品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン




羽田空港
品川駅
新駅
泉岳寺駅

はじめに

2020年、さらにはその先を見据えて、東京の各所で大型の再開発プロジェクトが動き始めています。なかでも品川地域は、約50年ぶりに建設される山手線新駅となる品川新駅（仮称）及びその周辺開発、さらには2027年のリニア中央新幹線開業など、最も注目されている地域といっても過言ではありません。

品川地域については、東京都がマスタープランともいえる「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」を策定していますが、そこで優先整備地区の1つと位置づけられた品川駅北周辺地区について、今般、関係者の協力を得て、「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン」を作成することができました。本ガイドラインは、東京都のガイドラインに即して、そこで示された目標を具現化するため、品川駅北周辺地区のまちづくりの基本的な考え方や空間整備のあるべき方向を示したものです。

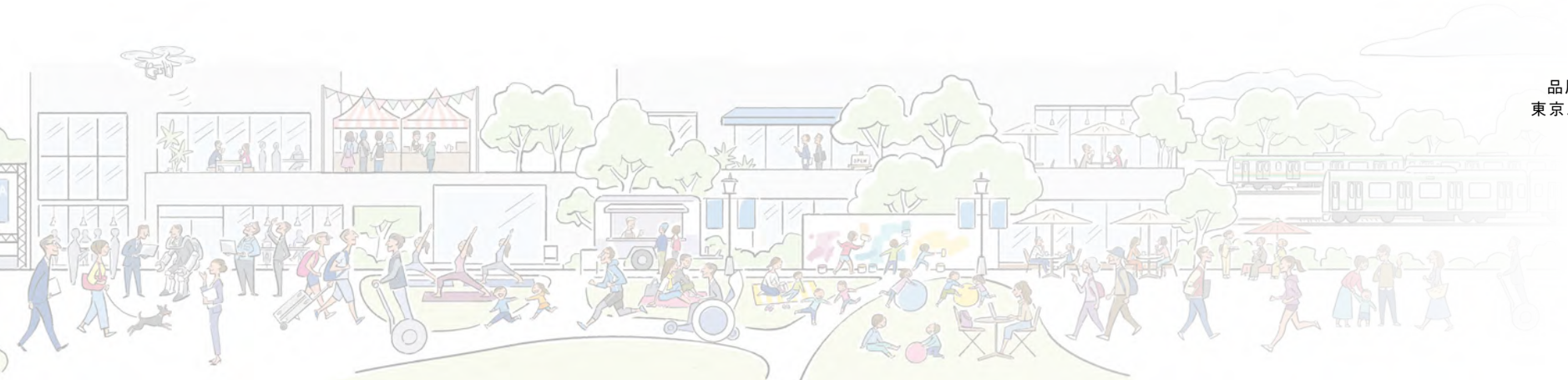
本ガイドラインが対象とする品川駅北周辺地区は、その大部分がもとは鉄道用地であり、鉄道用地はその性格上、長く地域を分断する要因となっていました。そのため、本ガイドラインでは、街のつくりかたとしてまず、分断されてきた東西をつなぐこと、さらに南北に細長い地区に対してそれを貫く骨格的な軸をつくることを掲げています。そして、東西のつながりと南北の軸の交点を中心に、人中心の空間づくりとしてパブリック・レルムという考え方をうちだしました。パブリック・レルム（public realm）とは、所有関係にかかわらず、広く不特定多数の人々が利用し、認知する空間領域を意味するものであり、「空間」づくりの先にある「場所」づくりを強調する欧米諸国の先進的都市デザインを特徴づけるキーワードの1つです。本ガイドラインは、こうした考え方を中心に据えることで、品川地域、東京、日本全国、そして世界の人々をつなげる品川をつくりあげていく思いが込められたものとなっています。

品川地域では、新駅・北周辺地区開発のみならず、環状4号線の整備、京浜急行の連続立体交差、国道15号の改良、品川駅の改良、高輪側、港南側の開発事業など、様々な事業が予定されています。本ガイドラインが、東京のゲートウェイとしての新しい品川をつくりあげていく水先案内となることを願ってやみません。

2017年（平成29年）3月

品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン検討委員会座長
東京工業大学大学院 環境・社会理工学院 建築学系 教授

中井 検裕



CONTENTS

目次

1 この街の未来 …… 3

2 この街で出会う経験とストーリー …… 15

3 この街のつくりかた …… 23

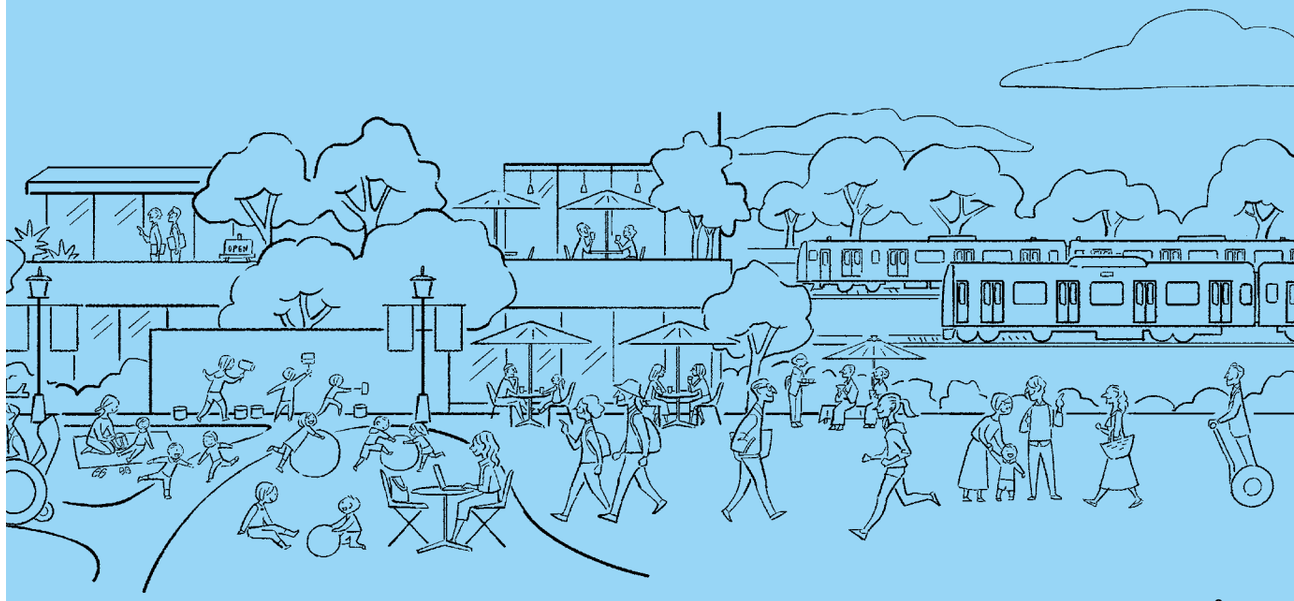
4 まちづくりの方針 …… 39

- 方針1 駅と街をつなぐ。
- 方針2 街全体を賑わいでつなぐ。
- 方針3 風と緑で空間をつなぐ。
- 方針4 世界から人々を引き寄せる。
- 方針5 国際交流拠点にふさわしい景観形成に取組む。
- 方針6 次世代型の環境・防災都市づくりに取組む。
- 方針7 地域とともに成長し続ける。

5 ガイドラインの運用と仕組みづくり …… 81

1

この街の未来



JR山手線・京浜東北線の新駅が開業。
『エキマチ一体のまちづくり』が進む。

人と地域をつなぎ、駅と街とが一体的な空間として感じられる新しい街の魅力を発信する新駅。駅舎東西面に大きなガラス面を設けるとともに、コンコース階に大きな吹き抜けを設けることにより、「エキ」から「マチ」を、また、「マチ」から「エキ」を見通せる一体的な空間が実現する。

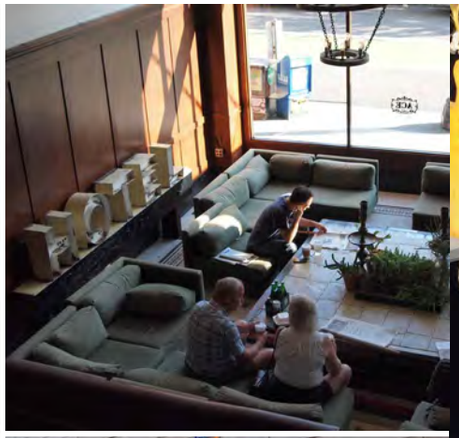
新駅と街をシームレスにつなぐ『エキマチ広場』を中心とした「エキ」と「マチ」が一体となったまちづくりが進む。

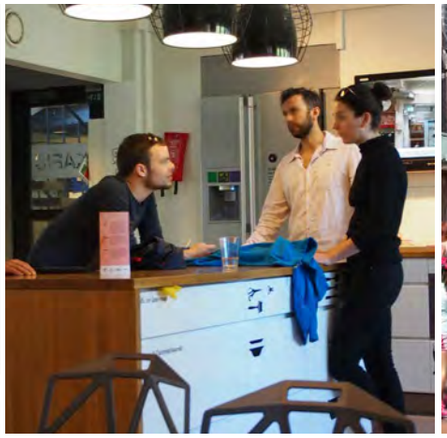


世界中から人々が集まる国際交流拠点が生まれる。

魅力的な国際交流拠点の実現に向けて、世界中から多様な人々が集まる多彩な機能の集積が期待される。

新たなビジネス・文化・ライフスタイルの価値づくりを支える『発見・発信・交流の場』が実現されることにより、さらに世界中から人々を引き寄せ、新たな価値が生まれ続ける。

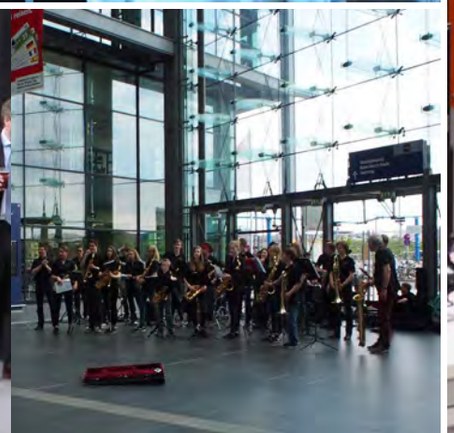













街をつなぐストリートや広場で
多彩なアクティビティが生まれる。

デッキや地上レベル、道路と敷地内の歩行者空間、建物の中と外をゆるやかにつなぐ広場やストリート等の多様なパブリックスペース※が全長1.6㎞のこの街に広がる。

かつての東海道や宿場町での賑わいが現代のアクティビティやデザインで新たに生まれ変わる『新東海道』をはじめとする街中において、日常的に行われるマルシェやビジネスイベント、新しいアイデアの実証実験等により、人々の交流や賑わいがつながり、多彩なアクティビティが生まれ続ける。

※パブリックスペースとは、デッキ・地上レベルの歩行者空間や地区内広場、敷地内の有効空地等のオープンスペースに加え、街区公園や道路等の公共施設も含むものとする。





環境に配慮した、世界有数のサステイナブルなまちづくりが進められる。

緑豊かなパブリックスペースや環境性能の高い建築物の整備、エネルギーマネジメントに加え、公共交通の利用促進等を通して、そこですごす人々の環境意識を育むサステイナブルなまちづくりが進む。

また、「JR品川車両基地跡地開発」は、気候変動対策に取組む国際都市ネットワークである「C40気候変動リーダーシップ都市グループ（C40 Cities Climate Leadership Group）」のクライメット・ポジティブ開発プログラム※に東京都とともに日本で初めて参加。官民が連携した先導的な環境都市づくりが進められる。

※クライメット・ポジティブ開発プログラムとは、世界中の都市と開発事業者が連携して、環境的かつ経済的に持続可能な都市開発モデルを創り出すことを目指すプログラムであり、都市開発による温室効果ガスの排出量を極力削減するとともに、関連する周辺区域での削減量でオフセットすることより、排出量の全量をゼロ以下とすることを目指す。

C40 CITIES

クライメット・ポジティブ開発プログラム参加：19 プロジェクト



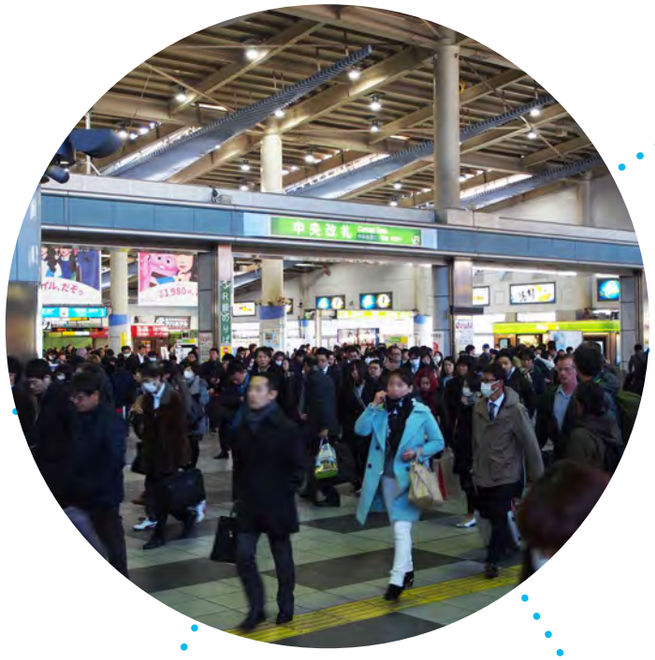
地域とつながり、ともに成長し続ける。

東西方向の歩行者ネットワークや道路ネットワークが形成されることにより、鉄道によって分断されていた高輪エリアと芝浦港南エリアの連絡性が強化される。

また、駅や広場を中心とした結節空間を介して街と地域がつながるとともに、地域と連携したお祭りやイベントの開催等、街のマネジメント活動を通して、周辺地域との一体感が醸成され、地域とともに成長し続ける。











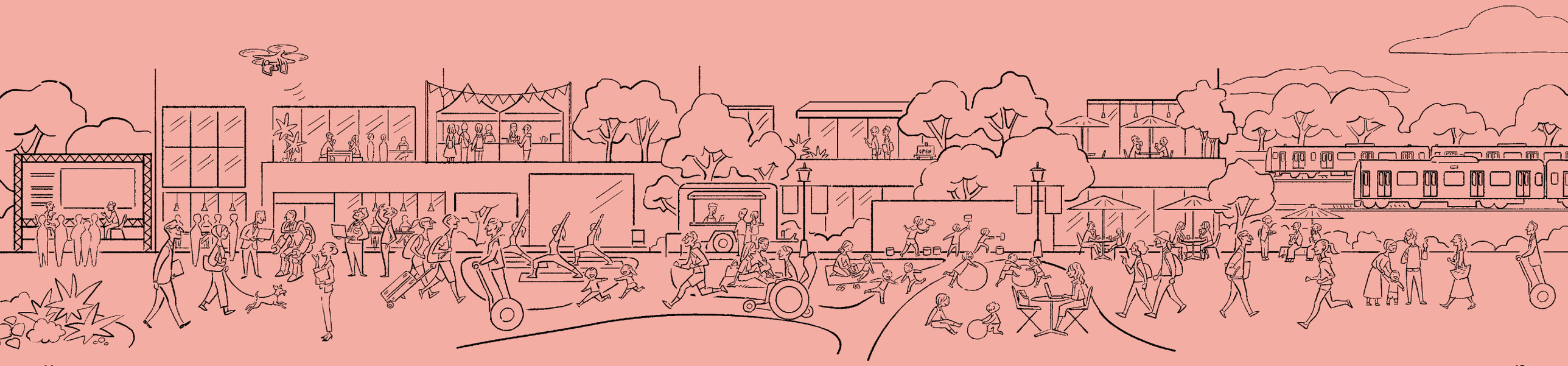






2

この街で出会う経験とストーリー



この街で世界中の人と、コトに出会う。



思いがけないことに出会える

ショッピングを楽しむ夫婦。

今日もショッピングを楽しみながら歩いていると、広場でマルシェを見つけた。世界中からいろいろな人と面白そうなモノが集まっているみたい。思いがけずこんなイベントに出会えるから、何度でもこの街に来たくなる。

新しいことに参加できる

文化施設での展覧会を見に来た親子。

文化施設に向かう道すがら、通りかかったデッキ上の広場で面白そうなアートプログラムを見つけた。子どもも参加できるようなので、一緒に参加してみる。子どもたちは新しい友だちもできたみたい。この街はいつ来ても思いがけないプログラムに参加できたり、日本や世界の文化を体験できたりするので、親子で一緒に出かける定番の街になりそう。



時間や季節で異なる表情を楽しめる

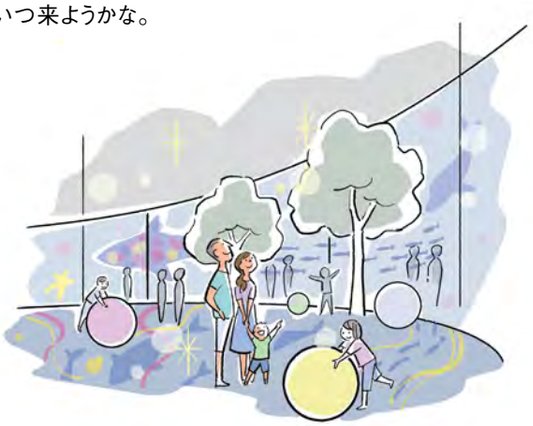
初めてこの街を訪れた観光客。

日中は食のイベントに参加し、日本各地の食や文化について再発見。

夜に街を散策していると、広場で最新のテクノロジーを使ったイベントをやっているのを見つけた。初めてこの街に来たけれど、地元の人やこの街で働く人たちに混ざって、夜でも楽しめる。

秋には紅葉とお茶を楽しめるイベントもあるようで、季節ごとに違った楽しみがありそうだ。次はいつ来ようかな。





この街で世界とつながり、チャレンジできる。

新しいアイデアにチャレンジできる

最先端のテクノロジーの実証実験にチャレンジするエンジニア。

この街には、新しいビジネスチャンスを求めて世界中から人々が集まってくる。自分もその一人だ。

ここでは、街全体を使ったテストマーケティングもでき、スピーディに多様なフィードバックも得られるので、新しいアイデアがどんどんわいてくる。

世界中から集まる優秀なエンジニアたちにも刺激を受けながら、新しいアイデアにチャレンジできるこの街はとてもワクワクする。



街全体を使って発信できる

広場でプレゼンテーションを行うクリエイター。

この街のラボで出会った大手企業に勤めるビジネスパーソンと中小企業のエンジニアとで組んだチームで、新しい企画のプレゼンに挑む。

投資家や関連事業のビジネスパーソンはもちろん、エンドユーザーとなる街を行き交う人々も耳を傾けてくれるので、いつも以上にプレゼンに熱が入る。

MICEでのコンベンションや国際会議も多く開催されるし、こうした発信のチャンスに溢れているから、この街はまさに街全体がメディアになっている。



人とつながり共創できる

インキュベーション施設を利用するスタートアップ起業家。

新しいビジネスの種を求めて多種多様な人が集まってくるこの場所では、思いがけない出会いがたくさんある。

思わぬ形で専門家からアドバイスをもらえたり、普段は出会わないような業界のビジネスパーソンと将来のビジネスにつながりそうなディスカッションをしたり。

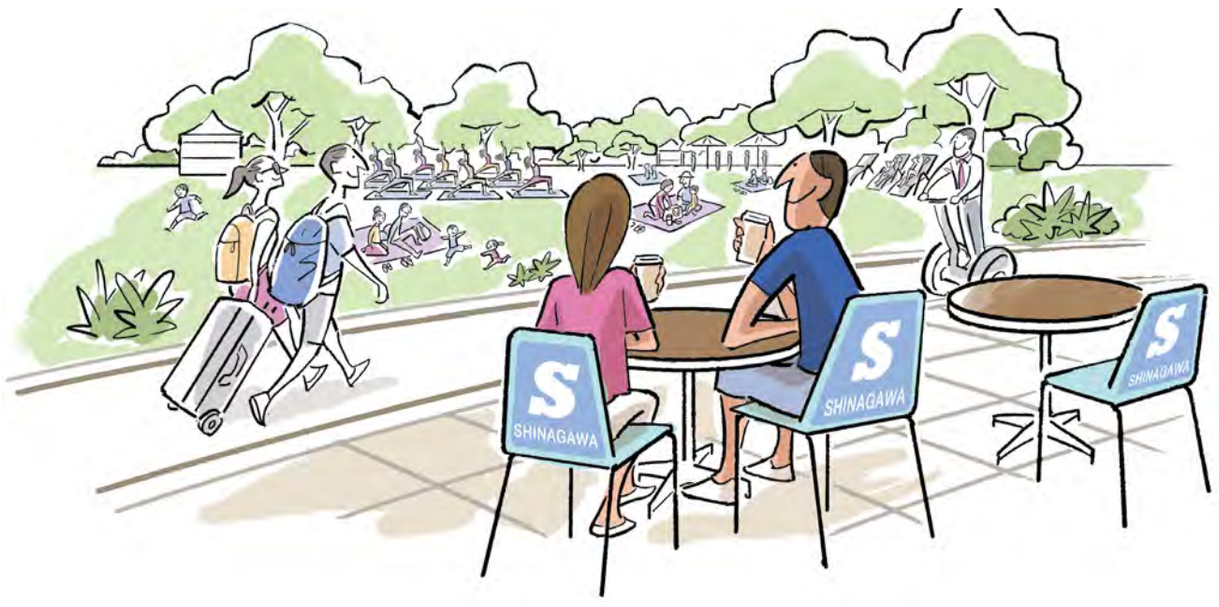
今日はどんな出会いがあり、新しいアイデアが生まれるだろうか。この街には未来に向けて共創していく環境が整っている。



