

東京都市計画地区計画の決定（港区決定）（案）
都市計画白金高輪駅前東地区地区計画を次のように決定する。

名 称	白金高輪駅前東地区地区計画
位 置 ※	港区高輪一丁目及び白金一丁目各地内
面 積 ※	約 1 . 3 h a
地区計画の目標	本地区は、地下鉄白金高輪駅に近接し、住宅を中心とした土地利用と商業・業務機能が共存し、地域に根差した商店会活動も行われている。白金高輪駅周辺は、駅開業以降、放射第 1 号線西側の地域において、市街地再開発事業により供給された共同住宅を中心とした多様な用途が計画的に配置され、市街地の形成が図られている。さらに品川駅につながる都市高速鉄道第 7 号線の分岐線の計画が示されるなど、まちの様相が大きく変化している。一方で、本地区内の地下鉄駅出入口周辺では、歩道及び出入口階段の幅員が狭いことや、地下鉄と公共駐輪場の利用者動線が入り組んでいるなど、駅を中心とした公共交通の利便性に課題を抱えている。また、一般緊急輸送道路の沿道建物の耐震化が進まず防災上の課題を抱えているほか、地区内部は、幅員の狭い道路に中小規模の敷地が面していることから、建物の更新が進まず老朽化が進むとともに、まとまった緑やオープンスペースが不足しているなど、駅周辺にふさわしい合理的で健全な土地利用が図られていない。 港区まちづくりマスタープラン（平成 2 9 年 3 月）では、駅周辺など交通利便性の高い地域を、「地域の生活拠点の形成を誘導する地域」としている。また、白金高輪駅東部地区まちづくり構想（令和 3 年 7 月）では、駅周辺エリアにおいて、地域の拠点としての交通結節機能の強化、地域に親しまれる緑やオープンスペースの整備による利便性・安全性の高い駅前複合拠点の形成を方針として示している。 このような背景を踏まえ、本地区では、敷地の集約化と道路の再編を一体的に行う街区再編を推進するとともに、地下鉄駅出入口の新設、地下鉄連絡通路等の整備による駅へのアクセス性向上と交通結節機能の強化を図る。また、定住性の高い良質な居住機能を中心とした商業、生活利便施設等の多様な都市機能の集積と緑やオープンスペース、防災施設等の整備により、駅前複合拠点にふさわしい安全性の確保及び快適で利便性の高い複合市街地の形成を図る。

区域の整備、開発及び保全に関する方針	公共施設等の整備の方針	1 道路の整備方針 (1) 駅前歩行者広場 白金一丁目及び三田五丁目方面と本地区をつなぐ結節機能を強化するとともに、地域住民や公共交通利用者の滞留や憩いなど、駅前としての交通機能の充実を図るため、本地区北側に新設する地下鉄駅出入口に隣接して駅前歩行者広場を整備する。 (2) 地下鉄連絡通路1号 地下鉄利用者の利便性を高めるとともに、駅前としての拠点性の向上を図るため、白金高輪駅と本地区南側に新設する地下鉄駅出入口及び地下鉄連絡広場間を連絡する地下鉄連絡通路1号を整備する。 (3) 区画道路 地域内交通の円滑化のため、区画道路の整形化及び歩道を整備する。 2 その他の公共空地の整備方針 (1) 地下鉄連絡広場 本地区南側の地下鉄駅出入口の新設に併せて、駅前としての開放性とにぎわいを備えた滞留空間を確保するとともに、周辺市街地との結節機能を高めるため、地下鉄連絡広場を整備する。 (2) 地下鉄連絡通路2号 地下鉄駅への地上歩道部の動線を分散し快適な歩行者ネットワークを形成するとともに、地下鉄駅へのバリアフリーの充実を図るため、本地区北側と南側に新設する地下鉄駅出入口間を連絡する地下鉄連絡通路2号を整備する。 (3) 広場 地域に不足する緑被を高め、豊かな自然環境を創出するとともに、魚らん商店会を訪れた買い物客や住民が緑を感じながら憩い、交流できる空間を確保するため、広場を整備する。 (4) 歩道状空地1号、2号 安全で快適なゆとりある歩行者空間を確保するため、歩道状空地を整備する。
	建築物等の整備の方針	1 交通結節機能の強化や良質な居住機能を中心とした都市機能の集積を図り、魅力ある複合市街地の形成を図るため、建築物等の用途の制限、建築物の容積率の最高限度、建築物の容積率の最低限度、建築物の建蔽率の最高限度、建築物の敷地面積の最低限度及び建築物の建築面積の最低限度を定める。 2 道路と一体となったゆとりある歩行者空間を確保するため、壁面の位置の制限及び壁面後退区域における工作物の設置の制限を定める。 3 周辺市街地との調和を図りながら、駅周辺にふさわしい良好な街並み景観を形成するため、建築物等の高さの最高限度、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。

