

大崎駅東口第4地区におけるまちづくりについて

1. 背景・目的

現在、大崎駅周辺地域では平成16年度に策定した「大崎駅周辺地域都市再生ビジョン」に基づくまちづくりが進められている。当地区においては、平成27年に市街地再開発準備組合が設立され、令和元年度には、町会等当地区の関係者で構成するまちづくり大崎駅東口第4地区連絡会（以下、まちづくり連絡会）において「大崎駅東口第4地区まちづくりガイドライン」（以下、ガイドライン）が策定されるなどまちづくりの検討が進められてきた。そうした中で、都市計画の策定を見据え、まちづくり連絡会での議論を踏まえて、まちづくりの方向性等について、上位計画としてより具体的に示したガイドライン（改定版）（案）（別紙）を取りまとめた。

2. まちづくり連絡会の概要

（1）まちづくり連絡会のメンバー

- ・大崎居木橋町会
- ・ブリリアタワー大崎管理組合（住民）
- ・（株）千代田グラビヤ
- ・大崎駅東口第4東地区・西地区市街地再開発準備組合
- ・品川区

（2）連絡会の開催

令和3年9月～ ガイドライン改定の検討を開始

3. ガイドライン改定の主な内容

- ・まちづくりのコンセプトの明記
- ・土地利用方針の深度化
- ・道路、歩行者ネットワークの深度化
- ・みどりのネットワークの明記
- ・環境、防災に関する取り組みの明記 等

4. 今後の予定

ガイドラインに基づき、関係機関と都市計画の策定に向けた協議を行う。

(案)

大崎駅東口第4地区 まちづくりガイドライン (改定版)



令和5年4月

大崎駅東口第4地区まちづくり連絡会

目次

I.はじめに	P1
1) まちづくりガイドライン策定の背景	
2) まちづくりガイドライン策定の目的と位置づけ	
II.まちづくりの考え方	P3
1) 上位計画	
2) 地区の特性	
3) 現況と課題	
4) まちづくりのコンセプト	
III.まちづくりの実現に向けた分野別の方向性	P9
1) 土地利用	
2) 都市基盤	
・オープンスペースの配置・都市軸の形成	
・歩行者ネットワーク	
・自動車ネットワーク	
3) みどり・環境・防災	
・みどりのネットワーク	
・環境配慮	
・防災力強化	
4) 景観形成	
・遠景・近景・中景	
・空間特性に応じた壁面の位置の設定	
IV.今後のまちづくりの進め方	P19
1) まちづくりガイドラインの運用について	
2) まちづくりガイドラインの運用スケジュールイメージ	

I.はじめに

1) まちづくりガイドライン策定の背景

大崎駅東口第4地区は、大崎駅東側の直近、開発整備が進む大崎駅周辺地域（都市再生緊急整備地域）の東南端、JR山手線と山手通り（環状6号線）に囲まれた約4haのエリアです。

東口地区のうち第1地区から第3地区の再開発はすでに完了し、当地区においても、地域関係者による現状の問題点や課題についての話し合いが続けられる中で、まちの将来の姿について議論が深まり、まちづくりへの機運が高まっています。

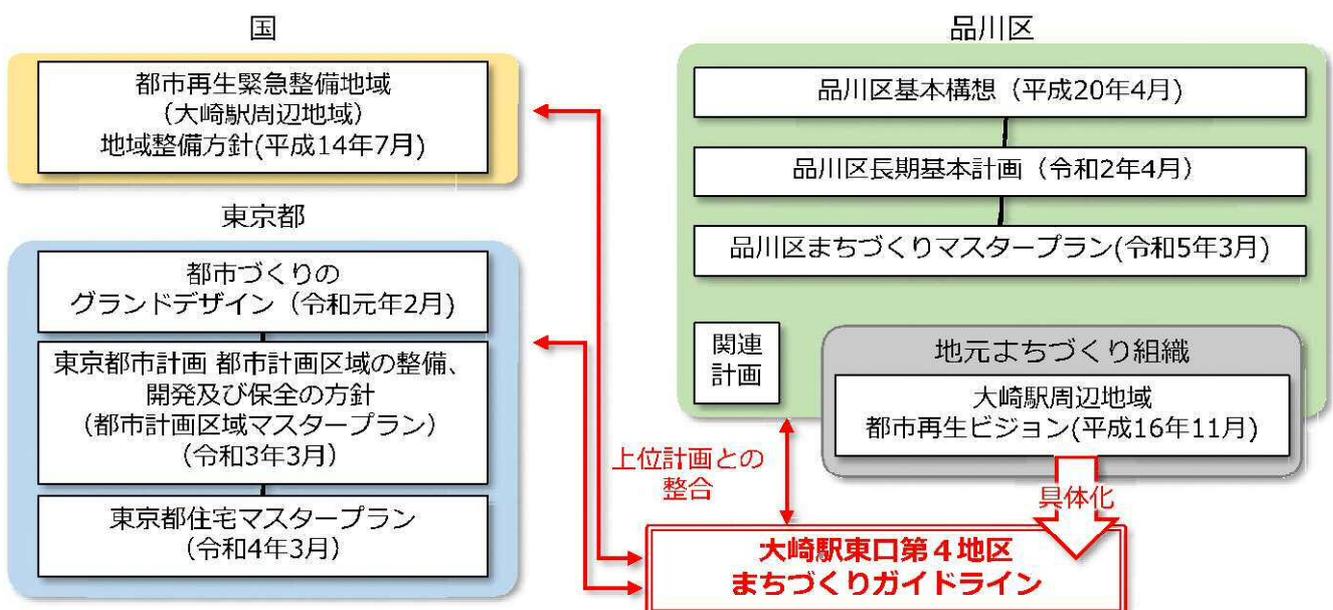
このような中で、関係者が情報を共有し、相互に協力しながら、よりよいまちづくりを進めていくため「大崎駅東口第4地区まちづくり連絡会」を設立し、さまざまな検討や話し合いを経て、当地区のまちづくりの方向性として令和元年11月に『大崎駅東口第4地区まちづくりガイドライン』を策定しました。

以降、関係者間での議論や検討を進め、この度、より具体的なまちづくりの方向性を示すものとして、『大崎駅東口第4地区まちづくりガイドライン（改定版）』をとりまとめました。

2) まちづくりガイドライン策定の目的と位置づけ

段階的なまちづくりの実現が想定される当地区においては、まちづくりに係る主体間で協議調整を図るための共通のルールが必要になります。

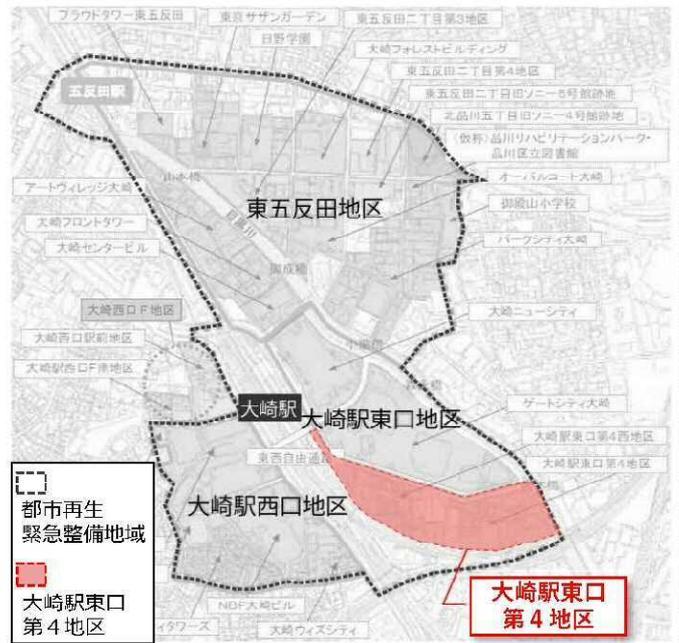
大崎駅周辺地域都市再生ビジョン（平成16年11月）（以下、都市再生ビジョン）における方針を基本に据えながら、規制誘導内容や維持管理のルールなどを当ガイドラインで位置づけることで、大崎駅周辺地域にふさわしい高質で調和のとれたまちづくりの実現を図ります。



□大崎駅周辺地域における開発状況

大崎駅周辺地域内では、地元開発機運の高まりなどにあわせ、国・都・区の上位計画に基づいて、次のような計画がこれまでに策定され、多くの地区で開発整備が完了しています。

- ①大崎駅東口地区再開発基本計画（1980年）
- ②東五反田地区更新計画（1992年）
- ③大崎駅西口地区のまちづくり（1994年）



※品川区まちづくりマスタープラン（令和5年3月策定）より引用し加筆

□大崎駅東口第4地区まちづくり連絡会

大崎駅東口第4地区では、2つのまちづくり組織がそれぞれ地元地権者により設立されるなど、まちづくりの機運が高まっています。これを受け、当地区を取り巻く状況や課題、将来のまちの姿、まちづくりの方向性などを地域関係者が共有し、相互に協力しながらより良いまちづくりを進めていくための調整、協議の場として「大崎駅東口第4地区まちづくり連絡会」が設置されました。

