

都市と交通

通巻111号

巻頭言：連続立体交差事業への期待と課題

～長崎県知事（全国連続立体交差事業促進協議会 前会長）
中村 法道……………1

特集：連続立体交差事業

1. 連続立体交差事業の推進について……………2
2. 東京都の踏切対策と連続立体交差事業事例……………4
3. 小田急小田原線 連続立体交差事業
および複々線化事業について……………8
4. 阪急京都線（洛西口駅付近）連続立体交差事業
における整備効果と今後の高架下利用について……………10
5. 新潟駅付近連続立体交差事業について……………12
6. JR鹿児島本線外1線連続立体交差事業
～陸の玄関口の賑わい創出に向けて～……………14
7. うめきた地区
JR東海道線支線地下化事業がつなぐまち……………16
8. 南武線高架下にて取り組むくらしづくり・まちづくり
～くらすクラス～……………18

公益社団法人 日本交通計画協会
編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



鉄道高架化をはじめ整備が進む熊本駅周辺地域



JR南武線高架下の「くらすクラス」プロジェクト（東京都稲城市）



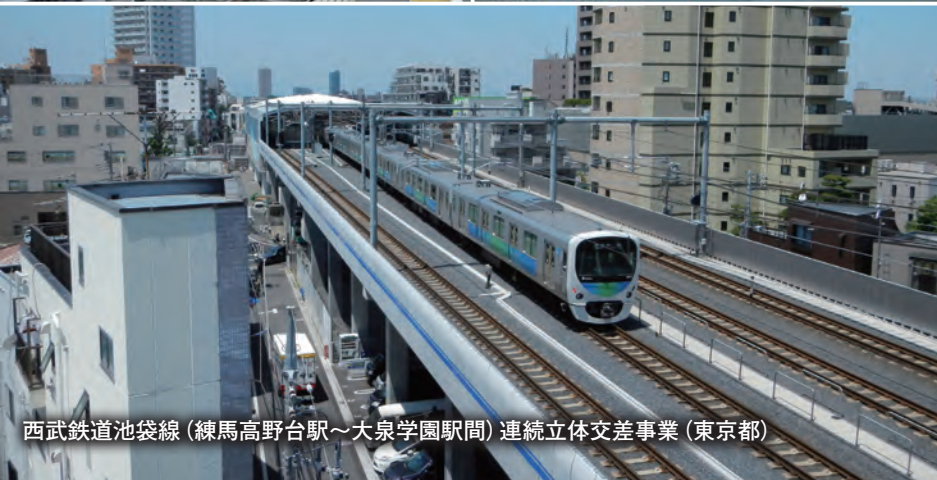
新潟駅における新幹線と在来線の
同一乗り換えホーム



阪急京都線（洛西口駅付近）
連続立体交差事業（京都市）



地下化した小田急小田原線のトンネル坑口（東京都）



西武鉄道池袋線（練馬高野台駅～大泉学園駅間）連続立体交差事業（東京都）



うめきた地区 JR東海道線支線地下化事業（大阪市）
〈写真提供：UR都市機構〉

巻頭言

連続立体交差事業への期待と課題

長崎県知事

中村 法道

(全国連続立体交差事業促進協議会 前会長)



1. 連続立体交差事業について

わが国には約34,000ヵ所の踏切があり、「開かずの踏切」や「ボトルネック踏切」など、緊急対策が必要な踏切は約1,500ヵ所にも上ります。これらの踏切は、交通渋滞の原因やまちづくりの障害要因となるなど、円滑な都市活動の障害となっており、早急な対応が求められているところです。

連続立体交差事業は、鉄道を高架化し踏切を除却することで、交通渋滞の緩和や交通の安全確保、鉄道で分断された市街地の一体化を図り、市街地全体の発展や賑わいの創出に大きく寄与する事業です。また、土地地区画整理事業等と一体的に実施することにより、駅を中心とした魅力あるまちづくりも実現できる事業です。

現在、全国では24自治体の35ヵ所で事業認可を取得し、事業を施行していますが、事業期間が長期にわたることや、事業費が大きくなるのが、課題として挙げられます。特に高架線路への切替えを行う際には、短期間で多額の工事費が必要であり、その予算確保が最大の課題となっています。

本年度、国において、国庫債務負担行為を活用しながら計画的かつ集中的に事業を推進する「交通拠点連携集中支援事業」を創設していただきました。空港・港湾へのアクセス道路の整備や鉄道の連続立体交差などがこの事業の対象となり、上述したような課題への対応が可能となったことは、大変喜ばしく思います。

2. 全国連続立体交差事業促進協議会について

本協議会は、昭和44年に「鉄道高架事業促進期成会」として、7県8市が会員となり発足しました。その後、名称の変更等を経て、平成16年に現在の名称となりました。

設立の目的は、「都市計画事業施行者と鉄道事業者との交流、連続立体交差事業促進のための調査研究及び政策提言並びに関連事業を含む事業制度の拡充及び予算の拡充・確保を図り、もって円滑な事業の促進に寄与すること」としています。

平成29年度末現在、106団体の会員で構成しており、この中には、実際に工事を施工する鉄道事業者が23社含まれているのも特徴の一つです。

活動内容としては、研究会を毎年開催し、事業実施に関する課題等の討議や、会員間の情報共有を図っています。また、協議会単独による要望活動のほか、全国街路事業促進協議会等と合同で、都市基盤施設の整備促進に関する国や政府・与党への要望活動も実施しています。

公共事業費が伸び悩む中、全国各地の連続立体交差事業を着実に推進していくためにも、引き続き財源の確保に向けて行動していく必要があります。

3. 長崎県の事業実施状況について

本県では、県都である長崎市の中心部において、JR長崎本線連続立体交差事業を施行中です。長崎駅・浦上駅を含む約2.5kmの区間で4ヵ所の踏切を除却することを目的に、平成21年度に事業認可を取得しました。現在、高架本体工事がピークを迎えており、平成31年度末の高架線路への切替えと新駅の開業を目指し、計画的な事業推進に努めているところです。

長崎駅周辺では平成34年度開業を予定している九州新幹線西九州ルートへの整備や、長崎市による土地地区画整理事業が進められているほか、交流拠点施設の建設やJR九州による駅ビルの開発等も計画され、新しい長崎県の玄関口としての整備が着々と進んでいます。

新しい長崎駅は、新幹線と在来線の双方が乗り入れる日本唯一の頭端駅であり、海に開かれた駅として、世界に類を見ない特長を有しています。地形的にも周りを山々や海に囲まれ、魅力的な大景観が展開される円形劇場の中心に位置する駅となります。こうした立地特性や景観・環境を最大限に活かしながら、国際観光文化都市の玄関口にふさわしい都市拠点の創出に取り組んでいるところです。

4. おわりに

平成28年7月から2年間、協議会の会長を勤めさせていただき、会員の皆さまに支えられながらさまざまな活動に取り組んでまいりましたが、少しでも制度の拡充や予算の確保に貢献できたのであれば幸いです。

今後、新会長となられた川崎市長様のもと、さらに充実した活動が展開されますことを祈念いたします。

1

連続立体交差事業の推進について

国土交通省 都市局 街路交通施設課

1. はじめに

連続立体交差事業は、鉄道を連続的に高架化もしくは地下化することにより複数の踏切を一挙に除却し、交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化により都市の活性化を図る事業です。本事業は、昭和44年に建設省と運輸省との間で締結された「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」及び「同細目協定」によって確立し、現在では、平成19年に改正された「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」及び「同細目要綱」に基づき事業が実施されています。これまで約160カ所で事業を完了し、約1,600カ所の踏切を除却しました。本稿では、近年の踏切対策や、連続立体交差事業に関する国の制度の動向などをご紹介します。

2. 踏切対策について

(1) 踏切対策の推進

踏切道改良促進法制定前の昭和35年には全国に約7万カ所以上の踏切道がありましたが、踏切道改良促進法の施行後50年で立体交差化や統廃合が進んだ結果、平成28年度末には半数以下の33,332カ所まで減少しました。また、遮断機のない踏切も大幅に減少しましたが、未だに約1割が残っています。

図-1 踏切道箇所数の推移



国土交通省では、踏切道改良促進法に基づき、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的に、立体交差化、踏切道の拡幅等に加え、カラー舗装などの当面の対

策や踏切・駅周辺対策など、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員し、踏切対策を推進しています。

(2) 踏切道改良促進法に基づく法指定について

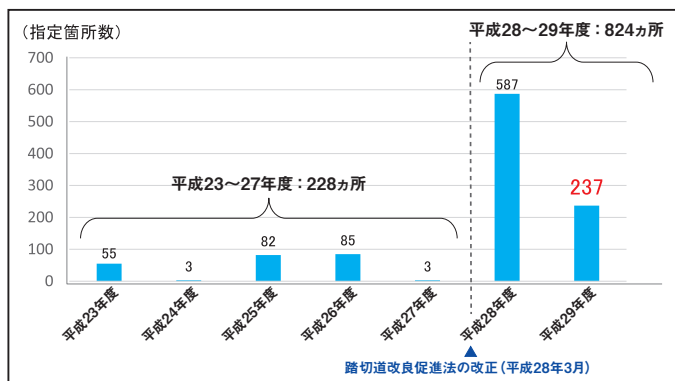
踏切道改良促進法の一部改正に伴い、地域と連携した幅広い踏切道の対策を推進するため、平成28年4月に改正後第1弾となる改良すべき踏切道として、全国58カ所の法指定を行いました。次いで平成29年1月に第2弾として全国529カ所、平成30年1月に第3弾として全国237カ所の踏切道の法指定を行ったことにより、従来の指定を大幅に上回る824カ所の踏切道を法指定したところです。