再 開 発 等 促 進 区	建築物等の整備の方針		4 商店会のにぎわいの連続性や地域住民及び地下鉄利用者の利用しやすさに配慮した店舗等を配置する。 5 防災備蓄倉庫やマンホールトイレを確保するとともに、災害時の帰宅困難者の一時滞在施設として空間を確保する。 6 環境負荷の低減を図るため、建築物の省エネルギー化を推進する。				
	位 置		港区高輪一丁目及び白金一丁目各地内				
	面 積		約 1. 3 h a				
	土地利用に関する基本方針※		駅前複合拠点にふさわしい安全・快適で利便性の高い複合市街地を形成するため、土地利用の方針を以下のよう定める。 1 居住、商業、生活利便等の多様な都市機能の集積を図るとともに、駅前歩行者広場、地下鉄連絡通路などの都市基盤を整備するため、土地の合理的かつ健全な高度利用を推進する。 2 定住性を高め、良質で多様な暮らしに対応した都市型住宅を導入する。 3 地域住民の暮らしのニーズに対応した商業、生活利便施設等の諸機能を導入する。 4 地下鉄駅出入口、駐輪場など、地域の拠点としての交通結節機能の強化に資する機能を導入する。 5 高度利用により、白金一丁目及び三田五丁目方面と本地区の結節機能の強化やゆとりある歩行者空間の創出に資する広場や緑豊かなオープンスペースを配置する。 6 新設する地下鉄駅出入口への視認性を確保するとともに、周辺市街地との結節機能を高めるため、地下レベルと地上レベルが重層的につながる駅前空間を創出する。				
	主要な公共施設の配置及び規模※	種 類	名 称	幅 員	延 長	面 積	備 考
道 路		駅前歩行者広場	—	—	約 6 4 0 m ²	新設	
		地下鉄連絡通路 1 号	3. 0 m	約 1 2 0 m	—	新設（地下レベル）	
その他の公共空地		地下鉄連絡広場	—	—	約 5 8 0 m ²	新設(地上・地下レベル、昇降機含む。)	
		地下鉄連絡通路 2 号	3. 0 m	約 9 0 m	—	新設（地下レベル、昇降機含む。)	
地 区 整 備 計 画	位 置		港区高輪一丁目及び白金一丁目各地内				
	面 積		約 1. 3 h a				
	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	区画道路※	8. 0 m	約 1 2 0 m	—	一部拡幅

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	—	—	約 2 0 0 m ²	新設
				歩道状空地 1 号	2 . 5 m	約 1 0 0 m	—	新設
				歩道状空地 2 号	2 . 0 m	約 1 8 0 m	—	新設
	地区の区分	面 積	約 1 . 3 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 項各号に掲げる風俗営業及び同条第 5 項に規定する性風俗関連特殊営業の用に供するものは建築してはならない。					
	建築物の容積率の最高限度※		1 0 分の 9 9 ただし、住宅の用途に供する部分を 1 0 分の 6 6 以上としなければならない。					
	建築物の容積率の最低限度		1 0 分の 5 0					
	建築物の建蔽率の最高限度		1 0 分の 8					
	建築物の敷地面積の最低限度		1 , 0 0 0 m ²					
	建築物の建築面積の最低限度		2 0 0 m ² ただし、地下鉄駅出入口、公共駐輪場出入口、バス停留所上屋その他公益上必要な建築物は除く。					
	壁面の位置の制限		建築物の壁若しくはこれに代わる柱又は建築物に附属する門若しくは塀は、計画図に示す壁面の位置の制限を越えて建築してはならない。					
	壁面後退区域における工作物の設置の制限		壁面後退区域には、垣、柵、広告物、看板その他これらに類する交通の妨げとなるような工作物を設置してはならない。ただし、横断防止柵、街路灯等その他公益上必要なものについては、この限りではない。					
	建築物等の高さの最高限度		1 6 0 m 高さの基準点は T . P . + 6 . 6 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 建築物等の色彩は、周辺環境との調和に配慮した意匠とする。 2 屋外広告物は、周辺環境との調和や建築物との一体性に配慮した意匠とする。					

