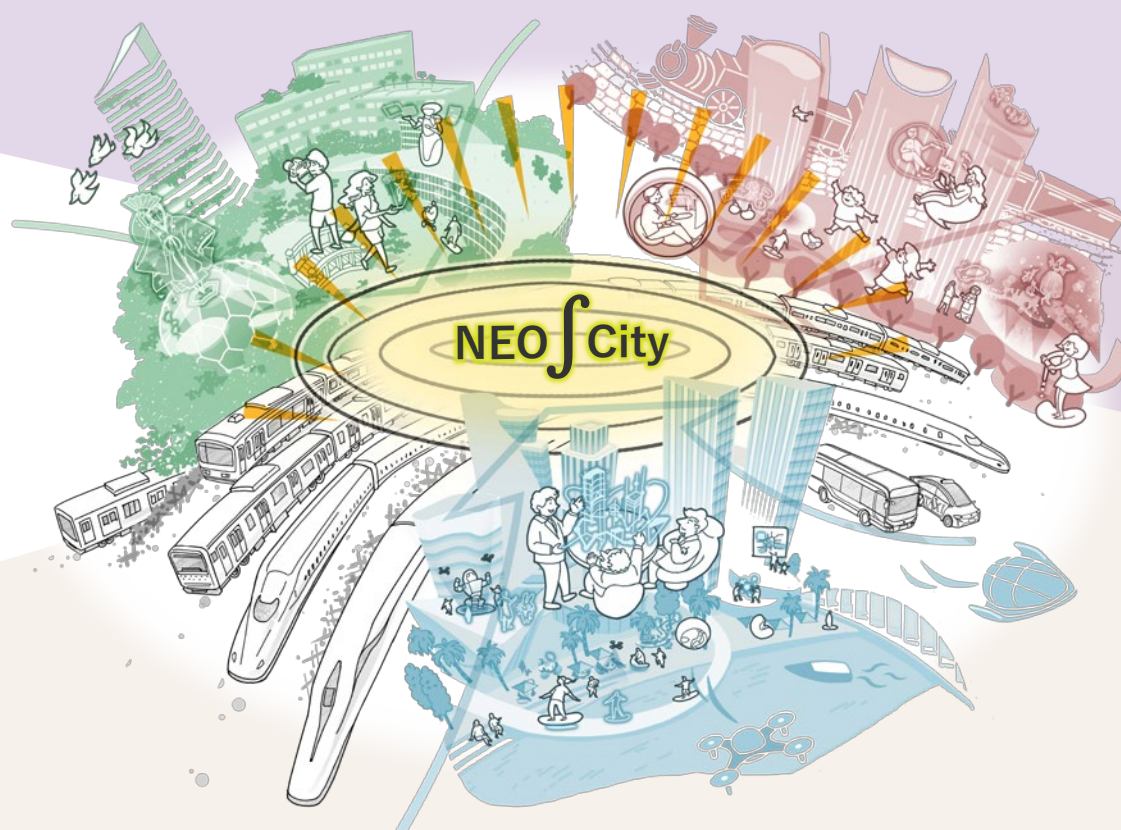


「品川駅 えきまちガイドライン」

創造編

2023



- 新たなえきまちの具体化に向けて -

はじめに

品川には「質の高い多様な個性あるまち」が広がっています。

西側は武蔵野台地の東端＝起伏に富んだ地形に位置しているため崖線や緑、多様な坂を擁しており、その中にホテル・大規模宴会場・日本庭園等日本有数のおもてなし施設のほか、人々を魅了する多様な機能が集積しています。北側では車両基地跡地開発により 150 年続く鉄道の歴史「高輪築堤」の記憶を継承しつつ先端的で魅力的な複合市街地が生まれようとしています。東側・南側は埋め立てによるフラットな地形、海・運河に開かれたウォーターフロントであり、日本を代表する情報・ものづくり系の企業等が数多く立地しています。

品川には「世界・日本各地につながる多様な交通モード」が集積しています。

品川は「世界とつながる羽田空港」とダイレクトかつ極めて短時間で結ばれており（京急線）、全国各地へは「リニア中央新幹線・東海道新幹線」といった高速鉄道網で、そして関東全域・都心部・周辺地区には「JR 在来線・地下鉄網」や「次世代モビリティ」が用意されています。品川は多様な交通モードによって、世界・全国・首都圏の各拠点とつながっています。

このように多様な個性あるまちの結節点、広域交通の結節点である品川に関し、東京都は「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン」（平成 26 年度策定、令和元年度一部改定）でその将来像を「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点」と定めています。

また、令和 2 年度には、「日本の玄関口」として国際交流拠点にふさわしいデザイン・多様な交流が感じられる空間形成を実現するために、駅とまちが一体となった空間形成の目指すべき方向性を示し、複数の事業者による質の高い計画・事業の調整の指針となる「品川駅えきまちガイドライン」（以下「えきまち GL」）を策定しました。

「本ガイドライン（創造編）」は、この「えきまち GL」を具体化するために、行政と事業者等が連携して実現する内容について、行政と事業者等でとりまとめたものです。品川駅周辺を、個性ある周辺のまちをつなぎ・多様な交通モードをむすび・時代を先取りする「新たな価値」をうみだす「新たなえきまち」とするために必要な整備内容が示されています。

なお、「本ガイドライン（創造編）」は品川駅及び周辺の計画進捗や、現在検討が進められている高輪築堤の調査・保存等に関する検討結果などを踏まえて見直しを図り、品川のまちづくりと文化財保護の両立を目指した取組を推進していきます。

「本ガイドライン（創造編）」が有効に活用されて、世界に誇れる魅力ある品川が創造されることを期待しています。

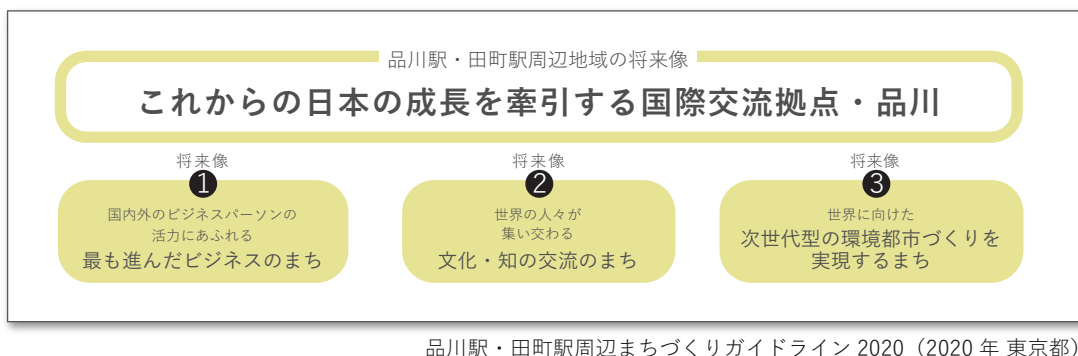
品川駅えきまち調整部会 座長
岸井 隆幸

目 次

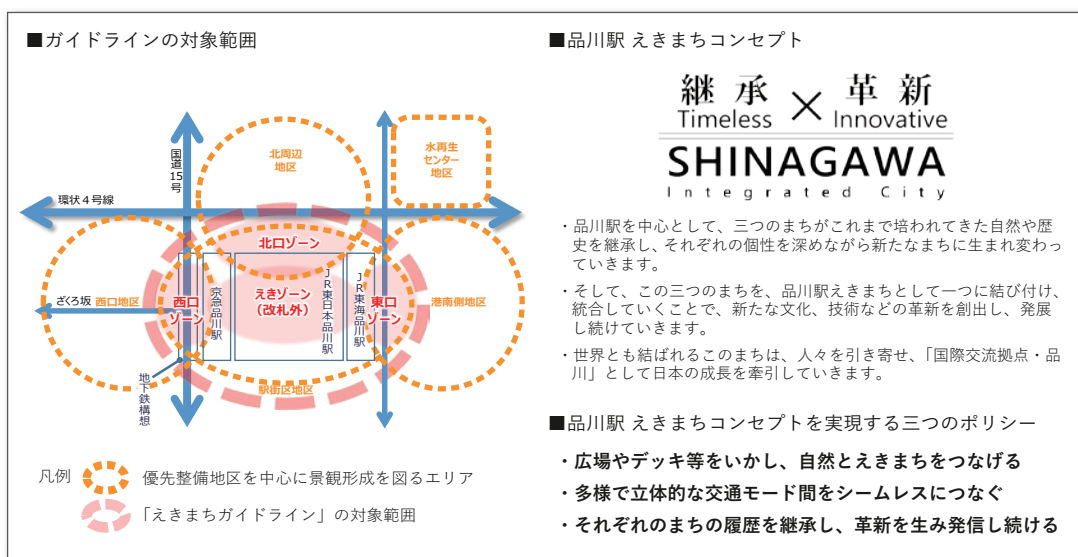
1. 品川駅 えきまちガイドライン 創造編 策定の目的	02
2. 品川駅周辺の特性・課題	03
3. 品川駅周辺の将来像	04
4. 品川駅の特性・課題	05
5. 品川駅えきまちガイドラインのポリシーの具体化に向けた取り組み	06
6. 品川駅えきまちエリアの「志」	08
7. 「志」の実現に向けた3つの方針	10
8. 各ゾーンの具体施策	
西ゾーン	12
北ゾーン	15
えきゾーン	18
西・北・えきゾーン	19
※東ゾーンは今後策定	
9. 段階的な NEO J City への再編に向けて	26

1 品川駅 えきまちガイドライン 創造編 策定の目的

- 世界とつながる羽田空港と直結し、今後はリニア中央新幹線のターミナル駅となる品川駅は、その広域交通結節性をいかした「日本の玄関口」としての役割が高まっており、国際交流拠点にふさわしいデザイン、多様な交流が感じられる空間形成が強く求められている。
- そこで東京都は、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」（2020 年 東京都）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」を将来像として定めている。



- さらに「品川駅 えきまちガイドライン」（2021 年 東京都）では、「これからの日本を牽引する国際交流拠点・品川」の実現に向けて、品川駅を中心に駅とまちが一体となった空間形成の目指すべき方向性として、「品川駅 えきまちコンセプト」と「品川駅 えきまちコンセプトを実現する三つのポリシー」を示している。



- 「本ガイドライン（創造編）」は、「品川駅 えきまちコンセプトを実現する三つのポリシー」の具体化に向け、行政と事業者等が連携して実現していく内容をまとめる。



特性

北側のまち

車両基地跡地転換による
新複合市街地

出典：第19回 東京都都市再生分科会配布資料

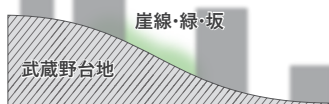
150年続く鉄道の歴史



出典：品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン

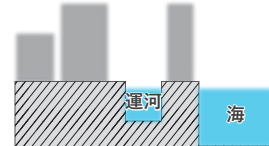


西側のまち

多様な機能からなる
迎賓交流拠点起伏に富んだ地形や
崖線・緑・坂

出典：プリンスホテルズ & リゾート HP 出典：グランドプリンスホテル高輪 HP 出典：港区 HP

東側のまち

日本を代表する
先端技術の発信拠点フラットな地形や
ウォーターフロント

出典：Google Earth をもとに作成 出典：GL2020 (東京都, 2020) 出典：東京都港湾局 HP

課題

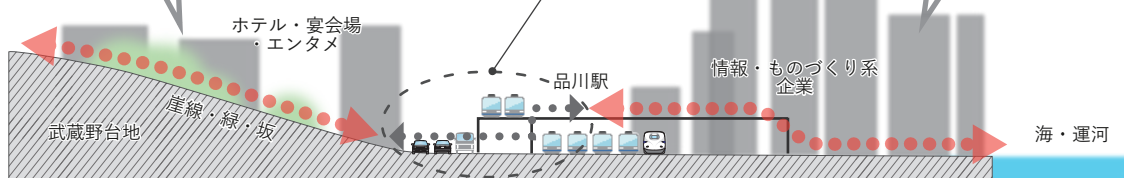
西側のまち

- ・駅から緑地等へのアクセス性が弱い
- ・歩行者動線がバリアフリー化されていない
- ・駅直近の滞留空間が不足 etc...

