

国道15号品川駅西口駅前広場 デザインコンセプト

国道15号品川駅西口駅前広場 デザインコンセプト

各種ガイドライン

品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020

- 将来像：これからの日本の成長をけん引する
国際交流拠点・品川
- 国内外のビジネスパーソンの活力にあふれる最も進んだビジネスのまち
 - 世界の人々が集い交わる文化・知の交流のまち
 - 世界に向けた次世代型の環境都市づくりを実現するまち (令和2年3月)

品川駅えきまちガイドライン

- 品川駅えきまちコンセプトを実現する
三つのポリシー
- それぞれのまちの履歴を継承し、革新を生み発信し続ける
 - 広場やデッキ等をいかし、自然とえきまちをつなげる
 - 多様で立体的な交通モード間をシームレスにつなぐ (令和3年3月)

国道15号品川駅西口駅前広場 事業計画

- 4つの基本コンセプト
- 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 (平成31年3月)

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
- 自動車、バス、タクシー、リニア、新幹線、在来線、地下鉄、新たなモビリティ等の多様で階層的な交通モードをシームレスにつなぐ (図1)
- 段階的なモビリティネットワークの進化
- 平常時は「交通・交流」の拠点、災害時は「交通・防災」の拠点として機能 (図2)



図1 様々な交通モードの接続・乗り換え拠点

図2 災害時緊急輸送バス (呉駅)



○ 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の創出 (図3)
- デッキ階に歩行者が安心して通行できる空間の創出
- 駅とまちをつなぐ主動線は、アンブレラフリーを兼ね備えた屋根により快適な空間を創出
- サービス機能を備えた快適に過ごすことができる待合空間を創出
- 周辺開発と連携した賑わい空間を創出 (図4)



図3 日本の玄関口の駅前空間 (東京駅)

図4 駅まち空間における一体的な都市のイメージ



○ 品川：品川らしさ＝時代のニーズに応える

- 江戸時代から、交通・情報・人や技術が集まり、時代のニーズに応えてきた「まちの履歴」を継承
- 武蔵野台地の地形や緑を活かした空間づくり
- 脱炭素社会の実現に向けてGX (グリーントランスフォーメーション) を推進するため、低炭素道路交通システムの導入や、環境に配慮した技術等を活用 (図5)
- MaaS、自動運転等の新技術の導入や人流・交通流のデータを活用した人が主役の都市交通ターミナル (図6)



図5 BRTなどの低炭素道路交通システム

図6 自動運転等の新技術



ミチウエ ～道路【ミチ】の上部空間【ウエ】を活用～

- 都心部において、駅前広場の効率的な整備を図るため、道路【ミチ】の上部空間【ウエ】を活用します。
- 道路上空にデッキを整備することで、周辺開発と一体的なデッキネットワークが構築されます。

■ミチウエの活用

道路上空を活用し、駅前広場を整備します。

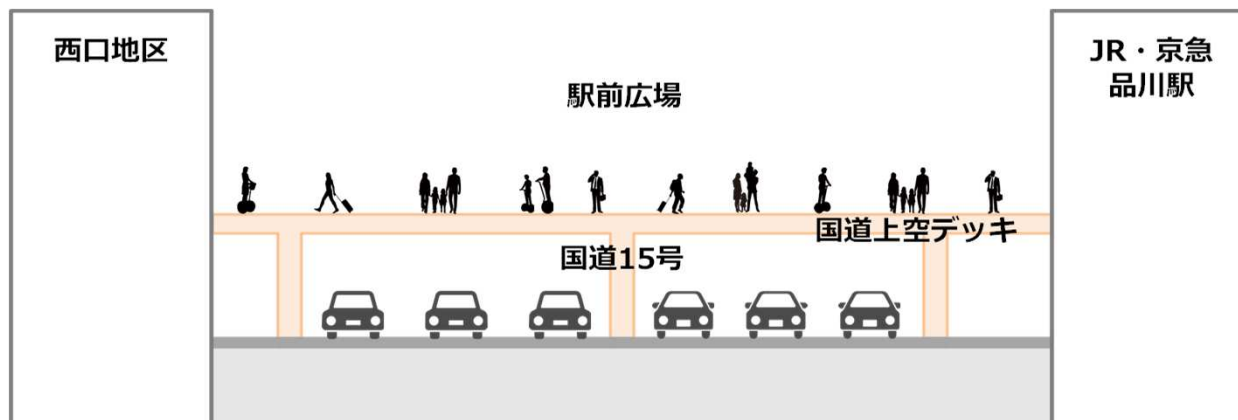


図7 ミチウエの活用（イメージ）

■周辺開発と一体的なデッキネットワーク

周辺開発と一体的なデッキネットワークが構築されることで、デッキ階が歩行者動線となります。

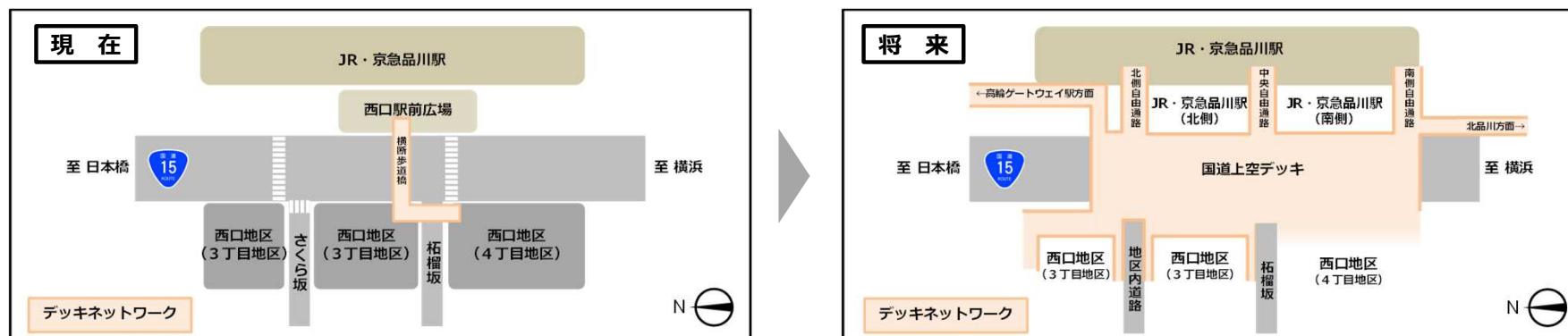


図8 周辺開発と一体的なデッキネットワーク（イメージ）

※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

ミチウエ ～多様で階層的な交通モードをシームレスにつなぐ～

- 在来線・新幹線・リニア・地下鉄・自動車・バス・タクシー・新たなモビリティ・シェアサイクル等の交通モードが階層的に配置されます。
- デッキ階～地上階～地下階を結ぶ縦動線によりシームレスにつながります
- 縦動線は周辺開発と連携して配置することを想定しています。

