

# 都市再生特別地区（品川駅街区地区） 都市計画（素案）の概要

京浜急行電鉄株式会社

東日本旅客鉄道株式会社

# 計画概要

## ■計画諸元

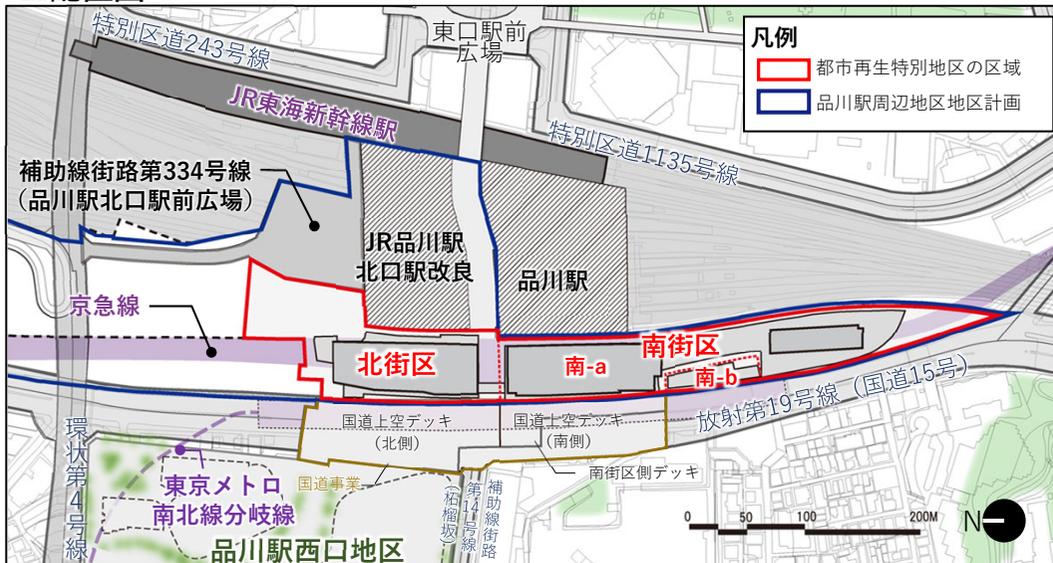
|                   |                             |                           |                              |                      |
|-------------------|-----------------------------|---------------------------|------------------------------|----------------------|
| 計画地               | 東京都港区高輪三丁目、港南二丁目各地下         |                           |                              |                      |
| 地域地区等             | 商業地域、準工業地域／防火地域／品川駅周辺地区地区計画 |                           |                              |                      |
| 街区別諸元             | <b>全体</b>                   | <b>北街区</b>                | <b>南街区（南-a）</b>              | <b>南街区（南-b）</b>      |
| 指定容積率             | 600%、400%<br>(加重平均：約470%)   | 600%、400%<br>(加重平均：約484%) | 600%、400%<br>(加重平均：約453%)    | 400%                 |
| 指定建蔽率             | 80%、60%                     | 80%、60%                   | 80%、60%                      | 60%                  |
| 計画容積率             | 約980%                       | 約1,000%                   | 約1,000%                      | 約500%                |
| 敷地面積              | 約33,500㎡                    | 約14,700㎡                  | 約17,300㎡                     | 約1,500㎡              |
| 延べ面積<br>(容積対象床面積) | 約374,300㎡<br>(約326,500㎡)    | 約165,000㎡<br>(約147,000㎡)  | 約201,000㎡<br>(約172,000㎡)     | 約8,300㎡<br>(約7,500㎡) |
| 主要用途              | —                           | 事務所、店舗、<br>駅施設、駐車場等       | 事務所、店舗、宿泊施設、<br>集会場、駅施設、駐車場等 | 事務所、店舗、<br>駐車場等      |
| 階数/<br>最高高さ※1     | —                           | 地上28階地下3階<br>／約150m       | 地上28階地下2階<br>／約150m          | 地上9階地下1階<br>／約47m    |
| 駐車<br>等台数         | 自動車※2<br>(うち荷捌き)            | 155台<br>(39台)             | 57台<br>(19台)                 | 95台<br>(18台)         |
|                   | 自動二輪                        | 32台                       | 7台                           | 25台                  |
|                   | 自転車※3                       | 約735台                     | 約240台                        | 約110台                |
| 工期(予定)            | —                           | 2025年度～2030年度             | 2025年度～2036年度                | 2030年度～2032年度        |

※1 高さの基準点はT.P.+4.9mとする。

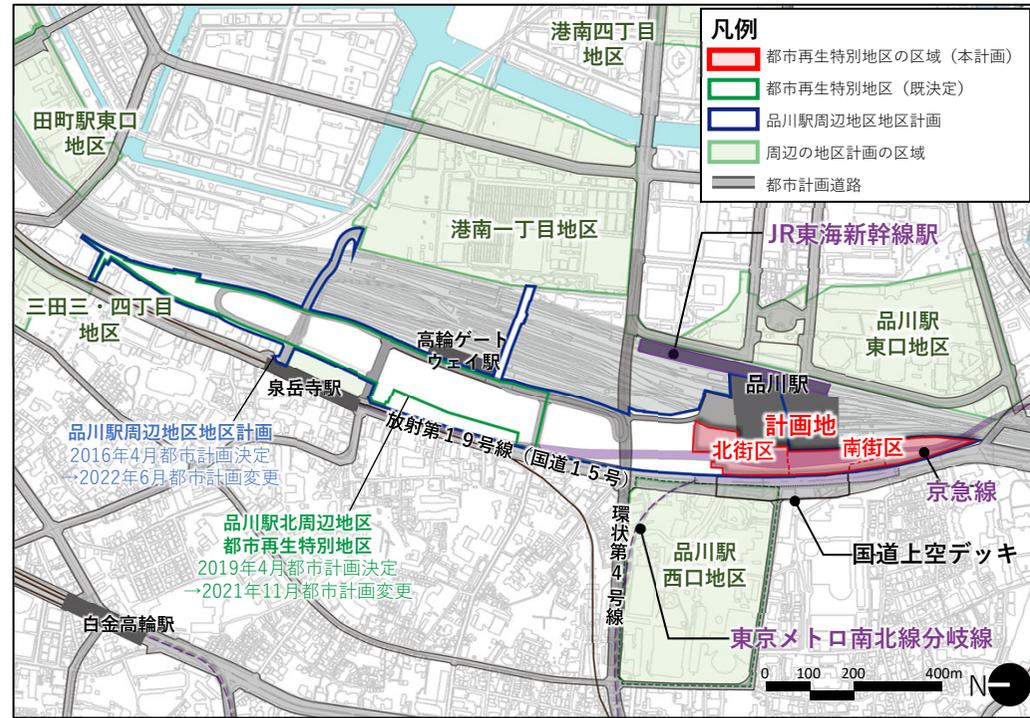
※2 「品川駅北周辺地区駐車場地域ルール」の適用により、駐車場台数の適正化および周辺の集約駐車施設への駐車場集約を想定。

※3 「港区自転車等の放置防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」に則り、南-aの自転車台数を南-bへ隔地することを想定。

## ■配置図



## ■位置図



## ■イメージパース（計画地南西側から望む）



# 都市再生への貢献

## ■都市再生への貢献

### 方針1 えきとまちをつなぐ一体的な都市基盤整備

- ① 土地区画整理事業や駅改良事業、国道整備事業、西口地区等の周辺開発と連携した、東西・南北方向の歩行者ネットワークの強化
- ② 地下鉄新駅や駅前広場、JR線・京急線など多様な交通モードを結ぶ立体的な歩行者動線の整備による交通結節機能の強化

### 方針2 国際交流拠点にふさわしい都市機能の導入

- ① ビジネス交流促進・協働支援により、新たな価値・文化を創出・発信するダイバーシティプラットフォーム(※1)の構築
- ② 日本各地の魅力や品川駅周辺の歴史・文化などの地域資源を伝える情報発信施設等の整備

### 方針3 防災機能強化と先導的な環境都市づくり

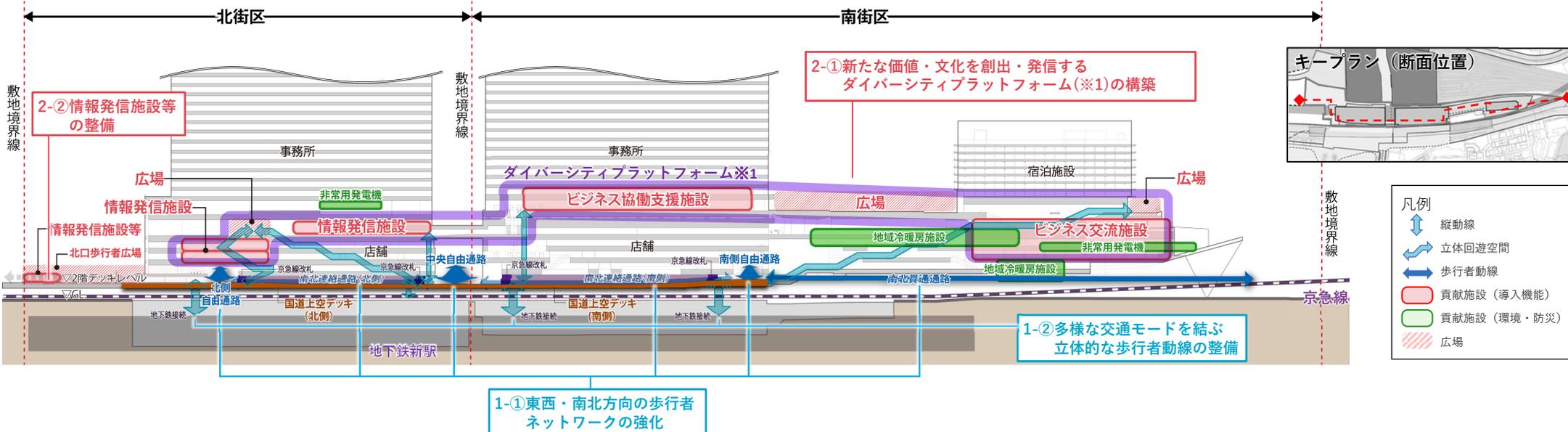
- ① 防災機能強化に向けた帰宅困難者支援機能や自立・分散型エネルギーシステムの構築による災害時のエネルギー供給機能の確保
- ② 先導的な環境都市づくりへ向けた環境負荷低減への取組

## ■平面イメージ



※2 国道15号の計画は現時点の想定であり、今後変更の可能性があります

## ■断面イメージ



※1 ダイバーシティプラットフォーム：国内外の多様な人々による新たな交流・協働を促進し、新たな価値・文化の創出・発信に取り組む空間（本資料p.10以降に詳述）

# 品川駅周辺の位置づけ、経緯

## ■上位計画による位置づけ

品川駅周辺エリアでは、国内外との広域アクセス性を活かし、都市機能を高密度に集積させた「国際交流拠点・品川」の形成を目指している。駅街区地区は、駅直結の利便性・集客性を活かした複合的機能（業務、商業、会議施設、文化・交流、情報提供等）の集積を図るとともに、三つのまち（西、北、東）を結びつけ、新たな価値を生み出し、日本の玄関口として発信する役割が求められる。

