

## 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014一部改定素案に対する意見募集（パブリックコメント）の結果について

### 1. 募集概要

募集期間 令和元12月27日（金曜日）から令和2年1月25日（土曜日）まで（当日消印有効）

意見方法 郵送、電子メール

### 2. 結果

意見者数 18（個人10、法人8）

意見数 29件

No.	意見（意見毎に分割）	対応方針	ページ
1	南北線延伸による品川地下鉄構想は羽田空港利用者にとって六本木方面へのアクセスが向上するので、早期の実現を希望します。	都心部・品川地下鉄構想については、事業計画の検討を進め、構想を具体化してまいります。頂いたご意見については、今後の参考にさせていただきます。	32
2	品川 - 白金高輪間の地下鉄整備は、ガイドライン中にも記載がある通り、品川のみならず、沿線の利便性・価値向上、東京都のビジネス拠点としての魅力の向上、資産価値、企業活動の活発化による税収増加など波及効果が大きいと考えます。三田線・南北線両線の乗り入れを可能な限り望みます。地下鉄が地下でリニア新幹線の改札や、港南口と高輪口をつなぐことで、品川と六本木周辺に拠点を置くグローバル企業の交流利便性が高まる。 東京メトロが新線建設を自力で行わない方針だと思うので、新線の工事費用が課題の一つになると思うが、クラウドファンディングやREIT化、公債化して出資を広く民間から募ることも検討してほしい。期待利回りにもよると思うが安定的な収益が期待できるし、早期開通を望む住民、企業も多いはずなので、それなりの額を早期に集めることが可能なのではないかと考える。		
3	地下鉄構想の件ですが、白金高輪から品川までの直通ではなく、是非、高輪台駅と繋がるようにしてください。		
4	地下鉄構想の件ですが、白金高輪と品川駅の直結と聞いておりますが、高輪台駅周辺の住民の利便性向上の為、是非、高輪台駅での途中停車をご検討頂ければと思います。		

No.	意見（意見毎に分割）	対応方針	ページ
5	<p>広域アクセス性の効果を最大化する駅機能の強化の中の「品川駅ー白金高輪駅間での地下鉄構想の推進」において、国土交通省の鉄道ネットワーク検討会資料（2019年3月）によると「途中駅なし」となっております。しかし品川駅から丘の上への通勤通学、地域住民の品川駅・都心方面へのアクセスなど交通利便性を向上させるためには、都営地下鉄浅草線「高輪台駅」と乗り換え可能な「新駅」の設置は是非とも必要なものと考えます。</p>		
6	<p>「都心部・品川地下鉄新設構想」によると、白金高輪駅と品川駅との間を結ぶことにより六本木等の都心部とのアクセス利点性の向上がうたわれております。</p> <p>この両駅間に途中駅を設置し周辺住民および所在する学校の学生等への利便性をより向上させ、既設の都営浅草線との乗り換えを可能にし、桜田通り（既設）と環状4号線（新設）という幅の広い道路で分断細分化されることになる地元街区を地下鉄通路等により徒歩で連絡可能にする等の配慮を示していただくよう、要望いたします。</p>	<p>都心部・品川地下鉄構想については、事業計画の検討を進め、構想を具体化してまいります。頂いたご意見については、今後の参考にさせていただきます。</p>	32
7	<p>改定内容に白金高輪駅方面からの地下鉄構想が追加されましたが、五反田、目黒、渋谷方面からの地下鉄ネットワークを優先すべきと考えます。</p> <p>その理由は以下の通りです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山手線が人身事故等で止まると五反田、目黒、渋谷方面から品川駅への鉄道ネットワークが途絶え、わが社の社員や取引先の社員が苦勞することが多くあります。既に六本木方面には複数の鉄道のネットワークがあるので、IT企業が増加している五反田、目黒、渋谷方面から品川駅への鉄道の二重化をまずは急ぐべきと考えます</li> <li>・私も含め港区民や海外等からの友人は基本タクシーで移動します。大切な税金をお使いいただいて港区方面に鉄道ネットワークを繋いでも、他の地域と繋ぐのに比べて都民全体への恩恵は少ないのではと感じます。私個人としては選択肢が増え便利になるかもしれませんが、公共のネットワークという観点では優先度的には少し違和感を感じます</li> </ul> <p>以上の理由から、南北線と三田線の一部が白金高輪で折り返し運転しているので、それを品川に繋げるのは単純で簡単かもしれませんが、東京都全体として本当に必要な方面への鉄道ネットワークを優先して整備すべきだと思います。ご検討をお願いいたします。</p>	<p>都内の鉄道ネットワークについては、平成28年4月の交通政策審議会の答申に基づき検討しております。</p> <p>同答申において、都心部・品川地下鉄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の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上が位置付けられております。</p>	32

