

都市再生特別地区（品川駅北周辺地区）都市計画（素案）の概要

東日本旅客鉄道株式会社

計画概要

■計画概要

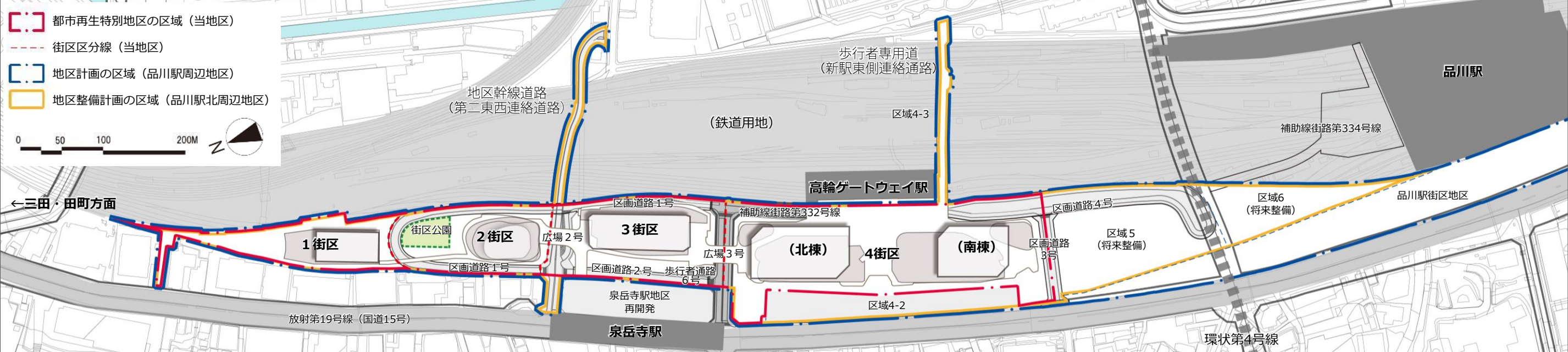
計画地		東京都港区港南二丁目、芝浦四丁目、高輪二丁目及び三田三丁目各地内				
地域地区等		準工業地域、商業地域、防火地域、都市再生特別地区、品川駅周辺地区地区計画			基準建蔽率	60%、80%
都市再生特別地区の区域面積		約9.5ha				
街区別諸元		全体	1街区	2街区	3街区	4街区
指定容積率※1 ※既決定の都市再生特別地区		約960% (約930%)	約820% (約650%)	約310%	約1,350%	約1,020%
計画容積率※1		約940% (約910%)	約820% (約650%)	約310%	約1,170%	約1,020%
敷地面積 (変更前の敷地面積)		約74,000㎡ (約72,000㎡)	約12,700㎡ (約12,700㎡)	約8,000㎡ (約8,000㎡)	約15,000㎡ (約13,000㎡)	約38,300㎡ (約38,300㎡)
延べ面積※1 (容積対象床面積※1)		約851,000㎡ (約690,200㎡)	約149,000㎡ (約103,700㎡)	約31,000㎡ (約24,300㎡)	約211,000㎡ (約174,500㎡)	約460,000㎡ (約387,700㎡)
主要用途		—	住宅、教育施設、 駐車場等	文化創造施設、 駐車場等	業務、商業、 生活支援施設、 熱源機械室、駐車場等	業務、ホテル、商業、 コンベンション、カンファレンス、 ビジネス支援施設、駐車場等
階数/最高高さ※1		—	地上45階、地下3階 ／約173m	地上6階、地下4階 ／約45m	地上31階、地下5階 ／約167m	地上30階、地下3階 ／約164m
駐車 等 台 数	自動車(うち荷捌き)※2	約2,290台 (約56台)	約420台 (—)	約90台 (約8台)	約420台 (約10台)	約1,360 台 (約38台)
	自動二輪	約115台	約25台	約5台	約25台	約60台
	自転車	約3,030台	約1,150台	約80台	約570台	約1,230台
予定工期※3		<建物> 2019年度(平成31年度)～2024年度(令和6年度) <基盤> 歩行者専用道(新駅東側連絡通路)：2018年度(平成30年度)～2024年度(令和6年度) 新駅交通広場：2021年度(令和3年度)～2024年度(令和6年度) 広場2号・3号：2021年度(令和3年度)～2024年度(令和6年度) 歩行者通路6号：2021年度(令和3年度)～2027年度(令和9年度)				

