

AREA AROUND

TAKANAWA 3-chome

Shinagawa station
West exit district

Town planning Guidelines



品川駅西口地区 まちづくり指針

〔 高輪三丁目地区 〕

2022年(令和4年)1月

品川駅西口地区まちづくり指針(高輪三丁目地区)検討委員会

はじめに

国際社会におけるグローバル化が進む中、まちづくりにおいても、世界中の都市が、住みたい、働きたい、訪れたいと思われるまちを目指して、様々な魅力向上や新たな価値創出に取り組んでいます。

ここ品川においては、東京都により「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020」が策定され、羽田空港の近接性、各種交通モードの乗り入れ、多様な機能の集積等を勘案し、「国際交流拠点の形成」を目指すことが示されています。その中で優先整備地区の1つに位置づけられている品川駅西口地区において、多様な地権者が段階的かつ一体的なまちづくりを進めていく上でまちづくりの方針を共有するため、関係者の協力を得ながら、今般、「品川駅西口地区まちづくり指針(高輪三丁目地区)」を策定致しました。

本指針が対象とする品川駅西口地区は、武蔵野崖線の東端としての地理的特性を有し、南北に連なる緑の軸の一翼を担う大規模な緑が古くから残されています。また、古くは宮家の邸宅、その後は世界からの賓客をもてなすホテルとして品格ある土地利用がなされてきた歴史があります。こうした大規模な緑や歴史は世界の都市と競争する上で、非常に魅力的なアピールポイントであり、本指針にはこれらを活かし、また、地域課題や社会課題の解決に取り組みながら、日本の玄関口として、世界の人々を迎え入れる品格ある迎賓都市を創りあげる思いが込められています。

品川駅周辺では、山手線新駅である高輪ゲートウェイ駅周辺のまちづくり、環状第4号線や京急線地平化などの各種基盤整備等が進捗しており、駅周辺全体での国際交流拠点形成に向けて、品川駅西側のエリアにおけるまちづくりは極めて重要かつ不可欠なピースです。

今回の指針策定は、まちづくりの一步目を踏み出したにすぎません。このまちが持つ魅力を生かし、地域や世界と交わり、社会潮流を踏まえた先進的な取組みを進めながら、段階的にまちが成熟していくことで、このまちが地域や世界中の人々から訪れられ、使われ、愛される「世界のSHINAGAWA」となっていくことを願っています。

2022年(令和4年)1月

品川駅西口地区まちづくり指針(高輪三丁目地区)検討委員会座長
東京工業大学環境・社会理工学院 教授

中井 検裕

品川駅西口地区まちづくり指針 (高輪三丁目地区)の位置づけ

「品川駅西口地区まちづくり指針(高輪三丁目地区)」(以下、本指針という)は、学識経験者の監修のもと地権者の総意によって策定される指針[※]であり、これに基づき段階的にまちづくりを推進していくものとする。

※対象エリア周辺のガイドラインの位置づけ

- 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020：品川駅周辺地域都市・居住環境整備基本計画に基づき、上位計画として東京都にて策定されたもの
- 品川駅えきまちガイドライン：「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020」に示す、国際交流拠点・品川の実現に向けて、品川駅を中心に駅と街が一体的となった空間・景観形成を誘導することを目的として、上位計画として東京都にて策定されたもの
- 三田・高輪地区まちづくりガイドライン：港区まちづくりマスタープランに基づき、上位計画として港区にて策定されたもの
- 品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン：品川駅周辺地区地区計画の記載に基づき、品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン検討委員会にて策定されたもの

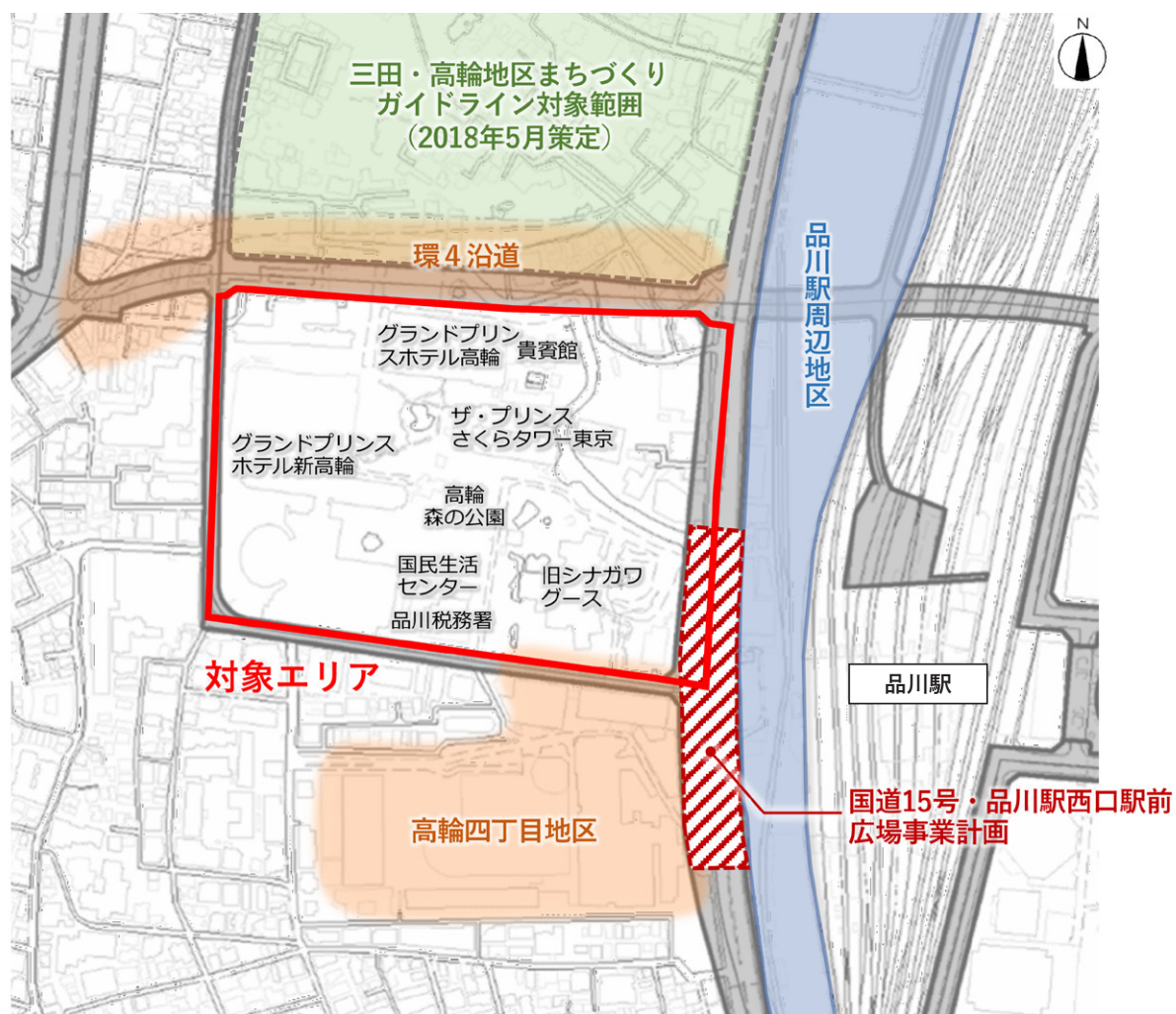
本指針の目的

周辺基盤の動向や「SDGs(2015年9月に国連サミットにて採択)」等の世界的な潮流を踏まえつつ、品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020(以下、ガイドライン2020という)において示されるまちづくりの方向性を具体化するため、生活されている方、民間企業、公共機関など属性や意向が多様であり、かつ、周辺基盤と連携して段階的に開発を進めていく必要のある品川駅西口地区において、まちづくりの方針として、基盤整備や土地利用の考え方等を示すことを目的とする。

本指針の対象エリア

国道15号、環状第4号線、国道15号・品川駅西口駅前広場事業計画等、整備が予定される基盤に隣接するエリア(以下、対象エリア(=「品川駅西口地区」として2018年6月に都市計画決定済みの範囲)という)において、まちづくりの方向性を先行的に深度化すべくまちづくり指針を策定する。

なお、今後の周辺開発の進捗等により、必要に応じて本指針の範囲を拡大することとする。



▲ 本指針の対象エリア (2022年現在)

〈 本指針の構成 〉

はじめに、指針の位置付け・目的・対象エリア・構成 p.01

I まちづくりの背景

1 資源・ポテンシャル p.05

2 課題 p.10

3 上位計画 p.12

〔column〕品川駅周辺で進む都市基盤の整備

II まちの将来像

4 このまちの未来 p.19

コンセプト 世界の人々を迎え入れる品格ある迎賓都市・開かれたまちへの転換

理念 緑と歴史が誘う
① おもてなしの街

理念 品川駅や周辺市街地からのアクセス性
② に優れ、多様な人が行き交う街

理念 世界中から人々が集まり、
③ 知の交流が生まれる MICE 拠点

III まちのつくりかた

5 方針 p.23

方針 ① 江戸以前から残る緑と
地形を守り、育み、楽しむ p.24

1. 武蔵野台地の東端としての歴史を継承してきた崖線を残し、生かす
2. 地区中央の緑地空間を保全し、周りに開く
3. 建物内外に緑を感じられる空間をつくる
4. まちの成長とともに緑を育む

方針 ② 緑や地形を生かしつつ、安全で
快適なネットワークをつくる p.26

1. 駅とまちをシームレスにつなぎ、人々の回遊・交流を促す
2. 誰もが快適に利用できるバリアフリーな歩行者ネットワークをつくる
3. 緑地空間を保全する車両ネットワークをつくる
4. 地区内外の交通利便性向上に寄与する交通基盤を整備する

〔column〕新型コロナウイルスの危機を受けて
改めて重要視される緑・オープンスペース

方針 ③ 世界中の人々を
迎え入れ、もてなす p.30

1. この地が担ってきた役割を継承・発展する MICE 機能を展開する
2. 先端企業・高度人材の集積により、次世代モノづくりの拠点を形成する
3. 宿泊・居住機能の維持・強化により、質の高いアーバンステイの場を提供する
4. 来街者や地域の方の生活を豊かにするにぎわい・サポート機能を導入する

方針 ④ 緑や地形を生かした
空間・景観形成に取り組む p.32

1. 品川駅前におけるシンボル性のある広場空間をつくる
2. 緑地空間と一体となった空間・景観をつくる
3. 歩いて楽しい坂道空間をつくる
4. 周辺環境と調和した景観をつくる
5. 地区内の歴史資源を活用し、未来に継承する

〔column〕国内外で進むグリーンインフラの取組み

方針 ⑤ “環境都市・品川”を
世界に打ち出す p.36

1. ヒートアイランド現象の緩和に寄与する
2. 多様な観点から低炭素化に取り組む
3. 生物多様性の維持、向上に貢献する

方針 ⑥ 誰にとっても安全な
防災都市づくりに取り組む p.38

1. 避難場所となるオープンスペースを確保する
2. ターミナル駅前として帰宅困難者に対応する
3. BCP対応等により地区全体の防災性向上に寄与する

方針 ⑦ まちのもたらす価値を
未来につなげる p.39

1. まちのシンボルとしての緑地空間の保全・活用に取組む
2. この地ならではのにぎわい創出・情報発信に取り組む
3. 地域と連携したマネジメント活動の体制をつくる

〔column〕民間の活力を生かしたまちづくり団体の組成

6 段階的なまちづくりの考え方 p.42

7 指針の更新 p.43

I まちづくりの背景

1 このまちの資源とポテンシャル

・

2 このまちの課題

・

3 上位計画における位置づけ

I-1 このまちの資源とポテンシャル

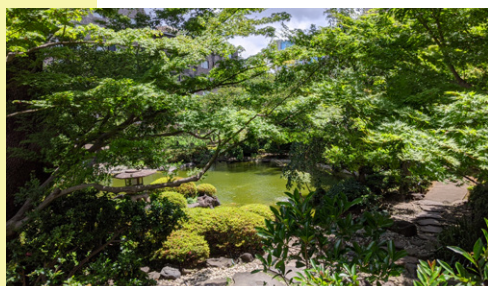
資源

緑

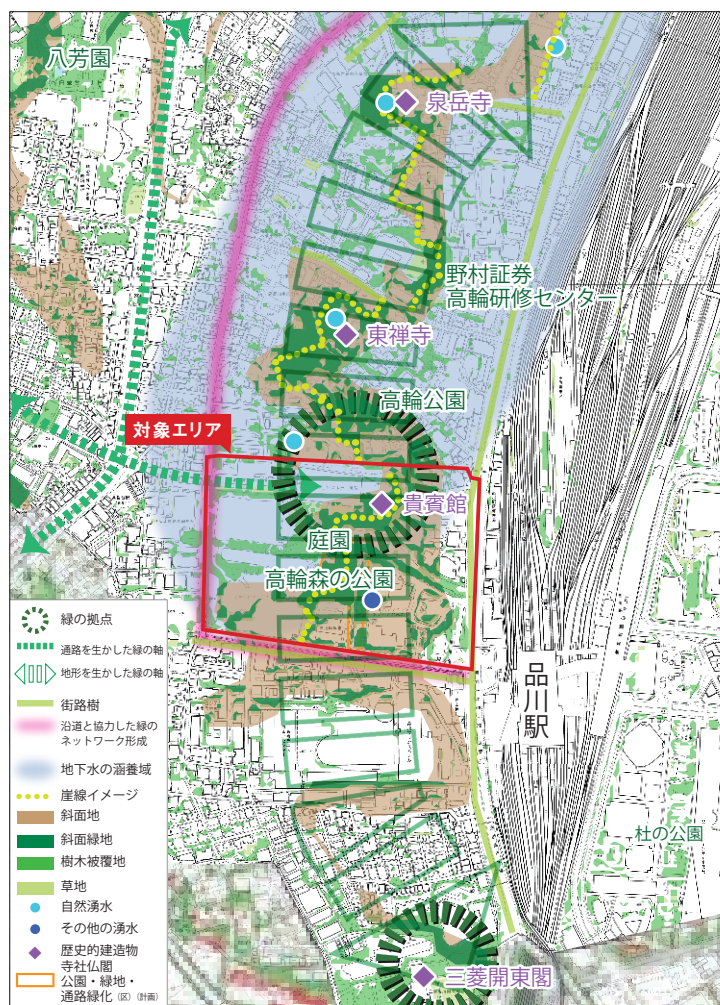
- 周囲のまとまった緑を繋ぐ緑の軸の拠点
- 質の高い自然環境ポテンシャル(変化に富んだ地形、非舗装面・地下水涵養域、まとまった緑の存在)
- かつての庭園の名残を含む自然林に近い緑地、庭園、街路樹等多様な緑が現存