平成28年9月から調整や準備が始められ、平成29年3月に設置。それ以降、継続的な情報共有、協議、調整などを続けています。

構成員（令和5年3月時点）

まちづくり連絡会メンバー	品川区	都市環境部都市開発課 ※	
	地元町会	大崎居木橋町会	
	地元地権者等から成る組織	大崎駅東口第4東地区市街地再開発準備組合 ※ （平成27年9月設立）	
		大崎駅東口第4西地区市街地再開発準備組合 ※ （令和元年10月設立）	
	プリリアタワー大崎 （平成19年11月竣工）		

※印の組織より、連絡会事務局を組成

大崎駅東口第4地区
まちづくりガイドライン

（令和元年11月公表）

大崎駅東口第4地区
まちづくりガイドライン(改定版)

II.まちづくりの考え方

1) 上位計画

□都市再生緊急整備地域 地域整備方針（平成14年7月）

<整備目標>

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

□品川区まちづくりマスタープラン（令和5年3月改定）

第2章 まちづくりのこれまでと今後の展望 <4 新たなまちづくりの視点>

- ・みどりと水辺などの多様な機能を活かして、まちの安全性・快適性を高める
- ・まち・みちの様々な場所で歩きたくなる魅力をつくる
- ・多様なひとが利用する施設や建物等を使いやすくする
- ・交通モードの境目を感じることなく、スムーズに移動できるよう、交通結節点や道路等の空間を再編する
- ・子どもの成長やライフスタイルの変化に柔軟に対応できる住まいや居心地のよい場所を増やす

第5章 地区別まちづくり方針 <2 大崎地区>

(4) 地区のまちづくりの目標

「職・住・遊・学の拠点の魅力で、多様な人々をひきつける質の高い先端都市」

- ・住み、働く魅力にあふれた質の高い都市拠点
- ・目黒川を活用した豊かな時間を過ごせるアメニティと文化交流の空間
- ・職住近接で、多様な住まい方が選択できる安心の住環境 など

(5) エリアごとのまちづくりの方針【大崎駅周辺エリア】

●ポテンシャルを活かしたさらなる開発事業の促進

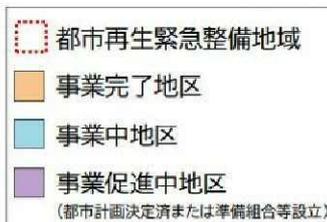
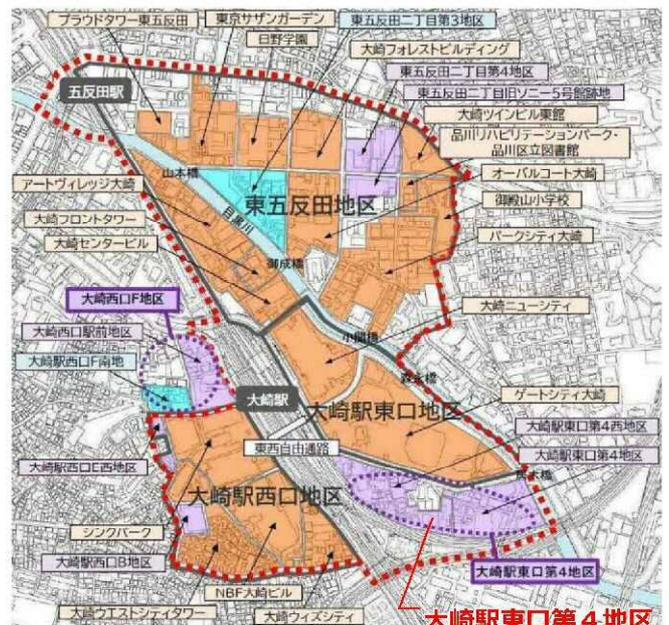
(新産業・業務拠点の形成、都心居住・商業機能等の導入)

- ・品川駅周辺と連携し、引き続き都市計画手法を活用した計画的なまちづくりを誘導するとともに、市街地再開発事業等により導入、集積された新産業・業務および都心居住・商業等の機能を最大限に活用できるような地域のまちづくり活動を支援します。
- ・大崎駅西口F地区等まちづくりの機運が高まっている地区では、地域と連携しまちづくりの検討を進めるとともに、適切な開発を誘導し、ものづくり産業等の業務機能、住宅に加え、生活支援機能等の導入を図ります。特に大崎駅東口第4地区では、都市施設の立地特性を活かしてさらに拠点性の向上を図ります。

●開発事業にあわせた都市基盤の整備

(道路・広場空間・歩行者ネットワーク・公園の充実)

- ・広域活性化拠点の交通結節点として、さらなる再開発事業の進展にあわせて、歩行者デッキネットワークや歩道状空地等の歩行者空間、みどり豊かなオープンスペースなどを充実させていきます。
- ・また、駅利用者の安全確保や交通結節機能強化に向けて、駅や関連施設の整備・拡充等、関係者等と協議・検討を進めます。



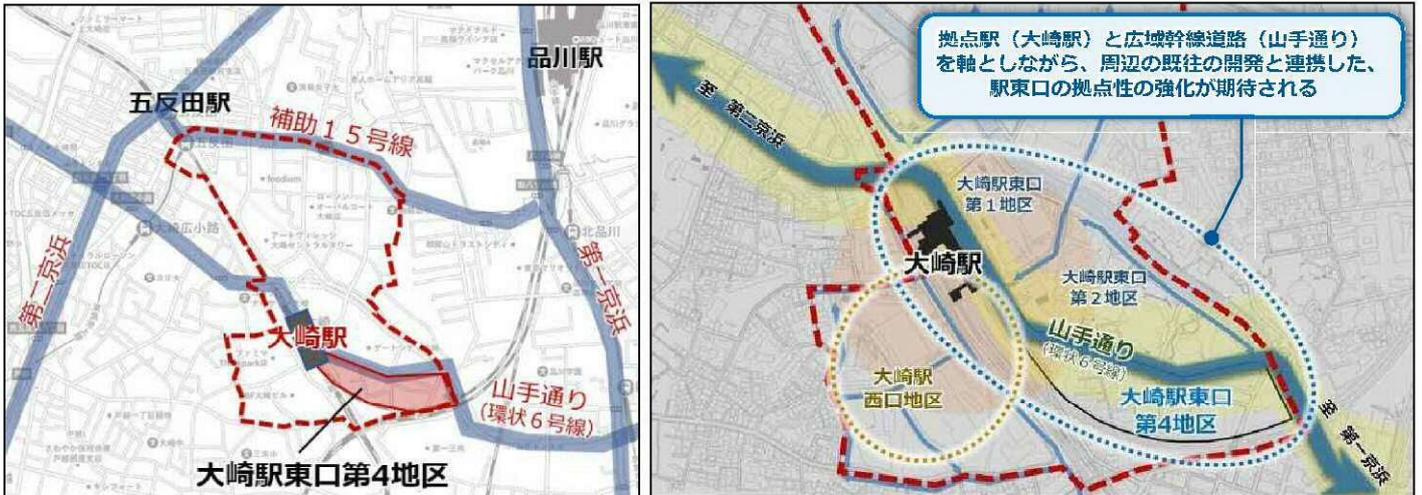
2) 地区の特性

大崎駅に近接、かつ山手通りに面し、都市構造上ポテンシャルが高い

- ・ **緊急整備地域である大崎駅周辺地域**では、一日20万人以上の乗降客数を誇る**拠点駅である大崎駅**、及び東西を広域的につなぐ**広域幹線道路である山手通り**を骨格として土地の高度利用を進められてきており、当地区はそれらの骨格に面し、**都市構造上ポテンシャルの高い立地**にある。
- ・ **一日に約100万人***の乗客数が見込まれる**鉄道から視認性が高く、大崎駅周辺地域の東の顔**となる。
- ・ **駅から目黒川までつながる約500mもの連続的・特徴的な地区形状**（山手通り沿い・鉄道沿い）を有する。

※第12回大都市交通センサス「駅別発着・駅間通過人員表」より、当地区の南側を通過する鉄道（山手線、横須賀線、東海道新幹線）の乗客人数を算出

○ 大崎駅・広域幹線道路を軸とする大崎駅周辺地域の都市構造



 都市再生緊急整備地域

ものづくり企業の集積

- ・ かつて大崎駅周辺は、鉄道駅への至近性や目黒川の水運を活かした町工場等が集積し、**ものづくりのまちとして発展した**。
- ・ 土地利用転換を経ても、都市再生ビジョンに掲げられた「**東京のものづくり産業を先導する拠点をつくる**」といった戦略に基づき、**本社機能や研究開発機能を中心にもものづくり企業が集積している**。
- ・ 近年は、品川産業支援施設（SHIP）が整備され、企業間の交流・連携促進やベンチャー企業の支援も行われるなど、**ものづくり企業等が集積する地理的優位性を活かした新産業・新ビジネスの創出にも注力している**。