※1 東京都国家戦略住宅整備事業(国家戦略特別区域法第16条)運用基準に基づき算出した数値を容積率の最高限度とした場合の数値を記載する。指定容積率及び計画容積率の()内は、都市再生特別地区で定める容積率の最高限度の数値を記載。
※2 計画地は品川駅北周辺地区駐車場地域ルール(平成31年4月、港区策定)の適用地区内のため、今後地域ルールに基づき附置台数の適正化・集約化を検討し、関係行政と協議・整理の上決定する。
※3 予定工期については関係者との協議調整により変更となる可能性がある。歩行者通路6号の工期は泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業の事業期間による。

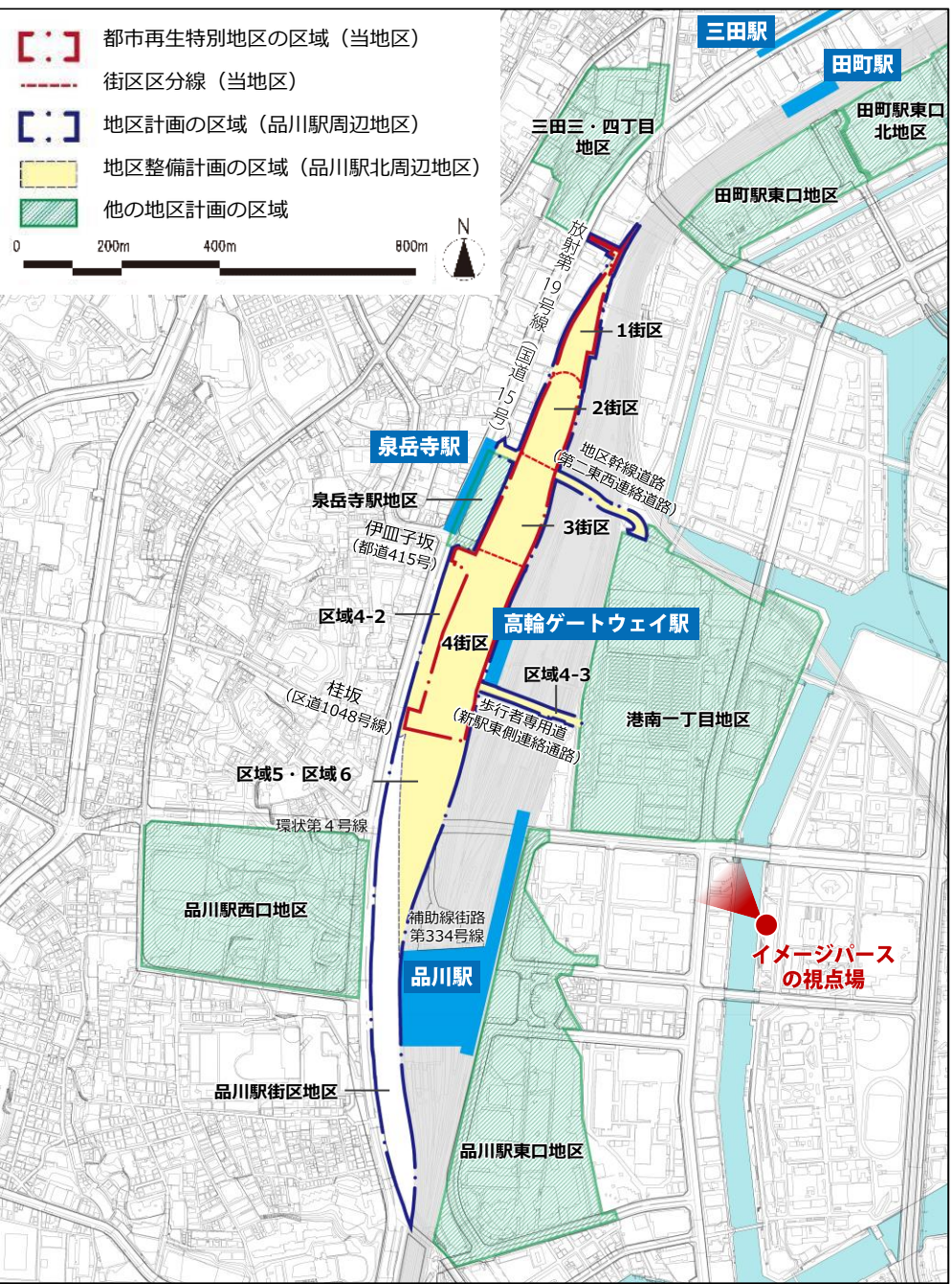
■イメージパース



■配置図 S:1/5000



■位置図 S:1/15000



方針1 世界につながり、地域をつなぐ、エキマチ一体の都市基盤形成

- ①国際ビジネス交流拠点の顔となる、新駅前の重層的な広場の整備
- ②駅と街全体を一体的につなぐ交流空間の創出
- ③芝浦港南地区や高輪地区など周辺地域とつながる基盤整備

