

東京都市計画地区計画の変更

都市計画浜松町駅西口地区地区計画を次のように変更する。

名 称	浜松町駅西口地区地区計画
位 置	港区浜松町二丁目及び海岸一丁目各地内
面 積	約5.5ha
地区計画の目標	<p>本地区は、東京圏JR線の主要路線である山手線・京浜東北線浜松町駅を含む駅西側に位置し、地区内にはJR浜松町駅、羽田空港への主要な交通機関である東京モノレール浜松町駅と、地方各地を結ぶ高速バスターミナルがあり、都心とその周辺部を結ぶ都営地下鉄大江戸線・浅草線大門駅にもつながるなど、都内及びその近郊のみならず国内外を結ぶ交通結節拠点となっている。</p> <p>しかし、各交通機関の相互の乗換え動線が複雑で分かりにくく、周辺市街地とつながる歩行者空間も不足しており、駅前への利便性・安全性の低下が顕在化している。</p> <p>東京圏国家戦略特別区域に関する区域方針において、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成することとされている。また、都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域の地域整備方針において、多様な機能を備えたにぎわいにあふれた国際性豊かな交流ゾーンの形成、浜松町駅周辺の交通結節機能の強化、東京モノレール浜松町駅の改良及び国際的なビジネスセンターにふさわしい拠点性と象徴性を備えた国際競争力の強化に資する景観形成にも配慮した都市開発事業を促進などの方針が挙げられており、交通結節機能の強化や、景観にも配慮した多様な機能を備えた国際競争力強化に資する市街地整備が求められている。さらに、港区まちづくりマスタープランにおいて、交通結節拠点では、アクセス性の高さをいかし、国内外からの旅行者を受け入れる商業や宿泊、文化、交流、観光などの都市機能の集積を図り、来訪者が快適に過ごせる環境の整備を推進することとしている。</p> <p>浜松町駅周辺では、これら方針等に基づき、浜松町二丁目4地区や竹芝地区、芝浦一丁目地区において、国際競争力の高いビジネス拠点を形成する都市再生事業等が進展しており、さらなる交通結節機能の強化や多様な都市機能の集積が必要となっている。</p> <p>このため本地区は、様々な交通機関の乗換え機能や駅機能の強化、駅前に必要な交通拠点の機能を充実し、駅前拠点にふさわしい多様な機能を備えるとともに、居住環境の向上を図るほか、地域貢献にも配慮しつつ、利便性の高い国際性豊かなにぎわいのある複合市街地の形成を目指す。また、周辺市街地との円滑なつながりに配慮した歩行者空間の整備を通じて、利便性に優れた安全で快適なゆとりある歩行者ネットワークの形成を図るとともに、駅東西のアクセス性を向上させ、旧芝離宮恩賜庭園や大門通りの街並みとの調和に配慮しつつ、拠点性と象徴性を備えた緑豊かで魅力あふれる市街地形成を進める。</p>

区域の整備・開発及び保全に関する方針

<p>土地利用の方針</p>	<p>地区の立地特性を踏まえ、Ⅰ地区においては、土地の合理的かつ健全な高度利用と魅力ある複合市街地の形成を図るため土地利用の方針を以下のように定め、Ⅱ地区においては、駅機能の強化・充実を図り、建築物の不燃化を促進するとともに周辺市街地との円滑なつながりに配慮した、歩行者ネットワークを形成するものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 敷地の共同化や建築物の不燃化を促進し、高度利用された市街地を形成する。 2 駅前の立地特性及び羽田空港のアクセス利便性を踏まえて、業務、商業、宿泊、居住、文化・交流機能、業務支援機能、生活支援機能、観光支援機能等の多様な機能が集積した国際性豊かな賑わいのある複合市街地の形成を誘導する。 3 JR、モノレール、地下鉄、バス及びタクシーの交通利便性を増進するとともに、各交通機関の円滑な乗換えに資する立体的な動線や駅前の集散空間の形成を通じて、駅前拠点に相応しい交通結節機能の強化を図る。 4 歩行者と自動車を立体的に分離するとともに、周辺地区との円滑な繋がりに配慮した浜松町駅周辺のバリアフリー歩行者ネットワークを強化することで、駅から周辺市街地へと連続する安全かつ快適な歩行者空間を形成する。 5 駅前の防災拠点として防災機能の強化を図り、災害に強いまちづくりを進める。
<p>地区施設の整備の方針</p>	<p>安全で快適な歩行者空間及び円滑な自動車交通の確保等による快適な都市空間の形成を図るため、地区施設の整備の方針を以下のように定める。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 周辺地区とのつながりに配慮した、安全で快適なゆとりのある歩道状空地を整備し、旧芝離宮恩賜庭園と芝公園をつなぐ大門通り沿いには、緑豊かな歩道状空地を整備する。 2 JR、モノレール駅前に、交通結節拠点にふさわしい歩行者の安全性・快適性の向上に資するデッキ部の広場、歩行者専用通路を整備するとともに、汐留地区側、浜松町一丁目側をはじめとした周辺地区と当地区との円滑な連絡にも配慮する。 3 駅と周辺地区をつなぐ歩行者の滞留・集散空間や賑わいと憩いの空間として、公園や広場を整備する。 4 都市計画自動車ターミナルや都市計画駐車場のアクセス動線となり、地区内の円滑な交通処理を図る地区内通路を整備する。 5 駅東西のアクセス性を向上させ、周辺市街地との円滑なつながりに配慮した、歩行者ネットワークの形成に寄与する歩行者専用道を整備する。

