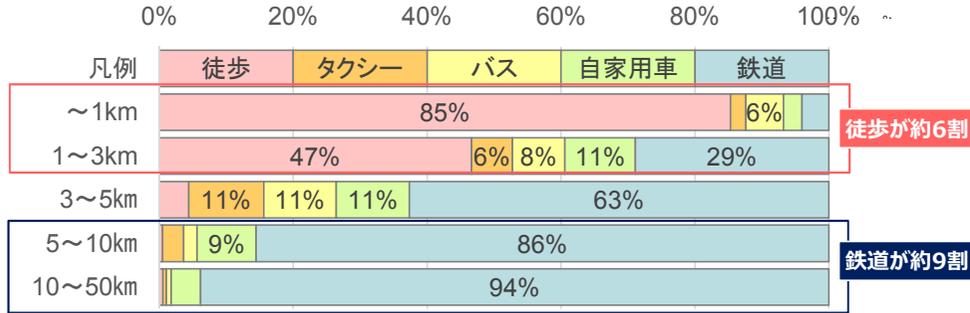


次世代型交通ターミナルの 需要発生要因と現況交通

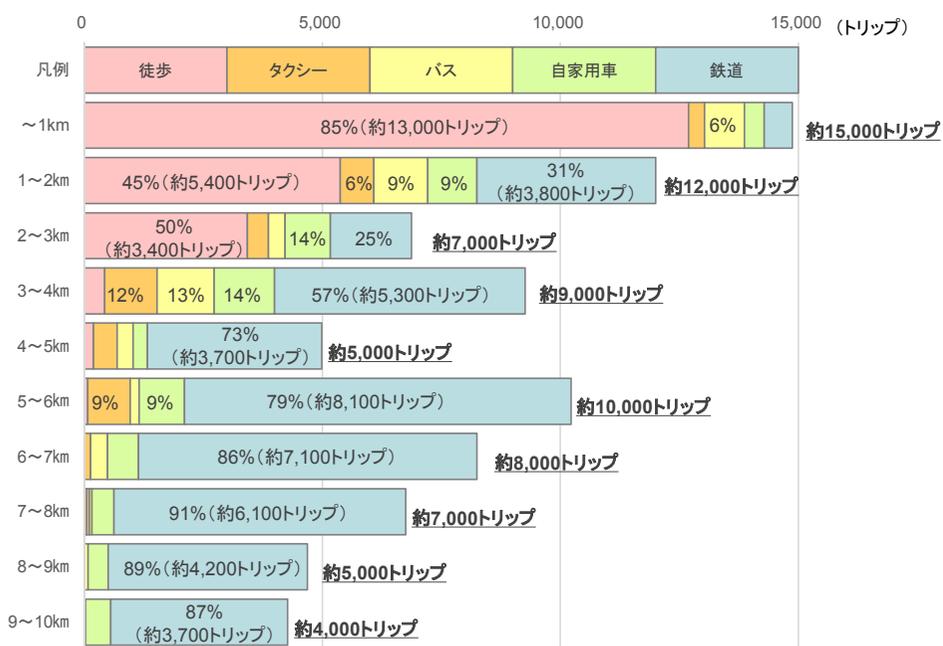
現在の利用特性

- 品川駅西口周辺に発着するトリップのうち、3km以内の短距離移動では徒歩が計64%、10km以上の長距離移動では鉄道が計94%
- 主な出発地・目的地とするエリアとしては、業務機能・商業機能が集積した田町、新橋、六本木、日本橋等が多い