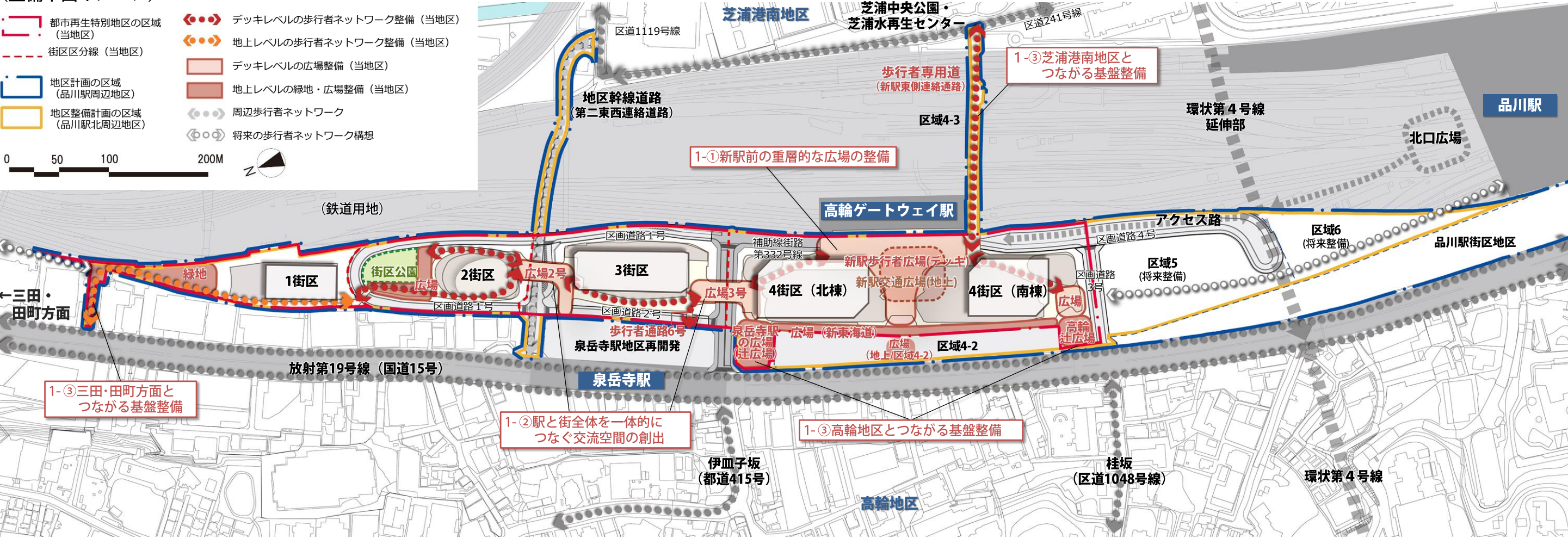
方針2 国際ビジネス交流拠点にふさわしい多様な都市機能の導入

- ①文化・ビジネスの創造に向けた、育成・交流・発信機能の整備
- ②外国人のニーズにも対応した、多様な居住滞在機能の整備

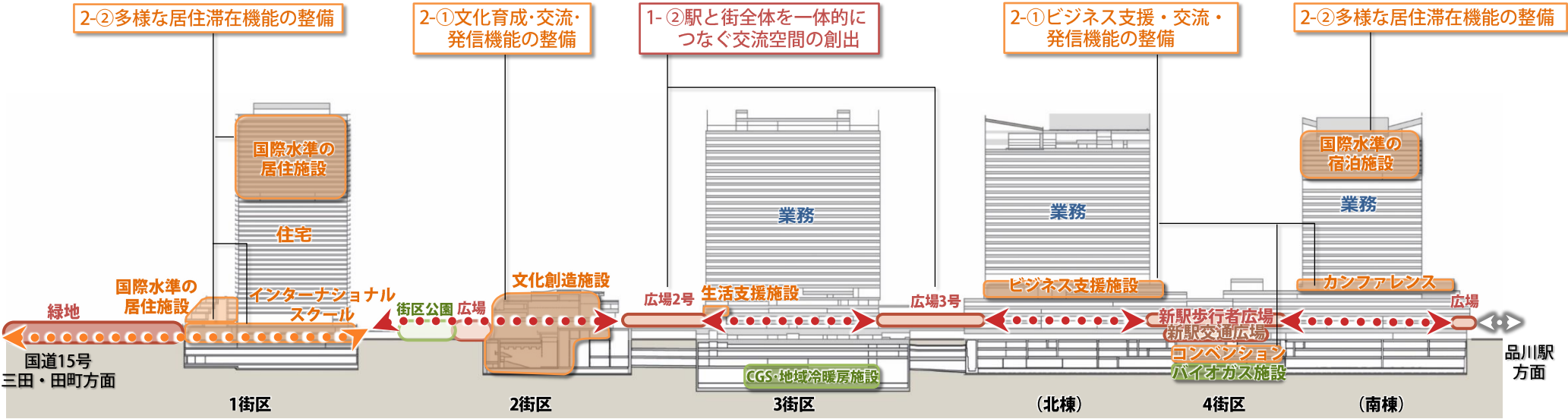
方針3 防災対応力強化とC40が掲げる先導的な環境都市づくり

- ①地域の防災対応力強化とエネルギーネットワーク構築
- ②未利用エネルギーの有効活用と環境負荷低減

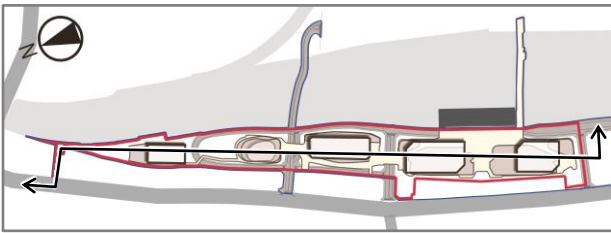
(整備平面イメージ)



(南北方向整備断面イメージ)



(キープラン)



■高輪築堤とは

1872年（明治5年）の我が国初の鉄道開業時に海上に築かれた鉄道構造物



三代歌川広重「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」 1872～73年（明治5～6年）頃
（港区立郷土歴史館所蔵）

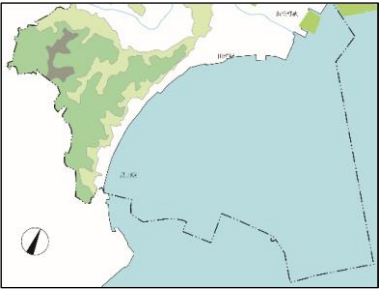
■高輪築堤出土の経緯

- 2019年（平成31年）4月、品川駅改良工事の際に石垣の一部を発見。
- 2019年（令和元年）11月の山手線・京浜東北線の線路切換工事完了以降、レールなどの撤去を行ったところ、2020年（令和2年）7月に、旧山手線・旧京浜東北線線路下より、高輪築堤の一部と見られる構造物を発見。

■高輪築堤と海面埋立の歴史

1869年（明治2年）	新橋～横浜間の鉄道建設決定
1872年（明治5年）	高輪築堤完成、新橋～横浜（現 桜木町）間正式開業
1876年（明治9年）	新橋～品川間複線化
1899年（明治32年）	新橋～品川間3線化（築堤拡幅）

