

大井町駅周辺地区まちづくり構想

- ・品川区市街地整備基本方針(H13年)の地区別計画として、都市活性化拠点・大井町のまちづくりの方向性を示すもの。
- ・区民・事業者・行政が「まちの将来像」を共有し、取り組むべき事項を明らかにした指針。
- ・都市計画決定等における「上位計画」と位置づけられ、市街地再開発事業の施行や、地区計画制度の活用、民間開発の誘導などによって「まちの将来像」の実現を図っていく。

【大井町駅周辺地区の現況と課題】

- 拠点性**
- ・品川区の人口重心（豊町2丁目）に近く、区役所が立地するなど区の中心的位置に存在。〔図1〕
 - ・昼夜とも人の集積がみられ、拠点性は高い（昼間は夜間の2～4倍の人口集積）。
- 商業・業務**
- ・区内で唯一駅前に大規模商業施設が集積するが、百貨店の閉店など業種転換も進む。小売業販売額も減少傾向にある。路線型商店街もあるが、区内の有名商店街と比べると知名度は低い。〔図2、図3〕
 - ・羽田に近く、JRやりんかい線の利便性を見込んだビジネスホテルの立地が近年進む。
 - ・延床3千坪以下の中規模以下のオフィスビルが多く、築15年以上のビルが6割を超えるため、共同建替え等を促進し、拠点性を高めるオフィスビルや就業の場所を確保することが課題。
- 生活・居住**
- ・夜間人口は増加傾向にあるものの、大規模な新規住宅供給や駅周辺の開発余地も少なく、区全体に比べ伸び率は鈍い。
 - ・駅周辺の人口密度は区平均より高い。他の拠点駅周辺と比べても住宅が多く、業務・商業などと居住機能との共存したまちづくりが必要。
- 都市基盤**
- ・駅周辺地区を取り囲む幹線道路整備により、市街地の骨格が形成される。
 - ・都市計画道路補助26号線の整備により、武蔵小山方面との広域的な東西連携が強化されるが、駅周辺の開発が進むと自動車交通の負荷が増大するおそれがある。〔図4〕
 - ・老朽建物密集地が存在し、地区内道路や公園等の公共施設が十分でない場所がある。
- 公共交通**
- ・鉄道・バスの利便性の高さ、りんかい線の開業や大井町線の溝ノ口延伸による大井町駅利用者が増加、羽田空港の拡張・24時間化など、ポテンシャルを活かしたまちづくりが必要。〔図5〕

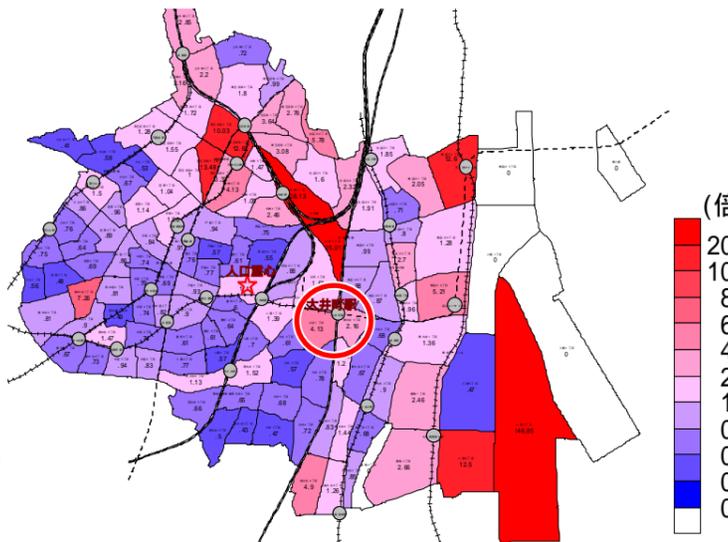


図1 昼間人口/夜間人口 比率(2005年)



図4 大井町駅周辺基盤整備状況

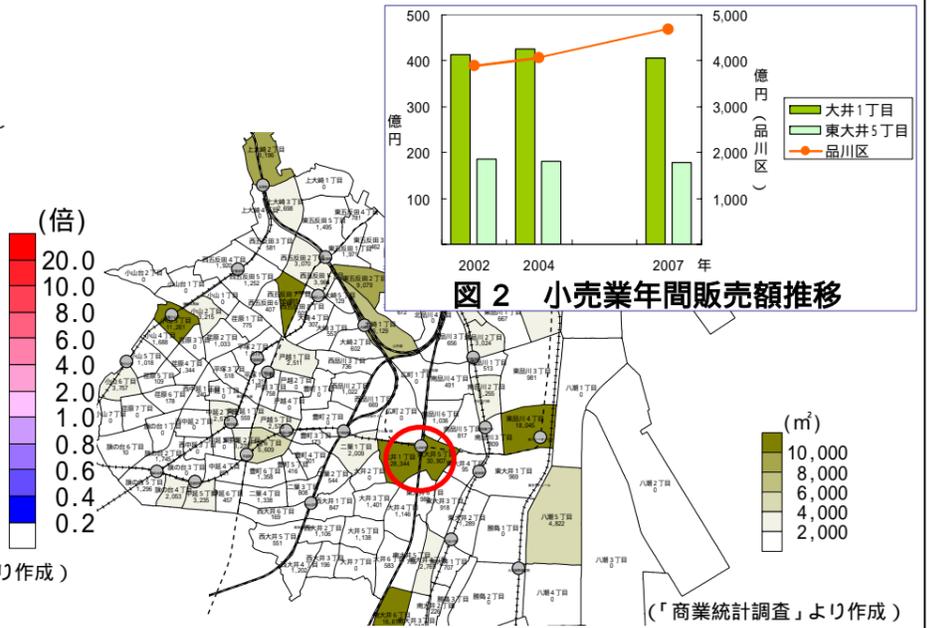


図2 小売業年間販売額推移

図3 町丁別売場面積(2007年)

