

# 東室蘭連続立体交差事業研究会 の活動からみた鉄道高架事業の 可能性と課題

# THE POSSIBILITY AND ISSUES OF ELEVATED RAILWAY PROJECT THROUGH THE ACTIVITIES OF HIGASHI-MURORAN CONTINUOUS ELEVATED RAILWAY PROJECT RESEARCH ORGANIZATION

大坂谷吉行 ——\*1 青山 剛 ——\*2

Yoshiyuki OSAKAYA ——\*1 Takeshi AOYAMA ——\*2

キーワード：  
鉄道高架事業, 連続立体交差事業, 事業採択基準, 単独立体交差事業, 踏切

Keywords:  
Elevated railway project, Continuous elevated railway project, Criteria of project choice, Flyover or underpass, Railroad crossing

The built-up area of Higashi-Muroran is divided by railway line. Elevated railway project surely solves the problem. So, members of Higashi-Muroran continuous elevated railway project research organization requested the project into Muroran comprehensive plan but it wasn't accepted. Muroran Chamber of Commerce and Industry requested to lighten criteria of the project choice. In 2000, the criteria of the project choice were relaxed by the central government. So, Higashi-Muroran area satisfies the criteria because superannuated overpass bridges to be replaced by new ones are regarded as railroad crossings. Activities of the organization were also reviewed.

## 1. はじめに

室蘭市は、港湾と鉄鋼業を基盤として、日本の近代化とともに発展した。戦後、鉄鋼業等の基幹産業は軍需中心から民需中心に転換し、戦後復興期、高度経済成長期に日本経済に歩調を合わせて発展した。しかし、1971年のドルショックや1973年の第一次石油危機、1979年の第二次石油危機、円高の進行によって基幹産業の相次ぐ合理化が続き、人口は著しく減少した。国勢調査人口は、ピーク時（1970年）の162千人から2000年の103千人と大幅に減少している。また、室蘭市内では、蘭西（室蘭駅が中心）地域から蘭東（東室蘭駅が中心）地域への人口移動や唯一のデパートの移転があった。

室蘭市において、東室蘭地域は交通の要所である（図1を参照）。現在、JR東室蘭駅は、特急列車の停車駅であり、同駅は札幌方面から来た場合、函館方面と室蘭方面への分岐点になっている。また、同駅から約600m離れた東町3丁目に道南バスターミナルがあり、市内線、郊外線のパスが発着している。さらに、国道36号及び国道37号が付近を通過している。しかし、JR室蘭本線によって、市街地が中島地区と東地区に分断されており、自動車が鉄道を横断するには、太平橋か寿橋のどちらかに迂回しなければならず、交通渋滞も発生している。また、歩行者は、太平橋や寿橋の他に橋上駅である東室蘭駅の自由通路を利用できるが、西口側に46段の階段、東口側に36段の階段があり、身体障害者や高齢者等の通行に不便である。

室蘭商工会議所は、商業の再生・活性化を目指した「室蘭地域商業近代化計画報告書」を1995年3月に公表した。その中で東地区は第1段階として道南バスターミナルの東室蘭駅前移転に合わせたまち

づくり、第2段階としてJR室蘭本線の鉄道高架事業に合わせたまちづくりが提案されたことから、鉄道高架事業が注目されるようになった。1996年5月に「第4次室蘭市総合計画」（以下、新総合計画という）の策定作業が始まったが、翌年5月の基本構想に鉄道高架事業が盛り込まれていないことが分かった。そこで、鉄道高架事業を新総合計画に盛り込みたいと考える市民有志が集まり、1997年7月に「東室蘭連続立体交差事業研究会」（以下、研究会という）を設立し、基本計画の市民説明会において、研究会会員が鉄道高架事業を盛り込むことを求めて室蘭市と激論を交わした。「計画期間（10年）内に見通しが立たない。」等の理由から、室蘭市は鉄道高架事業を盛り込まなかったが、鉄道による市街地分断の弊害は認めざるを得なかった。

室蘭市は、1999年9月に中心市街地活性化法の中心市街地に中島地区と東地区を一体として選定した。2000年3月末に発表された「中心市街地活性化基本計画」の策定委員会には、研究会会員が加わっており、「中島地区と東地区の一体化のためには鉄道高架事業が必要である」と主張したが、室蘭市は「同基本計画に盛り込める事業は10年以内に完成あるいは事業着手が確実な事業に限定される。」と主張し、結局、鉄道高架事業は盛り込まれなかった。

しかし、2000年に国の鉄道高架事業の採択基準が緩和され、東室蘭地域における鉄道高架事業の可能性が出てきた。

本報告は、研究会の活動を中心にして、室蘭市における鉄道高架事業に対する取り組み状況を考察するとともに、採択基準の緩和を踏まえて、東室蘭地域の鉄道高架事業の必要性と可能性について検討することを目的としている。

\*1 室蘭工業大学建設システム工学科 教授・工博  
(〒050-8585 室蘭市水元町27-1)

\*2 室蘭工業大学建設システム工学科 助手・工修

\*1 Prof., Dept. of Civil Engineering and Architecture, Muroran Institute of Technology, Dr. Eng.