誰もが居心地よく、長くすごせる。

思い思いにすごせる

　オープンテラス席に座る夫婦。
　ここは私たち２人のお気に入りの場所。美味しいコーヒーを飲みながら、街行く人々や電車を眺めたり、広場から時おり聞こえるイベントの歓声に耳を傾けたり。さわやかな風が流れ、小鳥のさえずりが聞こえることもある。私たちの他にも、みんな思い思いに座ったり、寝ころんだり、散策を楽しんだりしている。いろいろな人が長くすごせるこの街に引っ越してきてよかったと感じるひとときだ。



気分にあわせた場所で仕事ができる

　この街で働くビジネスパーソン。
　この街では気分やシチュエーションにあわせてワークプレイスが選べる。
　集中したい時は個室ブース、アイデアの種を探す時はライブラリーのあるカフェラウンジで。駅を利用して来るパートナーとのちょっとした打ち合わせに最適なプロジェクトルームもある。外でもオープンカフェや緑に囲まれた静かな場所、子どもと一緒でも仕事ができる場所がある。
　自分のワークスタイルや気分にあわせた場所で仕事ができるこの街は魅力的だ。





安心して快適にすごせる

　子どもを連れた海外からの観光客。
　お揃いのユニフォームを着ているスタッフに話しかけたら、ICTを用いたナビゲーションシステムで、大きなスーツケースでも歩きやすいデッキ上のルートを案内してくれた。通り道では、子ども向けのイベントも開催しているらしく、子どもはもう興味津々だ。
　災害時でも、情報が色々な言葉でオンタイムに更新・発信されるとのことで、初めてこの街を訪れた私たちのような人も安心して快適にすごせる。



3

この街のつくりかた



思い描いた未来を実現する『まちづくりガイドライン』

この街の未来を思い描き、品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014（以下、ガイドライン2014という）において示されているまちづくりの方向性を具体化するため、「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン（以下、本ガイドラインという）」を策定する。

この街の未来

※P3参照



この街の歴史と特徴

※P26参照



『高縄鉄道之図』（物流博物館所蔵）



■ ガイドライン2014

品川駅・田町駅周辺地域

これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川

- 将来像1　国内外のビジネスパーソンの活力にあふれる最も進んだビジネスのまち
- 将来像2　世界の人々が集い交わる文化・知の交流のまち
- 将来像3　世界に向けた次世代型の環境都市づくりを実現するまち

↓

品川駅北周辺地区

先端技術と国際文化等の交流する国際的な拠点の形成

品川駅北周辺地区の将来イメージ



ガイドライン2014の具体化

品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン

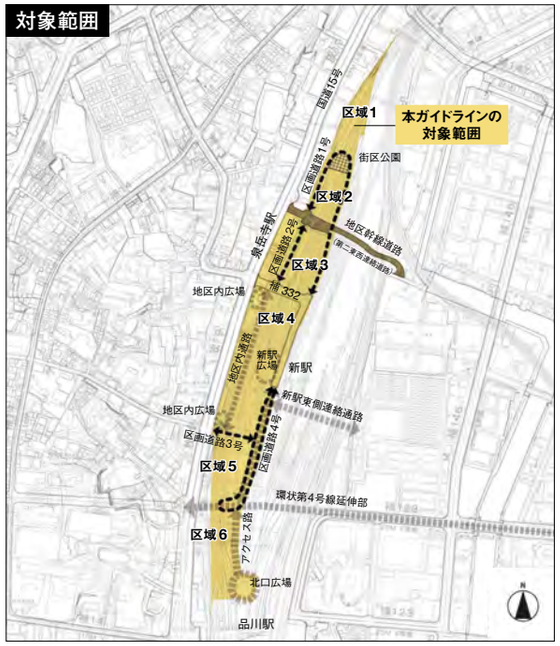
本ガイドラインの目的

●品川駅周辺地区地区計画において「まちづくりガイドライン等を作成し、個性をいかした魅力ある都市空間を形成する」と位置づけられていることを踏まえ、ガイドライン2014において示されているまちづくりの方向性を具体化するため、この街の未来を思い描き、段階的な開発計画の進捗を見据えながら、3つの「まちづくりの骨格」と7つの「まちづくりの方針」を定めることにより、パブリックスペース※等における街並み形成や賑わい形成の考え方、都市基盤施設の整備の考え方等を示すことを目的とする。

●本ガイドラインは、ガイドライン2014とともに今後の都市計画や施設計画の指針等となる上位計画として位置づけることとし、本ガイドラインにおいて具体化されていないまちづくりの方向性については、ガイドライン2014によるものとする。

※パブリックスペースとは、デッキ・地上レベルの歩行者空間や地区内広場、敷地内の有効空地等のオープンスペースに加え、街区公園や道路等の公共施設も含むものとする。

対象範囲



まちづくりの骨格

※P32参照

東西軸	分断されていた東西をつなぐ。
南北軸	南北をつなぐ骨格的な軸をつくる。
結節空間	東西のつながりと南北の軸が交差する結節空間をつくる。

まちづくりの骨格の実現に向けた人中心の空間づくり

▽

『パブリック・レルム（public realm）』
～公共的領域～
において、街の交流・賑わい・憩いをゆるやかにつなぐ。

まちづくりの方針

※P39参照

- 方針1　駅と街をつなぐ。
- 方針2　街全体を賑わいでつなぐ。
- 方針3　風と緑で空間をつなぐ。
- 方針4　世界から人々を引き寄せる。
- 方針5　国際交流拠点にふさわしい景観形成に取組む。
- 方針6　次世代型の環境・防災都市づくりに取組む。
- 方針7　地域とともに成長し続ける。

地区の歴史や特徴を読み解く

歴史

本地区の周辺では、かつて海岸線があり、江戸時代には東海道が形成され宿場町で栄えていた。

明治時代に入ると海上に堤が築かれて、明治５年（1872年）５月に日本で初めての鉄道が品川～横浜間に仮開業し、同年９月には新橋～横浜間の全線が開通した。

その後、海面の埋め立てが進み、昭和20年にはほぼ現況に近い状況となり、車両基地として主要都市を結ぶ鉄道輸送を支えた。



『高縄鉄道之図』（物流博物館所蔵）

市街地環境と周辺の土地利用

地区の西側には、幅員30m以上の国道15号と沿道市街地がある。国道15号西側の高輪エリアには寺社や大規模敷地内に緑が残る良好な住宅地が広がり、台地の端部が崖線を形成している。

地区の東側には視界が開ける広大な鉄道用地が広がり、さらに東側には運河と東京湾が広がる。近年、住宅・オフィスの集積が進んでいる他、芝浦水再生センター上部においては緑豊かな公園が整備されるなど、芝浦港南エリアのまちづくりが進んでいる。

また、本地区は、質の高いホテルやMICE機能を備えた品川駅西口地区や業務・商業機能等が集積する品川駅東口地区とも近接する。



3つの鉄道駅

本地区には、羽田空港へのアクセスやリニア中央新幹線の始発駅となり広域交通結節機能を担う品川駅、都心ターミナル駅へのアクセスに優れた地域交通機能を担う新駅、東京の地下鉄ネットワークや羽田空港へのアクセスに優れた泉岳寺駅の３つの駅が隣接している。


新駅

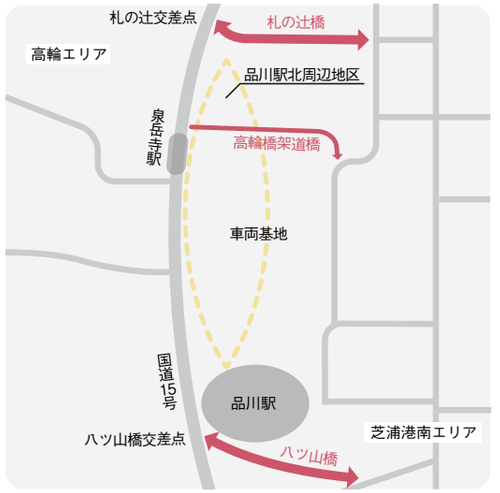

品川駅



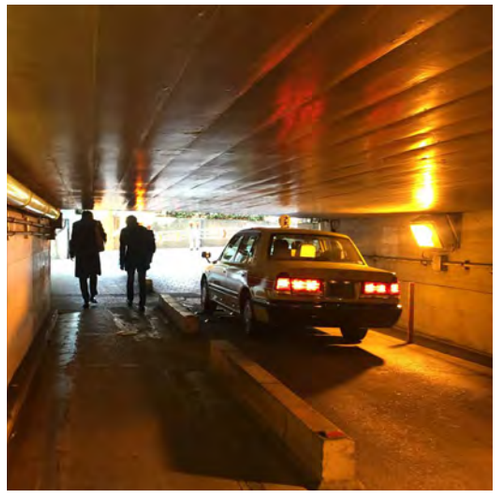
泉岳寺駅

周辺の都市基盤施設

高輪エリアと芝浦港南エリアは車両基地により東西に分断されており、地区及びその周辺においては札の辻橋、八ツ山橋、高輪橋架道橋の3ヶ所でしか東西が連絡しておらず、さらに、唯一地区内にある高輪橋架道橋は高さや幅員が不十分な上、一方通行であるため、東西連絡性の強化が課題となっている。



車両基地による東西の分断

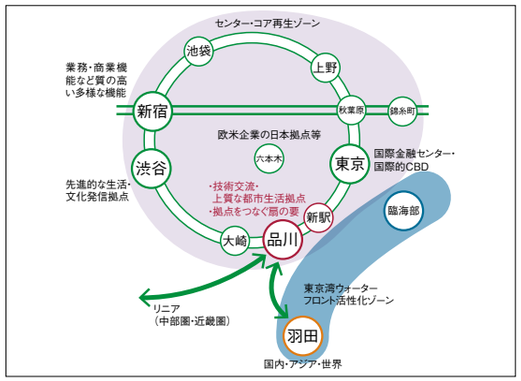

高輪橋架道橋

「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」及び「品川駅周辺地区地区計画」における位置づけ

○品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014

品川駅・田町駅周辺地域の将来像

ガイドライン2014では、海外都市や国内地方都市へのアクセス性が高く、職住が近接している品川を、大手町・丸の内・有楽町に並ぶ拠点として格上げし、都の上位計画に位置づけることとし、国内外のグローバルな成長企業による活力とそれを支える魅力的なライフスタイルの創出等により、「これからの日本の成長を牽引する拠点」を形成することを品川の新たな役割・期待として位置づけている。



ガイドライン 2014：品川と各拠点の関係イメージを参考に作成

これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川

将来像1	将来像2	将来像3
国内外のビジネスパーソンの活力にあふれる最も進んだビジネスのまち	世界の人々が集い交わる文化・知の交流のまち	世界に向けた次世代型の環境都市づくりを実現するまち

品川駅・田町駅周辺地域の将来イメージ

ガイドライン2014では、地域の特性を考慮しゾーンと各地区の将来イメージを設定しており、品川駅北周辺地区に関連する軸やゾーンについて下記の通り位置づけている。

各ゾーンの位置づけ

○文化と緑のゾーン（高輪側）
・周辺地域と一体となった、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

○東西をつなぐ交流のゾーン
・国内外から人が集い、国際的な業務等、多様な都市活動を展開する場

○海と風のゾーン（芝浦港南側）
・水辺空間等をいかした、潤いと安らぎのある良質な複合市街地

品川駅北周辺地区に関連する主な位置づけ

○品川駅北周辺地区（国際業務）
・規模をいかした国際競争力を高める国際業務、MICE 空間
・にぎわいと都市力の向上に資する、国際性の高いビジネス拠点と文化交流施設、高質な商業・居住等の複合空間

○東西交流軸（環状４号線沿道等）
・地域内外との、ビジネス、観光等の多様な交流を促進させる架け橋
・緑と水辺をつなぎ、景観との調和に配慮した、沿道空間

○南北交流軸（国道 15 号沿道）
・風格ある沿道空間を備えた、21 世紀の東海道
・災害時に地域内外を支える緊急輸送路

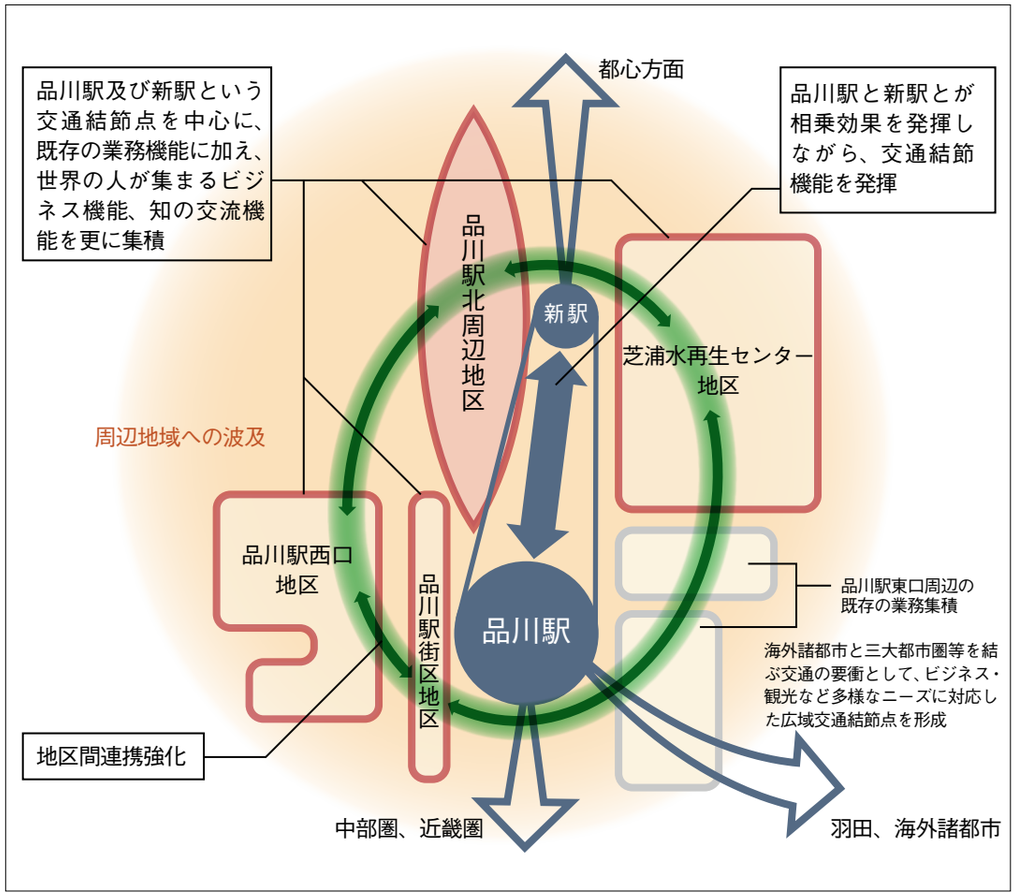
図：品川駅・田町駅周辺地域の将来イメージ



ガイドライン 2014：品川駅・田町駅周辺地域の将来イメージを参考に作成

世界と日本をつなぐビジネスセンター、国際交流拠点の展開（イメージ）

ガイドライン2014では、国際交流拠点の展開イメージとして、品川駅北周辺地区を含む優先整備地区間の連携強化を位置づけており、「地域特性を最大限にいかし、品川駅と新駅周辺に都市機能を高密度に集積させ、グローバル企業や先端技術を有する成長企業を引きつけ、企業間の連携や更なる投資を呼び込むビジネスセンター、国際交流拠点を形成していく」こととしている。



ガイドライン 2014：世界と日本をつなぐビジネスセンター、国際交流拠点の展開（イメージ）を参考に作成

品川駅北周辺地区に係る位置づけ

○まちづくりの誘導の方向

先端技術と国際文化等の交流する国際的な拠点の形成

○将来イメージ

品川駅北周辺地区は、「東西をつなぐ交流のゾーン」に位置づけられ、「国内外から人が集い、国際的な業務等、多様な都市活動を展開する場」が将来イメージとして設定されている。

○土地利用の基本方針

品川駅北周辺地区は、「鉄道駅周辺の新しい市街地」に位置づけられ、「交通結節点としての利便性をいかしながら、業務・商業・居住等の多様な都市機能の集積を図る」こととされている。

また、以下４つの土地利用の基本方針が位置づけられている。

- 品川駅と新駅を核として、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。
- 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。
- 新駅前の利便性及び集客性をいかした複合的機能の集積を図る。

○地区の特徴及び課題

品川駅北周辺地区は、品川駅・田町駅周辺地域の中央に位置していることから、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。

○まちづくりの考え方

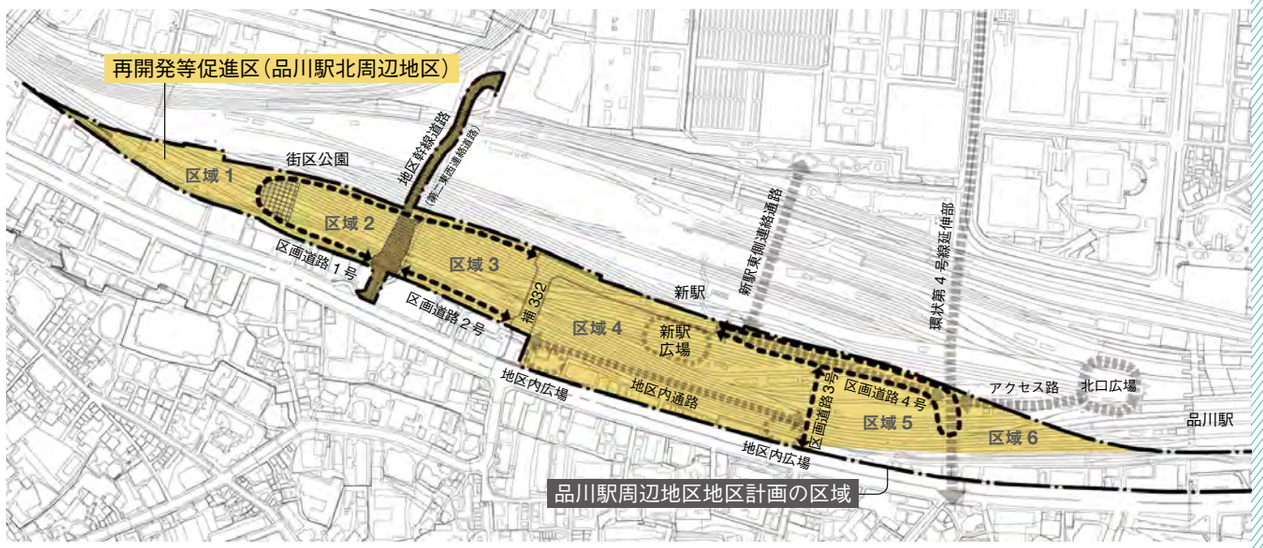
品川駅北周辺地区では、「先行的にまちづくりを進めることとし、品川駅と新駅周辺に国際的なビジネス機能とこれを支えるカンファレンス、業務、商業、宿泊、居住、研究などの機能を備えた、先端技術と国際文化等の交流する国際的な拠点（国際交流拠点）の形成を誘導する」ことが位置づけられている。

○品川駅周辺地区地区計画

品川駅周辺地区地区計画では、以下の地区計画の目標が定められ、品川駅北周辺地区は再開発等促進区に位置づけられている。

地区計画の目標（抄）

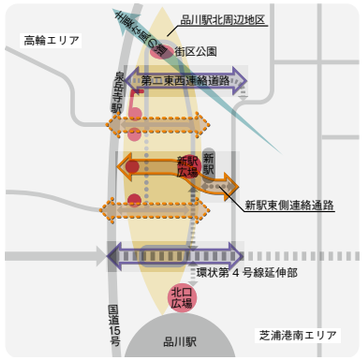
世界中から先進的な企業と人材が集い、多様な交流から新たなビジネス・文化が生まれるまちづくりを推進する中で、駅前広場を介しまちと一体化する新駅の整備と、品川駅と新駅を核とした国際交流拠点の実現に向けて、風の道等に配慮しつつ、国際競争力強化に資する高質な機能が集積する複合市街地を形成する。



まちづくりの骨格

東西軸　分断されていた東西をつなぐ。

かつて鉄道で東西に分断されていたこの街において、まとまりのある広場や主要な風の道、視線の抜けを確保するとともに、東西方向の歩行者ネットワークや道路ネットワークで周辺地域と街をつなぐ。