▲ 高輪森の公園



▲ 庭園の緑



▲ 緑の現況(港区みどりの実態調査(第9次)を基に作成)

資源

地形

- 古来の形状を留めた武蔵野台地の崖線
- 地区南側に東西方向に通る柘榴坂
- 地区東側から崖線の下を縫うように通るさくら坂



▲ 崖線



▲ 柘榴坂



▲ さくら坂



▲ 東京名所・御殿山花見(国立国会図書館蔵)

- 江戸時代の薩摩藩邸から明治時代の後藤象二郎邸、戦前の朝香宮家、東久邇宮などが居を構え、今でも当時の大規模な区割りが残る。
- 近年は、大規模ホテルの集積や歴史的建築物の保存・活用等により、おもてなし・迎賓の地としての役割を果たしてきている。

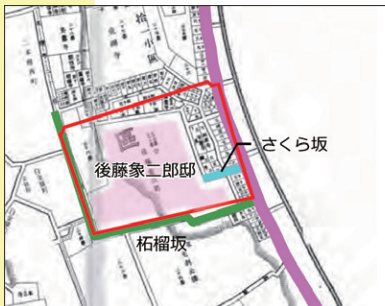
※1953年(昭和28年)高輪プリンスホテル開業(現 グランドプリンスホテル高輪)

※1971年(昭和46年)ホテルパシフィック東京開業(後のシナガワグース)→2021年閉館



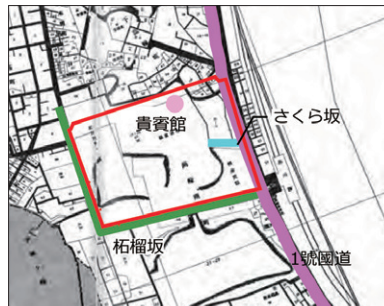
▲ 貴賓館(1911年(明治44年)竣工)

● 1876年(明治9年)



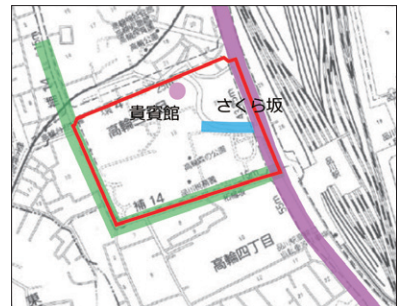
後藤象二郎邸宅

● 1921年(大正10年)



宮家の邸宅(貴賓館)

● 現在



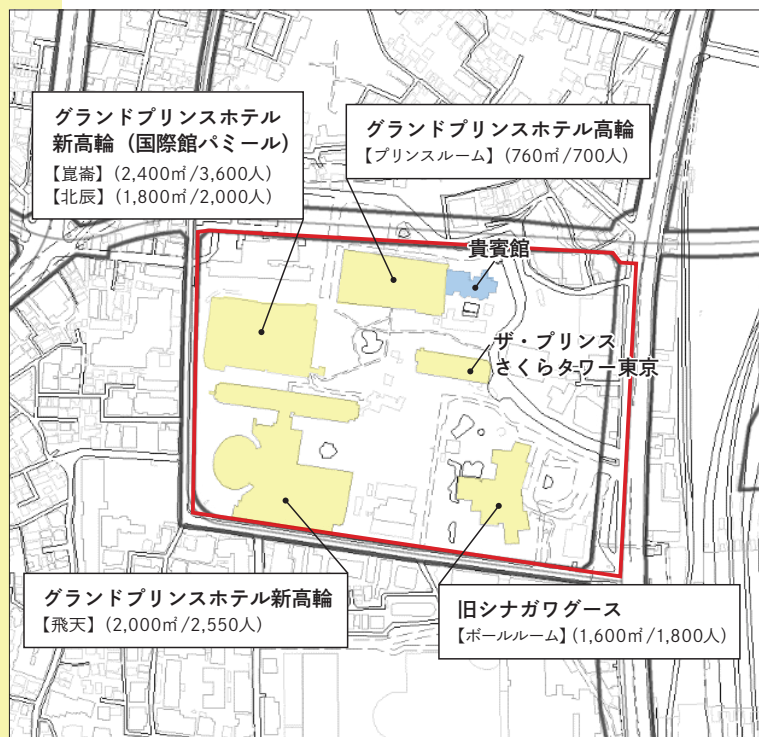
大規模ホテル群



▲ 高輪南町御用邸「竹田宮、北白川宮、朝香宮(移転後は東久邇宮が入居)」1898年(明治31年)

MICE 施設の集積

- 国内有数の客室数を誇るホテル群が立地している。
- 多様な種類・規模の宴会場が集積しており、国を代表する宴会場を有した MICE 拠点が形成されている。



▲ MICE の現況 (各施設の大規模宴会場の面積・収容人数)



▲ 飛天



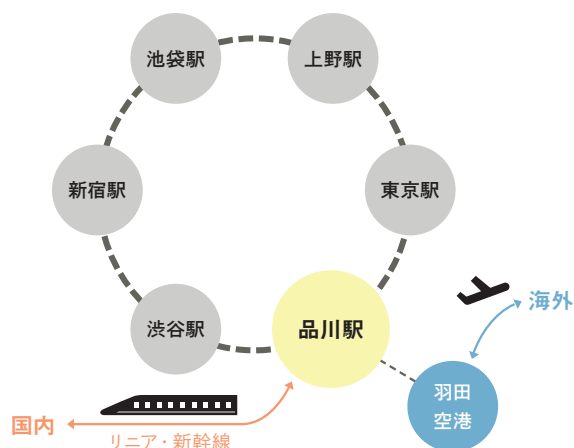
▲ ボールルーム



▲ 貴賓館

交通利便性

- 国際化が加速する羽田空港から約15分と至近であり、日本と世界を結ぶ玄関口となる立地である。
- 多数の来街者が乗降する新幹線、JR、京急に加え、今後リニア中央新幹線、地下鉄延伸、国道15号の交通結節点事業の実施により、一層の交通利便性の向上が見込まれる。
- 首都圏・中京圏・関西圏がリニア中央新幹線により約1時間で結ばれ、品川は“スーパーメガリージョン”の一翼としてのポテンシャルアップが期待される。



▲ リニア中央新幹線



▲ 新幹線

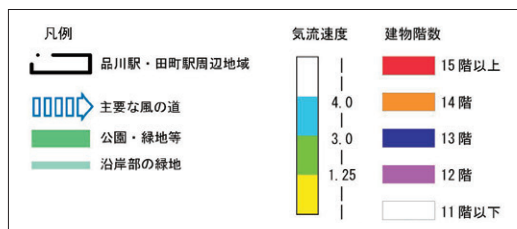


▲ 京急線

ポテンシャル

環境都市としてのポテンシャル

- 武蔵野台地の東端に位置し崖線(斜面緑地)や湧水を有するとともに、緑のネットワークや生態系ネットワークの観点からも重要な位置づけを担う場所である。
- 東京湾からの風の道が通っており、東京都心のヒートアイランド現象緩和に対して重要な位置づけにあるエリアである。



▲ 主要な風の道の位置
(品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020より)

ポテンシャル

観光のハブとしてのポテンシャル

- 羽田空港から至近のターミナル駅である。
- 現在の新幹線、在来線に加え、リニア中央新幹線、地下鉄、次世代モビリティ等、多様な交通モードの乗換え拠点となることが想定され、対象エリアを起点とした東京・日本観光の増加が見込まれる。

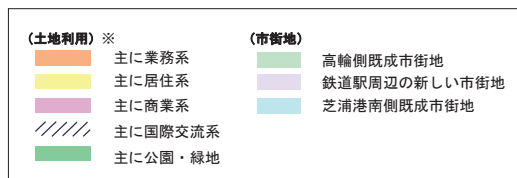


▲ 方針図 快適な道路・交通ネットワークの形成
(港区まちづくりマスタープランより)

ポテンシャル

地域の交流拠点としてのポテンシャル

- 対象エリアの北側・西側には住宅街が立地している。
- 住宅街と品川駅の間位置する当地区においては、地域住民や来街者の利用が想定され、緑地や広場を生かした地域の交流、お祭りやイベントを通した歴史や伝統文化の発信、新たなコミュニティが形成されるポテンシャルを有している。



▲ 土地利用イメージ
(品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020より)

2 このまちの課題

☐ 連携の乏しかった土地利用

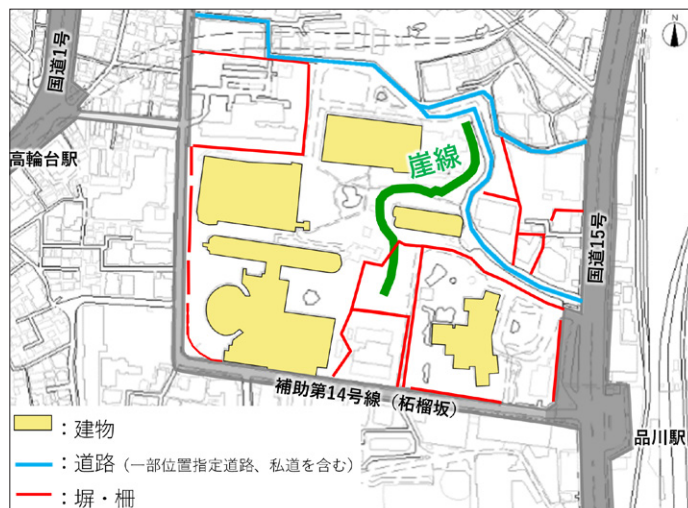
- ホテルや宴会場等の目的性が高い施設が多く、利用者が限定されている。
- 建物の老朽化が進行しているとともに、国際交流拠点の形成に向けた都市機能が不足している。
- 対象エリア内は塀や柵等で分断されている箇所が多く、街区が細分化されているエリアがあるなど、街区間の通り抜けや回遊性が乏しい。



▲ 塀・柵等による分断①



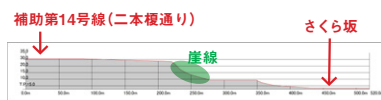
▲ 塀・柵等による分断②



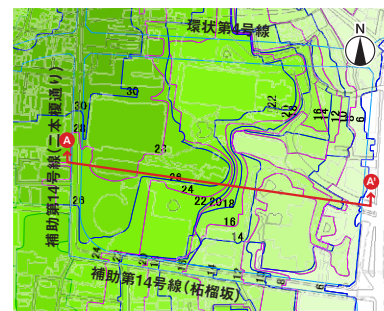
▲ 塀や柵等による地区内外の回遊性の分断

☐ 周辺との連携が脆弱な歩行者ネットワーク

- 品川駅と対象エリアをつなぐ歩行者ネットワークは、広幅員の国道を横断する横断歩道か、バリアフリー化されていない横断歩道橋のみであり、歩行者ネットワークが脆弱である。
- 駅前広場としての滞留空間が不足している。
- 地区東西に約20mの高低差があり、バリアフリー動線の確保が課題である。



▲ A-A'断面 ※縦横比2:1(横線5m間隔)



▲ 地区東西の高低差

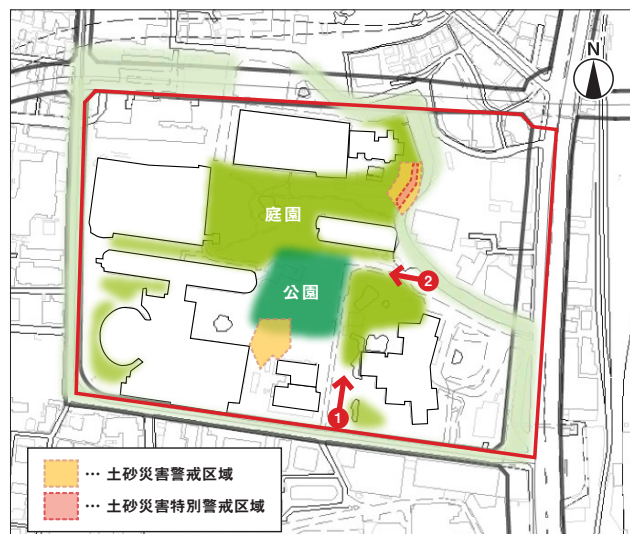


▲ 品川駅と対象エリアの分断

※ Google Mapsより引用し、作成

☐ 視認性・アクセス性の低い中央緑地・公園

- 対象エリアの中央に公園やホテルの庭園、斜面緑地が隣接して存在するが、人の行き来が制約されている。
- 周辺地域からの緑地・公園のアクセス性・視認性が低い。
- 公園・緑地において、遊びや防災に活用できる平場が不足している。
- 崖線の一部、高輪森の公園の一部が、土砂災害特別警戒区域および土砂災害警戒区域に指定されている。



▲ 公園・庭園等の配置

☐ 整備未完了で課題のある交通基盤

●都市計画道路

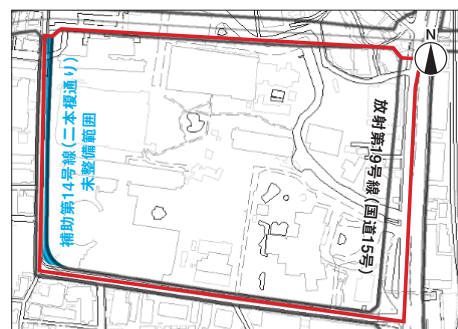
- 放射第19号線(国道15号)及び二本榎通りに未整備の範囲があり、二本榎通りの未整備範囲は歩道幅員が狭い上に電線類の地中化もされておらず、通行が困難な状態になっている。

●バス乗降場周辺

- バス乗降場が分かりにくく、バス利用者の利便性が低い。
- 国道本線内に乗降場が設置されており、広域交通を担う国道の円滑な流動を阻害するとともに、バス利用客と歩行者が錯綜し、歩道空間を圧迫している。
- バス乗降場内で待機バスと乗降バスが錯綜している。

