

III-3 高輪築堤調査・保存等検討委員会の調査・保存方針を踏まえた計画の変更

高輪築堤調査・保存等検討委員会の調査・保存方針に基づき、北周辺地区のまちづくりと高輪築堤保存の両立を図るため、以下の計画変更を行う。

3 街区においては、区画道路 1 号の上下空間を建築敷地として利用し、建物位置を鉄道用地側（東側）へ移動させる。2 街区においては、1～2 街区間のデッキ形状を変更する。

III-4 都市計画決定等について

以上を踏まえ、本事業の推進において必要となる「東京都市計画都市再生特別地区の変更」を行う。

IV 都市の環境や機能の確保に関する資料

IV-1 都市再生特別地区の内容

1 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国内
- **都市計画用途地域等** : 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
- **基準容積率** : 600%、400% (加重平均 408%)
- **基準建蔽率** : 60%、80% (防火地域内の耐火建築物により 100%)

■ 都市再生特別地区の区域面積

: 約 9.5ha

■ 計画精元

街区別精元	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 m ² (約 72,000 m ²)	約 12,700 m ² (約 12,700 m ²)	約 8,000 m ² (約 8,000 m ²)	約 15,000 m ² (約 13,000 m ²)	約 38,300 m ² (約 38,300 m ²)
延べ面積*1 (容積対象面積*1)	約 851,000 m ² (約 690,200 m ²)	約 149,000 m ² (約 103,700 m ²)	約 31,000 m ² (約 24,300 m ²)	約 211,000 m ² (約 174,500 m ²)	約 460,000 m ² (約 387,700 m ²)
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
自動車 (うち荷扱き) ※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)
自動車 等台数	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) <基礎> 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敷地ルール (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。

2 建築物の容積率の最高限度の考え方

(都市再生特別地区における容積率の最高限度)

3街区の計画変更に伴い、敷地面積に変更が生じることから、都市再生特別地区における容積率の最高限度を以下の通り変更する。

なお、計画建物の延べ面積に変更はない。(3街区延べ面積 約211,000㎡)

都市再生特別地区における容積率の最高限度 **910%**

(1街区)650% (2街区)310% (3街区)1,170% (4街区)1,020%

(参考) 3街区の計画変更に伴い、都市再生特別地区の変更と同時に、以下の国家戦略住宅整備事業の変更の認定を受ける予定である。

【国家戦略住宅整備事業 (国家戦略特別区域法第16条) 制度概要】

- ・国家戦略特別区域内において産業の国際競争力強化及び国際的な経済活動の拠点の形成を図るために必要な住宅の整備を促進するもの。
- ・その一部を住宅の用途に供する建築物の容積率の最高限度の数値の算出方法などを定める。
- ・なお、東京都では運用基準を制定しており、適用区域は、特定都市再生緊急整備地域内にて、都市再生特別地区との併用を前提とし、また都市再生への貢献として、地域特性も勘案しながら、外国人等の居住環境の実現のため、ビジネスと生活をサポートする施設を併設することが望ましいとしている。

【国家戦略住宅整備事業による容積率の最高限度の数値の算出方法】

$$Vr = Vc (1 + 2(3 / (3 - R) - 1))$$

ただし $Vr - Vc \leq 300\%$

Vr : その一部を住宅の用途に供する建築物の容積率の最高限度の数値 (940%)
 Vc : 都市再生特別地区に定める(当事業による緩和部分を除く)建築物の容積率の最高限度 (910%)
 R : 建築物の住宅の用途に供する部分の床面積の合計のその延べ面積に対する割合 (4.78%)
 ※Vr、Vc、Rは地区全体に対して適用する。

