

連続立体交差事業の手引き

平成 4 年 11 月

連続立体交差事業促進期成会

目 次

I. 連続立体交差事業の概要	1
II. 連続立体交差事業に関する協定、通達等	15
§ 1 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	15
§ 2 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協定	24
§ 3 都市における道路と鉄道との連続立体交差化事業の取扱いについて (通知)	36
§ 4 連続立体交差化事業の取扱いについて(関連側道等の取扱い)	38
§ 5 連続立体交差化事業における側道の取扱いについて	40
III. 連続立体交差事業の取扱い細目	41
§ 1 鉄道側増強費用および増加費用の取扱い	41
§ 2 交差道路の費用負担の取扱い	48
§ 3 占用物件の移転費用の取扱い	55
§ 4 高架下利用の取扱い	58
§ 5 貨物施設の移転、敷地の造成等の取扱い	62
§ 6 専用線の取扱い	65
§ 7 沿線環境対策の取扱い	75
§ 8 側道の取扱い	81
§ 9 都市計画決定の取扱い	83
§ 10 各種の補償の取扱い	85
§ 11 事務費の取扱い	87
§ 12 NTT-A型事業の取扱い	88
IV. 関係協定、通達類等	91
§ 1 道路法第31条第1項	91
§ 2 踏切道改良促進法等	94
§ 3 道路と鉄道との交差に関する運輸省・建設省協定	100
§ 4 新幹線鉄道と道路との立体交差に関する建設省・日本国有鉄道協定	123
§ 5 高速自動車国道と鉄道との立体交差に関する建設省・日本国有鉄道 協定	132

§ 6	日本鉄道建設公団が建設する国鉄新線と道路との交差に関する建設 省・日本鉄道建設公団協定	139
§ 7	河川工事に起因して生じる鉄道工事に関する運輸省・建設省協定	145
§ 8	事務次官通達(日陰補償、テレビ補償)	150
V.	連続立体交差事業調査	157
VI.	問答集	183
VII.	参考資料	193
§ 1	連続立体交差化事業における鉄道増強分の範囲並びに鉄道増加費用 の算定に関する取扱いについて	193
§ 2	専用線の概要	197
§ 3	土地区画整理事業との合併施行	207
§ 4	鉄道仮線用地の一時使用に係る補償について	214
§ 5	「連続立体交差化事業の手引」(鉄道高架化研究会編、昭和55年3月) について	220

I 連続立体交差事業の概要

はじめに

連続立体交差事業は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」及び「同細目協定」（いわゆる建運協定）に基づき実施されてきたが、平成4年3月31日に同協定が改定されたことを受け、今後は新協定により事業実施される。

しかし今回の協定改定においても、協定の基本的意義等については変更がなされなかった。

このため、今回の「連続立体交差事業の手引き」改訂では、参考文献を引用している関係もあり、I章の「1. 連続立体交差化の定義と意義」、「2. 連続立体交差事業制度の経緯」、「3. 建運協定の内容」、「4. 建運協定の意義」においては、当初協定に関し記述されているので、新協定での変更点について注釈をつけることに止め、改正の内容等は、新たに「5. 建運協定の改定」を加え総括することにした。

1. 連続立体交差の定義と意義

鉄道と道路を立体交差化させる方式は、道路が鉄道をこえる（オーバース）、くぐる（アンダース）方式（単独立体交差形式）と鉄道の一定区間を高架化又は地下化する方式（連続立体交差化）がある。ところが、単独立体交差形式は、特定の道路と鉄道の交差部に限定した立体交差方式であることから、特に、人家の連担した市街地においては、整備の効果等に限界がある場合がある。すなわち、①市街地部には、鉄道と交差する幹線道路が多数、相互に比較的短い間隔をもって存在しており、各個の交差部に関し単独立体交差化を行うよりは、鉄道の一定区間を高架化又は地下化するほうが経済的にみて有利な場合があること、②仮に各個の幹線道路を逐一単独立体交差化した場合でも、市街地部においては、多数の細街路の踏切道は存置されたままとなり、踏切事故の危険などが放置されること、また、③各個の幹線道路を逐一立体交差化することは、幹線道路の沿道を中心に稠密な土地利用の行われている市街地では事実上、困難である場合の多いこと、などである。

連続立体交差化とは、市街地などにおいて、道路と鉄道の交差部が連続する鉄道の一定区間を高架化又は地下化することにより、多数の踏切道の除却及び多数の道路の立体交差化を一挙に実現することであり、その意義としては、次のような事項があげられる。

- (1) 数多くの踏切を同時に除却できるため、踏切事故、騒音、排気ガス等の交通公害、踏切遮断による交通渋滞が大幅に解消する。
- (2) 鉄道により分断されている市街地の一体化を図ることができる。
- (3) 周辺の土地利用計画に合わせて、高架下等を多目的に利用できる（駅施設、駐車場、公園など）。
- (4) 鉄道跡地を利用して、都市の環境整備を図れるなど、広い意味での市街地の再開発のインパクトになる。

(5) 鉄道にとっても、安全性の増大、踏切経費の節減、輸送力の増大等の改善がもたらされる。

2. 連続立体交差事業制度の経緯(当初協定締結まで)

連続立体交差事業のもつ、このような利点については、従来から関係者の注目してきたところであったが、何分にも大規模な事業であり、鉄道事業者との調整等も複雑であるためもあって、線増等鉄道の改良工事に合せて行うことが多かった。連続立体交差事業に関する費用負担等についての最初の統一的な取扱い、建協第4条第4項に基づき、昭和39年8月に建設省・日本国有鉄道の間で締結された覚書である。*この覚書に定められた費用負担の基本的な考え方は、既設線の高架化については双方折半で負担し、線増線分については国鉄が負担することになった。また従来、双方で見解の分かれていた高架線の定義、高架線の構造等について明らかにするとともに、双方の設計協議等の簡便化、迅速化を目的として、仮想設計の排除、鉄道敷幅決定の簡素化などが定められている。

この覚書締結の頃より、全国的に鉄道の高架化に関する要望が高まり、一方、当時の国鉄の財政事情からして、これら多数の高架化事業を上記覚書に基づき国鉄が費用負担することが全く困難な状態となってきた。このため、国鉄は昭和42年3月に関係各方面に要望を行い、このなかで鉄道の高架化に要する費用のうち、国鉄は受益相当分のみを負担し、上記覚書の定めにより国鉄が負担すべきものとされた額との差分については、別途国の負担とすることを提案した。

この提案に呼応して、国鉄基本問題調査会等において種々の論議が交された結果、昭和42年7月に建設省は、都市鉄道の高架化に関する今後の取扱いについての見解を明らかにした。その骨子は、①国鉄、私鉄を通じて都市鉄道の高架化を積極的に進めることとする。②都市鉄道の高架化(地下化を含む)は線増等鉄道側の原因による場合のほか、都市計画上の見地から都市計画事業として実施する。③鉄道高架化事業の事業主体は地方公共団体とする。④高架化に要する事業費の負担については、原因者負担によることとし、鉄道側は改良分および受益相当分を負担する。⑤鉄道側負担額以外の費用については、道路側と都市側が折半で負担することとし、道路側の負担分については現行の国庫負担方式により措置するほか、都市側の負担分については、別途の財源により新たな国庫補助制度を設ける、などであった。

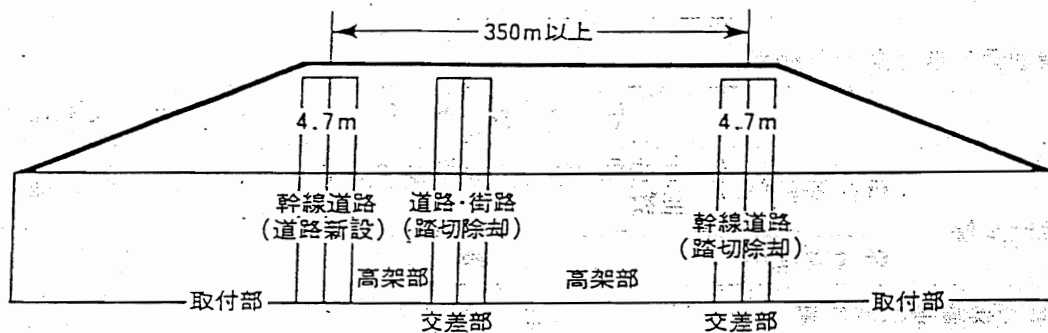
この提案に関して関係各方面において種々の検討が加えられたが、昭和43年1月に、大蔵省は、鉄道高架化事業の事業主体は都道府県とすること、同事業に対する国庫補助金は道路側分と都市側分を一括して、街路事業費として計上することなどの見解を示した。昭和43年5月に、国鉄基本問題調査会は、これら関係各省の検討を総括する形で、鉄道高架化について基本方針を決定し、この決定をうけて建設、運輸、国鉄の間で細部の協議を重ね、昭和44年9月、現行の「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定(以下「基本協定」という。)」および「同細目協定」(以下、これらを「建運協定」という。)が建設省・運輸省の間で締結されたものである。

*「道路と鉄道との交差に関する建設省、日本国有鉄道協定に基づく既設跨道橋の改築、鉄道の高架化、操車場の新設の場合等における費用負担についての覚書」

3. 建運協定の内容(当初協定)

いわゆる建運協定は、基本協定と細目協定とから成り、おのおの13条、20条から成っている。この協定にいう連続立体交差化とは、「鉄道と幹線道路とが2カ所以上において交差」し、「その交差する両端の幹線道路の中心間距離が350メートル以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に3カ所以上において立体交差」し、「2カ所以上の踏切道を除却」することを目的として、鉄道の「施工基面を沿線の地表面から離隔して、既設線に相応する鉄道を建設すること」と定義されており、「既設線の連続立体交差化と同時に鉄道線路を増設することを含むもの」(基本協定第2条)とされている。この定義に、最小限合致する連続立体交差化の概念図は、図-1に示すとおりである。

図-1 連続立体交差化の概念図



この定義にみられるように、連続立体交差化には、高架式のみならず、掘割式、地下式などの形式も含まれている。

また、連続立体交差化は、単純連続立体交差化と線増連続立体交差化とに大別されている。前者は、鉄道線路の増設を同時に行わない連続立体交差化であり、後者は、これを同時に行う場合である。これは、線増が鉄道事業者の本来的な事業であることから、線増を伴う連続立体交差化については、事業主体、費用負担等につき、別途の取扱いをする必要のあることによるものである。

連続立体交差化については、建設大臣又は都道府県知事が、都市計画法の定めるところにより、これを都市計画として定めることとされており(基本協定第3条1項)、この場合、必要なときは運輸大臣等に協議し、又は通知すること(同条2項)とされている。都市計画決定された連続立体交差化に関する事業のうち、単純連続立体交差化の場合における全ての事業および線増連続立体交差化の場合における鉄道施設の増強部分以外の部分に係る事業は、都市計画事業として都市計画事業施行者である都道府県、指定都市が施行すること(基本協定第4条)とされている。

連続立体交差化事業の事業費の範囲は、連続立体交差化のため直接必要な本工事費、附帯工事費、測量および試験費、用地費、補償費等であり、その費用を高架施設費、貨物設備費等の移転費および増加費^{(注)1}に区分して(基本協定第6条)、以下、費用負担を定めている。このうち、高架施設費と貨物設備費等の移転費についての費用負担(基本協定第7条)は、表-1に示すとおりである。連続立体交差化の最も基本的な姿である単純連続立体交差化における高架施設費の負担は、鉄道の増強部分^{(注)2}につい

てはその全額を、鉄道の既設部分については鉄道受益相当額^{注) 3}のみを鉄道事業者が負担し、その残額は全て都市計画事業施行者が負担することとされている。

表-1 高架施設費および貨物設備等の移転についての費用負担

(1) 単純連続立体交差化の場合

		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	—

(2) 線増連続立体交差化の場合

		鉄 道 事 業 者	都市計画事業施行者
高架施設費	鉄道既設分	用地費の額および鉄道受益相当額	残 額
	鉄道増強分	全 額	—
貨物設備等の移転費		全 額	—

(3) 単純連続立体交差化と線増連続立体交差化との境界の駅部の場合

		鉄 道 事 業 者	都市計画事業施行者
高架施設費	鉄道既設分	用地費の額および鉄道受益相当額	残 額
	鉄道増強分	全 額	—
貨物設備等の移転費	鉄道既設分	施設の移転に要する額の2分の1および移転先用地の取得に要する額	施設の移転に要する額の2分の1
	鉄道増強分	全 額	—

この場合の鉄道受益相当額は、細目協定第7条の定めにより、当分の間、国鉄の場合は高架施設費の10パーセント、民鉄の場合は同じく7パーセントとすることとし、地下化の場合にあったっては、都市計画事業施行者と鉄道事業者とが別途協議することとされている。したがって、鉄道側および都市側に改良分が全くなく、貨物設備等の移転のない極く単純な場合の、連続立体交差化事業の費用負担割合は、表-2に示すとおりである。しかしながら現実のケースでは、鉄道側又は都市側に改良が生じ、貨物設備等の移転があるなどして、相当複雑な費用負担額の算定を行わねばならない。

表一 単純化された連続立体交差化事業費の負担

		鉄 道 業 者	都 市 計 画 事 業 施 行 者
単純連続立体交差化	国 鉄	10 %	90 %
	民 鉄	7	93
線増連続立体交差化	国 鉄	55	45
	民 鉄	53.5	46.5

(注) * 鉄道側都市側に改良要素がなく、貨物設備等の移転を伴わない場合の負担率である。

** 線路数が従前の2倍となる場合の線増と仮定した場合で、鉄道側は、この外に鉄道改良分の用地を負担する。これは、細目協定第6条で、

$$\text{鉄道既設分} = \frac{\text{既設線路数}}{\text{既設線路数} + \text{増設線路数}}$$

$$\text{鉄道増強分} = \frac{\text{増設線路数}}{\text{既設線路数} + \text{増設線路数}}$$

と定められているからである。

次に、都市計画事業施行者の高架下利用について、国又は地方公共団体が「自ら運営する（料金徴収等一部の業務を委託することを含む）公共の用に供する施設で利益を伴わないもの」を設置しようとするときは、鉄道事業者は、「その業務の運営に支障のない限り協議に応ずるものとする」（基本協定第10条）としており、また、国又は地方公共団体が高架下を利用する場合の使用料は、高架下貸付可能面積の10パーセントに相当する部分までについては、公租公課相当額とすること（細目協定第15条）とされている。

この他、基本協定において、連続立体交差化によって生じた土地および施設の帰属（基本協定第8条）、帰属した土地の優先譲渡（基本協定第9条）、連続立体交差化協議会の設置（基本協定第12条）などの定めがあるほか、細目協定においては、費用の負担、土地の帰属および譲渡などにつき細部の定めがある。

建運協定の概要は以上であるが、これを補足する形で、連続立体交差化協議会の決定事項が通達の形で示されている。一つは、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化事業の取扱いについて」（昭和46年9月、運輸省鉄道監督局長、建設省都市局長・道路局長通達）であり、①貨物設備等の移転先用地の取得に要する額および施設の移転に要する範囲、②専用線の取扱い、③土地区画整理事業とあわせて施行する場合の鉄道敷地の取扱い、その他について定めている。

また、「連続立体交差化事業の取扱いについて」（昭和51年4月、運輸省鉄道監督局長、建設省都市

局長・道路局長)においては、①連続立体交差化事業の施行に際し、都市環境の保全に資する目的で設置する側道の取扱い、②日陰による損害等に係る費用負担、その他について定めている。

