

# 未来の品川駅前空間(西口)計画 ～国道15号・品川駅西口駅前広場～ ◆事業計画◆



2019年3月27日 国土交通省

## - 目 次 -

1. 事業の概要・コンセプト・・・・・・・・・・・・・・・・ P 1～5
2. 事業の具体イメージ・・・・・・・・・・・・・・・・ P 6～9
3. 次世代型交通ターミナル・・・・・・・・・・・・・・・・ P 10～16
4. 駅前広場の整備の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・ P 17～21
5. 複合ターミナル整備の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・ P 22
6. 段階的な整備の進め方・・・・・・・・・・・・・・・・ P 23～24
7. 国道15号・品川駅西口駅前広場の将来の姿・・ P 25

# 1. 事業の概要・コンセプト ～事業の背景～

品川駅周辺地域は、新たな国際交流拠点の形成に向けて、道、駅、まちが一体となった都市基盤の整備を進め、「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」を目指します。

- 『品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014(東京都)』では、地域の将来像や整備のあり方等が示されています。
- 今後、品川駅周辺は、国際競争力を強化し、首都圏有数の交通結節点としての役割を果たすこととしています。

## ■品川駅周辺地域の将来像（まちづくりガイドラインより）

### 『これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川』

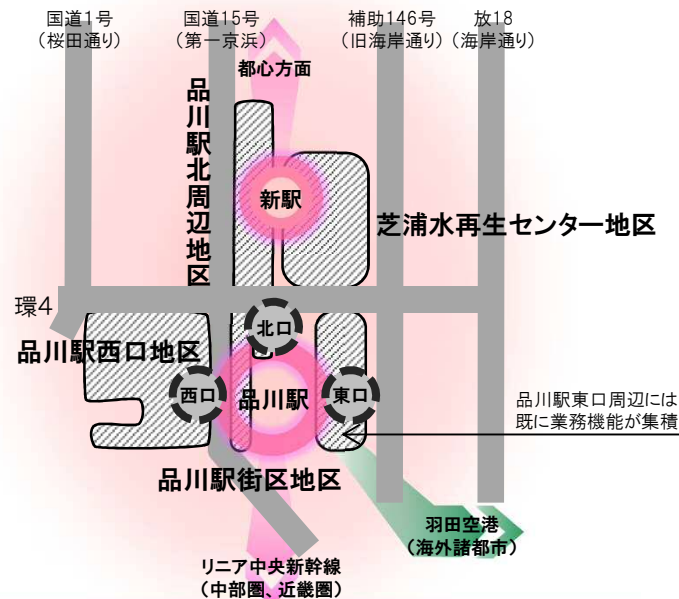
- 国内外のビジネスパーソンの活力にあふれる最もビジネスの進んだまち
- 世界の人々が集い交わる文化・知の交流のまち
- 世界に向けた次世代型の環境都市づくりを実現するまち



## ■将来像を実現するための基盤整備（品川駅前広場）

### 【基盤整備のコンセプト】

- 広域的な拠点「国際交流拠点・品川」として、**交通結節機能を強化**
- ① 羽田空港、リニア中央新幹線、東海道新幹線、JR在来線・京急線への乗換をスムーズにする**品川駅の再編**
  - ② 機能的で、来訪者に分かりやすく、利便性の高い**駅空間の形成**



### 【駅前広場整備の考え方】

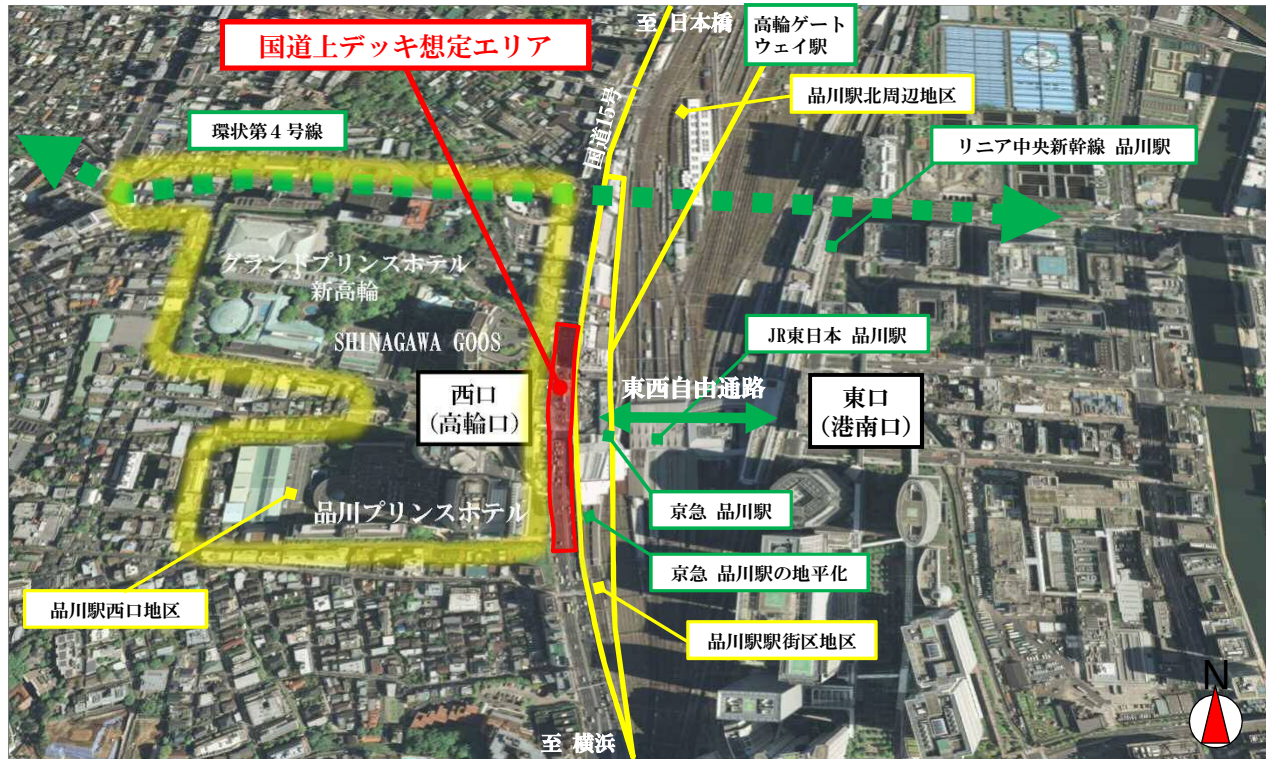
- 北口 : 羽田空港の更なる国際化やリニア中央新幹線開業による**新たな交通需要 (広域交通)**に対応する**広域的な交通結節点の形成**
- 西口 : 品川の玄関口として、品川の顔となる**シンボル性の高い広場空間の整備**、周辺開発や国道15号拡幅等とあわせた**地域的な交通結節点として機能強化**
- 東口 : 既に都市機能の集積が進んでおり、**地域交通を担う現行機能の維持を基本**として、必要に応じて配置転換



# 1. 事業の概要・コンセプト ～品川駅西口の概要～

品川駅周辺では、鉄道駅施設の大規模な再編や、MICE・宿泊施設等の機能を備えた複合的施設の開発が計画されています。

- 品川駅の東口は、オフィスビルを中心に開発が進展しています。
- 一方、国道15号を含む西口については、リニア中央新幹線や羽田空港の国際化を踏まえ、シンボル性、賑わい性のある複合施設が計画されています。



京急品川駅の地平化イメージ

※「地理院地図Globe」(国土地理院) ([http://maps.gsi.go.jp/globe/index\\_globe.html](http://maps.gsi.go.jp/globe/index_globe.html)) をもとに作成

現状イメージ



将来イメージ





# 1. 事業の概要・コンセプト ～品川駅西口の現状と課題～

国道15号に面する品川駅西口の駅前広場は、交通結節点として多くの課題を抱えています。

- 品川駅西口は、鉄道・バス乗り場が分散し、駅・まちの連絡性が極めて低い状況となっています。
- 駅前広場の容量不足、歩行者の空間不足等による交通の輻輳など、首都圏有数の利用者数を抱える交通結節点として多くの課題があります。

①客待ちタクシーの行列が、国道15号の1車線を塞いでいます。



②駅前広場が狭く、さまざまクルマが集中して混雑。



④国道15号の横断歩道は、朝夕などの歩行者が極めて多い。



③バリアフリー化されていないため、高齢者や荷物を持った人に大きな負担。



⑤路線バス利用者と歩行者が錯綜して、歩行の妨げに。



時間帯別路線バス便数 (品川駅西口)

