

**未来の品川駅前空間(西口)計画
～国道15号・品川駅西口駅前広場～
◆事業計画(参考資料)◆**

2019年3月27日 国土交通省

- 目 次 -

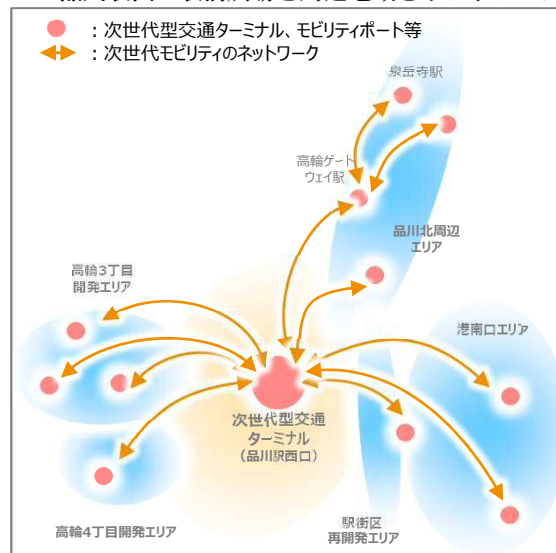
- 1. 次世代型交通ターミナル・・・・・・・・・・ P1～3**
- 2. デッキの設計の考え方・・・・・・・・・・ P4～7**
- 3. 駅前広場の整備の考え方・・・・・・・・・・ P8～14**

1. 次世代型交通ターミナル ～展開イメージ～

- 次世代型交通ターミナル開業当初は、品川駅西口駅前広場（国道上空デッキ）を中心に、周辺開発地域（高輪3・4丁目、高輪ゲートウェイ駅）への移動を次世代モビリティで支援します。
- 品川駅西口をモデルとしたモビリティネットワークの形成と拠点づくりが、地域の再開発やまちづくりの進行とともに進み、自動運転技術の進歩等によりMaaS等の利用が拡大すると想定しています。

