

国道15号・品川駅西口駅前広場の将来の姿

国道15号・品川駅西口駅前広場
事業計画（概要）

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



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



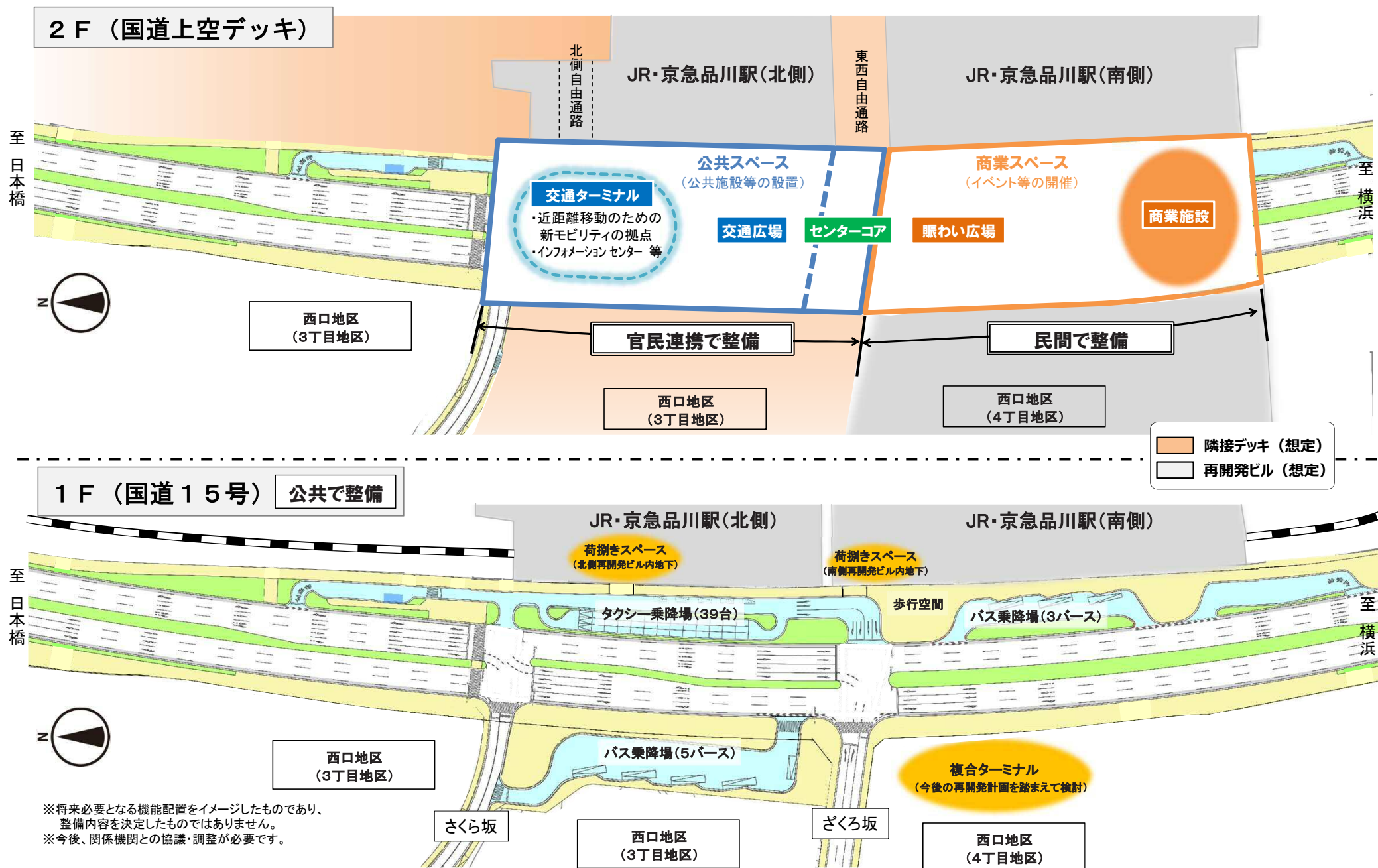
賑わい空間のイメージ

施設配置計画と官民の事業区分

国道15号・品川駅西口駅前広場
事業計画（概要）

1 階部分は、駅前広場の拡張により国道 1 5 号の「自動車交通を円滑化」

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」



事業スケジュール

国道15号・品川駅西口駅前広場
事業計画（概要）

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）

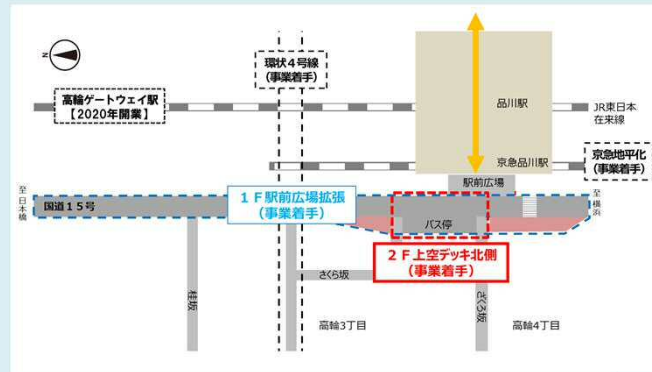
【鉄道関連事業】

- ・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

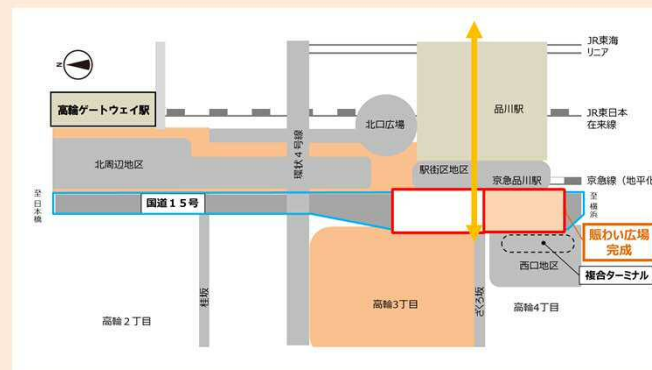
【国道15号基盤整備事業】

- ・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）



一般国道15号 品川駅西口基盤整備の整備効果について

国道15号・品川駅西口駅前広場
事業計画（概要）

- ・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. 事業概要

- ・事業箇所：港区高輪2丁目～高輪4丁目