### ○（特定）都市再生緊急整備地域 地域整備方針（国交省,2012）

#### ■品川駅・田町駅周辺地域「整備の目標」：

- ・東京と国内外を結ぶサウスゲートにふさわしい交通結節点を形成
- ・業務、商業、研究、交流、宿泊、居住などの多様な機能が集積する、新拠点を形成
- ・水と緑のネットワークの形成、環境負荷を軽減する先進的な環境モデル都市を形成

### ○都市づくりのグランドデザイン(東京都,2022)

#### ■個別の拠点や地域の将来像（品川・田町・泉岳寺・芝浦）：

- ・国内外の各都市とつながる利便性の高い広域交通結節点を形成
- ・様々な交流とイノベーションが生まれ続ける、国際的な拠点を形成

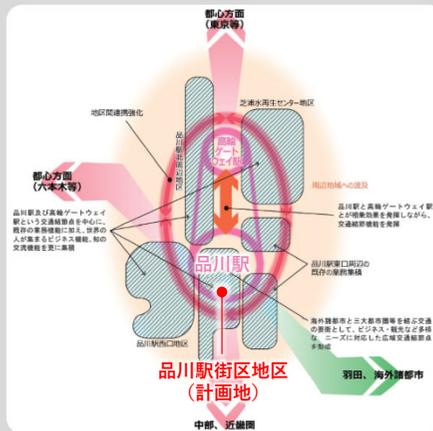
### ○品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（東京都,2020）

#### ■品川駅・田町駅周辺地域の将来像：

### 『これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川』

#### ■世界と日本をつなぐビジネスセンター、国際交流拠点の展開（イメージ）

- ・先端技術を有する企業や質の高いホテルインフラの立地や、羽田空港へ近接し、国内外への広域アクセス性に優れた立地特性を活かし、品川駅と高輪ゲートウェイ駅周辺に都市機能を高密度に集積させ、グローバル企業や先端技術を有する成長企業を引きつけ、企業間の連携や更なる投資を呼び込むビジネスセンター、国際交流拠点を形成していく。



#### ■「品川駅街区地区」まちづくりの方針

- ・世界の人々から評価されるビジネス環境の形成を図る
- ・高い技術力を有する既存企業と国内外の企業の連携による研究開発環境の形成を図る
- ・鉄道駅直結の利便性及び集客性を活かした複合的機能の集積（業務、商業、便利施設、会議施設、文化・交流、エンターテインメント、情報提供等）を図る
- ・質の高い会議環境の形成を図る
- ・ビジネス・観光など多様なニーズに応える宿泊機能確保を推進する
- ・日本の玄関口としての情報発信施設・観光コンシェルジュの誘導を図る

### → ○品川駅 えきまちガイドライン（東京都,2021）

#### ■品川駅 えきまちコンセプト：『継承×革新 SHINAGAWA Integrated City』

- ・三つのまちを、品川駅えきまちとして、一つに結び付け、統合していくことで、新たな文化、技術などの革新を創出し発展し続けていく。

#### ■革新を生み発信し続ける

- ・文化・技術等の革新（イノベーション）を生み、発信（実験・実証・挑戦）をし続けることで、国際交流拠点の強化を目指す。

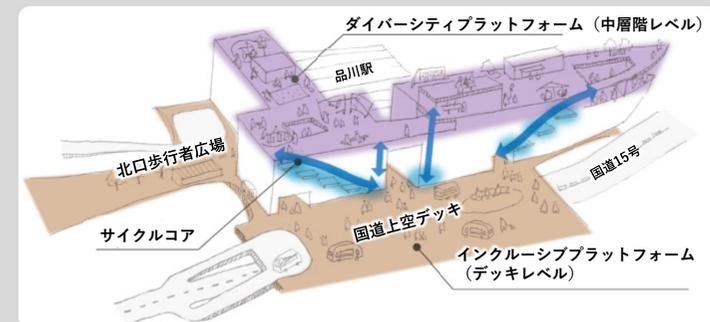
### ○品川駅 えきまちガイドライン創造編2023（品川駅えきまち調整部会,2023）

#### ■品川駅えきまちエリアの「志」（うみだす）：

- ・個性的な西・北・東のまちをつなぎ、多様な交通モードをむすぶ品川駅は、これまで以上に世界や全国から多様なヒト・モノ・コトなどが集まり・行き交い、乗換え機能にとどまらない「新たな交流」をつくりだす。
- ・「新たな交流」が進むことで、最先端の技術や新たな文化などの革新（イノベーション）を創出し、時代を先取りする「新たな価値」をうみだす。
- ・時代の移り変わりに応じて常に変化し続ける「可変的な空間」をつくとともに、常に国際的なビジネス・文化・知などの交流がされ続けるチームをつくる。
- ・周辺地域へつながる広域交通結節性をいかし、持続的にうみだされる「新たな価値」を世界・全国へ発信し続ける。

#### ■空間形成の具体施策（うみだす）：

- ・ダイバーシティプラットフォーム（中層レベル）：共同プロジェクト等が行える〈フレキシブル空間〉や日常一般に開放された〈パブリック空間〉、実証実験や品川の歴史などを発信する〈発信施設等〉、それらの空間等を連続的・有機的につなぐ〈回遊空間〉をつくる。
- ・インクルーシブプラットフォーム（デッキレベル）：実証実験や品川の歴史や日本各地の魅力等を発信する〈発信施設等〉、歩行者やモビリティが安全に共存できる〈国道上空デッキ広場〉、線路上空の開放的な見晴らしを確保した〈北口歩行者広場〉をつくる。
- ・サイクルコア：2つのプラットフォームを接続し、多様な機能を連続させ回遊をうみだす回遊空間の〈Cycle Core〉をつくる。



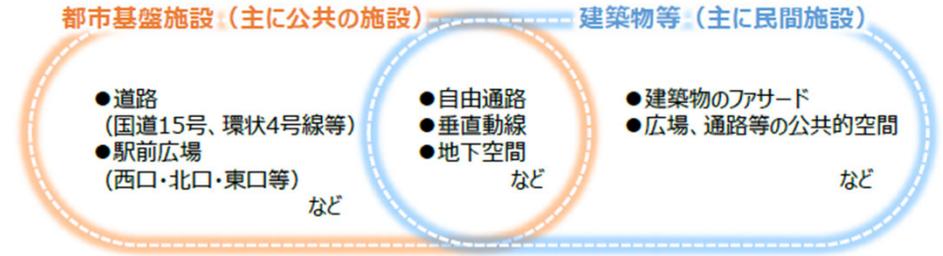


# 品川駅周辺の位置づけ、経緯

## ■官民が一体となり取り組むまちづくり

計画地周辺を取り巻く状況の変化に合わせて、行政と事業者等が連携しながら、計画地に係るまちづくりガイドラインの改訂が段階的に行われている。

- 「品川駅えきまちガイドライン」（東京都,2021年）においては、道路や各駅前広場等の都市基盤施設、建築物のファサード、民地内の広場、通路等の公共的空間、自由通路、地下空間や垂直動線等の施設を対象としており、特に自由通路や垂直動線、地下空間等は官民連携による施設整備が示されている。
- 「品川駅えきまちガイドライン創造編2023」においては、行政と事業者等が一体となって実現していく空間形成の方針・具体施策が示されている。



<対象施設のイメージ>

品川駅えきまちガイドライン（東京都,2021年）より

行政主導で進められる駅周辺の基盤整備に対応し、それらをつなぐ位置にある計画地においては連携を図りながら整備推進に協力していく。

◆：区画整理 ◆：鉄道 ◆：道路 ◆：文化財

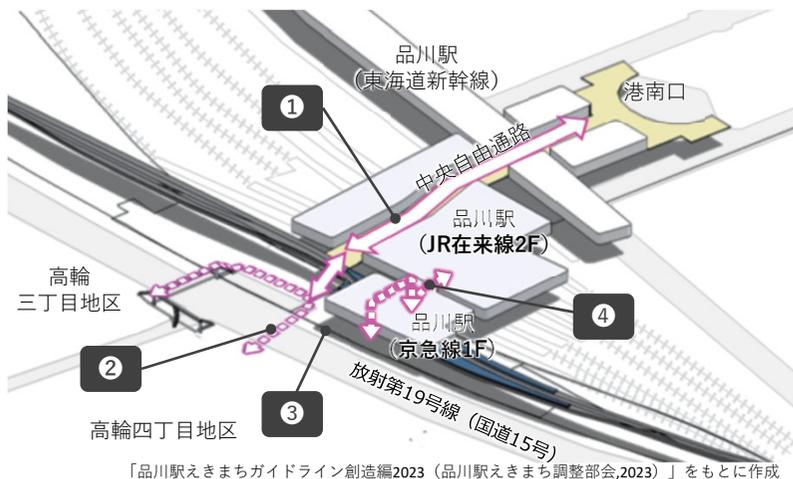
| 年度    | 2014  | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020                          | 2021 | 2022 | 2023 | ～ 2027 | ～ 2029 | 2030～                                   |  |
|-------|---|------|------|------|------|------|-------------------------------|------|------|------|--------|--------|---|--|
| 上位計画  | ●『品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014』改定<br>(2007年当初策定)  |      |      |      |      |      | ●『品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020』改定 |      |      |      |        |        |   |  |
|       |   |      |      |      |      |      | ●『品川駅えきまちガイドライン』策定<br>(東京都)   |      |      |      |        |        | ●『品川駅えきまちガイドライン創造編2023』策定 (品川駅えきまち調整部会) |  |
| 都市基盤等 | 品川駅周辺地区土地区画整理事業 ◆都市計画決定 ◆事業認可 ◆事業完了予定◆<br>2037年度 (事業完了予定)   |      |      |      |      |      |                               |      |      |      |        |        |   |  |
|       | リニア中央新幹線整備 ◆工事計画認可◆工事着工 開通予定◆   |      |      |      |      |      |                               |      |      |      |        |        |   |  |
|       | JR品川駅北口駅改良 ◆工事着工 北口改札整備完了予定◆ 全体開業予定◆2030年度 (整備完了予定)   |      |      |      |      |      |                               |      |      |      |        |        |   |  |
|       | 京急線品川駅地平化 (連続立体交差事業) ◆都市計画決定 ◆事業認可 ◆事業着手 地平化完了予定◆事業完了予定◆  |      |      |      |      |      |                               |      |      |      |        |        |   |  |
|       | 京急線品川駅 鉄道駅総合改善事業 ◆事業着手 事業完了予定◆  |      |      |      |      |      |                               |      |      |      |        |        |   |  |
|       | 東京メトロ南北線分岐線整備 ◆事業許可 開通予定◆ 2030年代半ば予定  |      |      |      |      |      |                               |      |      |      |        |        |   |  |
|       | 国道15号・品川駅西口駅前広場整備 整備方針公表◆ 事業計画公表◆ ◆事業承認 デザインコンセプト等公表(国交省)◆ 国道上空デッキ (北側)整備完了予定◆ 国道上空デッキ (南側)整備完了予定◆ 未定 |      |      |      |      |      |                               |      |      |      |        |        |   |  |
|       | 環状第4号線整備 都市計画決定◆ ◆事業認可 一部開通予定◆ 全面開通予定◆ 2032年度 (事業完了予定)  |      |      |      |      |      |                               |      |      |      |        |        |   |  |
|       | 高輪築堤に関する検討会 ◆高輪築堤出土 高輪築堤調査・保存等検討委員会 「国際交流拠点・品川」における高輪築堤等の価値・あり方に関する有識者検討会議                            |      |      |      |      |      |                               |      |      |      |        |        |   |  |

