

都市と交通

通巻86号

巻頭言：健康快適都市 北名古屋市
 ～北名古屋市長 長瀬 保 …………… 1

特集：踏切対策の取り組みについて
 1. 踏切道改良促進法の改正について …………… 2
 2. 社会資本整備総合交付金による連続立体交差事業の推進について … 4
 3. 踏切対策の事例紹介
 JR中央本線（三鷹駅～立川駅間）他連続立体交差事業による効果 … 6
 旭川鉄道高架事業（限度額立体交差事業）について …………… 8
 JR阪和線 富木駅のバリアフリーと自由通路化 …………… 9
 春日部駅構内通り抜け実証実験 …………… 10
 列車運行管理システムデータ等を活用した定時運行曲線作成手法の検討 … 11

ニュース
 駅前広場の上空利用について …………… 13
 官民連携による地下街の整備の推進について …………… 15
 地域自主戦略交付金について …………… 17
 平成23年第一次補正予算について …………… 18
 東日本大震災に対処するための特別の財政援助
 及び助成に関する法律と政令について …………… 19

社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



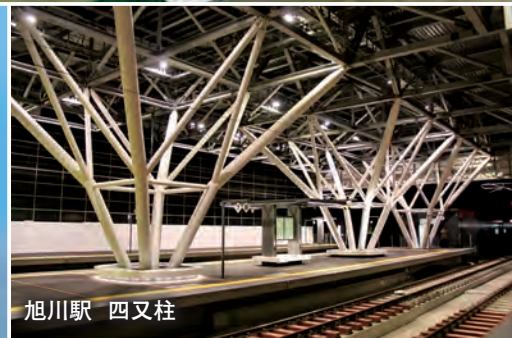
外壁を工事中のJR旭川駅



(平成18年4月)



JR中央本線 武蔵小金井駅南口（平成22年9月）



旭川駅 四又柱



旭川駅 ホーム階

巻頭言

健康快適都市 北名古屋市

～誰もが安全・安心に暮らせるまちを目指して～



北名古屋市市長
長瀬 保

1 はじめに

北名古屋市は、愛知県の北西部に位置し、平成18年3月に師勝町、西春町との合併により誕生した、面積18.37km²、人口約8.2万人の都市です。

本市は、東海地方の中心である名古屋都心部まで電車で約10分という恵まれた立地条件の中、名神高速道路や名古屋高速道路等が市域を囲み、更に県営名古屋空港へのアクセス拠点となる西春駅を有する等、広域交通の利便性に優れた名古屋市北部の玄関口となっております。

こうした広域交通の利便性を軸に、企業誘致にも積極的に取り組んでおります。



2 まちの現状

広域的な交通環境には恵まれておりますが、市の現状を見ますと、市の中央部となる旧町の行政界付近に、名古屋鉄道犬山線が南北に走っており、物理的にまちの大きな分断要素となっていることから、合併から5年が経過した現在においても依然として一体感のあるまちとは言えません。

特に徳重・名古屋芸大駅周辺は、駅を挟んで2つのキャンパスが立地する芸術大学があり、市内でも若者の往来の多い活気ある地区にもかかわらず、この地区特有の駅前商店街や大学連携といったまちの魅力を活かし切れておりません。

鉄道によるまちの分断に加え、踏切遮断による交通渋滞も生じ、更に駅前の都市計画道路や駅前広場も未整備で、人の往来が多いこの地区を誰もが安全・安心に暮らせるまちにするためには、これらの課題を早急

に解決する必要があります。

3 徳重・名古屋芸大駅周辺の将来像

本市の目標は、市民の皆様が、快適な生活環境の中で、心も体も健康で、生きがいに満ちた幸せな暮らしを送ることができるまちづくりです。この目標の実現に向け、徳重・名古屋芸大駅を市北部の拠点と位置付け、拠点にふさわしいまちづくりを進めます。

具体的には、東西市街地を一体化するために鉄道を高架化し、駅前の幹線道路整備や商業機能の集積を図って沿道の賑わいを創出してまいります。また、駅前広場を設け、鉄道への乗り継ぎ利便性の向上や憩いの空間を確保いたします。

更に、市民の協力や名古屋芸術大学との連携のもと、芸術をより身近に感じていただけるアートエリアロードの拡充に努め、文化の薫る空間形成を目指してまいります。

4 まちづくりの状況

この将来像の実現のため、徳重・名古屋芸大駅周辺について、有識者を交えた「まちづくり委員会」を設立し、まちの基礎となる「まちづくり構想」を策定いたしました。

引き続き、この構想を具体化していくために、住民参加型の「まちづくり勉強会」を立ち上げ、地元住民の皆様との活発な意見交換により「まちづくりの目標」と「将来像」をとりまとめております。

今年度の勉強会では、まちづくりに関心のある方を幅広く募集し、市民の皆様と力を合わせてまちのイメージを固めてまいります。

今回調査採択をいただいた連続立体交差事業調査により、鉄道高架化を含めた一体感のあるまちづくりの実現に向け、市民の皆様とより具体的な夢を語り合う新たな段階に入っております。

5 おわりに

輝かしい北名古屋市の未来に向けて、市民の皆様との対話を基に、お互いが将来のまちについて夢を語り合い、一步一步着実にまちづくりを進め、地方からまちづくりを盛り上げてまいりたいと考えております。

1

踏切道改良促進法の改正について

国土交通省 都市局 街路交通施設課

踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）は、踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止と交通の円滑化に寄与することを目的として、昭和36年に公布、施行されました。

今回、指定された踏切道の改良に関する手続き等の見直しを内容とした踏切道改良促進法の一部を改正する法律（平成23年法律第6号、以下「改正法」という）が、本年3月31日に成立し、同日に公布されました。ここでは、改正法の成立の背景、その内容について紹介します。なお、本改正については、4月1日から施行されています。

1. 踏切道改良促進法の一部改正について

近年における踏切事故の発生状況等を鑑み、交通事故の防止や交通の円滑化に寄与するため、引き続き平成23年度以降の五箇年間に於いても踏切道の改良を促進する措置を講ずるとともに、地域の実情に応じた踏切道の改良を促進するため、国土交通大臣による指定を受けた踏切道の改良に関する手続きを見直すなど、所用の改正を行いました。

具体的な改正の内容は以下の通りです。

(1) 指定期間の延長（法第3条関係）

踏切道における交通事故の防止や交通の円滑化を引き続き促進するため、国土交通大臣は、平成23年度以降の五箇年間に於いて改良することが必要と認められる踏切道について、指定するものとしました。

改正前の踏切道改良促進法では、「平成18年度以降の五箇年間に於いて改良することが必要と認められる踏切道について、国土交通大臣は、その改良の方法を定めて指定するものとされており、当該指定がなされると、指定された踏切道に係る鉄道事業者及び道路管理者は、当該踏切道の改良を実施しなければならないこととされていました。

今回の法改正により、「平成23年度以降の五箇年間に於いて改良することが必要と認められる踏切道についても国土交通大臣が指定することが可能となり、指定された踏切道に係る鉄道事業者及び道路管理者には、当該踏切道の改良の実施の義務が生じることとなります。

(2) 地域の実情に応じた柔軟な改良の実施（法第4条、第5条及び第9条関係）

地域の実情に応じた踏切道の改良を促進するため、立体交差化、構造の改良または歩行者等立体横断施設の整備（以下、「立体交差化等」という）に係る指定を受けた踏切道の改良に関する手続きについて、見直すこととしました。（保安設備の整備に係る指定を受けた踏切道の改良に関する手続きについては、変更なし）

① 立体交差化計画等の作成の任意化

踏切道の改良に係る計画のうち、立体交差化計画、構造改良計画及び歩行者等立体横断施設整備計画（以下「立体交差化計画等」という）であって鉄道事業者及び道路管理者（国土交通大臣が道路管理者である場合を除く。以下同じ）が作成するものについて、作成義務を廃止し、任意の作成及び提出とすることとしました。（法第4条第1項関係）

これは、これまでに指定した踏切道の改良が着実に実施されている現状に鑑み、地域の実情に応じた柔軟な踏切道の改良の実施を可能とするため、改良の完了が指定期間を超える場合や、鉄道事業者と道路管理者間の協議が整わず国土交通大臣が裁定を行う場合を除き、指定した全ての踏切道についての計画策定、提出までは不要と判断しているためです。ただし、一度国土交通大臣に提出された立体交差化計画等を変更する場合は、変更した計画を改めて提出する必要があります。

これにより、工事内容などが概ね合意済みの箇所については、法に基づく立体交差化計画等の作成、提出を経ずに早期に事業着手することが可能となることや、指定期間内における立体交差化計画等の変更手続きが不要となり柔軟な対応が可能となることなどを見込んでいます。

また、連続立体交差事業の工事を行う立体交差化工事施工者に対する無利子貸付の対象は、国土交通大臣に提出された立体交差化計画（または国土交通大臣が作成した立体交差化計画）に係る踏切道の改良の工事に限定することとしました。（法第9条第1項関係）

② 実施期間の特例措置

立体交差化計画においては、指定期間において踏切道を改良することが出来ない特別な事情がある場合に限り、指定期間を経過した後に当該踏切道を改良することを内容とすることが出来ることとしました。（法第4条第2項関係）

