

第2章

まちの現状と課題



1

港区の概況

(1) 位置・面積

港区は、23区の中央部、武蔵野台地の東端に位置し、東京湾に面していることから、起伏に富んだ地形が広がっています。北は千代田区、中央区、新宿区の3区、西は渋谷区、南は品川区、東は江東区に隣接しています。南北約6.5km、東西約6.6km、総面積は約20.37km²であり、23区中12番目の大きさです。

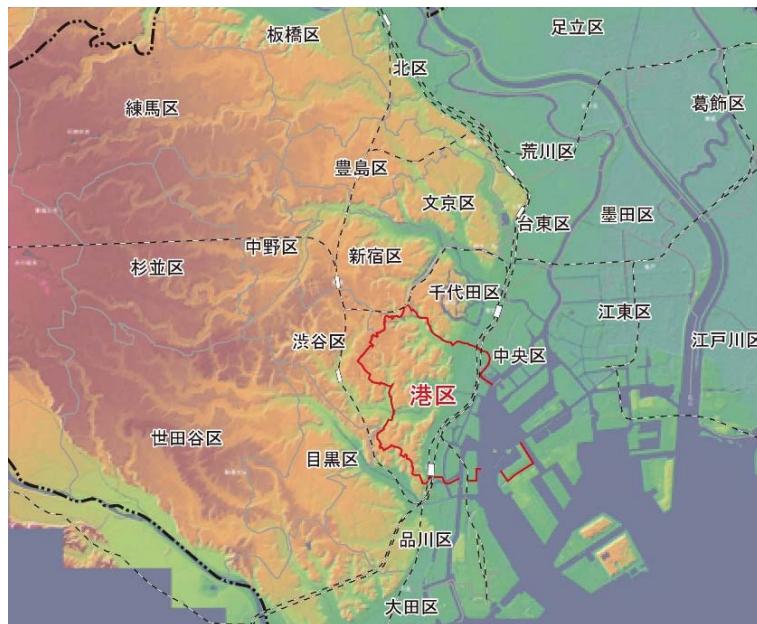


図 港区の立地（「デジタル標高地形図」／国土地理院より作成）

(2) 港区の成り立ち

徳川家康により江戸に幕府が開かれると、江戸城に近い港区域には多くの大名屋敷が建てられました。江戸は武家地が約6割を占め、残り4割を寺社地と町人地とで二分していたとされていますが、19世紀には当時の大名の約半数が港区域に屋敷をもち、旗本などの幕臣が港区域の各所に邸宅を構えていました。その狭間に町家や寺社が建ち並び、江戸時代の後期には、江戸市中の人口の約3割が港区域に居住していたといわれています。

明治時代に入ると、広大な大名屋敷跡地は公有地化が進み、政府施設や皇族邸などに様変わりしました。明治3年（1870年）文部省管轄の第一校が増上寺の子院・源流院に開校（後の駒込小学校）、明治5年（1872年）には汐留の大名屋敷跡に開業した新橋停車場と横浜の間で日本最初の営業鉄道の運行が開始しました。臨海部では、明治30年代以降に埋立て造成が進み、関東大震災を機に本格的な埠頭の建設が進められ、昭和16年（1941年）東京港は近代的な港として生まれ変わります。

第二次世界大戦時の空襲により大きな被害を受けた港区域は、復興計画において環状道路などが整備され、その後都市が大きく発展していきます。戦後復興が急ピッチで進む中、芝区・麻布区・赤坂区の3区の時代に終止符が打たれ、昭和22年（1947年）3月に現在の港区が誕生しました。昭和39年（1964年）の東京オリンピック開催に合わせて、沿岸部では羽田空港と都心を結ぶ東京モノレールや日本の大動脈である東海道新幹線が開業しました。その後も港区は、社会状況の変化の波にもまれつつも、首都東京の中心部として成長を続けています。

江戸

- 天正 18 年 家康、江戸入府
(1590 年)
慶長 8 年 德川家康が江戸に幕府を開く
(1603 年)
明暦 3 年 明暦大火
(1657 年)
安政 2 年 安政大地震
(1855 年)
慶応 4 年 三田で西郷隆盛と勝海舟が江戸開城の会見
(1868 年)



愛宕山から日比谷方面の眺望
(幕末～明治元年頃)

明治

- 元年 東京府開庁
(1868 年)
3 年 日本最初の公立小学校
駄絵小学校開校
5 年 新橋・横浜間 鉄道開通
(1872 年)
22 年 東京市誕生
(1889 年)
36 年 路面電車開通
(1903 年)
30 年代～ 海岸通り、芝浦など
の埋立地造成



新橋から愛宕山方面を望む
(現新橋一丁目付近、
明治 23 年)

東京最初の路面電車
(東京タワー付近、
明治 36 年)

西郷隆盛・勝海舟談判の跡
(現芝四丁目付近、
明治 44 年)

大正

- 12 年 関東大震災
(1923 年)
14 年 日の出埠頭完成
(1925 年)
16 年 東京港開港
(1941 年)
18 年 東京都誕生
(1943 年)
20 年 東京大空襲
山手大空襲
22 年 旧芝区、旧麻布区、旧赤坂区
の 3 区統合により港区誕生
33 年 東京タワー完成
(1958 年)
37 年 首都高速道路開通
東京都の人口 1 千万人突破
39 年 東京モノレール開業
東海道新幹線開業
東京オリンピック



品川駅 (明治 44 年)

関東大震災後の六本木三丁目
周辺の惨状 (大正 12 年)

震災後の整備により大型船の
接岸が可能になった

日の出埠頭 (昭和 10 年頃)

昭和

- 61 年 アークヒルズ開業
(赤坂・六本木地区)
バブル景気
(昭和 61 ～ 平成 3 年)
5 年 レインボーブリッジ開通
(1993 年)
7 年 阪神・淡路大震災
(1995 年)
8 年 お台場まち開き
(1996 年)
23 年 東日本大震災
(2011 年)
26 年 環状第 2 号線開通
(2014 年)
28 年 熊本地震
(2016 年)



終戦後の新橋駅西口の闇市
(左の建築物は旧桜田小学校 昭和 21 年)

旧港区役所本庁舎
(昭和 4 年～58 年まで使用、昭和 32 年)



建設中の東京タワーを望む
三田通り (昭和 32 年)

戦後の復興により
にぎわいが戻った新橋
(昭和 41 年)

当時の庶民の足であった
都電が走る青山通り
(昭和 42 年)

平成

- 港区で最初の市街地再開発事業
(赤坂・六本木地区、昭和 61 年)
建設中のレインボーブリッジ
(平成 3 年)



建設中のレインボーブリッジ
(平成 3 年)



環状第 2 号線開通
(平成 26 年)

(1) 分野別にみるまちづくりの主な成果と状況変化

前回の計画策定後、10年間で港区のまちづくりがどのように進んだのか、分野別の主な成果と状況変化は以下のとおりです。

① 土地利用・活用

用途地域別の土地面積では、商業地域が最も多く、次いで第一種中高層住居専用地域となっています。区全体としては、商業地域、近隣商業地域、準工業地域の占める割合は54%、住居系地域の占める割合は46%となっており、職住のバランスのとれた土地利用となっています。

