



POINT 5 「街が進化する」「暮らしが変わる」とは？

・他の交通手段との結節機能の強化、鉄道事業者と地域の連携、市民の参加で、もっともっと、色々な「良いこと」が生まらせる！

* 鉄道自体ももっと便利に：調布、蒲田、新潟、

* 駅と街とを、より近づける：富山、新潟、姫路、

* 高架下を便利に楽しく：石神井公園、富山、大分、中央線、

公共交通NWの充実：富山駅付近連続立体交差事業

■整備イメージパース



北口

南口

富山ライトレール

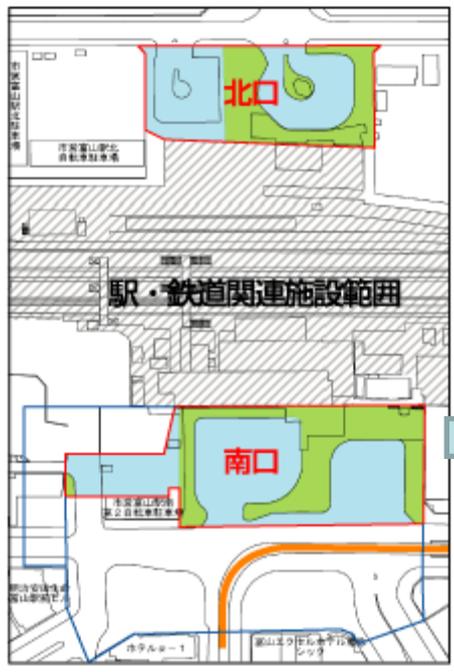


富山地方鉄道富山軌道線



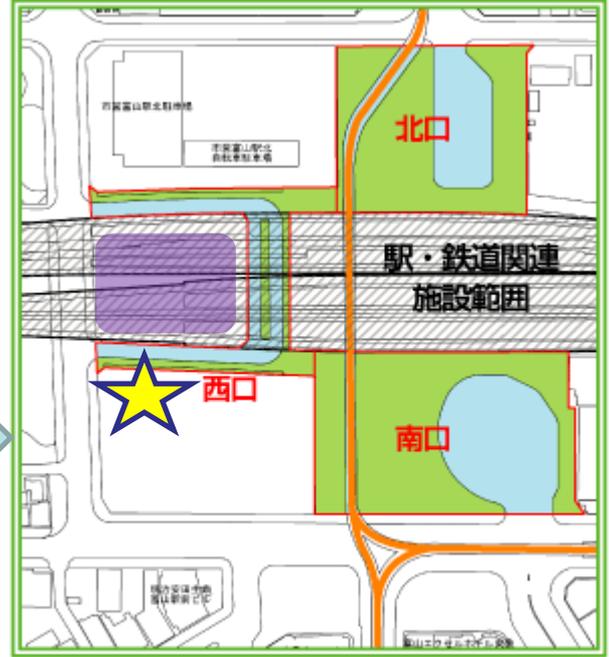
高架下を活かした富山駅の交通広場整備

■現状の駅前広場区域



一般車については西口高架下空間を利用し、雨や雪に煩わされることのないアメニティの高い乗換え環境を実現

■将来の駅前広場区域

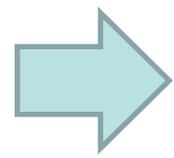


西口広場: 5000m²
タクシー降車: 1台
一般車乗降: 5~6台
一般車短時間駐車場等を併設
⇒新幹線、在来線、富山地方鉄道等と一般車が雨に濡れずに乗り換え可能

