慮し、建築物の最高高さの制限や高層建築物における一定の隣棟間隔の確保を図る。
- ・ オープンスペースの確保や建築物の低層化、建物配置・形状を工夫する。
- ・ 風の道をいかす街路樹整備、公園・緑地整備、公開空地等民有地内での緑化等による積極的な緑の配置を推進し、暑熱環境の対策を行う。

○最先端の環境技術を導入した環境性能の高い建築物の実現

- ・ 建築物の外壁・屋根の高断熱化をはじめとした外部熱負荷の削減や、負荷平準化を図る。
- ・ 自然通風や自然採光など自然エネルギーの利用を推進する。
- ・ 高効率設備機器の導入を推進する。
- ・ 環境保全型の型枠材の利用など、資源の再利用化を図る。
- ・ 維持・管理・改修等による、建築物の長寿命化を図る。
- ・ 屋上・壁面緑化や屋上部への高反射材料利用、及び敷地内の空地等を極力緑化するなど建築物、敷地の被覆対策を推進する。

（ エネルギー ）

○自立分散型エネルギーの導入による災害に強いエネルギーシステムの構築

- ・ 夏のピーク電力削減に貢献する、コジェネレーションシステムなどの自立分散型エネルギーの導入を図る。
- ・ 排熱を地区内で有効利用することによる省エネへの貢献を促進する。
- ・ 都市開発諸制度等を活用した、先進的ビジネス支援機能、エネルギー自立化を誘導する。

○エネルギー・情報ネットワークの構築による地域全体での高い環境水準の実現

- ・ 情報ネットワークを活用し、エネルギーを一元的に管理した最適な運用を図る。
- ・ ICT を活用したデマンドレスポンスによるピーク電力削減など社会動向を見据えた技術の導入を検討する。
- ・ 将来における設備の稼働率調整や施設更新におけるエネルギー効率の確保を図る。

○未利用エネルギーや再生可能エネルギーを活用した熱・エネルギー供給

- ・ 本地域では、地域冷暖房等の面的な熱供給システムの導入が効果的であるため、下水熱等の未利用エネルギーの活用による熱供給システムの導入を、積極的に図る。
- ・ その他清掃工場の焼却排熱などの未利用エネルギーの活用を検討する。
- ・ 太陽光発電など再生可能エネルギーの積極的な導入を図る。

Project4 広域アクセス性の効果を最大化する駅機能の強化

○高輪ゲートウェイ駅の整備等

- ・ 品川駅・田町駅間に高輪ゲートウェイ駅を整備し、当該地区の拠点性を高める。
- ・ 周辺開発に併せて、泉岳寺駅の機能強化（ホーム・コンコース等の混雑緩和、歩行者ネットワーク、バリアフリー等）を図る。

○駅中心の歩行者空間の拡充

- ・ デッキレベルでの駅と周辺まちづくりとの連携による歩行者ネットワークの強化を図る。

Project5 拠点性を高める道路ネットワークの構築

○環状4号線の整備

- ・ 環状4号線の整備により、羽田・臨海部・六本木方面とのアクセスを向上させるなど、広域道路ネットワークの形成を図るとともに、開発に伴う交通処理を担う。
- ・ 高低差の大きい東西の地形及び鉄道施設の横断などから高架構造により立体化を図る。

○駅前広場機能の分担と拡充

- ・ 24 時間化した羽田空港に近接し、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅では、広域交通結節点として多様な交通ニーズに対応するため、駅北側に北口駅前広場を整備し、高速バス等の導入スペースを確保する。
- ・ 高輪ゲートウェイ駅の設置を踏まえ、西側に周辺まちづくりと一体的な広場空間を確保する。東側には歩行者動線に合わせ交通結節機能の導入を図る。

○国道15号の拡幅等

- ・ 開発に伴い新たに発生する交通の影響が生じないように、必要な対策を行う。

○地区間を連携する道路の整備

- ・ 高輪ゲートウェイ駅とのアクセス及び大規模開発が想定される品川駅北周辺地区の円滑な交通処理のため高輪ゲートウェイ駅、環状4号線と国道15号とを結ぶ道路を整備する。
- ・ 本地域における東西連絡性の強化・改善のため、第二東西連絡道路を整備する。整備に当たっては、周辺の開発や将来的な下水道施設の再構築などの状況を踏まえ、段階的な整備

も含め、検討していく。

○円滑な都市活動を支える駐車場等

- ・ 周辺開発においては、開発規模に応じた駐車場、駐輪場、自動二輪車駐輪場等の交通処理施設の整備を図ることとし、駅周辺部においては交通結節機能強化の観点から、必要に応じて適切な規模の施設の確保を図る。
- ・ 周辺道路への交通負荷の軽減や地区内の利便性向上を図るため、駐車場のネットワーク化や地域ルールについて検討する。
- ・ 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例に基づき、自転車通行に配慮した道路空間を整備する。

Project6 活発な都市活動を支える快適な歩行者ネットワークの構築

○南北歩行者ネットワークの強化

- ・ 民間開発とも連携しながら、高輪ゲートウェイ駅から品川駅を通じて品川浦・旧東海道方面までを広域的につなぐ南北方向の歩行者空間を整備し、歩行者ネットワークの強化を図る。

○民間開発と連携した歩行者ネットワークの強化

- ・ 駅周辺の開発や、鉄道・道路・駅前広場の整備に併せ、デッキレベルを基軸としたバリアフリーかつ次世代モビリティに配慮した歩行者ネットワークの形成を図る。
- ・ 環状4号線の整備や周辺開発と連携してデッキレベルと地上部を結ぶ垂直動線を確保する。

○回遊性の確保

- ・ 高輪ゲートウェイ駅前において、歩行者ネットワークの要の役割も担う交通結節空間を適切に配置し、回遊性を確保する。
- ・ 芝浦水再生センター地区と品川駅北周辺地区が連携し、泉岳寺駅と品川駅北周辺地区の高輪ゲートウェイ駅及び芝浦水再生センターをつなぐ歩行者ネットワークの整備を図る。
- ・ 各地区に導入される国際業務機能、MICE 機能(会議場、展示施設等)、宿泊機能、居住機能などの連絡性を強化し、相互の機能向上を図るため、地域内の回遊性を確保する。

○災害発生時の円滑な移動にも資する歩行者空間を確保

- ・ 国際交流拠点として高質な業務・居住環境を構築するとともに、災害時の拠点となる避難場所等に安全に移動するため、ゆとりある歩行者空間の形成を図る。
- ・ 災害発生時における避難ルートを確保する観点から、歩行者ネットワークの充実を図る。

Project7 安全・安心な防災都市づくりの推進

○防災機能の強化

- ・ 開発に併せた緑地など避難場所の確保を図る。
- ・ 緊急輸送を円滑に行える道路ネットワークの形成を図る。

○住民・企業・行政等の連携による、地域・地区単位での防災対策

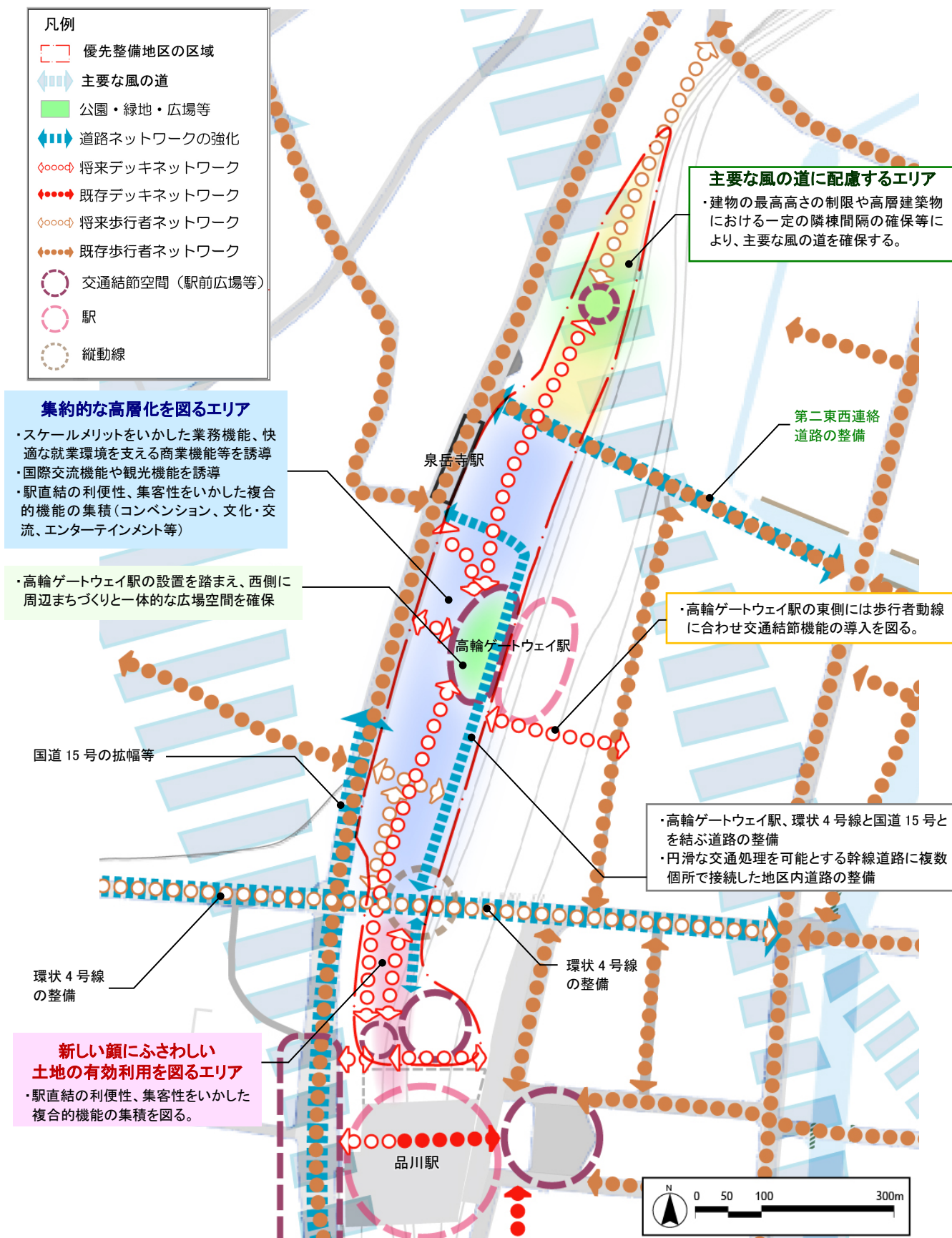
- ・ 鉄道事業者や行政、地域住民を含めた地域全体で連携する組織体制づくり(品川駅周

辺滞留者対策推進会議など）を進める。

- ・ 民間では、防火用水貯水、一定量の防災備蓄、通信回線の多重化等により、発災後の迅速なビジネス機能の復旧策を講じるよう誘導を図る。
- ・ 防災ルールとの運用と DCP 推進に向けた地区ごとの防災組織づくりを進める。
- ・ 企業同士が連携・協力した、被災者の救援、電力・通信の確保、食料・飲料水・トイレの確保及び情報提供を図る。
- ・ 帰宅困難者にも対応した備蓄の推進と、一時滞在施設の確保を図る。
- ・ 一斉帰宅抑制のルール化の徹底を図る。
- ・ 協力・分担による物資の備蓄など、地区内での共働を図る。
- ・ 有事の際の外国人への対応の充実（ワンストップでの情報提供及びサイン計画における多言語対応）を図る。

○BCP・DCP の構築の推進

- ・ コジエネレーションシステム等の導入を促進する。



4 品川駅西口地区

(1) 地区の特徴及び課題

品川駅西口地区は、アトランタオリンピックの開催を決めた IOC 総会の会場に選ばれるなど、世界に通用するコンベンション機能をはじめとして、国際都市としてのホスピタリティを支える都市型リゾートなど、国際交流拠点の実現に重要な役割が期待されている。

また、本地区は、武蔵野台地の東端に位置し、南は御殿山から北は田町付近まで南北に連なる崖線上に位置している。江戸時代には武家屋敷等、現在は泉岳寺や貴賓館（旧竹田宮邸）とそれに隣接する緑などが存しており、変化に富んだ地形により育まれた歴史観のある市街地が形成されている。さらに、環状 4 号線沿道や地区周辺には、戸建や集合住宅などが立地している。

一方で、本地区と品川駅は直結しておらず、歩行者等のアクセス性には課題がある。

(2) まちづくりの考え方

品川駅西口地区は、地区全体の開発の方向性を決めた上で、都市機能の段階的な更新・強化を進めていくものとする。広域交通アクセスに優れた品川駅に直結することにより、品川駅前の立地特性をいかし、高度な利便性を備えた MICE(コンベンション機能等)の充実とともに、業務、観光支援、宿泊などの機能の充実、居住機能の導入を誘導する。さらに、歴史的資源や既存の緑をいかした豊かな住環境の保全を誘導する。

以上の都市機能については、以下の四つのエリアに区分し、空間形成を誘導する。

- ①環状 4 号線沿道エリア
- ②主要な風の道に配慮するエリア
- ③集約的な高層化を図るエリア
- ④隣接地域に配慮しつつ、広い空地及び大規模な緑を確保し、空間形成を図るエリア

また、現存する緑地や崖線の緑、湧水などの保全とそれらと一体となった緑の確保とともに、地区内の緑地や環状 4 号線沿道の緑による緑豊かな空間を形成する。さらに、MICE の拠点ならびにアフターコンベンション機能、来街者の交流を促す業務商業空間を形成していく。

地区東西の高低差をはじめ変化に富んだ地形に考慮して、地区内の移動がしやすいまちを形成するとともに、来訪者や観光客の利便性に配慮し、多言語に対応したサインの整備や先端技術をいかした移動支援機能等の充実を図ることで、人々の交流を生む場を創出していく。さらに、品川駅北周辺地区をはじめ他の地区と連携しながら、先端技術や国際文化などの多様な交流等を行い、新たな価値を創造する場となる MICE の拠点を形成していく。

環境都市づくりを進めるに当たっては、風の道に配慮した建築物の高さの誘導や隣棟間隔の確保等を図るとともに、オープンスペースの緑の創出や屋上緑化・壁面緑化など、積極的な緑の確保による緑のネットワーク形成を図る。

(3) まちづくりの方針

Project1 世界から人・企業を集める企業誘致・MICE プロモーション

○日本と世界をつなぐビジネスセンターの形成

- ・ 世界の人々から評価されるビジネス環境の形成を図る。

- ・ 国際戦略総合特区の指定等による、規制緩和をいかした企業の誘致推進を図る。

○国際会議場等の機能確保

- ・ 品川駅前にふさわしい、利便性の高い MICE 機能の導入及び高い交通結節機能をいかした国内各地の MICE 機能との連携を図る。
- ・ 既存コンベンション・交流機能を更新・強化を図る。
- ・ 質の高い会議環境の形成を図る。
- ・ アフターコンベンション機能やオプションサービス等の充実を図る。
- ・ アメニティの高い宿泊機能の段階的な更新・強化（国際水準化、迎賓）を図る。
- ・ 既存の機能集積をいかした国際的な交流・観光機能及び宿泊機能の充実を図る。

Project2 グローバルな活動拠点にふさわしい居住・滞在環境整備

○外国人等にとっても住みやすい環境づくり

- ・ 職住近接を支える多言語対応の生活関連施設の誘致に取り組む。
（インターナショナルスクール・医療施設等）
- ・ 周辺地域と一体となった、多様な住まいの提供を推進する。
- ・ 良質な居住機能の確保

○快適な滞在環境づくり

- ・ MICE 機能と連携した新たな機能（業務機能及び居住・生活支援機能）の導入を図る。
- ・ ビジネス・観光など多様なニーズに応える宿泊機能確保を推進する。
- ・ 台地の地形などの地域の特色をいかした魅力的な滞在環境づくりを進める。

○にぎわい創出につながる商業機能の導入

- ・ 駅のポテンシャルをいかした利便性の高い商業施設の誘導を図る。
- ・ 地域の個性をいかしたブランド性のある商業空間の形成を図る。

○環状4号線沿道のまちづくり

- ・ 沿道で進む地元のまちづくりと連携することで、道路沿道のにぎわいと周辺環境が調和した土地利用を誘導し、良好な環境を形成する。
- ・ 衆議院宿舎跡地のうち環状4号線南側については、環状4号線の整備に合せ高度利用を促進する。

Project3 世界に誇る活力と潤いのある景観・環境形成

（ 景 観 ）

○日本の玄関口にふさわしい、多様な交流が感じられる駅を中心とした顔の形成

- ・ 駅及び駅前広場とまちの視線のつながりに配慮し、広場的空間からの「視界の抜け」の確保を図る。
- ・ 駅及び駅前広場とまちの双方からの人の交流を意識し、それぞれのビューポイントからの見え方に配慮した景観形成を図る。
- ・ 品川駅からの眺めを意識した玄関口にふさわしい景観形成を図る。
- ・ 品川駅周辺においては、日本の玄関口として、各地区が連携しながら一体感のある象徴的な景観形成を図る。

- ・多言語対応のサイン表示を統一するなど、多様な人々の交流する場にふさわしいデザインを導入する。
- ・歩行者や次世代モビリティなど、多様な交通が行き交う賑わいある駅前の顔を形成する。

○品川らしい、地区ごとに個性ある街並み（歴史、活気とにぎわい）景観の形成

- ・地区の空間特性や周辺市街地との調和において、主なビューポイントからの見え方に配慮した景観形成を図る。
- ・周辺の良い住宅地と調和する景観形成を図る。
- ・品川駅街区地区などをはじめ他の地区をつなぐ歩行者ネットワークの形成など、歩いて楽しい活気とにぎわいの演出を図る。
- ・新たに整備される環状4号線や国道15号及び上空デッキと沿道の建築物等との一体的な景観形成を図る。
- ・地区内の緑・歴史的資源と一体となった景観形成を図る。

○周辺とも連携した緑が連なる景観の形成

- ・緑豊かなオープンスペースを公園、隣接オープンスペースと結び、豊かさを感じさせる緑のネットワークの形成を図る(国道15号沿道・上空デッキ及び環状4号線沿道)。
- ・品川駅西口地区では崖線の地形や緑の保全・再生等によりエリア全体で緑の充実を図る。
- ・壁面位置の連続性や適切な隣棟間隔の確保など、周辺の街並みに配慮した建築物の配置を工夫する。

○群としての象徴性を備えたスカイラインの形成

- ・遠景の主なビューポイントからの見え方に配慮し、群としての象徴性のあるスカイラインを形成する。

（ 環 境 ）

○緑豊かな空間の確保

- ・低層部における緑化空間、オープンスペースの確保、積極的な屋上緑化や壁面緑化により、約40%以上の緑化率を目標として、再開発等促進区を定める地区計画等により緑量を確保する。
- ・既存の崖線・緑地、高輪公園、高輪森の公園等をいかした緑のネットワークの形成を図る。
- ・緑豊かな街路樹や緑陰空間が連続したプロムナードの形成を図る。
- ・道路等の公共施設や建築物・敷地内の緑化を図る。
- ・崖線地形や緑の保全・再生等によりエリア全体で緑の充実を図る。

○風の道の確保等による快適な都市空間づくり

- ・主要な風の道に配慮し、建物の最高高さの制限や高層建築物における一定の隣棟間隔の確保を図る。
- ・オープンスペースの確保や建築物の低層化、建物配置・形状を工夫する。
- ・風の道をいかす街路樹整備、公園・緑地整備、公開空地等民有地内での緑化等による

積極的な緑の配置を推進し、暑熱環境の対策を行う。

○最先端の環境技術を導入した環境性能の高い建築物の実現

- ・ 建築物の外壁・屋根の高断熱化をはじめとした外部熱負荷の削減や、負荷平準化を図る。
- ・ 自然通風や自然採光など自然エネルギーの利用を推進する。
- ・ 高効率設備機器の導入を推進する。
- ・ 環境保全型の型枠材の利用など、資源の再利用化を図る。
- ・ 維持・管理・改修等による、建築物の長寿命化を図る。
- ・ 屋上・壁面緑化や屋上部への高反射材料利用、敷地内の空地等の極力緑化など建築物及び敷地の被覆対策を推進する。

(エネルギー)

○自立分散型エネルギーの導入による災害に強いエネルギーシステムの構築

- ・ 夏のピーク電力削減に貢献する、コジェネレーションシステムなどの自立分散型エネルギーの導入を図る。
- ・ 排熱を地区内で有効利用することによる省エネへの貢献を促進する。
- ・ 都市開発諸制度等を利用した、先進的ビジネス支援機能及びエネルギー自立化を誘導する。

○エネルギー・情報ネットワークの構築による地域全体での高い環境水準の実現

- ・ 情報ネットワークを活用し、エネルギーを一元的に管理した最適な運用を図る。
- ・ ICT を活用したデマンドレスポンスによるピーク電力削減など、社会動向を見据えた技術の導入を検討する。
- ・ 古い施設の稼働率調整や老朽施設更新によるエネルギー効率の確保を図る。

○未利用エネルギーや再生可能エネルギーを活用した熱・エネルギー供給

- ・ 太陽光発電など再生可能エネルギーの積極的な導入を図る。

Project5 拠点性を高める道路ネットワークの構築

○環状4号線の整備

- ・ 環状4号線の整備により、羽田・臨海部・六本木方面とのアクセスを向上させるなど、広域道路ネットワークの形成を図るとともに、開発に伴う交通処理を担う。
- ・ 高低差の大きい東西の地形及び鉄道施設の横断などから高架構造により立体化を図る。
- ・ 無電柱化を図るとともに、周辺のまちづくりとも調和する構造とするなど景観に配慮する。

○駅前広場機能の分担と拡充

- ・ 品川駅西口地区は、MICE・宿泊施設等、国内外から多くの人々が訪れる地区であることから、国道15号上空を立体的に活用し、次世代型交通ターミナルや人々が集い憩う賑わい広場等を設置し、日本の玄関口にふさわしいシンボル性のある広場空間を設ける。
- ・ 国道15号上空に加え、周辺開発との連携により、地上部に地域交通を担うバス・タクシーの乗降場や次世代モビリティ等への乗換を可能とする複合ターミナル等の交通結節機能を配置し、上空の広場空間を含め重層的な西口駅前広場として再整備する。

○国道15号の拡幅等

- ・「日本の玄関口」にふさわしい西口駅前広場の再整備に向けた国道15号の拡幅等を行う。
- ・開発に伴い新たに発生する交通の影響が生じないように、必要な対策を行う。

