

1. 品川駅 えきまちガイドライン策定の背景

目指すべきまちの将来像

品川駅周辺は「品川駅・田町駅周辺まちづくりGL2020」において、

「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」

を将来像に掲げています。

▽出典：GL2020（東京都，2020）

品川駅・田町駅周辺地域の将来像

■位置づけ

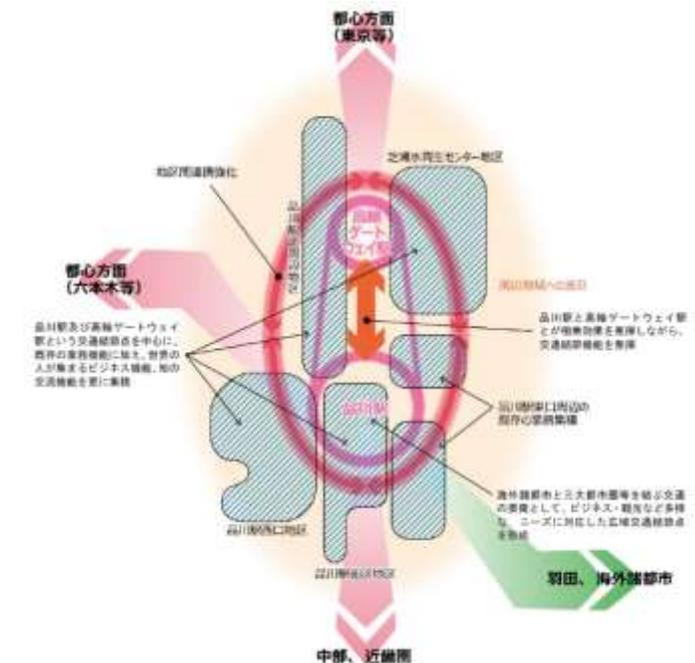
品川駅・田町駅周辺は「中枢広域拠点域」、「国際ビジネス交流ゾーン」に位置しており、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅周辺では、**駅の再編、環状4号線や歩行者ネットワークなどの都市基盤整備が進み、国内外の各都市とつながる利便性の高い広域交通結節点が形成**

■品川の役割・期待

- ・リニア中央新幹線の始発駅、羽田空港への玄関口でもある**広域的な交通結節点**
- ・JRの品川車両基地跡地の**大規模土地利用転換**
- ・特定都市再生緊急整備地域などの制度を活用し、**外国企業誘致を推進**、東海道軸にある高度な**モノづくり産業・技術と連携・融合**
- ・特に「モノづくり産業」の集積を活かし「BtoB」ビジネスによる**経済交流**
- ・観光立国・MICEの推進の拠点として、充実した自然環境、文化・観光機能の強化による**交流空間を形成**
- ・MICEの展開において強みである、宿泊機能と直結したワンストップサービス



< 海外都市や国内地方都市へのアクセス性が高く、職住が近接している品川において、**大丸有地区に並ぶ拠点**として、国内外のグローバルな成長企業による活力とそれを支える魅力的なライフスタイルの創出により、「**これからの日本の成長を牽引する拠点**」を形成 >



