



付属資料

1 風之道確保に関する技術指針

本地域の特性をいかして、環境モデル都市づくりを展開する上で最も特徴的なスローガン「風の道をつくる」を掲げ、風の道の確保に積極的に取り組む。

(1) 風の道確保のための制限の考え方

環境に配慮した都市づくりは、都市のおかれた環境との調和を図ると同時に都市の活性化をも促していくことが求められる。本地域では、環境資源である東京湾の海風をいかし、環境モデル都市を実現する。

その基本は、都市に風を取り込み都市空間の暑熱化などの環境改善に寄与し、本地域のみならず内陸の後背地へ風を導くことにある。

そこで、東京湾から流れ込む風を遮ることのないよう、建築物の形態や配置等を工夫し、まちづくりの中で風の道の確保を図る。

このため、東京湾から吹き込む風の流れを後背地まで送り込めるよう、また、運河沿いの風を取り込めるよう、建築物の低層化や高層建築物における一定の隣棟間隔の確保により、本地域の夏の主風向である南南東の風の道を確保する。

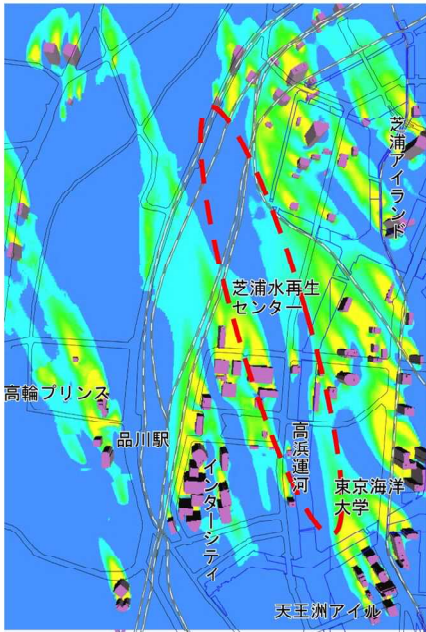
具体的には、現況において明確に確認される本地域の風の道においては、できる限りオープンスペースを確保するとともに、建築する場合にあっても風の道を阻害する高さの建築物を配置しないこととする。そのため、風の道を設定・図示し、これにかかる地区では地区計画等により建築計画の誘導を図る。

また、風の道にかかる地区では、緑がクールスポットとして風を冷やすことで、冷涼な風の流れることから、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り積極的な緑の配置と確保を誘導する。

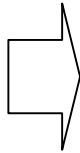
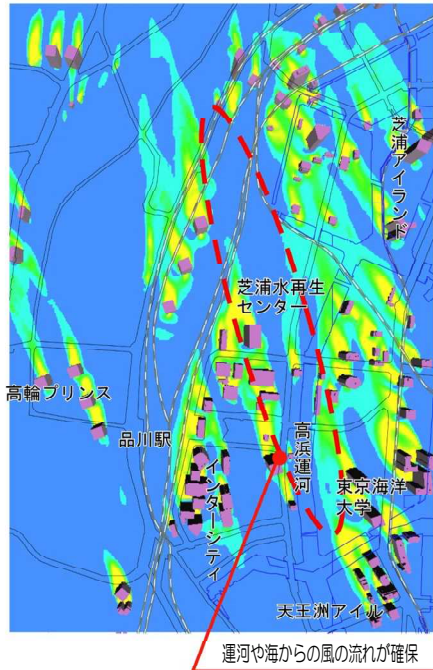
(2) 風の道の設定の考え方

- ・沿岸の建築物は、東京湾から内陸に流入する海風に対し、影響を与え、風速を弱め都市の暑熱化を招く要因となることが、国土交通省総合技術開発プロジェクト（「都市空間の熱環境評価・対策技術の開発」）等において明らかにされている。
- ・本地域では、現況の建築物群に基づき気流シミュレーションを実施し、海から主風向（南南東）に幾筋かの風の道が形成されていることを確認した。さらに、今後の地域整備において、建築物の配置や高さ、緑の確保、排熱を工夫することで、現在の風の道をおおよそ確保することが可能であることを確認した。
- ・気流シミュレーション結果からは、建築物の形態の工夫により、風の道が確保されやすいことが確認できた。本地域では、現在、風の道が形成されている範囲に立地する建築物の高さを一定以下とすることや、既に高層建築物により風速が弱まっている後流域では主風向に対する見付け面積が少なくなるように配置することが望ましいことが明らかになっている。（ただし、高さの基準点は東京都品川区東品川二丁目5（天王洲野球場脇）A.P. +3.2959m（平成12年1月1日現在）とした。）

現況の風の流れ

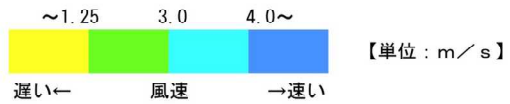


建物配置等工夫したケース



上図は夏の日中の主風向である、南南東の風をシミュレーションモデルに入力し解析をした結果の中から、地上付近の風と密接な関連が見られる地上約50mの風速分布を平面図に示したものです。図3に示した風の流れが概ね破線(赤)で囲まれた位置にあります。今後開発が予想される地区の建物配置や形態、排熱の削減や緑被の工夫などにより、風の流れを含めより快適な環境を創出していくことが可能です。

凡例



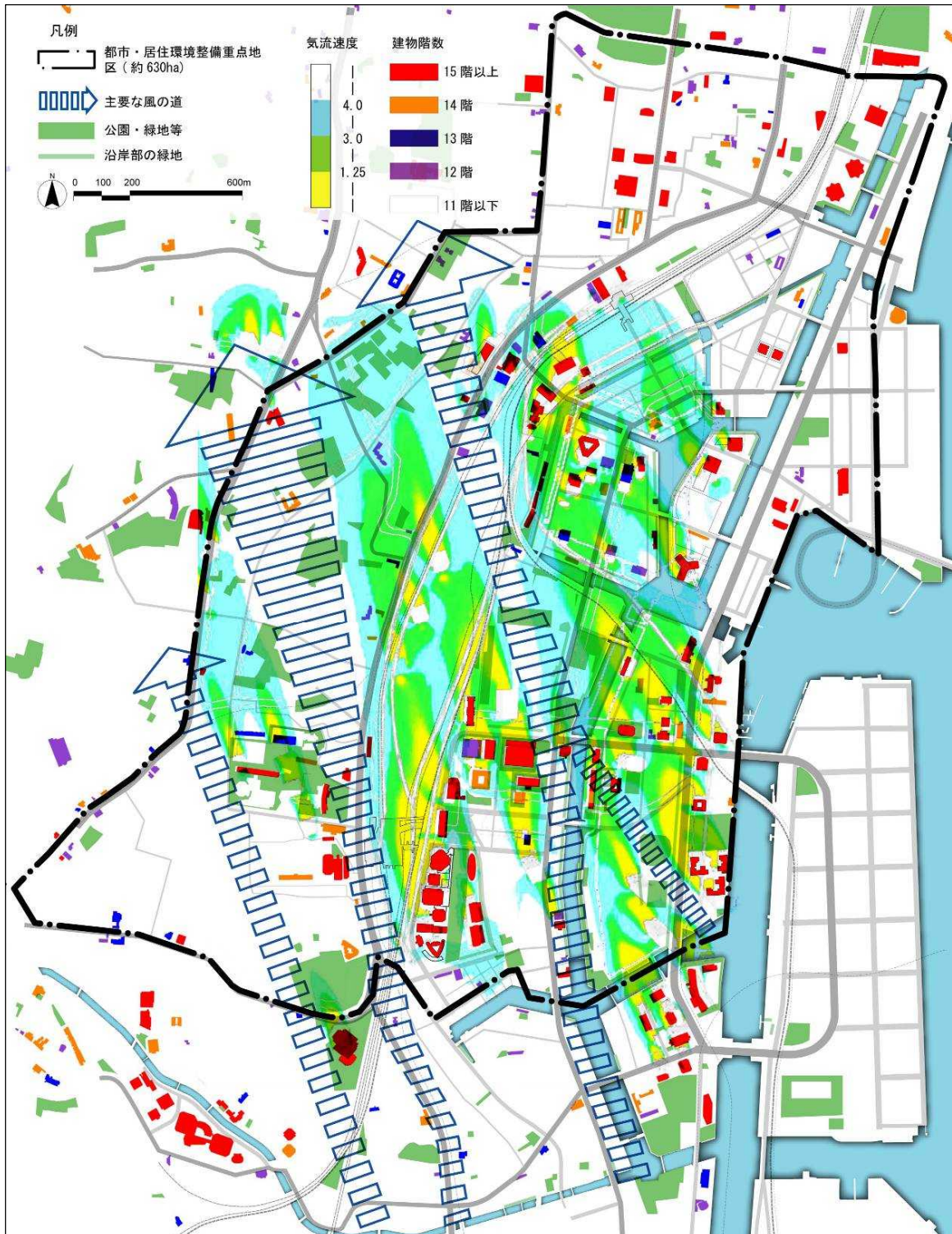
風のシミュレーション結果（基本計画）

(3) 風の道の設定

①位置の設定

- ・気流シミュレーションの結果から、想定される主要な風の道（気流速度が約 4.0m/s 以上のエリア）を設定する。
- ・さらに、主要な風の道以外にも運河の風の道を設定する。

