白金高輪駅東部地区　まちづくり構想

Community Development Concept for Districts
East of Shirokane-Takanawa Station

（素案）（Draft）

令和３（2021）年２月

港　　区

＜策定にあたって＞

地域の個性を生かし、活発でにぎわいがあり、安全・安心で快適な都心生活を育むまち

白金高輪駅周辺は古くは路面電車が通り、地下鉄の開通後は交通利便性の高いまちとして、駅前は多様な用途が共存しつつ、その周辺では良好な住環境を形成しながら発展してきました。

特に、白金高輪駅北東に位置する「白金高輪駅東部地区」（以下、本地区）は魚らん商店会などによる地域活動が活発に行われ、暮らしやすい環境が整う一方、幅員の狭い道路や老朽化した建物も多く、防災上の課題などを抱えた地域となっています。

本地区の課題を解決しながら地域の魅力を守り、大切に育てていくため、地域の皆さまから多くのご意見をいただきながら、構想の内容を検討しました。

このような検討の中、世界的な大流行となった新型コロナウイルス感染症の感染拡大は、人々の暮らしを根底から揺るがし、私たちはこれまでにない危機に直面しています。

区は、まちの課題に本構想をどのように生かし解決につなげられるのか、地域の皆さまに求められる「暮らしやすく住み続けられるまち」をどう実現するのか、を問いながら構想の策定に取り組んできました。

かつてない先行きが不透明な状況だからこそ、区は、本構想をとおして困難を克服した先の明るい未来の展望を示し、区民一人ひとりがこれまで以上に大切にされ、多様性を認め合う社会をめざすとともに、本構想に掲げる将来像「地域の個性を生かし、活発でにぎわいがあり、安全・安心で快適な都心生活を育むまち」を実現していきます。

本構想の策定にあたり、数多くの貴重なご意見をいただきました区民の皆さんに心からお礼を申し上げます。

白金高輪駅東部地区まちづくり構想

目　次

第１章　はじめに 7
1．白金高輪駅周辺でのまちづくり
2．まちづくり構想策定の背景と目的
3．まちづくり構想の対象区域
4．まちづくり構想の位置付け

第２章　まちの背景 11
1．関連する上位計画・関連計画
2．本地区及び周辺の開発・まちづくりの動き
3．まちの歴史
4．まちの現況
5．まちの特性・魅力
6．まちの課題

第３章　まちの将来像 33
1．まちの将来像
2．まちづくりの目標
3．まちづくりの方針と方策

第４章　分野別まちづくりの方針 37
方針１　土地利用・活用
方針２　住宅・生活環境・地域コミュニティ・防犯
方針３　道路・交通
方針４　緑・水
方針５　防災・復興
方針６　景観
方針７　低炭素化
方針８　国際化・観光・文化

第５章　駅周辺エリアのまちづくりの方向性 57
1．駅周辺エリアの設定
2．まちづくりの方向性と重点方針

第６章　まちづくりの実現に向けて 61
1．まちづくりの推進
2．まちづくり構想の運用

参考資料 67
1．まちづくり構想策定までの経緯
2．まちの意見
3．用語解説

まちづくり構想の構成

第１章 はじめに

- 白金高輪駅周辺でのまちづくり
- まちづくり構想策定の背景と目的
- まちづくり構想の対象区域
- まちづくり構想の位置付け

第２章 まちの背景

- 関連する上位計画・関連計画
- 開発やまちづくりの動き
- まちの歴史
- まちの現況
- まちの特性・魅力
- まちの課題

第３章 まちの将来像

まちの将来像

地域の個性を生かし、活発でにぎわいがあり、
安全・安心で快適な都心生活を育むまち

まちづくりの目標

- 災害に強い、安全・安心なまち
- 交通利便性を生かし、多様なライフスタイルで住み続けられるまち
- 地域の個性を感じる活力とにぎわいのあるまち

第４章 分野別まちづくりの方針

＜方針１　土地利用・活用＞
- 方策１　落ち着きのある居住環境と、多様な用途が共存した市街地の形成
- 方策２　地域の課題を解決するまちづくり活動（開発事業などを含む）の誘導

＜方針２　住宅・生活環境・地域コミュニティ・防犯＞
- 方策１　地域コミュニティの維持・発展
- 方策２　治安のよい生活環境の維持・向上
- 方策３　誰もが安心して快適に生活できる環境づくり

＜方針３　道路・交通＞
- 方策１　駅を中心とした公共交通の利便性の向上
- 方策２　安全で快適な地区内交通環境の整備
- 方策３　自転車利用環境の向上

＜方針４　緑・水＞
- 方策１　緑やオープンスペースの確保の推進
- 方策２　古川の親水性の向上

＜方針５　防災・復興＞
- 方策１　災害に強い市街地の形成
- 方策２　都市型水害に強い市街地の形成
- 方策３　地域と一体となったエリア防災の推進

＜方針６　景観＞
- 方策　まちの個性が感じられる魅力ある街並みの形成

＜方針７　低炭素化＞
- 方策　ヒートアイランド現象の緩和と地球温暖化対策の推進

＜方針８　国際化・観光・文化＞
- 方策　周辺の地域資源も活用し、多様な人々が集い楽しめるまちづくり

第５章　駅周辺エリアのまちづくりの方向性

第６章　まちづくりの実現に向けて

第１章
はじめに

１．白金高輪駅周辺でのまちづくり

白金高輪駅周辺は、明治時代には多くの工場が古川沿いに立地し、その後、商店街の形成などをとおして住宅や商業・工業など多様な用途の建物が共存するまちとして発展してきました。

周辺に高輪地区総合支所が立地し、平成 12（2000）年には白金高輪駅が開業するなど、利便性の高い地域として現在に至っています。

近年では、駅周辺で平成 17（2005）年に白金アエルシティが竣工（白金一丁目東地区市街地再開発事業）し、白金一丁目東部北地区市街地再開発事業の工事が進むなど、いくつかの地域でまちづくりが行われています。

また、平成 28（2016）年には、国土交通省交通政策審議会答申で白金高輪駅と品川駅を地下鉄で結ぶ「都心部・品川地下鉄構想」が示されるなど、今後まちの様相が大きく変化していくことが予想されます。

魚藍坂下、昭和 37 年
出典：増補写された港区

白金アエルシティ

２．まちづくり構想策定の背景と目的

白金高輪駅の北東に位置する「白金高輪駅東部地区」（以下、「本地区」といいます。）は魚らん商店会を含み、地域活動が活発で良好な居住環境が地域の魅力である一方、幅員の狭い道路や老朽化した建物が多いなどの防災上の課題や、歩行者の安全性・利便性が低いこと、白金高輪駅機能が十分でないことなどの課題も抱えています。

本地区で複数のまちづくりが検討されていることからも、まちの将来像を地域の皆さまと共有し、まちの変化や課題に的確に対応しながら、本地区のまちづくりを計画的に誘導していくため、「白金高輪駅東部地区まちづくり構想（以下、「まちづくり構想」といいます。）」を策定します。

