

都市と交通

通巻64号

巻頭言 1

特集：平成18年度の街路課関係予算について

1. 街路事業の方針 2

2. 都市交通戦略 3

3. 踏切対策について 6

シリーズ：まちづくりと街路

東武伊勢崎線 竹ノ塚駅付近の踏切事故とその対応 … 10

トピックス

PIARC TC2.3 東京会議結果報告 14

踏切改善懇談会等の取り組みについて 15

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

「西武池袋線連続立体交差事業～放射7号線（目白通り）／平成15年度 第15回 街路事業コンクール優秀賞受賞」



巻頭言

新金沢交通戦略と歩けるまち金沢

金沢市長
山出 保



平成17年10月7日、金沢市は、堅町商店街振興組合と「歩けるまちづくり協定」を締結しました。これは、過度のマイカー依存から脱却し、公共交通への利用転換を図り、安全に快適に歩くことのできるまちづくりを進めようと、平成15年4月に制定した「金沢市歩けるまちづくり条例」に基づく協定締結の第1号です。金沢市では、この他、「まちづくり協定」、「旧町名継承まちづくり協定」、「防災まちづくり協定」等、市民の自主性を尊重しつつ、中心市街地の活性化を進める、条例による「まちづくり」を実践しています。

“まちなかを元気に！”したい。その想いから、金沢市ではまちなかの魅力アップに取り組んできました。平成16年10月9日、金沢の中心地に「金沢21世紀美術館」をオープンしました。開館から1年で入場者が160万人を超えることが出来ました。また、平成17年3月には、JR金沢駅東口に「ガラスドーム」と「鼓門(つづみもん)」が完成し、金沢市の新たな玄関口が誕生しました。そして、この2つの施設を結ぶ都心軸を「アート・アベニュー」と位置付け歩行者優先の環境整備を進めています。

一方、交通を利用した活性化策として、“歩けるまちづくり”を進めるほか、平成10年度より順次導入を進め、現在3ルートで運行しているコミュニティバス「金沢ふらっとバス」があります。ふらっとバスとは、まちなかにふらっと出かけるという意味と、バス車内の床に段差がなくフルフラットになっているという両方の意味からネーミングしたものです。料金は、1回100円に設定しており、市民の気軽な足として定着しています。

歩行者優先の環境づくりを進める上で、公共交通の利用環境改善も不可欠です。金沢市では、平成4年、全国で2番目にオムニバスタウンの指定を受け、通勤時パーク・アンド・ライドの実施、ノンステップバスの導入、バスロケーションシステムの導入、バス専用レーンの実施等、バスの利用環境改善に努めています。また、平成17年10月、金沢市は交通事業者に対して、バス運賃の見直しなど7項目の要請を行い、交通事業者の積極的な取り組みを促す等、公共交通の改善に向け、積極的に取り組んでいます。

平成18年度も引き続き、積極的に交通施策を進めるこ

ととしています。まず、新たな交通計画「新金沢交通戦略」を策定したいと考えています。これは、今後10年以内に北陸新幹線の開業が予定されていること、今春には都心の渋滞緩和への期待が高い山側環状が開通すること、金沢港では大型船舶の入港が可能となる大水深化整備が進められることなど、金沢をとりまく環境の変化に伴って、交通においても大きな転換期を向かえるからです。戦略は、2015年を目標年次とし、金沢の交通体系ビジョンとその実現に向けた行動計画を明らかにするものです。新交通システム、バス、鉄道線等の公共交通と自家用車の総合的な交通体系のあり方と具体的な整備計画をとりまとめ、金沢の交通体系を再構築したいと考えています。次ぎに、平成18年3月議会に提案予定の「(仮称)金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例」に基づき、まちなか駐車場の整序に取り組むとともに、これまで実施してきたパーク・アンド・ライド駐車場を条例にも位置付け、計画的にその拡大を進めていきます。その他に、バス利用者の増加を図るため、「金沢バストリガー方式」(トリガーとは“引き金・誘因”のこと)という仕組みを設け、その初めての取り組みとして、金沢大学の学生をターゲットに一部バス運賃を100円とする社会実験等も計画しています。

金沢のまちは、歩いてこそ、その良さを感じることが出来ると思っています。“歩けるまち金沢”をつくるために、金沢市は、公共交通を中心とするまちづくりを進めてきました。そしてこれからも、安全で快適な、そして環境にやさしいまち“金沢”を創る交通戦略を、積極的に進めたいと思っています。



1 街路事業の方針

国土交通省 都市・地域整備局 街路課

1. 基本的な方向

我が国の人口は、これまで予想されていたよりも2年早く、昨年2005年から自然減少に転じました。これからの10年間は、本格的な高齢化社会の生活を支え、活力、競争力を維持するための基盤を整える重要な時期になるものと考えられます。

一方で、高度経済成長期には、人口増を緊急に受け止めるとともに、経済発展を支えるため、効率的な基盤整備を最優先して、景観、環境、ゆとり等多くのものを後回しにしてきたきらいがありましたが、人口増の圧力が弱まった現在、これらにあらためて対応することができる時期を迎えているとも言えます。

また、国や地方自治体における財政的な制約、CO₂への対応など環境面での制約等も強まっており、これらに対処するための工夫、アイデアなども求められています。

街路事業は、安全・安心な社会の確立、少子化・高齢化社会や地球環境問題への対応、ユニバーサルデザインの実現、中心市街地等における都市の活力の再生など、我が国が抱える重要な諸問題に対応する政策分野であるという認識のもと、目的と効果を明確にして、選択と集中で対応していくこととしています。

(1) 拡大から活用へ

従来は絶対的な施設の不足を背景に、施設整備中心の事業を優先してきた傾向にありました。都市の環状道路整備をはじめ、今後も取り組まねばならない多くの事業もありますが、これまでのような投資規模が見込めない中で、個々の施設だけではなく都市の交通全体をいかに便利なものにするかという視点で、施設の有効活用まで含めた対応が重要になると考えられます。

このため、既存の、あるいは整備した道路空間を活用して、道路の機能をより高める施策も、拡幅整備と同様に重視していくこととしています。例えば、公共交通を導入することで混雑を緩和する、交通管理も含めて歩行者のための空間を確保する等の施策があり、近年力を入れている踏切対策も、ネックとなる踏切を解消することで、道路の交通機能をより高める施策とも位置づけて支援を行っています。

(2) 総合化 —— 役割分担と相互補完 ——

都市整備は地域による総合的な取り組みが必要であり、自治体だけでなく、交通事業者、商店街、住民団体、専門家等がそれぞれの施策を持ち寄って参画し、補完し合うことで、投資の効果をより高めることができます。このため、地域の関係者が協働して行う総合的な取り組みに、省をあげた連携支援を図ることとしています。

(3) 利用者の視点

利用者にとって最適な都市交通を実現するという視点で街路整備を進めることが必要であり、利用者のニーズを的確に把握することはもちろん、利用者を中心に社会から施策が支持されることも重要です。そのためには必要性、目的、期待している効果、完成時期等を明確にし、わかりやすくアピールしなければならないと考えています。

2. 重点的に取り組む分野

平成18年度の予算においては、特に以下の分野について積極的な取り組みを行います。

- 将来都市像を実現するために地域主導で策定する「都市交通の戦略」と、それに基づく公共交通の利便性向上、交通結節点や歩行者空間の強化等の施策への総合的支援
- 社会問題化している踏切対策のスピードアップ、重点密集市街地における都市計画道路を中心とした防災環境軸の形成など、安全・安心のための施策
- これらの施策について、事業スピードを重視しつつ、重点的かつ効率的な事業展開を図るなど時間管理概念の徹底と、工夫やアイデアを受け入れる柔軟な運用

