

連続立体交差事業～テーマ別事例集～

目次

はじめに	1
(1) 高架下利用	
自治体と鉄道事業者の連携による高架下空間の有効活用 (小田急小田原線 世田谷代田～喜多見駅間)	2
自治体と鉄道事業者の包括協定を軸とした高架下駅前広場の整備 (西武池袋線 練馬高野台～大泉学園駅間)	3
立体道路制度を活用した高架下駅前広場の整備 (小田急小田原線 世田谷代田～喜多見駅間)	4
公共交通（バス/タクシー）と一般車を分離した交通広場の整備 (あいの風富山鉄道等 富山駅付近)	5
「公租公課相当分」に関する考え方の工夫 (JR山陽本線等 姫路駅付近)	6
高架下への大学キャンパスの誘致 (阪神本線 鳴尾駅付近)	7
鉄道立体化（地下化）で生じた地上空間の有効活用 (小田急小田原線 代々木上原～梅が丘駅間)	8
(2) 費用と効果	
「ミニ連立」の採用によるコスト縮減 (東武伊勢崎線 竹ノ塚駅付近)	9
直下地下方式から仮線方式への変更によるコスト縮減 (京急大師線 小島新田～鈴木町駅間)	10
鉄道立体化の効果の早期発現 (西武池袋線 練馬高野台～大泉学園駅間)	11
直接高架工法の採用で工期を短縮 (京急本線・空港線 京急蒲田駅付近)	12
(3) 景観デザイン	
事業早期段階からの景観検討の実施 (JR函館本線 野幌駅付近)	13
トップ会議で決定した駅舎デザインの実現 (JR鹿児島本線・豊肥本線 熊本駅付近)	14
公民協働で実現した駅舎デザイン (JR日豊本線 日向市駅付近)	15
(4) まちづくりや面整備との連携	
新たな沿線コミュニティの創出と創業支援 (JR中央本線 三鷹～国分寺駅間)	16
地元関係者を巻き込んだ体制づくり (JR山陽本線等 姫路駅付近)	18
連立とまちづくりの連携が周辺地域に波及 (京成押上線 押上～八広駅間)	19
土地区画整理事業の区域内で仮線用地を確保 (JR中央本線 勝川駅付近)	20

はじめに

連続立体交差事業（以下、連立事業とする）は、複数の踏切を一挙に除却することにより、自動車交通を円滑化するとともに、分断された市街地の一体化により都市を活性化する、まちづくりへの効果も大きい事業です。

本事例集では、まちづくりの効果に着目し、まちづくりと連携することで特に大きな効果が出ている事例や、このような事業を促進するために、早期の効果発現やコスト縮減を図った事例を、「高架下利用」「費用と効果」「景観デザイン」「まちづくりや面整備との連携」の4つのテーマに分けて紹介しています。

連立事業を実施している、または実施を検討している地方自治体をはじめとしたまちづくり関係者の皆様方にとって、連立事業の推進の一助となることを期待しています。

令和2年8月 国土交通省都市局街路交通施設課

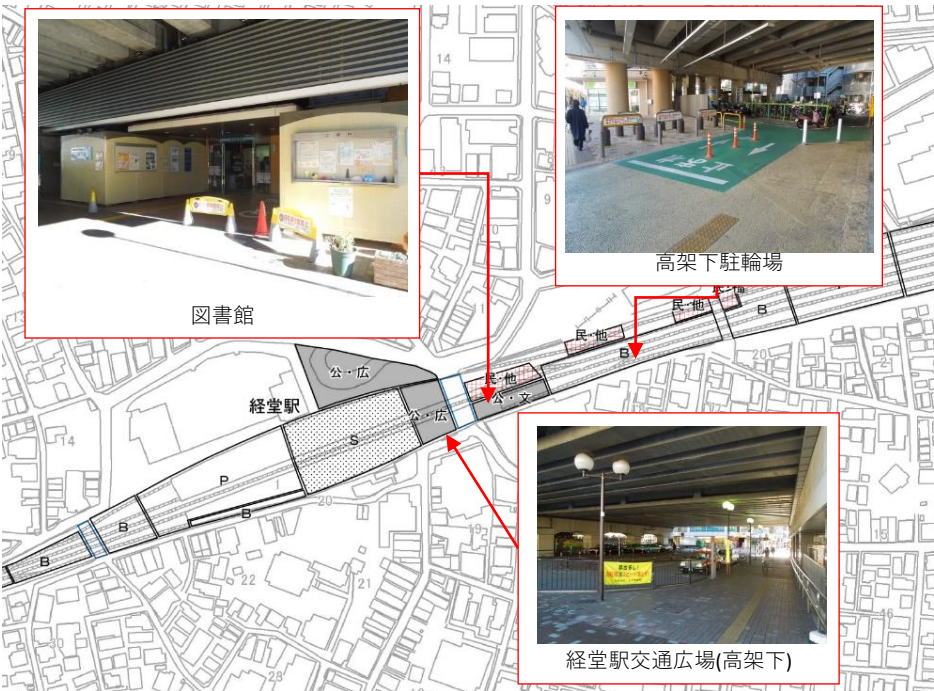
(1) 高架下利用

自治体と鉄道事業者の連携による高架下空間の有効活用

東京都 小田急小田原線（世田谷代田～喜多見駅間）

- ◆ 鉄道事業者は、自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律により自転車駐車場の設置に協力することとなっている。さらに、世田谷区の自転車条例では、鉄道事業者が鉄道高架下の自転車等駐車施設を設置することとなっている。
- ◆ 小田急小田原線の世田谷代田～喜多見駅間の連立事業では、鉄道事業者側が自転車駐車場の設置・運営を行い、**都市側は、高架下に公租公課相当※の範囲内で交通広場や図書館等の公益施設を設置することが可能**となった。
- ※公租公課相当とは、国又は地方公共団体が鉄道事業者の所有する高架下の土地を使用する際の使用料を、課せられる固定資産税及び都市計画税相当分とし、事実上無償で使用する範囲のこと。高架下貸付可能区域の面積のうち、原則として15%を国又は地方公共団体が公租公課相当で利用可能とされている。〔都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目要綱第 16 条〕

経堂駅での公共施設配置状況



資料:H28年度「多面的な効果を踏まえた連続立体交差事業等の効率的なあり方に関する調査検討業務」報告書から抜粋

小田急線各駅周辺駐輪場

駅名	収容台数
梅が丘	1,020
豪徳寺	1,090
経堂	4,160
千歳船橋	1,940
祖師ヶ谷大蔵	3,090
成城学園前	3,900
合計	15,200

資料：世田谷区資料（H20.7時点）

世田谷区自転車条例 昭和59年3月13日条例第14号(抜粋)

(鉄道事業者の責務)

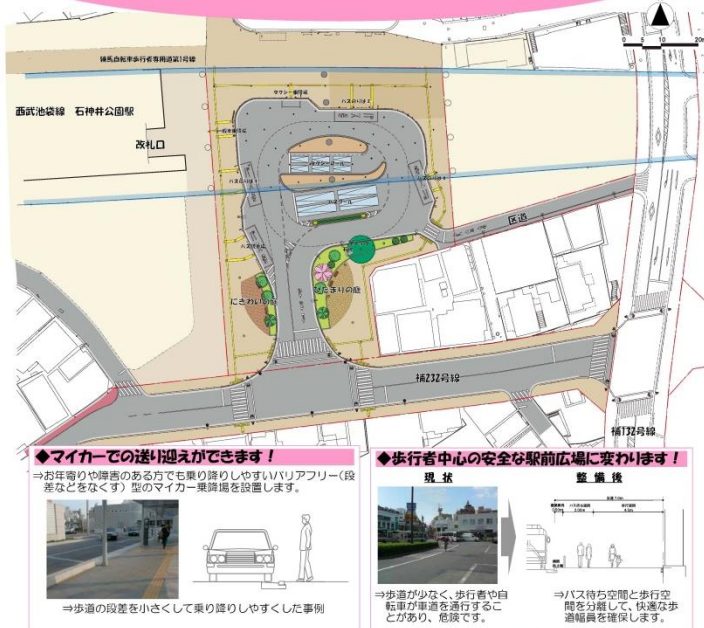
- 第7条 鉄道事業者は、自転車等を利用して鉄道に乗り継ぐ旅客の利便に供するため、自転車等駐車施設を設置するよう努めるとともに、区長が実施する施策に協力しなければならない。
- 2 鉄道事業者は、鉄道の立体交差化又は駅施設若しくはその周辺の大改良を行うときは、区長と協議し、必要な自転車等駐車施設を設置するものとする。
- 3 鉄道事業者は、区が自転車等駐車施設を駅周辺に設置するため、鉄道用地の提供を申し入れたときは、当該用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車施設の設置に積極的に協力しなければならない。

事業概要	所在地：東京都世田谷区		事業主体：東京都	
	事業延長：6.4km	経緯	事業採択：H3年度	除却踏切数※：17箇所
	総事業費：1,656億円		都市計画決定：S49年度	開かずの踏切：17箇所
	構造形式：高架形式		事業認可：H6年度	自動車BN踏切：17箇所
	施工方式：仮線方式		施行期間：H6～H19年度	歩行者BN踏切：－箇所