鉄道の利便性向上：新幹線 & 在来線(新潟)駅

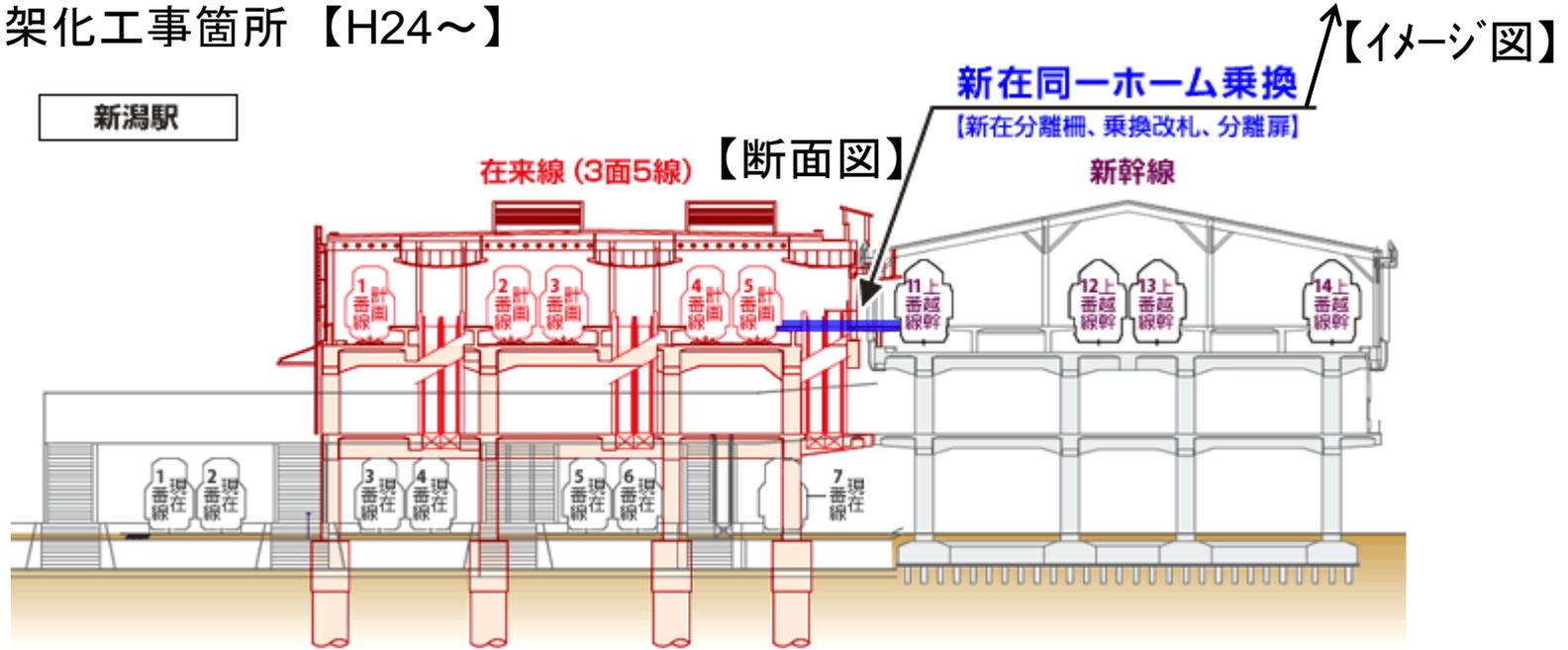
■JR信越本線等(新潟駅付近)連続立体交差事業

連続立体交差事業により、在来線ホームを新幹線ホーム高さにあわせ、**新幹線と在来線の同一ホームを共用**することにより、乗り換え利便性を向上



高架化工事箇所 【H24～】

新潟駅



新潟駅の南北市街地を結ぶ基幹公共交通軸を形成

○公共交通結節点機能の強化及び 基幹公共交通軸の形成

新交通システムへの対応と、新潟駅を
起点とする基幹公共交通軸の形成

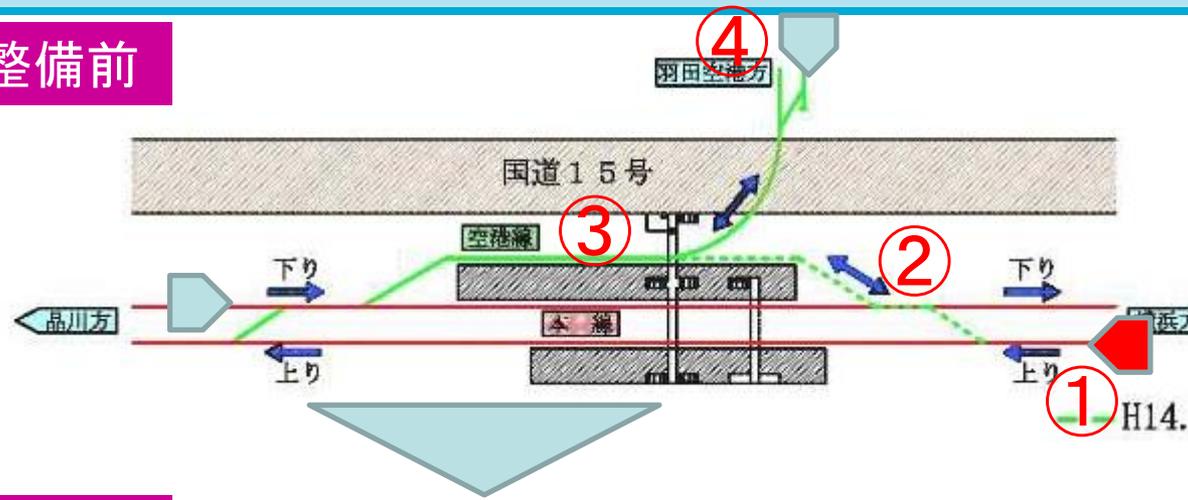


高架下交通広場イメージ図



鉄道 & 航空機： 羽田空港へのアクセス向上

整備前

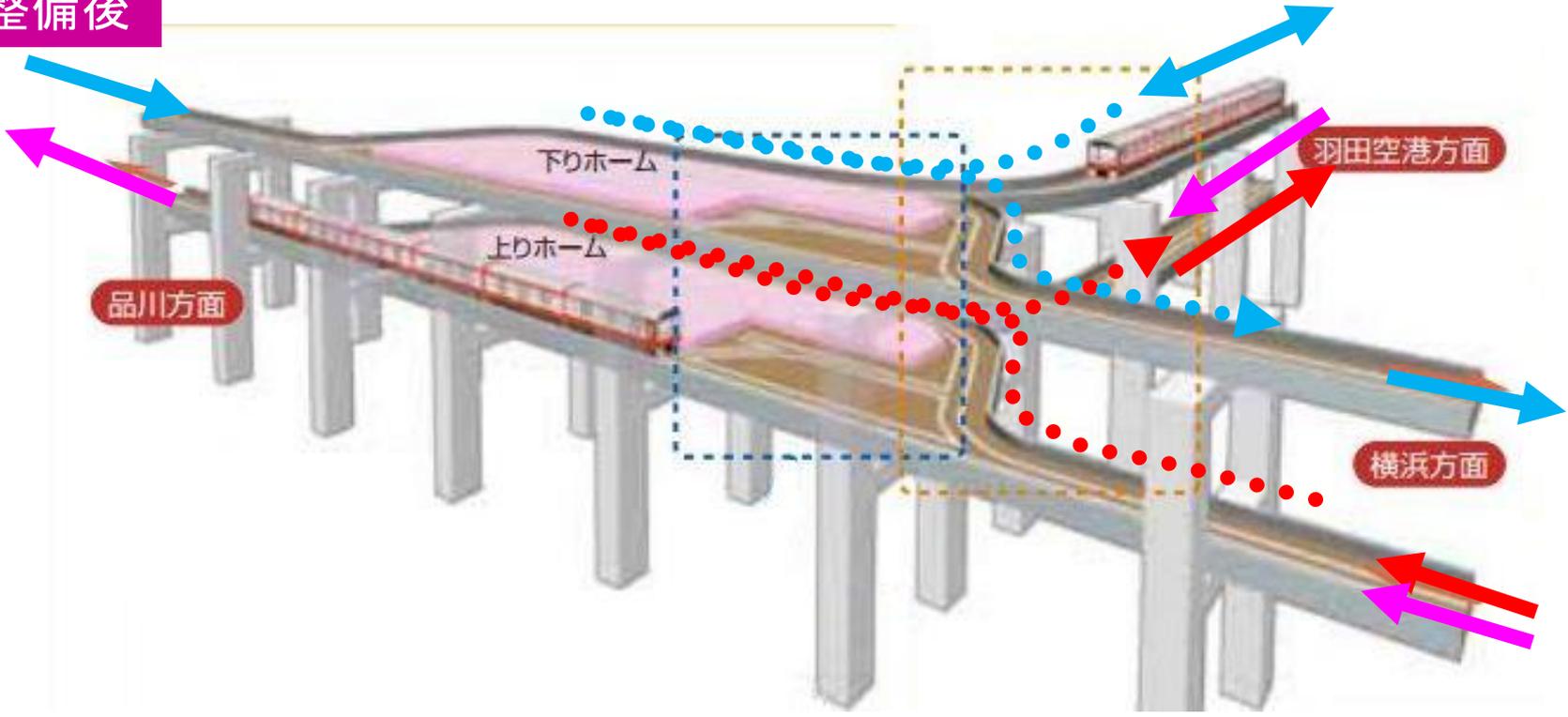


【ダイヤ改正例：横浜方面～羽田空港間・平日】

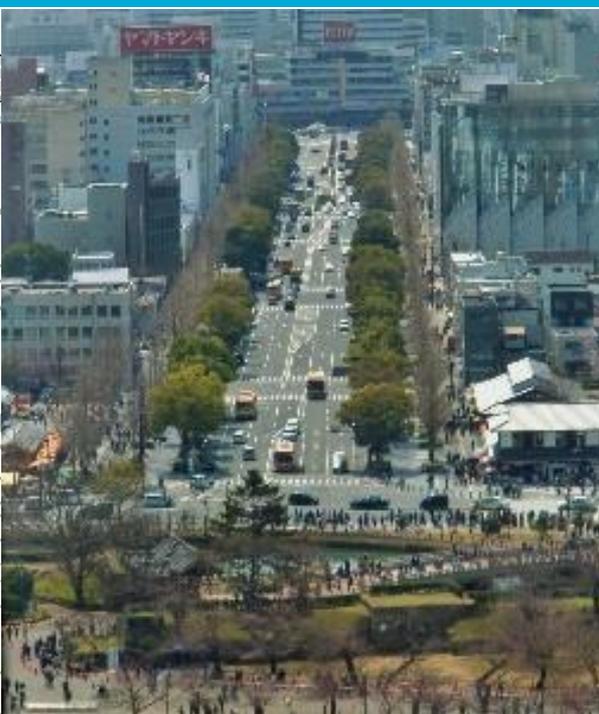
- ・「エアポート急行」を倍増