計569便/日



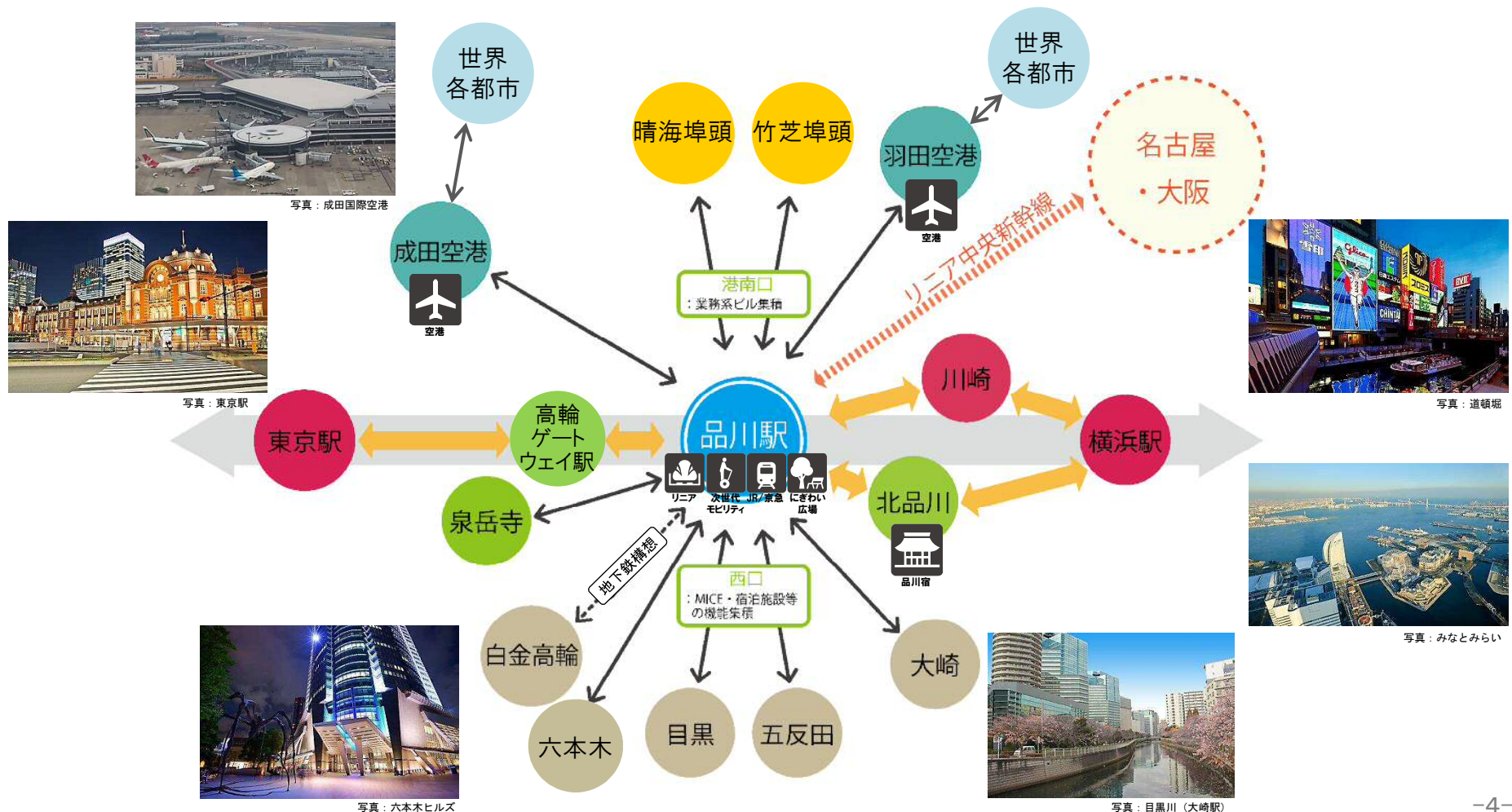
データ：品川駅西口バス時刻表より作成 (平日バス便数で集計)



# 1. 事業の概要・コンセプト ～首都圏と世界、国内の各都市との連携～

隣接する各駅や周辺エリアとの連携、周辺都市など広域的な連携を視野に、利用者の利便性向上を目指します。

- 東京駅・横浜駅・川崎などの周辺の主要都市との連携、羽田・成田等の国際空港との連携、晴海埠頭や竹芝埠頭といった臨海部とのアクセス性を確保し、新たな「日本の顔」の創出を図ります。
- 特に羽田空港の国際化やリニア中央新幹線の整備等を踏まえ、世界との交流を進め、継続可能な国際交流拠点の形成を図ります。





# 1. 事業の概要・コンセプト ～4つの基本コンセプト～

道路上空を活用し、日本の顔となる『世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間』を創造するため、4つの基本コンセプトに基づき、官民が連携して計画の具体化を目指します。

## 《基本コンセプト》

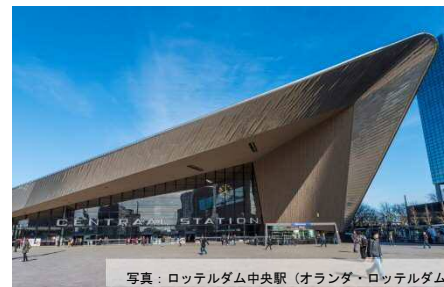
- 異なるモビリティが乗り入れ、シームレスな乗換を可能とする新たな交通結節点
- 駅前や広場空間を中心に様々な都市活動を支える基盤
- 新しい「日本の顔」となる象徴的な空間を世界中に発信
- 国内での大規模災害時には、首都圏の防災拠点としての機能を発揮



写真：アムステルダム中央駅（オランダ・アムステルダム）



写真：クール駅/バス停（スイス・クール）



写真：ロッテルダム中央駅（オランダ・ロッテルダム）



写真：フランクフルト空港長距離鉄道駅（ドイツ・フランクフルト）

### 1. 新しい交通結節点に

- リニア/羽田空港/臨海部/都市部へのアクセス強化
- 多様なモビリティへのシームレスな乗換の実現
- 次世代技術に対応した拠点のターミナルの整備  
品川駅の立地特性を最大限生かし、広域交通拠点との連携強化を図ります。また、常に最先端の技術によるモビリティを配備するとともに、誰もが利用しやすい交通結節点を目指します。



写真：ソニーセンターベルリン（ドイツ・ベルリン）



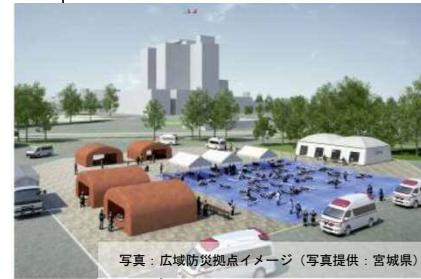
写真：ヴァーツラフ広場（チェコ・プラハ）

### 2. 都市活動を支える基盤に

- 民間活力を活用した賑わいの創出
- 24時間利用による新しい都市活動の創出
- 地域の観光/文化遺産を巡る回遊性の拠点  
周辺開発との一体的な整備により、365日24時間人が集い、賑わう空間を創造します。品川駅周辺に散在している地域資源に人の流れを促し、地域全体の活性化を図ります。

### 3. 新しい「日本の顔」に

- 象徴的な空間や構造物の設置
- 来訪客への情報/サービス提供の拠点整備
- 品川の固有性/独自性の顕在化  
国道上空へのデッキ整備により創出する大空間をシンボリックな構造物でデザインし、新しい「日本の顔」として世界中に発信します。国内外からの来訪客に対し、民間施設によるサービスや情報提供でもてなします。



写真：広域防災拠点イメージ（写真提供：宮城県）



写真：国土交通省対策本部車

### 4. 首都圏の防災拠点に

- 国際協力支援の受入、情報発信拠点
- 帰宅困難者の受入や防災備蓄品の確保
- まちづくりと一体となった災害対策  
国内での大災害発生時に備え、過去の大災害で得た教訓を活かし帰宅困難者の受入拠点整備や、各国からの協力支援の拠点整備を、周辺まちづくりと一体となって推進します。

## 2. 事業の具体イメージ ～品川駅西口が備えるべき機能～

交通結節機能の強化はもとより、広域的な交流や賑わい、サービスや防災など、多彩な機能を備えた空間の整備を官民で進めることが重要と考えています。

○品川駅西口に備えるべき機能は、「交通機能」・「交流機能」・「サービス機能」・「景観機能」・「防災機能」  
「賑わい機能」の6つを基本として考えます。

○首都圏と世界、国内の各都市をつなぐ広域交流拠点・国際交流拠点としての高いポテンシャルを活かしたまちづくりを進めます。

### ◆交通機能

- ・品川駅、高輪ゲートウェイ駅との連携
- ・西口と北口の歩行者広場の連携
- ・バリアフリー動線の確保
- ・屋根をかける等の東西自由通路の延伸



写真：バスタ新宿

### ◆景観機能

- ・玄関口にふさわしいシンボリックな空間の演出
- ・緑豊かな憩い空間の整備
- ・建物と公共空間の融合
- ・ビュースポットとなるラウンジ等の整備



写真：ソニーセンターベルリン（ドイツ・ベルリン）

### ◆交流機能

- ・高輪ゲートウェイ駅との連携
- ・国際交流拠点の形成
- ・周辺まちづくりとの連携
- ・デッキレベルで駅とまちをシームレスにつなぐ歩行者ネットワークの整備



写真：ベルリンストリート（ドイツ・ベルリン）

## 品川駅西口 駅前広場

### ◆防災機能

- ・特定緊急輸送道路機能（国道15号）の確保
- ・避難動線、一時滞留場所の確保
- ・防災備蓄倉庫の整備 等



写真：東日本大震災時の対応  
(出典：航空自衛隊ホームページ  
(<http://www.mod.go.jp/asdf/ohTakine/saigai/index2.html>) を加工して作成)

### ◆サービス機能

- ・玄関口としての総合インフォメーションの充実
- ・交通・観光・MICE等の情報発信
- ・快適でわかりやすい待合空間



写真：観光情報センター（ポルトガル・リスボン空港）

### ◆賑わい機能

- ・駅ビルと一体的に道路上空を活用した商業施設
- ・連続した賑わいを演出する多様な空間
- ・周辺のまちづくりと連携したイベントの開催
- ・オープンカフェ等による賑わいの創出



写真：ショッピングモール（ルーマニア・ブカレスト）



## 2. 事業の具体イメージ ~ゾーニング・コンセプト~

国際交流拠点、未来型の交通拠点として、新しい「日本の顔」となる象徴的な都市空間をカタチにします。

### 1. 次世代の交通ターミナル

- 常に最先端のモビリティへ接続が可能な、次世代型交通ターミナルを配置

### 2. 開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル

- 民間の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
- タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に

