

OSAKI-WEST

大崎駅西口地区デザイン・ガイドライン *Version 3*



2026.7

大崎駅西口地区まちづくり協議会

目 次

はじめに	1
I デザインガイドライン策定の背景と位置付け	2
（1）大崎駅周辺地域の概要	2
（2）大崎駅西口地区のまちづくりの経緯	2
（3）開発整備の状況	3
（4）本デザインガイドラインの位置づけ	4
（5）本デザインガイドラインの構成	4
II デザイン憲章	5
（1）都市デザインの基本理念	5
（2）地区の景観形成に重要となる事項	5
（3）デザインガイドライン運用の考え方	5
III 空間イメージ	6
（1）空間機能のゾーニング	6
（2）地区の骨格となる環境軸	7
（3）開発を支える道路網	8
（4）歩行者ネットワーク	9
（5）開発イメージ	10
IV 景観形成のポイントと景観コード	11
（1）景観形成のポイント	11
（2）建物のデザインイメージ	12
（3）街並み形成イメージ	13
（4）緑の環境軸形成イメージ	14
（5）街路・広場空間形成イメージ	15
（6）歩行者ネットワーク形成イメージ	22
（7）周辺市街地との調和	25
（8）統一感があり判り易いサイン計画	26
（9）安全・安心まちづくりへの対応	31
V デザインガイドラインの運用	33
おわりに	36

はじめに

大崎駅西口地区地区計画（平成14年9月都市計画決定）において「个性的かつ魅力的な都市空間を創出するため、デザインガイドラインを策定し、スカイラインの形成や空間の連続性など調和のとれた一体的なまちづくりを推進する」と定められました。

これに伴い、当協議会では、平成14年8月にガイドラインの素案を作成、協議会における関係者間での調整や検討ならびに関係機関との協議等を経て、当該地区計画に基づく最初の開発事業であるE東地区（Think-Park）の事業化にあわせ、平成17年3月に本デザインガイドラインをとりまとめ、以降、改定を重ねてきました。

当初は、西口地区（約9.1ha）が地区計画の対象区域であり本協議会の活動対象としてきましたが、その後、隣接する大崎駅西口F南地区（大崎三丁目地区）の市街地再開発事業による事業検討の具体化にあわせ、未整備だったE西地区との適切な都市機能分担を図ることで両地区の整備が促進できるよう、本ガイドラインの対象とする区域を拡大し、ガイドラインVer.2として取りまとめました（平成30年）。

また、大崎西口駅前地区（大崎駅西口F東地区）においても、市街地再開発事業による事業化を目指した都市計画手続きに向けての検討が具体化したことから、西口地区の一体的なまちづくりの推進に向けた協議や調整を行い、都市計画や地区計画を見直すことが必要な段階に至りました。

このような状況から、本ガイドラインについても対象とする区域を更に拡大するとともに、必要な事項の追加や変更等を行い、改定後のガイドラインをVer.3としてとりまとめるに至りました。

令和8年7月 大崎駅西口地区まちづくり協議会



I デザインガイドライン策定の背景と位置付け

(1) 大崎駅周辺地域の概要

東海道と中原街道の間に位置し、古来は徳川歴代将軍の鷹狩場として周辺のいくつかの地名にはその由来を残しています。

明治に入り、近代ガラス製造の始まりや鉄道の開通（明治34年大崎駅設置）があり、また、目黒川の水利もあることから大正以降、大崎駅の周辺には多くの工場が新設され京浜工業地帯の一翼を担ってきました。

その後、工場は郊外などに移転しましたが、研究開発機能を中心としたものづくり産業の資産を残す街となりました。また、工場跡地などを中心とした再開発が進み、品川駅周辺と共に東京城南の新たな拠点として注目されています。



品川硝子製造所（現在は明治村に移設）



品川白煉瓦工場



地区計画によるまちづくりを目指す西口地区（平成14年）

(2) 大崎駅西口地区のまちづくりの経緯

■再開発前史

歴史的工業の街として発展してきた大崎にも工場移転による土地利用転換の動き

明治 5(1872)年	品川・横浜間に鉄道が開通
明治 6(1873)年	北品川宿東海寺境内に洋式ガラス工場の興業社（後の品川硝子製造所）が創業
明治34(1901)年	大崎村居木橋地内に大崎駅が開業
明治45(1912)年	明電舎が京橋明石町より大崎村居木橋地内に工場を移転
大正 4(1915)年	鉄道院が大井工場を建設
昭和21(1946)年	東京通信工業（現ソニー）が日本橋に設立、翌年品川に移転
昭和39(1964)年	ソニーが旧園池製作所本社工場跡地に大崎工場を設立（後に大崎西テクノロジーセンター 現NBF大崎ビル）
昭和52(1977)年	明電舎が大崎工場を移転

■副都心まちづくり初動期

土地利用転換を契機に副都心としての育成整備を目指す

昭和53(1978)年	品川区長期基本計画策定 大崎の再開発を推進
昭和57(1982)年	東京都長期計画策定 大崎を副都心の1つに位置づけ
昭和62(1987)年	大崎駅東口第1地区竣工（大崎ニューシティ）
平成 元(1988)年	NOW研究会発足（明電舎・ソニー）
平成 6(1993)年	副都心育成・整備指針策定（東京都） 大崎駅西口地区のまちづくり策定（品川区）
平成 9(1996)年	副都心整備計画策定（東京都）
平成11(1998)年	都市・居住環境整備重点地域指定（国） 大崎駅西口地区まちづくり協議会設立

■再開発事業を中心としたまちづくり加速期

広域交通網の整備、緊急整備地域の指定等もあいまって計画レベルの開発計画が次々に事業化されまちづくりが加速

平成14(2002)年	都市再生緊急整備地域指定（国） 大崎駅西口地区再開発地区計画等都市計画決定（都） りんかい線大崎駅開業、JR埼京線との相互乗り入れ開始
平成15(2003)年	大崎駅周辺地域まちづくり連絡会設立
平成16(2004)年	大崎駅周辺地域都市再生ビジョン策定（まちづくり連絡会）

■さらなる再開発・エリアマネジメント推進期

大規模プロジェクトや主要な都市基盤整備がおおむね完了

さらなる開発整備とともに地域関係者によるエリアマネジメントの推進

平成19(2007)年	E東地区（ThinkPark）竣工 有限責任中間法人（現一般社団法人）大崎エリアマネジメント設立（西口関係者） 大崎三丁目地区市街地再開発準備組合設立
平成25(2013)年	品川区まちづくりマスタープラン策定
平成26(2014)年	国家戦略特区指定（国） 大崎駅周辺まち運営協議会設立・まち運営プラン策定 大崎西口駅前地区市街地再開発準備組合設立

I デザインガイドライン策定の背景と位置付け

(3) 開発整備の状況

大崎駅西口地区 (11.4ha)

H30.1月都市計画決定/地区計画

大崎駅西口F南地区第一種市街地再開発事業

H30.1月 都市計画決定/地区整備計画変更

・市街地再開発事業

R8.2月 竣工(大崎ステーションレジデンス)

大崎駅西口E東地区都市再生事業

H16.1月 都市計画決定/地区整備計画変更

・都市再生特別地区指定

H19.8月 竣工(ThinkPark)

大崎駅西口E南地区開発事業

H17.6月 都市計画決定/地区整備計画変更

H19.8月 N敷地竣工(ダイワロイネットホテル東京大崎)

H20.2月 S敷地竣工(ウェストレジデンス大崎)

大崎駅西口C地区開発事業

H20.10月 都市計画決定/地区整備計画変更

H23.3月 竣工(ソニーシティ大崎 現NBF大崎ビル)

大崎駅西口中地区第一種市街地再開発事業

H14.9月 都市計画決定/地区整備計画・市街地再開発事業

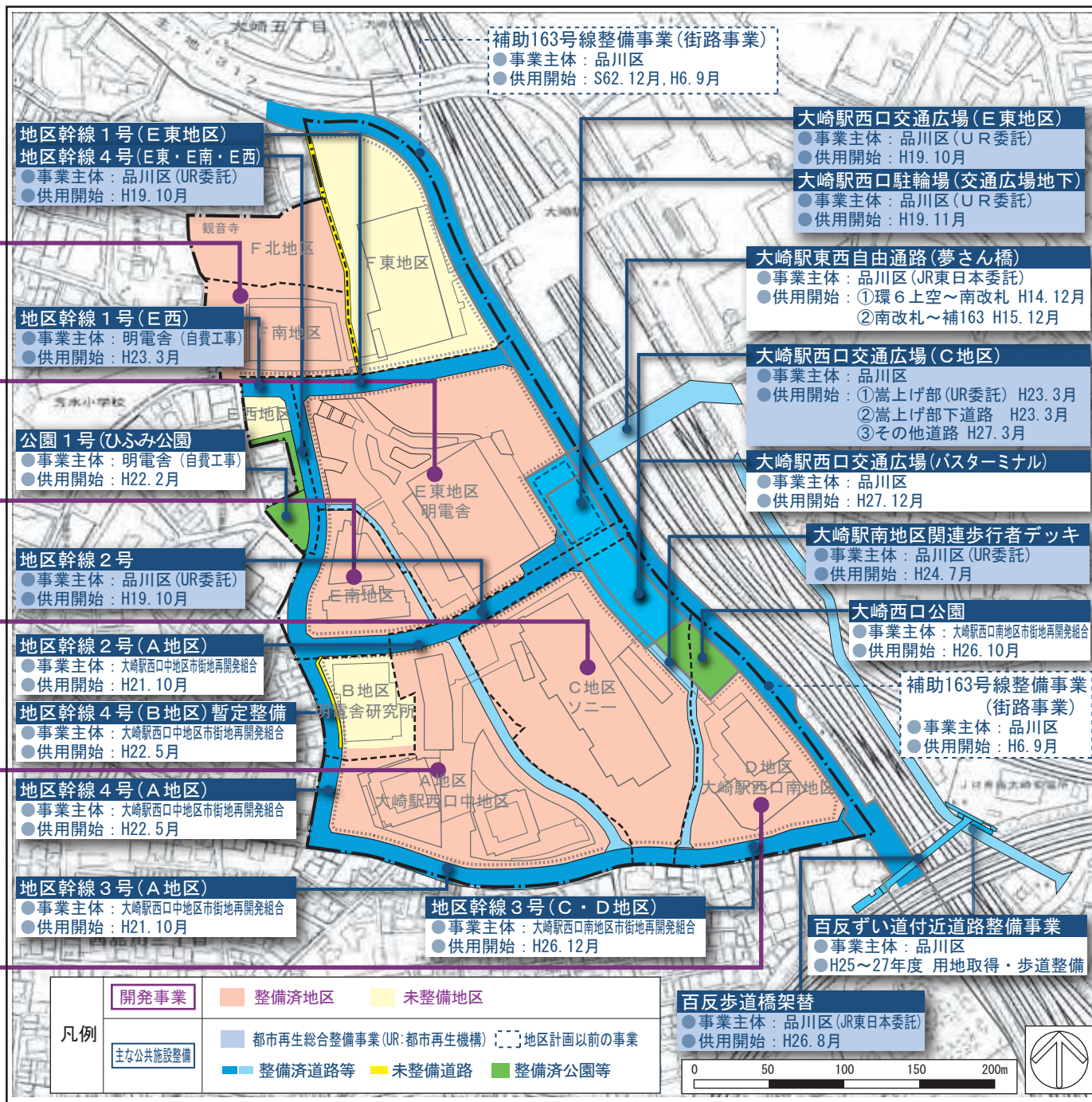
H17.3月 都市計画変更/地区整備計画変更・市街地再開発事業変更・都市再生特別地区指定

H21.9月 竣工(大崎ウエストシティタワーズ)

大崎駅西口南地区第一種市街地再開発事業

H19.8月 都市計画決定/地区整備計画追加・市街地再開発事業

H26.1月 竣工(大崎ウィズシティ)



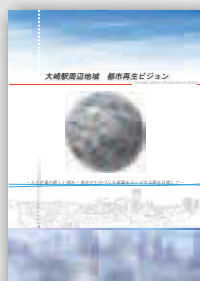
I デザインガイドライン策定の背景と位置付け

(4) 本デザインガイドラインの位置づけ

- 本デザインガイドラインは、平成14年9月に都市計画決定告示された「大崎駅西口地区地区計画」において、その策定が定められたデザインガイドラインです。

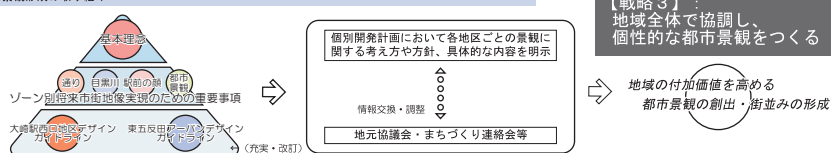
東京都市計画大崎駅西口地区地区計画（抜粋）

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
⑤ 个性的かつ魅力的な都市空間を創出するため、デザインガイドラインを策定し、スカイラインの形成や空間の連続性など調和のとれた一体的なまちづくりを推進する。



- 本デザインガイドラインは、平成16年10月に大崎駅周辺地域まちづくり連絡会がとりまとめた「大崎駅周辺地域都市再生ビジョン」の【戦略3】に対応し、その基本理念等は都市再生緊急整備地域全体で共有しているものです。

景観形成の取り組み



- 本デザインガイドラインは、平成26年7月に大崎駅周辺地域内まちづくり組織を再編統合して設立された大崎駅周辺まち運営協議会がとりまとめた「まち運営プラン」で、地域全体で協調し、个性的な都市景観をつくるためのルールとして位置づけられています。



(5) 本デザインガイドラインの構成

大崎駅西口地区は、計画熟度が異なる複数の隣接する地区により構成されています。このような地区では、事前確定的で詳細に亘るガイドラインを策定することが難しく、関係者の合意を形成する上でも有効な手法ではありません。

このような地区の特性を踏まえ、以下に示すような手順に従い、協議型のプロセスによりデザインガイドラインを順次、更新構築していくこととしました。各地区の具体的な開発計画の立案により、景観コード等の詳細な事項や内容が順次追加されていくことになります。

① デザイン憲章の制定

私達は、土地建物といった資産の価値を維持・向上させていくには、地区全体の魅力の向上が必要であるという共通認識の基で、隣接する地区や周辺の既成市街地と調和した景観形成を図るため、基本的な考え方を「デザイン憲章」として確認しました。



② 空間イメージの共有

開発時期の異なる複数の地区が隣接する地区と協調した開発を進めていくには、各地区が西口地区全体の将来の空間イメージを共有することが重要です。



③ 景観形成のポイントと景観コードの確認

具体的な開発計画を検討する上で、西口地区の景観形成上で重要となるポイントを確認し、緑や表層材などのアイテム毎のイメージを共有します。



④ 景観計画書の提出

各地区は、デザイン憲章の精神に則り、共有した「空間イメージ」や「景観コード」に基づき「景観形成のポイント」に対応した【景観計画書】を協議会に提示し、関係者と情報交換しながら具体的な開発計画を立案します。

Ⅱ デザイン憲章

私達は、大崎駅西口地区の各地区が協力、協調して西口地区全体として良好な都市景観および都市環境を形成することが、西口地区の魅力を維持・向上させるために必要であるという共通認識に立ち、「デザイン憲章」として確認しました。

(1) 都市デザインの基本理念

- 各地区が協力、協調し「歩きたい」、「住みたい」、「働きたい」まちづくりを推進します。
- 各地区では敷地内だけでなく地域全体の景観形成に配慮した開発計画を検討します。
- 各地区が協調して歩いて楽しい豊かな外部空間を創り、地域全体としての付加価値を高めるように努めます。
- 大崎駅周辺まち運営協議会や大崎駅西口地区まちづくり協議会等を活用して地域全体としての良好な景観やデザインについて充分に「情報交換」を行います。



(2) 地区の景観形成に重要となる事項

西口地区は、山手線の駅前において、まとまった土地利用転換が進む地区であること、その周辺には住宅を中心とした高密度な既存市街地が広がっている地区であることが大きな特色となっています。

西口地区では、周辺市街地との共有資産である百反通り、寺社や小学校、図書館等のまとまった緑と連携した景観形成を重視します。

また、新たに整備される交通広場を中心とした駅前の顔づくりや遠景から大崎地区であることを認識できるような景観形成を重視します。更に、安全・安心まちづくりに十分配慮した施設整備を行います。

① 地域の資産を活用したまちづくり

- 街路樹が連続した豊かな街路空間を形成している百反通りを地区の環境資産として活用した景観形成を図ります。
- 居木神社、観音寺など地域の歴史的な資産を活用した景観形成を図ります。

② 「大崎の森」の形成

- 西口地区の後背市街地からみると豊かな緑の中に超高層オフィスや住宅等が佇んでいる「大崎の森」構想を西口地区全体のテーマとした景観形成を図ります。

③ 駅前の顔づくり

- 大崎駅の東西の賑わいの連続性を意識し、西口地区では、新たに整備される交通広場を中心として副都心の玄関口に相応しい良好な景観形成を図ります。

④ 地域の視認性を高める都市景観の形成

- 西口地区に建設されることが予定されている超高層建築群は、相互の関連性を意識したデザインが施され、大崎駅西口地区や大崎駅周辺地域のイメージアップに寄与するような景観形成を図ります。

(3) デザインガイドライン運用の考え方

- 西口地区の都市景観は、関係地区で共有する資産であるという共通認識の基、各地区は具体的なデザインを検討する過程において、まちづくり協議会等を活用した「情報交換」を積極的に行い意思決定します。
- 各地区による具体的なデザインの提案は、道路の歩道や隣接する地区のデザインなどを含めたものであることが有効な「情報交換」を行うために必要です。