【品川駅西口を発着する交通手段分担率】

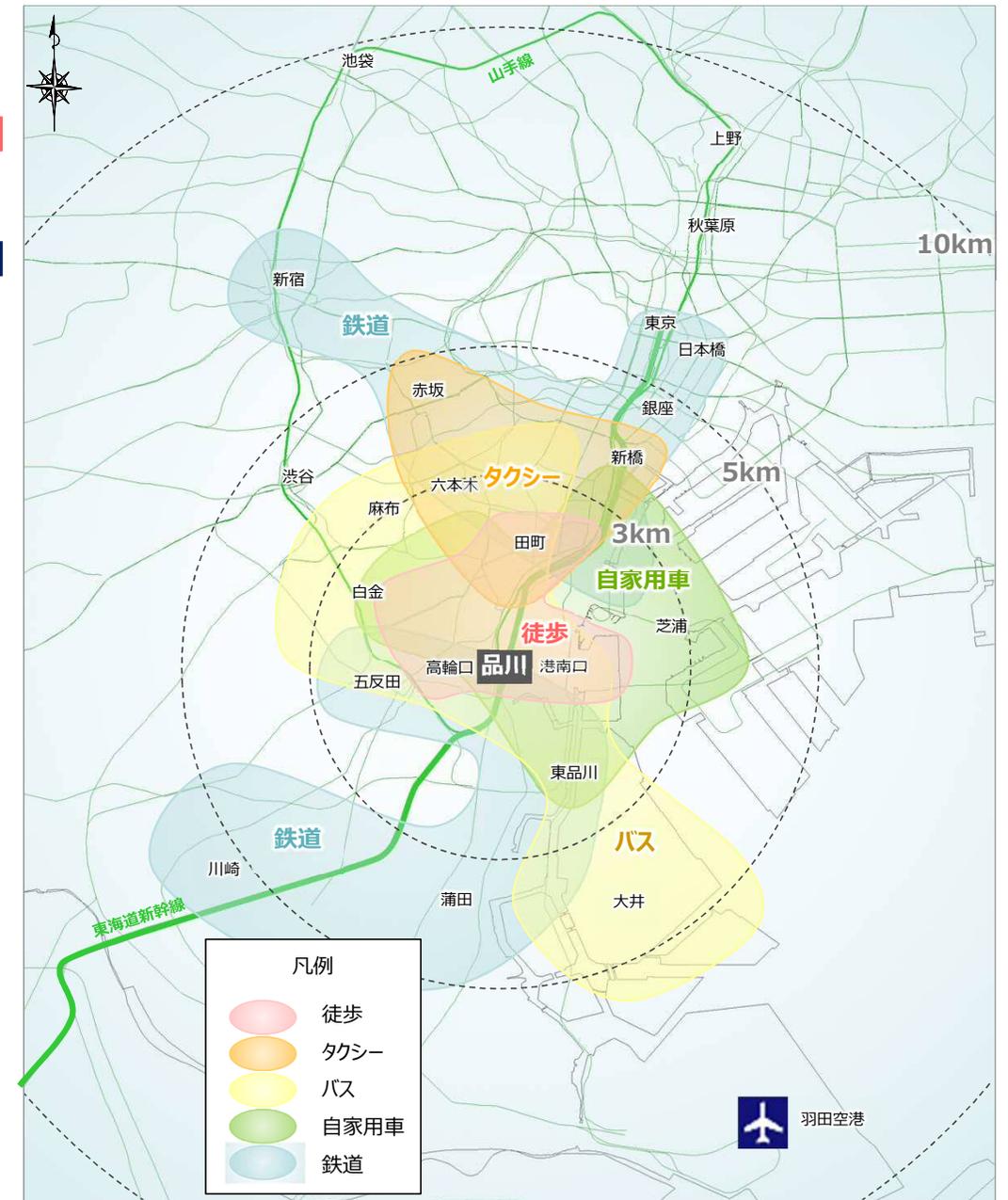


【品川駅西口を発着する交通手段別トリップ数】



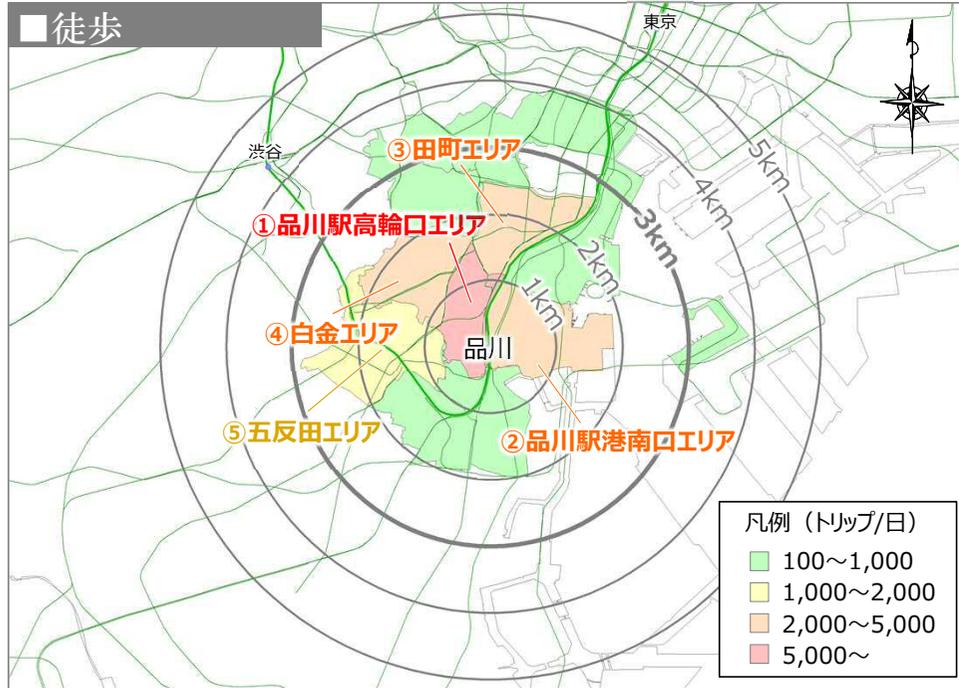
- ・1km圏内の約8割が徒歩
- ・タクシー利用は、3～6km圏内でのシェアが最も高い
- ・バス利用は、1～4km圏内でのシェアが最も高く、自家用車の利用も同様の傾向
- ・鉄道による移動が不便な地域で、タクシー、バス、自家用車利用のシェアが高い傾向

【品川駅西口に発着するトリップの主な目的地・出発地の概念図】



現在の利用特性

- 品川駅西口周辺に発着するトリップのうち、徒歩による移動は概ね半径2~3km圏内、バスによる移動は概ね半径5km圏内
- 徒歩によるトリップの約4割が品川駅西口周辺内での移動
- バスによるトリップは、品川駅港南口エリアや麻布エリアとの結びつきが強い
- 1km圏内の約8割が徒歩
- バス利用は、1~4km圏内でのシェアが最も高い
- 鉄道による移動が不便な地域で、タクシー、バス、自家用車利用のシェアが高い傾向

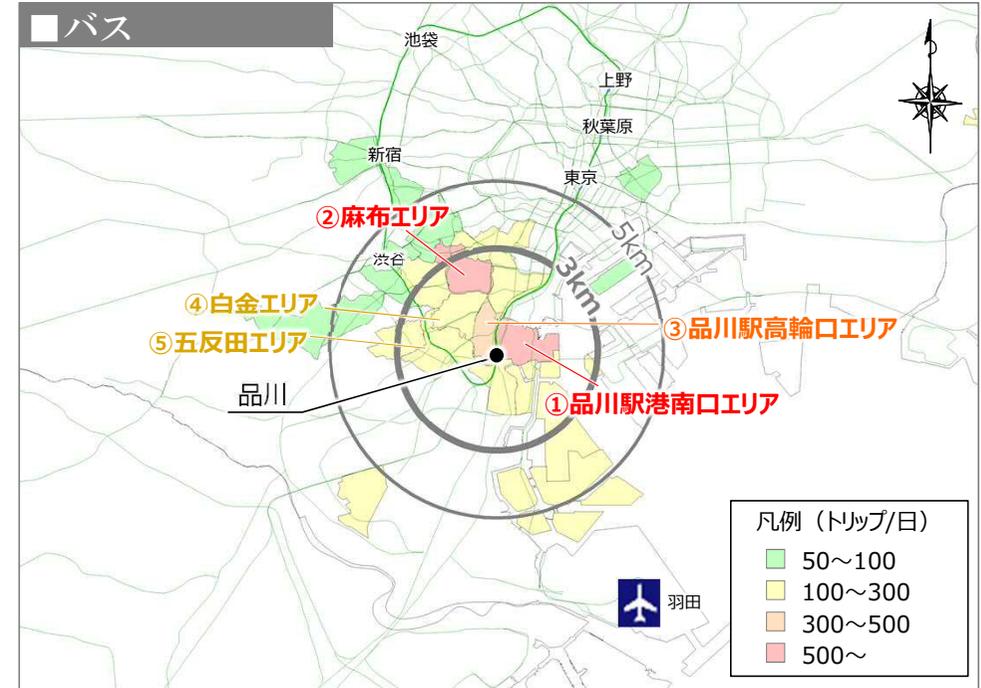


品川駅西口周辺に発着する徒歩によるトリップ
(約2.3万トリップ/日 ⇒ 全トリップの約15%)