※ 除却踏切の種別（開かずの踏切、自動車BN踏切、歩行者BN踏切）は重複している場合がある（以降の頁も同様）。

東京都 西武池袋線（練馬高野台～大泉学園駅間）

人にやさしい安全で快適な駅前広場



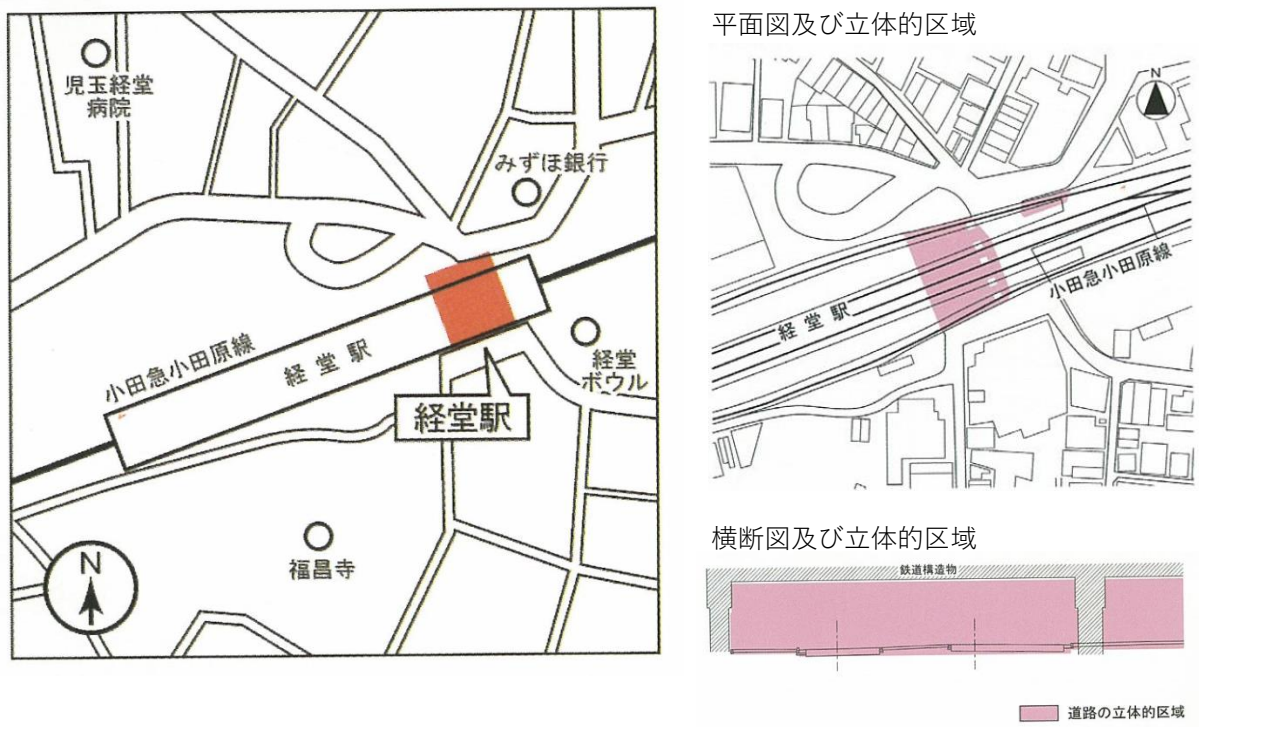
(1) 高架下利用

立体道路制度を活用した高架下駅前広場の整備

東京都 小田急小田原線（世田谷代田～喜多見駅間）

- ◆ 経堂駅では、不足する自転車・歩行者空間を交差道路と合わせて確保するとともに、周辺部の用地買収を極力減らすため、立体道路制度を活用し、平成21年に都市側で高架下に駅前広場を整備した。
- ◆ 協議の結果、当該駅前広場は公租公課相当分(※p.2参照)となっている。

[立体道路制度の適用事例]経堂駅



資料：「改訂版立体道路事例集」(財団法人 道路空間高度化機構)



高架下駅前広場の現況(経堂駅)



資料：世田谷区資料

事業概要	所在地：東京都世田谷区		事業主体：東京都	
	事業延長：6.4km	経緯	事業採択：H3年度	除却踏切数：17箇所
	総事業費：1,656億円		都市計画決定：S39年度	開かずの踏切：17箇所
	構造形式：高架形式		事業認可：H6年度	自動車BN踏切：17箇所
	施工方式：仮線方式		施行期間：H6～H19年度	歩行者BN踏切：－箇所

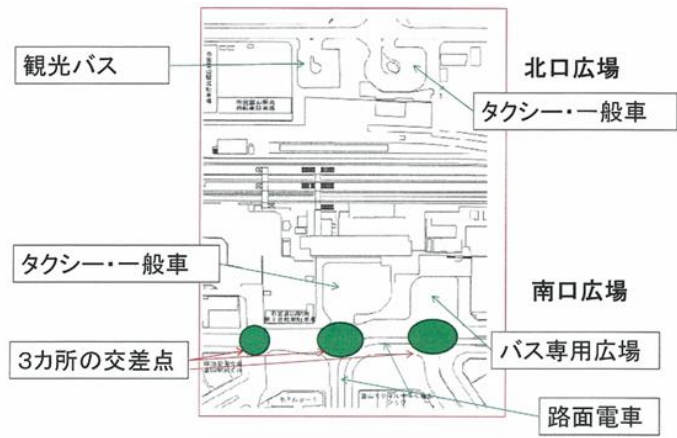
(1) 高架下利用

公共交通(バス/タクシー)と一般車を分離した交通広場の整備

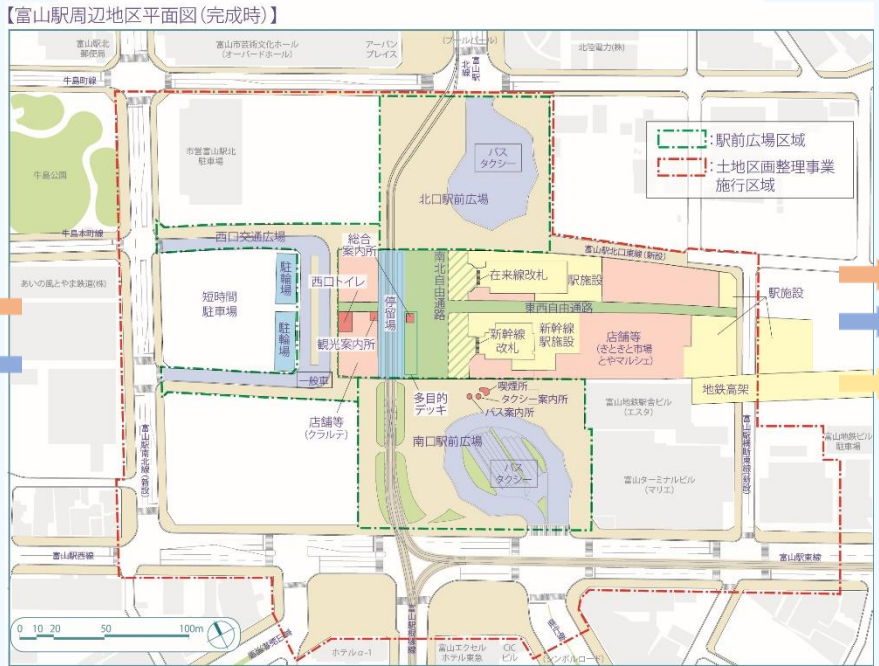
富山県 あいの風とやま鉄道等(富山駅付近)

- 富山駅では、交通結節点としての機能強化のための高架下空間の活用方法として、交差するLRTの停車場を高架下に都市計画決定して整備するとともに、**駅へのアクセス性を高めるため駅南北市街地を結ぶ2つの新たな都市計画道路や駅前広場等を再編整備した。**南口と北口の駅前広場にバスやタクシーを集約し、西口交通広場は専ら一般車用とすることで、**交通の整流化と乗り継ぎ利便性の向上を図った。**
※自由通路とラチ外コンコースが一体的な空間として整備されているため、広い空間が確保できている。
- 南口にあった3箇所の交差点での車両交通の輻輳は、一般車の分離により整流化された。**
- 連立事業の他、北陸新幹線建設、関連街路整備、富山駅周辺土地区画整理、自由通路整備、路面電車南北接続といった計6つの事業があり、**複数の事業連携により効率的な施設配置が実現される。**(令和元年度末現在、北陸新幹線建設、路面電車南北接続が完成)

【整備前】



【整備後】



資料：「富山駅周辺整備事業の概要」(富山市)パンフレット(令和元年策定)

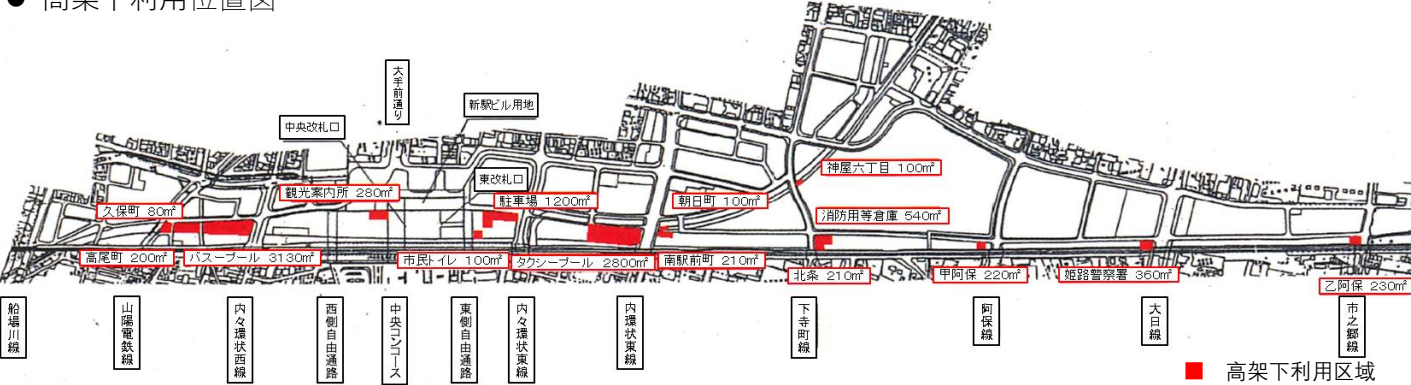
事業概要	所在地：富山県富山市		事業主体：富山県	
	事業延長：3.5km	経緯	事業採択：H16年度	除却踏切数：0箇所※
	総事業費：422億円(予定)		都市計画決定：H17年度	開かずの踏切：－箇所
	構造形式：高架形式		事業認可：H17年度	自動車BN踏切：－箇所
	施工方式：仮線方式		施行期間：H17～(事業中)	歩行者BN踏切：－箇所

(1) 高架下利用
「公租公課相当分」に関する考え方の工夫

兵庫県 JR山陽本線等（姫路駅付近）

- ◆ 兵庫県では、「地価補正等による公租公課相当分（※p.2参照）」という考え方にに基づき、**高架下貸付可能面積ではなく、高架下貸付可能面積の評価額の15%を上限とした考え方**を採用している。このため、姫路駅付近では、**15%を超える面積を公共利用として確保**できた。
- ◆ 地価補正は、**事業主体/地元自治体/鉄道事業者間の協定に基づく**ものであり、**連立に関する協議の運用の中での自由な裁量の範囲内での運用**となっている。

● 高架下利用位置図



資料：JR山陽本線等連続立体交差事業 事業誌(兵庫県・姫路市・西日本旅客鉄道株式会社)から抜粋

● 高架下公共利用協定書締結内容

①高架下公共利用面積（県・市利用）

高架下面積 (㎡)	高架下貸付 可能面積(㎡) a	公共利用面積 (㎡) b	面積利用率※1 (%) b/a	評価利用率※2 (%)
75,554	53,545	9,760	18.2	13.9

※1 面積利用率:高架下貸付可能面積に対する公共利用の実面積割合
※2 評価利用率：土地評価額による高架下貸付可能面積に対する公共利用の割合

②公共利用部分の用途
観光案内所、市民トイレ、駐輪場、バスプール、タクシープール、周辺自治会利用、消防用等資材倉庫、姫路警察署

③使用料
公共利用の使用料は、全て公租公課相当額とした。
なお、協定書に公共利用部分の位置図およびそれに係る使用料について明記している。

資料：JR山陽本線等連続立体交差事業 事業誌(兵庫県・姫路市・西日本旅客鉄道株式会社)から抜粋

事業概要	所在地：兵庫県姫路市			事業主体：兵庫県	
	事業延長：6.6km	経緯	事業採択：S51年度	除却踏切数：7箇所	
	総事業費：632億円		都市計画決定：S61年度	開かずの踏切：1箇所	
	構造形式：高架形式		事業認可：S63年度	自動車BN踏切：1箇所	
	施工方式：仮線方式		施行期間：H63～H22年度	歩行者BN踏切：－箇所	