Ⅲ 空間イメージ

(1) 空間機能のゾーニング

① エントランスゾーン

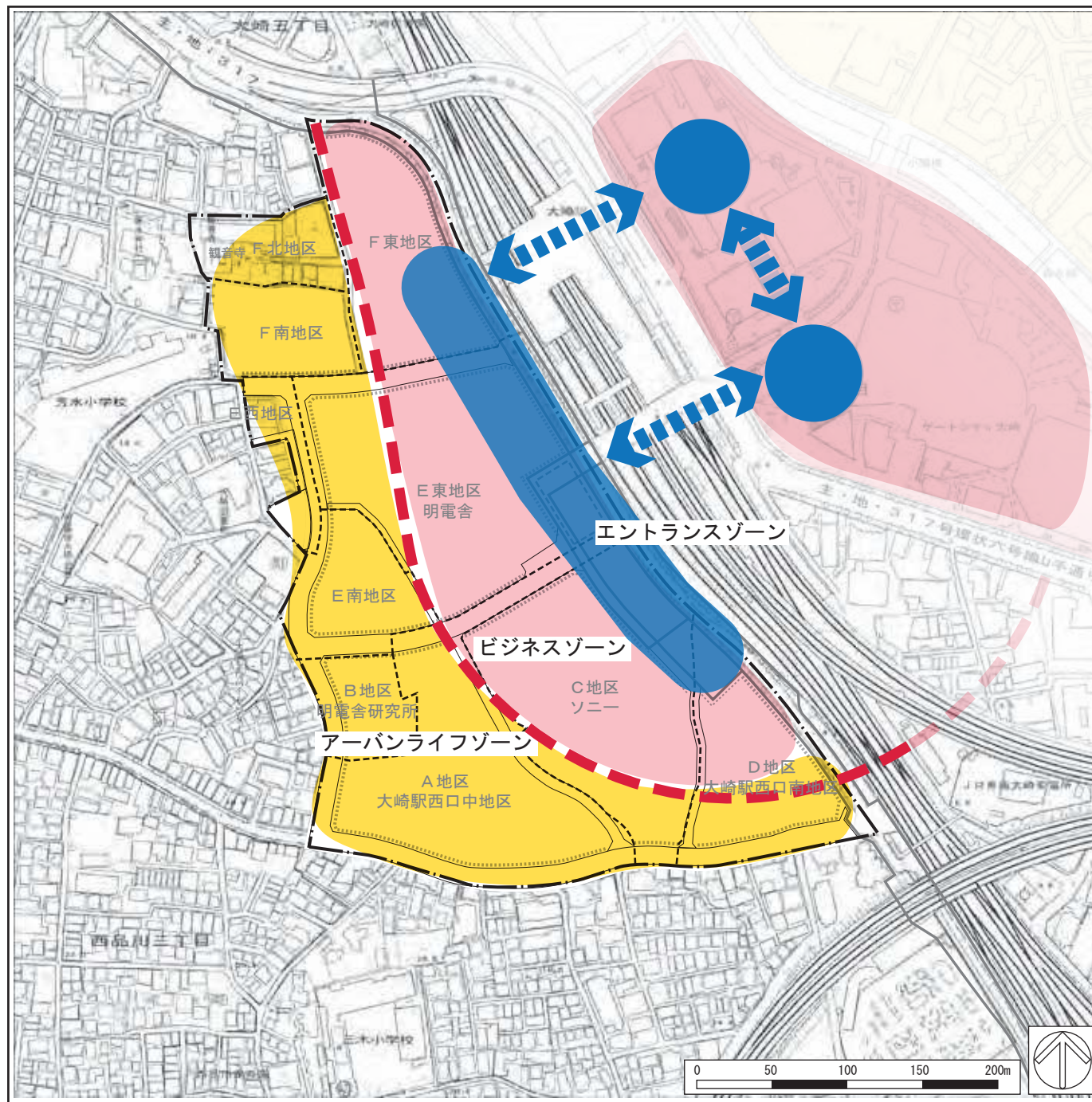
- 交通広場やデッキ広場を中心としたエントランスゾーンは、地区内の就業者や居住者と来街者や東口地区の就業者等が交流する“まちの表玄関”となります。
- デッキレベルには、東口（ゲートシティ）の人工地盤や東西連絡デッキと調和した人工的な空間が形成され、街路樹や西口公園、大崎の森など地表部にある緑の空間を眺めながら快適に移動できます。

② ビジネスゾーン

- 地区の中央には、先端産業の中核的な超高層オフィスが集積するビジネスゾーンが形成されています。
- ビジネスゾーンの低層部には、賑わい施設やオフィスサポート施設が集積し、ビジネスのアクティビティが感じられる空間が形成されています。
- 各地区の超高層オフィスは、協調して業務拠点としての副都心に相応しい空間を形成しています。

③ アーバンライフゾーン

- 地区の外周部には、多様な居住ニーズを満たす都市型住宅と生活サポート施設やオフィスサポート施設、静かな研究施設などが複合するアーバンライフゾーンが形成されています。
- アーバンライフゾーンでは、温かく素材感があり、自然が感じられる都市空間が形成されています。
- アーバンライフゾーンの外縁部では、道路・公園などオープンスペースの配置や周辺市街地と調和する建物配置などにより後背市街地に配慮した空間が形成されています。



この地図は、東京都縮尺1/2500地形図（平成27年度版）を使用したものである（MMT利許第27019号-69）。無断複製を禁ずる。

Ⅲ 空間イメージ

(2) 地区の骨格となる環境軸

① まちの緑

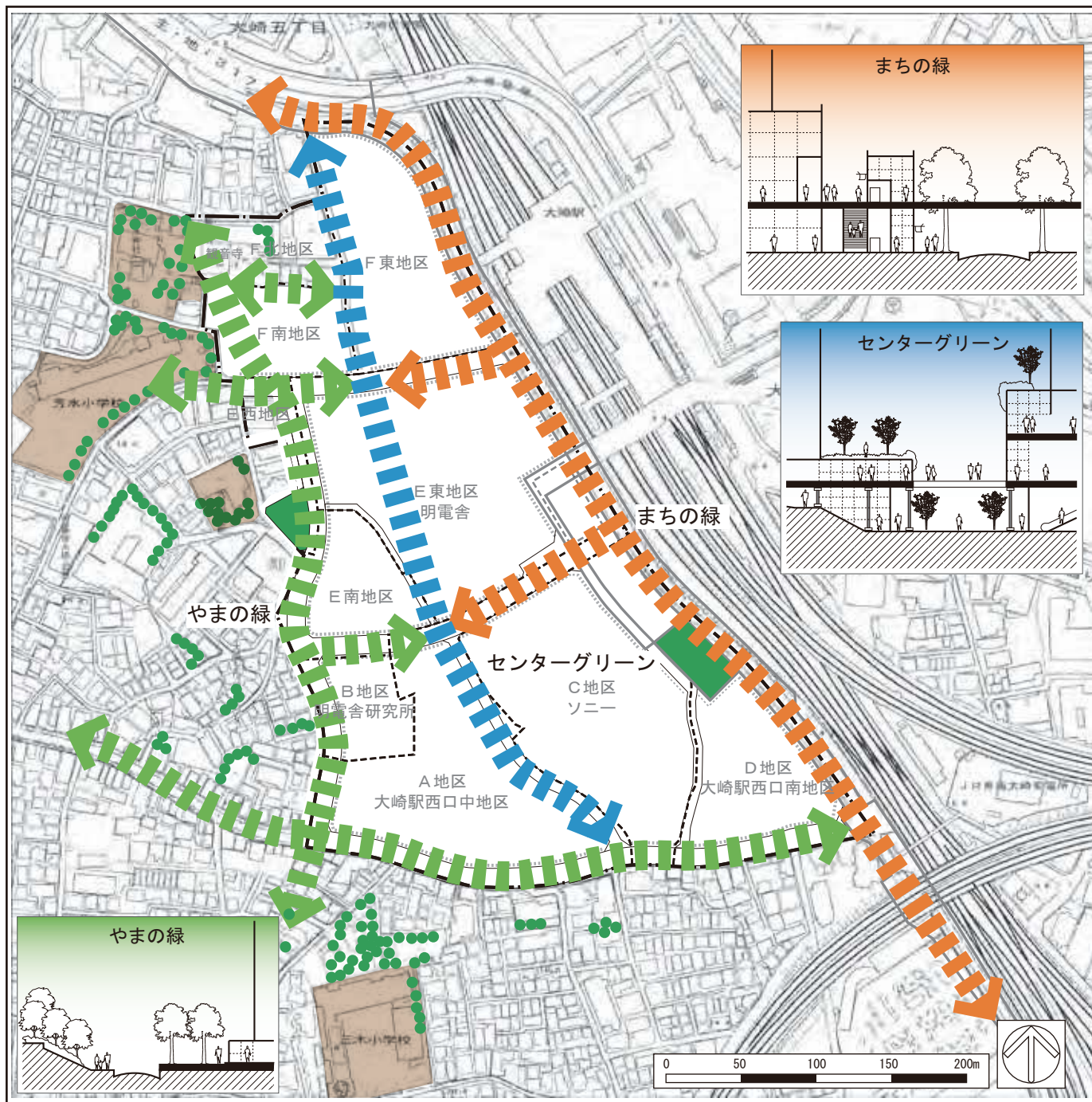
- 五反田～大崎～大井町を連絡する駅前の補助163号線沿いに「まちの緑」が軸状に形成されています。
- 「まちの緑」は、デッキ上から大崎西口地区に來訪したことを感じさせる環境軸となります。

② センターグリーン

- 大崎駅からデッキでE東地区の超高層オフィスを貫通すると超高層オフィスの西側に軸状に連なる「センターグリーン」が形成されています。
- 「センターグリーン」は、A地区、C地区、E地区、F地区の敷地内の通路や空地の緑化をはじめ、建物の低層部と一体的な空間として人工地盤上の緑化や屋上緑化、壁面緑化などの多様な緑化手法によりオフィスワーカーや居住者等の憩いの環境軸を形成します。

③ やまの緑

- 密集市街地と隣接する地区の西側には、周辺の鎮守の森、小学校、公園、図書館等と連携する「やまの緑」が軸状に形成されています。
- 「やまの緑」は、地表面を中心とした緑溢れる空間により周辺の人々をやさしく迎え入れるよう地域に開かれた環境軸を形成します。



Ⅲ 空間イメージ

(3) 開発を支える道路網の整備

① 交通広場

- バス・タクシーと鉄道とを連絡する交通結節点として、明電舎地区およびソニー地区内の補助163号線沿いに、交通広場を整備します。
- 交通広場には、駅東西連絡デッキに直結する安全で快適な歩行者デッキを設けます。

② 地区幹線

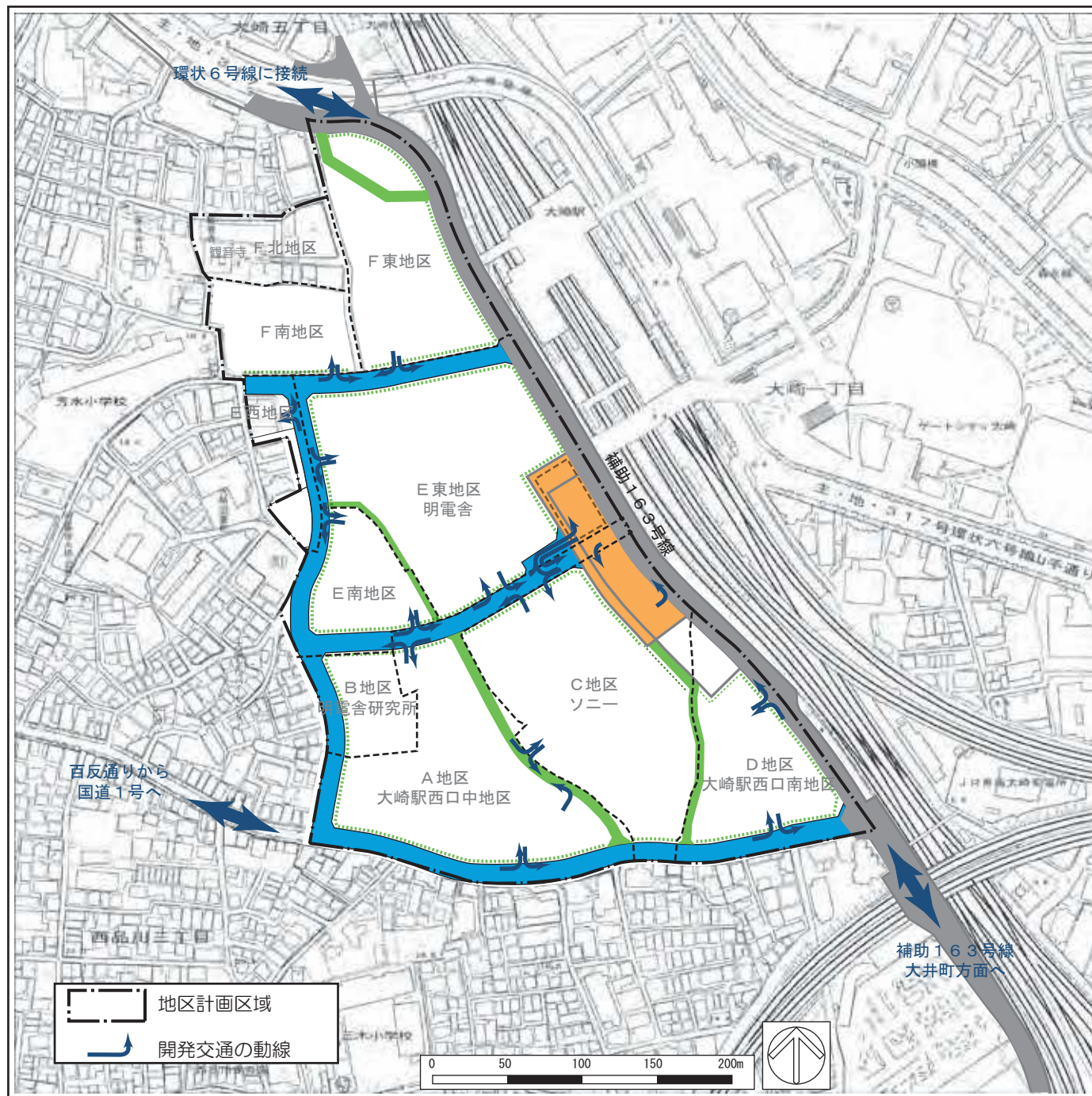
- 大崎駅西口地区の開発による自動車交通を円滑に処理するために地区幹線を整備します。
- 地区幹線は、補助163号線（整備済）や百反通り（拡幅整備）とネットワークを形成し、開発街区の規模や段階的な開発整備等に考慮し、概ね地区の外周と中央に配置し、開発にあわせて整備します。

③ 区画道路・歩行者通路

- 開発街区規模や段階的な開発整備等に応じ、地区幹線による開発交通処理の補完や歩行者空間のネットワーク形成等のために必要がある場合には、区画道路や歩行者通路を配置します。

④ 歩道状空地

- 補助163号線および地区幹線の開発街区側の沿道には歩道状空地を整備し、道路の歩道と連続した快適かつゆとりのある歩行者空間を形成します。
- 区画道路の沿道には、壁面後退線を指定し、地区の特性に応じた空間整備を行います。