# 品川駅周辺の現況・課題

## ■品川駅および品川駅周辺の現況・課題

### 〈都市基盤（歩行者空間）について〉

- 「国内外の各都市とつながる利便性の高い広域交通結節点」の形成に向けた乗換え利便性の向上や、駅と周辺のまちをつなぐ東西方向・南北方向の歩行者ネットワーク形成、歩行者滞留空間の確保が必要。



**① 東西方向歩行者動線の課題**

中央自由通路の混雑

**② 東西方向歩行者動線の課題**

国道横断歩道の混雑・滞留空間不足

**③ 南北方向歩行者動線の課題**

国道沿いの歩行者空間の不足

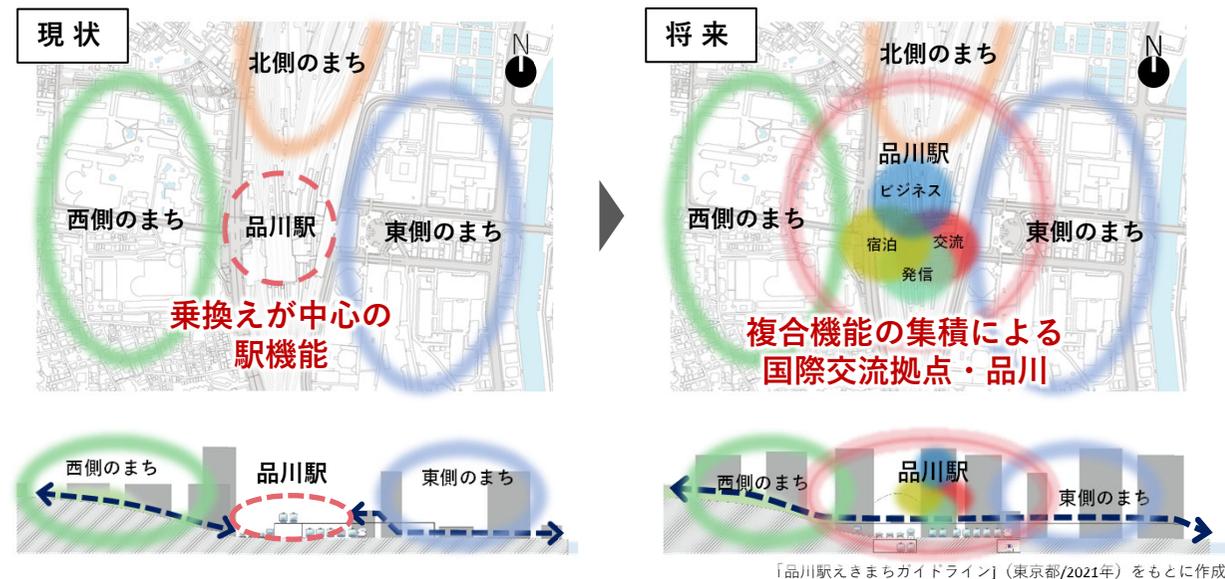
**④ 東西方向歩行者動線の課題**

上下移動の多い複雑な乗換動線

※ 出典：「国道15号・品川駅西口駅前広場」事業計画（国土交通省/2019年）

### 〈都市機能について〉

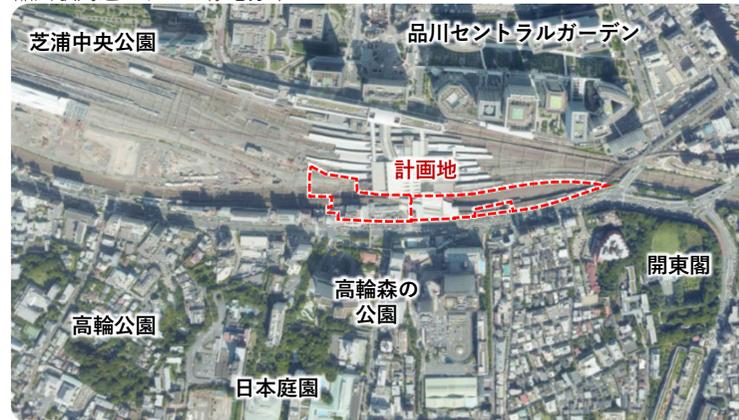
- 品川駅周辺で進行・予定されている都市基盤整備によって、西側・北側・東側のまちがつながるとともに、リニア中央新幹線や東京メトロ南北線分岐線など多様な交通モードが接続されることにより、これまで以上に世界や全国から多様なヒト・モノ・コトなどの集積が期待される。
- 品川駅では、これまでの乗換えを中心とした駅機能だけでなく、上位計画等で求められている複合機能を集積するとともに、周辺のまちと連携し、多様な来街者の交流促進や新たな価値の創出・発信などにより、国際交流拠点・品川を実現していくことが必要。



### 〈都市環境（みどり）について〉

- 品川駅西側には高輪森の公園や日本庭園、東側には品川セントラルガーデン、芝浦中央公園、南側には開東閣が位置しているなど、駅周辺には大規模なみどりが分布している。
- 一方で、計画地においては、品川駅・線路敷直上に位置していることもあり、駅周辺エリアと比べみどりが無く、みどりのつながりが希薄であるため、緑地の整備や緑化等が必要。

品川駅周辺エリアの緑地分布

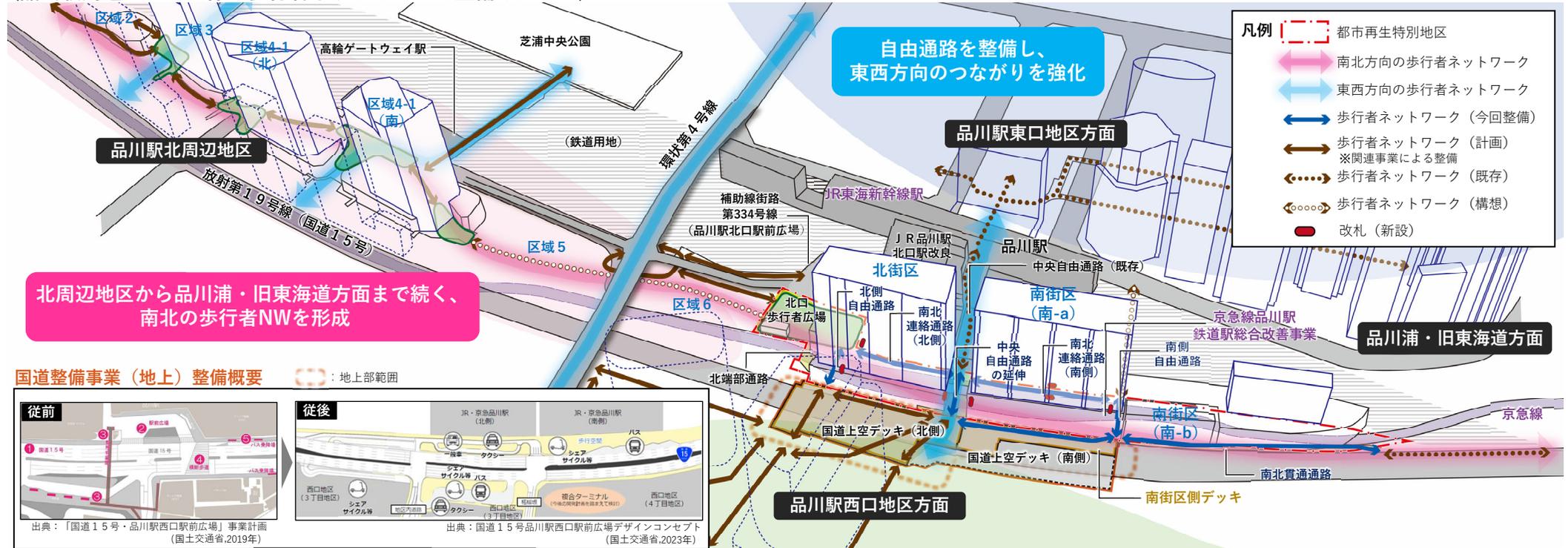


# 方針 1 えきとまちをつなぐ一体的な都市基盤整備

## ①土地区画整理事業や駅改良事業、国道整備事業、西口地区等の周辺開発と連携した、東西・南北方向の歩行者ネットワークの強化

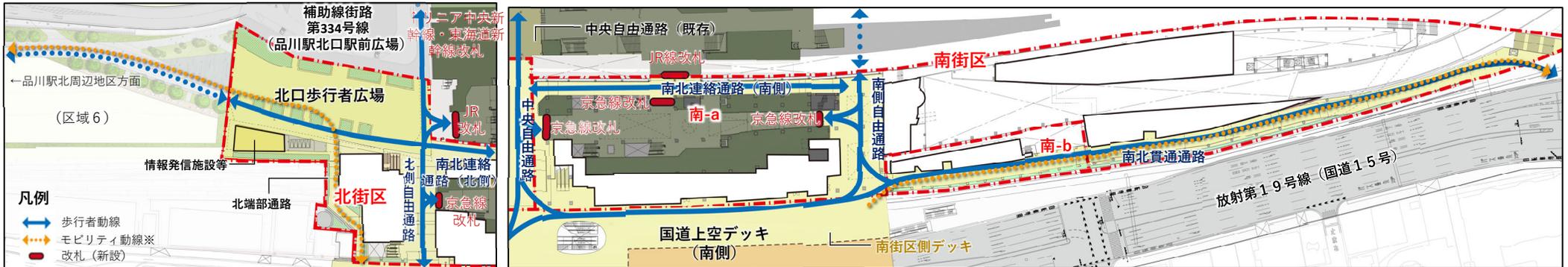
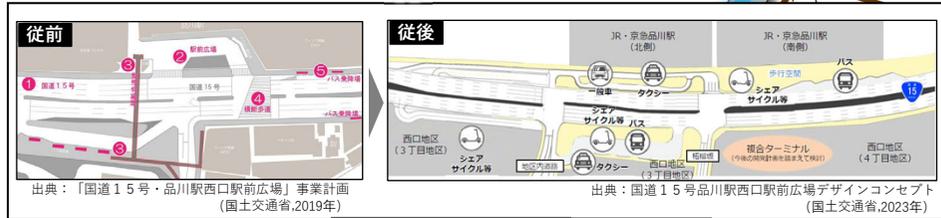
- 京急線品川駅鉄道駅総合改善事業、JR品川駅北口駅改良及び東京国道事務所における国道上空デッキの整備などにより、歩行者ネットワークが再編・拡充
- 品川駅につながる駅街区地区（計画地）の開発では、中央自由通路の混雑や国道沿いの歩行者空間の不足、国道横断歩道の混雑等を解消するために、国道上空デッキへの整備協力や、中央自由通路の延伸および北側・南側自由通路の整備、北口歩行者広場や南北連絡通路、南北貫通通路の整備などにより、東西・南北方向の歩行者ネットワークを強化するとともに、駅利用者等の利便性、回遊性を向上