No.	意見（意見毎に分割）	対応方針	ページ
8	<p>品川駅東西の回遊性を高める歩行者ネットワークの整備の一つとして現在末期的症状の自由通路の増設という記載があり、やっとならぬのではないかと大変うれしく思います。</p> <p>ただ将来イメージをみると、北側自由通路は北口駅前広場と高輪口とはつながるようですが、港南口へは直接つながっていないように見受けられ、港南口の者としては、駅利用者も含め利便性が低くなると感じます。</p> <p>今後の駅周辺の再開発やリニア新幹線の開業などにより品川駅の利用者がさらに増大することを考えると北側自由通路も是非、駅東西を直接結ぶ自由通路としての機能をもたせるべきではないかと感じる次第です。</p>	<p>品川駅では、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ってまいります。</p> <p>品川駅周辺の歩行者ネットワークについては、駅周辺におけるまちづくりの状況をみながら、引き続き関係者と検討してまいります。</p>	31 38 39 46 53 71 72 74
9	<p>品川駅の混雑解消や、駅周辺の回遊性の向上にあたっては、P.38、P.72、P.74に記載されている「品川駅の南側自由通路」の整備が重要である。引き続き、計画の実現を推進して頂きたい。また、整備する南側自由通路には、JR・京急線・地下鉄構想駅の改札を設置するなど、既存自由通路の混雑解消や、駅改札へのアクセス性の低い南方への利便性を高める取組についても検討頂きたい。</p>	<p>品川駅では、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ってまいります。</p> <p>これらの自由通路の整備に向けては、駅周辺におけるまちづくりの状況をみながら、関係者と引き続き検討してまいります。</p> <p>頂いたご意見については、今後の参考にさせていただきます。</p>	31 38 72 74
10	<p>現在、高輪口と港南口を行き来する道路・通路が少な過ぎる。特に通勤で品川駅を利用する方が多い朝・夕～夜は、品川駅を跨ぐ通路に人が集まり過ぎて、平日は毎日大渋滞になっている。今年の春に高輪ゲートウェイ駅が完成することで、多少混雑が緩和されることを期待したいが、現状の品川駅の東西自由通路の改善についても、検討して頂きたい。</p>		
11	<p>現在、品川駅はラッシュ時に大混雑していますが、駅周辺の再開発やリニア中央新幹線の開業で品川駅の混雑がさらにひどくなることが予想されます。東西自由通路を増設する計画は承知していますが、駅の往来に動く歩道を設けるなど、人の波が交錯しないもっと歩きやすい駅にしていきたい。</p>		
12	<p>品川駅東西自由通路の整備に関して、可及的速やかに混雑緩和を検討していただきたい。</p> <p>現状、危機的状況であることは明白であり、特に朝の通勤時間帯は改札口から港南口へ向かう人の流れに対して横断できないので、港南地域の職場から高輪方面・京浜急行品川駅へ向かうのが困難。</p>		