これは、立体交差化計画等を提出した場合に、指定期間を経過した後に改良することが出来る場合を明らかにするものです。

なお、指定期間内の後期に指定する箇所では、上記等の事情によらなくともその改良の完了時期が指定期間を超えることも想定されます。その場合は必要な計画工程を記載し、指定期間内に改良を完了することが困難であることを示すことも想定されます。

③改良の実施義務

鉄道事業者及び道路管理者は、指定の際に定められた改良の方法により、①立体交差化計画等を国土交通大臣に提出しない場合は指定期間において、②立体交差化計画等を国土交通大臣に提出した場合（または、国土交通大臣が道路管理者である場合に国土交通大臣により改良計画が作成された場合）は当該計画に従い、当該踏切道の改良を実施しなければならないこととしました。（法第5条第1項・第2項関係）

これは、これまで義務を果たしていた立体交差化計画等の作成・提出を任意化することに伴い、指定された踏切道

の改良義務について改めて明確化したものです。

また、国土交通大臣は、必要に応じて法に基づく進捗状況等の報告徴収を行い、正当な理由が無く改良が実施されていない場合には期限を定めて改良すべきことの勧告を行うこととなります。

なお、立体交差化計画等を提出していない場合において、指定期間内の改良の完了が見込まれない事態となったときには、当該理由及び完了予定時期等を記載した立体交差化計画等の提出が必要となるため、完了時期が指定期間を超過する可能性があるときには、あらかじめ立体交差化計画等を作成し、提出することが望まれます。

2. まとめ

今回の改正を踏まえ、地域の実情に応じた踏切道の改良が適切、確実に促進されるよう、鉄道事業や道路管理に携わる方々、国民の皆様のご理解・ご協力をお願いいたします。

社団法人 日本交通計画協会

交通計画相談室

【御案内】

地域の実情に見合った交通システムの導入を考えたい、バス路線を効率良く再編したい、総合的な都市交通戦略を策定したい、道路が渋滞したり事故の危険性がある踏切を何とかしたい、歴史的なまちなみを活かしたまちづくりを進めたい、駅の周辺や中心市街地の活気を取り戻したい……。でも、何をどうすれば良いのかわからない、何から始めたら良いのかわからない……。他の都市ではどんなことをしているのか？ そのようなお悩みをお持ちでしたら、是非一度、社団法人 日本交通計画協会「交通計画相談室」にお声掛けください。当協会では、設立以来50年にわたり培った豊富な経験と、最新の技術・知識を駆使して、政策立案、計画づくり、事業推進の支援活動を行っています。「交通計画相談室」ではこれまでに蓄積されたノウハウを活用し、経験豊富なスタッフが、それぞれの地域の特性を伺いながら、最適な解決方法を導き出すためのヒントをご提案させていただいております。

「交通計画相談室」のご利用は無料でございますので、政策立案や計画策定に迷ったら、まずはご一報ください。出来る限りのご対応をさせていただく所存です。

ご相談の内容は、ホームページでご紹介いたしております項目だけではなく、広く都市計画・都市交通に関する分野全般についても承りますので、どうぞ遠慮なくお申し付けください。

※FAX、E-mailの場合には、機関・団体名、ご所属、ご担当者名、連絡先、ご相談内容を明記願います。折返しご連絡させていただきます。

TEL : 03-3816-1791
FAX : 03-3816-1794

<http://www.jtpa.or.jp>
mail@jtpa.or.jp

社会資本整備総合交付金による 連続立体交差事業の推進について

国土交通省 都市局 街路交通施設課

連続立体交差事業は、複数の踏切を一挙に除却することにより、道路交通の円滑化、安全性の確保、鉄道により分断された市街地の一体化による地域の活性化など、国民の経済・社会活動の円滑化、安全性の向上に関わる様々な効果を発揮するものであり、数多くの地域で積極的に進められている事業です。これまでは「道路の整備」の一環として道路事業費を活用した国庫補助事業として実施されてきました。しかし、平成22年度に創設された社会資本整備総合交付金への移行に伴い、今後の事業の進め方も変わることとなります。ここでは、社会資本整備総合交付金を活用した今後の連続立体交差事業の取り扱いについて紹介します。

1. 連続立体交差事業の社会資本整備総合交付金による取り扱い

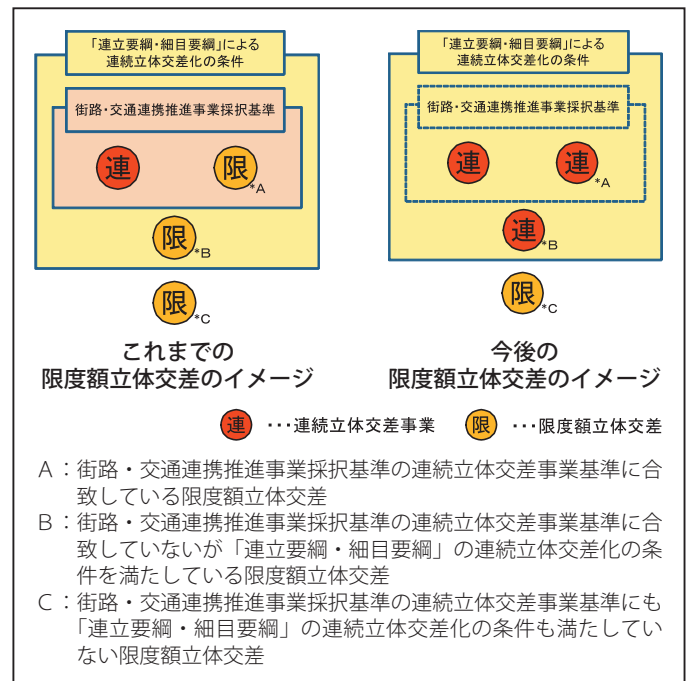
連続立体交差事業は、昭和44年9月に建設省と運輸省との間で締結された「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定（建運協定）」によって確立しました。以降、省庁再編や社会情勢の変化に伴い建運協定は見直しされ、現在は「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目要綱」（平成19年8月）（以下、「連立要綱・細目要綱」）において、事業の施行方法や都市計画事業施行者と鉄道事業者の費用負担等が定められています。対象事業の要件に関しては、建運協定や連立要綱・細目要綱の連続立体交差化の条件に加えて、国費の効率的・重点的な配分の観点から、緊急性や効率性を図る指標が付加された採択基準が用いられてきました。

しかし、平成22年度に社会資本整備総合交付金が創設され、社会資本整備総合交付金要綱により、これまでの補助事業採択基準等は効力を失うこととなり、連続立体交差事業についても従来の「街路・交通連携推進事業採択基準」に基づく国庫補助採択という行為は無くなりました。これに伴い、今後の連続立体交差事業については、基幹的な道路事業として社会資本整備総合交付金を活用して実施されることとなりました。今後の連続立体交差事業については、連立要綱・細目要綱で規定されている連続立体交差化の条件に合致する事業とし、事業施工方法、費用負担、連続立

体交差化に関する必要な事項については、連立要綱・細目要綱に基づき進めることとなります。

2. 今後の限度額立体交差の取り扱い

限度額立体交差は、道路の単独立体交差が必要な箇所において、道路を立体化する代わりに鉄道を立体化する事業で、これまで街路事業の工種「立体交差」のなかで実施されてきました。この際に道路立体に必要な事業費と鉄道立体に必要な事業費の両方を比較し、事業費の小さい方を国庫補助対象限度額として補助が行われてきたことから、この事業名称となっています。これまでの限度額立体交差は次の3パターンが存在していましたが、前述の通り、連立要綱・細目要綱に合致する事業については連続立体交差事業として進めていくこととなります。



社会資本総合整備計画の目標達成のために、連立要綱・細目要綱の連続立体交差化の条件にあてはまらない鉄道の高架化または地下化を行う場合（上記C）についても基幹的な道路事業として実施することが可能です。こうした事業としては、以下のようなものが考えられます。

