

III

7 STRATEGIES

**将来像実現のための
7つの戦略 (PROJECT)**

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活かし、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空間**

▶ 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。

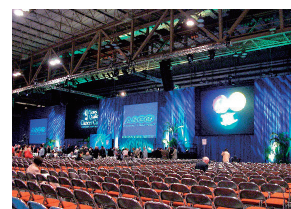
- ✓ 世界の人々から評価されるビジネス環境の形成を図る。
- ✓ アジアヘッドクォーター特区の指定等による規制緩和をいかした企業の誘致推進に取り組む。
- ✓ 高い技術力を有する既存企業と国内外の企業の連携による研究開発環境の形成を図る。



▶ 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に図る。
- ✓ 高い交通結節機能を活かした国内各地のMICE機能との連携を図る。

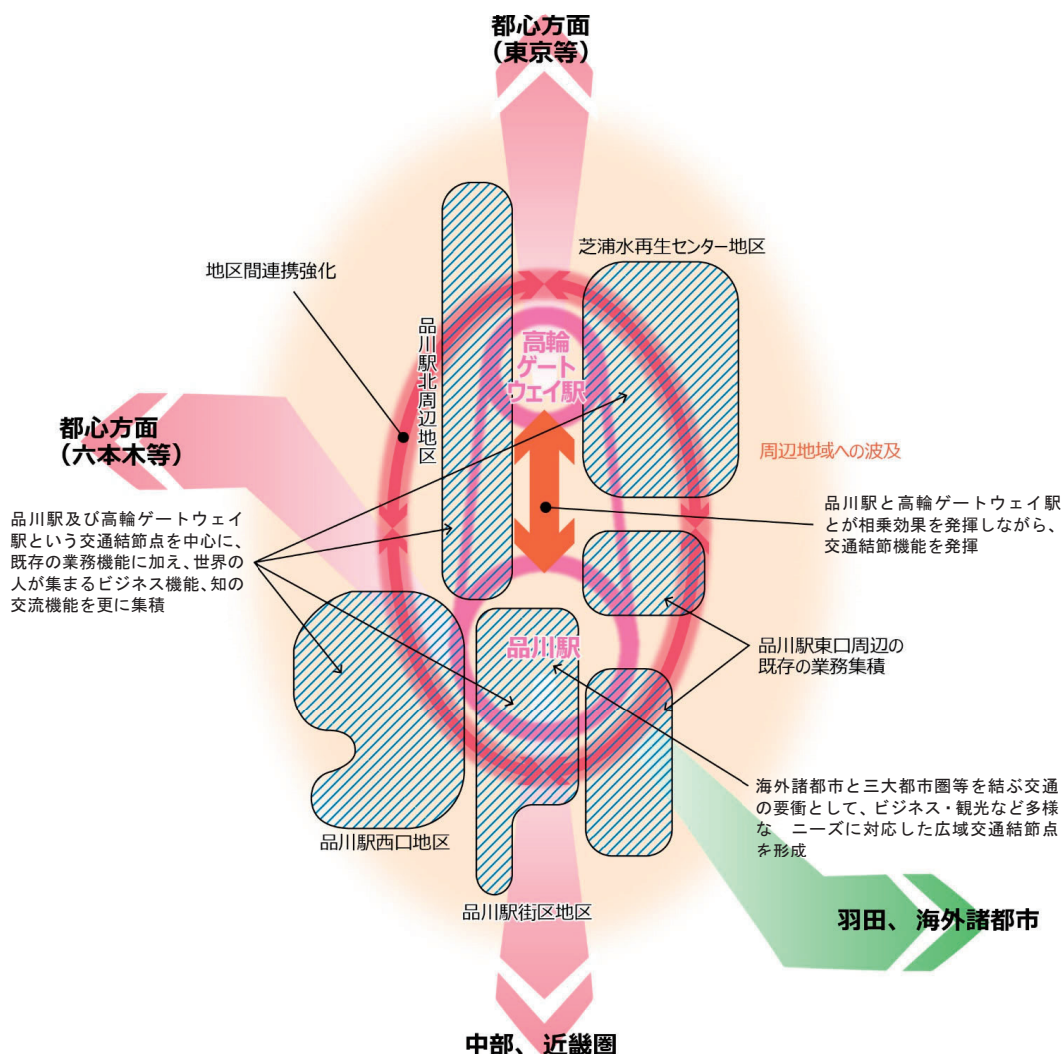
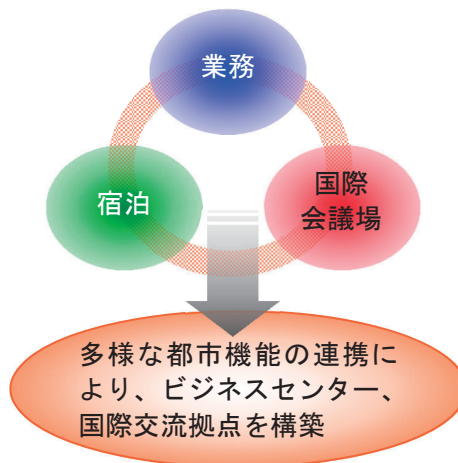


