

平成 24 年 3 月 26 日
品川区まちづくりマスタープラン
第 4 回 策 定 委 員 会

品川区まちづくりマスタープラン

(第4章まで)

品 川 区

品川区 まちづくりマスタープラン

【目 次】

第1章	品川区まちづくりマスタープランの目的と位置付け	1
1.1	策定の背景・目的	1
1.2	計画の位置付け	1
1.3	目標年次	2
第2章	品川区の概況と課題	3
2.1	市街地形成のあゆみ	3
2.1.1	特徴的な大名下屋敷跡の土地利用	3
2.1.2	市街地の広がり	5
2.1.3	都市計画道路の変遷	14
2.1.4	耕地整理の概要	20
2.1.5	土地区画整理の概要	22
2.1.6	工業の変遷	25
2.1.7	鉄道の歴史	29
2.1.8	埋立の歴史	31
2.2	まちづくりの現状と課題	32
2.2.1	人口と世帯数	32
2.2.2	土地利用・拠点性	37
2.2.3	商業の拠点性	42
2.2.4	駅周辺の機能集積の状況	45
2.2.5	防災	48
2.2.6	交通	52
2.2.7	水とみどり	55
2.2.8	都市景観	56
2.2.9	住宅・住環境	58
2.2.10	まちづくりの課題	61
第3章	まちづくりの目標と将来都市構造	62
3.1	まちづくりの目標	62
3.2	めざすべき将来都市構造	65
3.2.1	拠点の形成	65
3.2.2	都市軸の形成	68

3.2.3	水とみどりのネットワーク	68
第4章	分野別整備方針	70
4.1	土地利用と開発整備の方針	70
4.1.1	基本方針	70
4.1.2	現況と課題	70
4.1.3	土地利用と開発整備の方針体系図	72
4.1.4	土地利用の区分	73
4.1.5	開発整備の基本的考え方	76
4.2	防災まちづくりの整備方針	77
4.2.1	基本方針	77
4.2.2	現況と課題	77
4.2.3	防災まちづくりの整備方針体系図	81
4.2.4	木密地域の防災性向上	82
4.2.5	安全で安心な避難のできるまちづくり	86
4.2.6	就業者・来街者等への適切な対応	89
4.2.7	風水害に対する備え	90
4.2.8	協働による復興まちづくり	92
4.3	都市基盤の整備方針	93
4.3.1	基本方針	93
4.3.2	現況と課題	93
4.3.3	都市基盤の整備方針体系図	96
4.3.4	道路の体系的整備	97
4.3.5	利便性の高い公共交通網の整備	103
4.3.6	安全な歩行者・自転車の空間整備	106
4.3.7	細街路の拡幅整備	107
4.3.8	橋梁の改修・長寿命化	109
4.3.9	開発の機会をとらえた基盤整備	109
4.4	水とみどりの整備方針	110
4.4.1	基本方針	110
4.4.2	現況と課題	110
4.4.3	水とみどりの整備方針体系図	113
4.4.4	うるおいとやすらぎのある都市空間の形成	114
4.4.5	防災性の向上に資する都市緑化	117
4.4.6	多様な品川らしさを踏まえたまちづくりへの活用	118
4.4.7	区民と行政が一丸となった水とみどりの育成	119

4.5	都市景観の整備方針	120
4.5.1	基本方針	120
4.5.2	現況と課題	120
4.5.3	都市景観の整備方針体系図	123
4.5.4	歴史あるまちの景観の再生と活用	124
4.5.5	やすらぎを感じる水辺・みどり環境の保全と整備	124
4.5.6	生活に密着した住宅景観の保全と誘導	125
4.5.7	活力に満ちた賑わいや調和の取れた景観の創出	126
4.5.8	新たなまちの景観の整備と誘導	128
4.6	住まいと住生活の基本方針	129
4.6.1	基本方針	129
4.6.2	現況と課題	130
4.6.3	住まいと住生活の基本方針体系図	134
4.6.4	既存住宅の住みやすさの維持・改善と有効活用	135
4.6.5	高齢者や障害者が住みやすいまちづくりの促進	138
4.6.6	子育て世帯の定住化に向けた支援	139
4.6.7	住宅に困窮する世帯への支援	140
4.6.8	地球環境にやさしい住まいづくり	142
4.6.9	木密地域における安全性の確保	143

以下、平成24年度検討予定の項目 本資料に含まない。

第5章 地区別整備方針

第6章 計画の実現に向けて

第1章 品川区まちづくりマスタープランの目的と位置付け

1.1 策定の背景・目的

区では、平成13年（2001年）に「品川区市街地整備基本方針」および「品川区第三次住宅マスタープラン」を策定し、計画的なまちづくりを推進してきた。その結果、りんかい線の開通や、東急目黒線の立体化、大崎および天王洲等の拠点の形成、小中一貫校建設等に伴う公有地の有効活用、区民住宅の整備等、区のまちづくりが着実に進展してきた。

一方、急速に進む少子化および高齢化、水とみどり、景観への区民の意識の高揚ならびに地球環境問題の深刻化等、区を取り巻く社会経済状況が変化してきた。これらを受けて、東京都では、「東京の都市づくりビジョン（平成21年7月）」を改定するとともに、区では、「品川区基本構想（平成20年4月）」および「品川区長期基本計画（平成21年4月）」を策定した。加えて、東日本大震災を受け、国の中央防災会議から「防災基本計画（平成23年12月）」の公表や都の首都直下型地震における被害想定の見直しに伴う防災上の新たな課題への対応等、防災まちづくりの強力な推進がより一層求められている。

このように、既計画策定後のまちづくりの進展や社会経済情勢の変化を受け、新たなまちづくりの課題や区民ニーズ等に的確・迅速に対応するため、行政と区民が地域の将来像や整備方針を共有しながら、品川区基本構想で掲げる「輝く笑顔 住み続けたいまち しながわ」をまちづくりの面から実現していくための、基本的な方向を明らかにする計画として、「品川区まちづくりマスタープラン」を策定する。

1.2 計画の位置付け

品川区まちづくりマスタープランは、平成13年（2001年）の「品川区市街地整備基本方針」および「品川区第三次住宅マスタープラン」を改定して策定するものである。

本計画は、「品川区基本構想」を上位計画とする区のまちづくりの基本計画であり、都市計画法第18条の2「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に該当し、区の都市計画の基本的な方針を示すものである。さらに、「住まいと住生活の基本方針」については、品川区住宅基本条例第6条第1項に基づく「住宅政策に関する基本計画」にも該当し、住生活基本法に基づく住生活基本計画（都道府県計画）である「東京都住宅マスタープラン」を踏まえ、住生活に関する基本方針を示すものである。

平成18年に「住宅建設計画法」が廃止され、同時に国民の住生活の「質」の向上を目指した「住生活基本法」が制定された。

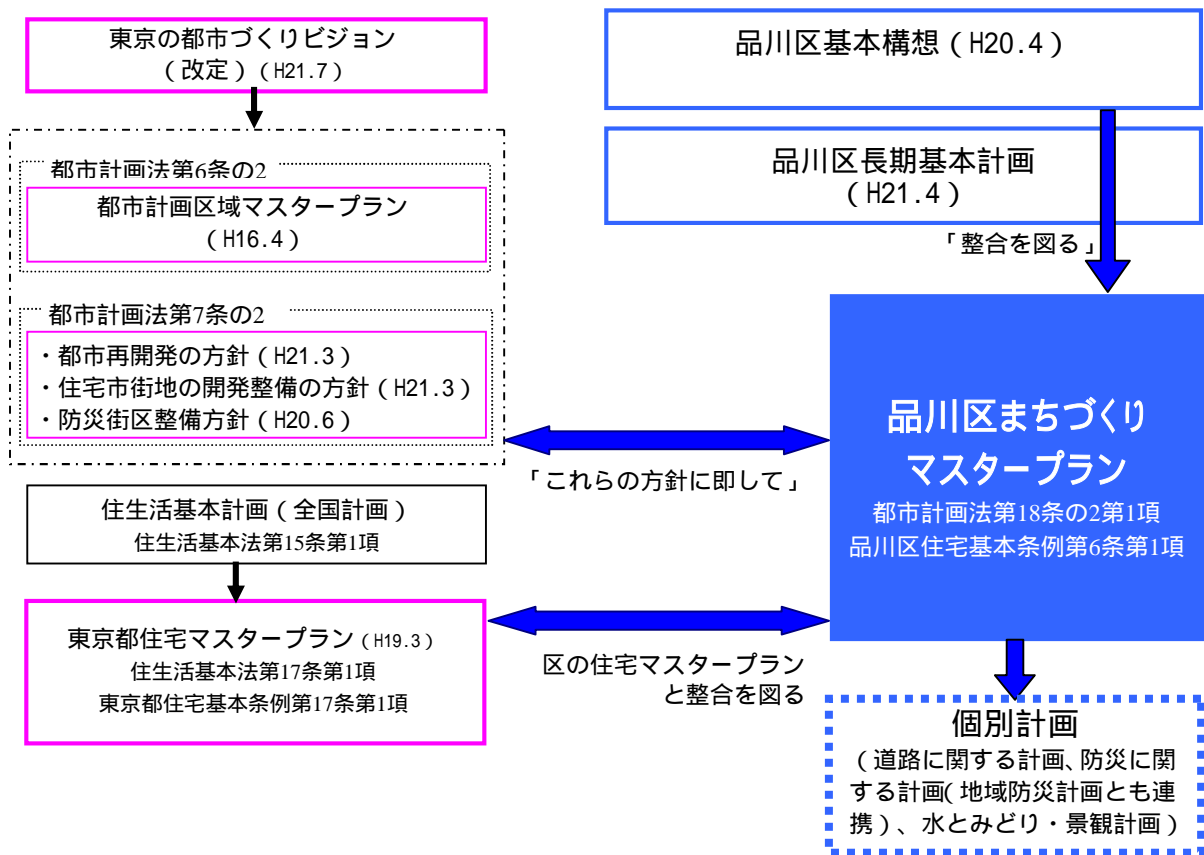


図 1-1 品川区まちづくりマスタープランの位置づけ

1.3 目標年次

品川区まちづくりマスタープランの目標年次は、基準年次 2013 年度(平成 25 年度)から概ね 20 年後の 2032 年度(平成 44 年度)とする。また、社会情勢の変化を注視しながら、概ね 10 年後に全体の見直しを実施する。なお、「住まい・住生活の基本方針」については、東京都住宅マスタープランとの整合を図る観点から 5 年後に計画の進捗等を確認するものとする。

第2章 品川区の概況と課題

2.1 市街地形成のあゆみ

2.1.1 特徴的な大名下屋敷跡の土地利用

江戸時代（安政3年（1856年）頃）、区内には、27の大名屋敷が設けられ、そのほとんどが下屋敷として、国元からの物資の荷揚げ・保管、他の藩邸への食料・建築資材等の供給ならびに藩主家族の別邸として使用されていた。

区内の大名下屋敷は、海が望める高台にあるものが多かったことから、別邸の性格を併せ持っていた。この内、以下に示す大名下屋敷は、現在の土地利用にも影響を与えており、区の市街地形成における特徴のひとつとなっている。

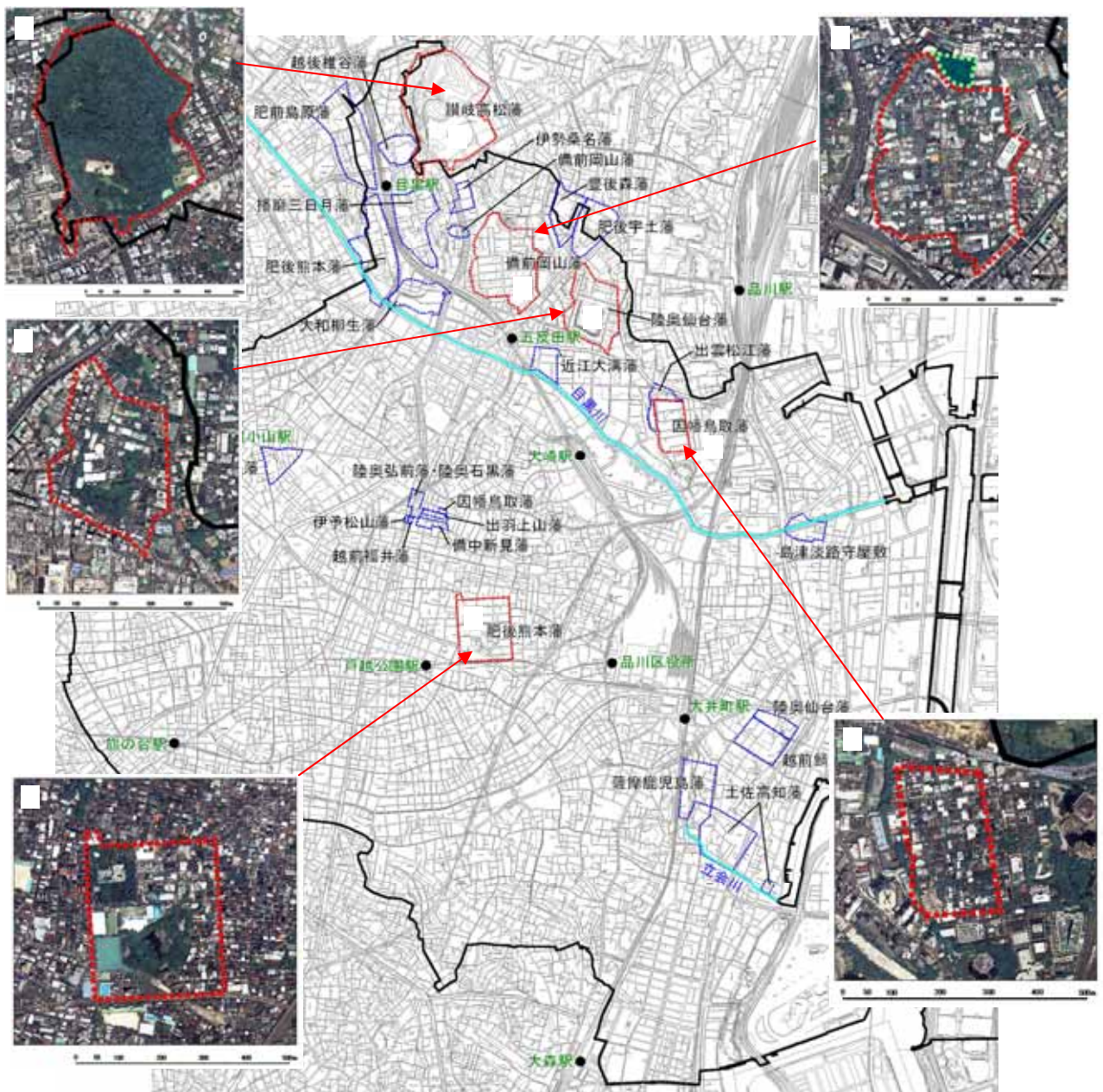


図 2-1 安政 3 年（1856 年）頃の名古屋敷

【 讃岐高松藩】（港区白金台 5 丁目周辺）

讃岐高松藩（12 万石）の大名下屋敷は、明治時代には火薬庫となり、海軍省・陸軍省の管理を経て、大正 6 年（1917 年）宮内省帝室林野局に所管され、白金御料地と呼ばれた。その後、昭和 24 年（1949 年）、文部省の所管となり、「天然記念物及び史跡」に指定され、昭和 37 年（1962 年）、国立科学博物館附属自然教育園として現在に至る。当地は、周辺住民の憩いの場となるとともに、災害時の広域避難場所としての機能も有している。

【 備前岡山藩】（東五反田 5 丁目周辺）

備前岡山藩主池田家（31 万 5 千石）の大名下屋敷は、大崎村の高台にあったことから、「大崎屋敷」、「池田山」と呼ばれた。廃藩置県後も池田家の屋敷として使用されたが、現在は、宅地化され、ゆとりある敷地規模の良好な居住環境が形成されている。また、皇后陛下のご実家・旧正田邸跡は、区立公園「ねむの木の庭」として利用されている。



【 陸奥仙台藩】（東五反田 3 丁目周辺）

陸奥仙台藩（62 万石）の大名下屋敷は、明治初年に島津家の所有となり、大正時代に島津邸が建築された。戦災を免れた邸宅は、昭和 29 年（1949 年）まで GHQ で使用され、昭和 36 年（1961 年）から、清泉女子大学の所有となった。



【 因幡鳥取藩】（北品川 5 丁目周辺）

因幡鳥取藩（32 万 5 千石）の大名下屋敷のあった地域は、御殿山のゆとりのある居住環境を形成している。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」が由来といわれている。



【 肥後熊本藩】（豊町2丁目周辺）

元は肥後熊本藩（54万石）の大名下屋敷であったが、天保13年（1832年）に伊予松山藩（15万石）の大名下屋敷となった。明治23年（1891年）に三井家の所有となり、昭和10年（1935年）に当時の荏原区に寄付された。現在は、戸越公園として区民に親しまれるとともに、広域避難場所にも指定されている。



2.1.2 市街地の広がり

(1) 明治前期の品川

品川は、江戸時代より東海道第一の宿場としてにぎわっており、全国津々浦々までその名は知れ渡っていた。しかし、明治維新後の伝馬制の廃止、郵便の実施、鉄道の敷設等の動きは、宿場の存在意義と経済に多大な影響を与えたため、宿場としての役割は薄れていったものの、工業立国としての動きの中で官営工場が進出するなど、工業地として発展していくこととなる。

都市基盤としては、東海道、中原街道、品川道が主な道路であり、明治6年（1873年）に国道・県道・里道が定められた。また、明治5年（1872年）に、新橋～横浜で鉄道が開通し、明治18年（1885年）に品川～赤羽、明治22年（1889年）に新橋～神戸が開通した。区内の駅は、明治18年（1885年）に目黒駅が開業した。

道路や鉄道の開通、目黒川の水運の利便性等を背景に、目黒川流域に品川ガラス工場が明治6年（1873年）に立地するとともに、関連工場として品川白煉瓦工場が明治20年（1887年）に立地した。これを皮切りに、目黒川流域で工業の発展が進むとともに、宅地の拡大が進展した。

(2) 明治後期から大正時代の品川

明治10年代からはじまる企業勃興期を経て、明治20年代に入ると、目黒川沿いの地域で工場が集積した。また、明治18年（1885年）に全国で44路線が国道認定され、区内では東海道が国道に認定された。

鉄道については、明治34年（1901年）に京浜急行線（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、沿線の発展につながっていった。

さらに、大崎駅（明治 34 年（1901 年））、五反田駅（明治 44 年（1911 年））、大井町駅（大正 3 年（1914 年））が開業し、目黒川の水資源、運輸利便性等と相まって、明電舎（明治 45 年（1912 年））、日本精工（大正 3 年（1914 年））、荏原製作所（大正 9 年（1920 年））など機械、金属、化学等の工場が進出するとともに、目黒川上流から大崎にかけて、工場の下請け町工場が立地していった。また、日清戦争や日露戦争、第一次世界大戦を契機に、さらに工業が発展したことにとともに、人口の増加も急速に進んだ。宅地の需要も増え、明治 45 年（1912 年）から始まった耕地整理の土地に工業や人の進出が始まり、明治 44 年（1911 年）から大正 7 年（1918 年）には、人口は 2 倍強へと増加し、徐々に荏原地区等の内陸に市街地が拡大した結果、区の特徴である住工混在の市街地形成が進んでいった。

耕地整理

細分化・分散されている耕地を交換分合、区画形状の変更および道路の整備、区画整理灌漑用水の改良等を進めるもの

(3) 昭和初期の品川

大正 12 年（1923 年）の関東大震災による東京の中心部等における旧市街の壊滅的被害は、品川等の外縁部の急激な市街化と人口増加をもたらした。この時期の人口増加は、大正 9 年（1920 年）の約 12 万人から昭和 10 年（1935 年）には約 36.6 万人と、15 年間で 3 倍以上となり、特に、荏原地区では 15 倍以上と急速な人口流入が進んだ。

この荏原地区での人口増加は、耕地整理が行われた土地へ被災者が流入したことによるものであり、この急激な市街地の拡大により、区の市街地の特徴である狭隘な道路で囲まれた木造住宅密集地域が形成された。

一方、大正 12 年（1923 年）の目蒲線、昭和 2 年（1927 年）の大井町線、池上線の開通、さらには、昭和 8 年（1933 年）の京浜急行線の品川駅乗り入れ等が行われたが、この私鉄路線網の整備が、急速な都市化に拍車をかける結果となった。

このような関東大震災による耕地整理地域への人の流入、私鉄路線網の整備等が重なり、駅周辺を中心に商店街が形成されたことが、現在の武蔵小山や戸越銀座の商店街の始まりとなっている。なお、昭和 2 年（1927 年）に関東大震災の復興の中で、東京市により「大東京都市計画道路網」が告示され、幅員 22m 以上の幹線道路と補助線が計画された。

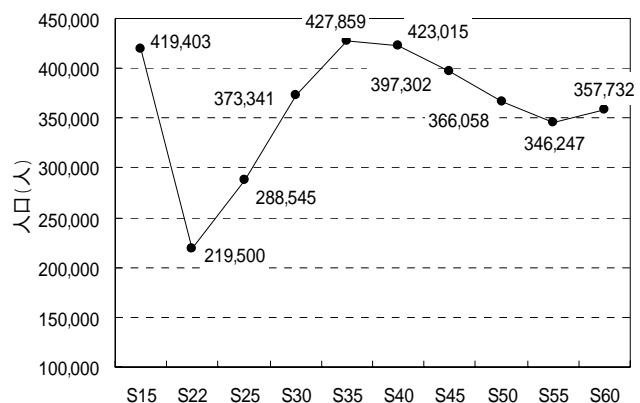


図 2-2 区の人口推移

(4) 高度経済成長期の品川

昭和 20 年（1945 年）の終戦時、区内の市街地や工場等は、多大な被害を被った。特に、荏原区は、罹災率 96%と当時の 35 区の中で最もひどく、区のほとんどが焦土と化した。人口は、昭和 20 年（1945 年）6 月時点で、品川区が 127,000 人と戦前の 54%、荏原区が 115,000 人と 58%に減少した。

東京都が 35 区制から 22 区制に移行した昭和 23 年（1948 年）には、品川区と荏原区が合併し、現在の品川区となった。また、戦後の引揚げ、復員、転入等により、昭和 21 年（1946 年）から昭和 30 年（1955 年）までに、人口が 2.6 倍に増加した。

人口の増加に伴い市街地が形成されていく中で、戦災復興の土地区画整理事業として五反田駅、大井町駅、西大井駅、大森駅周辺の 4 箇所新しい市街地が形成され、現在でも、これらの地区での都市基盤を構成している。一方、内陸部の耕地整理区域では、戦前の耕地整理を基にした区画のまま、工場や宅地が密集し、現在の住工混在の木造密集住宅地域が形成されていった。沿岸部では、昭和 21 年（1946 年）以降、品川ふ頭、大井ふ頭の埋立事業が進展し、産業面では火力発電所や大井車両基地、大井コンテナふ頭が立地していった。

また、戦災復興の中で、昭和 21 年（1946 年）に幹線道路の幅員が 40～100m、補助線が 20～36m という広幅員な都市計画道路が決定された。しかし、昭和 25 年（1950 年）に大幅な幅員縮小が決定され、さらに、昭和 39 年（1964 年）、昭和 41 年（1966 年）に幹線道路間を結ぶ多くの路線が廃止となるなど、後の東京における交通渋滞や密集市街地形成の要因となった。区でも、東西方向の幹線道路網が少なくなるなど、現在の幹線道路網の課題のひとつとなっている。

(5) 近年の市街地整備

大崎駅周辺は、昭和 57 年（1982 年）に副都心のひとつとして位置付けられたのち、平成 14 年（2002 年）の都市再生特別措置法制定とともに都市再生緊急整備地域に指定され、東京のものづくり産業をリードする拠点として発展し続けている。

また、補助 163 号線、205 号線等の都市計画道路の整備が着実に進展するとともに、平成 14 年（2002 年）には、りんかい線が全線開通し、埼玉方面から新宿・渋谷等の副都心、区内の大崎・大井町・品川シーサイド・天王洲地区を通り臨海部へつながる鉄道アクセスが整備された。さらに、東急目黒線の地下化が平成 21 年（2009 年）に完成し、多くの踏切が除却されるとともに、上部の一部を緑道とし、うるおいのあるみどりの空間の創出および災害時の安全性向上等が図られた。

昭和 58 年（1983 年）には、大規模な八潮団地が造成されたが、平成 21 年（2009 年）に地区計画を策定し、地区のニーズに沿ったまちづくりを実施してきた。

防災まちづくりについては、木造住宅密集地域を対象とした各種事業を推進し、建築物の耐震化、不燃化および防災広場の整備等、地域の防災性向上を図った。

さらに、しながわ中央公園、鮫洲運動公園、五反田ふれあい水辺広場等を造成し、快適な憩いのスペースを創出した。加えて、平成 22 年度に景観計画を策定し、歴史・文化、自然、生活、新たなまちづくりの 4 つの視点から、区の景観を整備することとした。

また、中堅ファミリー層の定住化を目的に、ファミリーユ下神明等の区民住宅を整備するとともに、平成 24 年（2012 年）には、大井林町高齢者住宅を建設し、高齢者が安心して住み続けられる環境整備が進展した。

市街地形成要因

道路

- 東海道
- 中原街道
- 品川道
- 国道・県道・里道を定める（明治6年）

鉄道

- 新橋～横浜（明治5年）
- 品川～赤羽（明治18年）目黒駅開業
- 新橋～神戸（明治22年）

市街地の形成

産業

- 目黒川流域に品川白煉瓦工場が立地
- 目黒川流域の工業の発展

宅地の広がり

- 目黒川の水運の利便性等により流域への工業の発展が進み、これらが、その後の目黒川流域での宅地拡大につながる

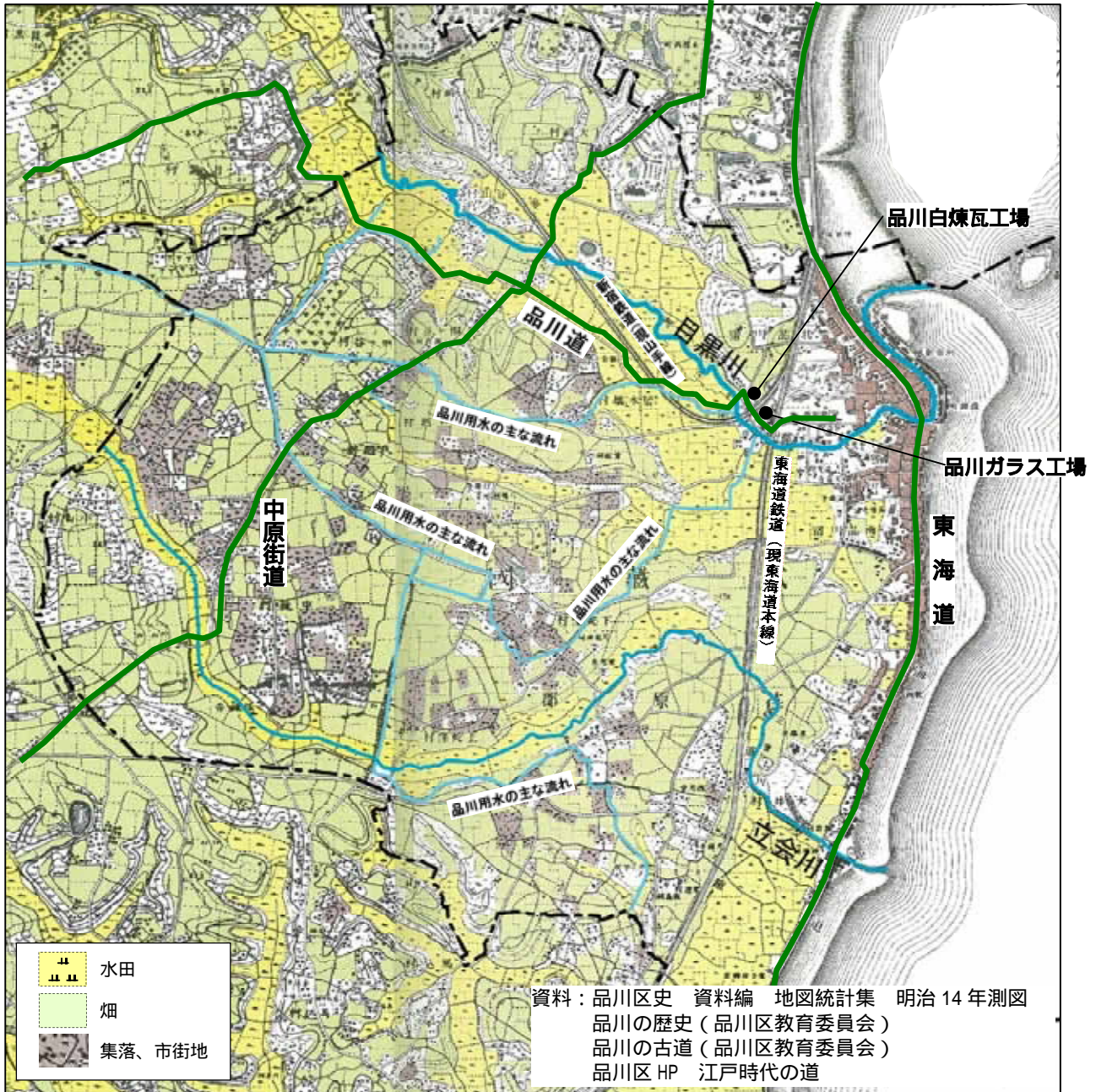


図 2-3 明治前期

市街地形成要因

経済・社会

- 日清、日露、第一次大戦による工業の発展

道路・面整備

- 国道認定（明治国道）44 路線（明治 18 年）
- 東海道が国道に認定（明治 18 年）
- 道路法の制定、大正道路を定める（大正 8 年）
- 耕地整理の始まり（明治 45 年～）

鉄道

- 京浜急行線 六郷橋～大森海岸（明治 34 年）
大森海岸～北品川（明治 37 年）
- 大崎駅（明治 34 年）、五反田駅（明治 44 年）、
大井町（大正 3 年）駅開業

河川・運河

- 目黒川を利用した物資の運送

市街地の形成

産業

- 目黒川流域工業（機械、金属、化学等）の発展
- 明電舎（明治 45 年）、日本精工（大正 3 年）、荏原製作所（大正 9 年）等の開業

宅地の広がり

- 明治後期には、耕地整理の土地へ工業、人の進出がはじまり、徐々に内陸に市街地が拡大
- 住工混在市街地のはじまり
- 目黒川沿い、駅・京浜急行線の開業により鉄道沿線を中心に市街化

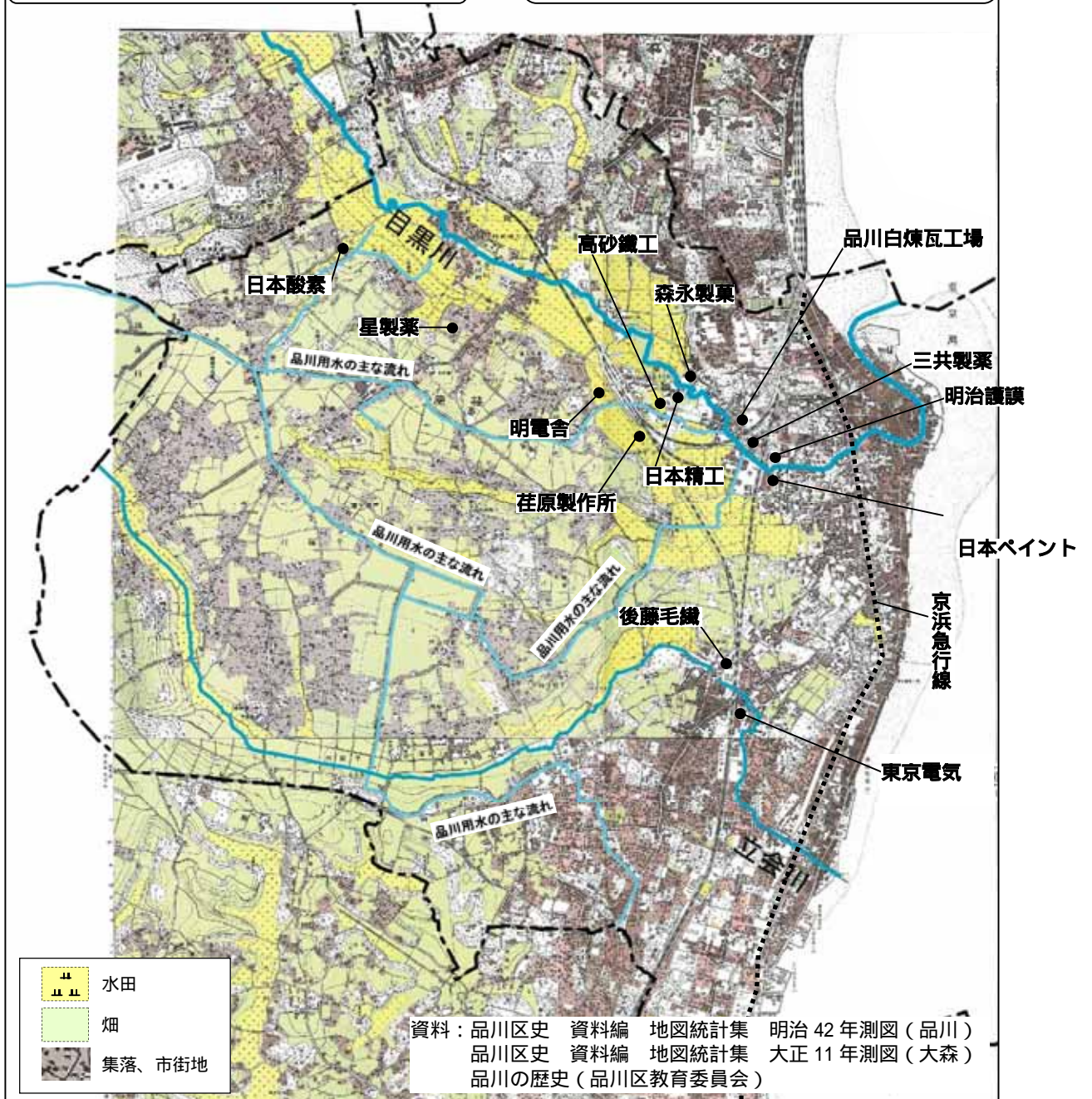


図 2-4 明治後期から大正時代

市街地形成要因

経済・社会

- 関東大震災後の復興

道路・面整備

- 大東京都市計画道路網（昭和2年）

鉄道

- 目蒲線（大正12年）
- 大井町線、池上線（昭和2年）
- 京浜急行線 品川駅乗り入れ（昭和8年）
- 品鶴線（昭和4年）

市街地の形成

宅地の広がり

- 耕地整理事業地域へ被災者が流入し、現在の密集市街地の基となる
- 私鉄開通により沿線の市街化が進行
- 耕地整理事業地域への人口の流入、私鉄開通による市街化等が重なり、商店街の形成につながっていった

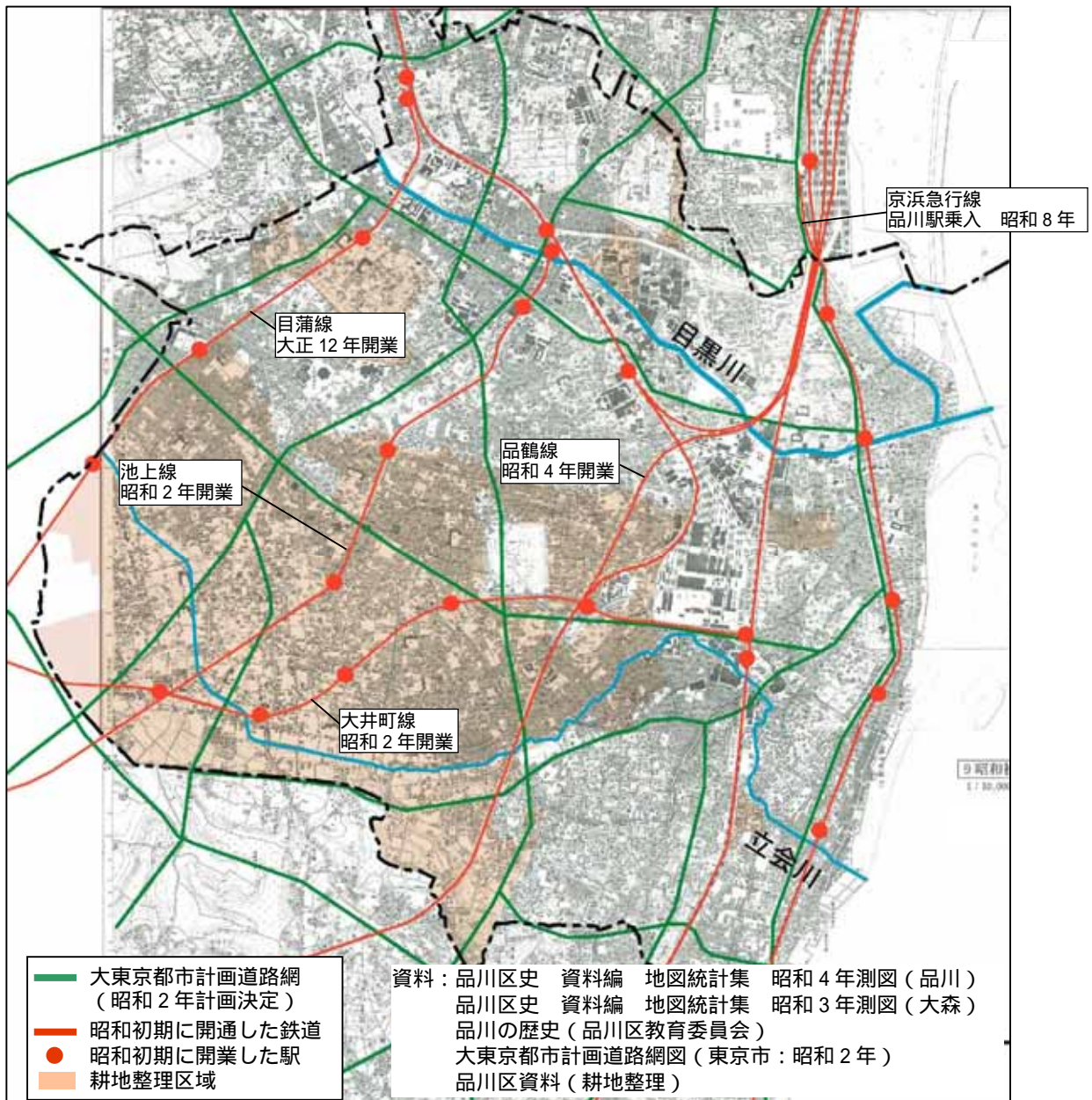


図 2-5 昭和初期

市街地形成要因

戦災復興

- 戦災復興都市計画道路の決定（昭和 21 年）
- 戦災復興の土地区画整理事業（4 箇所）
- 戦後の引揚げ、復員、転入等により、昭和 22 年～35 年にかけて、人口が急激に増加

鉄道、埋立地

- 品川ふ頭、大井ふ頭の埋立

高度経済成長期

- 東西方向の道路が未発達であること等、交通課題が顕在化
- 工場や住宅が密集し、緑地の喪失や空地の不足等、都市的課題が発生
- 工場等制限法等により工場の新増設が厳しくなり、工場が減少

市街地の形成

産業

- 埋立地に火力発電所や流通系施設が立地

宅地の広がり

- 戦災復興の土地区画整理で新しい市街地の形成
- 耕地整理事業地域は、戦前の区画が残り密集市街化

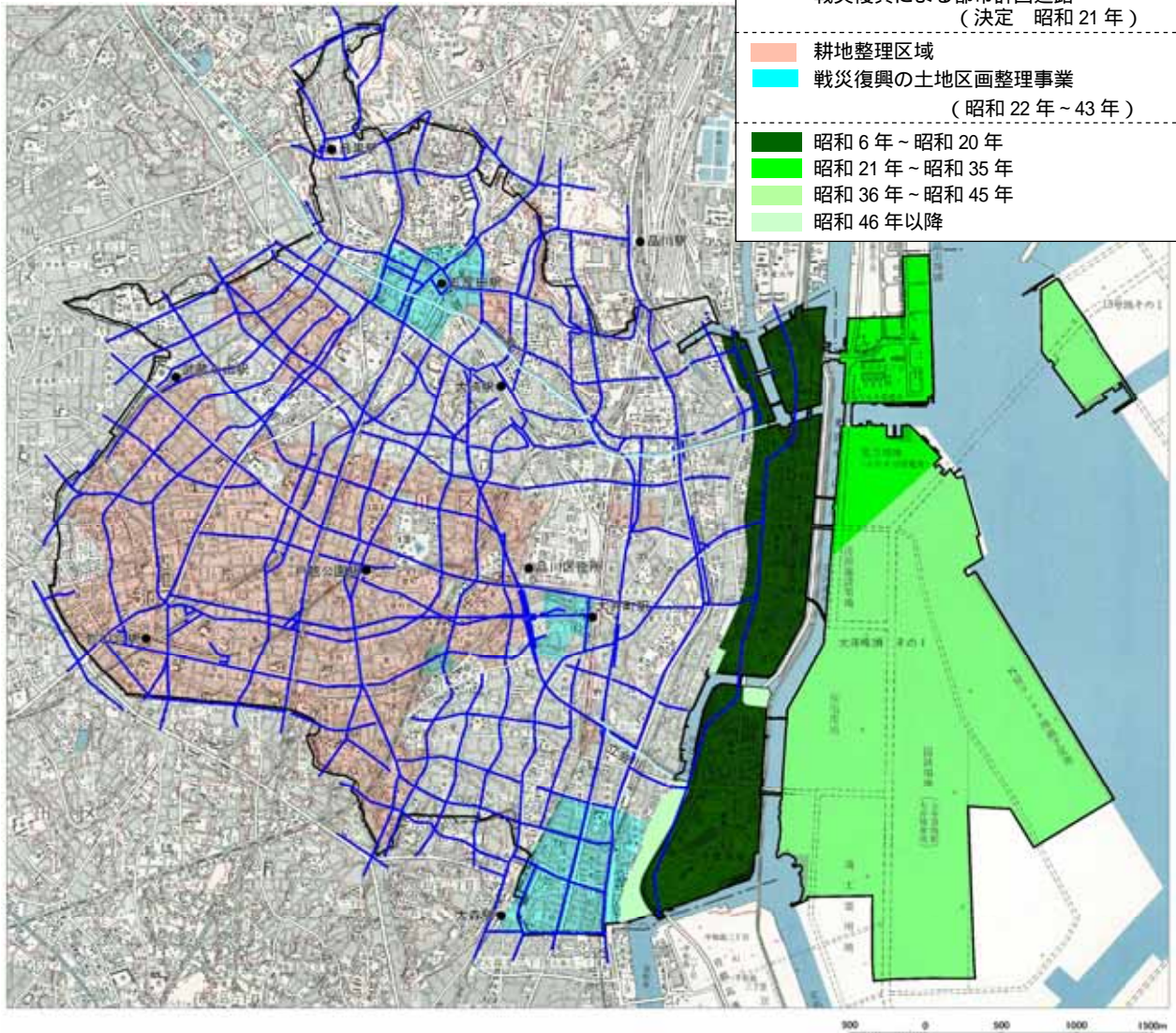


図 2-6 高度経済成長期

資料：品川区史 資料編 地図統計集 昭和 43 年測図
 品川区全図（都市計画図）（昭和 22 年）
 昭和 38, 39, 41 年 東京都による都市計画道路に関する資料
 甦った東京 東京都戦災復興土地区画整理事業誌（東京都）
 品川区資料（耕地整理）

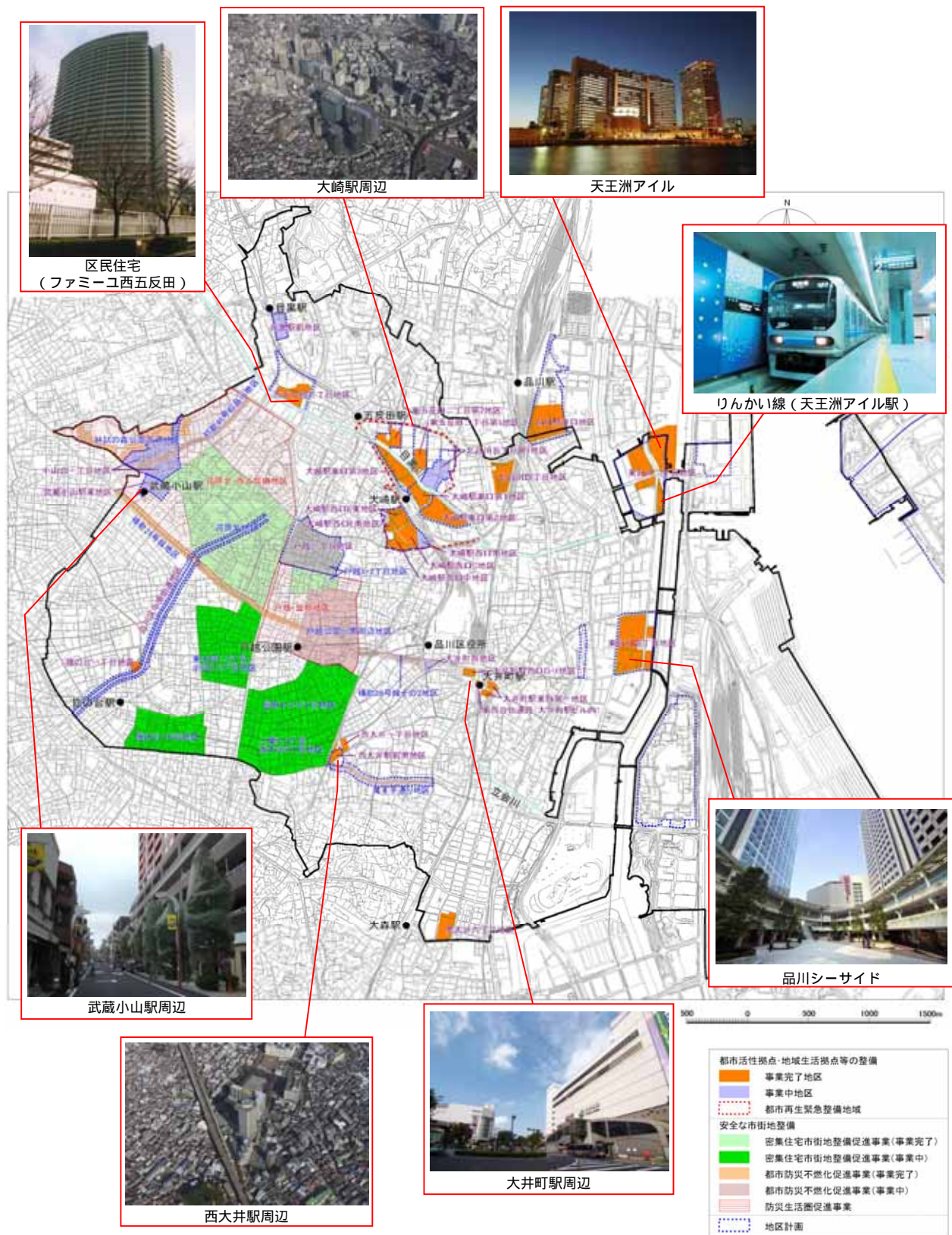


図 2-7 近年の市街地整備状況

資料：品川まちづくりマップ

2.1.3 都市計画道路の変遷

(1) 明治時代から昭和初期

江戸時代の城下町の道路を近代国家の首都にふさわしい街路に改良するため、明治 21 年（1888 年）市区改正の設計が行われ、316 路線、延長 560km（現山手線内および台東区、墨田区、江東区の明治通り内）の道路計画が決定された。その後、計画の再検討が行われ、明治 36 年（1903 年）に 86 路線に縮小変更された。大正 8 年（1919 年）には、都市計画法および道路法が制定され、これにもとづき大正 10 年（1921 年）に、当時の東京市部およびその周辺にわたって 82 路線、延長 105km の都市計画道路が決定されるとともに、新たな国道（大正国道）が 64 路線定められた。

大正 12 年（1923 年）の関東大震災後、震災復興計画が制定され、その中で、都市計画道路は、焼失区域内の既定計画を尊重しながら、大幅な修正を加え、52 路線、延長 119km が大正 13 年（1924 年）に決定された。

この震災復興計画は、昭和 5 年（1930 年）までにほとんど完成し、現在においても東京の骨格となっている。しかし、震災復興を契機とする市街地の膨張により、旧市域外の街路計画も樹立する必要が生じた。そのため、昭和 2 年（1927 年）に現在の 23 区の区域を対象とする「大東京都市計画道路網」が告示され、幅員 22m 以上の幹線道路と幅員 11～22m の補助線が計画された。このとき「放射、環状、補助」の呼称が用いられ、現在の環状 6 号線（山手通り）、環状 7 号線、環状 8 号線が計画決定された。区内では、現在の骨格的な道路である環状 6 号線（山手通り）、第一京浜、中原街道、池上通り、補助 26 号、補助 46 号等の道路が計画された。

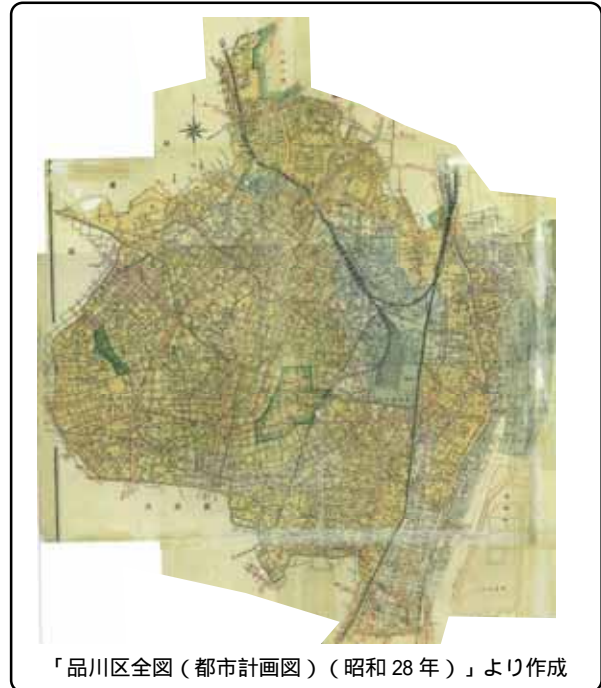


(2) 昭和初期から戦後

昭和 2 年（1927 年）に決定された放射、環状、補助線からなる都市計画道路網を補うため、昭和 5 年（1930 年）頃から、細道路網計画が山手線周辺から郊外の地域にかけて決定され、昭和 18 年（1943 年）頃までに 1,000 を超える路線が、追加決定された。また、終戦後、昭和 20 年（1945 年）12 月に「戦災地復興計画方

針」が決定され、これをもとに昭和 21 年（1946 年）、34 放射、9 環状、124 補助線、延長約 1,040km、幹線道路の幅員 40～100m、補助線 20～36m という戦災復興都市計画道路が決定された。

しかし、昭和 25 年（1950 年）、都市計画道路の大幅な幅員縮小が行われ、路線数、延長等には大きな変化はなかったものの、計画面積の約 30%が減少した。区内の戦災復興による都市計画道路（細道路を含む）は、網目状に結ぶ、非常に密なものであり、現在の第二京浜、海岸通り等がこのときに計画された。一方、戦後の高度経済成長期における自動車交通の激増に対処するため、昭和 34 年（1959 年）に都市高速道路 8 路線、71km を都市計画決定した。

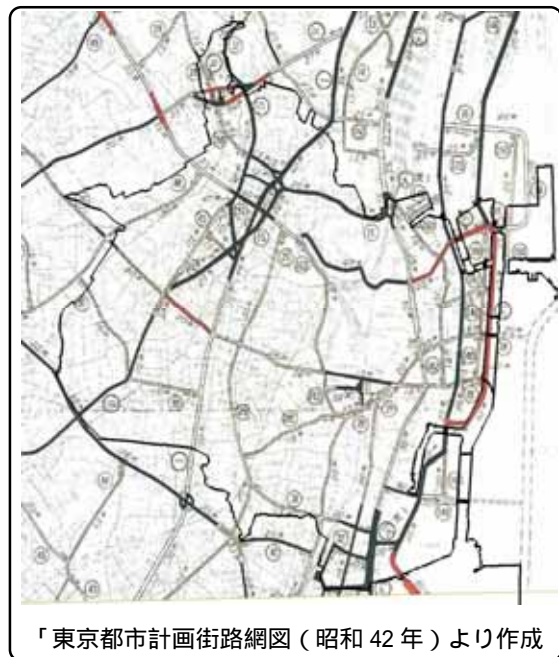


「品川区全図（都市計画図）（昭和 28 年）」より作成

(3) 昭和 30 年代後半から昭和 40 年代前半

激増する自動車交通に速やかに対処するための方策として、高速道路計画の樹立とともに、能率的かつ経済的な都市計画道路の再検討が始められた。具体的には、主要方向別に最も重要な幹線を強化し、さらに、都市計画道路網の拡充強化を考慮して、全都的な交通需給関係の均衡を図るよう再編成することを主眼とした。また、交通のネックとなる交差点を重点的に改良し、交差点間部分の拡幅は最小限度にとどめる一方、その他の既成市街地内の地域的な幹線街路については、市街地再開発等の面的開発にゆだねることとした。