\*2 Research Assoc., Dept. of Civil Engineering and Architecture, Muroran Institute of Technology, M. Eng.

## 2. 東室蘭駅の概要

室蘭市内のJR駅の乗客数は、表1に示すように昭和61年度をピークにして減少している。東室蘭駅も同様である。東室蘭駅は、室蘭市内全駅の乗客数の約70%を占めている。同駅は橋上駅であり、西口と東口を結ぶ自由通路に面して切符売場や改札口がある。二つの島型ホームがあり、4面に列車が発着している。改札口レベルとホームには、35段の階段があり、エレベーターは設置されていない。なお、自由通路は、歩行者専用道路になっており、JR利用者だけではなく、通り抜ける人も多い。平成10年度調査では、1日平均で5,088人が東室蘭駅の自由通路を利用している。

また、東室蘭駅を1日に通過している列車本数は、表2に示すように、旅客列車は上り線55本、下り線56本（貨物列車は上下線とも30本、合計で171本である。

## 3. 東室蘭連続立体交差事業研究会の活動

### (1) 設立までの経緯

「室蘭地域商業近代化計画」には、JR室蘭本線で分断されている中島地区と東地区を一体化する「東室蘭駅付近の鉄道高架事業に合わせたまちづくり」が提案されているにもかかわらず、新総合計画の基本構想に鉄道高架事業が盛り込まれていないことが分かり、基本計画に鉄道高架事業を盛り込みたいと考える市民有志が集まった。1997年5月30日、6月10日、6月30日の3回の世話人会を経て、同年7月3日に『東室蘭連続立体交差事業研究会』の設立総会が開かれた。

表1 JR駅の年間乗客数の推移 (単位:千人)

	総数	東室蘭駅	室蘭駅	その他
昭和60年度	2,085	1,157	522	406
61年度	2,180	1,324	446	410
62年度	2,092	1,284	402	406
63年度	1,861	1,136	374	351
平成元年度	1,811	1,196	366	249
2年度	1,793	1,175	360	258
3年度	1,764	1,169	359	236
4年度	1,696	1,124	357	215
5年度	1,648	1,086	345	217
6年度	1,575	1,043	329	203
7年度	1,509	1,004	314	191
8年度	1,351	913	268	170
9年度	1,370	945	251	174
10年度	1,316	929	258	129

注) その他は母恋駅、御崎駅、輪西駅、本輪西駅及び崎守駅の5駅の合計を示している。

表2 東室蘭駅を通過する列車の本数(1日当り)

		上り(伊達方面)	下り(登別方面)
旅客列車	特急列車	17本	16本
	急行列車	1本	1本
	快速列車	1本	1本
	普通列車	11本 25本 (東室蘭発室蘭行)	15本 23本 (室蘭発東室蘭行)
貨物列車		30本	30本
小計		85本	86本
総計		171本	

注) 臨時列車は除く。

設立総会では、会の名称、会則、事業、予算、会費、役員(代表幹事、副代表幹事、常任幹事<以上で事務局を構成>、幹事、監査)が決定され、今後の運営方針などが話し合われた。研究会は会員の会費で運営される任意市民団体である。

### (2) 東室蘭地域に関連した動き

1995年3月、室蘭地域商業近代化計画で鉄道高架事業による中島地区と東地区を一体化するまちづくりが提案された。

また、同年6月、室蘭工業大学地域共同研究開発センターが「鉄道高架事業が市街地形成に与える影響」報告書をまとめた。

1997年11月に開催された『バリアフリー・シンポジウム&ワークショップ』(室蘭工業大学都市計画研究室主催)で、「東室蘭駅がバリアフリーから程遠い現状にある」ことが指摘された。

1998年3月に完成した新総合計画に鉄道高架事業は盛り込まれなかったが、中島地区と東地区の一体化の必要性は記述された。

1999年4月、新宮正志室蘭市長は、選挙公約に東室蘭駅自由通路のバリアフリー化を掲げて再選されたことから、同年7月以降、室蘭市は同駅自由通路のバリアフリー化に向けて動き出した。

1999年9月に、中心市街地活性化法に基づく中心市街地に「中島・東地区」が選定されたが、2000年3月にまとめた「中心市街地活性化基本計画」に鉄道高架事業は盛り込まれなかった。