地区全体で、Vr=940%、当該住宅は1街区に配置、
 適正配分後の容積率の最高限度は1街区820%、2街区310%、
 3街区1,170%、4街区1,020%

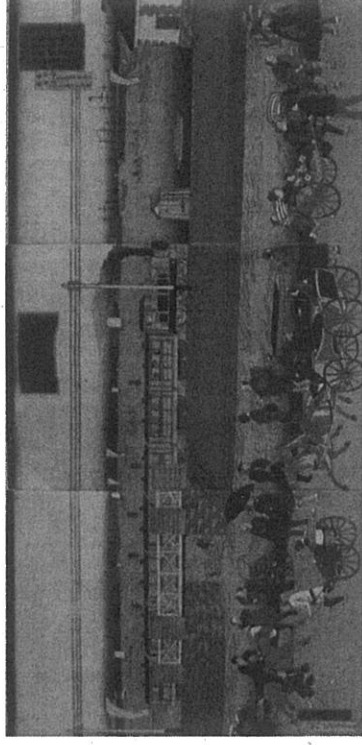
3. 計画変更の概要

■まちづくりと高輪築堤保存の両立

○高輪築堤とは

高輪築堤は、1872年(明治5年)に我が国初の鉄道が開業した際に、海上に線路を敷設するために築かれた鉄道構造物である。

この地域は、赤穂浪士で有名な泉岳寺、幕末に黒船を迎撃するために建設された台場、そして今回出土した高輪築堤を走る鉄道など、江戸から明治初頭にかけて、多くの名所がある地域として錦絵などに残されている。

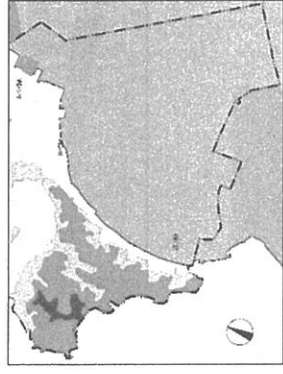


三代歌川広重「東京品川海辺蒸気車鉄道之真景」 1872~73年(明治5~6年)頃
 (港区立郷土歴史館所蔵)

【高輪築堤の敷設位置と歴史】

- 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)

下図の通り、海岸線に沿うような形で、海上に1872年(明治5年)開業の鉄道が敷設された。その後、昭和戦前期までには埋め立てが進み、鉄道は地上を走る姿となっている。