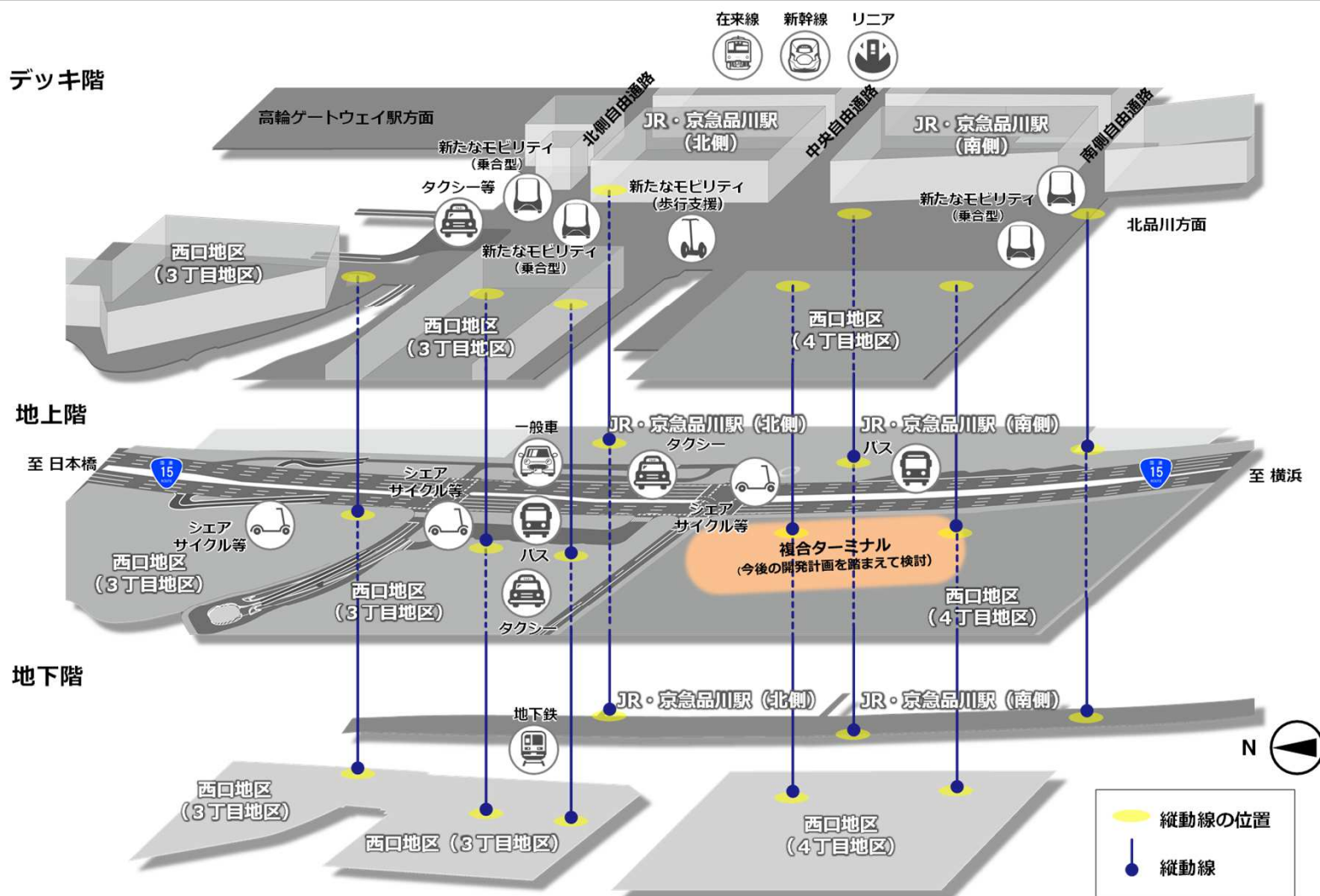











図9 階層的な交通モードと縦動線（イメージ）

※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
 ※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

ミチウエ ～段階的なモビリティネットワークの進化（交通モード）～

- 周辺開発の状況や技術開発の動向に合わせ、段階的に交通モードが進化します。
- 今後の自動運転環境を踏まえ、必要に応じて交通モードの再配置を検討します。

表1 段階的な交通モードの進化（想定）

区分	①北側デッキ供用段階（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	④自動運転環境が整った段階		
品川駅西口駅前広場	<p>新たなモビリティ（歩行支援）</p>  <p>※1</p> <p>・高齢者、体の不自由な方の利用</p>	<p>新たなモビリティ（歩行支援・乗合型）</p>  <p>※1</p> <p>※2</p> <p>・デッキ移動支援として利用</p> <p>・デッキ上から高輪ゲートウェイ駅方面、北品川方面の移動支援として利用</p>	<p>・必要に応じて再配置を検討</p>  <p>※1</p>		
	<p>タクシー</p> 	<p>BRT等</p>  <p>※サービスが展開された場合</p> <p>・鉄道の改札からスムーズに乗換できるようデッキ階に乗降場を配置</p>	 <p>※1</p>		
地上階	<p>バス (路線・貸切・観光・送迎、コミュニティ)</p>  <p>※1</p> <p>・バス運行の円滑性等を考慮し地上部に乗降場を配置</p>	<p>自家用車</p> 	<p>タクシー</p> 	<p>シェアサイクル等</p> 	 <p>※1</p> 