交通量の多い国道や
立体交差した鉄道等で
東西のまちが分断

東側のまち

- ・駅から海・運河等の水辺を感じられない
- ・駅から海・運河等への東西の歩行者ネットワークが弱い etc...



品川駅周辺の将来像

「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」

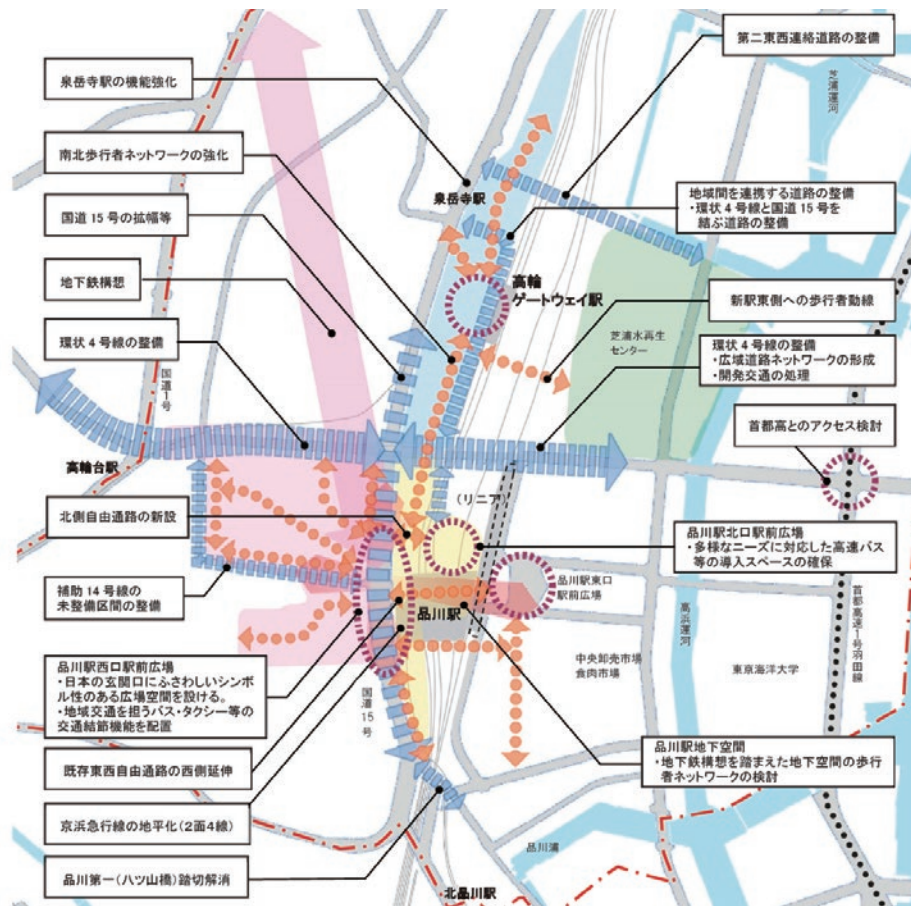
将来像実現のための7つの戦略（PROJECT）

- ① 世界から人・企業を集める企業誘致・MICE プロモーション
- 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
- ③ 世界に誇る活力と潤いのある景観・環境形成
- ④ 広域アクセス性の効果を最大化する駅機能の強化
- ⑤ 拠点性を高める道路ネットワークの構築
- 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
- ⑦ 安全・安心な防災都市づくりの推進

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 |

■都市基盤の在り方



【凡例】

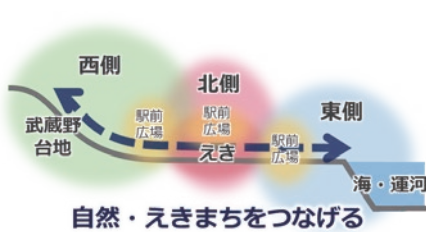
- 道路ネットワーク
- 歩行者ネットワーク
- 交通結節空間（駅前広場等）
- 品川駅北周辺地区
- 品川駅西口地区
- 品川駅街区地区
- 芝浦水再生センター地区

品川駅 えきまちガイドライン（2021）の三つのポリシー

広場やデッキ等をいかし、
自然とえきまちをつなげる

多様で立体的な交通モード間を
シームレスにつなぐ

それぞれのまちの履歴を継承し、
革新を生み発信し続ける



品川駅 えきまちガイドライン（2021年 東京都）

品川駅 えきまちガイドラインの三つのポリシーの具体化に向けた取り組み

品川駅えきまちエリア全体

新たなえきまちが個性的な西・北・東のまちをつなぎ、
多様な交通モードをむすび、「新たな交流」をつくりだす。

「新たな交流」により時代を先取りする「新たな価値」をうみだし、
世界・全国へ発信し続ける。

新たなえきまちが
周辺のまちをつなぐ

西・北・東の風景・人・
モビリティ・みどりをつなぐ

新たなえきまちが
交通モードをむすぶ

乗換動線・乗り場空間で
多様な交通モードをむすぶ

新たなえきまちが
「新たな価値」をうみだす

時代の変化に対応する「可変的な
空間」で時代を先取りする「新たな
価値」をうみだす

各ゾーン

各ゾーンの特性をいかし、「新たな価値」をうみだす

西ゾーン

- ・起伏に富む「**地形・緑地**」や多様な機能からなる「**迎賓交流**」をいかす

北ゾーン

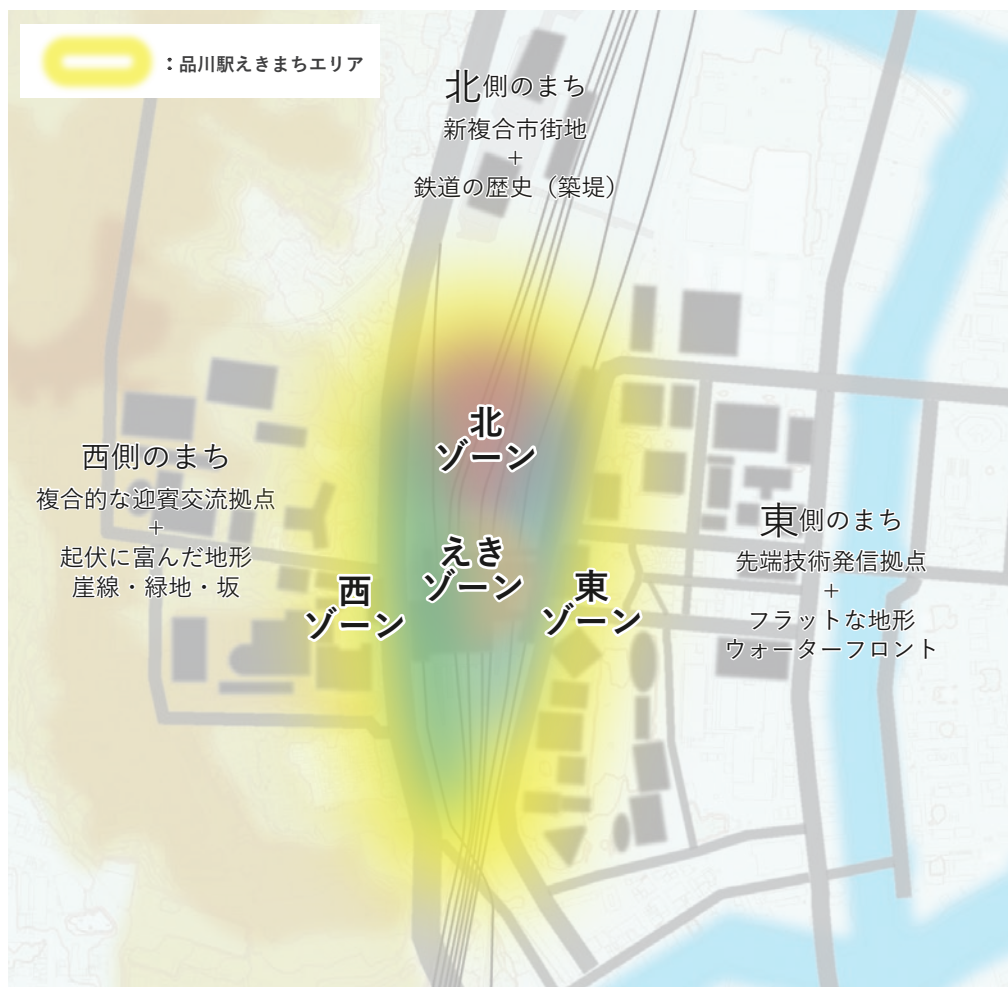
- ・高輪ゲートウェイ駅周辺の鉄道の歴史「**築堤**」や「**実験的な空間**」をいかす

東ゾーン

- ・情報・ものづくり系企業集積による「**先端技術発信**」や「**新幹線改札に面した特性**」をいかす

えきゾーン

- ・多様な人が行き交う結節点での「**発信施設等**」をいかす



志

駅概念から抜け出した「新たなえきまち」

ネ オ エ ス シ テ ィ

NEO ∫ City

 $\int = \text{S}_{\text{HINAGAWA}} / \text{S}_{\text{station}} / \int (\text{integral} \cdots \text{統合})$

つなぐ

品川駅周辺の個性ある西・北・東のまちを1つにつなぎ統合することで、安心・安全・快適で、人・都市機能・風景が一体となったエリアを目指す。

むすぶ

品川駅に集積する多様な交通モードを1つにむすび統合することで、円滑・明快な乗り換えができる広域交通拠点を目指す。

うみだす

統合した品川駅では最先端技術や新たな文化などの革新を絶えず創出し続け、時代を先取りする「新たな価値」をうみだし、世界・全国へ発信し続ける。



個性的なまちをつなぎ、集積する交通モードをむすび、「新たな価値」をうみだす 品川駅は、これまでの乗換えを中心とした駅の概念から抜け出した価値をもつ「新たなえきまち」へ変わる。

つなぐ

- ・品川駅周辺の個性ある西・北・東のまちの「人」や「都市の機能」、「風景」などを1つにつなぎ統合することで、安心・安全・快適で、人・都市機能・風景が一体となったエリアを目指す。
- ・品川駅を中心に、西のまち〈複合迎賓交流拠点〉、北のまち〈築堤・複合市街地〉、東のまち〈先端技術発信拠点〉などを、「国道上空デッキ」や「建築物」などの「新しい基盤」でつなぎ、「新たなモビリティ」などの「最先端の交通」でつなぐ。
- ・西のまち〈豊かな崖線や緑〉、北のまち〈線路上空の開いた空〉、東のまち〈広大な海・運河〉などの風景を、「緑の連なる建物ファサード」や「開いた空を映しこむ広大な建物ファサード」などの「まちと呼応するデザイン」でつなぎ、「空への眺望」や「崖線・緑への眺望」など「品川駅からまちへの視線の抜け」でつなぐ。

むすぶ

- ・品川駅に集積するリニア中央新幹線や新たなモビリティなどの多様な交通モードを1つにむすび統合することで、円滑・明快な乗り換えができる広域交通拠点をを目指す。
- ・鉄道や地下鉄、新たなモビリティ、バス・タクシーなどの各交通モード間における水平移動の乗換え動線を「国道上空デッキ」や「建築物」などの「新しい基盤」でむすび、縦移動（地下～地上～デッキ）の乗換え動線を「エスカレーター」や「エレベーター」、「吹き抜け」などの「新しい縦動線」・「新しい空間」でむすぶ。

