

令和7年10月30日
国土交通省関東地方整備局
東京国道事務所

マーケットサウンディングを実施します ～国道15号品川駅西口駅前広場の民間事業者公募に向けて～

国道15号品川駅西口駅前広場における施設の整備・管理運営を担う民間事業者の公募に向け、事業の実現性や収益性、民間事業者がより参画しやすい条件等に関する意見を募集するためマーケットサウンディングを実施します。

○参加資格

国道15号品川駅西口駅前広場の施設の整備・管理運営に関する事業に関心がある民間事業者、団体等の法人（一事業者単体又は複数事業者から構成されるグループによる参加も可能）

○マーケットサウンディングの内容

事業の実現性、収益性

民間事業者がより参画しやすい条件 等

○スケジュール

意見書提出申込 令和7年11月12日（水）17時まで

意見書提出期限 令和7年11月26日（水）17時まで

個別対話（第1回） 令和7年12月 8日（月）～令和7年12月19日（金）

個別対話（第2回） 令和8年 2月 2日（月）～令和8年 2月13日（金）

○募集の手続き等

募集要領、別紙、各種様式は、東京国道事務所ホームページに掲載します。

<発表記者クラブ>

竹芝記者クラブ 神奈川建設記者会 都庁記者クラブ

<問い合わせ先>

関東地方整備局 東京国道事務所

電話：03-3512-9090（代表） メールアドレス：ktr-toukoku-press@mlit.go.jp

副所長（技） 山下（やました） （内線：205）

交通ターミナル整備課長 久保田（くぼた） （内線：451）

1. 調査目的

- 国道15号品川駅西口駅前広場における施設の整備・管理運営を担う民間事業者の公募に向け、昨年度のマーケットサウンディングの調査結果を踏まえて作成した具体的な事業内容を示した上で、事業の実現性や収益性、民間事業者がより参画しやすい条件等に関する意見を募集するためマーケットサウンディングを実施します。

2. 調査対象

- 本事業に関心があり、主体的な事業実施が可能な民間事業者、団体等の法人を対象とします。
 （一者単体又は複数者から構成されるグループも可能）

3. 調査方法・募集内容

- 調査は意見書提出申込、意見書提出、個別対話（第1回・第2回）により実施します。
- 意見書提出申込は、下記URLから行ってください。

URL: <https://forms.office.com/r/9fSZVVxDqj>

項目	設問
事業の実現性や収益性	事業の各業務内容・収支計画、まちづくり貢献の具体化に対する意見
民間事業者が参画しやすい条件	事業方式、事業範囲、事業期間、対象施設、要求水準
その他	業種、実績の有無、事業参画時の役割、事業に対する意見・要望

4. 調査手続き

- 募集要領、別紙、各種様式は東京国道事務所ホームページに掲載します。
- 調査結果は、提出者の確認・同意を得たうえで、東京国道事務所ホームページに公表予定です。

5. 調査スケジュール

項目	時期
募集要領等の公表	令和7年10月30日（木）
意見書の提出申込期間	令和7年10月30日（木）～11月12日（水）
守秘義務の遵守に関する誓約書の受付期間	令和7年10月30日（木）～11月20日（木）
意見書の提出期間	令和7年10月30日（木）～11月26日（水）
個別対話（第1回）	令和7年12月8日（月）～12月19日（金）
個別対話（第2回）	令和8年2月2日（月）～2月13日（金）
実施結果の公表	令和7年度内

6. 問い合わせ・書類等提出先

国土交通省 関東地方整備局
 東京国道事務所 交通ターミナル整備課
 〒102-8340
 東京都千代田区九段南1-2-1 九段第3合同庁舎15階
 メール： ktr-toukoku-terminal@mlit.go.jp
 電話：03-3512-9165

