

見 解 書

— 東品川四丁目地区第一種市街地再開発事業 —

平成 9 年 10 月

日本たばこ産業株式会社
鹿島建設株式会社

1. 総 括

1-1 事業者の名称及び所在地

名 称：日本たばこ産業株式会社

代表者：代表取締役社長 水野 勝

所在地：東京都港区虎ノ門二丁目2番1号

名 称：鹿島建設株式会社

代表者：代表取締役社長 梅田 貞夫

所在地：東京都港区元赤坂一丁目2番7号

1-2 代表者の名称及び所在地

名 称：日本たばこ産業株式会社

代表者：代表取締役社長 水野 勝

所在地：東京都港区虎ノ門二丁目2番1号

1-3 対象事業の名称及び種類

名 称：東品川四丁目地区第一種市街地再開発事業

種 類：高層建築物の新築、自動車駐車場の設置

1-4 対象事業の内容の概略

対象事業の内容の概略は表1-4-1に示すとおりである。

本事業は品川区東品川四丁目地区の事業区域面積約8.3haに、高さ100m以上の業務棟、住宅棟及びホテル棟を7棟、約2,350台の駐車場を整備するものである。

表1-4-1 対象事業の内容の概略

項 目	内 容		
所 在 地	品川区東品川四丁目11及び12番		
区 分	第 I 期 事 業	第 II 期 事 業	合 計
事業区域面積	約6.0ha	約2.3ha	約8.3ha
施設延床面積	約376,000㎡	約128,900㎡	約504,900㎡
最高建物高さ	102m	101m	—
駐車場台数	約1,950台	約400台	約2,350台
施設内容等	業務棟 住宅棟：住宅約800戸 店舗棟 地域冷暖房施設 自家発電施設	業務棟 ホテル棟：客室約350室	—
公共施設	交通広場、街区公園 駐輪場：約700台	地区幹線道路	—
工事予定期間	平成10年11月～平成16年3月	平成14年4月～平成17年7月	—

1-5 評価書案について提出された主な意見及び事業者の見解の概略

評価書案について、都民からの意見書が1件提出され、関係区長からの意見が3件（品川区、港区、大田区）提出された。主な意見とそれらに対する事業者の見解の概略は以下のとおりである。

主 な 意 見	見 解 の 概 略
〔大気汚染〕 (1)品川区の二酸化窒素などの環境基準が達成されていない状況を考慮し、工事用車両や完成後の業務車両には最新規制適合車や東京都指定低公害車を使用するよう努めてください。 (2)工事用車両や完成後の計画建物出入自動車については、大気汚染・騒音等を配慮し待機中はエンジンの停止の徹底を図ってください。	(1)、(2)工事用車両及び計画建物出入自動車の走行による二酸化窒素の将来濃度への付加率は約3%、また、それらにより増加する道路交通騒音レベルは最大で2dB(A)となっており、大気汚染・騒音等による影響は少ないものと考えています。 工事用車両の運行にあたっては、特定自動車排出基準適合車や東京都指定低公害車を極力使用することや、急発進、急停車、停車時のアイドリングの禁止等の運転指導の徹底を施工業者に命じます。 計画建物出入自動車については、業務車両に特定自動車排出基準適合車や東京都指定低公害車を使用して頂けるようにテナントに対してPRを行うとともに、駐車場内における停車時のアイドリング禁止を促すために、サイン等の設置、警備員による呼びかけを行います。また、計画建物出入自動車が周辺道路に渋滞することなく速やかに駐車場へ誘導できるように、駐車場出入口は左折イン・左折アウトとするよう計画しています。さらに、第1期事業の完成にあわせて計画地周辺の交通を円滑にするために、地区幹線道路を整備するとともに、補助26号と補助160号の交差点については、計画建物敷地側に道路拡幅を行うことにより、新たに右折レーンを設ける等の改良を行います。
(3)自動車走行の影響を極力低減させるため、工事用車両が集中しないように運行管理の徹底、完成後については、業務車両の配送の共同化や適切な運行管理の徹底、利用者に対し公共交通機関の利用促進などにより交通量の低減を図ってください。	(3)自動車の走行による影響を極力低減させるために、工事用車両の運行にあたっては、走行ルートを生計画地周囲の海岸通り、補助160号、補助26号、補助28号の幹線道路に限定するとともに、特定の時間帯に車両が集中しないよう運行管理を徹底するよう施工業者に命じます。 また、完成後においては、店舗棟の物流車両の走行は来店車両のピーク時を避け、計画地外の物流センターで荷物を集約してから計画地内の店舗に配送すること等、周辺への影響の低減に努めます。 本計画は地域のエントランスエリアとして位置づけられていることから、臨海副都心線（仮称）東品川駅の建設にあわせて計画地東側中央に交通広場を整備するとともに、計画地中央のサンクンガーデンを（仮称）東品川駅と連続する空間とする等、臨海副都心線等の公共交通機関を利用する歩行者が自由に通り抜けられる動線を整備し、利便性の向上に努めます。また、施設内にはサインを適切に配置する等を計画しています。
(4)建設機械の窒素酸化物の排出について、なお一層の低減を図ってください。	(4)建設機械の稼働にあたっては、窒素酸化物の排出量の少ない建設省指定の排出ガス対策型建設機械を極力使用することや、工事実施にあたって工程の調整等を行い効率的な施工計画を策定することにより、建設機械の稼働台数の削減や稼働時間の短縮等に努めることを施工業者に命じます。