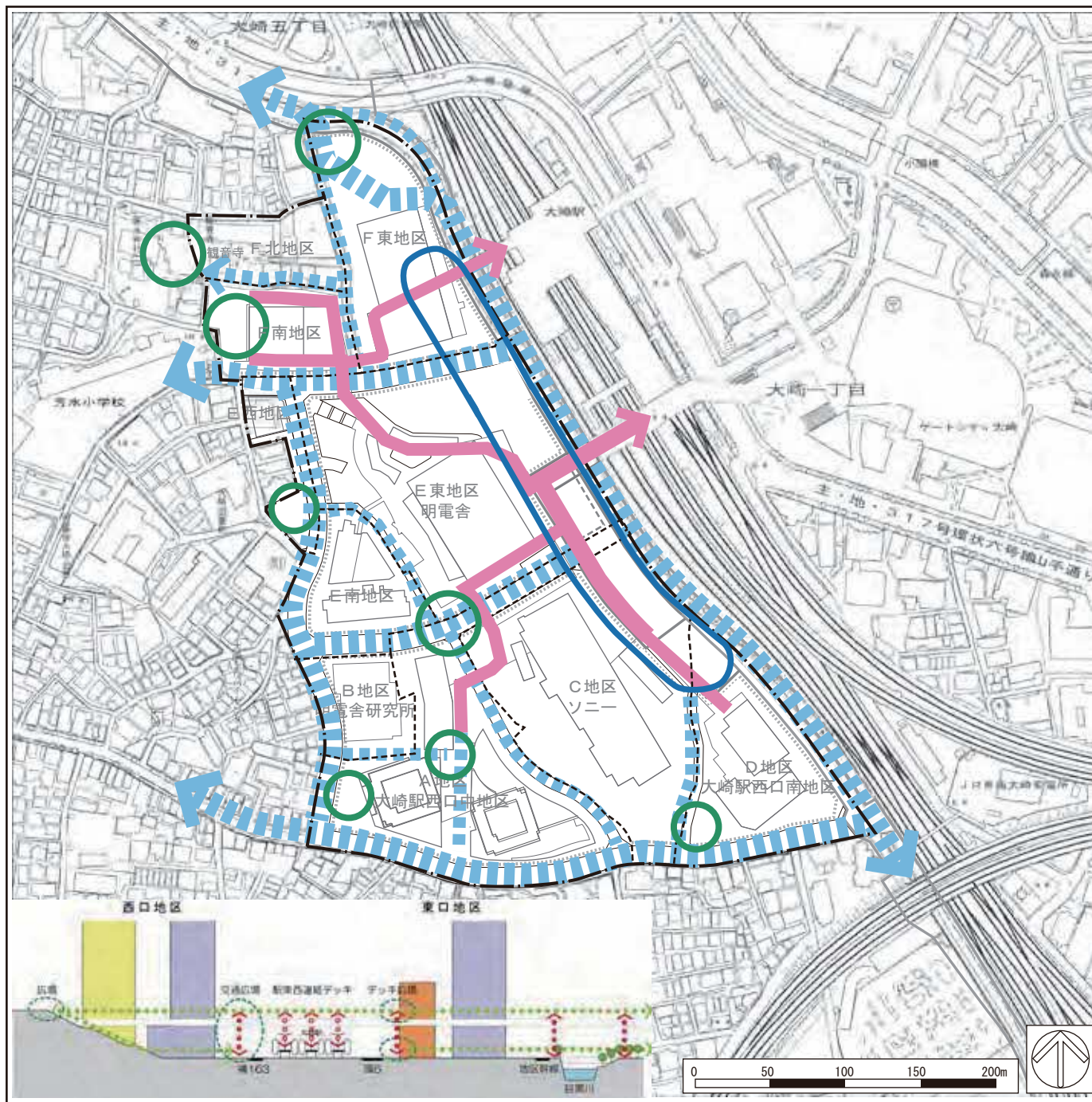


この地図は、東京都縮尺1/2500地形図（平成27年度版）を使用したものである（MMT利許第27019号-69）。無断複製を禁ずる。

Ⅲ 空間イメージ

(4) 歩行者ネットワーク

- ① 大崎駅と開発地区や周辺市街地をフラットに連絡するデッキネットワーク 
- 大崎駅を谷底としたすり鉢状の地形を活用し周辺地区と大崎駅をフラットに連絡するデッキネットワークが形成されています。
 - 大崎駅利用者のメインの動線となるデッキネットワークは、通行機能だけでなく、デッキと建物が連携することで賑わいの軸となる空間が形成されています。
- ② 交通広場を中心としたエントランス広場の形成 
- 大崎駅南口から補助163号線を越えると交通広場を中心として北側はE東地区の広場状の空間、南側には公園が一体的に拡がり、周辺市街地と融合した駅前広場機能が形成されています。
 - 交通広場等の上空デッキに面して西口地区への来訪者の待合せ等の空間となる人工地盤上の滞留空間が形成されています。
- ③ 公園、広場、鎮守の森等と連携した地表面歩行者ネットワーク 
- 歩行者ネットワークの結節点や周辺地区からの入り口には公園や広場などが配置され、誰でも移動し易く寛げる空間が形成されています。
 - 地域の歴史的資産である居木神社や観音寺の参道や緑道と連携した歩行者ネットワークが形成されています。



Ⅲ 空間イメージ

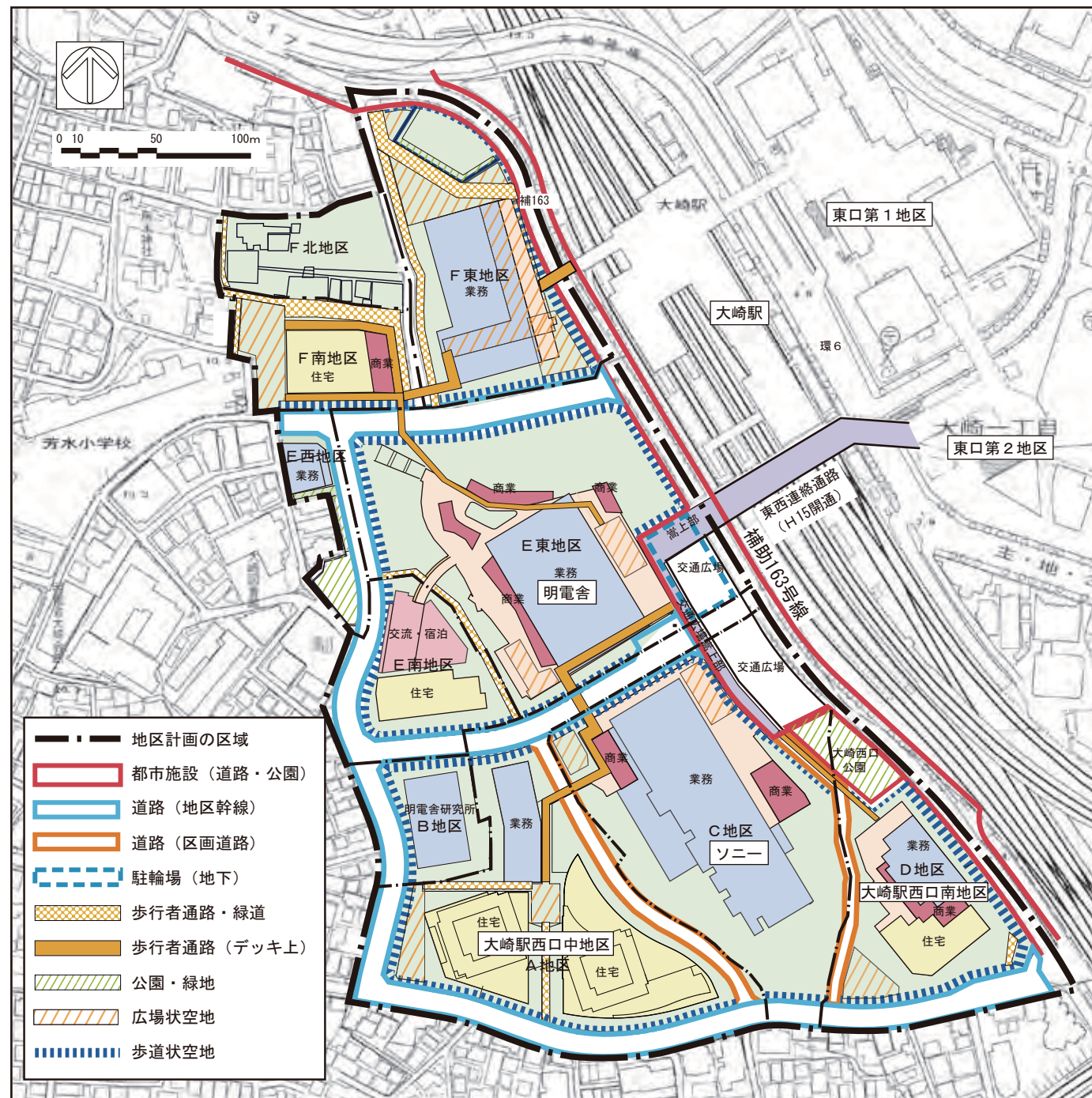
(5) 開発イメージ

- 「空間機能のゾーニング」、「地区の骨格となる環境軸」、「開発を支える道路網」、「歩行者ネットワーク」を踏まえて地区の開発イメージを共有しました。
- 大崎駅西口地区まちづくり協議会では、本デザインガイドラインに示す空間イメージの共有化を図るとともに、各地区における開発計画の深度化や、都市基盤施設の設計のためのツールとしてVRシステムを活用しています。
- 各地区の開発事業者は、このシステムに随時、開発計画を追加、更新し、最新の状態を維持します。
- VRシステムの活用などによる検討の成果は、必要に応じ、本デザインガイドラインのデザインコードの作成や更新にも反映しています。

VRシステムの活用による各種検討



歩行者デッキシェルターの案比較



この地図は、東京都縮尺1/2500地形図（平成27年度版）を使用したものである（MMT利許第27019号-69）。無断複製を禁ずる。

IV 景観形成のポイントと景観コード

(1) 景観形成のポイント

共有した空間イメージに基づき具体的な開発計画を検討する上で、地区の景観形成に重要となる遠景等の視点や特定の場所に関する景観的なテーマ、個別の景観形成要素を「景観形成のポイント」として西口地区全体の共通認識として確認します。

各地区は、具体的な再開発計画の立案にあたり、ここで定めたポイントに係るものを含んだ景観計画書を協議会（ワーキング）に提示し、関係者と十分に情報交換しながら具体的な開発計画を立案します。

① スカイラインと建物デザイン

- 遠景から大崎副都心であることが認識できるような景観形成に努めます。（全地区）
- 大崎駅や山手線方面からみた景観（C/D/E東/F東）や大井町や新幹線方面からみた景観（A/D/F南）を重視した建物の色調やファサードデザインの考え方について隣接地区や周辺地区との関係を含めて検討します。

② 賑わいを形成する駅前の顔づくり（C/E東/F東）

- 交通広場や上空デッキに面した賑わい施設の配置やシンボリックな空間整備などを検討します。
- デッキや歩道、歩道状空地の材質やデザインについて道路や交通広場の歩道を含めて提案します。

③ 百反通り沿いの景観形成（A/C/D）

- 百反坂は、百段坂（びゃくだんさか）を語源とし品川用水が流れる緑の軸を形成していたという土地の記憶を尊重した百反通り沿いの景観形成を図ります。
- 具体的には、百反通り沿道の低層部のデザインや街路樹を含めた街路空間のデザインなどを提案します。

④ センタープラザの形成（A/C/E東/E南）

- 西口地区の中心部にシンボルとなる広場空間を各地区が協調して整備します。このセンタープラザは、お祭りの時などには道路を含めた広場空間として機能し、地域の賑わいづくりに活用します。
- 関係地区が表層材や樹木などを協調してデザインすることにより自動車動線により分断されているにもかかわらず空間としての統一感を生み出すよう努めます。

⑤ ゆとりと潤いを生み出す「大崎の森」の形成

- 地区の周辺にある寺社、小学校、図書館など地域の緑の資産と連携し、大崎駅西口地区の豊かな緑の核となる「大崎の森」を生み出します。（C/E東）
- C・E東地区以外の地区においても「大崎の森」と連携した緑の空間形成を図り、地区外から自然に「大崎の森」へ誘うような空間を形成します。（全地区）

⑥ 隣接地区等と調和した空地等の整備（全地区）

- 歩道、歩道状空地、公園、広場状空地などの具体的なデザインは、隣接する地区と連携した良好な外部空間を形成することを基本として提案します。
- 周辺市街地との調和に配慮した広場状空地の配置、建物基壇部のデザイン、建物高さの制限などを提案します。

⑦ 統一的なサイン計画の立案と整備（全地区）

- 統一された考え方で主要な施設等に関する案内・誘導を行うサイン計画を立案し整備します。

⑧ 夜景に配慮した照明（全地区）

- 各地区が協調して高層建築物や街路沿いあるいは外構等の照明計画を提案し、個性的で魅力ある夜景の創出に努めます。

⑨ 安全・安心まちづくりに十分配慮した開発（全地区）

- 防犯面への配慮を中心として、各地区の外構計画において来街者の安全な通行を確保し、樹木や工作物などによる不要な死角を作らないなど安全・安心まちづくりに積極的に取り組みます。

※開発スケジュールが未定である等により具体的な開発計画を提示できない地区は、具体的に開発計画を検討する地区が西口地区全体の景観形成を検討する上で必要となる情報を可能な限り提示し、既定の地区計画等において検討したモデルプランとしての建物配置や規模を地区全体として共有しながらこのデザインガイドラインを検討してきました。

※更に、ヒートアイランド対策などの環境への配慮やユニバーサルデザインについては、別途、大崎駅周辺地域まちづくり連絡会（現大崎駅周辺まち運営協議会）で策定したガイドライン等を遵守した施設整備を行います。

IV 景観形成のポイントと景観コード

(2) 建物のデザインイメージ

大崎駅西口地区は、東口地区と同様に駅前の拠点市街地としての性格を持っていますが、その周辺には、低層の密集市街地が広がっており、東口地区等と連携し大崎駅周辺地域としての良好な景観形成を図ると共に、周辺の密集市街地に配慮した景観形成を図っていく必要があります。



西側住宅市街地より西口方面を臨む

① 東口地区との連携

- 大崎駅東口地区の超高層建築物は、地表から概ね100mのスカイラインを形成しています。これに対して西口の駅前ビジネスゾーンの超高層建築物は140m程度の高さとなる予定です。
- 西口ビジネスゾーンの高さ140m程度の建築物については、東口で形成される100mのスカイラインを意識したデザインを検討します。



夢さん橋よりE東地区
(ThinkPark Tower)を臨む



西口より東口方面を臨む



西口地区南側のランドスケープ

② 周辺の住宅市街地への配慮

- ビジネスゾーンに建設される予定の超高層オフィスでは、周辺市街地からみた規模による威圧感を極力、抑えるため、透明感のある素材や色調とすること、シンプルな建物トップのデザインとすることを検討します。
- アーバンライフゾーンの建築物は、アースカラー等を基調とすることで周辺市街地と調和した色調とし、低層部については、屋上緑化や壁面緑化などにより潤いのある空間形成を検討します。



C地区屋上緑化（手前）
と中地区壁面緑化



中地区百反通り
沿いの低層部



E南地区低層部

③ 都心部方面からみた夜景

- ビジネスゾーンの建築物群は、複数の地区が協調して建物頂部ににおける照明を行うことなどにより、夜間に大崎駅西口地区であることが遠くから認識できるよう配慮します。



東口地区より夢さん橋越しに見る西口地区

IV 景観形成のポイントと景観コード

(3) 街並み形成イメージ

① 駅前の顔となる街並み形成

- 交通広場、西口公園、歩行者デッキ、デッキ広場を中心とした超高層のオフィスタワーが一体となった駅前の顔づくりを図ります。
- 大崎駅東口の人工地盤上の空間イメージを継承し、レベル差や空間の奥行きをいかした街並み形成を図ります。
- タワーの低層部や低層棟には、ビジネスサポートや生活サポート施設を導入し、にぎわいのある街並み形成を図ります。



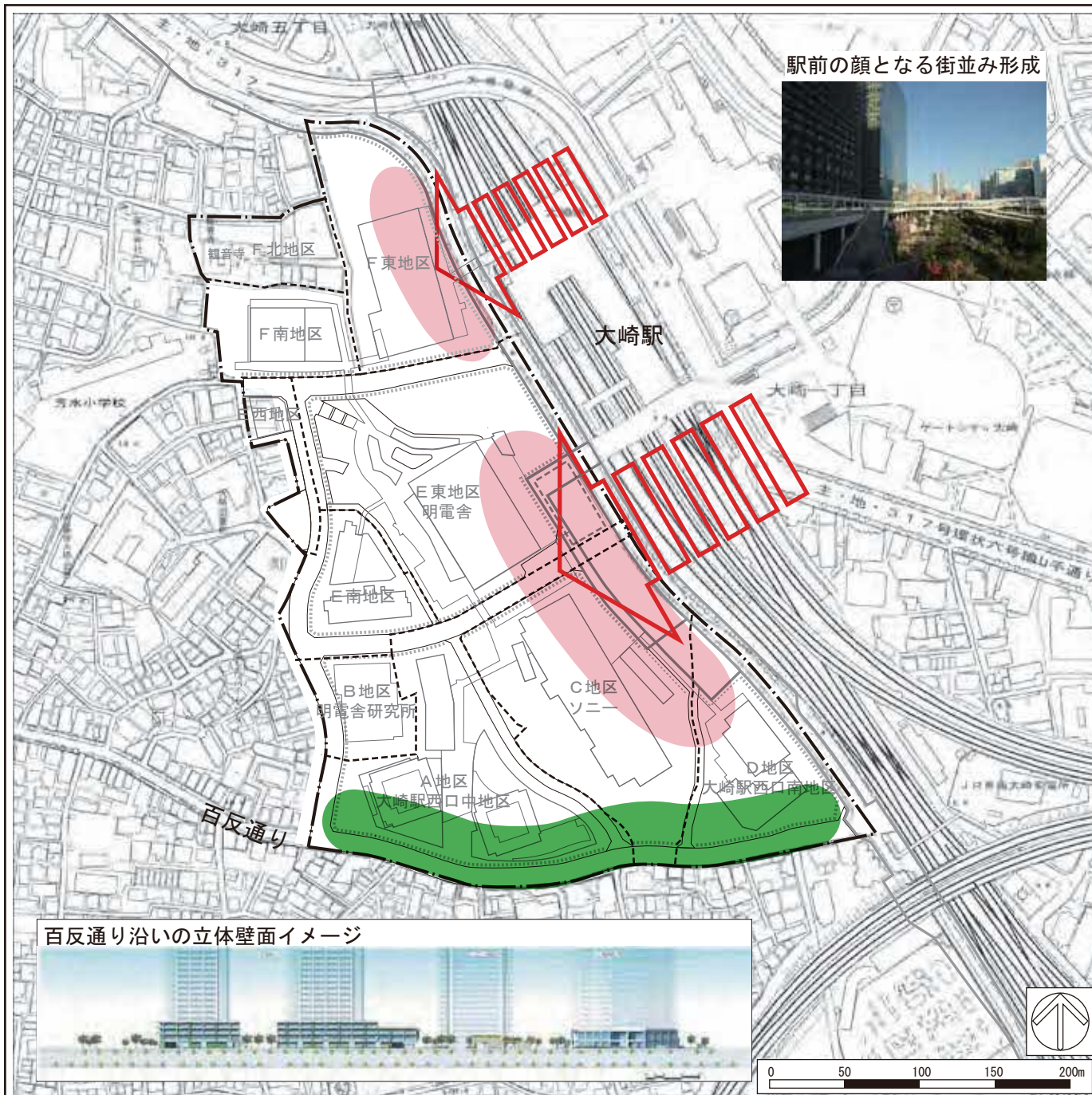
交通広場内のバスターミナル整備により高速路線バスも運行

② 百反坂の街並み形成

- 古くから建物の軒を連ねて通りの風景を形成してきた百反通りでは、周辺との調和、連続性のあるヒューマンスケールな街並み形成を図ります。
- 百反通り沿いには、3～4F程度の低層部を配置し、高層部はこの低層部から更にセットバックすることなどにより街並みを形成することに努めます。あわせて西口地区内へと誘う空間形成にも配慮します。