(参考) 民間事業者の公募に向けたスケジュール

	R5年6月 デザインコンセプト公表	
基礎調査	R6年3月～ ↓ マーケットサウンディング R7年5月 ↓ マーケットサウンディング結果概要公表	■目的 事業概要を示した上で、民間事業者の参加意欲、市場性の有無、収益向上策等の基礎調査を実施し、具体的な事業内容に反映。 ■調査内容 ・ 民間事業者の参加意欲、市場性の有無 ・ 事業内容(事業方式、事業範囲等) ・ 収益向上策 等
事業実現性の検討	R7年10月(今回)～ ↓ マーケットサウンディング ↓ マーケットサウンディング結果概要公表 ↓ ※必要に応じて、次年度以降も マーケットサウンディングを実施。	■目的 具体的な事業内容(実施方針(素案)、要求水準書(素案))を示した上で、事業の実現性や収益性、民間事業者がより参画しやすい条件等を調査し、事業者公募の技術仕様等に反映。 ■調査内容 ・ 事業の実現性、収益性 ・ 民間事業者がより参画しやすい条件 等
公募手続き	↓ 実施方針(案)、要求水準書(案)の作成 実施方針等の公表・事業者公募	

国道15号・品川駅西口駅前広場の将来の姿

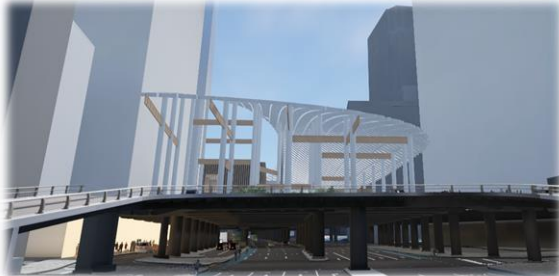
道路上空を活用した道・駅・まちをつなぐ駅前広場の整備を進め、
多様なモビリティのシームレスな乗換を可能とする人が主役の都市交通ターミナルを目指します。

～ ミチウエ & スクエア & 品川 ～

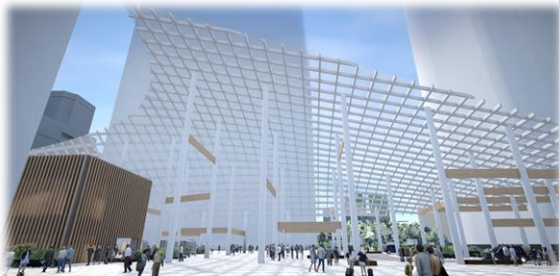
ミチウエ

階層的かつシームレスな交通結節点

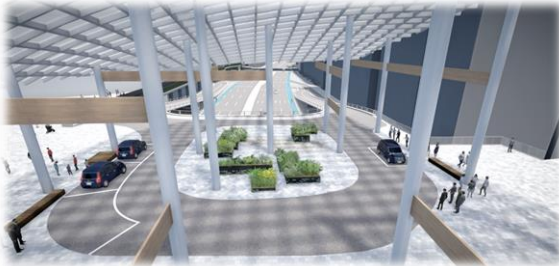
- 道路【ミチ】の上部空間【ウエ】を活用



- 周辺開発と一体的なデッキネットワークを構築



- 鉄道からスムーズな乗り換えが可能な乗降場



至 横浜

JR・京急品川駅
(北側)

交通広場建屋

乗降場

西口地区
(3丁目地区)

至 日本橋

施設配置イメージ(デッキ階) (4/9)

スクエア

屋根に守られた駅前空間

- 新しい「日本の顔」となるシンボリックな空間



- サービス機能を備えた待合空間(交通広場建屋)