※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

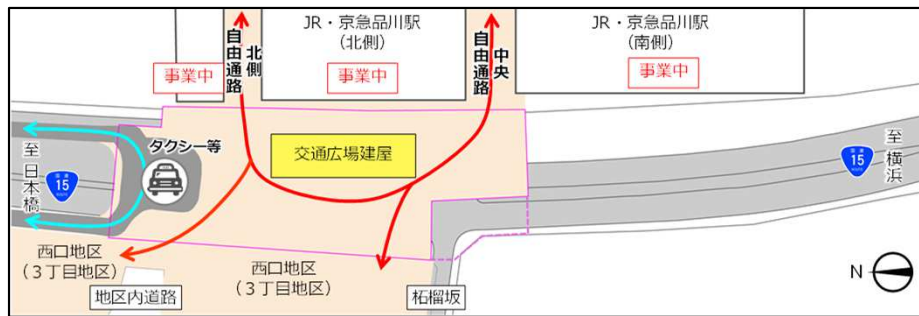
出典) ※1: TOYOTA HP、※2: ゲキダンイイノHP

ミチウエ ～段階的なモビリティネットワークの進化（デッキ階）～

- 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。

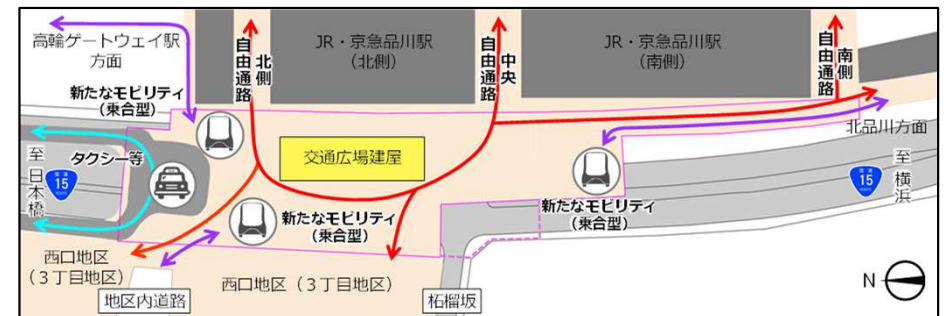
① 国道上空デッキ（北側）供用段階（2020年代後半～）

- 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

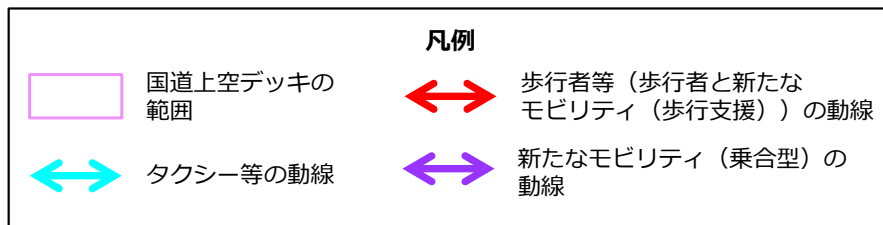
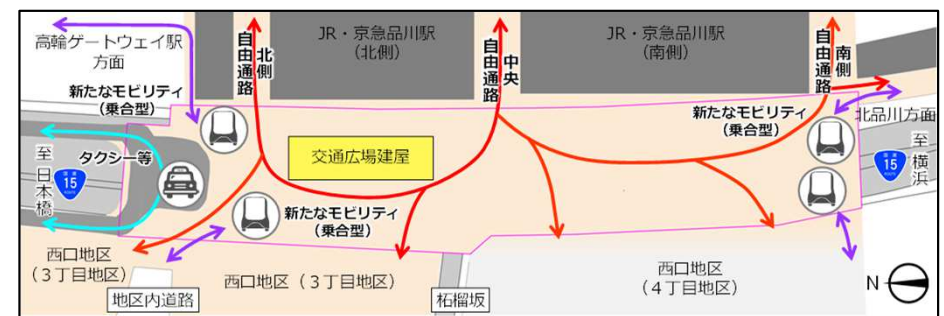


図10 段階的なモビリティネットワーク（デッキ階）

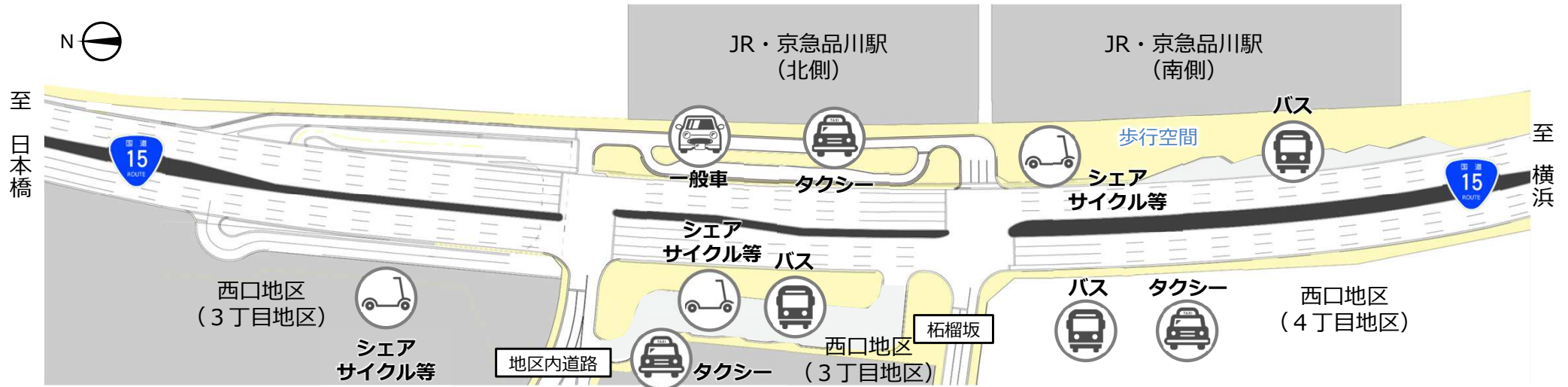
※必要となる機能を配置したイメージであり、整備内容を決定したものではありません
 ※西口地区（4丁目地区）については、今後の開発計画とあわせて調整が必要
 ※モビリティ動線、乗降場、歩行者動線等の具体化にあたっては開発計画との調整が必要
 ※今後の検討及び関係機関との協議調整により変更する場合があります

ミチウエ ～段階的なモビリティネットワークの進化（地上階）～

- 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

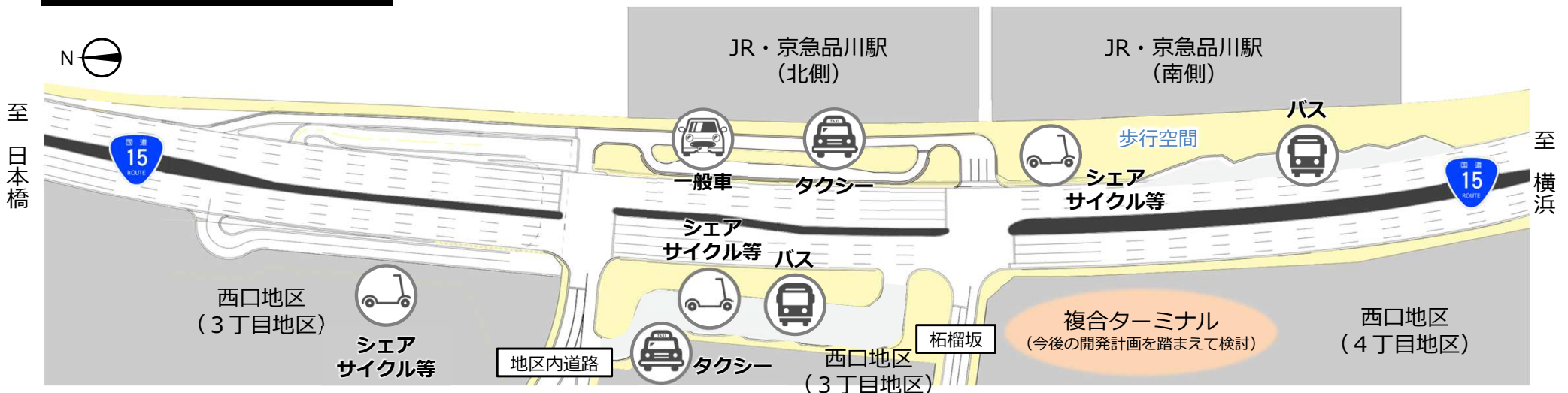


図11 モビリティネットワーク（地上階）

※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
 ※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

