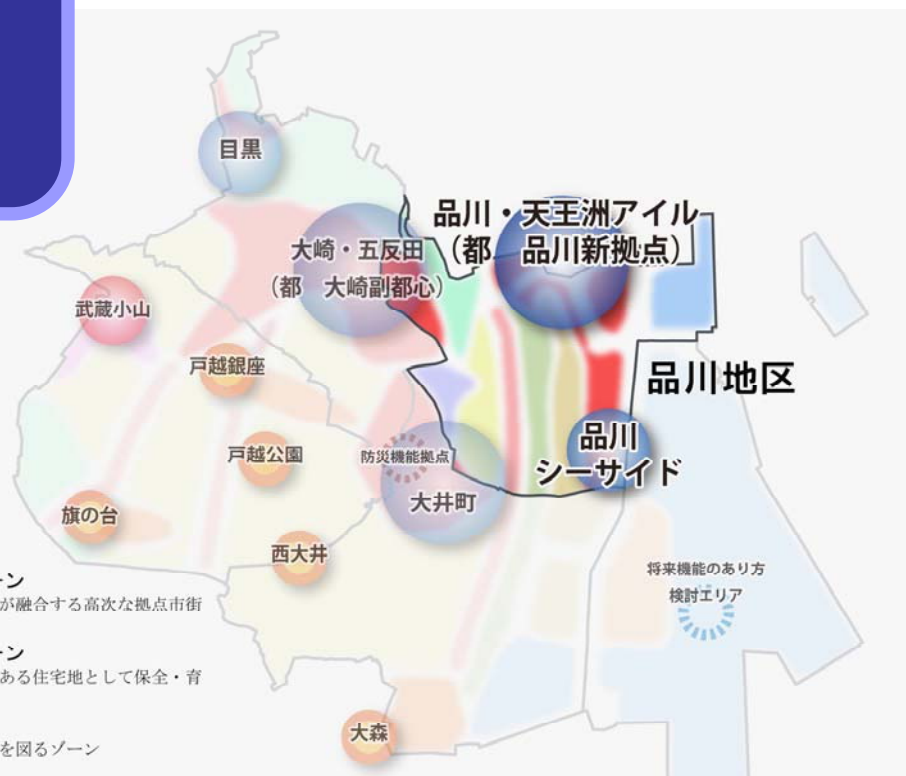


第5章 地区別整備方針

品川区を品川、大崎、大井、荏原、八潮の5つの地区に分け、まちの形成過程、まちづくりの成果、課題、基本テーマと目標、まちづくり方針を示しています。

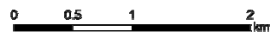
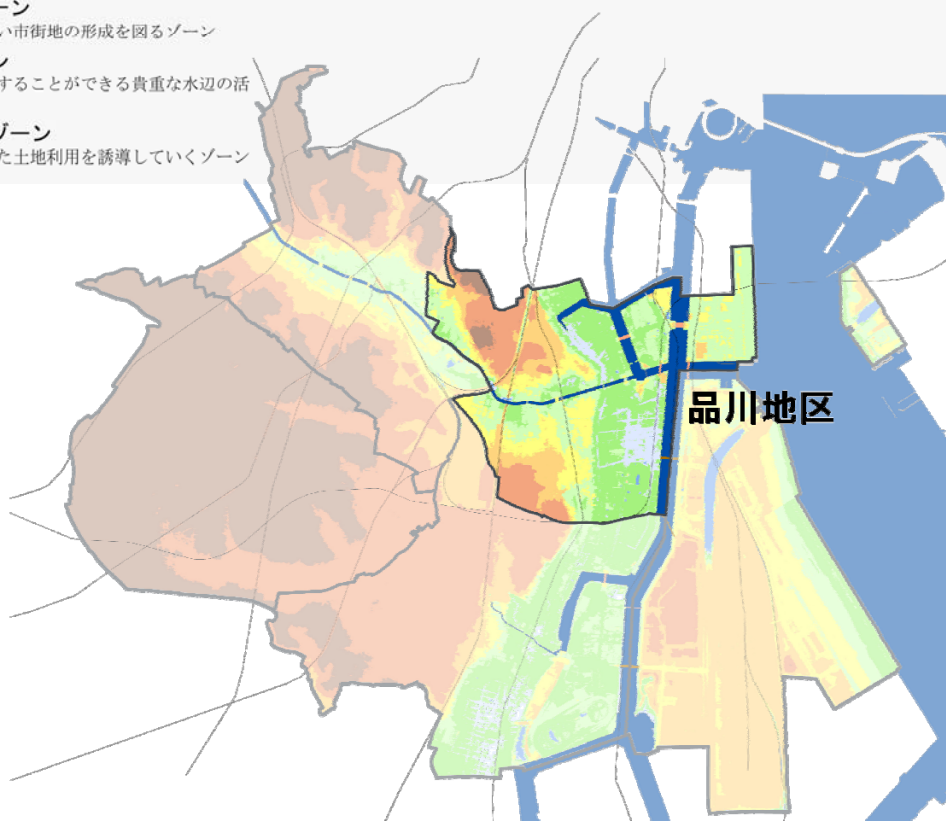
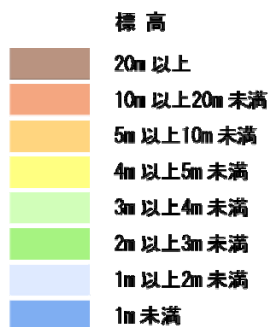


品川地区 まちづくり の整備方針



- 広域・都市活性化拠点ゾーン**
環境に配慮し、多様な都市機能が融合する高次な拠点市街地の形成をめざすゾーン
- ゆとりある戸建て住宅ゾーン**
みどり豊かな閑静で落ち着いた住宅地として保全・育成を図るゾーン
- 密集市街地改善ゾーン**
災害に強く安全な市街地の形成を図るゾーン
- 都市型工業ゾーン**
都市型工業地として地区の更新と活性化を図るゾーン
- 東海道歴史街並み誘導ゾーン**
旧東海道沿道にふさわしい街並み景観の形成と、商店街や住宅を中心とした魅力とにぎわいのある複合市街地の形成をめざすゾーン
- 主要幹線道路沿道ゾーン**
幹線道路沿いにふさわしい市街地の形成を図るゾーン
- 臨海部有効活用ゾーン**
区民にとって直接海と接することができる貴重な水辺の活用を図るゾーン
- 産業・居住環境調和ゾーン**
産業と居住環境の調和した土地利用を誘導していくゾーン

当該地区の土地利用等は、「4.1 土地利用と開発誘導の基本方針」に示す土地利用ゾーン別の方針に則り整備・誘導を進める。



品川地区の都市形成とまちづくりのあゆみ

【江戸時代初期】東海道第一の宿場町『品川宿』としての繁栄

慶長6年(1601年)、品川湊の集落が宿駅制度により東海道第一の宿場「品川宿」となった。場所は、現在の京急線の北品川駅から青物横丁駅周辺で、目黒川を境に、それより北が北品川、南が南品川とされた。東海道は参勤交代の大名や伊勢詣での旅人等、多くの人々が行き交い、江戸の出入口である品川宿は、旅の出迎え・見送りや、江戸に入る大名が行列や身なりを整える場所であった。

また、江戸近郊の行楽地として、御殿山の花見・遠浅の海での潮干狩り・海晏寺(かいあんじ)の紅葉見物等にぎわった。

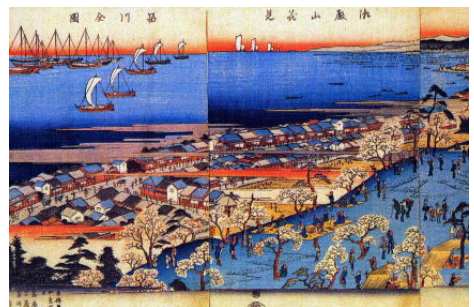


東海道の第一の宿場町として栄えた品川宿
広重画「東海道五十三次之内品川日之出」

【江戸時代後期】御殿山付近に設けられた大名下屋敷

目黒川北側の高台をはじめ、区内の各所に大名下屋敷が建ち、品川地区でも、桜の名所で知られる御殿山近く(北品川五丁目周辺)に出雲松江藩の下屋敷が設けられた。

御殿山という地名は、江戸初期に将軍家が建立した「品川御殿」が由来といわれており、この地域は、現在でも、みどり豊かでゆとりある御殿山の住宅地として知られ、大使館も多く立地している。



桜の名所で知られる御殿山と品川宿
東都名所 御殿山花見 品川全図の一部
歌川広重(初代)

【明治～大正】京急線沿いの市街化と目黒川沿いへの工場の進出

明治18年(1885年)に東海道が区内ではじめて国道に認定された。明治34年(1901年)には、現在の京急線(六郷橋～大森海岸)が開通し、明治37年(1904年)に北品川まで延伸され、沿線での市街化が進んだ。

さらに、内陸部では、目黒駅・大崎駅・五反田駅・大井町駅の鉄道開業や水運の利便性等を背景に機械、金属、化学等の工場が進出した。広町一丁目周辺も、この頃から工場が集積し、鉄道や目黒川に囲まれ、区内でも数少ない内陸部の工場等の立地に適した地区として残っている。