注) 1 増加費とは、鉄道側、都市側における著しい改良をさし、支間25メートル以上の鉄道橋が必要となる交差道路の新設、平面線形、軌道、信号設備の著しい改良等をさす。

注) 2 線路の増設、駅面積の増加等

注) 3 踏切除却益、踏切事故解消益、高架下利用貸付益をいう。

注) 4 桁下空頭3.2メートルを超える高架下で、鉄道の業務上必要とする部分、道路、河川、柱等を除いた範囲をいう。

注) 5 固定資産税、都市計画税

☆：改定後は協議のみとなった。

☆☆：改定後は15パーセントとなった。

4. 建運協定の意義

建運協定締結の意義は、大きく4点に集約することができる。

第1に、連続立体交差化を都市側が主体となって行う都市計画事業であることを明確に位置づけたことであり、これにより、事業費の大半を都市側が負担することとなった。

第2には、従来、煩瑣であった連続立体交差化に関する設計協議、費用負担の方法、事業後の財産の帰属などに関する簡素化した統一的なルールが合意されたことである。

第3には、従来、費用負担等に関し明確なルールの定められていなかった民鉄についても、国鉄の場合と合わせて統一的なルールを定めたことであり、これによって民鉄の連続立体交差化は大きな飛躍を迎えることとなった。

第4には、貨物設備等の移転および専用線の取扱いが明確化されたことである。これらの施設は駅部に集中していることから、従来行われてきた中間部中心の連続立体交差化事業に加えて、駅部においても連続立体交差化が行われるようになり、貨物設備等跡地を都市的な土地利用に合わせて整備することにより、広い意味での駅周辺の再開発が推進されるようになったことなどである。

<参考文献>

1) 並木昭夫編：都市整備、新時代の都市政策第3巻

(昭和57年6月)

2) 松下勝二、長尾 宏、矢島 隆、岡崎泰治、秋田昇一

安井常二著：街路の計画と設計、道路実務講座2

(昭和59年2月)

5. 建運協定の改定

1) 改定の経緯

昭和62年の国鉄の分割民営化に先立ち、民営化後の鉄道会社（現JR）の費用負担を定める必要が生じたことを契機として、昭和61年より建設省、運輸省間で協議が開始された。

特に旧協定において国鉄10%、民鉄7%と定めた鉄道側受益相当額の取扱いが大きな焦点となり、また昭和44年に締結された旧協定は、締結より20年以上を経過しており、締結当時に比べ社会情勢も著しく変化したこと等から、以下のような問題が生じていた。

① 鉄道側の費用負担は受益思想によるものであるが、旧協定では事業予定箇所の積み上げの平均をとっている。しかし、高架下貸付利用による受益については、大都市圏における土地価格の高騰などの社会情勢の変化により、実態と異ってきており、必ずしも適切な鉄道事業者負担となっていないこと。

② 昭和62年の国鉄の分割民営化に伴い、法制度等について様々な変更があり、協定の記述内容が一部不適當になっていたこと。

これらの事情により、民鉄を含めた全体の費用負担の見直しを行うことになった。

その後、両省間において、調整を進めた結果、

① 鉄道側の受益は、従来通り、踏切除却益、踏切事故解消益、高架下貸付益の3益の合計とし、これ以外の受益については、定量化が困難であり、あるいは受益、受損が相殺されるなどの理由から、新たな項目を導入しないこと、

② また、旧協定の受益負担ルールでは、大都市圏と地方都市圏における受益の差を反映していないことから、鉄道事業者は地方部の事業については比較的消極的である場合が多く、実際の事業の実施に当たっても問題が生じやすいこと、逆に大都市圏においては、必ずしも適切な受益者負担となっていないこと、などが生じていたことから、鉄道側受益負担率について、JR、民鉄の区分を廃し、地域による区分を設定すること、

③ 地域区分については、今後の事業実施予定箇所において、3益による鉄道側の受益を積み上げた結果、全国を4ブロックに分けて負担率を設定することが適切であること。

などが合意された。

また、従来から都市側としても公共の利用目的から有効利用したい旨の要望の高かった鉄道高架下利用についても、公租公課相当額で利用できる比率を従来の高架下貸付可能面積の10%から15%に併せて変更し、都市側としてより積極的な高架下利用が図られるよう改定を行った。

2) 主要な改定点

① 鉄道受益相当額

基本協定第7条第1項に規定する鉄道受益相当額は、高架下貸付受益額等とし、当分の間第2条に規定する地域区分に応じ、次の表の割合による額とする。（細目協定第7条）

地域名	鉄道受益相当額
A地域	高架施設費のうち鉄道既設分の14%
B地域	〃 10%
C地域	〃 7%
D地域	〃 5%

地域区分については、以下による。(細目協定第2条)

A地域

地方自治法(昭和22年法律第67号)第281条による特別区の区域

B地域

- ・首都圏整備法(昭和31年法律第83号)第2条による既成市街地、近郊整備地帯の区域
- ・近畿圏整備法(昭和38年法律第129号)第2条による既成都市区域
- ・中部圏開発整備法(昭和41年法律第102号)第2条による都市整備区域のうち「首都圏、近畿圏及び中部圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する法律施行令」別表に定める区域
- ・地方自治法第252条の19第1項の指定都市の区域
(ただし、A地域を除く区域)

C地域

- ・近畿圏整備法第2条による近郊整備区域
- ・中部圏開発整備法第2条による都市整備区域
- ・人口30万以上の都市の区域
(ただし、A地域、B地域を除く区域)

D地域

上記、A地域、B地域、C地域のいずれにも属さない区域

いわゆる「建運協定」では、鉄道側の受益として、踏切除却益、踏切事故解消益、高架下貸付益の3益を算定し合計したものとしている。今回、地価の状況、国鉄民営化等を勘案し、上記の受益を算定したところ、地域別に受益の較差があり、JR、民鉄の区別なく、以上の負担率とすることが妥当と判断したものである。

なお、この協定は地下式等の場合にも適用されるが、地下式の場合には、その地上施設の利用方法如何によって受益額が大幅に変化するので、従前どおり個々の場合に応じて都市計画事業施行者と鉄道事業者とが協議して定める。

②都市側の高架下利用

基本協定第10条の規定により、国又は地方公共団体が高架下を利用する場合の使用料は、鉄道事業者が定める貸付規則により算定するものとする。ただし、鉄道施設の増強部分以外の部分に係る高架下貸付可能面積（鉄道事業用部分及びけた下空高3.2メートル以下の部分を除く）の15%に相当する部分までについては、公租公課相当額とする。（細目協定第15条）

従って国又は地方公共団体は鉄道施設の既設分に係る高架下の貸付可能面積の15%に相当する面積までは、高架施設に賦課される公租公課相当額で利用できることとし、この場合15%に相当する高架下の利用部分は既設線の高架下、あるいは線増線の高架下の如何を問わない。

都市地域における公共施設の多目的利用という見地から、高架下の公共利用を積極的に図らなければならないが、15%に相当する面積以上に公共利用する場合は、超過して利用する部分について鉄道事業者の定める貸付規則による使用料を適用する。

6. 連続立体交差事業の実施

(1) 街路事業においては、連続立体交差事業を最重点事業の一つとして取り扱ってきている。街路事業としての採択基準は2項目より成り、①建運協定第2条の定義に合致した連続立体交差化であること、及び②高架区間のあらゆる1キロメートルの区間の踏切道において、5年後における1日踏切交通遮断量の和が2万台時以上であること、が要件となっている。

後者の要件は、街路事業の側からみて緊急に措置すべき連続立体交差化区間を限定するものである。この採択基準に適合する連続立体交差事業は、建運協定締結以来、飛躍的な拡大をみせ、同協定に基づく事業で既に完了したものは、平成3年度までで57件約190キロメートルである。

（表-4参照）平成4年度において事業実施中のものは計67件約260キロメートルにのぼっており、これら事業に要する事業費は都市側分だけでも、各年度で約900億円までに成長している。また、これら事業中の連続立体交差が完了した場合約800カ所の踏切が除却されることとなっている。

(2) 連続立体交差事業は、都市にとってみれば極めて影響の大きな事業であるため、事業着手以前に総合的都市計画の見直しまで含めた抜本的な検討が必要となる。このため、街路交通調査費補助の連続立体交差事業調査費補助として、調査費の3分の1を国庫補助している。

- ① 都市計画の総合的検討等の基礎調査
- ② 交通量調査
- ③ 連続立体交差事業効果の算定

④ 土質調査、測量

⑤ 基本設計、概略設計

⑥ 総合アセスメント

(3) 連続立体交差事業は、道路整備特別会計による街路事業として行われており、事業主体である都道府県、指定市に対する国庫補助率は3分の2である。なお、側道の整備に要する費用の補助率は昭和58年度以降側道の都市計画事業認可を行う連続立体交差事業箇所については2分の1となっている。

国庫補助金に係る交付申請、撤廃物、発生物件の処理、土地の帰属等は、補助金に係る予算の執行の適正化に関する法律等に基づき通常の街路事業と同様の手続が必要である。

(4) 連続立体交差事業の着手には、都市高速鉄道として鉄道を、区画街路として側道を都市計画決定する必要がある。基本的には、通常の道路等と同じ手続が必要とされているが、鉄道についての都市計画決定を行うため都市計画法23条5項および6項に基づいて運輸大臣、鉄道事業者との協議が必要となる。

これらの都市計画決定に際しては、事業の効果を最大限に高めるとともに、効率的に事業を実施するという観点から土地区画整理事業、市街地再開発事業、駅前広場、交差道路その他関連事業に係る都市計画も同時に定める必要がある。

表—3 連続立体交差事業費

(単位：百万円、箇所)

年度	事業費 (当初)	国費 (当初)	対前年 伸び率	継続 箇所数	新規 箇所数	計	完了 箇所数
43	6,567	4,378	—			27	5
44	8,902.5	5,935	1.356	22	7	29	4
45	13,710	9,140	1.540	25	2	27	4
46	15,919.5	10,613	1.161	23	6	29	0
47	19,096.5	12,731	1.200	29	10	39	1
48	29,247	19,498	1.532	38	11	49	(1) 3
49	32,172	21,448	1.100	45	12	57	0
50	34,230	22,820	1.064	57	9	66	1
51	43,533	29,022	1.272	65	5	60	2
52	50,178	33,452	1.153	68	4	72	5
53	61,194	40,796	1.220	67	4	71	(1) 3
54	74,547	49,698	1.218	67	5	72	4
55	73,779	49,186	0.990	68	3	71	4
56	73,524	49,016	0.997	67	3	70	5
57	73,524	49,016	1.000	65	3	68	4
58	72,699	48,466	0.989	64	5	69	2
59	70,401	46,934	0.968	67	2	69	2
60	73,064	44,202	1.038	67	1	68	3
61	81,117	45,359	1.110	65	2	67	4
62	88,554	47,117	1.092	63	3	66	3
63	86,356	45,530	0.975	63	4	67	3
平元	88,351	46,328	1.023	64	4	68	4
2	83,660	43,781	0.947	64	3	67	4
3	85,396	46,180	1.021	63	4	67	3
4	89,468	48,762	1.048	64	3	67	—

(注) 完了箇所数の () は廃止箇所数で、外書きである。

表-4 連続立体交差事業完了箇所 (建国協定、建運協定に基づくもの)

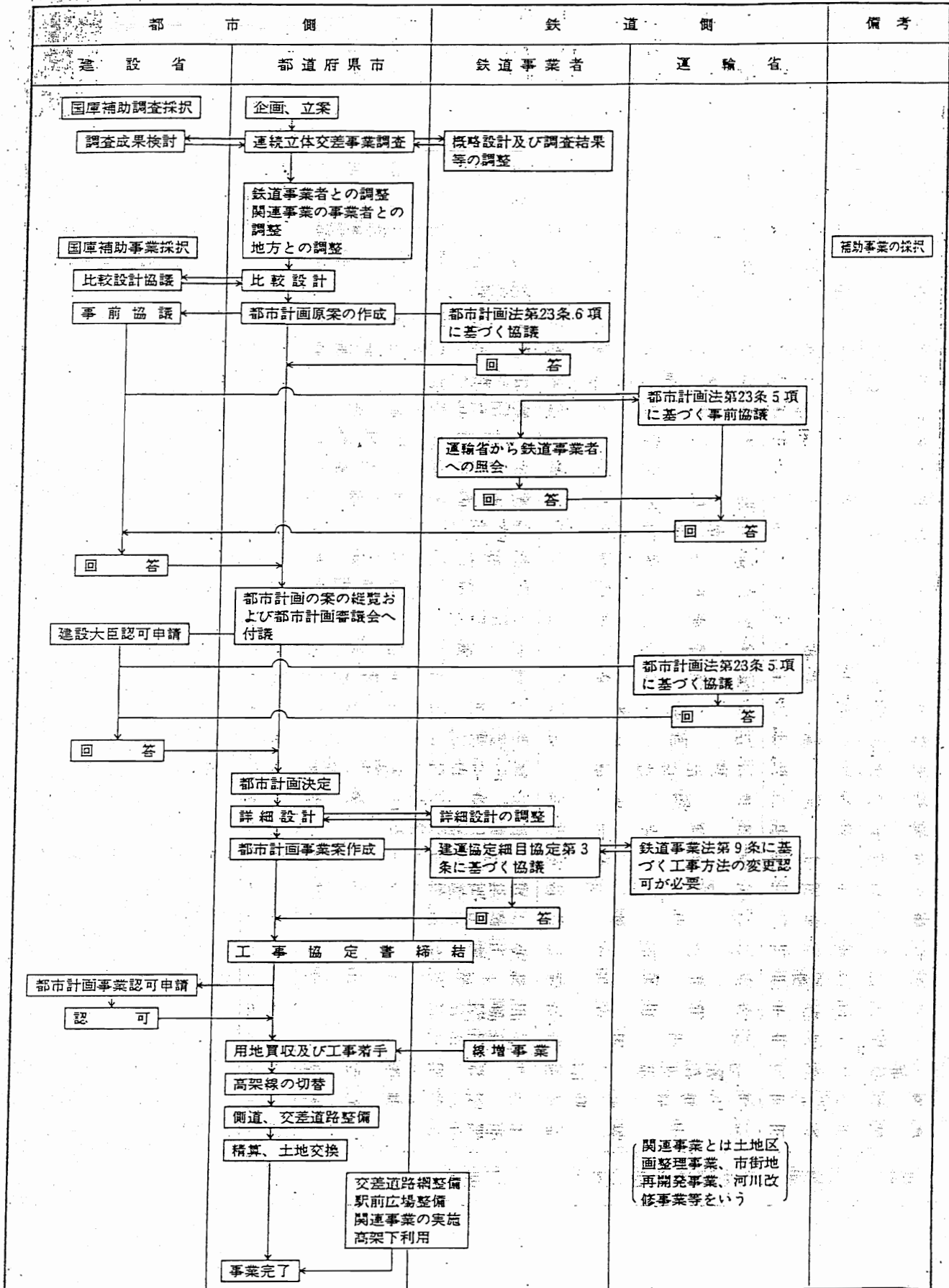
(平成4年3月現在)

