

都市と交通

Vol.2 No.4

Fundamentals

新たな街路事業の展開
～ 平成 17 年度の新規事業等について 2

LRT Report

フランスのLRTの現状 6

Topics

スイスイ・シティ大作戦キャンペーン実施中！ 10

Information

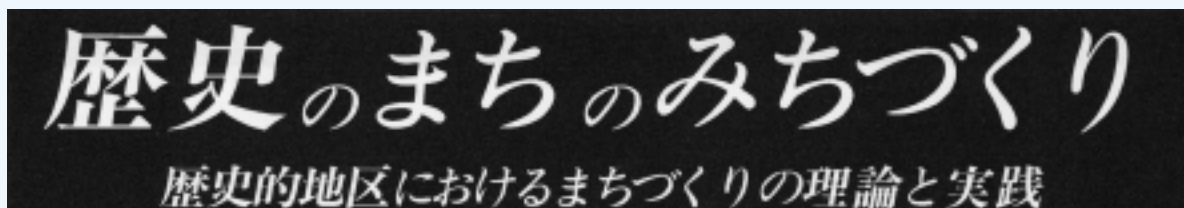
第一回 連続立体交差事業実務担当者講習会 14

社団法人 日本交通計画協会
編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路課

クロイドン(イギリス)



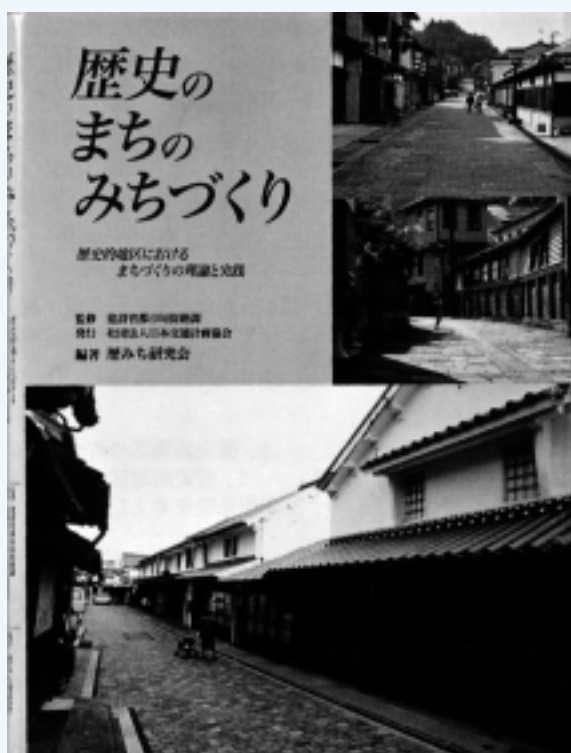
< 刊行図書案内 >



【編著】歴みち研究会 【発行】(社)日本交通計画協会

歴史的資産を活かしたまちづくりとは何か、「歴みち事業」を中心に歴みち事業の制度、計画立案方法から事業実施までの手順、実施上の留意点等を解説。都市計画や街路事業担当者のみならず関係のコンサルタント、研究者、歴史の街並みや郷土のまちづくりに興味ある方にとっても必読の1冊です。

(A4判・並製カバー付・188頁 頒価：6,117円(送料別) 地方公共団体・当協会会員は特別価格4,894円)



内 容

第 部 歴史を活かしたまちづくり・マニュアル編

第1章 歴史的地区におけるまちづくりの課題とあり方

第2章 まちづくりの計画立案・事業実施へのプロセス

第3章 歴史的地区におけるまちづくり計画の課題とその対応

第 部 歴みち事業・事例編

函館市西部地区、日光市二社一寺地区、足利市ばな寺周辺地区、ほか16箇所

第 部 歴みち関連・論文編

[1] 歴史的地区におけるまちづくり・まちづくりを目指して

[2] 歴史的地区におけるまちづくりの課題と方向

[3] 歴史的地区におけるまちづくりの方法
ほか参考資料多数

お申し込みは本頁をコピーし当協会までファクスにてお申し込みください。 Fax: 03-3816-1795

●注文書

歴史のまちのみちづくり—歴史的地区におけるまちづくりの理論と実践— 社団法人日本交通計画協会 発行/歴みち研究会 編著	
上記書籍を〔 〕冊注文します。 平成 年 月 日	
〒・所在地	
団体・会社名	
所属部課名	
お申込担当者	印
TEL. FAX.	

◎所定のご請求書等
用紙のある団体の場
合は、所定用紙をご
同封お願いします。

平成17年度の新規事業等について

国土交通省都市地域整備局街路課

都市再生・地域再生といった昨今の国家的政策課題に積極的に対応すると共に、持続可能な経済・社会の構築と安全安心かつ豊かで快適な暮らしの実現を図るため、都市内の交通円滑化や地域の活性化に資する施策について効果の高いものに絞り込み重点的な展開を図る。

運用改善のポイント

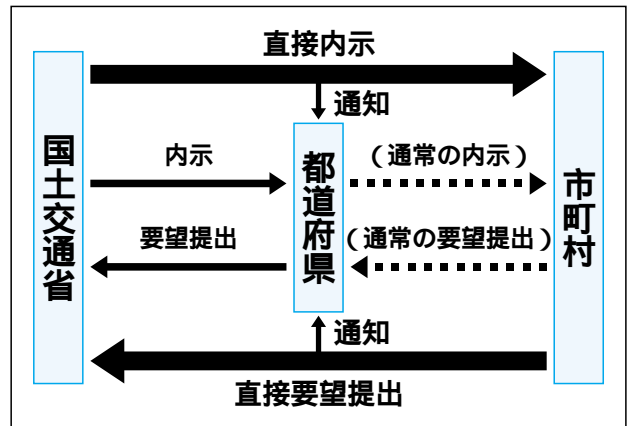
意欲ある市町村との直接要望・内示手続の導入

意欲ある市町村の意向を反映するため、直接要望・内示手続を導入する。

1. 地方道路整備臨時交付金制度の運用改善

市町村長の意見や地方公共団体の実務担当者の提案等を踏まえ、地方道路整備臨時交付金を中心に、より使いやすく、かつ地域の活性化等にも役立つものとなるよう、補助事業も含め街路事業の更なる制度改革を実施する。地方道路整備臨時交付金については、平成16年度の運用改善に引き続き、市町村の役割の重視、地方の裁量性や起債の自由度の向上など更に思い切って使いやすい制度を目指す。そのため、地域再生等に資する事業を強力に支援するとともに、より地方の自主性を活かした制度への改善を図るため、意欲ある市町村との直接要望・内示手続の導入、要素事業あたりの単年度事業費の上限の見直し、国費執行に関する年度間自由度の向上を行う。

市町村の直接要望



意欲的な市町村が作成する市町村事業主体のパッケージについて、市町村の以降を反映

(参考) 平成16年度の運用改善

地方道路整備臨時交付金について、地方にとってより使い勝手がよく、かつ高い成果をあげられる制度に改善するため、個別事業内容の事前審査からパッケージの目標達成度に対する事後評価へ転換するとともに、個別事業への配分を地方の自由裁量に委ねる。

<p>従来型</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 毎年度、個別事業内容を審査 ・ 個別事業の事業規模要件(個別事業の全体事業費の下限1億円等)への適合等 ○ 国が個別事業に対して配分 	→	<p>目標達成型</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地方がパッケージごとに整備目標、B/Cを公表し、国は目標の達成度を事後評価 ○ 毎年度、国はパッケージ全体の目標達成に要する事業費により配分し、個別事業については地方が自由に配分
---	---	---



【目標達成型への転換】

http://www.mlit.go.jp/road/road/area_support/kofu.html

単年度事業費の上限の見直し

地方の裁量性を高めるため要素事業あたりの単年度事業費の上限5億円（やむを得ないと認められる場合は5倍の額）を見直し、25億円とする。

国費執行に関する年度間自由度の向上

事業進捗に応じ年度間で国費・地方費の割合を調整する仕組みを導入する。

補助事業については

緊急輸送道路、避難路等の震災対策の国費率引き上げ。
バリアフリー重点整備地区等全国の見本となるスーパーモデル地区を募集、特別支援。

2. 「踏切スムーズ総合事業（仮称）」の推進による踏切対策の充実

社会問題化している「開かずの踏切」等に対応するため、鉄道局、道路局とも連携して「抜本対策」として施行者の拡大により連続立体交差事業のペースアップを図

るとともに、「速効対策」への取組強化を図るために踏切遮断時間を短縮する高度な踏切遮断機導入の効果検証を実施するなど、踏切対策を総合的に行う「踏切スムーズ総合事業（仮称）」を推進する。