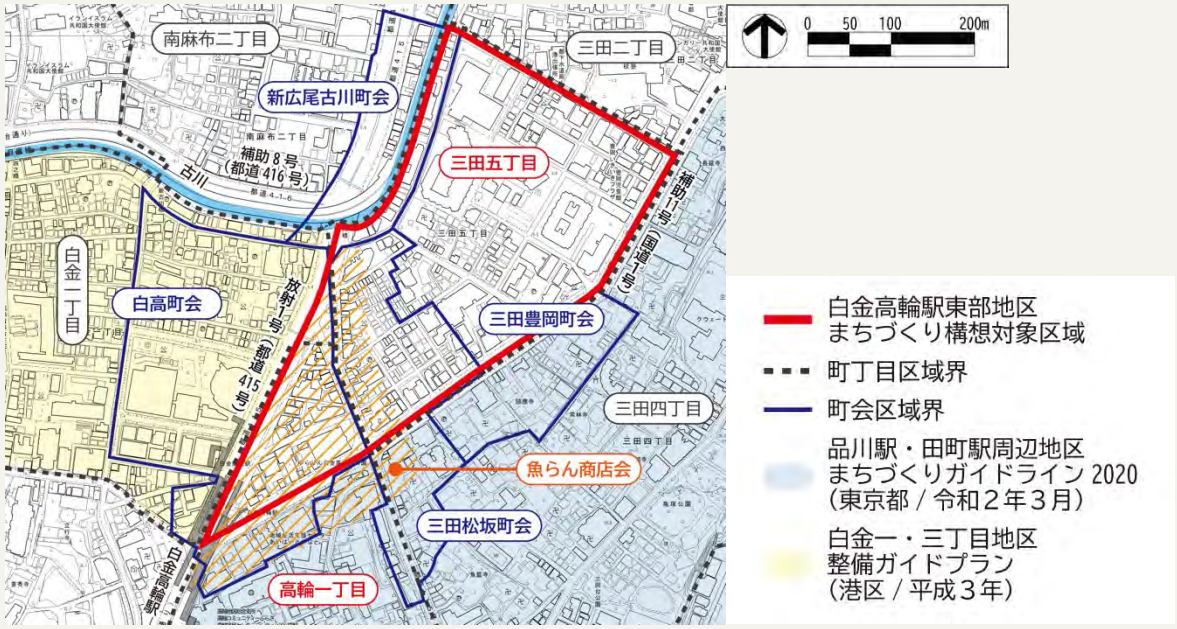
白金高輪駅２番出口に
アクセスする歩道

魚らん商店会にある
バス停と歩道

3．まちづくり構想の対象区域

白金高輪駅の北東に広がる約 14ha の範囲（三田五丁目、高輪一丁目１～３番、白金一丁目の一部）を対象区域とします。

■白金高輪駅東部地区まちづくり構想の区域

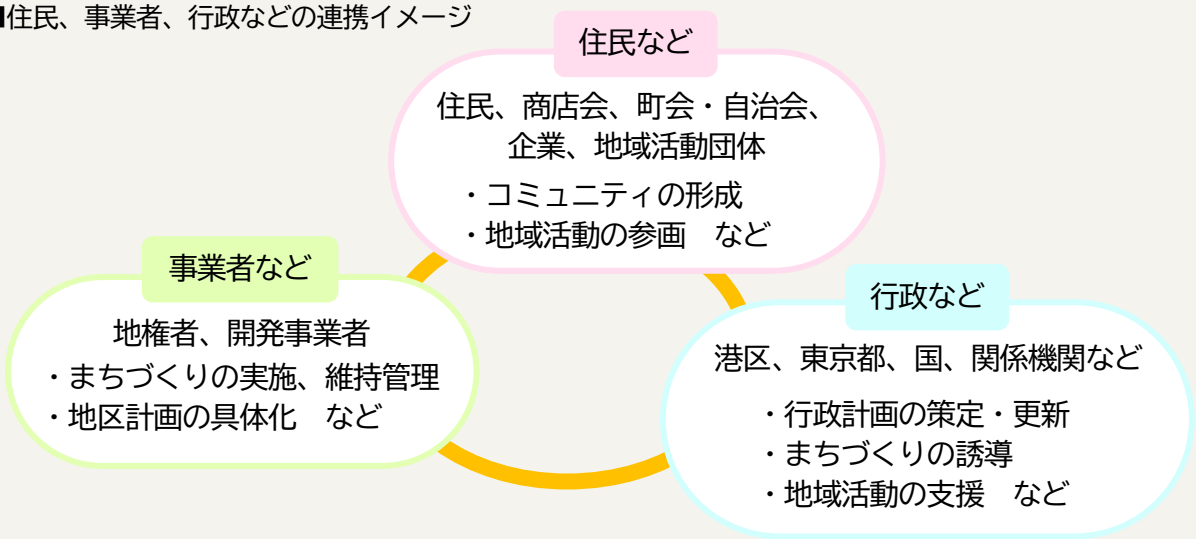


4．まちづくり構想の位置付け

まちづくり構想は、まちの将来像や地域のまちづくりの方向性を示し、住民・行政・事業者などの各主体がまちづくりを行う際のよりどころとなるものです。

まちづくり構想では、本地区の目標、方針、方策を示すことで、地域特性に応じたまちづくりを誘導する役割を担います。まちづくり構想の将来像の実現に向かって、地域の各主体が個別の事業や活動を進めることで、地域の課題を解決し、地域の個性を生かしたまちづくりが実現します。

■住民、事業者、行政などの連携イメージ



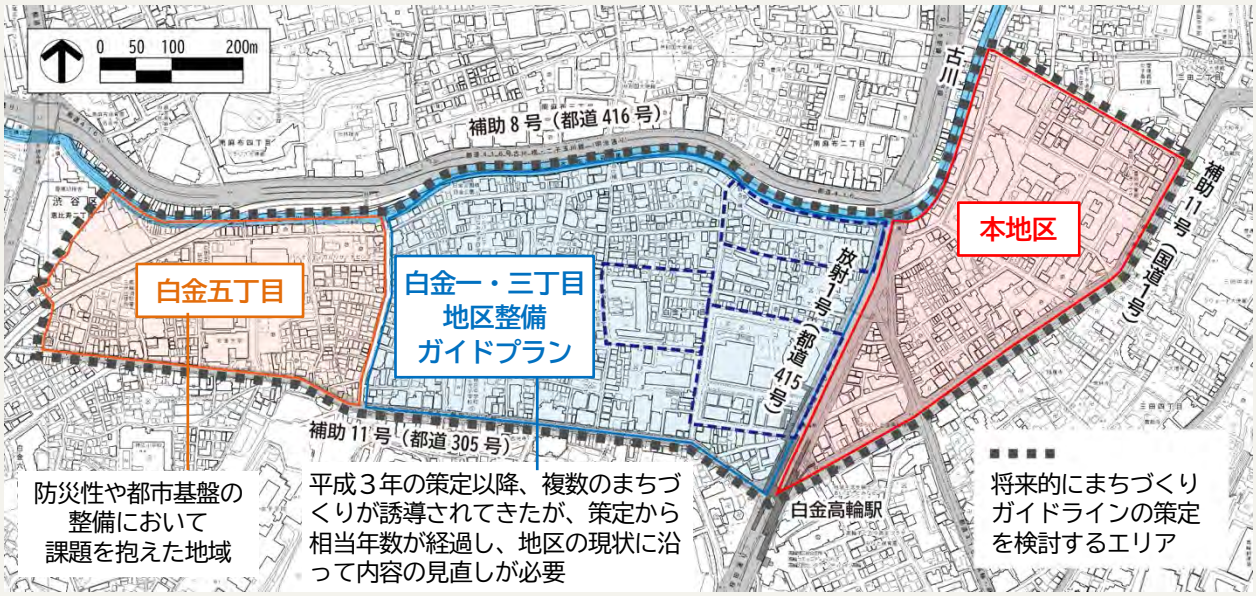
なお、本地区の周辺には、まちの課題などを抱えつつ、地域ごとのまちづくりの方針が示されていない地域があります。

本地区だけでなく、以下のような地域も含めた範囲で将来的には「港区まちづくりマスタープラン」に基づく「まちづくりガイドライン」の策定を検討していきます。

◇白金一丁目・三丁目…「白金一・三丁目地区整備ガイドプラン」が定められ、いくつかのまちづくりが進められていますが、策定から相当年数が経過し、地区の現状に沿って内容を見直す時期を迎えつつあります。

◇白金五丁目…「バリアフリー重点整備地区」に指定される一方、「建物倒壊危険度」（東京都、地震に関する地域危険度測定調査［第８回］（平成 30（2018）年２月））で「ランク３」に指定され、道路率が低いなど防災性や都市基盤の整備状況において課題を抱えた地域です。

■将来ガイドラインの範囲と本地区



第２章
まちの背景

１．関連する上位計画・関連計画

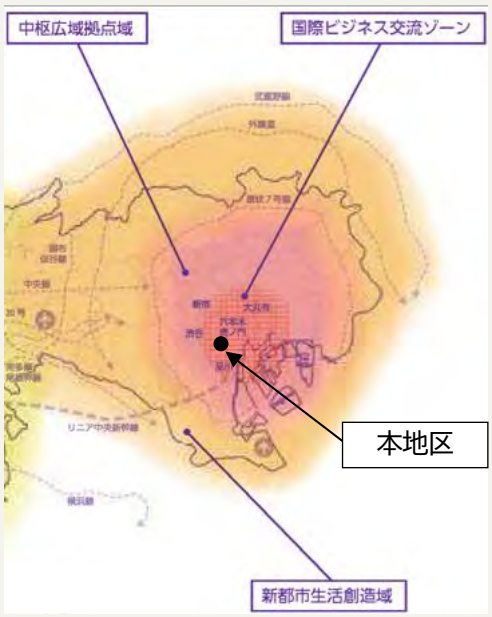
（1）東京都における上位計画・関連計画における位置付け

「都市づくりのグランドデザイン」（平成 29（2017）年９月）

◇本地区は全域が「中枢広域拠点域」の中の「国際ビジネス交流ゾーン」に位置付けられています。

◇「国際ビジネス交流ゾーン」は、国際的な中枢業務機能が高度に集積した中核的な拠点が複数形成され、高密な道路・交通ネットワークを生かし、国際的なビジネス・交流機能の強化と、その持続的な更新が図られることがめざされています。

■新たな地域区分図



「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」（令和２（2020）年 12 月）

◇区全体として、センター・コア・エリアのうちの国際ビジネス交流ゾーンに位置付けられています。

◇センター・コア・エリアは、今後の都市再生においても、開発プロジェクトが集中することが見込まれエリアであり、戦略的な都市整備を進め、東京の機能と魅力を高めていく方針となっています。

