

## 「（仮称）品川駅 えきまちガイドライン」素案に対する意見募集（パブリックコメント）の結果について

### 1. 募集概要

募集期間 令和3年1月29日（金曜日）から令和3年2月27日（土曜日）まで（当日消印有効）

意見方法 郵送、電子メール

### 2. 結果

意見者数 9（個人8、法人1）

意見数 26件

No.	意見（意見毎に分割）	対応方針（まとめ）	頁
1	<p>&lt;観光、史跡&gt;</p> <p>旅行に来た人に、品川の周辺で観光をしようにもどこに行っても良いか分からないと言われます。実際は江戸や明治の史跡が豊かなのに残念です。開東閣、東禅寺などの公開をぜひお願いいたします。</p> <p>点在する史跡や運河をつなぐジョギングコースや散策路があれば海外の方にも喜ばれると思います。</p>	<p>頂いたご意見については、今後の参考にするとともに、関係者にお伝えさせていただきます。</p>	8
2	<p>&lt;公園、緑地について&gt;</p> <p>高輪公園は、10園近い保育園、プリスクール等が園庭代わりに利用しており、奪い合いの混雑になっております。今後も児童人口の増加が見込まれるため、自由に遊べる広さのある公共空間、緑地、公園、広場などを作って下さい。</p> <p>高輪森の公園ではこの10年、港区と住民団体を中心にプレーパーク活動が行われております。港区で唯一、泥遊びや木登り、七輪での火の体験などができ、一日に300人以上来場することもあります。これからも従来通りのプレーパーク活動ができる場の確保をお願いいたします。</p>	<p>頂いたご意見については、地元区にお伝えさせていただきます。</p>	8
3	<p>&lt;道路&gt;</p> <p>第一京浜～桂坂～ざくろ坂～二本榎通りを子どもたちの通学、送迎で利用しておりますが、通行者も多く、道幅は大変狭く、危険を感じています。改善をお願いいたします。</p>	<p>本ガイドラインで掲げている、品川駅えきまちコンセプトを実現するポリシーである「広場やデッキ等を活かし、自然とえきまちを繋げる」に基づき、駅から西側へ繋がるデッキや駅前広場等によって、駅と武蔵野台地（崖線や緑等）、西側の市街地、住宅等を快適に連続に結んでまいります。</p> <p>活発な都市活動を支える快適な歩行者ネットワークの構築については、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2年3月）」に記載しております。</p> <p>また、現在事業中の環状4号線の整備により、柘榴坂等へ流入している通過交通は減少すると想定しています。</p> <p>頂いたご意見については、今後の参考にさせていただくとともに、関係者にお伝えさせていただきます。</p>	8 11
4	<p>南北線の白金高輪駅から品川駅までの地下鉄延伸の早期実現を強く要望します。南北線の溜池山王駅や六本木一丁目駅周辺は外資系企業や大使館が集積しています。また現在民間企業によって事業が行われている虎ノ門麻布台プロジェクトでは日比谷線神谷町駅と南北線六本木一丁目駅が地下で接続される予定であり、同プロジェクト完了後は国際的なビジネス拠点として発展著しい日比谷線虎ノ門ヒルズ駅や六本木駅へ、南北線から乗り換え一回でアクセスできるようになります。南北線の品川駅延伸は、品川駅周辺エリアが東京における国際的なビジネス拠点として、また東京の国際ゲートウェイとして発展するための重要なカギになると考えます。</p>	<p>都心部・品川地下鉄構想については、事業計画の検討を進め、構想を具体化してまいります。頂いたご意見については、今後の参考にさせていただきます。</p>	10
5	<p>品川地下鉄構想に接続すると思われる東京メトロ南北線は美術館など文化施設が集積し外国人が多くいる麻布六本木赤坂を經由します。単なるアクセス性の結びつきだけでなく、文化的な結びつきを生み出すよう、開発で計画されている施設含め品川駅周辺の文化施設との連携や交流を強く意識した駅づくりや街づくりを目指してください。</p>	<p>都心部・品川地下鉄構想については、事業計画の検討を進め、構想を具体化してまいります。</p> <p>地下鉄構想に合わせた歩行者ネットワークや周辺のまちづくりの具体的な計画については、関係者との調整を進めて参ります。</p>	10
6	<p>品川地下鉄構想と合わせ地下の東西通路構想がありますが、それが将来実現する際に東京駅のような魅力的な地下街を形成できるようある程度駅の地下や考慮した駅やまちづくりをするようにしてください。</p>	<p>都心部・品川地下鉄構想については、事業計画の検討を進め、構想を具体化してまいります。</p> <p>地下鉄構想に合わせた歩行者ネットワークや周辺のまちづくりの具体的な計画については、関係者との調整を進めて参ります。</p>	10