ミチウエ ～段階的なモビリティネットワークの構築（地上階とデッキ階の接続）～

- JR・京急品川駅と西口地区をつなぐデッキ階が主な歩行者動線となります。
- 主な歩行者動線となるデッキ階に乗降場を配置するため、国道15号と乗降場を接続するアクセス路を整備します。

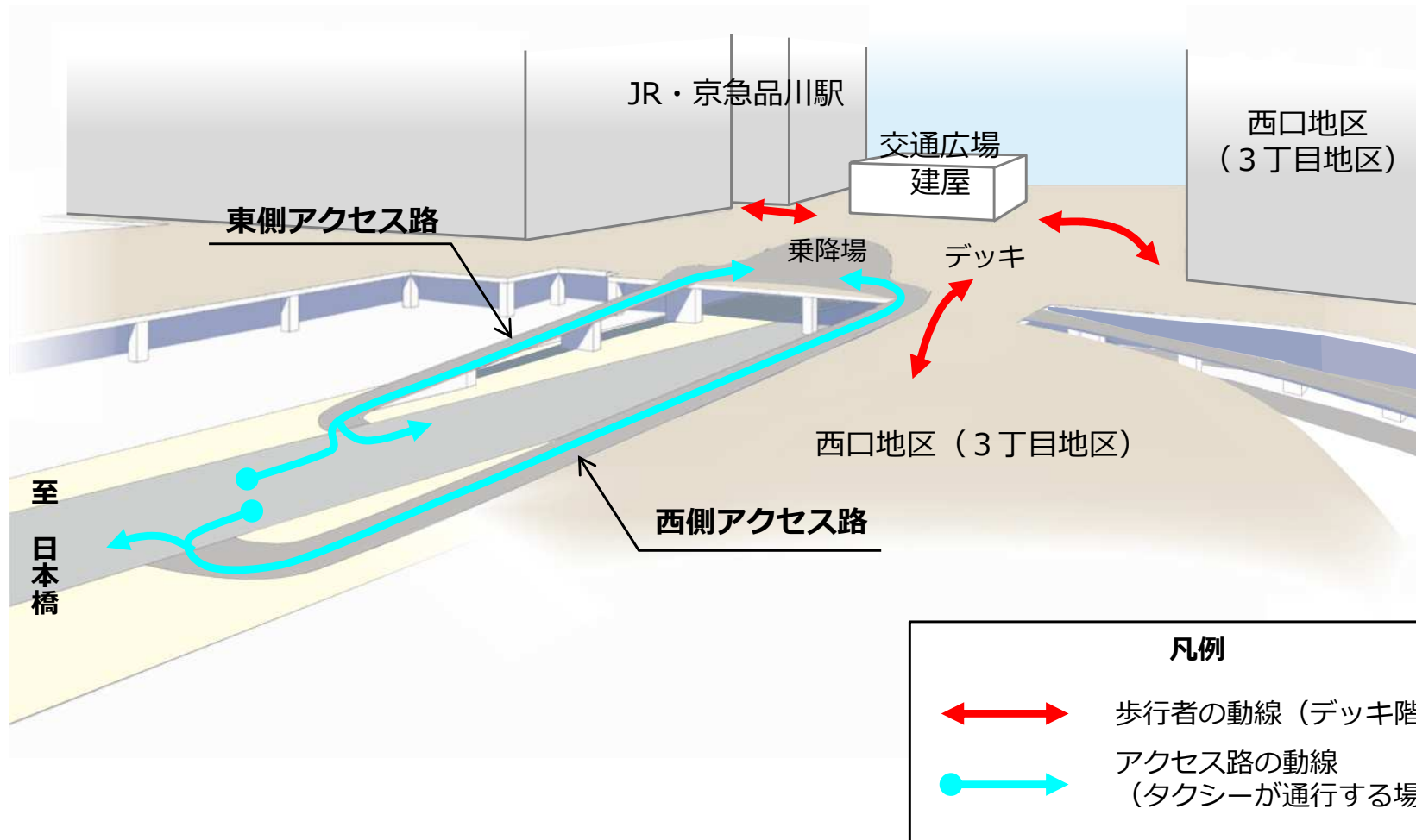


図12 国道15号と乗降場を接続するアクセス路（イメージ）

※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
※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

ミチウエ ～災害時は「交通・防災」の拠点として機能～

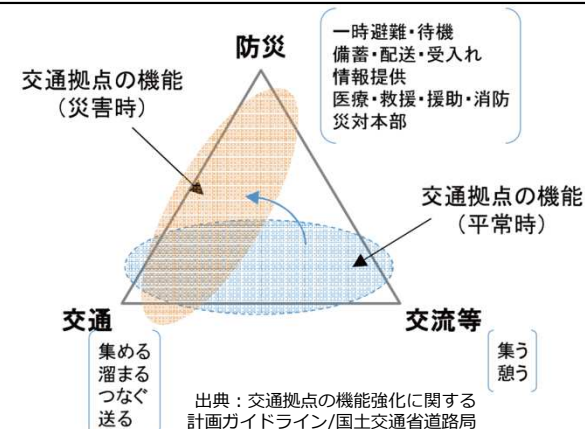
- 平常時は「交通・交流」の拠点、災害時は周辺開発と連携して「交通・防災」の拠点として機能します。