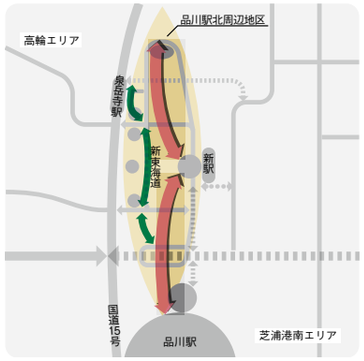
凡例

- 広場等
- 新駅広場と新駅東側連絡通路を中心とした東西のつながり
- 広場等を中心とした空間・視線のつながり
- 道路整備による東西のつながり

南北軸　南北をつなぐ骨格的な軸をつくる。

南北約1.6㎞の細長い特徴的な街の形状を踏まえ、デッキレベルにある新駅・品川駅と街の南北をつなぐ骨格的なデッキを中心とした歩行者ネットワークをつくる。

また、新東海道を中心として地上レベルで地区の南北をつなぐ骨格的な歩行者ネットワークをつくる。

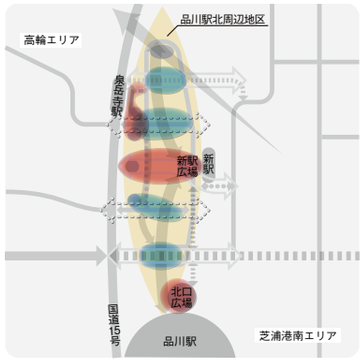


凡例

- デッキを中心とした歩行者ネットワーク
- 地上の歩行者ネットワーク

結節空間　東西のつながりと南北の軸が交差する結節空間をつくる。

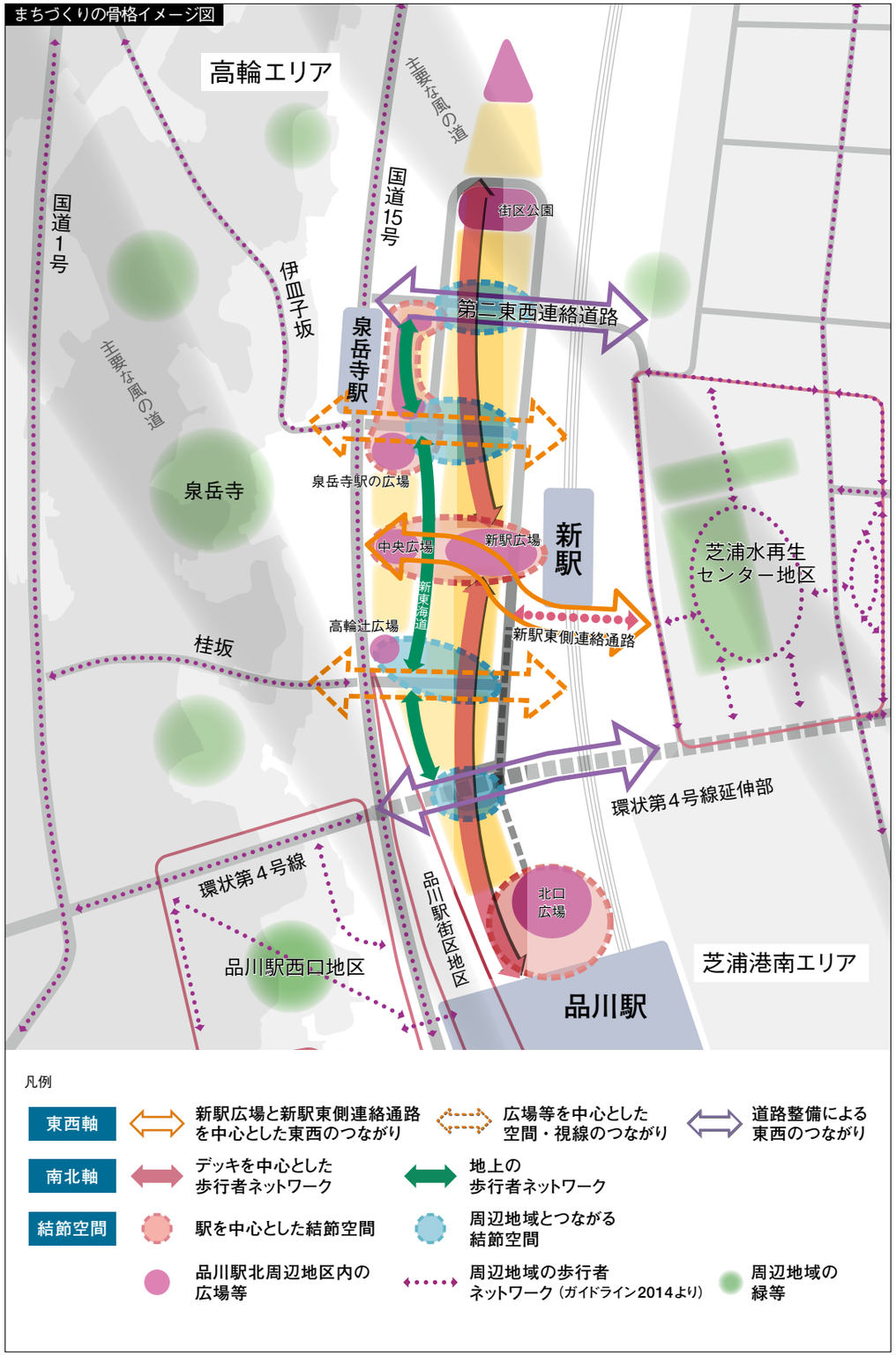
東西のつながりと南北の骨格的な軸が交差する場所において、周辺地域と街を機能的・空間的・視覚的につなぐ特徴的な結節空間をつくる。



凡例

- 駅を中心とした結節空間
- 周辺地域とつながる結節空間

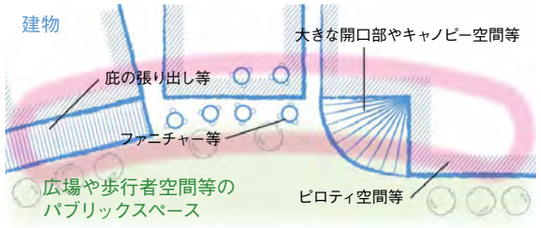
まちづくりの骨格イメージ図



まちづくりの骨格の実現に向けた『人中心の空間づくり』

建物の中と外をつなぐ。

大きな開口部やピロティ、キャノピーといった建物の設えや、オープンカフェやテラス、広場等におけるファニチャーの活用等により建物の中と外の視線やアクティビティをつなぐ。





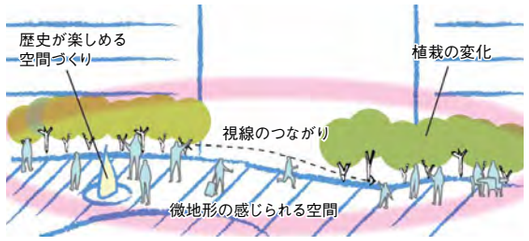


移動の経験とシーンをつなぐ。

全長約1.6㎞の地区において、地上やデッキレベルでの移動を楽しめるように、並んで歩けるゆとりを確保しつつ、視線のつながりやシーンの変化、ゆるやかなスロープやカーブ等の微地形の変化、ストリート沿いの機能や植栽の変化、地区の歴史などが楽しめる空間づくりに取組む。

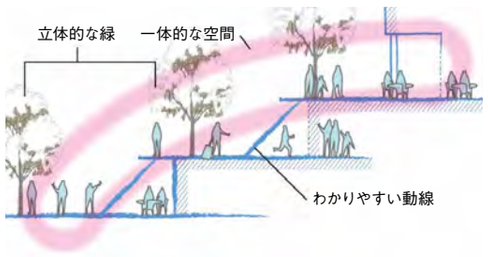






異なるレベルをつなぐ。

わかりやすい動線や立体的な緑を整備するとともに、ショップの賑わいやイベント等を重層的に展開できるような地下と地上、デッキレベルが空間的・視覚的に一体となった空間づくりに取組む。







パブリック・レルム（public realm）～公共的領域～において、
街の交流・賑わい・憩いをゆるやかにつなぐ。

街全体で連携した人々の交流や賑わい・憩いを生み出すため、パブリックスペースや、パブリックスペースに面する建物共用部等を中心とした公共的領域『パブリック・レルム（public realm）』に着目して、建物の内外や異なるレベル、人々のアクティビティ、デザイン等をゆるやかにつなぐ空間づくりを行う。

機能やアクティビティをつなぐ。

ファニチャーや植栽、水景等の工夫や、視線がつながり、ヒューマンスケールで変化が感じられる空間構成により、パブリックスペースにおける移動や滞留、食事等といった多様な機能やアクティビティをつなぐ。





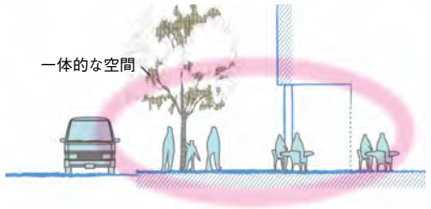


デザインをつなぐ。

照明や植栽、舗装、サイン、横断防止柵等に統一感を持たせることにより、街の一体感を醸成する。

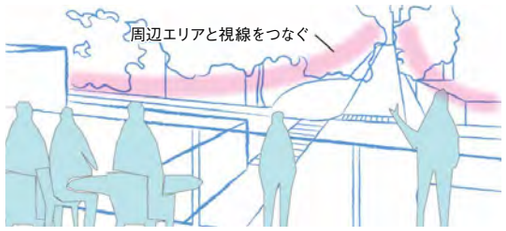






周辺地域と視線をつなぐ。

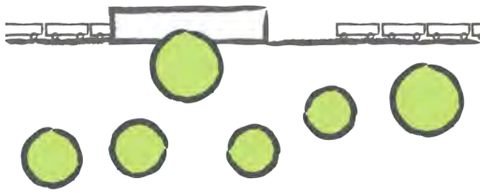
高輪エリアや芝浦港南エリアなど周辺地域への視線のつながりをつくるため、結節空間を中心として、視線の広がりが感じられる空間や周辺の道路への視線の抜けが感じられる空間づくりに取組む。





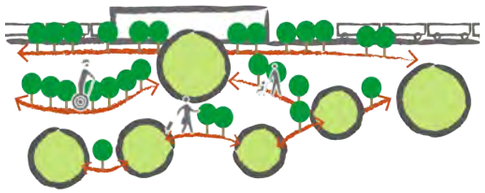
まちづくりの方針

方針 1 駅と街をつなぐ。
～エキマチ一体のまちづくり～



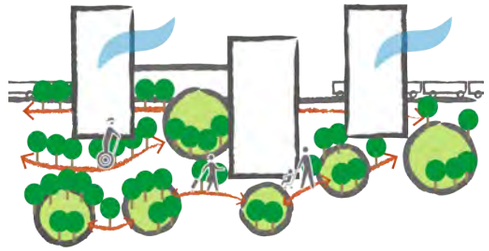
広場

方針 2 街全体を賑わいでつなぐ。
～歩いて楽しいストリート型まちづくり～



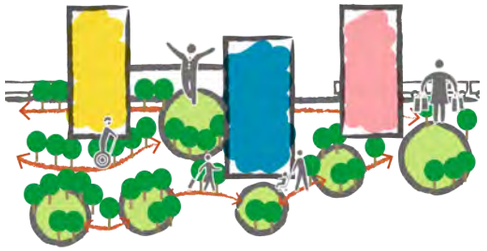
ネットワーク

方針 3 風と緑で空間をつなぐ。
～市街地環境に配慮した空間づくり～



建物も含めた空間づくり

方針 4 世界から人々を引き寄せる。
～多彩な機能の集積により
新たな価値が生まれるまちづくり～



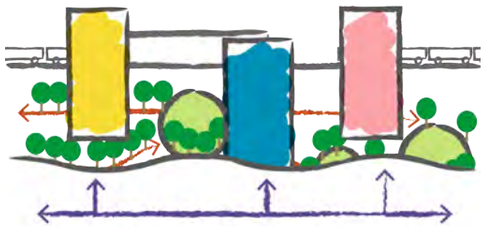
都市機能

方針 5 国際交流拠点にふさわしい景観形成に取組む。
～街と地域、駅と街をつなぐ景観形成～



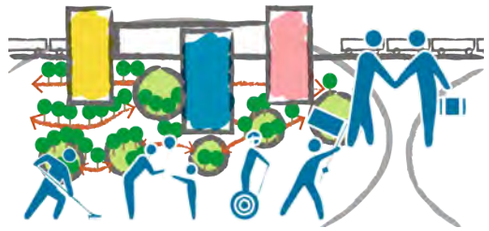
景観形成

方針 6 次世代型の環境・防災都市づくりに取組む。
～安全・安心・快適にすごせる
持続可能なまちづくりの実現～



環境・防災

方針 7 地域とともに成長し続ける。
～共創型まちづくりと街全体のマネジメント～



エリアマネジメント

4

まちづくりの方針

方針1 駅と街をつなぐ。
～エキマチ一体のまちづくり～

方針2 街全体を賑わいでつなぐ。
～歩いて楽しいストリート型まちづくり～

方針3 風と緑で空間をつなぐ。
～市街地環境に配慮した空間づくり～

方針4 世界から人々を引き寄せる。
～多彩な機能の集積により新たな価値が生まれるまちづくり～

方針5 国際交流拠点にふさわしい景観形成に取組む。
～街と地域、駅と街をつなぐ景観形成～

方針6 次世代型の環境・防災都市づくりに取組む。
～安全・安心・快適にすごせる持続可能なまちづくりの実現～

方針7 地域とともに成長し続ける。
～共創型まちづくりと街全体のマネジメント～



方針 1 駅と街をつなぐ。

～エキマチ一体のまちづくり～

広域交通結節機能を担う品川駅と、都心ターミナル駅へのアクセスに優れる新駅、東京の地下鉄ネットワークや羽田空港へのアクセスに優れた泉岳寺駅が連携し、世界各地・日本各地・周辺地域から人々が集まる国際交流拠点の形成を図るため、新駅広場及び品川駅北口広場、泉岳寺駅の広場を介して、駅と街が空間的・機能的につながる『エキマチ一体のまちづくり』を実現する。

また、地下、地上、デッキレベルの広場を中心とした結節空間を介して、駅と街、街と周辺地域をつなぐまちづくりを目指す。

取組 1 街の玄関口となる象徴的な「駅と街をつなぐ広場」を実現する。

> 計画指針 1 計画指針 2 計画指針 3

取組 2 地域への顔となり、街と地域をつなぐ結節空間を実現する。

> 計画指針 4 計画指針 5 計画指針 6

■ ガイドライン2014における位置づけ

新駅広場に係る位置づけ

・重層的な歩行者ネットワークとの連続性に配慮し、デッキレベルにおいて、新駅西側の 周辺まちづくりと一体的な広場空間等のオープンスペースを形成する。
・新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。

品川駅北口広場に係る位置づけ

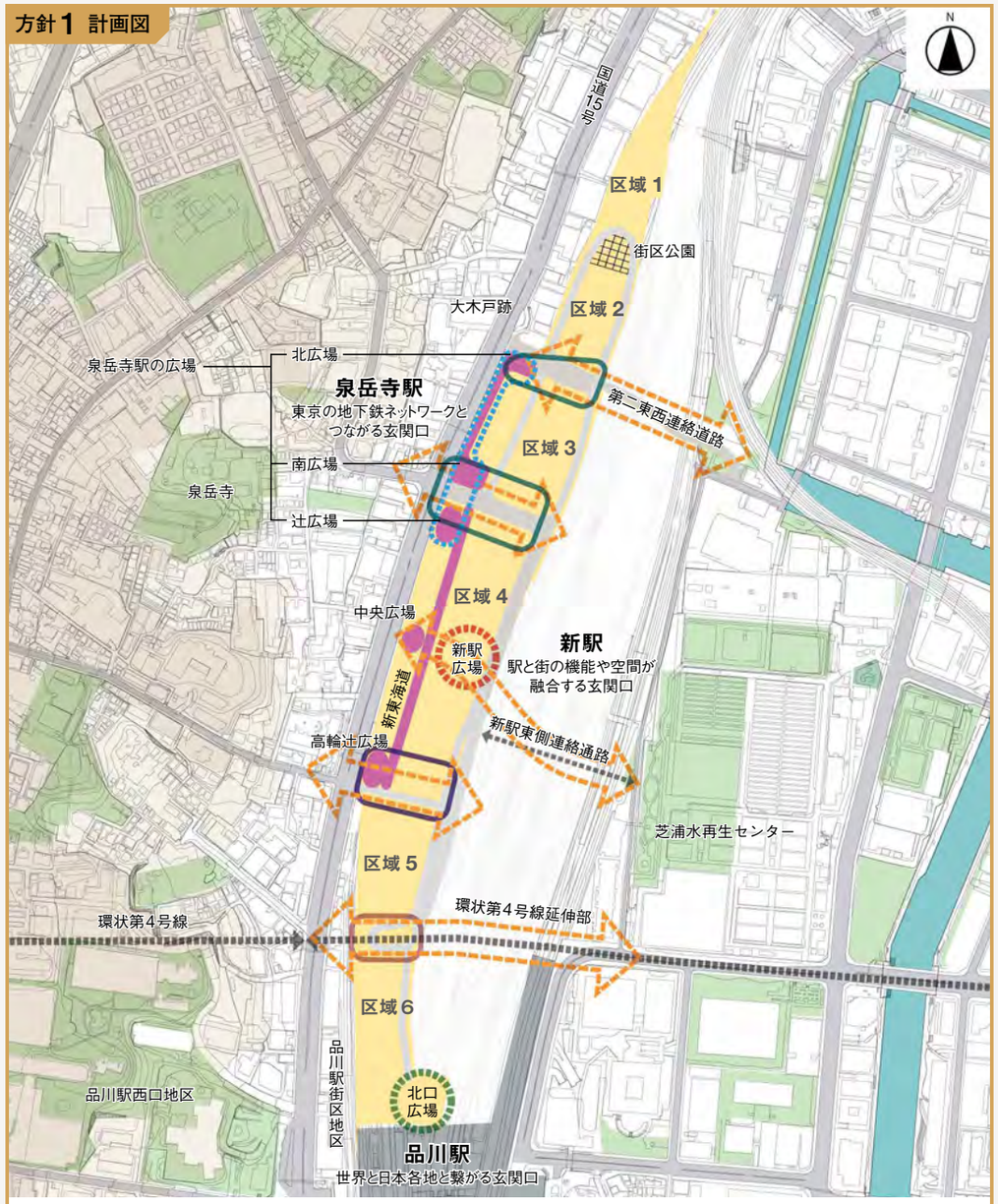
・24時間化した羽田空港に隣接し、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅における広域交通結節点として多様な交通ニーズに対応する。

■ 品川駅周辺地区地区計画における位置づけ

オープンスペースの整備方針（公共施設等の整備の方針より）

・潤いのある都市空間の創出及び地域の防災性の向上等を図るため放射第19号線（国道15号）沿道において歩行者ネットワークの結節点となる地上部に地区内広場を形成する。

方針1 計画図



凡例 広場空間を中心とした空間・視線のつながり 地区内広場等

取組 1 街の玄関口となる象徴的な「駅と街をつなぐ広場」を実現する。

新駅広場（地上・デッキレベル） 計画指針1 品川駅北口広場 計画指針2 泉岳寺駅の広場 計画指針3

取組 2 地域への顔となり、街と地域をつなぐ結節空間を実現する。

文化の感じられる結節空間 計画指針4 地域交流の場となる結節空間 計画指針5 高架道路下のゲート性をいかした結節空間 計画指針6

計画指針 1

新駅と街をつなぐ広場をつくる。

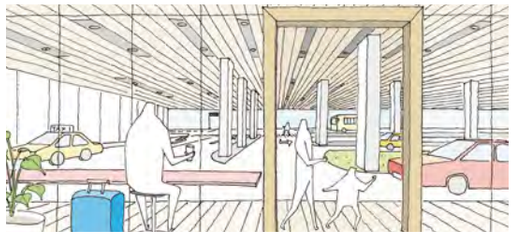
新駅と街をデッキレベルでシームレスにつなぐ、街の象徴となる新駅広場『エキマチ広場』を整備する。

エキマチ広場において、新駅から街が一体的に感じられるよう、新駅や街と連続した賑わいや緑を整備するとともに、街と連携したイベントやマネジメントを行う。

また、エキマチ広場直下に、建物と一体的な自動車広場を整備し、芝浦港南側や高輪側へのアクセスに優れた地域交通機能を導入する。



新駅改札からみる『エキマチ広場』のイメージ



新駅広場（自動車広場）のイメージ



品川駅北口広場の歩行者空間のイメージ

計画指針 2

品川駅と街をつなぐ広場をつくる。

24時間化した羽田空港に隣接し、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅の線路上空において、国際交流拠点にふさわしい品川駅北口広場を整備する。

品川駅北口広場では、品川駅から街への玄関口として環状第4号線へのアクセスに優れる広域交通機能（タクシーや長距離バス等）とともに、区域6の建物と一体的な賑わいのある歩行者空間を整備する。