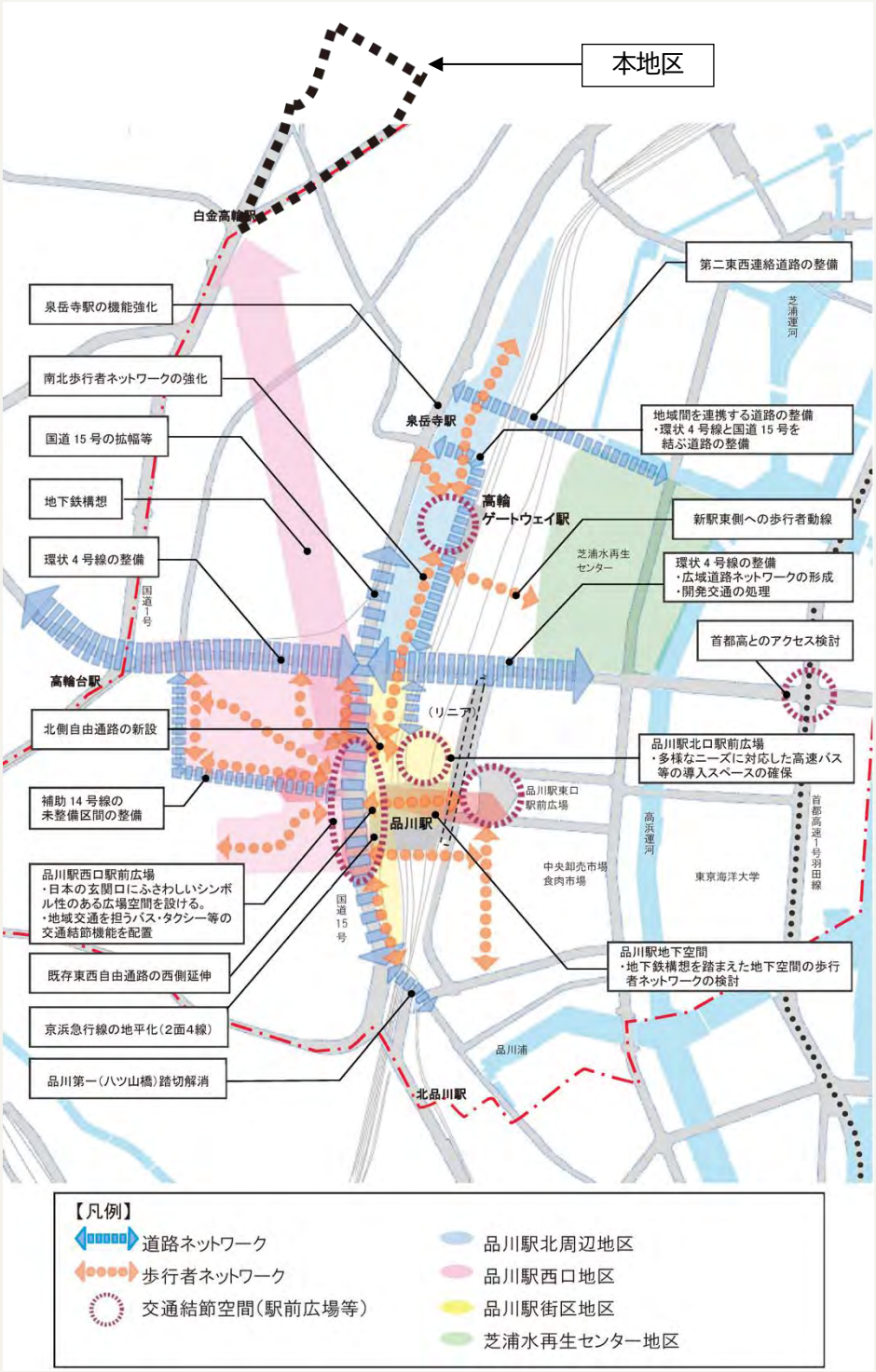
◇国際ビジネス交流ゾーンは、極めて鉄道網が充実し、多様な都市機能が比較的厚く面的に広がっているゾーンとして位置付けられています。

「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2020」（令和２（2020）年３月）

◇本地区は対象範囲外ですが、本地区を含めた外縁部は「文化と緑のゾーン」に位置付けられ、周辺地域と一体となった、緑や文化の魅力あふれる世界の人々をもてなす多様な機能を有する場とすることがめざされています。

◇また、品川駅と白金高輪駅を結ぶ都心部・品川地下鉄構想については、「六本木等の都心部とリニア中央新幹線の始発駅となる品川駅や国際競争力強化の拠点である同駅周辺地区とのアクセス利便性の向上のため、白金高輪駅・品川駅間における地下鉄新線の整備を検討する」とされています。

■品川駅・田町駅周辺地域の都市基盤の在り方



（2）港区における上位計画・関連計画における位置付け

「港区まちづくりマスタープラン」（平成 29（2017）年３月）

◇本地区は、ほとんどの範囲が「住宅と商業・業務などが共存する市街地」に位置付けられています。

◇魚らん商店会は、「活発な商店街活動が行われているエリア」となっています。

◇人口増加やニーズに対応した生活環境の形成や、公共交通の利用時や乗継ぎ時の利便性の向上、バリアフリー化などの快適に楽しく歩ける環境の整備などが求められています。

◇本地区は「防災機能の向上を重点的に進める地域」となっています。また、中央部は「大雨浸水防止を重視する地域」となっています。

◇古川沿いは古川を生かした景観形成を図ることとしている。

■高輪地区　骨格となる分野の方針図

港区電線類地中化整備基本方針（平成 26（2014）年３月）

◇本地区の一部が、電線類地中化が特に必要で優先的に整備すべき地域である「優先整備地域」に位置付けられています。

◇また、事業の展開に向けて、民間開発事業などによる電線類地中化の整備誘導を掲げています。

港区バリアフリー基本構想（平成 26（2014）年９月）

◇白金高輪駅周辺が重点整備地区に位置付けられています。

◇白金高輪駅周辺のバリアフリー整備の方向性として、「桜田通りを挟んだ東西の移動手段の充実策を検討」及び「地区内の歩行環境・交通安全に対する対策」などを掲げています。

■白金高輪駅周辺重点整備地区　配置図

港区自転車利用環境整備方針（平成 25（2013）年３月）

◇「走行空間の拡充・整序化」を実現するため、自転車利用環境整備の方針として、本地区では、外周道路と補助 13 号線が自転車ネットワークに位置付けられています。

◇「自転車ネットワークは、国道や都道が多く含まれていることから、各道路管理者に自転車走行空間の整備を要望していきます」と示しています。

港区緑と水の総合計画（平成 23（2011）年３月）

◇「道路を生かした緑の軸」に桜田通りが位置付けられています。

◇また、本地区の南端が自然教育園から聖心女学院を通る「地形を生かした緑の軸」の一部に位置付けられています。

◇古川が「水の軸」として位置付けられており、本地区に近接した湧水地があり高輪地区東部の「水の拠点」の一部となっています。

港区低炭素まちづくり計画（平成 27（2015）年 10 月）

◇区内全域で、「エネルギーの効率的利用」、「緑の保全・創出とヒートアイランド対策の推進」、「環境に配慮した交通環境の整備」などの施策が示されています。

港区住宅基本計画［第４次］（平成 31（2019）年３月）

◇区内全域で、「老朽マンションの建替えなどの支援」、「住宅の震災対策の強化」、「防災上課題のある小規模敷地や狭小住宅などの対策」などの方針が示されています。

港区景観計画
（平成 27（2015）年 12 月）

◇本地区を含む「麻布、白金台、高輪、三田などでは、台地上や台地の南斜面の良好な住宅地として、都心部で貴重な落ち着きのある街並みが形成」する方針が示されています。

◇また、古川沿いでは、「水辺空間の魅力の向上に配慮した形態・意匠とする」などの景観形成基準が設けられています。

◇駅に近接した地域の幹線道路沿いの商業地では「にぎわいのある街並みと調和した建築物の配置とする」などの景観形成基準が設けられています。

港区防災街づくり整備指針
（平成 25（2013）年３月）

◇本地区では、「細街路の拡幅整備」、「都市計画道路の早期整備の要請」や「古川の護岸・調節池の早期整備の要請」の方針が位置付けられています。

◇また、「特に不特定多数の利用者が想定される地下鉄駅などの地下空間を対象に重点的に、浸水対策の実施について普及・啓発する」、また、「建築物所有者を対象に雨水浸透、貯留施設の設置を誘導する」ことも示されています。

（3）その他

白金一・三丁目地区
整備ガイドプラン
（平成３（1991）年／港区）

◇白金一・三丁目地区において、定住人口の確保と市街地環境の整備を計画的に推進するため、平成３（1991）年に策定されました。

◇まちづくりの目標と整備方針を明らかにし、区としての取組の基本的考え方が示されるとともに、地区住民や開発事業者による建設・開発活動の指針が示されています。

◇策定以降、平成 17（2005）年に「白金一丁目東地区（白金アエルシティ）」が竣工しました。また、平成 25（2013）年には「白金一丁目東部北地区」、平成 30（2018）年には「白金一丁目西部中地区」が都市計画決定されています。

白金高輪駅前東地区まちづくりビジョン
及び
白金高輪駅前東地区まちづくりルール
（白金高輪駅前東地区まちづくり協議会）

◇本地区内の高輪一丁目１～３番地では、港区まちづくり条例に基づくまちづくり組織として「白金高輪駅前東地区まちづくり協議会」が登録され、活動しています。

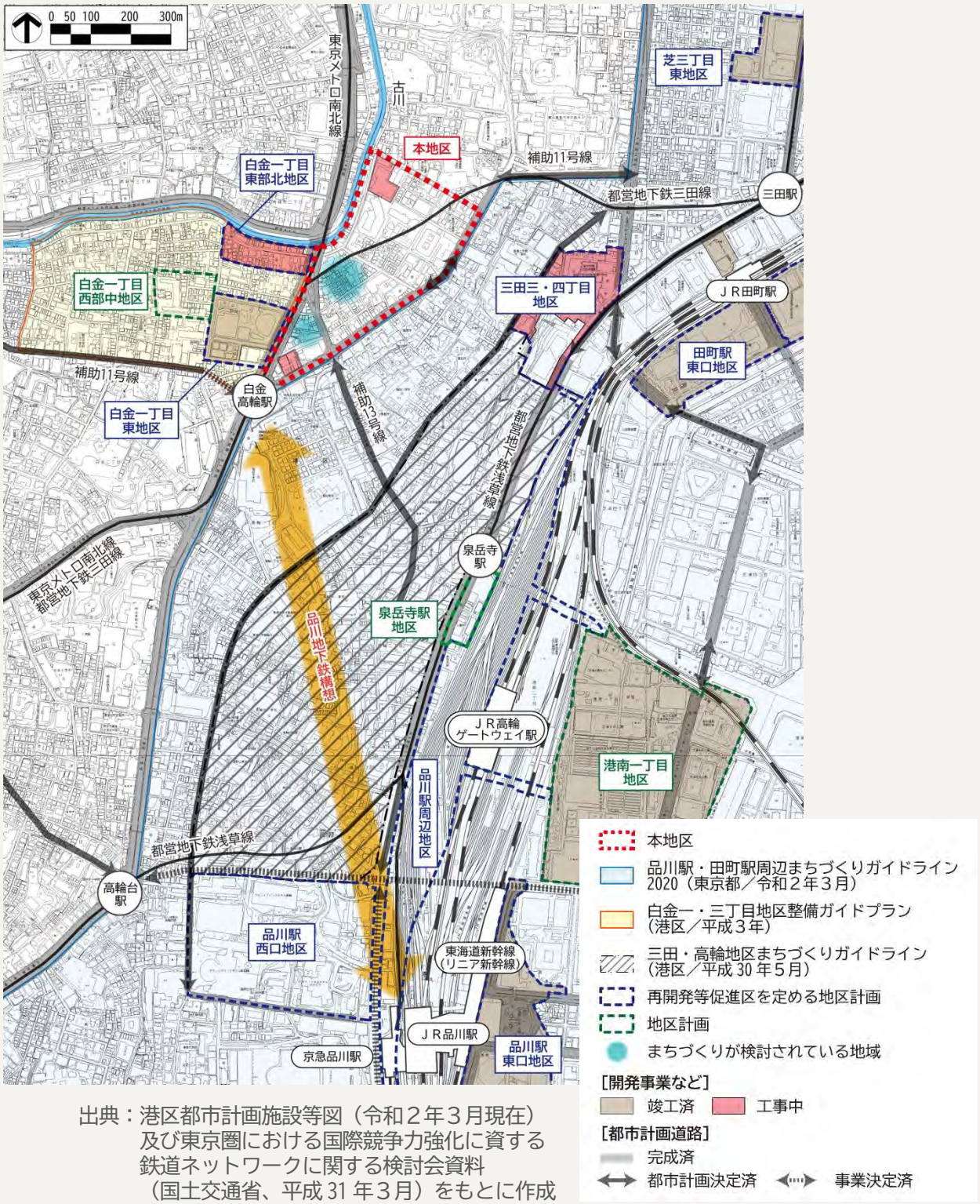
◇平成 26（2014）年には「白金高輪駅前東地区まちづくりビジョン」が登録、平成 28（2016）年２月には「白金高輪駅前地区まちづくりルール」が認定されています。

