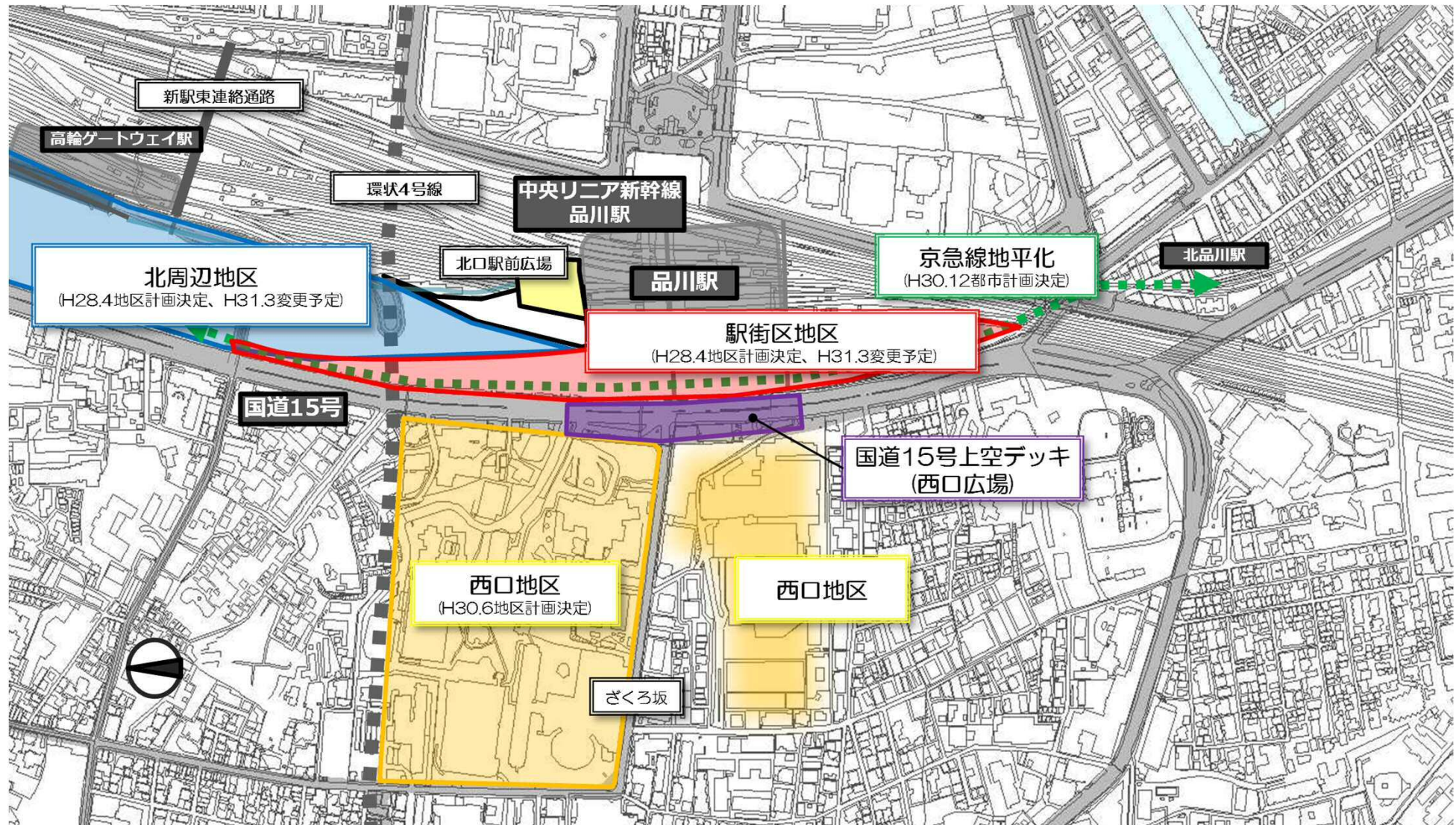
