

# 国道 15 号・品川駅西口駅前広場の整備 ～国道上空を活用した官民連携によるまちづくりの取組～

国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所

## 1. はじめに

品川駅周辺地域は、羽田空港の更なる国際化や平成 39 年開業を目指すリニア中央新幹線、平成 32 年春に暫定開業を目指す（仮称）品川新駅など、地域のポテンシャルが高まっています。また、平成 24 年 1 月の特定都市再生緊急整備地域の指定や、平成 26 年 5 月の国家戦略特区の区域指定などにより、民間活力をいかした開発が一層進んでいくことが見込まれています。まちづくりについては、東京都、国、学識経験者、関係区及び民間事業者で構成される「品川駅周辺基盤整備・まちづくり検討委員会」での検討を踏まえ、平成 26 年 9 月、東京都が公民協働のまちづくりの指針となる「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014」を策定しています。

以上の背景から、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」の実現に向けまちづくりの計画段階から官民連携で検討を行っている段階です。

＜品川駅西口駅前広場に関する経緯＞

- H22.10 羽田空港新国際線ターミナル開港
- H23.5 リニア建設指示
- H24.1 特定都市再生緊急整備地域に指定
- H26.6 田町～品川駅間の新駅設置を公表
- H26.9 品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014
- H29.2 国道 15 号・品川駅西口駅前広場の整備方針  
(国土交通省・東京都)

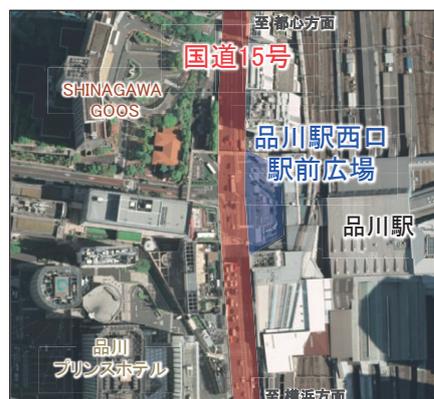


図 品川駅西口駅前広場位置図

## 2. 品川駅西口駅前の現状と課題

国内外からの来訪者増加が期待される品川駅においては、都市基盤整備が先行している東口（港南口）に比べ、西口駅前には狭小な駅前広場・歩行空間に多くの自動車交通や歩行者、公共交通が慢性的に集中しており、快適な空間となっていないだけでなく、交通安全性にも課題があります。

### (1) 駅前での交通の輻輳

国道 15 号を横断する歩行者は極めて多く、品川駅前横断歩道では 18 時台のピークでは約 8 千人/h の歩行者があるものの、十分な滞留空間がないため歩道空間に溢れかえり、歩道を通行する人や自転車、バス停利用者の動線と交錯するなど、不便かつ危険な状態にあります。



## (2) 荷捌き交通

販売店等の荷捌き車両の駐車が多く（1日あたり350台以上が利用）、駅前広場としての交通結節機能の低下が発生しています。一般車やタクシーも混在し、駅前広場内が慢性的に混雑している状況であり、駅街区の新設駅ビルに伴う需要増加も考慮すると早急な対応が求められます。



## (3) 客待ちタクシー

現状のタクシー用待機スペースは10台程度ですが慢性的に不足しており、国道15号沿いでは常時40台程度が待機するなど、国道の交通容量を低下させている状況にあります。また、国道15号路上での乗降も頻繁に行われるなど、利用者にとっても不便な状況です。



## (4) 路線バス

現状の駅前広場は狭く、バスの滞留空間がないため国道15号の路上にバス乗降場が設置されています。そのため、バス利用者と歩行者が錯綜し、歩行空間を圧迫しています。また、一部は起終点となっているバス路線もあるため、駐車しながら時間調整をしている状況です。



## (5) バリアフリー化されていない歩道橋

国道15号を横断する歩道橋は幅員が狭く、かつエレベーターも設置されていないため、車いす利用者や高齢者等にとって使いにくい状況にあり、バリアフリーへの対応が求められます。



## 3. 整備方針

現在、多くの課題を抱える西口駅前広場について、平成29年2月、東京都と国土交通省の連名により「国道15号・品川駅西口駅前広場の整備方針」を示しました。具体的な整備方針は、下記に示す通りとなっています。