○円滑な都市活動を支える駐車場等

- ・開発規模に応じた駐車場、駐輪場、自動二輪車駐輪場等の交通処理施設の整備を図ることとし、駅周辺部においては交通結節機能強化の観点から、必要に応じて適切な規模の施設の確保を図る。
- ・周辺道路への交通負荷の軽減や地区内の利便性向上を図るため、駐車場のネットワーク化や地域ルールについて検討する。
- ・東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例に基づき、自転車通行に配慮した道路空間を整備する。
- ・幹線道路に囲まれているため、周辺交通に影響が出ないように、開発区域の交通を適切に処理できるとともに、緑の保全や歩行者ネットワークに配慮し、公共的な機能を合わせもつ地区内車路（地下を含む。）を整備する。

Project6 活発な都市活動を支える快適な歩行者ネットワークの構築

○品川駅東西自由通路の整備

- ・本地域の開発等を踏まえた歩行者交通処理や品川駅利用者の利便性、国道15号横断歩行者の安全性向上等を図るため、広域的な視点で捉え、既存東西自由通路の西側延伸及び国道15号上空と北口駅前広場を結ぶ北側自由通路の新設を進めるとともに、南側自由通路の新設等さらなる東西連絡機能の強化を図る。

○民間開発と連携した歩行者ネットワークの強化

- ・品川駅東西自由通路等の既存の歩行者ネットワークをいかし、駅周辺の開発や、鉄道・道路・駅前広場の整備に併せ、デッキレベルを基軸としたバリアフリーかつ次世代モビリティに配慮した歩行者ネットワークの形成を図る。
- ・環状4号線の整備や地下鉄構想等を見据え、周辺開発と連携してデッキレベルと地上部、地上部と地下部を結ぶ垂直動線を確保する。
- ・環状4号線の沿道については、既存の歩行者の動きに配慮した南北方向のネットワーク機能を確保する。
- ・本地域における広域的な回遊性向上を図るため、品川駅西口地区の開発に併せ、国道15号上空から環状4号線方向へのデッキレベルでの歩行者ネットワークの整備を検討する。
- ・将来の次世代モビリティによるネットワークと連携した歩行者ネットワークの拡充を検討する。

○回遊性の確保

- ・国際業務機能、MICE機能（会議場、展示施設等）、宿泊機能、居住機能などの連絡性を強化し、相互の機能向上を図るため、地域内の回遊性を確保する。
- ・品川駅西口駅前において、歩行者ネットワークの要の役割も担う交通結節空間（駅前

広場等)を適切に配置し、回遊性を確保する。

○災害発生時の円滑な移動にも資する歩行者空間を確保

- ・ 国際交流拠点として高質な業務・居住環境を構築するとともに、災害時の拠点となる避難場所等に安全に移動するため、ゆとりある歩行者空間の形成を図る。
- ・ 災害発生時における避難ルートを確保する観点から、デッキレベルと地上部、地上部と地下部を結ぶ垂直動線も踏まえながら、歩行者ネットワークの充実を図る。

○地下空間における歩行者ネットワークの構築

- ・ 地下空間においても、地下鉄構想等を見据え、鉄道駅内や周辺開発間を結ぶ歩行者ネットワーク形成や広場空間の整備を検討し、さらなる利便性の強化を図る。

Project7 安全・安心な防災都市づくりの推進

○防災機能の強化

- ・ 開発に併せた緑地など避難場所の確保を図る。
- ・ 緊急輸送を円滑に行える道路ネットワークの形成を図る。

○住民・企業・行政等の連携による、地域・地区単位での防災対策

- ・ 鉄道事業者や行政、地域住民を含めた地域全体で連携する組織体制づくり(品川駅周辺滞留者対策推進会議など)を進める。
- ・ 民間では、防火用水貯水、一定量の防災備蓄、通信回線の多重化等により、発災後の迅速なビジネス機能の復旧策を講じるよう誘導を図る。
- ・ 防災ルールとの運用と DCP 推進に向けた地区ごとの防災組織づくりを進める。
- ・ 企業同士が連携・協力した、被災者の救援、電力・通信の確保、食料・飲料水・トイレの確保及び情報提供を図る。
- ・ 帰宅困難者にも対応した備蓄の推進と、一時滞在施設の確保を図る。
- ・ 一斉帰宅抑制のルール化の徹底を図る。
- ・ 協力・分担による物資の備蓄など、地区内での共働を図る。
- ・ 有事の際の外国人への対応の充実(ワンストップでの情報提供及びサイン計画における多言語対応)を図る。

○BCP・DCPの構築の推進

- ・ コジエネレーションシステム等の導入を促進する。

環状4号線沿道エリア

- ・豊かさを感じさせる緑のネットワークの形成（環状4号線沿道）。その際、周囲地域との連続性に配慮し、緑・にぎわいが一体となったデザインとする。

主要な風の道に配慮するエリア

- ・建物の最高高さの制限や高層建築物における一定の隣棟間隔の確保等により、主要な風の道を確保する。

環状4号線の整備

補助14号線の
未整備区間の整備

環状4号線の整備

国道15号の拡幅等

東西自由通路の
西側延伸

品川駅

西口駅前広場の
再整備

集約的に高層化を図るエリア

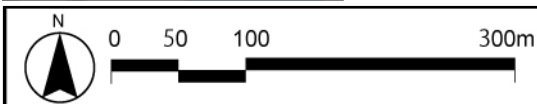
- ・既存の機能集積をいかした国際的な交流・観光機能及び宿泊機能の充実
- ・業務・商業機能の充実
- ・環状4号線の整備に合わせた、良質な居住機能の確保
- ・地区内の緑・歴史的資源と一体となった景観形成
- ・MICE 機能と連携した新たな機能の導入（業務機能及び居住・生活支援機能）

凡例

- 優先整備地区の区域
- 主要な風の道
- 公園・緑地・広場等
- 道路ネットワークの強化
- 将来デッキネットワーク
- 既存デッキネットワーク
- 将来歩行者ネットワーク
- 既存歩行者ネットワーク
- 交通結節空間（駅前広場等）
- 駅
- 縦動線

隣接地域に配慮しつつ、広い空地及び大規模な緑を確保し、空間形成を図るエリア

- ・良質な居住機能の確保
- ・緑豊かな街路樹や緑陰空間が連続したプロムナードを創出
- ・地区内の緑・歴史的資源と一体となった景観形成
- ・MICE 機能と連携した新たな機能の導入（業務機能及び居住・生活支援機能）



品川駅西口地区の将来イメージ

5 芝浦水再生センター地区

(1) 地区の特徴及び課題

本地区に立地する芝浦水再生センターは、昭和 6 年に稼働した東京で 3 番目に古い水再生センターであり、港区全域と千代田・中央・新宿・渋谷区の大部分など約 6,440ha もの処理区域を担う重要な都市施設である。この施設は、都心の重要な地域の下水处理を担当する基幹施設として、将来にわたって安定的に処理機能を発揮できるよう、長期的・段階的な再構築事業を計画している。そのうち、第一期再構築事業として、雨天時貯留池を建設すると同時に、貯留池上部に業務商業ビルを合築（上部利用ビル）することで上部空間を有効利用しながら、地域への貢献や環境に配慮した取組を実施している。

一方で、本地区の外周には狭あいな道路が見られるなど、開発交通量を処理できる道路・歩行者ネットワークの充実が課題となっている。さらに、今後、本地区は、高輪ゲートウェイ駅の整備による交通利便性の向上も見込まれるため、道路・歩行者ネットワークの重要性は更に高まると考えられる。

また、本地区の周辺は、かつての港湾倉庫街から、近年、オフィスビルや高層住宅の立ち並ぶ都心の市街地に変貌しており、周辺市街地に配慮したまちづくりが求められている。さらに、東京湾に隣接する本地区は、東京湾や高浜運河からの風、高浜運河の水辺といった自然を感じることのできる環境資源が豊富にある。これらにより、本地区では、自然環境に恵まれた地域特性をいかしながら、環境に配慮し、魅力と活力にあふれたまちづくりを行うことが期待されている。

(2) まちづくりの考え方

品川駅周辺のビジネス拠点の形成に資する事業が進んでいる本地区では、「港南一丁目地区地区計画」（平成 23 年 港区）に基づき、芝浦水再生センターの再構築を長期的・段階的に実施していくことから、地区全体のまちづくりについても長期的・段階的な手順を踏んで実施していく。また、東京湾や高浜運河から吹き込む風を内陸の後背地に送り込む「風の道」の確保や下水等の再生可能エネルギー活用による次世代型の環境都市づくりを実現していく。

さらに、東京の新拠点形成に寄与する業務・商業・文化・交流機能や運河沿いにおける特色ある文化・居住機能の導入、地域の交流拠点ともなる緑豊かなオープンスペースの形成等による魅力と活力にあふれたまちづくりを推進する。

以上の都市機能については、以下の三つのエリアに区分し、空間形成を誘導する。

- ①高次な都市機能を集約的に配置するエリア
- ②主要な風の道に配慮するエリア
- ③水辺と都市機能が有機的に結合したエリア

なお、下水道施設の都市計画区域のうちまちづくりに必要な区域については、立体的な範囲を定めた上で、下水道施設の再構築と併せ、下水道施設の機能を確保しつつ複合的な土地利用を行うものとする。

(3) まちづくりの方針

Project1 世界から人・企業を集める企業誘致・MICE プロモーション

○日本と世界をつなぐビジネスセンターの形成

- ・ 世界の人々から評価されるビジネス環境の形成を図る。
- ・ 高い技術力を有する既存企業と国内外の企業の連携による研究開発環境の形成を図る。
- ・ 品川駅を中心とするビジネスセンターの一角を担う地区として、業務機能の導入を図る。
- ・ 業務機能に併せて、商業機能や文化・交流機能の導入により、にぎわいある地区の形成を図り、地区周辺における就業環境・生活環境の充実に寄与する。

Project2 グローバルな活動拠点にふさわしい居住・滞在環境整備

○快適な滞在環境づくり

- ・ 運河の水辺などの地域の特色をいかした魅力的な生活環境づくりを進める。
- ・ 運河沿いでは、水辺の景観と環境に配慮した文化機能や居住機能の誘導による特色あるまちづくりを誘導する。

○にぎわい創出につながる商業機能の導入

- ・ 駅のポテンシャルをいかした利便性の高い商業施設の誘導を図る。
- ・ 地域の個性をいかしたブランド性のある商業空間の形成を図る。

Project3 世界に誇る活力と潤いのある景観・環境形成

(景 観)

○品川らしい、地区ごとに個性ある街並み（活気とにぎわい）景観の形成

- ・ 地区の空間特性や周辺市街地との調和において、主なビューポイントからの見え方に配慮した景観形成を図る。
- ・ 品川駅北周辺地区などをはじめ他の地区をつなぐ歩行者ネットワークの形成など、歩いて楽しい活気とにぎわいの演出を図る。
- ・ 多言語対応のサイン表示を統一するなど、多様な人々の交流する場にふさわしいデザインを導入する。
- ・ 地域の憩いやスポーツ・レクリエーションの場となり、風の道の確保にも寄与する、緑豊かなオープンスペースの創出を図る。

○周辺とも連携した緑と水が連なる景観の形成

- ・ 緑豊かなオープンスペースを公園や運河、隣接オープンスペースと結び、豊かさを感じさせる水辺の散歩道の整備や、緑のネットワークの形成を図る（高浜運河）。
- ・ 地区内の緑と一体となった景観形成を図る。
- ・ 周辺の街並みに配慮し、オープンスペースや水辺をいかした景観を創出するため、地区計画等により建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。
- ・ 風の道に配慮し、主要な風の道の範囲では、建築物等の高さの最高限度規定を設ける。
- ・ 壁面位置の連続性や適切な隣棟間隔の確保など、周辺の街並みに配慮した建築物の配置を工夫する。
- ・ 水辺の開放感や水域から見て圧迫感を軽減する建築物の配置等を工夫する。

○群としての象徴性を備えたスカイラインの形成

- ・ 遠景の主なビューポイントからの見え方に配慮し、群としての象徴性のあるスカイラ

インを形成する。

- ・ 航空法に基づく建築物等の高さ制限を遵守し、周辺と調和したスカイラインによる良好な都市景観を形成する。

（ 環 境 ）

○緑豊かな空間の確保

- ・ 芝浦水再生センター再構築に併せ覆蓋の上部にオープンスペースを形成し、風の道を確保するとともに、地域のセントラルパークとなる緑豊かな空間を形成する。
- ・ 緑豊かな街路樹や緑陰空間が連続したプロムナードを形成し、夏場でも涼しく、快適に歩行でき、くつろげる環境を創出する。
- ・ 道路等の公共施設や建築物・敷地内の緑化を図る。

○風の道の確保等による快適な都市空間づくり

- ・ 都心部におけるヒートアイランド現象の緩和に配慮し、風の道確保の効果を更に高めるため、地区内の緑化を積極的に推進するとともに、周辺との連携による緑のネットワーク形成に寄与する。
- ・ 主要な風の道に配慮し、建物の最高高さの制限や高層建築物における一定の隣棟間隔の確保を図る。
- ・ オープンスペースの確保や建築物の低層化、建物配置・形状を工夫する。
- ・ 風の道をいかす街路樹整備、公園・緑地整備、公開空地等民有地内での緑化等による積極的な緑の配置を推進し、暑熱環境の対策を行う。

○最先端の環境技術を導入した環境性能の高い建築物の実現

- ・ 建築物の外壁・屋根の高断熱化をはじめとした外部熱負荷の削減や、負荷平準化を図る。
- ・ 自然通風や自然採光など自然エネルギーの利用を推進する。
- ・ 高効率設備機器の導入を推進する。
- ・ 環境保全型の型枠材の利用など、資源の再利用化を図る。
- ・ 維持・管理・改修等による、建築物の長寿命化を図る。
- ・ 屋上・壁面緑化や屋上部への高反射材料利用、敷地内の空地等を極力緑化など建築物及び敷地の被覆対策を推進する。

（ エネルギー ）

○自立分散型エネルギーの導入による災害に強いエネルギーシステムの構築

- ・ 夏のピーク電力削減に貢献する、コジェネレーションシステムなどの自立分散型エネルギーの導入を図る。
- ・ 排熱を地区内で有効利用することによる省エネへの貢献を促進する。
- ・ 都市開発諸制度等を利用した、先進的ビジネス支援機能及びエネルギー自立化を誘導する。

○エネルギー・情報ネットワークの構築による地域全体での高い環境水準の実現

- ・ 情報ネットワークを活用し、地区内外のエネルギーを一元的に管理した最適な運用を図る。
- ・ ICT を活用したデマンドレスポンスによるピーク電力削減など社会動向を見据えた技

術の導入を検討する。

- ・ 古い施設の稼働率調整や老朽施設更新によるエネルギー効率の確保を図る。

○未利用エネルギーや再生可能エネルギーを活用した熱・エネルギー供給

- ・ 下水処理水等地域に存在する様々な未利用エネルギーについて、効果的に活用を図る。
- ・ その他、清掃工場の焼却排熱などの未利用エネルギーの活用を検討する。
- ・ 太陽光発電など再生可能エネルギーの積極的な導入を図る。

Project5 拠点性を高める道路ネットワークの構築

○環状4号線の整備

- ・ 環状4号線の整備により、羽田・臨海部・六本木方面とのアクセスを向上させるなど、広域道路ネットワークの形成を図るとともに、開発に伴う交通処理を担う。
- ・ 高低差の大きい東西の地形及び鉄道施設の横断などから高架構造により立体化を図る。
- ・ 無電柱化を図るとともに、周辺のまちづくりとも調和する構造とするなど景観に配慮する。

○地区間を連携する道路の整備

- ・ 本地域における東西連絡性の強化・改善のため、第二東西連絡道路を整備する。整備に当たっては、周辺の開発や将来的な下水道施設の再構築などの状況を踏まえ、段階的な整備も含め、検討していく。
- ・ 都市計画道路補助第123号線沿いでは、地域の東西連絡性の強化・改善を図る。
- ・ 下水道施設の再構築や周辺の整備等に併せて、特別区道第241号線の改良を実施し、地区外周における相互交通化等円滑な交通機能の確保を行う。

○円滑な都市活動を支える駐車場等

- ・ 開発規模に応じた駐車場、駐輪場、自動二輪車駐輪場等の交通処理施設の整備を図ることとし、駅周辺部においては交通結節機能強化の観点から、必要に応じて適切な規模の施設の確保を図る。
- ・ 周辺道路への交通負荷の軽減や地区内の利便性向上を図るため、駐車場のネットワーク化や地域ルールについて検討する。
- ・ 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例に基づき、自転車通行に配慮した道路空間を整備する。

Project6 活発な都市活動を支える快適な歩行者ネットワークの構築

○民間開発と連携した歩行者ネットワークの強化

- ・ 品川駅東西自由通路や東口のインターシティ等の既存の歩行者ネットワークをいかし、駅周辺の開発や、鉄道・道路・駅前広場の整備に併せ、デッキレベルを基軸としたバリアフリーかつ次世代モビリティに配慮した歩行者ネットワークの形成を図る。
- ・ デッキレベルと地上部との垂直動線を確保する。

○回遊性の確保

- ・ 周辺市街地との連続性や水辺へのアクセスに配慮した歩行者ネットワークを確保する。
- ・ 芝浦水再生センター地区と品川駅北周辺地区が連携し、泉岳寺駅と品川駅北周辺地区の高輪ゲートウェイ駅、芝浦水再生センターをつなぐ歩行者ネットワークの整備を図る。

る。

- ・ 高輪ゲートウェイ駅の整備に併せ、駅東側への歩行者動線の確保と交通結節機能の導入を図る。
- ・ 各地区に導入される国際業務機能、MICE機能（会議場、展示施設等）、宿泊機能、居住機能などの連絡性を強化し、相互の機能向上を図るため、地域内の回遊性を確保する。

○災害発生時の円滑な移動にも資する歩行者空間を確保

- ・ 国際交流拠点として高質な業務・居住環境を構築するとともに、災害時の安全を確保するため、ゆとりある歩行者空間の形成を図る。
- ・ 災害発生時における避難ルートを確保する観点から、歩行者ネットワークの充実を図る。

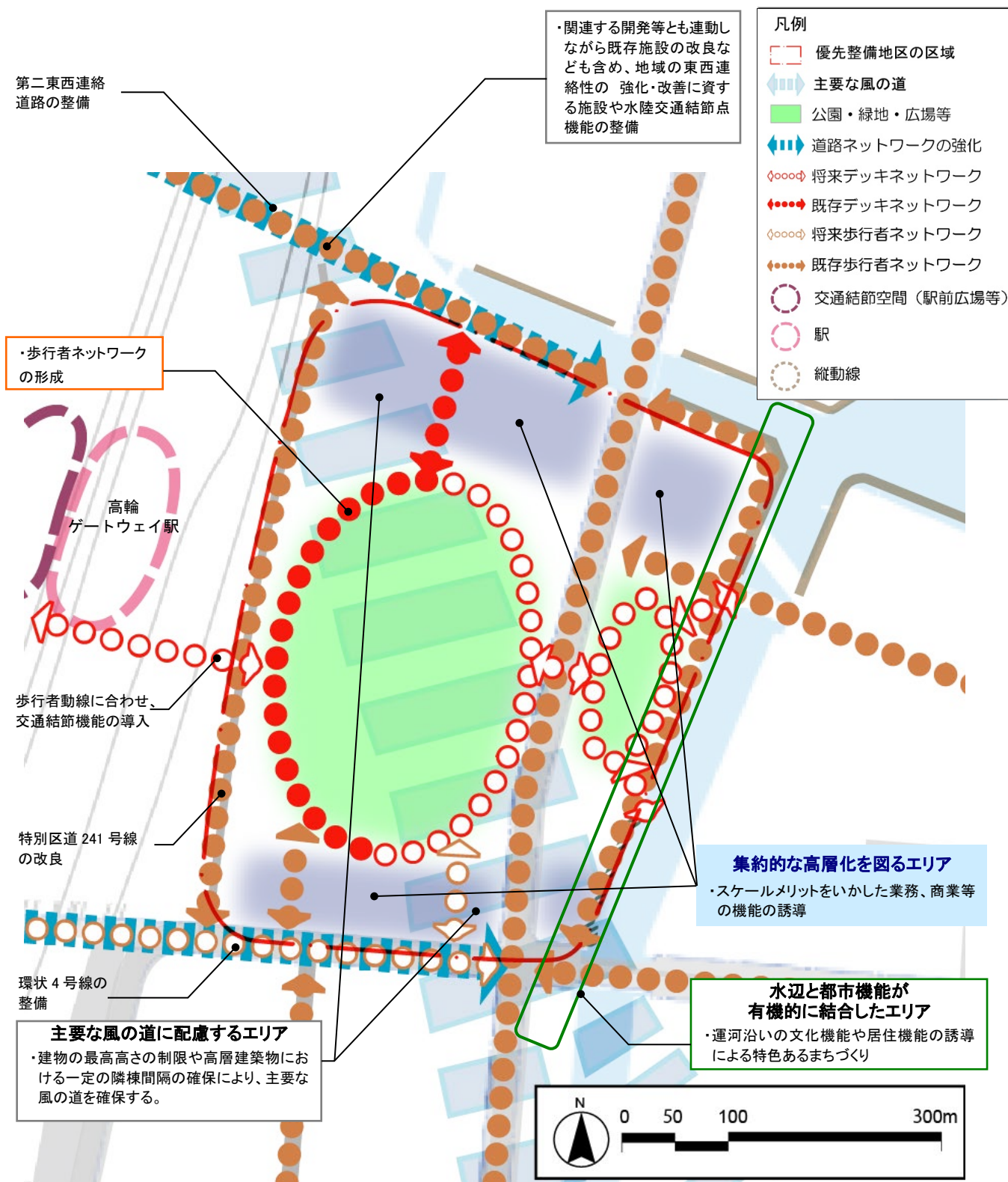
Project7 安全・安心な防災都市づくりの推進

○防災機能の強化

- ・ 開発に併せた地区内残留地区の防災性能の強化を図る。
- ・ 緊急輸送を円滑に行える道路ネットワークの形成を図る。
- ・ 運河などを活用した水上輸送についても、関係機関と連携し、必要な整備等を図る。