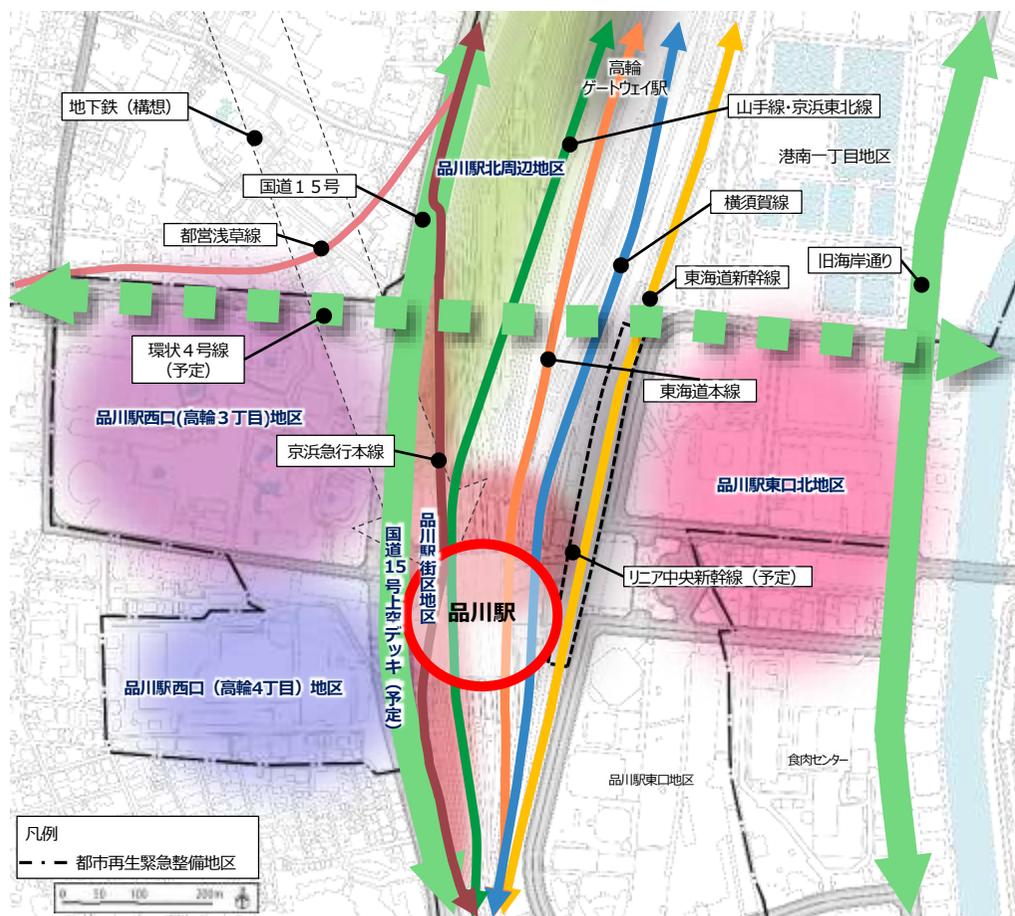
世界と日本をつなぐビジネスセンター、国際交流拠点の展開（イメージ）

1. 品川駅 えきまちガイドライン策定の背景

都市づくりの手法（多様な事業主体、段階的な都市更新）

品川駅周辺では、複数の都市基盤施設や大規模建築物の整備が予定されており、今後各事業者間での調和・連携を図ったまちづくりが求められます。

そこで、品川駅を中心とした景観・空間形成の目指すべき方向性等を示すものとして、「品川駅 えきまちガイドライン」を策定し、各開発計画案及び基盤整備事業等についての議論・調整が図られるよう運用していきます。



品川駅周辺の各地区の特性を活かしながら、全体で品川駅周辺のエリアポテンシャルを高める必要があります。「GL2020」では地域の将来像が示されており、異なる事業者によって各地区の将来像に向けたまちづくりを開発ごとに推進することによって、まちづくりガイドラインで示す「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」が実現されていきます。

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

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・文化や崖線の緑を活かした、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

- 規模を活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）

水辺空間等を活かした、潤いと安らぎのある良質な複合市街地

品川駅東口地区

先進的で魅力的な複合市街地

- 優れた交通利便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

△出典：GL2020（東京都，2020）
（品川駅周辺の地区を抜粋）

2. 品川駅周辺の地域特性とポテンシャル

① 歴史

品川駅周辺は、江戸時代には多様な人々が往来する東海道が通り、そのすぐ西側には武蔵野台地が、東側には海が広がっていました。明治初頭には国内初の鉄道駅が開業し、その後は新幹線の開業や埋め立てによる新市街地の形成など、常にその時代の先端を担っていた歴史的背景を有しています。

江戸時代末期 (1850年頃)

現在の国道15号は、概ね、かつて海沿いに位置した東海道であり、その東側には海が広がっていた。

西側は武蔵野台地の東端に位置しており、崖線の緑が連続していた。また、大名の下屋敷が構えられ、大規模な庭園（大名庭園）が造営されていた。

現在の品川駅の南側には、町家が立ち並ぶ東海道五十三次の第一宿「品川宿」があり、多様な人々が集まる「江戸の玄関口」として栄えていた。



△多様な人々が往来する東海道
出典：品川区HP



△東海道に連なる町家
出典：国立国会図書館HP

明治初頭 (1870年代頃)

1872年、海岸沿いに国内初の鉄道路線として、品川駅～横浜間が仮開業した（その後、新橋駅～横浜間で本開業）。

1885年には山手線の前身となる品川～赤羽間が開通するなど、品川駅は東京の鉄道網の先駆けとなった。

また、明治中期以降、大名の下屋敷が構えていた西側は、宮家の大邸宅が並んでいた（その一つの竹田宮邸は、現在も貴賓館として残っている）。



△海岸沿いを走る鉄道
出典：都立図書館HP



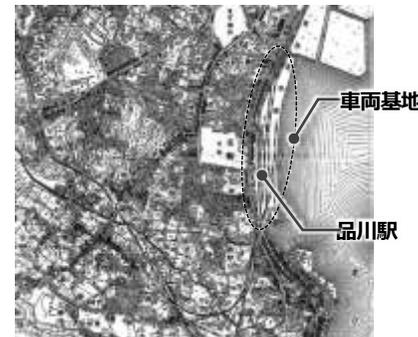
△宮家の大邸宅（竹田宮邸）
出典：高輪貴賓館HP

大正半ば (1920年代頃)

品川駅の北側は、路線に沿って埋立てが進み、品川～田町間に約26haの広大な土地が誕生した。

その新たな土地には、貨車の仕分け作業を行う操車場や客車・貨車の留置施設などの大規模な車両基地が設けられた（後に、田町車両センターとなる）。

また、1925年には、京浜急行電鉄の高輪駅が開業した。



△大正時代の品川駅周辺
出典：国土地理院



△高輪駅
出典：京急提供

2. 品川駅周辺の地域特性とポテンシャル

昭和初頭 (1930年代頃)

