

TAKANAWA GATEWAY CITYが目指す 100年先の街づくり

～2030年以降大きく変貌する品川駅周辺地区～

東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部

まちづくり部門 品川ユニット TAKANAWA GATEWAY CITY(運営戦略) マネージャー 天内 義也 様



電材NEWS

2025

No.
73

- 1 〔巻頭インタビュー〕
TAKANAWA GATEWAY CITYが目指す100年先の街づくり
- 5 〔特別インタビュー〕
2030年照明器具LED化100%達成に向けた
現状と取り組むべき新たな課題
- 9 LEDベースライトの映光色スタンダード化 お取り組み事例
真庭市様
- 11 計画的なLEDリニューアル お取り組み事例
岡山県立大学様
- 13 自治体様の補助金活用による脱炭素・レジリエンス同時実現事例
上高井郡高山村様

- 15 自家消費型住宅 お取り組み事例
サイアスホーム株式会社様
- 17 電気工事会社のDXトータル支援サービス
「DEN-UP」導入事例
株式会社宮城電気サービス様
- 19 商社として挑むエンジニアリング事業
福西電機株式会社様
- 21 電気設備の満足度向上を目指す業界プロジェクトのご紹介
- 25 新商品情報

本誌では略称を用いています。また敬称は略させていただきます。

品川駅を中心としたエリアでは、国際交流拠点となる新たな東京の玄関口を目指して、大規模な都市再開発計画が進行しています。これまで高輪側(西口側)と港南側(東口側)に分断されがちだった都市機能を結び、新たな価値を生み出す一大プロジェクトです。

中核企業のひとつである東日本旅客鉄道株式会社(JR東日本)様で、TAKANAWA GATEWAY CITYの街づくりを担当される天内義也様に、都市再開発計画と今後の街づくりの展望について、お話を伺いました。

品川駅～高輪ゲートウェイ駅周辺が 2030年～2040年に大きく変貌

―まずはじめに、品川駅街区地区の開発計画について、概要を教えてください。―

天内様:2000年代から始まった品川駅再開発プロジェクトの発端は、品川駅周辺にあった国鉄時代からの広大な車両基地が、再開発の対象となったことでした。官民が一体となった一大プロジェクトで、2007年に東京都により最初に「まちづくりガイドライン」が策定され、状況の変化に合わせて改定が行われてきました。2020年には当社の高輪ゲートウェイ駅が開業し、2025年3月にTAKANAWA GATEWAY CITYがまちびらき、そして2026年3月にはグランドオープンとなります。今後はえきとまちをつなぐ一体的な都市基盤整備や国際交流拠点にふさわしい都市機能の導入を目指す品川駅街区地区の開発が2030年代の完成に向けて進められていきます。品川エリアは羽田空港に近く、リニア中央新幹線の開業を控えていることから、東京の南の玄関口の役割を担う構想があります。駅だけでなく都市機能や道路の整備など大規模なグランドデザインがあり、品川駅の北エリアに当たる高輪ゲートウェイ駅の整備と周辺の街づくりが開発のスタート地点となっています。

―計画を進めていく上で、どんな課題がありますか。―

天内様:周辺全体の課題を挙げると、リニア中央新幹線開通後のお客様の増加に備えた、駅機能の拡張があります。高輪ゲートウェイ駅、品川駅は同時に周辺開

発がどんどん進むため、それに合わせた基盤整備の必要性があり、駅の中だけでなく、高輪側で分散しているタクシープールやバス乗り場から、二次交通に円滑にアクセスできる周辺交通基盤の整理が必要です。

さらにコロナ禍での開業で果たせなかった高輪ゲートウェイ駅周辺での国際交流拠点としてのプロモーションを進めています。高輪周辺には江戸時代から続く住宅地がある一方、港南エリアはタワーマンション増加に伴う新しい住民も増えており、地域住民が交流できるような一体的なコミュニティ活動の場としての機能も求められていると思います。