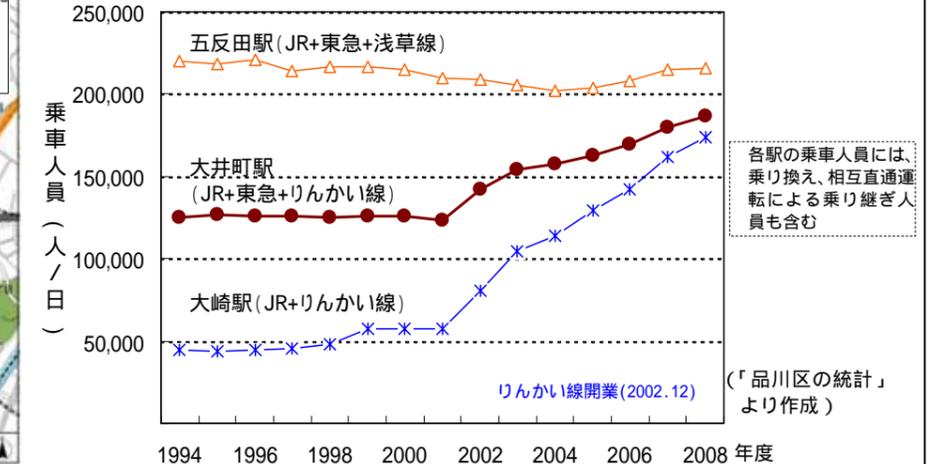


図5 区内主要駅乗車人員推移

【大井町駅周辺地区まちづくりの基本的考え方】

- 1 商業・業務・文化・居住などの機能強化による「人が集まる」まちづくり
- 2 駅とまちをつなぎ、便利で安全な「歩きたくなる」まちづくり
- 3 環境に配慮し、魅力的で快適なまちづくり
- 4 まちの更新に合わせて、段階的に進めるまちづくり

「楽しく暮らし、気軽に訪れることができる
芸術・文化・生活のステージ」

- ・東京の表玄関として、様々な出会いと交流を演出するまち
- ・品川区の商業・文化の中心として、様々な活動の舞台をバランスよく提供するまち
- ・普段着のまま出かけられるまち
- ・人と環境に配慮した未来につづくまち

【まちづくりの方向性】

土地利用

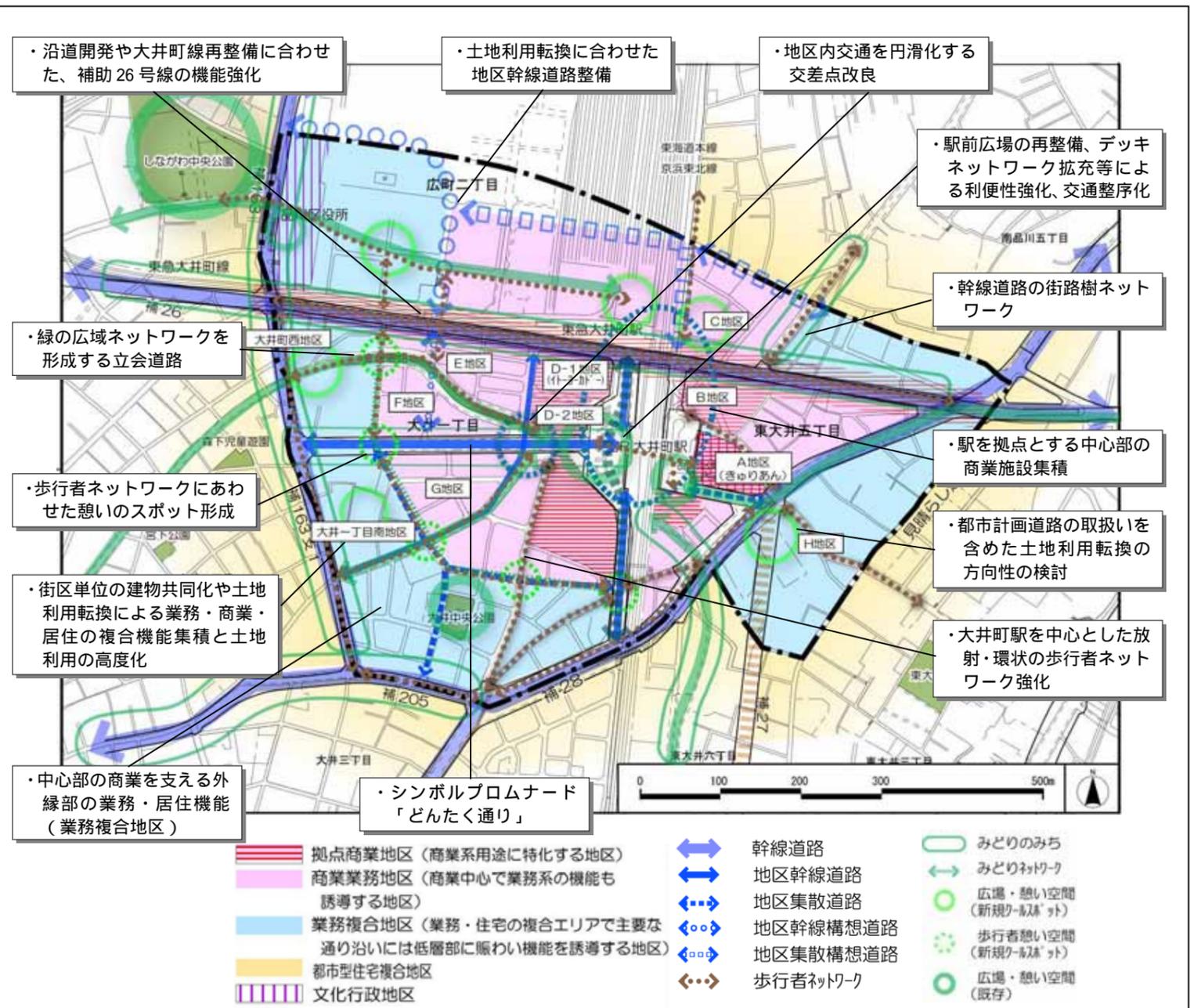
- ・まちに人を呼び込み滞在性を高める、文化・交流・アミューズメント・魅力ある商業機能の導入
- ・駅前の大規模商業店舗と既存商店街の共存や、駅周辺での宿泊機能との一体的なまちづくり
- ・広域交通アクセスの利便性を活かし、業務機能の誘導と地区外縁部での業務集積エリア形成を促進
- ・再開発事業などによる街区単位の建物共同化や土地利用転換による機能更新
- ・商業拠点性を維持する地区外縁部の居住人口集積のための生活基盤づくり