法指定された踏切道は、平成32年度までに改良基準に合致する方法での改良か、改良期限を定めた踏切道改良計画を作成する義務が生じることとなります。

これらの箇所においては、法の規定に基づき、ソフト・ハード両面から、地域の実情に応じた踏切対策が検討・実施されることとなります。

今後も、指定踏切道の対策促進を図るとともに、残る課題のある踏切道等について、順次、指定に向けた検討を促進してまいります。

図-2 近年の法指定数の推移



3. 連続立体交差事業に関する国の制度の動向

(1) 連続立体交差事業に関する制度経緯

連続立体交差事業は、平成22年度の社会資本整備総合交付金への移行に伴い、道路の改築に関する基幹事業として実施されることとなりました。また、平成28年度からは、開かずの踏切を含む連続立体交差事業については、防災・安全交付金を活用することが可能となっています。

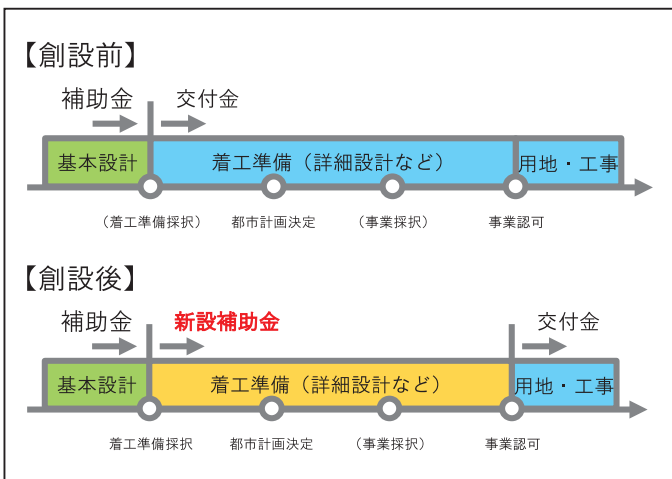
(2) 着工準備個別補助制度の創設【平成29年度】

連続立体交差事業は、事業規模が大きく複雑な工事となるほか、関係者が多数存在することなどにより、多くの事業期間を要します。着工後の円滑な事業進捗を図るためには、工事の施行に必要な詳細設計や、地方公共団体、鉄道事業者間での綿密な協議・調整など、事業認可に至るまでの着工準備段階における検討の熟度を高めることが重要となります。

上記のような状況を踏まえ、国土交通省では、これまで社会資本整備総合交付金等により支援してきた連続立体交差事業の着工準備段階に対し、平成29年度より、検討の熟度に応じた集中的な支援を行う新たな個別補助制度を創設しました。平成30年度は、全国12ヵ所で本個別補助制度を活用し、都市計画決定や事業認可に向けた着工準備を行っているところです。

事業の初期段階において事業内容や将来の予算展開に関する検討の熟度を高めることで、事業認可後の計画的かつ円滑な事業の推進が図られ、事業効果が早期に発現することを期待します。

図-3 着工準備個別補助制度のイメージ



(3) 社会資本整備総合交付金（交通拠点連携集中支援事業）の創設【平成30年度】

平成30年度より、規模が大きく、他の交通拠点と連携して整備を進める空港・港湾等へのアクセス道路や連続立体交差事業について、国庫債務負担行為を活用しながら計画的かつ集中的に支援を実施するため、社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金において、社会資本整備総合交付金（交通拠点連携集中支援事業）が創設されました。

これにより、平成29年度まで連続立体交差事業重点パッケージにより支援していた連続立体交差事業については、

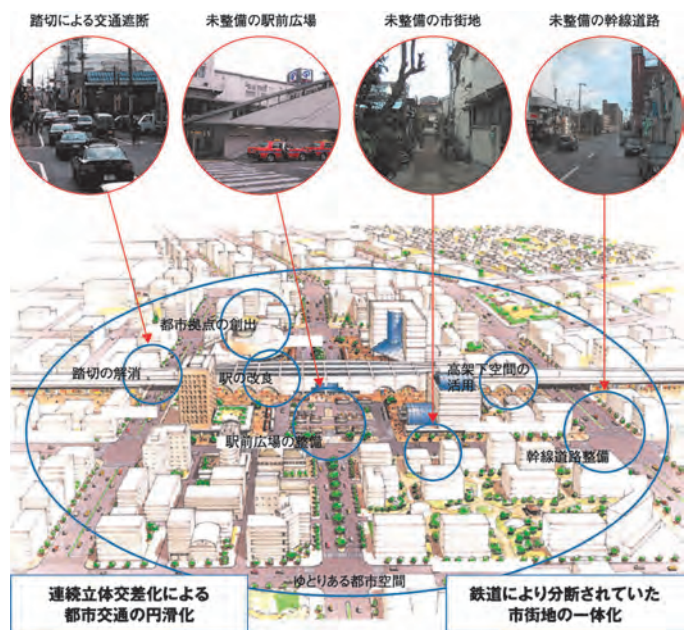
平成30年度以降、社会資本整備総合交付金（交通拠点連携集中支援事業）による重点配分対象事業として、個別箇所ごとに計画的かつ集中的に支援します。

4. おわりに

前述の通り、連続立体交差事業は交通の円滑化を図るとともに、都市の活性化を図る事業であり、周辺のまちづくりを進める契機となり得る、インパクトの大きい重要な事業です。一方、それぞれの地区によって、周辺のまちづくりの状況やまちづくり全体の計画、鉄道利用や道路ネットワークの状況が多様であり、事業を取り巻く状況が異なります。そのため、連続立体交差事業を実施するに当たっては、個別の地区において、高架下利用の取組みの工夫、周辺まちづくりや地元との連携、道路ネットワークの計画など、まちづくり全体の中で連続立体交差事業の実施による効果を最大限に発揮できるよう取り組むことが望まれます。

平成30年度においては、全国35ヵ所で事業が実施されており、さまざまな高架下利用、周辺の都市開発や公共交通整備等との多様な連携事例が多数見られるなど、本事業の実施による効果を高める取組みを進めていただいています。国土交通省としても、引き続き、まちづくり全体に資する連続立体交差事業の円滑な推進に取り組むとともに、全国各地で効果的に事業が実施されることを期待します。

図-4 連続立体交差事業のイメージ



1. 東京都の踏切対策

(1) 「踏切対策基本方針」の策定

東京都内には千ヶ所を超える踏切が残されており、踏切事故発生の危険性や交通渋滞の発生による走行時間の増大などさまざまな問題が発生しています。首都・東京の安全安心なまちづくりを進め、国際都市としてふさわしい環境の向上を図るためには、踏切問題の早期解消が必要です。そこで東京都では、重点的かつ計画的に多様な踏切対策を進めるため、平成16年6月、「踏切対策基本方針」を策定しました。

(2) 「踏切対策基本方針」に基づく取組み

① 「重点踏切」、「重点交差予定箇所」の抽出

東京都内における踏切のうち、平成37年度までに重点的に対策を検討・実施すべき踏切（重点踏切）として、394ヶ所を抽出しました。また、今後新設予定の道路のうち優先的に整備すべき都市計画道路と鉄道との交差予定箇所（重点交差予定箇所）として、19ヶ所を抽出しました。そして、これらの重点踏切及び重点交差予定箇所について、個々に検討するのではなく立地状況等によりグループ化した「検討対象区間」（103区間）を設定することで、一体的な検討を行うこととしました。さらに、この検討対象区間を次に示すとおり「鉄道立体化の検討対象区間」と「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」に分けました。

② 鉄道立体化の検討対象区間（20区間）

「鉄道立体化の検討対象区間」とは、鉄道立体化の可能性を関係者間で検討すべき区間です。この区間は、遮断時間が長い踏切や自動車交通量の多い踏切数等の指標により総合評価を行い、「鉄道立体化の検討対象区間」として20区間を抽出しました。これらの区間について、鉄道沿線のまちづくり計画や道路整備計画の内容及び事業実施時期との整合などの課題について検討を行い、鉄道立体化の事業性が高いと判断される箇所について、連続立体交差化を基本とした事業範囲や構造形式、事業効果などについて行い、事業化に向けた取組みを進めています。現在の取組み状況については、表-1のとおりです。

③ 鉄道立体化以外の対策の検討対象区間（83区間）

「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」とは、道路の単独立体交差化や踏切道の拡幅など、早期に実施可能な対策を関係者間で検討していく区間であり、「検討対象区間」の中から「鉄道立体化の検討対象区間」を除いた83区間

表-1 鉄道立体化の検討対象区間（20区間）の状況

事業化区間			
番号	路線名	区間名	備考
5	-1	京王京王線 代田橋～八幡山駅付近	H25～事業中
	-2	京王京王線 八幡山～仙川駅付近	
11	西武新宿線	中井～野方駅付近	H25～事業中
15	西武新宿線	東村山駅付近	H25～事業中
17	東武伊勢崎線	竹ノ塚駅付近	H23～事業中(区施行)

↑

事業候補区間			
番号	路線名	区間名	備考
1	J R南武線	矢川～立川駅付近	着工準備
3	J R埼京線	十条駅付近	着工準備
7	京急本線	品川～北品川駅付近	着工準備
12	西武新宿線	野方～井荻駅付近	着工準備
13	西武新宿線	井荻～東伏見駅付近	着工準備
18	東武東上線	大山駅付近	着工準備
4	京成本線	京成高砂～江戸川駅付近	