2-1 LRT

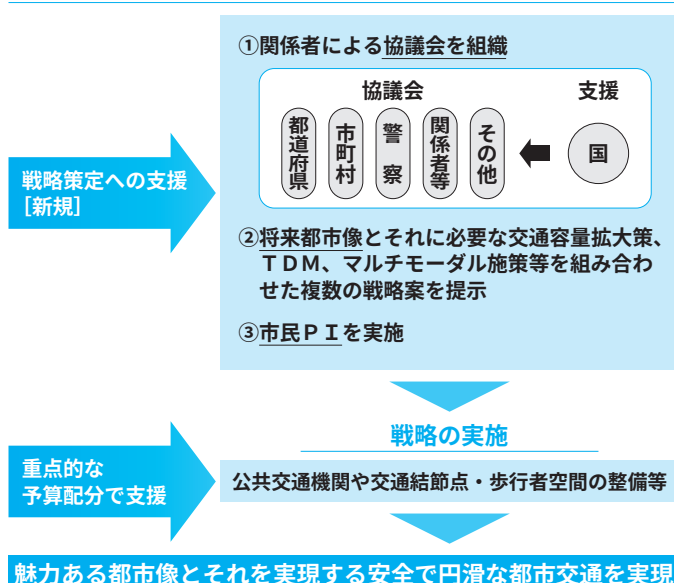
前回特集において、街路事業の政策転換を図る「都市交通戦略」の基本的な考え方を紹介しましたが、ここでは、都市交通戦略の策定及びそれに基づく総合的な都市交通施策を推進し、安全で円滑な都市交通の実現を図るため、平成18年度予算に新たに盛り込まれた支援制度について説明します。

1. 都市交通戦略策定調査費補助の創設

地域主導で魅力ある将来都市像とその実現に必要な安全で円滑な都市交通を実現するためには、道路だけでなく、鉄道やバスをはじめとした各モード間の連携強化及びTDM等の施策の総合的な推進が必要となっています。

このため、地方公共団体が道路管理者や公共交通事業者、警察などの地域の関係者とともに協議会等を構成し、将来都市像とその実現に必要なハード・ソフト一体となった都市交通施策や実施プログラム等を内容とする都市交通戦略を策定し、それに基づいて関係者が連携して施策を推進することに対して重点的に支援を行います。その一貫として、都市交通戦略の策定に対して、交通調査費補助に「都市交通戦略策定調査」を新規に事項立てし、新たな補助制度を設けます。

都市交通の戦略の策定



2. 道路交通適正化のための公共交通利用促進施策

交通の円滑化にあたっては、道路の新設等に加えて、LRT等の公共交通機関の機能高度化を図り、その利用を促進することが必要です。しかしながら、わが国の路面電車をはじめとする公共交通機関は、走行する空間環境の整備が十分でないこと等から、速達性や利便性の面で利用者のニーズが満たされていない場合も見受けられ、利用者は減少の傾向にあり、独立採算による経営は厳しい状況にあります。その一方で、利用促進のための新たなシステムの開発等には多大なコストと全国的な知見の集積及び大がかりな実証実験等が必要になることから、公共交通事業者や地方公共団体においては取り組みが進まない状況にあります。

そこで、道路交通の適正化という観点に基づき、道路特定財源の用途を拡大した予算制度を創設し、最先端の情報技術を活用した公共交通機関の利用を促進するための新たなシステムづくりを推進することとしました。

具体的には、

- LRTの速達性・定時性を向上するための高度なLRT優先信号システムの高度化
- 利用者が求める高度な運行情報等をリアルタイムに効果的・効率的に提供するロケーションシステム等の公共交通情報提供システム
- パークアンドライド施策等の乗り継ぎを円滑化するために必要なシステム

等の開発及び実証実験を国の直轄調査で実施するとともに、実証実験と連動したシステムの導入に対する支援（補助率2/3）を行います。

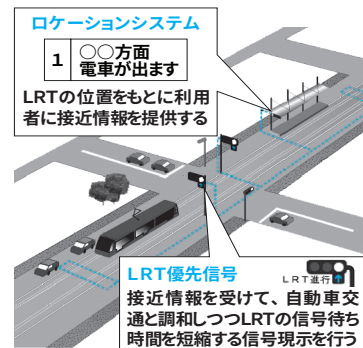
情報技術を活用したシステムの開発・実証実験
システムの導入支援

公共交通機関の速達性・利便性等の向上

自動車から公共交通機関への転換

道路交通の適正化の実現

【システム導入のイメージ】



2-2 交通結節点

1. バリアフリー化の促進のための 都市再生交通拠点整備事業の拡充

本格的な少子高齢社会を迎え、都市交通政策においても、これに対応した都市像を実現すべく、すべての人にやさしい都市交通体系の構築が求められているところです。

こうした中で、旅客施設の代表格である駅のバリアフリー化については、交通バリアフリー法に基づく「移動円滑化の基本方針」において「乗降客数5千人以上のすべての駅について、平成22年度までにバリアフリー化を図る」とされているところであり、これを受け、各鉄道事業者等により積極的な取組が行われ、駅構内のホーム等へつながる経路においてエレベーター、エスカレーター等の設置が進められています。その達成率は、平成16年末時点で約61%に達しています。

この動きを受け、駅前市街地につながる自由通路等のバリアフリー化についても、駅構内のバリアフリー化にあわせて進める必要があります。このため、交通結節点の代表的な整備手法の1つである「都市再生交通拠点整備事業」において、平成18年度から以下の改正を行うこととなりました。

〔改正内容〕

- 対象駅の要件を「おおむね乗降客数1万人以上の駅」であったものを、「おおむね乗降客数5千人以上の駅」にあらためます。
- ただし、拡充部分である、乗降客数5千人以上1万人未

満の駅については、バリアフリー化を図る地区に限ることとします。

この結果、バリアフリー法において、すべての駅についてバリアフリー化を図るとされている、乗降客数が5千人以上の駅について、周囲の駅前市街地への経路も合わせてバリアフリー化を図ることができるようになります。

2. 交通結節点整備の推進について

交通結節点は、公共交通の利便性の向上を図り、また、まちづくりの拠点となるなど、中心市街地活性化などの都市像を実現するための、重要な都市交通政策上の拠点です。

また、交通結節点は、都市政策上、交通結節機能、都市サービス機能、都市の玄関機能の3つの機能の交点に位置し、例えば、駅のにぎわいを市街地全般に伝播することに留意するなど、まちづくりの中心的要素として、戦略的な取り組みが求められているところです。

更に、交通結節点整備に当たっては、交通結節点全体の計画内容の整合性や合理的な事業実施等を図るため、鉄道事業者等による鉄道駅の整備スケジュールとの十分な連携を図ることが望まれます。

国土交通省では、こうした観点を踏まえ、今後とも交通結節点の整備に重点的に取り組む考えであり、各地域で取られる都市交通の戦略においても、それぞれの地域特性を踏まえ、交通結節点が中心的な役割の1つを担うことが期待されています。

