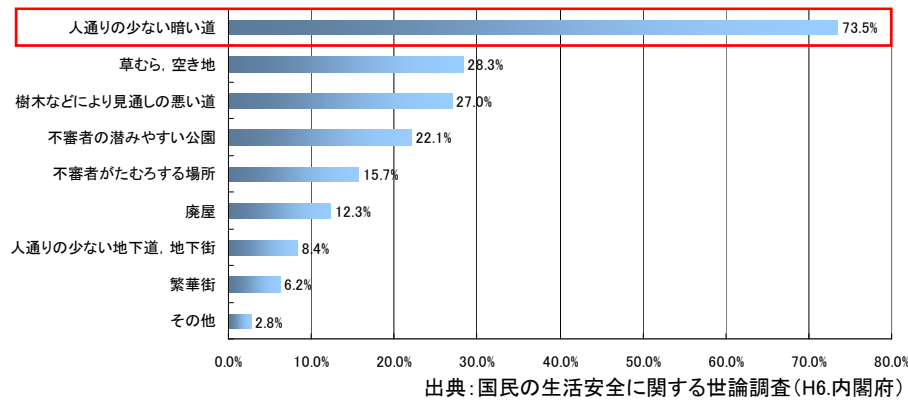


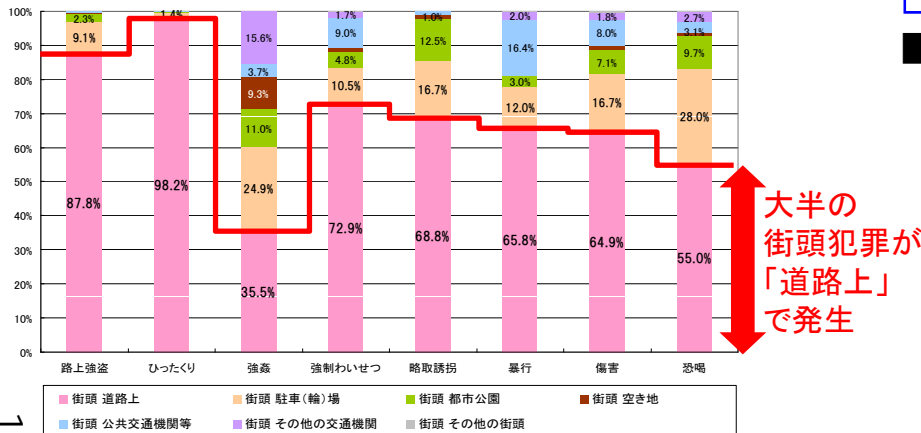
高架下と犯罪発生との関係について

- ① 意識調査や各種研究によると、人々は「暗い道」に不安を感じているとともに、街頭犯罪の大半が「道路上」で発生している
- ② 「暗がり」になりやすい高速道路の高架下の児童遊園については、地域の防犯パトロールでの巡回にあたり、高架下に存在するという条件に留意しているところもある

■人々が不安を感じる箇所



■街頭犯罪(街頭で発生したもの)の認知件数



■高架下に対する地域の認識(千代田区、港区、中央区、台東区)

住民意識

- 路上生活者により **ゴミが散らばる、景観上・治安上よくないとの声**がある《台東区・港区》
- 暗い所に若者や路上生活者が集まるため、**住民から街灯等の設置の要望**が多少ある《台東区》

高架下の状況

- パトロールや張り紙でいなくなったが、**高架下の橋の上などに寝ている人が多かった**《台東区》
- 路上生活者は、公園に多いが、**高架下にも多少住み着いている**《千代田区》
- 公園に寝泊りする人はいるが、**高架下・道路にはいない**《中央区》