都府県名	都市名	鉄道名	区間	延長(km)	完了年度	摘要
静岡県	静岡市	国鉄東海道本線	安部川～宝台駅	1.7	44	建国協定に基づく
愛知県	名古屋市	名鉄名古屋本線	神宮前駅～呼続駅	1.7	44	〃
奈良県	奈良市	近鉄奈良線	奈良駅～大宮駅	1.5	44	〃(地下化)
福岡県	久留米市	西鉄大牟田線	榑原駅～花畑駅	1.3	44	〃
東京都	区部	東急東横線	中目黒駅～都立大学前	2.5	45	〃
東京都	区部	京王京王線(環8)	八幡山駅～芦花公園駅	1.2	45	〃
大阪府	池田市	阪急宝塚線	石橋駅～池田駅	1.9	45	〃
大阪府	大阪市	京阪本線	天満橋駅～野江駅	2.5	45	〃
東京都	区部	近鉄京都線	京都駅～東寺駅	0.5	45	〃
東京都	区部	京王井ノ頭線(環8)	浜田山駅～富士見ヶ丘駅	0.8	46	〃
東京都	区部	京浜急行(環7)	鈴ヶ森駅～平和島駅	2.2	46	〃
東京都	区部	小田急小田原線(環8)	千歳船橋駅～祖師ヶ谷大蔵駅	1.3	46	〃
東京都	区部	国鉄総武本線	両国駅～江戸川	10.0	47	〃
東京都	区部	国鉄常磐本線	綾瀬駅～江戸川	5.8	48	建運協定に基づく
千葉県	市川市	国鉄総武本線	江戸川～津田沼駅	8.3	48	建国協定に基づく
北海道	旭川市	国鉄宗谷本線	旭川駅～朱米別川	2.7	48	建運協定に基づく
広島県	福山市	国鉄山陽本線	東深津駅～芦田川	4.9	50	〃
神奈川県	厚木市	小田急小田原線	相模川～R129バイパス	1.6	51	〃
東京都	京都市	国鉄山陰本線	京都駅～二条駅	4.2	51	〃
北海道	北見市	国鉄石北本線	北見駅～三輪	3.2	52	〃(地下化)
愛知県	名古屋市	国鉄東海道本線(緑出)	山崎川～熱田東町	1.4	52	〃
香川県	高松市	国鉄高德本線	高松駅～屋島駅	2.5	52	〃
佐賀県	佐賀市	国鉄長崎本線	藤の木～布施	3.6	52	〃
		国鉄佐賀線	神野西～大財			
大分県	中津市	国鉄日豊本線	平江西～甲斐元町	2.9	2	〃
三重県	四日市市	近鉄名古屋本線	新庄1丁目～海茂川	3.5	53	〃
		近鉄湯の山線	四日市駅～中川原			
愛知県	名古屋市	国鉄東海道本線	大高町～扇川	2.2	53	〃
福岡県	福岡市	西鉄大牟田線	平尾～大橋	3.2	53	〃
青森県	八戸市	国鉄八戸線	馬川～新井田川	4.0	54	〃
大阪府	八尾市	近鉄大阪線	久宝寺駅東～山本駅西	2.2	54	〃
大阪府	東大阪市	近鉄奈良線	足代新町～横沼町坂	5.2	54	〃
		近鉄奈良線	足代新町～下小坂			
島根県	松江市	国鉄山陰本線	天神川～栄町	3.5	54	〃
東京都	区部	小田急小田原線	代々木八幡～東北沢	1.9	55	〃
静岡県	静岡市	国鉄東海道本線	袖木～寿町	3.1	55	〃
鳥取県	鳥取市	国鉄山陰本線	卯垣～古市	5.6	55	〃
		国鉄因美線	鳥取駅～新袋川			
神奈川県	横浜市	京浜急行湘南線	鶴見川～鶴見町	1.5	55	〃

北長愛愛宮
宮板千兵千福東佐赤愛東
群静
愛大千千大群東京愛大香石愛愛大北東愛

北海道	千歳市	国鉄千歳線	東8線~柏台	4.4	56	〃
長野	長野市	国鉄野三河線	長野駅~鐘鑄川	2.3	56	〃(地下化)
愛知	刈谷市	国鉄西尾線	南桜町~下り松川	2.3	56	〃
愛知	安城市	国鉄日豊本線	東海道本線~安城町	1.5	56	〃
宮崎	都城市	国鉄志布志線	平江ガード~大淀川	3.6	56	〃
宮城	塩釜市	国鉄仙石線	西塩釜駅~東塩釜駅	2.8	57	〃
栃木	足利市	東武伊勢崎線	田中町~借宿町	3.0	57	〃
千葉	船橋市	東武野田線	本町~北本町	1.9	57	〃
千葉	神戸市	国鉄東海道本線	住吉駅~東灘貨物駅	3.3	57	建国協定に基づく
千葉	千葉市	国鉄総武線	稲毛駅~西千葉駅	4.1	58	建運協定に基づく
福岡	福岡市	国鉄筑肥線	姪浜駅付近	5.1	58	〃
東京	区部	京王京王線	笹塚駅~幡ヶ谷駅	2.7	59	〃
佐賀	唐津市	国鉄唐津線	鬼塚駅~西唐津駅	5.1	59	〃
茨城	古河市	国鉄東北本線	古河駅付近	3.0	60	〃
愛知	名古屋市	名鉄常滑線	豊田本町駅~道徳駅	2.3	60	〃
東京	区部	京成押上線	京成立石~京成高砂	2.6	60	〃
			お花茶屋~京成高砂			
群馬	桐生市	国鉄両毛線	殿林踏切~水道橋	2.8	61	〃
静岡	浜松市	国鉄東海道本線	浜松駅付近	7.9	61	〃
			新浜松駅~助信駅			
愛知	豊田市	名鉄三河線	松ヶ枝町~東梅坪町	3.4	61	〃
大阪	池田市	阪急宝塚線	池田駅付近	1.3	61	〃
千葉	千葉市	国鉄外房線	本千葉町~稲荷町	1.8	62	〃
千葉	茂原市	国鉄外房線	高師~早野新田	3.3	62	〃
大阪	堺市	南海本線	大和川~石津川	5.4	62	〃
群馬	前橋市	JR両毛線	前橋駅付近	5.7	63	〃
東京	区部	西武池袋線(環8)	富士見台駅~石神井公園駅	1.6	63	〃
京都	京都市	京阪本線	三条駅~七条駅	2.8	63	〃(地下化)
東京	区部	東急池上線	荏原中延駅付近	1.6	元	〃
愛知	小牧市	名鉄小牧線	小牧口駅~小牧駅	2.5	元	〃(地下化)
大阪	大阪市	近鉄南大阪線	阿部野橋駅~今川駅	3.4	元	〃
香川	丸亀市	JR予讃線	丸亀駅付近	2.8	元	〃
石川	金沢市	JR北陸本線	金沢駅付近	2.8	2	〃
愛知	名古屋市	名鉄瀬戸線	東大手駅~矢田駅	3.9	2	〃
愛知	西尾市	名鉄西尾線	西尾駅付近	3.0	2	〃
大阪	大東市	JR片町線	住道駅付近	3.3	2	〃
北海道	札幌市	JR函館本線・札沼線	札幌駅~琴似駅	9.2	3	〃
東京	八王子市	京王京王・高尾線	北野駅~長沼駅	3.2	3	〃
愛媛	今治市	JR予讃線	今治駅付近	2.6	3	〃
合計	72箇所(うち建運協定に基づくもの57箇所)			230.4	(189.7)	

表一 5 連続立体交差事業のフロー



II 連続立体交差事業に関する協定、通達等

§1 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

(目的)

第1条 この協定は、都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関し、事業の施行方法、費用負担方法、その他必要な事項を定めることにより連続立体交差化を促進し、もって都市交通の安全化と円滑化を図り、都市の健全な発展に寄与することを目的とする。

(定義)

第2条 この協定において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

(1) 道路

道路法（昭和27年法律第180号）による道路及び都市計画法（昭和43年法律第100号）により都市計画決定された道路をいう。

(2) 鉄道

鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第2条第2項による第1種鉄道事業又は第4項による第3種鉄道事業に係る鉄道（ただし新幹線鉄道は除く）及び軌道法（大正10年法律第76号）第1条第1項の規定による軌道であつて、この協定締結の時に於いて鉄道運転規則（昭和62年運輸省令第15号）を準用している軌道をいう。

(3) 連続立体交差化

鉄道と幹線道路（道路法による一般国道及び都道府県道並びに都市計画法により都市計画決定された道路をいう。）とが2カ所以上において交差し、かつ、その交差する両端の幹線道路の中心間距離が350メートル以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に3カ所以上において立体交差させ、かつ、2カ所以上の踏切道を除却することを目的として、施工基面を沿線の地表面から離隔して既設線に相応する鉄道を建設することをいい、既設線の連続立体交差化と同時に鉄道線路を増設することを含むものとする。

(4) 単純連続立体交差化

鉄道路線の増設（以下「線増」という。）を同時に行わない連続立体交差化をいう。

(5) 線増連続立体交差化

線増を同時に行う連続立体交差化をいう。

(6) 都市計画事業施行者

連続立体交差化に関する事業を都市計画事業として施行する都道府県又は地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の19第1項の指定都市をいう。

(7) 鉄道事業者

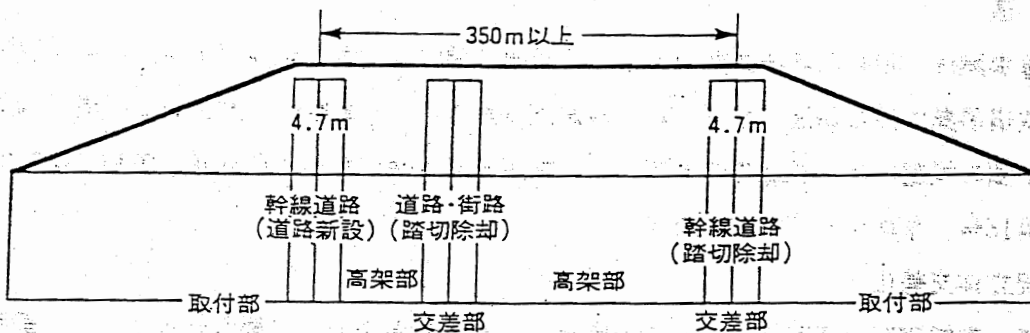
連続立体交差化に係る区間の鉄道を管理する者をいう。

道路とは、道路法の道路および都市計画街路をいう。

鉄道とは、鉄道事業法第2条第2項による第1種鉄道事業又は第4項による第3種鉄道事業に係る鉄道のことをいい、新幹線鉄道は対象としない。また、軌道法による軌道のうち第1条第1項の規定による軌道で、鉄道運転規則を準用しているもの、すなわち、閉塞方式などにより上記の鉄道と同等の高速運転方式を採用しているものは、含める。なお、都市計画事業施行者の協議対象として、第2種鉄道事業者は含まれないことになるが、連続立体交差化の対象区間内に第2種鉄道事業が存在する場合には、都市計画事業者も留意の上協議を行うこと。

連続立体交差化の定義を最低限のものについて例示すれば、図-1のとおりである。連続立体交差化には、高架式、掘割式並びに地下式のすべてを含む。また、除却される踏切道は、道路法による道路の踏切道であることはいうまでもない。

図-1 連続立体交差化の定義



連続立体交差化は、既設線の連続立体交差化並びにこれとあわせて線増線を高架式あるいは地下式などにより建設することをいう。

(都市計画)

第3条 建設大臣又は都道府県知事は都市計画法の定めるところにより、連続立体交差化に関する都市計画を定めるものとする。

2 建設大臣は前項の都市計画を定め、又は認可しようとする場合においては、法令の規定により必要なときはあらかじめ運輸大臣等に協議するものとする。

3 第1項の都市計画には、線増連続立体交差化の場合における鉄道施設の増強部分（既設線の鉄道施設の面積が増大する部分及び線増線の部分をいう。以下同じ。）を含めるものとする。ただし、鉄道事業者が自己の負担で、既設線の連続立体交差化に先行して線増工事に着手する必要がある。

和
場合においては、線増線の部分を含めないことができる。

連続立体交差化計画に係る鉄道は、都市計画法第11条に定める都市施設のうち都市高速鉄道である。都市高速鉄道に関する都市計画は、都市計画法第15条第1項第3号の規定により、広域の見地から決定すべき都市施設又は根幹的都市施設として政令で定められた都市施設に関する都市計画であつて、当該都市計画は都道府県知事が定める。また、都市計画法第22条の規定により、2以上の都府県の区域にわたる都市計画区域に係る都市計画は、建設大臣が定める。

また、都道府県知事は都市高速鉄道に関する都市計画の決定をしようとするときは、当該都市計画が都市計画法第18条の規定により、国の利害に重大な関係がある政令で定める都市計画であるため、あらかじめ、建設省令で定めるところにより、建設大臣の認可を受けなければならない。

この場合において、建設大臣は都市計画法第23条第5項の規定により、運輸大臣等に協議するものとする。

第1項の都市計画は、少なくとも連続立体交差化に係る区間を含む両側の最寄の駅間について定めるものとする。また、線増連続立体交差化の場合には、線増線部分など鉄道施設の増強部分を含めて都市計画の決定を行う。ただし鉄道事業者が自己の費用で、既設線の連続立体交差化に先行して線増工事に着手する必要がある場合は、線増線部分を含めないことができる。しかし、一般に線増とあわせて既設線の連続立体交差化事業を施行した方がより経済的であるから、線増計画のある場合は、これを含めて都市計画を決定すべきである。

(都市計画事業の施行)

第4条 前条の規定により都市計画決定された連続立体交差化に関する事業（以下「連続立体交差化事業」という。）のうち、単純連続立体交差化の場合における全ての事業及び線増連続立体交差化の場合における鉄道施設の増強部分以外の部分に係る事業は、都市計画事業として都市計画事業施行者が施行する。

都市計画決定された連続立体交差化施設のうち、単純連続立体交差化の場合は全ての事業を都市計画事業として施行するものとし、線増のある場合は既設線に係る鉄道施設を都市計画事業として施行するものとする。既設線に係る部分は高架施設費の既設線分によるものとし、その区分の方法は細目協定で定める。線増など鉄道施設の増強部分の施行者については規定していない。鉄道事業者が増強部分を鉄道事業として施行するほか、鉄道事業は都市計画法の定めるところによりこれを都市計画事業として施行することができる。

(構造基準)

第5条 連続立体交差化に関する構造は、道路構造令（昭和45年政令第320号）、普通鉄道構造規則

(昭和62年運輸省令第14号)、軌道建設規程(大正12年内務・鉄道省令)及びこれらに準ずる諸基準によるものとする。この場合において、連続立体交差化後の鉄道又は交差道路の取付勾配及び曲線は、当該鉄道又は交差道路の従前の機能を阻害しない範囲のものとする。

これらに準ずる諸基準とは、道路幾何構造要綱その他の諸基準をいう。この場合における連続立体交差化後の施設の取付勾配および曲線は従前の機能を阻害しない範囲で経済的な値によることとするのであって、必ずしも諸規定による最急勾配あるいは最小曲線半径を意味するのではないが、例え勾配がより急になったからといって従前の機能を阻害するものではない。

(連続立体交差化事業費)

第6条 連続立体交差化事業費は、連続立体交差化のため直接必要な本工事費、附帯工事費、測量および試験費、用地費(土地に関する補償費を含む。以下同じ。)、補償費(土地に関する補償費を除く。以下同じ。)、機械器具費、営繕費および事務費とし、工事及び用地取得に直接従事する職員の人件費及び旅費並びに調査、設計及び監督に直接従事する職員の旅費を含むものとする。

