

・ 深刻な踏切問題

1. 踏切がもたらす諸問題

我が国には、今なお約 36,000 箇所の踏切が存在している。特に都市部における踏切の多さは、諸外国の都市と比較しても顕著である。

東京	1,187 箇所
ニョ ヨーク	113
ロンドン	19
パリ	14
ベルリン	12

こうした踏切は、「開かずの踏切」に代表されるように、痛ましい踏切事故を引き起こすとともに、都市内の交通渋滞などの主たる要因となっている。

(開かずの踏切 = ピーク時 1 時間当たり遮断時間が 40 分以上の踏切で
遮断時間が 5 分以上となっている踏切 全国に 600 箇所存在)

悲惨な踏切事故

踏切事故は昭和 36 年 (1961) の 3,123 件をピークに大幅にその件数は減少してきているものの、毎年 400 件を超える痛ましい踏切事故が発生している。死傷者数は年間 300 名にも上がる。

踏切事故は鉄道運行の遅れを招き、鉄道利用者に対する影響も甚大である。踏切待ちの遮断時間が長いいため無理な直前横断を誘発し、無理な直前横断が踏切事故原因の過半数を占めている。

踏切への不満 (イライラ) の理由としては

- ・ 電車が次々に通過するので踏切が閉まったままなかなか開かない
- ・ 遮断機が下りて警報機が鳴っているのに 電車がなかなか通過しない
- ・ 踏切内が歩行者や自転車で混雑し危険である
- ・ 鉄道により地域が分断され生活が不便である

不満の根底に列車優先の考え方が定着していることが踏切問題を大きくしている原因ではないか。

都市部における交通渋滞

踏切は、都市部の交通渋滞を引き起こしている主たる要因の一つである。ピーク時には、60 分近くも遮断され、車の踏切待ち渋滞も 500m を超すような自動車ボトルネック踏切が全国で 800 箇所もあり、こうした踏切待ちによる直接的な経済損失額は、年間 1.5 兆円にのぼると試算され、都市・経済活動に深刻な影響を及ぼしている。

(ボトルネック踏切 = 踏切遮断量が 5 万台時 / 日以上の踏切)

踏切遮断がもたらす環境への負荷

踏切待ちや渋滞時におけるアイドリング、周辺道路網の交通流動の悪化等より多くの Co2 を排出する要因となっている。

踏切の歴史的変遷

明治政府の鉄道建設と踏切の発生

明治5年(1872)鉄道の発祥の地イギリスより遅れること40年、自動車は初めて輸入される20年前に、明治政府は統一政権の支配権を誇示するため政治的効果を優先し、文明開化の象徴として、いち早く鉄道建設に着手し、維新の5年後には早くも新橋～横浜間26kmの鉄道を開業させた。

当時の土木技術の水準や経済力の制約からやむをえず道路と鉄道は平面交差で敷設せざるをえず、結果として多くの踏切が発生した。以降、選挙の度に「我田引鉄」によって、昭和の初期には、今日の鉄道網の原形が出来あがった。このことが今なお多く残る踏切問題の遠因となった。

都市の発展と踏切問題の顕在化

鉄道建設や産業の発展に歩調を合わせ、交通手段の主役が徒歩から急速に鉄道に切り換わってきたことに伴い、鉄道の利便性を求め鉄道路線に沿って市街地が拡大。鉄道が市街地に呑み込まれ、道路も整備され道路と鉄道との平面交差の踏切も増加した。戦後の急激な大都市への人口流入に伴い、昭和20～30年中頃までの間、踏切事故の件数が激増した。

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として、昭和27年に新設道路は鉄道と立体交差を原則とする旨、道路法が規定化された。昭和36年には、道路と鉄道の立体交差化の促進のため踏切道改良促進法が制定され、道路管理者も鉄道事業者も積極的に踏切除却、保安対策に手をつけ、踏切数及び踏切事故が急速に減少へと転じた。