※は知事協議事項

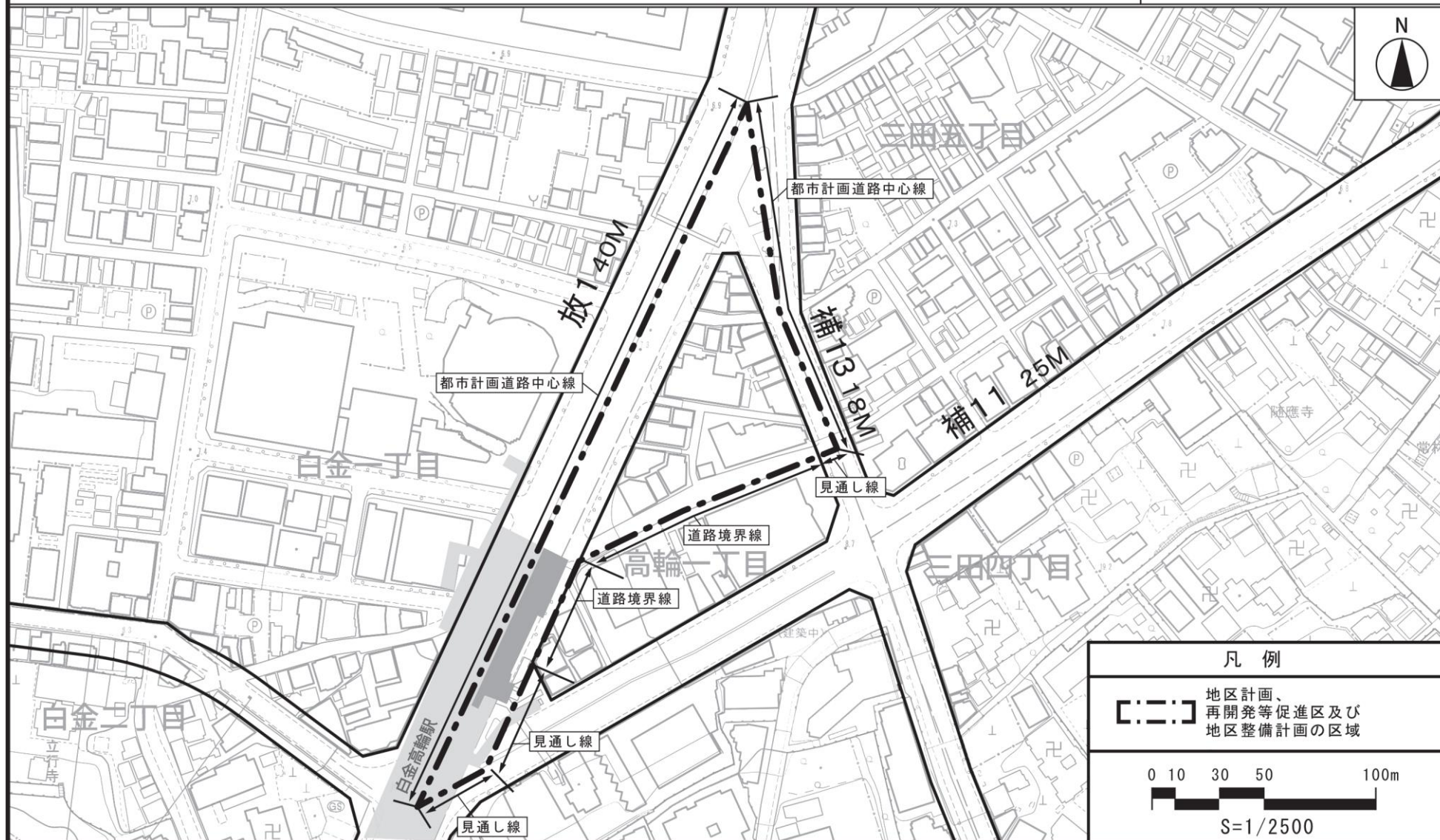
- 1 建築物の容積率の最高限度は、建築基準法第 52 条第 14 項第 1 号に基づく東京都容積率の許可に関する取扱基準（平成 16 年 3 月 4 日 15 都市建市第 282 号）に記載されたⅡ 3 の用途に供する部分を除くことができる。
- 2 1 のほか、地下鉄連絡通路、地下鉄駅出入口、駐輪場その他公共の用に供する部分は建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合の 10 %未満を限度として除くことができる。

