

IV

DIRECTIONS

**まちづくりの
誘導の方向（個別地区編）**

地区別の土地利用の基本方針

本ガイドラインでは、地域の特性や求められる機能を踏まえ、各地区別の土地利用の基本方針を次のように設定する。

高輪側既成市街地

歴史資源、大使館、緑・崖線等の地域資源を活かしながら、立地特性を踏まえ、居住・業務・商業等の多様な都市機能の集積を図る。

田町駅西口地区

- 「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」(平成25年 港区)を踏まえ、品川駅等との連続性を意識した複合的な土地利用を図る。

品川駅西口地区

- 既存の崖線・緑などを活かしつつ既存コンベンション・交流機能の更新・強化を図る。
- アメニティの高い宿泊機能の更新・強化(国際水準化及び迎賓)を図る。
- MICE機能と連携した新たな機能(業務機能及び居住・生活支援機能)の導入を図る。

鉄道駅周辺の新しい市街地

交通結節点としての利便性を活かしながら、業務・商業・居住等の多様な都市機能の集積を図る。

品川駅北周辺地区

- 品川駅と高輪ゲートウェイ駅を核として、国際競争力強化に資する高質な業務機能の導入を図る。
- 国際交流拠点の形成に向けて、国道15号沿道市街地との一体的な土地利用を図る。その際、整備を効率的に進めるために、品川駅街区地区との一体的な区画整理等の事業手法を活用する。
- 都心居住を支える都市型集合住宅、商業・生活関連機能等の誘導を図る。
- 高輪ゲートウェイ駅前の利便性及び集客性を活かした複合機能の集積(コンベンション、文化・交流、エンターテインメント等)を図る。

品川駅街区地区

- 品川駅直結の利便性集客性と広域交通結節点としての役割を踏まえて、複合的な機能集積(業務、商業、利便施設、会議施設、文化・交流、エンターテインメント、情報提供等)を図る。
- 国際交流拠点の形成に向けて、国道15号沿道市街地との一体的な土地利用を図る。その際、整備を効率的に進めるため、品川駅北周辺地区との一体的な区画整理等の事業手法を活用する。

芝浦港南側既成市街地

水辺景観との調和に配慮しながら、立地特性を踏まえ、商業・業務・居住等の多様な都市機能の集積を図る。

田町駅東口北地区

- 「田町駅東口北地区街づくりビジョン」(平成19年 港区)を踏まえ、環境と共生した魅力的な複合市街地を形成する。

田町駅東口地区

- 「田町駅東口地区再開発等促進区を定める地区計画」を踏まえ、親密さと魅力のある複合市街地を形成する。

品川駅東口北地区

- リニア中央新幹線及び東海道新幹線の拠点駅に隣接する立地特性及び先端技術、情報通信等の企業集積を活かすことで、日本の玄関口にふさわしい国内外の多様な人々が交流し新たな価値が創造される国際交流拠点を形成するとともに、運河などの水辺を活かした複合的な都市機能の導入を図る。

芝浦水再生センター地区

- 港南一丁目地区地区計画(平成23年 港区)を踏まえ、下水道施設の再構築と併せた業務・商業機能、緑・オープンスペースの導入を図る。

品川浦・旧東海道地区

- 歴史・文化を活かした複合市街地の形成を図る。

▼ 土地利用イメージ

凡例

- 品川駅・田町駅周辺地域
- 特定都市再生緊急整備地域
- 優先整備地区
- その他地区

(土地利用) ※

- 主に業務系
- 主に居住系
- 主に商業系
- 主に国際交流系
- 主に公園・緑地

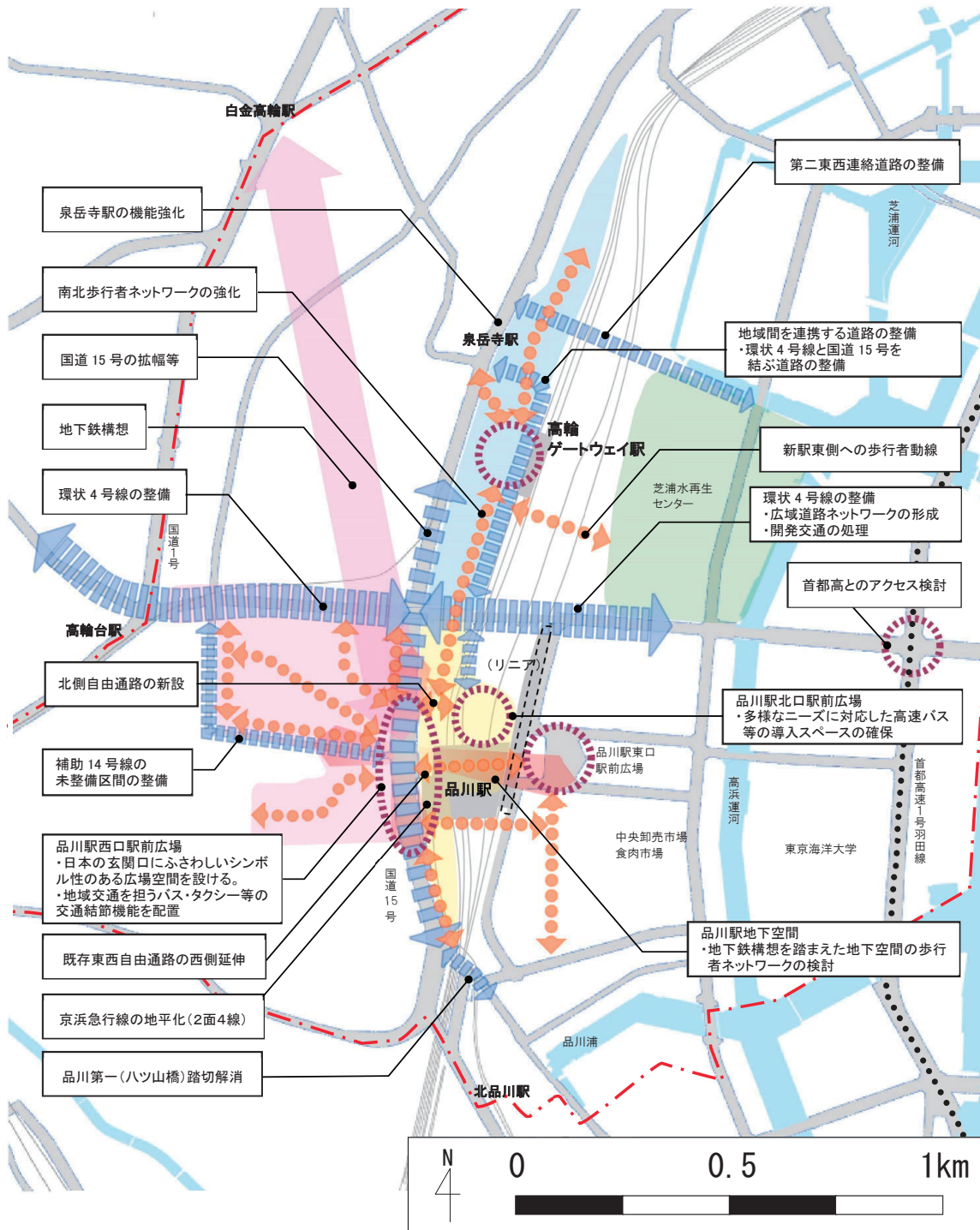
(市街地)

