

# 品川駅・田町駅周辺 まちづくりガイドライン (概要版)



平成 19 (2007) 年 11 月

🌳 東京都

## 目次

### はじめに

I. 序.....	1
II. 位置づけ .....	1

### まちづくりガイドライン【地域全体編】

III. 環境モデル都市づくりに向けて .....	1
1. 環境に配慮した都市づくりの作法を持つ .....	1
2. 風の道をつくる.....	2
3. 水と緑のネットワークをつくる .....	3
4. CO <sub>2</sub> 削減など環境に配慮した多様な取組 .....	4
IV. 千客万来の都市づくりに向けて .....	5
ー立地を促進すべき機能についてー .....	5
1. ビジネスの空間づくり .....	6
2. 文化の空間づくり .....	6
3. 居住の空間づくり .....	6
ー景観形成についてー .....	6
1. 運河や歴史的資産など固有の景観資源の活用や環境配慮の取組と連携した景観形成.....	6
2. 大規模な土地利用転換や都市基盤施設の整備などにあわせた景観の骨格形成 .....	7
V. 東京サウスゲートの形成に向けて.....	7
1. 東西連絡性の強化・改善.....	7
2. 新たな顔づくりによる結節点整備.....	8
3. 地区交通インフラの整備.....	9
4. 地区整備等を契機とした展開 .....	9

### まちづくりガイドライン【個別地区編】

VI. 地区別のまちづくりの考え方 .....	10
1. 品川駅北周辺地区.....	10
2. 品川駅西口地区.....	10
3. 芝浦水再生センター地区.....	10
VII. 具体的な誘導のイメージ .....	12

### 計画監理に基づくまちづくりガイドラインの運用

VIII. 計画的なまちづくりの誘導の考え方.....	12
1. 市街地整備段階における計画・事業調整 .....	12
2. 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 .....	12
3. まちの成熟段階におけるまちの価値の創出・維持・増進.....	12
IX. 品川駅・田町駅周辺地域における計画監理.....	12
1. 計画監理の対象.....	12
2. 重点監理地区における計画監理の方策 .....	13
3. 計画監理の進め方 .....	13

# はじめに

## I. 序

品川駅・田町駅周辺地域は都心の南に位置し、東海道新幹線品川駅の開業に続き、羽田空港の国際化を控え、利便性が高まっています。近年、品川駅から田町駅にかけての海側を中心に様々な開発が進められているとともに、大規模な低・未利用地も多く、今後も相当規模の開発が見込まれています。

こうした状況から、東京都は平成 18 年 9 月に「品川周辺地域都市・居住環境整備基本計画（以下「基本計画」という）を策定しました。

基本計画では、地域の3つの将来像を位置づけています。

- 将来像 1 環境モデル都市づくり
- 将来像 2 千客万来の都市づくり
- 将来像 3 東京サウスゲートの形成

基本計画を踏まえ、地域全体については緩やかな誘導の方向性を、地域整備の核となる優先的に整備を進める地区等（以下「優先整備地区」という）については、より詳細な整備の方向性を示し、地域整備の誘導を図っていくため、「まちづくりガイドライン」を策定します。

## II. 位置づけ

本まちづくりガイドラインは、「地域全体編」と、「個別地区編」で構成されます。

**【地域全体編】**

基本計画に示した本地域全体に共通する誘導事項について、「まちづくりの作法」として示します。

本地域内の既決定の地区計画等は、今後、地域全体編に沿うよう見直し改定されるよう誘導します。

**【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を示すものであり、今後、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します。

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んでいきます。

なお、地域の整備状況等の進捗を踏まえ、必要に応じて地域全体編・個別地区編を改定するなど、開発計画の誘導、進め方を勘案して、運用していきます。

## まちづくりガイドライン【地域全体編】

### III. 環境モデル都市づくりに向けて

環境モデル都市づくりに向けて公民が協調し、様々な諸活動を展開していくために、共有できる目標となるスローガンを定めます。

- スローガン1 環境に配慮した都市づくりの作法を持つ
- スローガン2 風の道をつくる
- スローガン3 水と緑のネットワークをつくる

#### 1. 環境に配慮した都市づくりの作法を持つ

公民協働による環境モデル都市実現に向けて、環境への配慮事項を本地域でのルール＝都市づくりの作法として位置づけ、環境と調和したまちづくりを進めます。

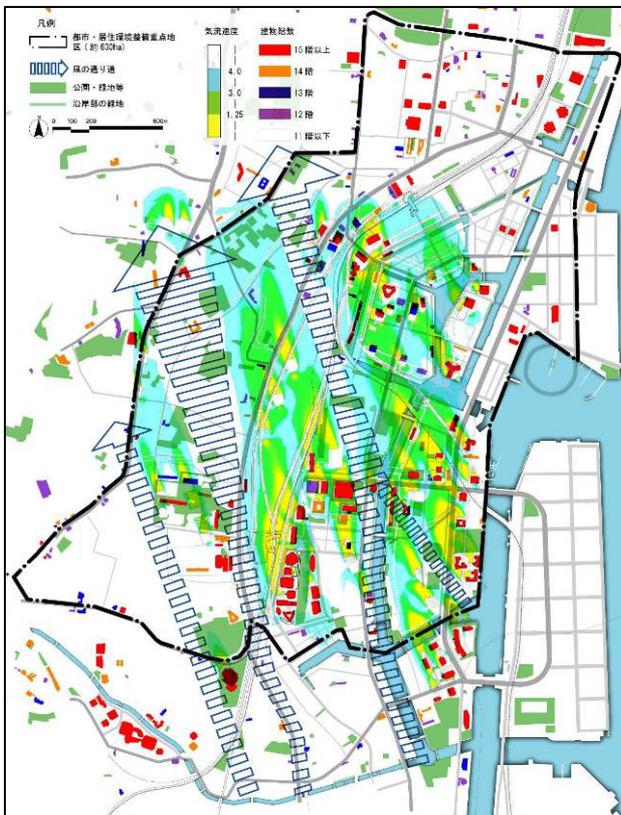
環境に配慮した都市づくりの作法	環境への配慮事項
<b>作法 1</b> 風の道をつくる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建築物の高さの制限・抑制</li> <li>・ 建築物の形態・配置の工夫</li> </ul>
<b>作法 2</b> 水と緑のネットワークをつくる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地区整備に合わせた緑量確保</li> <li>・ 道路と沿道の緑化</li> <li>・ 屋上緑化・壁面緑化</li> <li>・ 高輪台地の緑と湧水の保全</li> <li>・ 運河の水質改善</li> <li>・ 運河空間の整備</li> </ul>
<b>作法 3</b> CO <sub>2</sub> 削減など、環境に配慮した多様な取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建築物における環境配慮（建築物のエネルギー高効率化、省エネ対策）</li> <li>・ 庇や植樹等による都市の表面温度を下げる工夫</li> <li>・ 下水再生水の活用</li> <li>・ 下水等再生可能エネルギーの活用（下水熱等未利用エネルギーを活用した熱供給システムの整備など）</li> <li>・ 交通基盤施設整備等による環境への取組（道路整備、環境配慮型交通システムへの転換・公共交通の利用促進）</li> </ul>

## 2. 風の道をつくる

環境モデル都市づくりの最も特徴的なスローガンとして「風の道をつくる」を掲げ、風の道の確保に積極的に取り組みます。

### (1) 風の道の設定

- ・気流シミュレーションの結果に基づいて想定される、主要な風の通り道(気流速度が約4.0m/s以上のエリア)を「風の道」として図のように設定します。
- ・主要な風の通り道以外にも運河の風の道を設定します。