(1) 高架下利用
高架下への大学キャンパスの誘致

兵庫県 阪神本線（鳴尾駅付近）

- ◆ 阪神本線鳴尾駅では、日本で初の試みとなる「高架下空間への本格的な大学施設の進出」を実施した。
- ◆ 令和元年10月、改札口の正面にカフェやレクチャールーム、銀行等が立地する「武庫女ステーションキャンパス」を開設。レクチャールームでは市民向け講座（オープンカレッジ）の開催や、東側の高架下には健康増進施設やセミナールームを設置し、地域との交流が広がった。
- ◆ 阪神電気鉄道㈱と武庫川女子大学は、以前から、乗車マナーキャンペーンや地域子育て支援マップ作成等で協力関係にあり、平成30年12月に「地域と共生するまちづくり」を目指して、包括連携協定を締結した。高架下キャンパス構想も、沿線の活性化について取り組む阪神電気鉄道㈱と地域貢献のあり方を模索していた武庫川女子大学とが共同で検討し、西宮市も入った連絡会で話し合うことで、中央キャンパスの表玄関に当たる鳴尾駅周辺の教育環境の整備・充実、地域社会との相互協力/発展への寄与という方針に三者の意向が一致し、建設が具体化した。
- ◆ 阪神電気鉄道㈱と武庫川女子大学との産学連携の象徴として、同大学と協働して駅舎デザイン案を作成するなど連携を深め、地域と共により一層の沿線活性化を図るため、駅名を「鳴尾駅」から「鳴尾・武庫川女子大前駅」に変更した。
- ◆ このように、学生/教職員と鉄道事業者の連携だけでなく、地域住民にも学びの場や健康維持のための施設を整備するなど、新たな活動拠点づくりを推進することで、大学/地域/企業(鉄道事業者)の連携強化を図っている。
- ◆ このような高架下への新たな活用手法の採用により、駅を含む周辺地域の魅力向上(付加価値アップ)が期待されている。

□近隣の武庫川女子大学の学生による駅舎デザイン案の作成
□同大学と阪神電気鉄道㈱が包括連携協定を締結し、高架下空間に、“日本初”の本格的な大学施設が進出
□地域住民や学生・教職員への学び場を提供すると共に、健康維持・増進ゾーンの整備などを通じ、多くの人々が集まる新たな活動拠点づくりの推進

駅舎デザインの作成



協議の様子

駅舎の模型

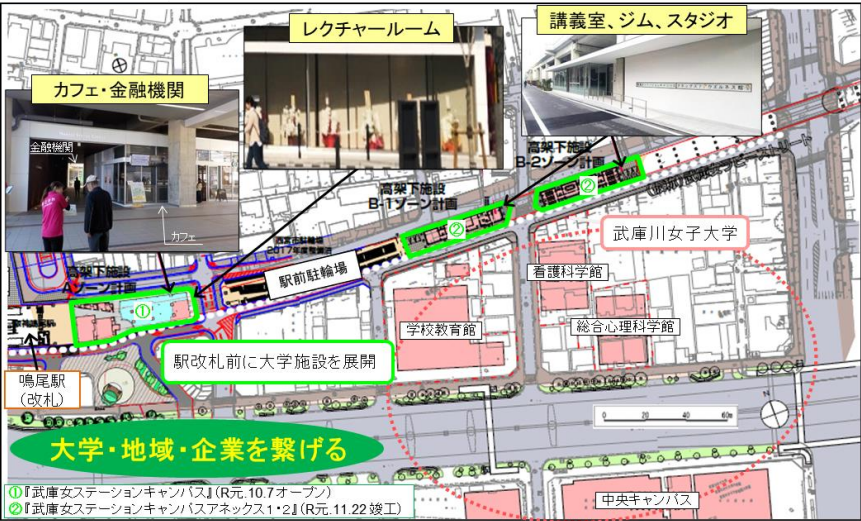


完成した鳴尾駅
※駅名を『鳴尾・武庫川女子大前駅』に変更(元.10.1)

【デザインコンセプト】
『鳴尾の沖を行き交う帆船』

高架下利用

武庫女ステーションキャンパスを新たに設置



①『武庫女ステーションキャンパス』(R.元.10.7 オープン)
②『武庫女ステーションキャンパスアネックス1・2』(R.元.11.22 竣工)

資料：街路交通施設整備の概要

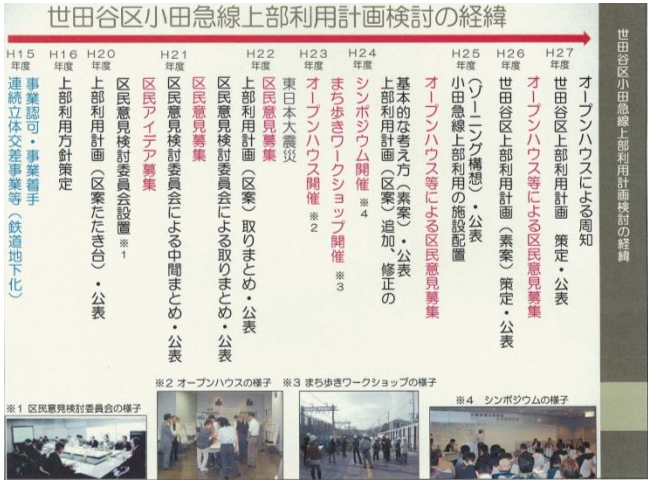
事業概要	所在地：兵庫県西宮市		事業主体：兵庫県	
	事業延長：1.9km	経緯	事業採択：H12年度	除却踏切数：6箇所
	総事業費：297億円		都市計画決定：H14年度	開かずの踏切：5箇所
	構造形式：高架形式		事業認可：H15年度	自動車BN踏切：1箇所
	施工方式：仮線方式		施行期間：H15～H30年度	歩行者BN踏切：－箇所

(1) 高架下利用

鉄道立体化(地下化)で生じた地上空間の有効活用

東京都 小田急小田原線 (代々木上原～梅が丘駅間)

- ◆ 小田急小田原線の下北沢駅周辺では、鉄道の立体化(地下化)によって生み出された地上空間を、「多くの人が徒歩で回遊でき、個々の魅力的な商店街や劇場などの商業・文化などの機能が充実した、個性的な文化をもつ活気に溢れた拠点」(平成27年8月、世田谷区「小田急線上部利用計画」)とするため、様々な取り組みが行われている。
- ◆ 住宅やホテル/温泉旅館、広場、通路など、線路上空の開放的な空間というメリットを活かした回遊性のある土地利用を目指し、地元自治体も公租公課相当分(※p.2参照)で通路の一部を整備するなど、商業施設等との連携を図っている。
- ◆ 線路上空のエリアを「下北線路街区」と名付け、情報の発信(<https://senrogai.com/>)や、沿線地域の価値の向上など、地元にとってのメリットも大きい。
- ◆ また、鉄道事業者が主体となって開発を支援するという立場から、地上部利用計画の検討に当たっては、都度区民意見を募集して結果を反映させるなど、沿線住民や関係者との協働でまちづくりへの取り組みが行われた。



資料：世田谷区資料



事業概要	所在地：東京都渋谷区・世田谷区		事業主体：東京都	
	事業延長：2.2km		除却踏切数：9箇所	
	総事業費：1,653億円		開かずの踏切：9箇所	
	構造形式：地下形式		自動車BN踏切：9箇所	
	施工方式：開削/シールド併用		歩行者BN踏切：－箇所	

経緯

事業採択：H14年度

都市計画決定：S39年度

事業認可：H15年度

施行期間：H15～H30年度

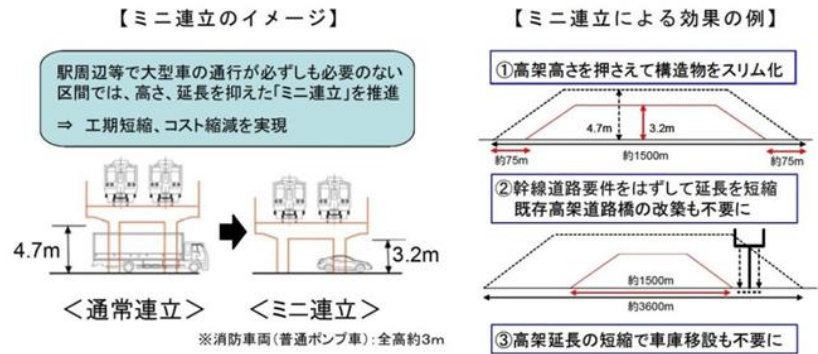
(2) 費用と効果

「ミニ連立」の採用によるコスト削減

東京都 東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）

- ◆ 足立区では、連立事業の**コスト削減策の1つとして、高架橋の桁下高を押さえた「ミニ連立」**（=大型車の通行が必ずしも必要のない区間で、高さ(通常4.7mの高架下空頭を確保)や延長を抑えて、工期短縮やコスト削減を目指す手法）の採用を検討した。その結果、都市計画道路は、道路ネットワーク機能を確保する観点から、**通常の交差道路空頭(4.7m)**を確保するものとしたが、車両が通行できるその他の道路との交差部では、各関係者との協議により、**「全ての緊急車両の通行を確保する」よう、高架下空頭4.0mの確保**でよいとの結論となった。
- ◆ なお、ミニ連立の採用に当たっては、道路管理者、交通管理者、緊急車両保有者等と、計画や運用について十分な協議を行い、利用者への周知が不可欠である。