【平常時の機能例】

- デッキ階：歩行者と新たなモビリティ（歩行支援）が通行する空間、道路交通情報の提供等
- 地上階：バスやタクシーの乗降場 等

【災害時の機能例】

- デッキ階：一時避難場所や救急・救援の活動拠点、交通情報・防災情報の提供 等
- 地上階：鉄道不通時の代替バスの乗降場



出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン/国土交通省道路局

図13 交通拠点の機能



図14 「平常時」・「災害時」における交通拠点の機能

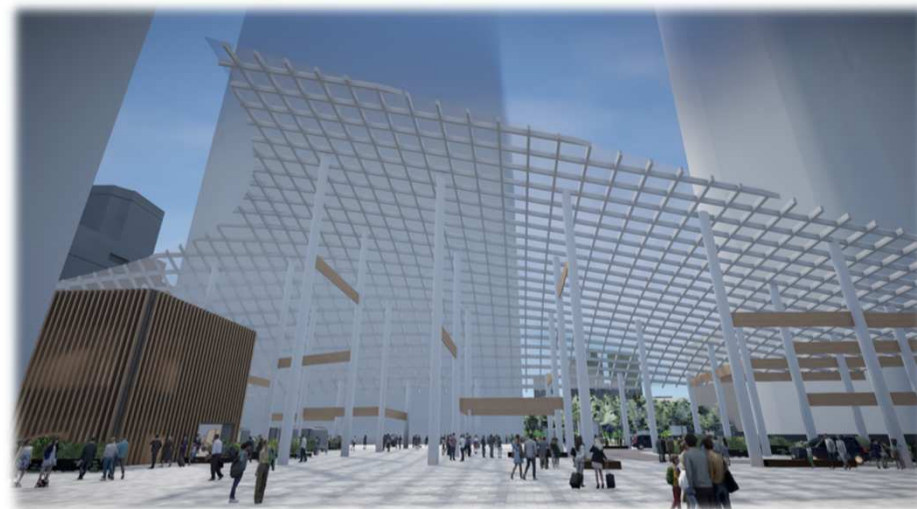
※必要となる機能を配置したイメージであり、整備内容を決定したものではありません
 ※今後の検討及び関係機関との協議調整により変更する場合があります

スクエア ～新しい「日本の顔」となるシンボリックな空間の創出～

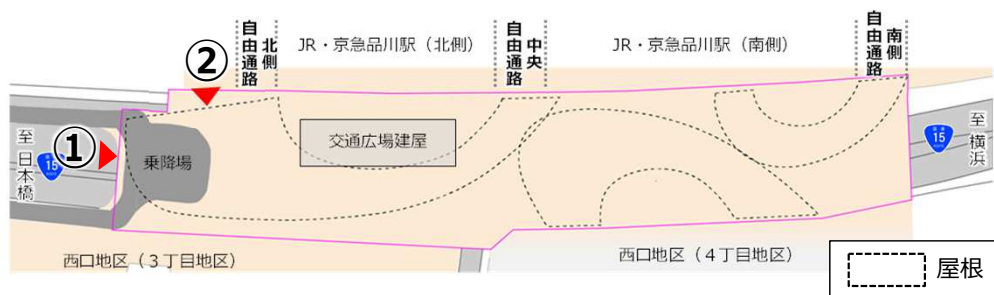
- 道と駅とまちをつなぐ駅前広場には、新しい「日本の顔」となるシンボリックな空間を創出します。



①屋根がダイナミックに迎え入れる印象的な空間づくり



②高輪森の公園まで見通せる屋根下の大空間



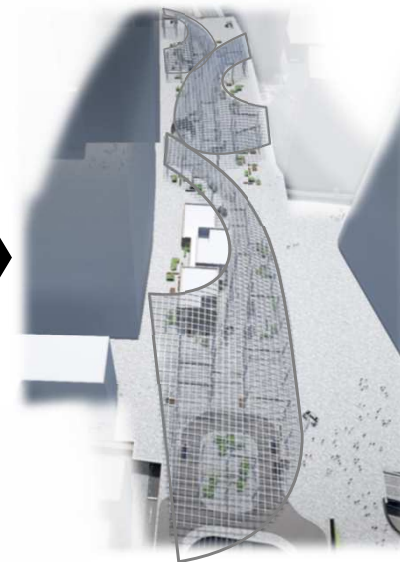
国道上空デッキの屋根配置 (イメージ)

東海道は品川宿の軒が両側に連なり
人の往来と活動の中心となっていた



東海道

高層ビルが両側に迫る
群景の中で、品川宿の
景観を継承した屋根の
連なり



品川宿の景観を継承する屋根の連なり

※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

スクエア ～歩行者が安心して通行できる空間の創出～

- デッキ階は、歩行者と新たなモビリティ（歩行支援）が共存し、安心して通行できる空間を創出します。
- 周辺地域への移動を支援する新たなモビリティ（乗合型）の乗降場は、歩行者等との交錯を避けた位置に配置します。

■モビリティの通行イメージ

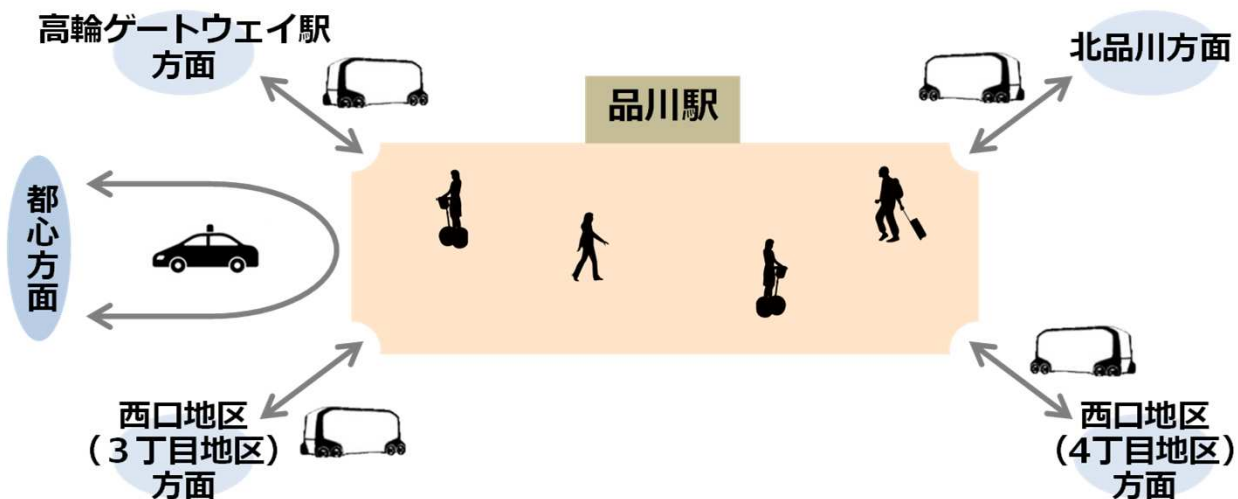
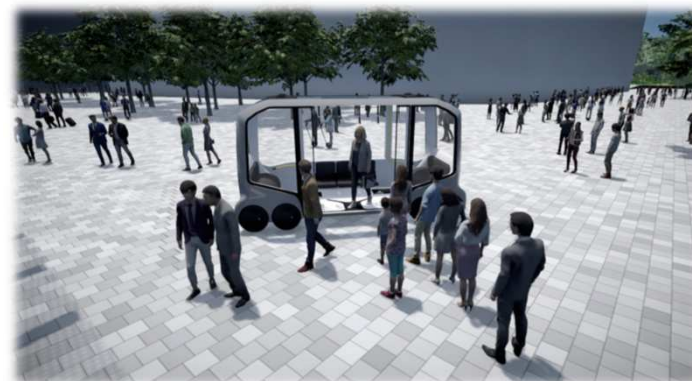