地区計画の区域、再開発等促進区の区域、地区整備計画の区域、主要な公共施設の配置、地区施設の配置及び壁面の位置の制限は、計画図に示すとおり。

理由：市街地再開発事業による土地利用転換の動きに併せて、公共施設の整備を図りつつ、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の増進を図るため、地区計画を決定する。

東京都市計画地区計画 白金高輪駅前東地区地区計画 計画図 1

〔港区決定〕

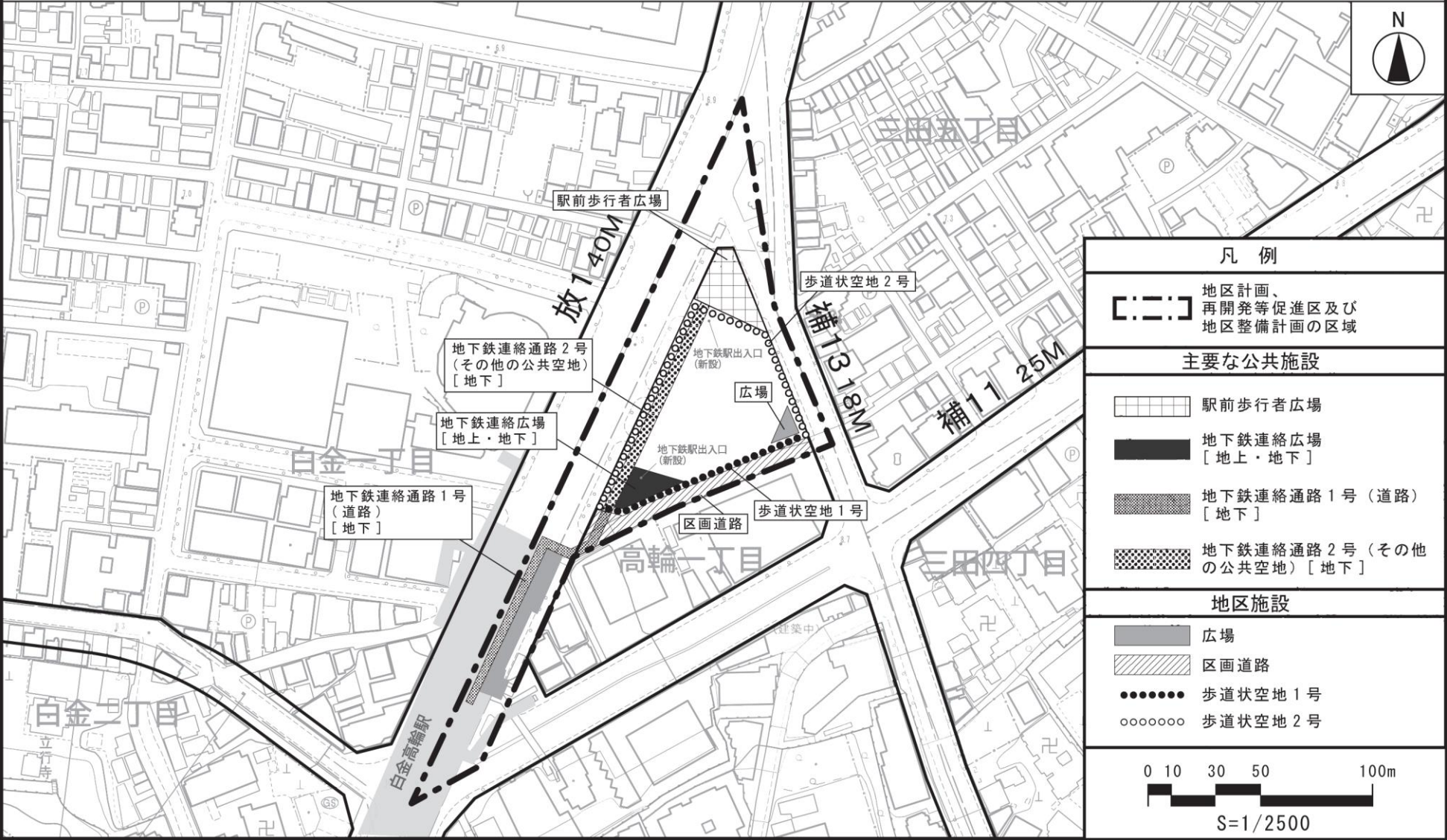


この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。無断複製を禁ずる。

(承認番号) MMT 利許第 07-K103-1 号 (承認番号) 7 都市基街都第 110 号、令和 7 年 6 月 17 日 (承認番号) 7 都市基交測第 147 号、令和 7 年 8 月 13 日

