

# まちづくりにおける踏切解消の重要性



# 自己紹介

高見公雄(たかみきみお)

1955年生まれ

1981年 東京藝術大学大学院美術研究科(建築設計)修了

1981年 株式会社日本都市総合研究所入社(2015年まで)

2009年 法政大学デザイン工学部教授 現在に至る

専門:都市デザイン、都市計画、市街地整備

都市景観大賞「都市空間部門」審査委員

関東地方整備局景観施策アドバイザー

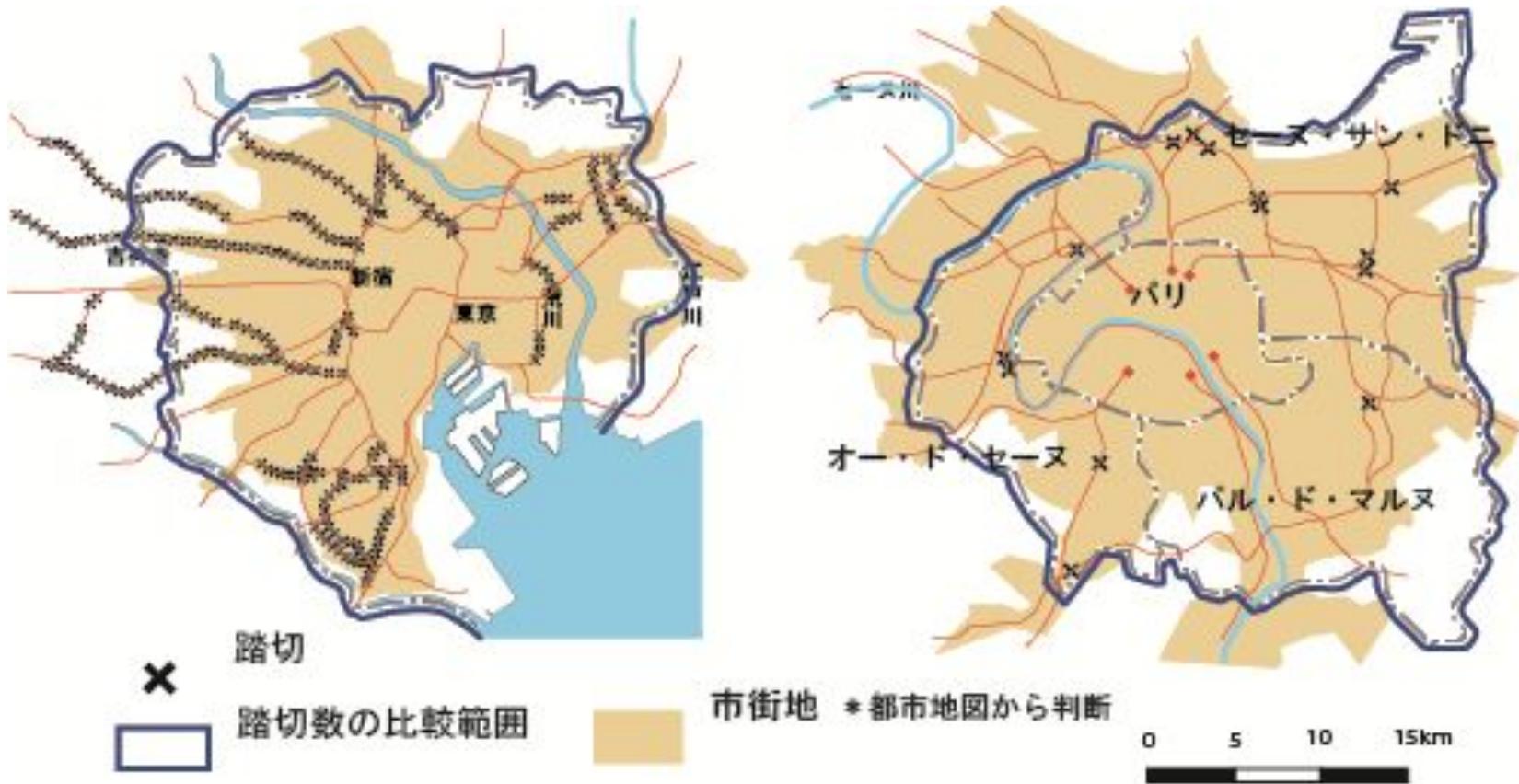
東京都景観審議会計画部会専門員

※連続立体交差事業に関しては、前職から40年余、国の制度設計や地方のプロジェクト実施に就く

- ・道路法第31条
- ・道路と鉄道事業者等の鉄道とが相互に交差する場合  
……～(中略)～……当該交差の方式は、立体交差としなければならない。

# 東京における踏切問題

- ・東京23区にはなお700に近い踏切がある。パリは14箇所しかないと言われている。



# 踏切対策

## ●『抜本的な対策』

### ○連続立体交差事業

鉄道の一定区間を連続的に高架化又は地下化することにより、多くの踏切をまとめて解消します。



### ○単独立体交差事業

鉄道と平面交差している道路を高架化又は地下化し、踏切を解消します。



## ●『速効的な対策』

### ○踏切道の拡幅

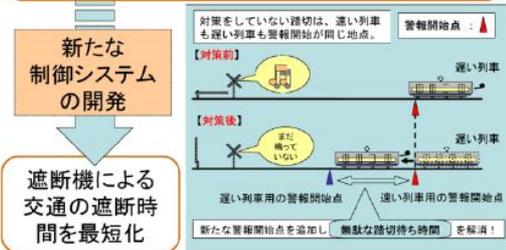
踏切道内の歩道の新設等をおこない、自動車と歩行者・自転車がスムーズに通過できるようにします。