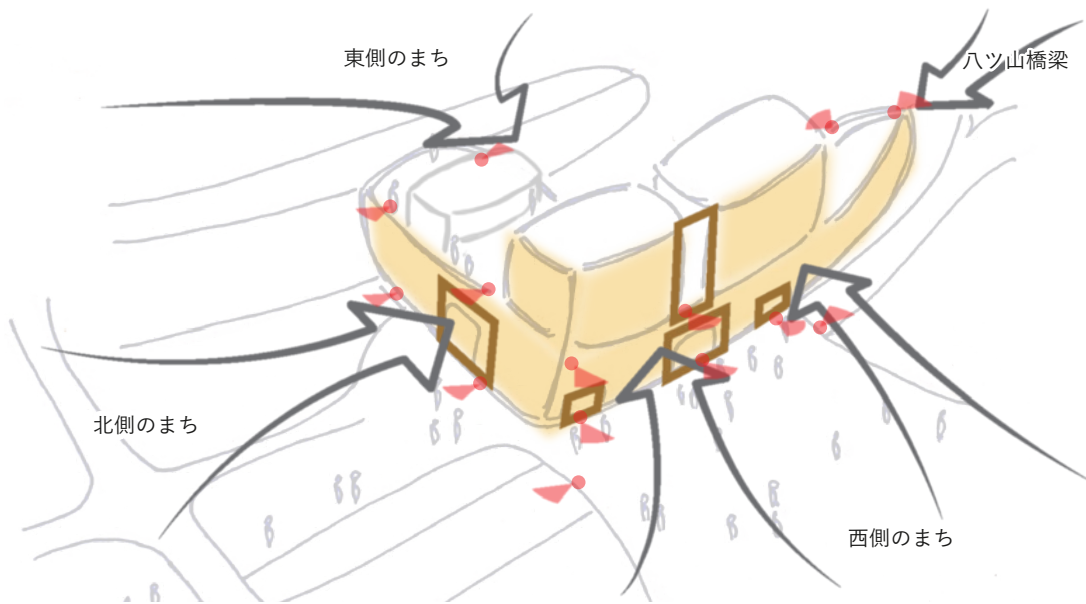
うみだす

- ・個性的なまちをつなぎ、多様な交通モードをむすぶ品川駅は、これまで以上に世界や全国から多様なヒト・モノ・コトなどが集まり・行き交い、乗換え機能にとどまらない「新たな交流」をつくりだす。
- ・「新たな交流」とは、「偶発的な新たな出会い」から「新たな発想などが生まれること」により、「新技術や新製品などへの挑戦・実装」、「新しい情報や活動などの体験・発信」、「カーボンニュートラルなどの新たな目標に向けた取り組み」などが進むことで、これにより、最先端の技術や新たな文化などの革新（イノベーション）を創出し、時代を先取りする「新たな価値」をうみだす。
- ・「新たな価値」を絶えず持続的にうみだしていくために、世界や日本で活躍する企業・大学・研究機関・人材などを呼び込み、その時代ごとに求められる様々な機能・活動などを常に組み入れていく。
- ・時代の移り変わりに応じて常に変化し続ける「可変的な空間」をつくるとともに、常に国際的なビジネス・文化・知などの交流がされ続けるチームをつくる。
- ・品川駅の広域交通結節性をいかし、持続的にうみだされる「新たな価値」を世界・全国へ発信し続ける。

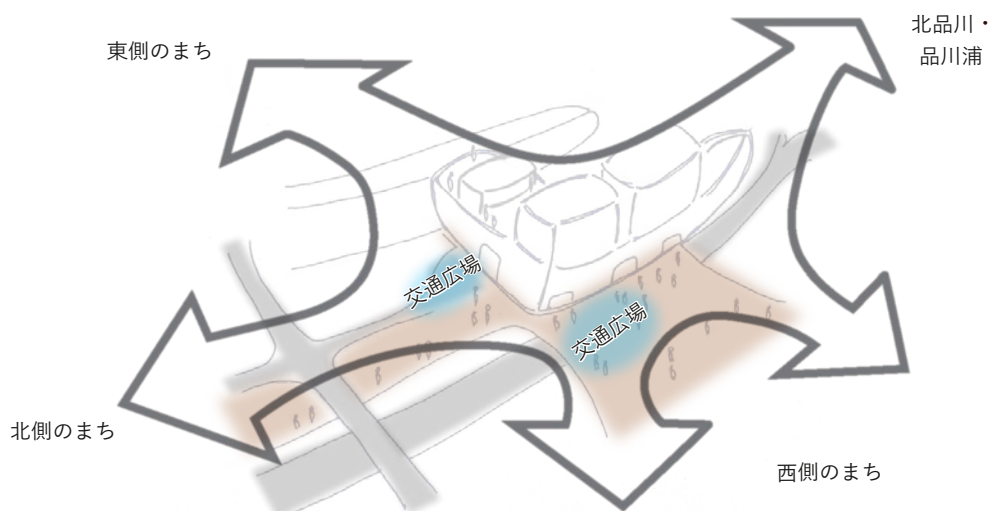
つなぐ

— 新たなえきまちが周辺のまちをつなぐ —

- ① 駅からまちへ視線をつなぐ **眺望点** をつくる 
- ② まちの大スケールを駅へつなぐ **まちと呼応する顔** をつくる 
- ③ まちから駅へ人をつなぐ **ゲート性ある駅の顔** をつくる 



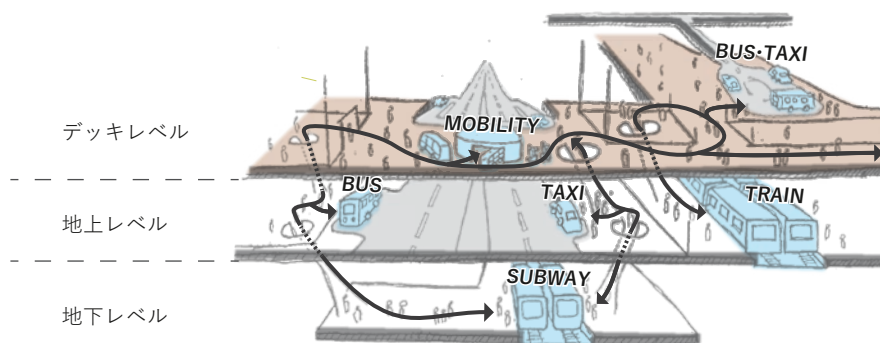
- ④ アンブレラフリーをつなぐ **歩行者ネットワーク** をつくる
- ⑤ モビリティで駅とまちをつなぐ **モビリティネットワーク** をつくる
- ⑥ 豊富な地形・緑をつなぐ **緑のネットワーク** をつくる



むすぶ

— 新たなえきまちが交通モードをむすぶ —

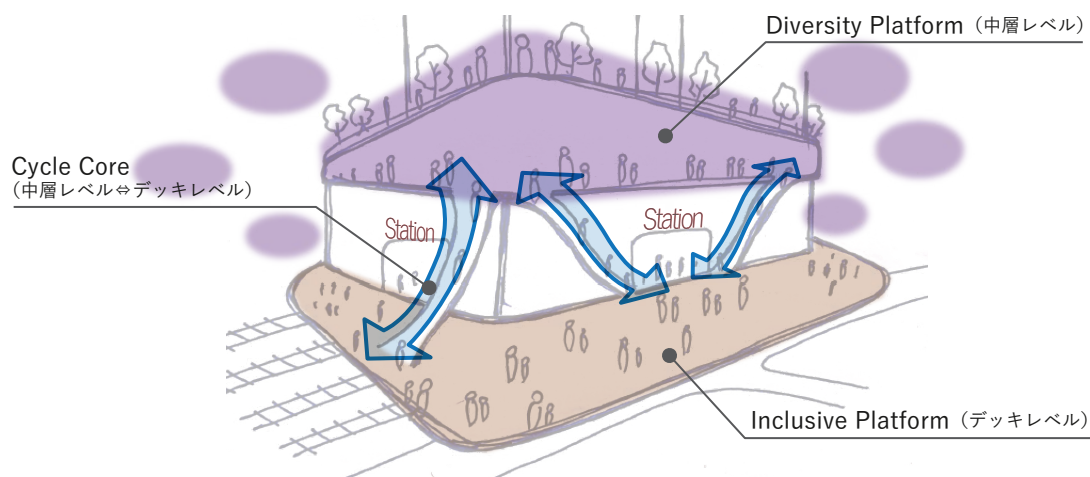
- ⑦ 明快にむすぶ **乗換動線** をつくる ←→
- ⑧ 開放性・滞在性でむすぶ **乗り場空間** をつくる
- ⑨ 統一感でむすぶ **サイン** や **交通情報提供機能** をつくる



うみだす

— 新たなえきまちが「新たな価値」をうみだす —

- ⑩ 中層レベルに「新たな価値」をうみだす ダイバーシティ プラットホーム **Diversity Platform** をつくる
- ⑪ デッキレベルに「新たな価値」を発信する インクルーシブ プラットホーム **Inclusive Platform** をつくる
- ⑫ 「新たな価値」をうみだし、発信するサイクルをつくりだす サイクル コア **Cycle Core** をつくる



3つの方針を踏まえた各ゾーンの具体施策を示す

西ゾーン

北ゾーン

えきゾーン

西・北・えきゾーン

西ゾーン

起伏に富む「地形・緑地」や多様な機能からなる「迎賓交流」をいかし、「新たな価値」をうみだす

つなぐ

① 眺望点

- ・建物や駅前の国道上空デッキには、駅からまちの風景へ視線をつなぐために、**西の崖線・緑・坂、東の超高層ビル群、南の開東閣、鉄道敷、国道沿い**などへの**視線の抜け**を確保した〈眺望点〉をつくる。
- ・建築物・工作物・樹木等については、視線の抜けを大きく阻害しないように整備する。