①鉄道沿いに道路があるなどして、交差道路とのアクセス

の関係から道路の単独立体よりも望ましい場合
 ②周辺面整備と一体的に行われるなどの場合で、総合的な市街地整備の観点から鉄道の高架化または地下化が望ましい場合 等

その際はこれまでの限度額立体交差と同様に、交付対象額は、道路の単独立体に必要な事業費と鉄道の高架化もしくは地下化に必要な事業費の小さい方となります。

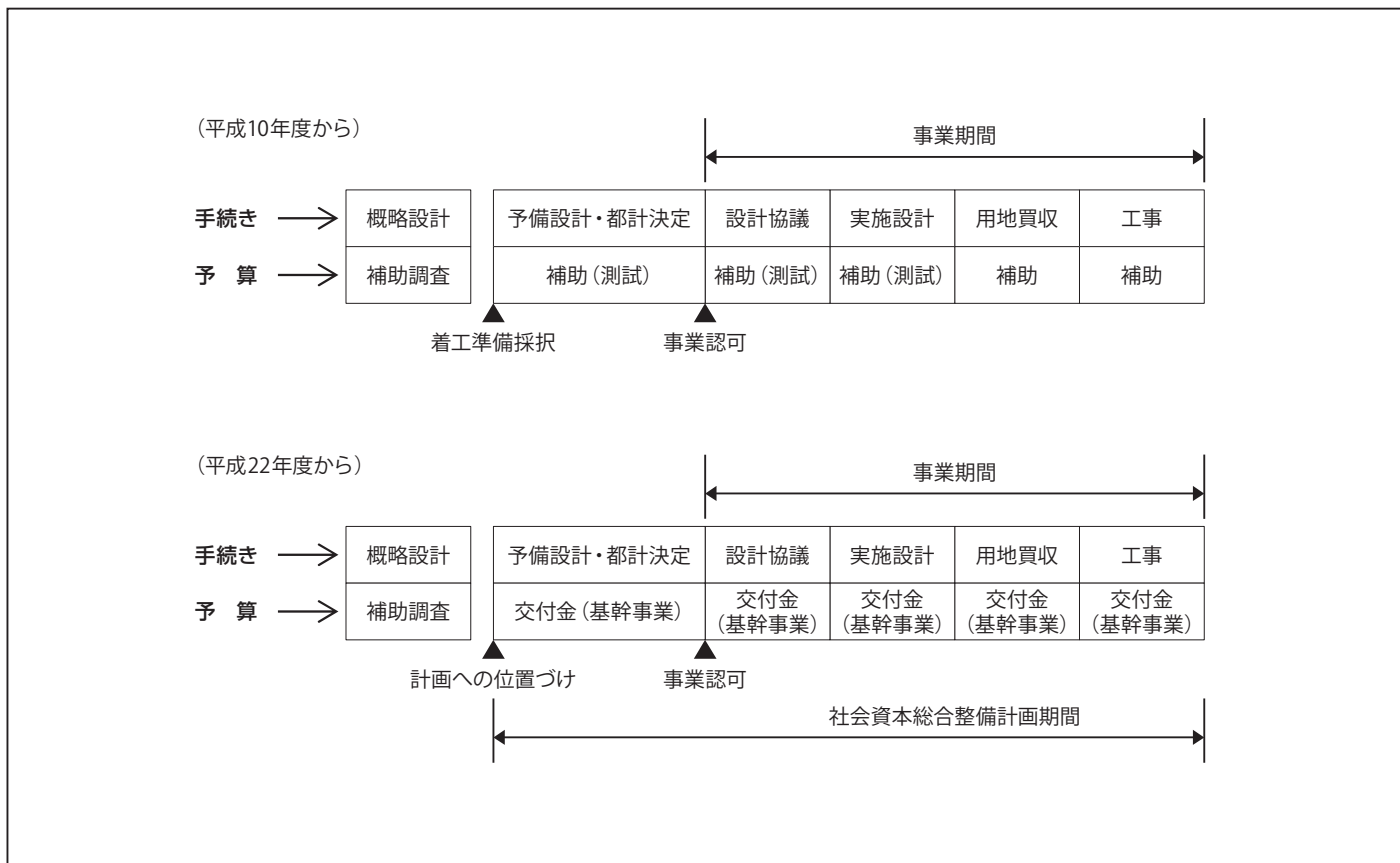
4. まとめ

前述の通り、これまでの着工準備採択は無くなり、今後は地方公共団体の判断において社会資本総合整備計画へ位置付けることとなります。しかし、連続立体交差事業や限度額立体交差は大規模かつ特殊な事業であるとともに、計画内容、事業費、費用負担等について鉄道事業者と協議が適切に行われることが重要です。また、事業効果の早期発現の観点から事業着手段階から円滑に事業を進めることが重要であるため、社会資本総合整備計画へ位置付けるタイミングについては、関係者間の調整が十分に図れた段階が望ましいと言えます。関係者間の調整を図るために、事業化前に事業の計画や事業費等に関する十分な調査・検討を行うことが重要であり、連続立体交差事業補助調査については、従来通りの扱いとしているため、地方公共団体については積極的な活用を検討していただきたいと思います。

3. 地下化連続立体交差事業の取り扱い

地下化の連続立体交差事業については、これまで高架化と比較して安価な方の事業費を国庫補助対象限度額としていました。今後、構造形式の選択にあたり、事業費、騒音、景観等の観点から十分な検討を行った結果、地下化が最適と考えられる場合は、地下構造による事業費を交付対象額とすることが可能です。また、地下化連続立体交差事業の鉄道事業者の費用負担については鉄道事業者と個別に協議することとされており、鉄道事業者との十分な協議調整が必要となります。

今後の連続立体交差事業の進め方（標準フロー）



3

踏切対策の事例紹介

3-1 JR中央本線(三鷹駅～立川駅間)他連続立体交差事業による効果

東京都 建設局 道路建設部 鉄道関連事業課

1. はじめに

東京都内には約1,130箇所及ぶ踏切があり、道路交通円滑化の大きな妨げとなっています。特に朝夕のピーク時に、ほとんど遮断された状態の踏切が存在し、慢性的な交通渋滞や地域分断による都市機能の低下を招くなどの大きな要因となっています。これらの踏切を解消するため、東京都が事業主体となり、道路整備の一環として都市計画事業により、連続立体交差事業を実施しています。

JR中央本線(三鷹駅～立川駅間)他連続立体交差事業は、事業延長約13.1kmにおいて道路と鉄道を連続的に立体交差化し、18箇所の踏切を除却することにより、交差道路の交通渋滞の解消や鉄道により隔てられていたまちの一体化を図るものです。また、併せて西武鉄道多摩川線の武蔵境駅付近を立体交差化し、中央線と並行する区間の3箇所の踏切を除却します。さらに、沿道環境の保全や地域の円滑な交通を確保するため、高架橋に並行して側道を整備します(図-1、図-2)。

2. 事業概要

- 都市高速鉄道東日本旅客鉄道中央本線
都市計画決定 平成6年5月11日
事業区間 東京都三鷹市下連雀三丁目地内から立川市錦町一丁目地内(約13.1km)
構造形式 高架方式
- 西武鉄道多摩川線(武蔵境駅付近)
都市計画決定 平成6年5月11日
事業区間 武蔵境駅付近(約840m)
構造形式 高架方式
- 都市高速鉄道附属街路
都市計画決定 平成6年5月11日
幅員 6m～14m
路線数 12本

3. 事業経過

- 平成6年5月 都市計画決定
- 平成7年11月 事業認可(JR中央本線)
- 平成11年3月 工事着手(JR中央本線)
- 平成15年3月 事業認可(西武鉄道多摩川線)
- 平成15年7月 工事着手(西武鉄道多摩川線)
- 平成18年12月 西武鉄道多摩川線高架化
- 平成21年12月 三鷹駅～国分寺駅間高架化
- 平成22年11月 西国分寺駅～立川駅間高架化

4. 事業効果

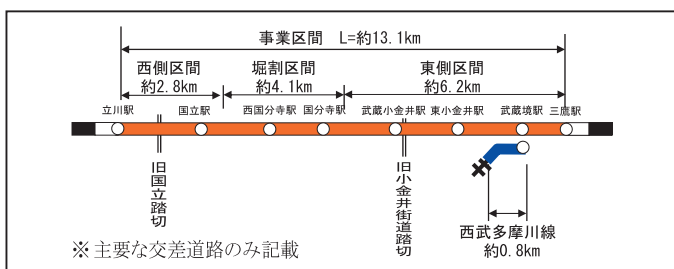
本事業区間にある18箇所の踏切は、13箇所が三鷹駅～国分寺駅間(東側区間)に、残り5箇所が西国分寺駅～立川駅間(西側区間)ありました。この18箇所すべての踏切の平均遮断時間は約12時間/日でした。また、東側区間のすべての踏切と、西側区間の3箇所の踏切は、ピーク時に40分/時以上閉まっているいわゆる「開かずの踏切」でした。今回の高架化によりこれらすべての踏切が除却されました。

東側区間の踏切うち、武蔵小金井駅に隣接する小金井街道(主要地方道15号)とJR中央本線が交差する旧小金井

図-1 JR中央本線他連続立体交差事業位置図

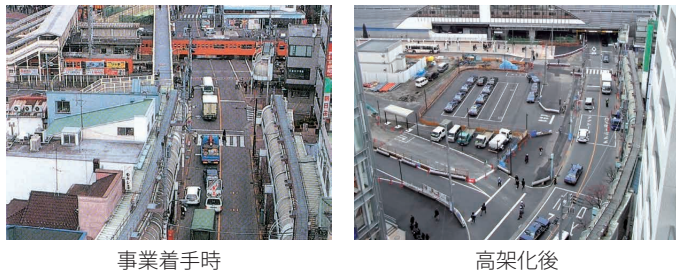


図-2 事業区間



街道踏切では、高架化前のピーク時の遮断時間は58分／時間でした。最大渋滞長はかつて530mでしたが、下り線高架化後は300mとなり、高架化完了により解消されました（写真－1、図－3）。小金井街道における平均旅行速度は、高架化前の10.9km/hから高架化後には15.1km/hとなり、約4割向上しました（図－4）。