●車路ネットワーク

- 対象エリアの資源である緑地・庭園の保全、開かれた歩行者ネットワークを実現しつつ、周辺の交通負荷軽減に資する車路ネットワーク計画が必要。



▲ 二本榎通り未整備範囲



▲ 未拡幅の二本榎通り



▲ 現在の駅前広場周辺の課題

これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川

まちづくりの誘導の方向

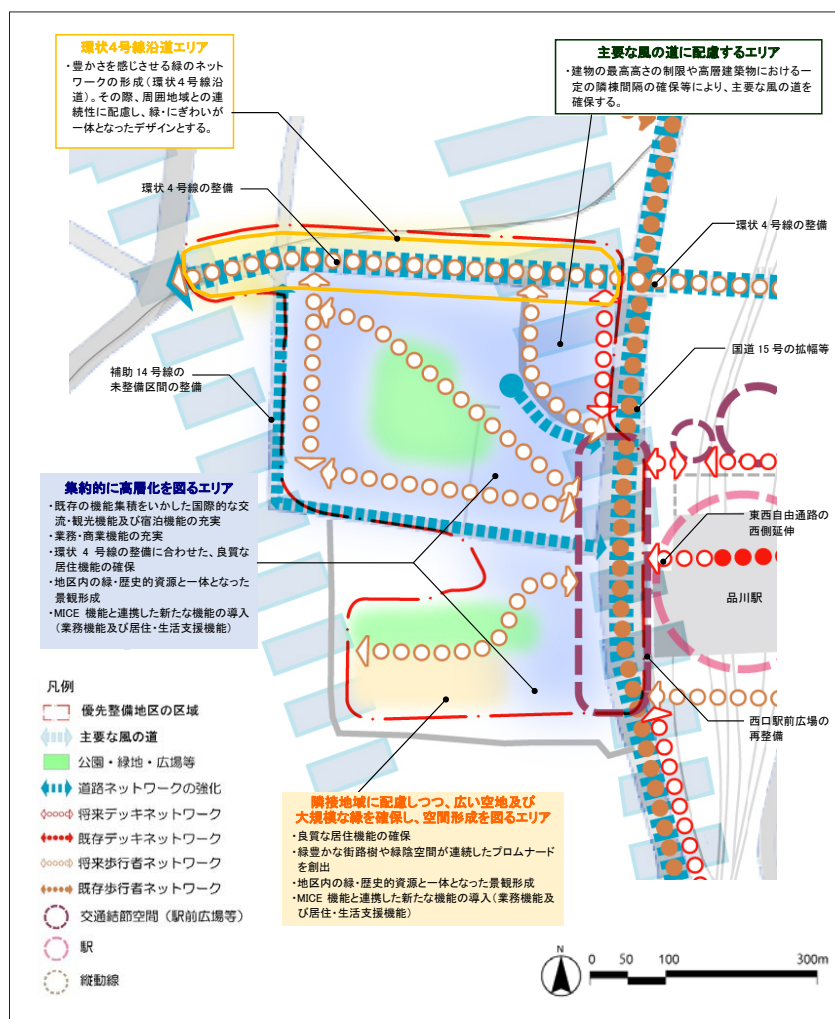
- 新たな価値を創造する場となる MICE の拠点の形成

将来イメージ

- 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

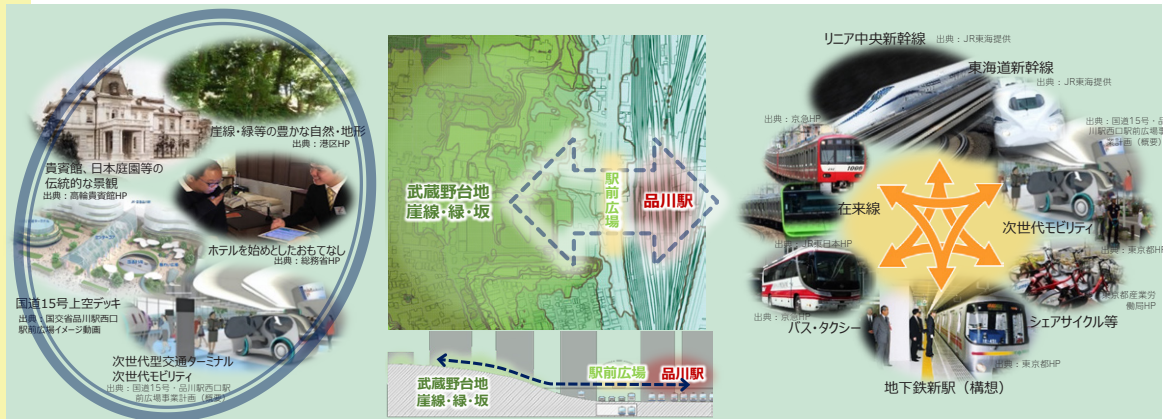
土地利用の基本方針

- 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



まちづくりの考え方

- 都市機能の段階的な更新・強化
- 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
- 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
- 緑豊かな空間を形成
- 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
- 風の道に配慮



品川駅 えきまちコンセプトを実現する三つのポリシー

- 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
- 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

西口ゾーンにおける方針

- 武蔵野台地の崖線・緑等を継承しながら、おもてなしを提供する複合的な機能を持った国際交流拠点にふさわしい駅前の顔づくりを行い、次世代型交通ターミナル(モビリティ)等の新しい技術等を加え、イノベーションを発信する
- 駅から西側へつながるデッキや駅前広場等によって、駅と武蔵野台地(崖線や緑等)、西側の市街地、住宅等を快適に連続的に結ぶ
- リニア中央新幹線や東海道新幹線、次世代モビリティ、在来線、バス・タクシー、地下鉄新駅(構想)等をシームレスにつなぐ

港区まちづくりマスタープラン

2017.3 / 港区

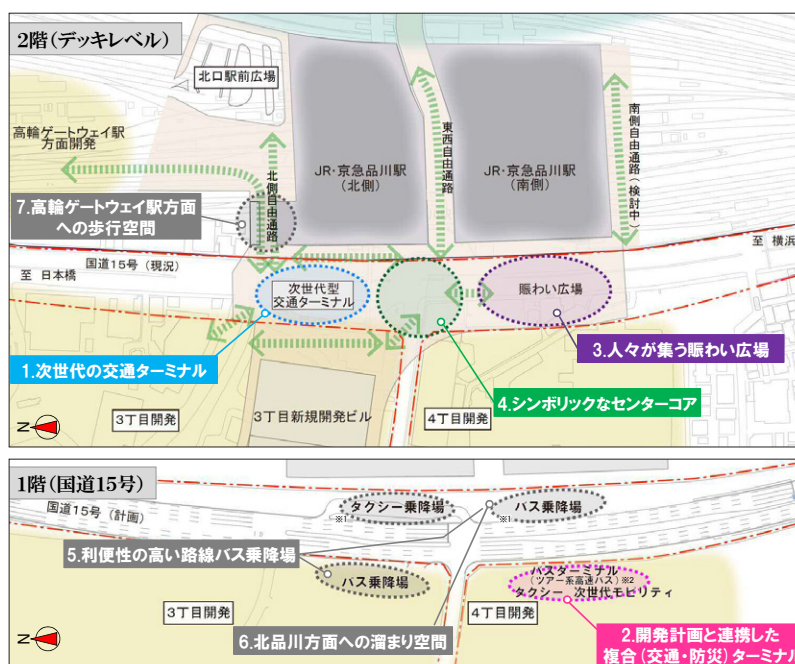
- 東京の南の玄関口としてふさわしい世界に開かれた国際的なまちづくりを推進
- 品川駅周辺においては、大規模な土地利用転換を計画的に誘導し、国際交流拠点の形成を図る
- 質の高い業務や商業、交流、宿泊、観光、居住等の都市機能の集積による、国際ビジネス・居住環境の整備を推進
- 品川駅西口は、交流・宿泊機能(MICE)が集積し、国内外から多くの人を訪れる地区であることから、国道15号の整備と併せてシンボル性のある駅前広場空間を整備
- 既存の地域コミュニティとの共存・融合



▲ まちづくりの骨格となる分野の方針図

基本コンセプト

- 異なるモビリティが乗り入れ、シームレスな乗換を可能とする新たな交通結節点
- 駅前や広場空間を中心に様々な都市活動を支える基盤
- 新しい「日本の顔」となる象徴的な空間を世界中に発信
- 国内での大規模災害時には、首都圏の防災拠点としての機能を発揮



▲ 事業の具体イメージ ゾーニング・コンセプト

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

次世代型交通ターミナル・複合(交通・防災)ターミナル

- 最先端のモビリティ(自動運転等)の乗降場を集約した次世代モビリティターミナルを配置
- 民間の開発計画と連携し、交通と防災を融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換えを可能に

センターコア

- 利用者動線の交差部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



▲ 次世代型交通ターミナルのイメージ

出典：国土交通省 品川駅西口駅前広場イメージ動画より

にぎわい広場

- センターコアの南側には、人々が集い、憩うにぎわい広場空間を配置

駅前広場の整備の考え方

- 沿道の再開発ビルと直結させることにより利便性の向上を図る
- 交通広場において路線バスやタクシー等の既存交通への誘導を明確化し、乗り換えを円滑化する
- 歩行者等の移動空間を国道上空のデッキに移すことにより、国道15号品川駅西口交差点の交通混雑の解消を図る

- 斜面緑地が残る地形や道路に沿って連なる緑を「緑の軸」に位置づけ、これらの保全・育成を図り、緑と水のネットワークを創出する
- 崖線等の傾斜地の緑のつながりを育み、港区の地形的特徴を際立たせる
- 主要な道路沿いにおいては、道路と沿道の建築物等の一体的な景観形成を誘導し、にぎわいと統一感のある魅力的な街並みを演出する
- 地域の玄関としての役割を担う駅前空間においては、シンボリックな景観を創出する



▲ 水と緑の軸・水と緑の拠点

港区緑と水の総合計画

2021.2 / 港区

地区別の方針（高輪地区）

環境負荷の少ないまち

- 湧水地の保全を進めるとともに、湧水の水源となる地下水涵養域を中心に、雨水浸透施設の設置を促進
- 高輪森の公園等において、生きものの生息・生育に適した環境づくりを進める

安全・安心(防災・減災)の確保

- 白金台地、高輪台地の急傾斜地において、斜面緑地の保全に配慮してがけや擁壁の安全性向上を図る

まちの魅力・風格の向上

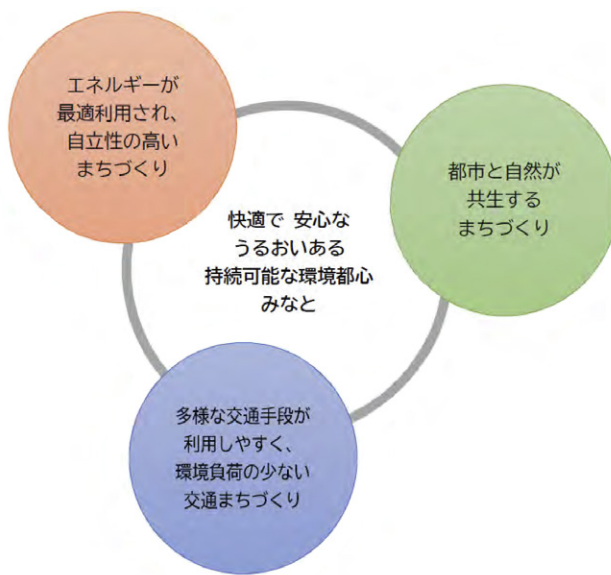
- 斜面緑地を含む敷地で開発事業等が行われる際には、原地形を残した緑豊かなオープンスペースが確保されるよう誘導
- 品川駅周辺では、緑陰空間が連続したプロムナードの形成や緑豊かなオープンスペースの整備などを行い、豊富な緑量の確保と魅力ある街並みづくりを進める



▲ 高輪地区の緑と水の方針図

配置方針	現況	
● 緑の拠点	● 主要な公園	<防災・減災>
● 水の拠点	● 斜面緑地	● 防災機能を有する公園
● 地形を生かした緑の軸	● 歩いて行ける範囲に公園がないエリア	● 土砂災害警戒区域のある斜面地
● 道路を生かした緑の軸	<環境>	● 防災船着場
● 水の軸	● 湧水〔自然湧出〕	<コミュニティ>
	● 湧水〔ポンプアップ〕	● まちづくり団体がイベント等を開催しているオープンスペース
	● 地下水涵養域	<まちの魅力 歴史・文化>
	● 生物多様性に資する供給地	● 景観形成特別地区
	● 生物多様性に関する認証 (ABINC、JHEP) を受けた施設	
	<健康>	
	● 健康増進に関わるコース	

- 効率的に電気や熱を融通し合うエネルギーの面的利用を促進することで、エリア単位のレジリエンスの強化を図る
- 緑のネットワーク形成に向けて、大規模開発の機会をとらえた事業者の緑化を誘導する
- 公共交通等の利用促進を図ることと併せて、駐車施設の集約化を推進する
- 自動車からの二酸化炭素排出量を抑制することに加え、安全で快適な歩行空間の確保、緑のネットワークづくり、景観形成、防災機能向上といった多面的な効果を発揮させるために、都市計画道路の未整備区間について拡幅等の整備を推進する
- 民間の建築物を含むまちなか全体において、近年の先進的な緑化技術を踏まえた屋上緑化や壁面緑化を誘導する
- 公共交通を補完する二次交通として機能できるよう、先端技術を活用した次世代モビリティの導入について検討する