- 高輪側既成市街地
- 鉄道駅周辺の新しい市街地
- 芝浦港南側既成市街地

※ 各エリアの特徴を示すものであり、床面積の比率を規定するものではない



※各優先整備地区の区域は、周辺状況を踏まえ、適宜見直しを図る。



【凡例】

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

▶ 地区の特徴及び課題

品川駅北周辺地区は、我が国の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であり、近年、車両基地の再編・合理化などにより、大規模な土地利用転換が見込まれている。この地区は、かつて海岸線だった国道15号沿いに南北にわたって位置し、明治時代の鉄道の開業を皮切りに海面の埋立てが進んだところであり、鉄道東側のウォーターフロントと鉄道西側の緑や歴史豊かな市街地の間に位置している。

また、本地区は、品川駅・田町駅周辺地域の中央に位置しており、東側の芝浦港南側既成市街地と西側の高輪側既成市街地をつなぐ役割が期待されている。一方で、鉄道により地域が東西に分断されており、唯一ある港区道は高さや幅員が十分でなく、一方通行であるなど、東西の連絡性の強化が課題となっている。

▶ まちづくりの考え方

品川駅北周辺地区は、広域交通アクセスに優れた品川駅と高輪ゲートウェイ駅とが相乗効果を発揮しながら、拠点性の向上を図ることが期待されている。

このため、本地区は、先行的にまちづくりを進めることとし、高輪ゲートウェイ駅周辺に国際的なビジネス機能とこれを支えるカンファレンス、業務、商業、宿泊、居住、研究などの機能を備えた、先端技術と国際文化等の交流する国際的な拠点（国際交流拠点）の形成を誘導する。また、国際交流拠点の形成に向けて、国道15号沿道市街地との一体的な土地利用を図る。その際、整備を効率的に進めるために、品川駅街区地区との一体的な区画整理等の事業手法を活用する。

以上の都市機能については、三つのエリアに区分し、空間形成を誘導する。

- ① 主要な風の道に配慮するエリア
- ② 集約的な高層化を図るエリア
- ③ 新しい顔にふさわしい土地の有効利用を図るエリア

来訪者や観光客の利便性に配慮した多言語に対応したサイン計画や先端技術をいかした移動支援機能等の充実を図り、回遊性や分かりやすさを確保することで、人々の交流を生む場を創出していく。さらに、品川駅西口地区と連携しながら多様な交流等を行い、新たな価値を創造する場となるMICEの拠点を形成していく。

環境都市づくりを進めるに当たっては、風の道に配慮した建築物の高さの誘導や隣棟間隔の確保等を図るとともに、オープンスペースの緑の創出や屋上緑化・壁面緑化など、積極的な緑の確保による緑のネットワーク形成を図る。

また、国際交流拠点を支える都市基盤施設の早期整備を推進する。



▶ まちづくりの方針

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

▶ 日本と世界をつなぐビジネスセンターの形成

- ✓ 品川駅と高輪ゲートウェイ駅を核とした国際競争力強化に資する高質な業務機能の導入を図る。
- ✓ 世界の人々から評価されるビジネス環境の形成を図る。
- ✓ 国際戦略総合特区の指定等による、規制緩和を活かした企業の誘致推進を図る。
- ✓ 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

- ✓ 高輪ゲートウェイ駅前の利便性及び集客性を活かした複合的機能の集積（コンベンション、文化・交流、エンターテインメント等）を図る。
- ✓ 利便性の高いMICE機能の導入及び高い交通結節機能をいかした国内各地のMICE機能との連携を図る。
- ✓ 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を図る。

PROJECT 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

▶ 外国人にとっても住みやすい環境づくり

- ✓ 職住近接を支える多言語対応の生活関連施設の誘致（インターナショナルスクール、保育所、医療機関等）に取り組む。
- ✓ 多様な人々の生活空間を形成していくため、生活インフラの充実により便利で快適な居住空間を誘導する。

▶ 快適な滞在環境づくり

- ✓ 都心居住を支える都市型集合住宅、商業・生活関連機能等の誘導を図る。
- ✓ MICE機能と連携した新たな機能（業務機能及び居住・生活支援機能）の導入を図る。
- ✓ 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推進する。

▶ にぎわい創出につながる商業機能の導入

- ✓ 駅のポテンシャルを活かした利便性の高い商業施設を誘導する。
- ✓ 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。

景観

▶ 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

- ✓ 品川駅、高輪ゲートウェイ駅及び駅前の広場空間とまちの視線のつながりに配慮し、開発地内に整備される広場空間からの「視界の抜け」の確保を図る。
- ✓ それぞれのビューポイントからの見え方に配慮し、高輪ゲートウェイ駅及び駅前の広場空間とまちの双方からの人の交流が感じられる設えとする。
- ✓ 多言語対応のサイン表示などを統一的なデザインとすることにより、多様な交流をいざなうしつらえとする。
- ✓ 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(活気とにぎわい)景観の形成

- ✓ 本地区周辺との調和において、主なビューポイントからの見え方に配慮し、地区の空間特性と調和した設えとする。
- ✓ 品川駅街区地区及び芝浦水再生センター地区など優先整備地区をつなぐ歩行者ネットワークの形成等、歩いて楽しい活気とにぎわいの演出を図る。

▶ 周辺とも連携した緑と水が連なる景観の形成

- ✓ 緑豊かなオープンスペースを公園、隣接オープンスペースと結び、豊かさを感じさせる緑のネットワークの形成を図る(国道15号沿道)。
- ✓ 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。

▶ 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、群としての象徴性のあるスカイラインを形成する。

環境

▶ 緑豊かな空間の確保

- ✓ 低層部における緑化空間、オープンスペースの確保、積極的な屋上緑化や壁面緑化により、約40%以上の緑化率を目標として、再開発等促進区を定める地区計画等により緑量を確保する。
- ✓ 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。

▶ 風の道確保等による快適な都市空間づくり

- ✓ 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

- ✓ 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。

エネルギー

▶ 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

- ✓ 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、エネルギー自立化を誘導する。

▶ 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

- ✓ 情報ネットワークを活用し、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。
- ✓ 将来における設備の稼働率調整や施設更新におけ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、地域冷暖房等の面的な熱供給システムの導入が効果的であるため、下水熱等の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、積極的に図る。
- ✓ 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。

PROJECT 4 広域アクセス性の効果を最大化する駅機能の強化

▶ 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。

▶ 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ネットワークの強化を図る。

PROJECT 5 拠点性を高める道路ネットワークの構築

▶ 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。

▶ 駅前広場機能の分担と拡充

- ✓ 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。
- ✓ 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

- ✓ 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。

▶ 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。

PROJECT 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

▶ 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

- ✓ 駅周辺の開発や、鉄道・道路・駅前広場の整備に併せ、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号線の整備や周辺開発と連携してデッキレベルと地上部を結ぶ垂直動線を確保する。

▶ 回遊性の確保

- ✓ 高輪ゲートウェイ駅前において、歩行者ネットワークの要の役割も担う交通結節空間を適切に配置し、回遊性を確保する。
- ✓ 芝浦水再生センター地区と品川駅北周辺地区が連携し、泉岳寺駅と品川駅北周辺地区の高輪ゲートウェイ駅及び芝浦水再生センターをつなぐ歩行者ネットワークの整備を図る。
- ✓ 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。