2000年11月、国の鉄道高架事業の採択要件緩和を受けて、北海道の同事業担当者による説明会が行われ、室蘭市、室蘭土木現業所、室蘭商工会議所、研究会が出席した。

同年11月に交通バリアフリー法が施行され、東室蘭駅周辺地区が同法の重点整備地区に指定され、東室蘭駅及び同駅から主要施設に至る経路(道路)のバリアフリーの実態調査が行われ、2001年3月に「東室蘭駅周辺地区整備基本構想」が公表された。

### (3) 研究会の活動

#### (a) 新総合計画の市民説明会への参加

新総合計画に鉄道高架事業を盛り込むことが、研究会を発足させた動機であることから、市民説明会で室蘭市と激論を交わしたが、前述したように盛り込むことができなかった。

#### (b) 関係機関に対する要望活動

1998年9月、室蘭市長、室蘭市議会議長、室蘭商工会議所会頭に次の4項目を要望した。

- ①東室蘭地区の一体的かつ広域的な市街地整備に向けた基本構想の策定
- ②鉄道高架事業に関する調査・研究・検討のための取り組み体制の確立とその促進
- ③鉄道高架事業について、関係機関及び隣接市への共同調査・研究・検討の要請
- ④鉄道高架事業に関する(仮称)「市民フォーラム」の開催

#### (c) 会員研修会の実施

室蘭市における鉄道高架事業の必要性(主にメリット)、国の採択基準、室蘭市における課題や可能性、他都市の事例などについて理解を深めてもらうことを目的にして、研修会を行った。

開催日とテーマは、以下のとおりである。

- ①1997年8月21日「北海道内他都市の鉄道高架の状況と問題点」
- ②1997年12月8日「東室蘭地区の鉄道高架の可能性」
- ③1998年2月20日「私が考える鉄道高架事業」

- ④1998年6月18日「東室蘭地区の鉄道高架の必要性と可能性」
- ⑤1999年2月4日「第1回ワークショップ：市街地分断の問題点、鉄道高架事業の課題、東室蘭駅前地区の将来像」
- ⑥1999年6月24日「第1回ワークショップの報告、室蘭の中心市街地、東室蘭駅のバリアフリーの実態」
- ⑦1999年10月1日「まちづくりと鉄道高架事業、第2回ワークショップ」
- ⑧1999年11月9日「民間資金等活用による社会資本整備事業(PFI)」
- ⑨2000年4月21日「東室蘭地区の鉄道高架の必要性と可能性」
- ⑩2000年6月27日「アジアの大都市の都市計画と住宅地開発」
- ⑪2001年3月1日「他都市の鉄道高架事業（ビデオ上映）、第2回アンケート調査結果の報告」
- ⑫2001年6月15日「室蘭工業大学都市計画研究室の研究紹介～室蘭を対象とした調査・研究～」

#### (d) 市民フォーラムの開催

会員研修会が会員向けの勉強会であるのに対して、市民フォーラムは、会員以外の一般市民に鉄道高架事業の必要性や室蘭・登別地域のまちづくりに理解を深めてもらうことを目的として開催した。また、室蘭市その他へ「市民フォーラム」の開催を要望したが、すぐに実現させることは困難なので、まず、最初に研究会が「市民フォーラム」を開催して、意気込みを示そうという意図もあった。

第1回は、1998年11月14日（土）に開催された。北海道開発コンサルタントの佐藤敏雄氏が「旭川ルネサンスと鉄道高架事業」と題した基調講演をした。その後、大坂谷吉行（室蘭工業大学）、成田幸久氏（登別市議会議員）、水上正宏氏（室蘭サティ、登別サティ）が話題提供をして、休憩を挟んで、佐藤氏と3人で意見交換、フロアとの質疑応答を行った。

第2回は、1999年11月29日（土）に開催された。帯広空港ターミナルビルの小室睦雄氏（前・帯広商工会議所）が、「帯広のまちづくりと鉄道高架事業」と題した基調講演をした。その後、大坂谷、水上正宏氏（前出）、太田義則氏（室蘭青年会議所）が話題提供をした後、小室氏と3人が参加者との意見交換・質疑応答を行った。

第3回は、2000年11月19日（日）に開催された。研究会発足以来、3年余の活動をまとめた報告書ができたので、大坂谷が「研究会活動と鉄道高架事業の可能性」と題して、基調報告を行った。その後、霜田輝氏（室蘭商工会議所）、田近元三郎氏（登別中央ショッピングセンター）、松永英樹氏（室蘭青年会議所）が話題提供をした後、大坂谷と3氏が参加者と意見交換・質疑応答を行った。

第4回は、2001年12月2日（日）に開催された。近年、研究会を含めて、様々なまちづくり関係団体が設立されているが、相互交流に欠けていた。そこで、他団体との連携を模索あるいは強化するためには、各団体の活動を互いによく知ることが重要であるとの認識から各団体が活動報告をした後に意見交換を行った。