No.	意見（意見毎に分割）	対応方針（まとめ）	頁
7	品川地下鉄構想が実現した場合、将来的に更なる延伸をする可能性は0ではないので、念のため地下鉄の終端点より先に地下構造物の無い適度な深さに駅を配置し、また新線の終端より先に地下道など構造物を配置しないように検討してください。	都心部・品川地下鉄構想については、事業計画の検討を進め、構想を具体化してまいります。頂いたご意見については、今後の参考にさせていただきます。	10
8	上位計画では首都高羽田線とのアクセスを検討とありますが、車種や交通量の変化にも対応可能に余裕を持った道路や街としてください。	「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2年3月）」に基づき、羽田方面へのアクセス性向上のための首都高ランプ接続について、実現に向けた検討・調整を関係者と進めてまいります。具体的な計画については、駅周辺におけるまちづくりの状況も見ながら、引き続き関係者と検討してまいります。	10
9	<p>「えきまちガイドライン策定の背景・地域特性とポテンシャル」のP15でリニア中央新幹線と地下鉄(構想)間の歩行者動線として地下通路が検討されていないことは問題だと考えます。実現すべくしっかり検討すべきだと考えます。今後数十年にわたって使用するインフラであるだけでなく、乗り換えで既存の東海道新幹線より乗り換え時間が仮に余分に5分掛かることになれば、名古屋 - 品川間で短縮できる50分の為に5.5兆円の建設費を投資することを考えると、5分の乗り換え時間の価値は5500億円になるはずです。</p> <p>また、大深度にできる中央リニア新幹線品川駅から一旦地上まで上がって、JR品川駅を通過して再び地下鉄駅のある地下に降りるという導線は、キャリーケースのような大きな荷物を持つことが多い長距離路線の利用者にとって非常に不便かつ、通路となるJR品川駅改札付近の混雑や接触事故を増長することになります。東京の新たな玄関という品川駅のコネクトとも合致しない動線設計だと思いますので、構想中の地下鉄と中央リニア新幹線の駅を地下で接続する通路の実現を期待します。</p>	「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2年3月）」において、地下空間においても、先々の駅改良等の時期を捉え、鉄道構内や周辺開発間を結ぶ歩行者ネットワークを形成することで、更なる利便性の向上を図る、としています。頂いたご意見については、今後の参考にさせていただきます。	10 15
10	<p>駅周辺の来歴は良く調べられているが、現状の課題について整理が不十分な印象。</p> <p>例えば駅前のホテル・オフィスビル・民間工場等の送迎バスや、自由通路の容量逼迫についての言及が（一部なされているが）手薄であり、施策に反映しているとの印象は持ちがたい。もう少し体系的な整理を願う。</p>	本ガイドラインは品川駅を中心に駅と街が一体となった都市基盤整備の目指すべき方向性を示すもので、品川駅西口の国道本線上のバスの滞留や、東西自由通路の利用集中による混雑などの課題についてはP11に、交通モード間の接続及び歩行者ネットワークの形成についてはP21以降にそれぞれ記載しております。また、東西自由通路などの品川駅周辺における基盤整備の取り組みについては、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2年3月）」に記載しております。	11
11	コンセプトの先の話であると理解しているが、品川駅については、現在の自由通路が逼迫しており、北側に整備予定であるが、南側にも整備することで、より回遊性や防災性能の向上を狙えるのではないかと。その際、民間施設である鉄道駅部分についても、周辺の適切な負担のもと、整備が可能であるスキームであるとなお良い。	本ガイドライン内で広場やデッキ等により東西を連続的に結ぶことを示しております。また、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2年3月）」に基づき、北側自由通路や南側自由通路の新設等の東西連絡機能の整備、地区全体の回遊性を向上させる歩行者ネットワークの強化及び災害発生時の円滑な移動に資する歩行者空間の確保を図ってまいります。具体的な計画については、駅周辺におけるまちづくりの状況も見ながら、引き続き関係者と検討してまいります。	11