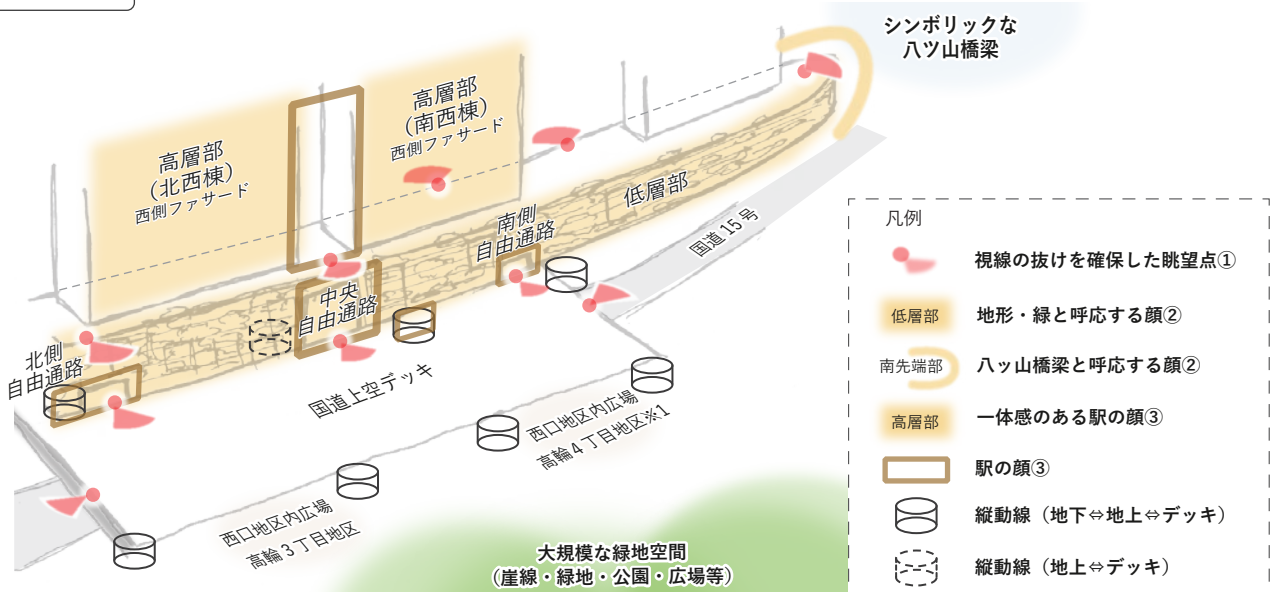
② まちと呼応する顔

- ・建物低層部は、西の崖線や緑の風景を駅へつなぐために、**緑を配したテラス状のデザインや壁面緑化を施したデザイン**とし、**緑が連なる連続的なファサード**とする。
- ・品川駅から国道15号を挟む向かい側（まち側）の建物においても、まちへと誘う顔づくりに向け、**緑を配した〈西口地区内広場〉**（p.22_⑪参照）等进行い、**西の緑が品川駅側へしみ出す空間**とする。
- ・建物低層部の南側先端部は、南のシンボリックなハツ山橋梁の風景を駅へつなぐために、**京急線が駅に貫入する特徴**をいかした、**躍動感を感じられる玄関口**にふさわしい顔づくりを行う。

③ ゲート性のある駅の顔

- ・2棟の高層部（北西棟・南西棟）の西側ファサードは、まちから駅へ人をつなぐために、**透明感のあるファサードで統一させ一体感をつくる**とともに、**中央自由通路の上空で向かい合うコーナー部を強調させる**等で、**中央自由通路の中心性・ゲート性を強化し**、品川駅の視認性を高める。
- ・緑が連なる南北に長い建物低層部のうち、中央・北側・南側の自由通路出入口部分は、まちから駅へ人をつなぐために、**透明感のあるシンボリックなファサード**とすることで、**各自由通路のゲート性を高め**、品川駅の視認性を高める。
- ・国道上空デッキは、まちと駅をつなぐ重要な位置にあることから、**玄関口にふさわしい空間の演出**を行う。
- ・地下鉄南北線駅についても、デッキレベルから地下鉄へ人をつなぐため、**デッキ上の縦動線（地下～地上～デッキレベル）の出入口部分は、象徴的な顔づくり**を行うことにより視認性を高める。

配置イメージ



※1 高輪4丁目地区については、今後の開発計画とあわせ更新予定

④ 歩行者ネットワーク

- ・国道上空デッキレベルや地上レベルについては、駅と周辺のまちをつなぐために、**バリアフリーおよび建物内や屋根・庇などを配したアンブレラフリーを兼ね備えた、周辺のまちへ広がる歩行者空間を整備する。**また、歩行者空間に面して商業・緑・情報発信機能などを配置することにより、都市機能が連続する歩行者空間とする。
- ・2つのレベルをつなぐために、**階段やエスカレーター、エレベーター等で構成する縦動線を整備する。**

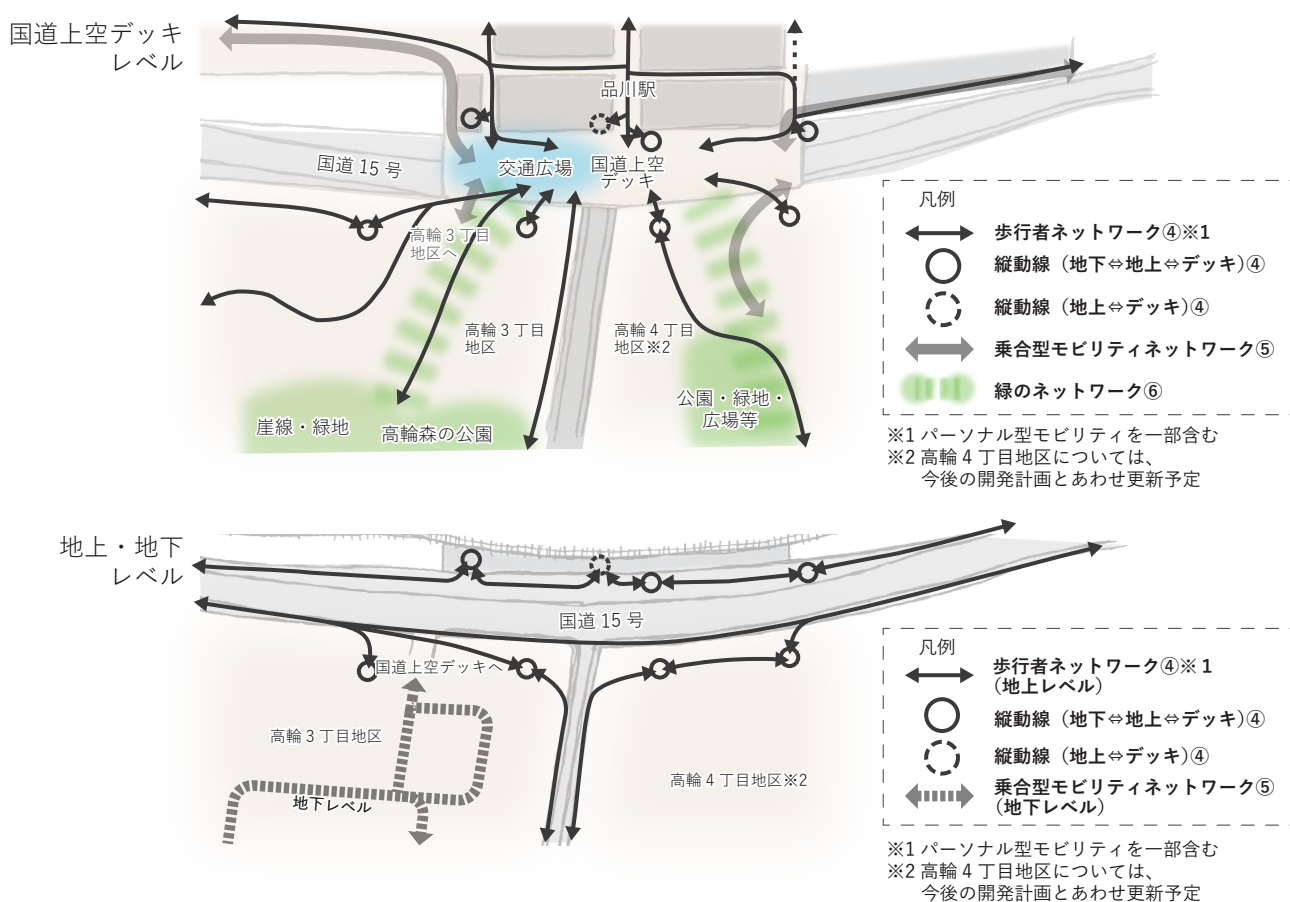
⑤ モビリティネットワーク

- ・国道上空デッキレベルや地上・地下レベルについては、駅と周辺のまちをつなぐために、MICE やホテル利用者など多様な人々の円滑な移動を支援し、周辺のまちへ広がる、**歩行者と共存するゆとりあるモビリティの走行空間を公共用地と民地にて整備する。**モビリティの種類は、複数人で移動できる乗合型や、主に一人で移動できるパーソナル型などを想定する。
- ・モビリティ走行空間沿いのうち、駅前や目的地の近傍などに、**乗降スペースとしてモビリティポートを整備し、安心・安全に乗り降りができ、かつ視認性の高い分かりやすい位置・設えとする。**

⑥ 緑のネットワーク

- ・歩行者空間や広場などについては、西の崖線や緑の風景を国道上空、品川駅、東のまちへつなぐために、**芝生や樹木などを配したまとまった緑地空間が連なる緑の軸を整備する。**

配置イメージ



む
す
ぶ

⑦ 乗換動線

- ・デッキレベルにおいては、新たなモビリティやリニア中央新幹線、東海道新幹線、JR 在来線、京急線などが、相互に円滑・明快な乗り換えができるよう、**視認性・空間的な分かりやすさを確保した水平移動の〈乗換動線〉**を整備する。
- ・地下～地上～デッキレベルにおいては、デッキレベルの各交通モードと地上のバス・タクシー乗り場や地下の地下鉄南北線などが、相互に円滑・明快な乗り換えができるよう、**視認性・空間的な分かりやすさを確保した縦移動の〈乗換動線〉**を整備する。

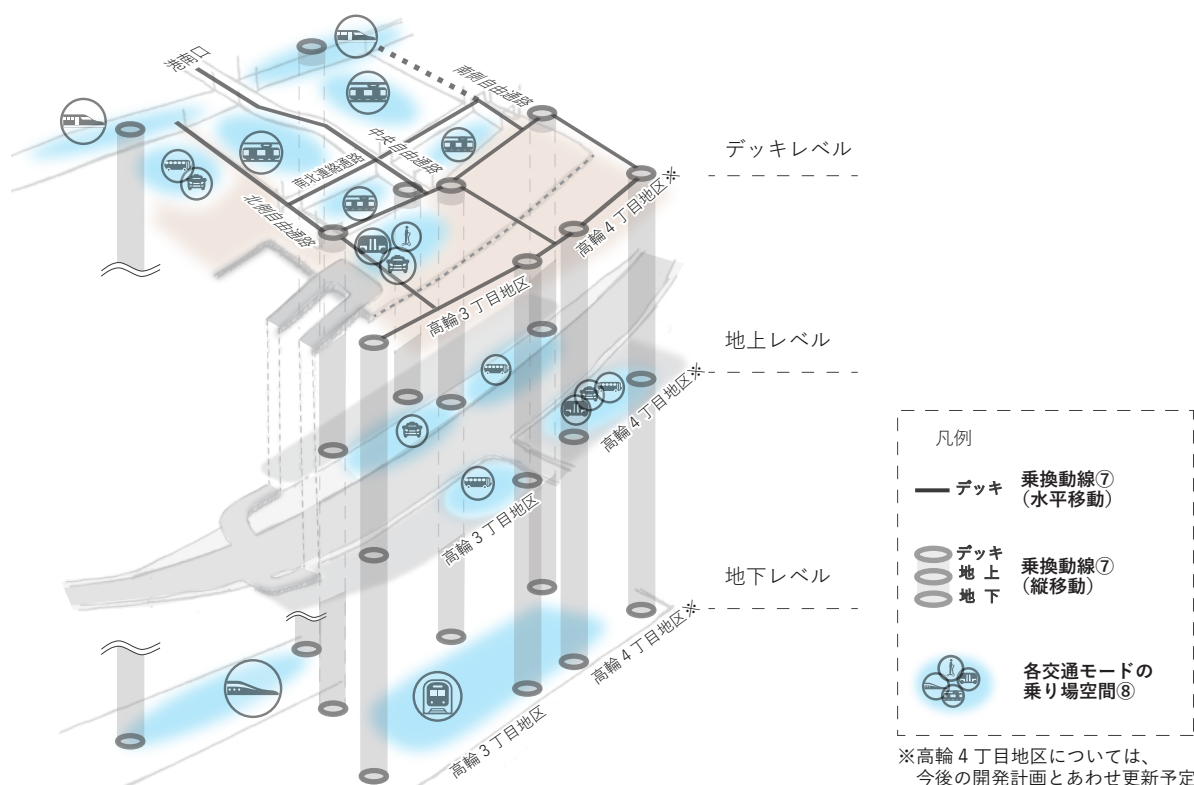
⑧ 乗り場空間

- ・各交通モードの〈乗り場空間〉は、**開放性・滞在性をもった空間**を整備する。
- ・デッキ下となるバス・タクシー乗り場などの〈乗り場空間〉については、**吹き抜け等から入る自然光やライティング等で安全性を確保し、また、誰もが居心地よく過ごせるようカフェや店舗等を設置することで滞在性のある空間**とする。

