

都市と交通

通巻67号

巻頭言：踏切問題の改善に向けて
 ~ 東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科教授 高橋洋二 ... 1

特集1：来年度街路事業概算要求のポイント
 平成19年度概算要求について 2

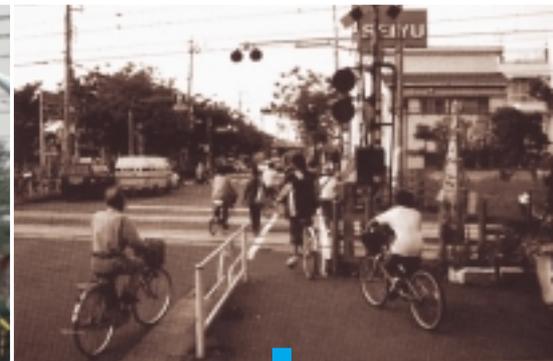
特集2：踏切対策の推進
 1. 踏切交通実態総点検とりまとめ結果について 4
 2. 踏切改善懇談会における議論の集約
 「踏切改善 取り組みのポイント」 7
 3. 東京都の踏切対策基本方針 9

シリーズ「まちづくりと街路」
 : 連続立体交差事業による踏切除却の成果
 JR阪和線(美章園~杉本町間)全線高架化工事完成 ... 11
 福知山駅付近連続立体交差事業
 (JR山陰本線・福知山線、KTR宮福線) 13

トピックス
 都市交通・市街地整備小委員会における中間とりまとめについて... 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

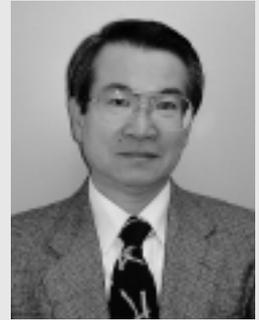
上段左：西武新宿線上井草1号踏切
 上段右(縦2枚)：「踏切道の拡幅、整備前後」西武新宿線花小金井1号踏切
 下段：JR阪和線連続立体交差事業「あびこ筋」整備前後



巻頭言

踏切問題の改善に向けて

東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科
教授 高橋 洋二



1. 踏切問題の難しさ

わが国は、明治5年に新橋と横浜間にはじめて鉄道を導入して以来、短期間のうちに全国に鉄道路線網を拡げることに成功した。しかし鉄道と道路の交差は、技術的・財政的な制約によりほとんどの場合踏切として処理された。昭和40年代から始まった都市化とモータリゼーションは、道路渋滞・交通事故を深刻にしていっていったが、なかでも踏切は道路交通をさばく上で最大のボトルネックとなっていく。踏切は日本が近代化を進めていく過程で生まれ、今日まで残されてしまった負の遺産ともいえ、その改善が都市政策上の大きな課題となっている。

これまで、国は踏切問題を改善するために安全施設の導入・踏切の統廃合をはじめ、抜本的解決策である道路の立体化・鉄道の連続立体交差化などを推進してきた。しかし、抜本的対策には膨大な費用と時間を要するだけでなく、踏切の多くは生活道路として使われ、道路の立体化などの対策を導入できないのが実態である。

2. 緊急対策の推進と限界

近年の相次ぐ踏切事故を受け、国は踏切問題改善のために、以下のような緊急対策を推進することとしている。具体的には、列車の運行実態に合わせたよりきめの細かい踏切の開閉を行い、出来るだけ踏切遮断時間を短縮できるよう「賢い踏切」を導入する。踏切が除去できないところでは、歩行者が安全に渡れるような高架または地下の横断自由通路を早期に整備する。ドライバーや歩行者に対して、踏切遮断時間などの情報を提供しイライラをなくす、等の施策が考えられている。

これらの緊急対策は歩行者の安全性を向上させる大きな効果を持つと期待されているが、踏切における自動車の渋滞や自動車と鉄道の事故を大幅に削減することにはつながらない。

3. 総合的な踏切対策導入の必要性

道路の立体化や鉄道の連続立体交差化など抜本的対

策が必要にもかかわらず整備が遅れている踏切や、これら抜本的対策を適用出来ない踏切においては、緊急対策や抜本的対策に加えて、以下のような総合的な踏切対策がとられるべきである。

第1に踏切部分の容量が前後の道路より格段に低いことを考えると、踏切内および踏切前後では、道路一般部より広い幅員や、人と車が分離できる構造の導入を考えるべきである。また、踏切直近の民地の提供義務、自動車や自転車の放置の厳格な取締り、電柱や看板の位置の見直しなどを総合的に行う必要がある。

第2に個々の踏切改善策にとどまらず、都市内の環状道路など迂回路の整備を進めるとともに、公共交通機関のサービス向上による自動車の利用抑制など、いわゆる交通需要マネジメント施策の導入を積極的に検討すべきである。また、鉄道のダイヤをアプライオリに前提とするのではなく、沿線の都市交通全体の安全・効率向上の観点から、ダイヤの調整も含めて最適の都市交通システムを模索していく必要がある。

第3に踏切対策は、道路側および鉄道側双方が共同協調して取り組むべき課題であり、このような基本理念が社会的に十分認知される必要がある。そのため、踏切問題改善に関する基本法や計画基準の制定も検討すべきである。

第4に踏切問題は、道路管理者・鉄道管理者・交通管理者・鉄道利用者・ドライバー・住民など関係者全員に関わる問題であるから、これら関係者が改善策を協議し方策を検討できる場をつくるべきである。すなわち、鉄道の路線または地区別に関係者および周辺住民から構成される踏切道改善協議会（仮称）を位置づけ、総合的な踏切対策を作成し実施していく体制を整えることが望まれる。

最後に、踏切の交通容量を高めるなど利便性の追求が、逆に踏切の安全性を低下させることにつながってはならない。踏切の安全性に関するフェイルセーフの考え方が後退することがないようにすべきことは言うまでもない。

平成19年度概算要求について

国土交通省 都市・地域整備局 街路課

平成19年度に向けた街路事業の概算要求の方針と主要事項を紹介します。その中でも、今後の重要な施策に位置づけています「都市・地域における総合交通戦略の推進」については、特集2で都市交通・市街地整備小委員会の中間報告も参考にご覧ください。

なお、概算要求全体の詳細は、平成19年度街路課関係予算概算要求概要（青パン）をご覧ください。

1. 要求方針

安全・安心な社会の確立、少子高齢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等、我が国の都市が抱える諸問題に対応するため、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ります。

- 施設整備中心から施設の有効活用まで含めた施策
- 利用者にとって最適な都市交通の視点
- 地域主導で関係者が協働して行う総合的な施策への連携支援

等を重視し、都市・地域における総合交通戦略と、それに基づく徒歩、公共交通も含めた都市交通システム全体に対する総合的支援を強化するほか、踏切対策のスピードアップ、中心市街地の活性化等に不可欠な駐車対策の推進、密集市街地の防災性の向上、時間管理概念の徹底と柔軟な運用について積極的な取組を行います。

2. 総合交通戦略の推進

都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある将来像を実現するため、総合的な交通のあり方についての戦略を策定した都市・地域について、徒歩、自転車、自動車、公共交通などのモード間連携や交通結節点の整備などを重点的に支援します。

