

施設配置計画の検討

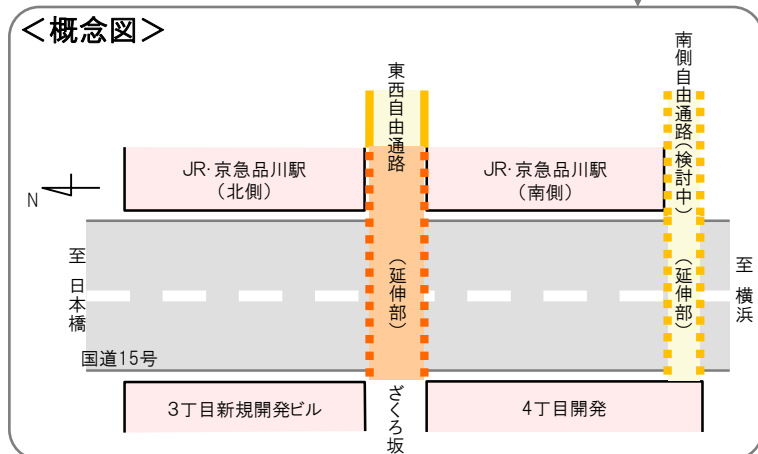
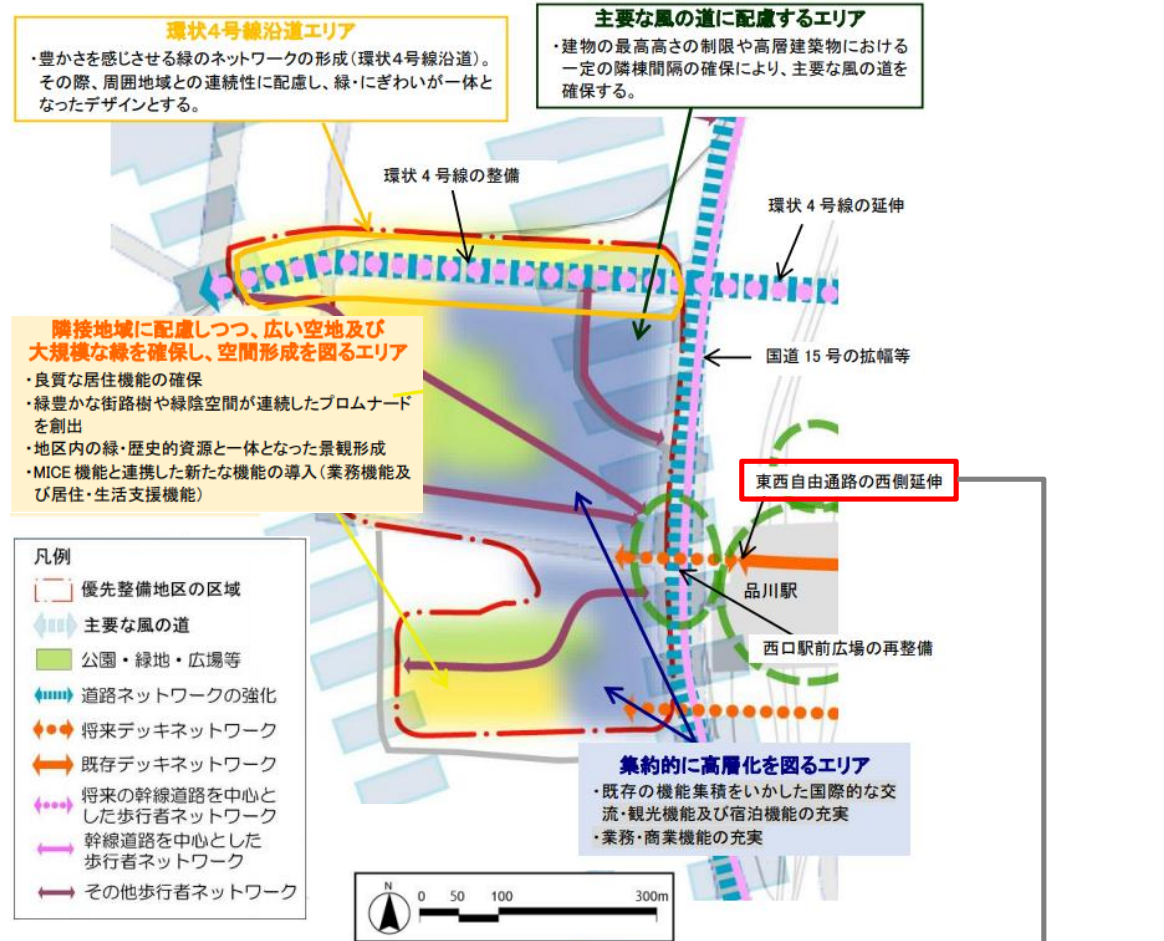
1. 品川駅西口駅前広場の位置づけ

- ・H26年9月公表「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014」では、まちづくりの一環として、東西自由通路の延伸を計画
- ・現在は、デッキ上の西口駅前広場を“連携の要”として位置づけ、道・駅・まちが一体となった「交流拠点」として計画

【これまでの考え方】

○品川駅東西自由通路の整備

本地域の開発等を踏まえた歩行者交通や品川駅利用者の利便性、国道15号横断歩行者の安全性向上等を図るため、既存、東西自由通路の西側延伸
(品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン 2014)