### ○賢い踏切の設置

踏切遮断機を高度化することにより、踏切遮断時間の短縮を図ります。

急行・各停など列車の速度を判断して、警報開始時間を最適化する「賢い踏切」を導入



### ○歩行者立体横断施設の設置

踏切遮断時間が長く歩行者等の多い踏切道において、「歩行者立体横断施設」を設置することにより、歩行者等の交通円滑化を図ります。



### ○踏切信号機の設置

現状の踏切に、踏切と連動した道路信号を設置することにより、踏切を通過する自動車の一旦停止をなくし、道路交通の円滑化を図ります。



「開かずの踏切」等への対策を重点的に実施します。

**踏切  
すいすい  
大作戦**

踏切対策、スピードアップ

連続立体交差事業

単独立体交差事業

歩道拡幅

立体横断施設の設置

# 連続立体交差事業

都市交通の発達・・・鉄道と道路の平面交差による都市問題



国庫補助による公共事業

## 連続立体交差事業

①踏切解消益 ②踏切事故解消益 ③高架下貸付益

相当する額として鉄道事業者は  
事業費の **15%** を負担(都区内、高架の場合)  
[ 高架下の85%を鉄道側が利用可能 ]

# 連続立体交差事業の効果の例

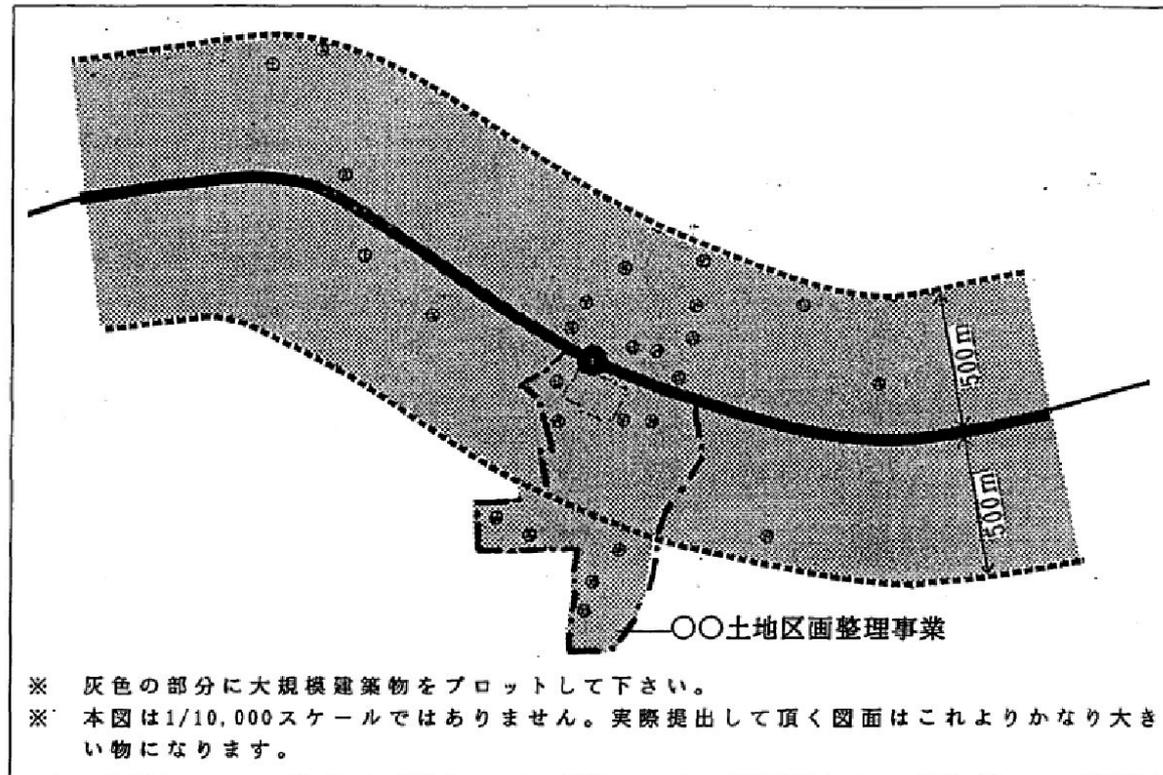
都市における道路と鉄道の  
連続立体交差事業に関する計画論的研究

並木昭夫

事業本来の 事象変化	A	高架構造物の出現
	B	踏切除去
	C	高架下空間の出現
	D	鉄道施設の更新
	E	側道の設置
事業が誘発する 事象変化	F	高架下空間の利用等
	G	道路整備の促進
	H	線路増設の促進
	I	駅前広場整備の促進
	J	土地区間整理、再開発事業等の 事業促進