(1) 総合交通戦略の策定に対する支援

地方公共団体が中心となり道路管理者、警察、公共交通事業者、地元団体などの関係者で構成する協議会等において総合的な交通のあり方や必要なハード・ソフトの施策及

びそれらの実施プログラム等を内容とする「都市・地域総合交通戦略（仮称）」を策定することを支援します。

(2) 総合交通戦略に基づく事業に対する支援

戦略に位置づけられた歩行者・自転車のための空間や公共交通、交通結節点など都市交通システム全体に対して、総合的かつ重点的な支援を実施します。

総合交通戦略推進事業（仮称）の創設 新規

公共交通導入空間や結節点等の整備に関する街路事業の機動的運用を含め戦略に基づく事業をパッケージで総合的に支援

都市再生交通システム整備推進事業（仮称）の創設 新規

都市再生交通拠点整備事業を拡充し、共同集配施設整備、公設民営の考え方による公共交通に関する事業も含め、都市交通システム全体に対して支援

3. 踏切対策のスピードアップ

「開かずの踏切」等の踏切は、交通渋滞や悲惨な踏切事故等の要因となっていることから、その対策が急務となっています。このため、本年8月に公表した踏切交通実態総点検の結果を踏まえ、改正踏切道改良促進法に基づき、対策を義務化する踏切を積極的に指定するとともに、歩道拡幅等の「速効対策」と連続立体交差事業等の「抜本対策」の両輪により、総合的な踏切対策を着実に推進します。

速効対策：速効対策が必要な緊急対策踏切（約1,100箇所）全てに5箇年で対策

- 歩道拡幅や賢い踏切の設置等を推進
- 遮断時間短縮のための新たな踏切システムを引き続き開発するとともに、新たに列車制御との連携システム等を検討 新規

抜本対策：緊急対策踏切（約1,400箇所）の除却ペースを2倍にスピードアップ

- 無利子貸付制度や立替施行制度などを活用し、連続立体交差事業等の抜本対策を強力に推進

4. 駐車対策の推進

平成18年6月1日に施行された改正道路交通法に伴い、高まる駐車需要に対応するため駐車場整備を図るとともに、駐車場満空情報の提供等による既存駐車場の利用促進により、駐車対策を一層推進します。特に、短時間駐車を行う貨物車に対しては、関係者と連携した荷捌きスペースの整備を推進します。また、駐車場法の改正（平成18年11月までに施行）に合わせて、整備が遅れている自動二輪車駐車場に対する支援を拡充します。

荷捌き駐車施設の確保

街路事業により、関係者と連携した路上荷捌き駐車スペースの整備を推進

自動二輪車駐車場整備に対する支援拡充 新規

- 自動二輪車駐車場の整備に対する助成の拡充
- 自動二輪車駐車場の整備を融資・税制特例の対象に追加

自動二輪車に対応した機械式駐車場設備の技術開発への支援 新規

駐車場案内システムの整備の推進

駐車場の位置、満空状況等の情報を提供する駐車場案内システムの整備及び高度化への支援

5. 密集市街地の防災性の向上

地震時に大きな被害（特に大火）が生じる可能性の高い重点密集市街地（全国8,000ha）について、災害時の被害を軽減するため、防災環境軸の核となる都市計画道路整備に対する重点的な支援等を実施します。特に、完了期間及び防災機能の相当程度が発現できる概成までの期間（5年以内）を宣言した路線について、宣言どおりの整備が達成されるよう重点的に支援します。

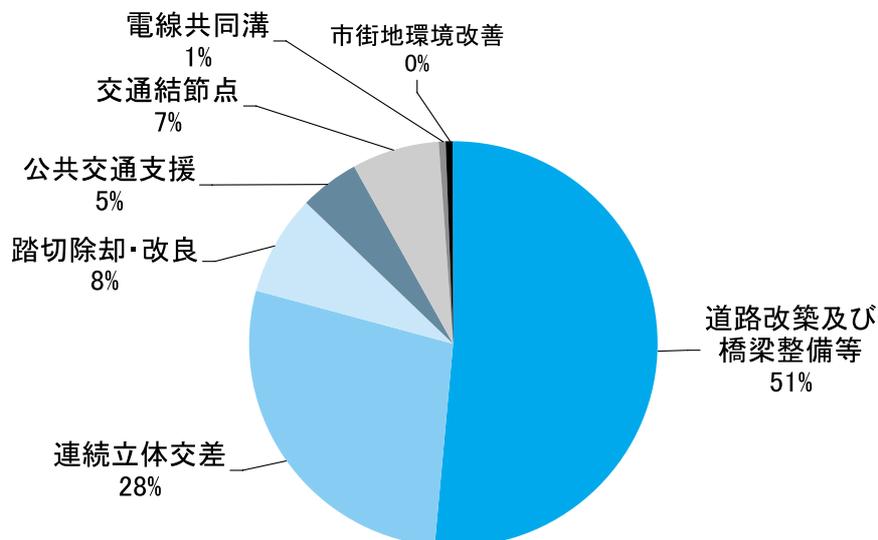
6. 時間管理概念の徹底等

効果的、効率的で透明性の高い道路行政へ転換するため、成果志向の道路行政マネジメントを平成15年度より実施しています。

街路事業においても、時間管理概念の徹底と整備効果を意識した都市計画道路整備を図るべく、次のような取組を進めています。

- 地域の課題に対する街路事業の定量的な成果目標の設定
- 都市計画道路整備プログラムの策定・公表
- 完了期間宣言（一定期間内に完了させる路線を公表する取組）
- 土地収用の活用等を通じた適切な事業進行管理
- 事業完了後の効果把握・公表
- 「道路整備の中期ビジョン（案）」の公表

平成18年度分野別予算（街路事業では、連続立体交差、公共交通支援、交通結節点等、都市交通全体を支援しています）



1

踏切交通実態総点検とりまとめ結果について

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

我が国には、全国で約36,000箇所もの踏切が存在しており、とりわけ、「開かずの踏切」や「ボトルネック踏切」などにおいては、昨年3月の東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の踏切における事故など悲惨な踏切事故が相次いで発生するとともに、都市部における激しい交通渋滞を引き起こす大きな要因となっているところです。

こうした背景を踏まえ、国土交通省においては、「開かずの踏切」など、緊急的な対策が必要な踏切を抽出するとともに、こうした踏切における対策を促進する観点から、全国約36,000箇所全ての踏切を対象として、全国の道路管理者および鉄道事業者の協力のもと、踏切交通実態総点検を実施しています。

今回、既存のデータ等から早期に点検する必要性が高かった約2,600箇所について先行的に点検を実施し、その結果がまとまりましたので、その結果を以下に紹介します。

2. 総点検結果

約2,600箇所の踏切を対象とした総点検の結果、「開かずの踏切」など国土交通省が設定した基準に合致する踏切として、約1,800箇所の踏切が抽出されました。

緊急対策踏切（第一弾）抽出結果：1,820箇所（重複除く）

開かずの踏切	：587箇所
自動車と歩行者のボトルネック踏切	：836箇所
- 自動車ボトルネック踏切	：538箇所
- 歩行者ボトルネック踏切	：298箇所
歩道が狭隘な踏切	：510箇所

と の箇所数は、開かずの踏切との重複を除く。
また、 と の重複計上があるため、 と の合計箇所数と緊急対策踏切総箇所数の数値は一致しない。
上記踏切は、交通量や歩道幅員などの面から国土交通省において設定した客観的基準に合致するものを網羅的に抽出したものであり、地形や土地利用上の制約等からこれ以上の速効的な対策が困難な踏切も含まれている可能性がある。

抽出基準：

開かずの踏切

：ピーク時間の遮断時間が40分以上の踏切

自動車と歩行者のボトルネック踏切

：自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切

自動車ボトルネック踏切

：一日の踏切自動車交通遮断量が5万以上の踏切
歩行者ボトルネック踏切

：一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が5万以上、かつ、一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上の踏切

