

1. 実施概要

1-1. 目的

国道15号品川駅西口基盤整備は、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、道路上空を活用した道・駅・まちをつなぐ国道15号品川駅西口駅前広場（以下、「駅前広場」という。）の整備を進めている。

本調査では、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、民間事業者の知見、技術、ノウハウ等を広く取り入れるため、事業内容、収益向上策等に関する意見を募集した。

本調査結果については、今後予定している事業者公募の技術仕様等を作成する際の基礎的な資料等に活用する。

1-2. 意見を募集する範囲

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（以下、「本事業」という。）

1-3. 調査スケジュール

項目	年月
実施要項等の公表	令和6年3月22日（金）
質問（1回目）の受付期限	令和6年4月19日（金）
質問（1回目）への回答	令和6年5月17日（金）
参加申込の提出期限	令和6年5月24日（金）
質問（2回目）の受付期限	令和6年6月21日（金）
質問（2回目）への回答	令和6年7月19日（金）
意見の提出期限	令和6年7月26日（金）
個別対話	令和6年10月4日（金）～ 令和6年11月7日（木）

1-4. 調査の参加状況

意見書提出・対話事業者・・・8社

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)

(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。

2-2. 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。

(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。

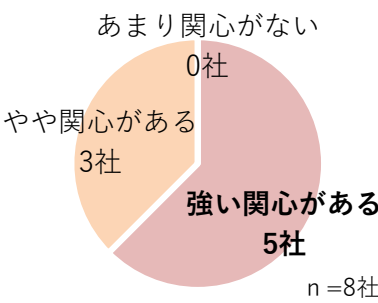
2-6. 事業者選定スケジュールについて

- 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

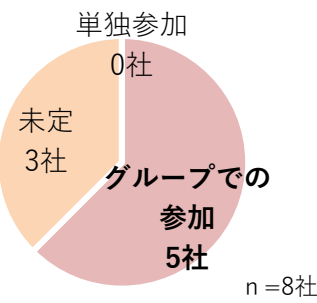
(1) 参画意向

- 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。



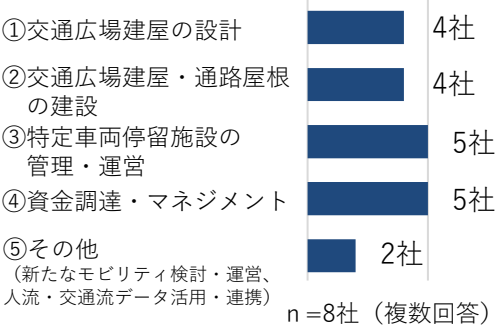
(2) 参加形態

- 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。



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。