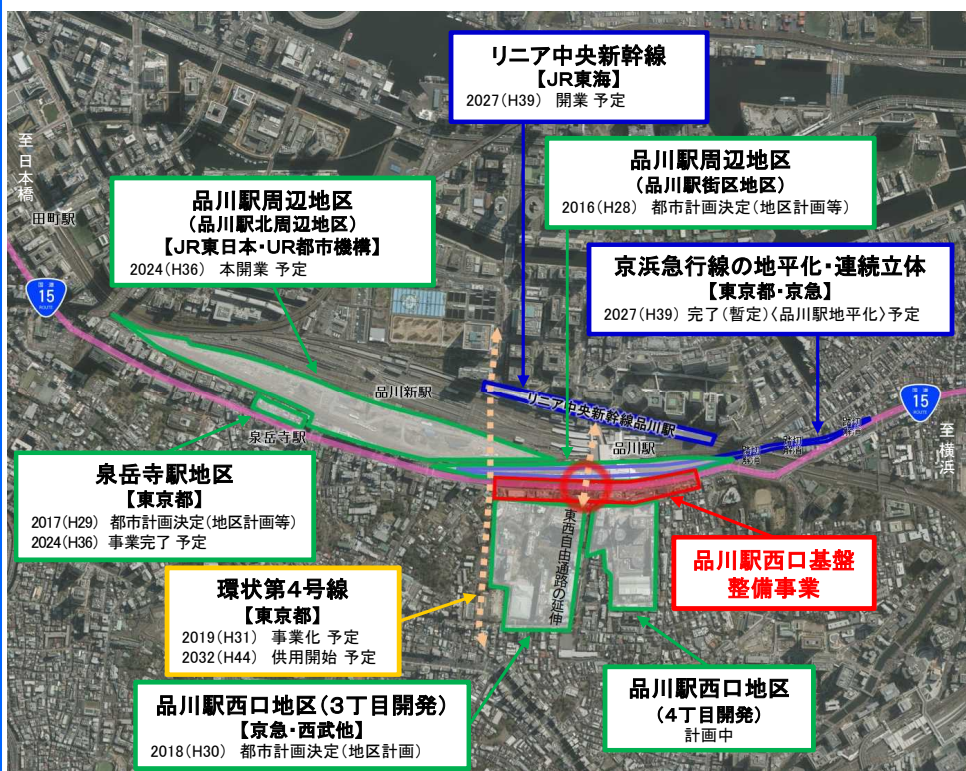


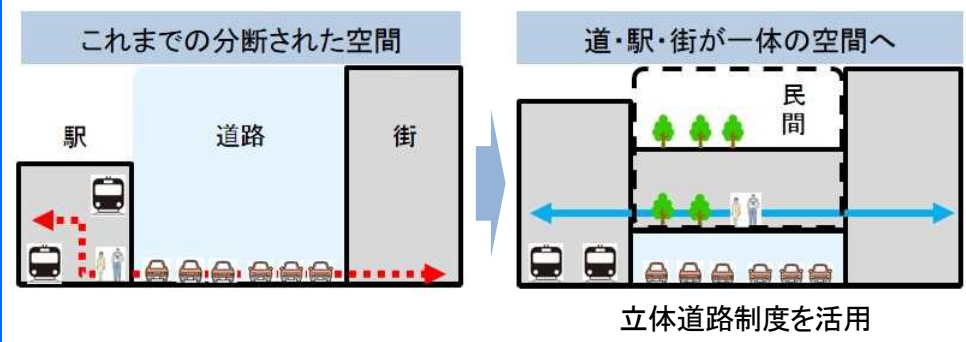
交通結節点、更新事業の整備効果について

一般国道15号 品川駅西口基盤整備事業の概要

品川駅周辺開発状況



国道15号上空を立体的に活用しながら、道・駅・街が一体の空間を創出し、交通円滑化や賑わいを実現



国道15号・品川駅西口駅前広場の整備方針 (H29.2.3 国土交通省、東京都)

国道15号・品川駅西口駅前広場の将来の姿

「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」を目指します

- ◆次世代型交通ターミナル◆**
 - 最先端のモビリティ(自動運転等)の乗り場を集約した次世代ビルディングターミナルを配置
- ◆シンボリックなセンターコア◆**
 - 利用者動線の交差点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びシンボリックな空間を形成
- ◆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、ツアー系高層バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に
- ◆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を配置
 - 行事の際には、防災拠点としても活用