◆第1世代

- ・次世代型交通ターミナル開業
- ・品川駅西口駅前広場と周辺地域をネットワーク化



◆第2世代

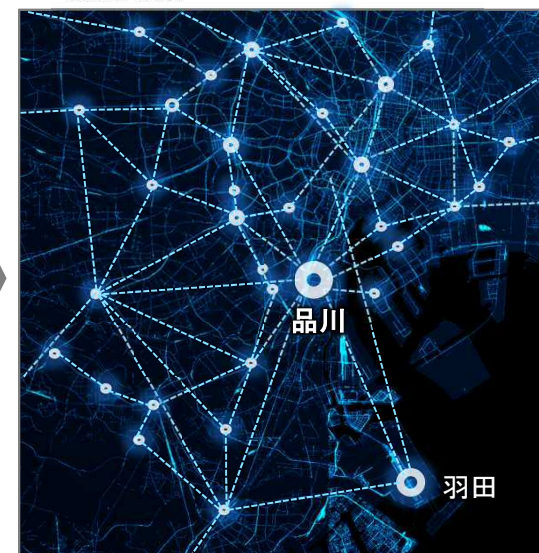
（自動運転のネットワークをモデル的に運用）

- ・賑わい広場が完成
- ・周辺開発等が完成

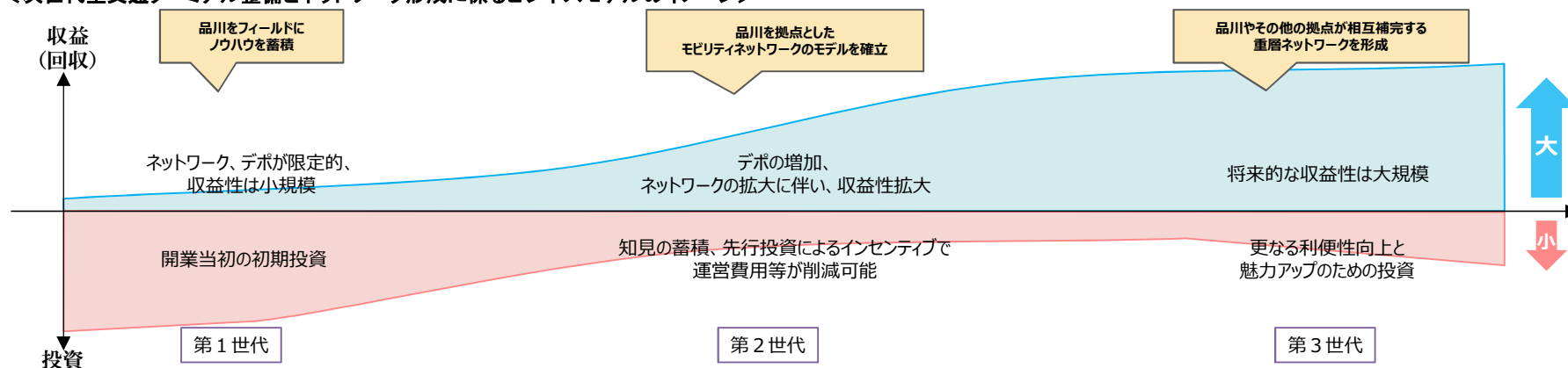


◆第3世代

- ・自動運転のモビリティネットワーク形成
- ・MaaSが定着



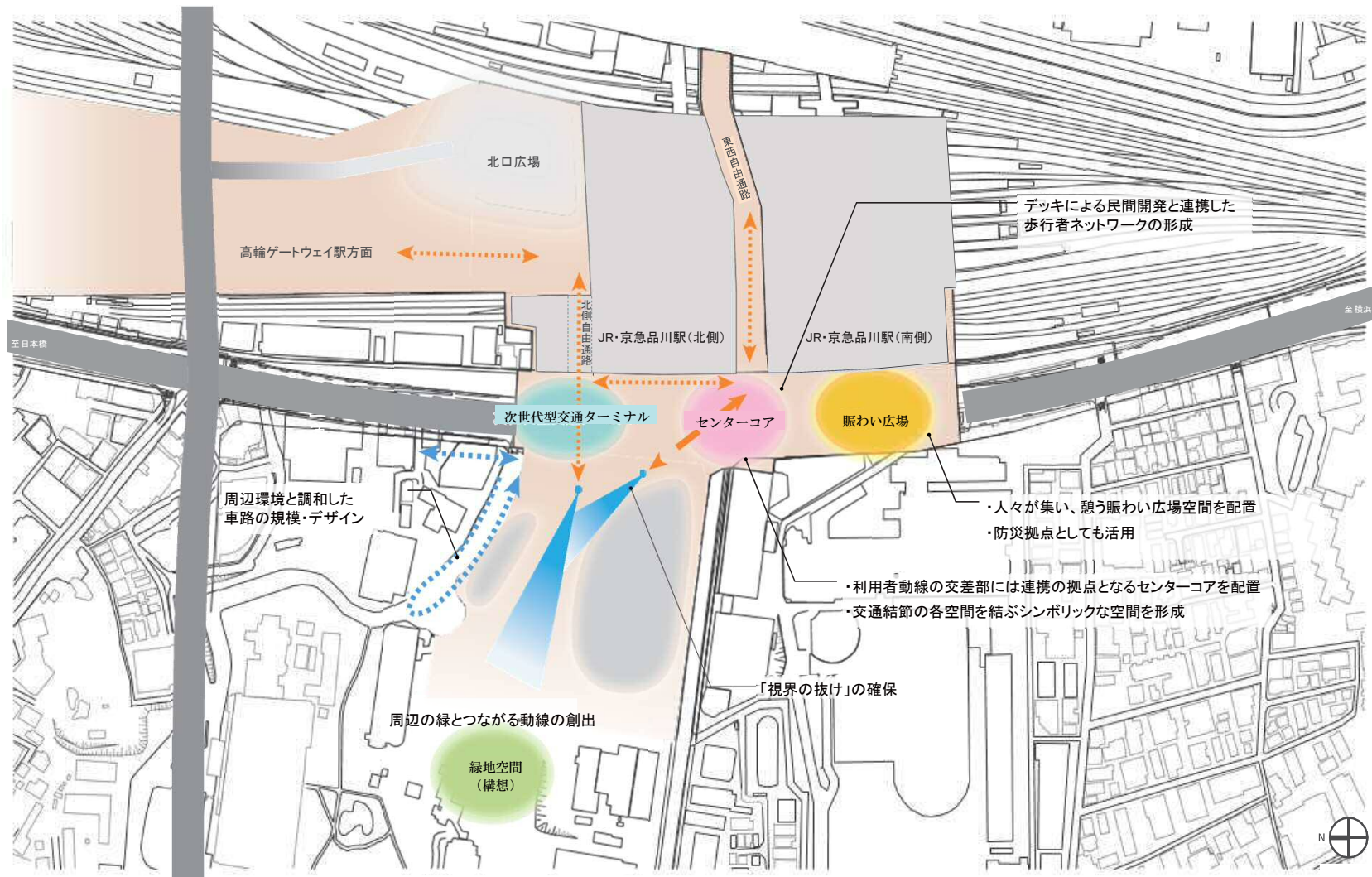
＜次世代型交通ターミナル整備とネットワーク形成に係るビジネスモデルのイメージ＞



1. 次世代型交通ターミナル ～配置計画の考え方～

交通広場の施設配置については、周辺のまちづくりとの整合を図り計画を具体化します。

- 駅および駅前広場とまちの視線のつながりに配慮し、開発地内に整備される広場的空間からの「視界の抜け」の確保が重要です。
- 駅施設、駅前広場とまちを介した交流を重視し、それぞれのビューポイントからの見え方に配慮した景観の形成に配慮します。



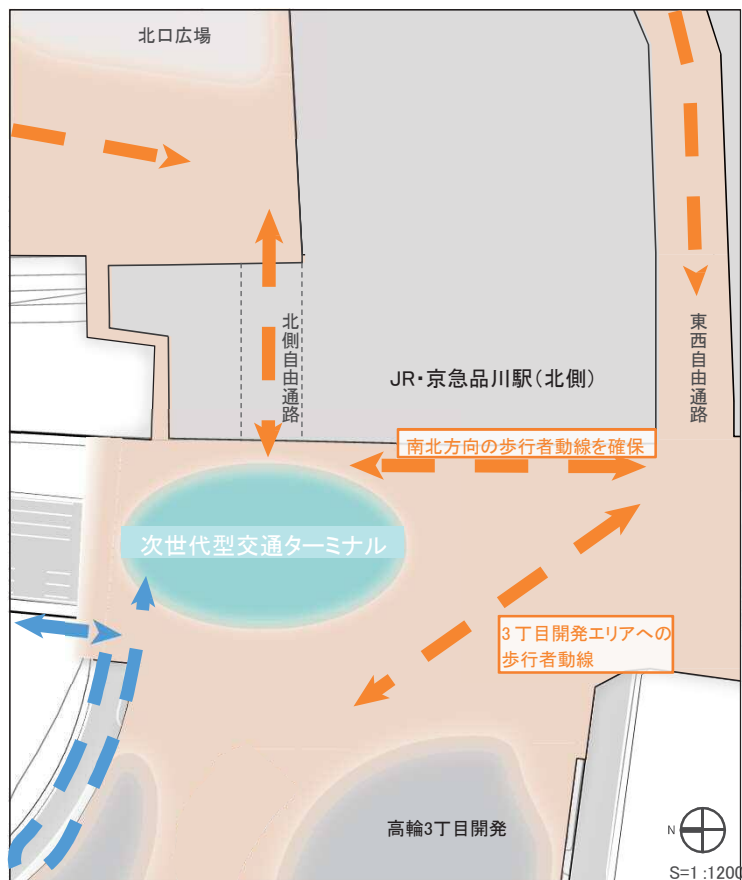
※今後、計画の具体化にあたっては開発計画との調整・協議が必要

1. 次世代型交通ターミナル ～配置計画の考え方～

今後、次世代型交通ターミナルの配置計画については、各民間事業者等における需要見込み、ターミナルの魅力づくり、具備する機能等を考慮し、総合的に検討します。

■ 次世代型交通ターミナルを一体的な建物とした場合 ■

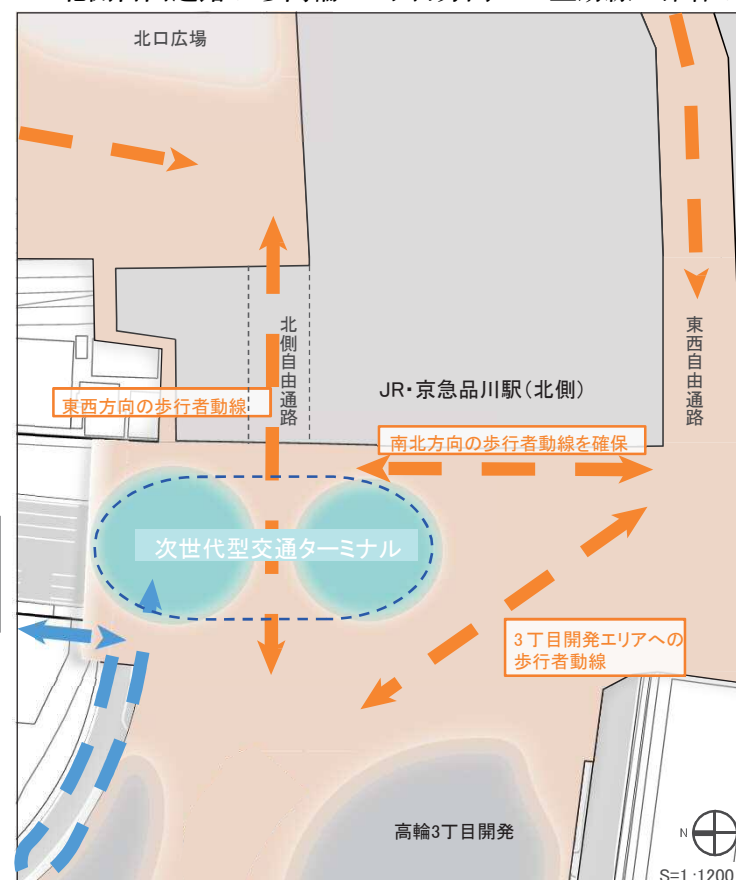
- ・一体的に整備することで象徴的な大空間を実現可能です。
- ・まとまったスペース(デッキ直上約3,000㎡)での整備となるため、需要の拡大に応じて建屋を段階的に整備することは困難と考えられます。
- ・北側自由通路から高輪3丁目方向への動線を分散します。



