



JR南武線の連続立体交差事業、いよいよ始動！

開かずの踏切など、事故や渋滞の原因となる踏切を減らし、安全対策を強化するため、改正踏切道改良促進法が今国会で成立、4月より施行！

1. 日本の踏切の問題点とこれまでの交通安全対策

- 踏切で一時停止する国は日本と韓国のみで、他の国々では素通りする。全国の踏切約3万4千ヶ所の内、一時停止が不要な『踏切信号』は僅か104ヶ所、新規の設置件数も極めて少ない。
- 日本は他国に比べて鉄道踏切が極めて多く、東京23区だけでも620ヶ所もある。ニューヨークが48ヶ所、ロンドンが13ヶ所であることと比較すると、早急な改善対策が求められている。
- 遮断機が長時間降りている『開かずの踏切』など、踏切は渋滞の原因となる。物流が停滞し、待ち時間中のアイドリングや迂回走行で大量の燃料が無駄に消費される結果、全国で年間に約1兆5千億円もの経済損失が生じ、踏切周辺での大気汚染や騒音公害の原因ともなっている。
- 踏切事故が最も多かった昭和36年、踏切削減と事故防止のために『踏切道改良促進法』が制定された。同年は踏切が全国に約7万1千ヶ所存在し、踏切事故も年間3千件以上発生し、1560人が死亡している。今まで度重なる法改正と改善対策が進められたが、未だ道半ばである。

図1. 踏切の削減と安全性向上に向けたこれまでの対策

国土交通大臣

国交省が全国の踏切の内、以下の①～③に該当するものを『緊急対策踏切』に指定。

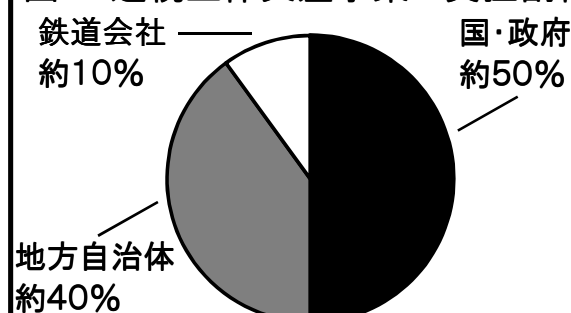
- ①開かずの踏切・・・鉄道運行のピーク時、1時間に40分以上遮断機が降りている状態の踏切。
- ②ボトルネック踏切・・・膨大な数の自動車・歩行者の通行を阻害している踏切。
- ③歩道が狭隘な踏切・・・歩道が狭く、歩行者と自動車が接触事故を起こしやすい踏切。

地方自治体・鉄道会社

指定された踏切について、道路管理者(主に都道府県や市町村)と鉄道会社が協議の上、改良計画を作成・実施し、国交省に報告する義務を負う。計画は以下の2種類に分けられる。

- ①立体交差・・・鉄道か道路のどちらかを地下または高架上に移設させ、踏切そのものを無くしてしまう抜本的な対策。多額の費用が必要となるが、効果も大きい。
- ②速効対策・・・踏切道の拡幅、歩道橋の設置など、効果は限定的だが、低予算で可能な対策。

図2. 連続立体交差事業の負担割合



- 長距離に渡って鉄道を地下や高架上に移設、複数の踏切を一挙に廃止する連続立体交差事業は、交通の円滑化、踏切事故の解消、鉄道によって分断されていた町や地域の一体化など、様々なメリットをもたらす非常に公益性の高い公共事業。そのため、国や地方自治体からも多額の予算が長期間支出される。
- 左図は連続立体交差事業の一般的な費用負担割合、事業内容により割合は多少変化する。

- これらの対策で、平成26年度には日本の踏切は約3万4千ヶ所、踏切事故もピーク時の年間3123件から248件まで、死者も1560人から95人まで激減し、対策の効果が認められる。

2. 改正踏切道改良促進法の概要

- しかし、自治体と鉄道会社の意見が対立した場合、国交省が『緊急対策踏切』として指定できず、安全対策を進められないという実態があった。その結果、全国には『開かずの踏切』が未だに600ヶ所も存在する。また、従来の方針では多様な対策を盛り込みづらいという課題もある。
- そこで、改正踏切道改良促進法が今国会で成立、4月から施行され、国交省が『緊急対策踏切』を指定し、改善を命じる権限を保有できる期限も5年後の平成32年まで延長された。

図3. 改正踏切道改良促進法による変更点

改良計画推進の義務を強化	自治体と鉄道会社が改良計画に関して合意していない場合でも、国の判断で『緊急対策踏切』に指定し、改良計画を作成させ、5年後の平成32年までに実施する義務を課す。
改良方法の拡充	踏切内の歩道と車道を色分けして明確にするカラー舗装、自転車の交通量を減らすための駅周辺の駐輪場の整備など、より低予算で簡易な対策を含め、様々な方法を認める。
地域協議会制度の創設	より地域の実情に合う改良方法を検討するため、自治体と鉄道会社に地域の関係者を加えた協議会制度を創設する。

- 以上のような対策により、平成32年までに踏切事故件数を1割減少させ、踏切の遮断による時間のロスを更に削減することを目標に、踏切の改良計画を迅速化させていく。

3. 川崎区・幸区・中原区の踏切改良計画

- その一環として、国交省は4月12日、川崎市中原区の平間駅前踏切をはじめ、17都道府県の58ヶ所の踏切を『緊急対策踏切』に指定し、平成32年までに対策を実施する義務を課した。
- 平成19年、国交省は全国の踏切を調査し、緊急に改善すべき踏切を1960件リストアップした。その内、15件が川崎・幸・中原の3区内にあり、以下のような改良計画が進められている。

JR南武線連続立体交差事業（尻手駅～武蔵小杉駅）

鹿島田駅、平間駅、向河原駅など、この区間内に開かずの踏切が8件、ボトルネック踏切が6件も存在し、国道409号線や南武沿線道路といった幹線道路の交通を大きく阻害している。また、川崎市内では、踏切内での人身事故が多発しており、踏切内の狭隘な道路幅員のため、歩行者と車両との接触事故も起きている。

川崎市は今年度より3年程度掛けて都市計画を策定し、その後、用地買収や工事を開始する計画となっており、着手場所の優先順位を決定し、19年後の2034年に完成する予定。

京浜急行大師線連続立体交差事業（京急川崎駅～小島新田駅）

京急の本町踏切、大師駅、産業道路駅など国道409号線と産業道路の交通を阻害している。現在、東門前駅から小島新田駅の手前まで地下化工事を先行的に実施しており、産業道路駅の踏切の撤去が平成30年、先行区間の工事完成が平成31年の予定となっている。その後、京急川崎駅から東門前駅までの区間の工事も予定されているが、巨額の予算が掛かるため、川崎市はすぐに工事に着手できる状態ではないとして休止する方針を示している。

- その他、川崎区の京急八丁畷駅踏切、JRの東海道線の堤根踏切、浜川崎線の小田3丁目踏切、中原区の東海道線の中丸子踏切では、カラー舗装や路面標示の改良を施している。
- 田中和徳は国会議員として、地元である川崎区・幸区・中原区をはじめ、川崎市内の踏切の削減と安全対策の推進、交通事情の一層の改善にこれからも懸命に取り組んで参ります。