2. 連続立体交差化事業費を区分して高架施設費、貨物設備等の移転費及び増加費用とし、その範囲はそれぞれ次のとおりとする。

(1) 高架施設費

連続立体交差化事業費のうち貨物設備等の移転費及び増加費用を除いた費用

(2) 貨物設備等の移転費

貨物の取扱いに必要な設備、操車場、車両基地、その他現業機関の施設の移転に要する費用

(3) 増加費用

次に掲げる場合の連続立体交差化事業費の増加分

(イ) 交差道路を新設し、又は拡幅するため、支間25メートル以上の鉄道橋が必要となる場合

(ロ) 連続立体交差化により掘下げ、嵩上げ又は付替えが必要となる交差道路を連続立体交差化と同時に新設し、又は拡幅する場合

(ハ) 都市計画事業施行者又は鉄道事業者の要請により、鉄道の平面線形等を著しく改良する場合

(ニ) 鉄道事業者が連続立体交差化と同時に軌道、架線、信号設備又は連動装置の著しい改良を行う場合

連続立体交差化事業費は直接工事費のほか直接必要な費用である。ここでいう事務費は雑費であって都市計画事業施行者側および鉄道事業者側それぞれ工事および用地取得に直接従事する職員の人件費および旅費、調査、設計および監督に直接従事する職員の旅費を含めるものとするのである。

そこで連続立体交差化事業費を高架施設費、貨物設備等の移転費、増加費用に区分する。

高架施設費は、ラーメン橋型式、盛土型式などによる高架構造に要する費用であって、駅舎に要する費用を含めている。

貨物設備等の移転費は規定のとおりである。

(イ)の増加費用には、計画路線の穴あけのみを行う場合を含んでおり、25メートルなる値は、これを超過すると急激に橋梁費用が増大することにより規定したものである。

(ロ)の増加費用は、例えば高架式構造の取付部の区間において交差する道路を新設し、又は、拡幅する場合において、建築限界が確保できないために交差道路を掘下げるか又は嵩上げて跨線橋方式により立体交差させる場合、あるいは経済性を考慮してこれを付替え別の位置において立体交差させる場合の増加費用を規定したものである。勿論、既存道路を連続立体交差化と同時に掘下げ、嵩上げあるいは付替えることにより増大する費用は、増加費用ではなくて高架施設費（都市計画事業施行者および鉄道事業者双方の費用負担、次条参照）の範囲である。

(ハ)の増加費用は、鉄道の平面線形、縦断勾配などを連続立体交差化と同時に改良する場合の増加費用であって、分岐器により平面交差する鉄道を連続立体交差化にあわせて三層構造に変更することにより、分岐構造を取り除くことにより増加する費用などである。

(ニ)の増加費用は、連続立体交差化にあわせて行う軌条の重量増加、木製枕木のPC枕木への改良、架線のコンパンドカタナリー化による強化、高圧電線の地上施設への収容、さらに信号装置、連動装置の改良に伴い増加する費用である。

(費用負担)

第7条 連続立体交差化事業費のうち、高架施設費及び貨物設備等の移転費は、都市計画事業施行者と鉄道事業者とが次に掲げるところにより負担するものとする。

(1) 単純連続立体交差化の場合

		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	—

(2) 線増連続立体交差化の場合

		鉄道事業者	都市計画事業施行者
高架施設費	鉄道既設分	用地費の額及び鉄道受益相当額	残 額
	鉄道増強分	全 額	—
貨物設備等の移転費		全 額	—

(3) 単純連続立体交差化と線増連続立体交差化との境界の駅部の場合

		鉄道事業者	都市計画事業施行者
高架施設費	鉄道既設分	用地費の額及び鉄道受益相当額	残 額
	鉄道増強分	全 額	—
貨物設備等の移転費	鉄道既設分	施設の移転に要する額の2分の1及び移転先用地の取得に要する額	施設の移転に要する額の2分の1
	鉄道増強分	全 額	—

2 前項の鉄道既設分及び鉄道増強分の範囲は、それぞれ次のとおりとする。

(1) 鉄道既設分

鉄道施設の増強部分に係る費用以外の費用

(2) 鉄道増強分

鉄道施設の増強部分に係る費用

高架施設費の費用負担は、原因者負担に基づく受益思想によるものである。線増連続立体交差化の場合および駅部を界して片側が単純連続立体交差化、他の側が線増連続立体交差化である境界の駅部の場合においては、用地費(土地に係る補償費を含む。)は全額鉄道事業者負担とする。当然のことながら、鉄道増強分は鉄道事業者の負担である。

貨物設備等の移転費は、単純連続立体交差化の場合においては鉄道事業者が移転先用地の取得に要する額を、都市計画事業施行者が施設の移転に要する費用を負担する。この場合、貨物設備等の移転先土地の造成費用が問題となる。当該費用は移転先用地の取得に要する額に含まれると解するが協定締結までに話し合いがまとまらなかったものである。したがって、実施に際しては別途協議して定めなければならない。

貨物設備等の増強部分は勿論鉄道事業者負担である。

線増連続立体交差化の場合には、全額鉄道事業者負担とする。

単純連続立体交差化と線増連続立体交差化との境界の駅部の場合には、単純連続立体交差化の場合によるほか、施設の移転に要する額を両事業者の折半負担とする。移転先土地の造成費用の問題については単純連続立体交差化の場合と同様である。

(土地及び施設の帰属)

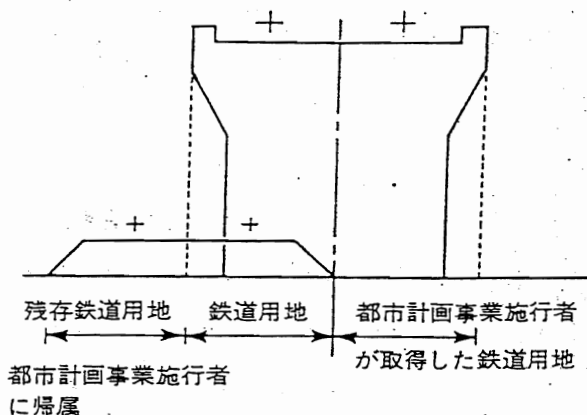
第8条 連続立体交差化によって生じた土地及び施設のうち、道路施設及び都市計画事業施行者が取得した道路予定地並びに都市計画事業施行者が取得した鉄道用地に対応して生じた残存土地は都市計画事業施行者に、その他のものは鉄道事業者それぞれにそれぞれ帰属するものとする。

土地および施設の帰属を規定したものである。道路施設および道路予定地が都市計画事業施行者に、

帰属することは当然であるが、ここでは残存鉄道用地を再評価してこれを処理することとした。

すなわち、都市計画事業としての連続立体交差化のため新たに取得した鉄道用地に対応して生じた残存鉄道用地は、これを都市計画事業施行者に帰属せしめることにする。都市計画事業施行者が取得した鉄道用地とは、連続立体交差化を図るために必要な新鉄道用地のすべてを意味するのであって、両事業者の負担する費用とは無関係である。したがって取得鉄道用地にみあう残存鉄道用地は都道府県又は指定都市の所有となる。(図-2)

図-2



(土地の優先譲渡)

第9条 都市計画事業施行者は、前条の規定により都市計画事業施行者に帰属した土地を、鉄道事業者が必要とする場合においては、自ら又は関係地方公共団体が必要とするときを除き、当該鉄道事業者に優先的に有償で譲渡するものとする。

2 鉄道事業者は、前条の規定により鉄道事業者に帰属した土地を、都市計画事業施行者又は関係地方公共団体が必要とする場合においては、自らが必要とするときを除き、都市計画事業施行者又は関係地方公共団体に優先的に有償で譲渡するものとする。

第8条の規定により、土地の帰属が定まった後において、都市計画事業施行者又は関係地方公共団体および鉄道事業者が、それぞれ相手方に帰属した土地を必要とする場合には、それぞれ自らの側が必要とする場合を除き、他の者に優先して有償譲渡することを規定したものである。

(高架下の利用)

第10条 都市計画事業施行者は、連続立体交差化によって生じた高架下に、国又は地方公共団体が自ら運営する(料金徴収等一部の業務を委託することを含む。)公共の用に供する施設で利益の伴わないものを設置しようとするときは、高架下の利用につきあらかじめ鉄道事業者と協議するも

のとし、鉄道事業者は、その業務の運営に支障のない限り協議に応ずるものとする。

連続立体交差化によって生じた高架下の公共利用を規定したものである。すなわち高架施設費について鉄道事業者が負担する鉄道受益相当額の算定（細目協定第7条）に際しては、高架下を公共利用する部分にかかわる受益額をすでに控除してある。したがって、鉄道事業者は高架下の利用に関する協議には必ず応じなければならないし、相応の高架下を公共の用に供さなければならない。

都市計画事業施行者は、高架下を公共施設に有効利用するために、駐車場、バスターミナル、児童公園などの設置および運営について積極的に計画すべきである。

また、一部の業務委託とは駐車場公社などに業務を委託する場合をいう。

（実施のための指導）

第11条 運輸省及び建設省は、この協定により連続立体交差化事業が円滑に実施されるよう、鉄道事業者及び都市計画事業施行者その他の地方公共団体をそれぞれ指導するものとする。

（連続立体交差化協議会）

第12条 この協定を円滑に運用するため、運輸省及び建設省の職員で構成する連続立体交差化協議会を設ける。

この協定は、建設省および運輸省が、連続立体交差化事業の円滑なる促進を図るため最善をつくしてとりまとめたものであるが、懸案としてとり残された問題がある。また、事業の実施に際し新たに提起される問題もあるであろう。これらの問題を協議会にはかり両省の関係者が協議して解決し、協定の円滑な運用を図って行こうとする趣旨である。

（細目協定への委任）

第13条 この協定に定めるもののほか、この協定を実施するために必要な事項は、細目協定で定める。

2 細目協定は、運輸省鉄道局次長並びに建設省大臣官房技術審議官（都市局担当）及び道路局次長が定める。

附 則

1 この協定は、平成4年4月1日から適用する。ただし、この協定の適用の日前に締結した協定については、なおその効力を有する。また、本協定によることとした連続立体交差化事業につい

てはこの協定によることとする。

- 2 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(昭和44年9月1日協定。)は、廃止する。
- 3 この協定は、連続立体交差化事業を円滑に実施するための暫定協定とする。この協定を証するため、協定書3通を作成し、おのおの1通を保有する。

平成4年3月31日

運輸省鉄道局長 井山 嗣 夫

建設省都市局長 市 川 一 朗

建設省道路局長 藤 井 治 芳

(8) D地域

上記、A地域、B地域、C地域のいずれにも属さない区域

駅部、中間部、施設の有効面積並びに貨物設備等の有効面積を定義したのは、いうまでもなく基本協定第7条に定める費用負担、細目協定第6条に定める費用区分に関係があるからである。

施設の有効面積は、連続立体交差化前後の施設の有効面積について定義したものである。2.75メートルは旧国鉄の乙線の施工基面幅と徒歩巡回用の通路幅を勘案して採用した値である。

貨物設備等の有効面積の規定における5.00メートルなる値は仮定の数値であって、施工基面幅の1例をとったものである。すなわち、面積に換算するための数値を定めたのであるが、貨物設備等の有効面積は、線路延長の増加によって鉄道増強分が定められる。

(鉄道事業者との協議)

第3条 都市計画事業施行者は、連続立体交差化に関する都市計画事業の案を作成しようとするときは、あらかじめ鉄道事業者と協議するものとする。

都市計画事業に関する協議事項については都市計画法に定めはない。しかしながら都市計画事業施行者と鉄道事業者が実務的に協議して、予算措置等を図らなければならないのが通常であるし、実務的な問題として都市計画事業の案の作成に関する協議を規定したものである。

(都市計画事業の範囲)

第4条 基本協定第4条の規定による線増連続立体交差化の場合における都市計画事業の範囲は、第6条第(1)号(ロ)に規定する高架施設費の鉄道既設分と鉄道増強分との比により、連続立体交差化後の構造物横断面を、原則として在来線の線路中心線に近い一端から区分した場合における鉄道既設分に相当する部分とする。

2 連続立体交差化工事のため必要となる仮線の敷設および撤去は、原則として連続立体交差化に関する都市計画事業の範囲に含めるものとする。

3 連続立体交差化のため必要となる交差道路の改築及び連続立体交差化と同時に行う都市計画決定された道路の新設又は改築で鉄道と交差する部分に係るものは、連続立体交差化に関する都市計画事業の範囲に含めるものとする。

第1項は、線増連続立体交差化の場合においては、鉄道施設の増強部分以外の部分に係る事業を都市計画事業として都市計画事業施行者が施行することから、いわゆる既設線相当分をどのように考えるかを具体的に規定したものである。すなわち、高架施設横断面の両側から、高架施設費の既設分と増強分との比によって区分した場合において、在来鉄道施設と重複する面積の大きい側を既設線相当

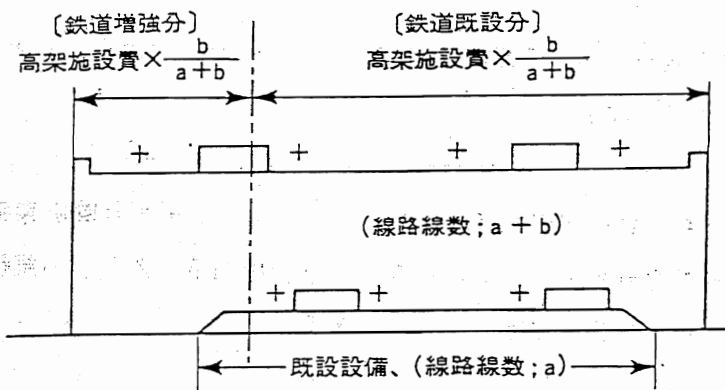
分として都市計画事業の範囲とする。一例を図示すれば図-1のとおりである。

連続立体交差化事業のため必要となる仮線の敷設および撤去は、その撤去跡地が道路、鉄道等の都市計画施設となる場合は連続立体交差化に関する都市計画事業の範囲に含めるものとし、都市計画施設とならない場合は連続立体交差化に関する都市計画事業の附帯工事として取扱う。

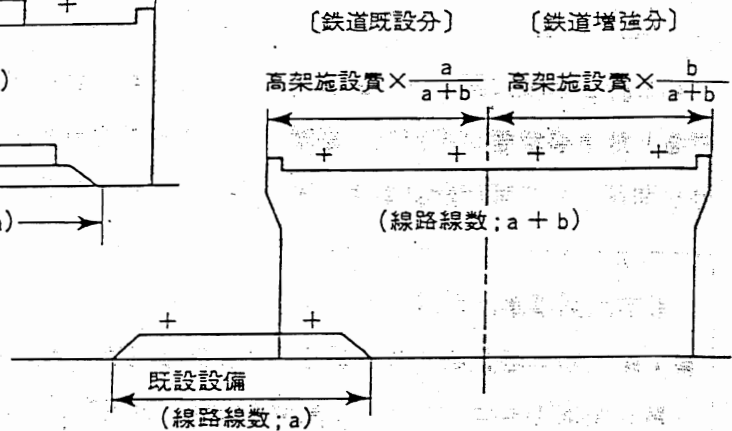
交差道路の改築および都市計画決定された道路の新設又は改築で掘下げ、嵩上げ又は付替えが必要となる場合は、その縦断および平面線形が変更される路端までの範囲を連続立体交差化に関する都市計画事業の範囲に含めることはいうまでもない。また、連続立体交差化の際、都市計画の決定をしていない交差道路の新設の計画がある場合に必要となる穴あけは連続立体交差化に関する都市計画事業の範囲に含める。

