

大崎駅東口第4地区 まちづくりガイドライン

大崎駅東口第4地区は、大崎駅東側の直近、開発整備が進む大崎駅周辺地域（都市再生緊急整備地域）の東南端、JR山手線と環状6号線（山手通り）に囲まれた約4haの区域です。東口地区のうち第1地区から第3地区の再開発はすでに完了し、当第4地区においても、地域関係者による現状の問題点や課題についての話し合いが続けられるなど、まちづくりへの機運が高まっています。

このような中で、関係者（品川区、地元まちづくり組織、町会など）が、情報を共有し、相互に協力しながら、よりよいまちづくりを進めていくため「大崎駅東口第4地区まちづくり連絡会」を設立し、さまざまな検討や話し合いを経て、当地区のまちづくりの方向性をこの「まちづくりガイドライン」にとりまとめました。

令和元年11月 大崎駅東口第4地区まちづくり連絡会



開発整備が進む大崎駅周辺地域（黄線内が大崎駅東口第4地区）

1) まちづくりの方針・地区の現況

当地区は、大崎駅を中心に広がる準工業地域内に位置し、古くから京浜工業地帯の一角をなす工業地として発展してきました。この準工業地域内では、工場移転などの土地利用転換を契機に計画的なまちづくりを進めていくため、これまでに「大崎駅周辺地区市街地整備構想」（昭和61年 品川区）、「副都心整備計画」（平成9年 東京都）、「都市再生緊急整備地域指定・地域整備方針」（平成14年政令指定）、さらには「大崎駅周辺地域都市再生ビジョン」（平成16年 大崎駅周辺地域まちづくり連絡会）といった構想やビジョンがとりまとめられてきました。