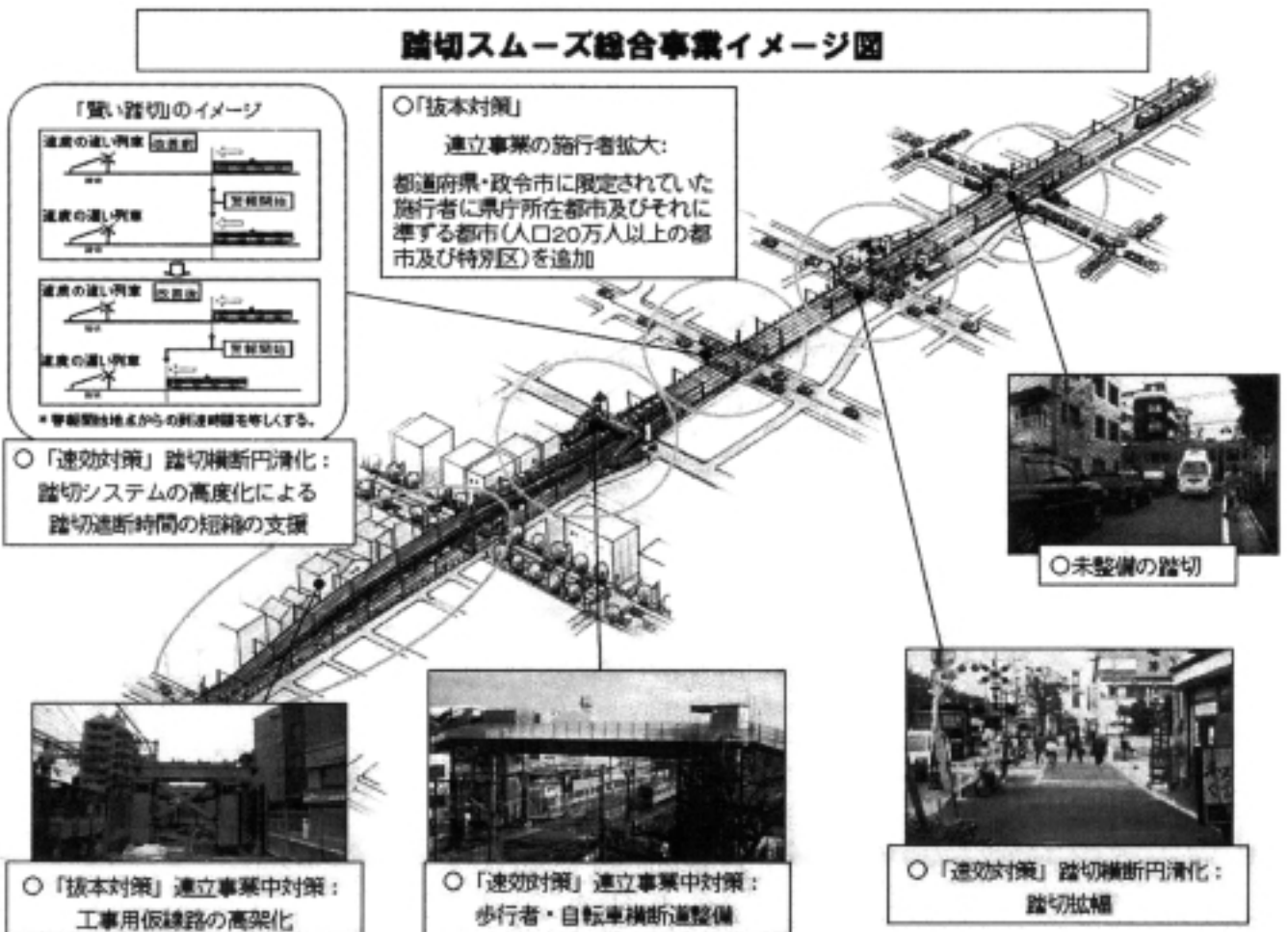
抜本対策

- 都道府県、政令市に限定されている連続立体交差事業の施行者の拡大（県庁所在都市及びそれに準ずる人口20万人以上の都市及び特別区を追加）により連続立体交差事業のペースアップを図る。
- 連続立体交差事業中の工専用仮線路を高架で設置することに取り組む。

速効対策

- 当面立体化されない区間等において踏切遮断時間を短縮する「賢い踏切」の導入及び踏切制御システムをさらに高度化するための技術開発を支援する。
- 踏切横断を円滑化するための踏切拡幅、歩行者等のための立体横断施設整備に取り組む。

<http://www.mlit.go.jp/crd/gairo/h17gaisan.htm>



3. 駅まち協働事業の創設による交通拠点整備の支援強化

都市再生の推進と中心市街地の活性化の核となる鉄道駅等の交通結節点において、駅の拠点性の向上のため、利用者の視点に立った交通機関間の連携強化や移動の連続性の強化を図るために必要となる駅前広場や自由通路等の施設整備を促進する。そのため、新たに「駅まち協働事業」を創設し、鉄道局と連携して、計画づくりと事業推進の両面で効率的な交通結節点整備を支援する。

交通拠点の整備においては、鉄道事業者、道路管理者、地方公共団体、民間事業者など多様な主体の利害等が関

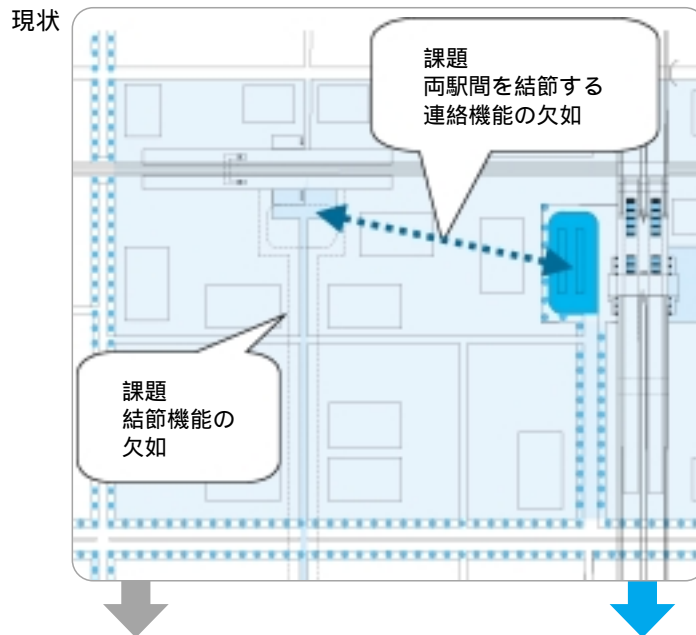
係し、従来、計画面やスケジュール面で必ずしも効率的に進まない例も見られた。このような複数の事業者が関係する交通拠点整備を効率的かつ円滑に進めるために、地方公共団体を中心に鉄道事業者等で構成する協議会を設立し、全体計画策定と事業の調整を行う仕組みを確立する。

現行の補助制度で算定される施設整備費を上限として補助対象に鉄道施設等の移設・改築を追加する。

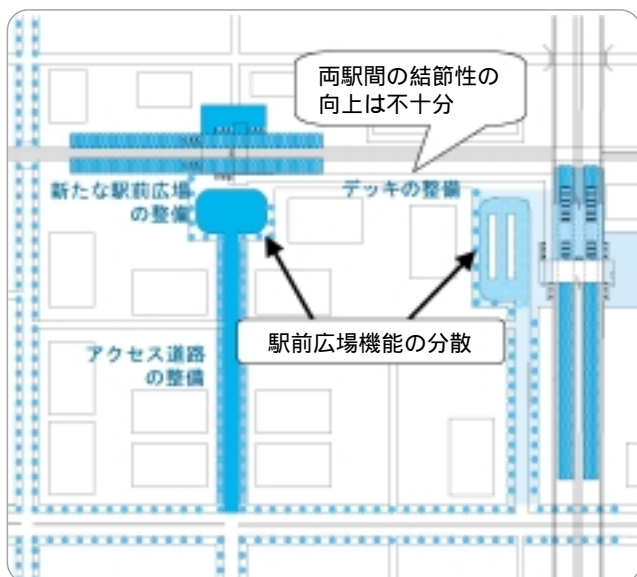
最適な計画の実現のため、補助金の交付対象に協議会を追加する。

<http://www.mlit.go.jp/crd/gairo/h17gaisan.htm>

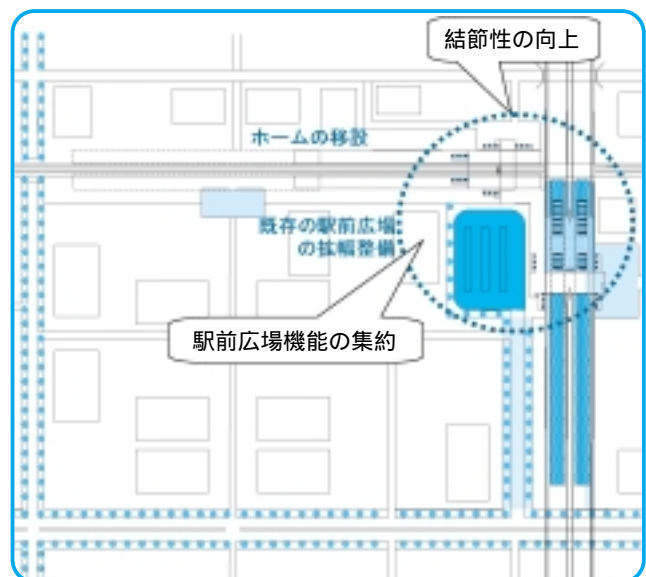
駅まち協働事業による整備のイメージ



現行制度による整備



駅まち協働事業による整備後



4. LRT(次世代型路面電車システム) 総合整備事業の創設

都市内道路交通の混雑緩和、地球環境対策の推進等の課題改善を図るために、公共交通を支援する道路、新交通システム・都市モノレールの整備を推進する。LRT(次世代型路面電車システム)の整備を重点的に進めるため「LRT総合整備事業」を新たに創設し関係部局が連携し、一体的・総合的な支援を充実する。