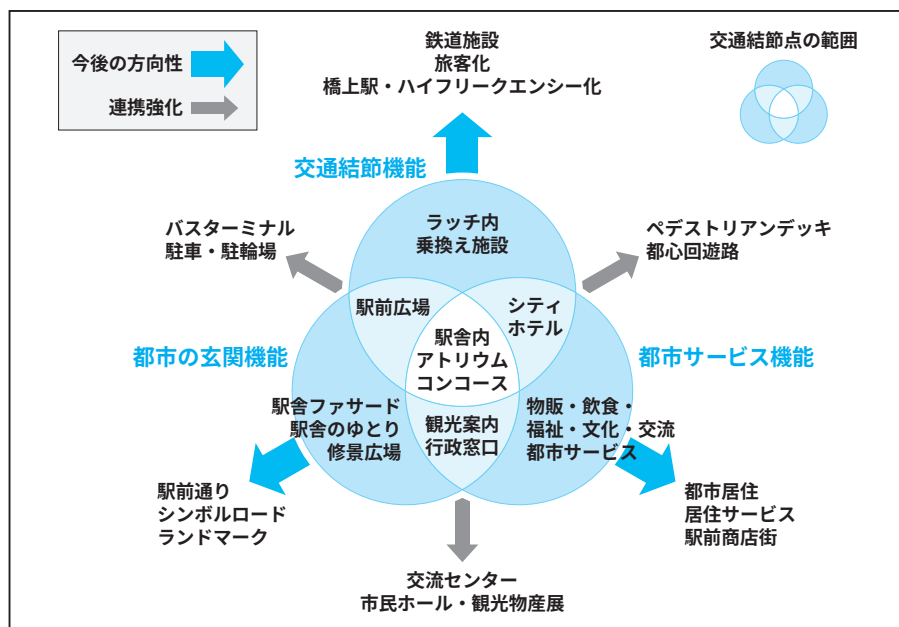


駅前デッキのバリアフリー化



自由通路のバリアフリー化

交通結節点の機能強化・連携強化の方向性



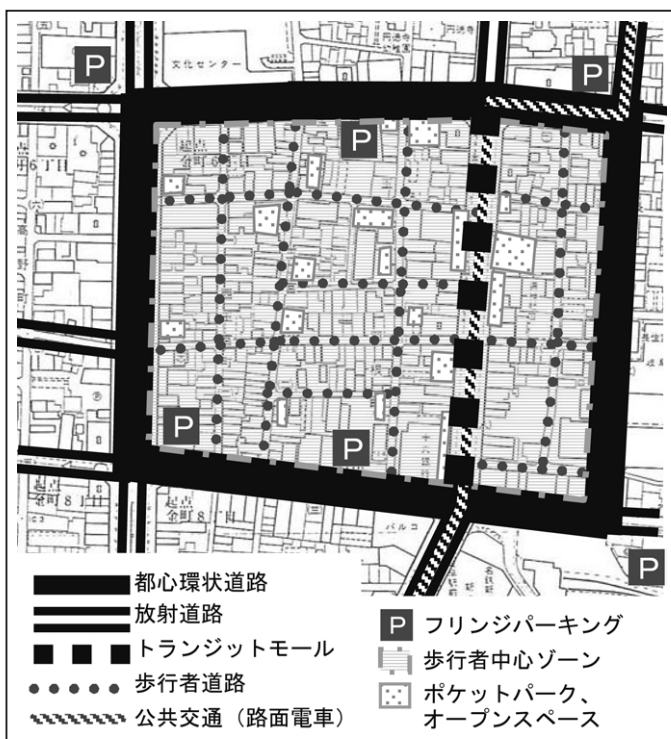
2-3 都市における戦略的な駐車場整備について

1. 戦略的な駐車場整備の必要性

駐車場の容量が圧倒的に足りなかったこれまでは、量の確保が急務であり、そこに主眼をおいた駐車場整備を進めてきました。しかしながら、量的な充足はある程度図られつつあり、また一方で、コンパクトな都市づくりや中心市街地における賑わいの再生などの課題に対応する必要が高まっている中で、まちづくりや地区の交通計画と連動し、都市の必要な場所に必要な駐車機能をいかに戦略的に配置するかが重要になっています。

例えば、ヨーロッパでは、近年、都心の一定地区を自動車乗り入れを制限した歩行者中心ゾーンとし、LRTを導入したトランジットモール等の整備とあわせ、賑わいを取り戻すことに成功している事例が多く見られます。その場合でも自動車によるモビリティを一定程度確保するために、歩行者中心ゾーンの周辺（フリンジ）に駐車場（フリンジ駐車場）を配置しています。

図 フリンジ駐車場の模式図



このようにコンパクトな都市の実現や中心市街地の再生のためには、公共交通の利用を促進し、歩行者・自転車を優先していくとともに、自動車の利用の仕方を考えていく必要がありますが、その際には、駐車場をどのように配置するかが極めて重要となります。

望ましい都市像の実現のため、公共交通や道路などの交通施設の整備とその利用の仕方をパッケージで考える都市交通戦略の一環として、駐車場整備を捉える必要があります。

2. 附置義務制度における対応

以上のような考え方を受け、平成16年7月には標準駐車場条例について以下の内容に関する改正を行い、附置義務駐車場の戦略的な設置を誘導することとしています。

- (1) 同一都市内でも公共交通分担率や建築用途の複合度によって、駐車需要の発生原単位が都市の平均的な状況と大きく異なる地区もあること等を踏まえ、地区特性を反映した附置義務原単位を設定することを推奨。
- (2) 附置義務駐車施設を建築物又は敷地内以外（隔地）に設置することを、まちづくりや地区交通マネジメントの観点から望ましい効果が見込まれるなど積極的な理由がある場合には、柔軟に認めることを推奨。

3. 駐車場施策に関する課題と今後の方向性

今後さらに、都市において安全で使いやすい駐車場の整備を図るため、以下の課題への対応を積極的に進めていく必要があります。

(1) 自動二輪車駐車への対応

近年、自動二輪車の路上等への駐車が問題となっていますが、受け皿となる駐車場が不足しており、その対応が急務となっています。自動二輪車受け入れが可能な駐車場の確保に向け駐車場法による対応等を図ります。

(2) 駐車場のバリアフリー化の推進

平成17年7月に国土交通省は「ユニバーサルデザイン政策大綱」を策定し、ハード・ソフトにわたるバリアフリーのあり方などをまとめたところです。重要な交通施設である駐車場においても車椅子が使いやすいなどのバリアフリー対応を推進します。

(3) 耐震性など駐車施設の安全性の確保

耐震性など安全性の確保の観点から制度等の点検を行い、必要な対応を図る必要があります。

(4) 附置義務駐車場設置の納付金化

附置義務駐車場の設置の代替として相応の金銭を負担し、それを共同駐車場の整備財源に充てたり、さらに交通マネジメントの観点からパーク・アンド・ライドなどの交通施策実施に充てるといった納付金制度の検討が必要です。

3 踏切対策について

国土交通省 都市・地域整備局 街路課
特定都市交通施設整備室

1. はじめに

昨年3月に発生した東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近における踏切事故などを背景に、「開かずの踏切」をはじめとする踏切への対策を求める国民の声はかつてなく高まってきている。

国土交通省としてはこれまでも連続立体交差事業や歩道拡幅などによる踏切対策を重点的に支援してきたところであるが、地方公共団体等における財政的な制約や踏切対策に係る関係機関や地域住民との調整の長期化等により十分な成果を上げてきたとは言えない状況にあります。

このため、国土交通省においては、今後、「開かずの踏切」など特に緊急的な対策が必要な踏切を対象に、歩道拡幅などによる「速効対策」と連続立体交差事業などによる「抜本対策」を両輪として緊急的かつ重点的な踏切対策を促進することとし、平成18年度予算において所要の制度拡充を図るとともに、踏切対策を緊急的に進める各種の取り組みを併せて講ずることとしたところです。

本稿においては、踏切問題に係る現状認識について言及しつつ、連続立体交差事業に係る平成18年度予算における制度拡充の概要、踏切対策に係る今後の取り組みについて紹介することとします。

2. 踏切問題に係る現状認識

我が国の都市は、鉄道など公共交通を軸に発展してきたが、明治期を中心に多くの鉄道は地平面に敷設されてきたことから、その後の市街地の拡大とも相まって、海外主要都市と比較して著しく踏切数が多い状況となっております。

例えば、同様の面積で比べると、パリにおいては20足らずの踏切しか存在しない一方、東京都23区には約700もの踏切が存在しており、都市部を中心とした多数の踏切は、交通渋滞の主たる要因の一つとなっているとともに、安全面、環境面においても各種の問題を引き起こしています。

【経済・交通】

踏切待ち渋滞による損失時間は、試算によれば、全国で約5.5億人時間／年、経済損失は年間約1兆5000億円にものぼります。

【安全】

踏切数の減少により踏切事故も減ってきておりますが、なお、平成16年度の1年間で400件を超える踏切事故が発生し、約140名もの人命が失われました。

【環境】

踏切は、踏切遮断中のアイドリング、一時停止・発信、他の道路網への影響も含めた交通流動の悪化等により多くのCO₂を排出する要因となっています。全国約36,000箇所の踏切において、踏切遮断中のアイドリングが引き起こすCO₂排出量だけでも年間74万トンと試算されており、これは山手線の内側の面積の約10倍の森林が一年間に吸収する量に相当します。