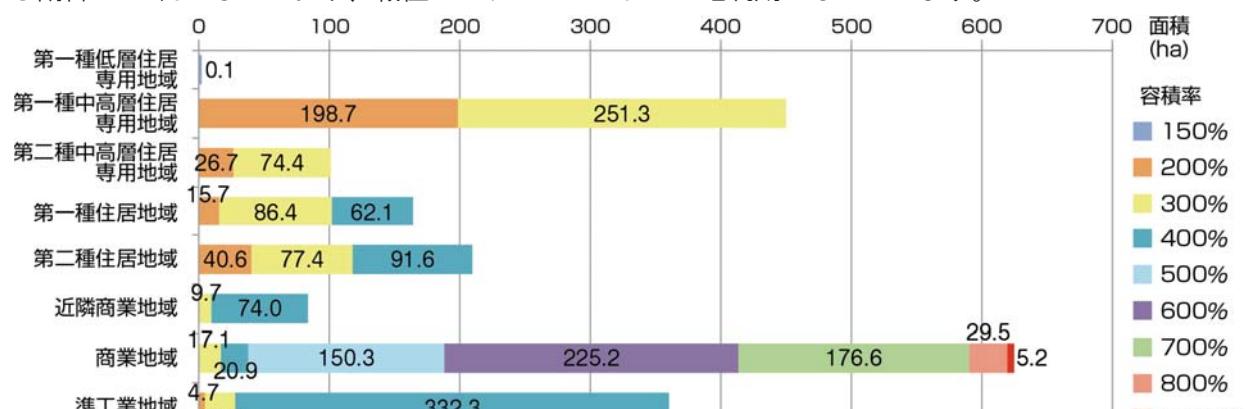
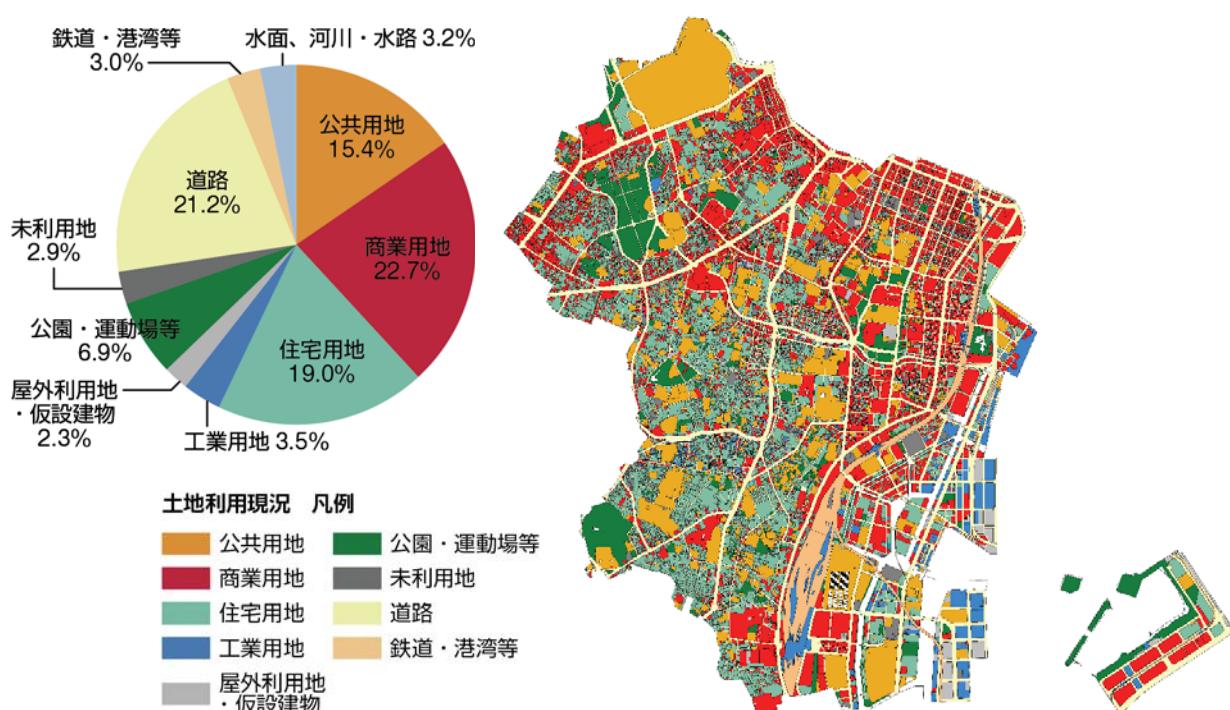


図 用途地域別土地面積（平成23年度10月現在、「土地利用現況調査」より作成）

土地利用の現況では、新橋駅や浜松町駅周辺、外堀通りや第一京浜（国道15号）沿道など区の北部や東部の地域に商業用地が多くみられます。南青山や麻布、白金、高輪など区の西部を中心に住宅用地が多く見られます。また、区の西部には公園・運動場などの土地利用も見られることから、ゆとりある生活環境が形成されている状況がうかがえます。



近年の建築基準法の改正等から、比較的小規模の敷地においても建築物の高層化が容易になり、居住環境や街並みへの影響について懸念されるようになりました。このため港区では、周辺への配慮なく建設される中高層建築物を抑制し、良好な居住環境と落ち着きある街並みを形成することを目的に、都市計画法に基づき、絶対高さ制限を定める高度地区を平成27年(2015年)10月に導入しました。

導入区域の設定については、東京都心全体を俯瞰した都市計画とも整合し、主として住宅を中心とした複合市街地とされている地域（区西部エリア）を対象としています。



図 絶対高さ制限を定める高度地区の導入区域

都市開発諸制度を活用した開発事業等が活発に行われています。

特に近年は、都市再生の取組により、都市計画の特例（都市再生特別地区による容積率緩和等）などの緩和措置の制度ができたことも背景に、大規模な土地利用転換が増加しています。

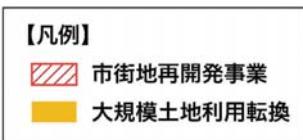


図 大規模な土地利用転換等の区域

平成 19 年（2007 年）10 月に施行した「港区まちづくり条例」により、地域発意のまちづくりが進んでいます。平成 29 年（2017 年）3 月現在、9 団体のまちづくり組織が条例に基づく組織として登録し、活動しています。