昭和に入り、品川駅の東側まで埋立てが進み車両基地が拡大した。埋立てにより、「東京市営芝浦屠場」などが東側に開設した。

この頃の品川駅西側は、宮家の邸宅から、衆議院議長官舎や公爵邸などの公邸に土地利用が変遷した。

1933年には、京浜急行電鉄の高輪駅が廃止され、デパートを配する複合駅ビルとして現在の場所に品川駅を開業した。



△昭和初頭の品川駅周辺
出典：国土地理院

埋立てが東側に拡大

昭和中期 (1950年以降)

戦後、公邸として利用されていた品川駅西側は、まとまった街区を活用して大規模なホテルがいくつも建設された。

また、スケート場、ボウリング場、テニスコートなどの娯楽施設も作られた。



△現在の様子
出典：Google Earth



△昭和中期の品川駅周辺
出典：国土地理院

平成初頭 (1990年頃)

品川駅東側は、トラックなどの輸送手段の変化などに伴い、車両基地が再開発の対象となり、業務を中心とした超高層ビルが立ち並んだ。

1998年には、品川駅に最初の東西自由通路が完成した。



△平成初頭の品川駅周辺
出典：国土地理院



出典：Google Earth

現在 (2000年代)

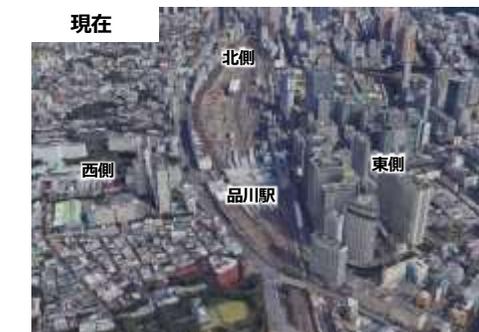
2003年に東海道新幹線の品川駅が開業した。

東海道新幹線の改札口が品川駅東側（港南口）となり、それを契機に超高層ビルの建設が進み、東側には日本を代表する企業が集積した。また、タワーマンションも次々と建設され、東側の人口が急増した。

品川駅の西側は、更なるホテルの開業や、映画館、水族館、ライブホールなどの娯楽施設の更新など、東側とは異なる土地利用が行われた。



△東海道新幹線品川駅の開業
出典：JR東海提供



△現在の品川駅周辺
出典：Google Earthをもとに作成

2. 品川駅周辺の地域特性とポテンシャル

② 地区の特徴

西側

品川駅西側は、武蔵野台地の東端に位置していることから、崖線が存在する起伏に富んだ地形となっており、さくら坂や柘榴坂などの多様な坂が形成されています。

また、崖線の周辺には、街路・坂沿いや寺社、公園、屋敷林等に貴重な緑が残されており、中でも、かつての武家屋敷や邸宅の名残である「高輪森の公園」には自然林に近い緑地が存在しています。

