

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

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（オーバーパス）、くぐる（アンダーパス）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は、建国協定第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あつた。また従来、双方で見解の分かっ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。

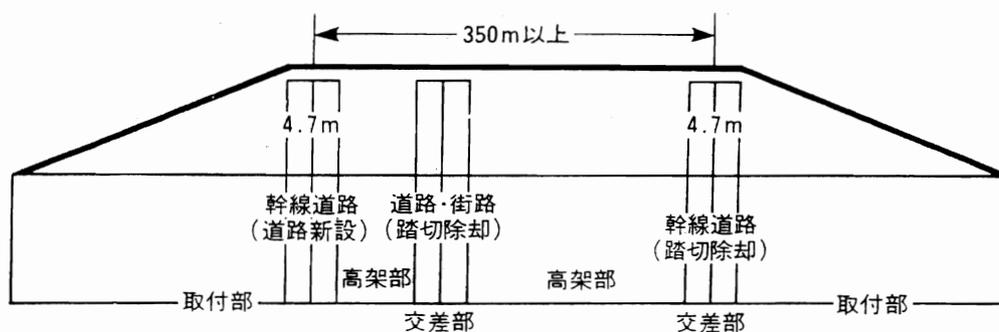
この提案に関して関係各方面において種々の検討が加えられたが、昭和43年1月に、大蔵省は、鉄道高架化事業の事業主体は都道府県とすること、同事業に対する国庫補助金は道路側分と都市側分を一括して、街路事業費として計上することなどの見解を示した。昭和43年5月に、国鉄基本問題調査会は、これら関係各省の検討を総括する形で、鉄道高架化について基本方針を決定し、この決定をうけて建設、運輸、国鉄の間で細部の協議を重ね、昭和44年9月、現行の「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定(以下「基本協定」という。)」および「同細目協定」(以下、これらを「建運協定」という。)が建設省・運輸省の間で締結され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

*「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、堀割式、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、地下化の場合にあつたては、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—2 単純化された連続立体交差化事業費の負担*

		鉄 道 事 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^{注)4}に相当する部分^{☆☆}までについては、公租公課相当額^{注)5}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。

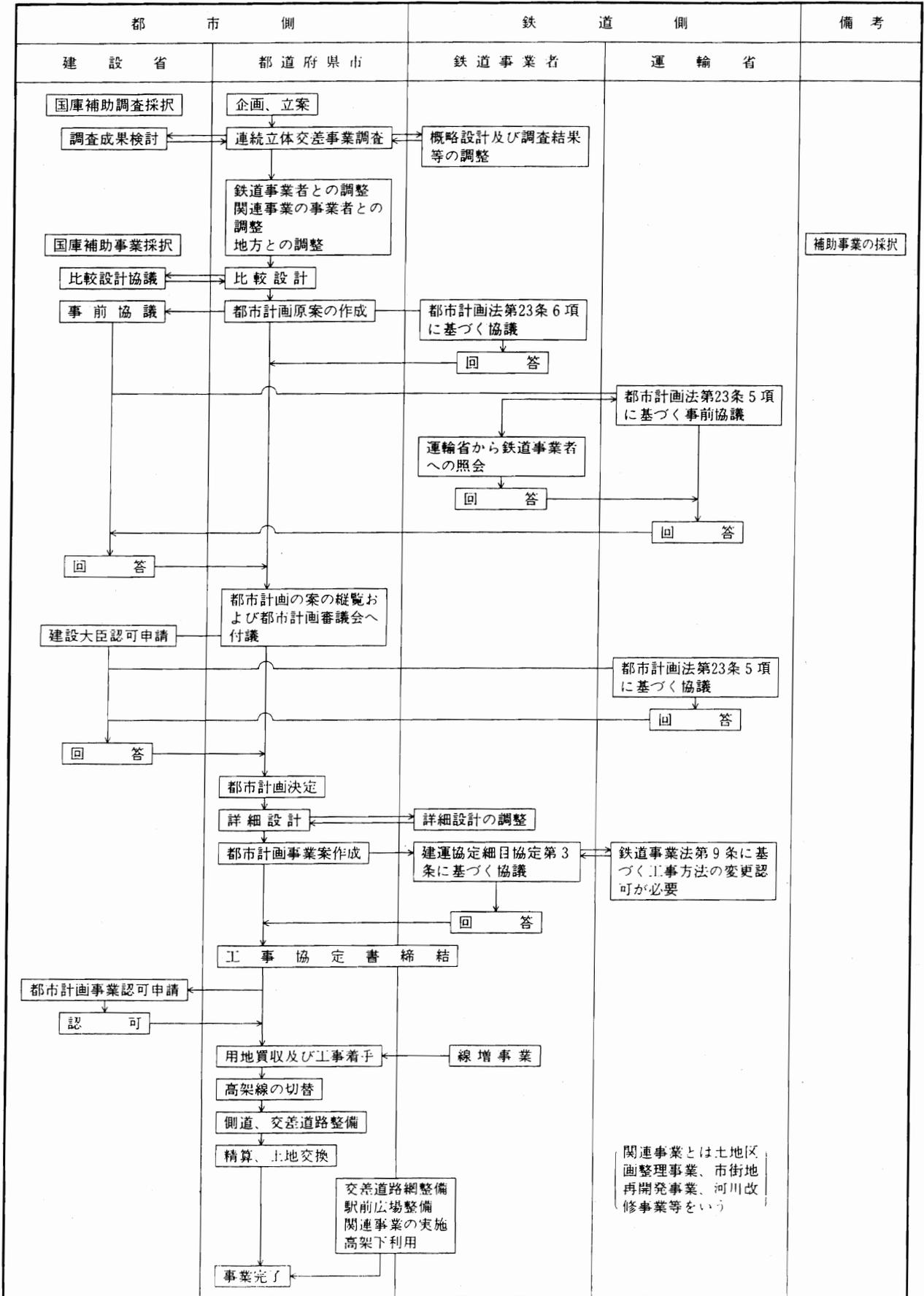
表-4 連続立体交差事業完了箇所（建国協定、建運協定に基づくもの）

（平成4年3月現在）

都府県	道名	都市名	鉄道名	区間	延長(km)	完了年度	摘要
静岡	道	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	道	名古屋市	名鉄名古屋本線	神宮前駅～呼続駅	1.7	44	〃
奈良	道	奈良市	近鉄奈良線	奈良駅～大宮駅	1.5	44	〃(地下化)
福岡	道	久留米市	西鉄大牟田線	櫛原駅～花畑駅	1.3	44	〃
東京	区	区部	東急東横線	中目黒駅～都立大学前	2.5	45	〃
東京	区	区部	京王京王線(環8)	八幡山駅～芦花公園駅	1.2	45	〃
大阪	道	池田市	阪急宝塚線	石橋駅～池田駅	1.9	45	〃
大阪	道	大阪市	京阪本線	天満橋駅～野江駅	2.5	45	〃
京都	道	京都市	近鉄京都線	京都駅～東寺駅	0.5	45	〃
東京	区	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	区	区部	京浜急行(環7)	鈴ヶ森駅～平和島駅	2.2	46	〃
東京	区	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	区	区部	国鉄総武本線	両国駅～江戸川	10.0	47	〃
東京	区	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	道	川崎市 船橋市	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	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	道	福山市	国鉄山陽本線	東深津駅～芦田川	4.9	50	〃
神奈川	道	厚木市	小田急小田原線	相模川～R129バイパス	1.6	51	〃
京都	道	京都市	国鉄山陰本線	京都駅～二条駅	4.2	51	〃
北海道	道	北見市	国鉄石北本線	北見駅～三輪	3.2	52	〃(地下化)
愛知	道	名古屋市	国鉄東海道本線(繰出)	山崎川～熱田東町	1.4	52	〃
香川	道	高松市	国鉄高德本線	高松駅～屋島駅	2.5	52	〃
佐賀	道	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	道	中津市	国鉄日豊本線	平江西～甲斐元町	2.9	2	〃
三重	道	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	道	名古屋市	国鉄東海道本線	大高町～扇川	2.2	53	〃
福岡	道	福岡市	西鉄大牟田線	平尾～大橋	3.2	53	〃
青森	道	八戸市	国鉄八戸線	馬川～新井田川	4.0	54	〃
大阪	道	八尾市	近鉄大阪線	久宝寺駅東～山本駅西	2.2	54	〃
大阪	道	東大阪市	近鉄奈良線	足代新町～横沼町	5.2	54	〃
			線	足代新町～下小坂			
島根	道	松江市	国鉄山陰本線	天神川～栄町	3.5	54	〃
東京	区	区部	小田急小田原線	代々木八幡～東北沢	1.9	55	〃
静岡	道	静岡市	国鉄東海道本線	袖木～寿町	3.1	55	〃
鳥取	道	鳥取市	国鉄山陰本線	卯垣～古市	5.6	55	〃
神奈川	道	横浜市	国鉄因美線	鳥取駅～新袋川			
			京浜急行湘南線	鶴見川～鶴見町	1.5	55	〃

北海道	千歳市	国鉄千歳線	東8線～柏台	4.4	56	〃
長野	長野市	長野電鉄線	長野駅～鐘鑄川	2.3	56	〃(地下化)
愛知	刈谷市	名鉄三河線	南桜町～下り松川	2.3	56	〃
愛知	安城市	名鉄西尾線	東海道本線～安城町	1.5	56	〃
宮崎	都城	国鉄日豊本線	平江ガード～大淀川	3.6	56	〃
		志布志線				
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	〃
兵庫	神戸市	国鉄東海道本線	住吉駅～東難貨物駅	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	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	〃
		成田線	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	〃
		遠州鉄道線	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～稻荷町	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	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-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

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って、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

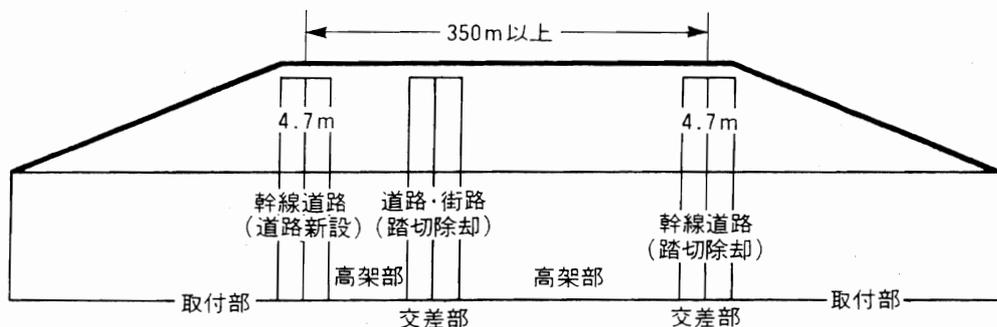
連続立体交差化に係る区間の鉄道を管理する者をいう。

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

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の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って、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って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)

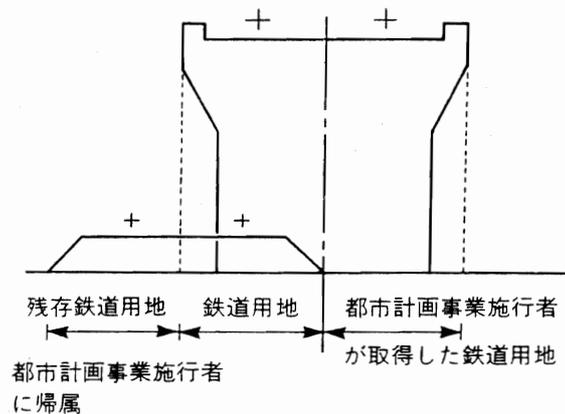
第8条 連続立体交差化によって生じた土地及び施設のうち、道路施設及び都市計画事業施行者が取得した道路予定地並びに都市計画事業施行者が取得した鉄道用地に対応して生じた残存土地は都市計画事業施行者に、その他のものは鉄道事業者それぞれに帰属するものとする。

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

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

§ 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

(趣旨)

第1条 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（平成4年3月31日協定。以下「基本協定」という。）を実施するための細目については、この協定の定めるところによる。

(定義)

第2条 基本協定及びこの協定における用語の意義は基本協定の例によるほか、次の各号に定めるところによる。

(1) 駅 部

駐車場の場内信号機又は区域標の内側の鉄道部分をいい、駅部から分岐する側線を含むものとする。

(2) 中間部

駅部以外の鉄道部分をいう。

(3) 施設の有効面積

連続立体交差化に係る両外側の線路中心からそれぞれ外側に2.75メートル隔てた仮想境界線（仮想境界線の外側に旅客乗降場又は旅客通路がある場合はその外周線とする。）の内側の面積をいう。ただし、当該境界線内に貨物設備等及び専用線等が含まれる場合は、当該面積から除外するものとする。

(4) 貨物設備等の有効面積

線路にあっては軌道延長に幅員5メートルを乗じて得た面積、建物にあってはその延面積、その他の構造物にあってはその水平投影面積をいう。

(5) 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

(6) B地域

首都圏整備法（昭和31年法律第83条）第2条による既成市街地、近郊整備地帯の区域及び近畿圏整備法（昭和38年法律第129号）第2条による既成都市区域及び中部圏開発整備法（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、並びに地方自治法第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）

(7) C地域

近畿圏整備法第2条による近郊整備区域及び中部圏開発整備法第2条による都市整備区域および人口30万以上の都市の区域（ただし、A地区、B地区を除く区域）

(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。

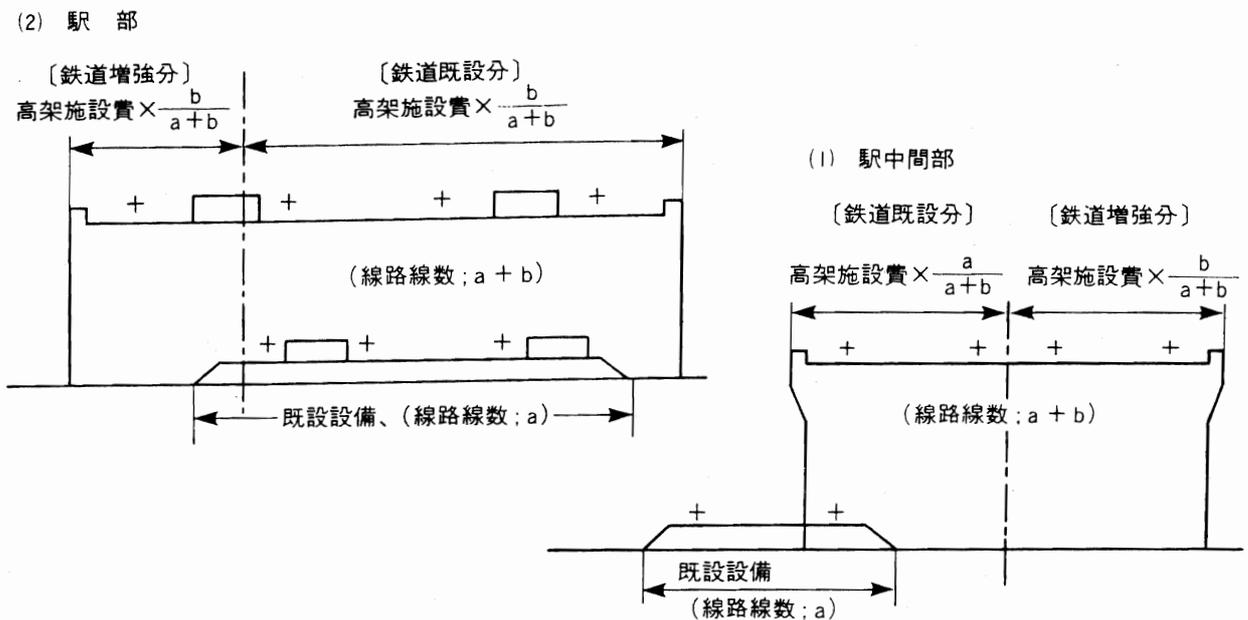
第1項は、線増連続立体交差化の場合においては、鉄道施設の増強部分以外の部分に係る事業を都市計画事業として都市計画事業施行者が施行することから、いわゆる既設線相当分をどのように考えるかを具体的に規定したものである。すなわち、高架施設横断面の両側から、高架施設費の既設分と増強分との比によって区分した場合において、在来鉄道施設と重複する面積の大きい側を既設線相当

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



(増加費用の範囲)

第5条 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、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(ニ)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、構造基準に基づく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っては、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 (駅部にあっては、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を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

比べて社会状況が変化したため、鉄道側受益の実態に合わせるよう、変更を行ったものである。なお、受益の算定年数については、耐用年数を50年として試算されたものである。この場合、高架下貸付可能部分の15パーセントは公共利用するものとして、鉄道事業者の受ける受益相当額の試算から控除してある。

また、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、個々の場合に依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。

(増加費用の負担区分)

第8条 基本協定第6条第2項第(3)号イ)の場合の増加費用のうち、鉄道既設分は都市計画事業施行者が負担し、鉄道増強分は都市計画事業として認可もしくは承認された道路又は道路整備5カ年計画において新設若しくは改築の実施が予定されている国道若しくは都道府県道に係るものは、都市計画事業施行者と鉄道事業者がそれぞれの2分の1を負担し、その他の道路に係るものは鉄道事業者が負担するものとする。

2 前項の増加費用の鉄道既設分と鉄道増強分との区分は、第6条第(1)号に規定する方法によるものとする。

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の増加費用の負担区分を定めたものである。

交差道路の新設、拡幅は都市計画事業施行者側の計画によるものであるから、鉄道既設分に係る増加費用は都市側が負担し、鉄道増強分に係る増加費用は両者の計画に基づくものとして折半負担する。

ただし、交差道路が事業認可もしくは承認された都市計画街路および道路整備5カ年計画において新設もしくは改築の実施が予定されている国道、都道府県道に係る場合のみ折半負担とするのであって、市町村道および事業化の予定のない国道、都道府県道に関する鉄道増強分に係る増加費用は鉄道事業者負担である。

第9条 基本協定第6条第2項(3)号ロ)の場合の増加費用のうち、用地費、舗装工事費等は都市計画事業施行者が負担し、その他の費用は鉄道増強分の2分の1を鉄道事業者が、残額を都市計画事業施行者が費用負担するものとする。

2 前項の増加費用(用地費、舗装工事費等を除く。)の鉄道既設分と鉄道増強分との区分は、第6条第(1)号に規定する方法によるものとする。

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、又は拡幅する場合の増加費用の負担区分を定めたものである。この場合鉄道増強の影響がな

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一1のとおりである。

表一1 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 増加費用 { 既存道路の拡幅 道路の新設	高架施設費の範囲 都市計画事業施行者負担 都市計画事業施行者負担	鉄道事業者負担 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)号ニ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。

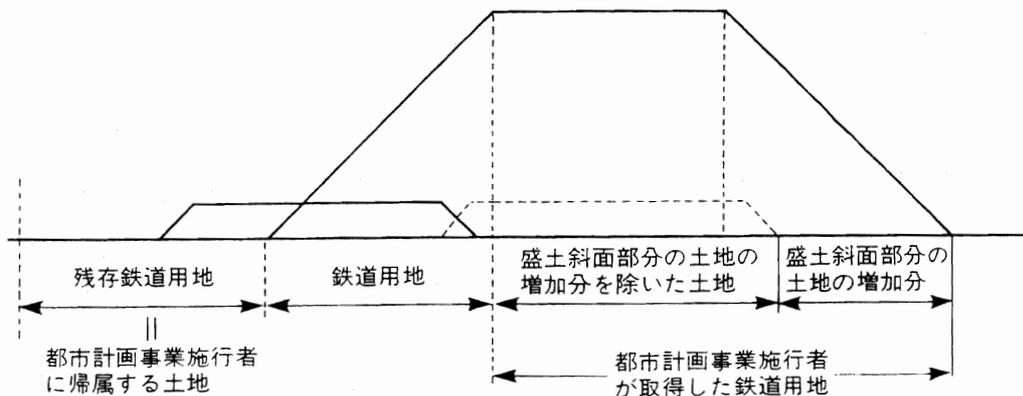
建国協定では、既設の平面交差を立体交差とし、又は道路を付替え、もしくは鉄道を付替えすることにより不用となる道路の敷地又は鉄道用地は、それぞれ管理していた側のものとするを原則としているが、連続立体交差化事業においては、残存価値を評価の上、これを都市計画事業施行者に帰属せしめる。

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



(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ふ趣旨である。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

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。

(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。

(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。

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

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日付けで締結された「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。

§ 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）

連続立体交差化事業の施行に際し設置される関連側道について、当分の間、下記のとおり取扱うことを連続立体交差化協議会において決定する。

昭和51年4月28日
運輸省鉄道監督局長
建設省都市局長
建設省道路局長

記

1. 関連側道について

鉄道の高架化に関連して、都市環境の保全に資する目的で、高架構造物に沿って住居の用に供している土地が連たんしている区間に設置される道路（都市計画法に基づく幹線街路を除く。以下「関連側道」という。）の幅員および設置に要する費用の負担は、次によるものとする。

- (1) 関連側道の幅員は原則として、6メートルとする。
- (2) 関連側道の設置に要する費用（用地費（用地取得に伴う補償費を含む。以下同じ。）および工事費をいう。）の負担は、次によるものとする。
 - (イ) 工事費は、都市計画事業施行者が負担する。
 - (ロ) 用地費は、幅員6メートルまでの区域は高架施設費（線増以外の増強費用および線増の場合の用地費を除く。以下この項において同じ。）の負担割合により都市計画事業施行者と鉄道事業者が負担する。

なお、幅員が6メートルを超える場合には、当該超える区域に係る用地費は都市計画事業施行者が負担する。ただし、鉄道路線相互の平面交差を立体交差化すること又は高架下を高度利用することの目的（以下「他の目的」という。）により高架構造物が高くなる場合には、他の目的がないものと仮想した高架構造物によって一定時間以上日陰となる地区（6メートルに満たない場合は6メートルとする。）に係る用地費は、高架施設費の負担割合により、都市計画事業施行者と鉄道事業者が負担し、それを超える区域に係る用地費については、都市計画事業施行者と鉄道事業者が別途協議する。

- (3) 関連側道が2.の付替側道の機能を合せ持つ場合の費用負担は、(2)にかかわらず2.の付替側道の幅員相当区域について2.により、これを超える区域については(2)によるものとする。

2. 付替側道について

連続立体交差化により、鉄道と並行又は交差する道路の機能が阻害された場合、当該道路の機能回復を目的として設置される道路（以下「付替側道」という。）の幅員および設置に要する費用の負担は、次によるものとする。

- (1) 付替側道の幅員は、在来道路の幅員によるものとする。ただし、在来道路の幅員が4メートルに満たない場合は、4メートルとする。

(2) 付替側道の設置に要する費用は、高架施設費に含める。

3. 日陰による損害等に係る費用負担について

1.の関連側道および2.の付替側道の区域以外の区域において、鉄道の高架化に起因して生じた日陰による損害等に係る費用は、駅部又は中間部ごとに区分した高架施設費(用地費を除く。)の負担割合により都市計画事業施行者と鉄道事業者が負担するものとする。ただし、鉄道事業者の要請によって高架構造物が高くなることにより増加する費用については、鉄道事業者が負担するものとする。

§5 連続立体交差化事業における側道の取扱いについて

事務連絡
昭和58年1月6日
建設省都市局特定都市交通施設整備室長

貴職におかれましては、益々御清祥のこととお慶び申し上げます。

さて、連続立体交差化事業における側道の取扱いについては、昭和58年度より下記のとおりとしますので、宜しくお取り計らい下さい。

記

1. 連続立体交差化事業における側道の取扱い

連続立体交差化事業における側道（関連側道および付替側道）の整備に要する費用（用地買収（物件補償を含む）および工事）の補助率を1/2とする。

2. 採択基準

現行の街路事業二種改良の採択基準「2. 高速道路又は鉄道に関連する付属街路の設置」に該当する側道

3. 本取扱いの適用範囲

昭和58年度以降側道の都市計画事業認可をはじめて行う連続立体交差事業に適用する。

4. 事業主体

事業主体は、従来どおり、都道府県又は指定都市とする。

5. 予算内示

高架本体を整備する連続立体交差事業と側道を整備する二種改良事業にわけて内示する。

	箇所名	工種	補助率	国費
高架本体	国鉄〇〇〇〇〇線	連立	2/3	〇〇〇〇千円
高架側道	国鉄〇〇〇〇〇線側道	2改	1/2	〇〇〇〇千円

（注）ただし側道の内訳はつけないものとする。

6. 交付申請

用地買収費（物件補償も含む）は、都市計画に従って、高架本体部分（補助率2/3）と側道部分（補助率1/2）にわけるものとする。この際用地面積比でアロケーションするものとする。

側道にかかる測量試験費のうち建物調査についても、高架本体部分と側道部分に用地面積比でアロケーションするものとする。

7. 実施計画の変更

高架本体と側道間における流用は、内示変更扱いとなる。

III 連続立体交差事業の取扱い細目

III 連続立体交差事業の取扱い細目

§ 1. 鉄道側増強費用および増加費用の取扱い

1. 増強費用、増加費用の定義

(1) 増強費用とは、基本協定第7条および細目協定第6条に基づき算定した駅部、駅舎および貨物設備等の鉄道施設の面積増強分に相当する費用をいう。

(2) 増加費用とは、基本協定第6条2項(3)および細目協定第5条に規定されている増加費用をいう。

鉄道側の増加費用となるのは、基本協定第6条2項(3)(イ)による平面線形等を著しく改良する場合および同号(ニ)の軌道、架線、信号設備又は連動装置の著しい改良を行う場合である。

また、この他に細目協定12条の趣旨等から鉄道施設の改良と考えられるもので、基本協定第6条2項(3)(イ)および(ニ)に該当しないものがあるが、連続立体交差化と同時にこれらの在来鉄道施設の改良を行う場合は、鉄道側の増加費用とみなすこととする。

(注) 従来の施設が基本協定第5条の構造基準に適合しておらず、連続立体交差化に伴い、これを構造基準に適合するよう改良整備する場合の取扱いは次のとおりとする。

なお、構造基準とは、政令、省令等の法令およびこれに準ずるものとし、法令に準ずるものとしては、普通鉄道の施設の構造に関する技術上の基準の細目を定める告示（昭和62年3月23日運輸省告示）を言う。

1) 鉄道事業者が連続立体交差事業の有無にかかわらず改良整備すべきものについては、鉄道側増加費用とする。

2) 現有施設の継続使用はさしつかえないが、新設、改築に際して改良整備を義務づけているものについては増加費用とみなさない。

また、連続立体交差事業で行う交差道路の拡幅等で基本協定第6条2項(3)(ロ)に該当しない都市計画以外の道路新設があるが、この場合、交差部分の工事費は都市側の増加費用とみなすこととする。

2. 鉄道側増強費用

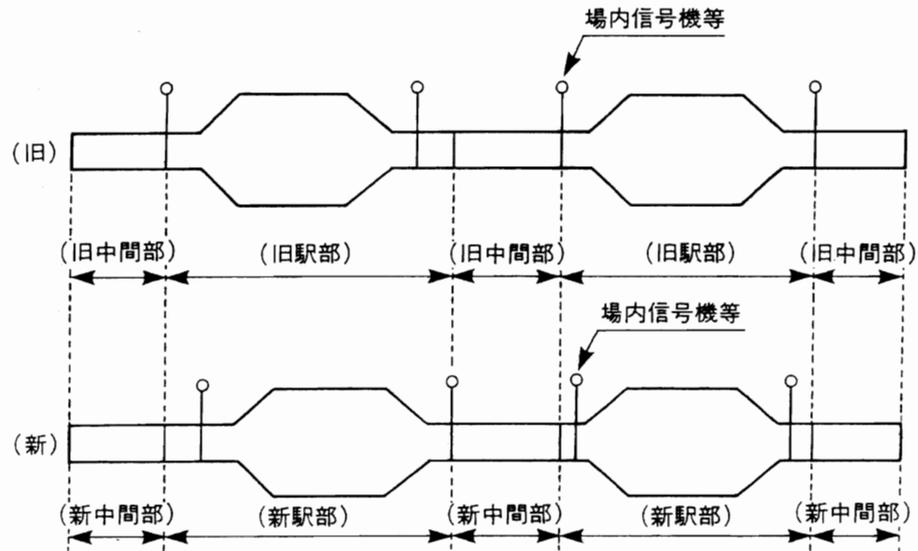
(1) 駅部の増強の取扱い

駅部の増強については、細目協定第6条(1)により、新旧駅部の有効面積比を各駅部毎に算定する。この場合の駅部の範囲は、細目協定第2条(1)および(3)によるほか、(図-1)のとおり新旧信号機等の最外側位置とする。また、施設の有効面積の算定にあたっては、定義により、仮想境界線外の旅客乗降場および旅客通路は有効面積に含めるが、駅業務施設は除外するものとする。

駅部が統合される場合については、協定上特段の定めがないが、統合前の駅部が事実上営業していない場合等を除き、原則として、統合前の駅部有効面積の和と統合後の駅部有効面積との比により、増強費の算定を行う。

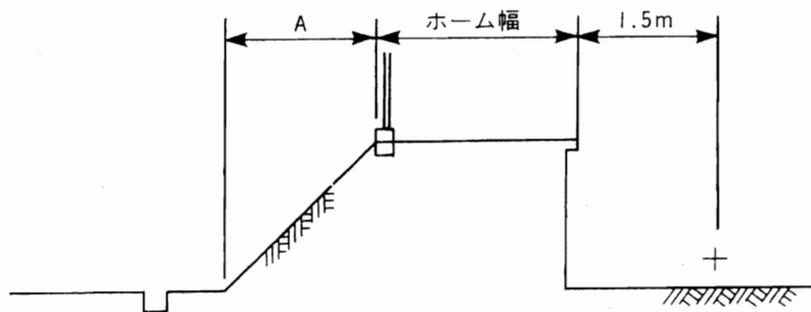
なお、連続立体交差事業区間に存在する新旧駅部有効面積を各々合算の上、駅部増強を算定する方法は採用していないので注意すること。

図-1



なお、施設の有効面積を算定するに当たっては、細目協定第2条(3)の定義により線路の中心から2.75メートル隔てた仮想境界線(仮想境界線の外側に、旅客乗降場又は旅客通路がある場合はその外周線)とするが、駅部においてホームののり部分がある場合(図-2に示すA)については、旅客乗降場とみなさないで面積の算定においては除くものとする。

図-2

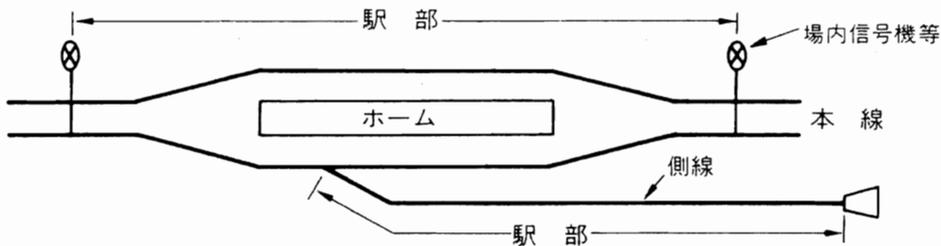


〈参考〉

建運協定における駅部と中間部等について

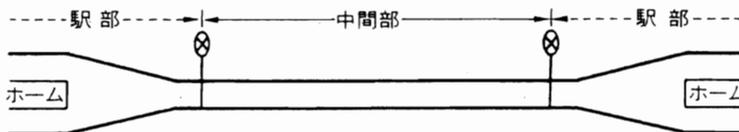
① 駅 部

「駅部」とは、停車場の場内信号機又は区域標の内側の鉄道部分をいい、駅部から分岐する側線を含むものとする。



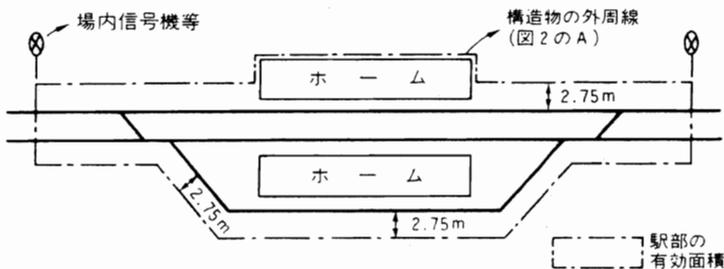
② 中間部

「中間部」とは、駅部以外の鉄道部分をいう。



③ 施設の有効面積

「施設の有効面積」は、連続立体文差化前および連続立体交差化後の施設の有効面積を定義したもので、新・旧有効面積はいずれも最外側の線路中心から2.75m隔てた仮想境界線の内側の面積をいう。

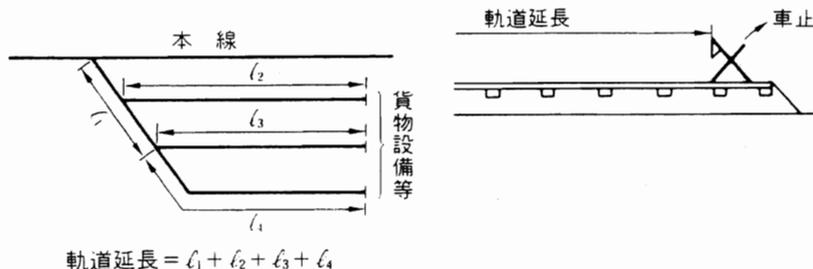


④ 貨物設備等の有効面積

「貨物設備等の有効面積」の算定は(1)~(3)のとおりとする。

(1) 線路の場合 有効面積 = 軌道延長 × 5 m

5 mは、面積に換算するための仮定の数値で、側線の施工基面幅を考慮したものであり、貨物設備等の有効面積は軌道延長の増加により、鉄道増強分が算定される。



(2) 建物の場合 有効面積……延面積

(3) その他の構造物 有効面積……水平投影面積

(2) 中間部の増強の取扱い

中間部の増強については、〔細目協定第6条(1)により新旧中間部の有効面積比〕を、各中間部ごとに算定するが、この場合の中間部の範囲は(図-1)のとおりとする。

<信号機等の位置>

旧信号機等	{	場内信号機……………現在建植されているもの
		停車場区域標……………同上
		その他の場合……………ホーム緑端から150m
新信号機等	{	場内信号機……………最遠ポイント先端から100m(対向の場合)
		……………車両接触限界標から150m
		(背向又は線路交差のある場合)
		停車場区域標
	{	その他の場合……………ホーム緑端から150m

(注) 実際の新信号機の建植位置は、見通しその他から費用負担に用いた位置と違う場合もあり得る。

なお、駅の新設・統廃合及び線形を著しく変更する場合等、特殊なケースは、別途協議する。

(3) ホームおよびホーム上屋の増強の取扱い

ホームおよびホーム上屋の増強の取扱いについては、協定および細目協定に明文の定めがないが、駅部の増強と切離して、ホームおよびホーム上屋の増強を取扱う旨、昭和44年の旧基本協定成立時点より、都市側鉄道側の間で了解されている。

ホームの増強については、新旧ホーム面積の比率によって増強費の算定を行うことを原則とする。

ホーム上屋については、新旧面積の比率により増強費を算定する。

(4) 駅舎費に係わる増強については細目協定第6条(2)により、新旧の駅業務用施設の延面積の比率により算定する。この場合、公共用のホール、通路等の面積を除き原則として、駅業務施設として扉等により閉鎖可能な範囲をもって延面積とし、駅前面に張り出す庇の類は含まない。

以上により得られた比率を、駅業務用施設以外の施設を含めた駅舎費全体に乗じて、駅舎費の費用負担額を決定する。ここで、駅舎費とは、高架本体の土木構造物とこれに直接関連する費用を除いた建築物の費用をいうものとする。

なお、公共用のホール、通路、売店等は、増強費の算定の基準となる延面積に含まないので、従前の機能に比して著しい改良のないよう、鉄道側との設計協議にあたっては十分に検討すること。

(5) 貨物設備等の移転に係わる増強

貨物設備等の移転費については、細目協定第6条(3)により、線路・建物・その他の構造物の種類ごとに、施設の有効面積比により増強費の算定をすることとされている。

なお、線路の増強については、具体的な取扱いとして、特殊の場合を除き、線路の有効延長の比によることも可能である。

3. 鉄道側増加費用

- (1) 基本協定第6条2項(3)(イ)は、主に都市側増加費用について規定した条文であるが、細目協定第8条による鉄道増強分のある場合は当然鉄道側負担が生じる。
- (2) 基本協定第6条2項(3)(ロ)については、「2. 交差道路の費用負担の取扱い」を参照のこと。
- (3) 基本協定第6条2項(3)(イ)の平面線形等を著しく改良する場合とは、通常、軌道の曲線半径を大きくする場合が想定される。この場合、若干ではあるが延長が短くなるため工事費の増加が生じない場合もあるが、新軌道敷の取得に用地費、補償費等を要するときは増加費用が生ずる場合がある。また、縦断線形の改良、方向別運転化、駅部における高架下を2層で使用する場合の縦断線形の変更の場合等には、工事費の増加が生ずる場合がある。都市側としては、交差道路の空頭を確保するに必要最小限の縦断線形で現施設を高架化すれば足りるからである。いずれにしても、鉄道側の著しい改良により事業費が増加する場合には、これを増加費として取扱うこととする。

なお、土地区画整理事業等に関連して線路を変更する場合は、上記によらず別途考慮することとする。

- (4) 基本協定第6条2項(3)(ニ)の著しい改良の取扱いは次のとおりとするが、1(2)の(ロ)に留意すること。

(ア) 軌道関係

環境対策として必要な重軌条化(ロングレール化を含む)、防振軌道及びスラブ軌道の設置に要する費用は、協定第6条第2項(1)にある高架施設費に含めることができるが、実施が必要な箇所については、都市計画事業者と鉄道事業者が協議して定めることとする。

(イ) 電気および信号通信関係

- a 架線のコンパンドカテナリー化、シンプル架線のダブルシンプル化等電気関係施設の改良は鉄道側の増加費用とする。
- b 自動列車制御装置等の新設改良等信号通信施設の改良は、鉄道側の増加費用とする。
- c 信号架空線のケーブル化によるダクトへの収容、継電連動化等については著しい改良とみなさない。
- d また、木製電柱のコンクリート電柱化は、差額が僅少であるので改良とみなさない。

(ウ) 建物関係

a 駅舎の照明、内装の改良

照明については従前の照度を限度とし、内装についてはごく一般的に使用されている素材の程度を限度として、これを超えるものを増加とみなす。

b 自動出改札装置、行先表示機の新設改良

現在機能、現在個数を限度として、これを超えるものを増加とみなす。

c 汲取便所の水洗化

法令の定めにより水洗化を行う場合は著しい改良とはみなさない。

d 換気、冷暖房装置

従来の設備の機能を上廻るものは著しい改良とみなす。

e エレベーター・エスカレーター

高架前の横断施設（地下道、跨線橋）の上下移動量と高架後の上下移動量に差があったとしても、著しく駅舎の機能がそこなわれたとは認められない。またエレベーター・エスカレーターは駅施設利用の効率化、乗客サービスの強化、身障者対策等に伴い、連続立体交差事業の有無にかかわらず、本来鉄道側が行うべき設備投資である。

しかしながら、都市計画事業者が連立事業として必要と認めたエスカレーター・エレベーターについては、連立事業の増加費として扱い、その建設費を高架施設費の割合で都市計画事業者と鉄道事業者が負担するものとする。

ただし、交差鉄道等と立体交差する等、地形上やむを得ない理由により、高高架構造となる場合には、通常の高さ（交差道路と道路構造令による建築限界を確保するために必要な高さ）を超える部分に対応するエスカレーターの新設費用については、これを鉄道側増加費用とみなさないことができる。なお、鉄道の横断線形の改良、方向別運転化駅部における高架下の2層利用等のため高高架が必要となる場合は、エスカレーターの新設はすべて鉄道側の増加費用とすることはいうまでもない。

f 出入口、階段等の増設

駅の出入口、階段等を従前の機能を超えて増設する場合には、これを鉄道側増加費用とする。

g 火災感知器、スプリンクラーの新設

法令の定めにより、現有施設の継続使用はさしつかえないが、新設、改築に際して設置が義務づけられているものについては、著しい改良とはみなさない。

(エ) 防風壁、その他

a 防風壁・待合室

防風対策として必要が認められる防風壁、待合室の設置に要する費用は、協定第6条第2項(1)にある高架施設費に含めることができるが、実施が必要な箇所については、都市計画事業者と鉄道事業者が協議して定めることとする。

b 視覚障害者誘導ブロック

駅舎費用に含めるものとし、改良とはみなさない。

c 防音壁

防音壁の高さの標準は施工基面上約2mとする。

(イ) 駅部における構造変更など

- a ホーム上屋の構造を電力支柱、防風壁等を兼用した多目的構造とした場合、上屋支柱を2柱式から1柱式にする等の構造変更および著しい材質の変更が生じた場合は、必要に応じて簡単な比較設計をするなどして、その妥当性について慎重に検討を加え、事業費の増が生ずる場合は増加費として取扱う。
- b 金網フェンス等は、乗降客が高架となる以前と同様に、安全かつ円滑に駅を利用するために必要欠くことのできない設備であれば、事業区間以外の管理状況と同程度のものを限度として、増加費用とみなさないことができる。防風雪壁については、島式ホームの場合にあつてはホーム設置する最小必要限度の待合室までを、また相対式の場合にあつてはホーム上屋と一体構造なるものを限度として、増加費用とみなさないことができる。

(ロ) 景観対策

周辺環境に調和するために必要なデザイン上の配慮に必要な費用は高架施設費に含むことが出来るが、実施が必要な箇所については、都市計画事業施行者と鉄道事業者が協議して定めることとする。

§ 2. 交差道路の費用負担の取り扱い

1. 費用負担の基本的考え方

連続立体交差事業に係る交差道路の費用負担は、

- (1) 交差道路の建築限界が確保されるが、鉄道の踏切施設、レール等の撤去に併せて、交差部分付近の小区間について縦断整正、舗装、排水、照明等の改築工事又は改良（拡幅、新設）工事を同時に実施する場合、
 - (2) 交差道路の建築限界が確保されないため、掘下げ、嵩上げ又は付け替えなどの工事を同時に実施する場合、
 - (3) 当該連続立体交差事業が単純か線増か、
 - (4) 交差道路が都市計画道路か一般道路（国道、県道、市町村道）か、
 - (5) 交差道路の位置が交差部か取付部か、
- などによって取り扱いが異なるので、これらの点に留意して以下の方法によって工事及び用地費を算定する。