主 な 意 見	見 解 の 概 略
〔騒音・振動〕 工事にあたっては、可能な限り工事車両や建設機械などの騒音、振動の低減を図るとともに、近隣関係住民の十分な理解が得られるよう努めてください。	工事の施行中における工事車両の走行による道路交通騒音レベルの増加は最大で2dB(A)、道路交通振動レベルの増加は最大で1dBとなっています。また、建設機械の稼働による建設作業騒音レベル及び建設作業振動レベルは、騒音規制法や振動規制法の規制基準、東京都公害防止条例の勧告基準を下回っており、それらによる影響は少ないものと考えています。 工事にあたっては、工事車両及び建設機械の騒音・振動の低減のために、工事車両の運行については、急発進、急停車、停車時のアイドリングの禁止等の運転指導の徹底を施工業者に命じます。また、建設機械の稼働台数が多い山留工、土工事においては低騒音型のバックホウやブルドーザを採用する等、低騒音型建設機械・低振動型建設機械及び低騒音・低振動の工法を積極的に採用するように施工業者に命じます。なお、原則として、作業時間や工事車両等の走行時間は7時～19時を予定しています。 また、近隣関係住民の方々に十分なご理解を頂くために、施工業者が確定した段階で具体的な施工計画を策定し、「東京都中高層建築物の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例」等に基づき計画建物高さの2倍の範囲（計画地敷地境界から200m程度）の住民の皆様に対して説明会を開催します。さらに、工事にあたっては、工事区域内に工事内容（作業内容・予定・時間）等を示した掲示板を設置します。
〔地盤沈下、地形・地質〕 工事の施行に伴い、地盤の沈下などを引き起こすことのないよう、適切な施工管理を行うとともに、周辺に万一影響が生じた場合は速やかに適切な対策を講じてください。	工事にあたっては、周辺地盤の沈下等を引き起こすことのないよう、剛性や透水性の高い山留壁を採用するとともに、地下水位の定期的な観測を行いながら適切な施工管理を行います。地下水位の観測は、平成8年8月より1年間事前測定を行った計画地内の4箇所8本の井戸（評価書案資料編p99～100参照）で実施し、掘削工事中から地下部分の構造物が完成するまでの期間において、自記水位計による連続観測（2時間に1回記録）とします。また、計画地に隣接する建築物については、工事前、工事後に家屋調査を実施し、万一影響が生じた場合は誠意をもって対処します。
〔電波障害〕 計画建物による工事中や完成後の受信障害について、逐次十分な調査を実施し、障害が生じた場合は速やかに誠意を持って対処して下さい。	しゃへい障害については、障害対策に先立ち、必要に応じ対策を施すための調査を逐次実施し、工事の進捗にあわせてCATVの活用、共同受信施設の設置等の先行対策を施します。 また、本事業により反射障害が生じた場合は、速やかに適切な対策を講じます。なお、電波障害に対する窓口を、工事中は現地に、完成後には施設内に設けます。

主 な 意 見	見 解 の 概 略
〔その他〕 (1)当該事業により港区内の環境に影響が生じた場合は、地域住民等の意見や要望に十分対応し、適切な対策を講じられたい。 当該事業による事業者交通について、芝浦・港南地域の主要交差点の飽和度等の交通量変化や大気等への影響について予測、評価されたい。	(1)住民の皆様等がご意見等を寄せられる窓口を、工事中には現地に、完成後には施設内に設けて、その場所を現地において案内掲示板等で示し、地域住民の皆様等の意見や要望に誠実に対応します。万一、本事業の実施に起因して問題が生じた場合は、速やかに適切な対策を講じます。 芝浦・港南地域の旧海岸通りにおける計画建物出入自動車の通行はピーク時で172台（往復）となっており、交通量付加率は約5%となっています。 また、交差点飽和度については、図4-2に示す芝浦・港南地域の主要交差点において「道路の交通容量（財団法人道路協会）」に示す方法に基づき解析しました。交差点飽和度とは、「将来交通量と交差点を通過可能な交通量の理論値の比」を示しており、一般に0.9が上限とされています。芝浦・港南地域の主要交差点における交差点飽和度は、約0.8であり、一般的な上限値0.9を下回っており、交通処理は可能と考えます。 芝浦・港南地域の旧海岸通りにおける大気汚染の影響については、計画建物出入自動車の交通量付加率が同程度である計画地南側の海岸通り（予測断面G：計画建物出入自動車 ピーク時 178台／時（往復）、付加率約5%）と同様と考えられます。したがって、芝浦・港南地域の旧海岸通りにおける大気質（二酸化窒素）への付加率は0.5%程度と考えられます。
(2)環境影響評価書案のとおり、事業実施にあたっては、環境保全に充分配慮するとともに、環境に及ぼす影響が発生した場合は適切かつ誠実に対処されたい。 また、工事車両が区内の生活道路を通過することがないように指導を徹底されたい。	(2)事業の実施にあたっては、環境影響評価のとおり環境保全に努めます。なお、万一、事業に起因して問題が生じた場合は誠意をもって対処します。また、住民の皆様等がご意見等を寄せられる窓口を、工事中には現地に、完成後には施設内に設けて、その場所を現地において案内掲示板等で示します。 工事用車両の運行経路は海岸通り、補助160号、補助26号、補助28号の計画地周辺の幹線道路を予定しています。また、運行にあたっては、計画地周辺の幹線道路から速やかに湾岸道路方面へ向かうように運行管理することを施工業者に命じますので、大田区内の生活道路を通過することはないものと考えます。

2. 対象事業の目的及び内容

2-1 対象事業の目的

対象事業は、都市高速鉄道臨海副都心線（東京テレポート・大崎間）の東品川駅（仮称）の整備に合わせて、計画地を品川区の臨海部と内陸部を結ぶ地域拠点として育成するため、計画的な土地利用転換と土地の合理的かつ適正な高度利用を進めながら駅周辺地区にふさわしい市街地整備を行うことを目的とする。

2-2 対象事業の内容

2-2-1 位置及び区域

（1）対象事業の位置

対象事業の位置は図2-2-1に示すとおりであり、JR品川駅から南約2km、京浜急行本線青物横丁駅から東約600mの距離にあり、京浜運河に近接した臨海部に位置する埋立地（昭和初期に埋立）に位置する。

計画地周辺の土地利用は、倉庫・業務施設・工場等の産業系施設を主体に、一部集合住宅等の混在的な利用がなされている。なお、京浜運河を挟んだ東側の大井埠頭に東京電力大井火力発電所、東京都大井清掃工場、八潮団地等が位置する他、南側には都立工業高等専門学校、鮫洲運転免許試験場等の施設が存在する。

（2）対象事業の区域

対象事業の区域は図2-2-2に示す約8.3haの区域であり、事業は2期に区分して実施する。また、区域東側の道路（補助160号）及び事業区域内の地下に平成12年開業予定の都市高速鉄道臨海副都心線（東京テレポート・大崎間）東品川駅（仮称）が設置される。