区域の整備・開発及び保全に関する方針

	建築物等の整備の方針		<p>浜松町駅の駅機能と連携した魅力ある都市環境の形成を図るため、建築物等の整備の方針を以下のように定める。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 地区にふさわしい都市機能の誘導を図るため、建築物等の用途の制限を定める。 2 安全で快適な歩行者空間を確保するため、壁面の位置の制限及び工作物の設置の制限を定める。 3 旧芝離宮恩賜庭園に近いⅡ地区においては、旧芝離宮恩賜庭園や周辺の街並みに配慮し、建築物等の高さの最高限度を定める。 4 大門通りや旧芝離宮恩賜庭園等、周辺市街地と調和した魅力ある都市景観の形成を図るため、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。 				
	その他当該地区の整備、開発及び保全に関する方針		<ol style="list-style-type: none"> 1 建築物の機能更新については、再生可能エネルギーの有効活用やビル等の排熱の再利用を積極的に行うとともに、街区全体においてもエネルギーの高効率化に努める。 2 災害時における帰宅困難者の支援や安定したエネルギー供給を実現する取組を行うことで、駅前の防災拠点の形成を図る。 3 都心部におけるヒートアイランド現象の緩和や周辺との連携による緑のネットワーク形成に寄与するため、地区内の緑化を積極的に推進する。 4 周辺市街地に配慮しつつ拠点性と象徴性を備えた良好な都市景観を形成する。 				
地区整備計画	位置		港区浜松町二丁目及び海岸一丁目各地内				
	面積		約5.5ha				
	地区施設の配置及び規模	種類	名称	幅員	延長	面積	備考
		道路	歩行者専用道1号	10m	約30m	—	新設 デッキレベルで整備
			歩行者専用道2号	14m	約50m	—	新設 デッキレベルで整備
		公園	公園	—	—	約200㎡	新設
		その他の公共空地	広場1号	—	—	—	約2,000㎡
広場2号			—	—	—	約800㎡	新設 デッキレベルで整備
広場3号	—		—	—	約400㎡	新設 階段、昇降施設等を含む	

地区整備計画

地区施設の配置及び規模

その他の公共空地

広場 4 号	—	—	約 3 0 0 m ²	新設 階段、昇降施設等を含む
広場 5 号	—	—	約 4 0 0 m ²	新設 デッキレベルで整備
広場 6 号	—	—	約 8 0 0 m ²	新設 地上及び 2 階レベルで整備 階段、昇降施設等を含む
歩行者専用通路 1 号	6 m	約 8 0 m	—	新設 デッキレベルで整備 階段、昇降施設等を含む
歩行者専用通路 2 号	5 m	約 8 0 m	—	新設 デッキレベルで整備 階段、昇降施設等を含む
歩行者専用通路 3 号	4 m	約 6 0 m	—	新設 デッキレベルで整備 階段、昇降施設等を含む
歩行者専用通路 4 号	4 m	約 5 0 m	—	新設 デッキレベルで整備 階段、昇降施設等を含む
歩行者専用通路 5 号	4 m	約 4 0 m	—	新設 デッキレベルで整備 広場 5 号及び 6 号を接続 階段、昇降施設等を含む
歩行者専用通路 6 号	1 0 m	約 2 0 m	—	新設 デッキレベルで整備
地区内通路	1 0 ~ 1 3 m	約 2 2 0 m	—	新設
歩道状空地 1 号	2 m	約 1 0 0 m	—	新設