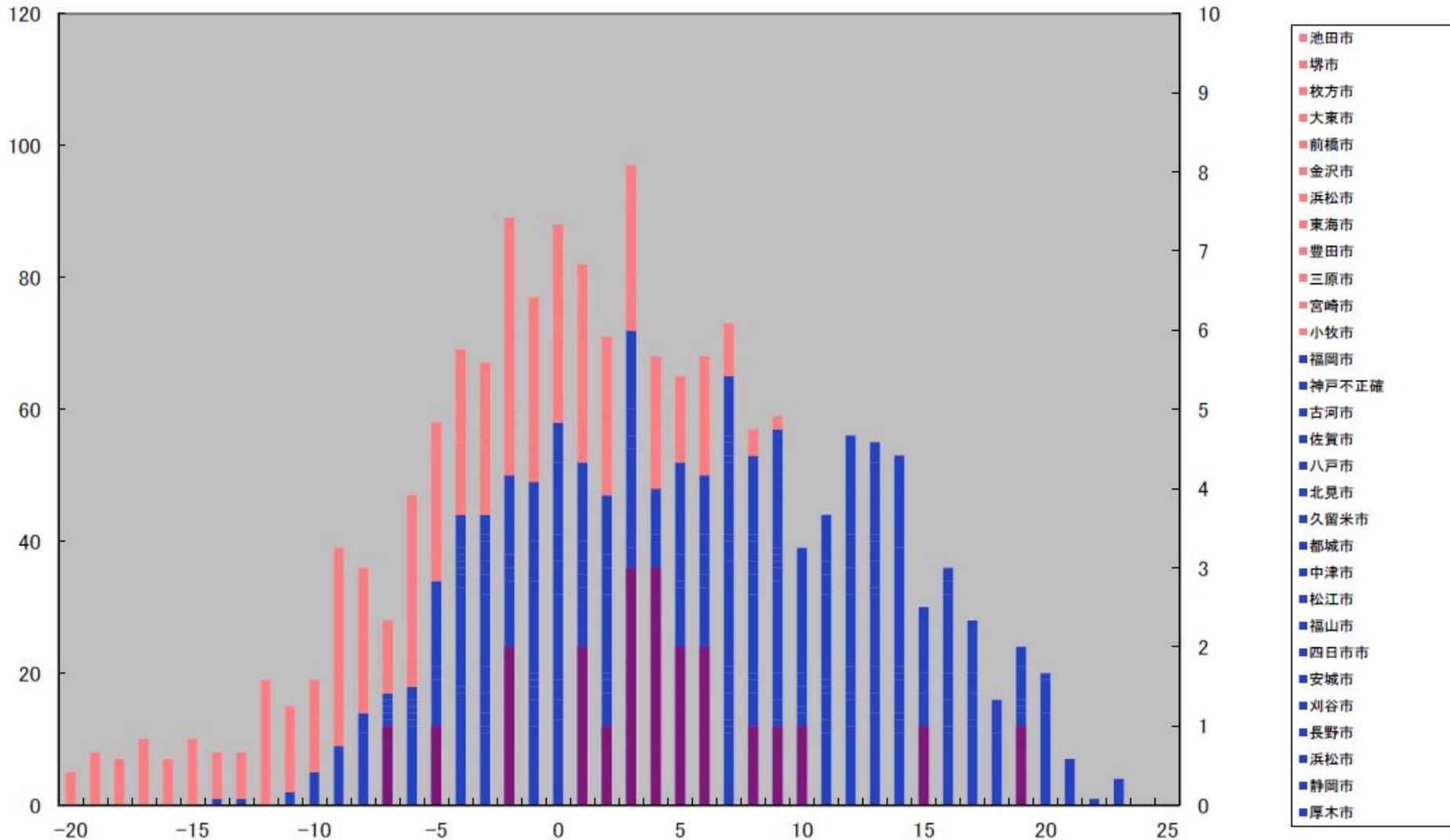
# 連続立体交差事業の効果の例

- ・連続立体交差事業実施箇所における沿線の建築活動活発化。



出展：連続立体交差事業を軸とした街づくり事業の効果検討調査，建設省，1997年

# 連続立体交差事業の効果の例



出展:連続立体交差事業を軸とした街づくり事業の効果検討調査, 建設省, 1997年

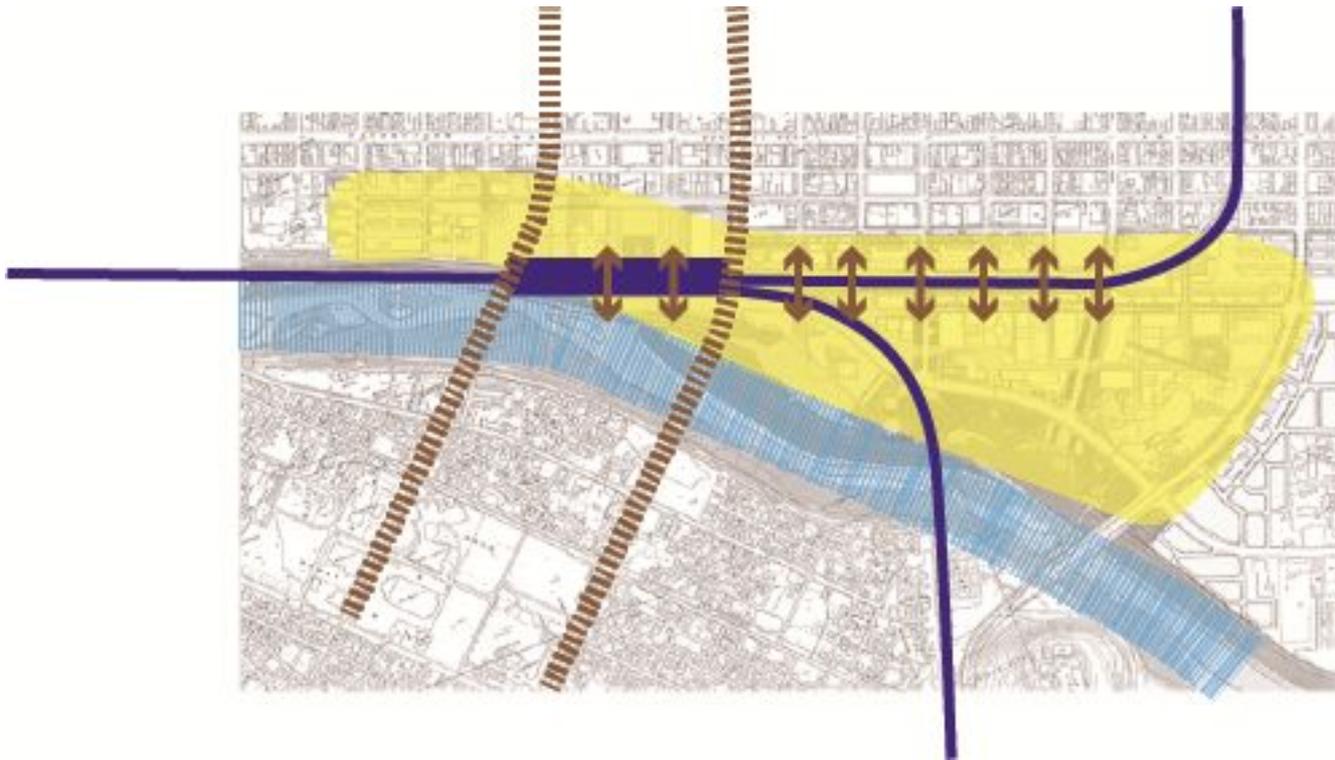


## 踏切解消→連続立体交差事業の実施

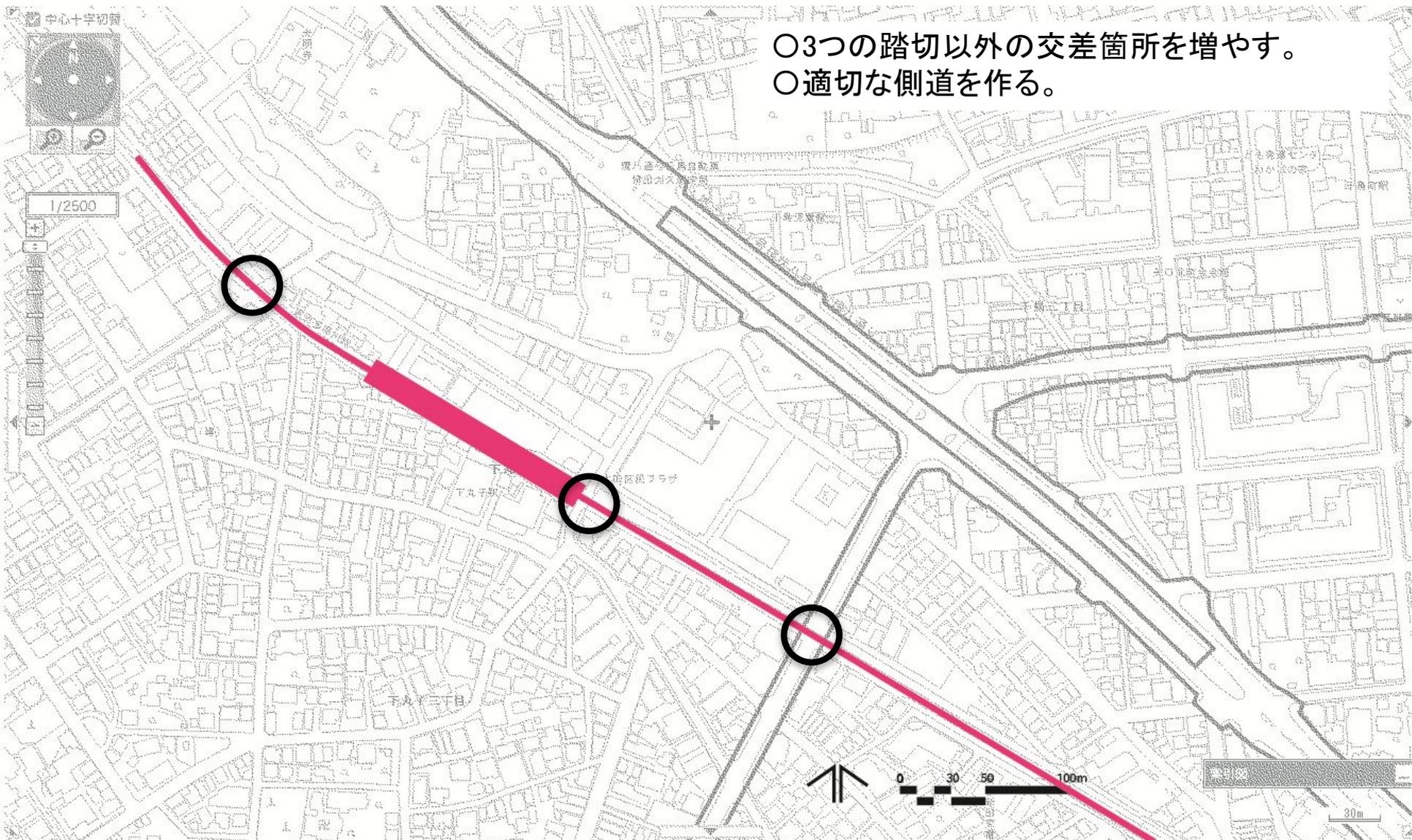
- これまで大田区で検討が進められた通り、下丸子地区の場合踏切解消は抜本的手法によることが望ましく、環8との近接性などから単独立体交差は困難。
- このため連続立体交差によることが望ましく、この場合単に鉄道を立体化するのではなく、以下観点からの対応があって初めて連立事業の意味が生まれる。
  - a.幹線道路以外の鉄道横断円滑化
  - b.沿線まちづくりのあり方に応じた関連空間の利用
  - c.事業効果を受け止める沿線市街地整備等の実施
  - d.そして良い駅を作ること(チャチなものにしない)

# 踏切解消→連続立体交差事業の実施

- a. 幹線道路以外の鉄道横断円滑化
- b. 沿線まちづくりのあり方に応じた関連空間の利用
- c. 事業効果を受け止める沿線市街地整備等の実施
- d. そして良い駅を作ること(チャチなものにしない)