▼ 世界と日本をつなぐビジネスセンター、国際交流拠点の展開（イメージ）

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。

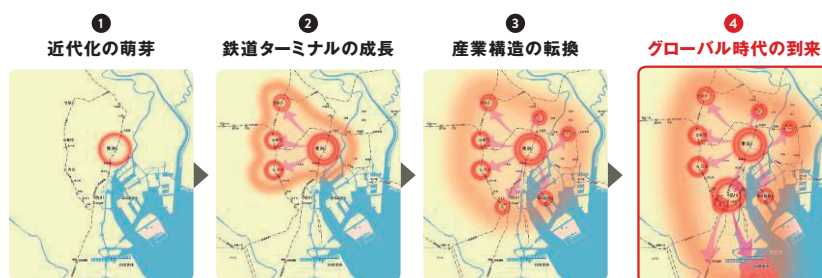
こうした地域特性を最大限にいかし、品川駅と高輪ゲートウェイ駅周辺に都市機能を高密度に集積させ、グローバル企業や先端技術を有する成長企業を引きつけ、企業間の連携や更なる投資を呼び込むビジネスセンター、国際交流拠点を形成していく。



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けん引する、世界に開かれた業務拠点の形成が求められる。



品川エリアの特性

	品川	大手町・丸の内・有楽町	新宿	渋谷
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。
立地条件	- 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る住宅地が存在 - 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。
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多い。 - 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。 - 職住近接の環境が実現している。 - 公園、緑などの周辺環境が優れている。	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。
知的で高度な人材のストック - 優れた人材が集まりやすい環境にある。 - クリエイティブな環境である。	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

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の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

	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㎡
東京ビッグサイト	約1,000人収容	約80,000㎡
パシフィコ横浜	約5,000人収容	約20,000㎡
幕張メッセ	約1,000人収容	約72,000㎡

＜ 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ンサービス等の充実

高い交通結節性を活かした国内各地のMICE拠点との連携

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。

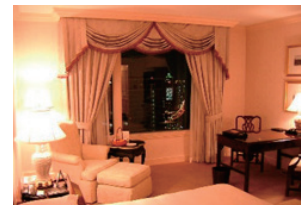
- ✓ 住近接を支える多言語対応の生活関連施設の誘致に取り組む。
(インターナショナルスクール・医療施設等)
- ✓ 周辺地域と一体となった多様な住まいの提供を促進する。



▶ 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。

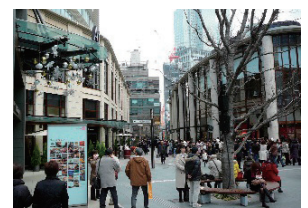
- ✓ ビジネス・観光など多様なニーズに応える宿泊機能確保を促進する。
- ✓ 台地の地形や運河の水辺などの地域の特色を活かした魅力的な生活環境づくりを進める。