地区整備計画	地区施設の配置及び規模	その他の公共空地		歩道状空地 2 号	2 m	約 1 7 0 m	—	新設
				歩道状空地 3 号	3 m	約 8 0 m	—	新設
	地区の区分	名称	I 地区			II 地区		
		面積	約 3. 9 h a			約 1. 6 h a		
	建築物等の用途の制限	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和 2 3 年法律第 1 2 2 号）第 2 条第 1 項各号及び同条第 5 項に該当する営業の用に供する建築物は建築してはならない。						
	壁面の位置の制限	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面は、計画図に示す壁面線を越えて建築してはならない。ただし、次の各号の一に該当するものはこの限りでない。 1 歩行者デッキ、階段、スロープ及びそれらを支える支柱 2 歩行者の安全性、快適性を確保するために必要な庇						
	壁面後退区域における工作物の設置の制限	広告物等、交通の妨げとなるような工作物を設置してはならない。						
	建築物等の高さの最高限度	—			G L + 3 0 m (G L は T. P. + 3. 0 m とする。)			
建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	1 建築物及び工作物の外観の色彩は、東京都景観計画及び港区景観計画の色彩基準に適合し、周辺環境と調和したものとする。 2 建築物及び工作物の形態及び意匠は、東京都景観計画及び港区景観計画に適合し、良好な都市景観の形成に資するものとする。							

「地区計画の区域、地区整備計画の区域、地区の区分、地区施設の配置及び壁面の位置の制限は、計画図表示のとおり」

理由：新たに宿泊、観光支援機能を整備し、駅前拠点にふさわしい多様な機能を備え、利便性の高い国際性豊かなにぎわいのある複合市街地の形成を図るため、地区計画を変更するものである。