計画指針 3

泉岳寺駅と街をつなぐ広場をつくる。

場所ごとの特徴を踏まえた機能を有する泉岳寺駅の広場（北広場、南広場、辻広場）を整備し、東京の地下鉄ネットワークや羽田空港へのアクセスに優れた泉岳寺駅と街をスムーズにつなぐ統一感のある広場をつくる。



泉岳寺駅の広場（南広場）のイメージ

計画指針 4 区域2-3、3-4間

文化の感じられる結節空間をつくる。

泉岳寺駅の広場とゆとりのあるデッキ空間が重層的に連携し、快適な歩行者ネットワークやまとまった緑を形成するとともに、各建物が広場に賑わいを向け、文化機能や商業・MICE機能等と連携した多様なアクティビティが生まれる結節空間を整備する。

また、区域2-3間においては芝浦港南エリアへ、区域3-4間においては高輪エリアへの歩行者ネットワークや視線のつながりに配慮し、地域への顔となる結節空間を実現する。



文化の感じられる結節空間のイメージ

計画指針 5 区域4-5間

地域交流の場となる結節空間をつくる。

地上の高輪辻広場、ゆとりのあるデッキ空間が重層的に接続するとともに、高輪側から新駅、品川駅につながる歩行者動線とまとまりのある緑を整備することにより、快適で回遊性に優れた結節空間を整備する。

商業・MICE機能と連携したイベントや地域のお祭り等の多様なアクティビティにより、連続して賑わいが感じられる地域交流の場となる結節空間を実現する。



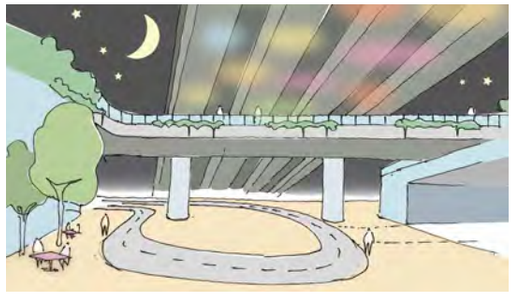
地域交流の場となる結節空間のイメージ

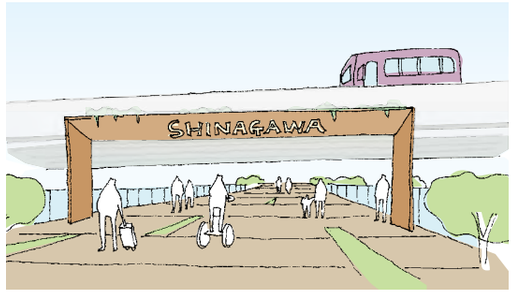
計画指針 6 区域5-6間

高架道路下のゲート性をいかした結節空間をつくる。

環状第4号線延伸部下部において、維持管理に必要な空間を確保しながら、品川駅と新駅をつなぐゆとりあるデッキ空間と地上レベルのオープンスペースを整備することにより、一体感のある重層的な結節空間を整備する。

品川駅から街へと迎え入れるゲート性の演出や光のインスタレーション等、道路下の空間特性をいかしたアクティビティが生まれる結節空間を実現する。





高架道路下のゲート性をいかした結節空間のイメージ

方針 2 街全体を賑わいでつなぐ。

～歩いて楽しいストリート型まちづくり～

南北約1.6kmの細長い地区の形状をいかした特徴のある地上・デッキレベルの歩行者ネットワークを中心として、街ですごす人々の多様な経験と賑わいがつながる『ストリート型のまちづくり』を目指す。

また、快適で安全な歩行者ネットワークを実現するため、都市計画道路、区画道路等の都市基盤整備とモビリティマネジメント、緑のネットワーク空間の整備に取組む。

取組 1 街の賑わいをつなぐ、歩いて楽しい歩行者ネットワークを実現する。

> 計画指針 1 計画指針 2 計画指針 3

取組 2 快適な歩行者ネットワークを支える安全な道路ネットワークを実現する。

> 計画指針 4 計画指針 5

取組 3 移動を楽しくする新しいモビリティの導入に取組む。

> 計画指針 6

取組 4 街全体をつなぐ緑のネットワークを実現する。

> 計画指針 7

■ ガイドライン2014における位置づけ

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、品川駅と新駅をつなぐ地区の南北方向を結ぶデッキを整備し、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の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。

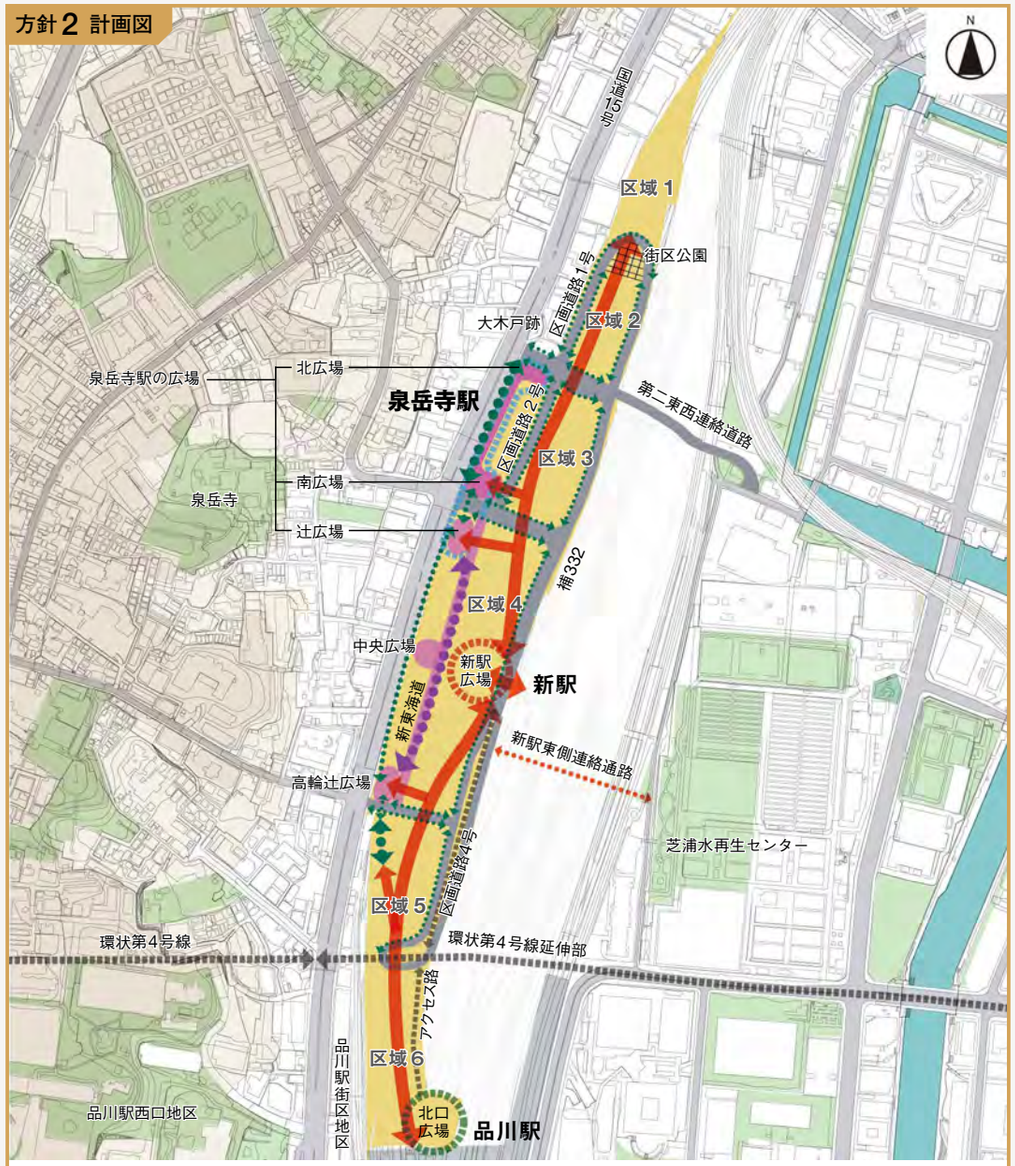
回遊性の確保

・品川駅及び新駅の周辺での回遊性を確保する。

環境都市づくり

・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。

方針2 計画図



凡例 地区内広場等

取組 1 街の賑わいをつなぐ、歩いて楽しい歩行者ネットワークを実現する。

- デッキを中心とした歩行者ネットワーク 計画指針1
- 骨格的な地上の歩行者ネットワーク
- 道路の歩行者空間と一体的な地上の歩行者ネットワーク 計画指針2
- 新東海道 計画指針3

取組 2 快適な歩行者ネットワークを支える安全な道路ネットワークを実現する。

道路ネットワーク 計画指針4 計画指針5

取組 3 移動を楽しくする新しいモビリティの導入に取組む。 計画指針6

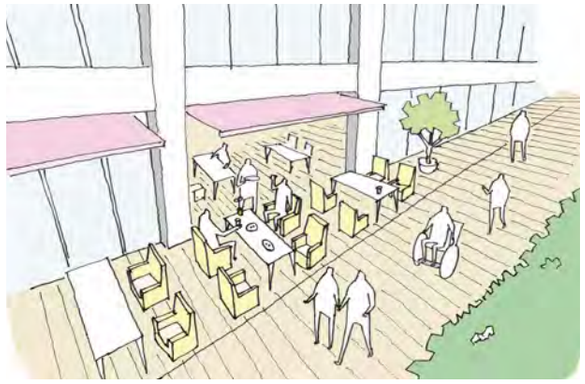
取組 4 街全体をつなぐ緑のネットワーク空間を実現する。 計画指針7

計画指針 1

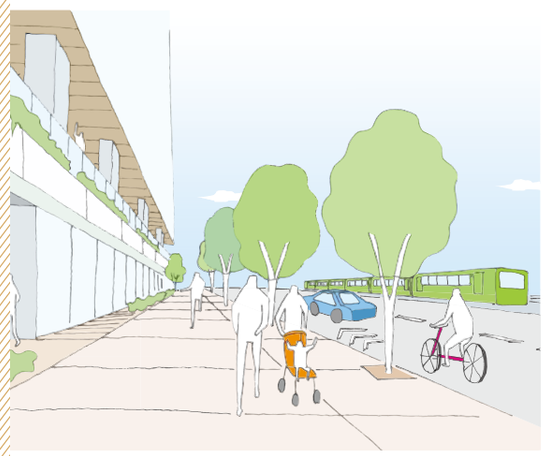
街全体をシームレスにつなぐデッキレベルの歩行者ネットワークをつくる。

新駅と品川駅、泉岳寺駅を中心にデッキレベルを基軸として、街全体をシームレスにつなぐゆとりのある歩行者ネットワークを整備する。

建物内外をつなぐ空間づくりとあわせて、建物内のアクティビティのにじみ出しやデッキの設えの変化、ゆるやかな高低差による変化等、パブリック・レルム（公共的領域）における工夫により、連続的な賑わいや場所ごとの変化が感じられる歩いて楽しいデッキ空間を整備する。



賑わいや人々の交流が感じられるデッキ上の歩行者空間のイメージ



道路と敷地が一体となった歩行者空間のイメージ

計画指針 2

敷地内と道路の歩行者空間が一体的にデザインされた地上の歩行者ネットワークをつくる。

敷地内と道路の歩行者空間における照明や植栽、舗装、サイン、横断防止柵等を統一感のある一体的なデザインとし、街全体の付加価値を高めるゆとりのある豊かな地上の歩行者ネットワークを整備する。

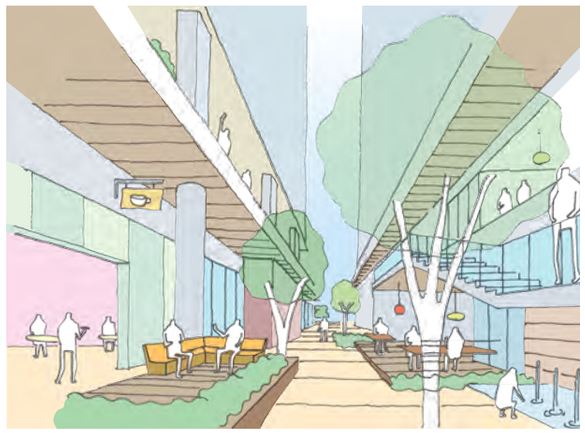
また、地域に開かれた地上の歩行者ネットワークの整備とともに、地上レベルとデッキレベルで一体となった街の活気が地域へにじみ出す、ユニバーサルデザインに配慮した回遊性に優れた縦動線を整備する。

計画指針 3

変化や賑わいの感じられるヒューマンスケールな新東海道をつくる。

広場のように多様なアクティビティが連続し、活気にあふれる『新東海道』を整備する。

新東海道では、建物低層部の壁面を新東海道に近づけたり遠ざけたりする等のパブリック・レルム（公共的領域）における工夫により、解放感や囲われ感等の変化や、建物内の機能と連携した賑わいの感じられるヒューマンスケールな歩行者空間を整備する。



『新東海道』のイメージ

計画指針 4

歩車分離された道路ネットワークをつくる。

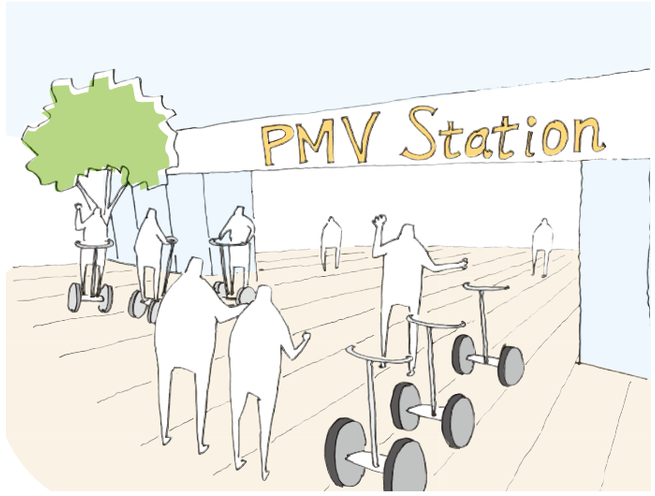
車両基地からの大規模な土地利用の転換とあわせて、歩車分離され、自転車の通行にも配慮した安全な道路ネットワークを整備する。

計画指針 5

環境に優しい道路ネットワークをつくる。

地上の交通負荷軽減により安全な歩行者ネットワークを実現するため、効率的な駐車場ネットワークや物流マネジメント等とも連携した環境に優しい円滑な道路ネットワークを整備する。

また、環境に優しい道路空間の実現のため、環境配慮型の舗装材等を活用する。



モビリティの活用のイメージ

計画指針 6

快適な移動をサポートするモビリティの導入に取組む。

地上レベルやデッキレベルのパブリックスペースにおいて、快適な移動をサポートし、南北に長い街の移動を楽しくする新しいモビリティの導入を図る。

パブリックスペースでのモビリティの導入にあたっては、安全性にも配慮したマネジメントやルールづくり等に官民が連携して取組む。

計画指針 7

街全体をつなぐ緑のネットワークをつくる。

地域との緑の連続性を確保するとともに、地上レベルやデッキレベルにおいて街全体を一体的につなぐ重層的な緑のネットワークを整備する。

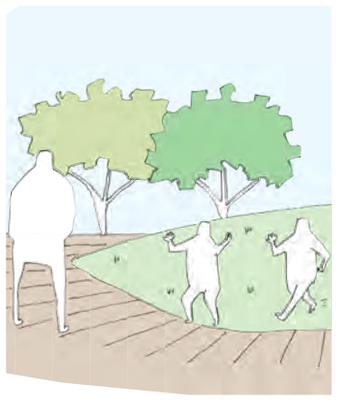
また、街全体での緑量のバランスに配慮するとともに、場所ごとの植生の変化を楽しめる緑化計画を実現する。

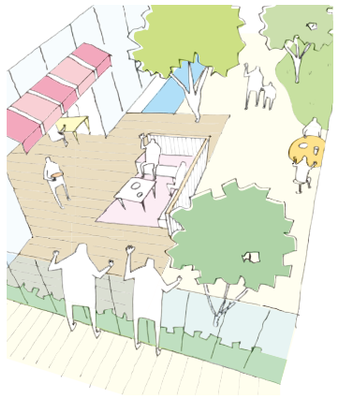


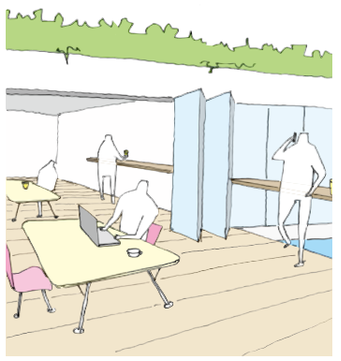
デッキレベルの緑のイメージ

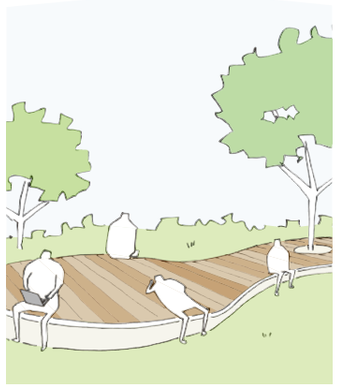
TOPICS『新東海道』かつての東海道や宿場町での賑わいが、現代のデザインとアクティビティで新たに生まれ変わる。

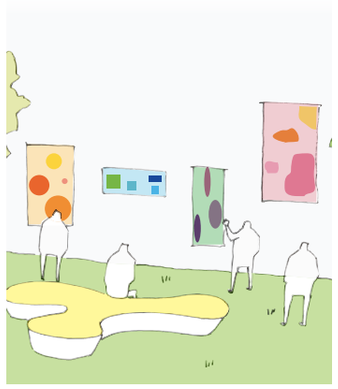

『新東海道』のイメージ。

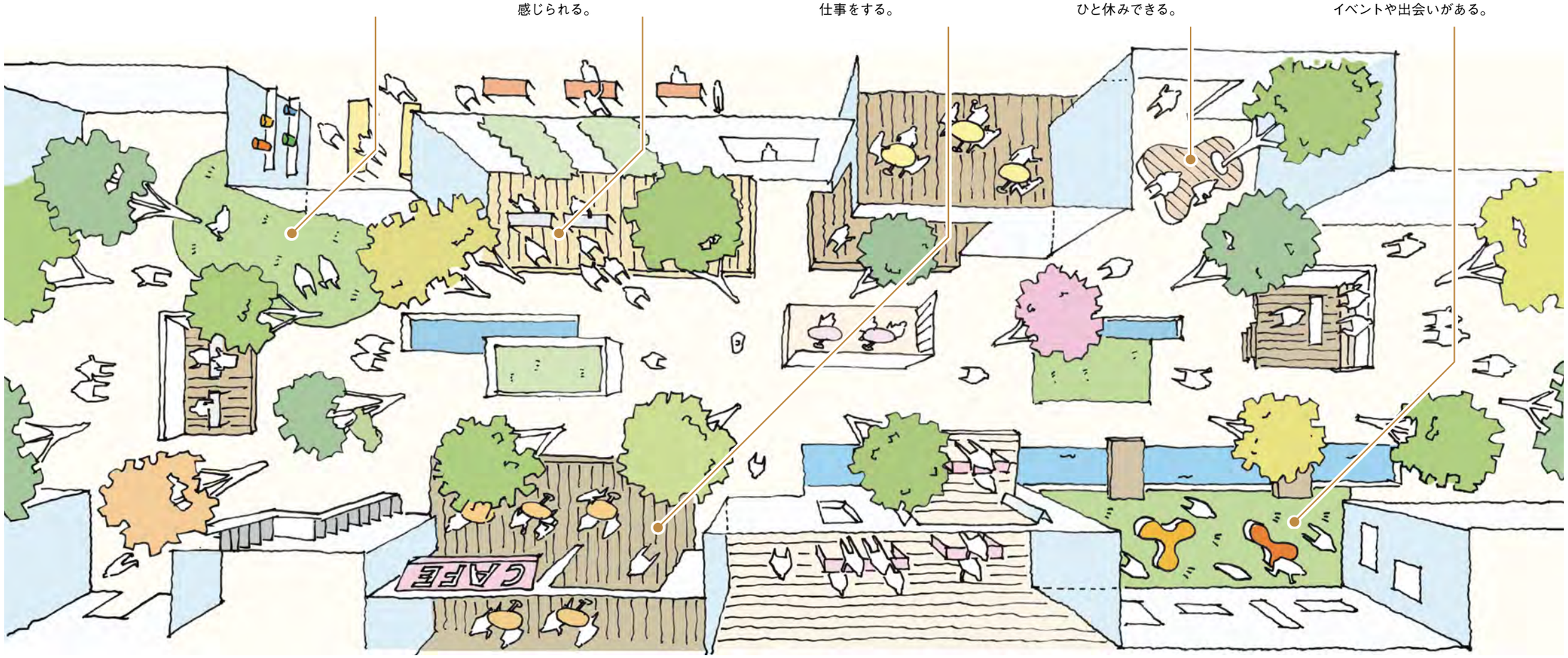

親子で外で遊ぶ。


立体的に視線が交差し、賑わいが感じられる。


オフィスから出てオープンテラスで仕事をする。


屋外には様々なファニチャーがあり、ひと休みできる。


まちの歴史や文脈を感じる様々なイベントや出会いがある。



方針 3 風と緑で空間をつなぐ。

～市街地環境に配慮した空間づくり～

主要な風の道及び風の抜けを確保するため、南北方向に隣り合う建物高層部の隣棟間隔を確保するとともに、まとまりのある緑を確保する配棟計画を実現する。

ヒューマンスケールな空間を実現していく『新東海道』沿い、視界が開けた解放感のある国道15号沿いや線路沿いなど、場所の特性に応じた建物の壁面の位置を設定することで、快適かつ安全な都市空間を実現する。

