

報告事項

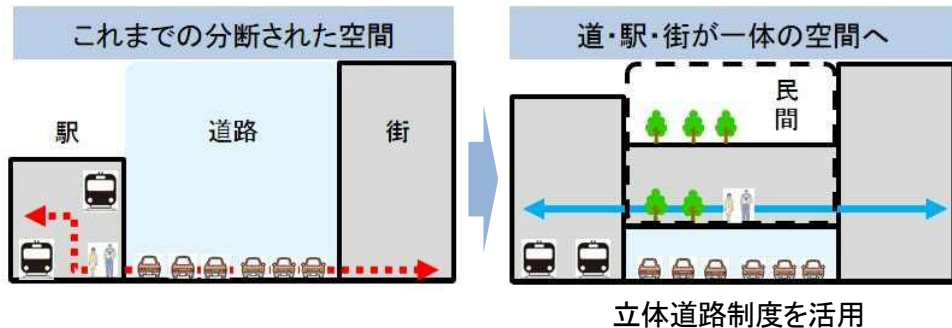
一般国道15号 品川駅西口基盤整備事業の
効果の算定手法について(案)

一般国道15号 品川駅西口基盤整備事業の概要

品川駅周辺開発状況



国道15号上空を立体的に活用しながら、道・駅・街が一体の空間を創出し、交通円滑化や賑わいを実現



国道15号・品川駅西口駅前広場の整備方針 (H29.2.3 国土交通省、東京都)

国道15号・品川駅西口駅前広場の将来の姿

「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



施設配置計画(案)

※別途検討会で事業計画を検討中



※リニア中央新幹線開業時(2027年)の暫定完成を目標

一般国道15号 品川駅西口基盤整備事業の効果の算定手法について(案)

- ・ 国道15号の改良により駅前広場を拡張し、交通の輻輳による自動車交通の円滑化
- ・ 国道15号の上空を官民連携で立体的に整備し、周辺再開発事業と連携しつつ、駅と街の連絡性の向上や賑わい空間を創出

1. 課題

① 駅前広場の空間不足等による渋滞

- ・ 駅前広場の空間不足により、車道でのタクシーの待機や荷捌き車両の滞留、バス乗降場の路上設置により、車線が閉塞し、交通の円滑化が阻害されている。
 - ・ 更には周辺地域の再開発により、国道15号の交通量の増加が見込まれている。
- 〔交通量：約57,000台/日(現況)→約65,000台/日(将来)〕



図1 品川駅前周辺の交通状況



② 狭小な歩道等による歩行者の低い利便性

- ・ 駅から周辺施設への歩行者移動について、国道15号の横断や、2Fにある西口改札から地上への上下移動により、移動時間を要している。
- 〔西口改札から国道15号反対側商業施設までの所要時間：ピーク時約4分(約200m)〕
- ・ 更には、周辺地域の再開発により、国道15号を横断する歩行者の増加が見込まれている。
- 〔横断歩行者数：約10万人/日(現況)→約22万人/日(将来)〕



図2 駅構内の上下移動



図3 歩行者の国道横断状況



2. 整備効果

効果1 国道15号改良による交通流円滑化

- ・ 国道15号の交通容量の阻害要因を解消し、交通流の円滑性を確保。

■ 旅行速度 整備なし 13.4km/h → 整備あり 23.5km/h

(参考：貨幣換算)

- ・ 走行時間短縮効果：319億円/50年
- ・ 走行経費削減効果：15億円/50年
- ・ 交通事故減少効果：213.3件/億台キロ ⇒ 175.6件/億台キロ

(参考)西口駅前における死傷事故件数(現況交通量)：
56件(人対車両4件、車両相互50件、車両単独2件)

タクシー・路線バス
スペース整備により
交通流が円滑化



図4 整備後の交通状況イメージ

効果2 国道上空デッキ整備による歩行者の利便性向上

- ・ 信号待ちや上下移動なく、デッキレベルでの西口改札口から周辺施設への移動が可能。

■ 歩行者移動時間 現況 3.7分 → 整備後 2.4分

(西口改札～京急ウィング間の移動)

(参考：貨幣換算)

- ・ 移動時間短縮効果：約530億円/50年

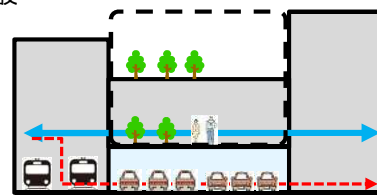


図5 歩行者動線の改善イメージ

効果3 道・駅・街が一体となった西口開発効果

- ・ 周辺開発との連携の下、国道上空のデッキ整備による道・駅・街の一体化を図り、土地の高度利用や民間商業施設等を含む賑わい空間創出が促進、魅力度の向上等が見込まれる。

(参考：貨幣換算)

西口地区の地価上昇額 : 約1,520億円

※現時点地価を基準に周辺開発等が全て完了した時点で試算
※最新の土地単価にて算出



図6 賑わい空間のイメージ

効果4 その他の効果

- ① 地域経済の活性化
 - ・ 鉄道・バス・タクシーなど交通モード間の乗換利便性の向上
 - ・ 回遊性向上、来訪者増加、雇用の創出
- ② 防災機能の向上
 - ・ 帰宅困難者対策、情報発信・物資集積拠点化
 - ・ 国際協力支援の受入協力
- ③ 新たな技術・サービスの発展
 - ・ 新モビリティ等の技術開発・普及促進
 - ・ 交通モード間のデータ連携の促進(MaaS) 等