さらにグランドプリンスホテル新高輪の敷地内には、皇居新宮殿なども手がけた楠岡悌二により、1971年、日本庭園が作庭され、現在も四季折々の表情を見せています。



△標高について 出典：国土地理院地図をもとに作成



断面イメージ▷

▼さくら坂

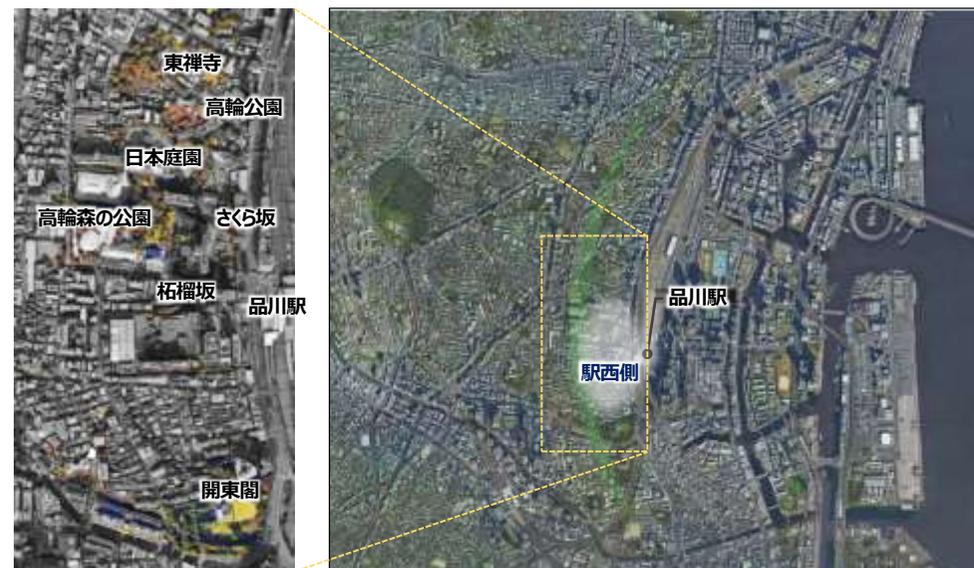


出典：Google Earth

▼柘榴坂



出典：Google Earth



出典：Google Earthをもとに作成

出典：Google Earthをもとに作成

▼東禅寺



出典：Google Earth

▼高輪森の公園



出典：港区HP

▼日本庭園



出典：グランドプリンスホテル新高輪HP

▼高輪公園



出典：港区HP

2. 品川駅周辺の地域特性とポテンシャル

東側

品川駅東側は、かつて海だった場所の埋め立てによって広がりを見せた鉄道関連施設から、現在は土地利用転換が図られ、品川インターシティなどの超高層ビルが立ち並ぶエリアになっています。

また、高浜運河に隣接しており、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ができる環境資源が豊富なウォーターフロントであり、水路に沿った「高浜運河沿緑地」は散策を楽しめる空間として整備されています。



出典：Google Earthをもとに作成



出典：Google Earthをもとに作成



出典：GL2020（東京都、2020）

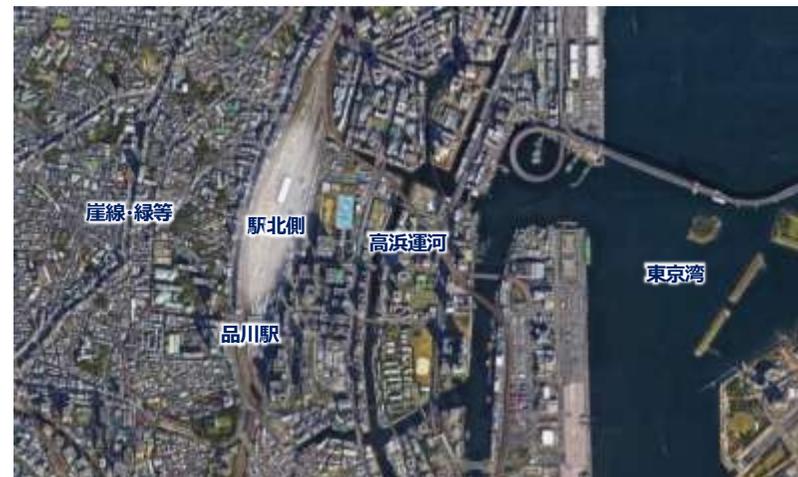


出典：港区HP

北側

品川駅北側は、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になっており、かつての海岸線だった国道15号沿いに南北にわたって位置し、鉄道東側のウォーターフロントと鉄道西側の崖線、みどり、歴史豊かな市街地の間に位置しています。

また、明治時代の鉄道の開業を皮切りに海面の埋め立てが進んだ場所であり、現在は高輪ゲートウェイ駅を中心とした新たな複合都市との品川駅とのつながりが期待されるエリアとなっています。



出典：Google Earthをもとに作成



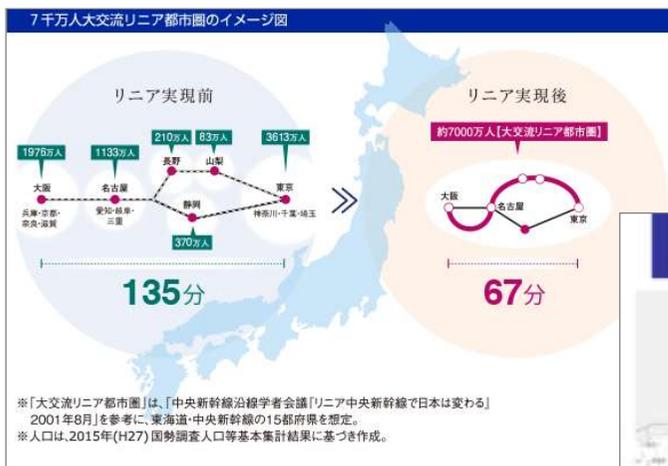
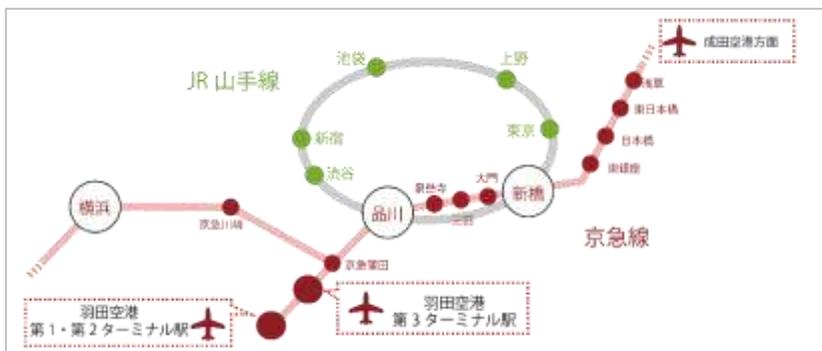
出典：Google Earthをもとに作成

