

平成18年12月25日

総務省 近畿管区行政評価局（局長：田代 <sup>たしろ</sup> <sup>よしひろ</sup> 喜啓）

担当：首席行政相談官

電話：06-6941-8166（ダイヤルイン）

## 近畿管区行政評価局行政苦情救済推進会議の意見を踏まえたあっせん

### 【行政相談内容】

自転車が安全に渡れない危険な杭全（くまた）交差点を改善してほしい。

### 【検討結果等】

- ① 大阪市東住吉区の杭全交差点は、国道25号線と大阪市道森小路大和川線（通称「今里筋」）が交差し、さらに同市道津守阿倍野杭全線も交わる五差路になっている。同交差点には横断歩道がなく、昭和43年に設置された歩道橋が交差点に進入する5方向からのそれぞれの歩道をつないでいる。
- ② i) 同歩道橋には、自転車用のスロープが設置されておらず、自転車通行が認められた歩道を走行してきた場合、交差点で行き止まり状態になること、ii) 横断可能な信号機設置場所まで最高320メートルという長距離の迂回を余儀なくされていることから、自転車での交差点の横断が多数みられるが、道路交通法には抵触しないとはいえ、極めて危険な状態になっている。事実、交差点内において、自転車と自動車とによる事故が発生している。
- ③ これに対して、近畿地方整備局では、従来から安全上の問題を認識し、大阪市営地下鉄今里筋線の延伸計画を踏まえながら、地下横断歩道化等の抜本的対策を検討してきた経緯はある。
- ④ しかし、同局では、平成17年11月に大阪市が地下鉄工事計画見直しの方向を打ち出し、同交差点の地下横断歩道化の変更を余儀なくされたこともあって、現在においても、具体的な対応が図られていない。

あっせんの実施（平成18年12月25日）

### 【近畿地方整備局へのあっせん要旨】

近畿地方整備局は、人命の優先はもちろんのこと地域住民の利便確保という観点から、道路管理者として、地域住民と協調を図りながら、交通管理者である大阪府警察、交差道路の道路管理者である大阪市と連携し、同交差点の交通安全を確保するため、関係者による協議会等を設置し、道路の立体交差化、地下横断歩道化などの抜本的対策の実施の可能性についても検討するとともに、喫緊の措置として、以下の改善策の実施を総合的に検討し早急に改善を図ることが望まれる。

- ① 自転車等利用者の安心・安全な横断のために、歩道橋の昇降口に斜路付き階段又はエレベーターを設置すること
- ② なお、用地確保の問題から、直ちに歩道橋の全方向への改造が困難な場合、JR東部市場前駅の自転車通勤客等の通行実態を調査し、改造の優先順位、道路管理者及び交通管理者が所管する交通安全施設の改善について検討し、可能な個所から改善に着手すること

## 参考資料

今般、近畿管区行政評価局に対し、下記のとおり、自転車の安全な通行ができない危険な交差点における歩道橋等を改善してほしい旨の行政相談が寄せられ、「近畿管区行政評価局行政苦情救済推進会議」（座長：日本赤十字社参与 榊居孝）において民間有識者の意見を聴取するなどにより検討した結果、平成18年12月25日、近畿地方整備局に対し「あっせん」を行うこととしました。

### 【申出要旨】

国道25号線と大阪環状線（通称「今里筋」）等が交差するJR関西線東部市場前駅付近の五差路の杭全（くまた）交差点に設けられている歩道橋は、昇降口が階段となっており、自転車は通行できない。

そのため、自転車利用者は極めて交通量の多い同交差点の車道を危険を冒して横断する、あるいは、横断可能な信号機設置場所までかなりの距離を迂回しての横断を余儀なくされている。

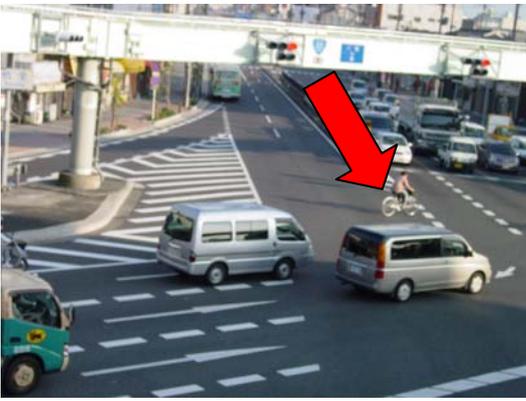
付近には、JR東部市場前駅の駐輪場も設置されているなど、自転車利用者も多くみられ、その安心・安全な横断のため、歩道橋を自転車が横断できるように一部スロープ化するなど、改善してほしい。