↑

検討促進区間			
番号	路線名	区間名	備考
2	J R青梅線	立川～東中神駅付近	
6	京王井の頭線	永福町～高井戸駅付近	
8	西武池袋線	椎名町～桜台駅付近	
9	西武池袋線	大泉学園～保谷駅付近	
10	西武池袋線	ひばりヶ丘～東久留米駅付近	
14	西武新宿線	田無～花小金井駅付近	
16	東武伊勢崎線	鐘ヶ淵駅付近	
19	東武東上線	ときわ台～上板橋駅付近	
20	東急大井町線 ・東横線	緑ヶ丘～等々力駅付近 都立大学～田園調布駅付近 (自由が丘駅付近)	

道路整備計画の具体化
まちづくりの熟度向上

となります。これらの区間では、道路の単独立体交差化や踏切道の拡幅、自由通路や歩道橋・地下道の設置など早期に実施可能な対策を順次実施しています。

2. 東京都の連続立体交差事業

連続立体交差事業は、数多くの踏切を同時に除却することで道路ネットワークの形成を促進するとともに、交通渋滞や地域分断を解消し、地域の活性化や都市の防災性の向上に寄与する極めて効果の高い事業です。まちづくりの面からも鉄道沿線への民間投資の誘発や再開発事業の促進な

どにより、将来にわたって多面的で高いストック効果が期待できます。

この事業は、道路整備の一環として東京都が事業主体となり、地元区市、鉄道事業者と連携して推進する都市計画事業です。事業費は、国が定めた要綱に基づき、都市計画事業施行者と鉄道事業者の負担割合が定められています。

このうち、都市計画事業施行者である東京都が負担する費用は、国土交通省の「社会資本整備総合交付金」「防災・安全交付金」を充当するとともに、鉄道の立体化による地域分断の解消や高架下の公共利用が図られるなど地元区市の受益も大きいことから、地方財政法に基づき、費用の一部を地元区市が負担することとしています。

この事業と併せて地元区市が中心となり、駅前広場や周辺の道路整備、高架下の駐輪場整備などの沿線まちづくりが一体的・総合的に進められ、鉄道、バスをはじめとする交通機関相互の連携や自転車の利用促進が図られるなど連立事業の効果をいっそう高めています。

また、鉄道事業者は、駅舎やホームの改良、バリアフリー化などの利便性の向上、複々線化による輸送力の増強等に取り組んでいます。

東京都では、これまで着実に事業を進め、JR中央線や京急本線・空港線など43事業で395ヵ所の踏切を除却するなど、大きな成果を上げてきました。このうち、JR中央線では、三鷹～立川間の13kmで地域分断が解消され、武

蔵小金井駅周辺で本事業を契機に再開発が進むなど地域の発展に寄与しています。

2015年度は、8月に京成押上線（押上駅～八広駅間）を高架化することで6ヵ所の踏切を除却し、環状4号線（明治通り）の踏切で380mの踏切渋滞が解消されました。現在、図-1のとおり、都内では5路線7ヵ所で事業を実施しています。東京都では、西武新宿線や京王線など4路線5ヵ所で事業を実施しており、また、東武伊勢崎線（竹ノ塚駅付近）では、足立区が施行者となって事業を実施しているほか、墨田区施行の「とうきょうスカイツリー駅付近」の事業が平成29年6月に事業認可を取得し、事業を開始しています。

他方、事業に伴う高架下利用についても、東京都は地元区市や鉄道事業者と連携して高架下の有効活用に取り組んでいます。地元区市による駐輪場や防災倉庫、図書館、鉄道事業者による商業施設や保育所など地域のニーズを踏まえた多様な活用により、利便性の向上や賑わいの創出などが図られています。

多面的で高い事業効果があり、地元の期待も大きい事業ですが、鉄道輸送の安全性と安定性を確保しつつ、営業線の線路に近接して施行しなければならないことなどから、完成までに長い期間と多額の費用がかかります。

なお、事業を着実に推進するためには、安定的かつ継続的な財源確保が不可欠となります。東京都では、引き続き

図-1 東京都の連続立体交差事業



必要な財源確保に努め、地元区市や鉄道事業者と連携しながら連立事業をいっそう推進し、人とモノの流れをスムーズにし、安全で快適な都市東京の実現に取り組んでいく考えです。

3. 京浜急行電鉄本線及び同空港線 (京急蒲田駅付近)

京浜急行電鉄本線及び同空港線（京急蒲田駅付近）連続立体交差事業は、京浜急行電鉄本線の平和島駅から六郷土手駅間（約4.7km）及び同空港線の京急蒲田駅から大鳥居駅間（約1.3km）、合計約6.0kmの区間を高架化し、道路との立体交差化を図ったものです（図-2）。国道15号や都道環状八号線を含む28ヵ所の踏切を除却するとともに、約3.9kmの側道を整備しました。

図-2 京浜急行本線・空港線（京急蒲田駅付近）事業平面図



本事業の特徴は大きく3点あり、1点目は、営業線を活かしたまま線路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、事業区間全体のおよそ6割にあたる約3.5kmで採用したことです。本事業区間は大半が密集した市街地であり、用地取得に多くの時間を要する懸念があったため、用地取得と高架橋の構築を同時並行で実施することで事業期間の短縮を図りました。

2点目は、環状八号線付近の約800mの区間で、仮線切換時から仮設高架橋へ切り換える施工方法を採用したことです。環状八号線に残っていた踏切は、慢性的な交通渋滞を発生させ大きな問題となっていました。このため、平成20年5月に本区間上り線を仮設高架橋に切り換え立体化しました。下り線は高架化されていないものの踏切の遮断時間が大幅に短縮され、「開かずの踏切」状態が解消し、交通渋滞が大きく緩和されました。平成22年5月には上り線

を本設高架橋へ切り換え、同年9月には空いた仮設高架橋へ下り線を切り換えることで、環状八号線付近の踏切4ヵ所を他の区間より2年先行して除却し、早期に事業効果を発現しました。

3点目は、空港線の起点となっている京急蒲田駅を大幅に改良したことです。事業前には空港線が京急蒲田駅構内で単線となっており、品川・横浜両方面と羽田空港を結ぶ直通運転のネックとなっていました。本事業により、地平式2面3線だった駅を2層高架式2面6線へ改良し、平面交差を解消し羽田空港直通列車の増発を可能としました。これにより、空港の国際化や大幅な発着枠増に対応した輸送力の増強・アクセス性の向上が図られました。

環状八号線では、踏切により最大710mもの交通渋滞が発生し、1日あたり最大10時間34分踏切が遮断されていましたが、本事業により解消しました（写真-1）。混雑時平均旅行速度が約2割向上するとともに、幹線道路の渋滞を避ける通過交通の流入に悩まされていた付近の生活道路では、自動車交通量が約6割減少（近傍の3区道の計）するなど、通過交通が排除され地域の安全性も向上しました。また同様に、国道15号では、踏切により最大780mあった渋滞と、1日あたり最大7時間48分あった踏切遮断時間が解消しました（写真-2）。余談ですが、この国道15号は、新年に行われる箱根駅伝のコース上にある踏切として非常に有名でしたが、踏切が除却されたことで、当時ちょっとした話題となりました。

写真-1 環状八号線



高架化前

高架化後

写真-2 国道15号



高架化前

高架化後

高架化後に行った地元の方々や消防署員へのアンケート調査では、「子どもの通学・高齢者の通行など安心感が高まった」「踏切遮断による通行の妨げがなくなり、緊急出

動がスムーズになった」等の回答が得られました。

沿線では、京急蒲田西口駅前地区や糀谷駅前地区の市街地再開発事業が進展し、再開発ビルが建設されるとともに交通広場が整備されるなど、まち全体に賑わいが生まれ活性化しました（写真－3）。

写真－3 京急蒲田駅西口付近の様子

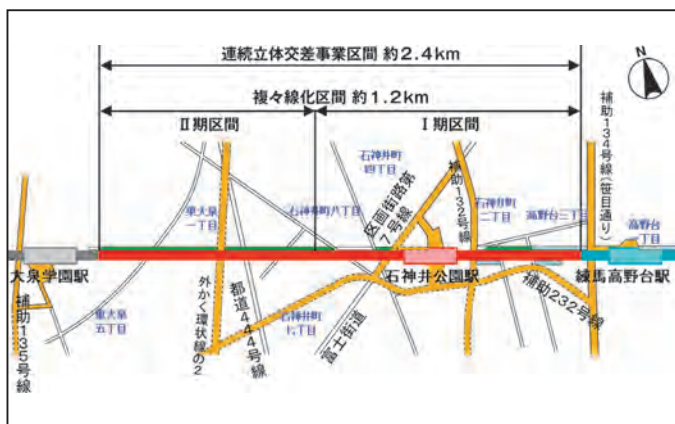


4. 西武池袋線（石神井公園駅付近）

西武池袋線（石神井公園駅付近）連続立体交差事業では、完成済の区間（桜台～練馬高野台駅間）の西側に隣接して、練馬高野台駅から大泉学園駅までの約2.4kmの区間を高架化しました。