―計画地周辺の基盤整備はどのような状況ですか。―

天内様:品川駅周辺の区画整理事業では、TAKANAWA GATEWAY CITY開発時に行った道路の拡充に合わせて、広場やインフラの整備をUR都市機構様に依頼しています。リニア中央新幹線への誘導ゾーンとなる品川駅北口では駅改良および商業ビルの建設を進めています。また、京浜急行本線の連続立体交差事業も進んでいます。泉岳寺駅から新馬場駅までの区間について道路と鉄道を連続的に立体交差することにより、3か所の踏切をなくして踏切による交通渋滞が解消されます。

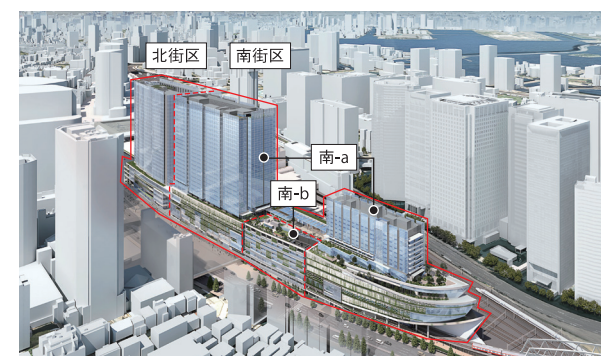
JR東日本が見据える 都市再生への3つの方針

―都市再生に向けて、貴社はどのような形で貢献されるのでしょうか。―

天内様:当社ができる貢献には、大きく分けて3つの方針があると考えています。

1つ目の方針は、「えきとまちをつなぐ一体的な都市基盤整備」で、まさに新しい街づくりです。まず、港南側と高輪側を行き来する道路基盤が脆弱なため、車も歩行者も通行できる道路を整備します。現状、高輪側からしかアプローチできない高輪ゲートウェイ駅も、最終的には港南側からの歩行者専用通路を設置します。これが高輪側と港南側を結ぶ都市基盤整備のひとつになります。

■品川駅街区地区イメージパース(計画地南西側から望む)



また、品川駅北口の交通広場にアプローチする自動車道路もつくります。この道路が最終的には環状第4号線とつながる構想があり、実現すれば車で羽田空港に行くアクセスが劇的に改善します。

2つ目の方針は、「国際交流拠点にふさわしい都市機能の導入」です。ビジネスだけの街になってしまうと、どうしても人が訪れる曜日や時間帯が限定されますので、新たな価値・文化を創出・発信するダイバーシティプラットフォーム※1を構築したいという思いがあります。そのため、文化商業施設や国際コンベンションセンター、ホテルなどを備え、世界中から人が集まる国際交流拠点とする計画です。さらに当社は東北、関東、甲信越までカバーしているため、そういった地域の魅力を発信し、インバウンドを送客する足がかりにしたいと考えています。

3つ目の方針は「防災機能強化と先導的な環境都市づくり」です。デッキレベルを活かした安全な退避経路を確保したうえで、屋外では広場等の安全な一時退避場所、ビル内では帰宅困難者に向けての一時滞在施設を用意します。そこに必要な災害時のエネルギー供給システムも街の中に構築しています。

都市開発ですので環境負荷をゼロにすることはできませんが、可能な限り低減するために水素エネルギーのモビリティへの導入や、再生可能エネルギーの導入を積極的に進めています。街全体に熱と電気を供給する「株式会社えきまちエナジークリエイト」という法人を設立し、多種多様なエネルギーを組み合わせ、TAKANAWA GATEWAY CITY全体に供給管理を

することで、災害に強い自立・分散型のエネルギーネットワークを形成しています。需要側と供給側のバランスを見据えて最適な機材運転を行い、最もエネルギー効率が良いシステムを構築できているのは、極めて珍しい事例で、この街の大きな特徴です。2025年3月に開業したツインタワー「THE LINKPILLAR 1」ではこのシステムがすでに稼働しており、現在建設中の「THE LINKPILLAR 2」などにも採用される予定です。