百反通り沿いの街並み形成(中地区)



百反通り沿いの立体壁面イメージ

(4) 緑の環境軸形成イメージ

●補助163号線の既存の街路樹（クスノキ）を基本とし、アクセントとしてコニファー類を列植することなどで豊かな街路空間を形成します。

- 周辺の鎮守の森、小学校、図書館等に存在する樹木や百反坂の街路樹と調和し風環境対策にも有効なシラカシを街路樹として選定しました。
- E西地区では、やまの緑の一面を形成する公園1号および緑地と連続する緑を整備し、鎮守の森に向かう緑の軸線を形成します。

- 「センターグリーン」では、斜面緑化や、屋上緑化などに適した樹種を選定し多様な手法・樹種による緑化を推進します。
- 区画道路1号には比較的樹形が安定しているオオシマザクラを街路樹として選定し季節感のある街路空間を形成します。

- 核となる「大崎の森」は、まちの緑、やまの緑、センターグリーンが面的に融合した緑化空間として水の利用や斜面の活用などに配慮した緑化を行います。
- ビジネスゾーンの超高層オフィスは、駅前の人工地盤レベルから後背市街地側の地表レベルまで連続する豊かな緑「大崎の森」の中に佇んでいます。



(5) 街路・広場空間形成イメージ

- 交通広場（地表部）は、隣接する開発地区の外構と調和した空間として整備します。

- センタープラザは、イベント時に一体的に利用することを想定し、隣接する各地区が統一感のある空間として整備します。

●補助163号線の街路樹や街路灯などは路線としての連続性を重視します。開発地区側の歩道は、隣接する開発地区の外構や交通広場と一体的な空間として整備します。開発地区側は壁面後退により歩行者空間を確保します。

● 地区幹線（1号～4号）は、西口地区の周辺に広がる住宅地との調和に配慮し、落ち着いたシンプルな街路空間を歩道状空地と一体的に形成します。（街路コード2）

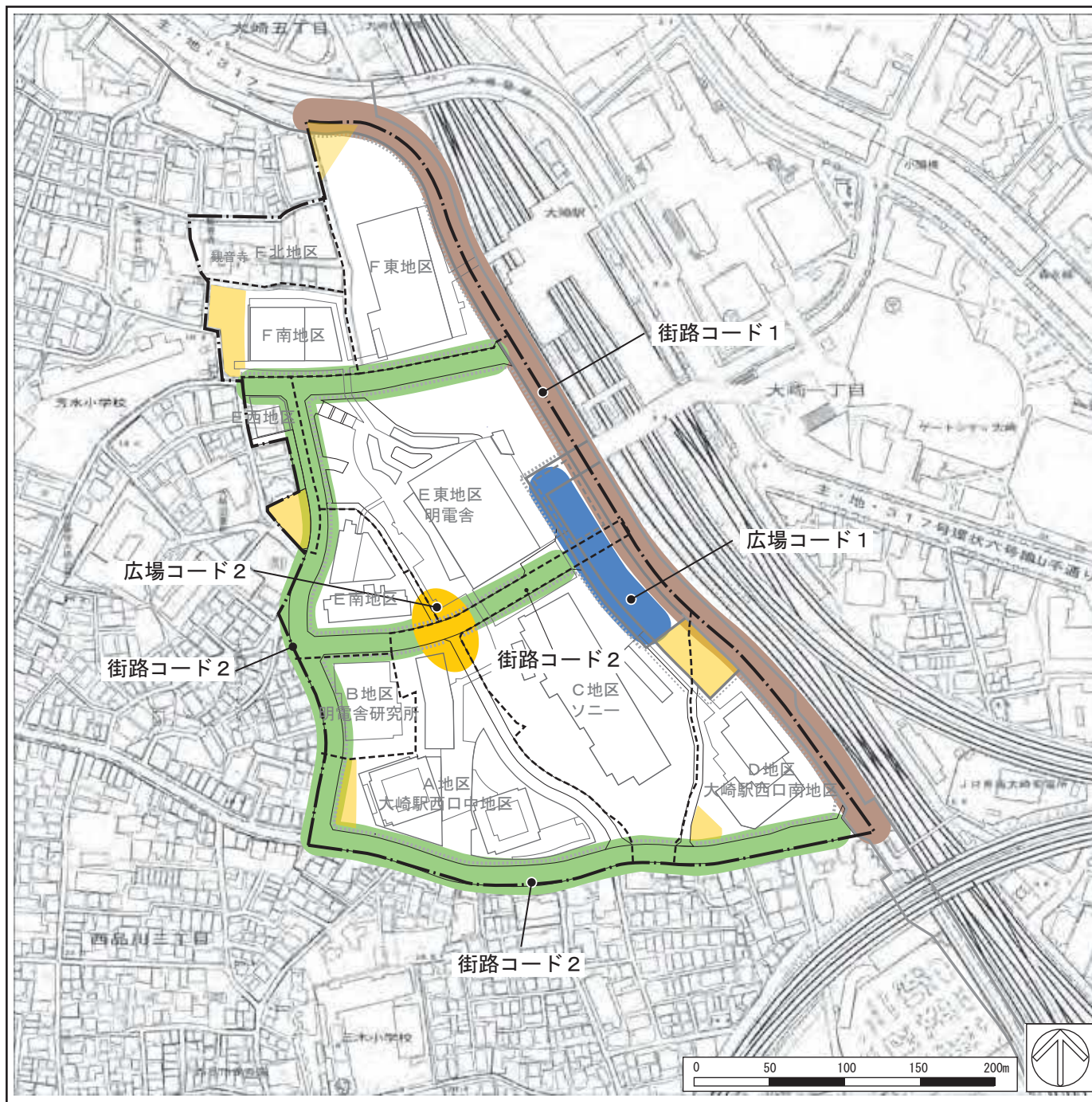
●地区幹線のC.C.BOX整備による電線類地中化をはじめ地区内道路の無電柱化を進めます。

●地区幹線4号の周辺市街地側に位置するE西地区では、公園1号、緑地と連続し、周辺市街地とも調和する街路沿いの景観形成を図ります。(周辺市街地との調和)

- 街路や交通広場（歩道状空地を含む）、歩行者通路、広場状空地などで視覚障害者を誘導、案内する必要性が高い区間には、視覚障害者誘導用ブロックを適切に敷設します。

(街路コード3)

●その他の広場状空地や公園（図中の■）の整備にあたっては、その事業者が各々の公園等の位置、形状、規模、将来の施設管理者や周辺住民等の意向などを踏まえた役割と機能を検討し、そのデザインを提案します。（デッキ上の空地については、デッキコード参照）



この地図は、東京都縮尺1/2500地形図（平成27年度版）を使用したものである（MMT利許第27019号-69）。無断複製を禁ずる。



横断防止機能を有する低木植栽



鉄道側の街路樹（クスノキ）



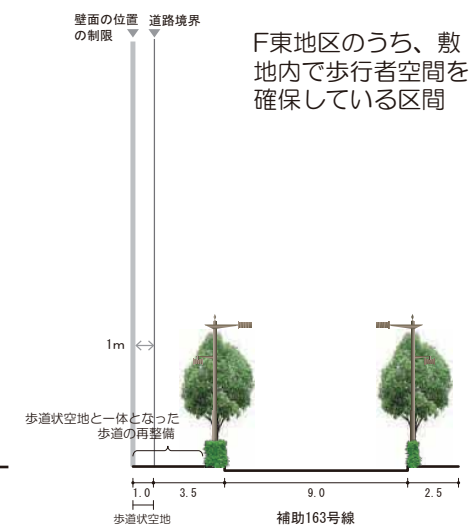
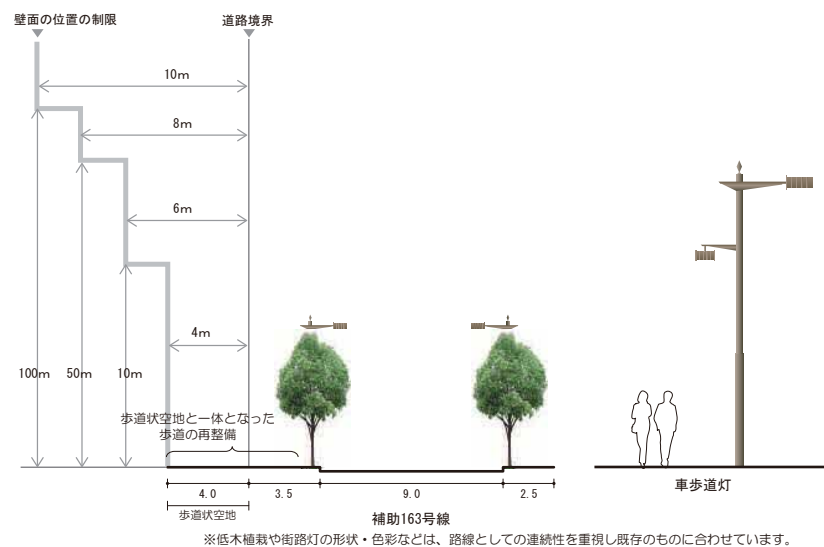
D地区沿いの補助163号線

オフィスエントランス等と調和したグレー系の大型ブロック舗装

官民境界を一体的に舗装

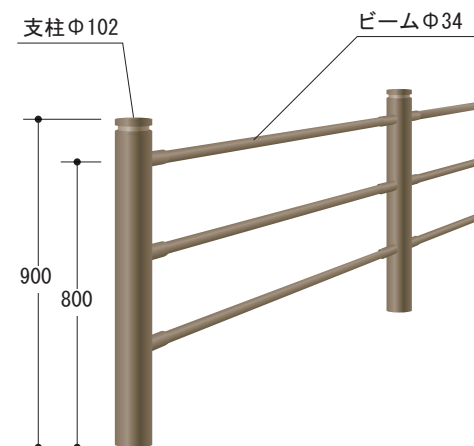


歩道・歩道状空地（E東地区）の舗装材

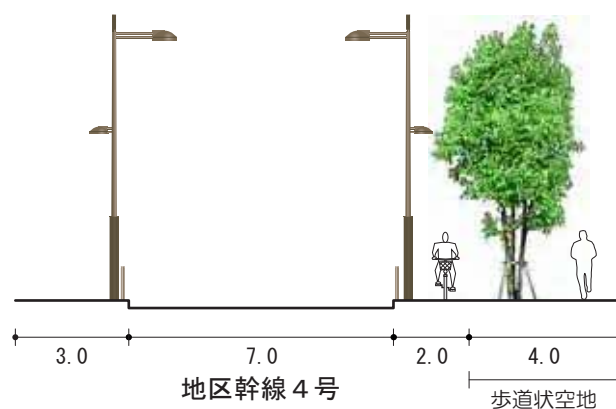
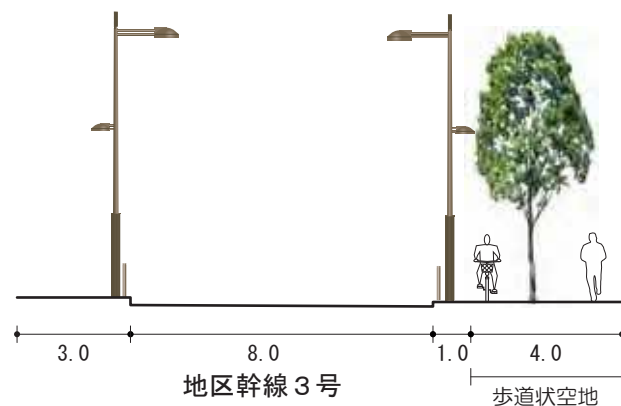
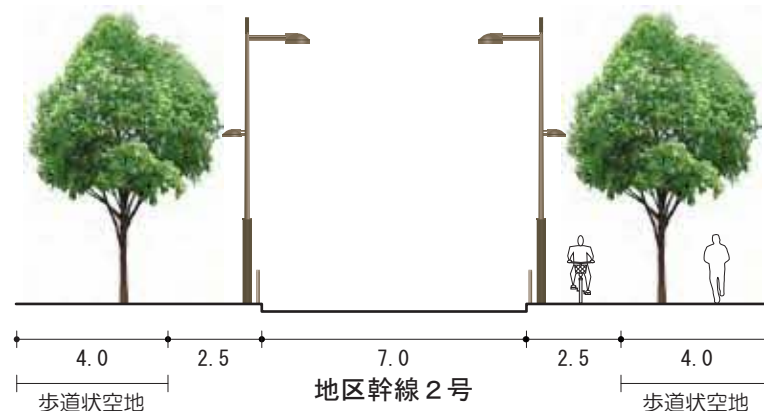
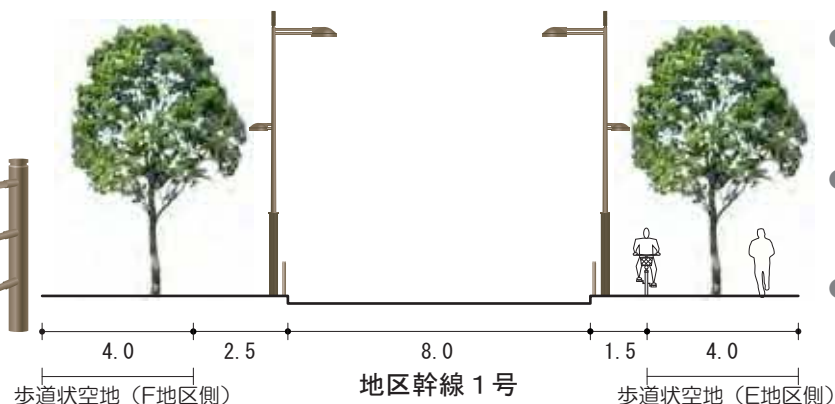


※低木植栽や街路灯の形状・色彩などは、路線としての連続性を重視し既存のものに合わせています。

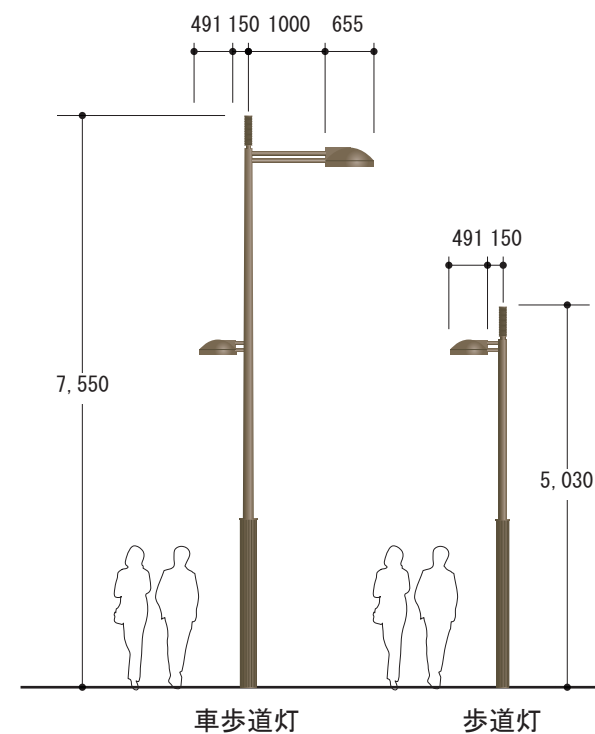
標準横断構成と路上施設



横断防止柵

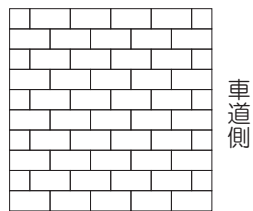


- 横断防止柵および街路灯の色彩は、国土交通省「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」にて基本とする色彩の色見本に示されているダークブラウン（こげ茶色）（マンセル値 10YR 2.0/1.0程度）とします。
- 街路灯の光源は、省エネルギー効果のあるものを使用し、既設の街路灯に比べ温かみある色温度3500Kのものを使用します。
- 安全・安心まちづくりに配慮し、街路樹等は地面から概ね2.5mまでの下枝を伐採することで安全な通行を確保し、死角が生まれないよう配慮します。

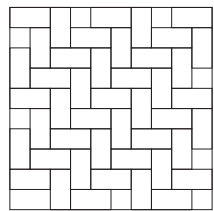


歩道および歩道状空地の標準的舗装

- ストレーツシステムのブロック（100mm×200mm）をブリック（馬目地）パターンで敷設します。
- ブロックは原則として保水性のものを用います。ただし、雨水の流出抑制に必要な場合や氷結や苔の繁殖の恐れがある箇所については、透水性のものを用います。
- 官民境界は、原則として不陸対策の観点から見切りを付けず一体的にブロックを敷設します。
- 標準的な舗装の色パターンは、右記の3色を同比率で混合して敷設します。視覚障害者誘導ブロックの両側には、輝度比の高い色のブロックを配置して十分な輝度比を確保します。