#### (e) アンケート調査の実施

第1回市民フォーラムの参加者に対して、第1回アンケート調査を実施した。また、第3回市民フォーラムの参加者を対象にして第2回アンケート調査を実施した。

#### (f) 会報の発行

会報は、会員研修会や市民フォーラムに出席できなかった会員にそれらの概要を知らせることを主目的として、6回発行された。ア

ンケート調査結果やワークショップの意見も掲載されている。

#### (g) 年次総会の開催

1997年7月の研究会発足後、年次総会は、1998年6月、1999年6月、2000年6月、2001年6月の4回開催されている。前年度の活動報告、会計報告、監査報告、新年度の活動計画と予算が主たる議題であり、総会に引き続いて会員研修会を行っている。

#### (h) 事務局会議の開催

年次総会、会員研修会、市民フォーラム等の企画、準備、資料づくり等を進めるために年15回程度、事務局会議を開催している。

#### (i) 活動報告書の発行

1997年7月3日の研究会発足以来、3年余の活動をまとめて『東室蘭連続立体交差事業研究会活動報告書』を2000年11月に発行した。300部作成し、会員のほか、第3回市民フォーラムの参加者（会員を除く）、関係機関などに配布した。

#### (3) 会員数の推移

会員数は、表3に示すように2000年まで順調に増えてきたが、2000年～2001年は、若干、減少している。

## 4. 鉄道高架事業の種別と採択基準

### (1) 連続立体交差事業（例：帯広市の鉄道交差事業）

市街地において連続して道路と交差している鉄道の一定区間を高架化または地下化する事業であり、1992年の「都市における道路と鉄道との連続立体高架化に関する協定（通称：建運協定）」に基づいて、都道府県または政令指定都市が都市計画事業として施行する。

以下のすべての項目に該当すること。

▽基準1（建運協定による定義）すべてを満たすこと。

ア) 鉄道と幹線道路が2箇所以上で交差している。

イ) その交差する両端の幹線道路の中心距離が350m以上ある。

ウ) その区間において、同時に3箇所以上を立体交差させる。

エ) その区間において、2箇所以上の踏切を除去する。

▽基準2（国庫補助の採択基準）

上記の基準1に加えて、各高架区間におけるあらゆる1000m区間の踏切において、5年後の1日踏切交通遮断量の和が2万台時/日以上であること。

※踏切交通遮断量＝当該踏切道の自動車交通量×踏切遮断時間

図1に示したように、東室蘭地域は、太平橋、寿橋、鷺別アンダーパスが既に単独立体交差になっており、また、登別市の鷺別支所通りまで踏切がないこと、新日鉄や日鉄セメント等の企業敷地への道路（私道）の踏切は、公道の踏切と見なされないの、基準1の（エ）に適合してなかった。基準2の5年後の1日踏切交通遮断量の

表3 研究会の会員数の推移

	個人会員	団体会員	特別会員	合計
設立総会時				26人
1998年	41人	34人	0人	75人
1999年	70人	37人	0人	107人
2000年	83人	54人	0人	137人
2001年	83人	50人	0人	133人

※1 設立総会時以外は、年次総会時の会員数

※2 設立総会時には、会員種別がなかったの、合計のみ

和が2万台時/日以上も鷺別支所通りの踏切だけでは適合しなかった。2000年に連続立体交差事業採択基準が次のように緩和された。

- ・基準1のア)の交差道路は、別にボルトネック踏切があれば、1箇所でもよいことになった。
- ・基準1のエ)の踏切は、踏切でなくても老朽化した改築予定の陸橋があれば、その陸橋を踏切とみなすことになった。
- ・基準2の車両2万台が1万台になり、さらに車両だけでなく自転車や歩行者を含めてよいことになった。

太平橋は1957年建設、寿橋は1966年建設と老朽化しており、いずれ架替が必要になる。基準1のエ)の緩和で2つの陸橋が大規模な改築予定道路と見なされると、東室蘭地域は基準1のエ)に適合して来る可能性がある。また、基準2の緩和で自転車や歩行者を含めると適合して来る可能性がある。

なお、連続立体交差事業の効果を最大限に引き出すために、周辺地区における街路整備事業、駅前広場整備事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の周辺市街地整備を併せて実施する必要がある。

#### (2) 単独立体交差事業(例:図1の太平橋や鷺別アンダーパス)

市街地において、鉄道と交差している道路を単独でオーバー又はアンダーで立体交差させる事業である。

##### ▽基準1

1日踏切交通遮断量が1万台時/日以上であること。

##### ▽基準2

街路の改良事業の進捗に伴い、鉄道との交差部分に着手する必要があるもの。

2000年に単独立体交差事業の採択基準は次のように緩和された。

即ち、車両1万台が大幅に緩和されて2000台となり、さらに車両だけでなく、自転車や歩行者を含めてよいことになった。

#### (3) 限度額立体交差事業(例:旭川市鉄道高架事業)

連続立体交差事業に採択されないものを対象とし、国庫補助の限度額を「道路が鉄道をオーバー又はアンダーで交差する場合の事業費」としている。次のいずれかに該当することとされている。