### 3. 人々が集う賑わい広場

- センターコアの南側には人々が集い、憩う賑わい広場空間、3~4層(想定)の商業施設を配置
- 防災拠点としても活用

### 4. シンボリックなセンターコア

- 利用者動線の交差部には連携の拠点となるセンターコアを配置
- 交通結節の各空間を結ぶシンボリックな空間を形成

### 5. 利便性の高い路線バス乗降場

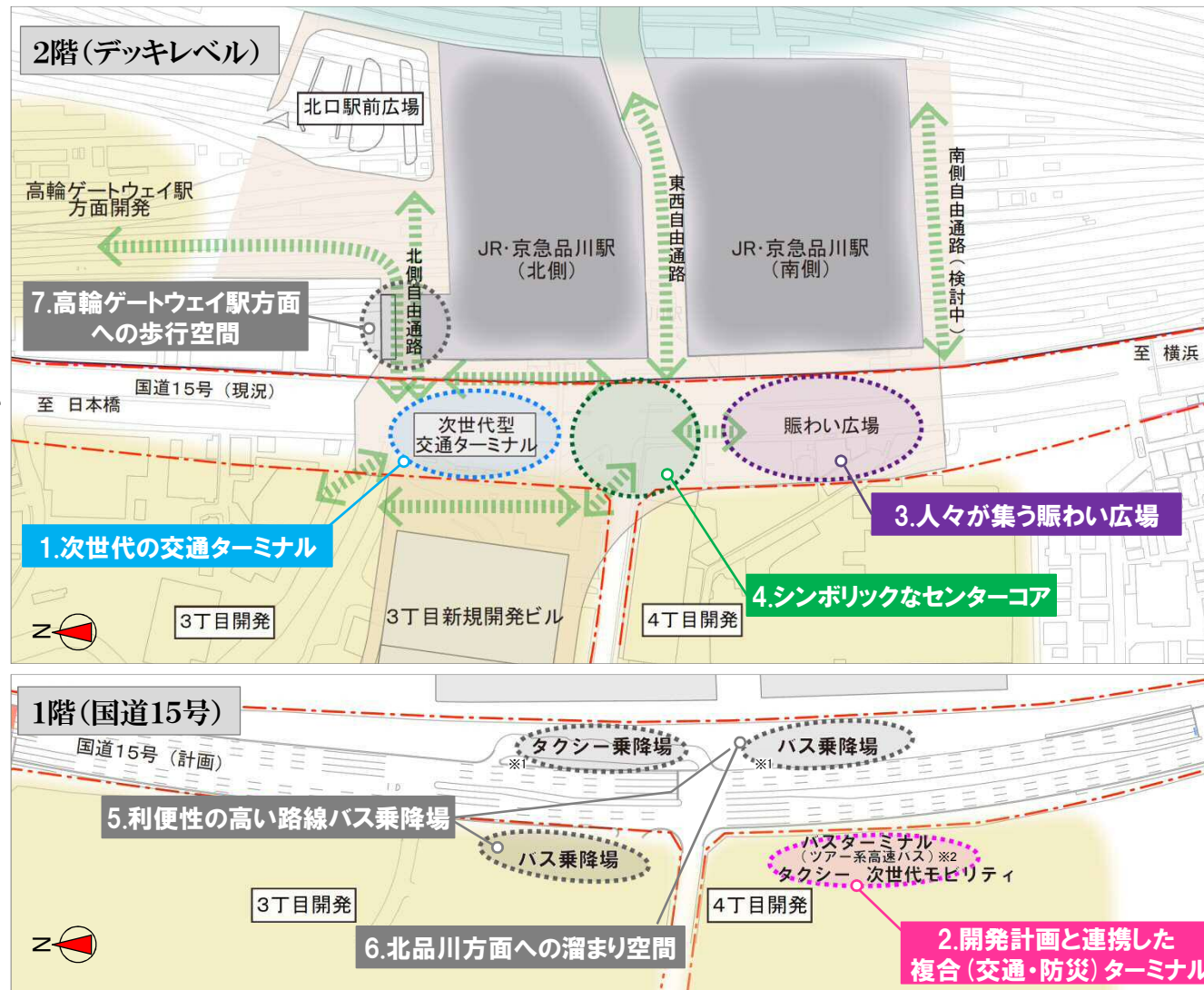
- 分りやすさ、運行効率に配慮し、バス停を配置

### 6. 北品川方面への溜まり空間

- 周辺地域資源へアクセスする玄関口として機能する溜まり空間を配置

### 7. 高輪ゲートウェイ駅方面への歩行空間

- 高輪ゲートウェイ駅方面への人・モビリティの往来が可能となるよう十分な通行空間を確保



※1 関係機関との調整が必要

※2 今後、複合ターミナルの具体化にあたっては、開発計画との調整が必要

## 2. 事業の具体イメージ ～道路上空の空間活用の考え方～

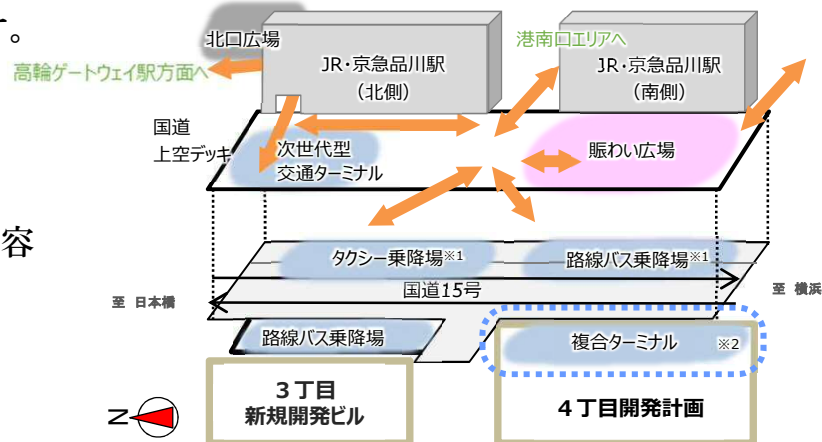
限られた空間を立体的に活用することで、便利で賑わいある駅前空間を実現します。

○国道15号上空を立体的に活用し、交通機能・賑わい機能を配置します。

- ・北側デッキ部に次世代型交通ターミナルを配置
- ・南側デッキ部に賑わい広場、開発ビルと一体となった3～4層  
(想定)の商業施設を配置

○4丁目開発地にタクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等を収容する複合ターミナルを、開発と連携し配置します。