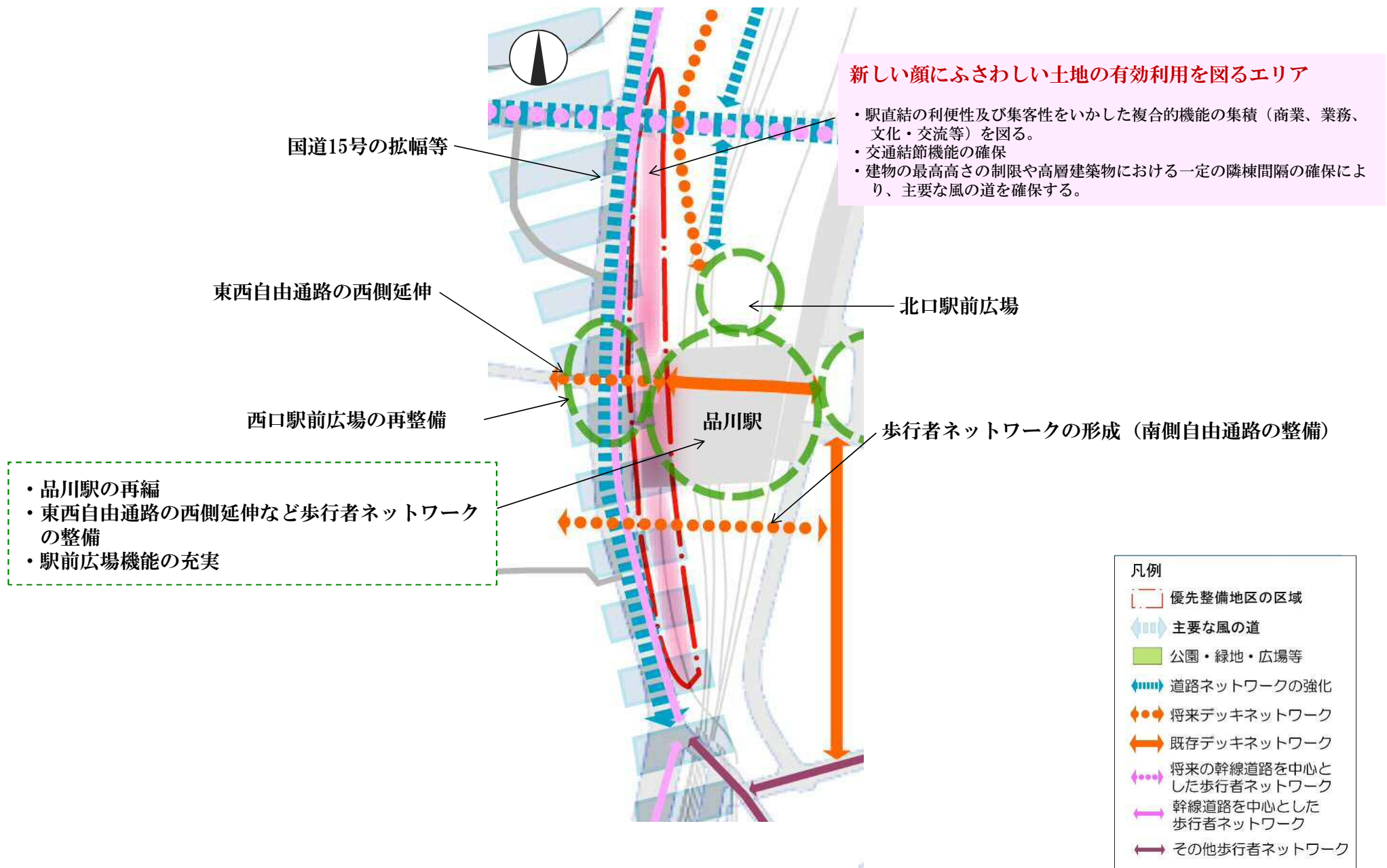