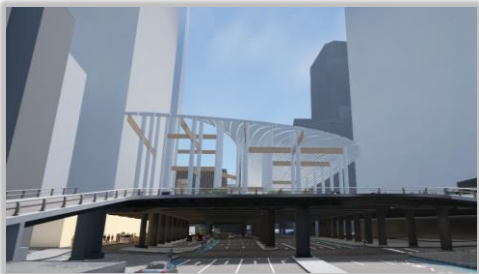


品川

品川らしさ=時代のニーズに応える

- 時代のニーズに応えてきた「まちの履歴」を継承
- 脱炭素社会の実現に向けてGXを推進
- 新技術を導入した人が主役の都市交通ターミナル

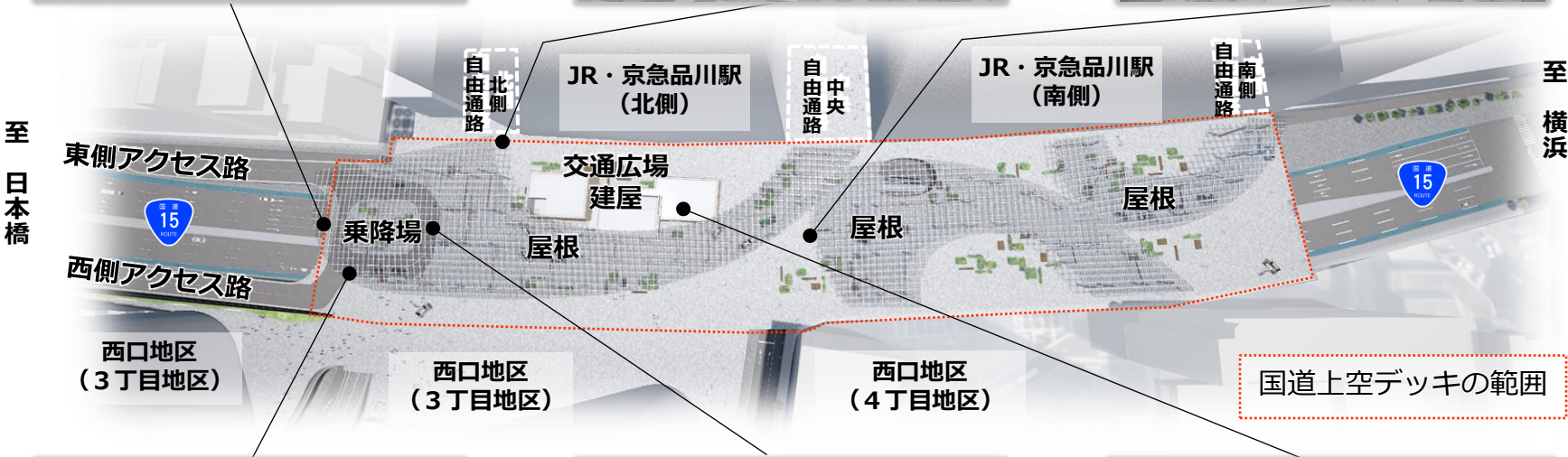
道路「ミチ」の上部空間「ウエ」を活用



屋根のある駅とまちをつなぐ主動線



歩行者が安心して通行できる空間



新しい「日本の顔」となる
シンボリックな空間



鉄道からスムーズに乗り換え可能な乗降場



サービス機能を備えた待合空間
(交通広場建屋)

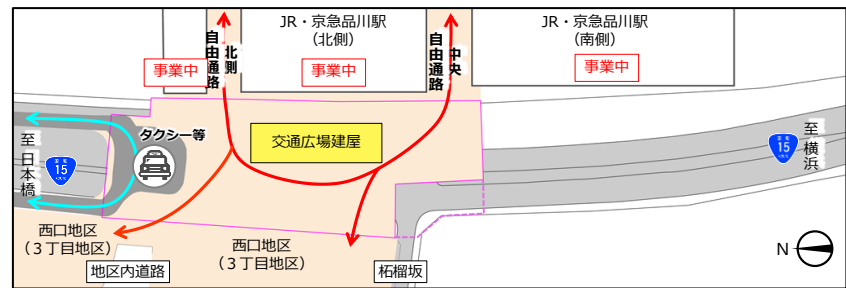
施設配置イメージ (デッキ階)

※必要となる機能を配置したイメージであり、整備内容を決定したものではありません
※今後の検討及び関係機関との協議調整により変更する場合があります

- ・ 国道上空デッキ（北側）供用段階は、歩行者等のネットワークが構築されます。
- ・ デッキネットワーク概成段階は、新たなモビリティ（乗合型）の高輪ゲートウェイ駅方面や北品川方面へのネットワークが構築されます。
- ・ 品川駅西口関連開発完了段階は、歩行者等や新たなモビリティ（乗合型）のモビリティネットワークが完成します。