○ミニ連立



資料：平成21年度国交省予算概要資料



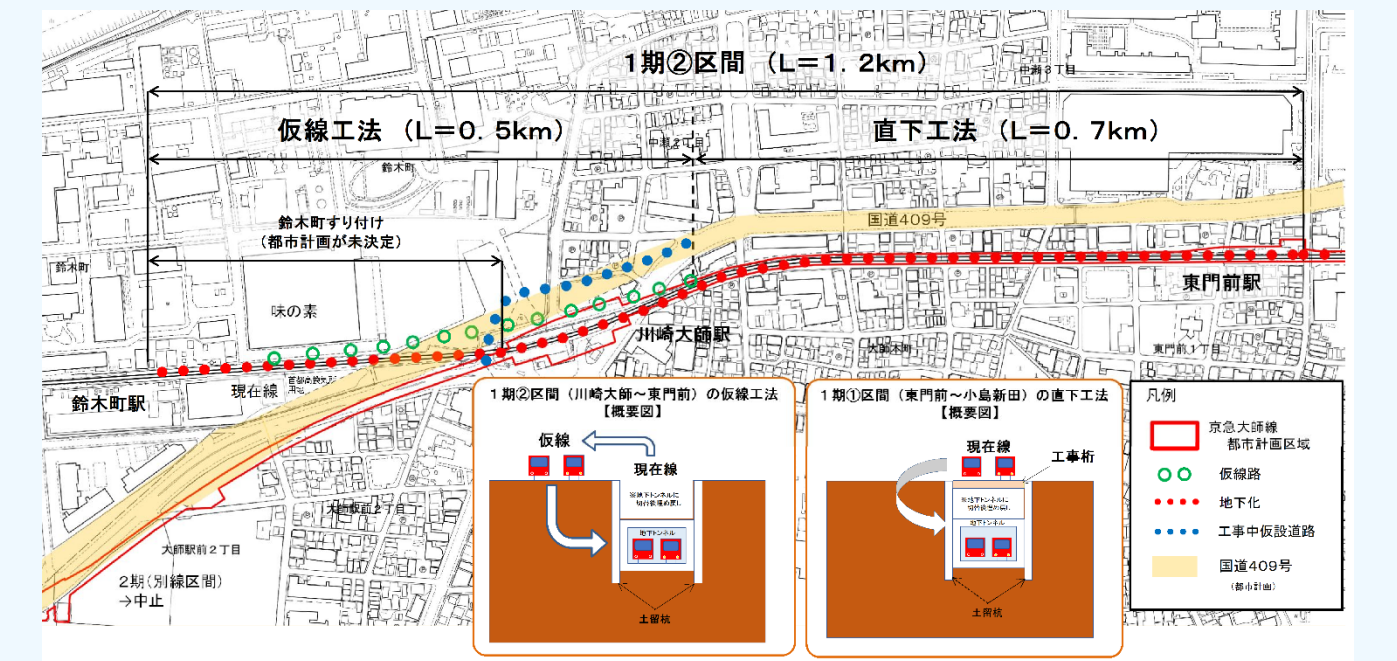
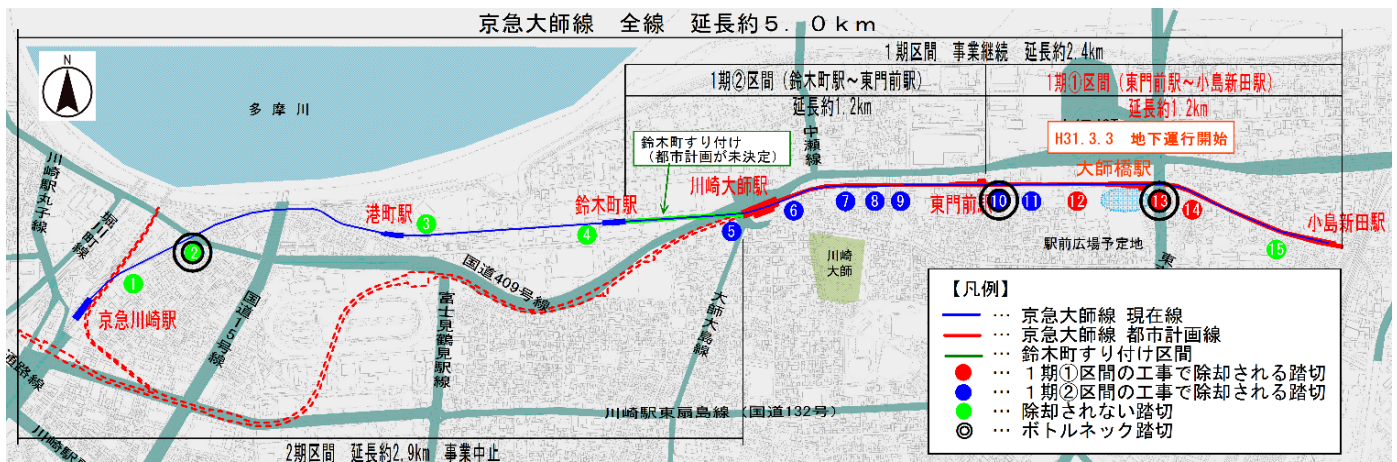
事業概要	所在地：東京都足立区		事業主体：足立区	
	事業延長：1.7km	経緯	事業採択：H19年度	除却踏切数：2箇所
	総事業費：629億円（予定）		都市計画決定：H22年度	開かずの踏切：2箇所
	構造形式：高架形式		事業認可：H23年度	自動車BN踏切：－箇所
	施工方式：仮線方式		施行期間：H23～（事業中）	歩行者BN踏切：1箇所

(2) 費用と効果

直下地下方式から仮線方式への変更によるコスト縮減

神奈川県 京急大師線（小島新田～鈴木町駅間）

- 京急大師線の連立事業では、事業開始当初、直下地下工法での施工を予定していたが、平成29年度の事業の変更(一部区間の事業中止)を受け、より一層コスト縮減を図る必要があった。そこで、東門前～鈴木町駅の区間(1期②区間)のうち、**道路用地の調整等により施工可能な区間で仮線工法を採用することで、直下地下工法に比べてコストの縮減**を図った。(令和元年度「連続立体交差事業の効率的かつ効果的な促進方策と事業効果に関する調査検討業務」報告書、川崎市資料から)
- なお、川崎大師駅から鈴木町駅間の、地下から地上へすり付ける区間の構造形式の選定にあたっては、**詳細な比較検討が必要**である。



資料：川崎市建設緑政局道路河川整備部道路整備課

事業概要	所在地：神奈川県川崎市		事業主体：川崎市	
	事業延長：2.4km	経緯	事業採択：S63年度	除却踏切数：10箇所
	総事業費：967億円（予定）		都市計画決定：H5年度	開かずの踏切：－箇所
	構造形式：地下形式		事業認可：H5年度	自動車BN踏切：1箇所
	施工方式：仮線＋直下地下方式		施行期間：H5～(事業中)	歩行者BN踏切：2箇所

(2) 費用と効果

鉄道立体化の効果の早期発現

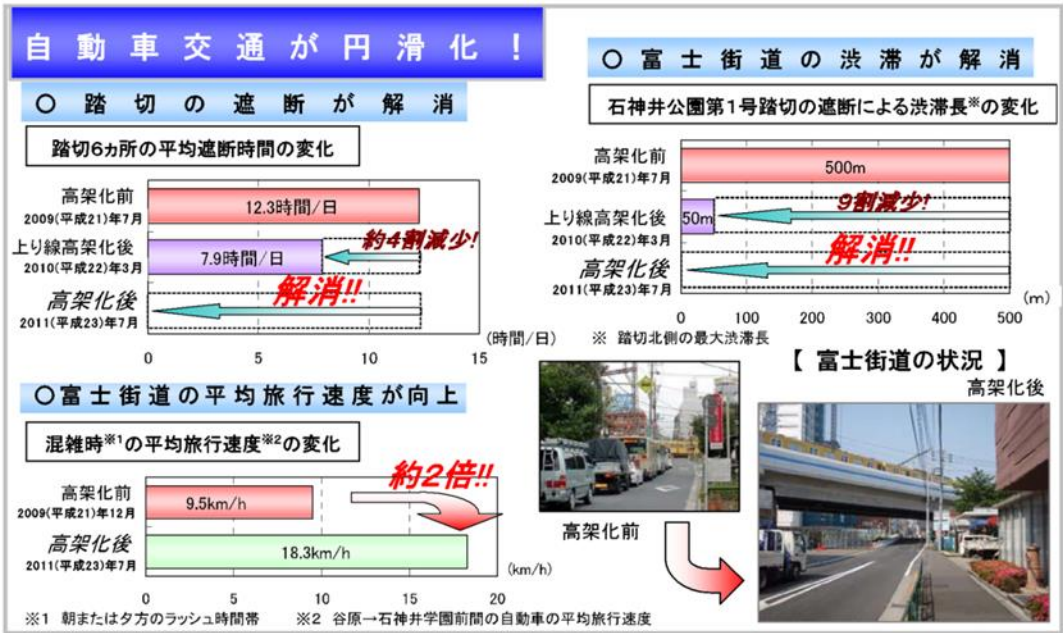
東京都 西武池袋線（練馬高野台～大泉学園駅間）

- ◆ 西武池袋線では、混雑の緩和や、副都心線乗り入れに伴う需要増への対応のため、練馬高野台駅まで完了した高架化/複々線化済み区間を、急ぎ石神井公園駅まで延伸する必要があった。そこで、**連立事業の工区を、Ⅰ期（練馬高野台～石神井公園駅間、高架化・複々線化）と、Ⅱ期（石神井公園駅～大泉学園駅間、高架化）に分割し、Ⅰ期区間の工事に先行着手**した。
- ◆ 平成23年4月には、Ⅰ期区間の全線高架化に伴い、6箇所の踏切が除却されて、踏切での待ち時間や渋滞が解消された。
- ◆ また、**平成22年3月に上り線のみ先行的に高架化**されており、この時点で**踏切遮断時間は4割、渋滞長も9割削減**されるなど、事業効果が発現した。（H27.1事業完了）



資料：東京都、練馬区、西武鉄道

池袋線（石神井公園駅付近）の高架化による効果



資料：西武鉄道

事業概要	所在地：東京都練馬区	経緯	事業主体：東京都
	事業延長：2.4km		除却踏切数：9 箇所
	総事業費：500億円		開かずの踏切：7 箇所
	構造形式：高架形式		自動車BN踏切：2 箇所
	施工方式：仮線/別線併用		歩行者BN踏切：4 箇所
		事業採択：H15年度	
		都市計画決定：S45年度	
		事業認可：H19年度	
		施行期間：H19～H28年度	