図：風の道の位置



平成 13 年度土地利用現況調査等を基に作成

②高さ*の設定

※本文中における「高さ」の基準点は、東京都品川区東品川二丁目 5（天王洲野球場脇）
A. P. +3. 2959m（平成 12 年 1 月 1 日現在）である。

- ・建築物をモデル化し、地上からの高さ別に気流の流れをシミュレーションしたところ、本地域では、おおむね地上 50m 超で一定の流れを形成していることが確認できた。
- ・高所を流れる風の流れは、地表等の影響を受けることで、低所になると風速が遅くなる傾向があるため、地上において一定の風速の風となるよう、地上 50m で風速 4m/s 以上を明確に形成している範囲を風の道と設定した。
- ・そこで、本地域では主要な風の道を確保するため、現況を考慮しつつ立地条件に応じて、今後建築される建築物を高さ 50m 以下、既存建築物を高さ 50m 超で建て替える場合は現状の高さ程度以下に制限・抑制することを基本とする。
- ・あわせて、運河上を通る風をいかすための誘導も行う。

(4) 風の道の確保のための担保方策

風の道を確保する方策として、地区の土地利用、建築物の立地状況等の特性に応じて、都市計画等の制度を活用する。

①優先的に整備を進める地区等

再開発等促進区を定める地区計画等により最高高さを制限し、風の道を確保する。

●基本的な考え方

- ・敷地規模が大きく、大規模開発が予想され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、品川駅街区地区では、地区に風の道がかかるため、再開発等促進区を定める地区計画等により、面的に高さを制限する。
- ・現在、風の道が形成され、風の道を確保すべき範囲にある建築敷地では、できる限りオープンスペースを確保するとともに、建築する場合でも建築物を最高高さ 50m 以下に制限することを基本とする。^{*1}
- ・当該地区において風の道を確保するために高さが制限される場合は、次の条件を満たすことを前提として地区内で、容積配分できることとする。

ア 容積配分は都市開発諸制度を活用する

イ 高さを 50m 以下に制限する区域を設定する

ウ 地区内に空地をまとめて確保する

エ 隣棟間隔^{*2}を十分に確保する

*1 この範囲は、p74「風のシミュレーション結果（気流シミュレーション解析図）」における風速 4(m/s) 以上の部分（青色）のうち、後背地にまで延びる、まとまりのある部分とする。

なお、風の道の位置や範囲については、環境に配慮した開発計画を検討していく過程で、別途、シミュレーション等により風の道への影響範囲をはじめとするヒートアイランドへの影響を確認するなど調整・協議を行い、区域として示していく。

*2 地区内の風の道を確保すべき範囲から外れる街区においては、現状で既に風の道を塞ぐ高さの建築物の後流域にあり、風速が弱まっている場合がある。こうした敷地においても、現状の上流側の建築物の影響内に収まるよう、建築物は高さ 50m 超となるが高層部は隣棟間隔を一定程度離隔するなどの風を生活空間に取り入れるなどの方策を講じるよう誘導を図る。

●再開発等促進区を定める地区計画等による制限

- ・風の道を確保するため、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地区計画の「地区整備方針」で示す。
- ・建築物の高さ制限をする範囲は、地区整備計画の「区域」で位置を明示する。
- ・風の道にかかる街区で建築物を新設・増築する際には建築物を高さ 50m 以下とするよう、地区整備計画で「建築物等に関する事項」の「高さの最高限度」に示す。

②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

高度地区により最高高さを制限するなどして、風の道を確保する。

●基本的な考え方

- ・現在の低層建築物を中心とする市街地であり、住環境を保全する高輪台地や御殿山等の緑と歴史性に調和したまちづくりを進める地区では、現在の用途地域により、50m 超の建築物の建築が頻繁に生じることが想定しがたいとともに、大規模かつ高層建築物の立地はわずかである。そこで、地形等地域特性に配慮しつつ、原則、既に決定されている高度地区の運用により建築物を高さ 50m 以下に抑制する。
- ・あわせて、風を生活空間に取り入れるといった方策を講じるよう誘導する。
- ・ただし、区域内で高度地区が決定されていない地域については、④と同様の方策を講じるよう誘導する。

●高度地区による制限

- ・建築物を高さ 50m 以下とする。

③運河沿いの区域

臨海景観基本軸、水辺景観形成特別地区の区域については、一定規模（建築物の高さが 15m 以上又は延べ面積が 3,000 m²以上）の建築物及び工作物の新築の場合、東京都景観条例において届出が義務付けられており、配置・高さ・形態・意匠・色彩・公開空地・外構・緑化等について景観形成基準が定められている。

(A) 主要な風の道にかかる敷地

現状の高さ以下にすることを基本として誘導する。

●基本的な考え方

- ・運河をいかしたまちづくりを進める運河沿いを含む区域では、東京都景観条例に基づき、風の道にかかる範囲にある建築物の高さを 50m 以下、既存建築物を高さ 50m 超で建て替える場合は現状の高さ以下とすることを基本として誘導する。
- ・あわせて、運河の風を生活空間に取り入れるといった方策を講じるよう誘導する。
- ・都市開発諸制度を活用する大規模開発においては、建築物の建築を工夫し、全体として風環境に配慮している計画については高さ 50m 以下を誘導する。また、敷地の統合等により、風の道の確保に支障がないと認められる場合は高さ 50m 超での建築を可能とする。

●景観条例による誘導

- ・東京都景観条例により、届出対象となる建築物については、統一感のあるスカイラインを形成するなど景観への配慮とともに、現況の高さ以下とするよう要請する。

(B) (A) 以外の運河沿いの敷地

主要な風の道にかからない敷地については、建築物の配置等を工夫する。

- ・水辺景観形成特別地区では、セットバック、緑道の配置などを要請するとともに、都市開発諸制度を活用する大規模な開発では、これらに加えて隣棟間隔の確保など特段の配慮を行ったと認められる建築計画について、50m 超での建築を可能とする。
- ・臨海景観基本軸の区域（水辺景観形成特別地区の対象区域を除く。）では、都市開発諸制度を活用する大規模な開発で特段の配慮をしていると認められる場合、50m 超での建築を可能とする。

④今後の開発において風の道への配慮を要請する区域

①～③以外の一般地域でも、今後の開発において風の道への配慮を要請する。

●基本的な考え方

- ・その他の一般地域では、大規模開発では極力、オープンスペースを広くとる、建築物を高さ 50m 以下にする、高さが 50m 超となる場合でも高層部は隣棟間隔を一定程度確保するといった方策を講じることにより、風の道を阻害する要素を取り除いていく必要がある。
- ・こうした地区では、今後の建築物の建替や地区整備の際、高さ 50m 超の建築物を建築する場合であっても、風の道を阻害しない方策を取り入れた整備計画となるよう要請する。活用する制度としては、建築物の形態規制が可能となる再開発等促進区を定める地区計画や総合設計等の都市開発諸制度が挙げられる。



●推奨・要請する建築とその例

- ア 高さ 50m超部分での建築物の見付け面積が主風向に対し最小になっている。
最小の範囲は、当該建築物の用に供する活動に支障のない程度とすることが考えられる。
例：事務所ビルの場合、基準階面積で敷地に対して過半を超えない程度 など
- イ 風の道を確保して配置・建築している。
例：建築物に風穴を開ける、隣地からの離隔を十分に確保する など
- ウ 高さ 50m超の建築物の高さの 2 倍の水平距離内に道路、公園といった空閑地がある。
- エ あわせて敷地内の緑化率を高める、舗装部を保水性とする など。