これは地方公共団体、LRT事業者等で構成される協議会が策定したLRT整備計画に基づく整備に対して、関係部局が連携して一体的に支援し、LRTプロジェクトによる総合的な整備を推進するもので、特に従来からの走行空間や停留所等への補助に加えて、都市内交通を改善する効果に応じた限度額方式を導入することで、レールや車両基地など助成の対象にできる施設の自由度を高め、弾力的に支援するものである。

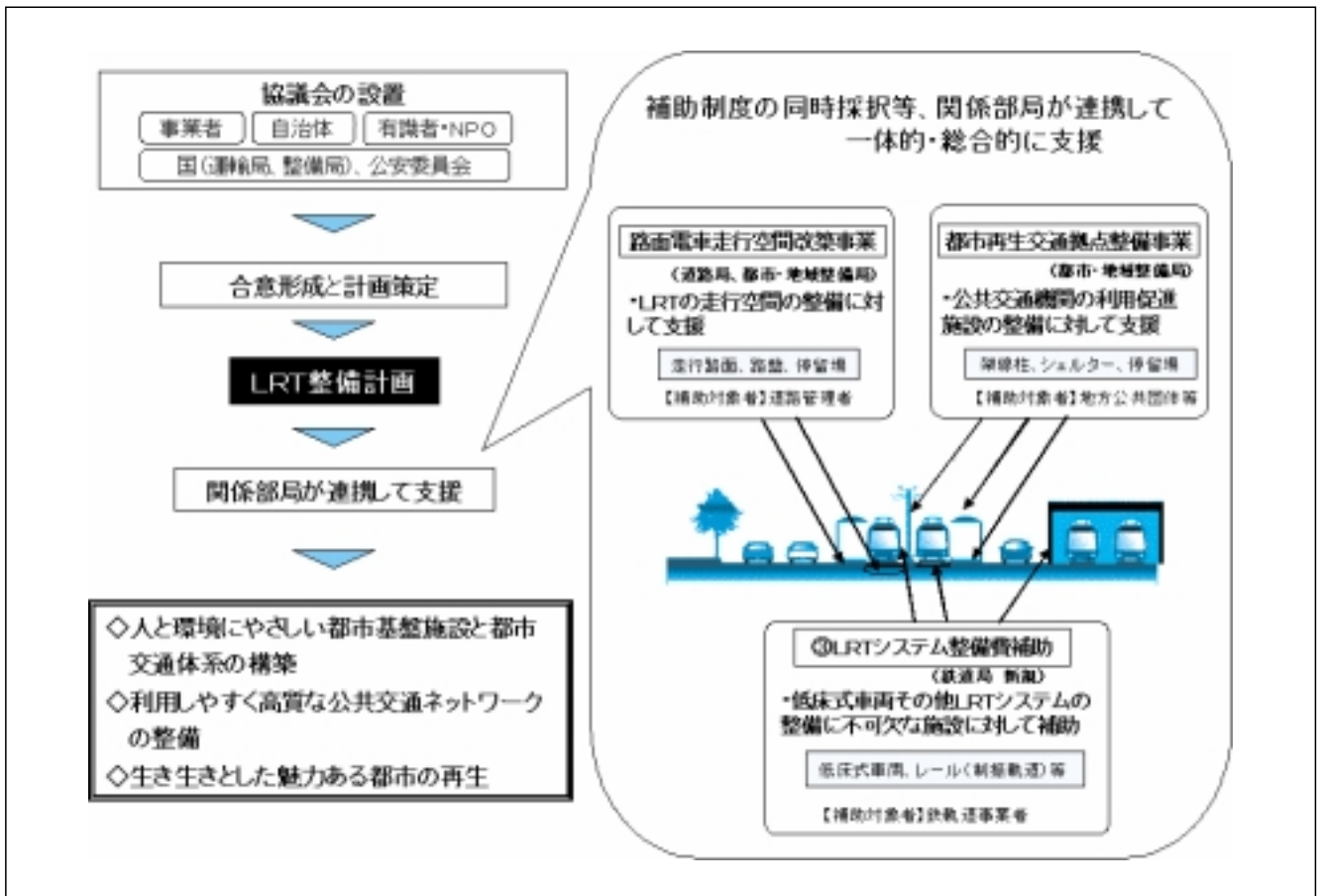
<http://www.mlit.go.jp/crd/gairo/h17gaisan.htm>

LRT導入における効果と課題

- LRT整備により期待される効果
- ・移動のバリアフリー化
 - ・交通環境負荷の軽減
 - ・交通転換による交通円滑化
 - ・公共交通ネットワークの充実
 - ・中心市街地の活性化
- 欧米ではこれまで70以上の都市で復活・導入進む

- 日本で整備が進まない要因
- ・関係主体間の合意形成の難航
 - ・コスト負担大(初期投資+維持管理)
 - ・導入空間の制約
- など

LRT総合整備事業による支援のイメージ



第①回

フランスのLRTの現状

秋村 成一郎

(姫路市技術管理監)

はじめに

フランスでは1985年のナントにおけるLRT(フランスではTram(トラム)またはTramwayと呼んでいます。)の導入に始まり、各地でLRTを用いた都市再生に取り組んでいます。隣国のドイツなどとは一線を隔した『人にやさしい』コンセプトで取り組んでいるのが特徴です。

本連載では、筆者が今年3～4月に実施した現地調査をもとに、4回にわたりフランスのLRTを用いた都市再生の現状と日本のまちづくりへの応用について言及する予定です。各回の主題は次のとおりです。

第1回：フランスのLRTの現状

第2回：フランスのLRT支援の沿革と法制度(仮題)

第3回：フランスのLRT整備の事例と導入効果(仮題)

第4回：日本におけるLRT展開への応用(仮題)

なお、本稿においてはLRT^{*1}を『LRV(低床式車両)を用いたバリアフリーを達成した次世代型路面電車システム』と定義します。

1. フランスにおけるLRTの整備状況

フランスでは、第2次世界大戦前に63路線あった路面電車が1973年には3路線まで減少しました^{*2}。日本と同様、自動車の普及と公共交通機関の採算性の低下が原因です。

こうした中、20年程前にナントやグルノーブルでLRTを用いて都市の改造・再生や中心市街地の活性化、また交通弱者の救済を図ろうとする動きが出てきました。

そのきっかけとなったのが、1982年に制定された『国内交通基本法(LOTI)』です。同法は公共交通の整備と利用を促進することを目的とし、それを支援するため、都市交通計画(PDU)策定の法定化、整備・管理機関として広域行政体(AO)の位置づけ、また交通税(VT)の導入を行いました。

以来、これまで、旧型の路面電車システムを今でも用いているマルセイユを含めると、首都圏以外で13都市においてLRTが運行されています(詳細は表-1参照)。他方イール・

ド・フランス首都圏^{*3}では、パリ北東部(T1)と南西部(T2)の2路線が開業済みで、後者は専用線を用いています。

2. LRTの計画状況

首都圏では、環状線としての『Le Project du Grand Tram(グラン・トラム プロジェクト)』、首都圏以外の延伸や新規導入計画中の都市としては、Montpellier(モンペリエ:2号線)、Strasbourg(ストラスブール:延伸と鉄道線への乗入れ^{*4})、Clement-Ferrand(クレモン・フェラン:1号線 - LORH工業の新ゴムタイヤ・ガイドウェイ方式)、Nantes(ナントウ:2号線の延伸)、Toulon(トゥーロン:1号線)、Le Mans(ルマン:1号線)、Mulhouse(ミュールーズ:鉄道線への乗入れ)、Lyon(リヨン:LEAプロジェクト)、Bordeaux(ボルドー:第2段階の延伸)、Tours(トゥール)、Toulouse(トゥールーズ)のほかAngers(アンジェ)、Martinique(マーティニック)、Douai(ドゥエ)などがあります(詳細は表-2参照)。このうち、首都圏の『グラン・トラム プロジェクト』とリヨンのLEAプロジェクトを以下に概説します。

3. グラン・トラム プロジェクト

仏語で "Le projet du <<Grand Tram>>" ですが、内容を概説すると、パリの中心(=エッフェル塔)からの距離で5km～13kmのドーナツ帯の間に、総延長70kmの環状LRTを2015年までに整備するものです。