### 1 苦情申出のあった杭全交差点の現状



- ・同交差点の北側には、JR関西線東部市場前駅（一日当たり乗降客数6,600人）があり、大阪市営駐輪場（収容台数724台）が設置されている。
- ・同交差点内には横断歩道がなく、歩道橋（昭和43年設置）が設けられている。
- ・歩道橋の5箇所の昇降口のいずれにもスロープはなく、自転車や車椅子は通行できない。
- ・同交差点に至る歩道には自転車専用レーンを設けているところもあるが、交差点の手前で進入防止柵により途切れており、自転車で歩道上を走行してきた場合、交差点の直前で行き場を失い、横断できる箇所を探さなければならない状況もみられる。

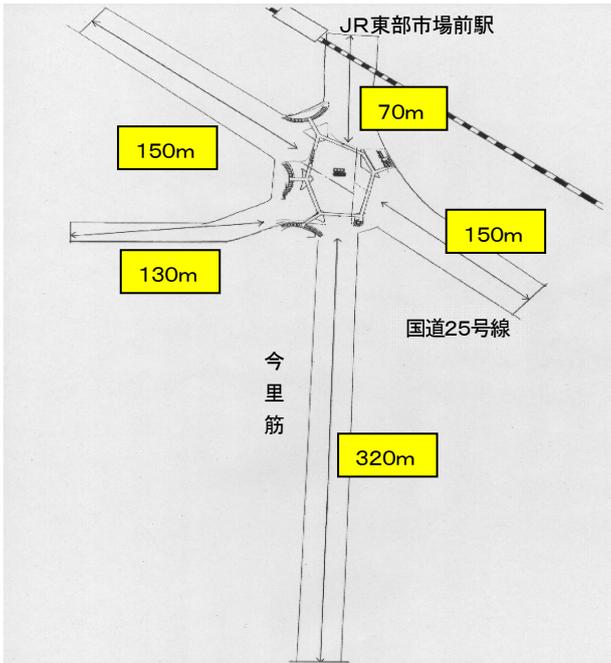
（注）近畿地方整備局提出資料による



自転車の交差点横断状況

自転車は道路交通法上、「軽車両」に分類され、車道を走るのが原則であり、横断通行は同法には抵触しない。

しかし、同交差点は、主要幹線が交差し、交通量が多い上に道路幅員が広く、さらに信号に関係なく左折できる左折専用レーンが4進入路（国道25線東方向から今里筋南方向への左折は信号に従う。）に設置されているなど、自転車で同交差点を横断することは極めて危険な状態になっている



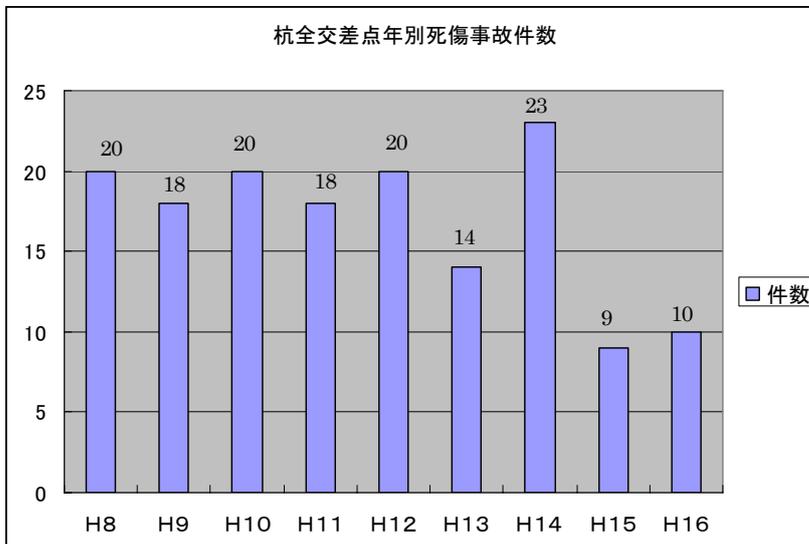
交差点付近の信号機付き横断歩道の設置状況

一方、自転車利用者が危険な交差点での横断を避け、信号機付き横断歩道を利用しようとする、左の図のとおり、最も近いところで、交差点北側の今里筋にある押しボタン式信号付き横断歩道が70メートル離れて設置されているが、これ以外はいずれも交差点から100メートル以上離れており、最も遠いのは、交差点南側の今里筋で交差点から320メートル離れており、長距離の迂回を余儀なくされている。