取組 1 南北に細長い街において、風の道とまとまりのある緑を確保する。

> 計画指針 1 計画指針 2

取組 2 東西の壁面位置を場所ごとの空間特性に応じて設定する。

> 計画指針 3 計画指針 4 計画指針 5 計画指針 6 計画指針 7

■ ガイドライン2014における位置づけ

風の道の確保等による快適な都市空間づくり

・風の道確保の誘導などによる、ヒートアイランド現象の緩和を図るとともに、敷地内緑化・屋上・壁面緑化などヒートアイランド対策にも配慮する。

・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。

・風の道をいかす街路樹整備、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する。

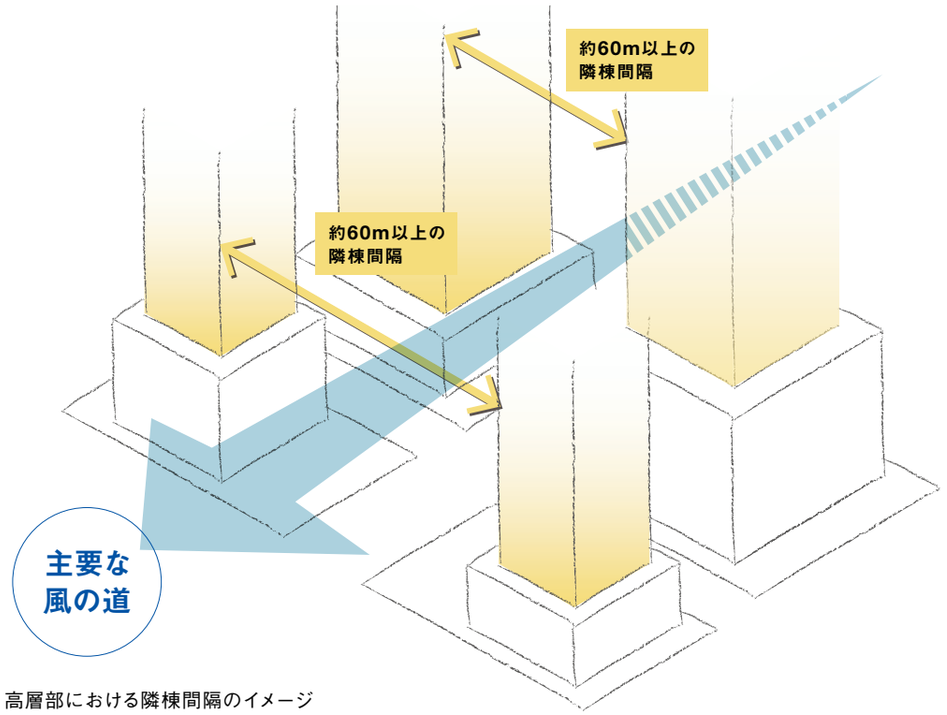
主要な風の道の確保（※付属資料より）

・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。

計画指針 1

風の道に配慮して、南北方向の隣棟間隔を確保する。

ガイドライン2014における主要な風の道や風の抜けを確保するため、南北方向に隣り合う建物の高層部（概ね地上50m超の部分）において、隣棟間隔を約60m以上確保する。



高層部における隣棟間隔のイメージ



まとまりのある緑のイメージ

計画指針 2

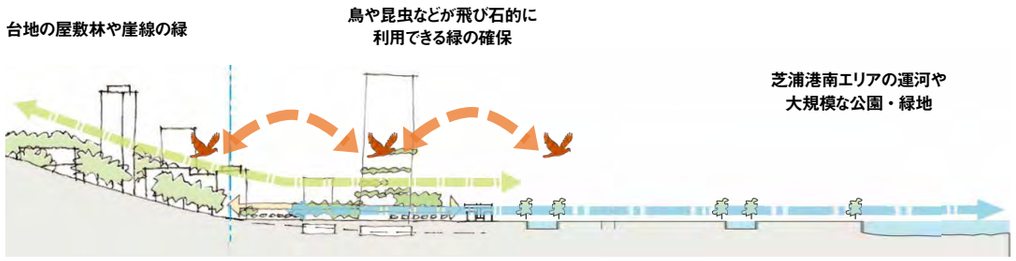
質の高いまとまりのある緑をつくる。

主要な風の道に配慮して、区域1と2の間の街区公園や区域1の北側等において、まとまりのある緑の空間を確保する。

緑のネットワークの整備とあわせ、区域2から5の間の結節空間において、デッキレベル、地上レベル、敷地内の緑が一体となって感じられる重層的な緑の空間を実現する。

現状は車両基地により緑や生きものの観点においても街の東西が分断されているが、街の半径約500m以内には台地の崖線に広がる緑や屋敷林、芝浦港南エリアの運河や大規模な公園があることを踏まえ、周辺地域とのつながりや生きものの移動を含めた生物多様性、在来種植生、街全体の緑量のバランスに配慮した緑化計画を実現する。





台地と海をつなぐ緑のイメージ

計画指針 3

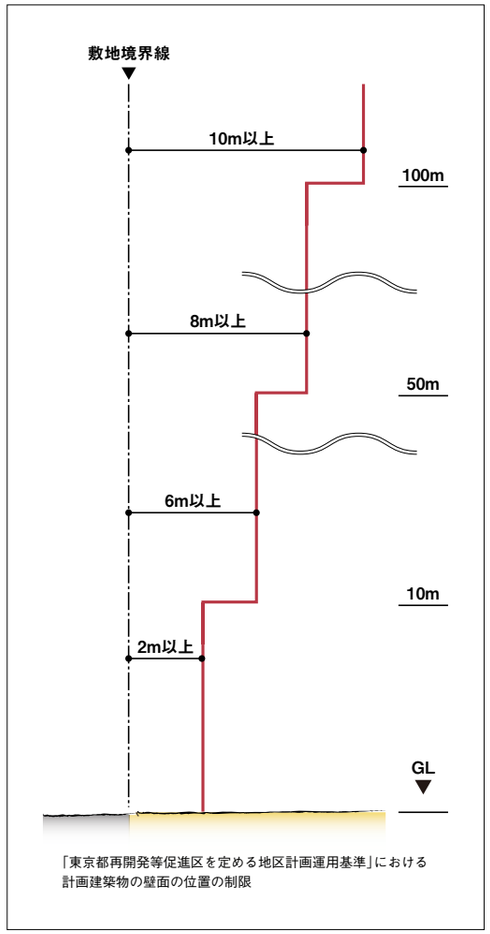
場所ごとの空間特性に応じた壁面の位置を設定する。

「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（右図）に基づき、敷地（隣地及び道路）境界線からの壁面の位置を設定※1することを基本とする。

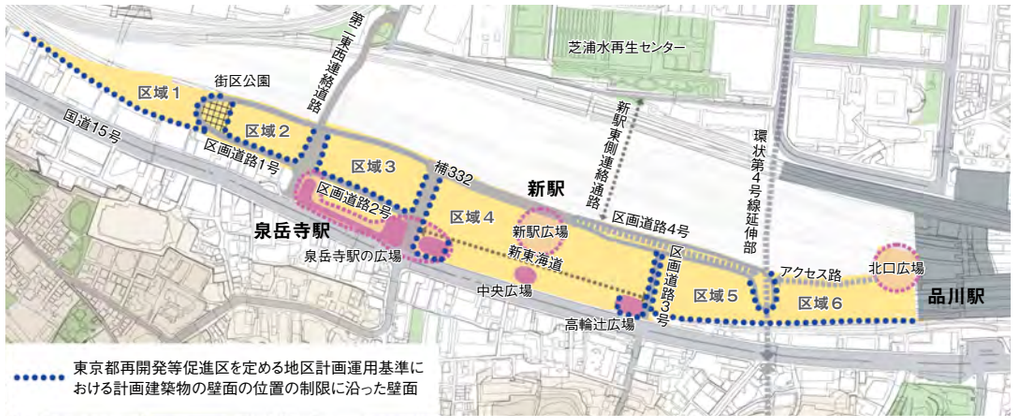
ただし、近隣の土地利用状況を勘案し、計画の具体化とあわせて場所ごとの空間特性に応じた詳細な壁面の位置の制限を設定※1するとともに、計画指針4～7に示す壁面については、右図によらない場所ごとの空間特性に応じた壁面の位置の制限及び建築物の各部分の高さを設定※1,2する。

※1 歩行者の回遊性や利便性の向上に寄与する歩行者デッキ、階段、エスカレーター、エレベーター等に類する用途に供する建築物の部分等、及び歩行者の快適性や安全性の向上に寄与する屋根、庇、落下防止柵等に類するものについてはこの限りでない。

※2「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及び各部分の高さについて、都市計画上の考え方や数値がガイドラインで具体的に示されている場合に該当するものとする。



「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



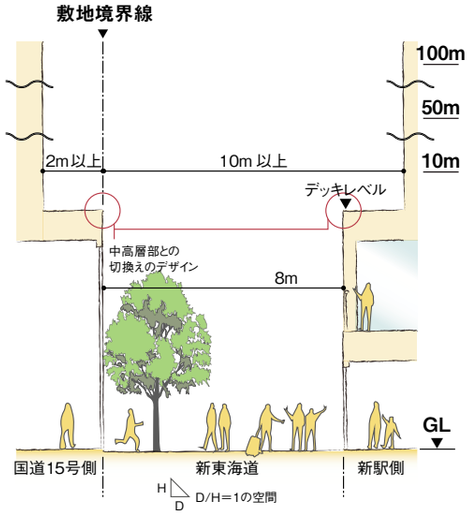
計画指針 4

新東海道沿い　囲われ感や視界の広がり等の変化が感じられる空間特性に配慮した壁面の位置を設定する。

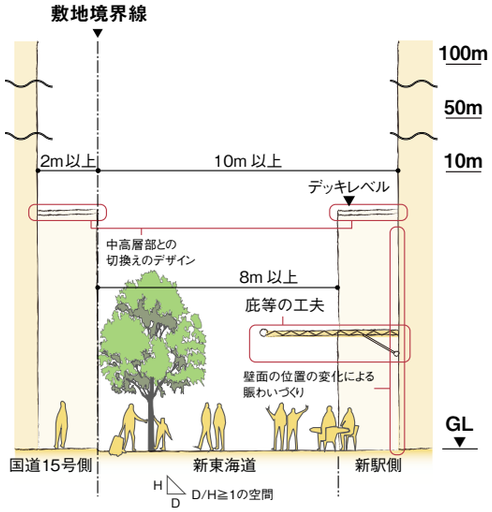
建物と建物に挟まれた囲われ感や、地区内広場等のオープンスペースと一体となった視界の広がりをもつ歩行者空間である新東海道において、リズミカルな変化に富んだヒューマンスケールな空間を実現するため、両側の建物の壁面の位置を近づけたり遠ざけたりすることとあわせて建築物の各部分の高さを設定する。

建物の大きな開口部やアルコーブ、キャノピー、屋根の設置等のパブリック・レルム（公共的領域）における工夫を積極的に評価することにより、多様なアクティビティや賑わいを生み出す。

新東海道に両側の建物の壁面を最も近づけた場合



新東海道の両側の壁面をセットバックさせた場合



壁面の位置のイメージ



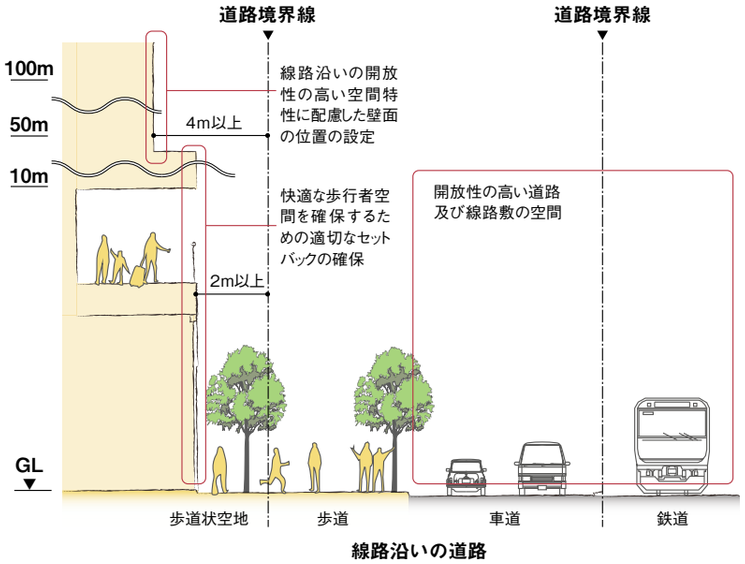
計画指針 5

線路沿い　開放的な空間特性に配慮した壁面の位置を設定する。

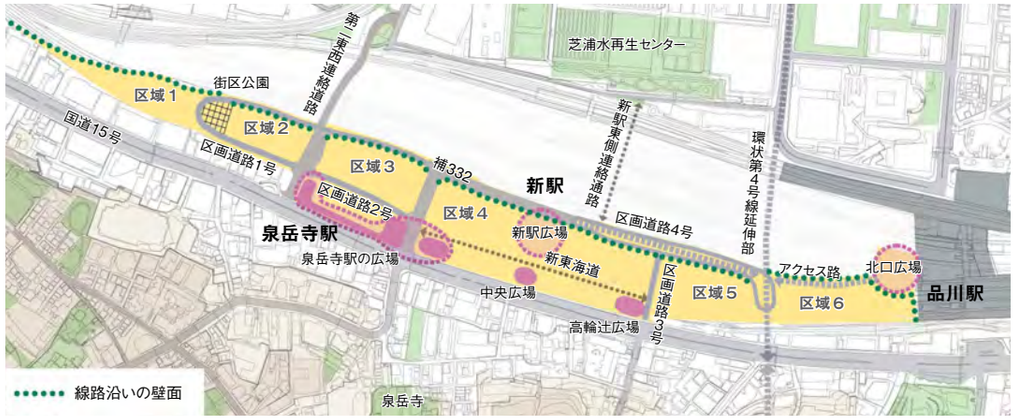
線路沿いの建築物の低層部においては、適切なセットバックを設けることで、道路と敷地が一体となって、歩くことを楽しめる回遊性に優れた歩行者空間を整備する。

デッキレベルにおいては、線路沿いの開放的な空間特性に配慮した建物中高層部の壁面の位置を設定する。また、建物内外のつながりや賑わいを感じながら快適に移動が楽しめる歩行者空間を実現するため、建物内における歩行者動線の確保やピロティ空間等を整備する。

また、線路上空に人工地盤を整備することが想定される区域6については、下図における「GL」は「人工地盤レベル」と、「道路境界線」は「人工地盤の端部」と読み替えて壁面の位置を設定する。



壁面の位置のイメージ

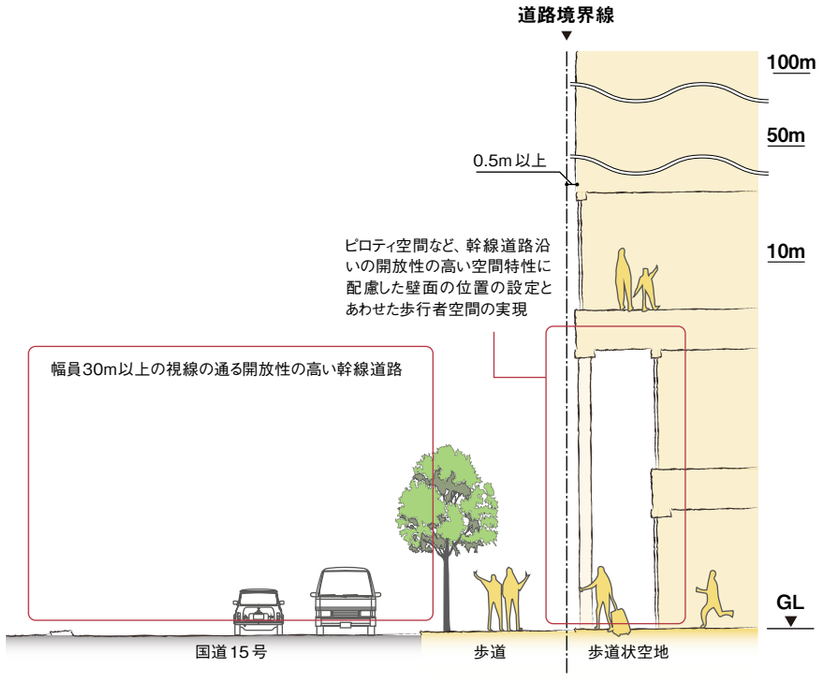


計画指針 6

国道15号沿い　広幅員で視線の通る空間特性に配慮した壁面の位置を設定する。

建物低層部においては、歩道状空地や地区内広場等とあわせた適切な壁面の位置の設定により、道路と敷地が一体となった地域とつながる快適な歩行者空間を実現する。

建物中高層部においては、広幅員で視線が通る国道15号沿道の調和が感じられる街並みの実現に向けて、開放的で周辺環境への影響が少ない空間特性を考慮した適切な壁面の位置を設定する。



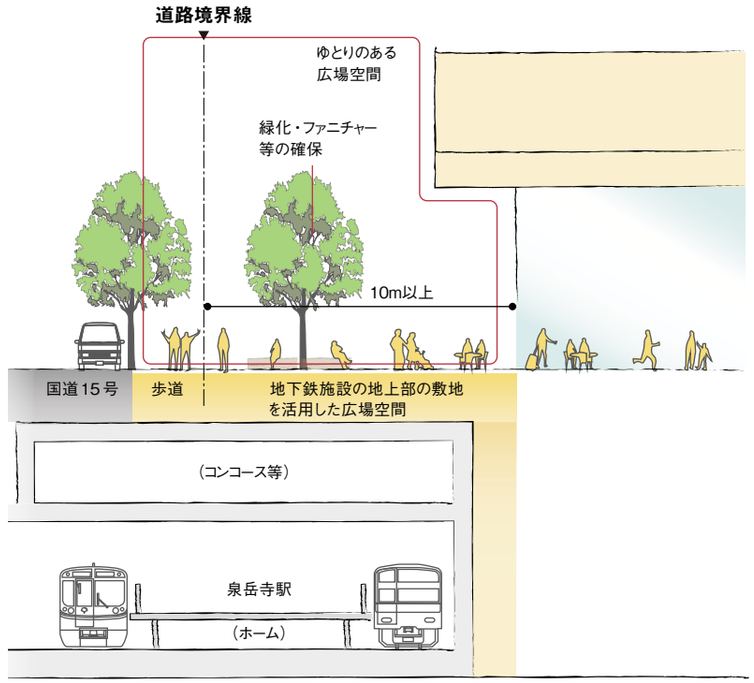
壁面の位置のイメージ



計画指針 7

泉岳寺駅前　駅前のゆとりある空間特性に配慮した壁面の位置を設定する。

泉岳寺駅前の国道15号沿いでは、地下鉄施設の地上部の敷地を活用し、道路と敷地が一体となった歩行者空間や緑豊かなゆとりのある広場を整備する。このことにより、駅前であることのわかりやすさと変化の感じられる街並みを実現する。



壁面の位置のイメージ

方針 4 世界から人々を引き寄せる。

～多彩な機能の集積により新たな価値が生まれるまちづくり～

羽田空港に直結し、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅、都内の主要なビジネス拠点とつながる新駅、東京の地下鉄ネットワークとつながる泉岳寺駅の3駅が集まる本地区では、世界各地・日本各地・周辺地域とつながる「日本の新たな玄関口」を担う地区の特徴をいかしながら、新しい価値づくりや文化・知の交流につながる多彩な都市機能の導入と機能間の連携を実現する。

取組 1 世界から人々が集う、発見・発信・交流の場を実現する。

> 計画指針 1 計画指針 2 計画指針 3

取組 2 次世代ビジネスの中枢を担う、ビジネス活動の拠点をつくる。

> 計画指針 4 計画指針 5 計画指針 6

取組 3 多様なライフスタイルを受け入れる、新しい文化・生活を提案する。

> 計画指針 7 計画指針 8 計画指針 9

■ ガイドライン2014における位置づけ

区域 1 及び 2

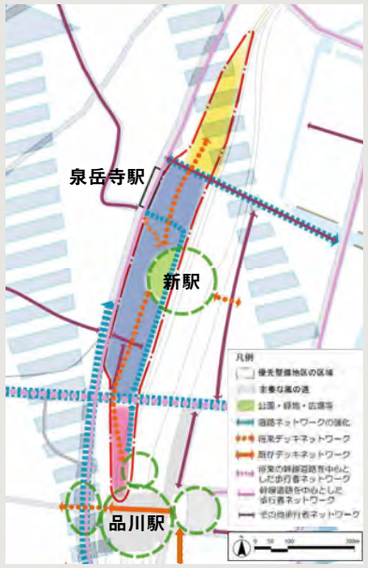
・主要な風の道に配慮するエリア
・主に居住系

区域 3 ～ 5

・集約的な高層化を図るエリア
・スケールメリットをいかした業務機能、
快適な就業環境を支える商業機能等を誘導
・国際交流機能や観光機能を誘導
・駅直結の利便性、集客性をい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）
・主に業務系、国際交流系