2．本地区及び周辺の開発・まちづくりの動き

本地区では地区内だけでなく周辺においても複数の開発事業などが進められており、その他、都市計画道路も一部が事業決定され、整備が進められています。

その他、都心部・品川地下鉄構想も実現に向けた議論が進められており、本地区周辺では様々な開発・まちづくりの動きがあります。

■広域から見る開発・まちづくりの動き



出典：港区都市計画施設等図（令和２年３月現在）
及び東京圏における国際競争力強化に資する
鉄道ネットワークに関する検討会資料
（国土交通省、平成 31 年３月）をもとに作成

白金一丁目東地区市街地再開発事業（白金アエルシティ）

◇白金一丁目東地区市街地再開発事業（白金アエルシティ）では、平成３（1991）年２月に「白金一丁目東地区再開発研究会」が発足し、翌年に「白金一丁目東地区市街地再開発準備組合」が設立され、平成 17（2005）年 11 月に竣工しました。

◇白金高輪駅と地下連絡通路で直結し、駅前にふさわしい複合施設として住宅･業務･店舗･工場などで構成されています。

白金一丁目東部北地区市街地再開発事業

◇白金一丁目東部北地区は、東側が放射１号線と古川に面した場所に位置し、工事が進められています。

◇平成 17（2005）年２月に「白金一丁目北地区再開発研究会」が発足、平成 21（2009）年 10 月に「白金一丁目北地区北街区市街地再開発準備組合」が設立され、平成 25（2013）年７月に地区計画及び市街地再開発事業が都市計画決定されています。

白金一丁目西部中地区

◇白金一丁目西部中地区は、東側が大久保通り、西側が白金商店会に面した場所に位置し、現在検討が進められています。

◇平成 18（2006）年４月に「白金一丁目中地区まちづくり研究会」が発足、平成 25（2013）年４月に「白金一丁目西部中地区市街地再開発準備組合」が設立され、平成 30（2018）年７月に地区計画及び市街地再開発事業が都市計画決定されています。

都市計画道路補助線街路第 11 号線

◇都市計画道路補助線街路第 11 号線は、昭和 21（1946）年に都市計画決定されています。

◇現在では本地区周辺の区間で一部事業決定され、整備が進んでいます。

都市計画道路補助線街路第 13 号線

◇都市計画道路補助線街路第 13 号線は、昭和 21（1946）年に都市計画決定されています。

◇現在では一部が完成しています。

都心部・品川地下鉄構想の新設（白金高輪～品川）

◇国土交通省では、交通政策審議会第 198 号答申（平成 28（2016）年４月）に示された「東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」の検討会を実施し、都心部・品川地下鉄構想（白金高輪～品川間）の新設について議論が進められています。

◇需要推計・事業性、利用者への効果・影響などの検討結果を踏まえ、国際競争力強化への貢献、社会経済的評価及び財務的評価から路線整備は非常に意義がある一方で、乗換駅の混雑や技術検討の未実施などの課題が挙げられ、今後、具体的な検討が進められる予定です。

■検討路線図

出典：東京圏における国際競争力強化に資する鉄道ネットワークに関する検討会資料（国土交通省、平成 31 年３月）

３．まちの歴史

（1）江戸時代（～1868 年頃）

本地区は、江戸開府の頃（慶長８（1603）年頃）はまだ人家も少ない白金村の田野地帯でしたが、寛永 12（1635）年の江戸府内寺院大移動によって、本地区南部（現三田四丁目周辺）に寺院が移り寺町となりました。

その後、江戸時代前期の末から武家屋敷や町屋ができ始めました。

弘化３（1846）年の地図
出典：増補港区近代沿革図集（港区教育委員会）

歴史のトピックス

古川と古川沿いの小工業地域

◇江戸時代には、古川岸はアシが生えた湿潤な川であり、自然が豊かな川でしたが、明治 10 年代に、三田から白金にかけての古川沿いに多くの工場が建てられました。

◇大正８（1919）年の芝・高輪地区の工場数は、明治末年の約６倍になっており、特に現白金一・二丁目に多くの工場が立地しました。

◇そのほとんどが小さな工場であったことが推測でき、白金地域には現在でも営業を続けている工場も残っています。

◇平成 11（1999）年の集中豪雨や平成 16（2004）年の台風などによる多大な浸水被害を踏まえ、東京都は平成 21（2009）年度から古川の河川の下にトンネル式の調整池の整備に着手し、平成 29（2017）年度に完成しています。

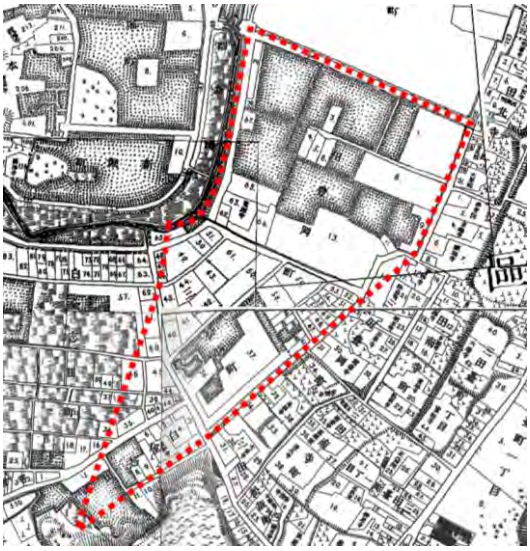
江戸時代末の古川
出典：港区史

麻布新堀町（現南麻布二丁目）の町工場の様子 昭和 37（1962）年
出典：わたしたちの郷土・港区

（2）明治（1868～1912 年頃）

明治４（1871）年に肥前島原藩下屋敷跡（現三田二丁目）に「慶應義塾」が移転したことで下宿屋、食堂、書店、文具店などが増え、武家町から学生街へと町風が変化しました。この影響を受け、現三田五丁目周辺にも明治以降に人口が密集し、大小の工場も集まっていきました。

明治 36（1903）年に区内で路面電車が開通（品川～新橋間）し、その後、本地区周辺でも、明治 42（1909）年までに天現寺橋～古川橋～赤羽橋間が開通しました。



明治 20（1887）年の地図
出典：増補港区近代沿革図集
（港区教育委員会）

三田に移転した慶應義塾
明治 41（1908）年
出典：まち探訪ガイドブック

歴史のトピックス

旧町名とその歴史

◇現三田五丁目は、芝三田豊岡町、芝三田松坂町、麻布新広尾町一丁目にまたがり、現高輪一丁目１～３番地は、芝白金志田町の一部でした。

◇芝三田豊岡町は、昔は三田村の原野でしたが、やがて武家の拝領地に割り当てられ、その余った地が宝永５（1708）年に町屋敷として拝領されました。

◇芝三田松坂町は、古くは松の大木があったので永松町と名付けられ、明治２（1869）年に永松町の「松」と坂道の「坂」の意をとり、松坂町となりました。町域の大部分は三田台と高輪台に囲まれ、明治時代まではさびしい場所でした。

◇麻布新広尾町は、古川沿いに一の橋から天現寺橋まで続く長い町で、江戸時代にはアシの生い茂る湿潤な場所でした。町名の由来は、麻布広尾町の人が移転し始めたことによるものと考えられており、地番も麻布広尾町の続きからとなっています。

昭和 31（1956）年の地図
出典：まち探訪ガイドブック

◇芝白金志田町は、昔は田野でしたが幕府の土木工事や作事、雑役を行う者たちにこの地が与えられ、武家屋敷となりました。魚藍坂の下にあることから魚藍下と呼ばれていましたが、明治５（1872）年に白金志田町となりました。

（3）大正（1912～1926 年）

路面電車網は大正に入っても広がり続け、大正２（1913）年には古川橋～魚籃坂下～清正公～上大崎間が開通、大正３（1914）年には上大崎～目黒駅前間が開通、大正８（1919）年には魚籃坂下～伊皿子～泉岳寺前間が開通し、本地区内（古川橋～魚藍坂下間）を通るようになりました。

路面電車などが通じるようになると、表通りには付近の日用品需要に応じる商店街が形成（大正９（1920）年に現魚らん商店会が発足）され、その裏側には中小の住宅が密集していきました。