変更概要

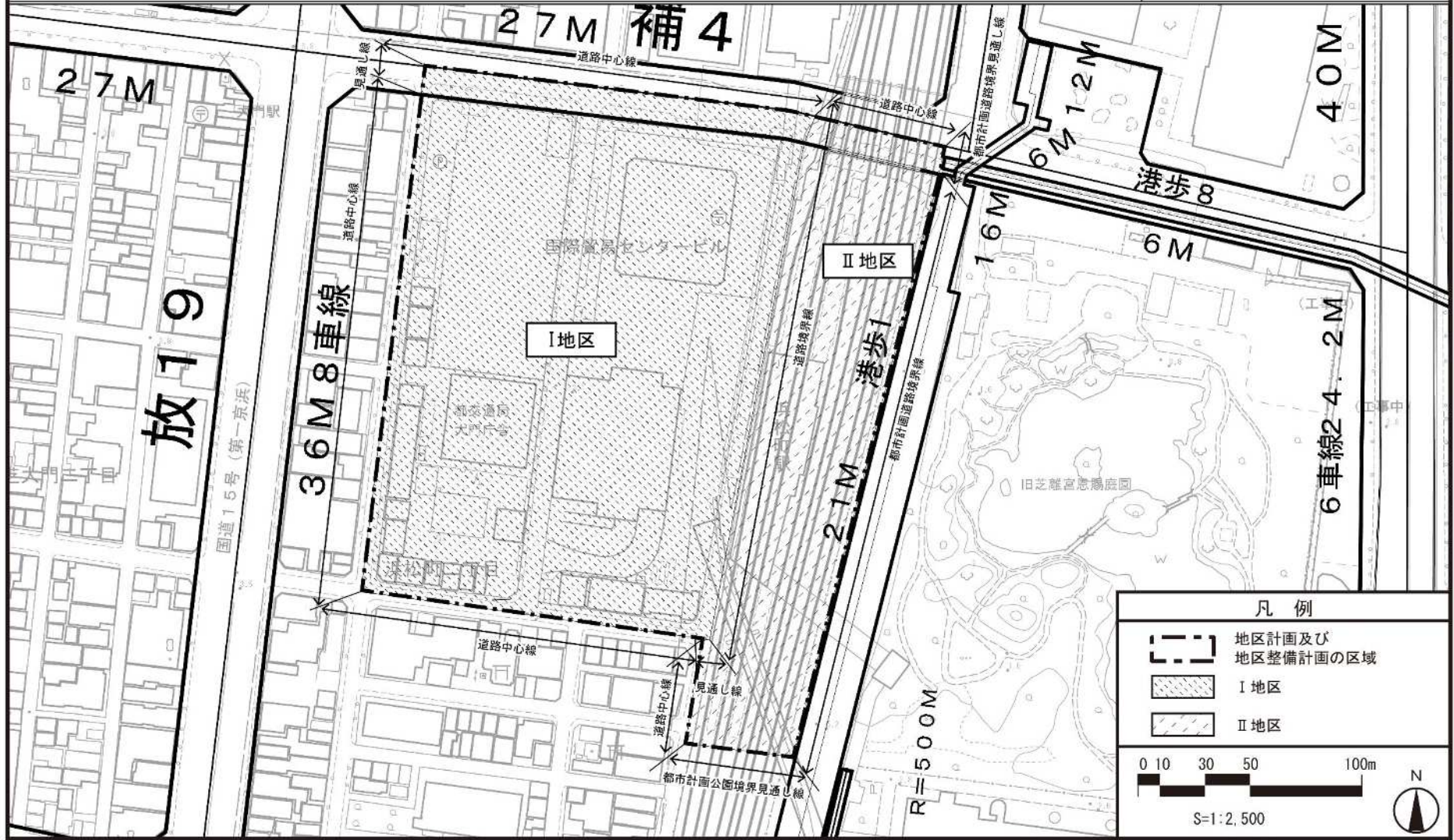
_____部分は、変更箇所又は追加箇所を示す

名称	浜松町駅西口地区地区計画		
事項	旧	新	摘要
<p>地区計画の目標</p>	<p>本地区は、東京圏ＪＲ線の主要路線である山手線・京浜東北線浜松町駅を含む駅西側に位置し、地区内にはＪＲ浜松町駅、羽田空港への主要な交通機関である東京モノレール浜松町駅と、地方各地を結ぶ高速バスターミナルがあり、都心とその周辺部を結ぶ都営地下鉄大江戸線・浅草線大門駅にもつながるなど、都内及びその近郊のみならず国内外を結ぶ交通結節の拠点となっている。</p> <p>しかし、各交通機関の相互の乗換え動線が複雑で分かりにくく、周辺市街地とつながる歩行者空間も不足しており、駅前の利便性・安全性の低下が顕在化している。</p> <p>一方で、都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域の地域整備方針において、多様な機能を備えたにぎわいにあふれた国際性豊かな交流ゾーンの形成、浜松町駅周辺の交通結節機能の強化、東京モノレール浜松町駅の改良及び国際的なビジネスセンターにふさわしい拠点性と象徴性を備えた国際競争力の強化に資する景観形成にも配慮した都市開発事業を促進などの方針が挙げられており、交通結節機能の強化や、景観にも配慮した多様な機能を備えた国際競争力強化に資する市街地整備が求められている。</p>	<p>本地区は、東京圏ＪＲ線の主要路線である山手線・京浜東北線浜松町駅を含む駅西側に位置し、地区内にはＪＲ浜松町駅、羽田空港への主要な交通機関である東京モノレール浜松町駅と、地方各地を結ぶ高速バスターミナルがあり、都心とその周辺部を結ぶ都営地下鉄大江戸線・浅草線大門駅にもつながるなど、都内及びその近郊のみならず国内外を結ぶ交通結節拠点となっている。</p> <p>しかし、各交通機関の相互の乗換え動線が複雑で分かりにくく、周辺市街地とつながる歩行者空間も不足しており、駅前の利便性・安全性の低下が顕在化している。</p> <p><u>東京圏国家戦略特別区域に関する区域方針において、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成することとされている。</u>また、都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域の地域整備方針において、多様な機能を備えたにぎわいにあふれた国際性豊かな交流ゾーンの形成、浜松町駅周辺の交通結節機能の強化、東京モノレール浜松町駅の改良及び国際的なビジネスセンターにふさわしい拠点性と象徴性を備えた国際競争力の強化に資する景観形成にも配慮した都市開発事業を促進などの方針が挙げられており、交通結節機能の強化や、景観にも配慮した多様な機能を備えた国際競争力強化に資する市街地整備が求められている。<u>さらに、港区まちづくりマスタープランにおいて、交通結節拠点では、アクセ</u></p>	<p>上位計画に基づく変更</p>