	<p>素案を拝見すると駅メインが北側に移動するイメージです。 ホームそのものが北側に動いてしまうのかは分かりませんが、現在の駅改札口よりも南側への改札口もぜひ作って下さい。</p> <p>12 具体的には東横イン辺りに改札口があると、御殿山、北品川辺りの利用者にも便利になると思います。 今は御殿山や五反田方面のオフィスビルに向かう人にはバスが出ていますが、歩道に人が並び、歩行時(特に雨の時)にはちょっと迷惑です。 端に寄ってくださってはいますが、自転車も歩道を走っているため、危ない事があります。</p>	<p>頂いたご意見については、今後の参考にさせていただくとともに、関係者にお伝えさせていただきます。</p>	11
--	--	--	----

No.	意見（意見毎に分割）	対応方針（まとめ）	頁
13	品川駅・田町駅周辺まちづくりGL2020のP.39～P.40に記載されている品川駅の南側自由通路について、駅混雑の解消や駅周辺の回遊性の向上に向けた取組として大いに期待できるものと考えています。その中で、当該ガイドラインの中で、具体的にどういった整備方針となるのかの提示をお願いしたい。また、整備する南側自由通路には、JR・京急線・地下鉄構想駅の改札を設置するなど、既存自由通路の混雑解消や、駅改札へのアクセス性の低い南方への利便性を高める取組についてもぜひ検討をお願いしたい。	「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2年3月）」に南側自由通路の新設等さらなる東西連絡機能の強化について記載しております。本ガイドラインでも上記の記載を踏まえ、品川駅えきまちコンセプトを実現する3つのポリシーに「広場やデッキ等を活かし、自然とえきまちを繋げる」・「多様で立体的な交通モード間をシームレスに繋ぐ」を掲げています。 具体的な計画については、駅周辺におけるまちづくりの状況も見ながら、引き続き関係者と検討してまいります。	11
14	上位のガイドライン含め、バスターミナルや乗降場は数か所分散していてわかりにくくなりそうなので、わかりやすい動線を整備してください。	本ガイドラインで掲げている、品川駅えきまちコンセプトを実現するポリシーの1つである「多様で立体的な交通モード間をシームレスに繋ぐ」に基づき、わかりやすい動線の整備による移動の円滑化を図ってまいります。 具体的な計画については、駅周辺におけるまちづくりの状況も見ながら、引き続き関係者と検討してまいります。	11
15	「一般の自動車や自転車でも利用しやすい施設や道路（地区内車路含む）」といった概念の明記を検討してください。 鉄道駅を中心とした街であり人や、公共交通機関との乗り換えを重視していると見受けられますが、国道15号線に環状4号線延伸など自動車交通量の多い地域でもあるため、一般利用の車や自転車なども入りやすい街や駅も目指すことで更に多種多様な人が行き交う東京の国際交流の中心核となれるのではないかと思います。	本ガイドラインは品川駅を中心に駅と街が一体となった都市基盤整備の目指すべき方向性を示すもので、交通モード間のシームレスな接続についてはP21以降に記載しております。 また、地区間を連携する道路の整備及び開発と連携した地域内道路の整備については、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2年3月）」に記載しております。 具体的な計画については、駅周辺におけるまちづくりの状況も見ながら、引き続き関係者と検討してまいります。	11
16	環状4号線の実現により高輪や白金地区へのアクセスが向上しますが、今後具体的に高輪台駅近辺や白金台駅近辺などの詳細なまちづくりガイドラインを策定する際の繋がりや連携も意識したガイドラインを検討してほしいです。	頂いたご意見については、今後の参考にさせていただくとともに、地元区にお伝えさせていただきます。	11
17	コンセプトにつき、北側・西側・東側で分断されたコンセプトになってしまっており、中身についても、中環（香港）やシンガポール、ハドソンヤード（米国）、キングスクロス、東ロンドン、シリコンバレーなどさすがにさまざまなおところを切り張りしたような印象。 いいところパディントンぐらいではないか。本来の目的である「駅まちの一体的なまちづくり」に対して果たしてエリアをまたいだ形で有効に機能するのか疑問。いったん再考を願う。	品川駅を中心とした3つのまちの特性を生かしたうえで、それぞれのまちを結び付けて発展していくことで、「国際交流拠点・品川」として日本の成長を牽引していくことを目指しております。 例示している海外都市は、品川のそれぞれのまちの特徴をイメージしやすくするために示しております。	16
18	個人的感想であるが、正直なところ品川に「自然」という印象はあまりない。 いっそのこと、広域交通（空港アクセスやリニア等）に振り切るぐらいエッジの立ったコンセプトでも良いのではないか。	品川駅を中心とした3つのまちの特性を生かしたうえで、それぞれのまちを結び付けて発展していくことで、「国際交流拠点・品川」として日本の成長を牽引していくことを目指しております。 本ガイドラインの3つのポリシーのうち「②広場やデッキ等を生かし、自然とえきまちをつなげる」は、デッキ整備による台地と海が連続する空間整備というポリシーです。	16