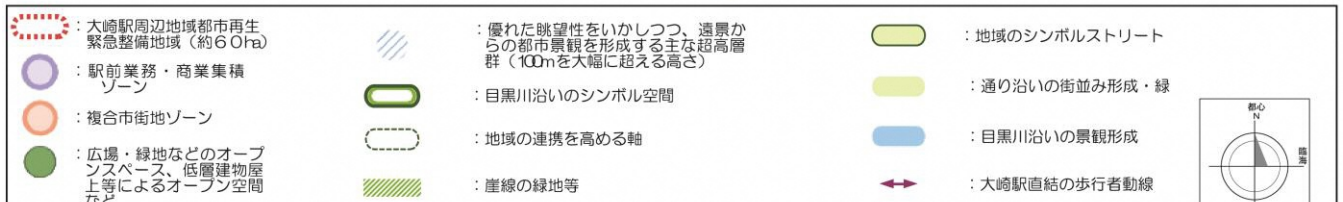
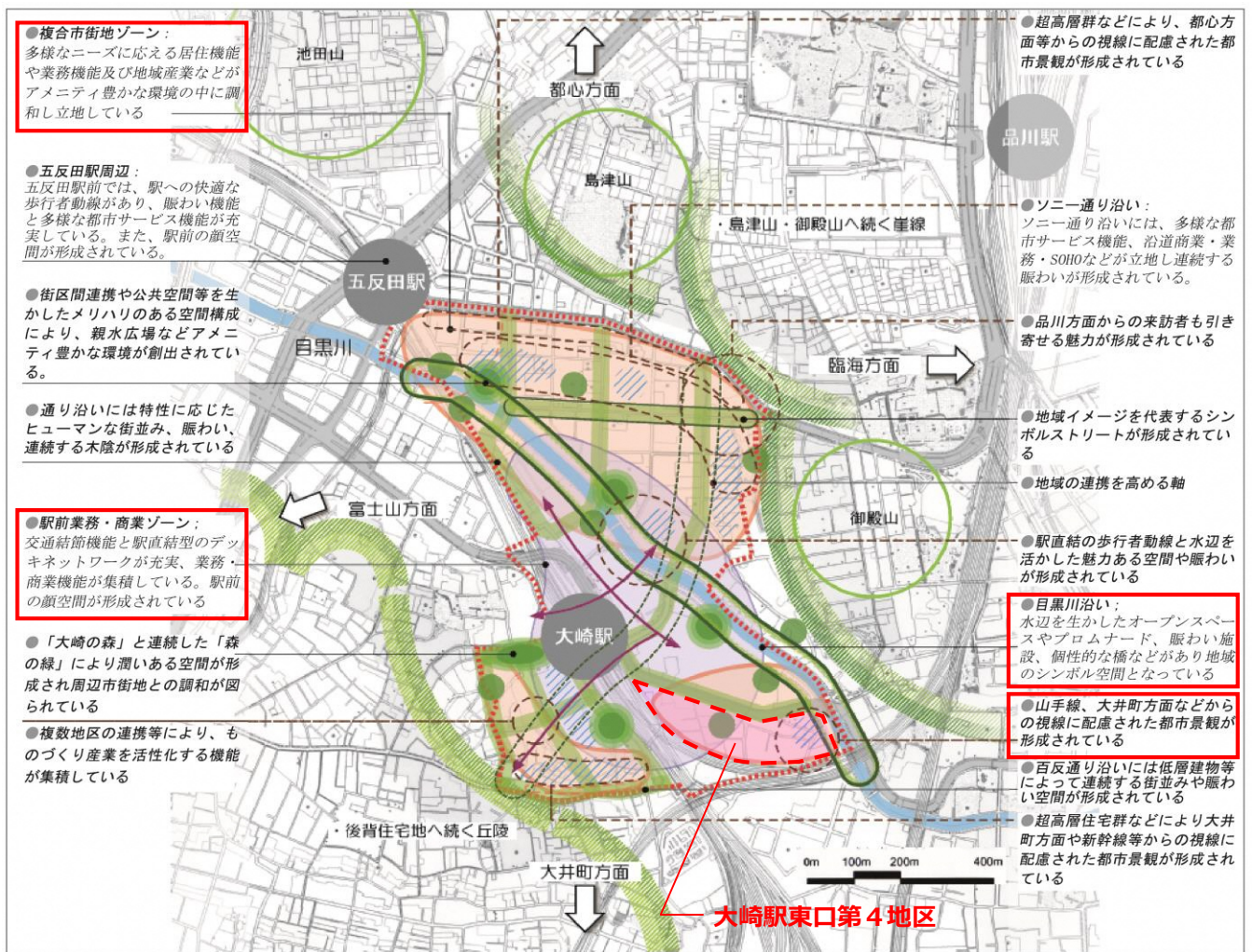
□都市再生緊急整備地域 地域整備方針（平成14年）

<整備目標>

- ・りんかい線、埼京線、湘南新宿ラインの大崎駅乗入れや新幹線品川駅の開業、さらには羽田空港の国際化などにより飛躍的に向上した交通アクセスを活かし、大規模低未利用地の土地利用転換や既成市街地の再構築により、東京のものづくり産業をリードする新産業・業務拠点を形成。
- ・この際、魅力とにぎわいのある都市空間を形成。

□大崎駅周辺地域都市再生ビジョン（平成16年）

<ゾーン別将来市街地像>



□大崎駅周辺地域における開発状況

大崎駅周辺地域内での地元開発機運の高まりなどにあわせ、これらの構想やビジョンに基づいて次のような計画がこれまでに策定され、多くの地区で開発整備が完了しています。

①大崎駅東口地区再開発基本計画(昭和55年)