3. 踏切対策の全体像

上述のような各種の問題を引き起こしている踏切に対し、国土交通省においては、踏切対策を重要政策課題の一つとして、連続立体交差事業などの「抜本対策」と歩道拡幅や「賢い踏切※¹」の設置などの「速効対策」を両輪として緊急的かつ重点的な対策を講じていく方針を打ち出しております。

このうち、「開かずの踏切※²」と「歩道が狭隘な踏切」に対しては「速効対策」により、5年間で全ての要対策踏切について対策を講ずることとし、「開かずの踏切」、「自動車の遮断交通量の多い踏切」、「歩行者の遮断交通量の多い踏切」に対しては、「抜本対策」により、これまでの踏切除却ペースを2倍にスピードアップして対策を講ずる方針です。

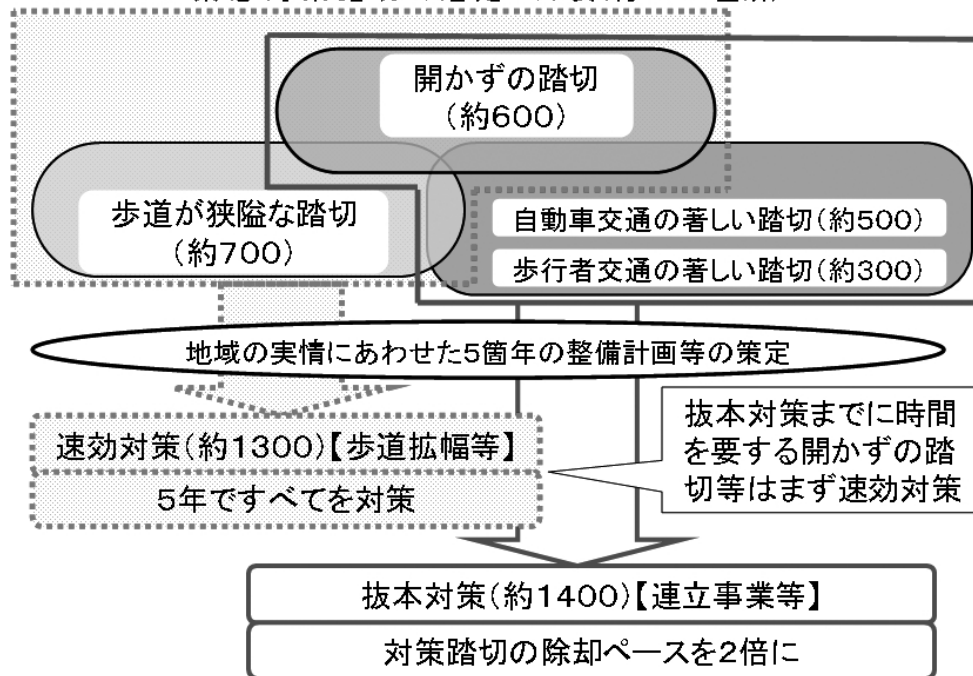
なお、下図の通り、抜本対策まで時間を要する「開かずの踏切」に対しては、まず速効対策を実施することとしております。

現在、全国の道路管理者及び鉄道事業者の協力のもと、全踏切を対象として渋滞の状況など既往の調査でデータのない事項等について把握をすべく踏切交通実態総点検を実施しているところです。

今後、総点検の結果をもとに、緊急的に対策が必要な踏切（緊急対策踏切）を確定、公表し、年度内には、道路管

踏切交通実態総点検

緊急対策踏切の確定・公表(約2100箇所)



理者、鉄道事業者の調整のもと、「速効対策」については、5カ年間の整備計画を、「抜本対策」については、5カ年内の着手予定等をはじめとする整備計画を策定いただく予定としております。

来年度以降、当該計画に基づき、また踏切道改良促進法の枠組みを活用しつつ緊急的かつ重点的な踏切対策を促進していく方針です。

4. 平成18年度における制度の拡充事項

今後、上述のように踏切対策を進めるためには、連続立体交差事業による「開かずの踏切」等の除却のペースも大きくスピードアップさせることが必要と考えております。
また、東武伊勢崎線の竹ノ塚駅付近の事故踏切のように

生活道路は連立事業の対象外

現行では幹線道路が対象。「開かずの踏切」でも、生活道路の踏切は事業の対象外。



歩行者交通の多い生活道路の踏切を対象とした
採択基準の拡大

資金力、施行能力等の乏しい自治体の増大

経験、技術力、資金力が乏しい地方自治体が施行者となる連立事業が今後増大。



脆弱な自治体にかわる
立替施行者の拡大

様々な事業者に対して参画を促す方策の充実

意欲、能力のある事業者の積極的な参画を得て、事業促進を必要があるが、そのためのインセンティブ方策が不足。



事業者に対する
無利子貸付制度の創設

歩行者交通の多い生活道路の踏切への対応を図るとともに、まちづくりの観点から、大規模な都市改造だけではなく、駅部を中心としたコンパクトな鉄道高架化とあわせ、歩いて暮らせる街なか形成を目指すまちづくりや中心市街地の活性化を目指すまちづくりなどへの対応を図ることも必要です。

このような観点から、連続立体交差事業について以下の拡充を行うこととしております。

(1) 連立事業の対象に歩行者交通の多い生活道路の踏切を追加（採択基準の拡充）

現行の連立事業は、幹線道路の踏切が1本以上あることが要件であり、竹ノ塚駅付近の踏切など、歩行者交通も多

く早急な対策が必要な「開かずの踏切」であっても生活道路の踏切は連立の対象外。

◇連立事業の採択要件として、歩行者交通の多い生活道路の踏切が1本以上ある事業を追加する等の採択要件の拡充を図り、生活道路の「開かずの踏切」等の踏切対策を推進。

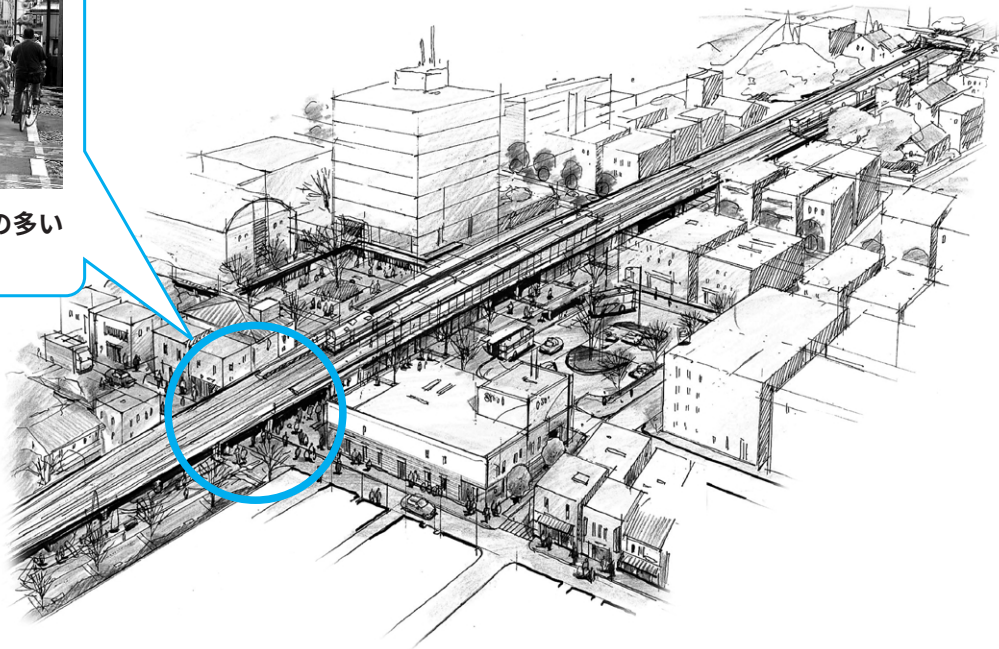
◇あわせて、上述のような生活道路に着目した事業を実施する場合等において、大型車の通行を規制しつつ、高さや延長を抑えたコンパクトな構造の「ミニ連立」の促進。