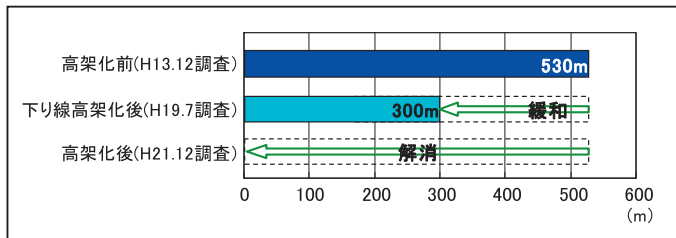
写真－1 旧小金井街道踏切の変化



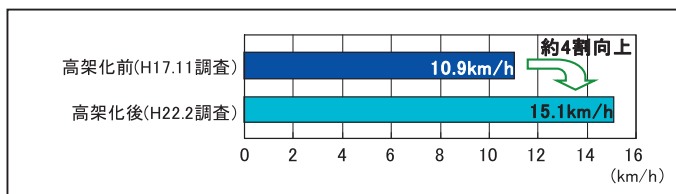
事業着手時

高架化後

図－3 旧小金井街道踏切の遮断による渋滞長の変化

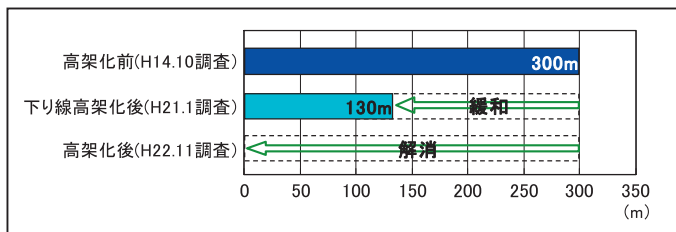


図－4 小金井街道における混雑時の平均旅行速度の変化

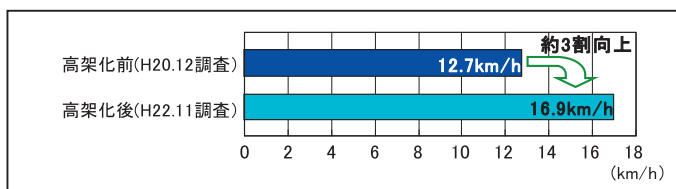


西側区間の踏切のうち、主要地方道43号とJR中央線が交差する旧国立踏切では、最大300mあった渋滞が、下り線高架化後は130mとなり、高架化完了により解消されました。この主要地方道43号における平均旅行速度は、高架化前の12.7km/hから高架化後には16.9km/hとなり、約3割向上しました（図－5、図－6）。

図－5 旧国立踏切の遮断による渋滞長の変化

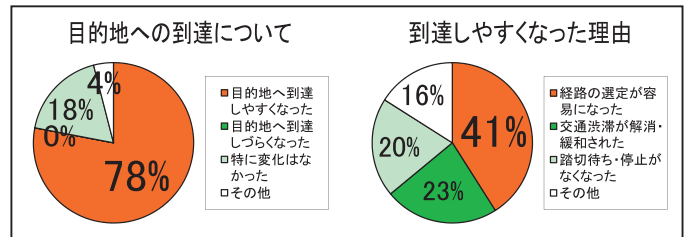


図－6 主要地方道43号における混雑時の平均旅行速度の変化

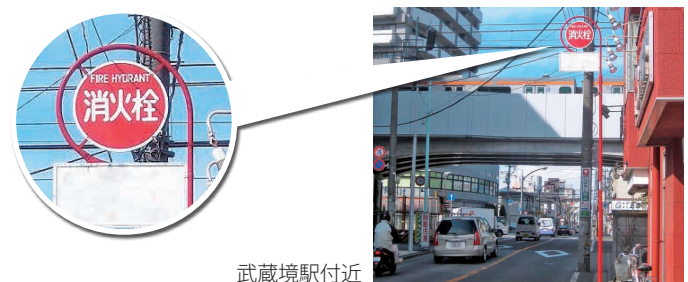


さらに、高架化後、沿線消防署員に実施したアンケートでは、約8割の方々が「目的地へ到達しやすくなった」と回答されました（図－7）。消防活動に関して「線路により分断されていた消火栓や防火水槽が容易に利用できるようになった」という意見が得られ、高架化がスムーズな消防・救急活動に寄与していることがわかりました（写真－2）。

図－7 沿線消防署員へのアンケート結果



写真－2 線路沿いの消火栓



武蔵境駅付近

一方、本事業に併せ、駅周辺ではまちづくりが着実に進められています。なかでも武蔵小金井駅南口では、市街地再開発事業が実施され、大規模店舗や高層住宅が整備されるとともに、駅前に交通広場が整備され、賑わいのある新しいまちづくりが行われています（写真－3）。

さらに、本事業により新たに創出される高架下空間は、周辺の土地利用計画に合わせて、自転車駐輪場や公園、集会所、賑わい施設としての商業利用等の多目的な形で利用でき、沿線のまちづくりへの寄与が期待されています。

写真－3 武蔵小金井駅南口の状況



平成18年4月時点

平成22年9月時点

5. おわりに

JR中央本線（三鷹駅～立川駅間）他連続立体交差事業は、高架化の完成に引き続き、平成25年度の事業完了に向け、駅舎工事や側道整備を進めています。併せて、本事業の効果を最大限に発揮するため、交差する都市計画道路の整備を行っています。

今後とも東京都は、本事業を一日も早く完了し、さらなる効果が発揮されるよう取り組んでまいります。

3-2 旭川鉄道高架事業(限度額立体交差事業)について

北海道 建設部 まちづくり局 都市環境課

1. はじめに

旭川市は、2010年(平成22年)に開村120周年を迎え、この記念する年の10月10日に、旭川鉄道高架事業(限度額立体交差事業)の鉄道高架の供用と旭川新駅舎の1次開業を行いました。

人口約35万人の北海道第2の都市である旭川市は、北海道のほぼ中央の上川盆地の中心部に位置し、市内には石狩川、忠別川、美瑛川など大小137の河川が流れ、760余りの橋が架けられています。

1898年(明治31年)に初代の旭川駅が開業し、同年に旭川機関庫、鉄道車両工場が設置されています。

現在、JR旭川駅は、JR函館本線、JR宗谷本線、JR石北本線、JR富良野線の始発着駅となっており、道北や道東へ通じる鉄路の要衝となっています。

2. 北彩都あさひかわ計画

「北彩都あさひかわ」は、旭川駅周辺開発計画の名称で、公募により決定されたものです。

旭川市の都心部は、忠別川と鉄道施設により南北に分断されていたため、南北両地域間の交通は、限られた路線に集中し、慢性的な交通渋滞が発生している状況でした。

計画の中核となる鉄道高架事業や土地区画整理事業・橋梁整備などを一体的に進め、旧国鉄跡地・JR用地等を有効に活用することにより、既存の都心部を駅の南側へ拡大するとともに、交通の円滑化、都市機能の充実、強化及び活性化を図り、さらには忠別川の河川空間と一体となった自然環境と

図-1 「北彩都あさひかわ」事業地全景



調和した広域的な拠点形成を目指した整備が行われています。

開発区域は86.2haで、鉄道高架事業及び関連街路事業(大雪通、永隆橋通)を北海道、土地区画整理事業及び関連街路事業(昭和通)と都市公園整備事業を旭川市が、忠別川の河川空間整備を国が行うなど、国・北海道・旭川市が連携して事業を推進しています。

3. 鉄道高架事業の概要

事業名	都市高速鉄道 旭川鉄道高架事業(限度額立体交差事業)
事業主体	北海道
都市計画決定	平成8年8月
事業認可	平成10年10月
事業期間	平成10年度～平成23年度
交差道路	都市計画道路: 6路線 区画道路: 3路線
事業費	約610億円(補助限度額499億円)
事業延長	高架延長 約3.5km JR函館本線 1.2km JR宗谷本線 1.5km JR富良野線 0.8km
事業区間	旭川市曙1条2丁目～永山1条10丁目
高架化駅	旭川駅(4面7線)
その他	車両基地移転(約13.7ha) 保線基地移転(約1.0ha)



写真-1 外壁を工事中の旭川駅とJR宗谷本線・JR富良野線



4. 新しい旭川駅舎

旭川市の日本一多い降雪日数や、過去に国内観測史上最低気温-41℃の記録が残るなどの冬の厳しい気象条件を勘案し、旭川駅舎は、全覆い屋根を採用しています。

全長180m、幅60mの大屋根は樹林をイメージさせる20基の四又柱で支えられ、4面7線のホーム階は、ガラスの壁面と相まって特徴的でダイナミックかつ開放的な空間となっています。

写真-2 旭川駅ホーム階



写真-3 旭川駅的全覆い屋根を支える四又柱



写真-4 「旭川駅に名前を刻むプロジェクト」によるタモ材の壁面



また、駅舎内装には、「木のまち・旭川」を表現する地元産のタモ材を使用し、温もりや優しさを感じさせる空間となっています。内装の一部には、旭川市内外の1万人の方々が参加された「旭川駅に名前を刻むプロジェクト」により、市民から寄贈された木材が使用されています。

5. おわりに

鉄道高架事業により、都市計画道路6路線および区画道路3路線が立体交差化され、さらに新設される2橋の橋梁（永隆橋通 氷点橋、昭和通 クリスタル橋）により、分断されていた市街地が一体化されます。本年秋に全面完成する旭川駅を中心に両地域間の交流の促進と、活性化がなれることが期待されています。

写真-5 鉄道高架と氷点橋の供用による市民の往来



3-3 JR 阪和線 富木駅のバリアフリーと自由通路化

高石市 土木部

1. はじめに

JR 阪和線は、大阪府と和歌山県を結ぶ南北の幹線鉄道で、郊外から大阪中心部へ通勤通学客等を運搬する重要な交通機関として利用されています。JR 阪和線富木駅については、本市東部で唯一の鉄道駅ですが、朝の7時～9時の時間帯に限り西側に有人の臨時改札が設けられるだけで、駅舎と改札口は東側にしかありませんでした。このため、富木駅の西側に住み、大阪中心部へ向かう市民は、西側から富木駅のすぐ北側の踏切（富木駅北踏切）を渡り、東側改札口から富木駅に入り、駅構内の階段を降り地下通路を通り、階段を上がり大阪市中心部へ向かうホームへ行き電車に乗らなければならないという非常に不便な状況で改善要望が強くありました。