1. 品川駅周辺地域は、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、首都圏と世界、国内の各都市をつなぐ広域交通拠点・国際交流拠点として高いポテンシャルを有しており、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行っていくことが重要である。
2. 品川駅周辺のまちづくりと広域交通拠点・国際交流拠点の機能強化を進めるためには、駅周辺の限られた空間を有効活用し、道・駅・まちが一体となった都市基盤の整備を進めていくことが必要である。
3. 駅とまちとを結ぶ国道15号については、立体道路制度の活用により、道路上空の空間等を有効活用するなど、合理的な土地利用を促進し、交通広場の整備と合わせて、官民が連携し、都市基盤整備に取り組んでいく。あわせて、車と歩行者との空間を分離し、バス・タクシー等の乗降場の集約化を図ることにより、安全な歩行者動線を確保し、駅とまちとの回遊性を向上させるなど、モーダルコネクトの機能の強化を図る。

4. 品川駅周辺地域は、MICE・宿泊施設等、国内外から多くの人々が訪れる国際交流拠点となることから、周辺開発と連携を図りながら、品川の玄関口として建築物と一体となったシンボル性、にぎわい性のある広場空間を創出するとともに、利用者の利便性向上、観光に資する複合施設を備えた、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」を目指す。
5. この方針に基づき、民間事業者等の知見を広く取り入れながら、官民連携で計画の具体化を図る。

**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**



図 整備方針（記者発表資料より抜粋）

**[参考：立体道路制度について]**

前述した整備方針に則り、より合理的な土地利用を図るとともに魅力的な都市基盤の整備を行っていくためには、立体道路制度を活用が有効となります。立体道路制度とは、幹線道路等の整備促進と土地の高度利用に関する取組みの一つで、道路の区域を立体的に定め、それ以外の空間利用を可能にすることで、道路と建築物などとの一体的整備を実現する制度です。

土地の有効活用が可能となるほか、用地取得コストの縮減等も期待できるため、当該地域への制度適用は極めて有効であると考えられます。

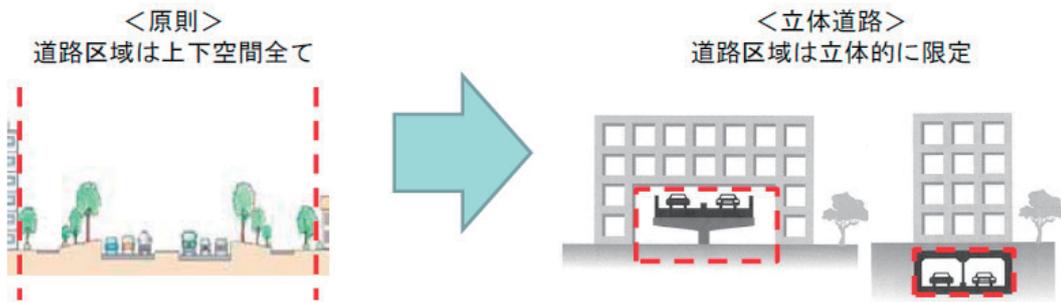


図 立体道路制度のイメージ

出典：国土交通省 HP（立体道路制度の概要より）

## 4. 事業協力者の公募

先に示した整備方針に基づき、国道15号の道路上空を活用した品川駅西口駅前広場の事業計画の策定に向けた提案や検討・調整等への協力を行っていただくため、事業協力者の募集を行いました。

### (1) 公募の進め方

事業協力者の公募に関しては、募集要領の公表から学識経験者等による審査委員会を設け、国土交通省関東地方整備局手続き運営委員会による審査を踏まえ、事業協力者の選定を行うこととしました。



図 公募の進め方

### (2) 募集要項

#### ① 提案対象範囲

提案対象範囲は、品川駅西口駅前地域を含む国道15号上空の約18,000㎡としました。

#### ② 求める提案事項

国道15号の上空空間を活用したオープンデッキ等の整備に係る事業計画の策定に関し、事業協力者からは“国道15号・品川駅西口駅前広場のまちづくりと一体となった事業の具体化に関する提案・検討”等について求めることとし、具体的には右表に示す、まちづくり、空間活用方針、整備手法、管理運営方針、実現性、実施体制の6項目について提案項目として設定しました。