都市基盤

- ・地区内交通を円滑化する体系的な道路網の形成と交差点の改良
- ・歩行者の滞留・集散空間を創出し、交通結節機能を強化する駅前広場の再整備
- ・地区外周の幹線道路を活かし地区内への通過交通の流入を抑制する交通システムの導入検討と、開発に合わせた良好な歩行者空間の形成
- ・大井プレイスやC地区の開発、東急大井町線再整備に合わせた、補助26号線の機能強化
- ・シンボルプロムナードとしての「どんたく通り」をはじめ、地区の回遊性を高める放射・環状の歩行者ネットワークの形成
- ・羽田空港と大井町をつなぐ24時間運行を行う交通ネットワークの形成

都市環境

- ・豊富な公共交通網と集約型の都市構造を生かし、自動車に頼らない歩行者中心のまちづくり
- ・幹線道路の街路樹の充実や立会道路の活用、遮熱性舗装等の推進
- ・開発にあわせた公園・緑地・広場の創出、官民一体となったポケットパーク等の整備
- ・沿道緑化や、窓辺の花・鉢植え等による視覚的に楽しめるみどり空間の形成
- ・省エネルギーの促進とクリーンエネルギーを積極的に活用するまちづくり
- ・景観に配慮した官民一体となったルール作り