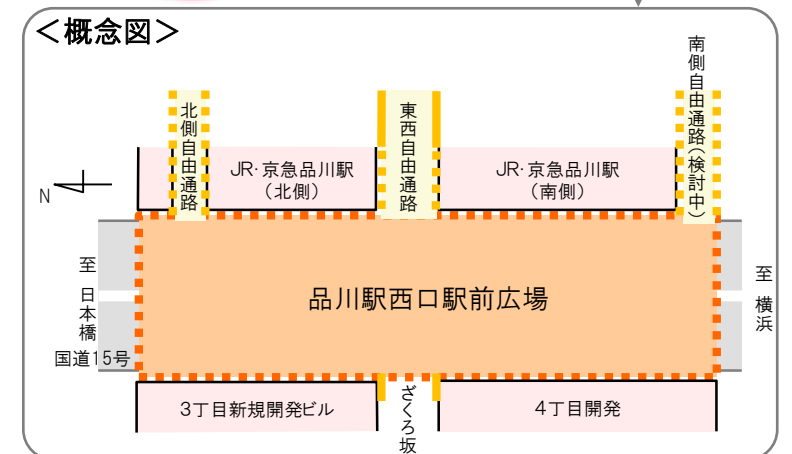
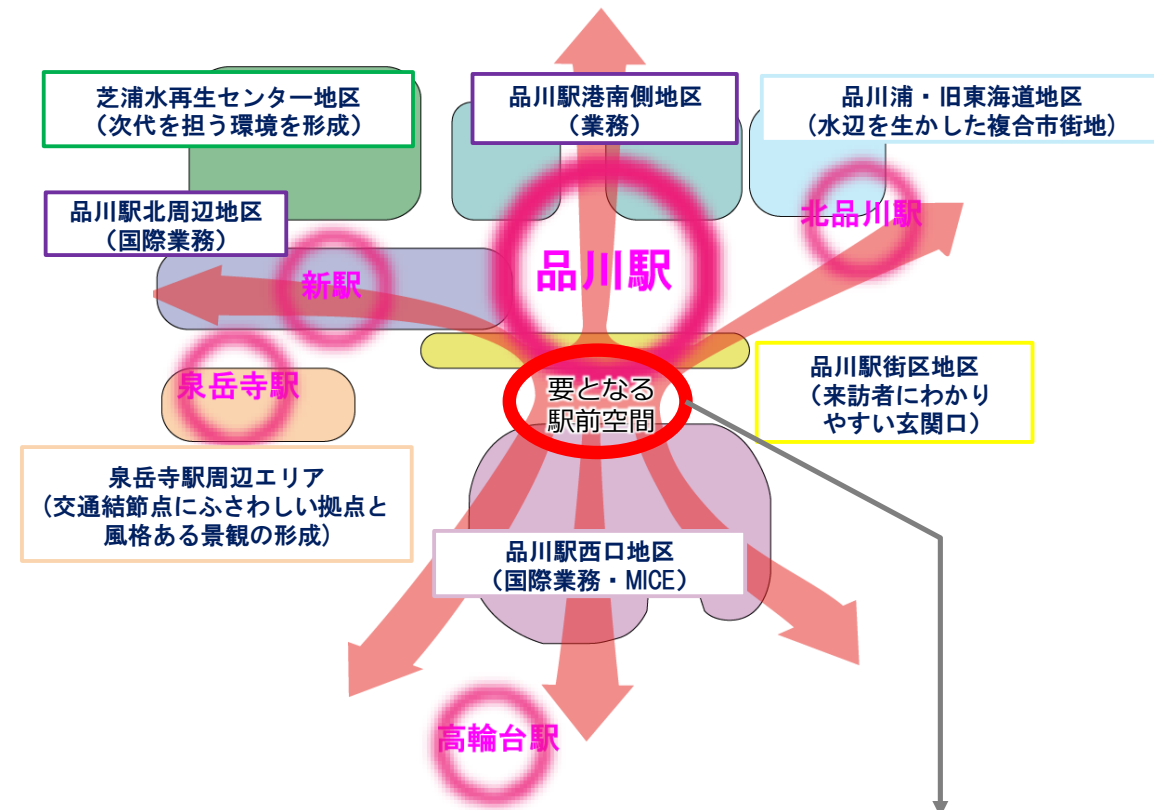
【現在の考え方】