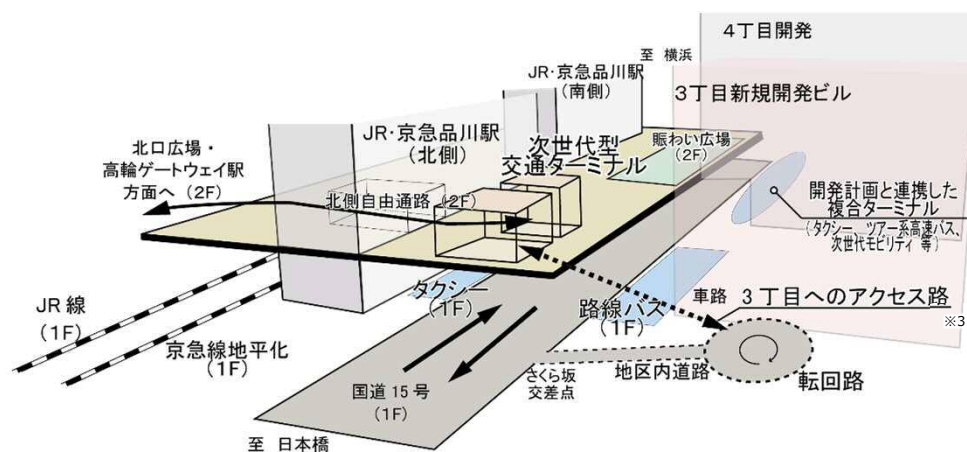
■交通機能の配置の考え方



※1 関係機関との調整が必要

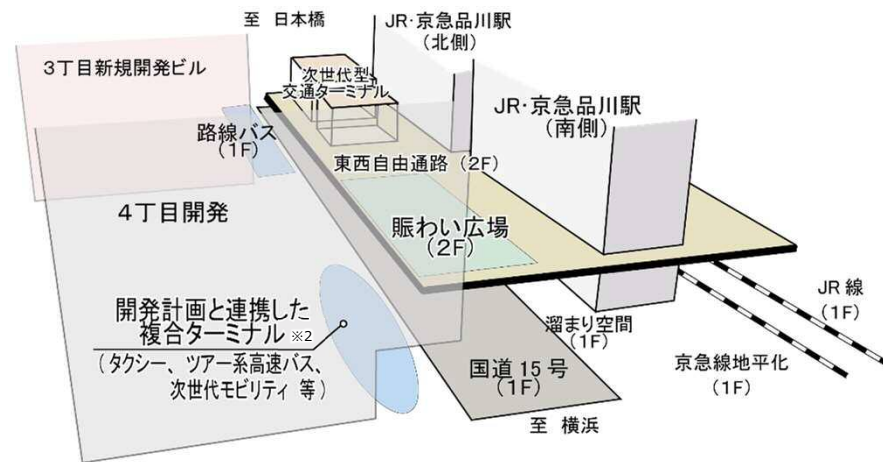
※2 今後、複合ターミナルの具体化にあたっては、開発計画との調整が必要

■都心側から見た品川駅西口駅前広場のイメージ



※3 今後、次世代型交通ターミナルのアプローチ部の具体化にあたっては、開発計画との調整が必要

■横浜側から見た品川駅西口駅前広場のイメージ



※2 今後、複合ターミナルの具体化にあたっては、開発計画との調整が必要

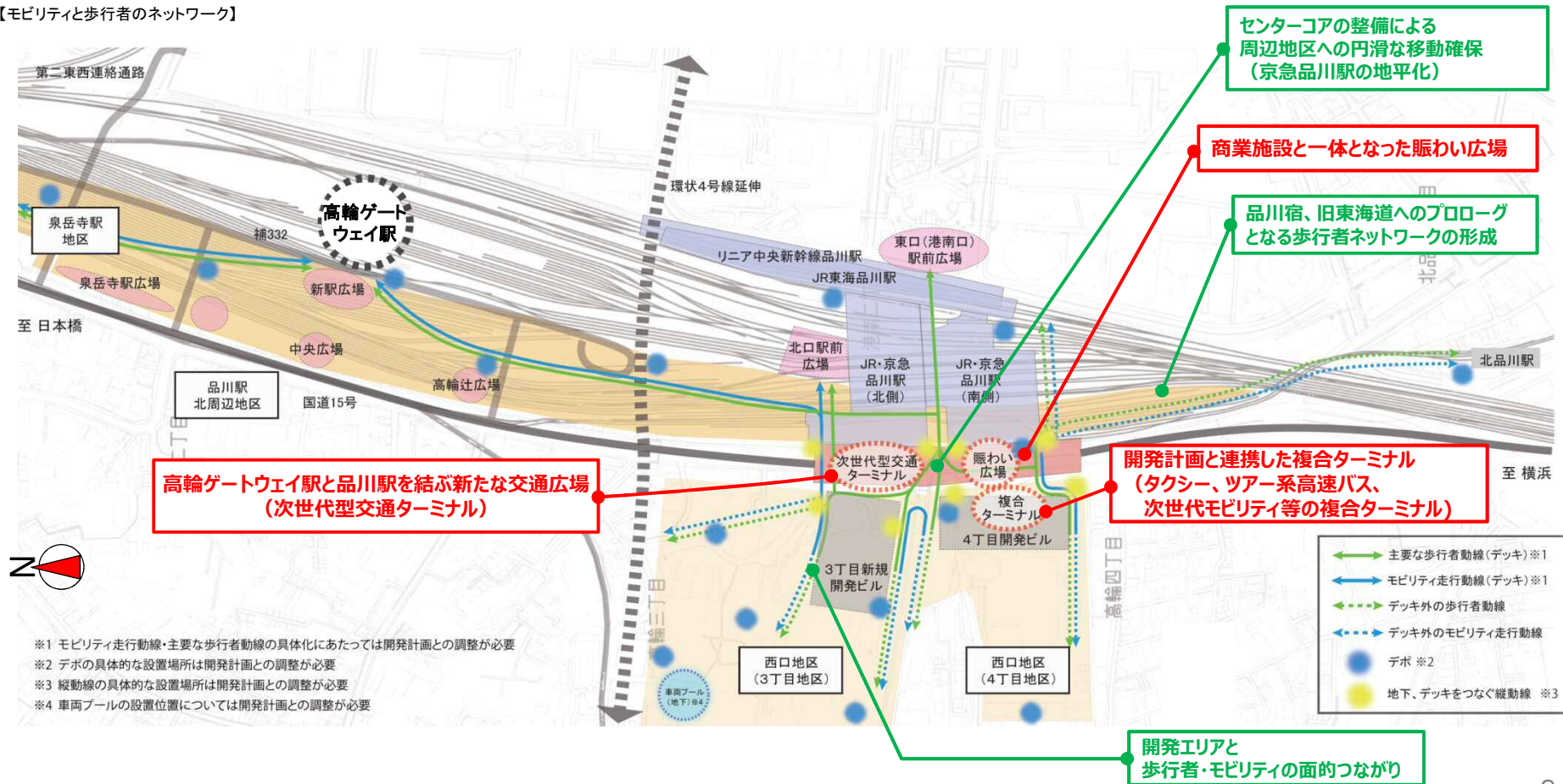


## 2. 事業の具体イメージ ～シームレスな動線ネットワーク～

基本コンセプトおよびゾーニングに基づき、品川駅周辺の拠点を次世代モビリティによりネットワーク化します。

- 品川駅西口周辺や高輪ゲートウェイ駅周辺のホテル、商業施設等の集客施設、北品川駅、北口駅前広場等の主要な交通拠点を次世代モビリティでネットワーク化します。
- デッキ上は、モビリティと歩行者が共存するトランジットモール、または、分離する空間を適切に計画します。
- 集客施設、交通拠点には、次世代モビリティの「デポ」を配置します。  
(具体的な設置場所は、まちづくりの具体化に併せ今後検討)
- AI及び自動運転のシステムにより、ターミナル、デポ等は、常にモビリティ待機台数が適正化される自動供給を検討します。

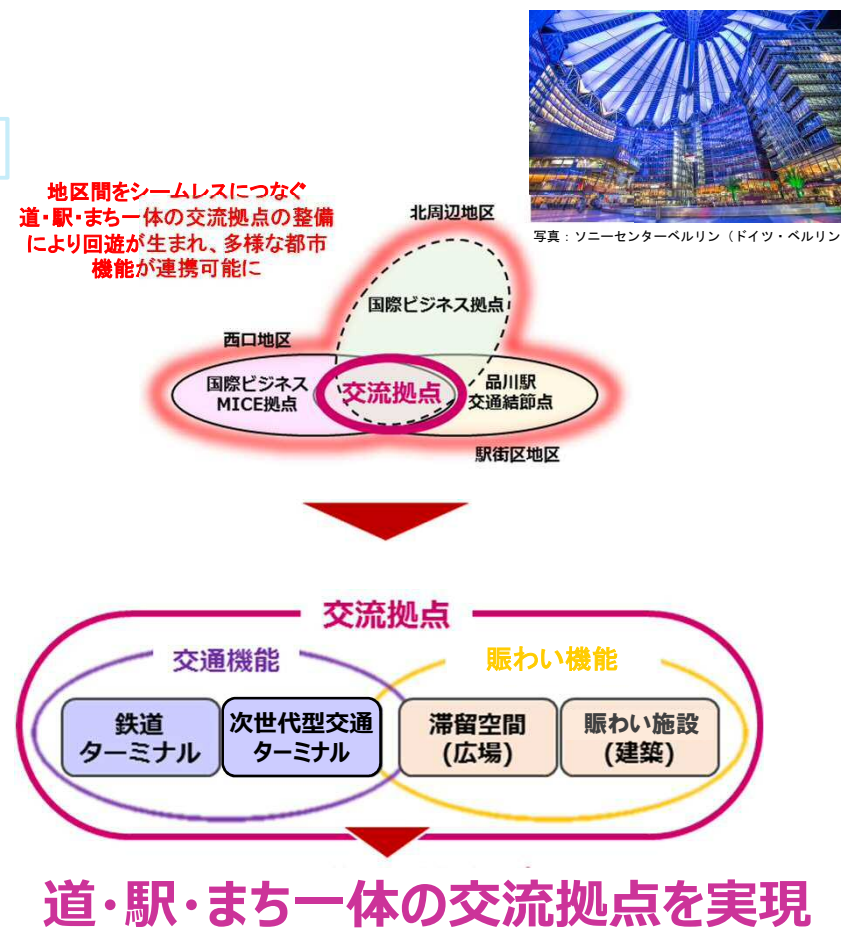
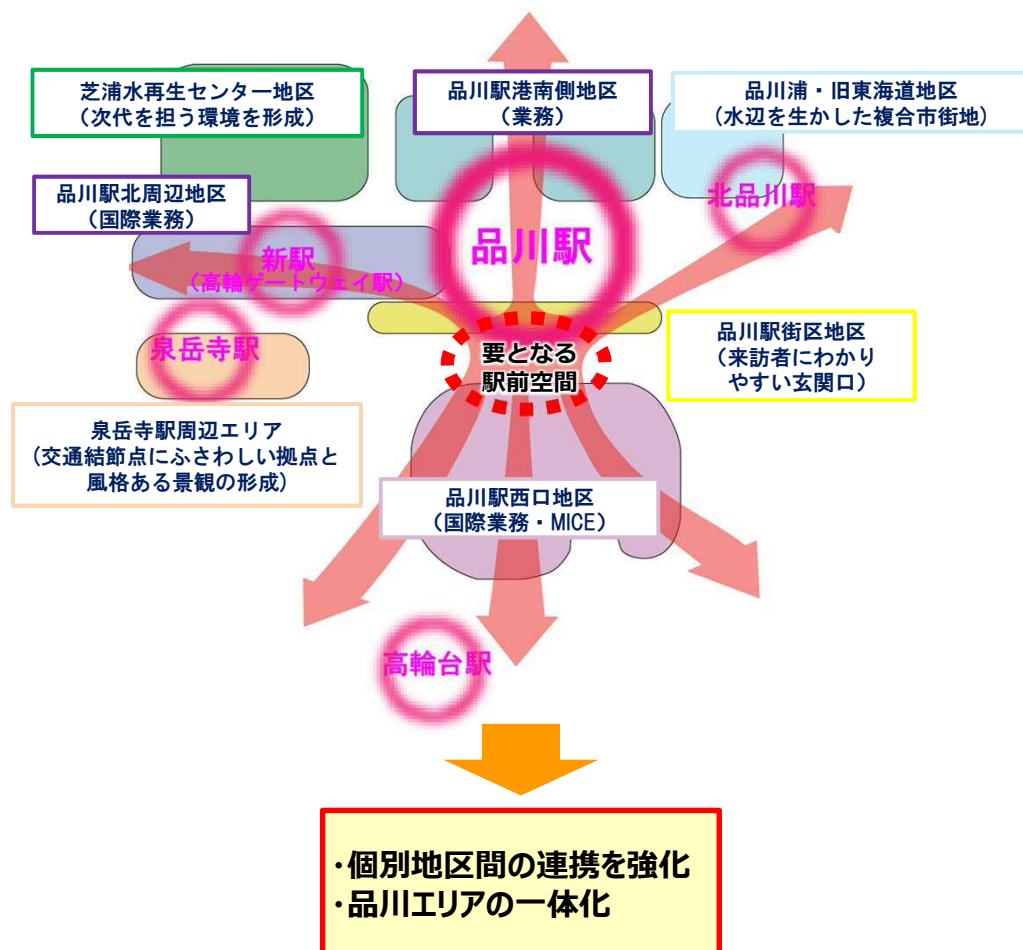
【モビリティと歩行者のネットワーク】



### 3. 次世代型交通ターミナル ～周辺地域との広域的なつながり～

まちとまちとをシームレスにつなぎ、道・駅・まちが一体となった「交流拠点」の整備を行います。

- 品川の玄関として、新たな「日本の顔」として、新たに創出される建築物と一体となったシンボル性、賑わい性のある広場空間の整備が必要です。
- その象徴として、日本の最新技術による次世代のモビリティを配置した、これまでにない世界に誇れるターミナル機能の充実を図ります。