表 求める提案事項

提案項目	内容
まちづくり	・周辺地域の街づくりを見据えた駅前空間のあり方
空間活用方針	・にぎわい広場・交通広場等の空間活用及び整備の考え方 ・道路上空空間の容積率の活用方法 ・道路上空において、駅及び民間施設を連絡する魅力ある歩行者動線の確保と民間施設等との接続の考え方
整備手法	・官民連携によるにぎわい広場・交通広場等の整備手法
管理運営方針	・にぎわい広場・交通広場等の管理運営方針
実現性	・事業実現に向けての課題と対応方策 ・事業実現に向けた地元調整
実施体制	・企画提案内容の実現に向けた実施体制 ・企画提案内容の実現に向けた地域との連携体制

#### ③ 主な応募資格

事業協力者の主な応募資格については、「提案する事業を実施する意欲のある者」や、「事業者となり得る資力及び信用を有する者」、「隣接対象範囲内の土地所有者あるいは開発事業予定者」「1都3県での広場整備の実績を有する者もしくは、広場と一体となった市街地の開発事業に関わった実績を有する者」等の設定を行い、本事業に関して責任と実績を持ちまちづくりに積極的な提案を行いながら協力できる者を募りました。

### (3) 選定に係る評価項目と選定結果

事業協力者の選定にあたっては、先に示した応募資格を有し企画提案書の応募があった3者（京浜急行電鉄株式会社、株式会社西武プロパティーズ、東日本旅客鉄道株式会社）を対象に、企画提案書及びプレゼンテーション・ヒアリングを実施し、評価しました。評価にあたっては、学識経験者等で構成される審査委員会での意見を踏まえ、応募のあった3者を選定することとしました。

表 評価項目

審査項目	応募資格			企画提案書	プレゼンテーション ヒアリング
	資力・ 信用調査	土地所有者 開発事業 予定者	開発実績		
審査内容					
必要条件の確認	○	○	○		
提案内容の評価				○	○



審査委員会による  
審議  
(学識経験者 他)

<選定した3者>

- ・京浜急行電鉄株式会社
- ・株式会社西武プロパティーズ
- ・東日本旅客鉄道株式会社

※記載順序は50音順

(4) 「事業協力者」からの提案のポイント

事業協力者として選定した3者から品川駅西口駅前まちづくりに関して提案のあった内容のうち、空間の活用方針及びイメージパースについて以下の通り紹介します。

① 京浜急行電鉄株式会社

- 通過型の既存バス路線を考慮し、地上にバス乗降場を配置
- 空港からの鉄道利用者やリニア等の乗換利便性を重視し、鉄道改札階と同じデッキレベルにタクシー乗降場を集約し、北口駅前広場と連携
- イベントや災害時にも活用可能なにぎわい広場・憩いの広場をデッキレベル中央部・南側に配置
- にぎわい施設を自由通路南側に配置し、駅ビルと一体でにぎわい創出
- 建物内に防災備蓄倉庫を配置 等



図 京浜急行電鉄株式会社のイメージパース

② 株式会社西武プロパティーズ

- 立体的に歩車分離 (1階:交通広場(路線バス)、2階:歩行者中心の広場)
- タクシーは、品川駅の鉄道利用者の乗換利便性、北口駅前広場との連携を図るため、2階北側に配置し、駅ビルと一体でにぎわい創出
- 東西・南北の歩行者ネットワークの起点となるにぎわい広場を確保
- 駅・道・まちの回遊性を高める建物を一体的に配置 等



図 株式会社西武プロパティーズのイメージパース

### ③ 東日本旅客鉄道株式会社

- 一般車・タクシー乗降場は、鉄道駅との乗換利便性・将来の周辺地域まちづくりの進展等を考慮し、デッキ南側に集約整備
- バス乗降場は、路線バスの速達性を重視し、地上レベルに再整備
- 東西自由通路の延伸・整備等により周辺地域まちづくりとのシームレスな歩行者ネットワークを形成
- JR 品川駅・京急品川駅の連携
- 周辺地域の大規模まちづくりとの連携
- 北口駅前広場と一体となった、国際交流拠点の玄関口に相応しい賑わい（歩行者）広場をデッキ北側に整備 等