⑨ サイン・交通情報提供機能

- ・明快な乗り換えが可能となるよう、ユニバーサルデザインに配慮し、**各ゾーンで統一感のある表記内容・デザインとした〈サイン〉**をつくる。
- ・〈乗り場空間〉や歩行者が行き交う場所については、明快な乗り換えが可能となるよう、**各交通モードの情報を提供する〈交通情報提供機能〉**をつくる。

配置イメージ



北ゾーン

高輪ゲートウェイ駅周辺の鉄道の歴史「築堤」や「実験的な空間」をいかし、「新たな価値」をうみだす

つ
な
ぐ

① 眺望点

- ・建物や北口歩行者広場には、駅からまちの風景へ視線をつなぐために、北周辺地区・線路沿いの広大な風景などへの視線の抜けを確保した〈眺望点〉をつくる。
- ・建築物・工作物・樹木等については、視線の抜けを大きく阻害しないように整備する。

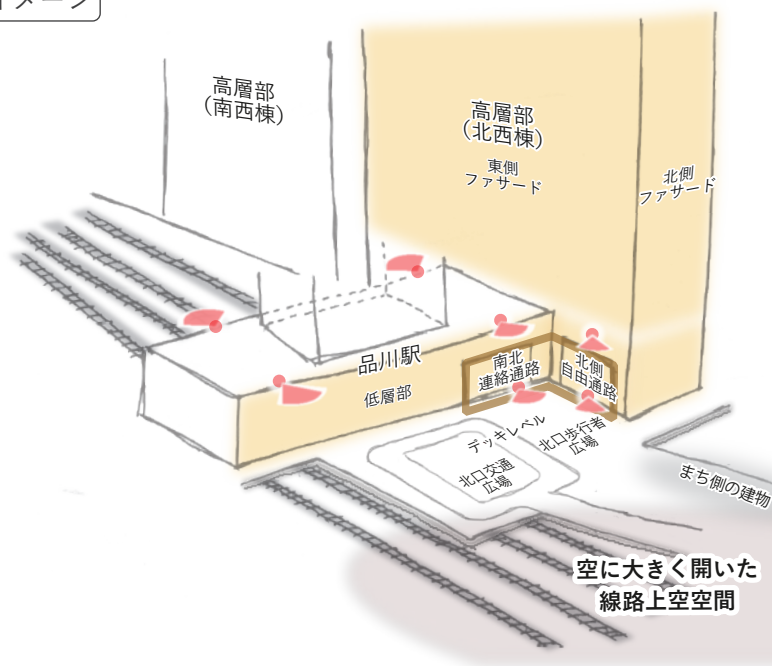
② まちと呼応する顔

- ・品川駅や建物低層部は、空に大きく開いた線路上空の風景をつなぐために、東西に長いフロンテージをいかし、ダイナミックな空間構成が際立つ外装デザインとする。
- ・高層部（北西棟）の東側・北側のファサードは、空に大きく開いた線路上空の風景をつなぐために、東側は大きな建物の面をいかし空を映しこむ透明感のある広大なファサードとし、北側は北周辺地区とのつながりを意識したコーナーを強調したデザインとする。
- ・品川駅の向かい側（まち側）の建物においても、線路上空の風景や品川駅と呼応する顔をつくる。

③ ゲート性のある駅の顔

- ・南北連絡通路出入口部分は、まちから駅へ人をつなぐために、大きな吹抜けによる開放的な空間・アーチ状の構造によって連絡通路のゲート性を高め、品川駅の視認性を高める。
- ・北側自由通路出入口部分は、大きな庇とテラス空間を配することで自由通路のゲート性を高め、品川駅の視認性を高めるとともに、西へのつながりも想起させる顔づくりを行う。

配置イメージ



- 凡例
- 視線の抜けを確保した眺望点①
 - 低層部 広大な風景と呼応する顔②
 - 高層部 広大な風景と呼応する顔②
 - 駅顔③

つなぐ

④ 歩行者ネットワーク

- ・デッキレベルについては、駅と周辺のまちをつなぐために、バリアフリーおよび屋根や庇などを配したアンブレラフリーを兼ね備えた、北周辺地区など周辺のまちへ広がる歩行者空間を整備する。また、空に大きく開いた歩行者空間に面して情報発信機能(高輪築堤等)を配置することにより、風景や都市機能が連続する歩行者空間とする。
- ・デッキレベルと環状4号線をつなぐために、階段やエレベーター等で構成する縦動線を整備する。

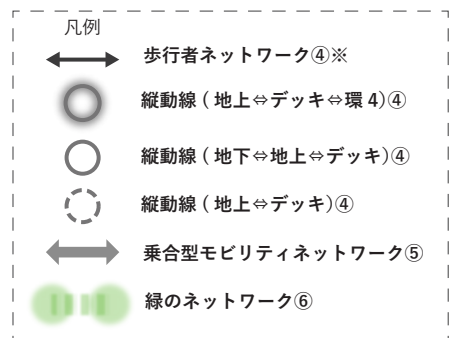
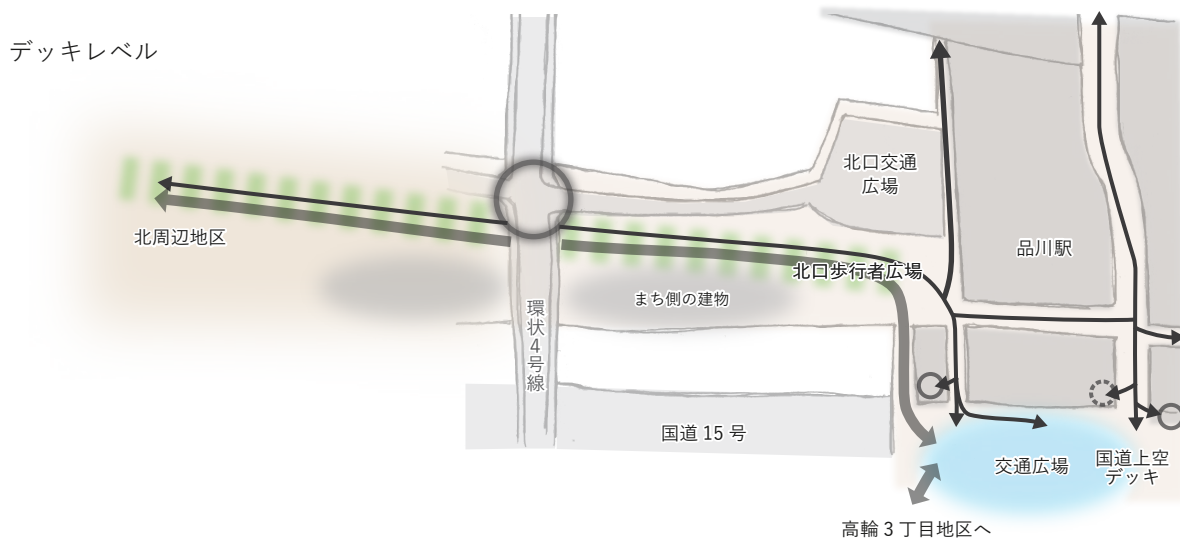
⑤ モビリティネットワーク

- ・デッキレベルについては、駅と周辺のまちをつなぐために、北周辺地区や高輪ゲートウェイ駅利用者など多様な人々の円滑な移動を支援し、周辺のまちへ広がる、歩行者空間の一部に歩行者と共存するモビリティの走行空間を公共用地と民地にて整備する。モビリティの種類は、複数人で移動できる乗合型や、主に一人で移動できるパーソナル型などを想定する。
- ・モビリティ走行空間沿いのうち、歩行者が行き交う場所については、乗降スペースとしてモビリティポートを整備し、安心・安全に乗り降りができ、かつ視認性の高い分かりやすい位置・設えとする。

⑥ 緑のネットワーク

- ・歩行者空間や広場などについては、西の崖線や緑の風景を品川駅、北口広場、北周辺地区へつなぐために、歩行者空間に沿った植栽等により緑が連続する緑の軸を整備する。

配置イメージ



※パーソナル型モビリティを一部含む

⑦ 乗換動線

- ・デッキレベルにおいて、北口交通広場（高速バス、タクシーなど）やリニア中央新幹線・東海道新幹線、JR 在来線、京急線、新たなモビリティ、バス・タクシーなどが、相互に円滑・明快な乗り換えができるよう、**視認性・空間的な分かりやすさを確保した水平移動の〈乗換動線〉**を整備する。
- ・地下～デッキレベルにおいては、デッキレベルの各交通モードと地下のリニア中央新幹線などが、相互に円滑・明快な乗り換えができるよう、**視認性・空間的な分かりやすさを確保した縦移動の〈乗換動線〉**を整備する。

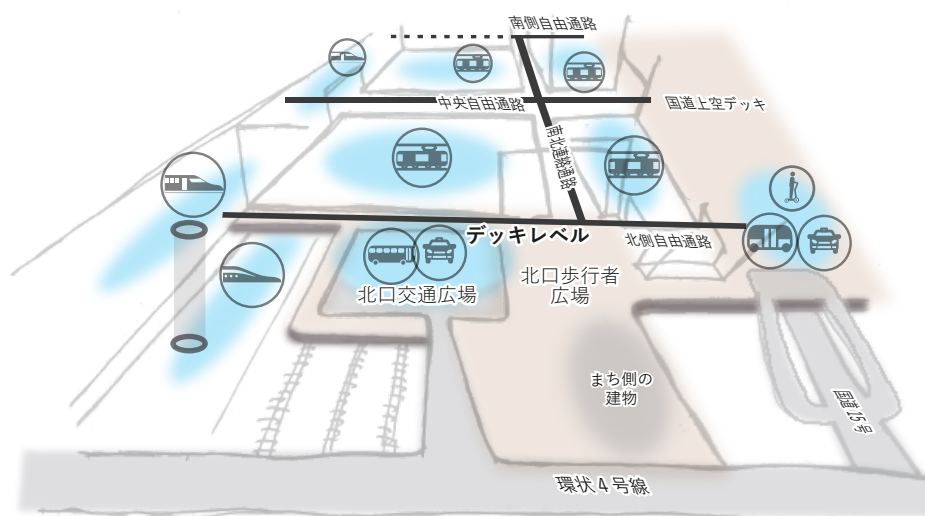
⑧ 乗り場空間

- ・各交通モードの〈乗り場空間〉は、**開放性・滞在性をもった空間**を整備する。
- ・線路上空の北口交通広場（高速バス、タクシーなど）の〈乗り場空間〉については、**空に大きく開いた線路上空の風景を活かし、開けた空間や明るい空間等によって開放性があり、周辺建物等のカフェや店舗等の賑わい施設等との連携によって滞在性のある空間**とする。

⑨ サイン・交通情報提供機能

- ・明快な乗り換えが可能となるよう、ユニバーサルデザインに配慮し、**各ゾーンで統一感のある表記内容・デザイン**とした〈サイン〉をつくる。
- ・〈乗り場空間〉や歩行者が行き交う場所については、明快な乗り換えが可能となるよう、**各交通モードの情報を提供する〈交通情報提供機能〉**をつくる。