主な出発地・目的地 (トリップ/日)

- ①品川駅高輪口エリア：9,540 (41.2%)
- ②品川駅港南口エリア：3,152 (13.6%)
- ③田町エリア：2,981 (12.9%)
- ④白金エリア：2,617 (11.3%)
- ⑤五反田エリア：1,689 (7.3%)

概ね半径2km圏内
徒歩トリップ全体の90.8%
※①~⑤以外のエリア含む



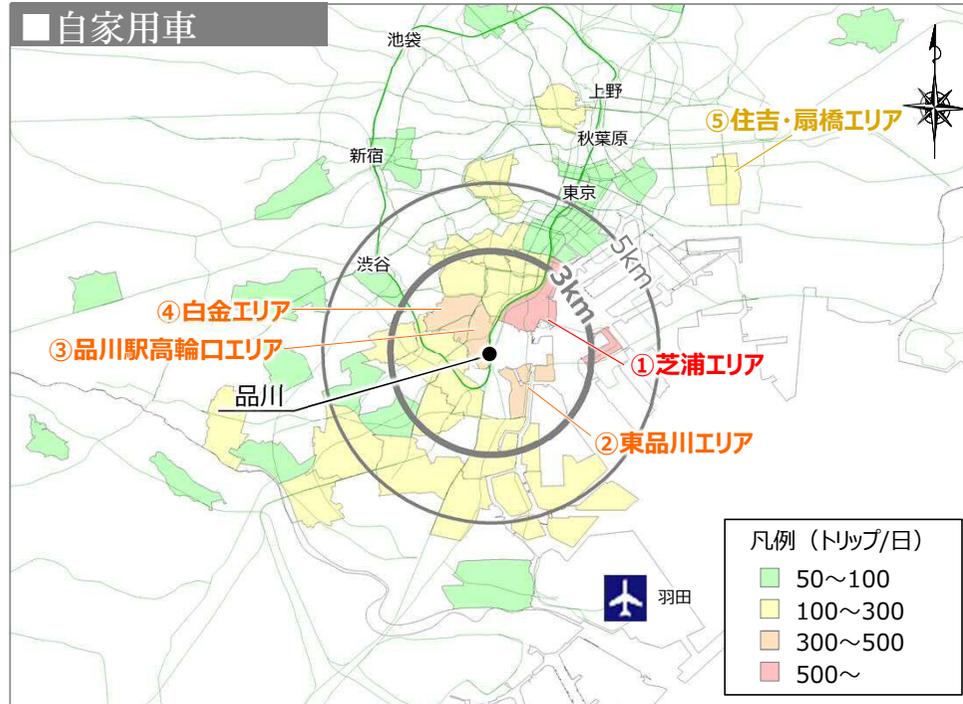
品川駅西口周辺に発着するバスによるトリップ
(約0.5万トリップ/日 ⇒ 全トリップの約4%)

主な出発地・目的地 (トリップ/日)

- ①品川駅港南口エリア：502 (9.6%)
- ②麻布エリア：500 (9.6%)
- ③品川駅高輪口エリア：338 (6.5%)
- ④白金エリア：293 (5.6%)
- ⑤五反田エリア：288 (5.5%)

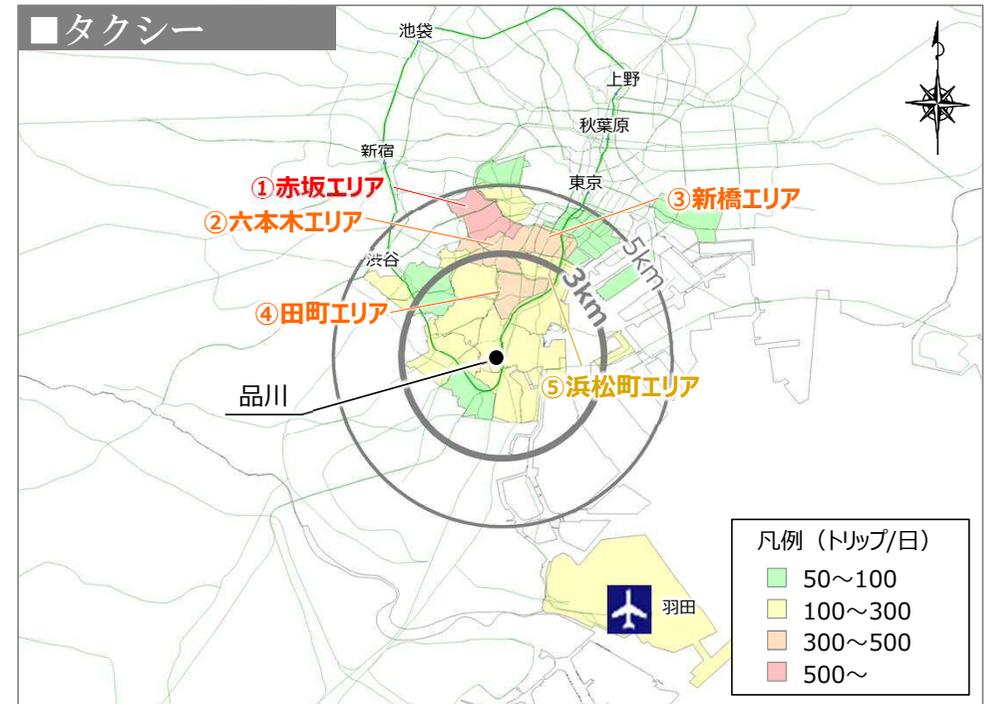
概ね半径5km圏内
バストリップ全体の80.7%
※①~⑤以外のエリア含む

- 品川駅西口周辺に発着するトリップのうち、自家用車による移動は、概ね半径5km圏域を中心として、遠方にも広がっている
- タクシーによる移動についても、大部分が半径5km圏内のトリップ。羽田空港との結びつきも強くなっている
- 品川から赤坂・六本木エリアへは、バス、鉄道によるアクセスが不便なため、タクシー利用が多いと推測される
- タクシー利用は、3～6km圏内でのシェアが最も高い
- 自家用車利用は、1～4km圏内でのシェアが最も高い
- 鉄道による移動が不便な地域で、タクシー、バス、自家用車利用のシェアが高い傾向