2. 工事費の費用負担の取り扱い

- (1) 交差道路の建築限界が確保されるが、鉄道の踏切施設、レール等の撤去に併せて、交差部分付近の小区間について縦断整正、舗装、排水、照明等の改築工事又は改良（拡幅、新設）工事を実施する場合の工事費の負担は、細目協定第4条3項に基づき、鉄道既設相当分、鉄道増強相当分の区別がなく、〔A-表〕により取扱う。
- (2) 交差道路の建築限界が確保されないため、交差道路を掘下げ、嵩上げ又は付け替える工事を実施する場合の工事費の負担は、基本協定第6条2項(3)および細目協定第9条1項に基づき、一般道路・都市計画道路の区別なく、交差部および取付部を一括して〔B-表〕により取扱う。

〔A-表〕建築限界が確保されている場合の工事費の負担

高 架 種 別		単 純 又 は 線 増	
鉄道の既設相当分、増強相当分の別		区 分 な し	
適 用 区 間		交 差 部	取 付 部
交 差 道 路 (一 般 道 路)	既 設	⊙	⊙
	拡 幅	⊙	⊕
	新 設	⊕	⊕
交 差 道 路 (都 市 計 画 道 路)	既 設	⊙	⊙
	拡 幅	⊙	⊕
	新 設	⊙	⊕

⊙……高架施設費

⊕……増加費用(都市計画事業者負担)

交差部……高架構造の直下投影面積に相当する部分

取付部……縦断変更区間で交差部を除く部分

〔B-表〕掘下げ嵩上げ又は付替えが必要となる場合の工事費の負担

高架種別		単純又は線増	
適用区間		交差部および取付部	
鉄道の既設相当分、増強相当分の別		既設相当分	増強(線増等)相当分
交差道路	既設	⊙(高)	-
〔一般道路〕 〔都市計画道路〕	拡幅	⊙(増)	⊠(増)
	新設	⊙(増)	⊠(増)

⊙……高架施設費

⊙(増)……増加費用(都市計画事業者負担)

⊠(増)……舗装費は都市計画事業者負担その他工事費は都市計画事業者と鉄道事業者との折半負担

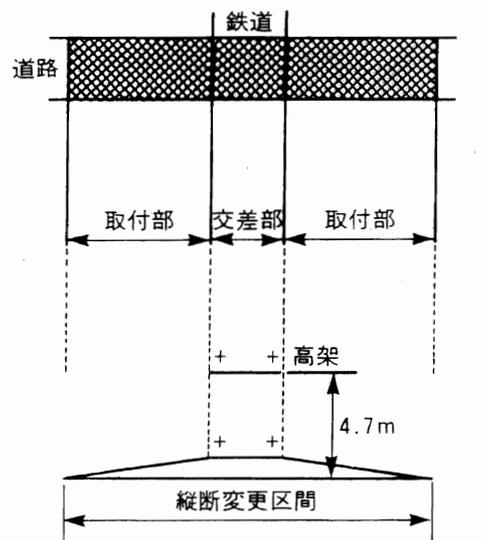
(3) 交差道路の建築限界が確保されている場合の取扱い〔A-表〕に関する解説

1) 一般道路

(ア) 既設道路の改築(図-1)

交差部、取付部：鉄道の踏切施設の撤去に伴う交差部付近の小区間についての既設道路の縦断整正であるため、附帯工事とみなし、縦断の変更点までの区間の工事費を高架施設費として費用負担する。なお、この場合に限って、交差部幅員は取付道路幅員に同じであるとして取扱う。

図-1



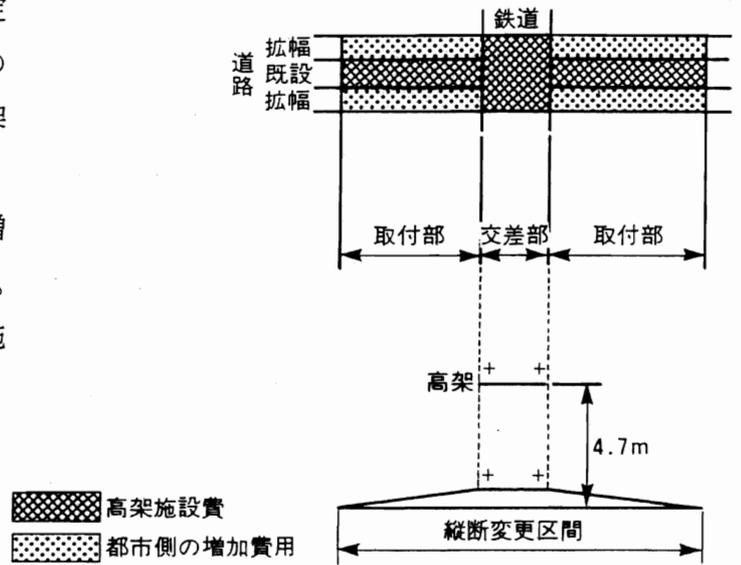
⊠(増) 高架施設費

(イ) 既道路の拡幅 (図-2)

交差部：細目協定第4条3項によって高架施設費とする。基本協定第6条2項(3)(イ)に該当しないものは、現在踏切幅を越えた拡幅も高架施設費の範囲とする。

取付部：拡幅部の改築工事費は増加費用とみなし、都市側負担とする。ただし、既設道路幅員までは高架施設費の範囲とする。(上記(ア)と同様)

図-2

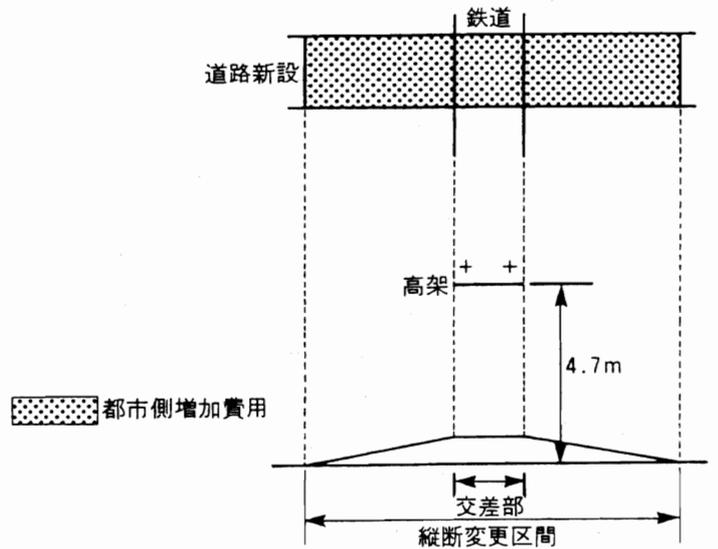


(ウ) 道路新設 (図-3)

交差部：細目協定第4条3項には、一般道路の交差道路については改築と明記されているが、新設は明記されていないため、都市側の増加費用とみなす。

取付部：都市側増加費用とみなす。

図-3



2) 都市計画道路

(ア) 既設道路の改築

1) (ア)と同じ費用負担である。計画決定幅員で改良済みの道路並びに計画決定幅員までの拡幅を同時施行しないで既設道路幅員まで縦断整正等に伴う工事費についての費用負担である。ただし、交差部における拡幅は、細目協定第4条第3項により、現在踏切幅員を越えた拡幅分まで高架施設費とできるので、場合によっては、連続立体交差化と同時に施工してもよい。

(イ) 既設道路の拡幅

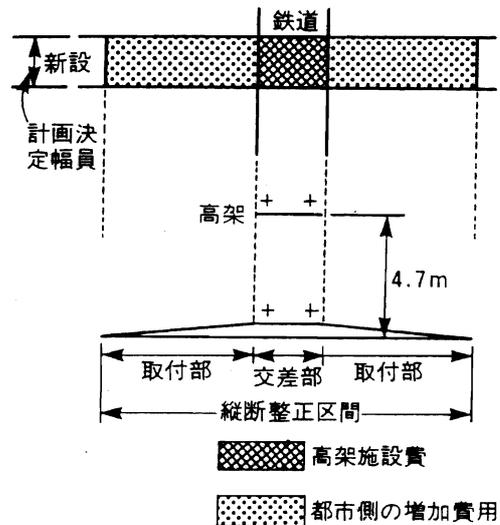
1) (イ)と同じ費用負担である。

(ウ) 道路新設 (図-4)

交差部：細目協定第4条3項に、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と明記されているので、高架施設費とする。

取付部：都市側増加費用とみなす。

図-4

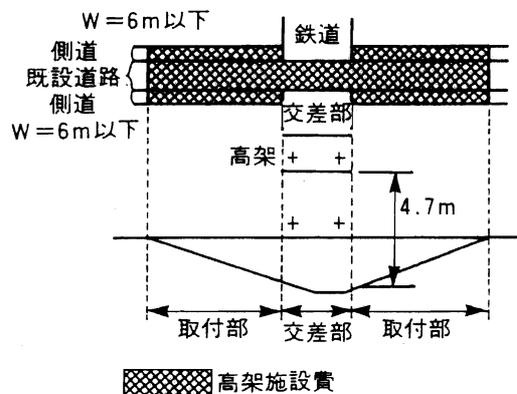


(4) 掘下げ、嵩上げ又は付替えが必要となる場合の取扱い〔B-表〕に関する解説

(ア) 既設道路 (図-5)

鉄道の縦断変更に伴う附帯工事費とみなし、高架施設費の割合により費用負担する。なお、既設道路を掘下げる等にした場合、取付部に側道の必要が生じるが、細目協定第5条4項により、この側道の幅員が6.0メートルまでは拡幅とみなさず、側道に関する事業費は高架施設費の範囲とする。

図-5



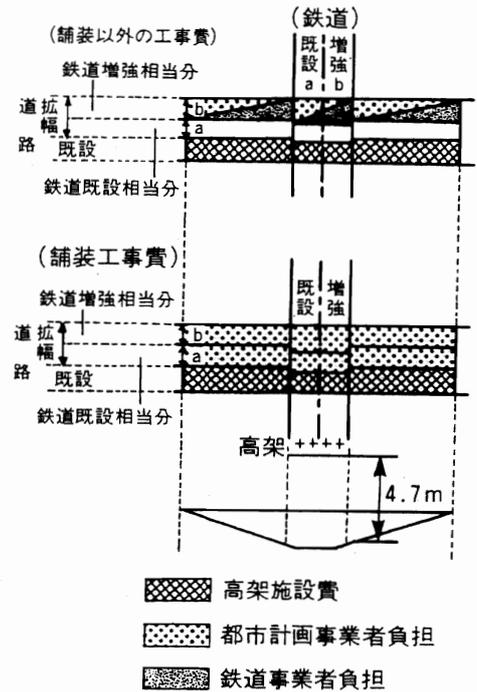
(イ) 既設道路の拡幅又は新設 (図-6)

図-6

鉄道既設相当分：道路拡幅又は新設については基本協定第6条2項(3)(ロ)に基づき、都市計画事業の増加費用として都市計画事業者負担とする。

鉄道増強相当分：基本協定第6条2項(3)(ロ)並びに細目協定第9条1項および2項により、舗装工事費は都市計画事業者負担、その他の工事費は都市計画事業者と鉄道側で折半負担とする。

増加費分担率 (舗装以外の 工事費) (細目協定第 9条1項, 2項)	鉄道側負担 $\frac{b}{a+b} \times \frac{1}{2}$
	都市側負担 $1 - \frac{b}{a+b} \times \frac{1}{2}$



a：既設本線路線数（貨物設備等の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。）

3. 用地費の費用負担の取り扱い

用地費については、原則として次のとおり負担するものとする。

(1) 道路の拡幅および新設に必要な用地……都市計画事業者

ただし、掘下げ等に伴って生じた側道の用地（幅員6メートル分）は、都市側及び鉄道側の負担対象である。

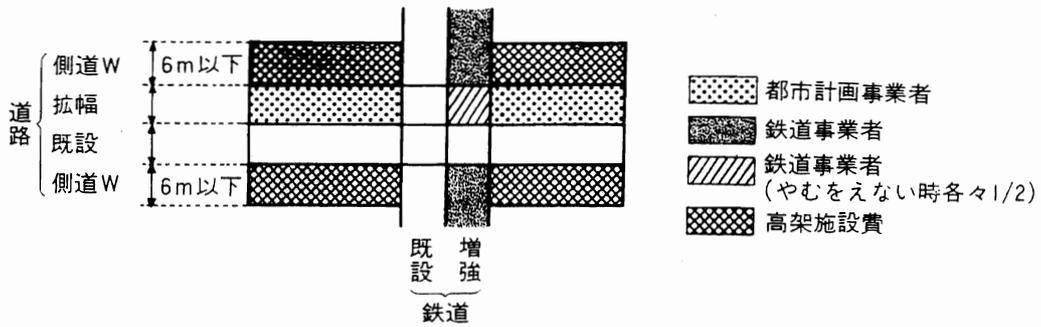
(2) 連続立体交差化に必要な用地

既設分……高架施設費

増強分……鉄道事業者

なお、線増と道路拡幅（新設を含む）を同時施行する場合の交差部の用地については、鉄道側が買収し、道路敷として無償で使用するものとする。

ただし、やむをえない場合は各々2分の1ずつ負担するものとする。



4. 掘下げ、嵩上げに伴って新設される側道の取り扱い

細目協定第5条4項に規定する側道の幅員は片側6.0メートルとし、6.0メートルを超える幅員分と拡幅とみなされる。6.0メートル以下の側道は実施幅員により負担率を計算するものとし、細目協定第5条4項により高架施設費としての負担範囲である。

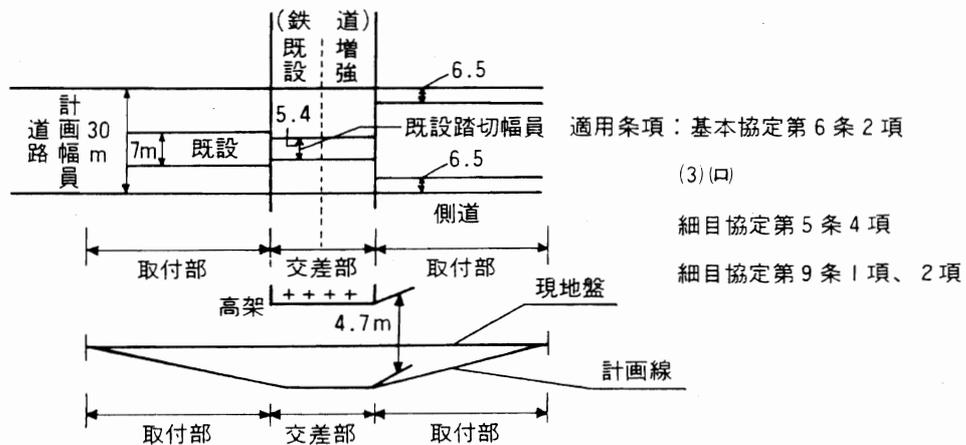
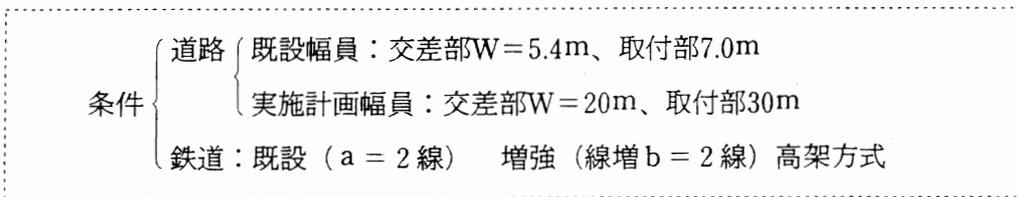
5. 道路の既設分の拡幅分の区分

現道幅員分および拡幅分に関する費用の積算については、仮想設計を行わず、次式により道路の幅員比により算出する。

$$\text{増加費用相当額率 (拡幅分)} \begin{cases} \text{交差部: } \frac{\text{拡幅}}{\text{計画幅員}} = \frac{\text{計画幅員} - \text{現在踏切幅員}}{\text{現道} + \text{拡幅}} \\ \text{取付部: } \frac{\text{拡幅}}{\text{計画幅員}} = \frac{\text{計画幅員} - (\text{現道} + \text{側道})}{\text{現道} + \text{側道} + \text{拡幅}} \end{cases}$$

(基本協定第6条2項(3)(ロ))

6. 掘下げが必要となる場合の費用負担計算例



〔費用負担率計算書〕

(単位：%)

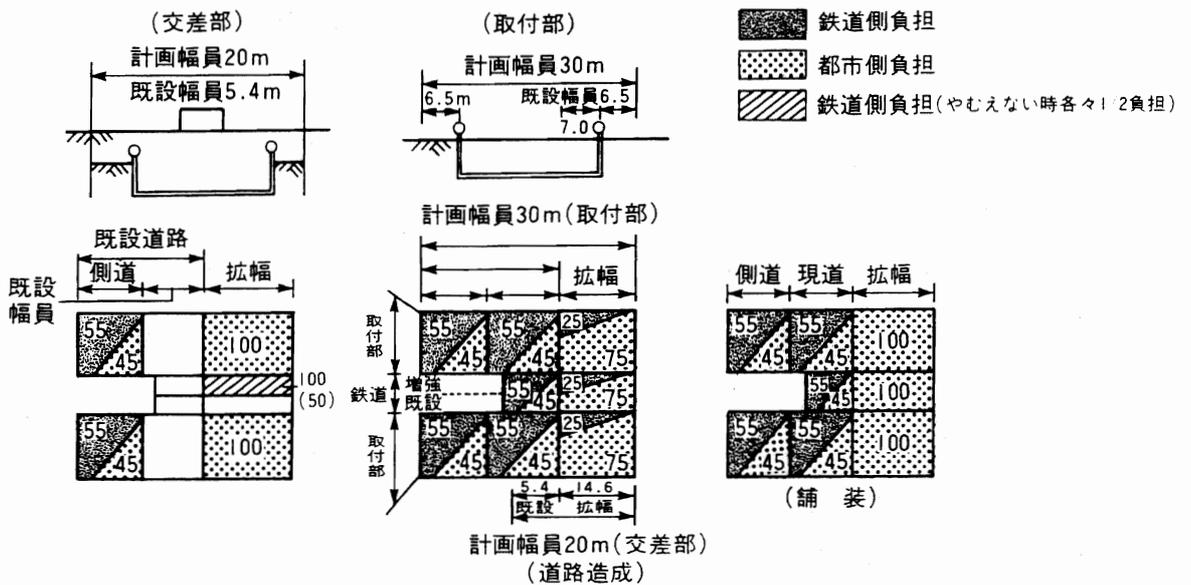
種別	区画別	交 差 部				取 付 部			
		現 道		拡 幅		現 道		拡 幅	
		鉄道	都市	鉄道	都市	鉄道	都市	鉄道	都市
用地		—	—	100 (50)	0 (50)	—	—	0	100
道路造成(舗装除く)		55	45	25	75	55	45	25	75
舗装		55	45	0	100	55	45	0	100

$$\text{高架施設費分担率} \begin{cases} \text{鉄道} = \frac{a}{a+b} \times 0.1 + \frac{b}{a+b} \times 1.0 = \frac{2}{2+2} \times 0.1 + \frac{2}{2 \times 2} \times 1.0 = 0.55 \\ \text{都市} = \frac{a}{a+b} \times 0.9 = \frac{2}{2 \times 2} \times 0.9 = 0.45 \end{cases}$$

$$\text{増加費分担率} \begin{cases} \text{鉄道} = \frac{b}{a+b} \times 1/2 = \frac{2}{2 \times 2} \times 1/2 = 0.25 \\ \text{都市} = 1 - (\frac{b}{a+b} \times 1/2) = 1 - (\frac{2}{2+2} \times 1/2) = 0.75 \end{cases}$$

$$\text{増加費用相当額率} \begin{cases} \text{交差部} = \frac{20 - 5.4}{20} = \frac{14.6}{20} = 0.73 \\ \text{取付部} = \frac{30 - (6.0 \times 2 + 7.0)}{30} = \frac{11}{30} = 0.367(\ast) \end{cases}$$

※実施側道幅員は図のように6.5mであるが、6.0mとして計算することとなる。



§ 3. 占用物件の移転費用の取扱い

1. 連続立体交差化は、道路網設備の一環として、自動車交通の円滑および安全並びに生活基盤確立のための踏切除却を目的とするもので、「都市計画法」「道路法」に基づく道路に関する工事である。

2. 占用物件の移転費用の取扱い（図－1）

(1) 道路区域内にある占用物件の場合

1) 鉄道と交差する道路内の占用物件(図－

1においてa、a'に該当)については、道路法第71条2項1号を適用するものとし、移転費用は占用者負担とする。

2) 鉄道に平行する道路内の占用物件(図－

1においてbに該当)については、原則として道路法第71条2項1号を適用するものとする。しかしながら、平行道路内の占用物件に関しては、1)の場合に比して受認の範囲の考え方が異なると考えられる点もあるので、移転費用の全部又は一部について連続立体交差事業として負担することもあり得る。

(参考)

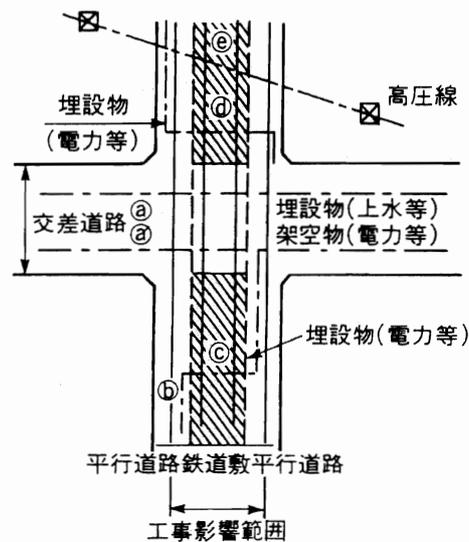
○ 占用許可の条件の限界（昭和34年2月28日道路局路政課長より北海道土木部長宛）

占用許可の条件については、将来のすべての道路工事に関連して必要となる占用物件の移転、改築、除却等の費用を、占用者が負担すべき旨の条件を定めることができるのでなく、そのとき対象となる道路工事は、許可の際に道路管理者として相当程度具体的に予測し得るものおよび修繕等のように必ずしも具体的に予測できないが、その施行が社会通念上常態であると考えられるものに限られるものと解される。

○ 道路占用物件の移転費負担について（昭和36年7月21日計画局長より京都市長宛）

道路法第71条2項1号の道路に関する工事とは、当該占用に係る道路に関する工事のみを意味するものでなく、当該占用に係る道路以外の道路に関する工事も含み、また都市計画事業として施行される街路事業についても、道路法に基づき路線の認定が行われていれば道路法第71条2項1号に規定する道路に関する工事に該当するものであるから、本件のように都市計画事業である街路事業のためやむを得ない必要が生じ、そのため、当該占用を許可した道路管理者が占用物件の移転措置を命ずる場合においても、道路法第71条2項1号の規定より、取扱うべきものと解される。したがって、本件道路占用物件の移転費用は補償する必要

図－1



はない。

- (2) 鉄道敷内であって、1)の移転に関連して移転せざるを得ない場合(図-1においてcに該当)で1)の1)に関連する場合は1)により、2)に関連する場合は2)により取扱うものとする。
- (3) 鉄道敷内であって、(1)の移転に関連せず移転を必要とする場合(図-1においてd、eに該当)は、道路区域外については道路管理者の管理権限はおよばないので、当該占用物件の移転については、原則として、鉄道事業者と占用者との間に締結された占用契約等によって処理するものとする。占用契約等のない場合は、両者の協議によるものとし、場合によっては移転費用の全部又は一部を連続立体交差事業として負担することもやむを得ない。
- (4) 工専用機器の使用等により一時的に仮移転する場合、原則として移転費用は連続立体交差事業として負担する。
- (5) 上記各項は下記各号の場合については適用除外とする。

- 1) 日本電信電話株式会社による占用物件については、昭和60年3月31日において効力を有していた「道路の占用の協議に関する建設省、日本電信電話公社協定」(昭和35年8月1日協定)第19条に規定する内容と同じ措置を当分の間、継続するための覚書を日本電信電話株式会社と建設省の間において別途締結されており、これによって処理する。

- 2) 道路排水施設として考えられる下水管については、道路工事として移設する。

- 3) 各占用企業者が県(又は指定市)と占用に関し、個別に一般協定を締結している場合は、その協定によって処理する。

(参考)

○電力会社による占用物件については、建設省各地方建設局と各電力会社との間に占用の協議に関する協定が締結されている。

3. 移転費用を連続立体交差事業として負担する場合の都市側、鉄道側の費用負担

- (1) 移転に要する費用は、連続立体交差事業の附帯工事として、高架施設費(増強を含む)の負担比率により両者で負担する。特に2の(3)の場合において、鉄道側と占用企業者との協議により鉄道側負担を無償とする場合には、都市側負担分も無償とする。

- (2) 線増連続立体交差事業の場合又は鉄道側の大幅な改良を伴う単純連続立体交差事業の場合において、線増もしくは鉄道側の改良が明白な原因となって占用物件の移設が必要となる場合は、専ら鉄道側の負担において当該占用物件の処理にあたるものとする。

4. その他

- (1) 鉄道を別ルートに敷設して連続立体交差化した場所における占用物件の移転については、2-1-2)の平行道路に準じて処理する。

- (2) 占用物件の移設を道路法第71条2項1号に拠って行う場合において、当該占用物件に係る道路の管理者が連続立体交差事業の事業主体と異なる場合にあつては、事業主体による当該道路の管理権の権限代行には問題があるので、事前に当該道路の管理者と十分協議の上、当該道路

管理者に処分を要請するものとする。

- (3) 占有企業が、経営上の観点から、本取扱いに応ずることが著しく困難なことが明らかな場合にあっては、別途協議するものとする。

§ 4. 高架下利用の取り扱い

1. 基本協定および細目協定の定め

高架下利用については、基本協定第10条および同細目協定第15条に定められており、都市側は鉄道事業者の業務に支障ない限り高架下に公共の用に供する施設を設置することができる。この場合、高架下貸付可能面積（ただし既設相当分）の15%相当部分は公租公課相当額で利用でき、15%相当分をこえる部分は鉄道事業者の定める貸付規則による使用料にて使うことができるものである。

2. 基本的な考え方

都市計画決定および都市計画事業認可による地元住民に対する説明会等において、高架下利用の関心が強く、公共利用の声が大きい。高架下利用の方法によっては、地元住民の協力が得られず、事業の実施に重大な支障をきたすことが考えられる。また、都市計画事業として都市側が行う事業である以上、高架下の利用は、地域の開発、地区の計画等と関連して考える必要がある。基本的には、都市計画決定をするときに、高架下利用の基本計画を定めておくべきであろう。

3. 利用方法

例えば次のようなものが考えられる。

- (イ) 道路（歩行者専用道、自転車専用道、広場を含む）
- (ロ) 駐車場
- (ハ) 自転車駐車場
- (ニ) 児童公園・遊び場
- (ホ) 公民館、集会室
- (ヘ) 消防施設置場
- (ト) 公共の材料置場

4. 利用者

基本協定第10条及び細目協定第15条では、国又は地方公共団体が利用できることになっている。

連続立体交差事業は都道府県又は政令指定都市が行うこととされているが、高架下利用は、地域住民との関係が深く、設置する施設も市町村の施策に密接に関連するものが多いと考えられるので、事業主体である都道府県は、市町村の意向が利用計画に充分反映されるよう調整を図らなければならない。

5. 利用計画の考え方

市街化の著しいところについては、沿線の土地利用の状況、側道の有無によって利用形態は異なると思われるが、空間地の確保という面からも考える必要がある。また、場合によっては、高架下と側道の一体的利用も考慮すべきである。市街化の著しくないところについては、将来のあり方を十分に考慮する必要があり、特に駅周辺部の利用計画は慎重に検討すべきである。

6. 協定上の留意事項

(1) 高架下利用計画案作成において、市町村、地元住民の意見を反映させること。

(2) 15%のとり方

昭和44年に締結した旧協定においては、公租公課相当額で利用できる面積を高架下貸付面積(ただし既設相当分)の10%相当とされていた。平成4年3月の協定見直しにおいて、さらに、都市側からの高架下利用の要望が強いこと及び高架下を有効に活用した都市機能の充実が不可欠であること等から15%に改正されており、従って15%の高架下利用にあたっては、以上の趣旨を十分尊重し、効果的な利用がなされるよう鉄道事業者と十分に調整すること。

(3) 位置

旧協定における10%の高架下利用は、線増部分、既設部分に拘らず、その位置を定められることになっていた。また、駅を中心点から可能な限り近い地点で利用を行うことに関し、都市側鉄道側で了解されていたが、明文化されないまま、昭和44年に旧協定が締結されたものである。従って15%の高架下利用にあたっては、以上の趣旨を十分に尊重して行うこと。

(4) 協定締結時における利用計画の策定

原則として、協定時点で高架下の利用計画をとりきめることとする。

その方法には、次の3つの方法があるが、できる限り(i)によることとする。

(i) 桁下空高3.2メートル以上となる高架下面積のみをとりきめておく。

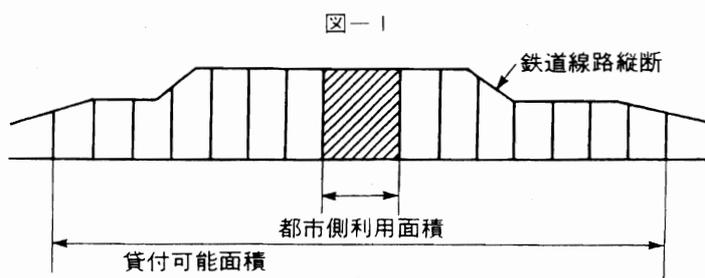
(ii) 貸付可能面積をとりきめておく。

(iii) 公租公課相当使用部分、貸付規則、使用部分等をとりきめておく。

(5) 貸付可能面積の算出方法

1) 高架構造物が標準以上に高くなった場合

貸付可能面積は、底地面積により算定することを原則とする。この場合、鉄道側が増加費(鉄道側の要請により、線路縦断を変更して高架下利用が鉄道側に有利なとき)を負担しているときであっても、原則として底地面積で算定し、都市側の15%の利用にあたり、こうした高高架部分を積極的に利用するようにする(図-1参照)。

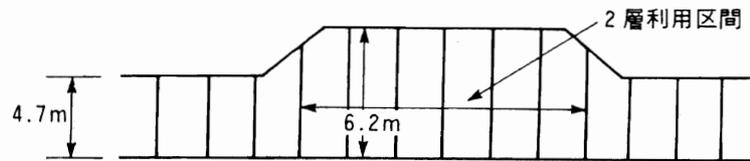


なお、鉄道側の増加費により高高架とし、高架下を2層に利用する場合には、延べ面積により算定することも考えられる。この場合、例えば図-2において、2層利用区間については、

$$\text{貸付可能延べ面積} \times \frac{4.7}{6.2}$$

の15%を都市側利用とする方法も可能であろう。

図-2



2) 貸付可能面積から除外すべきもの

協定時点で協議が整った高架構造物に係る川、道路並びに鉄道事業用部分（鉄道の運行に直接必要な施設で連続立体交差事業により直接移転が必要となるものを高架下に収容する場合）とする。

3) 側道がない部分の高架下

協定に規定がない以上、側道の有無は考慮せず、貸付可能面積に算入する。

(5) 貸付条件について

細目協定第15条は貸付料のみを定めたものであり、貸付条件等については別途協議するものとする。使用承認の取消し規定などの貸付条件は、15%の高架下利用を定めた基本協定第10条や細目協定第15条の趣旨になじまないので特に留意すること。

また、公租公課相当額で使用できる範囲以外で、公共利用に供する場合の貸付料については、鉄道事業法による鉄道および軌道法による軌道であって、鉄道運転規則を準用している鉄道については、旧協定（昭和44年）においては当時の国鉄の場合に準じて貸付規定をつくることで運輸省と了解していたが、新協定（平成4年）においては、この考えが一本化されている。しかしながら、15%を超える公共利用についても、鉄道側への税の減免措置を図るなどの手法等により、積極的に利用できるように鉄道側と協議を進めるべきである。

(6) 高架下利用協定の締結方法

次の方法があるが原則的に(ロ)にすることとする。

(イ)公租公課相当額による使用部分と貸付規則による使用部分とを2つに分けて締結する。

(ロ)協定は1つとして内訳で両者の区分を行う。

(7) 公租公課の減免

公租公課相当部分の高架下利用料については、税の免除を前提に無償使用とすることが可能であると考えられるので、高架下利用の計画協議に併せて検討することが望ましい。

(参考) 公租公課について

(1) 非課税の範囲

① 所有者によるもの

国、都道府県が所有するもの

② 使用目的によるもの（ただし、無償使用のみ）

国、都道府県、市町村、特別区が公共又は公共の用に供するもの

(2) 税の減免

特別の事情がある場合、条例の定めるところにより減免できる。

(3) 東京都における税の減免の例

〔条 例〕 東京都税条例第134条第1項2号

① 公益のため直接専用するもの

② 規則で定めるもの

〔規 則〕

当該事情を考慮して知事が定めることとされており、当該団体の政策方針により具体的に判断して定めることとなるが、不特定多数人の使用又は利用のため現に供され、その利益を増進するような性質を有することを要件として定められている。

①町会事務所(みこし庫を含む)、②遊び場、③幼稚園、④学生寄宿舍、⑤公共用歩廊

§ 5. 貨物施設の移転、敷地の造成等の取扱い

1. 貨物施設の移転費および敷地の造成費については、基本協定第6条2項(2)に定めがあるが、昭和46年9月10日付の3局長通達（建設省都市局長、同道路局長、運輸省鉄道監督局長）により処理されたい。
2. 移転先用地の取得に要する額の範囲について

移転先用地の選定は鉄道事業者であり、用地費、補償費、造成工事費の費用負担方法についても、3局長通達記の1により明確になっているが、次の点について注意すること。

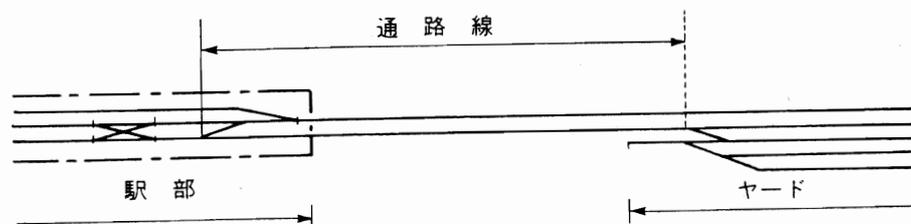
 - (1) 移転先用地の造成に要する工事費とは、貨物施設等を移転することを目的として取得された用地について、その目的が完結されるための造成に要する工事費を指すのであり、周辺地盤の状況（沼地、湿地）により盛土量が多くなる場合でも、その高低のいかんによらず鉄道事業者負担とする。

表－1 盛土高と費用負担の例

都市名	鉄道名	高架方式	盛土高	費用負担	摘 要
静岡	東海道本線	単 純	1.5m	鉄道事業者	クリーブ跡地等で、周辺の田面まで埋立は別途土地区画整理事業で施行
鳥取	山陰本線	〃	0.3m	〃	
松江	〃	単純、線増	1.2～1.3m	〃	
佐賀	長崎本線	単 純	1.1m	〃	

- (2) 3局長通達における移転先用地の取得に要する額の範囲とは、ヤード用地としての完結に至る費用、即ちヤードとしての一般的な使用が可能な範囲までの費用を定めた趣旨であるので、移転先用地に存する上下水道、電力線、電信電話線、ガス管等の支障物件の移転費は、土地に関する補償費として移転先用地の取得に要する額の範囲に含めるものとする。
3. 通路線敷地の造成について

「通路線」とは、貨物設備等が移転することにより、機能的にヤードと停車場とを連絡する車両出入線路が必要となるため敷設する線路をいい、駅部の分岐器からヤード最寄の分岐器までをいうものとする。



通路線が必要となる場合の取扱いは、3局長通達により、貨物設備等の移転費に含めて費用負担することとなっている。したがって、用地費（土地に関する補償費を含む）および盛土、土留工、

水路等の付替に要する工事費は鉄道事業者の負担となる。この場合、一般的な社会通念の範囲(現在の鉄道の施工基面高)で決定される盛土の範囲に要する費用は鉄道負担とし、それ以上の盛土に要する費用については都市側で負担してもやむを得ないものとし、ケース・バイ・ケースで協議し決定することとする。

また、附近の土地利用、在来地盤の地質状況等からみて、盛土構造が不適当なため高架構造等となった場合、或いは盛土高等経済的要因から高架構造となった場合の工事費の負担区分については、現行では施設の移転に要する工事費となり、都市側負担となるので、構造の決定に当たっては十分に検討することとする。

4. 移転先用地内に存在する道路の付替又は立体化に要する工事費について

(1) 貨物設備等の移転先用地は、在来線に隣接している場合が多く、したがって、在来線を含めた立体化(踏切除却、廃止)又はヤードを迂回した付替道路が必要になる。付替道路については、3局長通達記の1.(1)の(ロ)により鉄道事業者の負担となり、立体交差に要する工事費は同(2)の(ロ)により、施設の移転等に要する額の範囲となり都市計画事業者その他の負担となる。

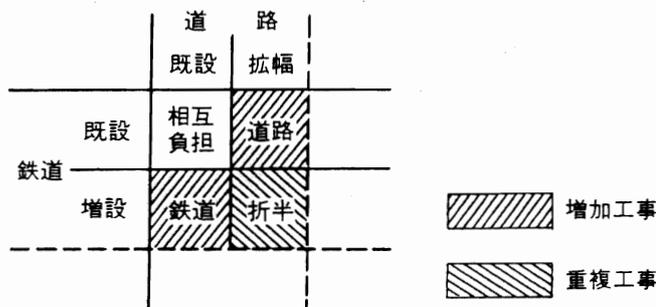
(2) 移転先用地内に存在する道路を立体化する場合、立体化を図る直接的な要因は貨物設備等の移転によって生ずることとなるが、在来線の踏切除却、廃止も併せて行われることとなる。この場合の費用負担について、従来は、国鉄線については、建国協定(昭和31年12月18日協定)に基づく費用負担方法を原則とし、下記により取扱うものとし、私鉄線については、(イ)によることとしていた。

(イ) 踏切位置に立体交差化の将来計画がない場合は、踏切除却による受益分を鉄道事業者の負担とする。

(ロ) 踏切位置に立体交差化の将来計画がある場合は、建国協定により工事費を負担する。

しかし、今回の改定によりJR線については、道路と鉄道との交差に関する建設省・運輸省協定及び細目協定(昭和63年5月31日協定)に基づく費用負担方法を原則として取扱うものとし、私鉄線についても、これを準用することとする。

立体交差工事の場合の基本的負担区分



・相互負担部分の鉄道側の負担は協定第6条(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)、細目協定第6条(鉄道側の負担額)に基づく「応分の費用」を負担し、道路側は残余の費用を負担する。

・電化による増加工事費は、鉄道側の負担である。

§ 6. 専用線の取扱い

道路立体交差区間内に専用線（特定荷主の貨物扱いの用に供している側線）が含まれている場合は、本線を高架化することにより、専用線への貨車出入が物理的に不可能になるため、細目協定第17条および3局長通達（昭和46年9月10日付）により、専用線を高架施設に取付けて存置するか、専用線を高架化区間外の駅に移転するか、又は存置が著しく困難であるとして廃止することとなるが、廃止の場合を除き鉄道事業者の配線計画等により、その位置、形態等が特定されることとなるので、その取扱いについては、鉄道事業者と十分に検討するとともに、各方法の経済比較を行い、都市計画事業施行者と鉄道事業者は協力して専用者と協議し決定すること。

費用の負担区分は表-2のとおりとし、その費用の算定方法、移転および廃止等に伴う対象施設の範囲は以下によるものとするが、現状の専用線および専用線付属施設のあり方は多種多様であるので、個々のケースにより弾力的に運用するとともに、鉄道事業者と専用者の契約内容に移転および廃止等に係る補償方法が明記されている場合は、これを準用し処理するものとする。

JRの鉄道施設に係る場合には、JRの専用線規定が適用され、同規定は有体物補償を原則としているため、公共補償のような機能補償に比して、低額で処理できることとなっている。これは、JR独自の専用線の統廃合、あるいは独自の鉄道施設改良に係る専用線の取扱いと都市計画事業である場合の取扱いとが相違することは、JR自身にとって不都合であるとの趣旨である。なお、JRに係る専用線の補償額の積算は、JRにおいて責任をもって行うものとの了解が得られている。

表-2 専用線の取扱い

取扱い方法	負担区分(方法)	根拠
高架施設に取付ける場合	駅部の高架施設費に含める 貨物設備等移転費の負担方法に準ずる	細目協定第17条2項
移転する場合		細目協定第17条3項
廃止する場合	駅部の高架施設費に含める	3局長通達記の4の(2)

1. 在来の専用線を高架施設に取付存置する場合

在来の専用線を高架施設に取付けるには、膨大な費用を要し、交差道路の立体交差化を阻害するケースが多いので、大工場の専用線のように、専用線及びこれに付属する設備が非常に大きく、移転することが困難な場合等特殊の場合に適用することを原則とし、高架施設に取付ける費用は、駅部の高架施設費に含めて基本協定第7条の定めにより都市計画事業施行者と鉄道事業者が負担する。取付に要する用地（土地に関する補償費を含む）については、単純高架の場合、原則として専用者が取得し費用も負担する。また、線増高架の場合は、鉄道事業者と専用者が協議して処理する。

また、道路と専用線の交差に係る費用は、交差道路の費用負担方法に準じて鉄道事業者と協

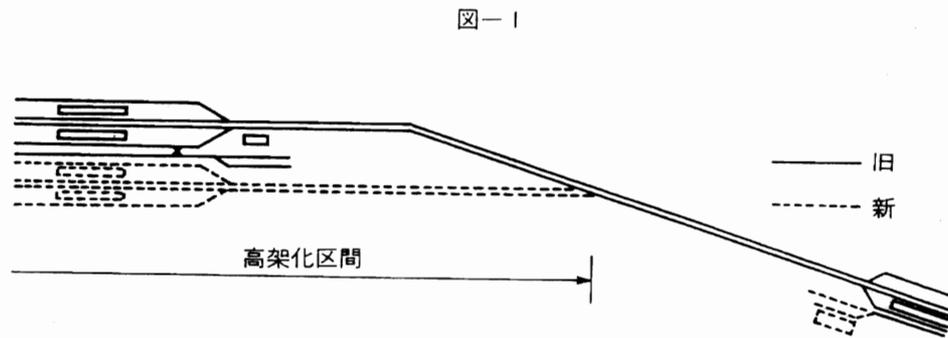
議するものとし、堀下げ、嵩上げの場合も同様とする。なお、取付部分において幹線道路と交差するときは、道路の縦断線型に留意し空頭不足とならぬよう注意すること。