東京都市計画地区計画
白金高輪駅前東地区地区計画 計画図 2

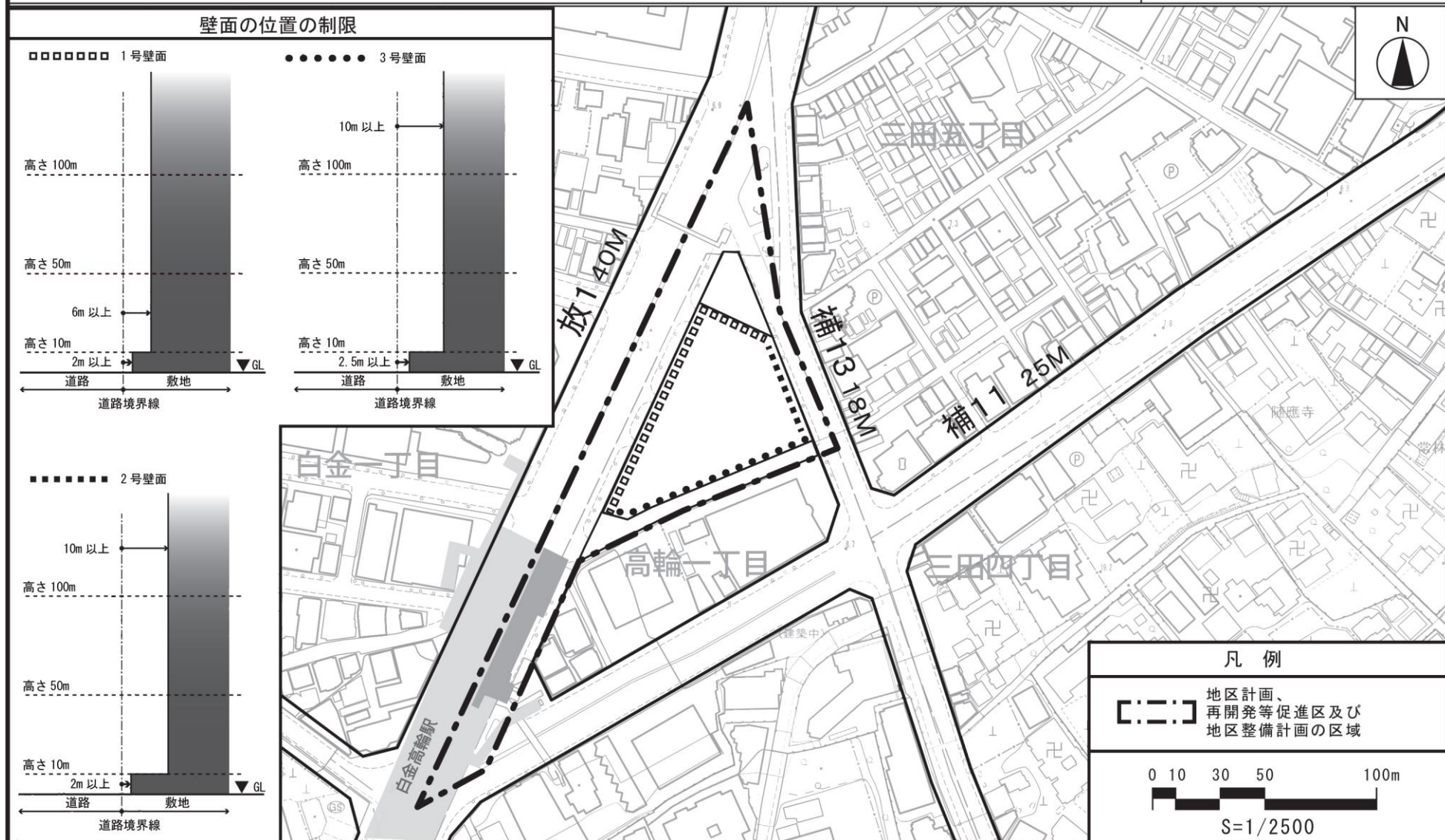
〔港区決定〕



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。無断複製を禁ずる。
(承認番号) MMT 利許第 07-K103-1 号 (承認番号) 7 都市基街都第 110 号、令和 7 年 6 月 17 日 (承認番号) 7 都市基交測第 147 号、令和 7 年 8 月 13 日

東京都市計画地区計画 白金高輪駅前東地区地区計画 計画図 3

〔港区決定〕



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。無断複製を禁ずる。

(承認番号) MMT 利許第 07-K103-1 号 (承認番号) 7 都市基街都第 110 号、令和 7 年 6 月 17 日 (承認番号) 7 都市基交測第 147 号、令和 7 年 8 月 13 日

都市計画の案の理由書

1 種類・名称

東京都市計画地区計画 白金高輪駅前東地区地区計画

2 理由

白金高輪駅前東地区内の地下鉄駅出入口周辺では、歩道及び出入口階段の幅員が狭いことや、地下鉄と公共駐輪場の利用者動線が入り組んでいるなど、駅を中心とした公共交通の利便性に課題を抱えている。