目黒川に面し、周辺にみどりが存在

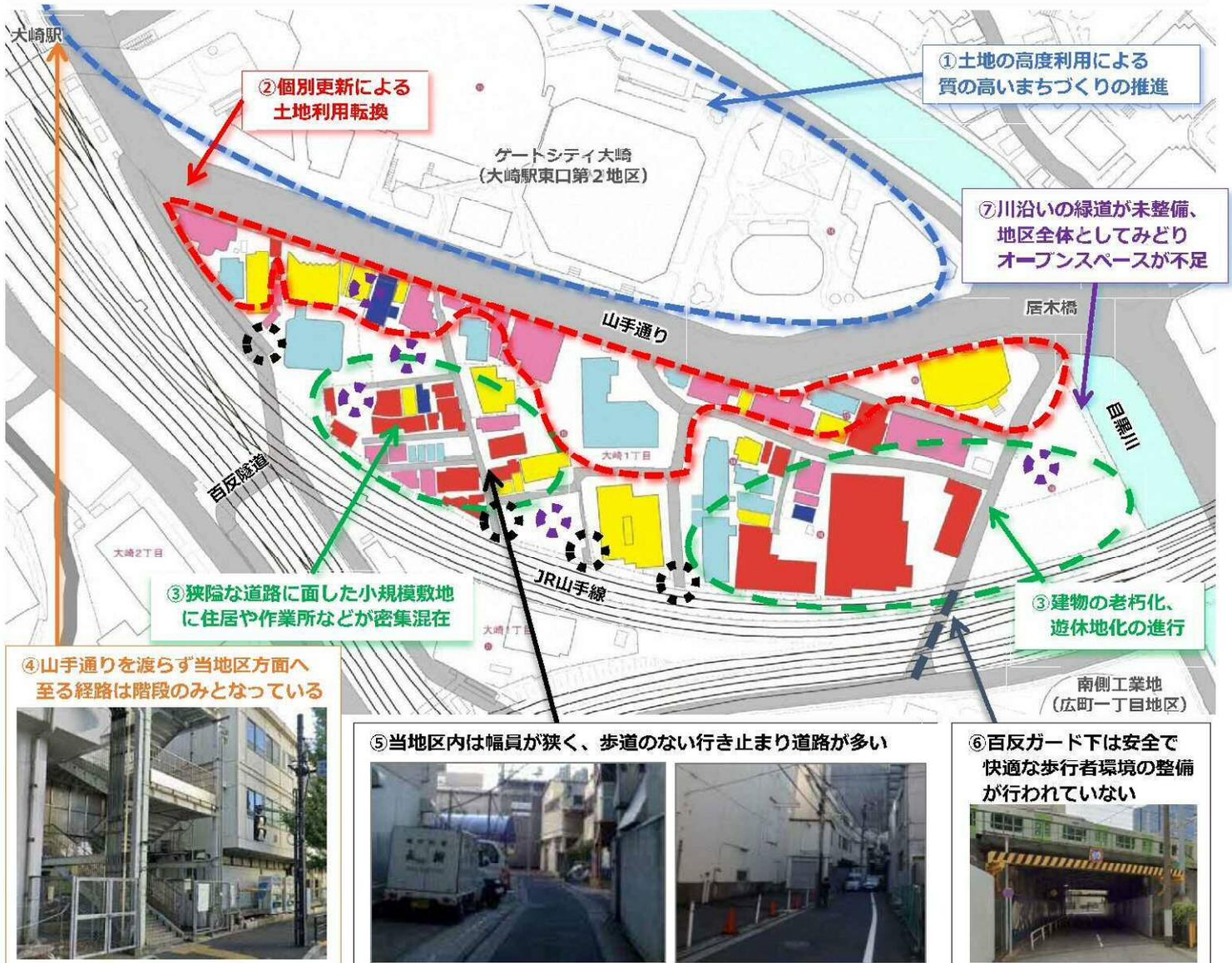
- ・ **大崎駅周辺地域における水とみどりのネットワークの起点**であり、これまで駅周辺で段階的な整備が進められてきた目黒川沿いの連続的な歩行者・滞留空間を受止める立地にある。
- ・ 目黒川沿いやゲートシティ大崎など、**当地区周辺で連続的、まとまりあるみどりが整備されている**。

○ 当地区周辺における連続的、まとまりのあるみどり



3) 現況と課題

- ・大崎駅東口第1地区～第3地区は開発事業が完了するなど、**周囲で土地の高度利用による質の高いまちづくりが進んでいる**。(図中①)
- ・当地区内においては山手通り沿いを中心に個別更新による土地利用転換や高度利用が進んでいる。(図中②)
- ・**当地区は狭隘な道路に面した小規模敷地に住居や作業所などが密集混在しており、建物の老朽化や遊休地化が進む**など、大崎駅直近に相応しいまちの形成がなされていない。(図中③)
- ・山手通りを渡らず当地区方面へ至る経路は階段のみであり、当地区は**駅との円滑なバリアフリーのネットワークが形成されておらず**、駅至近であるポテンシャルを活かしきれていない。(図中④)
- ・当地区内は幅員が**狭く、歩道のない行き止まり道路が多い**。また幅員4m未満の道路も多く、**安全で快適な歩行者環境の整備が行われていない**。(図中⑤)
- ・**百反ガード下は歩行者通行空間が狭く安全で快適な歩行者環境の整備が行われておらず**、五反田や大崎駅方面から広町一丁目や新馬場駅方面を結ぶ広域的な歩行者ネットワークの形成が図れていない。(図中⑥)
- ・当地区内は十分な**みどりやオープンスペースも少なく**、安全で快適な生活空間が形成されていない。また、五反田方面へとつながる目黒川沿いの緑道が整備されていない。(図中⑦)



(凡例) 建物築年次	~1979 (S. 54) 年	2000 (H. 12) 年～2009 (H. 21) 年	行き止まり道路
	1980 (S. 55) 年～1989 (H. 1) 年	2010 (H. 22) 年	駐車場等の低未利用地
	1990 (H. 2) 年～1999 (H. 11) 年		

4) まちづくりのコンセプト

— Osaki EAST terrace —



いつでも人の活動が見え、だれもが快適で安全に過ごせるまち



新しい大崎の価値を発信し、幅広い人々をひきつけるまち



「みどり」や「ものづくり」などの大崎固有の魅力を継承する、持続可能で多様な選択肢のあるまち

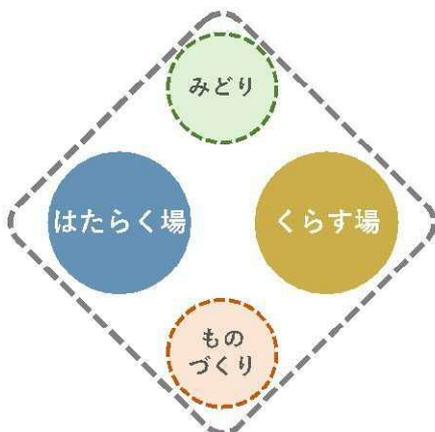


新しい技術の活用や周辺開発との連携など、戦略的な取り組みにより、魅力を生み続けるまち

まちづくりの方向性と波及効果

これまで

大崎では、業務・住宅を中心とした複合的な市街地や目黒川を軸としたみどり豊かな都市環境の整備を進めるとともに、ものづくりに関わる企業が集積し、大崎固有の魅力を育んできた。

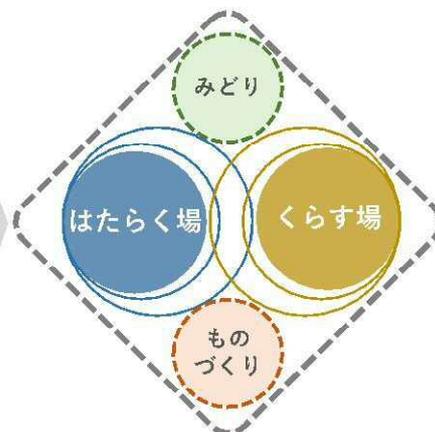


各機能・要素ごとに拠点を強化

現在

「はたらく場」は、社員同士の交流等を通じた創造する場としての機能が求められるようになった。

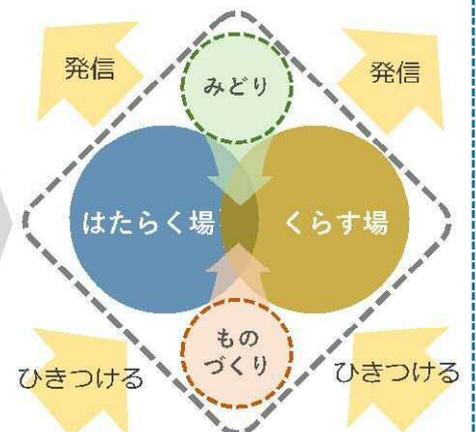
「くらす場」は、多様な人が健康的で暮らしを豊かに過ごす場としての価値が再認識された。



「はたらく場」・「くらす場」に求められる機能が変容

これから

「はたらく場」や「くらす場」を充実するとともに、大崎固有の魅力である「みどり豊かな環境」や「ものづくり技術」を繋げ、新たな魅力を発信し、人々をひきつけるまちを創造する。



