

第2節 駅前整備・立体交差化 における地方自治体の役割

この節以降においては具体的にどのように地方自治体が鉄道整備に関わってきたかについて述べていきたいと思う。前節でも触れられているように地方自治体が鉄道を整備するには様々な制約があった。そこで具体的な事例の中でどのような制約があったかがこの節以降の視点となる。

この節では特に立体交差化や駅前整備について取り上げる。この2つの工事は鉄道そのものの整備だけではなく、都市そのものの整備にも関わってくる。そこで国や都道府県が行政の一環としてこの事業に関わることが多く、整備のための資金もかなりの額が地方自治体から拠出されている。また道路整備という側面もある。これらの事業には、道路財源から費用が拠出されることもある。これは今までは地方自治体が鉄道整備に積極的に資金を拠出するためには、道路整備などの大義名分が必要であったことを示している。だが、積極的に評価すれば、道路財源の流動化につながる可能性を秘めていると言えよう。ではどのような枠組みになっているかを以下に述べていきたいと思う。

1. 各々の整備の目的

(1) 立体交差化の目的と種類

都市化が進展し、車が普及してくるにつれ、踏切における渋滞が問題になってきた。そこでこの問題を解決するために、1961（昭和36）年に「踏切道改良促進法」が施行され、それ以降の鉄道建設において鉄道と道路が交差する場合には、原則立体交差となった。

それでは具体的にどのような受益があるのだろうか。まず道路側からみて重要なものとしては渋滞解消がある。特に都市圏においては鉄道の運行頻度が高いため、朝夕ラッシュ時の「開かずの踏切」が渋滞の原因となっており、この解消は都市交通の改善に非常に大きな役割を果たすこととなる。これに付随する受益としては燃料費節減が挙げられる。停止時の無駄な燃料や速度向上による燃費向上などにより燃料削減が図られる。

また事故発生確率減少も大きな道路側の受益となる。特に高速走行を鉄道

がしている場合には双方にとって甚大な被害が予想される。そこで新幹線や高速走行を基本とする新線の場合は全線が立体交差化されている。

鉄道側の受益としては事故発生確率の減少の他に、踏切保守の削減や高架下を倉庫や店舗として利用することにより収入を上げることなどが考えられる。

また高架化を分類してみると、1ヶ所のみを立体交差化する単独立体交差と何ヶ所かの道路を一度に立体交差化する連続立体交差の2種類があり、後者の方が効果は高いが、工期が十年以上に及ぶ場合もあり、かなりの費用も要する。また高架化により日照権の問題や、工事のための用地買収により問題が発生することもある。

(2) 駅前広場の目的

まず挙げられるものが、交通ターミナル機能の強化である。これにより鉄道からバス・タクシーなどへの乗り換えが容易となる。また駅周辺部の都市活動機能の向上も大きな目的として挙げられる。これにより駅前広場が設置されることで、商業・業務地としての適性が増し、周辺部の再開発、さらには土地の有効・高度利用が図られることとなる。また環境整備機能を持たせるという役割も駅前広場は持っている。これは緑地やモニュメントが駅前広場に設置されることで、環境改善が図られるからである。

この様に駅前広場建設によって様々な機能が強化される。それ故に広場設置で受益を享受する主体は多数に及ぶ。鉄道事業者はもちろんバス・タクシー事業者はターミナル機能の充実により恩恵を受ける。周辺事業者は都市機能が充実することで様々なサービスを受けることが可能となり、集積のメリットが発生する。また周辺住民は機能充実による直接的なメリットだけでなく、利便性向上からくる地価上昇という間接的なメリットも受けることとなる。

2. 各整備に関する協定

これ以降は、上に述べてきたような各々の事業においてどのような協定に基づき、どのような費用配分がなされているかについて書いていきたい。

(1) 単独立体交差に関するもの

基本的にこの改良については1956(昭和31)年の建設省・国鉄間の細目が

基本であり、その後高速道路や新幹線の立体交差化についての協定が結ばれたが、1988（昭和 63）年 5 月に一本化された。またこのとき同時に鉄道側の費用削減がなされ、踏切廃絶の促進が図られた。