このドーナツ部分については公共交通機関網が未整備で、現状では駅・停留所の間隔が平均で1.5km、また駅・停留所当たりのカバー人口が約1万6000人です。これをこのプロジェクトを通じて、それぞれ1km、7000人まで公共交通機関網を整備することとしています。

このプロジェクトのフレームは次のとおりです：環状LRT70kmの整備；他の軌道系公共交通機関との結節(RER^{*5}と5ヶ所、地下鉄と13ヶ所[うち4ヶ所は地下鉄の延伸に併せて整備])；80%の利用者が他の交通モードから

表-1 フランスにおけるLRTの現状（イール・ド・フランス首都圏を除く）

（アルファベット順）

No.	都市名	路線名	開業年 (西暦)	利用者数 (人/日)	延長 (km)	停留所数	車 両		投資額 (百万ユーロ)	営業速度 (km/hr)	備 考
							編成数	メーカー			
1	Bordeaux (ボルドー)	A線	2003	105,000	22.2	45	38	Alstom-Citadis	467	21	利用者数は見込み。架線の無い新システム。
		B線	2004	137,000							
		C線	2004	79,000							
2	Caen (カーン)	A線	2002	48,000	15.7	34	24	Industriel-Bombardier	190	20	ゴムタイヤ・ガイドウェイ方式
3	Grenoble (グルノーブル)	A線	1987	72,000	20.8	47	53	Alstom-Citadis	320	17-18	
		B線	1990	49,000					(1990価格)		
4	Lille (リール)	R-T線	1903	32,500	19.0	36	24	BREDA BO2BO	182 (1994価格)	18	1991 - 1994の間に全面的に更新
5	Lyon (リヨン)	1号線	2000	48,800	23.7	51	44	Alstom-Citadis	414	18	2003年に延伸
		2号線	2001	61,500					(1998価格)		
6	Marseille (マルセイユ)	68号線	1903	20,000	3.0	9	19	(旧型)	-	15	
7	Montpellier (モンペリエ)	1号線	2000	82,000	15.2	29	28	Alstom-Citadis	332 (1996価格)	20	
8	Nancy (ナンシー)	1号線	2000	55,000	8.0	30	25	Industriel-Bombardier	149	20	ゴムタイヤ・ガイドウェイ方式
9	Nantes (ナントゥ)	1号線	1985	77,000	38.5	83	69	Adtranz (Bombardier)	465	19-22	2000年に延伸 1994年に延伸 2004年に延伸
		2号線	1992	100,000							
		3号線	2000	23,000							
10	Orléans (オルレアン)	南北線	2000	30,000	17.7	24	22	Alstom-Citadis	286 (1997価格)	22	
		1号線・ 1号支線	1994	60,000	15.6	31	28	GEC-Alstom 及び De Dietrich	401 (1990価格)	19.5	1997年に延伸；1999年にTEOR (光学式ガイドバス)導入
12	Saint-Etienne (サントイェタン)	L4	1881	50,000	9.3	32	35	Alstom-Vevey	29	14	1983, 1991, 1999, 2000年に延伸
13	Strasbourg (ストラスブール)	A、D線	1994	76,000	25.1	46	53	Bombardier-Eurotram	541	22	
		B、C線	2000	75,000							
Total				1,280,800	233.8	497	462		3,776		

資料：フランス政府 設備・交通・住宅・観光・海洋省 (METLTM. 略称「設備省」) 陸上交通局 (DTT)

表-2 フランスにおけるLRT整備プロジェクト一覧（イール・ド・フランス首都圏を除く）

（アルファベット順）

No.	広域行政体 (AO)名	AO人口 (千人)	プロジェクト名		工事着工 (西暦)	開業予定 (西暦)	延長 (km)	停留所数	車両の 編成数	総投資額 (百万ユーロ)	国庫補助 (百万ユーロ)	他の補助	備 考
			第1期	第2期									
1	Bordeaux	660	A線の延伸	2003年4月	2004年秋	2.6	6	6	62.0	11.0			
				2004年末	2006年末	7.4							
			B線の延伸	2004年末	2006年末	6.1							
				2004年9月	2006年末	5.1							
2	Clemt-Ferrand	263	南北線(新設)	2004年春	2006年半ば	14.0	31	20	282.0	62.5	35.0	LORH工業の新ゴムタイヤ・ガイドウェイ方式 (Translorh)	
3	Grenoble	381	C線・C'線(新設)	2003年初頭	2006年初頭	13.2	23	35	359.0	67.0			
			B線(延伸)	2003年初頭	2006年初頭	2.0							
4	Lyon	1,325	T1線(延伸)	2003年5月	2005年9月	2.1	4	3	38.0	8.5	3.0		
5	Le Mans	189	LEAプロジェクト	2004年半ば	2006年10月	14.5	10	10	165.0	36.0	9.0		
			1号線(新設)	2004年9月	2006年末	14.3	33	23	230.0	46.0			
6	Marseille	984	1号線(更新)	2004年	2006年末	16.0	41	42	385.0				・旧システムの全面更新 ・地下鉄延伸(L=2.5km) も同時に施行
			2号線(更新)										
			3号線(更新)										
7	Montpellier	413	1号線(延伸)	2002年3月	2005年6月	0.5	4	2	51.0	1.5			
			2号線(新設)	2003年半ば	2006年末	19.8	32	24	424.0	100.0			
8	Mulhouse	218	鉄道との相互 直通運転化	2003年	2005年	19.7	37	27	340.2	83.1			
			都市部(2線) 都市周辺部	2003年	2007年	18.3	22	17	150.0				
9	Nantes	556	2号線(延伸)	2003年6月	2005年9月	2.0	3	2	54.5	(IMEC)			
			4号線(新設)	2004年9月	2006年9月	7.0	16	13	51.6				
			3号線(延伸)	2004年9月	2006年9月	3	3	14.7					
			1号線(新設)	2003年7月	2006年	8.5	20	20	270.0	37.0	46.0		
11	Rouen	398	第1期の残区間(新設)	2003年夏	2006年初頭	15.0	20	57	145.0	32.0	51.8	既設11km分を除く	
12	Saint-Etienne	360	2号線(第1期、新設)	2003年末	2006年	2.0	4	4	65.5	15.0			
			鉄道との相互直通運転化	2006年	2008年	44.0	30	14	300.0				
13	Strasbourg	451	B、C、D線(延伸)	2004年7月	2006/2008年	13.5	22	39	402.0	69.0			
			E線(新設)										
			1号線(第1期、新設)										2005年
15	Toulouse	744	C線(新設)	2001年	2004年	8.0	6	6	45.0	10.2			
16	Valenciennes	350	1号線(第1期、新設)	2003年4月	2006年	9.4	19	17	243.0	41.5			
Total				8,187		283.2	451	428	4,962.5	762.3	144.8		

出典: "Les chiffres de référence des transports publics"; 2002年12月31日、GART

乗り換える；利用者数は1日50万人；総事業費は約15億ユーロ。

全体を8つの区間に分割して整備することとしていますが、このうちすでにパリ北東部の通称T1(図中参照番号1。道路上の専用レーン)とパリ南西部のT2(図中参照番号5。LRT専用区間)は開業済みです(詳細は表-3と図-1、2参照)。その他、2000~2006年の国と地方政府との契約*6(第12次計画)に基づき2006年までの完成を目指しているのが4区間、残り2区間は2006年以降に着手の予定です。

4. リヨンのLEAプロジェクト

パリに次いでフランス第2の都市圏であるリヨンにおいては、すでに地下鉄4路線、LRT2路線、トローリーバス3路線などの公共交通機関網が整備されていますが、それに加え、LEAプロジェクトが進行しています。

LEA(Ligne de l'est de l'agglomération；リヨン大都市圏東部線)は、旧リヨン東部鉄道(貨物線)跡地を利用して新設するLRTです。2006年開業見込みの第1期は、TGV(フランスの新幹線)停車駅のPart-Dieuから工業地区であるMeyzieu Z.I.までを結ぶ全長約14.6kmです。なお将来はこれを延伸

表-3 Le Grand Tram 事業の区間別整備プログラムと進捗状況

No.	区間と費用分担	進捗状況
1	T1 (Saint-Denis ~ Bobigny間)	開業済み
2	Bobigny ~ Noisy le Sec間。2000~2006年の第12次計画[国と地方政府の契約]に位置付けられた事業で、28.5百万ユーロの補助金。地元自治体は13.7百万ユーロの負担。	2000年末工事着手
3	Noisy-le-Sec ~ Montreuil ~ Val de Fontenay間。2000~2006年の第12次計画[国と地方政府の契約]に位置付けられた事業で、140百万ユーロの補助金。地元自治体は17.8百万ユーロの負担。	2004年工事着手
4	Tronçon sud	次期計画(2007年以降)
5	T2 (Issy-Plaine ~ La Défense間)	開業済み
6	La Défense ~ Bezons間。2000~2006年の第12次計画[国と地方政府の契約]に位置付けられた事業で、111百万ユーロの補助金。地元自治体は7.6百万ユーロの負担。	2003年工事着手
7	Nanterre ~ Colombes	次期計画(2007年以降)
8	Colombes ~ Saint-Denis間。2000~2006年の第12次計画[国と地方政府の契約]に位置付けられた事業で、100百万ユーロの補助金。地元自治体は20.6百万ユーロの負担。	2003年工事着手