新たな魅力の発信が人々をひきつける好循環を生む

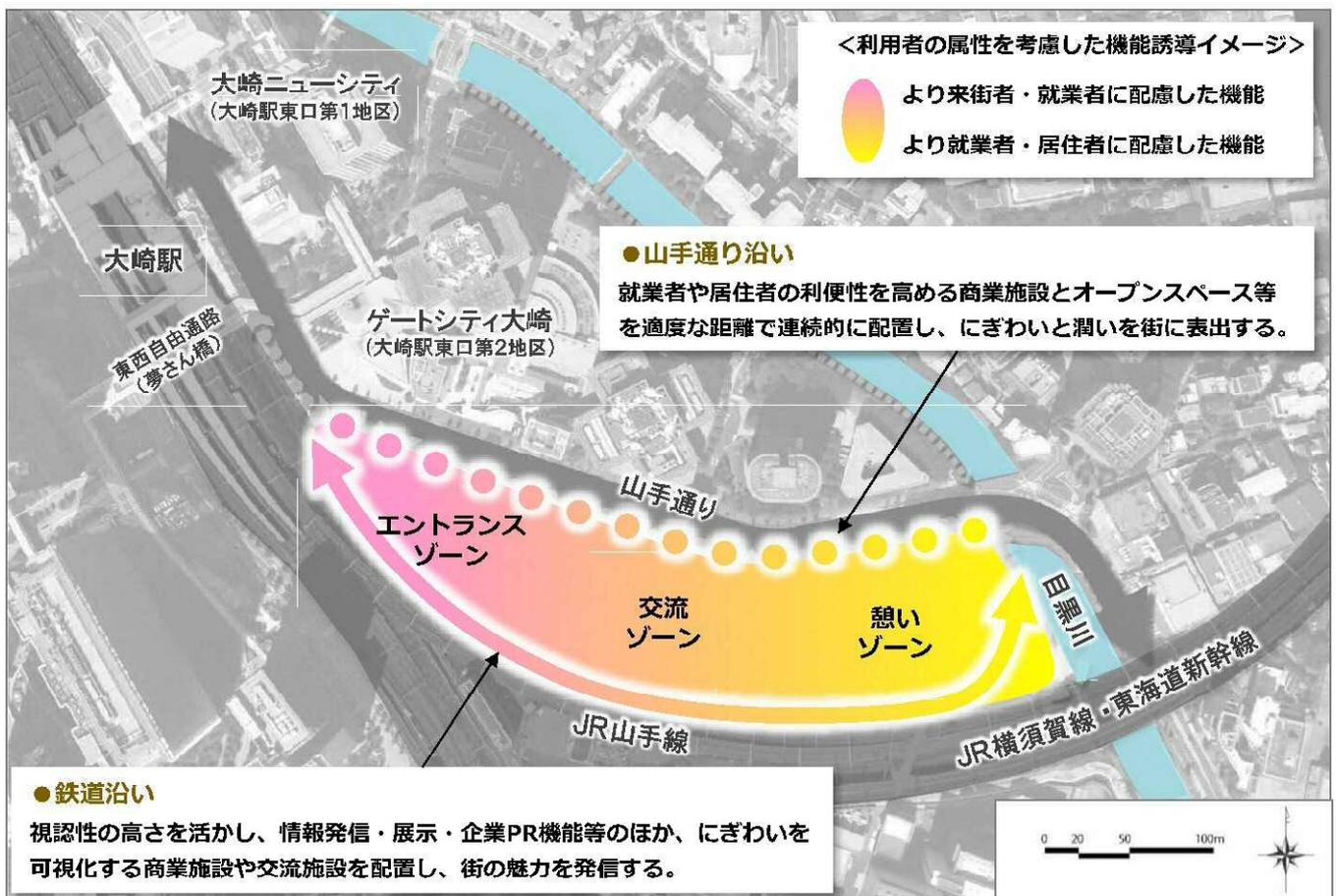
Ⅲ.まちづくりの実現に向けた分野別の方向性

1) 土地利用

大崎駅に至近、かつ山手通りに面する立地特性を踏まえ、周辺開発（大崎駅東口第1地区・第2地区）と一体となり大崎駅東口の更なる拠点性向上に寄与する、土地の有効・高度利用化を進めます。

- ① 地区全体として、**業務・商業・住宅等の機能を導入し、複合市街地**を整備する。
- ② **地区内を緩やかにゾーニング**することで、大崎駅・目黒川に面し、東西約500mに渡る地区形状を持つ**地区特性を活かした魅力的・合理的な土地利用**を図る。
- ③ **山手通り沿いや鉄道沿いにおいては、ゾーンごとの利用者の属性を考慮しつつも、連続的な機能配置を行う**ことで各ゾーンがつながる**一体的なまちづくり**を実現する。

■土地利用のゾーニングイメージ



エントランスゾーン

- ・大崎駅に近接する立地性を活かして、駅及び既往の周辺開発との繋がりを強化・にぎわいを連続させ、**大崎駅東口の新たな玄関口としての拠点**を形成する。
- ・来街者も含めた多様な人々が行き交う、**都市のにぎわいをもたらす広場と交通結節機能**を整備する。

交流ゾーン

- ・地区内外からのアクセス性に優れた立地性を活かし、**多様な人々が活動・交流する空間とし、まちに活気を創出する拠点**を形成する。
- ・居住者や就業者、来街者など**様々な属性・世代が集う広場**を整備する。

憩いゾーン

- ・水とみどりのネットワークを形成する目黒川に近接する立地性や山手線からの視認性の高さを活かし、**都市に潤いをもたらす、大崎の新たなまちの魅力**を発信する拠点を形成する。
- ・大崎駅周辺地域の新たなシンボルとして、**様々な人が集う、豊かな緑量のある広場**を整備する。

■複合市街地の形成に向けた機能配置イメージ

- ・業務・商業・住宅等の機能を複合的に配置し、多様な人が往来し・交流する、顔の見えるまちづくりを推進する。
- ・ものづくり企業などの入居に対応した業務機能や研究開発等の機能、情報発信等を行う業務サポート機能を整備し、東京を代表するものづくり企業が集まる拠点として“大崎”を印象付ける。
- ・都心居住を推進する住宅を整備するとともに、住民間の活動・交流の場である地域コミュニティ施設を整備し、町会や企業とも連携しながら住民の多様なニーズに対応することで、子育て世帯をはじめ誰もが暮らしやすい居住環境を整え居住地としてのブランド力を更に高める。
- ・低層部は、利用者の属性に応じた連続的な機能誘導を図ることで、地区内外から利用される快適でにぎわいあるまちづくりを実現する。

<機能配置の断面イメージ>



■当地区内で展開される都市活動のイメージ

- ・立地特性を踏まえた当地区内の緩やかなゾーニングや複合的機能配置により、様々な人々を引きつけ・滞留を促し、連続的でありながらも多様性や変化に富んだ都市活動の展開を促す。
- ・大崎の魅力や多様性を感じるシーンを視認性の高い山手通りや鉄道を介して発信し周囲への波及を図る。

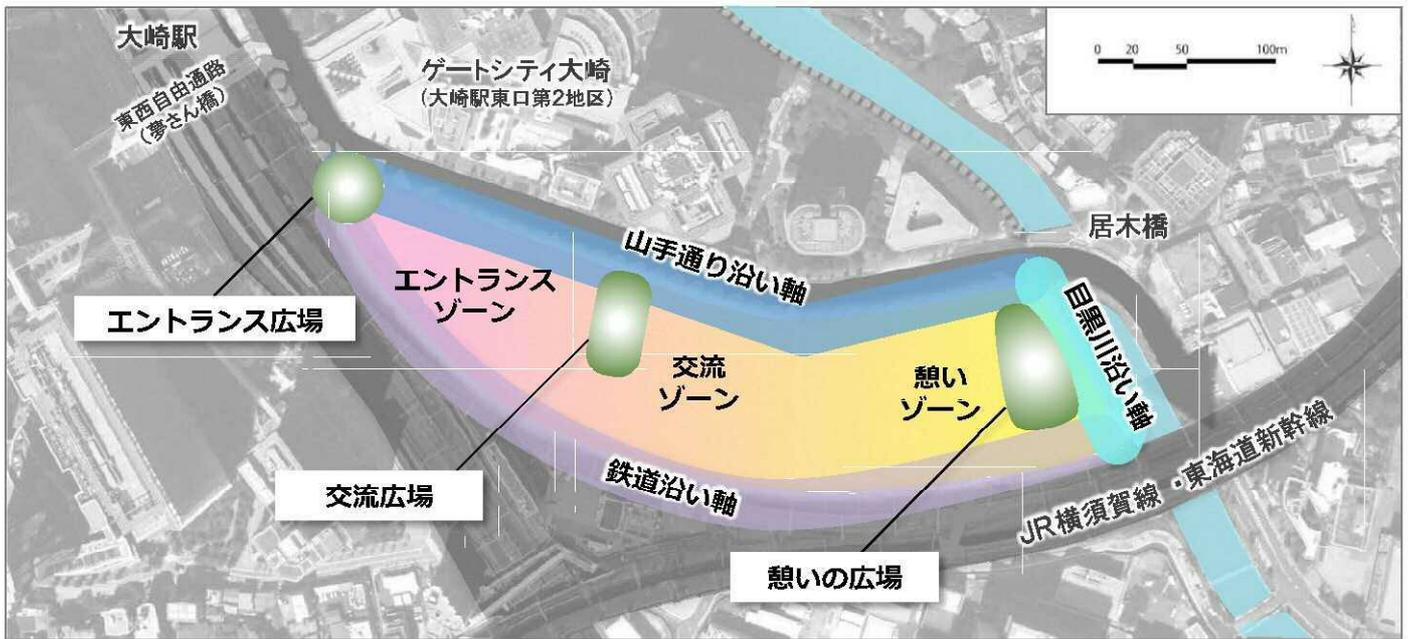


2) 都市基盤 |

<オープンスペースの配置・都市軸の形成>

土地利用、歩行者ネットワークの形成方針も踏まえ、地区内の適切な位置にまとまりある広場空間と、それらを結び付ける軸線状の空間を計画する。

- ① 大崎駅に至近な西端、目黒川に至近な東端、およびそれらをつなぐ地区中央部に、**特性に応じた3つの広場空間**を整備する。
- ② 地区の外周を囲む**骨格（広域幹線道路、鉄道、河川）**沿いに**3つの軸**を形成する。