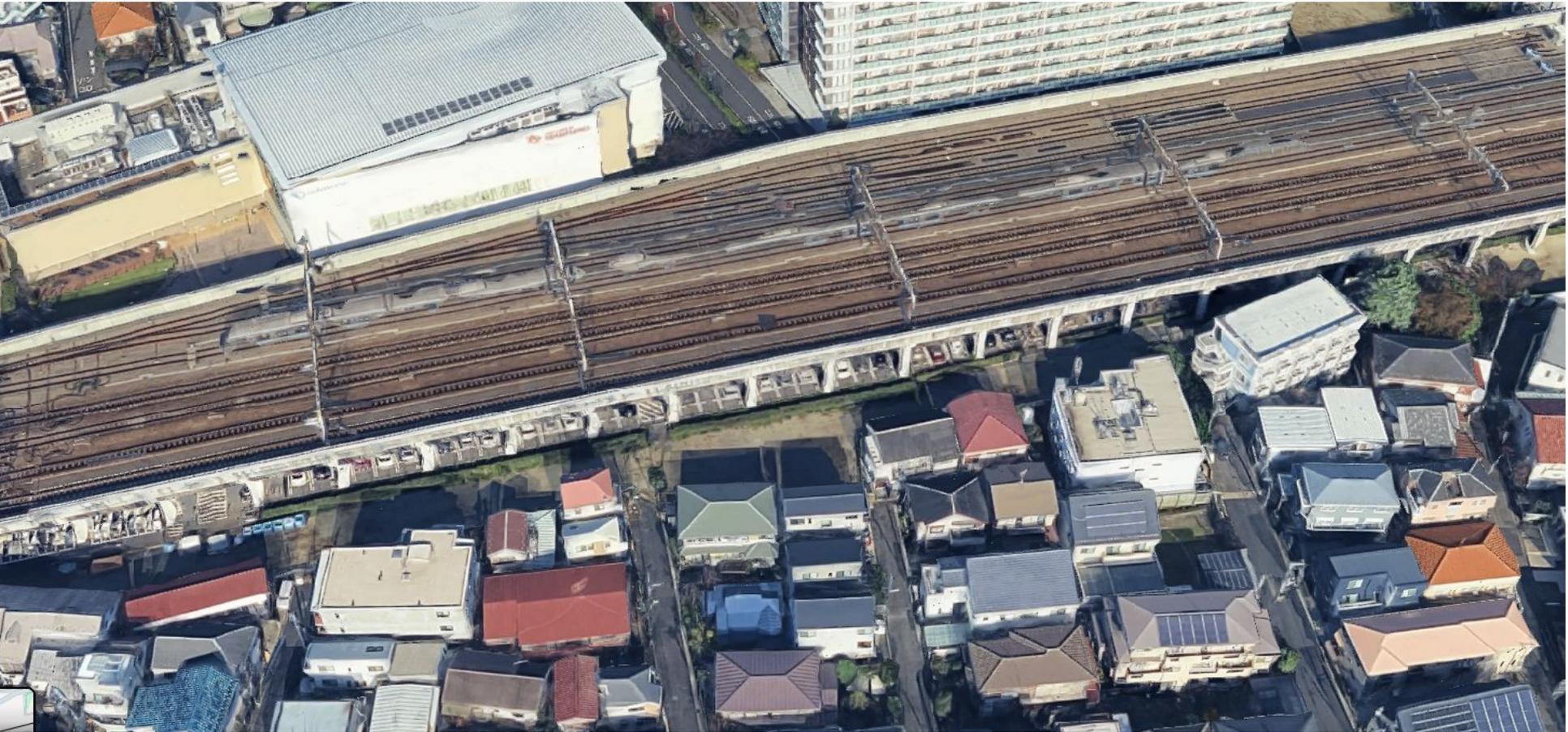
## a. 幹線道路以外の鉄道横断円滑化



- 3つの踏切以外の交差箇所を増やす。
- 適切な側道を作る。

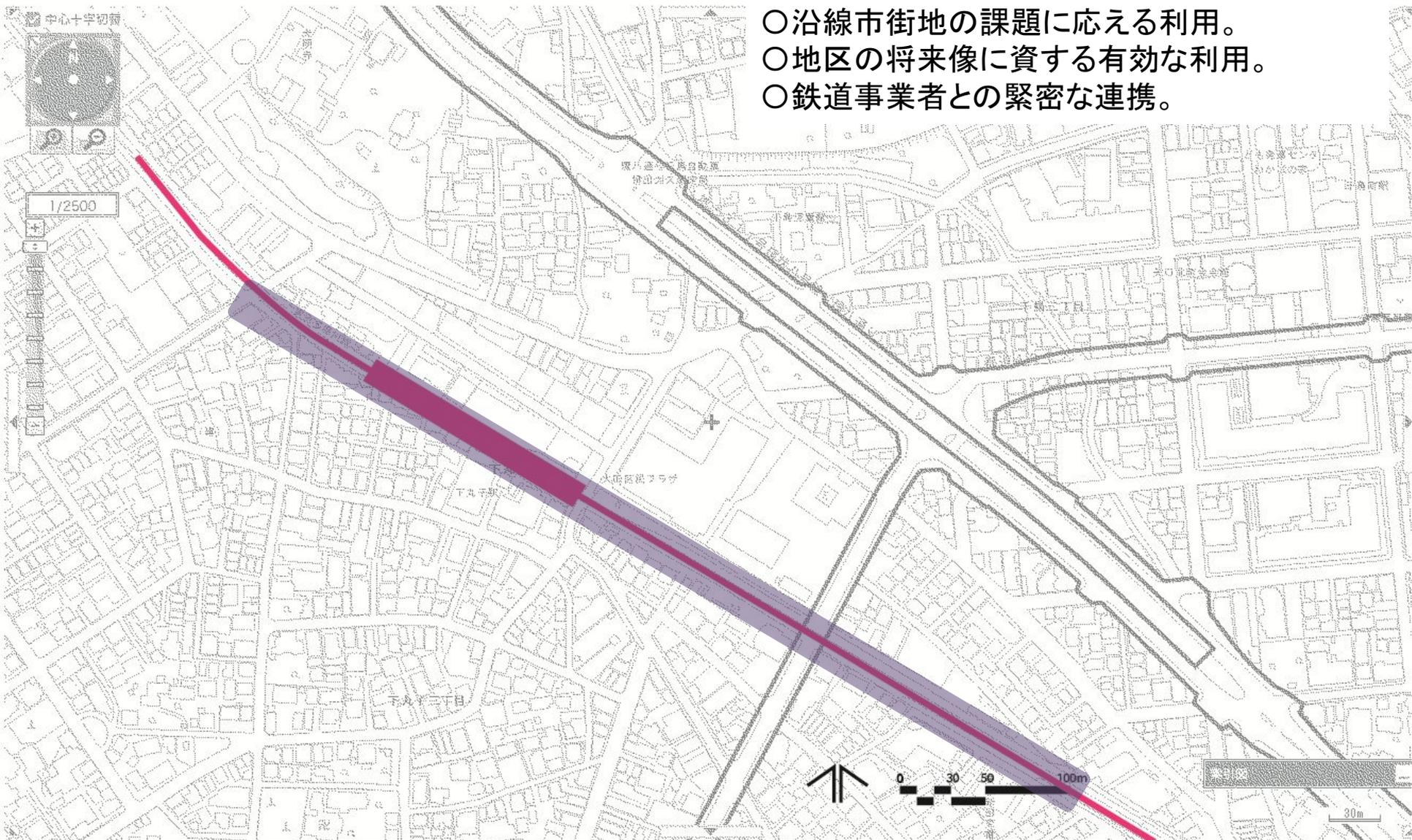
## a. 幹線道路以外の鉄道横断円滑化

都内某所(様々理由があって仕方なかったのだと思う)