○住民・企業・行政等の連携による、地域・地区単位での防災対策

- ・ 鉄道事業者や行政、地域住民を含めた地域全体で連携する組織体制づくり（品川駅周辺滞留者対策推進会議など）を進める。
- ・ 防災ルールとの運用とDCP推進に向けた地区ごとの防災組織づくりを進める。
- ・ 企業同士が連携・協力した、被災者の救援、電力・通信の確保、食料・飲料水・トイレの確保、情報提供を図る。
- ・ 帰宅困難者にも対応した備蓄の推進と、一時滞在施設の確保を図る。
- ・ 一斉帰宅抑制のルール化の徹底を図る。
- ・ 協力・分担による物資の備蓄など、地区内での共働を図る。
- ・ 有事の際の外国人への対応の充実（ワンストップでの情報提供及びサイン計画における多言語対応）を図る。



芝浦水再生センター地区の将来イメージ

6 品川駅街区地区

(1) 地区の特徴及び課題

品川駅は、明治5年に開業した日本一古い鉄道駅の一つであり、開業当初、現在のハッ山橋付近に設置されたが、鉄道の整備に伴い移転し、明治34年にほぼ現在の位置に設置された。その後、昭和43年には京急線と都営浅草線の相互直通運転が開始された。近年では、平成15年に東海道新幹線の停車駅が開業するなど、品川駅の利便性は向上しつつある。ただし、利用客の乗換利便性の観点からみると、分かりやすさ、移動のしやすさという点では改善の余地があり、今後は、国内外を結ぶ交通結節点として、駅機能の強化が求められる。

一方、環状4号線付近～ハッ山橋付近間の国道15号沿道市街地においては、旧耐震基準の建築物等が並ぶ敷地が存在しており、市街地の防災性及び生活利便性の向上はもとより、緊急輸送道路の機能確保などが課題となっている。

(2) まちづくりの考え方

品川駅街区地区は品川駅直近又は隣接する国道15号沿道市街地などのポテンシャルの高い空間を有効活用することにより、国道沿道の街並みや都市機能の維持改善、オープンスペースの確保を進め、品川駅とその周辺が調和したまちづくりの実現、本地区周辺の市街地に対する防災性向上への寄与、そして住宅市街地と商業・業務市街地をつなぐ多様な都市機能が集積した魅力ある都市空間の形成を目指す。

以上の都市機能については、機能の高度複合化や集約的な高層化などにより新しい顔にふさわしい土地の有効利用を図るエリアとし空間形成を誘導する。

今後、リニア中央新幹線の始発駅の開業に併せ、品川駅を再編していくことで、機能的で分かりやすく、高い利便性を備えた国内有数の交通結節点を形成していく。その際、整備を効率的に進めるため、品川駅北周辺地区との一体的な区画整理等の事業手法を活用する。

(3) まちづくりの方針

Project1 世界から人・企業を集める企業誘致・MICE プロモーション

○日本と世界をつなぐビジネスセンターの形成

- ・ 世界の人々から評価されるビジネス環境の形成を図る。
- ・ 国際戦略総合特区の指定等による、規制緩和をいかした企業の誘致推進を図る。
- ・ 高い技術力を有する既存企業と国内外の企業の連携による研究開発環境の形成を図る。
- ・ 鉄道駅直結の利便性及び集客性をいかした複合的機能の集積（業務、商業、利便施設、会議施設、文化・交流、エンターテインメント、情報提供等）を図る。

○国際会議場等の機能確保

- ・ 質の高い会議環境の形成を図る。
- ・ アフターコンベンション機能やオプションサービス等の充実を図る。
- ・ 高い交通結節機能をいかした国内各地のMICE機能との連携を図る。

Project2 グローバルな活動拠点にふさわしい居住・滞在環境整備

○快適な滞在環境づくり

- ・ MICE 機能と連携する新たな機能（業務機能及び生活支援機能）の導入を図る。
- ・ ビジネス・観光など多様なニーズに応える宿泊機能確保を推進する。

○にぎわい創出につながる商業機能の導入

- ・ 駅の改変等に合わせて駅のポテンシャルをいかした利便性の高い商業施設の誘導を図る。
- ・ 地域の個性をいかしたブランド性のある商業空間の形成を図る。
- ・ 日本の玄関口としての情報発信施設・観光コンシェルジュの誘導を図る。

Project3 世界に誇る活力と潤いのある景観・環境形成

（ 景 観 ）

○日本の玄関口にふさわしい、多様な交流が感じられる駅を中心とした顔の形成

- ・ 駅及び駅前広場とまちの視線のつながりに配慮し、開発地内に整備される広場の空間からの「視界の抜け」の確保を図る。
- ・ 駅及び駅前広場とまちの双方からの人の交流を意識し、それぞれのビューポイントからの見え方に配慮した景観形成を図る。
- ・ 品川駅周辺においては、各地区が連携しながら一体感のある日本の玄関口として象徴的な景観形成を図る。
- ・ 多言語対応のサイン表示を統一するなど、多様な人々の交流する場にふさわしいデザインを導入する。
- ・ 歩行者や次世代モビリティなど、多様な交通が行き交う賑わいある駅前の顔を形成する。

○品川らしい、地区ごとに個性ある街並み（歴史、活気とにぎわい）景観の形成

- ・ 地区の空間特性や周辺市街地との調和において、主なビューポイントからの見え方に配慮した景観形成を図る。
- ・ 品川駅西口地区、品川浦・旧東海道地区をはじめ、他の地区をつなぐ歩行者ネットワークの形成など、歩いて楽しい活気とにぎわいの演出を図る。

○群としての象徴性を備えたスカイラインの形成

- ・ 遠景の主なビューポイントからの見え方に配慮し、群としての象徴性のあるスカイラインを形成する。

（ 環 境 ）

○風の道の確保等による快適な都市空間づくり

- ・ 主要な風の道に配慮し、建物の最高高さの制限や高層建築物における一定の隣棟間隔の確保を図る。
- ・ オープンスペースの確保や建築物の低層化、建物配置・形状を工夫する。
- ・ 風の道をいかす街路樹整備、公園・緑地整備、公開空地等民有地内での緑化等による積極的な緑の配置を推進し、暑熱環境の対策を行う。○最先端の環境技術を導入した

環境性能の高い建築物の実現

- ・ 建築物の外壁・屋根の高断熱化をはじめとした外部熱負荷の削減や、負荷平準化を図る。
- ・ 自然通風や自然採光など自然エネルギーの利用を推進する。
- ・ 高効率設備機器の導入を推進する。
- ・ 環境保全型の型枠材の利用など、資源の再利用化を図る。
- ・ 維持・管理・改修等による、建築物の長寿命化を図る。
- ・ 屋上・壁面緑化や屋上部への高反射材料利用、及び敷地内の空地等を極力緑化するなど建築物、敷地の被覆対策を推進する。

(エネルギー)

○自立分散型エネルギーの導入による災害に強いエネルギーシステムの構築

- ・ 夏のピーク電力削減に貢献する、コジェネレーションシステムなどの自立分散型エネルギーの導入を図る。
- ・ 排熱を地区内で有効利用することによる省エネへの貢献を促進する。
- ・ 都市開発諸制度等を利用した、先進的ビジネス支援機能、エネルギー自立化を誘導する。

○エネルギー・情報ネットワークの構築による地域全体での高い環境水準の実現

- ・ 情報ネットワークを活用し、エネルギーを一元的に管理した最適な運用を図る。
- ・ ICT を活用したデマンドレスポンスによるピーク電力削減など、社会動向を見据えた技術の導入を検討する。
- ・ 古い施設の稼働率調整や老朽施設更新によるエネルギー効率の確保を図る。

○未利用エネルギーや再生可能エネルギーを活用した熱・エネルギー供給

- ・ 水再生センターの下水処理水などの未利用エネルギー活用を検討する。
- ・ 太陽光発電など再生可能エネルギーの積極的な導入を図る。

Project4 広域アクセス性の効果を最大化する駅機能の強化

○品川駅の再編

- ・ 駅施設内の、あるいは駅から各方面への移動のしやすさ、分かりやすさを念頭にユニバーサルデザインに配慮した魅力的な駅空間を創出する。
- ・ 将来的に交通ネットワークの拡充に向けた対応を図る（地下鉄新線等）。
- ・ 連続立体交差事業により、京急品川駅の地平化及び輸送力向上（2面4線）を図り、現状の複雑な乗換動線の解消や移動距離の短縮など、分かりやすく利便性の高い駅へと再編する。

○駅中心の歩行者空間の拡充

- ・ デッキレベルでの駅と周辺まちづくりとの連携による歩行者ネットワークの強化を図る。
- ・ 回遊性向上及び既存自由通路の混雑緩和のため、方面別の改札口を新設するとともに、駅を中心とした歩行者空間の拡充を図る。
- ・ 地下空間については将来的な交通ネットワークの拡充と合わせた対応を図る。

Project5 拠点性を高める道路ネットワークの構築

○駅前広場機能の分担と拡充

- ・ 国道 15 号上空を立体的に活用し、次世代型交通ターミナルや人々が集い憩う賑わい広場等を設置し、日本の玄関口にふさわしいシンボル性のある広場空間を設ける。
- ・ 国道 15 号上空に加え、周辺開発との連携により、地上部に地域交通を担うバス・タクシーの乗降場等の交通結節機能を配置し、上空の広場空間を含め重層的な西口駅前広場として再整備する。
- ・ 24 時間化した羽田空港に近接し、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅では、広域交通結節点として多様な交通ニーズに対応するため、駅北側に北口駅前広場を整備し、高速バス等の導入スペースを確保する。

○国道 15 号の拡幅等

- ・ 「日本の玄関口」にふさわしい西口駅前広場の再整備に向けた国道 15 号の拡幅等を行う。
- ・ 開発に伴い新たに発生する交通の影響が生じないように、必要な対策を行う。

○円滑な都市活動を支える駐車場等

- ・ 周辺開発においては、開発規模に応じた駐車場、駐輪場、自動二輪車駐輪場等の交通処理施設の整備を図ることとし、駅周辺部においては交通結節機能強化の観点から、必要に応じて適切な規模の施設の確保を図る。
- ・ 周辺道路への交通負荷の軽減や地区内の利便性向上を図るため、駐車場のネットワーク化や地域ルールについて検討する。
- ・ 東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例に基づき、自転車通行に配慮した道路空間を整備する。

○京浜線品川第一（八ツ山橋）踏切解消

- ・ 連続立体交差事業の実施により品川第一（八ツ山橋）踏切を含む 3 か所の踏切を除却することで、品川駅南側の道路交通を円滑化し、地域の東西連絡性の強化・改善を図る。

Project6 活発な都市活動を支える快適な歩行者ネットワークの構築

○品川駅東西自由通路の整備

- ・ 本地域の開発等を踏まえた歩行者交通処理や品川駅利用者の利便性、国道 15 号横断歩行者の安全性向上等を図るため、広域的な視点で捉え、既存東西自由通路の西側延伸及び国道 15 号上空と北口駅前広場を結ぶ北側自由通路の新設を進めるとともに、南側自由通路の新設等さらなる東西連絡機能の強化を図る。

○南北歩行者ネットワークの強化

- ・ 高輪ゲートウェイ駅から品川駅を通じて品川浦・旧東海道方面までを広域的につなぐ南北方向の歩行者空間を整備し、歩行者ネットワークの強化を図る。

○民間開発と連携した歩行者ネットワークの強化

- ・ 品川駅東西自由通路や東口のインターシティ等の既存の歩行者ネットワークをいかし、

駅周辺の開発や、鉄道・道路・駅前広場の整備に併せ、デッキレベルを基軸としたバリアフリーの歩行者ネットワークの形成を図る。

- ・ 環状 4 号線の整備や地下鉄構想等を見据え、周辺開発と連携してデッキレベルと地上部、地上部と地下部を結ぶ垂直動線を確保する。

○回遊性の確保

- ・ 品川駅の周辺において、東、西、北の方面別に歩行者ネットワークの要の役割も担う交通結節空間(駅前広場等)を適切に配置し、回遊性を確保する。
- ・ 各地区に導入される国際業務機能、MICE 機能(会議場、展示施設等)、宿泊機能、居住機能などの連絡性を強化し、相互の機能向上を図るため、地域内の回遊性を確保する。

○地下空間における歩行者ネットワークの構築

- ・ 地下空間においても、先々の駅改良等の時期を捉え、鉄道駅内や周辺開発間を結ぶ歩行者ネットワークを形成することで、更なる利便性の強化を図る。

○災害発生時の円滑な移動にも資する歩行者空間を確保

- ・ 国際交流拠点として高質な業務・居住環境を構築するとともに、災害時の拠点となる避難場所等に安全に移動するため、ゆとりある歩行者空間の形成を図る。
- ・ 災害発生時における避難ルートを確保する観点から、歩行者ネットワークの充実を図る。

Project7 安全・安心な防災都市づくりの推進

○防災機能の強化

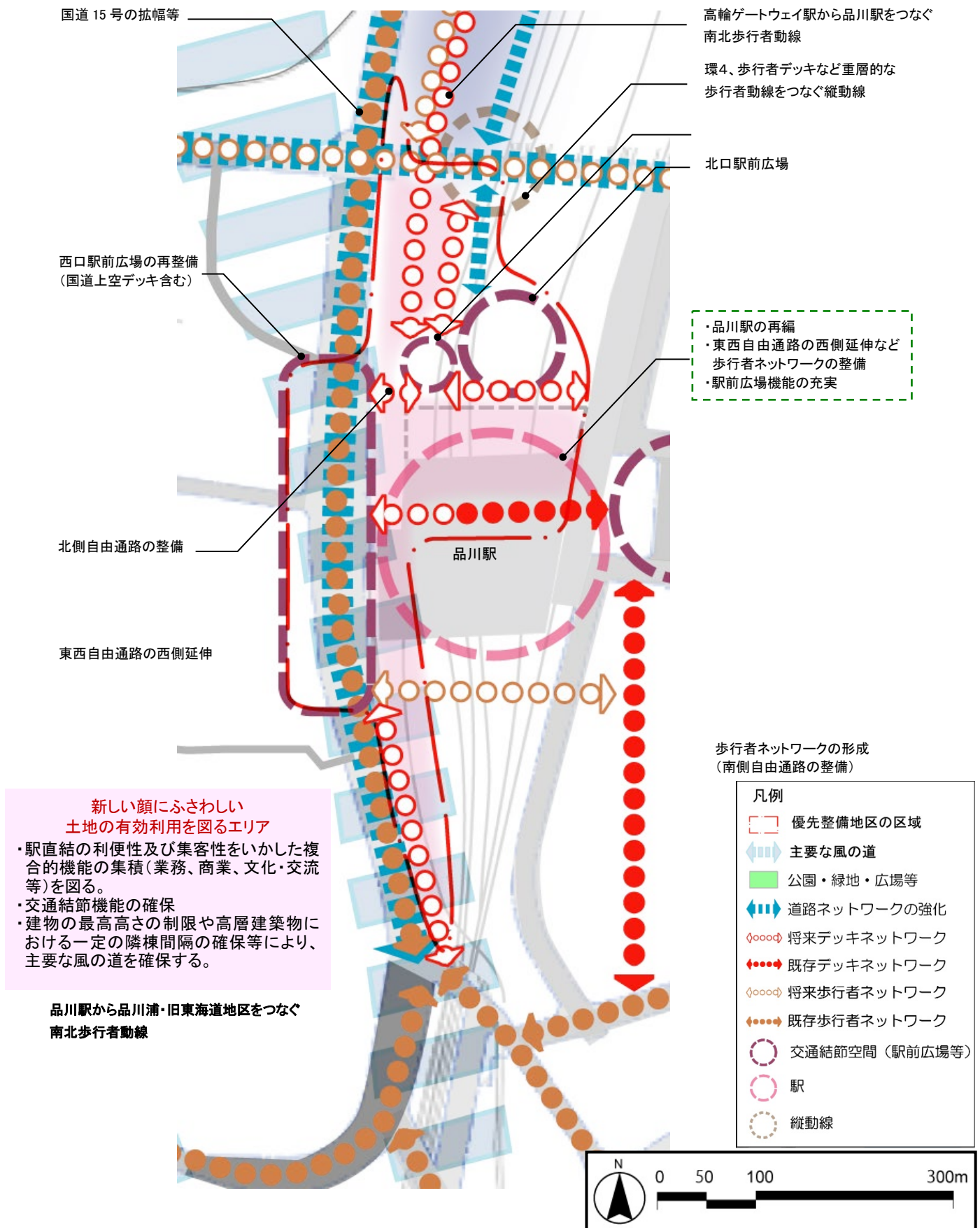
- ・ 開発に併せた緑地など避難場所の確保や地区内残留地区の防災性能の強化を図る。
- ・ 緊急輸送を円滑に行える道路ネットワークの形成を図る。

○住民・企業・行政等の連携による、地域・地区単位での防災対策

- ・ 鉄道事業者や行政、地域住民を含めた地域全体で連携する組織体制づくり(品川駅周辺滞留者対策推進会議 など)を進める。
- ・ 民間では、防火用水貯水、一定量の防災備蓄、通信回線の多重化等により、発災後の迅速なビジネス機能の復旧策を講じるよう誘導を図る。
- ・ 防災ルールとの運用と DCP 推進に向けた地区ごとの防災組織づくりを進める。
- ・ 企業同士が連携・協力した、被災者の救援、電力・通信の確保、食料・飲料水・トイレの確保及び情報提供を図る。
- ・ 帰宅困難者にも対応した備蓄の推進と一時滞在施設の確保を図る。
- ・ 一斉帰宅抑制のルール化の徹底を図る。
- ・ 協力・分担による物資の備蓄など、地区内での共働を図る。
- ・ 有事の際の外国人への対応の充実(ワンストップでの情報提供及びサイン計画における多言語対応)を図る。

○BCP・DCP の構築の推進

- ・ コジエネレーションシステム等の導入を促進する。



品川駅街区地区の将来イメージ

7 その他地区

(1) 品川浦・旧東海道地区

品川浦・旧東海道地区については、品川区が策定した「品川駅南地域まちづくりビジョン」に基づき、「品川の歴史・伝統と魅力ある水辺に会う、拠点性と文化性を兼ね備えた国際交流都市」に向けてまちづくりを進める。

◆多様な人々が訪れ、働き、楽しみ、憩い、暮らす、品川の南の玄関口

旧東海道宿場町の伝統・文化や、屋形舟の並ぶ風情ある景観等など、この場所にしかない地域固有の魅力を更に高めていき、品川駅周辺エリア全体の魅力向上を図るとともに、「品川浦」といった貴重な水辺資源を生かし、水際の歩行者動線整備など、人々が歩き・楽しめる環境整備に取り組む。

また、品川駅に近接する北品川駅周辺については、交通結節点としてのポテンシャル高まる品川駅との更なる連携強化や、東西連絡性の強化・改善に向け、品川第一（ハツ山橋）踏切の解消をはじめ、品川駅の南の玄関口としてふさわしい都市基盤の在り方について検討を進める。



（２）田町駅周辺地区

＜田町駅東口北地区＞

田町駅東口北地区周辺については、港区が策定した「田町駅東口北地区街づくりビジョン」に基づき、「１．環境と共生した魅力的な複合市街地を象徴する“みどり”豊かな空間の創出」、「２．地域コミュニティ実現のための拠点形成」、「３．都市の活力・活性化に資する複合拠点の形成」に向けてまちづくりを進める。

◆環境と共生した魅力的な複合市街地の形成

職・住・学・遊が融合した計画的な複合市街地の形成や、駅周辺の生活利便施設及び医療施設の機能の充実などによる新たな都市の拠点・暮らしの拠点のまちづくりを進める。

また、区有施設の緑化や民有地の屋上・壁面緑化などによる環境にやさしいまちづくり、地域コミュニティの醸成などによる安全・安心のまちづくり及び運河に沿った親水プロムナードの整備等、運河や水辺空間をいかしたまちづくりを進める。

地区の開発整備に当たっては、緑豊かなオープンスペースの創出や、地区のみどり率の目標値を 40%とするなど、環境と共生した魅力的な複合市街地を象徴する、緑豊かな空間の創出を進める。その他、地域コミュニティ実現のための拠点形成や、駅へのアクセス性の向上、歩行者の安全性と快適性の改善などの課題を解決するため、駅を基点とした歩行者ネットワークを構築し、都市の活力・活性化に資する複合拠点の形成を進める。

＜田町駅東口地区＞

田町駅東口地区は、「田町駅東口地区再開発等促進区を定める地区計画」に基づき、芝浦港南地域の「玄関口」かつ市街地形成を先導する核となる地区として、業務、商業、教育、研究機能及び都心定住を図る居住機能や文化機能などを備えた魅力ある複合市街地を形成する。また、駅前地区にふさわしい広場、道路等の都市基盤整備を行い土地の合理的な高度利用と都市機能の更新を図る。

◆魅力ある複合市街地の創出

複合開発地区においては、業務・商業・居住機能を主体に、文化や交流、都市余暇機能等を併せ持つ複合市街地とする。住宅は独立したコミュニティを形成するように配置し、業務棟との間に形成させる共用空間を中心に、文化や交流等を目的としたにぎわいと魅力ある都市空間を創出する。

また、住民や就業者の憩いの場となる緑地・広場や快適で安全な歩行者空間を創出する。

教育・研究地区においては、既存の教育機能を生かしながら、教育、研究、交流機能を有する地区とする。

＜田町駅西口地区＞

田町駅西口・札の辻交差点周辺地区については、港区が策定した「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」に基づき、「江戸から東京 そして未来へつづく 快適で活動的な暮らしとにぎわいが交わり 素敵なハーモニーを奏でるまち」に向けて、優れた交通便利性や斜面緑地をいかした、業務・居住・商業などの複合市街地として、品川駅等との連続性を意識した複合的な土地利用を図る。

◆居住・業務・商業・教育・文化など多様な機能が集積する新拠点

業務施設の更新とともに都市型住宅や商業施設・生活利便施設等を整備することにより、快適性を高める暮らしの場を形成するとともに、防災・防犯に向けて、安全で安心できる環境を整備する。

また、地域の景観や緑を生かしつつ、新たにオープンスペースなどを整備し、活動的なにぎわいの場を創出する。さらに、本地区の周辺に多く立地する教育機関・学術機関・文化施設と業務機能が連携することにより、企業間連携、産学連携、産業振興及び新たな価値を創造する拠点を形成する。新たな拠点の形成に向けては、田町駅東口周辺との連携を強化し、一体的に魅力を高めていく。