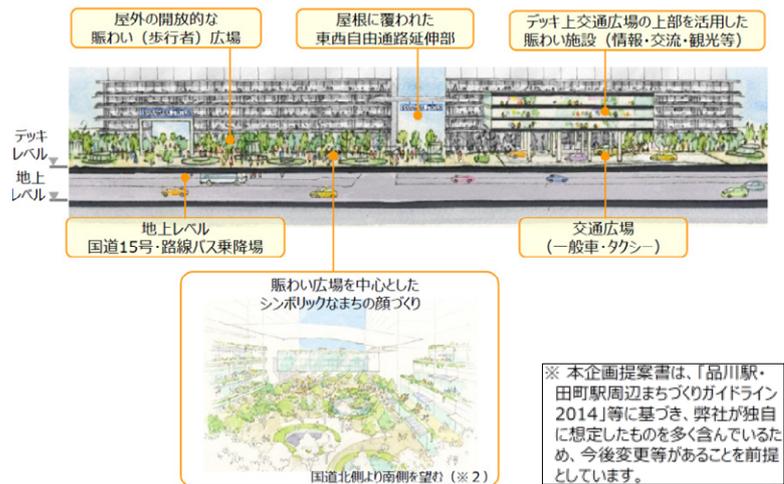


図 東日本旅客鉄道株式会社のイメージパース

また、国道上空のデッキ整備に係る費用負担については、公共による整備を前提とするだけでなく、国道上空利用対価を活用し一部を民間負担で整備するなど、費用負担面においても連携した整備に関する提案がありました。

## 5. 今後の検討課題

今回、事業協力者からあった提案内容を基軸としながら基本計画をとりまとめることが必要です。基本計画の策定にあたっては、にぎわい広場・交通広場のあり方、機能要件、施設の配置やボリュームの検討に加え、道路法、建築基準法、都市計画法等関連する法制度との整合性や、周辺開発事業との連携、事業費の捻出方法、完成後の維持管理方法、災害リスクへの対応等、検討すべき事項は多岐にわたります。

これらの検討課題に対し、事業協力者や関係行政機関、学識経験者等で構成する検討協議会を組織し、ひとつひとつ議論を重ねていく予定です。

## 6. おわりに

羽田空港の国際化やリニア中央新幹線の整備等、今後益々ポテンシャルが高まる品川周辺地域において、今回のプロジェクトは極めて重要な位置づけにあります。整備方針に掲げた「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」の実現に向けては、民間からのアイデアやノウハウの活用が不可欠になります。

官民連携した国道上空空間の整備では全国初の取組みとなるため、今後の事業モデルとなるようプロジェクトを進めて参りたいと思います。

以上

<参考資料>

平成 29 年 9 月 8 日 記者発表資料（国土交通省関東地方整備局）

「国道 15 号・品川駅西口駅前広場の整備に係る民間の「事業協力者の決定」について ～京急電鉄・西武プロパティーズ・JR 東日本に決定しました～」より、事業協力者 提案書概要を抜粋。

([http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr\\_content/content/000682821.pdf](http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000682821.pdf))