- ア) 鉄道を立体化する事業費が、道路をオーバー又はアンダーにする事業費よりも低い場合。
- イ) 道路をオーバー又はアンダーにすることが、地形的、技術的に、極めて困難な場合。
- ウ) 道路をオーバー又はアンダーにすることが、周辺の市街地形成上、極めて好ましくない場合。

東室蘭地域は、鉄道による市街地分断の弊害が見られるので、限度額立体交差事業のウ)に該当すると解釈できた。しかし、太平橋、寿橋、鷺別アンダーパスは既に完成しており、新たにオーバーまたはアンダーにするケースと異なることが難点であった。また、仮に限度額立体交差事業に該当しても、連続立体交差事業に比べて地元負担が大きいという問題もあった。

なお、限度額立体交差事業の採択基準は緩和されなかった。

## 5. 鉄道高架事業への取り組み状況

### 5-1 室蘭市

#### (1) 「東室蘭駅自由通路」構想

東室蘭駅周辺地区は、中心市街地の活性化を図る上で、特に重要な役割を担っており、東室蘭駅自由通路のバリアフリー化や東口駅前広

場の拡張及びバス停留所設置等、中島地区・東地区の連絡機能、交通結節点機能、交流機能の拡充を図るものである。2000年11月に交通バリアフリー法が施行されたことから、東室蘭駅を「特定旅客施設」とし、東室蘭駅周辺地区を「重点整備地区」に指定し、その基本構想に自由通路のバリアフリー化を盛り込んで整備する予定である。

#### (2) 「東西新規幹線道路」構想

東室蘭地域にある太平橋、寿橋、鷺別アンダーパスの交通渋滞を緩和するために、室蘭市は「東西新規幹線道路」構想を策定し、室蘭土木現業所(北海道の出先機関)に道道として整備することを要望している。これが実現すれば、JR室蘭本線との交差部は4本目の単独立体交差になる。即ち、国道36号と寿大通りの交差点を始点とし、寿大通りを延長して陸橋で鉄道をまたぎ、知利別小学校横の市道宮の森3丁目4条通りと結び、さらに知利別浄水場(楽山)の地下をトンネルで通過し、市道楽山大通りを経て道道室蘭環状線(中島中央通り)との交差点を終点としている(延長2.1km)。現在のところ、東西新規幹線道路は、事業採択に至っていない。

#### (3) 中心市街地活性化計画

1999年9月に室蘭市は、「中島地区・東地区」を中心市街地活性化法の中心市街地に選定した。2000年3月にまとまった「室蘭市中心市街地活性化基本計画」は、実施中の事業の完成を急ぐとともに、市街地の整備改善や商業の活性化に関する事業を盛り込んでいる。しかし、計画から10年以内に完結する事業に限定したので、「鉄道高架事業」と「東西新規幹線道路」は、盛り込まれなかった。

### 5-2 室蘭市議会

室蘭市議会では、平成9年度、10年度、11年度、12年度の定例議会において鉄道高架事業の有効性や可能性、検討状況、他の道路事業との整合性等、様々な論議が交わされた。議会側は、東室蘭駅周辺地区のまちづくり計画の策定も含めて、鉄道高架事業の必要性を訴えている。室蘭市は鉄道高架事業の必要性について認識を示しているが、2000年に採択基準が緩和されるまで、踏み切りがないために連続立体交差事業の採択基準に適合しなかったことや地元負担の財源確保の問題等をあげて、鉄道高架事業実現のむずかしさを指摘する答弁に終始していた。室蘭市は、「鉄道高架事業は、長期的視点に立った対応であり、現在抱えている事業の動向、土地利用、都市機能を含めた中で、検討していきたい。」と述べるに留まっていた。

### 5-3 室蘭商工会議所

前述したように室蘭市において鉄道高架事業がクローズアップされるようになったのは、1985年3月に完成した「室蘭地域商業近代化計画」が、長期的課題として鉄道高架事業を盛り込んだことによる。即ち、東地区の商業ビジョンと中島地区の商業ビジョンにおいて、東室蘭駅を挟んだ両地区を一体化するために鉄道高架事業を視野に入れて、東室蘭駅周辺の交通拠点形成を中心としたまちづくりの方向性が示されている。

室蘭商工会議所は、商業近代化計画に長期的課題として鉄道高架事業を盛り込んだことから、全道商工会議所大会において、他都市の商工会議所と一緒に「鉄道高架事業の採択要件の緩和」を国に要望してきた。そして2000年に採択要件の緩和が実現した。また、交通混雑の解消を含めた交通機能の強化と鉄道によって市街地が分断されている中島・東地区の一体化のために鉄道高架事業の実現に向けた要望活動を北海道や室蘭市などに対して行っている。