図：風の道の位置

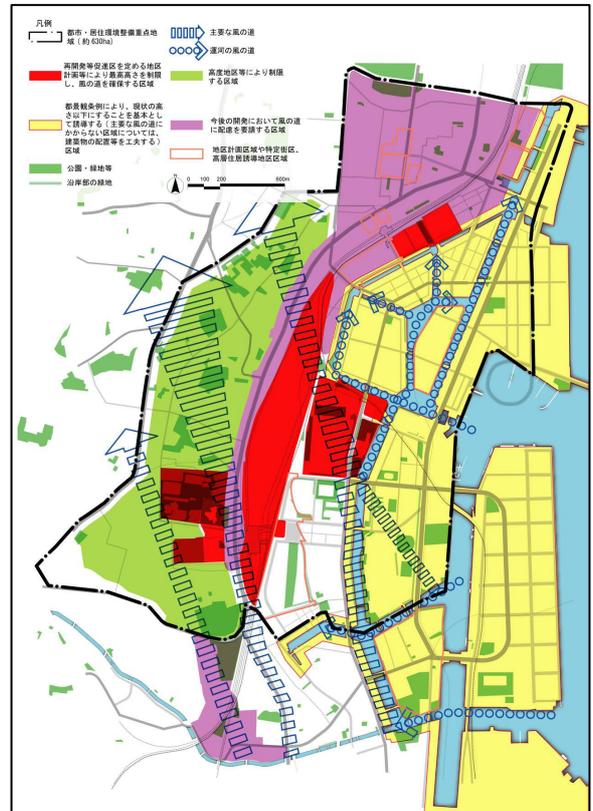
### (2) 風の道の確保のための担保方策

風の道を担保する方策として、地区の土地利用、建築物立地状況等の特性に応じた都市計画等の制度を活用します。

風の道を確保する地区	担保方策	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区計画の「地区整備方針」で風の道を確保するために、風の道にかかる範囲について建築物の最高高さを制限することを示す。</li> <li>・地区整備計画の「区域」で建築物の最高高さを制限する範囲の位置を示す。</li> <li>・地区整備計画の「建築物等に関する事項」として、風の道にかかる範囲内にある建築物を原則、最高高さ50m以下に制限することを定める。</li> </ul>

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。
運河沿いの区域	東京都景観条例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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㎡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とともに、以下を基本として誘導する。</li> <li>(A) 主要な風の道にかかる範囲内の建築物は、 <ul style="list-style-type: none"> <li>① 現状以下</li> <li>② 50m以下(全体として風環境に配慮した優良な建築計画)</li> <li>③ 50m超(さらに特段の工夫をした、より優良な建築計画のみ)</li> </ul> </li> <li>(B) (A) 以外 <ul style="list-style-type: none"> <li>① 特に運河沿いでは、セットバックなどの対策も実施</li> <li>② 大規模開発は誘導により高さ50m超での建築も可</li> </ul> </li> </ul>
今後の開発において、風の道への配慮を要請していくエリア		・大規模建築物については、原則建築物を高さ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対して最小にする等、特段の配慮を行うことを要請する。

※高さ制限の基準点は、品川区東品川2丁目5(天王洲野球場脇)

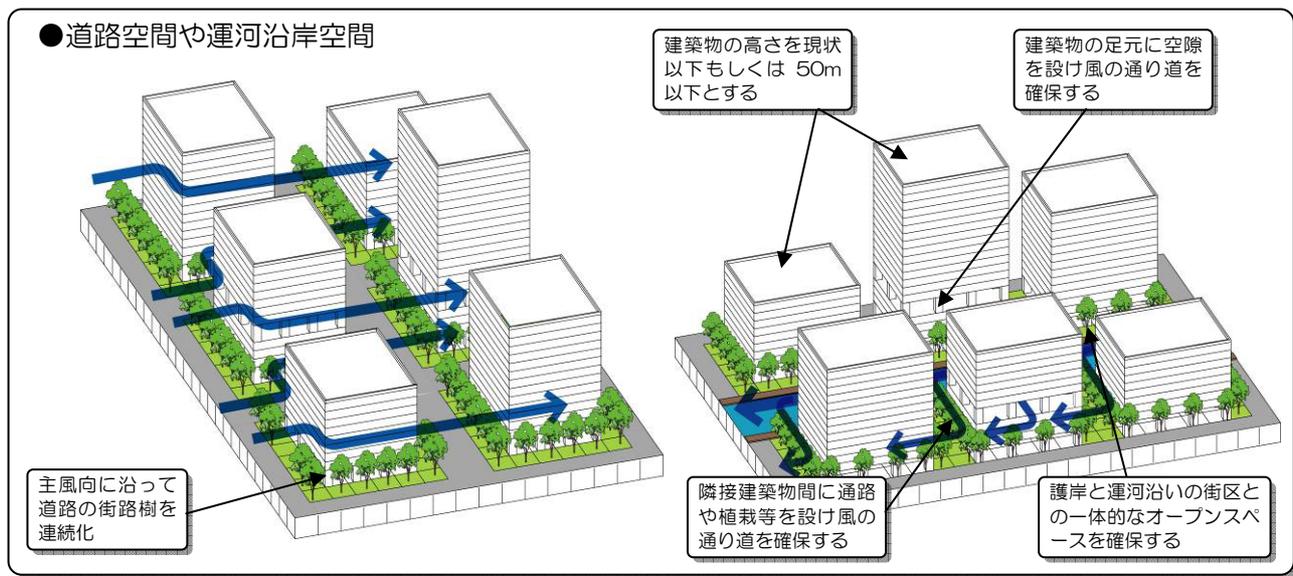
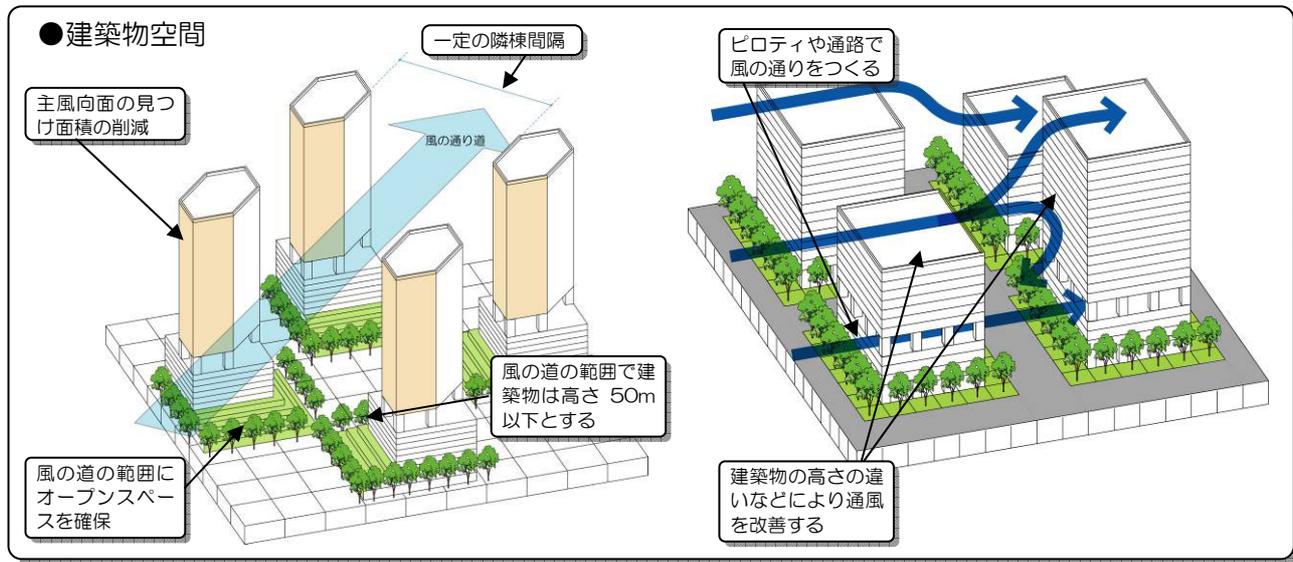