図-1 都市計画事業の範囲

(2) 駅部



(1) 駅中間部



(増加費用の範囲)

第5条 基本協定第6条第2項第(3)号(i)の場合の増加費用の額は、交差道路を新設又は拡幅しないで連続立体交差化すると仮定した場合の高架施設費の額を超える額とする。

2 基本協定第6条第2項第(3)号(ロ)の場合の増加費用の額は、連続立体交差化により掘下げ、嵩上げ又は付替えが必要となる交差道路を新設又は拡幅しないで連続立体交差化すると仮定した場合の高架施設費の額を超える額とする。

3 前2項において、既存道路の統合又は付替えにより既存道路の位置とは異なる位置に交差道路を設ける場合は、道路の新設とはみなさない。

4 第2項において、連続立体交差化により必要となる側道の設置は、道路構造令に規定する所要幅員分までは、道路の拡幅とはみなさない。

5 基本協定第6条第2項第(3)号(イ)の場合の増加費用の額は、鉄道の平面線形等を改良しないで連続立体交差化すると仮定した場合の高架施設費の額を超える額とする。

6 基本協定第6条第2項第(3)号(ロ)の場合の増加費用の額は、軌道、架線、信号設備又は連動装置を改良しないで連続立体交差化すると仮定した場合の高架施設費の額を超える額とする。

第5条は基本協定第6条第2項に規定する増加費用の範囲を具体的に定めたものである。

第1項は交差道路の新設又は拡幅のため、支間25メートル以上の鉄道橋が必要となる場合であって、原因となる交差道路の新設又は拡幅がない場合の高架施設費の額を超える額とする。

第2項は掘下げ、嵩上げ又は付替えが必要となる交差道路を連続立体交差化と同時に新設し、又は拡幅する場合の増加費用の範囲であり、その算出方法は第1項と同様の趣旨である。

第3項は、これらの場合において現地の状況等を勘案の結果、既存道路を統合又は付替えることとなった場合には道路の新設とはみなさないことを規定したものであって、増加費用とならないものである。

第4項は、交差道路の掘下げ、嵩上げ等を行う場合は、側道を必要とすることから、構造基準に基づき所要の側道幅員までは道路の拡幅として取り扱わず、高架施設費の範囲であることを規定したものである。この場合、所要建築限界が確保される側道は高架施設を横断せしめるものとし、高架施設費の範囲に含める。

第1項および第2項に規定する増加費用は、仮想設計を前提とした表現になっているが、仮想設計は行わず、道路と交差する部分において容易に増加費用を試算することで相互に了解されている。

第5項は、鉄道の平面線形、縦断勾配等の改良あるいは、鉄道相互の分岐交差を除却するため3層構造に変更する場合等の改良による増加費用の範囲であって、仮想設計により比較しないと試算することができない。

第6項は鉄道施設の改良に基づく増加費用の範囲を規定したもので、軌条の重量増加、枕木のPC化、架線の強化、信号設備および連動装置等の改良増加分をいう。

(費用区分)

第6条 基本協定第7条第1項に規定する費用の鉄道既設分と鉄道増強分との費用区分は次のとおりとする。

(1) 高架施設費(駅舎費を除く。以下この号において同じ。)については、駅部又は中間部ごとに次式による。この場合において、駅部と中間部とに区分し難い費用又は区分することが適当でない費用については、高架施設費の他の費用の費用区分比率により区分するものとする。

(イ) 単純連続立体交差化の場合

$$\text{鉄道既設分} = \text{高架施設費} \times \frac{A}{B}$$

$$\text{鉄道増強分} = \text{高架施設費} \times \frac{B-A}{B}$$

(A > Bの場合は、A = Bとする。)

- (ロ) 線増連続立体交差化の場合及び単純連続立体交差化と線増連続立体交差化との境界の駅部の場合

鉄道既設分 = 高架施設費 (用地費を除く。以下この号において同じ。)

$$\times \frac{a}{a+b}$$

$$\text{鉄道増強分} = \text{高架施設費} \times \frac{b}{a+b}$$

($B \times \frac{a}{a+b} > A$ の場合は、(イ)の式による。)

A : 連続立体交差化前の施設の有効面積

B : 連続立体交差化後の施設の有効面積 (連続立体交差化により必要となる有効面積の増加分を除く。)

a : 既設本線路線数 (貨物設備等を連続立体交差化しない場合の駅部にあつては、貨物扱いのみに常用される線路線数を除く。)

b : 中間部において増設される本線路線数 (駅部にあつては、当該駅の両側の中間部において増設される本線路線数の相加平均値とする。)

- (2) 駅舎費については、次式による。

$$\text{鉄道既設分} = \text{駅舎費} \times \frac{A}{B}$$

$$\text{鉄道増強分} = \text{駅舎費} \times \frac{B-A}{B}$$

(A > Bの場合は、A = Bとする。)

A : 移転前の駅舎の業務用施設の延面積 (ホール、通路等の延面積を除く。)

B : 移転後の駅舎の業務用施設の延面積 (ホール、通路等の延面積を除く。)

- (3) 貨物設備等の移転費については、線路、建物、その他の構造物の種別ごとに次式による。

$$\text{鉄道既設分} = \text{貨物設備等の移転費} \times \frac{A}{B}$$

$$\text{鉄道増強分} = \text{貨物設備等の移転費} \times \frac{B-A}{B}$$

A : 移転前の貨物設備等の有効面積

B : 移転後の貨物設備等の有効面積 (移転のため必要となる有効面積の増加分を除く。)

基本協定第6条に規定する費用負担において、高架施設費、貨物設備等の移転費の鉄道既設分と鉄道増強分との区分の方法を規定したのが本条である。

要約すれば、単純連続立体交差化の場合の高架施設費、駅舎費並びに貨物設備等の移転費については連続立体交差化前後の施設の有効面積比によることとし、線増連続立体交差化の場合および単純連続立体交差化と線増連続立体交差化との境界の駅部の場合は線路線数比により区分することとしたものである。

高架施設費について、駅部と中間部とに区分し難い費用とは、準備工に係る機械器具費等をいい、本工事費等の費用区分比率によることをいう。

(1)、(イ)のBにおける連続立体交差化により必要となる有効面積の増加分とは、在来の平面施設に取り付けるために必要となる施設の有効面積の増加分、あるいは引込線が必要となる場合の有効面積の増加分等をいう。

(ロ)の場合の高架施設費に用地費(土地に関する補償費を含む。)は含まない。当該費用は全額鉄道事業者負担である。

また、 $(B \times \frac{a}{a+b} > A)$ の場合とは、線路線数比によると連続立体交差化前の施設の有効面積を上廻る場合、いわば路線増設に比して別要素の改良がはいる場合には、線増連続立体交差化の場合といえども施設の有効面積比で区分することを意味する。

(2)の駅舎費に関する費用区分において、駅舎の業務用施設の延面積とは、ホール、通路、コンコース等を除くラッチ内の延面積をいう。

(3)の貨物設備等の移転費

移転のため必要となる有効面積の増加分とは、移転に伴い必要となる線路の追加等をいうのである。貨物設備等を移転せずその一部を高架施設に取り付ける場合は高架施設費の範囲である。

(鉄道受益相当額の算定)

第7条 基本協定第7条第1項に規定する鉄道受益相当額は、高架下貸付益額等とし、当分の間第2条に規定する地域区分に応じ、次の表の割合による額とする。ただし、地下化の場合にあっては、都市計画事業施行者と鉄道事業者とが別途協議して定めるものとする。

地域名	鉄道受益相当額
A 地域	高架施設費のうち鉄道既設分の14%
B 地域	〃 10%
C 地域	〃 7%
D 地域	〃 5%

第7条は、基本協定第7条の費用負担の項における鉄道受益相当額の定め方を規定したものである。すなわち、鉄道受益相当額は地域ごとに高架施設費の定率でもって当該額とみなすことにした。

昭和44年協定においては、日本国有鉄道の場合は10パーセント、地方鉄道又は軌道の場合は7パーセントで全国一律の負担率を定めてあったが、国鉄の分割民営化や地下の高騰など、協定締結当時に

なお、付可除し方法者と施行り年、は鉄も費用増る。はてあつ鉄道画事6にな

い用地費、舗装工事費等は都市計画事業施行者が負担することとする。この場合における増加費用の負担区分を整理すれば表-1のとおりである。

表-1 掘下げ、嵩上げ又は付替えが必要となる場合の費用負担

	鉄道既設分	鉄道増強分
既存道路の場合	高架施設費の範囲	鉄道事業者負担
増加費用 { 既存道路の拡幅 道路の新設	都市計画事業施行者負担 都市計画事業施行者負担	折半負担 折半負担

第10条 基本協定第6条第2項第(3)号イの場合の増加費用は、鉄道の平面線形等の改良を要請した者が負担するものとする。

鉄道の平面線形等を改良する場合、その改良を要請した者が、改良に伴う増加費用を負担することとしたものである。例えば平面的に交差している鉄道線路を連続立体交差化と同時に3層構造に変更することにより、当該交差をなくすることを鉄道事業者が要求すれば、これに基づく増加費用は当然鉄道事業者が負担すべきであるし、平面線形を大々的に変更することを都市計画事業施行者が要求すれば当該増加費用は都市計画事業施行者が負担しなければならない。

第11条 基本協定第6条第2項第(3)号ロの場合の増加費用は、鉄道事業者が負担するものとする。

基本協定第6条に規定する鉄道施設等の著しい改良を行う場合の増加費用は、鉄道事業者が負担することは論を俟たない。

(在来設備の再使用等)

第12条 連続立体交差化事業費は、在来設備を極力再使用するものとして算定し、再使用が適当でない場合には連続立体交差化により設備を変更する必要がある場合を除き、在来設備と同一の規模及び同一の機能を有する設備によるものとして算定するものとする。

都市計画事業施行者および鉄道事業者の双方の費用負担の対象となる連続立体交差化事業費は、在来設備を極力再使用するものとして積算した事業費とすることに規定したものである。

すなわち、最も経済的な工法が立地条件等により必ずしも採択できるとはいい切れないが、最も合理的で経済的な施行方法を採択し、その場合において再使用できる在来設備は、これを再使用するものとして積算した事業費を双方の負担対象事業費とする。再使用できる施設を再使用することとしないのは、鉄道事業者の選択の問題ではあるが、再使用する場合の費用より増加する費用は鉄道事業者負担である。再使用が適当でない場合には設備変更を必要とする場合のほか、在来設備と同一の規

模、機能にとどめることをあわせ規定したものである。

(土地の帰属)

第13条 基本協定第8条の規定により都市計画事業施行者に帰属する残存土地は、都市計画事業施行者の負担により取得した鉄道用地から盛土斜面部分の土地の増加分及び在来鉄道施設の機能を維持するため必要となる土地の増加分を除いた土地の更地価格の総額と等価の鉄道施設移転跡地(貨物設備等の移転跡地を除く。)とし、原則として取得土地に最も近い部分から都市計画事業施行者に帰属させるものとする。

2 前項の場合において、双方の土地の評価は、同一の第三者が、同一時点において、同一の評価方法により行うものとする。

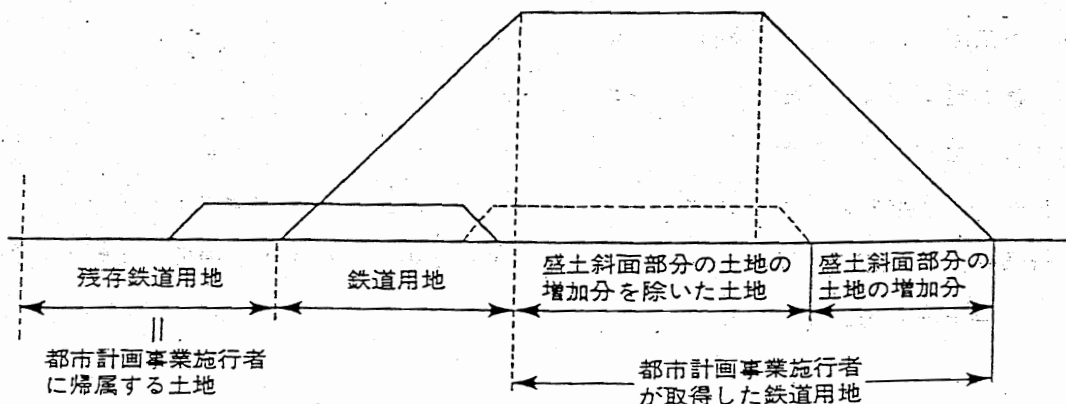
建国協定では、既設の平面交差を立体交差とし、又は道路を付替え、もしくは鉄道を付替えすることにより不用となる道路の敷地又は鉄道用地は、それぞれ管理していた側のものとするを原則としているが、連続立体交差化事業においては、残存価値を評価の上、これを都市計画事業施行者に帰属せしめる。

都市計画事業施行者の負担により取得した鉄道用地とは、単純連続立体交差化の場合において新たに取得する鉄道用地そのものの全てをいうのであって、都市計画事業施行者の費用負担とは無関係である。ただし、残存鉄道用地が新取得土地に満たない場合はそれをもって都市計画事業施行者に帰属する土地とみなす。すなわち、残存土地の処理を規定したものであって、新たに取得した鉄道用地と等価の残存土地を都市計画事業施行者に帰属せしめるのである。なお、線増連続立体交差化の場合には、用地の取得に要する額を鉄道事業者が負担することとなるので残存土地の処理の問題は生じない。

また、在来鉄道施設の機能を維持するため必要となる土地の増加分とは、例えば在来車庫を高架構造としないため追加を必要とする側線の敷地等である。

そこで、これらの土地の増加分を除いた土地の更地価格の総額と等価の残存土地を同一の第三者に評価させ、高架施設に最も近い部分から都市計画事業施行者に帰属せしめるのである。これらの土地の帰属を例示すれば図-2のとおりである。

図-2 土地の帰属



第 2 章 3 節 第 13 条 定 め 当 り 事

(土地の譲渡単価等)

第14条 基本協定第9条第1項の規定により譲渡される土地の譲渡単価は、当該土地に対応する都市計画事業施行者が取得した土地の当該取得単価とする。

2 単純連続立体交差化の場合に限り、基本協定第9条第2項の規定により譲渡される土地のうち公共用地に使用されるものの譲渡単価は、連続立体交差化事業に係る協定締結時の近傍類地の更地価格を基礎として、土地収用法施行令(昭和26年政令第342号)第1条の12の規定に準じて算出した修正率等により修正した額とする。

3 基本協定第9条の規定は、原則として連続立体交差化事業に係る協定締結時に都市計画事業施行者と鉄道事業者との間で譲渡に関する協議が成立したものに限り適用するものとする。

前条により土地の帰属を定めたのちさらに相手方が土地を必要とする場合には、自ら必要とする場合を除いて、優先的に有償で譲渡しあうことを定めた基本協定第9条における土地の譲渡単価の算定方法を規定したものである。

土地の有償譲渡に関しては、個別協定締結の時にあらかじめ協議して定めておくこととしたが、用地取得に要する期間如何によって土地価格の評価結果が、この協定の趣旨と相違することも予想されるので、土地の譲渡単価の算定は慎重に行わなければならない。

(高架下使用料)

第15条 基本協定第10条の規定により、国又は地方公共団体が高架下を利用する場合の使用料は、鉄道事業者が定める貸付規則により算定するものとする。ただし、鉄道施設の増強部分以外の部分に係る高架下貸付可能面積(鉄道事業用部分及びけた下空高3.2メートル以下の部分を除く。)の15パーセントに相当する部分までについては、公租公課相当額とする。