ブリックパターン



フィッシュボーンパターン

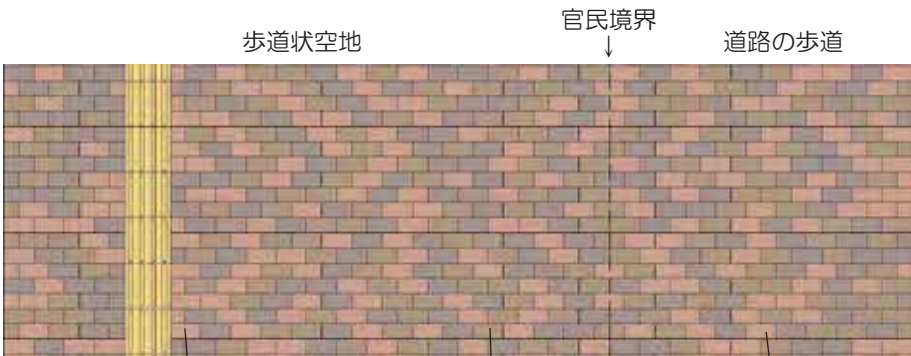
保水性ブロック



官民境界を一体的に舗装

歩道（標準部）の舗装材

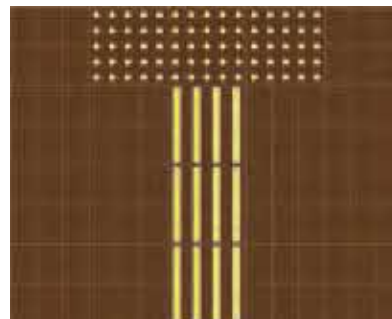
- 車両の乗り入れる歩道切り下げ部については、以下の点に配慮します。
 - ▶下地を空練りモルタルなどとして全てのブロックにずれ止めを施し、非透水性ブロックを敷設します。不陸対策として有効な場合は、フッシュボーン（網代）パターンで敷設します。
 - ▶歩道の切り下げ部は、歩行者が優先であり、視覚障害者誘導ブロックは連続して敷設します。不連続な箇所については、大規模改修時などに改善します。



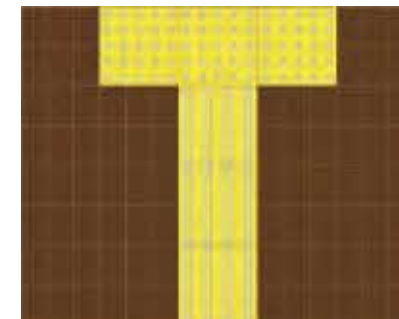
材 質	 太平洋プレコン工業社 ILTIT01相当色	 太平洋プレコン工業社 ILTIT04相当色	 太平洋プレコン工業社 ILTH02相当色
カラー比	1	1	1
輝度比	2.63	2.23	1.71

注）輝度比は、黄色の視覚障害者誘導ブロックに対する数値

- 視覚障害者の安全な通行に特に配慮する必要がある歩行者ルート上の地点や区間には、西口地区全体で協調して視覚障害者誘導用ブロック（以下、誘導ブロックと略）を敷設します。
- 誘導ブロックの敷設は、関係法令等を遵守すると共に以下の基準を満たすように敷設します。
 - ①視覚障害者の過半を占めるとされている弱視者にとっては、色彩の違い（輝度比）が移動の手がかりとなることから、一定の幅（30cm以上）をもったブロック全体として周囲の舗装面との輝度比を確保します。
 - ②点や線の突起のみを路面や床面に取り付ける方式の誘導突起鋳（金属製等）は、面状なものと比較し視認性が劣り、滑りや躓きの原因ともなりやすく、経年劣化によって容易に脱落する等の欠点も多いため、使用を避けます。特に屋外では、降雪時等に事故が発生する危険性があるため、使用を禁止します。
 - ③誘導ブロックの屈曲部や分岐部における敷設方法など詳細については、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」に準拠して敷設します。（横浜市福祉のまちづくり条例の施設整備マニュアルや大阪市建設局の基準なども参考になります。）
 - ④地区施設等の公共性の高い歩行者空間に敷設する誘導ブロックの色は、原則として黄色とします。ただし、黄色いブロックを敷設すると十分な輝度比が確保できない場合など、やむを得ず他の色を使用する場合、舗装面とブロックとの輝度比を2以上確保できる適切な色を選択します。
 - ⑤貼付式の誘導ブロック状のシートは、経年劣化により剥がれることが多いため使用しません。ただし、工事中に誘導ブロック上に仮囲い等を設置せざるを得ない場合などは、この限りではありません。
- 上記基準に不適合な誘導ブロックが既に敷設されている箇所については、今後、大規模な補修などが行われる際に改善します。



×30cm角以上のブロックと周囲の輝度比が確保されず弱視者に分かり難い（鋳とブロックの輝度比は確保）



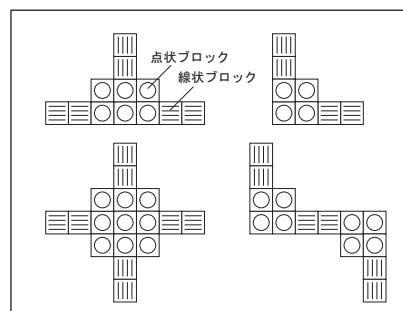
○30cm角のブロックと周囲の輝度比が十分に確保され弱視者に分かり易い



歩道切下げ部においても連続した誘導ブロックを設置



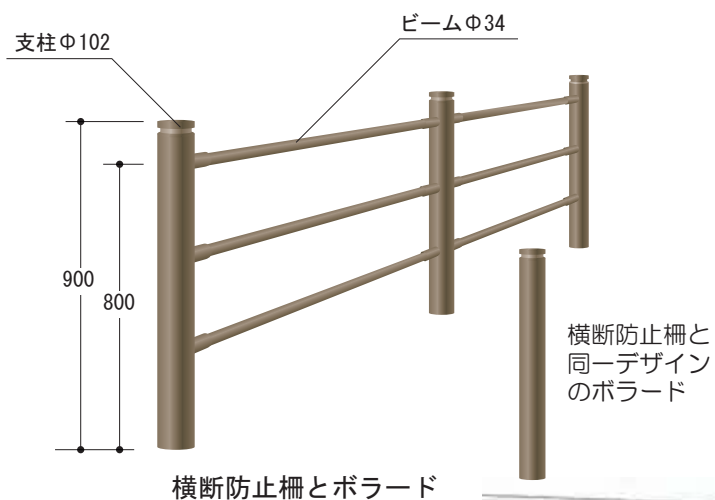
公共施設と民間施設が同じ仕様の誘導ブロックを用い連続性を確保



屈曲部や分岐部における敷設方法（30cm角の場合）

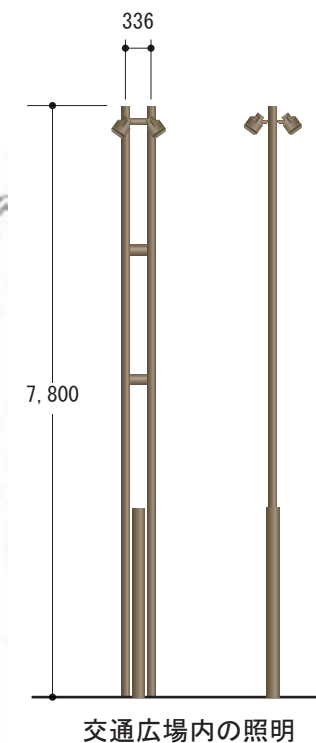
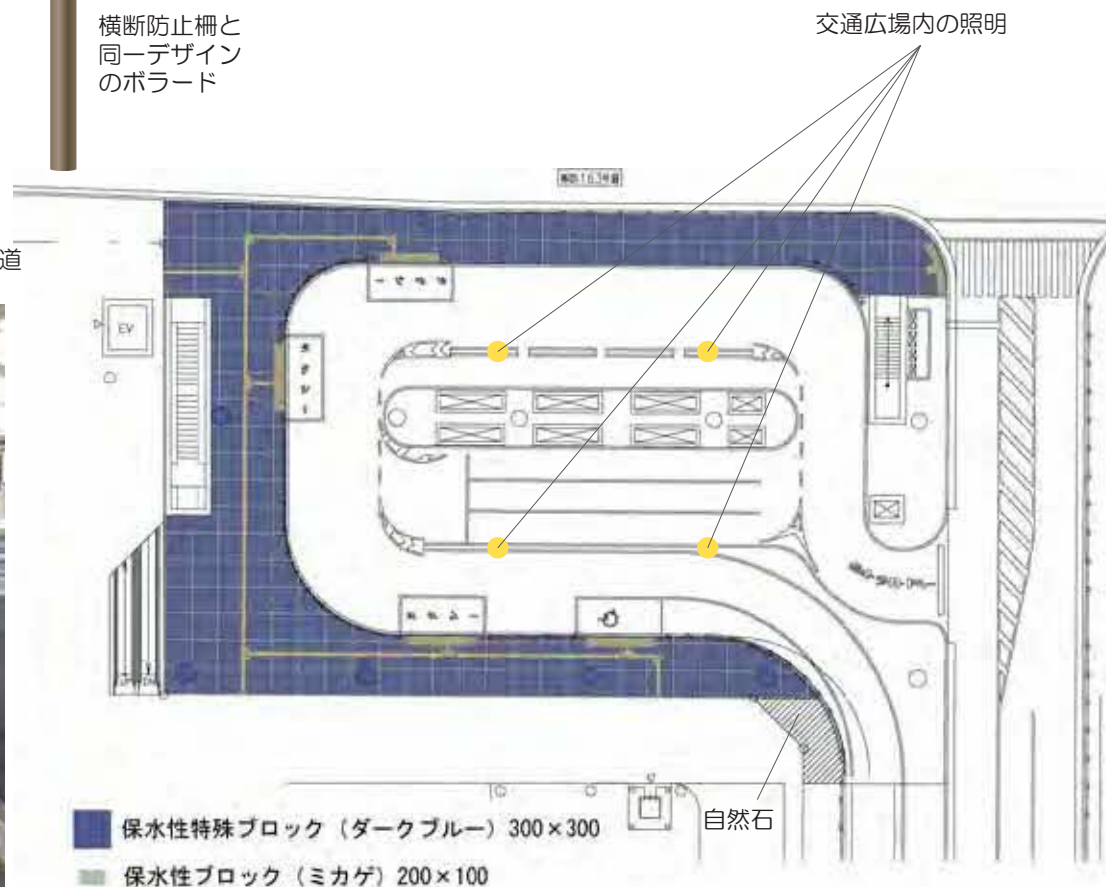


工事中には、貼付式の点状（警告）ブロックを暫定的に敷設



- 横断防止柵および街路灯の色彩は、国土交通省「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」にて基本とする色彩の色見本に示されているダークブラウン（こげ茶色、マンセル値 10YR 2.0/1.0程度）とします。
- 街路灯の光源は、省エネルギー効果に配慮した機材を使用し、既設の街路灯に比べ温かみのある色温度のもの（3500K程度）を使用します。

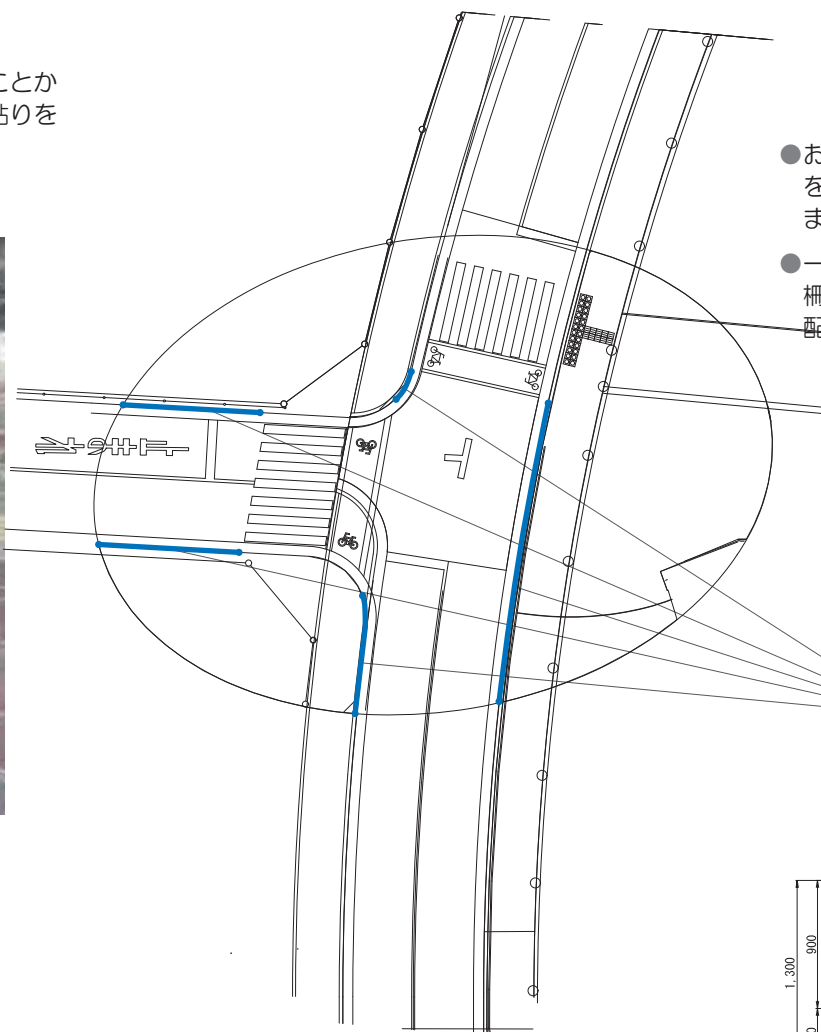
隣接する大型ブロックや石貼り舗装の歩道と調和する特殊ブロック舗装



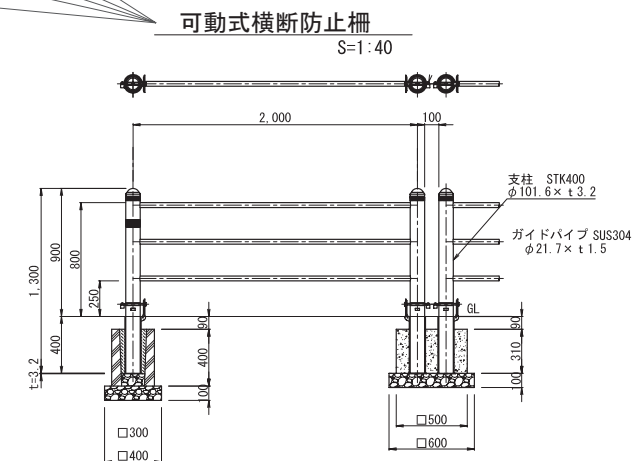
- 統一感のある広場空間を形成するため、全体として楕円を形成します。
- 楕円の範囲内については、お祭り等に活用することから、暖かみや素材感のある自然石（斑岩）の乱貼りを採用し、各地区で統一された空間を創出します。



アルゼンチン斑岩のミックスレッドによる舗装
(厚さ50mm)
(赤70%、グレー20%、バイオレット10%)



- お祭りの時などには、横断防止柵を取り外し、車道部を含めて一体的な広場空間として活用できるようにします。
- 一体的な利用を行う範囲については可動式の横断防止柵とし、歩車道境界の縁石についても一体的な利用に配慮して段差の少ない形状とします。



（６）歩行者ネットワーク形成イメージ

- 東西連絡デッキの延伸部では鉄道上空デッキの雰囲気を継承しつつ、西口地区のビジネスゾーンの計画建物と調和した空間を形成します。（デッキコード1）

- 交通広場上空のデッキは、西口地区のビジネスゾーンの計画建物と調和した空間を形成します。(デッキコード2)

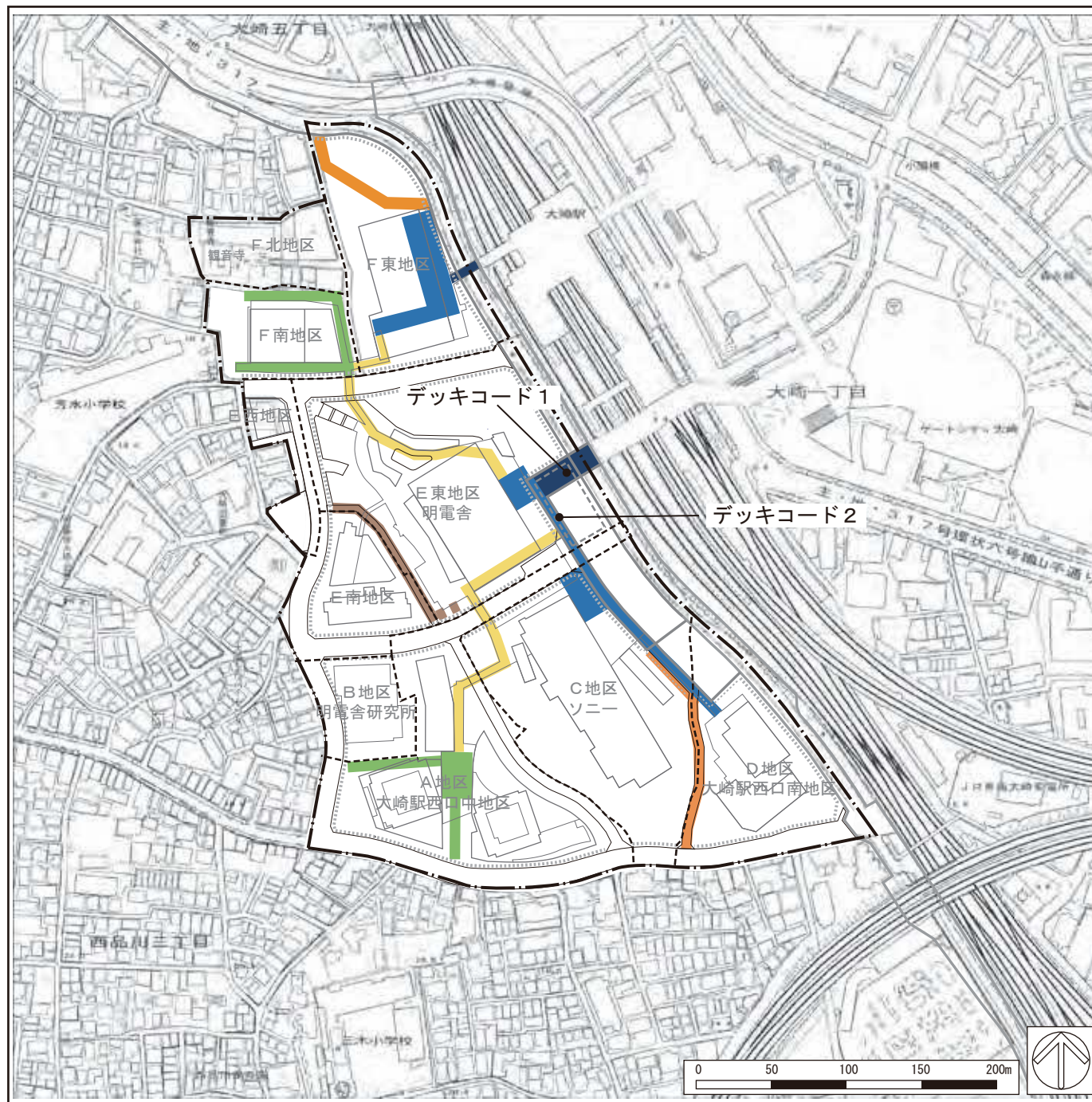
- センタープラザ周辺などのビジネスゾーンとアーバンライフゾーンを連絡するデッキは、センタープラザやセンターグリーンと調和した空間を形成します。