北品川に停車する京急線の車両(大正2年)
(京浜急行電鉄株式会社提供)

【昭和初期～高度経済成長期】埋立地区の拡大と工業の発展

品川地区の海岸線は、江戸時代までは旧東海道付近であったが、昭和 10 年代に入ると東品川二丁目から東大井一丁目にかけての埋立が行われ、戦後になると品川ふ頭等の埋立も開始され、地区の海岸線が大きく変わるとともに、運河が形成された。

埋立により生み出された東品川三・四丁目の大部分が工業専用地として指定され（現在は準工業地域）、高度経済成長期の工業の発展に寄与した。



運河沿いに広がる埋立地と工場（昭和 41 年）
（東品川二丁目から東品川三・四丁目を望む）

【昭和後期～】私鉄の開通による臨海部での新たなまちづくりの展開

品川地区の中央を南北に連絡する京急線では、連続立体交差事業により昭和 51 年に新馬場駅の高架化、平成 3 年に青物横丁駅の高架化が完了した。

また、臨海部では、平成 4 年に、東京モノレールの天王洲アイル駅が開業するとともに、りんかい線の整備が進み、平成 13 年に天王洲アイル駅、平成 14 年に品川シーサイド駅が開業し、平成 14 年には、りんかい線と埼京線の直通運転も開始され、これら新駅の開設に併せて、周辺のまちづくりが進められた。



天王洲アイル駅周辺



品川シーサイド駅周辺

【現在】品川駅付近のリニア中央新幹線始発駅決定等により加速する品川駅周辺での開発の動き

平成 22 年の羽田空港の国際化・24 時間化や、品川駅付近のリニア中央新幹線始発駅選定（平成 39 年開業予定）等により品川駅の交通結節機能の高まりが期待されるなか、品川駅周辺での開発が進んでいる。品川駅に近接する品川駅南地域においても、旧東海道品川宿等の歴史性と、開発により新たなまちとして整備された品川駅東口地区の先進性を活かしながら、品川駅の南の玄関口としての発展が期待される。



開発により市街地の様相が変化した品川駅東口

品川地区の基礎データ

●人口の推移	平成 5 年（1993 年）	平成 24 年（2012 年）
年少人口	7,285 人（13.2%）	7,372 人（11.6%）
生産年齢人口	40,903 人（74.1%）	43,772 人（69.0%）
老年人口	7,048 人（12.8%）	12,296 人（19.4%）
地区の合計	55,236 人	63,440 人 （+8,204 人、1.15 倍）
●土地利用比率※（平成 18 年）	住：26.2%、商：5.5%、業：7.9%、工：14.1%、他 46.3%	

資料：品川区（各年）「住民基本台帳」、東京都「土地利用現況調査（平成 18 年（2006 年）」より作成

※ 土地利用比率：土地利用分類ごとの全土地利用面積に対する構成比
（住：住宅系、商：商業系、業：業務系、工：工業系、他：その他）

品川地区のこれまでのまちづくりの成果

1 天王洲地区

新駅開業にあわせ、水とみどりに囲まれた うるおいのある新たな拠点形成された

◆台場（幕末につくられた砲台）としての歴史性を持ち、近年は倉庫街としての役割を果たしてきた天王洲地区では、地区計画に基づき、東京モノレールやりんかい線の天王洲アイランド駅の開設にあわせた民間による開発プロジェクトがほぼ完了し、個性豊かで魅力ある複合市街地が形成された。

◆運河ルネサンス（都）との連携や開発にあわせた公園整備が行われ、水とみどりのアメニティ空間が生み出された。



運河沿いに形成された新たな拠点



東品川海上公園
お花の広場

2 品川シーサイド駅周辺（東品川四丁目）

新駅開業にあわせ、品川地区への 新たな居住を促進する拠点形成された

◆りんかい線品川シーサイド駅の開設にあわせて、日本たばこ工場跡地を中心とした市街地再開発事業が行われ、必要な都市基盤の整備とともに、住宅・商業・業務のバランスのとれた複合市街地（品川シーサイドフォレスト）の整備がほぼ完了した。

◆開発にあわせて公園・水辺広場の整備も進められている。



品川シーサイドフォレストの中央のオーバルガーデン



京浜運河から見た品川シーサイド

3 品川駅周辺（都の新拠点）

品川駅の交通結節機能の高まりにあわせて、都市基盤の整備や開発が進行中

◆隣接する港区にまたがる品川駅東口地区では、国際化・情報化に対応した業務機能を中心に居住機能もあわせもつアメニティ豊かな市街地環境を形成するために地区計画が定められ、平成11年に品川インターシティが、平成15年にはグランドコモンズが完成した。

◆東海道新幹線の品川駅開設にあわせて駅前広場や道路、公園等の都市基盤整備が土地区画整理事業[※]により行われ、平成19年には、八ツ山アンダーパスも完成し、交通の利便性が向上した。

◆羽田空港の国際化・24時間化や品川駅付近のリニア中央新幹線始発駅選定等、品川駅の交通結節点としての役割が高まる中で、品川駅・田町駅周辺地域が国の特定都市再生緊急整備地域[※]に指定され、今後も都市基盤整備や開発が予定されている。

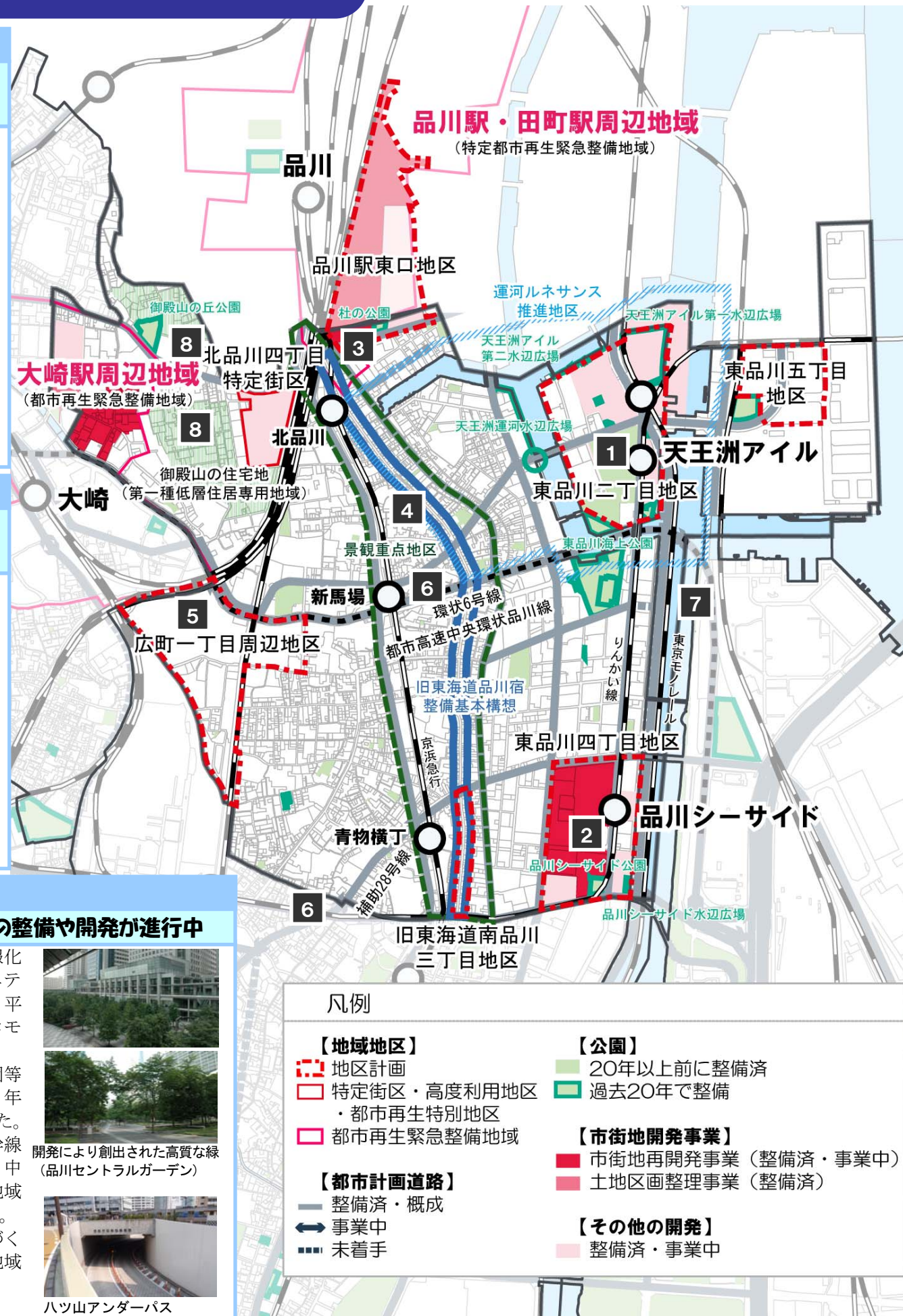
◆この動きに対応して、区内の品川駅南地域でも地元のまちづくりへの機運が高まり、平成24年度には、区でも品川駅南地域まちづくりビジョンを策定した。