高架下の使用料を算定したものである。高架下の公共利用部分に係る受益は、鉄道受益相当額の算定から除外し、高架下の公共利用を優先させたものである。

国又は地方公共団体が自ら運営するとは、完全なる直営という意ではなく、かなりの業務委託を含めるという趣旨である。そこで鉄道施設の既設線分に係る高架下の貸付可能面積の15パーセントに相当する面積までについては、高架施設に賦課される公租公課相当額で利用できることとし、15パーセントに相当する高架下の利用部分は既設線の高架下、あるいは線増線の高架下の如何を問わない。さらに、15パーセントに相当する面積以上に公共利用する場合は、その超過する利用部分について鉄道事業者の定める貸付規則による使用料を適用する。

いずれにしても、都市地域における公共施設の多目的利用という見地から、高架下の公共利用を積極的に図らなければならない。

(工事の施行上設備した物件等の処理)

第16条 連続立体交差化工事を施行するため購入し、又は設備した物件で工事の竣工後残存するものについては、都市計画事業施行者と鉄道事業者とが、当該工事の竣工時におけるその評価額を連続立体交差化事業費の負担割合により精算するものとする。

(専用線の取扱い)

第17条 連続立体交差化に伴う専用線の取扱いについては、都市計画事業施行者と鉄道事業者とが協議して定めるものとする。

2 前項の協議の結果、在来の専用線を高架施設に取り付けることとなった場合における当該取付けに要する費用は、高架施設費に含めるものとする。

3 第1項の協議の結果、在来の専用線を移転することとなった場合における当該移転に要する費用は、貨物設備等の移転費の負担方法に準じて負担するものとする。

鉄道施設に係る専用線のあり方は多様であり、その取扱いを一律に規定することは非常に困難である。専用線の取扱いについては種々議論があったのであるが、これを具体的に規定することができず、個々の場合について都市計画事業施行者と鉄道事業者とが協議して定めるものとした。

その結果、専用線を高架施設に取り付ける場合は高架施設費に含めるものとする。またこれを移転する場合には種々の問題が考えられるが、その取扱いについては、個々の場合に依じて協議のうえ定めていく必要があり、貨物ヤードの移転の場合に準じて適宜費用負担を定めることとする。専用線にぶら下る鉄道業務用施設以外の施設のあり方も多様であって、これらの取扱いについても協議して定める必要がある。

なお、専用線を廃止する場合の取扱いについては規定していない。当初これをも高架施設費に含めることとしていたが、その後調整がととのわず懸案のまま残されている。

(他の鉄道の取扱い)

第18条 連続立体交差化に伴い、他の鉄道を高架施設に取り付け、又は移転する場合等の取扱いについては、都市計画事業施行者及び関係鉄道事業者が協議して定めるものとする。

連続立体交差化事業の対象となる鉄道の駅部に乗り入れている他の鉄道を、連続立体交差化に伴って嵩上げする場合、あるいは連続立体交差化に伴って当該事業に係る鉄道と交差する鉄道を嵩上げす

積

る場合等の取扱いについては、都市計画事業施行者と関係鉄道事業者とが協議して定めることを規定したものである。

も
額を

(支払の相殺)

第19条 この協定による費用の支払いについては、相殺により処理することができるものとする。

とが

(連続立体交差化協議会の構成)

第20条 基本協定第12条の規定による連続立体交差化協議会（以下「協議会」という。）の委員は、運輸省鉄道局長並びに建設省都市局長及び道路局長とする。

2 協議会の幹事は、運輸省鉄道局技術企画課長並びに建設省都市局街路課長及び道路局路政課長とする。

戻付

附 則

1. この協定は、基本協定の適用の日（平成4年4月1日）から適用する。
2. 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協定（昭和44年9月1日協定）は、廃止する。
3. この協定を証するため、協定書3通を作成し、おのおの1通を保有する。

平成4年3月31日

運輸省鉄道局次長	黒 野 匡 彦
建設省大臣官房技術審議官	椎 名 彪
建設省道路局次長	黒 川 弘

る費

であ
らず、

移転
え定
線に
て定

含め

に

につ
す

解説文は、建設省都市局街路課寒川重臣「月刊建設」（昭和44年12月号）による。

但し、平成4年3月31日の協定改訂に伴い必要最小限の修正、加算を行った。

§ 3 都市における道路と鉄道との連続立体交差化事業の取扱いについて（通知）

昭和46年9月10日
運輸省鉄道監督局長
建設省都市局長
建設省道路局長

連続立体交差化事業の施行に際しては、運輸省と建設省との間で、昭和44年9月1日付で締結された「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」及び「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協定」（以下「運輸省・建設省協定」という。）により取扱われているところであるが、これらの協定の運用に関し、連続立体交差化協議会において、連続立体交差化事業を円滑に実施するための暫定的措置として、下記のとおり決定されたので、通知する。

記

1. 貨物設備等の移転における移転先用地の取得に要する額及び施設の移転等に要する額の範囲について
 - (1) 移転先用地の取得に要する額の範囲（鉄道事業者の負担）は、次のとおりとする。
 - (イ) 移転先用地の取得に要する用地費（土地に関する補償費を含む。以下同じ。）
 - (ロ) 移転先用地内に存在する道路、河川等を平面的に付け替える場合にこれらに要する用地費、補償費（土地に関する補償費を除く。）及び工事費（改良に要する費用を除く。）
 - (ハ) 移転先用地の造成（盛土工、土留工、枕木間隔程度の水路工等の設置）に要する工事費
 - (2) 施設の移転等に要する額の範囲（都市計画事業施行者その他のものの負担）は、次のとおりとする。
 - (イ) 貨物設備等の施設の移転に要する工事費
 - (ロ) 移転先用地内に存在する道路の立体交差化に要する工事費、河川等に係る橋梁の工事費および道路、河川等の改良に要する工事費（鉄道増強分に係る工事費を除く。）
 - (ハ) 移転先用地内に道路、河川等を同時に新設施行する場合のこれらに要する工事費（鉄道増強分に係る工事費を除く。）
2. 貨物設備等の移転に伴って移転先の貨物設備等と在来鉄道線を連絡する通路線が必要となる場合の費用負担について
 - (1) 当該費用は、貨物設備等の移転費に含めるものとする。
 - (2) 当該通路線の面積は、移転のため必要となる有効面積の増加分とする。
3. 連続立体交差化事業により鉄道施設が残存する場合の撤去費の負担について
 - (1) 連続立体交差化区間における駅部及び中間部に対応する区間に残存する鉄道施設の撤去に要する費用（(2)に規定する費用を除く。）は、それぞれの高架施設費に含めるものとする。
 - (2) 貨物設備等の移転跡地に残存する鉄道施設の撤去に要する費用（連続立体交差化工事に伴って撤去を必要とする部分に係る費用は除く。）は、連続立体交差化事業費に含めないものとする。

4. 連続立体交差化に伴って専用線を高架施設に取り付け、移転し、又は廃止する場合の取扱いについて

(1) 専用線を高架施設に取り付け、移転し、又は廃止する場合の取扱いについては、都市計画事業施行者及び鉄道事業者は協力して専用者との協議にあたるものとする。

(2) 専用線の廃止に伴う補償費は、高架施設費に含めるものとする。

5. 土地区画整理事業区域内において、鉄道施設の移転を伴う連続立体交差化事業を土地区画整理事業とあわせて施行する場合の鉄道敷地の取扱いについて

(1) 鉄道施設の移転先用地は、土地区画整理事業により更地として鉄道事業者に換地するものとする。

(2) 前号の換地に際しては、在来鉄道用地と移転先用地は等積、等価とするものとする。

(3) 在来鉄道用地の面積が移転先用地の面積に満たない場合には、あらかじめ都市計画事業施行者又は鉄道事業者は、その不足する面積の土地を取得するものとする。この場合において、この土地の取得に要する費用は、「運輸省・建設省協定」に基づいて負担するものとする。

IV 関係協定・通達類等

§ 1 道路法第31条第1項

(道路と鉄道との交差)

第31条 道路と日本鉄道建設公団、本州四国連絡橋公団又は鉄道事業者の鉄道とが相互に交差する場合において、当該道路が国道であり、かつ、建設大臣が自らその新設又は改築を行うときは建設大臣が、その他のときは当該道路の道路管理者が日本鉄道建設公団、本州四国連絡橋公団又は当該鉄道事業者と当該交差の方式、その構造、工事の施行方法及び費用負担について、あらかじめ協議しなければならない。ただし、当該道路の交通量又は当該鉄道の運転回数が少ない場合、地形上やむを得ない場合その他政令で定める場合を除くほか、当該交差の方式は、立体交差としなければならない。

(解説)

本条は道路と鉄道とが相互に交差する場合の交差の方式、その構造、工事の施行方法および費用負担についての協議およびこれに伴う裁定を規定し、協議を円滑に進めようとするとともに交差方式については原則として立体交差とすることにより交通事故の防止および交通の円滑化を図ることを目的としている。

高速自動車国道法第10条および第12条あるいは踏切道改良促進法も同じ趣旨によるものである。

本条の適用を受ける道路は、道路法上の道路(高速自動車国道を除く。)で、新設又は改築を行う場合であり、交差する鉄道は鉄道事業法に基づき敷設されており、既存の交差については、本条は適用されないものであり、本法施行の際、現に存する交差についての本条の交差方式に関する規定に適合しない部分があるときはこれを改築する場合を除き本条の規定は適用されない(施行法第10条第1項)。なお、本条の協議に伴い必要となる兼用工作物の管理方法の協議、道路の占用等については、本条の協議とあわせてこれ等の手続きをとらなければならないが、踏切道については、本条による協議をもって相互に道路の占用又は使用承認に替えることとして運用の便宜が図られている(昭和27年12月5日鉄総第924号)。

道路と鉄道とが相互に交差する場合において、建設大臣が自らその新設又は改築を行うときは、建設大臣が鉄道事業者と当該交差の方式、その構造、工事の施行方法及び費用負担についてあらかじめ協議しなければならないこととされており、本項の協議の規定および法第20条第12項の兼用工作物の管理の協議に規程に基づいて、建設省と日本国有鉄道との間においては、建国協定および同細目協定を締結し、これ等の基本的事項の取り決めを行っている。

協議事項

1. 交差の方式、平面交差又は立体交差の方式、立体交差のときは、跨線、跨道、部分的交差等の別交差の方式については特別の場合を除き立体交差としなければならないものであって、この「特別の場合」とは、

(1) 当該道路の交通量又は当該鉄道の運転回数が少ない場合、「少ない場合」とは相対的な概念であって、その認定が当事者の主観によって判断されるおそれがあるが、少なくとも道路側において、当該鉄道の機能の保持又は安全性の確保に相当な影響がある場合には、これに該当しないものと解すべきである。

(2) 地形上やむを得ない場合、必ずしも物理的に全く立体交差が不可能である場合に限定されないが、社会通念上客観的に平面交差も「やむを得ない」とみなされる場合でなければならない。したがって、その認定に当たっては当事者の主観的事情は排除されるべきである。

(3) その他政令で定める場合

イ 当該交差が一時的である場合

ロ 臨港線又は市場線である鉄道が、港又は市場に近接して道路と交差する場合および鉄道が停車場に近接した場所で道路と交差する場合で、立体交差とすることによって道路又は鉄道の効用が著しく阻害される場合。

ハ 立体交差とすることによって増加する工事の費用が、これによって生ずる利益を著しく超える場合。

2. 構造 道路又は鉄道の幅員、鋼構造、コンクリート構造の別等

3. 工事の施行法 施行者、工事の時期、直営、請負の別等

4. 費用負担 費用の負担割合、負担金の支払方法等

(参考)

道路法第31条にいう鉄道の解釈について

(昭和30年1月7日道佐第33号)
(佐賀県知事宛、道路局長回答)

昭和29年11月17日付道第1358号をもって、照会の標記について下記のとおり回答する。

記

日本国有鉄道の鉄道又は地方鉄道と接続する引込線又は専用側線としては、日本国有鉄道又は地方鉄道の経営者が自ら敷設する場合と工場等の経営者が地方鉄道法第1条第3項および専用鉄道規程(大正8年閣令第19号)の規定に基づいて敷設する場合とが想定せられるものであるが、以上の何れの場合においても当該引込線又は専用側線について道路法第31条の規定の適用はあるものと解せられる。

なお、日本専売公社においては、日本国有鉄道又は地方鉄道の経営者に請願又は依頼して専用側線を敷設する慣例となっており、設問例示の場合には、当該専用側線は日本専売公社の請願に基づいて

の別
「特
念で
おい
いも
ない
。し

が停
の効
超え

也方
見程
可れ
ら
線
て

日本国有鉄道が敷設するものと思われるので日本国有鉄道を協議の相手方とされたい。

佐賀県知事照会 (昭和29年11月17日)
道第1358号

道路法第31条に道路と日本国有鉄道又は地方鉄道とが相互に交差する場合を規定してあるが、俗にいう引込線又は専用側線はその敷設に当たり免許又は許可等の手続きを経ず、単に、国有鉄道との協定に基づき処理されており、これらの引込線又は専用側線は本法にいう鉄道に該当するや否やいささか疑義がありますので御教示を願います。

追って、本県下鳥栖市内日本専売公社鳥栖工場に鳥栖駅構内より専用側線を敷設するので県道との交差を必要とし、道路法第31条により協議中ではありますが、この場合、協議の相手方について前記の疑義を生じましたので至急御回答を願います。

§ 3 道路と鉄道との交差に関する運輸省・建設省協定

(目的)

第1条 この協定は、道路と鉄道とが相互に交差する場合等における道路側と鉄道側との協議事項について、その基準を定め、もって交通の安全及び発達に寄与することを目的とする。

(定義)

第2条 この協定において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 道路 道路法（昭和27年法律第180号）による道路及び都市計画法（昭和43年法律第100号）により都市計画決定された道路をいう。
- (2) 鉄道 鉄道側が経営する鉄道をいう。
- (3) 道路側 道路法等の規定に基づき道路を管理する者及び都市計画法の規定に基づき都市計画事業を施行する者をいう。
- (4) 鉄道側 第1種鉄道事業の免許を受けた者としての旅客会社及び貨物会社（旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和61年法律第88号）に規定する旅客会社及び貨物会社をいう。）をいう。
- (5) 管理 所有又は支配し、並びに改築、取替、修繕及び維持することをいう。

(相互の協力及び実施のための指導)

第3条 道路側及び鉄道側は、道路と鉄道とが交差する場合における工事等の円滑な実施を図るため、相互に協力する。

2 道路と鉄道との立体交差化等及びこの協定の実施が円滑に行われるよう、運輸省は鉄道側を、建設省は道路側を、それぞれ指導する。

(新たに交差を設置する場合の費用負担)

第4条 道路の新設若しくは改築又は鉄道の新設若しくは改良に関する工事により新たに道路と鉄道との交差を設置する場合においては、当該工事の計画者が交差に要する工事費の全額を負担する。

(交差の増改築等の場合の費用負担)

第5条 前条の規定は、道路の拡幅、鉄道線路の増設等にかんする工事（以下「増設工事」という。）により、既設の交差を増改築する場合における当該増改築に要する工事費の負担について準用する。

2 前条の規定は、既設の平面交差を立体交差とするとともに増設工事を行う場合における当該増設工事に係る工事費の負担について準用する。

(立体交差化又は付替により踏切道を除却する場合の費用負担)