写真出典: Google

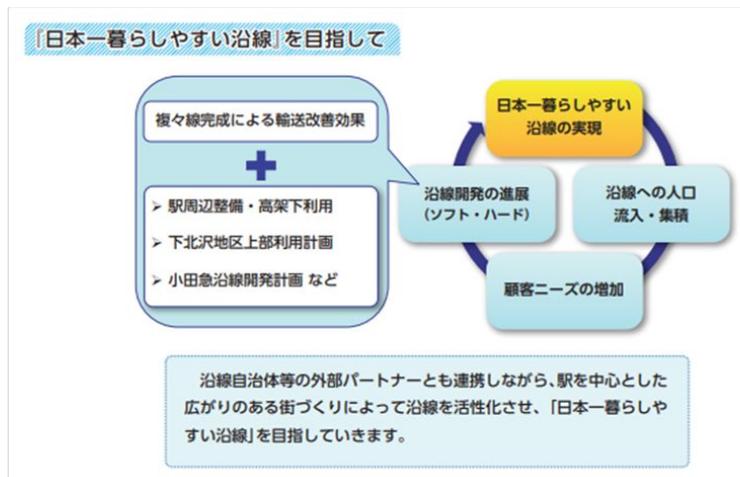
## b.沿線まちづくりのあり方に応じた関連空間の利用



- 沿線市街地の課題に応える利用。
- 地区の将来像に資する有効な利用。
- 鉄道事業者との緊密な連携。

# 小田急線世田谷地区の利用計画

## 鉄道会社の利用計画



出典：小田急線の複々線化事業について(小田急電鉄)