開発により創出された高質な緑
（品川セントラルガーデン）



八ツ山アンダーパス



4 旧東海道品川宿地区

品川宿として栄えた歴史をふまえて、 まちおこしを進めている

◆昭和63年の旧東海道品川宿周辺まちづくり協議会の設立後、景観計画における重点地区への指定や電線類の地中化、石畳の整備、建物の修景費用補助等により、区民と区の協働による品川宿として栄えた歴史をふまえたまちおこしを進めている。



修景が進む旧東海道品川宿周辺

5 広町一丁目周辺地区

都市型工業市街地としての環境を 維持するための取組みが進んでいる

◆工業地としての環境を維持・保全しつつ、研究開発機能の集積を進めるとともに、オープンスペースや緑地の確保に努め、周辺環境にも配慮したうるおいのある都市型工業市街地の形成に向け、平成23年に地区計画が都市計画決定された。



建替えにあわせ研究開発施設を集積させる広町一丁目周辺地区

6 りんかい線／京急線／中央環状品川線

鉄道の機能強化が進むとともに、 広域交通を支える道路整備も進行中

◆京急線の新馬場、青物横丁駅の連続立体交差化やりんかい線と埼京線相互運転等により、鉄道の機能が更に強化された。

◆都市高速道路中央環状品川線や環状6号線、補助28号線等の広域交通を担う道路の整備が進められている。

7 運河／品川地区全体

京浜運河沿いの防潮堤整備により 高潮・津波対策が進められた

◆品川地区内の京浜運河沿いでは、東京都により防潮堤の整備・耐震化が行われ、高潮・津波対策が進められた。

◆海拔標示板を各所に設置し、区民の高潮・津波に対する意識の醸成を図っている。



防潮堤が整備された京浜運河沿い

8 御殿山の閑静な住宅地（北品川四・五・六丁目）

みどりが豊かでゆとりある住環境が形成されている

◆北品川四・五・六丁目は、第一種低層住居専用地域の指定により閑静なまちなみが維持され、大使館等も立地する良好な住環境が形成されている。

◆周辺における開発行為においても、あわせて公園が整備されるなど住環境に配慮した高質なみどりが創出されている。



高質なみどりに囲まれたゆとりある住宅地

※ 土地区画整理事業：6ページを参照 ※ 特定都市再生緊急整備地域：1ページを参照

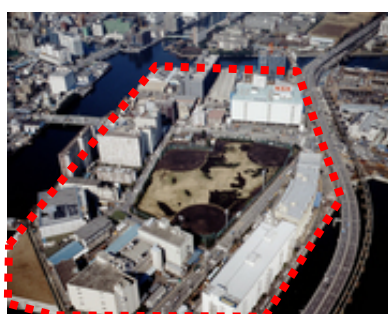
1 天王洲地区

新駅開業にあわせ、水とみどりに囲まれたうるおいのある新たな拠点が形成された

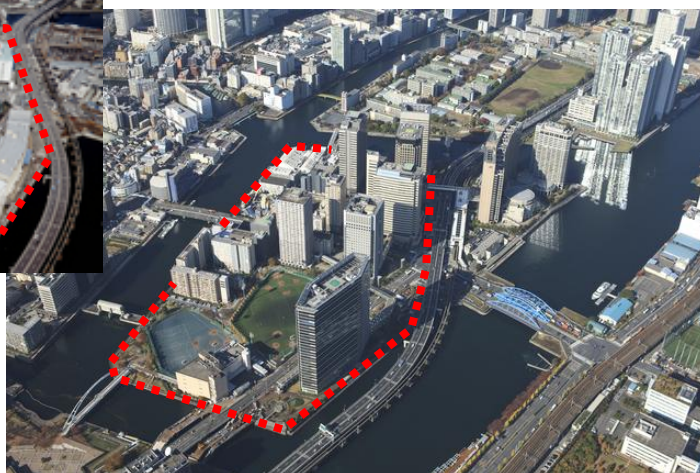
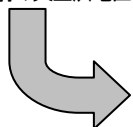
- ◆台場（幕末につくられた砲台）としての歴史性を持ち、近年は倉庫街としての役割を果たしてきた天王洲地区では、地区計画に基づき、東京モノレールやりんかい線の天王洲アイル駅の開設にあわせた民間による開発プロジェクトがほぼ完了し、個性豊かで魅力ある複合市街地が形成された。
- ◆運河ルネサンス（都）との連携や開発にあわせた公園整備が行われ、水とみどりのアメニティ空間が生み出された。

●新駅開設に併せた拠点の形成

昭和 6 1 年	天王洲地区（東品川二丁目地区）の開発計画策定
昭和 6 3 年	東品川二丁目地区地区計画（第 1 期地区）都市計画決定
平成 3 年	東品川二丁目地区地区計画（第 2 期地区）都市計画決定（第 1・2 期計 約 20.0ha） ※地域冷暖房施設、スカイウォーク
平成 4 年	シーフォートスクエア開業 東京モノレール天王洲アイル駅開業
平成 8 年	天王洲ふれあい橋竣工
平成 1 3 年	りんかい線天王洲アイル駅開業
平成 1 4 年	りんかい線と埼京線の直通運転開始



平成 2 年：
開発が行われる前の天王洲地区



平成 22 年：現在の天王洲地区



天王洲地区と品川駅東口地区
を結ぶ天王洲ふれあい橋



スカイウォークでつながれた
天王洲地区のビル群

●水とみどりのアメニティ空間の形成

- ※水辺広場や民間開発による公園が多数開園
（天王洲アイル第一・第二水辺広場のボードウォークの整備等）
- 平成 1 7 年 運河ルネサンス推進地区※の指定（東京都）
- 平成 1 8 年 「運河ルネサンス構想」第 1 号店 水上ラウンジ・ウォーターライン 開業
- 平成 1 9 年 東品川海上公園全面開園
- 平成 2 2 年 天王洲護岸遊歩道の連結完了



天王洲アイル第一水辺広場
（ボードウォーク）



水上レストラン



東品川海上公園



※ 運河ルネサンス推進地区：114 ページを参照

2 品川シーサイド駅周辺（東品川四丁目）

新駅開業にあわせ、品川地区への新たな居住を促進する拠点が形成された

- ◆りんかい線品川シーサイド駅の開設にあわせて、日本たばこ工場跡地を中心とした市街地再開発事業が行われ、必要な都市基盤の整備とともに、住宅・商業・業務のバランスのとれた複合市街地（品川シーサイドフォレスト）の整備がほぼ完了した。
- ◆開発にあわせて公園・水辺広場の整備も進められている。

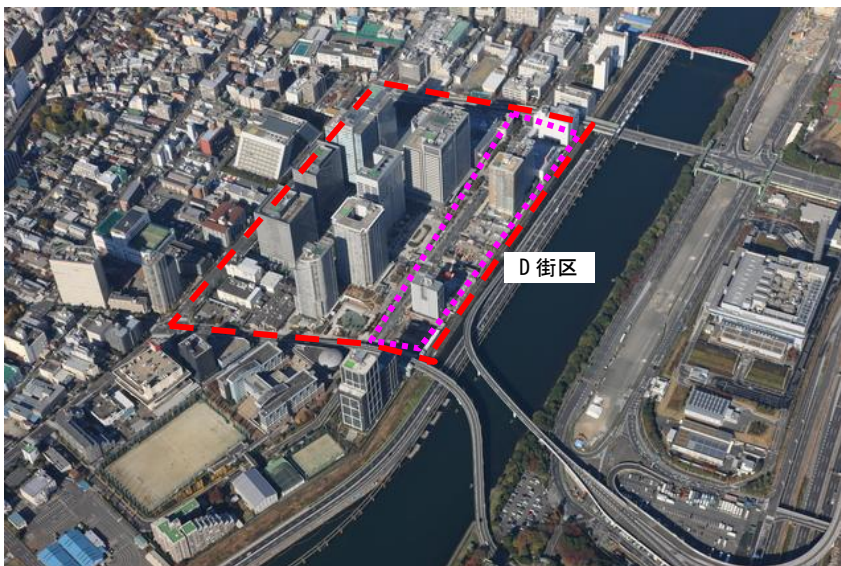
●新駅開設に併せた拠点の形成

平成 4 年	東品川四丁目街づくり研究会発足
平成 1 0 年	東品川四丁目地区地区計画都市計画決定（約 13.9ha） 東品川四丁目地区第一種市街地再開発事業都市計画決定（約 9.6ha）
平成 1 4 年	交通広場の整備完了（約 4,100m ² ） りんかい線品川シーサイド駅開業 八潮橋エレベーター整備
平成 1 5 年	品川シーサイド公園開園
平成 1 6 年	東品川四丁目地区第一種市街地再開発事業完了（共同住宅・業務・商業・ホテル）
平成 2 2 年	品川シーサイド水辺広場開園