大正 10（1921）年の地図
出典：増補港区近代沿革図集
（港区教育委員会）

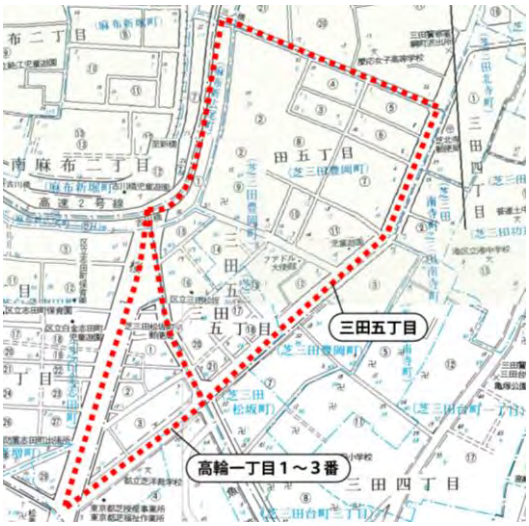
（4）昭和（1926～1989 年）

路面電車の整備は引き続き行われ、昭和２（1927）年には清正公前～白金猿町間が開通、昭和８（1933）年には白金猿町～五反田駅前間がさらに開通し、魚籃坂下交差点では三つの路線が交差するようになりました。

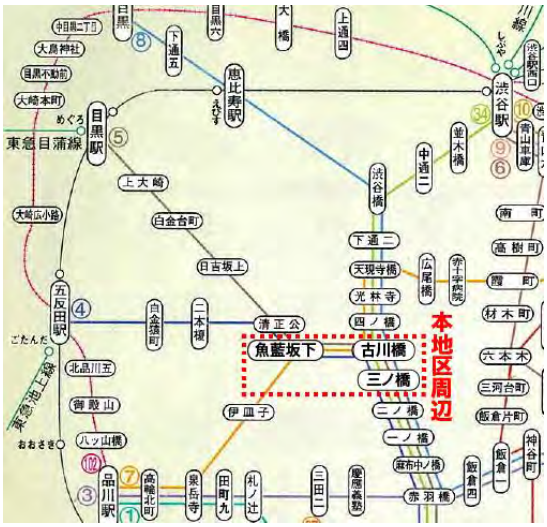
これに伴い、本地区周辺には芝授産場や白金演芸館、大弓場などの娯楽施設や、電車に面して小商店も多く集まり、活発な商況となっていきました。

しかし、昭和 30 年代に急速に高まったモータリゼーションや地下鉄の発達などにより、昭和 48（1972）年に都電荒川線を除く路面電車全線が廃止されました。

一方、昭和 26（1951）年には、本地区内に三田松坂児童遊園（三田五丁目地内）の開設や、都市計画道路放射第 1 号線（都道 415 号線）が芝白金志田町を分断する形で開通（都市計画決定は昭和 21（1946）年）するなど、現在の街並みの基礎が形成されました。



昭和 44（1969）年の地図
出典：増補港区近代沿革図集（港区教育委員会）



都電路線図　昭和 37（1962）年時点
出典：都電が走った街 今昔

松坂町町民運動会の様子
昭和 28（1953）年
出典：高輪地区歴史・文化遺産のデジタルアーカイブ（写真）

昭和 42（1967）年頃の魚藍坂下交差点
出典：都電が走った街 今昔

歴史のトピックス

三田松坂児童遊園の歴史

◇江戸時代では、現在の三田松坂児童遊園周辺には大名屋敷や役人の長屋がありましたが、明治時代にはそのほとんどが空き家となり治安が悪化したため、周辺の屋敷を取り壊す際の解体資材置場となっていました。

◇昭和に入り、芝青年団により解体資材の撤去、樹木などの整備が行われ、子どもが安全に遊べる空間として地域に根付いていきました。

◇昭和 26（1951）年に区立の児童遊園として開設されました。入り口にだるま落としのモニュメントが設置されたことから、現在は通称「だるま公園」として地域に親しまれています。

昭和 25（1950）年当時の
三田松坂児童遊園
出典：高輪地区歴史・文化資産のデジタルアーカイブ（写真）

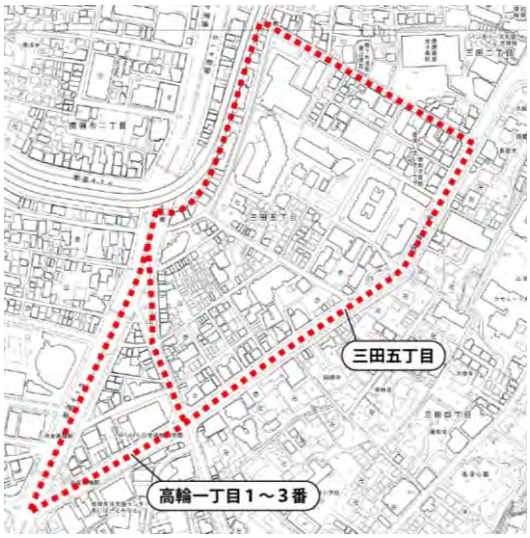
（5）平成～令和（1989 年～現在）

本地区周辺にある高輪支所は平成７（1995）年に建て替えられ、高輪コミュニティーぷらざ・新高輪支所・高輪区民センターとして竣工（現高輪地区総合支所）しました。

また、平成 12（2000）年には、白金高輪駅（東京メトロ南北線・都営地下鉄三田線）が開業しました。

公共施設や公共交通などが充実したことで、より利便性が高まり、住宅色の強い地域となり、現在に至っています。

今後も、白金高輪駅と品川駅を地下鉄で結ぶ「都心部・品川地下鉄構想」の実現に向けた議論が進んでいます。



平成 27（2015）年の地図
出典：増補港区近代沿革図集（港区教育委員会）

白金高輪駅での初発列車発車式
出典：東京地下鉄道南北線建設史

４．まちの現況

本地区の基礎的な現況を示します。

人口・世帯ともに増加しており、今後も増加が予想されます

◇三田五丁目は、人口・世帯ともに増加、高輪一丁目１～３番地は、人口・世帯ともに減少していますが、本地区全体として見ると増加傾向にあります。

◇新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う景気の悪化は、区内全域における人口の減少又は増加傾向の鈍化につながることが懸念されますが、本地区では複数のまちづくりが進められており、今後、住宅の増加やこれに伴う人口・世帯の増加が予想されます。

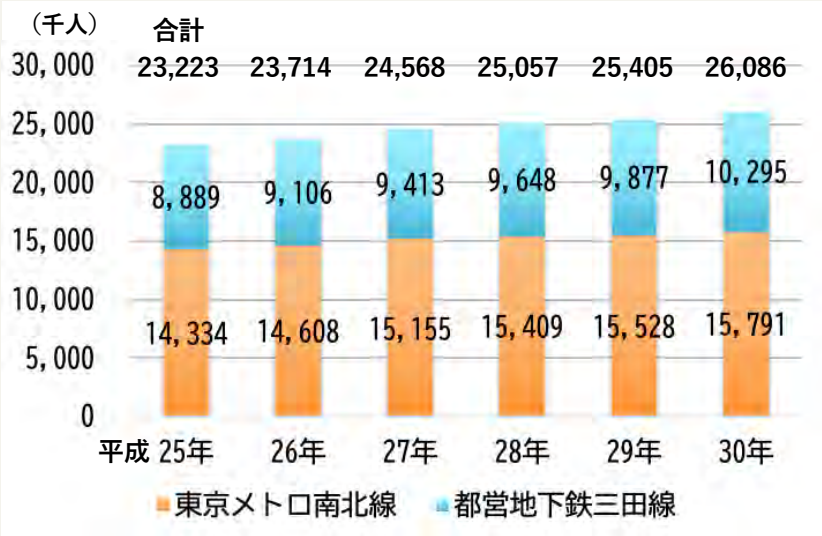
■人口推移

出典：住民基本台帳／各年１月１日時点の統計

白金高輪駅の乗降客数は増加しています

◇白金高輪駅の乗降客数は、南北線・三田線ともに増加しており、２路線を合計した乗降客数は、平成 25（2013）年から平成 30（2018）年までで約 12.3%増加しています。