図15 デッキ階の歩行者と新たなモビリティの通行イメージ

■新たなモビリティ（乗合型）の乗降場

歩行者等と交錯を避けた位置に配置します。



■歩行者と新たなモビリティ（歩行支援）の通行空間

歩行者と新たなモビリティ（歩行支援）が共存します。

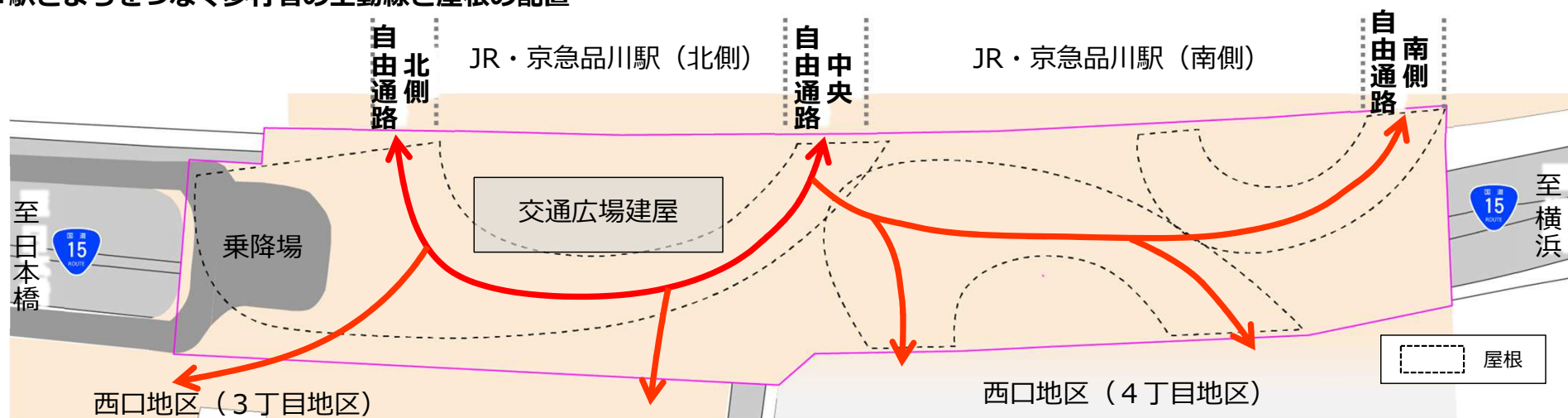


※必要となる機能を配置したイメージであり、整備内容を決定したものではありません
※モビリティ動線、乗降場、歩行者動線等の具体化にあたっては開発計画との調整が必要
※今後の検討及び関係機関との協議調整により変更する場合があります

スクエア ～アンブレラフリーを兼ね備えた屋根により快適な空間を創出～

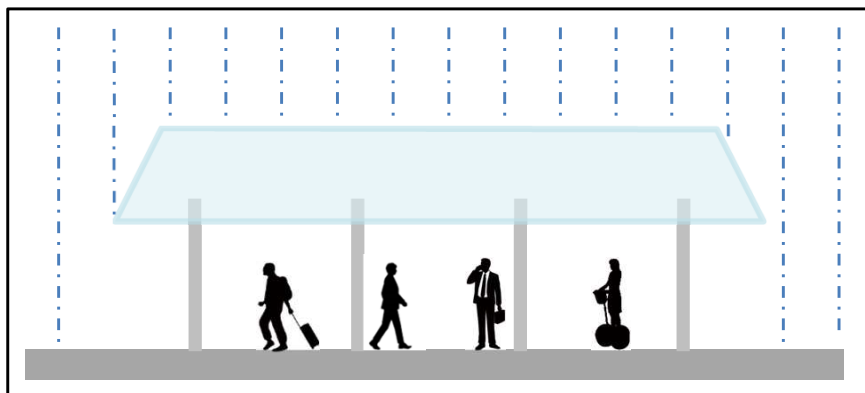
- 駅とまちをつなぐ歩行者等の主動線にアンブレラフリーを兼ね備えた屋根を配置することで、雨や日差しから守る快適な空間を創出します。
- 屋根下の空間は、観光客等の歩行者や新たなモビリティ（歩行支援）が快適に通行することができます。