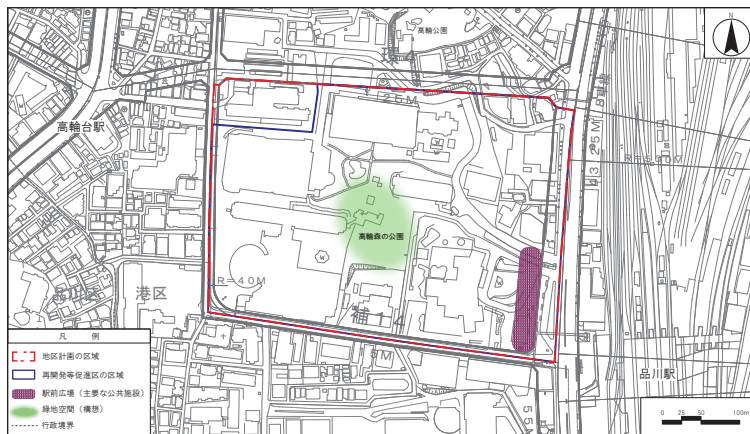


▲ めざすべきまちの将来像

品川駅西口地区地区計画

2018.6 都市計画決定、告示

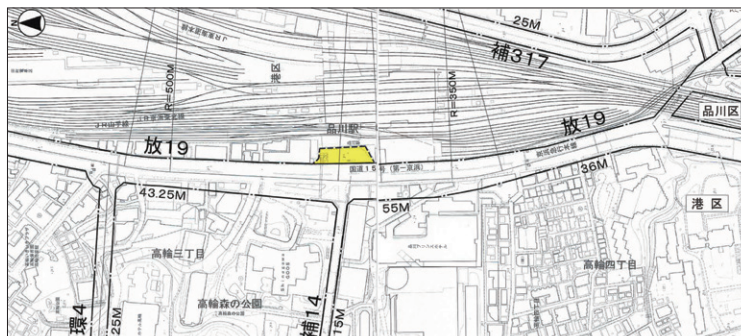
- 段階的かつ一体的なまちづくりを推進することで、国際交流拠点の実現に向けた多様な都市機能の導入と緑豊かな空間の調和のとれた複合市街地を形成
- 「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」を基本とした、地区中央における広場等による一体的な緑地空間の形成や、周辺市街地へのアクセス性に配慮した歩行者ネットワークの形成により、地域に開かれたまちづくりを推進



▲ 地区計画 計画図

【参考】放射第19号線（国道15号）都市計画変更（2017）

品川駅周辺のまちづくりの動向や基盤整備計画の具体化等を踏まえ、放射第19号線のうち、港区高輪三丁目地内の品川駅前交差点付近において、都市計画の区域を一部変更



東京都市計画道路幹線街路放射第19号線（国道15号等）の都市計画変更素案説明会資料より

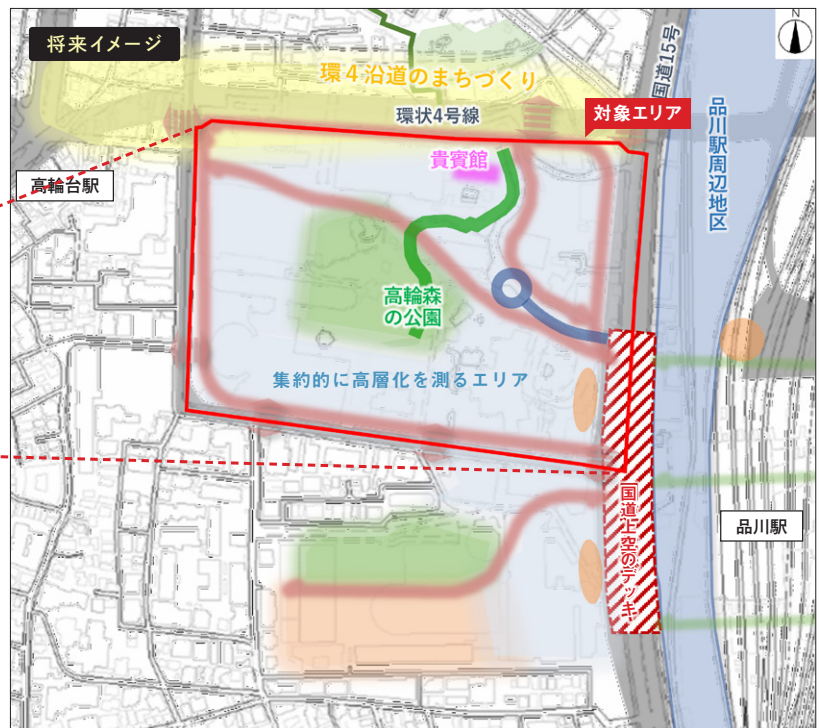
☐ 上位計画等に定められているまちの将来像と基盤／土地利用のイメージ

対象エリア及び周辺について、各種上位計画・関連計画に記載されたまちの将来像、基盤及び土地利用の将来イメージを整理すると、以下の通りとなる。

※構想レベルのものも含む

< 凡例 >

- | | |
|--|--|
|  : 集約的に高層化を図るエリア |  : 地区内道路 |
|  : 大規模緑地を確保し、空間形成を図るエリア |  : 公園・緑地・広場等 |
|  : 歩行者ネットワーク（地区内） |  : 駅前広場等 |
|  : 歩行者ネットワーク（駅～国道上空） |  : 近隣街区とのつながり |



環境

既存の崖線・緑地、高輪森の公園等をいかした緑のネットワークの形成

斜面緑地の原地形を残した緑豊かなオープンスペースを確保

生きものの生息・生育に適した環境づくり

風の道の確保、暑熱環境対策の実施

交通基盤

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整備

地域交通を担う交通結節機能の配置

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

補助第14号線の計画的な整備の推進

土地利用

新たな価値を創造する場となるMICEの拠点の形成

都市機能の段階的な更新・強化

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

MICEの充実、業務、観光支援、宿泊などの機能の充実、居住機能の導入

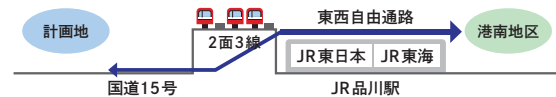
品川駅周辺で進む都市基盤の整備

京浜急行本線連続立体交差事業（品川駅地平化）

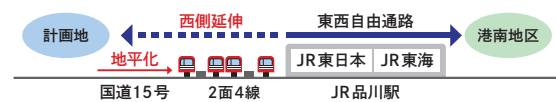
- 2020年4月事業認可、2029年度工事完了
- 泉岳寺駅から新馬場駅までの約1.7kmの区間について、道路と鉄道を連続的に立体交差化
- この事業の実施により、3か所の踏切が除却され、踏切での交通渋滞が解消
- さらに、鉄道により分断されていた地域の一体化や、本事業に合わせた駅前広場の整備や品川駅東西自由通路の延伸などにより、安全で快適なまちづくりが実現

参考：「京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）連続立体交差事業について」（2021年3月／東京都・港区・品川区・京浜急行電鉄株式会社）

▼ 現況イメージ



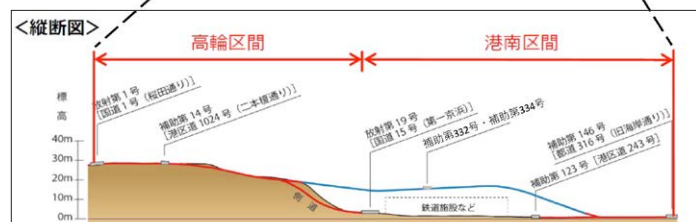
▼ 将来イメージ



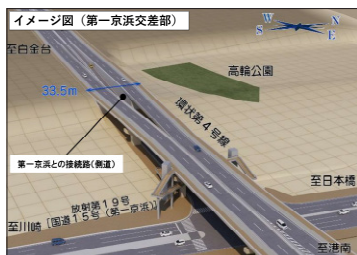
東京都市計画道路幹線街路放射第19号線(国道15号)の都市計画変更案説明会資料をもとに作成

環状第4号線

- 港区高輪三丁目から江東区新砂三丁目に至る延長約29.9kmの環状道路で、都市の骨格を形成する区部環状方向の幹線道路の一つであり、都心に集中する交通を分散化
- 港区港南一丁目～高輪三丁目においては、平面構造に加え、鉄道及び国道15号との交差部は橋梁構造とし、国道15号へのアクセスのため、道路の中央部分に側道を整備
- 2019年7月(港南・高輪)、2020年12月(白金台)事業認可

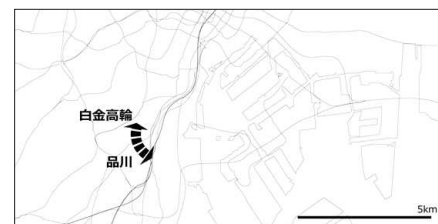


東京都ホームページより引用し、作成



東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）

- 2016年4月、第198号答申にて「都心部・品川地下鉄構想(白金高輪～品川)」を位置づけ
【意義】六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上
【課題】検討熟度が低く構想段階であるため、関係地方公共団体等において、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待
- 2019年3月、「東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する調査」を実施
- 2021年7月答申にて、「都心部・品川地下鉄構想については、東京メトロに対して事業主体としての役割を求めることが適切である」と公表



東京圏における今後の都市鉄道のあり方についてより

参考：「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方について（答申）」（2021年7月／交通政策審議会）

II まちの将来像

4 このまちの未来

まちづくりのコンセプト

世界の人々を迎え入れる 品格ある迎賓都市・開かれたまちへの転換

国際交流拠点の実現に向けた、多様な都市機能の導入と緑豊かな空間の調和をもとに、
段階的かつ一体的な市街地の形成を図る

※このイメージは現時点での想定であり、
今後の検討・協議によって変更の可能性があります。



緑と歴史が誘うおもてなしの街

長きにわたってこの地が育んできた豊かな緑と趣深い歴史。

一大ターミナルの駅前にありながら残され続けてきたこれらの稀有な資源をグリーンインフラとして最大限生かし、世界中の人々をもてなす深みのある街をつくる。



〈 理念を実現する上での骨格 〉 まちのシンボルとなる緑地空間

品川駅や周辺市街地からのアクセス性に優れ、多様な人が行き交う街

多様な機能が展開され、安全で緑あふれるこの街には、国内外からの来街者や周辺地域で暮らし、働く方々が数多く集まる。

この地に集うみんなが、自由にこの街を行き来し、この街で楽しみ、憩い、触れ合い、この街を好きになる。



〈 理念を実現する上での骨格 〉 駅・周辺をつなぐ歩行者ネットワーク

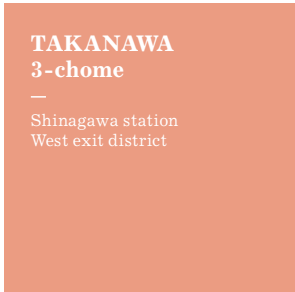
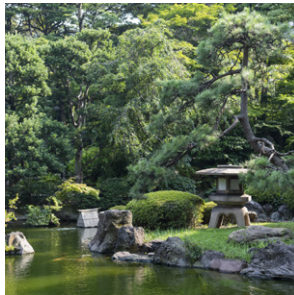
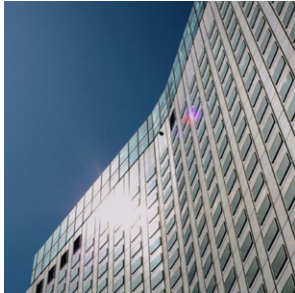
世界中から人々が集まり、知の交流が生まれるMICE拠点

昭和の時代から培われてきた“MICE・ホテル街区”としてのこの地の役割を未来に引き継ぐ。

世界中から集まる様々な人・コト・情報の知的交流により、新しい価値を生み続ける。



〈 理念を実現する上での骨格 〉 MICEを中心とした多様な都市機能



III まちのつくりかた

5 方針

方針

1 江戸以前から残る緑と地形を守り、育み、楽しむ

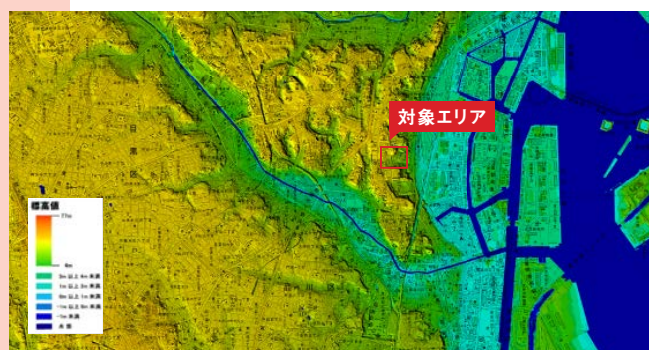
1. 武蔵野台地の東端としての歴史を継承してきた崖線を残し、生かす。

武蔵野台地の東端としての名残である当地区を南北に走る崖線。坂道とともに古来より残るこの自然地形を保全するとともに、土砂災害特別警戒区域、同警戒区域の解消を図り、安全なまちづくりを進める。

また、施設計画やランドスケープ計画においては、その豊かな地形を感じられるよう配慮する。



▲ 地区内の崖線の位置



▲ 2006年3月時点の地形図情報(国土地理院 デジタル標高地形図より)



▲ 地区内の崖線

2. 地区中央の緑地空間を保全し、周りに開く。

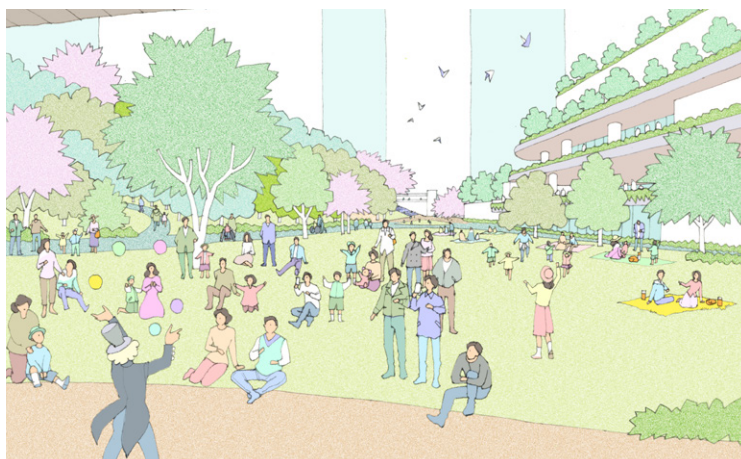
地区中央の高輪森の公園の植生を保全・再生するとともに、隣接する民間敷地内においても緑地空間を確保する。

これらを一体的に整備・活用し、シームレスな緑地空間を生み出すとともに、高輪森の公園の緑地を南側に拡充することで、平場の拡充、南北の緑の軸の強化に寄与する計画とする。