対策の実施状況

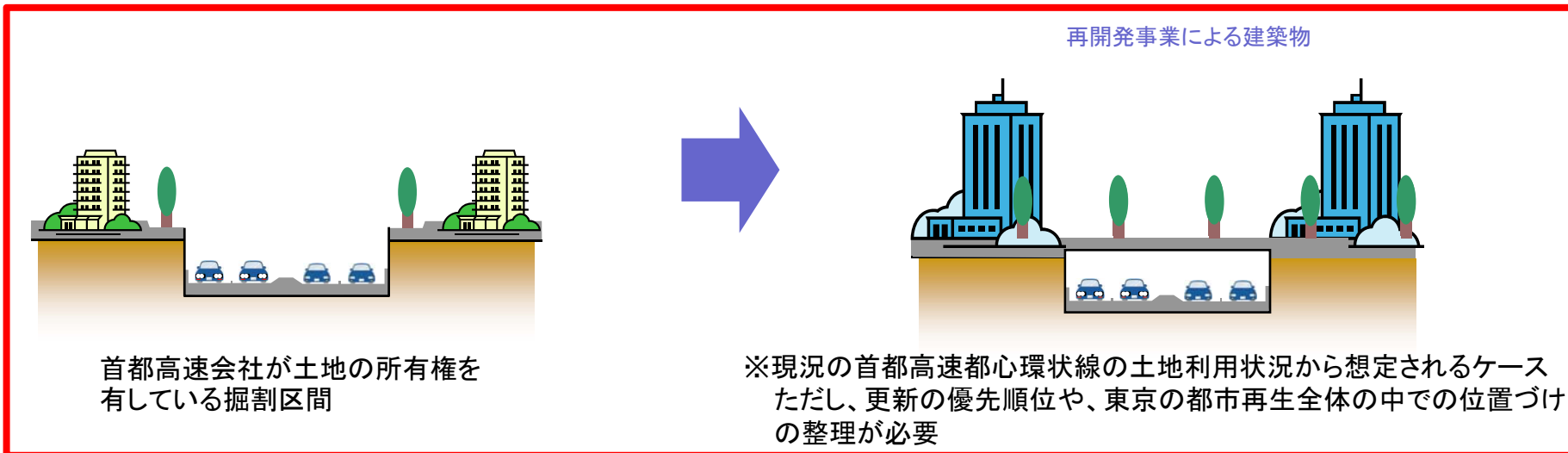
- 高架下などは路上生活者が集まりやすく、たまり場となるため、**定期的(週1~2回程度)にパトロールを実施**している《台東区》
- 児童遊園については、高架下に存在するという条件に留意し、パトロールを実施**している《港区》

■高架下の公園の状況(港区)

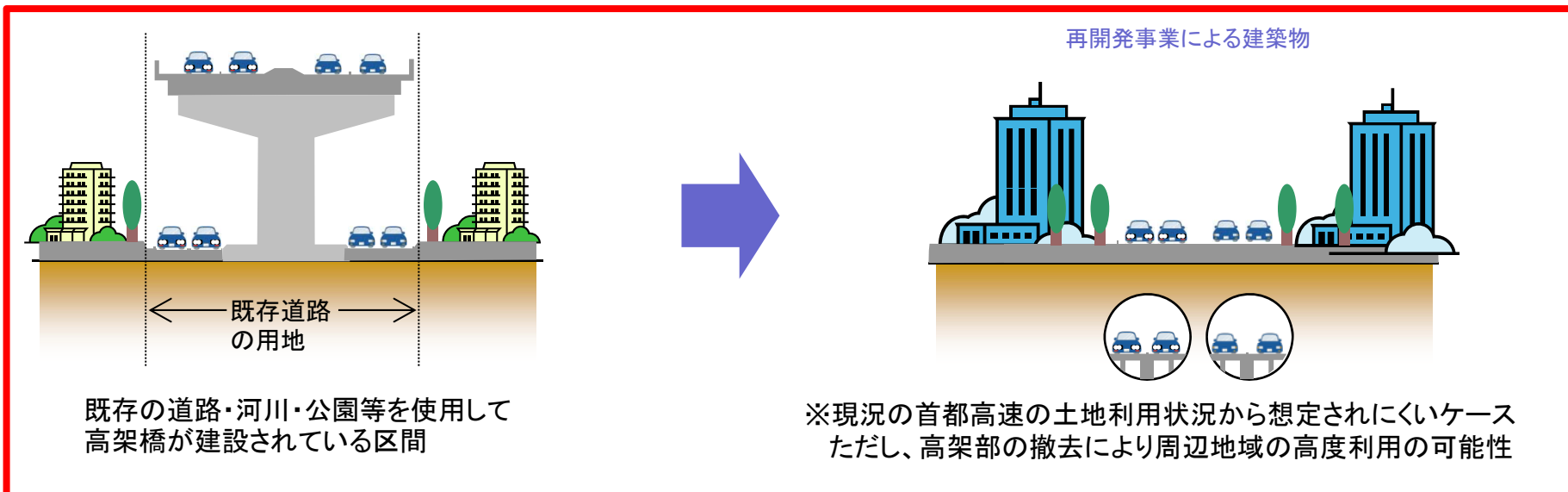


都市再生との連携イメージ(単路部)