※平成 1 7 年以降、運河側D街区において、地区計画の変更を行った。



りんかい線品川シーサイド駅の開設にあわせて進められた東品川四丁目地区の市街地再開発事業イメージ
出典：品川区「しながわのまちづくり」



東品川四丁目地区の様子

3 品川駅周辺（都の新拠点）

品川駅の交通結節機能の高まりにあわせて、都市基盤の整備や開発が進行中

- ◆隣接する港区にまたがる品川駅東口地区では、国際化・情報化に対応した業務機能を中心に居住機能もあわせもつアメニティ豊かな市街地環境を形成するために地区計画が定められ、平成 11 年に品川インターシティが、平成 15 年にはグランドcommonsが完成した。
- ◆東海道新幹線の品川駅開設にあわせて駅前広場や道路、公園等の都市基盤整備が土地区画整理事業※により行われ、平成 19 年には、八ツ山アンダーパスも完成し、交通の利便性が向上した。
- ◆羽田空港の国際化・24 時間化や品川駅付近のリニア中央新幹線始発駅選定等、品川駅の交通結節点としての役割が高まる中で、品川駅・田町駅周辺地域が国の特定都市再生緊急整備地域※に指定され、今後都市基盤整備や開発が予定されている。
- ◆この動きに対応して、区内の品川駅南地域でも地元のまちづくりへの機運が高まり、平成 24 年度には、区でも品川駅南地域まちづくりビジョンを策定した。

●品川駅周辺での都市基盤整備と開発

平成 4 年	品川駅東口地区再開発地区計画（現・再開発等促進区を定める地区計画）都市計画決定（約 16.2ha）
平成 11 年	品川インターシティ完成
平成 13 年	東京の都市づくりビジョンにおける品川駅周辺の新拠点への位置付け（平成 21 年改定）
平成 15 年	東海道新幹線新駅（品川駅）の開設 杜の公園開園
平成 19 年	八ツ山アンダーパス完成
平成 22 年	羽田空港の国際線ターミナル開業・24 時間化
平成 23 年	品川駅付近のリニア中央新幹線始発駅への選定
平成 24 年	品川駅・田町駅周辺地域の特定都市再生緊急整備地域への指定 品川駅南地域の未来を創る推進協議会による提言書「品川駅南地域まちづくり構想」提出
平成 25 年	品川駅南地域まちづくりビジョン策定（区） （平成 39 年度 リニア中央新幹線（東京～名古屋間）開業予定）



品川駅周辺の都市基盤整備と開発の様子



品川駅南地域と天王洲地区

※ 土地区画整理事業：6 ページを参照

※ 特定都市再生緊急整備地域：1 ページを参照

4 旧東海道品川宿地区

品川宿として栄えた歴史をふまえて、まちおこしを進めている

◆昭和 63 年の旧東海道品川宿周辺まちづくり協議会の設立後、景観計画における重点地区への指定や電線類の地中化、石畳の整備、建物の修景費用補助等により、区民と区の協働による品川宿として栄えた歴史をふまえたまちおこしを進めている。

●江戸の風情を今に伝えるまちなみ形成

昭和 63 年	旧東海道品川宿周辺まちづくり協議会設立（品川宿周辺の町会、商店街、商店会）
平成 6 年	旧東海道品川宿周辺整備基本構想策定
平成 19 年	旧東海道南品川三丁目地区地区計画都市計画決定（約 2.0ha）
平成 23 年	品川区景観計画策定 重点地区：旧東海道品川宿地区⇒品川区景観計画運用指針策定
平成 23 年	北品川地区の電線類の地中化・道路整備（現道の幅員を維持）完了（旧まちづくり交付金）
平成 24 年	北品川地区の周辺側道の石畳整備完了 「旧東海道品川宿地区街なみ環境整備事業補助金交付要綱」に基づく建物の修景費用の補助開始



今も昔も変わらぬ風景
（品川神社例大祭）上部写真（昭和 3 年）



品川宿交流館



北品川地区の電線類の地中化、道路整備

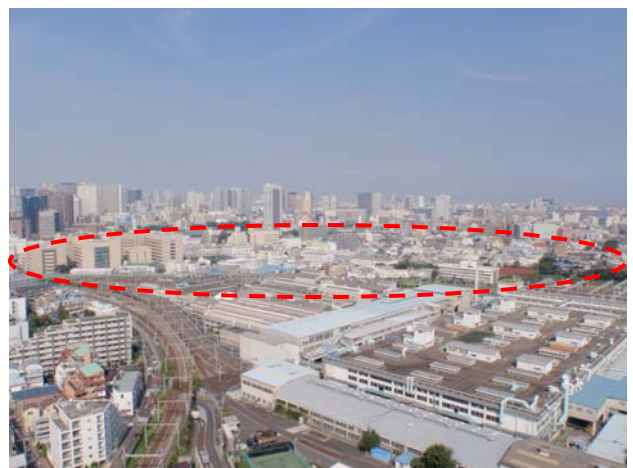
5 広町一丁目周辺地区

都市型工業市街地としての環境を維持するための取組みが進んでいる

◆工業地としての環境を維持・保全しつつ、研究開発機能の集積を進めるとともに、オープンスペースや緑地の確保に努め、周辺環境にも配慮したうまいのある都市型工業市街地の形成に向け、平成 23 年に地区計画が都市計画決定された。

●都市型工業市街地の維持のための取組み

平成 23 年	広町一丁目周辺地区地区計画都市計画決定（約 17.2ha）
※ A 地区（約 7.8ha）	：建物の用途制限等により研究開発施設の集積を図る
※ A・B 地区（約 8.5ha）	：地区内道路や緑道・広場を整備する



広町一丁目周辺地区

6 りんかい線／京急線／中央環状品川線

鉄道の機能強化が進むとともに、広域交通を支える道路整備も進行中

- ◆京急線の新馬場、青物横丁駅の連続立体交差化やりんかい線と埼京線相互運転等により、鉄道の機能が更に強化された。
- ◆都市高速道路中央環状品川線や環状6号線、補助28号線等の広域交通を担う道路の整備が進められている。

●都市基盤の整備

昭和51年	連続立体交差事業により新馬場駅の高架化完了
平成3年	連続立体交差事業により青物横丁駅の高架化完了
平成4年	東京モノレール天王洲アイル駅開業（再掲）
平成13年	りんかい線天王洲アイル駅開業（再掲）
平成14年	りんかい線品川シーサイド駅開業（再掲） りんかい線と埼京線の直通運転開始（再掲）
平成22年	京急エアポート急行運行開始（羽田空港へのアクセス向上）
[事業中]	都市高速道路中央環状品川線（都施行）
[事業中]	環状6号線（都施行）
[事業中]	補助28号線（都施行）