2. 品川駅周辺の地域特性とポテンシャル

③ 都市基盤

品川駅は、羽田空港や成田空港と直結しており、また、東海道新幹線が乗り入れるなど、国内・国外を結ぶ日本の玄関口としての立地的ポテンシャルを有しています。

広域交通としては、品川駅東口におけるリニア中央新幹線の開業により、三大都市圏が約1時間で結ばれ、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引きつけ、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待されます。



出典：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会HP

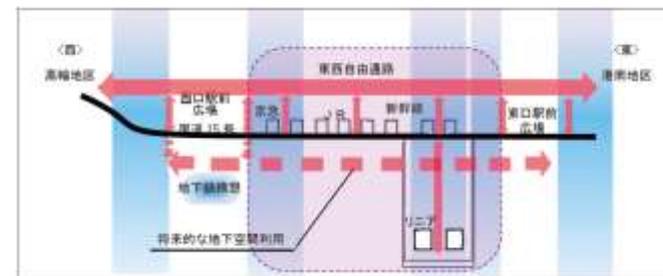
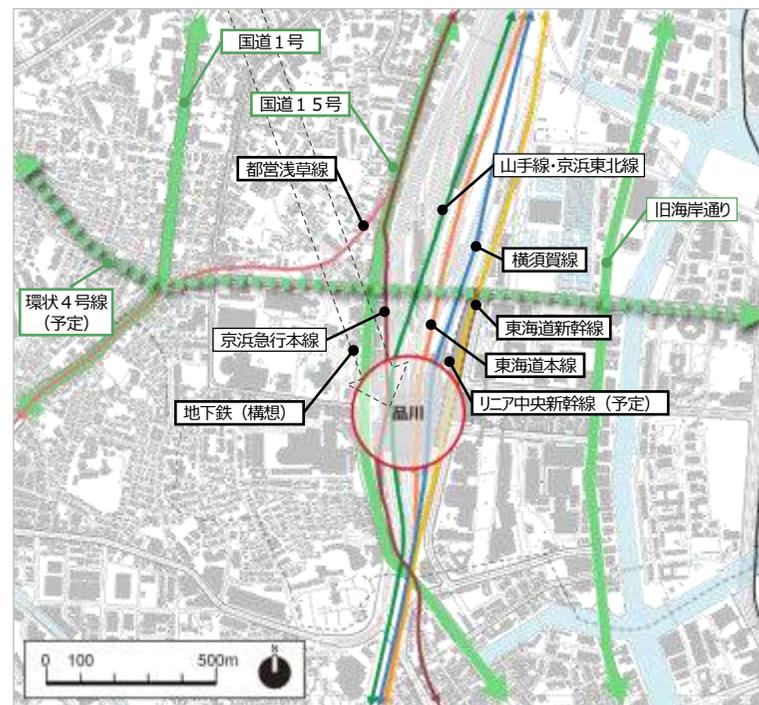
出典：国土交通省HP
「スーパーメガリージョン構想検討会」
参考資料

出典：JR東日本HP及び
京急電鉄HPの情報をもとに作成



また、京急線やJR在来線による東京都心・近郊を結ぶ地域交通としての役割を担うターミナル駅となっています。

今後、リニア中央新幹線、地下鉄新駅の整備により更なる交通結節性の強化が図られます。



△交通結節性強化のイメージ
出典：GL2020 (東京都, 2020)

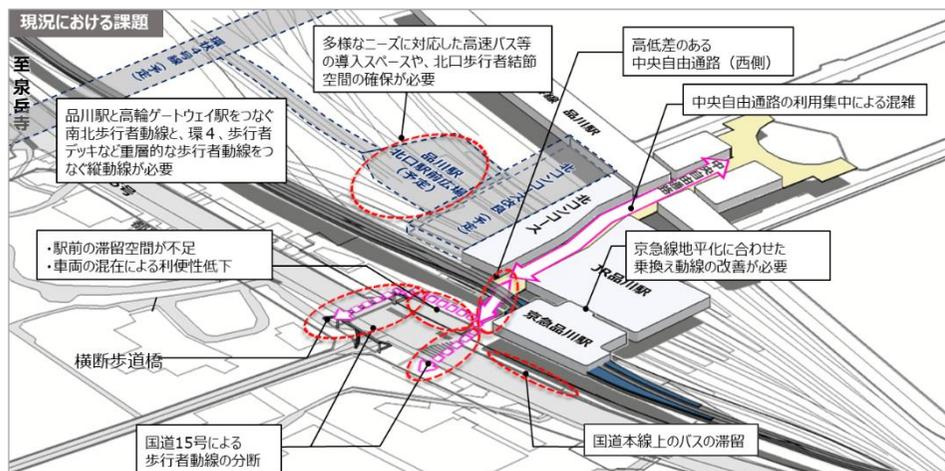
2. 品川駅周辺の地域特性とポテンシャル

③ 都市基盤

品川駅周辺における基盤整備は、環状4号線と、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅とを結ぶ幹線道路であり、高速バス等の導入スペースを確保した広域交通結節点として、2020年3月に北口駅前広場が都市計画決定されています。