将来像の実現に向けて、土地利用、都市基盤、都市環境の3つの視点から短期（5～10年＝シナリオ1）と長期（20年程度＝シナリオ2）の計画を設定

将来像の実現に向けて ~土地利用~

〔現況と課題〕

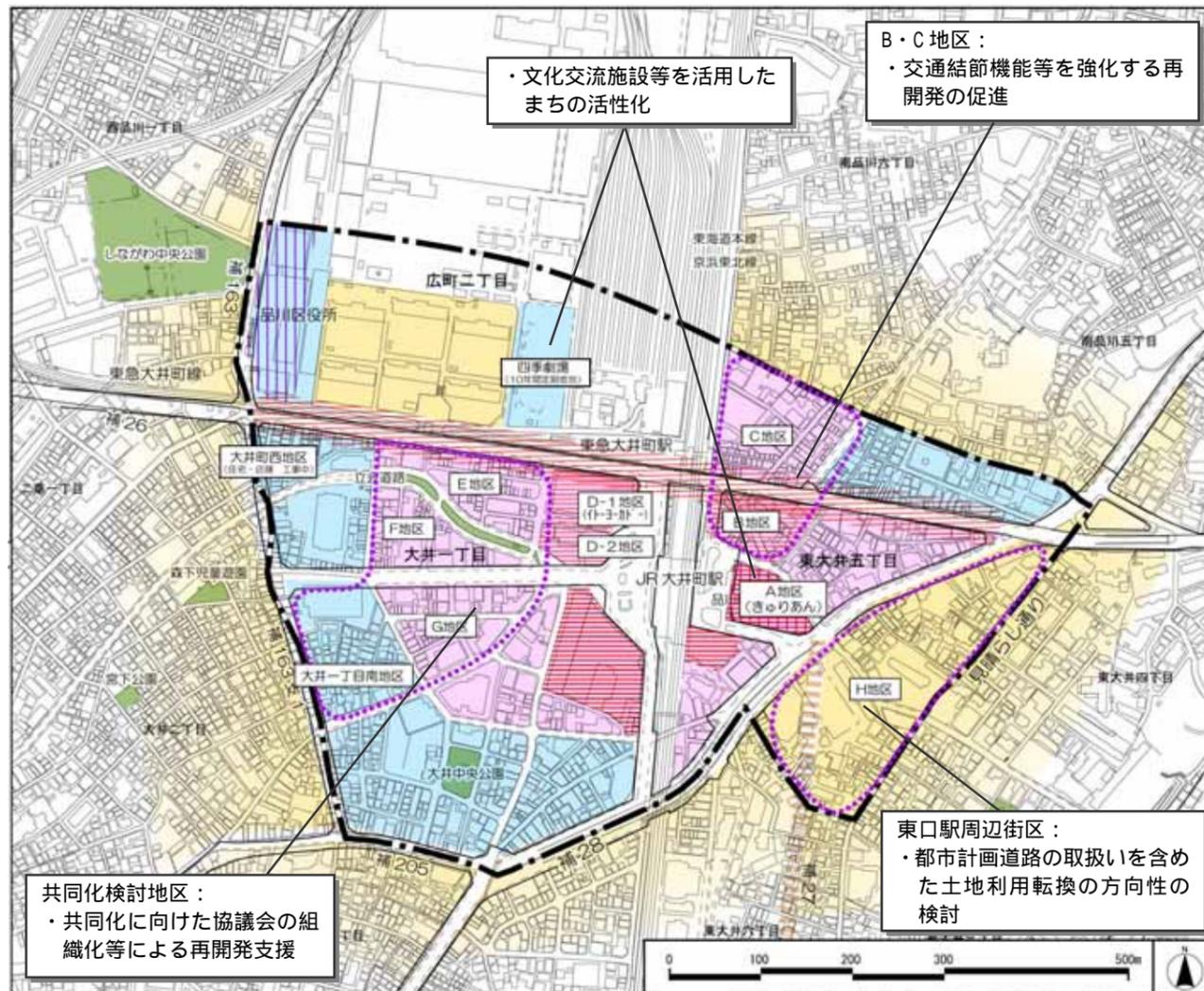
- ・ 駅から徒歩圏内での居住人口が多く、地区の人口も増加している
- ・ 区役所や駅前の大規模店舗、多数の商店街の存在といった資源を有する商業地の特性を活かす
- ・ 都市計画道路整備が進み、東西広域連携や駅環状道路基盤が形成されつつある
- ・ 大井町駅では乗換え流動が多いため、駅からまちに人が出てくるような機能が必要となる
- ・ 羽田空港の拡張・24時間化や品川駅リニア発着といった広域アクセシビリティが向上する

【方向性】

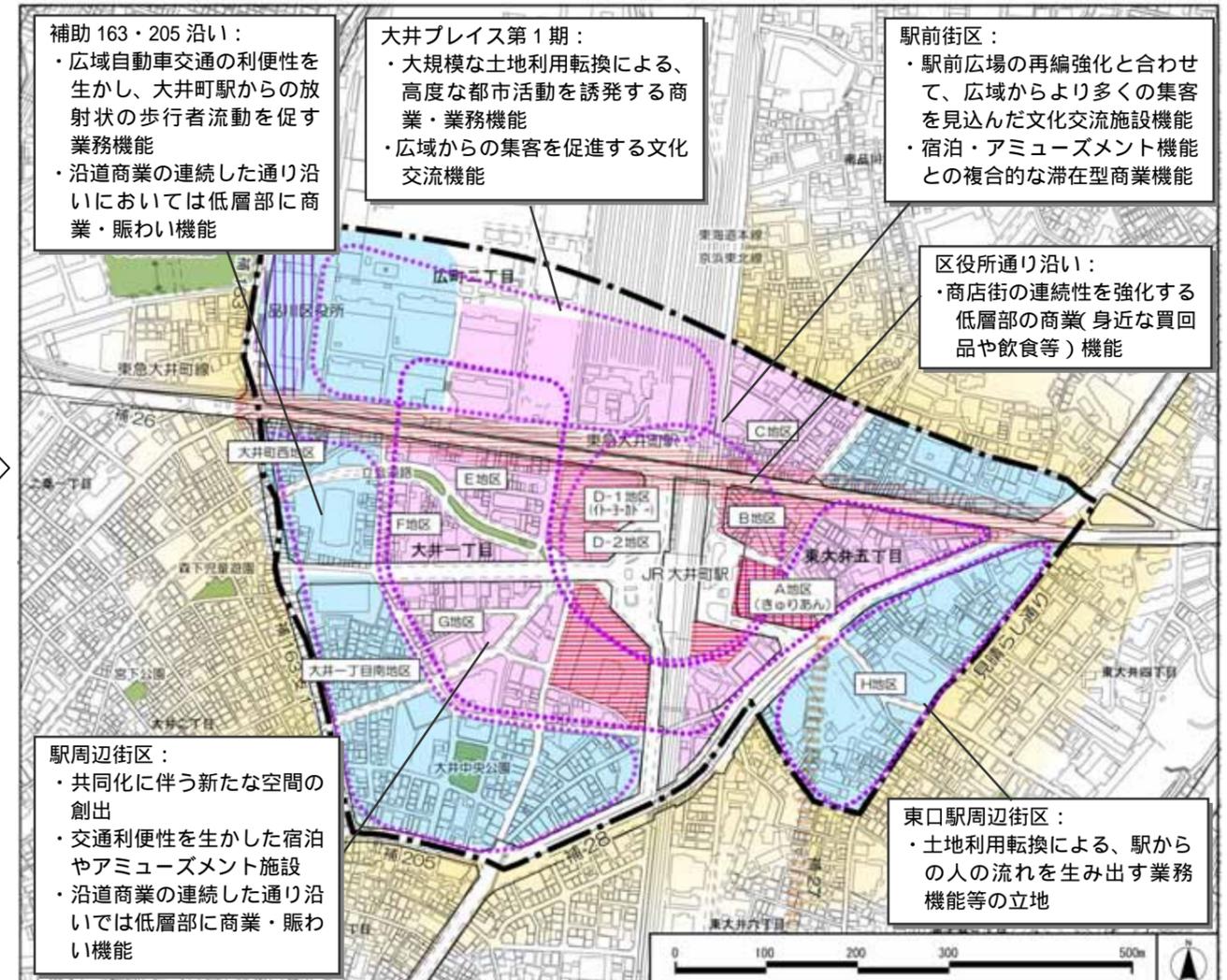
- ・ まちに人を呼び込み滞在性を高める、文化・交流・アミューズメント・魅力ある商業機能の導入
- ・ 駅前の大規模商業店舗と既存商店街の共存や、駅周辺での宿泊機能との一体的なまちづくり
- ・ 広域交通アクセスの利便性を活かし、業務機能の誘導と地区外縁部での業務集積エリア形成を促進
- ・ 再開発事業などによる街区単位の建物共同化や土地利用転換による機能更新
- ・ 商業拠点性を維持する地区外縁部の居住人口集積のための生活基盤づくり