■半地下部を活用して上部空間を高度利用



■高架部を撤去して地下化し、上部空間を活用



都市再生との連携イメージ(IC・JCT部)

○ 都心のIC・JCT建設は設置位置の制約、用地買収の問題があるが都市再生と連携して整備することにより、魅力的なまちづくりも可能

■都市再生と連携した大橋ジャンクション



■サンシャインシティと一体整備した東池袋IC



■出入口周辺図



空間の複合利用事例(中央環状新宿線と大江戸線)

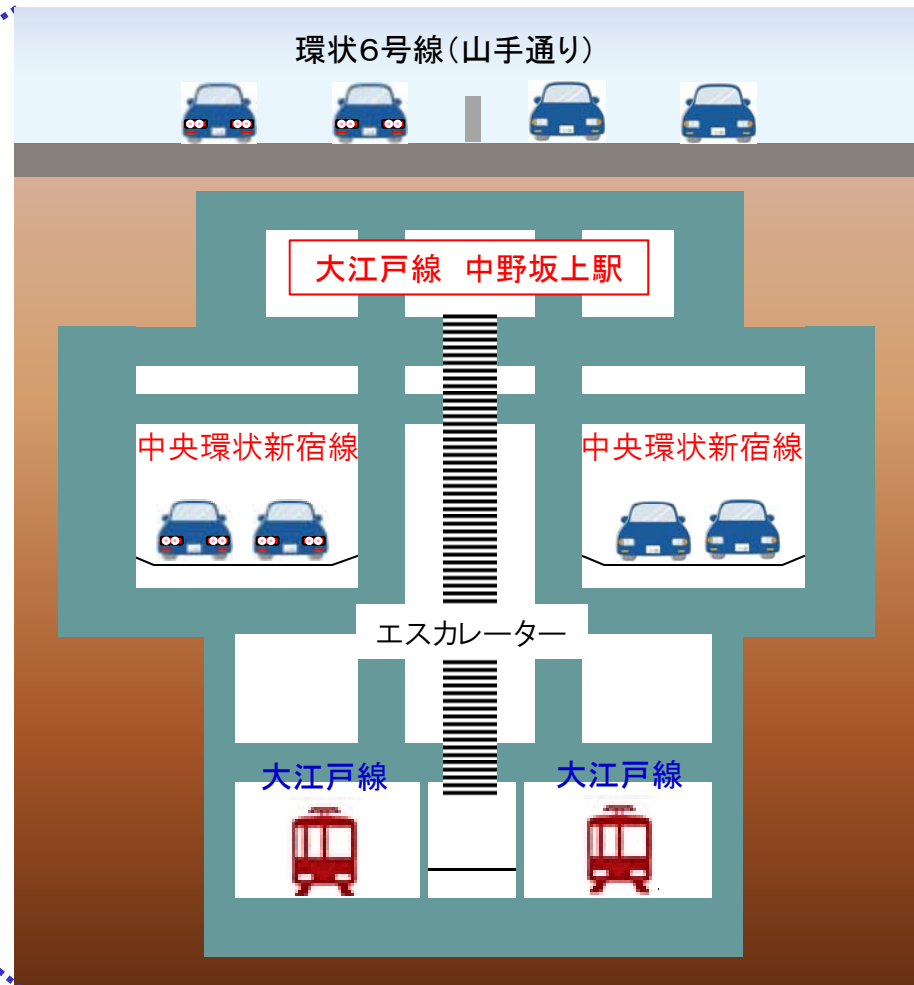
- 首都高速中央環状新宿線と都営地下鉄大江戸線は、駅舎と高速道路を一体的に建設