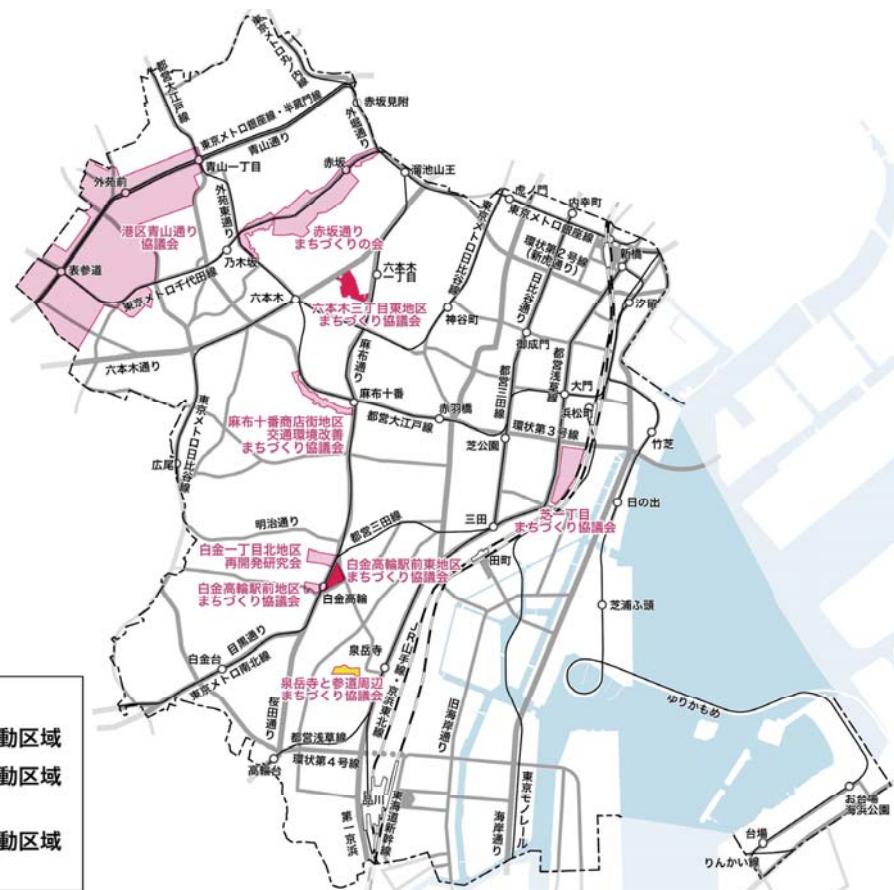


図 まちづくり組織の活動区域

地域特性をいかしたまちづくりの手引として、平成 29 年（2017 年）3 月現在、港区では 5 地区、東京都では 2 地区においてまちづくりガイドライン等を策定し、計画的で細かなまちづくりを誘導しています。

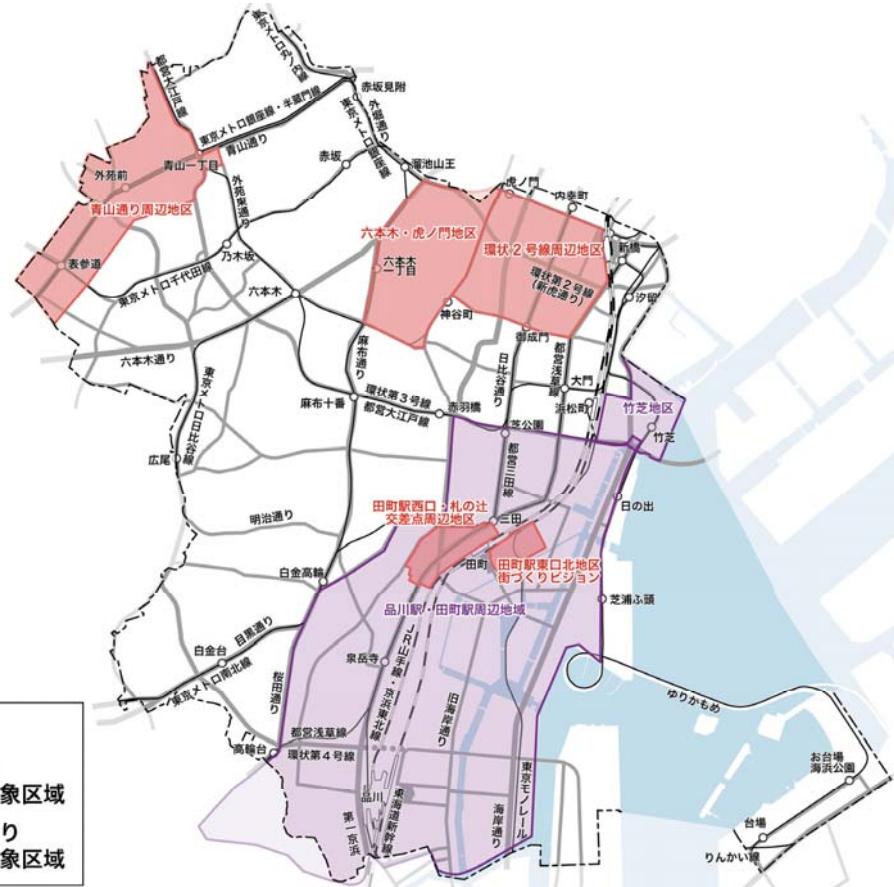
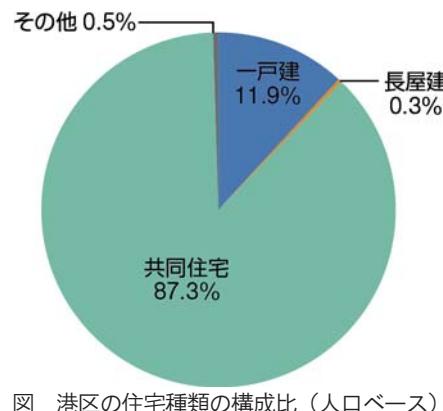
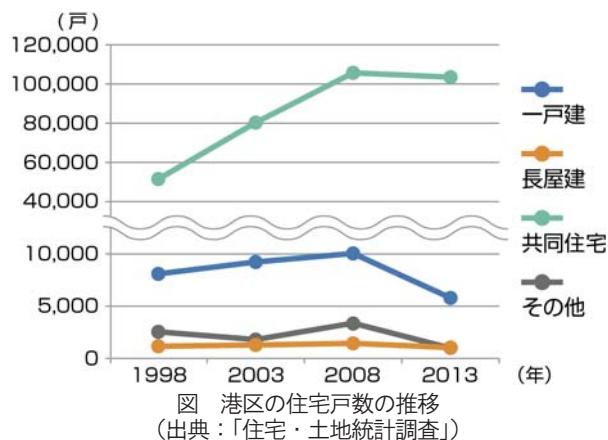


図 まちづくりガイドライン等の対象区域

② 住宅・生活環境・地域コミュニティ・防犯

バブル経済下での地価高騰や業務地化に伴う急速な人口減少に対応するため、定住対策の一つとして、平成3年（1991年）に「港区開発事業に係る定住促進指導要綱」を策定し、一定規模以上の開発事業等を行う場合に良質な住宅の附置を義務付けることにより、定住人口の確保に努めてきました。港区の人口は平成21年度（2009年度）には四半世紀ぶりに20万人台に回復し、平成29年（2017年）1月現在、約24.9万人に達しています。住宅関連施策の積極的な展開や土地の高度利用化の進展により、港区では中高層の共同住宅が急激に増加しており、区民の約9割が共同住宅に住んでいることから、これまで培われてきた地域コミュニティを持続するとともに、新たな区民を含めたコミュニティ形成の促進が求められています。