⑤制限等の適用対象

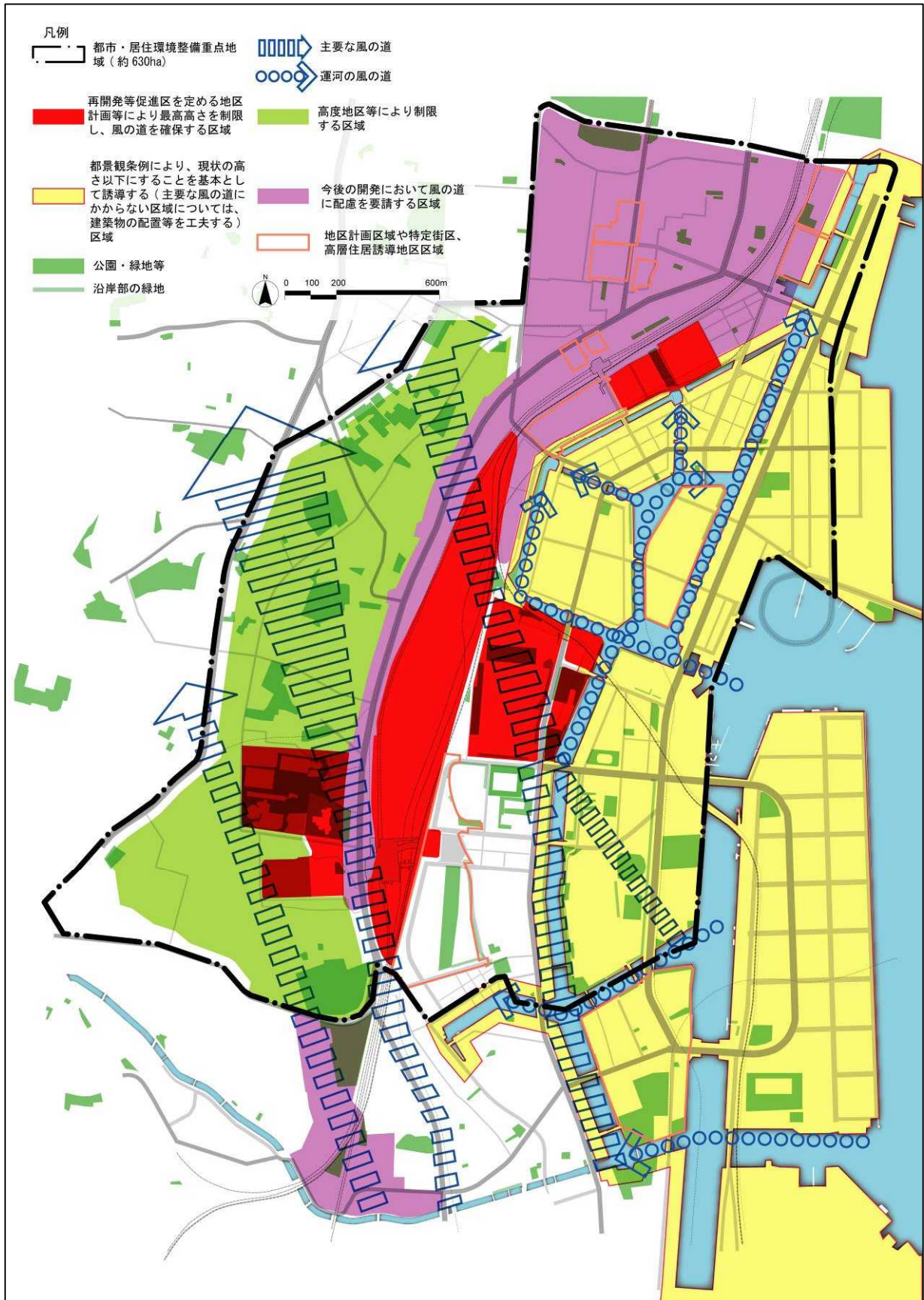
- ・以上の制限が適用される時点以前の既存建築物には、制限の適用を除外する。

表：風の道を確保するための方策一覧

風の道を確保する地区	担保方策	高さに関する制限内容
優先整備地区等	再開発等促進区を定める地区計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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"> ・ 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 m²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。 <p>(A) 主要な風の道にかかる範囲内の建築物</p> <p>①現状以下 (既存建築物が高さ 50m 超で建て替える場合)</p> <p>②50m以下 (全体として風環境に配慮した優良な建築計画)</p> <p>③50m超 (さらに特段の工夫をした、より優良な建築計画のみ)</p> <p>(B) (A) 以外</p> <p>①特に運河沿いでは、セットバックなどの対策も実施</p> <p>②都市開発諸制度を活用した大規模開発については、誘導により高さ 50m超での建築も可能とする。</p>
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		<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市開発諸制度を活用した大規模建築物については、建築物を原則高さ 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」の基準点は、東京都品川区東品川二丁目 5 (天王洲野球場脇) A.P.+3.2959m (平成 12 年 1 月 1 日現在) である。

図：風の道を確保するための方策



※ 指定のない私有地においても、今後の建替え、土地利用転換時には「風の道」に配慮した建築計画とする。

※ 「高さ」の基準点は、東京都品川区東品川二丁目5（天王洲野球場脇）A.P.+3.2959m（平成12年1月1日現在）である。

(5) 風の道を確保するための建築の作法

高輪台地に広がる緑と埋立地に広がる運河、地域の東側の東京湾の海風を活用することで、冷涼で快適な生活空間が形成され、ヒートアイランド現象の緩和にも寄与することが期待される。

そこで、暖まりにくく、熱的にやさしく涼やかなまちとして、涼しい外部空間（広場、歩道等）と涼しい内部空間（居住・就業空間等）を持った都市空間づくりを目指す。

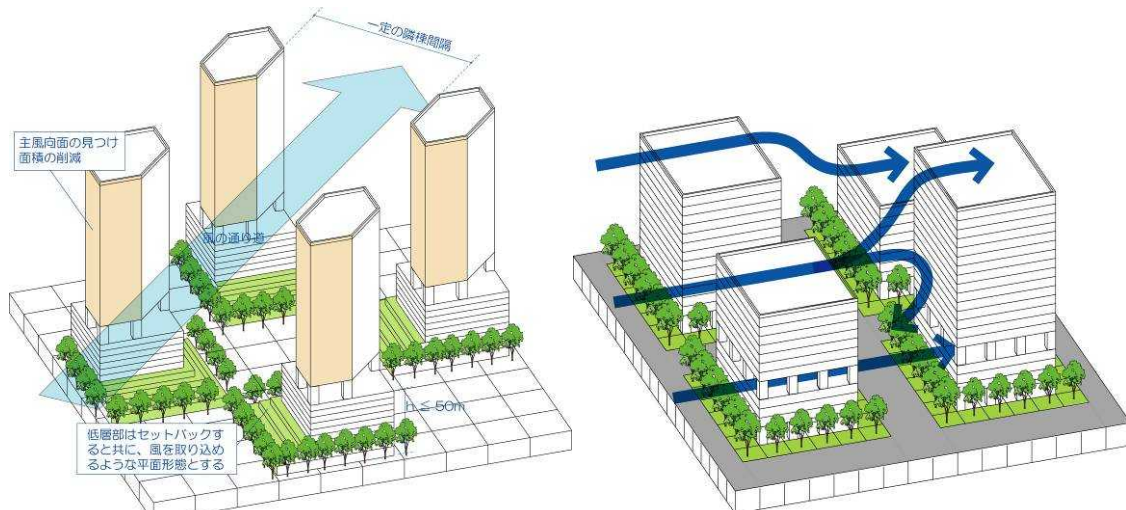
【一般ルール】

涼やかなまちをつくる上でも、風の道を確保するなど、海風や運河上の風をできる限り市街地に取り込む工夫をしていく必要がある。

風の道の確保に当たっては、本地域全体で、個別の建築物を建築する際のデザイン面でも種々の工夫を要請する。

●建築物空間

- ・風の道にかかる範囲では、できる限りオープンスペースを確保するとともに、建築する場合であっても建築物を高さ50m以下とし、風の道を塞がない。
- ・主風向に沿う隣接する建築物では、建築物の高さの違いなどにより通風が改善されるため、雁行配置などを工夫する。
- ・規模の大きな低層部を有する建築物では、主風向に沿うようピロティや通路を設ける。
- ・50m以上の高層部を有する建築物では、主風向に向けた見付け面積を少なくするよう工夫するとともに、適切な隣棟間隔を確保する。