資料：Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)

図-1 Le Gran Tramの計画路線

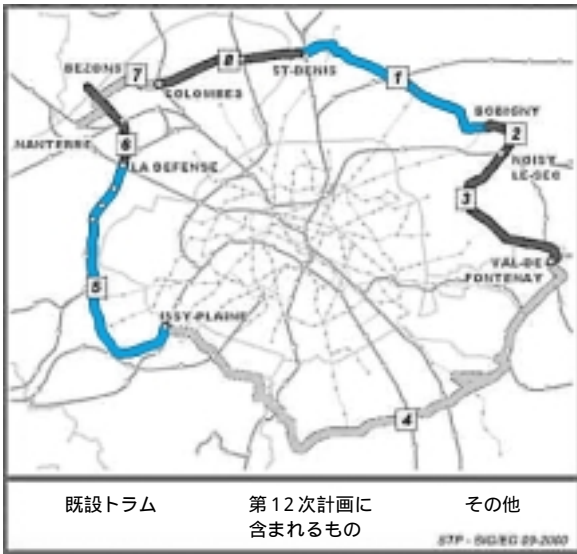
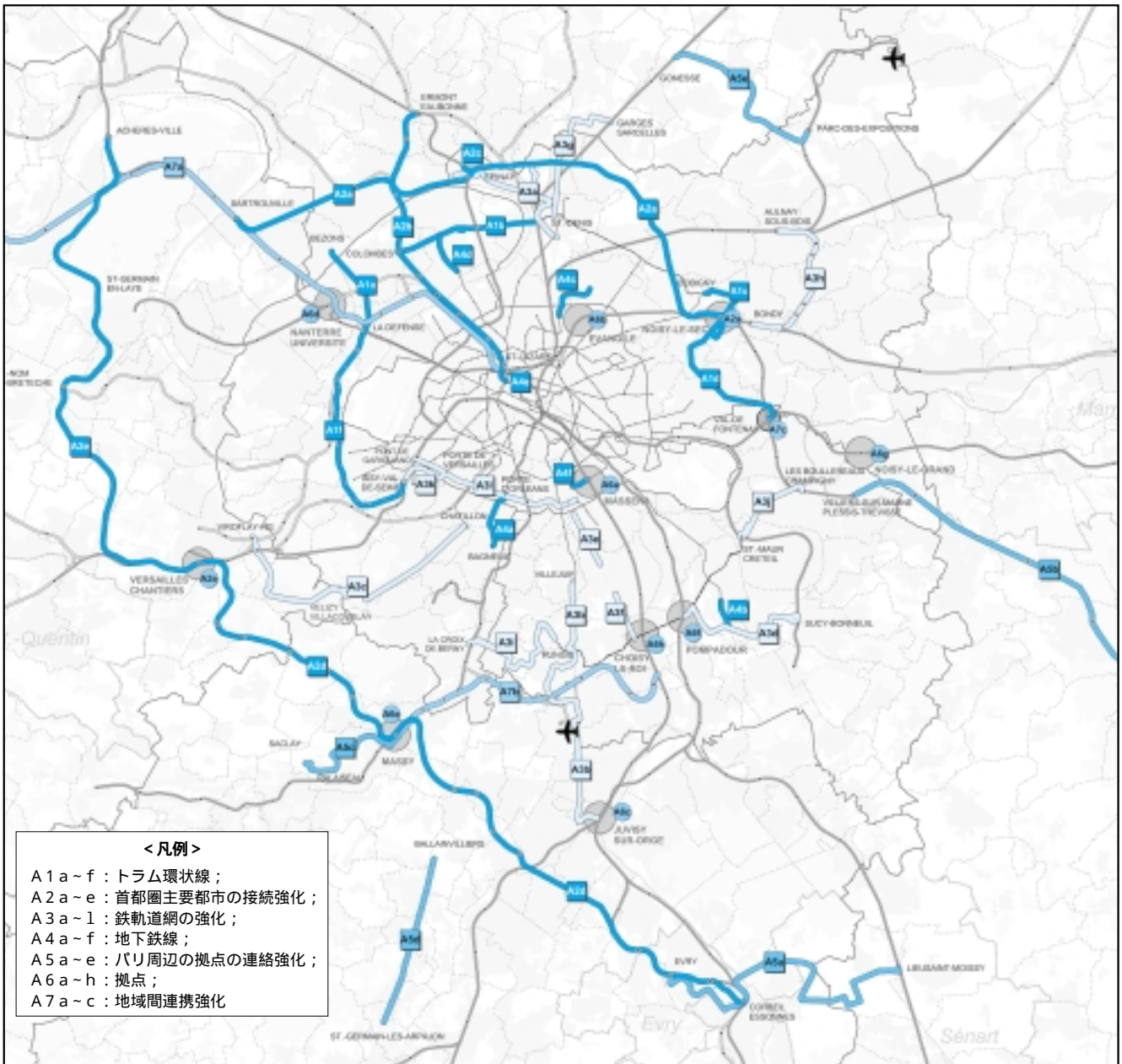


図-3 リヨンのLEAプロジェクト計画路線



図-2 第12次計画(2000～2006年)に含まれている契約(公共交通基盤関連プロジェクト)



し、『星の王子様』の著者の名前を冠したSt.Exupéry国際空港まで結ぶ予定です。

このプロジェクトの主な目的は次のとおりです： これまで鉄軌道系公共交通機関網から取り残されていたリヨン大都市圏東部の居住者がダイレクトにPart-Dieuにアクセスできるようにする； Part-Dieu から5つ目の駅、La Soie周辺に居住拠点を整備する； La Soie駅と地下鉄A線とを繋ぐ。このため、地下鉄A線の終着駅Laurent BonneveyからLa Soie駅まで地下鉄A線を延伸する(図-3参照)。

また、プロジェクトのフレームは次のとおりです： 全長14.6km。駅数は10。両端を25分で結ぶ； 運行間隔は朝夕のピークで7～8分； 約7万人の居住者と3万7000人の従業者をカバー(駅勢圏は半径500m)。

5. フランスのLRTの特徴

1985年のナント以降のフランスにおけるLRTの特徴を以下に列挙します：

(1) LRTの当事者

* LRTに関する法令・規則決定権者、整備主体、資産保有者、経営主体、運行主体が異なることが大半。

* 経営主体としては公共交通を司る行政主体(AOUT)の場合が多く、そのうちの6割が広域行政体(事務組合)。

* 運行主体は、経営主体からLRTのみならず、バスなどの公共交通機関の運行を複数年契約で一括受託している例が多い。運行主体は各モードの運行ルート、料金、運行間隔、乗継箇所等を設定し、契約に定められた目標を達成すべく努力。

* 運行主体の3大会社(KEOLIS, TRANSDEV, CONNEX)の占有率は74%(運行路線数)、83%(運行回数)。

(2) 整備・運営の財源と費用

* 2002年の都市交通財源の内訳は、固有資金(86.4% ; 40.7億ユーロ)と借入金(13.6% ; 6.4億ユーロ)。このうち固有資金の内訳は、交通税(VT : Versement Transport^{*7}) 45.8%、自治体補填30.9%、運賃収入20.5%、国補填2.7%。

* 2002年の都市規模別交通税率の例は、

▶ 首都圏内 : Paris/Hauts-de-Seine : 最大2.5%

▶ 首都圏以外 : 人口10万人以上の都市圏 : (i) 最大1.75%(国の補助金^{*8}を得てインフラ整備をする都市) (ii) 最大1%(その他の都市) ; 人口1~10万人の都市圏 : 0.55%。

* LRT営業中の13都市の平均では、整備費の平均は21.0億円/km(1ユーロ = 130円)、平均駅間距離約500m(表-1参照)。整備の重点は、LRTの専用区間(TCSP)に置かれ、この場合国のインフラに対する補助率が優遇される(最大20%。なお、首都圏以外の都市ではEUが設けた各国の財政赤字削減の一貫として2003年までで補助制度廃止)。

* LRTを整備中または整備予定の16都市の平均では、整備費の平均は22.8億円/km(1ユーロ = 130円)、平均駅間距離約680m(表-2参照)。

* 運賃の比較(1回券の平均)： 公共交通のための専用区間を持つ都市圏 : 1.18ユーロ； 人口10万人以上の都市圏 : 1.05ユーロ、人口10万人以下の都市圏 : 0.95ユーロ。