2-2-2 計画概要

(1) 配置計画及び土地利用計画

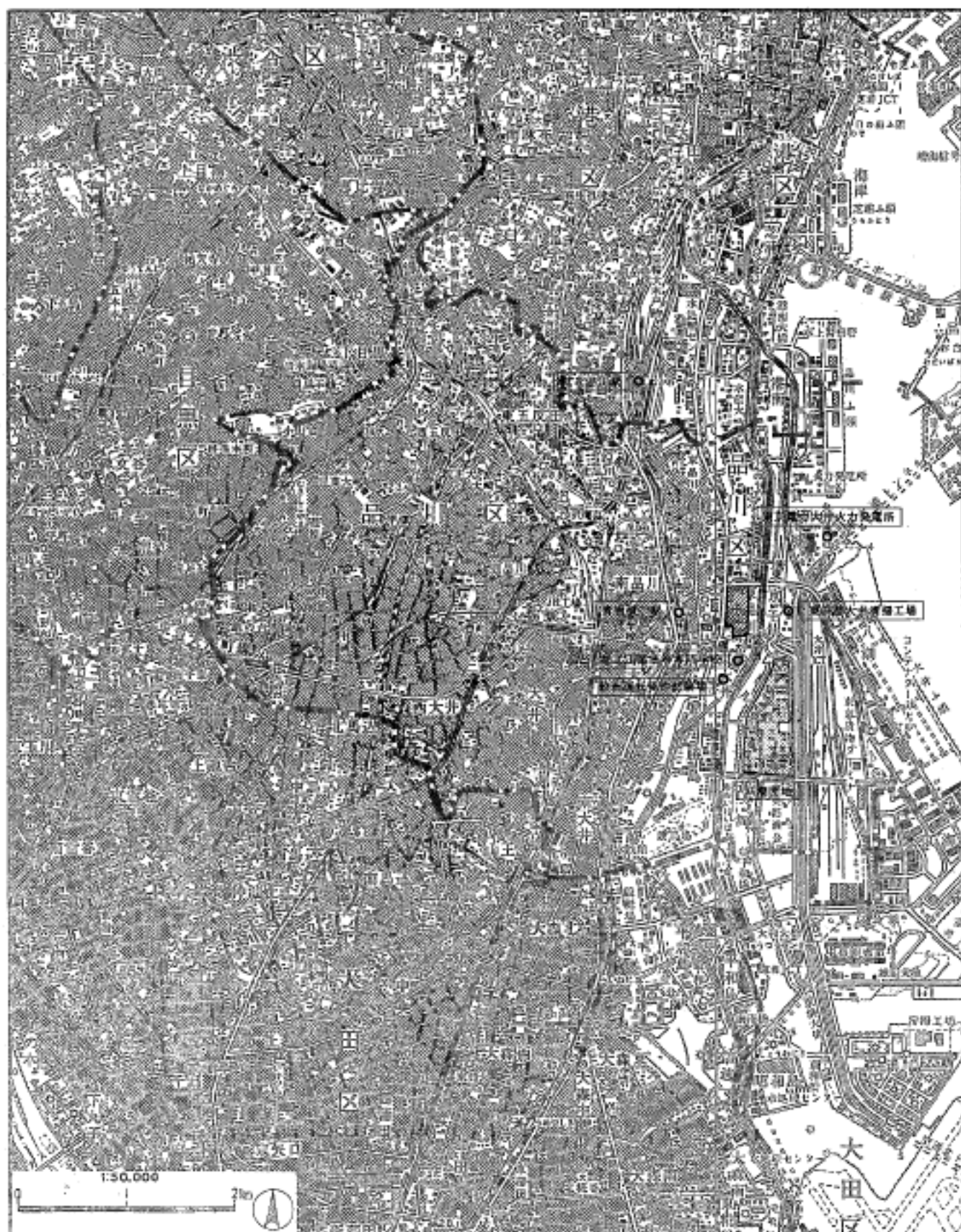
計画建物の配置計画は図2-2-3、本事業による土地利用計画は表2-2-1に示すとおりである。

表2-2-1 土地利用計画

区 分			規 模 等	合 計	
第Ⅰ期事業	建築物	敷地面積 (建築面積)	約52,400㎡ (約34,600㎡)	約6.0ha	約8.3ha
	公共施設	交通広場等	面積：約4,100㎡ (補助160号の区域変更)		
		側 道	幅員：4.4m、延長：約100m (補助26号拡幅)		
		街区公園	面積：約2,500㎡		
		駐 輪 場	約700台(面積：約900㎡)	———	
第Ⅱ期事業	建築物	敷地面積 (建築面積)	約20,200㎡ (約12,100㎡)	約2.3ha	
	公共施設	地区幹線道路	幅員：15m、延長：約160m		