品川駅西口周辺に発着する自家用車によるトリップ
(約1.0万トリップ/日 ⇒ 全トリップの約6%)

主な出発地・目的地 (トリップ/日) ① 芝浦エリア：536 (5.6%) ② 東品川エリア：445 (4.6%) ③ 品川駅高輪口エリア：390 (4.1%) ④ 白金エリア：326 (3.4%) ⑤ 住吉・扇橋エリア：280 (2.9%)	}	概ね半径5km圏内 自家用車トリップ全体の54.0% ※①～⑤以外のエリア含む
--	---	---

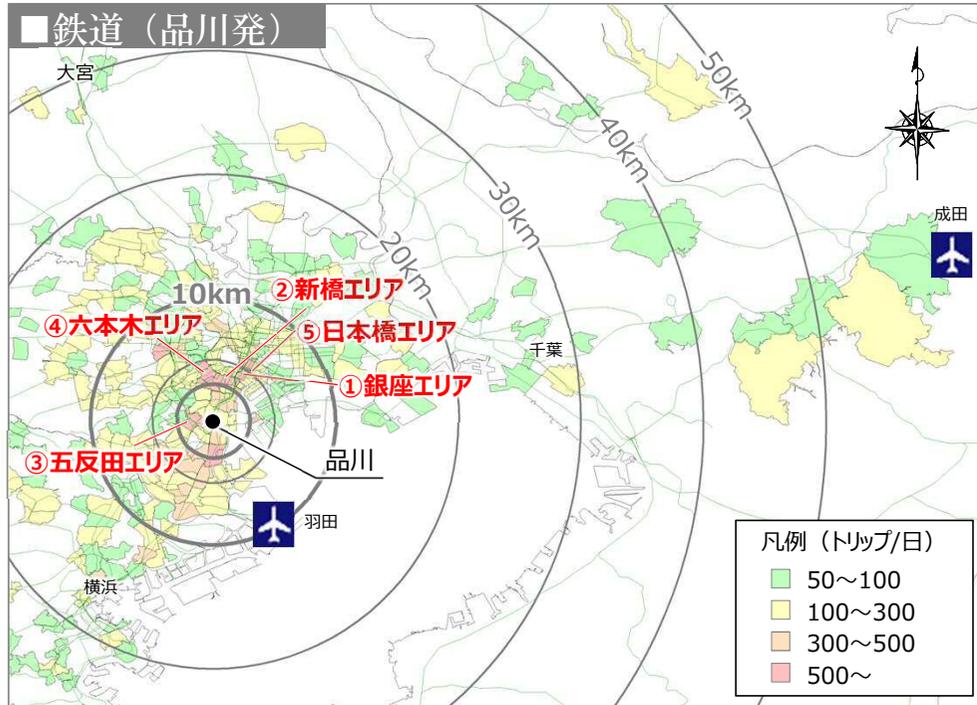


品川駅西口周辺に発着するタクシーによるトリップ
(約0.4万トリップ/日 ⇒ 全トリップの約3%)

主な出発地・目的地 (トリップ/日) ① 赤坂エリア：501 (11.5%) ② 六本木エリア：374 (8.6%) ③ 新橋エリア：370 (8.5%) ④ 田町エリア：336 (7.7%) ⑤ 浜松町エリア：293 (6.7%)	}	概ね半径5km圏内 タクシートリップ全体の92.7% ※①～⑤以外のエリア含む
---	---	---

現在の利用特性

- 品川駅西口に発着するトリップのうち、鉄道による移動による移動は、半径50km以上の広域にわたる
- 発着ともに東京23区との移動が多い。また、成田空港との結びつきも強い

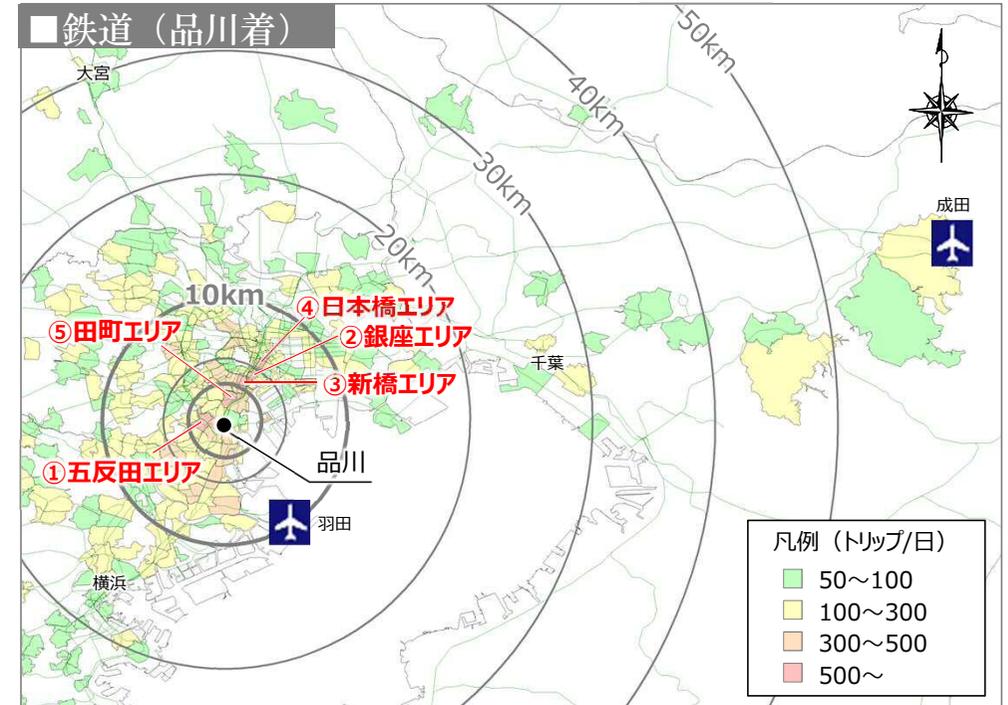


品川駅西口周辺から出発する鉄道のトリップ
(約5.5万トリップ/日 ⇒ 全トリップの約37%)