踏切自動車交通遮断量 = 自動車交通量 × 踏切遮断時間

踏切歩行者等交通遮断量 = 歩行者 + 自転車の交通量 × 踏切遮断時間

歩道が狭隘な踏切

：前後の道路に比べ歩道が狭い、もしくは前後の道路に歩道があるのに歩道がない踏切のうち、

- 前後道路の車道幅員が5.5m以上
- 踏切の前後の歩道に比べ、歩道が1m以上狭い踏切

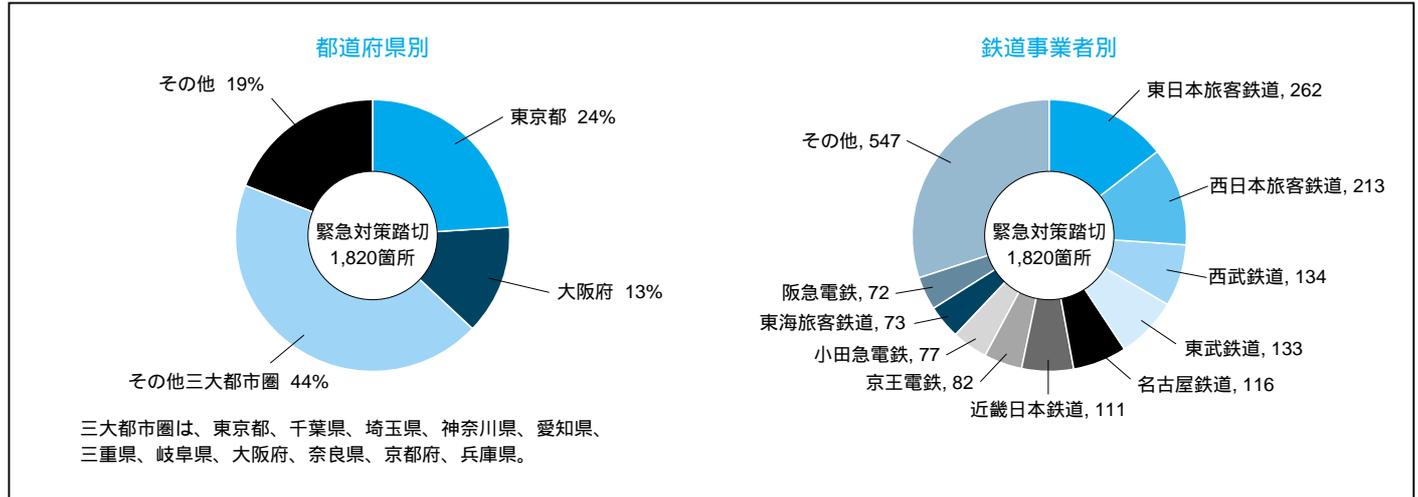
【都道府県別、鉄道事業者別の分布状況】

緊急対策踏切は、遮断時間が長く、交通量の多い三大都市圏に多数分布しており、とりわけ、「開かずの踏切」については、東京都が約半数を占めるなど、ほとんどが東京圏、

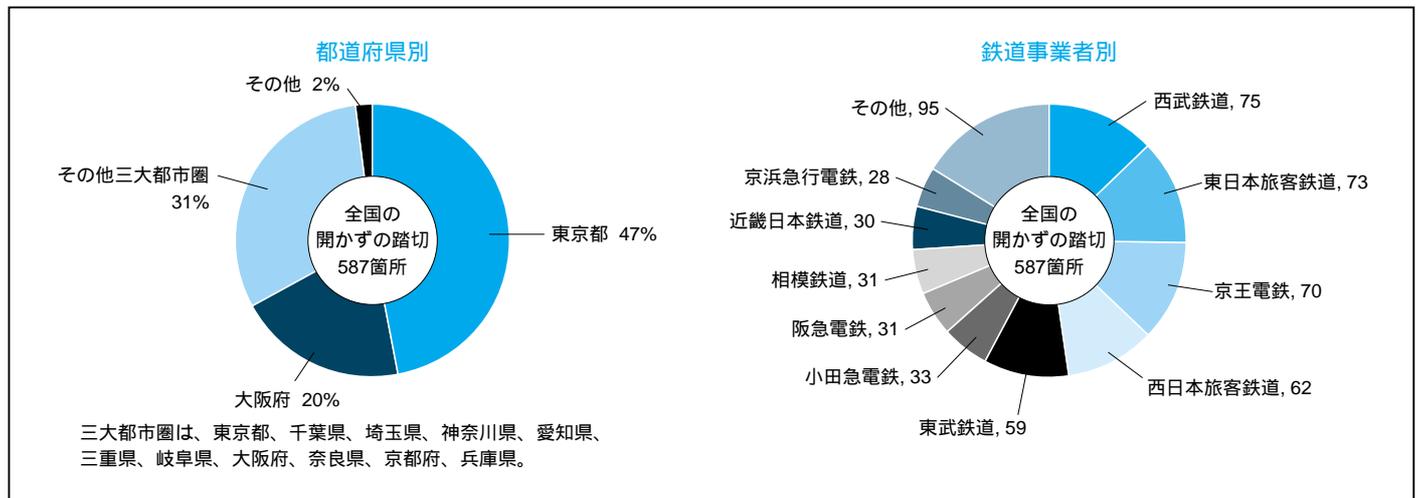
大阪圏を中心に三大都市圏に集中しています。

この結果、鉄道事業者別の「開かずの踏切」数を見ても、大都市部の民鉄やJR東日本、JR西日本等に偏在しています。

(1) 緊急対策踏切(1,820箇所)の内訳



(2) 開かずの踏切(587箇所)の内訳



3. 対策の種類別に見た対象踏切

抽出された約1,800箇所の緊急対策踏切に対し、今後、踏切の歩道拡幅、立体横断施設の整備、賢い踏切の導入などによる速効対策と、連続立体交差事業、単独立体交差事業などの抜本対策を車の両輪として踏切対策を推進していくこととしています。

今回の総点検の結果、速効対策、抜本対策の対象となる踏切は、それぞれ速効対策検討対象踏切が約1,100箇所、抜本対策検討対象踏切が約1,400箇所効果という結果となりました。