品川駅西口周辺の施設配置計画について

- 品川駅西口周辺は、民間再開発が見込まれ、都心と羽田空港との連携やリニア中央新幹線による国内外の利用者の増加、国際交流拠点として品川の玄関に相応しい空間へ
- 新たな日本の顔となるシンボル性の高い国道上空デッキの交通広場やセンターコア、利便性の高い次世代型交通ターミナル、快適な居場所の賑わい広場など様々な機能へのアクセス性を確保





環状4号線沿道エリア

- ・豊かさを感じさせる緑のネットワークの形成（環状4号線沿道）。その際、周囲地域との連続性に配慮し、緑・にぎわいが一体となったデザインとする。

主要な風の道に配慮するエリア

- ・建物の最高高さの制限や高層建築物における一定の隣棟間隔の確保により、主要な風の道を確保する。

環状4号線の整備

環状4号線の延伸

国道15号の拡幅等

隣接地域に配慮しつつ、広い空地及び大規模な緑を確保し、空間形成を図るエリア

- ・良質な居住機能の確保
- ・緑豊かな街路樹や緑陰空間が連続したプロムナードを創出
- ・地区内の緑・歴史的資源と一体となった景観形成
- ・MICE機能と連携した新たな機能の導入（業務機能及び居住・生活支援機能）

凡例

- 優先整備地区の区域
- 主要な風の道
- 公園・緑地・広場等
- 道路ネットワークの強化
- 将来デッキネットワーク
- 既存デッキネットワーク
- 将来の幹線道路を中心とした歩行者ネットワーク
- 幹線道路を中心とした歩行者ネットワーク
- その他歩行者ネットワーク

品川駅

集約的に高層化を図るエリア

- ・既存の機能集積をいかした国際的な交流
- ・観光機能及び宿泊機能の充実
- ・業務・商業機能の充実

※西口3丁目地区はH30年6月に地区計画(方針)を都市計画決定。

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されましたが、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。

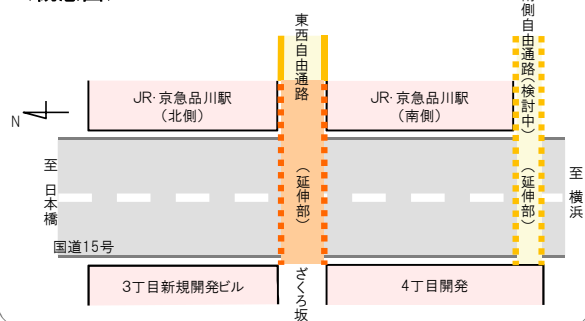
【これまでの考え方】

○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)