## 地区まちづくり計画

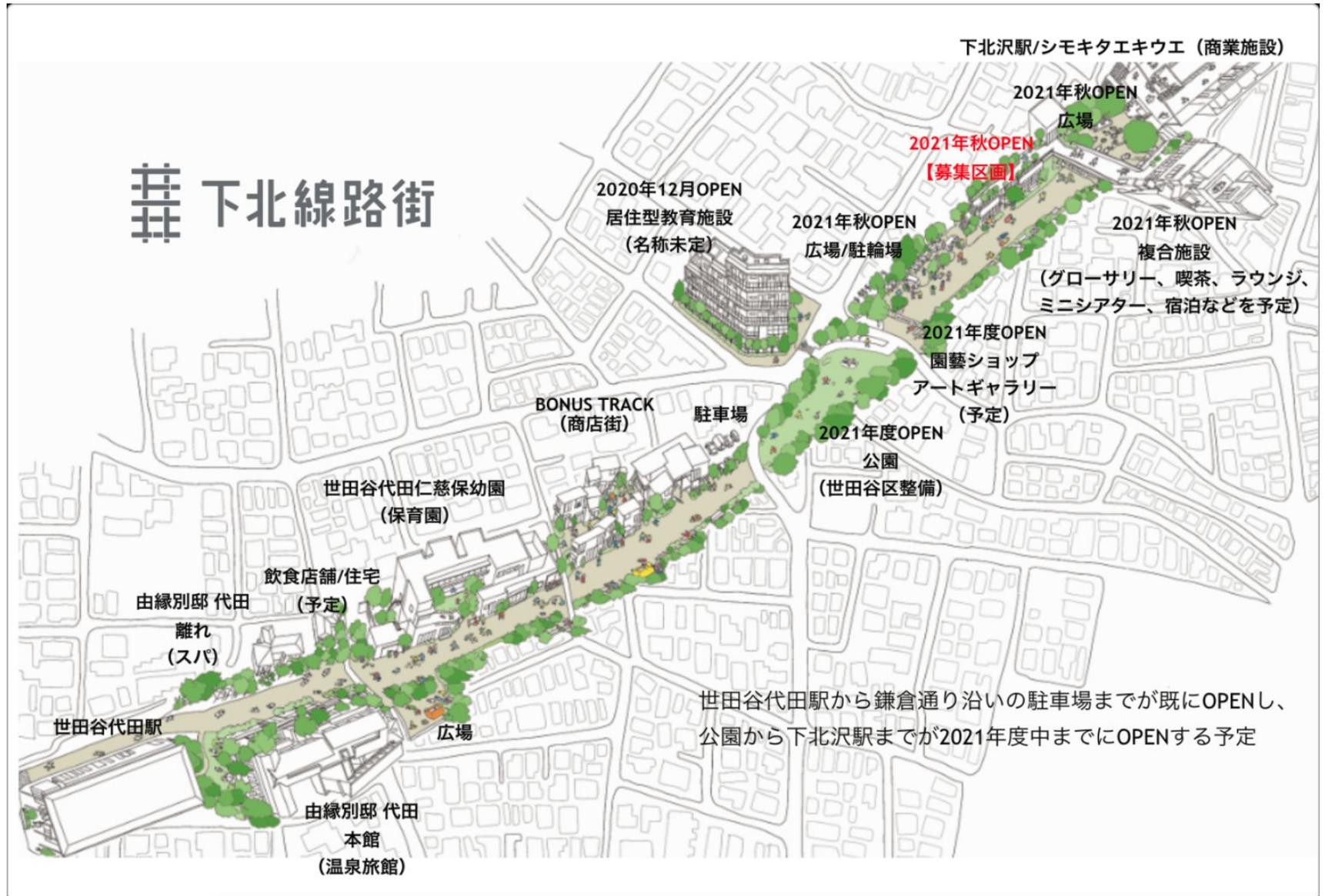
世田谷区が小田急線の各駅毎に対して策定している街づくり計画であり、高架下の利用方針等の記載もみられ、また、**小田急が進める線路敷の開発も考慮して策定されている。**



出典：経堂駅周辺地区  
地区街づくり計画(世田谷区)

資料出展：法政大学都市デザイン研究室  
(複製禁止)