配置イメージ



凡例	
	乗換動線⑦ (水平移動)
	乗換動線⑦ (縦移動)
	地下
	各交通モードの 乗り場空間⑧

えきゾーン

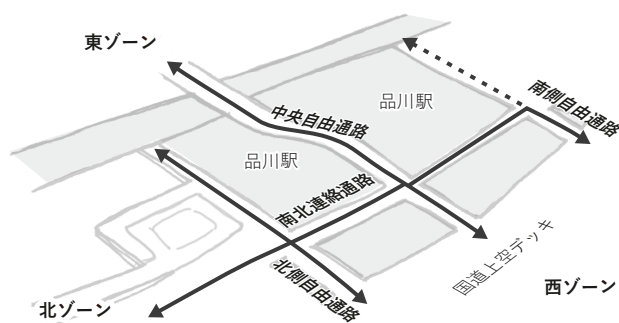
多様な人が行き交う結節点での「発信施設等」をいかし、「新たな価値」をうみだす

つ
な
ぐ

④ 歩行者ネットワーク

- ・各自由通路においては、西ゾーン、北ゾーン、東ゾーンをつなぐために、各ゾーンの自由通路出入口を感じることができるよう、自由通路内で視認性を確保した歩行者空間を整備する。

配置イメージ



凡例
 歩行者ネットワーク①
 (自由通路)

む
す
ぶ

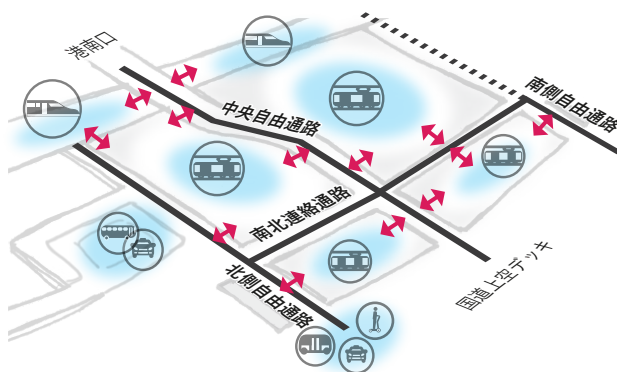
⑦ 乗換動線

- ・各自由通路においては、JR 在来線、京急線、新たなモビリティやリニア中央新幹線、東海道新幹線などが、相互に円滑・明快な乗り換えができるよう、視認性・空間的な分かりやすさを確保した水平移動の〈乗換動線〉を整備する。

⑨ サイン・交通情報提供機能

- ・明快な乗り換えが可能となるよう、ユニバーサルデザインに配慮し、各ゾーンで統一感のある表記内容・デザインとした〈サイン〉をつくる。
- ・〈乗り場空間〉や歩行者が行き交う場所については、明快な乗り換えが可能となるよう、各交通モードの集約された情報を提供する〈交通情報提供機能〉をつくる。

配置イメージ



凡例
 デッキ 乗換動線②
 (水平移動)
 鉄道駅改札②
 各交通モードの
 乗り場空間

西・北・えきゾーン

最先端技術や新たな文化などの革新を絶えず創出し続け、時代を先取りする「新たな価値」をうみだす

う
み
だ
す

⑩ Diversity Platform

ダイバーシティ プラットホーム

- ・中層レベルに「新たな価値」をうみだす

⑪ Inclusive Platform

インクルーシブ プラットホーム

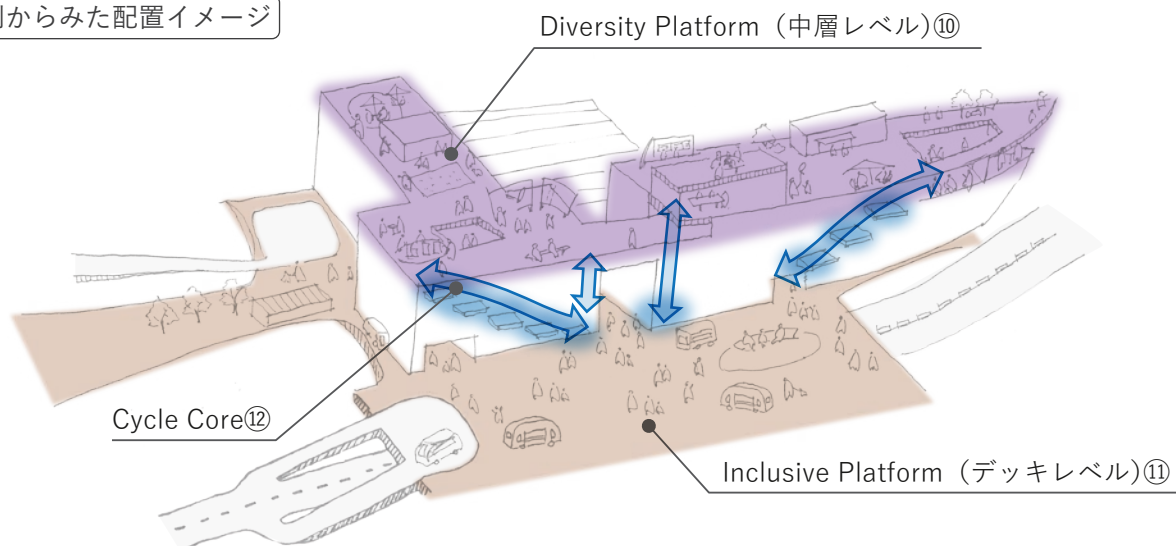
- ・デッキレベルに「新たな価値」を発信する

⑫ Cycle Core

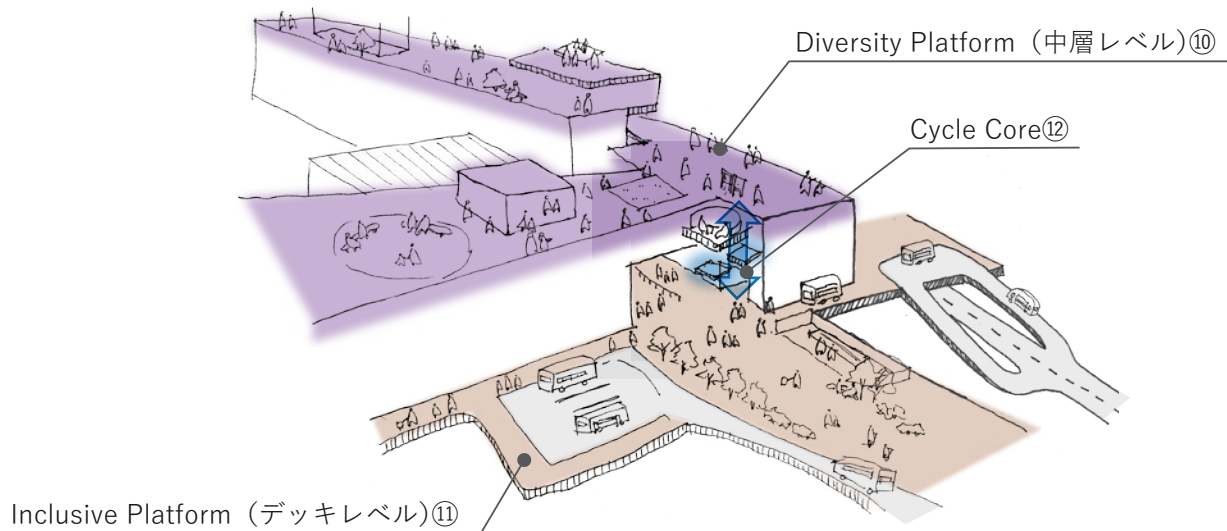
サイクル コア

- ・「新たな価値」をうみだし、発信するサイクルをつくりだす

西側からみた配置イメージ



北側からみた配置イメージ



ダイバーシティプラットホーム

⑩ Diversity Platform

フレキシブル空間

- ・西側（国道上空デッキ、交通広場側）において、多くの歩行者が往来し、天候に左右されない屋内には、**国内外の企業・大学・研究機関・人材等が集まり、その時代ごとに求められる新技術・新製品等の開発・研究等に向けた共同プロジェクト等**が行える〈フレキシブル空間〉をつくる。

パブリック空間

- ・西側（国道上空デッキ側、交通広場側）において、多くの歩行者（国内外の企業・大学・研究機関など）が往来し、まちへの見晴らしが確保できる開放的な場所には、〈フレキシブル空間〉やホテル・MICE 等と連携し、**新たな出会いや活動を偶発的に作りだす、日常一般に開放された屋上広場**などの〈パブリック空間〉をつくる。
- ・北側（北口歩行者広場、北口交通広場側）において、多くの来街者（国内外の企業・大学・研究機関など）が往来し、線路上空の見晴らしが確保できる開放的な場所には、**空に大きく開いた線路上空という新しい品川の風景を楽しむ、憩える場として日常一般に開放された眺望広場**などの〈パブリック空間〉をつくる。

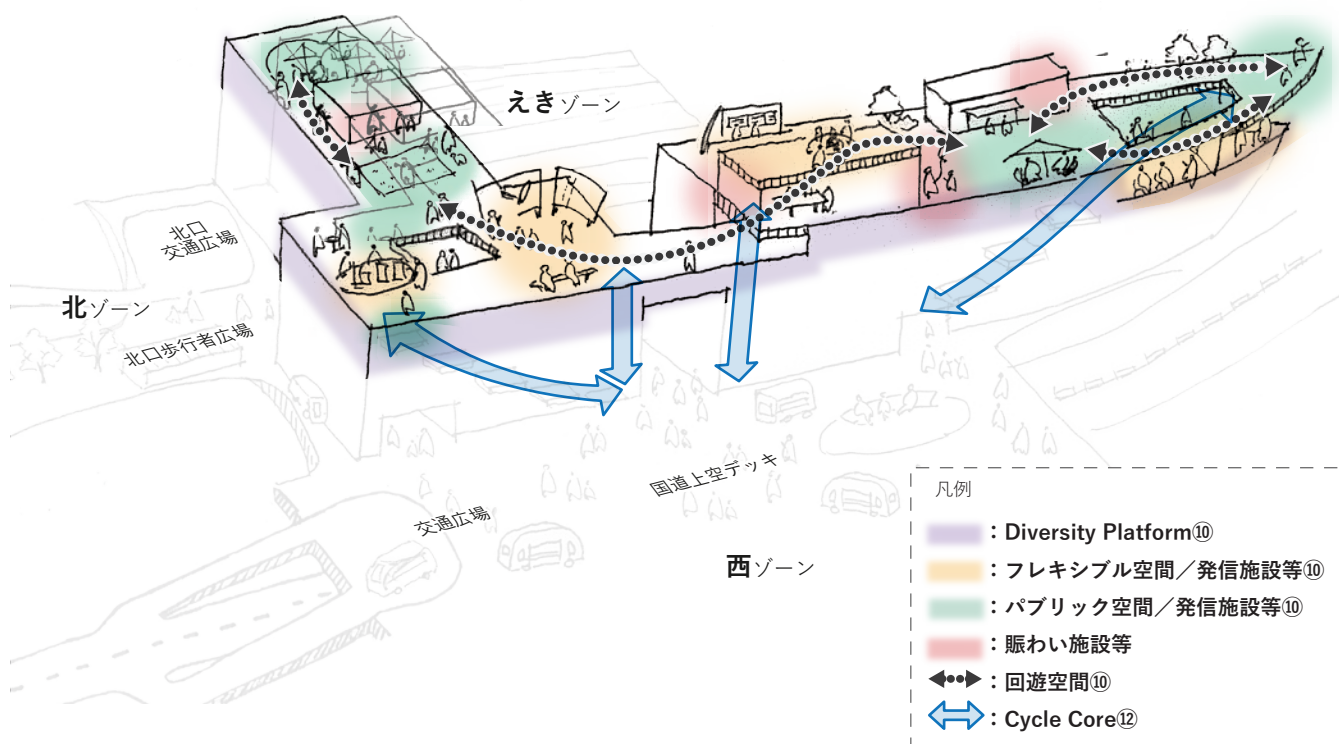
発信施設等

- ・西側（国道上空デッキ側、交通広場側）において、〈フレキシブル空間〉〈パブリック空間〉などの中や面する場所には、**新技術や新製品等の実証実験や品川の歴史・地域資源・企業の取り組みなどを発信する〈発信施設等〉**をつくる。