○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

○西口駅前広場(デッキ上)の位置づけ

品川駅西口の駅前広場(デッキ上)は、各駅や周辺エリアとの“連携の要”になるモーダルコネクタとして位置づけ



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

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

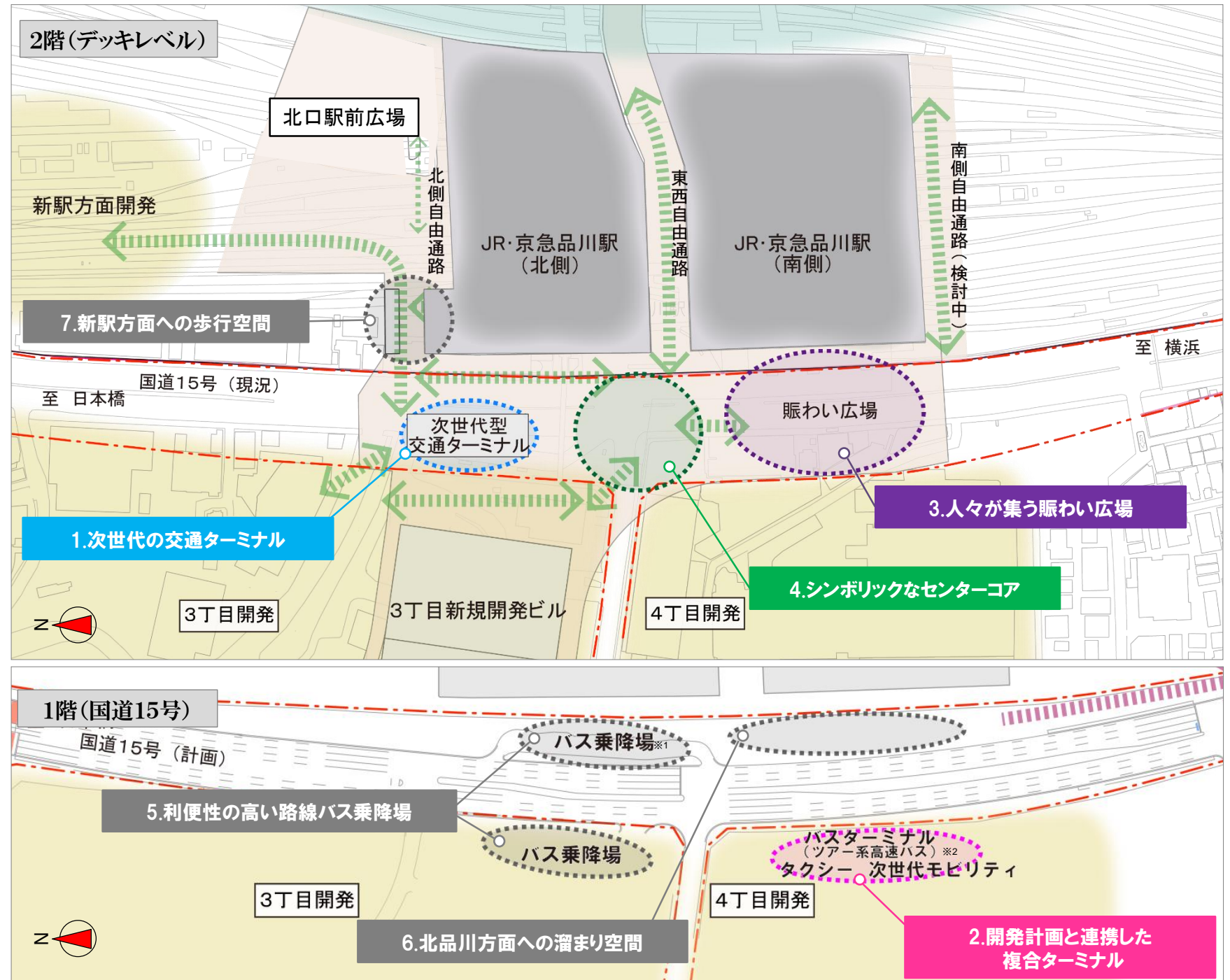
- ・分りやすさ、運行効率に配慮し国道15号を挟み対になるようバス停を配置

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. 新駅方面への歩行空間

- ・新駅方面への人・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

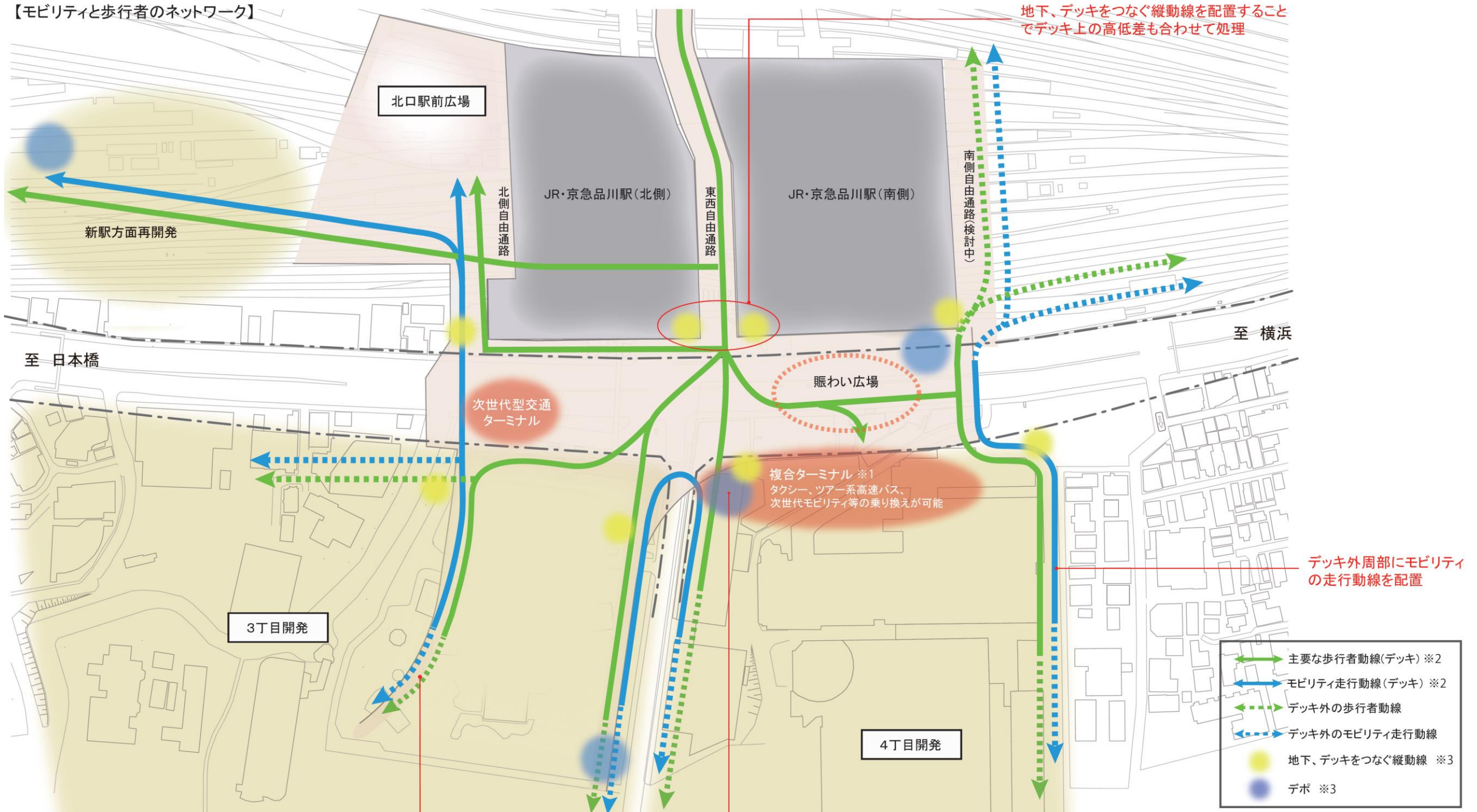
※2 今後、複合ターミナルの具体化にあたっては、交通・防災・開発計画との調整が必要