また、品川駅と高輪台駅方面の住宅地をつなぐ歩行者ネットワーク(連携軸等)を合わせて整備することで、来街者や地域の方々に親しんでいただきやすい緑地空間とする。



▲ 緑の軸の強化イメージ



▲ 開かれた緑地空間のイメージ

3. 建物内外に緑を感じられる空間をつくる。

地区内外から緑を感じられるよう、地区のあらゆるところに多様な場・空間を確保し、来街者や地域の方の生活を豊かにする。

緑の中を歩きながら楽しむ、建物の中から緑を眺める、地区外から見た時にも緑を感じられるよう壁面緑化を施す、低中層部屋上に緑化空間を整備する、などにより、緑あふれるまちとしてのステータスを高める。



▲ 建物内から眺める緑のイメージ



▲ 壁面緑化イメージ



▲ 歩きながら楽しむ緑のイメージ

4. まちの成長とともに緑を育む。

現在の高輪森の公園は古来より残る自然植生と人工的な植生が混在している。

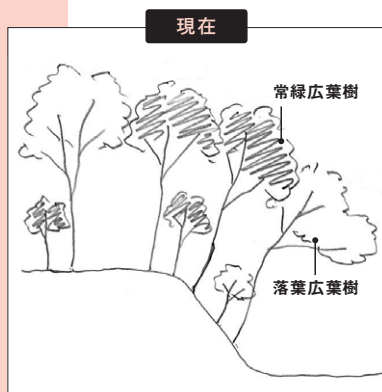
今後は段階的に進むまちづくりも見据えた長期的な視点に立ちながら、自然植生を主体とした緑地として、将来にわたって持続可能なかたちで森を育成していく。

また、高輪森の公園だけでなく隣接する緑地空間や建物における緑化も含め、官民一体での緑化空間の創出に取り組むとともに、地下水涵養や雨水浸透に留意した計画とする。



▲ 現在の高輪森の公園

▼ 自然植生をモデルとした森の育成イメージ

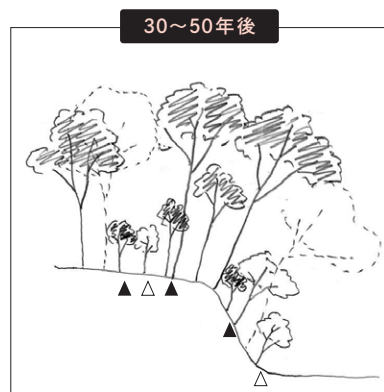


- ・自然植生の構成種(常緑広葉樹)や代償植生の構成種(落葉広葉樹)が混生している状態

▲ … 常緑の陰樹・中庸樹
△ … 耐陰性のある落葉樹



- ・樹林下でも生育可能な自然植生の構成種(常緑の陰樹)や耐陰性のある落葉樹などを林床で育成・植栽
- ・陽樹は植生の移り変わりに伴って自然に衰退



- ・自然植生の構成種を主体とした森へと移り変わり、維持されている状態
- ・次の世代へ森を担う木もちゃんと育っている

緑や地形を生かしつつ、安全で快適なネットワークをつくる

1. 駅とまちをシームレスにつなぎ、人々の回遊・交流を促す。

国道15号上空での整備が想定される大規模なデッキ空間。

このデッキ空間(国道上空デッキ)を介して品川駅と当地区、さらには周辺市街地までを、地形に配慮しながらシームレスにつなぐことで、世界に開かれた迎賓都市に相応しい快適で利便性の高い歩行者ネットワークを実現する。

各ネットワーク沿いはにぎわいを感じられる歩いて楽しい歩行者空間とすることで、回遊性の向上や多様な交流を生み出す。

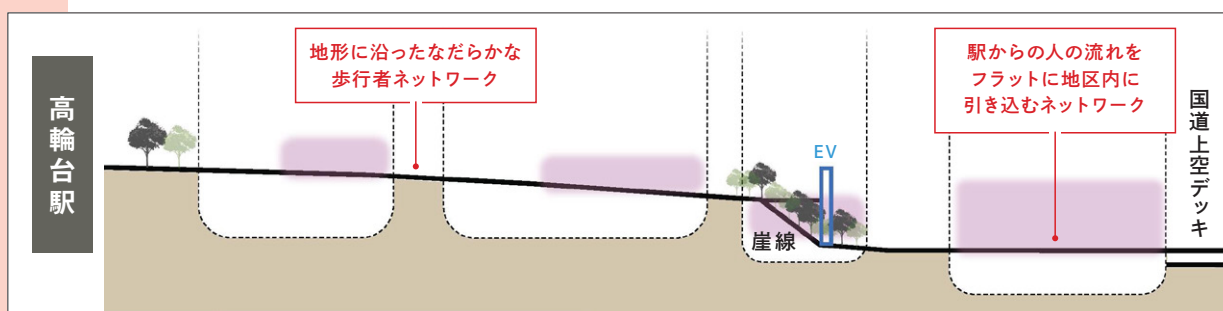


▲ 駅と周辺市街地を繋ぐ歩行者ネットワーク

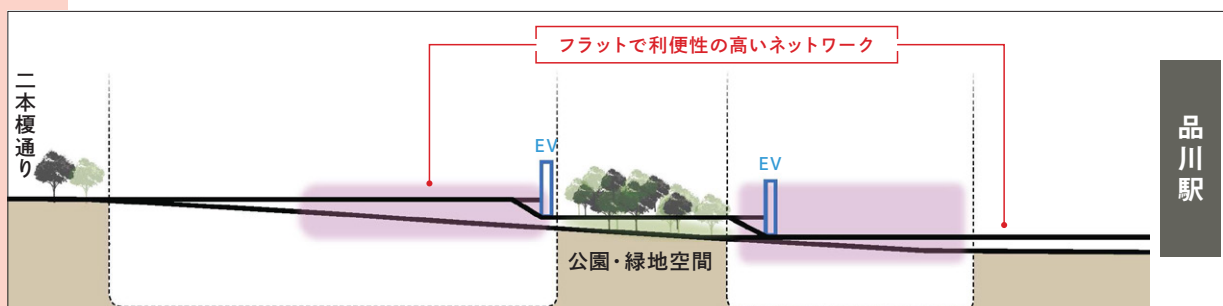


▲ シームレスな歩行者ネットワークイメージ

：にぎわい施設等



▲ 連携軸の断面イメージ



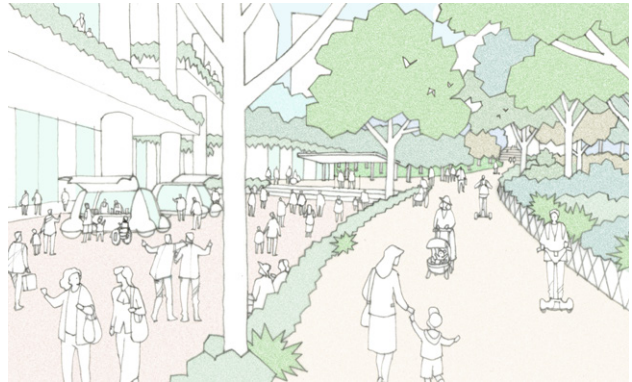
▲ 沿道の断面イメージ

2. 誰もが快適に利用できるバリアフリーな歩行者ネットワークをつくる。

坂道や崖線といった豊かな地形を保全し、生かしつつ、誰もが快適に利用できる歩いて楽しい歩行者ネットワークをつくる。

スロープやエレベーターを用いてバリアフリーに配慮するとともに、みんなが地区内を回遊でき、緑とにぎわいを感じられる、ユニバーサルデザインに配慮した計画とする。

また、次世代モビリティと歩行者の両立にも配慮した計画となるよう検討する。



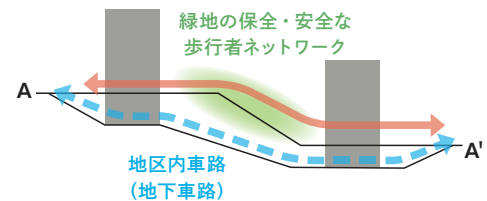
▲ バリアフリー動線のイメージ

3. 緑地空間を保全する車路ネットワークをつくる。

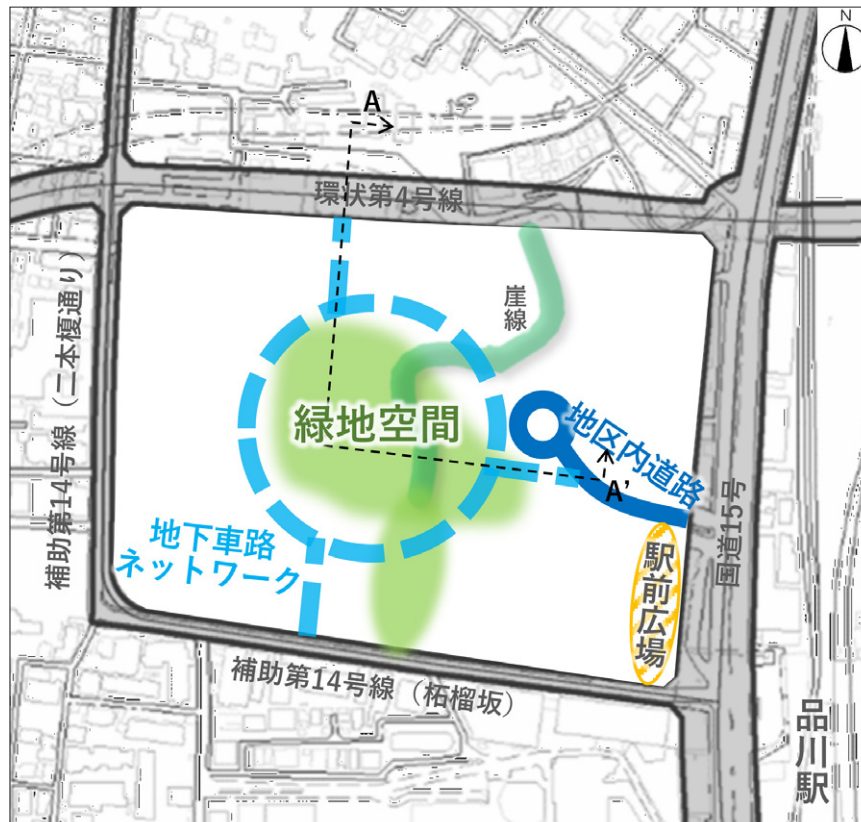
地区中央の緑地空間と、地区を南北に通る斜面緑地を極力保全するため、車路ネットワークのつくり方に配慮する。

国道15号から引き込む道路は崖線を分断しないようULDサック状に整備するとともに、そこから地区内に展開する部分においては基本的に地下にて車路ネットワークを整備する。

また、駐車場出入口を極力集約することで、地上部における歩車交錯を低減し、安全で快適な歩行者空間を実現する。



▲ 地区内車路(地下車路)A-A'断面イメージ



▲ 緑地空間を保全する車路ネットワーク概念図

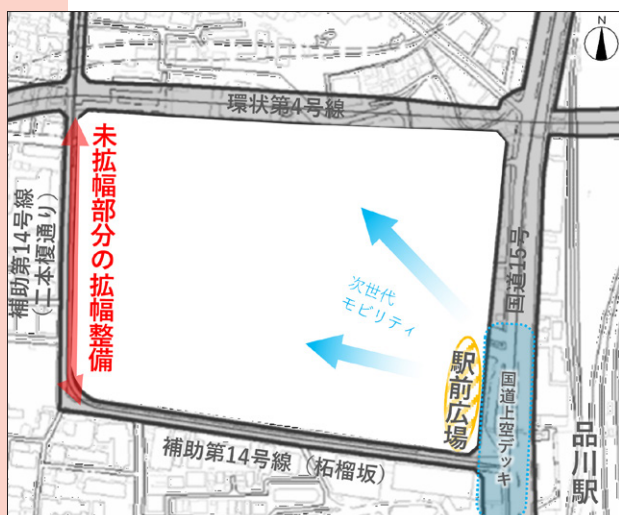
4. 地区内外の交通利便性向上に寄与する交通基盤を整備する。

分散配置で分かりづらく、国道本線の円滑な通行を阻害するなどの課題を抱える現在の路線バス乗降場(駅前広場)を当地区内に集約し、安全で分かりやすい駅前広場として再整備する。

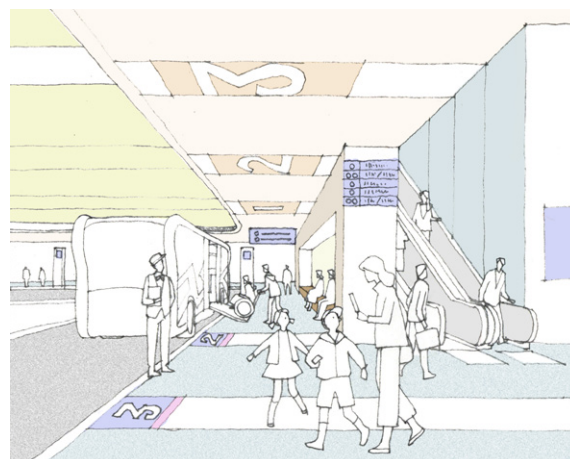
デッキレベルにおける整備が想定される次世代モビリティのターミナル機能等と連携し、多様な人々やモビリティが行き交うにぎわいと先進性あふれる次世代型の広場空間を整備する。

地区内には、次世代モビリティが走行できるルートを整備することで、より快適に地区内外を移動できる環境を整える。

また、地域の生活動線として親しまれている二本榎通りを都市計画幅員まで拡幅整備するとともに、民地と一体となったゆとりある歩行者空間を整備する。加えて、地区外周道路からアクセスする品川駅利用の自転車利用者等も利用できるよう、駅前広場に近接する位置に駐輪場(地区内施設利用者+公共の利用分)を整備する。