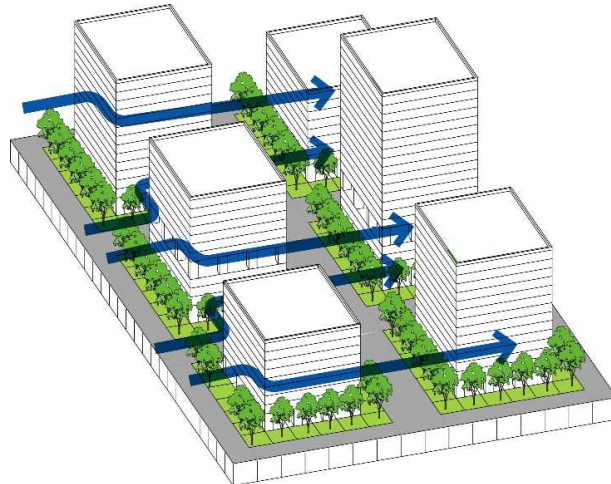


※気流シミュレーション解析結果より、大規模な建築物間の空隙に着目すると、グランドcommonsとインターシティの間のオープンスペース（約70m）や天王洲アイルの建築物間（約60～70m）、白金一丁目再開発住宅間（約60m）では相対的に風速が大きい例が見られる。



●道路空間

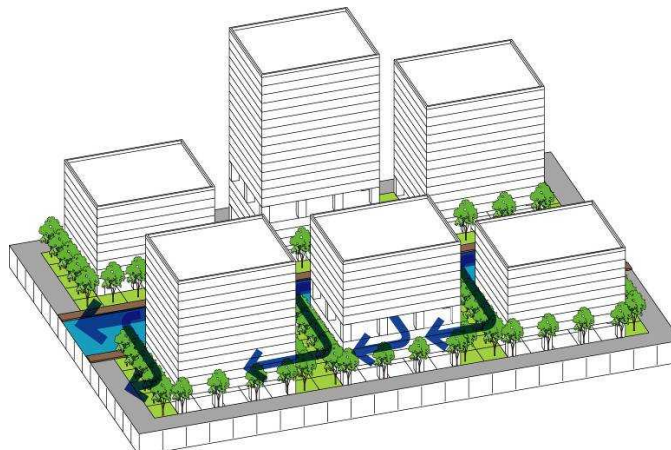
- ・主風向に沿って道路の街路樹等の植栽を連続化し、道路を流れる風を冷却する。
- ・海岸から 1.5km から 2km 程度まで道路に沿った海風の流入があるため、大規模開発で整備される地区内道路は、運河沿いの風の方向にも留意しながら、風を導入しやすいように配置する。



●運河沿岸空間

運河等の水辺空間では、風の道となっている運河を流れる風を後背地に取り込むよう、運河沿いの建築物の高さを既存建築物の高さ程度又は高さ 50m以下にするとともに、都市内に残された貴重なオープンスペースとして特徴ある都市景観形成を図るよう、水辺周辺での建築の作法を示す。

- ・風の道となる運河沿いの建築物は、後背地への風の流入を阻害しないよう建築物高さを既存建築物の高さ程度以下、又は 50m以下とするほか、隣接する建築物間に通路や植樹等を設ける。
- ・規模の大きな敷地では、建築物の足元部に空隙を設ける。
- ・壁面の位置を設定し、護岸と運河沿いの街区との一体的なオープンスペースを確保する。



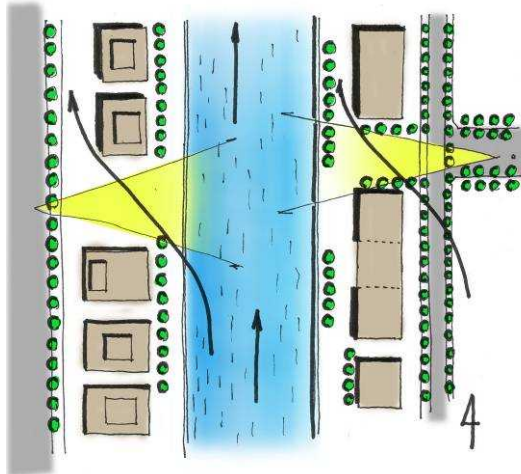
2 景観形成の誘導イメージ

(1) 景観形成の視点

水辺景観形成特別地区のエリアに準じた広告物への配慮等も踏まえ、7つの視点で本地域の景観形成を図る。

①環境モデル都市としての景観

光・風・水・緑をテーマにした環境形成の基本的な指針を示し、オープンスペースの適切な立地や確保を誘導する。



オープンスペースの確保により視界が開け、運河に直接面することのない街区からも運河の空間の広がりを感じることができる。

②公共空間に面する建築物の景観

道路や運河のオープンスペースと沿道建築物によって形成される景観は、都市的な景観の骨格軸となる。沿道建築物等、一連の景観を形成する公共空間の特性を明らかにし、各々の特徴ある通りを演出する。



店舗等の歩行者が立ち寄れる施設や水辺に向けたオープンカフェを設え、観光客等のアクセスできる係留施設を配置するなどにより、足下空間の演出や融和・開放性を高めるよう誘導していく。

③拠点となる公共空間からの景観

街の玄関口となる品川駅や地区公園等、大規模なオープンスペースとこれを囲む建築物によって形成される景観は、本地域のシンボルとなる。品川駅については、「品川の顔」となる景観形成を目指す。



拠点となる公共空間は、デッキやシェルター等、歩行者系施設を中心に景観形成を図る。

オープンスペースに面する建築物は、広場を創る重要な要素であり、まとまりある景観形成を図る。



公共の公園と公開空地が一体となってスケールの大きな緑地が確保されている。

品川駅自由通路とネットワークした歩行者デッキが景観に統一感を与えている。

(品川セントラルガーデン)

④歴史的資産周辺の景観

主要な景観要素となる歴史的建築物・道標・樹木等、地域の歴史に関わる施設は、その規模の大小にかかわらず周辺環境を含めて保全する。また、歴史的資産相互のネットワーク性・アクセス性を高め、景観資源として面的に活用する。



泉岳寺等の歴史的建築物とその周辺環境を一体に保全することによって、この地域らしいまちの魅力を継承していく。

⑤地形的特長を活かした景観

丘陵地の拠点や坂道からの通景等、地形的な特長を活かした景観を JR 東日本の車両基地開発等、大規模開発と統一感を持たせるよう連携し創出していく。



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。



大規模開発と連携することにより坂から海に向けた視野が開ける（柘榴坂の現在の景観）。

⑥既存の都市機能集積の保全

品川駅西口地区・運河などの固有の都市機能集積・遊びの空間を保全・整備し、この地域の顔として景観形成しPRするなど、来訪者の集まる観光拠点として育成する。最寄り駅からの歩行者ネットワークや各集積間のネットワーク整備を優先的に進める。



品川駅西口ホテル群の景観

管理の行き届いたランドスケープの中に、園路やカフェが配置され、この地域らしい、都会的で開放的なにぎわいの景観を形成している（柘榴坂沿道の緑陰にあるオープンカフェ）。



運河に面するオープンカフェは、東京湾の涼風を感じる開放的な空間である。水辺に面する特性を活用することによって、新しい景観を創出していく。



屋形舟だまりは、夜景及び水辺を楽しむ観光拠点となる。

⑦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によって、この地域の夜の顔をPRする。また、海上からの眺望を可能とする、水上バスの利用機会の拡大とともに乗船拠点の整備を誘導する。



出典：東京都ホームページ

(2) 特徴ある空間づくり

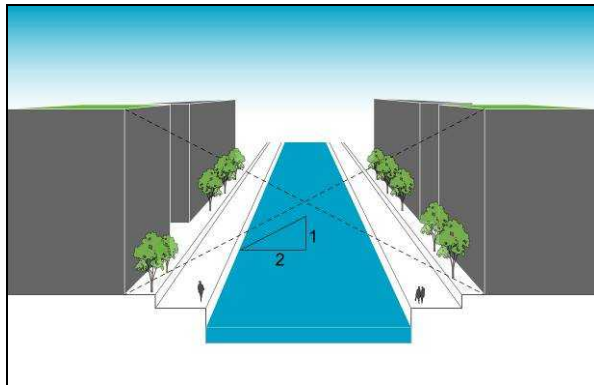
港南・芝浦の運河沿いの区域は、本地域の代表的な空間資源でもあり、今後の地域の顔づくりや地域整備の要ともなる。

運河周辺の景観形成を誘導する地区においては、建築物の高さはおおむね 50m程度以下となっている。

特に、同地区の大部分の区域においては、比較的幅員の広い区間では、建築物高さと同程度の水域の幅員（テラスを含む運河幅と建築物の壁面後退距離を合わせた距離）は、おおむね 1/2 程度以下となっており、開放感のある運河空間を形成している。