<3つの広場の整備>

地区の西側（大崎駅側）

- ・大崎駅方面からの視認性が高い
- ・大崎駅や周辺地域からのアクセス性が高い

▶ エントランス広場の整備

- ・大崎駅東口の新たな玄関口として地区内外の人々の利用を活性化し、にぎわいを創出する

- ・交通結節機能、にぎわい機能等を広場に面する複数階に配置

地区の中央

- ・業務・住居を中心とした複合市街地の中央部
- ・東西異なる特性の中間領域

▶ 交流広場の整備

- ・地区中央を地区内外の居住者や就業者など、多様な人々が憩い、集い、交流する空間としまちに活気を創出する

- ・にぎわい機能等を広場に面して配置

地区の東側（目黒川側）

- ・大崎駅方面からの視認性が高い
- ・大崎駅や周辺地域からのアクセス性が高い

▶ 憩いの広場の整備

- ・水とみどりのネットワークの起点となる新たな大崎のシンボルとして、豊かな緑量のある空間を創出し、都市に憩いをもたらす

- ・緑豊かな大規模緑地を配置
- ・広場に面して地域コミュニティ施設等を配置

<3つの軸の整備>

山手通り沿い (延長約400m)

- ・広域幹線道路である山手通りに面する
- ・地区内外の人々の歩行者動線として利用

▶ 山手通り沿い軸の形成

- ・駅から目黒川沿いまでゆとりある歩行者空間（地上レベル）を確保し、居住者や就業者らの利便性を高める施設を整備する

- ・山手通り沿いの歩行者空間、山手通り沿いの施設、3つの広場で構成
- ・連続的なみどりやにぎわい機能等を配置

鉄道沿い (延長約500m)

- ・JR山手線や東海道新幹線など利用者の多い鉄道に面し、視認性が高い

▶ 鉄道沿い軸の形成

- ・鉄道からの視認性が高い位置（地上～デッキレベル）に、にぎわい・交流など多様なアクティビティを誘発する機能・空間が連続的に並び、大崎のまちの魅力を発信する

- ・駅と川を結ぶ歩行者回遊空間、歩行者回遊空間に面する施設で構成
- ・回遊動線・滞留空間に面して、にぎわい・交流機能等を連続的に配置

目黒川沿い (延長約100m)

- ・大崎駅周辺地域の水とみどりのネットワークの起点に位置

▶ 目黒川沿い軸の形成

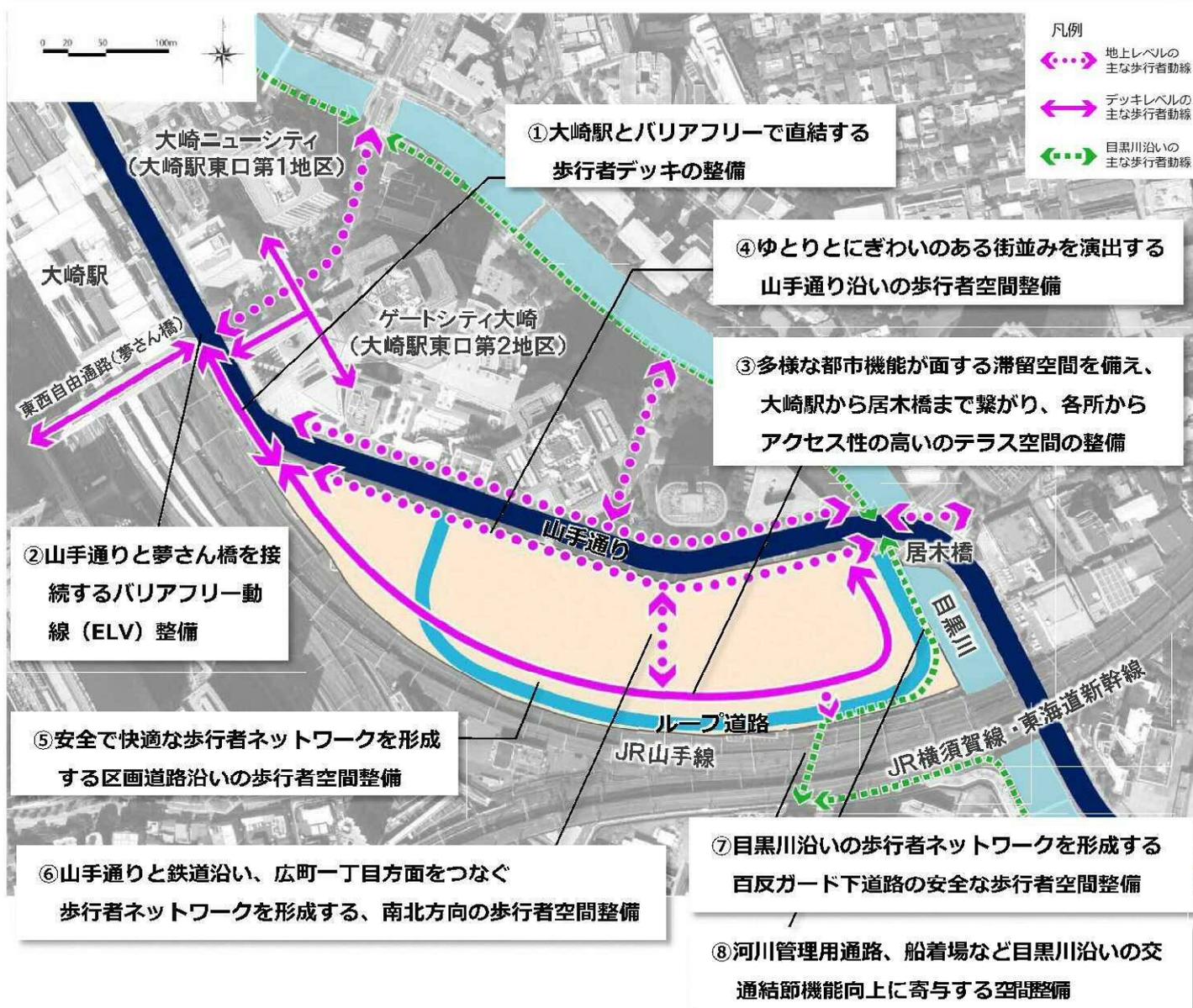
- ・水とみどりのネットワークを延長し、南側からの高い視認性を活かし、これまでに整備されてきた北側への繋がりを感じさせる

- ・緑豊かな憩いの広場や河川管理用通路、目黒川で構成
- ・大規模緑地や回遊動線・滞留スペース等を配置

<歩行者ネットワーク>

周辺地区におけるこれまでの開発整備の成果と連携して、歩道、歩道状空地、歩行者デッキ等を適切に配置し、官民連携して安全で快適な歩行者ネットワークを構築。大崎駅周辺地域における歩行者の回遊性向上を図る。