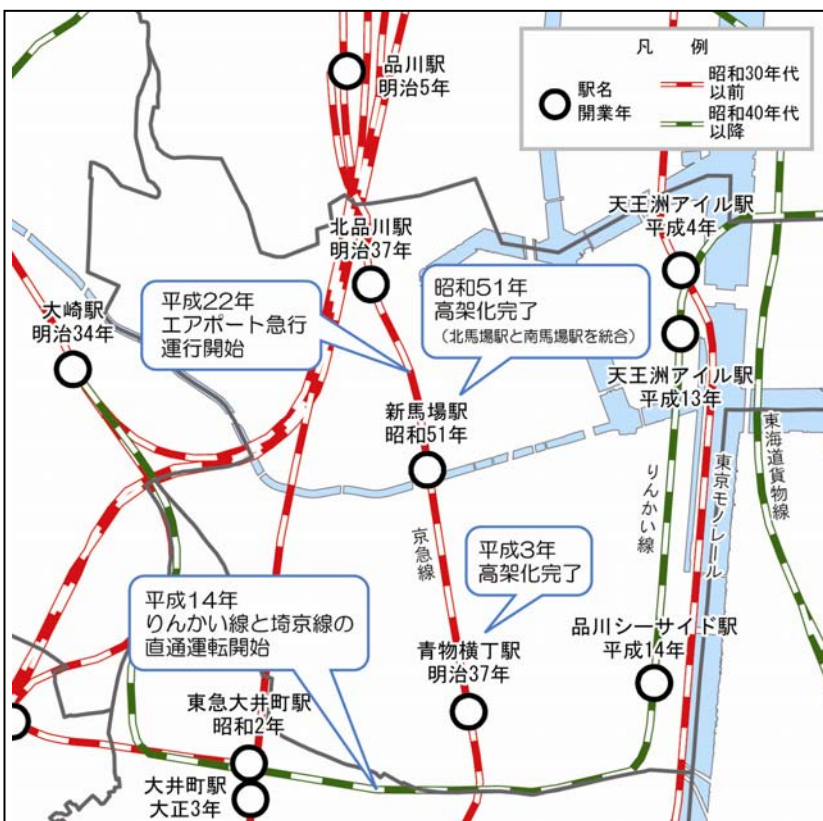
高架化前の北馬場駅（昭和40年）



高架化された新馬場駅（昭和51年）



現在の新馬場駅



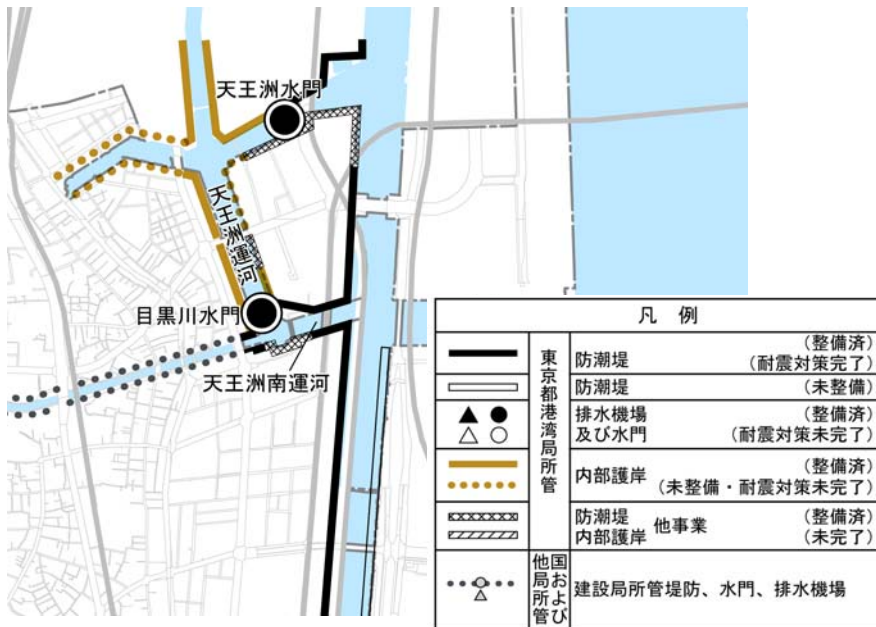
高架下から連続している商店街（新馬場駅周辺）

品川地区の鉄道整備状況

7 運河／品川地区全体

京浜運河沿いの防潮堤整備により高潮・津波対策が進められた

- ◆品川地区内の京浜運河沿いでは、東京都により防潮堤の整備・耐震化が行われ、高潮・津波対策が進められた。
- ◆海拔標示板を各所に設置し、区民の高潮・津波に対する意識の醸成を図っている。



区内各所に設置された海拔標示板

資料：東京都港湾局「東京港の防災事業」より作成

8 御殿山の閑静な住宅地（北品川四・五・六丁目）

みどり豊かでゆとみある住環境が形成されている

- ◆北品川四・五・六丁目は、第一種低層住居専用地域の指定により閑静なまちなみが維持され、大使館等も立地する良好な住環境が形成されている。
- ◆周辺における開発行為においても、あわせて公園が整備されるなど住環境に配慮した高質なみどりが創出されている。

●住環境に配慮したまちづくり

北品川四・五・六丁目の多くの範囲は第一種低層住居専用地域に指定されている（高さ制限 10m）

昭和 6 2 年 北品川四丁目特定街区都市計画決定（約 3.3ha）

平成 2 年 北品川四丁目特定街区における事業完了（御殿山ガーデン等）

平成 2 3 年 御殿山の丘公園開園

※ブルネイ・ダルサラーム国、モーリタニア・イスラム共和国、ミャンマー連邦共和国、セルビア共和国の大使館が立地



みどり豊かな住宅地



御殿山ガーデン



各国の大使館の立地

品川地区のまちづくりの課題

品川駅南地域

一部は品川駅・天王洲アイランド駅周辺（都の新拠点）に含まれるポテンシャルの高い土地でありながら、鉄道の線路・踏切による地域の分断や老朽建物の更新の遅れのほか、品川駅との近接性を活かした土地の有効利用が十分なされていない場所が存在する。

一方で、地元のまちづくりの機運が高まっており、機運を捉えた品川駅周辺との一体的な整備が必要である。

⇒ 方針1



踏切により自転車・歩行者等の回遊性が阻害されている



土地の高度利用が進む品川駅東口地区と建物の更新が進んでいない品川駅南地域

東品川二・三・四丁目

天王洲地区および品川シーサイド駅周辺での拠点整備がほぼ完了するなか、これら2拠点に近接する地域では、建物更新の時期を迎える建築物や低未利用地も存在しており、拠点整備の効果を周辺地域との一体的なまちづくりに波及させる必要がある。

⇒ 方針2



拠点地区間の連携強化が望まれる東品川三丁目地区 **品川シーサイド**

旧東海道品川宿地区

歴史を活かしたまちおこしの取組みが続けられているが、旧東海道品川宿地区全体での統一感のあるまちなみ形成等には至っていない。

地元の区民におけるまちづくりの機運の熟度の差や土地利用への多様なニーズが存在するため、品川宿のもつ歴史的な価値に対する意識共有が必要となる。

また、旧東海道の裏手の住宅地では、細い路地が多く敷地規模も小さいため、有効な建物更新が難しく、防災性の確保が困難な地域もある。

⇒ 方針3



まちづくりの機運を地区全体で高め、さらなる活動の展開が期待される



路地に面した住宅地では有効な建物更新が難しく防災上危険な地域もみられる

広町一丁目周辺地区

広町一丁目の工業地では、都市型工業市街地の維持・保全のため、地区計画が策定された。この内、大規模研究開発施設の周辺では、住宅地化やミニ開発による工業地としての操業環境への影響が懸念される。

⇒ 方針4



広町一丁目周辺地域の様子

品川浦／運河沿い／運河や河川、公園をつなぐ道路

天王洲地区および周辺の運河沿いでは、水とみどりに親しめる空間が多く生み出されたが、京浜運河沿いや品川浦等では、十分に水辺の空間が活用されていない場所もみられる。

また、個別に整備された空間が点在している状況で、それらをつなぐ空間の整備も必要となる。

⇒ 方針5



舟だまりの風情を活かした水辺空間整備が必要



かつては目黒川の流路であったハツ山通り

御殿山の閑静な住宅地（北品川四・五・六丁目）

御殿山のみどり豊かでゆとりある住環境は品川地区の大きな魅力の一つであり、今後も維持することが必要であるが、戸建住宅の建替えが徐々に進行しており、敷地の細分化等により落ち着いたまちなみに変化する懸念がある。

⇒ 方針6



みどり豊かでゆとりある住環境が維持された御殿山の住宅地

臨海部

東京都による京浜運河における防潮堤整備は進んだが、内部護岸については一部、未整備の部分がある。

また、災害時における避難場所や物資の輸送方法の確保、高潮・津波からの避難方法の確立等、ハード整備にとどまらない対策が必要となる。

⇒ 方針7



舟宿や屋形船が並び、観光資源としても期待される品川浦
内部護岸が未整備の箇所が残っている

まちづくりの基本テーマと目標

■地区の基本テーマ

先進性と伝統の魅力が融合した 首都・東京の玄関口にふさわしい国際交流都市

品川地区には、品川駅周辺や臨海部を中心とした大きなまちづくりの動きの中で整備されてきた時代をリードする商業・業務地等の『新しさ・先進性』の魅力と、長い歴史の中で継承されてきた旧東海道品川宿のまちなみや内在する神社・仏閣、品川浦の水辺空間等の『伝統・歴史性』の魅力がある。これら新・故の魅力が共存し、互いに高めあうことにより、国籍を問わずたくさんの人々が就業、居住、来訪し、楽しい時間を過ごすことができる首都・東京の玄関口にふさわしいまちづくりを進める。

■地区の目標

概ね20年後の将来のイメージ

○首都・東京と世界をつなぐ国際的な経済・交流の結節都市

世界と東京をつなぐ品川駅・天王洲アイル駅周辺には、交通利便性の高さや防災空間も兼ねた潤いあるオープンスペース等が魅力となり、多くの国際的な企業が立地している。

また、臨海部にある品川シーサイド駅周辺との業務・商業・居住等の機能連携や、地域の伝統的な資源を活用した観光・宿泊・交流機能等の強化により、拠点を中心とした高質な都市空間が生み出され、国籍を問わず多くの人が交流している。

○江戸の伝統と文化の薫るにぎわいと交流のまち

旧東海道の宿場町や品川浦の舟だまり等の歴史的な景観が、江戸の伝統と文化を現在に伝える貴重な資源として多くの人に認識され、保全されるとともに、観光資源として活用され、国籍を問わず多くの来訪者でまちがにぎわっている。

○人々の回遊性や交流の機会を高める運河・目黒川沿いに広がる上質なアメニティ空間

運河沿いにはオープンカフェや親水公園等が整備され、オフィスワーカーや区民の安らぎ・交流の場が生み出されるとともに、目黒川沿いには散策しやすい歩道や緑が整備され、上質なアメニティ空間がネットワーク状に広がっている。

○新たな居住者を受け入れながら安心・快適に暮らし続けられる住宅地

既存の住宅地での適切な機能更新が行われるとともに、新たに宅地化が進む地域でも、オープンスペースや緑が確保され、周辺環境と調和したまちづくりが行われている。

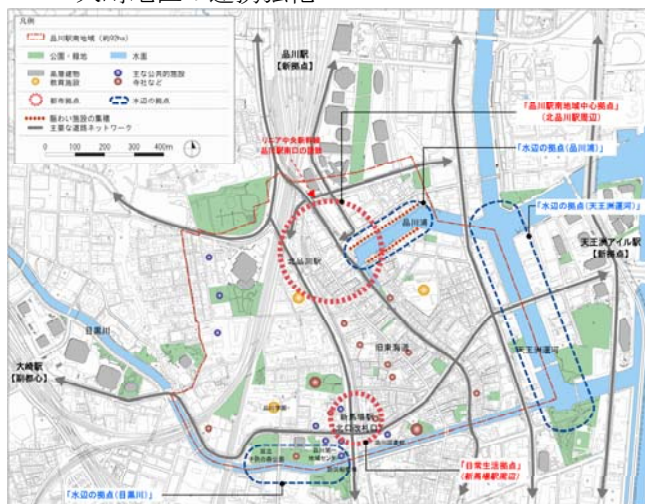
また、国際化が進む中で、国際的な企業で働くオフィスワーカーや日本文化に興味を持つ海外留学生等も居住し、地元の区民等とも新たなコミュニティを形成している。