9ヵ所の踏切を除却するとともに、練馬高野台駅～石神井公園駅間では、西武鉄道による複々線化も併せて実施しました（図－3）。

図－3 西武池袋線（石神井公園駅付近）事業平面図



本事業は、I期区間とII期区間に分けて実施しており、I期区間を先行して高架化することで、6ヵ所の踏切を先行除却し、早期の効果発現を図りました。平成17年度の都市計画決定、平成19年度の事業認可取得を経て、I期区間は平成23年4月に高架化が完了し、II期区間は、平成25年11月に下り線、同27年1月に上り線を高架に切り換えました。

本事業により、合計9ヵ所の踏切を除却することで、道路ネットワークの形成を促進し、踏切遮断による交通渋滞を解消しました。特に、富士街道では最大約500m、都道444号線では最大約220mあった交通渋滞が解消され、自動車の混雑時平均旅行速度は高架化前の約2倍となるなど、大きな事業効果を得られました（写真－4）。

写真－4 都道444号



高架化前

高架化後

石神井公園駅の駅舎デザインについては、デザインアイデア画コンテストで入選した作品のコンセプトを取り入れ、地元の方々の意見も踏まえてデザインするなど、地域住民の意見などを参考にしながら決定しました。

また、石神井公園駅の高架下空間を駅前広場の一部として一体的に整備することで、駅の結節点機能を強化するなど、大きな効果を上げています（写真－5）。

写真－5 駅前広場



小田急小田原線 連続立体交差事業 および複々線化事業について

小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部 複々線建設部 宮原 賢一

1. はじめに

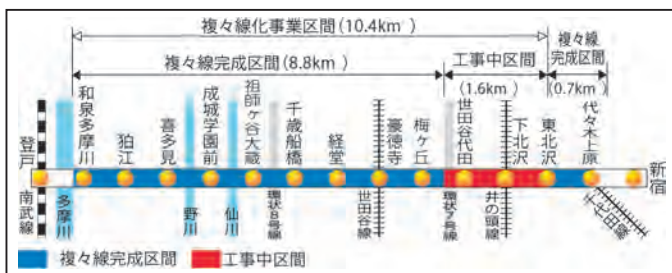
小田急線は、日本最大級のターミナル駅である新宿を起点に、箱根の玄関口である小田原までを結ぶ「小田原線」、湘南エリアまでを結ぶ「江ノ島線」、多摩ニュータウンまでを結ぶ「多摩線」の3路線、計120.5kmからなり、通勤・通学や観光路線として、1日200万人以上のお客さまにご利用いただいています。

当社では、高度経済成長期以降の混雑率上昇に対し、列車の増発や長編成化をはじめとする輸送力の増強に努めました。従来の複々線設備では輸送力に限界がありました。

また、一方で列車本数の多い都心部の交差道路では、「開かずの踏切」による慢性的な交通渋滞が生じていました。

こうした背景をふまえ、東北沢～和泉多摩川間において線路を2本から4本に増やす「複々線化事業」(図-1)と、鉄道と道路の立体交差化により39ヵ所の踏切を除却する「連続立体交差事業」の一体的な整備を進めてきました。なお、「連続立体交差事業」は東京都が事業主体の都市計画事業です。

図-1 複々線化事業区間



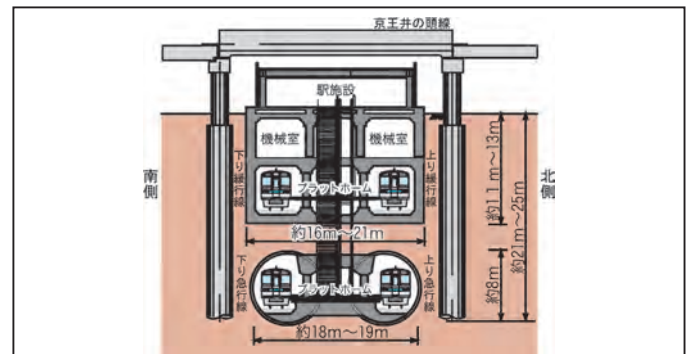
これら事業については、事業化の目処が立った箇所から、狛江地区、世田谷地区、下北沢地区の順で工事を進めてきております。本稿では、最後のボトルネックとなっていた下北沢地区（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）について紹介します。

2. 下北沢地区の工事概要

下北沢地区は、下北沢駅における京王井の頭線との交差や商業施設や住宅が近接する狭隘な地域性などの条件を考慮し、4線地下式（下北沢駅付近は2線2層構造）(図-2)の構造形式とし、2004年に工事着手しました。1期工事では、

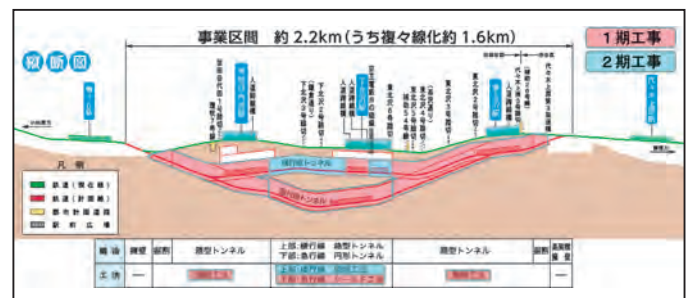
在来線の直下にて2線分のトンネルを先行構築し、2013年3月に地上を走っていた在来線を地下へと切り替えました。これにより、踏切が除却され連続立体交差化が完了しました。

図-2 地下式構造（下北沢駅付近：2線2層構造）



地下化切り替え後は、2期工事として残る2線分の構築を営業線トンネルの直上で進めてきました。そして、2018年3月2日終電後の切り替え工事によって、複々線化が完成しました。現在は2018年度末の事業完了に向けて鋭意工事を進めているところです(図-3)。

図-3 1期工事と2期工事



3. 事業の効果

(1) 連続立体交差事業

下北沢地区には9ヵ所の「開かずの踏切」があり、踏切の遮断時間が57分に至るなど、交通渋滞の要因となっていました。2013年3月の地下化により工事区間にあった踏切を除却したことで、交通渋滞の緩和や鉄道と道路の安全性向上を実現しています(写真-1)。周辺住民や鉄道利用者からは、「通学や日常の移動に対して安心感が高まった」等の感想をいただいています。

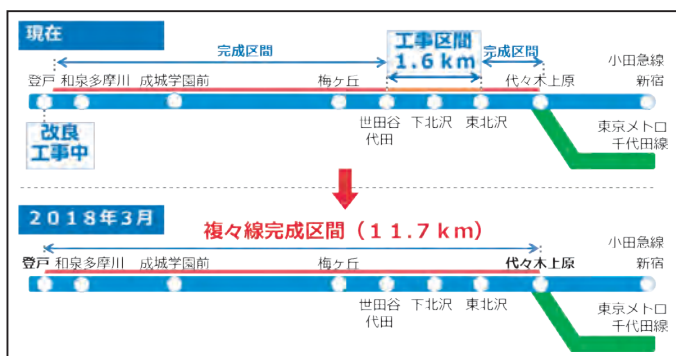
写真-1 東北沢4号踏切



(2) 複々線化事業

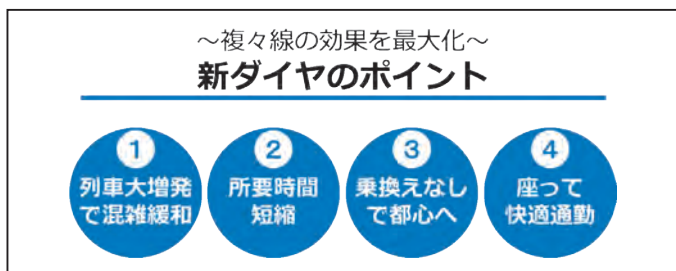
下北沢地区の複々線完成により、代々木上原～登戸間11.7kmにおいて複々線での運行が可能となりました(図-4)。そして、この複々線の完成に伴う新しいダイヤにより、抜本的な輸送改善が図られました。

図-4 複々線完成区間



この「新ダイヤ」には、特に朝のラッシュ時間帯において、大きく4つの効果があります(図-5)。

図-5 新ダイヤ4つのポイント



①混雑の大幅な緩和

ラッシュ時間帯を中心に列車を増発することで、最混雑区間における車内の平均混雑率は190%前後から、新聞・雑誌を楽な姿勢で読むことができる程度(150%程度)に緩和されました。

②目的地までの所要時間短縮

各駅停車と急行などの優等列車が別々の線路を走ることにより速達性向上が図られ、たとえば、町田→新宿間では、朝のラッシュピーク時間帯の所要時間がこれまでより最大で12分短縮されました。

③都心方面へのダイレクトアクセス

東京メトロ千代田線への直通列車について、ピーク1時

間当たり、現行の5本から12本へ増発しました。これにより、小田急線起点の副都心新宿に加え、表参道や大手町など東京中心部へも乗り換えのないダイレクトアクセスが可能となり、交通利便性が向上しております。

④座って快適通勤

成城学園前駅などの主要駅における始発列車の増発や、小田急多摩センターにおいて新たに始発列車を設定したほか、ロマンスカーを増発するなど、さらなる着席機会の提供を図っております。

(3) 地上部利用

連続立体交差事業および複々線化事業における鉄道の下地化により創出された地上部の空間では、上部利用計画を進めています。

地下化により生まれた上部空間の利用形態については、東京都、世田谷区、渋谷区との協議をふまえ、「街のにぎわいや回遊性、子育て世代が住める街、文化」をキーワードに下北沢地区上部利用計画(図-6)を策定しております。全体を3つのゾーンに分けて商業・業務・住居系の施設を計画し、世田谷区が掲げる防災・減災や緑のある街づくりも考慮して地上利用を進めています。すでに、工事区間の小田原側端部に当たる世田谷代田～梅ヶ丘間では当社が賃貸住宅を設置したほか、世田谷区により緑地・小広場の整備や環状七号線を横断する歩行者用の「代田富士見橋」が整備されています。また、東北沢～下北沢間についても、緑地・小広場や駅間通路の整備が進められています。