なお、「開かずの踏切」等、一部の踏切については、抜本対

策の完了まで時間を要することに鑑み、速効対策、抜本対策両方の対策を講ずることとしており、重複計上となっています。

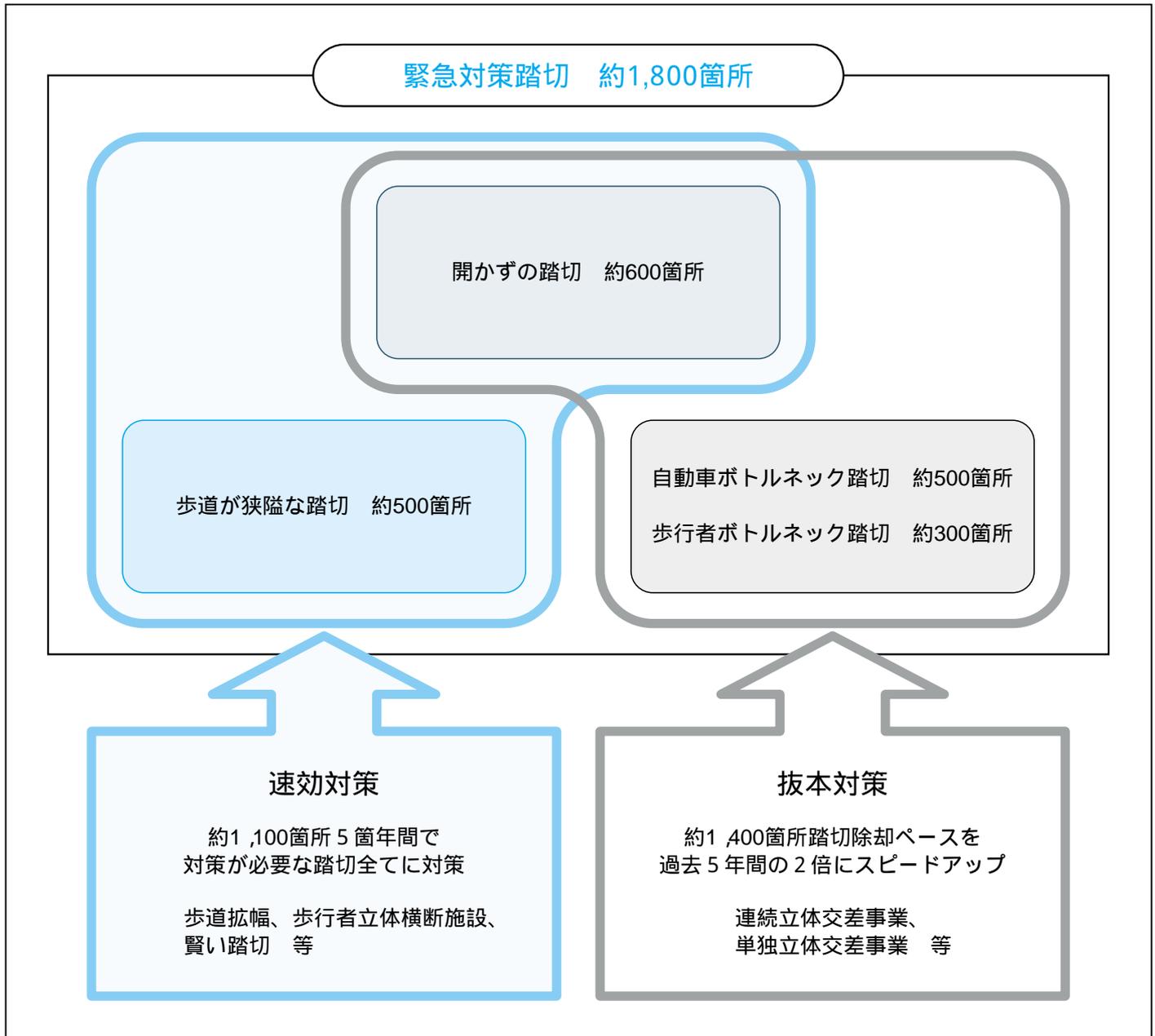
速効対策の検討対象踏切：1,097箇所

(開かずの踏切587箇所 + 歩道が狭隘な踏切510箇所)

抜本対策の検討対象踏切：1,423箇所

(開かずの踏切587箇所 + ボトルネック踏切836箇所)

今般の踏切交通実態総点検においては、道路管理者、鉄道事業者に対し、5箇年の整備計画の策定についても要請をしていたところですが、今般抽出された緊急対策踏切のうち、現時点において、整備計画案がある程度まとまってい



る箇所数は以下の通りであり、検討状況は必ずしも十分ではありません。

速効対策踏切 整備計画案策定 492箇所
抜本対策踏切 整備計画案策定 408箇所

いずれも事業中の箇所を含む。

4. 今後の取り組み

速効対策が必要な踏切において今後5箇年ですべて対策するとともに、抜本対策についても除却のペースを2倍にスピードアップすべく、計画案が未策定な箇所については、全国の道路管理者および鉄道事業者へ地域のニーズ、実情

にあわせた整備計画案を策定していただくよう引き続き要請するとともに、整備計画案がまとまった箇所につきましては、改正踏切道改良促進法の法指定を積極的に行うことなどにより、着実な実施を図っていくこととしています。なお、今回の公表は踏切交通実態総点検のうち先行的に点検を実施した箇所についてのものであり、今後残りの踏切約3万3千箇所の点検結果を踏まえて緊急対策踏切数等を整理し、まとめ次第公表していくこととしています。

緊急対策踏切のリストなど、さらに詳細は、「踏切すいすい大作戦HP」をご覧ください。

<http://www.fumikiri.com>

踏切改善懇談会における議論の集約 「踏切改善 取り組みのポイント」

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

国土交通省においては、踏切対策を進めるにあたっては、踏切利用者やまちづくりの関係者など、多様な主体からの意見を踏まえる必要があるという認識のもと、昨年10月、学識経験者、踏切利用者、まちづくり関係者等からなる「踏切改善懇談会」を発足し、幅広い見地からご意見を頂いた。

これまでに本懇談会を4回開催し、現在、懇談会における議論を集約した「踏切改善 取り組みのポイント」のとりまとめを行っているところである。

以下に、その概要を紹介する。

2. 懇談会とりまとめの概要

・ 深刻な踏切問題と基本認識

1. 踏切がもたらす諸問題

- 悲惨な踏切事故（年間300名が死傷）
- 著しい交通渋滞（その損失額は年約1.5兆円）
- 環境に対する大きな負荷
（踏切遮断によるCO₂排出量は東京都23区の面積の森林が吸収する量に匹敵）

2. 踏切の歴史の変遷とこれまでの取り組み

【鉄道建設と踏切の発生】

- 鉄道建設が積極的に進められ、昭和初期にはほぼ現在の路線網が概成。当時の技術水準の面から、ほとんどの鉄道が平面で敷設。

【都市の発展と踏切問題の顕在化】

- 鉄道の発展とあわせ鉄道沿線にそって市街地が拡大し、踏切数も増大。特に戦後～昭和30年代にかけて踏切事故件数が急増。

【踏切道改良促進法の制定と踏切対策の取り組み】

- 相次ぐ踏切事故を契機に昭和36年には踏切道改良促進法を制定。
- その後、立体交差化や踏切の保安設備の整備が進み、踏切数、踏切事故件数は減少。

【交通量、運行本数増大に伴う踏切問題の深刻化】

- 高度成長期を中心に、都市化の進展に伴う市街地の

外延化とモータリゼーションの進展に伴う道路交通量の増大が発生。交通量、列車運行本数の増大により、踏切における交通遮断状況は深刻化。

3. 踏切対策の取り組みの必要性

～ 早期に解消すべき20世紀の負の遺産 ～

- 踏切問題は取り残された、いわば“20世紀の負の遺産”であり、その早期解消は我々世代に課せられた責務であること。

・ 踏切対策にかかる基本的考え方

1. 原因者たる鉄道事業者、道路管理者の主体的取り組みの必要性

- 鉄道事業者、道路管理者は、踏切問題の深刻化を招いた当事者として、主体的に「開かずの踏切」等への対策に取り組むべきであること。

2. 鉄道事業者等の地域の一員としての取り組みの必要性

- 踏切問題は踏切の存する地域住民の生活に大きな影響を及ぼす問題であり、原因者たる鉄道事業者、道路管理者は地域で活動を営む一員が果たすべき当然の責務として、積極的に踏切対策に取り組むべきであること。

3. ポイントを絞った踏切対策の必要性

- 踏切利用の実態や投資余力に鑑み、「開かずの踏切」など特に問題が深刻な踏切にポイントを絞って対策を講ずるべきであること。

4. 短期的、中期的対策の必要性

- 抜本的対策の計画がある場合であっても、「開かずの踏切」など特に問題が深刻な踏切に対しては、賢い踏切の設置などの短期的対策や、歩行者立体横断施設の整備などの中期的対策を講ずるべきであること

5. 踏切対策の基軸となる抜本的な対策の必要性

- 踏切問題を根本的に解決するためには、速効的対策にあわせ周辺道路ネットワーク全体の渋滞緩和にも大きな効果が期待される連続立体交差化などの抜本対策が不可欠であること。

・ 踏切改善に向けた3つのポイント

1. 踏切対策において踏まえるべき3つの視点

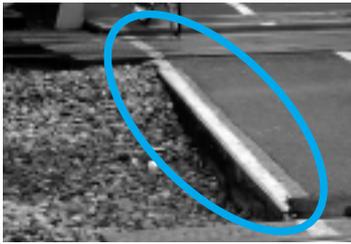
- 安全の視点
- 踏切待ち不満・イライラ解消の視点

－ 関係者の連携・まちづくりとの連携の視点

2. 踏切改善に向けた3つのポイント

(1) 安全対策への取り組み

- 都内50箇所の踏切を対象に安全点検を実施。



路肩の段差の例



放置自転車による障害例

ほとんどの踏切で路肩や歩道端が段差
多くの踏切で踏切道横断中、警報灯、警報音が確認出来ない
多くの踏切で踏切前後が階段や急勾配
看板や放置自転車等により踏切滞留スペースを大きく阻害