江戸時代の海岸線

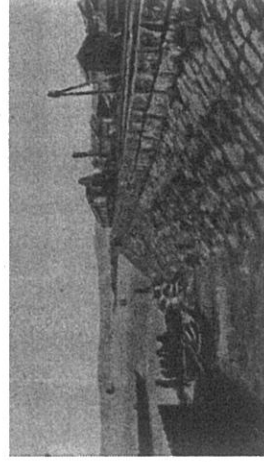


1872年(明治5年) 鉄道開業時



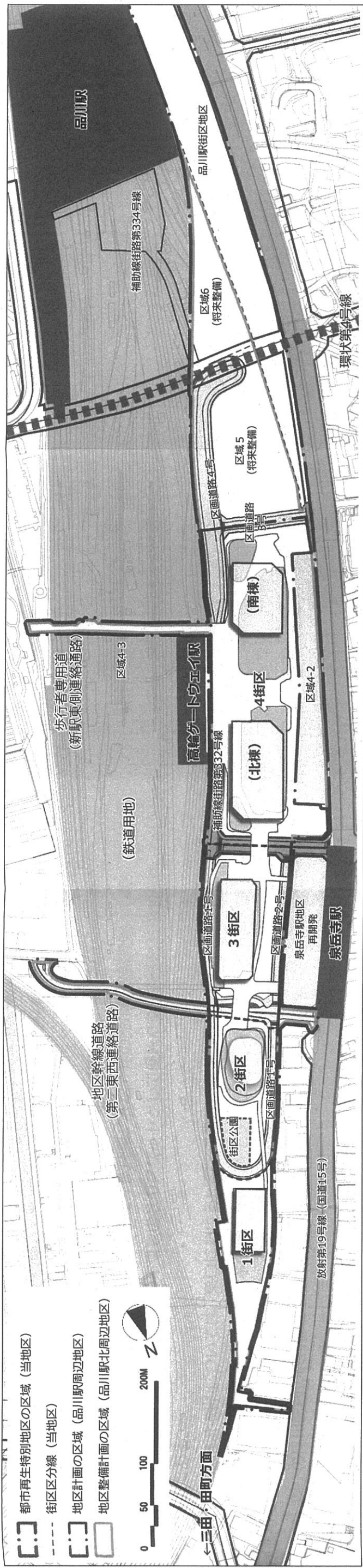
昭和戦前期

港区教育委員会提供

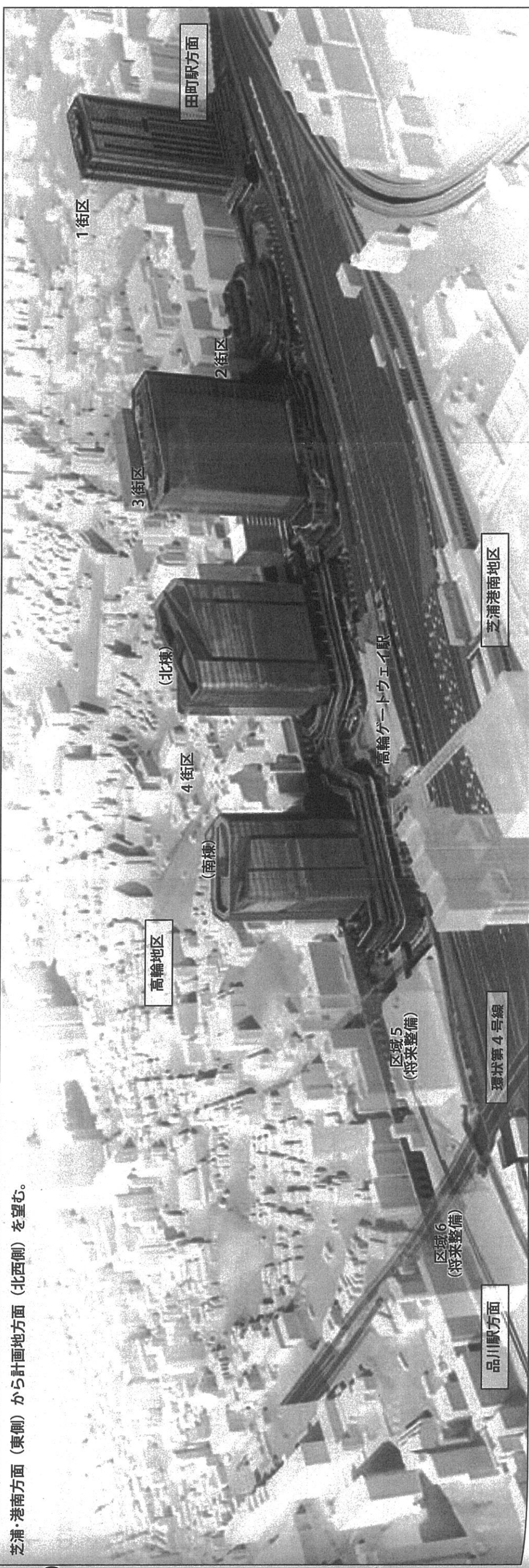


1907年(明治40年)頃の高輪築堤(芝区誌より)

■計画建物配置図 (S=1/5,000)