## 2 杭全交差点の事故件数及び横断の状況

### (1) 事故件数

同交差点における平成8年から同16年における死傷事故件数は、下図のとおり、平成15、16年は減少傾向にあるが、毎年20件近くの死傷事故が発生している。



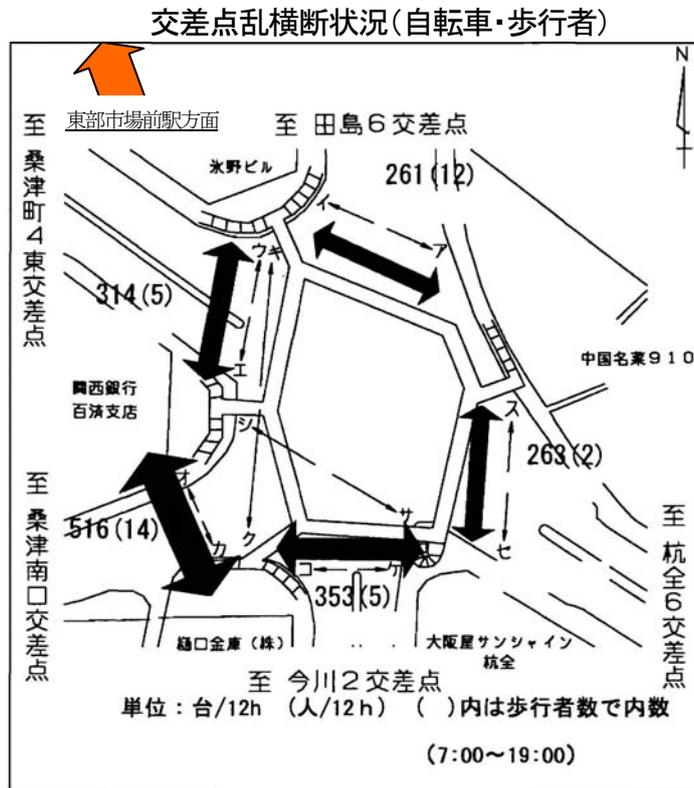
(注) 近畿地方整備局提出資料による。

同交差点における事故の内訳をみると、平成13年から16年までの4年間における死傷事故件数56件中12件が自転車と自動車とによる事故であるが、死亡事故には至っていない。  
 また、同期間における交差点の危険性の判断の目安となる死傷事故率(注)をみると、杭全交差点は784.3件/億台キロメートルと大阪府下交差点の平均値134件/億台キロメートルを大きく上回っている。

(注) 死傷事故率とは、一定の交通量(区間毎の交通量と区間延長を掛け合わせた値である。)当たりの死傷事故発生件数を示す値であり、財団法人交通事故総合分析センターが算定したもの。

(2) 交差点横断状況(自転車・歩行者)

同交差点における自転車・歩行者の平面横断の状況(歩道橋を利用しないもの)を大阪国道事務所が調査した結果は、下図のとおり、朝7時から夜7時までの間にいずれの方向とも250人を超える横断があり、特に、JR関西線東部市場前駅を中心とした方向への動線のものが多くなっている。



(注)平成15年1月21日に大阪国道事務所が調査した結果である。

### 3 関係者の意見

#### (1) 国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所

杭全交差点に歩道橋を設置した昭和43年以降、地元から自転車横断の安全上の問題について改善要望も受けた経緯はある。これに対し、当事務所としては、大阪市営地下鉄8号線（通称「今里筋線」。平成18年12月開業予定）の延伸計画（今里駅～湯里駅（東住吉区））において同交差点付近に設置される予定の地下鉄駅の建設に併せた地下横断歩道化計画を平成7年度に事業化した。

しかし、大阪市が平成17年11月に、突然、同延伸計画の見直しを打ち出し、現時点でも具体的な見直し計画案が確定していないため、当事務所としても計画の変更を余儀なくされ、歩道橋の改修（斜路付階段設置等）も考慮に入れながら、現在、調査・設計を継続しているところである。