▶ 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。

PROJECT 7 安全・安心な防災都市づくりの推進

▶ 防災機能の強化

- ✓ 開発に併せた緑地など避難場所の確保を図る。
- ✓ 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。

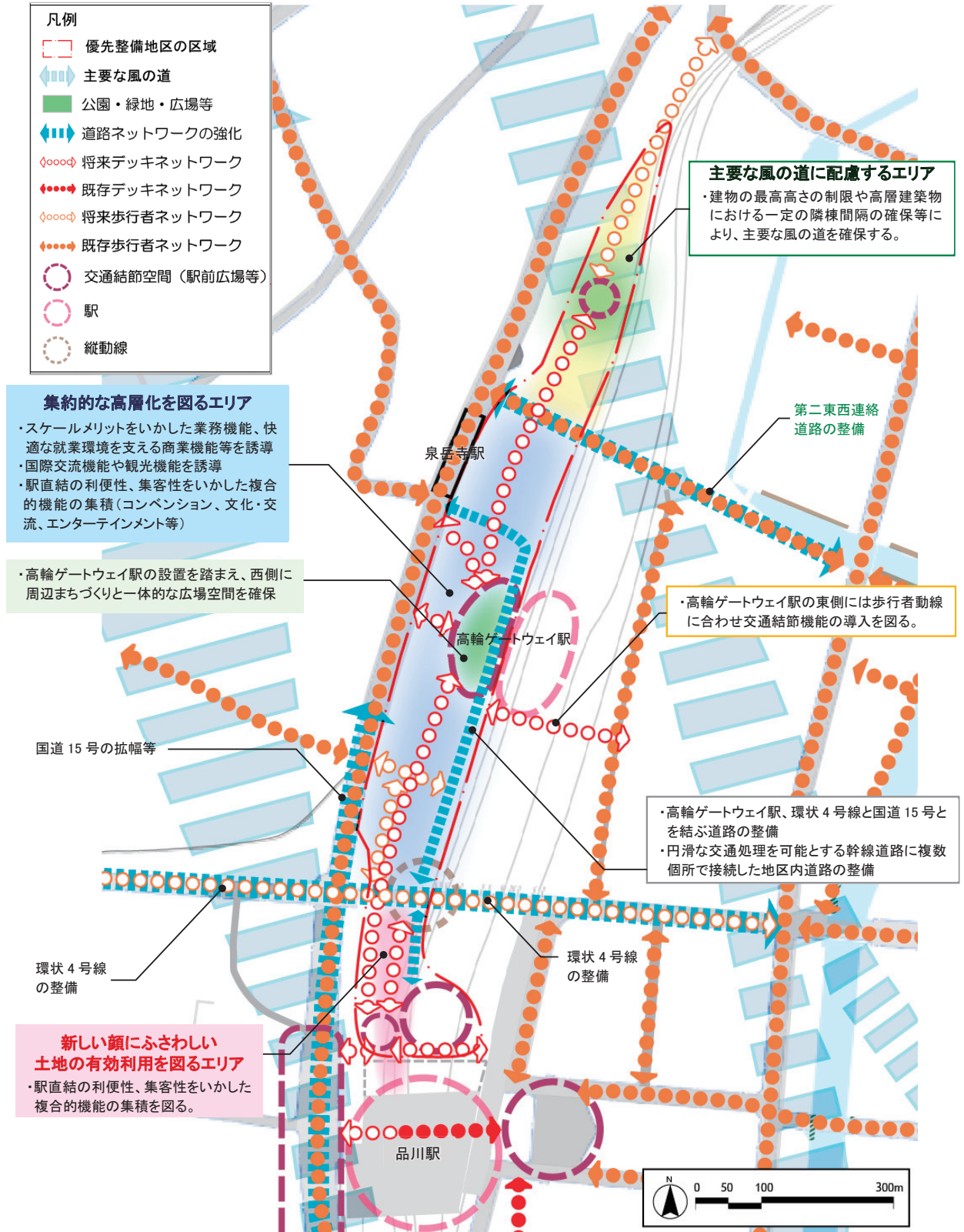
▶ 住民・企業・行政等の連携による、地域・地区単位での防災対策

- ✓ 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。
- ✓ 民間では、防火用水貯水、一定量の防災備蓄、通信回線の多重化等により、発災後の迅速なビジネス機能の復旧策を講じるよう誘導を図る。
- ✓ 防災ルールの運用と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・トイレの確保及び情報提供を図る。
- ✓ 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

- ✓ コジェネレーションシステム等の導入を促進する。

▼ 品川駅北周辺地区の将来イメージ



▶ 地区の特徴及び課題

品川駅西口地区は、アトランタオリンピックの開催を決めたIOC総会の会場に選ばれるなど、世界に通用するコンベンション機能をはじめとして、国際都市としてのホスピタリティを支える都市型リゾートなど、国際交流拠点の実現に重要な役割が期待されている。

また、本地区は、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市街地が形成されている。さらに、環状4号線沿道や地区周辺には、戸建や集合住宅などが立地している。

一方で、本地区と品川駅は直結しておらず、歩行者等のアクセス性には課題がある。

▶ まちづくりの考え方

品川駅西口地区は、地区全体の開発の方向性を決めた上で、都市機能の段階的な更新・強化を進めていくものとする。広域交通アクセスに優れた品川駅に直結することにより、品川駅前の立地特性を活かし、高度な利便性を備えたMICE(コンベンション機能等)の充実とともに、業務、観光支援、宿泊などの機能の充実、居住機能の導入を誘導する。さらに、歴史的資源や既存の緑を活かした豊かな住環境の保全を誘導する。

以上の都市機能については、以下の四つのエリアに区分し、空間形成を誘導する。

- ① 環状4号線沿道エリア
- ② 主要な風の道に配慮するエリア
- ③ 集約的な高層化を図るエリア
- ④ 隣接地域に配慮しつつ、広い空地及び大規模な緑を確保し、空間形成を図るエリア

また、現存する緑地や崖線の緑、湧水などの保全とそれらと一体となった緑の確保とともに、地区内の緑地や環状4号線沿道の緑による緑豊かな空間を形成する。さらに、MICEの拠点ならびにアフターコンベンション機能、来街者の交流を促す業務商業空間を形成していく。

地区東西の高低差をはじめとする変化に富んだ地形に考慮して、地区内の移動がしやすいまちを形成するとともに、来訪者や観光客の利便性に配慮し、多言語に対応したサインの整備や先端技術を活かした移動支援機能等の充実を図ることで、人々の交流を生む場を創出していく。さらに、品川駅北周辺地区をはじめ他の地区と連携しながら、先端技術や国際文化などの多様な交流等を行い、新たな価値を創造する場となるMICEの拠点を形成していく。

環境都市づくりを進めるに当たっては、風の道に配慮した建築物の高さの誘導や隣棟間隔の確保等を図るとともに、オープンスペースの緑の創出や屋上緑化・壁面緑化など、積極的な緑の確保による緑のネットワーク形成を図る。