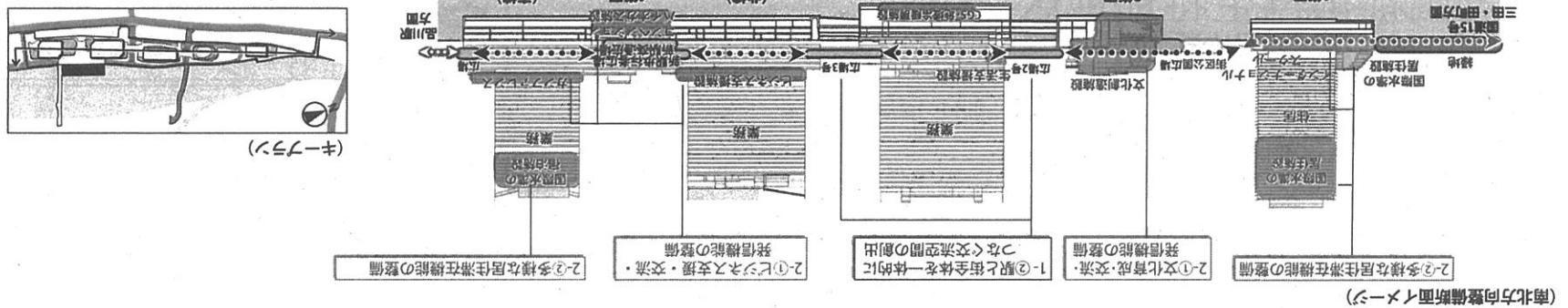
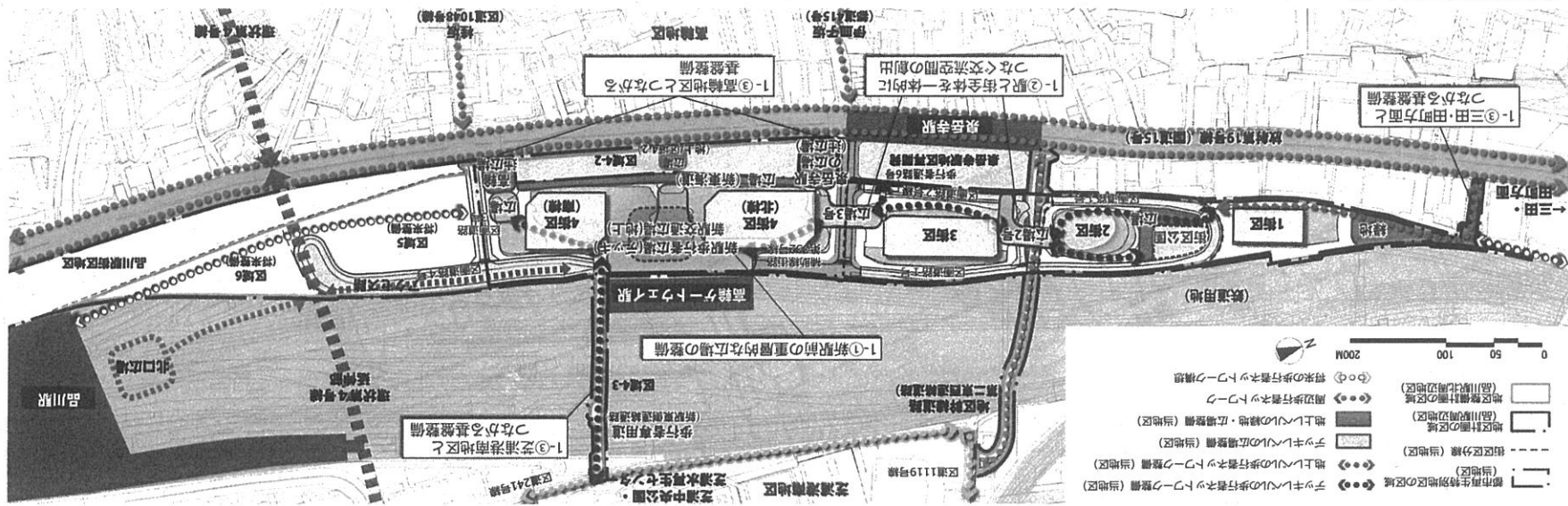
■計画建物イメージパース