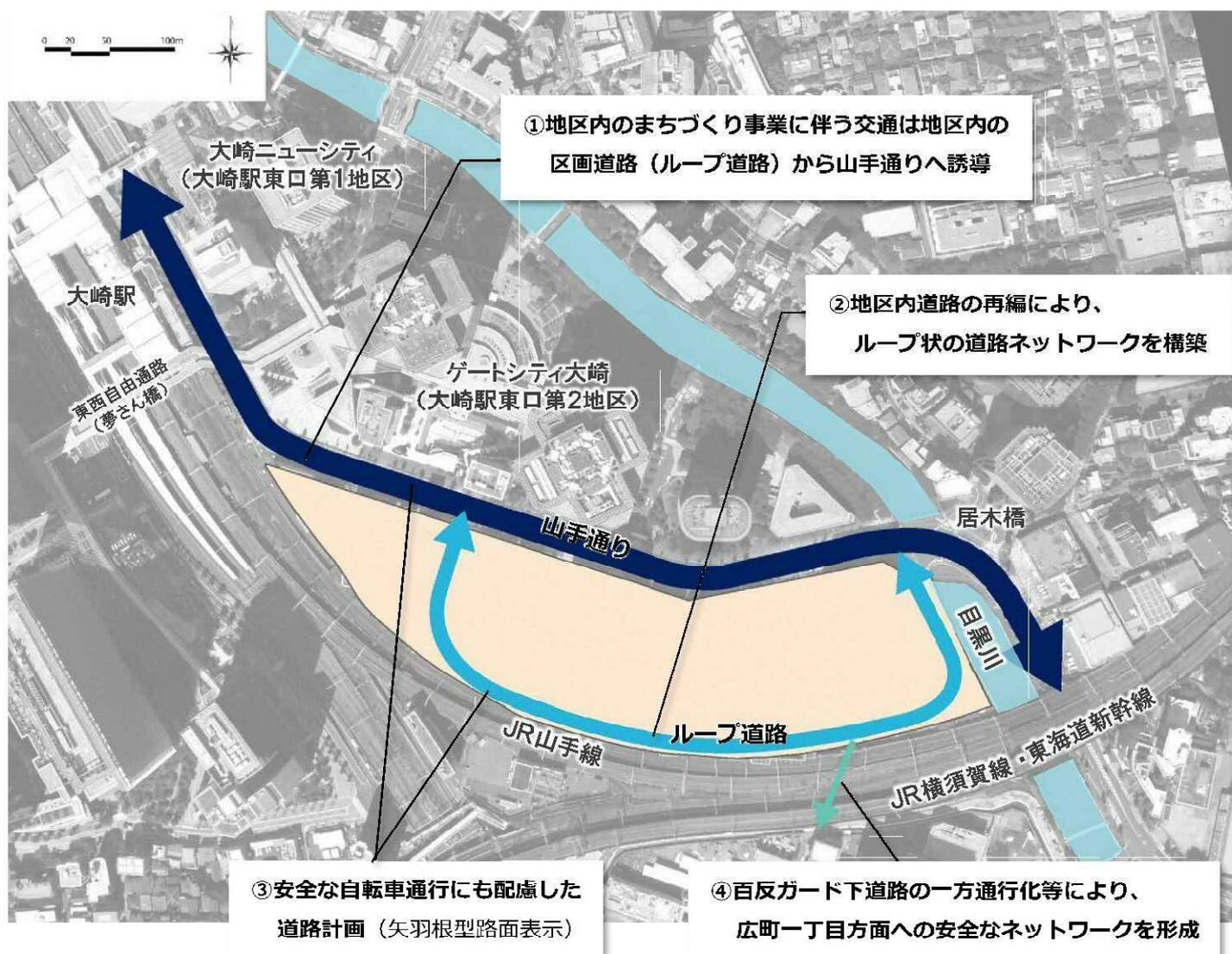
- ① **大崎駅とバリアフリーで直結する歩行者デッキを整備し、駅とまちの一体性・回遊性の向上を図る。**
- ② **山手通りと夢さん橋を接続するバリアフリー動線（ELV）整備により幹線道路と駅の接続性の向上を図る。**
- ③ **デッキレベルに多様な都市機能が面する滞留空間を備え、大崎駅から居木橋まで繋がり、各所からアクセス性の高いテラス空間を整備することで、駅と周辺地域を広域的につなぐ新たな歩行者ネットワークを創出し、歩きたくなるまちづくりを推進する。**
- ④ **山手通り沿いの歩行者空間を整備し、周辺街区と調和し、ゆとりとにぎわいのある街並みを演出する。**
- ⑤ **区画道路沿いの歩行者空間を整備し、安全で快適な歩行者ネットワークを形成する。**
- ⑥ **東西2つの地区間に南北方向の歩行者空間を整備し、山手通りと鉄道沿い、広町一丁目方面をつなぐ歩行者ネットワークを形成する。**
- ⑦ **百反ガード下道路の安全な歩行者空間を整備し、五反田方面から広町一丁目方面へつながる目黒川沿いの連続的な歩行者ネットワークを形成する。**
- ⑧ **河川管理用通路、船着場などの目黒川沿いの交通結節機能向上に寄与する空間の整備を図る。**



<自動車ネットワーク>

河川と鉄道、広域幹線道路に囲まれた立地特性を踏まえ、土地利用転換に伴う新しい都市活動を支え、円滑な交通処理を可能とする区画道路の再編整備や、安全な自動車ネットワークの形成を図る。

- ① 地区内のまちづくり事業に伴う交通は、地区内の**区画道路（ループ道路）に車両出入口を設け、山手通りへの交通影響を抑える。**
- ② **地区内道路の再編**により、土地の高度利用を支える**ループ状の道路ネットワーク**を構築する。
- ③ 山手通り及び区画道路において、**安全な自転車通行にも配慮した道路計画**（矢羽根型路面表示）とする。
- ④ **百反ガード下道路の一方通行化等**により、**広町一丁目方面への安全なネットワーク**を形成する。



3) みどり・環境・防災 | 〈みどりのネットワーク〉

これまで整備されてきた周囲のみどりと呼応し、みどり豊かな大崎を印象付けるネットワーク形成を図る。風の道や歩行者動線、周囲からの視認性に配慮し、効果的な配置計画とする。

特に目黒川沿いにおいては「品川区水辺活用ビジョン」に基づき、緑豊かな環境創出や親水性向上につながる整備に取り組み、歩いて楽しく、回遊性の高い空間形成を図る。

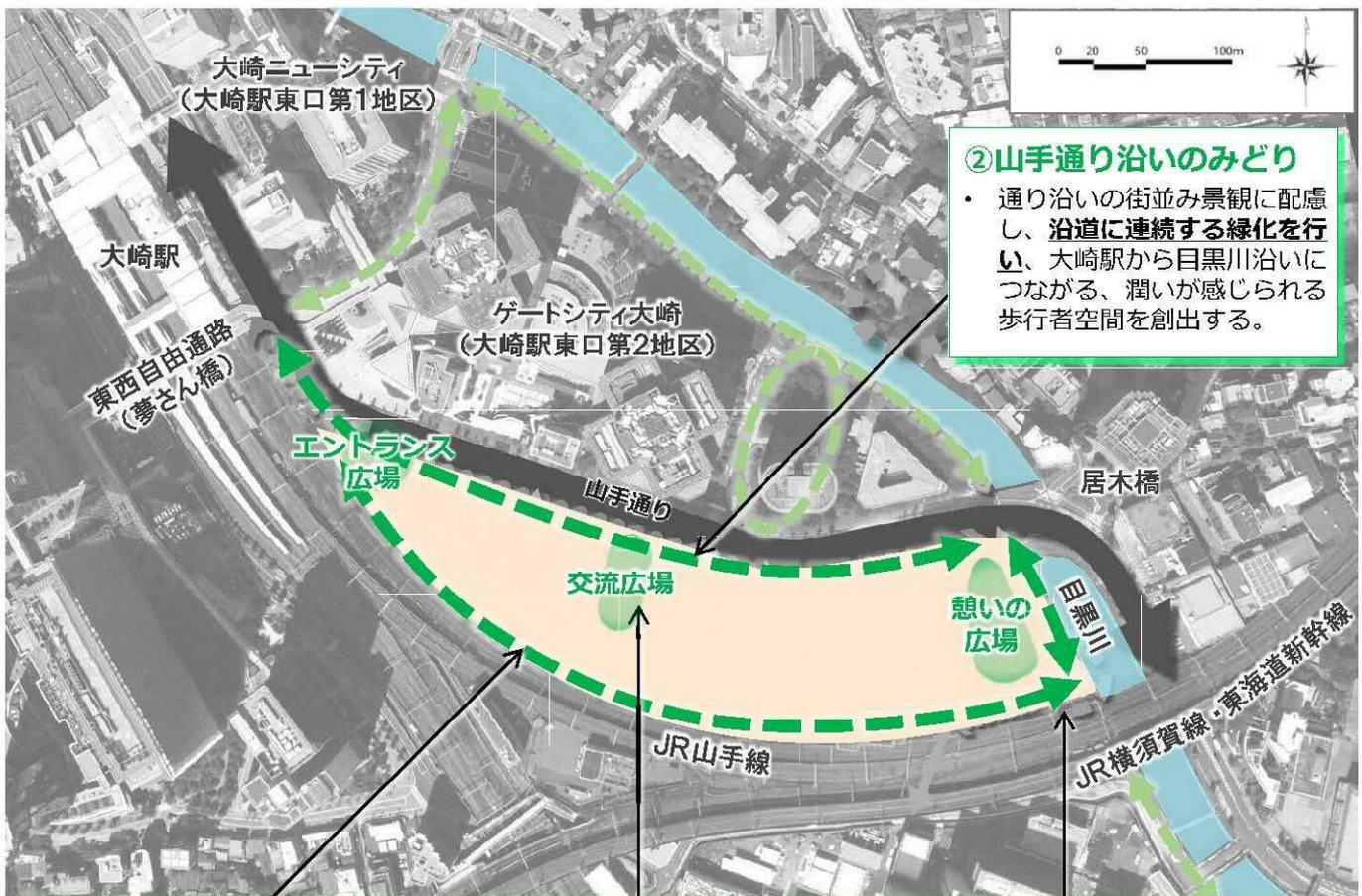
- ① 地区内における緑化を推進する。
- ② 周辺街区と呼応する山手通り沿いのみどりのネットワークを形成する。
- ③ 大崎駅周辺地域における目黒川沿いの水とみどりのネットワークの起点としてのまとまりある緑化空間を整備するとともに、船着場などの親水性向上に寄与する機能や空間整備を図る。
- ④ 目黒川沿いから鉄道沿いに繋がる新たなみどりのネットワークを形成する。