注1) 公共施設の位置は図2-2-6に示すとおりである。

注2) 駐輪場は交通広場の地下に設置する。

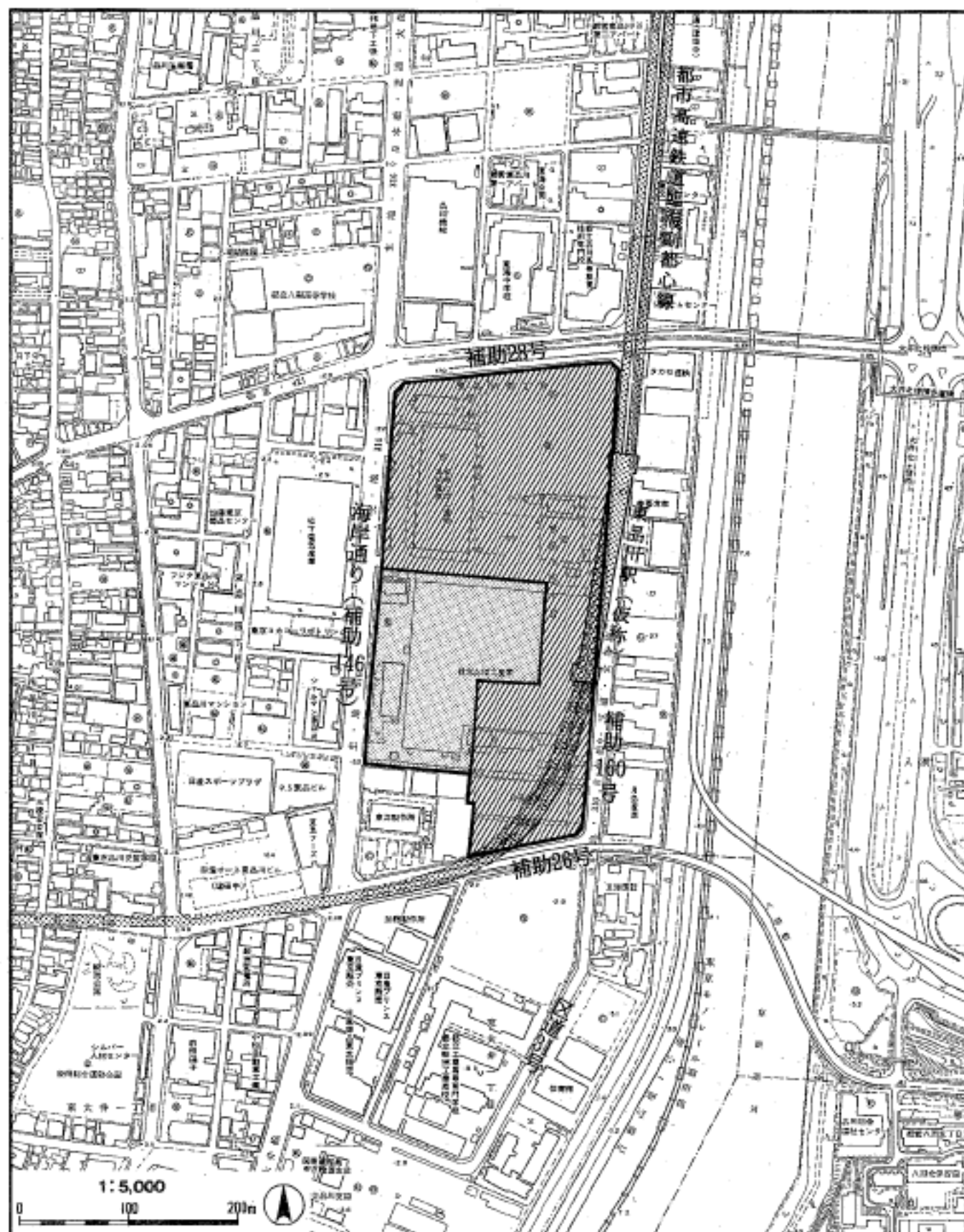



 対象事業位置

凡

例

図2-2-1 対象事業位置図



凡



第1期事業



第2期事業

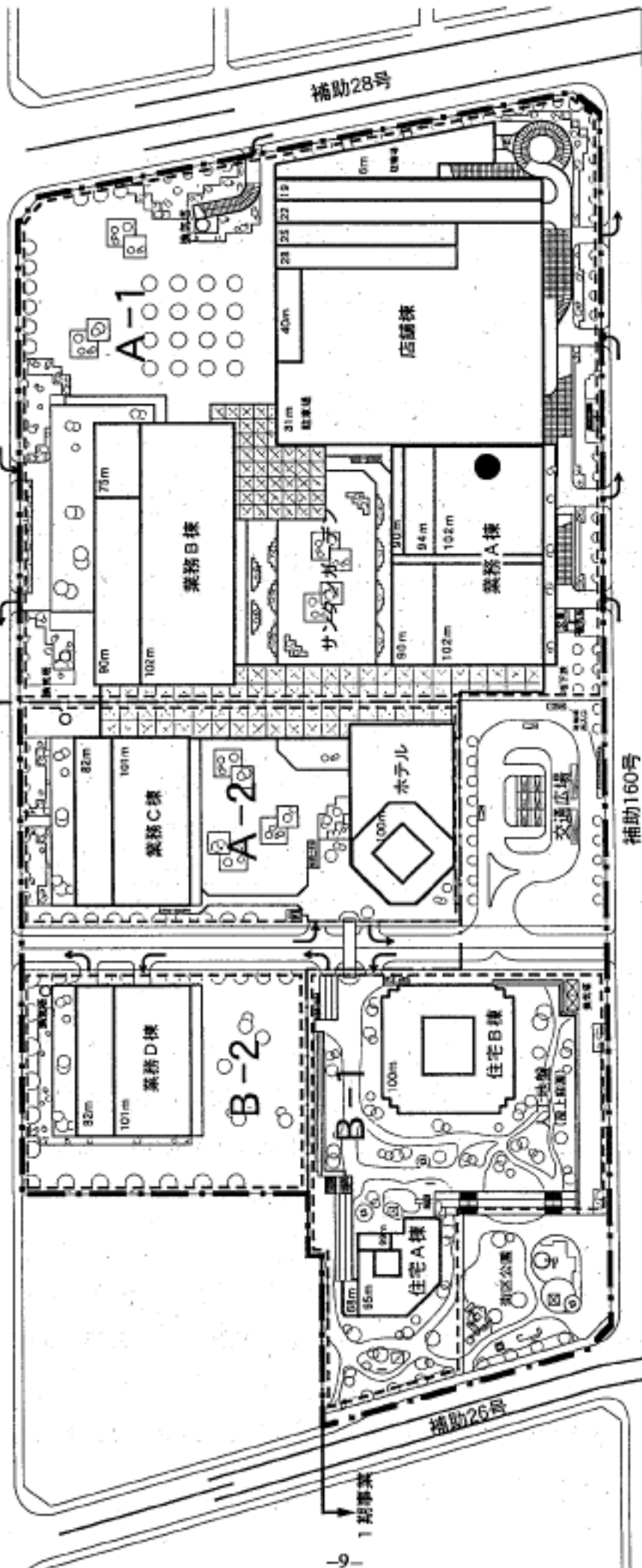
例

図2-2-2 事業区域図



1期事業

海岸通り



補助160号

事業区域

街区

煙突位置 (地域冷暖房施設及び自家発電施設)