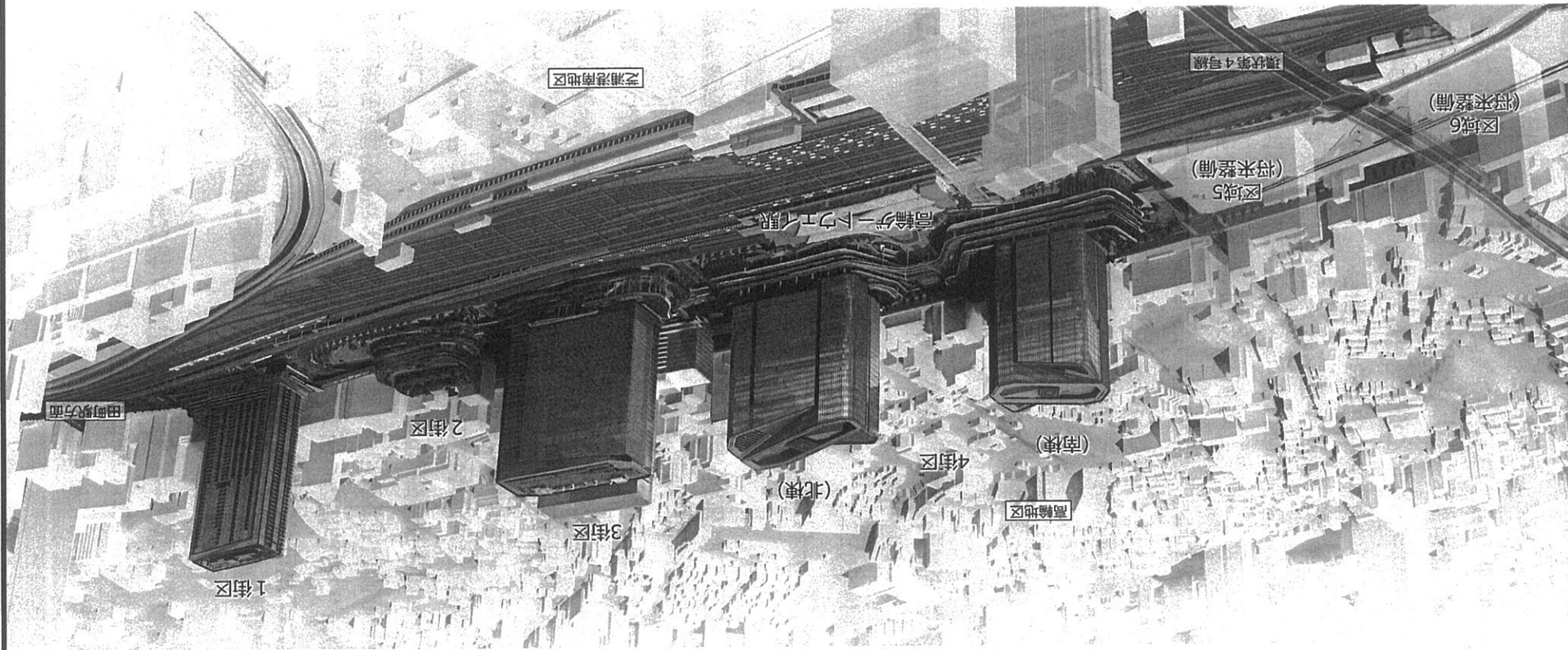
芝浦・港南方面 (東側) から計画地方面 (北西側) を望む。

東京都市計画都市再生特別地区
品川駅北周辺地区 参考図1 (計画建物イメージ)

- 方針1** 世界に冠する、地域をつなぐ、エキゾチックな都市景観形成
 ① 国際ビジネス交流拠点となる、駅前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礎整備
- 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、多様な居住潜在機能の整備
 ③ 未利用エネルギーの有効活用と環境負荷低減
- 方針3** 防災対応力強化と
 C40が掲げる先進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