品川地区まちづくり方針

1 品川駅南地域

品川駅の南の玄関口として相応しい拠点性と賑わいを兼ね備えた市街地の形成を図る

- ± ①品川駅や北品川駅直近でのポテンシャルを活かした土地利用転換の誘導
- 基 ②八ツ山踏切の解消と補助162号線、補助149号線を含む品川駅南地域の交通ネットワークの形成
- ± ③「品川駅南地域まちづくりビジョン」に基づく一体的なまちづくりの展開
- ± 基 ④環状4号線、環状6号線の整備に対応した品川地区、大崎地区の連携強化



「品川駅南地域まちづくりビジョン」(平成24年度)における目標とする市街地将来像(拠点の考え方)

2 東品川二・三・四丁目

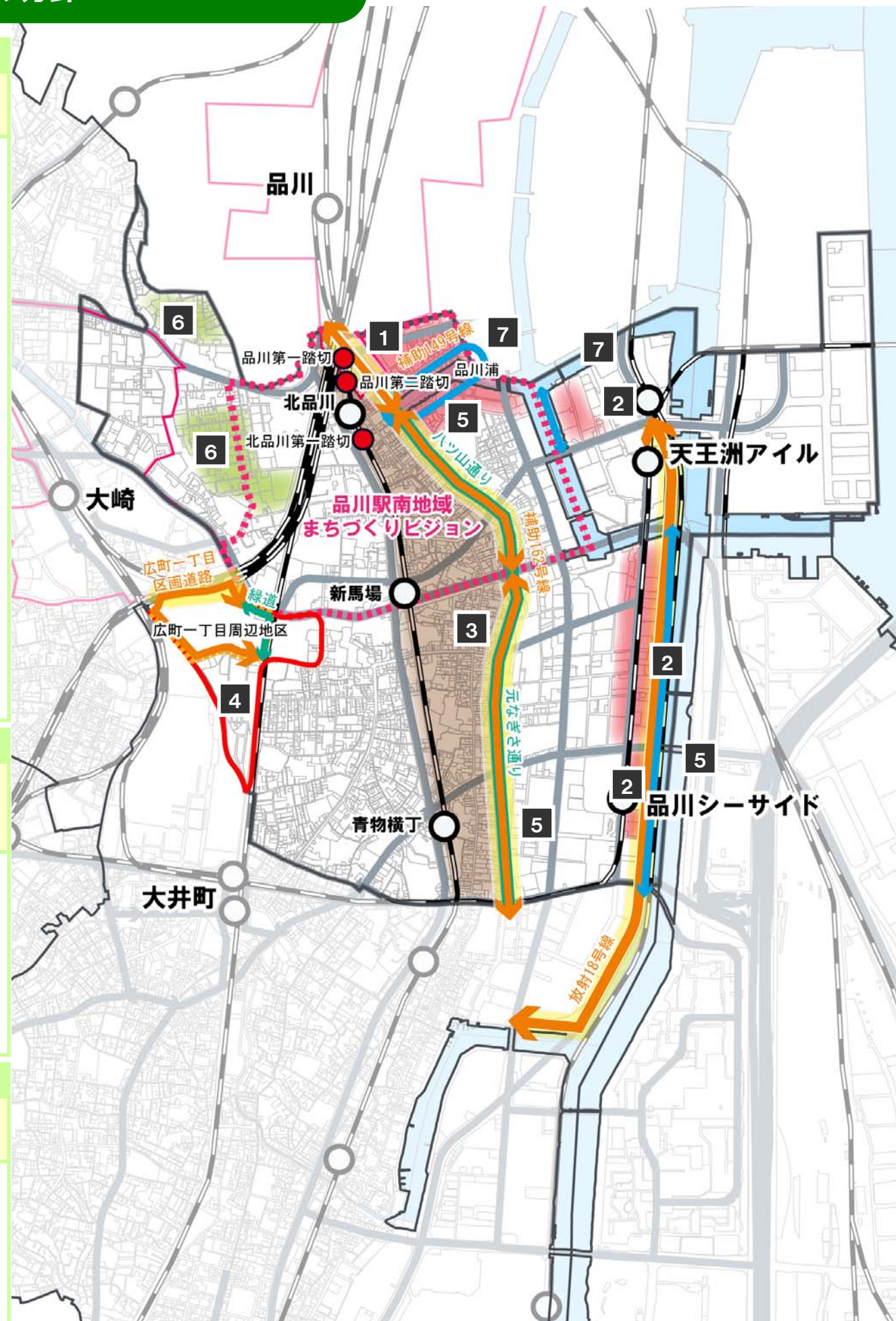
「天王洲アイランド」「品川シーサイド」両拠点地区の機能集積と近接性を活かし、地区間の連携を強化し、多様な機能が集積する臨海部の複合市街地の形成を図る

- ± ①天王洲地区や品川シーサイド駅周辺地区内の適切な土地利用更新の誘導
- ± 住 ②土地利用転換の機会を捉えた拠点地区間の機能連携の強化
- 環 ③環境に配慮したまちづくりの誘導
- 住 ④子育て支援・福祉機能の導入の促進
- 基 ⑤都市計画道路放射18号線の早期事業化の促進

3 旧東海道品川宿地区

品川宿として栄えた歴史性をふまえたまちおこしを促進する

- 景 ①修景費用の補助等の支援を通じた区民と区との協働によるまちなみ形成の継続
- ± 景 ②品川宿のもつ歴史的な価値に対する意識の共有に向けた働きかけや地区計画の導入検討
- 防 ③裏手に広がる住宅地での建物の適切な更新を図るための街並み誘導型地区計画[※]等の導入検討



4 広町一丁目周辺地区

都市型工業地としての操業環境の維持・保全と研究開発機能の集積を促進する

- ± ①広町一丁目周辺地区地区計画に基づく研究開発機能の集積促進
- ± ②工場の操業環境維持のための地域整備計画の策定検討
- 住 ③周辺の住環境向上に寄与する道路・緑道・広場等の整備促進

5 品川浦/運河沿い/運河や河川、公園をつなぐ道路

運河沿いのさらなる活用と、運河・河川・公園をつなぐ水とみどりのネットワーク形成を促進する

- 景 ①品川浦における風情を活かしたまちなみ形成の促進
- ± ②開発・土地利用転換にあわせた京浜運河沿いでのアメニティ空間の整備促進
- 基 ③運河や河川、公園等をつなぐ道路の歩道整備

6 御殿山の閑静な住宅地(北品川四・五・六丁目)

原美術館や各国の大使館等、地域の文化性を高める施設が立地し、屋敷町としての歴史性や風格が感じられるみどりが豊かでゆとりある住宅地の環境と価値を守る

- ± 住 ①用途地域に基づく良好な低層住宅地の維持・保全
- 景 ②良好な住宅地景観の保全と育成
- 住 ③閑静な住宅地としての価値を守る地域主体のルールづくりや建築・開発誘導のしくみ検討

7 臨海部

区民・事業者等との協働による災害対策を促進する

- 防 ①区民等による津波自主避難マップ作成の促進
- 防 ②大災害時の民間事業者との協力体制の構築
- 防 ③災害時に舟運を活用するための施設の整備
- 防 ④品川浦における内部護岸整備

- ± …土地利用と開発誘導
- 防 …防災まちづくり
- 基 …都市基盤
- 水み …水とみどり
- 景 …都市景観
- 環 …環境まちづくり
- 住 …住まいと住生活

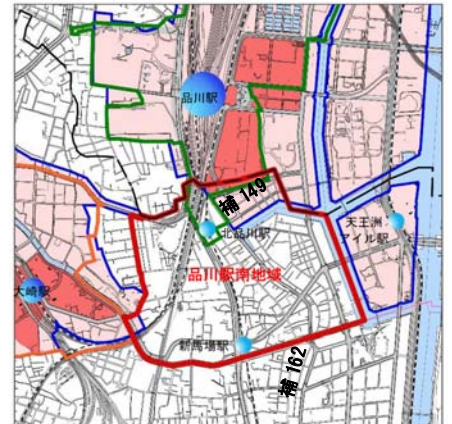
※各取組みの前に付けたアイコンは該当する主たる分野を示しており、分野を限定するものではない。