▶ まちづくりの方針



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

▶ 日本と世界をつなぐビジネスセンターの形成

- ✓ 世界の人々から評価されるビジネス環境の形成を図る。
- ✓ 国際戦略総合特区の指定等による、規制緩和を活かした企業の誘致推進を図る。

▶ 国際会議場等の機能確保

- ✓ 品川駅前にふさわしい、利便性の高いMICE機能の導入及び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。
- ✓ 既存コンベンション・交流機能を更新・強化を図る。
- ✓ 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を図る。
- ✓ アメニティの高い宿泊機能の段階的な更新・強化(国際水準化、迎賓)を図る。
- ✓ 既存の機能集積を活かした国際的な交流・観光機能及び宿泊機能の充実を図る。

PROJECT 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

▶ 外国人等にとっても住みやすい環境づくり

- ✓ 職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推進する。
- ✓ 良質な居住機能の確保。

▶ 快適な滞在環境づくり

- ✓ MICE機能と連携した新たな機能(業務機能及び居住・生活支援機能)の導入を図る。
- ✓ 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推進する。
- ✓ 台地の地形などの地域の特色を活かした魅力的な滞在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

- ✓ 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。

▶ 環状4号線沿道のまちづくり

- ✓ 沿道で進む地元のまちづくりと連携することで、道路沿道のにぎわいと周辺環境が調和した土地利用を誘導し、良好な環境を形成する。
- ✓ 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。

景観

▶ 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

- ✓ 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。
- ✓ 品川駅からの眺めを意識した玄関口にふさわしい景観形成を図る。
- ✓ 品川駅周辺においては、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

- ✓ 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。
- ✓ 周辺の良好な住宅地と調和する景観形成を図る。
- ✓ 品川駅街区地区などをはじめ他の地区をつなぐ歩行者ネットワークの形成など、歩いて楽しい活気とにぎわいの演出を図る。
- ✓ 新たに整備される環状4号線や国道15号及び上空デッキと沿道の建築物等との一体的な景観形成を図る。
- ✓ 地区内の緑・歴史的資源と一体となった景観形成を図る。

▶ 周辺とも連携した緑が連なる景観の形成

- ✓ 緑豊かなオープンスペースを公園、隣接オープンスペースと結び、豊かさを感じさせる緑のネットワークの形成を図る(国道15号沿道・上空デッキ及び環状4号線沿道)。
- ✓ 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、群としての象徴性のあるスカイラインを形成する。

環境

▶ 緑豊かな空間の確保

- ✓ 低層部における緑化空間、オープンスペースの確保、積極的な屋上緑化や壁面緑化により、約40%以上の緑化率を目標として、再開発等促進区を定める地区計画等により緑量を確保する。
- ✓ 既存の崖線・緑地、高輪公園、高輪森の公園等を活かした緑のネットワークの形成を図る。
- ✓ 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。
- ✓ 崖線地形や緑の保全・再生等によりエリア全体で緑の充実を図る。

▶ 風の道確保等による快適な都市空間づくり

- ✓ 主要な風の道に配慮し、建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

- ✓ 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、敷地内の空地等の極力緑化など建築物及び敷地の被覆対策を推進する。

エネルギー

▶ 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

- ✓ 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利用した、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。

▶ 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

- ✓ 情報ネットワークを活用し、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。
- ✓ 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

- ✓ 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。

▶ 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。

▶ 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。
- ✓ 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。

▶ 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、必要な対策を行う。

▶ 円滑な都市活動を支える駐車場等

- ✓ 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。
- ✓ 幹線道路に囲まれているため、周辺交通に影響が出ないよう、開発区域の交通を適切に処理できるとともに、緑の保全や歩行者ネットワークに配慮し、公共的な機能を合わせ持つ地区内車路(地下を含む。)を整備する。

▶ 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など更なる東西連絡機能の強化を図る。

▶ 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等の既存の歩行者ネットワークを活かし、駅周辺の開発や、鉄道・道路・駅前広場の整備に併せ、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。
- ✓ 環状4号線の沿道については、既存の歩行者の動きに配慮した南北方向のネットワーク機能を確保する。
- ✓ 本地域における広域的回遊性向上を図るため、品川駅西口地区の開発に併せ、国道15号上空から環状4号線方向へのデッキレベルでの歩行者ネットワークの整備を検討する。
- ✓ 将来の次世代モビリティによるネットワークと連携した歩行者ネットワークの拡充を検討する。

▶ 回遊性の確保

- ✓ 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。
- ✓ 品川駅西口駅前において、歩行者ネットワークの要の役割も担う交通結節空間(駅前広場等)を適切に配置し、回遊性を確保する。

▶ 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、デッキレベルと地上部、地上部と地下部を結ぶ垂直動線も踏まえながら、歩行者ネットワークの充実を図る。

▶ 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、地下鉄構想等を見据え、鉄道駅内や周辺開発間を結ぶ歩行者ネットワーク形成や広場空間の整備を検討し、更なる利便性の強化を図る。

▶ **防災機能の強化**

- ✓ 開発に併せた緑地など避難場所の確保を図る。
- ✓ 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。

▶ **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**

- ✓ 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。
- ✓ 民間では、防火用水貯水、一定量の防災備蓄、通信回線の多重化等により、発災後の迅速なビジネス機能の復旧策を講じるよう誘導を図る。
- ✓ 防災ルールの運用と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・トイレの確保及び情報提供を図る。
- ✓ 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。