図-6 下北沢地区上部利用計画



4. おわりに

2018年度末で本事業は完了を迎えますが、地元の方の期待に応えるとともに、より高い事業効果を発揮するためには、交通結節点となる駅前広場や周辺道路の整備、街のにぎわいや回遊性につながる地上部利用整備の促進が不可欠であると考えております。

当社といたしましては、魅力あるまちづくりに貢献するために東京都をはじめとした関係者と協力し、一日も早く事業を完了させるように取り組んでまいります。

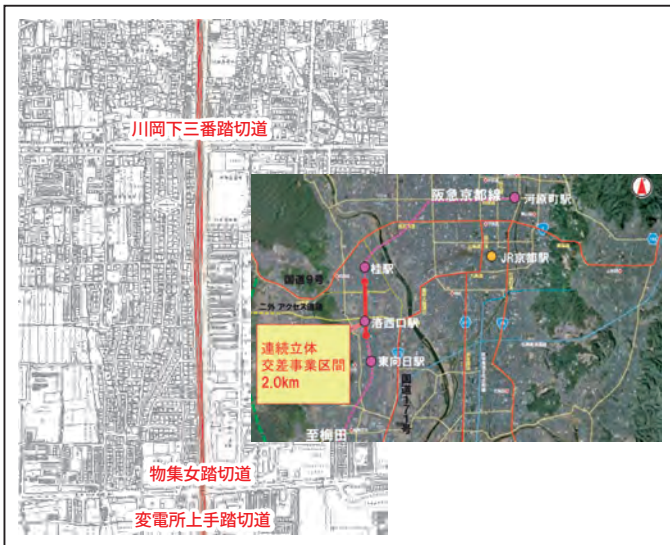
阪急京都線(洛西口駅付近)連続立体交差事業における整備効果と今後の高架下利用について

京都市 建設局 道路建設部 道路建設課
都市計画局 まち再生・創造推進室

1. はじめに

京都市西京区にある阪急電鉄京都線洛西口駅の周辺地域では、近接幹線道路等の踏切部における慢性的な交通渋滞や線路による地域の分断などが大きな課題となっていました。そのため、本市では、平成17年度から阪急京都線(洛西口駅付近)連続立体交差事業に取り組み、複数の踏切を一挙に除却するなどの抜本的な対策を実施し、本市南西部地域の交通渋滞の解消と都市交通の円滑化や地域の活性化を図りました。

図-1 位置図



2. 阪急京都線(洛西口駅付近)連続立体交差事業

(1) 事業概要

- 事業名：阪急京都線(洛西口駅付近)連続立体交差事業
- 事業主体：京都市(鉄道工事施工主体 阪急電鉄株式会社)
- 都市計画決定：平成17年10月
- 事業認可：平成19年2月
- 事業期間：平成18年度～平成29年度
- 事業区間：京都市西京区川島滑樋町～京都府向日市寺戸町

- 事業延長：約2.0km(京都市域：約1.4km、向日市域：約0.6km)
- 高架駅：洛西口駅
- 除却踏切道：3ヵ所(京都市域2ヵ所、向日市域1箇所)
- 総事業費：約242億円

(2) 事業経過

- 平成17年10月：都市計画決定
- 平成19年2月：事業認可取得
- 平成19年12月：工事着手
- 平成22年9月：仮線切替
- 平成25年10月：上り線高架切替
- 平成28年3月：下り線高架切替「全線高架化」
- 平成30年3月：関連道路工事完了

3. 事業効果

踏切道が除却されたことにより、300mほど発生していた渋滞や踏切事故など、これまでに発生していた問題が解消されました(データは京都市域の踏切道のみ)。

写真-1 事業前と事業後の交差点の状況

●物集女踏切道



高架化前

高架化後

●川岡下三番踏切道



高架化前

高架化後



高架構造物全景

(1) 物集女踏切道

- ・踏切交通遮断量
175,000台時/日⇒0台時/日 (H18年⇒H29年)
- ・踏切による交通事故
17件⇒0件 (H14～15年⇒H29年)

(2) 川岡下三番踏切道

- ・踏切交通遮断量
135,000台時/日⇒0台時/日 (H18年⇒H29年)
- ・踏切による交通事故
6件⇒0件 (H14～15年⇒H29年)

4. 駅間プロジェクト

平成27年12月に、京都市と阪急電鉄が包括的連携協定を締結し、「洛西口～桂 駅間プロジェクト」が始動しました。

連携協定は、西京区エリアをはじめとする市民との協働により、あらゆる英知を結集させながら、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の理念に沿ったまちづくりを推進し、高架下から始まる地域活性化の全国モデルを目指すものであり、その第一弾として、駅間プロジェクトを進めています。

このプロジェクトは、洛西口駅～桂駅の駅間を拠点とした「歩いて楽しいまちづくり」に取り組み、長期的な視点を持って、周辺地域の利便性を向上させるとともに、地域

外からも多様な人を呼び込む新しい仕掛けの導入や周辺まちづくりとの連携を図ることにより、地域の活性化につなげることを目指すものであり、行政、事業者、地域住民が一体となって取り組む官民協働のプロジェクトです。

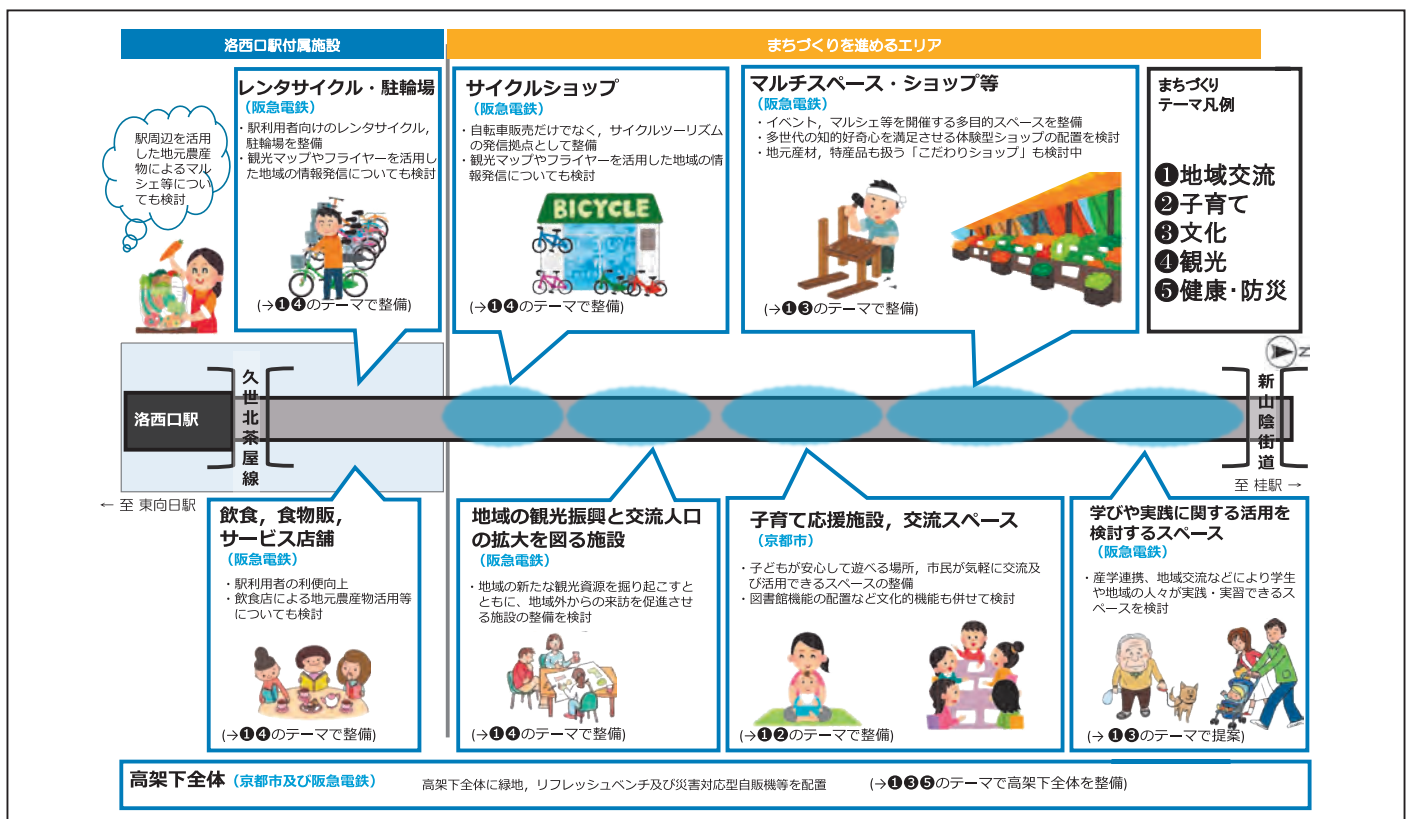
取組みに当たっては、地域住民と共にまちづくりを進めることを基本に据え、京都市及び阪急電鉄の連携の下、地域住民とのワークショップやアンケート調査を実施し、それらの中で寄せられた意見をどのように計画に反映するかについて検討を重ねた結果、平成29年9月に、高架下の整備計画概要を取りまとめました(図-2)。これに基づき、現在、阪急電鉄と共に整備事業を進めているところであり、京都市においては、平成32年度の供用開始を目指して、エリア中央付近に、市民ニーズの高かった子育て応援や地域交流を目的とする公共施設の整備を行う予定としています。