### (品川駅周辺エリア全体の歩行者ネットワークの整備イメージ)



北周辺地区から品川浦・旧東海道方面まで続く、南北の歩行者NWを形成

### 国道整備事業（地上）整備概要



※具体的ルートは導入するモビリティ等と合わせて今後検討

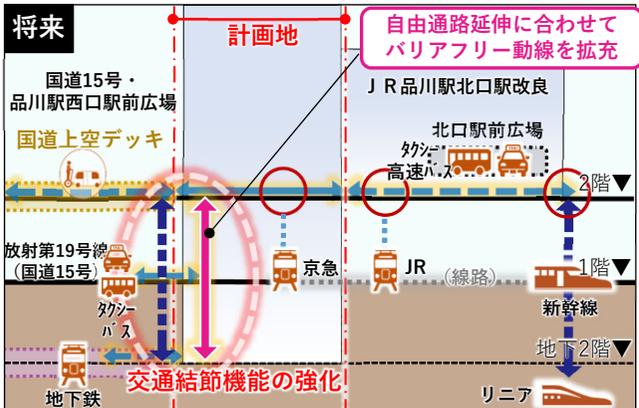
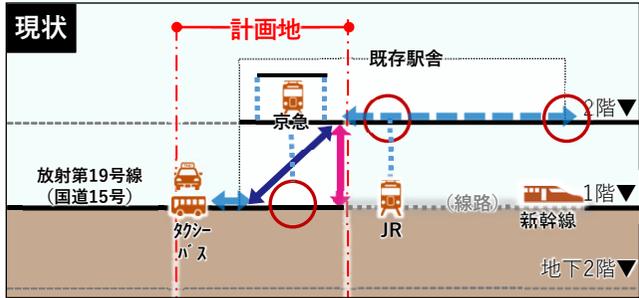
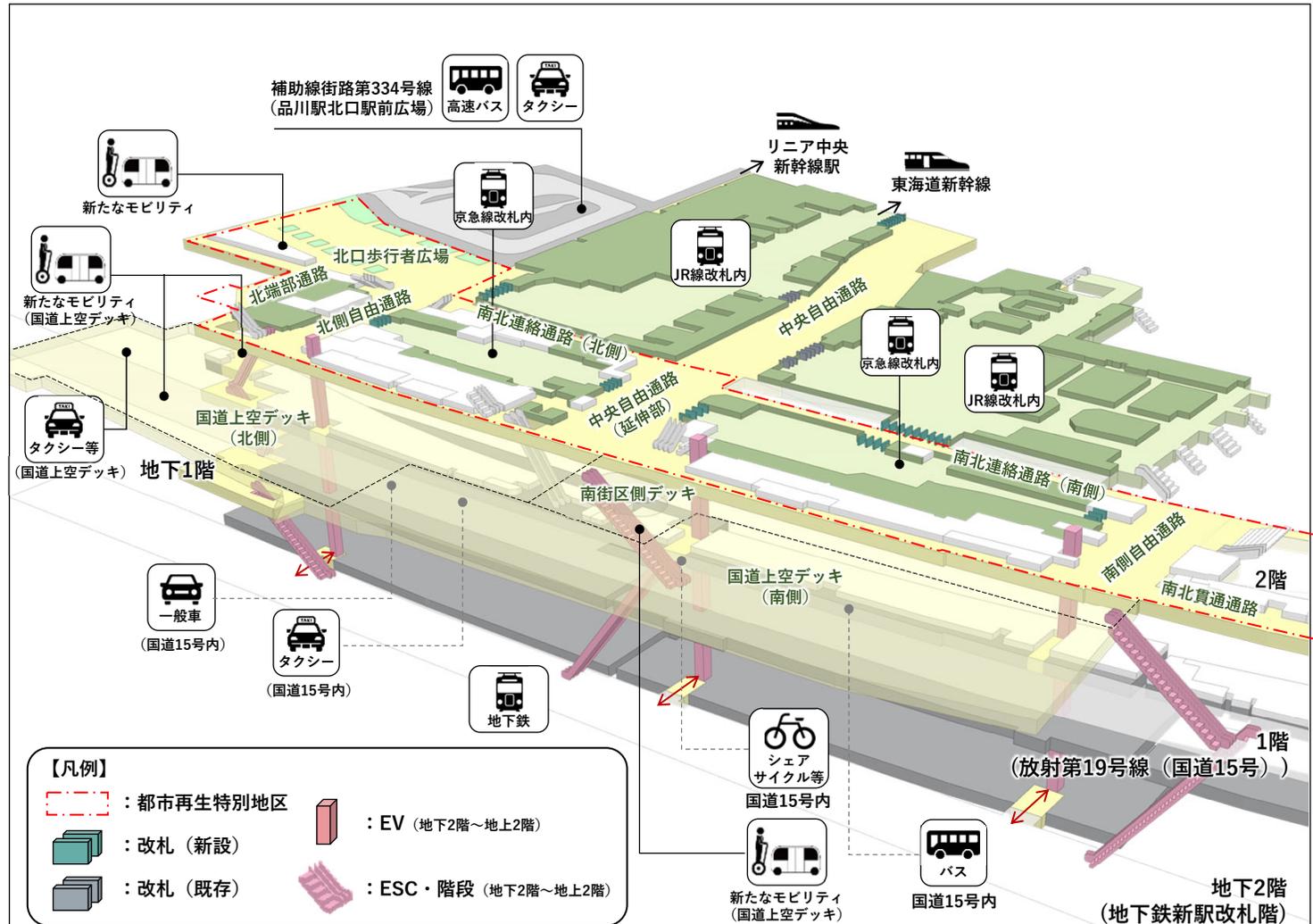
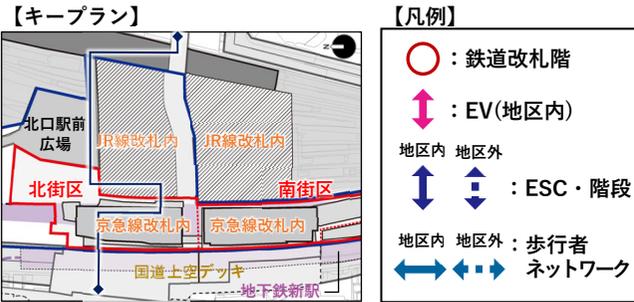
# 方針 1 えきとまちをつなぐ一体的な都市基盤整備

## ②地下鉄新駅や駅前広場、JR線・京急線など多様な交通モードを結ぶ立体的な歩行者動線の整備による交通結節機能の強化

- 国内外の利用者にとってわかりやすい駅前空間の形成に向けて、複雑な乗換動線を解消するために、リニア中央新幹線、地下鉄新駅、JR・京急線、駅前広場、放射第19号線（国道15号）地上部の路線バス、タクシー等の乗降場をシームレスにつなぐエレベーター（EV）、エスカレーター（ESC）、階段等の立体的な歩行者動線を整備し、交通結節機能を強化

（交通結節機能強化のイメージ 東西断面）

（多様な交通モードの位置関係）



※国道15号及び地下鉄新駅の計画は現時点の想定であり、今後変更の可能性があります

# 方針2 国際交流拠点にふさわしい都市機能の導入

## ① ビジネス交流促進・協働支援により、新たな価値・文化を創出・発信するダイバーシティプラットフォームの構築

(品川駅・田町駅周辺地域の将来像)

・多様な都市機能の集積と連携により、世界と日本をつなぐビジネスセンター、国際交流拠点の形成を目指し、様々な交流から文化・技術などの革新を生み発展し続けていく

(国際競争力強化に向けた国内の現状)

### ○日本の国際競争力の低下

世界上場企業時価総額ランキング上位10社中の日本企業 1989年：7社 → 2020年：0社

・自動化やプロセス化を強みとする日本は、その生産性の高さを武器としすぎている結果、改善を通じたイノベーションに偏り、イノベーションのジレンマ\*に長期的に渡り陥ってしまっている可能性

\*特定の製品において低性能・低価格を特徴とする破壊的技術を有する新製品が登場した時、既存の優良企業は既存製品の改良や改善を求める顧客を重視して高性能化を追求するあまり、破壊的技術がもたらす低性能の製品への対応を誤り敗北すること。

### ○スタートアップの育成・成功の遅れ

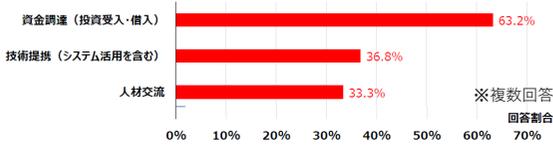
イノベーションを起こすスタートアップにおいて欧米等に対して遅れを取っている

・日本は開業率、ユニコーン企業\*数等が米国や欧州、中国等に比べ低い水準

\*ユニコーン企業：企業評価額が10億ドル以上で、設立10年以内の非上場ベンチャー企業

・スタートアップの成長段階における資金、技術、人材等の支援が不足

<スタートアップが大企業・中小企業と今後協業したい項目>



(国際競争力強化に向けた課題)

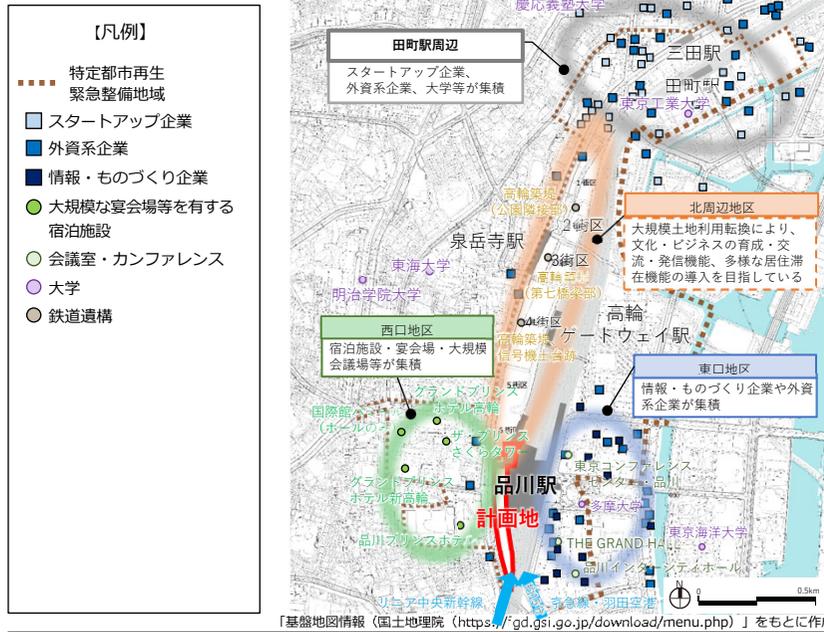
企業間連携 (大企業とスタートアップ、異分野の企業同士など) を通じたイノベーションへの参画・支援、資金・技術・人材等の循環が必要

(国際競争力強化に向けて駅街区地区で必要な取組)