■中央環状新宿線 平面図



(中央環状新宿線と地下鉄大江戸線)
重複区間
3.5km

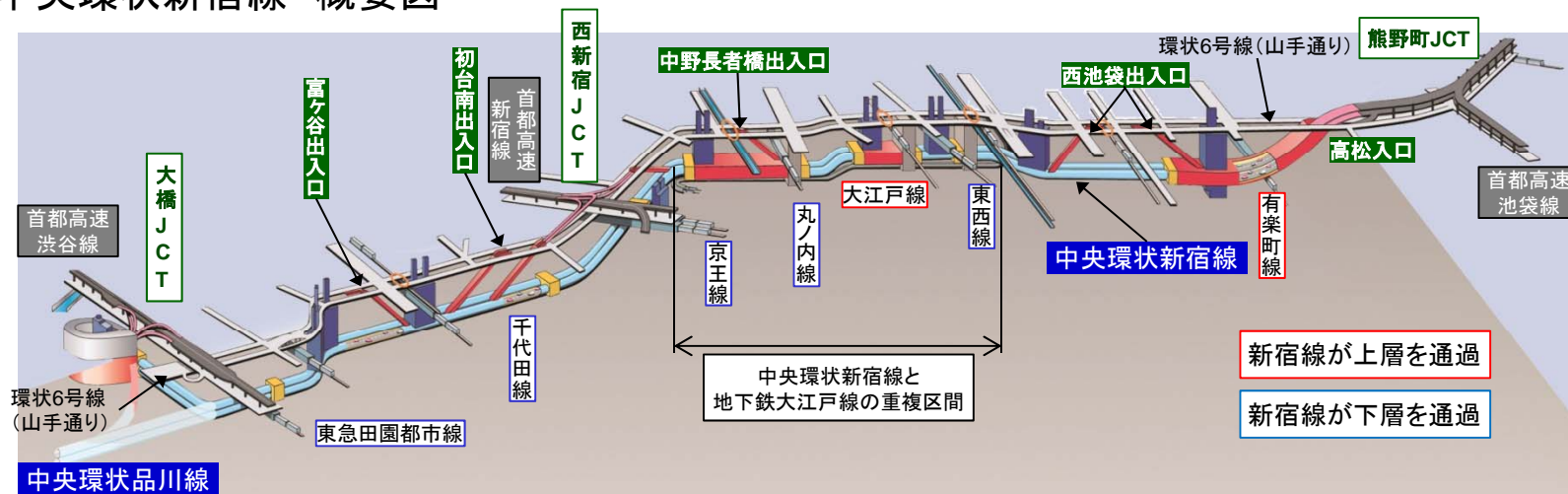
■大江戸線 中野坂上駅 断面図



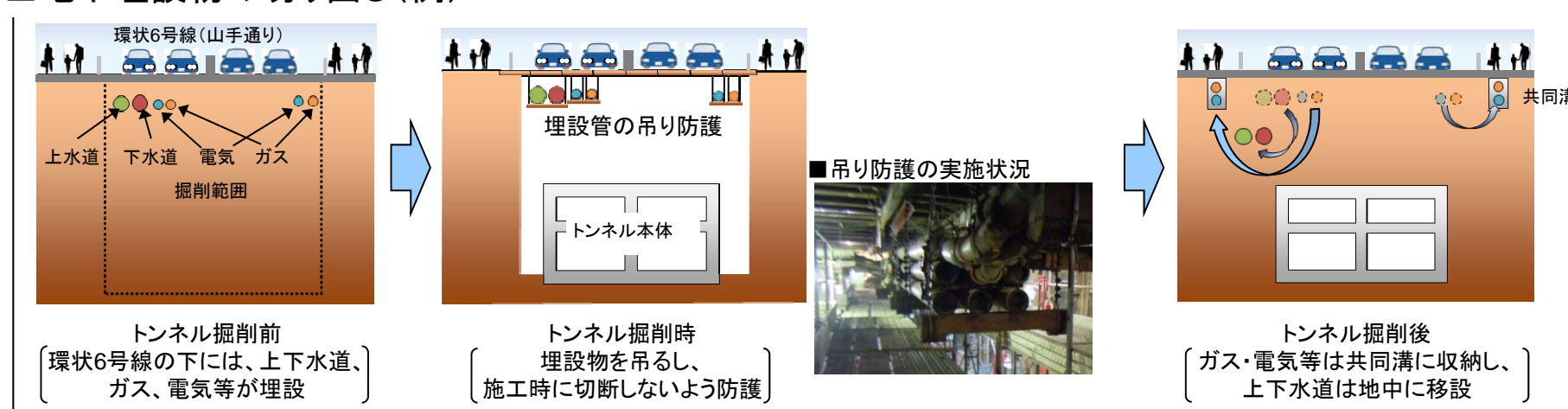
空間の複合利用事例(中央環状新宿線と大江戸線)

- 環状6号線の地下に整備した首都高速中央環状新宿線は、地下鉄を避け、水道、ガス、電気等の多くの地下埋設物を切り回して施工

■ 中央環状新宿線 概要図



■ 地下埋設物の切り回し(例)