■白金高輪駅の鉄道乗降客数の推移



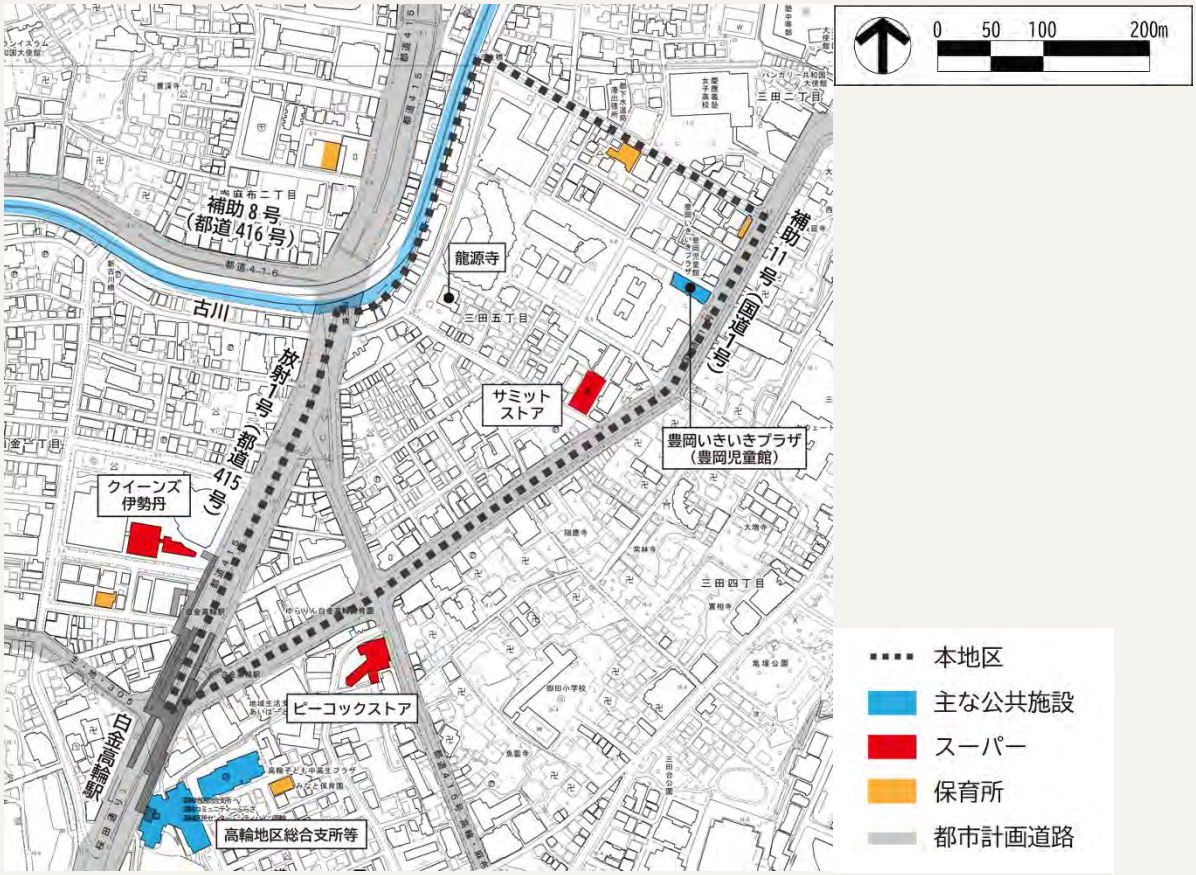
出典：東京都統計年鑑（運輸）

地区内や周辺に公共施設が立地し、スーパーなどの生活利便施設が充実しています

◇本地区には、豊岡いきいきプラザ、サミットストア、保育所などの施設が立地しています。

◇また、白金高輪駅に接しており、周辺には高輪地区総合支所、高輪区民センター、区立図書館などの公共施設も立地していることから、非常に利便性の高い地域となっています。

■主な施設の立地状況図



住宅地図をもとに作成

5．まちの特性・魅力

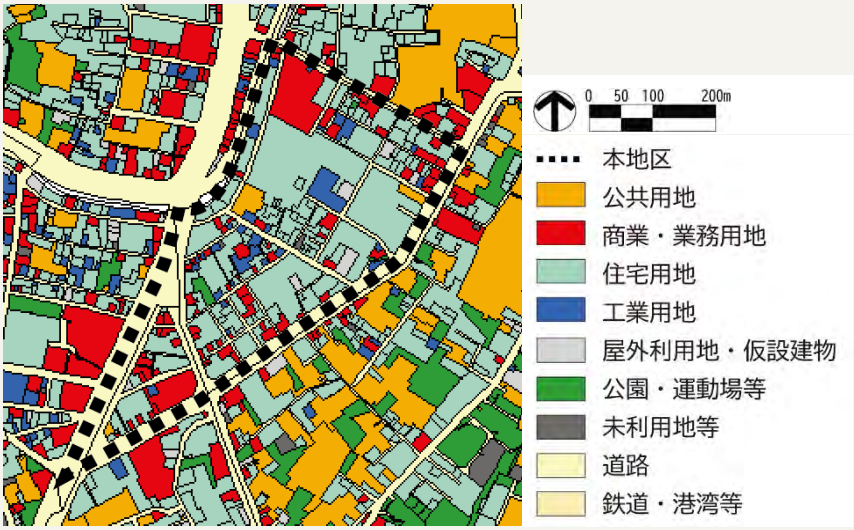
上位・関連計画、開発・まちづくりの動き、まちの歴史及び本地区で実施したアンケート調査などから、まちの特性・魅力を整理します。

住宅を中心とした土地利用と商業・業務・工場などが共存しています

◇本地区は、住宅用地が全体の半分以上を占めていますが、昔から存在している工場も立地し、商業・業務・工場と住宅が共存しています。

◇幹線道路沿いは中高層建物が建ち並び、内部は低層の戸建住宅及び中高層の集合住宅が建っています。また、本地区北側街区には、比較的大規模なマンションが多く立地しています。

■本地区の土地利用現況図（平成 28 年時）



出典：港区の土地利用／平成 30 年３月

本地区に接する幹線道路
（放射１号）

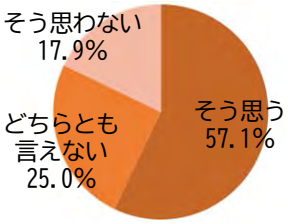
本地区北側に位置する
大規模マンション

多様なニーズに応じた住まい方ができ、地域活動も盛んで、住宅地としての魅力が高くなっています

◇職住近接の都心型ライフスタイルや下町的なライフスタイルの共存など、多様なニーズに応じた住まい方ができ、周辺に公共施設や生活利便施設が充実しています。

◇魚らん商店会があり、お祭り、防災訓練、自治活動などの地域活動が盛んで、治安も良く、住宅地としての魅力が高くなっています。

アンケート調査結果
（令和元年 12 月）



問「職住近接による多様なライフスタイルに対応した住環境」

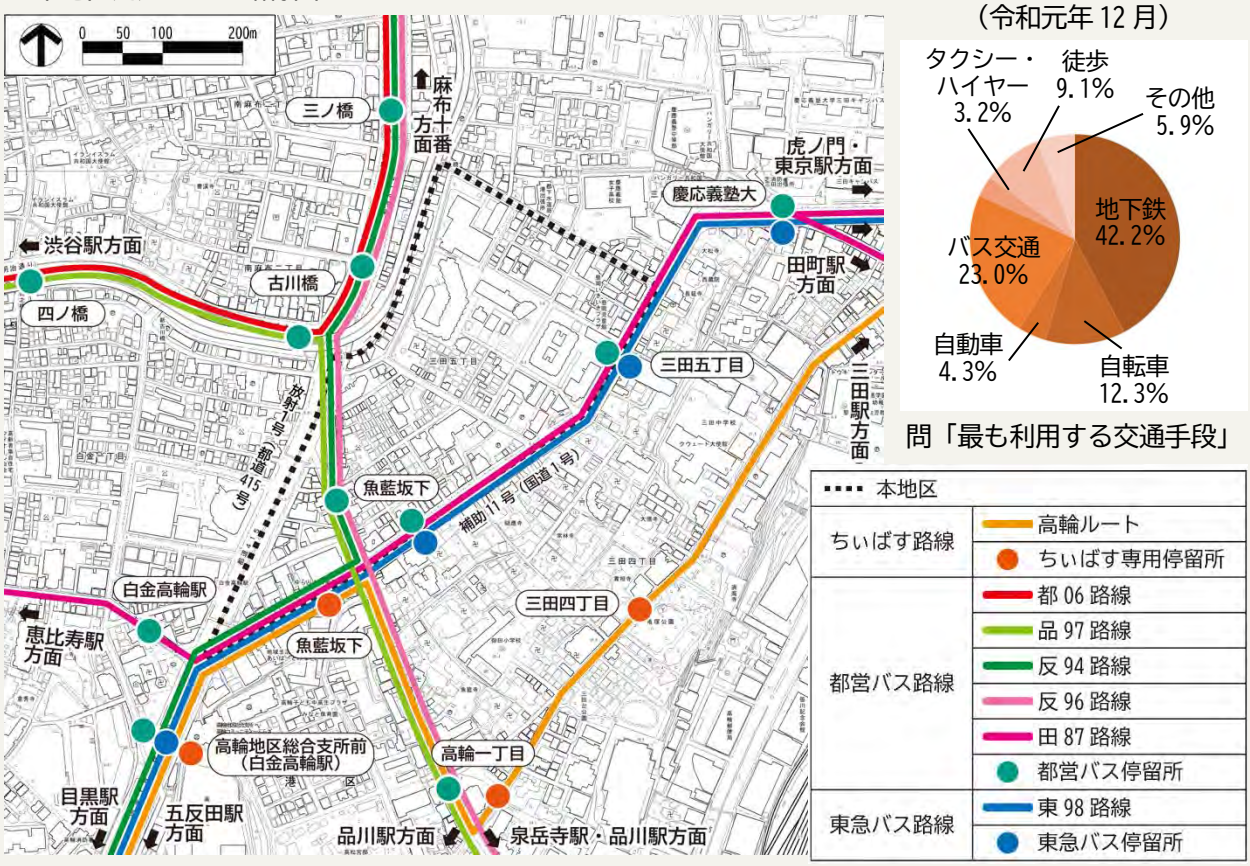
魚らん商店会のイベントの様子

交通利便性が高く、公共交通や自転車、徒歩の利用率が高くなっています

◇本地区には白金高輪駅があり、東京メトロ南北線、都営地下鉄三田線が乗り入れています。また、地区内には複数のバス路線が乗り入れ、公共交通の利便性が高くなっています。

◇そのため、公共交通の利用率が高く、その他自転車や徒歩など、環境に優しい交通手段を利用する割合も高くなっています。

■本地区周辺のバス路線図



ちゃばす路線図、各社路線図（令和２年３月現在）をもとに作成

落ち着いた景観であり、周辺には歴史・文化施設やまとまった緑も見られます

◇本地区の幹線道路沿いは広告看板類が比較的少ないため、全体的に落ち着いた景観となっています。また、周辺には寺社などの歴史・文化施設が多く、学校や公園などのまとまった緑も見られます。