図：風の道を確保するための方策

※指定のない都有地においても、今後の建替、土地利用転換時には「風の道」に配慮した建築計画とするよう図ります。

### (3) 風の道確保のための建築の作法(一般ルール)

風の道を確保するため、風の道が位置する地区毎に制限に沿って誘導するとともに、本地域全体で、個別の建築物のデザイン面でも、以下の一般ルールに沿った工夫を求めています。



### 3. 水と緑のネットワークをつくる

水と緑のネットワークを有効に形成することにより、風の道の確保策との相乗効果を発揮することも期待できます。本地域での緑・オープンスペースの形成の作法として、次のような取組を行っていきます。



図：風の道を活かせる水と緑のネットワーク形成 (基本計画)

## (1) 緑量の確保

本地域では、2025年を目途にみどり率を現況値の約2割増加を目指して、地域特性に応じた積極的な緑化を進めます。

区域	誘導方針	誘導内容
優先整備地区等	再開発等促進区を定める地区計画等	<ul style="list-style-type: none"> <li>まとまった緑地空間、オープンスペースの確保、積極的な屋上緑化・壁面緑化</li> <li>開発地区面積に対し、みどり率約40%以上を目標として緑化</li> </ul>
高輪周辺地区	保全型の地区計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>現況の緑と湧水の保全</li> <li>新規開発はできる限り緑を確保</li> </ul>
運河沿いの区域	公開空地等のみどりづくり指針 区緑化基準 東京都 景観条例等	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模開発では都市開発諸制度と合わせた運用により緑化を誘導</li> <li>芝浦・港南地区は、緑化基準の強化等手法を検討しながら緑化</li> <li>整備済み地区は、壁面や個別の緑化、建築物更新に合わせた緑の確保</li> </ul>
その他		<ul style="list-style-type: none"> <li>風の道の確保に対する配慮と連携しながら、緑化を誘導</li> <li>都市開発諸制度を活用する大規模開発では、条例等の水準以上の緑を確保</li> <li>一般開発についても区の緑化基準を踏まえ、積極的な緑地・オープンスペースの確保を要請</li> <li>バルコニー等の既存の身近な生活空間の緑化</li> </ul>

## (2) 風の道を活かす緑化のルール(一般ルール)

### ● 建築物の緑化

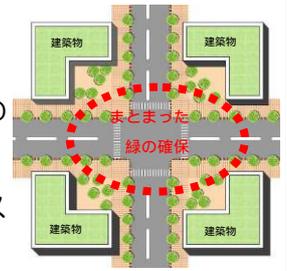
- 建築物の屋上緑化や壁面緑化等による積極的な緑化



出典：東京都環境局「壁面緑化ガイドライン」

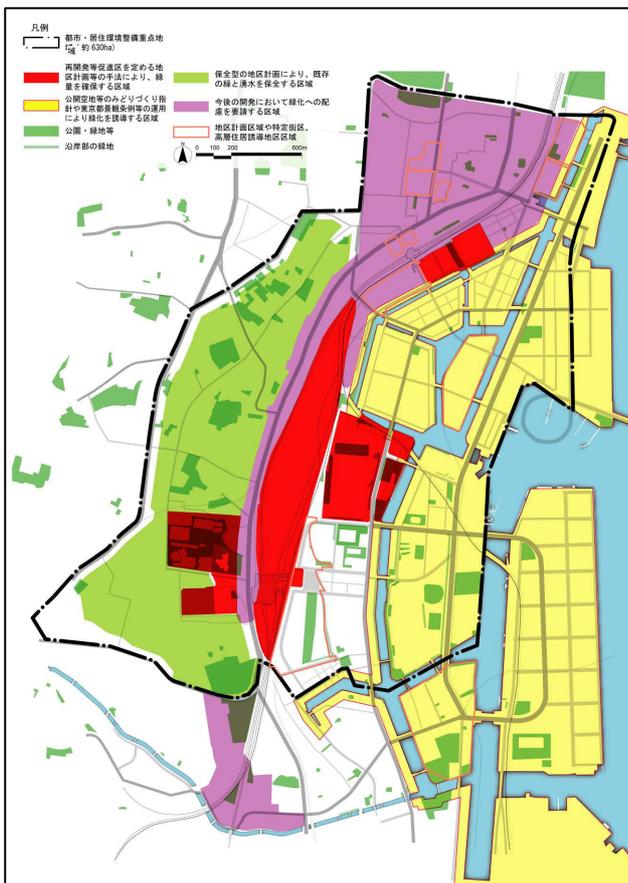
### ● 敷地内の緑化

- 緑のネットワーク化
- 街区間の協調的な緑の創出
- 風の道沿いのクールスポット、植栽の拡充



### ● 運河沿岸の緑化

- 風の道沿いの植栽拡充
- 運河沿いと表通りをつなぐ緑道の確保
- 動線と視線の連続性確保



図：みどりの誘導方針

## (3) 魅力ある水辺空間の形成

合流式下水道の改善(貯留施設整備等)や、芝浦水再生センターの再構築により窒素・リン除去に対応した水処理施設の高度処理化を進めるとともに、運河の汚泥浚渫などにより、運河の水質改善を進めます。また、運河の汚泥浚渫の実施や運河ルネッサンス協議会と連携したマナー向上等の啓発運動等を促進します。

また、運河沿いの植栽や栈橋の設置などにより親水性の確保を図るとともに、水辺の散歩道の整備による歩行者空間のネットワーク化を図ります。

## 4. CO<sub>2</sub>削減など、環境に配慮した多様な取組

様々な分野における環境配慮の取組を進めるため、都市開発諸制度の運用にあたっては、省エネルギーやCO<sub>2</sub>排出削減に関する基準を盛り込むなど、環境に関する先進的な取組を都市づくりのスケールで積極的に誘導していきます。

### (1) 建築物における環境配慮

大規模開発を中心に、「東京都気候変動対策方針」\*の運用に加え、建築物のエネルギー高効率化等によるCO<sub>2</sub>削減、省エネルギー対策として、建築物の建設段階だけでなく運用、廃棄に至るライフサイクルを通じた取組を東京都環境確保条例に基づく建築物環境計画書に記載し、評価基準の段階3を目指すなどの運用を図ります。