これら運河沿いの区域の景観は、芝浦アイランド周辺の新しい景観と品川周辺・倉庫等のストックとなる景観で形成されることから、特徴ある空間づくりを誘導していく。

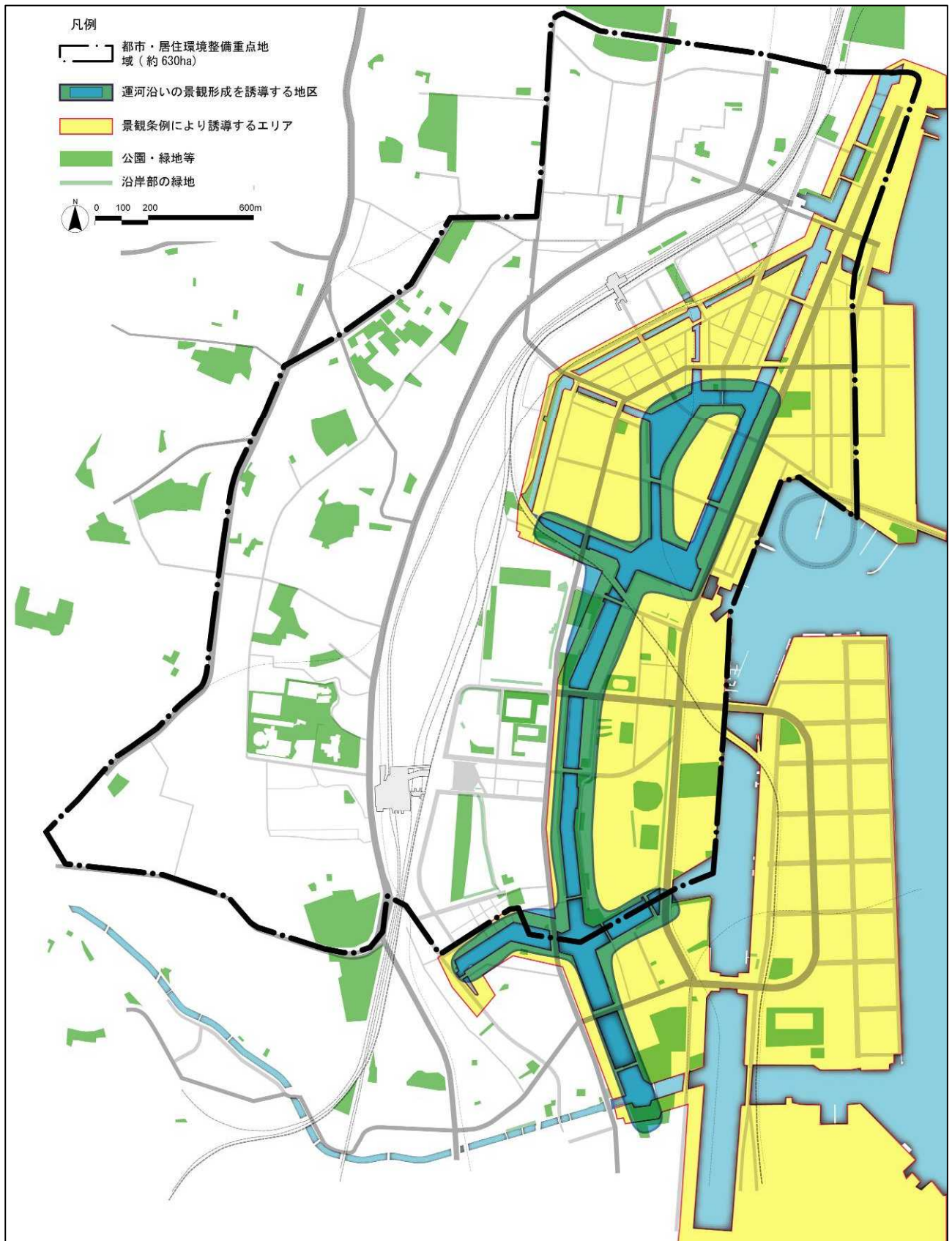
- ・運河沿いの歩行者ネットワークの形成や運河ルネッサンス等現在の取組により、運河沿いの修景や水辺の倉庫、橋など地域特性をいかした街並み・景観形成を誘導する。
- ・運河と後背地や品川駅西口・北周辺地区との融合を図るため、緑道等で有機的に連携できる歩行者ネットワークの整備を誘導する。あわせて、こうした軸をつなぐ拠点づくりを運河沿いの区域に誘導していく。
- ・運河沿いの区域においては、建築物の高さは、水域（水辺）から見た統一感のある良好なスカイラインの形成を推奨し、新規の開発等に際しては、高さ 50m以下あるいは、前面の水域の幅員の 1/2 以下とすることを基本とする。



- ・運河沿いの区域では、建築物高さは、運河沿いの開放的な空間形成、既存建築物群とのスカイラインとの調和、風の道の形成等環境への配慮、建築物現況等を踏まえ、良好なスカイラインを保持するよう、景観条例に基づく届出、協議により誘導をする。
- ・都市開発諸制度を活用し、景観形成、風の道等に特段の配慮を行うものについてはこの限りでない。

なお、本ガイドラインを踏まえ、地区計画等によって、景観形成についてより実効性を高めていくよう、今後、関係者等との協議を進めていく。

図：運河周辺の景観形成を誘導する地区



図：景観形成の誘導イメージ





3 具体的な誘導のイメージ

1 都市基盤施設等の誘導イメージ

(1) 道路の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・表面の熱負荷の軽減に資する保水性の高い舗装材等の利用を図る。また、保水性舗装の補給水として下水再生水等の利用も考慮する。

【街並み景観形成】

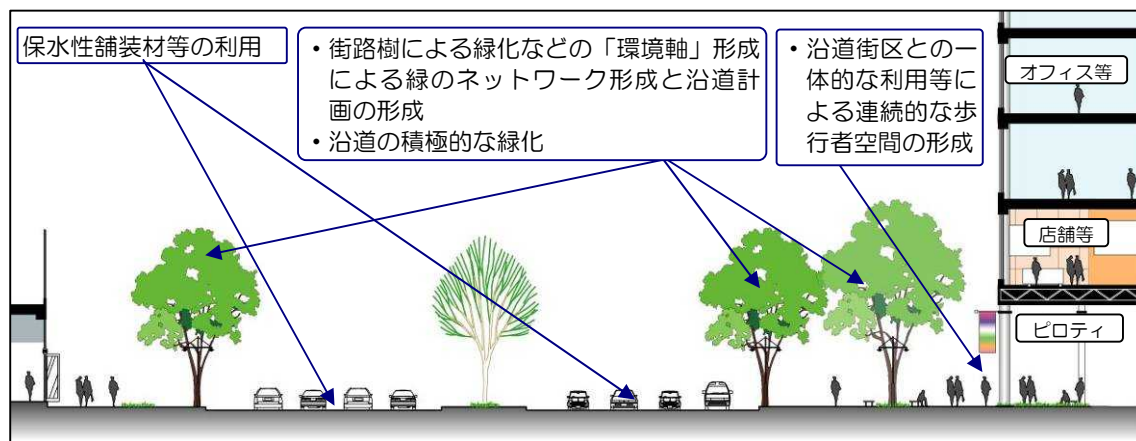
- ・主な幹線道路(環状4号線や国道15号等)のネットワーク形成に併せ、植栽により「環境軸」を形成し、沿道景観の形成を図る。

【緑のネットワーク形成】

- ・主な道路(環状4号線や国道15号等)沿道における積極的な緑化を図る。

【都市基盤施設】

- ・主な道路(環状4号線や国道15号等)の沿道の街区と一体的な利用が可能となる連続的な歩行者空間の形成を図る。また、広幅員道路では自転車空間の確保を図る。
- ・環状4号線は、国道15号との立体化を検討する。また、車線数や幅員、構造は、開発の動向を踏まえつつ、関係者と調整しながら今後検討を進める。
- ・品川駅北周辺地区では、国道15号と環状4号線延伸部双方に接続する地区内道路を整備することで円滑な交通処理を誘導する。



道路(国道15号)の誘導イメージ

(2) 交通広場の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・樹冠の大きな樹木や緑地などにより広場全体の日射遮蔽を図る。
- ・舗装面の最小化を図り、蓄熱性の低い材料、日射反射性能の高い材料の利用を図る。
- ・修景性も合わせた水面の形成を図る。
- ・風の道の確保に配慮した空間構成を図る。



【街並み景観形成】

- ・ランドマークとなるような交通広場の形成を図るとともに、周辺の公共空間からの象徴的な景観形成を図る。
- ・公開空地やオープンスペース等の整備に併せ積極的な緑化を図り、緑豊かな景観形成を図る。
- ・広場に顔を向けた店舗などの機能の誘導を図り、にぎわいのある都市景観の形成を図る。