<概念図>



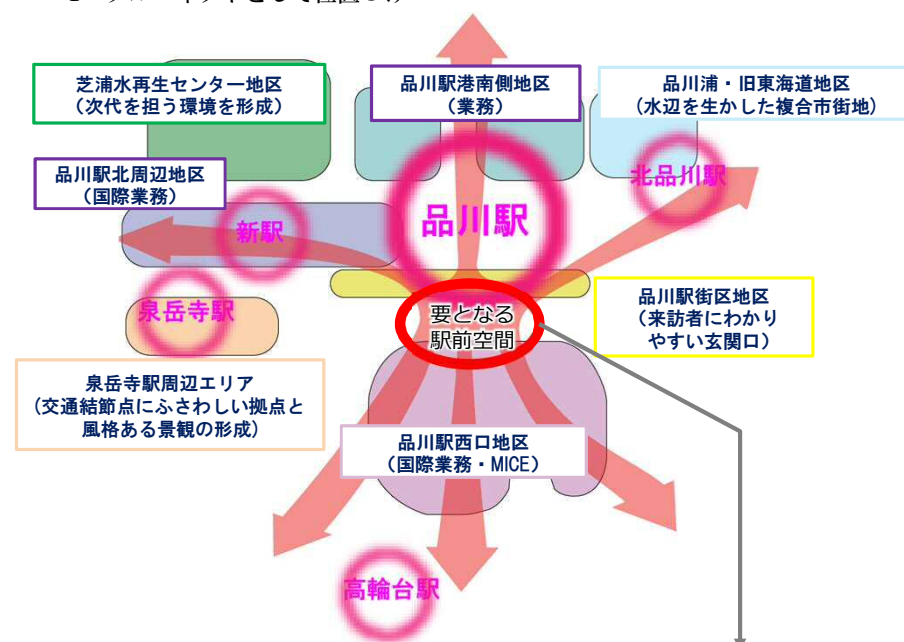
【現在の考え方】

○基本コンセプト

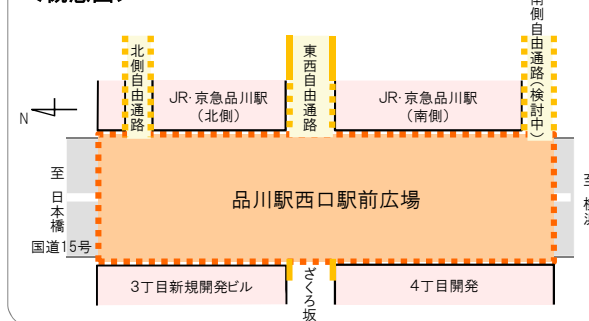
- ・異なるモビリティが乗り入れ、シームレスな乗換を可能とする新たな交通結節点
- ・駅前や広場空間を中心に様々な都市活動を支える基盤
- ・新しい「日本の顔」となる象徴的な空間を世界中に発信
- ・国内での大規模災害時には、首都圏の防災拠点としての機能を発揮