(3) 車両・システムの特徴

* LRTの車両は一部都市を除いて全てLRV(低床式車両)であり、公共側のインフラ整備も相まってバリアフリー化を実現。車椅子、お年寄り、乳母車などの乗降がスムーズ(この点、バリアフリーに無関心なドイツとは好対照)。

おわりに

最近のトピックスとしては、次のようなものが挙げられます： Bordeaux(ボルドー)で架線の無いシステムの運行を昨年12月に開始しました(CONNEXが運行受託。開業後、故障がたびたび発生。今年3月末時点で運転の平常化に向けて努力中)； 坂の多い地形のためにゴムタイヤ・ガイドウェイ方式を導入した2都市(NancyとCaen)のうち、Nancyでは、システムの複雑さから未だにガイドレールが外れる事象が相次いでいる； Clermont-Ferrand(クレモン・フェラン)は新しいゴムタイヤ・ガイドウェイ方式のLRT(Translorh)を導入予定； ミュルーズとストラスブールでは、Tram-Train(LRT車両が鉄道路線に乗り入れ相互直通運転を行うもの)を計画中。なお、隣国ドイツとは異なりフランスでは相互直通化が初めてのため、SNCF(旧国鉄)やTER(地方鉄道線)を抱える地方政府との交渉が難航。

以上のように、LRTを導入する各都市、またシステムや車両メーカーが競争状態にあるため、導入後のトラブルも見られるものの、一つとして同じものがないほど各都市がユニークなシステムや車両、また運行委託方式や運行会社の評価方式を導入しています。

連載第2回においては、フランスにおいて公共交通の機関別分担率を高めた立役者、LRTに対する国などの支援の沿革と法制度について概説する予定です。

* 1 LRT (Light-rail Transit) のほか路面電車の呼称や定義は国や団体により異なっています。呼称については、例えば米国ではLRTのほか『Streetcar』、英国では『Tramway』などと呼ばれています。

* 2 日本でも同様に、最盛期の82路線から19路線に減少しています(2004年4月1日現在)。

* 3 首都圏はIle de France (直訳では「フランスの島」)と呼ばれ、パリ市と周辺7県で構成されています。

* 4 地元では「Tram-Train」(トラム・トラン、『トラムと鉄道』という意味)と言っています。

* 5 Réseau Express Régional。パリと首都圏と周辺を結ぶ鉄道で、A線からD線の4路線があります。

* 6 1980年代半ばの社会党政権による地方分権化政策の結果、国と県の間に新たに地方政府が新設されるとともに、国が補助金を支出する事業については事前に地方政府と契約を締結することとなりました。

* 7 従業員9人以上の事業所の給与総額に毎年課税。税率は設備省(METLTM)陸上交通部(DTT)の認可事項。

* 8 設備省陸上交通部の認可事項。

TOPICS


スイスイ・シティ大作戦キャンペーン実施中！

現在、連続立体交差事業を中心に、交通がスムーズで快適な街づくりを進める取り組みを「スイスイ・シティ大作戦」と名付け、下記の団体の参加により全国PRを展開しています。（キャンペーン期間：平成17年3月末まで）

日本の都市には、まだまだ多くの踏切が残っています。明治以前の日本の鉄道沿線に、数多くは不可欠の交通手段でしたが、そのほとんどが過半数を占めているため、全国には約36千箇所の踏切があります。東京23区内には約700箇所の踏切があるのに対し、パリやロンドンでは20箇所以下です。その差は歴然です。


多くの踏切をまとめて解消する連続立体交差事業を進めています。踏切の半分は、朝夕1時間に5分も閉まっています。踏切待ちの車の列が都市を埋める所もありません。踏切待ちの時間を減らすことで、全国での経済効果は1年間に約1兆5千億円とも言われます。踏切がなくなれば、車の交通が飛躍的にスムーズになり、交通事故もなくなり、また、このような問題に対処するため、鉄道事業者は積極的に立体化することにより、多くの踏切をまとめて解消する「連続立体交差事業」を進めています。

【東京23区】の踏切箇所
——踏切が存在する区
●「踏切が解消された区」(H16.6.30)



踏切の名称 (踏切名)	踏切通過時間	踏切待ちの長さ
JR中央線 (小倉井筒踏)	53分	500m
東武東上線 (沢井公園4号)	46分	250m
東武東上線 (春日原6号)	42分	460m

連続立体交差事業は、街をスムーズで元氣な「スイスイ・シティ」にします。連続立体交差事業により、自動車交通は円滑になり、歩行者の行き来も格段に快適に。この結果、街が元氣になります。また、交通事故の防止も大きく進みます。みんなの力で、踏切のない街を。「スイスイ・シティ大作戦」現在全国70都市で進行中!!



みんなの力で、踏切のない街を。

スイスイ・シティ大作戦

●交通渋滞・踏切事故がなくなります。●歩行者にやさしい街になります。●街が元氣になります。

約9割 連続立体交差事業は道路整備の一環として実施している事業

です。国と地方公共団体が費用の約9割を、鉄道会社が約1割を負担しています。

【「スイスイ・シティ大作戦」の詳細は…
www.suisui-city.com】

連続立体交差事業は、国土交通省の国庫補助事業として、前道府県や法令指定都市が鉄道会社の協力を得て、現在約70の都市で実施中です。

【「スイスイ・シティ大作戦」参加団体】全国連続立体交差事業促進協議会・北海道・宮城県・群馬県・東京都・横浜市・川崎市・新潟県・富山県・静岡県・愛知県・名古屋市・福井県・京都府・大阪府・大阪市・兵庫県・神戸市・奈良県・岡山県・広島県・広島市・愛媛県・福岡県・福岡市・北九州市・佐賀県・大分県・宮崎県・東日本旅客鉄道(株)・西日本旅客鉄道(株)・東海旅客鉄道(株)・九州旅客鉄道(株)・小田急電鉄(株)・近畿日本鉄道(株)・京王電鉄(株)・京成電鉄(株)・京阪電気鉄道(株)・京浜急行電鉄(株)・相模鉄道(株)・山陽電気鉄道(株)・西武鉄道(株)・東京急行電鉄(株)・東武鉄道(株)・名古屋鉄道(株)・南海電気鉄道(株)・西日本鉄道(株)・阪急電鉄(株)・阪神電気鉄道(株)

【「スイスイ・シティ大作戦」参加団体】全国連続立体交差事業促進協議会・北海道・宮城県・群馬県・東京都・横浜市・川崎市・新潟県・富山県・静岡県・愛知県・名古屋市・福井県・京都府・大阪府・大阪市・兵庫県・神戸市・奈良県・岡山県・広島県・広島市・愛媛県・福岡県・福岡市・北九州市・佐賀県・大分県・宮崎県・東日本旅客鉄道(株)・西日本旅客鉄道(株)・東海旅客鉄道(株)・九州旅客鉄道(株)・小田急電鉄(株)・近畿日本鉄道(株)・京王電鉄(株)・京成電鉄(株)・京阪電気鉄道(株)・京浜急行電鉄(株)・相模鉄道(株)・山陽電気鉄道(株)・西武鉄道(株)・東京急行電鉄(株)・東武鉄道(株)・名古屋鉄道(株)・南海電気鉄道(株)・西日本鉄道(株)・阪急電鉄(株)・阪神電気鉄道(株)

<掲載広告例：(社)日本自動車連盟会員向機関誌「JAF Mate」>

「スイスイ・シティ大作戦」参加団体

全国連続立体交差事業促進協議会、北海道、宮城県、群馬県、東京都、川崎市、横浜市、新潟県、富山県、静岡県、愛知県、名古屋市、福井県、京都府、大阪府、大阪市、兵庫県、神戸市、奈良県、岡山県、広島県、広島市、愛媛県、福岡県、福岡市、北九州市、佐賀県、大分県、宮崎県、東日本旅客鉄道(株)、西日本旅客鉄道(株)、東海旅客鉄道(株)、九州旅客鉄道(株)、小田急電鉄(株)、近畿日本鉄道(株)、京王電鉄(株)、京成電鉄(株)、京阪電気鉄道(株)、京浜急行電鉄(株)、相模鉄道(株)、山陽電気鉄道(株)、西武鉄道(株)、東京急行電鉄(株)、東武鉄道(株)、名古屋鉄道(株)、南海電気鉄道(株)、西日本鉄道(株)、阪急電鉄(株)、阪神電気鉄道(株)

キャンペーンの構成

効果的なPRを行うために、複数のメディアを通じて以下のキャンペーンを展開。

新聞広告(全国紙)...日本経済新聞(北海道、東京、中部、大阪、西部)

新聞広告(地方紙)...河北新報、上毛新聞、静岡新聞、中日新聞、福井新聞、京都新聞、神戸新聞、奈良新聞、中国新聞、西日本新聞、佐賀新聞、大分合同新聞、宮崎日日新聞