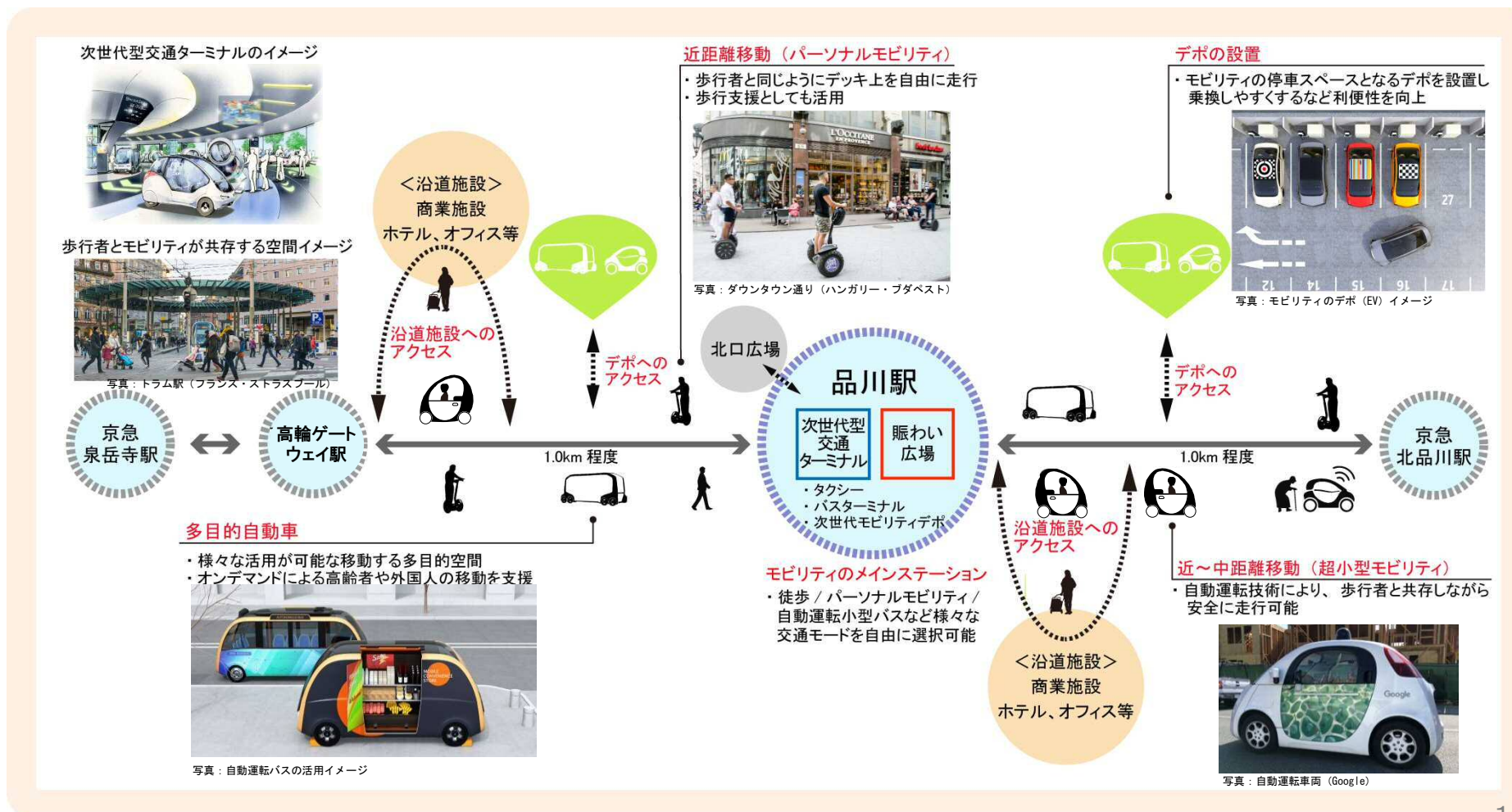
写真：ソニーセンターベルリン（ドイツ・ベルリン）



### 3. 次世代型交通ターミナル ～周辺とのネットワーク～

品川駅と高輪ゲートウェイ駅、周辺地域に、次世代モビリティを使ったネットワークを形成します。

- デッキ上は次世代モビリティと歩行者が共存する新たな移動空間として、世界に先駆け自動運転技術の導入等を図り、歩行者への安全性を確保します。
- 次世代型交通ターミナルを中心に、周辺地区内にデポを適切に配置することで利用者の利便性向上を図ります。
- また、次世代モビリティの沿道施設へのアクセスを可能とし、シームレスな移動空間の実現を目指すとともに、将来的には、次世代モビリティを使ったネットワークをデッキ上等を活用して形成します。



# 3. 次世代型交通ターミナル ～モビリティポートの適切な配置によるネットワークの構築～

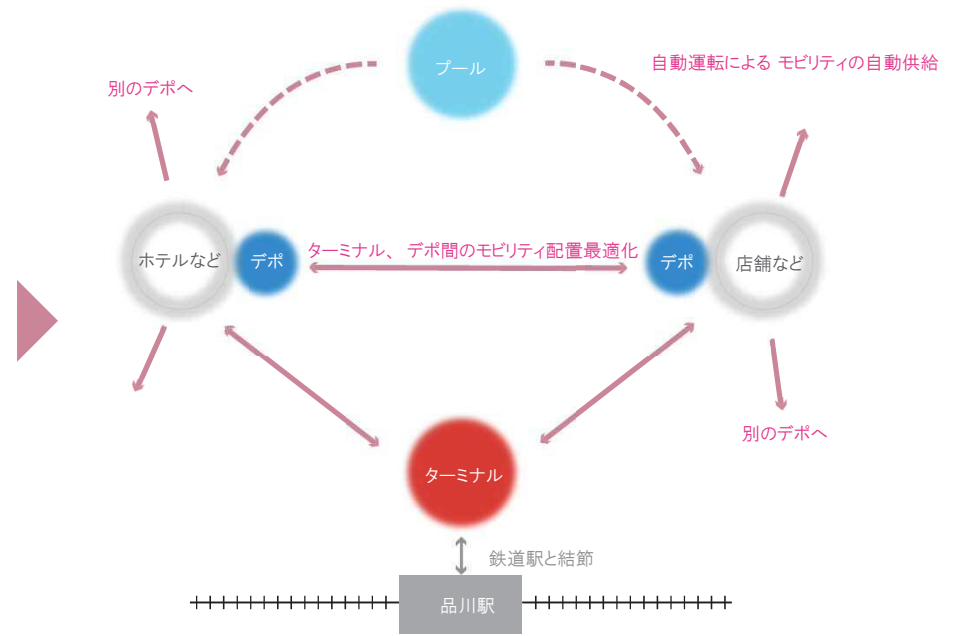
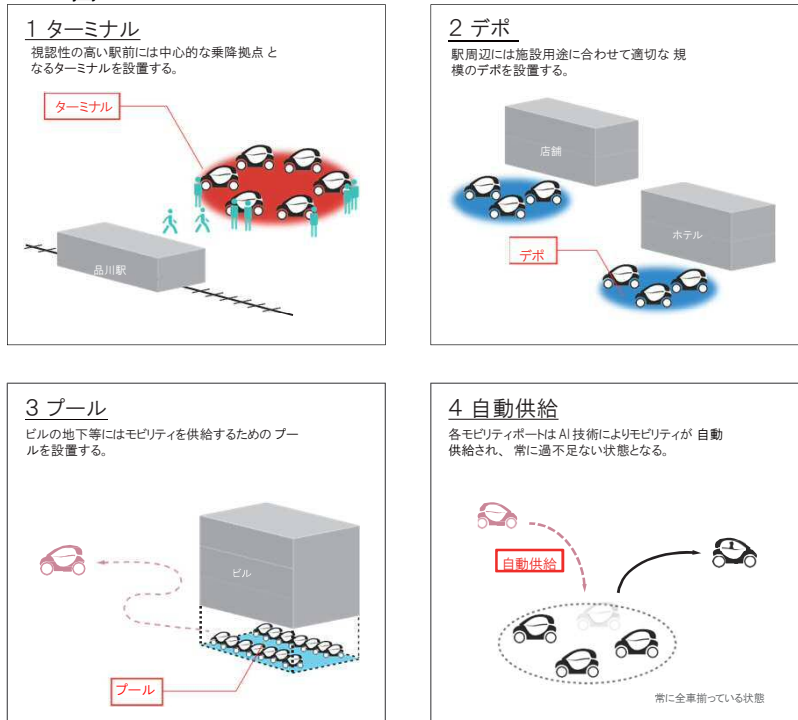
品川駅に訪れたあらゆる人々が次世代モビリティを活用し、シームレスな移動が可能になるモビリティネットワークの構築を目指します。

## ■モビリティネットワークの考え方

- モビリティの乗降場や待機場となるモビリティポートを、場所の特性や施設用途に応じて適切に配置します。
- モビリティポートは以下の3種類を基本に検討していきます。
  - <ターミナル>：モビリティが待機する中心的な乗降拠点
  - <デポ>：モビリティが待機する小規模な乗降場。ホテルや店舗と合わせて各地に分散配置
  - <プール>：まとまったモビリティを待機させる駐車場をビルの地下等に配置
- 各モビリティポートは、AI技術及び自動運転技術により、常に車両の過不足がないよう、車両が自動的に供給されることを想定しています。



## ■イメージ図



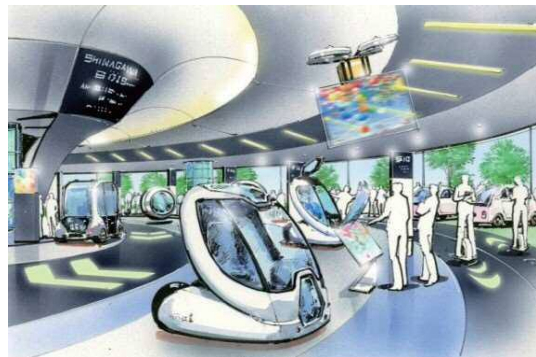
・3種類のモビリティポートが連携して機能することでモビリティの配置が常に最適化  
 ・すべての利用者がモビリティをシェアし、待ち時間なくシームレスに移動可能



# 3. 次世代型交通ターミナル ～各モビリティポートの活用イメージ～

## ■ターミナル

- モビリティが待機する象徴的な乗降場、駅周辺におけるモビリティの中心的な乗降拠点
- 西口デッキのセンターコアに隣接
- AI+自動運転によりモビリティポート間で配車を最適化



## ■デポ

- モビリティが待機する小規模な乗降場
- 移動の起点や目的地となるホテルや店舗等に併設させるほか、他の交通モードからの乗換を考慮して改札や縦動線などの近接した場所に配置
- AI+自動運転によりモビリティポート間での配車が最適化