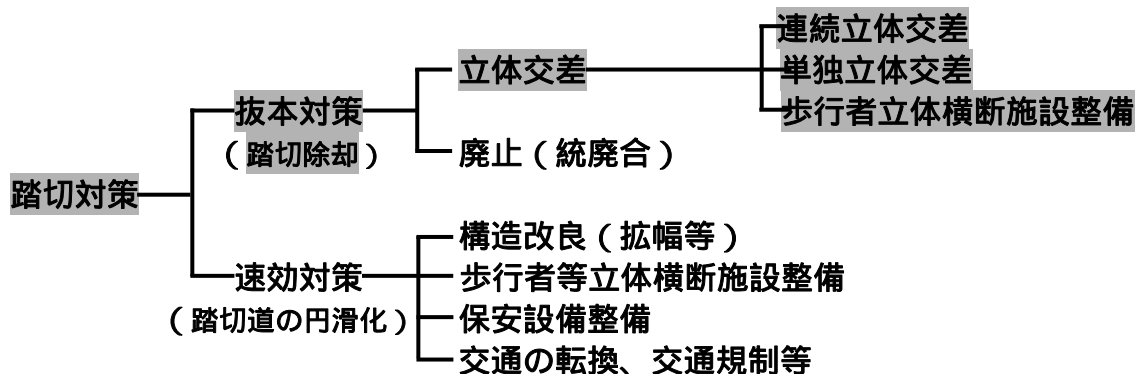
交通量、運行本数の増大に伴う踏切問題の深刻化

昭和30年代以降、高度経済成長期を中心に大都市などの都市部に大規模な人口の社会移動が発生し、鉄道沿線を中心に都市郊外住宅団地、沿線住宅地開発が急速に進み、都市化社会の中で、市街地は急速に外延化した。市街地の進展や自動車利用の伸びに対応した道路整備も併行して行われ、結果として踏切数の増大をもたらした市街地の外延化やモータリゼーションの進展に伴い、道路交通量が増大するとともに、鉄道利用者の増大に対応した列車運行本数が増加し、踏切における交通遮断状況はますます深刻化した。

近年における踏切対策への取り組み

近年、痛ましい踏切事故で死傷者を出した東武伊勢崎線竹の塚駅付近の事故をはじめ、都市内を中心に踏切に起因する交通渋滞が深刻な状況の中、「開かずの踏切」や「自動車ボトルネック踏切」など、特に問題が深刻で緊急的な対策が必要な踏切に対し、踏切の拡幅等の速効的な対策と連続立体交差化などの抜本的な対策を講ずる方針を国土交通省が打ち出した。

平成 18 年 4 月には、踏切道改良促進法を改正し、鉄道事業者や道路管理者に対する勧告制度、報告徴収制度を規定したほか、連続立体交差化に係わる支援制度を充実させ、工事予算も大幅に増額されてきた。



急激な都市化や道路交通量の増大に対応した社会資本整備に追われてきた 20 世紀、踏切問題は 20 世紀の負の遺産ともいえる問題であり、早期解消は、我々世代に課せられた責務である。

・踏切対策の取り組み方への問題点

鉄道事業者の問題点

- ・会社トップが既得権益に胡坐をかき、踏切除却の工事に消極的である
- ・鉄道の使命である「安全 迅速 正確」を実行するため、運輸営業部門が運行を最優先とし、工事が長期に亘る立体交差工事に賛同しない
- ・鉄道事業者は保守技術社員が主体で立体交差工事が未経験のため人材不足で工事に消極的にならざるを得ない
- ・鉄道事業者は立体交差工事に対し、建設改良する部門と維持修繕する部門との意見の不一致が多い
- ・沿線住民からの工事騒音、振動公害の苦情、用地買収に対する反対運動などが予想されるため工事着手に消極的になる
- ・会社トップが立体交差工事の費用負担を嫌う（工事費の鉄道側負担 7%）
- ・他社との競合路線のため工事のための徐行運転を運輸営業部門が拒否する
- ・高架化では日照、振動、騒音で住民よりの苦情、訴訟もあり消極的になる

道路管理者（地方公共団体）の問題点

- ・住民の工事騒音 振動 日照 地下水の変化等の苦情処理に苦勞する
- ・沿線住民が高架化に反対し地下化を要望するケースが多く工事予算が大幅に増える恐れがあり予算取りに苦勞する
- ・鉄道事業者の人員不足、能力不足で処理できない苦情は総て道路管理者が処理するようになるので苦勞する

以上、鉄道事業者のなかには踏切交通の円滑化に資する立体交差化や踏切拡幅等の構造改良については道路管理者が行うべきとの認識や、これらの対策を行っても直接的に鉄道利用者が増えないことなどを理由に、踏切対策に積極的でない鉄道事業者が多い。

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、その原因者である鉄道事業者、道路管理者が踏切問題に積極的に取り組むことは、当該地域で営業活動を営む地域の一員として当然の責務である。

今後は開かずの踏切が連坦している地区においては、地域全体として、踏切交通の安全性の向上や交通の円滑化が図られるよう、土地利用計画など、まちづくりとも連携した取り組みが必要である。

こうした取り組みを推進するにあたっては、鉄道事業者、道路管理者それぞれが、自らの利害や従来慣行等に拘泥することなく、地域の一員として取り組むことが求められるとともに、踏切対策の検討や実施に際し、地域住民やNPO法人等の協力を積極的に呼び込む姿勢が強く求められる。

NPO法人が先導する出番も数多くあるものと思われる。これらを総合的にまとめるのは利害関係の薄いNPO法人の絶好の活躍の場であり積極的に協力すべきである。

以上