○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”になるモダルコネクトとして位置づけ

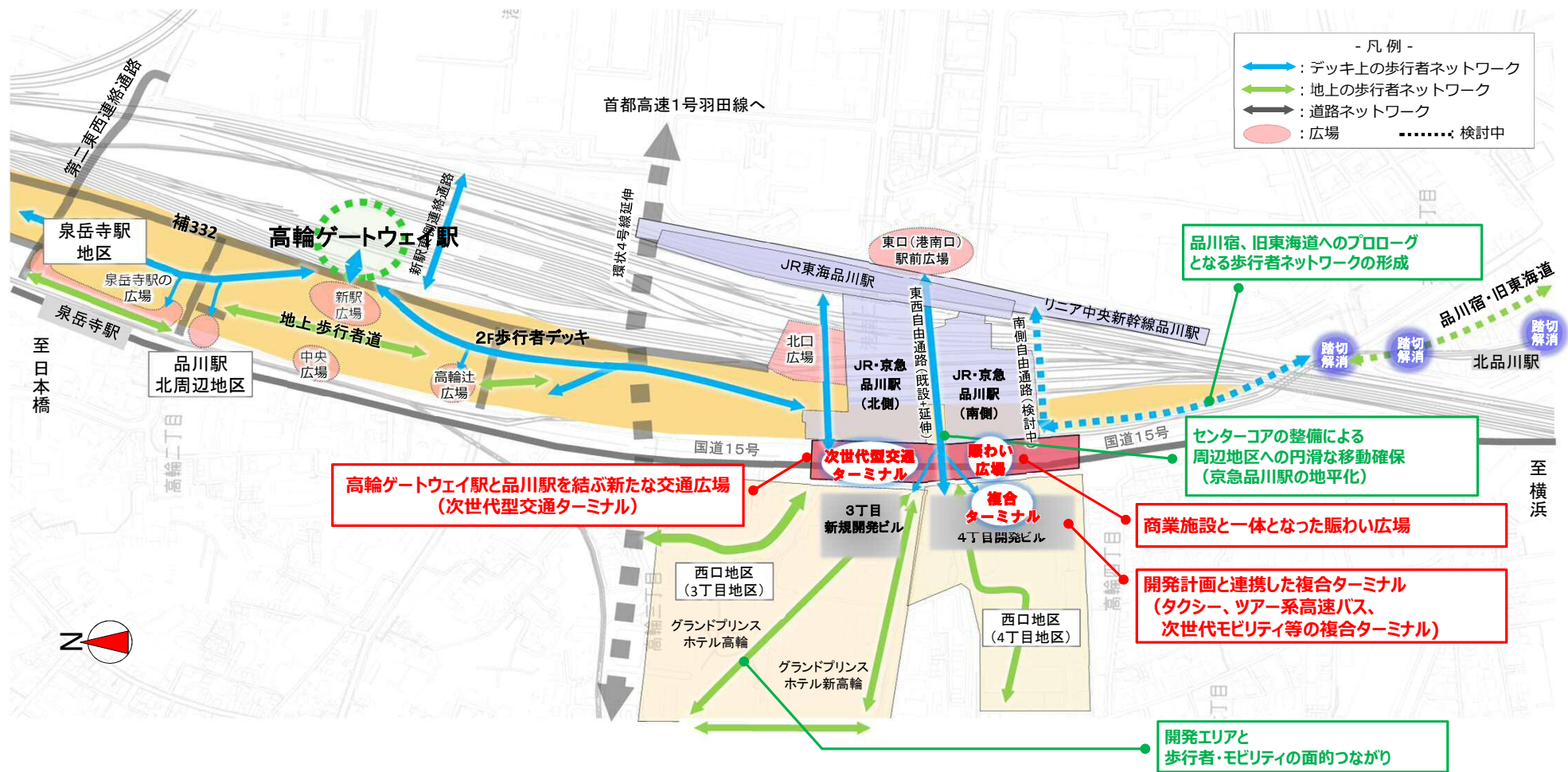


<概念図>



国道上空デッキの整備により、
高輪ゲートウェイ駅、品川駅北口広場等との連携を強化。

- 高輪ゲートウェイ駅、品川駅北口広場・北口歩行者広場と連携を図るため、国道15号デッキの北側（都心側）に交通広場として次世代モビリティ等が集結するターミナルを配置し、シームレスな移動を確保。
- 賑わいの創出にあたっては、南側（横浜側）に周辺開発と連携し、国道上デッキに民間事業者の商業施設等と一体となった賑わい広場、タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等が結節する複合的なターミナルを再開発計画と一体で整備することを検討。



- JR東日本（在来線）
- JR東海（リニア、新幹線）
- 京浜急行電鉄
- 高速バス／路線バス
- タクシー
- 地下鉄
- 次世代モビリティ

将来7つの交通モード
が結節する品川

道路上空を活用し、日本の顔となる
『世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間』
を創造

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（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