この結果、環状 6 号線の内側は、昭和 39 年（1964 年）、外側は、昭和 41 年（1966 年）に決定告示され、放射 36 路線、環状 11 路線、補助線 294 路線、総延長 1,501km となった。さらに、細道路（1,000 路線、延長約 1,400km）についても検討され、一部は拡幅のうえ、補助線と



「東京都市計画街路網図（昭和 42 年）」より作成

して残されたが、大部分は廃止された。

区内では、幹線道路間を結ぶ路線（主に細道路）が廃止となり、大幅に路線数が減少し、また、南北方向に比べ東西方向の幹線道路網が少なくなり、現在の木造住宅密集地域の未解消の一因となった。

(4) 昭和 50 年代から現在

昭和 50 年代になると、交通の処理に重点を置いた幹線道路整備計画に対し、居住環境の保全のための地区整備ならびに道路整備を行う必要性が、交通公害の激化とともに高まってきた。特に、幹線道路に囲まれた区域については、区画道路等の整備により、防災性の向上や居住環境の向上を図る必要があった。

そこで、昭和 56 年（1981 年）に、東京都区部全域における都市計画道路の変更が、都市防災の強化、都市機能の確保、地域環境の保全および都市空間の確保、という基本目標のもとに実施された。同時に、第一次事業化計画が策定され、10 年間に、区部では約 108km の都市計画道路を整備し、完成率を 39%から 54%に高め、放射、環状の主要な幹線道路についても 6 割が完成し、都市の骨格的なネットワークの形成、交通処理機能、都市の防災性の向上に寄与した。

平成 2 年（1990 年）に、第一次事業化計画の計画期間が終了したことから、第二次事業化計画（平成 3 年度（1991 年度）～平成 15 年度（2003 年度））を定め、優先的に整備すべき予定路線として、219 区間、延長約 179km を選定したが、経済情勢の急激な悪化を受け、着手率が 5 割にとどまった。

そこで、平成 16 年度（2004 年度）に、東京を取り巻く経済情勢等を踏まえ、第三次事業化計画を定め、都市計画道路整備の必要性に関する評価を行い、優先的に整備すべき 208 路線、延長約 130km を選定した。区では、6 区間が優先整備路線に選定されたことから、都と連携し、整備を進めている。

昭和 38 年（1963 年）から昭和 41 年（1966 年）の見直しによる都市計画道路と比較すると、大井ふ頭等の埋立地と高速道路等を除いては、ほとんど変化はなく、現在の幹線道路網計画の骨格は、昭和 38 年（1963 年）から昭和 41 年（1966 年）の見直しで形成されたことがわかる。

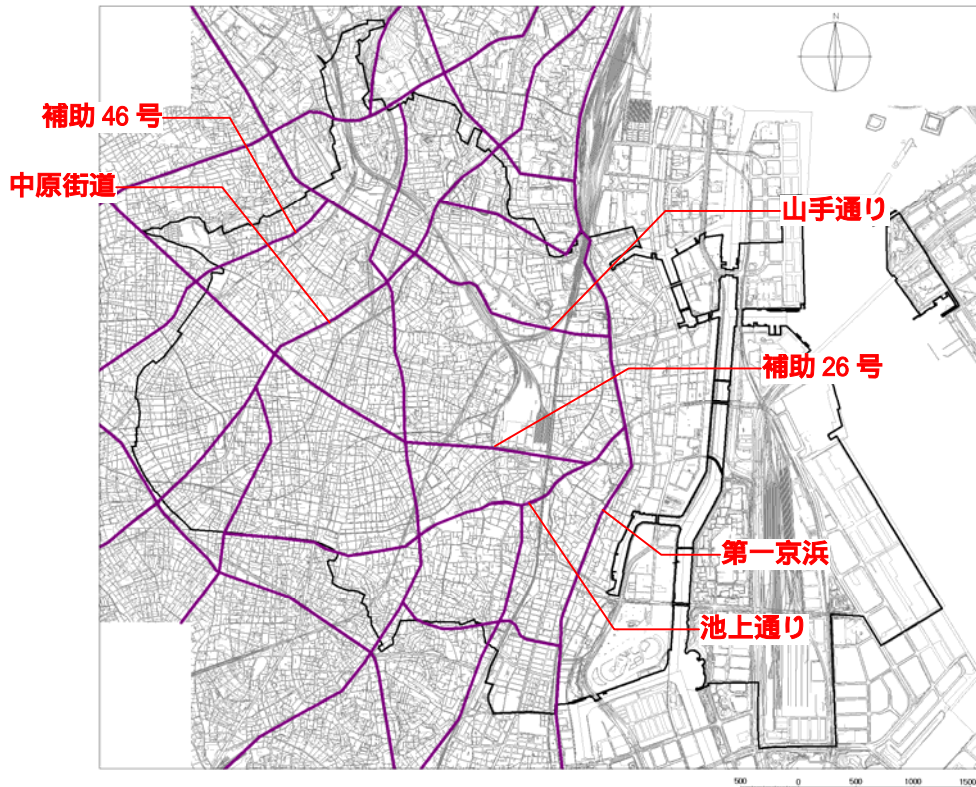


図 2-8 大東京都市計画道路網（昭和2年）

資料：大東京都市計画道路網（昭和2年）

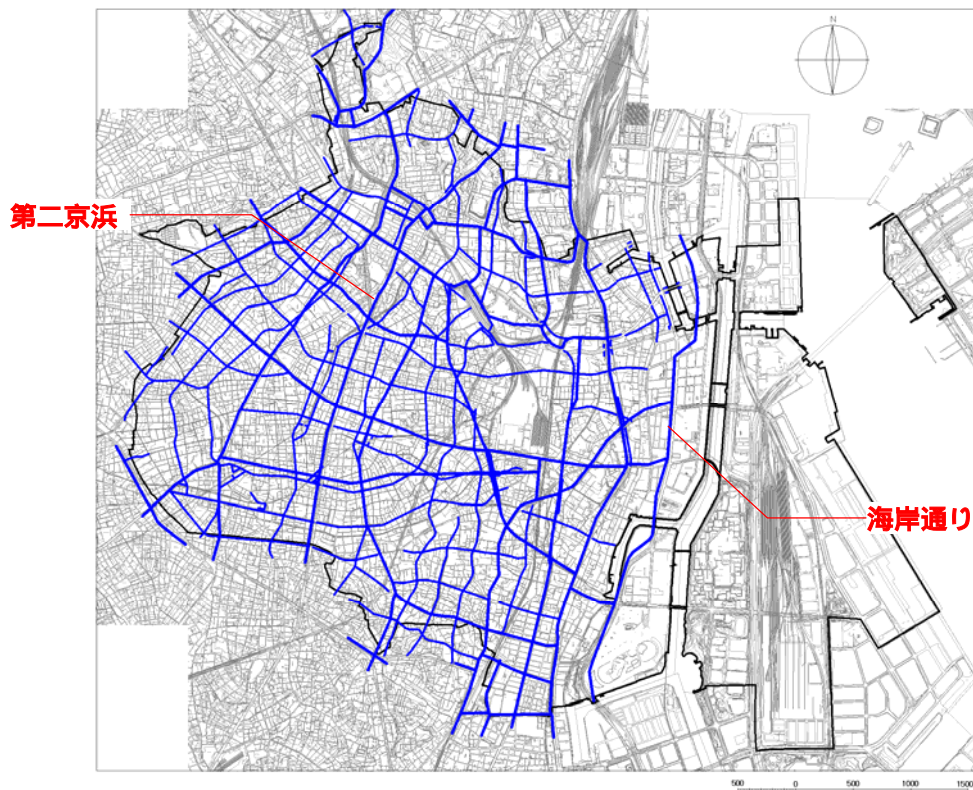


図 2-9 戦災復興時の都市計画道路

資料：品川区全図（都市計画図）（昭和28年）、品川区内部資料

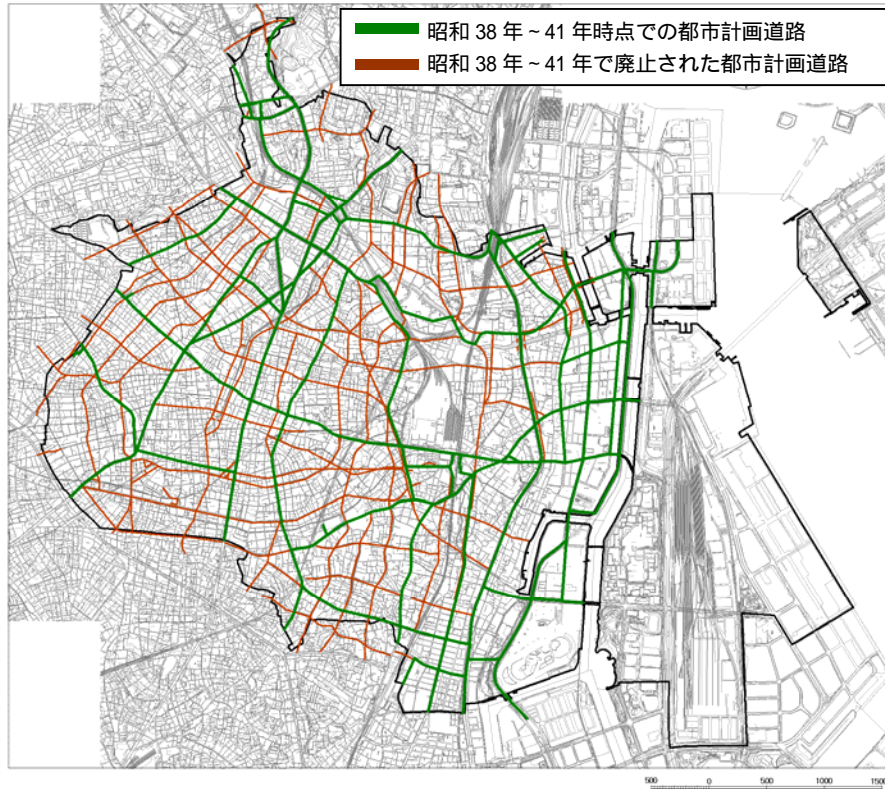


図 2-10 昭和 38 年から 41 年の見直しによる都市計画道路

資料：東京都市計画街路網図（昭和 42 年）、品川区内部資料

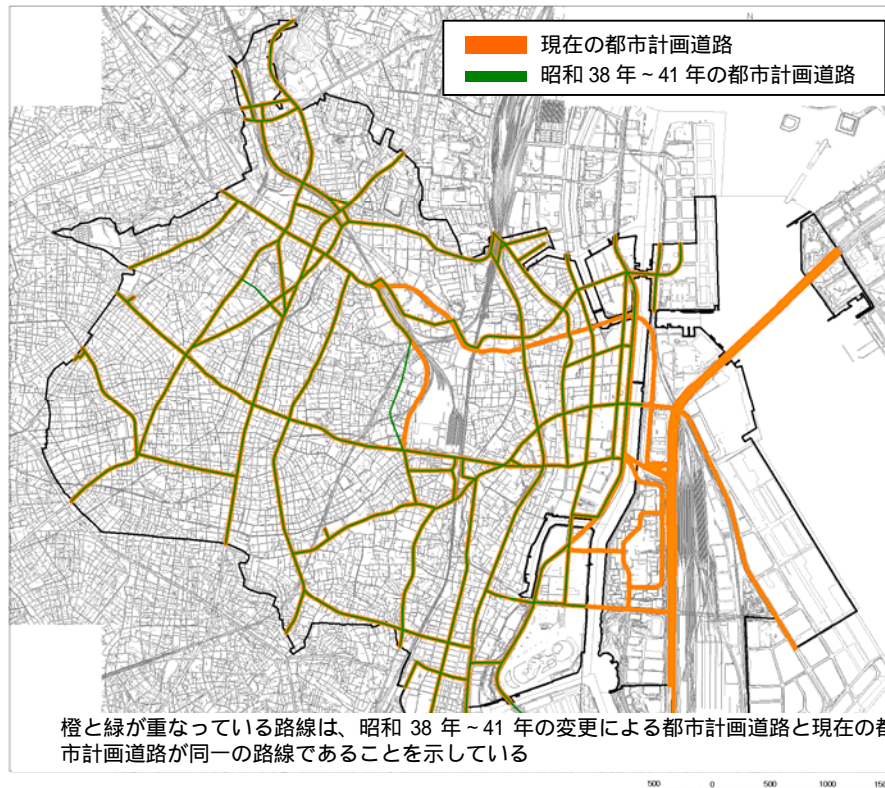


図 2-11 現在の都市計画道路

資料：東京都市計画街路網図（昭和 42 年）品川区都市計画図（平成 24 年 1 月作成）

表 2-1 都市計画道路等の変遷一覧

年	出来事
明治 9 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道・県道・里道を定める。国道はすべて東京を基点とし、三等級に区分（路線の指定なし）
明治 18 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 等級廃止、44 路線が国道認定（幅員を 7 間（12.7m）と定める）
明治 22 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市区改正計画の告示（東京市） ・ 316 路線、延長 560km の道路計画を決定
明治 36 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市区改正新設計告示（東京市） ・ 計画規模を縮小（86 路線）
大正 8 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画法・道路法の制定 ・ 明治期の道路路線廃止、新たな国道（大正国道）を定める（64 路線）
大正 9 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「第一次道路改良計画」を実施するが、関東大震災により頓挫 ・ 市街地建築物法の施行（告示建築線 ~ 昭和 14 年）
大正 10 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 街路修築計画決定（東京市） ・ 82 路線、延長 105km の都市計画道路を決定
昭和 2 年 （図 2-8）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大東京都市計画道路網を決定「放射、環状、補助」の呼称が用いられる ・ 環六（山手通り）、環七、環八が計画決定
昭和 5 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 細道路網の計画が始められる（東京市）（~ 昭和 18 年） ・ 路線数は 1,000 路線を超える
昭和 9 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「第二次道路改良計画」を実施するが不況と戦時体制への移行により頓挫
昭和 21 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 戦災復興都市計画道路の決定（34 放射、9 環状、124 補助線、延長約 1,040km、幹線道路の幅員 40~100m、補助線 20~36m）
昭和 25 年 （図 2-9）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画道路の大幅な幅員縮小 ・ 街路計画面積約 30% 減少、幹線は概ね半分の幅員
昭和 34 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市高速道路都市計画決定 ・ 8 路線 71km
昭和 36 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急道路整備計画（道路整備の促進、道路の立体化等） ・ オリンピック関連街路の整備（~ 昭和 40 年）
昭和 39 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 効率的かつ経済的な道路を目指し、都区部都市計画道路の再検討 ・ 環状 6 号線の内側を決定
昭和 41 年 （図 2-10）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 環状 6 号線の外側を決定（36 放射、11 環状、294 補助線） ・ 細道路の大部分を廃止
昭和 56 年	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東京都区部全域の都市計画道路の見直し
平成 16 年 （図 2-11）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第三次事業化計画における優先整備路線の選定

2.1.4 耕地整理の概要

大正初期、区の内陸部は、広い部分にわたって田畑で占められ、東京近郊の農村であった。その後、昭和初期にかけて、内陸部では、農地としての利用を促進するため、耕地整理が実施された。この耕地整理事業により、大正7年（1918年）頃には、区内のほとんどの水田は、短冊型に整理された。

耕地整理の対象地域は、その形状から工場や住宅を建てるのに好都合であったことから、戦争による工業の発展に伴い、それまでは目黒川沿いや鉄道沿線に広がっていた工場や市街地が、耕地整理を行った土地へ移り始め、内陸部へ市街地が拡大していった。また、関東大震災の罹災者が、当時の東京市内から、大量に耕地整理を行った土地へ移転し、人口は、大正9年（1920年）の約121千人から大正14年（1925年）には約207千人と大きく増加した。この中でも、荏原地区は、道路・交通施設が周辺より少なく、純然たる農村の姿のままでいたため地価が安かったこと、市街地建築物法が平塚村に適用されなかったこと等から、人口増加が特に顕著であった。加えて、目蒲線、大井町線および池上線の開業により、内陸部の市街地の形成が加速されるとともに、商店街が形成されていった。

耕地整理を基盤とした市街地の特徴は、以下の通りで、都市基盤としては不十分であり、現在の木造住宅密集地域の形成要因のひとつとなっている。

【耕地整理実施地域の特徴】

- ・農地を目的としているため、区画が広い
- ・区画の奥の住宅は狭隘道路で接続され、緊急車両が進入できない
- ・隅切りがない 車両の右左折が困難である
- ・公園が計画されていない 防災上、住環境上の課題となっている

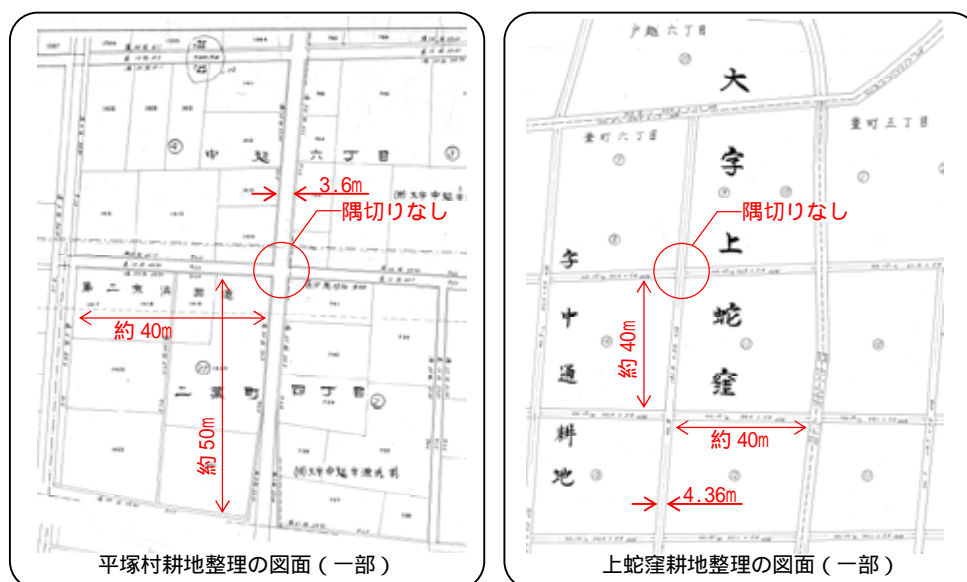


図 2-12 耕地整理の状況

資料：品川区資料（耕地整理）

市街地建築物法
大正8年に公布された建築基準法（昭和25年公布）が定められる前に、市街地における建築を規定した法律

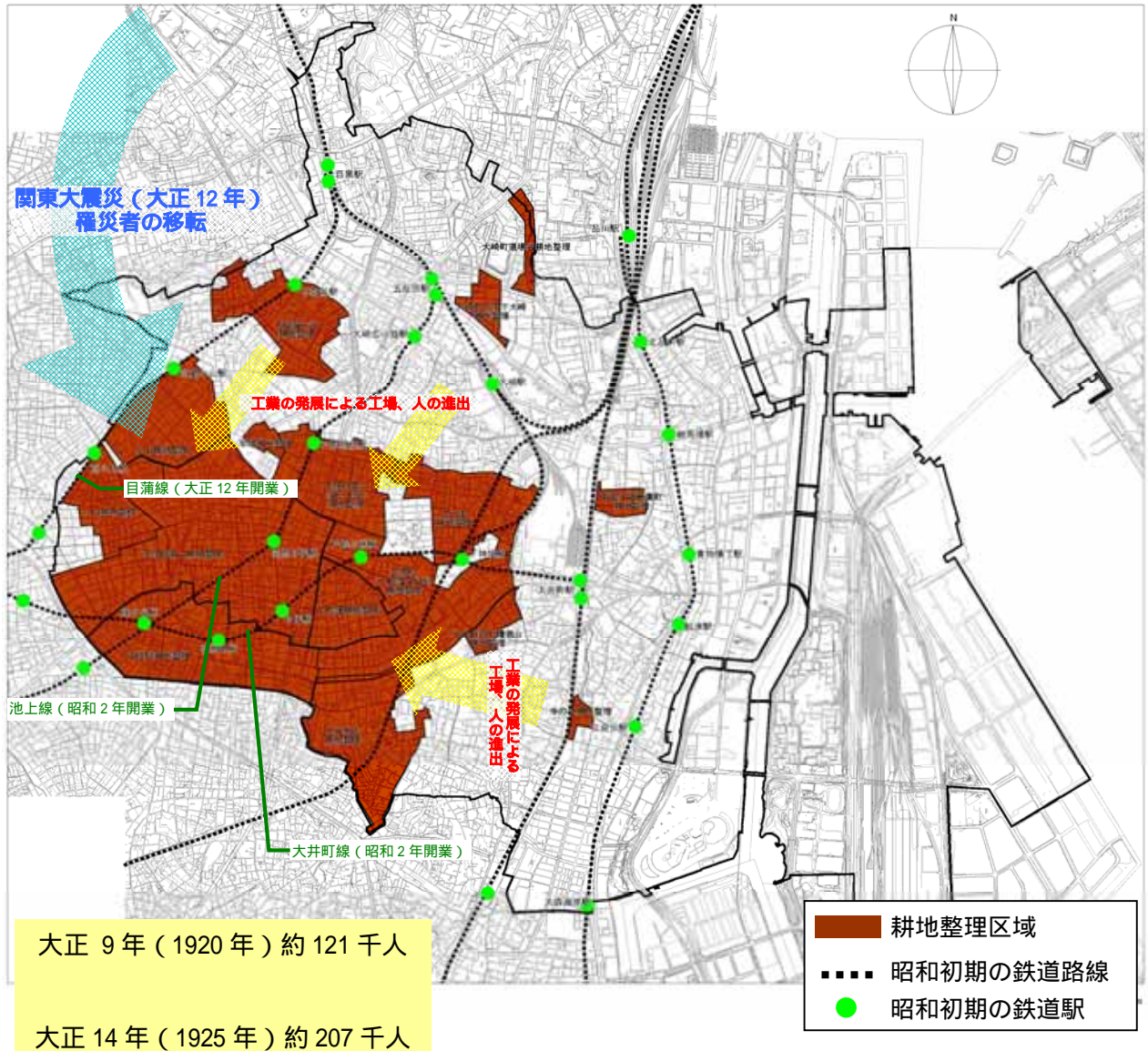


図 2-13 耕地整理区域

資料：品川区

2.1.5 土地区画整理の概要

区内では、戦災復興の土地区画整理事業が、五反田駅、大井町駅、西大井駅および大森駅周辺の4箇所で実施された。現況の都市基盤を見ると、各土地区画整理事業における設計図とほぼ同じであり、当該事業により、現在のまちの姿が生み出されたことがわかる。

戦災復興土地区画整理第5地区（五反田駅）

事業目的：街廊の造成、道路の適正配置、宅地規模の適正化、未利用地の宅地化

施行面積：33.68ha

施行年度：昭和22～41年度

都市基盤：放射1号線（幅員40m）、環状6号線（幅員40m）、公園4箇所（1,639m²）

駅前広場（6,837m²）

設計図



現況図



整備した都市計画道路
公園

戦災復興土地区画整理第26-1地区事業（大井町駅）

事業目的：街廊の造成、宅地規模の適正化、未利用地の宅地化、過密住宅地の解消

施行面積：11.85ha

施行年度：昭和25～43年度

公共施設：補助26号線（幅員15m）、補助28号線（幅員33m）、公園1箇所（2,044m²）

駅前広場（7,738m²）

設計図



現況図



整備した都市計画道路
公園

戦災復興土地区画整理第 26-2 地区（西大井町駅）

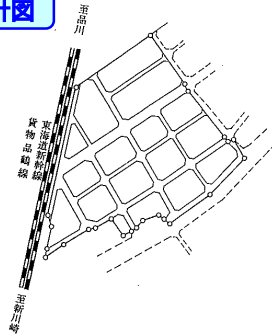
事業目的：街廊の造成、宅地規模の適正化、未利用地の宅地化、過密住宅地の解消

施行面積：3.36ha

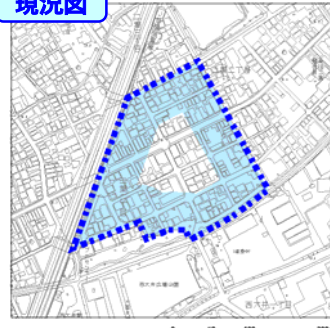
施行年度：昭和 25～31 年度

公共施設：区画街路（幅員 12m）、区画街路（幅員 7m）

設計図



現況図



戦災復興土地区画整理第 6 地区（大森駅）

事業目的：街廊の造成、道路網整備、過密住居地解消、未利用地の宅地化

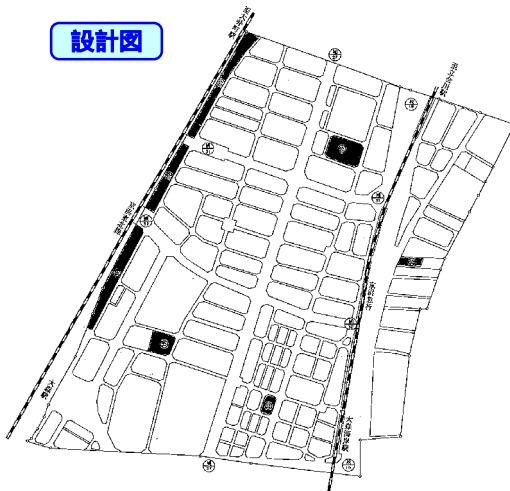
施行面積：58.49ha

施行年度：昭和 23～37 年度

公共施設：放射 19 号線（幅員 50m）、補助 27 号線（幅員 25m）、公園 7 箇所（20,646m²）

駅前広場（6,818m²）

設計図



現況図



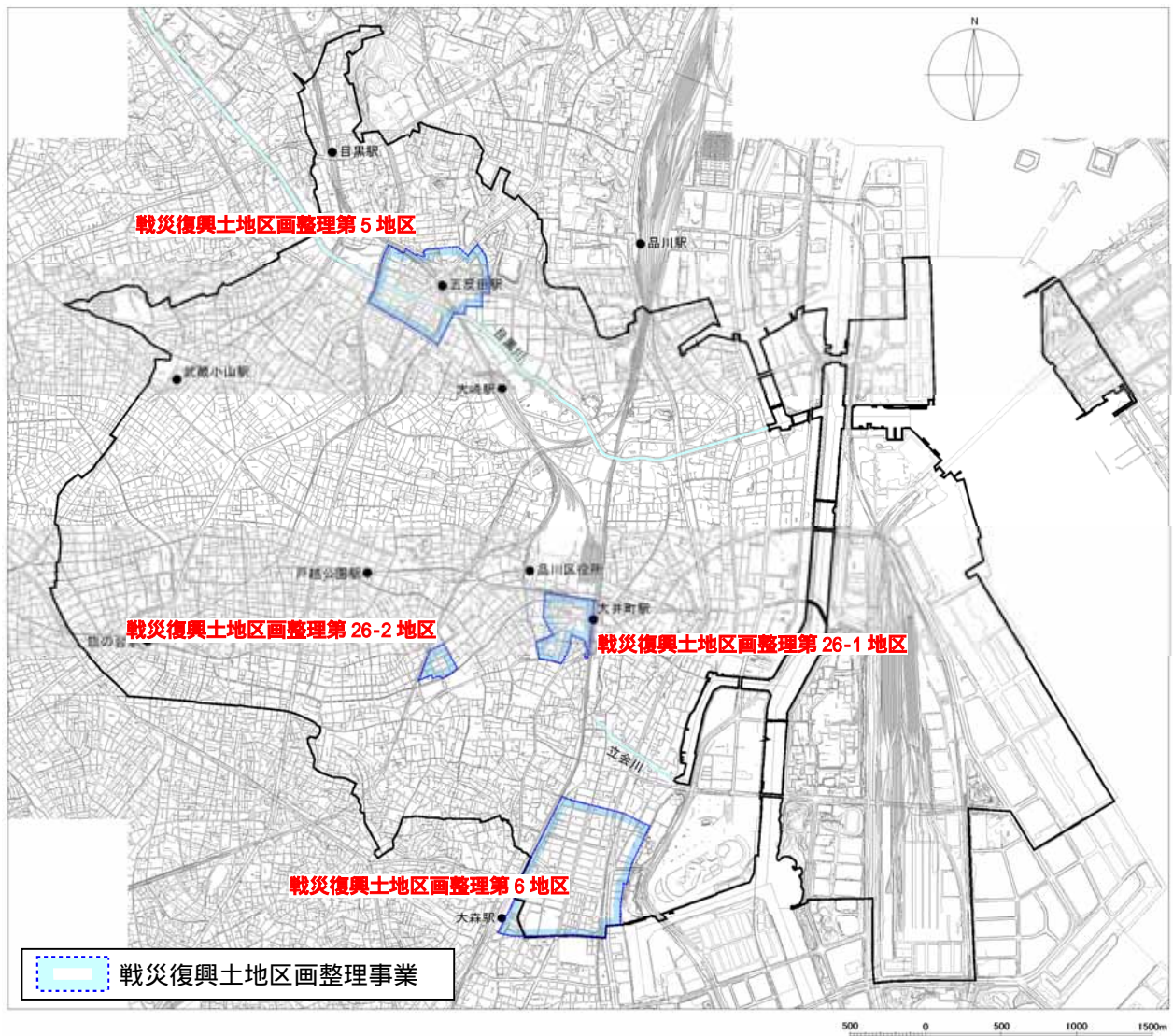


図 2-14 土地区画整理区域

資料：震災・戦災復興等土地区画整理事業地区の索引図（東京都 HP）

甦えた東京 東京都戦災復興土地区画整理事業誌（東京都）

2.1.6 工業の変遷

(1) 明治時代から大正時代

区の工業は、明治 6 年（1873 年）に、品川ガラス工場が、次いで、明治 20 年（1887 年）に品川白煉瓦工場が立地したことから始まる。その後、明治後期には、目黒川の水資源および水運の利便性により、当時の東京市内から目黒川沿岸へ工場が移転してくるようになった。

大正時代になると、目黒川沿いに分布していた工場が、工業用水としての立会川の活用、大崎駅、五反田駅および大井町駅の開業等から、明電舎、日本精工、荏原製作所等、機械・金属・化学等の工場が進出するとともに、目黒川上流から大崎にかけて、工場の下請け町工場が立地していった。また、日清戦争等を契機として、更なる工業の発展につながった。

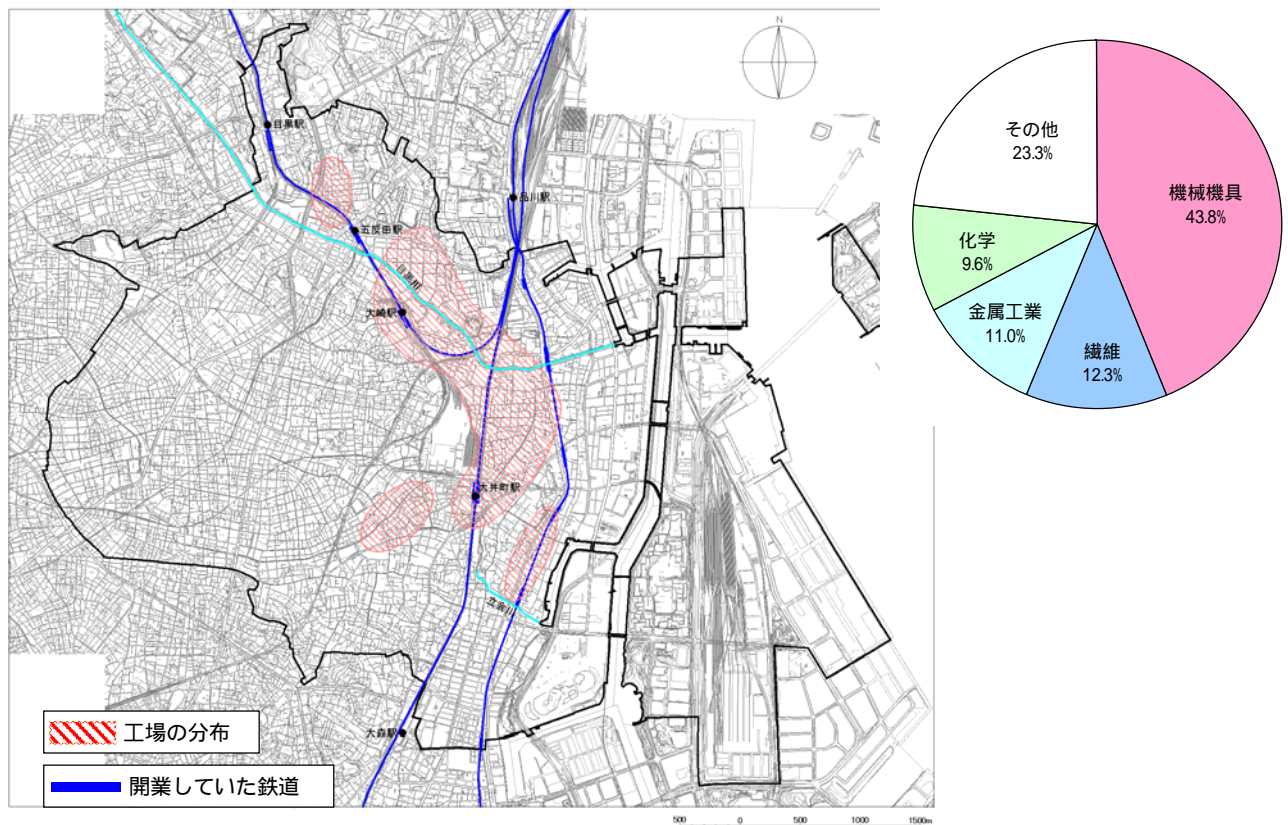


図 2-15 大正 10 年の工場分布

資料：品川区史 資料編 地図統計集 品川区の工業
品川の歴史（品川区教育委員会）

(2) 昭和初期

大正後期から昭和初期にかけて、日清戦争、日露戦争および第一次世界大戦を契機として、目黒川沿岸部の工業は、さらに発展した。また、荏原地区を中心とした耕地整理実施地域では、当該事業による道路や鉄道等の基盤整備が行われたことから、大正12年(1923年)の関東大震災の罹災者の移転とともに、工場も内陸部へ進出し、区全域に工場が広がっていった。

昭和10年(1935年)の工場の分布をみると、機械工場、紡織、金属工場等が目黒川沿いを中心に発展している。特に、大崎から五反田付近は工場密集地となっている。また、南大井の沿岸部にも工場の集積が見られる。

工場数は、1,054(昭和10年(1935年))となり、大正10年(1921年)の約14倍と飛躍的な増加となった。業種は、機械機具、金属工業等の割合が増加する一方、繊維は約1/3に減少している。また、従業員数30人未満の工場数が全体の85%以上を占めている。

その後、第二次世界大戦まで、軍需産業の拡大や輸出の拡大等により、区内の工業は発展していくこととなった。

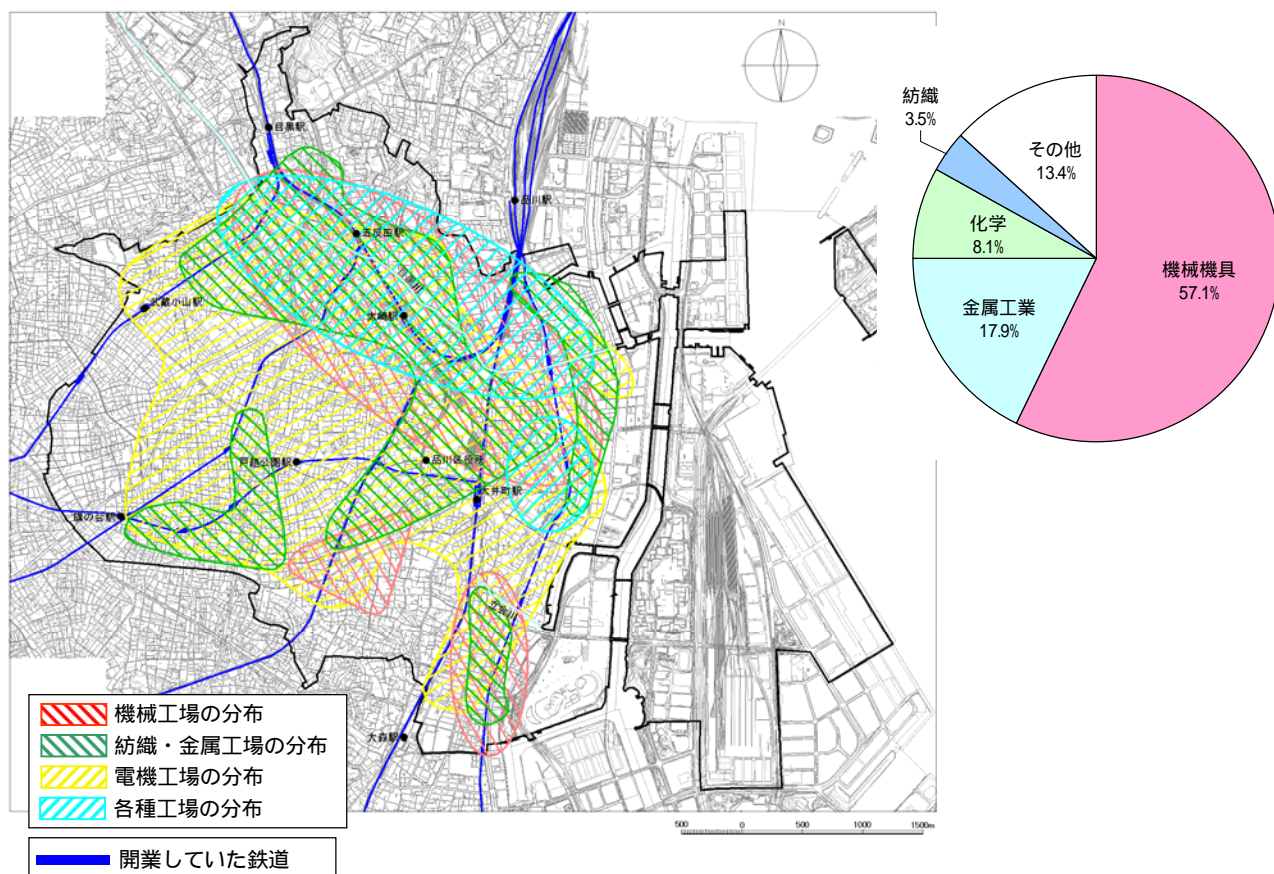


図 2-16 昭和10年の工場分布

資料：品川区史 資料編 地図統計集 品川区の工業
品川の歴史(品川区教育委員会)

(3) 戦後から高度経済成長期

第二次世界大戦後、一時停滞した区の工業も、昭和30年以降の高度経済成長により急速な発展を遂げた。

工場数は、昭和30年(1955年)の2,770件から昭和41年(1966年)の5,284件と11年間で約1.9倍に増加した。中でも、従業員数が10人未満の小規模な工場が、昭和30年(1955年)の1,627件から昭和41年(1966年)の3,594件へと10年間で約2.2倍に増加しており、昭和41年(1966年)の30人未満の工場が占める割合は90%となった。

また、戦前の昭和10年(1935年)の業種と比較すると、機械機具が減少し、金属製品や印刷、食料品が増加している。さらに、昭和10年(1935年)では、電機工場以外は目黒川沿いや沿岸部が中心であったものが、昭和41年(1966年)の工場の分布状況では、ほとんどの業種が埋立地部分も含む区内全域に広がっている。

- 目黒川沿いおよび工業用地として埋め立てられたところは、工業専用地となっている
- 内陸部の耕地整理の事業地域は、人口と工場の進出が同時期であるため、住工混在の中小工業地となっている



資料：首都圏整備計画・都市計画1964 東京都土地利用現況

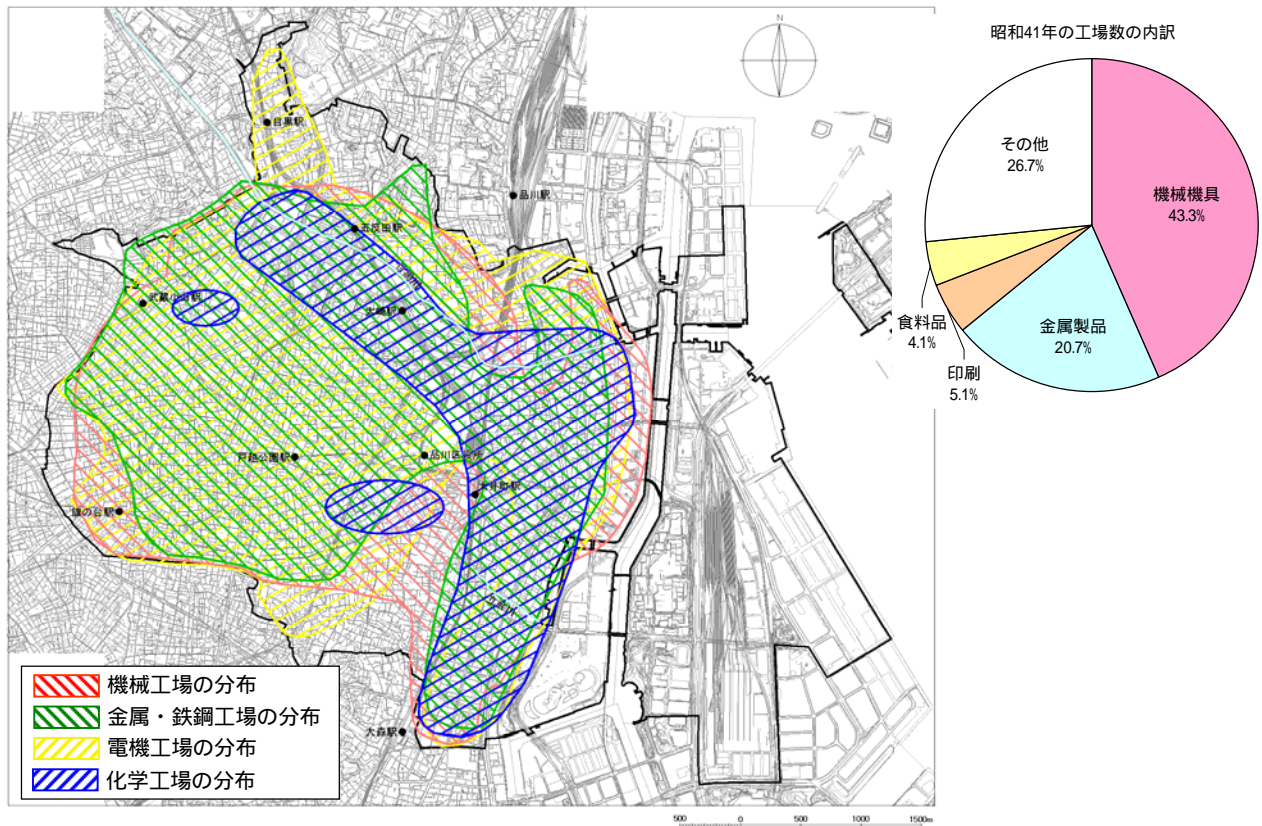


図 2-17 昭和41年の工場分布

(4) 昭和 40 年代以降

昭和 34 年（1959 年）に、東京の一極集中を緩和するため工場等制限法 が制定された。これにより、工場の新増設が抑制され、昭和 40 年代以降、工場が減少した。

昭和 62 年（1987 年）の工場数は、4,420 件と昭和 41 年（1966 年）の 5,284 件と比較して 16%減少している。一方、昭和 62 年（1987 年）の従業員数 30 人未満の工場の割合は、93%以上となり、小規模な工場の割合が増加している。

その後、企業の移転等が進み、平成 20 年（2008 年）の工場数は、1,524 件と昭和 62 年（1987 年）から 66%も減少した。また、従業員数 100 人以上の工場は、昭和 62 年（1987 年）では 90 件であったものが、平成 20 年（2008 年）には 7 件へと大幅に減少する一方、従業員数 30 人未満の小規模工場の割合は、98%へと増加した。

ただし、依然として高度な基盤技術を保有する企業が数多く存在しており、この高度な基盤技術や IT 技術等を融合させた新しいものづくりを進める研究開発型企业等の台頭もみられる。

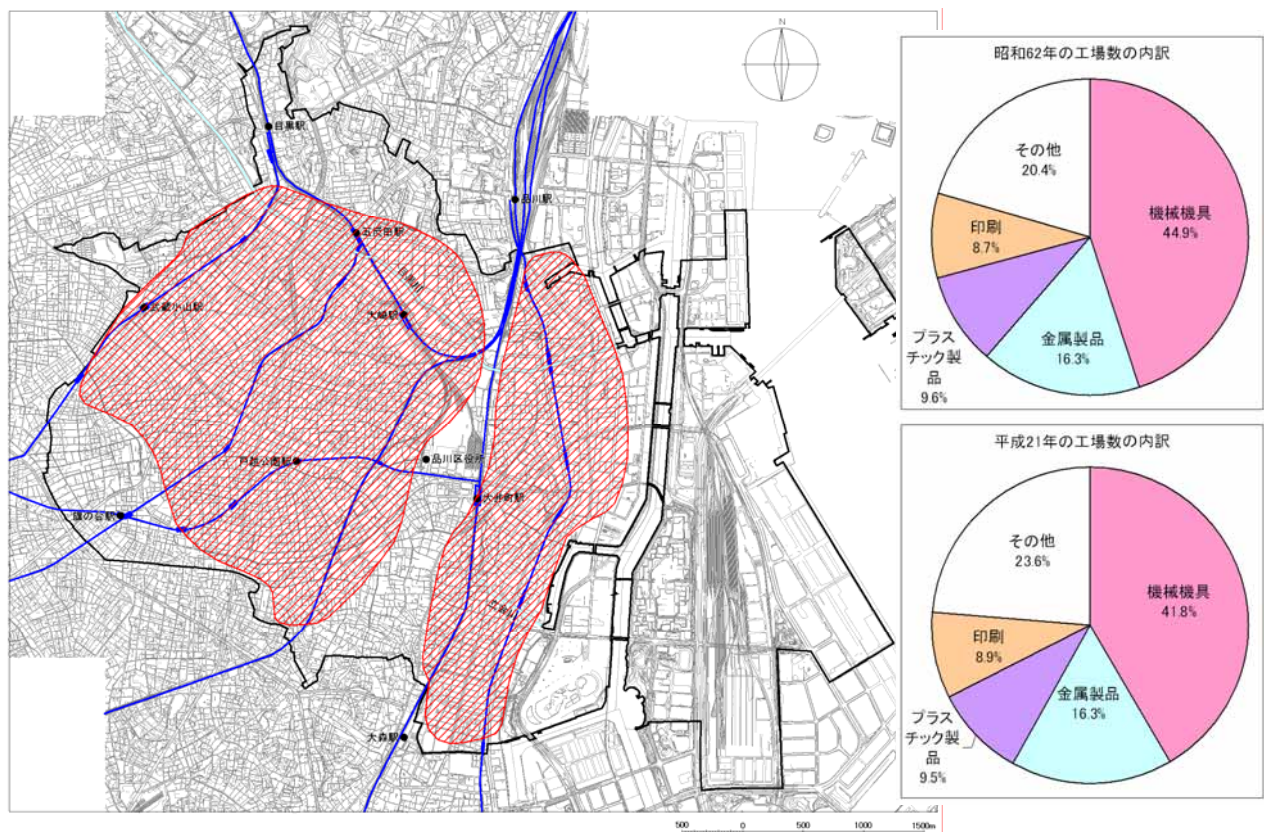


図 2-18 昭和 62 年の工場分布

資料：品川の工場（昭和 62 年）
品川区の統計（2010）

工場等制限法
都市部に制限区域を設け、その制限区域内に人口・産業の過度の集中を防ぐため、その区域での一定面積以上の工場（原則 1,000m² 以上）、大学の新設・増設等を制限した法律（2002 年 7 月 廃止）

2.1.7 鉄道の歴史

現在の山手線は、品川・赤羽間が明治 18 年（1885 年）に開通し、当初は品川線と称した。その後、明治 36 年（1903 年）に豊島線が開通し、両線を合わせて山手線と称した。また、大正 8 年（1919 年）には、吉祥寺・新宿・東京・品川・新宿・上野間の運転が開始され、大正 14 年（1925 年）から本格的な環状運転が始められた。この時期、当初の国鉄（現 JR）の発展は、大崎駅および大井町駅周辺への工場の集積とあいまって、貨物輸送としての役割が大きかった。

一方、私鉄は、明治 37 年（1904 年）に、現在の京浜急行線が開通し、京浜工業地帯の発展に寄与した。その後、大正 7 年（1918 年）に創設された田園都市株式会社により、都心への交通手段として現在の東急目黒線や東急大井町線が、東京および横浜方面からの池上本門寺等への参拝者の輸送および沿道の開発を目的として東急池上線が、それぞれ開通した。これらの私鉄は、関東大震災後の荏原地区の住宅地化を促進する重要な役割を果たし、さらに、国鉄の各駅と結ばれたことにより、都心部への通勤利便性が飛躍的に増大した。加えて、駅の開設により周辺では商店街が形成され、各々の駅間を結ぶ形で商店街が形成される要因にもなった。

近年では、平成 12 年（2000 年）の東急目黒線、都営三田線、東京メトロ南北線の相互乗り入れ、平成 14 年（2002 年）のりんかい線的全線開通、湘南新宿ラインの運転、平成 15 年の東海道新幹線品川駅開業等、より一層利便性が向上している。

さらに、リニア中央新幹線始発駅に品川駅が予定されており、広域交通の利便性向上が、より一層期待されている。

表 2-2 鉄道の年表

年	開業路線	開業駅
明治 5 年	新橋駅～横浜駅（現 東海道本線）	品川
明治 9 年		大森
明治 18 年	新橋駅～赤羽駅（現 山手線）	目黒
明治 34 年		大崎
明治 37 年	北品川駅～大森海岸駅（現 京浜急行線）	北品川、北馬場・南馬場（現 新馬場）、青物横丁、鮫洲
明治 38 年		立会川
明治 44 年		五反田
大正 3 年		大井町
大正 12 年	目黒駅～多摩川園前駅（現 東急目黒線）	不動前、武蔵小山
昭和 2 年	大井町駅～大岡山駅（現 東急大井町線） 大崎広小路駅～雪ヶ谷駅（現 東急池上線）	下神明、戸越公園、中延、荏原町、旗の台 戸越銀座、荏原中延、旗の台
昭和 3 年	大崎広小路駅～五反田駅（現 東急池上線）	
昭和 4 年	品鶴線（貨物線）	
昭和 39 年	東海道新幹線（東京駅～新大阪駅） 浜松町駅～羽田空港駅（東京モノレール）	天王洲アイル、大井競馬場前

昭和 43 年	泉岳寺駅～西馬込駅（都営浅草線）	戸越、中延
昭和 48 年	東海道貨物線	東京貨物ターミナル
昭和 61 年	品鶴線 旅客化	西大井
平成 12 年	東急目黒駅～三田駅（都営三田線） 東急目黒駅～溜池山王駅（南北線）	
平成 13 年	東京レポート駅～天王洲アイル駅（りんかい線）	
平成 14 年	天王洲アイル駅～大崎駅（りんかい線）	品川シーサイド