（３）品川駅東口北地区

品川駅東口北地区については、リニア中央新幹線及び東海道新幹線の拠点駅に隣接する立地特性及び先端技術、情報通信等の企業集積を活かすことで、日本の玄関口にふさわしい国内外の多様な人々が交流し新たな価値が創造される国際交流拠点を形成するとともに、運河などの水辺を活かした複合的な都市機能の導入を港区と連携して図っていく。

Ⅶ 実現に向けた進め方

1 基本的な考え方

まちづくりの具体的な計画づくり・ルールづくり、マネジメントを視野に入れ、段階的に品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドラインを実現していく。

2 段階的な計画の実現に向けたイメージ

本地域は、大規模な低・未利用地も点在し、相当規模の開発が見込まれている。さらに、リニア中央新幹線や環状 4 号線などの都市の骨格を形成する都市基盤の整備により、一層の発展が期待されている。こうした機運を捉え、「まちづくりガイドライン」を実現していくには、東京都が主導しながら公民協働で多様な取組を行う体制づくりが不可欠である。

また、こうした体制の下で、地域の骨格としてまちづくりを牽引する優先整備地区を中心とした整備について、計画段階から運営段階まで一貫した方針の下に調整し、計画的なまちづくりを進めていく。

（１）計画・構想段階における体制づくりと計画の具体化

品川駅・田町駅周辺地域は、アジアヘッドクォーター特区として、アジア地域の業務統括拠点や研究開発拠点のより一層の集積を目指し、新たな外国企業誘致プロジェクトとして、進出する外国企業に対する優遇税制や大胆な規制緩和とともに、財政・金融支援の制度の活用も考えられる。

このため、優先整備地区については、最先端のビジネス環境など、プロジェクト実現に向けて、計画・構想段階から民間の知恵や提案をいかしつつ、まちづくりやインフラ関係の事業化について検討する組織を設置するとともに、エリアマネジメントなどを検討する組織を設置し、事業化に向けた具体的な計画づくりを進めていく。

（２）市街地整備段階における計画・事業調整

優先整備地区は、公共公益事業に係る地権者・事業者が所有する大規模用地が中核となることから、環境・交通・都市景観等まちづくりへの影響は大きい。このため、都市基盤施設の整備に関して計画・事業調整を図るなど、より具体的な整備内容や、事業手法、整備主体、費用負担の在り方について明らかにする必要がある。その際、公共は主導的役割を担いつつ、開発者等に対しては適正な負担の下、国の補助制度等の積極的活用を図り、都市基盤整備を推進する。また、都市景観形成についても、各計画・事業調整や更に各地区を超える調整について、公共が主導的役割を担いながら、一体感があり、調和のとれた景観形成を進める。

今後、優先整備地区の地権者・開発者による開発計画の検討とも連携しながら、関係者間の調整等を行っていく。

（３）機能立地段階における誘導やまちづくりガイドラインの管理

今後、機能立地に係る地区整備計画等が開発者を主体として検討される。都・区は必要に応じ、事業者等との計画協議等を行っていく。

また、まちづくりの一層の具体化のため、必要に応じて進捗に合わせまちづくりガイドラインを改定する。

(4) まちの成熟段階におけるまちの維持・管理・運営

優先整備地区の整備が進むことにより、まちの機能が更新され、魅力や価値（ブランディング）が創出されてくる。まちづくりガイドラインに沿って、まちが目指すべき都市像へ向け成熟するため、優先整備地区にとどまらず、地域全体が価値の維持や増進を図る観点から、区と緊密に連携しながら、自主的に計画監理を進め、まちづくりをリードする地元まちづくり組織等の設立を図るよう誘導する。

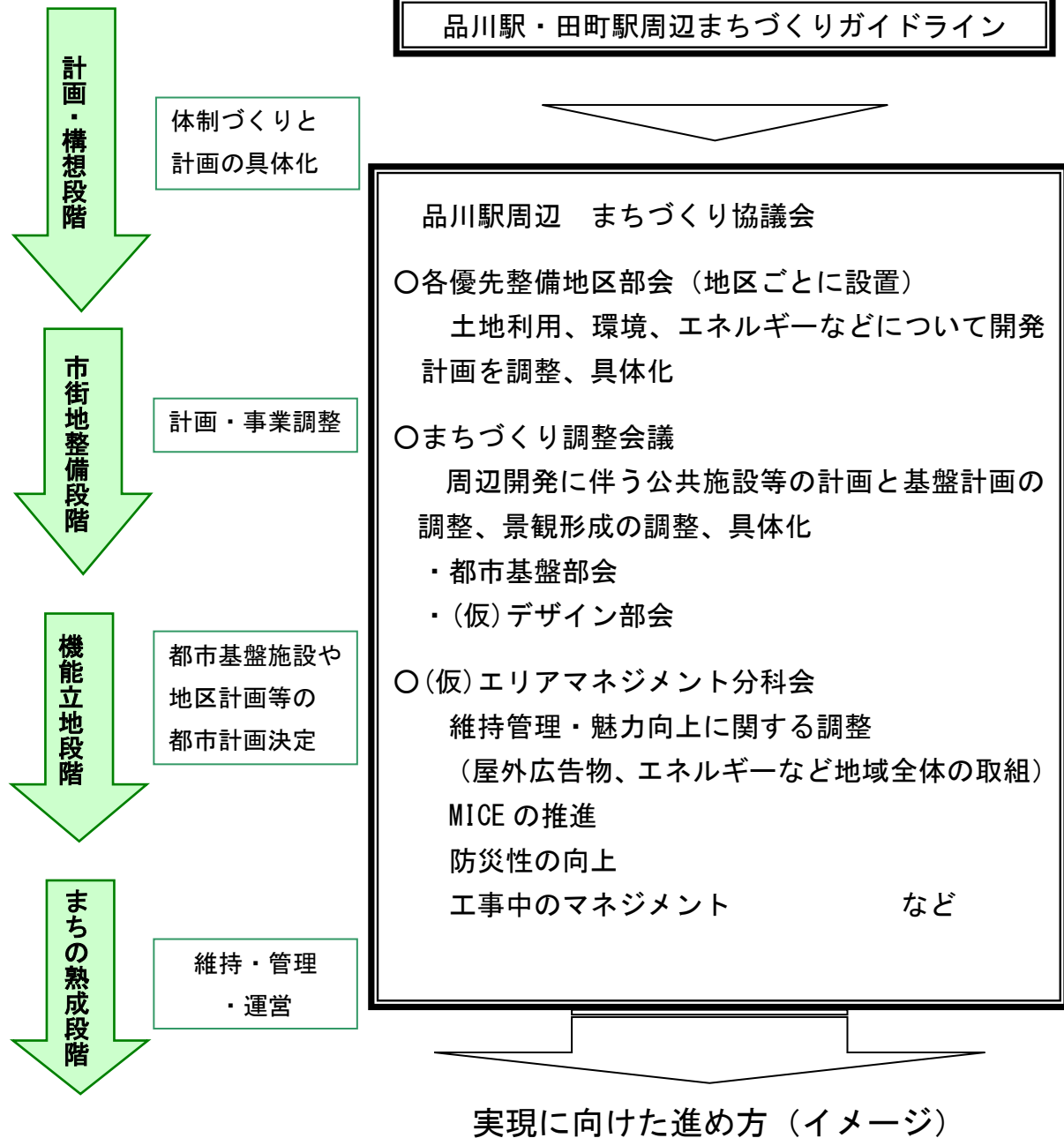
3 重点的な調整を図る地区

優先整備地区である「品川駅北周辺地区」、「品川駅西口地区」、「芝浦水再生センター地区」及び「品川駅街区地区」の四つを特に重点的に調整を図る地区として設定する。この4地区においては、本地域の土地利用転換や都市構造再編へ多大な影響を及ぼすと想定される主要な都市基盤施設として「環状4号線」、「品川駅西口駅前広場」等があり、特に調整の必要性が高いものである。

また、その他地区においても、まちづくりの一層の具体化のため、まちづくりの進捗に合わせまちづくりガイドラインを改定するなど、まちづくりガイドラインに沿ってまちづくりを誘導する対象とする。これらの地区においては、都市開発諸制度を活用する計画などについて、都・区と開発者等との計画協議を通じて、当面はまちづくりガイドラインに沿った市街地整備を誘導する。

将来的には、まちづくりガイドライン等を踏まえた地区計画を活用した協議や地元まちづくり組織等による自主的な計画づくりなどを追加して実施していくこととする。

品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン



（参考）主な予定

令和 2 年（2020 年）	東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催
令和 9 年（2027 年）	リニア中央新幹線 名古屋暫定開業
令和 27 年（2045 年）※	〃 大阪開業

（※最大で 8 年前倒すことを目指して建設を推進）

付属資料

1 風の道確保等に関するガイドライン

本地域の特性をいかして、環境モデル都市づくりを展開する上で最も特徴的なスローガン「風の道をつくる」を掲げ、風の道確保と暑熱対策を両輪とした施策を実施していくことによって、健康で快適な都市づくりを推進する。

これらの施策の効果は、対策を行う敷地内に留まらず、敷地近傍から遠隔地にまで及ぶ。開発計画を契機として、本対策を継続的に実施していくことによって、周辺への影響を緩和し、開発地を含む地域全体として、環境配慮型都市が実現していく。

(1) 風の道確保等による環境配慮型都市開発の誘導基本方針

①基本方針

環境に配慮した都市づくりは、都市のおかれた環境との調和を図ると同時に都市の活性化をも促していくことが求められる。本地域では、環境資源である東京湾の海風をいかし、環境モデル都市を実現する。

その基本は、都市空間の暑熱対策など人々の主要な活動面である地表レベルでの環境改善を実施すると同時に、上空での風の流れに配慮し、都市に風を取り込み本地域のみならず内陸の後背地へ風を導くことにある。

そこで、東京湾から流れ込む風を遮ることのないよう、建築物の形態や配置等を工夫し、まちづくりの中で風の道確保を図る。

このため、東京湾から吹き込む風の流れを後背地まで送り込めるよう、また、運河沿いの風を取り込めるよう、建築物の低層化や建物配置・形状の工夫、高層建築物における一定の隣棟間隔の確保等により、本地域の夏の主風向である南南東の風の道を確保する。

具体的には、現況において明確に確認される本地域の風の道においては、できる限りオープンスペースを確保するとともに、建築する場合にあっても風の道を阻害しないように建築物の高さの制限や配置・形状の工夫をする。そのため、主要な風の道を設定・図示し、これにかかる地区では地区計画等により建築計画の誘導を図る。

また、風の道にかかる地区では、緑がクールスポットとして風を冷やすことで、冷涼な風の流れることができることから、街路樹整備、公園・緑地整備、公開空地等民有地内での緑化等により積極的な緑の配置と確保を誘導する。

都市空間の風の道を確保することと合わせて、地表レベルでの暑熱対策を行うことによって、環境配慮型都市開発を誘導する。その誘導の基本方針は下図のとおりである。

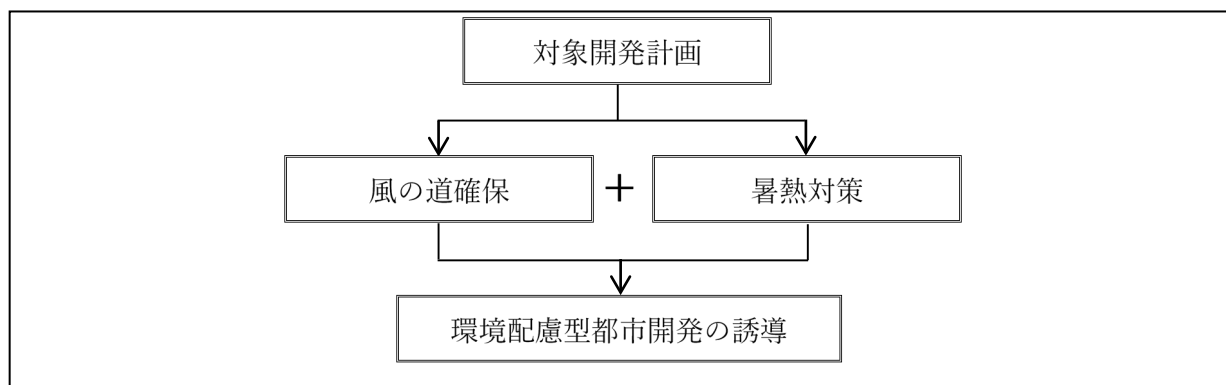


図1 環境配慮型都市開発の誘導基本方針

②対象開発計画

風の道確保等に関する本ガイドラインの対象となる開発計画は、まちづくりガイドラインの対象区域内の開発計画を対象とする。

- ・ 都市開発諸制度による開発計画
- ・ 東京都景観条例に基づく事前協議または届出の対象となる開発計画
- ・ その他「港区環境影響調査実施要項」に基づき地元説明が必要な開発計画など、行政が必要と判断した開発計画

本ガイドラインは、品川駅・田町駅周辺における環境配慮型都市開発の基本的な考え方を示すものであり、風シミュレーションに関する技術基準や本ガイドラインを補足する詳細の内容については、別途定める「品川駅・田町駅周辺における環境配慮型都市開発の誘導方策 マニュアル」に拠る。

(2) 風の道確保

- ・沿岸の建築物は、東京湾から内陸に流入する海風に対し、影響を与え、風速を弱め都市の暑熱化を招く要因となることが、国土交通省総合技術開発プロジェクト（「都市空間の熱環境評価・対策技術の開発（平成 16～18 年度）」）等において明らかにされている。
- ・数値シミュレーションによるヒートアイランド対策マップの作成方法（風の道を含む）は国土交通省のガイドライン* に記載されている。

* 国土交通省都市局都市計画課：ヒートアイランド現象緩和に向けた都市づくりガイドライン(平成 25 年 12 月)

- ・本地域では、現況の建築物群に基づき風シミュレーションを実施し、海から南南東（夏の日の主風向）に幾筋かの風の道が形成されていることを確認した。風シミュレーションの結果の中から、地上付近の風と密接な関連が見られる地上約50mの風速分布を平面図で示した（図2）。なお、シミュレーションを実施した平成16年時点を基準時とし、境界条件高さの基準点は東京都品川区東品川二丁目5（天王洲野球場脇）A.P.+3.2959とした。
- ・一般的に、建築物の高さ・配置・形状の工夫により、風の道が確保されやすいことが予測されている（参照：（5）環境配慮型都市づくりの作法①風の道確保の作法）。今後の開発計画においては、建築物の高さ・配置・形状を工夫することや、既に高層建築物により風速が弱まっている後流域では主風向に対する見付け面積が少なくなるように配置することが望ましい。

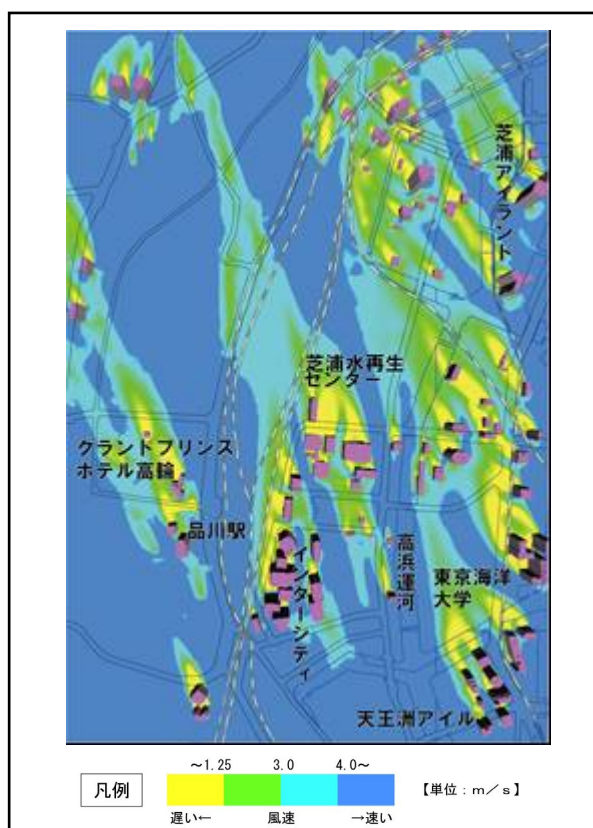


図2 基準時の風の流れ

① 主要な風の道の位置の設定

- ・図2に示した風シミュレーションの結果に基づき、地上50mにおいて気流速度が約4.0m/s以上の後背地にまで伸びるまとまりのある風を主要な風の道と設定した。(図3)
- ・さらに、主要な風の道以外にも運河の風の道を設定する。(図4参照)



平成13年度土地利用現況調査等を基に作成

図3 主要な風の道の位置

② 建築物の高さ・配置・形状の設定

- ・ 建築物をモデル化し、地上からの高さ別に風の流れをシミュレーションしたところ、本地域では、おおむね地上 50m 超で一定の流れを形成していることが確認できた。
- ・ 高所を流れる風は、地表等の影響を受けることで、低所になると風速が遅くなる傾向があるため、地上において一定の風速の風となるよう、地上 50m で風速 4m/s 以上を明確に形成している範囲を主要な風の道と設定した（図 3 参照）。地上 50m における一定量の風速を確保する事によって、地表面に滞留する空気が攪拌され、暑熱対策の一助になると考えられる。
- ・ 風の道を確保するため、現況を考慮しつつ立地条件に応じて、今後建築される建築物を高さ 50 m 以下、既存建築物を高さ 50m 超で建て替える場合は現状の高さ以下に制限することを基本とする。
- ・ 上記以外で高さ 50m 超の建築物を建てる場合については、別途定めるマニュアルに従って風シミュレーションを実施し、基準を満たすよう、建物配置や形状の工夫をすることによって、風の道を確保する。
- ・ あわせて、運河上を通る風をいかすための誘導も行う。

③ 風の道確保のための担保方策

風の道を確保する方策として、地区の土地利用、建築物の立地状況等の特性に応じて、都市計画等の制度を活用する。

(A) 優先整備地区等

再開発等促進区を定める地区計画等により最高高さを制限するなどして、風の道を確保する。

●基本的な考え方

- ・敷地規模が大きく、大規模開発が予想される品川駅北周辺地区、品川駅西口地区、芝浦水再生センター地区、品川駅街区地区では、再開発等促進区を定める地区計画等により、面的に高さを制限する。
- ・基準時において主要な風の道が形成され、この流れを確保すべき範囲においては、できる限りオープンスペースを確保するとともに、建築する場合でも建築物を高さ 50m以下に制限することを基本とする。
- ・当該地区において主要な風の道を確保するために高さが制限される場合は、次の条件を満たすことを前提として地区内で、容積配分できることとする。

ア 容積配分は都市開発諸制度等を活用する

イ 最高高さを 50m以下に制限する区域を設定する

ウ 地区内に空地をまとめて確保する

エ 隣棟間隔^{*1}を十分に確保する

^{*1} 地区内の主要な風の道を確保すべき範囲から外れる街区においては、現状で既に風の道を塞ぐ高さの建築物の後流域にあり、風速が弱まっている場合がある。こうした敷地においても、現状の上流側の建築物の影響内に収まるよう、高層部は隣棟間隔を一定程度離隔するなどの風を生活空間に取り入れるなどの方策を講じるよう誘導を図る。

●再開発等促進区を定める地区計画等による制限

- ・風の道を確保するため、主要な風の道に配慮し、地区整備計画等^{*2}を定める。
- ・高さ 50m超の建築物とする場合、別途定めるマニュアルに基づく風シミュレーションで確認された建築物の壁面位置を担保するため、地区整備計画等で「建築物等に関する事項」の「壁面の位置」にその制限位置を定める。

^{*2} 地区整備計画で建築物の最高高さを制限することが困難な場合には、別途ガイドラインを策定すること等により、その制限する範囲を定めることを可能とする。

(B) 高輪台地等、緑と歴史性に調和したまちづくりを進める区域

高度地区により最高高さを制限するなどして、風の道を確保する。

●基本的な考え方

- ・現在は低層建築物を中心とする市街地であり、住環境を保全する高輪台地や御殿山等の緑と歴史性に調和したまちづくりを進める地区では、現在の用途地域により、50m超の建築物の建築が頻繁に生じることが想定しがたいとともに、大規模かつ高層建築物の立地はわずかである。そこで、地形等地域特性に配慮しつつ、原則、既に決定されている高度地区の運用により建築物の高さ 50m以下に制限する。
- ・あわせて、風を生活空間に取り入れるといった方策を講じるよう誘導する。
- ・ただし、区域内で高度地区が決定されていない地域については、(D)と同様の方策を講じるよう誘導する。

●高度地区による制限

- ・建築物を高さ 50m以下に制限する。
- ・上記の高さ 50m超の建築物を建てる場合については、別途定めるマニュアルに従って風シミュレーションを実施し、基準を満たすよう、建物配置や形状の工夫をすることによって、風の道を確保する。

(C) 運河沿いの区域

東京都景観条例等により景観への配慮を行う中で、風の道を確保する。

臨海景観基本軸、水辺景観形成特別地区の区域については、一定規模（建築物の高さが 15m 以上又は延べ面積が 3,000 m²以上）の建築物及び工作物の新築の場合、東京都景観条例において届出が義務付けられており、配置・高さ・形態・意匠・色彩・公開空地・外構・緑化等について景観形成基準が定められている。

●基本的な考え方

- ・運河をいかしたまちづくりを進める運河沿いを含む区域では、東京都景観条例に基づき建築物の高さを 50m以下、既存建築物を高さ 50m超で建て替える場合は現状の高さ以下に制限することを基本とする。
- ・あわせて、運河の風を生活空間に取り入れるといった方策を講じるよう誘導する。
- ・都市開発諸制度を活用する大規模開発においては、建築物の建て方を工夫し、全体として風環境に配慮している計画については高さ 50m以下を誘導する。

●景観条例による誘導

- ・東京都景観条例により、届出対象となる建築物については、統一感のあるスカイラインを形成するなど景観への配慮とともに、現況の高さ以下とするよう要請する。
- ・水辺景観形成特別地区では、セットバック、緑道の配置などを要請するとともに、都市開発諸制度を活用する大規模な開発では、これらに加えて隣棟間隔の確保など特段の配慮を行ったと認められる建築計画について、50m超での建築を可能とする。

- ・臨海景観基本軸の区域（水辺景観形成特別地区の対象区域を除く。）では、都市開発諸制度を活用する大規模な開発で特段の配慮をしていると認められる場合、50m超での建築を可能とする。
- ・上記の高さ 50m超の建築物を建てる場合については、別途定めるマニュアルに従って風シミュレーションを実施し、基準を満たすよう、建物配置や形状の工夫をすることによって、風の道を確保する。