【緑のネットワーク形成】

- ・品川駅西口の交通広場の整備に併せた緑地や水系の確保を図り、水・緑の拠点の形成に努める。

【都市基盤施設】

- ・歩行者動線のクロスポイントにおいて、広場空間の確保とともにユニバーサルデザインに配慮した垂直動線の確保を図る。
- ・品川駅西口の駅前広場では、都市の顔となるような広場空間の整備とともに、適切な交通広場機能の確保、利用者の利便性や快適性、安全性の確保に努める。
- ・運河への近接性等をいかし、観光や通勤、舟運、防災等に資するよう水上交通拠点との連携を図る。

(3) 歩行者空間・歩行者デッキの誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・樹冠の大きな樹木の植栽や庇、パーゴラ等による日陰空間の形成を図る。
- ・蓄熱しにくい舗装材や保水性の高い舗装材の利用を図る。
- ・ドライミストなどによる冷却化装置の設置を図る。

【街並み景観形成】

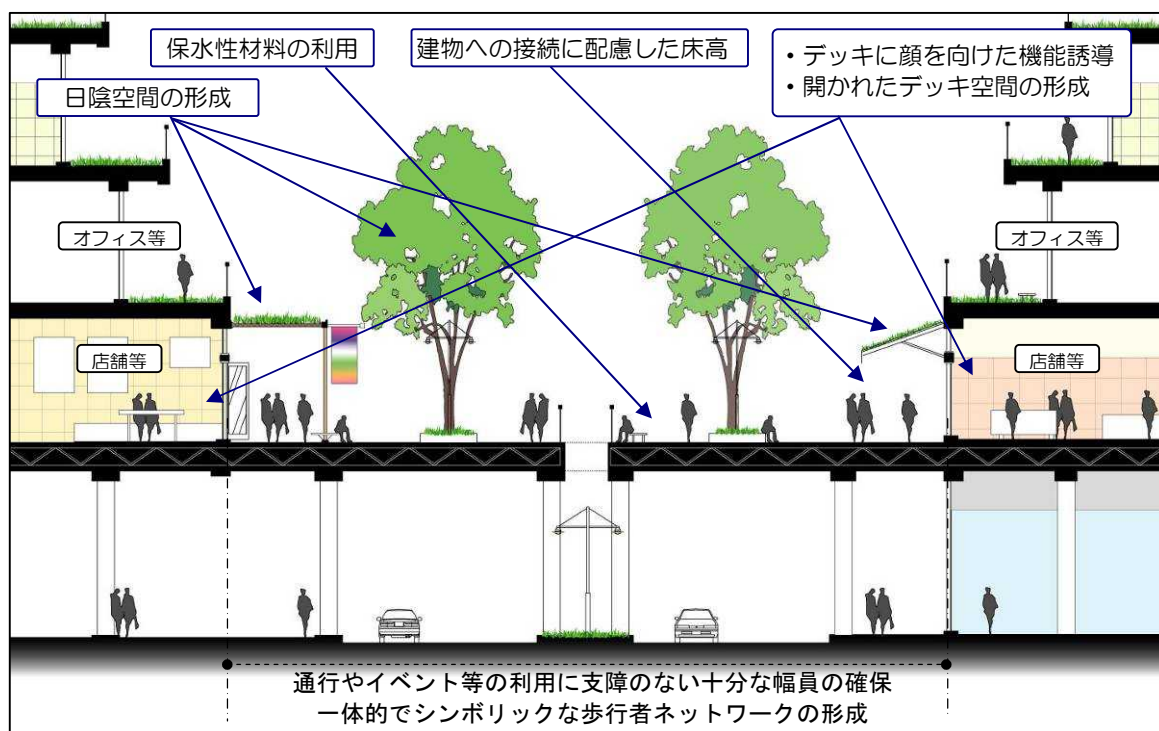
- ・交通結節点と建物をつなぐ一体的でシンボリックな歩行者デッキネットワーク(道路の建築限界や建物への接続を考慮した床高や十分な幅員の確保などに配慮したデッキ空間など)による景観形成を図る。
- ・歩行者の通行やイベント等の利用に支障のない十分な幅員を確保する。
- ・主な道路沿道の歩行者空間では、沿道街区との一体的利用(歩行者空間に向けた店舗やオープンスペースの誘導等)などにより連続的で開かれた歩行者ネットワークの形成を図る。

【緑のネットワーク形成】

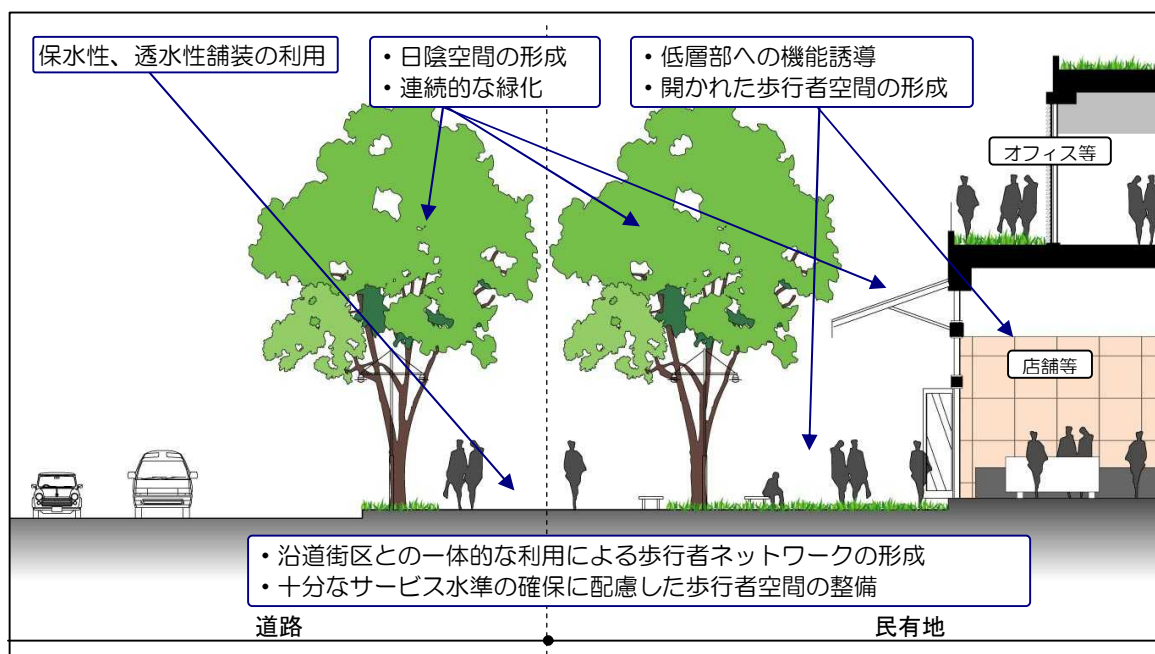
- ・骨格的な歩行者空間における連続的な緑化(風やにぎわいに配慮した街路樹、敷地内植栽、屋上・壁面緑化等)に努める。

【都市基盤施設】

- ・十分なサービス水準、周辺街区に配慮した一体的な歩行者空間の確保を図る。
- ・歩行者動線のクロスポイントにおいて、広場空間の確保とともに垂直動線の確保を図る。



歩行者デッキの誘導イメージ



歩道空間の誘導イメージ

(4) 公園・緑地・公開空地等の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

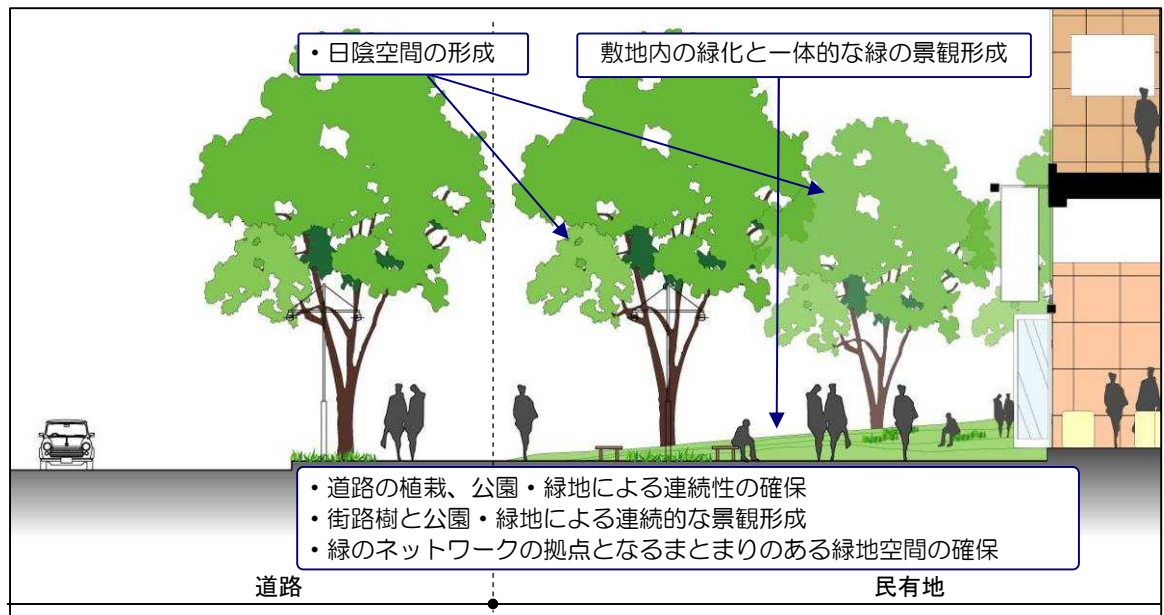
- ・地域内の公園・緑地を道路の植栽も含め緑のネットワークとの連携に配慮する。
- ・樹冠の大きな樹木などによる植栽計画等により日陰空間の形成を図る。