主な出発地（トリップ/日）

- ①銀座エリア：938 (1.7%)
- ②新橋エリア：914 (1.7%)
- ③五反田エリア：733 (1.3%)
- ④六本木エリア：603 (1.1%)
- ⑤日本橋エリア：569 (1.0%)

概ね半径20km圏内
鉄道（品川発）トリップ全体の72.9%
※①～⑤以外のエリア含む



品川駅西口周辺に到着する鉄道のトリップ
(約5.4万トリップ/日 ⇒ 全トリップの約36%)

主な目的地（トリップ/日）

- ①五反田エリア：1,035 (1.9%)
- ②銀座エリア：1,018 (1.9%)
- ③新橋エリア：937 (1.7%)
- ④日本橋エリア：650 (1.2%)
- ⑤田町エリア：531 (1.0%)

概ね半径20km圏内
鉄道（品川着）トリップ全体の73.2%
※①～⑤以外のエリア含む

訪日外国人の動向

- 日本を訪れる外国人旅行者は増加傾向。あわせて、羽田空港・成田空港の国際線の便数も増加傾向
- 羽田空港・成田空港を利用する訪日外国人の半数が、都内を經由。また、品川駅周辺の宿泊者のうち、約3割が外国人

■訪日外国人は増加傾向

- ・内閣府「明日の日本を支える観光ビジョン」では、2030年に向けた目標値を設定
- ・アジアエリア、観光目的の来日が大多数

<地域別訪日外国人旅行者数>

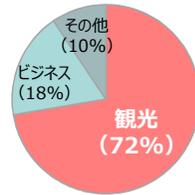


アジアからの来訪が約8割
観光目的が約7割

<訪日外国人旅行者数>



<訪日目的>



出典：訪日外国人旅行者数：内閣府「明日の日本を支える観光ビジョン」による目標設定
地域別訪日外国人旅行者数、来日目的：訪日外国人消費動向調査(2017年)

■国際線の便数は増加傾向

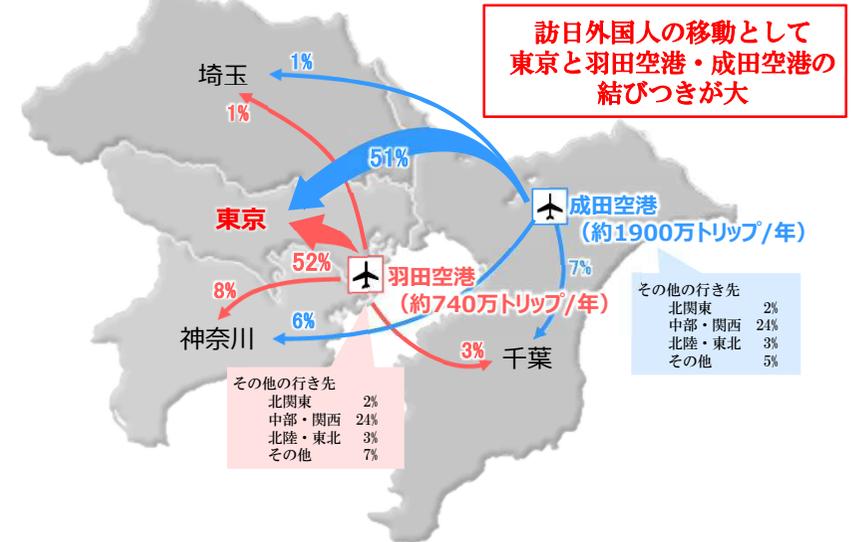
- ・羽田空港・成田空港では滑走路の見直し等により、発着回数が増大する見込み

◆国際線の発着回数



出典：国際線発着回数：国土交通省「首都圏空港の機能強化に係る検討について」より
航空輸送統計年報、空港管理状況調査等をもとにした発着枠の予測値(上位ケース)

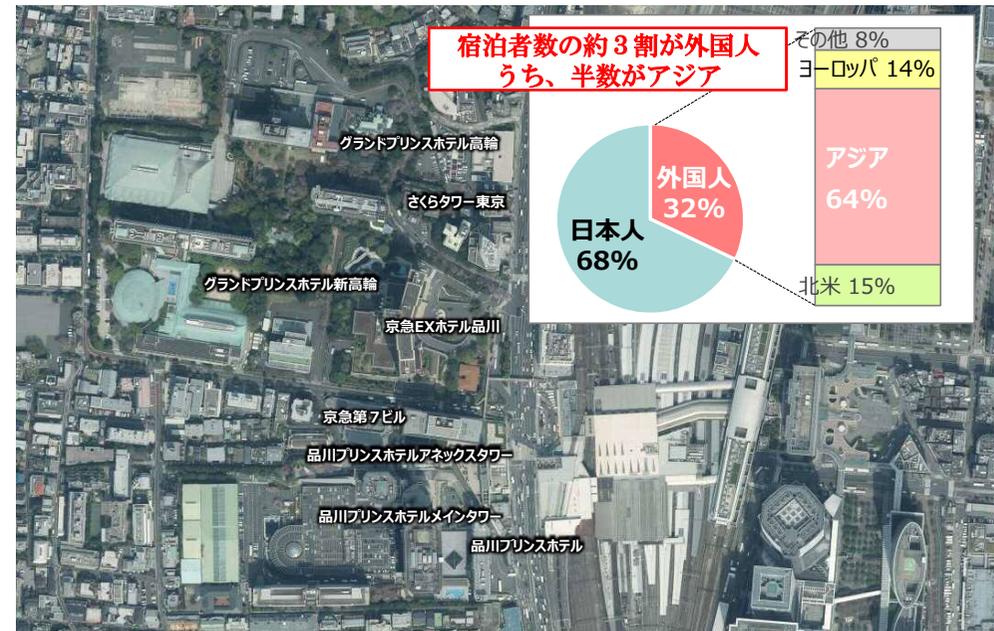
■都内⇄羽田空港・成田空港の結びつきが強い



出典：羽田空港、成田空港からの流動：FF-Data (訪日外国人流動データ) (2016年)