建築物における環境配慮事項

取組の枠組み	取組の例	
省エネルギー対策・使用の合理化	外部熱負荷削減	・ 建築物外壁・屋根の高断熱化、窓部の断熱化・日射制御(外ブラインド等)・空調、底設置
	負荷平準化	・ 下水熱等による地域熱供給の利用 ・ 地区レベルの蓄熱槽導入 ・ 多目的貯水槽(コミュニティタンク)の導入
	再生可能エネルギー利用	・ 外気冷房、自然光利用 ・ 下水熱等の利用 ・ 太陽電池・風力発電等の導入
	高効率設備機器等導入	・ 高効率熱源機器・照明器具等の利用 ・ 中央制御システムと各種センサーを利用した空調・調光等設備機器の最適制御 ・ 燃料電池 ・ コージェネレーション**
省資源対策	資源の再利用	・ 環境保全型の型枠材利用 ・ リサイクル材(骨材・鋼材等)・エコマテリアルの利用 ・ 水資源の有効利用(下水再生水利用・雨水利用、空調ドレン水等)
	建築物の長寿命化	・ 耐震構造の強化による建築物の耐久性向上
対策 ヒートアイランド	建築物の被覆対策	・ 屋上・壁面緑化 ・ 屋上部への高反射性材料利用 ・ 高蓄熱材料(コンクリート等)の代替材料利用
	敷地の被覆対策	・ 敷地の緑化(中高木、パーゴラ等) ・ 水面の導入
	敷地表面の熱負荷軽減	・ 保水性舗装・遮熱性舗装の導入

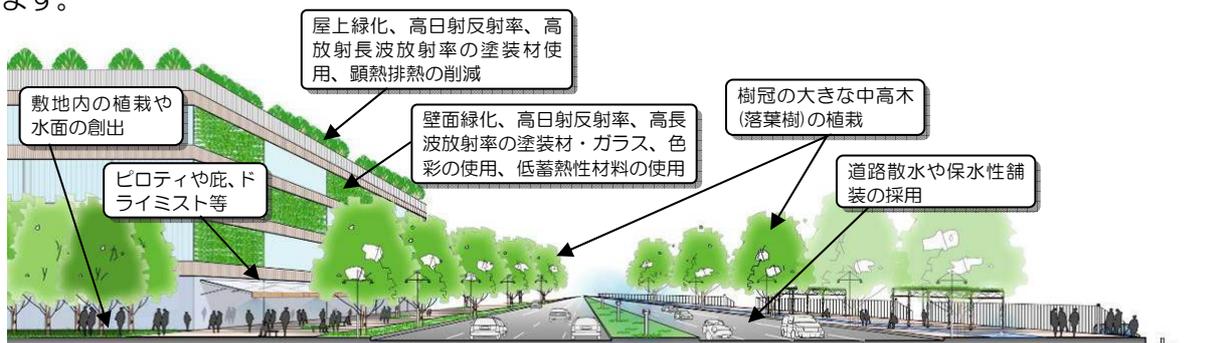
\*発電による顕熱排熱などにも配慮し、ヒートアイランド現象の緩和に貢献するよう誘導していく。

### (2) 涼やかな都市空間づくりへの多様な取組

また、都市の表面温度を下げるため、日陰空間をつくることや屋上緑化など多様な取組を行います。

### (3) 下水再生水の活用

まちづくりと連動しながら、ヒートアイランド対策として、保水性舗装の補給水、緑への散水用水などとして下水再生水の利活用を誘導します。



涼やかな都市空間づくりへの多様な取組

### (4) 下水等の再生可能エネルギーの活用

太陽光発電などの再生可能エネルギーの活用とともに、本地域では豊富な下水熱等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優先整備地区を中心に積極的に図ります。

### (5) 交通基盤における環境配慮の取り組み

道路交通の渋滞解消のための道路整備とあわせ、CNG・バイオディーゼル燃料等を利用した環境配慮型交通システムも視野に入れた地区内交通システムの整備の誘導や、歩行者ネットワークの充実による自動車に過度に依存しないまちづくりを進めます。

## IV. 千客万来の都市づくりに向けて

### — 立地を促進すべき機能について —

基本計画においては、千客万来の都市づくりを進めるために、東京の国際競争力の維持・発展等の一翼を担う新しい経済・産業の拠点や文化の発信拠点としての都市づくりが方向づけられています。本ガイドラインにおいては、基本計画に基づき、本地域がもつ広域交通の拠点性を活かし、国内外をつなぐサウスゲートにふさわしく、業務、商業、居住、文化、交流機能など様々な機能が融合して魅力を発揮する新しい国際的な拠点機能を有する都市を形成するよう、以下の3つの柱に沿った都市空間整備メニューを例示し、今後地区における都市機能の立地を誘導していきます。

- 1 ビジネスの空間づくり
- 2 文化の空間づくり
- 3 居住の空間づくり

## 1. ビジネスの空間づくり

品川駅東口再開発などの既存の機能集積と連携し、国内外の企業が立地するビジネス機能やそれらを支援する宿泊機能等のサポート機能、ユビキタス技術を活用した観光施設案内等の移動支援機能等の誘導を図ります。また、運河等を活かした防災機能等の充実を誘導します。

## 2. 文化の空間づくり

運河沿いの水辺空間を文化づくりの拠点として位置づけ、国際的な交流空間となるよう文化機能、観光機能、集客施設等の立地を誘導します。また、ユニバーサルデザインによる空間づくりやユビキタス技術を活用した安心・安全・快適に往来可能な環境整備を誘導します。

## 3. 居住の空間づくり

多様な人々の生活空間として、環境配慮、運河、自然、歴史、国際拠点などの地域の特徴を生かした居住環境の形成を誘導します。

また、教育施設や医療施設などの生活利便施設の充実を図り安心・安全な居住環境の形成を誘導します。

### —景観形成について—

千客万来の国際拠点にふさわしい都市として、シンボリックで質の高い都市文化、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形成を地元の協議会等と連携しながら進めていきます。具体的には、以下の2つの柱に沿った景観形成を誘導します。

- 1 運河や歴史的資産など固有の景観資源の活用や環境配慮の取り組みと連携した景観形成
- 2 大規模な土地利用転換や都市基盤施設の整備などに合わせた景観の骨格形成

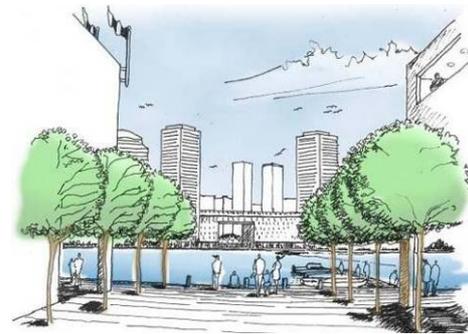
### 1. 運河や歴史的資産など固有の景観資源の活用や環境配慮の取組と連携した景観形成

景観形成の柱に沿った以下の視点を参考に、また、臨海景観軸のエリアに準じた広告物への

配慮等も踏まえた景観形成を誘導します。

#### (1) 環境モデル都市としての景観

風の道、水、緑をテーマにしたオープンスペースの確保などによる景観形成を誘導します。



#### (2) 公共空間に面する建築物の景観

道路や運河など一連の景観を形成する公共空間の特性を明らかにし、特徴ある街並みの演出を誘導します。

#### (3) 歴史的拠点周辺の景観

歴史的建築物や樹木などの地域資源の保全と相互のネットワーク化などを誘導します。

#### (4) 地形的特徴を活かした景観

丘陵地からの視線や坂道の通景などに配慮した大規模開発の誘導により新旧市街地の一体的な景観形成を誘導します。



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。

#### (5) 固有の都市機能の保全・活用による景観

ホテルなどの宿泊機能、品川浦の舟だまりなどの遊びの空間を保全・活用し、来街者の集まる観光拠点としての景観形成を誘導します。

#### (6) 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など地域の夜の顔のPRを誘導します。

## 2. 大規模な土地利用転換や都市基盤施設の整備などにあわせた景観の骨格形成

大規模な土地利用転換や東西連絡道路などの都市基盤施設の整備にあわせた骨格的な景観形成を誘導します。

### (1) 拠点となる公共空間からの景観

品川駅や新たに整備される東西連絡道路など東京サウスゲートの象徴となる景観形成を誘導します。

## V. 東京サウスゲートの形成に向けて

基本計画では、東西分断を解消する道路ネットワークの整備や広域アクセス拠点にふさわしい結節点づくり、地区内のモビリティの強化、環境モデル都市のための都市基盤づくり、公民の協力や事業者間の調整などの方向が示されており、本ガイドラインはより具体的方向を示します。