No.	意見（意見毎に分割）	対応方針	ページ
13	品川駅東西自由通路の混雑緩和策検討に伴い、高輪から運河までの歩行者ネットワーク構築も現実的となるゆえ、運河沿い活性化の検討も併せてお願いしたい。	運河沿いの街区については、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ってまいります。	31 38
14	芝浦方面から高輪ゲートウェイ駅への徒歩、自転車でのスムーズなアクセスを確保して下さい。芝浦中央公園を通るルートは若干迂回するため距離が伸びる点や通行可能時間が限定される点で利便性が低いため、第二東西連絡道路経由での高輪ゲートウェイ駅への移動距離が短く、子育て世代、高齢者、出張や旅行に行く人々へ利便性の高いアクセスを実現して下さい。	芝浦方面と高輪ゲートウェイ駅との徒歩でのアクセスについては、デッキレベルで連携する新駅東側連絡通路による特別区道241号線や芝浦中央公園を経由した利便性の高いルートを確認してまいります。 自転車でのアクセスについては、第二東西連絡道路をご利用いただくこととなります。 なお、第二東西連絡道路は、高輪地域と芝浦港南地域の東西の連絡性を強化・改善することを目的にJR各線の線路下に整備し、国道15号等の地上道路との接続を基本としております。 第二東西連絡道路から高輪ゲートウェイ駅へのアクセスについては、関係者と引き続き検討してまいります。	65 66
15	品川駅街区地区は、品川駅と周辺のまちを東西南北に接続する重要な位置にある。現状では、国道15号沿いの歩行者空間が狭く、利用しにくいことから、P.72に記載されている「快適な歩行者ネットワークの構築」が重要である。取組の推進を期待したい。	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ってまいります。	72 73 74

No.	意見（意見毎に分割）	対応方針	ページ
16	<p>P.58 Project5関連 P.36「道路ネットワーク形成イメージ」図には「補助14号線の未整備区間の整備」と記入されています。</p> <p>ところが、VIまちづくりの誘導の方向（個別地区編）のP.58以下には、補助14号線に関する記載がありません。以下の記載を追加いただきたい。</p> <p>○P.58環状4号線の整備 の項目の次に以下の項目を追加する。 ○補助14号線の未整備区間の早急な整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環状4号線の整備及び品川駅西口開発等による補助14号線の交通量増加に対処する。</li> <li>・無電柱化を図るとともに、歩行者、自転車に配慮した適正な車幅を確保する。</li> </ul> <p>（環状4号線の高輪台交差点から港南にかけての工事開始に合わせて、補助14号線との交差点から南に仏所護念会駐車場前を經由し品川駅に至る部分の補助14号線に関しては「先行工事着手」をお願いしたい。環状4号線の開通により、横浜方面から港南に環状4号線を利用して抜けていく場合、品川駅から左折して補助14号線を經由して、旧衆議院議員宿舎跡地の交差点を右折していく車が予想されます。そのため、直進車、左折者と右折車をスムーズに分けるために、長めの右折専用車線が必要です。品川駅西口地区の開発が実現した際には、他地域からの車の増加も当然予想されます。従いまして、これらの車をスムーズに通していくためには、当該部分に関しては、幅員を計画の15mより増やし、最低16m以上とし、必要な部分は、片側は二車線の道路にして、交通量増対策を検討していただきたい。）</p>	<p>都と特別区等は「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」を平成28年3月に公表しており、この中で補助14号線は、今後10年間（平成28年度から令和7年度まで）で優先的に整備すべき路線として選定されております。</p> <p>補助14号線の整備については、品川駅西口地区におけるまちづくりの状況をみながら、関係者と検討してまいります。</p>	36 58 61
17	<p>桂坂について</p> <p>この道は坂の両側に数メートルの高さの江戸時代からの石垣が続き、人がすれ違うのがやっとの幅の歩道があります。上には高圧電線が何本も歩道の上を通っています。道沿いに学童保育所があり桂坂保育園があり高輪台小学校の児童も通う道です。また東海大学の学生や明治学院大学などの学生の通学路でもあります。車道は往来が激しく、日中渋滞がよく起きています。首都直下地震があった場合、古い石垣が崩れても車道に逃げる事が出来ず上からは電線が落ちてくるでしょう。大阪の女児の悲劇の数十倍は予測できます。車道は新駅に直通するよう現在工事中で、更なる交通量が予測できます。</p> <p>歩道を広く取り、電線を地中化し、石垣の崩落から逃げるスペースを取るべきです。</p> <p>大阪の悲劇が起きた時、住民からの指摘を無視して、起きるべくして起きた被害、というのを出さないための判断をして頂きたいと願います。</p>	<p>道路改良や無電柱化のご意見については、地元区にお伝えさせていただきます。</p>	41