■品川駅周辺には、外国人が宿泊するホテルが多数

(京急EXホテル品川/プリンスホテルの部屋数 約6,000室、宿泊可能人員 約11,600人)



出典：品川駅周辺のホテル提供データ (2017年4月~2018年3月)

品川駅西口の交通状況

◆国道15号本線の交通状況◆

- ・国道15号は品川駅前交差点付近を中心に、上下線ともに1日を通じて速度低下が発生。隣接する交差点付近まで速度低下区間が延伸。
- ・約10万人/日の横断歩行者を処理するため国道本線側に十分な信号青時間を割けないことに加え、タクシーによる車線閉塞や、国道本線上での一般車の乗降などが国道の走行速度の低下の原因。

[速度状況]



[速度低下の要因]

<①多くの横断歩行者により本線青時間が不足>



<②一般車の乗降や、タクシー等により車線の閉塞>



<③タクシー待機車両等による1車線閉塞>



品川駅西口の交通状況

◆品川駅西口駅前広場の状況◆

- ・現在の西口駅前広場は、荷捌き車両、一般車、タクシー等の多くの交通需要があり、慢性的に混雑。
- ・広場南側に位置する横断歩行者の影響で、駅前広場から横浜側に抜ける車両が左折し退出がしにくく、非効率な状況。

[駅前広場の状況]



[駅前広場の需要の多さ・駅前広場からの流出交通の捌けの悪さ]

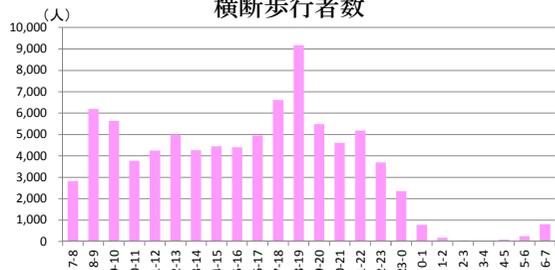


[客待ちのタクシー車列]



写真：平成30年11月23日(祝)

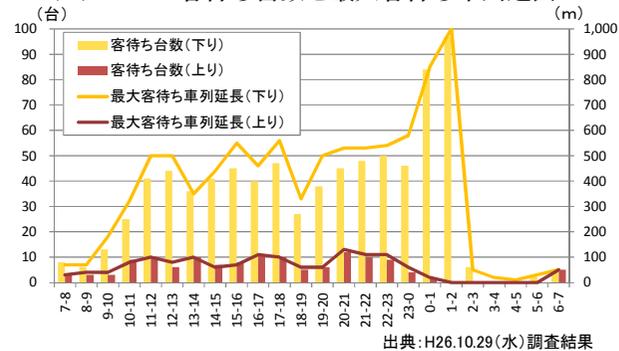
横断歩行者数



出典：H20.12.3(水)調査結果

①タクシー

タクシーの客待ち台数と最大客待ち車列延長



出典：H26.10.29(水)調査結果

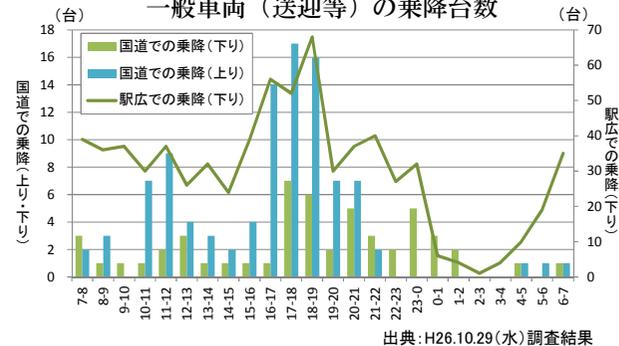
タクシーの乗車人数(西口駅前広場)



出典：H20.12.3(水)調査結果

②一般車両

一般車両(送迎等)の乗降台数



出典：H26.10.29(水)調査結果

③荷捌き車両

荷捌き車両の駅前広場流入台数

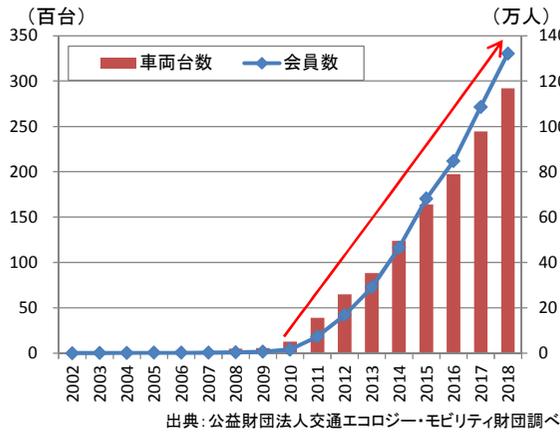


出典：H26.10.29(水)調査結果

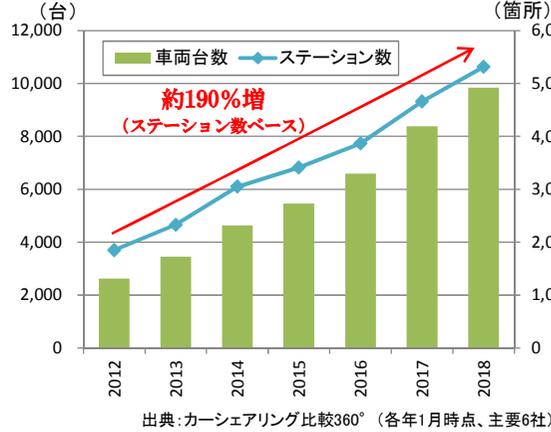
カーシェアリングの調査結果

- カーシェアリングは、2010年以降に会員数および車両台数ともに大幅な増加傾向にあり、東京23区にも多くのカーシェアリングのステーションが設置されている
- カーシェアリング事業の採算性は十分に確保されており、最近では自動車メーカーによるカーシェアリング事業への参入の動きが見受けられる