自動車の出入口導線

凡

例



図2-2-3 配置図 縮尺1/2,000

(2) 建築計画

計画建物の概要は表2-2-2、完成予想図は図2-2-4、断面図は図2-2-5に示すとおりである。

表2-2-2 計画建物の概要

項 目	内 容										
所 在 地	品川区東品川西丁目11及び12番										
事業区分	第 1 期 事 業						第 2 期 事 業				
街 区	A-1				B-1		A-2			B-2	
事業区分面積	約0.0ha						約0.3ha				
	約0.3ha										
施 設	高 層		低 層		公益施設	高 層		高 層	低 層	高 層	
	業務A棟	業務B棟	専門店	店舗棟		住宅A棟	住宅B棟	業務C棟	ホテル	専門店	業務D棟
高 さ	102m	102m	—	40m	—	89m	100m	101m	100m	—	101m
階 数	23階	23階	—	8階	—	30階	30階	23階	23階	—	23階
延床面積 (容積対象面積) (千㎡)	[約 86.1]	[約 96.6]	[約 8.5]	約 72.2 [約 35.0]	約 8.8 [約 8.3]	[約 24.0]	[約 47.0]	[約 50.0]	[約 18.0]	[約 4.5]	約 48.2 [約 45.5]
	約 233.6 [約 194.5]					約 81.9 [約 71.0]		約 88.7 [約 73.5]			
	約 376.0 [約 308.8]						約 128.9 [約 118.0]				
	約 504.9 [約 427.8]										
駐 車 場	約 500台			約 1,000台	—	約 450台		約 250台			約 150台
	約 1,950台					約 400台					
	約 1,350台										
予定工事期間	H10年11月～H14年3月					H13年10月 、 H16年3月		H14年4月～H17年7月			
備 考	—			地域中環状 自動車専用	住宅 約 270戸	住宅 約 580戸	—	客室 約 350室	—		

(注) 容積対象延床面積とは、建築基準法に基づく容積率において算定対象となる延床面積であり、駐車場等の床面積は含まない。

(3) 交通施設計画

計画地内の道路等の交通施設計画は図2-2-6に示すとおりであり、駅設置及び開発による交通付加の増大に対して、円滑な交通処理が行えるよう交通広場（面積約4,100㎡）、地区幹線道路（幅員15m）、側道（補助26号の拡幅、幅員4.4m）を整備するとともに、交通広場の地下に駅利用者に対応した駐輪場（約700台）を設置する。

(4) 計画建物出入自動車台数

計画建物出入自動車については、「大規模開発地区交通計画 検討マニュアル（案）（平成6年10月 建設省都市局都市交通調査室）」に基づき、建物の用途（業務、商業、住居、ホテル）別に推計した。