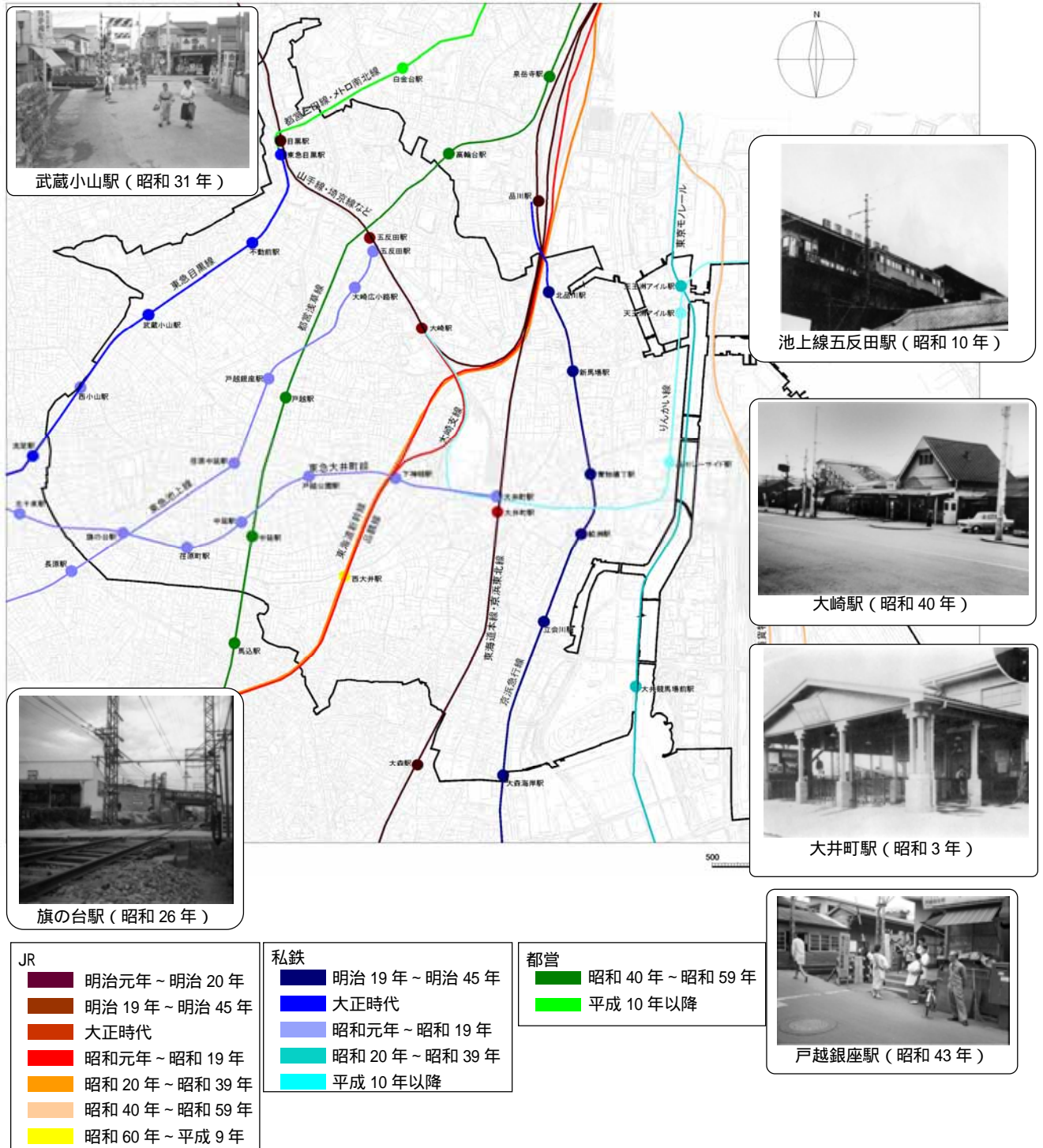


図 2-19 鉄道の変遷

2.1.8 埋立の歴史

区における海岸線は、江戸時代までは旧東海道付近であったが、昭和初期より本格的に埋め立てが開始され、昭和 10 年代に入り、東品川 2 丁目から東大井 1 丁目にかけての埋め立てにより芝浦運河が、また、勝島の埋め立てにより勝島運河が、それぞれ形成された。戦後になると、品川ふ頭や大井ふ頭の埋め立てが開始され、昭和 45 年（1970 年）までに、概ね現在の形となった。

昭和 52 年（1977 年）から昭和 56 年（1981 年）にかけて、勝島運河は、一部が埋め立てられ、「しながわ区民公園」となった。また、昭和 50 年代後半に大井ふ頭で八潮団地が開発され、みどりや運動場等も豊富にあり、子育て世帯に良好な住環境が整備された。さらに、臨海部副都心地域が埋め立てられた後、昭和 57 年（1982 年）に東八潮が区に編入された。

近年では、平成 5 年（1993 年）に、東品川入江が埋め立てられ、東品川海上公園として整備された。また、平成 11 年（1999 年）には、大井ふ頭の一部および勝島北部が、平成 14 年（2002 年）に鮫洲入江が埋め立てられた。

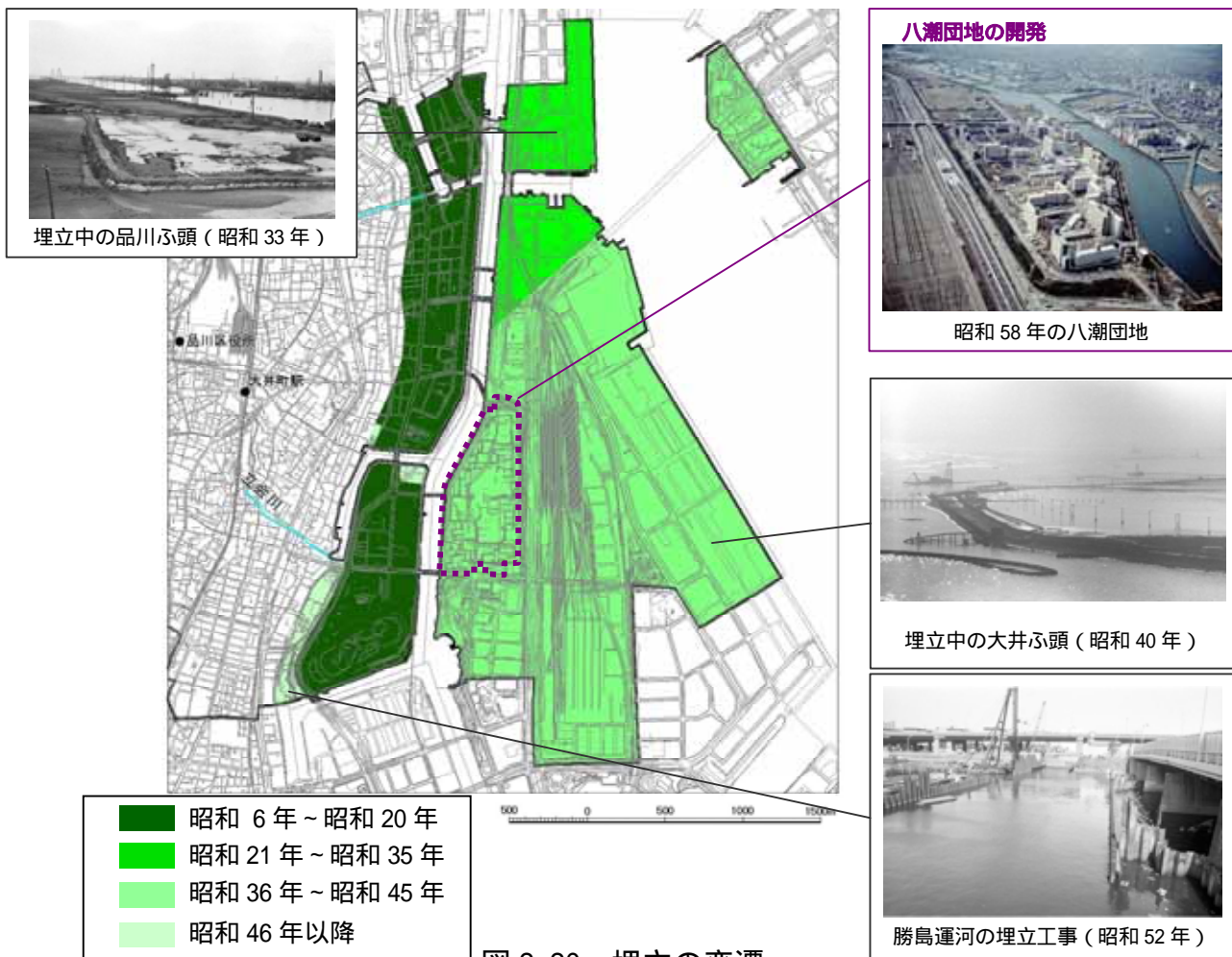


図 2-20 埋立の変遷

資料：PORT OF TOKYO 2011（東京都港湾局）、しながわ景観ガイドプラン、しながわ WEB 写真館より作成

2.2 まちづくりの現状と課題

2.2.1 人口と世帯数

- ・総人口は、平成 12 年（2000 年）から増加傾向に転じているが、今後は、少子化・高齢化の一層の進展により、若干の減少が見込まれる。
- ・昼夜間人口比率は、1.46 となっており、特に、業務機能が集積する大崎地区で、高くなっている。
- ・高齢者単身世帯が、荏原地区で多いが、増加率は、その他の地区で高く、今後も増加していくことが予想できる。

(1) 総人口の現状と見通し

1) 総人口

総人口は、昭和 35 年（1960 年）をピークに減少傾向にあったが、平成 12 年（2000 年）から増加に転じており、平成 22 年（2010 年）で 365,302 人となった。

平成 17 年（2005 年）の国勢調査を基にした人口推計では、今後、平成 32 年（2020 年）頃まで緩やかに増加するが、その後、減少傾向に転じ、平成 42 年（2030 年）には、中位推計で 353,391 人になると見込まれる。

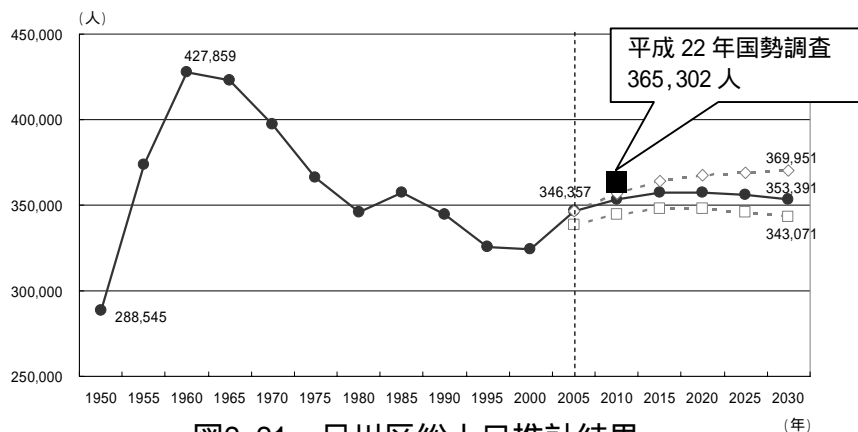


図2-21 品川区総人口推計結果

資料：「品川区長期基本計画」（平成21年4月）
（総務省「国勢調査」（昭和25（1950）年-平成17（2005）年）
平成17年以降は国勢調査等に基づく将来推計値）

2) 年齢別人口の動向と将来見通し

平成 42 年（2030 年）における性別・年齢階層別の人口構成は、高齢化の進行が一層進み、65 歳以上の高齢者の割合は平成 22 年（2010 年）の 19.1%から 24.1%となると見込まれる。

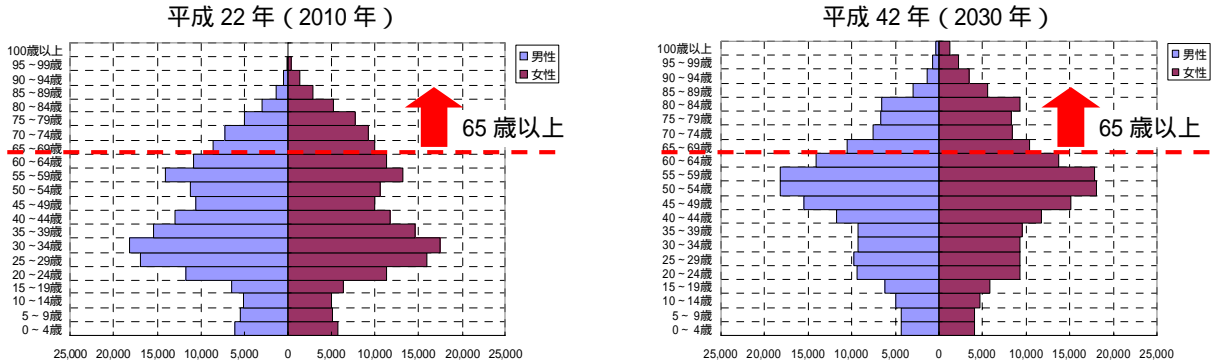


図2-22 性別・年齢階層別の人口構成の変化

資料：国勢調査、「品川区長期基本計画」（平成21年4月）
平成42年のグラフは、平成17年までの人口を基に推計したもの。

3) 昼夜間人口比率

夜間人口に対し昼間人口が多く、平成 17 年（2005 年）は 1.458 で、東京都や 23 区全体の比率よりも高い。夜間人口に対する昼間人口の比率（昼夜間人口比率）は昭和 60 年（1985 年）から大きく増加している。これは、昭和 62 年（1987 年）の大崎ニューシティ完成や平成 2 年（1990 年）の天王洲アイル駅開業等、業務機能、商業機能の拡大に伴うものと考えられる。

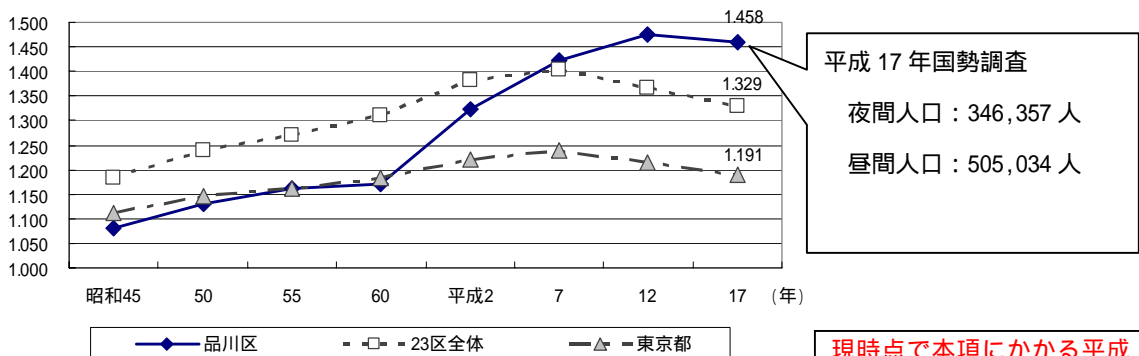


図2-23 昼夜間人口比率の推移

資料：総務省「国勢調査」

現時点で本項にかかる平成 22 年国勢調査は未公表。公表後、最新データに差し替える。

(2) 地区別人口動向

1) 地区別人口の動向

地区別人口は、区全体が増加傾向にある中で、大崎地区が16.5%と最も人口が増加している一方、八潮地区のみ6.1%減少している。

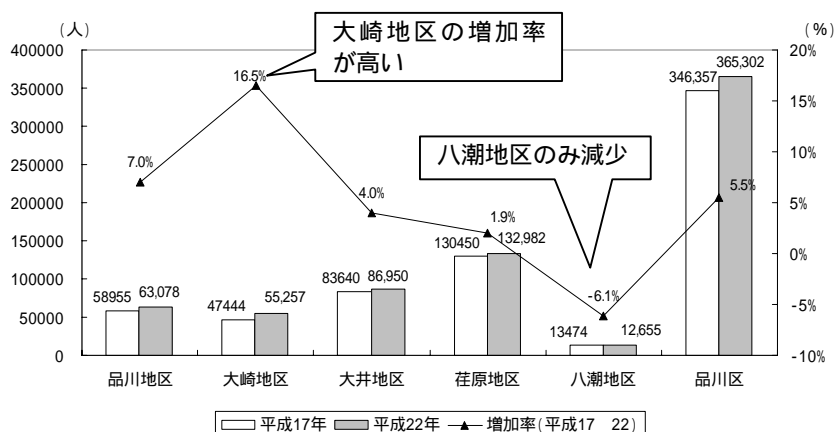
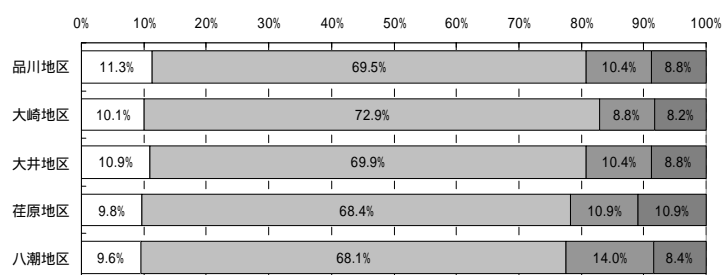


図2-24 地区別人口と動向（平成17年 平成22年）

資料:「品川区住民基本台帳」(各年10月1日現在)
区全体の人口は国勢調査

2) 地区別年齢別人口

地区別の年齢別人口を以下の4区分で比較すると、年少人口(15歳未満)の割合は、品川地区が最も多く八潮地区が最も低い。一方、65歳以上は、八潮地区が最も高く大崎地区が最も低い。75歳以上は、荏原地区が最も高い。



□ 0~14歳:年少人口、■ 15~64歳:生産年齢人口、■ 65~74歳:前期高齢人口、■ 75歳以上:後期高齢人口

図2-25 地区別年齢別割合（平成22年）

資料:「品川区住民基本台帳」

3) 地区別昼夜間人口比率の推移

地区別の昼夜間人口比率は、荏原地区を除く4地区で1を上回っており、特に、大崎地区では3.00と突出して高くなっている。

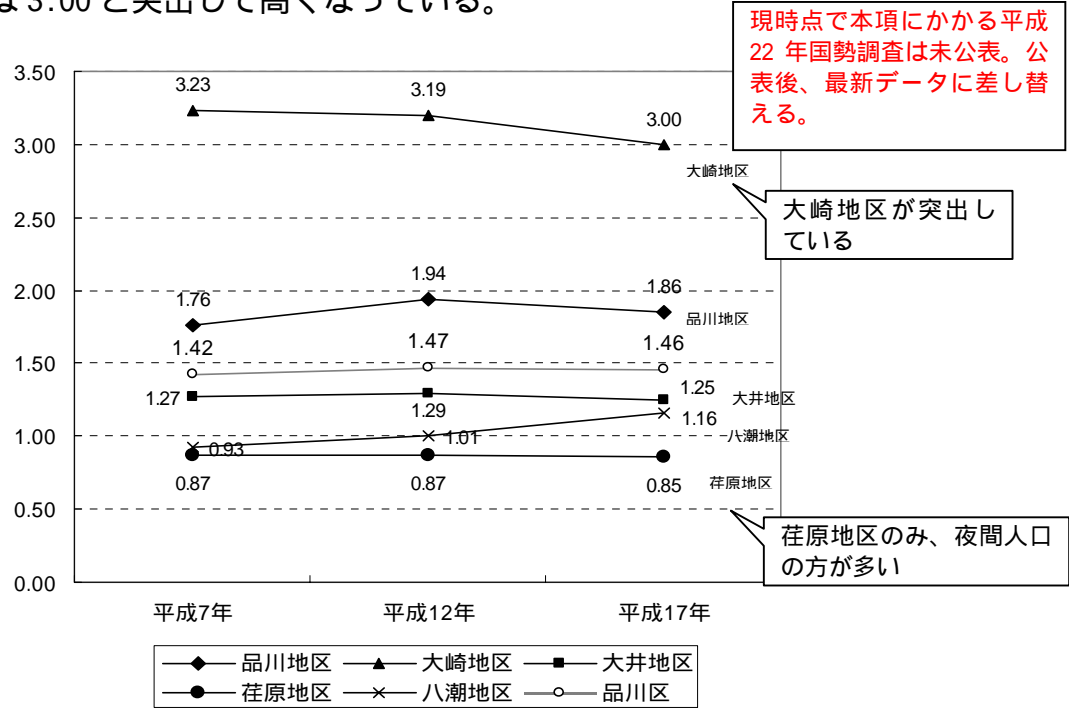


図2-26 地区別昼夜間人口比率の推移

資料:総務省「国勢調査」より作成

(3) 世帯数、町丁目別の人口分布

1) 世帯

世帯総数について、平成17年(2005年)と平成22年(2010年)を比較すると、区全体が増加傾向にある。高齢単身世帯も増加しており5年間で3,700世帯程度の増加となっている。一般世帯総数に占める高齢単身世帯の割合は約9.9%となっている。

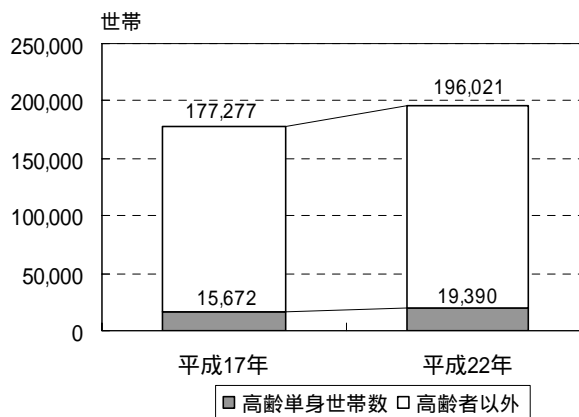


図2-27 世帯数と動向

資料:総務省「国勢調査」(平成17年(2005年)、平成22年(2010年)より作成)

地区別の世帯数は、荇原地区が最も多く、八潮地区が少ない。平成 17 年（2005 年）と平成 22 年（2010 年）の変化は、大崎地区の世帯増加率が最も高く、品川地区、大井地区の順となっている。八潮地区は、全体の世帯数はほぼ横ばいであるが、高齢単身世帯数の増加率が、5 地区中最も高くなっている。

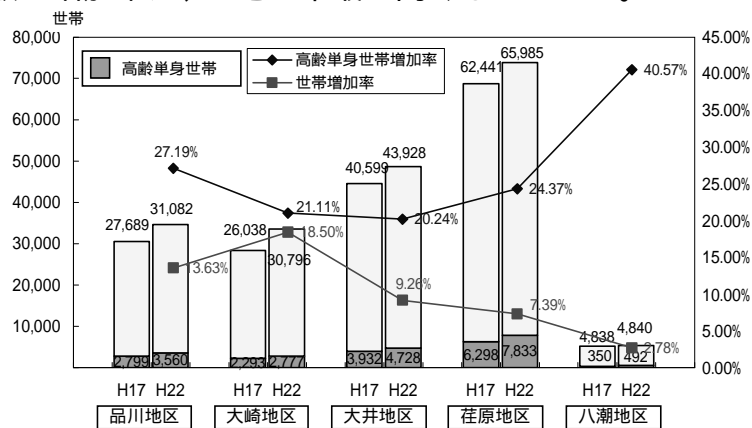


図2-28 地区別高齢単身世帯数 (国勢調査)

資料: 総務省「国勢調査」(平成17年(2005年)、平成22年(2010年)より作成)

2) 町丁目別人口密度

平成 22 年(2010 年)の区内の人口密度は、1 万人 / k m²以上の町丁目が大部分を占めている。人口密度が高いエリアは区の南西部に多く、特に人口密度が高い 3 万人 / k m²の町丁目は、小山、荇原、平塚といった地域に広がっている。

一方、人口密度 1 万人 / k m²未満の人口密度が比較的低い地域は、五反田駅、大崎駅、天王洲アイル駅周辺のビジネスエリアや、北品川、東品川、勝島、大学等学校施設が多く立地する旗の台駅周辺等である。

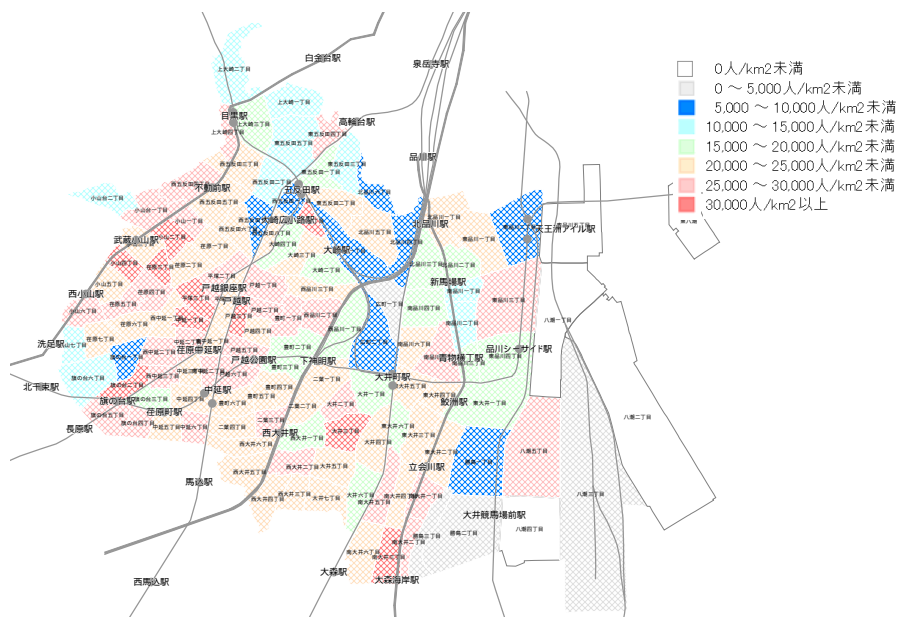


図2-29 町丁目別人口密度 (平成22年(2010年))

資料: 総務省「国勢調査」(平成22年(2010年))より作成

2.2.2 土地利用・拠点性

- ・大崎、五反田、天王洲等では、業務・事務所機能が集積している。
- ・荏原地区を中心に木賃アパートが、戸建や集合住宅に更新されている。
- ・荏原地区では、建蔽充足率が高く、建物が密集していることが定量的に把握できる。
- ・事業所および従業員数は増加傾向にあり、機能の集積が見られる。

(1) 土地利用の変化（平成3年 - 平成18年）

平成18年度の土地利用状況をみると、大崎駅、天王洲駅周辺等では、事務所機能が集積し、五反田駅周辺は、業務商業機能の集積が見られるとともに、大井町駅や武蔵小山駅周辺等では、商業機能が多く、それぞれ商業や業務活動の拠点を形成していることがわかる。また、戸建て住宅が主体の地域、中高層住宅が主体の地域をはじめ、住宅地としての性格をもつ地域が臨海部等一部を除き、区全域に広がっている。

平成3年度からの変化では、広範囲にわたり木賃アパートから集合住宅への更新が進んでいる。

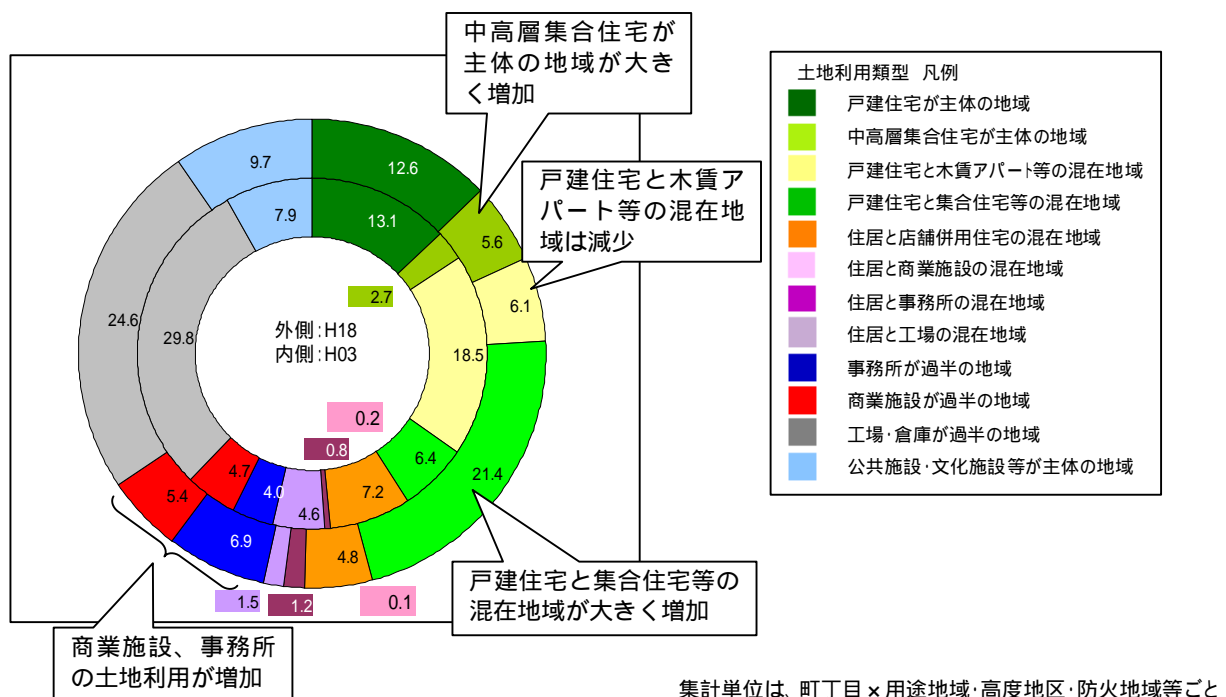


図2-30 土地利用の変化（平成3年 平成18年）

資料：東京都「東京の土地利用（平成3年（1991年）」、「東京の土地利用（平成18年（2006年）」より作成

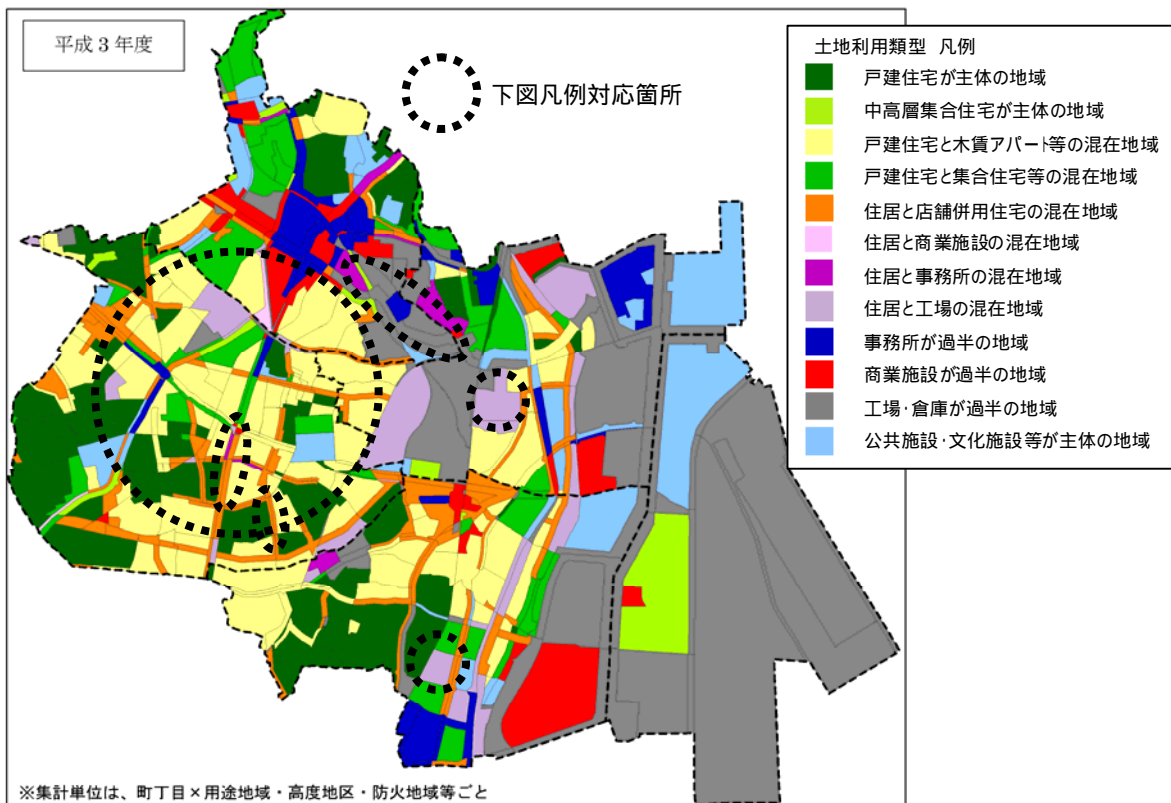


図2-31 土地利用の類型（平成3年度）

資料：東京都「東京の土地利用（平成3年（1991年）」より作成

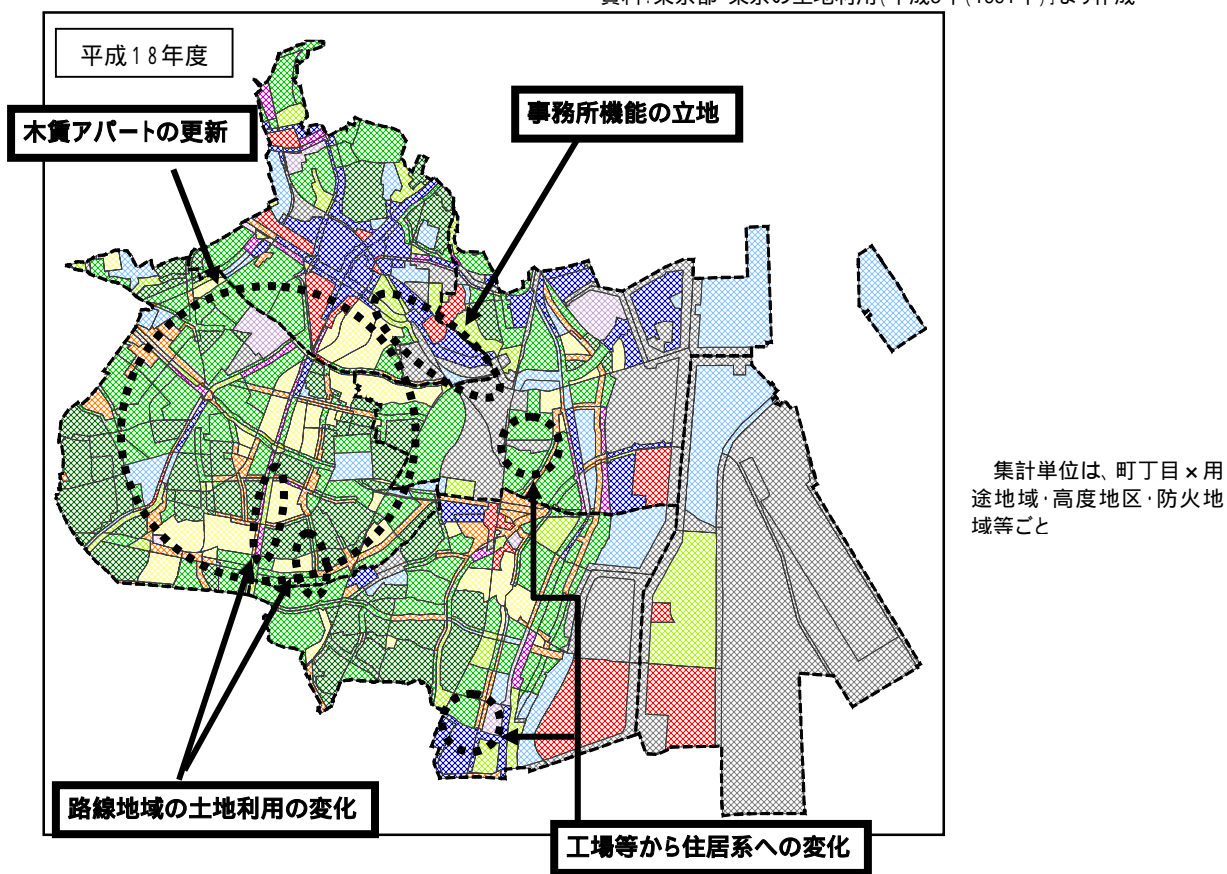


図2-32 土地利用の類型（平成18年度）

資料：東京都「東京の土地利用（平成18年（2006年）」より作成

(2) 土地利用の割合、建蔽率・容積率

1) 土地利用割合

土地利用の構成比（平成 18 年（2006 年））は、区全体では、住宅系の土地利用が 30.5%と最も高く、次いで工業系(8.9%)、商業系(7.1%)となっている。荏原地区が最も住宅の比率が高く、八潮地区が最も低い。八潮地区では、工業系土地利用が最も高いなど、他地区とは異なった土地利用の傾向がある。

平成 13 年（2001 年）と平成 18 年（2006 年）の土地利用の構成比を比較すると、区全体では、住宅系が増加しており、工業系土地利用が減少傾向となっている。

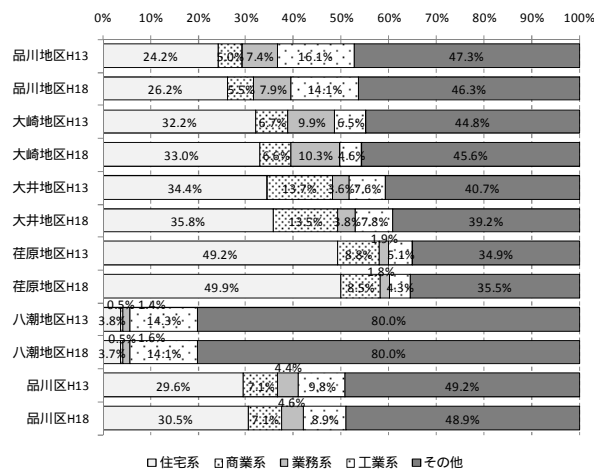
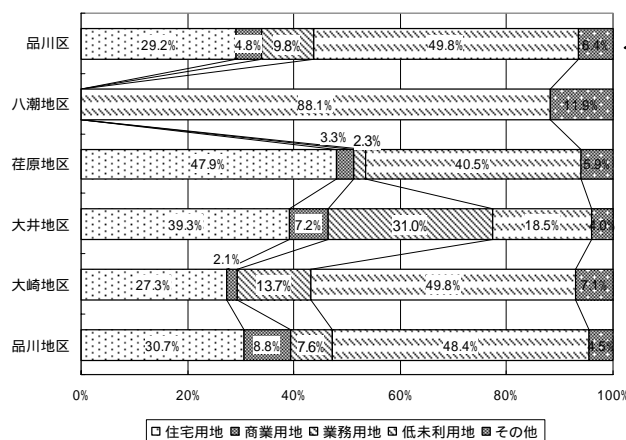


図2-33 地区別の土地利用の構成比（グロス、平成13年、平成18年）

グロス = 全土地に対する割合
資料: 品川区 (各年)「土地利用概況」より作成

平成 13 年（2001 年）から平成 18 年（2006 年）の間に工業系土地利用から転換した土地利用の構成比は、低未利用地が最も大きく、次いで住宅用地、業務用地となっている。



区全体では、低未利用地への転換が最も多く、次いで、住宅用地、業務用地の順である。

図2-34 工業系土地利用から他の土地利用への転換状況（平成13 18年）

資料: 品川区 (各年)「土地利用概況」より作成

住宅系: 独立住宅及び集合住宅、商業系: 専用商業施設、住商併用建物、宿泊・遊興業施設及びスポーツ・興行施設、業務系: 事業所建築物、低未利用地: 屋外利用地・仮設建物、未利用地等

2) 建蔽充足率・容積充足率

平成 18 年(2006 年)の建蔽充足率(利用可能建築面積に対する実際建築面積)は、荇原地区が 68.4%と最も高い。平成 13 年(2001 年)と平成 18 年(2006 年)を比較すると、区全体が 3.1%と増加傾向にあり、大井地区が 5.5%と最も増加している。

平成 18 年(2006 年)の容積充足率(利用可能延床面積に対する実際延床面積)は、大崎地区が 51.6%と最も高い。容積充足率を平成 13 年(2001 年)と平成 18 年(2006 年)を比較すると、区全体が増加傾向にあり、品川地区が 6.8%と最も増加している。

荇原地区は、容積充足率が八潮地区を除く他の地区と同程度であるのに対し、建蔽充足率が高いことから、空地が少ない密集した市街地を形成していることが数値からも分かる。

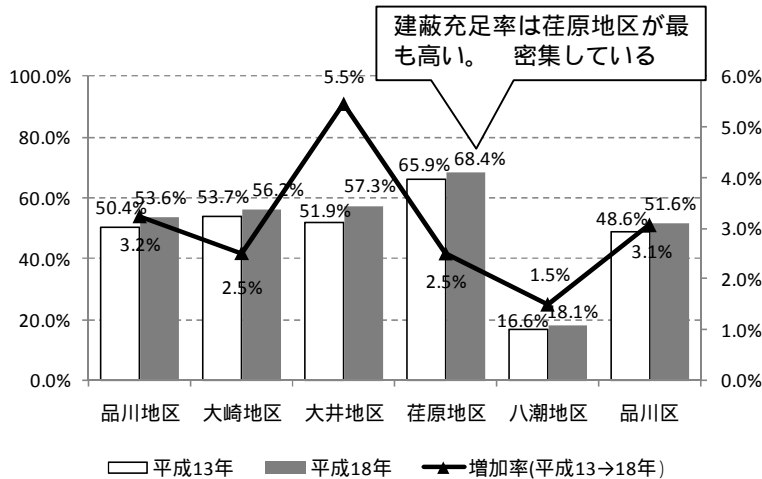


図2-35 建蔽充足率

注釈: 建蔽充足率 = 実際建築面積(グロス) / 利用可能建築面積(グロス)
資料: 品川区(各年)「土地利用概況」より

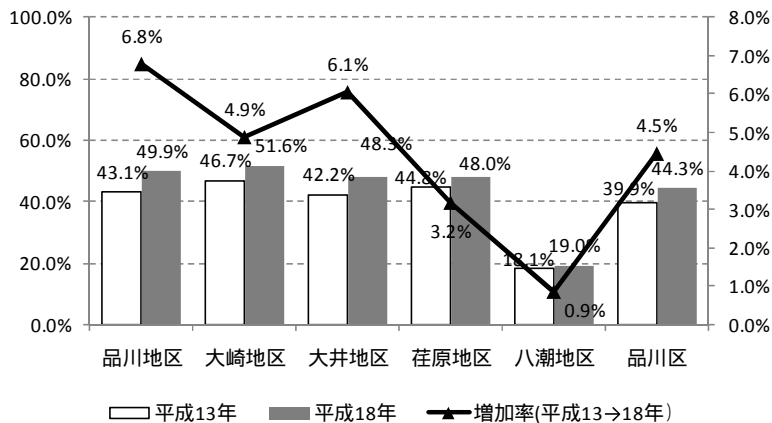


図2-36 容積充足率

注釈: 容積充足率 = 実際延床面積(グロス) / 利用可能延床面積(グロス)
資料: 品川区(各年)「土地利用概況」より

(3) 地区別の事業所の動向

1) 事業所数の推移

区の実業所数は全体で 22,364 となっており、平成 18 年（2006 年）から 3.4% 増加している。地区別では、荏原地区の 7,442 が最大であるが、伸び率は八潮および大崎地区で大きく事業所の集積傾向が認められる

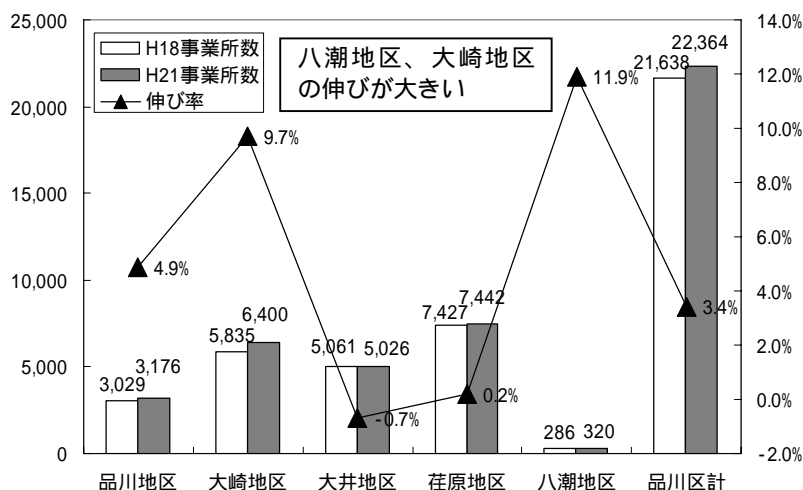


図2-37 民営の事業所数の推移

資料：総務省「事業所・企業統計(H18)」、「経済センサス(H21)」より作成

2) 従業者数の推移

区の実業従業者数は全体で約 362 千人となっており、平成 18 年（2006 年）から約 40 千人以上（12.7%）の増となっている。特に大崎地区では約 30 千人の増で伸びが大きい。事業所あたりの従業者数は、八潮地区で高く、比較的大きな事業所が多いことが分かる。

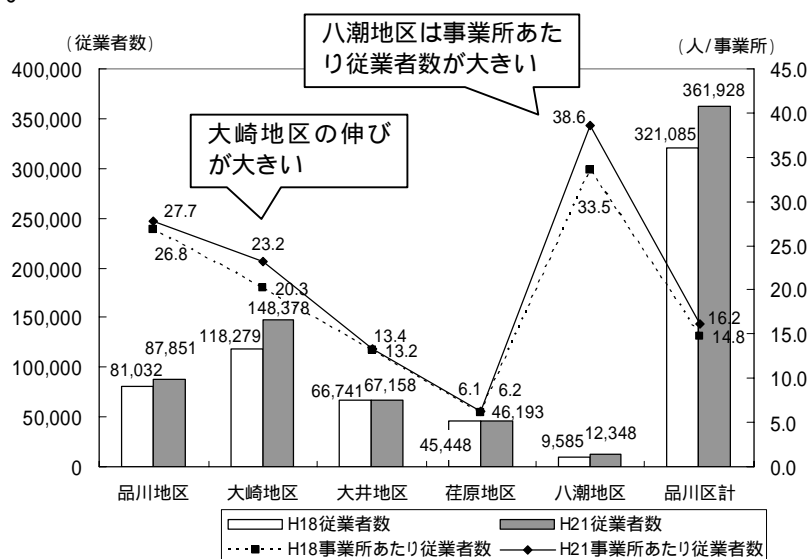


図2-38 民営の従業者数の推移

資料：総務省「事業所・企業統計(H18)」、「経済センサス(H21)」より作成

2.2.3 商業の拠点性

- ・商業集積は、売り場面積、販売額ともに大井町駅周辺が最も大きく、販売額では大井町駅周辺に続き、目黒駅周辺、武蔵小山、五反田駅周辺、品川シーサイド駅周辺等が大きい。
- ・近年は多くの地域で、売り場面積、販売額ともに減少している。
- ・区内には大小 108 の商店街が駅周辺や昔からの通り沿いに立地している。

(1) 商業集積の状況

商業統計における商業集積（商店街等）を売り場面積、販売額で比較すると、大井町駅周辺が最も集積が大きく、目黒駅周辺、武蔵小山、五反田駅周辺、品川シーサイド駅周辺等が続いている。

表2-3 商業集積(商店街等)別売場面積、販売額

商業集積名	売場面積			販売額		
	実数(㎡)			実数(百万円)		
	平成14年	平成16年	平成19年	平成14年	平成16年	平成19年
北品川	3,837	5,689	4,704	4,786	4,477	4,321
天王洲アイル地域	1,870	2,143	908	2,655	2,238	1,220
品川シーサイド駅周辺	-	17,848	17,756	-	14,370	14,828
大崎ニューシティー地域	4,124	4,215	3,843	4,019	3,931	3,779
目黒駅周辺	6,898	7,746	9,859	8,291	10,723	20,791
五反田駅周辺	13,310	13,260	10,974	19,394	18,015	16,631
TOCビル	8,839	9,573	9,361	11,271	9,350	8,905
大井町駅周辺	61,483	60,433	56,252	61,238	61,835	59,857
立会川駅周辺	1,242	1,514	1,786	1,851	1,909	1,590
桜新道地域	1,179	1,040	1,330	2,897	2,054	1,922
山王銀座地域	1,014	1,105	750	848	767	478
大森駅周辺	15,487	15,429	14,812	8,995	7,821	5,464
武蔵小山	20,028	21,798	18,680	22,960	22,402	19,184
西小山駅東部	2,841	2,979	2,464	4,188	4,386	4,639
戸越銀座	7,719	7,293	8,530	11,889	11,787	11,327
荏原中延駅西部	2,412	2,400	1,974	2,720	2,497	2,457
中延商店街	6,182	5,991	5,384	4,437	4,255	4,732
旗の台駅周辺	5,105	4,988	6,538	7,230	6,876	7,579
荏原町駅周辺	3,989	3,542	2,666	3,988	3,552	3,093
戸越公園駅地域	7,421	7,709	6,769	6,208	6,690	5,256
二葉1・2丁目地域	1,397	1,448	1,526	1,733	2,202	1,905

資料：経済産業省「商業統計」より作成

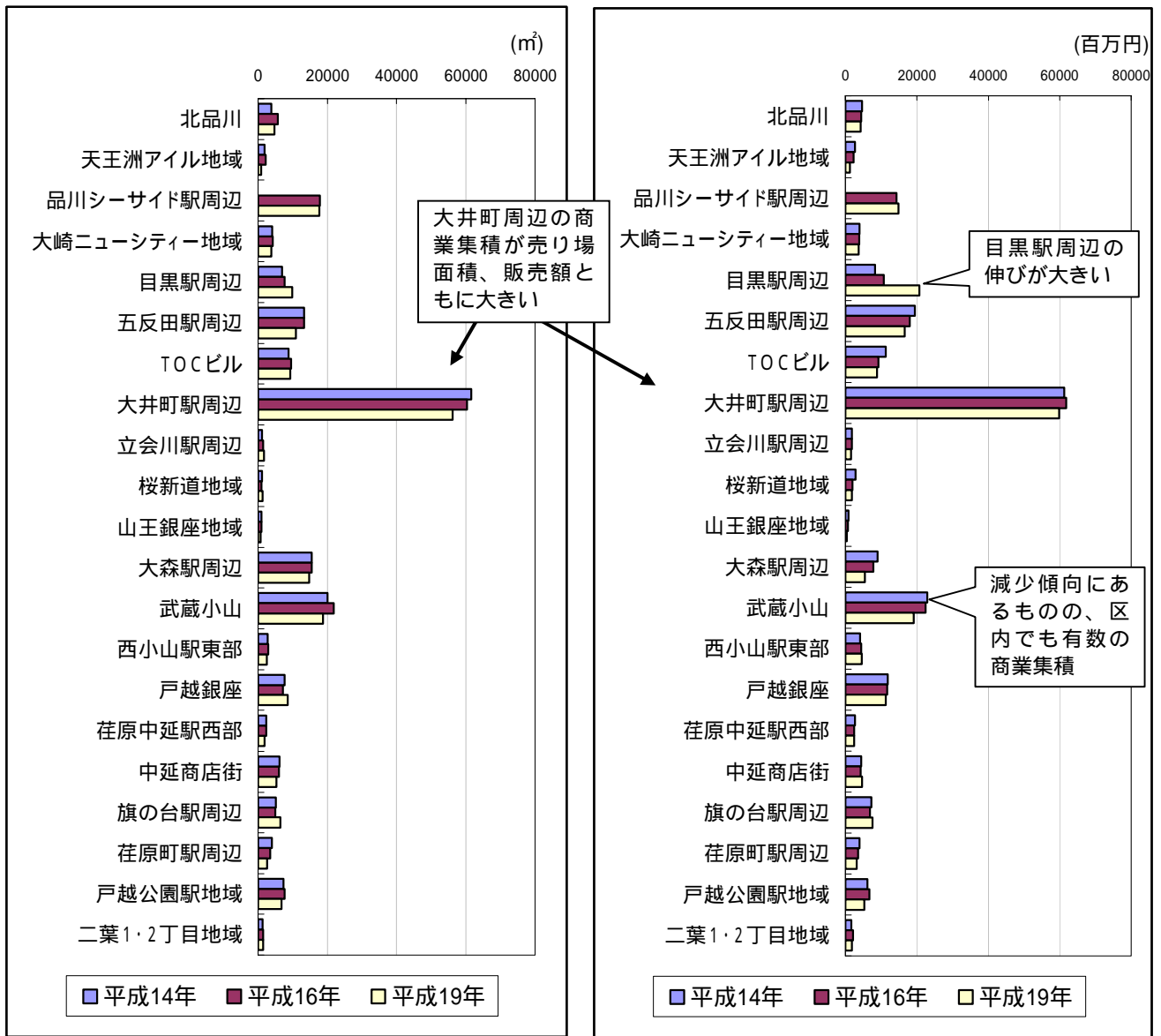


図2-39 商業集積(商店街等)別売場面積(左)、販売額(右)

資料: 経済産業省「商業統計」より作成

(2) 商店街の分布

区には、大小 108 の商店街が駅周辺や駅間を結ぶ通りを中心に発展しており、それらが狭い地域のなかで連なって存在している。これらの商店街は、それぞれ日常生活に必要な商品を提供する流通の場であると同時に、地域の安全・安心の確保をはじめとした地域コミュニティの核として大きな役割を担っている。