←--- みどりのネットワーク

● 3つの広場



既存の公園、
オープンスペースなど



②山手通り沿いのみどり

- ・ 通り沿いの街並み景観に配慮し、沿道に連続する緑化を行い、大崎駅から目黒川沿いにつながる、潤いを感じられる歩行者空間を創出する。

④目黒川から鉄道沿いに繋がる新たなみどりのネットワーク

- ・ JR山手線に面して鉄道からの視認性の高さを活かした緑化を推進し、みどり豊かな大崎を印象付ける、新たなみどりのネットワークを形成する。

①地区内の緑化推進

- ・ 地区内の居住者や就業者及び来街者の豊かなライフスタイルを支えるインフラとして、地区内の積極的な緑化を図る。

③目黒川沿いの水とみどり

- ・ 目黒川沿いにおける水とみどりのネットワークの起点として、敷地内外にわたり、まとまりある緑化空間を一体的に整備する。
- ・ 風の道を考慮しクールスポットとして機能するみどりを整備する。
- ・ 目黒川沿いにおいて、船着き場などの親水性向上に寄与する機能や空間整備を図る。

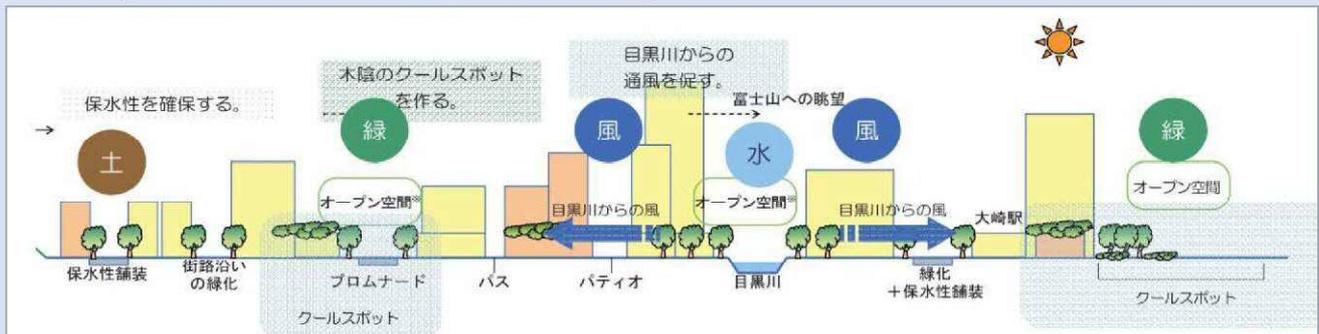
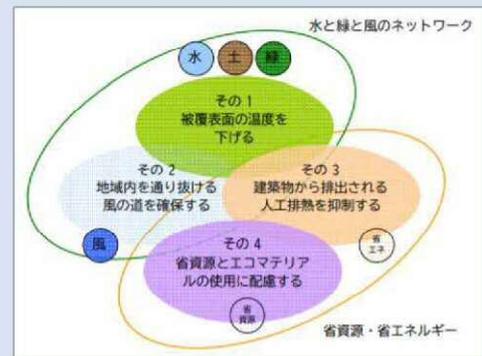
<環境配慮>

「品川区環境基本計画」「大崎駅周辺地域における環境配慮ガイドライン」に基づき、効果的な環境技術の導入やヒートアイランド対策などによりカーボンマイナス（CO2の排出削減）の推進を図る。

また、「水とみどりの基本計画」「品川区水辺利活用ビジョン」に基づき、水辺環境の配慮や質の高い緑化の増進などに取り組み、自然環境の保全・活用を図る。

右図：【環境配慮の基本方針】

下図：【水と緑のネットワークによるクールスポット】（出典：大崎駅周辺地域における環境配慮ガイドライン）



■省エネルギー・省資源化に寄与する環境負荷の少ないまちづくりの推進

① 快適と省エネルギーを両立する暮らし・仕事の実現

省エネルギーによる生活の質向上や健康維持といった副次的効果にも目を向け、建物配置、屋根・外壁の高断熱化、日射遮蔽などを始めとした外部熱負荷の削減やエネルギー効率の高い設備機器の導入・運用によるエネルギーの最適化など、計画時点での技術革新の状況を踏まえた新たな省エネ技術の積極的な導入を図る。また、太陽光発電の導入、蓄電池の設置や電気自動車の普及を支える充電設備スタンドの整備など、電力のHTT（減らす・創る・蓄める）を推進する取組みを検討する。

② 低炭素なエネルギーの活用

自然通風や採光などに配慮するとともに、太陽光発電、太陽熱利用など再生可能エネルギーの利活用の拡大に向けた検討を行う。

③ 省資源化の推進

再生骨材・混合セメント・リサイクル材・その他エコマテリアルの利用を図るとともに、構造躯体における劣化対策、維持管理・改変・改善の自由度確保などによる建築物の長寿命化に努める。

■自然環境の保全・再生に寄与するみどり豊かなまちづくりの推進

① 水とみどりの保全・活用

敷地内における緑化・オープンスペースを確保するとともに接道部の緑化の充実を図り、みどりの豊かさが実感できる環境づくりを推進する。

また、まとまりのある緑化空間や河川管理用通路の整備に取り組むなど、目黒川沿いでの魅力的で豊かな環境づくりを推進する。

また、目黒川の水質改善に寄与する方策を検討する。

② ヒートアイランド現象緩和対策

地表面の被覆対策（保水性・遮熱性舗装等）、建物表面对策（屋上や壁面の塗装・仕上げ等）などヒートアイランド現象の緩和に資する取組みを行う。

<防災力強化>

2011年の東日本大震災では、大都市のターミナル駅周辺において多くの滞留者や帰宅困難者が発生し大きな混乱が生じた。首都直下地震等の大規模な地震が発生した場合において、建築物の損壊や交通機関のマヒ等により、甚大な人的・物的被害が想定される。

大崎駅周辺地域では、2018年1月「大崎駅周辺地域都市再生安全確保計画」が定められ、「安全確保」と「混乱防止」の2つの視点で短期的・長期的取り組みが整理されている。

【安全確保】の視点：現在あるオープンスペースの活用とともに、長期的には災害時の退避場所の確保や滞留者が安全に移動できる経路を整備等

【混乱防止】の視点：情報提供等の共助による滞留者支援を行うとともに、長期的には駅周辺のまちづくりとの連携により、一時滞在施設として活用できる施設や備蓄倉庫を確保等

また、当地区は震災への対応だけでなく**水害への対応**も求められている。近年は土地利用の進展に伴い地表面の不透水性が進み、豪雨時に大量の雨水が一気に河川や下水道に流れ込んだ際に、排水能力を超えた下水管から雨水が噴き出すなど、都市型水害の発生がみられるようになった。特に当地区前面の山手通りを中心に地盤が低く、浸水の危険性が高い。

当地区では、近年のこうした動向も踏まえながら、2021年度に更新された品川区地域防災計画に基づき、**当地区全体で連携して大崎駅周辺の防災機能向上に寄与するまちづくり**に取り組む。

【大崎駅周辺地域都市再生安全確保計画】 （災害時の課題マップ（発災直後））より抜粋



【品川区 浸水ハザードマップ】 （想定最大規模降雨）



- ① **地域防災力の強化**に向け、**一時滞在施設の確保**や**防災備蓄倉庫の整備**、及び無電柱化に取り組む。
- ② 大崎駅周辺帰宅困難者対策協議会などを通じた**周辺地域との連携**に取り組む。
- ③ 品川区浸水ハザードマップの浸水想定区域に含まれる立地を踏まえ、豪雨時にも機能継続が可能な施設の整備、雨水流出抑制施設の整備、山手通り浸水時の代替歩行者ルート**の確保など適切な浸水対策**に取り組む。



一時滞在施設・防災備蓄倉庫のイメージ



周辺地域と連携した地域防災活動のイメージ

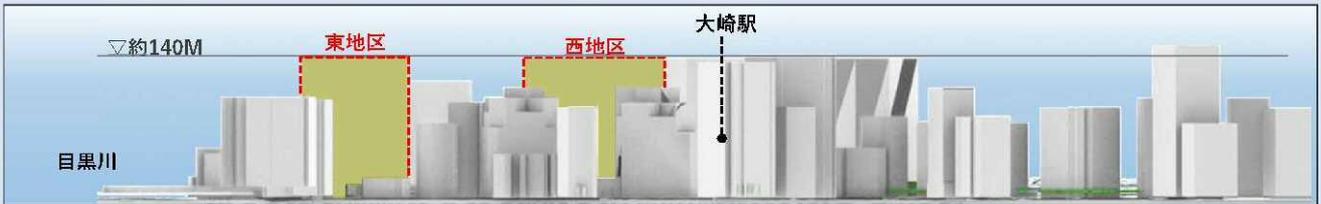
4) 景観形成の方針

<遠景・中景・近景>

【遠景】 周辺開発による群景の継承とともに、大崎エリアの視認性を更に高めるスカイラインの形成

- ① 大崎駅周辺で形成されてきた140M程度の高層建築群と連携し、品川方面や大井町方面等からの視線に配慮した、大崎駅周辺地域の視認性を高めるスカイラインを形成する。
- ② 計画にあたっては既存建物との見合いなど周辺環境へ配慮する。
※建物の高さについては、周辺市街地への影響、景観形成、空地の確保などについて総合的に評価を行い設定する。