【全国】



【東京都】

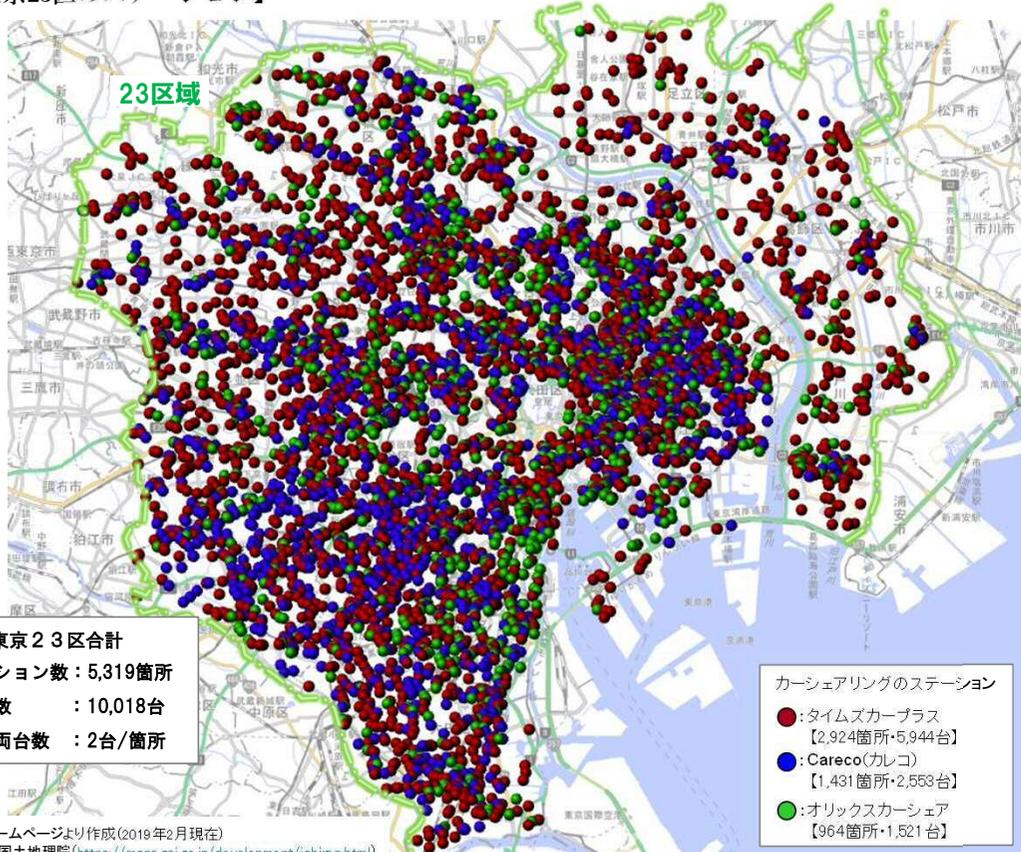


【主要3社比較】

	タイムズカープラス	Careco (カレコ)	オリックス
初期費用	1,550円	0円	1,000円
月会費	1,030円	980円	980円
短時間利用	206円/15分	130円/10分	200円/15分
保険料	無料	無料	無料
ガソリン代	無料	無料	無料
ステーション数※	10,459箇所	1,662箇所	1,654箇所
車両台数※	20,985台	2,794台	2,703台
会員数※	約96.6万人	約7.4万人	約19.3万人

※公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団調べ（2018.3末時点）

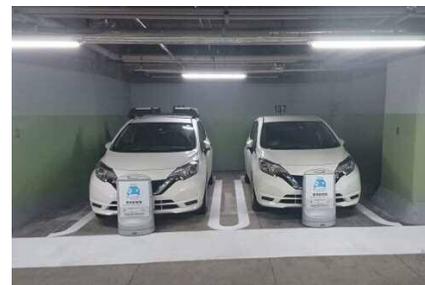
【東京23区のステーション】



【自動車メーカーのカーシェアへの参入動向】

自動車メーカー	概要
トヨタ	<ul style="list-style-type: none"> ・2019年春から本格的に事業を開始 ・全国の系列販売店を拠点として活用し、異なる店舗での乗捨てを独自の売りにする予定 ・販売店の試乗車を活用した個人向けサービスと大都市部の法人向けサービスが柱
日産	<ul style="list-style-type: none"> ・2018年1月から開始 ・25都道府県403箇所に展開 ・新型の電気自動車を使用
ホンダ	<ul style="list-style-type: none"> ・2013年11月に実証事業として開始 ・東京、横浜、大阪で約100箇所、車両台数142台で展開 ・会員数は1.3万人以上。
アウディ	<ul style="list-style-type: none"> ・2018年からサービス開始 ・貸し出しの拠点は東京・港区のホテル1か所 ・ホテル45分以内であれば、指定した場所に担当者が無料配送

出典：カーシェアリング比較360° (<https://www.carsharing360.com/>)
出典：NHK NEWS WE (https://www3.nhk.or.jp/news/business_tokushu/2018_0607.html)



NISSAN e-シェアモビ(東京交通会館・有楽町)

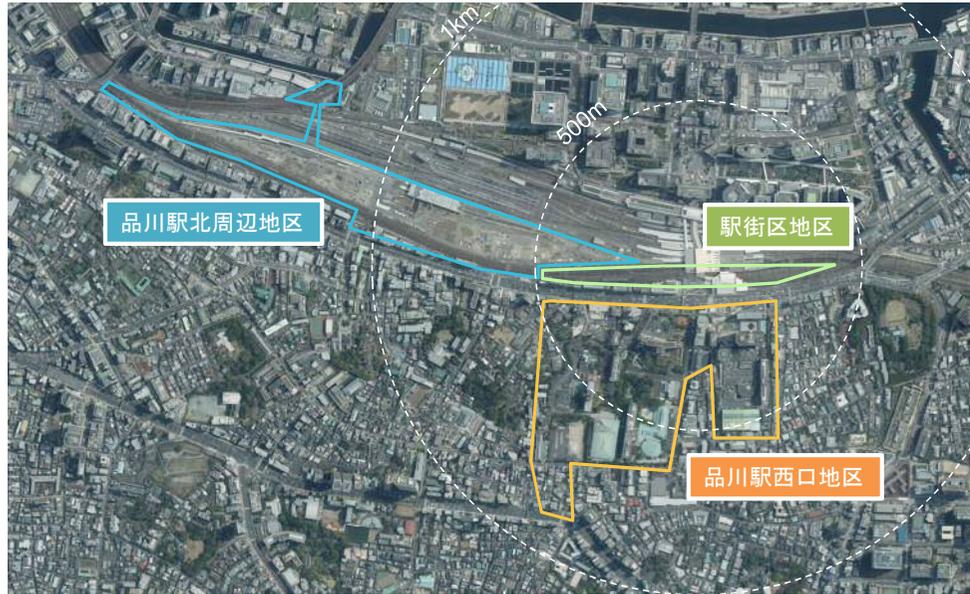


HONDA Every Go(要町駅前ステーション)