■ 駅とまちをつなぐ歩行者の主動線と屋根の配置

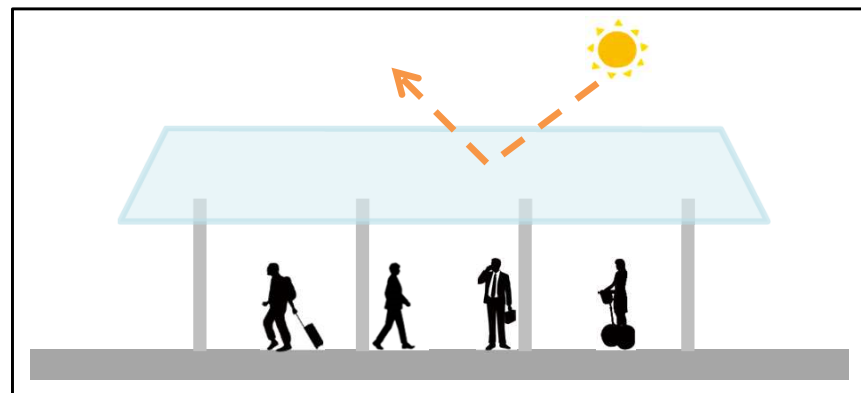


■ 雨や日差しから守る快適な空間

屋根下の空間は、観光客等の歩行者や新たなモビリティ（歩行支援）が快適に通行することができます



アンブレラフリー



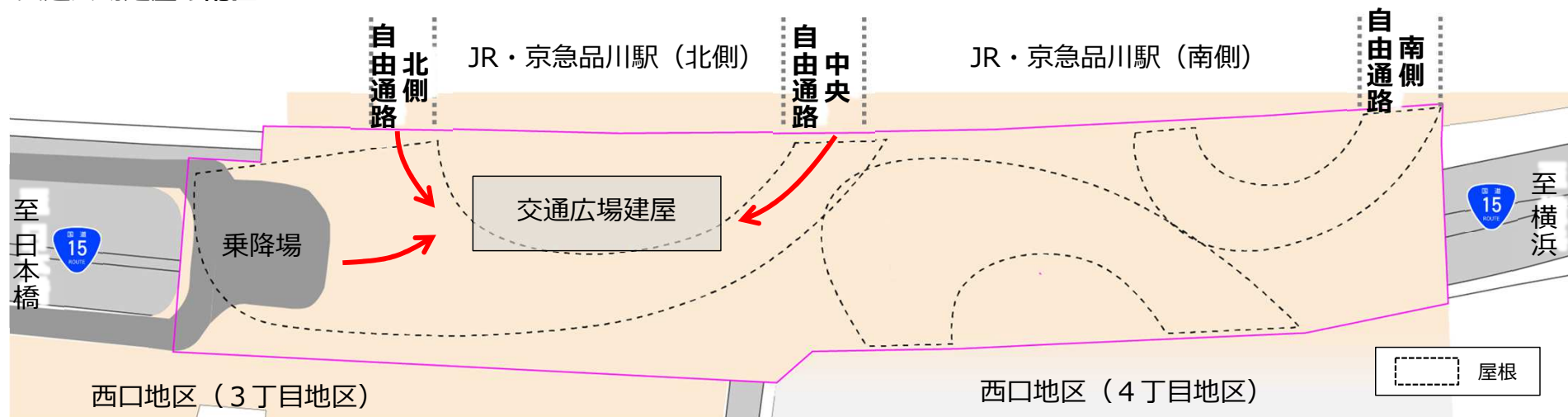
日差しから守る屋根

※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
※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

スクエア ～サービス機能を備えた快適に過ごすことのできる待合空間を創出～

- 利用者の利便性を向上するサービス機能を備えた待合空間（交通広場建屋）を配置します。
- 交通広場建屋の位置は、中央自由通路・北側自由通路や乗降場からのアクセス性を考慮します。

■ 交通広場建屋の配置



■ 想定される交通広場建屋に備える機能

表2 交通広場建屋に備える機能

区分	基本機能	交通結節機能	防災機能	サービス機能
機能	交通拠点が備えるべき基本的な機能	多様な交通モードが一体となって機能するよう、交通モード間を円滑に接続するための機能	交通機能を災害時にも維持するために必要な機能	交通拠点を利用する歩行者が待合等を行う際に、利便性向上に係る各種サービスの提供を行うための機能
機能例	待合空間 	道路交通情報の提供 	災害時の情報提供 	観光案内  コインロッカー  トイレ  食事施設 

出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン／国土交通省国土交通省道路局

※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
 ※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

スクエア ～周辺開発と連携した賑わい空間を創出～

- デッキ階は道・駅・まちを一体的な空間として活用し、周辺開発と連携した賑わい空間を創出します。
- 地上階は周辺開発と連携し、暗さを活かした落ち着いた空間を創出します。

■デッキ階の賑わい空間（イメージ）



駅まち空間における一体的な都市のイメージ

出典：駅まちデザインの手引き／駅まちデザイン検討会

図16 駅とまちの一体的な空間イメージ



広い歩行空間により賑わいを創出している事例（姫路駅前）

出典：駅まちデザインの手引き／駅まちデザイン検討会

図17 駅前の歩行空間での賑わいの事例



歩行者デッキを活用したイベントの事例（さいたま新都心・けやき広場）

出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン／国土交通省道路局

■地上階の賑わい空間（イメージ）



©kwmn / PIXTA(ピクスタ)



©Higashi2017 / PIXTA(ピクスタ)

図18 暗さを活かした空間づくりの事例（天神地下街）

※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

- 品川駅の南側には、東海道五十三次の第一宿「品川宿」があり、「江戸の玄関口」として栄えていました。
- また、品川駅周辺は、明治初頭に国内初の鉄道路線として開業し、2003年には東海道新幹線が開業するなど、常にまちの玄関口として、その時代のニーズに応えてきました。
- 国道上空デッキを活用して、脱炭素社会の実現に向けた取り組みや新技術を導入するなど、時代のニーズに応えるという品川の「まちの履歴」を継承していきます。

江戸時代末期（1850年頃）

現在の品川駅の南側には、町家が立ち並ぶ東海道五十三次の第一宿「品川宿」があり、**多様な人々が集まる「江戸の玄関口」として栄えていた。**

明治初頭（1870年代頃）

1872年、海岸沿いに**国内初の鉄道路線として、品川駅～横浜までの間が仮開業した**（その後、新橋駅～横浜間で本開業）。

昭和初頭（1930年代頃）

1933年には、京浜急行電鉄の高輪駅が廃止され、デパートを配する複合駅ビルとして、現在の場所に**品川駅を開業した。**

平成初頭（1990年頃）

品川駅東側は、トラックなどの輸送手段の変化などに伴い、車両基地が再開発の対象となり、**業務を中心とした超高層ビルが立ち並んだ。**
1998年には、品川駅に最初の東西自由通路が完成した。

現在（2000年代）

2003年に**東海道新幹線の品川駅が開業した。**
東海道新幹線の改札口が品川駅東側（港南口）となり、それを契機に超高層ビルの建設が進み、**東側には日本を代表する企業が集積した。**
品川駅の西側は、更なるホテルの開業や映画館、水族館、ライブホールなどの娯楽施設**の更新など、東側とは異なる土地利用が行われた。**



出典：品川区HP
図19 多様な人々が往来する東海道



出典：都立図書館HP
図20 海岸沿いを走る鉄道



出典：JR東海提供
図21 東海道新幹線品川駅の開業

- 脱炭素社会の実現に向けたGX（グリーントランスフォーメーション）を推進するため、低炭素道路交通システムの導入、環境に配慮した技術の活用、武蔵野台地につながる緑の配置に取り組みます。