2. 在来専用線を高架化区間外に移転する場合

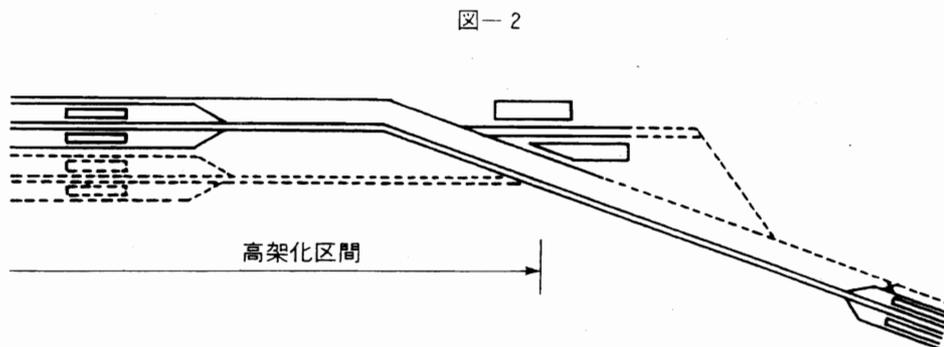
(1) 専用線を移転する場合の取扱い

専用線を高架区間外に移転する場合は、次のような2つの方法が考えられる。

(イ)専用線および付属設備を同時に移転する(図-1)。



(ロ) 付属設備は現状のまま存置し、専用線のみ移転する(図-2)。



いずれの場合においても、専用線を移転する費用については、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し、移転する施設のうち、鉄道事業者の財産については、鉄道事業者の施行とし、工事費で精算する。また、専用者の財産については、同種同等施設の移転費用を補償(補償工事費を含む)する。ただし、移転に伴い、専用線設備に量的増強又は質的改良がある場合は、在来設備の移転費用を限度とする。

(2) 専用線の移転に伴う補償対償施設の範囲

専用線の移転の対象となる施設は、専用線施設、専用線貨物の積卸しに直接関係する施設、専用線の機能上直接必要な施設、専用線を利用して輸送される貨物が直接収容される施設および上記施設に必要不可欠な関連施設、並びにこれら施設の移転に伴って在来専用線機能を回復するため最小限新たに必要となる施設である。

上記施設を具体的に挙げると次のようなものがある。

(イ)専用線施設

専用線の土工、路盤、軌道、橋梁、踏切設備、電気、機械、踏切の保安設備等専用線本体そのもの

(ロ)専用線貨物の積卸しに直接関係する施設

ホーム、上屋、クレーン、放油施設等

(ハ)専用線の機能上必要な施設

動力車庫、貨車転車台等

(ニ)専用線貨物を直接収容する施設

倉庫、油庫（油、LPG、都市ガス）等のうち、専用線貨物を直接収容している施設並びにこれら施設に直接附帯して法令上設置義務が課せられている消防設備および防火塀等の施設

(ホ)上記施設に必要不可欠な関連施設

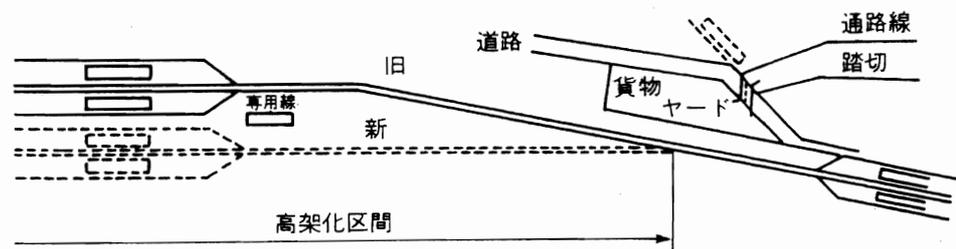
事務所、保安要員詰所、給排水設備、構内照明および構内舗装等の工作物のうち、直接専用線の機能に係るもの

(ヘ)移転のため新たに必要とする必要最小限の施設

施設を移転することにより新たに必要となる通路線（鉄道線と移転専用線を連絡する）およびこれに付属する踏切道、踏切遮断機、入換標識、警報ベル等の施設

なお、上記(イ)～(ヘ)の諸施設のうち、存続中であっても、現に営業に使用しないものについては、対象施設から除外する。

図-3



(3) 施設の移転補償費の算定方法

(イ)施設の移転補償

(2)による範囲内の移転費とするが、移転方法を再建工法とするか移築工法とするかについては、都市計画事業施行者と鉄道事業者は当該施設の実状を調査して施設の移転が可能か否

か、営業休止が可能か否か等を検討すると共に、両方法の経済比較も行い、合理的な方法を採用すること。

再建工法＝新設（新築）費＋〔動産移転費〕

移築工法＝解体費＋移設（移築）費＋〔営業休止補償費〕＋〔仮設費〕＋〔動産移転費〕

ただし、〔 〕についてはＪＲ専用線の場合、専用基準規程を準用し算定するので原則として補償対象としない。

(ロ)営業休止補償

施設の移転方法が再建工法を採用している場合は補償しない。また移築工法の場合は、移転期間中の営業休止補償をすることができる。

(イ)仮施設補償

移築工法の場合に限り移転期間中の仮施設を補償することができる。

(ニ)動産移転補償

新施設の使用開始と専用線の切替えの日を調整することより補償しないことができる。ただし、仮施設に移転する費用は計上する。

ただし、上記(ロ)～(ニ)の費用についてはＪＲ専用線は専用線基準規程を準用し処理するので、原則として計上しない。

私鉄についても、専用契約の条件によってＪＲと同様な取扱いをする場合もある。

(4) 専用線移転先用地

移転先用地の選定にあたっては、都市計画事業施行者と鉄道事業者は、周辺の土地利用計画、移転後の補償費等についての経済性、専用者の利便性等を十分検討して定めること。なお、用地取得費（土地に関する補償費を含む）、造成費および関連する道路、河川の付替えに要する費用は専用業者の負担とする。

(5) 専用線残存用地および残存建物

在来専用線用地のうち、鉄道事業者の用地以外の用地は専用者に帰属することとなるが、この用地を連続立体交差業で専用者から買収する場合は、基本協定第7条の定めにより、都市計画事業施行者と鉄道事業者の負担方法を定める。

残存建物については、当該用地を収用又は使用する場合を除き、撤去（解体）する必要がないので、再建工法を採用している施設は撤去（解体）費を計上しないよう注意すること。

残存建物を使用して、輸送方法を変更し、同一業務を続ける場合は、廃止専用線として取扱うものとする。また、異種業務に変更して残存建物を使用する場合は、当該建物の復成現価（復成価格から減価累計額を差引いた額）を移転費から差引くこと。

(6) 専用線移転補償の一般的考え方

専用線の移転に関しては、一般には、公共補償基準は適用されず、一般補償基準によることとなるため、現在施設そのものの移転だけを補償費積算の基礎とすべきである。しかしながら、

(ハ) また、減価償却資産のうち、レール、枕木等のように、その機能を維持するために毎年使用に耐えなくなったその一部を、ほぼ同数量ずつ新たなものに取り替える資産は、取替資産（法人税法施行令第49条および同施行規則第10条第1項）として、評価額が100分の50に達するまでは一般の評価の方法によりその価格を求め、評価額が100分の50に達した後は100分の50の額をもって評価額とすることができる。

(ニ) 専用線廃止に伴う補償対象施設の範囲

専用線施設、専用線貨物の積卸に直接関係する施設、専用線を利用して運送される貨物が直接収容される施設およびこれらの施設に必要不可欠な関連施設。

上記施設を具体的に挙げると、2、(2)の(イ)～(ホ)のような施設がある。

(ホ) 営業廃止の補償又は営業規模縮小の補償

専用線を廃止することにより、通常営業が不能となる時又は通常営業規模を縮小しなければならぬときは、一般補償基準に準じた取扱いとする。

(ヘ) 在来専用線用地

在来専用線用地のうち、専用者に帰属した土地は補償しないものとする。なお、連続立体交差事業により買収するときは、基本協定第7条の定めにより、都市計画事業施行者と鉄道事業者の負担方法を定める。

(参考) 無形固定資産と有形固定資産について

○専用線施設のうち、「受託施設」はJR財産となり、専用業者には所有権がなく、税法上無形固定資産として、定額法により償却することが認められている。また、無形固定資産であっても、有償取得の場合に限り、その対価をもって取得額とすることが定説となっており、専用線は有体物の利用そのものが専用側線利用権であり、業者の実際の償却も30年（残価率0）でもあることから、専用側線利用権の耐用年数を補償算定の基礎とする。

○「受託施設」でも廃止（専用線契約の解除）した時点で、その財産は専用者に帰属することとなっており、廃止を前提とした補償額の算定にあたっては、専用側線利用権（無形固定資産）としてではなく、構築物（有形固定資産）としての償却資産として扱う。なお、この場合においても、構築物のうち耐用年数の長いものは定額法とする。

専用側線利用権は、無形固定資産とはいえ、特許権、水利権、漁業権等とは異なり有形固定資産の集合体である施設が、形式上（受託施設）JRに属しているだけのものであり、補償にあたっては有形固定資産として減価償却する。

(2) 貨物の輸送方法を、専用線からトラックに切替えて営業を続ける場合、トラックの発着に必要な施設は、道路並びに貨物の積卸に最小限必要とする積卸場および上家とする。

(例1) 国鉄長崎本線佐賀駅附近鉄道高架事業

高架事業により、食糧庁所管佐賀政府倉庫専用線を廃止することによる補償費は、次の

とおりである。なお、当地域は区画整理事業と同時施行であり、高架用地内にある倉庫は、3局長通達記の5により、区画整理事業者が更地として鉄道事業者に換地した。

○鉄道高架事業負担

1. 専用側線廃止跡地の作業道路の整備
2. 専用側線のレール、枕木を撤去し、1カ所に集積する
3. 専用側線跡地作業道路と既設構内道路との連絡道路の整備

○区画整理事業負担

1. 高架用地内の倉庫の補償費
2. 残存倉庫の機能保持のため配電、火災報知機、水道ガス等の施設工事
3. 構内の周囲に、門および塀を設置
4. 宿舎、人夫詰所、実験室、受電所等の移設
5. その他樹木等支障物件の移設

(例2) 国鉄山陰本線松江駅附近鉄道高架事業

次のような交換公文により、国立農林倉庫の専用線廃止補償については、公式見解が出されているので参考とされたい。

〔参考－１〕

都 開 発 第 20 号

昭和45年10月30日

農林省食糧庁長官 殿

島根県知事 田 部 長右衛門

(土木部都市開発室)

松江駅周辺鉄道高架化事業について (照会)

松江市の市街地は国鉄山陰線によって南北に分断され、南北方向の各街路は鉄道と平面交差をいたしております。

このため、列車運行時には交通が遮断され、都市交通に多大な支障をきたしている現状であり、さらに日増しに増加する車両台数によって、この窮状は今後、益々、増大するものと考えられます。

当県では、この現状に対処するため、市街地内の鉄道を高架化し、各街路との交差を連続的に立体化する鉄道高架化事業を実施し、都市交通の円滑化と安全化を図ることになりました。

つきましては、鉄道高架化に伴い、松江駅の貨物設備は隣接の馬潟駅に移転することに決定し、これが整備計画も着々と進められ、近く着工の運びに至っております。

これがため、貴省所管の松江食糧倉庫の専用線は結果的に全く機能を失うこととなり、移転又は、廃止をお願いせざるを得なくなりましたので、事情御賢察のうえ、御協力を賜りますようお願いいたします。

なお、御手数であります。前記専用線の移転又は廃止について、至急御回答を得たく、併せてお願いいたします。

農林省食糧庁長官 殿

島根県知事 田 部 長右衛門

山陰本線鉄道高架事業施行に伴う補償について

このことについて、昭和47年度事業の施行に当たり専用線廃止に伴う食糧庁松江倉庫に対する補償については種々御配慮いただき厚く御礼申し上げます。この事業もすでに高架事業部分の仮線軌道付替工事に着手し、貨物施設の移転は、昭和48年3月末完成を目途に着々と工事が進行している現状であり、これに伴う松江駅の貨物取扱いも昭和48年3月末をもって廃止し、新馬潟貨物駅に移転することに決定しております。したがって専用線による貨物取扱いについても廃止することを前提として、補償交渉を重ね、下記機能補償については、県の補償工事として施行し、昭和48年3月31日までに工事を完了し、食糧庁に引渡すことといたします。

記

機能補償工事の概要

1. 専用側線廃止跡地に作業道路の新設
2. この作業道路と既設構内道路との連絡道路新設
3. 専用側線のレール、枕木等は1カ所に集積する。
4. 工事完了後、食糧庁に引渡す。
5. 工 期

昭和47年12月27日～昭和48年3月31日

〔参考－3〕

48食糧業第8号(買入)

昭和48年1月16日

島根県知事 殿

食糧庁長官

松江政府倉庫専用線の撤去について

昭和45年10月30日付け都開発第20号により照会のあったこのことについては、種々お手数を煩わしているところでありますが、昭和47年12月27日付け都開発第22号による補償措置を条件として、当該専用線の撤去に同意しますので、お知らせします。

§ 7. 沿線環境対策の取扱い

1. 騒音

(1) 鉄道騒音の高架化前後の状況

都市近郊の電車線の場合の測定結果について、京阪本線並びに名鉄常滑線の連続立体交差事業に伴って測定した結果があり、図-1及び表-1に示すとおりである。

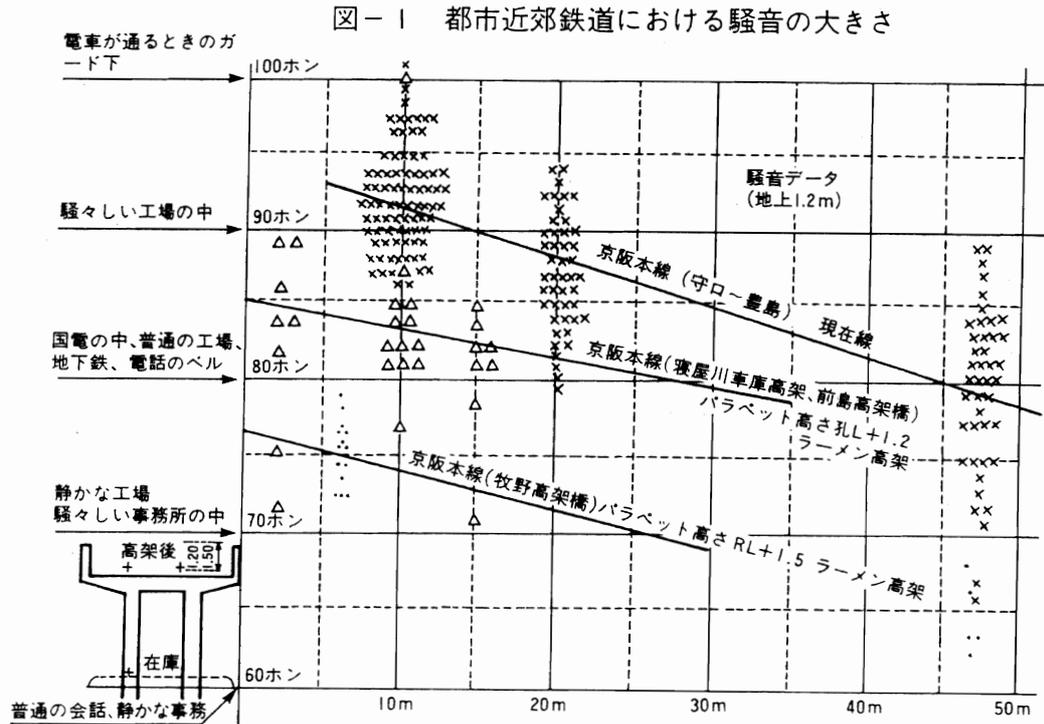


表-1 騒音レベルの高架前後の比較表

単位：dB(A)

測線	測定位置 測定時	10.7m		19.7m		44.7m		94.7m	
		1.2m	5.0m	1.2m	5.0m	1.2m	5.0m	1.2m	5.0m
①	高架前	85	84	80	85	70	74	61	63
	高架後	72	74	68	69	63	65	59	60
②	高架前	83	87	80	85	73	75	62	64
	高架後	73	74	71	74	64	66	58	59

- 注) ・測定位置は高架線の近接軌道中心からの距離
 ・測定位置の下段の数値は測定位置の路面からの高さ
 ・場所：名鉄常滑(新堀川～山崎川間)
 ・事前調査は昭和57年1月実施、事後調査は昭和60年7月

(2) 高架橋の構造別による変化

近鉄が大阪周辺の電車線について測定した騒音を表-2に示す。これによると、RCラーメンの場合騒音値は最も小さく、次いでPC桁、合成桁、槽状桁、上路プレートガーダーの順に大きくなる。ラーメンに較べて、PC桁の方が騒音値が高いのは、スパンが大きいことにより、構造物が振動しやすくなるためと思われる。また、合成桁の場合がPC桁に較べて大きいのは、やはり鋼板の振動によるものと思われる。

表-2 構造種別別の鉄道騒音測定値

(単位：ホン)

位置	測定側の境界からの距離		2 m	7 m	17m	37m	77m	10m (推定)
	構造物	軌道						
①	平面	ロング・PC	97	93	86	81	69	91
②	平面	定尺・木	95	92	88	84	75	91
③	平面	定尺・PC	94	87	84	76	67	86
④	上路プレートガーダー	長尺・木	98	96	93	89	77	95
⑤	槽状桁	定尺・木	96	92	88	80	73	91
⑥	合成桁	ロング・PC	88	86	82	78	67	85
⑦	PC桁	定尺・PC	83	83	81	75	65	82
⑧	PC桁	定尺・木	83	81	80	77	71	81
⑨	RC ラーメン	ロング・PC	77	78	75	71	64	77

- (注) 1. 場所 近鉄大阪周辺部
 2. 測定方法 J I S - 2 - 8731 (1966)、騒音レベル(A特性)のピーク値10~15回測定し上位5回分を算術平均暗騒音のみの場合と10dBの差があったので、暗騒音による補正は行わない。
 3. 位置4~9は高架橋、パラペット高さR.L.+1.0m

(3) 側壁高さによる変化

前述の図-1のデータによる限りでは、側壁の高さRL+1.2m(車両の床部分高に相当する)に較べて、RL+1.5mの方が騒音値は約10ホン程度下がっており、側壁による効果はかなり大きいことがわかる。

(4) ロングレール化

前述の近鉄線の騒音測定結果からは、ロングレールの効果はホン(A)で現われていない。これはレール継目による騒音が低周域であるため、A特性では、大きな違いが出ないためと思われる。しかし、現実には、人間に対しては不快感を与えるので、ロングレール化は必要であろう。

定尺レールではレール継目から列車騒音が発生するが、ロングレールとすることにより距離7メートル以内の場所では3~8ホン(A)程度の低減効果を期待することができるとの報告もある(「都市鉄道沿線近傍への騒音伝搬に関する研究」渡辺義則、土木学会論文集第302号1980年10月)。

なお、信号のために絶縁継目が必要であるが「接着絶縁継目」を採用することにより、ロングレール化に近い効果があったという報告がある（「鉄道高架化による電車騒音の変化」宮崎学、神木安司、土木技術26巻6号P32～38）。

(5) その他の騒音軽減策

その他の騒音軽減策として考えられるのは、バラストマット、吸音板などがある。

バラストマットは、床版下から発生する構造物音に対して有効であり、特に高架近傍において大きな低減効果を期待することができるが、高架から離れるに従ってその効果は小さくなる。

表-3 バラストマットの有無による騒音低減効果

測定位置 上下線別	バラストマットの有無による差(dB)			
	6.25m	12.5m	25.0m	50.0m
上り(測定側)	7.0	5.1	1.9	1.3
下り(反対側)	9.0	6.0	3.4	1.7

- 注)・上表の値はバラストマット敷設区間と一般施工区間(平均)の差
 ・調査地点は京王帝都相模原線の永山駅と多摩センターの間、距離は上り(測定側)軌道中心からの距離
 ・構造はコンクリート高架橋で、桁下高さ約8m、防音壁高さ1.2m
 ・測定時の列車速度は概ね90km/h

出典：東京都土木技術年報 昭和51年

吸音板は新幹線の例でも効果は2～3ホン(A)減程度であるが、価格が大きい割には効果が少ないようなので、慎重に検討しなければならない。

それ以上の対策を考えようとするれば、車両の構造も検討しなければならない。新幹線の場合は、スカートを長くするような対策を講じている。

(6) 連続立体交差事業でとるべき騒音対策

以上の検討結果から、高架完成後の沿線の騒音は、軌道敷から約10m離れた地点で75ホン位の値が予想される。このことから連続立体交差事業としては、次の諸対策をとることにより極力騒音を下げる努力をする。

- (イ) 側壁高さをRL+1.5m程度とする。(ただし、それ以上上げて効果はあまり変わらない)
- (ロ) ロングレール化の採用並びに接着絶縁継目、ゴムパット等の使用を考慮する。
- (ハ) 道床はバラスト道床とする。
- (ニ) 効果が確かめられればバラストマットの使用を考慮する。
- (ホ) 構造物はできるだけコンクリート構造物とする。

以上の(イ)および(ホ)の対策に必要な費用は、高架施設費に含めるものとする。

また、(ロ)および(ニ)の対策については「1. 鉄道側増強費用および増加費用の取扱い」の3の(4)を参照のこと。

また、上記以外の騒音軽減策が住民側から要求されたり、自治体独自の環境基準が作られたりする場合は、連続立体交差事業とは別に、住民側、鉄道側、自治体で協議して、解決を図るものとする。

2. 日 照

(1) 法律上の制限

建築物については日照を確保するため、建築基準法上の高さ制限、都市計画法上の高度地区制限等を受けるが、鉄道高架構造物は建築基準法第2条による建築物に該当しない。

しかし、日照問題は高層・高密度化の進行の著しい都市地域においては、連続立体交差のような大規模構造物の建設に際して、避けて通れなくなっている。地方自治体等が行う連続立体交差事業の場合にも、一般建築物に準じて建築基準法第56条(建築物の各部分の高さ)、第56条の2(日影による中高層の建築物の高さの制限)等により日照に対する考慮がなされなければならないであろう。

これから判断すると、建築基準法56条の制限を適用したと仮定すれば、高架高さ9メートルの場合に用途地域が住居系の場合で最高7.2メートル、商業系の場合で最高6メートルの側道が必要になる。(図-2参照)

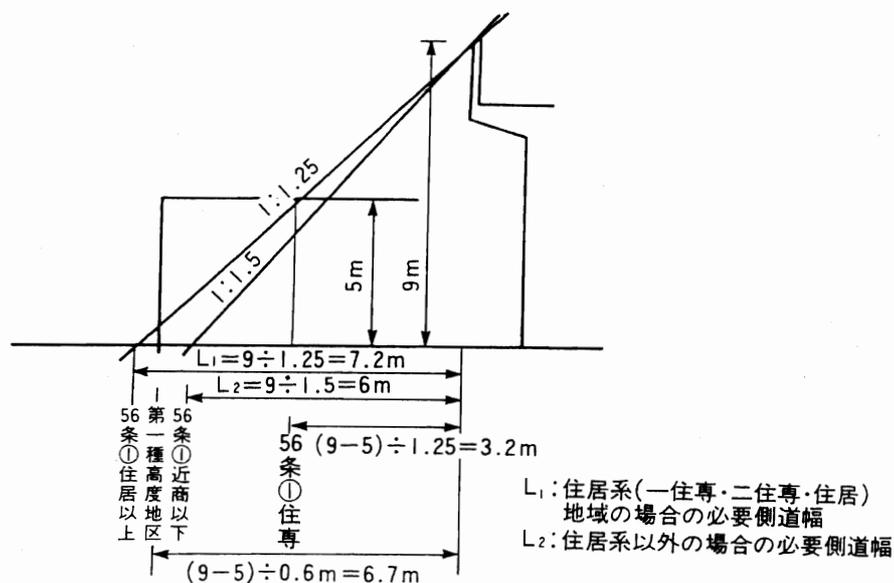
また、建築基準法第56条の2は中高層建築物が落とす日影の時間を制限することにより、隣地における日照条件の悪化を防ごうとするのもので、規制する区域と日影時間は、建築基準法で定める範囲内で、地方公共団体の条例で定めることになっている。

(2) 連続立体交差事業でとるべき日照対策

連続立体交差事業により生じる日影は、側道を設置することにより対処する。

しかし、側道の設置にもかかわらず、鉄道の高架化によって沿線地域に日照障害が生ずる場合は、「公共施設の設置に伴って生じる日陰による損失等に係る費用負担について(昭和51年2月23日建設省計用発第4号建設事務次官通達)」により処理することとする。この場合の費用負担は高架施設費の負担割合によるものとする。

図-2 高架構造物における日影



3. 振 動

(1) 振動の原因は次のようなものが考えられる。

① 軌道の不整

- 軌間の狂い
- 直線、曲線の線形むら
- 軌道面平坦性の狂い

② 弾性体である車輪とレールが強い圧力を受けながら斜面で接しているために生じる車輪の蛇行動

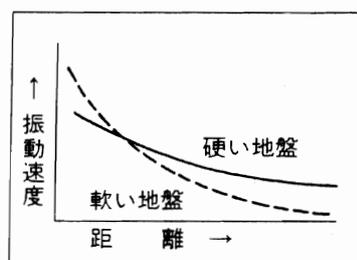
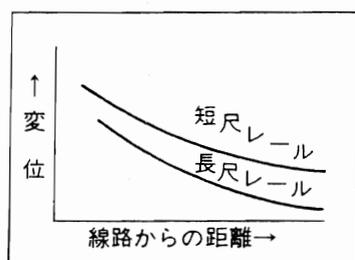
③ 制動時の滑走により、車輪踏面に生ずる平面きずの槌打効果

④ レール継目

(2) 振動の傾向はおおむね次のとおりである。

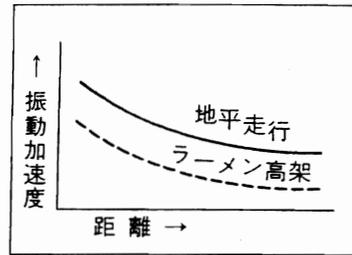
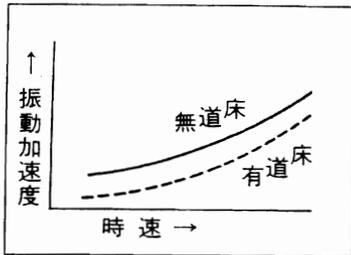
① レール継目の影響

② 距離による減衰



③ 道床および列車速度の影響

④ 地平走行と高架



⑤ その他

大断面の重いレールほど、木製よりコンクリート製の枕木の方が振動エネルギーをよく吸収する。

(3) 連続立体交差事業における振動対策

連続立体交差化後では、地平を走行しているときの振動より小さくなることは、過去のデータから十分予測される。その一例として名鉄常滑線で行った高架化前後の調査によると、鉄道用地境界で9～12dB、25m付近で11～13dBいずれも減衰しており効果は大きい。(表-4)

ただ鉄道による振動の環境基準がまだ確立されていないので、目標となるべき数値をあげて、対策を考えていくことはできない。

また、振動の伝播状況、防止技術に未解明な部分が多く、連続立体交差事業として対策を考える場合、わかっている範囲内で極力振動の少ない設計をすること(軌道の強化等)程度であり、今後解明されるにしたがって順次対策を確立していくべきであろう。

表-4 振動レベルの高架前後の比較表

単位：dB

測線	測定位置	10.7m	19.7m
	測定時		
①	高架前	61	61
	高架後	50	48
②	高架前	62	60
	高架後	50	49

注)・測定位置は高架線の近接軌道中心の距離

・場所：名鉄常滑線(新堀川～山崎川間)

・事前調査は昭和57年1月実施、事後調査は昭和60年7月

4. 電波障害

連続立体交差事業に起因する電波障害を生じた場合は、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について（昭和54年10月12日建設省計用発第3号建設事務次官通達）」により処理するものとする。

実施にあたっては次の点に留意することとする。

- 1) 現物補償により施行した設備の一切は、完成後すべて地元引き渡し、設備の維持管理はすべて地元で行うこととする。
- 2) 「共同受信施設の設置」による場合は、地元関係者で「テレビ共同受信管理組合」を組織し、これを補償交渉の相手方として、組合員個人との個別接衝は行わない。
- 3) 集中アンテナの建植は、学校、公園、図書館など公共施設を利用するのが原則とするが、これらの施設がないときは、地元用地等の提供等について協力を求める。
- 4) 事業着手前にあらかじめ影響が想定される場合は、事前調査を行い、工事完成後の障害の苦情があった場合の因果関係証明の資料とする。
- 5) 電波障害対策費は、都市側、鉄道側の両方で高架施設費の率により相互に負担するものとする。なお、鉄道側の原因により高架構造物の高さを高くする場合は、高架構造物の鉄道側増加費に対応して、電波障害対策費における鉄道側増加費も当然生じる。
- 6) 複合原因によるテレビ受信障害の費用負担

あらかじめ、NHK等に調査を依頼し、当該障害が連続立体交差事業による施設以外の工作物等による複合原因であるかどうか判定してもらう。複合原因であれば、補償工事着手前に、複合原因の相手方と費用負担、施設の処方等についてあらかじめ合意しておく。

費用負担割合の一方法として、原因別の影響範囲の面積比あるいは影響範囲の延長比等が考えられる。

§ 8. 側道の取扱い

1. 側道の必要性

(1) 環境整備としての空間の確保

鉄道高架化に伴い、良好な住居環境を保全すべき地域に対して、環境上必要な空間を確保する。

① 日照問題からの必要性（日照の項参照）

冬至の8時から16時までの間に、地盤面から1.5メートルの高さにおいて、4時間以上の日影を敷地外5メートル以内におさめるためには、高架構造物の高さ9メートルの場合の必要側方幅は、約9.3メートルとなる。

また、建築基準法第56条（建築物の各部分の高さ）により算出した側方幅は、高架構造物の高さ9.0メートルとした場合、用途地域が住居系の場合で最高7.2メートルである。（本項における側方幅の数字は大阪の場合である）

② 騒音問題からの必要性

騒音の距離減衰については、低周波（太く低い音、レール継目音等）よりも、高周波（高く鋭い金属音など）の方が減衰が著しい傾向が見られ、おおよそ距離が2倍になれば、3～5dB(A)程度減衰すると考えられる。

したがって、側道幅員を広げても、騒音の減衰効果に大きな期待はできない。

(2) 仮線敷として必要な側道

施工方法が1線仮線方式と2線仮線方式で異なるが、必要幅員は仮線を要する区間で5.0メートル～9.0メートルである。

2. 側道の利用方法

設置した側道は、高架下利用のためおよび周辺地区の交通のために利用するものとし、下記のようにケース・バイ・ケースで検討する。

- a) 自転車、歩行者専用道としての側道（緩衝緑地帯を主としたものを含む）
- b) 地区交通を主体とした側道
- c) 混合交通を主体とした側道

3. 側道に関する都市計画について

側道に関する都市計画は、通常、都市計画法第15条および同施行令第9条により、市町村の決定に係るものであるが、側道と鉄道の高架化は、一体として計画され実施されるべきものであることを考慮して、鉄道に係る都市計画と同時に計画決定するものとする。

側道に関する都市計画は、連続立体交差事業に係わる現道の付替え又は沿道環境保全の見地から行うものであるため、必ずしも側道の道路としての完結性にこだわる必要はない。したがっ

て、沿線に側道を連続させたり、同一横断面で側道を通すことは、必ずしも必要なく、おおむね一街区毎に側道の必要性、位置、幅員、事業効果等を検討の上、計画決定を行うものとする。この場合、側道の幅員は6メートルを標準として、沿道環境の保全上必要な場合は必要な範囲でさらに広い幅員で計画するものとする。また、6メートルよりやや狭い現道が存在している場合のように、事業効果等の面から、必ずしも6メートルの側道を必要としない場合は、新たに都市計画として事業を行わなくてもよい。

4. 費用負担

費用負担については、昭和51年4月28日付けの通達「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）」によるものとする。なお適用にあたっては以下の点に留意する必要がある。

(1) 関連側道と付替側道との区分

通達に示されているとおり、側道の費用負担は、関連側道とするか、付替側道とするかによって、工事費、用地費共に費用負担の考え方が異なる。このため、費用負担協定の協議に時間を要することが多いので、側道の計画段階で、費用負担の考え方をまとめておくことが望ましい。

(2) 高架施設費の内容

「高架施設費」の定義及び内訳は、基本協定6条並びに7条に示されているが、側道の費用負担における「高架施設費」の内容は、関連側道と付替側道とでは、それぞれ異なるので留意する必要がある。

このため、線増連立か単純連立か、線増以外の増強が有るか無いか、関連側道か付替側道かを判断して、側道の費用負担を決定しなければならない。

§ 9. 都市計画決定の取扱い

1. 都市計画決定の時期

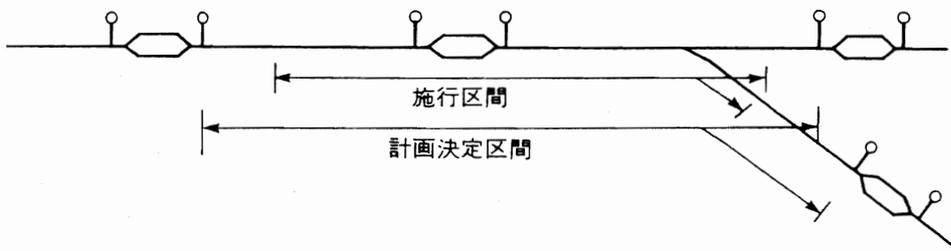
鉄道に関する都市計画決定については、都市計画決定権者と鉄道事業者が構造、線型等に関して、原則的に合意に達したと思われる段階で、かつ国庫補助事業の補助採択の見通しが明らかになった時点で、都市計画側は事前協議を開始する。

2. 鉄道に関する計画決定の範囲

区域については、つねに都市計画施設の完結性を考慮して計画決定を行うこととし、区間については、駅部から駅部までを決定するものとする。

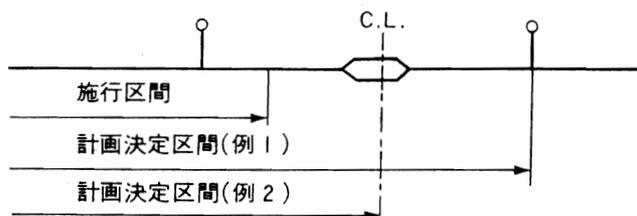
(1) 施行の起終点が中間部にある場合

次の駅部の場内信号までを計画決定区間とする。

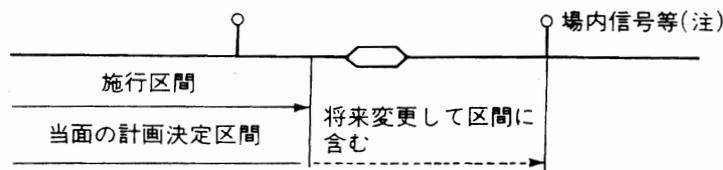


(2) 施行の起終点が駅部にある場合

a) 駅部に起終点が入った場合は、原則として外側の場内信号機までをその計画決定区間とするか(例1) 駅中央をその駅部の代表点として駅中央までを決定区間とする(例2)。



b) 駅部について、鉄道側の増強計画があるにもかかわらず、その詳細な計画が時期的に間にあわない場合は、現況を計画決定せずに、早急にその詳細計画を策定し、a)と同様に取扱うように計画変更をすることとし、当面は施行区間までを都市計画決定をすることもやむを得ない。



(注) 場内信号機又は区域標が存在しない場合はホーム端から100mまでを駅部とする。

(3) 施行の起終点が行政界を超える場合

工事施行の起終点が県（指定市）の行政界を超える場合は、原則として、隣接行政界内に存する部分について同時の計画決定を行うこと。ただし、やむを得ない場合にあっては、暫定的に行政界をもって都市計画決定区域とすることがある。

なお、工事施行区域は行政界を超えないが、都市計画決定区間を、駅間とした場合には行政界（県又は指定市の）を超える時は、行政界をもって都市計画決定区間とする。

3. 側道に関する計画決定の範囲

側道に関する計画決定の範囲については、「II. §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）」を参照のこと。

§ 10. 各種の補償の取扱い

1. 道路を仮線敷として使った場合の損失補償等について

- (1) 「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」(昭和37年6月29日閣議決定)第44条および「建設省の直轄の公共事業の施行に伴う損失補償基準」(昭和38年建設省訓第5号)第60条(この両条は全く同一の文章である)は次のとおりである。

(隣接土地に関する工事費の補償)

第60条 土地等の取得又は土地等の使用に係る土地を事業の用に供することにより、当該土地、当該物件の存する土地、当該権利の目的となっている土地および当該土石砂れきの属する土地並びに残地等以外の土地に関して、通路、みぞ、かき、さくその他の工作物の新築、改築、増築もしくは修繕又は盛土もしくは切土をする必要があると認められるときは、これらの工事をするを必要とする者に対して、その者の請求により、社会通念上妥当と認められる限度において、これに要する費用の全部又は一部を補償するものとする。

- (2) 補償しなければならない費用は、当該道路の利用価値等の減少を防止するための必要最小限度の工事に要する費用に限られるものであって、損失の全てを補償するわけではない。

例えば、仮線敷として使用することにより側道幅員が減少した場合で、歩行者交通量の減少等により、沿道商店街から営業補償が要求される場合がある。本来、沿道商店の営業は、道路の存在による反射的な利益と考えられており、公共補償の枠内では、この種の補償はできない旨、建設省公共用地課と打合わせの上結論が得られている。

- (3) (2)の補償は、補償金の全部又は一部に代えて、連続立体交差事業者が当該工事を行うことで処理できることとする。なお、この補償は、仮線工事の完了の日から1年を経過した後においては請求できないものとする。
- (4) 連続立体交差事業者は、当該工事を必要としないような何らかの対策を仮線工事と同時に施行しておく事が望ましい。

2. 仮線等の工事に伴って、隣接地に損害を与えた場合の補償について

通常の工法で施工する場合に当然生じるであろう範囲の損失についての補償をすることは差支えないものと解する。

しかし、これをこえる範囲で損失が生じた場合には、請負契約上の問題として処理されることとなるであろう。一般的には、現場管理費で支出される隣接地の踏荒料のように請負者において責を負うべき場合も多く考えられるので留意されたい。

3. 駅構内売店の扱いについて

鉄道側と売店営業者側との契約をみると、鉄道側の経営上必要なときは無償撤去の規定があるが、連続立体交差事業の場合、鉄道側と売店営業者との契約の適用に多少の問題が生ずる。

しかしながら、現状の鉄道側と売店営業者側との関係を考えて、次により取り扱うものとする。

- (1) 現に営業している売店でも、高架化完了時における売店舗の建設費については都市側では負担しない。
- (2) 工事中の仮移設は出来るだけ少なくするよう考慮し、その費用については、連続立体交差事業として、都市側、鉄道側両者により負担するものとする。
- (3) その他営業補償等は一切行わない。

§ 11. 事務費の取扱い

1. 連続立体交差事業における事務費の取扱いについては、基本協定第6条第1項の規定により、都市計画事業者および鉄道事業者双方で、出先機関が工事のため直接必要とする工事雑費の他に、

① 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

② 調査、設計および監督に直接従事する職員の旅費

を含めることとされている。なお、間接費割掛およびこれに相当する事務費は含まない。

2. 都市計画事業者の必要とする事務費には、負担対象事務費と負担対象外事務費がある。負担対象事務費とは、都市計画事業者が連続立体交差事業の施行にあたり必要となる上記1.のような経費をいう。この場合、都市計画事業者の本庁であると出先であるとはかかわらず、連続立体交差事業以外の業務にも従事する職員は、直接に（專業的に）従事する職員とはみなされないため、これらの職員については計上できないが、たとえば、土木事務所における連続立体交差事業担当部課の職員に関しては計上できる。また、職員の範囲については、従来より専任の担当課長レベル以下とすることになっており、事務所長などは含まないことになっている。

負担対象外事務費とは、都市計画事業一般の施行にあたり、都道府県および指定市において必要とされる事務費であり、連続立体交差事業の鉄道事業者との費用負担には含まれないが、連続立体交差事業の国庫補助対象として、別途認められる事務費である。

3. 鉄道事業者の必要とする事務費は、負担対象事務費であり、鉄道側施行の工事について上記1.のような経費を積み上げて計上するものとし、職員の範囲等については都市計画事業者の場合と同様な考え方で算定する。

4. 事務費の額は、次の範囲内におさめるものとする。

都道府県および指定市が必要とする事務費は、「都市局所管国庫補助金交付申請等要領(昭和49年4月1日、建設省都総発第 100号) 記7に定めるとおり、下記の計算式によるものとする。

$(\text{事業費} \times \text{率}) - (\text{委託費の額} \times \frac{1}{2}) \geq \text{都市計画事業者の事務費(負担対象および負担対象外事務費)}$

ただし、鉄道事業者事務費と都市計画事業者等の事務費の合計額は、特別な事情のある場合(事業費が小さく規定の事務費率ではどうしても不足する場合等)を除き、下記の計算式で算出される限度額以内となっているので、十分留意する必要がある。

$(\text{事業費} \times \text{率}) \geq (\text{都市計画事業者事務費} + \text{鉄道事業者の事務費})$

5. 以上事務費額については、上記4により事業費額による定率をもって算出すべきであるが、連続立体交差事業の特殊性を考えると基本的には、事業費の大小を問わず、事業工種別に積み上げによる必要額を計上できるものとし、規定の事務費率ではどうしても不足する場合等、都市局総務課との別途協議が可能である。

§ 12. NTT—A型事業の取扱い

1. NTT—A型事業の概要

NTT株式売払収入について国債整理基金の円滑な運営に支障を生じない範囲において一時的に収入実績の一部を活用し、無利子貸付により社会資本の整備の促進を図るいわゆるNTT事業が昭和62年度補正予算から創設された。

NTT事業は以下の3つのタイプに分類される。

- ①当該事業により生ずる直接間接の収益を持ってその費用を支弁する事ができる公共的建設事業（A型事業）
- ②地域活性化につながる面的開発等と関連し、一体的に緊急整備を要する公共的建設事業（B型事業）……平成4年度現在では行われていない。
- ③地域の活性化に資する特定の民活事業（C型事業）