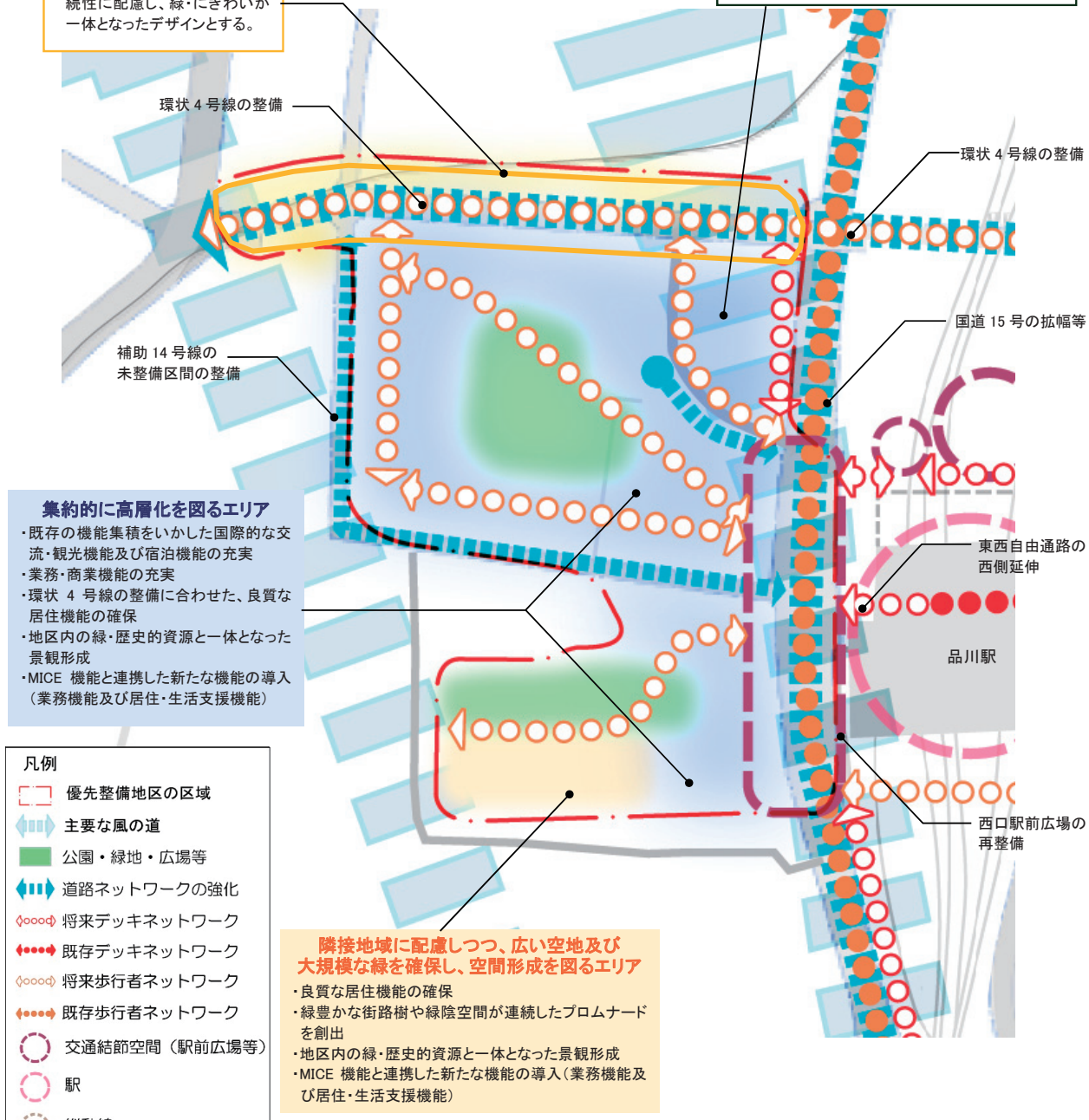
▶ **BCP・DCPの構築の推進**

- ✓ コジェネレーションシステム等の導入を促進する。

▼ 品川駅西口地区の将来イメージ

環状4号線沿道エリア
 ・豊かさを感じさせる緑のネットワークの形成（環状4号線沿道）。その際、周囲地域との連続性に配慮し、緑・にぎわいが一体となったデザインとする。

主要な風の道に配慮するエリア
 ・建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等により、主要な風の道を確保する。



環状4号線の整備

環状4号線の整備

補助14号線の未整備区間の整備

国道15号の拡幅等

集約的に高層化を図るエリア
 ・既存の機能集積をいかした国際的な交流・観光機能及び宿泊機能の充実
 ・業務・商業機能の充実
 ・環状4号線の整備に合わせた、良質な居住機能の確保
 ・地区内の緑・歴史的資源と一体となった景観形成
 ・MICE機能と連携した新たな機能の導入（業務機能及び居住・生活支援機能）

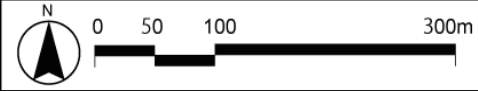
東西自由通路の西側延伸

品川駅

西口駅前広場の再整備

隣接地域に配慮しつつ、広い空地及び大規模な緑を確保し、空間形成を図るエリア
 ・良質な居住機能の確保
 ・緑豊かな街路樹や緑陰空間が連続したプロムナードを創出
 ・地区内の緑・歴史的資源と一体となった景観形成
 ・MICE機能と連携した新たな機能の導入（業務機能及び居住・生活支援機能）

- 凡例
- 優先整備地区の区域
 - 主要な風の道
 - 公園・緑地・広場等
 - 道路ネットワークの強化
 - 将来デッキネットワーク
 - 既存デッキネットワーク
 - 将来歩行者ネットワーク
 - 既存歩行者ネットワーク
 - 交通結節空間（駅前広場等）
 - 駅
 - 縦動線



5 | 芝浦水再生センター地区

▶ 地区の特徴及び課題

本地区に立地する芝浦水再生センターは、昭和6(1931)年に稼働した東京で3番目に古い水再生センターであり、港区全域と千代田・中央・新宿・渋谷区の大部分など約6,440haもの処理区域を担う重要な都市施設である。この施設は、都心の重要な地域の下水処理を担当する基幹施設として、将来にわたって安定的に処理機能を発揮できるよう、長期的・段階的な再構築事業を計画している。そのうち、第一期再構築事業として、雨天時貯留池を建設すると同時に、貯留池上部に業務商業ビルを合築(上部利用ビル)することで上部空間を有効利用しながら、地域への貢献や環境に配慮した取組を実施している。

一方で、本地区の外周には狭い道路が見られるなど、開発交通量を処理できる道路・歩行者ネットワークの充実が課題となっている。さらに、今後、本地区は、高輪ゲートウェイ駅の整備による交通利便性の向上も見込まれるため、道路・歩行者ネットワークの重要性は更に高まると考えられる。

また、本地区の周辺は、かつての港湾倉庫街から、近年、オフィスビルや高層住宅の立ち並ぶ都心の市街地に変貌しており、周辺市街地に配慮したまちづくりが求められている。さらに、東京湾に隣接する本地区は、東京湾や高浜運河からの風、高浜運河の水辺といった自然を感じることでできる環境資源が豊富にある。これらにより、本地区では、自然環境に恵まれた地域特性を活かしながら、環境に配慮し、魅力と活力にあふれたまちづくりを行うことが期待されている。

▶ まちづくりの考え方

品川駅周辺のビジネス拠点の形成に資する事業が進んでいる本地区では、「港南一丁目地区地区計画」(平成23年 港区)に基づき、芝浦水再生センターの再構築を長期的・段階的に実施していくことから、地区全体のまちづくりについても長期的・段階的な手順を踏んで実施していく。また、東京湾や高浜運河から吹き込む風を内陸の後背地に送り込む「風の道」の確保や下水等の再生可能エネルギー活用による次世代型の環境都市づくりを実現していく。

さらに、東京の新拠点形成に寄与する業務・商業・文化・交流機能や運河沿いにおける特色ある文化・居住機能の導入、地域の交流拠点ともなる緑豊かなオープンスペースの形成等による魅力と活力にあふれたまちづくりを推進する。

以上の都市機能については、以下の三つのエリアに区分し、空間形成を誘導する。

- ① 高次な都市機能を集約的に配置するエリア
- ② 主要な風の道に配慮するエリア
- ③ 水辺と都市機能が有機的に結合したエリア

なお、下水道施設の都市計画区域のうちまちづくりに必要な区域については、立体的な範囲を定めた上で、下水道施設の再構築と併せ、下水道施設の機能を確保しつつ複合的な土地利用を行うものとする。

▶ まちづくりの方針



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

▶ 日本と世界をつなぐビジネスセンターの形成

- ✓ 世界の人々から評価されるビジネス環境の形成を図る。
- ✓ 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。
- ✓ 品川駅を中心とするビジネスセンターの一角を担う地区として、業務機能の導入を図る。
- ✓ 業務機能に併せて、商業機能や文化・交流機能の導入により、にぎわいある地区の形成を図り、地区周辺における就業環境・生活環境の充実に寄与する。

PROJECT 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

▶ 快適な滞在環境づくり

- ✓ 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。
- ✓ 運河沿いでは、水辺の景観と環境に配慮した文化機能や居住機能の誘導による特色あるまちづくりを誘導する。