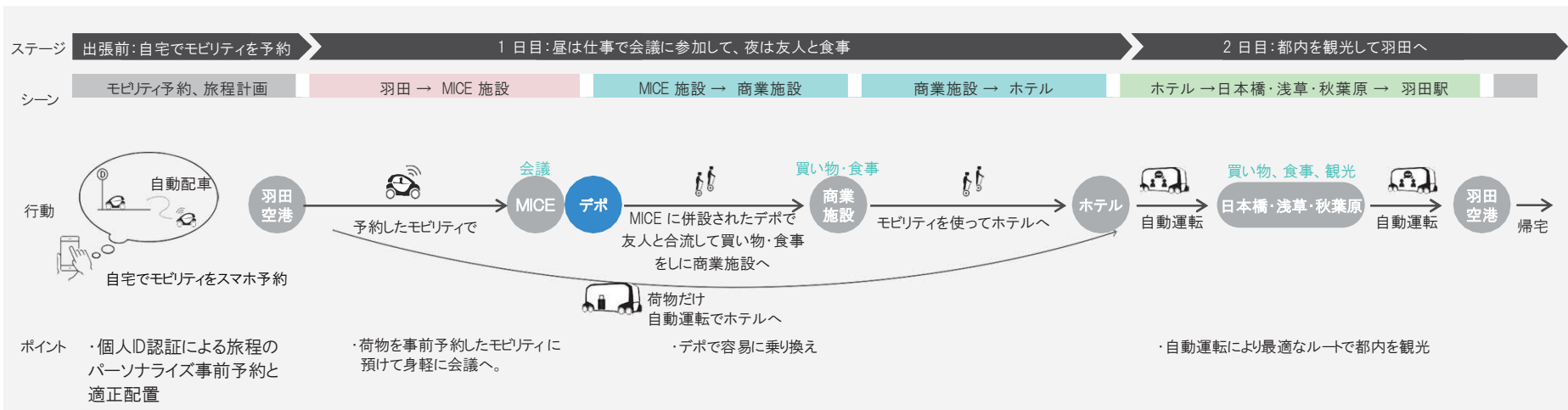


## ■プール

- まとまった台数が待機可能な駐車スペース
- 十分な空間が確保しやすいビルや地下等に設置
- AI+自動運転により各モビリティポートへの配車が最適化
- 時間帯や曜日を考慮した一般車や商用車とのスペース共有も可能

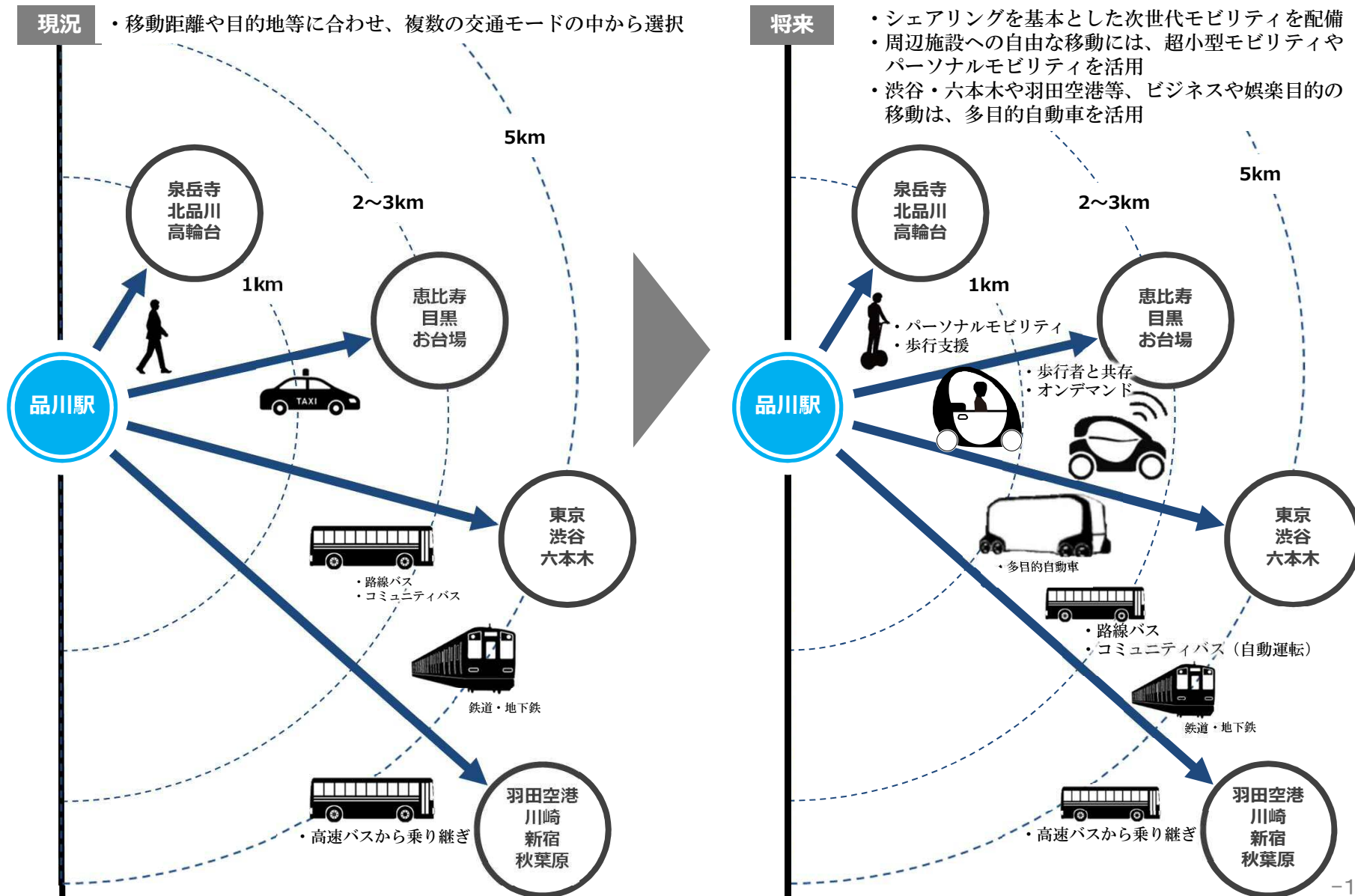


## ■活用イメージ



### 3. 次世代型交通ターミナル ～生み出す空間～

既存のモビリティを次世代モビリティで補完・代替することで、リニア、羽田空港、臨海部、都心部間のアクセスを強化します。





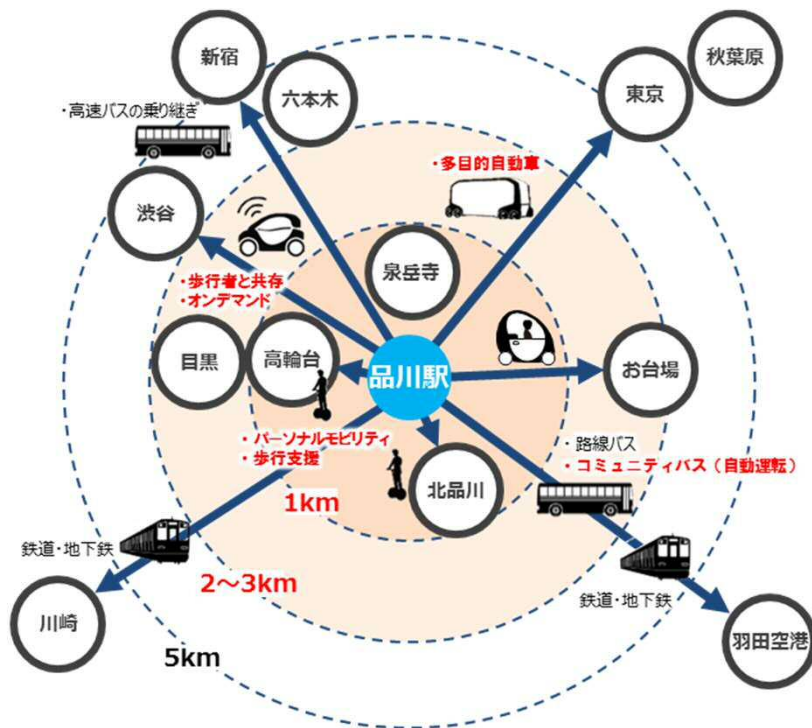


### 3. 次世代型交通ターミナル ～次世代モビリティの需要に関する考え方～

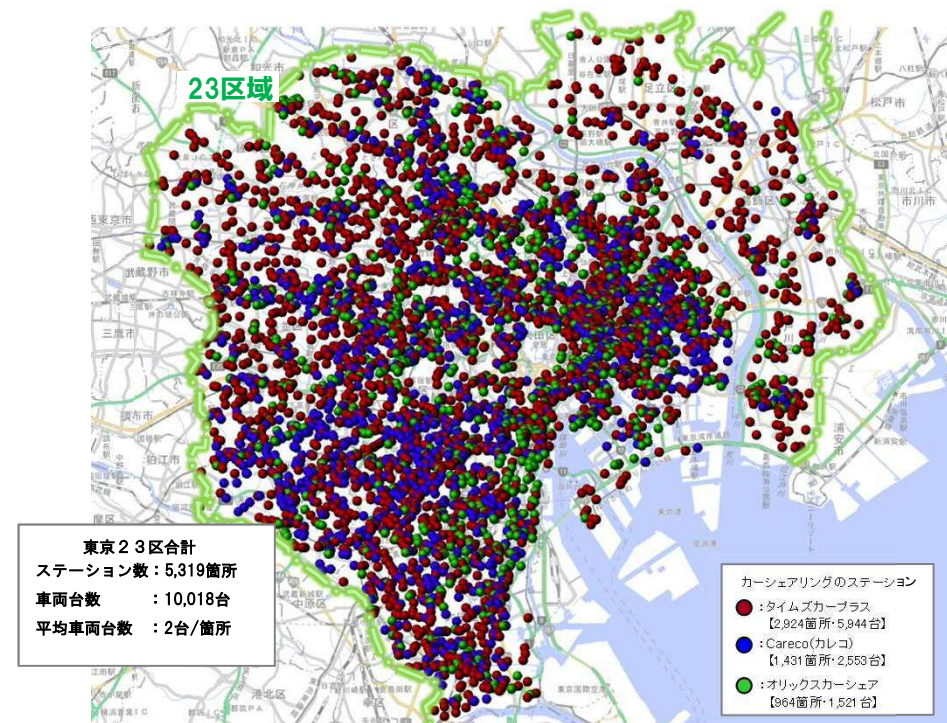
自動運転の次世代モビリティとして、送迎バス、荷捌き車両、カーシェア、レンタカー、タクシー、歩行支援モビリティ等の先行導入・普及を想定しています。