# 小田急線世田谷・下北沢地区の線路敷の利用状況



# 小田急線世田谷・狛江地区の現況



○経堂駅 線路敷の利用形態



小田急グループ  
駐輪場や保育園、介護施設等の生活利便  
施設を設置

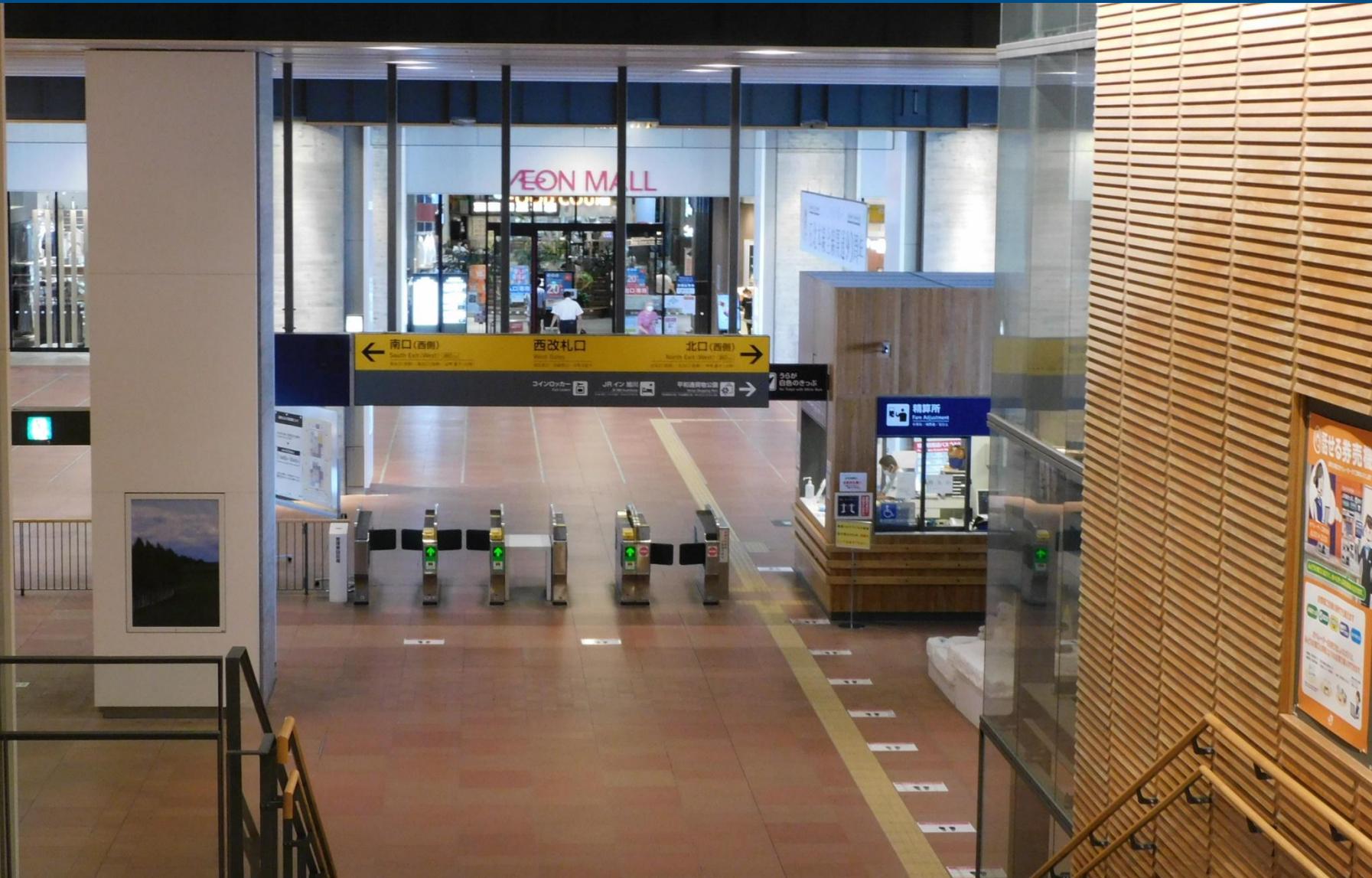
行政  
福祉施設や図書館等の公共施設を設置

# 北彩都あさひかわ



自由な空間は高校生や旅行者の溜まり場

# 北彩都あさひかわ



改札を出ると正面にSC

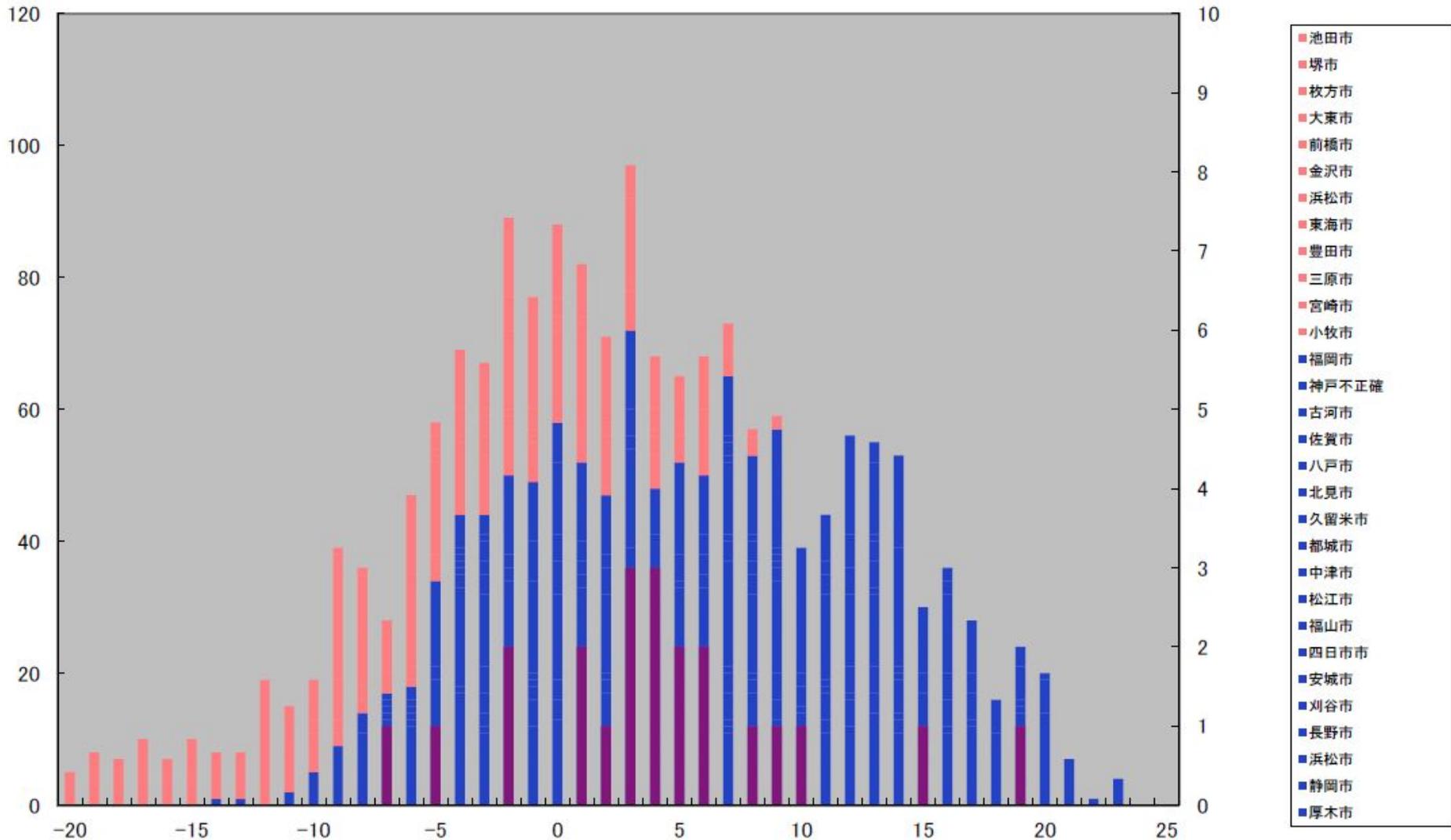
## c.事業効果を受け止める沿線市街地整備等の実施



# 京王線府中駅



# 連続立体交差事業の効果の例



出展:連続立体交差事業を軸とした街づくり事業の効果検討調査, 建設省, 1997年

# d.そして良い駅を作ること(チャチなものにしない)

- 街路事業費の範囲で工夫、努力により極力質の高い駅舎、高架構造物の設計。
- 公共的空間ともいべき市民の居場所の確保。



# 北彩都あさひかわ



北口駅前広場と高架駅

# 北彩都あさひかわ



道産タモ材による内装。事業費管理

# 北彩都あさひかわ



四叉柱に支えられる全蓋屋根

## d.そして良い駅を作ること(チャチなものにしない)



法政大学デザイン工学部都市環境デザイン工学科  
都市デザイン研究室(T2002) 高見 公雄

[takami@hosei.ac.jp](mailto:takami@hosei.ac.jp)