自動車利用者向け...(財)日本自動車連盟機関誌「JAF mate」に広告掲載

鉄道利用者向け...駅張りポスター、電車中吊り広告

スイスイ・シティ大作戦ホームページ開設

各種自治体広報誌に広告掲載

自治体ホームページに のホームページリンクバナーを貼付

全国での取り組み

東北	事業主体	都市名	鉄道路線名
	宮城県	多賀城市	JR仙石線

北陸	事業主体	都市名	鉄道路線名
	新潟県	新潟市	JR信越本線 等
	富山県	富山市	JR北陸本線 等
	福井県	福井市	JR北陸本線・京福電鉄

近畿	事業主体	都市名	鉄道路線名
	京都府	福知山市	JR山陰本線 等
	大阪府	大阪市	JR阪和線 大阪外環状線 阪急京都線・千里線 JR片町線・東西線
	大阪府	東大阪市	大阪外環状線
		泉佐野市	南海本線
		東大阪市	近鉄奈良線
		泉大津市	南海本線
		高石市	南海本線・高師浜線
		堺市	南海本線
	神戸市	神戸市	阪神本線
	兵庫県	姫路市	JR山陽本線 等
		西宮市	阪神本線
		明石市	山陽電鉄
		加古川市	JR山陽本線・加古川線
	奈良県	奈良市	JR関西本線・桜井線

中国	事業主体	都市名	鉄道路線名
	岡山県	倉敷市	JR山陽本線・伯備線
	広島県	府中町・海田町	JR山陽本線 等
	広島県	広島市	JR山陽本線・呉線

九州	事業主体	都市名	鉄道路線名
	北九州市	北九州市	JR筑豊本線・鹿児島本線
	福岡市	福岡市	JR鹿児島本線・篠栗線 西鉄宮地岳線
	福岡県	久留米市	西鉄大牟田線
		春日市・大野城市	西鉄天神大牟田線
	大分県	大分市	JR日豊本線 等
	佐賀県	武雄市	JR佐世保線
	長崎県	長崎市	JR長崎本線
	熊本県	熊本市	JR鹿児島本線・豊肥本線
	宮崎県	日向市	JR日豊本線

北海道	事業主体	都市名	鉄道路線名
	北海道	江別市	JR函館本線

関東	事業主体	都市名	鉄道路線名
	群馬県	太田市	東武伊勢崎線 等
		伊勢崎市	JR西毛線・東武伊勢崎線
	千葉県	船橋市	京成本線
		鎌ヶ谷市	東武野田線・新京成線
		野田市	東武野田線
	東京都	練馬区	西武池袋線
		大田区	京急本線・空港線
		世田谷区	小田急小田原線
		渋谷区等	小田急小田原線
		福城市	JR南武線
		国立市等	JR中央本線
		三鷹市等	JR中央本線・西武多摩川線
		調布市	京王電鉄京王線
	川崎市	川崎市	京急大師線
	横浜市	横浜市	相模鉄道本線

中部	事業主体	都市名	鉄道路線名
	岐阜県	岐阜市	名鉄名古屋本線
	静岡県	浜松市	遠州鉄道鉄道線
		沼津市	JR東海道本線・御殿場線
	名古屋	名古屋市	JR関西本線・近鉄名古屋線 名鉄名古屋本線
	愛知県	東海市	名鉄常滑線・河和線
		蒲郡市	JR東海道本線・名鉄蒲郡線
		春日井市	JR中央本線
		知立市	名鉄名古屋本線・三河線

四国	事業主体	都市名	鉄道路線名
	香川県	高松市	高松琴平電鉄琴平線・長尾線
	愛媛県	松山市	JR予讃線
	高知県	高知市	JR土讃線

(注) 各ブロックに記載した路線は平成16年度事業中の箇所です。

その他調査箇所

事業主体	都市名	鉄道路線名
愛知県	半田市	JR武豊線
三重県	四日市市	近鉄名古屋線
福岡市	福岡市	西鉄天神大牟田線
鹿児島県	鹿児島市	JR鹿児島本線・日豊本線

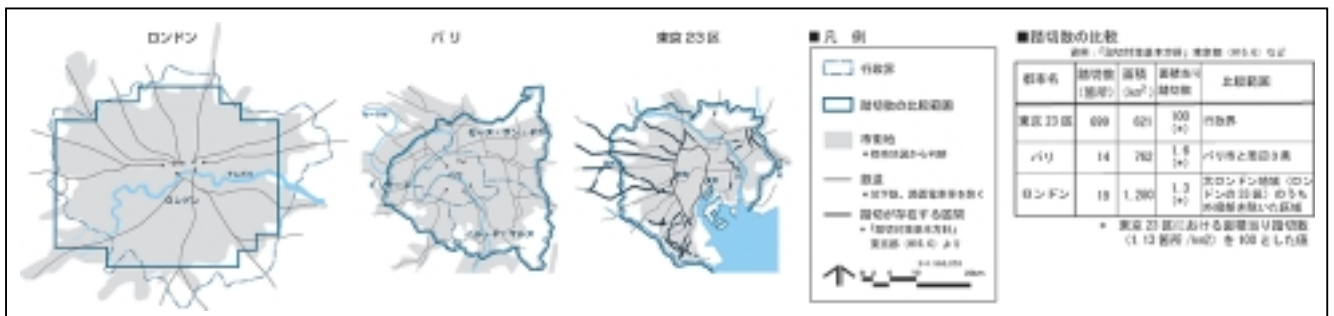
日本の都市にはまだまだ多くの踏切が残っている

明治以降の日本の経済発展に、鉄道は不可欠の交通手段でしたが、そのほとんどが地平部を通過しているため、全国には約3

万6千箇所の踏切があります。東京23区内には約700箇所の踏切があるのに対し、パリやロンドンでは20箇所以下で、その差は歴然です。

東京と海外主要都市の踏切密度の比較(東京都を100とした場合)

資料：踏切対策基本方針(東京都)より作成



是非チェックしてください！
 スイスイ・シティ大作戦ホームページ！

URL → <http://www.suisui-city.com/>

新聞やポスターによるPRのほか、以下の内容からなるホームページを作成し、より効果的なPR活動を行っています。（新着情報続々更新中！）

- ➔ 「特集」を設け、JR中央線等の先進的特徴的な取り組みについて紹介しています。
- ➔ 「トピック」で連続立体交差事業に関連する最新のニュース等情報提供を行っています。
- ➔ 地方公共団体の連続立体交差事業関連ホームページと相互リンクを張ることにより、全国の各事業実施箇所のサイトにアクセスできるようにしています。

みんなの力で、踏切のない街を。
スイスイ・シティ大作戦

TOP >

TOP

スイスイ・シティ大作戦とは

- 「スイスイ・シティ大作戦」実施中箇所
- 連続立体交差事業とは

スイスイ・シティ大作戦の意義

- 踏切の現状
- 交通渋滞・踏切事故の解消
- 歩行者にやさしく
- 街が元気に

スイスイ・シティ大作戦の成果

- これまでの成果
- 今年度の取り組み

特集

参加団体及びリンク集

ご意見等

みんなの力で、踏切のない街を。
スイスイ・シティ大作戦

●交通渋滞・踏切事故がなくなります。●歩行者にやさしい街になります。●街が元気になります。

連続立体交差事業は道路整備の一環として実施している事業です。国と地方公共団体が費用の約9割を、鉄道会社が約1割を負担しています。

更新履歴

- ・2004.11.10 本ホームページを開設
- ・2004.11.18 トピックスに2件追加（うち1件は現在「特集」）
- ・2004.11.19 トピックスに1件追加
- ・2004.11.29 トピックスに1件追加（現在「特集」）
- ・2004.12.03 トップページに「特集」の欄を追加
- ・2004.12.03 トピックスに1件追加

>> 履歴一覧

トピックス

- ・JR中央線の阪線切替工事が完了しました（11月7日）。
- ・群馬県の本田駅付近の踏切がなくなります（11月25日）。
- ・京成本線のより線が高架化されます（11月27日）。NEW
- ・浦和駅周辺の鉄道がすべて仮線に移行します（11月27日）。NEW
- ・大分県の国道10号（鉄道高架区間）で踏切が切り替わりました（12月1日）。NEW

>> トピックス一覧

特集

- ・JR中央線の取り組み
- ・北九州市折尾地区の取り組みについてNEW
- ・JR奈良駅及び周辺の取り組み NEW

>> 特集一覧

本ホームページは、全国連続立体交差事業促進協議会等の「スイスイ・シティ大作戦」参加団体が制作・管理・運営を行っております。

「スイスイ・シティ大作戦の意義」～連立事業の効果

(ホームページから)

交通渋滞・踏切事故がなくなります

踏切が閉まると、自動車や歩行者は待たなければなりません。この踏切待ちによる損失時間を全て合計してみると、全国で約5.5億人時間/年と計算されます(試算値)。これは全国民が1年間に約5時間も踏切で待たされているということになります。踏切待ちをしている時間は無駄な時間です。この無駄な時間をお金に置き換えてみると、例えば東京都内の全踏切による経済損失は年間に約4000億円と計算されており(東京都による推計値)、踏切を無くすことにより、この無駄な時間による経済損失が解消できます。