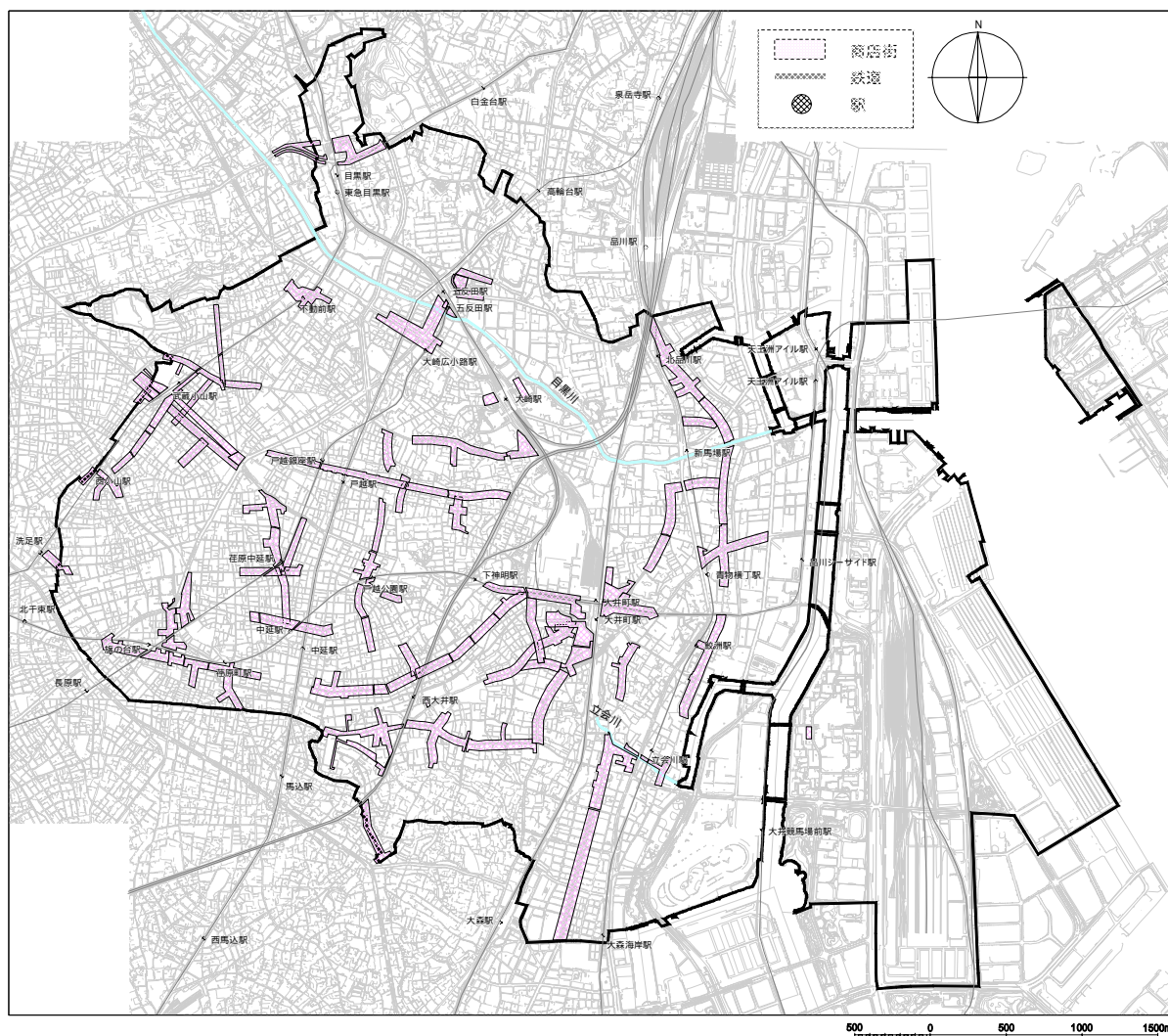


図2-40 商店街分布図

資料: 品川区商店街分布図より作成

2.2.4 駅周辺の機能集積の状況

- ・大井町では、広域的な商業拠点が形成されている。
- ・大崎、五反田、大森では、業務に特化したビジネスエリアが形成されている。
- ・大森、大崎広小路、五反田では、ビジネスエリアとしての側面に加え、商業機能も持つ複合拠点としての特徴がある。
- ・荏原地区の各駅は、住商が近接した利便性の高い生活エリアが形成されている。

(1) 年間商品販売額

【夜間人口】大井町駅、大森海岸駅、大森駅周辺地区は、年間商品販売額が高く、大規模な商業拠点性を有している。夜間人口の多い戸越公園駅、戸越駅周辺地区は、年間商品販売額が比較的高く、住宅地の性格も有した近隣商業拠点性を有している。

【昼間人口】昼間人口が多い五反田駅、大崎広小路駅周辺地区は、年間商品販売額が比較的高く、広域的な商業拠点性を有している。

【乗降客数】乗降客数が多い目黒駅周辺地区は、年間商品販売額は平均的で、複合機能型のターミナル駅としての拠点性を有している。大井町駅、五反田駅周辺地区は、年間商品販売額、乗降客数とも大きく、ターミナル型の大規模な商業拠点性を有している。

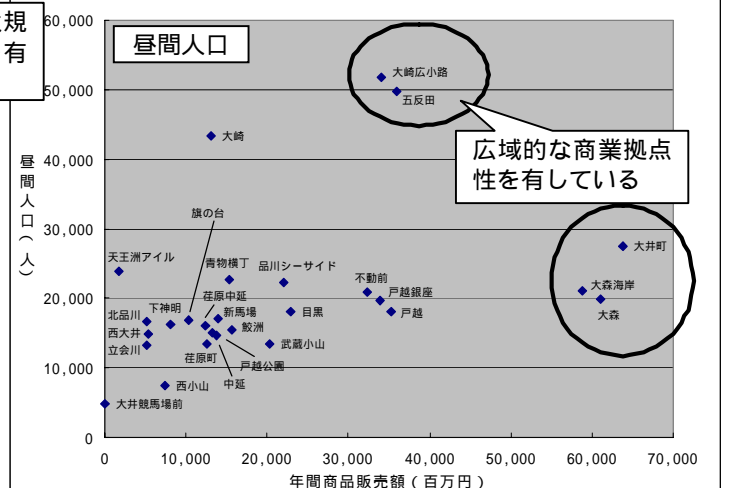
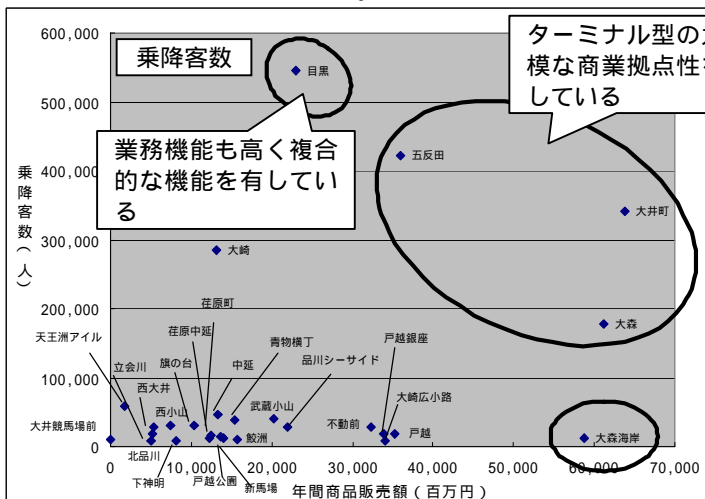
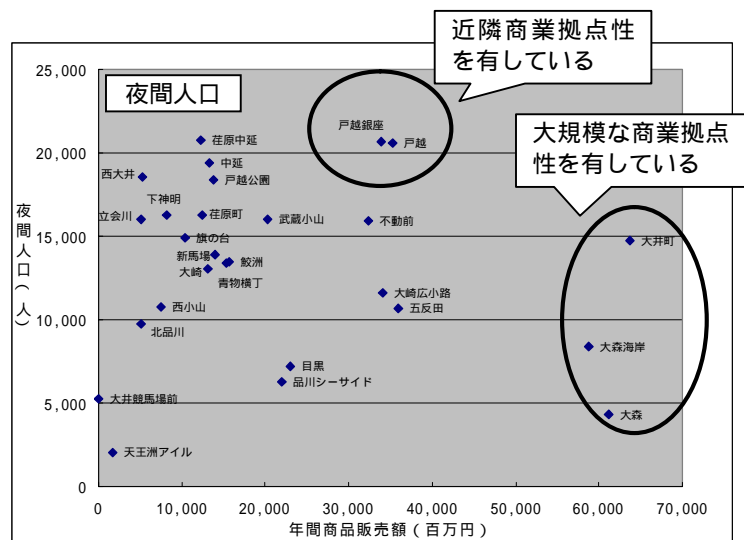


図2-41 各駅周辺地区の年間商品販売額 (500m圏)

資料: 商業売上額: 経済産業省「商業統計」、昼間人口・夜間人口: 総務省「国勢調査」、乗降客数: エンターテインメントビジネス総合研究所「駅別乗降者数総覧」より作成

(2) 業務延床面積

【夜間人口】夜間人口が特に少ない天王洲アイランド駅、品川シーサイド駅周辺地区は、業務延床面積が特に大きく、業務機能に特化した拠点性を有している。夜間人口が多い荏原中延駅、戸越銀座駅、戸越駅、中延駅、西大井駅、戸越公園駅周辺地区は、業務延床容積が特に小さく、住宅地としての性格を示している。

【昼間人口】大崎広小路駅、五反田駅、大崎駅周辺地区は、業務延床面積と昼間人口がともに高く、業務系の拠点性を有している。なお、大崎駅は商品販売額は高くないことから、業務系に特化していることがわかる。

【乗降客数】乗降客数が多い五反田駅、大崎駅周辺地区は、業務延床面積が大きく、ターミナル型の業務拠点性を有している。一方、同様に乗降客数が多い目黒駅、大井町駅周辺地区は、業務延床面積は高くなく、業務以外の複合機能を有したターミナル駅となっている。

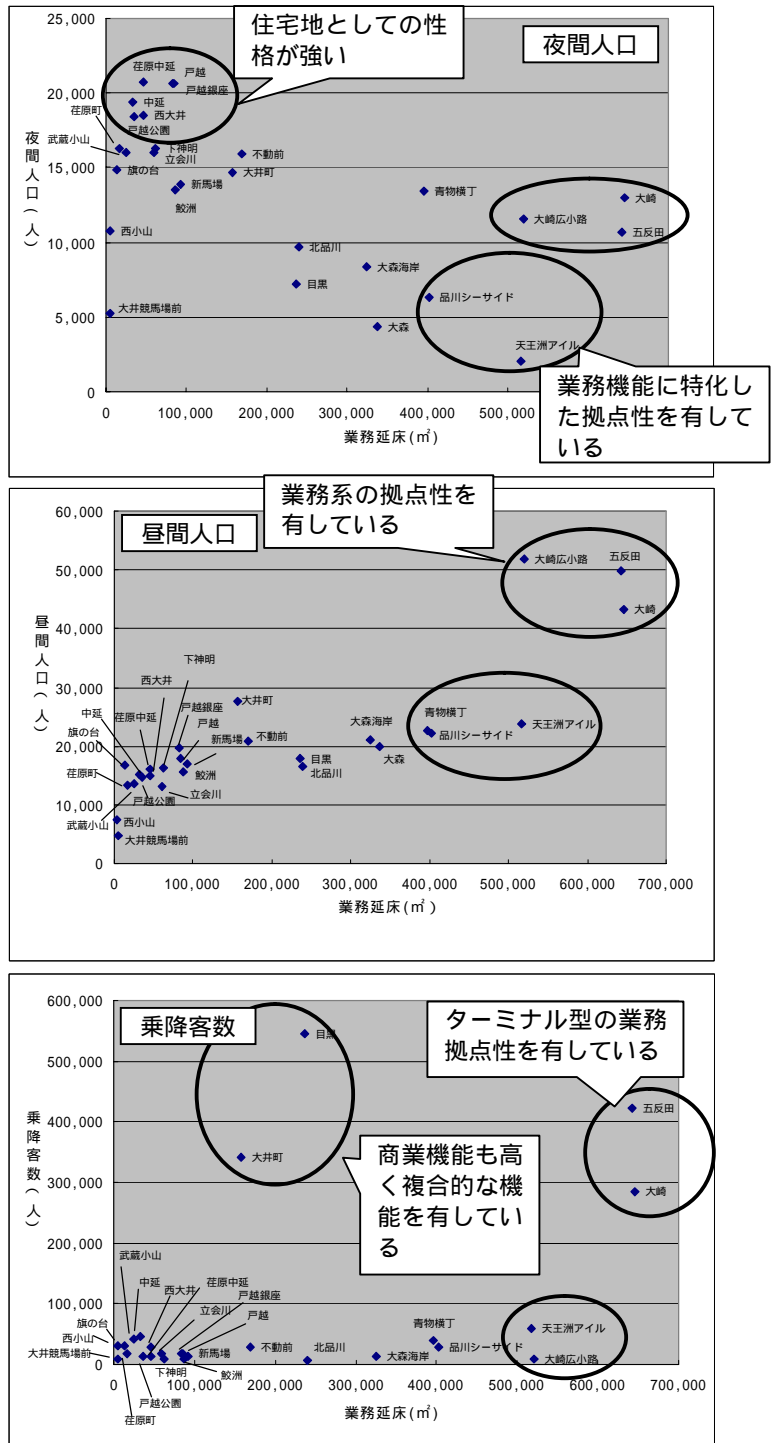


図2-42 各駅周辺地区の業務延床面積 (500m圏)

資料:業務延床面積:品川区「建物現況」、昼間人口・夜間人口:総務省「国勢調査」、乗降客数:エンターテインメントビジネス総合研究所「駅別乗降者数総覧」より作成

(3) 商業延床面積

【夜間人口】大井町駅、大崎広小路駅、五反田駅、品川シーサイド駅周辺地区は、商業延床面積が特に大きく、商業拠点性を有している。中でも大井町駅周辺地区は夜間人口も 15,000 人となっており、また乗降客数も多いことから、住宅地としての性格も持った、広域的な商業拠点となっている。

【昼間人口】昼間人口が大きい大崎広小路駅、五反田駅周辺地区は、商業延床面積が特に大きく、大規模かつ広域的な商業拠点性を有している。これらの地区は業務床面積も特に大きく、業務・商業双方において大きな拠点性を有している。また、昼間人口が比較的大きい大井町駅、品川シーサイド駅周辺地区は、商業延床面積が特に大きく、商業拠点性を有している。

【乗降客数】乗降客数が多い目黒駅周辺地区は、商業延床面積が平均的で、複合機能を有したターミナル駅としての拠点性を有している。乗降客数が少ない品川シーサイド駅、大崎広小路駅周辺地区は、商業延床面積が大きく、広域ではなく駅周辺地区における商業拠点性を有している。

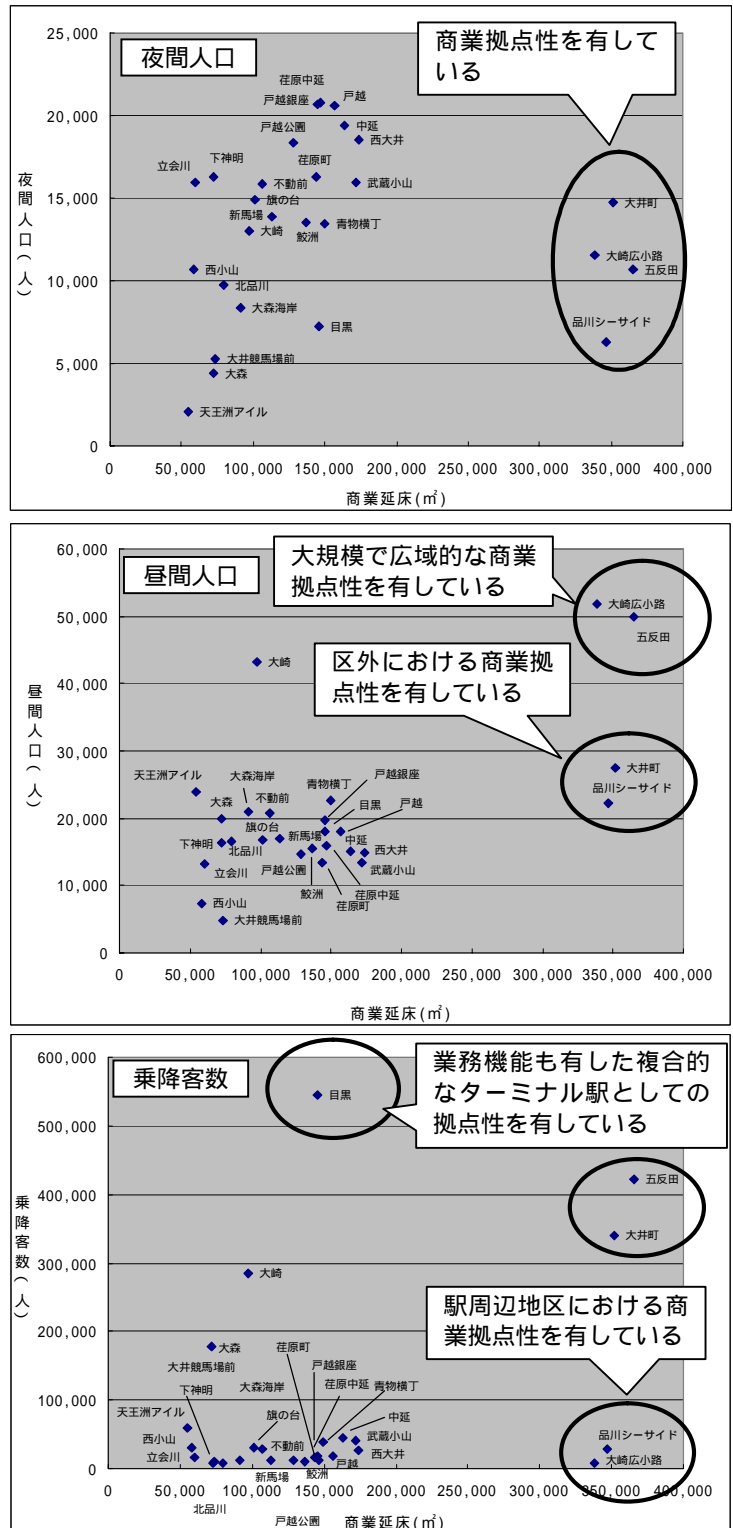


図2-43 各駅周辺地区の商業延床面積(500m圏)

資料: 商業延床面積: 品川区「建物現況」、昼間人口・夜間人口: 総務省「国勢調査」、乗降客数: エンターテインメントビジネス総合研究所「駅別乗降者数総覧」より作成

2.2.5 防災

- ・荏原地区を中心に総合危険度の高い地域が4割強広がっている。
- ・大井・荏原地区で、耐火面積比率および不燃領域率が比較的低い傾向にあるが、事業の進捗により改善傾向にある。
- ・幅員4m未満の狭い道路は区の南部を中心に多く見られる。

総合危険度

建物倒壊や延焼の危険性を5段階のランクで表現したもの。(下図は、都が平成20年に実施した地震に関する地域危険度調査(第6回)結果による。)

(1) 地区の安全性

1) 総合危険度

総合危険度は、荏原地区で危険性が高い町丁目が多く、都内の約5千町丁目のトップ100に第4位の二葉3丁目をはじめ6町丁目が入っている。総合危険度の地区別ランク別町丁目面積割合を見ると、品川地区でランク4以上が約2割、荏原地区で約4割強と危険度の高い地域が広がっている。

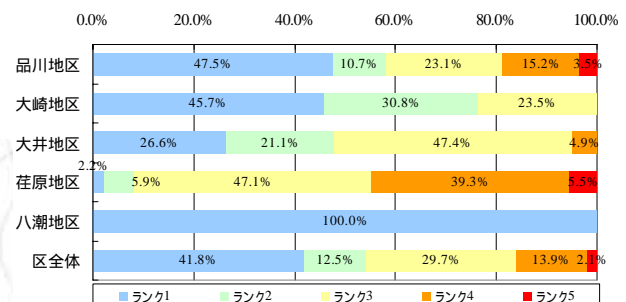


図2-44 総合危険度の地区別ランク別町丁目面積割合

資料:地震に関する地域危険度測定調査(第6回)
(平成20年2月公表)結果より作成)

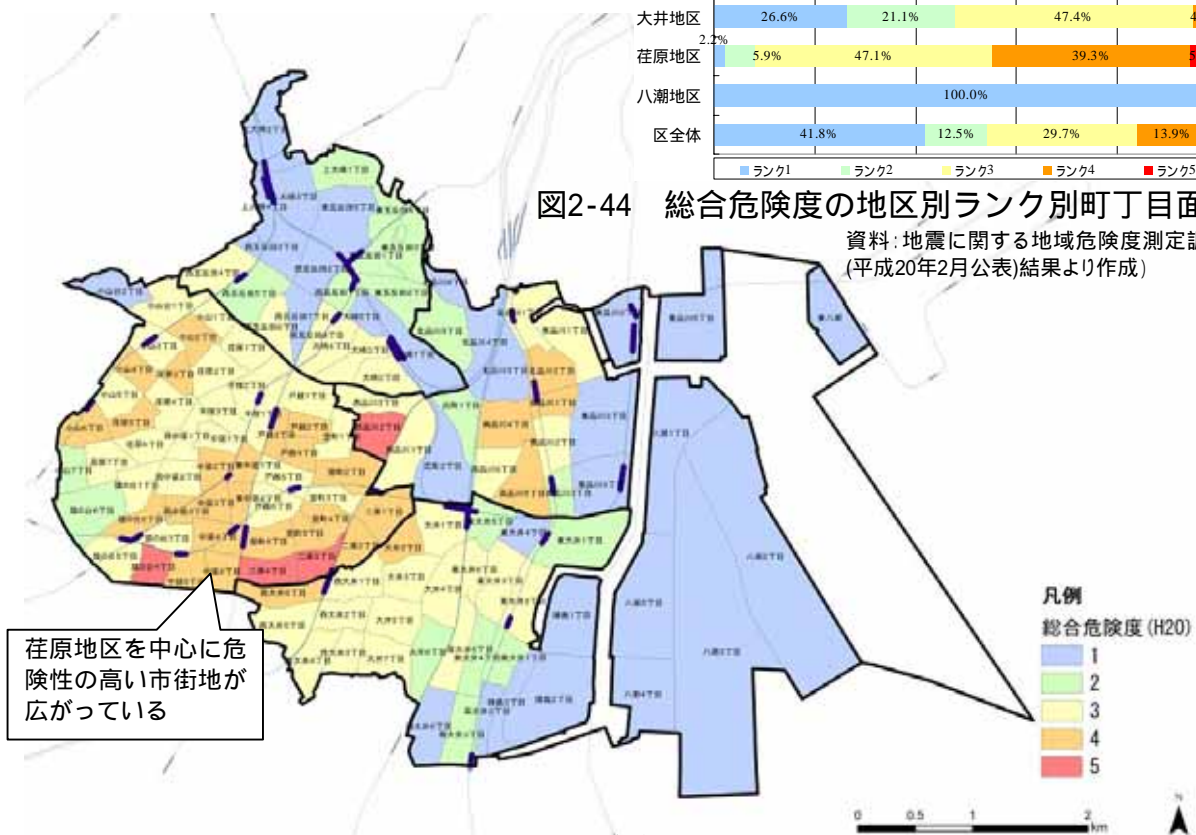


図2-45 総合危険度

資料:地震に関する地域危険度測定調査(第6回)(平成20年2月公表)結果より作成)

2) 耐火面積比率

平成 18 年（2006 年）の耐火面積比率は、区全体では 80.3%となっており、特に、八潮地区は 99.7%と、ほぼ全ての建物が耐火建物となっている。一方で、木造住宅密集地域が広がる荏原地区では 61.2%と低いが、増加率は 5 地区中最も大きく、着実な事業の伸展が確認できる。

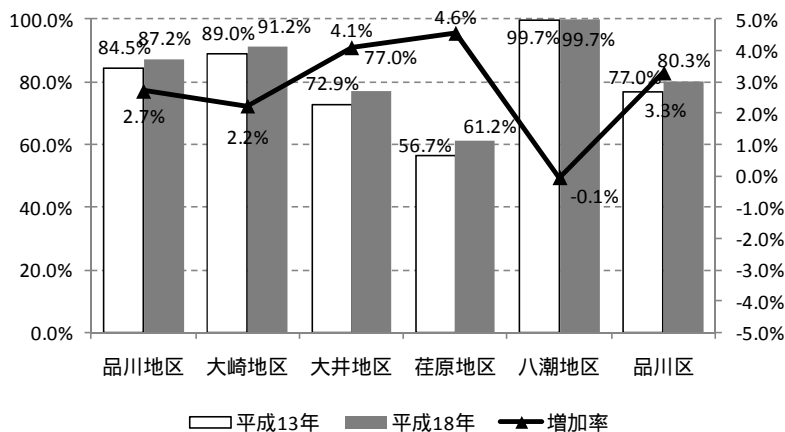


図2-46 耐火面積比率

注釈：耐火面積比率 = 耐火・準耐火建物延床面積 / 総延床面積
資料：品川区（各年）「建物概況」より作成

3) 狭小住宅率

平成 18 年（2006 年）の狭小住宅率は、荏原地区が 20.4%と最も高く、八潮地区が最も低い。全体的に狭小住宅率は増加傾向にあるが、荏原地区の狭小住宅率は 0.1%減少とほぼ横ばいとなっている。

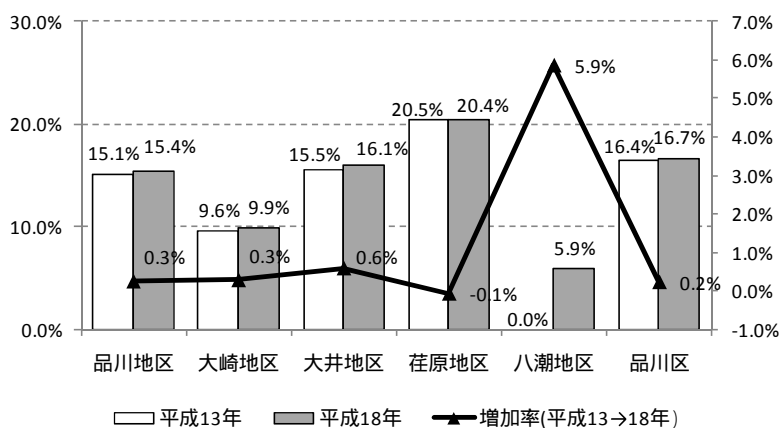


図2-47 狭小住宅率

注釈：狭小住宅率 = 50㎡未満の住宅の建蔽面積 / 全住宅の建蔽面積
資料：品川区（各年）「建物概況」より作成

4) 不燃領域率の変化（平成3年度 - 平成18年度）

荏原地区の戸越や中延、大井地区の大井や西大井、西品川等、区南西部に不燃領域率が40%未満の延焼の危険性が高い地区が存在する。

現在も、40%未満の地域が残っているものの、平成3年度から平成18年度の変化を見ると、小山台、戸越公園周辺、補助26号線沿道等での改善が見られる。

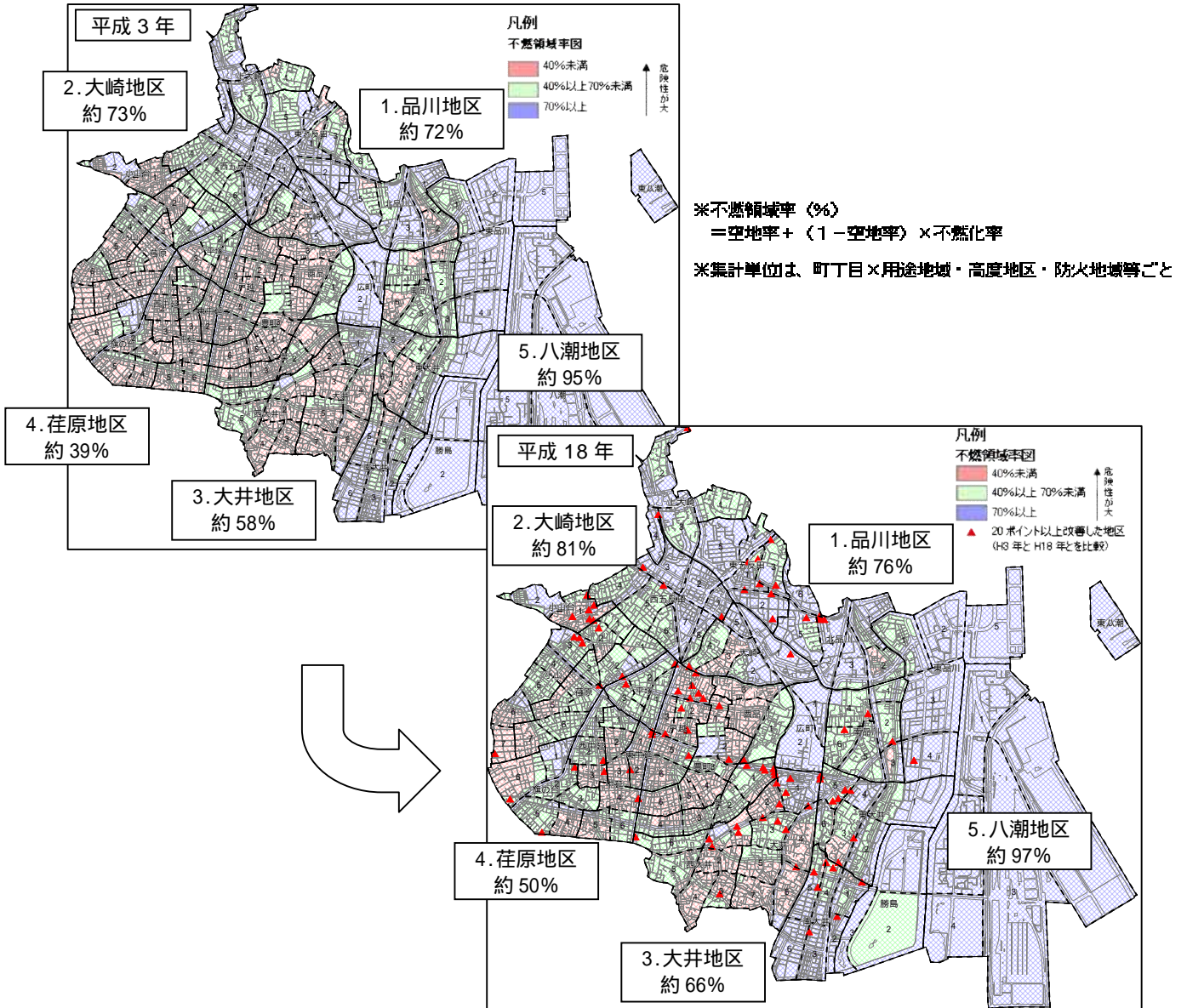


図2-48 不燃領域率図

資料:東京の土地利用(平成3年(1991年)、平成18年(2006年))より作成

5) 幅員別の道路の状況

荏原地区および大井地区に、幅員 4m未滿の狭あいな道路が多く存在し、住環境・防災性の向上のため拡幅等が必要である。八潮地区は、湾岸の流通機能を支えている広幅員道路の割合が大きい。

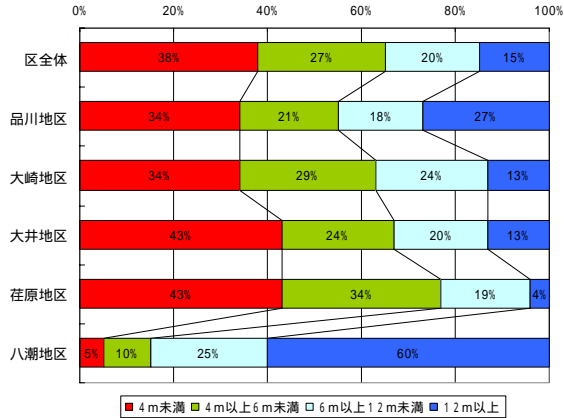


図2-49 地区別道路幅員別延長の割合

資料:東京都「東京の土地利用(平成18年(2006年))」より作成

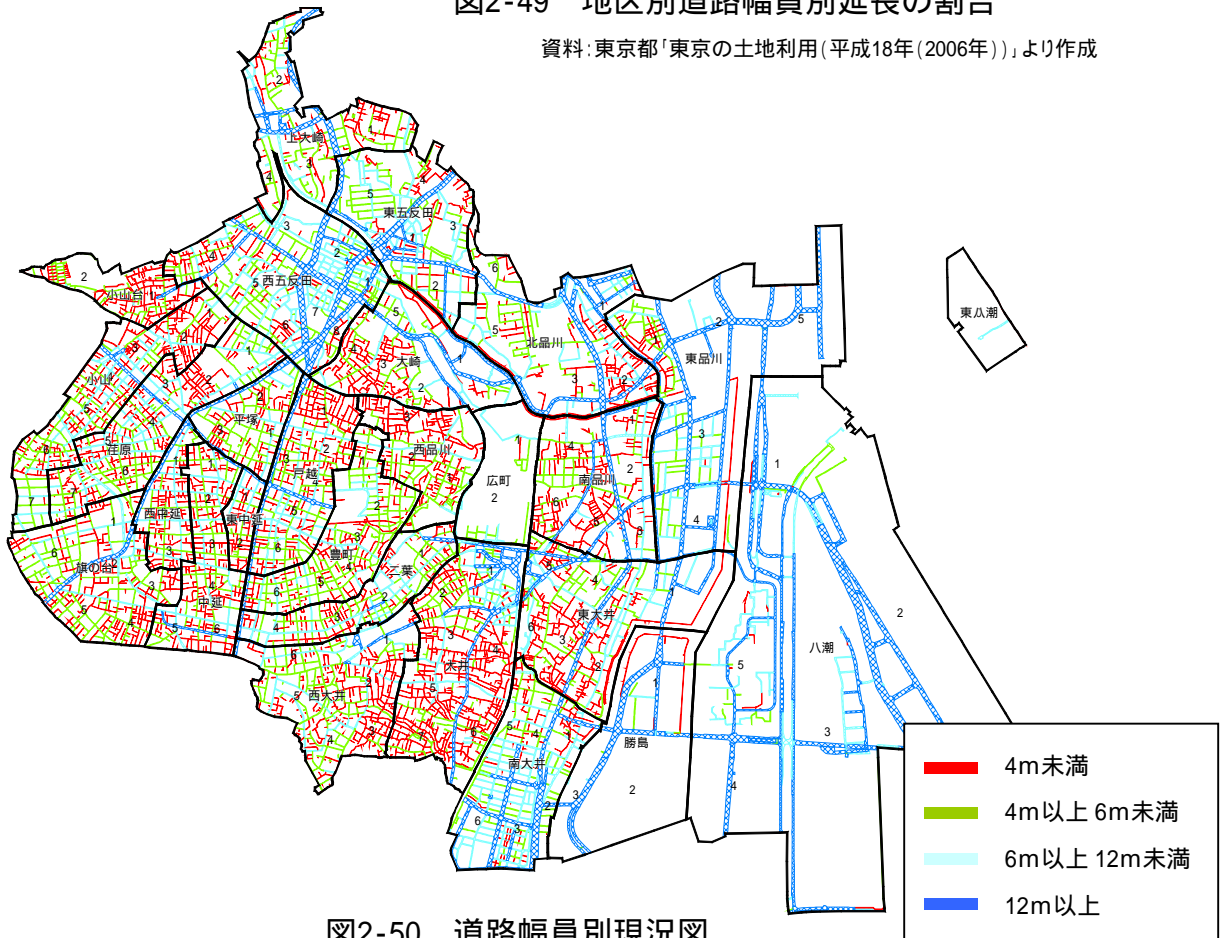


図2-50 道路幅員別現況図

資料:東京都「東京の土地利用(平成18年(2006年))」より作成

2.2.6 交通

- ・都市計画道路の整備率は約 6 割となっているが、木造住宅密集地域を通る未整備の路線も多い。
- ・鉄道駅の数 は 23 区の中で 3 番目に多く、充実しているといえる。

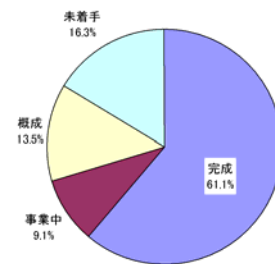
(1) 道路整備の状況

1) 都市計画道路

都市計画道路の整備率は 61.1%で、事業中および概成とあわせると 83.7%となっている。荏原地区を中心に広がる密集市街地の重点整備地域には、放射 2 号線、補助 29 号線および補助 30 号線等が計画されているが、未だ未整備となっており、円滑な交通および延焼遮断帯としての機能を発揮させるため整備を進める必要がある。

表2-4 都市計画道路の整備状況

		全体	完成	事業中	概成	未着手
合計	延長(m)	73,462	44,881	6,683	9,891	12,007
	率(%)	100.0%	61.1%	9.1%	13.5%	16.3%
区道	延長(m)	22,858	14,881	1,818	2,281	3,878
	率(%)	100.0%	65.0%	8.0%	10.0%	17.0%
都道	延長(m)	37,176	22,922	2,885	3,240	8,129
	率(%)	100.0%	61.6%	7.8%	8.7%	21.9%
国道	延長(m)	13,428	7,078	1,980	4,370	0
	率(%)	100.0%	52.8%	14.7%	32.5%	0.0%



資料:区資料

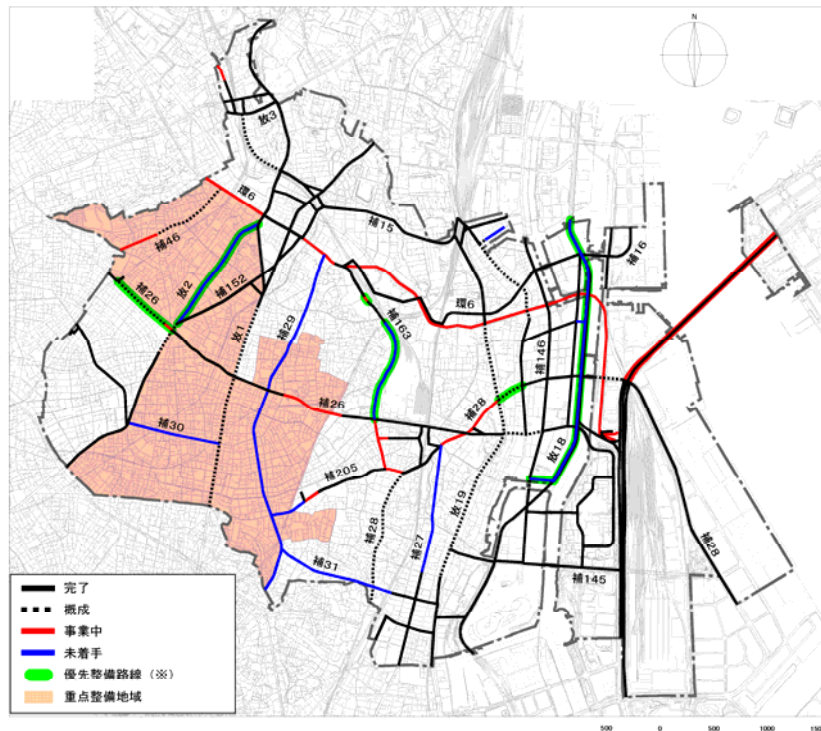


図2-51 都市計画道路の整備状況

資料:品川区資料(平成23年4月1日現在)

2) 道路率

道路率（各区の総面積に占める道路の割合）は 15.9%と、東京都 23 区平均（16.4%）よりも下回る水準にある。道路の構成比をみると、道路延長では約 9 割が特別区道であるが、面積ベースで見ると約 6 割となっている。

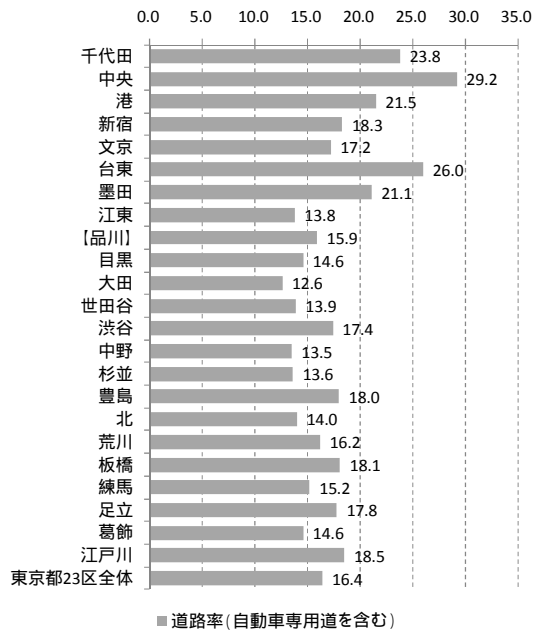


図2-52 道路率 東京23区比較

資料:特別区土木主幹課長会編「特別区土木関係現況調書」(平成18年(2006年))

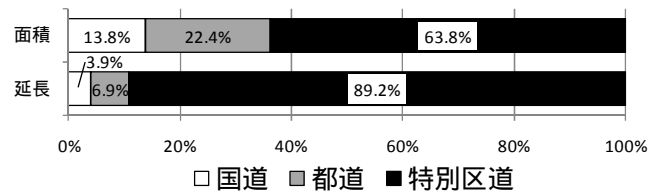


図2-53 品川区道路構成比

資料:特別区土木主幹課長会編「特別区土木関係現況調書」(平成18年(2006年))

(2) 鉄道網の状況

鉄道ネットワークは、八潮地区を除き区内全域をほぼカバーしている。

区内では、JR路線5線（山手線、京浜東北線、横須賀線、埼京線、湘南新宿ライン）、その他民営鉄道5路線（東急目黒線・池上線・大井町線、京急、りんかい線）、地下鉄3路線（東京メトロ南北線、都営浅草線、三田線）、新交通1路線（東京モノレール）の計14路線が整備されている。下段に年間乗降車人員の変化を示しているが、JR大崎駅の伸びは突出しており、りんかい線の開通の影響等がみられる。

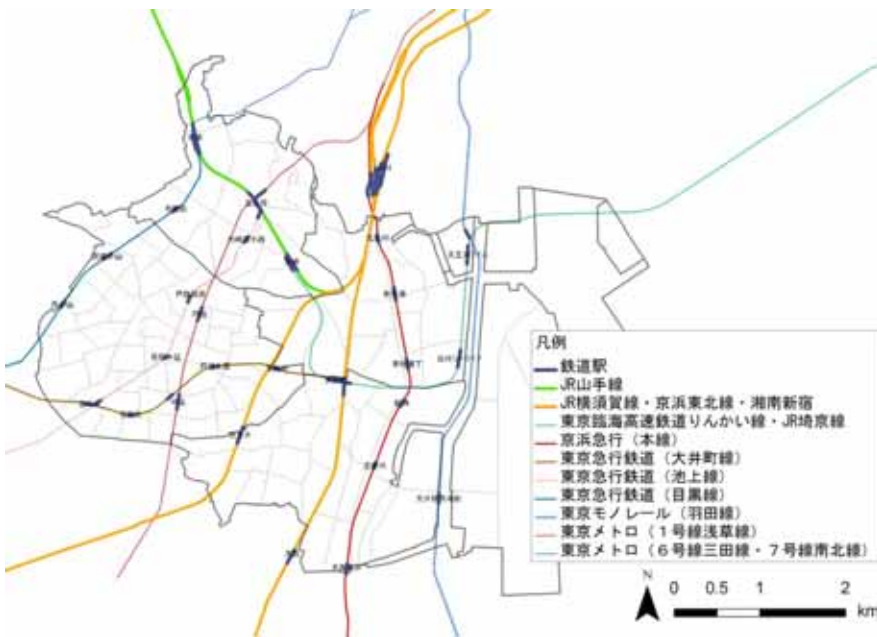


図2-54 鉄道ネットワーク

資料：国土交通省「国土数値情報（鉄道データ）」

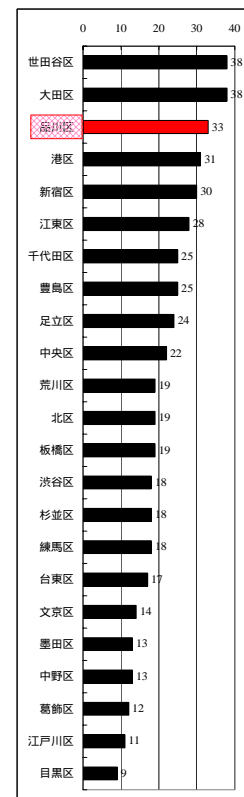


図2-56 各区の鉄道駅数

資料：品川区資料

鉄道駅数は、複数路線乗り入れている駅も1とカウントした。

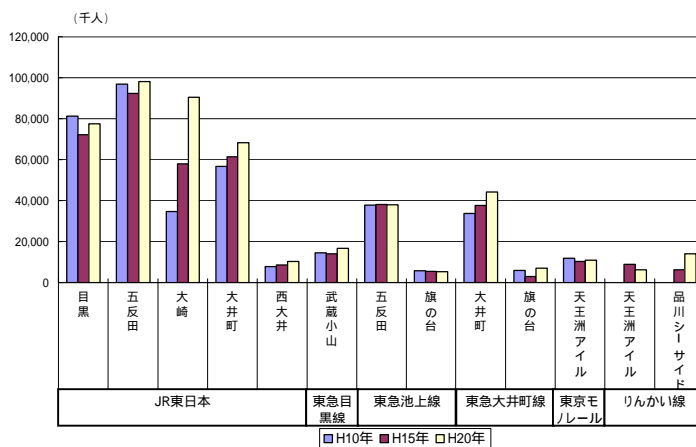


図2-55 駅別年間乗降車人員

資料：品川区の統計

JR東日本は乗車人員のみ公表。本グラフでは他社の駅との比較のため、JR東日本の乗降車人員は乗車人員を2倍にして表示。

2.2.7 水とみどり

- ・ 運河を中心とした区の水辺には、親水空間のみでなく多くの機能が存在している。
- ・ 他の特別区と比較して、公園面積は小さい状況である。

(1) 水辺の現状と資源

運河を中心とした区の水辺には、旧東海道の歴史的なまちなみ、しながわ花街道等の親水空間が広がるとともに、天王洲や品川シーサイド周辺の業務、商業機能、八潮団地を中心とした居住機能もある。また、品川、大井ふ頭は国際的な港湾機能が展開している。



図2-57 水辺の現状と資源

資料:品川区「品川区水辺の実態調査報告書」平成21年(2009年)度

(2) 都市公園整備状況

一人あたりの都市公園 面積は 1.96 m²、また、区域面積に占める都市公園の割合は 3.1%となっており、23 区の平均と比較すると低い水準である。

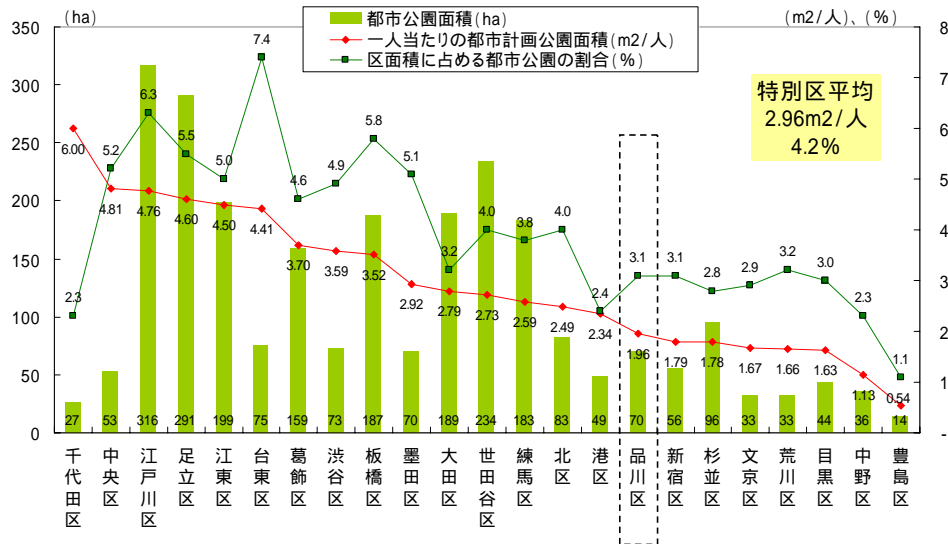


図2-58 都市公園面積の23区比較(平成20年(2008年))

資料:特別区協議会「特別区の統計」

都市公園
都市計画施設である公園または緑地で区または都が設置するものと、都市計画区域内において設置する公園または緑地。

2.2.8 都市景観

- ・平成 23 年 1 月に品川区景観計画を策定。
- ・「旧東海道品川宿地区」を地区の固有の資源や個性を活かして良好な景観形成を図る重点地区として指定している。

(1) 景観計画

区は、平成 22 年(2010年)7月に景観行政団体となり、平成 23 年(2011年)1月に「品川区景観計画」を策定した。

計画では、地区の固有の資源や個性を活かして良好な景観形成を図るべき地区である「重点地区」として『旧東海道品川宿地区』が指定されている。この中では、「旧東海道の歴史と文化を伝え、にぎわいを創出する景観づくり」を目標とし、景観形成の方針に基づき、建築物の建築や開発行為等を制限し、きめ細やかな景観形成を図ることとしている。また、区民がその景観に愛着を持ち親しまれている公共施設のうち、『旧東海道および北馬場通り(品川宿地区)』、『戸越公園(旧細川家下屋敷跡)』、『目黒川』を景観重要公共施設として指定している。

景観行政団体
良好な景観を保全するための景観計画を定めることができる都道府県、区市町村。

～品川区景観計画 策定経緯～

平成16年 6月 景観法公布（平成17年 6月 全面施行）



平成19年 4月 東京都景観計画、改正東京都景観条例及び同条例施行規則 施行



平成22年 7月 品川区が景観行政団体となる。品川区景観条例 施行



平成23年 1月 品川区景観計画 策定



図2-59 重点地区区域図



図2-60 景観重要公共施設分布図
資料：品川区「品川区景観計画」平成22年（2010年）度

2.2.9 住宅・住環境

- ・住宅ストックは増加傾向にあり、特に、3階以上の共同住宅の増加が顕著である。
- ・23区の平均よりも最低居住面積水準以下の世帯数の割合が大きい。
- ・高齢単身世帯で借家の割合が高い。
- ・空き家は年々増加しており、平成20年には住宅総数の11.7%（約2万5千戸）となっている。

(1) 住宅ストック総数の推移

住宅ストック数は、増加傾向にあり平成20年（2008年度）で185,130戸となっている。建て方別では、共同住宅3階以上が大きく増加し、全体の6割以上を占める。

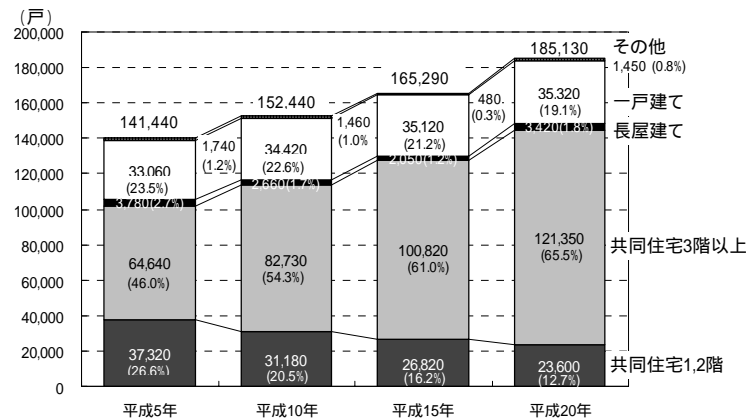


図2-61 建て方別住宅数の推移

資料：総務省「住宅・土地統計」

(2) 公的住宅ストックの推移

公共賃貸住宅は平成20年度（2008年度）10,427戸となっている。平成14年度（2002年度）から平成15年度（2003年度）にかけて、区営住宅等と独立行政法人都市再生機構の住宅が大きく増加し、その後はほぼ横ばいとなっている。

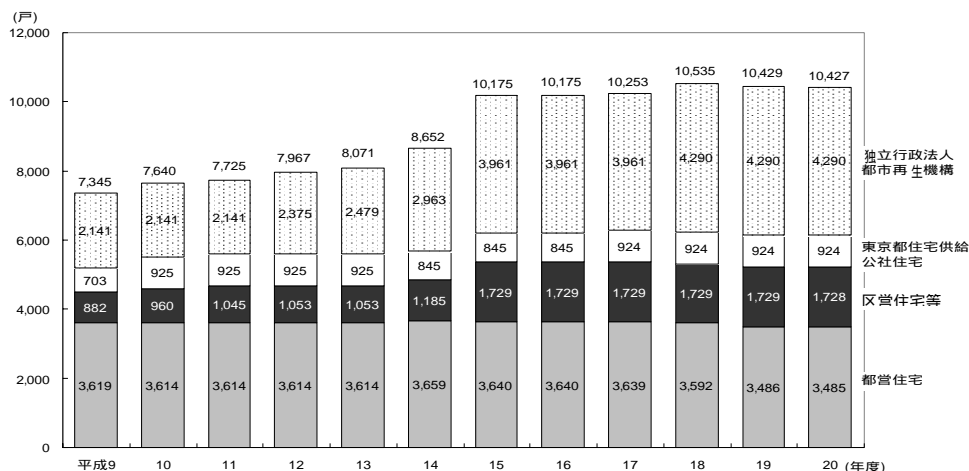


図2-62 公共賃貸住宅数の推移

資料：東京都「東京都統計年鑑」

(3) 最低・誘導居住面積水準

最低居住面積水準 未満の世帯数は、平成 20 年（2008 年）17.7%で東京都 23 区全体より高い割合である。誘導居住面積水準 以上の世帯数は、平成 20 年（2008 年）33.1%で東京都 23 区全体より低い割合である。また、高齢者の単身世帯で約 20%が最低居住面積水準以下と高くなっている。一方、持ち家の場合、約 6 割が誘導居住面積水準以上となっている。

表2-5 居住面積水準比較（平成20年）

	誘導居住面積水準以上		最低居住面積水準未満
	都市型、一般型総数	都市型のみ	
品川区	61,340 世帯 (33.1%)	42,860 世帯 (23.1%)	32,830 世帯 (17.7%)
23区全体	1,452,800 世帯 (34.8%)	884,690 世帯 (21.2%)	673,200 世帯 (16.1%)
東京都	2,189,700 世帯 (36.9%)	1,218,600 世帯 (20.5%)	875,300 世帯 (14.7%)