- 国内外の来街者による多様な交流を促進し、新たな価値・文化の創出・発信の場となる「プラットフォーム」の整備
- 西・北・東の3つのまちとともに、地区間・企業間の連携を促進する「コンソーシアム」の組成

(品川駅周辺エリアの機能集積の特徴・ポテンシャル)

- ・国内初の鉄道開業等、近代化や技術革新を担ってきた歴史的背景
- ・国内外からのアクセス性が高い広域交通結節点 (在来線、新幹線、地下鉄等)
- ・日本を代表する情報・ものづくり系企業、宿泊施設等が集積



- ・多様なプレーヤーのコラボレーションを通じたイノベーション創出が期待できる
- ・多様な来街者・住民に向けた製品等のデモンストレーションの場としての可能性
- ・国内外に向けて企業や地域のPRなどの情報発信する場として最適

(品川駅周辺の都市再生に向けた取組状況)

西・北・東の3つのまちが、国際交流拠点の形成に向けてビジネス、MICE・交流機能等の導入・強化を図っている

#### 北周辺地区 (国際ビジネス・MICE、文化創造など) 2024年度末以降順次まちびらき予定

##### 文化創造施設 (2街区)

技術・産業、人材を育成し、国内外への発信を目指す機能を整備

文化創造棟

##### ビジネス支援・交流施設 (4街区)

ビジネスのアイデアや技術を生み出し実証、育成・支援する機能を整備

カンファレンス

出典：JR東日本プレスリリース (高輪ゲートウェイシティ (仮称) のまちづくりについて)

#### 西口地区 (ビジネス・MICE・宿泊など) 2027年以降順次まちびらき予定

世界の人々を迎え入れる迎賓都市・開かれたまちへの転換をはかるため、まちのシンボルとなる緑地空間の拡充やMICEを中心とした多様な都市機能を導入  
⇒高輪三丁目地区(第一フェーズ)では、業務、宿泊、MICE等の複合機能を整備

#### 東口地区 (ビジネスなど)

日本を代表する情報・ものづくり企業等の集積を活かした先端技術発信拠点を目指している

品川駅周辺エリアのポテンシャル (交通結節性、企業集積) や品川駅周辺の都市再生に向けた取組を活かし、3つのまちの連携を高め、文化・技術等の革新を生み出すための場や仕組みの形成が必要

9

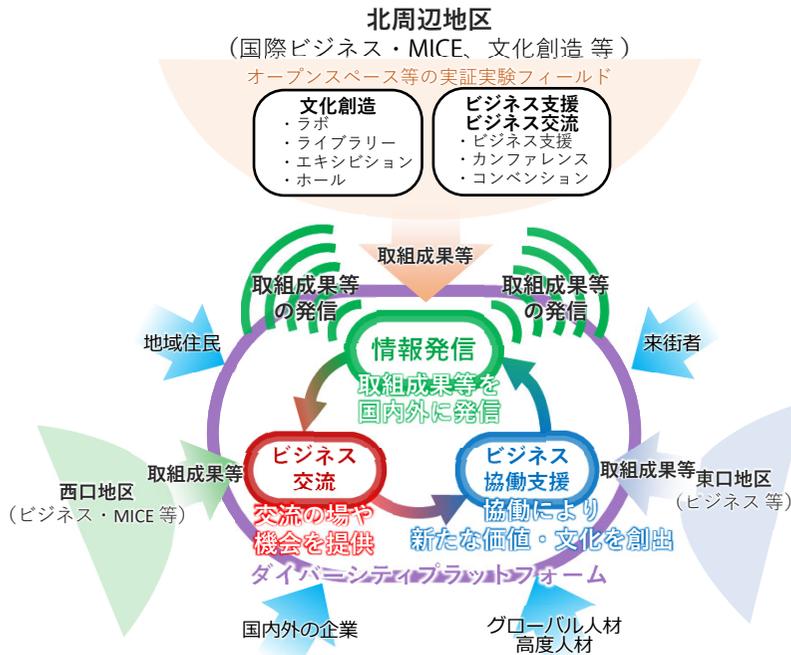
# 方針2 国際交流拠点にふさわしい都市機能の導入

## ① ビジネス交流促進・協働支援により、新たな価値・文化を創出・発信するダイバーシティプラットフォームの構築

多様な人々を迎え入れ、新たな交流・協働を促進し、新たな価値・文化の創出・発信に取り組む「**ダイバーシティプラットフォーム**」を構築

- ・国籍・言語・宗教・人種・文化・その他価値観の異なる方々や、ビジネス来街者にとどまらない観光・余暇活動・乗り換えなど多様な目的で訪れる人々を迎え入れる環境を整えるとともに、多様な人々による新たな交流・協働・発信の場となる「**ダイバーシティプラットフォーム**」を構築。
- ・ダイバーシティプラットフォームでは、周辺地区の機能集積に呼応し、広域交通結節点・品川駅直上の利便性もいかし、国内外の企業やビジネスパーソン等の多様な主体によるビジネス等の交流・協働によって、**新技術や新製品等の新たな価値・文化を創出**。
- ・上記で創出された新たな価値・文化に加え、北周辺地区での文化創造、ビジネス支援・交流機能や周辺地区での革新的な取組や成果等を、多言語にも対応し、多様な人々が訪れるダイバーシティプラットフォーム等から国内外に発信することで、日本の玄関口に相応しいショールームの役割を担っていく。

### (ダイバーシティプラットフォームの取組イメージ)



品川エリア全体で取り組むテーマやビジョンを設定・共有し、企業間・地区間連携を促進する組織「**コンソーシアム**」を組成

- ・品川エリアにとどまらず、日本の競争力向上に寄与することを目的として、北周辺地区のまちびらきに合わせ、**品川駅周辺企業・開発事業者等によって、企業間・地区間の機能連携を促進するコンソーシアム**を駅街区事業者等が主体となって組成。
- ・コンソーシアムは、駅街区に加え西・北・東のまちで順次整備される交流・創造・発信等の場が連携しながら運用されるよう、**グローバルで長期的な視点に立ち、品川エリア全体で取り組むべきビジョンやテーマを設定・共有**。
- ・例えば、ビジョンに基づくイベント開催支援・調整や、継続的な情報発信のための支援・調整、企業・ビジネスパーソン等のマッチング支援のための情報提供等を行う。

### (コンソーシアムの役割イメージ)



### (コンソーシアム組成にむけたステップイメージ)

| (年度)              | STEP1   | STEP2                              | STEP3 203X~                 |
|-------------------|---|------------------------------------|-----------------------------|
| (仮) 品川広域戦略コンソーシアム | 設立準備段階<br>勉強会・参加団体募集等   | 活動段階<br>テーマ・ビジョンの共有<br>地区間の機能連携の促進 |                             |
| 駅街区地区             | 都市計画段階の施設計画   | 都市計画提案<br>施設計画深度化                  | 駅街区 開業 (2030年度以降順次)<br>稼働段階 |
| 北周辺地区             | 準備段階<br>(2街区) (一財)JR東日本文化創造財団 設立<br>地域コミュニティとの交流イベント<br>文化創造プログラムの試行的実施等<br>●2022年4月<br>パートナー企業の決定<br>●2022年4月<br>モビリティ・ロボット活用等の実証実験等 | まちびらき                              | 稼働段階                        |
| 西口地区              | 準備段階  | 順次開業                               | 稼働段階                        |
| 他地区               |   |                                    |                             |

# 方針2 国際交流拠点にふさわしい都市機能の導入

## ① ビジネス交流促進・協働支援により、新たな価値・文化を創出・発信するダイバーシティプラットフォームの構築

### (ダイバーシティプラットフォームの整備イメージ)

- 駅直上の立地が持つ利便性を活かし、ビジネス交流施設やビジネス協働支援施設、情報発信施設の整備によって、国内外・沿線・駅周辺からのビジネスパーソンや研究者、技術者、クリエイター等の多様な主体の交流促進・協働支援を行い、新たな価値・文化の創出と創出された新たな価値・文化の発信に持続的に取り組む。

### ビジネス交流施設 (約5,000㎡) 〈フレキシブル空間〉

周辺のMICE利用者や品川駅周辺企業等との会議・商談で訪れる多様な来街者が品川駅到着直後から、または出発直前まで利用可能な中小規模会議室や交流ロビーを整備する。



### ビジネス協働支援施設 (約2,000㎡) 〈フレキシブル空間〉

数カ月単位で利用可能な共同プロジェクトルーム等、多様な主体が協働でき、ユーザーやシーン、時代のニーズに応じて可変的に対応可能な空間を整備する。



### 情報発信施設 (約1,500㎡) 〈発信施設等〉

品川駅周辺エリアの革新的な取組成果を発信。一般利用者が気軽に立寄る事が出来る展示・ショールーミング等により、品川のまちのプロモーションを図る。

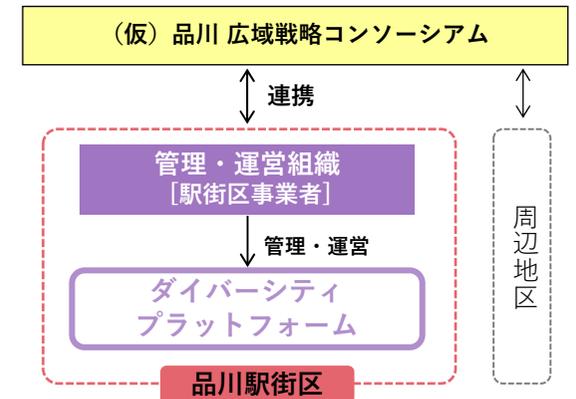
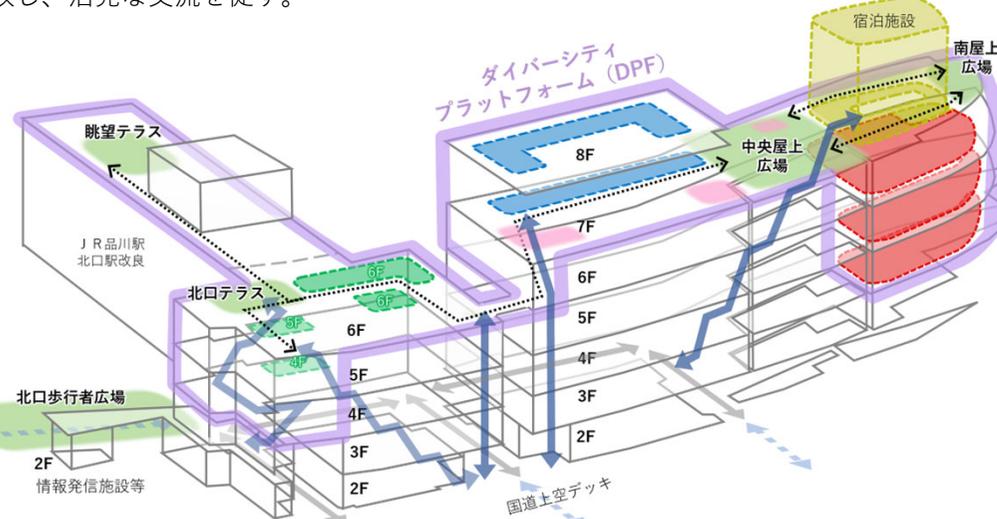
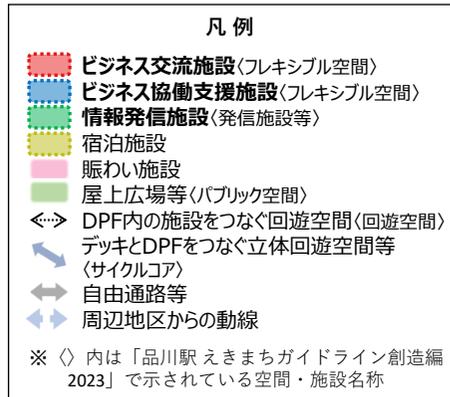