また、JR品川駅北側の改札口の新設や通路拡幅による混雑緩和・バリアフリールートの拡充などが行われることになっています。

さらに、国道15号上空におけるデッキ整備（西口駅前広場の再整備）に加え、京急線の地平化、東西自由通路の延伸・整備、環状4号線整備等、複数の都市基盤整備が段階的に実施される予定となっています。



将来整備が計画されている基盤

西側

西口駅前広場再編に伴い、次世代型交通ターミナルや複合ターミナル、バス・タクシー乗降場、地下鉄構想等の多様な交通モードが集積し、歩行者ネットワークの強化が図られます。

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、交通と防災を統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

利川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

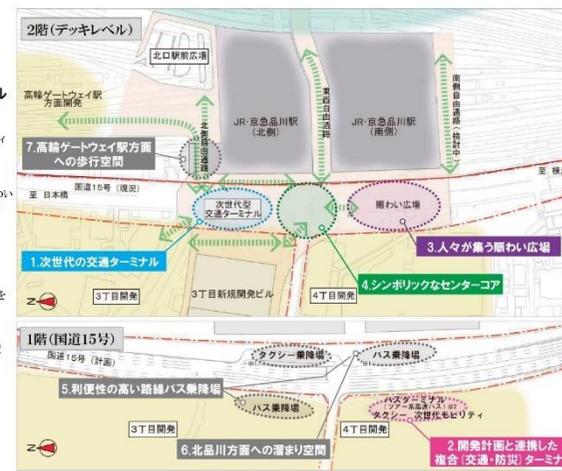
分りやすく、運行効率に配慮し、バス停を配置

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十分な歩行空間を確保

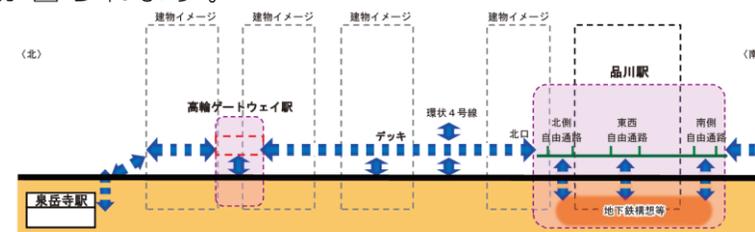


※関係機関との調整が必要
※今後、複合ターミナルの具体化に当たっては、開発計画との調整が必要

出典：国道15号・品川駅西口駅前広場事業計画（国土省、2019）

北側

品川駅北側では、車両基地の再編・合理化等により大規模な土地利用転換が見込まれており（品川駅北周辺地区）、品川駅・田町駅周辺地域の中央に位置していることから、泉岳寺方面や高輪ゲートウェイ駅と品川駅をつなぐ歩行者ネットワークの整備が図られます。



△歩行者ネットワーク形成のイメージ（南北方向）
出典：GL2020（東京都、2020）

2. 品川駅周辺の地域特性とポテンシャル

④ 都市機能

品川駅周辺エリアは、新宿や渋谷、東京等の拠点エリアと、国内主要都市とつながるリニア中央新幹線や国内外につながる羽田空港とをつなぐ日本の玄関口としての機能をもっています。また、東京のものづくり産業をリードするエリアに隣接しています。

このような立地特性を踏まえて品川駅周辺では、国内外の企業やコンベンション施設などにより、国際交流機能のさらなる拡充が期待されています。

品川駅・田町駅周辺エリアは、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た、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や、世界の知を集める国際会議場等の機能確保等が目指されています。

▶ 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促進に取り組む。
- ✔ 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。