▶ にぎわい創出につながる商業機能の導入

- ✓ 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。

PROJECT ③ 世界に誇る活力と潤いのある景観・環境形成

景観

▶ 品川らしい、地区ごとに個性ある街並み(活気とにぎわい)景観の形成

- ✓ 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。
- ✓ 品川駅北周辺地区などをはじめ他の地区をつなぐ歩行者ネットワークの形成など、歩いて楽しい活気とにぎわいの演出を図る。
- ✓ 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。
- ✓ 地域の憩いやスポーツ・レクリエーションの場となり、風の道の確保にも寄与する、緑豊かなオープンスペースの創出を図る。

▶ 周辺とも連携した緑と水が連なる景観の形成

- ✓ 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の散歩道の整備や、緑のネットワークの形成を図る（高浜運河）。
- ✓ 地区内の緑と一体となった景観形成を図る。
- ✓ 周辺の街並みに配慮し、オープンスペースや水辺を活かした景観を創出するため、地区計画等により建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。
- ✓ 風の道に配慮し、主要な風の道の範囲では、建築物等の高さの最高限度規定を設ける。
- ✓ 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、群としての象徴性のあるスカイラインを形成する。
- ✓ 航空法に基づく建築物等の高さ制限を遵守し、周辺と調和したスカイラインによる良好な都市景観を形成する。

環境

▶ 緑豊かな空間の確保

- ✓ 芝浦水再生センター再構築に併せ覆蓋の上部にオープンスペースを形成し、風の道を確保するとともに、地域のセントラルパークとなる緑豊かな空間を形成する。
- ✓ 緑豊かな街路樹や緑陰空間が連続したプロムナードを形成し、夏場でも涼しく、快適に歩行でき、くつろげる環境を創出する。
- ✓ 道路等の公共施設や建築物・敷地内の緑化を図る。

▶ 風の道確保等による快適な都市空間づくり

- ✓ 都心部におけるヒートアイランド現象の緩和に配慮し、風の道確保の効果を更に高めるため、地区内の緑化を積極的に推進するとともに、周辺との連携による緑のネットワーク形成に寄与する。
- ✓ 主要な風の道に配慮し、建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

- ✓ 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、敷地内の空地等を極力緑化など建築物及び敷地の被覆対策を推進する。

エネルギー

▶ 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

- ✓ 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利用した、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。

▶ 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

- ✓ 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。
- ✓ 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

- ✓ 下水処理水等地域に存在する様々な未利用エネルギーについて、効果的に活用を図る。
- ✓ 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。

PROJECT 5 拠点性を高める道路ネットワークの構築

▶ 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。

▶ 地区間を連携する道路の整備

- ✓ 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。
- ✓ 都市計画道路補助第123号線沿いでは、地域の東西連絡性の強化・改善を図る。
- ✓ 下水道施設の再構築や周辺の整備等に併せて、特別区道第241号線の改良を実施し、地区外周における相互交通化等円滑な交通機能の確保を行う。

▶ 円滑な都市活動を支える駐車場等

- ✓ 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。

PROJECT 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

▶ 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活かし、駅周辺の開発や、鉄道・道路・駅前広場の整備に併せ、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。
- ✓ デッキレベルと地上部との垂直動線を確保する。

▶ 回遊性の確保

- ✓ 周辺市街地との連続性や水辺へのアクセスに配慮した歩行者ネットワークを確保する。
- ✓ 芝浦水再生センター地区と品川駅北周辺地区が連携し、泉岳寺駅と品川駅北周辺地区の高輪ゲートウェイ駅、芝浦水再生センターをつなぐ歩行者ネットワークの整備を図る。
- ✓ 高輪ゲートウェイ駅の整備に併せ、駅東側への歩行者動線の確保と交通結節機能の導入を図る。
- ✓ 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。

▶ 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、災害時の安全を確保するため、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。

PROJECT 7 安全・安心な防災都市づくりの推進

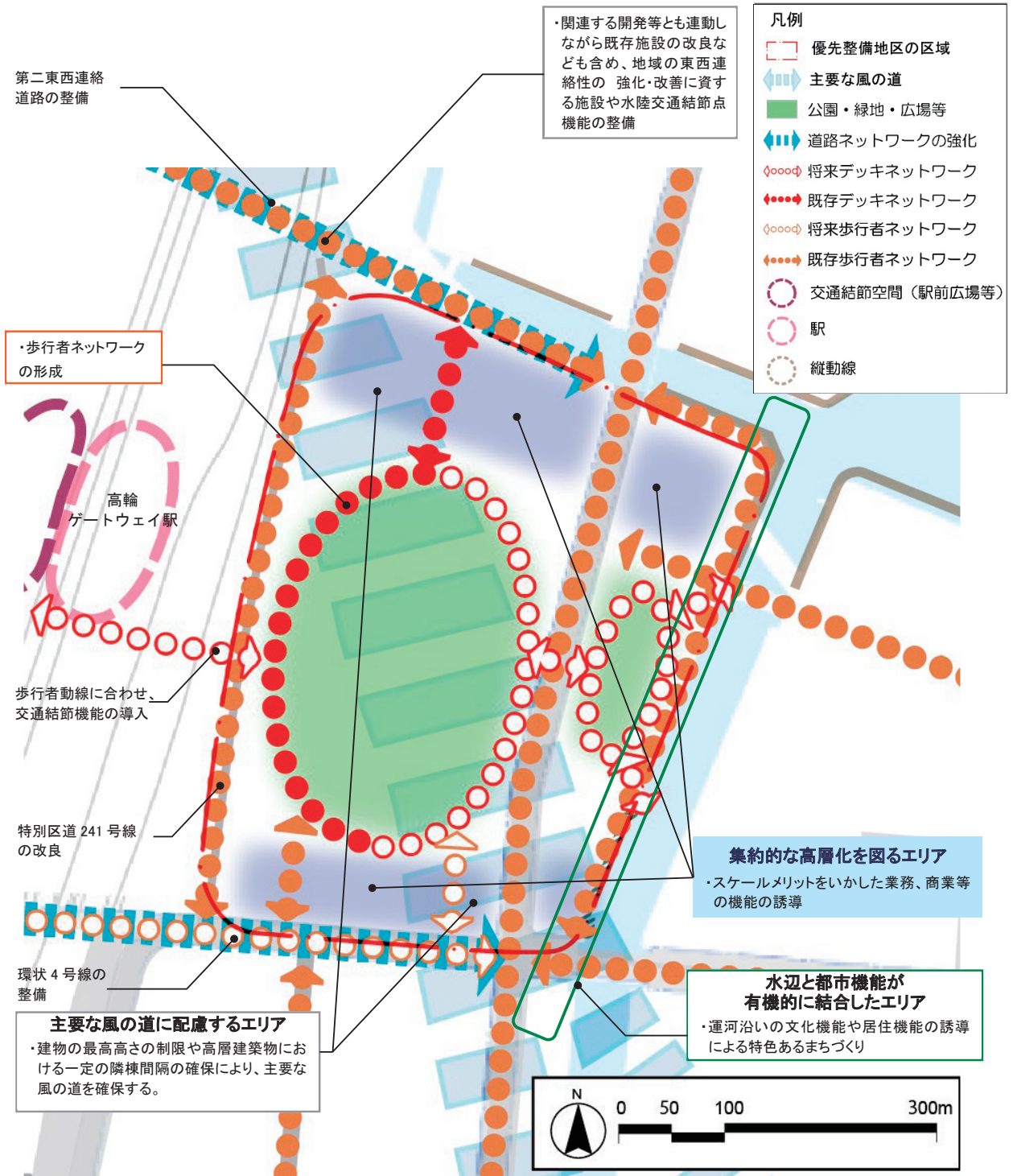
▶ 防災機能の強化

- ✓ 開発に併せた地区内残留地区の防災性能の強化を図る。
- ✓ 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。