（D）今後の開発において風の道への配慮を要請する区域

（A）～（C）以外の一般地域でも、今後の開発において風の道への配慮を要請する。

●基本的な考え方

- ・その他の一般地域では、大規模開発では極力、オープンスペースを広くとる、建築物を高さ 50m以下にする、高さが 50m超となる場合でも高層部は隣棟間隔を一定程度確保するといった方策を講じることにより、風の道を阻害する要素を取り除いていく必要がある。
- ・こうした地区では、今後の建築物の建替や地区整備の際、高さ 50m超の建築物を建築する場合であっても、風の道を阻害しない方策を取り入れた整備計画となるよう要請する。活用する制度としては、建築物の形態規制が可能となる再開発等促進区を定める地区計画や総合設計等の都市開発諸制度が挙げられる。

●推奨・要請する建築とその例

- ア 高さ 50m超部分での建築物の見付け面積が主風向に対し最小になっている。
最小の範囲は、当該建築物の用に供する活動に支障のない程度とすることが考えられる。例：事務所ビルの場合、基準階面積で敷地に対して過半を超えない程度 など
- イ 風の道を確保して配置・建築している。
例：建築物に風穴を開ける、隣地からの離隔を十分に確保する など
- ウ 高さ 50m超の建築物の高さの 2 倍の水平距離内に道路、公園といった空閑地がある。
- エ あわせて敷地内の緑化率を高める、舗装部を保水性とする など。
- ・上記の高さ 50m超の建築物を建てる場合については、別途定めるマニュアルに従って風シミュレーションを実施し、基準を満たすよう、建物配置や形状の工夫をすることによって、風の道を確保する。

（E）制限等の適用対象

- ・以上の制限が適用される時点以前の既存建築物には、制限の適用を除外する。

表 1：風の道を確保するための方策一覧

風の道を確保する地区	担保方策	高さ等に関する制限内容
優先整備地区等	再開発等促進区を定める地区計画等 *1	- 風の道を確保するため、主要な風の道に配慮し、地区整備計画を定める。 - 高さ 50m超の建築物とする場合、別途定めるマニュアルに基づく風シミュレーションで確認された建築物の壁面位置を担保するため、地区整備計画等で「建築物等に関する事項」の「壁面の位置」にその制限位置を定める。
高輪台地等、緑と歴史性に調和したまちづくりを進める区域	高度地区	- 既に決定されている高度地区の運用により、建築物は、高さ 50m以下とする。 - 上記の高さ 50m超の建築物を建てる場合については、別途定めるマニュアルに従って風シミュレーションを実施し、基準を満たすよう、建物配置や形状の工夫をすることによって、風の道を確保する。
運河沿いの区域	東京都景観条例等	- 臨海景観基本軸、水辺景観形成特別地区では、水域から50mの陸域では、一定規模(建築物の高さ15m以上又は延べ面積 3,000 m²以上)の建築物及び工作物の新築等においては届出が東京都景観条例において義務付けられているため、景観条例に基づき、統一感のあるスカイラインの形成など景観への配慮を行う。 - 上記の高さ 50m超の建築物を建てる場合については、別途定めるマニュアルに従って風シミュレーションを実施し、基準を満たすよう、建物配置や形状の工夫をすることによって、風の道を確保する。
今後の開発において、風の道への配慮を要請する区域		- 都市開発諸制度を活用した大規模建築物については、建築物を原則高さ 50m以下とし、50m超で建築する場合は建築物の見付け面積を主風向に対して最小にする等、特段の配慮を行うことを要請する。 - 上記の高さ 50m超の建築物を建てる場合については、別途定めるマニュアルに従って風シミュレーションを実施し、基準を満たすよう、建物配置や形状の工夫をすることによって、風の道を確保する。

*1 地区整備計画で建築物の最高高さを制限することが困難な場合には、別途ガイドラインを策定すること等により、その制限する範囲を定めることを可能とする。

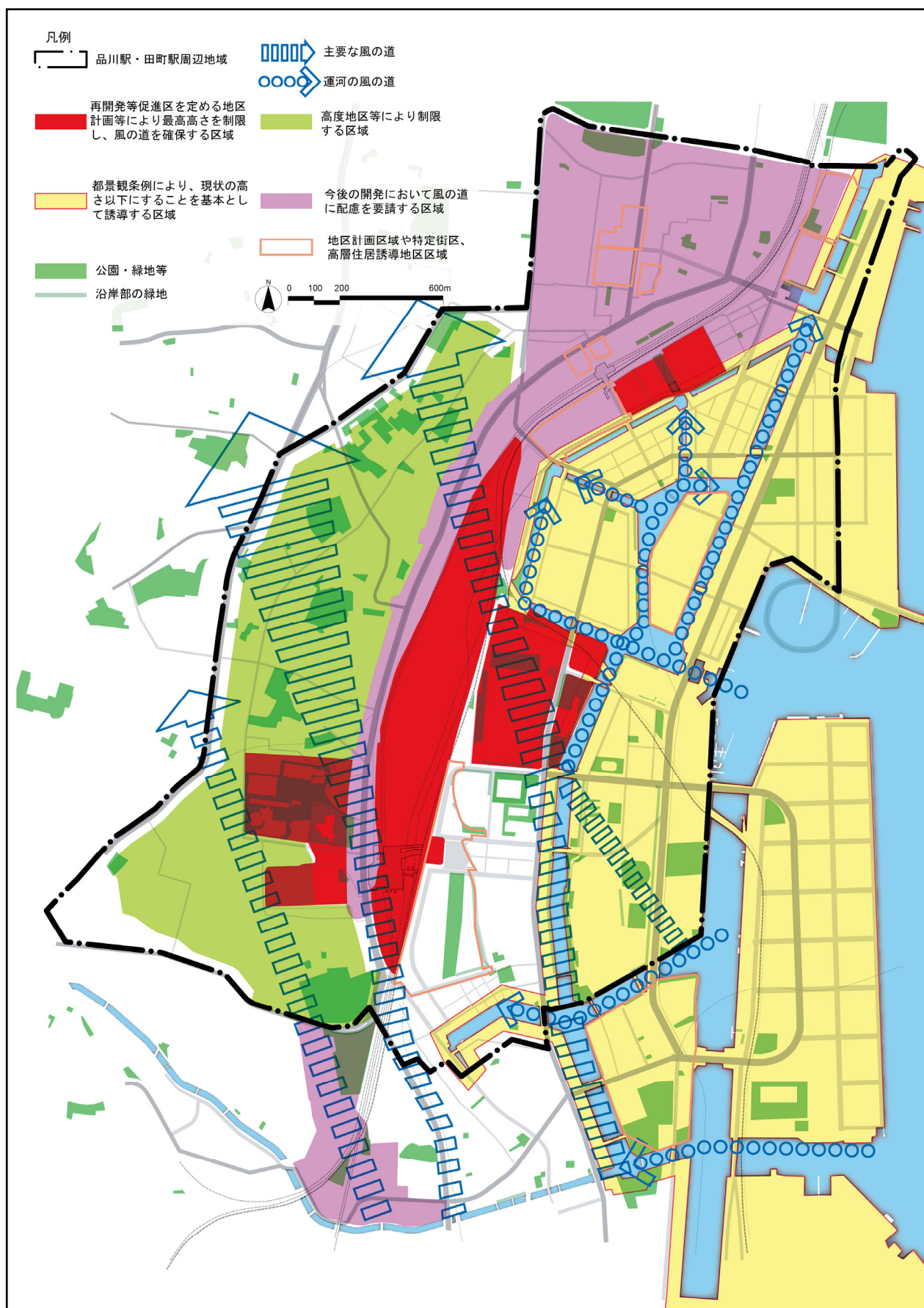


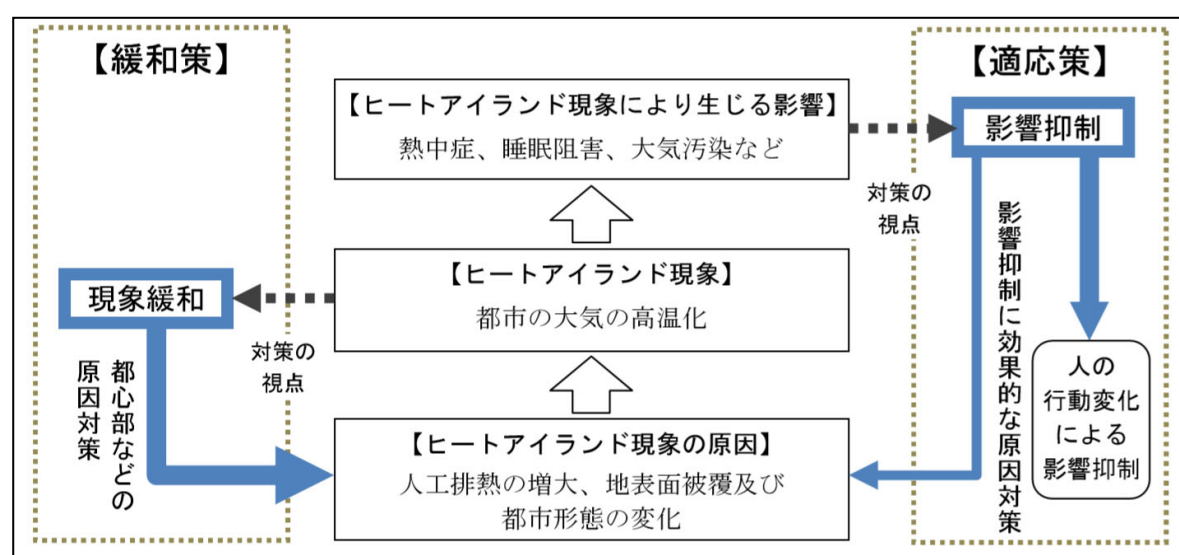
図4 風の道を確保するための方策

※ 指定のない都市地においても、今後の建替え、土地利用転換時には「風の道」に配慮した建築計画とす

(3) 暑熱環境への対策

地球温暖化等に起因する気候変動や都市の高密化等の都市化要因に伴い、東京都心地区の夏季の暑熱環境は悪化しつつある。このように都市部の気温が周辺よりも高くなる現象をヒートアイランド現象^{*1}といい、この現象の原因となる「人工排熱の増大」や「地表面被覆の変化」等を緩和する施策や、影響を最小限に抑制するための「熱中症対策」等の適応策が進められている（図5）。健康で快適な都市づくりを推進していくためには、これらの問題解決が急務である。

本ガイドラインでは、建築におけるヒートアイランド対策の総合的な指標として一般化されている CASBEE-HI（ヒートアイランド）^{*2} の評価項目を活用し、個々の開発計画において可能な対策を複数積み上げることによって、地区全体でヒートアイランド現象の緩和と適応措置を実施していくこととした。



参考資料) 環境省 (2013) 「ヒートアイランド対策ガイドライン改定版」

図5 ヒートアイランド現象に対する緩和策・適応策の概念図

*1 ヒートアイランド現象とは、郊外に比べて都市部ほど気温が高くなる現象のこと。ヒートアイランドの主な原因として、「緑地や水面の減少」「アスファルトやコンクリートに覆われた地面の増大」「自動車や建物から出される熱の増大」「ビルの密集による風通しの悪化」が挙げられる。

*2 CASBEE-HI（ヒートアイランド）

CASBEE-HI は、Comprehensive Assessment System for Built Environment Efficiency for Heat Island Relaxation（ヒートアイランド対策に関する建築環境総合性能評価システム）の略称である。CASBEE（建築環境総合性能評価システム）とは、建築物の環境性能で評価し格付けする手法である。省エネルギーや環境負荷の少ない資機材の使用といった環境配慮はもとより、室内の快適性や景観への配慮なども含めた建物の品質を総合的に評価するシステムである。CASBEE には、建築系から都市・まちづくり系の評価ツールがあり、総称して「CASBEE ファミリー」と呼ばれているが、CASBEE-HI はこのファミリーのうちのひとつであり、建築におけるヒートアイランド現象緩和の取組みを評価するツールとして開発された。

CASBEE-HI の評価は、 Q_{HI} （敷地内の暑熱環境の改善効果）と LR_{HI} （敷地外へのヒートアイランド負荷低減性）それぞれで採点し、最終的にその結果を基に BEE_{HI} （Building Environmental Efficiency for Heat Island Relaxation：ヒートアイランド対策に関する建築物の環境効率）を指標として算出される。 BEE_{HI} は Q_{HI} と LR_{HI} の得点に基づき、以下の式で求められる。

$$BEE_{HI} = Q_{HI} : \text{暑熱環境の改善効果} / LR_{HI} : \text{ヒートアイランド負荷}$$

本ガイドラインの対象開発計画の全てに対して CASBEE-HI の評価を実施することとする。

CASBEE-HI 評価項目一覧

1	風通し	Q_{HI-1}	敷地内の歩行者空間等へ風を導き、暑熱環境を改善する
		LR_{HI-1}	風下となる地域への風通しに配慮し、敷地外への熱的な影響を低減する
2	日陰	Q_{HI-2}	夏期における日陰を形成し、敷地内歩行者空間等の暑熱環境を改善する
3	外構の 地表面被覆等	Q_{HI-3}	敷地内に緑地や水面等を確保し、敷地内歩行者空間等の暑熱環境を改善する
		LR_{HI-3}	地表面被覆材に配慮し、敷地外への熱的な影響を低減する
4	建築 外装材料	Q_{HI-4}	建築外装材料等に配慮し、敷地内歩行者空間等の暑熱環境を改善する
		LR_{HI-4}	建築外装材料等に配慮し、敷地外への熱的な影響を低減する
5	建築設備 からの排熱	Q_{HI-5}	建築設備に伴う排熱の位置等に配慮し、敷地内歩行者空間等の暑熱環境を改善する
		LR_{HI-5}	建築設備からの大気への排熱量を低減する

参考資料) 建築環境・省エネルギー機構

「建築環境総合性能評価システム CASBEE-HI 評価マニュアル（2017 年度版）」

(4) 品川駅・田町駅周辺地区型 環境配慮対策

健康で快適な都市づくりを推進していくため、本ガイドラインではパブリックスペース（敷地内歩行者空間等）における歩行者など「人」に焦点を当てた、地表レベルでの暑熱対策による都市づくりを誘導していく。

品川駅・田町駅周辺地区は、複数の路線が集まるターミナル駅を中心として、大規模プロジェクトが連携して一連のパブリックスペースを形成している。近年の高度利用を前提とした都市開発では、歩行者通行ルートは地下から地上・デッキ階と多層にわたり、屋内外を含めて多様に展開しており、同一目的地に対しても多様な選択肢がある事が、都市の価値を高める重要な要素でもある。なかでも風や日照を感じ、風景のシークエンスを楽しむことができる屋外環境の充実は重要である。季節を問わず、歩行者ルート選択の多様性を確保していくためには、特に夏期の屋外におけるパブリックスペースへの環境対策が必要である。

以上を踏まえ、地域特性を考慮した暑熱対策を推進するため、風シミュレーションの結果、風の道確保の観点から更なる暑熱対策を要すると判断された計画（別途定めるマニュアルに基づき評価範囲の風速が一定水準以下の開発）に対して CASBEE-HI による標準的な評価項目に加えて、品川駅・田町駅周辺地区型 環境配慮対策を実施していくこととした。

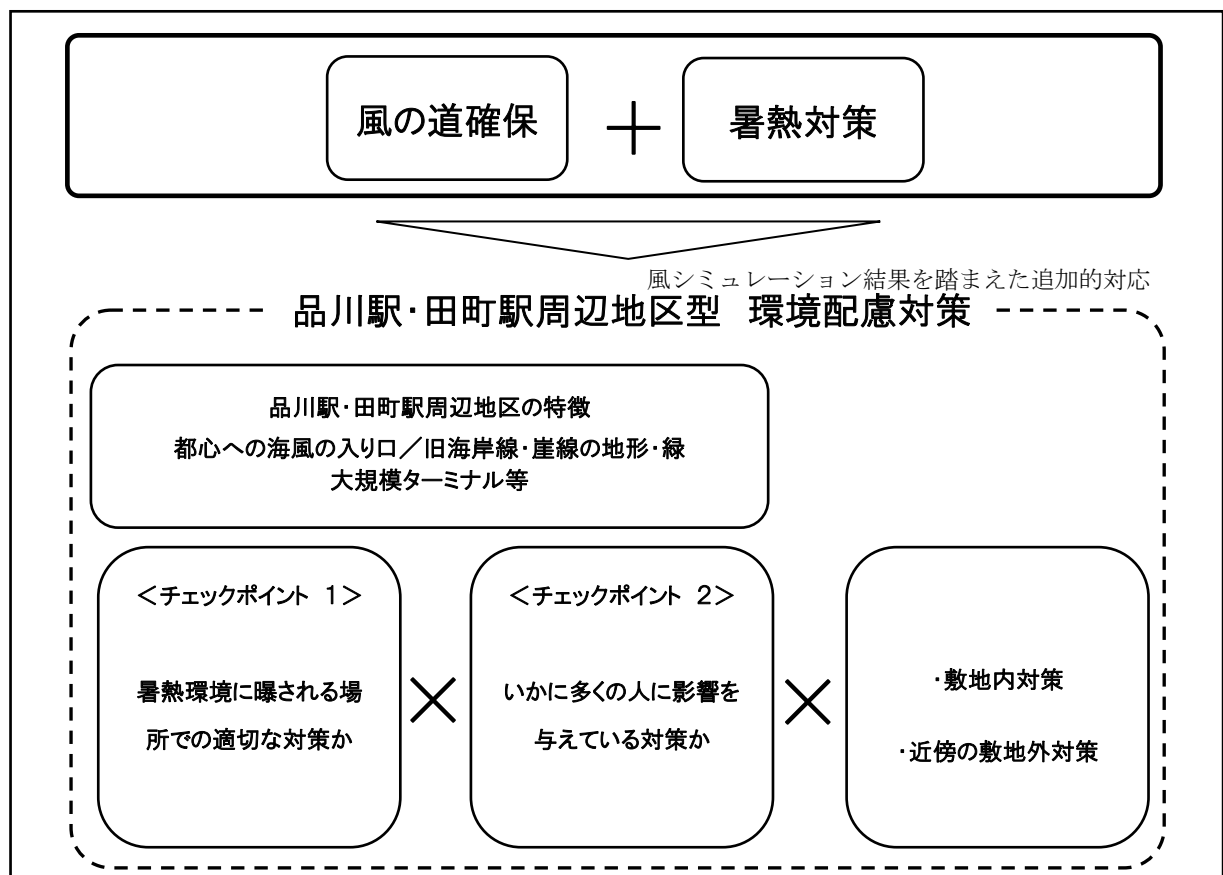


図6 品川駅・田町駅周辺地区型環境配慮対策評価の観点

【品川駅・田町駅周辺地区型環境配慮対策の解説】

- ① 品川駅・田町駅周辺地区の特徴として、この場所が東京都心地区への夏季の冷涼な海風の入り口であること、旧海岸線の複雑な起伏に富んだ地形を含みクールスポットとなる大規模緑地が点在して残されていること、大規模ターミナル駅を中心に大勢の人々が利用するパブリックスペースが連携して展開していくことが挙げられる。



図7 品川駅・田町駅周辺地区のイメージ（海風の入り口）

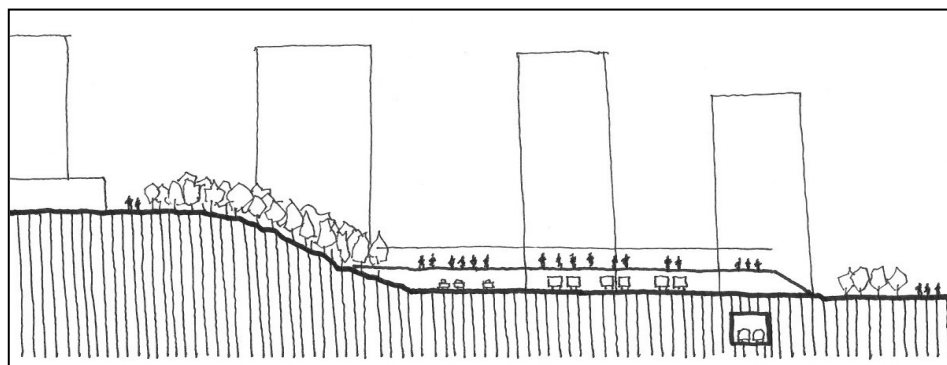


図8 品川駅・田町駅周辺地区のイメージ（駅から起伏に富んだ地形への繋がり）

- ② 上記特徴に配慮し、品川駅・田町駅周辺地区で特に重要と考えられる環境配慮項目を抽出し、下記の2つのチェックポイントに配慮した誘導を行う。

<チェックポイント1>

抽出した対策を適用する場所が、いかに効果的な場所に適用されているか。

<チェックポイント2>

抽出した対策を適用する場所が、いかに多くの人に対して影響を与えているのか。

- ③ 暑熱対策重要項目に対して、上記2点のチェックポイントを掛け合わせた評価を行う。

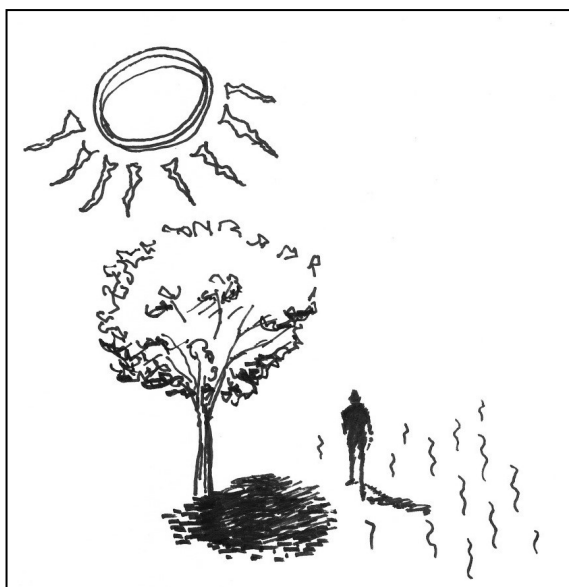


図9 屋外の対策を評価

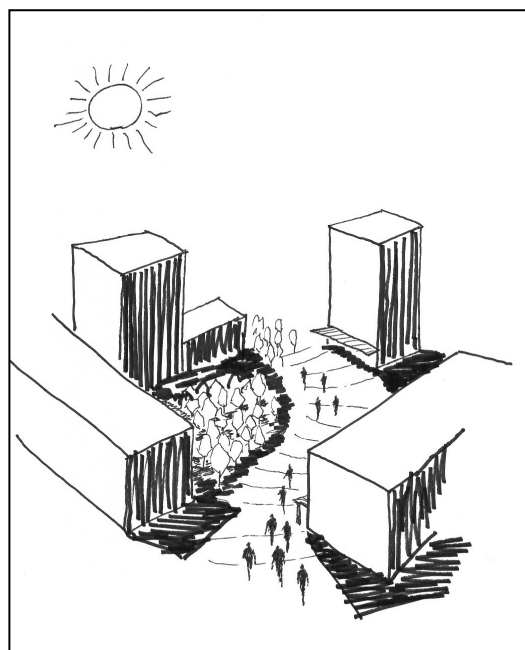


図10 夏期終日日照範囲への対策を評価

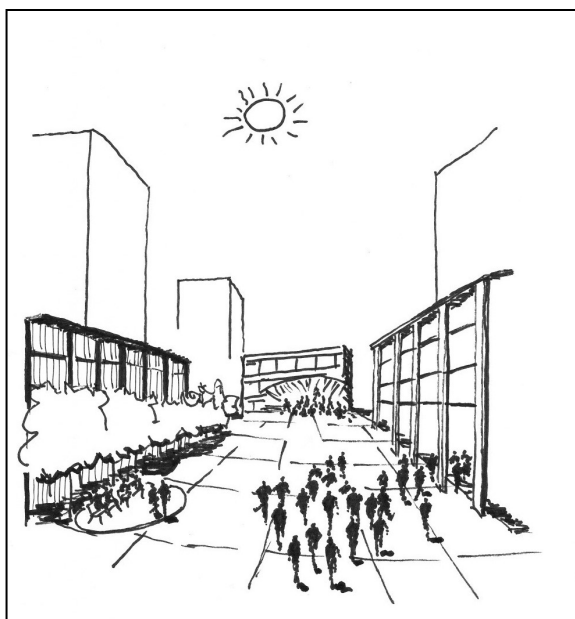


図11 人通りの多い場所への対策を評価

- ④ 敷地内への対策の他、近傍の敷地外への域外貢献によって、その対策がより効果的に発揮される場合には、その計画を評価する。
- ⑤ 上記のチェックポイント等を加えた総合評価により、風の道確保と連動した品川駅・田町駅周辺地区の暑熱対策を実施していく。
- ⑥ これらの総合評価は敷地ごとの特性に応じて多様な在り方を呈するため、一律の数値基準による判定ではなく、専門家を含めた委員会をつくり、事業者と専門家委員会との協議型による総合評価に拠ることとした。