※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

■ 次世代型交通ターミナルを2棟の建物に分けた場合 ■

- ・分棟による機能配置とすることから、周辺街づくりの進捗に応じた段階的整備の検討の可能性が広がります。
- ・一体的なデザインについて検討が必要ですが、分棟により次世代モビリティの技術動向、需要の発生状況に応じた整備が可能です。
- ・北側自由通路から高輪3丁目方向への主動線の確保が可能です。



※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

品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2014
の見直しの
方向性を考慮

2. デッキの設計の考え方 ～荷重条件の整理～

- 沿道施設に直結した国道上空デッキの計画・設計にあたっては、一般的な歩道橋に比べ、あらかじめ見込むべき荷重条件が数多くあります。
 - 交通広場においては、歩行者の群衆荷重に加えて、次世代モビリティ（車両）や次世代型交通ターミナル（施設）といった、これまでにない新たな荷重の考え方の整理が必要となります。
- ※「賑わい広場」については、民間事業者の提案内容により、今後、設計の調整が必要となります。

<検討項目>

<一般的な歩道橋の場合>

死荷重

- ①人工地盤（橋面荷重含む）
- ・ 桁等の構造物
 - ・ 橋面の舗装、タイル 等

②施設等

- ・ 植栽、街灯
- ・ 排水、電気 等

活荷重

④歩行者

- ・ 群衆荷重

<品川駅西口の場合>

- ①人工地盤（橋面荷重含む）
- ・ 桁等の構造物
 - ・ 橋面の舗装、タイル 等

②施設等

- ・ デッキ上の植栽やベンチ
- ・ 上下水道、電気 等
- ・ 商業施設

③次世代型交通ターミナル施設

- ・ 施設の躯体
- ・ 次世代モビリティ 等

④歩行者

- ・ 群衆荷重

⑤次世代モビリティ

- ・ 多目的自動車、超小型モビリティ、パーソナルモビリティ等

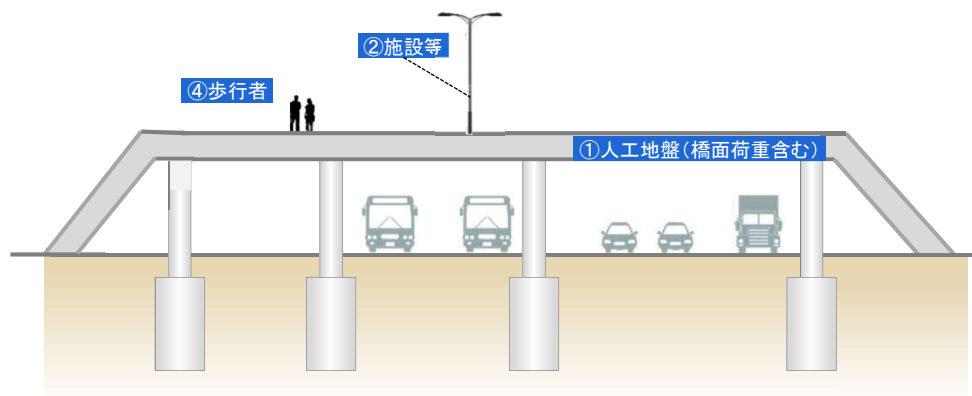
⑥緊急車両等

- ・ 消防車（はしご車）

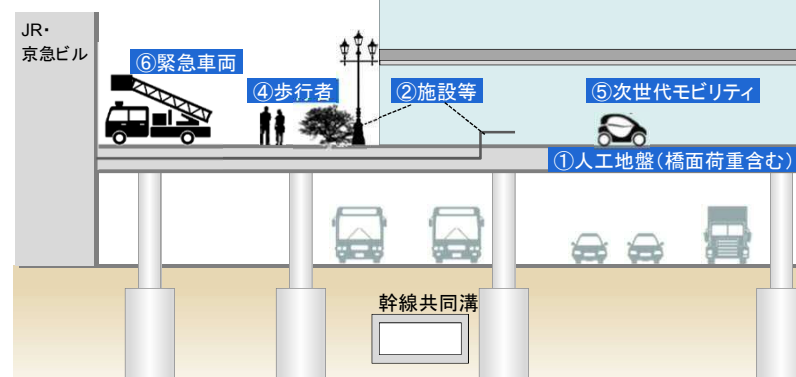
※必要性について今後関係機関と協議

これまでにない
新たな荷重条件

<一般的な歩道橋の場合>



<品川駅西口の場合>



※次世代型交通ターミナルの位置、規模等は、今後、PPP/PFI手続きにおいて具体化する予定

2. デッキの設計の考え方 ～荷重の考え方～

- 次世代型交通ターミナルは、これまでに事例のない施設の整備となるため、既存の設計基準等を参考に設計の基本的な考え方の整理が必要です。
- 今後、次世代型交通ターミナルのPPP/PFIの手続きの中で、モビリティの規格やターミナルに必要な設備等についての最新技術等を民間事業者へのヒアリングにて把握し、得られた知見をデッキ設計に反映させます。

＜現時点における設計の基本的な考え方(例示)＞

■次世代モビリティの荷重(活荷重)の考え方

- ・ターミナル内には、多目的の次世代モビリティが進入することを考慮
⇒設計上、モビリティの活荷重は、普通自動車の活荷重と同等
- ・モビリティの走行能力(登坂能力等)は、普通自動車(ワンボックス等)と同等の能力と想定(回転半径等は最小化)
- ・ターミナル内については、自動運転技術により、走行空間や駐車空間の余裕幅を最小化
⇒従来より高密度に駐車可能、車路や駐車空間等も最小化
- ・デッキ上については、沿道建築物の接道要件を考慮し、緊急車両(はしご車等)等の走行を想定
※必要性について今後、関係機関と協議

次世代型交通ターミナルを3層構造とした場合の荷重条件(想定)

走行位置		走行する車両				設計の考え方
		緊急車両	多目的自動車	超小型モビリティ	パーソナルモビリティ	
ターミナル内	4階					アメニティ空間
	3階		○			普通自動車 (ワンボックス想定) 全長4.7m、最大3.5t
	2階			○	○	
デッキ上(2階)		○	○	○	○	普通自動車 (はしご車想定) 全長12m、最大25t

※ワンボックス：道路構造令の小型自動車の大きさ、道路交通法の普通自動車の荷重
はしご車：道路構造令の普通自動車の大きさ、道路交通法の特種車両以下の荷重を想定
※次世代型交通ターミナルの規模等は、今後、PPP/PFI手続きにおいて具体化する予定

■次世代型交通ターミナル(死荷重)の荷重の考え方

(事業者はPPP/PFI手続きを踏まえ決定)

- ・ターミナルの躯体の荷重(死荷重)は、大まかな平面計画に基づき、既存の建築物や立体駐車場等をもとに荷重を概算
- ・ターミナル内のデポに駐車する次世代モビリティは、平面計画に基づき、最大積載荷重を想定

$$\begin{array}{l} \text{一般的な荷重} \times \text{延床面積} + \text{モビリティの荷重} \\ = 50\text{kN/m}^2 \times \text{〇m}^2 + \text{〇〇kN} = \text{〇〇kN} \end{array}$$