2. JR 阪和線 富木駅の状況

JR 阪和線の富木駅北踏切付近については、道幅が狭く交通量が多いため通学路として利用する児童や高齢者等の安全対策が求められていました。また、踏切の遮断時間が長いことや富木駅西側の臨時改札は、利用時間が午前7時～9時まで限定されており、利便性の向上が要望されていました。

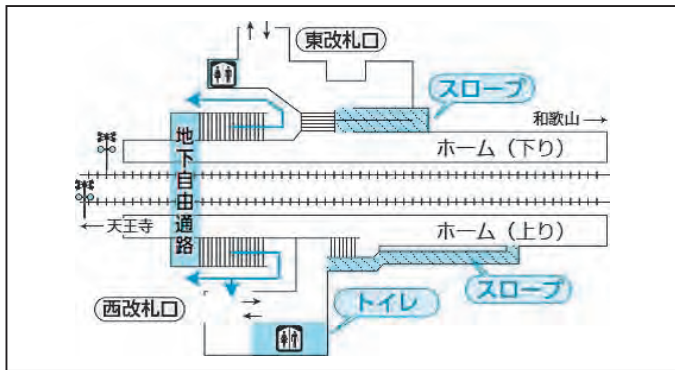
- 乗降客数 7,622人 (H20.3)
- 富木駅北踏切の状況 (H16.9)
 - ・踏切遮断時間
 - 1時間最大 37分13秒
 - 1日 9.6時間
 - 最大継続遮断時間 5分23秒
 - ・道路交通量 3,281台/日
 - ・踏切交通遮断量 31,432台時/日

3. 事業概要

富木駅西側に駅舎と改札口を設置し、JR 阪和線西側の市民も西側改札口からすぐに駅ホームへ行けるようになりました。また、既存の駅構内の地下道を自由通路化することにより、鉄道を利用しない方も24時間地下道を通行することができるようにして、特に朝夕の長時間の踏み切り待ちの解消と安全性の向上を図りました。地下道の夜間防犯対策としては、地下道の壁を白系の明るい色で塗装し、照明を増やすとともに、防犯カメラを設置しました。

バリアフリー化としては、車椅子利用者のため、駅ホームへスロープを設置し、幅の広い車椅子対応の自動改札機を設置し、身体障がい者対応のトイレを新設しました。

当初は、橋上駅舎化を検討しましたが、事業費が膨大に



かかり、また鉄道事業者としては、増益につながる改善ではないため、全額市負担ということになり、財政状況の厳しい本市としては、とても負担できる額ではありませんでした。そこで関係機関と協議を重ね、既存の地下通路を有効活用し、事業費を圧縮できました。さらに、社会資本整備総合交付金を活用し、市負担額は当初橋上化案の1/20程度で事業を完了しました。

4. 整備効果

富木駅北踏切では、踏切内での自転車、歩行者の^{ふくそう}輻輳が少なくなりました。踏切が閉まっても地下自由通路を利用できるので安全性が向上しました。

バリアフリー化され、高齢者をはじめ車椅子利用者、視覚障がい者等から喜ばれています。

また、駅利用者の多くから、西側改札口が設置され、「目の前の電車に乗れないことがなくなった」と喜びの声をいただいています。

5. おわりに

近年、踏切での鉄道事故の発生が続いたこともあり、対策を講じる必要性は高まっていたものの、本市の財政事情から、抜本的な対策を実施することは困難でした。しかし、新しい交付金制度を活用し、既存の地下道を活用することにより、駅構内地下道の自由通路化、駅西側改札の終日開放、駅構内のバリアフリー化を行うことができました。

事業にご協力いただいた、地元の皆様、国土交通省、JR西日本はじめ関係機関の皆様がこの場をお借りしてお礼を申し上げます。

3-4 春日部駅構内通り抜け実証実験

春日部市 都市整備部 鉄道高架整備課

1. はじめに

春日部市は、鉄道高架事業に伴う自由通路の有効性、利用目的等の検証や自由通路利用者の顕在化を図るため実証実験を行いました。

また、国土交通省では、開かずの踏切対策として、既存ストックを活用した効率的な対策が求められていることから駅構内通路を自由通路として活用するため駅構内通行用改札システムについて実証実験を行いました。

図-1 春日部駅構内図(東西改札口位置)

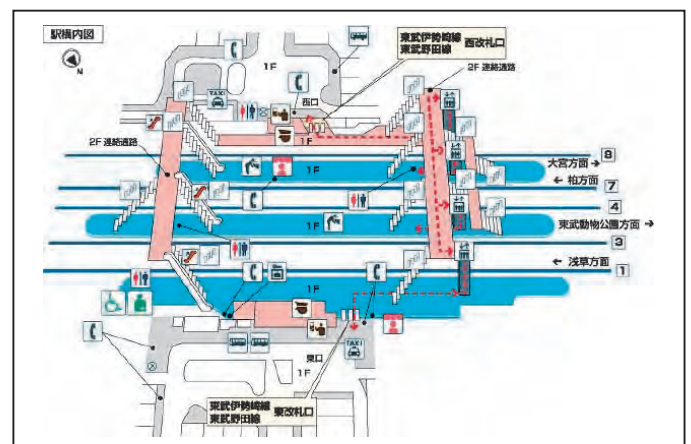


表-1 実証実験の概要

目的	鉄道高架事業における自由通路の有効性、利用目的を検証する。そのため、駅により市街地が分断されている春日部駅において、駅構内通行実験を実施し、自由通路利用者の顕在化を図る。
内容	春日部駅東口及び西口において定期入場券（当該実証実験のモニターに配布したもの）のIC情報を読み取ることにより、利用者の通行時間、利用者属性を把握する。
調査期間	平成23年1月26日(水)・27日(木)及び平成23年2月5日(土)・6日(日)の10時から20時までの10時間

2. 実験の準備

(1) 実証実験モニター募集の周知

市が発行する広報紙に掲載するとともに市内各自治会を通して全戸に配布を行いました。また、公共施設、金融機関、コンビニなどにも配置し周知を行いました。(募集人員200名)

(2) 通行証の作成

駅構内通行にあたっては、鉄道会社が発売している定期入場券（4,200円）を利用しました。今回の実証実験においては、駅構内への入場時に定期入場券に貼り付けたICシールから情報を読み取ることにより通行者数を測定しました。

3. 実証実験の結果分析

(1) 登録モニターの特性

登録されたモニター200名の年代、男女別の整理及び居住地の整理分析を行った。

(2) 通行者数の特性

実証実験実施期間（1カ月間）の全時間帯の通行者数と通行目的、目的先についての整理分析。

(3) 事前アンケートによる分析

実証実験内容の周知や現在の鉄道断面の横断状況についての整理分析。

(4) 事後アンケートによる分析

実証実験実施期間の駅構内通行を実施した上での効果、課題等の整理分析。

4. まとめ

(1) 自由通路整備時の利用者の想定

鉄道高架に伴い自由通路が整備された場合の利用者について検証しました。1カ月間の実験期間で約2,300人が駅構内を通行しています。また、春日部駅においては、1日当たり約130枚程度の入場券の販売実績があり、1カ月に換算すると約4,000人近くが駅構内を通行しています。駅直近の鉄道横断施設である踏切や地下道の自転車通行者は、1日当たり、約5,000台近くになっており、これらの利用者の通行が自由通路へ振替えられることが考えられる。アンケート結果からは、特に東口から西口への通り抜けについて「買い物・食事・業務」での利用が多くありました。また、新たな利用施設が生まれたとする意見が20%以上見られました。わずか1カ月の実験で、これほどの効果が出ており「自由通路整備」ということで恒久的に東西移動が可能となれば、より一層の通行者が生まれることが予測できます。

(2) 駅構内通行の実施に向けて（自由通路が整備されるまでの取組として）

今回の実験では、「紙」による定期入場券を使用しましたが、この場合、自動改札口での出入りが自由に出来ないなど課題もみられました。こうした課題を解消するためには、既存の自動改札口を通行できる磁気カードでの通行が必要となります。磁気カードの活用については、別途国土交通省調査で実施された鉄道事業者等へのヒアリング調査によると、規約・約款などの改正が必要で改正に向けては、鉄道事業者の了承を得るなど、早期の実現は困難と思われます。

さらに、駅構内通行の先進事例調査（国土交通省調査）を勘案すると、連続立体交差事業が着手される完成時期の目途が立った段階で鉄道会社と「完成までの期間限定」で駅構内通行を実施する方法は、可能性があると思われませんが、その際は利用者の利便性に配慮し、磁気券あるいは磁気カードを活用して駅構内通行の方策について検討することが有効と考えられます。また、利用者のニーズとしては、駅構内通行に料金を支払うことには抵抗があるようです。そのため、「無料通行」あるいは低価格での通行の可能性についても検討する必要があります。特に行政と鉄道事業者の役割分担についての調整が求められるところです。