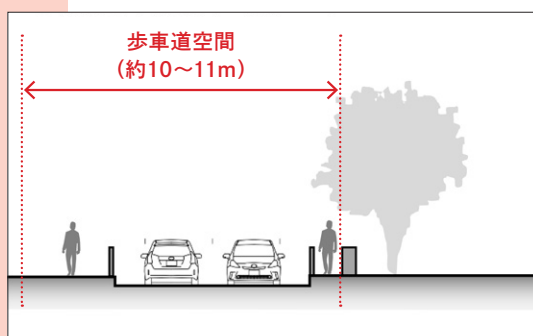
▲ 交通基盤整備位置



▲ 路線バス乗降場(駅前広場)イメージ

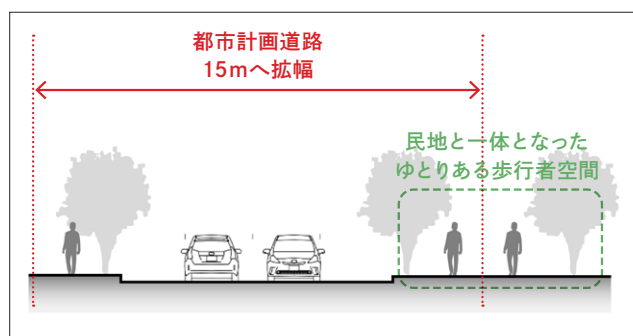
〈 二本榎通り拡幅整備のイメージ 〉

現在



▲ 現在の二本榎通り断面模式図

拡幅後



▲ 拡幅後の二本榎通り断面模式図

新型コロナウイルスの危機を受けて

改めて重要視される緑・オープンスペース

✦ ライフスタイルの変化

新型コロナ危機では、「三つの密」(密閉・密集・密接)を回避することが求められ、大都市中心部への通勤の集中による満員電車の発生など、都市における過密という課題が改めて顕在化しています。

これまでの都市における働き方や住まい方が問い直される中、テレワークの進展によって自宅近くで過ごす時間が増えるなど、人々のライフスタイルが大きく変化していく兆しが見え始めています。



▲ 都市の屋外オープンスペースイメージ

✦ 緑やオープンスペースの整備の重要性

大都市や地方都市の中心部においては、新たな価値を創造する可能性を持つ場として、郊外や地方都市の住宅地周辺においては、自宅周辺の憩いの場として、緑やオープンスペースの価値が高まっており、理由としては次のことが考えられています。

- 1 テレワークの浸透により、様々な場所での仕事が可能となり、例えば屋外の自然の中など、快適で自由かつ健康的に働ける可能性が広がったこと
- 2 日光や緑、自然音などの心地よさや安心を五感で感じ、運動不足の解消やストレスの緩和等の効果が得られること
- 3 自然災害・感染症の発生時といった非常時に利用できる場所の選択肢を広げられること

こうしたことから、将来的なオープンスペースの価値や役割の拡大を見越して、緑やオープンスペースの柔軟な活用と量的充足について、戦略的に対応していくことが必要とされています。

参考:「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」(2020年8月/国土交通省都市局)

世界中の人々を迎え入れ、もてなす

1. この地が担ってきた役割を継承・発展する MICE 機能を展開する。

スーパーメガリージョンの一角として、国内外からの多様な人と知を迎え入れ、新たな価値を生み出すために、地区全体で様々な MICE 施設を展開する。(宴会場、カンファレンス、多目的ホール等)

この地が培ってきた資源である緑や歴史との関係を大切にしながら、この地ならではの MICE 拠点を生み出す。(ユニークベニユーとしての歴史的建造物の活用等も視野)



▲ MICE 施設イメージ(カンファレンス)



▲ MICE 施設イメージ(宴会場)

2. 先端企業・高度人材の集積により、次世代モノづくりの拠点を形成する。

交通至便な立地特性を生かし、国内外から先端企業や高度人材を集める業務機能を導入することで、人と知と情報の集積・交流をより促し、新たな価値の創出・イノベーション創発を加速する。

京浜工業地帯の東端にあり、これまでも製造業が栄えてきたこの地において、より一層の人・知の集積を生かし、人の交流から新たなコト・サービス・価値を生み出す“次世代のモノづくり拠点”として、東京・日本の発展に寄与する。



▲ 先端企業・高度人材の集積イメージ



▲ 先端企業・高度人材の集積イメージ

3. 宿泊・居住機能の維持・強化により、質の高いアーバンステイの場を提供する。

武家屋敷、宮邸、ホテル群として使われてきた“滞在の地”としてのこの地の特性を引き継ぎ、質の高い宿泊機能・居住機能を整備する。

宿泊機能においては、迎賓の地にふさわしいホスピタリティあふれる高品質なグレードのホテルを用意し、地区全体に展開する MICE 機能と連携したサービスを提供する。

居住機能においては、既存機能に加え、多様化する国際ニーズに対応した高品質な住宅をつくるほか、時代のニーズに応じて短期～中長期滞在にも対応可能な機能等についても検討する。



▲ 多様なニーズに対応した滞在施設イメージ



▲ 質の高い居住施設イメージ

4. 来街者や地域の方の生活を豊かにするにぎわい・サポート機能を導入する。

国内外からの来街者や、このまちの周辺にお住まい・お勤めの方々が日常的に利用できるようなにぎわい(飲食・物販機能)・サポート機能を地区全体で展開する。
にぎわいあふれるこのまちがたくさんの人に笑顔と豊かな生活を提供する。



▲ 飲食店イメージ



▲ 物販イメージ

緑や地形を生かした空間・景観形成に取り組む

1. 品川駅前におけるシンボル性のある広場空間をつくる。

品川駅に降り立ち、東西自由通路を抜けると、そこには次世代モビリティが走り国道上空と一体となった大きなデッキ広場が広がり、その先にはターミナル駅前とは思えない、緑豊かな景観が広がる。

最先端の技術と長い歴史が育んできた緑のコントラストは、世界中から訪れる人に驚きと安らぎを与え、またこの地に来たいと思わせる世界にただ一つの駅前景観となる。

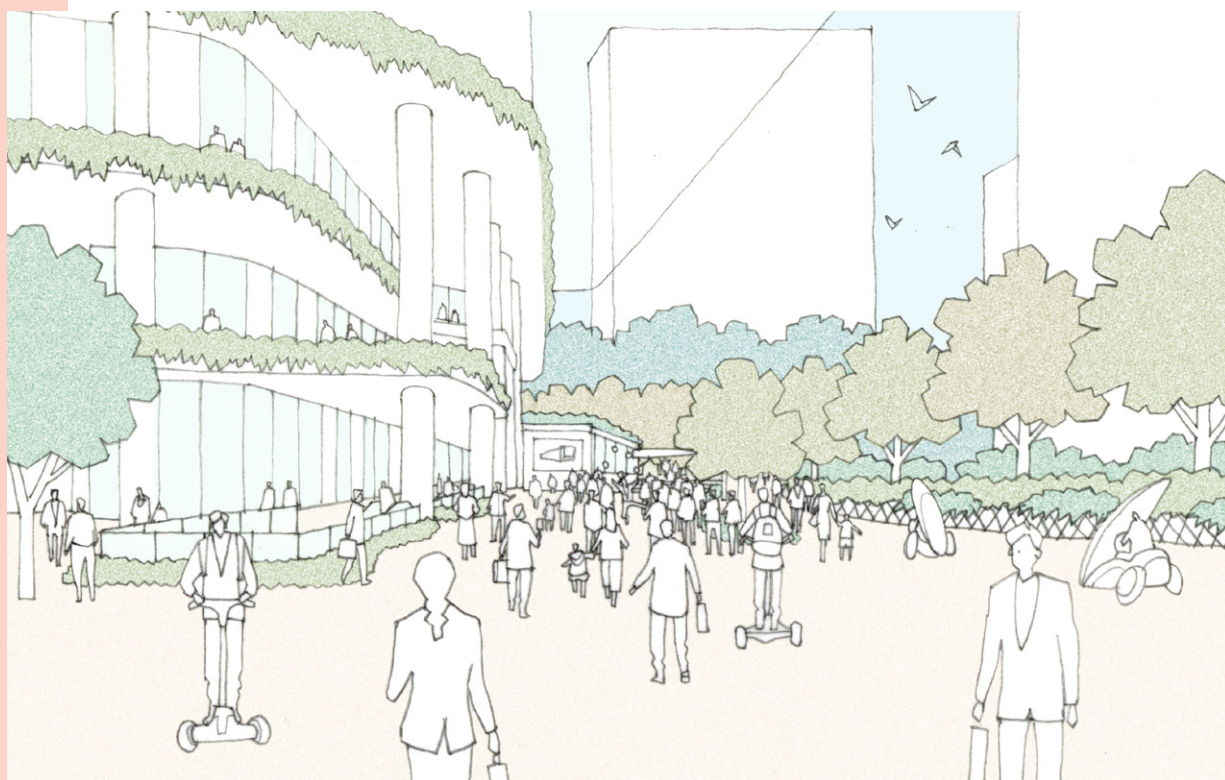
広場に面する建物低層部においては、変化と動きのある工夫をほどこし、重層的なにぎわいや躍動感ある駅前景観をつくとともに、国道上空デッキとの連携・調整により、シンボル性のある広場空間をつくる。



▲ 広場空間イメージ



▲ 駅前への緑のしみ出しイメージ



▲ 緑豊かな景観が広がる広場空間のイメージ

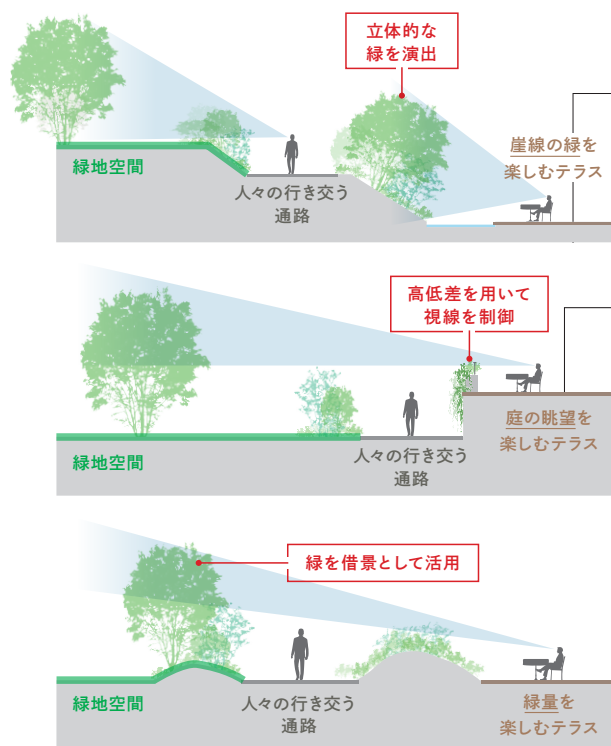
2. 緑地空間と一体となった空間・景観をつくる。

この地の骨格の一つである緑地空間沿いにおいて、この緑を最大限に生かし、楽しむことのできる空間・景観づくりを行う。

壁面・屋上緑化等による建物の立体的な緑化や、緑地沿いの歩行者空間、庇やピロティ等の半外部空間による内外の緩やかなつながり等を駅側・高台側の特性の差異や地形差に配慮しながら、地区全体に展開する。



▲ 内外の緩やかなつながりイメージ



▲ 緑地空間と一体となった断面イメージ

3. 歩いて楽しい坂道空間をつくる。

古くからこの地の生活動線として親しまれてきた柘榴坂。

柘榴坂に沿った歩行者空間は、並木や歩行・滞留空間の整備により、快適かつ、うまい空間を形成するとともに、デッキレベルに新たに動線を整備することで来街者や地域の方々の利便性・安全性・快適性の向上に寄与する。

駅側から丘側に向かって緑の連続の中で空間の質が変容していく柘榴坂は、歩いて楽しい坂道へと新しく生まれ変わる。



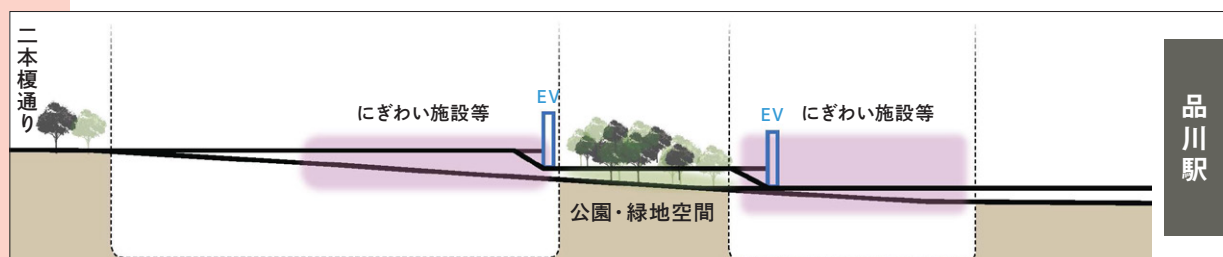
▲ 柘榴坂沿道イメージ



▲ ストリートファニチャーイメージ



▲ 滞留空間の整備イメージ



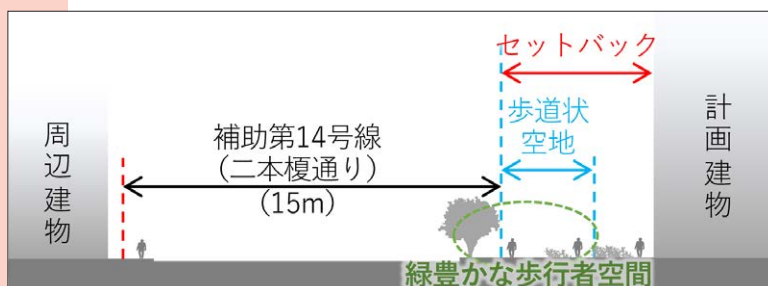
▲ 柘榴坂沿いの断面イメージ

4. 周辺環境と調和した景観をつくる。

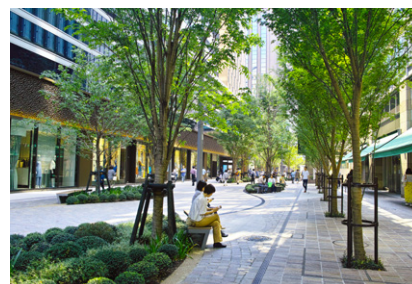
羽田空港を起点とする航空制限高さの中で、国際交流拠点を形成する建物配置・高さとしつつ、周辺市街地に対しても配慮した計画とする。

高台の落ち着いた環境を生かした住宅街が広がる対象エリアの北側・西側においては、環状第4号線及び二本榎通りの沿道において、潤いある景観を創出すべく、緑豊かな歩行者空間の形成を図るとともに、地区北西部には、周辺市街地からの人を受け止める広場空間を確保する。