A型事業

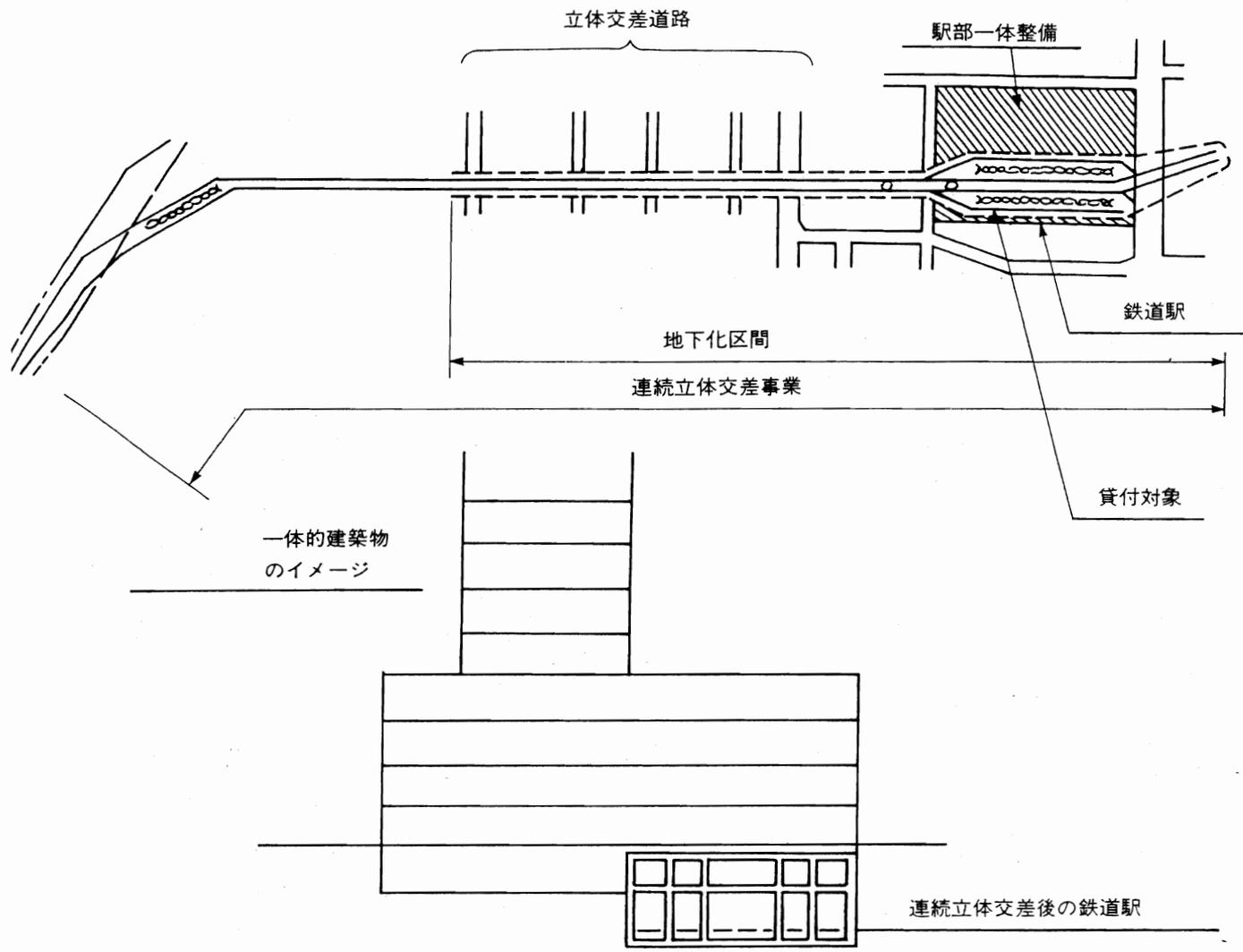
- (1) NTT—A型事業は、地方公共団体以外のものが、国の直接または間接の負担または補助を受けずに実施する公共的事業のうち、当該事業により生ずる直接、完成の収益をもってその費用を支弁できる事業である。
- (2) 街路事業に係るNTT—A型事業の事業主体は地方公共団体（その出資され、または拠出された金額の全部が、地方公共団体により出資され、また拠出されている法人を含む）の出資または拠出に係わる法人（以下「第三セクター」という）である。
- (3) 街路事業に係わるNTT—A型無利子貸付は、民間都市開発推進機構（以下「機構」という）を通じて第三セクターに対して行われる。このために必要な資金は、国債整理基金特別会計から産業投資特別会計を経由して道路整備特別会計に繰り入れられ、機構に無利子で貸し付けられる。
- (4) NTT—A型無利子貸付金の償還期間は20年（5年以内の据置期間を含む）である。

2. 連続立体交差事業とNTT—A型事業

連続立体交差事業に関連したNTT—A型事業としては、現在以下の2つの事業メニューが用意されている。

(1) 駅部一体整備型連続立体交差事業

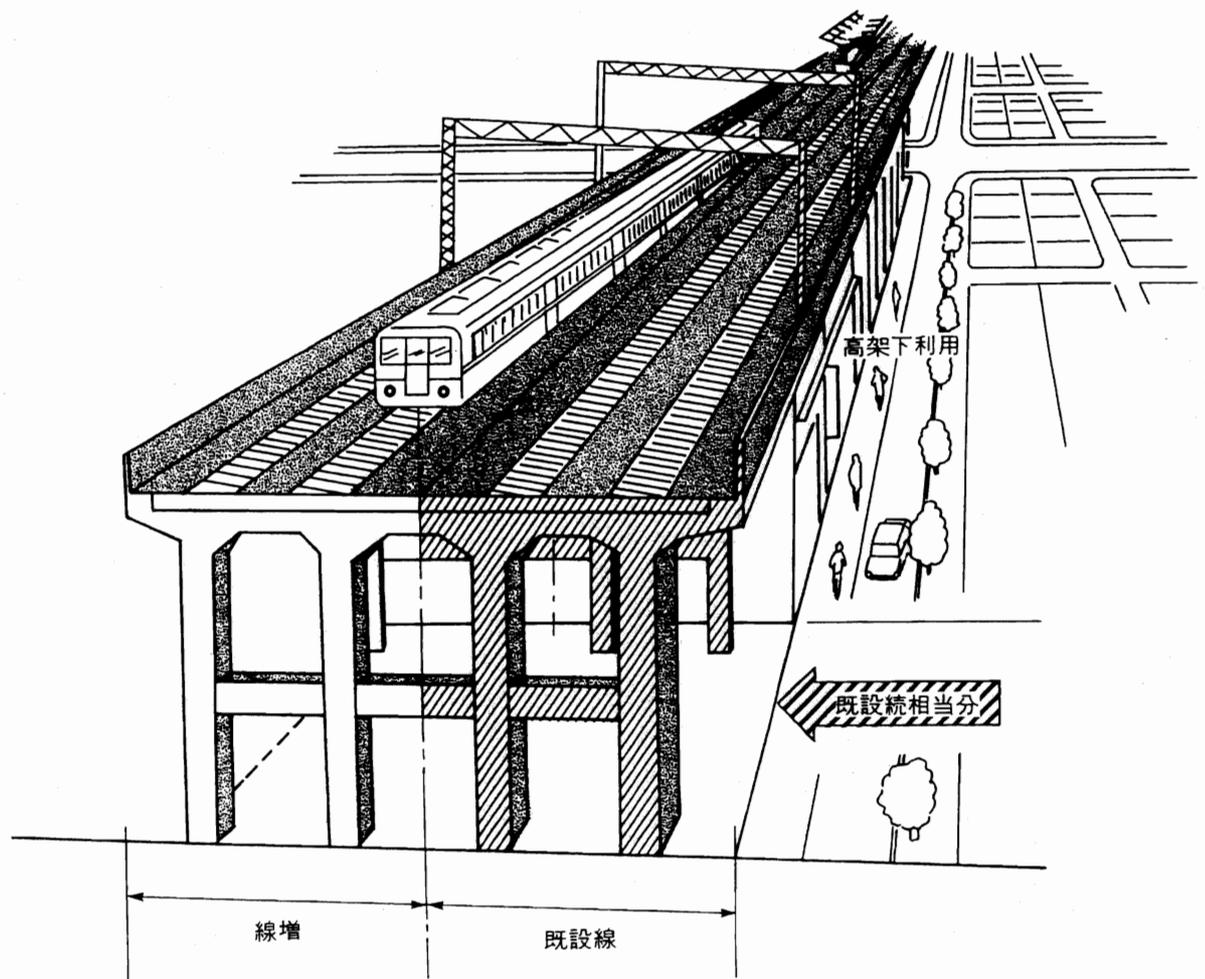
連続立体交差事業に合わせて鉄道の駅部等において、建築物を一体的に整備する場合、駅部等の大規模なビルを整備する第三セクター等が事業主体に代わり、当該駅部区間について実施する連続立体交差事業。



(2) 連続立体交差緊急整備事業

連続立体交差化が線増事業等に併せて行われる場合において、第三セクターが鉄道の立体化後の高架下の貸付収益等を償還財源として、事業主体に代り既設線の一部区間について連続立体交差化を行う事業。

連続立体交差事業の採択基準に合致し、かつ第三セクターによる貸付の利用・償還が可能な箇所においては、通常の連続立体交差事業と別枠で配分される同事業については積極的に活用を図ることとする。



3. 事業実施に際しての注意事項

①第三セクターについて

A型事業の事業主体となりうる第三セクターは、地方公共団体の出資または拠出にかかる法人である。また、地方公共団体の出資比率についての定めはない。ただし、地方道路公社法、地方住宅供給公社法などの特定の法律に基づいて設立された法人は、民都機構の貸付の対象とならない。

②事業認可の取得について

NTT-A型資金の貸付対象は、連続立体交差事業本体ではなく、交差する都市計画道路になるので、交差道路の事業認可を第三セクターが都市計画法第59条第4項の規定に基づき取得することとなる。

③整備した道路の引継について

A型事業で整備した道路については、無償で道路管理者に引き渡されることになる。なお、鉄道施設については、通常連続立体交差事業と同様に鉄道事業者引き渡されることとなる。

IV 關係協定・通達類等

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

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。

§ 2 踏切道改良促進法等

○ 踏切道改良促進法

〔昭和36年11月7日〕
〔法律第195号〕

改正 昭和41年3月法律30号
同 46年3月同 14号
同 51年3月同 13号
同 56年3月同 7号
同 61年3月同 12号
同 61年12月同 93号
平成3年3月同 21号
同 3年4月同 46号

踏切道改良促進法をここに公布する。

(目的)

第1条 この法律は、踏切道の改良を促進することにより、交通事故の防止および交通の円滑化に寄与することを目的とする。

(定義)

第2条 この法律で「踏切道」とは、鉄道（新設軌道を含む。以下同じ。）と道路法（昭和27年法律第180号）による道路とが交差している場合における踏切道をいう。

(指定)

第3条 運輸大臣および建設大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して運輸省令、建設省令で定める基準に従い、平成3年度以降の五カ年間に於いて立体交差化又は構造の改良（踏切道に接続する鉄道又は道路の構造の改良を含む。）により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めて、指定するものとする。

2 運輸大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して運輸省令で定める基準に従い、平成3年度以降の五カ年間に於いて保安設備の整備により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めて、指定するものとする。

3 運輸大臣および建設大臣又は運輸大臣は、第1項又は前項の規定による指定をしたときは、その旨を、当該鉄道事業者（軌道経営者を含む。以下同じ。）および道路管理者（前条に規定する道路の管理者をいう。以下同じ。）又は当該鉄道事業者に通知するとともに、告示しなければならない。

(立体交差化計画等)

第4条 鉄道事業者および道路管理者は、前条第1項の規定による指定があったときは、運輸大臣および建設大臣の指定する期日までに、運輸省令、建設省令で定めるところにより、協議により当該踏切道について立体交差化計画又は構造改良計画を作成して、運輸大臣および建設大臣に提出しな

ければならない。これを変更する場合も同様とする。

2 鉄道事業者は、前条第2項の規定による指定があったときは、運輸大臣の指定する期日までに、運輸省令で定めるところにより、当該踏切道について保安設備整備計画を作成して、運輸大臣に提出しなければならない。これを変更する場合も、同様とする。

3 運輸大臣および建設大臣又は運輸大臣は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画が著しく不相当であると認めるときは、その変更を指示することができる。

(改良の実施)

第5条 鉄道事業者又は道路管理者は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画に従い、当該踏切道の改良を実施しなければならない。

(費用の負担)

第6条 立体交差化計画又は構造改良計画の実施に要する費用は、鉄道事業者および道路管理者が協議して負担するものとする。

2 保安設備整備計画の実施に要する費用は、鉄道事業者が負担するものとする。

(補助)

第7条 国は、政令で定める鉄道事業者に対し、予算の範囲内で、政令で定めるところにより、保安設備整備計画の実施に要する費用の一部を補助することができる。

2 都道府県又は市町村は、前項の政令で定める鉄道事業者に対し、当該都道府県又は市町村の予算の範囲内で、政令で定めるところにより、保安設備整備計画の実施に要する費用の一部を補助することができる。

(資金の確保に関する措置)

第8条 運輸大臣は、この法律の規定による踏切道の改良について、鉄道事業者が必要とする資金の確保に関する措置を講ずるように努めるものとする。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

附 則〔昭41.3.31法律30号〕

1 この法律は、昭和41年4月1日から施行する。

2 この法律の施行前にした改正前の第3条第1項又は第2項目の規定による踏切道の指定は、改正後の同条第1項又は第2項の規定に基づいてしたものとみなす。

附 則〔昭46.3.30法律14号〕

1 この法律は、昭和46年4月1日から施行する。

2 この法律の施行前にした改正前の第3条第1項又は第2項の規定による踏切道の指定は、改正後の同条第1項又は第2項の規定に基づいてしたものとみなす。

○ 踏切道改良促進法施行令

〔昭和37年7月18日〕
〔政令第302号〕

沿革

昭和40.3政57号、44.7政198号47.5政172号、62.3政54号

踏切道改良促進法施行令をここに公布する。

内閣は、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）第7条第1項および第2項の規定に基づき、この政令を制定する。

（補助の対象とする地方鉄道業者等）

第1条 踏切道改良促進法（以下「法」という。）第7条〔補助〕第1項の政令で定める鉄道業者は、次の各号に掲げるものとする。

一 地方公共団体以外の鉄道業者にあつては、次に掲げる要件に該当するもの。

イ 保安設備整備計画に係る改良の工事が完了した年の4月1日の属する事業年度の前事業年度末からさかのぼり一年間（以下「前事業年度」という。）における鉄道事業（軌道業を含む。以下同じ。）の損益計算において欠損若しくは営業損失を生じているもの又は当該損益計算において生じた営業利益の金額が前事業年度末における鉄道事業の事業用固定試算の価額の7分に相当する金額を超えないものであること。

ロ 前事業年度における鉄道業者が経営するすべての事業を通じた損益計算において欠損若しくは営業損失を生じているもの又は当該損益計算において生じた営業利益の金額が前事業年度末におけるすべての事業の事業用固定資産の価額の一割に相当する金額を超えないものであること。

二 地方公共団体である鉄道事業者にあつては、前事業年度における鉄道事業の損益計算において欠損を生じているもの。

（補助を行う都道府県又は市町村）

第2条 法第7条第2項の規定による補助は、保安設備整備計画に係る改良を実施した踏切道が、一般国道又は都道府県道に係る場合は当該踏切道の存する都道府県（当該踏切道が地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の19第1項に規定する指定都市の区域内に存する場合は、当該指定都市）が、市町村道に係る場合は当該踏切道の存する市町村が行なうものとする。

（補助の限度）

第3条 法第7条第1項又は第2項の規定による補助は、保安設備整備計画の実施のため直接必要な本工事費、附帯工事費、用地費、補償費、機械器具費及び工事雑費の合計額に、同条第1項の規定によるものにあつては2分の1を、同条第2項の規定によるものにあつては3分の1をそれぞれ乗じて得た額に相当する金額を限度として行うものとする。

(省令への委任)

第4条 この政令に規定するもののほか、補助の申請の手続その他法第7条〔補助〕第1項の規定による補助に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

附 則

- 1 この政令は、公布の日から施行する。
- 2 旅客会社（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）第1条〔趣旨〕第1項に規定する旅客会社という。）又は日本貨物鉄道株式会社が保安設備整備計画に係る改良の工事を昭和62年4月1日から同年12月31日までの間に完了する場合における当該保安設備整備計画の実施に要する費用については、当該旅客会社又は日本貨物鉄道株式会社を第一条〔補助の対象とする鉄道事業者〕第1号に掲げる要件に該当する鉄道事業者とみなす。

1項…1部改正・2項…追加〔昭和62年3月政令54号〕

附 則〔昭和47年5月8日政令第172号〕

この政令は、公布の日から施行する。

附 則〔昭和62年3月20日政令54号抄〕

(施行期日)

第1 この政令は、昭和62年4月1日から施行する。

○ 踏切道の立体交差化および構造の改良に関する省令

〔昭和37年1月12日〕
運輸 令 第 1 号
建設

沿革 昭和40運・建令1号、41運・建令3号、46運・建令4号、51運・建令2号、56運・建令1号、59運・建令1号、61運・建令1号、62運・建令1号、平成3運・建令1号

踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）第3条第1項および第4条第1項の規定に基づき、踏切道の立体交差化および構造の改良に関する省令を次のように定める。

踏切道の立体交差化および構造の改良に関する省令

(立体交差化の指定基準)

第1条 踏切道改良促進法（昭和36年法律195号。以下「法」という。）第3条第1項の規定により立体交差化を実施すべきものとして指定を行う踏切道は、次の各号の一に該当する踏切道とする。

- 一 平成7年度末における1日当たりの踏切交通遮断量（当該踏切道における自動車（二輪のものを除く。）の1日当たりの交通量に1日当たりの踏切遮断時間を乗じた値をいう。以下同じ。）が1万台時以上になると認められるもの。
- 二 平成3年度以降の5カ年間において改築（舗装を除く。以下同じ。）が行われる一般国道の区間に係るもの。
- 三 平成3年度以降の5カ年間において行われる道路（高速自動車国道および一般国道を除く。）の

改築、駐車場の改良、鉄道の複線化等の工事に係るもので、立体交差化を実施することにより交通の円滑化に著しく効果があると認められるもの。

2 前項各号の一に該当する踏切道で次の各号の一に該当するものは、同項の規定にかかわらず、同項各号の一に該当しないとみなすことができる。

一 地形上立体交差化を実施することが著しく困難なもの。

二 一時的なもの。

三 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において、立体交差化を実施することによって鉄道又は道路の効用が著しく阻害されるもの。

四 立体交差化の工事に要する費用が立体交差化によって生ずる利益を著しく超えるもの。

(構造の改良の指定基準)

第2条 法第3条第1項の規定により構造の改良を実施すべきものとして指定を行う踏切道は、次の各号の一に該当する踏切道（立体交差化を実施すべきものとして指定を行うものを除く。）とする。

一 平成7年度末における1日あたりの踏切交通遮断量が2,000台時以上となると認められるもので次の一に該当するもの。

イ 踏切道における車道（道路構造令（昭和45年政令第320号）第2条第4号に規定する車道又は歩道を有しない道路の一般通行の用に供することを目的とする部分をいう。以下同じ。）の幅員と踏切道に接続する道路の車道の幅員（歩道を有する道路にあっては、当該道路の車道の幅員に2メートルを加えたもの）との差が1メートル以上のもの。

ロ 鉄道と道路との交差角が40度未満のもの。

ハ 踏切道に接続する道路の踏切道の両側から10メートルまでの区間が踏切道の部分を含めて直線でないもの。

ニ 踏切道に接続する道路の踏切道の両側から30メートルまでの区間の縦断勾配が4パーセント以上のもの。

ホ 見通し区間の長さが道路構造令第29条第3号に規定する見通し区間の長さの2分の1以下のもの。

二 構造の改良により事故の防止に著しく効果があると認められるもの。

2 前項各号の一に該当する踏切道で次の各号の一に該当するものは、同項の規定にかかわらず、同項各号の一に該当しないものとみなすことができる。

一 地形上構造の改良を実施することが著しく困難なもの。

二 一時的なもの。

三 構造の改良の工事に要する費用が構造の改良によって生ずる利益を著しく超えるもの。

四 前項第1号ホのみに該当するもので、保安設備が設置されているもの、法第3条第2項の規定により保安設備の整備を実施すべきものとして運輸大臣が指定を行うもの又は運転回転がきわめて少ない鉄道に係わるもの。

(立体交差化計画等)

第3条 法第4条第1項の立体交差化計画又は構造改良計画には、次の各号に掲げる事項を記載しなければならない。

- 一 立体交差化又は構造の改良を実施する踏切道の名称および位置並びに当該踏切道に係る鉄道の線区名および道路の路線名。
- 二 工事の概要。
- 三 工事に要する費用の総額及びその内訳。
- 四 工事着手予定時期および工事完了予定時期。

2 前項の立体交差化計画又は構造改良計画には、踏切道附近の略図および工事の概要を説明するために必要な図面を添付しなければならない。

(書類の経由)

第4条 法第4条第1項の規定による立体交差化計画又は構造改良計画の提出は、運輸大臣に提出するものにあつては当該踏切道の所在地を管轄する地方運輸局長、建設大臣に提出するものにあつては都道府県知事を経由してしなければならない。ただし、道路の管理者で市町村（道路法（昭和27年法律第180号）第7条第3項に規定する指定市を除く。）以外のもの及び鉄道事業者が建設大臣に提出するものにあつては、この限りでない。

附 則

この省令は、公布の日から施行する。

附 則〔昭41.11.22運輸・建設省令3号〕

この省令は、公布の日から施行する。

附 則〔昭51.4.24運輸・建設省令2号〕

この省令は、公布の日から施行する。

附 則〔昭56.5.6運輸・建設省令1号〕

この省令は、公布の日から施行する。

附 則〔昭59.6.22運輸・建設省令1号〕

この省令は、昭和59年7月1日から施行する。

附 則〔昭61.4.26運輸・建設省令1号〕

この省令は、公布の日から施行する。

附 則〔平成3.4.26運輸・建設省令1号〕

この省令は、公布の日から施行する。

§ 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るときは、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。

2 この道橋は原則として鉄道側が管理する。ただし、この道橋下の道路の舗装、排水設備、この道橋に設置している道路の照明設備等は道路側が管理する。

3 前2項に規定する管理に要する費用は、原則として、その管理を行う者が負担する。

(踏切道の管理)

第13条 踏切道は、鉄道側が管理するものとし、その費用は、鉄道側が負担する。

(土地の処理)

第14条 道路側又は鉄道側が、道路と鉄道とが交差する場合に、相手方の所有する土地を必要とする場合においては、これを有償で譲り受ける。ただし、当該土地を道路の敷地として存置する必要があるとき又は当該土地が鉄道用地として鉄道事業上必要なものであるときは、施設の存続中無償で使用することができる。

2 前項の規定により、道路側と鉄道側とが相互に相手方からその所有する土地を譲り受ける場合は、それぞれ交換により処理することができる。

3 既設の平面交差を立体交差とすることにより又は道路若しくは鉄道を付け替えることにより不要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に帰属することを原則とする。

4 前各項に規定する処理方法の細部については道路側と鉄道側とが協議して定める。

(撤廃物等の処理)

第15条 道路と鉄道との交差等に関する工事において発生する撤廃物は、そのものにつき管理していた側のものとする。

2 工事の実施上購入し、又は設備した物件で、工事完成後残存するものは、その評価額を工事費の負担割合により精算する。

(道路鉄道交差協議会)

第16条 この協定を円滑に運用するため道路鉄道交差協議会を設ける。

(細目協定への委任)

第17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、運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部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、昭和63年6月1日から適用する。ただし、この協定の適用の日前に道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定（昭和31年12月18日成立）、道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道細目協定（昭和33年3月31日成立）、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（昭和46年3月16日成立）、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（昭和46年3月16日成立）等に基づき締結した個々の工事施行協定は、なお有効とする。

2 昭和62年3月31日以前に建設省と日本国有鉄道との間で取り交わされた覚書、道路鉄道交差協議

会決定事項、申し合わせ等の取り扱いについては、必要に応じ道路側と鉄道側で協議する。

3 この協定は、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通を作成し各々1通を保有する。

昭和63年5月31日

運輸省大臣官房国有鉄道改革推進総括審議官	丹羽	晟
建設省都市局長	木内	啓介
建設省道路局長	三谷	浩

○ 道路と鉄道との交差に関する運輸省・建設省細目協定

(趣旨)

第1条 道路と鉄道との交差に関する運輸省・建設省協定(昭和63年5月31日成立。以下「協定」という。)を実施するための細目については、別に定めのある場合を除き、この協定による。

(定義)

第2条 細目協定における用語の意義は次のとおりとする。

- (1) 道路の幅員 道路の路端から路端までの幅(のり面の幅を除く。)をいう。ただし、歩道と車道との区別のある線橋(下路橋)においては、歩道の外側にある地覆の内側間の幅をいい、副道を有する道路にあっては、副道と主道路との間ののり敷等を含め、一方の副道の外方の路端から他の副道の外方の路端までの幅をいう。
- (2) 踏切道の幅員 踏切道の敷板又は敷石の縁端から縁端までの幅をいう。なお、踏切道の幅員は、道路方向に対し、直角に計るものとする。
- (3) 鉄道の敷幅 施工基面の幅をいう。ただし、施工基面が2以上ある場合は、外側の施工基面の外方の縁端から他の外側の施工基面の外方の縁端までの幅をいう。
- (4) 副道 鉄道と立体交差となる道路の側面に接して、当該道路と異なった縦断こう配又は路面の高さをもって設けられる幅員3メートルを超える道路をいう。

(交差工事等の推進等)

第3条 道路側及び鉄道側は、交差工事等についてそれぞれ協議の申し入れがあった場合には、できる限り速やかに協議に応じるとともに当該工事の円滑な実施が図られるよう協力しなければならない。

(平面交差とすることのできる場合)

第4条 新たに道路と鉄道との交差を設置する場合において、当該交差を平面交差とすることができるときは、道路側と鉄道側とが協議して定める場合のほか、協定第16条の規定に基づく道路鉄道交差協議会において定める場合とする。

2 前項の規定は、道路の拡幅又は線路の増設等のため、既設の踏切道を増改築(舗装、重軌条更換、電化による絶縁装置の取替等に伴う増改築を除く。)する必要を生じた場合に、当該踏切道を立体交

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、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			
	鉄道	2車線以下	2車線又は4車線	2車線増すごとに
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。

(踏切道の撤去等)

第9条 協定第6条第1項に規定する工事に伴う踏切道の撤去については鉄道側が実施するものとし、その費用は鉄道側が負担する。

2 前項に規定する場合以外における踏切道の撤去等については、道路側と鉄道側とが協議して定める。

(工事中の損失の補填)

第10条 協定第6条(鉄道側に受益がない場合を除く。)及び第7条に規定する工事にあつては、直接工事に伴い工事中に生じる損失の補填については、道路側及び鉄道側はそれぞれ要求しない。

ただし、それ以外の工事にあつてはこの限りではない。

(工事費の範囲)

第11条 協定第10条第1項に規定する工事費には、直接工事費のほか、次の各号に掲げる費用を含む。ただし、間接経費(間接費割掛、これに相当する事務雑費並びに調査、設計及び監督に直接従事する職員(一般職員と同様の事務を取り扱う者を含む。)の旅費以外の人件費をいう。以下同じ。)は、含まない。

- (1) 道路側又は鉄道側がおのおのの当該工事に直接労務を提供する工事費支弁の職員の人件費及び旅費(一般職員と同様の事務を取り扱う者を含む。)
- (2) 調査、設計及び監督に直接従事する職員(一般職員と同様の事務を取り扱う者を含む。)の測量又は監督の旅費
- (3) 試すいその他調査に要する費用(この場合の費用には、前号の旅費は含まない。)
- (4) 工事用車両使用料及び鉄道運賃
- (5) 工事用機械の購入費、修繕費及び使用料
- (6) 工事用材料品の一時使用料
- (7) 工事係員詰所等の費用
- (8) 不可抗力の原因によって生じた工事の費用
- (9) 公務災害補償、労働者災害補償保険料、健康保険料等法令によって規定された諸経費。

(事務費の取扱い)

第12条 道路と鉄道との交差等に関する工事の受委託に係る事務費の取扱いについては、次の各号による。

- (1) 道路側又は鉄道側は、協定第6条(鉄道側に受益がない場合を除く。)及び第7条に規定する工事については、直接経費(間接経費以外の経費をいう。)に限って要求できる。
- (2) 前号に規定する工事以外の工事に係る事務費の負担方法については、道路側と鉄道側とが協議して定める。

(踏切道の拡幅等)

第13条 協定第13条の規定にかかわらず、踏切道の幅員が当該踏切道に接続する道路の幅員に満たな

い場合において、当該踏切道の幅員を当該道路の幅員まで拡幅するときの、その工事に要する費用は、当該踏切道の幅員を当該道路の幅員に満たないことに至らしめたことについて責を有する者が負担し、その者が不明の場合においては、道路側と鉄道側とがそれぞれ2分の1を負担する。

2 協定第13条の規定にかかわらず、踏切道を拡幅又は新設する場合には、当該部分の舗装修繕に要する費用については、協議により鉄道側は道路側に負担を求めることができる。

(踏切道の消融雪設備の設置に要する費用負担)

第14条 協定第13条の規定にかかわらず、踏切道の消融雪設備の設置に要する費用の道路側と鉄道側との負担の割合は、次のとおりとする。

(1) 構造改良済みの踏切道に消融雪設備を設ける場合

	道路側負担	鉄道側負担
	1 / 2	1 / 2

(2) 道路改築と同時に消融雪設備を設ける場合

	道路側負担	鉄道側負担
現道部	1 / 2	1 / 2
改良部	2 / 2	0

(3) 線増と同時に消融雪設備を設ける場合

	道路側負担	鉄道側負担
現道部	1 / 2	1 / 2
線増部	0	2 / 2

(4) 踏切道の構造改良と同時に消融雪設備を設ける場合

	道路側負担	鉄道側負担
現道部	2 / 3 (1 / 2)	1 / 3 (1 / 2)
拡幅部	3 / 3	0

注) () 内は、人口50万人以下の市町村の市町村道の踏切道に係る負担分とする。

(添 架)

第15条 道路側又は鉄道側は、道路の交通上又は鉄道の事業上必要とする施設を相手方の管理する線橋又はこ道橋に無償添架することができるものとし、その実施に当たっては、その都度協議する。

(用地の使用)

第16条 道路と鉄道との交差等に関する工事のため、道路側又は鉄道側が相手方の所有する土地をやむを得ず使用する必要が生じた場合は、協議により無償使用することができる。

(道路鉄道交差協議会の構成)

第17条 協定第16条の規定による道路鉄道交差協議会（以下「協議会」という。）の委員は、運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部長並びに建設省大臣官房技術審議官（都市局担当）及び道路局次長とする。

- 2 協議会の幹事は、運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部施設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。

附 則

- 1 この細目協定は、昭和63年6月1日から適用する。
2 この細目協定に規定していない事項は、道路側と鉄道側とで協議する。

この協定を証するため協定書3通を作成し各々1通を保有する。

昭和63年5月31日

運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部長

井山 嗣 夫

建設省大臣官房技術審議官

佐藤 本次郎

建設省道路局次長

市川 一 郎

○ 道路と鉄道との既設立体交差施設の改築、無償譲渡等に関する覚書

道路と鉄道との既設立体交差施設の改築、無償譲渡等に関し、建設省道路局長および計画局長と日本国有鉄道施設局長および建設局長とは、下記の事項について覚書を交換する。

記

(既設跨道橋の改築)

- 1 道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定(昭31年12月18日協定。以下「基本協定」という。)の締結の日前に設置された跨道橋のうち、基本協定第7条に規定する道路側の技術的基準に適合しないものについては、道路側は鉄道側と協議のうえ、可及的すみやかに技術的基準に適合するよう改築を行うものとする。

(既設跨線橋の無償譲渡等)

- 2 基本協定の締結の日前に設置された跨線橋のうち、鉄道側が所有しているものについては、道路側が譲り受け、管理することを原則とする。この場合において、鉄道側は無償で譲渡するものとし、当該施設が改築又は修繕の必要があるものについては、両者が協議のうえ、鉄道側が当該工事を施行し、又は当該工事費を負担するものとして道路側に引き渡すものとする。

(既設附帯施設の無償譲渡等)

- 3 基本協定の締結の日前に設置された跨道橋又は跨線橋の附帯施設のうち、道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道細目協定(昭33年3月31日協定)第15条に規定する管理区分と異なる管理をしているものについては、道路側又は鉄道側が相手方と協議してすみやかに相手方から譲り受け、管理することを原則とする。この場合において、道路側または鉄道側は無償で譲渡するものとし、当該附帯施設が改築又は修繕の必要があるものについては、両者が協議のうえ、道路側又は鉄道側が当該工事を施行して相手方に引き渡すものとする。

昭和33年3月31日

建設省道路局長 富樫 凱 一
建設省計画局長 町田 稔
日本国有鉄道施設局長 小野木 次 郎
日本国有鉄道建設局長 今岡 鶴 吉

○ 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

道路と鉄道との既設跨道橋の改築、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、第5回道路鉄道交差協議会において意見の一致をみたので、建設省道路局長と日本国有鉄道踏切保安部長、建設局長および施設局長は、下記のとおり覚書を交換する。

I 既設跨道橋の改築

道路と鉄道との既設立体交差施設の改築、無償譲渡等に関する昭和33年3月31日に交換した覚書第1項に規定する既設跨道橋の改築の費用負担については次による。

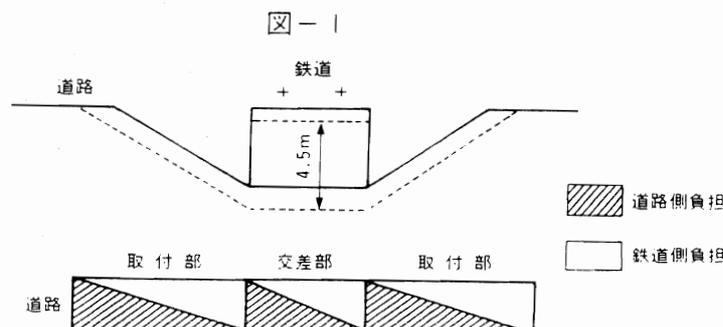
(建築限界に満たない跨道橋の改築)

1 列車運転上危険を伴う道路の建築限界(けた下空高をいい、以下同様とする。)に満たない既設跨道橋を道路構造令に定める建築限界に改築する場合の費用負担は、次の区分による。

- (1) 道路の拡幅のない場合は、改築に要する工事費を相互折半負担する。
- (2) 道路の拡幅のある場合で建築限界の現状が4メートル未満のときは、現道幅員に対応する部分は相互折半とし、拡幅部分は道路側の負担とする。
- (3) 道路の拡幅のある場合で建築限界の現状が4メートル以上のときは、全額道路側の負担とする。

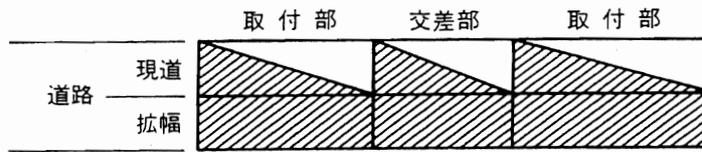
列車運転上危険を伴う……とことわり書きしたのは鉄道側が自衛のためならばということで主張を曲げた結果をはっきりさせておくため、道路側としては建築限界に満たない跨道橋はすべて列車運転上危険であると解してもよいのではないだろうか。

(1) 道路の拡幅のない場合

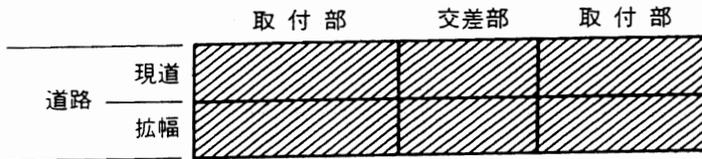


(2) 道路の拡幅のある場合（けた下高の現状が4 m未満のとき）

図-2



(3) 道路の拡幅のある場合（けた下高の現状が4 m以上のとき）



(2)、(3)の場合は現道幅員の跨道橋改築工事の際に併せて道路の拡幅工事を実施する場合である。もともと建築限界に満たない跨道橋は古く建設された鉄道に多く、道路の幅員も狭小である。今後の実例としては(1)の場合よりこのケースの方が多い。けた下空高の現状が4.0メートル未満のものは現道幅員に対応する部分は相互折半、道路拡幅部分は道路側負担（原因者負担）で、その現状が4メートル以上のものは現道分、拡幅分を問わず全額道路側負担となった。何故このように二つに分けて費用負担の方法を変えたかという点、建築限界4.0メートルは現道路構造令においても特例として認められておるものであり、厳密な意味では建築限界に満たないと云えないことと、自動車の積荷は通常の場合3.5メートルを超えてはならないとなっているので、道路側全額負担とした。強いて裏話をすれば、この辺で鉄道側の当初の主張が認められたとも云える。

既設跨道橋の改築に要する費用負担の問題は昭和31年3月31日に締結された「道路と鉄道との既設立体交差施設の改築、無償譲渡等についての覚書」に

（既設跨道橋の改築）

道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定（昭和31年12月18日協定、以下基本協定という。）の締結の日前に設置された跨道橋のうち、基本協定第7条に規定する道路側の技術的基準に適合しないものについては道路側は鉄道側と協議の上、可及的すみやかに技術的基準に適合するよう改築を行うものとする。とあり、両者の協議に俟つこととされていたものが今回の交差協議会の決定により明確となった訳である。

（線路増設工事に伴う既設跨道橋の改築）

2 線路増設工事に伴い道路の建築限界に満たない既設跨道橋を道路構造令に定める建築限界に改築する場合の費用負担は、次の区分による。

(1) 道路の拡幅のない場合は、改築に要する工事費のうち、線路増設部分（交差部）は国鉄の負担とし、その他の部分は相互折半負担とする。

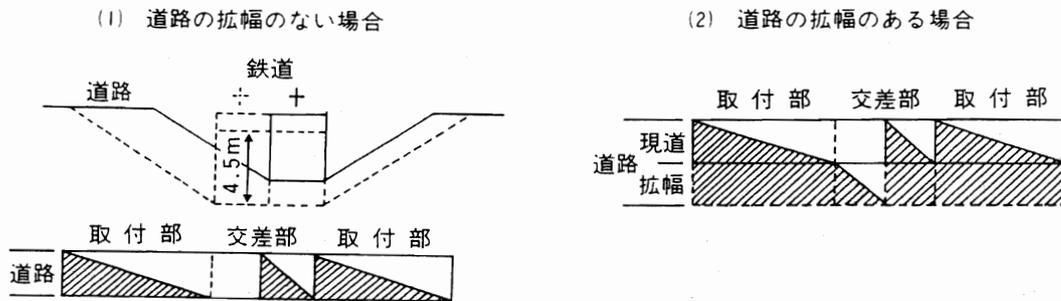
(2) 道路の拡幅のある場合は、現道幅員に対応する部分については前号によるものとし、拡幅部

分のうち、線路増設部分については折半負担としてその他の部分は道路側の負担とする。

(1)の場合は1. の(1)の考え方と同様である。

(2)の場合、鉄道の新設部分と道路の拡幅部分とは基本協定第5条の重複工事であるから相互折半である。

図-3



1. 既設跨道橋の改築、2. 線路増設工事に伴う既設跨道橋の改築の費用負担方法は以上のとおりであるが、読者の中には相互折半は基本協定上重複工事の場合にのみ限られるべきであって、重複工事でないものにまで相互折半の考え方を持ち込むのは如何なる理由からかとの疑問を持たれる方も多いであろう。

これに対しては交差協議会小委員会議事録(39.1.30)の関係部分を抜粋することにより答えとした。

鉄道側……道路のクリヤーをとることはすべて鉄道側に受益があるとは考えない。クリヤーのないところで列車運転上危険なものについては止むを得ず折半負担という形で提案したもので、クリヤーをとる工事とあわせ、拡幅工事がある場合は道路側の原因者工事であるから全額道路側負担である。クリヤーのない跨道橋の改築は本来道路の改築である。

道路側……クリヤーのないところはすべて列車運転上危険であるのではないか、既設部分について折半で提案したのであれば拡幅がある場合でもその線はくずすべきではないと考えるが…

……。鉄道側……既設部分の折半はクリヤーのない跨道橋の工事促進のため鉄道側が止むを得ず提案したものでこの考えを拡幅工事があるものまで波及させることはできない。

II 鉄道の高架化

鉄道と道路との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定第4条第4項に規定する鉄道を高架線に改良することにより平面交差を除却する場合の費用負担は、次による。

(高架線の定義)

1 高架線とは、鉄道をその隣接する沿道の地平面より高い施工基面を有して建設することにより、

同時に3カ所以上の立体交差を新設(うち、2カ所以上の踏切道を除却するものとする。)する場合をいい、当該施設に含まれる両端の道路(けた下空高4.5メートル以上のもの)中心線の距離が350メートル以上のものをいう。

(高架線の構造)

2 高架線の構造は、橋りょう式、よう壁式、盛土式、(これらの混合した方式を含む。)とする。

(鉄道の敷幅)

3 鉄道の敷幅は、道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道細目協定(以下「細目協定」という。)第2条第3号の定めにかかわらず単線は6メートル、1線を増すごとに4メートルを増加する割合とする。ただし、駅構内部分(駅舎を含む。)は、延面積比(既設面積を既設線、拡張面積を増設線とみなす。)によるものとする。

(費用の負担率)

4 費用の負担率は、次表による。

種別	負担区分	取付部負担率	交 差 部 負 担 率			高架部(道路と道路の間)負担率
			新 設	拡 幅	既 設	
既設線	道 路	1/2	1	1	1/2	1/2
	国 鉄	1/2	0	0	1/2	1/2
増設線	道 路	0	1/2	1/2	0	0
	国 鉄	1	1/2	1/2	1	1

(仮想設計の排除)

5 高架線の費用負担については、実施設計により算定するものとし、橋りょう方式、よう壁方式、盛土方式の各仮想設計は行わないものとする。

(費用負担の限度)

6 高架線に含まれる道路間の距離が著しく長い場合においては、当該施設に含まれる既設平面交差を立体交差とするための工事に要する費用をもって負担の対象とすることができるものとする。

(高架線の取付こう配)

7 高架線の取付部のこう配については、日本国有鉄道建設規程又は日本国有鉄道構造基準(規程制定までは日本国有鉄道構造規程案解説)に定めるこう配をもって費用負担の対象とする。ただし、切取り等のためこう配を緩かにした方が経済的に有利な場合は、この限りでない。