【街並み景観形成】

- ・街路や隣接する公開空地等との一体性や歩行者動線との整合、段差の解消などのユニバーサルデザイン、配植の工夫を図った地区内の公園・緑地、敷地内の緑化やなどによる連続的な緑の景観形成を図る。

【緑のネットワーク形成】

- ・地区整備に併せて主な道路(環状4号線や国道15号等)や地区道路沿道の緑のネットワークの拠点となるまとまりのある緑地空間の整備に努める。
- ・既存の緑や湧水の保全に努める。



公園・緑地の誘導イメージ

(5) 運河空間の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・保水性の高い舗装材利用を図る。
- ・高浜運河沿いの建物や植栽の配置により風を取り込むよう工夫するとともに、樹冠の大きな樹木による日陰空間の形成を図る。
- ・運河の水質改善や棧橋等の整備などにより親水性の向上を図る。

【街並み景観形成】

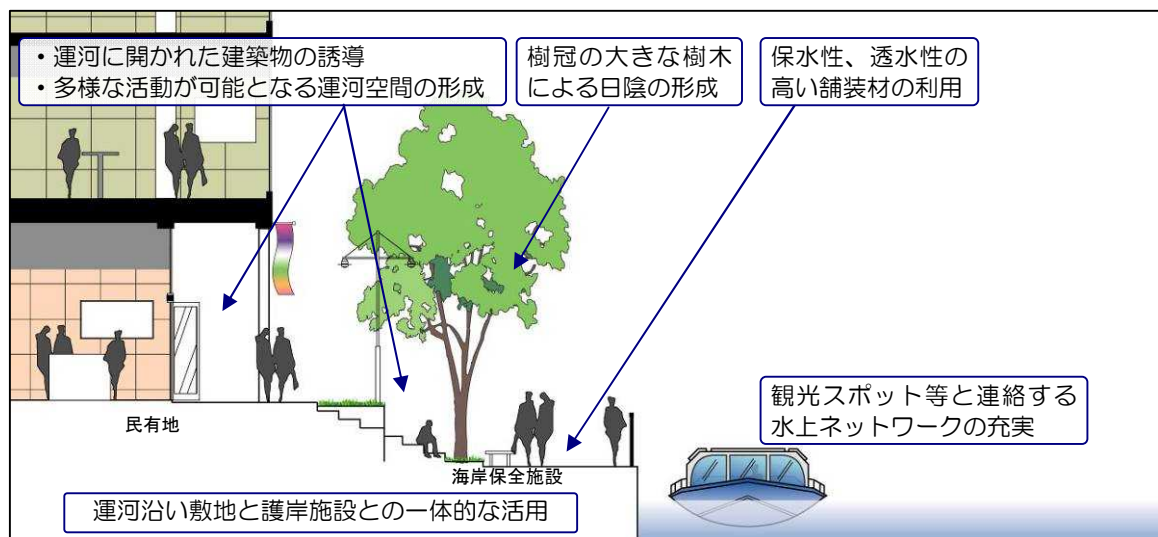
- ・護岸施設や高浜運河沿いの敷地を活用した水辺の景観形成を図る。
- ・運河に向かって開かれた建築物を誘導するとともに、多様な活動が可能となる運河空間の形成を誘導する。
- ・一体的な植栽により緑豊かな運河空間を形成するとともに、運河に開かれた親水空間形成、舗装面の統一などによる連続的な景観形成に努める。

【緑のネットワーク形成】

- ・高浜運河、高浜西運河の水質向上を図るとともに、運河沿いの公園整備などレクリエーション機能の充実に努める。

【都市基盤施設】

- ・運河沿いにおいて緑のネットワークとの連携に配慮した緑豊かな歩行者ネットワークの形成を図る。
- ・運河沿いの広場や観光スポットを連絡する水陸交通結節点の形成を図る。



運河沿河の歩行者空間の誘導イメージ

2 都市基盤施設等の誘導イメージ

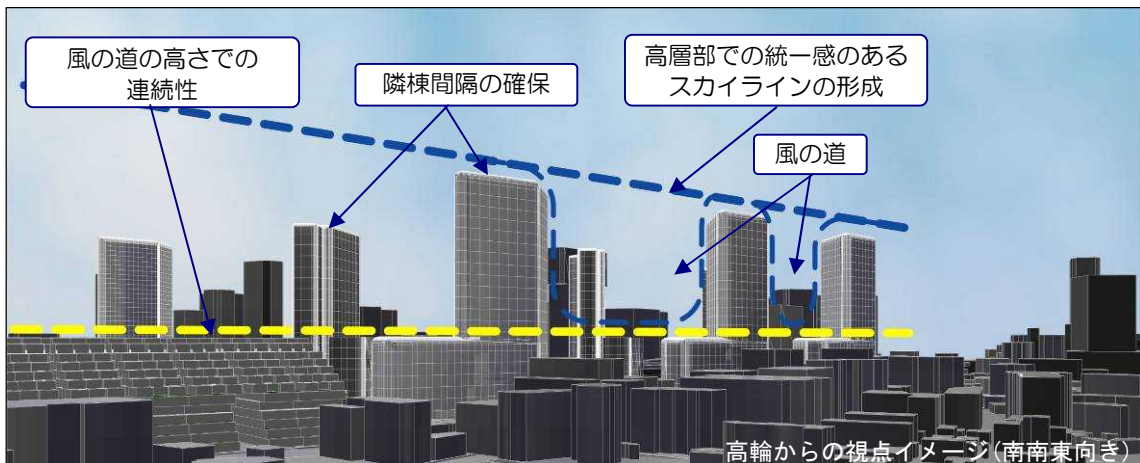
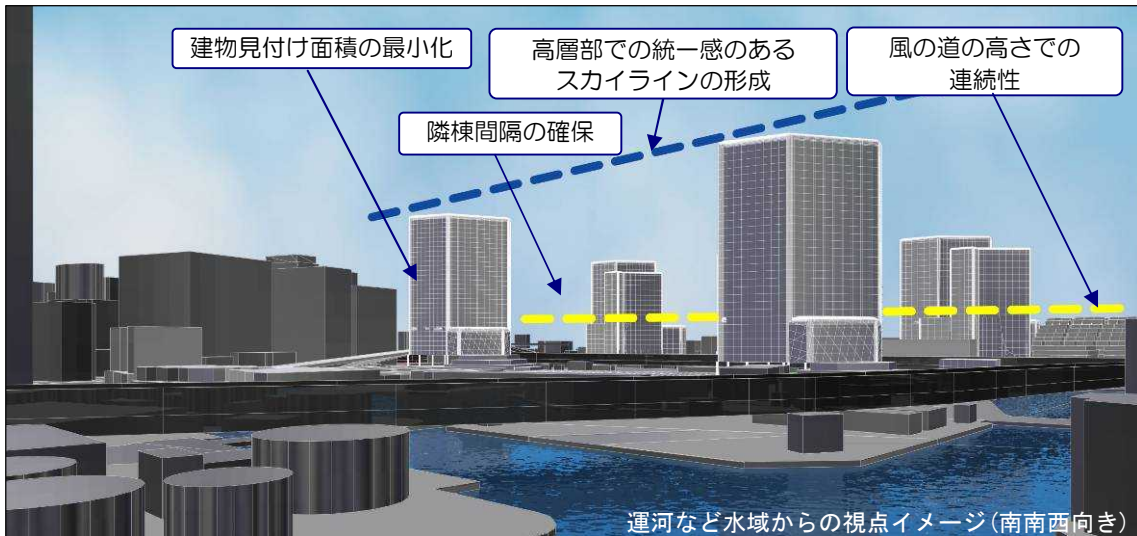
(1) 建物配置、建築物の高さ、スカイライン、隣棟間隔の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・主風向に対する建物見付け面積を少なくするなど建物形状を工夫する。
- ・主要な風の道にかかる範囲での建築物の高さの制限や、50m を超える高層部における十分な隣棟間隔の確保を図る（約 60～70mの間隔をとる。）。