<海面埋立の変遷>



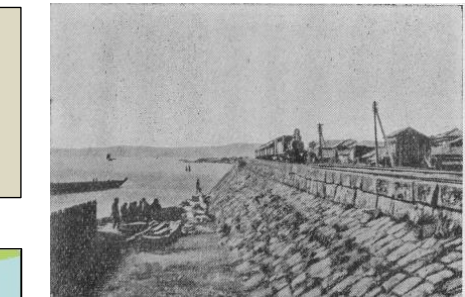
江戸時代の海岸線



1872年（明治5年）鉄道開業時



昭和戦前期

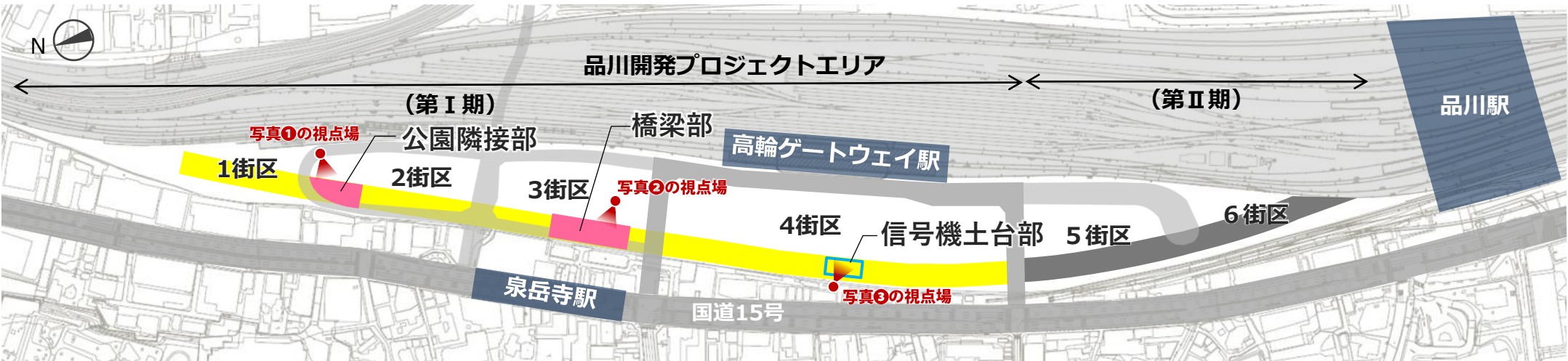


1907年（明治40年）頃の高輪築堤
（芝区誌より）

（港区教育委員会提供）

■調査・保存方針のとりまとめ（高輪築堤調査・保存等検討委員会）

- 2020年（令和2年）9月より、高輪築堤調査・保存等検討委員会にて、築堤の調査・保存について議論・検討。
- 2021年（令和3年）4月19日、高輪築堤調査・保存等検討委員会にて、以下の保存方針が示された。
 - ・橋梁部を含む約80メートル（3街区）を現地保存とする。
 - ・残存状況が良好である公園隣接部約40メートル（2街区）を現地保存とする。
 - ・信号機土台部を含む約30メートル（4街区）を移築保存とする。
 - ・記録保存箇所については、詳細かつ慎重な調査を行う。