施設配置計画(案) ※別途検討会で事業計画を検討中



※リニア中央新幹線開業時(2027年)の暫定完成を目標

しながわえきにしぐちきばんせいびじょう 一般国道15号 品川駅西口基盤整備事業の効果の算定手法について(案)

- ・ 国道15号の改良により駅前広場を拡張し、交通の輻輳による自動車交通の円滑化
- ・ 国道15号の上空を官民連携で立体的に整備し、周辺再開発事業と連携しつつ、駅と街の連絡性の向上や賑わい空間を創出

1. 課題

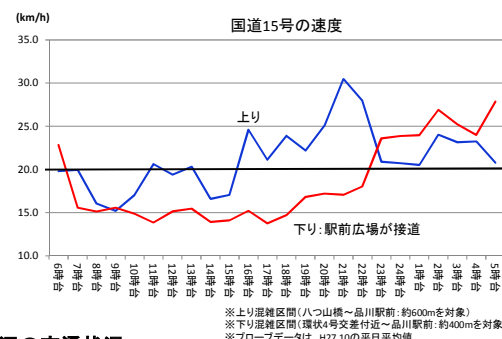
① 駅前広場の空間不足等による渋滞

- ・ 駅前広場の空間不足により、車道でのタクシーの待機や荷捌き車両の滞留、バス乗降場の路上設置により、車線が閉塞し、交通の円滑化が阻害されている。
- ・ 更には周辺地域の再開発により、国道15号の交通量の増加が見込まれている。

〔交通量：約57,000台/日(現況)→約65,000台/日(将来)〕



図1 品川駅前周辺の交通状況



② 狭小な歩道等による歩行者の低い利便性

- ・ 駅から周辺施設への歩行者移動について、国道15号の横断や、2Fにある西口改札から地上への上下移動により、移動時間を要している。

〔西口改札から国道15号反対側商業施設までの所要時間：ピーク時約4分(約200m)〕

- ・ 更には、周辺地域の再開発により、国道15号を横断する歩行者の増加が見込まれている。

〔横断歩行者数：約10万人/日(現況)→約22万人/日(将来)〕



図2 駅構内の上下移動



図3 歩行者の国道横断状況



2. 整備効果

効果1 国道15号改良による交通流円滑化

- ・ 国道15号の交通容量の阻害要因を解消し、交通流の円滑性を確保。

■ 旅行速度 整備なし 13.4km/h → 整備あり 23.5km/h

(参考：貨幣換算)

- ・ 走行時間短縮効果：319億円/50年
- ・ 走行経費削減効果：15億円/50年
- ・ 交通事故減少効果：213.3件/億台キロ ⇒ 175.6件/億台キロ

(参考) 西口駅前における死傷事故件数(現況交通量)：
56件(人対車両4件、車両相互50件、車両単独2件)

タクシー・路線バス
スペース整備により
交通流が円滑化



図4 整備後の交通状況イメージ

効果2 国道上空デッキ整備による歩行者の利便性向上

- ・ 信号待ちや上下移動なく、デッキレベルでの西口改札口から周辺施設への移動が可能。

■ 歩行者移動時間 現況 3.7分 → 整備後 2.4分
(西口改札~京急ウイング間の移動)

(参考：貨幣換算)

- ・ 移動時間短縮効果：約530億円/50年

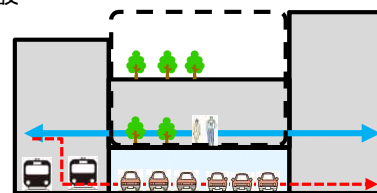


図5 歩行者動線の改善イメージ

効果3 道・駅・街が一体となった西口開発効果

- ・ 周辺開発との連携の下、国道上空のデッキ整備による道・駅・街の一体化を図り、土地の高度利用や民間商業施設等を含む賑わい空間創出が促進、魅力度の向上等が見込まれる。

(参考：貨幣換算)