これにより、連続立体交差事業のコストを縮減するとともに、大型車の流入を排除した歩行者主体の「街なか」整備が実現されるものと考えております。

生活道路を対象とした連立事業のイメージ

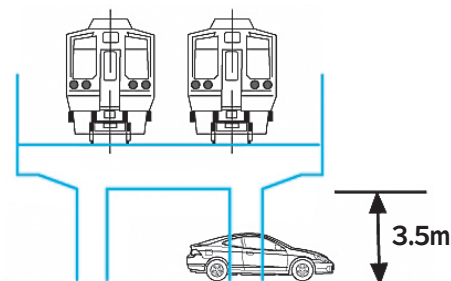
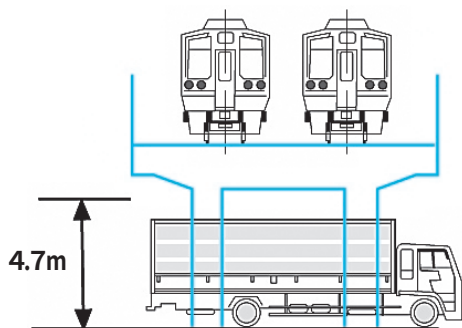


●歩行者、自転車交通の多い生活道路の踏切



近接した幹線道路が既に立体交差化されており、駅周辺等で大型車の通行が必要のない区間では、

高さ、延長を抑えたミニ連立を推進



(2) 立替施行制度の拡充（立替施行者の対象の拡大）

踏切対策のスピードアップに伴い、今後、経験、体制、施行能力等の脆弱な地方公共団体が施行者となる事業がさらに増大の見込み。一方、現行制度では、こうした地方公共団体にかわり事業を施行する立替施行者は鉄道事業者、軌道事業者に限定されており適用が不十分。

◇施行能力等が脆弱な地方公共団体に対する体制支援や民間活力の活用等により連続立体交差事業の促進を図る観点から、現在、鉄道事業者、軌道事業者に限定されている立替施行者の対象を、特定目的会社（SPC）、第三セクター、機構等に拡大。

(3) 無利子貸付制度の創設

連立事業は事業費を負担する事業者にとっても大きな負担。今後、さまざまな事業者の積極的な参画を得て事業促進を図る必要があるが、そのためのインセンティブ方策が不足。

◇意欲、能力のある事業者の積極的な参画を得て事業促進を図るインセンティブとして、踏切道改良促進法に基づく認定事業者に対し、地方公共団体が無利子で資金を貸し付ける場合に、当該地方公共団体に対して無利子資金を貸し付ける融資制度を創設。

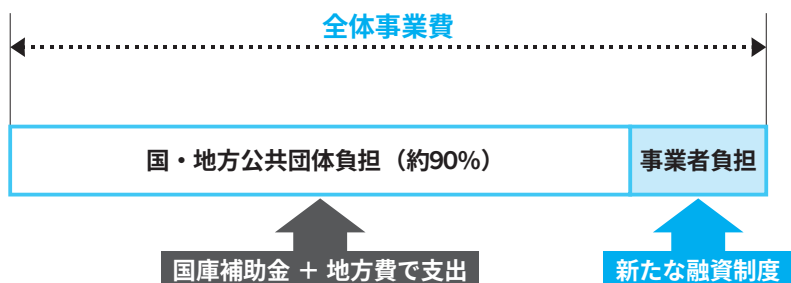
5. おわりに

踏切問題は交通、経済、安全、環境など様々な面で悪影響をもたらしている、いわば20世紀の負の遺産とも言える問題です。財政上の課題や関係機関間の調整などその取り組みには多大な努力を要する問題ですが、国土交通省としても制度の拡充をはじめ各種の取り組みを講ずる所存であり、「開かずの踏切」をはじめ、問題の大きい踏切については緊急的に対策を講じ、早期の解消をめざし不退転の決意で取り組んでいく必要があると認識しております。

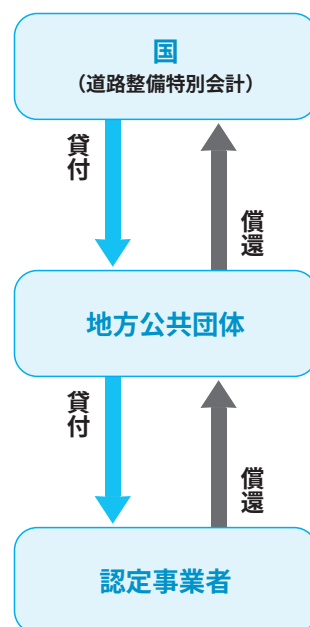
また、連続立体交差事業は、踏切対策のみならず、沿線市街地に大きなインパクトをもたらすまちづくり上も重要な事業です。生活道路の踏切に対応した連続立体交差事業の採択基準の拡大等の今回の制度拡充事項や「ミニ連立」の促進を通じまちづくりを推進するツールとして、連続立体交差事業に積極的に取り組まれることを期待します。

無利子融資制度の概要

- ◇貸付対象者：地方公共団体を通じて認定事業者
- ◇貸付限度額：事業者負担費の1/2以内
- ◇国の貸付率：地方公共団体の貸付額の1/2以内



資金の流れ



東武伊勢崎線 竹ノ塚駅付近の踏切事故とその対応

足立区都市整備部参事（住宅・立体化） 岡野 賢二

1. 足立区の現況と竹ノ塚駅付近の特性

(1) 足立区の現況【図-1,2】

足立区は、東京都区部の北部に位置し、江戸時代に千住が日光道中の宿場町として栄えたことから発展を始めた都市です。区の面積は53.2平方キロメートルで、南部を荒川が西から東へ流れ、周囲を隅田川、中川などの一級河川で囲まれています。

東京の発展に伴い、足立区でもそれまでの田園風景の中に住宅や工場が建ち市街地が形成されました。戦後になると、高度経済成長にあわせ、公営の集合住宅を始めとした住宅が大量に建設されるなど、急速に都市化が進みました。現在、区の人口は、約64万人で横ばい状態が続いています。

鉄道は、区南部を東京地下鉄千代田線、日比谷線、JR常磐線、京成本線が通っています。また、区中央部を南北に東武伊勢崎線が縦断し、平成17年8月には区中東部に待望のつくばエクスプレスが開通しました。平成19年度に開業予定の新交通システム日暮里・舎人線とあわせ、区の交通事情は飛躍的に向上し、これからのまちづくりに大きな期待が寄せられています。



図-2 竹ノ塚駅付近の現況

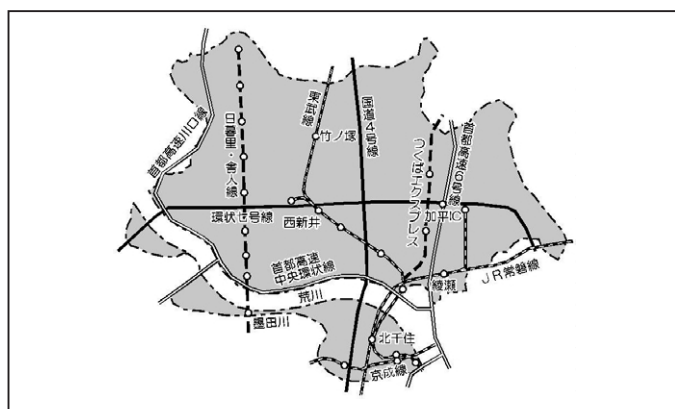


図-1 足立区的主要交通網

(2) 竹ノ塚駅付近の特性

東武伊勢崎線の竹ノ塚駅は、東京都区部で最北に位置する鉄道駅であり、駅周辺は、昭和30年代までは周辺区部の典型である田園風景が広がっていました。

駅東側では、昭和36年から昭和42年にかけて、100haに及ぶ広い区域で旧日本住宅公団による土地区画整理事業が施行され、道路・公園などの都市基盤施設が整備されました。その後、幅員22メートルの駅前街路は無電柱化され、現在では、駅周辺に商業・業務系施設が多く立地しています。