空間の複合利用事例(共同溝と地下歩道)

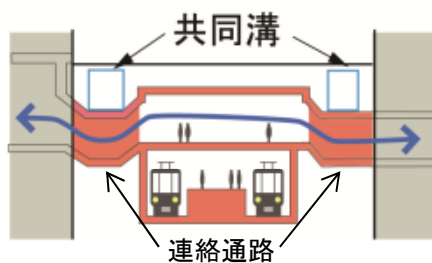
- ① 共同溝の再整備により、地下空間を再配分
- ② 周辺の再開発事業と併せて地下歩道入口をフラット化し、地下歩道空間を拡大することにより、快適な空間を創出



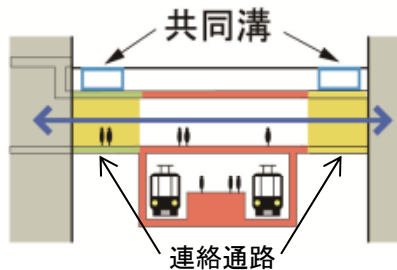
■事例: 日本橋共同溝と地下歩道(三越前駅)

■断面図

整備前 ※共同溝が支障となり、駅とビルとの連絡通路に段差が発生

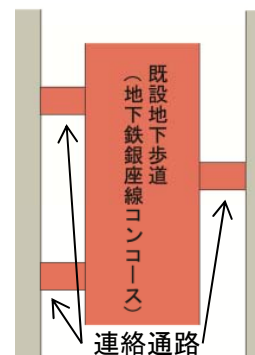


整備後 ※共同溝の再整備と一体的に地下歩道を整備し、連絡通路バリアフリー化

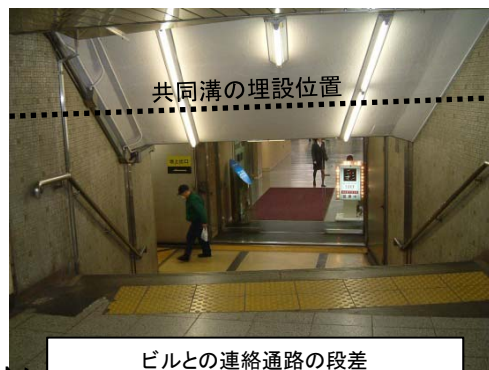


■平面図

整備前 ※地下歩道が狭くビルへの連絡通路も限定



整備後 ※地下歩道が新設され、ビルへの連絡も円滑化



(平成14年11月)



(平成22年10月)



(平成15年2月)



(平成19年12月)

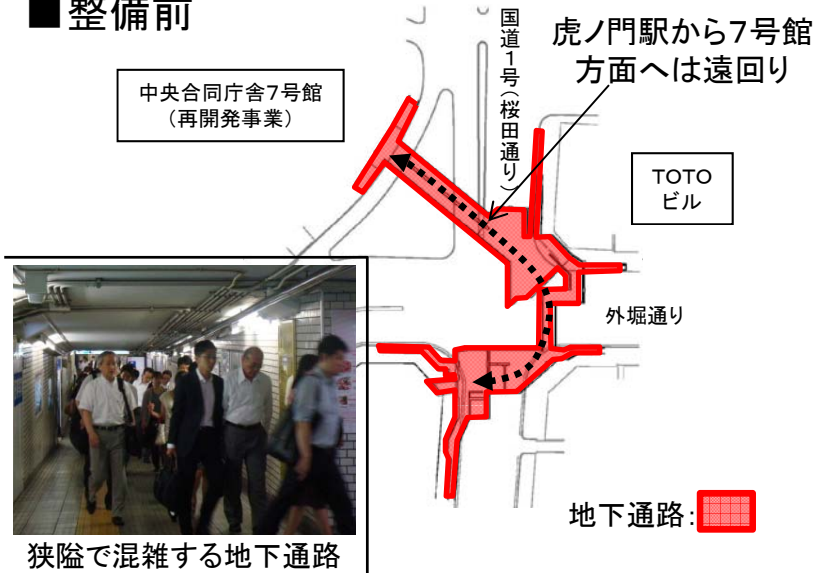
空間の複合利用事例(共同溝と地下広場)

○ 共同溝のために掘削した地下空間を複合利用し、地下広場を整備

■ 事例: 日比谷共同溝と虎ノ門地下広場



■ 整備前



■ 整備後