補助11号線（国道１号）の落ち着いた景観

本地区周辺に広がる寺町（三田四丁目など）

６．まちの課題

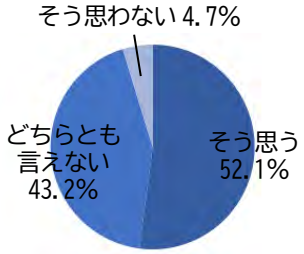
まちの特性・魅力と同様に、上位・関連計画、開発・まちづくりの動き、まちの歴史及び本地区で実施したアンケート調査などから、まちの課題を整理します。

老朽化した建築物や、細街路に面して戸建住宅が密集したエリアがあります

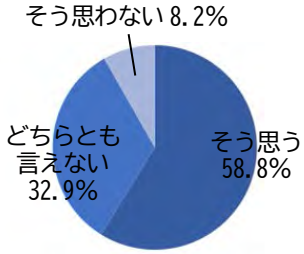
◇本地区には、老朽化した建築物があり、大規模改修や将来の建替えに課題があります。

◇また、地区内部には、細街路やそれに面して戸建住宅が密集したエリアがあり、防災上の課題も見られます。

アンケート調査結果（令和元年 12 月）



問「建物の老朽化が進んでいる」



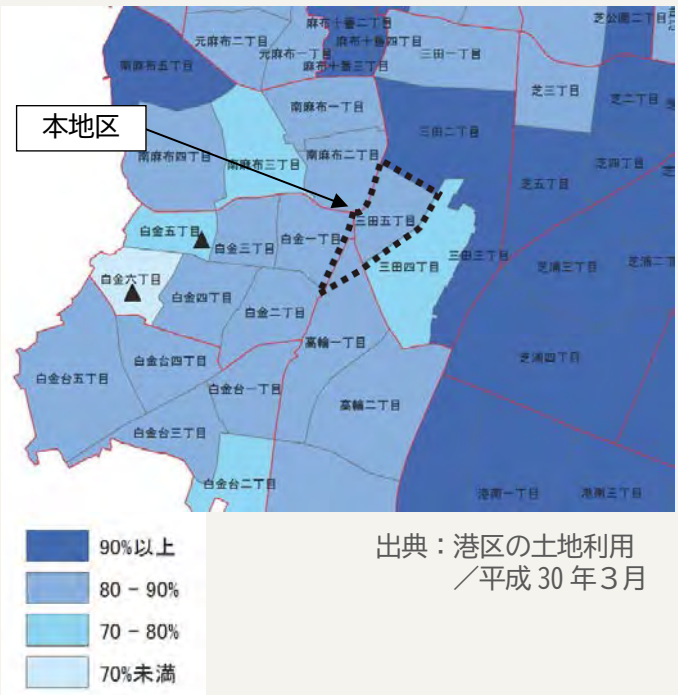
問「細い道路が多く、建物が密集しており防災性が低い」

区内では、防災上の課題を抱えている地域です

◇本地区は耐火率が比較的低く、地震に関する地域危険度測定調査［第８回］（東京都、平成 30（2018）年２月）では建物倒壊危険度ランクは３となっており、区内では比較的防災危険度の高い地域です。

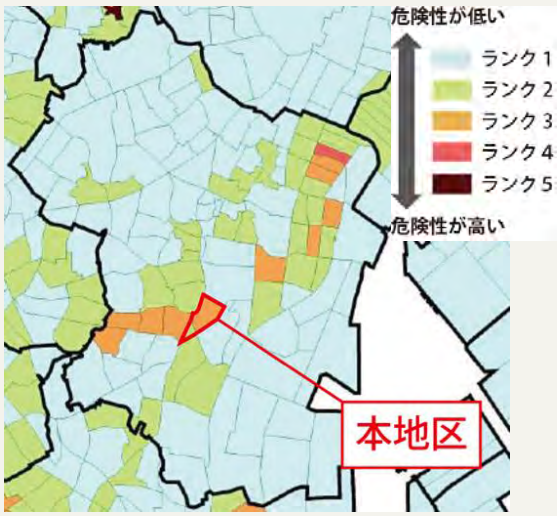
◇また、地区内には細街路や戸建住宅が密集したエリアもあり、防災上の課題も抱えています。

■町丁目別耐火率の状況（平成 28 年度）



出典：港区の土地利用
／平成 30 年３月

■建物倒壊危険度



出典：地震に関する地域危険度測定調査
［第８回］／東京都（平成 30 年２月）

地震に関する地域
危険度測定調査
／東京都

緑やオープンスペースが不足しています

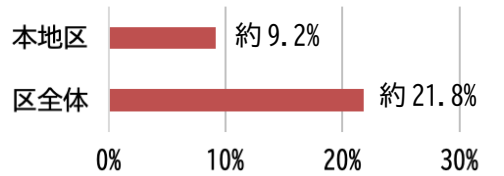
◇本地区に公園はなく、児童遊園が２か所のみ設置されている状況であり、まとまった緑やオープンスペースが不足しています。

◇区全体の緑被率約 21.8%に比べて本地区は約 9.2%と低くなっています。また、地区内でも特に、高輪一丁目１～３番地が約 3.4%、三田五丁目南側が約 4.7%と緑被が少なくなっています。

◇都市の低炭素化につながる、遮熱性舗装や緑豊かなオープンスペースの整備など取組が十分ではありません。

■本地区周辺の緑被地の分布状況図

（参考）本地区と区全体の緑被率



出典：港区みどりの実態調査（第９次）／平成 29 年３月
（なお、本地区、高輪一丁目１～３番地、三田五丁目南側の緑被率はデータを基にした図上計測である。）

三田松坂児童遊園

豊岡町児童遊園

古川は、親水性や防災性に課題を抱えています

◇本地区に接する古川は、親水性が乏しく、水辺空間を生かした景観が形成されていません。

◇大雨※が降った際に、古川沿いは浸水の危険があるとともに、古川の護岸の再整備は本地区沿いでは完了していません。

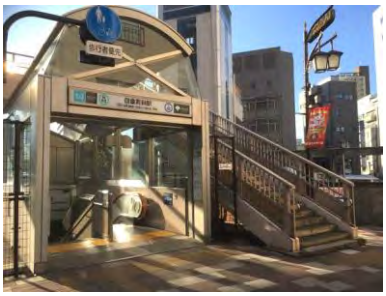
※想定し得る最大規模の降雨（時間最大雨量 153mm、総雨量 690mm）を想定しています。

高速道路の高架下
となっている古川

駅までのアクセス性が十分でなく、不便です

◇本地区方面への駅出入口は一つしか無く、階段幅が狭くなっています。また、駅に接続するエレベーターは、自転車と歩行者の動線が入り乱れ、混雑時には利便性が悪く、駅までのアクセス性が十分ではありません。

◇駅周辺には、歩行空間が狭い、バリアフリーが進んでいないといった歩行者の利便性や安全性が確保されていない箇所があります。



本地区内にある地下鉄
出入口（２番出口）

白金高輪駅に接続する
エレベーター

駅出入口（２番出口）に
アクセスする歩道

歩道幅員が狭い、交差点が不便であるなど歩行環境に課題があります

◇本地区には、歩道幅員が狭い箇所があります。また、魚らん商店会周辺などバス停もある空間では、歩行者、バス乗降車、自転車が入り混じり、危険な状況となっています。

◇魚籃坂下緑地の交差点は、横断距離が長く、不便です。また、交差点にある歩道橋は、あまり利用されていません。

◇地区内は電線類地中化が進んでおらず、災害時の避難などに課題を抱えています。

バス停がある
魚らん商店会の歩道

魚籃坂下緑地の交差点

電線の残っている
本地区内部の道路

特性・魅力のまとめ

地区の特性

◇人口が増加しており、今後も増加することが予想される。
◇住宅を中心とした土地利用で、工場などと住宅が共存している。
◇地区内外で複数の開発事業などが計画・実施されている。
◇地域に根差した魚らん商店会が活動している。
◇幹線道路沿いには、街路樹がある。
◇幹線道路沿いでは、建物の不燃化が進んでいる。