- 地区幹線横断部は、フロントデッキと同様のデザインとします。

● センタープラザと大崎の森や大崎図書館方面を連絡する歩行者通路では、アーバンライフゾーンの中で大崎の森と調和した空間を形成します。

● 周辺市街地と西口公園、交通広場を連絡する区画道路2号（自転車歩行者道）、周辺市街地と北側フロントデッキを連絡する歩行者通路は、周辺市街地からまちの緑への導入路として西口公園やC地区、D地区、F東地区の外構デザインや歩行者ネットワークと調和した空間を形成します。

- 周辺市街地からセンターデッキに連絡する歩行者通路やデッキは、大崎の森やセンタープラザへと繋がる緑の軸線に相應しい空間を形成します。



この地図は、東京都縮尺1/2500地形図（平成27年度版）を使用したものである（MMT利許第27019号-69）。無断複製を禁ずる。

IV 景観形成のポイントと景観コード

雨に濡れないデッキネットワークの形成

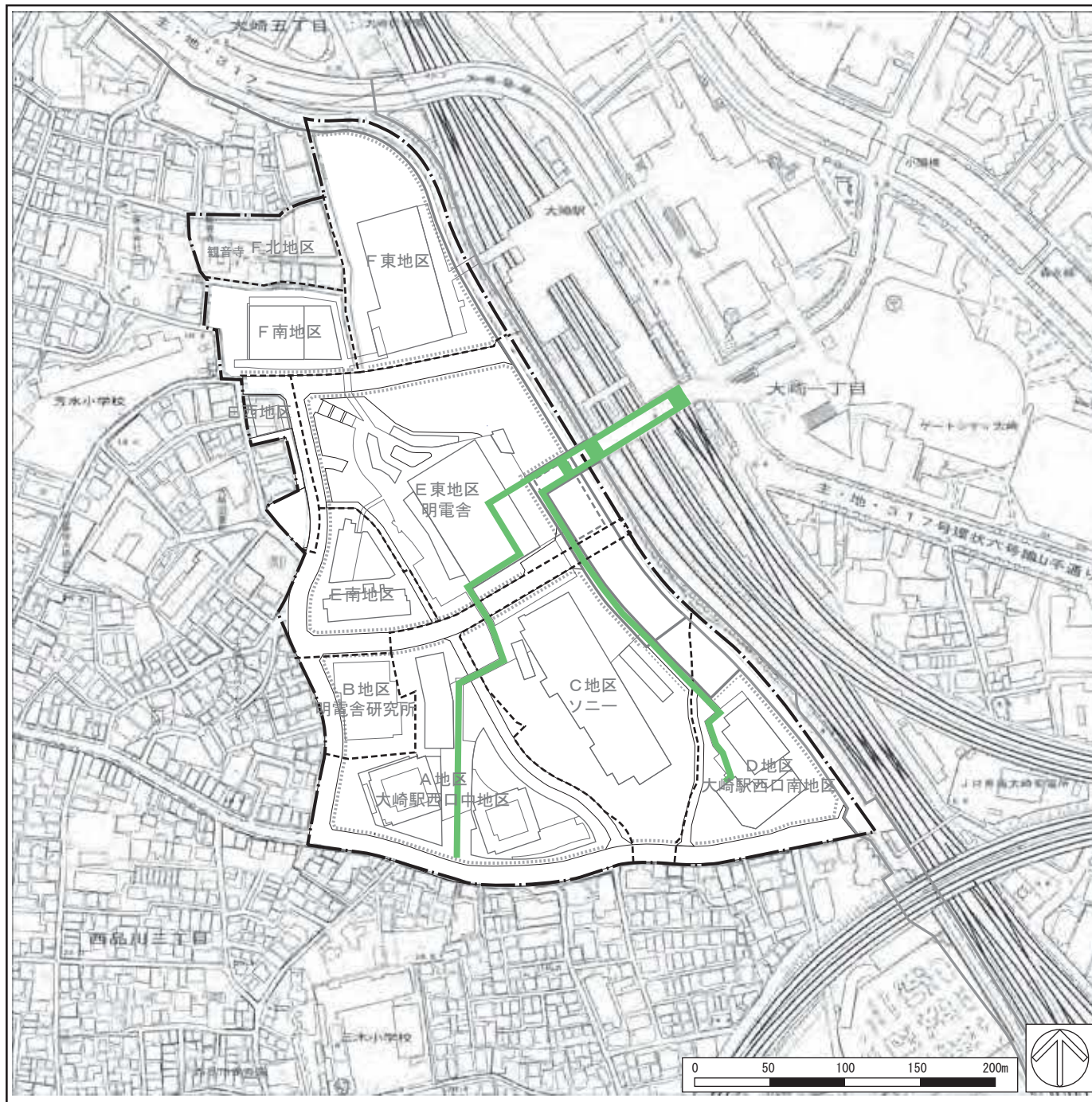
関連する地区の協力・協調によりデッキネットワーク等の一部にシェルターを設置し、雨に濡れないバリアフリールートとして整備します。

シェルター設置の目的

- デッキネットワークや計画建物の貫通通路を活用して大崎駅との間を雨に濡れずに移動できる動線を確保します。
- この動線を地区外周部まで延伸することで周辺住民が雨に濡れずに西口地区を通過し大崎駅まで移動できる動線を確保します。

シェルター設置の効果

- 西口地区のデッキネットワークは大崎駅と西口に広がる市街地を連絡する主要な歩行者動線であり、シェルターの設置により雨天時にも十分な処理能力を発揮することができるようになります。
- 西口地区のデッキネットワークは駅と西口市街地をフラットに連絡するバリアフリー化された動線であり、シェルターの設置により天候に左右されずに高齢者や身障者が快適に移動できるルートが確保されます。



この地図は、東京都縮尺1/2500地形図（平成27年度版）を使用したものである（MMT利許第27019号-69）。無断複製を禁ずる。

デッキコード1

鉄道上空のデッキと調和し、駅東西の一体感を醸し出す外観

- アルミスパンドレルのシェルター梁カバーの連続による駅東西の一体感の創出
- デッキシャルターへの間接照明の連続による一体感の創出



鉄道上空のアルミスパンドレルの梁カバーを継承しつつ、シンクパークタワーのガラス素材にマッチしたデッキシェルター



デッキコード2

西口の新たなビジネスゾーンを形成するシンクパークタワー等と調和した透明感があり軽快なデッキシェルターのデザイン

- シェルター下面にガラスを配置した透明感のあるデッキシェルター
- 円形梁を使用することで梁カバーを無くした軽快なデザイン



安全で快適な照明計画

- デッキ歩行面は、JISの推奨照度値を基に概ね10～75ルクスの照度を確保
- デッキコード1では高欄笠木に照明を設置し、デッキコード2では上下配光ブラケットを設置してセラミックプリントのガラスシェルターの反射光による間接照明を確保することで照明の均斉度を確保

違和感の無い2種類のデッキの接続部



安全性と快適性に配慮したガラスの使用

- 爆裂による落下の危険性があるシェルターのガラスには倍強度合わせガラスを使用
- 一定の日陰効果が期待でき、防汚効果も期待される白色セラミックプリントガラスを使用（開口率50%のストライプタイプ）

IV 景観形成のポイントと景観コード

(7) 周辺市街地との調和

- 地区幹線4号の周辺市街地側に位置するE西地区では、高低差のある公園1号や擁壁上の緑地と連続した立体的な緑の空間を整備し、街路沿いに緑や壁面が連続した景観を形成します。
- また、周辺住宅市街地に近接するため建築物の高さを制限し、周辺への圧迫感を抑えるなどの配慮が必要です。



- 丘の上に位置する居木神社や芳水小学校に隣接するF南地区では、隣接する地区とも協調し、地形の高低差をスロープ等により円滑に連携する歩行者ネットワークの形成を図ります。
- また、緑豊かな居木神社や静謐な雰囲気のある観音寺境内と調和した歩行者空間や広場、緑地などを整備します。

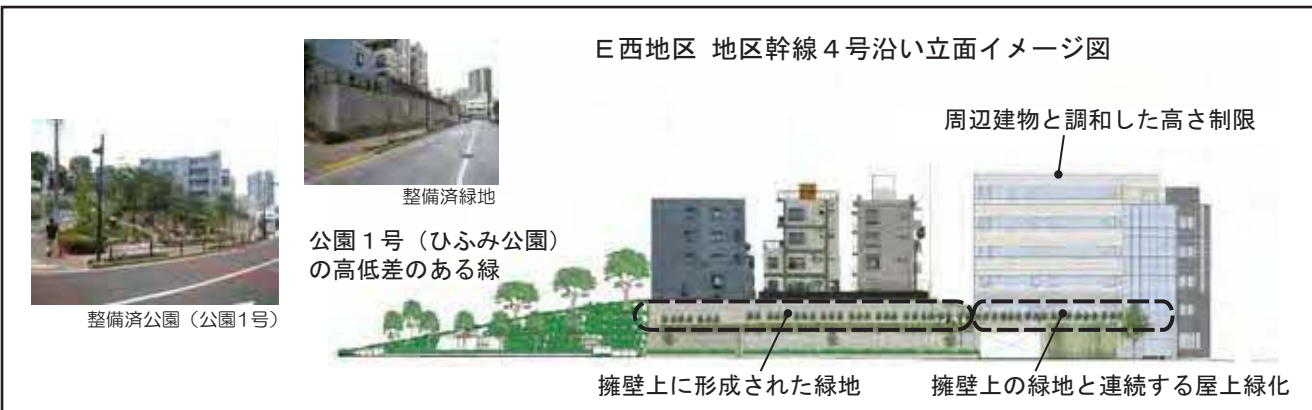


居木神社の参道

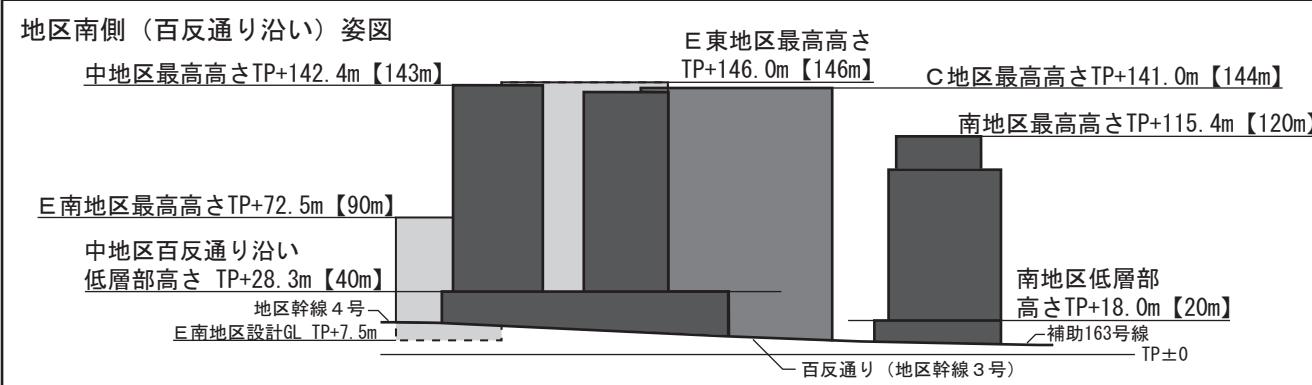


観音寺の境内

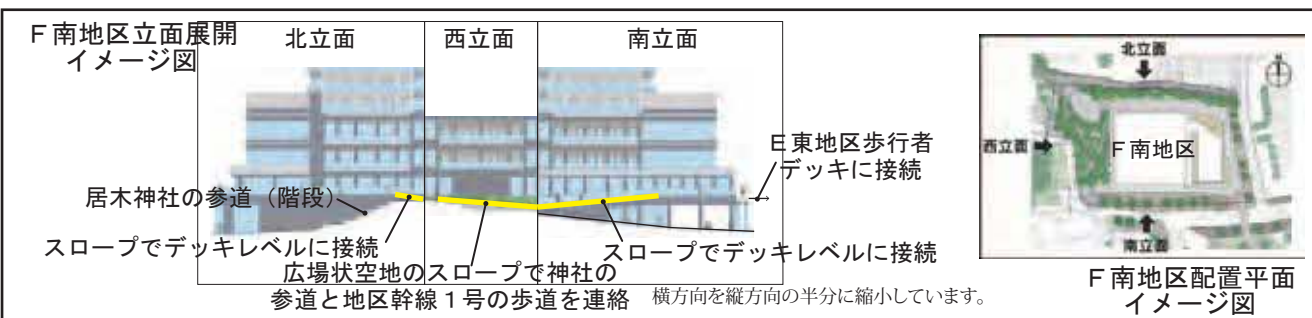
立体的な緑が連携し周辺建物とも調和したE西地区の景観イメージ



西口各地区の建物高さ 【 】は都市計画で定められた制限



高低差をスロープ等により連絡するF南地区の歩行者ネットワーク



(8) 統一感があり判り易いサイン計画

景観や安全・安心まちづくり、ユニバーサルデザインに十分配慮し、統一感があり判り易いサインを設置します。また、順次開発されていく西口地区の特性に対応して各地区の協力・協調によりサインの内容などを更新していきます。

① 歩行者誘導サイン

大崎駅付近の歩行者に対する案内・誘導を目的としたサインは、駅南改札の開設を契機に、「品川区街のサイン基本マニュアル」（平成6年）に即して、その本格的な整備が始まりました。西口地区においても同マニュアルをベースにデザインガイドライン(Ver.1)にサインに関する基準等を定め、開発事業にあわせて設置、更新してきました。

さらに平成22年の同マニュアルの改定、平成27年の国内外旅行者のためのわかりやすい案内標準化指針（都指針）の改定等を受け、大崎駅周辺まち運営協議会でのサイン計画の検討なども経て、本デザインガイドライン(Ver.2)を見直しています。なお、平成27年度の西口バスターミナル開業にあわせて設置あるいは更新したサインは、この新たなルールに基づいています。

② 車両誘導サイン

周辺道路から各地区内の駐車場等への車両を円滑に誘導・入出庫するためのサインを設置しています。

③ その他のサイン

案内誘導を目的としたサインのほか、安全安心まちづくりに向け、路上喫煙禁止や駐輪・自転車乗入れ禁止等のサインや公開空地表示板なども設置しています。

① 歩行者誘導サイン

公共サイン

民間サイン



ターミナル駅前サイン（夢さん橋ガラス高欄）

駅前サイン
（交通広場内掲示板）

E東地区デッキ上



C地区壁面



中地区

② 車両誘導サイン



E東地区地区幹線道路曲がり角



中地区車寄せ



E西地区駐車場入口

③ その他のサイン

路上喫煙禁止サイン



歩道内に設置したブロックで表示

西口地区統一シールを製作
し歩行者デッキなどに設置

自転車放置禁止サイン



地区幹線歩道

公開空地表示板



南地区内

Ⅳ 景観形成のポイントと景観コード

① サインの設置状況

- E東地区(ThinkPark)の竣工にあわせ、大崎駅から当該地区や周辺施設への歩行者誘導と地区内公共駐車場への車両誘導のためのサインを西口地区全体で統一したルールのもとに整備することを確認しました。
- E東地区内の民間サインの整備とともに大崎駅南改札前のターミナル駅前サイン(公共サイン)の更新や西口交通広場内の駅前サイン(公共サイン)の整備も行われています。
- 以降、段階的に進む各地区の整備にあわせ、地区内のサイン整備はもとより、既設の他地区民間サインや公共サインについても当該地区の開発事業者による更新が重ねられています。