人口増加に伴い、暮らしやすく安心して住み続けられる生活環境の形成を促進するため、平成15年（2003年）及び平成23年（2011年）に同要綱を改正し、日常生活に必要な食料品や日用品などを扱う店舗、医療施設、子育て支援施設、地域防災施設などの地域特性に応じた生活利便施設の整備を積極的に誘導しています。

平成28年度（2016年度）には、増加が予想される高齢者の住宅支援や子育て世帯の住環境のサポートなど、多様な年代や世帯に対応した生活環境の形成が求められることから、サービス付き高齢者向け住宅や子育て支援施設について、特に誘導を強化しています。また、地域ニーズの高い一般利用が可能な喫煙所や自転車シェアリングポートについても、誘導を強化しています。

	前回計画策定期	最新値
定住促進指導要綱に基づく良質な住宅の附置戸数（累計協議件数）	8,907戸 (平成18年度末)	18,268戸 (平成28年12月末)
定住促進指導要綱に基づく生活利便施設の附置件数（累計協議件数）*	22件 (平成18年度末)	174件 (平成28年12月末)

（※1物件で複数の生活利便施設を附置している場合、全ての施設を個別にカウント）

また、交流や健康づくりに資する公共空間の整備を進めており、プレーパークなどの多様なニーズに対応する公園づくりや、運河などをいかした水辺の散歩道の整備を行っています。

さらに、安全な居住環境の確保のため、地域との協働による防犯パトロールを実施しています。

	前回計画策定期	最新値
区が管理する公園、児童遊園、緑地、遊び場	151か所 408,219m ² (平成19年4月)	157か所 449,304m ² (平成28年12月)
プレーパークの開催箇所数	— (平成23年11月から事業本格実施)	3か所 (平成28年12月)
水辺の散歩道	6.38km (平成19年4月)	9.89km (平成28年12月)

③ 道路・交通

環状第2号線（新虎通り）や補助第7号線などの都市計画道路の整備による道路ネットワークの構築に伴い、沿道の街並みも少しずつ変わってきています。引き続き「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」に基づき、優先整備路線を中心に東京都など関係機関と連携・調整を図りながら、計画的かつ着実に整備を推進することが求められています。

	前回計画策定期	最新値
都市計画道路完成率（港区内）	67.5%（平成15年度末）	68.4%（平成25年度末）

港区コミュニティバス（ちいばす）は新規交通サービスとして平成16年（2004年）10月に田町ルート、赤坂ルートの2路線の運行を開始、平成22年（2010年）3月からは新たに芝・麻布・青山・高輪・芝浦港南の5路線で実証運行を始め、平成24年（2012年）4月から本格運行に移行しました。平成25年（2013年）5月から麻布ルートを麻布東と麻布西ルートに分割し、平成29年（2017年）3月現在、7路線8ルートで運行しています。今後EVバスの導入を拡大するなど改善策を講じ、サービスの充実を図ります。

台場シャトルバスは、地域住民、企業、運行事業者、区で構成する運営協議会での検討を経て、平成24年（2012年）から台場と品川駅・田町駅間の2路線で運行を開始し、台場地域の区民、企業、観光客などの移動利便性が向上しましたが、当初目標の5年間での収支率100%を達成できず、運営協議会は平成28年度末（2016年度末）に解散しました。区は、台場地域の日常生活や地域間移動の公平性に配慮し、区内全域の地域間交通ネットワークを確保するため、運行事業者に対して、車両購入費及び運行経費に上限を定めて支援を行うなど、新たなスキームで台場シャトルバス事業を平成29年（2017年）4月以降実施します。

	前回計画策定期	最新値
コミュニティバス （ちいばす）	2路線 （平成19年4月）	7路線 （平成29年3月）
台場シャトルバス （お台場レインボーバス）	— （平成24年4月より2路線で運行開始）	1路線に統合 （平成29年4月予定）

自転車シェアリング事業は、移動の利便性や地区内回遊性の向上、観光振興・商店街振興、放置自転車対策、環境負荷低減など複数の目的を実現する手軽な交通手段として、平成27年（2015年）10月から実証実験を開始しました。平成28年（2016年）2月からは、隣接区の千代田区、中央区及び江東区の4区で相互乗り入れを開始し、平成29年（2017年）3月現在、新宿区、文京区の2区を加えた6区にまで実証実験エリアを拡大しています。

そのほか、自転車専用通行帯など自転車走行空間の整備や自転車等駐車場の整備、歩道設置、電線類地中化の推進により、快適な歩行空間の形成を進めています。



図 公共交通の利用圏域

④ 緑・水

大規模な土地利用転換における従前の緑地の保全及び新たな緑地の創出の誘導や、緑化基準の強化などにより、緑被率の調査を開始した昭和54年（1979年）以降、緑被率は一度も減少することなく年々増加しており、23区でも上位に位置しています。

公園の総面積が年々増加している一方で、人口の増加に伴い、区民一人あたりの公園等面積は減少しています。

古川や運河、海については、水質改善に取り組んでいます。そのほか、水辺の散歩道の整備などによる親水性の向上など、水辺の魅力をいかしたまちづくりのさらなる推進が求められています。

	前回計画策定時	最新値
緑被率	20.51%（平成18年度）	21.78%（平成28年度）
区民一人あたりの公園等面積	5.28m ² /人（平成19年4月） (参考) 区総人口 189,536人	4.26m ² /人（平成28年4月） (参考) 区総人口 246,664人