一方、駅西側は都市基盤施設が整備されないまま市街化が進み、駅周辺に商業・業務施設が立地しているものの、東口と比較して駅前広場や道路等の都市基盤整備が遅れています。区では、地区計画や各種まちづくりに取組んでおり、竹ノ塚駅西口南地区においては、平成17年3月に市街地再開発事業が完了し、住宅を主とした高層建築物の1階に大手スーパーが開店しました。

なお、竹ノ塚駅周辺地区は、足立区都市計画マスタープランで区北部の地域拠点に位置付けられており、通勤・通学の玄関口として交通結節機能を強化するとともに、地域産業の活性化と都市機能の更新により、良好な市街地の形成を図ることとしています。

(3) 足立区を縦断する東武伊勢崎線【図-3】

足立区を縦断する東武伊勢崎線は、支線を含めて9駅が区内にあります。浅草方の区内3駅目の北千住駅までは地上を走行しています。荒川渡河部から高架となり、そのまま小菅駅、五反野駅、梅島駅までは高架化されています。その先の西新井駅手前で再び地上に降りますが、竹ノ塚駅を過ぎ都県境に近い都市計画道路補助第262号線交差部の手前から伊勢崎方は、再び高架となっています。なお、北千住駅から伊勢崎方は複々線化されています。

なお、西新井駅から竹ノ塚駅付近にかけて4本の都市計画道路と交差していますが、未着手の1本を除いて、西新井駅よりの3本（環状7号線、補助第258号線、補助第260号線）については、道路の高架化あるいは地下化により立体交差化されています。

現在、区内に残る踏切は、東武伊勢崎線に5箇所、JR常磐線に1箇所、京成本線に1箇所の計7箇所です。その中で遮断時間の最も長い踏切が竹ノ塚駅付近にある2箇所の踏切です。

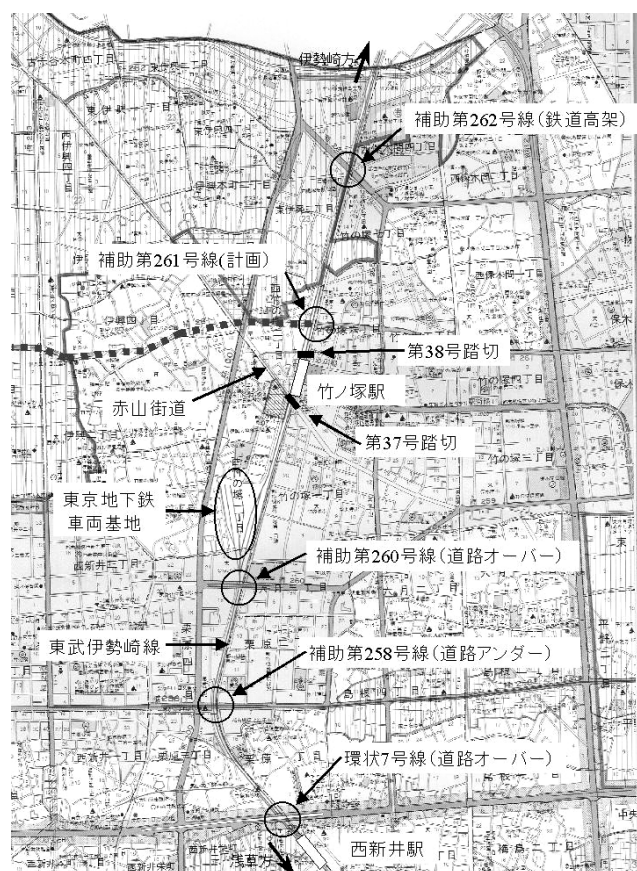


図-3 竹ノ塚駅付近の東武伊勢崎線の現況

2. 踏切事故の概要

(1) 竹ノ塚駅付近の踏切の状況【図-4】

事故が発生した竹ノ塚駅南側の第37号踏切と隣接する駅北側の第38号踏切は、双方とも、複々線の4線に竹ノ塚駅

南側にある東京地下鉄の車両基地からの入出区線を加えた5線があり、ピーク時遮断時間が57分を、24時間遮断時間が15時間を超える文字どおりの「開かずの踏切」です。

第37号踏切は、通称「赤山街道」と呼ばれる区道にあります。赤山街道は、古くは旧日光街道の千住宿と草加宿の中間で北西方向へ分岐し、川口市赤山にあった赤山陣屋に向かう街道であったことからこのように呼ばれ、永く地域の幹線道路としての役割を果たしてきました。この踏切道は、幅員14.0m、踏切長31.5mであり、ピーク時遮断時間57分44秒、24時間遮断時間15.1時間、踏切交通遮断量63,818台時、歩行者交通量1,376人/日、自転車交通量5,761台/日です。

また、隣接する第38号踏切は、歩行者交通量2,456人/日、自転車交通量7,211台/日、ピーク時遮断時間58分15秒、24時間遮断時間15.6時間であり、昼前後から夕方にかけて歩行者や自転車利用者のピークがあります。

これらの数字をみてもわかるとおり、この二つの踏切は、地域で生活する上で利用せざるを得ない重要な経路上にあり、永年にわたり駅東西地域の交流と円滑な交通、一体的なまちの発展を阻害してきたといえます。

(踏切に関する数値は、平成16年版東武鉄道踏切台帳による。)

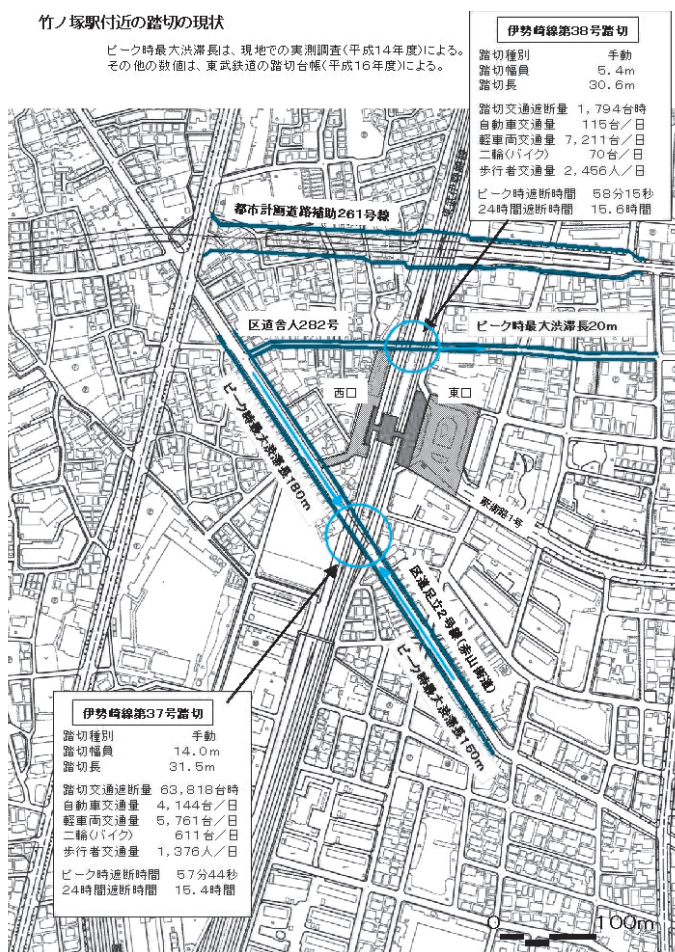


図-4 竹ノ塚駅付近の踏切状況

(2) 事故の概要

平成17年3月15日の午後4時50分頃、伊勢崎線第37号踏切において、上り準急列車に4名の方がはねられ死傷するという痛ましい事故が発生しました。

事故の概況は、平成17年7月27日付の東武鉄道の報告書によれば、次のとおりです。

〈概 況〉

竹ノ塚駅第37号踏切道は、第1種乙手動踏切道であり、遮断機の操作は踏切保安係が担当していたが、急行線の太田発浅草行き準急列車の接近を失念し、早上げ防止鎖錠装置を解錠して遮断機を上昇させたため、通行者が当該踏切道内に立ち入りました。