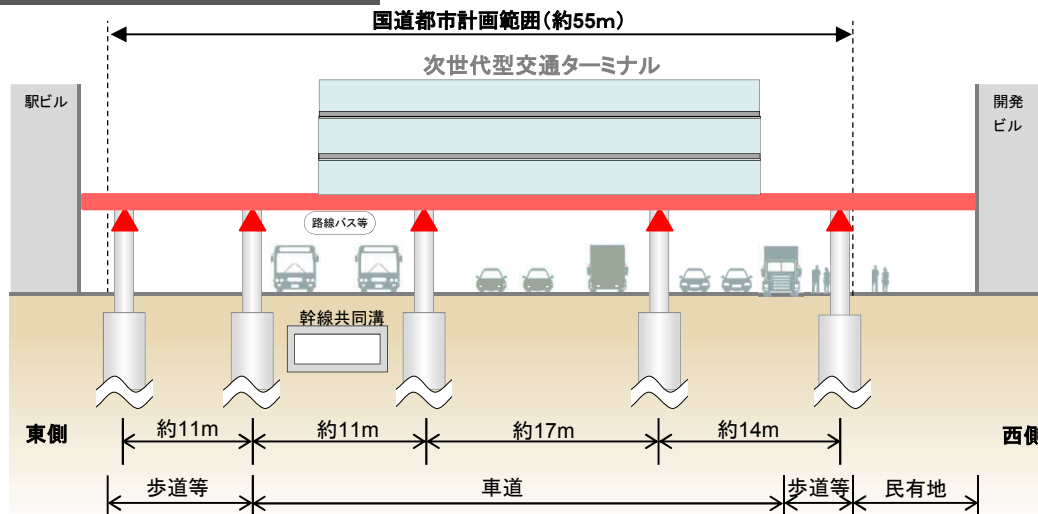
※橋脚位置、支間長等を考慮すると、最大〇〇kN程度まで載荷可能
(本荷重条件では余裕あり)

次世代型交通ターミナルのPPP/PFI手続きにおける民間事業者ヒアリングを踏まえ、
設計の基本的な考え方を見直し、決定します。

2. デッキの設計の考え方 ～隣接施設との接続の考え方～

- 隣接再開発計画との調整により、国道端部の橋脚を隣接する再開発ビル本体で受け替え一体化することが可能になれば、道路空間（路線バス乗降場、歩道部）の有効利用及びトータルコストの削減が可能になると考えます。
- デッキと民間ビルを一体化するには、開発ビルと人工地盤の工事スケジュールの整合を図り、維持管理、財産区分、将来の更新時に係る取り決め等含めて十分な協議が必要です。

デッキと沿道施設を構造上、分離するパターン



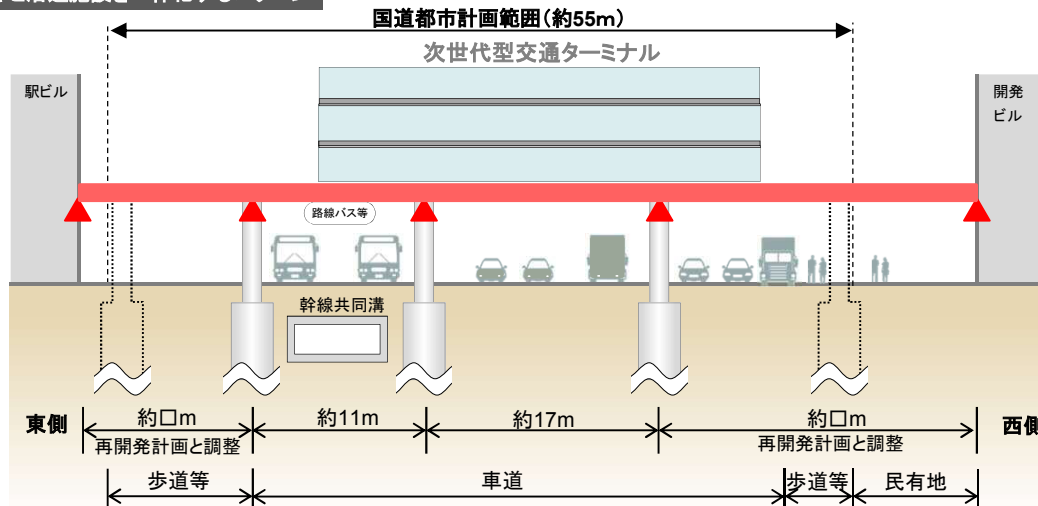
＜分離する場合のメリット＞

- ・デッキ及び橋脚の整備／所有／維持管理等の役割分担がわかりやすい
- ・支間長が短いため、構造的に有利
- ・デッキ工事単独で工事スケジュールの立案が可能

＜分離する場合の懸念事項＞

- ・歩道上に橋脚が設置されるため、歩行空間が狭くなる
- ・橋脚の本数が増加
→歩道等の狭小地に橋脚が設置されるためデッキ整備の総コストが大きくなる可能性あり
- ・開発ビルに接続するには、開発計画との調整・協議により決定

デッキと沿道施設を一体化するパターン



＜一体化する場合のメリット＞

- ・歩道上の橋脚がなくなるため、十分な歩行空間を確保
- ・ビル側との荷重分担によっては、デッキ整備の全体コストの削減の可能性あり
- ・ビル等と一体となった、フラットな動線確保が可能

＜一体化する場合の懸念事項＞

- ・デッキ及び橋脚の整備／所有／維持管理の調整が必要
- ・民地側の支間長が増大
→設計上の工夫が必要
- ・デッキ工事とビル工事のスケジュール調整が不可欠
- ・開発ビルに接続するには、開発計画との調整・協議により決定

2. デッキの設計の考え方 ～荷重条件に関する調整事項～

①次世代型交通ターミナルの設計上の位置づけ

- ・法的な位置づけは道路附属物の駐車場、設計上の扱いは建築物（駐車場）と想定

②モビリティの設計速度に応じた衝撃の影響

- ・現時点においては、道路橋示方書の衝撃荷重を想定

③次世代型交通ターミナルと人工地盤の柱位置の調整

- ・PPP/PFI事業にて、民間事業者がターミナルの設計を実施すると想定
- ・人工地盤は、道路管理者が設計を実施すると想定
- ・人工地盤の橋脚とターミナルの柱位置を設定

<橋脚と柱位置の検討の方向性>

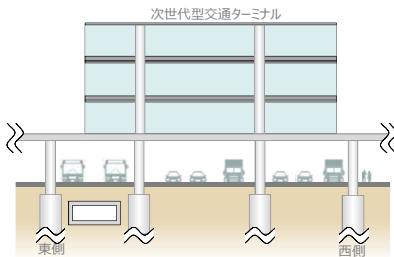
パターン1：人工地盤の橋脚位置にあわせて、ターミナルの柱位置を設定
⇒ ターミナル内の空間利用上の制約が大