将来像の実現に向けたシナリオ

シナリオ1



シナリオ2



将来像の実現に向けて ~都市基盤~

〔現況と課題〕

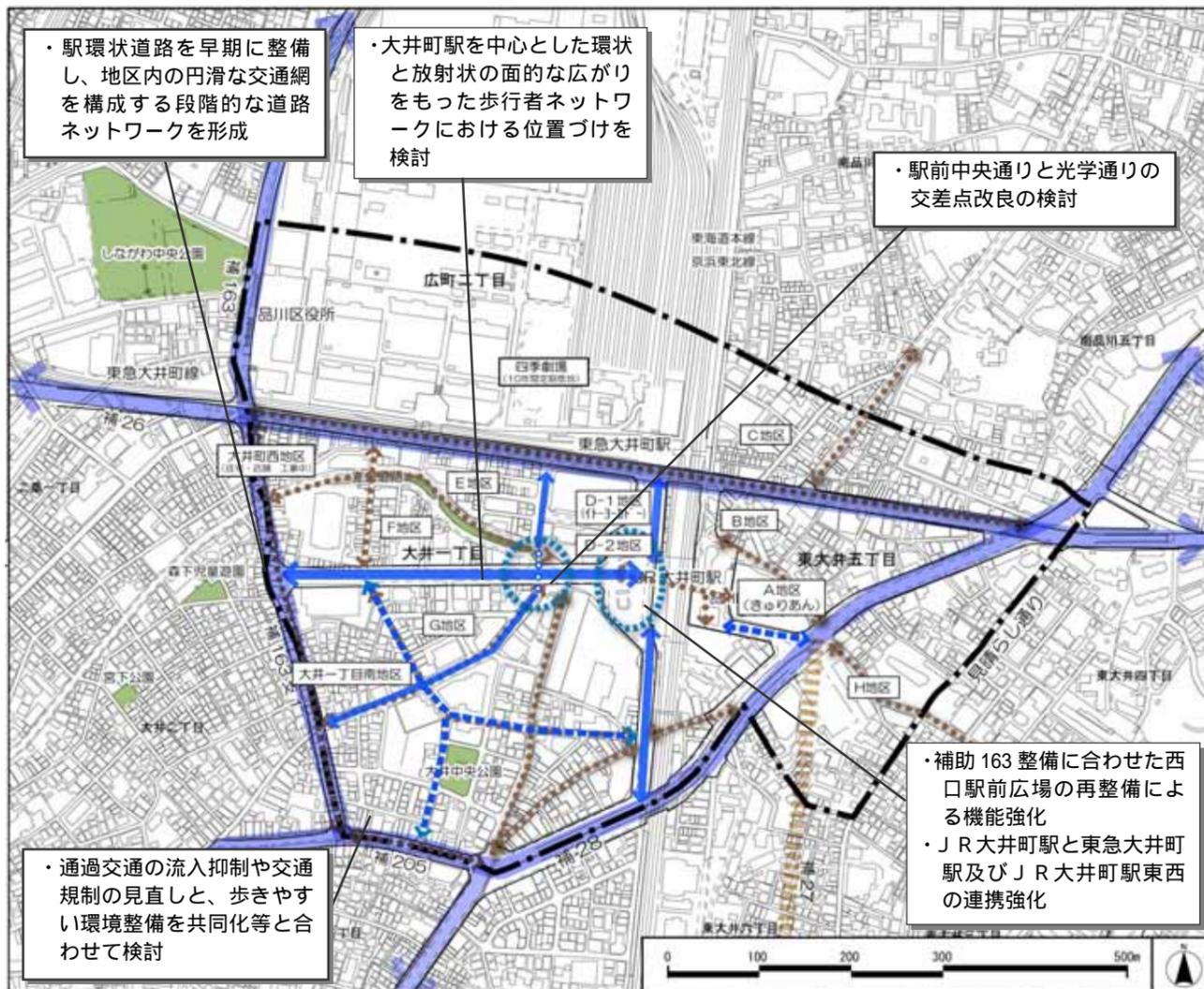
- ・補助 163 号線や補助 205 号線の整備により駅環状道路が形成されるが、現況の交通施設・交通規制では駅前広場に関連する交通動線が錯綜する
- ・東西方向の道路ネットワークが補助 26 号線しかないため、B～H 地区の街区単位の建物共同化が進むと、大井町駅周辺では幅員が狭く自動車交通のボトルネックとなる可能性がある
- ・駅東西を結ぶ歩行者ネットワークが弱く、駅前の歩行者の滞留空間も不足している
- ・駅を中心とした賑わいを面的に広げる歩行者ネットワークが弱い
- ・羽田空港拡張・24 時間化に対応した交通ネットワークの形成が必要