- 高齢者、障害者等が日常的に通行する踏切においては、踏切通行の安全点検を実施し、その結果を踏まえ、鉄道事業者と道路管理者により、徹底した安全対策を講ずるべき。
- また、地元自治体とも連携しつつ、ボランティア活動等による踏切横断者のサポートや自転車等による危険な踏切横断、自転車の放置、看板等の不法設置等を抑止する意識・マナーの向上等にかかる取り組みを推進することも必要。

(2) 踏切待ち情報等の提供の取り組み

- 踏切事故の原因となる無理な横断は、長時間にわたる踏切遮断に伴うイライラ感も背景。無理な横断を未然に防ぐとともに、地域に対する貢献の一環として、踏切待ち情報など各種の情報提供に積極的に取り組むべき。

踏切待ち時間等に係る情報の提供

- － 踏切待ち時間表示、踏切時刻表等の取り組み

・遮断機の開く時間割です。
・但し、ダイヤが乱れた時には参考になりませんのでご了承ください。

開放確率のマーク
◎90～99%、○70～80%、△50～60%
▼10分以上の閉、👤20分以上の閉

午前6時	○	◎	◎	◎	○	◎	○	◎	○	◎	▼
	1	4	13	16	17	21	26~28	36	39	45~55	
午前7時	△	△	△	▼	△	△	👤				
	5~6	11	19		34~35	37					
午前8時	△	👤	△	△	△						
	12~13		41~44	49~50	57~58						
午後0時	◎	○	◎	◎	◎	△	△	◎	◎	△	△
	3~4	7~8	11~12	16	18	24	26~27	31~34	43	49	53~54
午後1時	△	◎	◎	○	◎	△	△	◎	△	◎	
	2	8	11~12	16~17	24	26~27	31~32	43	47	50~54	
午後11時	△	○	◎	◎	◎	◎	○	○	◎	◎	◎
	3~4	6~7	10~11	17~18	21~22	26~30	33	36	40~41	44~54	56~58

「踏切時刻表」の事例

踏切迂回情報の提供

踏切対策にかかる情報の提供

- － 踏切対策の完了予定時期や踏切対策の整備計画の策定状況、調整の状況等を積極的に提供

(3) 関係者の協議に基づく総合的な踏切対策

- 「開かずの踏切」が連担している地域や路線等においては、土地利用、歩行者動線や幹線道路の整備計画と整合を図りつつ、地方公共団体との連携、地域住民との協働や交通規制との連携を含めた総合的な取り組みを強化することが必要。
 - － 交通規制を活用した安全対策等の取り組み
 - － ボランティア活動等をベースにしたソフト施策
 - － 沿線都市開発と連携した取り組み 等

3. 踏切対策を支える体制・仕組み

(1) 踏切対策を進める体制・仕組み

- 踏切対策の検討、実施の土台となる道路管理者、鉄道事業者に加え、警察や地域住民、地元商店街組織などの関係者も含めたオープンな議論の場の構築

(2) 国の役割・取り組み

- 踏切対策の牽引役として、踏切道改良促進法に基づく踏切改良の促進、踏切対策にかかる予算措置等のもとより、踏切対策を支え、また気運を高める各種の取り組みを積極的に推進することが必要。

3. 終わりに

依然として「開かずの踏切」などにおける踏切事故が発生し、踏切に起因する著しい渋滞が生じている中、踏切問題は早期に解消すべき喫緊の課題である。

国土交通省としても、本とりまとめを踏まえ、それぞれの地域において適切な踏切対策が進められるよう積極的に取り組んで参りたい。

踏切改善懇談会 委員名簿

【委員】

高橋洋二 東京海洋大学教授（座長）
 岩倉成志 芝浦工業大学教授
 竹内礼子 季刊「静岡の文化」編集長
 鳥塚俊洋 株式会社JAF MATE社 JAF Mate編集長
 藤田静男 蒲田東地区まちづくり協議会会長
 藤山三冬 NPO法人調布まちづくりの会監事
 マリ・クリスティーン 異文化コミュニケーションライター
 森野美徳 都市ジャーナリスト

【オブザーバー】

警視庁、JR東日本、小田急電鉄、東京都

【行政】

国土交通省都市・地域整備局、道路局、鉄道局

<http://www.fumikiri.com>

1. 「踏切対策基本方針」の策定にあたって

東京都内には約1,200箇所の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様々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。以下では、その内容について紹介します。

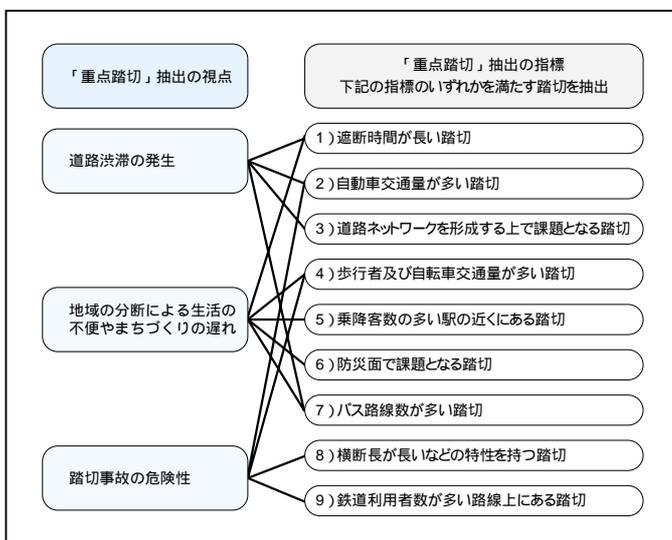
2. 「踏切対策基本方針」の主な内容

(1) 「踏切対策基本方針」策定の流れ

「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、図-1に示す指標に基づき、394箇所を抽出しました。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箇所を抽出しました。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

図-1 「重点踏切」抽出の視点と指標



(図-2) 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」に分けています。

「鉄道立体化の検討対象区間」の抽出

「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。「検討対象区間」のうち、図-3に示す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、事業効果、事業費面などについて行っていきます。さらに、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、事業化に向けた取組を進めていきます。