3. 品川駅西口周辺における次世代型交通ターミナルを核とする行動領域の拡大

品川駅西口周辺におけるモビリティの活用は、

- ①品川駅西口の国道15号上空のデッキに最先端のモビリティ（自動運転等）を集約した乗降場「次世代型交通ターミナル」を配置
- ②ターミナルから各目的地へ自動運転等で移動し、利用にあたっては多言語による案内を基本とし、訪日外国人がシームレスに利用できる環境を創出
- ③国道15号デッキ階（2F）、地上部（1F）、将来の地下鉄構想にも配慮した、エレベーター、エスカレーター等の縦動線を計画・検討が必要
- ④ビル棟の地下駐車場には、ターミナルやデポ等へ次世代モビリティを自動供給する車両プールを計画

【モビリティと歩行者のネットワーク】



地下、デッキをつなぐ縦動線を配置することでデッキ上の高低差も合わせて処理

デッキ外周部にモビリティの走行動線を配置

- 主要な歩行者動線(デッキ) ※2
- モビリティ走行動線(デッキ) ※2
- デッキ外の歩行者動線
- デッキ外のモビリティ走行動線
- 地下、デッキをつなぐ縦動線 ※3
- デポ ※3

モビリティ動線と歩行者動線が交錯する箇所は立体的な分離を検討

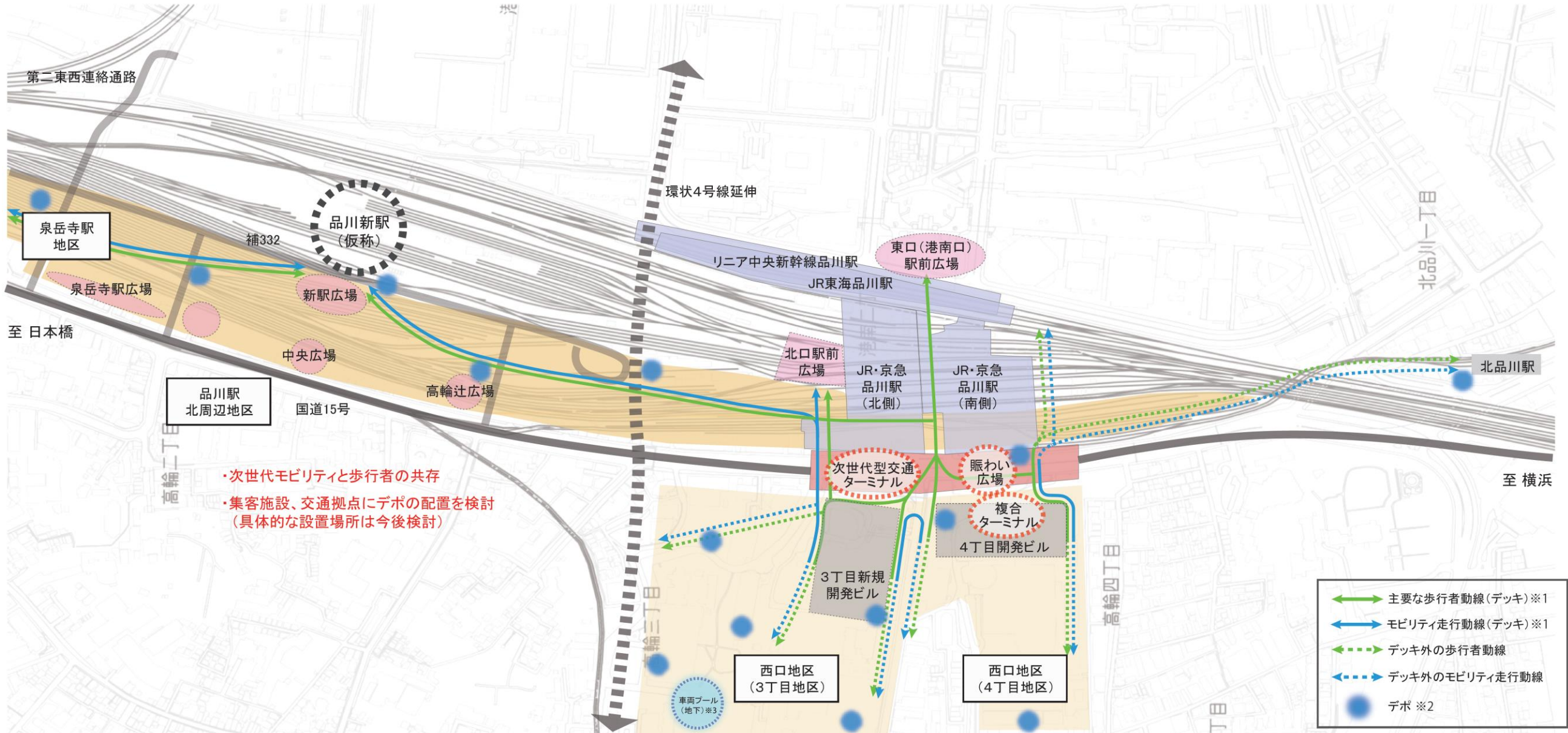
縦動線に合わせてデポを配置

※1 今後複合ターミナルの具体化にあたっては、交通・防災・開発計画との調整が必要
 ※2 モビリティ走行動線・主要な歩行者動線の具体化にあたっては開発計画との調整が必要
 ※3 縦動線、デポ、車両プールの具体的な設置場所は開発計画との調整が必要