「THE LINKPILLAR 1」にある防災センターにはパナソニックのエネルギー統合監視システムESU-BAを導入し、将来的にはビル全体のエネルギーを一元管理していく予定です。多くの方が安心して街を訪れるための監視カメラもパナソニックの最新システムを導入しました。コンベンションセンターやカンファレンスホールでは、一体型ベースライトsBシリーズや舞台演出用スポットライトを採用しています。また、リベコムを使用しているエリアもあります。こうした高効率なLED照明器具を用途に応じて採用し、照明制御システムで最適な明るさに調光調色することで、省エネ性と最適性や再現性を実現しています。こうした積み重ねが電力負荷の低減につながっていると認識しています。

今後の都市基盤整備に求められる構想とは

―今後の都市基盤、都市機能、都市環境について、貴社の構想を教えてください。

天内様：都市基盤については、当社は交通事業者として安全を最優先事項としています。歩行者の安全について考えたとき、これまでの駅は改札を出ると道路が



高輪ゲートウェイ駅の改札を出ると目の前がツインタワーの「THE LINKPILLAR 1」。緑あふれる景観が広がり、まちびらきから連日たくさんの人々が訪れ、賑わいを見せている。

あって、市街地に行くには道路を渡る必要がありました。当社はひとつの進化形として、駅前に大きなデッキを張り巡らせ、安全な広場をつくるだけでなく、駅に着いた瞬間から「新しい街に来た!」という印象を与えたいと考えています。高輪ゲートウェイ駅では、山手線とは思えない緑豊かな空間が広がっていますが、景色そのものが安全な歩行者空間を体現しています。現在建設中の建物群が次々に完成するのに合わせて歩行者空間も延伸し、最終的には品川駅までつながる計画です。高輪ゲートウェイ駅～品川駅間に2階レベルの広大な動線が完成し、歩行者にやさしい街づくりとなります。

都市機能については、「THE LINKPILLAR 2(複合棟)」、「TAKANAWA GATEWAY CITY RESIDENCE(住宅棟)」、ミュージアムなどが入る「MoN Takanawa: The Museum of Narratives(文化棟)」が2026年3月に開業予定です。これにより「住む・働く・遊ぶ・訪れる」場所が凝縮された1期のエリアが完成を迎え、当初からの旧車両基地再開発の約7割の開発を終えることになります。

都市環境については、駅同様に緑化計画にこだわりました。品川・高輪エリアにもともと多かった在来種・固有種を90%以上取り入れ、壁面や屋上も緑化することで、景観的な視界を形成すると同時に、ヒートアイランドの抑制にも寄与しています。今後は見るだけではなく、ともに育てるみどりのコミュニティを構想中です。

―環境負荷低減についてもご説明ください。

天内様：J R東日本グループは2050年に向けてCO₂排出量ゼロを目指しています。短期的にはなかなか難しいため、カーボンクレジットを購入しオフセットする

ことも視野に入れています。

さらに、ごみ対策についても注力しています。「THE LINKPILLAR 1」南棟の地下にバイオガス施設を設け、商業施設から出る生ごみを発酵させ、それにより生じたメタンガスを熱源として宿泊施設などの給湯に利用することで、街から出る生ごみの約70%を再生可能エネルギーに変換することができます。これほど都心の区画内にごみ処理施設を設けるのは非常に珍しいですが、これ以外にも可能な限り環境負荷低減を目指して取り組みを進めています。