5. おわりに

今秋には、プロジェクトの一部である、洛西口駅付属施設等(整備主体:阪急電鉄)の先行開業が予定されており、いよいよ高架下は新たな展開を迎えます。

今後も、高架下の全面供用開始に向けて阪急電鉄とも足並みを揃えながら、引き続き、官民協働の下、昼間は開放的で楽しく、また夜間でも安全で安心して歩くことができる、にぎわいのあるまちづくりを目指して取り組んでまいります。

図-2 「洛西口～桂 駅間プロジェクト」整備計画概要



新潟駅付近連続立体交差事業について

新潟市 都市政策部 新潟駅周辺整備事務所

1. はじめに

本市では、日本海側の拠点にふさわしい都市機能の強化に向けて、連続立体交差事業を核とし、幹線道路や駅前広場などの都市基盤や周辺市街地の総合的な整備を図る新潟駅周辺整備事業を進めています。

ここでは、この4月に高架駅第一期開業を迎えた、新潟駅付近連続立体交差事業の事業内容及び本事業に関連する特徴的な施策を紹介します。

2. これまでの歩み

1992年度	新潟県・新潟市共同調査開始
1999年度	連続立体交差事業着工準備採択（新潟県）
2001年度	「駅舎・駅前広場計画提案競技」（コンペ）実施
2005年度	都市計画決定（都市高速鉄道、街路ほか）
2006年度	都市計画事業認可（鉄道、街路）
2007年度	政令市移行に伴い連続立体交差事業が県から新潟市へ移管
2009年度	新潟駅南口広場供用開始
2018年度	新潟駅高架駅第一期開業及び新幹線と在来線の同一乗り換えホーム使用開始

3. 連続立体交差事業

本事業は、鉄道を挟む市街地の一体化を図るもので、JR新潟駅を中心に延長約2.5kmの在来線を、鉄道北側で仮線や仮ホームを運用しながら高架橋を築造しており、事業には2つの特徴があります。

まず駅施設の規模について、着手前の新潟駅はホームが4面、番線が7線（4面7線）、さらに電車を留め置く線路（電車留置線）が8本ありました。これらの施設をすべて高架化することは、多額の費用と事業が長期にわたることから、新潟駅の機能の一部を隣接駅などに分担させることにより、高架駅の規模を3面5線、電車留置線4線までスリム化し、コスト縮減、工期短縮を図っています。

次に高架の高さですが、一般的な高架橋は、鉄道と交差する道路において自動車の通行が確保できる約10m前後（地上から軌道まで）で計画します。しかし、本事業では、事

業区間で1日約2万台の通行がある跨線橋や駅を横断する2本の自由通路が長期間通行止めとなるため、工事期間中でもこれら施設が通行可能な、上越新幹線とほぼ同じ高さ（約16m）で計画しました。

整備については、二段階での施工を行い、この4月に第一期施工が完了、第一期開業を迎えました。現在は2021年度の全面開業を目指し、引き続き二期工事を進めています。

図-1 連続立体交差事業の概要

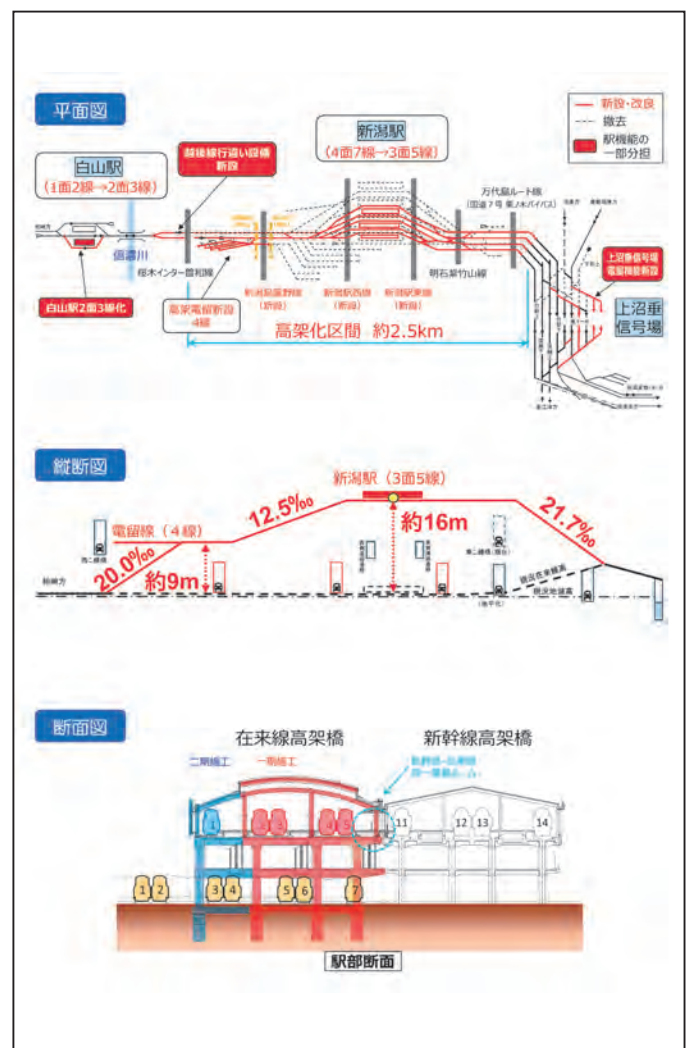


写真-1 第一期開業の様子



越後線高架

駅部

4. 連立事業に関連した施策

(1) 新幹線と在来線の同一乗り換えホーム事業

首都圏と東北日本海側の鉄道による移動手段は、山形新幹線や秋田新幹線を利用する方法と、上越新幹線を利用し新潟駅で在来線特急などに乗り換え、羽越本線を経由する方法があります。特に山形県の庄内地区へのアクセスは新潟駅から羽越本線を経由するルートが最短ですが、羽越本線の高速化が課題となっていました。

このことから連続立体交差事業で在来線が新幹線と同じ高さに計画されたことを最大限活かし、乗り換えの利便性を向上させるため、新幹線と在来線の同一乗り換えホームを整備し、高架駅第一期開業と同時に使用を開始しました。

同一ホームでの乗り換えは、主に上越新幹線「とき」と山形・秋田方面への特急「いなほ」間で行い、これまでの上下移動が解消され水平移動のみで乗り換えが可能になるとともに、乗り換えのわかりやすさ、安心感が増すこととなりました（図-2）。

図-2 同一乗り換えホーム事業の概要

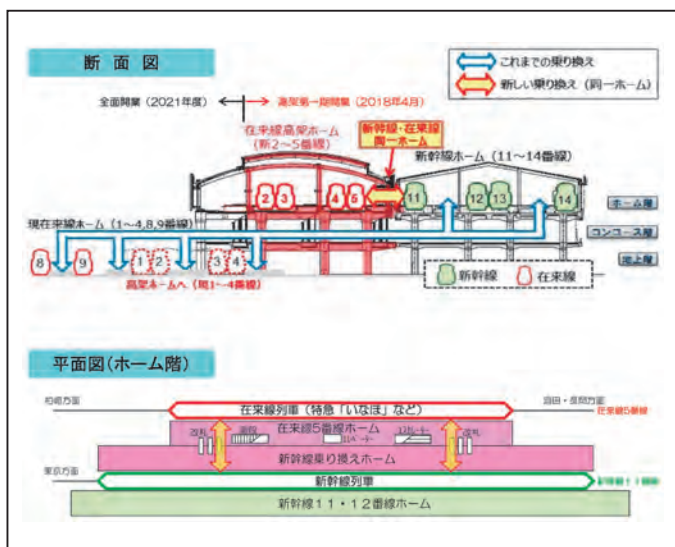


図-3 同一乗り換えホームイメージ



乗り換えホームの構造は、新幹線と在来線を分離する柵と乗り換え改札を設け、新幹線側にはホームドアを設置しました（図-3）。

事業費については、約15億円、新潟県・JR東日本・新潟市が3分の1ずつ負担しています。

(2) 高架下交通広場

もう一つの関連する事業として、新潟駅の交通結節機能の強化を図るため、駅直下の高架下にバス乗降場（高架下交通広場）の整備を計画しています（図-4）。

在来線が新幹線と同じ高さ（3階レベル）になることで2階にも歩行者動線を設けることが可能となり、その2階部分に鉄道の改札口とバス乗降場の乗り換え動線、1階部分にバス乗降場を設ける計画です。

高架下交通広場の整備は、鉄道とバスの乗り換え距離短縮が可能となるとともに、高架下でのバスの乗降は、冬場でも快適なバス待ち空間を作り出すことができます。

今後は高架駅全面開業に引き続き、2022年度の高架下交通広場供用を目指し事業を進めます。

図-4 高架下交通広場イメージ



5. おわりに

今回の高架駅第一期開業と同一ホーム乗り換え開始は、新潟市が拠点性の向上やまちづくりを推進し、国内外からの交流人口の拡大や地域の活性化につなげていく中で、大きな節目となります。

また、駅南北が一体化することから、新潟における基幹公共交通軸の形成に向け、その第1歩として取り組んだ駅北側BRT導入の次の展開等に繋がる基幹公共交通軸全体のバスサービス強化や交通結節機能の強化、拠点性の向上の取組みをさらに加速させていきます。