(5) 環境配慮型都市づくりの作法

ヒートアイランド現象は、風の道確保や暑熱対策によって緩和することが可能である。建築計画や外構計画によるヒートアイランド対策の具体的な評価項目がCASBEE-HIによって提唱されている一方で、人が感じる暑さを科学的に分析し、暑熱化による影響を軽減する適応策に対する取り組み*も進められている。ここでは、環境配慮型都市づくりを推進していく上で参考となる、建築的対策の取組みを風の道確保の作法と暑熱対策の作法に分けて紹介していく。

*適応策としては、「まちなかの暑さ対策ガイドライン 改訂版 平成30年3月環境省」が挙げられる。

CASBEE-HI		まちなかの暑さ対策ガイドライン	本ガイドライン
風通し	風下となる地域への風通しに配慮し、敷地外への熱的な影響を低減する 敷地内の歩行者空間等へ風を導き、暑熱環境を改善する		風の道確保の作法
日陰	夏期における日陰を形成し、敷地内歩行者空間等の暑熱環境を改善する	日射の低減 ・樹木藤棚等による緑陰 ・人工日除けによる日射遮蔽対策 ・窓面等の再帰反射化	暑熱対策の作法
外構の地表面被覆等	敷地内の緑地や水面等を確保し、敷地内歩行者空間等の暑熱環境を改善する 地表面被覆材に配慮し、敷地外への熱的な影響を低減する	地表面等の高温化抑制・冷却 ・地表面等の保水化 ・地表面等の遮熱化 ・地表面等の緑化	
建築外装材料	建築外装材料等に配慮し、敷地内歩行者空間等の暑熱環境を改善する 建築外装材料等に配慮し、敷地外への熱的な影響を低減する	壁面等の高温化抑制・冷却 ・壁面等の緑化 ・壁面等の保水化・親水化	
建築設備からの排熱	建築設備に伴う排熱の位置等に配慮し、敷地内歩行者空間等の暑熱環境を改善する 建築設備からの大気への排熱量を低減する		
		空気・からだの冷却 ・微細ミスト ・送風ファン ・冷却ベンチ	

図12 環境配慮型都市づくりの建築的対策メニュー

① 風の道確保の作法

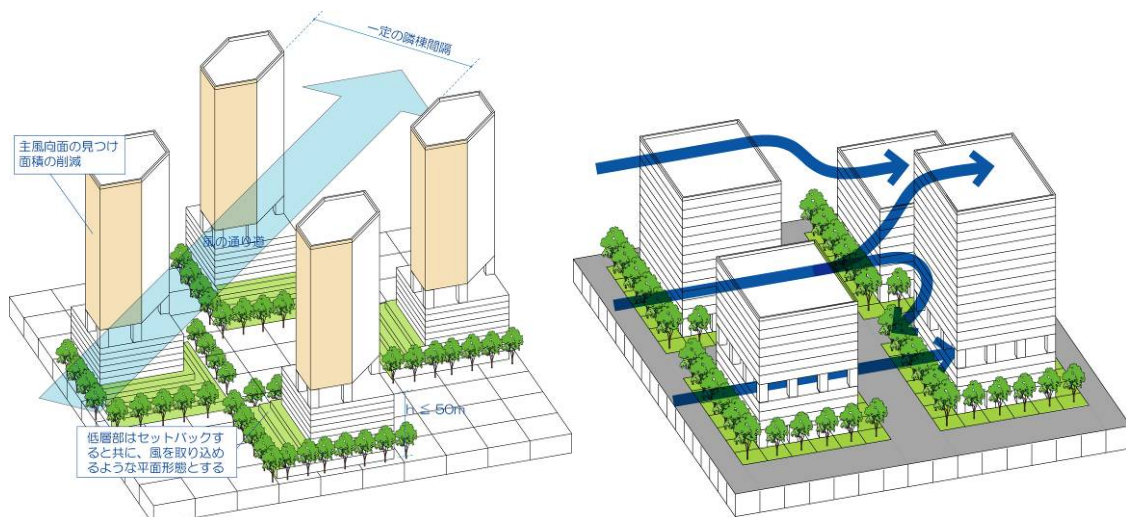
高輪台地に広がる緑と埋立地に広がる運河、地域の東側の東京湾の海風を活用することで、冷涼で快適な生活空間が形成され、ヒートアイランド現象の緩和にも寄与することが期待される。そこで、暖まりにくく、熱的にやさしく涼やかなまちとして、涼しい外部空間（広場、歩道等）と涼しい内部空間（居住・就業空間等）を持った都市空間づくりを目指す。

【一般ルール】

涼やかなまちをつくる上でも、風の道を確保するなど、海風や運河上の風をできる限り市街地に取り込む工夫をしていく必要がある。風の道確保に当たっては、本地域全体で、個別の建築物を建築する際のデザイン面でも種々の工夫を要請する。

●建築物空間

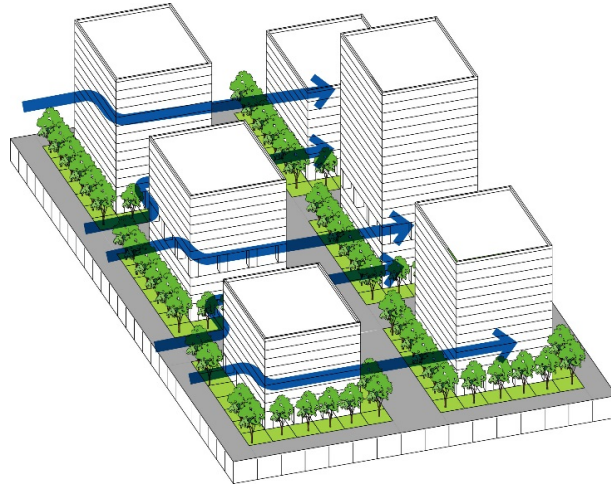
- ・風の道にかかる範囲では、できる限りオープンスペースを確保するとともに、建築する場合であっても建築物を高さ 50m 以下とし、風の道を塞がない。
- ・主風向に沿う隣接する建築物では、建築物の高さの違いなどにより通風が改善されるため、雁行配置などを工夫する。
- ・規模の大きな低層部を有する建築物では、主風向に沿うようピロティや通路を設ける。
- ・50m 以上の高層部を有する建築物では、主風向に向けた見付け面積を少なくするよう工夫するとともに、適切な隣棟間隔を確保する。



※風シミュレーション解析結果より、大規模な建築物間の空隙に着目すると、ランドコムズとインターシティの間のオープンスペース（約 70m）や天王洲アイルの建築物間（約 60～70m）、白金一丁目再開発住宅間（約 60m）では相対的に風速が大きい例が見られる。

●道路空間

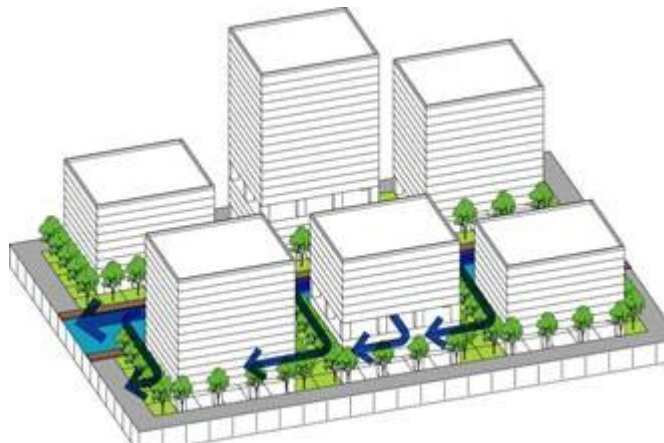
- ・主風向に沿って道路の街路樹等の植栽を連続化し、道路を流れる風を冷却する。
- ・海岸から 1.5km から 2km 程度まで道路に沿った海風の流入があるため、大規模開発で整備される地区内道路は、運河沿いの風の方角にも留意しながら、風を導入しやすいように配置する。



●運河沿岸空間

運河等の水辺空間では、風の道となっている運河を流れる風を後背地に取り込むよう、運河沿いの建築物の高さを既存建築物の高さ程度又は高さ 50m以下にするとともに、都市内に残された貴重なオープンスペースとして特徴ある都市景観形成を図るよう、水辺周辺での建築の作法を示す。

- ・風の道となる運河沿いの建築物は、後背地への風の流入を阻害しないよう建築物高さを既存建築物の高さ程度以下、又は 50m以下とするほか、隣接する建築物間に通路や植樹等を設ける。
- ・規模の大きな敷地では、建築物の足元部に空隙を設ける。
- ・壁面の位置を設定し、護岸と運河沿いの街区との一体的なオープンスペースを確保する。



② 暑熱対策の作法

涼やかな外部空間を形成するためには、日射を防ぎ、水・緑・風などの自然の力を活かして暑熱対策をしていく必要がある。「まちなかの暑さ対策ガイドライン 改訂版」を参考としながら、暑熱環境に適応していくため、人の感じる暑さ対策を以下に示した。

参考資料：「まちなかの暑さ対策ガイドライン 改訂版」H30年3月 環境省

●日射の低減

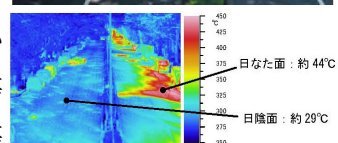
○樹木・藤棚等による緑陰

【概要】

休憩スペースや歩行空間に、樹冠（樹木の枝や葉の茂っている部分）の大きな樹木により緑陰を作る日射遮蔽対策。

【特徴】

樹冠は蒸散作用等によって、日射を遮蔽しても熱くなりにくいという特徴がある。樹種、樹高、枝張り、成長状況等や、植栽の密度等によって、日射の透過率は異なる。中高木による樹冠の他、藤棚等の上部につる性の植物を這わせる棚も用いられる。



出典）環境省：ヒートアイランド対策ガイドライン改訂版，平成 25 年 3 月

○人工日除け

【概要】

人工日除けにより日陰を作る日射遮蔽対策。

【特徴】

建物の出入り口や窓に設置する庇、バス停等の屋根、テント、パラソル、オーニング等があり、材質や大きさは様々である。自立型のものと壁付け型のものがある。日除けの材質や色によっては、日除け素材の表面温度が高くなり、体感温度の低減効果が限定される。そのため、日射の反射率を高めることや※i、樹木の葉を模したフラクタル形状を用いて放熱特性を高める※ii 等の工夫で、日除け部分が熱くなるのを防ぐ製品も開発されている。



○窓面等の再帰反射化

【概要】

建物の窓や壁面に当たる日射の一部を上空に反射させて、地上の歩行者への反射日射を抑制する対策。

【特徴】

近年、建物の窓面の反射率を高めて建物内へ取り込む熱を抑制するフィルム等の技術が普及しているが、ただ反射させるのでは窓面で反射した日射が歩行空間の熱環境を悪化させることが懸念される※。その点を考慮し、表面形状等を工夫することで日射のエネルギーを上空方向に反射させる技術が開発されている。窓面に適用する透明なフィルムの他、外壁に適用できるタイルが開発されている。



●地表面等の高温化抑制・冷却

○地表面等の保水化

【概要】

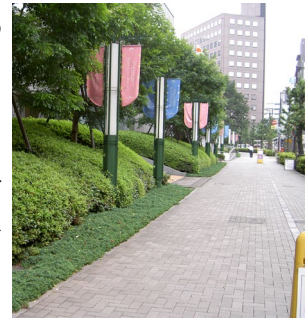
路面や屋上面を濡れた状態に保つことで、気化熱を利用して路面等の温度上昇を抑制・冷却する対策。

【特徴】

保水性舗装には、開粒度タイプアスファルトや多孔質材に吸水・保水性能を持つ保水材を充填したもの等がある。吸水・保水能力を備えた舗装用ブロックや、保水性と透水性を兼ね備えた製品もある。また、舗装材下部より給水する施工例も見られる。

公園内の遊歩道等で利用される土系舗装にも、保水性能がある。

建物屋上やベランダに設置する保水性建材もある。



○地表面等の遮熱化

【概要】

路面に当たる日射の一部を上空に反射させて、路面の温度上昇を抑制する対策。

【特徴】

遮熱性舗装は、舗装表面に遮熱性材料を吹きつける、あるいは塗布する「塗布型」、舗装表面近傍に遮熱性材料を充填する「充填型」、表層用混合物に遮熱性材料を混合する「混合物型」に大別される。また、表面に遮熱性材料を塗布したインターロッキングブロック等もある。



出典) 中央区：環境にやさしい舗装技術，平成 29 年 3 月

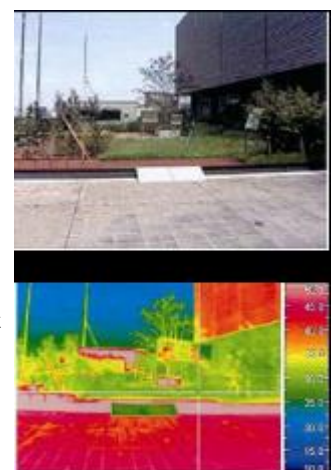
○地表面等の緑化

【概要】

地面や屋上面を芝生等で緑化することで、地面等の温度上昇を抑制する対策。

【特徴】

公園や規模の大きな駐車場等は、日射が良く当たり、地表面の温度が高くなる。芝生や低木、草本類等を植えることによって、表面温度の上昇を抑制することができる。また、屋上についても、テラス空間等として利用する場合には、屋上面を緑化することで足元からの暑さを和らげることができる。



出典) 環境省：ヒートアイランド対策ガイドライン改訂版，平成 25 年 3 月

●壁面等の高温化抑制・冷却

○壁面等の緑化

【概要】

建物壁面をつる性植物や緑化パネル等で覆い、壁面の温度上昇を抑制する対策。

【特徴】

壁面緑化の形状には、植物を壁面に登攀または下垂させる方法、建物に支持材を取り付ける方法、ユニット型の緑化パネルを組み合わせる方法、緑化ブロックを組み合わせる方法等がある。緑のカーテンは、窓面やベランダなどに設置したネット上につる性植物を這わせる方法で、住宅等において実施されている。



○壁面等の保水化・親水化（冷却ルーバー等）

【概要】

建物壁面や、ルーバーやブロック等の立面を構成する部材に、保水性や親水性の機能を持たせて水を供給し、気化熱により壁面等の温度上昇を抑制・冷却する対策。

【特徴】

ルーバーや通風性を有するブロックを用いることで、通過する風を冷やすことができる。表面に吸水性・親水性を持たせたアルミ材等を用いたルーバー、保水性能を持たせたブロック等が使われており、緑と組み合わせている製品もある。製品によって、常時給水するものと間欠的に給水するものがある。



●空気・からだの冷却

○微細ミスト

【概要】

大気中へ微細なミストを噴霧し、噴霧直後に蒸発する際の気化熱を利用して局所的に気温を低下させる対策。

【特徴】

噴霧の方法には、水に圧力をかけて噴射する(一流体)方法と、圧搾空気とともに水を放出する(二流体)方法とがある。噴霧されるミストの粒子径は、製品によって異なるが $10\sim 30\mu\text{m}$ と微細であり、短時間で気化するため人が濡れを感じることなく暑さを和らげることができる。

微細ミストが噴霧される光景は涼しげで、民間の集客施設や公共施設等で導入例が見られる。

送風ファンと組み合わせた物もある。



出典) 宇都宮大学郡研究室 HP

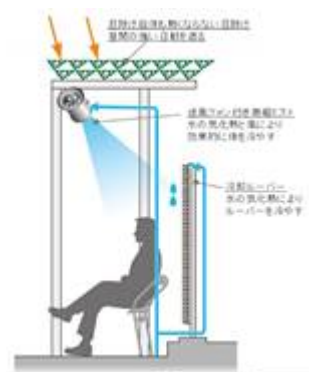
○送風ファン

【概要】

送風ファンでからだに直接、風を当てて、皮膚表面からの放熱を促進する対策。

【特徴】

また、空気が滞留しやすい場所や人が密集して熱が溜まりやすい場所などで送風ファンを使うことで、熱だまりを解消し、気温の上昇を抑制する効果も期待できる。電気が使えれば簡便かつ安価に導入が可能な対策で、暑さ対策としての効果が高いことが特徴である。



出典) 環境省 COOL CHOICE HP

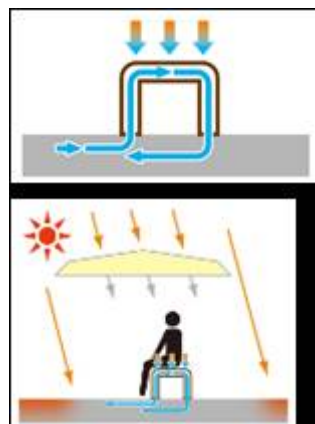
○冷却ベンチ

【概要】

ベンチに冷水等を導水することで、座面を人の皮膚温より冷やし、人が着座した際に臀部（お尻）からの放熱を促進する対策。

【特徴】

座面を冷やす方法は、地下水を導水する、電氣的に冷やす方法などがある。人のからだを直接的に冷却するため、効率よく人の暑さの感じ方を緩和することができる。



2 景観形成の誘導イメージ

(1) 景観形成の考え方

国内外からの人々が集う国際交流拠点にふさわしい都市づくりを進めるため、以下に示す景観形成の方針に基づき、景観要素となる資源を活用するとともに、主なビューポイントに配慮した景観形成を誘導することにより、シンボリックで質の高い都市文化や品格のある都市空間の形成、歴史や水辺を活かした都市型の観光拠点の形成を図る。

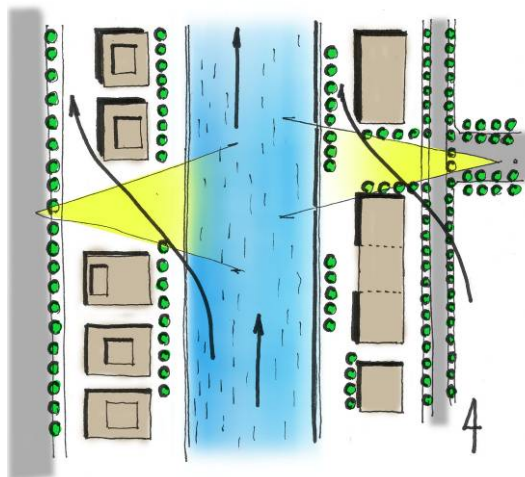
景観形成方針	景観要素
以下の考え方にに基づき、特色ある景観を創出する。 ●固有の景観資源の活用による景観形成 独自の景観を創出するため、歴史的資産や運河や水辺など地形的な特徴を活用する。また、ヒートアイランド現象の緩和の取組とも連携しながら、望ましい景観形成を進める。 ●景観の骨格形成 大規模な土地利用転換の可能性があることから、公民協働のもとに、新たな景観づくりを意識した都市基盤施設の整備や環境軸の形成など、都市構造の変化に合わせて、景観の骨格を形成する。	[歴史的資産] ・泉岳寺、高輪大木戸跡、高野山東京別院、御田八幡神社、高輪神社等、貴賓館、品川駅創業記念碑等 [大規模建築物] ・品川駅西口ホテル群、品川駅東口大規模開発建築物群、品川駅北周辺地区大規模開発建築物群、水再生センター建築物、芝浦アイランド建築物群など [道路] ・国道 15 号（放射 19 号線）、環状 4 号線、新駅東側連絡通路 [構造物等] ・駅舎 ・建築物間連絡歩行者デッキ [公園緑地等] ・高輪台地の崖線の緑地 ・港南公園、東品川海上公園 等 ・水再生センター上部公園緑地 [運河等水辺] ・品川運河、高浜運河 ・TY ハーバー等 ・品川浦、屋形船 [坂] ・柵榴坂、桂坂、伊皿子坂等
	主なビューポイント ○運河・水辺の景観 （運河架橋上・運河沿いの歩道・屋形船船上 等） ○台地・坂からの俯瞰 （さくら坂・補助 14 号線（さくら坂）・泉岳寺 等） ○幹線・街路・駅前広場の景観 （国道 15 号・国道 15 号上空デッキ・建築物間連絡歩行者デッキ・環状 4 号線・幹線道路交差点・ハツ山橋 等） ○高層ビル等からの俯瞰 ○駅からまち、まちから駅の景観 （自由通路（北側、中央、南側）・駅前広場・周辺道路・開発地 等）