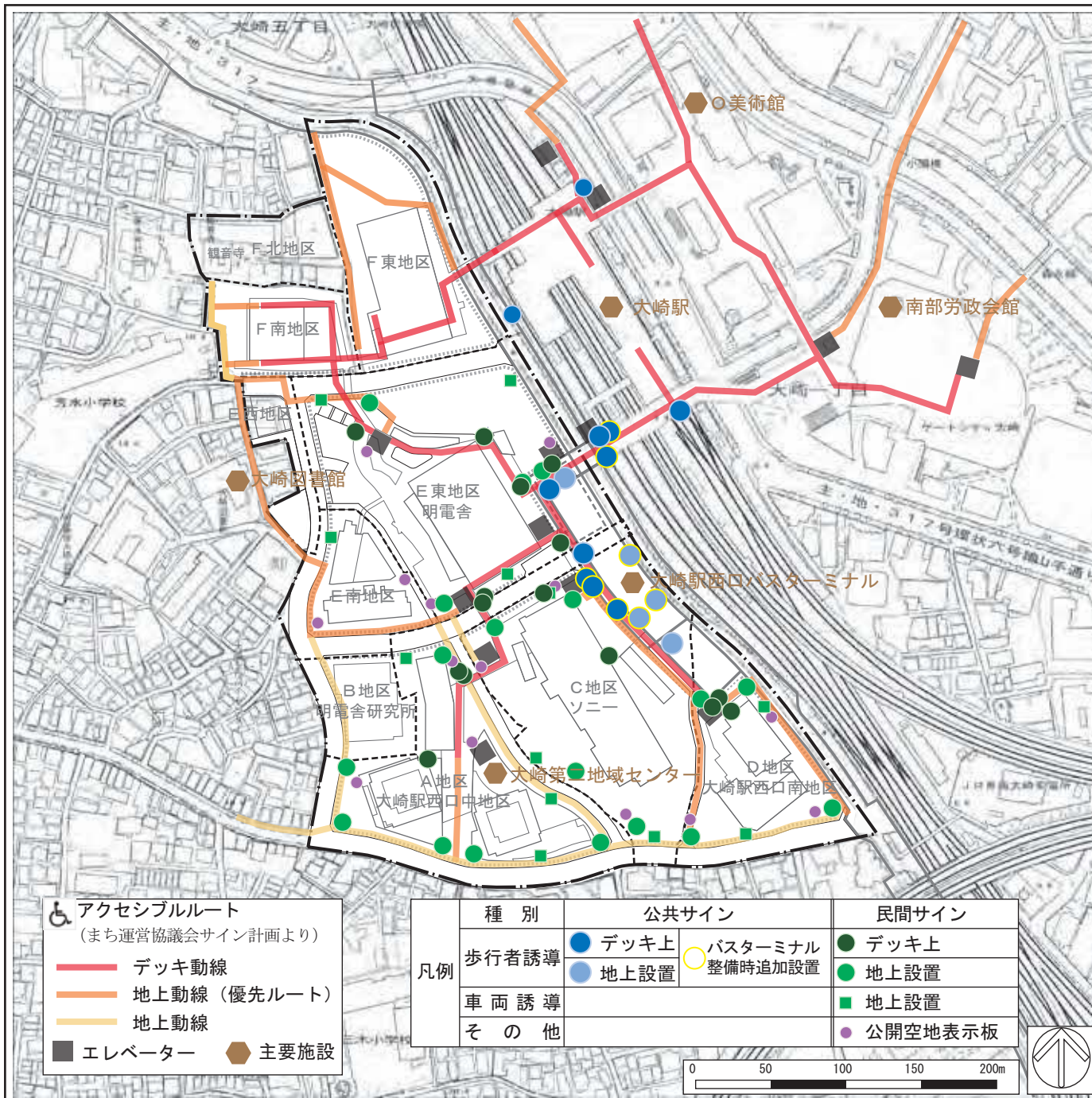
② 大崎駅周辺地域で共有したサイン計画

- 大崎駅周辺まち運営協議会では、平成27年度に都市再生ビジョンに基づくユニバーサルデザインガイドラインの中にサイン計画を位置づけ、関係者で共有しました。
- 地域全体で誘導すべき施設を定め、大崎駅(バスターミナルを含む)を行動起点としたこれら施設への案内・誘導サインを整備することとしました。
- 更に車椅子で移動できるルートを決めて各地区の主要な出入りに掲示することとしています。

誘導すべき施設

- ◆ 来訪者が多くランドマークとなる開発地区(街区)
- ◆ 不特定多数が集まる施設(図書館など)
- ◆ 駅やバスターミナル
- ◆ 観光資源となり得る施設(美術館など)

- 大崎駅西口地区では、大崎駅西口バスターミナルの整備にあわせサインの更新・充実を図っています。



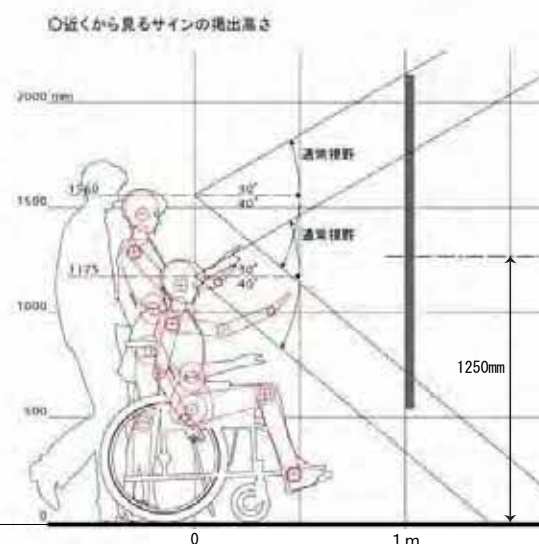
この地図は、東京都縮尺1/2500地形図(平成27年度版)を使用したものである(MMT利許第27019号-69)。無断複製を禁ずる。

種別	設置可能な場所・空間		設置可能なサインの内容・大きさ等
歩行者誘導	歩道 公共通路	- 歩行者、自転車の通行機能を妨げない場所に設置すること - 補助163号線・地区幹線の歩道および歩道状空地に設置する場合は、歩行者通行空間として有効幅員2m以上、自転車通行空間として有効幅員2m以上が確保されていること - 道路内に設置する場合は、当該道路管理者と協議のうえ必要な手続きをとること	- 地区の特性や周辺環境に十分配慮するとともにわかりやすい位置、大きさとする - 歩行者デッキ高欄に設置する場合は、視界を妨げないように配慮し、壁面に設置する場合は、幅員との関係などから適切な大きさとする - 自立式の場合は、設置場所や内容に応じてターミナル駅前サイン、駅前サインまたは車両誘導サイン（同等）から掲示板の大きさを選定するとともに、歩行者に対する圧迫感や防犯について十分に配慮すること - 表記する内容は、サインの種別に応じ、次のとおりとする
	歩道状空地	- 歩行者の通行機能を妨げない場所に設置すること - 地区計画等で定めた歩行者通路幅員が確保されていること - 原則として高欄や通路の壁面、シェルターや照明柱脚のライン上に設置すること	【誘導サイン】 - 歩行者を誘導する上で必要となる最小限の内容であり、歩きながら認識できる内容とする - 原則として誘導すべき施設の名称、ピクト（方向・施設）、距離を表記する - 誘導すべき施設は、まち運営協議会サイン計画で定めた施設とする 【案内サイン】 - 情報量が多いため立ち止まって読む必要があるため、滞留者が通行空間機能を阻害しない場所に配置する - 周辺案内図、広域地図および凡例 - ターミナル駅前サインでは、必要に応じバス行き先案内
	歩行者通路	- 歩行者の通行機能を妨げない場所に設置すること - 地区計画等で定めた歩行者通路幅員が確保されていること - 原則として高欄や通路の壁面、シェルターや照明柱脚のライン上に設置すること	【案内サイン】 - 情報量が多いため立ち止まって読む必要があるため、滞留者が通行空間機能を阻害しない場所に配置する - 周辺案内図、広域地図および凡例 - ターミナル駅前サインでは、必要に応じバス行き先案内
	広場状空地 有効空地等	各々の空地の中に設けられた空間の機能（通行、滞留、修景等）を妨げない場所に設置すること	上記のほか、次のとおり - 立ち止まって読む必要があるサインについては滞留者が通行空間機能を阻害しない場所に配置すること - 各地区内の施設、店舗の総合案内等のサインは設置することができるが、個別店舗等の広告、宣伝等のためのサインは設置してはならない。但し、広告に類するものや期間限定したイベント情報などについては「しゃれ街条例の登録団体」のみが設置できる。
	上記以外の建築物の外部空間	デザイン憲章の基本精神に合致した場所に設置すること	上記以外のサインを設置しようとする場合は、圧迫感や視界の妨げなどに配慮した配置であることや、歩行者誘導上必要であること等を個別案件ごとに協議会に説明し承認を得ること
	上記以外の建築物の内部空間	デザイン憲章の基本精神に合致した場所に設置すること	デザイン憲章の基本精神に合致した内容・形態のものであること
車両誘導	歩道 歩道状空地 広場状空地 有効空地	- 歩行者、自転車の通行機能を妨げない場所に設置すること - 歩道および歩道状空地については、それ以外の場所に設置しても十分な機能を果たせない場合に限るものとし、歩行者通行空間として有効幅員2m以上、自転車通行空間として有効幅員2m以上が確保されていること - 道路内に設置する場合は、当該道路管理者と協議のうえ必要な手続きをとること	- 補助163号線からの曲がり角および主要な交差点で公共駐車場に車両を誘導するために設置するもの（駐車場入口案内および公共駐車場の満空情報や出庫警告灯等） - 走行している車両から認識できる簡潔で判り易い内容とする - 必要な情報を提供するのに必要最小限の規模とする - 歩行者に対する圧迫感や防犯について十分に配慮すること - 歩道に設置される交通標識の視認性を妨げないこと - 自立式サインは幅0.6m、高さ2.5m以下とする。但し、止むを得ず0.6mを超える必要がある場合は、足元に空隙を設ける等の防犯対策を施すことで0.8mまで広げることができる。 - 張り出し式や吊り下げ式サインは歩道の建築限界2.5mより上に設置すること

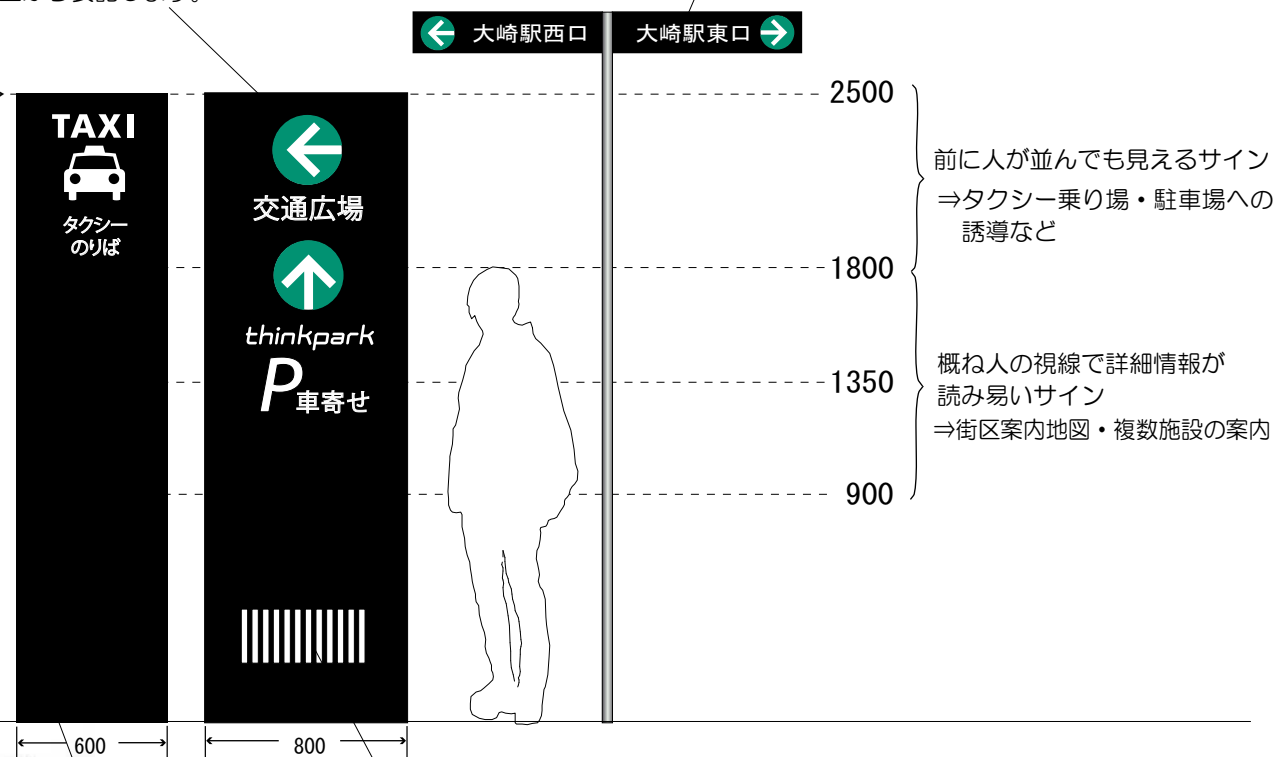
- 歩行者を対象とした複数の施設案内を一つの案内板に表示する場合は、原則として上から直進方向、左方向、右方向の順とし個別施設は近い順に表記します。
- 車両誘導サインは判り易いように内容を厳選し、近い順に上から表記します。

- 張り出し式・吊り下げ式のサインは歩道の建築限界（2.5m以下）の上に設置します。

外構部等の自立式サインは歩道の建築限界（2.5m）以下に設置 ▶



出典：標準案内用図記号ガイドブック



自立式サインは幅 0.6m、高さ 2.5m以下とします。

止むを得ず幅 0.6mを越える必要がある場合は、足元に空隙を設ける等の防犯対策を施すことで 0.8mまで広げることができます。

アクセシブルルートマップ

- 西口各地区は、車椅子やベビーカーなどの利用者が地区内を円滑に移動することができるよう、協調してアクセシブルルートマップを各地区の主要な入口に掲示します。
- アクセシブルルートマップの表示範囲は、大崎駅から西口地区への入口に掲示するものは西口地区全体を表示し、その他は各地区内を表示します。
- 全体マップの改定が必要な開発等が行われた場合、当該事業者が全体マップを更新します。全体マップが掲示された場所の所有者・管理者は、この更新に協力します。



全体（夢さん橋EV付近）



各地区（E東地区）



各地区（C地区）

●ターミナル駅前サインのサイズ

区マニュアルのターミナル駅前サイン（大型）は、

- ・施設誘導 H=400mm W=600mm（左右2段）
- ・周辺案内 H=800mm W=800mm

を基本としているが、大崎駅南改札正面の夢さん橋ガラス高欄では、下図のとおりさらに大きなサイズとしている

誘導サイン(1000×1000mm)
 <設置場所：夢さん橋ガラス高欄(左)>



※誘導する施設は、区マニュアルを基本に大崎駅まち運営協議会サイン計画による

案内サイン(1000×1000mm)
 <設置場所：夢さん橋ガラス高欄>



※従来の地図（昭文社製）の表示範囲を修正し、情報を更新した（地図の著作権は同社）

●駅前サインのサイズ

区マニュアルの駅前サイン（中型サイン）は、

- ・施設誘導 H=270mm W=600mm（上下2段）
- ・周辺案内 H=600mm W=600mm

を基本としているが、西口地区では、改定前区マニュアルや設置済サイン掲示板のサイズ等から下図のとおりとしている

誘導サイン(400×800mm 左右2列)
 <設置場所：交通広場内サイン掲示板>



※誘導サインは、誘導する施設の方向（矢印）、距離、当該施設名称（和・英2か国語）と施設を表現するピクトの表示を原則としているが、ピクトについては、表示面の大きさ、誘導すべき施設を表わすピクトがないことが多いことから省略している場合がある

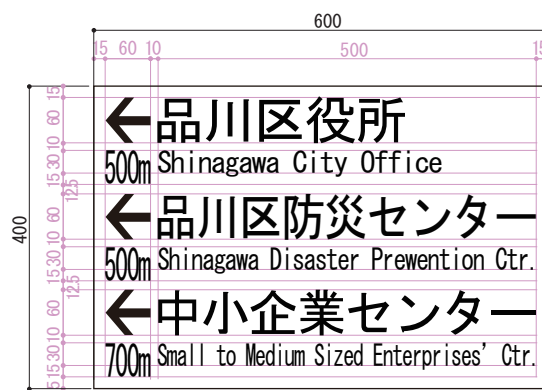
誘導・案内サイン(900×900mm)
 <設置場所：バスターミナル内サイン掲示板>



※案内図の表示施設等は、区マニュアルに、表記色等は都指針に従い新たに作成した（著作権は区）

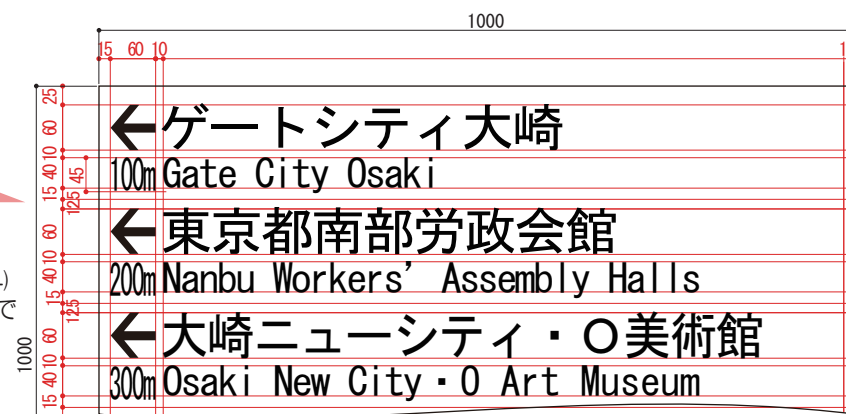
凡例は、都指針に従い4か国語（和・英・中・韓）表記とした

●誘導サインの文字サイズ



区サインマニュアルによる
 誘導サインのレイアウト

英語表記（文字高）を変更
 30mm(日本語の1/2)
 →40mm(日本語の2/3 都指針では3/4)
 この結果、1000×1000mmのサインでは天地余白25mm



IV 景観形成のポイントと景観コード

安全・安心まちづくりに配慮したデザイン

(9) 安全・安心まちづくりへの対応

西口地区全体で協調した安全・安心まちづくり推進に向けて取り組むべき共通のルールを定めます。

防犯面については、整備される施設に応じて次のような指針に沿った配慮を行います。各地区は、計画・設計段階から「大崎駅西口地区まちづくり協議会」で確認・調整しながら整備を進めていきます。