※街並み誘導型地区計画：78ページを参照

品川駅の南の玄関口として相応しい拠点性と賑わいを兼ね備えた市街地の形成を図る

①品川駅や北品川駅直近でのポテンシャルを活かした土地利用転換の誘導

- ◆北品川駅周辺においては、都や港区等の関係機関と緊密に協議、連携しながら、土地の有効利用について検討を進め、リニア中央新幹線品川駅(仮称)南口の誘致や、都の新拠点の一部を担う業務・商業を中心とした高質で魅力ある都市機能の集積を図る。
- ◆品川浦周辺においては、舟だまりの風情を活かしながら、水辺の商業・観光・交流・宿泊・居住機能の整備や、水上交通ターミナルの整備等を進め、多様な人々で賑わう水辺空間の形成を図る。
- ◆品川駅南地域のうち、特に重点的にまちづくりを進めていく品川駅直近のエリアでは、国際戦略総合特別区域(アジアヘッドクォーター特区)等の拡大等、まちづくりを支える諸制度の活用を国および都へ働きかけていく。



凡例	
	品川駅南地域(約92ha)
	センターコア・エリア
	新拠点(品川)、副都心(大崎)の範囲
	業務・商業ゾーン
	複合市街地ゾーン
	特定都市再生緊急整備地域・国際戦略総合特別区域
	都市再生緊急整備地域
●	主要な駅
	鉄道
	都市計画道路
	区界

品川駅南地域の位置付け

出典：品川区「品川駅南地域まちづくりビジョン(平成24年度)」

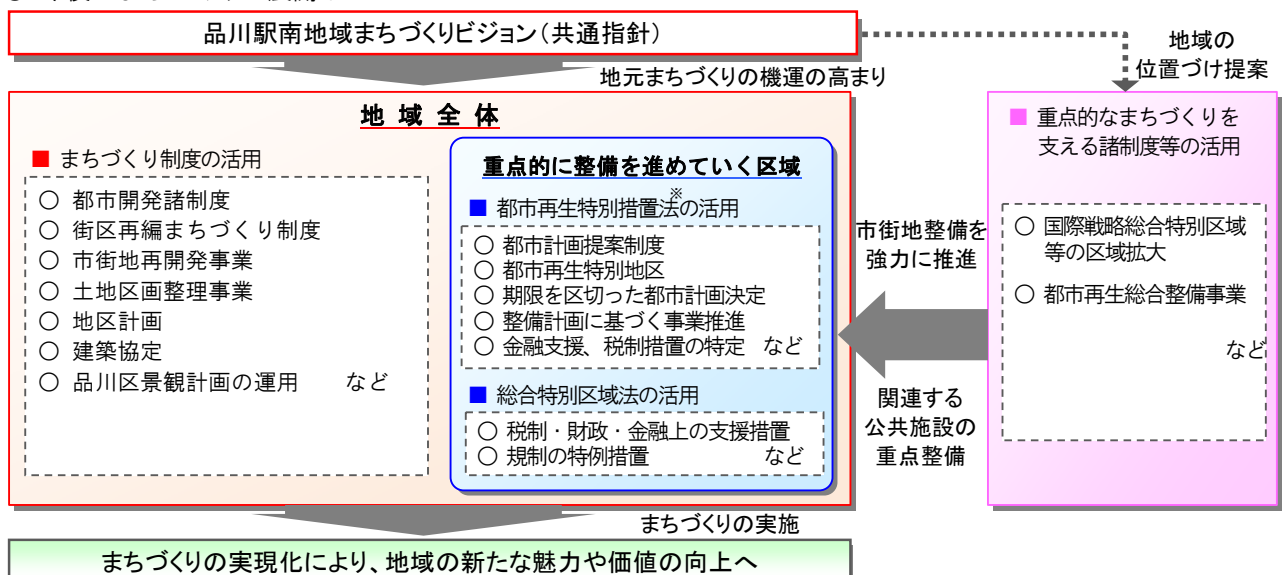
②ハツ山踏切の解消と補助162号線、補助149号線を含む品川駅南地域の交通ネットワークの形成

- ◆京急線のハツ山踏切(品川第一、品川第二および北品川第一踏切)による品川駅からの人の流れの分断、踏切事故、交通渋滞等の解消を図り、東京のサウスゲートにふさわしい土地利用を誘導するため、鉄道の立体化も含め、踏切の解消を促進する。
- ◆品川駅南地域におけるまちづくりと連携して、必要な都市基盤や補助162号線、補助149号線について、その機能のあり方等、品川駅南地域周辺における交通ネットワークの検討を都と連携して行う。

③「品川駅南地域まちづくりビジョン」に基づく一体的なまちづくりの展開

- ◆「品川駅南地域まちづくりビジョン」(平成24年度)を基本とし、地元まちづくりの機運に併せて、まちづくり制度等の活用を図りながら、地域特性に配慮したきめ細かい規制・誘導により、計画的かつ一体的なまちづくりを推進していく。

○今後のまちづくりの展開イメージ

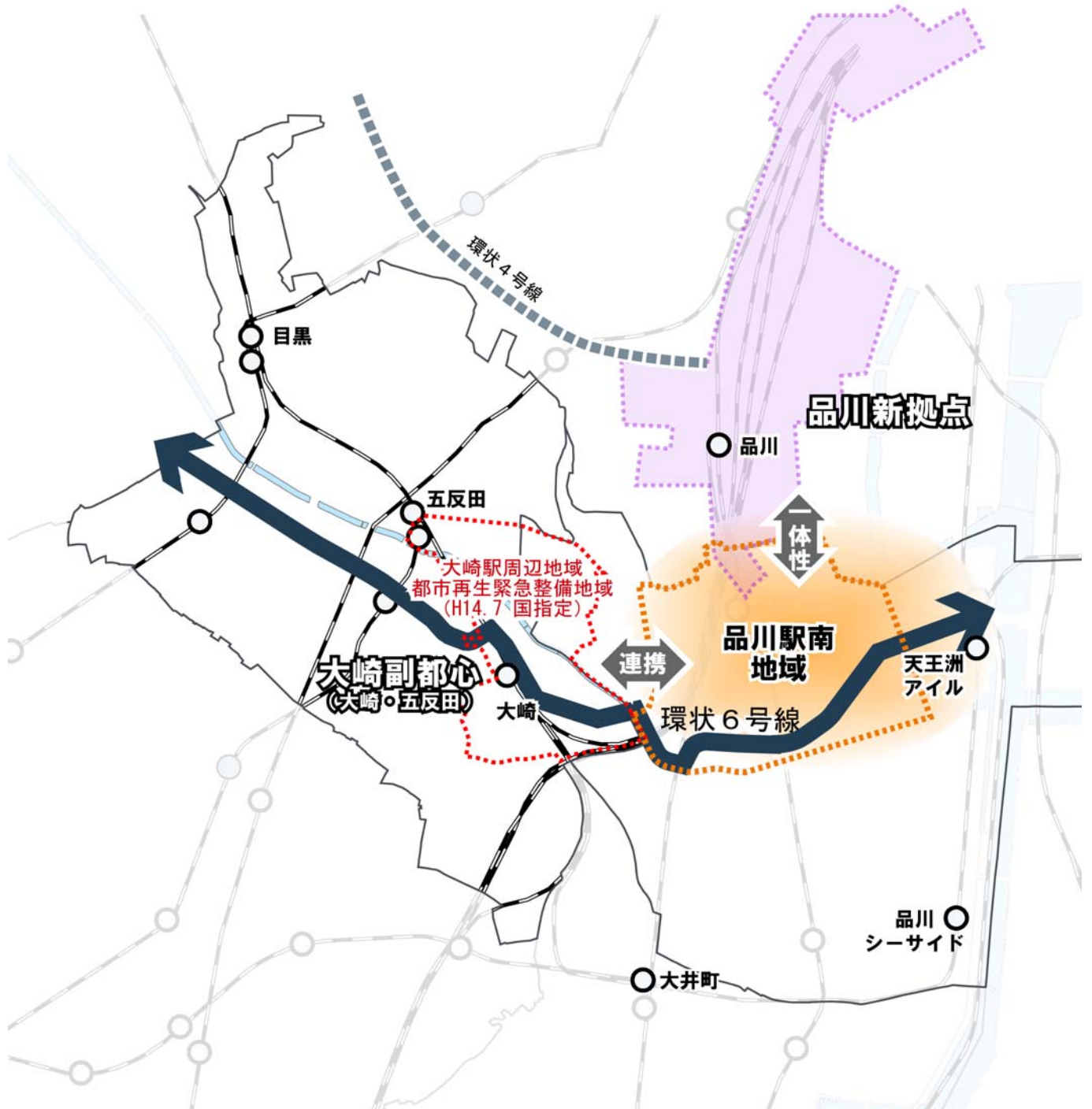


出典：品川区「品川駅南地域まちづくりビジョン(平成24年度)」

※ 都市再生特別措置法：7ページを参照

④環状4号線、環状6号線の整備に対応した品川地区、大崎地区の連携強化

◆品川地区や大崎地区における東西方向の骨格的な道路である環状6号線の整備が進んでいる。また、品川地区に近接する品川駅付近は、リニア中央新幹線始発駅として決定され、今後、環状4号線の整備の具体化がさらに進むと想定できる。これらにより、品川地区、大崎地区の交通利便性が向上し、地区全体のポテンシャルが高まることが予想できることから、それに対応した機能強化や品川地区と大崎地区の連携強化を図る。