【脱炭素社会の実現に向けた取り組み】

■ 低炭素道路交通システム

地球温暖化の進行を抑制するため、電気自動車や自転車等の低炭素の道路交通システムを導入



出典：Smart Roadway Transit 構想/名古屋市



図22 低炭素道路交通システムのイメージ

■ 環境に配慮した技術や素材の活用

脱炭素社会の実現に向け、森林の持つ多面的機能の持続的発揮に資する木材等を活用



出典：令和元年度 国土交通省における木材利用推進状況/国土交通省

図23 木材利用のイメージ

■ 武蔵野台地につながる緑の配置

高輪森の公園等の武蔵野台地の緑をグラデーショナルにつなげるために、低木及び地被類を中心とした緑を駅前広場に配置



図24 低木の植栽（イメージ）



出典：高輪森の公園/港区

図25 高輪森の公園

- 時代のニーズに応えるという品川の「まちの履歴」を継承するため、MaaSや自動運転等の新技術を導入します。

■ MaaSによる多様な交通モードのシームレスな接続

MaaSなどの新しいサービスを社会実装し、多様な交通モードをシームレスに接続することを目指します。

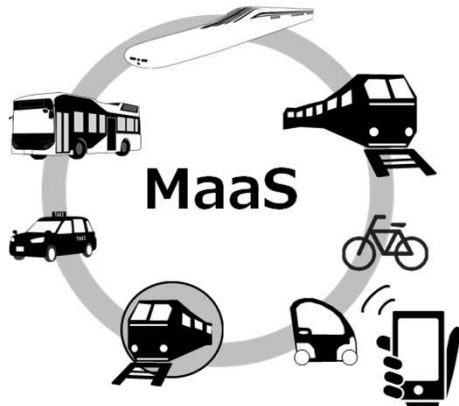


図26 MaaSのイメージ

■ 自動運転の新技術

自動運転の新技術を活用し、利用者の移動を支援する新しいモビリティサービスの導入を目指します。



バス型自動運転車両の走行実証実験（塩尻市）

図27 自動運転の新技術

■ 電気自動車等の導入促進を支えるインフラ整備

電気自動車等の導入を促進するため、非接触給電システムや水素ステーション等の整備を目指します。



出典：2040年、道路の景色が変わる／国土交通省

図28 電気自動車や燃料電池車のための非接触給電レーンや水素ステーション

■ デジタルサイネージ等を活用した道・まち案内

デジタルサイネージやスマホアプリ等により多言語な道・まち案内の導入を目指します。



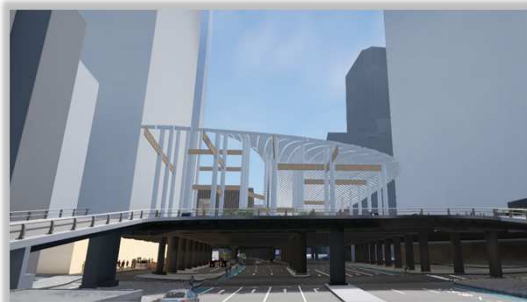
出典：2040年、道路の景色が変わる／国土交通省

図29 デジタル案内やスマホアプリ等による多言語の道・まち案内

※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

施設配置イメージ ～デッキ階～

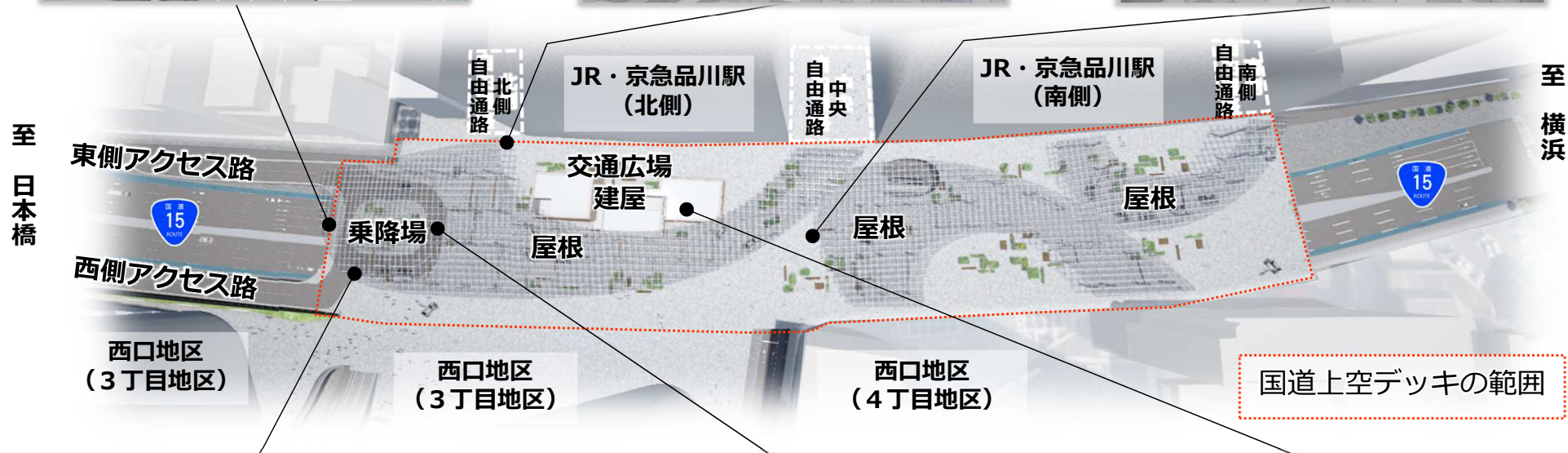
道路 [ミチ] の上部空間 [ウエ] を活用



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)

図30 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

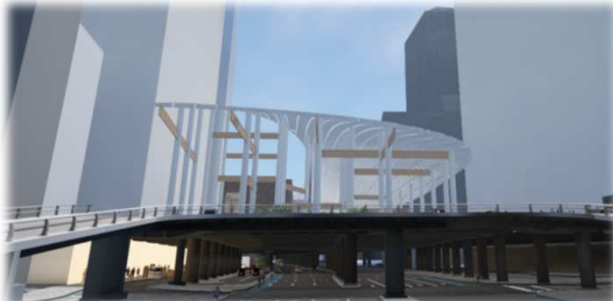
道路上空を活用した道・駅・まちをつなぐ駅前広場の整備を進め、
多様なモビリティのシームレスな乗換を可能とする人が主役の都市交通ターミナルを目指します。

～ ミチウエ & スクエア & 品川 ～

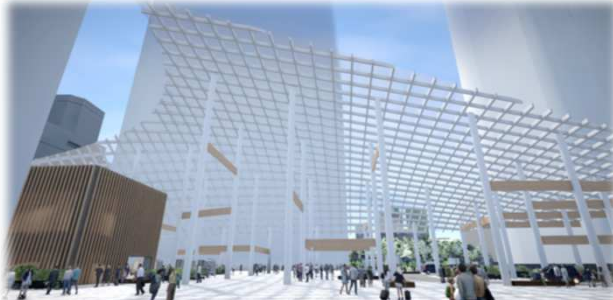
ミチウエ

階層的かつシームレスな交通結節点

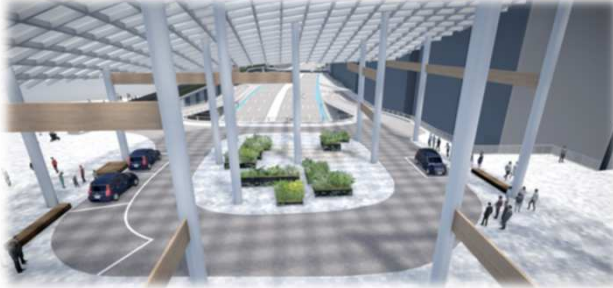
- 道路【ミチ】の上部空間【ウエ】を活用



- 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

図31 施設配置イメージ (デッキ階)

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