① 公共施設および公共施設に準じた空間

道路や公園等の公共施設および公共施設と一体的に整備される歩道状空地や広場等については、東京都が定めた「道路、公園、自動車駐車場及び自転車駐車場に関する防犯上の指針」などに適合した施設整備を行います。

特に、各地区の境界に位置する歩行者通路などについては、関係する地区で協調した整備を行い防犯性能を向上させます。

② 共同住宅など

共同住宅などは、東京都が定めた「住宅における犯罪の防止に関する指針」などに適合した施設整備を行います。

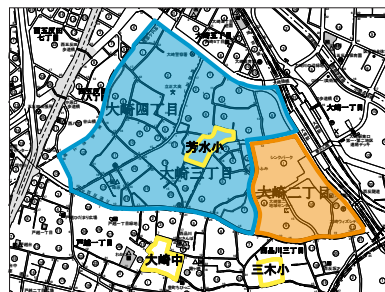
このような施設計画上の配慮や防犯カメラの設置等に積極的に取り組んでいる西口地区は、東京都の「安全・安心まちづくり推進地区」の指定（平成21年）を受けました。

地区全体で連携して安全・安心まちづくりに取り組んでいることを積極的にPRし、更なる犯罪の抑止と付加価値の向上を図っていきます。

防災面については、西口地区一帯が広域避難場所に指定（平成25年）されたことを踏まえ、大崎西口公園に備蓄倉庫やマンホールトイレ等を設置するなど周辺市街地を含む地域の防災性向上に努めています。

基本的な手法	内容	防犯留意事項
監視性の確保	☐ 周囲からの見通しを確保し、死角となる場所を作らない。 ☐ 安全な動線を確保する工夫を図る。	1. 暗がりを改善するために街路灯や庭園灯など屋外照明の照度・配置に留意する。 2. 通路上の見通しをよくし、死角になりやすい場所は作らない。 3. 人が身を隠しやすい場所ができないように、看板、植樹の配置・樹種の選定に留意する。 4. 防犯上必要な場所については防犯カメラ等を設け、監視の強化を図る。 5. 防犯カメラの管理・運用に際しては、プライバシー保護等の観点から、大崎駅西口地区防犯カメラ管理・運用ガイドラインに基づき、適切な管理・運用を図る。
接近の制御	☐ 犯罪の誘発要因を除去し対象物を強化する。	1. 地区内を通り抜けることのできる通路を明確にする。 2. 地区内の目的地が明確にわかる案内板等を設ける。 3. 監視員等により地区を見回す。
被害対象の回避・強化	☐ 部材や設備等を破壊されにくくする。	1. 部材や設備等を破壊されにくいものとする。 2. 犯罪企図者が建物に侵入しにくい設備機能にする。
領域性の強化	☐ 地区の共同意識を高めて犯罪企図者に「立ち入れば部外者として目立ってしまう」と意識させて犯罪抑止を図る。	1. 関係者が一丸となって安全・安心まちづくりに取り組んでいる地区であることをアピールする。 2. 誰が何を管理しているかわかるようにする。 3. ゴミをすてやすいデッドスペースなどを作らない。 4. 樹木等を適切に管理し、適宜、剪定等を行う。 5. 路上駐車・放置自転車をなくす。

注：具体的手法は、「防犯まちづくりにおける公共施設等の整備・管理に係る留意事項」（H15.12防犯まちづくり関係省庁協議会）に準ずる



- 広域避難場所 大崎駅西口地区一帯
- 避難割当地区 大崎二・三丁目、四丁目の一部
- 付近の避難所 芳水小学校、三木小学校、大崎中学校



IV 景観形成のポイントと景観コード

参考 道路、公園、自動車駐車場及び自転車駐車場に関する防犯上の指針（東京都）への対応チェックリスト

区分	内容	確認
道路	1) 可能な限り、ガードレール、歩道さく、植栽等により歩道と車道とが分離されたものであること。	
	2) 見通しを確保するための措置がとられていること。	
	3) 街路灯等により、夜間において人の行動を視認できる程度以上の照度が確保されていること。	
	4) 地下道等の犯罪発生危険性の高い道路においては、緊急通報装置等が設置されていること。	
	5) 通学、通園等の用に供されている道路の周辺においては、緊急通報装置、防犯ベル等が設置されていること。	
公園	1) 植栽については、園路に死角をつくらないよう配置し、下枝のせん定等の見通しを確保するための措置がとられていること。	
	2) 遊具については、周辺から見通すことができる配置になっていること。	
	3) 公園内に緊急通報装置等が設置されていること。	
	4) 園路における公園灯等により、夜間において人の行動を視認できる程度以上の照度が確保されていること。	
	5) 公園内に便所を設置する場合は、次に定める項目に配慮すること。 ア 園路及び道路から近い場所等、周囲からの見通しが確保された場所に設置されていること。 イ 建物の入口付近及び内部においては、人の顔及び行動を明確に識別できる程度以上の照度が確保されていること。	
駐車場	1) 駐車場の外周がさく等により周囲と区分されたものであること。	
	2) 管理者等が常駐し、若しくは巡回し、管理者がモニターする防犯カメラその他の防犯設備が設置され、又は外周からの見通しが確保された構造を有すること。	
	3) 見通しが悪く、かつ、死角が多い箇所にミラー等が設置されていること。	
	4) 駐車場の出入口には、自動ゲート管理システム等を設置し、又は管理人を配置し、車両の出入りが管理されていること。	
	5) 地下又は屋内の駐車場については駐車のために供する部分の床面において2ルクス以上、車路の路面において10ルクス以上、屋外の駐車場については夜間において人の行動を視認できる程度以上の照度が確保されていること。	
駐輪場	1) 駐車場の外周がさく等により周囲と区分されたものであること。	
	2) 管理者等が常駐し、若しくは巡回し、管理者がモニターする防犯カメラその他の防犯設備が設置され、又は外周からの見通しが確保された構造を有すること。	
	3) 見通しが悪く、かつ、死角が多い箇所にミラー等が設置されていること。	
	4) チェーン用バーラック、サイクルラック等の設置等自転車の盗難防止措置が講じられていること。	
	5) 駐車の用に供する部分の床面において、3ルクス以上の平均水平面照度が確保されていること。	

注1) 「人の行動を視認できる程度以上の照度」とは、4メートル先の人の挙動、姿勢等が識別できる程度以上の照度（平均水平面照度（床面又は地面における平均照度をいう。以下同じ。）がおおむね3ルクス以上）をいう。

注2) 「緊急通報装置」とは、緊急通報付防犯灯システム（スーパー防犯灯）及び子ども緊急通報装置等、緊急時において通報者が通報ボタンを押すことにより赤色灯、非常ベル及び通報者撮影カメラが作動し、警察官と音声による通話ができる装置をいう。

注3) 「人の顔及び行動を明確に識別できる程度以上の照度」とは、10メートル先の人の顔、行動が明確に識別でき、誰であるか明確にわかる程度以上の照度（平均水平面照度がおおむね50ルクス以上）をいう。

V デザインガイドラインの運用

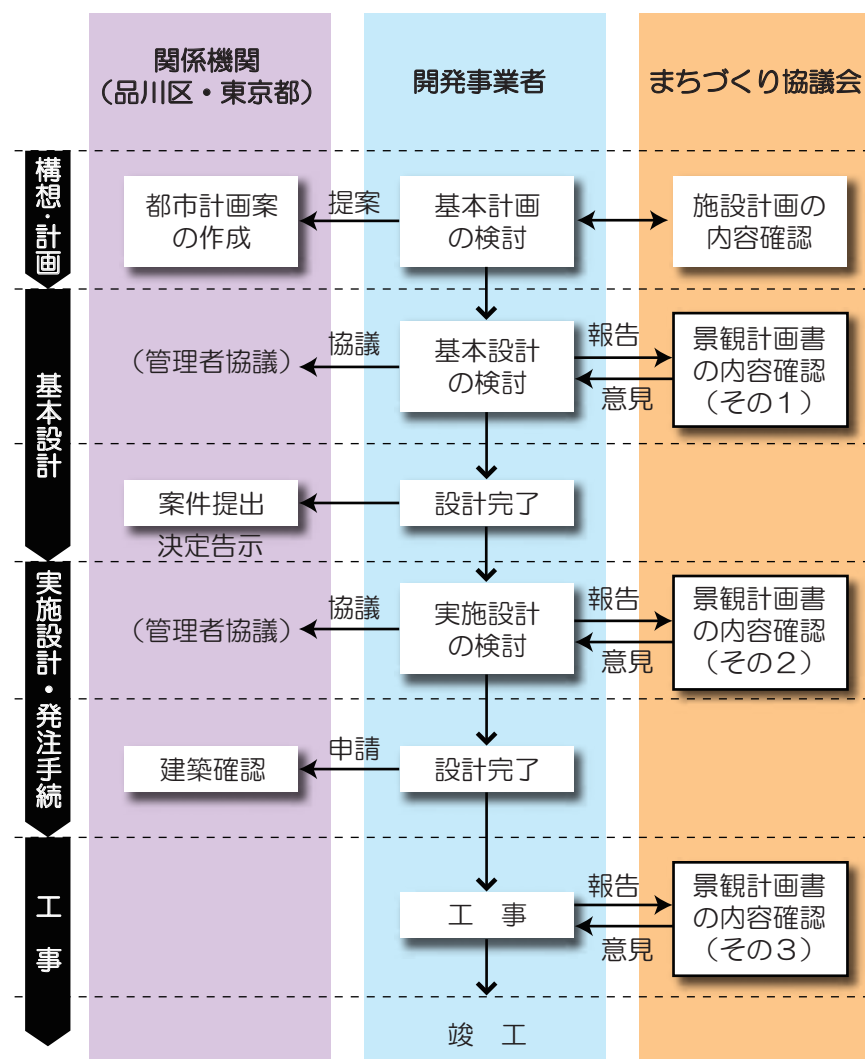
本デザインガイドラインは、大崎駅西口地区まちづくり協議会において次のとおり運用します。

- 各地区の開発事業者は、デザインガイドラインに定められた「景観形成のポイント」に基づいて配慮した事項を景観計画書(注1)として取りまとめ、まちづくり協議会やワーキングなど(以下、協議会等)(注2)へ報告します。
- 協議会等への報告は、事業の進捗にあわせて、①基本設計の検討、②実施設計の検討、③工事段階など各段階に応じて実施します。
- デザインガイドラインに定めた「空間イメージ」を実現するため、隣接する地区との一体的な空間形成が必要な場合は、事前に隣接地区の開発事業者等と協議・調整を行います。
- 協議会等での指摘や意見を踏まえた計画変更等を行ったときは、適宜、協議会等で報告します。
- 開発事業の進捗とともに、デザインガイドラインで定める事項や内容がより具体的となったときは、必要に応じデザインガイドラインを更新・充実していきます。

(注1) 平成28年に西口地区を含む大崎駅周辺地区は、景観重点地区に指定、景観形成基準が策定されました。一定規模以上の建築物の建設等については、本協議会における手続きとは別に景観法および景観条例に基づく手続きが必要です。

(注2) 平成26年の「大崎駅周辺まち運営協議会」の設立により本協議会の機能は原則として運営協議会に移行しています。本デザインガイドラインの運用についても暫時、運営協議会に移行します。

■デザインガイドライン運用のフロー



V デザインガイドラインの運用

●景観計画書のアイテムと対応地区

		A地区	B地区	C地区	D地区	E東地区	E南地区	E西地区	F南地区	F東地区
		中地区	明電舎	ソニー	南地区	明電舎	明電舎	明電舎	大崎三丁目地区	駅前地区
①スカイラインと建物デザイン	大崎駅や山手線方面からみた遠景			○	○	○				○
	大井町や新幹線方面からみた遠景	○			○				○	
②駅前の顔づくり				○		○				○
③百反通り沿いの景観形成		○		○	○					
④センタープラザの形成		○		○		○	○			
⑤大崎の森の形成	核となる大崎の森計画の立案			○		○				
	核となる大崎の森と連携した緑地計画	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑥隣接地区等と調和した空地等の整備	補助163号線及び交通広場			○	○	○				○
	公園1号							○		
	大崎西口公園			○	○					
	歩行者デッキ	○		○		○			○	○
	地区幹線1号沿道					○		○	○	○
	地区幹線2号沿道	○	○	○		○				
	地区幹線3号沿道	○		○	○					
	地区幹線4号沿道	○	○			○	○	○		
	区画道路1号	○		○						
	区画道路2号			○	○					
	周辺市街地と調和した空地・建物	○	○		○	○	○	○	○	○
⑦統一的なサイン計画		○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑧夜景に配慮した照明計画	ビジネスゾーン			○	○	○				○
	アーバンライフゾーン	○	○	○	○	○	○	○	○	
	歩行者デッキ	○		○	○	○			○	○
	補助163号線沿道			○	○	○				○
	地区幹線沿道	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑨安全・安心まちづくりへの対応		○	○	○	○	○	○	○	○	○

景観形成のポイント	基本設計段階の計画内容	実施設計段階の計画内容	工事着手段階の計画内容
①スカイラインと建物デザイン	・建物の配置と高さの考え方 ・高層棟ファサードの材質や色調	・建物ファサードのデザイン ・建物頂部のデザイン	・高層棟の外装材
②駅前の顔づくり	・交通広場に面した建物や人工地盤の配置、地表部空間の考え方 ・交通広場沿いの建物用途やにぎわい施設配置の考え方	・にぎわい施設等と昇降施設を含めた歩行者動線計画の配置 ・デッキ、歩道、歩道状空地、広場状空地のデザイン	・低層部の外装材 ・デッキや空地等の表層材
③百反通り沿いの景観形成	・沿道の建物や工作物の配置と高さ、材質や色調の考え方 ・沿道の壁面線や立体壁面の考え方	・建物低層部の利用用途 ・建物低層部や工作物等のデザイン ・道路および歩道状空地の街路樹、植栽の配置、樹種	・建物や工作物の外装材
④センタープラザの形成	・広場状空地の配置および規模 ・建物と広場状空地の関係	・広場状空地の具体的な形状 ・広場状空地及び道路歩道等の表層材 ・デッキや道路歩道とプラザの関係	・ファニチャー等の配置
⑤大崎の森の形成	・有効空地の配置および規模 ・緑化空間の配置および規模	・植栽計画（樹種と配置） ・空地の表層材等を含めたデザイン	・演出装置（ファニチャー、モニュメントなど）の配置
⑥隣接地区等と調和した空地等の整備	・統一的な歩道状空地や壁面位置の制限 ・広場状空地の配置および規模 ・周辺市街地に面する建物壁面の位置、高さ、材質や色調の考え方	・道路毎の街路樹等の配置と樹種 ・歩道及び歩道状空地の表層材 ・広場状空地のデザイン ・建物のデザイン	・広場状空地や道路歩道の表層材 ・建物の外装材
⑦統一的なサイン計画	—	・サイン計画の基本的な考え方	・具体的なサインのデザイン ・設置場所と情報の内容
⑧夜景に配慮した照明計画	—	・建物及び外構ライトアップの考え方 ・街路灯や外構照明の配置方針、照明方式、色調の考え方	・建物や外構のライトアップ計画 ・道路毎の歩道状空地を含めた具体的な照明器具と配置 ・夜景パース等の作成
⑨安全安心まちづくりへの配慮	・地区内を貫通する通路の明確化	・防犯に配慮した照明などの設備 ・死角を作らない施設計画	・防犯カメラの設置 ・見通しを確保した植栽など

おわりに

このデザインガイドラインは、私たちがまちづくり協議会、協議会ワーキング、デザインガイドライン部会などで協議しながら取り纏めてきたものです。

平成14年の大崎駅西口地区地区計画の都市計画決定にあたり策定した「素案」をもとに、平成17年3月に開催された第6回大崎駅西口地区まちづくり協議会において「大崎駅西口地区デザイン・ガイドライン」として確認し、以降、下表のように改定を重ね、その充実を図ってまいりました。

私たちは、本ガイドラインにて確認した「デザイン憲章」の精神に則り、魅力ある良好な西口地区の都市デザインを各構成員の協力・協調により実現してまいります。

大崎駅西口地区まちづくり協議会構成員一同

■デザインガイドライン改定経緯

版	策定（改定）年月	主な改定事項
Ver. 0(素案)	平成14(2002)年 8月	空間イメージと全体構成などの骨格を作成
Ver. 1	平成17(2005)年 3月	都市再生ビジョンとの関連や景観コードを追加
Ver. 1.1	平成18(2006)年 3月	歩道の標準パターン等を追加
Ver. 1.2	平成20(2008)年 3月	雨に濡れないデッキネットワーク、デッキコード、サイン計画を追加
Ver. 1.3	平成21(2009)年 5月	目次追加、安全安心まちづくり関連の追加
Ver. 1.4	平成24(2012)年11月	歩道切下げ部の舗装および誘導ブロックの設置方法
Ver. 2	平成29(2017)年 3月	対象区域拡大に伴い全体を再構成し大幅に改定
Ver. 3	令和 8(2026)年 7月	対象区域拡大に伴う拡大区域等に係る改定

■大崎駅西口地区まちづくり協議会の構成員

	構成員
会長	品川区 都市環境部長 会長代理 都市環境部都市開発課長
事務局	品川区都市環境部都市開発課 一般社団法人 大崎エリアマネジメント
会員	大崎駅西口F南地区市街地再開発組合 理事長 大崎西口駅前地区市街地再開発準備組合 理事長 大崎ウエストシティタワーズ全体管理組合 理事長 大崎ウィズシティ管理組合 理事長 株式会社明電舎 ガバナンス本部 総務部 支配人 みずほ信託銀行株式会社 業務代行者 株式会社 NBF オフィスマネジメント オフィスマネジメント3部長