なお、歩道橋を斜路付階段に改修するとすれば用地買収の必要性が生じるが（注）、国道部分については、過去、用地買収を地元にも求めたが、協力が得られなかった経緯がある。

そのため、早期の対応が必要であると認識しているが、現況の用地内で歩道橋の改修などについて検討しているところであり、今後、その成果をもって、地元住民、警察、大阪市といった関係者との協議を行いたいと考えている。

（注1）横断歩道橋の昇降方式について、国土交通省都市局長・道路局長通達「立体横断施設技術基準および道路標識設置基準について」（昭和53年3月22日付 建設省都街発第13号・道企発第14号）では、階段の勾配は50パーセントを標準とし、斜路付階段の勾配は25パーセントをこえてはならない旨定めており、斜路付階段に改良するためには、より広い用地が必要となる。

（注2）大阪国道事務所によると、同交差点における歩道橋昇降口の斜路付階段化に必要な用地確保について、5箇所のうち3箇所は既存道路敷地等を利用して改良できる可能性があるが、残る2箇所については民有地の用地買収が前提となると説明している。

#### (2) 大阪府警察本部

杭全交差点は、幹線道路である国道25号が大阪環状線（今里筋）、大阪市道（津守阿倍野杭全線）と交差する広大な5差路の交差点である。同交差点は、交通が多く、複雑な交通が発生している場所であることから、こうした交差点での自転車通行は、一般に危険性が高いと考えられる。

警察では、同交差点での自転車や車椅子の通行のため、これまでに道路管理者に対し、歩道橋へのスロープ等の設置を要請しているほか、平成13年3月に同交差点北側70メートルの地点に押しボタン式信号機と横断歩道を設置しており、今後とも道路管理者と連携して安全対策に取り組んでいくこととしている。

#### (3) 大阪市道路課

同交差点の状況は、安全対策を始めとして、バリアフリー、高齢者対策の面からも検討が必要とは認識している。

同交差点の安全対策などについて、国、警察、大阪市といった関係者の連携が必要な場合は協力したい。

## 近畿管区行政評価局行政苦情救済推進会議

近畿管区行政評価局では、昭和 57 年 10 月、民間有識者を委員とした「近畿管区行政評価局行政苦情救済推進会議」（座長：榊居 孝）を設けて、行政相談事案の処理に民間有識者の意見を反映させ、苦情のよりの確かつ効果的な処理に努めています。

### 近畿管区行政評価局行政苦情救済推進会議委員名簿

平成 18 年 7 月 1 日現在

委員氏名	職業等
ますい たかし 榊居 孝	日本赤十字社参与 元大阪府教育長
いのうえ よしくに 井上 義國	(社)関西経済連合会常任理事
こだま のりお 児玉 憲夫	弁護士 元大阪弁護士会会長
ひらまつ つよし 平松 毅	大東文化大学法科大学院教授 前関西学院大学法学部教授
まんきん えいこ 萬金 映子	(社)日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会 常任顧問
まるお さとし 圓尾 哲	近畿行政相談委員連合協議会会長

## 総務省の行政相談とは

総務省の行政相談は、国、独立行政法人、特殊法人（公団・公庫等）の業務や都道府県・市町村の業務で法定受託事務に該当するもの又は補助を受けているものについて、苦情や意見・要望を受け付け、公正・中立な立場から、関係行政機関等に対するあっせん等を通じて、その解決や実現の促進を図るとともに、それを通じて行政の制度及び運営の改善を図るものです。

また、総務省では、行政相談委員（「行政相談委員法」（昭和41年法律第99号）に基づき、総務大臣が民間の有識者を委嘱。）を全国の市町村に配置し、各行政相談委員は、自宅のほか、市役所等で相談所を開設して、国民からの行政相談に応じています。

近畿管区行政評価局及び管内行政評価事務所では、管内の2府5県に配置されている672人（全国約5千人）の行政相談委員とともに、年間約3万件（全国約17万8千件）の苦情や意見・要望を受け付け、その解決や実現の促進を図っています。

## 「あっせん」とは

「あっせん」とは、総務省が相談者と行政機関との間に立って、双方の主張の実態を確かめ、自らの判断に基づいて必要な意見を表示し、行政機関に自主的な改善を促すことをいいます。