3-5 列車運行管理システムデータ等を活用した定時運行曲線作成手法の検討

社団法人 日本交通計画協会

1. はじめに

列車運行管理システムに記録された軌道回路の在線情報から0.5秒毎の列車の位置と速度を作り出すことで、細か

な運行曲線を作成し、「列車速度に応じて踏切警報開始位置を変化させる機能を持った踏切定時間制御システム（無線測距を用いた定時間制御システム）」の導入効果と踏切遮断時間予測に使用しました。

2. 運行曲線

記録された軌道回路単位の列車位置は軌道回路区間（約数百m）毎で、運行曲線に必要な細かさになっていません。そこで、軌道回路区間内での0.5秒毎の列車位置と速度を連続している「軌道回路区間進入時刻」と「軌道回路区間の長さ」から計算しました。不足する列車位置と列車速度の情報は3次スプライン補間により生成しました。

3. 踏切定時間システムシミュレーション

過年度実施された、無線測距を用いた定時間制御システムの実証実験では、朝のピーク時を中心として踏切遮断時間が短縮できることが確認されています。

過年度のように実システムを踏切に仮設導入して効果を確認することは、期間・コスト面からも難しいと判断。そこで、記録された実走行データから作成した細かい運行曲線を用いて、踏切定時間シミュレータ上（図-1）に列車を再現走行させ、既設踏切制御との比較を行い、導入効果をシミュレーションしました。今回対象とした踏切は、既

図-1 踏切定時間システムシミュレータ画面

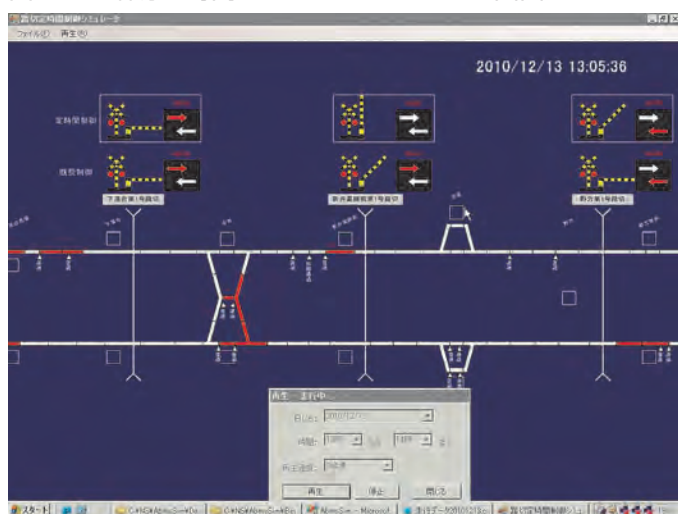
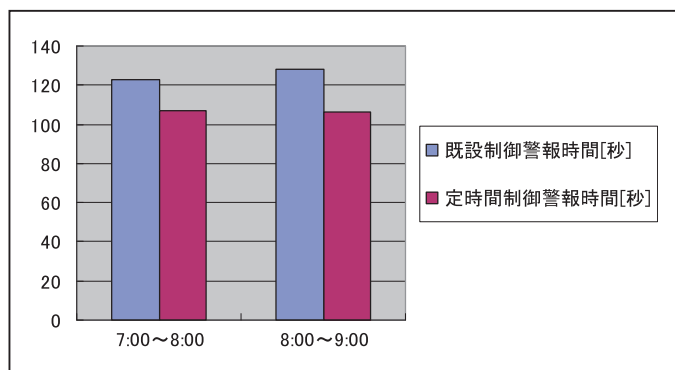


図-2 踏切定時間シミュレーション結果

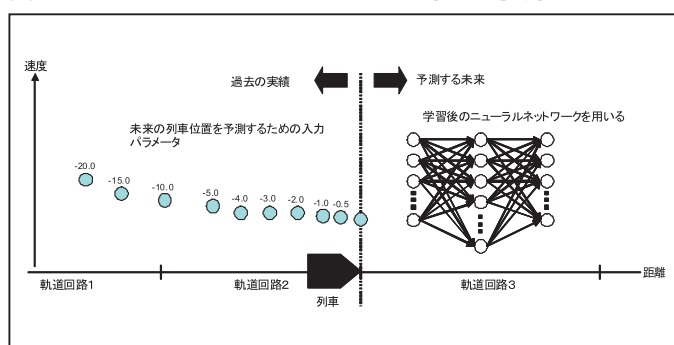


に列車の駅停車と通過を識別して警報開始位置を変化させる踏切制御システムを導入しています。踏切定時間シミュレーションを使用した比較結果は図-2の通りです。対象踏切の場合、踏切近傍に設定された制限速度より低い速度で走行する列車が多く、既設警報時間の平均より15秒～20秒短くなっていることが検証されたことから、対象踏切に無線測距を用いた定時間制御システムを導入したときには、踏切警報時間の短縮効果が予見されました。

4. 列車踏切到達時間予測シミュレーション

踏切の警報終了時間を予測するためには、列車が踏切の警報開始位置に到達する時間を知る必要があります。今回作成した運行曲線を用いて、未来の運行曲線を、ニューラルネットワークを用いて予測しました（図-3）。列車速度への影響要素には、「先行信号現示」、「先行速度制限」、「駅停車」等があるため、それぞれニューラルネットワークを用意することとしました。その結果、警報開始位置までに到達する時間予測から、2箇所の踏切遮断時間を推定した結果、予測遮断時間（1分から10分前の予測）の誤差が±1分以内となる予測が68%と90%となりました。

図-3 ニューラルネットワークを用いた予測モデル



5. おわりに

実際に走行した列車の軌道回路在線情報から細かい運行曲線を作成することで、コンピュータ上に過去の列車走行を再現することができました。この運行曲線を用いて、無線測距を用いた定時間制御システムを設置した場合をシミュレーションすることで、その導入効果を事前を知ることができました。また、この運行曲線を使用して、踏切到達時間予測のアルゴリズム検証に使用できる可能性も示すことができました。コンピュータ上に過去の列車の運行を再現することで、踏切における色々なシステム検証が容易になります。本手法は踏切高度化システムの開発の有望な検証手法としてだけでなく、効率のよい列車ダイヤを考える運行計画にも使用できる可能性があります。

駅前広場の上空利用について

国土交通省 都市局 街路交通施設課

平成22年5月にとりまとめられた「国土交通省成長戦略」の国際展開・官民連携分野並びに住宅・都市分野において、「駅前広場等の上空等の民間利用を可能にすることによる官民連携による交通結節点整備」及び「駅前広場の立体的利用を可能とする手法を国が提示」することとされました。

これを踏まえ、平成23年3月に「駅前広場の上空利用について」をとりとまとめたので、その内容について紹介します。

◆ 駅前広場の上空利用について

官民連携による交通結節点整備を推進するため、駅前広場の上空を利用した事例及びその際の手法をとりとまとめました。これらを参考にして、妥当と考えられるプロジェクトについては、積極的に駅前広場の上空を利用した結節点整備を推進することが望まれています。

街路交通施設課では、駅前広場の上空利用にあたっての相談体制を整えており、幅広い相談をいただきたいと思っています。

1. 駅前広場の上空利用の目的

各事例とも交通結節機能の高度化、都市再生の推進、中心市街地の活性化等、駅前広場等の上空を利用して交通機能とともに都市機能の導入を図る都市政策上の目的を明確にし、当該目的を達成するための計画を策定しています。

■事例：新横浜駅北口

- 新横浜都心の形成（横浜の陸の玄関口としての広域的な機能集積）
 - 駅前に不足する歩行者空間の拡充や広場機能の充実
 - 駅前広場等の重層利用による交通結節機能の強化
 - 駅前広場等上部の高度利用を促進し、賑わいと活力の創出

■事例：博多駅博多口

- 九州・アジアの陸の玄関口に相応しいまちづくりの実現
 - ➔博多駅地区の街づくりの起爆剤として、街の中心核の形成
 - 交通結節機能の強化や回遊性の向上に繋がる歩行者動線の確保
 - 博多駅地区全体で不足している広場空間の確保

■事例：東京駅八重洲口

- 首都東京の「顔」にふさわしい「東京駅周辺の再生整備」の実現
 - 駅前広場の奥行きを広げ、ターミナル駅としての交通空間機能の充実
 - 新しい東京の顔として、周辺建物と調和した21世紀型の駅前広場空間の確保
 - ➔周辺の歩行者ネットワークの基盤を限られた空間の中に確保するために立体的な広場を整備

2. 立体化による駅前広場等の機能確保

(1) 交通機能

駅前広場等の公共性、公益性を十分考慮の上、交通機能や環境機能が適切に確保された計画とされています。

■事例：東京駅八重洲口

交通機能として、歩行者、バス、タクシー、自家用車等について機能確保が図られている。この他自転車について機能確保が図られている例もある。

(2) 環境機能

■事例：博多駅博多口

- 環境機能として市街地拠点機能、交流機能、景観、サービス、防災の各機能が確保されている。
- 多様な都市機能の導入（複合商業施設：百貨店、専門店、エンターテインメント、サービス等）
 - 天候に関わらず多様なイベントを可能とする大屋根空間の整備
 - 2階歩行者デッキから見下ろしてイベントを楽しむことが可能な空間を整備
 - 大博通りや博多駅前通りからの視線や周辺デザインとの調和を意識した大屋根のデザイン
 - 緑陰による憩いの空間の形成