### 1. 東西連絡性の強化・改善

地域内の開発とも連動しながら東西方向の動線となる道路整備を図ります。また、品川駅北周辺地区の開発では、既存の幹線道路への過度な交通負荷を軽減し、交通処理の円滑化を図るためにも、東西連絡道路の整備とそれとの接続を誘導します。

### (1) 環状4号線・東西連絡道路整備

環状4号線は、「区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」において優先整備路線に位置付けられており、区部を連携するネットワークを形成し、都市機能を支えるとともに、主要ターミナルと一体となった開発など、広域的な拠点の整備に資する道路として整備を図ります。

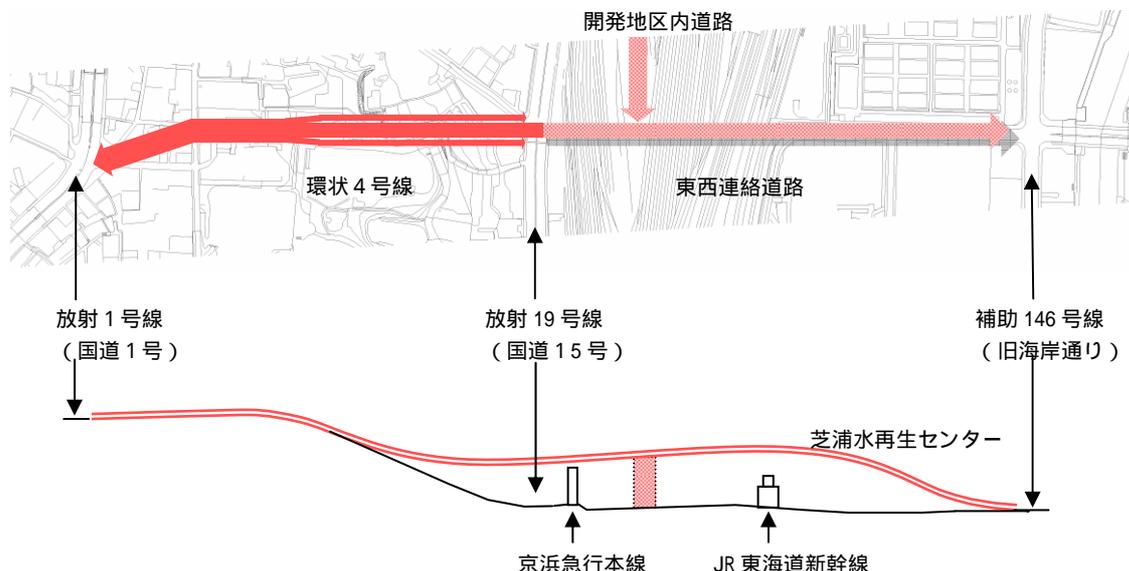
東西連絡道路は、本地域の今後の大規模開発、とりわけ品川駅北周辺地区の地区開発等による地区交通処理を担う道路として整備を図ります。また、既存の幹線道路と接続することで広域的な道路交通の改善も期待できます。

開発と合わせた整備に向け、事業手法、整備主体、費用負担のあり方について関係者間で調整していきます。

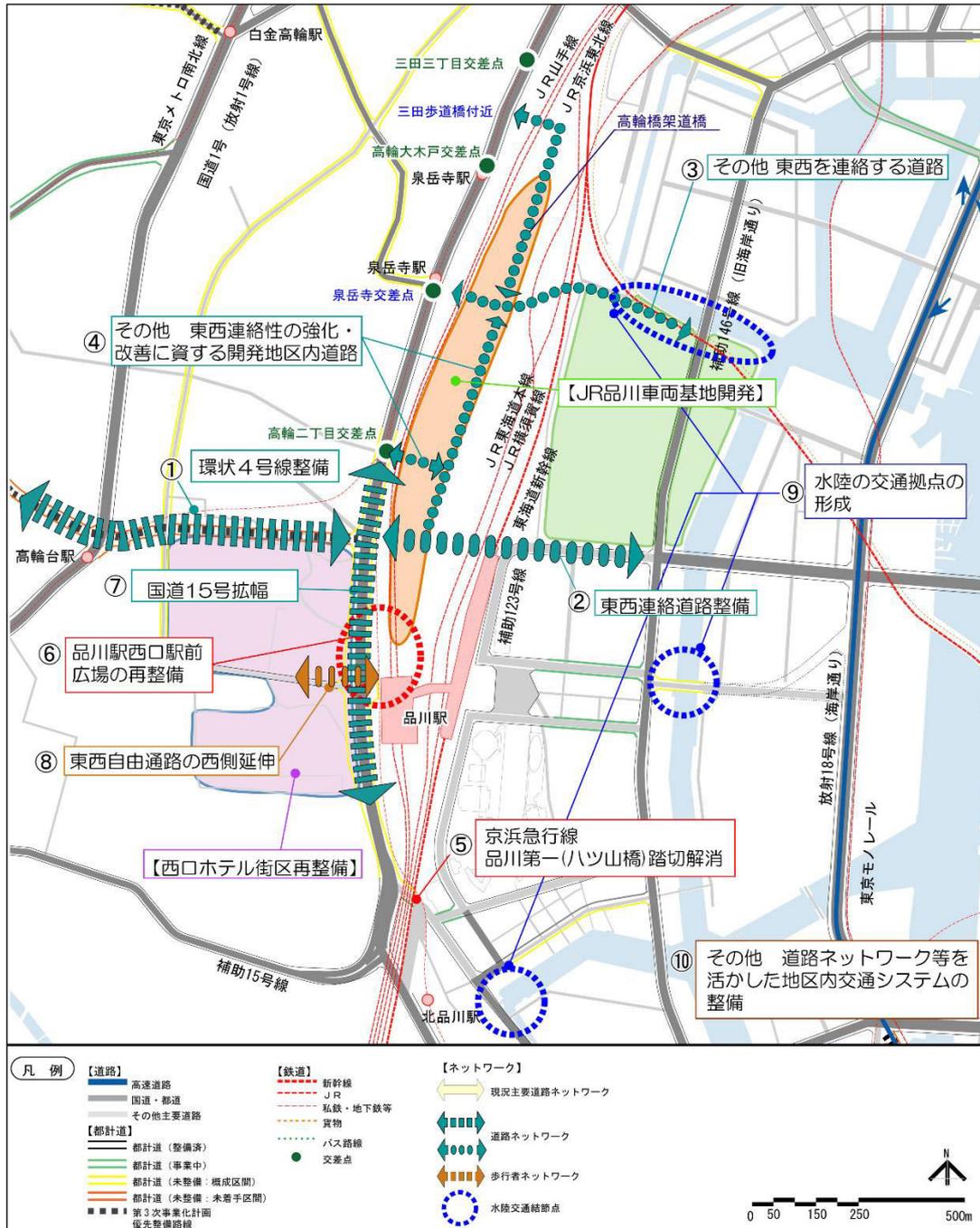
### (2) その他関連する道路

環状4号線との一体化を図る東西連絡道路のほかにも、関連する開発等とも連動しながら既存施設の改良なども含め、地域の東西連絡性の強化・改善に資する施設の整備を図ります。