1) 「同時に3カ所以上の立体交差を新設(うち2カ所以上の踏切道を除却するものとする。)」とは踏切除却を伴わない鉄道高架に対しては道路側は費用負担をする必要がないので、費用を負担する条件として2カ所以上の既設平面交差を除却するとともに、この高架線の下に道路を新た

に設ける場合もあり得るので、これら道路の新設の場合も含めて立体交差の新設という表現を用いたものである。

何メートル以上のものを高架線と見るかについて、鉄道側は短いものは高架線でないとして500メートル以上を主張、道路側は長さの問題ではなく、幾カ所の踏切道が除却されるかが問題であり、延長そのものにとられるべきでないとして200メートル以上を主張、両者のほぼ中間案350メートルで妥結を見たものである。

図-4

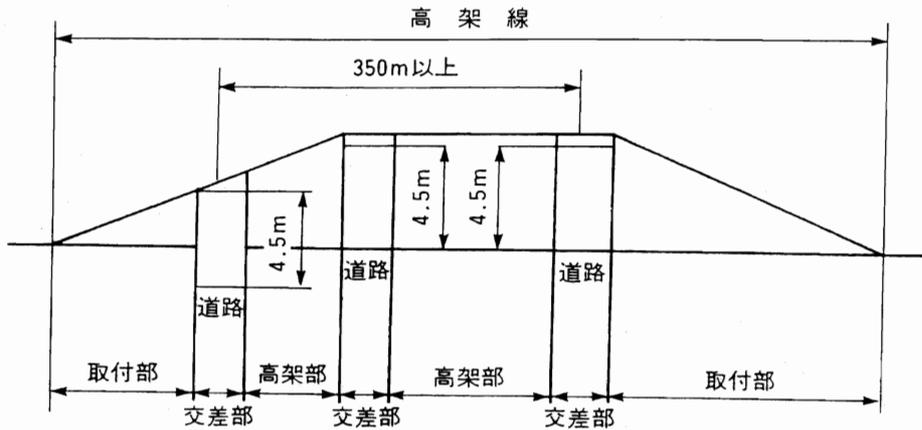


図-5



(注) 負担額の算出は道路と鉄道との交差部分、駅構内部分およびその他の部分に対応する工事費に区分して決定する。

1. 増設部分等の工事費の算定方法

イ 増設線および既設線に対する工事費

$$\text{増設線工事費} = \text{全体工事費} \times \frac{B}{A+B}$$

$$\text{既設線工事費} = \text{全体工事費} \times \frac{A}{A+B}$$

A = 既設線敷幅 (単線6メートル、1線ごとに4メートルを増加する)

B = 増設線敷幅 (1線につき4メートル)

ロ 駅構内 (駅舎) の拡張および既設部分に対応する工事費

$$\text{拡張工事費} = \text{全体工事費} \times \frac{b}{a+b}$$

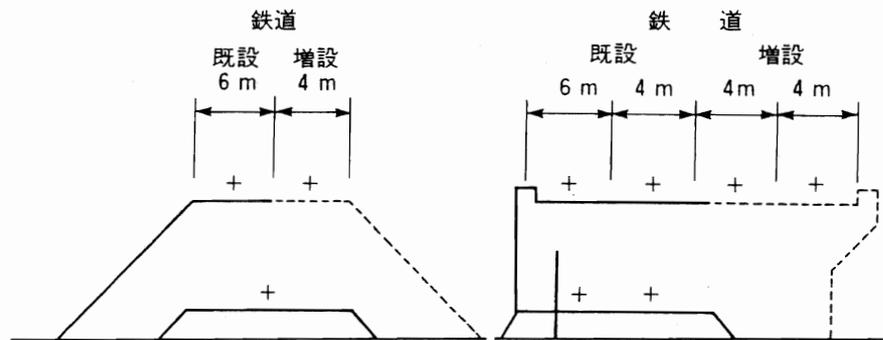
$$\text{既設工事費} = \text{全体工事費} \times \frac{a}{a+b}$$

a = 既設面積

b = 拡張面積

- ハ 道路拡幅および既設道路部分に対応する工事費基本協定第8条による。
- 2) 当初鉄道側は盛土は高架線に非ずと主張したが、高架に関する構造すべてを含むこととした。
 - 3) 費用負担の算定上鉄道の敷幅は重要なウエイトを占めるものであり、施工基面の幅を実測して計算していたが煩瑣になるので単線6メートル、1線増ごとに4メートルとした。

図-6



- 4) 従来高架線の場合各仮想設計を作り、一番経済的な方式を以って費用負担総額としていたが、これら仮想設計に要する時間と経費は相当なものとなり、協議遅延の一原因となっていたので実施設計によることとした。
- 5) 高架線の延長は両端の道路の中心線の距離が350メートル以上のものをいうが、両端の道路間の距離が非常に長い場合、道路側は過大な費用負担を余儀なくされる（道路と道路との間は折半負担）ので、このような場合は現踏切道を道路側が立体交差する場合の仮想設計を以て費用負担限度額とした。

III 操車場新設又は拡張する場合の費用負担

1. 操車場を新設又は拡張するため平面交差を除却する場合の工事費の費用負担は、次による。
2. 現道幅員に対応する部分については、折半負担（増設線部分は、鉄道側負担）とし、道路拡幅部分は、道路側負担（線路増設と道路拡幅とが重複する部分は折半負担）とする。
3. 操車場区域内の平面交差を整理統合して立体交差とする場合の道路（1級国道および2級国道を除く。）の現道幅員については、立体交差とする主たる道路の現道幅員と従たる道路の現道幅員の合計が6メートル未満のときは、主たる道路の幅員を6メートルとみなし主たる道路の現道幅員と従たる道路の現道幅員の合計が6メートル以上のときは、両者協議して6メートルから主従道路の合計幅員までの間で現道幅員を定めるものとする。

この場合、統合される従たる踏切道については細目協定第5条の規定を適用しないものとする。

IV 国鉄電化に伴う設計の簡素化

立体交差する場合の電化に伴う増加工事費の算定は、取付道路の構造が特殊な場合（橋りょう方

式、よう壁方式) および橋りょうの構造が特殊な場合を除き、次による。

(電化の増加工事の範囲)

1. 電化の増加工事の範囲は、立体交差（跨線橋方式）に要する工事費の範囲について（昭和35年3月31日交差協議会決定）別表に掲げる負担区域における電化の増加工事とする。この場合、この負担区域内において電化の実施設計道路縦断線と非電化の仮想道路縦断線とが交わるときは、その交点の範囲内とする。

(増加工事の対象となる工事費の範囲)

2. 前項の電化の増加工事の範囲における総工事費から電化の増加工事費に直接関係のない費用（跨線橋上部構造工、道路路面工、道路路盤工、線路工、国鉄電気通信線その他支障物の移転等による費用）を差し引いたものを電化に伴う増加工事の対象となる工事費とする。

(増加工事費の算定方法)

3. 電化に伴う増加工事費の算定方法は、次による。

$$\text{電化増加工事費} = \text{増加工事の対象となる工事費} \times \frac{A - B}{A}$$

A = 電化の場合の基準レール面上のけた下空高

B = 非電化の場合の基準レール面上のけた下空高

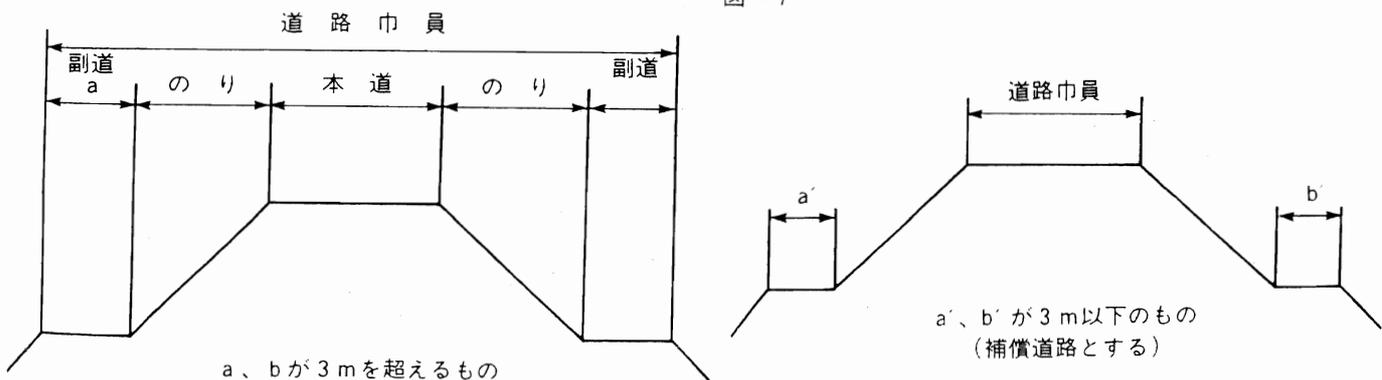
V 副道の意義

細目協定第2条第2号（注2）における副道の意義は、次のとおりとする。

「副道」とは、鉄道と立体交差となる道路の側面に接して、当該道路と異なった縦断こう配又は路面の高さをもって設けられる幅員3メートルを超える道路をいう。この場合、道路幅員には副道と本道間とののり敷を含めるものとする。

昭和39年8月7日

建設省 道路局長
 都市局長
 日本国有鉄道 踏切保安部長
 建設局長
 施設局長



○ 既設の跨線橋および跨道橋を改築又は改良する場合の取扱いについて

(昭和38年9月11日道発第417号の2北海道開発局長、地方建設局長、都道府県知事六大市長あて、建設省道路局長)

(参考)

既設跨線橋並びに跨道橋の設計荷重の増加に関する取扱い

原則

既設跨線橋の橋梁相当部分の設計荷重の増加については道路側の負担とする。

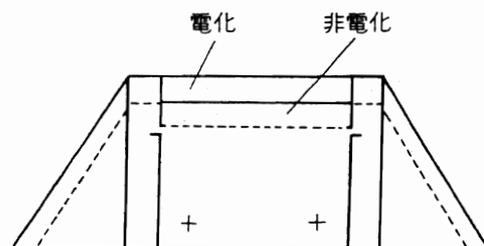
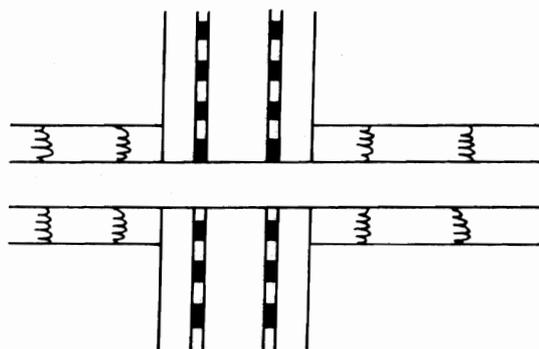
既設跨道橋の橋梁相当部分の設計荷重の増加については鉄道側の負担とする。

取扱例

1. 跨線橋

A 鉄道電化で道路の拡幅がない場合

橋梁相当部分の設計荷重の増加については道路側の負担とする。

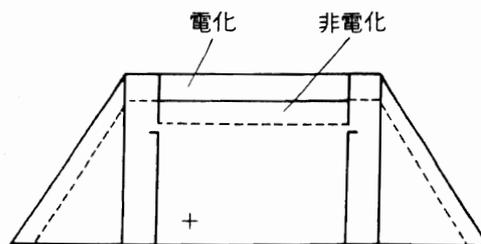
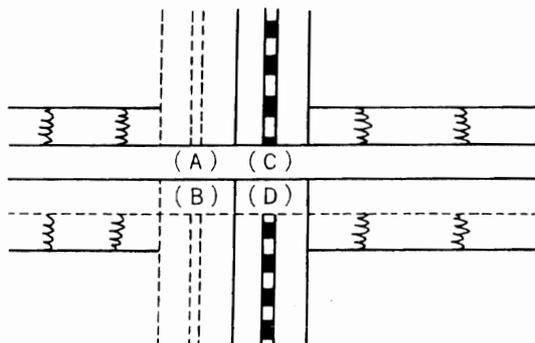


説明

既設跨線橋の設計荷重が14トンであれば電化のため打上げされる橋梁部分について鉄道側は14トンまでを負担し、道路構造令に定める20トン荷重にするための増加分6トンは道路側の負担となる。

B 鉄道電化、線増と道路の拡幅がある場合

重複工事に係る部分、増設部分、拡幅部分を除く既設部分の設計荷重の増加については道路側の負担とする。



説 明

- (A) 増設部分は20トン荷重で鉄道側全額
- (B) 重複部分は20トン荷重で折半
- (C) 既設部分は20トン荷重で道路側負担
- (D) 拡幅部分は20トン荷重で道路側負担

2. 跨道橋

A 跨道橋の工事で道路の拡幅がない場合

橋梁相当部分の設計荷重の増加については鉄道側の負担となる。

B 鉄道線増と道路に拡幅のある場合

重複工事に係る部分、増設部分、拡幅部分を除く既設部分の設計荷重の増加については鉄道側の負担となる。

○ 第3回道路鉄道交差協議会決定事項（昭和35年3月31日）

建設省・日本国有鉄道協定に基づく道路と鉄道との立体交差（跨線橋方式）に要する工事費の範囲について

第1条 跨線橋による立体交差化により平面交差を除却する場合、又は跨線橋を新設する場合において道路側および鉄道側が相互に費用を負担するときの交差に要する工事費の負担区域は、別表の延長によるものとする。ただし、市街地の跨線橋のように負担区域が明瞭なものについては、実施設計の縦断曲線の始終点の間とすることができる。

（解 説）

（別 表）

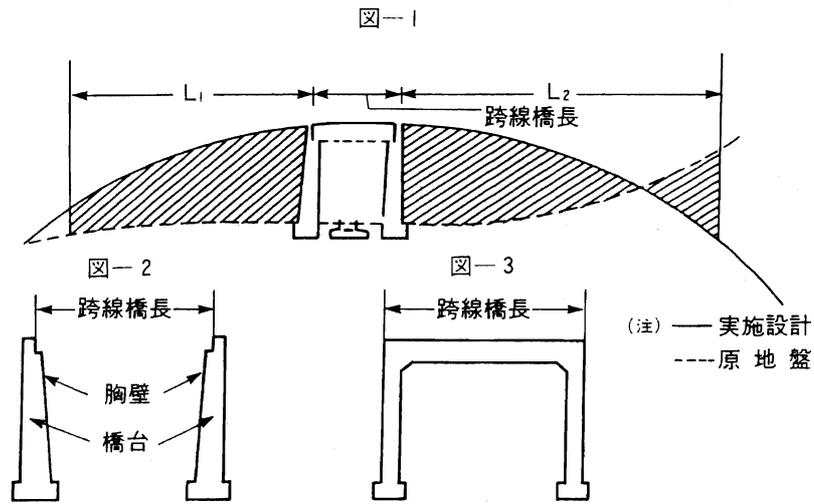
本文第1条の負担範囲＝跨線橋長＋ L_1 ＋ L_2 とする。 (図-1)

跨線橋長：橋台の胸壁面間の長さ (図-2)

ラーメンの場合は、側壁外間の長さ (図-3)

L_1 又は L_2 ：橋台の胸壁面又はラーメンの場合における側壁外側より測った取付道路の延長で

次の表によるものとする。



(参考)

I 平面交差を除却して跨線橋とする場合

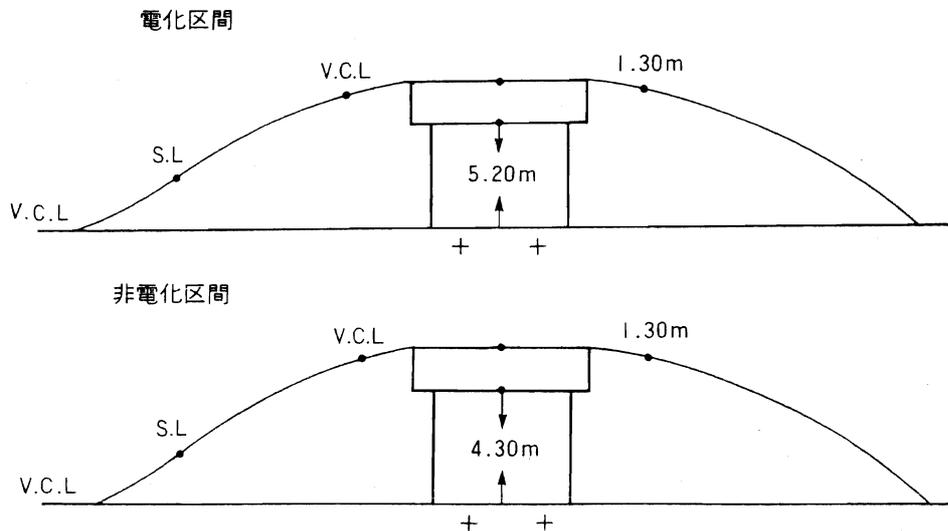
- (1) 単純な立体交差化 (除却)
- (2) 除却+道路の改築
- (3) 除却+鉄道の増設等
- (4) 除却+道路の改築+鉄道の増設等

立体交差を新設する場合

- (1) 道路の新設+鉄道の増設等
- (2) 鉄道の増設+道路の改築
- (3) 道路の新設+鉄道の増設
- ×(4) 道路の新設
- ×(5) 鉄道の増設

(注) ×印は、立体交差の新設であるが第1条に該当しないもの

II 延長算出の基本根拠



L₁又はL₂の表 (単位m)

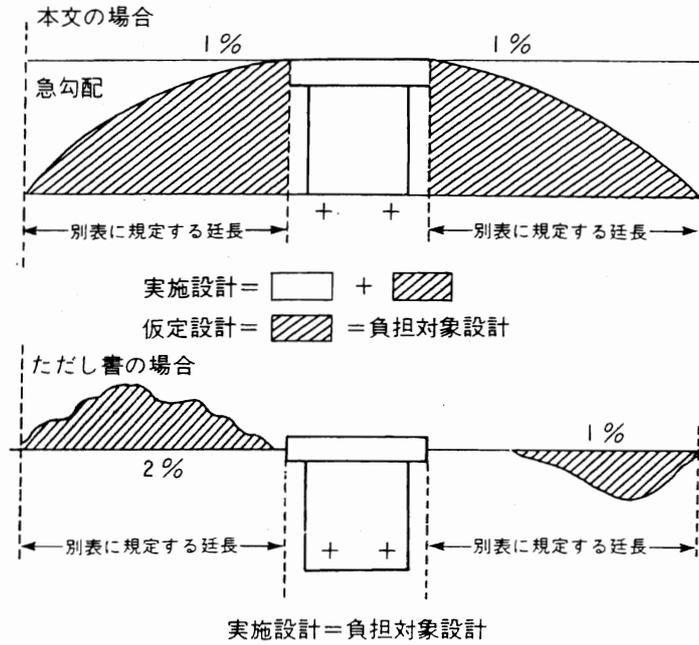
区分	実施設計の勾配 %		3.5未満	3.5以上4.5未満	4.5以上5.5未満	5.5以上6.5未満	6.5以上7.5未満	7.5以上8.5未満	8.5以上9.5未満	9.5以上10まで
	地形									
電 化 区 間	第1種	平地部	290	260	250					
		山地部	180	180	180	170	160			
	第2種	平地部	270	230	210					
		山地部	150	150	150	150	140	140		
	第3種	平地部	190	190	170	150				
		山地部	110	110	110	110	110	110	100	100
	第4種		240	190	170	150	140			
第5種		130	130	130	130	110	110	100	100	
非 電 化 区 間	第1種	平地部	260	230	230					
		山地部	160	160	160	150	150			
	第2種	平地部	240	210	200					
		山地部	140	140	140	140	130	130		
	第3種	平地部	170	170	150	140				
		山地部	90	90	90	90	90	90	90	
	第4種		210	170	150	140	130			
第5種		110	110	110	110	100	90	90	90	

第2条 前条本文の場合において、実施設計の取付道路の縦断勾配が道路構造令（昭和33年政令第244号）第21条第1項に規定する表に掲げる勾配（以下「最急勾配」という。）の値より緩なる場合には、特別の場合を除き実施設計による平面位置において最急勾配の値を使用した仮定設計を行い、前条に規定する区域内の工事費を負担対象とする。ただし、切取等のため勾配を緩にした方が経済的になる場合はこの限りではない。

（注）特別の場合とは、実施設計による平面位置で仮定設計を行うことが、著しく不適当な場合等をいう。

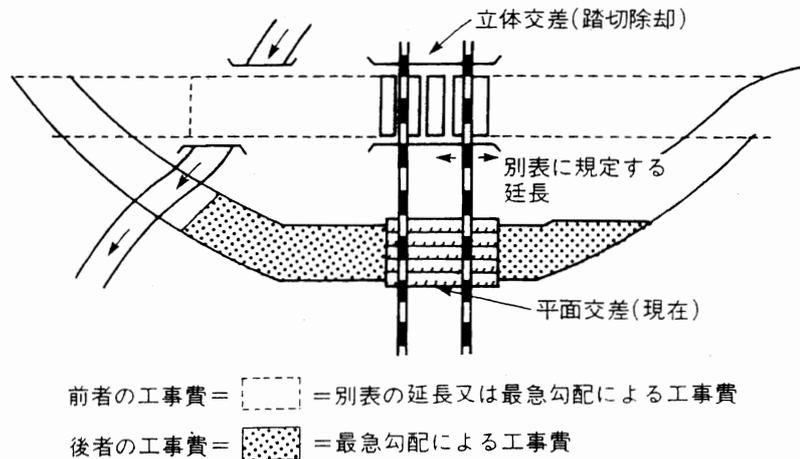
(解説)

(参考)



第3条 既設の道路と別の位置で立体交差を行う場合において、当該工事費が既設の道路の位置で立体交差を行うに必要な工事費を著しく超えるときには、前各条の規定にかかわらず、後者の工事費を負担対象とする。ただし、それぞれの工事費の算定については、前各条の規定を適用するものとする。

(解説)



第4条 前各条の場合において、負担区域内の道路施設に既設の道路橋の永久構造もしくは設計荷重の増加によるもの、舗装の著しい改良、又は跨線橋の照明の新設等の改良部分があるときは、当該部分について道路側が負担する。

第5条 前各号の規定は、道路の拡幅および鉄道線路の増設等が同時に実施されるため、既設の跨線橋を増改築する場合について準用する。ただし、前条の規定は、跨線橋の拡幅部分および増設部分の設計荷重の増加によるものについては適用しない。

(解説)

(参考)

I 既設の跨線橋を増改築する場合

(1) 道路の改築+鉄道の増設等

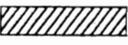
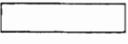
×(2) 道路の改築

×(3) 鉄道の増設等

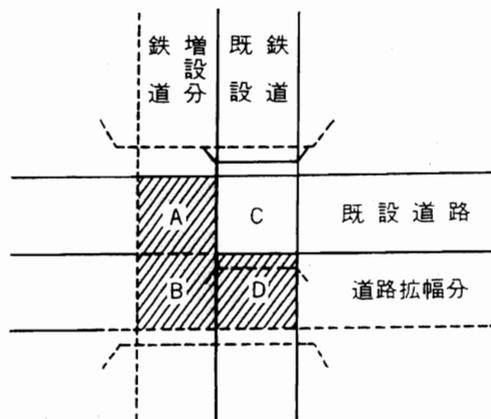
(注) 1. 本件の場合、現位置又は位置を変えて跨線橋を増改築するときのいずれも同じである。

2. ×印は、既設の跨線橋を増改築するが第5条に該当しないもの。

II ただし書の説明

例えば、既設跨線橋の設計荷重6トンを14トンに増加する設計でも  部分は改良部分とみない。また  部分は道路側の負担であることは協定により明確である。

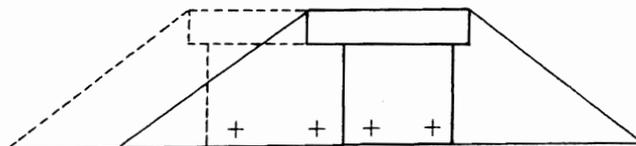
したがって、この場合は、新設される橋梁部分については、すべての面積比で処理される。



即ち A部は鉄道負担
 B部は相互折半負担
 C部は道路負担
 D部は道路負担
 } となる。

第6条 鉄道の増設等のため、既設の跨線橋を増改築し、これと同時に道路側が改良工事（拡幅工事を伴う場合を除く。）を行う場合において、鉄道側が負担する工事費は、原則として在来道路の構造と同程度のものとするために必要な工事費とする。

（解説）



説明 既設跨線橋の設計荷重が6トンであれば鉄道の増設等のために延長される跨線橋も6トンまでを鉄道が負担し、14トンに設計荷重を増加するときは、増加部分につき道路が負担することとなる。この考えは、河川工事中による道路の附帯工事の取扱いと同様である。

○ **第5回道路鉄道交差協議会決定事項（昭和39年3月5日）**

1 2カ年以上にわたる工事実施協定および国庫債務負担行為について

国が直轄施行する立体交差工事で事業が2カ年以上にわたるものについては、従来数年分を一括協定していたが、道路側の予算は、単年度が原則であるから道路側は次年度以降の道路側負担分については、国庫債務負担行為になるよう努力するが、国庫債務負担行為とならない場合は、予算見込みとして一括協定する。

2 鉄道新設の場合における平面交差となしうる基準について特に基準を設けないでそのつど協議する。

3 地方道に対する建設省の指導の徹底について

建設省としては、道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定（以下「建・国協定」という。）の趣旨どおり指導するが、問題があれば個々の具体的事例について、国鉄はそのつど道路側に通知する。

4 4種踏切道の除却に伴う費用負担について

国鉄としては、建・国協定の趣旨どおり指導するが、問題があれば個々の具体的事例について、道路側はそのつど国鉄に通知する。

○ **第6回道路鉄道交差協議会決定事項（昭和40年4月19日）**

① **解決事項**

道路と鉄道との既設立体交差施設の改築無償譲渡について昭和33年3月31日付の覚書（第2項）を別紙のとおり運用する。

§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

(適用範囲)

第1条 全国新幹線鉄道整備法による新幹線鉄道のうち、別表に掲げるもの（以下「新幹線」という。）の建設に伴い、道路法による道路と新幹線とが相互に立体交差する場合における建設大臣又は道路管理者（以下これらを「道路側」という。）と日本国有鉄道（以下「鉄道側」という。）との協議事項については、道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定（昭和31年12月18日協定。以下「基本協定」という。）および同細目協定（昭和33年3月31日協定。以下「細目協定」という。）の定めにかかわらず、この協定の定めるところによって処理するものとする。

道路と鉄道とが交差する場合においてその新設又は改築を行うとき、道路法第31条に工事の施行方法、費用の負担等について道路管理者と鉄道事業者が協議して定めることとなっているが、道路と日本国有鉄道の鉄道との交差の場合には事業の促進を図るため、あらかじめ協議事項のうち基本となるべき事項についてはいわゆる「建国協定」として締結され適用されている。

新幹線鉄道の建設に際してもこの建国協定を適用することも考えられるが、東海道新幹線の場合と同様新幹線は道路との平面交差は許されないものであり、かつ将来跨線橋、跨道橋の工事を実施することが難しく、しかも短期間で完成しなければならないために、これらの立体交差に要する巨額の費用を建国協定に基づいて負担することは道路側、特に地方公共団体はその財源について裏づけがない実情からほとんど不可能に近いので、新幹線については特殊事情を考え建国協定によらず別途協定により負担の基準を定めることとなったのである。

なお本協定は日本国有鉄道が建設する新幹線に適用するものであって、日本鉄道建設公団が建設する新幹線については適用されない。

(高速自動車国道と新幹線との立体交差に要する工事費の負担)

第2条 高速自動車国道と新幹線との立体交差に要する工事費の負担については、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（昭和46年3月16日協定。以下「高速国道協定」という。）に定めるところによる。この場合において高速国道協定第2条第2項第2号中「高速国道の新設」とあるのは「新幹線の建設」と、「新幹線等の改良」とあるのは「高速国道の改築」と読み替えるものとする。

高速自動車国道と鉄道との立体交差に関する協定（「高速国道協定」）が新幹線と道路との立体交差に関する協定とほぼ同じ考え方に基づき裏返しの形で作成締結されることとなったので、高速自動車国道と新幹線との立体交差に関しては便宜上読み替え規定を設けて高速国道協定を適用することとしたものであるが、費用負担に関しては次条に定める一般国道等と同様である。

なお高速自動車国道、新幹線のいずれにも新設又は建設がない場合には建国協定が適用されることとなる。

(一般国道等と新幹線との立体交差に要する工事費の負担)

第3条 一般国道又は次に掲げる自動車専用道路（以下「一般国道等」という。）と新幹線との立体交差に要する工事費の負担については、基本協定第2条、第5条および第6条並びに細目協定第8条の規定を準用する。

一 日本道路公団が道路整備特別措置法第3条の許可をうけて、新設又は改築を行う道路で、道路法第48条の2第1項又は第2項の規定による指定をうけた自動車のみの一般交通の用に供する道路

二 首都高速道路公団が道路整備特別措置法第7条の2第1項の規定に基づき新設又は改築を行う首都高速道路

三 阪神高速道路公団が道路整備特別措置法第7条の2第2項の規定に基づき新設又は改築を行う阪神高速道路

四 地方道路公社が道路整備特別措置法第7条の14第1項の許可を受けて新設又は改築を行う指定都市高速道路（道路整備5カ年計画において新設又は改築を行うことが予定されているものに限る。）

2 前項の規定にかかわらず、一般国道等と新幹線との立体交差の重複工事の費用負担は、次に定めるところによる。

一 相互に新設することにより立体交差とする場合

交差部分およ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およ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、物件移転費および補償費を除く。）を減じた額の2分の1を相互に負担する。

二 一般国道等の改築と新幹線の建設が重複工事となる場合

交差部分および取付部分に要する工事費から当該一般国道等の改築および新幹線の建設がないものと仮定した場合の当該交差部分およ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、物件移転費および補償費を除く。）を減じた額の2分の1を相互に負担する。

3 道路整備5カ年計画によるバイパス計画の実施に伴い、都道府県道又は市町村道となることが予定されている一般国道と新幹線との立体交差に要する工事費の負担については、前項の規定にかかわらず、これらの道路を都道府県道又は市町村道とみなして、第4条の規定を適用する。

本条第1項に掲げる一般国道等に前条の高速自動車国道とともに、わが国の道路網体系の骨格を形成するもので、新幹線と類似の性格を持つもの、あるいはその整備が優先的に取扱われるものであり、新幹線と対等あるいは費用負担についても必ずしも財源がないとはいえないこと等の理由により建国

協定を適用することとした。

一般国道等のうち地方道路公社が新設又は改築する指定都市高速道路については道路整備5カ年計画において実施するものに限ったのは同指定都市高速道路が他の自動車専用道路あるいは高速自動車国道と異なり、路線としてではなく、一つの道路網が構成されていることが建設大臣許可の条件となっているので、網を構成する全ての路線を同等に取扱うことは地方道路公社の財政上の問題から負担に応じられないためであり、5カ年計画において実施されない路線についてはその道路の種類に応じて本協定を適用することとなる。

第2項は重複工事の場合の費用負担について定めたものであり、東海道新幹線との交差に関する協定と異なる点である。

東海道新幹線の場合は建国協定を準用することとし、重複工事費をそれぞれ折半負担としているが、本協定では新幹線はその性格上道路との平面交差は認められていないにもかかわらず相互に平面交差すると仮定した場合からの増加費用を折半負担することは不合理であるので、当該交差がないものと仮定した場合のそれぞれのあるべき形からの増加費用を折半負担することとした。なお交差部分の用地費、物件移転費および補償費は折半負担である。

第3項はバイパスの建設により格下げとなることが予定されている道路についての取扱いを定めたものであり、この場合には将来の姿で取扱うこととし、次条によることとした。

(地方道と新幹線との立体交差に要する工事費の負担)

第4条 都道府県道又は市町村道(第3条第1項各号に掲げる自動車専用道路を除く。以下「地方道」という。)と新幹線との立体交差に要する工事費については、次の額を鉄道側が負担し、残余の順を道路側が負担する。

一 跨道橋の場合

交差部分については、当該道路の所定の計画幅員で、取付部分については当該道路の現在幅員で立体交差とするに要する工事費

二 跨線橋の場合

当該道路の現在幅員に近い上位の規格幅員で立体交差とするに要する工事費

2 道路整備5カ年計画において新設又は改築を実施することが予定されている地方道と新幹線との立体交差に要する工事費については、前項の規定にかかわらず、当該道路の所定の計画幅員で立体交差とするに要する工事費のうち、当該立体交差がないものと仮定した場合における当該交差部分および取付部分の道路の新設又は改築に要する工事費(交差部分の用地費、物件移転費および補償費を除く。)を道路側が負担し、残余の額を鉄道側が負担する。

(注1) 「所定の計画幅員」とは、都市計画として決定された道路(当該新幹線工事の施行時期までに都市計画として決定されることが予定されている道路を含む。)にあっては、当該都市

計画による道路の幅員を、道路整備5カ年計画において新設又は改築の実施が予定されている道路にあっては、当該実施計画による道路の幅員を、その他の道路にあっては、別に定める交差計画基準による道路の幅員をいう。

(注2) 「規格幅員」とは、道路構造令の規定による道路の幅員をいう。ただし、車道の幅員が4メートル未満の道路については、当該道路の将来の自動車交通量が極めて少ないと認められ、かつ、当該道路に近接して十分な幅員を有する当該新幹線と立体交差する道路がある場合を除き、原則として車道の幅員を4メートルとする。

地方道については新幹線の建設により立体交差する箇所も多く、しかもこれらの交差は新幹線の営業開始後の工事がきわめて困難な事情から、将来の交通量を考慮して拡幅しておくことが必要であるが、これに要する費用を建国協定によって道路管理者（地方公共団体）が負担することは財源の問題からほとんど不可能であるので、鉄道側の全額負担を原則とした。しかしながら、当該道路において道路整備5カ年計画で新設又は改築の予定があるものについては財源がないとはいえないので、もともと予定された事業費、すなわち新幹線がないものと仮定した場合の道路の改築等に要する工事費は交差部分の用地費、物件移転費および補償費を除き道路側で負担することとした。

国鉄が負担すべき範囲を跨道橋と跨線橋とで、また跨道橋の場合交差部分と取付部分とで区別したのは将来の拡幅工事の困難さの程度が異なるためであり、跨線橋の場合は跨道橋と比較して拡幅工事がそれほど困難ではないことを考慮したわけであるが、当分手をつけなくてもよいだけの幅員はこの際確保しておきたいので、現道幅員のすぐ上位の規格幅員まで拡げておくことを鉄道側が補償したわけである。

「計画幅員」の決定は都市計画決定、5カ年計画等でオーソライズされたものについてはその幅員によるが、その他のものについては東海道新幹線の場合と同様「新幹線交差協議会」において協議決定する交差計画基準によるものとした。

「現幅員に近い上位の規格幅員」とは、例えば現在幅員が $0.30+3.00+0.30=3.60\text{m}$ であれば原則として道路構造令により規格幅員が $0.50+4.00+0.50=5.00\text{m}$ を適用し、現在幅員が $0.40+5.00+0.40=5.80\text{m}$ であれば上位の規格幅員として $0.75+5.50+0.75=7.00\text{m}$ までを鉄道負担の対象とする意味である。

なお車道幅員4メートル未満の道路の取扱いについては道路構造令に定める最小の車道幅員4メートル（第3種第5級又は第4種第4級）を満足することを限度としたが、将来とも交通量がほとんど見込まれないような道路については必ずしも4メートルにする必要のないものもあるので、このような場合には4メートル以下の幅員で実施することもあり得ることとした。

(道路と既設線との立体交差)

第5条 道路と新幹線が併設される国鉄既設線（以下「既設線」という。）との平面交差は、できる

だけ新幹線工事の施行時期に合わせて立体交差とするものとする。

2 新幹線建設によって必要やむを得ないと認められる道路と既設線との立体交差に係わるものの工事費の負担については、次に定めるところによる。

一 跨道橋の場合

当該道路の現在幅員に対応する交差部分および取付部分の工事費については、鉄道側が負担し、その他の部分の工事費については、基本協定第4条並びに細目協定第5条の規定を適用する。

二 跨線橋の場合

道路と既設線との立体交差部分および取付部分の幅員は、新幹線の立体交差部分と同一の幅員で施行するものとし、これに要する工事費は鉄道側が負担する。ただし、新幹線の立体交差部分の現在幅員と既設線の交差部分の現在幅員との差が著しい場合には、個々に協議するものとする。

(注) 「必要やむを得ないと認められる立体交差」とは、既設線がないものと仮定した場合において、新幹線と立体交差する道路の取付部分が既設線の平面交差部分に一部含まれることとなり、既設線の平面交差も立体交差とせざるを得ない場合（既設線の踏切道が廃止されない場合も含む。）とする。

3 新幹線の施行時期に合わせて道路と既設線との平面交差を立体交差とすることができない場合は、鉄道側において道路と新幹線との立体交差について、将来の道路と既設線との立体交差を前提として設計上の配慮を行うとともに、既設線の踏切道の保安度が著しく低下するときは、鉄道側において踏切道に関する設計上の配慮を行うものとし、これらに要する費用は、鉄道側の負担とする。

新幹線が既設の国鉄線に併行して建設される場合、既設線の踏切道を残し新幹線のみを立体交差とすると、新幹線の跨道橋を出たとたんに既設線との踏切道があるということになり、見通しその他で非常に危険であるばかりでなく、場合によっては将来の踏切除却が全く不可能となるケースも考えられるので、新幹線との立体交差の施工時に合わせて既設線の踏切道をできるだけ立体交差化することとした。

既設線との立体交差に要する工事費の負担については建国協定に定めるところによるのが原則であるが、(注)のような新幹線の建設によって必要やむを得ないと認められる場合の既設線との立体交差にかかる分の費用負担は原因者負担の考え方をとり、跨道橋の場合には現在幅員に対応する部分は鉄道側の負担とし、また跨線橋の場合には新幹線をまたぐ区間の幅員と既設線をまたぐ区間の幅員が異なることは具合が悪いので同一幅員とすることとし、それに要する費用は特に現道の幅員に著しい差がある場合を除き原則として鉄道側の負担とした。なお必要やむを得ないと認められる道路と既設線との立体交差であっても既に当該踏切道の立体交差化事業の実施計画が確定しているものについては

本項の対象外となる。

第3項は一種の補償工事であり、既設線との立体交差化工事を同時に施行することが費用その他の関係で実施できない場合は将来の踏切道の立体交差にそなえて、新幹線の橋脚、橋台の根入れを深くしておくこと等設計上の配慮を行うほか、踏切道の保安度が著しく低下するときは視距の確保等のため、新幹線の高架橋の支間の拡大、カーブミラーの設置、踏切種別の格上げ等を鉄道側が実施することとした。

(道路と既設線との立体交差事業と新幹線の建設との調整等)

第6条 道路と既設線との立体交差事業が実施され、又は計画されている位置に近接して新幹線を建設しようとする場合は、鉄道側はあらかじめ道路管理者(都市計画を定める者を含む。)と交差の方式等について協議するものとする。この場合、両者協議のうえ、当該道路と既設線および新幹線との立体交差の方式等が最も合理的なものになるよう調整するものとする。

2 前項の規定に基づき協議した方式等により施行する場合で、既に実施中の道路と既設線との立体交差事業に当該新幹線の建設がないものと仮定したときに比較して増加費用が生ずるときは、当該増加費用を鉄道側が負担するものとする。

3 第1項の規定に基づき協議した方式等により道路と既設線との立体交差事業と新幹線の建設とを同時施行する場合で、当該立体交差事業又は当該新幹線の建設がないものと仮定したときに比較して、それぞれに増加費用が生じたときは、当該増加の2分の1を鉄道側が負担し、残余の額について、基本協定第2条から第5条および第8条並びに細目協定第4条から第8条の規定に基づき算定した額を、道路側および鉄道側が負担するものとする。

4 道路と既設線との立体交差事業と新幹線の建設とを同時に実施できない場合においては、第1項の規定に基づき協議した方式等によりそれぞれみずからの費用負担において施行するものとする。

(注1) 「既に実施中の道路と既設線との立体交差事業」とは、都市計画事業認可済み又は道路側と鉄道側との交差協定締結済みのものをいう。

(注2) 「同時に施行する場合」とは、当該立体交差が都市計画決定済みのもの又は交差方式について道路側と鉄道側が協議中のものであって、新幹線の建設と同時に施行するものをいう。

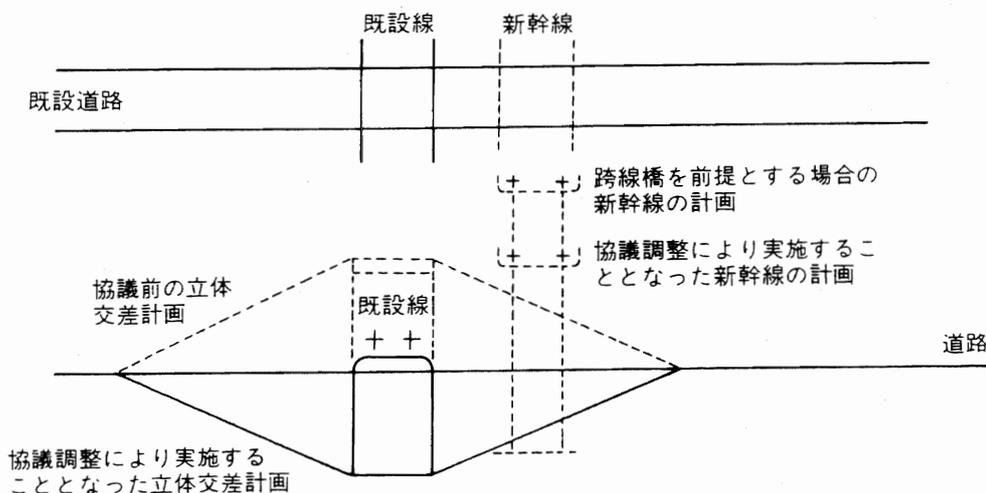
本条は東海道新幹線との交差に関する協定にはなかった条項で、新たに追加されたものであるが、本条の趣旨は道路と既設線との立体交差事業と新幹線の建設を調整し合理的な計画にせんとするものであり、また新幹線の計画は既に定められている都市計画等を十分尊重して定められなければならないことを要求しているものである。

第2項以下は協議により最も合理的なものとなった立体交差事業の費用負担について規定したものであり、新幹線がない場合の既設線との立体交差事業の費用負担は建国協定によるが、(注1)のよう