西口地区の地価上昇額 : 約1,520億円

※現時点地価を基準に周辺開発等が全て完了した時点で試算

※最新の土地単価にて算出



図6 賑わい空間のイメージ

効果4 その他の効果

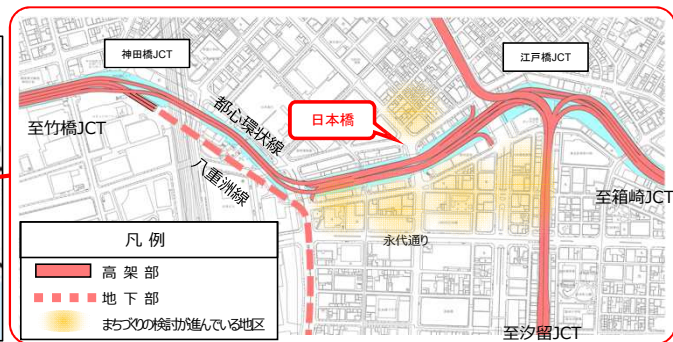
- ① 地域経済の活性化
 - ・ 鉄道・バス・タクシーなど交通モード間の乗換利便性の向上
 - ・ 回遊性向上、来訪者増加、雇用の創出
- ② 防災機能の向上
 - ・ 帰宅困難者対策、情報発信・物資集積拠点化
 - ・ 国際協力支援の受入協力
- ③ 新たな技術・サービスの発展
 - ・ 新モビリティ等の技術開発・普及促進
 - ・ 交通モード間のデータ連携の促進(MaaS) 等



図7 次世代型交通ターミナルのイメージ

首都高日本橋区間の地下化の概要

日本橋周辺の状況



首都高老朽化の状況

【鋼桁の接続部(切欠き部)】



【支承部の疲労き裂】



【コンクリート床版の亀甲状ひび割れ】



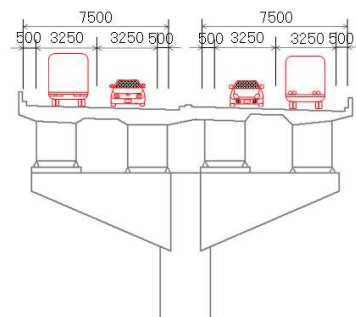
日本橋周辺の現状



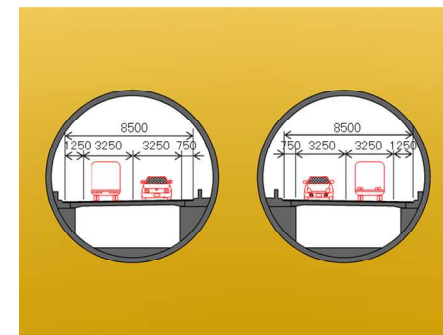
地下ルート(案)



〈地下化の対象区間〉



〈現況〉



〈計画(イメージ)〉

※路肩は現行の道路構造令を満たしていない
 概算事業費3,200億円については、首都高、民間プロジェクト、地方自治体で分担

高架橋撤去後のイメージ



首都高日本橋区間の地下化の効果の算定手法について(案)

- ・建設後50年以上が経過しており、構造物の老朽化が顕著。
- ・更新事業としての老朽化対策のみならず、機能向上を図るとともに、民間プロジェクトと連携した日本橋地区の地下化の取り組みを推進。

1. 課題

① 建設後50年以上が経過した構造物の老朽化

・建設後50年以上が経過しており、構造物の老朽化が顕著。

- ・橋桁の接続部(切欠き部)を中心に、構造物全体に疲労亀裂が発生
- ・コンクリート床板に亀甲上のひび割れが発生 等



図1 床版の亀甲状ひび割れ

② 都心環状線江戸橋JCT周辺の渋滞

・江戸橋JCTは、4方向からの交通集中に加え、分合流が連続して発生するなど構造的にも複雑。
・箱崎JCTを先頭に速度低下が発生し、神田橋JCTまで渋滞が伸びている。(最大渋滞長: 3.0km)