No.	意見（意見毎に分割）	対応方針	ページ
18	<p>高輪三丁目地区 歩行者ネットワークに関すること</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「将来イメージ図（P.61）」における将来歩行者ネットワークは、現行ガイドラインとの変更点がありません。</li> <li>・現行ガイドライン策定時点では、本地区を含む衆議院宿舎跡地の土地利用転換が想定されておらず、これに配慮した歩行者ネットワーク（品川駅から高輪台方面に抜ける斜めのネットワーク）となっているものと考えられます。</li> <li>・また、このネットワークは、高輪三丁目交差点の横断歩道を通過する動線となっていますが、環状4号線の整備に伴う交差点改良により、横断歩道の配置を見直すことが計画されていると認識しています。</li> <li>・現時点においては、土地利用転換を進めている衆議院宿舎跡地内においても歩行者ネットワークの整備が見込まれること、また、環状4号線と補助14号線の交差点部に横断歩道が移設されることを考慮し、品川駅と新たな交差点を結ぶ動線として大きく方針を示すことが適切だと考えられることから、将来イメージ図を変更していただきたく、お願い申し上げます。</li> </ul>		
19	<p>P.59 Project6関連 ○回遊性の確保</p> <p>都営地下鉄「高輪台駅」とJR「品川駅」間の人の流れが多いにも関わらず、現状では区道補助14号線の歩道が狭く途中には「バス停」もあり且つ、プリンスホテル側には申し訳程度の歩道しかありません。将来品川駅西口開発に伴って補助14号線の拡幅及び歩行者動線の確保が計画されており、このエリア内では相当な改善が期待できます。</p> <p>しかしながら「高輪台駅」とプリンスホテル側（旧衆議院議員宿舎）を結ぶ道路（特別区道1050号線）は、現在片側1車線で、交通量も歩行者量も多く且つ、両側に歩道がなく、自転車の往来が盛んなこととも相まって、歩行に危険があります。将来環状4号線が開通された場合には、この道路の役割が大幅に変更されると考えられます。</p> <p>従って、以下の文章を加えることを要望します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都営地下鉄「高輪台駅」と「品川駅西口 再開発等促進区」を結ぶ歩行者動線の整備を図る。（具体的には、特別区道1050号線の一方通行化により、歩道を整備するか道路の廃止による恒久的な歩行者天国化等を工夫する。また、環状4号線と区道補助14号線の交差点が新たにできることから、現在の衆議院議員宿舎前の交差点の横断歩道を廃止すると、歩行者の動線が分断される恐れがありますので、動線の確保のための配慮が必要です）</li> </ul>	<p>品川駅西口地区では、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してまいります。</p> <p>その中で、品川駅と高輪台駅間の歩行者ネットワークについては、地域内の歩行者ネットワーク及び環状4号線を通るルートを検討しており、品川駅西口地区の将来イメージ図についても、表現を修正しております。</p> <p>引き続き、品川駅西口地区におけるまちづくりの状況をみながら、関係者と検討を進めてまいります。</p> <p>なお、頂いたご意見については、今後の参考にさせていただきます。</p>	59 61
20	<p>歩行者ネットワークの形成の観点では、西武鉄道と京浜急行とで検討されていると側聞している都道環状4号線・区道補助14号線交差点～品川駅前間歩道整備計画に、高輪台交差点～旧衆議院宿舎前間特別区道1050号線を併せて歩行者ネットワークの一部として整備されることにより、特別区道1050号線沿線の街づくりが進み新たな人の流れができるものと考えられますので、区当局と協議の上進められることが必要と考えます。</p>		

