

## ■ 交通結節点整備

### 1. 交通結節点の整備推進の背景

交通結節点は、異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設です。

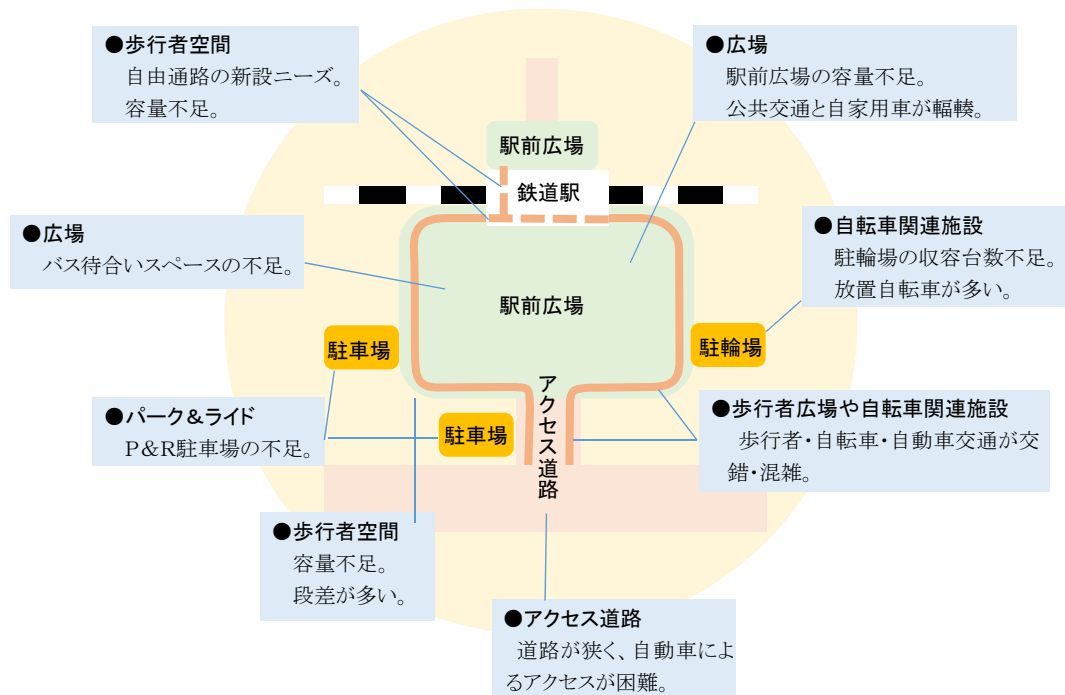
全国には、下の図のような問題をかかえた交通結節点が多数存在しており、公共交通、自家用車、自転車、歩行者などの交通の利用者の視点に立ち、移動の連続性を強化する視点から交通結節点を改善することが重要です。

このため新宿駅南口地区等の交通結節点及びその周辺において、交通結節点事業や都市・地域交通戦略整備事業、鉄道駅総合改善事業等を活用し、交通機関相互の乗換え利便性の向上や鉄道等により分断された市街地の一体化、駅機能の改善等を実施し、都市交通の円滑化や交通拠点としての機能強化等をはかっています。

また、各駅周辺では、防災や中心市街地のにぎわい創出の観点から、鉄道による都市の分断を是正するための自由通路整備を検討している都市も多くあります。

(一財)日本みち研究所では、立体道路制度適用の可能性を検討しつつ、効率的・効果的な駅前広場、自由通路等の整備方策を提案してきます。

交通結節点の問題点



立体道路制度を活用した駅前広場、バス交通広場、自由通路等の歩行者通路、自転車通路、駐車場の整備方策の提案

## 2. 整備事例紹介

### 事例 ① 新宿駅南口地区基盤整備事業（道路附属物駐車場）

○整備主体：国土交通省、JR東日本

○竣工時期：平成 27 年度予定

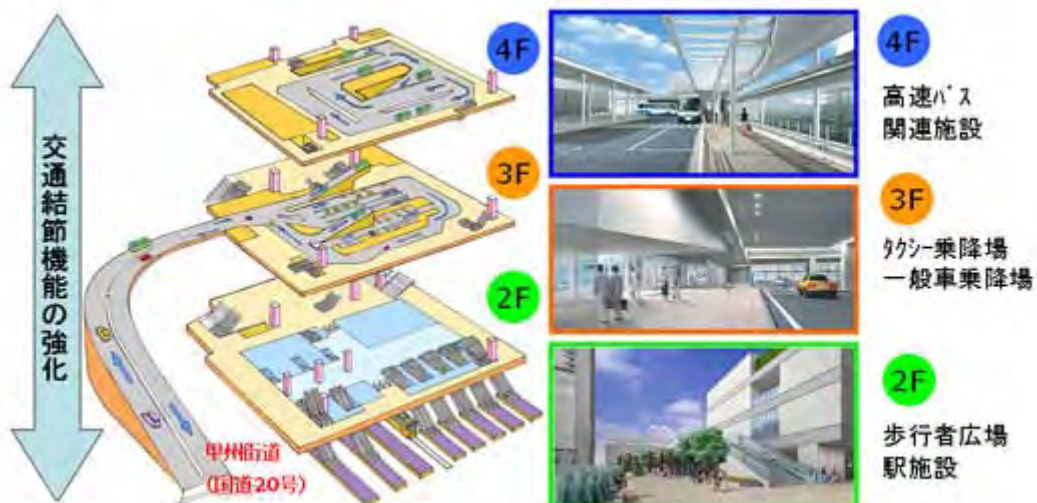
- 一般国道 20 号新宿跨線橋の架替工事に併せ、国と JR が協力して JR 線路上に約 1.4ha の人工地盤を設置
- 道路拡幅のほか、立体道路制度を活用して人工地盤上に交通結節点施設（高速路線バスターミナル、タクシー・一般車乗降場）や JR 駅施設等を整備