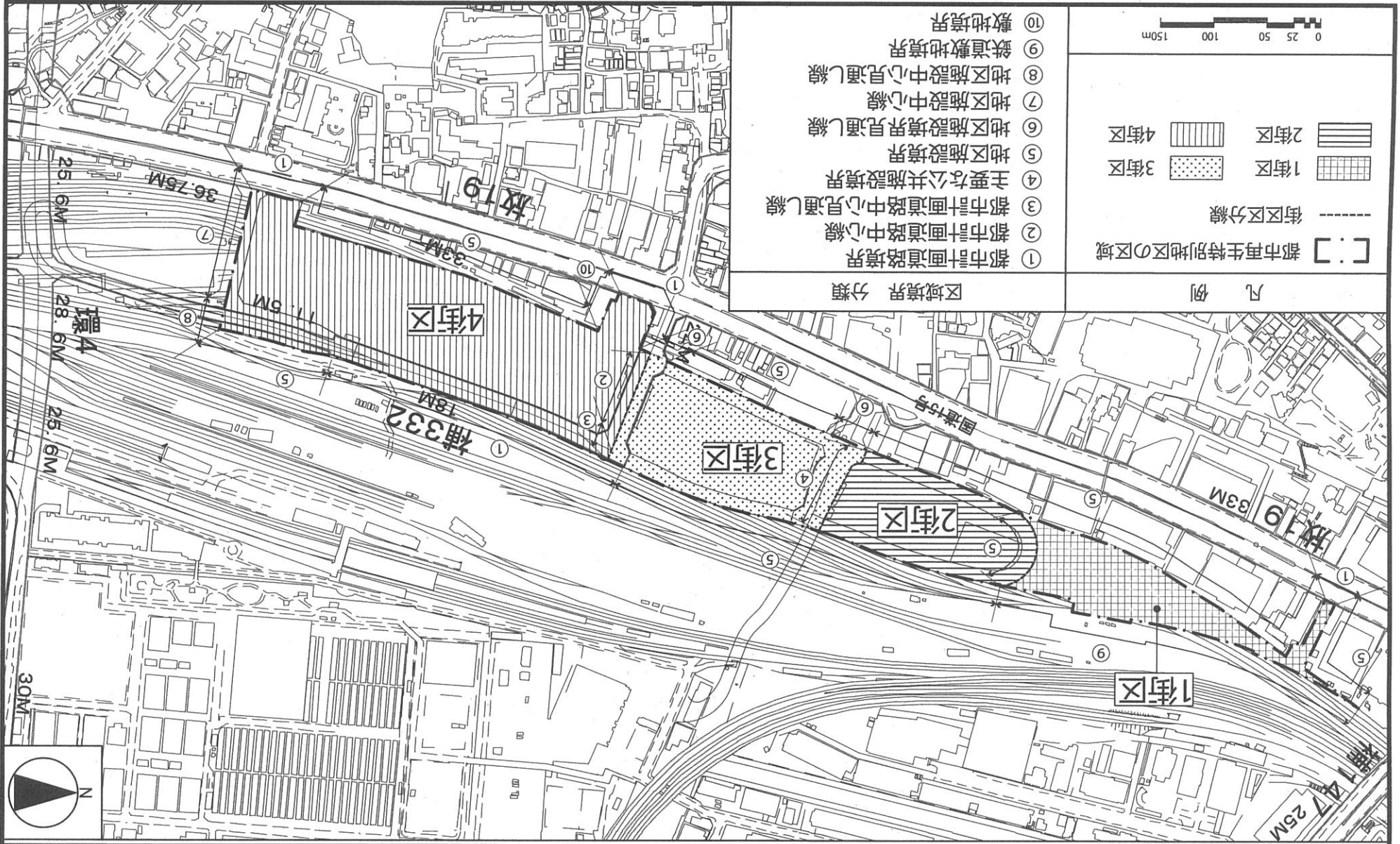


東京都市計画都市再生特別地区
品川駅北周辺地区 参考図2 (イメージパース)



■計画建物のイメージ (芝浦港南地区 (東側) から望む。)

東京都市計画都市再生特別地区
品川駅北周辺地区 計画図1



東京都市計画都市再生特別地区
品川駅北周辺地区 計画図2