一方、準急列車の運転士は、当該踏切道約50m手前に差ししかかったところで、通行者が立ち入ったのを発見し、非常ブレーキ手配を執ったが及ばず、通行者を撥ね、約225m行き過ぎ停車しました。この事故により、2名の方が死亡、2名の方が負傷しました。

ったことを踏まえ、踏切の遮断開閉に人的判断が係わらないよう、第37号踏切、第38号踏切の両踏切設備を自動化することを平成17年7月27日に発表し、2ヶ月後の9月末には自動化を完了しています。

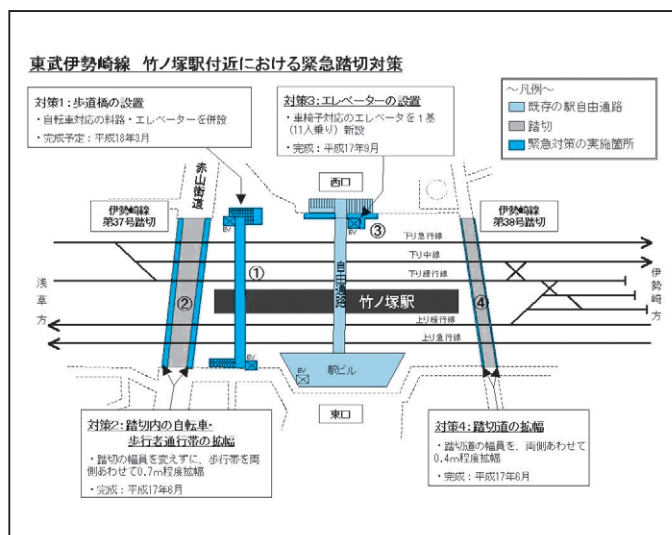


図-5 緊急踏切対策

3. 事故後の対応

(1) 踏切対策会議の設置

事故発生2日後の平成17年3月17日、東京都、足立区及び東武鉄道は、「竹ノ塚踏切対策会議」を設置しました。約1ヶ月の間に7回の会議を開催し、短期間で実施可能な対策について、国土交通省の指導を得ながら、工期、整備費と財源、整備効果などの視点から検討を行いました。その結果、4つの緊急対策について合意し、平成17年4月22日にその内容を公表しました。

(2) 緊急踏切対策の内容【図-5】

緊急踏切対策の内容は、以下のとおりです。

- ①第37号踏切の駅寄り直近に、歩道橋（自転車対応の斜路・エレベーター付）を設置（平成18年3月完成予定）
- ②第37号踏切内の自転車・歩行者通行帯を拡幅（平成17年6月完成）
- ③竹ノ塚駅自由通路西口にエレベーターを設置（平成17年9月完成）
- ④第38号踏切道の幅員を拡幅（平成17年6月完成）

これらの内、①については、足立区と東武鉄道で施行協定を締結し、足立区と東武鉄道の負担区分を決定したうえで、東武鉄道に施行を委託しました。

②については、足立区と東武鉄道の施行とし、③、④については、東武鉄道の施行としました。

なお、このほか、東武鉄道は、今回の事故の直接原因が踏切保安係による列車接近中の遮断機上昇という行為にあ

4. 抜本対策の検討

(1) 踏切解消に寄せる地元の思いと過去の検討経過

踏切事故発生後間もなく、地元では竹ノ塚駅の東西の駅前で鉄道高架化を求める署名活動を開始し、8月には署名者数が216,993名に達しました。これは、足立区人口約64万人の三分の一に相当する膨大な数となります。

竹ノ塚駅付近の鉄道高架化については、昭和54年に区議会に請願が提出され採択されたのを始め、平成13年にも53,929名の署名が区に提出されています。

こうした地元の要望を受け、足立区では、踏切解消に向け昭和62年より、継続的に鉄道立体化の可能性について検討を行ってきました。

平成13年には、東京都及び東武鉄道をアドバイザーとした「竹ノ塚駅周辺地域道路・鉄道立体化検討会」を設置し検討を重ねてきましたが、様々な課題があり結論を得るに至りませんでした。

輸送力増強に伴う列車運行ダイヤの過密化により、踏切の遮断時間が極限まで長くなる中、地元は常に鉄道の高架化を望み続けてきました。

事故発生半年後の平成17年9月、区は、地元及び議会と一体となって鉄道高架化に向けた要請活動を行うため「竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会」を結成しました。

(2) 東京都「踏切対策基本方針」の策定

東京都内には、約1,200カ所の踏切が存在し、交通渋滞をはじめとした様々な問題が日常的に発生しています。東京

都は、首都東京の国際都市としての魅力向上、都市再生の推進を目的として、重点的かつ計画的に多様な踏切対策を進めていくため、平成16年6月、「踏切対策基本方針」を策定しました。

この方針の中で、1,200カ所の踏切のうち、2025年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切（重点踏切）を、一定の指標に基づいて約390カ所抽出しています。さらに、鉄道立体化の可能性を関係者間で検討していく「鉄道立体化の検討対象区間」を20区間抽出しています。その中に、今回の事故が発生した伊勢崎線第37号踏切、第38号踏切及び都市計画道路補助第261号線との交差予定箇所（現都市計画では道路立体）を含む「竹ノ塚駅付近」も位置付けられました。

この「鉄道立体化の検討対象区間」では、道路の単独立体交差化をはじめとした鉄道立体化以外の対策との比較検討を行った上で、鉄道沿線のまちづくり計画や道路整備計画の内容および事業実施時期との整合など、様々な課題について総合的に検討を行い、鉄道立体化の事業性が高いと判断される個所について、事業化に向けた取組みを行っていくこととなっています。また、必要に応じて早期に実施可能な対策についても検討していくこととなっています。

(3) 新たな検討会の設置

前述のとおり、地元の願いは早期に鉄道を高架化することであり、その実現を目指す活動も活発化しています。

交通を遮断することなく踏切を解消するには、道路の立体化と鉄道の立体化との二つの方法があります。また、それぞれに高架化と地下化があり、一般的には4つの方法が存在します。

いずれの場合でも、これら抜本対策には長い事業期間と多額の事業費とを要することから、あらゆる角度から最適な立体化の方法を選定しなければならないことはいうまでもありません。

そこで、事故後、国土交通省、東京都、足立区、東武鉄道、東京地下鉄の五者により「竹ノ塚駅付近道路・鉄道立体化検討会」を設置することについて関係機関の合意を得て、平成17年6月22日、第1回の会議を開催し、あらためて具現化に向けた検討を開始しました。

現在、足立区は、効率的かつ確実に検討を進めるため、鉄道の立体化に関する調査を東武鉄道へ委託する一方、道路の立体化や竹ノ塚駅周辺のまちづくりに関する検討を鋭意進めています。

道拡幅や高度な踏切遮断機等の「速効対策」の強化により5年間で約1,300箇所の対策を実施するとともに、連続立体交差事業などの「抜本対策」の拡充により約1,400箇所の対策を2倍にスピードアップする。』としています。

具体的には、「抜本対策」について、生活道路中心の「開かずの踏切」に対応した連続立体交差事業の採択要件の拡充や、高さ、延長を押さえた低コストな連続立体交差事業（ミニ連立）の推進などを掲げています。