▶ にぎわい創出につながる商業機能の導入

アクセス利便性を活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活かした利便性の高い商業施設の誘導を図る。
- ✓ 地域の個性を活かしたブランド性のある商業空間の形成を図る。



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”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。

(例) 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
- 駅近居住
- 海の手居住
- 開発地居住 等



住宅タイプの多様性

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

※ 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、職歴など)を受け入れ、それぞれを価値としていかすことで、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



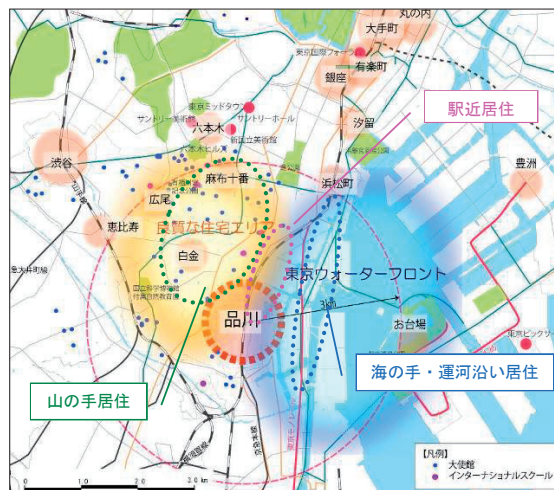
外国人等にとっても住みやすい環境づくり

- 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
- 居住する全ての人々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層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



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、回遊性や分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。一方、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の上に位置している。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、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

▶ 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。

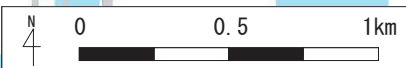
▶ 周辺とも連携した緑と水が連なる景観の形成

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。

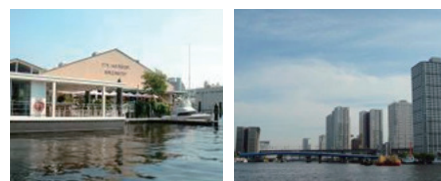
▶ 群としての象徴性を備えたスカイラインの形成

- ✓ 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。



————— [主なビューポイント (例)] —————

- ▼ 例) 天王洲運河・京浜運河・高浜運河の眺め



▶ 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。
- ✓ 風の道を活かす街路樹整備、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。

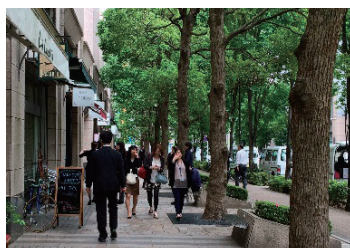
- ✓ 自然通風や自然採光など自然エネルギーの利用を推進する。
- ✓ 高効率設備機器の導入を推進する。
- ✓ 環境保全型の型枠材の利用など、資源の再利用化を図る。
- ✓ 維持・管理・改修等による、建築物の長寿命化を図る。
- ✓ 屋上・壁面緑化や屋上部への高反射材料利用及び敷地内の空地等を極力緑化するなど建築物、敷地の被覆対策を推進する。

▶ 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、新たな観光栈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.085～P.106参照

▼ 環境形成のイメージ



▶ 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。

▼ 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・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。

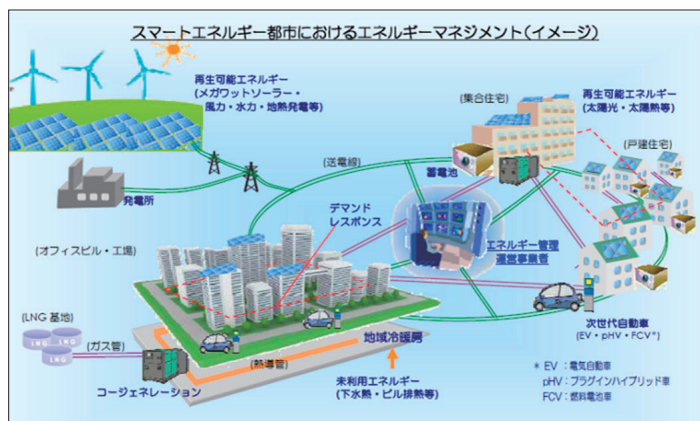
- ✓ 情報ネットワークを活用し、地区内外のエネルギーを一元的に管理した最適な運用を図る。
- ✓ ICTを活用したデマンドレスポンスによるピーク電力削減など、社会動向を見据えた技術の導入を検討する。
※情報ネットワーク：個別建物の熱源機などの建物運用データを通信回線で集中管理センターに接続し、AEMSエネルギー管理技術者によるIT技術を活用した個別熱源の最適運用を行う。
- ✓ 古い施設の稼働率調整や老朽施設更新によるエネルギー効率の確保を図る。