「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」の抽出

「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区間となります。

以上の策定の流れを示したものを図-4に示します。

(2) 踏切対策推進会議の設置

東京都では、踏切対策を早期に実現するため、区市町や鉄道事業者などの関係者で構成する「踏切対策推進会議」

図-2 グループ化の基準

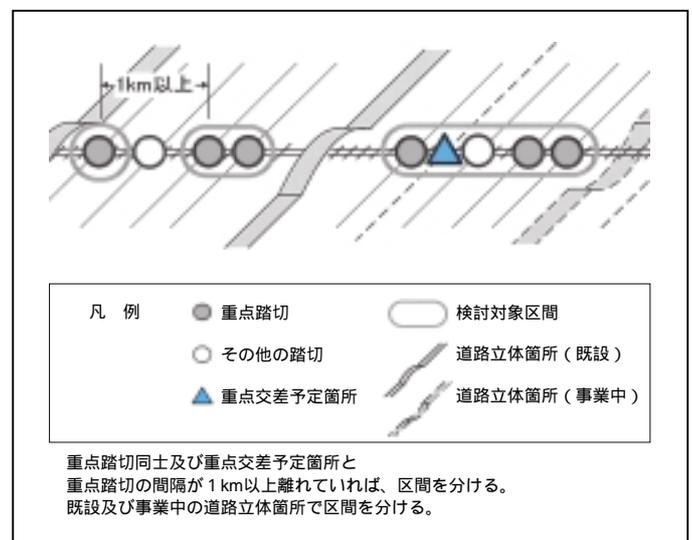


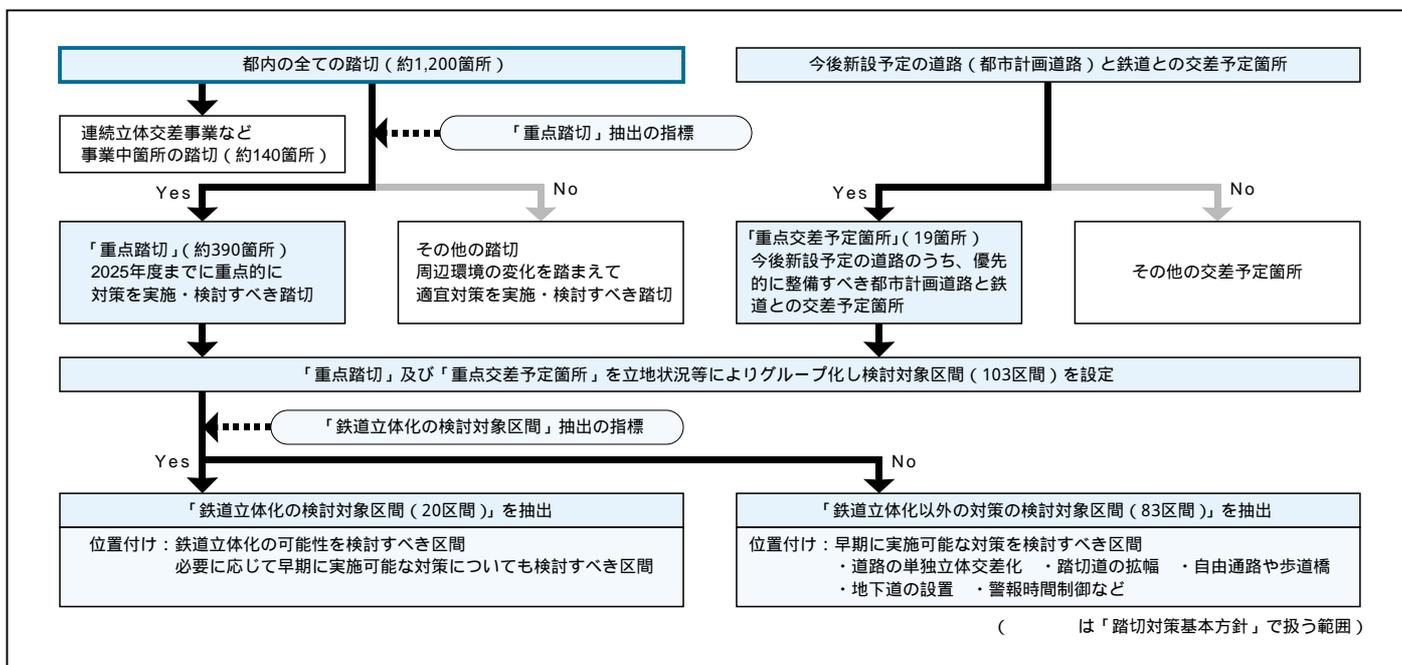
図 - 3 「鉄道立体化の検討対象区間」抽出の指標

- 遮断時間が長い踏切数
- 自動車交通量が多い踏切数
- 国道及び都道等の幹線道路の踏切数
- 鉄道と交差する都市計画道路の整備優先度や交差予定箇所数
- 歩行者及び自転車交通量が多い踏切数
- 駅及び駅乗降客数など
- 防災都市づくり推進計画での位置付け
- 運輸政策審議会答申第18号での位置付けなど

図 - 5 早期に実施可能な踏切対策



図 - 4 「踏切対策基本方針」策定の流れ (は「踏切対策基本方針」で扱う範囲)



を設置しています。そしてその中で、踏切道の拡幅や自由通路及び歩道橋・地下道の設置など、早期に実施可能な踏切対策について検討しています。

3. おわりに

東京都はこれまで、30事業、事業延長69.8kmにおよぶ連続立体交差事業を完了させ、255箇所の踏切を除却してきました。現在、9区間が連続立体交差事業中または事業準備中であり、さらに142箇所の踏切を除却する予定です。

平成17年度からは、これまで都道府県・政令市に限定されていた連続立体交差事業の事業主体に県庁所在都市及び

それに準ずる都市 (人口20万人以上の都市及び特別区) が追加されました。今後こうした制度を活用していくことで、都内における連続立体交差事業を推進していくとともに、引き続き制度の創設・充実などを国に要望していきます。

また、早期に実施可能な踏切対策については、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近や京成本線高砂駅付近の踏切などで実施しており (図 - 5) 今後も関係者との連携を一層強化していきます。

20世紀の負の遺産と言われる踏切問題の解消に向け、今後ともこの「踏切対策基本方針」をもとに、関係者である都、区市町、鉄道事業者などが連携して対策を講じること、都民が安全で安心に暮らせるまちを実現してまいりたいと思います。

連続立体交差事業による踏切除却の成果

JR阪和線（美章園～杉本町間）全線高架化工事完成

大阪市建設局街路部

1. はじめに

「JR阪和線連続立体交差事業（美章園～杉本町間）」の高架化工事が完成しました。

大阪市南部を縦断しているJR阪和線は、5路線の幹線道路と交差し踏切による交通渋滞や踏切事故など、地域の社会生活に与える影響が大きく、この踏切を除去することは長年の懸案でした。

大阪市は、このような深刻な状況を解消するために、平成11年度から西日本旅客鉄道株式会社と共に、JR阪和線の高架化工事を進めていましたが、一昨年、平成16年10月に上り線（天王寺方面行）を高架に切り替えし、これに引き続き、平成18年5月21日（日）に下り線（和歌山方面行）を高架に切り替えました。

これをもちまして念願でした全線の高架への切り替えが完了し、踏切での交通渋滞や踏切事故が解消されるなど交通の円滑化が図れると共に、高架下利用や地域分断が解消されるなど地域の活性化が図れることになりました。

2. 事業概要

- 事業名称 大阪都市計画都市高速鉄道 JR阪和線連続立体交差事業
- 都市計画決定 昭和56年7月31日
- 事業認可 昭和58年3月28日
- 区間 阿倍野区文の里4丁目～住吉区杉本3丁目
- 延長 4.9km
- 除去踏切数 12箇所
- 全体事業費 約900億円
- 高架化駅 南田辺駅、鶴ヶ丘駅、長居駅、我孫子町駅
- 交差幹線道路（都市計画道路） 木津川平野線（松虫通）、柴谷平野線（南港通）、天王寺吾彦線（あびこ筋）、

敷津長吉線（長居公園通）大和川北岸線の5路線

● 駅施設

- ホーム：相対式 2面（南田辺駅、長居駅、我孫子町駅）
- ”：島式 2面（鶴ヶ丘駅）
- エレベーター 各ホーム 1基
- エスカレーター 各ホーム 2基（上り・下り）

● 事業費

- 約900億円
- 各負担割合 大阪市（89%）800億円
JR西日本（11%）100億円

3. 事業経過

- 昭和56年7月 都市計画決定
阪和線と一体構造である阪神高速大阪泉北線についても、同時に都市計画決定を行った。
- 昭和58年3月 事業認可
- 昭和59年3月 JRと協定締結、用地買収開始
- 平成7年1月 阪神淡路大震災（以来、着工見合わせ）
- 平成10年4月 事業認可の変更（鉄道と高速道路の構造分離）鉄道と高速道路を切り離し、鉄道の高架化を先行着工することとした。
- 平成12年1月～ 高架本体工事に着手
- 平成16年3月 阪神高速大阪泉北線の都市計画廃止と、それに伴う新設街路天王寺大和川線の都市計画決定を行った。
- 平成16年10月 上り線（天王寺方面行）の高架切り替え
- 平成18年5月 下り線（和歌山方面行）の高架切り替え（全線高架切り替え）（都市計画決定から約25年、高架工事着手後約6年）