（※公園等：国の公園、東京都の公園（水域面積を除く）、区立公園、区立児童遊園、区立遊び場、区立緑地）

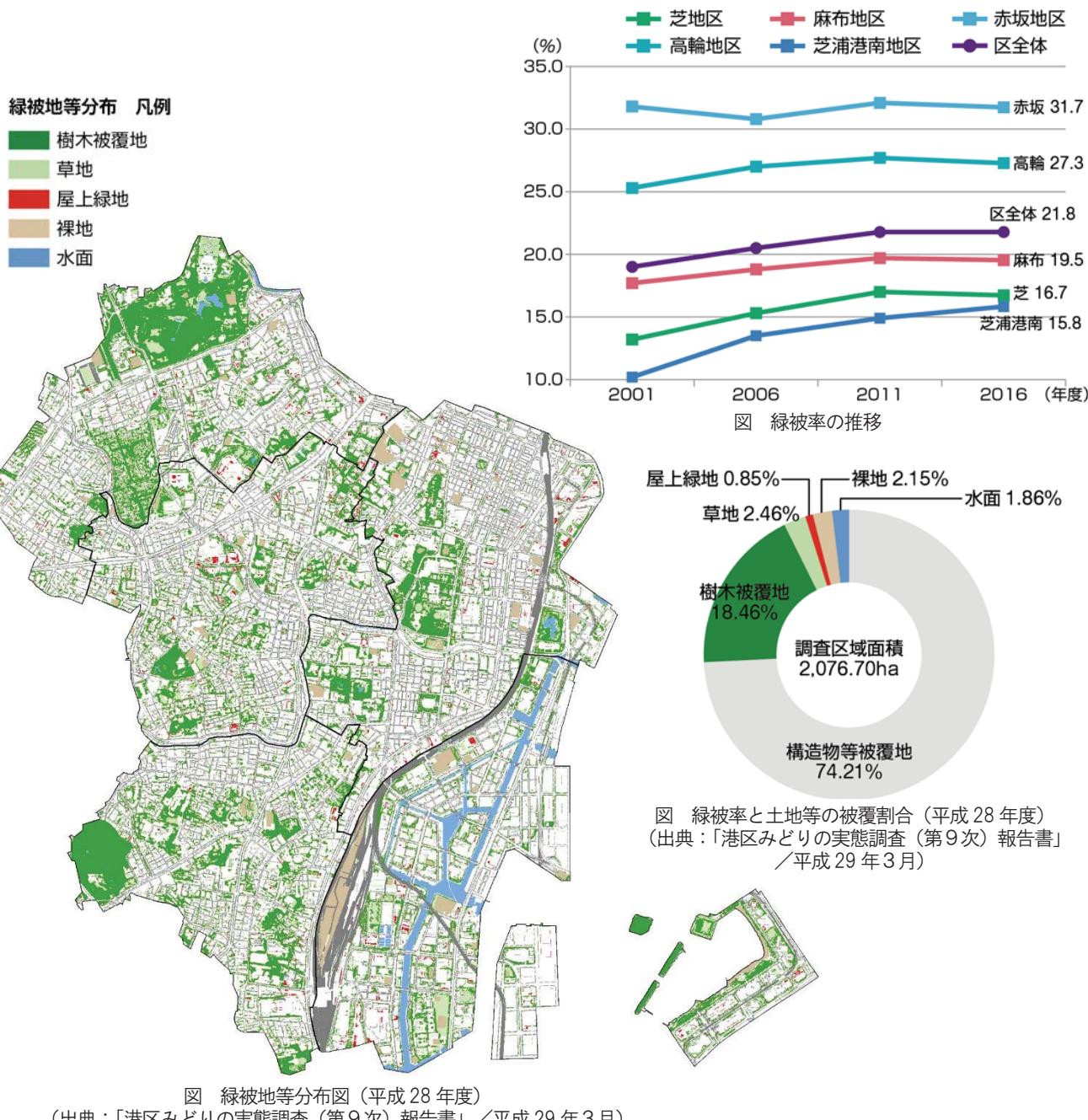


図 緑被地等分布図（平成28年度）
(出典：「港区みどりの実態調査（第9次）報告書」／平成29年3月)

⑤ 防災・復興

区有建築物及び区立住宅などの耐震化率は100%を達成しました。特定緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化率は90.9%、住宅の耐震化率は87.0%（いずれも平成27年度（2015年度）末現在）です。

民間住宅の建築時期を見ると、平成13年（2001年）以降に建築された建築物が多い一方で、高度経済成長期に建てられた建築物など、昭和56年（1981年）6月以前の旧耐震基準による建築物が依然多いことが課題です。区は、大震災への備えとして、旧耐震基準による建築物の耐震化を促進するため、アドバイザーの派遣や費用の助成などの支援を行っています。また、分譲マンションは約4割が旧耐震基準であることから、建替えを推進し、市街地環境の整備改善に資するため、容積率の緩和に係る基準として「港区マンション建替法容積率許可要綱」を制定し、平成27年（2015年）から施行しています。

	前回計画策定時	最新値
特定緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化率	— (平成23年6月に路線指定)	90.9%（平成27年度末）
住宅の耐震化率	80.1%（平成18年度末）	87.0%（平成27年度末）

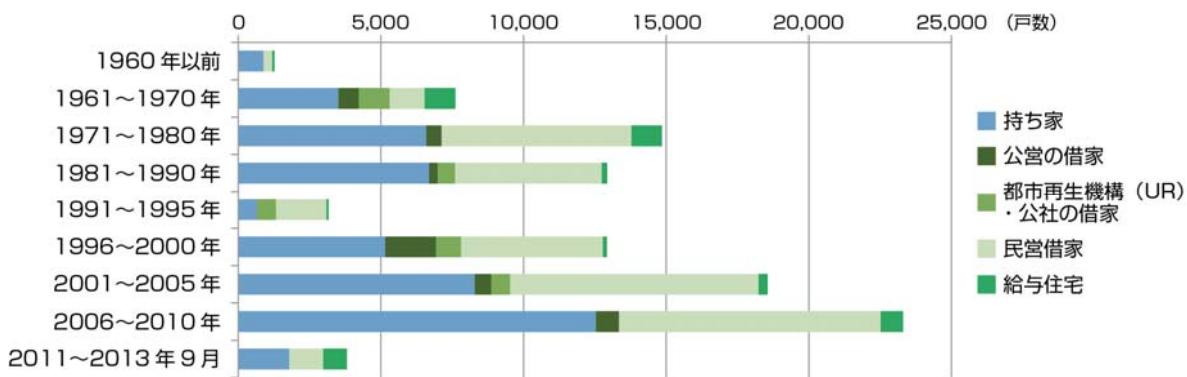


図 建築時期別住宅数（出典：「住宅・土地統計調査」／平成25年）

東日本大震災の教訓を受け、平成23年（2011年）に「港区防災対策基本条例」を制定し、帰宅困難者対策として駅周辺滞留者対策推進協議会の設立や帰宅困難者の一時滞在施設の確保を進めています。浜松町駅・竹芝駅周辺では、災害時の混乱防止や業務継続、災害後の速やかな復旧など、安全・安心のまちを官民連携により実現するため、駅周辺の開発事業者や鉄道事業者などが浜松町駅周辺滞留者対策推進協議会と連携し、平成28年（2016年）2月に都市再生安全確保計画を策定しました。

また、平成25年（2013年）に「港区防災街づくり整備指針」を改定するとともに、大震災により区内が被災した場合に、一日も早く被災した市街地を復興し安心して生活や事業の再開ができるよう、「港区被災市街地復興整備条例」を制定しました。平成29年度（2017年度）からは、発災直後から区主導で迅速かつ地域に即した復旧・復興を実現するため、「港区震災後の区民生活の再建並びに産業及びまちの復旧復興のための基金（震災復興基金）」を積み立てます。

さらに、発生が危惧されている首都直下地震に対して万全の体制がとれるよう、「港区地域防災計画」及び「港区耐震改修促進計画」を改定し、対策を進めていく必要があります。

	前回計画策定時	最新値
駅周辺滞留者対策推進協議会の設立	—	8地域（平成28年度末） (平成32年までに区内全駅をカバーする12地域において設立予定)
帰宅困難者の一時滞在施設の確保	—	73施設、31,670人（平成28年4月） (都立、区立、民間全て含む)