	<p>浜松町駅周辺では、この方針等に基づき、浜松町二丁目4地区や竹芝地区、芝浦一丁目地区において、国際競争力の高いビジネス拠点形成する都市再生事業等が進展しており、さらなる交通結節機能の強化が必要となっている。</p> <p>このため本地区は、様々な交通機関の乗換え機能や駅機能の強化、駅前に必要な交通拠点機能を充実し、駅前拠点にふさわしい多様な機能を備えるとともに、居住環境の向上を図るほか、地域貢献にも配慮しつつ、利便性の高い国際性豊かなにぎわいのある複合市街地の形成を目指す。</p>	<p><u>ス性の高さをいかし、国内外からの旅行者を受け入れる商業や宿泊、文化、交流、観光などの都市機能の集積を図り、来訪者が快適に過ごせる環境の整備を推進することとしている。</u></p> <p>浜松町駅周辺では、<u>これら</u>方針等に基づき、浜松町二丁目4地区や竹芝地区、芝浦一丁目地区において、国際競争力の高いビジネス拠点形成する都市再生事業等が進展しており、さらなる交通結節機能の強化や多様な都市機能の集積が必要となっている。</p> <p>このため本地区は、様々な交通機関の乗換え機能や駅機能の強化、駅前に必要な交通拠点機能を充実し、駅前拠点にふさわしい多様な機能を備えるとともに、居住環境の向上を図るほか、地域貢献にも配慮しつつ、利便性の高い国際性豊かなにぎわいのある複合市街地の形成を目指す。</p>
<p>区域の整備・開発及び保全に関する方針</p>	<p>土地利用の方針</p>	<p>2 駅前の立地特性及び羽田空港のアクセス利便性を踏まえて、業務、商業、居住、文化・交流機能、業務支援機能、生活支援機能等の多様な機能が集積した国際性豊かな賑わいのある複合市街地の形成を誘導する。</p>
	<p>地区施設の整備の方針</p>	<p>2 JR、モノレール駅前に、交通結節機能の拠点にふさわしい歩行者の安全性・快適性の向上に資するデッキ部の広場、歩行者専用通路を整備するとともに、汐留地区側、浜松町一丁目側をはじめとした周辺地区と当地区との円滑な連絡にも配慮する。</p>

		その他当該地区の整備、開発及び保全に関する方針		1 建築物の機能更新については、自然エネルギーの有効活用やビル等の排熱の再利用を積極的に行うとともに、街区全体においてもエネルギーの高効率化に努める。		1 建築物の機能更新については、 <u>再生可能</u> エネルギーの有効活用やビル等の排熱の再利用を積極的に行うとともに、街区全体においてもエネルギーの高効率化に努める。	
地区整備計画	建築物等に関する事項	地区の区分	名称	I 地区	II 地区	I 地区	II 地区
		建築物等の用途の制限		風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号）第2条第6項から第10項のいずれかに該当する営業の用に供する建築物は建築してはならない。	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号）第2条第1項各号及び同条第5項に該当する営業の用に供する建築物は建築してはならない。		

東京都市計画地区計画
 浜松町駅西口地区地区計画 計画図 1



「この地図は、国土地理院長の承認（平24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（2都市基交第476号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。」
 「（承認番号）2都市基街都第106号、令和2年7月22日」
 「（承認番号）2都市基交都第21号、令和2年8月5日」