区域 6

・新しい顔にふさわしい土地の有効利用を図るエリア
・駅直結の利便性、集客性をいかした複合的機能の集積を図る
・主に商業系



都市機能間の連携イメージ

発見・発信・交流の場

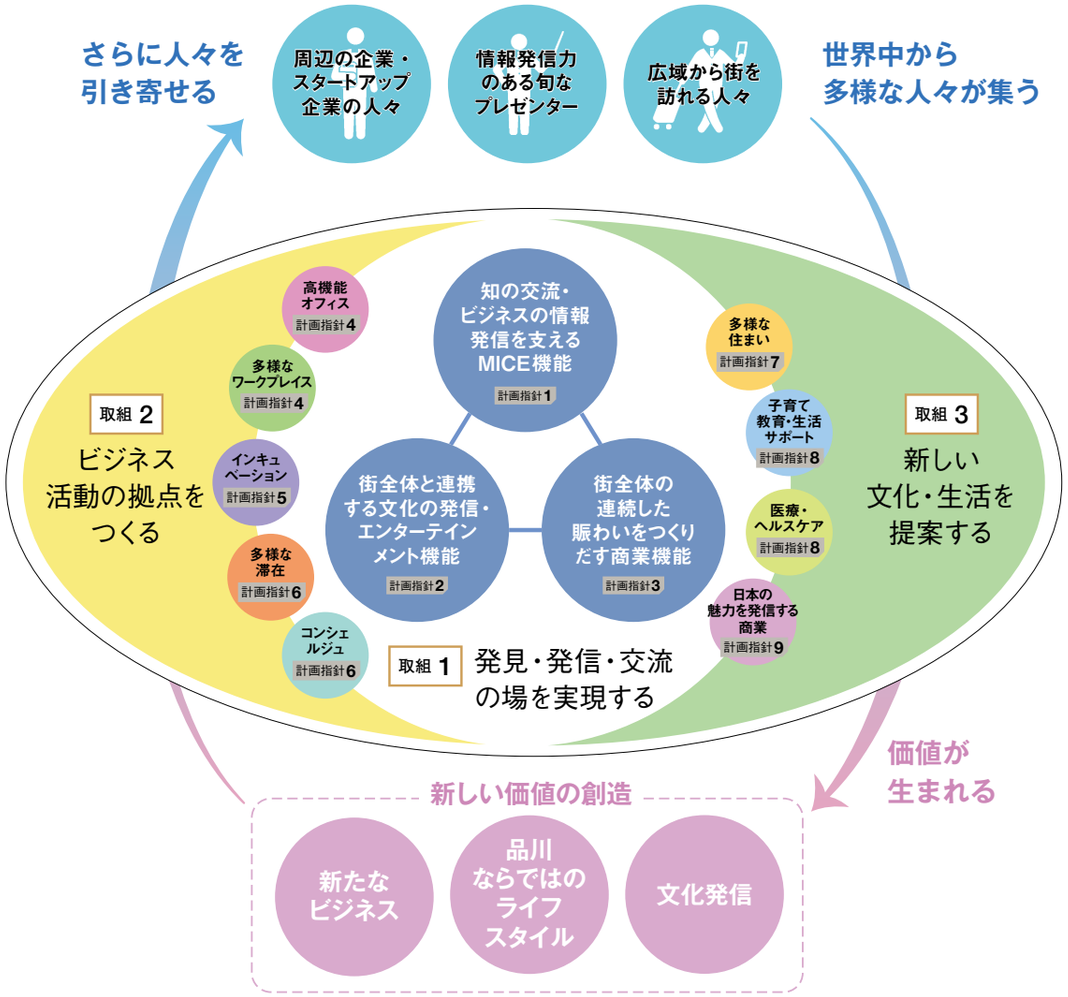
文化・知の交流を実現し新たな価値づくりを支える、国際交流拠点にふさわしいMICE、文化・交流・商業機能をつくる。

ビジネス活動の拠点

世界中から人々を迎える宿泊・滞在機能をつくるとともに、高質な業務機能と、新たな価値づくりを支えるインキュベーション機能をつくる。

新しい文化・生活

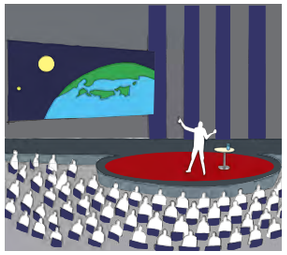
日本各地とのつながりを感じられるような、特色のある商業機能をつくる。また、多様なライフスタイルに対応する、居住機能や教育・ヘルスケア機能をつくる。



計画指針 1

知の交流・ビジネスの情報発信を支える MICE機能を導入する。

世界中から次世代のビジネスや価値づくりを担う旬なプレゼンターや企業が集まり、常に時代の最先端を行く情報発信をする場として、MICE機能（コンベンション、カンファレンス、国際会議、コンシェルジュ等）の導入を図る。



計画指針 2

街全体と連携する文化の発信・ エンターテインメント機能を導入する。

世界に通用する発信力と吸引力を持つシンボリックな文化機能を中心として、街全体の多様な機能やパブリックスペース等と連携する文化の発信・エンターテインメント機能の導入を図る。





計画指針 4

高機能オフィスと多様なワークプレイスを 中心とする業務機能を導入する。

次世代のビジネスの中枢を担う高機能なオフィスや、多様な働き方を受け入れるワークプレイス等の特徴のある業務機能の導入を図る。

計画指針 5

新たな価値づくりを支える インキュベーション機能を導入する。

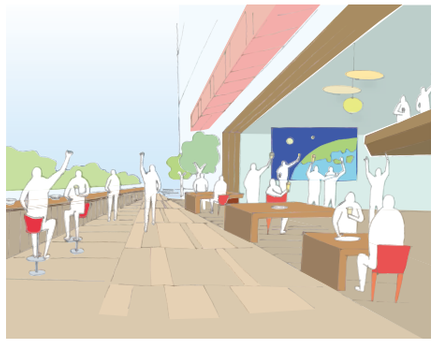
高機能オフィスや多様なワークプレイスと連携しながら、新たな商品開発やサービス、ビジネスの立上げを支援するインキュベーション機能の導入を図る。

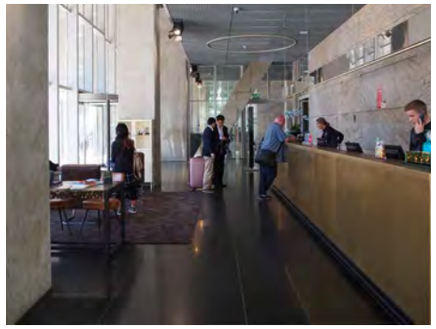


計画指針 3

街全体の連続した 賑わいをつくりだす 商業機能を導入する。

駅前や区域間の結節空間や、デッキ・地上レベルの歩行者空間等において、楽しく回遊できる連続した賑わいをつくり出すため、街全体に広がるパブリックスペースに顔を向ける物販、飲食等の多彩な商業機能の導入を図る。





計画指針 6

多様な人々を迎えるコンシェルジュ機能と 滞在機能を導入する。

様々なニーズを持った人々を迎える多様な滞在機能（ラグジュアリーホテルや長期滞在にも対応できるサービスアパートメント等）の導入を図る。

また、街に訪れた人々の安心で快適な滞在や、街や地域・日本各地の情報提供、目的地までの移動をワンストップでサポートする総合コンシェルジュ機能の導入を図る。

計画指針 7

多様なニーズに対応する 居住機能を導入する。

子育て世代や街で働く外国人など多様な人々のニーズに対応できる特徴のある居住機能（住宅、サービスアパートメント等）の導入を図る。



計画指針 8

安心して暮らせる子育て・教育機能、 医療・ヘルスケア機能を導入する。

外国人でも家族と安心して暮らすとこができる居住環境を実現するため、多様なライフスタイルや価値観を受け入れる子育て支援機能と教育機能の導入を図る。

また、健康で安心な生活を支えるため、外国語での対応も可能な医療・ヘルスケア機能の導入を図る。



計画指針 9

日本の魅力を発信する 商業機能を導入する。

世界から日本への玄関口として、海外から訪れた人々に日本各地の文化や魅力を発信するモノとサービスを提供する商業機能の導入を図るとともに、コンシェルジュ機能と連携して日本各地への旅をサポートする。

方針 5 国際交流拠点にふさわしい景観形成に取組む。

～街と地域、駅と街をつなぐ景観形成～

国道15号と線路に挟まれた南北に細長い弓なりの形状や主要な風の道が通る本地区の特性と、「まちづくりの骨格」を踏まえて、世界中から人々が集まる、群としてのまとまりが感じられる象徴的な遠景と、視線や賑わい、緑のつながりが感じられる中景・近景の実現を目指す。

また、段階的なまちづくりを見据え、各建物間で調和した中低層部・高層部・頂部のデザインの工夫や外装、外構、パブリックスペースのデザインなどの検討を行うことで、まちづくりの一体感を確保しながら、時代に応じた景観の実現を目指す。

取組 1 遠景 **南北の連なりが象徴的な都市景観をつくる。**

> 計画指針 1

取組 2 中景 **街の顔となる、広場を中心とした景観を実現する。**

> 計画指針 2 計画指針 3

取組 3 近景 **歩いて楽しい、ストリートごとの個性が感じられる景観を実現する。**

> 計画指針 4 計画指針 5 計画指針 6 計画指針 7

■ ガイドライン2014における位置づけ

品川の玄関口にふさわしい、多様な交流が感じられる駅前の顔の形成

・品川駅、新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、新駅及び駅前の広場空間とまちの互い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、多様な交流を誘う設えとする。

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。

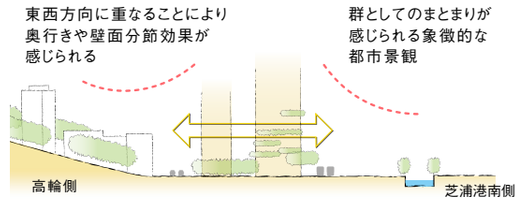
遠 景

計画指針 1

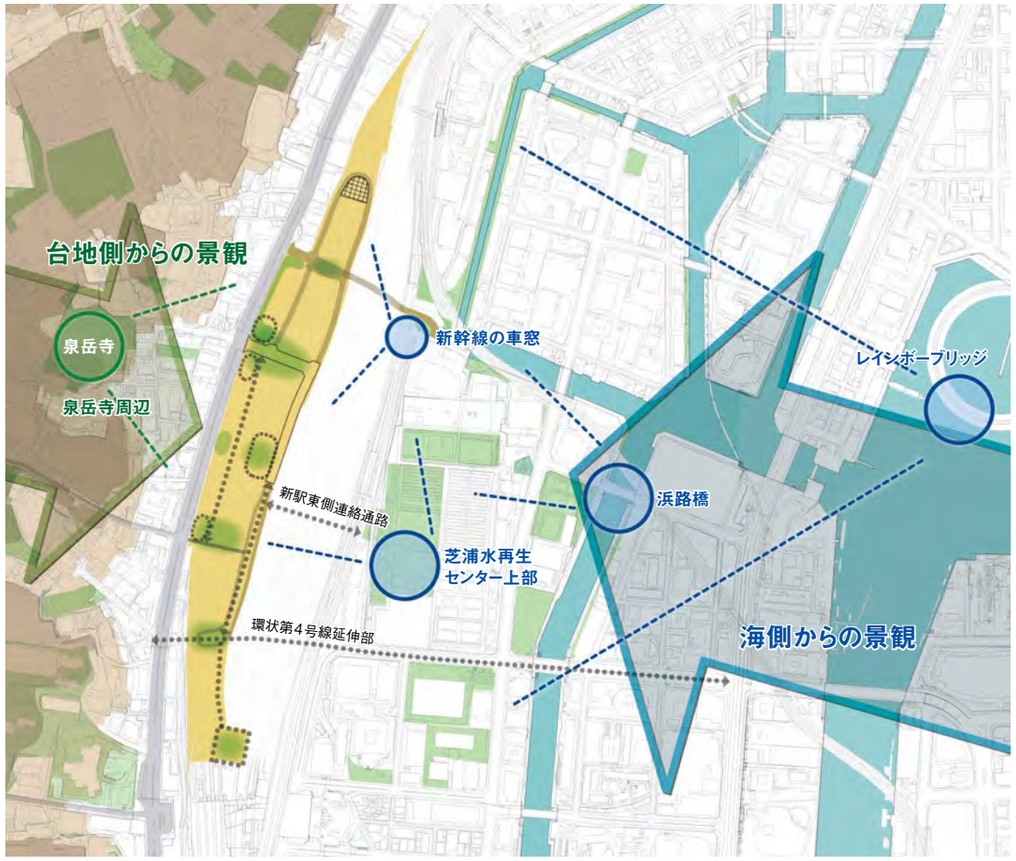
群としてのまとまりが感じられる、象徴的な景観を実現する。

主に海側からの眺望に配慮し、主要な風の道及び風の抜けを確保するための南北方向の隣棟間隔を設けつつ、環状第4号線延伸部や新駅東側連絡通路等の線路上空の構造物も含めて、段階的なまちづくりに応じた建物毎の個性と、群としてのまとまりをあわせもつ景観形成を図る。

また、台地側において比較的街の全体を望める泉岳寺周辺からの眺望に配慮し、街と国道15号沿道の建物高層部が東西方向に重なることで、奥行きや壁面分節効果が感じられる、周辺市街地のスケールに配慮した景観形成を図る。



東西方向の断面イメージ



主要な眺望点

中 景

計画指針 2

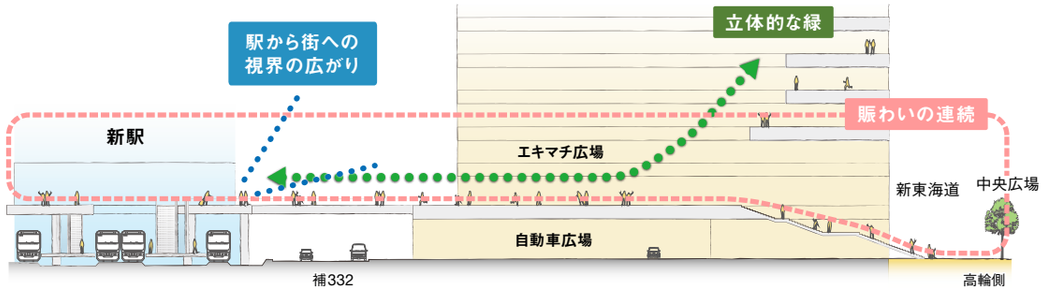
駅と街をつなぐ広場

**街の玄関口として、
視覚的な広がりのある景観をつくる。**

新駅広場『エキマチ広場』の景観形成

新駅広場『エキマチ広場』に賑わいの顔を向けるとともに、駅から街への視界が広がり、駅と街の賑わいが一体に感じられるよう、パブリック・レルム（公共的領域）での空間づくりの工夫等により駅前の顔としての景観を実現する。

あわせて、デッキレベルの新駅広場『エキマチ広場』から地上レベルの歩行者広場（中央広場）や高輪側への視界の広がりが感じられる景観を実現する。

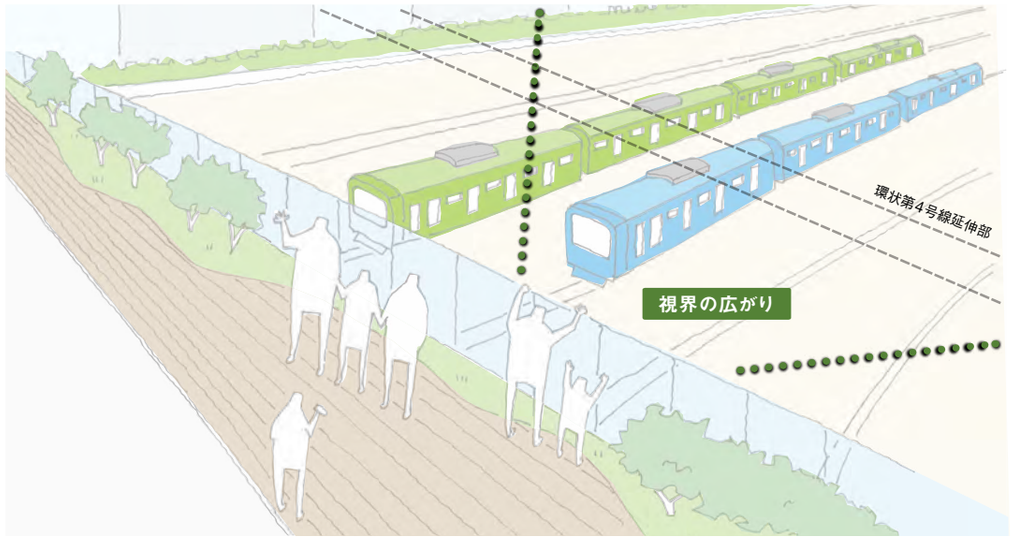


新駅広場『エキマチ広場』の景観形成イメージ



品川駅北口広場の景観形成

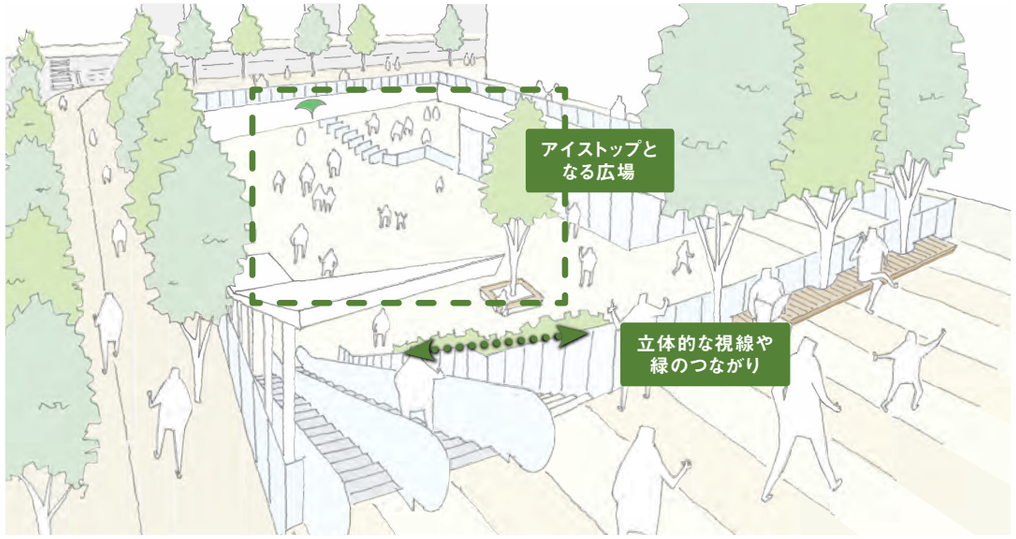
品川駅北口広場を中心として、たくさんの電車が行き交う鉄道の風景や環状第４号線延伸部等の線路上空の構造物とともに街を一望できる視界の広がり、駅と街の視覚的なつながりを感じられる景観を実現する。



品川駅北口広場の景観形成イメージ

泉岳寺駅の広場の景観形成

泉岳寺駅の改良とあわせて、地下・地上・デッキをつなぐサンクン広場を特徴とした立体的な視線や緑のつながりと周辺地域からのアイストップとなるような広場を中心とした景観を実現する。