将来の品川駅西口の姿

- 品川駅西口地区では業務、北周辺地区では、業務・商業・住宅を中心に大規模な開発が予定。3地区合計では160ha程度
- 開発に伴う発生集中交通量は、約100万人/日増加。特に北周辺地区・西口地区の鉄道利用者は約50万人/日以上が増加する見込み

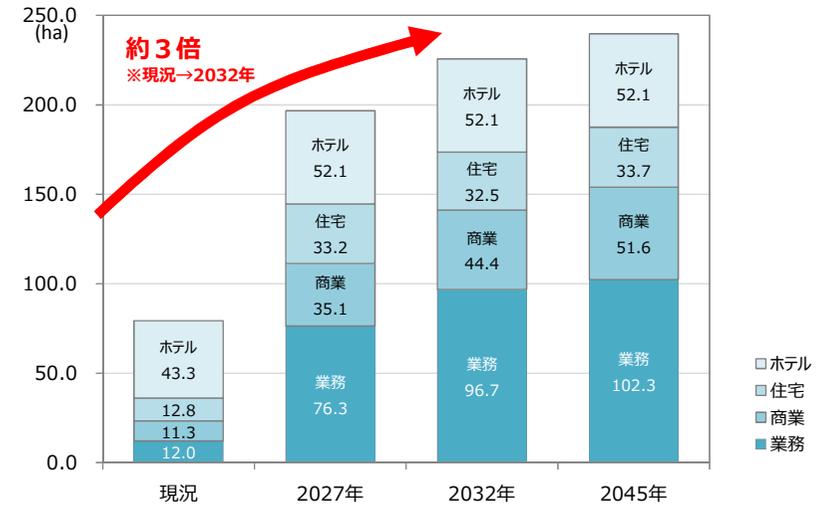
【品川駅周辺の地区】



【開発ボリュームの伸び率】

①用途別面積の伸び率

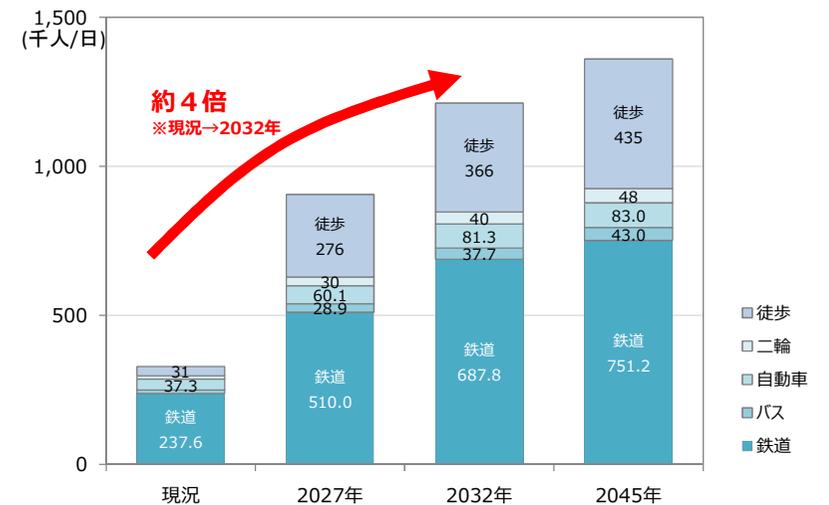
- ・業務、商業、住宅ともに増加し、2045年には約160haの開発が予定



出典：関係事業者等へのヒアリングをもとに作成

②交通手段別 発生集中交通量の伸び率

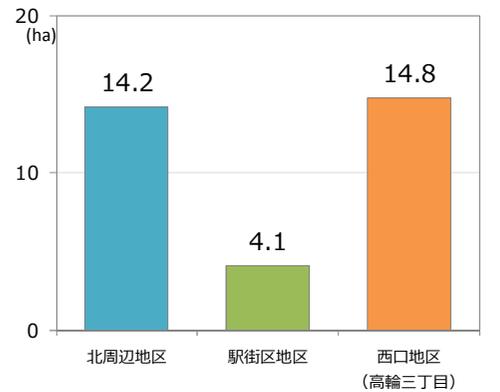
- ・開発に伴い、鉄道・徒歩を中心に発生集中量が大幅に増加



※用途別面積に大規模マニュアルの用途別原単位を乗じて試算。
集計の対象は、品川駅(品川駅北周辺地区、品川駅西口地区、駅街区地区)

【品川駅周辺の地区計画区域面積】

- ・品川駅周辺には、合計30ha以上の地区計画あり



出典：都市計画決定済地区計画区域面積(手続き中含む)



高輪ゲートウェイ駅 パスウェイ



グランドプリンスホテル 高輪

- 自動運転の次世代モビリティは、送迎バス、荷捌き、シェアカー、レンタカー、タクシー、歩行支援モビリティ等から先行して導入・普及が進むものと想定
- 次世代モビリティは、将来需要に応じて、ターミナル、周辺デポ、再開発ビル、ホテル等を合わせて整備する必要がある
- 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のみを確保
- 2045年までの開発ボリュームの伸び、発生集中交通量の伸びを考慮すれば、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、自動運転技術の動向、周辺まちづくりの進捗等と合わせ、次世代型交通ターミナル及び周辺交通施設空間の用途転用を念頭に置いて、役割分担等を再編し最適化
- 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