な場合に新幹線の建設により増加費用が生ずるときはその増加費用を鉄道側が負担し、(注2)のよう
な同時に施行する場合に増加費用が生ずるときはその増加費用の2分の1を新幹線を建設する鉄道側
が負担し、残余の2分の1を既設線との立体交差事業の実施にかかわる道路側と鉄道側が建国協定に
基づき負担することとした。協議して定めた既設線との立体交差事業が新幹線の建設時期に合わせて
実施することが予算その他の理由によりできない場合には、それぞれの事業をそれぞれの実施時点に
おいて本協定および建国協定に定める費用負担により実施することとした。

以上を具体例により説明すると、例えば、道路と既設線との立体交差事業が図のように跨線橋方式
で実施され、又は計画されている位置に近接して新幹線が建設される場合において、道路と既設線の
立体交差方式を跨線橋方式とするならば、新幹線の交差箇所における計画高さは図に示すように高く
ならざるを得ないが、協議の結果総合的に判断して最も合理的なものとして既設線との立体交差方式
が跨道橋方式となり、それに伴い新幹線が低い位置で交差できることとなったときに、既設線との立
体交差事業に跨線橋方式(新幹線の建設がない場合)に比較し増加費用が生じ、また新幹線の建設に
既設線との立体交差事業がない場合に比較して下部工費等の増加により増加費用が生ずるときの費用
負担は次のようになる。

すなわち既設線との立体交差事業が既に実施中の場合には新幹線の増加費用はもとより、既設線と
の立体交差事業の増加費用は鉄道側の負担とし、同時施行の場合には増加費用を上記のように2分の
1を新幹線を建設する鉄道側が負担し、残余の2分の1を建国協定に基づき道路側と鉄道側がそれぞ
れ負担することとし、同時に実施できない場合には新幹線は後に実施される既設線との跨道橋方式に
よる立体交差事業の支障とならないように橋脚、橋台の根入れをみずからの負担において深くしてお
かなければならないこととした。



(設計等についての配慮)

第7条 跨道橋によって立体交差を行うことにより、道路の機能、将来の維持管理等が著しく不利
益を生ずることとなる場合には、鉄道側は設計等について十分配慮するものとする。

2 跨道橋の交差角については、道路管理上支障をきたさない範囲で経済的な設計となるよう道路側において配慮するものとする。

跨道橋の計画に当たって鉄道側および道路側が配慮すべき事項を定めたものであり、新幹線の建設により道路を切り下げざるを得ないような場合に必要となる排水施設の設置等については、鉄道側において設計又は費用その他について十分配慮することとし、一方交通量の少ない区間道路等において道路の線形を一部変形することにより、跨道橋の径間割が経済的になる場合に道路側がそれに対して配慮すべきであるとしている。なおこの場合用地の増加が伴うものについては当然鉄道側が負担すべきである。

(基本協定および細目協定の準用)

第8条 工事費の範囲、工事の実施、負担金の支払い、跨線橋および跨道橋の管理等、技術的基準、工事費の精算、附帯施設等の管理、土地の処理、添架および撤廃物の処理については、基本協定第7条、第9条、第10条および第11条並びに細目協定第9条、第10条および第12条から第18条までの規定を準用するものとする。

費用負担以外のとりまとめについては建国協定を準用しても支障がないので本条を設けたものである。

(新幹線交差協議会)

第9条 この協定に定めのない事項およびこの協定の実施に関し疑義を生じた事項について協議するため、建設省および日本国有鉄道の職員で構成する新幹線交差協議会(以下「協議会」という。)を設ける。

道路と鉄道との交差にかかわる問題は複雑であり、個々の具体の事業の実施に際しては協定の解釈のくい違いが生ずること、あるいは新たに協定外の問題も提起されることも十分予想されるので、交差協議会において協議解決をはかることとしたのである。

(別表の追加)

第10条 新たに新幹線鉄道を建設する場合には、協議会において協議し、これを別表に追加するものとする。

新たに新幹線を建設する場合に追加できることを定めたものであり、全国新幹線鉄道整備法に基づき整備計画が決定され、日本国有鉄道に対して建設の指示があった建設線が対象となる。

(実施のための指導)

第11条 建設省は、地方公共団体の管理する道路と新幹線との交差について、この協定の実施が円滑に行われるよう地方公共団体に対し指導するものとする。

(適用期間)

第12条 この協定は、新幹線の建設期間内に限り適用するものとする。

新幹線の工事が終了した場合はもとの建国協定にもどることを明らかにしたものである。

附 則

この協定は、昭和46年3月16日から適用する。ただし、この協定の適用の日前に、この協定によることとした新幹線と道路との立体交差工事については、この協定により処理するものとする。

この協定を証するため、協定書2通を作成し、おのおの1通を保有する。

昭和46年3月16日

建設事務次官 志村清一

日本国有鉄道総裁 磯崎 勲

山陽新幹線の建設は既に相当進捗しており、本協定締結前において暫定的に協議して実施しているものがあるので、それを救済するためのただし書を付した。

別 表

協定を適用する新幹線鉄道

名 称	区 間
新 幹 線 鉄 道	大 阪 ・ 福 岡 間
〃	東 京 ・ 盛 岡 間

(建設省道路局路政課 堀 泰 晴 岩 崎 薫)
月刊「道路」1971年6月号より

§ 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

(適用範囲)

第1条 高速自動車国道法による高速自動車国道のうち、別表1に掲げるもの（以下「高速国道」という。）の新設に伴い、これらと日本国有鉄道の鉄道（以下「鉄道」という。）とが相互に立体交差する場合における建設大臣又は日本道路公団（以下これらを「道路側」という。）と日本国有鉄道（以下「鉄道側」という。）との協議事項については、道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定（昭和31年12月18日協定。以下「基本協定」という。）および同細目協定（昭和33年3月31日協定。以下「細目協定」という。）の定めにかかわらず、この協定の定めるところによって処理するものとする。

高速国道は高速自動車交通を目的とするものであり、鉄道との平面交差を一切許さないこと、将来跨線橋、跨道橋の工事を実施することが他の道路に比較して困難であること等新幹線と類似の性格と目的をもつものであるため、新幹線と道路との交差に関するものと同様建国協定によらずに別途協定により負担の基準を定めることとなったのである。

本協定が適用される高速国道は高速自動車国道法に基づき整備計画が決定され、施行主体に対していわゆる施行命令が出されている路線および区間とした。

(高速国道と新幹線等との立体交差に要する工事費の負担)

第2条 高速国道と全国新幹線鉄道整備法による新幹線鉄道のうち、別表2に掲げるもの（以下「新幹線」という。）又は別表3に掲げる線区の鉄道（以下「主要線区の鉄道」という。）（以下これらを「新幹線等」という。）との立体交差に要する工事費の負担については、基本協定第2条、第5条および第6条並びに細目協定第8条の規定を準用する。

2 前項の規定にかかわらず、高速国道と新幹線等との立体交差の重複工事の費用負担は、次に定めるところによる。

一 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およ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、物件移転費および補償費を除く。）を減じた額の2分の1を相互に負担する。

二 高速国道の新設と新幹線等の改良との重複工事の場合

交差部分および取付部分に要する工事費から当該高速国道の新設および新幹線等の改良がないものと仮定した場合の当該交差部分およ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、物件移転費および補償費を除く。）を減じた額の2分の1を相互に負担する。

新幹線および主要線区の鉄道は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（以下「新幹線協定」という。）における高速自動車国道および一般国道等に対応するものであるとして建国協定を適用することとした。

本条を定めるに当たって問題となったことは主要線区の範囲のとり方であり、当初国鉄では国鉄の内部規程である設備投資管理規程で定める本社指定線区（延長約3500km）のみを主張し、これに対して建設省では国鉄案では全国的なネットワークを構成しないとして、県庁所在地をつらねる程度の線区を加えるべきであると反論したが、最終的には別表3に掲げるように整備投資管理規程で定める本社指定線区に大都市周辺の通勤線区と本社指定線区に準ずる主要な線区の一部を加えることとなり、累計延長約5100キロメートルの線区が本条の対象となった。

なお重複工事の場合の費用負担の考え方は新幹線協定第3条と同様であるので、その解説を参照願いたい。

（高速国道とその他の線区の鉄道との立体交差に要する工事費の負担）

第3条 高速国道と新幹線等以外の鉄道（以下「その他の線区の鉄道」という。）との立体交差に要する工事費の負担については、次に定めるところによる。

一 跨道橋の場合

国鉄長期計画において新設又は改良の実施が予定されている線区にあつては、当該新設又は改良の計画による線数で立体交差とするに要する工事費のうち、当該立体交差がないものと仮定した場合における当該交差部分および取付部分の鉄道の新設又は改良に要する工事費（交差部分の用地費、物件移転費および補償費を除く。）を鉄道側が、残余の工事費を道路側がそれぞれ負担し、それ以外の線区にあつては、現在線数で立体交差とするに要する工事費を道路側が負担する。

二 跨線橋の場合

国鉄長期計画において新設又は改良の実施が予定されている線区にあつては、当該新設又は改良の実施に必要な建築限界を確保して立体交差とするに要する工事費のうち、当該立体交差がないものと仮定した場合における当該交差部分および取付部分の鉄道の新設又は改良に要する工事費（交差部分の用地費、物件移転費および補償費を除く。）を鉄道側が、残余の工事費を道路側がそれぞれ負担し、それ以外の線区にあつては、次に掲げる左欄の線区に対応する右欄の建築限界を確保して立体交差とするに要する工事費を道路側が負担する。

線 区	建 築 限 界
(A) 現在線数が単線であつて、おおむね20年後に鉄道交通量に対して輸送力が不足すると予想される線区	複線化に必要な建築限界
(B) おおむね20年後までに動力の近代化が必要になると予想される線区	電化に必要な建築限界
(C) (A)および(B)以外の線区	現在の建築限界

(注) 同時に(A)および(B)に該当する場合には、複線化および電化に必要な建築限界とする。

本条は新幹線協定第4条に対応するものであり、「その他線区の鉄道」は地方道に相当する取扱いをすることとした。

すなわち国鉄長期計画において新設又は改良の実施が予定されている線区については、もともと予定された事業費である当該立体交差がないものと仮定した場合の鉄道の新設又は改良に要する工事費は交差部分の用地費、物件移転費および補償費を除き鉄道側が負担し、残余は道路側が負担することとし、その他の線区にあつては跨道橋の場合は特に将来を見込む必要はないものとして、現在線数で立体交差とするに要する工事費を道路側が負担し、跨線橋の場合は高速国道が現況の建築限界を条件として新設されると、供用開始後に線増工事又は電化工事を実施することがほとんど不可能となるので、当面改良する計画がない場合でもおおむね20年後の状態を予想して、電化又は現在は単線であるものを複線化することが必要と考えられるときは、それらに必要な建築限界を道路側で確保することとしたものである。この場合において将来の線増等の可能性の有無については当該交差箇所のみ状況だけでなく、前後の既設の立体交差、トンネル等の建築限界、線増のための用地取得の難易等からみて真に可能性があるかどうかを鉄道側に十分な検討を求めることが必要であろう。

(設計等についての配慮)

第4条 高速国道と既設の鉄道との立体交差を行うことにより、鉄道の機能、将来の維持管理等に著しく不利益が生ずることとなる場合には、道路側は、設計等について十分に配慮するものとする。

例えば既設の鉄道の曲線区間に跨線橋を新設する場合に、鉄道の見通し距離の関連から橋脚又は橋台の位置について配慮すること等である。

(基本協定および細目協定の準用)

第5条 工事費の範囲、工事の実施、負担金の支払い、跨線橋および跨道橋の管理等、技術的基準、工事費の精算、附帯施設等の管理、土地の処理、添架および撤廃物等の処理については、基本協定第7条、第9条、第10条および第11条並びに細目協定第9条、第10条および第12条から第18条までの規定を準用する。

(高速国道交差協議会)

第6条 この協定に定めのない事項およびこの協定の実施に関し疑義を生じた事項について協議す

るため、建設省および日本国有鉄道の職員で構成する高速国道交差協議会（以下「協議会」という。）を設ける。

2 協議会には、必要に応じて日本道路公団の職員を参加させることができる。

（別表の追加）

第7条 新たに高速国道又は新幹線を建設する場合には、協議会において協議し、これらを別表1又は別表2に追加するものとする。

（実施のための指導）

第8条 建設省は、日本道路公団の管理する高速国道と鉄道との立体交差について、この協定の実施が円滑に行われるよう日本道路公団に対し指導するものとする。

（適用期間）

第9条 この協定は、高速国道又は新幹線の建設期間内に限り適用するものとする。

（注）「高速国道の建設期間」とは、高速国道の新設に関する整備計画に定められた車線数を完成するまでの期間をいう。

附 則

この協定は、昭和46年3月16日から適用する。ただし、この協定の適用の日前に、この協定によることとした高速国道と鉄道との立体交差工事については、この協定により処理するものとする。

この協定を証するため、協定書2通を作成し、おのおの1通を保有する。

昭和46年3月16日

建設事務次官 志村清一
日本国有鉄道総裁 磯崎 勲

別表1

協定を適用する高速自動車国道

1	中央自動車道	東 京～富士吉田
2	〃	蕪 崎～小 牧
3	〃	大 月～勝 沼

4	東海自動車道	東京～小牧
5	東北縦貫自動車道	川口～岩槻
6	〃	岩槻～仙台
7	〃	仙台～盛岡
8	〃	盛岡～安代
9	〃	十和田～青森
10	北陸自動車道	富山～武生
11	〃	武生～米原
12	〃	新潟～長岡
13	中国縦貫自動車道	吹田～落合
14	〃	美祢～下関
15	〃	落合～千代田
16	〃	鹿野～美祢
17	九州縦貫自動車道	福岡～熊本
18	〃	北九州～福岡
19	〃	熊本～松橋
20	〃	加治木～鹿児島
21	〃	えびの～高原
22	〃	松橋～八代
23	北海道縦貫自動車道	千歳～札幌
24	〃	千歳～苫小牧
25	関越自動車道	川越～東松山
26	〃	東松山～渋川
27	東関東自動車道	千葉～成田
28	近畿自動車道	松原～吹田
29	〃	泉南～海南
30	関門自動車道	下関～北九州
31	新東京国際空港線	成田～空港
32	常磐自動車道	三郷～石岡
33	北海道縦貫自動車道	札幌～岩見沢
34	東北縦貫自動車道	安代～十和田
35	関越自動車道	渋川～月夜野
36	〃	湯沢～長岡
37	中央自動車道	勝沼～葦崎

38 北陸自動車道
 39 " "
 40 近畿自動車道
 41 中国縦貫自動車道
 42 九州縦貫自動車道
 43 " "
 44 北海道縦貫自動車道
 45 関越自動車道
 46 常磐自動車道
 47 東関東自動車道
 48 " "
 49 東海北陸自動車道
 50 山陽自動車道
 51 " "
 52 " "
 53 " "
 54 四国縦貫自動車道
 55 四国横断自動車道
 56 九州横断自動車道
 57 " "
 58 北陸自動車道
 59 北海道横断自動車道
 60 関越自動車道
 61 近畿自動車道
 62 " "
 63 北海道縦貫自動車道
 64 東北縦貫自動車道
 65 東北横断自動車道
 66 常磐自動車道
 67 中央自動車道
 68 北陸自動車道
 69 近畿自動車道
 70 " "
 71 山陽自動車道

長岡～上越
 朝日～富山
 関～久居
 千代田～鹿野
 えびの～加治木
 高原～宮崎
 登別～苫小牧
 月夜野～湯沢
 石岡～日立
 市川～千葉
 成田～潮来
 一宮～美濃
 姫路～備前
 倉敷～福山
 志和～広島
 徳山～山口
 川之江～伊予三島
 善通寺～川之江
 長崎～大村
 武雄～鳥栖
 上越～糸魚川
 小樽～札幌
 東京～川越
 名古屋～亀山
 天理～松原
 岩見沢～鷹栖
 一戸～八戸
 山形～寒河江
 日立～いわき
 岡谷～長野
 糸魚川～朝日
 松原～泉南
 神戸～福知山
 岡山～倉敷

72	〃	広 島～甘 日 市
73	〃	玖 珂～徳 山
74	中国横断自動車道	川 上～米 子
75	〃	旭 ～浜 田
76	四国縦貫自動車道	徳 島～ 脇
77	〃	伊予三島～土 居
78	四国横断自動車道	大 豊～南 国
79	九州縦貫自動車道	八 代～え び の
80	九州横断自動車道	嬉 野～武 雄
81	〃	鳥 栖～日 田
82	〃	湯 布 院～大 分

別表 2

東 海 道 新 幹 線 鉄 道	(東 京・大 阪)
山 陽 新 幹 線 鉄 道	(大 阪・福 岡)
東 北 新 幹 線 鉄 道	(東 京・盛 岡)

別表 3

函館本線 (函館・長万部・札幌・旭川)、室蘭本線 (長万部・沼ノ端)、千歳線 (沼ノ端・苗穂)、東北本線 (東京・青森)、奥羽本線 (秋田・青森)、羽越本線 (新津・秋田)、信越本線 (高崎・長野・直江津・新潟)、高崎線 (大宮・高崎)、上越線 (高崎・宮内)、常磐線 (日暮里・岩沼)、中央本線 (東京・名古屋)、総武本線 (御茶ノ水・千葉)、南武線 (川崎・立川)、横浜線 (東神奈川・八王子)、横須賀線 (大船・久里浜)、根岸線 (横浜・洋光台)、青梅線 (立川・拝島)、山手線 (品川・赤羽・池袋・田端)、東海道本線 (東京・神戸)、北陸本線 (米原・直江津)、関西本線 (名古屋・四日市・王寺・天王寺)、大阪環状線 (大阪・大正・大阪)、阪和線 (天王寺・和歌山)、片町線 (京橋・長尾)、福知山線 (尼崎・三田)、山陽本線 (神戸・門司)、鹿児島本線 (門司・鹿児島)、予讃本線 (高松・松山)

(建設省道路局路政課 堀 泰 晴 岩 崎 薫)
月刊「道路」1971年6月号より

§ 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

(適用範囲)

第1条 全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）による新幹線鉄道のうち別表1に掲げるもの並びに鉄道敷設法（大正11年法律第37号）別表に掲げる予定鉄道線路および同法附則第2項の鉄道線路のうち別表2に掲げるもの（以下これらを「国鉄新線」という。）の建設に伴い、道路法（昭和27年法律第180号）による道路と国鉄新線とが相互に交差する場合における建設大臣又は道路管理者（以下これらを「道路側」という。）と日本鉄道建設公団（以下「鉄道側」という。）との協議事項については、この協定の定めるところによって処理するものとする。

(高速自動車国道等と国鉄新線との立体交差に要するに工事費の負担)

第2条 高速自動車国道（道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）第2条の2の規定に基づき、日本道路公団が新設又は改築を行うものをいう。）、一般国道又は次に掲げる自動車専用道路（以下これらを「高速自動車国道等」という。）と国鉄新線との立体交差に要する工事費については、高速自動車国道等の現在幅員に対応する部分に要する工事費を鉄道側が負担する。

一 日本道路公団が道路整備特別措置法第3条の許可をうけて、新設又は改築を行う道路で、道路法第48条の2第1項又は第2項の規定による指定をうけた自動車のみの一般交通の用に供する道路

二 首都高速道路公団が道路整備特別措置法第7条の2第1項の規定に基づき、新設又は改築を行う首都高速道路

三 阪神高速道路公団が道路整備特別措置法第7条の2第2項の規定に基づき、新設又は改築を行う阪神高速道路

四 地方道路公社が道路整備特別措置法第7条の14第1項の許可をうけて、新設又は改築を行う指定都市高速道路（道路整備5カ年計画において、新設又は改築を行うことが予定されているものに限る。）

(注) 「現在幅員」とは、国鉄新線と交差する道路の当該交差する部分を含む路端から路端までの幅員をいい、立体交差により必要となる側道の設置等在来機能を保持するに必要な幅員の増加を含むものとする（次条において同じ。）。

2 高速自動車国道等の新設又は改築の計画を確定しており、当該高速自動車国道等の新設又は改築と国鉄新線の建設とが重複工事となる場合における当該重複工事に要する工事費については、次の各号に定めるところによる。

一 相互に新設することにより立体交差とする場合

交差部分およ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における当該交差部分およ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、物件移転費および補償費を除く。）を減じた額の2分の1を相互に負担する。

二 高速自動車国道等の改築と国鉄新線の建設とにより立体交差とする場合

交差部分および取付部分に要する工事費から、当該高速自動車国道等の改築および国鉄新線の建設がないものと仮定した場合における当該交差部分およ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、物件移転費および補償費を除く。）を減じた額の2分の1を相互に負担する。

（注） 「高速自動車国道等の新設又は改築の計画が確定しており、当該高速自動車国道等の新設又は改築と国鉄新線の建設とが重複工事となる場合」とは、当該交差部分について協議の結果、相互に新設又は改築の予算措置を講じうる場合とする。

- 3 道路整備5カ年計画によるバイパス計画の実施に伴い、都道府県道又は市町村道となることが予定されている一般国道と国鉄新線との立体交差に要する工事費の負担については、前項の規定にかかわらず、これらの道路を都道府県道又は市町村道とみなして次条の規定を適用する。

（地方道と国鉄新線との立体交差に要する工事費の負担）

第3条 都道府県道又は市町村道（前条第1項各号に掲げる自動車専用道路を除く。以下「地方道」という。）と国鉄新線との立体交差に要する工事費については、次の額を鉄道側が負担し、残余の額を道路側が負担する。

一 跨道橋の場合

交差部分については当該道路の所定の計画幅員で、取付部分については当該道路の現在幅員でそれぞれ立体交差とするに要する工事費

二 跨線橋の場合

当該道路の現在幅員に近い上位の規格幅員で立体交差とするに要する工事費

- 2 道路整備5カ年計画において新設又は改築を実施することが予定されている地方道と国鉄新線との立体交差に要する工事費については、前項の規定にかかわらず、当該道路の所定の計画幅員で立体交差とするに要する工事費のうち、当該立体交差がないものと仮定した場合における当該交差部分および取付部分の道路の新設又は改築に要する工事費（交差部分の用地費、物件移転費および補償費を除く。）を道路側が負担し、残余の額を鉄道側が負担する。ただし、都道府県道と別表2に掲げる国鉄新線のうち、本線が単線であるものが跨線橋により立体交差とする場合における工事費の負担については、前条第1項および第2項の規定を準用する。

（注1） 「所定の計画幅員」とは、都市計画として決定された道路（当該国鉄新線工事の施行時期までに都市計画として決定されることが予定されている道路を含む。）にあつては当該都市計画による道路の幅員を、道路整備5カ年計画において新設又は改築の実施が予定されている道路にあつては当該実施計画による道路の幅員を、その他の道路にあつては別に定める交差計画基準による道路の幅員をいう。

（注2） 「規格幅員」とは、道路構造令（昭和45年政令第320号）の規定による道路の幅員をいう。ただし、車道の幅員が4メートル未満の道路については、当該道路の将来の自動車交通量が極

めて少ないと認められ、かつ、当該道路に近接して十分な幅員を有する当該国鉄新線と立体交差する道路がある場合を除き、原則として車道の幅員を4メートルとする。

(設計等についての配慮)

第4条 跨道橋によって立体交差を行うことにより、道路の機能、将来の維持管理等に著しく不利益を生ずることとなる場合には、鉄道側は設計等について十分に配慮するものとする。

2 跨道橋の交差角については、道路管理上支障をきたさない範囲で経済的な設計となるよう道路側において配慮するものとする。

(技術的基準)

第5条 交差に関する構造は、道路構造令、日本国有鉄道建設規程(昭和4年鉄道省令第2号)、新幹線鉄道構造規則(昭和39年運輸省令第70号)およびこれらに準ずる諸基準によるものとする。

(工事費の範囲)

第6条 交差に要する工事費の範囲は、交差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、物件移転費、補償費、機械器具費、営繕費および調査、設計並びに監督に直接従事する職員の旅費を含むものとする。ただし、間接費割掛およびこれに相当する事務雑費は含まないものとする。

(工事の実施)

第7条 第2条および第3条に規定する道路と国鉄新線との交差に関する工事は、それぞれ当該工事の計画者が実施するものとする。

2 前項の規定により難しい場合および相互に新設する場合においては、道路側と鉄道側が、そのつど協議して定めるものとする。

(注) 本件の規定により施行する工事以外の工事であって相手方の委託により実施するものについては、別途の受託工事として取扱う。

(負担金等の支払)

第8条 道路と国鉄新線との交差に関する工事の費用の負担金は、当該工事が完了したときに当該工事の施行者に対し支払うものとする。ただし、必要があるときは、道路側と鉄道側とが協議して当該負担金について前金払をし、又は当該工事の出来高に応じて部分払をすることができる。

2 道路側又は鉄道側が工事の計画者に対し、負担金を支払う場合において、道路側又は鉄道側が実施する工事があるときは、協議のうえ、その実施する工事に要する費用相当額と当該負担金を相殺することができる。

(工事費の精算)

第9条 道路側又は鉄道側は、相手方から受け取るべき負担金等に係る工事の費用については、当該工事がしゅん工した後、すみやかに精算し、精算書および関係書類を相手方に送付するものとする。

(跨線橋および跨道橋の管理)

第10条 跨線橋は道路側が、跨道橋は鉄道側がそれぞれ管理することを原則とし、その管理に要する

費用は、その管理を行う者が負担する。

(注) 「管理」とは、改築、取替、修繕および維持を含むものとする(次条および第12条において同じ。)

(附帯施設等の管理)

第11条 跨道橋下の道路の舗装、排水設備、照明設備等は道路側が管理し、その管理に要する費用は、道路側が負担する。

2 跨線橋の防煙装置、架線防護装置等は、鉄道側が管理し、その管理に要する費用は、鉄道側が負担する。

(踏切道の管理)

第12条 踏切道の管理は、鉄道側が行うものとし、その管理に要する費用は、鉄道側が負担する。

(土地の処理)

第13条 道路側又は鉄道側は、交差のため相手方の所有する土地を必要とする場合においては、これを有償で譲り受けるものとする。ただし、当該土地を道路の敷地として存置する必要があるとき又は当該土地が鉄道用地として事業上必要なものであるときは、施設の存続中無償で使用することができる。

(添架)

第14条 道路側又は鉄道側は、道路管理上又は鉄道の事業上必要とする施設を相手方の管理する跨道橋又は跨線橋に無償で添架することができるものとし、その実施にあたっては、そのつど、道路側と鉄道側が協議して定めるものとする。

(国鉄新線交差協議会)

第15条 この協定に定めのない事項およびこの協定の実施に関し疑義を生じた事項について協議するため、建設省の職員および日本鉄道建設公団の役員又は職員で構成する国鉄新線交差協議会(以下「協議会」という。)を設ける。

2 協議会には、運輸省の職員および日本国有鉄道の役員又は職員の参加を求めることができる。

(別表の追加等)

第16条 新たに国鉄新線を建設する場合には、協議会において協議し、これを別表1および別表2に追加するものとする。

2 別表1および別表2を変更する場合も前項の例によるものとする。

(実施のための指導)

第17条 建設省は、地方公共団体の管理する道路と国鉄新線との交差について、この協定の実施が円滑に行われるよう地方公共団体に対し指導するものとする。

附 則

この協定は昭和49年4月30日から適用する。

ただし、この協定の適用の日前に、この協定によることとした国鉄新線と道路との立体交差工事に

ついで、この協定により処理するものとする。

この協定を証するため、協定書2通を作成し、おのおの1通を保有する。

昭和49年4月30日

建設事務次官 大津留温

日本鉄道建設公団総裁 篠原武司

別表1

線名	区間
上越新幹線	大宮・新潟
成田新幹線	東京・成田空港

別表2

線名	区間	単複の別
芦別線	石狩新城・納内	単線
名羽線	上流・朱鞠内	〃
美幸線	仁宇市・志美宇丹	〃
白糖線	二俣・足寄	〃
岩内線	黒松内・岩内	〃
狩勝線	小出・占冠	〃
紅葉山線	紅葉山・占冠	〃
北十勝線	新得・足寄	〃
久慈線	田老・久慈	〃
盛線	陸前吉浜・釜石	〃
鷹角線	檜木内・比立内	〃
気仙沼線	志津川・本吉	〃
丸森線	丸森・矢野目	〃
野岩線	中三依・下野川治	〃
鹿島線	北鹿島・水戸	〃
北越北線	六日町・犀潟	〃
京葉線	大井ふ頭・蘇我	複線
小金線	小金・船橋	〃
佐久間線	二俣・横山	単線
中津川線	中津川・飯田	〃
樽見線	神海・樽見	〃
岡多線	榑塚・瀬戸	複線
瀬戸線	瀬戸・枇杷島	〃
伊勢線	南四日市・四日市	〃
宮守線	宮津・河守	単線
阪本線	城戸・阪本	〃
南勝線	中国勝山・山守	〃
智頭線	上郡・智頭	〃
井原線	総社・神辺	〃
内山線	向井原・内子	〃
阿佐線	後免・室戸	〃

阿佐線	海部・野根	単線
宿毛線	中村・宿毛	〃
三江線	浜原・口羽	〃
今福線	三段峽・浜田	〃
岩日北線	錦町・六日市	〃
油須原線	川崎・油須原	〃
呼子線	西唐津・呼子	〃
高千穂線	高千穂・高森	〃
津輕海峽線	今別町浜名・知内町湯里	複線

§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

(目的)

第1条 この協定は、河川工事に起因して生じる旅客会社等の鉄道橋りょう及びこれに関連する施設の新設、改築等に関する事項を定め、河川及び鉄道の工事及び維持管理の円滑な実施を図ることを目的とする。

(意義)

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) 河川管理者 河川法（昭和39年法律第167号）第七条（同法第100条において準用する場合を含む。）に規定する河川管理者をいう。
- (2) 旅客会社等 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）第1条第1項及び第2項に規定する旅客会社及び貨物会社をいう。）並びに旅客会社及び貨物会社が第1種鉄道事業の用に供している施設を所有する者としての新幹線鉄道保有機構等をいう。
- (3) 河川工事 河川法第8条に規定する河川工事をいう。
- (4) 鉄道工事 旅客会社等の鉄道橋りょう及びこれに関連する鉄道施設の新設、改築等をいう。

(工事の通知)

第3条 河川管理者が、鉄道工事の必要が生じるおそれのある河川工事を施行しようとするときはあらかじめ旅客会社等に通知するものとする。この通知があった場合には、河川管理者と旅客会社等とが協議を行うものとする。

(構造基準)

第4条 この協定の適用を受ける鉄道施設の構造は、当該施設が従前に有していた機能を勘案するとともに、河川管理施設等構造令（昭和51年政令第199号）、新幹線鉄道構造規則（昭和39年運輸省令第70号）、普通鉄道構造規則（昭和62年運輸省令第14号）及びこれらに準ずる諸基準によるものとする。

(河川改修における工事費)

第5条 河川工事（河川の新設及び捷水路の新設を除く。）に起因して生じる鉄道工事に要する費用（用地費を除く。）を河川改修における工事費とし、これを補償対象工事費、地盤沈下対策費及び増加費用に区分して、その範囲を、それぞれ次のとおりとする。

- (1) 補償対象工事費 河川改修における工事費のうち地盤沈下対策費及び増加費用を除いた費用
- (2) 地盤沈下対策費 河川改修における工事費のうち地盤沈下のために増加したと想定される費用
- (3) 増加費用 旅客会社等の要請により行われる線路増設又は軌道、信号設備若しくは連動装置の著しい改良のための工事（以下「増加工事」という。）に要する費用

(河川改修における工事費の負担)

第6条 河川改修における工事費の負担については、次の各号によるものとする。

(1) 補償対象工事費は、鉄道施設（資産価値の減耗を生じないものを除く。）の設置時からの経過年数に応じ、次の各号に掲げる式により求められる費用を旅客会社等が、その他の費用を河川管理者がそれぞれ負担するものとする。

(ア) 鉄道施設の耐用年数を経過していない場合（ $n < N$ の場合）

$$C \times 0.9 \times \frac{(1+i)^n - 1}{(1+i)^N - 1}$$

(イ) 鉄道施設の耐用年数を経過している場合（ $n \geq N$ の場合）

$$C \times 0.9$$

ここに

C・・・復成価格（原簿価格及び当該価格設定時から工事施行協定締結までの間の物価上昇率により算出された価格）

i・・・金利（当該鉄道施設の設置時から工事施行協定締結までの間の平均的金利）

N・・・当該資産の耐用年数（減価償却資産の耐用年数に関する省令（昭和40年大蔵省令第15号）に掲げる年数を標準とする。なお、実情に応じて適正な補正が必要と認められる場合にあつては、これを勘案することができるものとする。）

n・・・経過年数

(2) 地盤沈下対策費は、河川管理者及び旅客会社等がそれぞれ原則として2分の1を負担するものとし、協議して負担額を決定するものとする。

(3) 増加費用は、旅客会社等が負担するものとする。

（河川の新設における工事費）

第7条 河川の新設（捷水路の新設を除く。）に起因して生じた鉄道工事に要する費用（用地費を除く。）を河川の新設における工事費とし、これを新設費用及び増加費用に区分して、その範囲は、それぞれ次のとおりとする。

(1) 新設費用 河川の新設における工事費のうち増加費用を除いた費用

(2) 増加費用 増加工事に要する費用

（河川の新設における工事費の負担）

第8条 河川の新設における工事費の負担については、次の各号によるものとする。

(1) 新設費用は、河川管理者が負担するものとする。

(2) 増加費用は、旅客会社等が負担するものとする。

（捷水路の新設における工事費の負担）

第9条 捷水路を新設し、旧川部の橋りょうを存置しない場合における鉄道工事に要する費用の負担については、第5条及び第6条を準用するものとする。

2 捷水路を新設し、旧川部の橋りょうを存置する場合における鉄道工事に要する費用の負担については、第7条及び第8条を準用する。

(施設の帰属及び管理)

第10条 鉄道工事完成後の施設の帰属及び管理については、原則として、鉄道施設は旅客会社等に、その他の取付護岸、河川管理用通路等の施設は河川管理者に帰属するものとし、それぞれ当該施設の所有者が管理するものとする。ただし、河川管理用通路を道路法(昭和27年法律第180号)第2条第1項に規定する道路として兼用する場合の管理については別途協議するものとする。

(用地費の負担)

第11条 鉄道工事に要する用地費の負担については、次の各号によるものとする。

- (1) 増加工事により必要となる用地の取得に要する費用は、旅客会社等が負担する。
- (2) 第5条及び第6条(第9条第1項により準用する場合を含む。)の適用を受ける工事において、新たに河川区域となる旅客会社等の鉄道施設の敷地については、旅客会社等が無償で提供するものとする。
- (3) 前2号以外の用地を取得するために要する費用は、河川管理者が負担するものとする。

(土地の帰属)

第12条 鉄道工事完成後の土地の帰属は、次の各号によるものとする。

- (1) 鉄道施設の敷地となる土地(河川区域となる土地を除く。)は、旅客会社等に帰属するものとする。
- (2) 前号以外の土地は、河川管理者に帰属するものとする。

(残存物件の帰属)

第13条 工事の結果残存する物件は、河川管理者に帰属するものとする。

(工事の実施)

第14条 工事の実施については、河川の管理並びに鉄道の運転保安及び施設管理の重要性を考慮し、河川管理者及び旅客会社等の技術力、経済性等を勘案しながら協議して決定するものとする。

(実施のための指導)

第15条 この協定により鉄道工事が円滑に実施されるよう、運輸省は旅客会社等を、建設省は河川管理者をそれぞれ指導するものとする。

(その他)

第16条 砂防工事に起因して生じた鉄道工事については、砂防設備管理者(砂防法(明治30年法律第29号)第1条に規定する砂防設備を管理する者をいう。以下同じ。)と旅客会社等とが、この協定の趣旨を勘案して協議を行うよう、運輸省は旅客会社等を、建設省は砂防設備管理者をそれぞれ指導するものとする。

第17条 この協定に定めのない事項については、公共事業の施行に伴う公共補償基準要綱(昭和42年2月21日閣議決定)に定めるところによるものとし、詳細については、河川管理者と旅客会社等とが協議して定めるものとする。

附 則

- 1 この協定は昭和64年1月1日以降、工事施行協定を結び工事に着手するものについて適用するものとする。
- 2 この協定の適用前に工事施行協定を締結したものについては、従前の工事施行協定に基づいて工事を行うものとする。ただし、この協定の適用に伴いこの協定の内容に合わせ変更することを規定している工事施行協定を締結したものについては、この限りではない。
- 3 この協定は、河川工事に起因して生じた旅客会社等の鉄道工事等の円滑な実施を図るための暫定協議とする。
- 4 この協定を円滑に運用するため、引き続き運輸省と建設省とで協議するものとする。
この協定を証するため、協定書2通を作成し、おのおのその1通を保有する。

昭和63年12月28日

運輸省大臣官房国有鉄道改革推進総括審議官 印

建設省河川局長 印

○ 河川工事に起因して生じる鉄道工事に関する運輸省・建設省協定の運用について（覚書）

〔昭和63年12月28日 運輸省官鉄施第118号、建設省河治発第76号〕

〔運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部施設課長、建設省河川局治水課長〕

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（昭和63年12月28日締結。以下「協定」という。）を円滑に運用するため、運輸省と建設省は、下記のとおり了解し、この覚書に従って協定が運用されるよう運輸省は旅客会社等を、建設省は河川管理者等をそれぞれ指導するものとする。

記

（協議の推進）

- 1 旅客会社等は、協定第3条に基づき河川管理者からの通知があった場合には、できる限り速やかに、当該通知に係る工事の円滑な実施が図られるよう積極的に協力するものとする。

（地盤沈下対策費）

- 2 協定第5条に規定する地盤沈下対策費には、取付施設に係る工事の費用が含まれるものとし、地盤沈下対策費は、原則として、仮想設計により算定するものとする。

（減耗分の算定方法）

- 3 協定第6条第1号の規定により補償対象工事のうち旅客会社等が負担する額を算定する際には、次に定めるところによるものとする。
 - (1) 資産価値の減耗を生じないものは、取替資産（法人税法施行規則（昭和40年大蔵省第12号）第10条に規定する資産）及び土構造物とする。
 - (2) 復成価格算定のための物価上昇率は、建設省所管土木工事費指数（土木総合）とする。
 - (3) 当該鉄道施設の設置時から工事施工協定締結までの間の平均的金利は、6%とする。
 - (4) 「実情に応じて適正な補正が必要と認められる場合」は、「減耗の程度が著しく少なく補正すべき程度を客観的かつ合理的に証明し得る場合」とする。

(捷水路の新設における工事費の負担)

- 4 協定第9条第1項の「旧川部の橋りょうを存置しない場合」には、「橋りょう部分を埋め戻し、通常の軌道と同様に取り扱えるようにする場合」が含まれるものとし、同項の工事費には、橋りょうの撤去等に要する費用が含まれるものとする。

(工事の実施)

- 5 協定第14条の規定による協議に当たっては、専ら鉄道側が工事を実施していたという従来の経緯にかかわらず、個々の橋りょう毎に決定するものとする。

(砂防工事に関する指導)

- 6 協定第16条により指導する協議の内容は、河川工事における協議の内容を基本とするものとする。

(協定附則関係)

- 7 運輸省及び建設省は、協定の運用状況をみつつ、更に必要な事項について協議を進めるものとする。
- 8 運輸省及び建設省は、今後、旅客会社等の橋りょうの改築に対する補助が実施されることとなった場合には、協定第6条第1項の規定により旅客会社等が負担する額について見直すものとする。

§ 8 事務次官通達

○ 公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について

昭和51年2月23日 建設省計用発第4号
建設事務次官から北海道開発局長・沖縄総合
事務局長・建設省各地方建設局長あて通知

公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱の施行について（昭和37年6月29日閣議了解）第3に定める日陰により生ずる損害等に係る事前賠償については、下記により取り扱うこととしたので、通知する。

記

1 費用負担の要件

建設省の直轄の公共事業の施行に係る公共施設の設置により生じた日陰により、別表(イ)欄に掲げる地域又は区域内にある住宅の居住者（当該公共施設の設置に係る工事の完了以前から居住していた者に限る。）に社会生活上受忍すべき範囲を超える損害等が生ずると認められる場合においては、当該損失等をてん補するために必要な最小限度の費用を負担することができるものとする。

2 日陰時間

前項の規定による費用の負担は、当分の間、同項の住宅の居室について、当該公共施設の設置後の日陰時間（冬至日の真太陽時による午前8時から午後4時まで（道の区域内にあつては、午前9時から午後3時まで）の間において、居室の開口部の中央が日陰となる時間をいう。以下同じ。）が別表(イ)欄に掲げる時間を超える場合に限り、行うことができるものとする。

3 費用負担額の算定

第1項の規定により負担する費用は、同項の損失等のてん補のための暖房、照明等に要する費用とし、付録の式によって算定するものとする。

4 費用負担の請求期間

第1項の規定による費用の負担は、同項の住宅の居住者から当該公共施設の設置に係る工事の完了の日から1年を経過した日までに請求があつた場合に限り、行うことができるものとする。

5 費用負担の方法

第1項の規定による費用の負担は、金銭をもってするものとし、この場合においては、渡し切りとするものとする。

6 経過措置

公共施設の設置により生じた日陰による損失等でその費用負担について現に協議中のものについては、第4項の規定にかかわらず、第1項から第3項まで及び第5項の定めるところにより、費用を負担することができるものとする。

別表

	(い) 地 域 又 は 区 域	(ろ) 階	(は) 日 陰 時 間	
			道以外の 区 域	道の区域
(1)	第一種住居専用地域	一階	四時間	三時間
(2)	第二種住居専用地域	二階	四時間	三時間
(3)	住居地域又は近隣商業地域若しくは準工業地域のうち土地利用の状況が住居地域における土地利用の状況と類似していると認められる区域	二階	五時間	四時間
(4)	用途地域の指定のない地域のうち土地利用の状況が(1)から(3)までに掲げる地域又は区域における土地利用の状況と類似していると認められる区域	地域の状況に応じて(1)から(3)までに準じて取り扱う。		

備考

- (い)欄の第一種住居専用地域、第二種住居専用地域、住居地域、近隣商業地域若しくは準工業地域又は用途地域は、それぞれ都市計画法(昭和43年法律第100号)第8条第1項第1号に掲げる第一種住居専用地域、第二種住居専用地域、住居地域、近隣商業地域若しくは準工業地域又は用途地域をいう。
- (は)欄に掲げる日陰時間は、開口部が真南に面する居室に係る日陰時間であり、その他の居室については、当該居室の開口部の面する方位に応じて補正するものとする。
- (ろ)欄に掲げる階以外の階に係る(は)欄の日陰時間は、(は)欄に掲げる日陰時間を基準とし、公共施設の高さ、公共施設と住宅との位置関係等の状況を勘案して定めるものとする。