第Ⅰ期事業及び第Ⅱ期事業の完成時における計画建物出入自動車は17,000台/日であり、走行時間は7時～22時である。

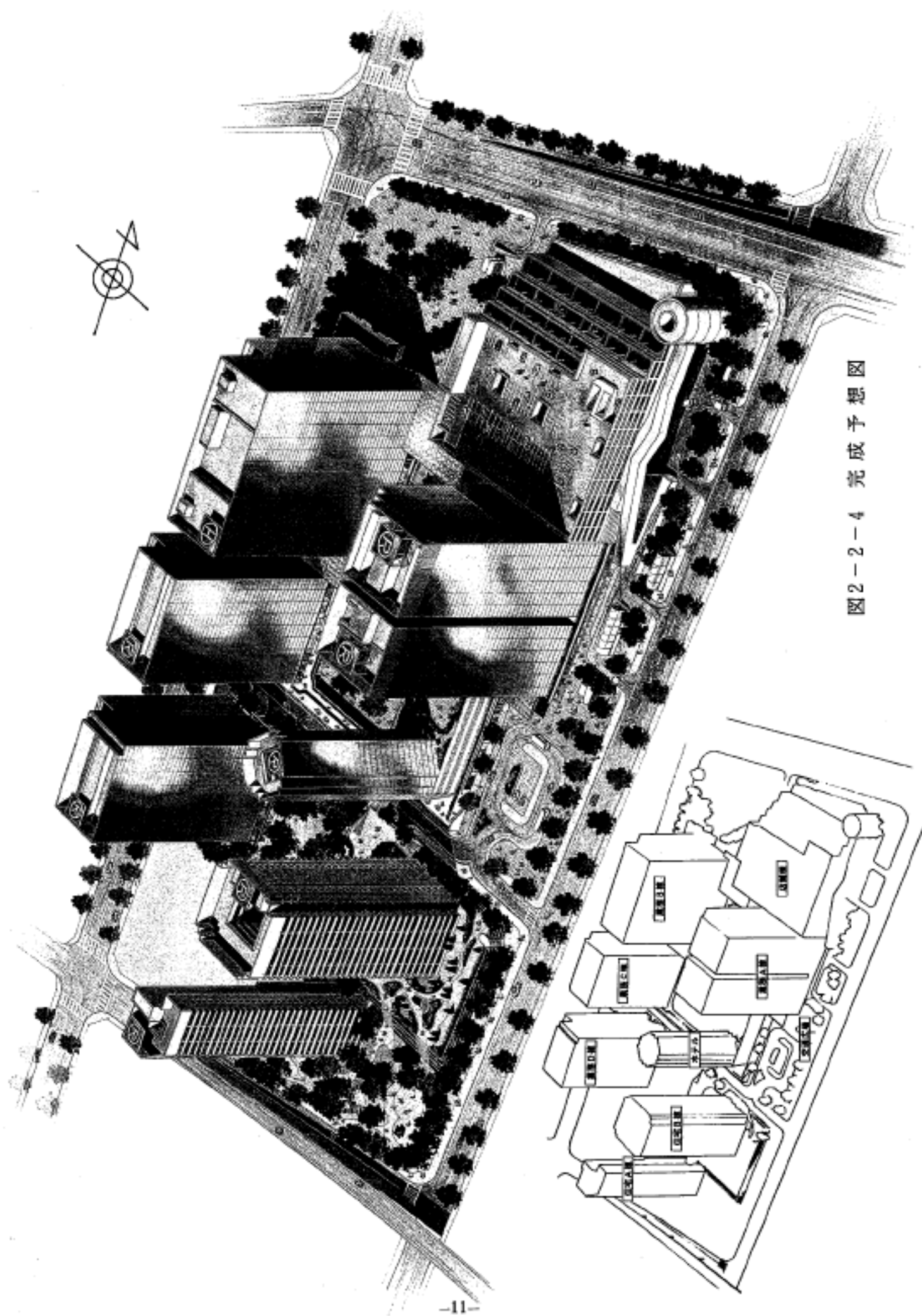


图2-2-4 完成予想図

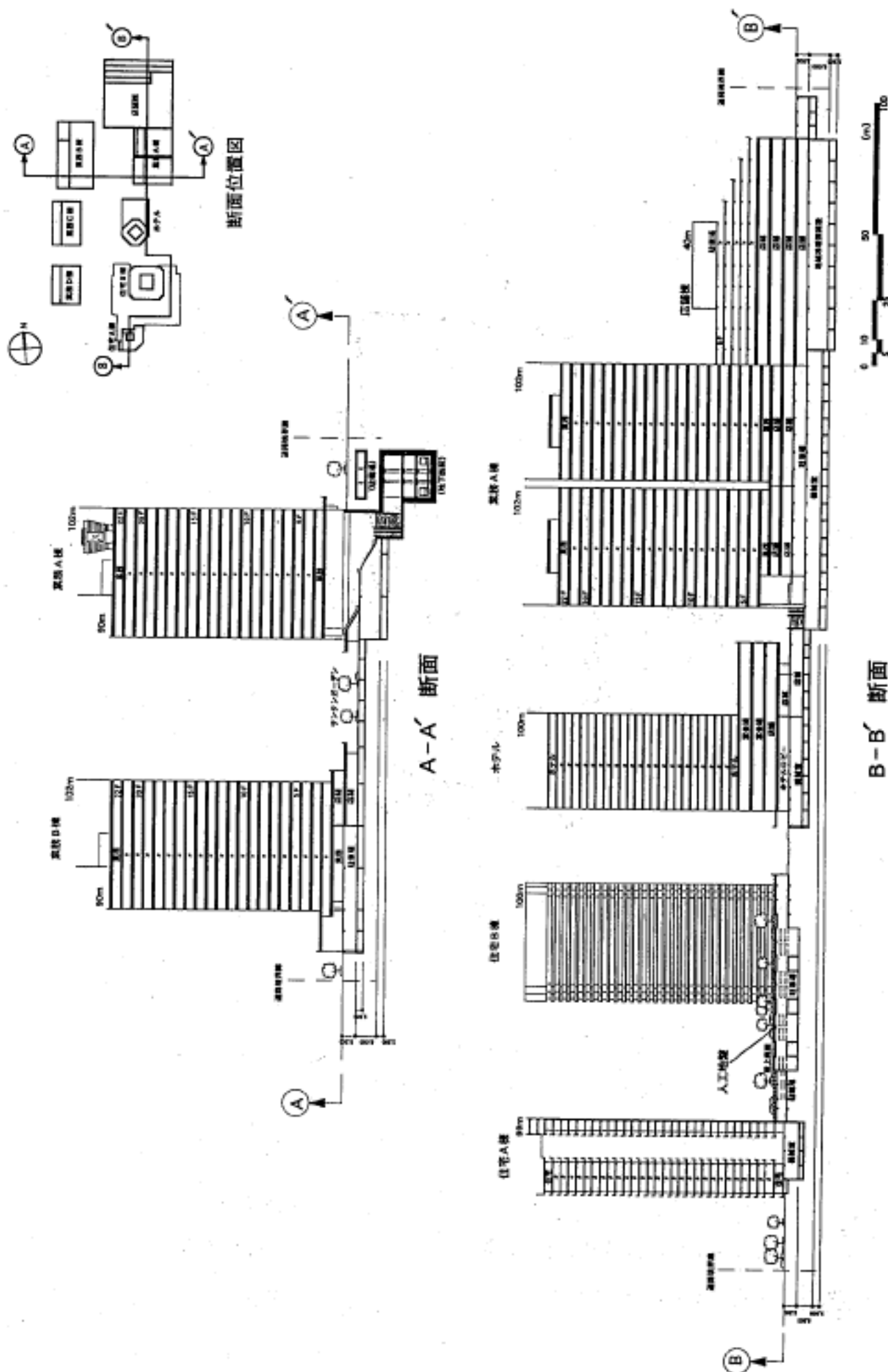
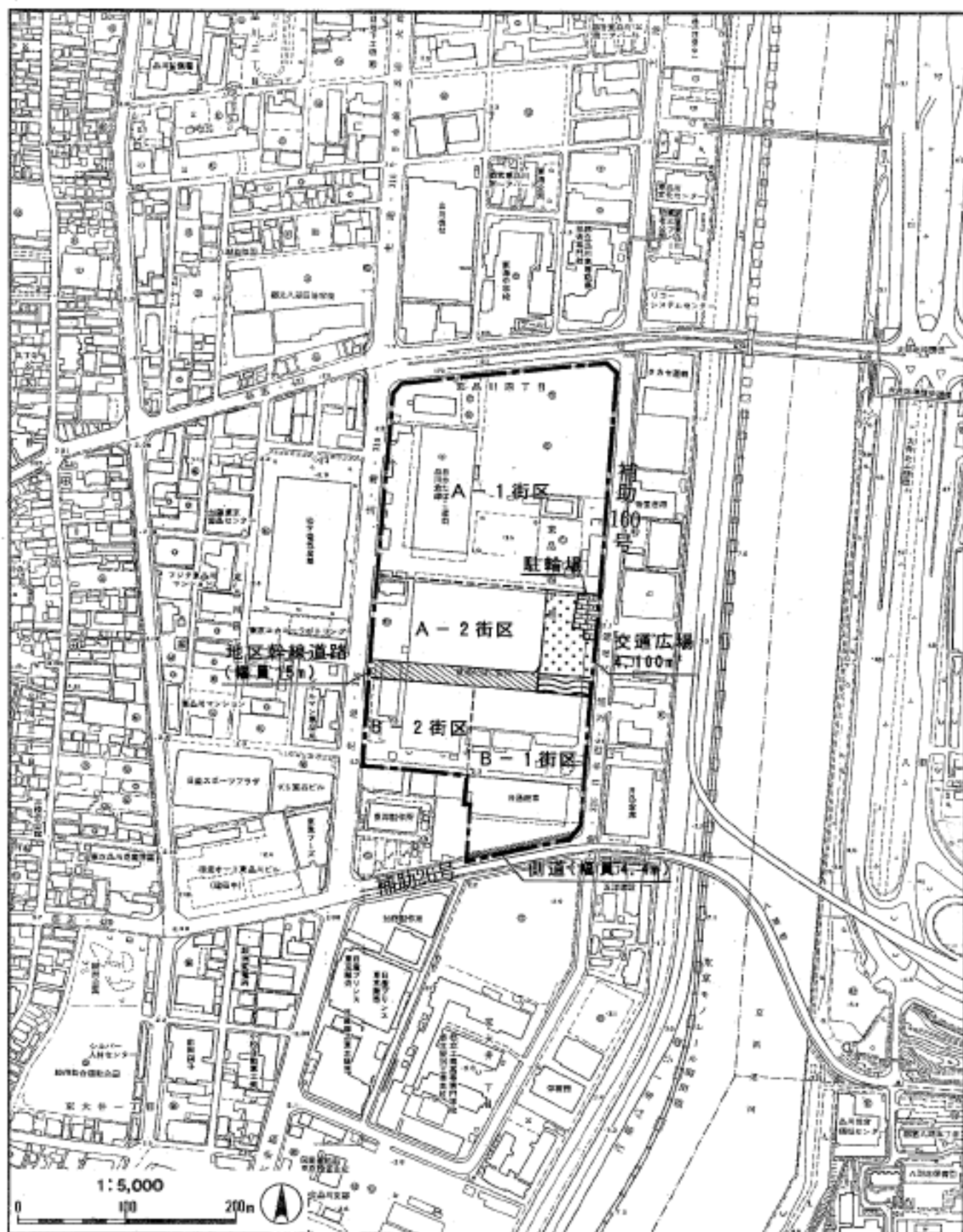