(2) 景観形成の視点

水辺景観形成特別地区のエリアに準じた広告物への配慮等も踏まえ、7つの視点で本地域の景観形成を図る。

①環境モデル都市としての景観

光・風・水・緑をテーマにした環境形成の基本的な指針を示し、オープンスペースの適切な立地や確保を誘導する。



オープンスペースの確保により視界が開け、運河に直接面することのない街区からも運河の空間の広がりを感じることができる。



運河に面して開放的な空間を設け、視界を確保する。

②公共空間に面する建築物の景観

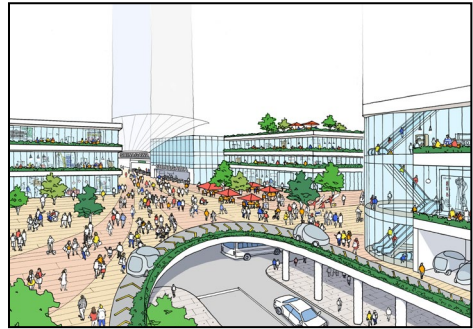
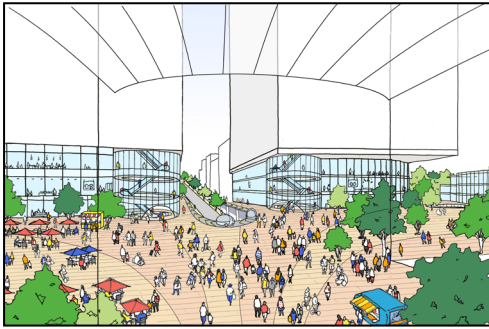
道路や運河のオープンスペースと沿道建築物によって形成される景観は、都市的な景観の骨格軸となる。沿道建築物等、一連の景観を形成する公共空間の特性を明らかにし、各々の特徴ある通りを演出する。



店舗等の歩行者が立ち寄れる施設や水辺に向けたオープンカフェを設え、観光客等のアクセスできる係留施設を配置するなどにより、足下空間の演出や融和・開放性を高めるよう誘導していく。

③拠点駅及び周辺の公共空間からの景観

街の玄関口となる品川駅や地区公園等、大規模なオープンスペースとこれを囲む建築物によって形成される景観は、本地域のシンボルとなる。特に拠点駅である品川駅については、西口、北口、東口が連携しながらそれぞれの個性に応じた顔づくりを行うことで、日本の玄関口としての象徴的な景観形成を目指す。



拠点駅となる品川駅は、日本の玄関口として初めて訪れる人にもわかりやすい機能配置と空間形成を図る。駅からまち、まちから駅への視認性を高めた象徴的な景観形成を目指す。



拠点となる公共空間は、デッキやシェルター等、歩行者系施設を中心に景観形成を図る。

オープンスペースに面する建築物は、広場を創る重要な要素であり、まとまりある景観形成を図る。



公共の公園と公開空地が一体となってスケールの大きな緑地が確保されている。

品川駅自由通路とネットワークした歩行者デッキが景観に統一感を与えている。

(品川セントラルガーデン)

④歴史的資産周辺の景観

主要な景観要素となる歴史的建築物・道標・樹木等、地域の歴史に関わる施設は、その規模の大小にかかわらず周辺環境を含めて保全する。また、歴史的資産相互のネットワーク性・アクセス性を高め、景観資源として面的に活用する。



泉岳寺等の歴史的建築物とその周辺環境を一体に保全することによって、この地域らしいまちの魅力を継承していく。

⑤地形的特長を活かした景観

丘陵地の拠点や坂道からの通景等、地形的な特長をいかした景観を JR 東日本の車両基地開発等、大規模開発と統一感を持たせるよう連携し創出していく。



既成市街地から臨海部に道路の軸線を通すことによって、奥行きのある道路空間を確保する。機能的にも視覚的にも新旧市街地が一体となる景観軸が形成される。



大規模開発と連携することにより坂から海に向けた視野が開ける（柘榴坂の現在の景観）。

⑥既存の都市機能集積の保全

品川駅西口地区・運河などの固有の都市機能集積・遊びの空間を保全・整備し、この地域の顔として景観形成しPRするなど、来訪者の集まる観光拠点として育成する。最寄り駅からの歩行者ネットワークや各集積間のネットワーク整備を優先的に進める。



品川駅西口ホテル群の景観

管理の行き届いたランドスケープの中に、園路やカフェが配置され、この地域らしい、都会的で開放的にぎわいの景観を形成している（柘榴坂沿道の緑陰にあるオープンカフェ）。



運河に面するオープンカフェは、東京湾の涼風を感じる開放的な空間である。水辺に面する特性を活用することによって、新しい景観を創出していく。



屋形舟だまりは、夜景及び水辺を楽しむ観光拠点となる。

⑦東京湾岸の夜景・海上からの景観

東京湾岸の施設集積による効果的な夜景の演出によって、この地域の夜の顔をPRする。また、海上からの眺望を可能とする、水上バスの利用機会の拡大とともに乗船拠点の整備を誘導する。



出典：東京都ホームページ

(3) 特徴ある空間づくり

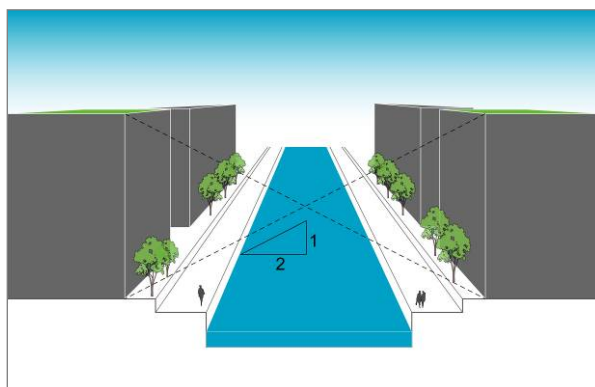
港南・芝浦の運河沿いの区域は、本地域の代表的な空間資源でもあり、今後の地域の顔づくりや地域整備の要ともなる。

運河周辺の景観形成を誘導する地区においては、建築物の高さはおおむね 50m 程度以下となっている。

特に、同地区の大部分の区域においては、比較的幅員の広い区間では、建築物高さと同様の水域の幅員（テラスを含む運河幅と建築物の壁面後退距離を合わせた距離）は、おおむね 1/2 程度以下となっており、開放感のある運河空間を形成している。

これら運河沿いの区域の景観は、芝浦アイランド周辺の新しい景観と品川周辺・倉庫等のストックとなる景観で形成されることから、特徴ある空間づくりを誘導していく。

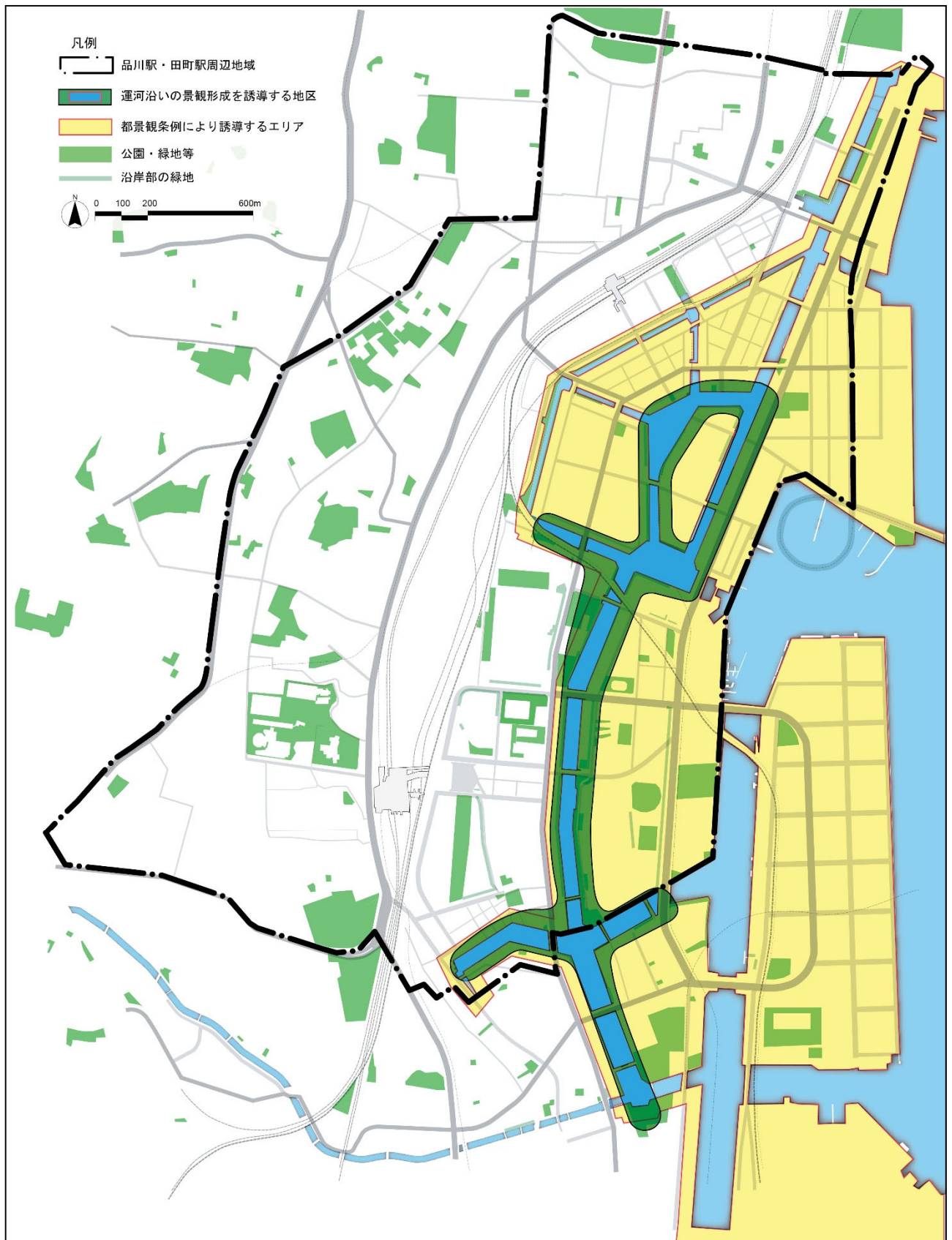
- ・運河沿いの歩行者ネットワークの形成や運河ルネッサンス等現在の取組により、運河沿いの修景や水辺の倉庫、橋など地域特性をいかした街並み・景観形成を誘導する。
- ・運河と後背地や品川駅西口・北周辺地区との融合を図るため、緑道等では有機的に連携できる歩行者ネットワークの整備を誘導する。あわせて、こうした軸をつなぐ拠点づくりを運河沿いの区域に誘導していく。
- ・運河沿いの区域においては、建築物の高さは、水域（水辺）から見た統一感のある良好なスカイラインの形成を推奨し、新規の開発等に際しては、高さ 50m 以下あるいは、前面の水域の幅員の 1/2 以下とすることを基本とする。



- ・運河沿いの区域では、建築物高さは、運河沿いの開放的な空間形成、既存建築物群とのスカイラインとの調和、風の道の形成等環境への配慮、建築物現況等を踏まえ、良好なスカイラインを保持するよう、景観条例に基づく届出、協議により誘導をする。
- ・都市開発諸制度を活用し、景観形成、風の道等に特段の配慮を行うものについてはこの限りでない。

なお、本ガイドラインを踏まえ、地区計画等によって、景観形成についてより実効性を高めていくよう、今後、関係者等との協議を進めていく。

図：運河周辺の景観形成を誘導する地区



図：景観形成の誘導イメージ

凡例

-  品川駅北周辺地区
-  品川駅西口地区
-  芝浦水再生センター地区
-  品川駅街区地区
-  道路ネットワーク
-  歩行者ネットワーク
-  交通結節空間（駅前広場等）

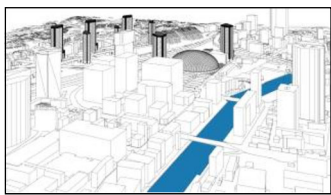
●環境に配慮した沿道景観の形成

国道15号や旧海岸通り等の主な幹線道路沿道における壁面の後退による緑の確保、屋上・壁面の後退による緑の確保、屋上・壁面緑化等による見える環境配慮の景観形成を図る。



●風の道の確保と連携したシンボリックな景観形成

風の道の確保のための高さの誘導や隣棟間隔の確保などと連携した目に見える環境配慮の景観形成を図る。



●観光資源をいかした街並みづくり

品川駅の船着場や品川宿などの観光資源をいかした街並みの形成を図る。

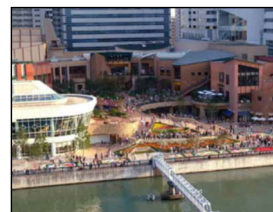


●保全型地区計画を活用した街並みの形成

- ・高輪地区において保全型地区計画を活用した良好な居住環境と街並みの形成を図る。なお、高度地区については現行の第二種高度地区を維持する。
- ・泉岳寺や周辺の歴史的街並みの保全
- ・坂道などの地形をいかしたビューポイント（新市街地への視点場）の確保

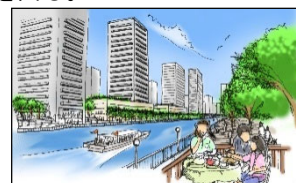


●運河沿いの観光機能・集客機能と連携した象徴的な景観形成



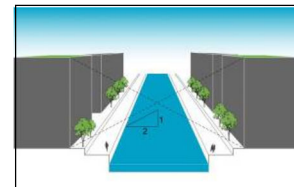
●運河沿いのにぎわいのある特徴的な景観形成（運河沿い街区）

水辺に開かれた建築物やオープンスペース等を誘導し、にぎわいのある水辺の景観形成を図る。



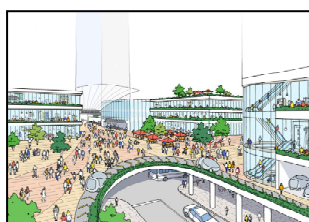
●運河沿いの高さの制限と壁面の後退（景観条例により誘導を図るエリア）

- ・風の道の確保など環境配慮と連携した高さの制限や壁面後退、貫通路の確保、緑や歩行者空間の確保等により、運河沿いの一体的な景観形成を図る。
- ・運河沿いのにぎわい形成に資するよう水辺に顔を向けた建築物の誘導を図る。



●品川駅周辺における日本の玄関口にふさわしい景観形成

駅前広場等のオープンスペースと周辺建築物が一体となった象徴的な景観形成を図る。



3 施設別の誘導のイメージ

1 本資料の位置づけ

ここでは、まちづくりガイドライン対象地域における景観形成に向けた施設別の誘導イメージを示す。今後整備が予定される都市基盤施設等や建築物等においては、本資料を参考として計画されることが望ましい。

なお、地区単位で又は地区間で連携して魅力的な景観形成を図るため、独自のデザインガイドラインなどを作成した場合にあってはそちらに則る。

2 都市基盤施設等の誘導イメージ

(1) 道路の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・表面の熱負荷の軽減に資する保水性の高い舗装材等の利用を図る。また、保水性舗装の補給水として下水再生水等の利用も考慮する。

【街並み景観形成】

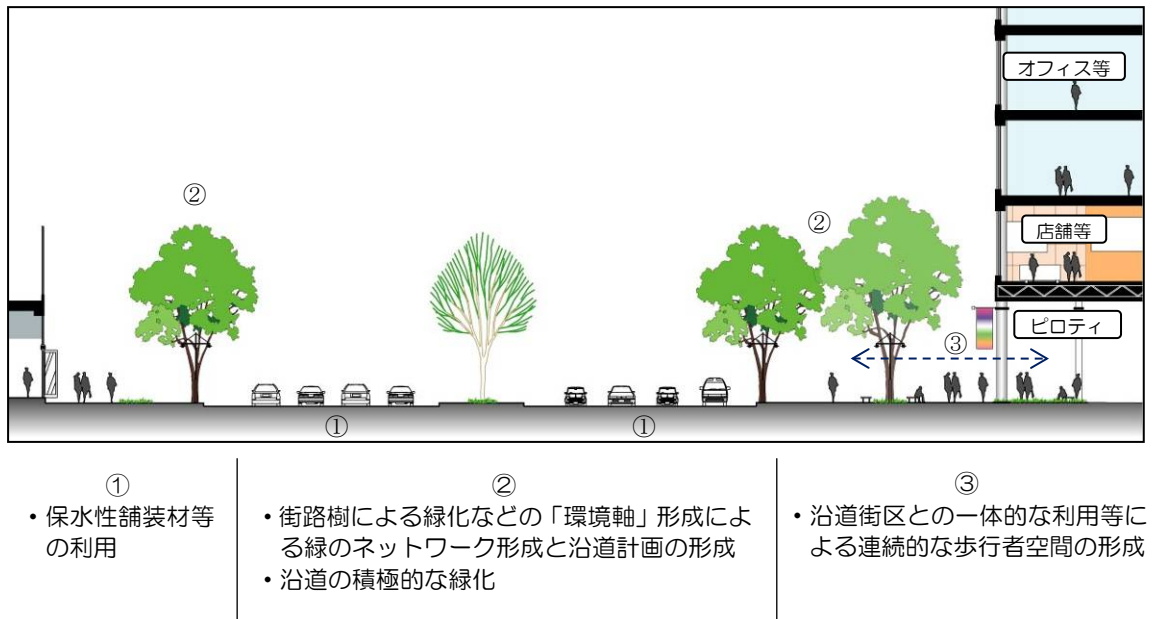
- ・主な幹線道路(環状4号線や国道15号等)のネットワーク形成に併せ、植栽により「環境軸」を形成し、沿道景観の形成を図る。

【緑のネットワーク形成】

- ・主な道路(環状4号線や国道15号等)沿道における積極的な緑化を図る。

【都市基盤施設】

- ・主な道路(環状4号線や国道15号等)の沿道の街区と一体的な利用が可能となる連続的な歩行者空間の形成を図る。また、広幅員道路では自転車空間の確保を図る。
- ・環状4号線は、国道15号との立体化を図る。また、車線数や幅員、構造は、開発の動向を踏まえつつ、周囲の景観との調和などに配慮し、関係者と調整しながら今後検討を進める。
- ・品川駅北周辺地区では、国道15号と環状4号線双方に接続する地区内道路を整備することで円滑な交通処理を誘導する。



(2) 交通広場の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・樹冠の大きな樹木や緑地などにより広場全体の日射遮蔽を図る。
- ・舗装面の最小化を図り、蓄熱性の低い材料、日射反射性能の高い材料の利用を図る。
- ・修景性も合わせた水面の形成を図る。
- ・風の道の確保に配慮した空間構成を図る。

【街並み景観形成】

- ・ランドマークとなるような交通広場の形成を図るとともに、周辺の公共空間からの象徴的な景観形成を図る。
- ・公開空地やオープンスペース等の整備に併せ積極的な緑化を図り、緑豊かな景観形成を図る。
- ・広場に顔を向けた店舗などの機能の誘導を図り、にぎわいのある都市景観の形成を図る。

【緑のネットワーク形成】

- ・品川駅西口の交通広場の整備に併せた緑地や水系の確保を図り、水・緑の拠点の形成に努める。

【都市基盤施設】

- ・歩行者動線のクロスポイントにおいて、広場空間の確保とともにユニバーサルデザインに配慮した垂直動線の確保を図る。
- ・品川駅西口の駅前広場では、都市の顔となるような広場空間の整備とともに、適切な交通広場機能の確保、利用者の利便性や快適性、安全性の確保に努める。
- ・運河への近接性等をいかし、観光や通勤、舟運、防災等に資するよう水上交通拠点との連携を図る。

(3) 歩行者空間・歩行者デッキの誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・ 樹冠の大きな樹木の植栽や庇、パーゴラ等による日陰空間の形成を図る。
- ・ 蓄熱しにくい舗装材や保水性の高い舗装材の利用を図る。
- ・ ドライミストなどによる冷却化装置の設置を図る。

【街並み景観形成】

- ・ 交通結節点と建物をつなぐ一体的でシンボリックな歩行者デッキネットワーク(道路の建築限界や建物への接続を考慮した床高や十分な幅員の確保などに配慮したデッキ空間など)による景観形成を図る。
- ・ 歩行者の通行やイベント等の利用に支障のない十分な幅員を確保する。
- ・ 主な道路沿道の歩行者空間では、沿道街区との一体的利用(歩行者空間に向けた店舗やオープンスペースの誘導等)などにより連続的で開かれた歩行者ネットワークの形成を図る。