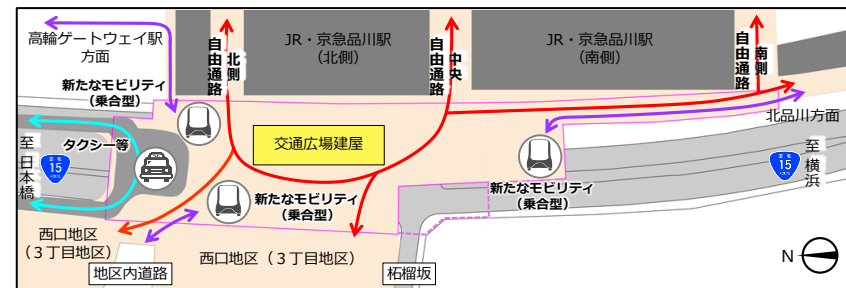
① 国道上空デッキ（北側）供用段階（2020年代後半～）

- ・ 新たなモビリティ（歩行支援）は、高齢者、体の不自由な方などの利用を想定
- ・ 国道上空デッキ上にタクシー等の乗降場を配置



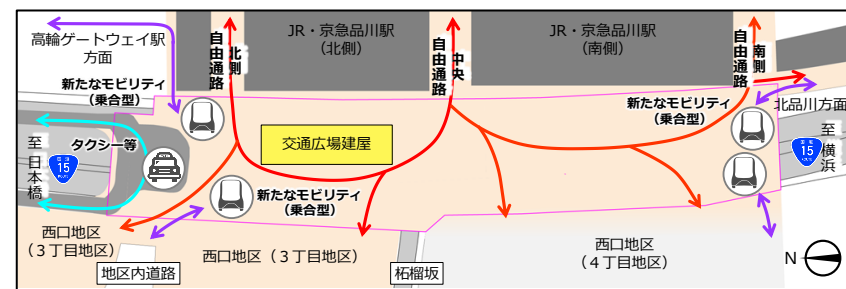
② デッキネットワーク概成段階（2030年代後半～）

- ・ 高輪ゲートウェイ駅方面や北品川方面のモビリティネットワークが構築
- ・ 新たなモビリティ（乗合型）により高輪ゲートウェイ駅方面や北品川方面への移動を支援



③ 品川駅西口関連開発完了段階

- ・ 品川駅西口のモビリティネットワークが完成



国道上空デッキの範囲

タクシー等の動線

歩行者等（歩行者と新たなモビリティ（歩行支援））の動線

新たなモビリティ（乗合型）の動線

段階的なモビリティネットワーク（デッキ階）

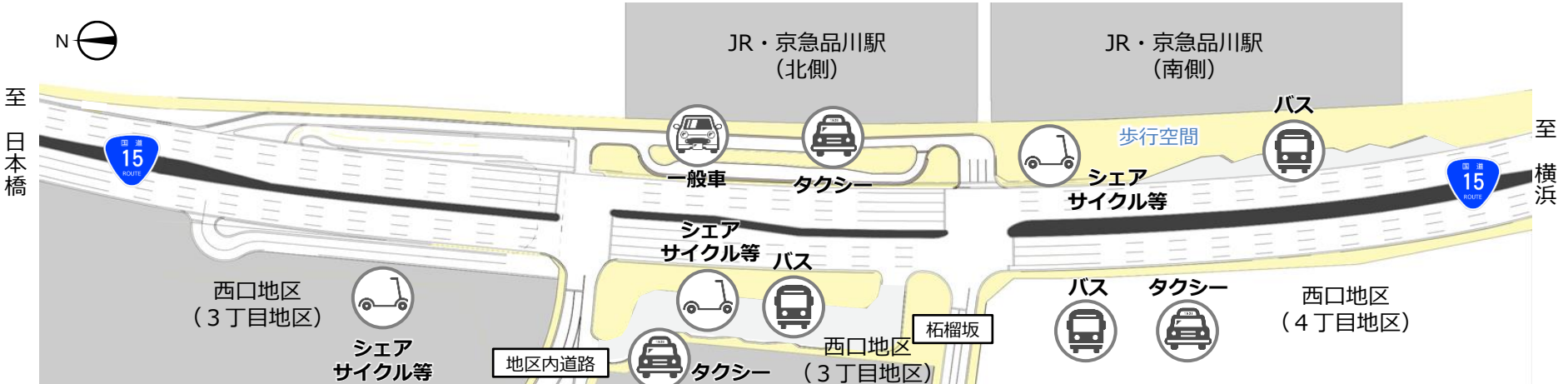
※必要となる機能を配置したイメージであり、整備内容を決定したものではありません
※西口地区（4丁目地区）については、今後の開発計画とあわせて調整が必要
※モビリティ動線、乗降場、歩行者動線等の具体化にあたっては開発計画との調整が必要
※今後の検討及び関係機関との協議調整により変更する場合があります