图2-2-5 断面图 缩尺1/2,000



凡
例



街区区分線



駐輪場 (交通広場の地下に設置)



補助160号線区域変更



交通広場



地区幹線道路



計画地

図2-2-6 交通施設計画図

(5) 駐車場計画

駐車場形式と換気方式等は表2-2-3に示すとおりであり、全体で約2,350台の駐車場の設置を計画している。地下駐車場及び住宅B棟の駐車場は換気塔による強制換気、店舗棟の駐車場は開口部からの上空への自然換気とする。

表2-2-3 駐車場形式と換気方式等

駐車場	駐車場形式	換気方式	換気塔（高さ）	台数
駐車場A	地上立体駐車場	自然換気	—	約 1,000台
駐車場B	機械式立体駐車場	強制換気	換気塔5（地上8m）	約 450台
駐車場C	地下駐車場	強制換気	換気塔1（地上4.5m） 換気塔2（地上4.5m） 換気塔6（地上4.5m）	約 500台
駐車場D	地下駐車場	強制換気	換気塔3（地上4.5m）	約 250台
駐車場E	地下駐車場	強制換気	換気塔4（地上4.5m）	約 150台
合 計				約 2,350台

(6) 公園及び緑化等の計画

計画地内に約2,500㎡の都市公園法に基づく街区公園を設置し、施設は整備後品川区に移管する。

また、計画地内には建築敷地面積の約43%にあたる約31,000㎡程度（特定街区の基準に基づく有効敷地面積）の不特定多数の利用に供される公開的な空地（一部は人工地盤上となる。）を設置する。その一部については、再開発地区計画の都市計画で「広場」及び「歩行者通路」として地区施設を整備する。「広場」は3ヵ所設置し、面積は約7,500㎡とする。

緑化は、接道部の緑化延長844m、敷地内緑化面積を8,965㎡を計画しており、「東京における自然の保護と回復に関する条例（昭和47年10月 条例第108号）」及び品川区の「みどりの緑化条例（平成6年3月 区条例第19号）」に規定に基づく緑化基準を満足している。

2-2-3 工事計画

工事は第1期事業と第2期事業を段階的に実施する。全体工程は表2-2-4に示すとおりである。なお、都市高速鉄道臨海副都心線（東京テレポート・大崎間）の東品川駅（仮称）の建設工事は平成8年度～平成12年度に予定されている。

工事の施行中は、工事区域を鋼製の仮囲い（3m高さ）で囲う。

表2-2-4 全体工程

		H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
解体工事等									
第Ⅰ期 事業	業務A棟								
	業務B棟								
	店舗棟								
	住宅A棟								
	住宅B棟								
第Ⅱ期 事業	業務C棟								
	業務D棟								
	ホテル棟								
公益施設				-	-				
既存店舗撤去工事				-					

(1) 工事方法

工事方法は図2-2-7に示すとおりである。

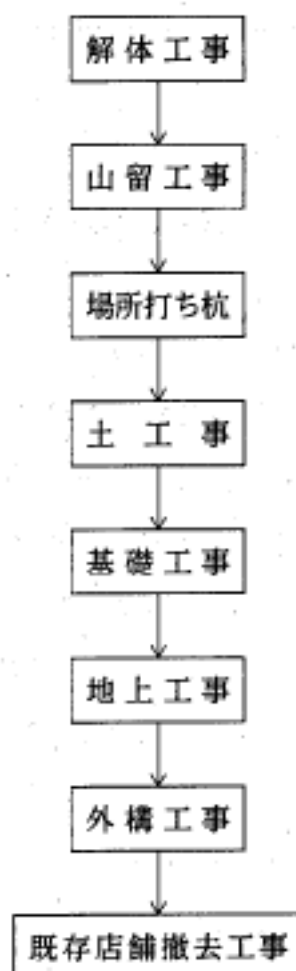


図2-2-7 工事方法

(2) 工事用車両及び建設機械

ア. 工事用車両

工事用車両の発生台数が最大となるのは、第Ⅰ期事業では平成11年10月(工事着工後20ヶ月目)に902台、第Ⅱ期事業では平成14年12月～平成15年3月(工事着工後58～61ヶ月後)に312台を予定している。

掘削に伴い発生する建設残土は旧海岸通り、湾岸道路等を経由して搬出する予定である。

イ. 建設機械

工事に使用する主な建設機械は表2-2-5に示すとおりである。建設機械の稼働台数が最大となるのは、第Ⅰ期事業では平成10年度及び平成11年度(工事着工後10～13ヶ月目及び22ヶ月目)に35台/日、第Ⅱ期事業では平成14年度(工事着工後54ヶ月目)に31台/日を予定している。