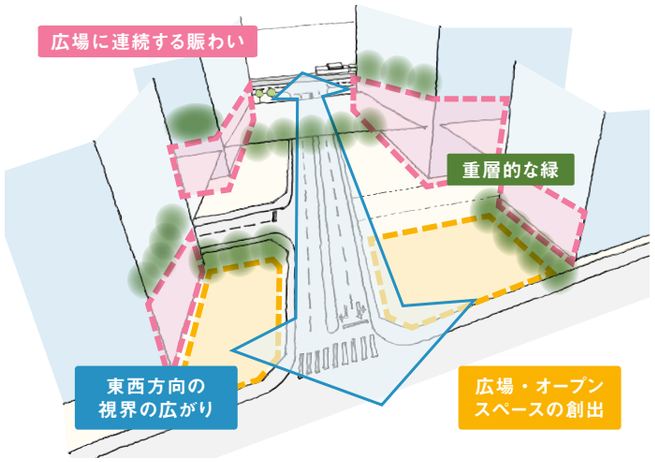
泉岳寺駅の広場（南広場）の景観形成イメージ

計画指針 3

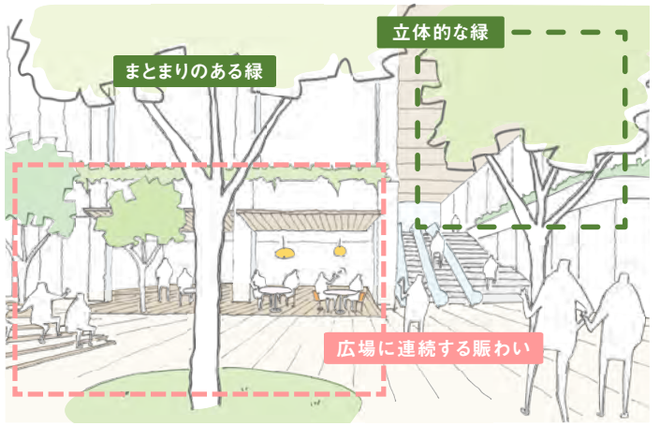
街と地域をつなぐ結節空間

地域への顔として、重層的な連なりのある景観をつくる。

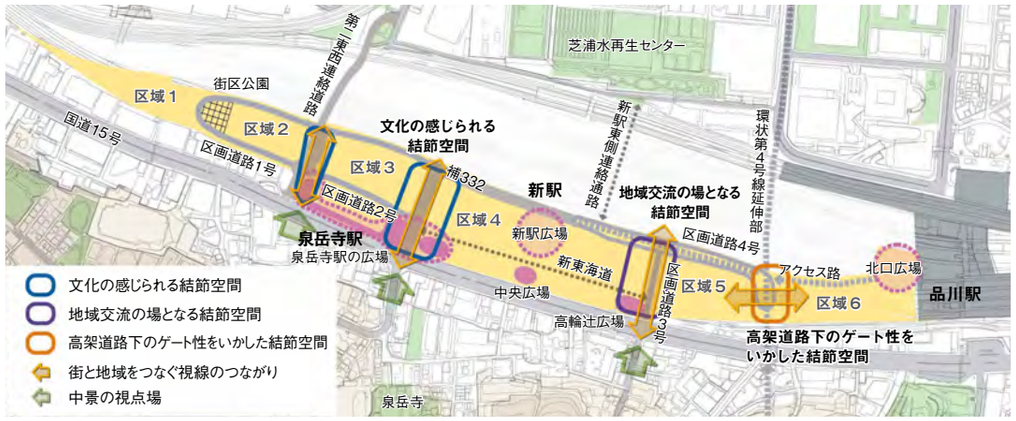
各区域で創出したオープンスペースでつくられる結節空間において、建物低層部の賑わいが顔を向け、視認性の高い縦動線や重層的な緑を整備する等のパブリック・レルム（公共的領域）での空間づくりの工夫により、地域と街が空間的・視覚的につながる景観形成を図る。



高輪側からの景観形成イメージ



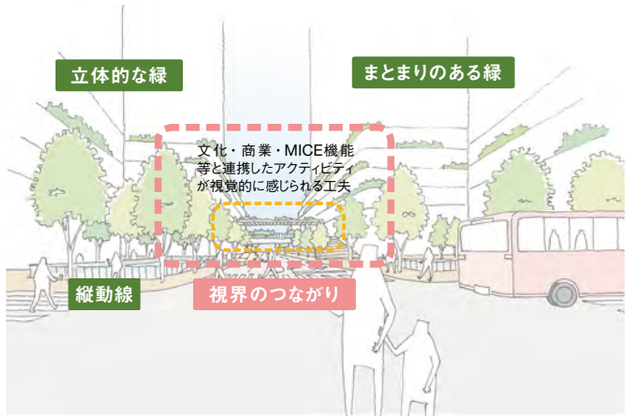
結節空間の景観形成イメージ



区域 2-3、3-4 間

文化の感じられる結節空間を中心とした景観形成。

文化機能や商業・MICE機能等と連携したアクティビティや街の賑わい、分かりやすい縦動線、まとまりのある緑などによる重層的な連なりが感じられる景観を実現する。

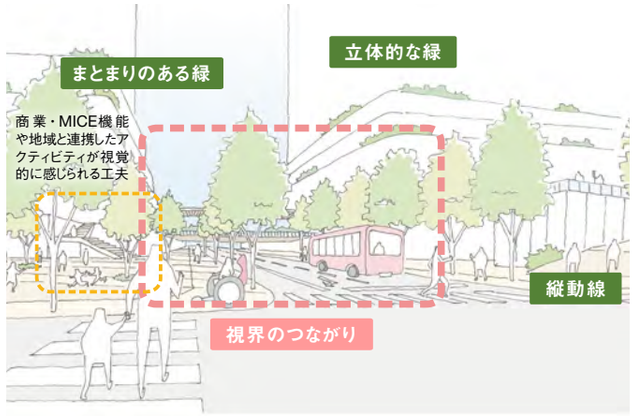


文化の感じられる結節空間の景観形成イメージ

区域 4-5 間

地域交流の場となる結節空間を中心とした景観形成。

商業、MICE機能や地域と連携したアクティビティが視覚的に感じられる工夫を行うとともに、線路側への視界の広がりや眺望を確保することで、地域から線路側へ視界のつながりが感じられる景観を実現する。

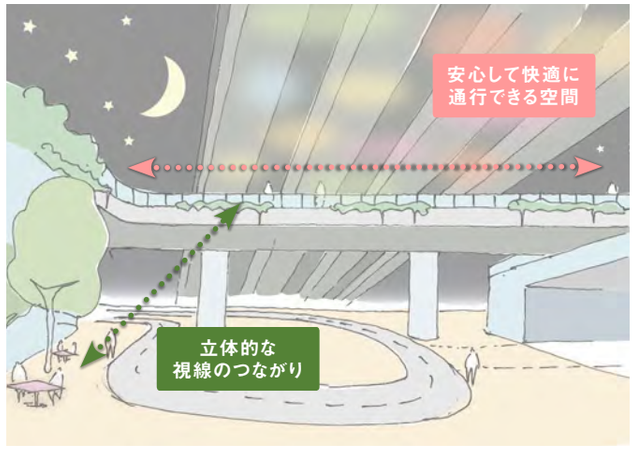


地域交流の場となる結節空間の景観形成イメージ

区域 5-6 間

高架道路下のゲート性をいかした結節空間を中心とした景観形成。

環状第4号線延伸部下部でも安心して快適に通行できるよう、ゲート性が感じられる工夫や、賑わいの感じられるオープンスペースの整備等により、デッキ上から地上への立体的な視線のつながりを楽しめる景観を実現する。



高架道路下のゲート性をいかした結節空間の景観形成イメージ

近 景

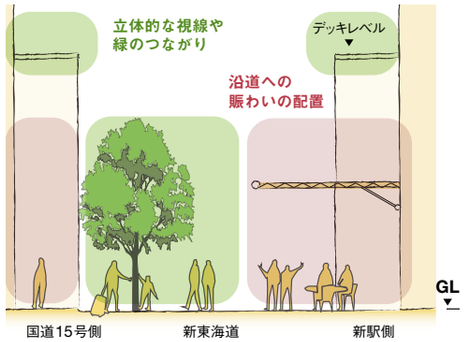
計画指針 4

新東海道　ヒューマンスケールな賑わいや変化が感じられる景観をつくる。

新東海道沿いにおいて、建物の壁面の位置の変化や、ショップ、カフェ等の活気や賑わいが身近に感じられる景観を実現する。

また、人々の活動、小さな広場やファニチャー等による変化、デッキレベルへの立体的な視線のつながりが感じられるようなパブリック・レルム（公共的領域）での空間づくりの工夫により、ヒューマンスケールで賑わいのつながる歩行者を中心とした景観を実現する。





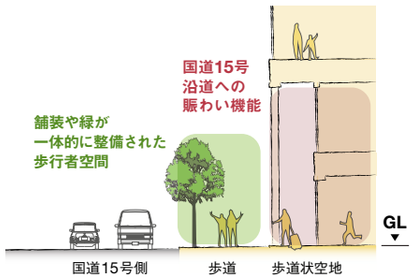
ヒューマンスケールな賑わいの『新東海道』のイメージ

計画指針 5

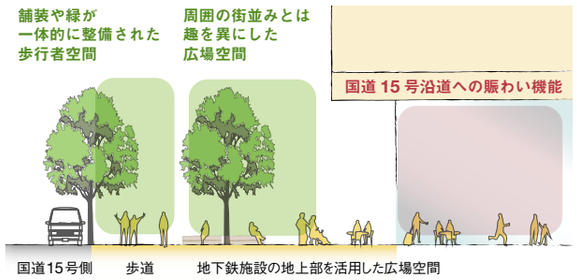
国道15号沿い　個性のある街並みが感じられる景観をつくる。

国道15号沿道では、沿道の歩行者空間や緑のつながりを整備することにより、快適でゆとりのある景観を実現する。

また、泉岳寺駅前においては、周囲の街並みとは趣を異にした広場を確保することにより、駅前であることとあわせて、変化の感じられる景観を実現する。



国道 15 号沿いのイメージ



泉岳寺駅前のイメージ

計画指針 6

デッキ空間　歩いて楽しい、賑わいや変化が感じられる景観をつくる。

デッキレベルの歩行者空間に建物が顔を向けた賑わいのつながる景観形成を図る。

また、区域ごとに特徴のある植栽計画や微地形の感じられるランドスケープ計画、ピロティ空間等のパブリック・レルム（公共的領域）での空間づくりの工夫により、シーンの変化が感じられ、移動することが楽しく感じられる景観形成を図る。



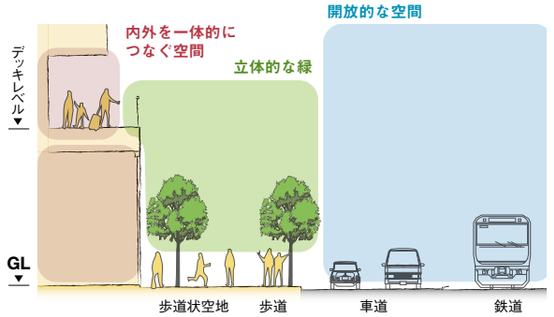
移動することが楽しいデッキレベルのイメージ

計画指針 7

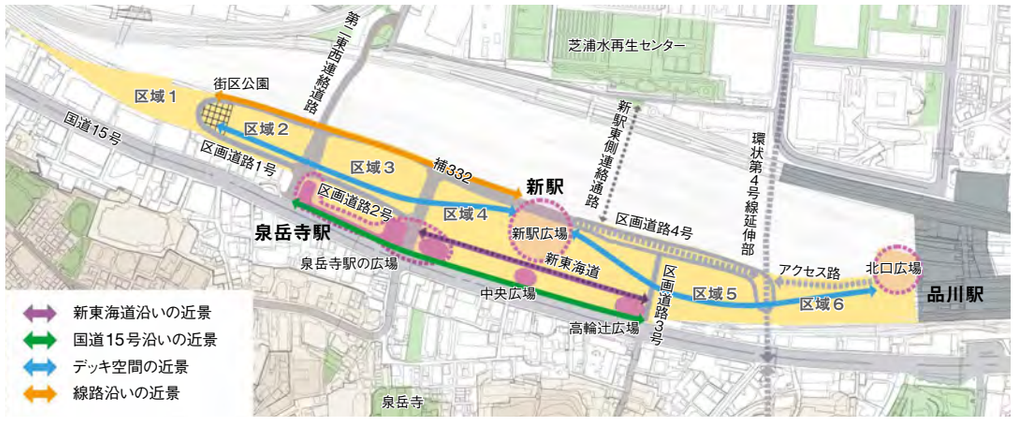
線路沿い　南北方向に連続し、線路側に開かれた景観をつくる。

線路敷に向かって視界の開けた空間特性をいかし、地上とデッキレベルの立体的な緑やデッキレベルにおけるピロティ空間等の建物内外をつなぐ等のパブリック・レルム（公共的領域）での空間づくりの工夫により、中低層部の連続感に配慮した景観形成を図る。





線路沿いの歩行者空間のイメージ



方針 6 次世代型の環境・防災都市づくりに取組む。

～安全・安心・快適にすごせる持続可能なまちづくりの実現～

地区レベルで連携したエネルギー需給インフラの整備に加え、継続的に低炭素化を維持・牽引していく仕組みをつくる。「JR品川車両基地跡地開発」においては、「C40気候変動リーダーシップ都市グループ」のクライメット・ポジティブ開発プログラムに東京都とともに参加し、官民が連携した低炭素都市のモデルとなる先導的な環境都市づくりに取組む。

防災都市づくりにあたっては、災害時における安定的なエネルギー供給の実現とあわせて、官民が連携することにより災害時における防災力を強化し、環境性能と防災性能を備えた安全・安心・快適にすごせる持続可能なまちづくりに取組む。

取組 1 低炭素都市のモデルとなる建築物及びインフラの整備に取組む。

> 計画指針 1 計画指針 2 計画指針 3 計画指針 4

取組 2 環境意識の醸成に取組む。

> 計画指針 5

取組 3 誰もが安心できる防災まちづくりに取組む。

> 計画指針 6 計画指針 7 計画指針 8

■ ガイドライン2014における位置づけ

環境に係る位置づけ

・緑豊かな空間の確保
・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
・風の道確保の誘導などによる、ヒートアイランド現象の緩和を図るとともに、敷地内緑化・屋上・壁面緑化などヒートアイランド対策にも配慮する。

エネルギーに係る位置づけ

・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
・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
・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

計画指針 1

街全体でのエネルギーマネジメントに取組む。

環境性能に優れた建築物の整備とともに、段階的なまちづくりとあわせて、必要な規模の設備洞道を活用したエネルギーネットワークや、最先端かつ高効率な地域冷暖房施設や受変電設備等を有するエネルギーセンターの整備により、街全体での最適負荷管理と省エネを実現する。

さらに、インセンティブメカニズムとディマンドリスポンス等の取組みを通じて、需給一体となったエネルギーマネジメントシステムの実現を検討する。

計画指針 2

持続可能な資源調達と再生可能・未利用エネルギーの活用に取組む。

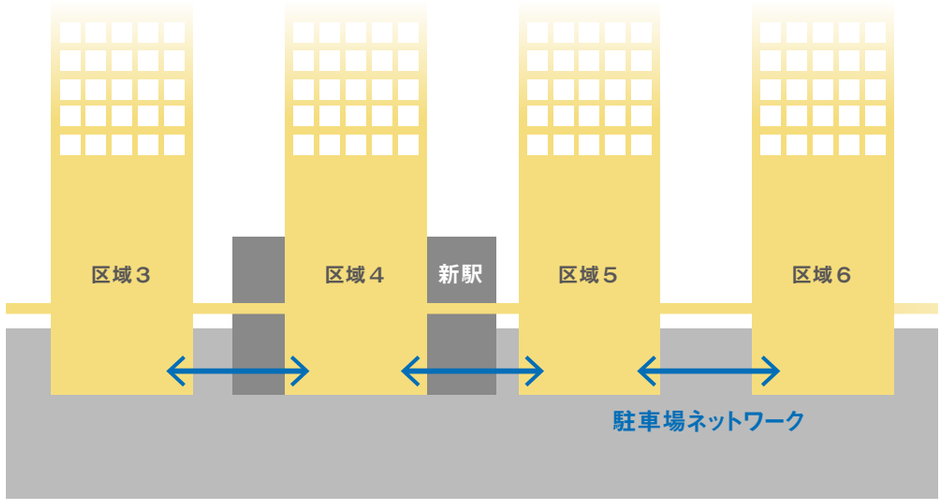
廃棄物の削減や中水利用による省資源化や、木材利用による炭素固定等のライフサイクルを見据えた持続可能な資源調達に取組む。

また、食品廃棄物等を活用したバイオガスや芝浦水再生センターと連携した下水熱等の再生可能・未利用エネルギーの活用や、将来の水素社会への対応等を検討する。

計画指針 3

公共交通の利用促進に取組み、適切な駐車場インフラをつくる。

鉄道をはじめとした公共交通・歩行者中心のまちづくりを積極的に進めるため、都市機能と公共交通とが連携したインセンティブプログラムや物流及び駐車場のマネジメント、効率的な地下レベルの駐車場のネットワークを検討するとともに、附置義務駐車台数の適正化を視野に入れた港区低炭素まちづくり計画に基づく集約駐車施設の位置や規模を検討する。



駐車場ネットワークのイメージ

計画指針 4

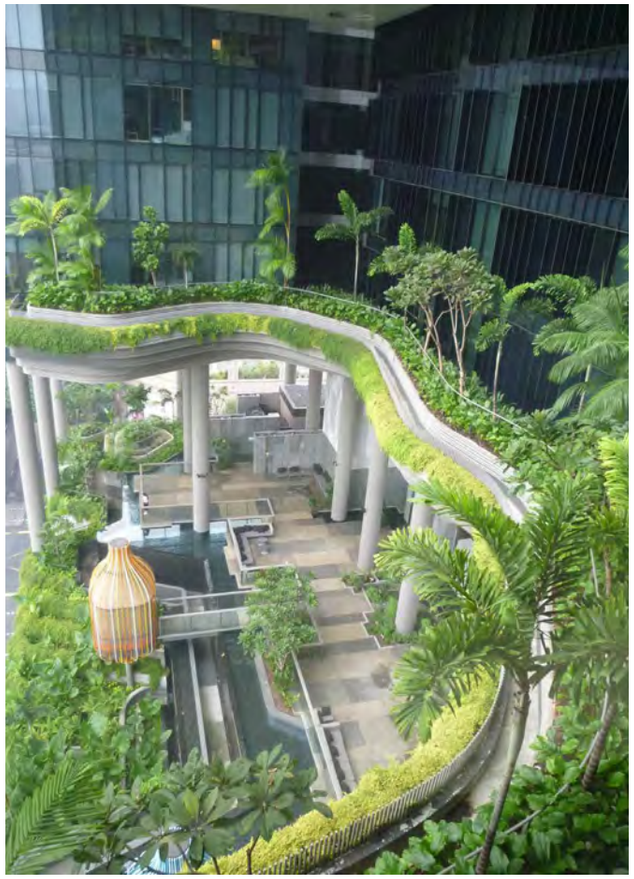
ヒートアイランド対策の推進に取組む。

主要な風の道及び風の抜けを確保するとともに、建築物の緑化（屋上・壁面の緑化、中間階の緑化等）や、道路や広場等における保水性、遮熱性のある舗装材の活用、適切な日影空間の確保、ドライミスト等の検討により、快適な屋外空間の実現とヒートアイランド対策の推進及び見える化に取組む。

計画指針 5

環境意識の醸成に取組む。

建築物の緑化、太陽光発電設備等の環境配慮への取組みの見える化を行うとともに、ライフスタイルの転換による抜本的な低炭素化に向け、エリアマネジメントの一環として環境配慮行動へのインセンティブの付与や、環境認証制度活用による環境不動産の普及、グリーンリースの導入、環境教育の実践、環境国際会議の誘致等による環境意識の醸成に取組む。



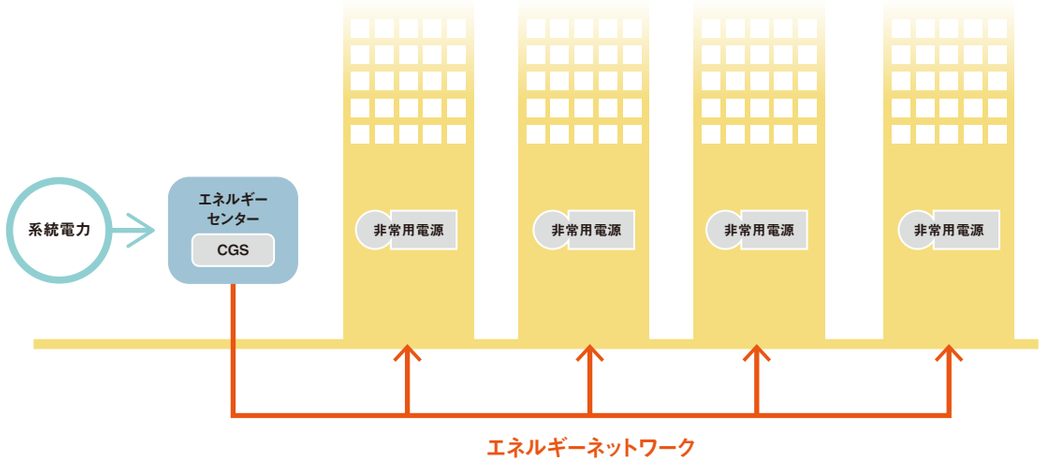
中間階における緑化のイメージ

計画指針 6

災害に強いエネルギー・情報インフラの実現に取組む。

CGSや非常用電源等の分散型電源を活用することで、電源の多重化を図ることにより災害に強いエネルギーインフラを構築する。

また、発災時の鉄道駅への一極集中等の回避も視野に、ICTを活用した最適な運行情報や災害情報、避難経路情報等の提供を実現するための多様な通信手段、充実した公共Wi-Fi等の情報インフラを整備する。