これからの街づくりに欠かせないネットワークの活用とデータ収集

―最後に全国の電気工事会社様に向けて、今後のビジネスのヒントになるようなお話をお願いします。

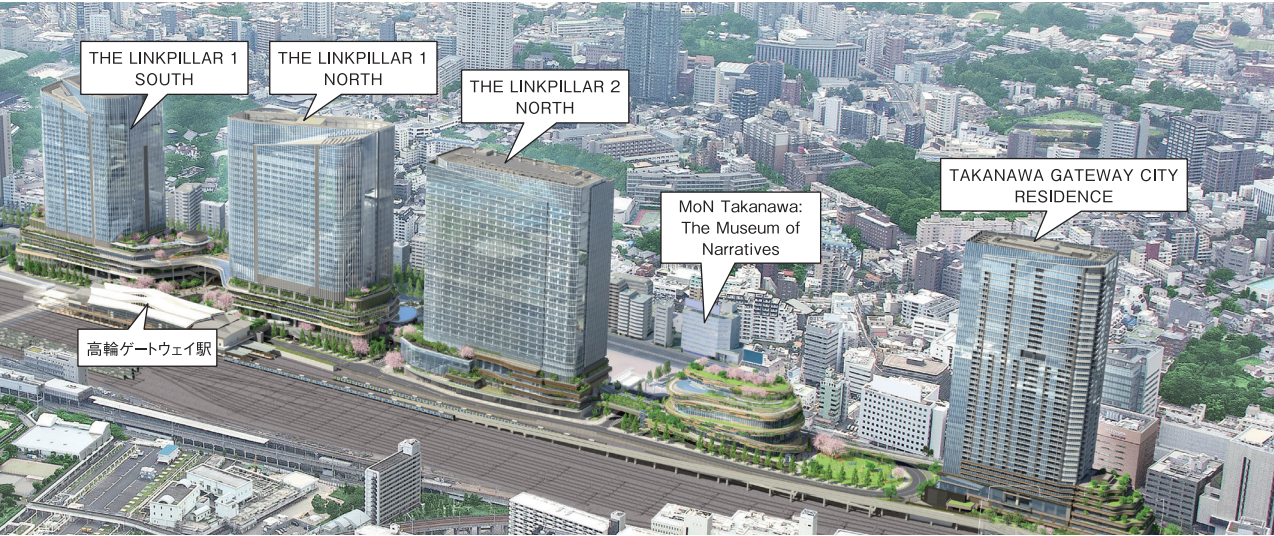
天内様：この街づくりは土地も建物もすべて当社が所有し、運営も行っているため、建物単位のエネルギー情報(ビルボイス)を当社ネットワークでつないで集めることができます。ネットワークには、IP機能の着脱容易なSD-LAN※2を使用し一元管理しています。

独立して運用されている複数のネットワークやシステムを統合システムで一本化することで、より効率的でセキュアなデータ通信も可能になります。統合ネットワークでは監視カメラ、空調設備、照明設備、エネルギー管理など、さまざまなシステムや情報を一元化して効率的な運用を目指しています。専有部でオフィスユースをされている一部の方々では、こうしたネットワークを介し、照明制御システムとAIを組み合わせ活用されるなど、さまざまなユースケースも生まれています。これからの街づくりには、こうした建物の裏側で動いているネットワークをいかに効率的に相互につなげてデータを取得し、それをいかに活用していくかが重要となります。そのためにも、建物の深部でさまざまな機能をつなげるネットワークに関わる電気・通信設備などの進化については目が離せませんし、その設計・施工を含めた知見の重要性は増すばかりと考えています。

―当社へのご要望などございましたら。

今後はペロプスカイト太陽電池、水素燃料電池など、最先端の再生可能エネルギーの活用を考えております。そういった分野でパナソニックにはお力を借りたいですし、他の企業様にもパートナーとしてご協力いただきたいと思います。

■TAKANAWA GATEWAY CITY イメージパース



※1 多様な人々や団体、企業、学校などをつなぎ、ダイバーシティ(多様性)を推進するための、情報共有や交流を目的としたネットワークや仕組みのこと。

※2 SDN(Software-Defined Networking)の技術を社内LANに適用し、ネットワーク機器を一元的に管理するアーキテクチャのこと。個別の機器ごとに設定を行う煩雑さがなくなり、管理負荷の軽減や、迅速な構成変更、柔軟なネットワーク運用が可能になる。