図7 次世代型交通ターミナルのイメージ

本事業は、社会的影響が大きい事業であり、事業の効果とあわせて、「客観的評価指標」を用いた評価を実施。

◆「客観的評価指標」による評価

- 事業採択の前提条件を確認するとともに、事業の効果や必要性を評価するための指標で評価
- 指標の政策目標である、「活力」、「暮らし」、「安全」、「環境」の各項目のチェックを行い、評価を実施

【評価内容】

- ・活力:円滑なモビリティの確保、都市の再生、個性ある地域の形成
- ・暮らし:歩行者・自転車のための生活空間の形成
- ・安全:安全な生活環境の確保、災害への備え
- ・環境:生活環境の改善・保全、他のプロジェクトの関係

【評価結果】

- ・多くの指標において、効果が確認できた。

客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

参考資料

事業名	国道15号 品川駅西口基盤整備事業
事業主体	国土交通省

凡 例	
	: 効果が確認された指標
	: 整備効果の結果で確認

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		【一般国道（二次改築）】	チェックの根拠
前提条件	事業の効率性	☐ 便益が費用を上回っている	—
	事業実施環境 (新規事業採択時)	■ ルート確定済	既に都市計画決定（放射19号線）されている。
		■ 円滑な事業執行の環境が整っている	事業化に向けた事業計画とりまとめの段階から隣接開発予定者、及び東京都、学識経験者と議論、調整を行っている。
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)	■ 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している	都市計画決定（放射19号線）済み。

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		【一般国道（二次改築）】	チェックの根拠
1. 活力 あるまちづくり	円滑なモビリティの確保	☐ 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	—
		■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	国道15号の旅行速度の上昇（ピーク時） ・13.4km/h → 23.5km/h（国道15号の品川駅前付近 約1km）
		☐ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上 の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	—
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	品川駅の交通モードの乗り換え利便性向上
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	品川駅西口再開発エリアから、新幹線、リニアへの交通モードの乗り換え利便性向上
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	品川駅の交通モードの乗り換え利便性向上により、羽田・成田へのアクセス性向上
	物流効率化の支援	☐ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	—
		☐ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	—
		☐ 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	—

1. 活力	都市の再生	■ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	東京都 都市再生プロジェクト（「品川駅周辺」、「品川駅北周辺地区」）が該当
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	－
		■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	東京都市計画土地区画整理事業「品川駅周辺土地区画整理事業（品川駅北周辺地区、品川駅街区地区）」のまちづくりとの連携あり。 東京都市計画地区計画「品川駅西口地区」のまちづくりとの連携あり。
		■ 中心市街地内で行う事業である	品川駅西口駅前で行う交通結節点事業
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	－
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	－
		□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる	－
	国土・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	－
		□ 地域高規格道路の位置づけあり	－
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	－
		□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	－
		□ 現道等における交通不能区間を解消する	－
		□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	－
		□ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	－
	個性ある地域の形成	□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	－
		■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	東京都市計画土地区画整理事業「品川駅周辺土地区画整理事業」、東京都市計画地区計画「品川駅西口地区」、リニア中央新幹線、高輪ゲートウェイ駅周辺エリア開発との連携
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	品川駅西口を拠点として、首都圏と国内各都市及び世界との連携強化
		□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	－
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	■ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての区間に於いて、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	国道15号の自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が37,811台/12h以上、歩行者交通量が22,732台/日以上に該当。 ・国道15号交通量 約57,000台/日（現況）→ 約65,000台/日（将来） ・横断歩行者数 約10万人（現況）→ 約22万人（将来）
		■ バリアフリー新法に基づく特定道路が新たにバリアフリー化される	国道上空デッキを中心としたバリアフリー環境を整備
	無電柱化による美しい町並みの形成	■ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	第3期電線類地中化計画に位置づけ H15年度地中化完了
		□ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	H15年度地中化完了
	安全で安心できるくらしの確保	□ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	－

3. 安全	安全な生活環境の確保	☐ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	西口駅前における交通事故減少効果 213.3件/億台和 → 175.6件/億台和
		☒ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	国道上空デッキを中心とした快適な歩行空間を創出 ・横断歩行者数 約10万人（現況）→ 約22万人（将来） ・歩行者の移動時間の短縮 ピーク時 3.7分 → 2.4分（品川駅西口改札～京急ウィング間の移動）
	災害への備え	☐ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	－
		☒ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	「緊急輸送道路」に位置付け。
		☒ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	他の緊急輸送道路の代替路線を形成
		☐ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	－
		☐ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	－
		☐ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	－
	地球環境の保全	☐ 対象道路の整備により削減される自動車からのCO ₂ 排出量	－
		☐ 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率	－
		☐ 現道等における自動車からのSPM排出削減率	－
		☐ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	－
		☒ その他、環境や景観上の効果が期待される	国道上空デッキを中心に周辺町づくりと整合を図り、環境や景観を確保
4. 環境	他のポイントとの関係	☒ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要がある	東京都市計画道路幹線街路環状第4号線との連携
		☒ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	東京都「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014」に位置付け
		☒ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	地域経済の活性化、防災機能の向上、新たな技術・サービスの発展