地区の魅力

【住宅などに関する魅力】

◇職住近接の都心型ライフスタイルと下町的なライフスタイルの共存など、多様なニーズに応じた住まい方ができる。

◇お祭り、防災訓練、自治活動などの地域活動が盛んである。

◇治安が良く、住宅地としての魅力が高い。

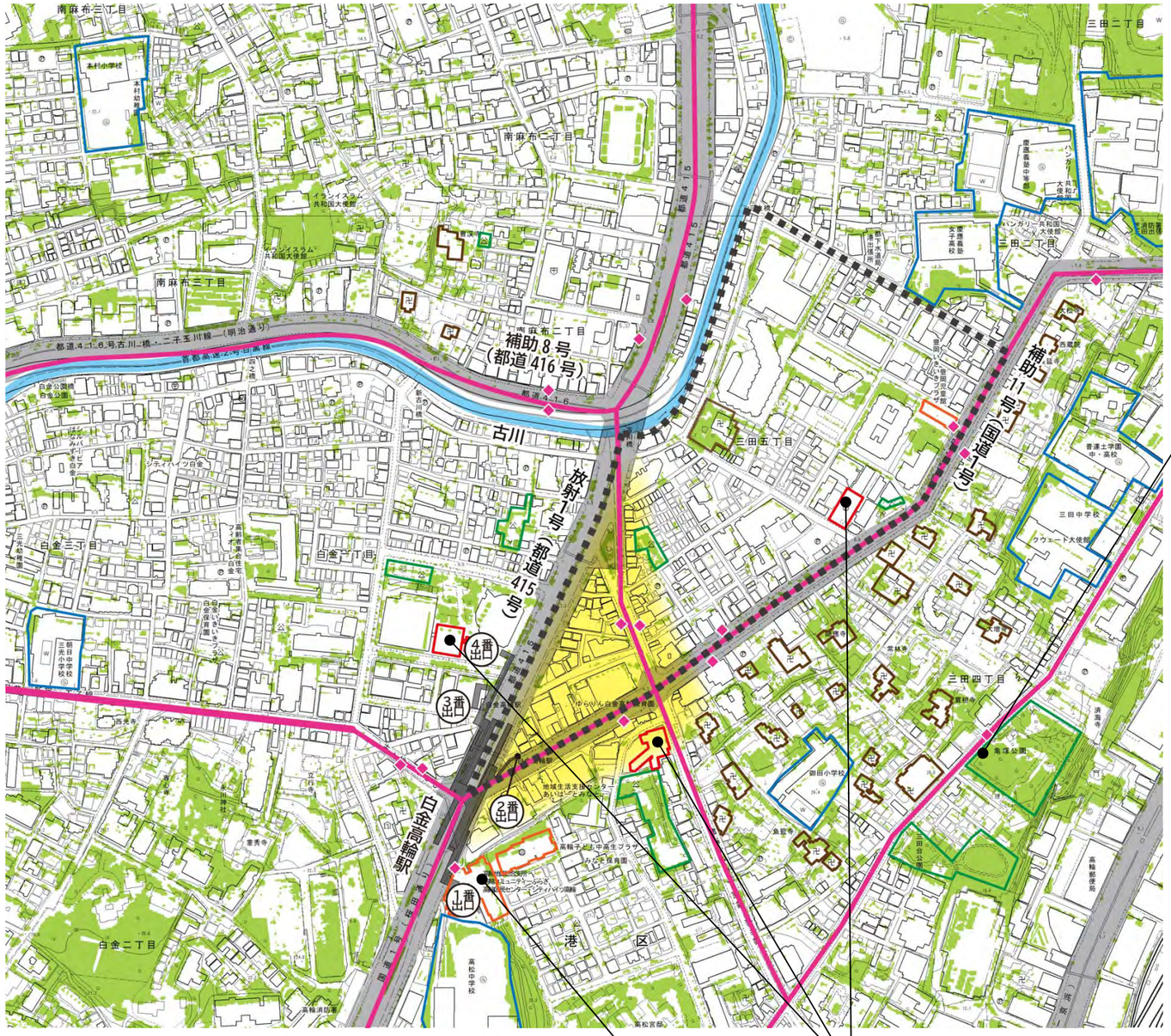
【道路・交通に関する魅力】

◇幹線道路沿いでは、電線類の地中化が進んでおり、安心して通行できる。

◇鉄道やバスを中心に、公共交通の利便性が高い。

【緑・水に関する魅力】

◇地区周辺に寺社などの歴史・文化施設や、学校などの緑が多く見られる。



【景観に関する魅力】

◇幹線道路沿いは広告看板類が比較的少なく落ち着いた景観となっている。

【低炭素に関する魅力】

◇鉄道、バスなどの公共交通や自転車、徒歩の利用率が高くなっている。

【国際化・観光・文化に関する魅力】

◇国道を挟んだ三田四丁目など、地区周辺に歴史ある寺社が多い。

【住宅などに関する魅力】

◇地区周辺に高輪総合支所や図書館などの公共施設があり、便利である。

◇スーパーや保育園など、生活利便施設が充実している。

課題のまとめ

地区の課題

◇老朽化した建築物があり、大規模改修や将来の建替えなどの課題がある。

◇商業地域及び準工業地域に指定されており、昔から敷地の面積規模が比較的小さく、まとまったオープンスペースが取りにくい。

【住宅などに関する課題】

◇町会加入率の低下などにより、地域コミュニティが希薄化している。

◇地区内には指定喫煙場所が無く、高輪地区管内においても不足している。

【道路・交通に関する課題】

◇魚籃坂下緑地の交差点が渡りにくく、利便性が悪い。

◇地区内部は、電線類地中化が進んでおらず、災害時の避難などに課題がある。

◇本地区方面への駅出入口は一つしか無く、階段幅が狭いなど、駅へのアクセスが不便で、駅機能が十分でない。

◇駅周辺では、歩行空間が狭い箇所やバリアフリーが進んでいない箇所がある。

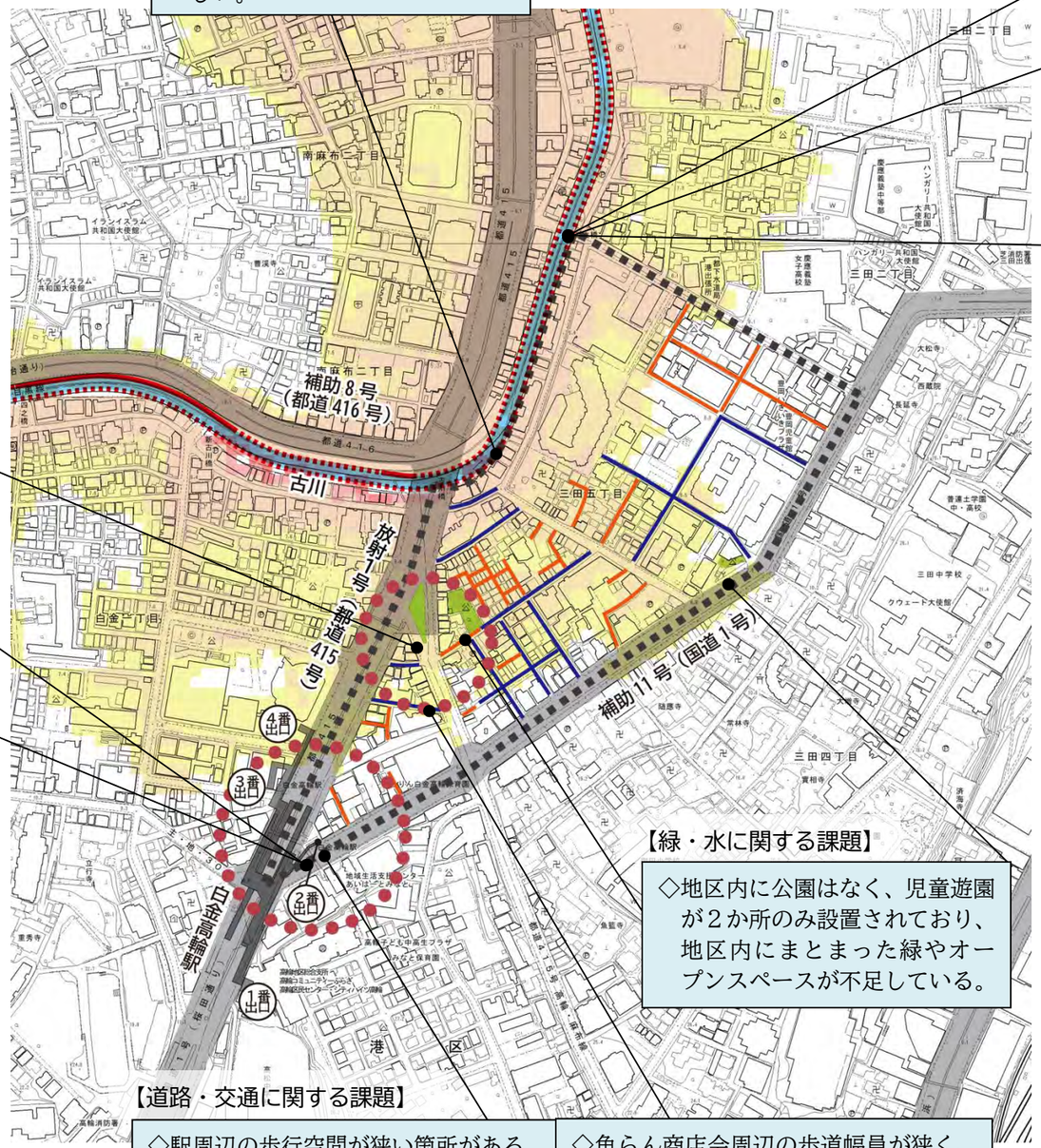
【防災・復興に関する課題】

◇耐火率が比較的低く、地震に関する地域危険度測定調査（東京都）では、総合危険度ランクは２となっており、港区の中では防災上の課題を抱えている地区である。

◇地区内部には、細街路や、それに面して戸建住宅が密集したエリアがあり、防災上の課題がある。

【緑・水に関する課題】

◇本地区沿いの古川は親水性が乏しい。



【緑・水に関する課題】

◇地区内に公園はなく、児童遊園が２か所のみ設置されており、地区内にまとまった緑やオープンスペースが不足している。

【道路・交通に関する課題】

◇駅周辺の歩行空間が狭い箇所がある。

◇魚らん商店会周辺の歩道幅員が狭く、バス停もあるため、歩行者の安全性が確保されていない。

【防災・復興に関する課題】

◇大雨※が降った際に、古川沿いは浸水の危険がある。

◇古川の護岸の再整備は本地区沿いでは完了していない。

【景観に関する課題】

◇街並みに統一感がない。

◇古川沿いの水辺空間を生かした景観が形成されていない。

【低炭素に関する課題】

◇都市の低炭素化につながる、遮熱性舗装や緑豊かなオープンスペースの整備など取組が十分でない。

【国際化・観光・文化に関する課題】

◇国内外からの来街者に対する分かりやすい案内・誘導サインの整備が十分でない。

※想定し得る最大規模の降雨（時間最大雨量153mm、総雨量690 m）を想定しています。

0　50　100　200m

- 本地区
- 歩行空間が十分でない箇所
- 電線類が地中化されている道路
- 幅員４m以下の道路（私道含む）
- 幅員４m～６m以下の道路（私道含む）
- 本地区内の主な児童遊園・緑地

［古川氾濫浸水想定区域 浸水深さ］

- 5.0m以上
- 3.0～5.0m
- 1.0～3.0m
- 0.5～1.0m
- 0.1～0.5m

［古川の護岸の整備状況］

- 整備済
- 未整備