【方向性】

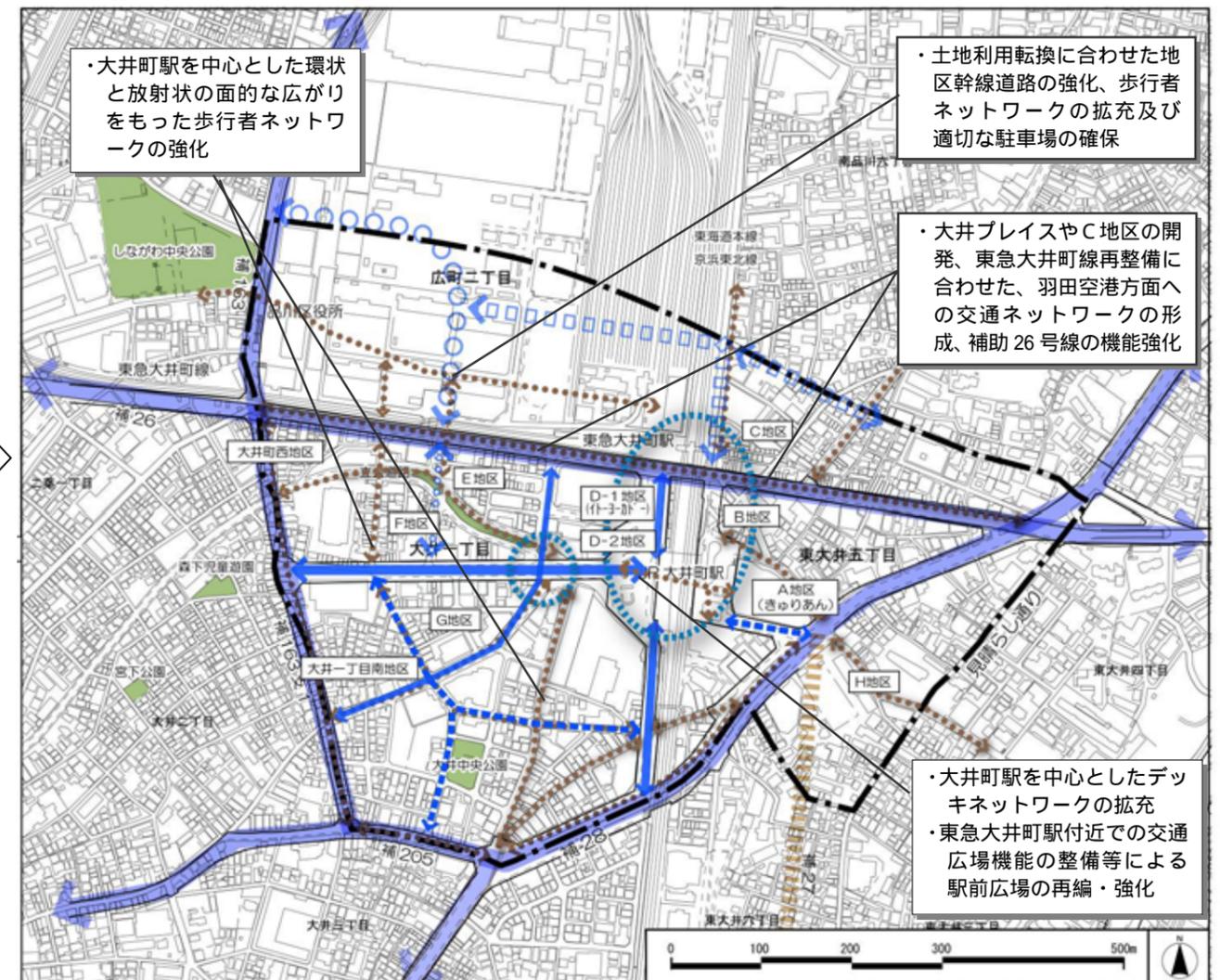
- ・地区内交通を円滑化する体系的な道路網の形成と交差点の改良
- ・歩行者の滞留・集散空間を創出し、交通結節機能を強化する駅前広場の再整備
- ・地区外周の幹線道路を活かし地区内への通過交通の流入を抑制する交通システムの導入検討と、開発に合わせた良好な歩行者空間の形成
- ・大井プレイスやC地区の開発、東急大井町線再整備に合わせた、羽田空港方面への延伸、補助 26 号線の機能強化
- ・シンボルプロムナードとしての「どんたく通り」をはじめ、地区の回遊性を高める放射・環状の歩行者ネットワークの形成
- ・羽田空港と大井町をつなぐ24時間運行を行う交通ネットワークの形成