(3) 機能確保

駅前広場等の機能を建築物との複合的な整備により立体的な空間として確保する場合には、平面の場合と比較し、

オープンスペースとしての機能が限定されることに留意し、十分な空間が確保されています。

■事例：新横浜駅北口

	整備前	整備後	内容
平面部分	20,000㎡	21,300㎡	<ul style="list-style-type: none"> 建築敷地として5,000㎡減少 駅前広場用地を別途2,400㎡拡張 1階交通広場として建築物に必要な縦動線（避難階段等）を除いた区域約3,900㎡を確保
立体利用部分	—	3,300㎡	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者デッキ2,000㎡確保 建築物内は「将来歩行者流動量に必要な幅員」と「滞留空間」を確保
駅前広場計	20,000㎡	24,600㎡	

(4) 機能配置

機能配置に当たっては、交通機関相互の円滑な乗換、円滑かつ快適な歩行者動線のネットワーク化、バリアフリー、空間としての統一性、一体性等の観点から適切な計画となっています。

3. 複合的な整備による都市機能導入

駅前広場等との複合利用により都市機能を導入する際には、導入される都市機能による交通への影響を予測し、適切な対策を講じています。

あわせて駅前広場等との間の円滑な歩行者動線の確保、バックヤード動線を含むアクセス道路や荷さばき施設、駐車場等が駅前広場等及びその周辺地区における交通の輻輳による機能阻害を生じないことに留意して計画されています。

4. 景観及び市街地環境への影響

都市の玄関口としてのシンボリックな眺望、周辺市街地と調和した街並み等、良好な景観を形成する計画となっております。

立体的な賑わいの形成イメージ



り、日照、通風等周辺の市街地環境への影響に対する必要な対策を講じた計画となっています。また、立体的な空間内部においても歩行者の立場からの景観、環境に配慮しています。

5. 適切な官民連携による整備、管理

駅前広場等は、駅と市街地との接点として、従来より都市側と鉄道事業者の適切な連携協力の下に整備及び管理が行われてきたところであり、上空の利用に当たっても民間事業者（鉄道事業者）によって適切な公的施設の整備、管理がなされています。

地方公共団体と民間事業者の個々のプロジェクトにおける役割分担については、導入される交通機能や都市機能の内容、想定される開発からの収益、公共による支援内容等に応じて個別に協議・調整を行い、定められています。

6. 協議の場の設定

地方公共団体と鉄道事業者、周辺地区の関係者等による協議の場を設置し、当該地区全体として共通の目的の下で計画を立案しています。

7. 立体都市計画の活用

建築物との複合的な整備を行う区域については、立体都市計画（その他交通施設 [交通広場]）を活用しています。

■事例：東京駅八重洲口

- 八重洲広場に立体都市計画（その他交通施設 [交通広場]）を活用

■事例：新横浜駅北口

- 1階交通広場、2階交通広場、地階駐車場に立体都市計画（その他交通施設 [交通広場]、自動車駐車場）を活用

8. プロジェクトの推進

計画に基づくプロジェクトの推進に当たっては、官民の適切な役割分担により、スケジュールに基づき整備が円滑に進み、将来にわたり管理、運営が適切に行われるように、地方公共団体と鉄道事業者が整備、管理に関する協定等を締結し、担保措置を講じています。

地方公共団体が民間事業者による通路や広場の整備等に対する支援を行う場合には、国の支援制度を活用しています。

官民連携による地下街の整備の推進について

国土交通省 都市局 街路交通施設課

地下街の整備については、これまでも官民で連携し整備が進められてきましたが、平成22年5月17日の成長戦略会議でとりまとめられた「国土交通省成長戦略」において、「官民連携による社会資本の新たな整備・管理システムの導入促進」の施策のひとつとして「公共団体と民間事業者が一体的に地下街整備を行うことにより、民間投資の誘発を促進する」ことが位置付けられたことを受け、街路交通施設課では、官民が連携した地下街整備を促進するため「地下街整備における『官民連携地下街方式』の活用について」をとりまとめました。ここでは、その内容について紹介します。

福岡市・新天神地下街



1. 地下街整備における「官民連携地下街方式」の活用について

地下街の整備は、地下街事業者によって行われることが一般的ですが、公共空間としての役割を担う通路（道路認定する場合は歩行者専用道路）等については、国の支援の対象となり、以下のとおり、社会資本整備総合交付金（以下、「交付金」という）等を活用した事業実施が可能です。

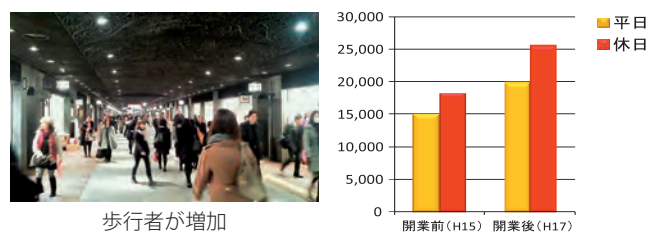
(1) 地下街の通路が道路認定されない場合

地下街事業者が整備を行う地下街のうち、通路全体が交付金の「都市・地域交通戦略事業」の支援対象（地下街の防災関連施設を含む。案内等情報発信の充実については、効果促進事業として位置付けできれば支援対象となる）となります。

※整備主体が地方公共団体や地下街事業者等により構成される協議会の場合は、通常補助対象事業による支援の対象となります。
 ※都市・地域総合交通戦略に位置付けがあること等、一定の要件を満たすことが必要です（詳細は16ページ参照）。

(2) 地下街の通路が道路認定される場合

地下街事業者が整備を行う地下街のうち、通路全体が交付金の「街路事業」の支援対象（地下街の防災関連施設や案内等情報発信の充実については、効果促進事業として位置付けできれば支援対象）となります。



事業主体	福岡地下街開発株式会社
施設概要	延伸部：延長約230m（公共地下歩道、店舗、駐車場等）
事業費	約220億円
公共部分への支援	公共地下歩道、広場、防災関連施設等に支援
開業年月	平成17年（2005年）2月

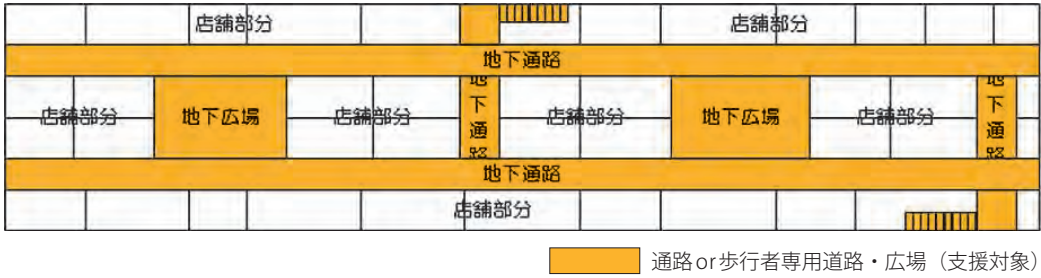
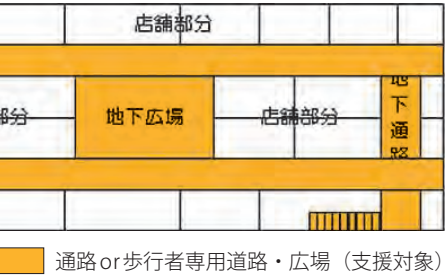
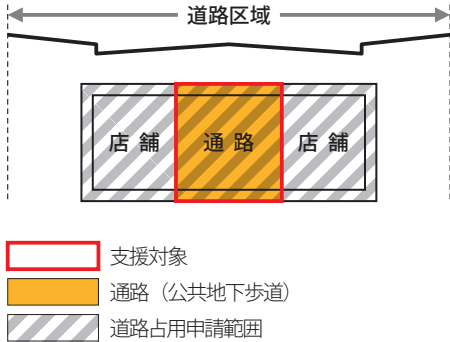
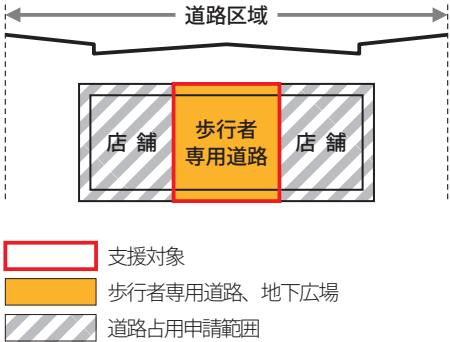
2. 最近の整備事例

福岡市新天神地下街は、都市・地域交通戦略推進事業の前身である都市再生交通拠点整備事業等の支援を受け、整備を行っています。

3. まとめ

今後も厳しい財政状況が続く中、民間資金も活用して必要な財源を確保し、真に必要な社会資本への新規投資や維持更新を行うことが、我が国の持続可能な成長に必要不可欠です。「地下街整備における『官民連携地下街方式』の活用について」を地下街整備の参考としていただき、「官民連携地下街方式」を推進していただければと思います。