(6/9)

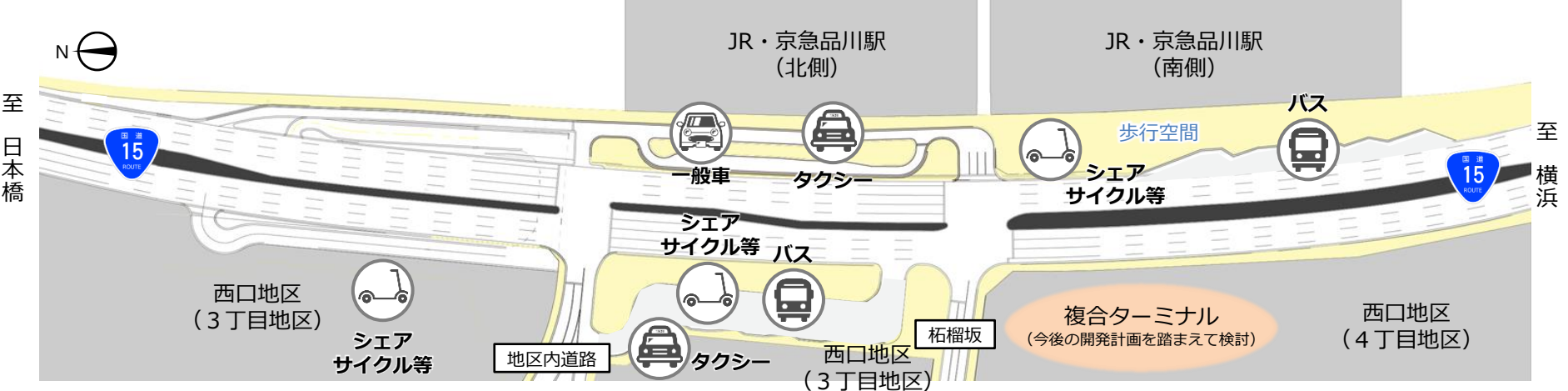
- 利用者の利便性を考慮し、タクシー乗降場、バス乗降場、一般車乗降場、シェアサイクル等の乗降場を配置します。
- 交通モードは周辺開発と連携して配置することを想定しています。

① 国道上空デッキ（北側）供用段階（2020年代後半～）

② デッキネットワーク概成段階（2030年代後半～）



③ 品川駅西口関連開発完了段階



モビリティネットワーク（地上階）

※必要となる機能を配置したイメージであり、整備内容を決定したものではありません
※モビリティ動線、乗降場、歩行者動線等の具体化にあたっては開発計画との調整が必要 (7/9)
※今後の検討及び関係機関との協議調整により変更する場合があります

2. 調査結果

2-1. 事業内容について

(1)事業方式に対する意見

- ・ 設計と維持管理を合わせて発注することで収益向上やコスト削減に寄与する工夫ができるため「BT+コンセッション」が望ましいという意見があった。
- ・ 初期投資分により物価上昇のリスクが大きくなるため「コンセッションのみ」が望ましいという意見があった。また、どちらの方式でも参画意向はあるという意見があった。

(2)事業期間に対する意見

- ・ 事業期間の設定方法について、主に2種類の意見があった。
 - ① 初期投資分を回収するため長期の事業期間を設定し、一定期間で契約内容の見直しを行うことを前提とした契約
(例：30年で契約、10年ごとに見直し)
 - ② 社会情勢等の変化を踏まえ、一定期間（短期間）で契約する
(例：10年で契約)

2-2. 収益向上策について

(1)事業収支イメージに対する意見

- ・ 道路に近い施設（土木施設）の維持管理・運営費用についてはリスクが高いため、国に一部負担してほしいという意見があった。
- ・ 大規模修繕については事業範囲外とするか、もしくは国に一部負担してほしいという意見があった。