### (ダイバーシティプラットフォームの全体像・機能配置イメージ)

- 多様な来街者の交流のきっかけをつくるため、交流・協働・発信施設と、賑わい施設、宿泊施設、屋上広場など多様な機能が一体的に活用できるような配置・設えとする。
- また、多様な来街者が行き交う2階デッキレベルとダイバーシティプラットフォームをつなぐ立体回遊空間等や、ダイバーシティプラットフォーム内の各施設をつなぐ回遊空間等を整備する。
- リニア中央新幹線の開通や羽田空港への近接性などの利便性を踏まえ、各機能や動線については、多様な来街者の特性に合わせて開放し、活発な交流を促す。

### (ダイバーシティプラットフォームの管理・運営イメージ)

- 公共的空間を含めて一体的に管理・運営し、コンソーシアムの定めるグローバルなビジョンを踏まえながら、時代のニーズに応じて施設やイベント等を柔軟に運用する。
- 様々な言語文化・生活様式を持つ方々、車椅子利用者等への快適な利用に資するサービスの提供も行う。



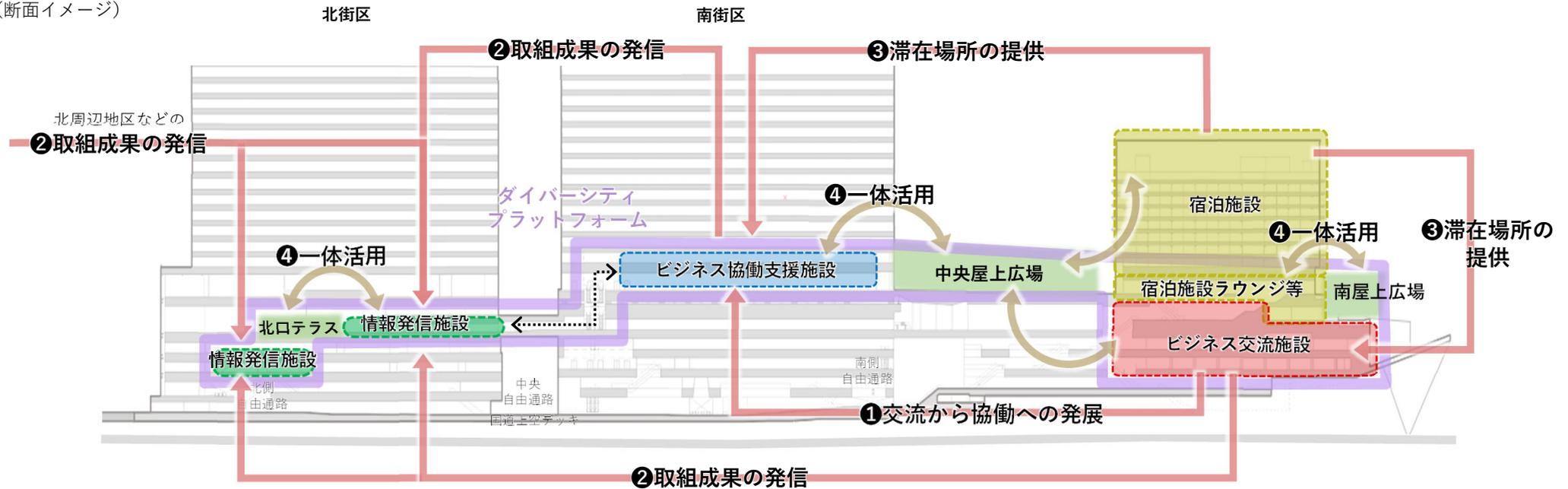
## 方針 2 国際交流拠点にふさわしい都市機能の導入

### ① ビジネス交流促進・協働支援により、新たな価値・文化を創出・発信するダイバーシティプラットフォームの構築

(ダイバーシティプラットフォームにおける機能連携の例)

- ① ビジネス交流施設や宿泊施設ラウンジ/レストラン等での交流から発展した多主体協働プロジェクトを**ビジネス協働支援施設**において実行。
- ② **ビジネス協働支援施設**等で生み出された新技术・新製品等を、**中央屋上広場**、**情報発信施設**などを活用して取組成果として発信。
- ③ **ビジネス協働支援施設**や**ビジネス交流施設**等の利用者の滞在場所として、至近で**宿泊施設**を提供し、交流等にかかる時間を最大化。
- ④ **屋外のパブリック空間**と隣接した各機能とで一体的に活用することにより、多様な人々が混じりあうきっかけをつくる。

(断面イメージ)



(屋外パブリック空間イメージ)

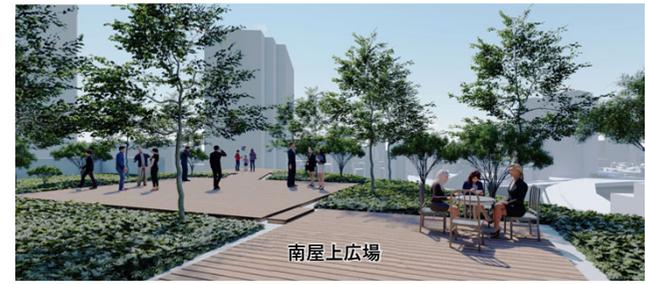
北口テラス



中央屋上広場



南屋上広場



# 方針2 国際交流拠点にふさわしい都市機能の導入

## ② 日本各地の魅力や品川駅周辺の歴史・文化などの地域資源を伝える情報発信施設等の整備

### ■品川駅周辺の地域資源

#### (歴史)

- 江戸の玄関口であった歴史を感じる遺構や宿場町の面影を残す街並みなどが多数点在
- 日本最初の鉄道の停車場の一つが品川駅であり、世界でも珍しい海上築堤は、文明開化の象徴。



御殿山から品川宿と江戸湾を一望した品川全図(天保3~13年頃)  
一立斎広重「東都名所 御殿山花見品川全図」 蔦屋吉蔵  
国立国会図書館デジタルコレクションより  
<https://dl.ndl.go.jp/pid/1302528> (参照 2023-03-30)



江戸の玄関口としての面影を残す街並み  
交通の要衝であったことを示す史跡  
地域の歴史・文化を伝える寺院

#### (自然、地形、緑)

- 古来の形状を留めた武蔵野崖線と柘榴坂やさくら坂などの特徴的な地形。
- かつての庭園の名残を含む自然林に近い緑地、庭園、街路樹等の多様な緑が現存。



### ■高輪築堤について

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



高輪築堤を描いた錦絵(明治4年頃)  
広重「高輪の海岸」 国立国会図書館デジタルコレクションより  
<https://dl.ndl.go.jp/pid/1305426> (参照 2023-04-05)

#### (高輪築堤と海面埋立の歴史)

開業から50年ほど使われたのち、東京湾の埋め立てとともに姿を消していた

|              |                          |
|--------------|--------------------------|
| 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>



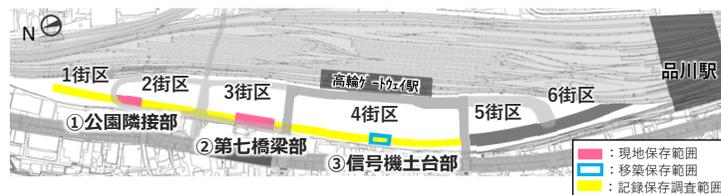
江戸時代の海岸線  
明治5年 鉄道開業時  
昭和戦前期  
港区教育委員会作成  
出典:「高輪築堤」4街区現地見学会資料(JR東日本・港区教育委員会/2022年)

#### (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替工事完了以降、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。

### ■調査・保存方針(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、以下の保存方針が取りまとめられた。
  - 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。



出典: JR東日本プレスリリース  
/品川開発プロジェクト(第I期)における高輪築堤の調査・保存について(2021年)

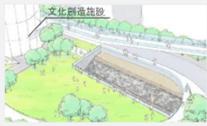
# 方針2 国際交流拠点にふさわしい都市機能の導入

## ② 日本各地の魅力や品川駅周辺の歴史・文化などの地域資源を伝える情報発信施設等の整備

### ■ 高輪築堤の保存・活用と情報発信施設等の整備       : 今回整備

**公園隣接部**(約40m) : 現地保存       : 史跡指定

残存状況が良好な公園隣接部を文化創造施設と一体的に公開することを検討



**第7橋梁部**(約80m) : 現地保存       : 史跡指定

日本と西洋の土木技術を伝える上で貴重な橋梁部分を保存し、建設当時の歴史や技術を伝える機能を整備



**信号機土台部**(約30m) : 中央広場に移築保存

鉄道らしい景観を呈する信号機を含む前後の築堤を広場への移築保存を検討



**情報発信施設等**  
(**発信施設等**)

日本各地の魅力と高輪築堤や地域の魅力を発信する機能を整備

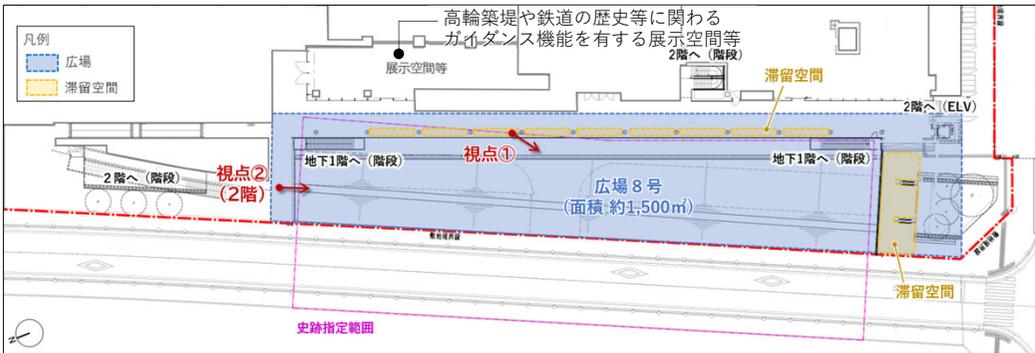


出典：JR東日本プレスリリース/品川開発プロジェクト(第1期)における高輪築堤の調査・保存について(2021年)をもとに作成

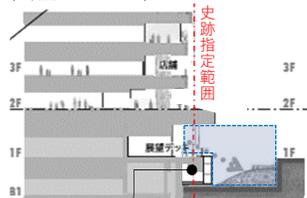
### 高輪築堤の保存・活用(約1,500㎡)