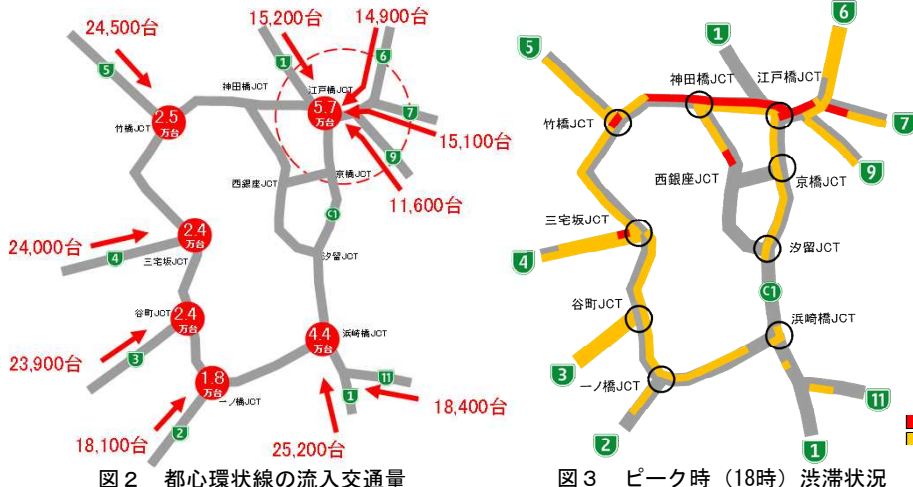


図2 都心環状線の流入交通量

図3 ピーク時(18時) 渋滞状況

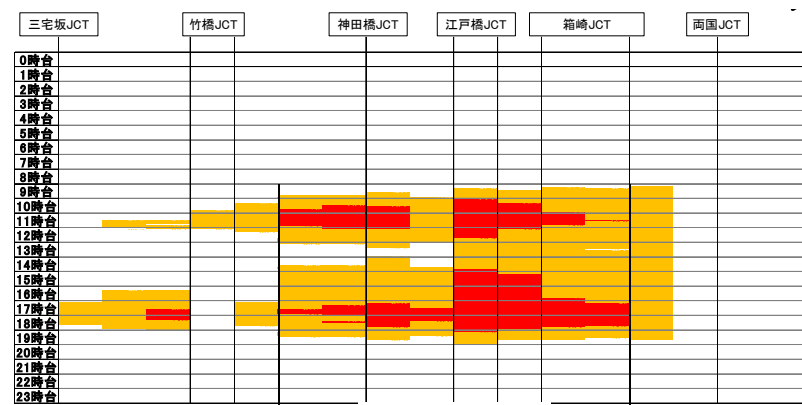


図4 江戸橋JCT周辺の旅行速度

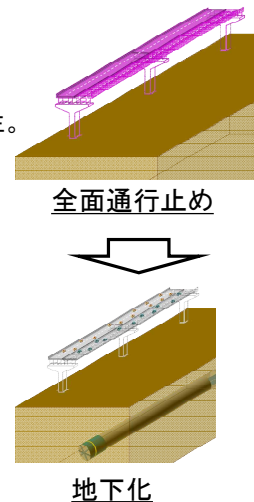
2. 整備効果

効果1 工事中の交通の確保

・高架橋の架け替えの場合には、工事中、都心環状線の長期間規制が発生。
都心環状線を1車線規制した場合は、首都高内を迂回する交通の時間損失の影響により、約200億円/年(約10年以上)の損失が発生。

〔 通行止めした場合には、首都高だけで無く一般道の時間損失の影響も大きくなり、約600億円/年(約5年以上)の損失。 〕

・地下化の場合、現道交通を確保した施工が可能。



効果2 走行安全性の向上

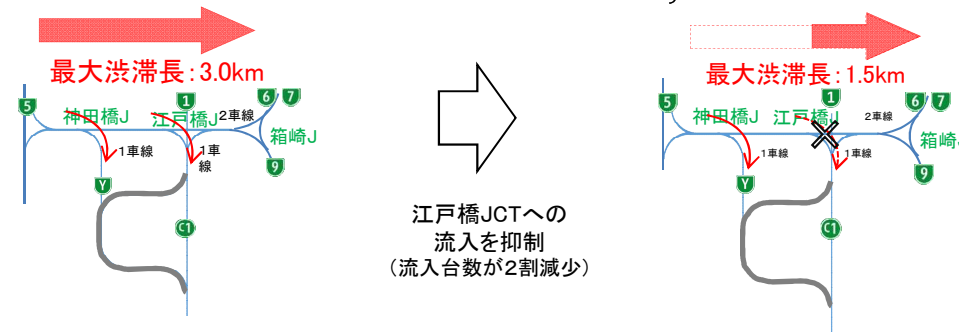
・地下化による線形改善により、走行安全性が向上。

〔 ■当該区間は首都高の平均事故発生率と比べて3.5倍の発生率 〕

効果3 JCT構造の見直しによる渋滞緩和

・神田橋~江戸橋間の通行台数の減少(約▲20%)により、渋滞長が減少。

〔 箱崎JCTを起点とする最大渋滞長 現況3.0km ⇒ 将来 1.5km 〕



効果4 その他間接的な効果等

①地下化(橋梁の撤去)により得られる効果

- ・オープンスペースの創出(交流機会等の拡大)
- ・日照の確保
- ・景観の改善

②地下化による波及効果

- ・来訪者の宿泊など近隣地域での消費増加
便益: 9,700億円~1兆7,000億円
- ・当該地域の不動産価値の向上
便益: 8,200億円~1兆4,000億円

(※H18 日本橋川の空を取り戻す会 提言書より)



第20回東京圏国家戦略特別区域会議
東京都提出資料より