▶ 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。

▼ 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
(2012年5月、東京都環境局)

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されることに加えて、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客にとって、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者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。

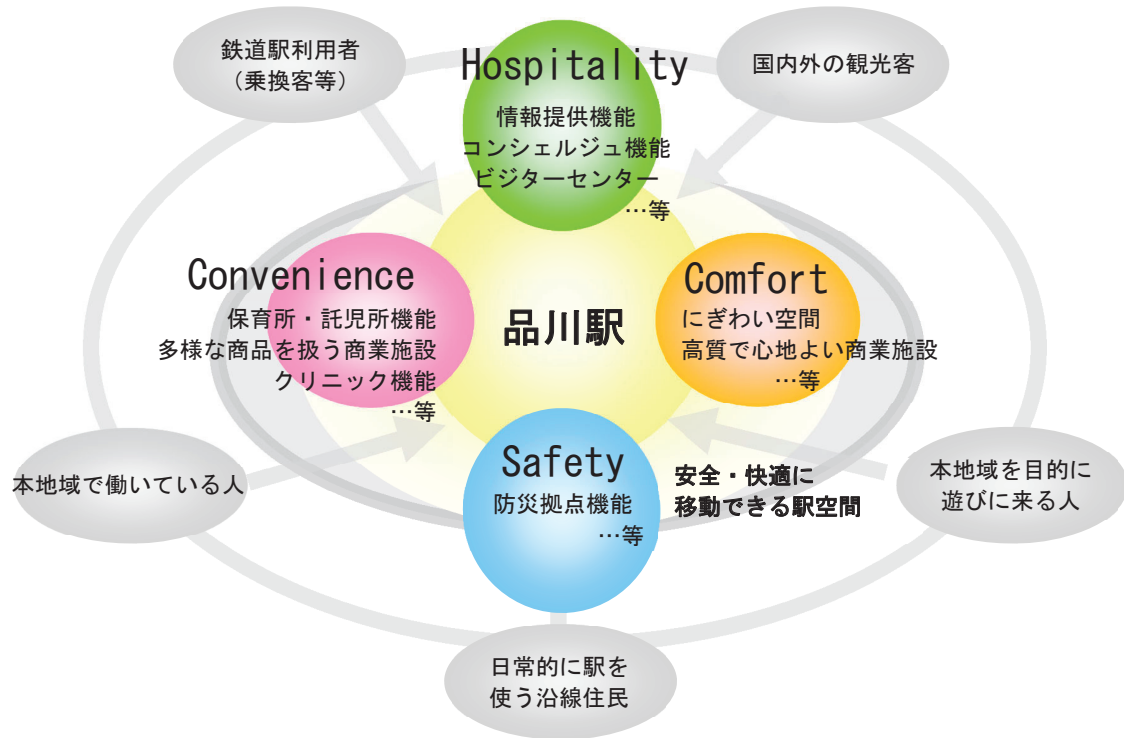
高輪ゲートウェイ駅の整備等

- ✓ 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

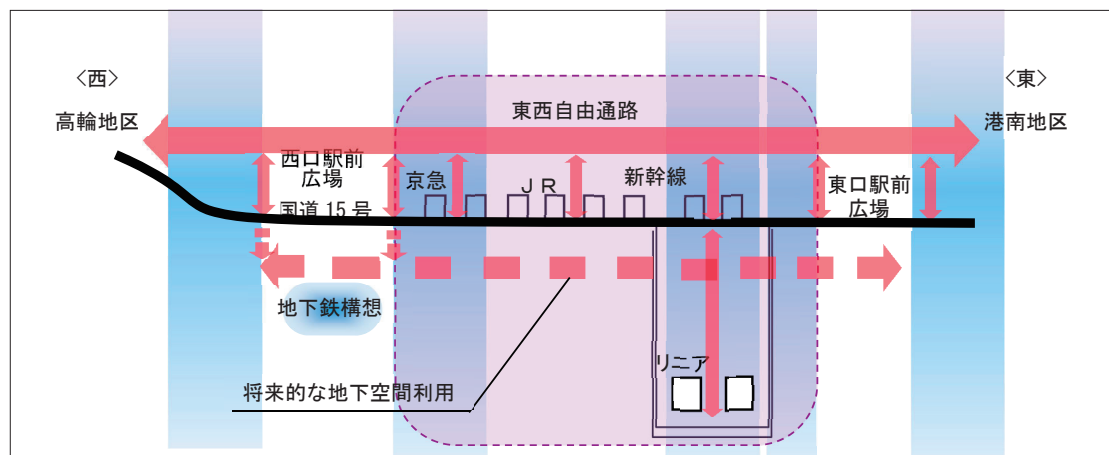
- 六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である
同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上のため、白金高輪駅・品川駅間における地下鉄新線の
整備を検討する。

▼ 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>

▼ 品川駅のイメージ (東西方向)