資料：総務省「住宅・土地統計調査」平成20年（2008年）

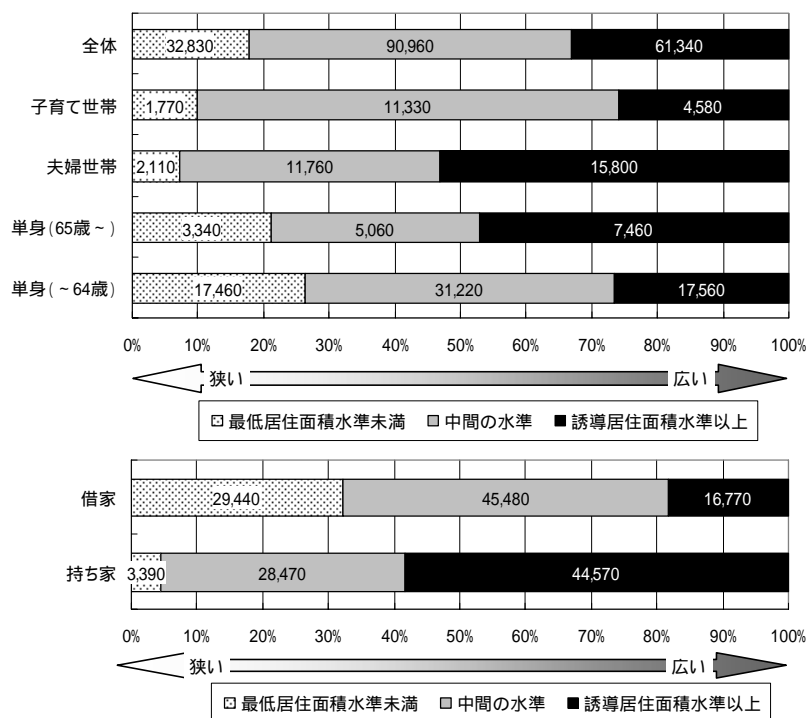


図2-63 世帯の型および所有関係別居住面積水準

資料：総務省「住宅・土地統計調査」平成20年（2008年）

最低居住面積水準

世帯人数に応じて、健康で文化的な住生活を営む基礎として必要不可欠な住宅の面積に関する水準。

誘導居住面積水準

世帯人数に応じて、豊かな住生活の実現の前提として多様なライフスタイルに対応するために必要と考えられる住宅の面積に関する水準。

1) 高齢者居住形態

高齢夫婦世帯では、持ち家の割合が 73.9%と大半を占めている一方、高齢単身世帯では、持ち家の割合が 50.6%に下がるとともに、民営の借家の割合が 31.2%と高くなっている。医療・介護等の福祉施策との連携を図りながら、まちづくりを推進していく必要がある。

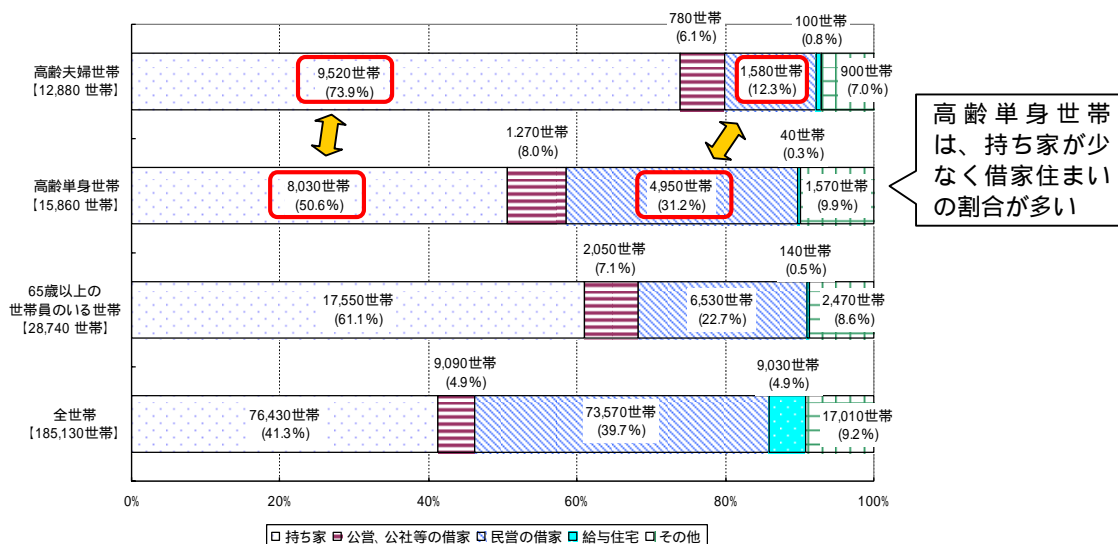


図2-64 品川区の高齢者の居住形態（平成20年（2008年））

資料：総務省「住宅・土地統計」

2) 空き家の推移

空き家は年々増加傾向にあり、平成20年には約2万5千戸と住宅総数の11.7%を占めるまでになっている。空き家は、維持管理が適切にされていないことから、住環境や防災上問題となることが多い。したがって、これらの建替えや活用についての検討が必要である。

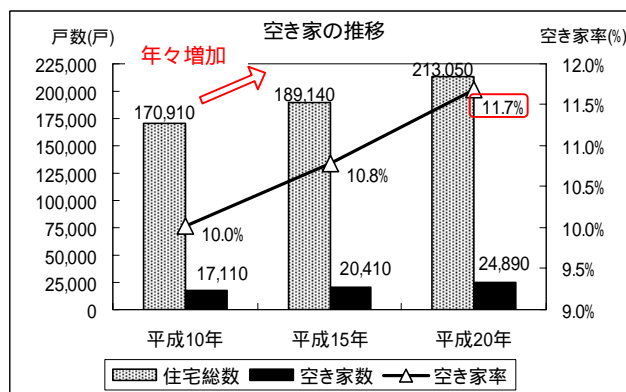


図2-65 空き家の推移
(平成20年住宅・土地統計調査)

2.2.10 まちづくりの課題

【魅力と活力の強化】

平成 32 年（2020 年）をピークに区の人口は減少する予測

- ・都市の活力や魅力、生活環境の維持向上が必要

少子化・高齢化が進展し、人口構成も大きく変化[高齢化率 19.1%（H22）
24.1%（H42 予測）]

- ・人にやさしい歩行空間、公共交通の整備、身近な生活支援、子育て支援機能の充実等が必要

充実した鉄道網があり、将来的にはリニア中央新幹線による広域交通の利便性の向上も見込まれる

- ・充実した交通網、羽田空港と国際戦略総合特区との間に位置する区の特性を活かした都市づくりが必要

【災害に備えた安全性と利便性の確保】

切迫する首都直下型地震に対する早急な備え

- ・火災や建物倒壊等、災害に脆弱な木造住宅密集地域の早急な解消が必要
- ・昼夜間人口比率が高い大崎地区等の帰宅困難者対策
- ・避難や救助活動等を円滑に行えるようにするための、幅員 4 m 未満の狭あいな道路の早期解消が必要
- ・交通ネットワークの構築とともに防災性の向上に大きく寄与する都市計画道路の整備が必要

【水とみどり豊かな都市空間の保全・再生・活用】

水とみどり、都市景観に対する区民意識の高まり

- ・水とみどりに囲まれた都市空間の再生・活用と歴史・自然・文化的景観の保全、創出が必要

【暮らしやすい住環境の整備】

民間マンションや大規模団地の老朽化と空き家の増加

- ・既存ストックの適切な維持・管理や再生、活用が必要

高齢世帯の増加

- ・高齢者が暮らしやすい安全な住まいの確保が必要

【自治意識の醸成と住民参加】

まちづくりに対する地域住民の関心、意識の高まり

- ・区民、町会・自治会、NPO、企業、区などの多様な主体が連携・協力することによる継続的なまちづくりの推進が必要

第3章 まちづくりの目標と将来都市構造
3.1 まちづくりの目標

輝く笑顔 住み続けたいまち しながわ

= 品川区基本構想(H20)

品川区基本構想【3つの理念】
暮らしが息づく国際都市、品川区をつくる
伝統と文化を育み活かす品川区をつくる
区民と区との協働で、「私たちのまち」品川区をつくる

品川区基本構想【5つの都市像】

まちづくりの目標

- ：特に関連の強い項目
- (1)魅力的で活力とにぎわいのある市街地の維持・発展
 - (2)災害に強く安全性の高いまちの構築
 - (3)すべての人にやさしい便利で安全な交通・歩行環境の整備
 - (4)水とみどり豊かなやすらぎとうるおいのある都市空間の保全・再生
 - (5)魅力ある都市景観の創出と歴史ある景観資源の保全・活用
 - (6)誰もが安心して快適で暮らしやすい住環境の整備
 - (7)自主・自立・協働のまちづくりの推進

だれもが輝くにぎわい都市	未来を創る子育て・教育都市	みんなで築く健康・福祉都市	次代につなぐ環境都市	暮らしを守る安全・安心都市

計画の目的である品川区基本構想に掲げる都市像「輝く笑顔 住み続けたいまちしながわ」の実現を目指し、以下の7つのまちづくりの目標を定める。

(1) 魅力的で活力とにぎわいのある市街地の維持・発展

都心機能の一部を担う大崎、品川や、区を中心核としての大井町等の拠点では、業務、商業、居住、交流、宿泊など都市機能の導入・強化を進めるとともに、最先端の省エネ技術の導入など、環境にも配慮したまちづくりを進めていく。一方、より身近な駅周辺では、個性ある商店街や医療、福祉、教育等の生活サービス機能の集積など、地域の中心性を備えた地域生活拠点の形成を進め、そこで住み、集い、働く人々にとって魅力的で活力とにぎわいのある市街地の維持・発展をめざす。

(2) 災害に強く安全性の高いまちの構築

首都直下型地震等の大規模災害発生時にも、区民や区内で働き学ぶ人々の安全が守られるよう、火災や建物倒壊の危険性が高い木造住宅密集地域の防災性の向上を、都との連携のもと強く推進していくとともに、広域避難場所周辺や避難道路沿道の不燃化等の促進など、災害に強いまちづくりをめざす。

(3) すべての人にやさしい便利で安全な交通・歩行環境の整備

人、モノの流れの円滑化や防災性の向上、環境負荷の低減にも資する都市計画道路や主要な生活道路の整備を促進する。加えて、歩道のバリアフリー化や無電化などの安全で快適な歩行者空間の整備や、駅など交通施設のユニバーサルデザイン化の促進により、高齢者や障害者をはじめすべての人にやさしいまちづくりをめざす。

(4) 水とみどり豊かなやすらぎとうるおいのある都市空間の保全・再生

やすらぎとうるおいのある親水空間の整備や、歴史とともに残された寺社等の貴重なみどりの保全、開発などの機会を捉えた高質な緑化空間の創出など、地域の魅力を高め、ヒートアイランド対策や延焼防止など減災にも資する都市空間の緑化を進め、水とみどり豊かなやすらぎとうるおいのある都市空間の保全・再生をめざす。

(5) 魅力ある都市景観の創出と歴史ある景観資源の保全・活用

旧東海道や戸越公園、社寺等の地域固有の歴史的な街並みや、戸越銀座等の特色ある商店街や目黒川沿いの桜並木など地域特性の活用と、開発等の市街地整備による新たなまちの顔となる都市景観の創出など、魅力的で個性ある都市景観の継承、活用、創出をめざす。

(6) 誰もが安心して快適で暮らしやすい住環境の整備

バランスのとれた人口構成を維持し、活力ある地域社会の構築に向け、高齢者や子育て世帯など多様なニーズや住まいの方に対応した住宅供給の促進と、環境負荷が少なく省エネルギー型の住まいの供給、快適で暮らしやすく災害にも安全な住環境の整備を進める。

(7) 自主・自立・協働のまちづくりの推進

よりよいまちづくりを進め、めざすべき将来都市像を実現していくためには、行政、区民、企業、NPO など多様な主体のまちづくりへの参画が必要であり、そうした主体が、めざすべきまちづくりの目標を共有し、協働でまちづくりを進めるための仕組みの構築をめざす。

まちづくりの目標と将来都市構造の関連性
まちづくりの目標

将来都市構造 :特に関連の強い項目 拠点	まちづくりの目標						
	(1) 魅力的で活力とにぎわいのある市街地の維持・発展	(2) 災害に強く安全性の高いまちの構築	(3) すべての人にやさしい便利で安全な交通・歩行環境の整備	(4) 水とみどり豊かなやすらぎとつながりのある都市空間の保全・再生	(5) 魅力ある都市景観の創出と歴史ある景観資源の保全活用	(6) 誰もが安心して快適で暮らしやすい住環境の整備	(7) 自主・自立・協働のまちづくりの推進
広域活性化拠点							
都市活性化拠点							
機能連携拠点クラスター							
地区活性化拠点							
地域生活拠点							
防災機能拠点							
都市軸							
広域都市軸							
東西連携都市軸							
臨海部構想都市軸							
水とみどりのネットワーク(緑の拠点)							
緑の拠点							
水とみどりのネットワーク							

まちづくりの目標(3)と(7)に関しては、すべての項目に関連がある。

3.2 めざすべき将来都市構造

都全体の広域的構造を踏まえつつ、鉄道・道路網の高い利便性や、臨海部を擁する立地特性、主要な駅周辺の開発動向を勘案しながら、都市空間の機能および質の向上・連携を目指し、「拠点」と「軸」を基本とする都市構造を位置づける。

3.2.1 拠点の形成

(1) 広域活性化拠点

1) 品川駅・天王洲アイランド駅周辺

隣接する港区にまたがる品川駅東口地区では、大規模再開発等による駅前広場や道路、公園等の都市基盤整備や、国際化・情報化に対応した業務を中心とした拠点整備が進められてきた。また、天王洲アイランド駅周辺においても、地区計画による再開発事業により業務機能を中心とした個性豊かで魅力ある複合市街地の形成が図られてきた。



開発が進む品川駅周辺

今後は、こうした開発地域の機能の連携と強化を目指すとともに、羽田空港の国際化やリニア中央新幹線計画を受け、国内外の来街者を迎え入れる品川区の玄関口としての拠点形成に向け、水辺空間と一体となった魅力と潤いあふれるある高質な業務機能の導入や、品川宿の歴史的資源など地域特性を活かした商業・観光・宿泊・交流などの機能の導入・強化を進め、品川駅周辺への国際的な企業立地の誘導と、国内外の多様な人々にぎわい、活気あふれる拠点市街地の形成をめざす。

2) 大崎駅・五反田駅周辺

都の副都心として開発が進む大崎・五反田駅周辺では、都市再生緊急整備地域の指定の下、大崎駅西口交通広場や東西連絡自由通路といった都市基盤施設の整備とともに、大規模土地利用転換による業務機能や、都心居住にふさわしい高質な住宅機能の整備など計画的な拠点整備が行われている。



都副都心機能を担う大崎駅周辺

今後、都の副都心として東京のものづくり産業をリードする拠点形成をめざし、計画的な土地利用転換や土地の高度利用などにより、業務、居住、商業など高質な都市機能の集積を図るとともに、みどり豊かなオープンスペースの創出や、目黒川を活かした「風の道」の確保など環境にも配慮したまちづくりを進め、多様な人、モノ、情報が活発に行き交う、やすらぎと活力ある拠点市街地の形成を図る。

(2) 都市活性化拠点

1) 大井町駅周辺

大井町駅周辺では、これまで総合区民会館（きゅりあん）や大型商業施設、駅前広場等が整備され、近年は、駅前の宿泊、商業機能の更新や、集客力のある劇場のオープンなど、区の中心地にふさわしいにぎわいのある市街地が形成されてきた。

今後も、区の商業・文化の中心地として、街区単位の建物共同化や土地利用転換による機能更新を進め、商業、文化、交流、居住等、地域の魅力を高める機能の集積を図るとともに、歩道のバリアフリー化や歩行者滞留空間の整備など歩行者ネットワークの形成、さらに長期的には、大規模な土地利用転換の想定に基づく「大井プレイス構想」の実現など、区を中心核としての商業拠点性を備え、文化的で、魅力とにぎわいのあるある拠点市街地の形成を図る。



区の商業、文化中心地（大井町）

2) 目黒駅周辺

目黒駅周辺では、駅やバスなど高い交通利便性を活かし、商業、業務施設や中高層住宅を中心とした市街地が形成されている。都バス車庫跡地を含む目黒駅前地区では、市街地再開発事業によりまちづくりが進められており、駅前のにぎわいと魅力を創出する商業、業務、居住機能の整備や、来街者や地域住民に開かれたオープンスペースの確保、都市計画道路の拡幅整備など、にぎわいと魅力ある拠点市街地の形成をめざす。

3) 品川シーサイド駅周辺

品川シーサイド駅周辺では、駅の開設にあわせて、駅前広場や道路・公園などの公共施設の整備、大規模商業施設や業務施設などを中心に再開発が行われ、高層建築物と広場空間が一体となり、臨海部におけるにぎわい空間が形成されている。

今後は、品川・天王洲アイランドと羽田空港の間に位置する立地の優位性を活かしながら、臨海部と内陸部を結ぶ拠点として、バランスのとれた住宅、商業、業務機能の強化、集積を図る。



(3) 地区活性化拠点

武蔵小山駅周辺

武蔵小山駅周辺では、歴史のあるパルム商店街など駅前から続くアーケード街を持つ商店街があり、にぎわいと活気のある商業空間が形成されている。また、街並み再生地区の指定による、敷地の共同化や道路の付け替えなどの街区再編まちづくりや、東急目黒線連続立体交差事業に伴う駅前広場や都市計画道路の整備など都市計画によるまちづくりも進められてきた。



にぎわいのある駅前パルム商店街

今後は、武蔵小山駅周辺を区西部の生活活動を支えるより広域性のある拠点となるよう、土地の計画的かつ合理的な高度利用を図り、商店街の機能更新や商業、居住、生活支援、文化、コミュニティなどの都市機能の強化、更新、集積を図り、にぎわいと回遊性のある区の西の玄関口に相応しい複合市街地の形成をめざす。

(4) 地域生活拠点

西大井駅周辺、旗の台駅周辺、戸越銀座駅周辺、大森駅周辺

西大井駅周辺では、市街地再開発事業による再開発等により中高層住宅や商業施設の立地が進み、都市機能を備えた住環境の形成が進んでいる。

旗の台駅や戸越銀座駅周辺では、路線型商店街が発達し、生活感とにぎわいのある市街地が形成されている。

大森駅周辺では、商業・業務、公益施設等の機能が集積されており、業務・商業・住居が調和した市街地が形成されている。

これらの地域生活拠点では、より身近な生活圏として医療、福祉、教育等の生活サービス機能や地域コミュニティ機能の整備、特徴ある商店街の魅力の向上、快適な歩行者空間の整備等を図るとともに、老朽建築物の建て替え促進や道路の拡幅整備による防災性の向上の取組みを進め、区民の日常的な生活活動を支える拠点としての機能強化を図る。

(5) 防災機能拠点

災害時の対策本部である区役所を、防災機能拠点として本計画の都市構造にも明確に位置づけ、防災まちづくりを一層強力に進めていくとともに、区役所を補完し、現地の災害対策に即応していく新たな防災機能拠点について、その機能や配置のあり方について検討を行う。

(6) 機能連携拠点クラスター(群)

広域活性化拠点および都市活性化拠点が連続するエリアを一連の拠点群として位置づけ、充実した交通ネットワークによる人、モノ、情報などの活発な交流や一体的な土地利用による機能連携、分担を図る。

3.2.2 都市軸の形成

(1) 広域都市軸

首都圏南北方向に発達した主要な公共交通網の中間に位置する区の広域性に着目し、以下の2つの軸線を広域都市軸として位置づけ、都市計画道路や拠点をむすぶ沿道機能の整備を図る。

都心(東京駅周辺)から都の新拠点の品川、区の中心核である大井町を通り川崎、横浜へ伸びる軸線(JR京浜東北線、京浜急行線、第1京浜など)
都の副都心である池袋、新宿、渋谷から、区の拠点である目黒、五反田、大崎、大井町をつなぎ羽田空港へ伸びる軸線(JR山の手線、りんかい線、環状6号線、補助163号線、国道357号線など)

(2) 東西連携都市軸

区東西の活発な交流を支えるとともに、防災性の向上にも寄与する軸線として、現在事業中の都市計画道路補助26号線と東急大井町線を東西連携都市軸として位置づけ、補助26号線の整備促進や、沿道・沿線の耐震化・不燃化、延焼遮断帯の形成、戸越公園駅周辺の踏切の解消等に向けた取り組みを進めていく。

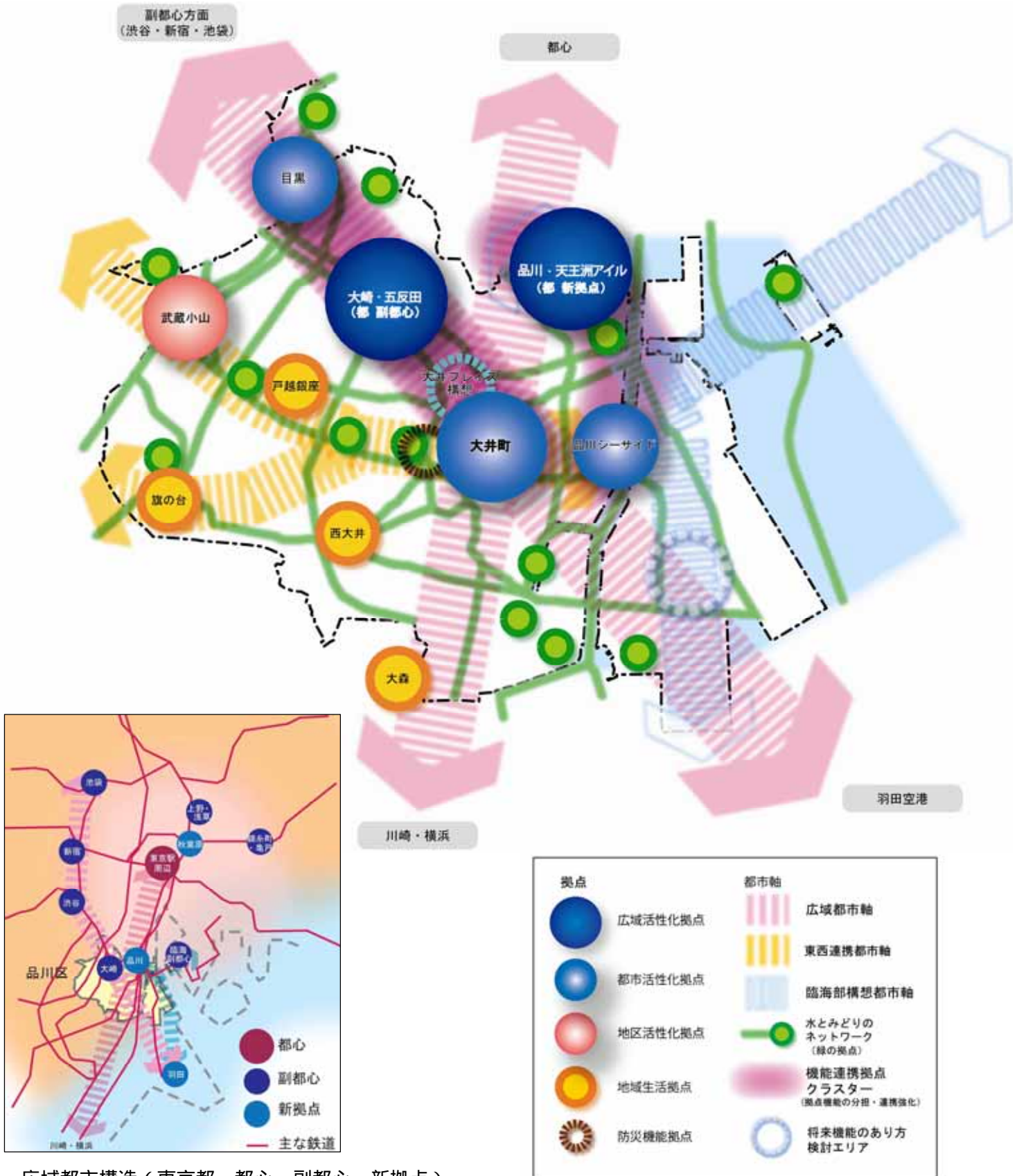
(3) 臨海部構想都市軸(将来機能のあり方検討エリア)

運輸政策審議会第18号答申で位置づけられた東海道貨物支線貨客併用化の検討路線を臨海構想都市軸として位置づけ、国や都、鉄道事業者などの検討動向に注視しながら、鉄道貨物ターミナル内の駅設置や新たな拠点形成の可能性、将来機能のあり方について関係機関と協議、検討を行っていく。

3.2.3 水とみどりのネットワーク

水とみどりに囲まれたうるおいとやすらぎのある都市空間の形成に向け、水辺に憩い、みどりに親しめる親水空間の整備や、目黒川や京浜運河沿いの緑道、都市計画道路の沿道緑化の整備などを進め、公園等の緑の拠点を街路樹などのみどりの軸線でむすぶ「水とみどりのネットワーク」の形成をめざす。

めざすべき将来都市構造



広域都市構造 (東京都 都心・副都心・新拠点)

第4章 分野別整備方針

4.1 土地利用と開発整備の方針

4.1.1 基本方針

区の土地利用は、大きくは、区南西部を中心に広がる防災上課題の大きい木造住宅密集地域、大崎駅や品川駅周辺といった都心機能の一部を担う業務系市街地、さらには臨海部における港湾、物流機能を中心とした土地利用とその特徴が分けられる。

内陸部市街地には区の特徴でもある小工場と居住の混在する市街地があり、また、戸越銀座や旧東海道などの個性的な商店街や、駅を中心として商業、医療、福祉、教育等の身近な生活を支える機能の土地利用が図られている。

区では、こうした現状の土地利用を踏まえながら、前項で掲げた「拠点」と「軸」を基本としためざすべき都市構造に即し、広域活性化拠点など都市構造上重要な拠点における開発等の適切な誘導や、生活サービス機能が集積した地域生活拠点の形成、また、地区計画等を活用した木造住宅密集地域の計画的整備や歴史的資源を活用した良好な景観や街並みの創出など、地域特性を活かした土地利用の誘導、更新を図っていく。

4.1.2 現況と課題

- (1) 広域活性化拠点等における開発等の適切な誘導
- (2) 木造住宅密集地域の改善
- (3) 良好な居住環境の保全
- (4) 区民生活を支える身近な拠点市街地の整備
- (5) 次世代に継承する魅力ある都市景観の保全、創出
- (6) 開発等の機会を捉えた地域貢献に資する整備の誘導

(1) 広域活性化拠点等における開発等の適切な誘導

大崎駅周辺では、都市再生緊急整備地域の指定の下、都市基盤整備や業務、居住機能を中心とした拠点形成が進められてきた。こうした広域活性化拠点や都市活性化拠点など都市構造重上重要な拠点においては、魅力的で活力ある市街地の形成に向け、今後も、開発等の計画的かつ適切な誘導を図りながら、業務、商業、居住、文化、交流機能など都市機能の更新、集積を図っていく必要がある。

(2) 木造住宅密集地域の改善

荏原地区を中心とした区南西部には、関東大震災や戦災を経て形成された都市基盤が脆弱で防災上危険な木造住宅密集地域が広がっている。そのため、区ではこうした地域の解消に向け、都市防災不燃化促進事業や密集住宅市街地整備促進事業などを活用し防災まちづくりを進めてきた。今後も、木造住宅密集地域の解消に向け、こうした各種防災まちづくりを推進していくとともに、民間活力の積極的活用による街区単位での市街地整備など地域の防災性、安全性の向上に向けさらなる取り組みの推進が必要である。

(3) 良好な居住環境の保全

貴重な緑地と良好な住環境を形成している地区においては、今後も敷地の細分化や用途の無秩序な混用化を防ぎながら、ゆとりある住環境の保全と更新を図って行く必要がある。

(4) 区民生活を支える身近な拠点市街地の整備

少子化、高齢社会を迎えて、安全で暮らしやすいまちづくりの実現がより一層必要とされており、日常生活の活動の場となる身近な駅周辺では、魅力と活力ある商店街の形成や医療、福祉、教育等の生活サービス機能の集積と、歩行者空間のバリアフリー化などを図り、コミュニティが活発、有機的に機能し、交流、にぎわいのある歩いて暮らせるまちづくりが必要である。

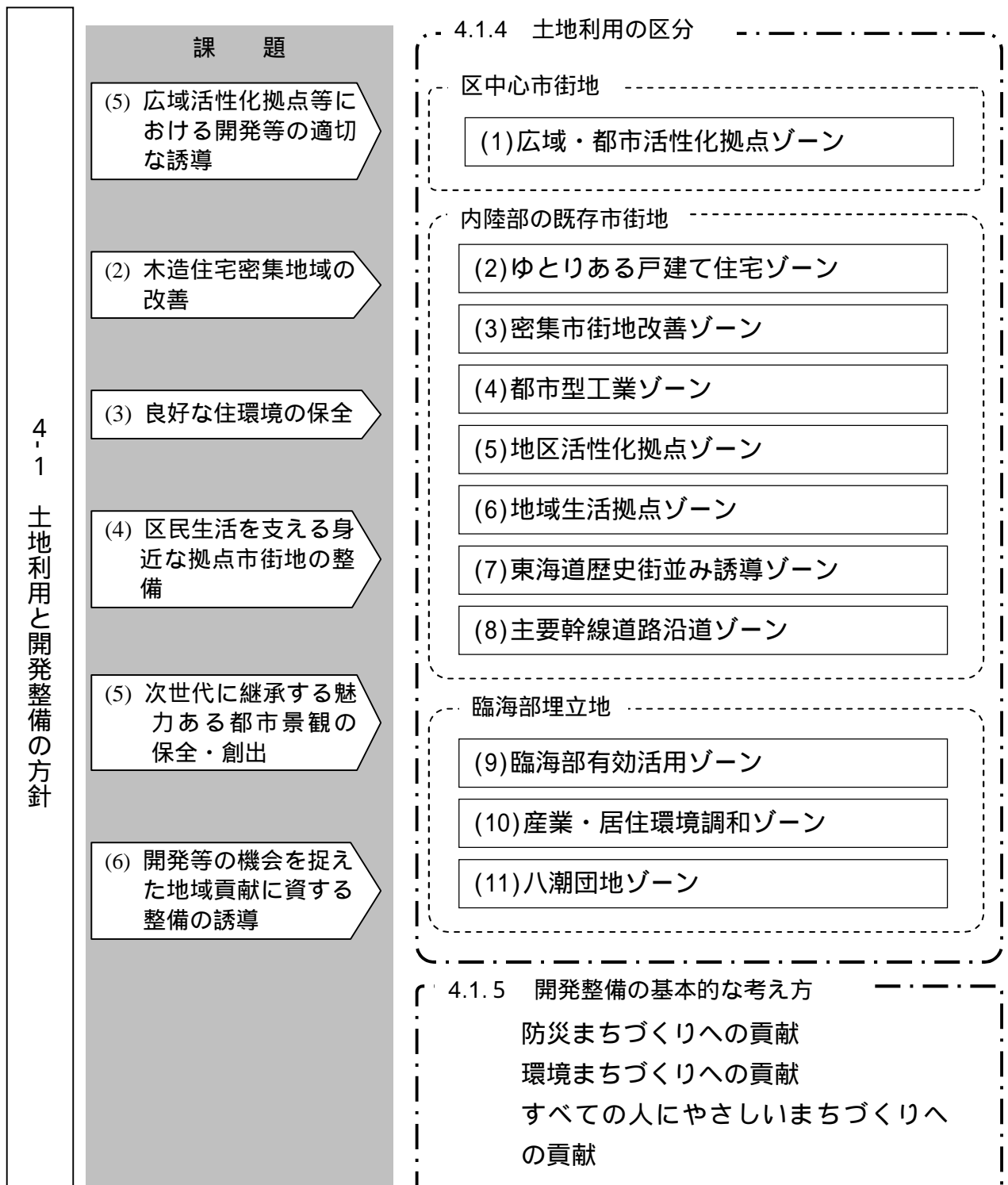
(5) 次世代に継承する魅力ある都市景観の保全、創出

区内には、旧東海道の歴史を継承する街並みや、目黒川沿いの桜並木など自然を活かした街並み、さらには、天王洲の高層ビルといった新たに生まれた街並みなど、都市の魅力を高める様々な「顔」があり、こうした歴史や文化などの景観資源を保全、活用するとともに、後世に継承する魅力ある都市景観の創出が必要である。

(6) 開発等の機会を捉えた地域貢献に資する整備の誘導

市街地整備事業などの都市開発や一定規模以上の建築においては、オープンスペースや緑化の整備、防災性の向上に資する機能、子育て、高齢者支援施設の付加など地域の特性や課題を踏まえ、地域貢献に資する整備を適切に誘導していく必要がある。

4.1.3 土地利用と開発整備の方針体系図



4.1.4 土地利用の区分

将来の土地利用は、以下のゾーンごとに示す土地利用の方針に基づき、市街地形成の過程や地域特性など、これまでの土地利用の基本的特性を活かしながら、良好な住環境と地域活力の維持・向上に向けた土地利用を誘導していく。

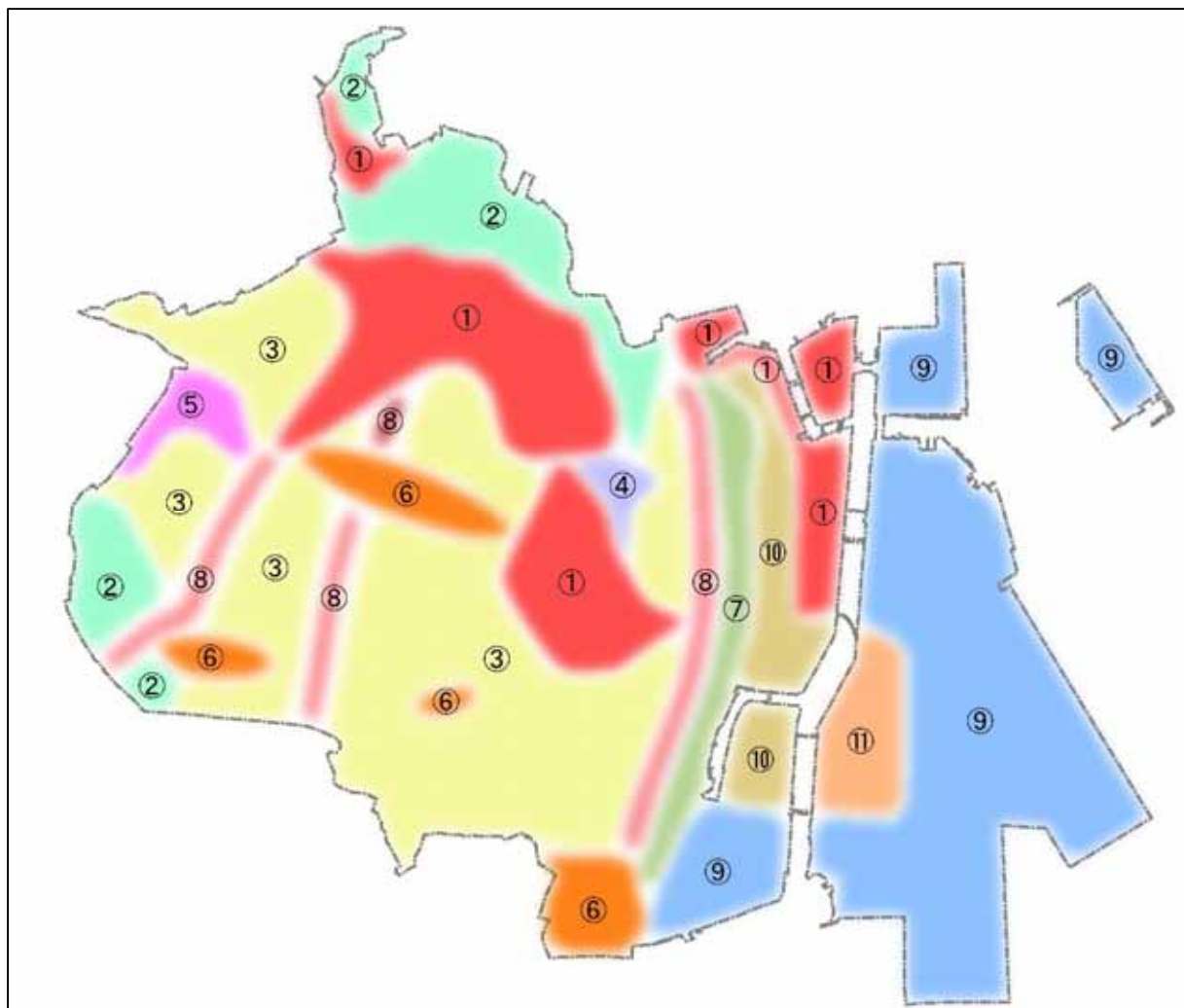


図 4-2-1 土地利用の基本方針図

区 分
(1) 広域・都市活性化拠点ゾーン
(2) ゆとりある戸建て住宅ゾーン
(3) 密集市街地改善ゾーン
(4) 都市型工業ゾーン
(5) 地区活性化拠点ゾーン
(6) 地域生活拠点ゾーン
(7) 東海道歴史街並み誘導ゾーン
(8) 主要幹線道路沿道ゾーン
(9) 臨海部有効活用ゾーン
(10) 産業・居住環境調和ゾーン
(11) 八潮団地ゾーン

(1) 広域・都市活性化拠点ゾーン

広域・都市活性化拠点ゾーンでは、都市再生緊急地域の整備方針や、各地域のまちづくり構想などに基づき、業務、商業、居住、文化、交流機能等、地域に求められる都市機能の導入、強化を図っていく。こうした機能の誘導には、公有地のまちづくりへの活用や、土地の適切な高度利用を図りつつ、都市基盤施設の整備、再編と再開発等を一体的に進めるとともに、建築物の熱負荷の低減や再生可能エネルギーの導入など高い環境性能の誘導を図りながら、環境に配慮し、多様な都市機能が融合する高次の拠点市街地の形成をめざす。

(2) ゆとりある戸建て住宅ゾーン

一戸建て住宅を主体とし、民有地の緑化も進み、空間的にも比較的ゆとりのある市街地景観を呈する当ゾーンでは、一部文教地区の指定の下、文教的環境を保護しながら、今後も低層住宅の用途地域を主体とし、地区の特性や地域の意向を踏まえながら、敷地面積の最低限度や環境形成型地区計画の導入検討を行うなど、良好な住環境を維持しつつ地区の更新を図り、ゆとりある一戸建て住宅や中層集合住宅等が立地する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。

(3) 密集市街地改善ゾーン

細街路など脆弱な都市基盤と木造住宅の密集など防災性の課題が大きい当ゾーンでは、建築物の共同化などにより耐震化、不燃化を促進するとともに、細街路の拡幅整備の推進や防災生活道路の整備を進め、災害に強く安全な市街地の形成を図る。また、地域の特徴でもある小工場と居住の混在する市街地については、住宅、工場が適切に調和したまちづくりを進める。



幅員が4m 未満の狭い道路

(4) 都市型工業ゾーン

当ゾーンでは、既存の産業、工場機能の集積と、副都心である大崎駅に近接した立地の優位性を活かし、都市基盤施設の整備にあわせた合理的かつ計画的な土地利用と適切な用途誘導により、研究開発施設など産業、工場機能の集約、高度化の促進と操業環境の維持・保全を図りつつ、都市型工業地として地区の更新と活性化を図る。

(5) 地区活性化拠点ゾーン

武蔵小山駅前商店街を中心とした当ゾーンは、区の西のにぎわいの中心として、敷地の共同化と商店街の機能強化を段階的に進めるとともに、広場や歩行者滞留空間の

整備や、補助26号線の整備にあわせた歩行者空間の整備など、連続性と回遊性を備えた魅力ある都市空間の形成をめざす。同時に、都市基盤の状況に応じた高度利用を促進し、都市型住宅や、高齢者支援、子育て支援施設の整備など、商店街の活性化と新たな都市機能の付加によるにぎわいと活力ある中心市街地の形成をめざす。

(6) 地域生活拠点ゾーン

区民のより身近な生活活動を支える拠点となる当ゾーンは、駅を中心に個性ある商店街や、地域の生活やコミュニティを支える医療、福祉、子育て支援、集会施設など生活関連機能の集積を図るとともに、歩行者空間のバリアフリー化や公園や街路樹など身近な都市空間の緑化を進め、にぎわいのある便利で快適に歩いて暮らせる市街地の形成を図る。



旗の台駅周辺の街並み

(7) 東海道歴史街並み誘導ゾーン

旧東海道を中心に、神社や寺など歴史的な景観資源が多く分布する当ゾーンでは、景観法にもとづく重点整備地域の指定や街並み誘導型地区計画の活用により、継承された歴史ある街の風情や伝統を活かした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。



旧東海道の街並み

(8) 主要幹線道路沿道ゾーン

第一、第二京浜、中原街道沿道は、災害時の緊急輸送路としての機能確保と延焼遮断帯の形成に向け、沿道建築物の耐震化、不燃化を促進するとともに、幹線道路の騒音に配慮した遮音上有効な建築物の誘導、沿道にふさわしい業務施設ならびに都市型の多様な住宅の立地など幹線道路沿いにふさわしい市街地の形成を図る。

(9) 臨部有効活用ゾーン

東京湾に面し、埠頭や鉄道貨物ターミナル、発電施設の立地など首都圏全体の物流、産業基盤を担っている当ゾーンは、広域的な港湾物流機能として引き続きその役割を担うとともに、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について関係機関への働きかけや、海上からの観光資源としての活用、景観にも配慮した京浜運河水際線の整備など、その活用を図っていく。

また、運輸政策審議会第18号答申による東海道貨物支線貨客併用化の検討の動向にあわせ、鉄道貨物ターミナル内の駅設置や新たな拠点形成の可能性、将来機能のあり方について検討を行っていく。

(10) 産業・居住環境調和ゾーン

首都高速湾岸線や第一京浜、大井・品川埠頭に近接し、工場や物流施設等の産業的土地利用の多い当ゾーンは、近年、事務所やマンションへの土地利用転換が見られ、今後もこの動きは続くと思われる。こうした土地利用転換の機会を捉え、オープンスペースや豊かなみどりの創出とともに、運河に接する貴重な立地を活かし、潤いとやすらぎある親水空間の創出など、産業と居住環境の調和した土地利用を誘導していく。

(11) 八潮団地ゾーン

八潮団地を中心とした当ゾーンでは、中高層の集合住宅群と豊富な公園緑地を有した現在の良好な住環境の維持を図るとともに、商業、交流、福祉、スポーツ施設など地域の活性化に資する土地利用の誘導とバランスの取れた定住人口構成に向けた施策を推進する。



八潮団地

4.1.5 開発整備の基本的考え方

市街地整備事業などの都市開発や一定規模以上の建築においては、都市計画の各種制度や区の開発環境指導要綱等に基づき、地域の特性や課題を踏まえ、地域貢献に資する以下の整備を適切に誘導、指導していく。

防災まちづくりへの貢献

防災広場の整備や防災備蓄スペースの確保、帰宅困難者を支援する各種機能など地域の防災性の向上資する整備

環境まちづくりへの貢献

地域に開かれた豊かな緑化空間の創出や、建築物の熱負荷の低減、街区単位のエネルギーの面的利用など環境に配慮した整備

すべての人にやさしいまちづくりへの貢献

歩行空間のバリアフリー化や休息スペースの確保などユニバーサルデザインの面的整備によるすべてのひとにやさしいまちづくりへの貢献

4.2 防災まちづくりの整備方針

4.2.1 基本方針

木造住宅密集地域（以下、「木密地域」という。）において、区は、区民や事業者と協力し、様々な事業を展開しながら、着実に、不燃化、耐震化および防災広場の整備等を進めてきた。しかしながら、未だ、地震災害およびこれに起因する延焼火災等に対して、脆弱な密集市街地が残されていることから、区民や国・都等と協力しながら、強力的に密集市街地の防災性の向上を推進していく。

加えて、被災時には、区民を始め区内で勤務・就学している方々が、安全に避難でき、被災者の円滑な救援・救護等が確実に実施できるよう、都市基盤や様々な設備の導入を進めていく。東日本大震災当日は、区内でも多くの帰宅困難者が発生した。鉄道事業者や区内事業者と協力しながら、この対策についても、自助・共助・公助の役割分担を踏まえながら進めていく。さらに、被災後のまちづくりを、地元区民と共有し、早期の復興を進めるために震災復興に対する備えについても検討を行う。

また、目黒川および立会川沿岸等の低地部では、浸水被害への備えも重要である。短時間で多くの浸水被害を発生させるゲリラ豪雨に対しても、被害を最小限に抑えられるような対策を実施する。

4.2.2 現況と課題

- (1) 木密地域における防災性の向上
- (2) 安全な避難・円滑な救援等の確実な実施
- (3) 帰宅困難者等都心部特有の課題への対応
- (4) 浸水被害等に対する被害最小化への取組み
- (5) 震災復興に対する備え

(1) 木密地域における防災性の向上

荏原地区を中心とした区域は、老朽化した木造住宅が密集している地域が広がっていること、4m未滿の狭隘な道路が多いこと、公園等のオープンスペースが少ないこと等から、大規模地震による建物の倒壊や延焼の危険性が非常に高い。東京都による「地震に関する地域危険度測定調査（第6回）平成20年」における建物倒壊危険度および火災危険度を合わせた総合危険度でも、ランクが高いことが示されている。

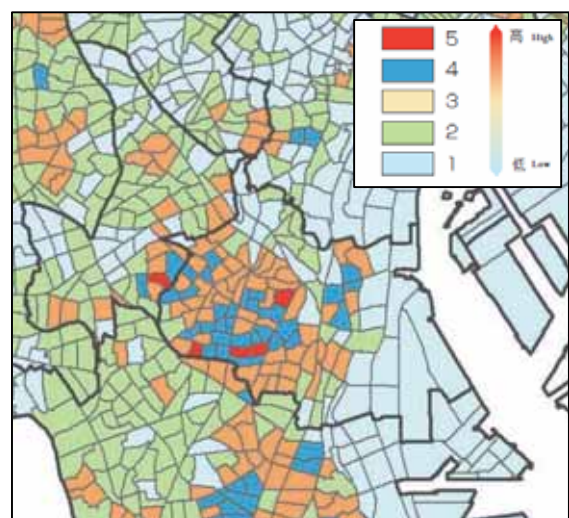


図 4-2-1 総合危険度ランク
資料：地震に関する地域危険度測定調査
（第6回）平成20年

区では、これまで、防災生活圈促進事業および都市防災不燃化促進事業等の防災性の向上に資する取り組みや、耐震診断・耐震改修工事等に対する費用の助成等を実施しているが、依然危険な地域も多い。

そのため、様々な角度から、密集市街地の防災性を向上させるための施策を展開していくことが必要となる。

(2) 安全な避難・円滑な救援等の確実な実施

区の広域避難場所は、現在9箇所指定されているが、周辺の住宅の不燃化が進んでおらず、さらなる避難計画人口の確保が必要な箇所もある。そのため、3km以上の遠距離避難を余儀なくされる地区もあることから、広域避難場所の有効面積を増加させ、より多くの広域避難人口を確保できるよう、各広域避難場所周辺の不燃化を促進していくとともに、遠距離避難を円滑に行えるよう、避難道路の拡幅整備や沿道の不燃化および耐震化を進めていく必要がある。

また、大規模災害により住居が全・半壊等した区民が一定期間避難生活を送るための小中学校等の避難所等においては、安心して避難生活を送るために、必要な飲料水および水洗トイレの整備が必要である。飲料水については、都水道局の設置した応急給水槽が区内に4箇所整備されている。ただし、しおじ公園の応急給水槽は、八潮地区にあり、橋梁でしか結ばれていないことから、万一、橋梁の破損等があった場合は、内陸部に供給が出来ない可能性があること、道路閉塞や給水車両・人員の状況によっては、適切な給水が困難になること等、課題も多い。また、各小中学校においては、耐震化し緊急遮断弁を設けた受水槽の改良が行われているが、想定しているライフライン回復までの間、十分な飲用水が確保できている避難所は少ない。一方、水洗トイレについては、周辺の下水道管きよの耐震化とあわせ、小中学校建物の排水設備の耐震化を進めている。これを都と協力しながら早急に進めていく必要がある。

避難所は、被災者が避難生活を送ることはもちろん、物資の運搬・配布拠点、医療・消防等の活動拠点、ガレキの仮置き場、応急仮設住宅の建設用地等、各フェイズにおいて多くの機能を持つ。避難所がこれらの機能を十分発揮するためには、周辺道路空間が確保されていることが重要であるが、これらの道路空間が確保できていない、すなわち、避難所へのアクセス道路が狭隘である避難所が多くある。避難所機能を確保できるよう、周辺のアクセス道路の空間確保が必要である。

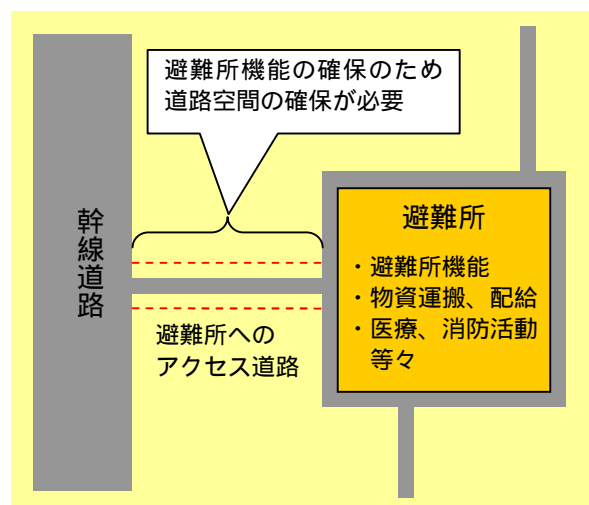


図 4-2-2 避難所へのアクセス道路

(3) 帰宅困難者等都心部特有の課題への対応

東日本大震災では、大量の帰宅困難者の発生により都内は大きな混乱が生じた（都内では約 352 万人）。区でも、震災発生当日には、1,500 人を超える帰宅困難者を区内の施設に受け入れた。

一斉帰宅行動による帰宅困難者の抑制については、区・区民・事業者等社会全体で対策を進める必要がある。そのため、職場での一時待機や飲料水や食糧の備蓄等を事業者に啓発し発生を抑制するとともに、国・都および民間事業者と協力しながら、一時待機できるスペースを確保することや情報通信基盤を強化し安否確認が確実に行えるようにすることが必要である。加えて、共助を中心とした災害弱者への配慮も重要である。

表 4-2-1 東日本大震災当日の帰宅困難者の受入れ状況

受入れ施設	最大受入れ人数
関ヶ原シルバーセンター	8
中小企業センター	151
戸越体育館	55
総合体育館	850
御殿山小学校	18
きゅりあん	450
合計	1,532

(4) 浸水被害等に対する被害最小化への取組み

区は、低地部と台地部を中心に構成されているという地形的特徴があり、目黒川および立会川沿いの低地部等で浸水被害が集中している。また、短時間で多くの被害の発生が予測されるゲリラ豪雨についても、その対策を進めていく必要がある。

また、高潮・津波対策については、平成 3 年（1991 年）の東京都防災会議で想定された水位上昇を勘案し、防潮堤等の整備が、東京都により進められてきた。今後は、首都直下地震による津波被害



図 4-2-3 浸水ハザードマップ

の想定も踏まえ、水門の制御や耐震化も含めて、対策を進めていく必要がある。

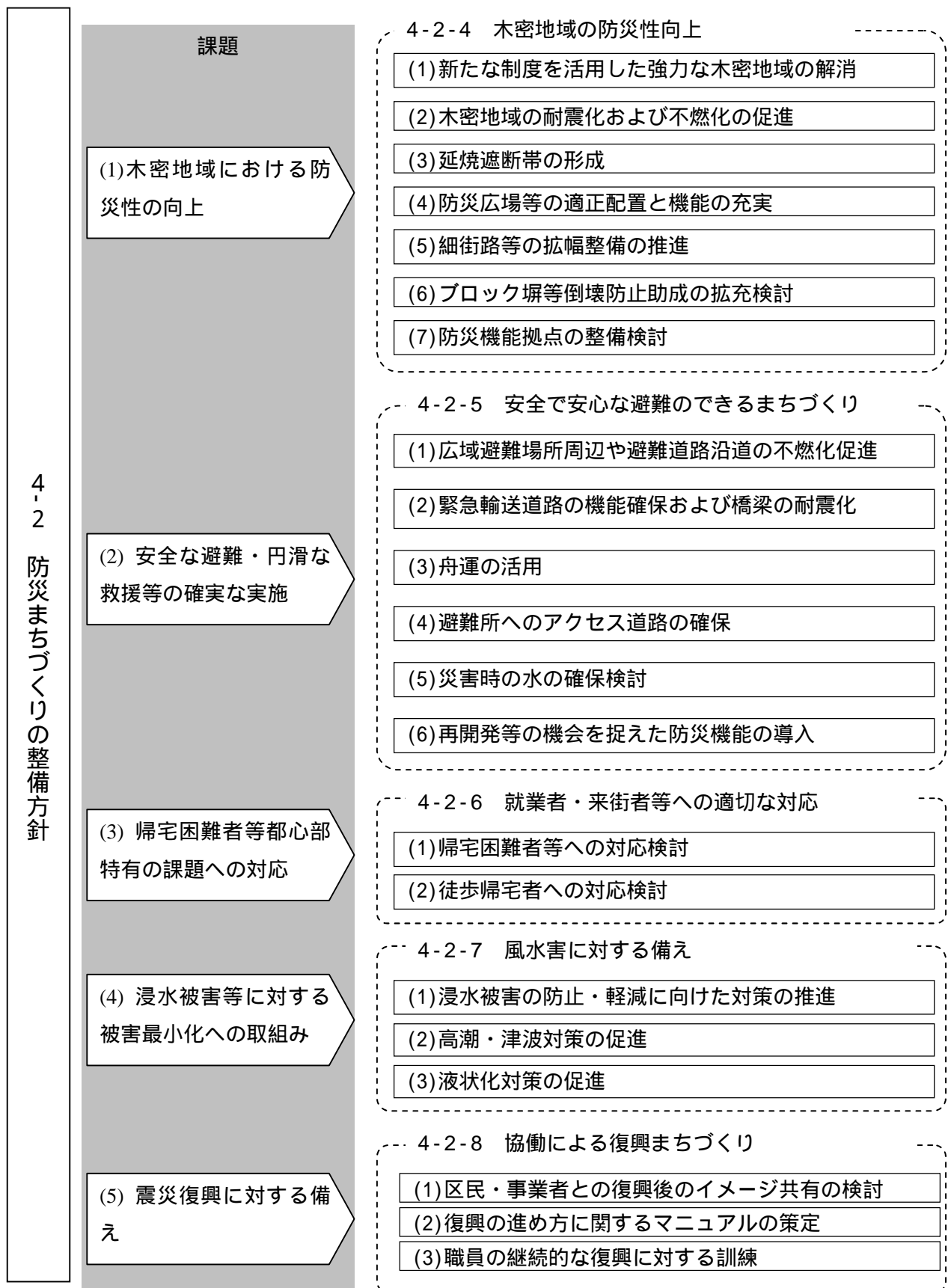
(5) 震災復興に対する備え

大規模地震により、区内が甚大な被害を受けた場合、早急に復旧・復興を進めていく必要があるが、復興に対しては、以下のような視点が重要である。

区民・事業者との復興後のイメージを共有すること
スムーズな復興の進め方を事前に定めておくこと
職員の継続的な訓練

これらの視点の下、事前に、区民・事業者および区が協働して復興のプランやイメージを作り、共有するため、復興まちづくりに関する訓練や話し合いの場を設けることが必要である。また、各主体がどのような手順で復興を進めるか、どのような事業手法が適当か、などといったマニュアル等の構築も重要である。加えて、直接防災まちづくりに関係する職員に、継続的な教育を施すことも必要である。