▶ 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

- ✓ 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。

▼ 芝浦水再生センター地区の将来イメージ



6 | 品川駅街区地区

▶ 地区の特徴及び課題

品川駅は、明治5(1872)年に開業した日本一古い鉄道駅の一つであり、開業当初、現在の八ッ山橋付近に設置されたが、鉄道の整備に伴い移転し、明治34(1901)年にほぼ現在の位置に設置された。その後、昭和43(1968)年には京急線と都営浅草線の相互直通運転が開始された。近年では、平成15(2003)年に東海道新幹線の停車駅が開業するなど、品川駅の利便性は向上しつつある。ただし、利用客の乗換利便性の観点からみると、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り、今後は、国内外を結ぶ交通結節点として、駅機能の強化が求められる。

一方、環状4号線付近～八ッ山橋付近間の国道15号沿道市街地においては、旧耐震基準の建築物等が並ぶ敷地が存在しており、市街地の防災性及び生活利便性の向上はもとより、緊急輸送道路の機能確保などが課題となっている。

▶ まちづくりの考え方

品川駅街区地区は品川駅直近又は隣接する国道15号沿道市街地などのポテンシャルの高い空間を有効活用することにより、国道沿道の街並みや都市機能の維持改善、オープンスペースの確保を進め、品川駅とその周辺が調和したまちづくりの実現、本地区周辺の市街地に対する防災性向上への寄与、及び住宅市街地と商業・業務市街地をつなぐ多様な都市機能が集積した魅力ある都市空間の形成を目指す。

以上の都市機能については、機能の高度複合化や集約的な高層化などにより新しい顔にふさわしい土地の有効利用を図るエリアとし空間形成を誘導する。

今後、リニア中央新幹線の始発駅の開業に併せ、品川駅を再編していくことで、機能的で分かりやすく、高い利便性を備えた国内有数の交通結節点を形成していく。その際、整備を効率的に進めるため、品川駅北周辺地区との一体的な区画整理等の事業手法を活用する。



▶ まちづくりの方針

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

▶ 日本と世界をつなぐビジネスセンターの形成

- ✓ 世界の人々から評価されるビジネス環境の形成を図る。
- ✓ 国際戦略総合特区の指定等による、規制緩和を活かした企業の誘致推進を図る。
- ✓ 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。
- ✓ 鉄道駅直結の利便性及び集客性を活かした複合的機能の集積（業務、商業、利便施設、会議施設、文化・交流、エンターテインメント、情報提供等）を図る。

▶ 国際会議場等の機能確保

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

PROJECT 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

▶ 快適な滞在環境づくり

- ✓ MICE機能と連携する新たな機能（業務機能及び生活支援機能）の導入を図る。
- ✓ 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推進する。

▶ にぎわい創出につながる商業機能の導入

- ✓ 駅の改変等に合わせて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。
- ✓ 日本の玄関口としての情報発信施設・観光コンシェルジェの誘導を図る。

景観

▶ 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

- ✓ 駅及び駅前広場とまちの視線のつながりに配慮し、開発地内に整備される広場的空間からの「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。
- ✓ 品川駅周辺においては、各地区が連携しながら一体感のある日本の玄関口として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

- ✓ 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。
- ✓ 品川駅西口地区、品川浦・旧東海道地区をはじめ、他の地区をつなぐ歩行者ネットワークの形成など、歩いて楽しい活気とにぎわいの演出を図る。

▶ 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、群としての象徴性のあるスカイラインを形成する。

環境

▶ 風の道確保等による快適な都市空間づくり

- ✓ 主要な風の道に配慮し、建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

- ✓ 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、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。

エネルギー

▶ 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

- ✓ 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利用した、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。

▶ 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

- ✓ 情報ネットワークを活用し、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。
- ✓ 古い施設の稼働率調整や老朽施設の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

- ✓ 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。

PROJECT 4 広域アクセス性の効果を最大化する駅機能の強化

▶ 品川駅の再編

- ✓ 駅施設内及び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。

PROJECT 5 拠点性を高める道路ネットワークの構築

▶ 駅前広場機能の分担と拡充

- ✓ 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。
- ✓ 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。
- ✓ 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。

▶ 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。

▶ 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。

PROJECT 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

▶ 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向上、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など更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

- ✓ 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活かし、駅周辺の開発や、鉄道・道路・駅前広場の整備に併せ、デッキレベルを基軸としたバリアフリーの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

- ✓ 品川駅の周辺において、東、西、北の方面別に歩行者ネットワークの要の役割も担う交通結節空間（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、災害時の安全を確保するため、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。

PROJECT 7 安全・安心な防災都市づくりの推進

▶ 防災機能の強化

- ✓ 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。
- ✓ 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。