- ・延長等：
南北2.0km(国道改良)2ha(上空デッキ部)
- ・全体事業費：
道路事業(公共)：約800億円
-国道15号改良(W=33m → 55m)
-国道上空デッキ整備
※地下鉄延伸計画との調整を図りながら整備推進
- 民間事業：約500億円
-国道上空デッキ整備
-商業施設・次世代型交通ターミナル整備



図1 事業位置図

2. 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2 品川駅前周辺の交通状況

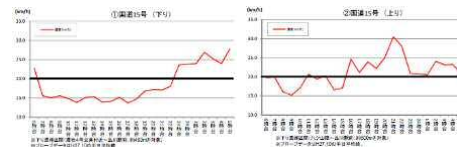


図3 国道15号 品川駅前周辺の旅行速度

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4 駅構内の上下移動



図5 歩行者の国道横断状況

3. 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)



図6 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～京急ウイング間の移動)
(参考：貨幣換算)
 - ・移動時間短縮効果：約530億円/50年

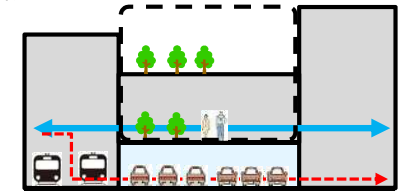


図7 歩行者動線の改善イメージ

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8 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9 次世代型交通ターミナルのイメージ

※本資料における事業費及び整備効果等の数値は、国土交通省において試算
※今後、計画の具体化にあたっては、開発計画との調整・協議が必要