# 世界中の人々にぎわい、道・駅・まちがシームレスに繋がる東京のゲート空間

## 駅前空間のあり方



道路・広場・駅機能が融合した駅前空間イメージ

道路上空を活用した、多主体連携による一体的な空間づくりと運営  
⇒ **未来型の駅前空間の実現**

ハード面  
上空デッキによる、利用者本位のシームレスな動線・空間づくり



ソフト面  
多様な主体の参画による切れ目のない管理・運営

### <空間づくりの方向性>

道・駅・まちをつなぐ  
交通結節機能を強化する  
国際交流拠点の核を創る

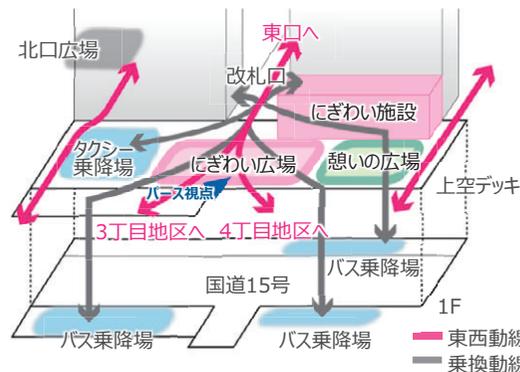
### <求められる主な機能>

交通機能  
にぎわい・交流機能  
景観機能  
その他機能

## 空間活用方針

### <交通機能の配置の考え方>

- ① 通過型の既存バス路線を考慮し、地上にバス乗降場を配置
- ② 空港からの鉄道利用者やリニア等の乗換利便性を重視し、鉄道改札階と同じデッキレベルにタクシー乗降場を集約し、北口広場との連携を図るため、北側に配置
- ③ 駅とまちをつなぐ東西動線を軸とした歩行者ネットワークを構築



機能配置イメージ

### <にぎわい・交流機能等の配置の考え方>

- ① イベントや災害時にも活用可能なにぎわい広場・憩いの広場をデッキレベルの中央部・南側に配置
- ② にぎわい施設を自由通路南側に配置し、駅ビルと一体となつてにぎわいを創出  
建物内には防災備蓄倉庫、災害時の支援機能等を配置

※ 本企画提案書は、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」等に基づき、当社が独自に想定したものを多く含んでいるため、今後変更等があることを前提としています。

# 交通結節機能の充実とまちのにぎわい・回遊性の向上に資する駅前空間

別添 1

## 駅前空間の整備方針

### ■ 6つの機能を向上させ、「未来型駅前空間」を形成

- ① **交通結節機能**：駅利用者の乗り換え機能の向上、西口と北口の連携
- ② **交流機能**：まちへつづく歩行者ネットワークの起点となる広場整備
- ③ **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
- ④ **景観機能**：建物と公共空間の融合、人々をまちへ誘導する景観創出
- ⑤ **防災機能**：特定緊急輸送道路機能の維持、一時避難スペースの確保
- ⑥ **にぎわい機能**：回遊性の向上、まちと商業施設が連携したイベント展開

## 空間活用方針

### ■ 交通結節機能等の配置と周辺との接続を考慮した空間構成

#### 交通結節機能の配置の考え方

- ・立体的に歩車分離（1階：交通広場(路線バス)、2階：歩行者中心の広場）
- ・タクシーは、品川駅の鉄道利用者の乗換利便性、北口駅前広場との連携を図るため、2階北側に配置

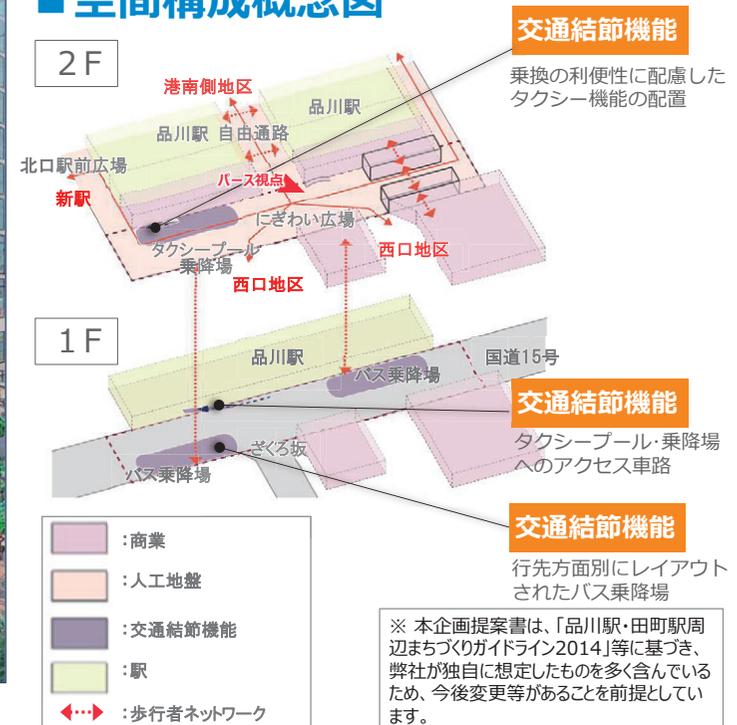
#### 建築計画及び周辺との接続の考え方

- ・東西・南北の歩行者ネットワークの起点となるにぎわい広場
- ・駅・道・まちの回遊性を高める建物を一体的に配置



日本の新たな玄関口にふさわしい活気あふれる駅前空間イメージ

## ■ 空間構成概念図



### 駅前空間の整備方針

#### 国道上空を活用した交通拠点機能・賑わい機能の創出

- ①鉄道と二次交通を円滑につなぐ【交通広場】
- ②駅とまちをシームレスにつなぐ【歩行者ネットワーク】
- ③駅と周辺まちづくりと一体となった、玄関口に相応しい都市空間を創出する【賑わい（歩行者）広場】