4.2.3 防災まちづくりの整備方針体系図



4.2.4 木密地域の防災性向上

- (1) 新たな制度を活用した強力な木密地域の解消
- (2) 木密地域の耐震化・不燃化の促進
- (3) 延焼遮断帯の形成
- (4) 防災広場等の適正配置と機能の充実
- (5) 細街路等の拡幅整備の推進
- (6) ブロック塀等倒壊防止助成の拡充検討
- (7) 防災機能拠点の整備検討

(1) 新たな制度を活用した強力な木密地域の解消

特に危険性の高い地区における不燃化特区制度の活用

木密地域において、地域危険度が高く特に重点的・集中的に改善を図るべき地区については、都の「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」実施方針に基づく整備プログラムを作成・提案し、地域・期間を限定して不燃化のための特別の支援を行う新たな制度である「不燃化推進特定整備地区（不燃化特区）」を活用し、都と連携して不燃化を強力に推進する。

(2) 木密地域の耐震化・不燃化の促進

建物倒壊、火災危険度の高い地域における耐震化および不燃化の促進

木密地域においては、建築物の耐震化および不燃化を促進するため、防災生活圈促進事業および都市防災不燃化促進事業等、都市の防災性の向上に資する取り組みを今後も継続して実施する。

建築物の耐震改修に係る各種施策の周知と啓発・各種助成制度の充実

耐震改修促進計画に基づき、区内建築物の耐震化の促進に向け、耐震診断・耐震改修工事等に対する費用の助成等を継続し、対象規模の拡大等、内容を充実させるとともに、耐震アドバイザー派遣等、相談体制の強化や耐震化に関する情報発信の充実を図ることにより、建築物の耐震化をより一層促進する。また、荏原町駅前、戸越公園周辺、豊町・二葉・西大井、中延地域等では、各種地区計画等の活用により、老朽建築物の建て替えの促進および道路状空間の確保等、市街地の安全性の向上を図る。

(3) 延焼遮断帯の形成

都市計画道路沿道建築物の不燃化の促進

地震による火災の延焼拡大を防ぐためには、都市計画道路等による延焼遮断帯の形成が有効である。また、都市計画道路の延焼遮断効果をより効果的にするため、補助 26 号線その 2 地区、補助 46 号線品川地区をはじめ、沿道の建築物の不燃化をさらに促進する。

未整備の都市計画道路の整備促進

木密地域を通る都市計画道路の整備は、延焼遮断帯の構築だけでなく、沿道の不燃化を促進させることにもつながる。そのため、第三次優先整備路線の整備を促進するとともに、木密地域を貫く補助 29 号線および補助 31 号線の整備を、東京都と協力して強く実施していくこととする。



図 4-2-4 延焼遮断帯整備のイメージ
資料：東京都防災都市づくり推進計画

(4) 防災広場等の適正配置と機能の充実

防災広場の整備・適正配置

防災性の向上とともに、周辺の住環境向上のため、引き続き、密集住宅市街地整備促進事業等による防災広場の整備および適正配置を推進する。

さらに、防災広場の未整備地域における地域の防災性を向上させるため、既存の公園、児童遊園へのマンホールトイレや消防水利、かまどベンチ、防災倉庫等の設備の設置を推進し、防災機能の適正配置を図る。

必要な機能の充実

現在の防災広場は、マンホールトイレや消防水利、かまどベンチ、防災倉庫等の設備が設置されている。区全体の防災広場の配置や広場整備面積等を踏まえ、その機能をさらに検討し、充実させることとする。



中二さくらひろば



防災広場のかまどベンチ



防災広場のマンホールトイレ

(5) 細街路の拡幅整備の推進

細街路拡幅整備事業の内容の見直し検討

荏原地区を中心とした木密地域においては、幅員4m未満の狭隘な道路（細街路）が多く存在する。また、安全な避難の支障となる行き止まり道路も多い。そこで、現在実施している細街路拡幅整備事業において、内容の見直し検討を行い、より一層整備を進める。また、一旦確保した道路空間が適切に確保されず、工作物等の再突出も見られることから、この防止についても検討する。



図 4-2-5 中延地域の狭隘道路（赤線）

街並み誘導型地区計画を活用した建替え促進と道路空間の確保

敷地面積が狭いために、必要な道路空間を確保して建替えをすることが困難な敷地に対しては、街並み誘導型地区計画等を活用した建替えの促進と必要な道路空間の確保を図る。

行き止まり道路の避難方法等の検討

行き止まり道路については、非常時における2方向避難が可能となるよう、近隣住民間での協力体制の構築や、庭先や建物間を利用した非常用の避難経路の確保方法を検討する。



幅員 4 m 未満の狭あいな道路

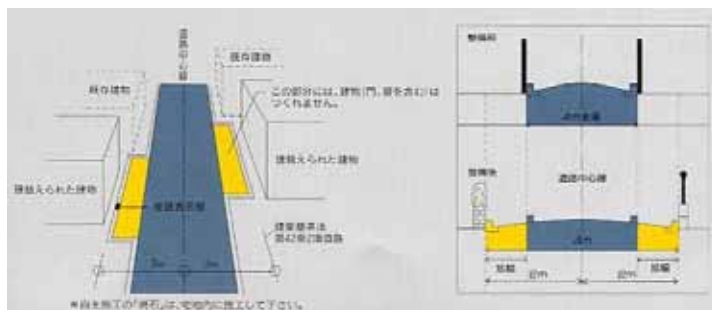


図 4-2-6 細街路拡幅整備事業の整備イメージ

(6) ブロック塀等の除却

ブロック塀から生垣・フェンス等への転換助成

大規模地震の際は、ブロック塀の転倒により道路閉塞や歩行者等が負傷する可能性がある。区では、ブロック塀の実態調査を実施し、補強等の指導を行っているが、良好な住環境構築の観点からも、区の生垣造成費用の一部助成制度をより一層活用し、まちの危険性を低減させる取組みを進める。



(7) 防災機能拠点の整備検討

災害時本部機能補完拠点の整備検討

災害時には、区役所に区長を本部長とする災害対策本部を設置し、災害情報の収集・伝達、都への要請・連絡、避難勧告・指示および支援物資等の管理等を行うこととしている。しかしながら、荏原地区を中心とした密集市街地では、建物倒壊による道路閉塞や延焼により、区役所からの物資の運搬や救援・救護活動が困難になる恐れがある。

そこで、区役所の災害対策本部の機能を補完し、現地で災害時の活動に即応し、迅速な情報収集や伝達を行うとともに、ボランティア活動の展開、支援物資等の受入・管理および医療・福祉活動の実施といった各機能をもった防災機能拠点の整備について、地域防災計画と連携しながら検討していくこととする。

4.2.5 安全で安心な避難のできるまちづくり

- (1) 広域避難場所周辺や避難道路沿道の不燃化促進
- (2) 特定緊急輸送道路の機能確保および橋梁の耐震化
- (3) 舟運の活用
- (4) 避難所へのアクセス道路の確保
- (5) 災害時の水の確保検討
- (6) 再開発等の機会を捉えた防災機能の導入

(1) 広域避難場所周辺や避難道路沿道の不燃化促進

戸越公園一帯周辺地区の不燃化による避難計画人口の拡大

広域避難場所の周辺について、不燃化を促進し、避難時の安全性を確保するとともに、避難計画人口の拡大を図ることとする。特に、戸越公園周辺では、大井競馬場への遠距離避難が必要となる地域が存在することから、周辺建築物の不燃化を促進し、公園へ避難できる区域の拡大を目指す。

避難道路沿道建築物の不燃化促進

避難道路である滝王子通りについては、現在の地区計画を適切に見直すなどして、拡幅整備を促進するとともに、安全で確実な避難が可能となるよう不燃化を促進する。

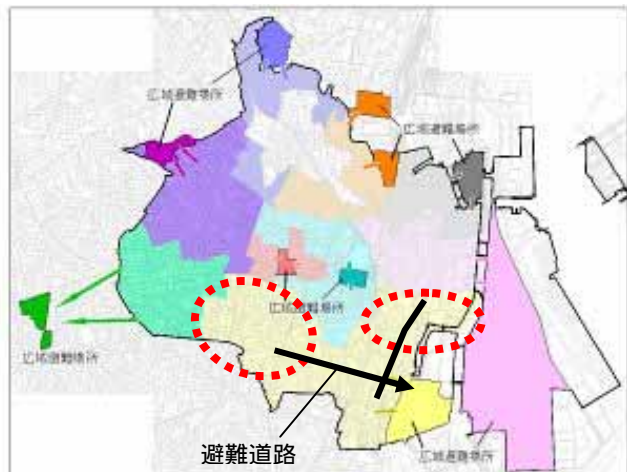


図 4-2-7 広域避難場所

(2) 特定緊急輸送道路の機能確保および橋梁の耐震化

特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化の促進

東京都では、震災直後から発生する緊急輸送の円滑化のため緊急輸送道路を定めている。また、特に、都内の主要な防災拠点、空港や港湾を結ぶ道路、緊急物資や救援活動の受入のための道路等、沿道建築物の耐震化を図る必要がある道路として、特定緊急輸送道路が定められている。震災時に特定緊急輸送道路の機能を必ず確保するため、沿道の建築物は、耐震化状況の

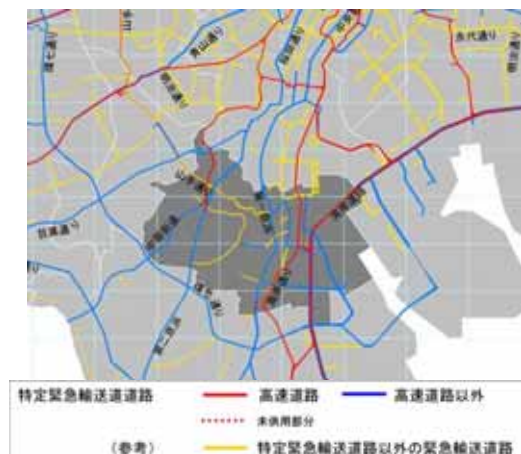


図 4-2-8 緊急輸送道路

報告と耐震診断の実施が義務化されている。区においても、区内の被災地への迅速で円滑な緊急物資や救援活動の受入等を行えるようにするため、耐震化の促進に係る必要経費の助成を継続して実施する。

橋梁の耐震化の促進

特定緊急輸送道路にかかる橋梁で耐震化されていない鮫洲橋等について、国・東京都に耐震改修の実施を強く働きかけるとともに、大崎の〇歩道橋等その他の緊急輸送道路をまたぐ橋梁についても、橋梁長寿命化修繕計画（平成 22 年（2010 年）4 月策定）に則り、耐震化を推進していくこととする。

(3) 舟運の活用

防災船着場の整備検討

災害時における陸上輸送網の補完として、舟運の活用を図る。舟運利用については、現在、東京都と連携し、五反田ふれあい広場や東品川海上公園等で防災船着場としての活用を進めているが、舟運ネットワークを充実させるため、民間の船着場の利用も含めて検討する。

なお、平常時には、避難訓練や防災教育の場として活用するとともに、身近な水辺空間として親水利用できるよう検討する。

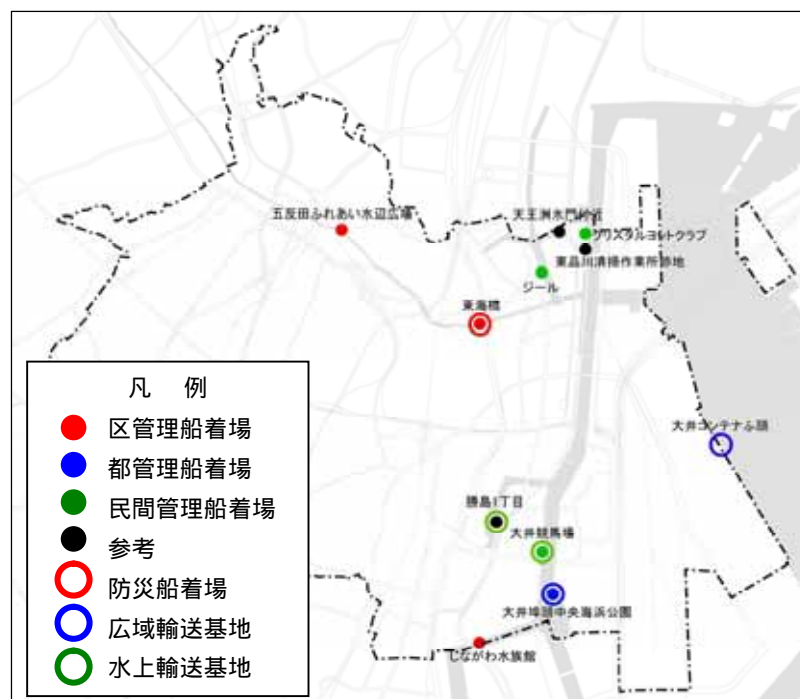


図 4-2-9 船着場

(4) 避難所へのアクセス道路の確保

避難所周辺の狭隘な道路における道路空間の確保検討

避難所に安全に避難できると同時に、避難所への物資の輸送等が円滑に実施できるよう避難所へのアクセス道路について必要な道路空間の確保を図る。

避難所生活を安心して過ごせるようになるための機能の充実・物資の適正な分散備蓄

各避難所は、被災後の避難所生活を少しでも安全に安心して過ごせるようにするため、また、地域の救出活動を迅速に実施するための避難所機能の充実を引き続き推進する。なお、区内に均等に分散させて災害時の生活必需品を保管する必要があることから、都立や私立学校等の補完避難所でも物資の備蓄にそなえること、民間企業等とも、物資の備蓄や避難所協定の締結に努める。



(5) 災害時の水の確保検討

災害時の応急給水槽・トイレ用排水槽の整備検討

災害時、ライフラインの寸断により、電力・水道・下水道等が使用困難となることが想定できる。中でも「水」は、生命維持活動に係るものであることから、適正に確保される必要がある。現在、避難所となる小中学校等では、既存の受水槽を改良し災害時の飲用水を一定期間確保するとともに、

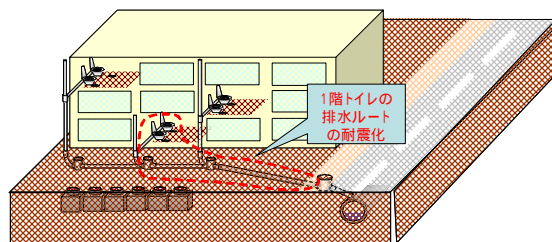


図 4-2-10 避難所の排水ルート耐震化

周辺の下水道管きょおよび排水設備の耐震化によりトイレの水洗化を進めている。ただし、避難計画人口に対して供給できる水量が少ない避難所が多く、加えて、学校以外では、トイレの水洗化がほとんど行われていない。

そこで、安心感のある避難生活および適切な医療活動等を行うために最も重要な飲用水、生活用水、トイレ用水等の雑排水等の確保について、東京都（水道局、下水道局、公園部局）、東京消防庁等との協議・調整を行いながら、地域防災計画とも連携し、災害時の水の確保について、検討を行うこととする。

(6) 再開発等の機会を捉えた防災機能の導入

公開空地等への防災施設設置の促進

公営住宅等の一定規模以上の公共施設の改修や民間の再開発等が実施される際には、敷地内空地に非常用物資の備蓄倉庫や非常用トイレ等の災害時に対応可能な施設の設置について協力を求める仕組みを検討する。

4.2.6 就業者・来街者等への適切な対応

- (1) 帰宅困難者の対応検討
- (2) 徒歩帰宅者への対応検討

(1) 帰宅困難者の対応検討

徒歩帰宅者の発生抑制に向けた都や関係団体との連携

帰宅困難者対策では、まず、帰宅困難者の発生を抑制することが重要である。国および東京都では、企業や各種団体に対して、従業員等の一斉帰宅の抑制、水、食料、毛布等の物資の備蓄等を求めている。そのため、区内の企業や各種団体に対して、一斉帰宅の抑制促進や物資の備蓄を求めていくとともに、鉄道事業者や大規模集客施設管理者と協議しながら、利用者の適切な待機や誘導を図ることとする。加えて、区内の事業者等に対して、事業継続計画（BCP）の策定を促進する。



東日本大震災当日の大井町駅バス停

鉄道駅等における帰宅困難者への適切な情報提供

帰宅困難者には、適切な情報が伝わりにくい。そのため、都と連携しながら、安否確認等のため、事業者等に携帯電話災害用伝言板や災害用伝言ダイヤル 171、ソーシャル・ネットワーキング・サービス等の活用を促すこととする。



東日本大震災当日のJR大井町駅

民間マンションにおける帰宅困難者等の受入に対する検討

区では、平成 23 年度に、23 区初となる民間共同住宅との災害時の協定を締結し、帰宅困難者をはじめ被災者の受入に対して、地元との協力体制を構築した。今後も、地域や民間企業との連携を深め、できるだけ多くのスペースの確保を進めていくこととする。

(2) 徒歩帰宅者への対応検討

災害時帰宅支援ステーションの拡充等帰宅支援策の強化

徒歩帰宅者に対する帰宅支援策として、災害時帰宅支援ステーション（コンビニエンスストア、ガソリンスタンド等）の充実について検討する。

4.2.7 風水害に対する備え

- (1) 浸水被害の防止・軽減にむけた対策の推進
- (2) 高潮・津波対策の促進

(1) 浸水被害の防止・軽減にむけた対策の推進

都の浸水対策の促進・積極的な受託

東京都では、浸水対策として、以下のような事業を進めている。

老朽化の進んでいる下水道管きよの再構築にあわせた能力の増強

豪雨時の急激な雨水の流入に対応できるポンプの導入

浸水対策幹線の整備（第二立会川、浜川、鮫洲、第二鮫洲、立会川雨水放流管）

このような事業について、都と情報共有・協力体制の強化を図るとともに、区で積極的に事業を受託し、浸水被害に対する安全性を高めていくこととする。

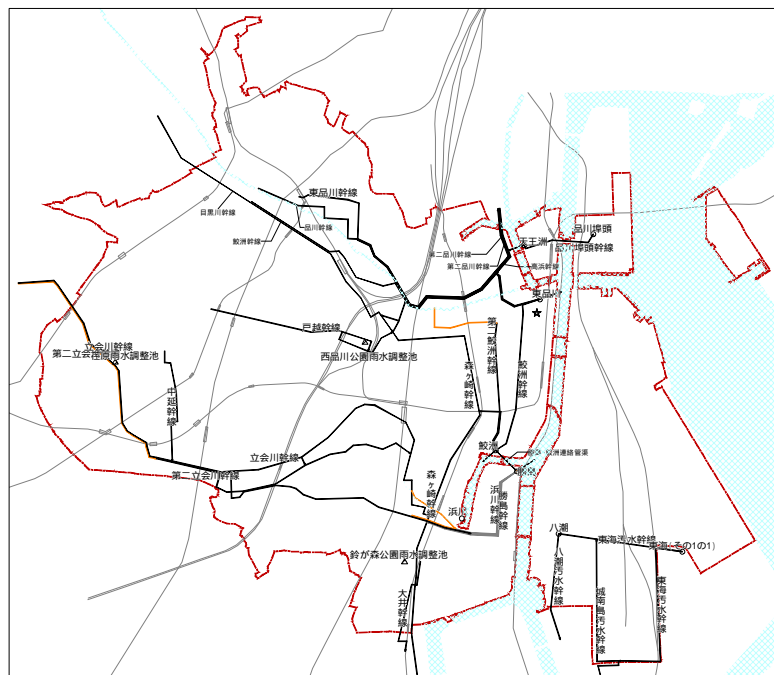


図 4-2-11 下水道幹線

資料：東京都下水道局「2011 下水道事業のあらまし」

雨水流出抑制対策の推進

区では、雨水流出抑制施設の設置指導、雨水流出抑制推進事業、雨水利用タンク設置助成事業および区有施設等雨水利用タンク整備事業等を行い、降雨が下水道および公共用水域に流出することを抑制するための事業をすすめている。これらの事業は、雨水の有効利用や地下水の涵養等の面も併せ持つことから、今後も、各事業の周知を図り、設置を促進していくこととする。



雨水利用タンク

(2) 高潮・津波対策の促進

標高図や海拔表示板による区民への啓発

現在、区内の標高をホームページで公開し、かつ、海拔表示板を各所に設置しているが、これを利用しながら区民への高潮・津波に対する意識を醸成し、避難や日頃の備えに対する啓発を続けていくこととする。また、区民の意識啓発を兼ね、かつ、津波避難ビルや避難ルートの表示も含め、津波ハザードマップの作成を区民との協働により作成する。

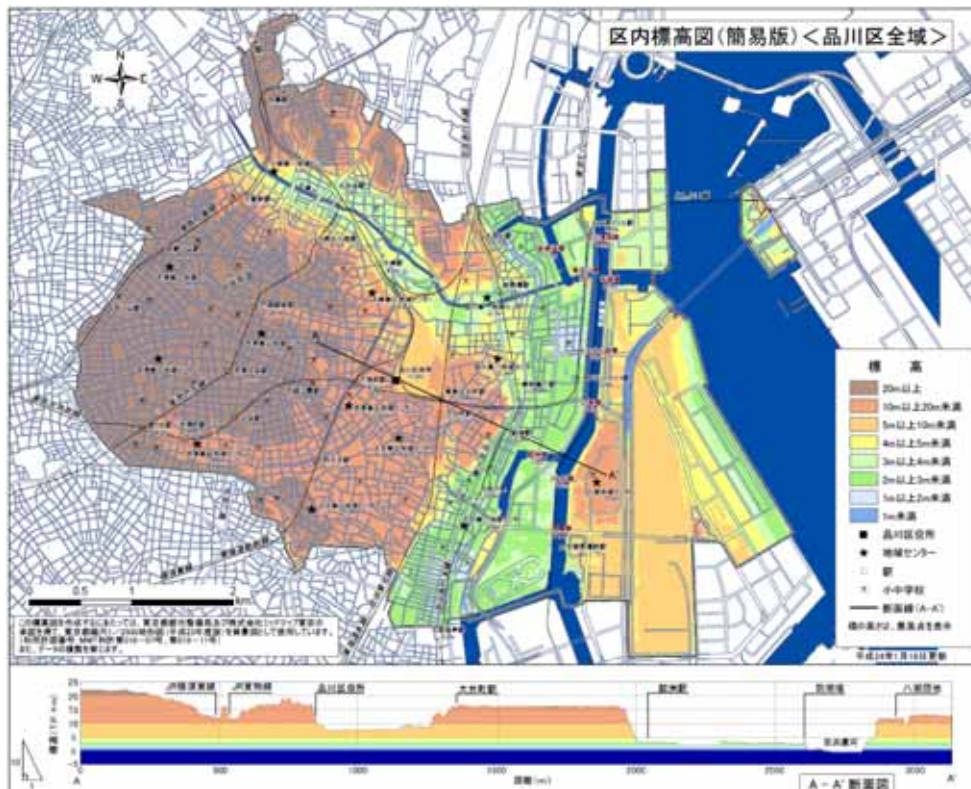


図 4-2-12 区内標高図

未整備部分の高潮護岸等の整備促進

東京都と連携しながら、未整備の高潮護岸や立会川水門の整備を進め、高潮および津波からの被害軽減を図ることとする。

(3) 液状化対策の促進

建築確認申請等を通じた指導の充実

液状化対策では、現在、東京都において見直しが行われている「東京の液状化予測図」や、区が蓄積・所有する地盤データを活用しながら、建築物について、液状化対策を考慮した設計とするよう建築確認申請等を通じて指導の充実を図る。

4.2.8 協働による復興まちづくり

- (1) 区民・事業者との復興後のイメージ共有の検討
- (2) 復興の進め方に関するマニュアルの活用
- (3) 職員の継続的な復興に対する訓練

(1) 区民・事業者との復興後のイメージ共有の検討

地元との協働による事前復興まちづくり訓練の検討

被災してしまった場合、避難所で公的援助を待つのみではなく、区民一人ひとりが復興・生活の立て直しを図るためにすべきこと（家族の安否の確認方法、自宅の再建方法・支援の種類）の把握を日頃から理解しておくことで、円滑で早期の生活再建が可能となる。また、円滑な復興を行うためには、地元区民と協働で、震災前から復興をどう進めるかを考えておく事前復興が重要となる。このためには、災害を想定し、復興を模擬体験する事前復興まちづくり訓練が有効となる。この訓練は、専門家を加え、講演、まち歩き、地図作り等を体験しながら、復興後のまちのイメージや計画案を作成し、区民と区が共有するものである。地元と協議しながら、事前復興まちづくり訓練の検討を行うこととする。

(2) 復興の進め方に関するマニュアルの活用

震災復興マニュアルの見直し検討

大規模な地震による甚大な被害に対して、復興に向けた迅速な対応をとれるようにするために、東日本大震災の知見を踏まえ、復興の全体像や震災直後から復興に向けて行政がなすべき行動や事業等を定める震災復興計画マニュアルの見直しを検討する。

(3) 職員の継続的な復興に対する訓練

震災復興模擬訓練の継続的参加

東京都では、行政職員を対象とした都市復興模擬訓練を平成 10 年度から実施しており、区でも、震災後の都市復興を迅速かつ円滑に進めるための訓練に積極的に参加してきた。今後もこの訓練に継続的に参加し、区職員の復興に対する能力を醸成することとする。

4.3 都市基盤の整備方針

4.3.1 基本方針

都市の基盤となる道路、鉄道、港湾等は、交通を中心とした都市機能を支えるばかりでなく、都市の中のオープンスペースとなり、住環境の構成要素ともなる。さらに上下水道、ガス等のライフラインおよび防火水槽等の収容空間ともなり、都市機能の維持、住環境の改善および防災機能の確保等に欠かせないものである。こうした都市基盤施設の重要性・役割を認識した上で、その整備を積極的に図っていく。

特に、道路においては、都市活動および区民生活の快適性・防災性・安全性の向上を図るため、道路の機能別段階構成を意識しながら、整備すべき優先順位を示しつつ、進めていく必要がある。

さらに、区民の日常生活と住環境に直結する生活道路については、地区レベルの交通需要と災害時の安全対策の観点から、交通の混雑や渋滞ならびに通過車両の生活道路への進入を、軽減・解消するため、体系的な整備方針を策定し進めていくことが重要である。また、4m 未満の狭あいな道路については、その拡幅を積極的に支援し、安全な市街地の形成を進めていく。

都市基盤の整備に当たっては、高齢化社会の進展や地球温暖化等への対応も重要であることから、すべての人が利用しやすく、安全で、快適な歩行空間や公共交通網、駅やバス停等の施設整備・改良を促進していく。

4.3.2 現況と課題

- (1) 生活道路への通過交通の流入等の解消と生活道路の整備
- (2) 公共交通の利便性向上
- (3) 高齢化への対応
- (4) 狭あいな道路の解消
- (5) 老朽化した橋梁への対応
- (6) 各拠点での開発動向への対応

(1) 生活道路への通過交通の流入等の解消と生活道路網の整備

区内の主要幹線道路をみると、都心部から川崎・横浜への南北方向には、放射状に放射 19 号線（第一京浜）、放射 1 号線（第二京浜）、放射 2 号線（中原街道）が整備されているが、東西方向は新宿副都心と大崎副都心、臨海部を結ぶ環状 6 号線（山手通り）および補助 26 号線が中心であるため、交通渋滞、生活道路への通過交通の流入等が課題となっている。

また、幅員 4m 未満の狭あいな道路が多く、住宅系、工業系、商業系の土地利用

が混在しているため、生活道路への流入する車両も数多く発生しているとともに、災害時の緊急車両等の通行等に支障をきたすおそれがある。そのため、歩行者にやさしく防災機能等をもった生活道路を整備していくことが重要である。

(2) 公共交通の利便性向上

区内は、鉄道網が発達しており、ほぼ全域が駅まで概ね徒歩 15 分以内にある。さらに、平成 14 年（2002 年）12 月のりんかい線全線開通等により、より充実した鉄道ネットワークが形成された。

これまで、区内の鉄道では、東急目黒線等において立体化が進められ、踏切が一定程度解消されてきたが、未だ、いくつかの踏切が残されており、地域の分断や交通渋滞、災害時の避難、救援・救護の障害になりかねない地域があることから、これらの改善が課題となっている。

また、リニア中央新幹線や、羽田空港の国際線の拡充等、区を取り巻く交通環境が変化していく中で、国際都市東京の玄関口として、まちの活性化の観点から、羽田空港への鉄道ネットワークの充実や東海道貨物支線の貨客併用化について検討していく必要がある。

(3) 高齢化等への対応

高齢化が進展する中で、高齢者・障害者をはじめ、すべての人が安全で安心して利用できる利便性の高い道路空間や交通施設の整備が急務となっている。

また、自転車の原則車道通行の徹底等、安全な歩行空間の確保が課題となってい

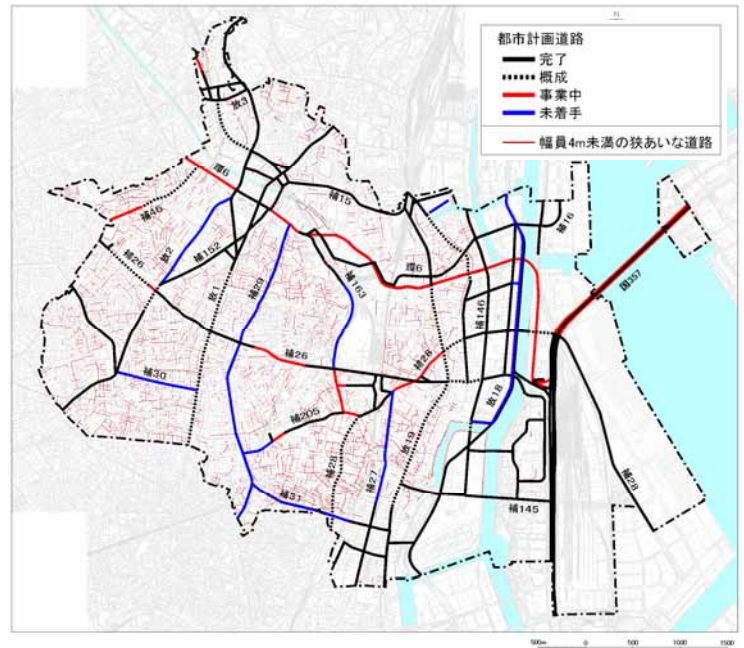


図 4-3-1 都市計画道路の整備状況と狭い道路の分布（H23.3 時点）

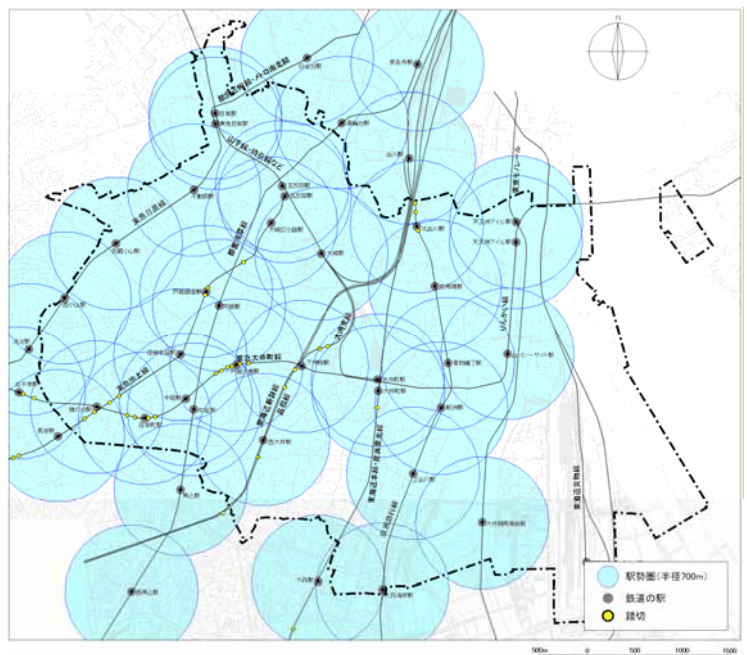


図 4-3-2 鉄道の駅誘集圏と踏切分布状況

るとともに、歩行者空間を阻害する放置自転車等による道路環境の悪化が課題となっている。

これらを解消し、安全で暮らしやすい交通環境の構築が必要である。

(4) 狭あいな道路の解消

区内の密集市街地では、生活道路の幅員が 4m 未満の狭あいな道路が多く存在し、日常生活の利便性を減じるとともに、緊急車両の通行や災害時の避難誘導、救難・救護活動の支障となっていることから、これらを確実に解消し、快適で安心・安全な道路空間を確保していくことが課題である。



耕地整理が実施された市街地（中延周辺）



耕地整理が実施されていない市街地（大井 5～7 丁目周辺）

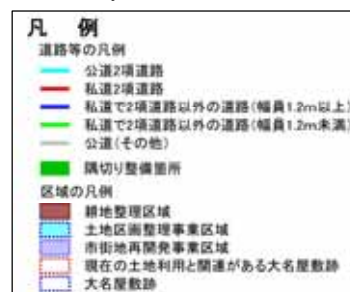


図 4-3-3 耕地整理の有無による密集市街地形状の違い

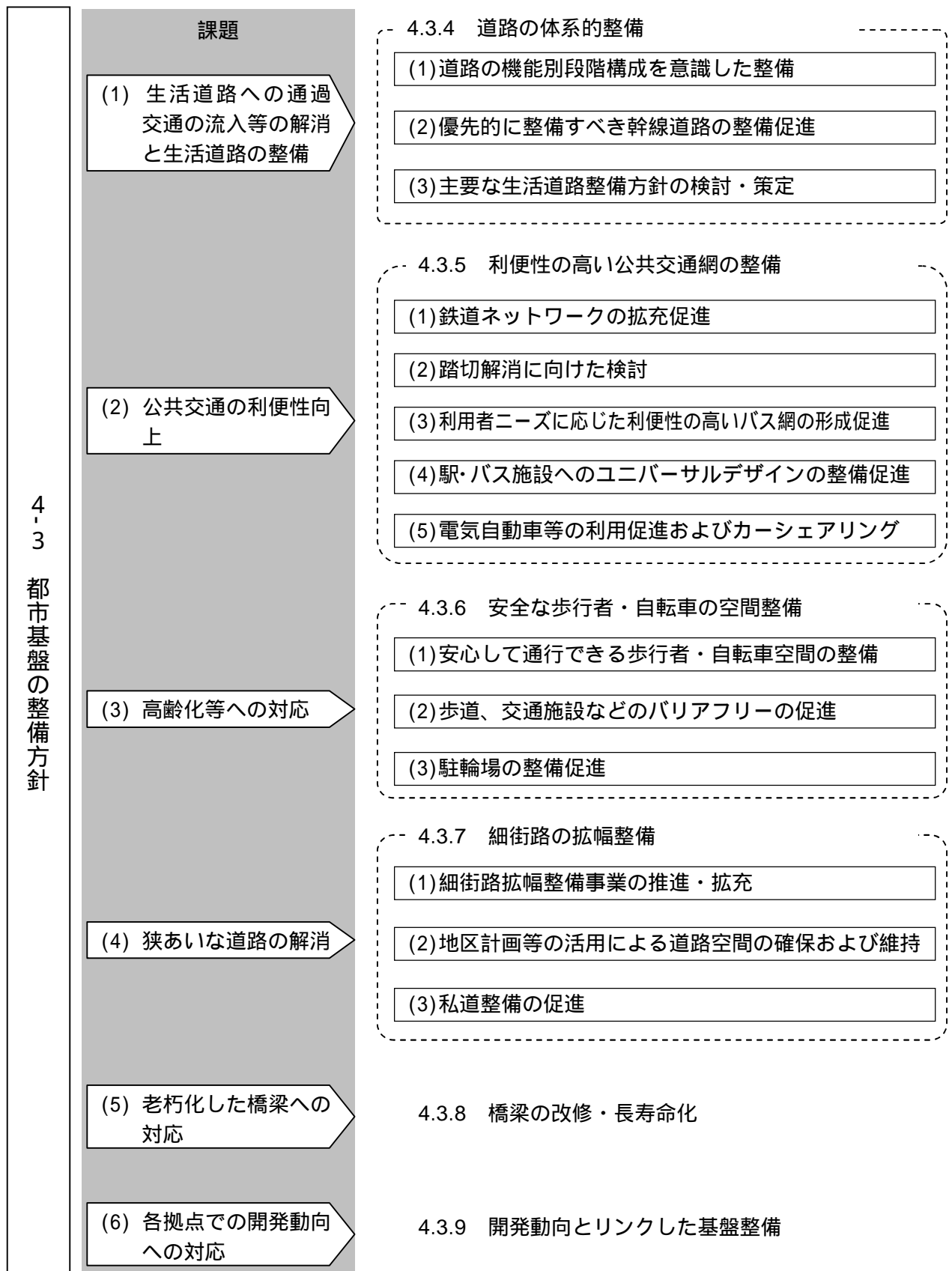
(5) 老朽化した橋梁への対応

区内では、平成 22 年（2010 年）現在 70 橋の橋梁を管理しているが、これらの多くは昭和 35 年（1960 年）以降に建設され、建設後 20～50 年経過し、一部の橋梁では損傷（橋の傷み）が目立ち始めている。これらの老朽化した橋梁への対応が必要である。

(6) 各拠点での開発動向への対応

広域活性化拠点や都市活性化拠点などの各拠点では、機能の集積・強化が図られていくため、今後の開発動向と連携した都市基盤の整備が求められる。

4.3.3 都市基盤の整備方針体系図



4.3.4 道路の体系的整備

- (1) 道路の機能別段階構成を意識した整備
- (2) 優先的に整備すべき幹線道路の整備促進
- (3) 主要な生活道路整備方針の検討・策定

(1) 道路の機能別段階構成を意識した整備

道路の体系的整備

区は、東京都の副都心や新都心に位置づけられた大崎、品川・天王洲を有し、都心機能の一部を担い、広域的な交通も多くなっている。

一方、多くの密集市街地が存在し、狭あいな道路が多く、通過交通の進入等もみられ、日常の利便性や災害時の防災性等の課題がある。

そこで、区内の道路を自動車交通の円滑な処理、地区内への通過交通流入抑制、日常生活での利便性といった機能や道路幅員により、段階的な構成を基本とした道路の体系的な整備を図る。

表 4-3-1 道路の段階構成

分類		幅員	機能
主要幹線道路： 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」による主要な幹線道路網		幅員 20m 以上	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市の骨格を形成し広域拠点間を連絡 ■ 広域・大量の自動車交通を分担
地区幹線道路： 主要幹線道路以外の都市計画道路（補助線以上）		幅員 12m 以上	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市内の各地区または拠点間を連絡 ■ 地区内交通の分担、通過交通の処理
生活道路	主要な生活道路	幅員 6m 以上 (緊急車両通行可)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 上記で囲まれた街区内道路 ■ 街区内交通を集め幹線道路へ接続
	地先道路	幅員 4～6m	<ul style="list-style-type: none"> ■ 各宅地に接続する日常生活で利用する最も基本となる道路 <p>4m 未満の細街路は、4m 以上に整備促進</p>

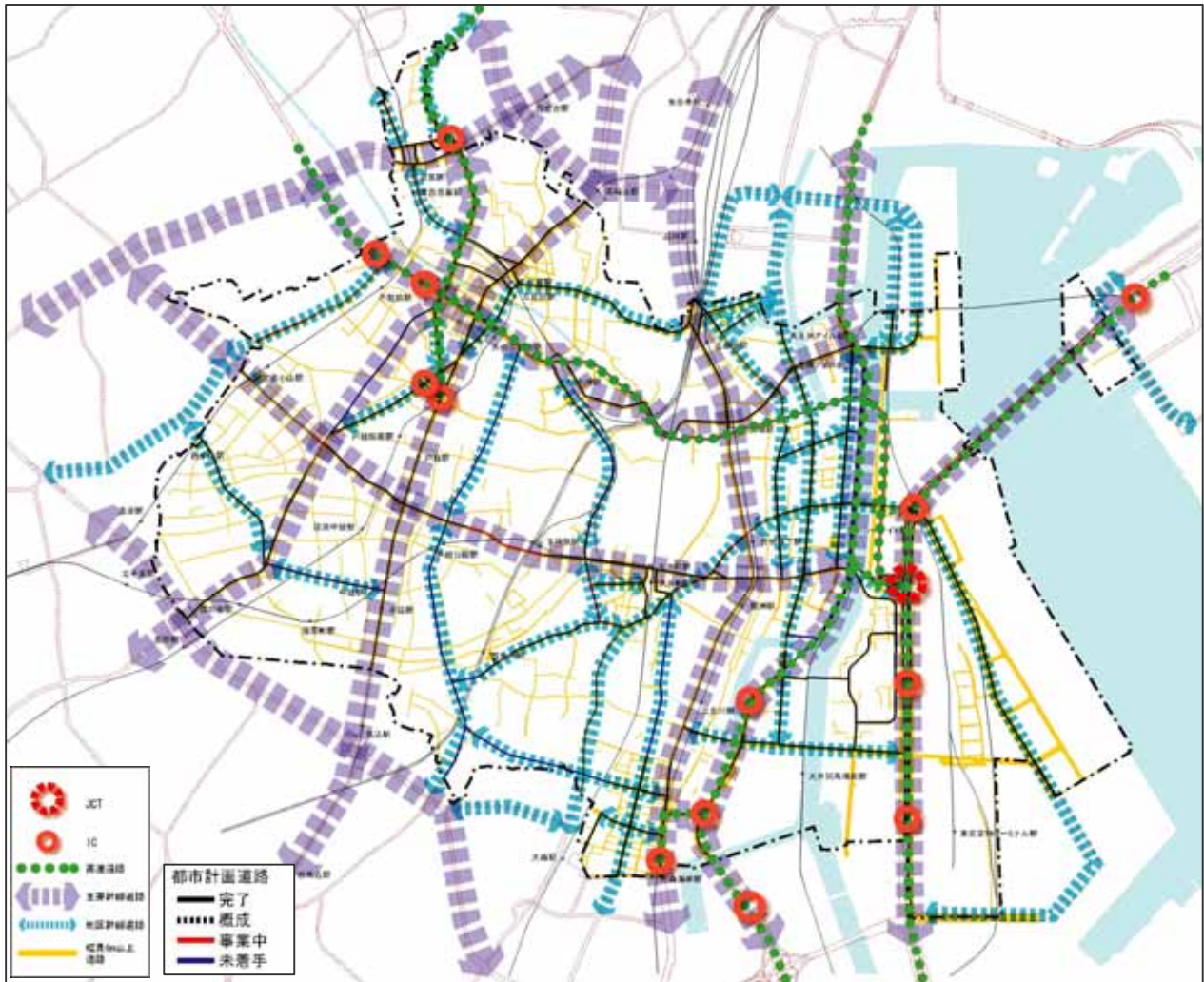


図 4-3-4 区の道路体系図

(2) 優先的に整備すべき幹線道路の整備促進

都市計画道路の整備促進

交通の混雑や渋滞の解消ならびに通過交通の生活道路への進入を軽減するため、都市の骨格となる幹線道路網（主要幹線道路、地区幹線道路）の整備を促進する。

第三次優先整備路線の早期完成

区の東西を結ぶ重要な路線であり東西連携都市軸として位置づけた補助 26 号線、大崎と大井町を結び広域都市軸として位置づけた補助 163 号線をはじめ、放射 2 号線、放射 18 号線、補助 28 号線の第三次優先整備路線の早期完成に向け整備を促進する。



図 4-3-5 補助 163 号線

補助 29 号線、補助 31 号線、国道 357 号の整備促進

防災まちづくりの観点から補助 29 号線や補助 31 号線の早期整備を促進する。

補助 29 号線については、「地震に関する地域危険度測定調査による地域危険度」が高い密集市街地を縦貫し、延焼遮断帯としての機能もあり、地域の防災性の向上に非常に大きな役割を果たすとともに、広域避難場所への本来の避難道路として位置づけられる補助 31 号線についても、同時期に整備することにより、さらなる防災性の向上に資するため、地域住民と協力し、東京都に整備を強く働きかけていくものとする。

また、国道 357 号（東京港トンネル）に関しては、首都高速湾岸線の朝夕の慢性的な渋滞解消や物流効率化による

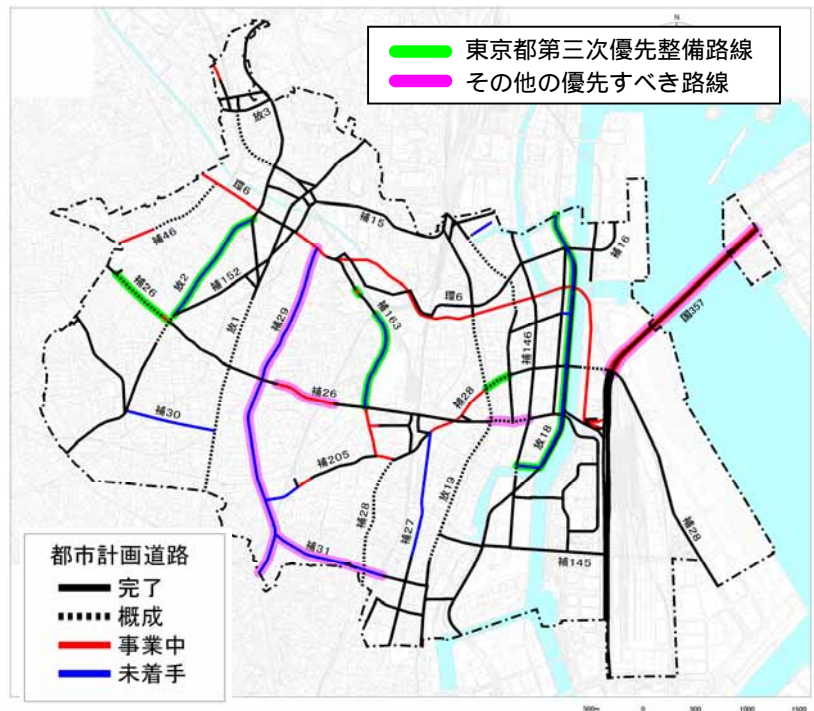


図 4-3-6 優先的に整備すべき幹線道路等（H23.3 時点）

臨海部の工業地帯の活性化等の効果が期待されているため整備を促進する。

(3) 主要な生活道路の整備方針

主要な生活道路整備方針の検討・策定

東京で大地震が発生した場合、木密地域において、建物の倒壊や同時多発的な火災により大規模な市街地火災が発生するおそれがあり、多くの区民の生命と安全が

脅かされるばかりか、緊急活動や物流等の都市機能に大きな支障を与えかねない。

そこで、防災上の観点を取り入れ、さらに日常生活の利便性の向上に資するため、生活道路のうち、街区内交通を集め幹線道路へ接続する道路に対する「生活道路整備計画（主要な生活道路整備方針）」の検討・策定を実施する。

防災機能面での主要な生活道路整備の必要性

a. 消防困難地域の解消

都市計画道路および密集住宅市街地整備促進事業等による防災生活道路の整備が完了しても消防困難区域の解消には至らないため、緊急車両の通行が可能な道路空間の確保が必要である。



図 4-3-7 現状道路での消防活動困難区域

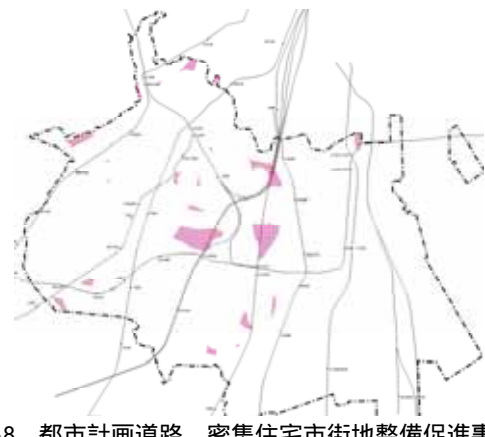


図 4-3-8 都市計画道路、密集住宅市街地整備促進事業による防災生活道路整備後の消防活動困難区域

b. 広域的な避難道路の形成

区では、これまで都市防災不燃化促進事業、密集住宅市街地整備促進事業、防災生活圈促進事業等を実施し、防災性の向上に努めてきたが、不燃領域率が40%未満の地域が区の南西部に広がっており、火災や建物倒壊による道路閉塞の危険性が高い。

よって、安全に広域避難場所へと避難できるような避難道路を検討する必要がある。

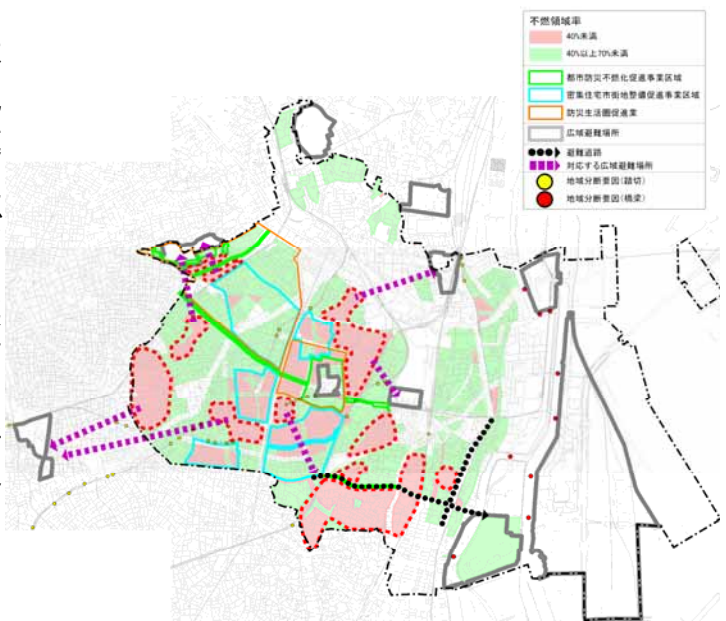


図 4-3-9 避難道路の課題図

c. 避難所へのアクセス道路の確保

避難所へのアクセス道路は、災害時の避難だけでなく支援、救援車両、物資搬入車両等が進入できることが重要である。しかし、区内には、狭い道路が荏原地区を中心に広範に存在しており、これらの狭い道路に囲まれた避難所が多く存在する。

そこで、地域の防災性を向上させるため、災害時に支援、救急車両等の進入が困難な避難所に対し、アクセス可能な道路空間を確保する。



図 4-3-10 避難所へのアクセス道路の確保

生活道路機能面での主要な生活道路整備の必要性

a. 商店街や拠点への快適なアクセス

日常生活において、買い物や通勤・通学等で利用する商店街や駅等へ安全・安心・快適にアクセスできる必要がある。

b. 小中学校周辺の歩道の整備・拡幅

小中学校周辺の通学路となっている道路については、児童・生徒の通学時の安全を確保するため、歩道および拡幅整備を推進する必要がある。

交通機能面での主要な生活道路整備の必要性

a. 交通渋滞、混雑の緩和

街区内の自動車交通を集め、幹線道路へスムーズに接続させ、地域の居住環境の向上に資する道路整備を推進する必要がある。

b. 生活道路への通過交通の軽減・解消

生活道路への通過交通の流入により生活環境の悪化、安全性の低下が懸念されるため、これらの軽減・解消に寄与する道路整備を推進する必要がある。

防災機能

消防困難区域の解消
広域的な避難道路の形成
避難所へのアクセス道路の確保

生活道路機能

商店街や拠点への快適なアクセス
小中学校周辺の歩道の整備・拡幅

交通機能

交通渋滞、混雑の緩和
生活道路への通過交通の軽減・解消

主要な生活道路整備方針の策定

4.3.5 利便性の高い公共交通網の整備

- (1) 鉄道ネットワークの拡充の促進
- (2) 踏切解消に向けた検討
- (3) 利用者ニーズに応じた利便性の高いバス網の形成促進
- (4) 駅・バス施設へのユニバーサルデザインの整備促進
- (5) 電気自動車等の利用促進およびカーシェアリングの導入促進