二本榎通りは現状の歩行者空間を歩道状空地により拡大するとともに、高層部セットバックや緑豊かな歩行者空間の形成等により、西側隣接住宅地への圧迫感軽減に配慮した計画とする。



▲ 補助第14号線（二本榎通り）の断面構成イメージ



▲ 緑豊かな沿道空間イメージ

5. 地区内の歴史資源を活用し、未来に継承する。

古くから継承されてきた中央緑地に加え、地区内には築約100年の貴賓館（旧竹田宮邸）や、日本庭園等、多くの歴史資源が残る。

迎賓都市として、世界中の人々を迎え入れ、日本、品川、この地の歴史を伝え、未来にその価値を継承するため、これらの資源を有効に活用したランドスケープ計画とする。



▲ 日本庭園イメージ



▲ 貴賓館



▲ 現在の日本庭園

国内外で進むグリーンインフラの取り組み

❖ グリーンインフラとは

グリーンインフラとは、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取り組みのことを指します。米国で発案された手法ですが、現在では日本でも取り組みが推奨されています。

参考：「グリーンインフラポータルサイト」（2021年7月閲覧／国土交通省総合政策局）

事例 ①

自然環境と調和した
オフィス空間等の形成

— アマゾン —

「人間には“自然とつながりたい”という本能的欲求がある」という概念を反映した空間デザインの手法として「バイオフィリック・デザイン」という考えが提唱されています。この考えをオフィスなどの空間デザインとして反映することにより、従業員の「幸福度の向上」、「生産性の向上」、「創造性の向上」が期待されています。

こうした考えを反映している海外事例として、アマゾンでは、ワークスペースである球体内部、外溝部へ多様な自然を取り入れています。



▲ アマゾン(米国 シアトル)

参考：「グリーンインフラの事例」
(2019年7月／国土交通省総合政策局)

事例 ②

人と人、人と自然の
つながりを生み出す空間

— 東急プラザ表参道原宿 おもはらの森 —

建物の屋上や側面に樹木を配置し、明治神宮の森から表参道のケヤキ並木へと続く緑を建物の中へ引き入れた計画となっています。

屋上につくられた「おもはらの森」は、人々が集う広場として計画されています。四季の移り変わりを感じられるよう配慮されている他、テナントとしてカフェが入居、季節毎のイベントも開催されにぎわいが生まれています。

施設内には流行をリードするようなテナントとして、海外ブランドや外資系企業が入居しており、中でも屋上庭園に面した店舗から高い評価を得ています。



▲ 東急プラザ表参道原宿 おもはらの森

参考：「緑による建物の魅力アップガイド」
(2016年12月／国土交通省都市局)

1. ヒートアイランド現象の緩和に寄与する。

都心のヒートアイランド現象の緩和のために重要な風の道を通すため、ガイドライン2020において“主要な風の道”に該当する部分においては、風の道に配慮した建物の配置・形状とする。

都市計画においては、「東京都再開発等促進区を定める地区計画運用基準」における計画建築物の壁面の位置の制限に基づき、敷地境界線からの壁面の位置を設定することを基本とする。

ただし、近隣の土地利用状況や環境への配慮の必要性を勘案し、場所ごとの空間特性に応じた壁面の位置の制限及び建築物の各部分の高さを設定する。

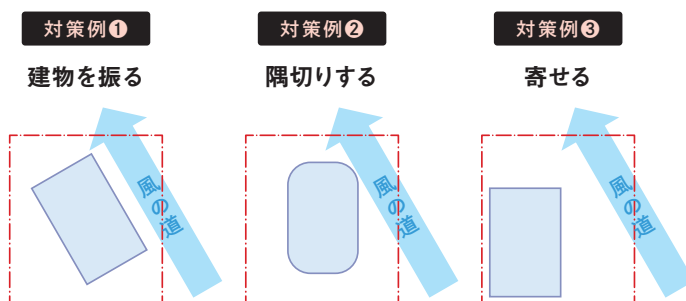
風の道の確保に加え、被覆の工夫（緑化、水面の保全・創出、保水性舗装等）、排熱の抑制、屋根や緑陰の連続等による日射の遮蔽等の暑熱対策を講じる。



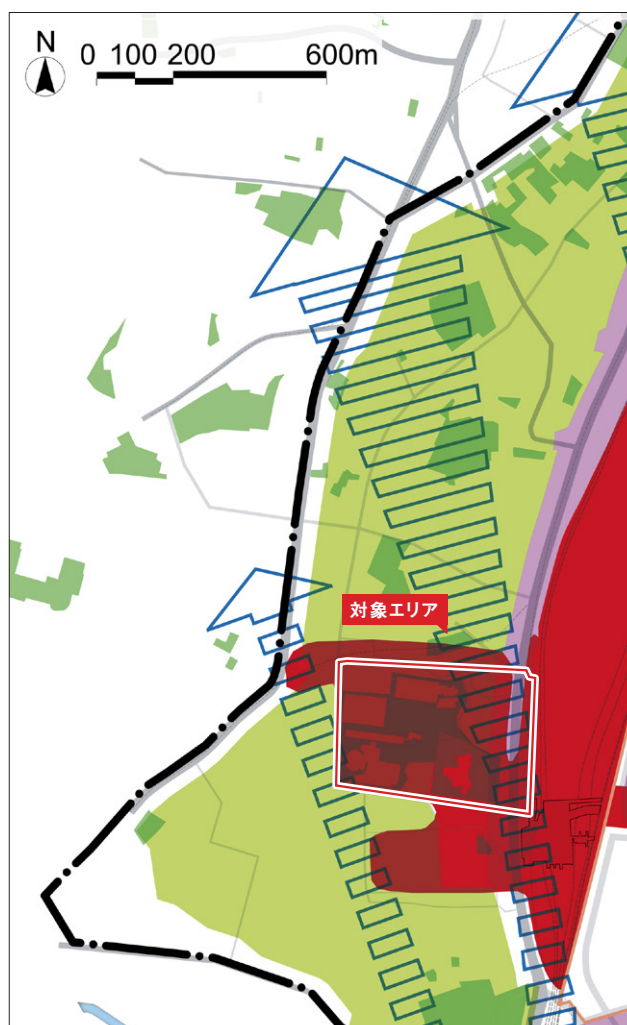
▲ 暑熱対策例（屋根）



▲ 暑熱対策例（緑陰の連続）



▲ 主要な風の道における対策例イメージ



▲ 主要な風の道 位置図
（品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020より）

2. 多様な観点から低炭素化に取り組む。

様々な視点から、段階開発に応じたその時々の最先端の環境技術の採用等により、持続可能な環境都市づくりに努める。

また、環境認証制度の活用等により、世界的に当地区の緑を中心としたまちづくりをアピールしていく。



▲ 低炭素化に配慮した建物イメージ



▲ 次世代モビリティポートイメージ

緑化の推進

- 公園や道路空間等の公共空間の緑化の保全・創出
- 建築物の緑化(屋上緑化、壁面緑化等)、庭園や広場空間等の緑化による民地内での緑化の推進

面的で効率的なエネルギーネットワークの形成

- コージェネレーションシステムや再生可能エネルギーの導入
- 段階開発、複数の開発事業者等の特性を考慮した地域冷暖房ネットワークの形成

各種交通手段における対策によるCO2排出量の低減

- 公共交通機関の利用促進
- 自転車シェアリングポート、公共駐輪場、次世代モビリティポートの整備
- 地区内車路(地下車路)の整備による、地上部における駐車場探しや入庫待ち車両の低減
- 駐車場集約化に向けた検討

3. 生物多様性の維持、向上に貢献する。

エコロジカルネットワークにも配慮しながら、緑地空間を計画するとともに、在来種中心の緑化を推進する。

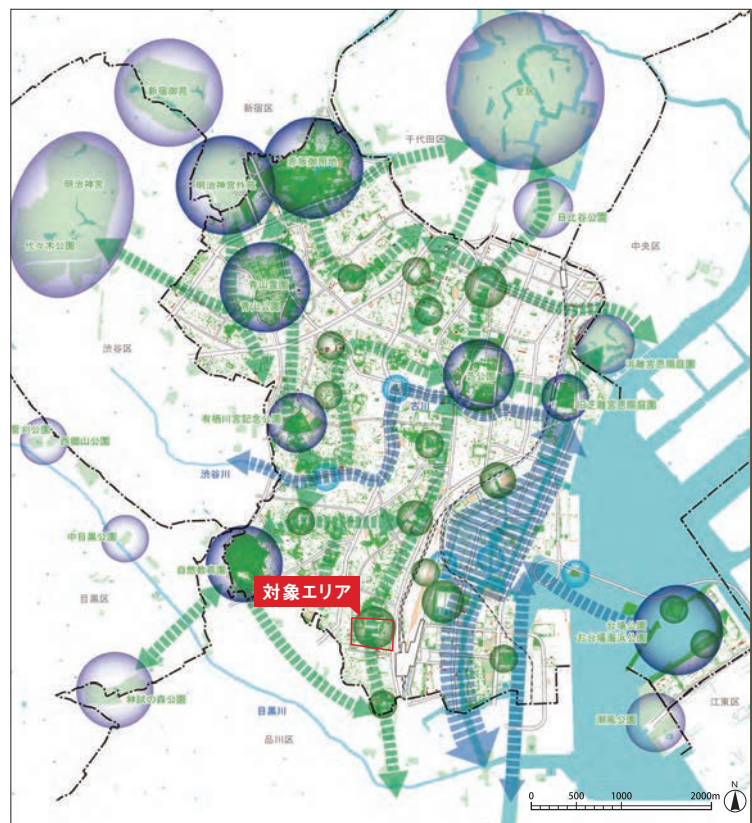
また、樹林だけでなく、草地や水辺など、多様な生き物の生育生息環境に配慮する。

たくさんの緑や生きものは、この地を訪れる人々や周辺の方々に地球の豊かな生態系を感じさせるとともに、環境都市をつくっていく。



▲ 在来種のイメージ

凡 例	区内の緑被
● 供給地(港区)	■ 樹木で覆われた土地(樹木被覆地)
● 供給地(隣接区)	■ 草で覆われた土地(草地)
● 緑の拠点	■ 緑化している屋上(屋上緑地)
● 水の拠点	■ 土が露出している土地(裸地)
〔境界〕	■ 緑化している土地(緑地)
--- 区境界	■ 河川・運河(水面)
■ 緑被	
■ 区内公園	
■ 周辺地域(一部区内)の緑地	
■ 河川・運河(水面)	



▲ 港区エコロジカルネットワーク将来像
(港区 生物多様性緑化ガイドより)

誰にとっても安全な防災都市づくりに取り組む

1. 避難場所となるオープンスペースを確保する。

震災や火災の延焼時に安全に避難できる、広域避難場所としての機能を確保するため、地区内に豊かなオープンスペースを確保するとともに、かまどベンチ等、避難者が利用できる設備を官民連携で確保する。デッキレベルにオープンスペースをつくることで浸水等にも対応する。

また、品川駅や周辺住宅市街地からの避難者の受け入れや、活動拠点(国道上空デッキと連携した国際協力支援活動[情報発信・待機場所としての施設活用等]も想定)として対応できるよう、ハード・ソフト両面からの取り組みを行う。

さらに、環状第4号線の整備により防災性が向上する状況を踏まえ、駅や周辺市街地等、多方面からの避難者を受け入れる歩行者ネットワークをつくる。

加えて、地区内に存する土砂災害特別警戒区域、同警戒区域を解消し、地区の安全性向上を図る。

→：周辺市街地からの避難動線



▲ 災害時の避難に対応する歩行者ネットワーク

2. ターミナル駅前として帰宅困難者に対応する。

多数の人が乗り降りするターミナル駅である品川駅。災害発生時には、大勢の帰宅困難者が駅周辺に発生すると想定される。

これらの人々の一部を受け入れられるよう、建物内の共用空間の活用等により、帰宅困難者の一時滞在に対応するとともに、それらの人々が3日間避難生活を送れるよう、避難物資を保管する備蓄倉庫を確保する。

また、デジタルサイネージやビジョン等、災害情報や鉄道の運行情報を発信する情報発信機能も整備する。



▲ 防災備蓄倉庫イメージ

3. BCP対応等により地区全体の防災性向上に寄与する。

各建物において十分な耐震性能を持った建物に建て替えるとともに、時代に応じた適切なBCP対応や、CGS・非常用発電機の導入による電源の多重化等により、地区全体のレジリエンスの向上を図る。

また、多言語での情報発信を行うなど、このまちを訪れる人や滞在する人が安心して過ごせる施設建築物を整備する。

国道15号沿道においては、老朽化建物の建替えを推進することで、建物や地区のレジリエンスを向上させるだけでなく、特定緊急輸送道路としての機能確保にも寄与する。

このまちや周辺で働く人、泊まる人、住まう人、訪れる人、誰もが安心して暮らせる強靱なまちをつくる。



▲ 多言語での情報発信イメージ

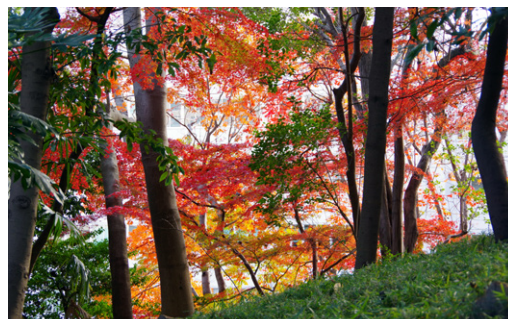
※総務省ホームページより引用

7 まちのもたらす価値を未来につなげる

1. まちのシンボルとしての緑地空間の保全・活用に取り組む。

古くから引き継がれてきた中央緑地を中心とし、官民連携で緑地空間を創出するとともに、それを一体で適切にモニタリング・管理することで、この緑を未来に受け継ぐ。

また、これらの緑を地区全体で一体的に運用し、場所ごとに様々な顔を持つ多様な緑地空間を展開するとともに、現在高輪森の公園で行われているプレーパーク事業が引き続き実施できるよう、運営事業者と連携していく。