4. 整備効果

阪和線には12箇所の踏切があり、工事で除却した1踏切を除く全11箇所が開かずの踏切（ピーク1時間当たりの踏切遮断時間が40分以上の踏切）であり、ボトルネック踏切（「開かずの踏切」、または、踏切遮断量（1日交通量×1日踏切遮断時間）が5万台時/日以上）の踏切）となっており、これらの踏切による遮断や渋滞が解消された状況の一例は<表-1><表-2>及び<表-3>のとおり、踏切に起因する交通への障害は全く解消されました。

また、高架下は、地域の会館、駐輪場、駐車場や店舗として利用され、線路で分断されていた地域の往来が可能になるなど、鉄道の高架化はこのような多くの効果が期待されています。

表 - 1

	切替前 (H14.10 調査)			1線高架後 (H16.10 調査)			遮断時間改善率 (%)
	交通量 台/日 (三輪以上)	遮断時間 (時間/日)	ピーク時遮断時間 (分/時)	交通量 台/日 (三輪以上)	遮断時間 (時間/日)	ピーク時遮断時間 (分/時)	
鶴ヶ丘北二 (南港通)	21,584	10.4	47.1	21,035	6.6	40.9	36.5
長居北二 (あびこ筋)	27,940	9.9	51.7	28,123	6.6	41.7	33.3
長居南一 (長居公園通)	23,671	9.6	47.0	23,365	5.7	30.5	40.6

表 - 2

	切替前 (H14.10 調査)		1線高架後 (H16.10 調査)		全線高架後 (H18.5 調査)	
	交通量 (三輪以上)	渋滞長	交通量 (三輪以上)	渋滞長	交通量 (三輪以上)	渋滞長
鶴ヶ丘北二 (南港通)	6,845	660	6,859	250	7,815	-
長居北二 (あびこ筋)	8,092	450	8,346	180	9,826	-
長居南一 (長居公園通)	7,675	1,000	7,239	120	8,635	-

※交通量は7～10時、14～17時の計6時間計測

※渋滞長は、切替前7～9時台の最大を記録した同方向・時間帯の切替前と1線切替後を比較した

表 - 3 所要時間調査 (単位: 秒) <調査箇所: 長居公園通>

	1線高架後 (H18.5 調査)	全線高架後 (H18.5 調査)	短縮率 (%)
7時台	226	175	22.6
8時台	273	194	28.9
9時台	258	191	26.0
14時台	321	240	25.2
15時台	284	221	22.2
16時台	306	212	30.7

※幹線道路の交差点間1.3Km区間の車両の方向別所要時間の平均

5. おわりに

高架化後の課題として、高架下公共利用の拡大（特に駐輪場）や、地域分断解消のための連絡通路の整備があります。

また、高架化後の旧阪和線の軌道撤去工事や、都市計画道路「天王寺大和川線」（旧泉北線予定地、旧阪和線軌道撤去跡等）の整備を早期に実施したいと考えております。

位置図 JR阪和線連続立体交差事業



JR阪和線 新高架橋と長居駅 大阪市住吉区長居2丁目付近



JR阪和線 新高架橋 (南田辺駅～鶴ヶ丘駅間 南長池部) 大阪市阿倍野区西田辺町1丁目付近

福知山駅付近連続立体交差事業(JR山陰本線・福知山線、KTR宮福線)

京都府土木建築部道路総括室道路計画室

1. 福知山市の概要

福知山市は京都府北西部に位置し、平成18年1月1日に隣接する三和町・夜久野町・大江町と合併し、「21世紀にはばたく北近畿の都 福知山」という基本理念のもと、新しい歴史を歩み出した面積約550km²、人口約8万人の都市です。



また、京都市から60km、大阪市からは70kmの距離にあり、JR山陰本線・福知山線および北近畿タンゴ鉄道(KTR)宮福線、近畿自動車道敦賀線(舞鶴若狭自動車道)、国道9号、175号、176号、426号、429号など広域幹線交通網の結節点となっており、京阪神と山陰・丹後地方を結ぶ交通の要衝並びに北近畿の玄関口としての立地条件にあります。

2. まちづくりの変遷について

福知山市は、縄文時代草創期の遺跡などが多数あり、古い歴史を持っていますが、天正7年(1579年)に明智光秀が丹波を平定し、以降300年近く城下町として繁栄してきました。

明治31年には歩兵第20連隊が設置され、軍都としての性格を強めるなか、昭和12年に府下で京都市に次いで2番目に市制を施行しました。

その後、福知山市には旧国鉄福知山鉄道管理局(現JR西日本福知山支社)陸上自衛隊福知山駐屯地、国土交通省近畿地方整備局福知山河川国道事務所等の設置により、行政機能が集積されるとともに、京都府では生産基盤の整備に重点を置き、昭和49年に内陸工業団地としては国内有数規模の長田野工業団地(約400ha)を整備しました。

また、昭和63年には近畿自動車道敦賀線が開通して阪神都市圏と直結されるとともに、鉄道の高速度化、北近畿タンゴ鉄道宮福線の開通等、広域幹線交通網が整備されています。

3. 福知山駅周辺地域整備構想策定

福知山市を取り巻く社会的、経済的諸環境は大きく変貌を遂げていき、無秩序な都市化が懸念されてきました。

そこで、福知山市では、長期的展望にたった都市整備の基本方針を策定する必要性から、当時の都市計画の権威で

ありました東京大学名誉教授故八十島義之助先生を委員長として、斯界の権威者で構成された「福知山駅周辺整備構想策定委員会」を発足し、昭和57年度に福知山市が目指すべき21世紀に向けての都市「北近畿の玄関口」としての都市づくりの方向性をまとめました。

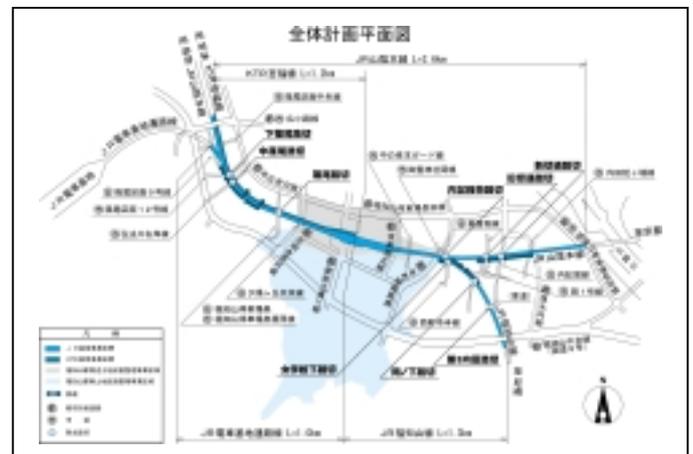
この中で南北市街地を一体化するまちづくりの将来ビジョンが示され、京都府として連続立体交差事業を行い、協調して福知山市で土地区画整理事業及び街路事業を行っているものです。

4. 連続立体交差事業の概要

京都府では、平成4年に事業採択を受け、JR西日本と北近畿タンゴ鉄道(KTR)で連続立体交差事業として進めており、JR山陰本線等とKTR宮福線の約6.1kmの高架化を行い、市街地にある9箇所の踏切を除去します。

福知山駅付近連続立体交差事業の概要	
高架区間	約6.1km
・JR山陰本線(2.6km)	・JR福知山線(約1.3km)
・JR電車基地通路線(約1.0km)	・KTR宮福線(約1.2km)
除却踏切	9箇所
駅施設規模	4面7線
・JR(3面5線)	・KTR(1面2線)
鉄道と交差する都市計画道路	4路線(幹線道路)
事業経緯	
昭和54年	連続立体交差事業基本構想調査
59~60年度	国庫補助調査
平成4年度	連続立体交差事業採択
6年4月	連続立体交差事業都市計画決定
8年5月	連続立体交差事業認可
9年7月	JR西日本との工事協定締結
16年11月	北近畿タンゴ鉄道との工事協定締結
17年11月	JR線供用
21年春	KTR線供用(予定)