パターン2：人工地盤全体でターミナルの荷重を受ける
⇒ 人工地盤構造が厚くなる可能性

⇒ ターミナルの実施設計の段階で調整・工夫することが肝要

パターン1

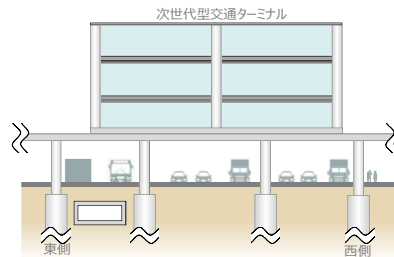
人工地盤の橋脚にあわせて、ターミナルの柱を設置



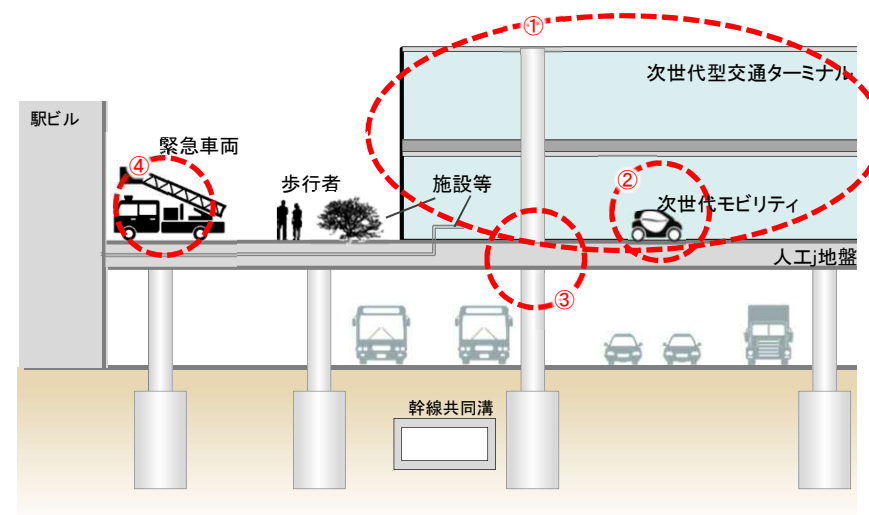
⇒ ターミナル内の空間利用上の制約が大

パターン2

人工地盤全体でターミナルの荷重を受ける



⇒ 部分的に人工地盤構造が厚くなる可能性



④構造設計における緊急車両等の載荷の考え方

- ・緊急車両が乗り入れ可能な範囲を想定し、緊急車両の活荷重を考慮
- ・関係機関と協議し、必要性を整理

⑤耐震設計の考え方

- ・国道15号上のデッキであり、かつ緊急輸送道路に位置付けられていることから、耐震設計上、特に重要度が高い橋「B種の橋」として設計
- ・併せて、次世代型交通ターミナルが受ける地震力、風力（風荷重）がデッキの橋脚に作用する場合の考え方の整理が必要

3. 駅前広場の整備の考え方～交通広場、センターコア、次世代型交通ターミナルの整備の進め方～

【次世代型交通ターミナルにおけるPPP/PFIの役割分担】

- 品川駅西口の次世代型交通ターミナルの具体化及び整備にあたっては、最先端技術の導入と運営の最適化、コストの低減を図るため、PPP/PFI方式等により事業を実施することとします。
- PPP/PFIで実施する場合の官民の役割分担を検討し、民間事業者へのヒアリングにより、今後の技術動向、事業への参画意向や妥当性を確認します。

◆交通広場、次世代型交通ターミナルにおける役割分担 ＜一般的な駅前広場整備の場合＞

事業内容	役割分担
駅前広場の整備	公 共
待合空間の整備、運営 ・バス停 ・タクシー乗り場 ・トイレ ・待合空間 等	公 共
公共交通の運用 ・車両の手配 ・予約の受付、配車の手配 ・バスロケシステム 等	
利用者利便施設の整備、運営 ・自動販売機 ・コンビニエンスストア 等	交通事業者 ・バス会社 ・タクシー会社 等



＜品川駅西口の次世代型交通ターミナル＞

事業内容	役割分担
国道上空デッキの躯体整備	公 共
次世代型交通ターミナルの躯体整備	公 共 / 民間事業者
次世代モビリティの運用 ・次世代モビリティの導入 ・予約システムの運用 ・自動運転システムの管理 等	民間事業者 ・車両整備 ・システム開発 ・情報通信 等
次世代型交通ターミナルの運営 ・安全管理 ・トイレ ・待合空間 ・情報提供 等	民間事業者 ・施設運営 ・施設管理 等
利用者利便施設の整備、運営 ・ラウンジ ・ギャラリー 等	

◆PPP/PFIの手続きにおいて民間事業者へのヒアリング（案）

＜参画意欲＞

- ・次世代モビリティの整備／運用に対する知見、参画意欲
- ・次世代型交通ターミナルの整備／運営／維持管理に対する知見、参画意欲
- ・その他利便施設等の整備／運営に対する知見、参画意欲

＜妥当性に関する意見＞

- ・事業内容の妥当性（内容、規模、品質 等）
- ・事業期間の妥当性（20年 or 30年 or 50年 等）
- ・事業方式に対する意見（BOT方式、BOF方式 等）
- ・事業類型に対する意見（サービス購入型、独立採算型、混合型 等）
- ・リスク分担に対する意見

民間事業者の参画意向、
事業内容の妥当性等を確認

3. 駅前広場の整備の考え方～交通広場、センターコア、次世代型交通ターミナルの整備の進め方～

【次世代型交通ターミナル整備にあたり想定されるプレイヤー】

- PPP／PFI事業に多岐にわたる業務分野のプレイヤーがコンソーシアムを組成して、参画することを想定します。
- 将来、広域的なモビリティのネットワークを形成し、その仕組みを維持・運営するための技術の進展と多面的・広域的な官民連携の場が必要です。