(1) 鉄道ネットワークの拡充の促進

大井町から羽田空港への鉄道ネットワークの再編整備の検討

リニア中央新幹線や、羽田空港の国際線の拡充、JR 蒲田駅と東急蒲田駅を結ぶ蒲蒲線の実現化へ検討がはじまったこと等、区を取り巻く交通環境が変化していく中で、国際都市東京の玄関口として、区の都市活動の中心であり、都市活性化拠点である大井町の活性化の観点から、大井町と羽田空港のアクセス性を向上させる鉄道ネットワークの再編整備のあり方について検討する。

東海道貨物支線の貨客併用化の早期実現への働きかけ

品川駅・田町駅周辺地域、東京都心・臨海地域の特定都市再生緊急整備地域への指定等も鑑み、東海道貨物支線の貨客併用化の早期実現に向けた働きかけを促進する。

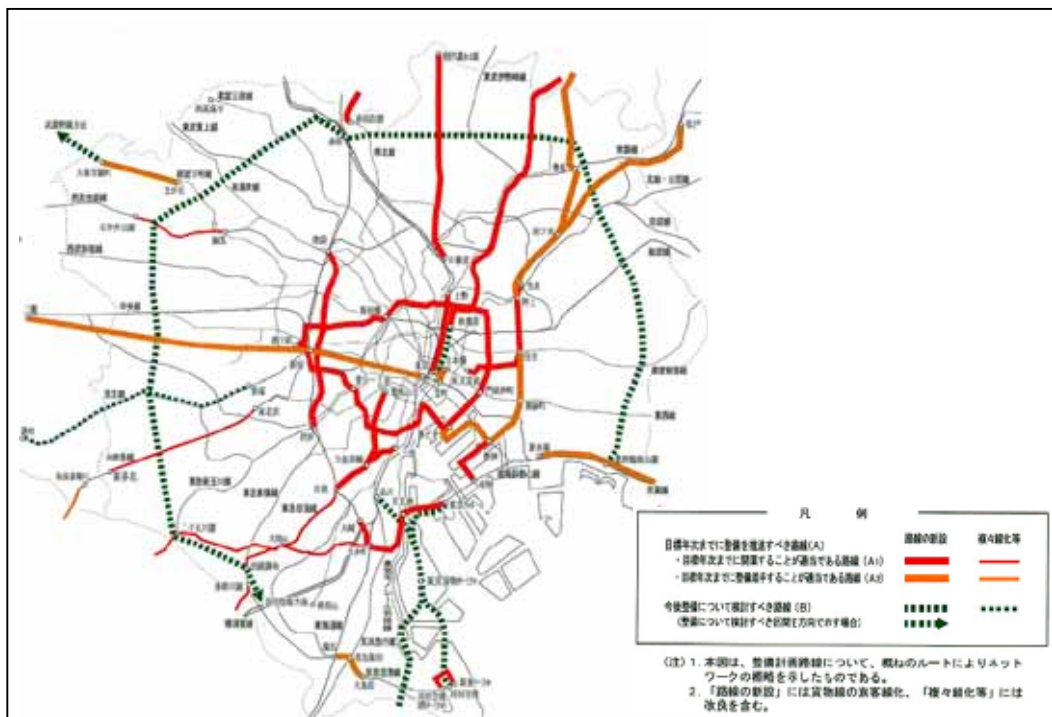


図 4-3-11 東京圏鉄道整備計画図

資料：運輸政策審議会答申第 18 号 付図 3

(2) 踏切解消に向けた検討

品川駅南地域における踏切の解消

利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため、鉄道で分断されていることによる地域の分断、まちづくりの遅れ、踏切事故、交通渋滞等の解消を図るため、鉄道の立体化を含めた踏切の解消を促進する。

京浜急行線の品川～北品川駅付近の踏切（3ヶ所）は、遮断時間が長く、自動車交通量も多いことなどから、東京都の「踏切対策基本方針（平成16年9月）」において「鉄道立体化の検討対象区間」20区間の一つに抽出されている。

今後は、品川駅南地域における開発の動向と整合を取りながら、踏切の解消を促進する。

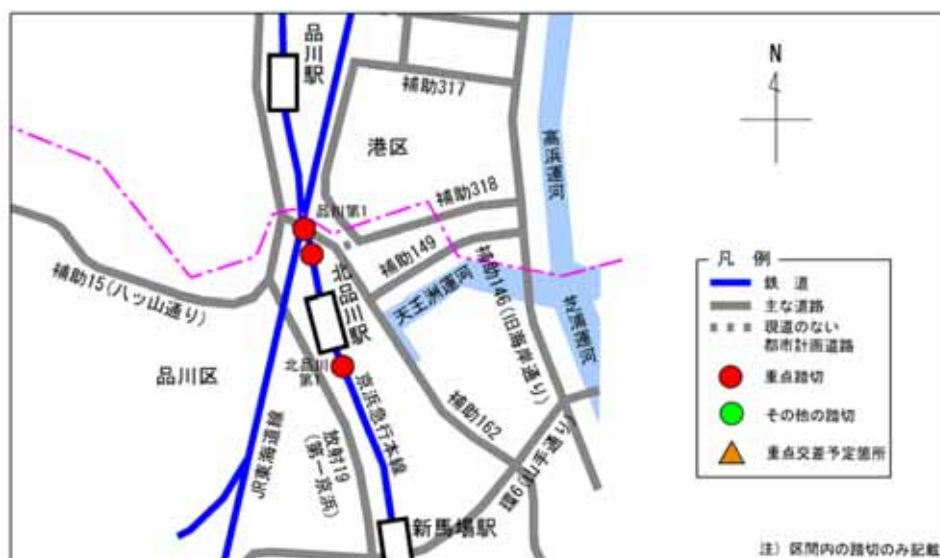


図 4-3-12 京浜急行線 品川～北品川駅付近の踏切の状況

資料：「踏切対策基本方針（東京都：平成16年9月）」

東急大井町線の踏切解消および周辺地域の防災性の向上

区内の東急大井町線の踏切は10ヶ所あり、その中でも特に、戸越公園駅付近は、以下の点から立体化を含めた踏切解消を促進する。

- ・踏切解消による周辺の商店街での安全に買い物を楽しめる歩行者空間の整備
- ・補助26号線の開通による自動車交通量の増加を踏まえた周辺の道路交通ネットワークの脆弱性の解消
- ・防災・景観・アメニティ等の面から重要な施設である戸越公園へのアクセス性の向上
- ・木造住宅密集地域における防災性の向上
- ・防災上整備の必要性の高い補助29号線の整備とあわせた踏切解消の促進

(3) 利用者ニーズに応じた利便性の高いバス網の形成促進

利便性の高いバス網、区の東西方向を結ぶバス路線の整備促進

鉄道網が発達した区内において、バスは、鉄道網を補完する役割であり、鉄道駅への移動手段であるとともに、鉄道では直接接続していない地域間の移動にも利用されている。

よって、利用者ニーズに応じた利便性の高いバス網の整備を促進する。特に、区の東西を結ぶ公共交通網を充実させ利便性を高める必要があるため、補助 26 号線の開通にあわせて、東西方向を結ぶバス路線について事業者に働きかけを行う。

羽田空港へのシャトルバスの増便

さらに、羽田空港の国際線の拡充により、アクセス性の強化が急務の課題であるため、シャトルバスの増便を働きかけていく。

(4) 駅・バス施設へのユニバーサルデザインの整備促進

すべての人が、年齢、性別、個人の能力に関わらず、快適に移動できるよう、はじめから障壁をつくらないユニバーサルデザインの導入を促進する。

特に、不特定多数の利用者が集まる公共交通施設において、この考えをさらに展開する。



図 4-3-13 道路バリアフリー事業の事例

資料：道路公園課資料

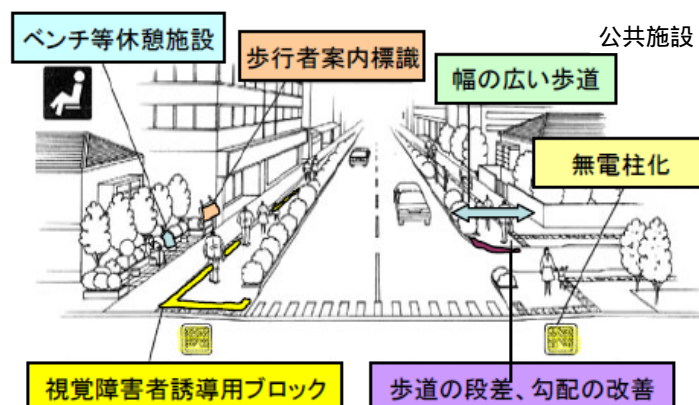


図 4-3-14 バリアフリー化の事例

資料：国土交通省：ユニバーサルデザイン政策大綱参考資料」

(5) 電気自動車等の利用促進およびカーシェアリングの導入促進

クリーンエネルギー自動車購入への助成およびカーシェアリングの普及促進

地球温暖化を防ぐためには、化石燃料の使用をできるだけ減らし、二酸化炭素の排出が少ないライフスタイルや事業活動への転換が求められている。

このような低炭素社会の構築のため、公共交通機関の利用等により、できる限り自動車を使わないライフスタイル・事業活動を積極的に推進するとともに、電気自動車等のクリーンエネルギー自動車への買い替えを促進するため、クリーンエネルギー自動車購入への助成を継続して実施する。

また、平成 23 年（2011 年）12 月より、大崎駅周辺での電気自動車によるカーシェアリングが実施されている。これらの取り組みによる成果を注視しながら、今後の展開について検討していく。

電気自動車の利用促進および急速充電設備の設置検討

電気自動車の利用促進のため急速充電設備設置の検討、環境負荷の小さい公共交通機関の研究を実施していく。

4.3.6 安全な歩行者・自転車の空間整備

- (1) 安心して通行できる歩行者・自転車空間の整備
- (2) 歩道、交通施設等のバリアフリー化の促進
- (3) 駐輪場の整備促進

(1) 安心して通行できる歩行者・自転車空間の整備

歩行者が安心して通行できる歩道・歩行空間の整備推進

急進する高齢化社会に向けて、安全で快適な歩行空間ネットワークとして歩行者が安心して通行できる歩道・歩行空間の整備を推進する。

自転車と歩行者の通行帯分離の推進

交差点改良等の安全対策を推進するとともに、安全で安心して通行できる歩行者空間、自転車の走行環境の整備を推進する。

中小事業者および個人事業者の方へ

平成24年度
次世代自動車導入促進助成事業のご案内

豊かな地球環境を次代へ



この制度は、品川区において、自動車から排出されるCO2の削減に向け、より環境性能の優れた自動車である次世代自動車（電気自動車およびプラグインハイブリッド自動車）への買換え購入をしようとする方および購入に伴う普通充電設備（壁設置型あるいはスタンド型等の充電用コンセント）の設置工事に対し、経費の一部を助成することで次世代自動車の普及促進を図ることを目的とする制度です。

申込期間 平成24年4月2日（月）～平成25年2月15日（金）
申請額が予算額に到達した場合はその時点で申請受付を終了します。

助成対象 電気自動車およびプラグインハイブリッド自動車
普通充電設備の設置

助成金額 電気自動車等車両価格と通常のガソリン車両価格との差額の1/8（経済産業省のクリーンエネルギー自動車導入促進対策補助事業における交付額の1/4で、25万円を限度とします）
普通充電設備の設置費用の1/2とし、5万円を限度とします。

助成数 8台・8設備

図 4-3-15 次世代自動車導入促進助成事業のチラシ

(2) 歩道、交通施設等のバリアフリー化の促進

すべての人が安全で安心して通行できるよう、「品川区すべての人にやさしいまちづくり推進計画」に基づき適切な勾配・段差や平坦部の確保、視覚障害者誘導ブロックの連続性・色彩等を考慮した配置、歩行空間の連続性に配慮した歩道等の整備等、道路空間、交通施設等のバリアフリー化を促進する。

(3) 駐輪場の整備促進

駅周辺の放置自転車やバイク等は、高齢者や障害者等の通行を困難にするだけでなく、消防車、救急車等の緊急車両の通行や災害時における避難誘導、救難・救護活動の妨げとなるとともに、街の景観上の観点からも大きな支障となる。

市街地再開発事業や道路整備、まちづくりの動きとあわせて、駅施設や大規模商業施設の事業者はもとより、区民の理解と協力を得ながら、駐輪場の確保を図っていく。

4.3.7 細街路の拡幅整備

- (1) 細街路拡幅整備事業の推進・拡充
- (2) 地区計画等の活用による道路空間の確保および維持
- (3) 私道整備の促進

(1) 細街路拡幅整備事業の推進・拡充

細街路拡幅整備事業の推進および対象区域拡充の検討

区内の密集市街地では、生活道路の幅員が4m未満の狭あいな道路が多く存在し、日常生活の利便性を減じるとともに、緊急車両の通行や災害時の避難誘導、救難・救護活動の支障となっている。

こうした狭あいな道路は、建物の後退により道路空間を確保していく必要があるが、未だ、多くの狭あいな道路が残されているため、これらを確実に解消し、快適で安心・安全な道路空間を確保していくことが必要である。

よって、区民の理解と協力を得ながら、細街路拡幅整備事業等により拡幅整備を円滑に進め、狭あいな道路の解消を図る。

しかし、狭あいな道路の中で防災生活圏促進事業地区・密集住宅市街地整備促進事業地区外の「行き止まり私道」は、細街路拡幅整備事業の対象外であり、地区によっては狭あいな道路の改善が遅れる可能性があるため、細街路拡幅整備事業の対象区域拡充の検討を行う。

2 項道路後退位置の区による一元管理等の手法の検討

私道の場合は、維持管理が自主管理であるため、敷地の再突出の可能性があるため、2 項道路の後退位置を区が一元的に管理する手法などの検討を行う。

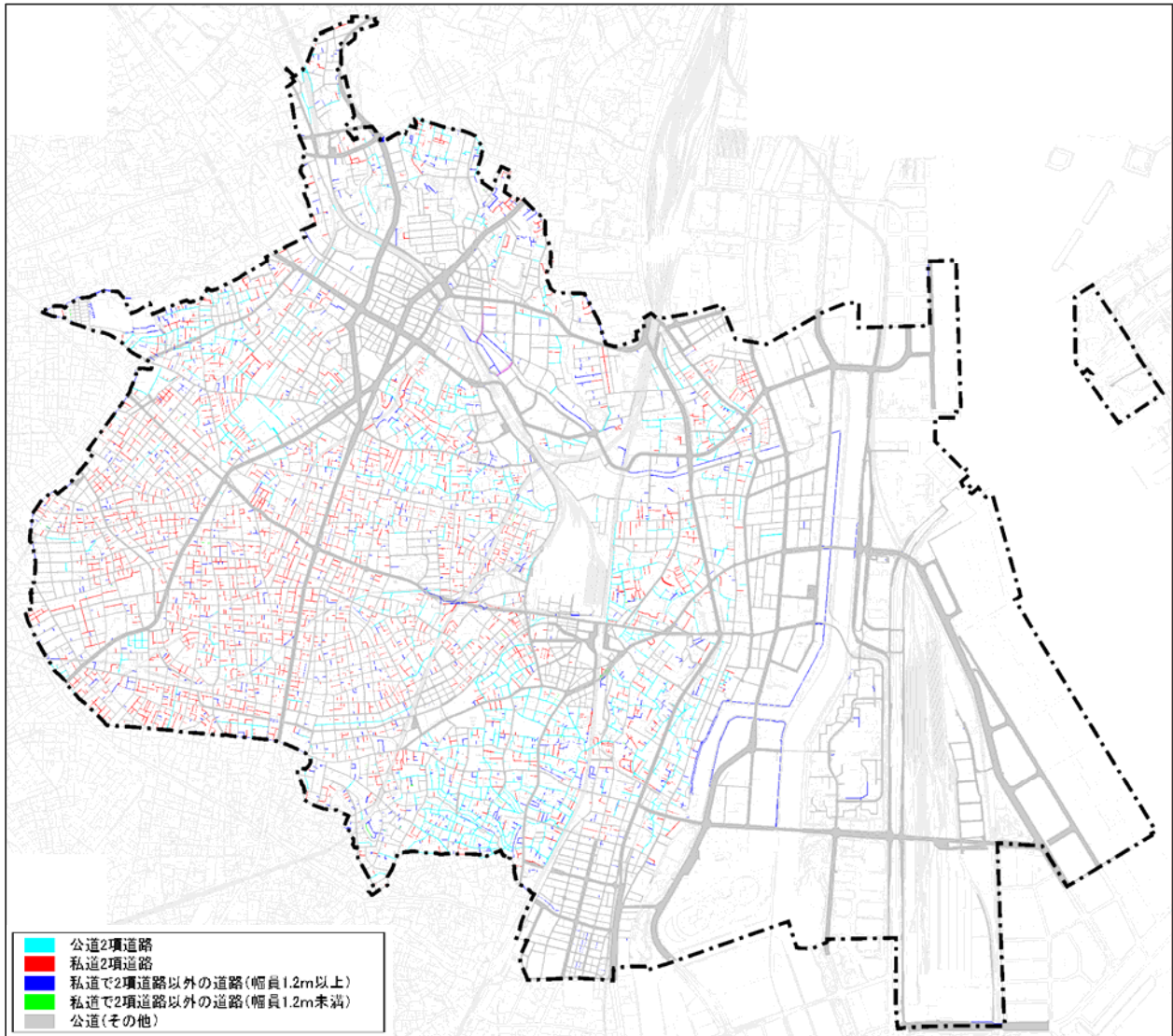


図 4-3-16 細街路の分布

(2) 地区計画等の活用による道路空間の確保および維持

街並み誘導型地区計画等の活用検討

耕地整理が実施された区域では、街並み誘導型地区計画を活用し、壁面の位置の制限による空地を確保するとともに、容積率制限・斜線制限を緩和することにより、建築物の建替えを促進し、道路空間の確保および維持を図る。

耕地整理が実施されていない密集市街地では、基本となる街区形状が存在せず、幅員が4m未滿の狭あいな道路や行き止まり道路が不規則に広がっている。

よって、狭あいな道路の拡幅や行き止まりの解消に加えて、地区内の幹線となる道路の整備を含めた基盤整備も必要に応じて検討していく。

(3) 私道整備の促進

多くの区民の通行や公道と同様の役割を果たしている私道については、適切な舗装構成や排水を行わない場合、区民の生活に支障をきたす可能性がある。

現在、私道の舗装や排水施設の設置に対する助成や技術支援を行い、日常生活の利便を図っていることから、今後も継続して私道整備に対する助成を推進していく。

4.3.8 橋梁の改修・長寿命化

区では、平成22年(2010年)現在70橋の橋梁を管理しているが、これらの多くは、建設後20~50年が経過し、一部の橋梁では損傷(橋の傷み)が目立ち始めている。

そこで、「橋梁長寿命化修繕計画(平成22年4月)」に則り、街並みとの調和や周辺の景観に配慮しながら、老朽化した道路橋や横断歩道橋の架け替えおよび改修等、計画的な修繕を行い、ライフサイクルコストの最小化を図りつつ、安全性と機能性の向上を図る。

4.3.9 開発の機会をとらえた基盤整備

市街地再開発事業等が行われる場合、その周辺の基盤整備を同時に実施し、効率的に事業を進めることが望ましい。

そのため、庁内調整はもとより、事業者とも協力しながら、都市基盤の整備を円滑に進めることとする。

4.4 水とみどりの整備方針

4.4.1 基本方針

区の水とみどりは、広域的な立地から、魅力ある水辺の形成、南北崖線軸や臨海景観基本軸等の景観軸形成、海から内陸へと風を呼び込む環境軸形成が求められている。また、水とみどりは、環境都市の実現という側面だけでなく、災害に強いまちの形成、住みよい市街地整備、都市型観光の振興、地域の歴史継承、生涯学習の推進、地域の教育資源の活用、区民の健康づくり等、多様な機能の発揮が求められている。

こうした状況の中、これまでの緑地や水辺の整備を継承しつつ、東京湾と内陸のみどりをつなぎ、広域的な環境や景観の骨格を形成していく。また、水とみどりの多様な機能を、多様な担い手・手法で、守り、育み、活かすことで、区民の住み続けたいまち、来訪者の訪れたいまちを、次世代につないでいくこととする。

4.4.2 現況と課題

- (1) 水とみどりの多様な機能の向上
- (2) 区民が身近に親しめる水辺空間の形成
- (3) 品川らしいみどりと伝統、都市空間が融合した特長的なまちづくり
- (4) みどりと公園・緑地の整備と質の向上

(1) 水とみどりの多様な機能の向上

都市の水とみどりは、快適で安全な暮らしに貢献する、以下の多様な機能を持っている。

- ・CO₂の吸収による地球温暖化防止への貢献や大気の浄化、生物の生育・生息地を構成するなどの「都市環境の維持・改善」機能
- ・公園・緑地は災害時の避難地や復旧活動拠点、樹木は延焼防止や建物の倒壊防止などの「防災」機能
- ・散策や自然学習、休息、運動などの活動の場や地域の観光資源としてにぎわいや交流を創出する「レクリエーション（観光・交流）」機能
- ・地域の気候、風土に応じて特徴ある景観をつくりだし、都市景観に風格を与え、地域のアイデンティティを育む「景観形成」機能

これらの個々の機能を向上していくとともに、相互に連携を図り、うるおいある安全で住みやすいまちづくりに貢献するため、「水とみどりのネットワーク」としての機能をより一層充実させることが課題である。

(2) 区民が身近に水辺に親しめる空間の形成

臨海部では、運河ルネッサンス推進地区に指定されている品川浦・天王洲地区、勝島・浜川・鮫洲地区等、豊富な水辺空間がある。

また、区内を流れる目黒川、立会川は、典型的な都市河川であり、これまでに水質浄化対策を継続して実施しているほか、五反田ふれあい水辺広場を整備するなど親水空間の創出も行っている。

このように、区には臨海部の長い水際線と目黒川、立会川といった水辺が存在するが、身近に水に親しめる空間が少ないのが現状である。

よって、水辺に親しめる空間の創出とともに、臨海部や公園・緑地とネットワーク化することで、区民が身近に水辺に親しめるうるおいとやすらぎのある都市空間の形成が課題である。

(3) 品川らしいみどりと伝統、都市空間が融合した特長的なまちづくり

区内には、御殿山の桜や戸越公園、神社の樹木等、地域の風土を伝えるみどりが残されているとともに、市街地再開発や大規模な建築物の建替え等により、公開空地等のオープンスペース上の都市的なみどりが存在する。

このような品川らしいみどりを活かし、伝統と都市空間が融合した特長的なまちづくりが課題である。

(4) みどりと公園・緑地の整備と質の向上

公園・緑地については、一人当たりの都市公園面積が 1.96m²/人と 23 区内でも比較的少なく、みどり率は 21.2%となっている。

一方、緑被地分布をみると、みどりが臨海部や大名下屋敷跡の閑静な住宅街に集中しており、区南西部の密集市街地では、非常に少なく、地域格差が顕著である。

今後は、既存の公園の改修等による質の向上を図っていくとともに、木密地域の改善のため、積極的にこの地域へのみどり空間の創出を進めていく必要がある。

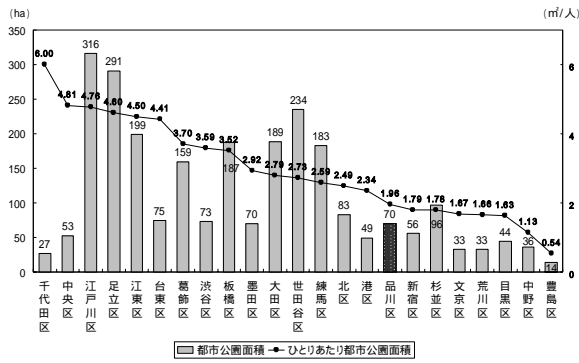
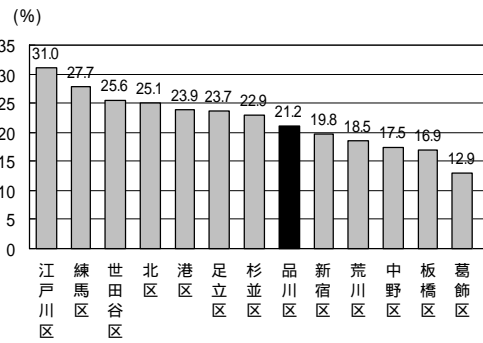


図 4-4-1 東京 23 区内の都市公園面積

資料：東京都「特別区の統計」



H18 H18 H18 H20 H18 H19 H19 H21 H17 H19 H19 H16 H10

図 4-4-2 23 区内のみどり率

資料：水辺とみどりの実態調査報告書

みどり率：対象区域面積に対する、樹林地、草地、農地、宅地内の緑（屋上緑化を含む。）、公園、街路樹や、河川、水路、湖沼などの面積が占める割合
 グラフは、データのある区のみ表示

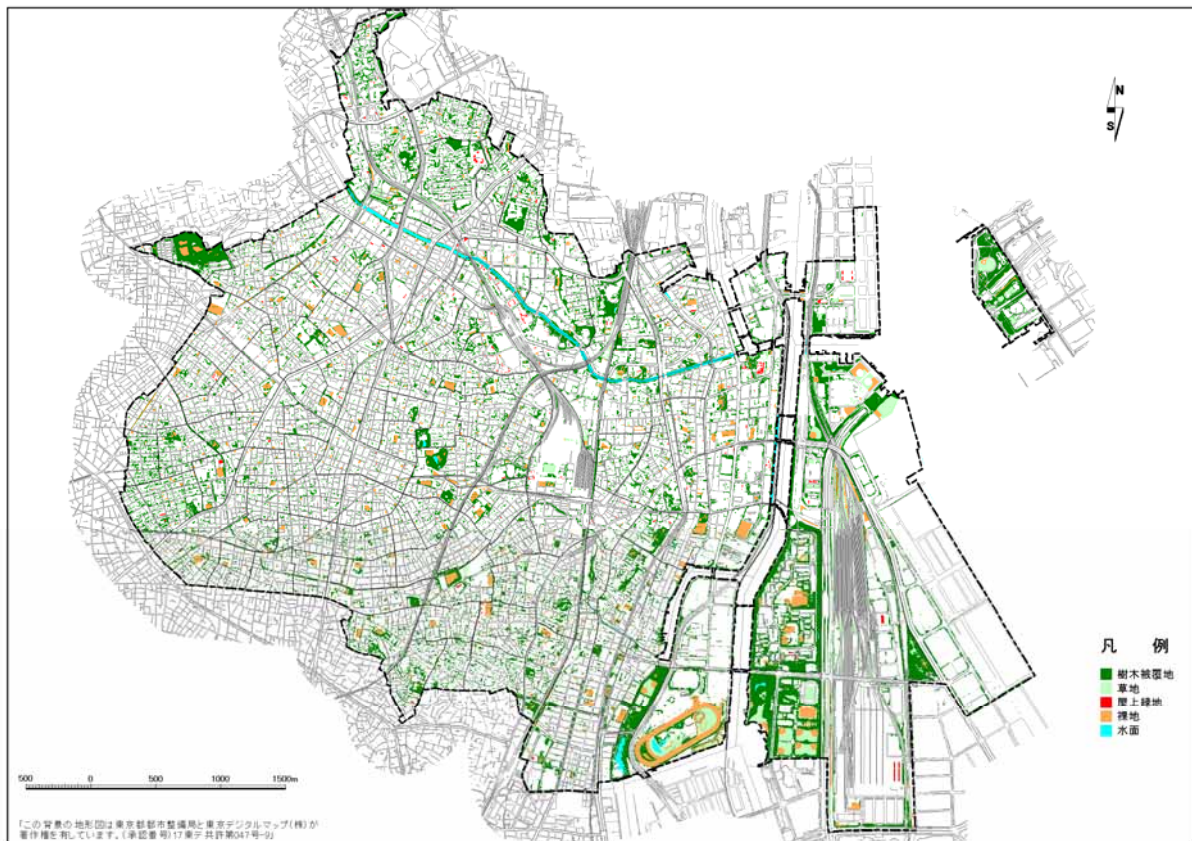
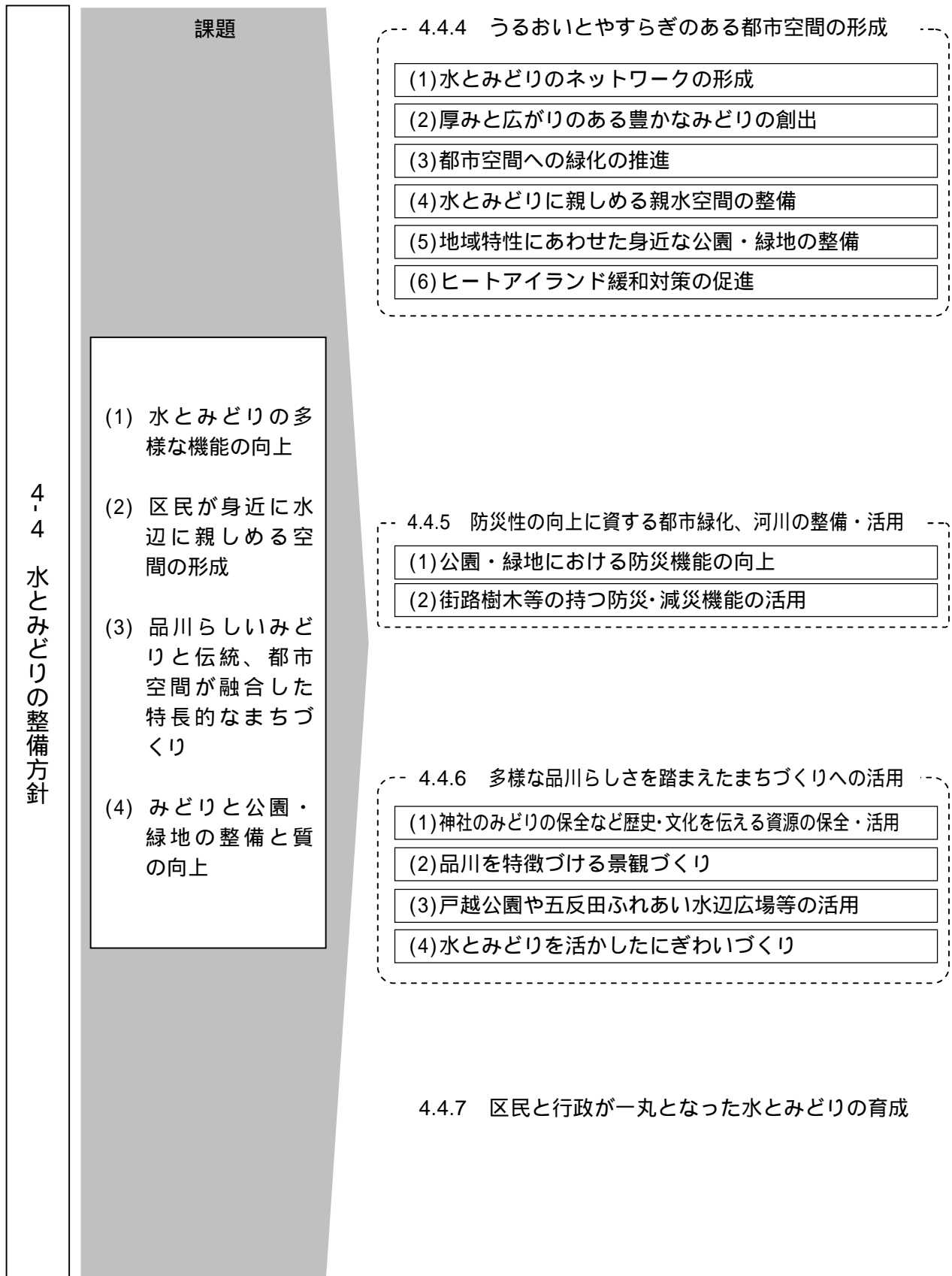


図 4-4-3 緑被地分布図

4.4.3 水とみどりの整備方針体系図



4.4.4 うるおいとやすらぎのある都市空間の形成

- (1) 水とみどりのネットワークの形成
- (2) 厚みと広がりのある豊かな緑の創出
- (3) 都市空間への緑化の推進
- (4) 水とみどりに親しめる親水空間の整備
- (5) 地域特性にあわせた身近な公園・緑地の整備
- (6) ヒートアイランド緩和対策の促進

(1) 水とみどりのネットワークの形成

戸越公園や林試の森公園、東品川海上公園等のまとまりあるみどりを有する大規模な公園・緑地を「みどりの拠点」と位置づけ、環境保全、景観、歴史、文化、観光・交流、レクリエーション、防災等、多様な機能の発揮を図る。

また、これらの「みどりの拠点」を幹線道路のみどりや緑道等の「みどりのみち」、目黒川や京浜運河、勝島運河、天王洲運河、南北崖線といった「水とみどりの軸」、さらに目黒川や東京湾での舟運ルート等の「水のみち」で結び、区民が身近に親しめるうるおいとやすらぎのある都市空間の形成を図る。



図 4-4-4 水とみどりの将来構造

- ・みどりの拠点（戸越公園や林試の森公園、東品川海上公園等）の形成
- ・水辺空間（水辺の散歩道、親水スポット等）の形成
- ・水とみどりのみち（ハッ山通り、元なぎさ通り等）の形成

(2) 厚みと広がりのある豊かなみどりの創出

みどりの保全、緑化推進

市街地再開発の公開空地等のみどりや住宅地のみどり等を含めた広がりのあるみどりを創出するとともに、これらのみどりを守り育てることにより厚みのあるみどりの形成を図る。

(3) 都市空間への緑化の推進

みどり豊かな街並みづくり助成事業の推進

市街地における緑地空間の創出等のため、市街地や土地利用の転換が望まれる地域において、地区計画や市街地再開発等の共同化や建替えによる中高層建築物を建築する際は、オープンスペースの確保・緑化や屋上緑化、壁面緑化を促進していくとともに、実効性を確保するため、民間事業者との協力体制やルール化について検討を行う。

品川区みどりの条例に基づく緑化の推進

学校や道路等公共施設のみどりの量的・質的向上を計画的に図り、区がみどり豊かなまちづくりの先導的な役割を果たしていくとともに、品川区みどりの条例に基づく一定規模以上の民間建築行為に対して緑化に対する指導を進める。

(4) 水とみどりに親しめる親水空間の整備

立会川、目黒川の水質改善事業の推進

区内を流れる目黒川や立会川は、固有の水源の少ない典型的な都市河川である。

また、雨天時の合流式下水道からの合流下水の流入等により、夏季を中心に水質が悪化し、臭気の発生や白濁化等が発生する。

区では、東京都と連携し、落合水再生センターからの高度処理水や東京駅周辺の地下水の導水、高濃度酸素溶解水による水質改善等を行ってきた。

今後も高濃度酸素溶解水や底泥の浚渫・清掃等により、水質の改善を図るとともに、海水の導水による目黒川の河川水の置換や合流式下水道の改善等を行い、東京都と協力しながら、抜本的な河川の水質改善に取り組むこととする。

立会川については、今後、東京都が整備を進める雨水放流管等の 1 時間あたり 50mm の降雨に対応する下水道施設整備にあわせて、東京都が平成 7 年 7 月に公表した立会川における「河川環境管理基本計画」で示された河口部への水門整備や、親水性のある護岸整備等の実現に向けて、立会川の本来管理者である東京都と協議を進めていく。

運河ルネッサンスと連携したまちづくりの促進

運河ルネッサンス推進地区に指定されている品川浦・天王洲地区ならびに勝島・浜川・鮫洲地区（勝島運河）においては、東京都等と連携しながら、運河等の水域利用とその周辺におけるまちづくりを一体的に検討し、地域の賑わいや魅力等を創出していくものとする。

勝島運河の利活用構想の検討

勝島運河等については、しながわ区民公園に近接する貴重な水辺空間であることから、将来は水上レジャーをはじめとしたレクリエーション等で区民が身近に利用

できる親水空間を確保できるよう、利活用構想の検討を行うとともに関係機関との調整を図っていく。

(5) 地域特性にあわせた身近な公園・緑地の整備

地域特性にあわせた公園・緑地整備およびバリアフリー化等の改修

区民の身近な場所である公園の整備・改修・バリアフリー化を行うことによって、すべての人が利用できる憩いの場・遊びの場の充実を図るとともに、多様な生物の生命を育む生物の生息場所の拡大、災害に備えた防災拠点機能の拡充の観点も含めて検討する。

また、臨海部と内陸部での公園・緑地の整備格差を解消するため、内陸部の公園整備を重点的に実施していくとともに、公園不足地域を解消していく。

さらに、公園・緑地を整備する場合は、区民との協働により、地域性や歴史的な視点もとり入れ、地域が望む機能・役割を備えた多様で個性豊かな公園づくりを推進するとともに、公園長寿命化計画に基づき、公園・児童遊園の計画的な改修を推進する。

- ・国文学研究資料館跡地公園の整備
- ・しながわ区民公園の再整備

(6) ヒートアイランド緩和対策の促進

「風の道」の確保および親水空間の創出

大崎駅周辺の市街地再開発では、目黒川を軸として、東京湾から吹き込む海風を目黒川に通して街中に誘導するとともに、川からの風を取り込むため建築物を現状街路にあわせて川上に向かって逆八の字に配置する「風の道」の確保に取り組んできた。

今後の臨海部等における市街地再開発等において、「風の道」の考え方を活かした開発が可能か検討するとともに、親水護岸や広場等水と触れ合う空間を創出するなど、目黒川の環境保全資源としての利活用を推進する。



図 4-4-5 目黒川を軸とした水とみどりと風のネットワーク
資料：大崎駅周辺地域都市再生ビジョン

保水性・遮熱性舗装の整備

区内面積のうち 15% を占める道路が環境に及ぼす影響は少なくない。

そのため、道路の温度上昇を緩和するため、太陽熱の舗装内部に吸収される熱量を少なくすることで昼間の道路の温度上昇をおさえ、夜間の道路からの放熱を減らす保水性舗装および遮熱性舗装を区内業者と協力して推進していく。

4.4.5 防災性の向上に資する都市緑化

- (1) 公園・緑地における防災機能の向上
- (2) 街路樹木等の持つ防災・減災機能の活用

(1) 公園・緑地における防災機能の向上

公園・緑地への防災設備設置検討

都市における公園・緑地などのオープンスペースは、地震などの災害時に避難・救難・救護などの場所として様々な役割を担うため、防災トイレ、飲料用貯水槽、かまど兼用ベンチ、防災テントなどを設置するなど、公園・緑地の防災機能の向上を検討する。

また、広域避難場所など比較的大きな公園・緑地等では、停電時に自動起動する自家発電設備と災害時に使用する照明設備、放送設備などの設置を検討する。

(2) 街路樹木等の持つ防災・減災機能の活用

歩道整備に伴う街路樹や公園における樹木の設置推進

地震などの災害時、道路や公園の樹木等は、火災被害の軽減効果や家屋・ブロック塀等による道路閉塞を軽減し避難路や緊急輸送路の確保など建物等倒壊被害の軽減効果、周辺建物からの落下物被害の軽減効果、公園内の樹木がテントの支柱や非常用照明の支柱など避難生活を支援する役割などがある。

よって、街路樹整備や公園整備にあたっては、これらの防災・減災機能を十分踏まえつつ、樹木等の設置を検討する。

なお、市街地再開発事業を含む建築物の更新における公開空地等の樹木についても、防災・減災機能を踏まえた樹木の設置となるよう指導を行っていく。

また、樹種の選定については、常緑広葉樹などを中心として耐着火性、難燃性、遮蔽性といった特性を考慮して選定するものとするとともに、老朽樹木による倒木を防止するため、公園内の樹木劣化診断等の実施を継続して行っていく。

ただし、地震時の木造住宅密集地域における大火を想定する場合は、樹木だけでなく、オープンスペースとの組み合わせにより防災・減災機能を検討する必要がある。

4.4.6 多様な品川らしさを踏まえたまちづくりへの活用

- (1) 神社のみどりの保全など歴史・文化を伝える資源の保全・活用
- (2) 品川を特徴づける景観づくり
- (3) 戸越公園や五反田ふれあい水辺広場の活用
- (4) 水とみどりを活かしたにぎわいづくり

(1) 神社のみどりの保全など歴史・文化を伝える資源の保全・活用

区内には、御殿山の桜、海晏寺の紅葉、戸越公園や池田山公園の水辺、江戸の名所や大名下屋敷の歴史を伝える水とみどりが残されている。また、斜面沿いや社寺の境内に残された樹木など、地域の風土を伝えるみどりが残されている。

これらの歴史的変遷の中で継承されてきた地域の水とみどりの資源を保全・活用しながら、観光など新たなまちづくりの資源としても活用していく。

(2) 品川を特徴づける景観づくり

臨海部では、運河ルネッサンス推進地区を中心として、新たな都市景観が創出されており、特に、天王洲地区一帯は、水辺の魅力を世界に発信していくうえで、重要な区域として「水辺景観形成特別地区」に指定されている。

また、市街地開発の中で周辺の目黒川沿いの桜並木、東品川海上公園、勝島運河沿いのしながわ花海道、京浜運河沿いの都立京浜運河緑道公園などのみどりと水辺を活かした新たな景観形成が促進されている。

今後の臨海部の市街地開発等においても、水辺空間やみどりのオープンスペースを創出するとともに、都市と水とみどりが融合した特長的な景観づくりを促進する。

(3) 戸越公園や五反田ふれあい水辺広場等の活用

戸越公園の再整備

肥後熊本藩の大名下屋敷であった戸越公園は、密集市街地のなかにあり、区民が身近に水辺とみどりを感じることができる公園として親しまれている。

また、みどりの拠点としても位置づけられており、今後は、周辺の密集市街地における防災性の向上や国文学研究資料館跡地公園の整備と併せて、歴史・文化的な特徴を活かしたみどりの保全・創出を図る。

五反田ふれあい水辺広場等の利活用促進

五反田ふれあい水辺広場は、大崎駅周辺の市街地再開発と一体的に都市的な公園として整備されており、区民や大崎駅周辺で働く人々の憩いの場となっている。

今後は、都市的な立地条件を活かすためのソフト面の充実を図る。また、しながわ区民公園やしながわ花海道などについては、再整備や利活用等について検討する。

(4) 水とみどりを活かしたにぎわいづくり

市街地再開発等における水辺空間やみどりのオープンスペースの創出

市街地再開発や大規模な建築物の建替え・更新の際に、公開空地や提供公園を活用した民地内のポケットパークなどのオープンスペースの創出を促進する。

歩行空間の整備促進

道路や鉄道の立体化事業によりオープンスペースとなる軌道敷地跡地や幹線道路の植栽可能な場所を緑化し、「みどりのみち」として快適な歩行者空間の整備を図るとともに、災害時の安全性の向上を図る。

4.4.7 区民と行政が一丸となった水とみどりの育成

水とみどりの多様な機能を、多様な担い手・手法で守り、育み、活かすことで区民の住み続けたいまち、来訪者の訪れたいまちを次世代につなぐため、情報発信や啓発、人材育成、区民や企業の活動支援、水とみどりの保全・創出制度の拡充等により、参加と協働による水とみどりのネットワークの育成を推進する。

4.5 都市景観の整備方針

4.5.1 基本方針

区は、旧東海道の最初の宿場という歴史的な背景や東京湾に面しているという地形的な条件など、魅力ある景観資源が数多く存在する。

由緒ある寺社をもつ地区、市街地整備が進展している地区、水辺やみどりなど自然環境が多く残る地区や庶民的で活気あふれる地区など、様々な顔がある。

そこで、区の歴史・自然・文化的景観を後世まで伝えるとともに、地域の特性と個性を活かし、快適でうるおいある区民がやすらぎを感じる都市景観の形成を進めるとともに、国際都市東京の表玄関としてふさわしい、にぎわいのある都市景観の形成を進める。

4.5.2 現況と課題

- (1) 地域特性を活かした景観政策の展開
- (2) 歴史や伝統・文化への配慮
- (3) 自然を感じることができる景観形成
- (4) 地域の特徴との連携
- (5) 新たなまちづくりとの連携

(1) 地域特性を活かした景観政策の展開

区は、歴史的・文化的景観、地形的な特色ある景観や、大崎などの都市開発による新たなまちの景観など、魅力ある様々な景観資源を数多くもっており、これらの地域特性を活かした景観政策の積極的な展開が求められている。

平成 16 年（2004 年）に「景観法」が施行され、区では、地域の個性や文化的な特色に根ざした景観まちづくりの基本的な指針として平成 17 年（2005 年）3 月に「しながわ景観ガイドプラン」を策定した。また、平成 22 年（2010 年）7 月に景観行政団体となり、平成 23 年（2011 年）1 月には「品川区景観計画」を策定し、平成 23 年（2011 年）4 月から運用を開始した。本計画では、重点地区として「旧東海道品川宿地区」を指定している。

(2) 歴史や伝統・文化への配慮

旧東海道品川宿や戸越公園、社寺などの地域固有の歴史、伝統、文化を景観まちづくりに反映していくため、歴史を伝える街並みの形成が課題である。

また、現在に引き継がれる伝統的な行事やその舞台となる場所では、地域の伝統・文化に配慮した街並みづくりを進めていく必要がある。

(3) 自然を感じることができる景観形成

公園・社寺のみどりの保全や住宅地の緑化、新たなまちづくりによるみどりの創出などにより、うるおいのある景観づくりと環境にやさしいまちづくりを積極的に取り組む必要がある。

また、公共施設のみどりや幹線道路での街路樹など、身近に自然を感じることができる景観形成が課題である。

(4) 地域の特徴との連携

戸建て住宅を中心とする閑静な住宅街では、現在の良好な街並みを保全していくことが必要であり、木造住宅が密集した市街地では、建物の不燃化、耐震化を促進するなど、防災まちづくりと連携した景観形成を検討していく必要がある。

また、工場跡地の土地利用転換が進行している住宅と工場が近接する地区では、開発と連携して地区の特性に応じた景観形成が求められている。

一方、区内には特徴的な商店街が非常に多く、区民の日常生活に密接に関係しているとともに、観光面でも重要な要素となっているため、より一層にぎわいと個性ある街並みを形成することが求められている。また、商店街やその周辺では、歩行者が快適に買い物できる環境の創出を検討していく必要がある。

(5) 新たなまちづくりとの連携

駅周辺や工場跡地等で、大規模な土地利用転換や再開発等のまちづくりが進められている地区では、このような新たなまちづくりと連携した魅力ある都市景観の形成が課題となっている。

また、広域活性化拠点や都市活性化拠点は、区の都市核として育成し市街地整備を推進していく地区であるため、「快適さ、にぎわい、まち全体の調和」などに配慮した景観形成が必要である。

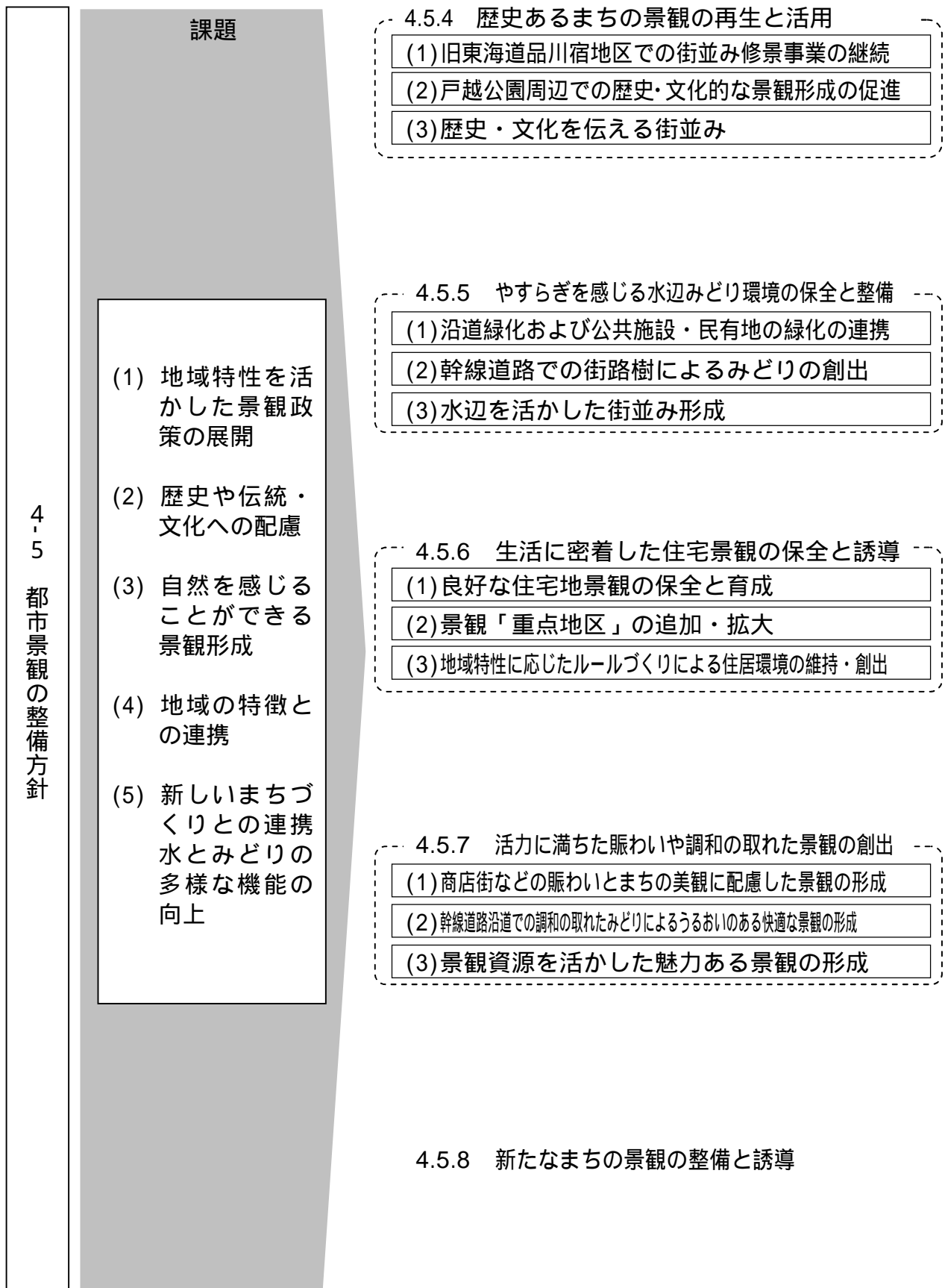
さらに、地区活性化拠点や地域生活拠点では、区民の日常的生活を支え、地域の拠点として育成を図る地区であるため、「庶民性、生活観、親しみやすさ」などに配慮した景観形成が必要である。



図 4-5-1 品川区の景観資源の分布

資料：品川区景観計画

4.5.3 都市景観の整備方針体系図



4.5.4 歴史あるまちの景観の再生と活用

- (1) 旧東海道品川宿地区での街並み修景事業の継続
- (2) 戸越公園周辺での歴史・文化的な景観形成の促進
- (3) 歴史・文化を伝える街並み形成

(1) 旧東海道品川宿地区での街並み修景事業の継続

区内には、旧東海道の宿場町跡や肥後熊本藩の大名下屋敷であった戸越公園などの地域固有の歴史・伝統・文化を感じることができる街並みが存在する。

旧東海道周辺では、かつての宿場町の雰囲気伝えるために街並み修景事業に取り組んでおり、今後も、伝統的なデザインの採用など品川宿の歴史を継承する魅力ある景観形成を図る。

(2) 戸越公園周辺での歴史・文化的な景観形成の促進

戸越公園の周辺では、落ち着いたある住宅地景観の形成を図るとともに、公園周囲の建築物等は、公園内からの見え方に配慮した色彩を検討する。

また、区の歴史を伝える武家屋敷跡地などは地域固有の景観資源であり、隣接する敷地やその周辺では、社寺のみどりとの連続性を考慮した敷地内の緑化、協調性のある建築物等の伝統職の採用など、歴史的な雰囲気を伝える街並みづくりを促進する。

(3) 歴史・文化を伝える街並み形成

区内の荏原神社、戸越八幡、旗岡八幡、鹿島神社周辺では伝統的な祭りの場にふさわしい街並みづくりを検討する。

4.5.5 やすらぎを感じる水辺・みどり環境の保全と整備

- (1) 沿道緑化および公共施設・民有地の緑化の連携
- (2) 幹線道路での街路樹によるみどりの創出
- (3) 水辺を活かした街並み形成

(1) 沿道緑化および公共施設・民有地の緑化の連携

公園周辺や街路樹植栽のある道路の沿道では、公共施設のみどりと民有地の緑化の連携を図り、みどり豊かな街並みの形成を促進する。

- ・社寺や宅地等に残る貴重なみどりの保全
- ・斜面沿いの緑地や桜の保全・活用（御殿山、島津山、池田山等）
- ・地域のシンボルとなる樹木における道路からの見え方配慮