3-2. 品川駅周辺のモビリティ ネットワークの考え方

基本コンセプトおよびゾーニングに基づく、品川駅周辺のモビリティネットワークの考え方は、

- ①品川駅西口周辺や品川新駅（仮称）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
- ②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
- ③集客施設、交通拠点には、次世代モビリティの「デポ」を配置（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）
- ④AI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



※1 モビリティ走行動線・主要な歩行者動線の具体化にあたっては開発計画との調整が必要
 ※2 縦動線、デポの具体的な設置場所は開発計画との調整が必要
 ※3 車両プールの設置位置については開発計画との調整が必要

4. 施設の位置づけ、役割・機能

- ・国道15号上空の「次世代型交通ターミナル・交通広場」、「センターコア」および「賑わい広場」の位置付け、役割・機能は、以下のとおり

【次世代型交通ターミナル・交通広場】

- ・世界をリードする「未来型の駅前空間」として、最先端のモビリティ（自動運転等）のポートや歩行者空間等、公共の用に供する“交通ターミナル・交通広場”
- ・来街者の回遊促進や鉄道利用者の利便性向上等に資するパブリックな施設



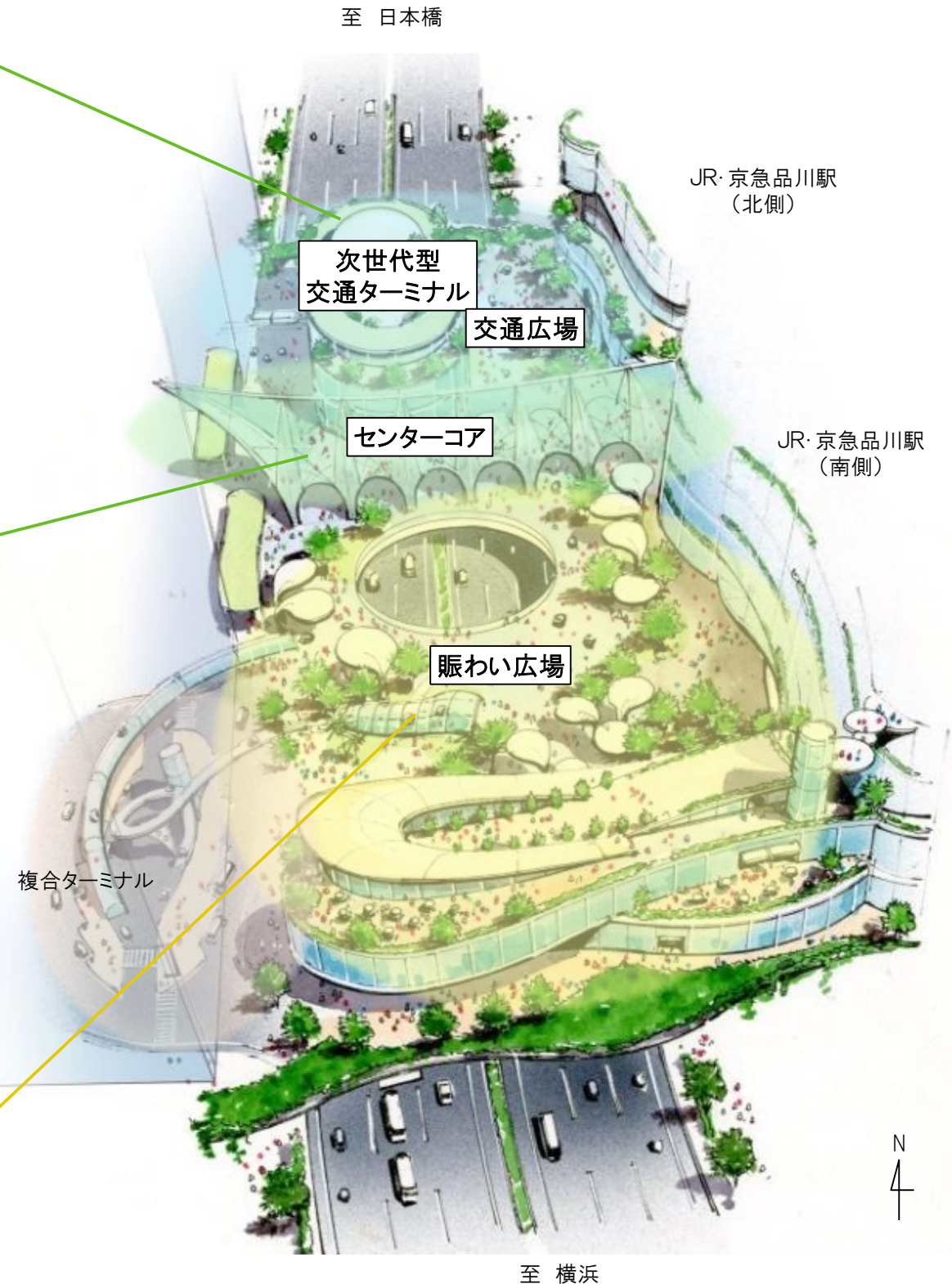
【センターコア】

- ・「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、“歩行者ネットワークの構築”としての「品川駅の東西自由通路の延伸」という位置付け
- ・利用者動線の交差点に位置し、交通結節の各空間を結ぶシンボリックな空間として機能するパブリックな施設