■ 大崎駅周辺のスカイライン形成イメージ（品川方面より望む）



【中景】 周囲からの視認性や立地特性を活かし、まちの回遊性を高める、連続的で魅力的な街並みの形成

- ① **山手通り沿い** | 大崎駅前の顔や幹線道路沿道に相応しく象徴的かつ、当地区内で統一感のある街並みを形成する。
- ② **目黒川沿い** | 目黒川沿いのみどりと連続したオープンスペースを確保するなど、みどりと潤いのある街並みを形成する。
- ③ **鉄道沿い** | 鉄道に近接して連続的な歩行・滞留空間を確保するなど、まちのにぎわいを発信する街並みを形成する。



周囲のみどりと調和した潤いのある街並み形成のイメージ
(南東から駅方面を望む)

【近景】 大崎駅・目黒川との近接性を活かした、人々をひきつけるヒューマンスケールの都市空間の形成

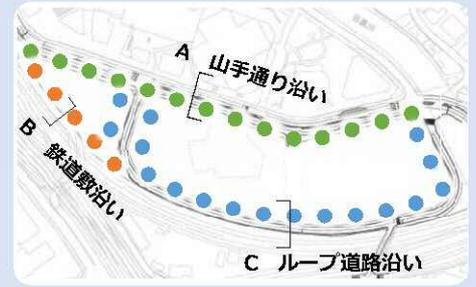
- ① 山手通り沿いの歩行者空間は、地上部を中心ににぎわい機能やみどりを連続させ、大崎駅・目黒川間の回遊を促す空間として整備する。
- ② 鉄道沿いの歩行者空間は、多様な都市活動の受け皿となる滞留空間やにぎわい・交流機能などを連続させ、大崎駅・各開発街区・目黒川をつなぐ空間として整備する。
- ③ 当地区内の広場空間は、立地特性に応じ多様な人々が憩い・集う、まちに開かれた空間として整備する。
 - ・ エントランス広場 | 東口の新たな玄関として、地区内外の人々の利用を活性化し、にぎわいを創出
 - ・ 交流広場 | 地区中央部で居住者や就業者、来街者など多様な人々が集い・交流し、活気を創出
 - ・ 憩いの広場 | 目黒川沿いで緑量豊かでシンボル性の高い空間を創出し、都市に憩いや潤いを創出



<空間特性に応じた壁面の位置の設定>

地区全体で歩行者空間の確保や特徴的な街並みを形成するために、通りや場所ごとの空間特性に応じた壁面の位置の制限を設定※1,2する。

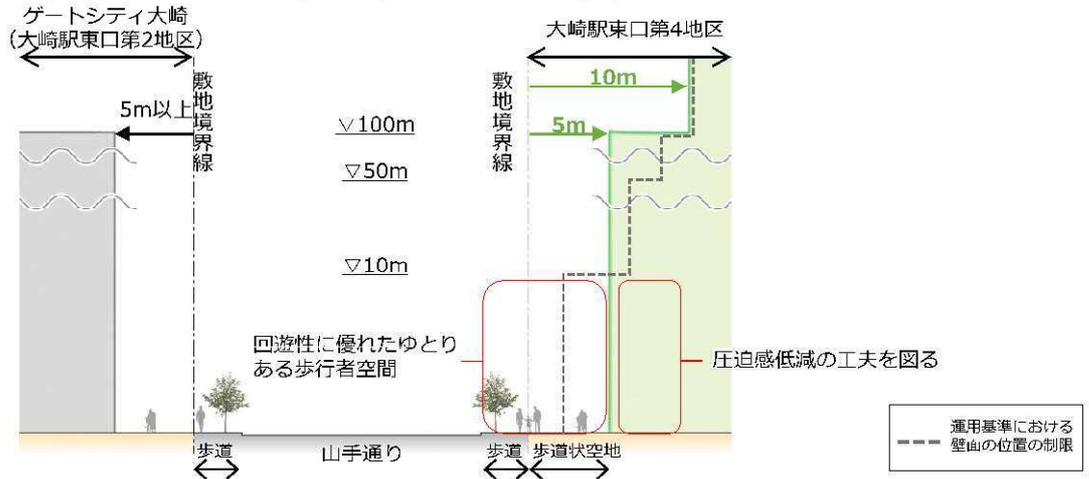
- ※1 歩行者の回遊性や利便性の向上、円滑な交通ネットワークの形成に資する歩行者デッキ、階段、エスカレーター、エレベーター等に類する用途に供する建築物の部分等、及び歩行者の安全性や快適性を確保するために設ける屋根、庇、落下防止柵、案内板、植栽帯、ベンチその他これらに類するものについてはこの限りではない。
- ※2 「東京都再開発等促進区を定める地区計画運用基準（以下、運用基準）」における計画建築物の壁面の位置の制限について、都市計画上の考え方や数値がガイドラインで具体的に示されている場合に該当するものとする。



A 山手通り沿い ●●●

広幅員の空間特性に相応しい一体的な街並みの形成

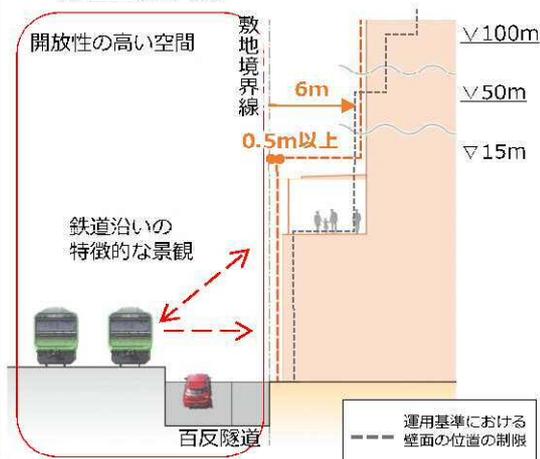
- ・道路境界線から十分なセットバック空間を設けることで、回遊性に優れたゆとりある歩行者空間を整備する。
- ・対岸のゲートシティ大崎との関係を考慮し、一体感のある山手通り沿い軸の形成を図る。
- ・連続する壁面については低層部において壁面形状に変化をつけるなど、歩行者に圧迫感を与えないような工夫を図る。



B 鉄道敷沿い ●●●

地区の玄関口としての特徴的な景観の形成

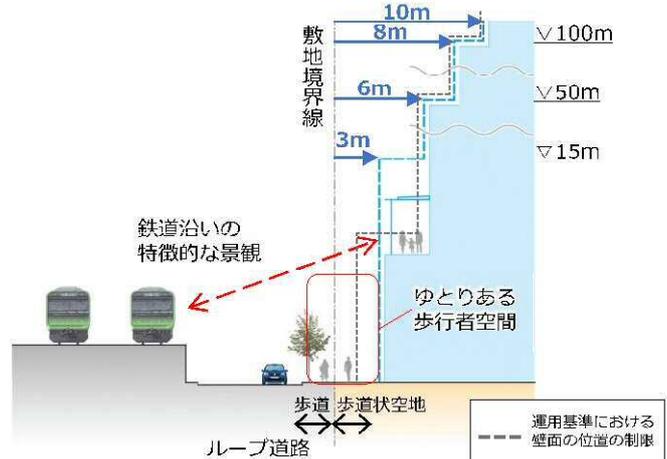
- ・鉄道敷に面する開放的な空間特性を考慮し、賑わいや地区の特徴を創出、表出する空間を鉄道側へ近づけ、地区の玄関口及び鉄道沿い軸の景観形成に資する壁面の位置とする。



C ループ道路沿い ●●●

ゆとりある歩行者空間の確保と鉄道沿い軸の景観の形成

- ・低層部に運用基準以上の十分なセットバック空間を確保し、ゆとりある歩行者空間を整備する。
- ・鉄道沿い軸の部分には、一定の高さ以下に歩行者デッキが連続する特徴的な景観を形成する。



IV. 今後のまちづくりの進め方について

1) 大崎駅周辺地域との連携



2) まちづくりガイドラインの運用

<まちづくりガイドラインの運用方針>

●ガイドラインに沿った計画づくり

当地区内の各主体は、このガイドラインに沿った具体的な計画づくりを行っていきます。その際、各主体が連携や協調に配慮した計画を行い、当地区全体の価値を高めることに配慮します。

●まちづくり連絡会での情報共有・調整など

まちづくり連絡会では、引き続き関係者間の情報共有や調整に努めていきます。

●ガイドラインに基づく計画的な整備の必要性

当地区は区域面積が広く、また駅周辺からの視認性が高いこと等から、当地区のまちづくりが大崎駅周辺地域に対し大きな影響を与えることが考えられるため、十分に検討を重ねながらまちづくりを進めることが必要です。

また、2つのまちづくり組織における計画検討や合意形成の状況も各々異なること、当地区内には近年建設された高層マンションも立地していること等を踏まえ、総合的な観点からまちづくりを検討していくことが必要です。

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