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。

2013年

2027年

リニア中央新幹線開通（名古屋）

2045年*

リニア中央新幹線延伸（大阪）時点

▼ 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）



▼ 上図を基に、品川から1時間30分で到達可能な駅勢図について图示



※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』）。

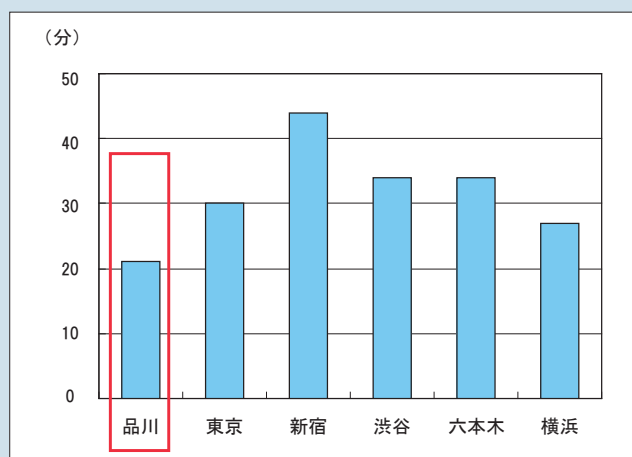
※下図において現時点で在来公共交通があるエリアは、リニアと併用することにより到達可能な駅を想定し、当該駅が含まれる市町村とした（乗換時間は含まない）。

※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、新駅からの端末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年を予定していたが、「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

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**
- 日本の玄関口にふさわしい**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、MICE・宿泊施設等、国内外から多くの人を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。