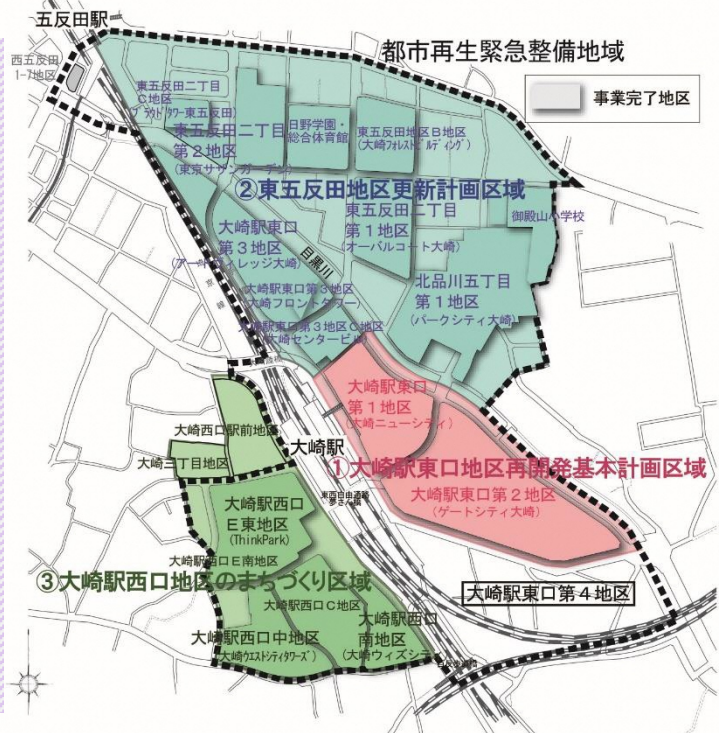
大崎駅東口第1地区・第2地区整備完了

②東五反田地区更新計画(平成4年)

大崎駅東口第3地区、東五反田二丁目第1地区・第2地区などが整備完了、その他数地区で再開発検討中

③大崎駅西口地区のまちづくり(平成6年)

大崎駅西口中地区・E東地区などが完了、西口駅前地区などで再開発検討中



□地区の現況・課題

- 環状6号線(山手通り)沿いの敷地では、個別更新による土地利用転換や高度利用が進んできました。
- なかには、比較的大規模の工場跡地に高層マンションや業務ビルが建設されたところもあります。

(凡例)建物築年次

- ~1979 (S. 54) 年
- 1980 (S. 55) 年~1989 (H. 1) 年
- 1990 (H. 2) 年~1999 (H. 11) 年
- 2000 (H. 12) 年~2009 (H. 21) 年
- 2010 (H. 22) 年~

- 未整備の河川緑道
- 地区全体としてみどりやオープンスペースがほとんどありません。

- 狭い道路に面した小規模敷地に、戸建て住宅やアパート、作業所などが密集混在しています。

- 地区内の道路には歩道がなく、安全快適な歩行者空間の整備が遅れています。

- 幅員4m未満の道路も多々あります。



●行き止まり道路

- ほとんどの道路が鉄道に遮られ、行き止まりとなっていて、道路ネットワークが形成されていません。

●南側工業地(広町一丁目地区)

- 比較的大規模の工場が立地していましたが、生産機能からの用途転換、遊休地化、建物の老朽化などが進んでいます。

●駐車場等の低未利用地

2) 地区整備の方向性

土地利用の方向性 (大崎駅周辺地域都市再生ビジョン・ゾーン別将来市街地像より)

(凡例)土地利用

- 駅前業務・商業集積ゾーン
- 複合市街地ゾーン

■ 駅前商業・業務集積ゾーン

大崎駅に近接するゾーンでは、業務商業を中心とした賑わいある土地利用を図る

● 整備、導入する機能(用途)等については、「地域整備方針」、「都市再生ビジョン」およびこの「土地利用の方向性」を踏まえ、今後、関係者との調整を進めながら具体化していきます。

● 広場状空地等の整備

地区の顔となるオープンスペースを創出する

● 山手通り沿いに快適な歩行者空間を創出

通り沿いの街並み景観や賑わいにも配慮した安全で快適な歩行者空間を創出する

- 大崎駅との接続強化
- アクセシブル(バリアフリー)ルートの確保

● 線路沿いにも新たな歩行者空間を創出

● 地区内道路(区画道路)の再編整備

地区内交通を円滑に幹線道路(山手通り)に運ぶため、現在の道路を新たな区画道路に再編整備し、道路ネットワークを構築する

■ 複合市街地ゾーン

目黒川に近い東側ゾーンでは、都市生活を支える複合市街地形成を図る

- 居住・事業継続を確保しつつ、現状都市機能の再編を進めます。
- 地区の賑わいや魅力あるいは防災性を高めるための施設配置や地域に不足している機能の導入にも配慮します。