## 6. 東室蘭地域における鉄道高架事業費等の試算

研究会は、連続立体交差事業の起点と終点を2ケース設定して、事業費のラフな試算を行っている。また、これら2ケースの事業費をタイムロスによる経済損失、新規幹線道路建設費、既存単独立体交差の陸橋の架替費用と比較している。

### (1) 鉄道高架事業A案

鉄道高架の線路面は、地上面よりも7～8m高く、この高低差に要する取り付け区間の長さは500～600mである。鷺別支所がある道路の踏切を除去すると、同踏切より登別方面に600mの地点(図1のA地点)が取り付けの始点となる。国道37号を過ぎてから地上に降ろしていくと、伊達方面は新日鐵の中島入口の先(図1のC地点)で、室蘭方面はJR線と旧国道36号が近接する付近(図1のD地点)を過ぎてから地上面になる。この場合、高架部が約3kmで、登別、伊達、室蘭方面の3箇所の取り付け部が約2kmとなり、区間延長は約5kmとなる。

帯広の鉄道高架事業では、帯広駅と柏林台が高架になっている。区間延長は6,240mで、事業費は約280億円なので、1km当りの事業費は約45億円になる。根室本線は、単線であるのに対し、室蘭本線は複線であることから、1km当りの事業費は高くなる。しかし、東室蘭駅も帯広駅と同様に2面の島型ホームで4線、鷺別駅は上下線に沿って両側にホームを設けることになる。ただし、柏林台駅は単線であるため、ホームは片側だけに設けている。最も金がかかる主要駅は2面の島型ホーム(4線)で同じなので、1km当りの事業費が2倍になることはなく、5割増し程度で済むと考えられる。そうすると、東室蘭地域の1km当りの事業費は約70億円になり、A案は約350億円になると試算される。

### (2) 鉄道高架事業B案

伊達方面の起点(図1のC地点)及び室蘭方面の起点(図1のD地点)は、A案と同様であるが、登別方面については、道央自動車道の登別室蘭ICから少し室蘭寄りの取り付け部(図1のB地点)が起点となる。この場合、高架部が約7kmで、登別、伊達、室蘭方面の3箇所の取り付け部が約2kmとなり、区間延長は約9kmとなる。(図1)。1km当りの事業費はA案と同じに考えると、B案は約630億円になると試算される。

### (3) ロスタイムに伴う経済的損失との比較

鉄道高架事業は、A案で350億円、B案で630億円と試算され、巨額な事業費がかかる。単独立体交差のための迂回や渋滞及び踏切による時間ロスに伴う経済的損失20年分と鉄道高架事業の事業費を比較してみた。太平橋等に迂回する場合と鉄道高架下を通る場合を比較して、市民2人に1人が1日当たり10分をロスすると、1年間に10万人では300万時間余りになり、時給を千円と仮定すれば、30億円の経済的損失になる。20年間では600億円になるから、鉄道高架事業B案の事業費に近くなる。さらに自動車の燃費を考えれば、経済的損失はもっと大きいことになる。

### (4) 「東西新規幹線道路」構想との比較

東西新規幹線道路は、室蘭市の概算によれば、移転補償費を含めた総事業費は約74億円であり、A案(350億円)に比べて事業費は安い。交通渋滞緩和に効果があるが、東西新規幹線道路が完成しても道路に勾配があることや歩行者が室蘭本線を横断する時に太平橋や新規幹線道路等へ迂回しなければならないことは変わらない。

### (5) 寿橋と太平橋の架替との比較

寿橋や太平橋は、老朽化しており、いずれ架替が必要になるので、C案として「東西新規幹線道路+寿橋の架替+太平橋の架替」の組み合わせを想定した。寿橋の架替費用を27億円、太平橋の架替費用を42億円とすれば、総事業費は143億円になる。

D案として「寿橋を含む中央東線の全面拡幅+太平橋の架替」の組み合わせを想定すれば、総事業費は161億円になる。

C案やD案は、A案やB案に比べて安く、交通渋滞を緩和するが、鉄道による市街地分断の弊害や迂回に伴うロスタイムによる経済的損失は全く解決しない。10年、20年間の経済的損失は、鉄道高架事業の事業費と比べても小さくない。

### (6) 東室蘭地域の採択基準の適合性

2000年の採択基準の緩和により、緩和前には踏切がないために採択基準に適合しなかった東室蘭地域の「連続立体交差事業」が、緩和後は採択基準に適合する可能性が出てきた。東室蘭地域にある太平橋(1957年建設)と寿橋(1966年建設)は老朽化しており、いずれ架替が必要になる。2つの陸橋が大規模な改築予定道路と見なされると、基準1のエ)に適合する可能性がある。