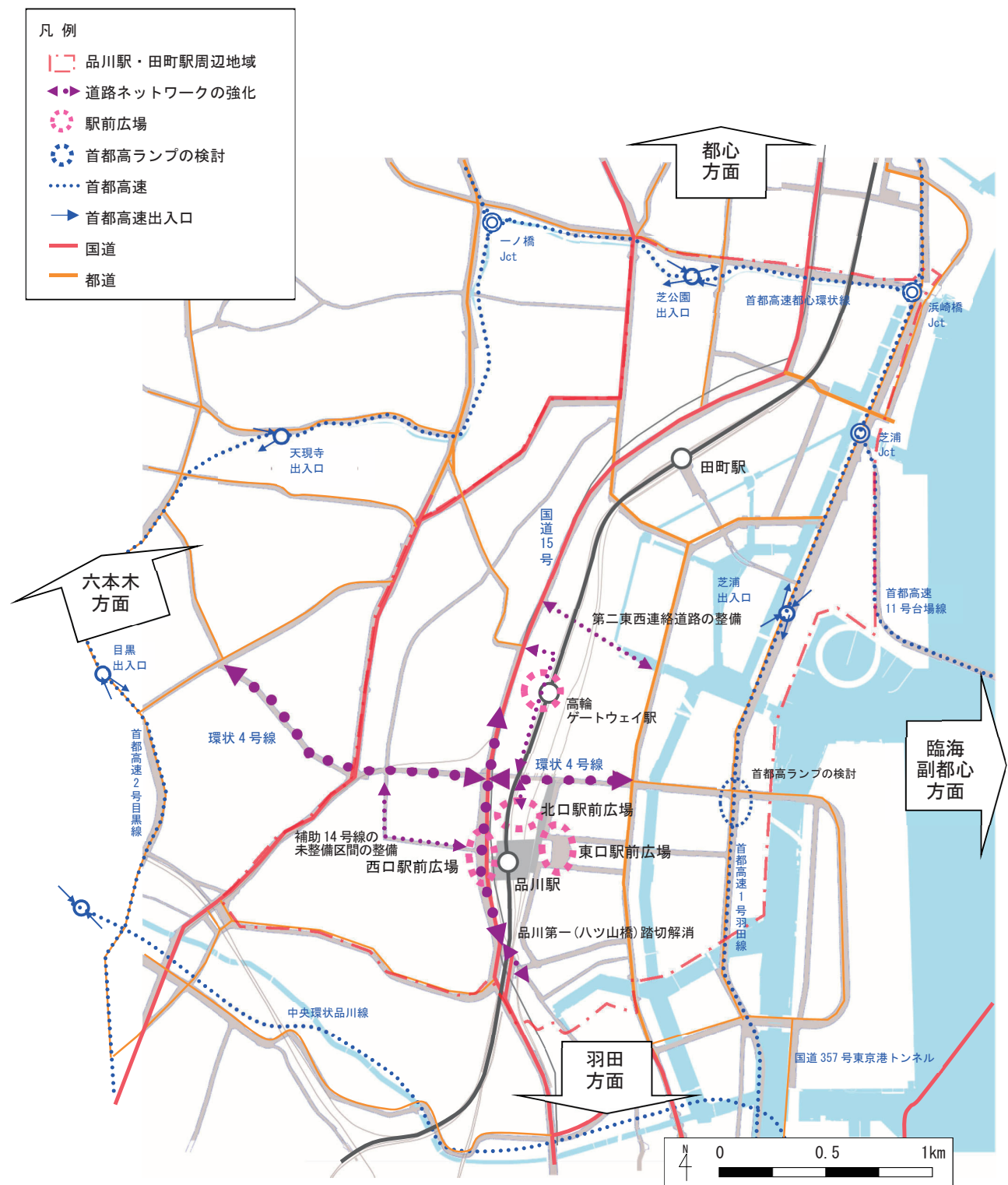
▶ 京急線品川第一（八ツ山橋）踏切解消

- ✓ 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。

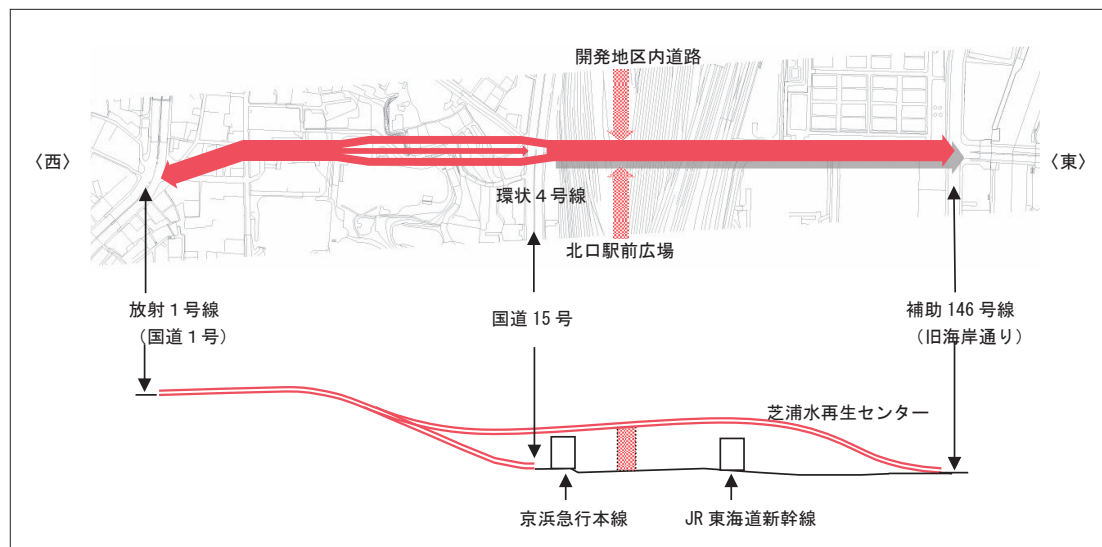
▶ 周辺まちづくりの進展に伴う対応

- ✓ 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



▼ (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

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