公園隣接部（写真①）

出典：JR東日本



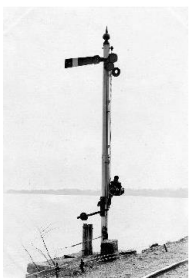
橋梁部（写真②）

出典：JR東日本



信号機土台部（写真③）

出典：JR東日本

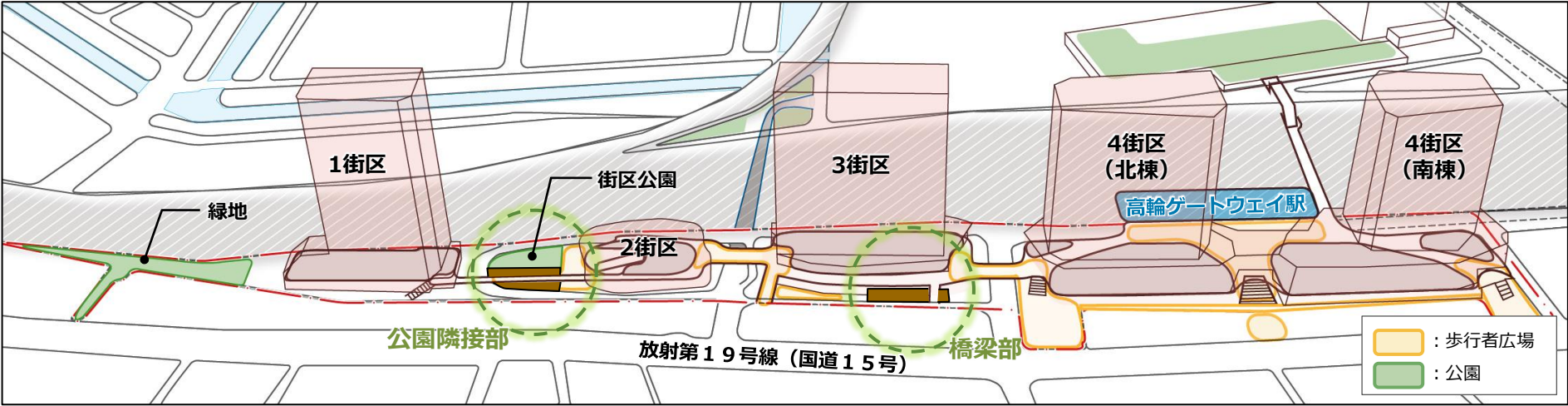


明治30年代に高輪築堤に設置されていた信号機（鉄道博物館 所蔵）

以上の調査・保存方針を踏まえ、まちづくりと高輪築堤保存の両立を図るため、都市計画を変更する

まちづくりと高輪築堤保存の両立

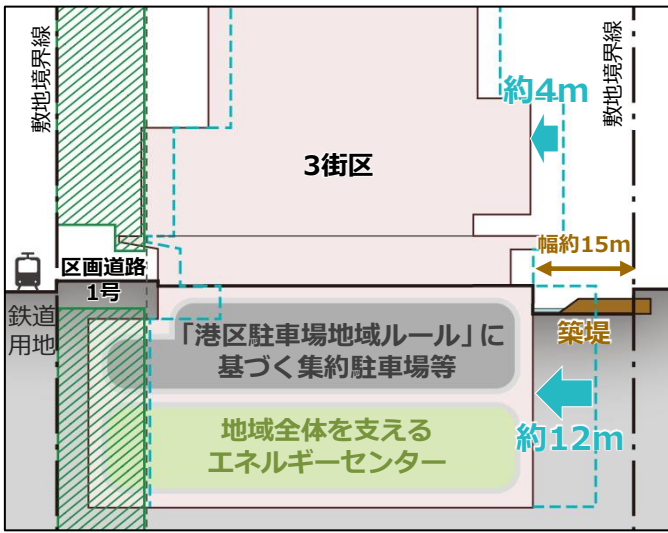
高輪築堤調査・保存等検討委員会の方針に基づき、まちづくりと高輪築堤保存の両立を図るため、都市計画を変更する。



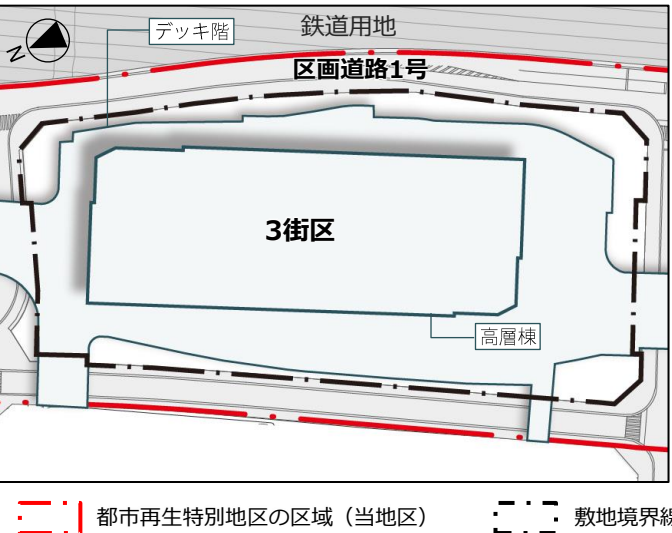
■ 3 街区（橋梁部）

…築堤保存に必要な空間（幅約15m）確保のため、建物位置を鉄道用地側（東側）へ移動（地上約4m、地下約12m）立体道路制度を適用し、区画道路1号の上下空間を活用することで、地域全体を支えるエネルギーセンター等の機能を確保これに伴い、重複利用区域の設定、容積率の最高限度の変更、壁面の位置の制限の変更、高さの最高限度の変更 を行う