また、すでに平成17年度から、連続立体交差事業の施行者が県庁所在都市及びそれに準ずる都市（人口20万人以上の都市及び特別区）まで拡大されています。

竹ノ塚駅付近の鉄道立体化を悲願とする足立区としては、これら連続立体交差事業の拡充に関する動きに大きな期待を抱えています。今度こそ、竹ノ塚駅周辺のまちづくりとあわせた事業化に結びつけたいと考えています。

足立区は、他の自治体同様、財政運営は非常に厳しい状況にあります。しかし、この竹ノ塚駅付近の鉄道立体化は区の最重点施策として取組むこととしており、将来の事業化に備えた基金を設け、事業資金を積み立てることとしました。

東京には、欧米の国際都市と比較にならないほど多くの踏切が存在します。また、「ボトルネック踏切」は、三大都市圏に集中しており、踏切待ちによる損失時間は全国で1兆5,000億円と試算されるとのことです。

連続立体交差事業などの抜本対策は、一朝一夕にはできないことは当然ですが、関係機関の協力を得ながら課題を一つひとつ解決し、実現に向けた取組みを続けなければならないと考えています。

あらためて、踏切事故で亡くなられた方々のご冥福をお祈りいたします。



図－6 現在の第37号踏切

5. 今後の展望

国土交通省は、平成18年度の概算要求の「重点課題への対応」の中で、「踏切対策のスピードアップ」を掲げ、『歩

トピックス

PIARC TC2.3 東京会議結果報告

国土交通省 都市・地域整備局 街路課

1 PIARCの概要及びTC2.3について

PIARC（世界道路協会）は、道路の建設、改良、維持、利用の進歩と発展を助成し、世界全域の道路網の発達を図ることを目的とする国際技術協力機関で、2004年現在、109カ国が加盟しています。

PIARC－TC2.3（都市内総合交通委員会）は、PIARC実行委員会の下に設けられた技術委員会の一つで、都市内交通に関する様々な課題について検討を行っています。現在は、2004年から2007年までの4年間を活動期間として、毎年2回、各国持ち回りで技術委員会を開催し、①都市渋滞、②持続可能なモビリティに対する問題としての大都市（メガシティ）、③非動力系交通の3つのサブテーマについて検討が進められています。

2 PIARC TC2.3東京会議の概要

PIARC TC2.3東京会議は、本年4月にローマニアのティミショアラで開催された第3回技術委員会に引き続いて開催されたもので、海外よりTC－2.3議長である、ハンガリーのチャバ・コレン氏（シェチェンニ・イスタバン大学教授）等11名、日本より日本委員の矢島隆氏（計量計画研究所常務理事）、連絡委員の室町泰徳氏（東京工業大学助教授）他が参加しました。

(1) プログラム

第1日：10月25日（火）

午前：全体会議（開会の挨拶（チャバ議長）、主催者からの挨拶（矢島委員）、国土交通省（日本の都市交通政策）及び東京都（東京都における交通政策）からのプレゼンテーションと質疑応答、サブグループの進捗確認等）

午後：サブグループ・ミーティング

夕刻：レセプション



全体会議の様相



テクニカルツアー（首都高管制センター）

第2日：10月26日（水）

午前：サブグループ・ミーティング、全体セッション（成果発表、次回開催地の決定、とりまとめ）

午後：テクニカルツアー（首都高管制センター、臨海副都心、横浜市MM21他）

(2) 会議の成果

①サブグループ1 都市渋滞

これまでに行われた各都市でのケーススタディに基づき、都市渋滞に対する方策の類型化が行われ、今後、ケーススタディの解析、都市渋滞レポートの作成等を進めていくことになりました。

②サブグループ2 メガシティ

メガシティ、持続可能性の定義について議論が行われ、6つのメガシティにおける政策にアプローチしていくこととなりました。

③サブグループ3 非動力系交通

非動力系交通（自転車と徒歩）の増加を目標に、理論と世界各国の事例から得られる教訓の収集・分析を進め、利用を促進する戦略的ツールの取りまとめ等を行うこととなりました。

(4) 次回及び次々回の会議開催都市について

今回の会議は、2006年4月にジュネーブ（スイス）にて、次回は2006年秋にノルウェーにて開催することが決定しました。

3 まとめ

2日間の会議を通じ、2007年度のとりまとめに向けて、都市内交通施策に関する議論が深められるとともに、テクニカルツアー等を通じてわが国の都市交通施策や都市開発に関して参加者の理解を深めることができ、非常に有益な会議を開催することができました。TC2.3国内委員会の委員各位をはじめ、ご関係の皆様にご多大なご協力をいただいたことに、厚くお礼申し上げます。

踏切改善懇談会等の取り組みについて

国土交通省 都市・地域整備局 街路課

1 踏切改善懇談会

国土交通省においては、「開かずの踏切」をはじめとした踏切への対策を進めるにあたり、踏切の利用者やまちづくりなどの多様な視点に立った取り組みを進めていくことが重要という認識のもと、多様なご意見をいただく場として、学識経験者、まちづくり関係者等から構成する「踏切改善懇談会」を10月に設置しました。

これまでに懇談会を2回開催しており、委員より、まちづくりとの連携の必要性、高齢者、障害者等への対応の必要性や地域の一員として鉄道事業者が対策に取り組むことの必要性などのご意見をいただいているところであり、今後、こうした意見を踏まえながらより効果の高い踏切対策を促進していきたいと考えております。

2 踏切問題市民アンケート

昨年7月、踏切対策にかかる重要性等について市民の皆様の

意識を把握することを目的として国土交通省のホームページで「踏切問題市民アンケート」を実施し、755通の回答をいただきました。

本アンケート調査の結果概要は以下の通りであり、踏切対策への重要性、緊急性を求める声が極めて高いことが改めて確認されております。

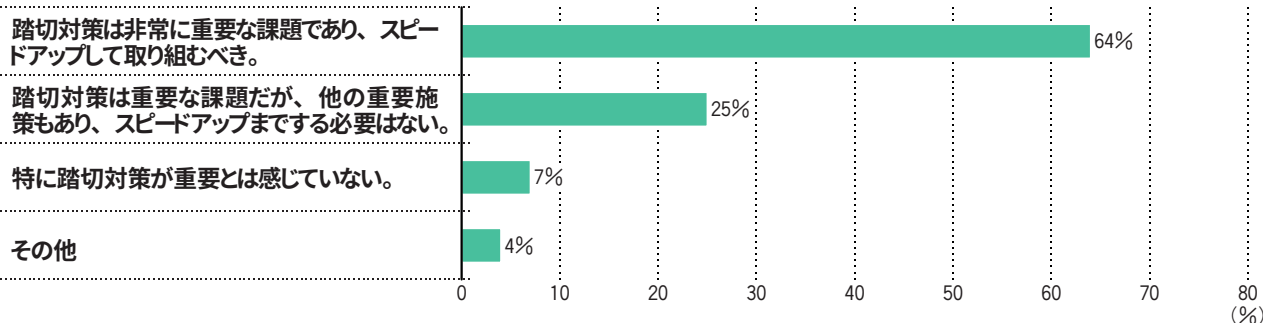
3 「賢い踏切」実証実験の実施

国土交通省においては、速効対策の一環として遮断時間を短縮する「賢い踏切」に着目しその高度化に関する検討を進めているところです。現在、当該システムの導入効果を把握する観点から、上述の市民アンケートにおいてご回答のあった問題踏切等の中から25箇所を選定し、実証実験の準備を進めているところです。

踏切すいすい大作戦HP <http://www.fumikiri.net>

①踏切対策全般について

- 全体の約9割の回答者が、踏切対策は重要と回答。
- またそのうちの約7割が踏切対策は非常に重要で、そのスピードアップが必要と回答。



②速効対策の実施について

- 全体の約8割の回答者が、立体交差化による抜本対策を実施するまでの間、速効的な対策が必要と回答。