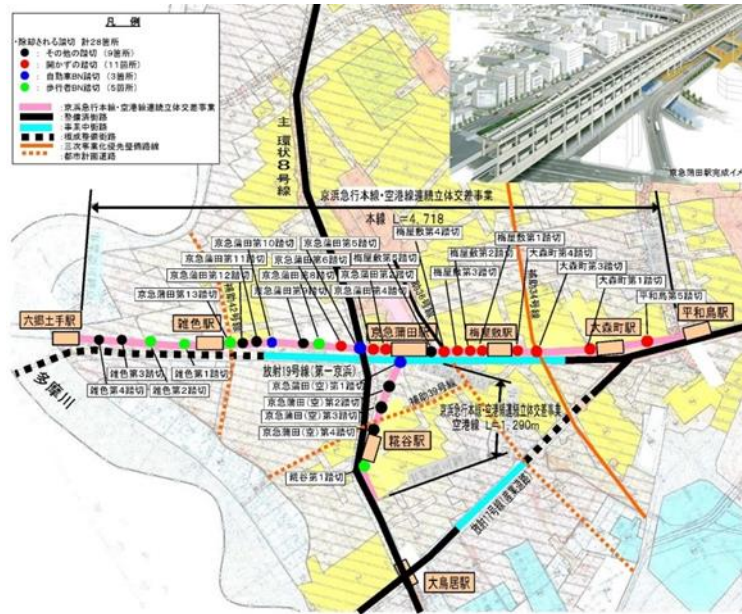
(2) 費用と効果

直接高架工法の採用で工期を短縮

東京都 京急本線・空港線（京急蒲田駅付近）

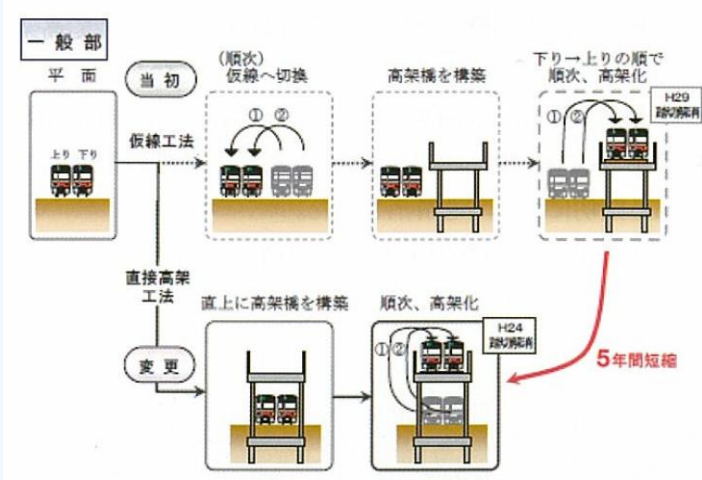
- ◆ 京急蒲田駅付近では、沿線が密集市街地で連立事業用地の取得が難しく、事業区間全体の約6割(約3.5km)に**営業中路線の真上を跨ぐかたちで高架橋を構築する「直接高架工法」**を採用することで、**事業期間の短縮を図った**。
- ◆ 直接高架工法の採用により、営業中路線の真上の工事のため、**作業時間の制限や安全性の確保等により事業費は増加したが、用地買収面積が減少**したほか、仮線高架工法で事業を実施した場合に比べ、**踏切の除却時期を短縮(5年程度)することが可能**になった。

■連立事業の概要



資料：令和元年度 連立事業実務担当者講習会資料から抜粋

■仮線高架工法と直接高架工法の比較、施工状況



資料：「土木技術」(平成22年11月)

事業概要	所在地：東京都大田区	経緯	事業主体：東京都
	事業延長：6.0km		除却踏切数：28箇所
	総事業費：1,993億円		開かずの踏切：11箇所
	構造形式：高架形式(一部地下)		自動車BN踏切：－箇所
	施工方式：仮線/直上併用		歩行者BN踏切：－箇所
			事業採択：H2年度
			都市計画決定：H10年度
			事業認可：H12年度
			施行期間：H12～H28年度

(3) 景観デザイン

事業早期段階からの景観検討の実施

北海道 JR函館本線（野幌駅付近）

- ◆ JR函館本線の野幌駅付近の連立事業では、事業開始(=事業認可、平成18年度)の翌年に当たる平成19年度に、鉄道事業者を交えた「野幌駅景観検討委員会」を立ち上げるなど、早い段階から景観検討を先行して実施した。このように、**駅舎等の景観向上に事業の早期段階から鉄道事業者等と協議を重ねるなど早めの取り組みに努めた結果、完成イメージどおりの駅舎(景観)を実現**することが出来た。
- ◆ ただし、**景観検討への着手が早まり、検討期間自体が長くなったため、委員会等の開催回数は増加**した。

事業の経緯

・明治22年	野幌駅 開業(1889年、官営幌内鉄道)
・平成12年度	都心地区基本計画調査
・平成13～14年度	連続立体交差事業調査
・平成16年度	連続立体交差事業（着工準備採択）
・平成17年度	連続立体交差事業設計調査
・平成18年度	都市高速鉄道 都市計画決定 土地区画整理事業 都市計画決定 連続立体交差事業 認可 土地区画整理事業 計画決定・着工 鉄道高架工事 協定書締結・着工 第1回JR函館本線（野幌駅付近）連続立体交差事業会議
・平成19年度	野幌駅舎景観検討委員会 新しい野幌駅へのパブリックコメント 野幌駅景観シンポジウム
・平成20年度	「野幌駅舎景観に関する提言書」(景観検討委員会→協議会) 野幌駅舎基本デザイン案公表 野幌駅付近鉄道高架事業 着工安全祈願祭 第2回JR函館本線(野幌駅付近)連続立体交差事業協議会
・平成22年度	第3回JR函館本線(野幌駅付近)連続立体交差事業協議会

事業認可(事業開始)の翌年度には
景観検討を開始

資料：平成23年度 北海道/江別市/JR北海道パンフレットから抜粋

駅舎の完成イメージと完成後の駅舎



(完成後の駅舎)



(南口広場からの駅外観の現況)

資料：平成23年度 北海道/江別市/JR北海道 パンフレット

事業概要	所在地：北海道江別市		事業主体：北海道	
	事業延長：2.4km	経緯	事業採択：H16年度	除却踏切数：2箇所
	総事業費：144億円		都市計画決定：H18年度	開かずの踏切：－箇所
	構造形式：高架形式		事業認可：H18年度	自動車BN踏切：1箇所
	施工方式：仮線方式		施行期間：H18～H24年度	歩行者BN踏切：－箇所

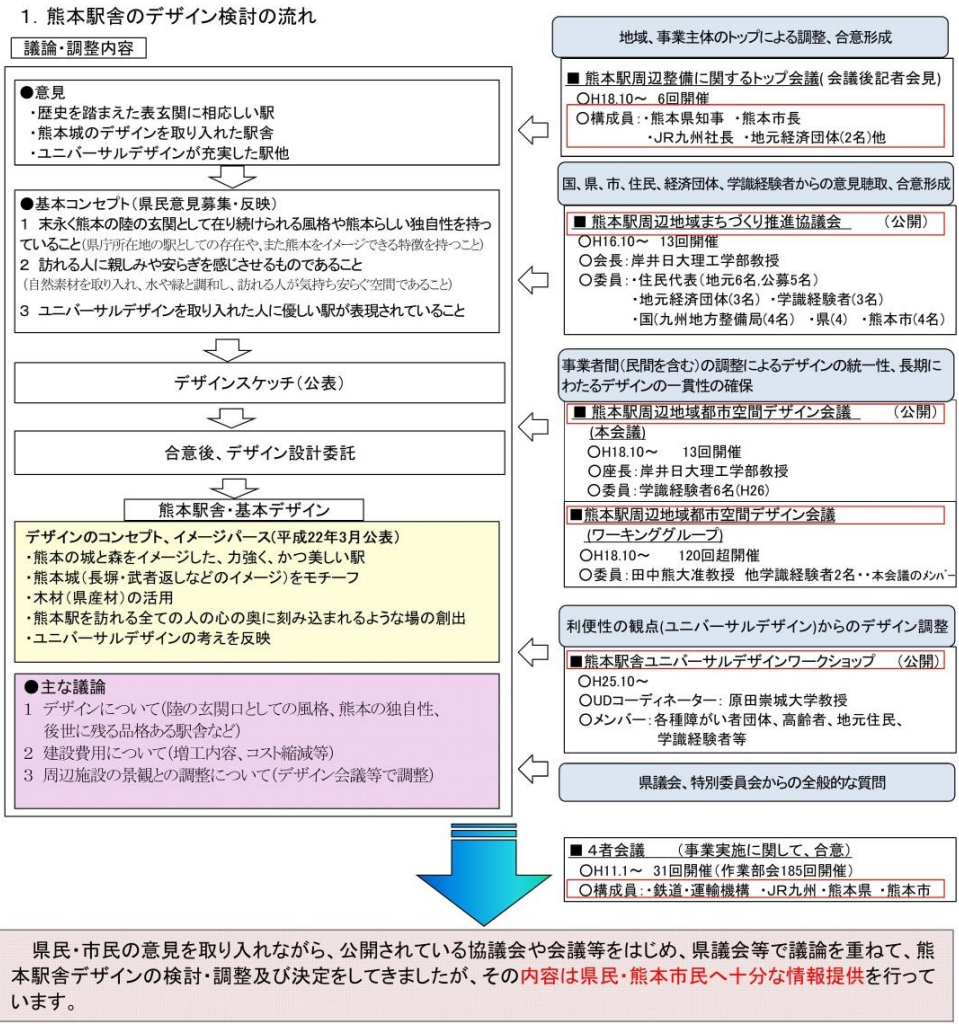
(3) 景観デザイン

トップ会議で決定した駅舎デザインの実現

熊本県 JR鹿児島本線・豊肥本線（熊本駅付近）

- ◆ JR鹿児島本線・豊肥本線の熊本駅付近の連立事業では、駅舎デザインに関して、知事、市長、JR社長、経済界のトップなどで構成される**トップ会議において、県民の意見を反映させた基本コンセプトに沿った、ランドマークとしてのインパクトのある駅舎のあり方などについて議論**された（記者会見で内容を公表）。
- ◆ それを実現するため、**著名な建築家（安藤忠雄氏）にデザインを依頼**し、トップ会議でデザインスケッチを公表するとともに、**駅舎を中心とした駅周辺のデザイン形成に向けて、学識者や地元住民が参加する各種協議会で様々な議論**がなされた。

■ 熊本駅舎及び周辺地域の景観形成の取り組み内容



■ 駅舎及びホームの外観



（駅舎）



（ホーム）

資料：熊本県資料

事業概要	所在地：熊本県熊本市		経緯	事業主体：熊本県	
	事業延長：7.2km			除却踏切数：15箇所	
	総事業費：625億円			開かずの踏切：－箇所	
	構造形式：高架形式			自動車BN踏切：－箇所	
	施工方式：仮線方式			歩行者BN踏切：－箇所	
		事業採択：H11年度			
		都市計画決定：H12年度			
		事業認可：H13年度			
		施行期間：H13～H30年度			

(3) 景観デザイン
公民協働で実現した駅舎デザイン

宮崎県 JR日豊本線（日向市駅付近）

- ◆ JR日豊本線の日向市駅付近の連立事業では、県・市・鉄道事業者等の関係者と学識が、地区の将来像から具体的な施設デザインまで、まちづくりをトータルにマネジメントする「日向地区都市デザイン会議」のもと、駅舎デザインをはじめ個別案件を専門的かつ詳細に検討する「ワーキング」において、**公民協働の体制のもと集中して議論された成果がデザイン会議に上げられ、関係者の合意形成を経て個々のプロジェクトを進める、というプロセスを積み重ねた結果**、駅舎デザインがブルネル賞をはじめ数々の賞を受賞した。このような駅舎デザインの高質化は、駅舎自体の魅力向上や、来訪者(駅乗降者数)の増加にもつながった。
- ◆ 駅舎デザインの検討以外に、**中心市街地活性化のための各種事業においても、公民が協働したまちづくりへの取り組み**が行われた。