19	<p>駅舎の意匠も含め、低層部外観や色合いに一体感と風格のある低層部景観の形成を強く誘導するガイドラインを検討してください。単に低層部ファサードの基準を定めるだけではちぐはぐさが生じ、まとまりない駅前空間となると思います。「国際交流拠点にふさわしい駅前の顔づくり」ですから、ガイドラインに基づき同一の建築デザイナーや組織が街全体の低層部意匠の詳細を決定させるなど、国際的にも注目を集めるような思い切った街づくりが必要と思います。</p>	<p>本ガイドラインに基づき、景観形成を適切に誘導してまいります。。</p>	16
----	--	--	----

No.	意見（意見毎に分割）	対応方針（まとめ）	頁
20	<p>新たに策定された「えきまちコンセプト」にある「継承」と「革新」というキーワードを実現するにあたっては、当協議会の対象区域にある品川固有の水辺（品川浦）と歴史（旧東海道）といった地域資源をいかしたまちづくりを進めることがまち全体の魅力や回遊性を高める上で重要と考えます。ぜひ、品川駅の南側の地域資源やまちづくりを意識したまちづくりの推進や、えきまちガイドラインでの計画内容の波及をお願いしたい。</p>	<p>品川浦・旧東海道地区については「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2年3月）」に基づき、まちづくりを誘導して参ります。</p>	16
21	<p>駅によって自動車交通や人だけでなく、緑地も大きく分断しています。通路だけでなく緑地も繋がることで東西の繋がりが強まると思います。品川セントラルガーデンや運河や東京海洋大の緑地と、高輪の大規模な緑地を繋げるために、品川駅東西を結ぶ緑地を設けた駅づくりや街づくりを検討してください。</p>	<p>「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2年3月）」において、緑豊かなオープンスペースを公園や運河、隣接オープンスペースと結び、豊かさを感じさせる水辺と緑のネットワークの形成を図る、としています。</p>	19
22	<p>P.20にある「多様で立体的な交通モード間をシームレスに繋ぐ」について、品川ならではの海・運河をいかした水上交通についても対象として取り入れるように検討をお願いしたい。また、P.21以降にある東口ゾーンにおいても、海・運河をいかした交通のあり方について検討をお願いしたい。</p>	<p>「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2年3月）」において、観光と日常の両面から東京の魅力を高め、防災にも活用可能な海上交通の導入を誘導する、としています。</p>	20
23	<p>現行案は歩行者ネットワークと「次世代型モビリティ」を意識したもので、自転車等の従来のモビリティでの東西移動利用には触れられていないように感じます。駅と周辺で整備される東西通路で自転車や小型モビリティが利用できない場合、東西移動をするには環状4号線を用いるか八ヶ山橋を経由するなど大回りが必要となり、この案ではまちの「繋がり」を大きく欠くと思います。品川駅地区にいくつか整備される東西通路の一つだけでも自転車含むモビリティの東西移動が可能であると明記したガイドラインを検討してください。</p>	<p>品川駅周辺における基盤整備の取り組みについては、「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2年3月）」に記載しており、その中で、自転車通行に配慮した道路空間を整備する、としています。自転車による東西移動については、環状4号線、八ツ山橋での移動を想定しております。頂いたご意見については、今後の参考にさせていただきます。</p>	20
24	<p>現行の案では、利用しやすい動線や案内サインを多く用いるとありますが、品川は世界と日本全国から初めて訪れる人が多い街と考えられるため、言葉がわからなくても理解できるような明確な動線と、文字やピクトグラムだけでなく明るさや音なども活かした動線と案内の計画が重要と思います。</p>	<p>「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2年3月）」において、駅施設内の、あるいは駅から各方面への移動のしやすさ、分かりやすさを念頭にユニバーサルデザインに配慮した魅力的な駅空間を創出する、としています。頂いたご意見については、今後の参考にさせていただきます。</p>	20