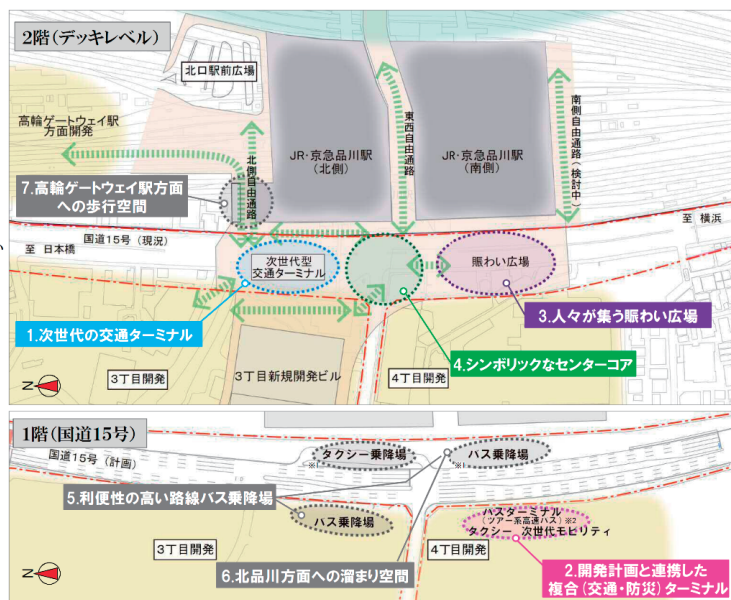
- ・分かりやす、運行効率に配慮し、バス停を配置

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

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

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、JR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、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。