大規模な地区開発が想定される品川駅北周辺地区内の道路は、地区内交通の適切な処理に資するよう幹線道路に複数個所で接続するほか、東西連絡道路とともに円滑な交通処理が可能となる道路ネットワークが整備されるよう地区開発を誘導します。



図：環状4号線及び東西連絡道路の縦断線形イメージ  
(本イメージ図は、今後、関係者との検討・協議により構造等を決定していくために例示したものです。)



図：都市基盤施設の整備の方向

環状4号線沿道に位置するホテル街区等周辺開発においては、開発区域の発生集中交通を適切に処理できるよう地区内道路のネットワーク整備を誘導します。

### (3) 京浜急行線品川第一踏切解消

品川駅南側の交通の円滑化等地域の東西連絡性の強化・改善を図る方策の一つとして、今後、道路と鉄道の立体化の実現性について検討を進めていきます。

事業手法や整備主体、関連事業との整合、費用負担のあり方を検討・調整していきます。

## 2. 新たな顔づくりによる結節点整備

広域アクセスの拠点であり本地域の玄関となる品川駅西口は、国際拠点としてのウェルカムゲートにふさわしい空間形成が求められます。そのため、密接に関連する駅前広場、東西自由通路、駅施設などの機能の確保について、各事業者の相互の協力を求めていきます。

とりわけ、現在の駅前広場の規模・配置の変更も伴うため、都市基盤施設としての駅前広場、既存の鉄道施設、国道15号（放射19号線）拡幅や今後見込まれるホテル街区の建替え構想

等との空間的・事業的連携を図ります。

#### (1)西口駅前広場再整備

東京サウスゲートを構成する質の高い結節点と位置付け、本地域の西側の玄関・顔となるシンボル性の高い空間づくりを図るとともに、地域交通を適切に担う交通広場として、駅西口の将来交通需要や必要な機能、適切な動線に基づく規模、配置とします。

鉄道交通と道路交通との乗継を円滑かつ効率的に処理する「交通結節点機能」と、都市の玄関口や人々との交流の場としての「都市の広場機能」を備え、東西自由通路の西側延伸等も踏まえた空間整備を図ります。

また、導入空間の確保、事業手法、整備主体、費用負担のあり方などについては、適切な時期に関係する鉄道事業者・道路管理者・関係事業者等の相互調整を進めていくこととします。

観光バスや高速バスのターミナルなどについては導入の可能性も含め、今後の周辺開発計画の中で検討していきます。

#### (2)歩行者ネットワークの整備

来街者が円滑に移動できる歩行者ネットワークの骨格形成を周辺開発との連携を図りながらユニバーサルデザインの視点で誘導します。

#### (3)水陸の交通拠点の形成

水辺と後背地が出会う空間を文化づくりの拠点として位置付け、国際性をもつ交流空間の形成を図ります。

東西連絡性の強化・改善を図る地区内道路の整備と関連させながら、水陸交通拠点の整備を誘導します。

水陸の交通拠点の形成には、棧橋の設置等運河空間の整備、交通拠点整備、関連道路整備、開発地区整備等の連携が要されることから、これら関係事業者間の調整を図っていきます。

#### (4)周辺開発における交通処理施設の確保

周辺開発においては、開発規模に応じた駐車場、自転車・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、交通結節機能として駐輪場については、必要に応じて適切な規模の

施設を駅周辺部において確保を図ります。

放射19号線（国道15号）への交通負荷を減じるため、駅西口周辺の商業施設内への物流動線の確保、荷さばき施設の適切な整備を図ります。

### 3. 地区交通インフラの整備

運河を活用し、地区外との交通連携を可能とするとともに観光等にも資する水陸の交通拠点の形成を誘導します。また、今後の地域の利便性の向上に資するよう地区内の移動を円滑にする地区内交通システムの整備を誘導します。

#### (1)地区内交通システムの整備

本地域内の主要な交通発生集中箇所を循環ルートで結び、観光等にも資するよう周辺開発の動向に応じ利用需要等を踏まえ、バス交通を含む地区内交通システムの整備を誘導します。

その際、環境モデル都市にふさわしく、環境配慮型交通システムの実験的導入などに配慮した整備に留意します。

### 4. 地区整備等を契機とした展開

- ・主要な都市基盤施設の整備主体・事業手法・費用負担の考え方については、大規模地区開発等とも関連させながら、関係者と調整のうえ決定します。
- ・東西連絡道路は、大規模開発地の開発交通処理にも資する道路として位置づけ、開発主体が適切な整備費用を負担することを基本とします。また、周辺道路への負荷を軽減するための開発地区内道路についても、道路ネットワークの観点から整備を誘導し、開発主体が適切な整備費用を負担することを基本とします。
- ・東西自由通路の西側延伸にあたっては、利用需要を踏まえるなど、公民において適切な整備費用を負担することを基本とします。
- ・地区内交通システムの導入や、水陸の交通拠点の整備は、その具体的な整備の内容等に応じて整備主体や費用負担について検討していくこととしますが、運営は民主体の事業となるよう誘導します。

# まちづくりガイドライン【個別地区編】

## VI. 地区別のまちづくりの考え方

基本計画で方向付けられた3つの将来像にもとづき、優先整備地区に位置づけられてい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では、より詳細なまちづくりの方向を示し、今後、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します。

### 1. 品川駅北周辺地区

品川駅北周辺地区では、主要な風の道が位置するエリア(地区の北側)における建築物の高さを制限するとともに、隣棟間隔の確保等、風の道に配慮した空間形成を誘導します。その他、オープンスペースの緑の創出、屋上緑化や壁面緑化など総合的な環境配慮を図ります。また、東西連絡道路、地区内道路、歩行者デッキ等の都市基盤施設の整備を誘導します。

将来像	誘導の考え方
環境モデル都市	<ul style="list-style-type: none"> <li>風の道に配慮した建築物の高さの制限と隣棟間隔の確保</li> <li>沿道緑化や庇の設置等による日陰空間の形成など涼やかな都市空間の形成</li> <li>屋上緑化や壁面緑化などによる緑の確保と歩行者ネットワークと連携したみどりのネットワーク形成(環境軸の形成)</li> <li>下水再生水の利用や下水熱等未利用エネルギーの活用による熱供給システムの導入と管路整備</li> </ul>
千客万来	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模な土地利用転換地区としての特色を活かし、新しい都市開発のモデルとなる職、住、遊、交流などの複合的な機能集積</li> <li>来街者、観光客の利便性に配慮したサイン計画</li> <li>ユビキタス等の先端技術を活かした移動支援機能等(観光案内施設等)の充実</li> <li>沿道の壁面後退等による一体的な街並みの形成や環境配慮と連携した象徴的な景観形成</li> </ul>
東京サウスゲート	<ul style="list-style-type: none"> <li>開発による地区交通を適切に処理する東西連絡道路の整備</li> <li>円滑な交通処理が可能となる地区内道路の整備</li> <li>歩行者ネットワークの形成</li> <li>関連する開発等とも連動しながら既存施設の改良も含めた地区の東西連絡性の強化・改善に資する施設の整備</li> <li>駅前広場機能の充実など交通結節機能の確保</li> </ul>