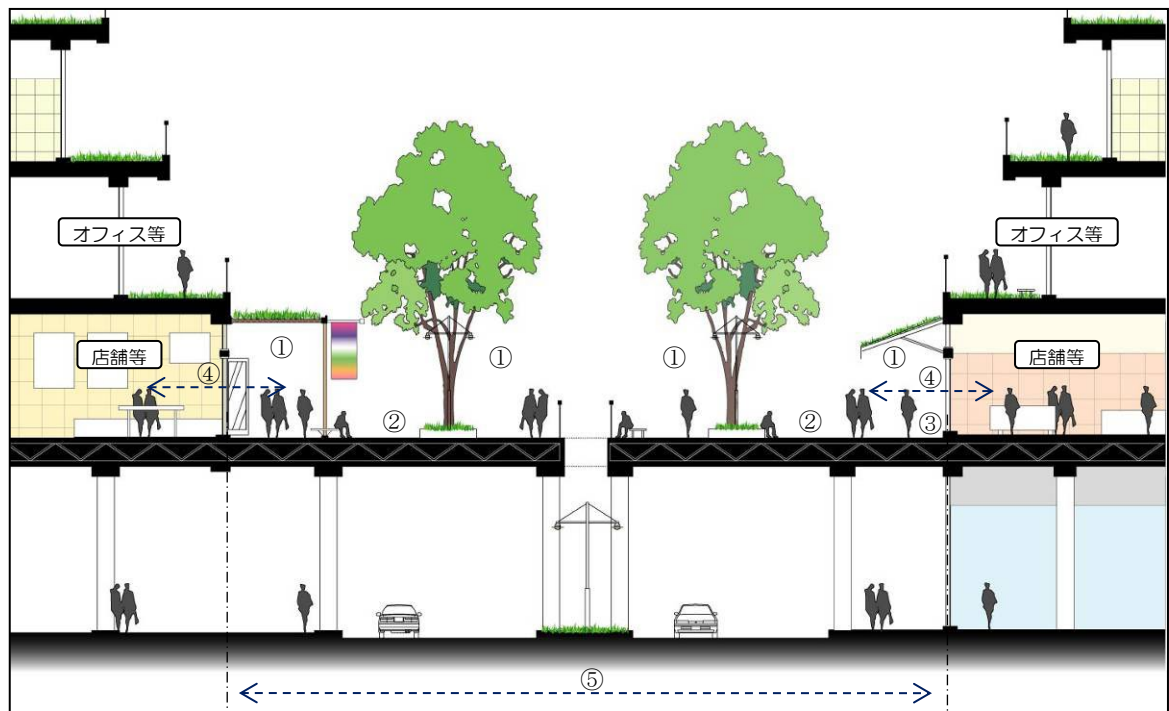
【緑のネットワーク形成】

- ・ 骨格的な歩行者空間における連続的な緑化(風やにぎわいに配慮した街路樹、敷地内植栽、屋上・壁面緑化等)に努める。

【都市基盤施設】

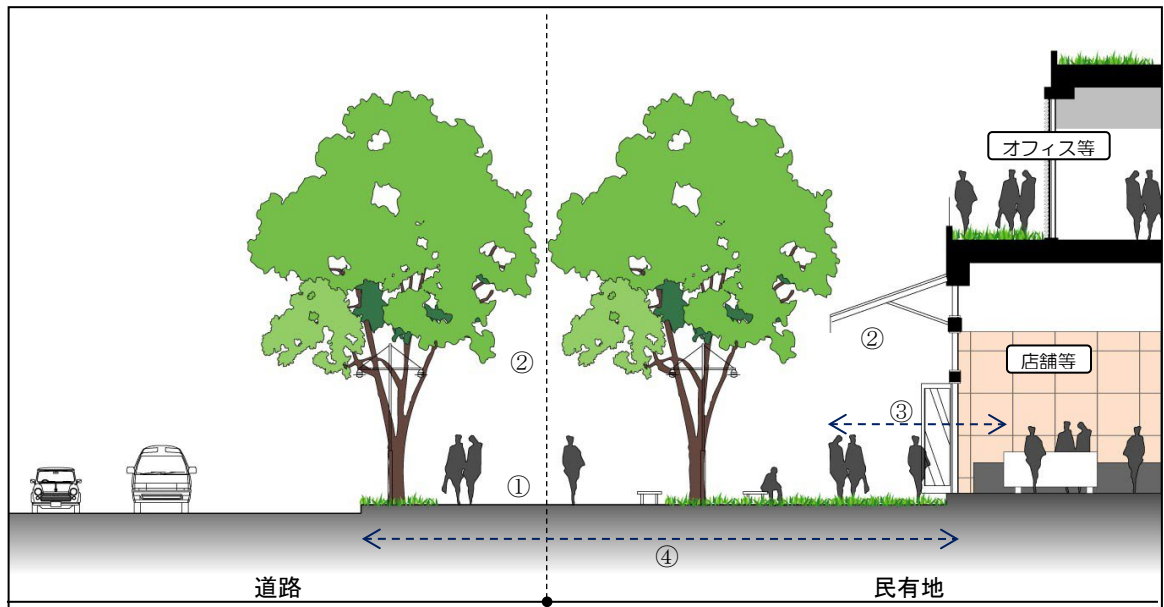
- ・ 十分なサービス水準、周辺街区に配慮した一体的な歩行者空間の確保を図る。
- ・ 歩行者動線のクロスポイントにおいて、広場空間の確保とともに垂直動線の確保を図る。

歩行者デッキの誘導イメージ



- | | | | | |
|---------------|----------------|---------------------|--------------------------------------|---|
| ①
・日陰空間の形成 | ②
・保水性材料の利用 | ③
・建物への接続に配慮した床高 | ④
・デッキに顔を向けた機能誘導
・開かれたデッキ空間の形成 | ⑤
・通行やイベント等の利用に支障のない十分な幅員の確保
・一体的でシンボリックな歩行者ネットワークの形成 |
|---------------|----------------|---------------------|--------------------------------------|---|

歩道空間の誘導イメージ



- | | | | |
|--------------------|--------------------------|----------------------------------|---|
| ①
・保水性、透水性舗装の利用 | ②
・日陰空間の形成
・連続的な緑化 | ③
・低層部への機能誘導
・開かれた歩行者空間の形成 | ④
・沿道街区との一体的な利用による歩行者ネットワークの形成
・十分なサービス水準の確保に配慮した歩行者空間の整備 |
|--------------------|--------------------------|----------------------------------|---|

(4) 公園・緑地・公開空地等の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・地域内の公園・緑地を道路の植栽も含め緑のネットワークとの連携に配慮する。
- ・樹冠の大きな樹木などによる植栽計画等により日陰空間の形成を図る。

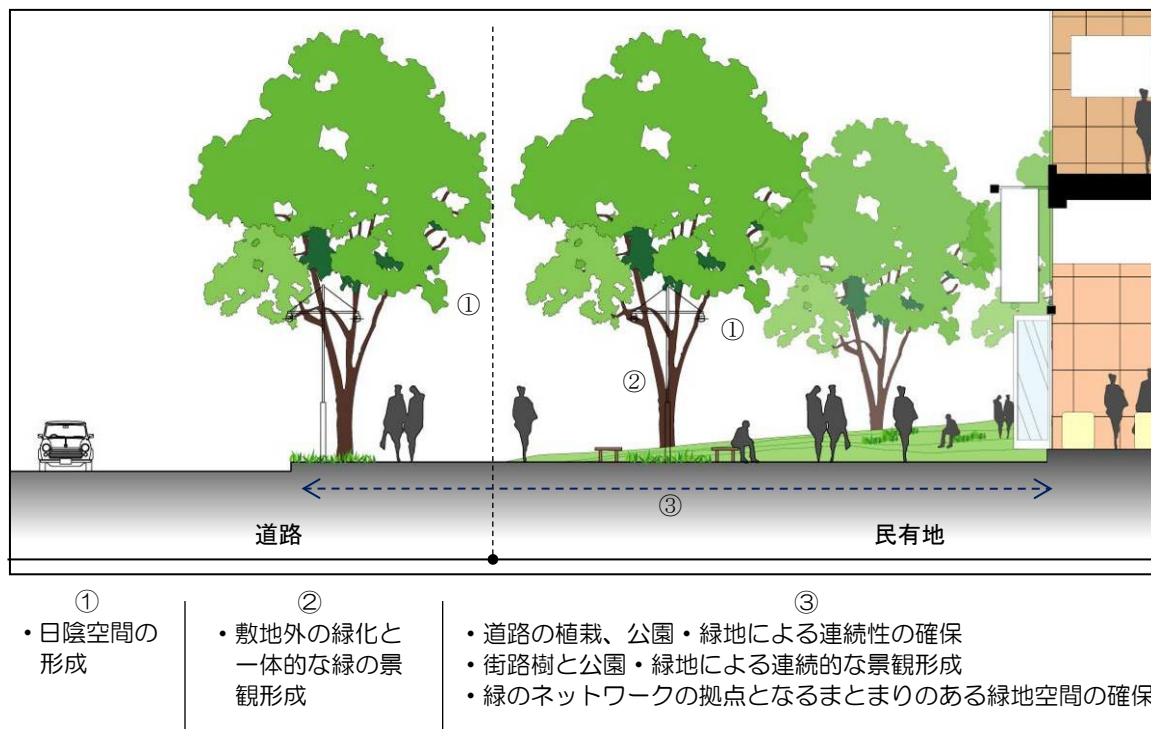
【街並み景観形成】

- ・街路や隣接する公開空地等との一体性や歩行者動線との整合、段差の解消などのユニバーサルデザイン、配植の工夫を図った地区内の公園・緑地、敷地内の緑化やなどによる連続的な緑の景観形成を図る。

【緑のネットワーク形成】

- ・地区整備に併せて主な道路(環状4号線や国道15号等)や地区道路沿道の緑のネットワークの拠点となるまとまりのある緑地空間の整備に努める。
- ・既存の緑や湧水の保全に努める。

公園・緑地の誘導イメージ



(5) 運河空間の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・保水性の高い舗装材利用を図る。
- ・高浜運河沿いの建物や植栽の配置により風を取り込むよう工夫するとともに、樹冠の大きな樹木による日陰空間の形成を図る。
- ・運河の水質改善や棧橋等の整備などにより親水性の向上を図る。

【街並み景観形成】

- ・護岸施設や高浜運河沿いの敷地を活用した水辺の景観形成を図る。
- ・運河に向かって開かれた建築物を誘導するとともに、多様な活動が可能となる運河空間の形成を誘導する。
- ・一体的な植栽により緑豊かな運河空間を形成するとともに、運河に開かれた親水空間形成、舗装面の統一などによる連続的な景観形成に努める。

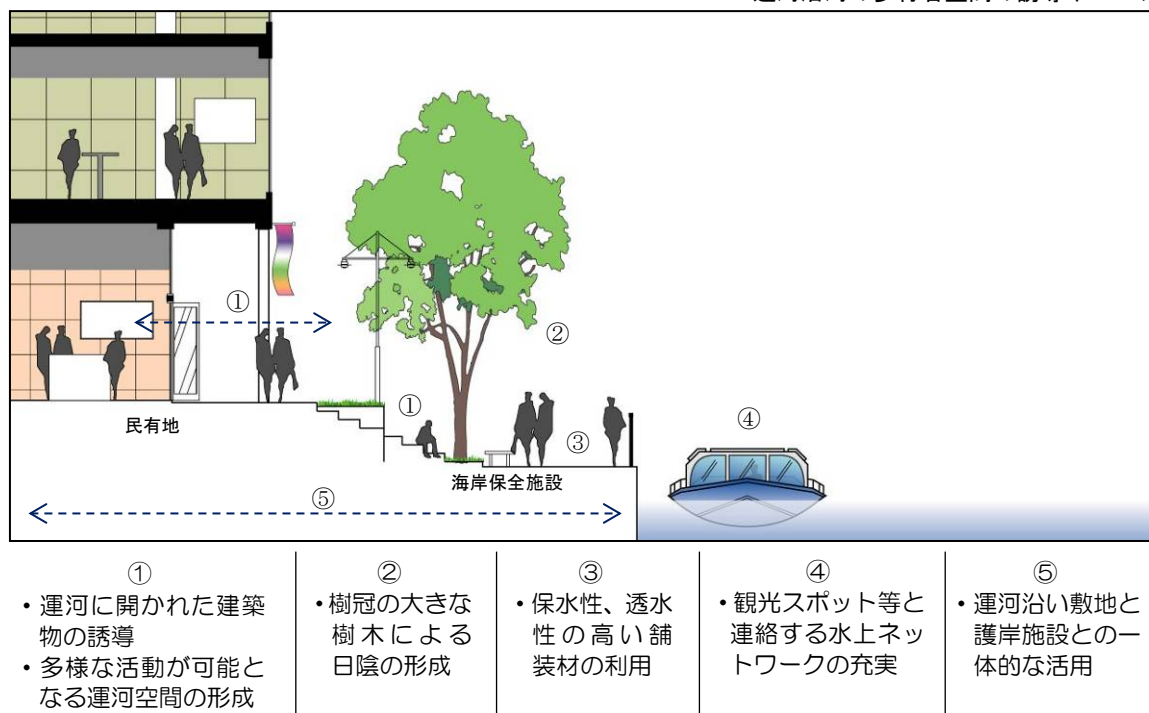
【緑のネットワーク形成】

- ・高浜運河、高浜西運河の水質向上を図るとともに、運河沿いの公園整備などレクリエーション機能の充実に努める。

【都市基盤施設】

- ・運河沿いにおいて緑のネットワークとの連携に配慮した緑豊かな歩行者ネットワークの形成を図る。
- ・運河沿いの広場や観光スポットを連絡する水陸交通結節点の形成を図る。

運河沿河の歩行者空間の誘導イメージ



2 建築物の誘導イメージ

(1) 建物配置、建築物の高さ、スカイライン、隣棟間隔の誘導イメージ

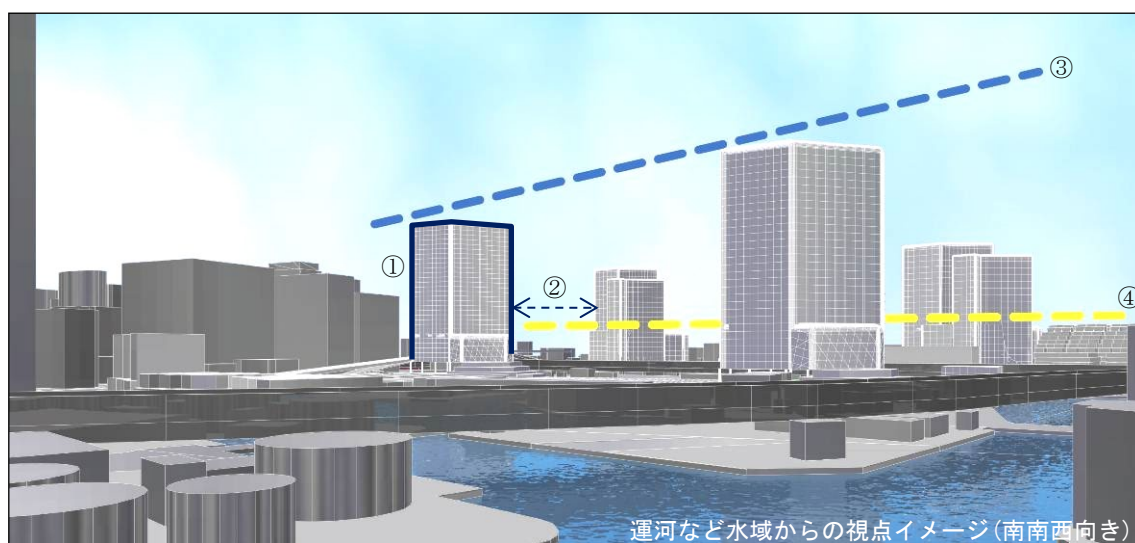
【地区環境エネルギー】

- ・主風向に対する建物見付け面積を少なくするなど建物形状を工夫する。
- ・主要な風の道にかかる範囲での建築物の高さの制限や、50m を超える高層部における十分な隣棟間隔の確保を図る（約 60～70m の間隔をとる。）。

【街並み景観形成】

- ・建築物高層部での十分な隣棟間隔の確保により、環境モデル都市として象徴的な都市景観の形成を図る。
- ・建築物の高層部の統一感のあるスカイラインの形成を図る。
- ・風の道にかかる高さでの連続性と隣棟間隔との組合せにより、地域全体では統一性とともに変化を感じられるスカイラインの形成を図る。
- ・運河など水域からの景観に配慮し、一定の地区単位で建物に連続感を持たせるとともに、色彩・デザインなどについて周囲との調和を図る。
- ・歩行者空間沿いの建築物は歩行者への圧迫感の低減を図る。

建物配置、高さ、スカイライン、隣棟間隔の誘導イメージ



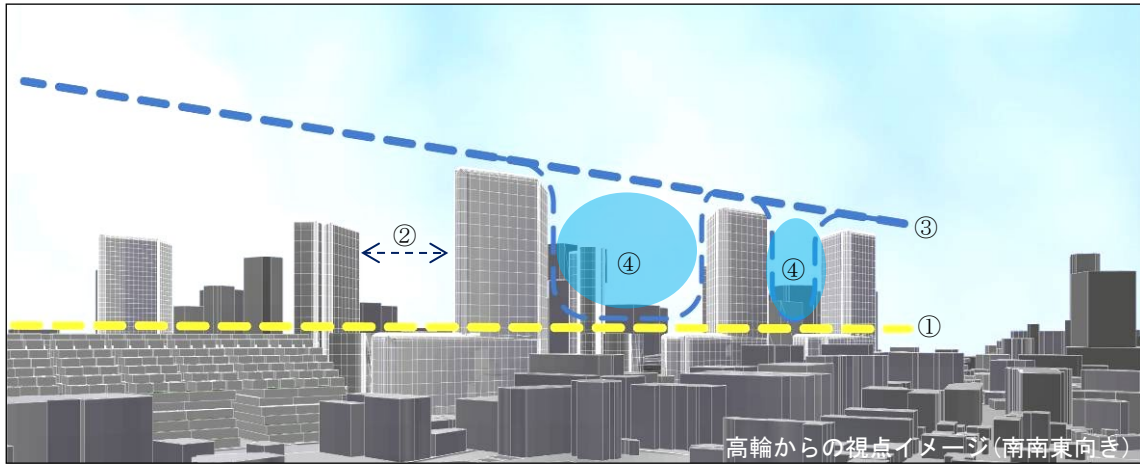
①
・建物見付け面積の最小化

②
・隣棟間隔の確保

③
・高層部での統一感のある
スカイラインの形成

④
・風の道の高さでの
連続性

建物配置、高さ、スカイライン、隣棟間隔の誘導イメージ



①
・風の道の高さでの
連続性

②
・隣棟間隔の確保

③
・高層部での統一感のある
スカイラインの形成

④
・風の道

(2) 壁面の位置、外壁の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・窓面や室内への直達日射を遮蔽するため、庇やルーバーなどの設置を図る。

【街並み景観形成】

- ・主要な道路(国道 15 号等)沿道の建築物の壁面をセットバックすることにより、歩道部分と一体的な利用が可能な歩行者空間の形成を図る。

(3) 色彩・意匠の誘導イメージ

【街並み景観形成】

- ・主要な道路沿道(国道 15 号等)の建築物の色彩、意匠は周辺環境に配慮し、一体的な都市景観の形成に配慮したものとする。
- ・主要な道路沿道(国道 15 号等)や歩行者デッキに面する建築物の低層部はにぎわいのある歩行者空間の形成に資するよう、親しみやすい都市景観の形成を図る。

(4) 植栽計画の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・風の道に配慮した屋上緑化や水系の設置による建築物表面の冷却を図る。
- ・ピロティや庇、樹冠の大きな樹木などにより、歩行者空間、オープンスペースでの日陰空間の形成を図る。
- ・日射反射率、長波放射率の高い被覆材、塗装材の利用を図る。

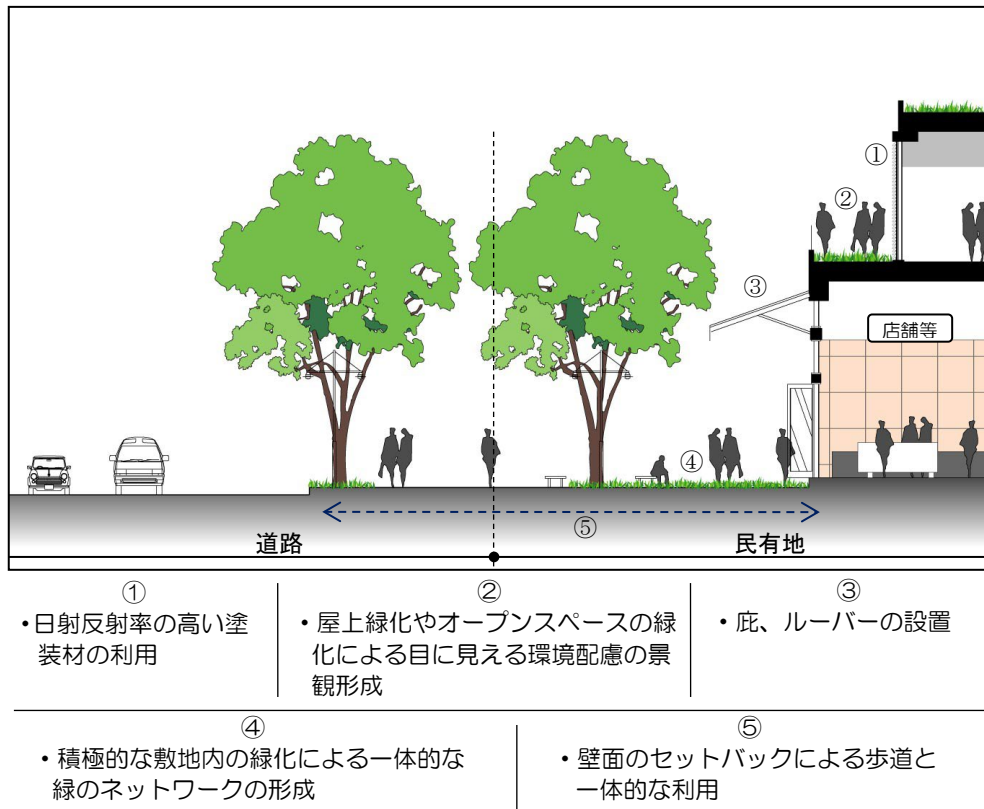
【街並み景観形成】

- ・建築物の屋上緑化や壁面緑化、オープンスペースの緑化により環境モデル都市としてふさわしい都市景観の形成を図る。

【緑のネットワーク形成】

- ・周辺街区と一体的な緑のネットワークの形成に資するよう、積極的な敷地内の緑化を図る。

壁面の位置、外壁の誘導イメージ



(5) 空調機器の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・ 建築物の空調排熱の削減のため、下水熱等未利用エネルギーの利用を図る。
- ・ 大気熱交換機から、水熱交換器への転換、高効率の熱源機器の採用を図る。
- ・ 建築物環境評価制度に基づく、環境への配慮の度合いとしてはレベル3を目指す。

3 その他公共空間の誘導イメージ

(1) 屋外広告物

【街並み景観形成】

- ・ 周辺の景観との調和に配慮した屋外広告物の形状とする。
- ・ 一体的な景観形成に資するよう、屋外広告物の位置や色彩等に配慮する。

(2) 誘導・案内サイン計画

【都市基盤施設】

- ・ 歩行者デッキ空間において、周辺環境に配慮したサイン計画を誘導し、来訪者や地域住民の利便性の向上に努める。
- ・ 案内サイン等のピクト化や先端技術による観光施設案内・情報提供や移動支援により、外国人が安心して快適に観光できる環境づくりの誘導を図る。

(3) ユニバーサルデザイン

【都市基盤施設】

- ・ 主要な幹線道路沿いや歩行者デッキなどにおいては、段差の解消などによるユニバーサルデザインの歩行者空間の整備に努める。
- ・ 歩行者デッキや垂直方向の移動の空間においてスロープやエレベーターの設置などにより、ユニバーサルデザインに配慮した歩行者空間の整備に努める。