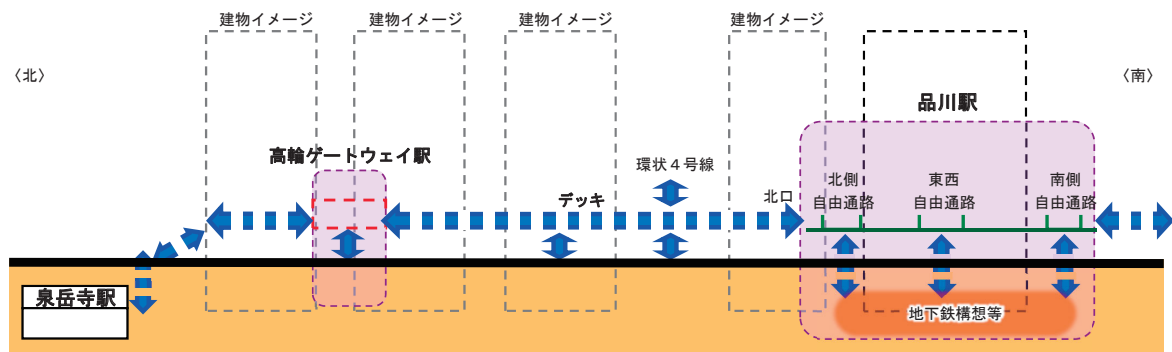
災害発生時の円滑な移動にも資する歩行者空間を確保

- ✓ 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。

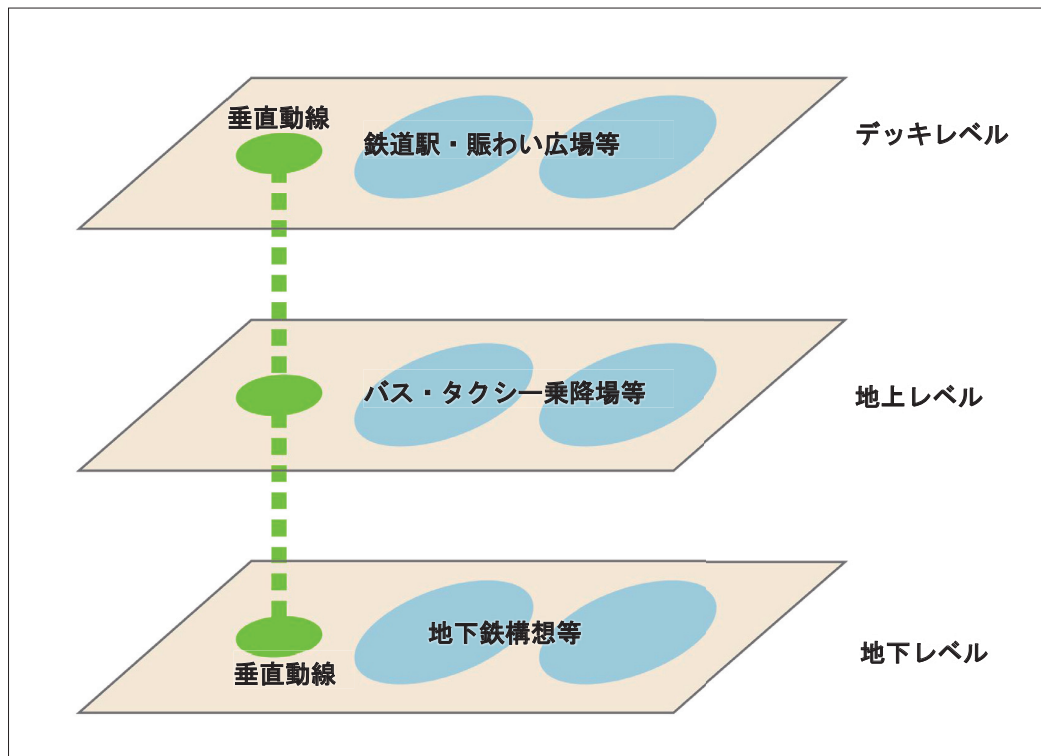
▼ 歩行者ネットワーク形成のイメージ



▼ 歩行者ネットワーク形成のイメージ（南北方向）



▼ 歩行者ネットワークにおける垂直動線のイメージ



安全・安心な防災都市づくりの推進

東日本大震災等を契機として、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交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、先端技術を活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）

▼ 防災まちづくりのイメージ



※1 緊急輸送道路は平成19年9月時点のもの

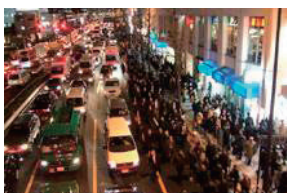
第1次：応急対策の中核を担う都本庁舎、重要港湾、空港等を連絡

第2次：一次路線と区役所、主要な防災拠点を連絡

第3次：その他の防災拠点（備蓄倉庫等）を連絡

※2 資料「港区防災マップ」、「品川区防災マップ」

▼ 東日本大震災当日の品川駅周辺



▼ 地区ごとの防災組織づくり



▼ 防災訓練



▼ 非常用発電機



出典：東京都ホームページ