高輪築堤・第7橋梁部(約80m)を保存し、特徴的な橋台の様子を多くの来街者が見学できるように、隣接する建物を活用しながら公開する。

(第7橋梁部周囲 1階平面図)



(断面イメージ)



土質・石質要素の劣化を防ぐための水循環設備等を設置

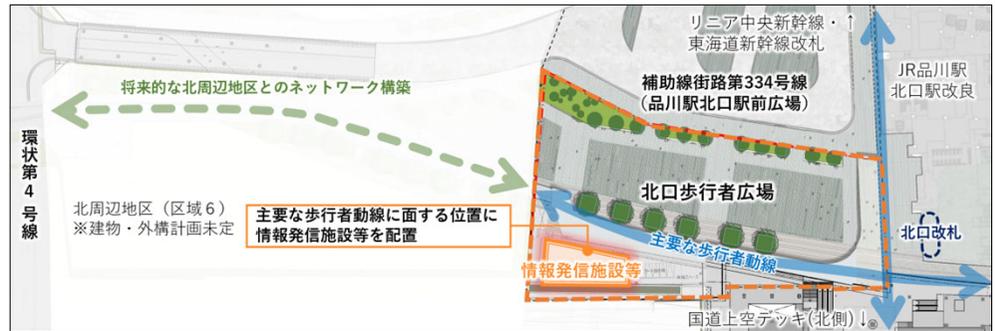
(視点場からの眺望イメージ)



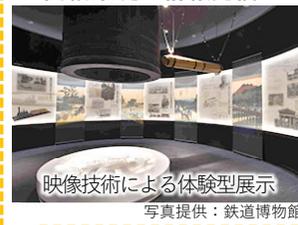
出典：JR東日本プレスリリース/高輪築堤跡 これからの100年に向けて(2023年)

### 情報発信施設等(約300㎡) (発信施設等)

国内外の来街者に向け、日本各地の魅力と高輪築堤や品川駅周辺の歴史・文化の魅力を伝える情報発信施設等を整備する。



#### 高輪築堤の情報発信



#### 品川駅周辺の魅力発信



#### 日本各地の魅力発信

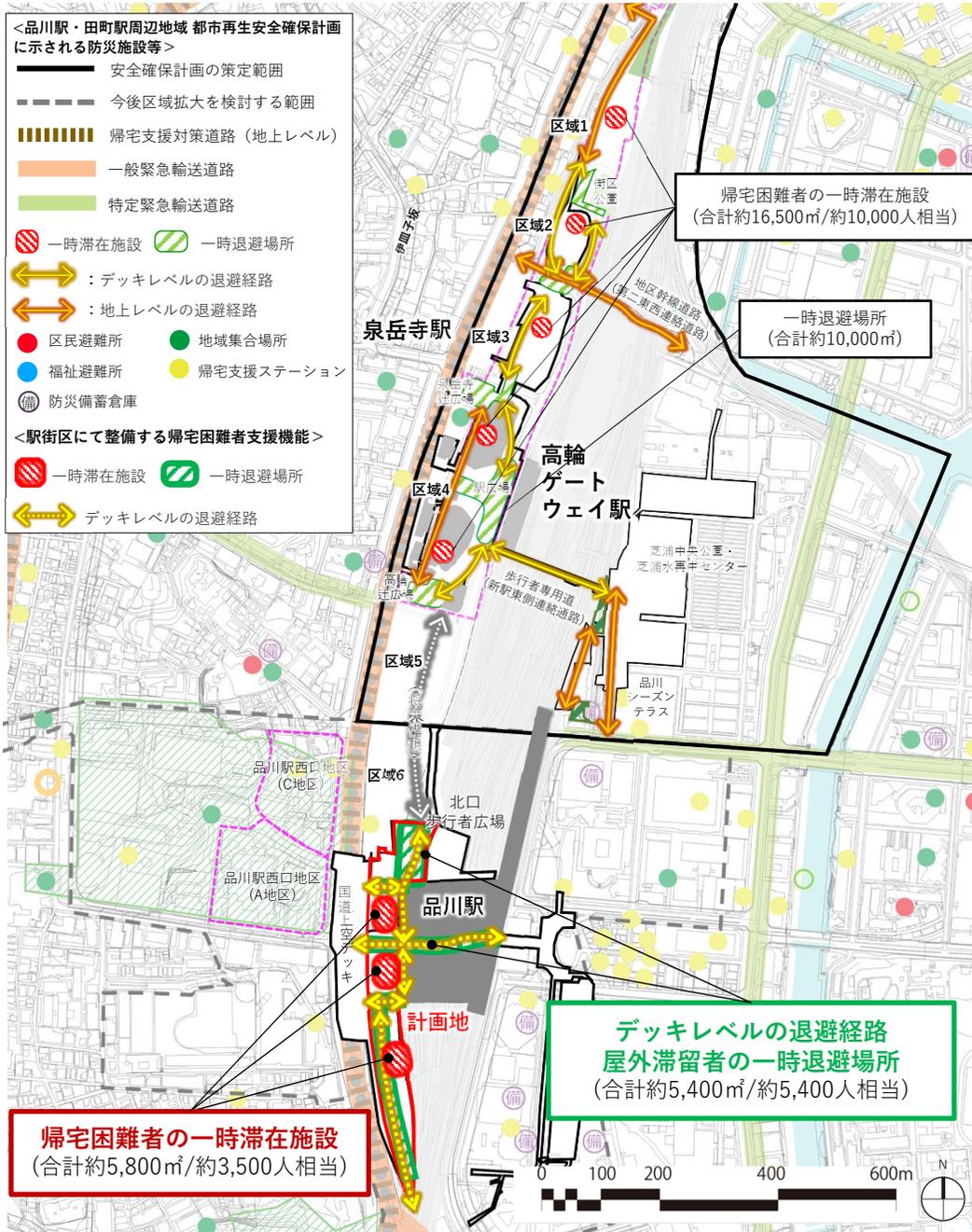


出典：JR東日本プレスリリース/JR大宮駅構内えきたびマーケット(2022年)

子ども向け学習プログラムの提供を想定

# 方針3 防災機能強化と先導的な環境都市づくり

## ①防災機能強化に向けた帰宅困難者支援機能や自立・分散型エネルギーシステムの構築による災害時のエネルギー供給機能の確保



### ○帰宅困難者支援機能の確保

- デッキレベルを活かした安全な退避経路を確保する。
- 北口歩行者広場や自由通路等を活用し、発災直後に駅周辺の屋外滞留者の一時退避場所 (計約5,400㎡) を確保する。
- 北街区・南街区それぞれに帰宅困難者のための一時滞在施設 (計約5,800㎡) 及び、帰宅困難者の3日間分の災害備蓄品を確保できる備蓄倉庫を整備する。
- 品川駅周辺滞留者対策推進協議会との連携により、地域の被災情報の提供や一時滞在施設への誘導を支援するなど、品川駅への滞留による混乱防止策を講じる。

(一時滞在施設の配置イメージ)

### ○自立・分散型のエネルギーシステムの構築

- デュアルフューエル型非常用発電機等の整備により、電気遮断時においても信頼性の高い中圧ガスにより電力を確保する。電力・ガス遮断時においても発災から72時間必要な電力を確保する。
- 帰宅困難者が施設内で安全・安心に滞在できるように、一時滞在施設内等の空調使用のために地域冷暖房施設からの熱供給を行う。

<災害時の電力確保目標>

| 北街区  |                |                    | 南街区  |                |                    |
|------|----------------|--------------------|------|----------------|--------------------|
| 100% | 約75%           | 約75%               | 100% | 約75%           | 約75%               |
| 自営電力 | 非常用発電機         | 非常用発電機             | 系統電力 | 非常用発電機         | 非常用発電機             |
| 平常時  | 電気遮断時<br>ガス供給時 | 電気・ガス遮断時<br>(72時間) | 平常時  | 電気遮断時<br>ガス供給時 | 電気・ガス遮断時<br>(72時間) |

# 方針3 防災機能強化と先導的な環境都市づくり

## ②先導的な環境都市づくりへ向けた環境負荷低減への取組

### ■建物の総合的な環境性能の向上

- 北街区、南街区（南-a）の建物に関して、以下の取組を実施し、2030年においてカーボンハーフ（CO2 50%削減）の実現を目指す。
  - 令和6年度に施行される東京都建築物環境計画書制度における複合用途建築物での段階3を達成する。  
（PAL\*低減率：複合用途建築物全体で20%以上、ERR：複合用途建築物全体で段階3のERR 基準値とする）
  - 建物全体の一次エネルギー消費量についてZEB Orientedの基準で用途毎に算出した一次エネルギー消費量の合計以下を達成する。事務所用途部分でZEB Readyの基準を達成する。
- 電力のHTT（へらす・つくる・ためる）の推進、エネルギーの効率的利用や建物の省エネルギー化、ヒートアイランド対策などの取組を進め、ゼロエミッション東京の実現を目指す。
  - 再生可能エネルギー由来の電力利用などにより、CO2排出量の更なる削減を図る。
- 南街区（南-a）に地域冷暖房施設を設置し、北街区への熱供給を行うことで、効率的なエネルギー供給による環境負荷低減を図る。

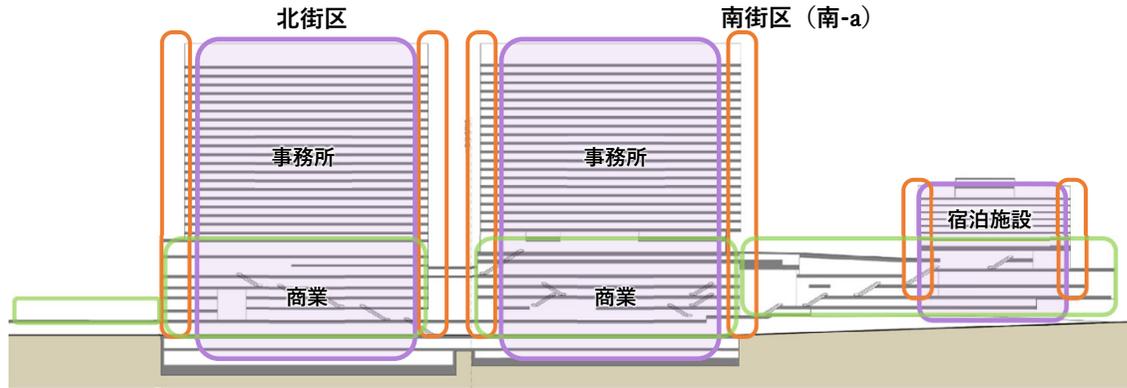
### ○環境負荷低減の取組イメージ

#### エネルギーの効率的利用と省エネルギー

- 地域冷暖房施設の導入
  - 全熱交換器による排熱回収の採用
  - LED照明・照明制御システムなど設備の省エネルギー化
  - BEMS、デマンドレスポンス等の導入
  - EV車の充電設備の設置
  - 低炭素に資するJR東日本の自営電力の活用\*
- \*北街区内のJR東日本施設において活用を想定

#### ヒートアイランド対策

- 敷地内緑化、低層部の壁面緑化・屋上緑化の実施
- ミスト散水、庇等による暑熱対策の実施
- 高反射性塗装、保水性・遮熱性舗装等の実施
- 建物形状・配置の工夫による風の道の確保