### 2. 品川駅西口地区

品川駅西口地区では、風の道に配慮し、建築物の形状や配置の工夫、隣棟間隔の確保等による空間形成を誘導します。また、既存の緑の保全と活用、屋上緑化や壁面緑化など総合的な環境配慮を誘導します。また、品川駅西口駅前広

場機能の充実や環状4号線の整備、東西自由通路の西側延伸等の都市基盤施設の整備を誘導します。

将来像	誘導の考え方
環境モデル都市	<ul style="list-style-type: none"> <li>風の道に配慮した建築物の形状や配置の工夫、隣棟間隔の確保</li> <li>既存の緑地や崖線の緑、湧水等の保全とみどりのネットワーク(環境軸)の拠点となる緑地空間の確保</li> <li>下水再生水の利用や下水熱等未利用エネルギーの活用による熱供給システムの導入と管路整備</li> </ul>
千客万来	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の宿泊機能集積等を活かした世界で通用するコンベンション機能の強化</li> <li>国際都市としてのホスピタリティを支える商業機能など都市型リゾート機能の充実と業務・住居機能の充実</li> </ul>
東京サウスゲート	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区内の開発とも連動した環状4号線の整備</li> <li>開発区域の交通を適切に処理できる地区内道路の整備</li> <li>国道15号の拡幅等とあわせた交通結節機能の確保</li> <li>東西自由通路の西側への延伸等歩行者ネットワークの整備</li> </ul>

### 3. 芝浦水再生センター地区

芝浦水再生センター地区では、主要な風の道が位置するエリア(地区の中央部)における建築物の高さを制限するとともに、大規模緑地の確保、隣棟間隔の確保等を前提とした空間形成を誘導します。また、水辺への近接性を活かした水陸交通拠点機能の整備誘導と、水辺に開かれた文化機能等の誘導により特色ある都市づくりを誘導します。

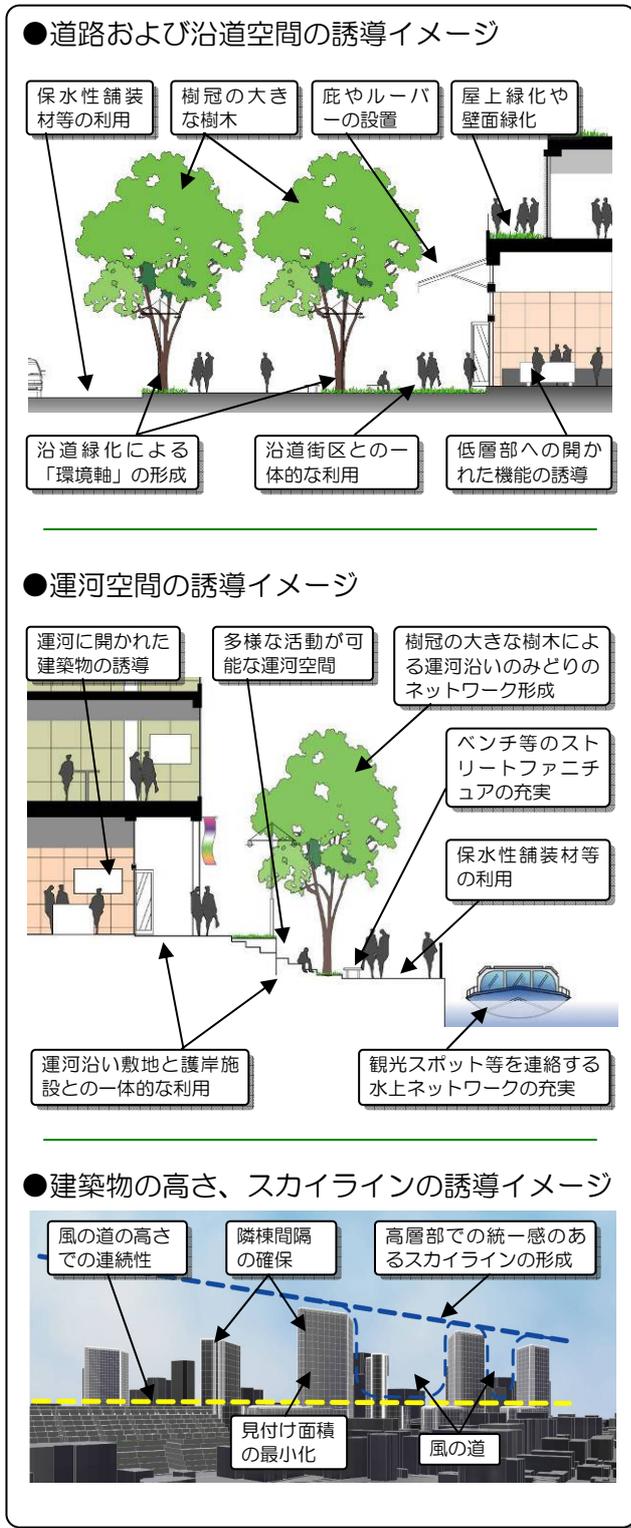
将来像	誘導の考え方
環境モデル都市	<ul style="list-style-type: none"> <li>風の道に配慮した建築物の高さの制限と隣棟間隔の確保</li> <li>下水道施設の再構築とあわせた公園機能の拡充などによるまとまった緑地空間の確保</li> <li>道路、公園、歩行者ネットワーク、屋上緑化や壁面緑化等の連携によるみどりのネットワーク形成(環境軸の形成)</li> <li>下水再生水の利用や下水熱等未利用エネルギーの活用による熱供給システムの導入</li> </ul>
千客万来	<ul style="list-style-type: none"> <li>水辺を活かした広域的な集客機能や都市型観光、文化機能の充実</li> <li>スケールメリットを活かした業務、商業等の機能の誘導</li> <li>環境配慮と連携した一体的な景観形成</li> <li>運河に顔を向けた建築物の誘導などによる水辺の一体的な景観形成</li> </ul>
東京サウスゲート	<ul style="list-style-type: none"> <li>開発による地区交通を適切に処理する東西連絡道路の整備</li> <li>関連する開発等とも連動しながら既存施設の改良も含めた地区の東西連絡性の強化・改善に資する施設の整備</li> <li>水陸交通拠点機能の形成</li> <li>歩行者ネットワークの形成</li> </ul>

● 図：優先整備地区の誘導イメージ



## VII. 具体的な誘導のイメージ

国道 15 号などの道路や品川駅西口の駅前広場等の主な都市基盤施設ならびに運河空間や沿道、水辺の建築物等の誘導を図るため、それぞれについてのより具体的な誘導イメージを示します。



## 計画監理に基づくまちづくりガイドラインの運用

### VIII. 計画的なまちづくりの誘導の考え方

基本計画で示されている優先整備地区等について計画段階から運営段階まで一貫した方針のもとに調整・誘導をはかり、計画的なまちづくりを図ります。

#### 1. 市街地整備段階における計画・事業調整

ガイドラインで示した都市基盤施設の整備に関して計画・事業調整を図るなど、市街地整備の各段階において、より具体的な整備内容や事業手法、整備主体、費用負担のあり方について、優先整備地区内の地権者・開発者による開発計画の検討とも連携しながら、計画監理を行います。