No.	意見（意見毎に分割）	対応方針	ページ
21	品川固有の、水辺（品川浦）と歴史（旧東海道）といった地域資源は、品川駅の南側に数多く残されている。P.72、74に記載されている「品川駅から品川浦・旧東海道地区をつなぐ南北歩行者動線」は、これら品川固有の地域資源をいかしたまちづくりを進める上で、重要なネットワークとなると考えられることから、計画の実現を推進して頂きたい。	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ってまいります。	72 74 75
22	品川駅港南口高輪口ともに居住エリアや天王洲アイランドなどの周辺ビジネスエリアは品川駅や高輪ゲートウェイ駅から距離が離れていてビジネスホテルや大規模集合住宅、企業などが運行する送迎バスが多数運行されています。しかし、駅前には都バス以外の車両の乗降場がなく、多くの送迎バスが駐車禁止の路上での乗降を余儀なくされていて不便であり危険です。ついては、品川駅前や高輪ゲートウェイ駅前の高輪側、港南側双方に都バス以外も利用できるバスや自家用車の乗降場を設けていただきたい。	品川駅西口では、周辺開発との連携により地上部にバスやタクシー等の乗降場を整備する予定です。具体的な計画については、関係者と調整を進めてまいります。また、高輪ゲートウェイ駅の西側では、路線バスやその他バス、一般車の乗降場を整備する予定です。頂いたご意見については、今後の参考にさせていただきます。	34
23	計画書は駅周辺の交通について駅前の整備に偏りすぎている。まちづくり計画の範囲全体に目を配り、シェアサイクルだけではなくセグウェイや電動キックボードなど海外で普及しつつある多彩なモビリティを社会実験として実装していただきたい。また、そういった乗り物が使いやすい街にしていきたい。無理であれば、駅前の駐輪場を超大規模なものにして欲しい。	品川駅西口においては、国道上空のデッキ上に次世代モビリティへの接続を可能とする次世代型交通ターミナルを配置するほか、地上部にはバスやタクシー等の乗降場や、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、道・駅・まちが一体となった都市基盤の整備を行う予定です。また、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、関係者と検討を進めてまいります。	34
24	風の道確保に対するコメントです。 本ガイドラインは都市の風通しを良くし、暑熱環境を緩和するという観点から優れた施策だと思えます。特に今回、ヒートアイランド対策技術の導入を推進している点は大いに評価できます。 一方で、肝心の「主要な風の道」の定義が曖昧です。 根拠に数値流体計算結果を用いていますが、実測などでその妥当性は確認はされているのでしょうか。誤った設定のもとで町づくりをすすめると、むしろ逆効果になってしまう可能性があります。 是非、観測結果と数値流体計算結果との比較を行った上、「主要な風の道」について明確な定義がなされることを期待します。	ガイドライン策定当時、風シミュレーションを実施し、検証を行っております。その結果を基に、地上50mで風速4.0m/s以上を明確に形成している範囲を主要な風の道として設定しております。	88