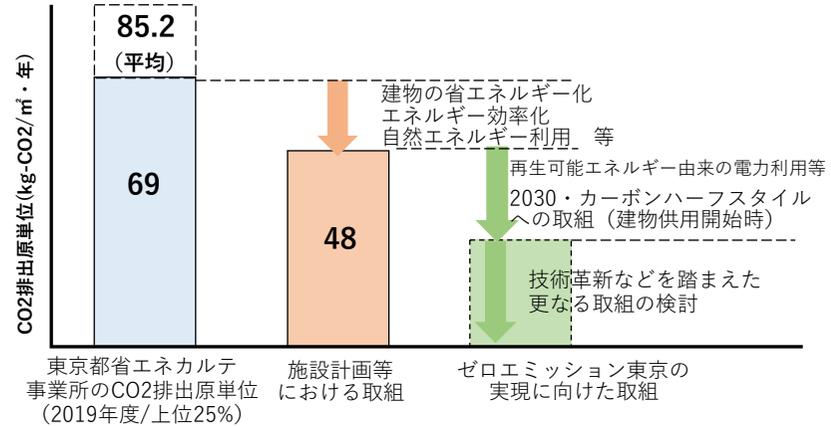
#### 自然エネルギーの有効利用

- 太陽光発電設備の設置
- 自然光を有効活用した昼光利用照明制御システムの導入
- 自然換気

#### 熱負荷の低減

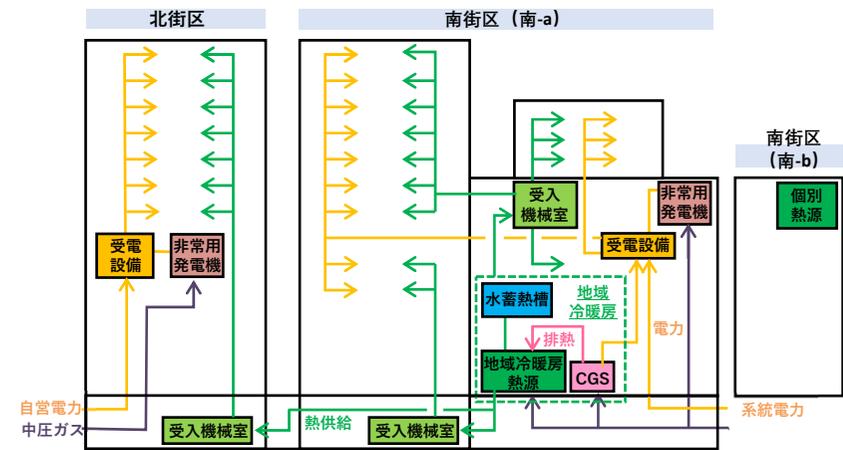
- 高性能外装（Low-eペアガラス等）の採用
- 外壁、屋根の高断熱化
- 高効率な設備機器・設備システムの導入

### ○CO2排出量削減に向けた取組

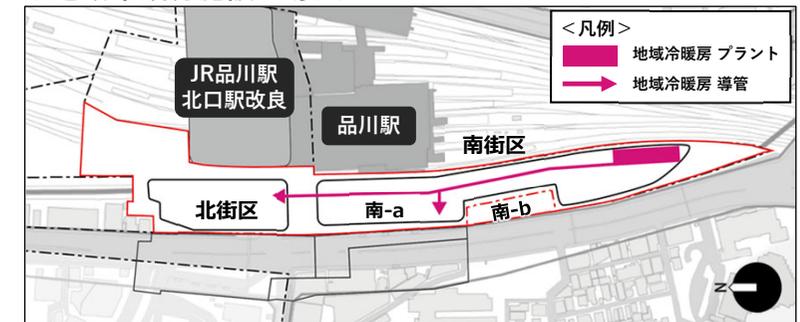


### ○エネルギーネットワーク図

- コージェネレーションシステムによる自己発電、及び水蓄熱槽により、ピークカット・電力ひっ迫回避に貢献する。



### ○地域冷暖房施設の導入



# 方針3 防災機能強化と先導的な環境都市づくり

## ②先導的な環境都市づくりへ向けた環境負荷低減への取組

### ■ヒートアイランド抑制に寄与するみどりの整備と広域的なみどりのネットワークの形成

- 西口の崖線のみどりや北周辺地区など、周辺と連続するみどりのネットワークを形成
- 各街区で連携し、建築の壁面、屋上も含めて、合計約8,800㎡の緑化を創出
- 広場空間における外構計画や舗装の配慮により、暑熱環境への対策を行う

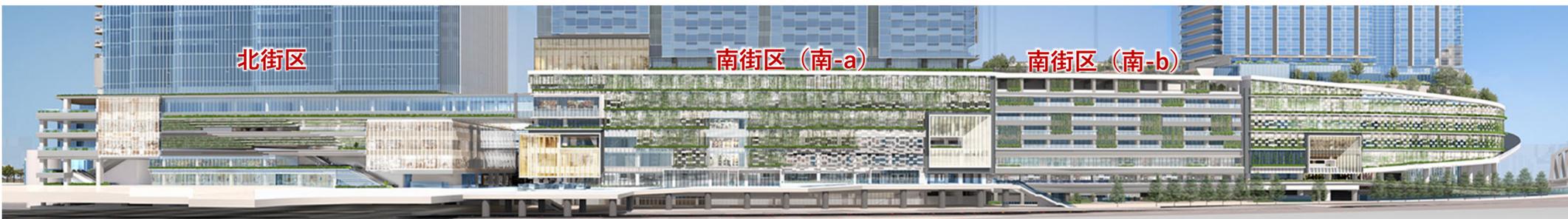
### ○広域的なみどりのネットワークのイメージ



西口の崖線や北周辺地区のみどりとつながる北口歩行者広場



### ○西側ファサードに連続した壁面緑化の創出



# 参考 脱炭素社会に向けた環境負荷低減の推進及びチルドレンファーストの取組

## (1) 脱炭素社会に向けた環境負荷低減の推進

### 整備内容

- エネルギーを「**H**へらす・**T**つくる・**T**ためる」(HTT)の観点から対策を講じる

### H -へらす-

#### ○高効率の設備機器導入による、省エネを推進

- 全熱交換器による排熱回収の採用
- LED照明・照明制御システムなど、設備の省エネルギー化

#### ○エネルギーマネジメントによる、省エネを推進

- BEMS、デマンドレスポンス等の導入

#### ○熱負荷の軽減による、空調負荷の低減

- 高性能外装(Low-eペアガラス等)の採用
- 外壁、屋根の高断熱化
- 高効率な設備機器・設備システムの導入

#### ○自然エネルギーの有効利用

- 自然換気

#### ○建物の省エネルギー化による環境負荷低減の実施

令和6年度に施行される東京都建築物環境計画書制度における複合用途建築物での段階3を達成する。(PAL\*低減率:複合用途建築物全体で20%以上、ERR:複合用途建築物全体で段階3のERR基準値とする)なお、南街区については街区全体で上記基準を満たす。

宿泊施設や商業施設等を含めた建物全体の一次エネルギー消費量について、ZEB Orientedの基準で用途毎に算出した一次エネルギー消費量の合計以下を達成する。なお、南街区については街区全体で上記基準を満たす。また、事務用途部分でZEB Readyの基準を達成する。

環境性能の向上及びエネルギーの効率的な運用により、北街区、南街区(南-a)では、CASBEE Aランクを達成するとともに、Sランクを目指す。南街区(南-b)では、Aランクを達成する。

### T -つくる-

#### ○再生可能エネルギーの活用

- 最新技術を活用した太陽光発電設備等の設置

#### ○未利用エネルギーの有効利用

- コージェネレーションシステムの導入

#### ○低炭素に資するJR東日本の自営電力の活用

#### 「JR東日本の自営電力(川崎火力発電所)」



川崎火力発電所の高効率化・低炭素化推進等により、2050年のCO<sub>2</sub>排出量「実質ゼロ」に挑戦する\*。  
\*北街区内のJR東日本施設において活用を想定

当地区では、再生可能エネルギー由来の電力利用等を一層推進し、CO<sub>2</sub>排出量「実質ゼロ」を目指す。

### T -ためる-

#### ○地域冷暖房による環境負荷低減

- 蓄熱槽の整備

#### ○非常時に利用可能なZEV利用の促進

- EV車の充電設備の設置

## (2) チルドレンファーストの取組

### 整備内容

- 品川駅街区地区内の広場や情報発信の空間を活用し、子どもたちに多様な学び・体験が得られる機会を創出する

### 取組内容 (北街区)

#### 北口歩行者広場等・情報発信施設等の活用による学び・体験学習の機会の提供

日本各地の魅力と高輪築堤や品川駅周辺の歴史・文化資源の魅力を伝える情報発信施設等および、北口歩行者広場等を活用し、「鉄道の創始の歴史や文化を楽しく学ぶことが出来る展示」「歴史的な文献資料やデジタルアーカイブの紹介」「体験学習や社会科見学等の実施」など、学びの機会提供を検討。鉄道博物館(大宮)等との展示・企画の連携等も検討。



出典: JR東日本

### 取組内容 (南街区)

#### 中央屋上広場の活用による

#### 学び・体験学習の機会の提供

ビジネス交流施設やビジネス協働支援施設等で生み出されたものを発信する中央屋上広場(南-a)や駅直上で貴重な芝生緑地である中央屋上広場(南-b)を活用し、「新技術や新製品等に触れられる場」や「みどりを感じる遊び場」など、学び・体験の機会提供を検討。



写真提供: 鉄道博物館



写真提供: 鉄道博物館



## 賑わいとみどりが周辺市街地へと連続し、品川駅らしさ・新しさを感じられる国際交流拠点に相応しい都市景観を形成

### 遠景

- ① 品川駅の拠点性を感じさせる、南北一体の建物配置
- ② (西側) 南北一体で双をなす高層部により駅中心を印象付ける顔づくり
- ③ (北・南側) 国際交流拠点に相応しい、世界に発信する顔づくり



放射第19号線（国道15号）沿いからの外観イメージ

### 中景

- ① (西側) 歩行者目線で変化に富む、西側の顔づくり
- ② わかりやすさに配慮した自由通路周りの設え
- ③ (東側) 車窓からの見え方に配慮したダイナミックな顔づくり



北側自由通路周辺のイメージ



東面からのイメージ

### 夜景

- ① 周辺市街地に配慮した落ち着いた照明計画
- ② 駅としての拠点性とわかりやすさを演出
- ③ 低層部のみどりを柔らかく照らし、広がり演出

### 近景

- ① 地域資源やまちの機能をつなぐ、南北方向の骨格的なネットワーク
- ② 駅や周辺のまちから利用者を誘引する立体的な動線
- ③ 駅に快適性や交流の機会をもたらすダイバーシティプラットフォーム



北口歩行者広場のイメージ



国道上空デッキ（南側）のイメージ



国道上空デッキ（北側）のイメージ



デッキレベルとダイバーシティプラットフォームをつなぐ立体回遊空間（南-a）のイメージ



北口テラスのイメージ



中央屋上広場（南-a）のイメージ