【賑わい広場】

- ・「道路空間のオープン化」として、国道15号上空を民間に開放し、品川駅西口に新たな賑わい空間を創出
- ・品川駅周辺利用者等の利便性・快適性の向上に資する空間として機能する施設

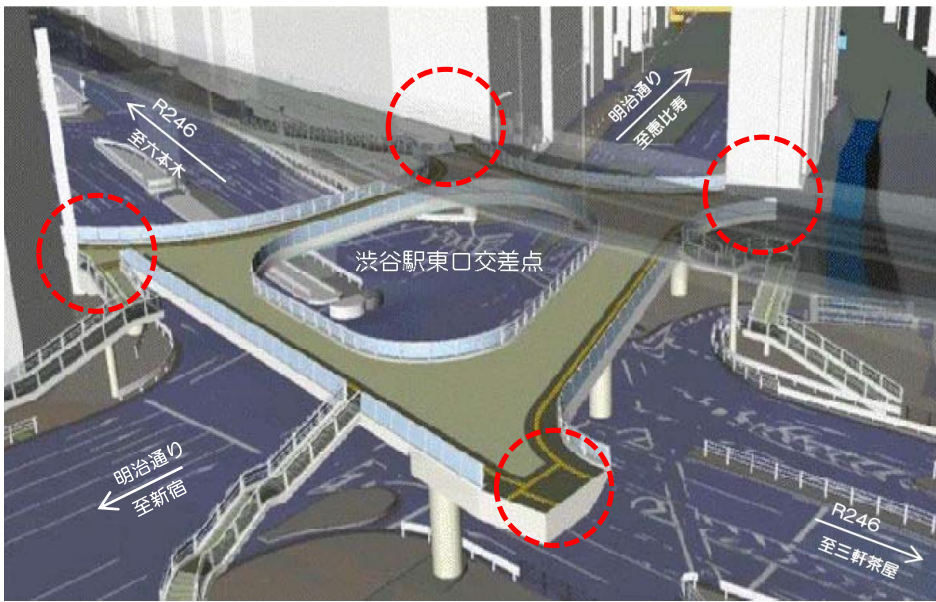



5. 施設設計・整備の考え方

(1) 一般的な考え方

歩行者施設等の設計・整備にあたっては、その施設の構造や法的根拠等を基に整備形態別に大別すると、以下、2パターン

- 独立構造型：基礎等により重量を支えた構造で造成されたもので、構造的に独立した土木構造物
- 沿道一体型：屋根及び柱若しくは壁等を有し、建築物と一体的な構造

	独立構造型	沿道一体型
イメージ図	 <p>国道246号渋谷駅東口歩道橋 (歩道橋の四隅が沿道建築物に接続、構造的に独立)</p>	 <p>みなとみらい21 クイーンモール (沿道建築物の一部として建築物と一体的に整備)</p>
構造上の位置づけ	道路の施設となる土木構造物	建築物
設計時の主な適用法令	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路法 ・ 道路構造令 ・ 立体横断施設技術基準 ・ 道路橋示方書 ・ 道路交通法 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建築基準法 ・ 消防法 ・ 都市計画法 ・ 都市再生特別措置法 ・ 市街地再開発法 等
留意点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路の付属施設として道路法、道路構造令等に準拠 ・ 施設の計画にあたっては、特に機能性を重視し、賑わいや快適性等は必要最小限 ・ 公共が主体的に整備する施設がほとんどで、民間が施設整備を行うことは少ない ・ 施設内での広告の実施やイベント等の開催は、必要最小限で制約も多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿道建築物と連続する建築物とみなすことが多い ・ 民間建築物の利便性向上の観点から、機能性、賑わい、快適性等を重視し、計画・整備されることが多い ・ 建築物の中では、広告やイベント等の開催も可能 ・ 民間主体の施設整備がほとんどで民間による管理運営が基本