(2) 連枕立体交差化に関するもの

これに関しては 1969（昭和 44）年に建設省と運輸省で結ばれた「建・運協定」が最初のものである。これは事業主体を都市計画事業者とし、鉄道側は立体交差による受益分を負担するというものだった。現在鉄道側の負担額は 23 区内で 14%、大阪・横浜などの大都市部で 10%、それ以外の地域で 7%となっている。しかし実際には鉄道事業者は単純な高架化だけでなく、将来を見越した設備投資も行うので、鉄道事業者の負担額は 1/3 程度となっている。

(3) 駅前広場に関するもの

国鉄持代は 1972（昭和 47）年に結ばれた申し合わせにより、整備費用の 1/4 を負担する事となっていた。これは民鉄が駅前広場を整備する際に拠出する金額の 1/6 よりも高い比率であった。この理由は駅前に広い土地を有していたからと思われる。また基準面積を上回る整備を行う場合は、都市側の単独負担となる。しかし JR 化後には費用負担は 1/6 と民鉄並に負担が軽減されている。

3. 具体例：京阪東福寺 - 三条間地下化

ここでは立体交差化の事例として、京阪の地下化を取り上げたい。東福寺 - 三条間 2.8 km の地下化が完成したのは 1987 年（昭和 62）5 月 24 日のことである。この区間では五条（国道一号線）・四条通りといった市内随一の大通りと平面交差しており、渋滞のメッカとなっていた。そこでこの渋滞を解消するために立体交差化が昭和 30 年代から考えられていた。ただ京都が景勝地であるが故に一般的な高架化による立体交差化は取られずに、地下化による立体交差化が取られることとなった。

この事業を推進するために、1965（昭和 40）年には京都市都市交通対策密議会議が立体交差化を答申、また市議会でも地下化決議が採択された。また 1969（昭和 44）年に運輸省と建設省の間で立体交差化に関する協定、いわゆる「建・運協定」が締結され、この事業も制度の対象とされ、地下化事業がスタートした。

実際の工事は1979(昭和54)年から始まったが、この工事が市内の中心部を通ること、また疎水が鴨川沿いの旅館にとって借景となっていることから交渉は長引いた。また疎水の構造物が多いことや、そもそも地盤が軟弱であるため工事は長引いたが、8年の歳月をかけて1987(昭和62)年に完成した。

		鉄道事業者	都市計画事業施行者
高架施設費	鉄道既設分	鉄道受益相当額	残額
	鉄道増強分	全額	-
貨物設備等の移転費	鉄道既設分	移転先用地の取得に要する額	施設の移転に要する額
	鉄道増強分	全額	-

表 2-1-5 立体高架化における費用負担の割合

(『駅前広場・駐車場とターミナル』より作成)

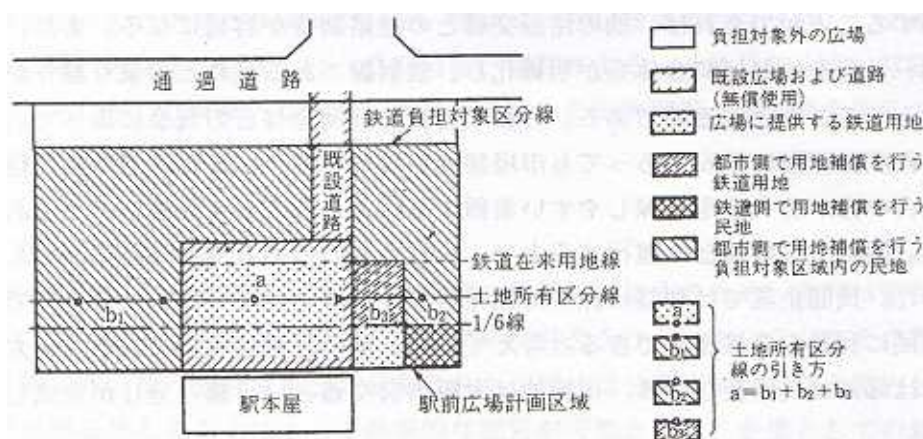


図 2-1-1 駅前広場整備の際の費用分担割合の図(出典『図説 鉄道工学』)