東京都市計画地区計画
 浜松町駅西口地区地区計画 計画図2-1【地上部】



凡例

- 地区計画及び地区整備計画の区域
- 地区施設
- 地区内通路
- 広場
- 歩道状空地
- 公園

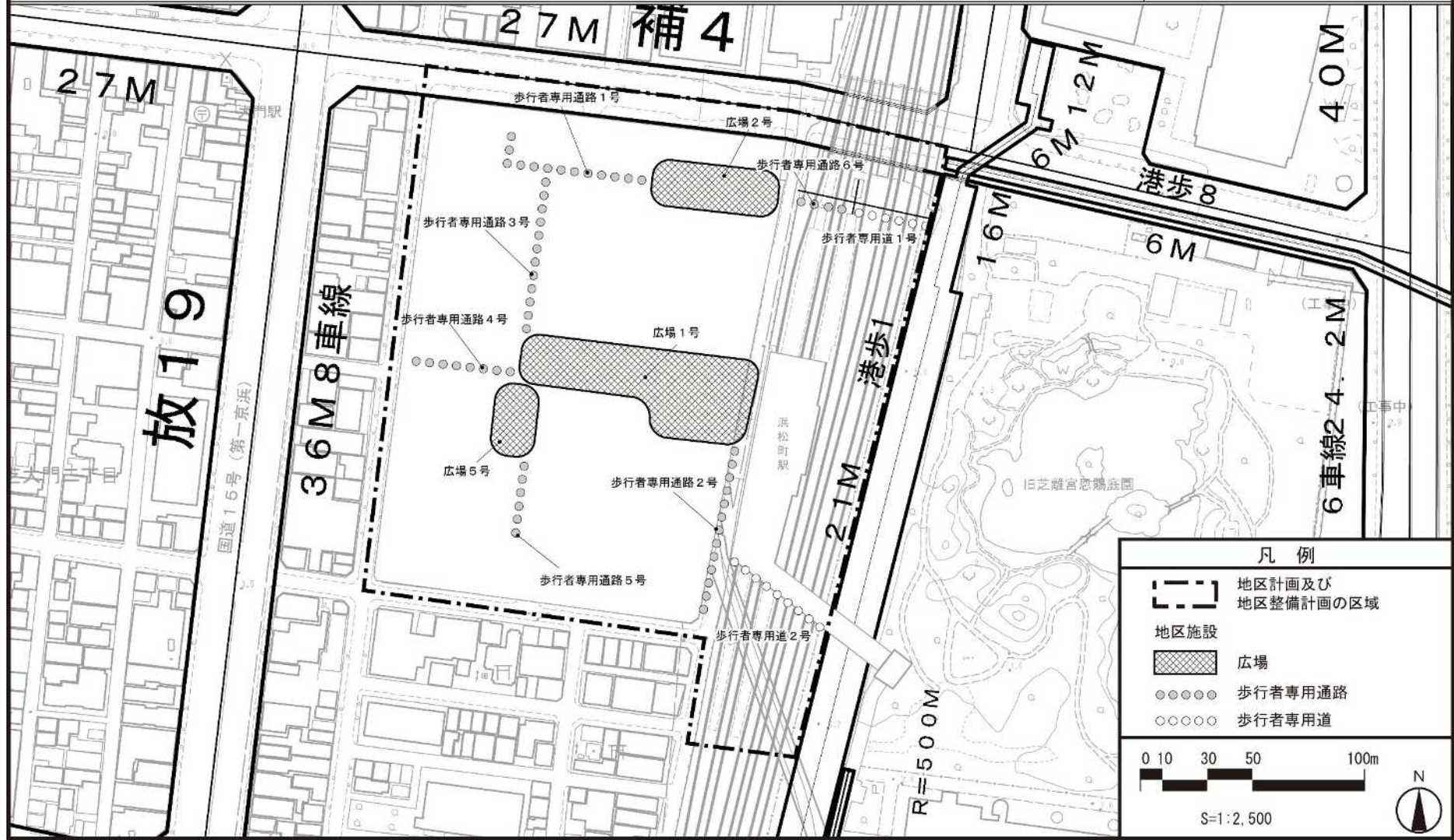
0 10 30 50 100m

S=1:2,500

N

「この地図は、国土地理院長の承認（平24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（2都市基交第476号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。」
 「（承認番号）2都市基街都第106号、令和2年7月22日」
 「（承認番号）2都市基交都第21号、令和2年8月5日」

東京都市計画地区計画
 浜松町駅西口地区地区計画 計画図2-2【デッキ部】



「この地図は、国土地理院長の承認（平24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（2都市基交第476号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。」
 「（承認番号）2都市基街都第106号、令和2年7月22日」
 「（承認番号）2都市基交都第21号、令和2年8月5日」

東京都市計画地区計画
 浜松町駅西口地区地区計画 計画図3



「この地図は、国土地理院長の承認（平24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を使用（2都市基交第476号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。」
 「（承認番号）2都市基街都第106号、令和2年7月22日」
 「（承認番号）2都市基交都第21号、令和2年8月5日」