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

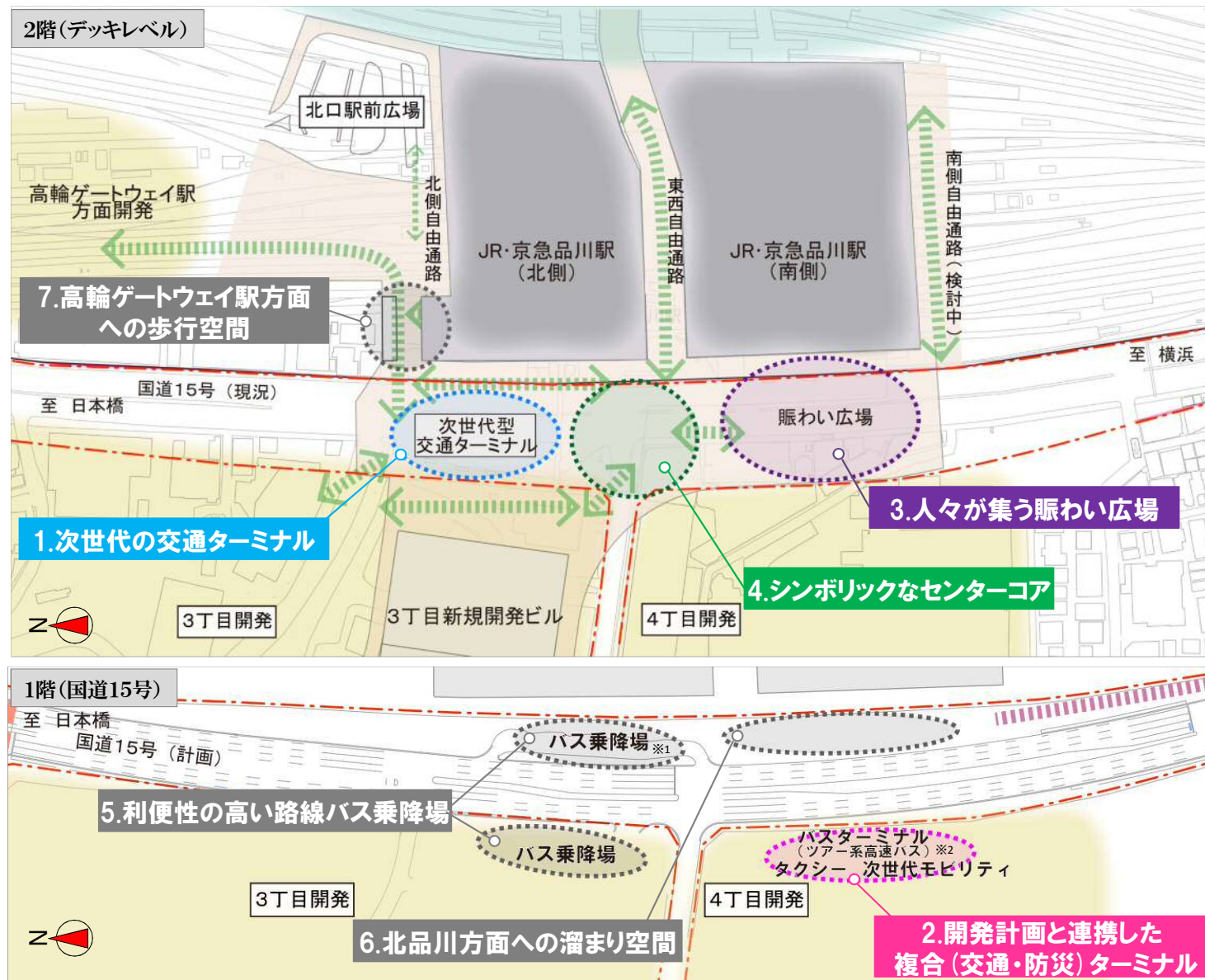
- ・分りやすさ、運行効率に配慮し国道15号を挟み対になるようバス停を配置

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. 高輪ゲートウェイ駅方面への歩行空間

- ・高輪ゲートウェイ駅方面への人・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

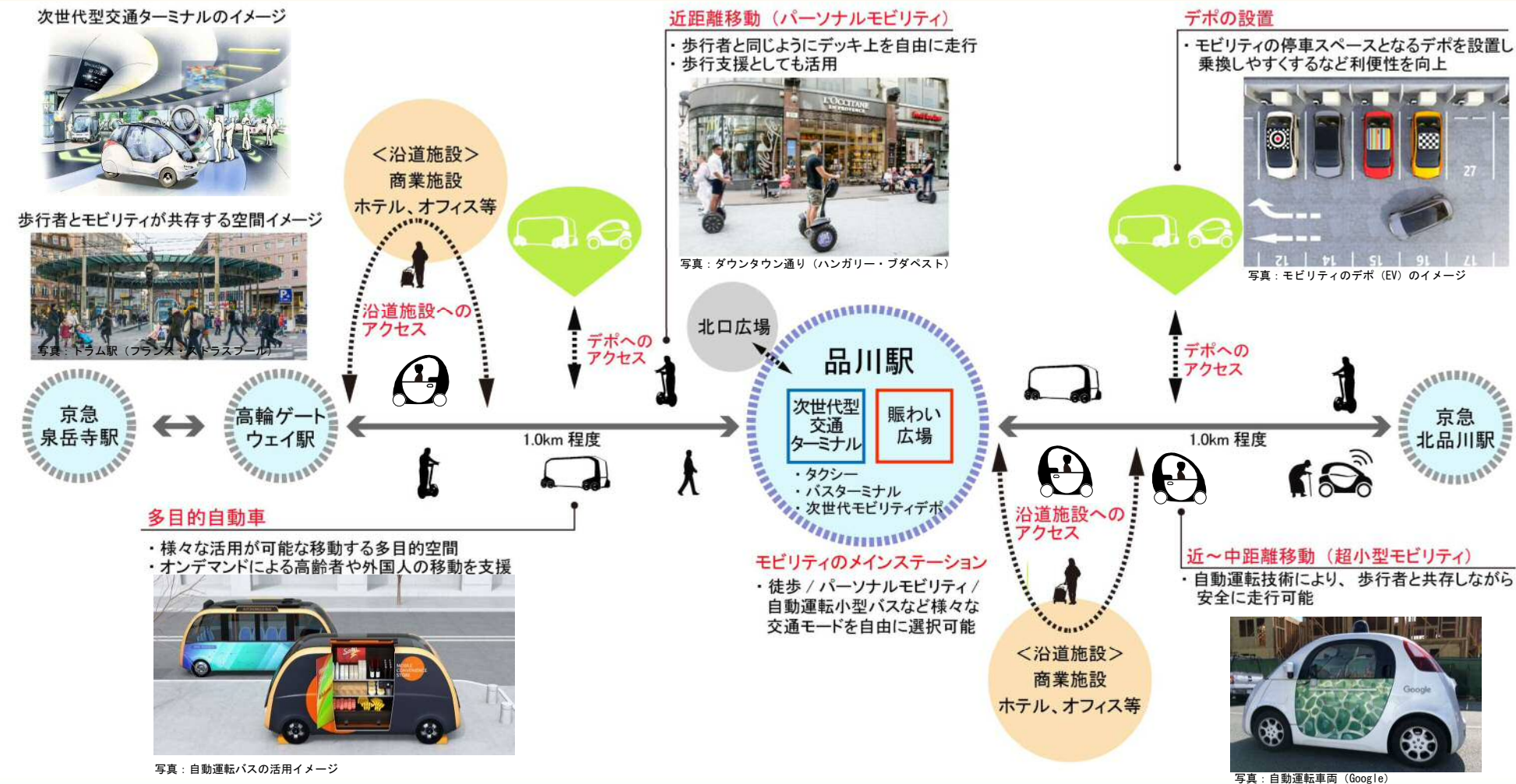


※1 関係機関との調整が必要

※2 今後、複合ターミナルの具体化にあたっては、開発計画との調整が必要

品川駅と高輪ゲートウェイ駅、周辺地域に、
次世代モビリティを使ったネットワークを形成。

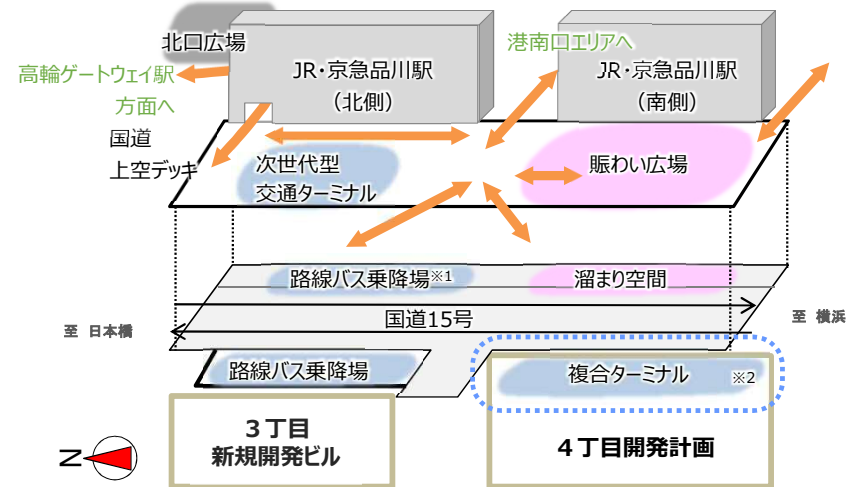
- デッキ上は次世代モビリティと歩行者が共存する新たな移動空間として、
世界に先駆け自動運転技術の導入等を図り、歩行者への安全性を確保。
- 次世代型交通ターミナルを中心に、周辺地区内にデポを適切に配置することで利用者の利便性を向上。
- また、次世代モビリティの沿道施設へのアクセスを可能とし、シームレスな移動空間の実現を目指すとともに、
将来的には、次世代モビリティを使ったネットワークをデッキ上等を活用して形成。



限られた空間を立体的に活用することで、
便利で賑わいある駅前空間を実現。

- 国道15号上空を立体的に活用し、交通機能・賑わい機能を配置。
 - ・北側デッキ部に次世代型交通ターミナルを配置
 - ・南側デッキ部に賑わい広場、開発ビルと一体となった3～4層（想定）の商業施設を配置
- 4丁目開発地にタクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等を収容する複合ターミナルを、開発と連携し配置。