5. 施設設計・整備の考え方

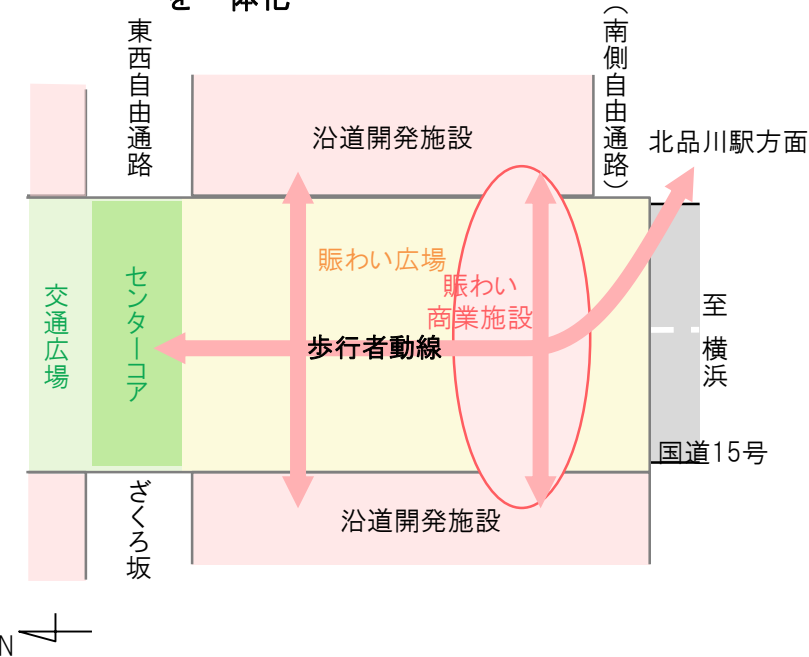
(2) 品川駅西口での施設設計・整備の考え方

①賑わい広場

- ・センターコアより南側の賑わい広場は、国道15号上空を利用し官民が連携することで、新たな機能の創出が可能となるものであり、デッキ上への商業施設の整備や沿道開発施設等との一体的利用を考えれば、デッキの表層・柱・スラブ及び施設の法的な位置づけについては、関係法規等を踏まえ、関係機関との協議・検討が必要
- ・デッキ上への商業施設の整備と沿道開発施設等との一体的な利用にあたっては、いくつかのパターンが想定され、具体的施設機能等の内容は、道路空間の立体的利用に意欲を示す民間事業者から施設配置、施設機能、整備の内容、整備手法および維持管理・運営方法等の提案を求め、最良案を採用することが理想

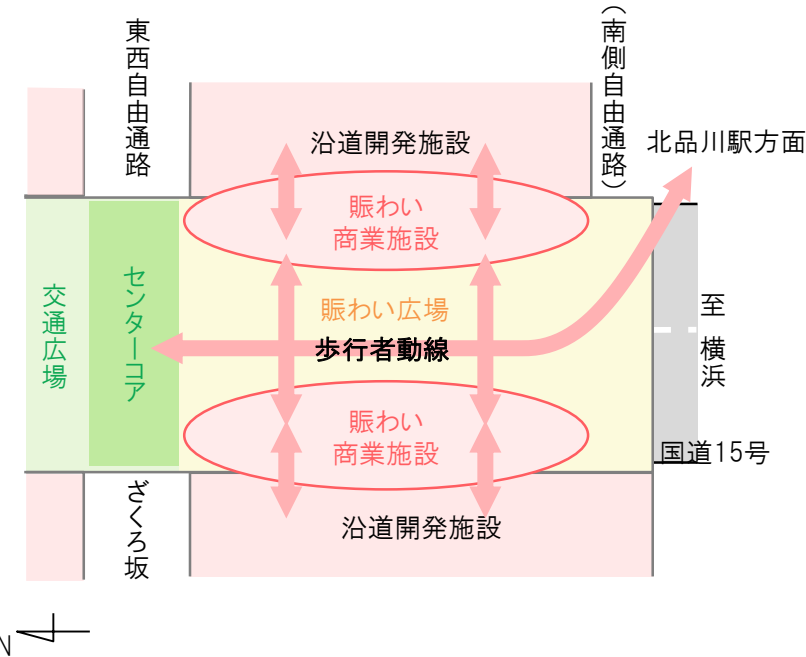
<施設配置の検討にあたってのスタディ(例示)>

パターン① 賑わい広場の横浜側に片寄せさせ、賑わい商業施設と沿道開発施設を一体化



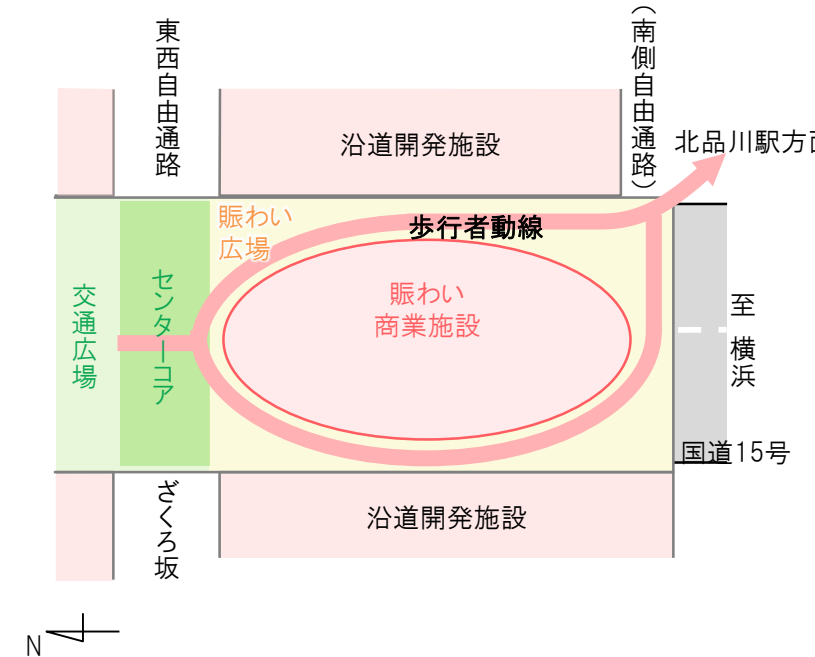
- ・ 賑わい広場は、賑わい商業施設と一体利用
- ・ 沿道開発施設間を賑わい商業施設で連続化
- ・ 歩行者の通行機能は、賑わい広場、賑わい商業施設において確保