No.	意見（意見毎に分割）	対応方針	ページ
25	<p>その他要望事項</p> <p>品川駅西口開発は「再開発等促進区」による開発が検討されています。これによると、用途地域の見直しはしないで容積の積み増しが可能であり、事業者主体で計画を進めることができること、また、用途地域の変更、見直しの必要な時期があれば見直しもあり得るとのことです。環状4号線に面する部分は、既に用途地域の見直しが検討されていると伺っています。補助14号線沿線についても見直しをお願いしたい。</p> <p>補助14号線西側、南側沿線には複数のマンションやビルの老朽化に伴う建て替え時期が近づいております。現状では、築後の法改正等により、建替え時には現状の容積を確保できず、建替えが事実上困難になっています。</p> <p>Project2「グローバルな活動拠点にふさわしい住居・滞在環境整備」やProject7「安全・安心な防災都市づくりの推進」で謳われているように品川駅西口地区の開発に合わせて、将来補助14号線沿線の街並みを整備していくことで、同地区周辺を合わせて、全体的に調和を図る開発が可能になります。そのためには、補助14号線の道路の南側、西側沿線についての建築制限を緩和していく必要があります。品川駅西口地区計画の策定により、当該区域は大幅に制限が緩和されます。周辺に関しても、地区計画の緩和に見合う緩和措置を是非とも検討していただきたい。</p> <p>例えばプラチナ通り沿線の場合、第1種住居地域であります。容積率400%、高度地区指定なし、日影規制値なし、となっています。同様な規制を導入することにより、各Projectの目的に沿うような補助14号線沿線の将来の街並み開発が可能な状況を作っていただきたい。これにより、P.12将来像1の3の冒頭にある都市防災の確保が実現するものと考えています。</p>	<p>用途地域等の見直しについては、地区計画の策定を原則として、地域特性や基盤の整備状況等を踏まえ、上位計画との整合を図りながら、区と連携して適切に対応することとしています。</p> <p>また、地元区では「港区まちづくり条例」を制定しており、まちづくりの取り組みについては、地域での機運の高まり等を背景に進めることとしています。</p> <p>頂いたご意見については今後の参考とさせていただきます。</p>	12 54 61
26	<p>優先整備地区の「品川駅西口地区」について、高輪四丁目8,9番街区を加えるべきと考えます。補助14号線の未整備区間の整備を行う際、柘榴坂の南側沿道である当街区を同時に整備することが必要と考えます。当街区は築40年超の建物が複数存在するとともに、街区内外の道路は幅員も狭く、防災上の観点からも街区全体の再整備が必要と思われます。また、景観形成の観点からも、当街区を加えることによって、一体感のある象徴的な景観形成をより実現できると思われます。</p>		54 61
27	<p>都道環状4号線計画施行に伴い将来の街づくりを考慮して沿線のみならず高輪3丁目1番～9番周辺の都市計画・用途区域等の見直しが必要と考えます。</p>		

No.	意見（意見毎に分割）	対応方針	ページ
28	<p>高輪三丁目地区</p> <p>（１）土地利用に関すること</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本地区は、地区別の土地利用の基本方針を示した「土地利用イメージ図（P.45）」において居住系の土地利用が想定されています。</li> <li>・また、特定都市再生緊急整備地域である品川駅・田町駅周辺では、国際競争力の強化に向けた良質な居住機能を誘導することが示されており、品川駅西口地区における居住機能の充実にあたり、本地区は重要な位置づけを有していると認識しています。</li> <li>・そのため準備会では、これらの方針と整合した土地利用の実現に向けて、良質な居住機能を積極的に導入する方向で開発計画を検討しております。</li> <li>・そのため、本地区の居住環境整備のあり方を示した「〇環状４号線沿道のまちづくり（P.55）」において、下記のように記載していただきたく、お願い申し上げます。</li> <li>●原案 ・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。</li> <li>●追加・修正案 ・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と居住機能の導入を促進する。</li> </ul>	<p>ご意見の内容については、現在のガイドライン改定案で示している中で対応できることと考えております。なお、具体的な計画については、地元区、関係者との調整を進めてまいります。</p>	45 55
29	<p>2014年のガイドライン策定以降の周辺環境の変化として、対象地域の近傍のお台場では、東京国際クルーズターミナルが新たに整備され、東京の新しい海の玄関口としての役割が期待されている。品川駅は、東京国際クルーズターミナルとは海で隔てられているものの、距離としては最も近いターミナル駅となることから、広域的な連携を高める取組として、水上交通のあり方について検討頂きたい。</p>	<p>利用者のニーズや利便性などの課題を踏まえ、都内における実現可能性のある新たな航路について検討を行っています。今後は事業採算性についての検討を進め、舟運が身近な観光・交通手段として定着するよう、取り組んでいきます。</p>	75