6

JR鹿児島本線外1線連続立体交差事業 ～陸の玄関口の賑わい創出に向けて～

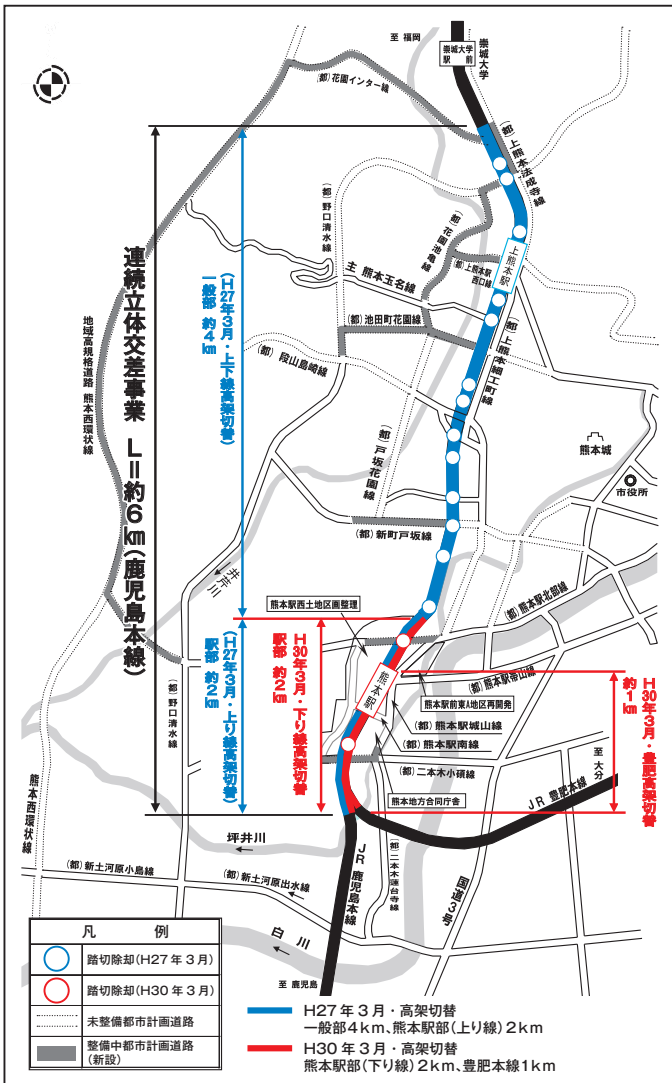
熊本県 土木部 道路都市局 都市計画課 鉄道高架推進室

1. はじめに

熊本駅周辺地域では、JR鹿児島本線などにより市街地が東西に分断され、市街地の一体化が阻害されているうえ、道路などの都市基盤整備の遅れや踏切遮断による交通渋滞が発生しています。

JR鹿児島本線外1線連続立体交差事業は、道路と鉄道を連続的に立体交差化し、15の踏切を除却することにより、都市内交通の円滑化や熊本駅周辺地域の都市機能の強化を図るとともに、沿線市街地の整備と併せ、県都の陸の玄関口にふさわしいまちづくりを促進することを目的としています(図-1)。

図-1 事業区間



2. 事業概要

事業主体	熊本県
事業区間	熊本県熊本市西区池田～熊本県熊本市西区田崎本町(鹿児島本線約6km、豊肥本線約1km)
事業期間	平成13年度～平成30年度
除却踏切数	15カ所
総事業費	約626億円
構造形式	一般部：ラーメン高架橋及び桁式高架橋(複線) 上熊本駅部：桁式高架橋(島式1面2線) 熊本駅部：ラーメン高架橋(島式2面6線)

3. 事業経過

平成13年3月	都市計画決定 鹿児島本線約4km、豊肥本線約1km
平成14年3月	事業認可 鹿児島本線約4km、豊肥本線約1km
平成15年3月	都市計画決定の変更 鹿児島本線約2km延伸
平成15年8月	事業認可の変更 鹿児島本線約2km延伸
平成27年3月	鹿児島本線のの上り線全線約6km、下り線の熊本駅部を除く北側約4km区間の高架切替
平成30年3月	鹿児島本線の下り線の熊本駅部約2km、豊肥本線約1km区間の高架切替(写真-1)

写真-1 熊本駅全線高架開業記念出発式



高架切替によって、踏切を除却したことから、交通渋滞が解消され、安全安心な生活環境が実現しました(写真-2)。

写真-2 古道踏切の変化



高架化前

高架化後

4. 魅力ある熊本駅周辺のまちづくり

熊本県と熊本市では、九州新幹線鹿児島ルート建設、JR鹿児島本線等鉄道高架化をはじめとする熊本駅周辺地域の整備は、21世紀の県市の発展に欠かせない緊急かつ重要な事業であることから、平成9年に「JR鹿児島本線等鉄道高架化及び熊本駅周辺地域等整備に関する協定書」を締結し、熊本駅周辺地域の整備に取り組んできました。

このような中、新幹線開業時期の前倒し、鉄道高架化区間の延長、熊本合同庁舎の熊本駅周辺への移転が決定されるなど、状況の変化が生じたため、「新幹線新駅周辺整備推進会議」や「熊本駅周辺地域まちづくり推進協議会」において、官民一体となった熊本駅周辺地域の整備に向けた議論を行いました。

これらの議論を踏まえ、県市では、平成17年6月に、改めて「熊本駅周辺地域整備基本計画」を策定するとともに、その計画を着実に実現するための県市の役割分担を明記した新たな協定を締結し、整備を進めています。

①熊本駅周辺の将来像

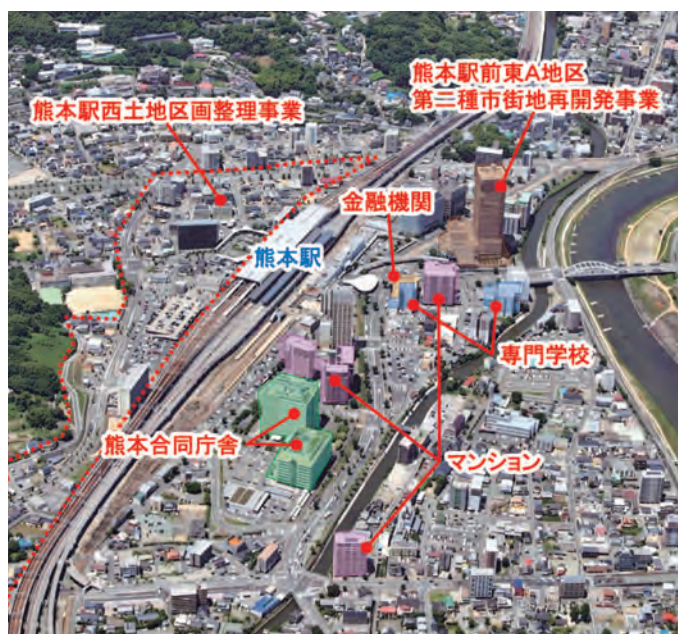
「出会いとふれあいの副都心」を将来像とし、

- ・ 出会いとふれあいのあるまちづくり
- ・ 人にやさしく利便性の高いまちづくり
- ・ 水と緑の自然や歴史性を活かしたまちづくりをまちづくりの基本理念としています。

②都市としての魅力の向上

鉄道の高架化に合わせ、市が事業主体である土地区画整理事業や市街地再開発事業との一体的な整備に整備することによって、熊本駅周辺の魅力が向上し、マンション、専門学校、金融機関などが立地してきています（写真-3）。

写真-3 熊本駅周辺の状況（平成30年6月撮影）



5. 大きく生まれ変わる熊本駅周辺

本事業については、現在、今年度の事業完了に向け、熊本駅舎の外壁工事を進めています。

この外壁は、建築家・安藤忠雄氏の設計によるもので、熊本城の石垣にみられる「武者返し」の反りを取り込み、熊本顔としてふさわしい、強くも美しい威風を表現しています（図-2）。

本事業の完了後には、熊本市が事業主体である熊本駅白川口駅前広場の整備やJR九州による熊本駅ビル開発が行われます。

熊本駅白川口駅前広場は、現在の駅前広場を約1.6倍、約18,000㎡に拡張し、バスの乗降場とタクシー乗降場を広場北側に集約することで、交通結節機能が強化されます（図-3）。

また、熊本駅ビルは、延床面積約107,000㎡、階数地下1階、地上12階建て、商業施設やホテル、複合映画館などが入居する複合施設です（図-4）。

図-2 熊本駅舎イメージ図



図-4 熊本駅ビルイメージ図



(JR九州提供)

図-3 白川口駅前広場レイアウト図（熊本市提供資料改）



6. おわりに

平成28年熊本地震による未曾有の大災害に対し、本県では、「災害に強く、誇れる資産（たから）を次代につなぎ、夢にあふれる新たな熊本の創造」を目指し、熊本地震からの創造的復興に向けたまちづくりに取り組んでいます。

その中で、熊本駅周辺の賑わいが震災後の創造的復興を目指す熊本県の牽引となるものと期待しています。

うめきた地区 JR東海道線支線地下化事業がつなぐまち

公益社団法人 関西経済連合会

1. はじめに

「うめきた地区」は、鉄道4社7駅が乗り入れ、1日約250万人が行きかう西日本最大のターミナルエリアに位置しています。かつて梅田貨物駅だったこの地区は、関西の主要都市と鉄道・道路で直結する都市圏の中核にありながら、広さ約24haを誇る「大阪都心に残された最後の一等地」です。このポテンシャルを活かすべく、国、地元自治体、経済界、民間事業者等が一丸となって関西のリーディングプロジェクトとしてまちづくりに取り組んでいます。