(3)BT・コンセッションの対象に対する意見

- ・ BTの事業範囲としてデッキ本体の整備や交通広場建屋本体の設計も含めてほしいという意見があった。
- ・ コンセッションの事業範囲として、道路に近い施設（アクセス路等）は、修繕回数の増加や事故発生時のリスク分担の複雑化が懸念されるため除外してほしいという意見があった。

(4)交通広場建屋・通路屋根で導入が想定される機能・施設

- ・ 交通広場建屋については、収益機能として、カフェ、物販、コワーキングスペース、広告等の提案があった。
- ・ 交通広場建屋以外については、デッキ上を活用したテラス席やキッチンカーの出店等の提案があった。
- ・ 通路屋根については、広告、環境演出用スピーカー等の提案があった。

(2)収益を向上させる方策

- ・ デッキを活用したテラス席、キッチンカー出店、マルシェ等のイベント、広告、ネーミングライツ等に関する提案があった。
- ・ 品川はポテンシャルがあり、広告による収入は掲出場所や戦略によって収入増を見込める、また、人流があるエリアであるため、イベントは収益性があるという意見があった。
- ・ 上記方策を実現するためには、各種規制緩和の取組みが重要という意見があった。

2-3. 新たなモビリティ事業について

- 品川の大きな目玉であり、本事業における新たなモビリティ事業の意義や必要性を評価する意見が多かった。
- 事業開始時点では法制度や技術等が確立していないため、社会情勢の変化等に合わせた契約の見直しについて国、事業者等で議論することが良いという意見があった。
- 事業収支が不透明であり、現段階では事業範囲に含めないほうが望ましいという意見があった。
- モビリティを活用した事業として、来街者の荷物を周辺施設に配送するサービス等の提案があった。

2-4. 人流・交通流データの活用について

- 属性把握による効果的な店舗誘致・広告事業の展開に関するアイデアがあった。
- 他事業者とのデータ連携（交通情報、混雑情報等）により、最適な移動手段の提供に関するアイデアがあった。

2-5. リスク分担について

- 不可抗力リスク、物価上昇リスク、需要変動リスク、技術進歩リスクについて、国の負担を求める意見が多かった。
- 需要変動リスクでは、対策として、プロフィットシェア・ロスシェアの導入に関する提案があった。

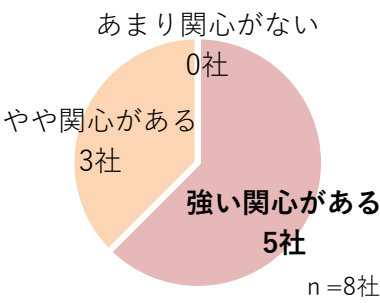
2-6. 事業者選定スケジュールについて

- 余裕を持った期間設定を求める意見が多かった。
- 今後も、継続的な対話機会を求める意見が多かった。

2-7. 本事業への参加について

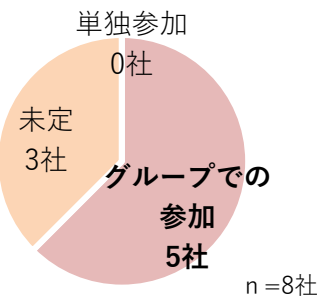
(1) 参画意向

- いずれの事業者も関心があり、5社が強い関心があると回答した。



(2) 参加形態

- グループでの参加を想定している事業者が5社と半数以上を占めている。



(3) 本事業に参入した場合の役割

- いずれの事業段階においても参画可能な企業がいるものの、その他（新たなモビリティ検討等）に参画できる企業がやや少ない。
- | 役割 | 社数 |
|--|------------|
| ①交通広場建屋の設計 | 4社 |
| ②交通広場建屋・通路屋根の建設 | 4社 |
| ③特定車両停留施設の管理・運営 | 5社 |
| ④資金調達・マネジメント | 5社 |
| ⑤その他
(新たなモビリティ検討・運営、人流・交通流データ活用・連携) | 2社 |
| 合計 | n=8社（複数回答） |

2-8. 国への要望

- 要求水準書等の作成時における事業者意見の反映、公募前における継続的な意見交換の実施（特に設計段階での意見交換の実施）、新たなモビリティ事業における仕組み・体制の整理について要望があった。