- ・日中、横浜→羽田空港ターミナル駅まで29分から26分に

① H14. 10 供用開始

整備後



連立事業を契機として、まちの魅力を活かす：姫路連立



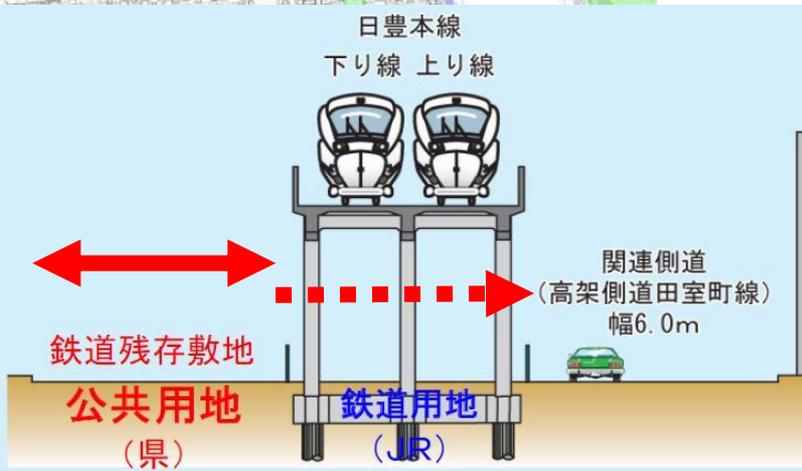
A 世界文化遺産姫路城に正対し、姫路の玄関として『門』をイメージした眺望デッキ



B 山陽電鉄線への連絡デッキ

市民と考える跡地利用：大分連立 [別線方式]

鉄道残存敷の「位置」



●幅が狭く、細長い、途中で分断(不連続)

跡地利用検討のため「鉄道残存敷利用検討協議会」設置

作業部会：64名参加(公募。高校生～70代)



6回開催(H24.9 – H25.3)
幅広い世代や立場のアイディア⇒意見交換⇒提案



専門家と連携し、デザインに！

中央ラインモールプロジェクト ～高架下空間を活用した賑わいの創出

中央ラインモールプロジェクト

JR東日本グループが、高架化により生み出された中央線の高架下空間(全長約9km、約7万m²)を、沿線自治体によるまちづくりと連携をとりながら一体的に整備・開発

【株式会社JR中央ラインモール】 平成22年12月にJR東日本の100%子会社として設立。武蔵境、東小金井、武蔵小金井、国立の4駅の駅と前後の高架下エリアのまちづくり+西国分寺駅の商業開発に取り組む



武蔵境～東小金井駅間をつなぐ高架下回遊歩行空間「ののみち」



魅力あるSCの開発



【nonowa 西国分寺】

【nonowa 武蔵境】

【nonowa 東小金井】

エリアマガジンの発行



毎月20日 3万部発行
三鷹～立川間の駅で無料配布

踏切18箇所除却 (開かず15箇所)
事業費約1800億円
(H7-H25)





まとめ: 今日お話ししたこと

- ・東京などの大都市には、まだまだ非常に多数の「開かずの踏切」が存在
- ・「踏切の解消」のためには、連続立体交差事業が抜本的な対策となる。
- ・都市の「百年の大系」。様々な視点から効果を発揮させることが大事。

・事業を円滑に、効果的に進めるためには、関わる人々の「知恵」の結集が必要

本日の説明は以上です。質問があれば、ぜひ！