(別添) 地下街の整備手法の例と支援内容等

分 類	地下街の通路等が道路認定されない場合	地下街の通路等が道路認定される場合
平面イメージ		
断面イメージ		
法的位置づけ	道路法に基づく「占有物」	道路部分：道路法に基づく「道路」 店舗部分：道路法に基づく「占有物」
整備主体	地下街事業者	地下街事業者又は地方公共団体
管理主体	地下街事業者	道路部分：道路管理者 店舗部分：地下街事業者
公共に対して可能な国の支援メニュー例	<p>社会資本整備総合交付金 (都市・地域交通戦略推進事業)</p> <p>【主な要件】</p> <ul style="list-style-type: none"> 次の①、②または③に該当する地区であること <ol style="list-style-type: none"> 次のいずれかに該当する地区 <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地活性化基本計画の区域 交通結節機能高度化計画の区域 バリアフリー基本構想の区域 都市・地域総合交通戦略の区域 先導的都市環境形成計画の区域 <p>※いずれもそれぞれの計画に定められること等が確実と見込まれる区域を含む</p> <p>【支援対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> 通路部分 (広場を含む)、防災関連施設等 (基幹事業) 案内等情報発信の充実 (効果促進事業としての位置付けができれば支援対象) <p>【支援内容】</p> <p><地下街会社に対する間接補助の場合></p> <ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体が事業者に交付する補助金の額の1/2又は事業の実施に要する費用の1/3のいずれか低い方の額 	<p>社会資本整備総合交付金 (街路事業)</p> <p>【主な要件】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路管理者 (指定管理者制度による管理者も含む) により管理されるものであること <p>【支援対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者専用道路として整備する道路部分 (広場を含む) (基幹事業) 防災関連施設、案内等情報発信の充実 (効果促進事業としての位置付けができれば支援対象) <p>※都市・地域交通戦略推進事業の要件を満たす場合、防災関連施設について、同事業の基幹事業に位置付けが可能。</p> <p>【支援内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 国費として 5.5/10 (国：地公体=5.5：4.5)

地域自主戦略交付金について

国土交通省 都市局 街路交通施設課

地域自主戦略交付金は、地域の自由裁量を拡大するため、「地域主権戦略大綱」（平成22年6月22日閣議決定）等に基づき、各府省所管の都道府県向けの投資に係る補助金等の一部（国土交通省所管では社会資本整備総合交付金の一部）を内閣府予算として一括計上することとし、創設されました。ここでは、地域自主戦略交付金について、簡単に紹介いたします。

1. 目的

地域自主戦略交付金は、地方公共団体が地域の实情に即した事業の的確かつ効率的な実施を図ることを目的としています。

国土交通省所管事業に係る地域自主戦略交付金は、地方公共団体が行う社会資本の整備、その他の取組を支援することにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに住生活の安定の確保及び向上を図ることを目的としています。

2. 交付対象者

都道府県

3. 交付対象事業

国土交通省所管に係る主な交付対象事業は、道路（一般国道、都道府県道、又は市町村道に限る）の新設又は改築に関する事業のうち、小区間の改良事業、交通安全対策に係る事業、無電柱化に係る事業のほか、道路（一般国道又は都道府県道に限る）の修繕に関する事業です。

4. 事業実施計画の作成および提出

交付金の交付を受けるには、内閣府の指定する時期に、1) 地方公共団体名、2) 事業の名称および事業等の概要、3) 事業に要する費用、4) 事業実施期間、5) 事業等の総事業費、6) その他必要な事項を記載した事業実施計画を、内閣総理大臣に提出する必要があります。

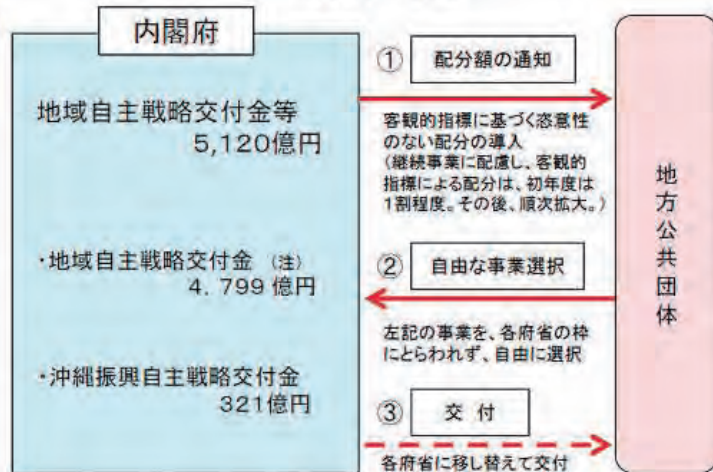
地域自主戦略交付金

- 「ひも付き補助金」を段階的に廃止し、地域の自由裁量を拡大するための「地域自主戦略交付金」等を創設。
- 平成23年度は、第一段階として都道府県分を対象に、投資補助金の一括交付金化を実施。

<対象事業>

- ・社会資本整備総合交付金の一部（国土交通省）
- ・農山漁村地域整備交付金の一部（農林水産省）
- ・水道施設整備費補助（厚生労働省）
- ・交通安全施設整備費補助金の一部（警察庁）
- ・学校施設環境改善交付金の一部（文部科学省）
- ・工業用水道事業費補助（経済産業省）
- ・自然環境整備交付金の一部（環境省）
- ・環境保全施設整備費補助金（環境省）
- ・消防防災施設整備費補助金（総務省）

<スキーム>



（注）このうち、北海道分269億円程度、旭島分103億円程度、奄美分33億円程度。
なお、金額は配分予定額の一部。使途は、他地域と同様、地域自主戦略交付金の対象事業の全てである。

出典：内閣府HP

平成23年第一次補正予算について

国土交通省 都市局 街路交通施設課

東日本大震災からの早期復旧に向け、平成23年度の第一次補正予算が計上されました。ここでは、国土交通省として計上・配分された予算の考え方及び都市局が所管する津波被災市街地の復興に向けた調査費について紹介します。

1. 予算の計上・配分の基本的な考え方

平成23年度国土交通省第一次補正予算については、東日本大震災に対応するため、

- ①被災した河川、道路、港湾、空港、下水道等の災害復旧等事業や各種施設の復旧
- ②被災者向けの住宅の確保
- ③復旧・復興に向けた調査

に係るものを計上し、地域の状況等に則しつつ必要な事業に配分を行うこととしています。

2. 配分対象事業費について

平成23年度国土交通省第一次補正予算において配分対象とした事業費は、次の通りです。

配分対象事業費：1,830億円

3. 事業別配分額総括表

区分	平成23年度1次補正	
治水	19,458	
	直轄	16,858
	補助	2,600
港湾整備	1,740	
	直轄	1,740
住宅対策	155,720	
	補助	155,720
一般公共事業費計	176,918	
	直轄	18,598
	補助	158,320
官庁営繕	6,032	
	直轄	6,032
合計	182,950	
	直轄	24,630
	補助	158,320

4. 復旧・復興に向けた調査の目的

都市局では、被災状況や地元の意向に応じた市街地復興パターンに対応する復興手法の検討調査として71億円を計上しています。

本調査費を活用し、津波被災市街地の復興に向けた地方公共団体の取り組みを支援するため、被災状況等の調査・分析を行い、その成果を地方公共団体に提供するとともに、復興計画の具体化に応じて国に求められることが想定される技術的助言等に即応できるよう、被災状況や都市の特性、地元の意向に応じた市街地復興パターンを分析し、これに対応する復興手法等について調査・検討を行うこととしています。

【国土交通省所管の復旧・復興に向けた調査内容】

①津波被災市街地の復興手法調査

被災状況や地元の意向に応じた市街地復興パターンに対応する復興手法の検討調査……71億円

➡都市局所管予算

②河川復旧等調査

被災した堤防の復旧等のための耐震検討調査……21億円

③海岸事業調査

被災した海岸保全施設の被害の検証、復旧・復興に向けた検討調査……3億円

④港湾復旧復興調査

港湾構造物の健全度調査、港湾の防災対策の見直しや東北地方の港湾復興方針等の検討調査……9億円

⑤道路交通状況調査

被災した道路の円滑な復旧等のための道路交通状況の調査……10億円

⑥鉄道施設調査

被災した鉄道施設の復旧等のための調査……1億円

⑦災害復興計画基図緊急調査

災害復旧・復興を効果的に推進するため、市街地における復興計画策定等のために共通に使用する災害復興計画基図の作成……36億円

東日本大震災に対処するための特別の財政援助 及び助成に関する法律と政令について

国土交通省 都市局 街路交通施設課

東日本大震災においては、市街地の中心部における駅周辺等において一般市民が安全かつ快適に往来するために極めて重要な施設である駅前施設等についても大きな被害を受けました。

これらの施設を早期に復旧することが必要であること

から、地方公共団体の財政負担軽減に資することを目的として、平成23年5月2日に東日本大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律案が成立し、それにあわせて同日付で国土交通省関連の政令も制定されたので紹介します。

東日本大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律（抜粋）

第三条 国は、特定被災地方公共団体又は特定被災地方公共団体が加入する地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百八十四条第一項に規定する一部事務組合若しくは広域連合に対し、東日本大震災による被害を受けた次に掲げる施設の災害復旧事業について、その事業費の一部を、予算の範囲内において、補助する。

五 都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十一条第一項第一号、第二号又は第四号に掲げる都市施設で政令で定めるもの

東日本大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律の国土交通省関係規定の施行等に関する政令（抜粋）

第一条 東日本大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律（以下「法」という。）第三条第一項第五号の政令で定める都市施設は、次に掲げるものとする。

三 駅前広場並びに一般公共の用に供される自動車駐車場、自転車駐車場及び鉄道を横断して設けられている通路のうち、地方公共団体が管理するもの（公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法施行令（昭和二十六年政令第百七号）第一条第七号に定めるものに該当するものを除く。）