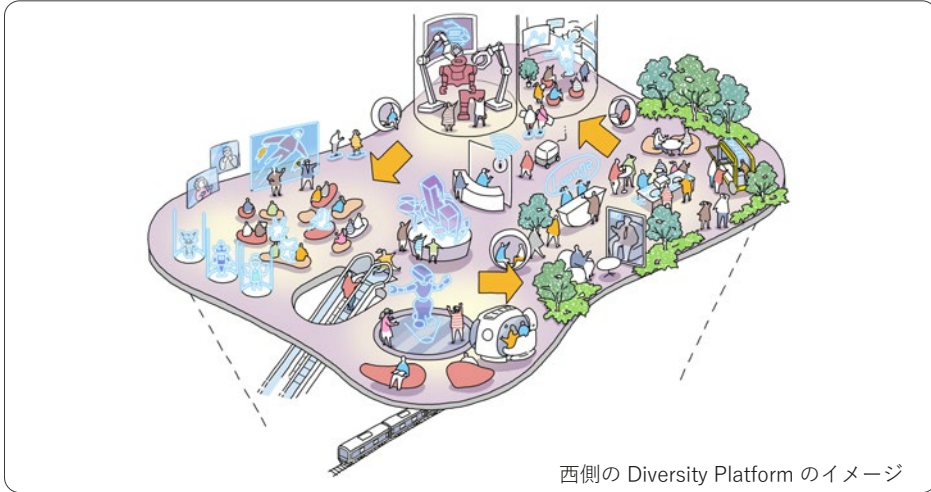
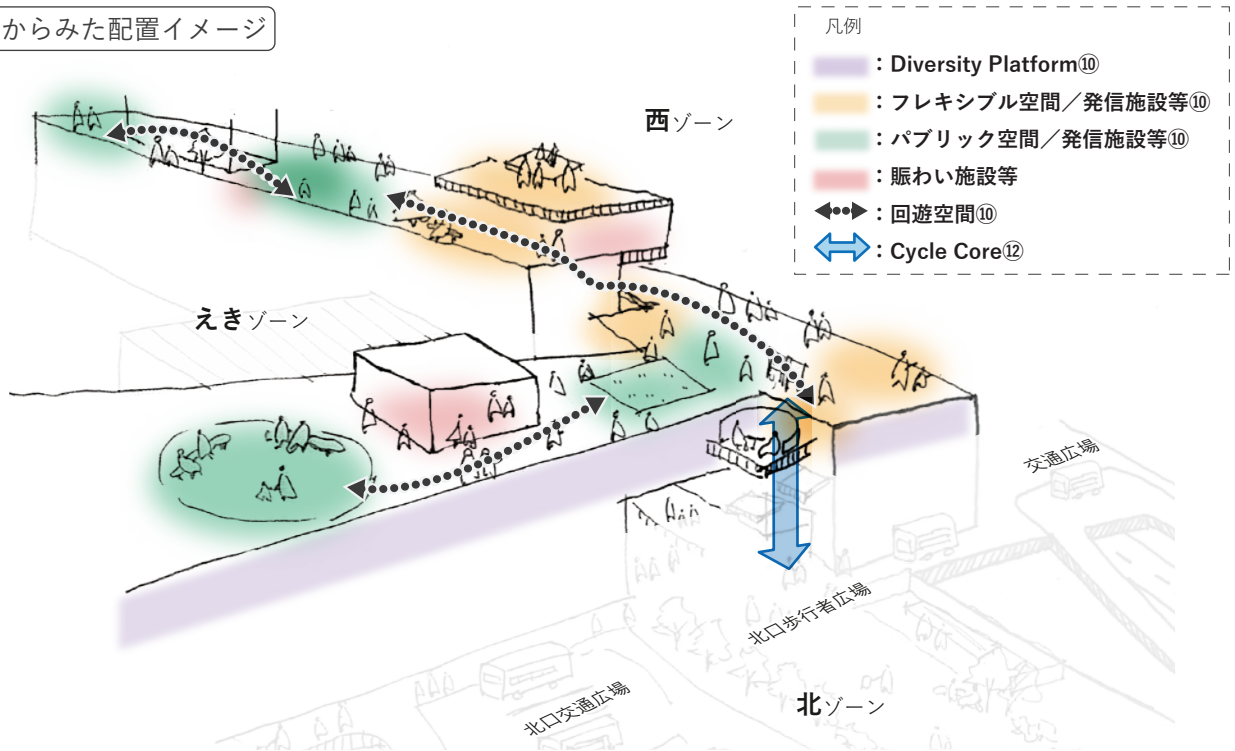
回遊空間

- ・〈フレキシブル空間〉や〈パブリック空間〉、〈発信施設等〉などを**連続的・有機的につなぐ〈回遊空間〉**をつくる。

西側からみた配置イメージ



北側からみた配置イメージ



西側の Diversity Platform のイメージ



北側の Diversity Platform のイメージ

インクルーシブプラットフォーム

⑪ Inclusive Platform

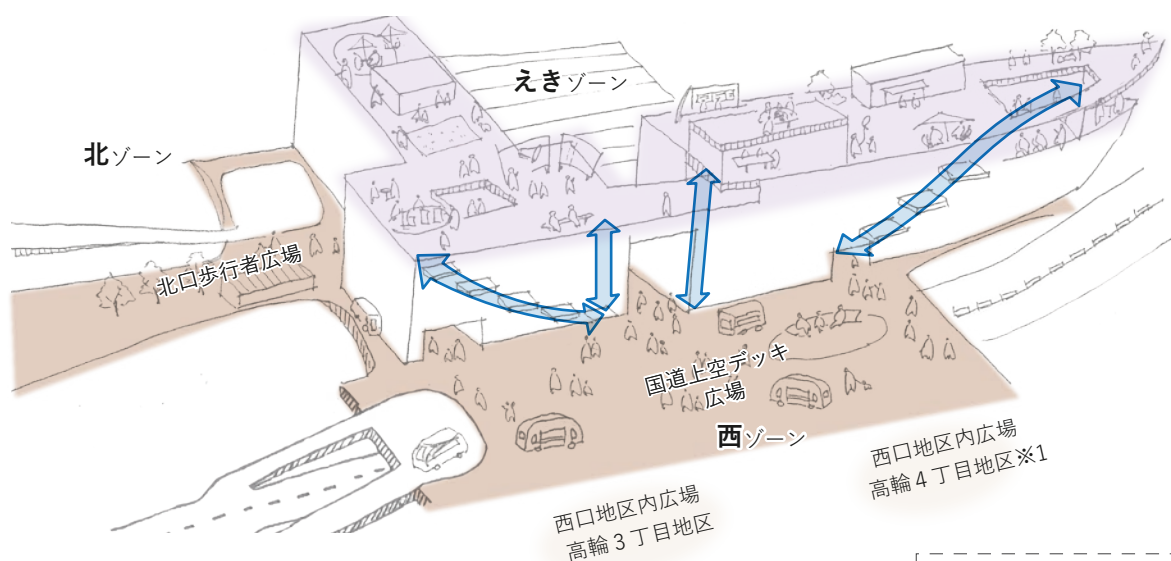
発信施設等

- ・西側（国道上空デッキ、交通広場側）において、自由通路沿いなど多くの歩行者やモビリティが往来する場所には、**新技術や新製品等の実証実験や品川の歴史・地域資源・企業の取り組みなどを発信する〈発信施設等〉**をつくる。
- ・北側（北口歩行者広場、北口交通広場側）において、多くの歩行者等が往来する〈北口歩行者広場〉に面した位置には、**世界的にも貴重な海上に位置した高輪築堤の歴史・価値や、日本の文化・国内各地の魅力を伝える〈発信施設等〉**をつくる。
- ・自由通路の結節点付近には、国内外の来街者に向けて日本各地や品川を知ってもらうために、**時代のニーズに対応した観光情報や品川の歴史・地域資源等を発信する〈発信施設等〉**をつくる。

広場

- ・西側（国道上空デッキ、交通広場側）において、国道上空デッキ上の駅とまちを行き交う多くの歩行者やモビリティを受け止める場所には、**歩行者やモビリティが安全に共存でき、災害時には交通・防災の拠点として機能する〈国道上空デッキ広場〉**をつくる。
- ・〈国道上空デッキ広場〉に面し、品川駅 から国道 15 号を挟む向かい側の地区内には、駅とまちをシームレスにつなぎ、歩行者やモビリティの回遊・交流を促し、**〈国道上空デッキ広場〉と一体となった〈西口地区内広場〉**をつくる。
- ・北側（北口歩行者広場、北口交通広場側）において、駅とまちを行き交う多くの歩行者やモビリティを受け止める北口改札・南北連絡通路出入口には、歩行者やモビリティが安全に共存でき、**線路上空の開放的な見晴らしを確保するとともに、災害時には屋外滞在者の一時避難場所となる〈北口歩行者広場〉**をつくる。

西側からみた配置イメージ



凡例

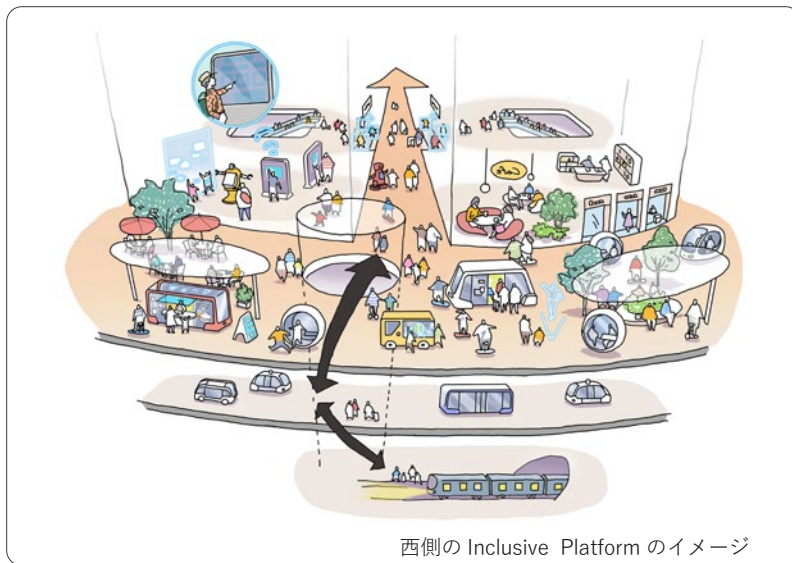
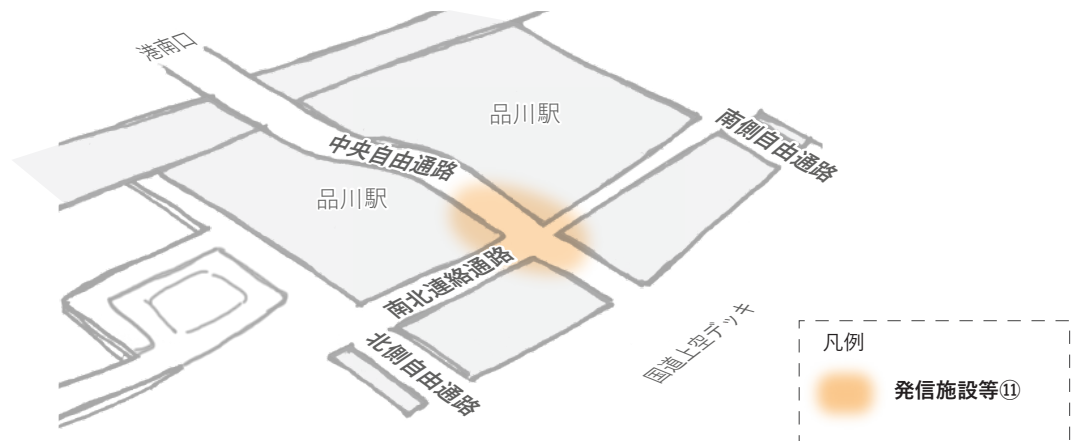
： Diversity Platform⑩