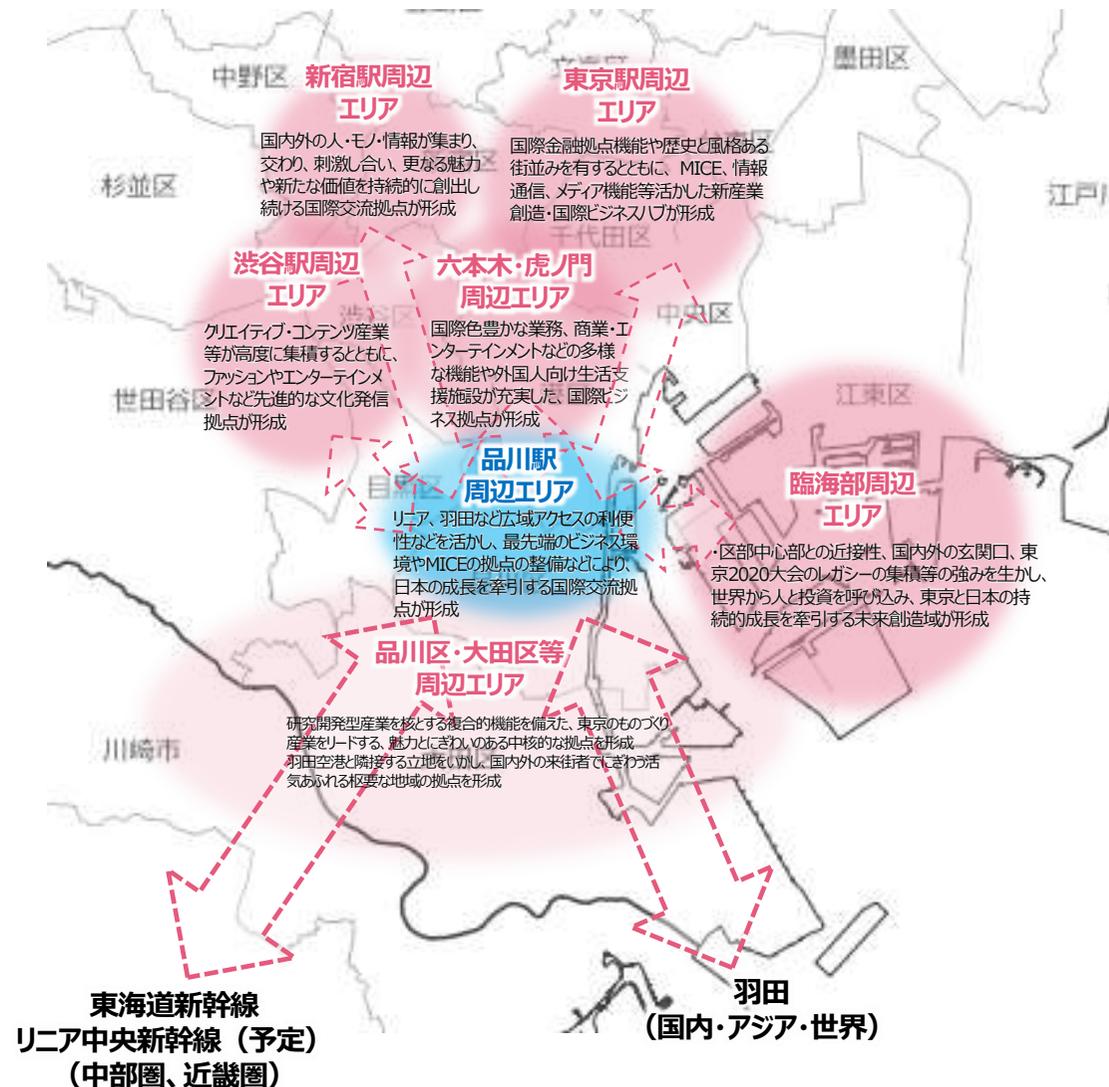

▶ 国際会議場等の機能確保

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ナルサービスの充実を図る。
- ✔ 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。




△GL2020（東京都，2020）
（PROJECT①抜粋）



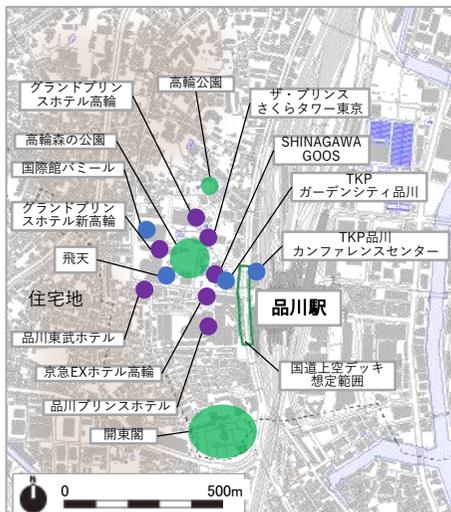
「未来の東京」戦略ビジョン（東京都,2019）及び
東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（案）（東京都,2020）及び
GL2020（東京都,2020）をもとに作成

2. 品川駅周辺の地域特性とポテンシャル

④ 都市機能

西側

品川駅西側は、宿泊施設や大規模宴会場・会議場等が多く立地するとともに、さらに西側のエリアでは住宅地が広がる土地利用となっています。



△品川駅西側
出典：Google Earthをもとに作成



△ SHINAGAWA GOOS
出典：Google Earth



△国際館パミール
出典：プリンスホテルズ&リゾートHP



△西側の住宅地
出典：Google Earth

東側

品川駅東側は、日本を代表する情報・ものづくり系の企業が集積しており、先端技術の発信拠点として発展し、さらに運河対岸にはマンションが多く立地するなど、職住近接の都市空間が形成されています。



△品川駅東側 出典：Google Earthをもとに作成

北側

品川駅北側は、高輪ゲートウェイ駅が開業し新たな複合市街地としての発展が期待されています。品川駅北周辺地区では、業務・商業を初めとし、文化・ビジネスの創造に向けた育成・交流・発信機能の整備や、外国人ニーズにも対応した多様な居住・滞在機能の整備等、国際ビジネス交流拠点が形成されます。