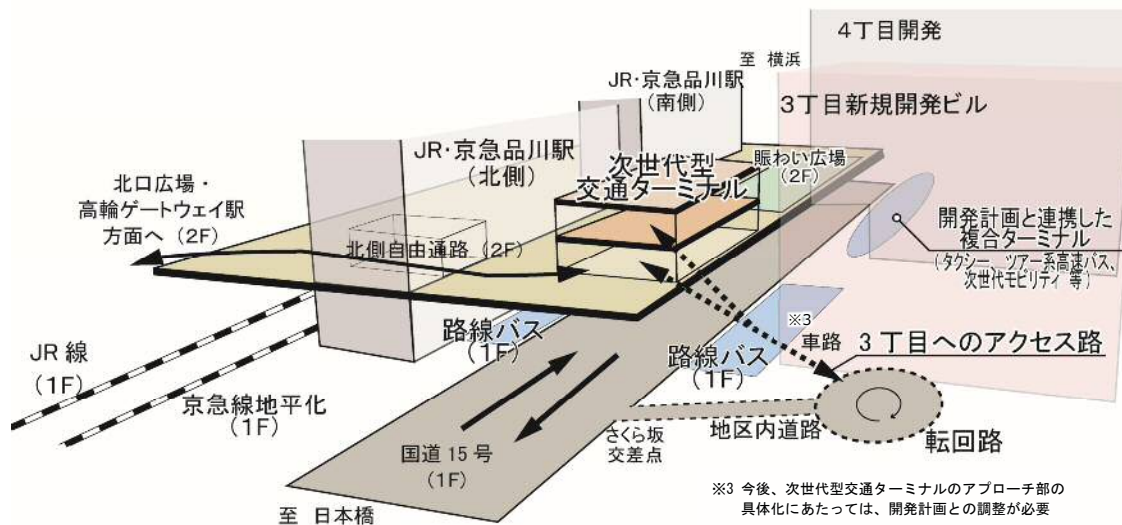
■交通機能の配置の考え方



※1 関係機関との調整が必要

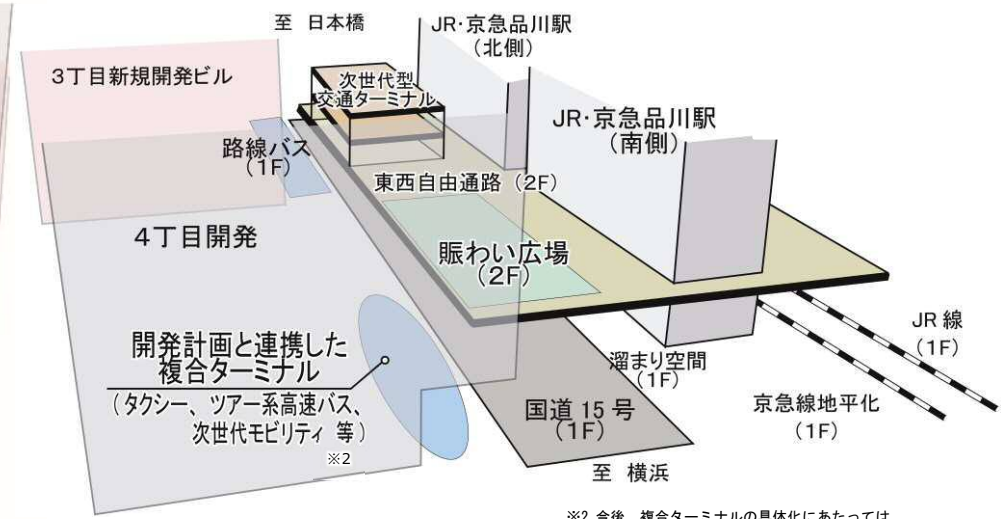
※2 今後、複合ターミナルの具体化にあたっては、
開発計画との調整が必要

■都心側から見た品川駅西口駅前広場のイメージ



※3 今後、次世代型交通ターミナルのアプローチ部の
具体化にあたっては、開発計画との調整が必要

■横浜側から見た品川駅西口駅前広場のイメージ



※2 今後、複合ターミナルの具体化にあたっては、
開発計画との調整が必要

基本コンセプトおよびゾーニングに基づき、
品川駅西側周辺の拠点を次世代モビリティによりネットワーク化。

- 品川駅西口周辺や高輪ゲートウェイ駅周辺のホテル、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。
- 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。
- 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）
- AI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。

【モビリティと歩行者のネットワーク】