（※駅周辺滞留者対策推進協議会の8地域の詳細はP75を参照）

⑥ 景観

平成 14 年（2002 年）に定めた「港区都市景観づくり要綱」に基づき、一定規模以上の建築物の建築等を対象に届出を求め、助言・指導を行ってきました。こうした取組を受け継ぎ、平成 21 年（2009 年）6 月に「港区景観条例」を制定し、景観行政団体となり、「港区景観計画」を策定しました。

その後、小規模建築物が景観形成に影響を及ぼす事例の出現や、広範囲における新たなまちづくりの進展など、区の景観を取り巻く状況の変化などを受け、平成 27 年（2015 年）に景観計画を一部改定しました。

景観計画及び景観条例に基づき、法的根拠をもって地域ごとの景観特性に応じた建築物の指導・誘導を行うなど、きめ細かな景観施策を展開しています。



港区の景観特性がよく表れている場所



広範囲における新たなまちづくりの進展

	前回計画策定期	最新値
景観条例に基づく事前協議件数	(条例未制定)	855 件 (平成 21 年 6 月～平成 28 年 12 月末)

建築物の指導・誘導を行う一方で、平成 23 年（2011 年）には良好な景観形成に功績のあった施設などを表彰する「港区景観街づくり賞」を創設し、景観に対する意識の啓発を推進しています。また、平成 29 年（2017 年）からは、区民が誇り、愛着を持つ景観を一般公募により選定する「区民景観セレクション」を開始しました。



平成 23 年度景観街づくり賞受賞施設
(麻布ガーデンズ)

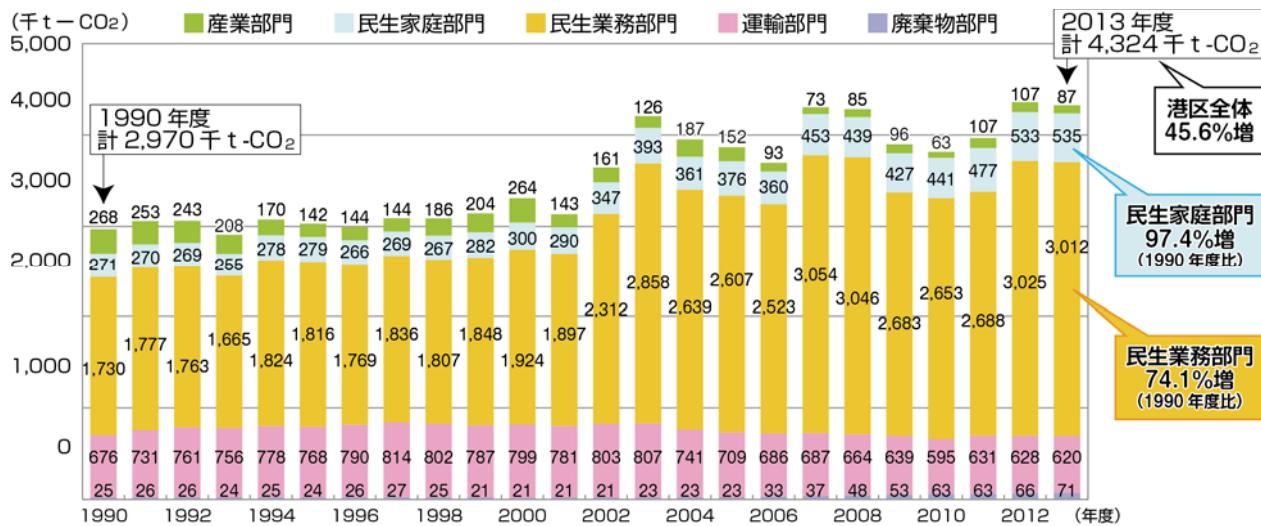


平成 26 年度景観街づくり賞受賞施設
(パークコート六本木ヒルトップ)

寺社や歴史的庭園など史跡と緑が一体となった文化的景観や、豊かな自然地形、地域ごとに個性のある街並みなど、港区ならではの景観的特徴を守り、観光施策などと連携し、まちの魅力としていかすことが求められています。

⑦ 低炭素化

港区は、地球温暖化に影響を及ぼす二酸化炭素の排出量が東京都内で最も多く、とりわけ民生業務部門の排出量がその多くを占めています。区内では、今後も大規模な土地利用転換により、事務所ビルの延べ面積が増加し続けると想定されます。区は都市の低炭素化を強力に推進するため、都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）に基づく「港区低炭素まちづくり計画」を平成27年（2015年）に策定しました。建築物などの更新に合わせ、最先端の環境技術による先進的な取組を誘導するなど、まちづくりの上で総合的に対策を強化していくことが求められています。



※小数点以下の四捨五入により、合計値は合わないことがある。

図 港区の部門別二酸化炭素排出量の推移
(出典：「オール東京 62 市区町村共同事業 みどり東京・温暖化防止プロジェクト」／東京都)

⑧ 国際化・観光・文化

区内には多くの大使館が立地しており、国内に立地する154か国の大使館のうち、その半分以上にあたる81の大使館が港区に立地しています。外国人居住者割合は、23区中、新宿区と豊島区について3番目に高く、国籍は128か国と多様なことが特徴です。（平成29年（2017年）1月現在）

23区の中で上場企業が最も多く立地しており、外資系企業は全国の約1/4が立地しています。

観光資源が豊富で、個性や魅力の異なる地域が区全体に広がっており、多様な飲食施設や小売店、宿泊施設が充実しています。ホテル及び旅館の客室数は、23区で最多です。

今後、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据えた旅行者の受入環境の充実が求められるとともに、大会後も外国人旅行者を惹きつけ続ける取組の推進が求められています。



図 港区の外国人居住者の国籍別割合
(平成29年1月現在)

図 訪日・訪都外国人旅行者数の推移
(出典：「訪都旅行者数等の実態調査」／東京都・平成27年)

(2) 港区の立ち位置（ポジショニング）

① 経済活動の中心地としての港区

平成26年（2014年）経済センサスによると、港区は、事業所数が23区中第1位（39,375社）、従業者数は第2位（1,014,842人）となっており、活発な経済活動を展開する首都東京の一翼を担っています。産業別売上高では、建設業や運輸業・郵便業、宿泊業・飲食サービス業、学術研究・専門・技術サービス業などで23区第1位となっており、インフラやサービス業、学術関連などの専門性の高い産業が集積しています。また、上場企業本社の所在地は23区で港区が最も多く、外資系企業の立地件数は全国第1位（平成28年（2016年）3月現在、820社）であるとともに、在勤者などの昼間人口は約90万人と23区で最多であることから、民間の経済活動の中心地となっていることが大きな特徴です。

② 快適な居住環境としての港区

経済活動の中心地となっている一方で、区西部は主に住宅を中心とした緑豊かな街並みが広がっており、落ち着いた居住環境が保全されています。また、臨海部では、水辺に親しむことのできる港区ならではの新たな居住スタイルが営まれています。