将来像の実現に向けたシナリオ

シナリオ 1



シナリオ 2



将来像の実現に向けて ~ 都市環境 ~

〔現況と課題〕

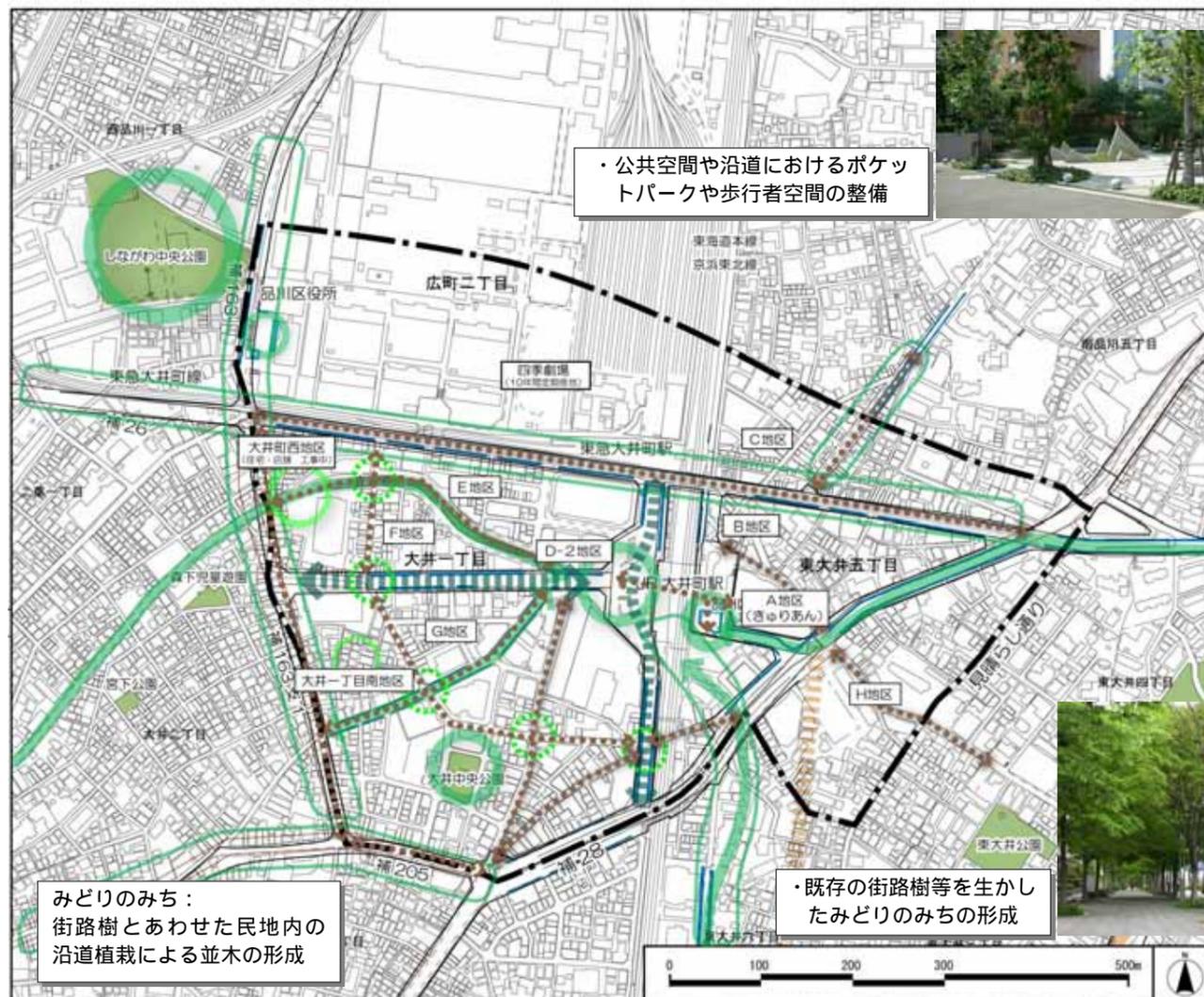
- ・ 区内には大規模な公園や緑地が少ない
- ・ 地球温暖化対策やヒートアイランド対策に貢献するまちづくりが求められている
- ・ 主要な道路には街路樹が整備されている
- ・ 立会道路やどんたく通り等の既存のネットワークの活用が重要である