### 周辺地域まちづくりと連携した空間活用方針

#### 交通広場整備の考え方

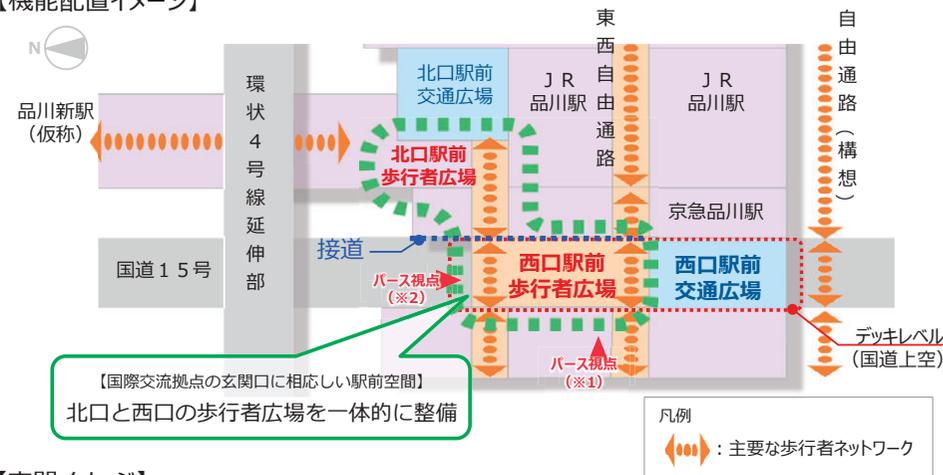
- ・一般車・タクシー乗降場は、鉄道駅との乗換利便性・将来の周辺地域まちづくりの進展等を考慮し、デッキレベルの南側に集約整備
- ・バス乗降場は、路線バスの速達性を重視し、地上レベルに再整備

#### 歩行者ネットワークと賑わい（歩行者）広場整備の考え方

- ・東西自由通路の延伸・整備等により周辺地域まちづくりとのシームレスな歩行者ネットワークを形成
- ・大規模鉄道ターミナルであるJR品川駅・京急品川駅の連携
- ・今後進展する周辺地域の大规模まちづくりとの連携
- ・北口駅前広場と一体となった、国際交流拠点の玄関口に相応しい賑わい（歩行者）広場をデッキレベルの北側に整備

### 空間活用イメージ

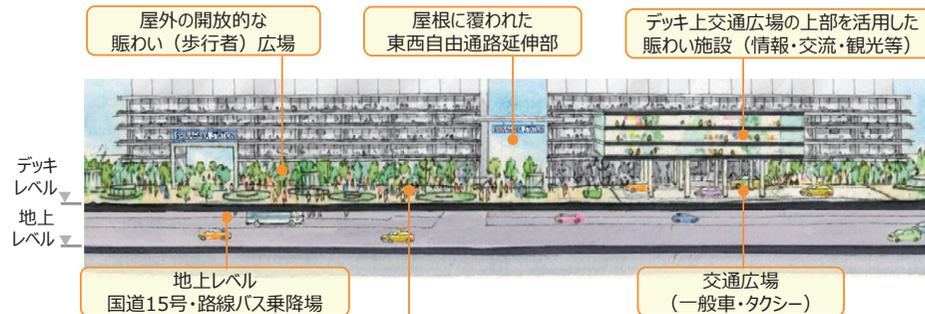
#### 【機能配置イメージ】



【国際交流拠点の玄関口に相応しい駅前空間】  
 北口と西口の歩行者広場を一体的に整備

#### 【空間イメージ】

高輪側より西口駅前広場を望む(※1)



※ 本企画提案書は、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」等に基づき、弊社が独自に想定したものを多く含んでいるため、今後変更等があることを前提としています。