： Inclusive Platform⑪

↔： Cycle Core⑫

※1 高輪4丁目地区については、今後の開発計画とあわせ更新予定

自由通路結節点付近の配置イメージ



う
み
だ
す

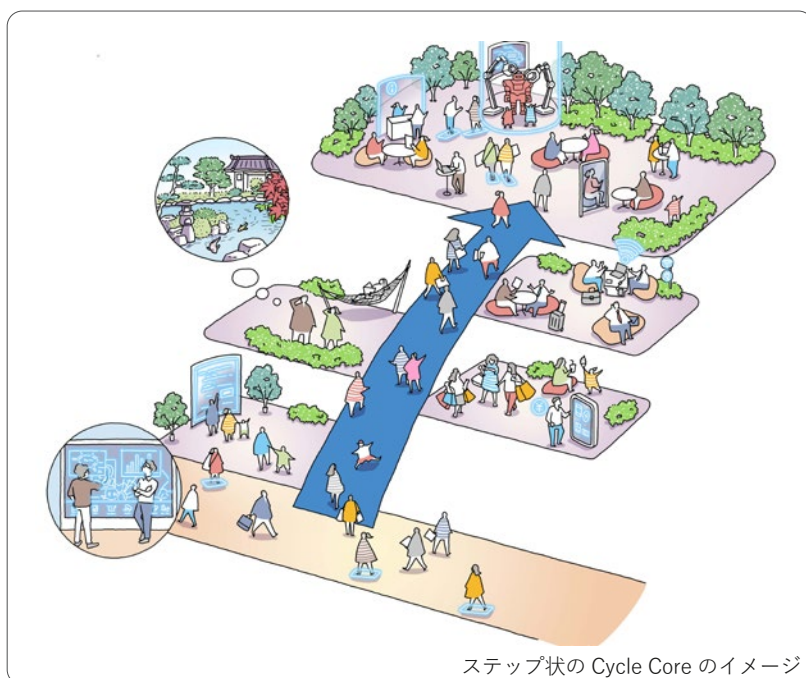
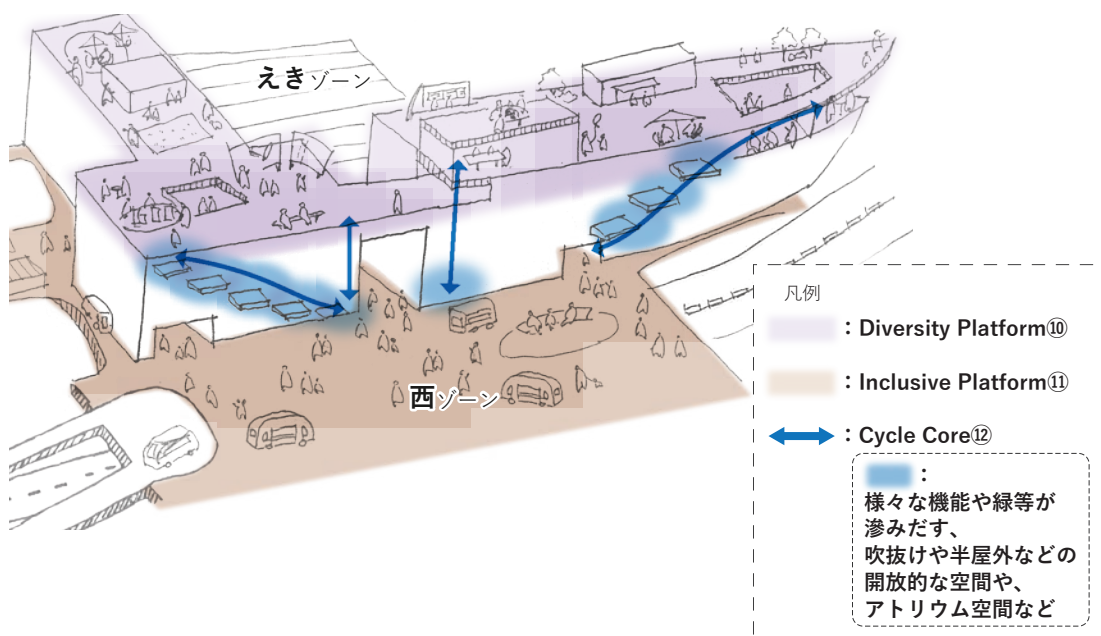
サイクルコア

⑫ Cycle Core

- ・歩行者が往来する自由通路沿いには、2つの Platform を接続し、多様な機能を連続させ回遊をうみだす回遊空間の〈Cycle Core〉をつくる。

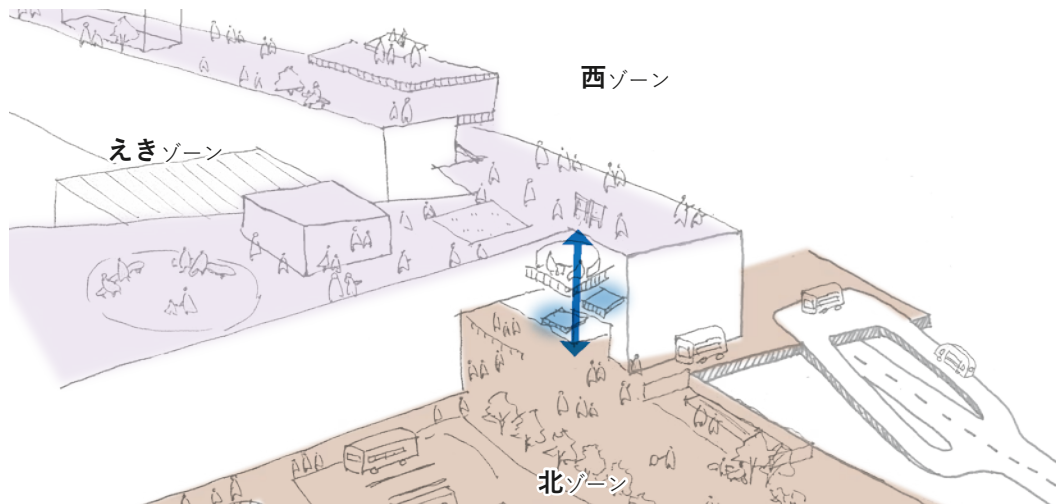
〈Cycle Core〉は、様々な機能や緑などが滲みだし、吹き抜けや半屋外、アトリウム空間などの開放的な空間が連続し、まちや自由通路等への眺望を確保したステップ状・縦軸状などの回遊空間で構成する。

西側からみた配置イメージ



ステップ状の Cycle Core のイメージ

北側からみた配置イメージ



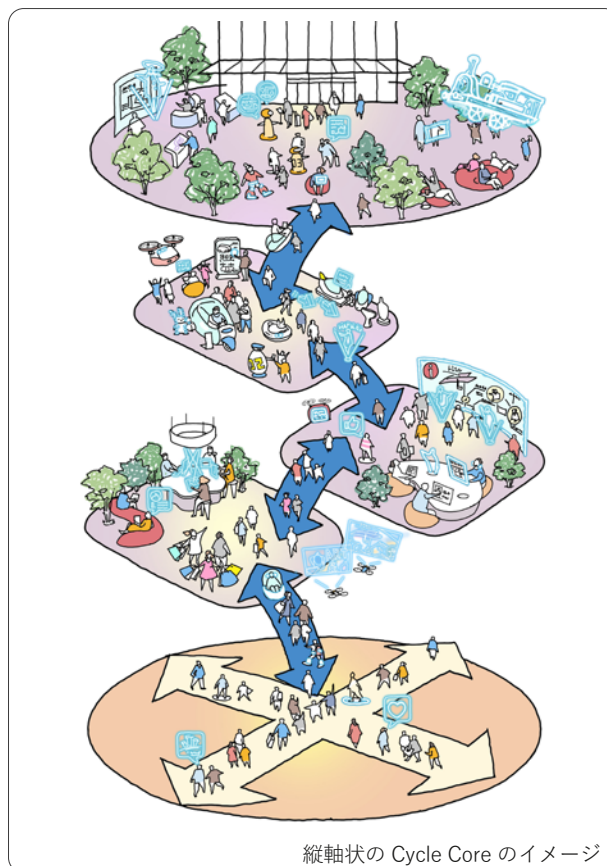
凡例

■ : Diversity Platform^⑩

■ : Inclusive Platform^⑪

↔ : Cycle Core^⑫

：様々な機能や緑等が
滲みだす、半屋外などの
開放的な空間など



縦軸状の Cycle Core のイメージ

■ 本ガイドライン（創造編）の見直し

- ・品川駅えきまち調整部会では、2023 年 7 月において、西ゾーン、北ゾーン、えきゾーンを検討し、「本ガイドライン（創造編）」をとりまとめた。
- ・今後、東ゾーンについても検討をはじめるとともに、更新期を迎えた駅ビル等の建替え計画の進捗や高輪築堤の調査・保存等に関する検討結果、周辺まちづくりの状況を踏まえて、「本ガイドライン（創造編）」を見直していく。

■ 本ガイドライン（創造編）の活用

- ・「本ガイドライン（創造編）」は、「えきまち GL」を具体化する空間形成に関し、行政と事業者等が連携し実現していく内容について、行政と事業者等でとりまとめたものである。
- ・今後、「NEO J city」への再編を契機として、その周辺地区においても、更なるまちづくりや建替えを進める際には、本デザインポリシーを参考にすること。
- ・特に、「NEO J city」内及びその周辺において、都市開発諸制度（再開発等促進区を定める地区計画、特定街区、高度利用地区、総合設計）や都市再生特別地区を活用した開発計画については、本デザインポリシーを踏まえた計画となるよう検討すること。

■ 品川駅えきまち調整部会について（2021 年 7 月～）

○位置づけ

えきまちガイドラインに基づき、主要な都市基盤施設及び個別の大規模建築物のデザイン検討に関して、周辺計画等との調和・連携について調整を図るとともに、西、北、東、えきゾーンについて、個別のデザインポリシーを具体化し共有することを目的として設立した調整部会

○検討内容

「えきまち GL」の具体化に向け、目指す「志」や空間形成の方針・具体施策の検討

○品川駅えきまち調整部会の構成

座 長：岸井隆幸（政策研究大学院大学 客員教授）

副座長：中井検裕（東京工業大学 特命教授）

委 員：田中友章（明治大学理工学部建築学科 教授）、内藤廣（建築家・東京大学 名誉教授）、
国土交通省（都市局、関東地方整備局）、東京都（都市整備局、建設局）、
港区（街づくり支援部）、独立行政法人都市再生機構（都心業務部）
民間事業者（東日本旅客鉄道株、東海旅客鉄道株、京浜急行電鉄株、
東京地下鉄株、株西武リアルティソリューションズ）

事務局：東京都（都市整備局 都市づくり政策部 開発企画課）