災害に強いエネルギーインフラのイメージ

計画指針 7

災害に強い場所づくりに取組む。

発災時の帰宅困難者支援のため、十分な一時滞在施設や備蓄倉庫を整備する。

あわせて地上を通行する緊急車両の妨げにならないよう、デッキレベルを活用した避難誘導や情報発信、一時退避スペースの確保により鉄道駅への一極集中の緩和と混乱の回避を図るとともに、区域間での備蓄品等の融通などを行う。

また、ゲリラ豪雨時の雨水の一時貯留に資するグリーンインフラを整備する。

計画指針 8

災害に強い組織づくりに取組む。

都市再生安全確保計画の作成も想定し、官民が連携して、発災時の情報提供や一斉帰宅抑制のルール化等の防災計画づくりに取組む。

また、エリアマネジメント活動を通して緊密な地域コミュニティを形成し、地域自衛組織の組成等により、被災者の救援や物資の備蓄等の協力・分担を行い、自助・共助の役割を果たす地域づくりを検討する。

方針 7 地域とともに成長し続ける。
～共創型まちづくりと街全体のマネジメント～

長期的かつ段階的なまちづくりを見据え、計画段階からリーディング企業やクリエイター等との共創を行う「共創型まちづくり」を通して、国際交流拠点にふさわしい新たなビジネスやライフスタイル、価値を生み出していくことを目指す。

また、必要に応じて施設管理者と調整を行いながら、都市機能の相互連携や情報ネットワークの整備、パブリックスペースの活用に向けた仕組みづくりに取組むことにより、街全体での途切れない賑わいや快適に長くすごせる場所の実現を目指す。

さらに、地域と連携したマネジメント活動を通して、地域とともに成長し続けるまちづくりに取組む。

取組 1 多分野のリーディング企業等と共創し、街全体を活用した実証実験や情報発信に取組む。
> 計画指針 1 計画指針 2

取組 2 街全体の魅力を向上させる、多様な居場所づくりと途切れない賑わいづくりに取組む。
> 計画指針 3 計画指針 4 計画指針 5

取組 3 持続可能な街を支え、地域と連携したマネジメント活動の仕組みづくりに取組む。
> 計画指針 6 計画指針 7 計画指針 8 計画指針 9

計画指針 1

街全体を活用し、新しいアイデアの実証実験を行う。

国内外及び多分野におけるリーディング企業や研究機関、教育機関、クリエイター等と連携した「共創型まちづくり」を進める。

パブリックスペースでの新しいモビリティの走行実験やテストマーケティング等、街全体を使った実証実験も含む多様な取組みについて検討する。



企業や研究機関等による実証実験のイメージ

計画指針 2

街全体を活用し、街の情報を積極的に発信する。

街全体で一体となった情報インフラを整備するとともに、MICEやインキュベーション、文化、商業等の都市機能が相互に連携し、パブリックスペースをはじめとした街全体において、ビジネス情報や文化情報、日本の魅力・価値（ジャパンバリュー）等の効果的な発信に取組む。



パブリックスペースの活用イメージ

計画指針 3

街全体のパブリックスペースを積極的に活用する。

パブリックスペースを中心として、オープンカフェやマルシェ、お祭り、ビジネスイベント、実証実験等のプログラムやイベントの充実を図る。

あわせて、それらのプログラムやイベント、都市機能と連携したファニチャーやサイン等の配置やアメニティ、Wi-Fiサービス等の充実に取組む。

計画指針 4

パブリックスペースのデザインをマネジメントする。

街全体での統一感を持たせ、街の付加価値を高めるため、パブリックスペースにおけるファニチャーやサイン、照明、植栽、屋外広告、モビリティ等のデザインマネジメントに取組む。



パブリックスペースの
ファニチャーのイメージ

計画指針 5

街全体を通した維持管理と防犯活動を行う。

利用者にもメンテナンスが行き届いていることが見え、安心して快適にすごせるよう、街全体の総合的な維持管理と防犯活動に取組む。



パブリックスペースの
メンテナンスのイメージ

計画指針 6

官民が連携し、パブリックスペースを積極的に活用するルールをつくる。

パブリックスペース等におけるイベントや新しいアイデアの実証実験等による新しい価値づくりを推進するため、官民が連携して、公共施設及びその他のオープンスペース等のそれぞれについて柔軟な管理・運営・利用ルールを検討する。

計画指針 7

官民が連携し、柔軟なマネジメント活動の仕組みをつくる。

持続的なマネジメント活動を支えるため、パブリックスペースのデザインマネジメントとあわせたスポンサーシップやファニチャーの広告利用による資金調達スキーム等の柔軟なマネジメント活動の仕組みづくりに取組む。

計画指針 8

地域と連携し、持続可能なマネジメント活動の体制をつくる。

段階的なまちづくりを見据えて、計画段階から街のマネジメント組織のあり方の検討を進め、マネジメント組織の組成後も柔軟な運用を行う。

また、地域との連携も視野に入れ、この街と地域全体の価値向上につながる体制づくりについても継続的に検討していく。

計画指針 9

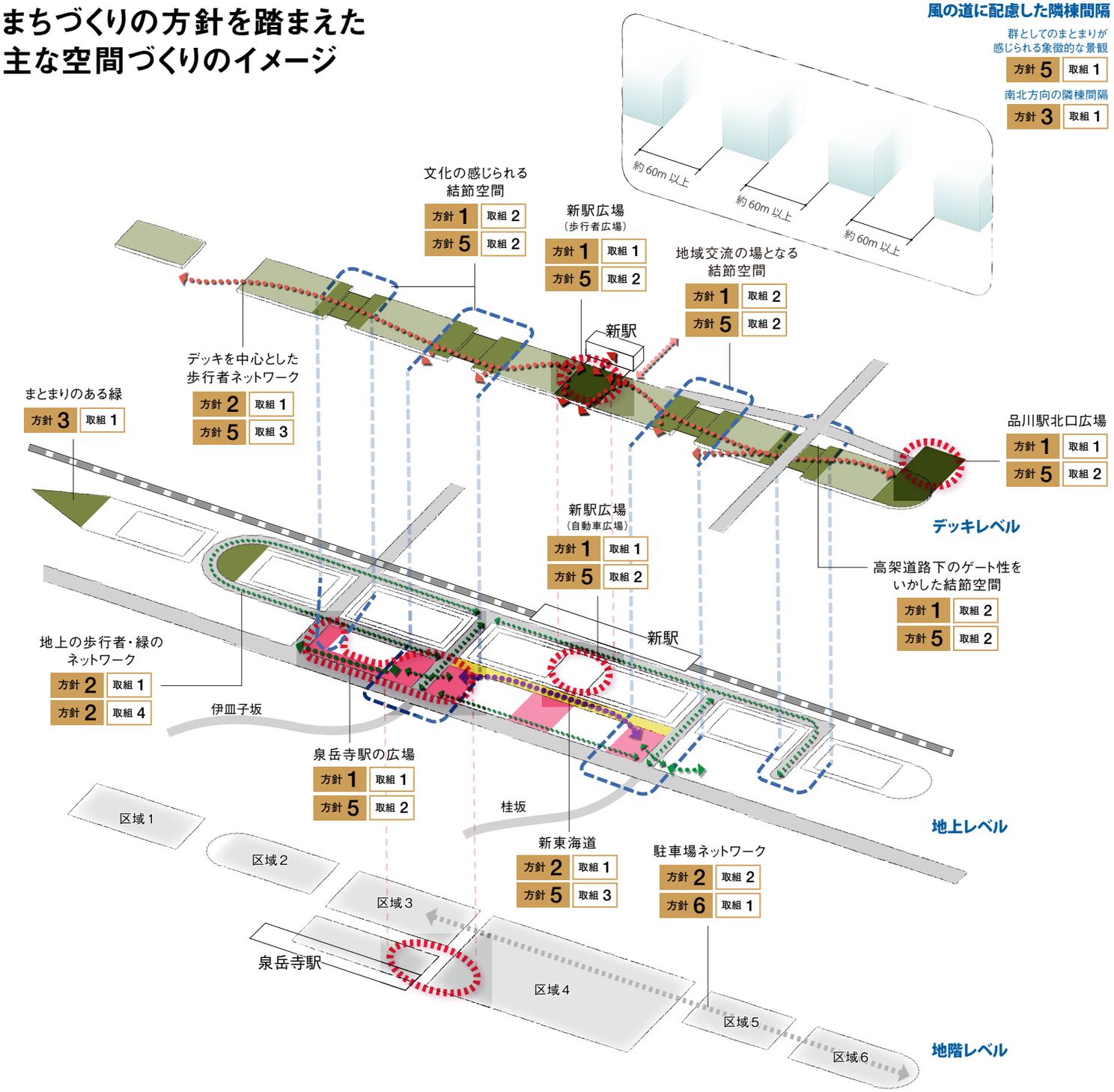
「地域とともに成長し続けるまちづくり」を実践する。

品川駅・新駅・泉岳寺駅の周辺地域と相乗効果を生みながら、「地域とともに成長し続けるまちづくり」を実践するため、地域の方をはじめとして誰もが安心して快適にすごせるパブリックスペースを積極的に整備し、その空間を活用して地域と連携したお祭りやイベント等を開催する。

あわせて、この街で発行する情報誌への掲載等、周辺地域への回遊を促進するような地域情報の積極的な発信に取組むとともに、地域で行っている清掃活動・パトロール・コミュニティ活動への参加を通じて、地域との連携強化、ひいては地域全体の価値を高める。

また、災害に強いエネルギー・情報インフラや、災害対応が可能な広場・デッキ空間・公園等のパブリックスペースの整備により、地域の方にとっても安心・安全なまちづくりに取組むとともに、大規模災害時における被災者の救援、食料・飲料水等の物資の備蓄等、地域との協力体制のあり方等について、官民が連携して検討を進めていく。

まちづくりの方針を踏まえた主な空間づくりのイメージ



方針 1 駅と街をつなぐ。

- 取組 1 駅と街をつなぐ広場
- 取組 2 街と地域をつなぐ結節空間

方針 2 街全体を賑わいでつなぐ。

- 取組 1 歩いて楽しい歩行者ネットワーク
- 取組 2 安全な道路ネットワーク
- 取組 3 新しいモビリティの導入
- 取組 4 緑のネットワーク

方針 3 風と緑で空間をつなぐ。

- 取組 1 風の道とまとまりのある緑
- 取組 2 場所ごとの空間特性に応じた壁面の位置

方針 4 世界から人々を引き寄せる。

- 取組 1 世界から人々が集う、発見・発信・交流の場
- 取組 2 次世代ビジネスの中枢を担う、ビジネス活動の拠点
- 取組 3 多様なライフスタイルを受け入れる、新しい文化・生活

方針 5 国際交流拠点にふさわしい景観形成に取組む。

- 取組 1 遠景｜南北の連なりが象徴的な都市景観
- 取組 2 中景｜広場を中心とした景観
- 取組 3 近景｜ストリートごとの個性が感じられる景観

方針 6 次世代型の環境・防災都市づくりに取組む。

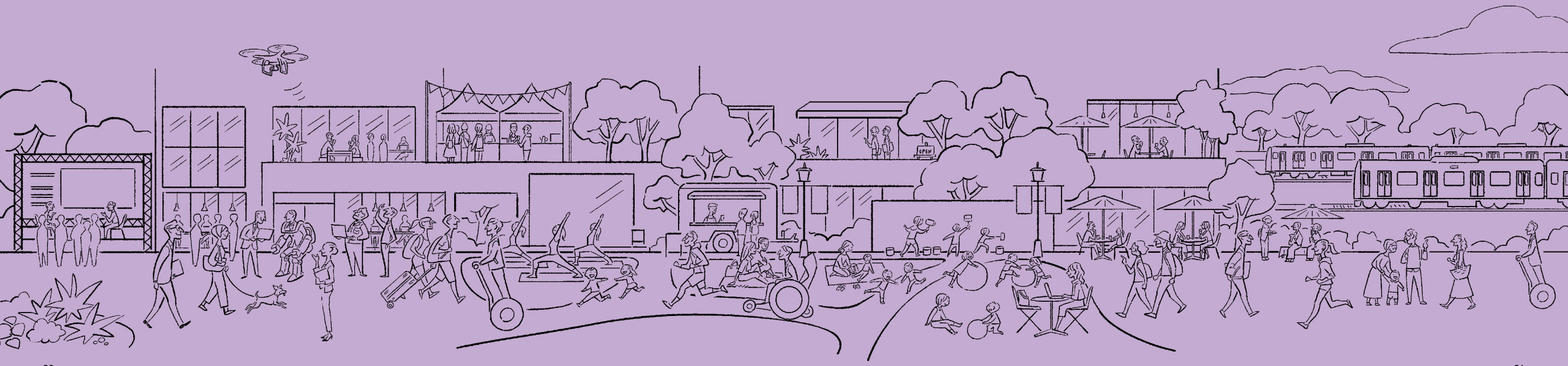
- 取組 1 低炭素都市のモデルとなる建築物及びインフラの整備
- 取組 2 環境意識の醸成
- 取組 3 誰もが安心できる防災まちづくり

方針 7 地域とともに成長し続ける。

- 取組 1 街全体を活用した実証実験や情報発信
- 取組 2 多様な居場所づくりと途切れない賑わいづくり
- 取組 3 地域と連携したマネジメント活動の仕組みづくり

5

ガイドラインの
運用と仕組みづくり



ガイドラインの運用とマネジメントの仕組みづくりに向けた取組みの考え方

ガイドラインの運用

ガイドライン2014において示されているまちづくりの方向性を具体化した個別地区のガイドラインとして、官民が連携して本ガイドラインを適切に運用するため、開発事業者と関係行政とが円滑に議論や調整、情報共有を行う組織（（仮称）品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン運用委員会）を組成する。

（仮称）品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン運用委員会においては、この街における開発事業の建物計画に係る都市計画や景観の手続き等を見据えて、本ガイドラインと計画案との適合の確認、各事業間の調整を行う。

成長し続ける国際交流拠点の実現に向けて

長期的な視点に立ち、品川駅北周辺地区において、時代背景や社会状況に対応できるサステイナブルな街を実現するため、周辺地域の状況等を踏まえつつ、段階的にまちづくりを進めていくにあたり、必要に応じて本ガイドラインの改訂を行うことを検討する。

また、魅力ある国際交流拠点の実現に向けた街のマネジメントの仕組みづくりのため、街の運営等を行うマネジメント組織の立ち上げを検討する。

成長し続ける国際交流拠点の実現に向けたガイドラインの運用

品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン検討委員会

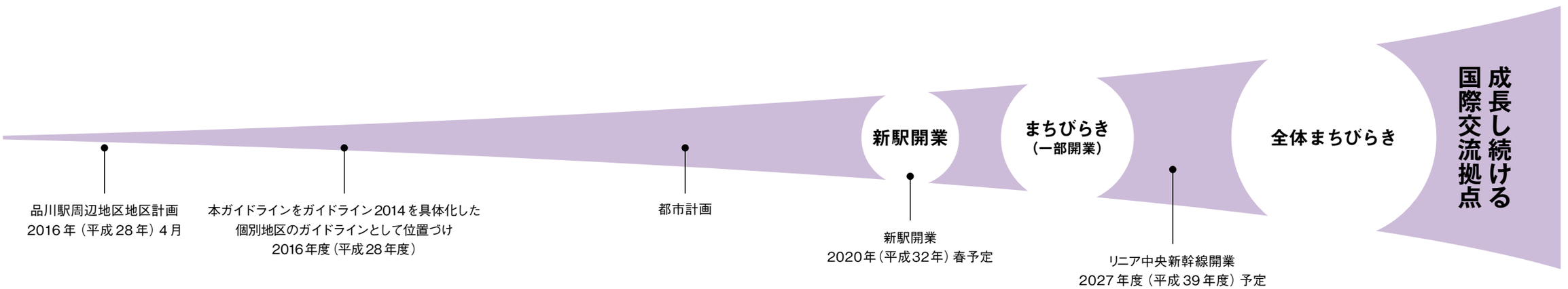
（仮称）品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン運用委員会

- 本ガイドラインとの適合の確認
- 本ガイドラインを踏まえた各事業間の調整
- 必要に応じた各事業間の情報共有と本ガイドラインの改訂

計画段階及び段階的なまちびらきに対する柔軟な組織づくり

本地区のエリアマネジメント組織
段階的なまちづくりを見据えた周辺地域との連携

- 品川駅街区地区や品川駅西口地区等周辺地域との連携の在り方について検討



品川駅北周辺地区
まちづくりガイドライン検討委員会

■ 座長

東京工業大学大学院　環境・社会理工学院　建築学系　教授　中井検裕

■ 委員

東日本旅客鉄道株式会社　総合企画本部　品川・大規模開発部
独立行政法人都市再生機構　東日本都市再生本部　都心業務部
東京都　都市整備局　市街地整備部　再開発課
東京都　交通局　建設工務部　計画改良課

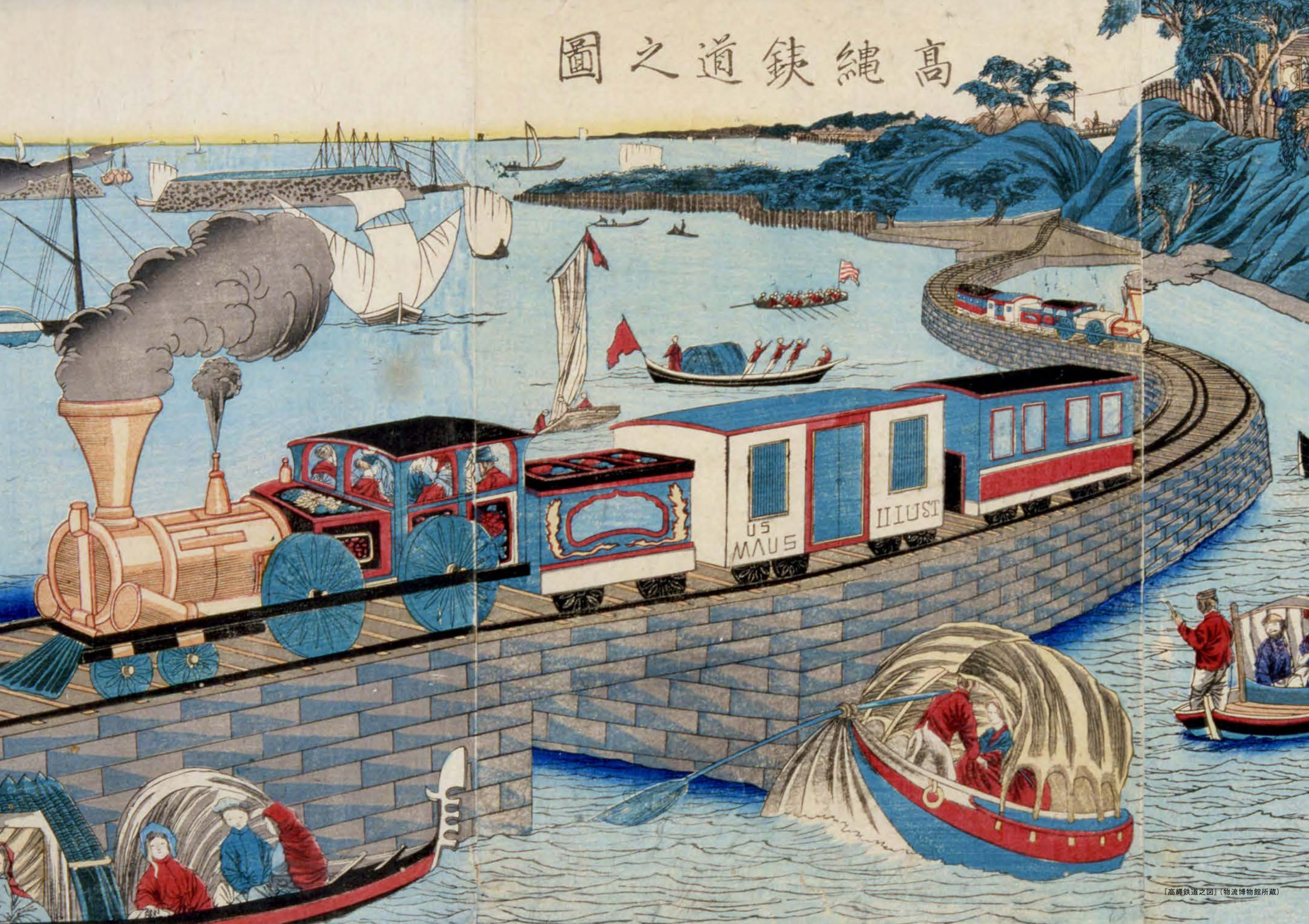
■ オブザーバー

東京都　都市整備局　都市づくり政策部　土地利用計画課
東京都　都市整備局　都市づくり政策部　開発企画課
東京都　都市整備局　都市づくり政策部　緑地景観課
東京都　都市整備局　都市基盤部　街路計画課
港区　街づくり支援部　品川駅周辺街づくり担当
港区　街づくり支援部　土木計画担当

2017年（平成29年）3月 策定

本ガイドラインで使用されている地図は、国土地理院長の承認（平24 関公第269 号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（28都市基交第766号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。

高縄鉄道之圖



『高縄鉄道之図』（物流博物館所蔵）



品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン検討委員会　2017年3月