2013年4月には地区東側の先行開発区域約7haで「グランフロント大阪」が開業し、年間5,000万人以上が来場するなど活況を呈しており、開発が進む2期区域への期待もますます高まっています。

2. うめきた2期区域の基盤整備について

「うめきた2期区域」では、新たなまちの礎となる都市基盤整備として次の3つの事業が推進されています。

(1) JR東海道線支線地下化・新駅設置事業

現在、2期区域の西端には、関西国際空港アクセス列車の「特急はるか」などが走行するJR東海道線支線が地上を通過しており、線路を挟んで東西にまちが分断されています。そこで連続立体交差事業を適用し、現在線をうめきた地区中央部に移設・地下化する工事を進めています。これにより、踏切の除却及び鉄道と道路との高さ制限のある交差部分が解消されるだけでなく、踏切事故や渋滞の解消、道路の通行安全性の確保や、鉄道による地域分断の解消など、周辺地域へのさまざまな波及効果が期待されます。また、鉄道地下化に合わせて、地区の中央地下に新駅の建設を進めています。新駅が整備されると、うめきた地区を含む大阪・梅田駅周辺から関西国際空港へのアクセスが向上し、一層の国際競争力の向上が期待されます。

表-1

JR東海道線支線地下化事業（連続立体交差事業）

事業主体	大阪市
事業期間	2014年度～2023年度予定
事業内容	工事延長 約2.4km
除去踏切数	1カ所（西梅田1番踏切）
大規模改築	2カ所（高さ制限解消）
総事業費	約540億円

新駅設置事業

事業主体	西日本旅客鉄道株式会社（JR西日本）
事業期間	2014年度～2023年度予定
設備計画	地下駅舎 島式ホーム2面4線
総事業費	約150億円

(2) 土地区画整理事業

土地区画整理事業により大阪駅前に相応しい土地利用を支える道路や交通広場などの整備改善が行われています。

表-2 大阪都市計画事業大阪駅北大深西地区
土地区画整理事業

施行者	独立行政法人都市再生機構
区域面積	約19.3ha（公園面積約0.1haを含む）
事業期間	2015年度～2026年度（清算期間5年を除く）
主な公共施設	大阪駅北1号線、大阪駅北2号線、大阪駅北3号線、5号大阪西口広場 等

(3) 都市公園事業（防災公園街区整備事業）

本公園整備により、大規模災害時の避難者の安全確保や帰宅困難者の一時退避スペース等の防災機能の強化が図られます。

表-3 大阪市北区大深町（うめきた2期）地区
防災公園街区整備事業

施行者	独立行政法人都市再生機構
区域面積	約4.4ha（防災公園部分）
整備期間	2018年度～2026年度

南武線高架下にて取り組む くらしづくり・まちづくり ～くらすクラス～

東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社事業部 佐々木 梨衣

1. はじめに

JR東日本では、地域と連携して沿線の魅力を引き出し、「住んでみたい」「訪れてみたい」と感じていただけるまちづくり、沿線づくりを推進しています。「くらすクラス」は、JR南武線沿線の魅力をよりいっそう広く発信するために、JR東日本が稲城の地域の皆さまと連携して取り組んでいるプロジェクトです。

2013年12月、JR南武線連続立体交差事業第二期区間（矢野口駅付近～府中本町駅間）の切替工事が完了し、新たな高架下空間が生まれました。関係自治体とともに高架下空間の活用に関する協議を進める中で、稲城長沼駅前を将来的な稲城のまちの中心とする計画ができ、当社として、まちの個性を引き出した「顔」を駅前に作る構想を練り始めました。そして、市民の方々との綿密な対話を経て、「くらすクラス」プロジェクトと、運営団体としての「一般社団法人いなぎくらすクラス」、活動拠点としての「くらす広場」が南武線稲城長沼駅高架下に誕生しました（写真-1）。

写真-1 くらす広場外観



2. くらすクラスの成り立ち ～対話を通じて作り上げたコンセプト～

一般社団法人いなぎくらすクラスは、地域にお住まいの方々を中心に構成されています。地域の方々が、自身のネッ

トワークを活かして集めた地元の農産物や商品、暮らしの知恵、そして“人”といった魅力的な資源を、クラス（講座）やマルシェとして編集して、稲城市内外から集まる方々に発信しています。これにより、その地域ならではの価値が高架下で生まれるとともに、運営者と来場者双方の、地域の魅力や暮らしに対する「誇り」と、まちに対する「想い」が高まりつつあります。

構想づくりにあたっては、コミュニティカフェを運営する方や、地域でフリーペーパーを編集する方などを中心に、早い段階から対話を始め、高架下空間に求められる機能や運営形態についてのワークショップを重ねました。こうした取り組みを通じて「市民が自由に集える場にしたい」、「集う仕組みづくりも同時に行うべき」といった考えがまとまり、地域の方を中心とした運営団体としての法人設立に至りました。また、当初は、「大学構想」として「学び」を中心としたつながりづくりをメインに検討していましたが、より暮らしに根差し、地域の人こそが知る地域の人の魅力を活かした活動にしたいといったコンセプトに昇華したのも、地域の方々との対話を重ねた結果ならではのと言えます。

3. くらすクラスの活動の広がり

(1) クラス（講座）～地縁を知縁に～

「学び」を通じて人と出会い、つながりを深められる場としてクラス（講座）を毎月開催しています。刺しゅうや陶芸、日曜大工に始まり、梅干しやみその仕込みといった暮らしに根差した季節の手仕事、ランニングなどのスポーツまで、テーマは多岐にわたります。何よりの魅力は、稲城で活躍する人を講師に迎えたり、稲城の農産物などを活用したり、参加者が地域の可能性を無限に感じられることです。また、時には講師として、時には生徒として参加する楽しみがあり、つながりの輪が広がっています。

(2) イベント～多くの人が楽しむイベント、日々小さくつながるイベント～

くらす広場では、2ヵ月に1回程度、「くらす市」というマルシェイベントを開催しています（写真-2）。くらす市は、「まちにこんなお店があったらいいな。こんな風景があったらいいな。」をコンセプトに、稲城市内外の出店者や団体と連携して開催しています。

こうした大型イベントのほかにも、テーマ性のある小規模イベントを定期開催しています。お酒を片手に本について語り合うイベント、小さなお子さんを持つ親が気軽に集い語り合うイベントなど、常連参加者も多く、着実にコミュニティが育まれています。

写真-2 くらす市 (マルシェ)



(3) くらす広場の環境づくり

くらす広場は、くらすクラスの活動拠点であり、地域の方々が気軽に集える場です (写真-3)。イベント開催時に限らず、24時間開かれた場としており、10～17時の間はほぼ毎日、椅子やテーブル、子ども用のおもちゃや本の配置、床座りでくつろげるように人工芝を広げるなど、環境づくりを行っています。開業直後から、子どもを遊ばせていた地域の方が、片づけを自ら進んで手伝ってくださるシーンも見られました。これを受けて、積極的に広場運営に参加したいという意向をもつ方々を受け入れる仕組みとして、くらすルーム (事務所) に駐在して見守り活動のお手伝いをさせていただく「ステイスタッフ」の制度を整えました。広場を使う人と管理する人、という関係性ではなく、広場を使う人＝運営する人、となるようなコミュニケーション、関係づくりを目指しています。

写真-3 くらす広場と
くらすルーム (事務所)



(4) くらすガーデン

くらす広場内には、「くらすガーデン」という植栽エリアを設けています。駅や通りに面したところは華やかに彩り、来場者をお迎えします。また、中ほどではラベンダーやミントなど、クラス (講座) やkura-standで活用できるハーブを育てています。日常的な管理や手入れは一般社団法人で行い、くらす市などのイベントの際に

は、植え替え等の作業を地域の皆さまと一緒にやるなど、イベント企画の魅力付けにも寄与しています。

(5) カフェスタンド「kura-stand」の運営

広場に訪れるきっかけづくりや、おもてなし機能として、カフェがあったらという思いから、一般社団法人の発案でカフェスタンド「kura-stand (クラスタンド)」を立ち上げ、運営しています (写真-4)。kura-standでは、稲城の野菜や果物などを使い、子どもも大人も安心して美味しく食べられるフードやドリンクを提供しています。

写真-4 kura-stand外観とフード (トर्टーヤとシロップジュース)



4. おわりに ～コミュニティの形成による高架下への 求心力向上～

くらすクラスが「開校」してから2年が経ち、地域における認知度も少しずつ向上してきました。また、地域の方が主体となり運営しているプロジェクトであることから、他の地域団体や商店街など、連携する仲間を次々と増やし、JR東日本グループだけでは成し得ないダイナミズムを日々感じています。当社としては、市や大学といった組織との連携や、情報発信等を通じてくらすクラスの活動をサポートしています。

JR東日本グループでは、2018年7月に、新たなグループ経営ビジョン「変革2027」を発表しました。この中で、「住んで良かった」「働いて良かった」「訪れて良かった」と感じていただける「くらしづくり (まちづくり)」の推進を掲げています。JR東日本グループの持続的な成長は、地域の発展とともにあることを踏まえ、くらすクラスのような取組みが、当社沿線の求心力を高め、沿線地域の活性化に貢献していくことを期待しています。