全体計画平面図



5. 連続立体交差事業の効果

福知山市では鉄道により南北市街地が分断されており、踏切による交通渋滞や事故の発生など都市交通上の問題となっています。

都市の健全な発展には、都市活動を支える円滑な道路交通の確保とそのための計画的な道路整備が必要であり、連続立体交差事業により、以下のような点が改善されます。

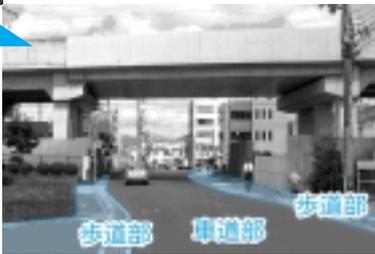
(1) 渋滞の解消



さそお
篠尾踏切の状況

踏切による渋滞が頻発しています。鉄道と交差する道路以外にもこの影響が出て、短距離の移動にも時間がかかります。

道路と鉄道が立体交差し、9箇所の踏切が除去されます。これにより交通渋滞が解消されるほか、鉄道と交差する新たな道路も整備されるため、まちのフットワーク機能が高まります。



(2) 交通の安全



ないきいなり
内記稲荷踏切の状況

歩道と車道の区別が不完全で、歩行者は自動車をよけながら狭い踏切を渡らなくてはなりません。

踏切は、通常その前後より道路幅が狭いことが多く、歩行者にとって危険な場所です。連続立体交差事業によって踏切をなくし、歩道を整備するなどして、安全性・快適性が高まります。



(3) 環境対策

交通渋滞の緩和により、自動車交通から排出されるCO₂などが抑制されることから、沿道環境はもとより地球環境の改善に寄与します。

(4) まちの一体化

鉄道により分断されていた南北市街地が、高架化により一体的な整備が可能となり、本事業と連携して実施されている土地区画整理事業などにより市街地が活性化され、快適で魅力的なまちづくりを推進できるようになります。

(5) 駅舎の改築

連続立体交差事業により、幅約20mのコンコースと南北の出入り口を設けることから、各方面からのアクセスが可

能となり、駅利用者の利便性が飛躍的に向上します。

(6) 交通結節点の強化

駅南北に駅前広場を整備することにより、交通結節点機能が高まり、また、高架下空間の利用による公益施設や利便設備の整備など土地利用が可能となります。

6. 新しい福知山駅の特徴

福知山に鉄道が開通し107年目を迎え、福知山駅もこの新しい駅が3代目になります。

この新しい駅舎のデザインについては、福知山らしさを出すよう、駅舎の上部は福知山の夏の風物詩でもある福知山踊りの笠と下部は福知山城の白壁や木壁をイメージした外観で整備しています。

ノーマライゼーション社会の実現に向け、だれもが、安心して安全で移動しやすいように、駅舎にはエレベーター、上下のエスカレーター、多機能トイレを設置し、駅前広場から連続する視覚障害者用誘導・警告ブロックなどの整備を行っています。

また、音声案内や、車いす対応型の改札口、券売機の設置、案内サイン（日本語、英語併記）等、駅や周辺のバリアフリー化を図っています。



7. おわりに

平成17年11月にJR線の高架が完成し、現在、JR在来線の撤去を進めています。JR線の高架化で踏切が除却された6箇所では交通渋滞がなくなりました。今後も残る3箇所の踏切を除却することで事業効果を一層発現するため、KTR線の高架化を促進し、平成20年度の全線高架開通を目指します。

京都府として、この福知山駅周辺が、人・物・情報が集まる北近畿の拠点都市として益々発展するよう、引き続き取り組んでまいります。

トピックス

社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会
都市交通・市街地整備小委員会における
中間とりまとめについて

国土交通省 都市・地域整備局 街路課・市街地整備課

1. 中間とりまとめの位置づけ

本中間とりまとめは、都市交通・市街地整備小委員会（黒川 洸 委員長）において、都市交通・市街地の現状と課題を踏まえ、拡散型都市構造に起因する諸問題に対して、集約型都市構造を選択する都市圏における都市像と、その実現に向けた戦略的な取組の方向性、国としての支援の考え方、今後検討すべき課題を示したものです。

2. 拡散型から集約型都市構造への転換

(1) 拡散型都市構造を放置した場合の問題

超高齢社会において、自動車の運転ができなくなり、不自由な生活を強いる高齢者等が増大。

広域的な都市機能の無秩序の拡散・立地は、中心市街地を衰退させ「まち」の質を低下。

都市機能が拡散、散在することで、移動距離の増大などによるCO₂排出量の増加。

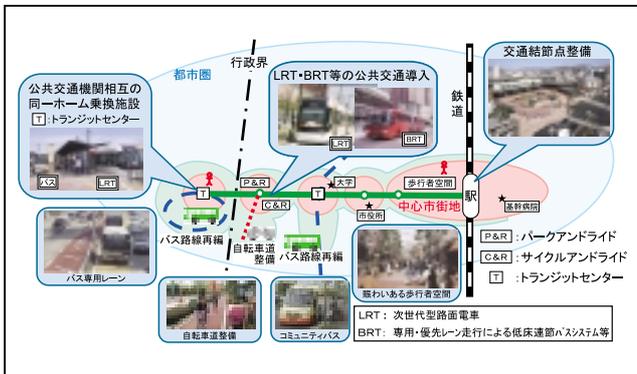
都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大を招く恐れ。

(2) 目指すべき都市像（集約型都市構造）の姿

中心市街地、駅周辺等で都市機能の集約を促進する拠点（集約拠点）と、都市圏内のその他の地域を公共交通で結び、集約拠点について市街地整備を行うことにより、居住、交流等の各種機能を集積、

その他の地域においては、市街地の密度を高めることなく、また、密度が低下し空洞化する市街地については、自然・田園環境の再生にも取り組む。

都市交通施策の連携イメージ



3. 集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組

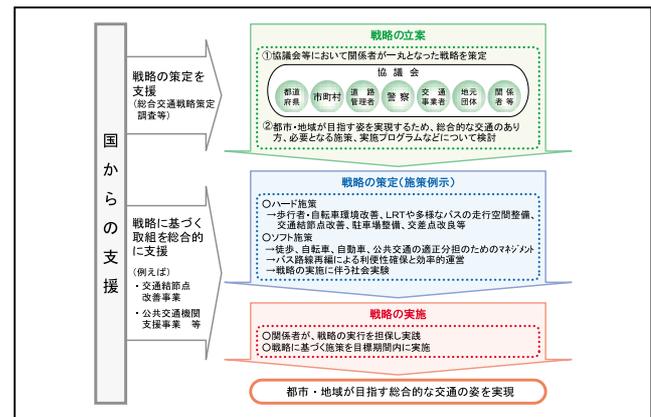
(1) 都市交通施策の戦略的な取組のあり方

公共交通は、集約型都市構造の実現にとって必要不可欠なものであり、交通事業として成立するか、否かのみによって存廃や導入の有無等が決定されることは適切ではないと考えられるため、交通事業者のみで採算性を確保されないものの、公益性が高い公共交通については、効率性を確保しつつ、公益の範囲で税その他による財政支援や地域による支援等で整備・運営を成立させるなど、公共交通機関の適正な利用が図られるよう総合的な支援が必要です。

(2) 集約型都市構造を実現するための「都市交通戦略」の確立

目指すべき都市像を実現するため、地方公共団体（特に市町村）が中心となった協議会等において、必要な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、関係者が総合的に施策を推進するとともに、国が取組を総合的・一体的に支援します。

総合的な交通戦略の推進イメージ



4. 主要な取組テーマ

都市交通戦略に基づく、主要な取組テーマについて、総合的な都市交通施策を推進します。

歩行者空間の復権

公共交通の再生

選択と集中による道路整備の重点化等

5. 今後の予定

「都市交通・市街地整備小委員会」において引き続き審議を行い、平成18年度内を目途に最終とりまとめが行われる予定です。