第6条 道路を高架化若しくは地下化することにより既設の踏切道を除却する場合又は道路を鉄道と交差しないように改築することにより既設の踏切道を除却する場合における工事費については、鉄道側は応分の費用を負担し、道路側は残余の費用を負担する。

2 前項の場合において、既設の踏切道に係る部分の道路が廃止されないときは、鉄道側は前項の工事費を負担しない。ただし、踏切道の種別の変更その他の理由により鉄道側に受益がある場合にお

いては、鉄道側は応分の費用を負担する。

3 鉄道を高架化若しくは地下化することにより既設の踏切道を除却する場合又は鉄道を道路と交差しないように改良することにより既設の踏切道を除却する場合における工事費の負担については、道路側と鉄道側とが協議して定める。

(重複工事の費用負担)

第7条 道路の新設又は改築及び鉄道の新設又は改良の計画が確定しており、当該計画が同時に実施される場合において、当該計画に係る交差の設計が重複するときは、その重複する部分に係る工事については、第4条又は第5条の規定にかかわらず、道路側及び鉄道側はそれぞれこれに要する費用の2分の1を負担する。

(増加工事の費用負担)

第8条 道路と鉄道との交差等に関する工事に伴い次条に規定する技術的基準を超える施設の整備又は既設施設の著しい改築若しくは改良に関する工事(以下「増加工事」という。)を行うことを要求したときは、当該増加工事に係る工事費は要求者においてその全額を負担する。

(技術的基準)

第9条 道路と鉄道との交差等に関する技術的基準は、道路構造令(昭和45年政令第320号)、普通鉄道構造規則(昭和62年運輸省令第14号)、新幹線鉄道構造規則(昭和39年運輸省令第70号)及びこれらに準ずる諸基準による。この場合において、当該工事完成後の道路又は鉄道はそれぞれ従前の機能を阻害しない範囲内のものとする。

(工事費)

第10条 道路と鉄道との交差等に要する工事費は、前条に規定する技術的基準に適合する構造を有する道路、鉄道等を設けるのに必要な費用とし、その範囲は、こ線橋費、こ道橋費、付替道路費、付替線路費、取付道路費、取付線路変更費、附帯工事費、測量及び試験費、用地費、物件移転費、補償費並びに雑費等とする。

2 前項に規定する費用の額は、道路側と鉄道側とが協議して定める。

(工事の実施等)

第11条 道路と鉄道との交差等に関する工事は、当該工事に係る費用負担の額が多い側が実施する。ただし、鉄道側の運転保安上若しくは施設の維持管理上又は道路側の施設の維持管理上これによらないことが必要であることを双方が協議のうえ当該工事に係る費用負担の額が多い側が決定した部分については、この限りではない。

2 前項の工事の設計は、原則として当該工事の完成後当該施設を管理する側が行い、細部についてはその都度協議する。

(こ線橋及びこ道橋の管理)

第12条 こ線橋は原則として道路側が管理する。ただし、こ線橋の架線防護装置等は鉄道側が管理する。

差としないことができる場合について準用する。

(増設部分等の工事費の算定方法)

第5条 協定第5条第2項に規定する増設工事(鉄道の電化に対応する部分を除く。)の工事費の算定方法は次式による。

$$\text{増設部分の工事費} = \text{増設工事の対象となる工事費} \times \frac{A}{A+B}$$

増設工事の対象となる工事費：道路の拡幅の場合には取付道を含む工事費、鉄道線路の増設の場合には取付道を含まない工事費

A：道路の拡幅幅員又は鉄道の増設敷幅

B：道路の既設幅員又は鉄道の既設敷幅

- 2 協定第5条第2項に規定する増設工事のうち、鉄道の電化に対応する部分(以下「電化部分」という。)の工事費は、電化しない場合の仮想工事費と、電化する場合の工事費との差とする。ただし、取付道路の構造が盛土構造の場合の電化部分の工事費の算定方法は次式による。

$$\text{電化部分の工事費} = \text{電化工事の対象となる工事費} \times \frac{A-B}{A}$$

電化工事の対象となる工事費：取付道を含む全体の工事費から電化に伴う増設工事に直接関係のない費用(こ線橋上部構造工、道路路面工、道路路盤工、線路工、電気通信線その他支障物の移転等による費用)を除いたもの

A：電化する場合の基準レール面上からけた下までの高さ

B：電化しない場合の基準レール面上からけた下までの高さ

(鉄道側の負担額)

第6条 協定第6条第1項に規定する応分の費用の額は、当分の間、協定第10条第2項の規定により定めた額を上限として次表により算定する。ただし、駅構内、支線等の交差箇所では、次表により応分の費用の額を算定することが不適当な場合には、道路側と鉄道側とが協議して定める。

- 2 協定第6条第2項に規定する応分の費用の額は、当分の間、協定第10条第2項の規定により定めた額を上限として既設踏切道と残存踏切道のそれぞれについて次表により算定した額の差とする。
- 3 前2項に規定するもののほか、鉄道側の所有する土地等に著しい受益が生ずる場合には協議によりその額を鉄道側の負担額に加算することができる。

(単位：百万円)

踏切種別	道路		2車線以下	2車線又は4車線	2車線増すごとに
	鉄道				
一種有人	複線		336	338	2
	複々線		343	346	3
		1線増すごとに	3	4	
一種自動	単線		10	13	3
	複線		12	16	4
	複々線		19	24	5
		1線増すごとに	3	4	
三種	単線		7	8	1
	複線		9	11	2
	複々線		16	19	3
		1線増すごとに	3	4	
四種	単線		1	2	1
	複線		2	4	2
	複々線		4	7	3
		1線増すごとに	1	1	

注) (1) 本表は、昭和63年における踏切道に係る経費等を基本に作成したものである。

(2) 価額補正に用いる指数は、道路側と鉄道側とで協議する。

(平面交差を立体交差とすることに伴い2個所以上の踏切道が除却される場合等の鉄道側の負担額)

第7条 平面交差を立体交差とする場合において、2個所以上の踏切道が除却される場合又は主体の道路の踏切道が除却され他の平面交差が踏切道の種別の変更その他の理由により鉄道側に受益がある場合は、立体交差されるべき主体の道路及び他の廃止される道路又は踏切道の種別の変更等のある道路の平面交差についても前条の規定を準用する。

(重複工事の取扱い)

第8条 協定第7条に規定する「道路の新設又は改築及び鉄道の新設又は改良の計画が確定しており、当該計画が同時に実施される場合」とは、当該交差部分について協議の結果、相互に新設、改築又は改良の予算措置を講じうるときとする。

2 重複工事部分に要する費用は次の各号による。

(1) 相互に新設することにより、立体交差とする場合

交差部分及び取付部分に要する工事費から、当該交差がないものと仮定した場合の当該交差部分及び取付部分に対応する部分に要する工事費(交差部分の用地費、物件移転費及び補償費を除く。)を減じた額とする。

(2) 既設の道路の改築又は鉄道の改良及び道路又は鉄道の新設により立体交差とする場合

道路の改築又は鉄道の改良による増設部分と道路又は鉄道の新設部分との重複する部分を細目協定第5条に規定する算定式により算定した額とする。

V 連続立体交差事業調査

§1 連続立体交差事業調査の取扱い

1. 調査の目的

市街地における平面鉄道は、道路交通をはじめ様々な都市活動にとって大きな障害となっている場合が多い。連続立体交差事業はこのような平面鉄道を都市計画事業として高架化あるいは地下化することにより道路と鉄道とを連続的に立体交差化し、もって都市交通の安全化と円滑化を図り、都市の健全な発展に寄与するものである。

本調査は、連続立体交差事業の必要性が比較的高く、かつ事業の採択基準に合致する事業計画箇所について、その都市における都市計画の総合的検討を行いつつ、事業の緊急性を検討するとともに、都市計画決定に必要な概略の事業計画を作成するものである。

2. 調査主体

都道府県又は指定市

3. 補助率

1/3

4. 補助対象範囲

補助対象の範囲は、§2 連続立体交差事業調査要領の「5. 調査内容」に定める範囲とする。

また、本調査は原則として2年間で完了するものとするが、必要な調査のうち一部を単独費等で既に終了し、その結果が本調査の成果として十分活用することができ1年間で全調査を終えることができるものについてはこの限りでない。

5. 交付申請等の取扱い

交付申請書の様式等交付申請等の取扱いについては、「都市局所管国庫補助金(調査費関係補助金)の交付申請等の取扱いについて」(昭和53年6月6日付建設省都市局長通達)によるものとする。

§2 連続立体交差事業調査の実施要領

1. 調査の位置付け

連続立体交差事業は、都市に与える影響が極めて大きい大規模な事業であり、特に最近においてはその事業効果が都市の健全な発展という観点から重視されている。これは、従来からの道路と鉄道との立体交差化という都市交通面での効果に加えて、駅周辺の中心市街地の再生、活性化、ひいては都市あるいは都市圏全体の発展という効果に対する期待が大きくなっているためである。

このような期待に応えつつ、連続立体交差事業を効果的かつ円滑に推進するためには、事前に多角的、総合的な観点から調査、計画を行う必要がある。

本調査においては、単に鉄道の設計を行うのではなく、広域および周辺市街地の現状における課題を把握し、連続立体交差事業の必要性を明確にした上で、都市計画の総合的検討を踏まえて関連事業計画、高架下利用計画と一体的に鉄道、側道等の設計を行い、さらに計画の総合的な評価を行うため総合アセスメント調査を行うこととしている（4. 調査フロー参照）。

調査の実施に当たっては、特に駅周辺の中心市街地整備に関する検討が重要であり、連続立体交差事業と併せて駅前広場整備、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の関連事業を積極的に検討し、連続立体交差事業の効果が最大限活かされるような計画、事業プログラムの作成が期待される。

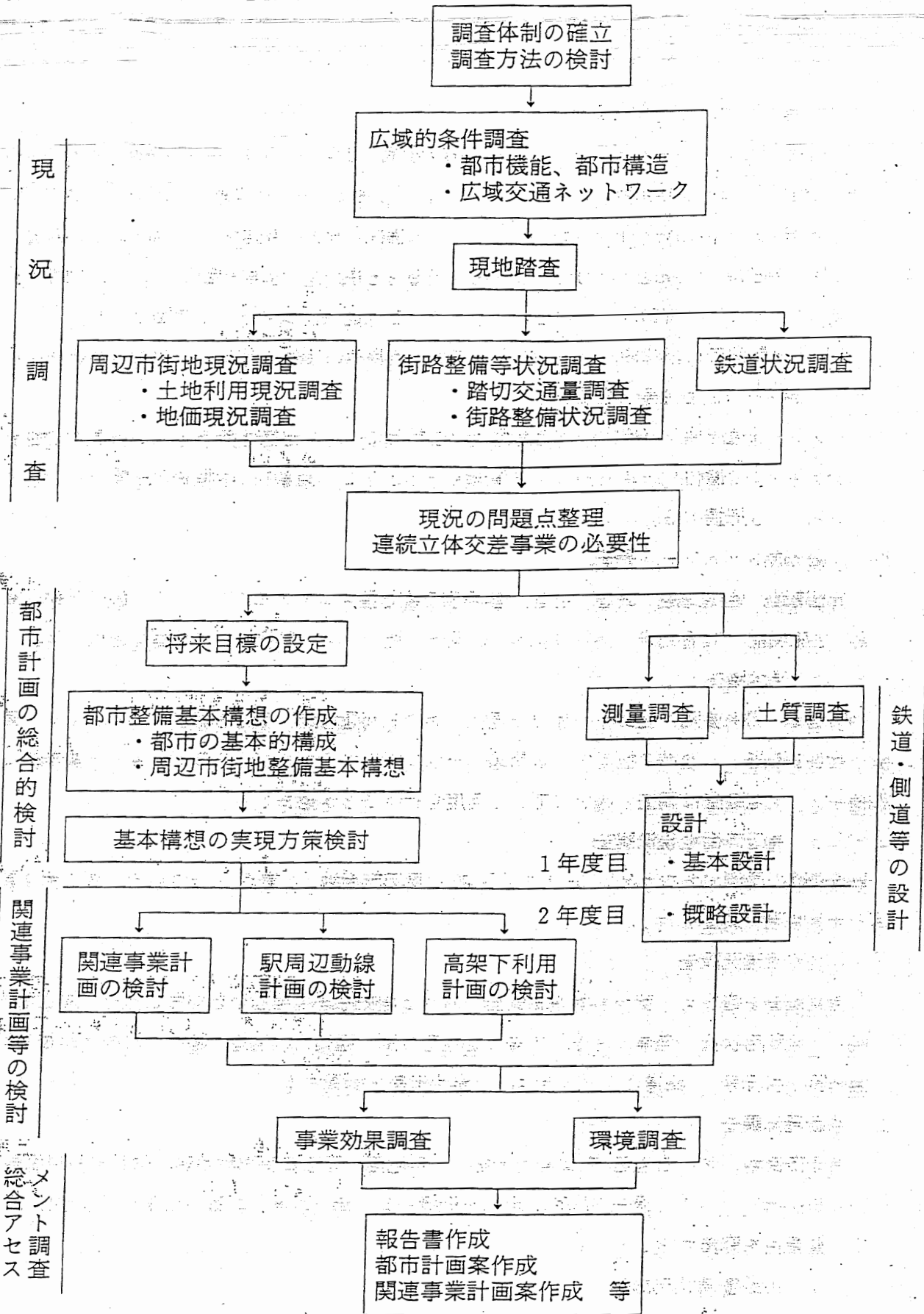
2. 調査体制

- (1) 都道府県（又は指定市）内部における関係課、関係部局との連絡調整を十分行う必要がある。
- (2) 関係市区町村、鉄道事業者、その他関係機関との連絡調整を十分行う必要がある。
- (3) 上記(1)(2)に係る連絡調整の場を設けることが望ましい。
- (4) 調査における一部作業の鉄道事業者への委託は必要最少限とし、その内容については調査主体である都道府県（又は指定市）の意向が十分反映される必要がある。

3. 調査方法の検討

調査の進め方、調査の内容については、「4. 調査フロー」「5. 調査内容」を基本とするが、各々の地域の特性によって必要な調査内容、進め方が異なることもあり得る。したがって、調査の実施に当たっては、事前に調査方法について十分検討を行い、建設省と協議を行う必要がある。

4. 調査フロー



5. 調査内容

5-1 現況調査

5-1-1 広域的条件調査

(1) 都市機能、都市構造の変遷調査

当該都市およびこれを包含する広域的地域の気候、地形、河川等の自然的条件、人口、産業、市街化状況等社会経済的条件について、過去の推移、現状を把握し、広域的地域の中で当該都市あるいは鉄道の周辺地域が果たしている機能、役割を整理する。特に鉄道が建設されてから現在までの鉄道と市街地との関係の変遷を把握（国土地理院発行の1/25,000図等を参考）することは、都市あるいは地域の抱えている問題を理解する上で重要である。

また、当該都市の歴史的、伝統的文化、市民の活動等の特性を調査し、計画上保存すべきもの、活かすべき特性等を把握する。

さらに、都道府県や市町村の総合計画等上位計画において当該都市あるいは鉄道周辺地域がどのように位置付けられているかを整理するとともに、事業中、計画中の主要プロジェクトについても把握する。