品川駅北周辺地区 ▷
出典：北周辺地区の国家戦略特区素案

2. 品川駅周辺の地域特性とポテンシャル

コラム：品川駅のまちづくりスピリット

- ・品川駅周辺は、江戸時代から「高輪の月見」でも有名な風光明媚な名所として栄えてきました。
- ・明治に入って間もなくの明治5年5月7日には、日本最初の鉄道が品川～横浜間を新橋駅発着に先駆け仮開業しています。その後、大正、昭和と国鉄（現JR）、京急線など在来線の拠点として発展し、平成に入ってから新幹線そして令和にはリニア中央新幹線の始発駅となることが予定されています。
- ・国際空港化された羽田空港や成田空港にも直結するなど、広域交通拠点としての位置づけが高まっています。
- ・西口駅前では、次世代型交通ターミナルも整備する国道上空デッキを整備し、歩車分離とともに新たな交通モードによる最先端の技術を取り込んだ基盤整備の検討が進められています。
- ・また、品川駅周辺では、建設・製造業などモノづくり・技術系企業が、東海道軸にある高度なモノづくり産業・技術と連携・融合し多く立地しています。
- ・江戸時代の大名屋敷から、その後、皇族の邸宅となった地歴を活かし、宿泊機能と一体となったワンストップサービスができるMICEの先進拠点としての歴史も有しています。

最先端の技術で日本を牽引する品川スピリット

- ・江戸から明治、大正、昭和、平成そして令和と脈々と続く最先端のモノづくり技術で日本を牽引する気概、スピリットが品川の一番の特徴
- ・品川駅えきまちに関わる一人ひとりが、世界と闘えるまちをつくりあげていくという夢と誇り、そして品川スピリットをもってプロジェクトに関わっています。

▼品川駅創業記念碑



品川駅は日本で一番古い鉄道の駅
明治5年5月7日品川－横浜間で仮開業
新橋－横浜間は明治5年9月12日
横浜－品川3分1日2往復
上等席で片道1円50銭
（現在の約3万円
当時ではかけそば300杯分）

2. 品川駅周辺の地域特性とポテンシャル

かつては豊かな地形・自然とまちが繋がるエリアであり、現在も一部崖線や緑、水辺空間が残されています。また、その時代の先端を担う多様な交通モードや、様々なものづくり・先端技術等を発信してきました。

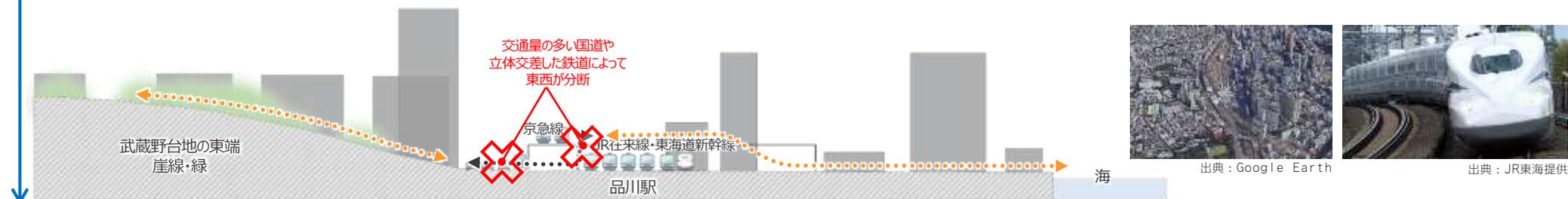
過去 | 東海道沿いと崖線の緑・海辺がつながっており、まちと自然が繋がる、「江戸の玄関口」として栄えた

- かつての品川駅とその周辺は、短冊型の町家が連なり多様な人々で賑わっていた東海道が通り、直ぐ西側には崖線・緑・坂が、東側には海が広がっていた。
- また、品川駅南側には、東海道五十三次の第一宿「品川宿」があり、西日本から陸路・海路で多様な人々が集まる「江戸の玄関口」として栄えた。



現在 | 広域交通結節点/迎賓空間/情報・ものづくり企業群等として発展してきたが、車両や鉄道等で必然的にえきまち・自然が分断

- 品川駅は、京急線やJR在来線、東海道新幹線に加え、羽田空港や成田空港との直結など、国内随一の広域交通結節点である。
- 駅西側はホテルや緑地、宴会場、娯楽施設が集積するおもてなしの街、駅東側は日本を代表する企業が集積した情報・ものづくり等の先端技術を発信する街として発展
- しかし、国道15号や、鉄道等で西側と分断された場所に東側が造成され、品川駅と周辺のまち、西側の崖線・緑、東側の水辺が分断している。



未来 | 更なる新交通モードの集積に加え、駅前広場整備や段階的都市更新等が予定される

- 品川駅は、リニア中央新幹線や地下鉄新駅、次世代型交通ターミナル、複合ターミナルの整備など、更なる多様な新交通モードの集積が予定され、かつ、段階的な都市更新による「国際ビジネス・宿泊・交流拠点」の強化など、世界から人・モノ・情報を引き付ける「日本の玄関口」が目指される。
- また、国道15号上空デッキ等の駅前広場の整備や、段階的な基盤更新により、歩行者空間やモビリティ空間の強化が図られる。