施工中の様子（平成 26 年 5 月）



完成イメージ図



出典：東京国道事務所資料

## 事例 ② 中野駅地区整備基本計画（駅自由通路）

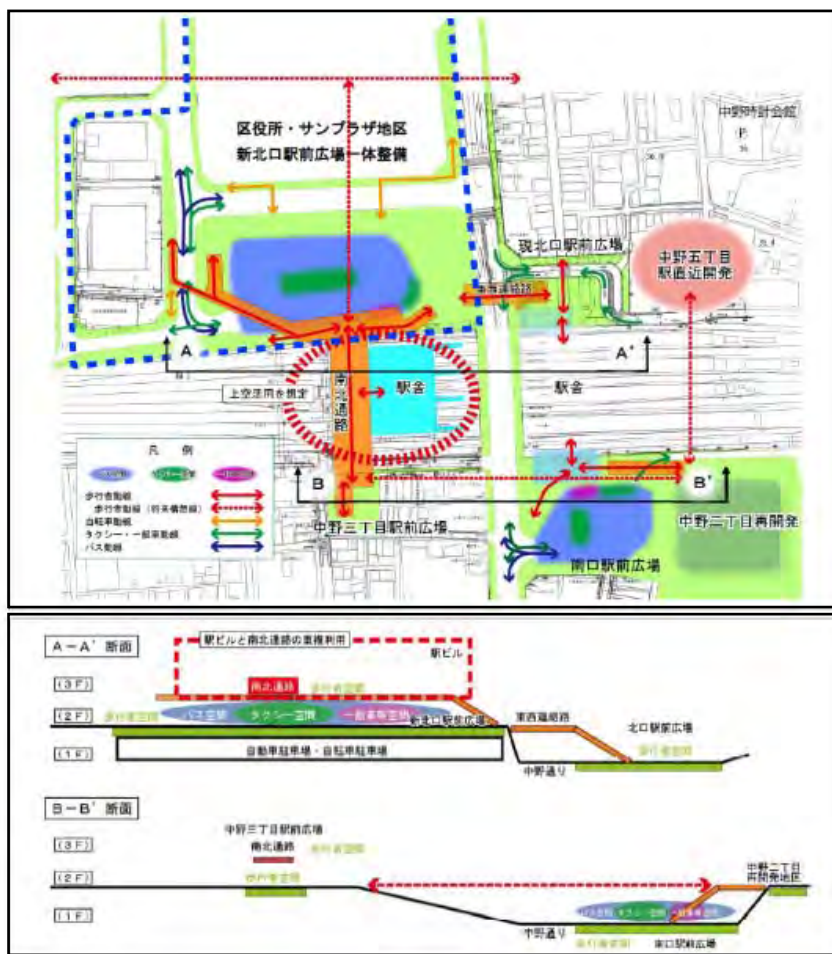
○整備主体：中野区、JR 東日本

○竣工時期：平成 32 年度予定（南北通路）、平成 36 年度以降（駅前広場）

- ・鉄道や自動車動線と分離するとともに、ユニバーサルデザインに配慮した南北通路整備により、地区相互の回遊性を高める歩行者動線を確保
- ・現北口駅前広場（北東側・整備済）に加え、新北口駅前広場（北西側・新設）、南口駅前広場（南東側・拡張）中野三丁目広場（南西側・新設）を整備し、交通結節機能を強化



中野駅周辺の現況（平成 24 年 9 月）



出典：中野区HP、中野駅地区整備基本計画（平成 26 年 3 月）

[http://www.city.tokyo-nakano.lg.jp/dept/163000/d004405\\_d/fl/ekitikukaitei.pdf](http://www.city.tokyo-nakano.lg.jp/dept/163000/d004405_d/fl/ekitikukaitei.pdf)