職住近接の環境に加え、自然や歴史的・文化的な環境に触れられる機会も多く、身近な場所で多様なライフスタイルやニーズに対応した必要なサービスが享受できるなど、都心にふさわしい利便性や安全性を確保した、質の高いゆとりある都心居住を実感できる環境が形成されています。

③ 今後の東京圏での港区の立ち位置

国は、産業の国際競争力を強化するとともに、国際的な経済活動の拠点形成を促進する観点から、国家戦略特別区域法に基づく取組を進めています。港区は、全域が東京圏国家戦略特別区域に指定されており、今後、国際ビジネス交流の拠点として、国際水準のオフィス環境の整備にとどまらず、起業支援やMICE機能の整備、外国企業の進出などが進み、さらなる区の経済振興が期待されます。

このような港区を取り巻く状況を受け、今後更に激化する都市間競争の中で東京が変わらず存在感を發揮するため、港区は、日本経済をけん引する産業の集積と魅力的な都市整備を推進します。それは、都心居住の推進や旅行者の増加など都市の魅力・活力を向上させ、グローバルに活動する企業や高度な専門的人材の誘致、海外からの投資の呼び込みにつながります。

港区は、経済活動の中心地で働く人々が、魅力ある都市空間のなかで職住近接の快適な暮らしを享受することができる、都市型ライフスタイルの先進地であるといえます。東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、全国的な関心の高まりとまちづくりの動きが加速する中、東京経済圏の一翼を担うとともに、今後のまちづくりでは、在住者に加え、在勤者、在学者、旅行者など港区を訪れる多くの人々にとってうるおいある都心生活の魅力を享受できる、港区ならではの良質な都市空間や居住環境を維持、創造していきます。

3

港区のまちづくりにおける重点課題と改定の視点

① 想定を上回る人口増加への対応

港区の人口は、昭和34年（1959年）に戦後最多の約25.6万人となり、その後長期的な減少傾向に転じ、平成8年（1996年）には最少となり15万人を切りました。その後、急激に人口が回復し、前回の計画策定時は平成28年（2016年）まで約20万人程度で推移し大きな変動はないと推計していましたが、想定を大きく上回り、平成29年（2017年）1月現在、約24.9万人です。

区の将来人口は、平成48年（2036年）に約30.4万人に達し、平成72年（2060年）には約29.3万人と、おおむね30万人を維持する見込みです。そのため、まちづくりマスターplanでは、おおむね30万人の人口を見込んで、都市基盤や生活環境の水準を設定し、まちづくりの方向性を示します。

人口増加に伴う公共公益施設や生活利便施設などの不足への対応が喫緊の課題であり、生活に必要な商業店舗が十分でない地域もあります。こうした施設の整備・誘導により良好な居住環境を維持・創出するほか、人口構成の変化を見据えた長期的な視点での公有財産の有効活用が求められます。

区内在住外国人の総人口に対する比率は高く、約1割を占めています。その総数は、景気の緩やかな回復や外国人居住者の生活環境向上に向けた取組の進展などにより、今後更に増加が予想されるところから、国籍等の多様化に対応した環境づくりが求められます。また、業務機能の更なる集積や魅力的な都市整備により、在勤者などの昼間人口や旅行者などの来街者の増加が想定されることを見据えて、交通ネットワークや公園などの都市基盤の整備を行う必要があります。

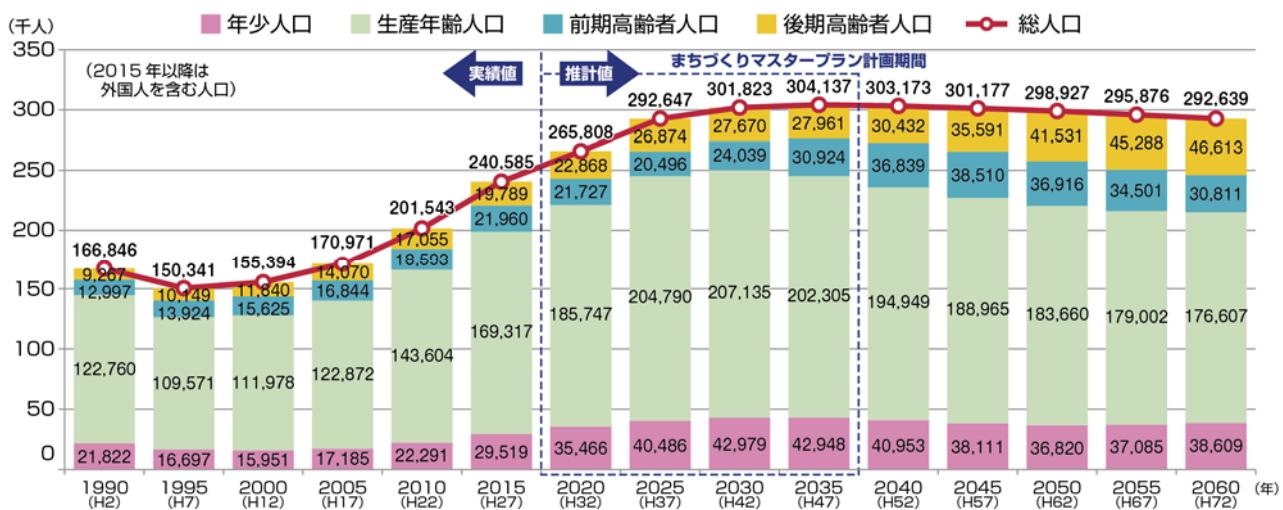


図 将来人口の推計結果（「港区まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「特別区統計情報システム」より作成）

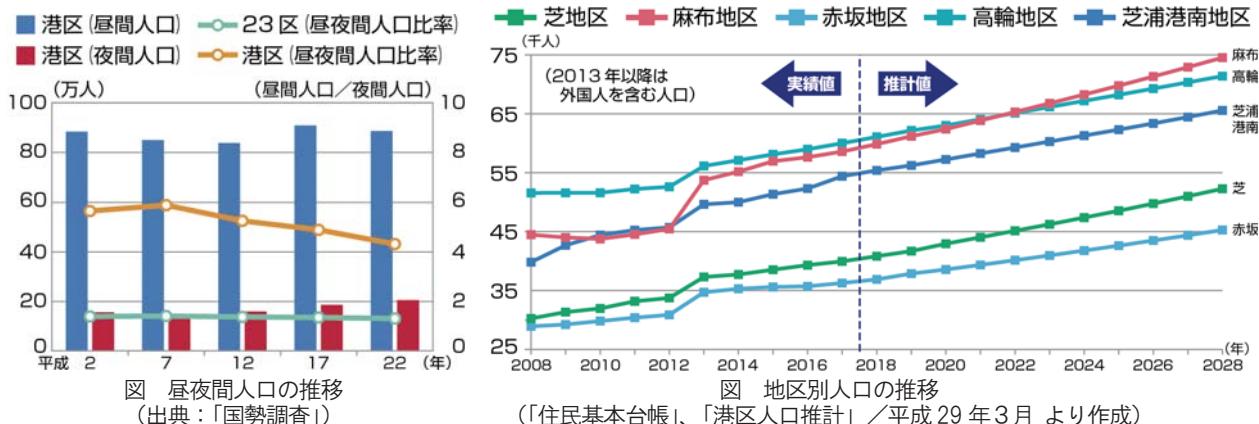


図 昼夜間人口の推移
(出典：「国勢調査」)