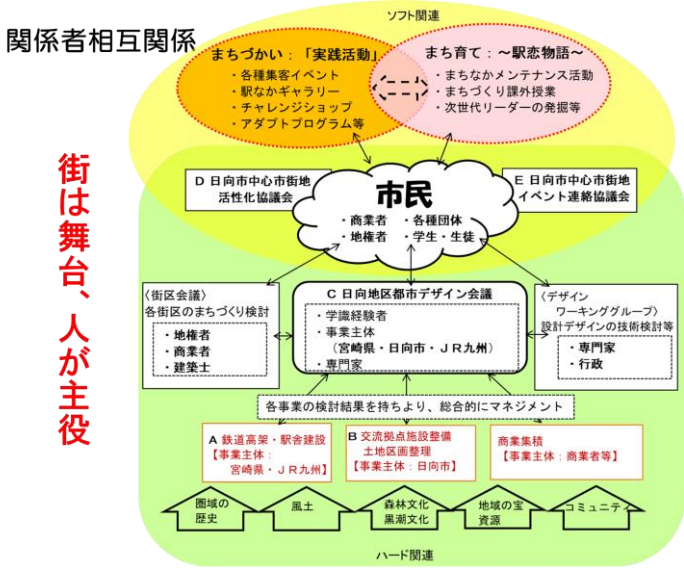
■日向市駅 駅舎外観と受賞履歴



日向市駅受賞履歴

- 2007 優良木造施設・林野庁長官賞
- 2007 第52回鉄道建築協会賞
国土交通省鉄道局長賞
- 2008 第1回建築九州賞<作品部門>
- 2008 第10回ブルネル賞
- 2009 第50回BCS賞(建築業協会賞)

■日向市駅周辺でのまちづくりへの取り組み



資料：日向市資料から抜粋

事業概要	所在地：宮崎県日向市		事業主体：宮崎県	
	事業延長：1.7km	経緯	事業採択：H12年度	除却踏切数：3箇所
	総事業費：78億円		都市計画決定：H10年度	開かずの踏切：－箇所
	構造形式：高架形式		事業認可：H12年度	自動車BN踏切：－箇所
	施工方式：別線方式		施行期間：H12～H20年度	歩行者BN踏切：－箇所

(4) まちづくりや面整備との連携

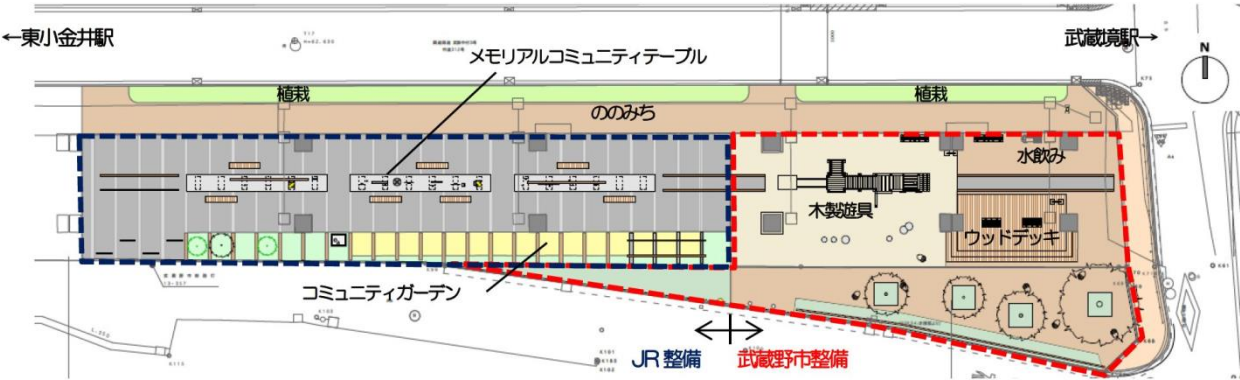
新たな沿線コミュニティの創出と創業支援（1/2）

東京都 JR中央本線（三鷹～国分寺駅間）

- ◆ JR中央線の三鷹～国分寺駅間の連立事業では、高架化に伴って生まれた広大な高架下スペースの一体的な開発により、中央線の沿線価値を総合的に高めることを目的として設立された(株)JR中央ラインモールでは、中央ラインモール構想に基づいて、駅と一体となった商業施設(nonowa)の開発・運営や、高架下空間の有効活用、高架下を快適に歩いて楽しむことのできる歩行空間(ののみち)の整備等を通じて、沿線地域との連携を深めながら、地域づくりのための活動や事業を展開している。
- ◆ 高架下空間を活用した地域活性化に当たっては、明確なコンセプトや、プロジェクト運営の母体等、外部の運営母体(民間企業等)の協力が必要となる。

■武蔵境ぽっぽ公園

- ・武蔵境駅付近では、歩行者空間「ののみち」に面する高架下に、JR東日本と武蔵野市が協働して、中央線に使われていた鉄道設備を展示した「憩いのひろば」(JR)と、武蔵野市による「遊びのひろば」を、「武蔵境ぽっぽ公園」として整備した。
- ・鉄道事業者側の広場と都市側の公園が一体化したことで、大きな屋根のある広場(公園)として、市民からも好評を得るなどの効果を上げている。



資料：平成26年10月 JR東日本/JR中央ラインモール広報から抜粋



写真：憩いのひろば（JR整備）



写真：遊びのひろば（武蔵野市整備）

事業概要	所在地：東京都三鷹市・武蔵野市・小金井市・国分寺市			事業主体：東京都	
	事業延長：6.2km	経緯	事業採択：H5年度	除却踏切数：13箇所	
	総事業費：2,629億円		都市計画決定：H6年度	開かずの踏切：12箇所	
	構造形式：高架形式		事業認可：H7年度	自動車BN踏切：2箇所	
	施工方式：仮線方式		施行期間：H7～H26年度	歩行者BN踏切：－箇所	

(4) まちづくりや面整備との連携

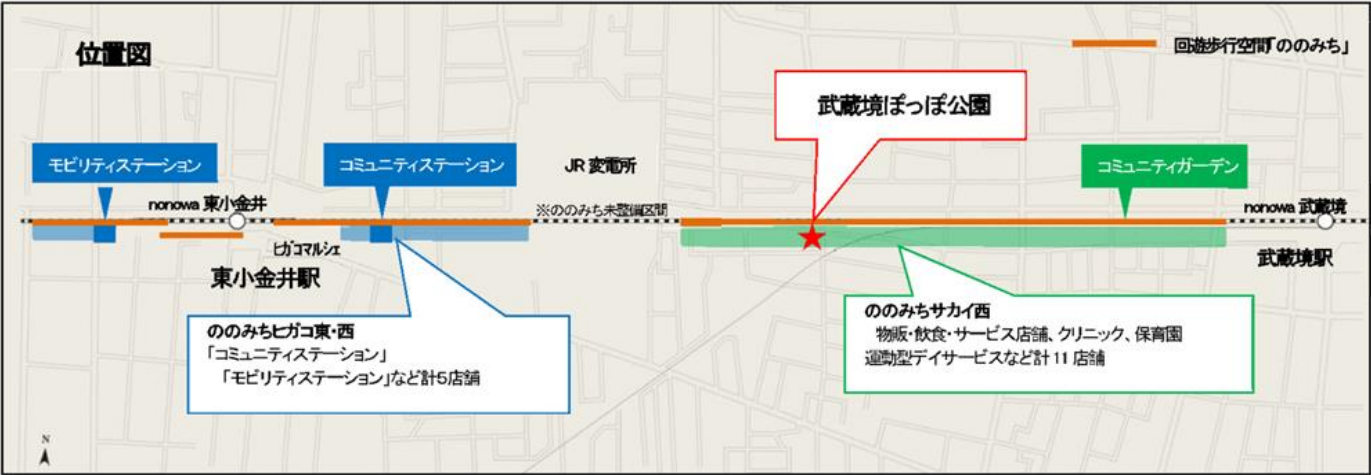
新たな沿線コミュニティの創出と創業支援（2 / 2）

東京都 JR中央本線（三鷹～国分寺駅間）

- ◆ JR中央線の三鷹～国分寺駅間の連立事業では、高架化に伴って生まれた広大な高架下スペースの一体的な開発により、中央線の沿線価値を総合的に高めることを目的として設立された(株)JR中央ラインモールでは、中央ラインモール構想に基づいて、**駅と一体となった商業施設(nonowa)の開発・運営や、高架下空間の有効活用、高架下を快適に歩いて楽しむことのできる歩行空間(ののみち)の整備等**を通じて、**沿線地域との連携を深めながら、地域づくりのための活動や事業を展開**している。
- ◆ **高架下空間を活用した地域活性化に当たっては、明確なコンセプトや、プロジェクト運営の母体等、外部の運営母体(民間企業等)の協力が必要**となる。

■高架下歩行者空間（ののみち）

- ・高架下歩行者空間「ののみち」は、まちの回遊性向上を目指し、沿線の住民や来街者が快適に歩くことが出来る高架下の歩行者空間に、植栽やポケットパーク、カフェ、デッキテラスなどを配置した、新たな地域交流の場として整備された。



資料：平成29年3月 JR東日本/JR中央ラインモール広報資料に加筆

■高架下を利用した創業支援施設等の開設

- ・東小金井駅付近では、**都市側の要請(企業誘致の用地不足)と高架下利用の意向が合致した結果、小金井市がインキュベーション(創業支援)施設の「KO-TO」を開設**した。シェアオフィスの提供だけに留まらず、利用者の事業化サポートや育成プログラムなど創業支援のための多彩なメニューを提供している。
- ・このほか、東小金井駅付近に整備された、小規模シェアオフィスの「PO-TO」、小規模店舗用スペースの「MA-TO」、開発事業者による小規模店舗が集合したコミュニティステーションなどの**鉄道事業者系の施設と、創業支援施設が協働して、イベント等を開催**している。



資料：令和元年度 連立事業実務担当者講習会資料から抜粋

事業概要	所在地：東京都三鷹市・武蔵野市・小金井市・国分寺市		事業主体：東京都	
	事業延長：6.2km	経緯	除却踏切数：13箇所	
	総事業費：2,629億円		開かずの踏切：12箇所	
	構造形式：高架形式		自動車BN踏切：2箇所	
	施工方式：仮線方式		歩行者BN踏切：－箇所	
			事業採択：H5年度	
			都市計画決定：H6年度	
			事業認可：H7年度	
			施行期間：H7～H26年度	