◆次世代型交通ターミナルの事業で想定されるプレイヤー

複数企業により、コンソーシアムが組成されることを想定

①自動運転の車両やシステムを開発し、普及させたい者

- ・自動車メーカー
- ・システム、ソフトウェア開発会社 等

②自動運転の仕組みを社会に定着させ、マネジメントをビジネスにしたい者

- ・カーシェア
- ・タクシー事業者 等

③鉄道施設と一体でサービスを提供し、マネジメントをビジネスにしたい者

- ・鉄道事業者
- ・鉄道施設によるサービス提供者 等

④周辺施設の運営・維持管理と一体となったサービスを提供し、テナント運営を担いたい者

- ・不動産運用会社
- ・ビル管理会社
- ・ホテル運営会社 等

⑤次世代型交通ターミナルでサービス事業を行いたい者

- ・コンビニ
- ・ラウンジ運営 等

⑥次世代型交通ターミナルの施設整備を担いたい者

- ・建設会社 等

⋮

◆将来の広域的なネットワーク形成に向けた課題

◆ネットワークを維持・運営する仕組みの構築に向け調整

<次世代モビリティ>

- ・次世代モビリティの規格
- ・公道の走行ルール
- ・道路交通法等における位置づけ
- ・走行可能エリアの設定 等

<拠点間の連携>

- ・ターミナル、デポ等の配置の考え方
- ・予約システム、配車システムの共通化 等

広域的な次世代モビリティのネットワーク形成に向け、
官民の連携・協働の場が必要

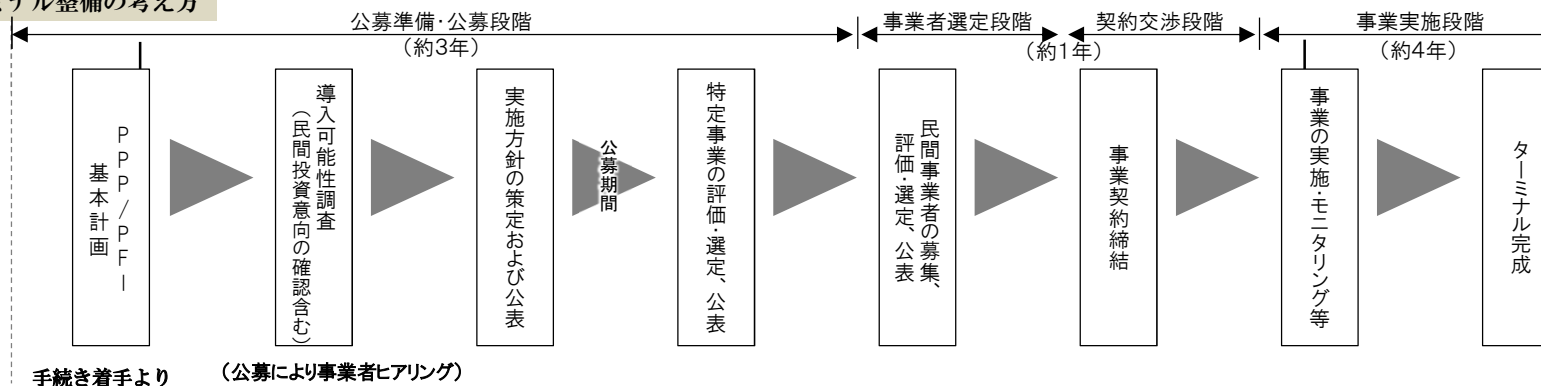
PPP／PFI事業として次世代型交通ターミナルを整備

3. 駅前広場の整備の考え方～交通広場、センターコア、次世代型交通ターミナルの整備の進め方～

【次世代型交通ターミナルの整備の進め方】

- 次世代型交通ターミナルの整備を進めるにあたり、PPP/PFI事業として有識者及び各民間事業者等から広く意見を集めながらスキームを決定します。
- 事業者ヒアリングを実施し、事業参画の意向や条件、課題等を早期に把握し、検討を行っていきます。

◆次世代型交通ターミナル整備の考え方



年度	平成30年度末	1 年目	2 年目	3 年目	4 年目	概ね 4 年
次世代型交通ターミナルに関する検討事項	品川駅西口駅前広場の事業計画(公表)	●各種検討・設計 (民間企業ヒアリングを踏まえて) ・施設内の具体的な必要機能、施設構成 ・建屋空間内のゾーニング、動線 ・概略事業費（LCCの算出を含む） ・基本計画図 ・運営方針 ・事業スキーム（期間、業務範囲、リスク分担等） ・フィージビリティスタディ ・民間投資意向調査（マーケットサウンディング） ・事業手法評価（VFM評価含む）	●実施方針の策定・公表 ●特定事業の選定・公表 ●事業者の募集・選定 公募 手続き	●事業者提案の審査 ●業者選定審査委員会の運営 ●契約書の作成と締結交渉	●事業の実施 ●事業モニタリング ・次世代型交通ターミナルの設計・システム開発等 ・次世代型交通ターミナルの建屋工事	

(公募により民間企業ヒアリング)

<ヒアリング先の候補>

- ①自動運転の車両やシステムを開発し、普及させたい者
(自動車メーカー、システム・ソフトウェア開発会社等)
- ②自動運転の仕組みを社会に定着させ、マネジメントをビジネスにしたい者
(カーシェア、タクシー事業者等)
- ③鉄道施設と一体でサービスを提供し、マネジメントをビジネスにしたい者
(鉄道事業者、鉄道施設によるサービス提供者等)
- ④周辺施設の運営・維持管理と一体となったサービスを提供し、テナント運営を担いたい者
(不動産運用会社、ビル管理会社、ホテル運営会社等)
- ⑤次世代型交通ターミナルでサービス事業を行いたい者(コンビニ、ラウンジ運営等)
- ⑥次世代型交通ターミナルの施設整備を担いたい者(建設会社等)・・・等

<特定事業のイメージ>

- ・次世代型交通ターミナルの躯体整備
- ・次世代モビリティの運用
- ・次世代型交通ターミナルの運営
- ・利用者利便施設の整備、運営 等

3. 駅前広場の整備の考え方～交通広場、センターコア、次世代型交通ターミナルの整備の進め方～

<交通広場／センターコア／次世代型交通ターミナルの整備の考え方（案）>

【都市計画法】

- ・都市計画道路は現計画とします。
- ・交通広場およびセンターコアの都市計画への位置付けについては、必要に応じ検討します。

【道路法】

- ・次世代型交通ターミナルは道路附属物の自動車駐車場と考えます。
- ・交通広場およびセンターコアは国道15号を横断する施設と各駅や周辺エリアとの連携の要となるモータルコネクトの効用を兼ねる施設との兼用工作物と考えます。
- ・法令上の位置付け等については、必要に応じ検討します。