図 地区別人口の推移
(「住民基本台帳」、「港区人口推計」／平成29年3月より作成)

② 環境と都市機能のバランスのとれたまちづくりの推進

港区はこれまで、開発事業等や建築物の更新に伴い、生活利便施設などの誘導や質の高い緑化の推進、オープンスペースの整備、環境性能の高い先進技術の導入を進めることで、市街地環境の質の向上と、緑・水などの環境と都市機能の集積とのバランスのとれたまちづくりに取り組んできました。

区内では、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催を契機として、これまでにないスピードでまちづくりが進展しています。引き続き、開発事業等の機会を捉えてまちづくりを進め、地域の課題解決を図ることが必要です。

また、落ち着いた居住環境を維持していく区西部のエリアや、業務・商業機能を中心とした経済活動を支える環境の充実を図る区東部のエリアなど、地域の特性に応じた環境整備を図ることで、多様な都市機能のバランスのとれたまちづくりを推進することが求められます。

③ 安全・安心の強化

近い将来、首都直下地震が発生することが危惧されており、平成 23 年（2011 年）の東日本大震災及び平成 28 年（2016 年）の熊本地震で人々が体験した教訓を受けて、津波及び液状化対策、帰宅困難者対策、救援物資の受け入れ・配給方法の構築など、新たな視点での防災対策が進められています。また、震災発生後に一刻も早い生活の再建、事業の再開及びまちの再生を実現するため、平成 29 年度（2017 年度）から復興基金を積み立てます。

災害に強く、かつ、回復力のあるまちづくりを進めるため、災害時においても都市機能の維持・継続が図られる市街地の形成や、区民及び区内滞在者の災害発生時の安全性の確保、既存民間建築物や橋りょうなどのインフラの耐震化促進が求められています。また、突発的で局地的な集中豪雨の頻発などの異常気象をはじめ、地球温暖化に伴う環境変化に適応した安全・安心対策が求められます。

④ 世界に誇れる国際都市の実現

港区はこれまで、産業集積や交通網の充実、景観形成など、国際都市にふさわしい様々な取組を進めてきました。そうした中、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催が決定し、国際都市としての港区に対する注目が一層高まっています。

港区の魅力とブランドを国内外に強く印象付けるため、国際競争力強化に資する経済活動の拠点形成や、外国人旅行者の増加を見据えた誰もが安全に安心して滞在できる環境整備など、観光・文化・交流の促進に資するまちづくりを進める必要があります。

国際化・観光・文化の分野との連携を強化するとともに、地域特性や歴史・文化などの地域資源をいかした景観形成など、大会後の社会状況の変化への対応も視野に入れた、質の高い都市空間の形成やまちの魅力の更なる向上が求められます。

⑤ 参画と協働の推進と地域コミュニティの向上

港区まちづくり条例の制定により、地域発意のまちづくりを推進するとともに、環境や防災・防犯などまちづくりに関わる幅広い分野において、区民や企業等との協働の取組を進めてきました。

今後は、マンションなどの集合住宅の急激な増加による地域コミュニティへの影響や、高齢化に伴う地域活動の担い手の人材不足などの課題に対応するべく、将来のまちづくりを担う世代の育成や、地域活動の新たな形態であるエリアマネジメント活動の推進に取り組みます。また、区民、企業、NPO 等、多様な主体との更なる協働の推進も求められています。

主な成果と状況変化を踏まえた重点課題と改定の視点

分野別にみるまちづくりの主な成果と状況変化

① 土地利用・活用	⑤ 防災・復興
○職住のバランスのとれた土地利用の誘導 ○絶対高さ制限の導入 ○活発な民間開発、大規模土地利用転換の進展 ○地域発意のまちづくり（まちづくり条例の制定）	○区有建築物及び区立住宅の耐震化率100%達成 ○特定緊急輸送道路沿道をはじめとした建築物の耐震化の進展 ○帰宅困難者対策の進展
② 住宅・生活環境・地域コミュニティ・防犯	⑥ 景観
○中高層の共同住宅が急増 ○開発事業等に対し生活利便施設の整備を積極的に誘導	○景観条例制定、景観行政団体となる ○景観計画を策定し、法的根拠をもってきめ細かな景観施策を展開 ○表彰制度の新設による意識啓発
③ 道路・交通	⑦ 低炭素化
○コミュニティバスの路線拡充 ○台場シャトルバスの新規導入 ○自転車シェアリング事業開始（近接区と広域連携）	○低炭素まちづくり計画策定 ○開発事業におけるCEMS導入の誘導
④ 緑・水	⑧ 国際化・観光・文化
○緑被率上昇、公園などの総面積増加 ○開発事業等による質の高い緑の創出・保全 ○人口増加に伴い区民一人あたりの公園等面積の減少	○外国人居住者：国籍が多様（約130か国） ○大使館：全国の半数以上が立地 ○外資系企業：全国の約1/4が立地 ○ホテル・旅館客室数：23区最多 ○訪日・訪都外国人旅行者数の増加

港区のまちづくりにおける重点課題と改定の視点

① 想定を上回る人口増加への対応	③ 安全・安心の強化
○将来人口30万人を見据えたまちづくりの方針の明確化 ○人口増加に伴う公共公益施設・生活利便施設などの不足への対応 ○昼間人口及び来街者の増加を見据えた都市基盤の整備	○災害発生時においても都市機能の維持・継続が図られる市街地の形成 ○建築物や橋りょうの耐震化促進 ○地球温暖化に伴う環境変化への適応
② 環境と都市機能のバランスのとれたまちづくりの推進	④ 世界に誇れる国際都市の実現
○開発事業等を契機とした地域の課題解決 ○先進技術の導入による環境に配慮した事業の誘導 ○落ち着いた居住環境と活発な経済活動の共存	○国際競争力強化に資する拠点形成の推進 ○国際化・観光・文化との連携を強化したまちづくり
	⑤ 参画と協働の推進と地域コミュニティの向上
	○将来のまちづくりを担う世代の育成 ○エリアマネジメント活動の推進 ○多様な主体との更なる協働の推進

港区の立ち位置（ポジショニング）

- 活発な経済活動を開拓する首都東京の一翼を担う
- 都心にふさわしい利便性や安全性を確保した、緑と水の豊かさを実感できるゆとりある居住環境
- 日本経済をけん引する産業の集積とうるおいある落ち着いた環境とのバランスに配慮した、港区ならではの良質な都市空間・居住環境の維持、創造

これらの視点を踏まえたまちづくりマスターplanへ