(2) 幹線道路での街路樹によるみどりの創出

品川区みどりの条例や開発環境指導要綱等による民間建築物の建築指導とあわせて、幹線道路等においても街路樹等の効果的な配置を行い、沿道建築物等周辺市街地の景観との一体性を保ちつつ道路の景観を整備し、沿道空間のアメニティ性の向上を促進する。

- ・公共施設のみどりと民有地の緑化の連携
- ・品川区みどりの条例の推進と再開発事業などによる新たな緑地の創出

(3) 水辺を活かした街並み形成

運河や目黒川、立会川などの区を代表する水辺については、水辺に面したオープンスペースの設置や植栽等を活かした親水空間の整備、水辺からの眺望に配慮した景観形成を進めていく。

- ・運河ルネサンス推進地区での水辺に面したオープンスペースの設置
- ・運河沿いにおける花木の植栽や歩行空間、ポケットパークの設置
- ・目黒川沿いの親水空間の整備や落ち着いたある建築物の色彩やデザインによる景観形成
- ・立会川河口周辺での季節を感じられる水辺の景観形成
- ・目黒川や立会川での、水質浄化対策や護岸・橋梁の修景
- ・目黒川沿いで風を呼び込むグリーンロードネットワークの形成

4.5.6 生活に密着した住宅景観の保全と誘導

- (1) 良好な住宅地景観の保全と育成
- (2) 景観「重点地区」の追加・拡大
- (3) 地域特性に応じたルールづくりによる住居環境の維持・創出

(1) 良好な住宅地景観の保全と育成

良好な住宅環境の保全促進

ゆとりある戸建て住宅ゾーンでは、既存の樹木の保全、生け垣化、四季を感じる

植栽などのきめ細かな緑化によりみどり豊かな景観の保全・育成を促進する。

密集市街地でのみどりの創出

密集市街地改善ゾーンでは、既存の樹木の活用、ポケットパーク等での緑化、シンボルツリーの配置、低い塀や生け垣による開放性のある空間形成などを、防災まちづくりと連携して促進する。

また、路地裏のみどりなどは、防災面での安全性の維持を考慮したうえで、身近なみどりによる景観の向上を促進する。

住宅への土地利用転換が進む地区でのうるおいのある景観形成

産業・居住環境調和ゾーンでは、大規模な工場や倉庫などが集積しており、工場跡地等に住宅開発が進行するものと考えられ、開発にあたっては周辺との調和に配慮し、みどりの多いうるおいのある市街地の景観形成を促進する。

工業地での周辺住宅地との調和に配慮した景観形成

都市型工業ゾーンでは、工場や倉庫等の大規模な壁面が単調にならないような色彩やデザインの工夫や駐車場、資材置き場などの緑化・修景を行うことで、人の目に優しい看板のデザインなどにより周辺住宅地との調和に配慮した景観形成を促進する。

(2) 景観「重点地区」の追加・拡大

重点地区への位置づけ推進

景観まちづくりの機運の高い地区などでは、地元と区の協働により景観形成のための基準などの検討を行い、重点地区への位置づけを検討していく。

(3) 地域特性に応じたルールづくりによる住居環境の維持・創出

地域特性に応じたルールづくりの推進

地域の特性を活かした住みよいまちづくりを促進するため、地域住民が主体となって地域の景観特性に応じた地区計画等のルールづくりを推進する。

4.5.7 活力に満ちた賑わいや調和の取れた景観の創出

- (1) 商店街などの賑わいとまちの美観に配慮した景観の形成
- (2) 幹線道路沿道での調和の取れたみどりによるうるおいのある快適な景観の形成
- (3) 景観資源を活かした魅力ある景観の形成

(1) 商店街などの賑わいとまちの美観に配慮した景観の形成

商店街での電線類の地中化等の推進

買い物や通勤・通学などで多くの人びとが行き交う商店街やその周辺では、歩きやすく快適に買い物ができる歩行者空間を形成していくために、電線類の地中化や無電柱化・架空線の整理の検討、壁面後退による歩行者空間の充実などを促進する。

また、防災上重要性の高い道路等についても地中化を促進する。

商店街やその周辺での駐車場・駐輪場の修景整備の推進

商店街の賑わいを連続させるため、低層部での商業利用の配慮や、駐車場・駐輪場が商店街に面しないような配置や適切な修景を促進するとともに、歩行者の安全性の確保やバリアフリーの環境形成の面、災害時の避難の妨げになることから、駅周辺等での駐輪場の整備とあわせて放置自転車の撤去活動の強化やマナー向上の啓発等を推進する。

不法な捨て看板の即時撤去の推進

屋外広告物については、街並みとの調和と個性づくりの両面から、地区ごと、商店街ごとにルールを検討し、不法な捨て看板は屋外広告物条例に基づき即時撤去を進めるとともに、違反者に対する指導を強化する。

景観に配慮した公共サインの整備

区民や来訪者に特定施設等への案内を円滑化するとともに、街そのものをわかりやすく快適な空間とするため、「品川区街のサイン基本マニュアル」に基づき、景観に配慮したデザインと機能性を兼ね備えた公共サインの整備を行う。

(2) 幹線道路沿道での調和の取れたみどりによるうるおいのある快適な景観の形成

色彩等による景観向上の促進および屋外広告物の設置に関する指導強化

幹線道路沿道では、街路樹と連携した宅地内での植樹によるみどりの創出、街並みの連続性や開放性に配慮した建物の形態や外壁の色彩、デザインに配慮した屋外広告物の配置や集約化などを促進する。

延焼遮断帯沿道の不燃化促進

沿道の建築物を連続させて、火災に対する延焼遮断機能や後背の住宅地に対する騒音軽減機能を果たす配置や形態への配慮を促進する。

さらに、幹線道路は歩行者動線としても重要であり、歩道と一体となったオープンスペースの確保や緑化などにより、快適な歩行者環境の形成を促進する。

(3) 景観資源を活かした魅力ある景観の形成

地域特性に応じたルールづくりの推進

歴史・文化的なもの、優れた自然環境や生活の場で親しまれているもの、新たなまちづくりにより生み出されたものなど、特徴的な景観資源を活かして魅力のある景観の形成を促進する。

また、景観資源に隣接する敷地やその周辺では、公園や社寺のみどりと連続性を持つみどりの配置、水辺に顔を向けた建築デザイン、歴史的な建造物などと統一感のあるイメージを持つ素材や色彩の使用、特徴のある樹木の保全、道路の桜並木と調和した建物の色彩など、様々な景観資源の内容や立地を考慮した景観づくりを促進する。

歴史的な景観に配慮した防災性の向上策の検討

品川宿周辺では、旧東海道の道筋を骨格として路地や社寺の参道など狭あいな道路が存在する。

これらの狭あいな道路は、災害時に緊急車両が進入できないなど防災上の問題を抱えているが、歴史や地域の文化を伝える景観資源として残っている。

このような歴史や文化を伝える地域資源は、地域経済や観光面などでも非常に重要な資源であるため、地域の歴史的な景観に配慮した防災性の向上策について、地元と区の協働によって街並み誘導型地区計画などの導入を検討していく。

4.5.8 新たなまちの景観の整備と誘導

都の副都心、新拠点として位置づけられている大崎駅・五反田駅周辺、品川駅・天王洲アイル駅周辺や区の商業・居住・文化機能の中心核である大井町駅周辺、区の西の玄関口である武蔵小山駅周辺などは、市街地再開発による土地利用の転換や土地の高度利用を図っていく中で、その地域の魅力を維持・向上させるような都市空間の創出および賑わいと活気ある景観づくりを検討していく。

4.6 住まいと住生活の基本方針

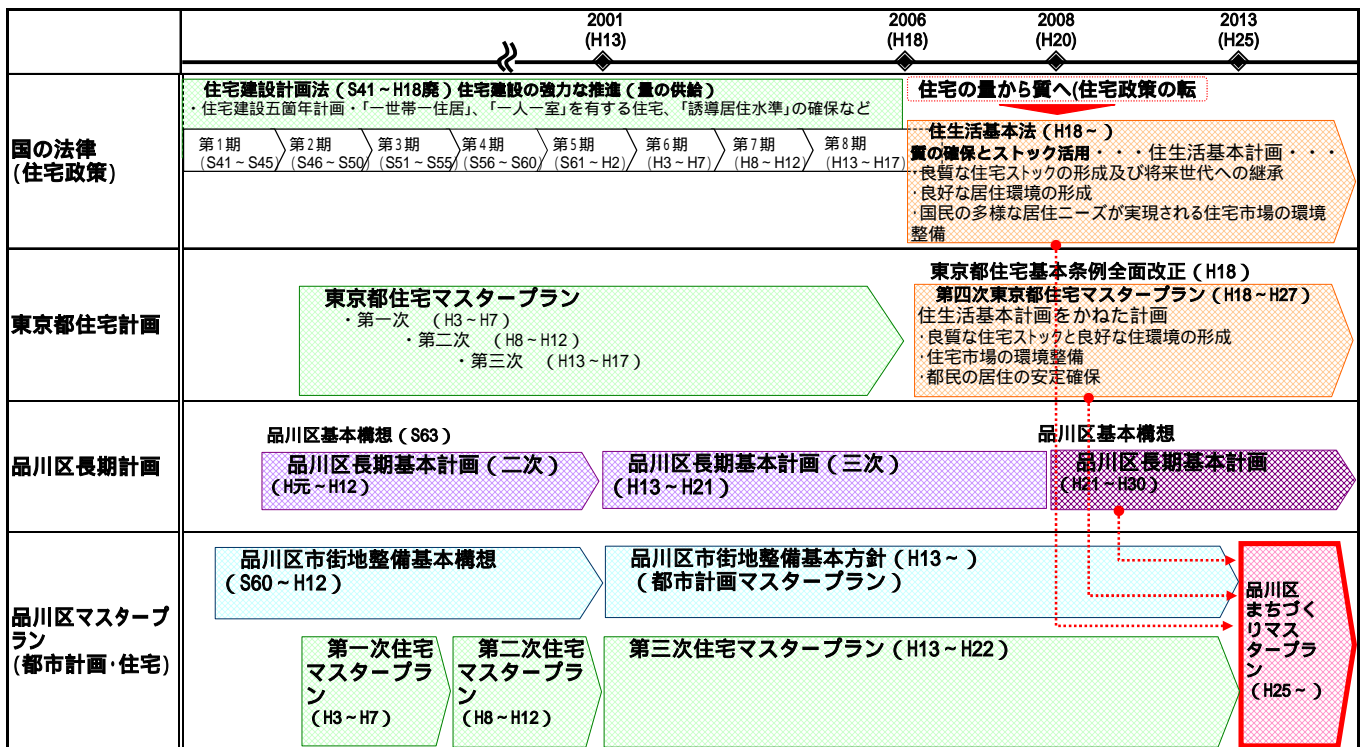
4.6.1 基本方針

(1) 本項の位置づけ

本項で示す住まいと住生活の基本方針は、品川区住宅基本条例第6条に基づく「住宅政策に関する基本計画」としての住宅マスタープランに該当する。策定にあたっては、都の住宅マスタープランを十分踏まえ整合を図るとともに、実効性を高め、住まい・住生活に関わる社会情勢の変化に迅速に対応するため、今後5年後に施策の進捗を確認しつつ、10年後に適宜見直しを行うものとする。

住生活の基本方針としては、国においては、平成18年(2006年)に国民の住生活の「質」の向上を目指した「住生活基本法」が制定され、「質の確保とストック活用」を基本とした「住生活基本計画(全国計画)」が示された。都においても平成18年(2006年)に「良質な住宅ストックと良好な住環境の形成」、「住宅市場の環境整備」、「都民の居住の安定確保」に向け、住生活基本計画(都道府県計画)をかねた計画として、第4次東京都住宅マスタープランが示された。

区では、平成3年(1995年)に初めて第一次住宅マスタープランを策定し、その後平成8年(2000年)に第二次住宅マスタープラン、平成13年(2005年)に第三次住宅マスタープランを策定し「住み続けたいまち品川」の実現に向け、良質な区民住宅1,056戸の整備や、全国初の区民住宅の住み替え制度、家賃が一定となるフラット型家賃制度を導入するなど積極的に住宅施策に取り組んできた。



(2) 視点と考え方

「誰もが安心して暮らしやすい住環境の整備」を目標とし、区の住まい・住生活の施策を推進するに当たっては次のような視点が必要とされる。

第一に、区内のひとり暮らしの高齢者は近年増加傾向であり、高齢者が安心して自立した生活を行うことができるよう、住宅のバリアフリー化や福祉・介護サービス付き住宅の普及などが求められる。

第二に、地震など災害に備え、住宅の耐震化や耐火・不燃化の促進を行い、都市計画の防災事業とも連携しながら災害に強い住宅市街地を形成していく必要がある。

第三に、少子化、高齢社会の到来を迎えバランスのとれた人口構成を維持していくことが、区の活力・コミュニティ維持のために必要とされ、そのためには子育て世帯の定着化を推進する施策が求められる。

本節は、こうした視点に立ち、国の住生活基本計画、東京都住宅マスタープランが示す、ストック重視、市場重視等の考え方を踏まえて作成したものである。

なお、住宅市街地の安全化施策である木密地域の施策については、「4-2 防災まちづくりの方針」において総合的な防災対策の一環として示しているが、本項では安全な市街地形成の構成要素としての住宅の耐震化、不燃化を推進するため示すものとする。

4.6.2 現況と課題

- (1) 既存の住宅ストックの維持、改善、活用
- (2) 高齢者や障害者向けの住宅の確保、バリアフリー化
- (3) 子育て世帯向けの住宅の居住支援
- (4) 住宅に困窮する世帯への対応
- (5) 地球環境に配慮した住まいの形成
- (6) 木密地域における住環境の改善

(1) 既存の住宅ストックの維持、改善、活用

区では近年人口は増加傾向であり、市街地整備事業に伴う住宅の供給戸数、分譲マンション棟数は増加している。その一方で、ニーズに合わなくなっているバスタイプの空き家が年々増加している。住宅総戸数に占める空き家率は平成20年(2008年)では11.7%(住宅・土地統計調査)となっており、実数では24,890戸の空き家が区内に存在している。

また、全国的な動向では戦後急速に普及した分譲マンションのうち、1970年代頃までに建築された初期マンションの老朽化が進み、その維持・更新問題が発生している。区内の分譲マンション棟数は平成22年(2010年)現在、1,173棟で、平成14年(2002年)調べの873棟から約1.3倍に増加し、築30年以上の分譲マンション数も320棟と約30%を占めていることから、区においても同様の傾向が見られる。

しかし、共同所有のため合意形成が難しく、また居住者が高齢化していくなかでは、資金調達も難しくなっていくこと等が円滑な維持・更新を妨げる要因となっている。

公的住宅に関しては、区はこれまで、年齢や世帯人数、所得階層などによる世帯のニーズに対応した多様な公的住宅の供給・誘導を進めてきた。しかし公的住宅のうち、区営住宅は13団地のうち約8割が築後30年を経過しており、更新時期を迎えている。

これらを踏まえ、既存の住宅ストックを維持・改善し、空き家の活用を図っていくことが課題である。

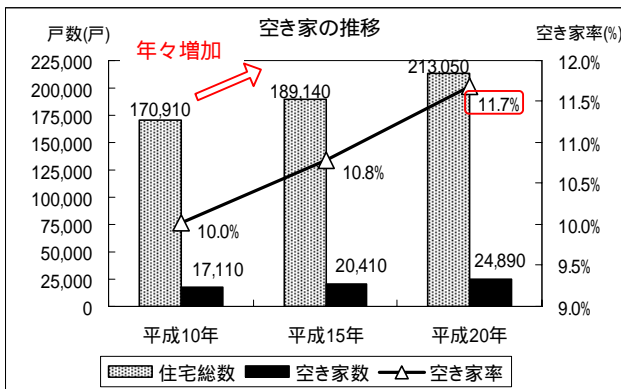


図 4-6-1 空き家の推移
(平成 20 年 (2008 年) 住宅・土地統計調査)

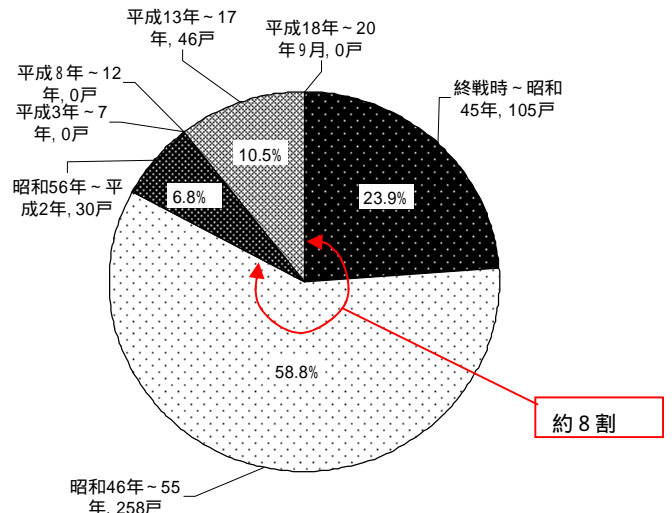


図 4-6-2 築年数別区営住宅の状況
(平成 23 年度 (2011 年度) 住宅市場動向調査)

(2) 高齢者や障害者向けの住宅の確保、バリアフリー化

区の高齢化率は平成 42 年 (2030 年) では 24.2%と予想されている。高齢者や障害者の自立や、高齢者介護の負担軽減を図るうえでは、持ち家・借家のどちらにおいても、高齢者の生活に対応しバリアフリー化された住宅の確保が今後ますます必要となってくる。

区では手すりの設置、段差の解消などのバリアフリー化をする住宅改修費の一部助成などを行っており、高齢者設備が設置された住宅数が増加してきているが、借家ではまだ約7割がバリアフリー化(手すり、またぎやすい高さの浴槽の設置等)がされていない。

高齢者や障害者が安心して住み続けられる住まいを確保するための仕組みづくりの検討や、バリアフリー化の促進が課題である。

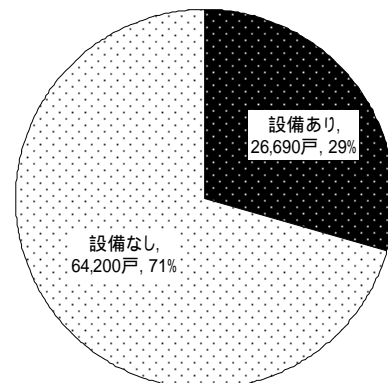


図 4-6-3 民間借家における高齢者設備の設置割合
(平成 20 年 (2008 年) 住宅・土地統計調査)

(3) 子育て世帯向けの住宅の居住支援

区では家族向けの公的住宅である区民住宅を区が供給してきたこと等により、区内の子育て世帯は近年増加している。

しかし、区においても長期的には人口が減少し高齢化を迎えるにあたって、年少人口および生産年齢人口を増加させることが重要となり、これらの子育て世帯の定着化が課題となっている。

また、子育て世帯が必要とする間取りや騒音・振動などに配慮した住居については、民間の賃貸マンションでは相応の家賃負担が求められ、また、規模や家賃負担が適当な賃貸アパートでは、防音性が低いため子育て世帯は敬遠されがちである。

これらを踏まえ、子育て世帯の定着化を図るため、子育て世帯の入居に係わる支援や、子育てしやすい住環境の創出を図っていくことが課題である。

(4) 住宅に困窮する世帯への対応

近年、区内のひとり暮らしの高齢者は近年増加傾向であり、さまざまな不安からこれら的高齢者単身世帯の入居に消極的な貸主も存在している。区では都営大井林町アパート跡に高齢者住宅の整備を行ったが、介護を要する場合にあっては生活形態や身体状況等に応じた住まいが求められる。

また、区内では所得が100万円未満である世帯の6割以上が借家暮らしであるが、低所得者層の住まいの確保においては保証人の問題などがあり、安定した居住の場を確保することが困難となる場合もある。

こういった住宅確保要配慮者（高齢者、障害者、子育て世帯、低所得者等）への住環境整備が課題である。

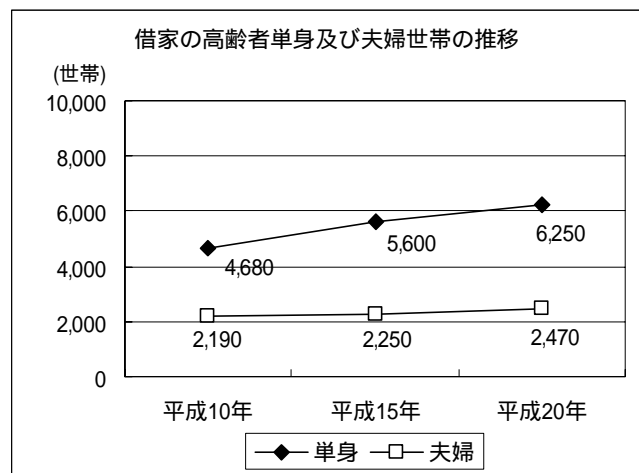


図 4-6-4 借家の高齢者単身および夫婦世帯の推移
(平成 20 年 (2008 年) 住宅・土地統計調査)

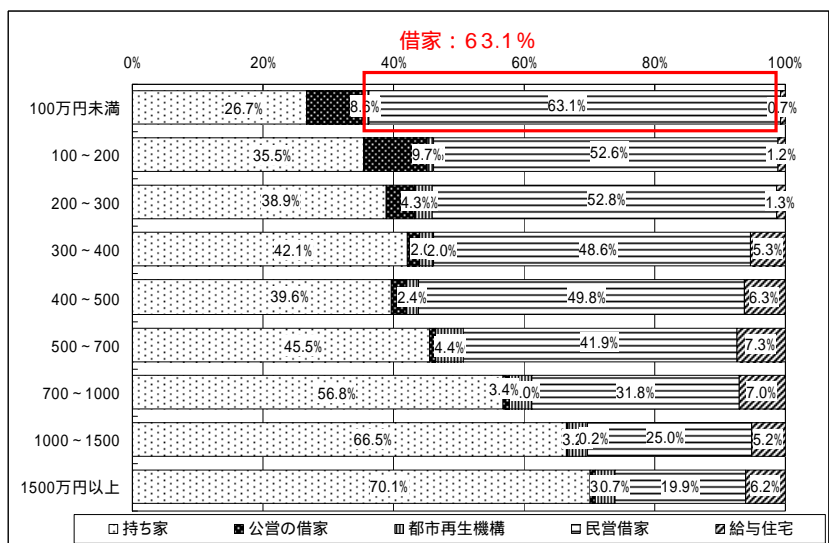


図 4-6-5 収入階級別住宅の所有の関係
(平成 20 年 (2008 年) 住宅・土地統計調査)

(5) 地球環境に配慮した住まいの形成

地球温暖化の問題に対処するため、「低炭素社会」の実現が世界的に求められており、環境に配慮した住まいの実現に取り組む必要性が一層高まっている。

区では、太陽光発電および太陽熱利用設備や高効率給湯器などの省エネルギー設備の設置費の助成等を行っており、着実に太陽光発電や二重サッシ等の設置件数は増加しているが、区内の総住宅戸数に占める割合は依然として低いことから、より一層地球環境にやさしい住環境づくりが求められる。

設備の導入や既存ストックの改修・活用により、地球環境に配慮した住まいを形成することが課題である。

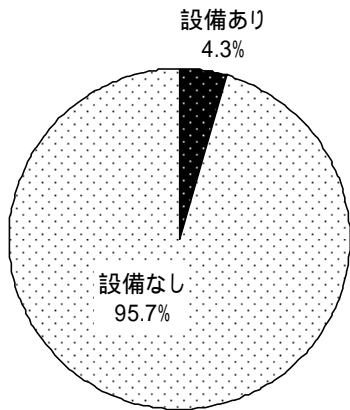


図 4-6-6 平成 20 年 (2008 年) 省エネルギー設備設置状況 (平成 20 年 (2008 年) 住宅・土地統計調査) 温水機器、太陽光発電、二重サッシの設備「あり」と「なし」をそれぞれ合計した延べ数に占める割合

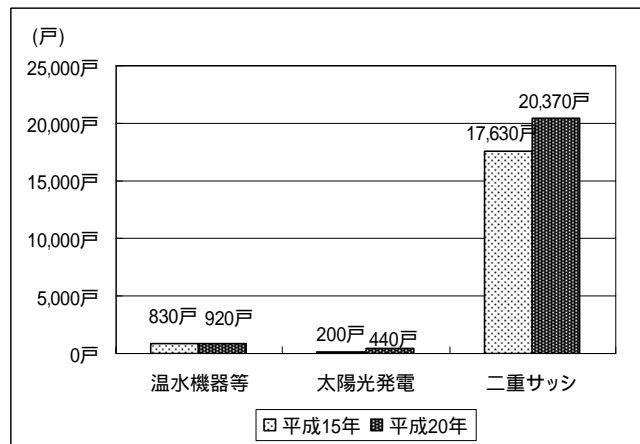


図 4-6-7 設備別省エネルギー設備ありの住宅数の推移 (平成 20 年 (2008 年) 住宅・土地統計調査)

(6) 木密地域における住環境の改善

区は荏原地区を中心に老朽化した木造住宅が密集している地域が広がっており、住環境の改善と大規模地震が発生した際に建物の倒壊や延焼の危険性の解消が求められている。

また、区内の住宅のうち、昭和 56 年 (1981 年) 5 月以前に建築された旧耐震基準の戸数が約 4 分の 1 を占めており、大量に供給され蓄積された住宅ストックが更新時期を迎えている。

区では、密集住宅市街地整備促進事業や都市防災不燃化促進事業等、都市の防災性の向上に資する取組や、耐震診断・耐震改修工事等に対する費用の助成等を実施してきており、着実に成果は上がっているが、依然危険な地域も多く、密集市街地における日当たり・風通しの確保など住環境の改善と安全性の確保が課題である。

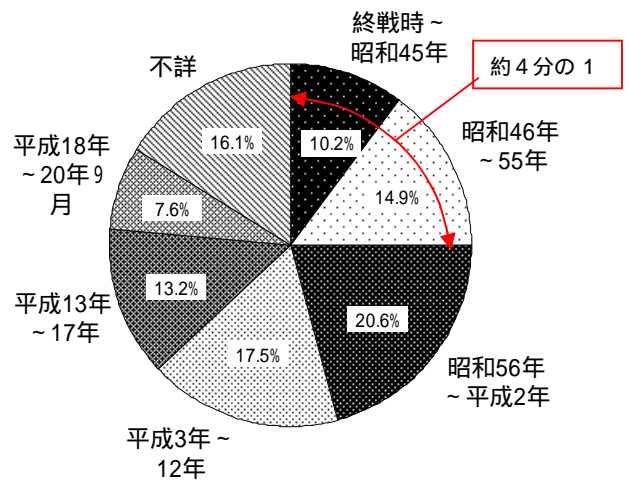
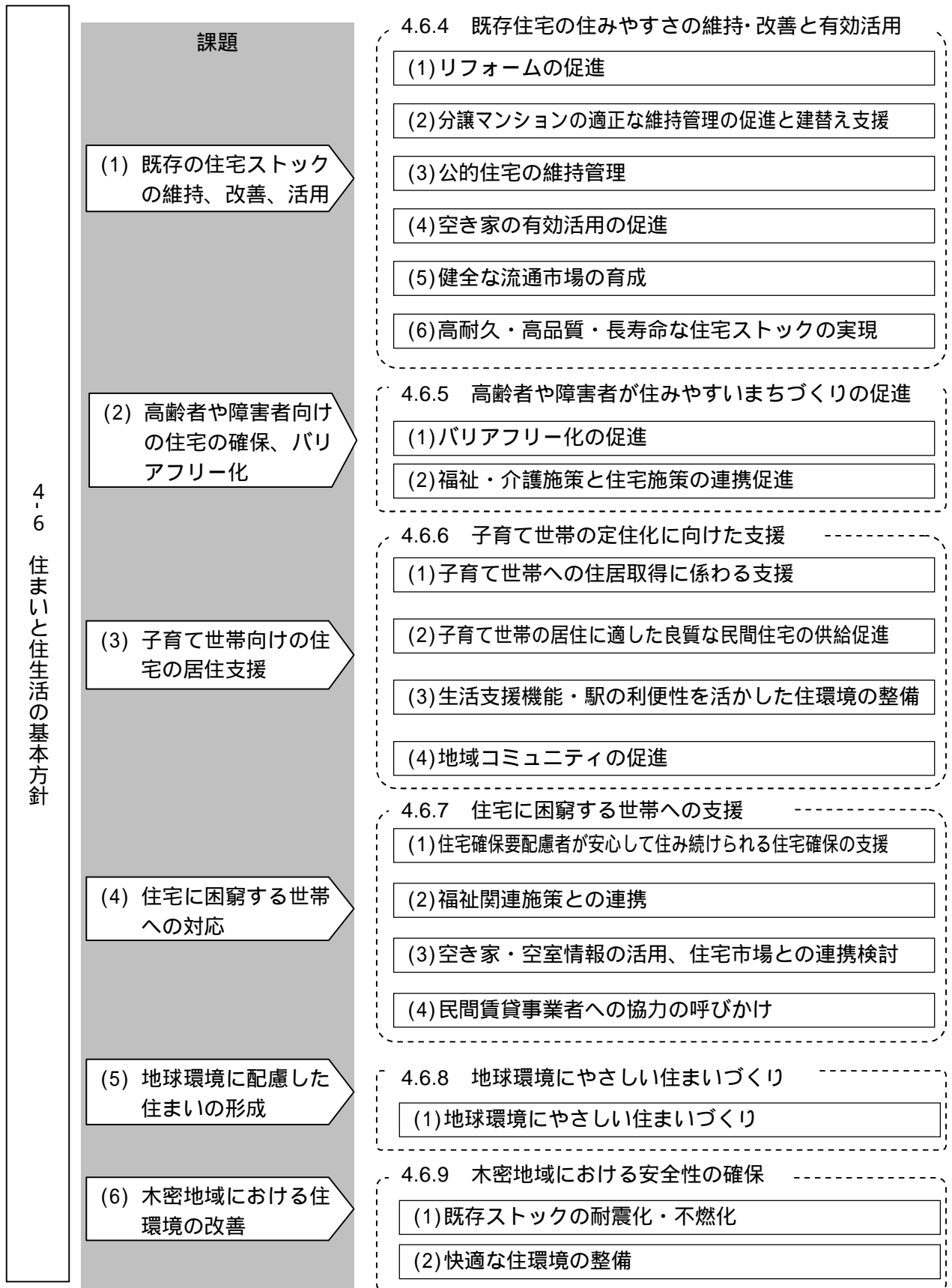


図 4-6-8 建築時期別の住宅割合 (平成 20 年 (2008 年) 住宅・土地統計調査)

4.6.3 住まいと住生活の基本方針体系図



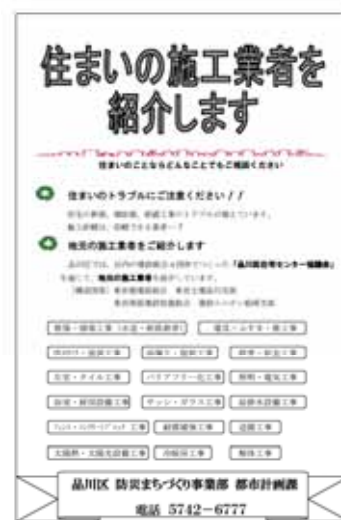
4.6.4 既存住宅の住みやすさの維持・改善と有効活用

- (1) リフォームの促進
- (2) 分譲マンションの適正な維持管理の促進と建替え支援
- (3) 公的住宅の維持管理
- (4) 空き家の有効活用の促進と空き家に関する情報の蓄積・利用
- (5) 健全な流通市場の育成
- (6) 高耐久・高品質・長寿命な住宅ストックの実現

(1) リフォームの促進

子育て世帯向けや高齢者向け等、居住者の多様なニーズに合わせたリフォーム、設備の更新や間取りを含めた大幅な改造等を行うことで、既存住宅を有効に活用することが必要とされている。

区では住宅修築資金融資あっ旋制度により、一定の条件を満たしているリフォームに必要な資金の融資あっ旋を行っている。今後も制度の普及・活用の促進を図るとともに、区内施工業者の紹介、建築士による住宅相談会や出前相談等を実施し、高齢化やライフスタイルの変化にあわせ、区民による自主的な建物改修・リフォームを支援する。



住まいの施工業者の紹介パンフレット

(2) 分譲マンションの適正な維持管理の促進と建替え支援

マンション管理士の派遣による適切な管理の支援

マンション管理組合や居住者に対し、大規模修繕工事の資金調達、修繕積立金の金額設定など、マンション管理に関する諸問題とその対処について啓発・相談を行うことで、マンション居住者による問題解決を促進し、マンションを良質な住宅ストックとして維持管理していくことを支援する。

マンションの建替え支援

「マンションの建替えの円滑化等に関する法律」に定められた事務を通じて、建替えなど区分所有者への様々な支援を行う。また、耐震化アドバイザー派遣などにより大規模マンション耐震診断、補強設計を推進し、耐震改修を支援する。

また、適切な時期に建替えを行えるよう、分譲マンションにおけるリフォーム改修履歴等の情報共有を図る。

(3) 公的住宅の維持管理

区営住宅の耐震化および区営・建設型区民住宅の長寿命化

区営住宅等の公的住宅ストックについて、耐震化や住宅および付帯設備の修繕・維持管理を行う。

また、区営・建設型区民住宅を、安全で快適かつ良質な住宅ストックとして長きに渡って確保するために、予防的観点から修繕や改修計画などの長寿命化計画を定め、これらに基づき更新コストの削減を図る。

区民住宅のあり方の検討

借上型区民住宅については、約 20 年前から事業を実施し、現在 15 団地 280 戸ある。これは、民間の住宅を区が借り上げ、国・都および区の家賃補助により、民間賃貸住宅と比較して低廉な家賃設定とし、子育て世帯の定住化を進めることが目的であった。

しかしながら、傾斜型の家賃設定であることから、周辺の民間賃貸住宅と同等の家賃となってきたおり、区民住宅の本来の目的が薄れてきている。

今後借上型区民住宅は、借上げ期間が満了したものから、順次オーナーに返還し、子育て世帯の住宅については民間賃貸住宅の活用を促進していくこととする。

さらに入居率の低い建設型区民住宅についてもそのあり方を検討していく。

(4) 空き家の有効活用の促進

住み替えの促進

八潮地区の住み替え相談センターでは、子育て世帯の定着化を図るため、民間企業等のノウハウを活用し、八潮地域における高齢者世帯の若年層への住み替えを支援することにより、子育て世帯向けに作られた住戸を有効に活用し、地域の活力の増強を図ってきた。

移住・住み替え支援機構を活用したマイホーム借上げ制度等の情報提供・活用促進を図り、子育てが終わった高齢世帯など、生活形態の変化に応じた安心して住み続けられる高齢者向けの住まいへの住み替えを円滑に進めるための支援を行う。

空き家の状況の把握

空き家に関する情報の蓄積・利用や、それらを踏まえた空き家の有効活用が求められる。空き家の状況、情報の蓄積に努め、区内の空き家などの住情報ネットワーク機能の拡充を図る。

(5) 健全な流通市場の育成

消費者に対する住宅性能情報の提供

消費者にとってわかりやすく安心感を持って住宅の貸し借りができる市場を形成し、事業者の適正な事業活動を促進するため、適切な住宅取引に資する諸制度の普及を図るとともに健全な住宅流通市場を育成していくことが重要である。

構造の安定や火災時の安全性について、第三者機関が共通の基準で評価を行う住宅性能表示制度の普及を図り、消費者へ向け、住宅を購入する際に判断材料になる住宅品質・性能情報の提供を行う。

住宅瑕疵担保履行法による保険制度の周知

区のホームページ・広報等で、住宅瑕疵担保履行法による事業者の責任についての周知を行い、適正な事業活動に関する指針や行動基準の普及、建設業者や宅建業者へ向け、保険制度の活用促進を図る。



図 4-6-9 住宅性能評価書に付すべき標準章（マーク）

(国土交通省)

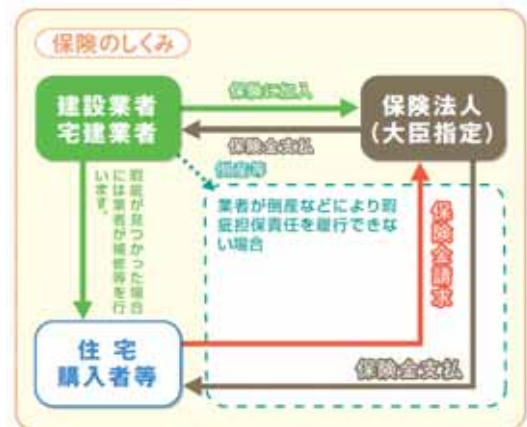


図 4-6-10 住宅瑕疵担保責任保険のしくみ

(国土交通省)

(6) 高耐久・高品質・長寿命な住宅ストックの実現

高耐久・高品質な住宅ストックの形成

既存の住宅を維持・活用し長寿命化を図ることに加え、今後新たに建設される住宅についても、長期にわたり活用され、消費者満足度の高い住宅の普及・促進を図っていく必要がある。

構造および設備が長期使用構造等である住宅について認定を行う長期優良住宅認定制度について、区のホームページなどで情報を発信し、税制面での優遇措置、技術的な認定方法等に関する理解の向上に努める。

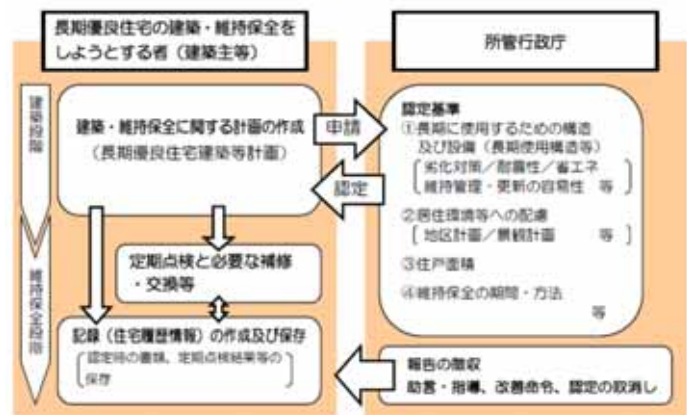


図 4-6-11 長期優良住宅の概要

(国土交通省)

4.6.5 高齢者や障害者が住みやすいまちづくりの促進

- (1) バリアフリー化の促進
- (2) 福祉・介護施策と住宅施策の連携促進

(1) バリアフリー化の促進

バリアフリー改修工事費の助成

将来にわたって暮らしやすい住宅の普及をめざし、手すりの設置、段差の解消など自己居住住宅のバリアフリー化をする住宅改修工事費用の一部助成を行う、住宅改善工事助成事業の活用促進を図る。また、高齢者が安全に日常生活を営むうえで住まいの改修が必要と認められた場合に、改修工事費用の一部を給付する。



バリアフリー施工工事事例
(東京都住宅バリアフリー推進協議会)

バリアフリー化に関する情報提供

賃貸共同住宅のバリアフリー化の促進に向けて、事業者やオーナーに向け、実際にバリアフリー改修工事を行った具体的な事例などの情報提供を行い、普及啓発を図る。

住宅改修アドバイザーの育成・活用

一級建築士や福祉用具プランナーなどの住宅改修アドバイザーが自宅を訪問し、今すぐに必要な改修、将来必要と思われる改修について、福祉用具を利用した改善を含めてアドバイスを行い、個人のニーズに対応したきめ細やかな支援を行う。

(2) 福祉・介護施策と住宅施策の連携促進

特別養護老人ホーム、老人保健施設の整備

心身機能が多少不自由になっても高齢者が安心して生活を行っていくためには、住宅供給と介護サービスの一体的な支援が求められる。

区では高齢者の多様なニーズに応えられるサービス付高齢者住宅やケアホームの整備を行ってきた。西中延区営住宅の建替えと合わせて平塚橋会館跡特養ホーム等複合施設等の整備を促進するなど、介護を要する高齢者の施設として特別養護老人ホーム、老人保健施設を整備していく。

福祉・介護等ソフトの施策との連携

介護を要する場合にあっては生活形態や心身機能に応じた住まいが求められることから、福祉・介護施策との連携が重要である。

高齢者が住み慣れた地域でいつまでも生活できるよう、在宅介護支援センター等とも連携し、地域に密着した在宅生活の支援等の介護保険サービスである「小規模

多機能型居宅介護サービス」の促進等、地域が主体となって高齢者を見守る体制の構築を図る。

4.6.6 子育て世帯の定住化に向けた支援

- (1) 子育て世帯への住居取得に係わる支援
- (2) 子育て世帯の居住に適した良質な民間住宅の供給促進
- (3) 生活支援機能・駅の利便性を活かした住環境の整備
- (4) 地域コミュニティの促進

(1) 子育て世帯への住居取得に係わる支援

親世帯との同居・近居の推進

高齢期における住まい方については同居および近居（同居を除く片道15分未満の場所に住む）を望む回答が36%を占めている。このことから、区内に住む親世帯の近くに転入した子育て世帯に対して転入・転居費用の一部を「三世代すまいるポイント」として交付する、親元近居支援事業の活用を促進し、子育て・介護等の円滑な相互扶助を通じて安心して住み続けられる住まいの実現を図る。

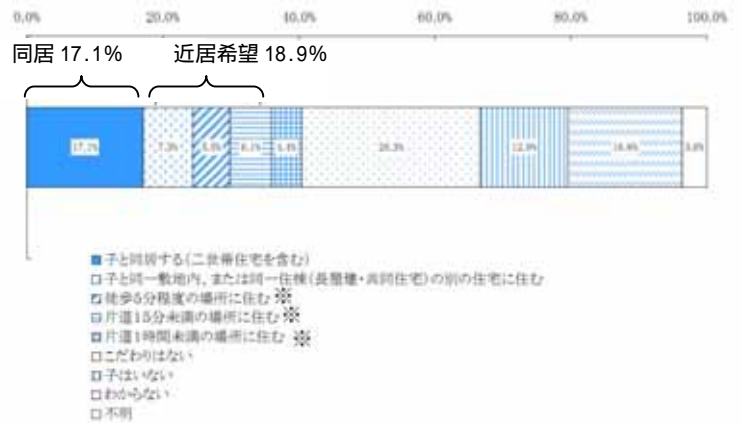


図 4-6-12 高齢期における子との住まい方の意向 (平成20年(2008年)住宅・土地統計調査)

(2) 子育て世帯の居住に適した良質な民間住宅の供給促進

子育て世帯の居住に適した民間住宅の供給促進

区では転入してくる子育て世帯が増えている中、民間住宅市場において、安心して子育てを行うことができる住宅戸数の供給が求められる。

民間事業者に向け、都心共同住宅供給事業等、活用できる補助制度の情報提供を行い、子育てに適したバリアフリー性、遮音性等を有した民間子育て支援住宅の建設を促進する。

また、ワンルームマンションの建設において、「品川区ワンルーム形式等集合建築物に関する指導要綱」に基づき子育て世帯や高齢者向け住戸の付置について指導し、子育て世帯の定住化を促進する。

さらに、子育て世帯向けの多様な借家の供給促進を目的とし、土地所有者に向け、定期借家制度、定期借地権制度の情報提供・相談および普及啓発を図り、持ち家ストックの賃貸化を促進する。

持ち家高齢者世帯と子育て世帯との住宅の流通促進支援

子育て世帯が、世帯人数やライフスタイルに応じた住宅を確保できるよう、新築よりも安価な既存住宅の流通促進や定期借家制度を活用した持ち家ストックの賃貸化等、持ち家ストックの流動化を促進する。

(3) 生活支援機能・駅の利便性を活かした住環境の整備

共働き世帯など多様な働き方や居住スタイルに応じた住まいの選択肢の拡大、子育て期や高齢期といったライフステージの変化に応じた住み替えの円滑化など、多様な居住ニーズに対応する必要がある。

区の特徴である鉄道をはじめとした公共交通の利便性を活かし、子育て世帯のなかでも共働き世帯が仕事と子育てを両立し、生活しやすい環境を整えるため、保育施設の整備・拡充を図るとともに住宅情報の提供を行っていく。

(4) 地域コミュニティの促進

地域コミュニティを育み、地域で子育てを見守り防犯性を高めていくことは、子育て世帯が生活しやすく、安心して子育てができる環境の形成につながる。

地域住民、地域団体や NPO などが連携してだれもが参加しやすい開かれた地域となるよう、ワンルームマンション等の新規居住者に対し、町会活動の周知・加入を促進する。また、区民まつり、防災訓練など、区民が協力し、交流する機会を提供し、地域コミュニティづくりを促進していく。その際、マンションの管理組合等に協力を呼びかけ、住民へ地域の集まりや集会・祭りの案内を掲示してもらうなどの連携が求められる。

さらに、区民が地域のまちづくりに積極的に参画して良好な住環境を形成するため、地区計画等のまちづくり手法を活用し、まちづくりの専門家などの派遣等を行い、地区の住民主導によるまちづくり活動の支援を推進する。

4.6.7 住宅に困窮する世帯への支援

- (1) 住宅確保要配慮者が安心して住み続けられる住宅確保の支援
- (2) 福祉関連施策との連携
- (3) 空き家・空室情報の活用、住宅市場との連携検討
- (4) 民間賃貸事業者への協力の呼びかけ

(1) 住宅確保要配慮者が安心して住み続けられる住宅確保の支援

公的住宅への入居支援

区が関与する公的住宅は 1,714 戸であり、住宅に困窮する低所得者向けの区営住宅、中堅所得ファミリー層向けの区民住宅、高齢者住宅の管理運営を行っている。

今後も良質なストックとして維持するために適切な管理を行い、セーフティネット機能を強化するとともに、住宅困窮者への公的住宅の情報提供を行う。

民間住宅への入居支援

区では立ち退きを求められていたり、劣悪な住宅に住んでいる高齢者を対象にアパートをあっ旋し、契約時の礼金などの一部を助成している。

今後は高齢者の居住に対応したサービス付き高齢者向け住宅などの借家情報の提供、住み替えにおける自宅資産の活用を含めた資金計画や生活プラン等に関する相談体制の充実を図るとともに、家賃等債務保証制度や活用できるその他の住居取得に係わる金銭保証制度の紹介および情報提供、保証人がいない高齢者や障害者等に対する入居保証の仕組みづくりを行っていく。

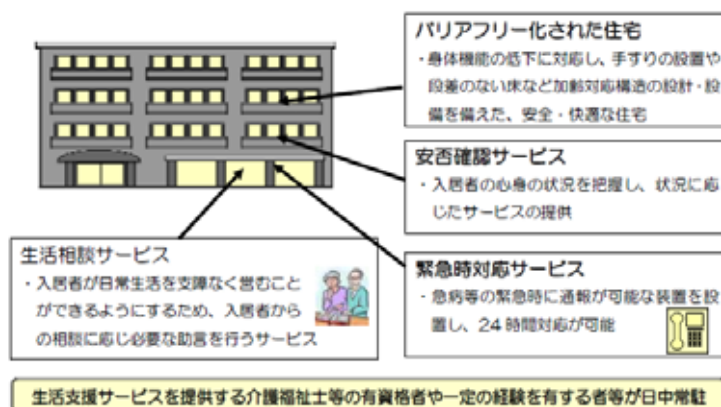


図 4-6-13 サービス付き高齢者向け住宅
(東京都住宅マスタープラン素案(平成 24 年(2012 年)1 月))

(2) 福祉関連施策との連携

高齢者住宅の整備

区では住宅に困窮するひとり暮らしの高齢者や障害者を対象とした高齢者住宅、障害者住宅を整備しており、平成 24 年(2012 年)6 月には都営大井林町アパート跡に高齢者住宅が開設した。

今後も高齢者の多様な住み替えニーズに応えられる高齢者住宅の整備を行っていく。

グループホームへの支援検討

福祉・介護・医療などの多様な主体・分野と連携することにより、重層的かつ柔軟なセーフティネットを構築することが求められる。

高齢者の共同居住の運営等、新たな価値観、ニーズに対応し、認知症高齢者の地域生活支援のためグループホームや障害者住宅(公的住宅の障害者向けグループホーム)などの整備支援を行う。

(3) 空き家・空室情報の活用、住宅市場との連携検討

住宅総戸数に占める空き家率は年々増加しているが、セーフティネットとしても空き家を有効活用することが期待できる。

国で行っている民間住宅活用型住宅セーフティネット整備推進事業などの活用により空き家のリフォームを促進し、住宅確保要配慮者の住居の確保をめざす。

また、災害時における住宅需要への対応として、民間賃貸住宅の空き家・空き室を有効活用することについて検討を行う。

(4) 民間賃貸事業者への協力の呼びかけ

ひとり暮らし高齢者の入居に不安を持つ貸主も見られ、高齢者の居住の安心を確保するとともに、民間賃貸事業者が安心して高齢者に住宅を貸すことができる仕組みの構築が必要である。

民間賃貸事業者が高齢者の入居に障害と考える事項の軽減を目指し、オーナーなどとの情報交換や情報共有の仕組みづくりなど、貸主の不安解消のための支援ネットワークづくりに向けて情報提供・協力体制の構築を図る。

4.6.8 地球環境にやさしい住まいづくり

(1) 地球環境にやさしい住まいづくり

住宅の省エネ化の促進

冷暖房等による環境負荷が少なく、二酸化炭素排出量が少ない住宅の普及促進を図るため、リフォームによる住宅断熱化の工事費用の一部を助成する住宅改善工事助成事業の活用を促進する。

また、既存住宅を省エネリフォームすることにより環境負荷を低減させるだけでなく、長期にわたる利用を促進することで住宅廃棄物の削減を図る。アスベストを使用した建築物の解体・改修工事においては、アスベスト調査の費用の一部助成を行う。

省エネルギー設備・新エネルギー設備の導入支援

災害時においてはエネルギー自立型の住宅および市街地の形成が求められること等からも、住生活において太陽光発電等の再生可能エネルギーの活用を図っていく必要がある。

区では太陽光発電システム等の自然エネルギー利用設備、CO₂冷媒ヒートポンプ給湯器、家庭用燃料電池等の省エネルギー設備の設置助成を行い、助成制度の活用を促進する。



新エネルギー機器導入助成パンフレット

環境に配慮した住まい方の促進

日常の暮らしの中でも環境に配慮した工夫が求められる。区では水資源を有効活用し、いざというときの生活用水等の確保にも利用できる雨水利用タンク設置助成を行い、助成制度の活用を促進する。また、環境共生の住まいづくりに関するガイドラインの作成について検討を行う。



雨水利用タンク(例)

4.6.9 木密地域における安全性の確保

- (1) 既存ストックの耐震化・不燃化
- (2) 快適な住環境の整備

(1) 既存ストックの耐震化・不燃化

建築物の耐火および不燃化の促進

区では、密集住宅市街地整備促進事業や都市防災不燃化促進事業等を行い、住環境・防災上の問題を多く抱える地域において、老朽化した住宅の建替えや建築物の不燃化の促進など、安全な住宅市街地の形成に取り組んでいる。また、耐震改修促進計画に基づき耐震診断・耐震改修工事等に対する費用の助成、耐震化に関する専門家の派遣等を実施してきた。

既存の住宅の耐震性や耐久性を高め、震災時にも倒壊しない安全で安心な住宅・住宅市街地の形成が特に重要であり、今後も事業の促進、助成制度等の活用促進を図っていくとともに、建築物の耐火・不燃化、耐震化に関する情報の普及・啓発等を行っていく。

- ・木造・非木造住宅等耐震診断・改修支援
- ・建物所有者に対する耐震化の重要性や必要性についての周知・啓発
- ・都市防災不燃化促進事業の活用による不燃化促進
- ・密集市街地整備促進事業の活用による老朽建築物等の建替え促進
- ・都心共同住宅供給事業の活用による老朽建築物等の共同建替え促進

耐震シェルターの設置支援

区では、品川シェルター（木造家屋の一部屋をシェルター化する区独自の工法）や家具転倒防止器具の設置費用の助成を行っている。

今後も助成制度の活用を促進するとともに、既存の木造家屋の耐震性向上を図る。



図 4-6-14 品川シェルター

(2) 快適な住環境の整備

ゆとりある住環境の整備

ゆとりと魅力ある都市居住を確保するため、貴重な都市空間を多くの人が分かち合えるよう、まちづくりと連動していくことが求められる。

区では、中高層建築物等の建設に関する開発指導要綱により、一定規模以上の建築物の建設に対し、歩行者空間、オープンスペースの確保を義務づけている。さらに地区計画制度など、制度の周知拡大や要綱の徹底を図る。

また、細街路拡幅整備事業に対する助成制度の活用を促進し、防災の面からも安全で快適な住環境の整備を図っていく。

住環境における緑化推進

良好な景観や環境に配慮された、みどり豊かな美しい都市景観形成を推進していくことが必要である。

区では接道部の緑化に対する助成等を行い、みどりの創出に取り組んでいる。今後もみどり施策と連携を図りながら、一定規模以上の建築物の建設に対して緑化を義務付けるみどりの条例の紹介・周知の拡大、みどりや風など自然を身近に感じられる住環境の整備を促進していく。



生垣助成の例

- ・品川区緑豊かな街なみづくり助成、生垣助成の活用促進によるみどりの確保
- ・品川区みどりの条例の紹介・周知
- ・屋上緑化助成の活用促進による屋上緑化・壁面緑化の普及