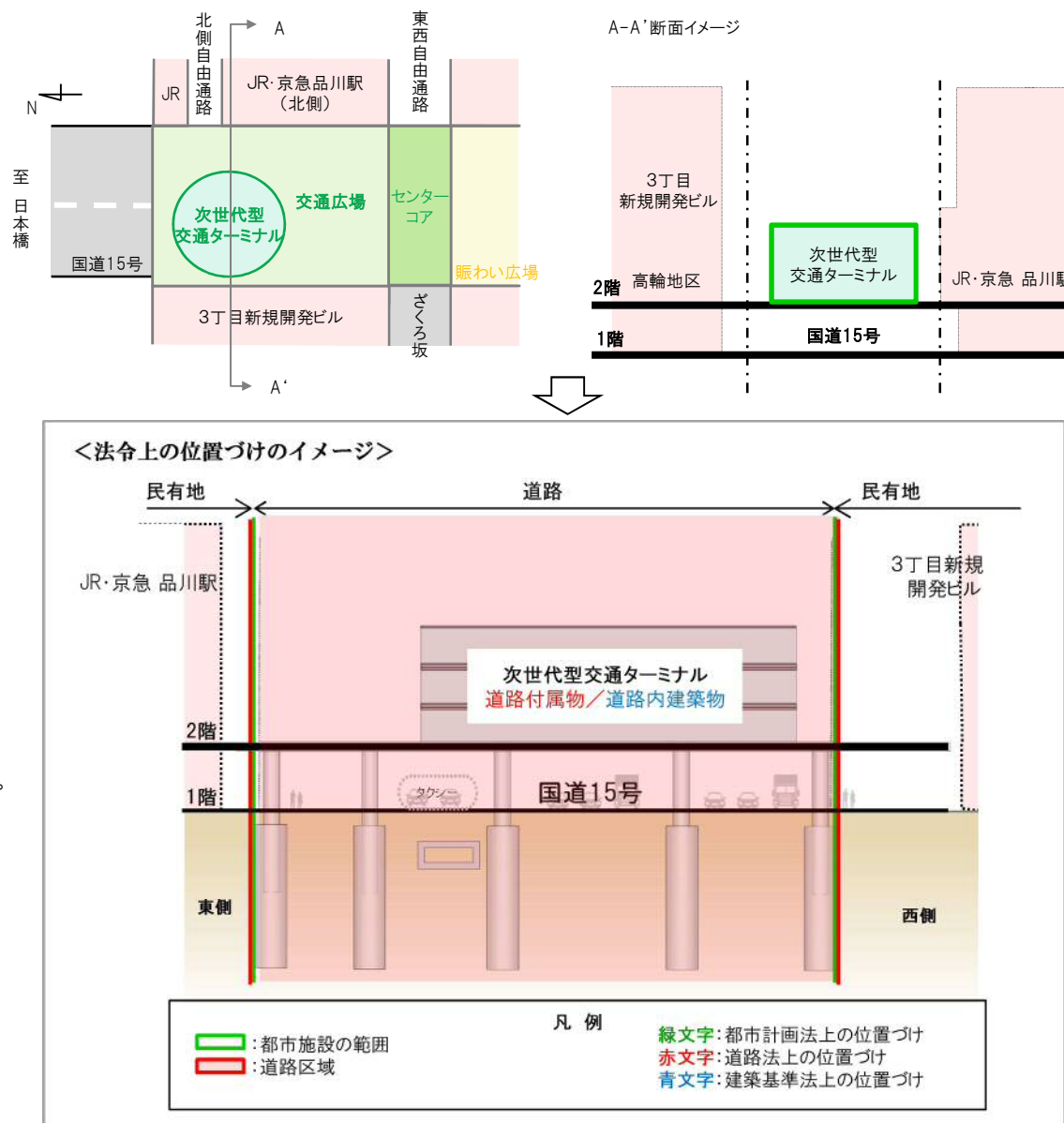
【建築基準法】

- ・次世代型交通ターミナルは道路内建築物と考えます。
※建築基準法に基づく許可が必要です。
- ・交通広場及びセンターコアを隣接する再開発ビルと一体化する場合は、構造物の建築基準法上の取扱いについて、別途、検討が必要となります。

<事業手法及び法令上の位置づけの決定>

- ・今後、周辺施設計画の具体化、人工地盤等の設計の進捗、PPP／PFI手続きの中で提案された事業手法等を踏まえ、道路管理者が関係機関と協議し、事業の進め方、法的な位置づけを決定します。
- ・人工地盤（デッキ）の整備にあたっては、整備の条件を整理した上で、関係者間で事業実施の締結し、交通広場、センターコアの事業を道路管理者が実施します。
- ・次世代型交通ターミナルについては、PPP/PFI手続きにおいて選定された者が、道路管理者が整備した国道上空デッキ上に施設を整備します。

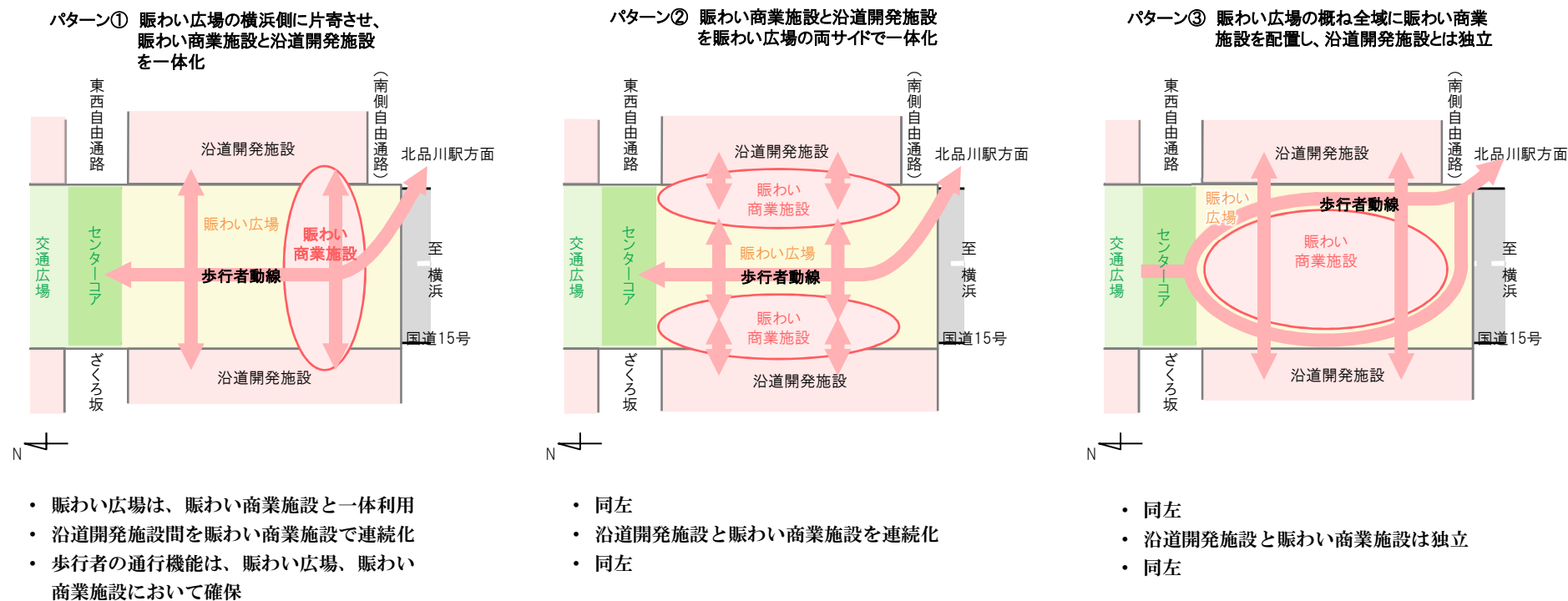
※今後、具体的な民間投資、関係機関との協議・調整により、各施設等の整備の考え方の変更となることがあります。



3. 駅前広場の整備の考え方 ～賑わい広場整備の進め方～

- 賑わい広場は、国道15号上空を利用し官民が連携することで、新たな機能の創出が可能となります。
- デッキ上への商業施設の整備や沿道開発施設等との一体的利用を考える場合は、デッキの表層・柱・スラブ及び施設の位置づけについて、関係法規等を踏まえ、関係機関との協議・検討を行う必要があります。
- デッキ上への商業施設の整備と沿道開発施設等との一体的な利用にあたっては、いくつかのパターンが想定され、具体の施設機能等の内容は、道路空間の立体的利用に意欲を示す民間事業者から施設配置、施設機能、整備の内容整備手法および維持管理・運営方法等の提案を求め、最良案を採用することとなります。