付 録

費用負担額=暖房費+照明費+乾燥費+諸経費

- 暖房費は、居室ごとに次により算定した額の合計額とする。

$$\text{暖房費} = T_1 \times D_1 \times S \times C_1 \times \frac{(1+r)^n - 1}{r(1+r)^n}$$

T_1 は1日当たりの費用負担の対象となる時間

- 公共施設の設置前の日陰時間が別表(は)欄に掲げる時間以下である居室の場合公共施設の設

置後の日陰時間から別表(は)欄に掲げる時間を控除した時間

- (2) 公共施設の設置前の日陰時間が別表(は)欄に掲げる時間を超える居室の場合公共施設の設置後の日陰時間から公共施設の設置前の日陰時間を控除した時間

D_1 は、年間の費用負担の対象となる日数。当該住宅の存する地域における午前9時の外気の平均気温が 10°C 以下になる期間のうちの平均晴天日数とする。

S は、費用負担の対象となる居室（居室の数が世帯人員数を超える住宅にあつては、世帯人員数に相当する数の居室に限る。）の床面積。ただし、居室の床面積が当該居室の開口部の面積に比べて著しく大きい場合においては、適正に補正するものとする。

C_1 は、単位面積、単位時間当たりの暖房費。公共施設の設置により生じた日陰により失われる熱量相当分を石油ストーブの使用によって確保するために必要な灯油代並びに石油ストーブの償却費及び保守費から求めるものとする。

n は、費用負担の対象となる年数。当該住宅の居住者が当該住宅の所有者である場合においてはおおむね30年、居住者が借家人である場合においてはおおむね10年、居住者が間借人である場合においてはおおむね5年を限度とする。

r は、年利率。6パーセントとする。

- 2 照明費は、居室ごとに次により算定した額の合計額とする。

$$\text{照明費} = T_2 \times D_2 \times S \times C_2 \times \frac{(1+r)^n - 1}{r(1+r)^n}$$

T_2 は、照明費についての1日当たりの費用負担の対象となる時間。暖房費における T_1 を基準として、費用負担の対象となる日における1日当たりの平均の費用負担の対象となる時間を求めるものとする。

D_2 は、年間の費用負担の対象となる日数。当該住宅の存する地域における年間の平均晴天日数とする。

C_2 は、単位面積、単位時間当たりの照明費。公共施設の設置により生じた日陰により失われる室内照度を照明器具の使用によって回復するために必要な電気代並びに照明器具の償却費及び保守費から求めるものとする。

S 、 n 及び r は、暖房費における S 、 n 及び r の例による。

- 3 乾燥費は、次により算定した額の合計額とする。

$$\text{乾燥費} = (C_3 + C_4) \times \frac{(1+r)^n - 1}{r(1+r)^n}$$

C_3 は、年間の乾燥機（通常の洗たく物を乾燥させるためのものをいう。）の償却費及び保守費

C_4 は、年間の乾燥機を使用するための電気代

n 及び r は、暖房費における n および r の例による。

- 4 諸経費は、公共施設の設置により生じた日陰によるその他の不利益をてん補するために必要な経

費とする。

○ 公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について

昭和54年10月12日 建設省計用発第3号
建設事務次官から北海道開発局長、沖縄総合事務局長、建設省各地方建設局長あて通知

テレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱の施行について」(昭和37年6月29日閣議了解)第3の事前賠償については、当分の間、下記により取り扱うこととしたので、通知する。

記

1 費用負担の要件

建設省の直轄の公共事業の施行に係る公共施設の設置により生じたテレビジョン電波受信障害(以下「電波障害」という。)により、自ら有するテレビジョン受信設備によりテレビジョン電波の受信を行っている者又は共同受信施設を有し、かつ、当該共同受信施設を通じテレビジョン電波を各戸に伝送する者(当該公共施設の設置に係る工事の完了以前から当該公共施設の設置により電波障害の生ずる地域において受信を行っていた者又は共同受信施設を有し、かつ、各戸に伝送していた者に限る。以下「受信者」という。)に社会生活上受忍すべき範囲を超える損害等が生ずると認められる場合においては、当該損害等をてん補するために必要な最小限度の費用を負担することができるものとする。

2 電波障害の程度及びその判定

前項の規定による費用の負担は、受信者に係る受信チャンネルのいずれか1つについて受信品位が別表1による評価5、評価4又は評価3であるものから評価2又は評価1となる場合に行うものとする。ただし、評価5、評価4又は評価3であるものが評価2に近い評価3となる場合においても個別の事情を勘案して費用の負担を行うことができるものとする。

なお、この判定のため、公共施設の設置に係る工事の着工前及び完了後においてテレビジョン電波の受信状況を把握するに際しては、日本放送協会等の専門の知識及び技術を有する機関の協力を得るものとする。

3 負担額の算定

第1項の規定により負担する費用は、別表2に掲げる電波障害の改善方法のうち通常テレビジョン電波受信を可能とし、かつ、技術的及び経済的に合理的と認められる方法による改善措置に要する費用(受信者が従前の方法による受信を行うために通常要する費用を差し引くものとする。)とし、付録の式によって算定するものとする。

4 費用負担の請求期間

第1項の規定による費用の負担は、受信者から公共施設の設置に係る工事の完了の日から1年を

経過する日までに請求があった場合に限り、行うことができるものとする。

5 費用負担の方法

- (1) 第1項の規定による費用の負担は、共同受信施設の設置により改善する場合には、原則として、当該共同受信施設に係る受信者全員の同意を得て設立された組合の代表者に対し、当該共同受信施設の現物及びその他改善措置に要する費用に対する金銭又は金銭をもってするものとし、その他の場合には、受信者別に金銭をもってするものとする。
- (2) 第1項の規定による費用の負担は、渡し切りとする。

6 経過措置

電波障害による損害等をてん補するために必要な費用の負担について、現に協議中のもの又はすでに協議済のものについては、第1項から第5項までの規定は適用しないものとする。

別表1

評価	内 容
5	きわめて優秀
4	雑音又は混信が少なく良好な受信ができる。
3	多少の雑音又は混信はあるが実用になる。
2	受信できないことはないが雑音又は混信がはなはだしく実用にならない。
1	雑音又は混信により受信不能か、はなはだしく悪く、まったく実用にならない。

〔注〕「放送局の検査及び検査に伴う措置に関する事務規程」(昭和33年3月28日付け郵政省電波監理局長通達57)による。

別表2

電波障害改善方法	改善方法の内容
(1) 共同受信施設の設置	措置の対象となり1まとまりの区域内又はその近くで良好な電波を受信できる場所に受信アンテナ(親アンテナ)を設置し、そこで受信したテレビ電波を有線で伝送し、各戸に分配する方法
(2) 個別受信施設の設置	新たに個別アンテナを設置する方法
(3) 受信施設の移設又は改良その他必要な措置	従前の共同受信施設又は個別受信施設の受信アンテナの位置、高さ、方向等の調整、部品の改良等により改善する方法

付 録

1 共同受信施設を設置する場合

負担額 = 設置費 + 維持管理費 + 諸経費

- (1) 設置費は、受信アンテナ(親アンテナ)、幹線施設(送信伝送線、混合器、増幅器、分配器及び分岐器)、受信者の家屋軒先(共同受信施設を有する者にあつては、当該共同受信施設の幹線送信伝送線の先端部)までの引込線施設(引込線及び保安器)、受信方法の変更により受信者の家屋内に新たに設置を要することとなる施設及びこれらを支持するための施設の器材費並びに施設の建

設に係る工事費の合計額とする。

(2) 維持管理費は、次により算定した額とする。

$$\begin{aligned} \text{維持管理費} &= A \times \frac{(1+r)^l - 1}{r(1+r)^l} + B \times \left\{ \frac{1}{(1+r)^{m_1}} + \frac{1}{(1+r)^{m_2}} \right\} \\ &\quad - C \times \left\{ \frac{1}{(1+r)^{n_1}} + \frac{1}{(1+r)^{n_2}} \right\} \end{aligned}$$

(イ) Aは、共同受信施設に係る年均等化経常費（電気料、借地料、電柱共架料、道路占用料、災害保険料等）及び保守費（定期点検費、故障修理費等）

(ロ) Bは、共同受信施設の器材の経年劣化に伴う部分的更改費

(ハ) Cは、受信者の従前の受信施設の更改費

(ニ) l は、共同受信施設の維持管理費の費用負担の対象となる年数。 $l=20$ とする。

(ホ) m_1 及び m_2 は、共同受信施設の設置後において、当該施設の部分的更改を要する年。 $m_1=10$ 、 $m_2=20$ とする。

(ヘ) n_1 及び n_2 は、従前の受信施設の更改を要するとされる年。 $n_1=10$ 、 $n_2=20$ とする。

(ト) r は、年利率。6パーセントとする。

(3) 諸経費は、共同受信施設の設置に伴い必要となるその他の経費とする。

2 個別受信施設を設置する場合

負担額 = 設置・更改費 - 従前の受信施設の更改費 + 諸経費

(1) 設置・更改費は、次により算定した額とする。

$$\text{設置・更改費} = D \times \left\{ 1 + \frac{1}{(1+r)^{p_1}} + \frac{1}{(1+r)^{p_2}} \right\}$$

(イ) Dは、個別受信施設の設置・更改費

(ロ) p_1 及び p_2 は、個別受信施設の設置後において当該施設の更改を要するとされる年。 $p_1=10$ 、 $p_2=20$ とする。

(ハ) r は、年利率。6パーセントとする。

(2) 従前の受信施設の更改費は、次により算定した額とする。

$$\text{更改費} = E \times \left\{ \frac{1}{(1+r)^{q_1}} + \frac{1}{(1+r)^{q_2}} \right\}$$

(イ) Eは、従前の受信施設の更改費

(ロ) q_1 及び q_2 は、従前の受信施設の更改を要するとされる年。 $q_1=10$ 、 $q_2=20$ とする。

(ハ) r は、年利率。6パーセントとする。

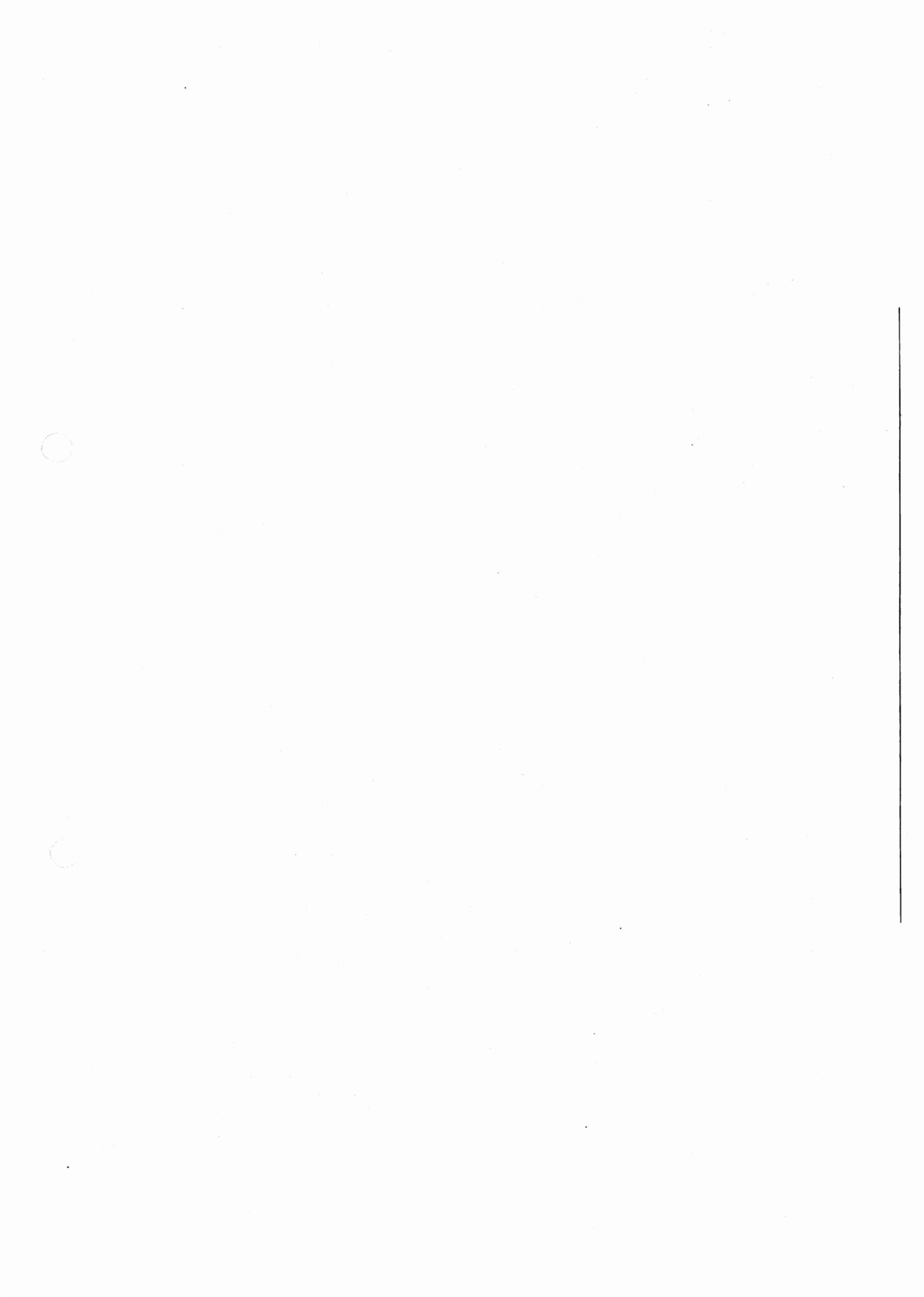
(3) 諸経費は、個別受信施設の設置に伴い必要となるその他の経費とする。

3 受信施設の移設又は改良その他必要な措置をとる場合

負担額 = 措置に要する経費 + 諸経費

- (1) 措置に要する経費は、公共施設の設置後20年程度の期間通常のテレビジョン電波受信を可能とするために必要な経費（受信者が従前の方法による受信を行うために通常要する費用を差し引くものとする。）とする。
- (2) 諸経費は、受信施設の移設又は改良等に伴い必要となるその他の経費とする。

V 連続立体交差事業調査



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。

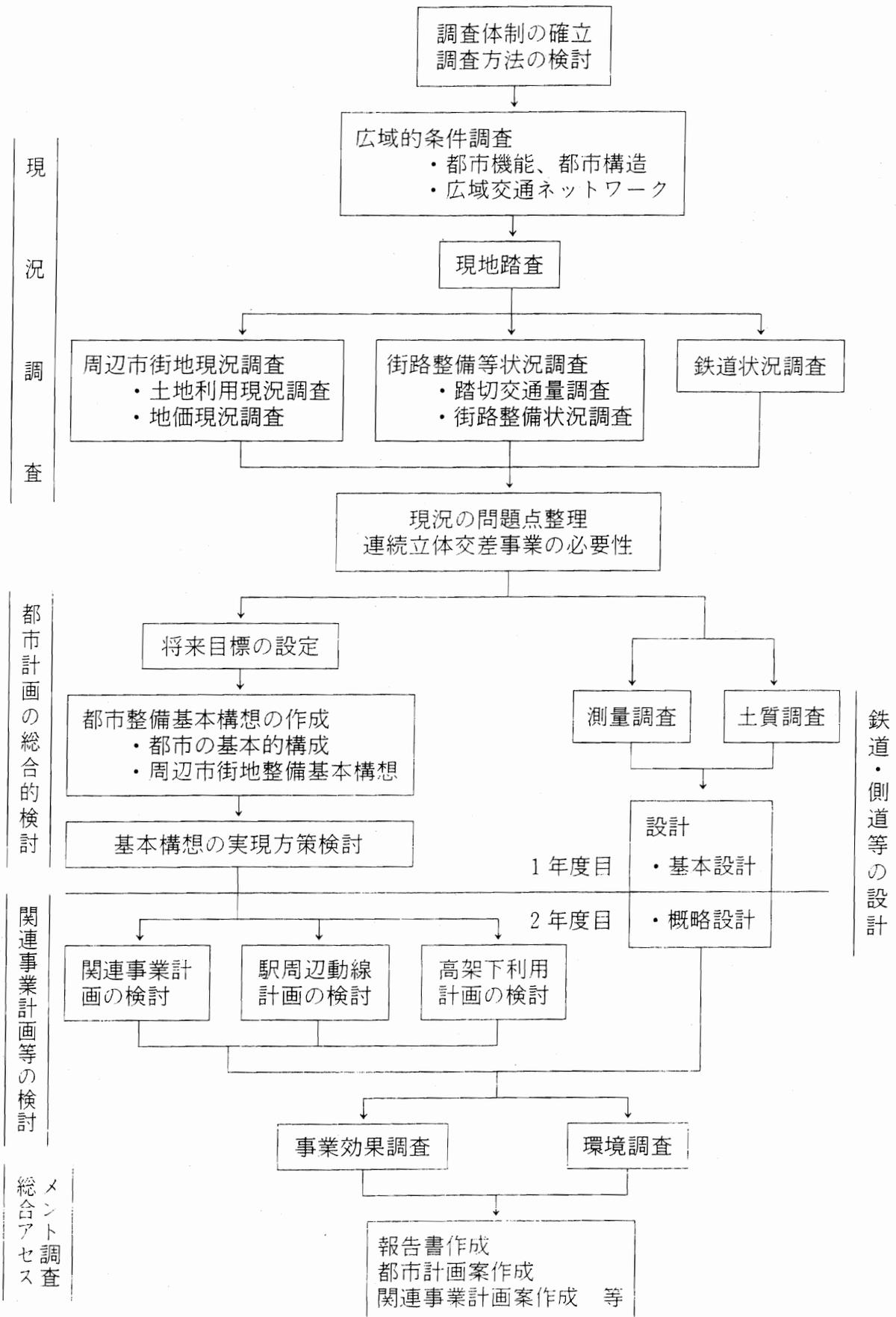
2. 調査体制

- (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。

5-2-3 基本構想の実現方策の検討

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り、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、環境対策等に十分な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

事業後の日照障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、都市景観の障害、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。

調査内容と成果品（図表）の対応

		図	表
1 現 況 調 査	1-1 広域的条件調査 (1) 都市機能都市構造調査 (2) 広域交通ネットワーク	図-1 位置図 図-2 DID区域変遷図 図-3 広域交通・主要プロジェクト 図	表-1 都市の発展動向 調書
	1-2 現地踏査	図-4 現地踏査図	
	1-3 周辺市街地現況調査 (1) 土地利用現況調査 (2) 地価現況調査	図-5 土地利用(建物用途)現況図 図-6 地価現況図	表-2 地区別現況調査
	1-4 街路整備状況調査 (1) 踏切交通量調査 (2) 街路整備状況調査	図-7 街路網整備状況図	表-3 踏切交通量調書 表-4 踏切事故歴調書
	1-5 鉄道状況調査		表-5 鉄道乗降客数等 調書
	1-6 現況の問題点整理 (1) 都市計画の問題点整理 (2) 連立事業の必要性整理	図-8 問題地図(都市圏全体) 図-9 問題地図(周辺市街地)	表-6 直接便益額調書
2 都 市 計 画 の 検 討	2-1 将来目標の設定		
	2-2 都市整備基本構想作成 (1) 都市の基本的構成 (2) 周辺市街地基本構想	図-10 基本構想図(都市圏全体) 図-11 基本構想図(周辺市街地)	表-7 人口等将来計画 調書
	2-3 基本構想の実現方策	図-12 実現方策検討図	
3 鉄 道 の 側 道 計	3-1 測量調査	図-13 現況図*	
	3-2 土質調査	図-14 土層断面図*	
	3-3 設計 (1) 基本設計 (2) 概略設計	図-15 鉄道・側道等計画図*	表-8 比較設計表
4 関 連 事 業 の 検 討	4-1 関連事業計画の検討	図-16 関連事業位置図 図-17 関連事業計画図	
	4-2 駅周辺動線計画の検討	図-18 駅周辺動線計画図	
	4-3 高架下利用計画の検討	図-19 高架下利用計画図	
5 総 ス 合 ア セ 査	5-1 事業効果調査		
	5-2 環境調査	図-20 環境調査図*	
	ま と め	図-21 連続立体交差事業計画総括図	表-9 連続立体交差事 業計画総括表

(注) * は、B4版の報告書にとじこむ必要はない。

6-3 図表の作成指針

●図-1 位置図 (1/30,000～1/10,000)

現行の都市計画図に調査位置を記入する。

●表-1 都市の発展動向調書

明治以降の都市の発展動向の概要を整理する(様式1-1)

また、都市圏全体および都市(指定市の場合は区毎)の人口、産業等の指標について、昭和30年以降5年毎に推移を整理する(様式1-2)。

●図-2 D I D区域変遷図 (1/30,000～1/10,000)

現況の白図に昭和35年以降5年毎のD I D区域を記入する。また、主要な道路、鉄道、港湾、空港や官公庁、大学、大規模工場、主要な商業業務施設、大規模住宅団地、流通業務団地等を記入するとともに、昭和35年以降に供用を始めたものについてはその供用年も併せて記入する。

●図-3 広域交通・主要プロジェクト図 (1/30,000～1/10,000)

都市における都心機能、生産機能、流通機能、居住機能等を概念的に図示するとともに、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を供用済、事業中、計画中に分けて表示する。

また、併せて都市圏における交通施設整備、工業団地整備、住宅団地整備等の主要なプロジェクトを、現在事業中のものに限らず、構想中のものも含めて表示する。

●図-4 現地踏査図 (1/5,000～1/2,500)

周辺市街地の現地踏査によって把握した問題、まちづくりのビジョン等を図上に即地的に表現する。

●図-5 土地利用(建物用途)現況図 (1/5,000～1/2,500)

周辺市街地における建物用途現況を、都市計画基礎調査の成果等を参考に図面に表現する。その際、構造、階数を併記することが望ましい。

●表-2 地区別現況調書

周辺市街地を地区(例えば町丁目別)に区分し、各々の人口、事業所数、従業者数等を整理する(様式-2)。なお、道路率、建物用途別の延べ床面積、容積率等も整理することが望ましい。また、適宜ブロック毎に小計を求め、道路による分断状況が把握できるようにしておくとともに、人口密度図等図面に表現するなど工夫すること。

●図-6 地価現況図 (1/5,000～1/2,500)

周辺市街地における地価の分布状況を図面に表現する。

●表-3 踏切交通量調書

連続立体交差事業調査区間にあるすべての踏切道における交通量を観測し、様式3-1～3に整理する。また、調査区間における交通量も観測するものとする。調査に当たっては

次の事項に留意すること。

- ① 観測は火曜日～木曜日の晴天の1日に行うものとする。
- ② 観測は午前7時から午後7時までの昼間12時間に行うことを原則とするが、特に交通量が多い踏切道において必要と認められる場合には適宜前後に時間帯を拡大するものとする。なお、うち1～2箇所については24時間交通量調査を実施すること。(12時間調査箇所については、24時間調査箇所のデータ等を参考に適宜24時間交通量を推計するものとする。)
- ③ 交通量は車両のほか歩行者も対象とし、方向別、車種別および時間帯に観測するものとする。
- ④ 個々の踏切道において、列車による踏切遮断回数、踏切遮断時間を時間別に観測するものとする。
- ⑤ 適宜踏切遮断による渋滞状況を写真撮影するものとする。

●表一4 踏切事故歴調書

連続立体交差事業調査区間にあるすべての踏切道における過去5年間の踏切事故歴を様式一4にとりまとめる。

●図一7 街路網整備状況図(1/30,000～1/10,000)

都市計画図に都市計画道路の整備状況(整備済、概成、未整備(現道あり)、未整備(現道なし)等の別)を表現する。また、国道、県道を表現するとともに、都市計画道路の名称・幅員、踏切の位置・名称、単独立体交差の位置・名称を記入する。

●表一5 鉄道乗降客数等調書

駅の乗降客数、貨物取扱量、鉄道の列車回数の推移を様式一5にとりまとめる。

●図一8 問題地図(都市圏全体)(1/30,000～1/10,000)

都市圏全体における都市機能配置、広域交通体系等に関する問題点を図上に表現する。

●図一9 問題地区(周辺市街地)(1/5,000～1/2,500)

周辺市街地における土地利用、都市交通、都市基盤、都市活動等に関する問題点を図上に表現する。

●表一6 直接便益額調書

各交差道路についての1年間当たり直接便益額(走行便益、時間便益、踏切事故解消便益)を算定し、様式一6にまとめる。

●表一7 人口等将来計画調書

都市圏全体および各都市(指定市の場合は区毎)の人口、産業構造等の将来計画を様式一7(様式1-2と同じ)にまとめる。

●表一10 基本構想図(都市圏全体)(1/30,000～1/10,000)

都市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、公園緑地等の基

本構想を図に表現する。

●図一11 基本構想図（周辺市街地）（1/5,000～1/2,500）

周辺市街地における土地利用計画、交通計画等に関する基本構想を図に表現する。図は内容によって2葉以上に分けてもかまわない。

●図一12 実現方策検討図

周辺市街地におけるブロック毎の整備手法を1/5,000～1/2,500の図に表現する。

●図一13 現況図

測量調査により次の図を作成する。

① 平面図

縮尺1/1,000の地形図を作成し、次の各項目について記載する。

- ・地物、工作物、行政区画および境界
- ・交差する道路、河川、池、湖沼等の位置および名称
- ・地形、等高線（1メートル間隔）
- ・測量基標、測点、方位

② 縦断面図

縮尺は横1/1,000縦1/100とし、次の各項目について記載する。

- ・原地盤および施工基面
- ・道路、河川等の交差
- ・曲線、測点番号、単距離、累加距離、地盤高、盛土、切土、および勾配

●図一14 土層断面図

- ① 設計の成果品として作成する縮尺1/1,000の連続立体交差化計画平面図にボーリング実施箇所を記入する（朱○印）。
- ② 計画中心線に沿って縮尺横縦の土層断面図を作成する。ボーリング実施箇所については土質柱状図を記入し、これを基に土質境界線および地下水位線を記入する。なお、土層断面毎に適宜着色するものとし、土質柱状図にはN値を付記すること。

●表一8 比較設計表

比較設計において、各比較案の概要と、経済性、施工性、都市計画との整合性、関連事業との整合性、その他必要な評価項目について様式一8にまとめる。

●図一15 鉄道・側道計画図

基本設計において、各比較案毎に次の図面を作成する。概略設計においても同様の図面を作成するものとする。

① 平面図

縮尺1/1,000の平面図に、連続立体交差化計画（本線路、側線、停車場、停留場、駅、操車場、貨物設備、側道、交差道路等）を記入する。

② 縦断面図

縮尺横 1 / 1,000 縦 1 / 100 の縦断面図に次の事項を記入する。

- ・ 鉄道の施工基面高
- ・ 交差道路の建築限界
- ・ 河川、水路等

③ 横断面図

主要な構造物について標準横断面図を作成する。

④ 用地図

1 / 1,000 の平面図に次の区分にしたがって着色するものとする。

- ・ 現在鉄道用地で事業後も鉄道用地……青
- ・ 事業で新たに取得する鉄道用地……赤
- ・ 事業で新たに取得する道路用地……だいだい
- ・ 残存する鉄道用地のうち事業後に道路用地となる部分……黄
- ・ 残存する鉄道用地のうち事業後に道路用地とならない部分……緑

● 図一16 関連事業位置図 (1 / 30,000 ~ 1 / 10,000)

連続立体交差事業と一体的に整備を図るべき駅前広場整備等の街路事業、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等の関連事業について図面に位置を表示する。

● 図一17 関連事業計画図

各関連事業の計画概要図を作成する。

● 図一18 駅周辺動線計画図

駅周辺市街地の土地利用、街路網等との関係を配慮しつつ、駅前広場、側道、コンコース、改札口、ホーム、階段等を計画し、歩行者と自動車の動線計画を 1 / 1,000 ~ 1 / 500 程度の平面図 (必要に応じ横断面図) に表示する。

● 図一19 高架下利用計画図

高架下空間の利用計画を 1 / 1,000 ~ 1 / 500 程度の図面に表示する。

● 図一20 環境調査図

騒音、振動については測定位置を (写真添付)、日照については日陰となる区域および関連側道の区域を、電波障害については電波の入射報告、電波障害の原因となる可能性のあるもの (高層建築物、送電線等) の位置、高架構造物による電波障害の概略の範囲を、各々 1 / 5,000 ~ 1 / 1,000 程度の図面に表示する。

● 図一21 連続立体交差事業計画総括図

連続立体交差事業計画の概要と関連事業計画の概要のわかる 1 / 5,000 ~ 1 / 2,500 程度の図を作成する。(報告書の最後に図面袋に入れてとじこむ。)

●表－9 連続立体交差事業計画総括表

連続立体交差事業計画の概要を様式－9に整理する。(報告書の冒頭にとじこむ。)

6－4 様式例

以下に示す様式は一例であり、各都市の実情に応じて適宜適当な修正を加えて利用すること。

都市の発展動向推移表

(様式1-1)

都市名：	M1	M20	M40	T1	T10	S1	S10	S20	S30	S35	S40	S45	S50	S55	S60
(万人)															
人															
□															
鉄道整備															
道路整備															
その他の交通施設整備															
産業立地 団地開発等															
その他 (災害・ 法制等)															

・ M30.3000 鉄道開通

・ S35.9000 鉄道複線電化

・ S41.6000 B P 供用
・ S52.12
高速道路供用

・ S30.1000 空港供用

・ M41.3000 工場立地

・ S32.5000 流通団地
・ 50.8000 T
入居開始

・ M35.4 市政施行
・ S20.5 空襲

(注) 人口は折れ線グラフで表示する。

都市の発展動向調査
人口等将来計画調査

(様式1-2)
(様式-7)

都市名・地域名：	実 績										計 画			備 考
	昭和37年	昭和42年	昭和47年	昭和52年	昭和57年	昭和62年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年		
人口 (5年間の伸び率) A	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	
就業者数 B														
第1次産業 (構成比 C/B) C	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	
第2次産業 (構成比D/B) D	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	
第3次産業 (構成比 E/B) E	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	
D/D人口 (比率 F/A) F	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	
D/D面積 G														
D/D人口密度 F/G														
自動車保有台数 (1人当たりH/A) H	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	
工業出荷額 I														
商品販売額 J														
市の歳出決算額 K														
うち土木費 (比率 L/K) L	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	() ()	

地区別現況調査書

(様式一2)

都市名：		地区名	積人口	人口密度	事業所数	従業者数	用途別床面積				容積率	道路率	特記すべき地区現況
							商業業務	住	宅	工			
		○○○地区											
		○○○地区											
		○ブロック計											
		○ブロック計											
		○ブロック計											

(注) 既存のデータ、資料等を活用し、各地区の現況が把握できよう指標の取り方を適宜工夫すること(本様式の指標は一例である)。
 駅前ブロック、駅裏ブロック等適宜ブロック単位で小計を設けること。

踏切交通量箇所別調査書

(様式3-3)

観測年月日： 年 月 日 天候：		観測者：		踏切道の延長：		m	
鉄道名：		踏切種別：		法指定の有無：		m	
道路名：		都市計画道路名：		踏切部道路幅員：		m	
時 間	方 向	歩行者	自動車	乗 用 車 類	最大渋滞長	踏切遮断回数	踏切前後道路幅員
		歩行者 人	自動車 台				
7:00-8:00	上り	台	台	台	m	回	回
	下り						
	計						
18:00-19:00	上り						
	下り						
	計						
合 計	上り						
	下り						
	計						

(注) 本表の車種分類と通常の8車種分類との対応は次のとおりとする。

・乗用……………軽乗用、乗用

・バス……………バス

・小型貨物……………軽貨物、小型貨物、貨客車

・普通貨物……………普通貨物、特殊(特種)

「最大渋滞長」は、各時間帯において、踏切遮断に起因する渋滞の最大延長(概略)を記入する。

踏切事故歴調査書

(様式1-4)

都市名：	鉄道名：	区間：				
番号 (都市計画道路名)	道路名 (踏切種別)	踏切名	法指定状況 有無	踏切内		踏切事故歴
				踏切回数	年月日	

(注) 「計画回数」の欄は、「第〇次計画」と記入すること。

鉄道乗降客数等調査

(様式—5)

都市名：	駅名：										備考	
	昭和30年	昭和35年	昭和40年	昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成4年			
駅乗降客数(千人/年)												
貨物取扱量(千t/年)												
コンテナ												
その他												
旅客列車												
うち当駅始発												
当駅止まり												
貨物列車												
うち当駅始発												
当駅止まり												
合計												
うち当駅始発												
当駅止まり												

直接便益額調査

都市名:	鉄道名:											
道路名 (都市計画道路名)	踏切名	Q 24h交通量 (自動車類)	q 24h交通量 (歩行者二輪車)	R24 遮断確率	T 平均遮断 時間	走行便益 千円/年	時間便益 千円/年	踏切事故解消便益		年間直接 便益額計	備考	
番号		台/日	人/日		分/回	千円/年	千円/年	死亡 人/年	負傷者 人/年	千円/年	千円/年	

(注) 下記要領により、1年間の直接便益額を算出する。なお、原単位は適宜時点修正して使用のこと。
 (直接便益額) = (走行便益) + (踏切事故解消便益)

走行便益：一旦停止による加減速に要する追加燃費 = $Q \times (1 + R24) \times M1 \times 365$ 日

Q：自動車類の実測24時間交通量 (台/日)

R24：24時間遮断確率 (下表により算出のこと)

M1：燃費の原単位 (2.13円/台：昭和53年価格)

時間便益：一旦停止、踏切遮断による時間経費 = $(Q \times A + Q \times R24 \times T) \times M2 + Q' \times R24 \times T \times M3 \times 365$ 日

A：一旦停止時間 (5秒)

T：平均遮断時間(分).....遮断時間(分/日) ÷ 遮断回数(回/日)

M2：自動車の実測24時間経費原単位(21.11円：昭和53年価格)

Q'：歩行者・二輪車の実測24時間交通量

M3：歩行者・二輪車の時間経費原単位(6.03円：昭和53年価格)

踏切事故解消便益：過去5年間の踏切事故歴から次に示す原単位(昭和53年価格)により貨幣タームに換算し、その年平均値をもって年間事故解消便益とする。死者：10,000千円/人、負傷者：800千円/人、物損200千円/自動車1台

時間帯	交通量 (自動車)	遮断時間 p (分)	遮断確率 r (p/60)	遮断される 交通量 (q × r)	12時間遮断確率 または 24時間遮断確率	摘要
7:00-8:00					—	Q24、P24は実測または推計による。
18:00-19:00					—	S24は、次式により求める。 S24 = $S12 + (Q24 - Q12) \times (P24 - P12) / 720$
12時間計	Q12	P12	—	S12	R = $S12 / Q12$	12時間遮断確率R12は、S12 / Q12で求める。
24時間計	Q24	P24	—	S24	R24 = $S24 / Q24$	24時間遮断確率R24は、S24 / Q24で求める。

比較設計表

(様式-8)

都市名：		鉄道名：			
番号	第 1 案	第 2 案	第 3 案	第 4 案	
案の概要					
略 図					
事業費					
用地費					
工事費					
その他					
都市側事業費					
鉄道側事業費					
その他事業費					
総合評価					

(注) 適宜評価項目を設定すること。

連続立体交差事業計画総括表

(様式—9)

都市名：	鉄道名：	調査年度：							
連続立体交差事業の必要性		都市人口：							
選定案：			国道	県道	市道	計	その他	合計	
嵩上式区間延長	取付部区間延長	事業延長計	交差都市計画道路数						
高架・地下の別：	高架となる駅名：	貨物施設の有無 (跡地面積)	踏切 A						
		有・無 (ha)	既設立体						
			現道なし						
			都計道以外の踏切数B						
			踏切数合計 A+B						
全体事業費			年現況			年推計		年推計	
用地費			列車回数						
鉄道用地			踏切交通量 C						
道路用地			踏切交通遮断量 D						
工事費			平均踏切遮断時間 D/C						
鉄道工事			関連事業構想の概要						
道路工事									
貨物移転費									
その他									
都市側事業費									
鉄道側事業費									
その他事業費									

検討した比較案の概要

VI 問 答 集

VI 問答集

〈問1〉連続立体交差事業の計画策定にあたって、どのような点に留意すべきですか。

〈答〉

連続立体交差事業は、市街地において鉄道の一定区間を高架化、又は地下化し、複数の幹線道路との立体交差を一挙に実現し、併せて多数の踏切の除却を行なう事業です。

本事業は、多額の事業費を必要とし、また、その事業期間も長期に亘るため、事業区間の設定にあたっては、事業効果の早期発現を図るうえからも事業区間が過大にならないことに留意して十分に検討する必要があります。

また、連続立体交差事業は、都市の発展に与える影響がきわめて大きな事業であります。事業の効果も十二分に発揮させるためには、土地区画整理事業や再開発事業等の街づくりを一体的に計画し進めていくことが不可欠です。

さらに事業の実施にあたっては、事業主体となる都道府県及び地元市、鉄道事業者の相互の協力が極めて重要になってくるため、計画策定の段階から将来の事業化に備えて協力体制をつくっていく必要があります。

このように連続立体交差事業の計画策定にあたっては、道路計画、面整備計画、鉄道立体計画等を立案するとともに、事業の必要性、事業効果、実現性等について多角的・総合的な事前調査を十分に実施する必要があります。

このため、連続立体交差事業の実施に先立って、連続立体交差事業調査（補助、原則として2か年調査）を実施しています。

〈問2〉連続立体交差事業における身障者対策の具体策としてどのようなものがありますか。また、実施の際の費用負担はどのようになるのですか。

〈答〉

身障者対策の具体策としては、視覚障害者誘導ブロックの設置、手すりの整備、エスカレーター・エレベーターの設置等が挙げられますが、このうち、視覚障害者誘導ブロックの設置、手すりの整備については、高架施設費として補助事業により整備することとしています。

エスカレーター・エレベーターについては、駅設備の一部であり鉄道事業者が設置すべき施設であることから、従来、連立事業の中では鉄道側の増加費用になるべきものとして取扱ってきました。

しかしながら平成4年3月31日付の建運協定の見直しを機に、都市計画事業者が必要と認めたエスカレーター・エレベーターについては、連続立体交差事業の増加費用として扱ったうえで、その建設費を高架施設費の割合で、都市計画事業者と鉄道事業者が負担することで合意がなされたところです。

この場合に、エスカレーターについては「鉄道駅におけるエスカレーターの整備指針」において鉄道事業者の基本的な責務が従来より強まったこと、及び福祉行政に対するニーズの高まり等を十分考慮して、都市計画事業者として検討する必要があります。

なお、物理的又は技術的な要因により高々架構造物となった場合においては、エスカレーターの設置費用を、機能補償の考え方にに基づき高架施設費に含めることが出来ます。

〈問3〉側道の幅員が6 mを超える場合の費用負担の考え方はどの様になるのでしょうか。

〈答〉

関連側道等に係る費用負担区分の基本ルールは、三局長通達（昭和51年4月28日付）に定められています。

同通達において、関連側道について幅員が6 mを超える場合には、それを超える区域に係る用地費は都市計画事業者が負担することとされています。ただし、他の目的がないものと仮想した高架構造物によって一定時間以上日陰となる区域（6 mに満たない場合は6 mとする。）に係る用地費については、高架施設費の負担割合により都市計画事業者と鉄道事業者が負担し、それを超える区域に係る用地費については、都市計画事業者と鉄道事業者が別途協議するものと定められています。

別途協議する部分については、原因者が応分の負担を行うのが通常の取扱いとなっており、従って、鉄道側の事由により生じたものは鉄道事業者の負担となります。都市側の事由により道路として当該幅員が必要な場合などもあり、個別に協議することになります。

〈問4〉 地下化の場合の費用負担はなぜ定率化ができないのですか。また費用負担はどのように算定するのですか。

〈答〉

地下化方式の適用は、地形的、技術的な制約がある場合や、市街地形成の面で格別の必要性がある場合など特別な理由がある箇所に限られています。

地下化の場合の費用負担は、地上部分の利用方法によって受益額が大幅に変わることに、施設の維持管理費の増加などによる受損額が事業によって大きく異なること、さらには全国一律の費用負担を決めるための事例が少ないことなどの理由から、細目協定第7条によりそれぞれの事業ごとに、都市計画事業施行者と鉄道事業者とが受益、受損額を積み上げて、別途協議して定めることになっています。

具体的な鉄道受益相当額（高架の場合の定率負担分に相当）は、踏切除却益、事故解消益、地上貸付益、施設更新益、発生物件などの鉄道受益額と、施設の維持管理費の増加に伴う鉄道受損額などを積み上げて算定することになります。

地下化方式の場合にあっては、地下区間を利用する全車両の不燃化対策、避難路の設置等の防災対策等の鉄道事業に関する事項について鉄道事業者との協議が不可欠であり、関連する事業費を要することになります。

このため、地下化方式は、高架方式と比較すると総事業費がきわめて大きくなり一般的には、都市側の負担が大きくなりがちです。国庫補助対象額は現在のところ高架化と仮想した場合の事業費の都市側負担分が限度とされ、差額はすべて単独費となります。

従って、地下化の検討にあたっては、こうした点も踏まえ、広範囲な観点から総合的な検討を行なう必要があります。

〈問5〉連続立体交差事業の施工計画策定にあたって、特に注意すべきことは何ですか。

〈答〉

連続立体交差事業は、膨大な事業費を要し、構想段階から都市計画決定・設計・協定締結・事業用地の確保・工事实施・鉄道切替と相当の事業期間を必要とし、その事業効果が事業の最終段階である鉄道切替えにより具現化するという大規模かつ長期に亘る事業です。

従って、施行計画の策定にあたっては、計画的、効率的な事業執行が可能となるよう計画を策定することが肝要です。特に事業推進の面では、事業の段階的施行がポイントとなることが多く、事業の最初の段階で事業用地や仮線敷の確保を集中的に行い、仮線運行、仮駅設置及び構造物の工事等を効率的に進めることが可能になるよう留意する必要があります。

特に、事業規模が大きく、区間延長が長い場合または線増連続立体交差事業の場合において段階的施行を検討する場合には、以下の点に留意する必要があります。

①全体延長のうち一部を暫定高架化する場合

全体の延長が長い場合には、一部区間を先行して工事を実施し、暫定的に取付区間を設けて施工する方法が一般的です。このときは、早期部分開業によるメリットと暫定施行に伴い発生する、取り付け部分の手戻り等のデメリットを勘案して暫定高架化実施の判断を行います。この場合の実施例としては、兵庫県の姫路市・尼崎市、大阪府の守口市・寝屋川市等があります。