環状4号線、環状6号線整備と品川地区、大崎地区との連携

2 東品川二・三・四丁目

「天王洲アイル」「品川シーサイド」両拠点地区の機能集積と近接性を活かし、地区間の連携を強化し、多様な機能が集積する臨海部の複合市街地の形成を図る

①天王洲地区や品川シーサイド駅周辺地区内の適切な土地利用更新の誘導

- ◆東品川二丁目地区(天王洲地区)では、引き続き土地利用転換にあわせた開発が見込まれるため、地区計画に基づき、拠点性の向上に資するよう適切に誘導する。
- ◆東品川四丁目地区(品川シーサイド駅周辺地区)は、再開発事業等による拠点整備が進んでいる。引き続き開発の動きにあわせて随時地区計画の変更を行いながら、適切な市街地整備を進める。

②土地利用転換の機会を捉えた拠点地区間の機能連携の強化

- ◆天王洲地区や品川シーサイド駅周辺地区等の拠点整備によるポテンシャルの高まりにより、拠点に挟まれた東品川三丁目では、土地利用転換の動きもみられる。そのため、業務・商業・居住機能等の都市機能の連携・分担や強化に向け、まちづくりの事前検討や勉強会の実施、まちづくり研究会等の設置を区民・事業者に働きかける。
- ◆東品川三丁目における開発にあたっては、拠点地区間の回遊性の向上や、統一感のある水辺景観の形成、運河沿いの緑化等、拠点地区間の連携強化や、地域特性に応じた魅力の向上に資するまちづくりを検討・誘導していく。

③環境に配慮したまちづくりの誘導

- ◆都市開発の機会を捉え、最先端の省エネルギー技術の導入やエネルギーの面的利用、立地特性を活かした未利用エネルギーの活用等、環境に配慮したまちづくりを促進する。
- ◆品川地区では、工場から住宅地への土地利用転換や住宅地内の工場の建替えがみられるため、みどり豊かな街並みづくり助成事業の活用を推進するとともに、実効性を高めるための民間事業者との協力体制やルール化について検討する。その際には、工場と住宅が混在する地域等での良好な都市環境形成を図る。
- ◆地域周辺の開発や建築行為においては、運河沿いの立地特性を活かした建物配置の工夫や、緑化の推進等、運河からの涼やかな風を市街地に呼び込む「風の道」の概念の導入について検討していく。

④子育て支援・福祉機能の導入の促進

- ◆工場からのマンションへの土地利用転換により、子育て世帯の流入が増加しているため、民間開発にあたっては、保育所の併設等、子育て支援に資する整備を適切に働きかける。
- ◆臨海部には、建替え時期を迎える都営住宅もあることから、建替えにあわせた子育て支援・福祉機能の充実を適切に都に働きかける。

⑤都市計画道路放射18号線の早期事業化の促進

- ◆都の第三次優先整備路線にも指定されている都市計画道路放射18号線について、臨海部の広域的な自動車交通ネットワークの形成と道路整備による地域ポテンシャルの向上に向け、早期事業化を東京都に積極的に働きかける。

3 旧東海道品川宿地区

品川宿として栄えた歴史性をふまえたまちおこしを促進する

①修景費用の補助等の支援を通じた区民と区との協働によるまちなみ形成の継続

◆「旧東海道品川宿地区街なみ環境整備事業補助金交付要綱」に基づく建物の修景費用の補助をはじめ、地元の区民等の自主的なまちづくり活動への支援を行い、品川宿として栄えた歴史性を踏まえ、区民と区との協働により、品川駅南地域のまちづくりと連携し、まちなみ整備を実施していく。

②品川宿のもつ歴史的な価値に対する意識の共有に向けた働きかけや地区計画の導入検討

◆統一感のあるまちなみ形成等、歴史を活かしたまちおこしを進めるためには、地元の区民や沿道への出店者が、旧東海道品川宿の歴史を理解し、品川宿のもつ歴史的な価値への共通の認識をもつことが大切である。そのため、まちづくり勉強会等の設置を地元に関わり、歴史をふまえたまちづくりへの意識を高めるとともに、熟度に応じて、旧東海道沿道での地区計画の導入や旧東海道南品川三丁目地区地区計画の区域の拡大を検討する。

③裏手に広がる住宅地での建物の適切な更新を図るための街並み誘導型地区計画等の導入検討

◆旧東海道品川宿裏手の住宅地では、風情ある路地景観が生み出されているが、狭あいな道路が多く、老朽化した建物が密集している場所もみられ、防災上の課題もかかえているため、街並み誘導型地区計画[※]等の導入を検討する。

4 広町一丁目周辺地区

都市型工業地としての操業環境の維持・保全と研究開発機能の集積を促進する

①広町一丁目周辺地区地区計画に基づく研究開発機能の集積促進

◆大規模研究施設が立地する地区においては、老朽建物の建替え等にあわせて、土地の高度利用により先端的で付加価値の高い研究開発機能の集積を促進する。

②工場の操業環境維持のための地区整備計画の策定検討

◆広町一丁目周辺地区地区計画のその他の地区においては、建築用途や敷地面積等について、工場の操業環境を維持するための地区整備計画策定を関係者とともに検討する。

③周辺の住環境向上に寄与する道路・緑道・広場等の整備促進

◆広町一丁目周辺地区地区計画のA・B地区においては、研究所等の建替えにあわせた周辺道路の整備や、目黒川沿いへの緑道・広場の整備等について、関係者と調整しながら進めていく。



広町一丁目周辺地区のまちづくりの方針

[※] 街並み誘導型地区計画：78ページを参照

5 品川浦／運河沿い／運河や河川、公園をつなぐ道路

運河沿いのさらなる活用と、運河・河川・公園をつなぐ

水とみどりのネットワーク形成を促進する

①品川浦における風情を活かしたまちなみ形成の促進

◆品川浦には、船宿や屋形船等、江戸の風情を残した景観が広がっているが、建物の老朽化等も進んでいるため、運河ルネサンス等の活用や、品川駅南地域のまちづくりと連携し、風情を活かしたまちなみ形成を促進する。

②開発・土地利用転換にあわせた京浜運河沿いでのアメニティ空間の整備促進

◆品川シーサイド駅周辺の未整備区域や東品川三丁目等での開発や土地利用転換にあわせて、運河に顔を向けた建築物や統一性・連続性のある水域景観の創出、緑道や広場の整備を促進し、運河沿いのアメニティ空間と魅力ある景観の創出を図る。

③運河や河川、公園等をつなぐ道路の歩道整備

◆品川浦と目黒川をつなぐ八ツ山通りや目黒川と鮫洲運動公園等をつなぐ元なぎさ通りは、水とみどりのネットワークとともに快適な歩行空間の形成に向け、視認性を低下させる街路樹の改良等、みどりと歩行空間等の整備を行っていく。

6 御殿山の閑静な住宅地（北品川四・五・六丁目）

原美術館や各国の大使館等、地域の文化性を高める施設が立地し、屋敷町としての歴史性や風格が感じられるみどり豊かでゆとりある住宅地の環境と価値を守る

①用途地域に基づく良好な低層住宅地の維持・保全

◆第一種低層住居専用地域の指定に基づき、良好な低層住宅地として、今後もその環境の維持・保全を図っていく。

②良好な住宅地景観の保全と育成

◆品川区景観計画（平成22年（2010年）12月）に基づき、みどり豊かでゆとりある住宅地の環境を維持するため、一定規模以上の集合住宅等の建築や開発に際して、あらかじめ定められた景観形成基準に即した建物の配置、規模、形態・意匠・色彩、外構・緑化等を誘導する。また、周辺に広がるまとまりのある樹林地の保全を図る。



みどり豊かな御殿山の住宅地

③閑静な住宅地としての価値を守る地域主体のルールづくりや建築・開発誘導のしくみ検討

◆地域の住環境保全に対する機運を踏まえて、敷地内のみどりを維持できる敷地規模や壁面の位置、色彩、植栽および擁壁の接道部の工夫等、地域の独自のルールの検討を支援し、居住地としての良好な住環境の質を高める。

◆ゆとりある住環境を保全するとともに、災害時に緊急車両が通行できるように、住宅開発等に伴う開発道路について、その確保すべき道路幅員の許可基準の見直し等について検討を行う。

区民・事業者等との協働による災害対策を促進する

①区民等による津波自主避難マップ作成の促進

◆地域の防災性を高めるため、区民等による「津波自主避難マップ」作成を促進する。

②大災害時の民間事業者との協力体制の構築

◆大災害への備えには、民間事業者の協力が必要不可欠なため、津波避難ビルとして活用可能なビルを選定し、所有する民間事業者に対し協力依頼を行う。

◆大災害時には、陸上輸送を補完するものとして舟運ネットワークが重要となるため、民間所有の船着場が災害時に利用できるよう、所有する民間事業者に対し協力依頼を行う。

③災害時に舟運を活用するための施設の整備

◆災害時に使用可能な小型船舶の係留施設として栈橋を整備する。

④品川浦における内部護岸整備

◆品川浦の岸边は、人々が集いにぎわいを創出する地域となることが期待されるが、その整備について東京都と連携して進めていく。



津波自主避難マップ作成にあたってのまちあるき



津波自主避難マップ作成のためのワークショップの様子