(4) まちづくりや面整備との連携

地元関係者を巻き込んだ体制づくり

兵庫県 JR山陽本線等（姫路駅付近）

- ◆ JR山陽本線等の姫路駅付近の連立事業では、駅前広場整備にあたって、行政が提示した広場計画案に対し、地元商店会やまちづくり協議会、商工会議所等から様々な提案が寄せられた。
- ◆ これを契機として、意見の集約/調整のための「姫路駅北駅前広場整備推進会議」が設立され、**事業の段階に応じた住民組織や委員会等が継続/発展するなど、行政と地元、事業者等関係者間の信頼関係が深まった。**

■姫路駅北駅前広場に関する検討体制（設立経緯と参加メンバー）

姫路駅北駅前広場計画に対する各種団体からの提案



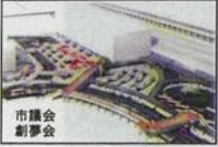
姫路市商店街連合会



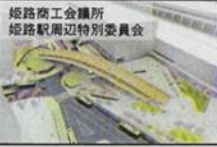
姫路駅西地区「まちづくり」協議会



（整備前）6,400㎡



市議会都市計画委員会



姫路商工会議所
姫路駅周辺特別委員会

様々な意見の集約

会議の趣旨

姫路駅北駅前広場整備推進会議

「姫路市都心部まちづくり構想」に位置づけられている広場整備の基本的な考え方を具現化し、整備の推進を円滑に図る

推進会議の構成

◆ 関係する市民団体

◆ 交通事業者

◆ 広場の権利関係者

◆ 関係行政機関



39

委員

◆ 関係各種団体が推薦する者

姫路商工会議所

姫路市商店街連合会

姫路駅西「まちづくり」協議会

特定非営利活動法人 スローサエティ協会

大手前通りまちづくり協議会

◆ 関係権利者

西日本旅客鉄道株式会社

株式会社姫路駅ビル

株式会社山陽百貨店

株式会社しらさぎ

◆ 交通事業者が推薦する者

山陽電気鉄道株式会社

神姫バス株式会社

社団法人 兵庫県タクシー協会

西日本旅客鉄道株式会社

◆ 関係行政機関

兵庫県姫路警察署

兵庫県中播磨県民局

アドバイザー

姫路市都市景観アドバイザー

兵庫県警察本部

兵庫県土木整備部

姫路市議会 姫路駅周辺整備特別委員会

■姫路駅北駅前広場整備推進会議での検討経緯

第1回	（平成20.11.16）	「姫路駅北駅前広場計画に関する各種団体からの提案」、「まちづくりとデザインコンセプトの方向性について」
第2回	（平成21.01.16）	「デザインコンセプトの方向性について」
第3回	（平成21.02.20）	「デザインコンセプト(案)について」
第4回	（平成21.04.10）	「レイアウトの検討について」
第5回	（平成21.05.08）	「レイアウトの検討について」
第6回	（平成21.06.25）	「姫路駅北駅前広場レイアウト案について」
第7回	（平成21.08.04）	「姫路駅北駅前広場の基本レイアウトの選定について」
第8回	（平成21.09.30）	「地下空間及び歩行者デッキなどについて」
第9回	（平成21.10.28）	「歩行者デッキなどの景観について」
第10回	（平成21.12.09）	「歩行者デッキのルート及び一般通行制限について」
第11回	（平成22.03.23）	「姫路駅北駅前広場基本設計について」、「北駅前広場とコアゾーンの整備スケジュール(案)について」、「北駅前広場のイメージパースについて」
第12回	（平成22.07.14）	「駅前交番の配置検討について」、「サンクンガーデンの環境条件について」
第13回	（平成22.10.04）	「姫路駅北駅前広場実勢設計のデザインについて」
第14回	（平成22.12.24）	「姫路駅北駅前広場デザインと整備状況について」
第15回	（平成23.03.23）	「エントランスゾーン整備について」(1.展望デッキの改善とエレベーター、2.現況報告、3.工事中の歩行者動線)
第16回	（平成23.09.28）	「エントランスゾーン整備について」(1.現況と予定、2.活用と管理の仕組みづくり、3.その他)
第17回	（平成24.05.29）	「エントランスゾーン整備について」(1.推進会議経緯、2.進捗状況と通行制限方法、3.整備課題)

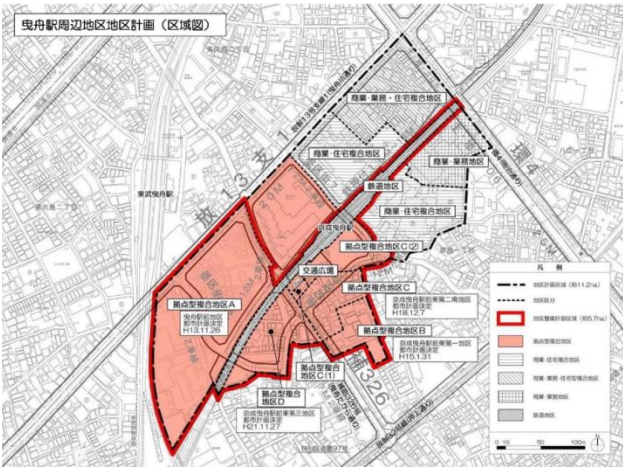
資料：姫路市資料から抜粋/加筆

事業概要	所在地：兵庫県姫路市		事業主体：兵庫県	
	事業延長：6.6km	経緯	事業採択：S51年度	除却踏切数：7箇所
	総事業費：632億円		都市計画決定：S61年度	開かずの踏切：1箇所
	構造形式：高架形式		事業認可：S63年度	自動車BN踏切：1箇所
	施工方式：仮線方式		施行期間：S63～H22年度	歩行者BN踏切：－箇所

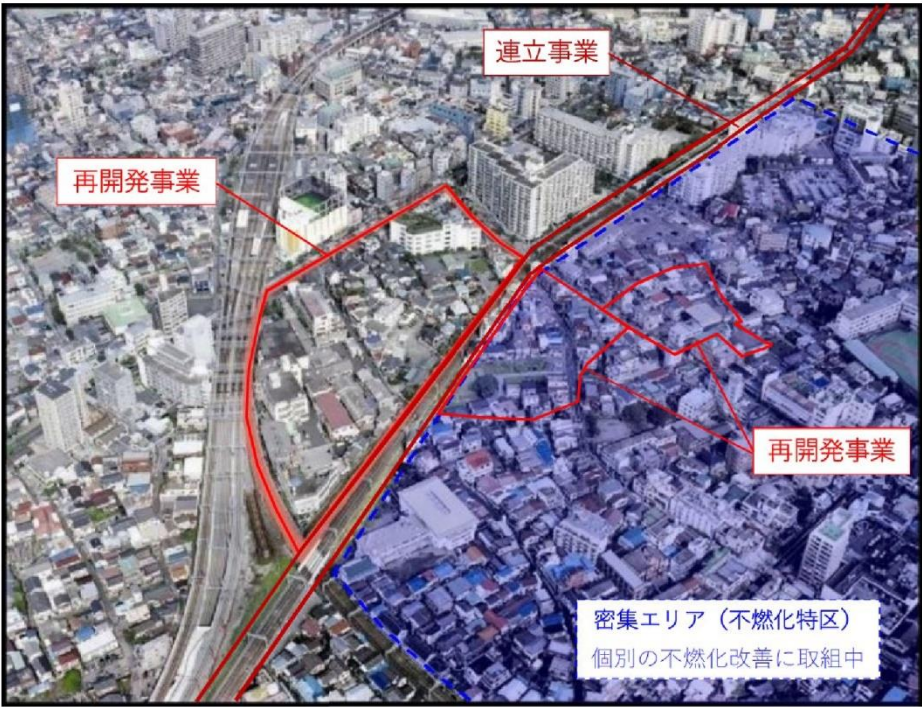
(4) まちづくりや面整備との連携
連立とまちづくりの連携が周辺地域に波及

東京都 京成押上線（押上～八広駅間）

- ◆ 京成曳舟駅付近では、**連立事業や関連基盤整備事業に合わせた、再開発事業による整備が行われ、駅周辺での一体的なまちづくりが進んだ。**
- ◆ まちづくりの進展は、京成曳舟駅付近の木造密集市街地として大きな問題を抱えていた京島地区のまちづくり推進にも波及し、連立事業実施中に密集エリアが東京都の不燃化特区に指定され、区で個別改善に重点的に取り組んでいる。
- ◆ このような、**連立とまちづくり事業の連携においては、“関連する地域全体の全体計画での取りまとめ”といった、「全体を統一する方針」が重要**となる。



事業名称	連立事業	曳舟駅前再開発	駅東第一再開発	駅東第二南再開発	駅東第二北街路事業	駅東第三再開発
施行者	東京都	UR	組合	組合		組合
1998(H10)	都決					
1999(H11)			準備組合			
2000(H12)	事業認可					
2001(H13)	地区計画当初決定					
2003(H15)	事業認可		地区整備計画追加			
2006(H18)			都決・組合設立			
2007(H19)			完成	地区整備計画追加		
2008(H20)	工事着手			都決		
2009(H21)				組合設立		地区整備計画追加
2010(H22)	完成					都決
2012(H24)				完成		組合設立
2015(H27)	全線高架化完了					完成
2016(H28)					街路事業認可	