2003年1年間で、全国の鉄道で431件の踏切事故があり、141名の人命が失われました。踏切が無くなれば、踏切事故は起きなくなり、貴重な人命が失われることもなくなります。

開かずの踏切の例

ピーク1時間における踏切遮断時間と踏切待ちの長さ

鉄道名(踏切名)	踏切遮断時間	踏切待ちの長さ
JR中央線 (小金井街道)	53分	500m
南海本線 (浜寺公園4号)	46分	250m
西鉄天神大牟田線 (春日原6号)	42分	460m

歩行者にやさしい街になります

踏切は、通常その前後より道路幅が狭いことが多い上、歩道と車道の区分は白線のみとなるなど、歩行者にとって危険な場所です。また、車椅子の車輪が踏切の溝に落ちるなどの危険性があり、バリアフリーの面からも問題があります。鉄道の両側まで来ている道路が、鉄道の部分で分断され、踏切も無いために迂回をさせられている場所が多くあります。

連続立体交差事業を実施することで、このような場所には新たな道路が整備され、迂回せずに済むようになります。このように、連続立体交差事業により、踏切の危険や迂回を解消し、歩行者に優しいバリアフリーの街づくりを進めることができます。

街が元気になります

連続立体交差事業の実施により、踏切待ちが無くなることに加え、周辺一帯の道路交通がスムーズになることが知られています。鉄道両側を行き来する歩行者の数も増えます。交通の円

滑化や、新しくなる駅や線路など、街の雰囲気が生き生きとしてくるため、鉄道両側で建物の建て替え等が活発化することが確認されています。

このように、連続立体交差事業を実施した地区では、街が活性化していきます。

標準ポスター、チラシをお分けします

ご希望の団体様は下記までご連絡くださるよう、お願いいたします。ただし、数に限りがございますので在庫が無くなり次第、終了させていただきます。ご了承ください。

【連絡先】

メール or ファクシミリをお願いします。

Mail Address : mail@jtpa.or.jp

FAX No. : 03 3816 1795

Information

主催：（社）日本交通計画協会 後援：国土交通省

第一回（平成16年度） 連続立体交差事業実務担当者講習会 （1. 基礎コース / 2. 実務コース）

～ 盛況のうち終わる ～

連続立体交差事業は、大都市圏主要都市でも実施数が少なく、しかも事業期間が長期にわたる、言うなれば「100年に1回」の大事業です。そのためこれに携わる行政担当者の方々にとっては初めての経験となる場合が多いばかりでなく、定期の異動によってご担当としての知識・能力等の蓄積が、続く事業の推進に十分に継承・発揮されないなどの問題が生じています。また、既に所属する団体の中で数々の経験を積まれた中堅職員の方にとってもこの連続立体交差事業に関する最新の情報や鉄道事業者との交渉ノウハウ等、実務にすぐ役立つ知識・情報の獲得が急務となっております。

以上のような状況に鑑み、今般「連続立体交差事業実務担当者研修会 ～ 1. 基礎コース・2. 実務コース」を開催させて頂きました。これは、言わば「初心者」の方においては短期間に連続立体交差事業の基本と要点を理解・習得していただき、また、中堅幹部職員の方においては直面する連立事業に即効性のある知識と課題克服のための具体策検討を中心とした内容となっており、基礎コース、実務コースあわせ、関係自治体から約50名の方の参加を得、大変充実した内容で盛況のうちに終わりました。そして「基礎コース」、「実務コース」共、全項目受講者には「修了証」が発行されました。今回の講習が大変好評だったことから、今後、当協会では来年度も引き続きこの講習会を開催して参る所存です。関係各位のさらなるご参加、ご支援をお願い申し上げます。

開催日 1. 基礎コース 平成16年11月8日（月）～11月9日（火）
2. 実務コース 平成16年11月11日（木）～11月12日（金）

開催会場 TIME24ビル（東京都江東区青海2-45）

プログラム

1. 基礎コース 平成16年11月8日（月）～11月9日（火）

1日目（11/8）

開会、主催者挨拶 社団法人日本交通計画協会（13時～）
来賓挨拶 国土交通省
講師陣 国土交通省、地方公共団体等（別紙参照）
講義内容（13時30分～17時）
1）連続立体交差事業の概要、意義
2）連続立体交差事業を軸としたまちづくり計画
・地方都市、大都市を事例として

2日目（11/9）

講義内容（10時～12時）
3）連続立体交差事業の都市計画決定と事業化
4）連続立体交差事業の先進事例紹介
（新しい取り組み：路面電車化、仮設構造など）
グループ討議、発表（13時～16時）
キーワードに基づくグループディスカッションと発表

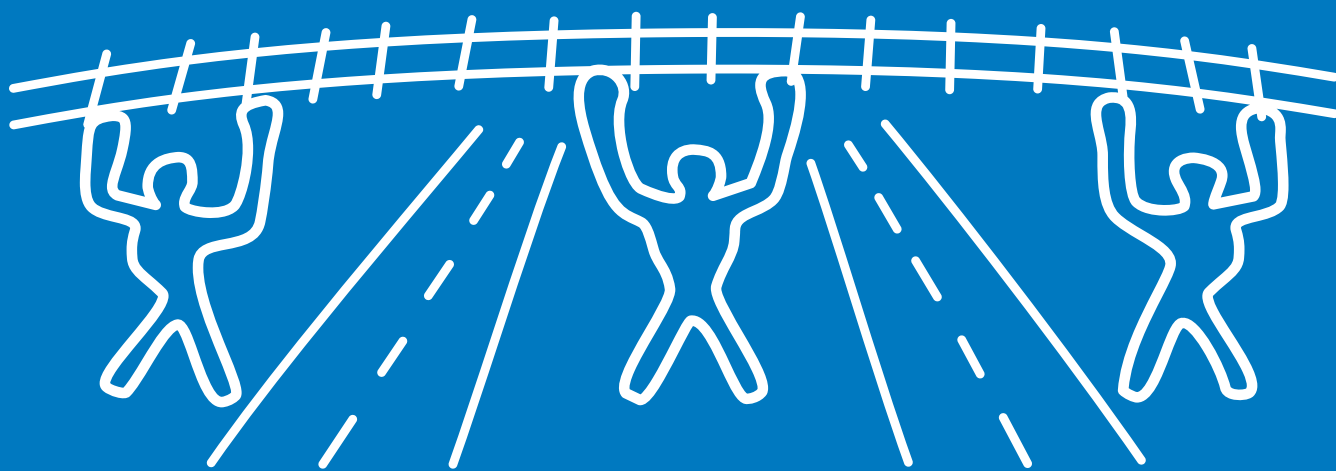
2. 実務コース 平成16年11月11日（木）～11月12日（金）

1日目（11/11）

開会、主催者挨拶 社団法人日本交通計画協会（13時～）
来賓挨拶 国土交通省
講師陣 国土交通省、地方公共団体等（別紙参照）
講義内容（13時30分～17時）
1）連続立体交差事業とまちづくりに関する最近の動向
2）連続立体交差事業の事業化の留意点
・基本協定、施行協定など鉄道事業者との調整について

2日目（11/12）

講義内容（10時～12時）
3）連続立体交差事業の事業実施における留意点
・鉄道事業者との調整、地元対応、施行時における工夫など
グループ討議、発表（13時～16時）
キーワードに基づくグループディスカッションと発表



みんなの力で、踏切のない街を。

スイスイ・シティ大作戦

●交通渋滞・踏切事故がなくなります。●歩行者にやさしい街になります。●街が元気になります。



連続立体交差事業は、道路整備の一環として実施している事業です。
国と地方公共団体が費用の約9割を、鉄道会社が約1割を負担しています。

「スイスイ・シティ大作戦」の詳細は… www.suisui-city.com

連続立体交差事業は、国土交通省の国庫補助事業として、都道府県や政令指定都市が鉄道会社の協力を得て、現在約70の都市で実施中です。
「スイスイ・シティ大作戦」参加団体/全国連続立体交差事業促進協議会・北海道・宮城県・群馬県・東京都・横浜市・川崎市・新潟県・富山県・静岡県・愛知県・名古屋市・福井県・京都府・大阪府・大阪市・兵庫県・神戸市・奈良県・岡山県・広島県・広島市・愛媛県・福岡県・北九州市・福岡市・佐賀県・大分県・宮崎県・東日本旅客鉄道(株)・西日本旅客鉄道(株)・東海旅客鉄道(株)・九州旅客鉄道(株)・小田急電鉄(株)・近畿日本鉄道(株)・京王電鉄(株)・京成電鉄(株)・京阪電気鉄道(株)・京浜急行電鉄(株)・相模鉄道(株)・山陽電気鉄道(株)・西武鉄道(株)・東京急行電鉄(株)・東武鉄道(株)・名古屋鉄道(株)・南海電気鉄道(株)・西日本鉄道(株)・阪急電鉄(株)・阪神電気鉄道(株)