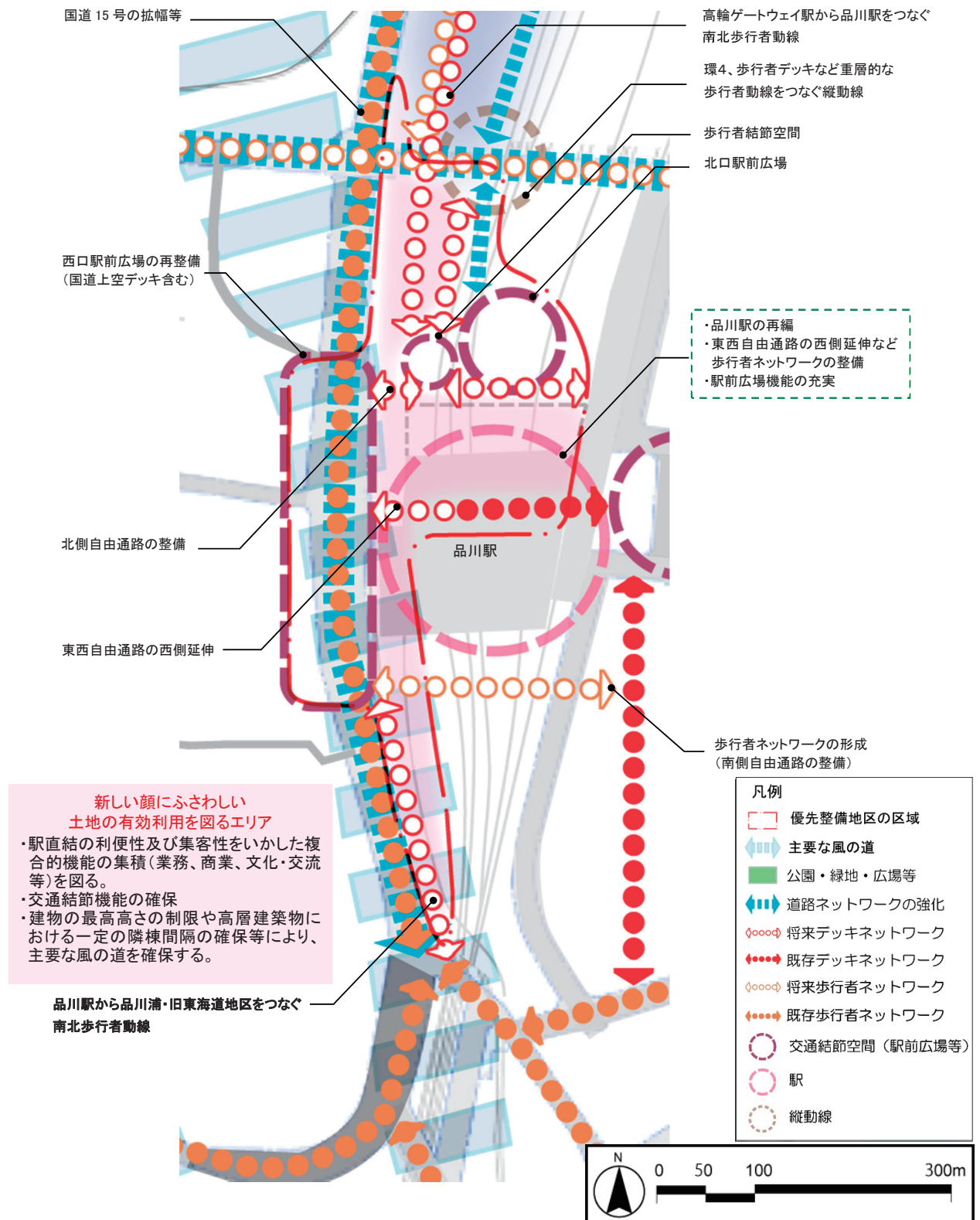
▶ 住民・企業・行政等の連携による、地域・地区単位での防災対策

- ✓ 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。
- ✓ 民間では、防火用水貯水、一定量の防災備蓄、通信回線の多重化等により、発災後の迅速なビジネス機能の復旧策を講じるよう誘導を図る。
- ✓ 防災ルールの運用とDCP推進に向けた地区ごとの防災組織づくりを進める。
- ✓ 企業同士の連携・協力による被災者の救援、電力・通信の確保、食料・飲料水・トイレの確保及び情報提供を図る。
- ✓ 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、地区内での協働を図る。
- ✓ 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

- ✓ コジェネレーションシステム等の導入を促進する。

▼ 品川駅街区地区の将来イメージ



7 | その他の地区

▶ 品川浦・旧東海道地区

品川浦・旧東海道地区については、品川区が策定した「品川駅南地域まちづくりビジョン」に基づき、「品川の歴史・伝統と魅力ある水辺に出会う、拠点性と文化性を兼ね備えた国際交流都市」に向けてまちづくりを進める。

多様な人々が訪れ、働き、楽しみ、憩い、暮らす、品川の南の玄関口

旧東海道宿場町の伝統・文化や、屋形舟の並ぶ風情ある景観等など、この場所にしかない地域固有の魅力を更に高めていき、品川駅周辺エリア全体の魅力向上を図るとともに、「品川浦」といった貴重な水辺資源を生かし、水際の歩行者動線整備など、人々が歩き・楽しめる環境整備に取り組む。

また、品川駅に近接する北品川駅周辺については、交通結節点としてのポテンシャル高まる品川駅との更なる連携強化や、東西連絡性の強化・改善に向け、品川第一（ハツ山橋）踏切の解消をはじめ、品川駅の南の玄関口としてふさわしい都市基盤の在り方について検討を進める。



田町駅周辺地区

田町駅東口北地区

田町駅東口北地区周辺については、港区が策定した「田町駅東口北地区街づくりビジョン」に基づき、「1. 環境と共生した魅力的な複合市街地を象徴する“みどり”豊かな空間の創出」、「2. 地域コミュニティ実現のための拠点形成」、「3. 都市の活力・活性化に資する複合拠点の形成」に向けてまちづくりを進める。

環境と共生した魅力的な複合市街地の形成

職・住・学・遊が融合した計画的な複合市街地の形成や、駅周辺の生活利便施設及び医療施設の機能の充実などによる新たな都市の拠点・暮らしの拠点のまちづくりを進める。

また、区有施設の緑化や民有地の屋上・壁面緑化などによる環境にやさしいまちづくり、地域コミュニティの醸成などによる安全・安心のまちづくり及び運河に沿った親水プロムナードの整備等、運河や水辺空間を活かしたまちづくりを進める。

地区の開発整備に当たっては、緑豊かなオープンスペースの創出や、地区のみどり率の目標値を40%とするなど、環境と共生した魅力的な複合市街地を象徴する、緑豊かな空間の創出を進める。その他、地域コミュニティ実現のための拠点形成や、駅へのアクセス性の向上、歩行者の安全性と快適性の改善などの課題を解決するため、駅を基点とした歩行者ネットワークを構築し、都市の活力・活性化に資する複合拠点の形成を進める。

田町駅東口地区

田町駅東口地区においては、「田町駅東口地区再開発等促進区を定める地区計画」に基づき、芝浦港南地域の「玄関口」かつ市街地形成を先導する核となる地区として、業務、商業、教育、研究機能及び都心定住を図る居住機能や文化機能などを備えた魅力ある複合市街地を形成する。また、駅前地区にふさわしい広場、道路等の都市基盤整備を行い土地の合理的な高度利用と都市機能の更新を図る。

魅力ある複合市街地の創出

複合開発地区においては、業務・商業・居住機能を主体に、文化や交流、都市余暇機能等を併せ持つ複合市街地とする。住宅は独立したコミュニティを形成するように配置し、業務棟との間に形成させる共用空間を中心に、文化や交流等を目的としたにぎわいと魅力ある都市空間を創出する。

また、住民や事業者の憩いの場となる緑地・広場や快適で安全な歩行者空間を創出する。

教育・研究地区においては、既存の教育機能を生かしながら、教育、研究、交流機能を有する地区とする。



田町駅西口地区

田町駅西口・札の辻交差点周辺地区については、港区が策定した「田町駅西口・札の辻交差点周辺地区まちづくりガイドライン」に基づき、「江戸から東京そして未来へつづく 快適で活動的な暮らしとにぎわいが交わり 素敵なハーモニーを奏でるまち」に向けて、優れた交通利便性や斜面緑地を活かした、業務・居住・商業などの複合市街地として、品川駅等との連続性を意識した複合的な土地利用を図る。

居住・業務・商業・教育・文化など多様な機能が集積する新拠点

業務施設を更新するとともに都市型住宅や商業施設・生活利便施設等を整備することにより、快適性を高める暮らしの場を形成し、防災・防犯に向けて、安全で安心できる環境を整備する。

また、地域の景観や緑を生かしつつ、新たにオープンスペースなどを整備し、活動的なにぎわいの場を創出する。さらに、本地区の周辺に多く立地する教育機関・学術機関・文化施設と業務機能が連携することにより、企業間連携、産学連携、産業振興及び新たな価値を創造する拠点を形成する。新たな拠点の形成に向けては、田町駅東口周辺との連携を強化し、一体的に魅力を高めていく。

▶ 品川駅東口北地区

品川駅東口北地区については、リニア中央新幹線及び東海道新幹線の拠点駅に隣接する立地特性及び先端技術、情報通信等の企業集積を活かすことで、日本の玄関口にふさわしい国内外の多様な人々が交流し新たな価値が創造される国際交流拠点を形成するとともに、運河などの水辺を活かした複合的な都市機能の導入を港区と連携して図っていく。

