



<研修レポート>

**平成19年度(財)全国建設研修センター研修
「交通まちづくり研修」に参加して**つくば市 都市建設部 都市整備課
主査 中島 康行

今回は東京の小平市にある全国建設研修センターで10月22日から26日まで実施された「交通まちづくり研修」について紹介させていただきます。

講義がとても良かったので、紹介しようと一度書いてみたんですが、この紙面では収まりきらなかったため、今回は現地視察について紹介させていただきたいと思います。

【現地視察】

つくば市も、T×関連工事で、大規模な工事が行われてきましたが、今回視察した工事は、つくば市で行われている工事と質の違う大規模な工事が行われていました。

視察した工事は、新交通システム舎人ライナー（日暮里駅）、地下鉄13号線（新宿三丁目駅）、京急蒲田駅連続立体交差事業の3箇所でした。

～新交通システム舎人ライナー～

今回の新交通システムの視察は、単に新交通システム導入の工事を視察するだけのものではありませんでした。この日暮里駅では、駅舎の総合改善事業、駅前周辺再開発事業、駅前広場の整備及び自転車駐車場の整備などを総合的に行い、日暮里駅を核としたまちづくりを行っていました。

まず、日暮里駅ですが、JR線、京成線が乗り入れし、1日46万人が利用する主要な駅です。舎人ライナーが乗り入れることにより、さらに駅利用者が増加することが見込まれています。

このことから、JR、京成電鉄では日暮里駅総合改善事業を実施しています。JRは、コンコースの拡幅、バリアフリー設備の整備を行い、京成電鉄は、下りスカイライナー専用ホームを新設し（3階部へ嵩上げ）3層構造の駅舎へ整備するなどの事業を行っています。

駅前周辺では、「ひぐらしの里地区再開発（西地区、中央地区、北地区の3地区）」が実施され、併せて、自転車駐車場の整備も行っています。さらに、駅と再開発ビルをペDESTリアンデッキで結び、舎人ライナーとのアクセス向上を図っています。

この様に、日暮里駅では舎人ライナーをきっかけに、日暮里駅前周辺を「総力戦に基づく都市交通施策と市街地整備施策の連携」のまちづくりを行っていたように思いました。



<日暮里舎人線工事現場>

～地下鉄13号線～

映画「交渉人真下正義」って見たことありますか？この中で、爆弾を積んでいると思われるフリーゲージトレイン「クモ」が最後に潜んでいた路線。マニアの間で「プラスワン」と呼ばれていたのが、工事施工中の「地下鉄13号線」でした。そんな映画の舞台となった路線（ロケは別な場所ですが）を視察するということで、テンションがあがりました。ただでさえ、滅多に見ることのできない地下鉄工事を視察できると言うことでテンションがあがっただけに、さらに期待が高まりました。

地下鉄13号線は、地下鉄への利用転換による明治通りなどの道路交通渋滞の緩和や池袋、新宿、



渋谷の3副都心の連携強化等を目的に、平成13年度から東京都の街路事業として実施されている路線で、平成20年6月開業を目指して事業を進めているそうです。そして最終的には地下鉄有楽町線や東急東横線と相互乗り入れし、埼玉県南西部から都心を経由し横浜方面に至る広域的な路線となります。また、開業時には、競合するJR線に対抗するため、地下鉄では珍しい快速運転をする予定だそうです。

視察場所は、新宿三丁目駅駅舎で、工事は約80%完了といったところだと思います。したがって、地下工事の物々しい雰囲気はなく、既存駅の改修工事といったような感じでした。さらに、利用者のアクセス向上のため、既存路線（丸ノ内線）とホームトゥホームで行き来できるように駅の整備を行っていました。

ただし、残念だったのは、なかなか現場に入ることができなく、新宿三丁目という都心のど真ん中でヘルメットを被り長靴を履いて待っていたことは、一寸ほほを赤らめてしまう時間でした。

～京急蒲田駅連続立体交差事業～

京急本線の平和島駅から六郷土手駅までの延長約5.4kmと京急空港線の蒲田駅から大鳥居駅までの約2.1kmの区間を連続的に立体交差化し28箇所の踏切を撤去する事業です。視察場所は、そのうち蒲田駅周辺の施行場所でした。

この事業の特徴は、鉄道を迂回させることなく営業させたまま工事を行う、直接高架工法という工法で、実施しているところです。

直接高架工法の特徴は、安全性の確保、環境面への配慮、機能性の高い工法とパンフレットには書かれていますが、事業者（東京都）は、仮線工法のように迂回路が必要ないため、用地取得にかかる時間と経費が省けるとのことでした。

そしてすごいことに、施工中の騒音による苦情は、今のところほとんど無いそうです。やはり、第一京浜や環八のように万年渋滞している道路の周辺の住民は騒音になれているのかもしれないと、都の担当者が言っていました。騒音の苦情が出ないなんて、うらやましい限りです。

実はこの場所、箱根駅伝のルート上にある唯一の踏切だそうです。駅伝の時期には、テレビに映るように「連続立体交差事業」を周知する看板を出したりして事業をPRしているそうです。しかし、今年のレースで、その踏切を東海大の選手が跨いだとき右足をくじいてしまい、その後、東海大は棄権してしまったことは記憶に新しいことだと思います。このとき東京都の担当者はどのような思いだったのでしょうか。心中穏やかではないことを察します。



<京急蒲田工事現場①>



<京急蒲田工事現場②>

今回の視察した現場に共通することは、少ないスペースを有効活用しさらに歩行者の動線を向上させるなど利便性を向上させていました。また、日暮里駅のように複数の事業を組み合わせまちづくりを行うことは、今後各自治体でも行うようになると思います。

【研修を終えて】

今回研修に参加して一番感じたことは、普段入れないところへ入れたり、話を聞くことのできない人から聞けるなど、通常では経験できないことが経験できたということです。

また、全国建設研修センター研修の参加者は、日本全国から集まっているので、普段の業務では合うことのない方達と合い、いろいろな話ができるということです。

国の声や他の自治体の人々の声を聞き親交を深めることは、この様な研修所主催ならではの利点だと思います。講義も興味深いものですが、研修者同士の交流もとても楽しく、見聞も広がるものです。

皆さんも、この様な研修に参加してみてもどうですか。技術の向上だけでなく、いろいろな親交があると思いますよ。