● 環状6号線 (山手通り)

地区の開発交通を支える
広域幹線道路

都市基盤整備の方向性

(凡例)都市基盤

- ↔ 広域幹線道路 (環状6号線)
- ↔ 区画道路
- ↔ 主な歩行者動線
- ↔ みどりのネットワーク
- 既存の地区内道路 (街区再編)

● 目黒川緑道等の整備

目黒川沿いの緑道やみどり豊かな
親水性の高いオープンスペースを
創出する

JR山手線

JR横須賀線・東海道新幹線

街区の段階的な再編や
街区規模に応じて道路
を配置

広町一丁目地区
への接続ルート

3) ガイドライン策定の背景

□まちづくりの検討状況

大崎駅東口第4地区では、2つのまちづくり組織がそれぞれ地元地権者により設立され、再開発事業等によるまちづくりの検討が進められています。

<大崎駅東口第4地区市街地再開発準備組合>

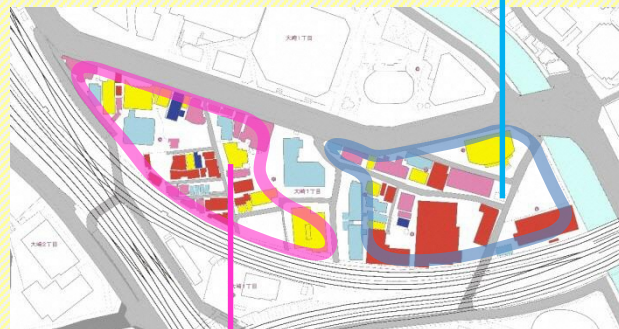
第4地区のうち規模の大きな工場（跡地）が多い東側エリアで、数名の地区内権利者が中心となり、敷地の有効活用や共同化の可能性を検討するため、平成26年2月に開発推進協議会が設立されました。

その後、会員を増やしながらか事業化への検討を進め、平成27年9月に市街地再開発準備組合が設立されています。

<大崎駅東口第4地区西市街地再開発準備組合>

東側エリアでのまちづくりの検討が進む中、駅に近い西側のエリアでも、平成26年12月に地元権利者有志による勉強会が始まり、平成28年5月にまちづくり協議会へと発展しました。

その後、協議会への参加者も増加し、より具体的な検討や調整を進めていくために令和元年10月、市街地再開発準備組合を設立される予定です。



□大崎駅東口第4地区まちづくり連絡会

まちづくりの機運の高まりを受け、地区を取り巻く状況や課題、将来のまちの姿、まちづくりの方向性などを地域関係者が共有し、相互に協力しながらより良いまちづくりを進めていくための調整、協議の場として「大崎駅東口第4地区まちづくり連絡会」が設置されました。

この連絡会は、2つのまちづくり組織、地元町会、品川区および地区内権利者等により構成されています。

この連絡会は、平成28年9月からその設置に向けた調整や準備が始められ、平成29年3月に設置、以降、継続的な情報共有、協議、調整などを続けています。

将来のまちづくりの方向性などを
連絡会で共有

大崎駅東口第4地区まちづくりビジョン(案)