#### 2. 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

優先整備地区においては、今後まちづくりガイドラインに沿って関係者との計画協議等を行います。また、まちづくりの進捗にあわせてまちづくりガイドラインを改定するなど、計画監理を行います。

#### 3. まちの成熟段階におけるまちの価値の創出・維持・増進

まちづくりガイドラインに沿って、優先整備地区だけに留まらず地域全体が価値の維持や増進を図る観点からの計画監理やまちづくりをリードする地元まちづくり組織等の設立・育成を図ります。

## IX. 品川駅・田町駅周辺地域における計画監理

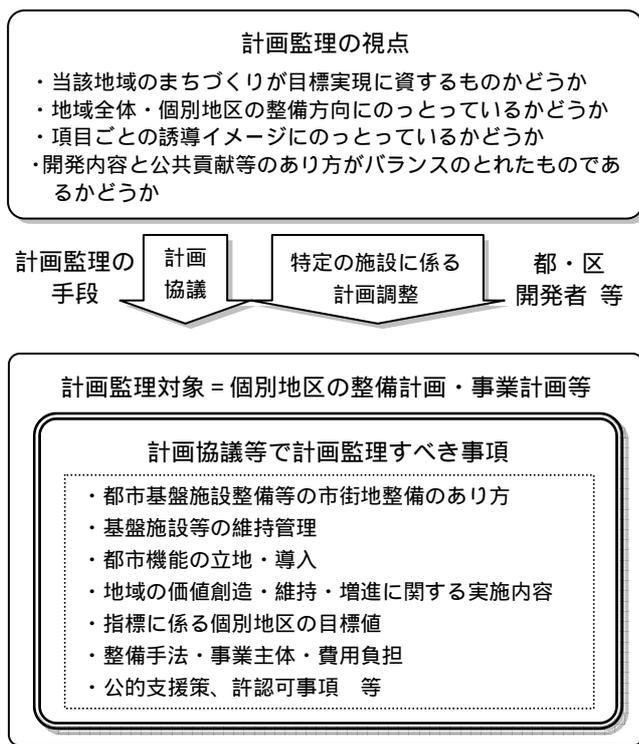
#### 1. 計画監理の対象

計画監理の重点的な対象地区（重点監理地区）として基本計画で位置づけられている3つの優先整備地区を設定します。

また、その他高輪周辺地区や品川浦周辺地区などの一般的な地区においても本ガイドラインに沿ったまちづくりを誘導する対象として位置づけられます。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・開発者等との計画協議を通じて本ガイドラインに沿った市街地整備の誘導を図ります。また、将来的には基本計画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監理等の実施を図ります。

## 2. 重点監理地区における計画監理の方策

重点監理地区では、関係者の役割等を踏まえ、計画監理すべき事項や事業の主体について整理します。



## 3. 計画監理の進め方

具体的な計画の進行管理は、重点監理地区における関係者と都・区との協議等を通じて進めていきます。

まず、優先整備地区の整備と密接に関連する環状4号線・東西連絡道路並びに品川駅西口駅前広場等の整備に向けて、都と区、関係者からなる検討・調整組織により、優先整備地区の市街地整備との計画・事業調整を図りながら、より具体的な整備内容や事業手法、整備主体、費用負担のあり方、さらには将来の維持管理のあり方について、合意形成を図っていきます。

その際、都市再生推進事業に基づく整備計画の策定等、公的支援のあり方についても検討を進めます。

また、必要に応じ、都市開発諸制度の活用に係る都・区と関係者との計画協議等も並行して行います。

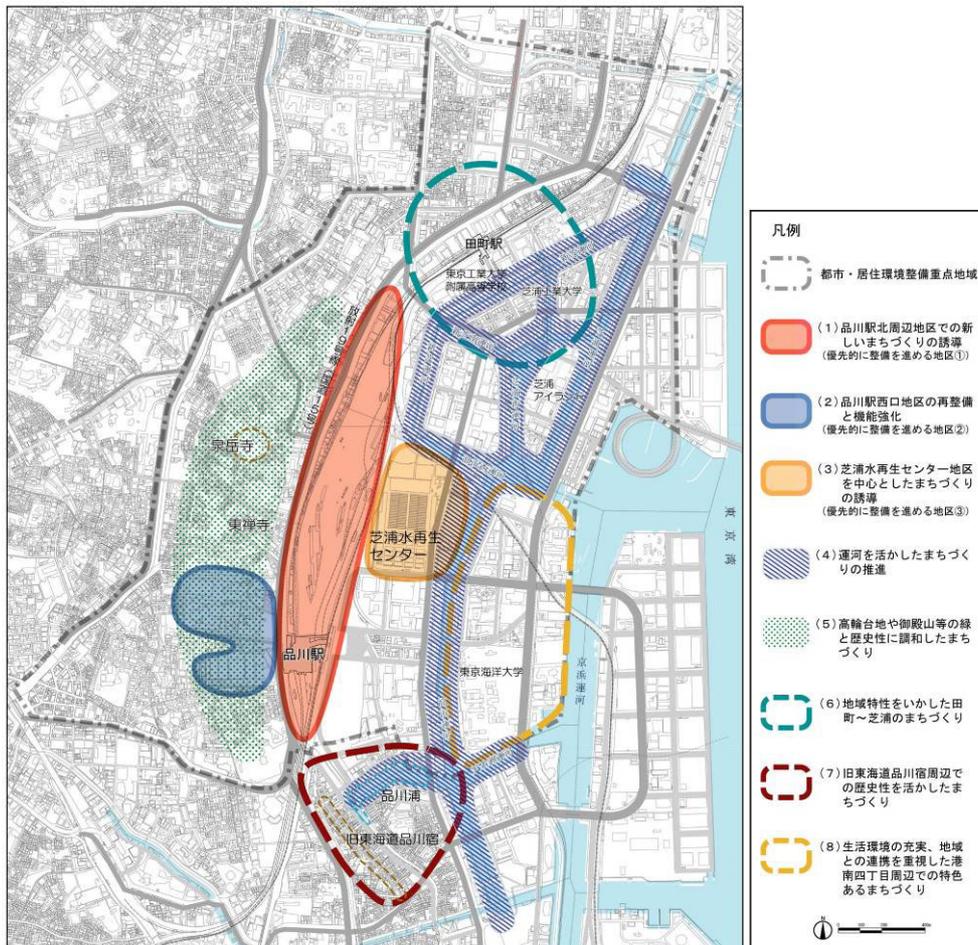
優先整備地区以外の一般的な地区においては、運河ルネッサンス推進地区協議会など個別地区における既存協議会との連携を図ります。

今後、計画監理の進展やまちの成熟度の進捗をみながら、必要に応じて本ガイドラインの改定を行っていきます。

### まちづくりにおける「計画監理」とは

都・区と開発者等との計画協議や、地元まちづくり組織による自主管理を通じて、地域における都市基盤施設整備など市街地整備や施設の維持管理、都市機能の立地、地域の価値創造が、まちづくりの上位計画の趣旨にのっとって行われているかどうかを、監視（モニタリング）し、促進（ファシリテーション）することをいう。

特定の指標に関する定点観測や特定の機関が実施する調査による捕捉・追跡も含む。



品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドラインの対象区域

品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン（概要版）

登録番号 19 (93)

平成 19 年 11 月 発行

編集・発行

東京都都市整備局都市づくり政策部開発プロジェクト推進室

〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1 TEL03 (5388) 3245