### 事例 ③ 新小岩駅南北自由通路整備事業（駅自由通路）

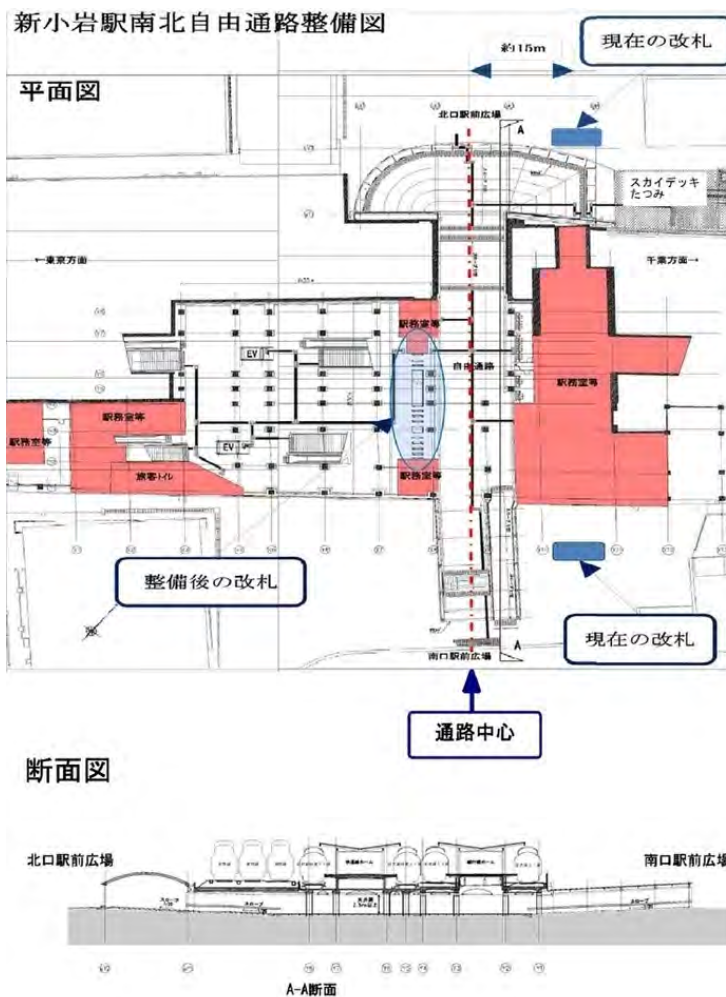
○整備主体：葛飾区、JR 東日本、JR 貨物

○竣工時期：平成 30 年度予定

- 鉄道による地域の南北分断を解消し、地域の活性化を図るために、24 時間往来できる歩行者専用道路として線路下に自由通路を整備。
- 高齢者や障害のある方など全ての利用者がエレベーターやエスカレーターを使わずに通行できるよう、移動の高低差を最小限に抑える。



新小岩駅周辺の現況（平成 23 年 4 月）



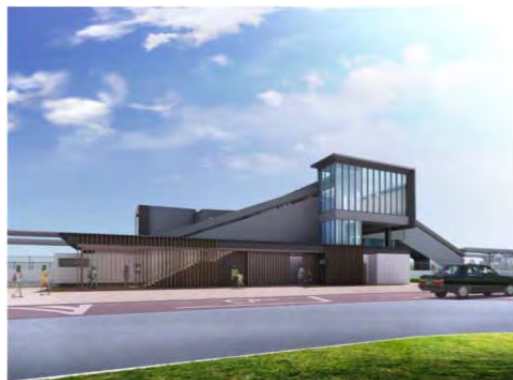
出典：葛飾区HP 新小岩駅周辺の街づくり（平成 26 年 8 月 21 日更新）  
<http://www.city.katsushika.lg.jp/30/132/13738/013459.html>

## 事例 ④ 石和温泉駅南北自由通路（駅自由通路）

○整備主体：山梨県笛吹市、JR 東日本

○竣工時期：平成 26 年度末

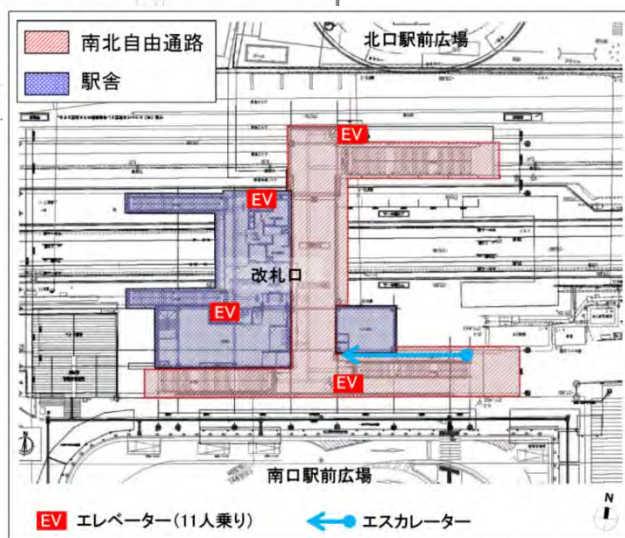
- JR 石和温泉駅橋上化に伴い、立体道路制度を活用して、南北自由通路を整備。
- 道路立体区域決定：平成 24 年 7 月。



整備イメージ（北側）



整備イメージ（南側）



(整備イメージのため変更が生じる場合があります)

出典：笛吹市資料、笛吹市HP 石和温泉駅南北自由通路の新設と駅舎の改築について（平成25年7月）

<http://www.city.fuefuki.yamanashi.jp/file/4/51dba53621abb.pdf>