また、一般緊急輸送道路沿道における建築物の耐震化の遅れや、地区内部における建築物の老朽化、まとまった緑やオープンスペースの不足などにより、駅周辺にふさわしい合理的かつ健全な土地利用が十分に図られておらず、防災性及び市街地環境の向上も課題となっている。

「港区まちづくりマスタープラン（平成29年3月）」では、駅周辺などの交通利便性の高い地域を地域の生活拠点の形成を誘導する地域に位置付けている。また、「白金高輪駅東部地区まちづくり構想（令和3年7月）」では、駅周辺において、地域拠点としての交通結節機能の強化や、地域に親しまれる緑やオープンスペースの整備による利便性・安全性の高い駅前複合拠点の形成を方針として示している。

このような背景を踏まえ、敷地の集約化と道路の再編を一体的に行う街区再編を推進するとともに、地下鉄駅出入口の新設、地下鉄連絡通路等の整備による駅へのアクセス性向上と交通結節機能の強化を図る。また、定住性の高い良質な居住機能を中心とした商業、生活利便施設等の多様な都市機能の集積と緑やオープンスペース、防災施設等の整備により、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の増進を図り、駅前複合拠点にふさわしい安全性の確保及び快適で利便性の高い複合市街地を形成するため、面積約1.3ヘクタールの区域について地区計画を決定するものである。