No.	意見（意見毎に分割）	対応方針（まとめ）	頁
25	<p>この度、わかりやすい品川駅周辺開発の案をお知らせくださいます、関係者に感謝申し上げます。大分前から、リニアモーターカー関係の工事が始まっており、この先どのように、活かしていくのかかが、よく判りました。恐らく完成を見ないうちに、私はなくなると思いますが、この地に次世代に住む者が、毎日、幸せに、いかなる災害にも強く安心して住めたら、私たちの税金もいきようというものです。</p> <p>冊子のテーマは、要約すると、海外からの人々の玄関口である。</p> <p>これ丈ではないと思いますが、長い旅から疲れてつくとき、一番大事なことは、緑多く、ほっとする、ということだと思います。</p> <p>外に目をやった時、緑が目に入ってくる、どこの窓からも緑が見える</p> <p>看板は要りません。（商業用のです）お客様が迷わないような、指示板が効果的に見えるために、スマートな看板のあり方を世界に先駆けて考えてください。他国の真似る時代は終わりました。世界中が、日本を真似るようにして下さい。優秀な皆様に、年寄り夢を託します。</p>	<p>「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020（令和2年4月）」において、駅施設内の、あるいは駅から各方面への移動のしやすさ、分かりやすさを念頭にユニバーサルデザインに配慮した魅力的な駅空間を創出する、とされています。頂いたご意見については、今後の参考にさせていただきます。</p>	16 20
26	<p>本パブリックコメントの募集方法・時期等に著しい問題があります。</p> <p>① 募集期間について</p> <p>コロナ流行の状況下に、しかも緊急事態宣言まで出されている時期に僅か一ヶ月という期間は甚だ短い。この計画により影響を受ける住民の多くが、知らないまま、理解できないまま、に策定されてしまいます。</p> <p>② 閲覧方法・場所について</p> <p>高齢者などインターネットに不慣れな住民はどうやって本計画案にアクセスできると考えられているのか。都民の多くが、日常生活において絶えず、都市整備局のホームページを閲覧しているとは、とうてい思えません。</p> <p>閲覧場所が、都庁第二本庁舎12階中央とされていますが、不要不急の外出を控えるべく都民に要請している状況下になぜそのような閲覧方法をもって事足り、とお考えなのでしょう。</p> <p>計画により最も影響を受ける品川駅周辺の都民への情報提供を怠っているとしか思えません。</p> <p>なぜ周辺住民へ個別のポスティング、品川駅周辺の複数の目につきやすい場所等への掲示等を省くのでしょうか。</p> <p>仮にこれが適法な手続きであったとしても、住民の知らない間に計画を既成事実化しようと図るのは問題があります。地区内における特定の事業者を中心に行政が計画を進めている様な印象を与えるのは、とても不味いと思いません。</p>	<p>意見公募については、「計画等の策定に係る意見公募手続に関する要綱（平成30年4月1日施行）」に基づき手続きを進めております。</p> <p>引き続き、都民の皆様から頂いたご意見を参考にさせていただきます。</p>	—