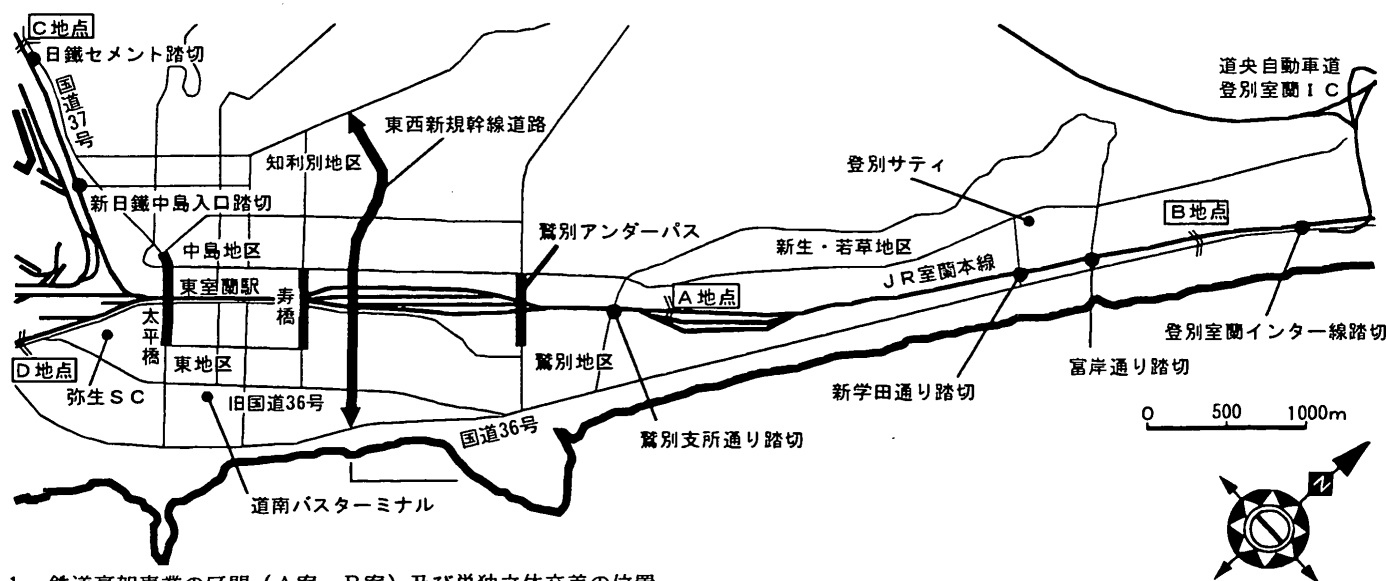


図1 鉄道高架事業の区間(A案、B案)及び単独立体交差の位置

## 7. 東室蘭地域における鉄道高架事業の必要性

### (1) 市街地分断の解消

中島地区と東地区を含む東室蘭地域は、JRの特急停車駅と道南バスターミナルに加えて国道36号及び国道37号が付近を通過する交通拠点であり、室蘭市内の他地区と比べて極めて有利な立地条件を有している。しかし、現在の東口・西口周辺の商業・業務施設その他の既存集積は、10万人都市の中心駅にしては、極めて貧弱である。即ち、JR室蘭本線で市街地が分断されているために中途半端な集積にとどまっている。従って、今後のまちづくりは、短中期的には道南バスターミナルの東口への移転、長期的には鉄道の高架事業を視野に置いて、駅を中心にして東口側と西口側を一体的な地区として整備する必要がある。そのことが、同地区が有する交通拠点という有利な立地条件を最大限に活かすことになる。東室蘭地域の鉄道高架事業が実現して、市街地分断が解消されれば、東室蘭駅とバスターミナルを中心にして、東口側と西口側の一体的な土地利用が可能となる。

### (2) 東室蘭地域の交通渋滞の解消

東室蘭地域で自動車が鉄道を横断できるのは、太平橋、寿橋、鷺別アンダーパスの3箇所に限定されるので、朝夕には交通渋滞が見られる。特に冬季の太平橋付近の交通渋滞は著しい。スタッドレスタイヤが義務づけられたことは、勾配がある橋の通行をノロノロ運転にさせている。鉄道高架事業が実現すれば、中島地区と東地区を結ぶ道路が増えるし、勾配がない平面道路になるので、交通渋滞が解消する。これにより、通勤通学時間や配達配送時間が短縮される。スリップ等による交通事故や自動車排気ガスも減少する。

登別市鷺別地区の鷺別支所通りは、片側1車線で踏切があるので、特に朝夕に交通渋滞が見られる。また、1994年に開店した「登別サティ」の近くに2箇所の踏切がある。特に土日祝日は、国道36号からJR室蘭本線の間隔が短いこともあって、踏切を中心に交通渋滞が発生する。これらの問題は、道央自動車道の登別室蘭ICから室蘭寄りの区間を鉄道高架(B案)にすることによって解消される。