(2) 広域交通ネットワーク調査

高速道路、幹線道路、鉄道、空港、港湾等広域交通ネットワークについて、都市の都心機能、生産機能、流通機能、居住機能等との関係も捉えつつ、現況および計画を整理する。

5-1-2 現地踏査

行政当局、関係機関、住民等の都市の現状に対する問題意識、意見を聴取するとともに、実際に現地を踏査し、地域の抱えている問題とそれに対応するまちづくりのビジョンを具体的に把握する。現地踏査は調査の進行に応じて何度も行うことが望ましい。

5-1-3 周辺市街地現況調査

鉄道線路の両側おおむね500メートルの区域（「周辺市街地」と言う。）について、次に示す要領で市街地現況調査を行う。

(1) 土地利用現況調査

現地踏査を踏まえ、都市計画基礎調査における建物用途現況図等を利用しつつ、周辺市街地の土地利用状況（商業・住宅・工業・空地等の別、建築物の構造・階数、区画道路等の基盤施設の状況等）、鉄道による市街地の分断状況等を把握する。

(2) 地価現況調査

周辺市街地における地価（売買実例価格、公示地価、固定資産税評価額、相続税路線価等）の分布状況について、過去の推移、現況を把握する。特に駅表、駅裏の格差を示す指標としての重要性を認識すること。

5-1-4 街路整備状況調査

(1) 踏切等交通量調査

踏切における道路交通量、踏切遮断回数、踏切遮断時間を調査する。既存の単独立体交差がある場合には、その立体交差道路の交通量も調査する。

交通量調査結果を基に、5年後、10年後における各交差道路の将来交通量、踏切交通遮断量を推計する。

また、各踏切道について、過去5年間における踏切事故歴を調査する。

(2) 街路整備状況調査

当該都市における都市計画道路の整備状況（整備済、概成、未整備の別、現道幅員、計画幅員等）、主要な街路、駅前広場等の交通量および混雑状況、バス交通の状況等を調査する。

また、踏切交通量調査の結果も踏まえて、現状の街路網の抱える問題点を整理する。

5-1-5 鉄道状況調査

当該鉄道の整備の経緯を調査するとともに、市街地発展に係わる鉄道の役割、影響について整理する。また、列車の運行系統（急行、緩行等）、運行回数、駅の乗降客数、貨物取扱量等の推移をとりまとめるとともに、線増計画、新駅設置計画、貨物廃止計画、専用線廃止計画等についても調査する。

5-1-6 現況の問題点整理

(1) 現況の都市計画上の問題点整理

上記現況調査の結果を踏まえて、都市機能の問題、都市交通の問題、土地利用の問題、居住環境の問題、都市活力の問題等現況における都市計画上の問題点を整理する。

(2) 連続立体交差事業の必要性の整理

連続立体交差事業による直接便益額の算定を行うとともに、(1)で整理した都市計画上の問題点を基に、連続立体交差事業の必要性およびその区間について検討、整理する。

5-2 都市計画の総合的検討

5-2-1 将来目標の設定

現況調査結果を踏まえ、当該都市の抱える課題を解決し、まちづくりを進める上で基本となる将来目標を設定する。

将来目標は、行政当局、関係機関、住民等のまちづくりに対する夢やビジョン、主張といったものを盛り込んだものとし、地域の自然、風土、文化、個性、歴史、かおりといったものを継承発展させるとともに、個性的なまちづくりを目指すよう留意する。

5-2-2 都市整備基本構想の作成

将来目標を基本方針として、都市圏全体および周辺市街地等における都市整備の基本構想を作成する。

(1) 都市の基本的構成

都市あるいは都市圏の骨格を形成する概略の土地利用（機能配置）、交通体系、住区構成、公園緑地等を検討するとともに、年次別に人口等の計画を設定する。

(2) 周辺市街地整備基本構想

周辺市街地等について、次の各計画についての基本構想を作成する。その際、鉄道・側道等の設計並びに高架下空間および鉄道残地の利用計画に配慮しつつ行うものとする。

① 土地利用計画

土地利用の検討と、将来の市街地の想定を行う。その際、現行の用途地域、容積率等を再検討するとともに、土地利用区分は用途地域制度よりもきめ細かく行うものとする。土地利用計画の検討に当たっては、連続立体交差事業による効果を十分活かすよう抜本的に見直すこととし、鉄道の残地、高架下空間の利用についても十分配慮するものとする。

② 交通計画

市街地整備の骨格となる交通施設について、自動車、自転車、歩行者の動線確保並びに道路の段階構成、交通結節点整備等の観点から検討する。その際、都市計画決定済の施設についても、都市全体のネットワークからみて、配慮パターン、線形、幅員等を抜本的に見直すものとする。

交通計画の検討、特に交通結節点計画の検討に当たっては、鉄道、側道等の設計と密接に関係するので、これらを含めた総合的な検討が必要である。

また、歩行者動線の計画に当たっては、鉄道駅、ショッピングセンター等の商業施設、官公庁等の公共公益施設、公園緑地、学校、寺社、史跡等の各施設間の有機的な連携が図られるようネットワークとして計画するとともに、特に駅周辺における歩行者動線の確保に配慮するものとする。

③ 公園緑地計画

各公園の機能を重視し、かつ全体のバランス、住区構成等との整合性を勘案して配置計画を検討する。また、公園、緑地や他の公共施設や良好な植生を加え、緑のネットワークを構成する。

④ 公共施設計画

教育文化施設、商業施設、行政サービス施設、医療施設、コミュニティ施設等について、必要性、規模、配置方針を検討する。この場合、高架下空間の利用可能性について十分検討する。連続立体交差事業の効果を活かして駅裏等の開発を行う場合には、このような公益的施設の立地をインパクトとすることが重要である。

⑤ 建築物整備計画

特に中心市街地において、街区を設定した上で、核となる建築物群、センター的役割を果たす街区、高度利用すべき街区等をその実現手法も含めて検討する。

⑥ その他

必要に応じ、上記以外に排水計画、供給処理施設計画等について検討する。

周辺市街地について、基本構想と整備現況を照合し、整備の性格を除去、改造、修復、保存、促進、新設等に類別するなどしてブロック分けを行う。各ブロックについて、基本構想実現上の問題点を検討し、適当な整備手法を選択する。整備手法の検討に当たっては、各種の事業手法のみでなく、融資、建築協定、緑化協定特別用途地区、行政指導による誘導等ソフトな手法の導入についても検討する。また、市街地整備の時期、順序を整備プログラムとしてまとめる。

特に、駅部で貨物ヤード跡地等が発生する場合等にあつては、中心市街地における貴重な土地であるので、これを有効に活用する必要がある、その周辺の市街地も含めた面的整備について十分検討するものとする。

5-3 鉄道・側道等の設計

5-3-1 測量調査

① 測量区域は、駅部にあつては駅舎を含めた駅構内全区域およびその外側線から50メートルの区域とし、中間部にあつては鉄道の最外側の線路中心から外側へ50メートルの区域とする。

ただし、交差道路の箇所等で単独立体交差事業費の積算等に必要な場合には、適宜必要区域を追加するものとする。

② 尺度は、平面図にあつては1/1,000、縦断図にあつては横1/1,000、縦1/100とする。

③ 測点間隔は原則として20メートルとし、道路との交差箇所および地形の変化が甚だしい箇所等においては補助測点を設けるものとする。

④ 横断測量は原則として測点毎に行うものとする。

5-3-2 土質調査

① 調査を実施する前に、調査地点付近の土質および地下水の状態に関する既存の資料を調査し、これらを有効に活用するものとする。

② ボーリングの間隔は原則として100メートルにつき1カ所とするが、地質の均一性、地形および構築物の位置等を勘案して間隔を拡げてもよいものとする。

③ ボーリングの深さは高架構造物の支持層を確認し得る範囲を原則とする。

④ 必要に応じてボーリング孔を利用した物理試験および力学試験を行うものとする。

5-3-3 設計

設計は基本設計と概略設計とする。設計に当たっては、「5-2 都市計画の総合的検討」および「5-4 関連事業計画等の検討」に配慮しつつ行うものとする。特に、駅周辺の動線計画、街路網計画、駅前広場計画、高架下利用計画、面的整備計画、環境対策等に十分の配慮を払いつつ行うものとする。また、鉄道の線増計画、貨物設備、専用線の移転、廃止計画等には十分の考慮をして行うものとする。

(1) 基本設計

鉄道施設の基本設計では、連続立体交差化する区間、経済的かつ合理的な線形、施行方法(仮線方式、別線方式、直上方式等)、概ねの構造形式を比較検討するものとし、事前検討を、

行った上で周辺の関連事業計画等と調和のとれた比較案を数案作成し、比較評価を行うものとする。その際、次の点に十分留意すること。

なお、単独立体交差による場合についても設計を行い、連続立体交差事業との比較が明確に把握できるようにしておくこととする。

- ① 平面線形は、市街地の土地利用、都市施設の整備方針、用地補償の難易度等に多大な影響を与えるので、その設計に当たっては経済性、周辺土地利用、各種都市施設の計画、市街地開発事業の計画等を考慮して比較検討を行うものとする。
- ② 連続立体交差化区間のすべて交差道路について、原則として4.7メートルの桁下空間を確保することとするが、鉄道の縦断線形については特に経済性の観点から十分比較検討を行うこととする。
- ③ 比較案の評価に当たっては、経済性、施工の難易度、関連事業との整合性、事業効果、環境への影響等について比較し、総合的に評価して順位を付けるものとする。

(2) 概略設計

概略設計に当たっては、比較案から最適な案を選択し、さらに詳細に上記検討を行い、事業費積算のための設計を行うこととする。

- ① 基本設計の結果を検討し、経済性を重点に構造形式の決定を行うものとするが、この場合スパン割りおよび構造形式の統一を図り、合理的な構造とするものとする。
- ② 高架施設は、一般的スラブ構造、スパン25メートル以上の橋梁、標準的中小橋梁、駅部および取付部に区分して検討するものとする。
- ③ 一般的スラブ構造については、地形、土質、市街地の状況等を考慮して数案の形式について比較設計を行い構造形式を決めるものとする。
- ④ スパン25メートル以上の橋梁については、個々の数案の形式について比較設計を行い、構造形式を決定するものとする。
- ⑤ 駅部については、駅周辺の動線計画、再開発計画等を考慮しつつ設計することとし、必要最少限の施設のみを高架構造とするものとする。なお、駅舎については、駅の業務施設の概略設計にとどめるものとする。
- ⑥ 取付部については、盛土方式、擁壁方式およびスラブ構造方式の別を定めるための比較設計を行い、構造形式を決定するものとする。
- ⑦ 設計は、主要構造物の代表的横断面の形状および大きさを定める範囲までとする。事業費はメートル当たり単価、平方メートル当たり単価を用いて積算してよい。

5-4 関連事業計画等の検討

5-4-1 関連事業計画の検討

連続立体交差事業の事業効果は、これに関連する駅前広場整備事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、大規模公共建築物建設事業、商店街近代化事業等の連続立体交差事業と一体

的に整備を図るべき関連事業がいかに実施されるかによって大きく左右される。

したがって、連続立体交差事業の計画に当たり、既に熟度の高まっている関連事業はもちろん、「5-2 都市計画の総合的検討」で検討したものを含めて、連続立体交差事業の事業効果を最大にするような計画内容と事業プログラムを検討する。この場合、鉄道残地および高架下空間の利用についても十分配慮するものとする。

関連事業のなかで、都市計画決定の必要なものについてはその計画案を作成するものとする。

5-4-2 駅周辺動線計画の検討

駅周辺市街地の土地利用計画、街路網計画、高架下利用計画、再開発計画等との関係に配慮しつつ、駅前広場、側道、コンコース、改札口、ホーム、階段等を計画し、歩行者と自転車の動線計画を作成する。

5-4-3 高架下利用計画の検討

都市計画の総合的検討を踏まえ、高架下空間を商業ゾーン、駅業務ゾーン、公共利用ゾーン、通路等に区分するなどして高架下利用の基本計画を策定する。この場合、周辺市街地の土地利用計画、駅周辺動線計画に十分配慮するとともに、周辺市街地の公共施設整備状況、住民の意向等に配慮して、自転車駐車場、小公園、行政サービスコーナー、集会所等公共利用を優先させるものとする。

5-5 総合アセスメント調査

連続立体交差事業の総合的な判断評価を行うため、連続立体交差事業による事業効果および環境への影響を調査する。

5-5-1 事業効果調査

連続立体交差事業によって生ずる効果を、例えば次のような分類にしたがって推計する。この場合、連続立体交差事業による効果と関連事業を同時に実施することによってさらに生ずる効果とに分けて整理することが望ましい。

また、各項目に係るデータ、写真、図面等は、将来、事業前と事業後の比較ができるように整理しておく必要がある。

- ① 踏切事故の解消効果
- ② 道路交通の円滑化効果
- ③ 列車運行の円滑化効果
- ④ 側道整備による沿道利用効果
- ⑤ 駅機能の向上効果
- ⑥ 鉄道空間・側道空間の利用可能性増大効果
- ⑦ 周辺市街地の土地利用可能性増大効果
- ⑧ 関連事業誘発効果

5-5-2 環境調査

① 騒音

当該地区の鉄道騒音を代表すると認められる地点および事業後において騒音が問題となる恐れのある箇所について、現況の騒音レベルの測定を行い、事業後の騒音の予測を行うものとする。測定方法は、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について」（昭和50年7月29日環境庁告示）等に準ずるものとする。

騒音予測については、周辺の地形、土地利用等の状況から簡略な計算で騒音レベルの予測が可能な場合は計算等を行うとともに、他地区の事例等諸資料を活用して行うものとする。

② 振動

地盤条件、沿線の土地利用状況等より判断して、現在振動が他の箇所より著しい箇所および将来振動が問題となる恐れのある箇所について振動の測定を行うものとする。測定方法については「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」（昭和51年3月12日環境庁長官勧告）等に準ずるものとする。

振動予測については、技術的に未解明の部分もあり、他地区の事例等諸資料を活用して検討を行うものとする。

③ 日照

事業後の日照阻害時間の推計を行い、鉄道線形、関連側道の設計において配慮するものとする。

④ 電波障害

電波障害は付近に高層建築物等がある場合原因者が複合し必ずしも鉄道高架構造物のみによる障害の範囲及び程度が判然としない場合もあるが、概ねの電波障害の範囲、程度を予測するものとする。

⑤ その他

地域分断、都市景観の阻害、その他の項目についても必要に応じて検討を行うものとする。

6. 報告書のまとめ方

6-1 報告書のまとめ方

- ① 報告書の大きさはB4版とし、「5. 調査内容」の順序にしたがってとじ込むものとする。
- ② 報告書の冒頭に調査箇所の位置図（都市計画図をB4版に切ったものが望ましい）と連続立体交差事業計画総括表（様式-9）をとじ込むものとする。
- ③ 調査の各項目毎に、適宜調査実施に際して問題となった事項および調査結果についての所見をまとめる。
- ④ 報告書の最後に図面袋をとじ込み、連続立体交差計画の概要と関連事業計画の概要のわかる図面（1/5,000～1/2,500程度）を添付する。
- ⑤ 報告書の内容を要約した概要版（概ね20～30ページ程度）を別途作成する。この場合においても上記①～④に注意すること。

⑥ 調査第2年度目の報告書には、第1年度目の調査成果も含めてとりまとめるものとする。

6-2 調査内容と成果品（図表）の対応

「5. 調査内容」の各項目に対応して、次の図表を作成する。ただし、以下に示す図表は標準的なものであり、実情に応じて適宜適切な図表を追加する。

なお、図面は適宜縮小するなどしてB4版でも作成し、報告書にとりまとめるものとする。