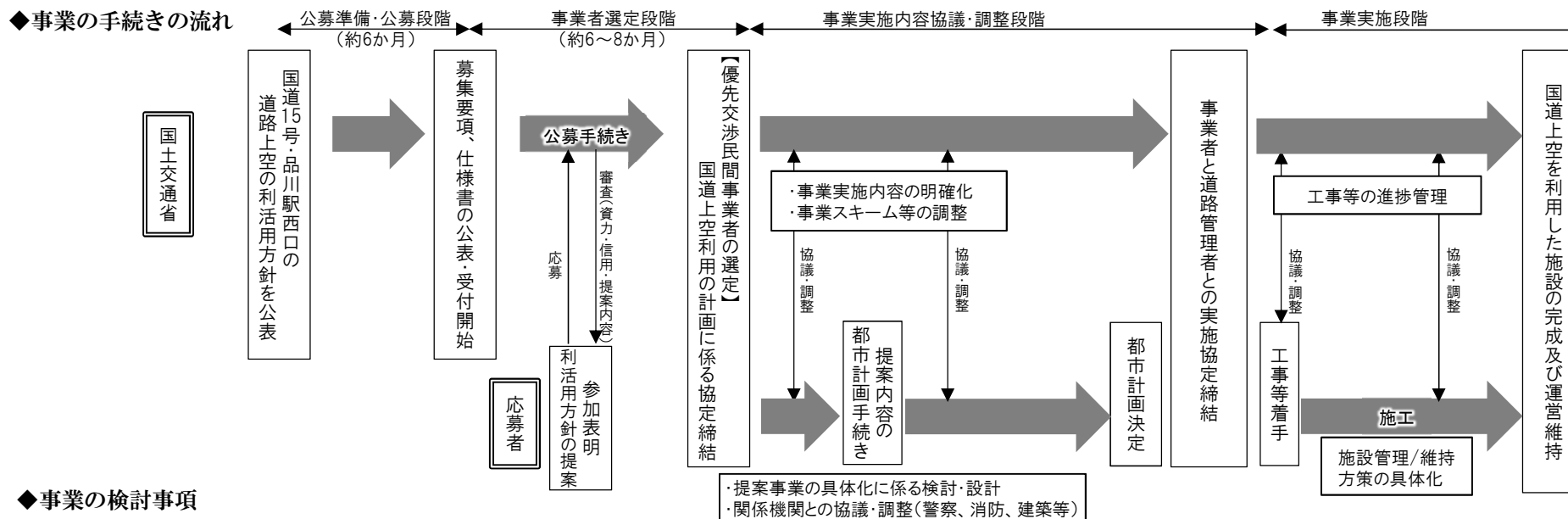
<施設配置の検討にあたってのスタディ(例示)>



※各パターンとも、具体化にあたっては、関係法規等を踏まえ、関係機関との協議・検討が必要

3. 駅前広場の整備の考え方 ～賑わい広場整備の進め方～

- 国道15号・品川駅西口の道路上空利用に際し、上空の利活用方針・募集要項・仕様書等を公表します。
応募のあった事業者の中から優先交渉事業者を選定、国道上空利用計画に係る協定を締結することとなります。
- 優先交渉事業者は提案事業の具体化に係る検討・設計を進めるとともに、関係機関との協議・調整を行い、提案内容の都市計画手続きを実施します。
- 都市計画決定後、優先交渉事業者と道路管理者が実施協定を締結し、事業者は施設整備に着手することとなります。



◆事業の検討事項

年度	2018	1 年目	2 年目	2 年目～3 年目	4 年目以降
道路上空の利用の 進め方について	品川駅西口駅前広場の 事業計画（公表）	●道路上空の利活用方針 ・地域課題及び道路交通課題 ・道路上空を利用し、課題の解決に向けた方針 ・道路上空利用の考え方 ●募集要項の作成 ●仕様書の作成 ●選考基準の設定	●事業者の募集 ●事業者選定審査委員会の運営 ●優先交渉権者の選定 公募 手続き	●事業実施内容の明確化 ●事業スキーム等の調整 ●提案事業の具体化に係る検討・設計 ●関係機関との協議・調整 ・警察 ・消防 ・建築 等 ●提案内容の都市計画手続き ●建築基準法に係る手続き ●事業者と道路管理者との実施協定締結	●提案事業の工事実施 ●施設管理/維持方策の具体化

＜選考基準の視点のイメージ＞

- ①事業者の資力、資格、信用
- ②課題解決方針
- ③課題解決に資する事業計画
- ④事業内容及び実施手順

- ⑥施設管理/維持方策等を個別に審査し、的確性、妥当性を評価

※賑わい広場事業に係る時期、期間については、現時点における想定であり、事業内容を関係者と協議・調整した結果により異なる場合がある

3. 駅前広場の整備の考え方 ～賑わい広場整備の進め方～

<施設の基本機能と役割>

- ・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

<賑わい広場の整備に際し、立体道路制度を活用した場合の考え方（例示）>

【都市計画法】

- ・都市施設の立体的な範囲とし、地区整備計画または都市再生特別地区に重複利用区域を定めます。

【道路法】

- ・道路の立体的な区域を定めます
（賑わい広場および賑わい施設は交通確保施設とし、民間所有を目的とした区分地上権を設定）

【建築基準法】

- ・賑わい広場および賑わい施設は道路内建築物と考えます。

※建築基準法に基づく手続きが必要です。

<国道上空利用のスキームの考え方>

（民間公募により選定された民間事業者が事業を実施）

- ・賑わい広場に位置づけられる国道15号上空デッキ部分については、道路上空を有効活用するため、立体道路制度を活用することを考えます。
- ・デッキ上の商業施設の整備は、沿道開発施設など一体的となった整備のほか、道路空間のみの立体的な活用による整備等、各整備パターンが考えられるため、整備に意欲を示す民間事業者から施設配置・施設機能・整備の内容・整備手法および維持管理・運営方法などの提案を求め、最良案の民間事業者を優先交渉事業者と選定します。

<事業手法及び法令上の位置づけの決定>

- ・優先交渉事業者と道路管理者、都市計画権者において、提案された事業手法等に係る具体的な協議、調整を行い、道路法、都市計画法上の法的な位置付けを決定します。
- ・法的な位置づけが明確になった後、道路法及び都市計画法上の手続きに着手します。
- ・都市計画決定後、整備にあたっての条件を整理した上で、道路管理者と優先交渉事業者とで実施協定を結び、民間事業者が区分地上権等を設定、賑わい広場のデッキおよび商業施設の整備します。

<賑わい広場の事業計画の検討にあたっての主な留意事項（例示）>

○敷地等と道路との関係（建築基準法第43条関係）

- ・重複利用区域を定める道路部分は接道対象から除く

○避難及び消火（建築基準法第35条関係）

- ・避難及び消火上支障がないこと

○道路内建築制限（建築基準法第44条関係）

- ・耐火構造等により、道路と適切に区画すること
- ・安全上、防火上、衛生上支障がないこと

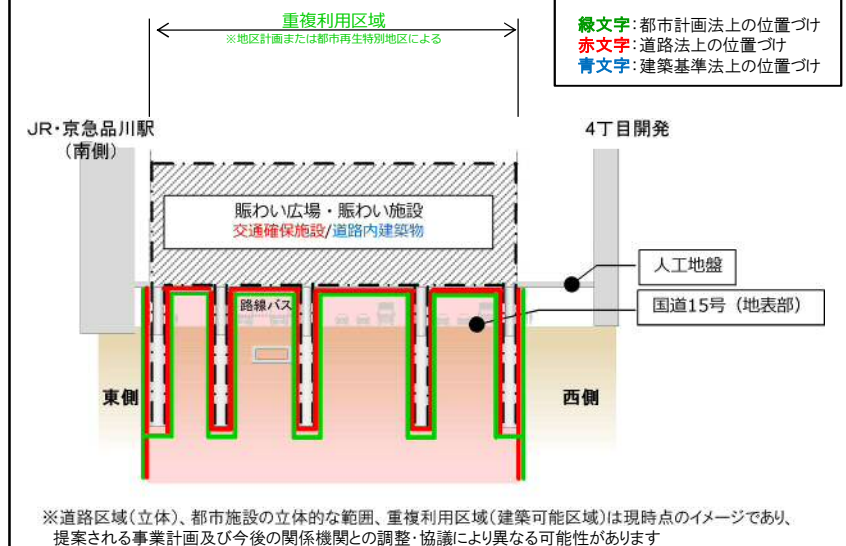
○容積率（建築基準法第52条関係）

- ・道路上空容積について賑わい施設および隣接開発施設での活用を計画する場合は、地区整備計画または都市再生特別地区に建築物の容積率の最高限度を定めること
（容積率は都市計画決定時に確定）

<賑わい広場における法令上の位置づけイメージ>



B-B'断面イメージ



※今後、具体的な民間投資、関係機関との協議・調整により、各施設等の整備の考え方が異なることから、事業予定者と具体的な協議・調整をもって決定することとなります。