- 次世代モビリティのターミナル、周辺デポは、将来需要に応じて再開発ビル、ホテル等を合わせて整備する必要があります。
- 次世代型交通ターミナルは、デッキ上でモビリティと歩行者との共存、周辺街づくりにおける景観等との調和に配慮しつつ、段階的に適正規模の配置台数を確保します。
- 将来的にはモビリティの乗降車・待機スペースの増設の必要性もあることから、利用者のニーズ、自動運転技術動向、周辺まちづくりの進捗等と合わせ、周辺交通施設空間の用途転用を念頭に置き、役割分担等の再編、最適化を目指します。
- 具体的な次世代モビリティの需要量の算定は、PPP/PFIの手続きの中で、事業を担うと考えられる民間事業者へのヒアリング等を踏まえて検討することとしています。

■ 将来の自動運転による次世代モビリティの利用圏域のイメージ ■



■ 東京23区カーシェアリングステーション ■



出典:「国土地理院ウェブサイト」(国土地理院)  
 (http://www.gsi.go.jp/kibanjoho/mapinfo/what.html)  
 ※各社ホームページよりステーションを追加作成(2019年2月現在)



# 4. 駅前広場の整備の考え方～交通広場、センターコア、次世代型交通ターミナルの整備の進め方～

## ■基本的な考え方

- 道・駅・まちが一体となった都市基盤に世界最先端の交通技術を有し、世界をリードする「未来型の駅前空間」として次世代型交通ターミナルを官民協働で実現します。
- 次世代のモビリティは、駅前空間（デッキレベル）、道路空間及び隣接地において、人とモビリティが同一空間に共存し、自動運転技術等により安全性を担保します。
- モビリティは、次世代型交通ターミナルにおいて活用の目的に応じ、適宜、最適なものを選択、シェアし、決済可能なものとします。
- その拠点となる次世代型交通ターミナルに具備するべき機能及び技術は、

- ・高度な自動運転システム
  - ・安全性を担保する交通技術
  - ・高度なモバイル通信技術
  - ・老若男女、言語等を問わず利用可能なガイドシステム
  - ・快適な移動と居索性
  - ・多言語による情報提供サービス
  - ・利便性の高い決済システムの導入
- 等を想定します。

《歩行者とモビリティが共存する空間イメージ》



LRTと歩行者が共存する空間  
(写真：ストラスブール、フランス)



バストランジットモールのイメージ  
出典：新たな中・長距離バスターミナル整備に向けた  
雲井通5・6丁目再整備基本計画（案）

これら最先端の技術と英知を結集させ、次世代型交通ターミナルを実現させるため、自動車メーカー、通信機器メーカー、通信事業者等の最先端技術の導入を図るとともに、賑わい広場の整備及び利用の一体化が可能となるよう周辺再開発事業者、道路管理者、賑わい広場等を整備する者等は最大限努力します。

## ■官民の分担

- 人・モビリティが移動する空間の整備にあたっては、再開発事業者、道路管理者、賑わい広場等を整備する者、その他協力者が相互に協力し、その受益に応じて適切に、整備に係る費用の負担を図ります。
- 加えて、モビリティの連続的な移動を円滑に行うため、駅前空間及び道路空間の整備、隣接地の再開発にあたっては、その走行空間等の確保に関し相互に協力します。
- 次世代型交通ターミナルの具体化及び整備にあたっては、最先端技術の導入と運営の最適化、コストの低減等を図るため、PPP/PFI方式等により事業の公募を行います。

## ■次世代型交通ターミナルのイメージ



出典：国土交通省 品川駅西口駅前広場イメージ動画より

## ■交通広場における歩行者・モビリティのネットワーク



出典：国土交通省 品川駅西口駅前広場イメージ動画より

# 4. 駅前広場の整備の考え方～交通広場、センターコア、次世代型交通ターミナルの整備の進め方～

## <沿道再開発ビルや既存交通ネットワークとの接続拠点として>

- ・沿道の再開発ビルと直結させることにより利便性の向上を図ります
- ・交通広場において路線バスやタクシー等の既存交通への誘導を明確化し 乗り換えを円滑化します
- ・歩行者等の移動空間を国道上空のデッキに移すことにより、国道 15 号品川駅西口交差点の交通混雑の解消を図ります



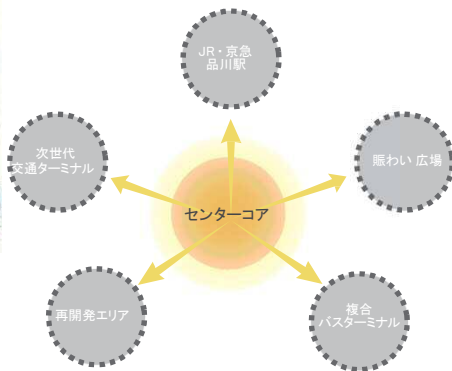
出典: マスダル市 ホームページ  
<https://masdar.ae/en/masdar-city/detail/masdar-city-at-a-glance>  
 The Masdar City Personal Rapid Transit



Sony Center Berlin

## <センターコアとしての機能>

- ・品川駅東口（港南側）と西口（高輪側）を結ぶ東西自由通路を延伸することにより、歩行のシームレス化を実現します
- ・都市のランドマークとして求心性のあるシンボリックな空間機能を造ります
- ・移動導線を明確にする分かりやすさと見通しを確保します
- ・歩行者をまちに引き込むスムーズなアクセス性を担保します



## <世界最先端のモビリティターミナルとして>

- ・常に最先端の車両・技術・システムが体感でき、様々なシーンで利用者の移動をサポートできる施設を目指します
- ・これまでも「道路の施設」は、高速移動、情報の発信・受信、交通安全、移動の快適性等、自動車の技術開発の進展とともに時代のニーズに合わせ飛躍的に進化してきました
- ・今後の社会的なニーズや技術開発の動向に合わせ将来にわたって進化することを基本コンセプトにします
- ・世界に向け情報を発信し続ける品川、世界の”shinagawa”は、新しい東京のカタチを創造します
- ・Future(未来)、Dream(夢)、Hope(希望)を実現する、worldwideなモビリティの拠点を目指します



バスタ新橋



BMW ミュージアム (ドイツ)

## <次世代モビリティを活用した乗換、結節の交通拠点としての機能>

- ・次世代モビリティの乗換拠点として、他の交通モードからの乗り換えを円滑化します
- ・AI 技術や自動運転技術を利用して次世代モビリティの適正配置や新たなサービスを提供します
- ・MaaS などの新たなサービスを将来の都市の機能として醸成します



出典: 日刊建設工業新聞社より



出典: 経済産業省 空の移動革命に向けた官民協議会

空飛ぶクルマ

## <日本の技術を広め、選択し体感できるショーケース的な空間機能>

- ・賑わいの創出や快適な空間の提供等をオープンカフェや日本文化の発信等を適宜行い、この場所に居て楽しく、心が和む空間を演出します
- ・商業等の利便増進施設と駅ビルと連携した利用が可能となる空間を形成します
- ・商業等の施設は、地域に根ざした生活インフラの一部としての機能も維持しながら、日本文化、各地方の情報提供及び物産等の販売等も可能となる「都市型の道の駅」としての新たな機能を創出します



# 4. 駅前広場の整備の考え方～交通広場、センターコア、次世代型交通ターミナルの整備の進め方～

## 【次世代モビリティネットワークにおける拠点のイメージ】

- 品川駅西口を皮切りに、次世代モビリティの拠点及びネットワークの形成を官民連携での展開を考えます。
- 拠点（ターミナル、デポ等）の構成を、官民が協力して整備・運営／維持管理するシステムが必要です。
- モビリティネットワークの形成に向け官民協働の体制構築が必要となります。
- 各地の拠点間の需要バランスは、AI技術や自動運転技術により常に過不足なく自動供給されることを想定します。

### ◆次世代モビリティ拠点（ターミナル、デポ等）の設置場所イメージ



パーソナルモビリティによるカーシェアリングの実証実験  
国道1号大手町駅ステーション 写真：パーク24様提供

### ◆拠点（ターミナル、デポ等）の整備・運営／維持管理の考え方

#### <官民による役割分担のイメージ>

**民設民営** (ex.民間駐車場、再開発ビル等)  
・運営ノウハウ、最新の技術の導入、  
社会情勢へのスピード感ある対応

**公設民営** (ex.駅周辺のターミナル、役所/複合施設等)  
公共：制度の整備、事業スキーム整備  
民間：運営ノウハウ、最新の技術の導入、  
社会情勢へのスピード感ある対応

**公設公営** (ex.道路空間内等)  
・公共による整備／運営・維持管理  
※将来、公共空間において、民間が整備／運営することも想定

# 4. 駅前広場の整備の考え方 ～賑わい広場整備の進め方～

## ■基本的な考え方

- 道路空間の立体的な活用（立体道路制度）を前提とした、まちづくりを関係者の総力を挙げて敢行します。
- 羽田空港の国際化、リニア中央新幹線の整備等を踏まえ、「日本の成長を牽引する新たな国際交流拠点の形成」に向けて官民協働でまちづくりを推進します。
- 品川駅周辺の限られた空間を有効に活用するため、国道15号道路上空を活用し、歩車分離した安全・安心の道・駅・まちが一体となった世界に誇れる賑わい広場（デッキ）等の都市基盤を整備します。
- 国道15号上空の空間の活用にあたっては、
  - ・民間の活力による「賑わい」の創出
  - ・訪日外国人への国内情報の発信
  - ・道路構造の改良を考慮したバリアフリー化
  - ・隣接ビル群と連携した防災拠点の形成 等を検討します。