公表

大崎駅東口第4地区まちづくりガイドライン

4) 今後のまちづくりの進め方

□ガイドラインに基づく段階的な整備

地区内には、最近、建設された高層マンション等もあり、これらの建物の更新時を視野に入れ、長期的、段階的なまちづくりを進めていくことを想定しています。

また、2つのまちづくり組織における計画検討や合意形成の状況も各々異なるため、段階的な整備を推進することが現実的でもあります。

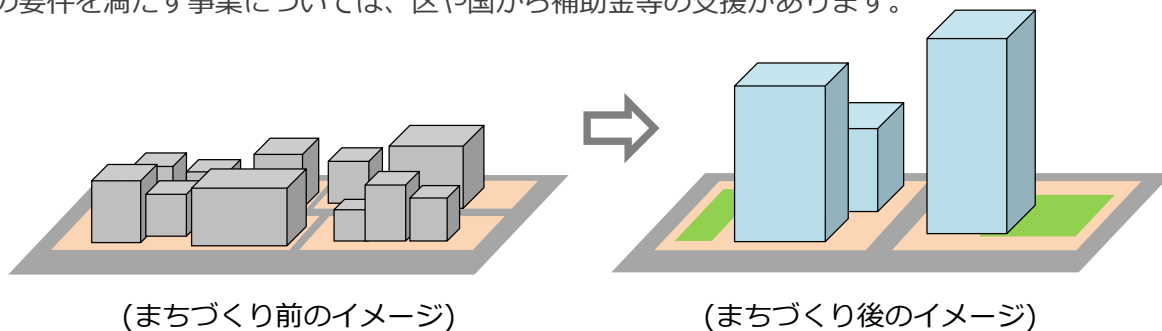
その際、更新や開発整備を行う複数の主体がそれぞれバラバラなまちづくりを目指すのではなく、このガイドラインに示す地区の課題や整備の方向性を共有し、調整、協力して実現していくことが重要です。

□市街地再開発事業を中心とした整備の推進

大崎駅周辺地域におけるこれまでの開発整備の中心的手法は、都市再開発法に基づき地権者が設立する市街地再開発組合が施行する市街地再開発事業で、本地区においても、2つのまちづくり組織は、この手法による事業化を目指しています。

(市街地再開発事業とは)

- ・細かく分かれた敷地を一つにまとめることで土地の有効活用を図りながら、道路、広場等の公共空間を整備することで、地域のより良いまちづくりを目指すことができます。
- ・土地の高度利用によって生み出される新たな床の処分などにより、事業費をまかないます。従前建物・土地所有者等は、従前資産の評価に見合う再開発ビルの床（権利床）を受け取ります。
- ・市街地再開発事業は「都市計画」に位置付けますので、その都市計画の内容と整合を図るため既定の都市計画（用途地域や容積率など）の見直しも必要に応じて行われます。
- ・一定の要件を満たす事業については、区や国から補助金等の支援があります。



なお、更新が将来の課題となる高層マンション等については、ガイドラインに沿ったまちづくりの実現に向け、適切な手法の検討や調整をまちづくり連絡会において進めていきます。

□まちづくりガイドラインの運用

■ガイドラインに沿った計画づくり

- ・各々の地区では、このガイドラインに沿った具体的な計画づくりを行っていきます。
- ・その際、先行する地区においては、後続他地区との連携や協調に配慮した計画を行い、地区全体の価値を高めることに配慮します。

■ガイドラインの更新・充実など

- ・今後、具体的な計画検討や事業化に向けて準備などが進むにつれ、ガイドラインで定めるべきルールなどが増えていくこととなります。まちづくり連絡会では、必要に応じてガイドラインを更新・充実していきます。

■まちづくり連絡会での情報共有・調整など

- ・まちづくり連絡会では、引き続き関係者間の情報共有や調整に努めていきます。

1988

大崎駅周辺地域におけるリーディングプロジェクトとして、昭和62年に大崎ニューシティがオープンし、東口第1地区の事業は完了しました。第2地区でも準備組合が設立され、再開発に向けて準備が進められていました。(昭和63年撮影)



2014

その後、東口第2地区(ゲートシティ大崎 平成10年)、第3地区(アートヴィレッジ大崎 平成18年)と相次いで完成、大崎駅へのりんかい線等の乗入れ(平成14年)もあいまって大崎駅周辺は大きく変貌、発展しています。(平成26年撮影)