▲ 創出する緑地空間イメージ

2. この地ならではのにぎわい創出・情報発信に取り組む。

地区全体でにぎわいを生み出し、初めて訪れる人にもリピーターにもこのまちを訪れる楽しさを提供する。

建物内空間・広場等の公共的空間・国道上空デッキ等の公共空間等を活用したイベント開催、時期やイベント毎にデザインされたバナー広告、大型ビジョン等による大規模な情報発信・PR等、地区全体を使ってこの地ならではの魅力とにぎわいを創出する。

なお、案内サインの設置にあたっては、サインの表記内容・表現等について統一しつつ、ユニバーサルデザインに配慮したものとする。



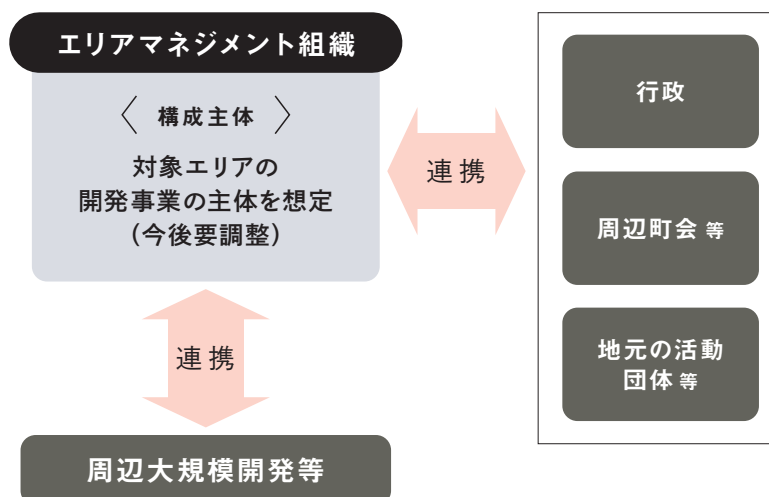
▲ にぎわいイベントのイメージ

3. 地域と連携したマネジメント活動の体制をつくる。

地区のにぎわいづくり、地区の魅力・情報発信、公共的空間の質を高める管理運営等により、まちの魅力・価値を持続していくべく、当地区の開発事業の主体によりエリアマネジメント組織を組成する。

まちの運営にあたっては、当地区周辺に存在する町内会や活動団体等とも連携しながら、誰もが愛着を持てるまちとしてこのまちの良さを伸ばしていく。

▼ エリアマネジメント活動の組織体制

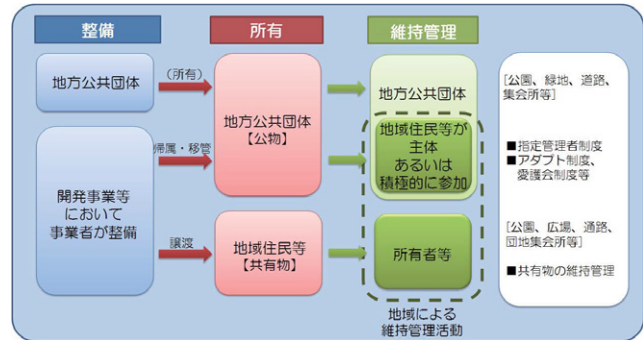


民間の活力を生かしたまちづくり団体の組成

地域への担い手による公共施設の維持管理

成熟した都市型社会の地域づくりにおいては、「個性豊かな地域」や「住民・事業主・地権者等に身近な地域」を実現することが重要です。また地域の問題が多様化し、その解決方法も様々になりつつあることから、行政主導ではなく住民・事業者・地権者等の地域の担い手の主体的な取組が重要となっています。

そのような中、自分たちの生活環境を良好なものにしていこうとする地域住民等の意識の高まりや活動の具体化、公物の維持管理に地域住民や民間活力を生かそうという地方公共団体の意識等を背景として、地方公共団体が所有する公園や緑地、道路、集会所等については、対象施設や条件などを決めて契約や協定等を締結し、地域住民等が維持管理にかかわる取組が広がっています。地方公共団体によっては、指定管理者制度の活用等による制度化等を行っています。

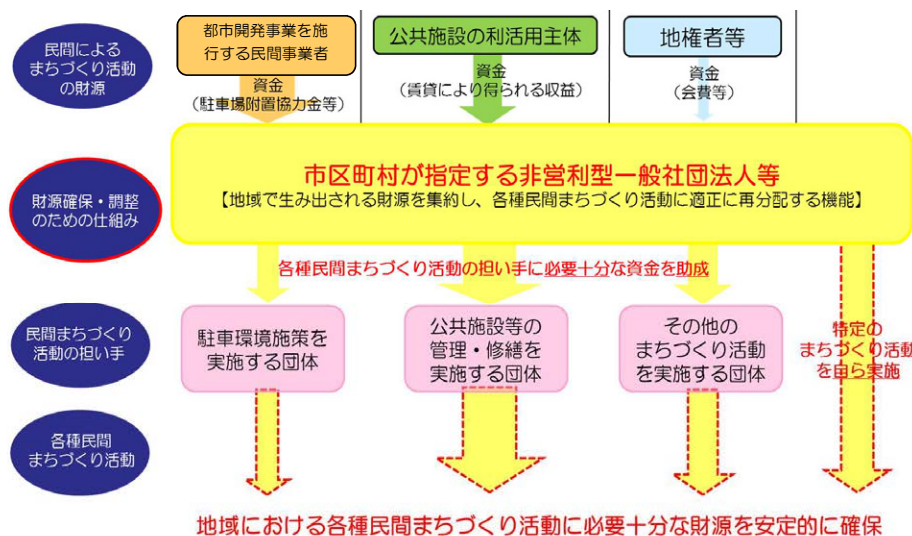


▲ 整備・所有・維持管理の関係

参考：「エリアマネジメントのすすめ」
(2010年3月/国土交通省土地・水資源局)

民間まちづくりにおける財源確保の枠組み

矢印の幅：資金の量
点線矢印：目標とする活動量に必要な資金の量



▲ 民間まちづくり活動の枠組み

参考：「民間まちづくり活動の財源確保に向けた枠組みの工夫に関するガイドライン」(2018年8月/国土交通省都市局)

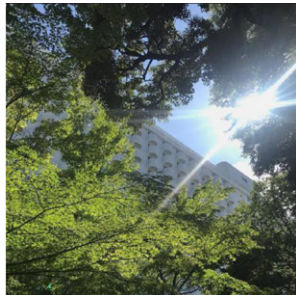
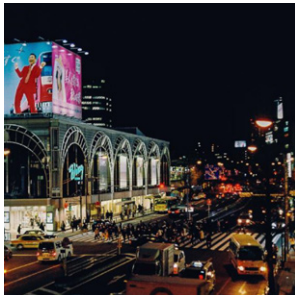
国土交通省都市局において、2016年11月に「まちづくり活動の担い手のあり方検討会」を設置し、民間まちづくり活動の現状、担い手に期待する役割や、組織化、財源、人材確保等の課題、行政による支援のあり方について整理し、これらの活動を支えるために必要な検討が行われました。

財源に関しては、一定の地域で生み出される各種の財源を集約し、地域全体を見渡した上で、民間まちづくり活動(団体)間の財源の過不足を調整する枠組みが議論されました。

具体的には図のように、地域における関係者の合意の

下、自治体の一定の関与がある法人に、地域内外で行われる諸活動により生み出された財源を積み立てるとともに、当該法人が地域全体における各種の民間まちづくり活動(団体)の現状や将来の見通しを踏まえ、それらの活動(団体)に必要な都度、十分な資金を助成するというものです。

この枠組みを活用することにより、収益基盤の脆弱な団体への立ち上げ支援も可能となります。また事業年度を超えて資金が積み立てられることにより、将来的に必要な活動への財源の備えとしても有効に機能します。



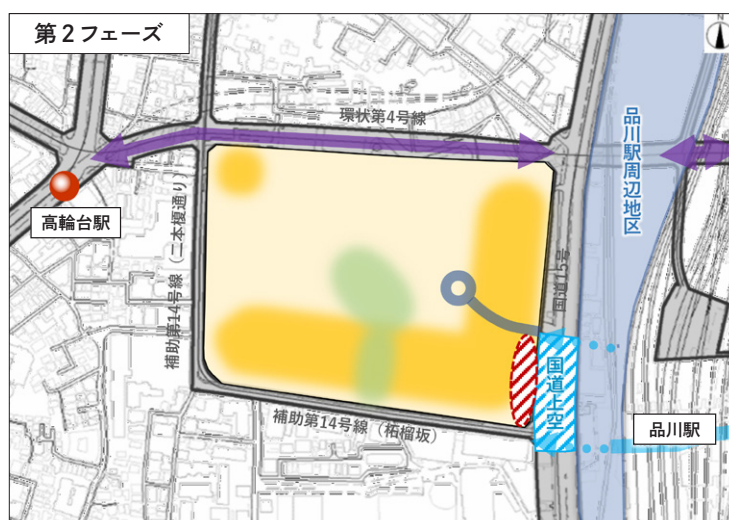
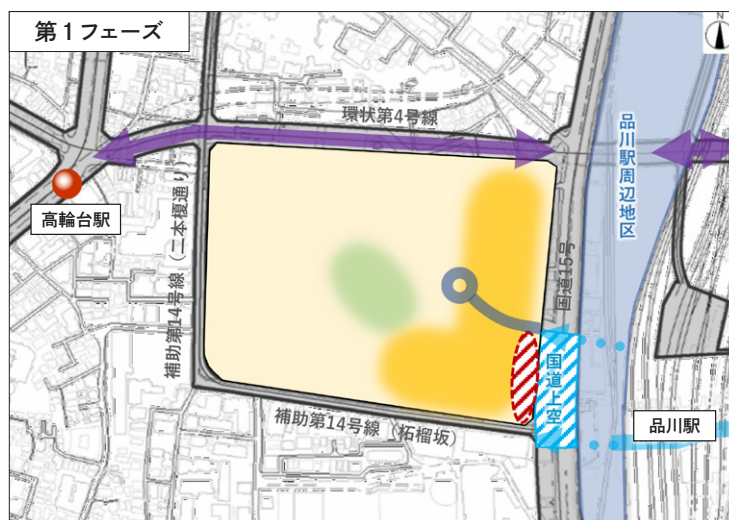
6

段階的なまちづくりの考え方

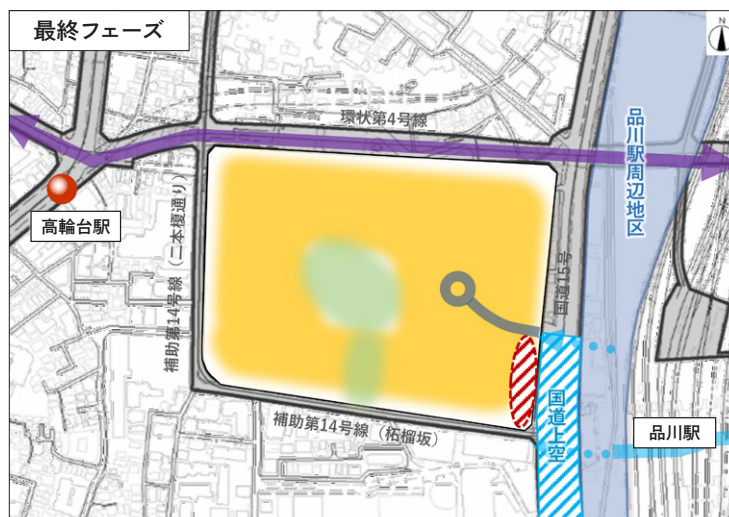
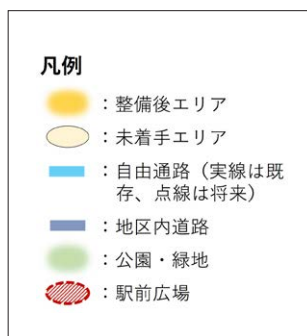
ホテル・MICEが集積するこのまちの強みを維持しながら、より良いまちとしていく上では、これらの都市機能を維持しながら段階的にまちづくりをしていくことが重要となる。

段階的にまちづくりを進めるにあたっては、多様な地権者間で着実に合意形成を図りながら、周辺で進む都市基盤と連携を図る必要のある街区、機能更新の必要性の高い街区から順次建替えを行うこととする。

※本段階整備の想定は、関係者との協議を調えたものではありません。
※記載の内容は現時点での想定を目安として記載したものであり、今後の検討により見直す可能性があります。



……以降、段階的に更新



▲ 段階的な整備ステップのイメージ

7

指針の更新

☑ まちの成長とともに指針を発展させる。

このまちは、地区周辺の基盤整備や、まちづくりの機運の高まり、建物の築年数等の要素が複合的に関係しあいながら、持続的に成長し続ける。

まちの成長とともに、社会潮流やアフターコロナの新しい生活様式への対応・時代のニーズに合わせながら、本指針も更新していくこととし、必要に応じて対象エリアを拡大する。

また、まちの魅力・価値を持続していくべく、当地区の開発事業の主体によりエリアマネジメント組織を組成するとともに、周辺開発等との連携を図りながら、品川駅周辺エリア全体で国際交流拠点の形成を目指す。

まちづくり指針
(今回策定)



段階的に指針を改定

内容、対象エリア
等の更新

エリアマネジメント活動

↑
エリアマネジメント
組織の組成

品川駅西口地区まちづくり指針

〔 高輪三丁目地区 〕

2022年(令和4年)1月 策定

品川駅西口地区まちづくり指針(高輪三丁目地区) 検討委員会

—

座長：

中井 検 裕 (東京工業大学環境・社会理工学院 教授)

副座長：

一ノ瀬 友 博 (慶應義塾大学 環境情報学部 学部長 教授)

委員：

京浜急行電鉄株式会社 (事務局)

国税庁東京国税局

独立行政法人国民生活センター

財務省関東財務局東京財務事務所

衆議院議員宿舎跡地街区代表

株式会社西武プロパティーズ (事務局)

高輪三丁目品川駅前地区市街地再開発準備組合

オブザーバー：

国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所

東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課

開発企画課

緑地景観課

都市基盤部

街路計画課

市街地整備部

区画整理課 (環状第4号線事業者)

港区 街づくり支援部

都市計画課

品川駅周辺街づくり担当

土木課

独立行政法人都市再生機構 (土地区画整理事業検討者)



AREA AROUND
TAKANAWA 3-chome

Shinagawa station
West exit district

—
Town planning Guidelines