表2-2-5 工事に使用する主な建設機械

工 種	主 な 建 設 機 械
解体工事	バックホウ、ニブラ、コンクリートカッター ブレーカ等
山留工	アースオーガ、バックホウ、発電機 クローラクレーン、モルタルプラント等
場所打ち杭	アースドリル掘削機、バックホウ クローラクレーン等
土工事	ブルドーザ、バックホウ、クラムシェル等
基礎工事	コンクリートポンプ車、クローラクレーン等
地上工事	タワークレーン、クローラクレーン等
外構工事	バックホウ、ブルドーザ、ロードローラ アスファルトフィニッシャ、タイヤローラ 振動ローラ、タンバ トラッククレーン(植栽等)等
既存店舗撤去工事	バックホウ、コンクリートカッター、ニブラ ブレーカ等

(3) 掘削土量

掘削土量は、約762,000㎡を予定している。また、街区公園、人工地盤等の盛土は、約23,100㎡の土砂の搬入を予定している。これらについては、「再生資源の利用の促進に関する法律(平成3年4月26日 法律第48号)」に基づき極力再利用に努める。

2-3 環境管理に関する計画等への配慮

環境管理に関する計画等に配慮した事項は表2-3に示すとおりである。

表2-3 環境管理に関する計画等に配慮した事項

計 画	配 慮 し た 事 項
第三次東京都長期計画 (臨海ゾーン) 大川端地区や芝浦、港南地区では、工場跡地などを活用して特定住宅市街化総合整備促進事業により都市型住宅を建設するとともに、商業、業務、教育施設などを導入し、魅力あるまちを創出していく。	- 鉄道新駅と地域のエントランスエリアとして、地域のシンボルとなるような都市空間を形成する。 - 業務、商業、居住機能等を導入するとともに、交通広場、街区公園等を一体的に計画し、安全で快適な緑豊かな空間を創出する。
東京都環境管理計画 (臨海ゾーン) - 都心に近接し、開発の可能性を秘めた臨海部を、明日の東京づくりのための貴重な空間として位置づけ、新しい居住の場、就業の場、憩いの場として整備し、省資源、省エネルギー、資源のリサイクル等に配慮した環境保全型都市を形成する。 (環境項目別の配慮事項) - 高層建築物の建設に際しては、日照障害、電波障害、風害等の発生防止に配慮し、必要に応じ、建設空間の確保、高度制限、斜線制限、有線化等適切な防止策を講ずること。 (環境に影響を与える事業に対する配慮事項) - 環境に与える影響が特に大きいと思われる住宅系事業の主な配慮事項は、良好な自然環境の保全、水質汚濁、日照、風害、電波等、緑の創出、都市景観、歴史、文化、省資源、省エネルギー、廃棄物である。	- 街区公園、広場、屋上庭園等の植栽を施したオープンスペースを整備する。 - 日照障害については、学校施設等に対する計画建物の日影による影響を低減するため計画建物をセットバックする。 - 電波障害については、遮蔽障害範囲に対して工事の進捗にあわせて先行対策を施す。 - 歩行者の良好な風環境を確保するために、計画地の道路沿道部に常緑樹の高木植栽を行う。 - 地域冷暖房施設を設置し省エネルギーに努める。 - 計画建物の屋根面に降った雨水の一部をトイレ洗浄水及び植栽散水に利用する。 - 下水を処理した再生水をトイレ洗浄水や植栽散水に利用する。 - ごみの排出抑制に資するため、不燃ごみ、可燃ごみ、資源ごみの分別収集に対応したごみ集積施設を整備する。
環境保全型都市づくりガイド - 雨水の浸透化により表流水の流出抑制と地下水の涵養等を図り、併せて雨水を一部集水・貯留し、生活雑用水として利用することなどにより水資源の有効活用を図り、治水機能と利水機能を併せ持つ潤いのある環境を形成することが重要である。 - 交通特性に配慮した都市機能の導入を図るなど、交通需要を抑制する観点からの土地利用を行う必要がある。都市再開発等に際しては、土地の有効利用と複合的な機能(業務商業機能や住機能等を併せもった機能)の導入を図る。 - 公園、緑地などを連続的に配置するとともに、建物のセットバック、形態の規制などを行い、自然の風を送り込む道筋を確保する。 - エネルギーの消費量の削減や有効利用を図るため断熱・気密性能の向上、省エネルギー機器・システムの利用、自然エネルギーの利用など多様な手法を導入し、環境負荷の低減を行う必要がある。	- 計画建物の屋根面に降った雨水の一部をトイレ洗浄水及び植栽散水に利用する。 - 下水を処理した再生水をトイレ洗浄水や植栽散水に利用する。 - 鉄道新駅と地域のエントランスエリアとして、地域のシンボルとなるような都市空間を形成する。 - 業務、商業、居住機能等を導入するとともに、交通広場、地区公園等を一体的に計画し、安全で快適な緑豊かな空間を創出する。 - 計画建物は敷地境界から2~10mのセットバックする。 - 広場、公園等の植栽を施したオープンスペースを整備する。 - 地域冷暖房施設を設置し省エネルギーに努める。 - ごみの排出抑制に資するため、不燃ごみ、可燃ごみ、資源ごみの分別収集に対応したごみ集積施設を整備する。
第二次品川区長期基本計画(改定版) (市街化整備) - 臨海副都心線の新駅が予定されている仮称東品川駅周辺地区については、新駅設置に伴う必要な都市基盤整備や都市施設の整備を進めるとともに、地区計画等の手法を活用し、住宅、商業、業務のバランスのとれた土地利用を誘導する。 (都市景観) - 特性と個性を生かした都市景観づくりを進めていかなければならない。	- 鉄道新駅と地域のエントランスエリアとして、地域のシンボルとなるような都市空間を形成する。 - 業務、商業、居住機能等を導入するとともに、交通広場、街区公園等を一体的に計画し、安全で快適な緑豊かな空間を創出する。 - 臨海地域におけるシンボル性のある都市景観を創造する。