パターン② 賑わい商業施設と沿道開発施設を賑わい広場の両サイドで一体化



- ・ 同左
- ・ 沿道開発施設と賑わい商業施設を連続化
- ・ 同左

パターン③ 賑わい広場の概ね全域に賑わい商業施設を配置し、沿道開発施設とは独立



- ・ 同左
- ・ 沿道開発施設と賑わい商業施設は独立
- ・ 同左

※各パターンとも、具体化にあたっては、関係法規等を踏まえ、関係機関との協議・検討が必要

事業手法の基本的な考え方

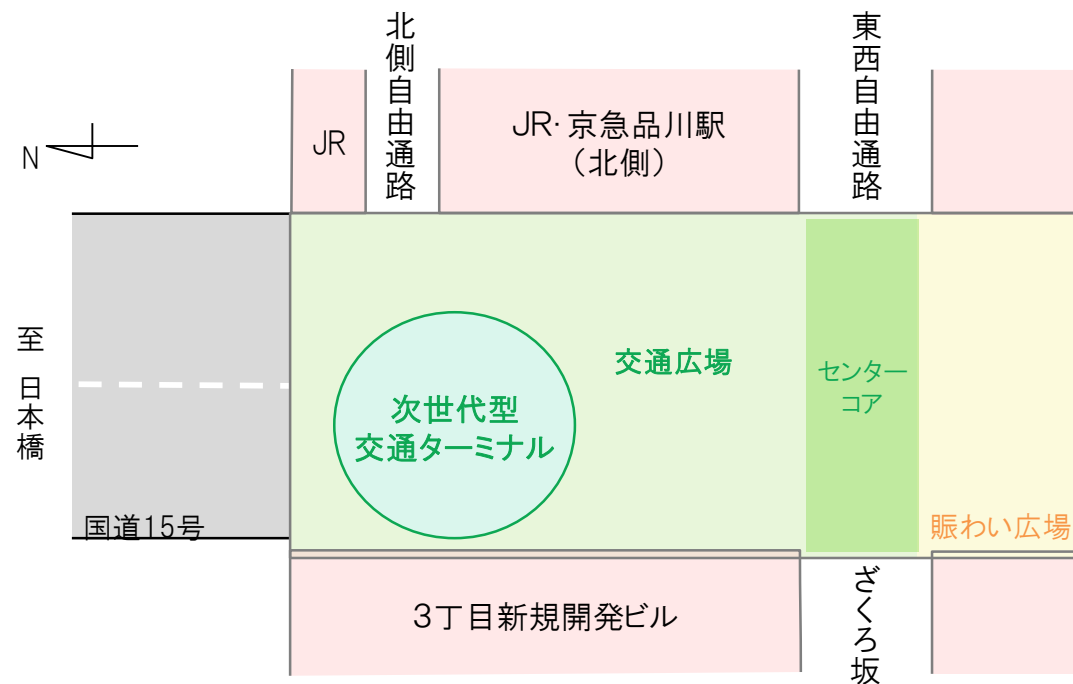
国道15号上空を利用し、駅施設利用者、沿道開発施設利用者相互の利便増進のための施設計画の立案及び整備を、民間事業者が実施可能となるスキーム(都市計画及び特区等を含め)を新たに立案し、公募によって、民間事業者から施設配置、施設機能、整備手法及び維持管理・運営方法等の提案を求め、最良案を採用するための事業手法を検討

5. 施設設計・整備の考え方

(2) 品川駅西口での施設設計・整備の考え方

②交通広場として、センターコア/次世代型交通ターミナル

- 交通広場、センターコアは、賑わい広場と同様に国道15号上空を利用し官民が連携することで、新たな機能の創出が可能となるものであり、デッキ上への次世代型交通ターミナルの整備、賑わい広場との連続性、沿道開発施設等との一体的利用、屋根、柱、壁等を有する構造的特徴を踏まえ、デッキ及び施設の法的な位置づけについて、関係法規等を踏まえ、関係機関との協議・検討が必要
- センターコアは、「品川駅の東西自由通路の延伸」として位置付け、国道15号を横断する施設として整備することとし、まちづくりガイドライン2014においても、まちづくりにおいて対応することを今後検討
- 交通広場は、国道15号横断歩行者、駅施設利用者、沿道開発施設利用者が相互に利用できる施設として位置づけ、整備に伴い受益を得る関係者の負担により整備を検討
- 次世代型交通ターミナルは、最先端のモビリティ（自動運転等）を集約した施設であり、今後の技術開発及び技術革新に併せ進化することをコンセプトとしており、その実現には、整備に意欲を示す民間事業者からの施設機能、整備の内容、整備手法および維持管理・運営方法等の提案を求め、最良案を採用することが理想
また、モビリティをシェアし、公共の用に供する道路施設として整備することを念頭に検討（道路関連法のみならず、建築基準法等にも準拠）



【センターコア・交通広場の基本機能と役割】

- 各空間を結び、日本の新しい顔となるシンボリックな空間
- 駅前広場機能としてのたまり空間
- 異なるモビリティの連携拠点
- 公共としての利用者動線の確保、次世代モビリティの通行機能

【次世代型交通ターミナルの基本機能と役割】

- 最先端のモビリティ（自動運転等）を集約した乗降場
- 常に最先端の車両・技術・システムが体感できる空間
- スマートモビリティの要となる施設

事業手法の基本的な考え方

- ①センターコア、交通広場は、国道15号横断歩行者、駅施設利用者、沿道開発施設利用者相互の利便増進と駅前広場機能としてのたまり空間、異なるモビリティの連携拠点として、官民関係者の連携により整備（協定方式）することを検討
- ②次世代型ターミナルは、最先端のモビリティを集約し、進化するスマートモビリティネットワークの要となる施設であり、この施設計画の立案及び整備にあたっては、先進的な民間事業者のノウハウと事業採算性の確保が不可欠なことから、民間による施設計画の立案及び整備が実施可能なPPP/PFIを導入するための事業手法を検討