## ■官民の役割分担

- 賑わい広場と一体となり施設整備を行う者、再開発ビルと賑わい広場を直結させる者等は、道路空間を活用することによる受益をもって主体的にまちづくりを先導し、整備に係る費用等の負担を図ります。
- 国道15号の道路管理者は、まちづくりの公益性と施設の公共性を鑑み、まちづくりの具体化及び整備に協力することとします。
- 道路管理者は、まちづくりに関し、必要となる道路構造等の改良及び管理等にあたっては、その必要性に鑑み、適宜、協力することとします。
- 賑わい広場の管理運営にあたっては、民間事業者の収益の還元をもって、日常的な管理運営、維持等を行うこととします。
- 賑わい広場の具体化及び整備にあたっては、民間資金の導入による施設整備と運営の最適化、民間事業のノウハウ、コスト管理と収益のバランスを図りつつ、事業の成立性を高められるスキームとして民間事業者が事業を提案する公募提案方式を採用します。

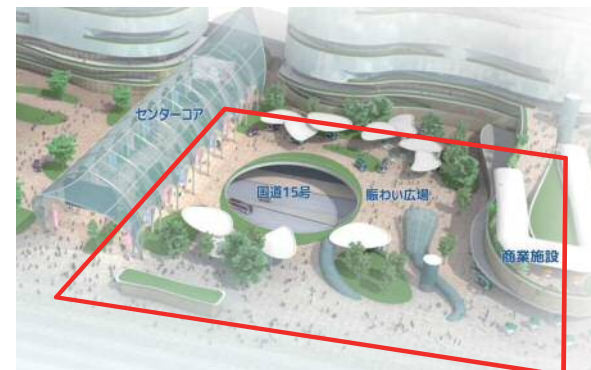
### ■現状課題

- ・駅、まちの連続性が低く、鉄道、バスの乗り場が分散バリアフリーとなっておらず、移動の負担が大きい
- ・駅前広場や歩行者の空間が不足しており、国道15号の交通の輻輳が散見



### ■整備後のイメージ

- ・駅、まちを直結させる賑わい広場（デッキ）の整備により、飛躍的に利便性が向上
- ・国道上空に商業施設等を設けることで、これまでに無い賑わいを創出





# 4. 駅前広場の整備の考え方 ～賑わい広場整備の進め方～

## <駅前広場として>

- ・鉄道、リニア、バス、次世代モビリティ等、様々な交通の利用や乗り換えのための待ち合いや居場所の空間となるよう、機能・サービスの提供を国際交流拠点としての役割を十分に認識し、その施設整備及び運営を民間事業者が担います
- ・整備後のマネジメントを含めた頑強な都市基盤の運営組織の立ち上げも視野に入れた街のあり方を指向します
- ・交通情報だけでなく、新たな街への入り口として、観光情報、施設サービス情報等の提供も多言語で案内します



ロッテルダム中央駅（オランダ）



東京観光情報センター バスタ新宿

## <商業施設の前庭として>

- ・オープンカフェなどにより、賑わいの創出や快適な空間を提供するとともに、日本文化の発信等を適宜行い、この場所に居て楽しく、心が和む空間を演出します
- ・商業等の利便増進施設と駅ビルとの連続的な利用が可能となる空間を形成します
- ・商業等の施設は、地域に根ざした生活インフラの一部としての機能も維持しながら、日本文化、各地方の情報提供及び物産等の販売等も可能となる「都市型道の駅」としての新たな機能を創出します



二子玉川ライズ



バスタマーケット バスタ新宿

## <イベントスペースとして>

- ・都市のための新しいイベントスペースとして、日常的、非日常的（災害発生時等）な時間と空間をサポートします
- ・モノ、情報が行き交い、様々な出会いや体験を通して感動を享受できる魅力ある空間づくり国際交流や日本文化、各地方の発信を意識したイベントを演出します



ENCANTS MARKET（スペイン）



東京国際フォーラム

## <防災施設として>

- ・災害時における帰宅困難者の一時滞留場所としての機能及び空間として、駅に集中する帰宅困難者への支援を行います
- ・鉄道やバス等の運行、被災情報のタイムリーな情報をデジタルサイネージや Wi-Fi 環境を活用し、提供できるよう機能の集積とインフラを整備します



広域防災拠点イメージ（写真提供：宮城県）



国土交通省対策本部車

# 5. 複合ターミナル整備の考え方

## ■ 基本的な考え方

- 駅前空間において、モーダルコネクトの機能強化を図るべく歩行者と車の移動空間を分離し、タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の集約化を再開発ビル内に図り、効率的な移動手段の選択と交通情報の提供を併せて行います。
- 複合ターミナルは、再開発ビル内の商業系施設、業務系施設、ホテル、カンファレンス等の各種機能と一体となり、高付加価値のサービスが提供可能な施設と位置づけ、整備します。
- 広域交流拠点としての役割を担うため、周辺地域の観光情報の提供、或いは国内旅行のサポート等を多言語でサービスが可能となるよう国際交流支援の仕組みを導入します。
- 東日本大震災の教訓を踏まえ、国内での大規模災害の発生時における世界各国からの支援に対して、複合ターミナル、周辺再開発ビル、賑わい広場を整備する者等が連携し、支援隊の情報収集や各国間の連携調整、被災地の要望と国際支援とのマッチング等のサポート、部隊の一時待機場所等の拠点的功能を、地域内で担うための仕組みの導入を検討します。

## ■ 官民の役割分担

- ビル一体型複合ターミナルの整備にあたっては、
  - ・賑わい広場、交通広場、次世代型交通ターミナルが整備される道路空間と一体的に機能し、活用することによる受益をもって再開発事業者、道路管理者等が主体的に整備を先導します。
  - ・関係事業者（周辺再開発事業者、道路管理者、関係行政機関）は、複合ターミナルの公益性と施設の公共性を鑑み、計画の具体化及び整備に協力します。
  - ・道路管理者は、複合ターミナルの整備に関し、必要となる道路構造等の改良等にあたっては、その必要性を鑑み、適宜、協力します。
  - ・複合ターミナルの整備、運営管理については、民間事業者の収益の還元をもって、実施することとします。

### ■ 複合的サービス・交流機能



### ■ 交通機能



### ■ 防災施設





## 6. 段階的な整備の進め方 ～施設配置計画と官民の事業区分～

- 1階部分は、駅前広場の拡張により国道15号の「自動車交通を円滑化」に係る事業を実施します。
- 2階部分は、上空デッキ等の官民連携整備により「歩行者の移動の円滑化」、「賑わいの創出」、「新たなモビリティの活用」に係る事業を実施します。



# 6. 段階的な整備の進め方 ～整備ステップの考え方～

○リニア中央新幹線や周辺の再開発事業等のスケジュールを踏まえながら、道・駅・まちの一体化を実現していきます。

## 第1ステップ

### 【国道15号基盤整備事業】

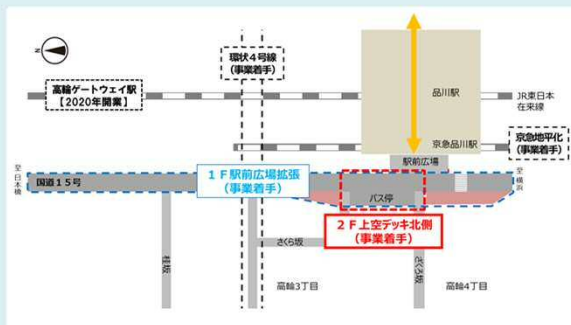
#### ・事業着手

(地下鉄延伸計画との調整)

### 【鉄道関連事業】

- ・京急線連続立体交差化の事業着手
- ・高輪ゲートウェイ駅開業 (2020年予定)
- 【周辺再開発等】
- ・駅街区地区、西口地区、北周辺地区の事業着手
- ・環状4号線の事業着手

[平面図]



[横断図] (東西自由通路付近)



## 第2ステップ:リニア開業時(2027年)を目標

### 【国道15号基盤整備事業】

- ・2F上空デッキの北側部分の完成
- 1F駅前広場拡張の完成

### 【鉄道関連事業】

- ・リニア中央新幹線開業 ・京急線地平面化の完了
- 【周辺再開発等】
- ・北周辺地区の一部まちびらき
- ・西口地区の一部完了
- ・環状4号線の一部開通

[平面図]



[横断図] (東西自由通路付近)

<デッキレベルで駅と街を直結>



## 第3ステップ

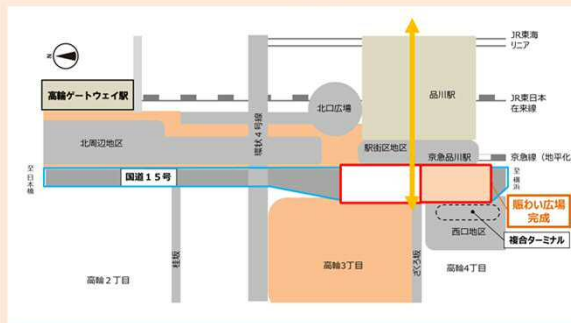
### 【国道15号基盤整備事業】

- ・2F上空デッキ南側部分の完成
- ・複合ターミナルの完成

### 【周辺再開発等】

- ・北周辺地区の完了
- ・西口地区の一部完了
- ・駅街区地区の完了
- ・環状4号線の供用開始

[平面図]



[横断図] (東西自由通路付近)





# 7. 国道15号・品川駅西口駅前広場の将来の姿

品川駅周辺地域は、新たな国際交流拠点の形成に向けて、道、駅、まちが一体となった都市基盤の整備を進め、「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」を目指します

## ◆次世代型交通ターミナル◆

- 最先端のモビリティ（自動運転等）の乗降場を集約した次世代モビリティターミナルを配置



次世代型交通ターミナルのイメージ

## ◆開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル◆

- 民間の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
- タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に



バスタ新宿



横浜側から見た品川駅西口駅前広場の機能のイメージ

※将来必要となる機能をイメージしたものであり、整備内容を決定したものではありません

## ◆シンボリックなセンターコア◆

- 利用者動線の交差点には連携の拠点となるセンターコアを配置
- 交通結節の各空間を結ぶシンボリックな空間を形成



センターコアのイメージ

## ◆人々が集う賑わい広場◆

- センターコアの南側には、人々が集い、憩う賑わい広場空間を配置
- 有事の際には、防災拠点としても活用



賑わい空間のイメージ