【方向性】

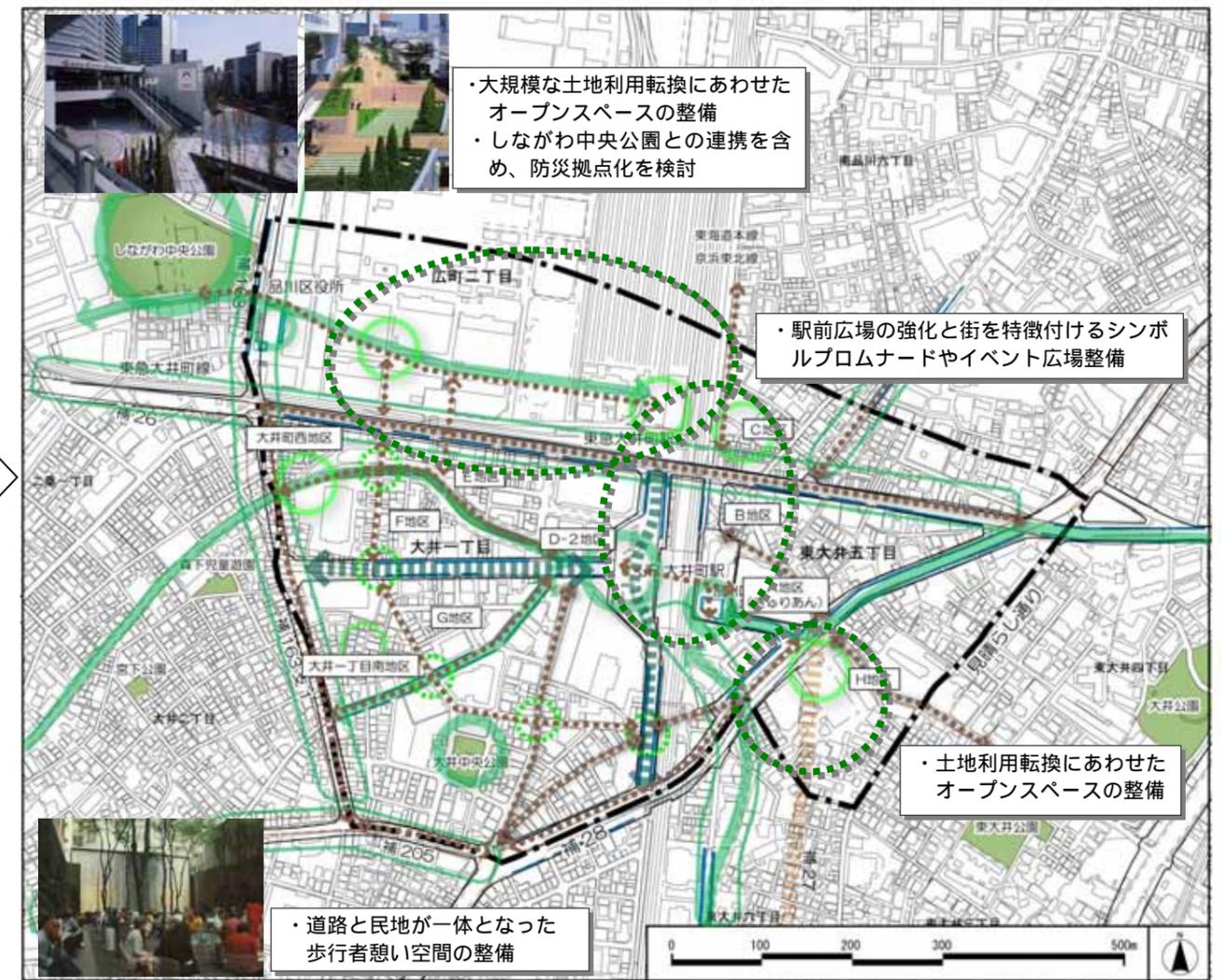
- ・ 豊富な公共交通網と集約型の都市構造を生かし、自動車に頼らない歩行者中心のまちづくり
- ・ 幹線道路の街路樹の充実や立会道路の活用、遮熱性舗装等の推進
- ・ 開発にあわせた公園・緑地・広場の創出、官民一体となったポケットパーク等の整備
- ・ 沿道緑化や、窓辺の花・鉢植え等による視覚的に楽しめるみどり空間の形成
- ・ 省エネルギーの促進とクリーンエネルギーの積極に活用するまちづくり
- ・ 景観に配慮した官民一体となったルール作り

将来像の実現に向けたシナリオ

シナリオ1



シナリオ2



まちづくりの体制

【地域主体のまちづくり】

本構想を実現するためには、構想の内容の具体化、街区間の調整などを行い、地区全体の合意形成を図っていく必要があることから、地域住民、商店会、地元企業などの多様な主体の参画する仕組みを検討していく。

また、それぞれの街区で具体的な開発・整備の検討を行う際に、土地利用や都市基盤など、本構想の内容を踏まえた計画づくりに取り組んでもらうことが重要である。

参考事例 1

大崎駅周辺地域 都市再生緊急整備地域 まちづくり連絡会

【会員（H21年時点）】

地元企業、再開発組合、管理組合、開発事業者、
東京都、品川区、（事務局：品川区）

【活動内容】

計画立案：都市再生ビジョンの策定・更新、連携して取り組むプロジェクトの企画立案、調査、研究、ベンチマークの提示

計画調整：関連機関、地元相互間の計画調整、まちづくり事業調整、景観コントロール

仕組みづくり：各種ルール、ガイドライン、役割分担

情報発信：まちづくりについての情報発信、地元相互間の情報交換

【体制】

大崎駅周辺地域 都市再生緊急整備地域 まちづくり連絡会
大崎駅西口地区まちづくり協議会（大崎駅西口開発のために組織化）
- 一般社団法人大崎エリアマネジメント（都市再生ビジョンに基づくまち運営組織）

参考事例 2

NPO 法人小杉駅周辺エリアマネジメント

【会員（H21年時点）】

町内会、商店会、まちづくり団体、等

【活動内容】

まちづくりにおける都市環境の維持・保全に関する事業
まちづくりにおけるコミュニティ形成・育成に関する事業
まちづくりにおける地域の安全に関する事業
生活情報・サービスの提供に関する事業
地域の商業活動の促進、経済活性化に関する事業

【体制】

総会 理事会 運営委員会