資料：平成30年度「民間都市開発等と一体となった鉄道駅周辺整備の推進方策に関する調査検討業務」報告書から抜粋

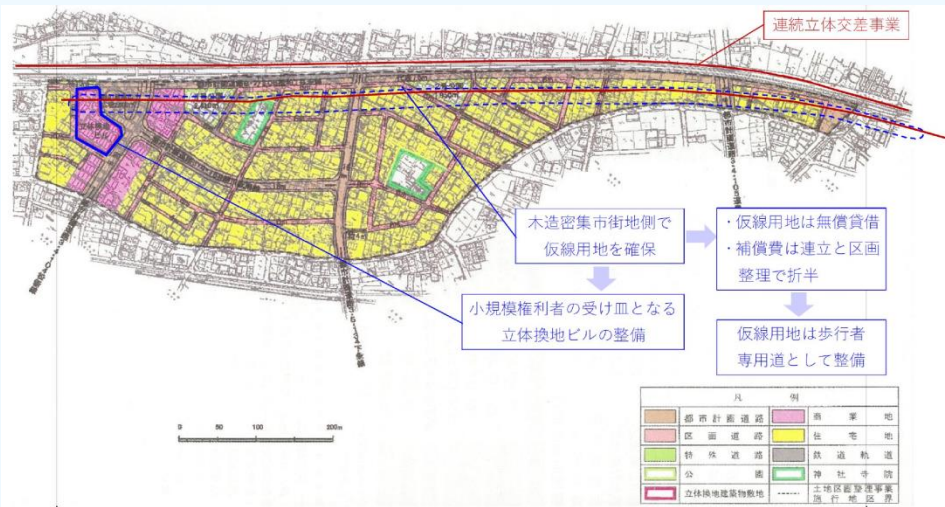
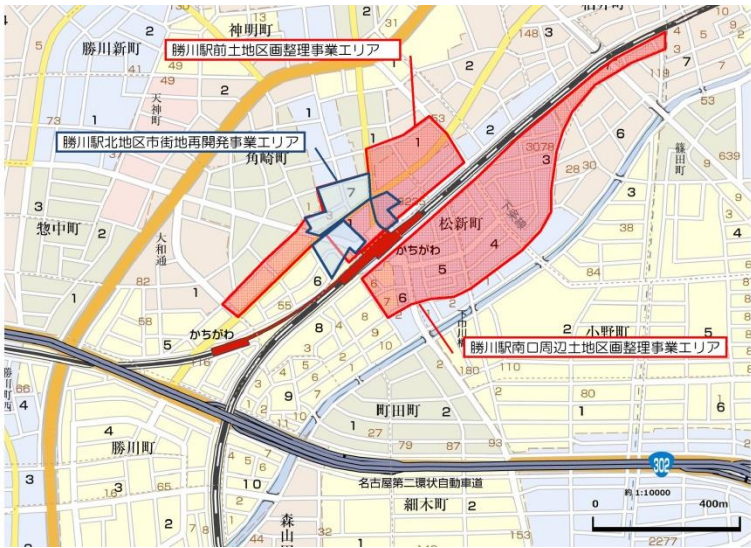
事業概要	所在地：東京都墨田区		事業主体：東京都	
	事業延長：1.5km	経緯	事業採択：H7年度	除却踏切数：8箇所
	総事業費：335億円		都市計画決定：H9年度	開かずの踏切：1箇所
	構造形式：高架形式		事業認可：H12年度	自動車BN踏切：2箇所
	施工方式：仮線方式		施行期間：H12～H28年度	歩行者BN踏切：2箇所

(4) まちづくりや面整備との連携

土地区画整理事業の区域内で仮線用地を確保(1 / 2)

愛知県 JR中央本線 (勝川駅付近)

- ◆ JR中央本線の勝川駅付近の連立事業では、土地区画整理事業が先行していたが、連立事業都市計画決定の4年前に当たる昭和62年に「勝川駅周辺総合整備計画」として、周辺整備計画を総合的にとりまとめた。その内容は以下の通り。
 - ・ **勝川駅周辺では、連立事業の仮線用地を南側市街地で確保**する
 - ・ 駅南側は木造密集市街地であり、多数の小規模権利者に対応するため区画整理で移転を実施し、その受け皿として立体換地制度を活用
 - ・ 補助制度としては、土地区画整理事業に住宅市街地総合整備事業を併用
- ◆ また、**区画整理事業と連立事業との費用負担については、都市計画決定時の確認書において、「仮線対応の補償は連立事業と区画整理で折半」、「仮線用地は無償貸借」と明示することで事業推進の役割分担を明確**にしている。



資料：平成30年度「民間都市開発等と一体となった鉄道駅周辺整備の推進方策に関する調査検討業務」報告書から抜粋

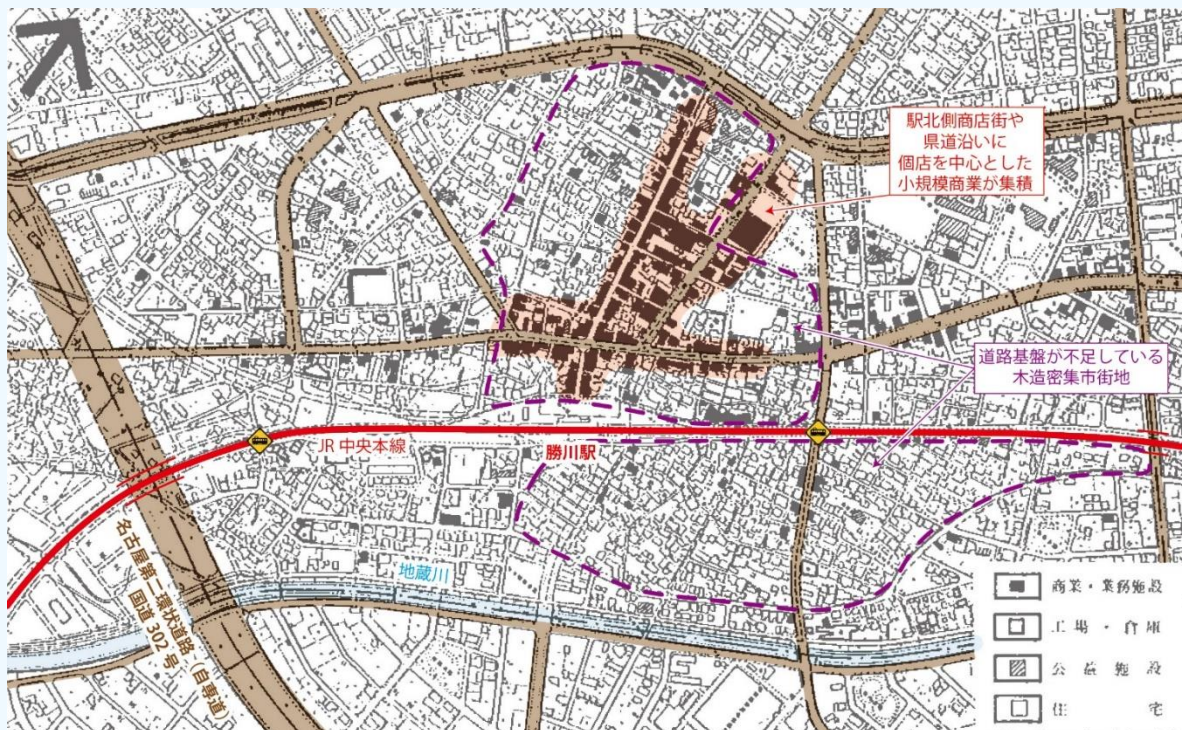
事業概要	所在地：愛知県春日井市		事業主体：愛知県	
	事業延長：2.5km	経緯	事業採択：H1年度	除却踏切数：2箇所
	総事業費：230億円		都市計画決定：H4年度	開かずの踏切：－箇所
	構造形式：高架形式		事業認可：H7年度	自動車BN踏切：－箇所
	施工方式：仮線方式		施行期間：H7～H22年度	歩行者BN踏切：－箇所

(4) まちづくりや面整備との連携

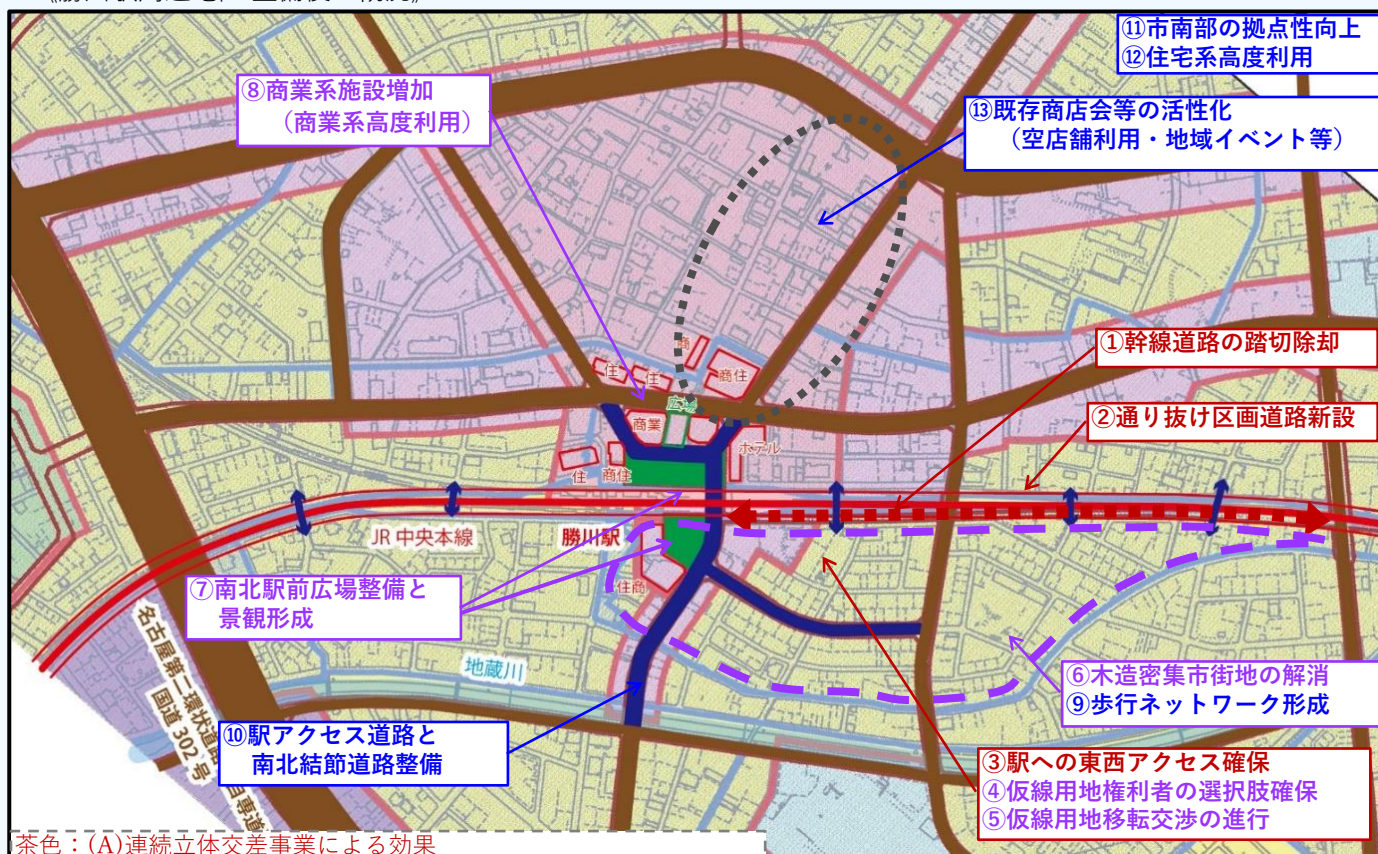
土地区画整理事業の区域内で仮線用地を確保(2/2)

愛知県 JR中央本線 (勝川駅付近)

■ 《勝川駅周辺地区 整備前の概況》



■ 《勝川駅周辺地区 整備後の概況》



茶色：(A)連続立体交差事業による効果
紫色：(B)市街地整備と連携して実施することによる効果
青色：(C)市街地整備と完成時期をあわせて実施することによる効果

資料：平成30年度「民間都市開発等と一体となった鉄道駅周辺整備の推進方策に関する調査検討業務」報告書から抜粋