### (3) バリアフリー対策

2000年3月末の室蘭市の高齢化率(総人口に対する65歳以上の人口の割合)は、21.0%と高く、高齢化が進行している。さらに、2005年の高齢化率は、25.0%を超えると予想されている。また、室蘭市の身体障害者数は、2000年3月末現在で5,077人であり、その内65歳以上の身体障害者数は、3,151人と、62.1%を占めている。

現在の東室蘭駅自由通路は、西口側に46段の階段、東口側に36段の階段があるだけで、エレベーターやエスカレーターがない。このため、高齢者や身体障害者だけでなく、健康な人も昇り降りが大変である。鉄道高架事業の実現するまで、現在の自由通路のままでは良いとは考えられない。「東室蘭駅自由通路」構想は、西口と東口にエレベーターやエスカレーターを設置して、バリアフリー化するものである。室蘭市は他都市に比べて、高齢化が進行していることを考えると早期実現が求められるが、基本的に短期的な課題の対応であり、歩行者の利便の向上だけを図るものと言える。

## 8. 今後の展望

他都市の事例を見ても分かるように、鉄道高架事業は東室蘭地域の市街地分断を解消する方法として有効である。また、交通渋滞の

解消やバリアフリー対策としても有効である。しかし、巨額の事業費がかかるため、その実現には多くの課題がある。さらに国の採択基準に適合しても、その実現までは多くの時間を要する。

他都市の事例では、地元住民や商工会議所等の経済団体が先行して要望活動を行い、鉄道高架事業実現の可能性が見えてきた頃から市が中心となって、都道府県や国に要望を繰り返し、鉄道高架事業の決定に至っている。例えば、帯広市では、鉄道高架事業の必要性が議論されるようになってから、完成まで31年間を要している。

室蘭市は、財政難や当面する諸課題への対応に追われている。さらに鉄道高架事業よりも東室蘭駅自由通路や東西新規幹線道路を優先している。自由通路は、既に実現に向けて動いており、早ければ平成14年度内に着手の予定である。高齢化が進んでいることを考えれば、自由通路のバリアフリー化は短期的対応として必要であり、また、長期的対応である鉄道高架事業と矛盾するものではない。

市民有志による任意団体である研究会や室蘭商工会議所は、鉄道高架事業の実現を要望しているが、室蘭市は東西新規横断道路と矛盾する鉄道高架事業に否定的である。

東西新規幹線道路は、太平橋、寿橋、鷺別アンダーパスの交通渋滞を緩和するが、単独立体交差であるから道路に勾配があり、冬季に道路が凍結するとノロノロ運転になってしまう。鉄道高架事業が実現すれば、鉄道を横断する道路が増え、勾配もなくなるので、交通渋滞が緩和される。東西新規幹線道路が実現したとしても、歩行者や自転車が鉄道を横断するために迂回しなければならないことは変わらない。従って、東西新規幹線道路よりも連続立体交差事業の方が、市民や企業の利便性が向上すると考えられる。

鉄道高架事業は、1997年から論議が始まったばかりであり、室蘭市の姿勢を見ても、すぐに実現することは難しいと考えられる。しかし、2000年の採択基準緩和によって、連続立体交差事業の可能性が出てきたことは確かであり、北海道の担当者による採択基準緩和の説明会を開催するなど、室蘭市の対応にも変化が見られる。

既存の単独立体交差(太平橋、寿橋、鷺別アンダーパス)は、老朽化が進んでいるので、架替や改築を検討しなければならない時期が来る。しかし、その時になって、鉄道高架事業をすぐに実現できるわけではない。従って、今後、10年先、20年先を見据えて、今から鉄道高架事業の調査・研究に積極的に取り組むこと、さらには研究会が中心となって、幅広い市民が室蘭市に鉄道高架事業の必要性を訴え、他のまちづくり団体と連携して、市民運動をもっと盛り上げていくことが重要である。そして、鉄道高架事業ができるだけ早く実現し、東室蘭地域が室蘭市の中心として、さらには西胆振広域生活圏の中心として発展していくことを期待したい。

### 参考文献・参考資料

- 1) 室蘭商工会議所 室蘭地域商業近代化計画 1995年3月
- 2) 室蘭市 第4次室蘭市総合計画 1998年3月
- 3) 大坂谷吉行ほか 室蘭市総合計画の策定プロセスと問題点～新総合計画と旧総合計画の比較と市民参加を中心として～日本建築学会技術報告集 No.10 pp.257～262 2000年6月
- 4) 室蘭市 高齢者・障害者の現況について 2001年版
- 5) 東室蘭連続立体交差事業研究会 東室蘭連続立体交差事業研究会活動報告書 2000年11月

[2001年10月18日原稿受理 2002年2月18日採用決定]