【街並み景観形成】

- ・建築物高層部での十分な隣棟間隔の確保により、環境モデル都市として象徴的な都市景観の形成を図る。
- ・建築物の高層部の統一感のあるスカイラインの形成を図る。
- ・風の道にかかる高さでの連続性と隣棟間隔との組合せにより、地域全体では統一性とともに変化を感じられるスカイラインの形成を図る。
- ・運河など水域からの景観に配慮し、一定の地区単位で建物に連続感を持たせるとともに、色彩・デザインなどについて周囲との調和を図る。
- ・歩行者空間沿いの建築物は歩行者への圧迫感の低減を図る。



建物配置、高さ、スカイライン、隣棟間隔の誘導イメージ

(2) 壁面の位置、外壁の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・窓面や室内への直達日射を遮蔽するため、庇やルーバーなどの設置を図る。

【街並み景観形成】

- ・主要な道路(国道 15 号等)沿道の建築物の壁面をセットバックすることにより、歩道部分と一体的な利用が可能な歩行者空間の形成を図る。

(3) 色彩・意匠の誘導イメージ

【街並み景観形成】

- ・主要な道路沿道(国道 15 号等)の建築物の色彩、意匠は周辺環境に配慮し、一体的な都市景観の形成に配慮したものとする。
- ・主要な道路沿道(国道 15 号等)や歩行者デッキに面する建築物の低層部はにぎわいのある歩行者空間の形成に資するよう、親しみやすい都市景観の形成を図る。

(4) 植栽計画の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

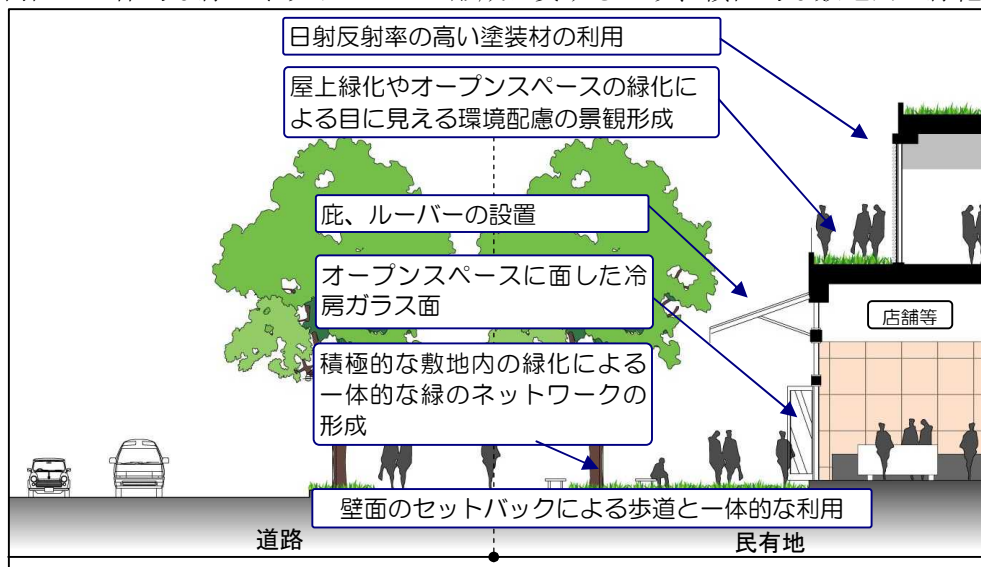
- ・風の道に配慮した屋上緑化や水系の設置による建築物表面の冷却を図る。
- ・ピロティや庇、樹冠の大きな樹木などにより、歩行者空間、オープンスペースでの日陰空間の形成を図る。
- ・日射反射率、長波放射率の高い被覆材、塗装材の利用を図る。

【街並み景観形成】

- ・建築物の屋上緑化や壁面緑化、オープンスペースの緑化により環境モデル都市としてふさわしい都市景観の形成を図る。

【緑のネットワーク形成】

- ・周辺街区と一体的な緑のネットワークの形成に資するよう、積極的な敷地内の緑化を図る。



壁面の位置、外壁の誘導イメージ



(5) 空調機器の誘導イメージ

【地区環境エネルギー】

- ・ 建築物の空調排熱の削減のため、下水熱等未利用エネルギーの利用を図る。
- ・ 大気熱交換機から、水熱交換器への転換、高効率の熱源機器の採用を図る。
- ・ 建築物環境評価制度に基づく、環境への配慮の度合いとしてはレベル3を目指す。

3 その他公共空間の誘導イメージ

(1) 屋外広告物

【街並み景観形成】

- ・ 周辺の景観との調和に配慮した屋外広告物の形状とする。
- ・ 一体的な景観形成に資するよう、屋外広告物の位置や色彩等に配慮する。

(2) 誘導・案内サイン計画

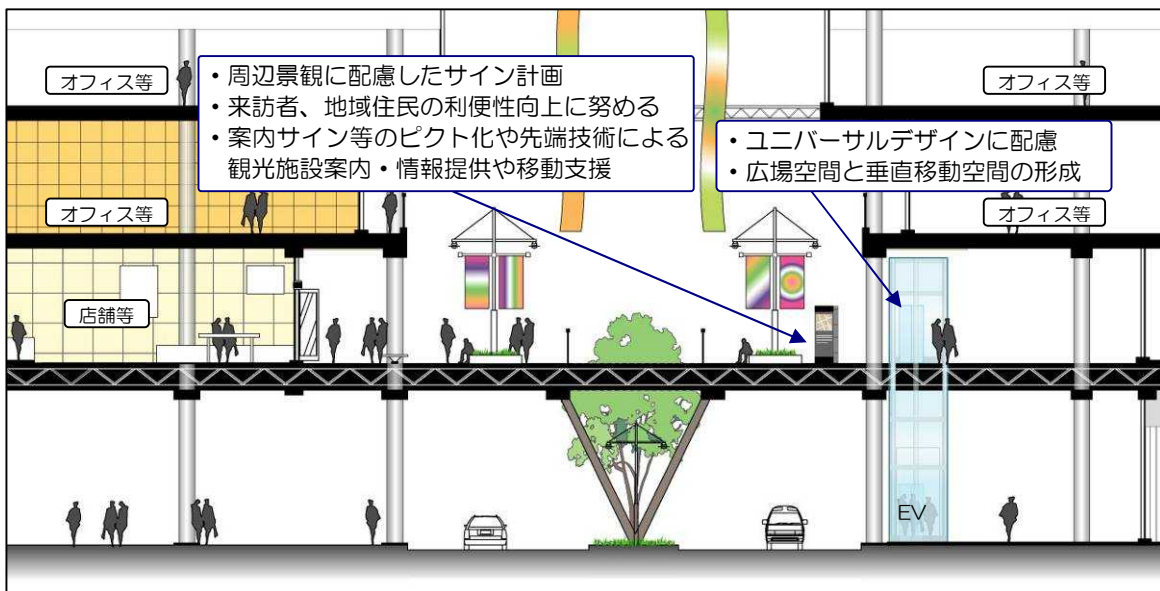
【都市基盤施設】

- ・ 歩行者デッキ空間において、周辺環境に配慮したサイン計画を誘導し、来訪者や地域住民の利便性の向上に努める。
- ・ 案内サイン等のピクト化や先端技術による観光施設案内・情報提供や移動支援により、外国人が安心して快適に観光できる環境づくりの誘導を図る。

(3) ユニバーサルデザイン

【都市基盤施設】

- ・ 主要な幹線道路沿いや歩行者デッキなどにおいては、段差の解消などによるユニバーサルデザインの歩行者空間の整備に努める。
- ・ 歩行者デッキや垂直方向の移動の空間においてスロープやエレベーターの設置などにより、ユニバーサルデザインに配慮した歩行者空間の整備に努める。



ユニバーサルデザインの誘導イメージ

品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014
平成 26 年 9 月第 1 刷発行

編集・発行

東京都都市整備局都市づくり政策部開発企画課

〒163-8001 東京都新宿区西新宿 2-8-1

TEL 03 (5388) 3245