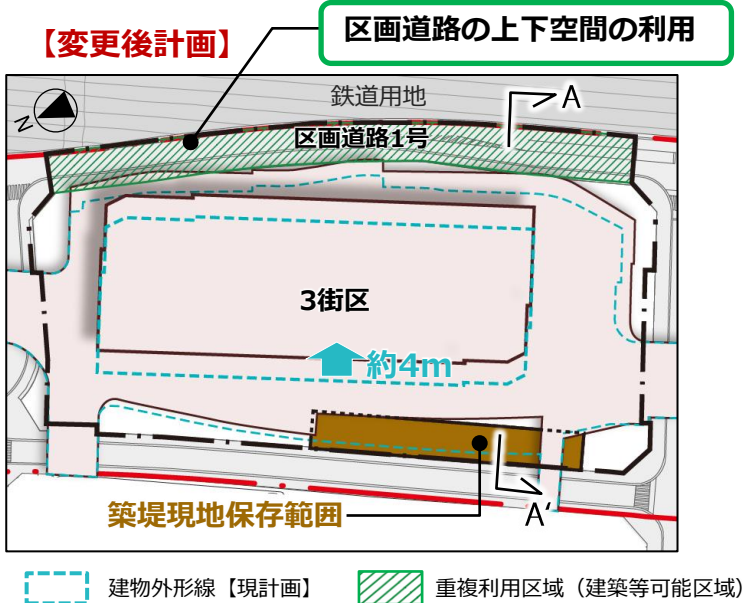
断面イメージ（A-A'断面）



平面イメージ【現計画】



【変更後計画】



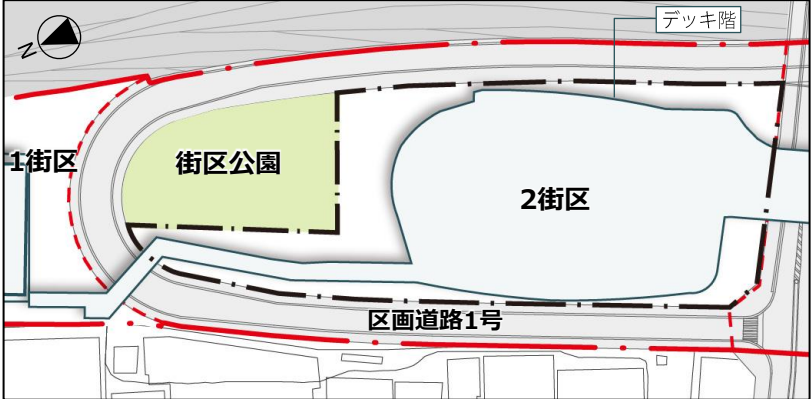
※保存及び公開方法等は今後検討



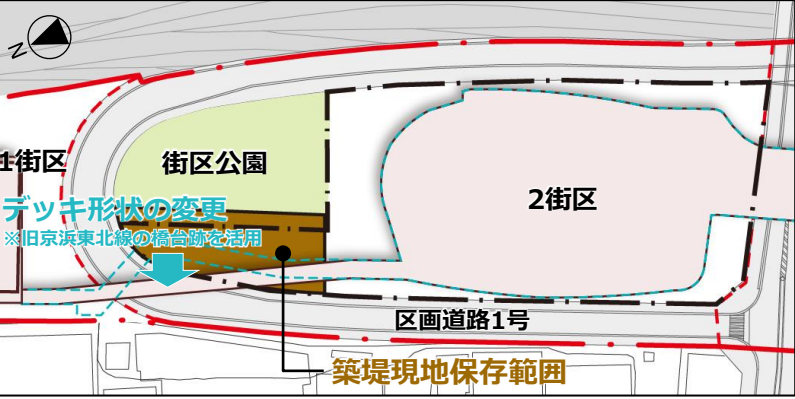
■ 2 街区（公園隣接部）

…公園隣接部における築堤保存のため、1～2街区間デッキの形状を変更

平面イメージ【現計画】



【変更後計画】



※保存及び公開方法等は今後検討



参考）再開発等促進区：壁面の位置の制限の変更、歩行者通路（デッキレベル）の形状の変更、歩道状空地の幅員・延長の変更、広場の追加