②線増の場合

線増連続立体交差事業の場合には、既設線の高架化を先行させ、その後に線増線の工事に着手する方が合理的です。この実施例としては、埼玉県の草加市・越谷市があります。

〈問6〉基本協定第5条で述べられている「これらに準ずる諸基準」には、鉄道側の社内規定も含めるのですか。

〈答〉

連続立体交差事業の基本的な考え方は、既設の鉄道を従前の構造や運行形態で高架化、又は地下化することが原則となっています。

従って、高架後の鉄道施設については、従前の鉄道機能をベースに計画することが基本となります。

運輸省告示による技術基準として「普通鉄道の施設の構造に関する技術上の基準の細目を定める告示」があり、基本的にはこれが鉄道構造規則に準じる取扱いとなります。

各鉄道事業者は、設計仕様書、実施細則（例：軌道整備心得、建造物整備心得、電気工作物整備心得等）などを定めており、届出という形で運輸省の了解を得ています。これらの規定に基づいて、鉄道施設の設計をすることは当然差し支えありませんが、個々に慎重に見きわめる必要があります。

（例） 軌道整備心得では、縦断勾配を20%に定められているが、同じ路線で既に30%勾配がある場合は、縦断勾配を20%とすることは基本的に増加とみなす。

〈問7〉 鉄道工事に係わる積算基準は、どのように扱えばよいのでしょうか。

〈答〉

J R各社の鉄道工事については、当面は100%政府出資会社であることから、独自に会計検査を受けることになっていますので、J R各社の積算基準は基本的には国の積算基準に準ずるものと判断されます。また、J R以外の私鉄各社の工事については、土木工事など都市計画事業施行者の積算基準の適用が可能な工種については、当然公共団体の基準に基づいて積算する必要があります。

いずれの場合においても、都市計画事業施行者は鉄道独自の積算基準を用いる場合にあっては、出典、根拠を明確にし、内容について検証、確認をしておく必要があります。

〈問8〉 既設陸橋の撤去に伴う交通処理の方法にはどのような方法がありますか。

〈答〉

一般的な解答を持つ性格のものではないため、施工事例を下記に示します。

① 既設陸橋かさ上げ方式

石川県 JR北陸本線金沢駅付近連続立体交差事業 (L=2.8km)

金石街道線中橋陸橋

高架敷となる部分と陸橋の交差部を頂点に、現陸橋を最大2.5mかさ上げして交差部の高架橋の着工を可能にし、(かさ上げ期間中の通行止め期間1カ月)高架開通後、陸橋、旧軌道の撤去、および金石街道の築造工事にかかりました(取り壊し等に要する通行止め期間4.5カ月)。

*この工法を採用するにより迂回路による交通切り回し期間を極力短縮すると同時に、既存陸橋を撤去直前まで最大限活用することが可能になりました。

② 迂回路方式

札幌市 JR函館本線、札沼線札幌駅付近連続立体交差事業 (L=9.2km)

国道5号石狩陸橋

沿道対策、施工費用の面から、既設高架橋の一部と道路用地を利用しました。これは、高架橋と在来線との間の残存鉄道用地を利用して、既設跨線橋と結ぶ斜路を設置し、それを隣接道路に連結させて、「コ」の字型に迂回処理するものですが、この斜路は、用地幅の関係から既設跨線橋より狭幅員となり、処理交通量の減少が生じるため、残り交通量は隣接する踏切の拡幅等で処理しました。

③ 仮設道路方式

広島県 JR山陽本線、呉線三原駅付近連続立体交差事業 (L=5.1km)

国道2号跨線橋

既設陸橋との交差部分前後まで高架橋1スパンを残して高架橋を完成するとともに、陸橋の両側に陸橋撤去時の迂回路に使用するための上下線分離型の仮設道路を築造し、鉄道線を高架橋に切り替えると同時に、仮設道路の供用を図り、現跨線橋を撤去し、交差道路の地平化工事終了後、仮設道路からの切り替えをおこないました。

〈問9〉細目協定第15条の「公租公課相当分」とは、どういう意味ですか。

〈答〉

この場合における公租公課相当分とは、土地の所有者である鉄道事業者に課せられる固定資産税及び都市計画税相当分を指します。

これらは地方税法に基づき、市町村税として賦課徴収されますが、所有者が国、都道府県等である場合、あるいは使用目的が同法第348条第2項に掲げられた固定資産である場合にかぎって非課税となっており、高架下の貸付が可能な鉄道用地は、それに該当しません。

ただし、固定資産税等は特別な事情がある場合は、条例の定めるところにより減免できることになっており、条例では児童公園や集会場等の公益のため占用する固定資産については、税の減免措置が出来ることになっているのが通例です。

したがって、細目協定第15条に基づく高架下貸付可能面積の15%相当分については、公租公課の免除を前提に都市側が無償使用することも可能です。

〈問10〉 限度額立体交差事業はどのような場合に実施されるのでしょうか。

〈答〉

限度額立体交差事業は、道路の単独立体交差が必要な箇所において、道路を立体化する代わりに鉄道を立体化する事業で、街路事業の工種「立体交差」のなかで実施されます。この際に道路立体に必要な事業費と鉄道立体に必要な事業費の両方を比較し、事業費の小さい方を国庫補助対象限度額として補助が行われることから、この事業名称となっています。

限度額立体交差事業は例えば、次のような場合に実施されるものです。この場合、連続立体交差事業の採択基準に合致する場合は除かれることは、言うまでもありません。

- ①道路の立体化よりも、鉄道の立体化の方が経済的に有利な場合。
- ②鉄道沿いに道路があるなどして、交差道路とのアクセスの関係から道路立体よりも望ましい場合。
- ③周辺面整備と一体的に行われるなどの場合で、総合的な市街地整備の観点から鉄道の立体化が望ましい場合。

ただし、鉄道の立体化についてはその必要性を充分検討のうえ、立体交差区間を決定することが重要です。

限度額立体交差事業により、鉄道の高架化または地下化を行う場合には、道路本体については平面で整備することになるので、道路は平面の計画決定となります。また、鉄道の計画決定については、事業の一体性確保の点からも、都市高速鉄道として計画決定を行うことが望ましい。

事業認可については、道路本体の認可を取ることとなります。その際、既に平面踏切で整備済みの道路で事業を行う場合は、踏切部分のみの事業認可をとることになり、また道路本体線の拡幅、新設を同時に行う場合には、その部分を含めて事業認可をとることとなります。

VII 参 考 资 料



VII 参考資料

§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

(事務連絡)
(昭和53年3月31日)
建設省都市局街路課建設専門官

連続立体交差化事業の施行に関しては、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」および「同細目協定」により取扱われているところであるが、標記に関し、国鉄本社（建設局、施設局）と打ち合わせを行った結果下記の通り確認したので承知されたい。

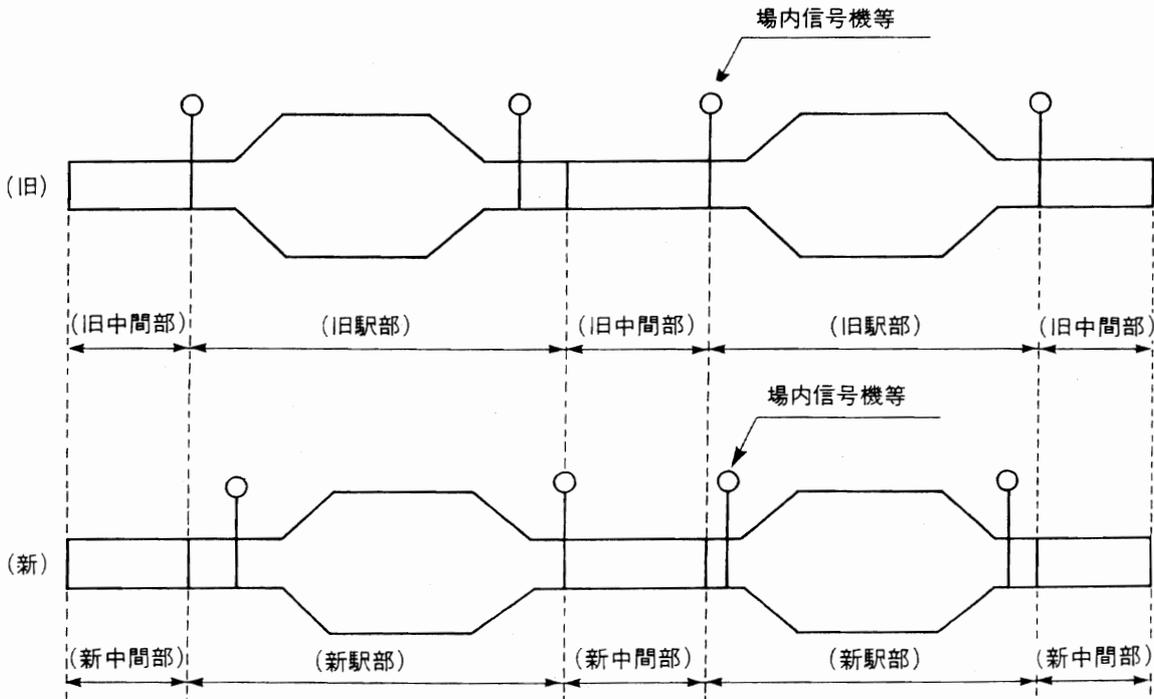
記

1. 高架施設費の鉄道増強分の算定について

(1) 駅部の増強の取扱い

駅部の増強については、従来どおり、新旧駅部の有効面積比を各駅部ごとに算定するが、この場合の駅部の範囲は図-1のとおり新旧信号機等の最外側位置とする。

図-1



(2) 中間部の増強の取扱い

従来どおり、新旧中間部の有効面積比を、各中間部ごとに算定するが、この場合の中間部の範囲は図-1のとおりとする。

<信号機等の位置>

旧信号機等	場内信号機……………現在建植されているもの
	停車場区域標……………同上
	その他の場合……………ホーム縁端から150m
新信号機等	場内信号機……………最遠ポイントの先端から100m (対向の場合)
	……………車両接触限界標から150m (背向又は線路交差のある場合)
	停車場区域標
	その他の場合……………ホーム縁端から150m

(注) 実際の新信号機の建植位置は、見通しその他から費用負担に用いた位置と違う場合もあり得る。

(3) 適用

- 1) 駅の新設・統廃合および線形を著しく変更する場合等、特殊なケースは、別途協議する。
- 2) この取扱いは、昭和52年9月1日以降協定のものから適用する。

2. 軌道構造に関する鉄道増加費用の算定について

昭和52年3月31日施達第9号で、国鉄の軌道構造基準規定の一部が改正されたが当規程は、基本協定第5条の政令、省令等の法令による構造基準とみなせるので、軌道構造については次の基準までを費用負担の対象とし、これを超えるものについては、鉄道増加費用とする。

(注) 従来の施設が基本協定第5条の構造基準に適合しておらず、高架化に伴い、これを構造基準に適合するよう改良整備する場合の取扱いに関しては「1)鉄道事業者が鉄道高架事業の有無にかかわらず改良整備すべきものについては、鉄道増加費用とし、2)現有施設の継続使用はさしつかえないが、新設、改築に際して改良整備を義務づけているものについては増加費用とみなさない。」としているので、当規程の改正は、そのような改良整備を義務づける根拠となる構造基準の改正に相当すると認め、運用上不明確な点を明確にしたものである。

(1) 費用負担対象の基準

1) 軌道構造 (規定第18条)

- (イ) 一般区間 バラスト軌道
- (ロ) トンネル高架橋区間 スラブ軌道 (舗装軌道、てん充道床軌道を含む)
(スラブ軌道が困難な分岐器はマクラギ直結軌道)
- (ハ) 鋼橋りょう区間 鋼直結軌道又はスラブ軌道 (舗装軌道、てん充道床軌道を含む)

長大橋りょう区間 スラブ軌道（舗装軌道、てん充道床軌道を含む）

(二) 大都市近郊主要線区 舗装軌道、てん充道床軌道

2) レール（規定第19条、20条）

(イ) 本線路 1級線 60kg
2級線 60kg
3級線 50N
4級線 50N

ただし、2級線並びに1級線及び2級線での副本線においては使用ひん度により50Nとする。

(ロ) 重要な側線 本線路に準ずる。

(ハ) 長大レール 本線路においては、長大レール敷設及び保安基準規程の定めるところにより長大レールとする。

3) マクラギ（規定第29条）

(イ) 本線路 1級線……PCマクラギ 44本/25m
2級線……PCマクラギ 39 〃
3級線……PCマクラギ 39 〃
4級線……PCマクラギ 37 〃
(特に簡易な線区……PCマクラギ 34本/25m)
(長大レール敷設箇所……PCマクラギ 39 〃)

(ロ) 側線 重要な側線……本線路に準ずる
一般……木マクラギ 31本/25m
特に使用頻度少ない……木マクラギ 29 〃

4) 道床（規定第40条）

(イ) 本線路 1級線……碎石 250mm
2級線……碎石 250mm
3級線……碎石 200mm
4級線……碎石 200mm
(特に簡易な線区……150mm)

(ロ) 側線 重要な側線……碎石 200mm
一般……ふるい砂利 150mm
特に使用頻度少ない……ふるい砂利 120mm

5) 脱線防止レール及び脱線防止ガード

規定第52条～第54条に定める範囲内

6) バラストマット（規定第42条）

高架橋区間に敷設するバラストマット

(2) 適用

- 1) この取扱いは、昭和52年4月1日以降協定のものに適用する。
- 2) 線路等級に関しては、昭和52年10月19日付総裁達第15号で国鉄の線路管理規程の一部が改正されたので、当規程に関しても同様に取扱い、昭和52年10月19日以降協定のもの、新等級を適用する。

§ 2 専用線の概要

1. 専用線とは

専用線とは荷主が自分の貨物を鉄道輸送するために、駅から自分の工場や倉庫の中まで引込んだ側線をいう。

通常、専用線と呼ばれているもののうちには、国鉄の専用線、地方鉄道の専用線、専用鉄道の3つがある。

これらは利用するうえで、その取扱いや目的がほとんど同じであるため広い意味で専用線と呼んでいるが、その適用法規や管理上の性格はそれぞれ大きく異なっている。以下「国鉄の専用線」について説明する。

専用線の利点は、次のとおりである。

- (1) 駅、工場相互間の運搬費が節約できる。
- (2) 専用貨車を利用することによって荷造費が節約できる。
- (3) 荷造作業費が軽減できる。
- (4) 大量、計画的な輸送ができる。
- (5) 荷傷みによる事故が防げる。
- (6) 世間の信用が得られる。
- (7) 国鉄にも利益となる。

2. 専用線敷設工事

(1) 専用線敷設基準

専用線は、一般に丙線として取扱う。

(2) 専用線敷設工事

(i) 敷設工事の施行者

専用線施設となる部分の工事……………専用者

本線や重要な側線で運転に直接影響する部分の工事……………国 鉄

(ii) 敷設工事費の負担

ア 専用線施設工事

イ 国鉄線と分岐施設

ウ 専用線付属施設工事

※エ 専用線敷設に伴って支障する国鉄施設の移転変更工事

オ 専用線敷設に伴って支障する第三者施設の移転変更工事

※カ 専用線敷設に伴って必要となる分岐駅の引上線・仕訳線・留置線などの敷設工事

※キ 国鉄が必要と認めて敷設する通路線の工事

工事費については原則として専用者の負担とするが、※については、国鉄の営業上大きな利

点のある場合に限り、鉄道が負担する場合がある。

(iii) 発生資材の取扱い

専用者の費用負担で施設した場合に生ずる発生品(撤去品)は、原則として費用負担者である専用者が取得する。

(iv) 受託工事費等の予納

専用線の受託工事とは、専用者の責任において施行する工事を国鉄に委託した場合をいい、着手前に全額予納することを立前としている。

(v) 工事資材の売却

専用線の新設・増設・保守工事などに必要となる資材は、専用者の責任において調達することを原則としている。これは、国鉄が受託施行する工事の資材についても同様である。

その資材を国鉄から払下げを受けたい場合には、当該工事以外に使用しないなどの条件が伴う。

3. 専用線の所有権と用地

(1) 専用線の所有権

(i) 専用線の国鉄所有

専用線は、竣工検査後は、無償で国鉄の所有するところとなる。この所有という意味は、専用線はそのままでは特定荷主の専用に供する線路として、専用鉄道規程の適用を受け運輸省の直接の監督を受けることになるが、国鉄所有とすることによって国鉄が荷主の代行をし、国鉄部内規程の適用だけにとどめることができる。その効果は、対社会的には国鉄が代ってその専用線を管理することとなり、専用者と国鉄の関係においては、両者は密接な関係のうえに貨物輸送を遂行できるという有利性がある。

このため、専用者は専用線本来の使命である専用権(利用権)を侵されるものではなく、撤廃物の返還、専用線の譲渡、専用線の譲渡担保の設定などが行使できることとなっている。

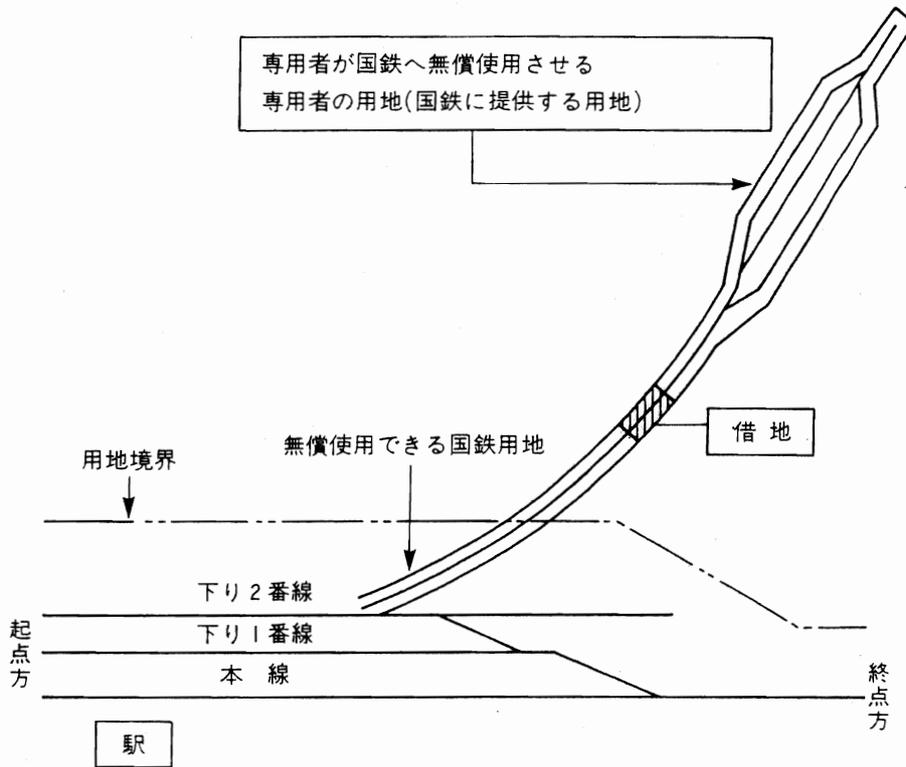
このような性格から専用者は、専用線を無形固定資産として償却資産に計上し、税法上所定の償却を行うことが許されている。反面、国鉄では専用線施設を国鉄の所有とはするが、その帳簿上は、鉄道施設と区別して受託施設として計上処理している。

(ii) 専用線の償却

無形固定資産は、有償取得の場合に限って、その対価をもって取得額とするのが定説となっているが、専用線については、有体物の利用そのものが専用権であるため、これらの原価を基礎として専用者が税法上の償却を行う。

(2) 専用線の用地

(i) 線路敷の用地

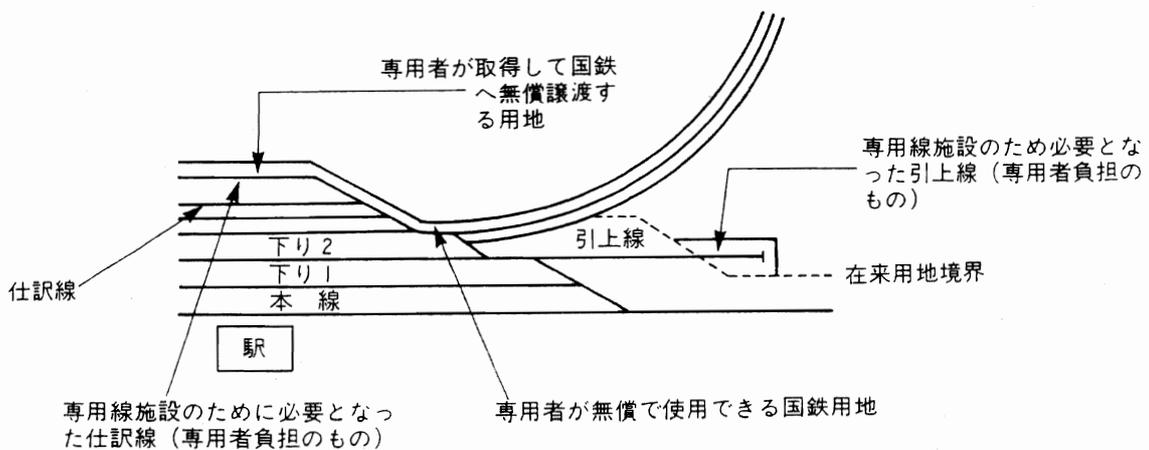


(注) 借地であるときには、専用者は、国鉄に対し、国鉄の転借人としての一切の義務の免除を特約しなければならない。

(ii) 国鉄用地の有償使用

線路敷以外の国鉄用地を使用するときは、有償使用となる。

(3) 国鉄へ無償譲渡する用地



(4) 工事費の負担、財産区分などの一覧表

施設区分	工事費の負担		工事施行者	財産帰属	保守費負担	所有権	その他
	原則	特例					
専用線施設 (通路線、受授線を含む)	専用者	/	専用者 ただし、本線 および重要な 側線は国鉄	受託施設	専用者	国鉄 (受託 施設)	
営業線との分岐施設	専用者	/	同	鉄道施設 (用地を含む)	国鉄	国鉄	
関連施設	国鉄	(専用者)	国鉄	鉄道施設 (用地を含む)	国鉄	国鉄	特例出賃 の約束
専用線新設に伴って支障する鉄道施設の移転変更	専用者	国鉄	専用者 ただし、本線 および重要な 側線の工事は 国鉄(特例の 場合は国鉄)	鉄道施設	国鉄	国鉄	
専用線新設に伴って支障する第三者施設の移転変更	専用者	/	専用者 ただし、本線 および重要な 側線の工事は 国鉄	第三者	第三者	第三者	
附属施設	専用者	/	専用者	専用者	専用者	専用者	
専用線の通路線 (国鉄負担)	/	国鉄	国鉄	鉄道施設	専用者	国鉄	特例出賃 の約束

(備考) 1 工事費負担の特例が認められる場合がある。

2 用語の意義

専用線施設—専用線の土工、路盤施設、軌道、橋りょう、ずい道、電気保安設備、機械保安設備、電車線、配電線路、通信線路、信号線路、防護設備、線路諸設備

営業線との分岐施設—分岐器(マクラギを含む)、転かん並びに鎖錠装置、連動機、電気運転用区分装置、諸標

関連施設—専用線の敷設に伴って駅構内に設置(増設および延伸を含む。)を必要とする引上線、留置線、仕訳線などの線路施設

附属施設—ホーム、上屋、クレーン、放油施設など専用線発着貨物の積卸しに直接関係する施設、動力車車庫、貨車転車台、検査坑等専用線の機能上必要な施設

受託施設—用途廃止のとき、受託者に返還する施設(国鉄が預かった施設)

鉄道施設—鉄道事業の用に供する施設(国鉄が無償譲渡を受けた施設)

4. 専用線の保守

(1) 保守工事の必要性

軌道は、車両がその上を通過する際、低周波・高周波の振動が発生して変形し、わずかずつ破壊され軌道狂いとして残留する。その狂いの累積を修復するのが保守工事である。

専用線の保守工事に当たっては、特にマクラギ交換が大きなウエイトを占めている。

(2) 保守工事の手続

専用線の保守工事は、運転に直接関係する本線および重要な側線を除いて専用者が行うことが立前である。保守工事契約を締結して行う。

(3) 保守工事資材

保守工事に使用する資材の調達は、専用者の責任において準備することが原則である。国鉄施行となるものについては、国鉄が準備し、直接施行については専用者が調達する。

(4) 保守工事費の負担

専用者が負担する保守工事費は、専用線から国鉄線との分岐部分までで、通常受託施設の範囲である。

5. 専用線の貨物取扱い

(1) 専用線で取扱う貨物

専用線で取扱う貨物は、車扱（一車貸切扱）が立前である。特に要望があれば国鉄の承諾を得て小口扱、国鉄コンテナの取扱いもできる。

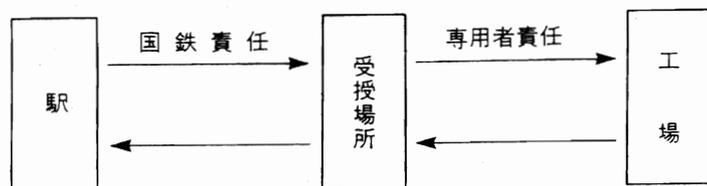
(2) 受授場所

貨物の受渡しの場所を受授場所と呼び、国鉄と専用者との間で協議して決める。大体の基準は、

(イ) 国鉄所有の動力車で入換えする場合……専用線内の積卸場所

(ロ) 手押し、私有動力車で入換えする場合…駅構内の国鉄線で専用線最寄り箇所

(3) 運送責任



(4) 専用線作業協定書

専用線での貨車の入換作業や荷扱作業を円滑に遂行するため、専用線の使用に先だって「専用

線作業協定書」を締結するよう規定されている。その内容は、

- (ア) 受授場所
- (イ) 作業方法
- (ウ) 入換作業の時刻・回数
- (エ) 運転取扱上必要な事項
- (オ) 荷役作業方

(5) 専用線の貨車入換作業

専用線における貨車の入換作業は、受授場所を境として専用線内は、専用者の責任において行われることが原則である。入換方法は次の3つがある。

(ア) 手押し作業

駅構内から分岐する短い専用線で手押し作業によって容易に入換作業ができる場合。

(イ) 国鉄所有の動力車による作業

専用線がその入換えを国鉄に委託した場合、国鉄の業務に支障がないかぎり受託する。

(ウ) 私有動力車で行う作業

専用線の入換作業を自己の動力車で専門的に行うこととなるので、比較的大型な専用線での方法が採用される。

6. 専用線の使用

(1) 専用線の第三者利用

専用線がなくても、他人の専用線を利用して貨物の取扱いをすることができる。これを専用線の第三者利用という。この場合は専用者と国鉄の承認が必要である。

(i) 第三者利用の形態

第三者は次のような場合に限って専用線の利用ができる。

- (ア) 専用者に全く関係のない荷主が、自己の貨物輸送のために専用線を利用する場合
- (イ) 貨物を専用線渡しとする場合
- (ウ) 専用者の貨物の積卸、通運取扱いなどを行うために通運業者が利用する場合

(ii) 第三者利用の手続

専用線を第三者利用する場合は、国鉄は貨物取扱上の支障の有無、専用線使用料の内容などを検討し、専用者の承諾書を添えて、国鉄と申込者との間で、「専用線第三者利用契約書」により契約を締結する。ただし通運行為としての第三者利用の場合などについては単なる承諾書によって処理する場合がある。

(iii) 第三者利用者と国鉄との関係

専用者に全く関係がない荷主が自己の貨物を運送するための第三者利用する場合、専用者

と関係なく国鉄と直接責任関係を生じる。一方通運行為としての第三者利用の場合は、専用者がすべて国鉄に対して責任を負い、第三者と国鉄との責任関係は生じない。

(2) 専用線の共用

既設の専用線に接続して、新しく専用線を敷設する場合で、既設の専用線の一部又は全部を通路部分として使用することを「専用線の共用」という。

(3) 専用線の共有

二以上の者が共同で専用線を敷設する場合は、二以上の者が共有することとなり、専用線の権利は等分される。国鉄との専用線契約は、連名で行う。

後日、一方の専用者が解約する場合は、残った専用者がその権利を譲り受けとることとなる。

(4) 専用線の国鉄使用

国鉄は運輸上の必要によってやむなく、専用線を使用しなければならない場合が起きる。この使用は専用線利用権の関係上無制限でよいというものではなく、あくまで専用者の利用に支障をおよぼさない限度で行われることが原則である。

7. 専用線料金

専用線料金として国鉄が収受する料金は次のとおりである。

(1) 入換料金（国鉄が入換を行うものに限る。）

(2) 入換えの附帯作業料金

専用線の貨車入換作業のため、特に国鉄職員を配置する場合の人件費。

(3) 除雪料金

(4) 公租公課相当額

地方税法施行令第49条による固定資産税。

(5) 附属施設の用地使用料金

(6) 特定区間の運送等における貨車貸付料金

(7) 電気料金

専用線に設置された施設のうち、入換作業などに必要となる照明燈、転てつ器標識燈、車止標識燈などの電源が国鉄から供給されている場合の電気料金。

(8) 貨車留置料

8. 専用線の変更

(1) 国鉄の都合による移転変更

国鉄の都合による移転変更とは、国鉄が運輸情勢に即応するため、本線の線増、電化又は駅構内改良工事などを行う際、関連する専用線を移転変更することをいう。

(i) 国鉄が費用を負担する場合

国鉄の都合による専用線の移転変更に要する費用は、原則として原因者である国鉄が負担する。専用線移転変更の費用には、工事費、材料費など一切を含む。国鉄が費用を負担する範囲は、専用線施設および附属施設移転の費用であって、増加施設、増用地などの費用は含まれない。

増用地とは、専用線移転変更のために新たに国鉄用地外の土地を必要とする場合の土地をいい、この取得は専用者が行うことと定められている。

(ii) 専用者が費用を負担する場合

国鉄が改良工事などを計画している箇所に専用線を敷設したり、また増設する場合で、あらかじめ専用者がこの計画を承知のうえで契約する場合に限る。

(2) 専用者の都合による変更

専用者の都合で工場の拡張とか、模様替えなどによって、専用線を増設(延伸)したり、配線を変えたりまた専用線を一部撤去したり、建物や積卸施設の変更をする場合等で、このような場合にも、国鉄の承諾が必要となり線路と建物などの間隔(建築限界)等を検討する。

(3) 部外者の要請による変更

この取扱いについては、専用線の所有権が国鉄にある限りにおいては、対社会的に国鉄が受理すべき性格のものであるが、事実上は、専用者を除外してその工事の施行はできない。したがって、一般的には、部外者(原因者)は、専用者の承諾を得て、国鉄へ申し入れるという立前をとっている。

一般部外者(建設省、県、市町村)から要請のある工事は、大要次のとおりである。

- (1) 道路の新設に伴う専用線との交差
- (2) 既設踏切道の改良、拡幅
- (3) 既設踏切道の立体交差化
- (4) 河川を新たに開さくする場合
- (5) 在来河川の改修
- (6) 高架化工事に伴う変更
- (7) 横断管などの新設改修

このような要請に対する基本的な考え方は、原因者において費用を負担することを立前としているが、高架化工事等における専用線の取扱いについては「建運協定」等により処理することとなる。

(4) 専用権の譲渡

専用者が工場の閉鎖、会社の解散その他の理由によって専用線使用の必要がなくなった場合には、専用線の権利を他の者に譲渡できる。専用権とは単なる利用権のみを指すものではなく、専用線としての用途をなさなくなったとき、専用線施設を専用者に返還するという権利も含まれている。また専用権の譲渡は必ず国鉄の承諾が必要である。

9. 専用線の契約解除

(1) 専用者の都合による専用線の廃止

この場合、専用者は国鉄に対し、申込書を、専用線撤去を行う3ヵ月前までに提出しなければならない。この申込書は、契約解除と併せて撤去、現状回復工事という一連の工事施行を兼ねている。

(2) 国鉄の都合による専用線の廃止

国鉄は、運輸上の必要から駅構内の改良工事などを行う際は、これに伴って専用線存廃の問題が起こる。この場合、専用者は国鉄のもつ公共優先という思想に立ってこれに応じなければならないことを専用線契約の中で義務づけられている。

一方国鉄としても専用者の権利を保護するため、可能の限りの移転変更を検討するが、物理的にどうしても存続不可能な場合は専用線を廃止して「専用線契約」を解除することがある。この場合、専用者と十分協議して行うことはもち論である。

補償については、原則として国鉄の都合による場合は、原因者である国鉄が負担するが、営業補償は行わない。

補償額査定については、契約書の内容・工事の原因、さらに当該専用線のおかれている実態などによってそのケースは必ずしも同一ではない。

10. 私有動力車について

(1) 私有動力車とは

貨車の入換作業を行う動力車のうち、生産会社又は通運業者など国鉄以外の第三者が所有し、主として専用線内で使用するものをいい、普通10～35トンぐらいで原動力はディーゼル機関2軸4輪である。

運転範囲は原則的には、受授場所から専用線内の範囲となる。そのおもな作業は貨車の転線・連結・解放などの入換作業である。

(2) 私有動力車従業員の資格

私有動力車の運転に従事する職員については、国鉄の行う試験などに合格したものでなければ、その取扱いができない。

(3) 私有動力車の検査・修繕

私有動力車の保守管理について次のように検査を行うことと定められている。

(ア) 毎月 その状態および作用について行う検査

(イ) 1年を超えない期間ごとに行う動力の発生装置および伝達装置・走り装置・制動装置並びに計器など主要部分の検査

(ウ) 3年を超えない期間ごとに主要部分をとりはずして全般にわたって行う検査

- (ア)の検査は国鉄負担で行い、(イ)、(ウ)の検査は所有者の責任において行うこととなっている。
- (4) 私有動力車の消費する軽油取引税の免除について
- 専用線の貨車入換作業に使用する私有動力車が消費する軽油については、地方税法施行令により課税免除ができることとなっている。

(「専用線の実務」(昭和44年2月)立田著より抜萃)

§ 3 土地区画整理事業との合併施行

東海道本線高架化に関連する都市改造事業について（浜松市）

I ことわり

東海道本線の高架と都市改造事業については、昭和43年9月「新都市」（22刊9号）に「東海道本線の高架化と駅周辺の再開発の指向について」と題して報告し、また、昭和45年8月「区画整理」（13刊8号）に「鉄道高架と区画整理事業」と題して静岡県から報告されたものであるが、この報告はその後の経過報告の一部である。即ち、これらの報告にしたがって事業を進めて来たのであるが、幸い関係当局の御理解によって、昭和45年10月駅周辺都市改造区域を決定し、昭和47年2月東海道本線高架化事業計画の決定を見たのである。また、昭和47年2月遠州鉄道の高架化の決定とともに、昭和47年2月都市改造事業の認可および東海道高架化の認可を得る運びとなったのである。

昭和46年度の事業費は

高架化事業費 3億6千万円：都市改造事業費 2億1千万円

昭和47年度の事業費は

高架化事業費 8億7千万円（先行を含む）：都市改造事業費 9億6千万円

と、それぞれ軌道に乗せることが出来たのであるが、作業を進めるにしたがって、色々困難な問題が発生するのは当然である。こうした難問題を解決するについて、高架化事業を「用地買収方式」でやった方がよかったのではないかという自問自答することがある。しかし、浜松市は現在、施行しつつある方法が「よりベター」であるとの確信のもとに問題点の解決に努力している。ここにその2～3の課題を報告し、諸先輩の御指導を得たいと思う。

II 区画整理方式を採用した理由

浜松市民が切望している東海道本線の高架化は、高架化と同時に分断されている南北市街地の交流と駅周辺の機能の整備、特に新幹線と現東海道本線にかこまれている市街地の整備（図参照）ということにある。したがって高架化を促進し、市民の要望に答えるには、用地買収方式を取るべきであるか、都市改造事業を採用すべきであるかについて検討して来たのであるが、この問題の解決には、高架化用地の早期確保と、南北を連絡する幹線街路の整備にしばらくのべきであり、そのためには、都市改造事業の実施以外にはなく、しかも高架化を促進しようとするならば、都市改造事業区域を必要最小限にとどめるべきであるとの結論に達したのである。

III 事業計画の概要

施行区域の選定にあたっては、その前提として前回の報告にもある如く、駅周辺の未整備地区約57ヘクタールの範囲について各般の基礎的調査を行い、先ず駅周辺の高架に伴う理想像をえがき、問題点を究明し、その中において高架の目的を達成するため、浜松駅の周辺、国鉄用地を含

む約23ヘクタールを「駅周辺都市改造事業区域」に決定したのである。以下事業認可の計画書を参考に提示して概要の説明にかえたい。

IV 問題点とその処理方針と方法

本都市改造事業施行に際し、高架化必要用地を確保し、公共施設を整備するために生ずる特異な問題点をあげると

- 1 貨物駅の移設
- 2 専用線業者の処理
- 3 遠州鉄道の処理
- 4 減歩率の緩和対策
- 5 仮設店舗、住居の取扱いと借地、借家権の解消
- 6 高架化事業と都市改造事業における費用の負担区分および施行区分
- 7 換地設計における鉄道用地の取扱い

等があげられるが、次にそれ等の処理方針と方法について述べる。

- 1 貨物駅の移設について（略）
- 2 専用線業者の処理（略）
- 3 遠州鉄道の処理（略）
- 4 減歩率の緩和対策

計画の概要書にも記述している如く、整理後の公共施設は、35パーセントを占め、整理前の約3倍強となり、しかもそのうち約60パーセントが都市計画の重要施設が占めている。これは前述の如く、都市改造区域を高架化に必要最小範囲にとどめたことにも原因することでもあるが、都市計画の重要施設が、大規模に配置されているためであり、そのため地区平均減歩は、27パーセントとなる。なお、高架化用地を減歩せず確保する事情から、民地の実質減歩率は32パーセント強となり、到底地区住民の賛同出来ない計画となる。そこで権利者の協力を得るため、隣接して施行中の区画整理事業の減歩率との均衡をはかるため、約23パーセント前後とするよう配慮することにした。即ち、整備しようとする公共用地は必ずしも当地区の住民のみが負担する性格のものではないばかりでなく、国鉄の高架用地の確保によるしわよせをうけるものであることから、減価補償金、約15億円を事業費に組入れ、公共用地に充当するため、約20,700㎡の用地を買収することとした。そして地区内に国鉄用地が56パーセント占めていることから、高架化用地に必要外の用地16,000㎡を買収し、残りは一般民地、特に高架化用地に関係する用地を買収することとした。なお、かく措置することにより、当地区における150㎡未満の小宅地を救済することが出来ることはいうまでもない。

- 5 仮設店舗、住居の取扱いと借地、借家権の解消について

本区画整理事業において、高架化用地を確保するために生ずる特異な問題点として、一般の区

画整理事業には事例がない仮換地の使用収益不能と、それに伴う補償のあり方がある。また、長期間集団的な仮移転に対する仮設の規模、内容、そして長期間にわたる仮移転に伴う借地権、借家権の解消ということも大きな課題である。これ等の問題の解決には次の如き方針と方法で進めている。

イ 仮移転用地の確保

高架化予定地にある建物160戸は、その仮換地が使用出来ないのに、高架化工事を先行するため、仮換地以外の土地に仮移転せねばならないのであるが、これに必要な用地の確保をしなければならぬ。しかし、この用地取得費は、補助対象にならないので市の単独費で取得することになるが、市は約11,461㎡の用地を準備した。

ロ 仮店舗、住居の施設の規模および内容

仮移転の期間が、高架工事完成までの5～7年の長期間になるため、この間、仮移転者の営業、生活に大きな支障をきたさぬよう施設の規模、内容について充分配慮する必要があることはいうまでもない。そこで、仮移転者が現在使用している建物の規模、内容に応じ、専用住居、店舗付住居について、それぞれ、A、B、Cのタイプとすることにした。(別図2参照)なお、仮設の規模、内容については、建設省と協議してきたが、従来の区画整理事業においては長期間仮移転する事例はなく、また現行の公共事業の補助基準では、6ヵ月程度の仮移転期間を対象に仮設の規模、内容をきめているが、本事業の仮設は移転期間中の補償との兼合せも生ずるので、基準を上回る施設の必要は認めるが、これをすべて補助の対象とすることは出来ないと結論に達し、一部市の単独費を投入することにした。

ハ 仮移転の補償方法

仮移転の補償方法として、最終的に次の2つの方法にしばらく検討した。(参考資料参照)

A 仮移転時に、仮移転中(約5年)の物価上昇を見込み推定補償する方法(1回払)とする。
しかしこの場合は精算補償をする問題が起る。

B 仮移転時に、除却に要する費用のみ補償し、仮換地が使用収益出来るようになった時に、その時点の補償単価により、再築費を補償する方法(2回払)が考えられる。

補償の内容と支払の方法について建設省と協議した結果、Aの方法では推定する要素が多く、推定と実績とに差異が生ずる場合に精算的な補償が伴うので好ましくないとの結論に達し、Bの方法により補償することにした。

ニ 借地権、借家権の解消

当地区における借地、借家権は次のとおりである。

種別	権利関係	A・A・A	A・A・C	A・B・B	A・B・C	計
	商業		37戸	11戸	22戸	12戸
工業		10	1	2	—	13
住居		20	13	27	5	65
計		67	25	51	17	160

上記の借地権者68戸（A・B・B51戸、A・B・C17戸）と、借家権者42戸（A・A・C25戸、A・B・C17戸）があるが、この借地権又は借家権者が仮移転することにより従前の地主、家主との間に5年間以上も賃貸関係が切れることになる。

このように事実上の賃貸借に長期間空白のある者が、その仮換地が使用収益出来るようになったとき、その土地を借地し、又は借家することが出来るかという問題がおこる。施行者は関係者にその保証をすることは非常に困難なことである。

なお仮設が従前に代るものとは見なされないので法的にも問題が多い。

特に借家権の場合、その間に賃貸借人相互の経済事情等の変化も予想されるので、仮に先付約束してもその実行は、ほとんど不可能と考えられるので借地、借家権は極力事前に解消して仮移転の解消につとめた。これら関係者の移転を円滑にすすめるため次のような措置を講じた。

A 代替地の斡旋（市の先行取得用地約19,500m²）

B 公営住宅への優先入居

C 貸店舗、住居の斡旋

D 減価補償金による土地の買収

ホ 仮移転を減らすための措置

A 減価補償金および単独買収による土地の買収

本事業の減価補償金は、15.3億円認められているが、通常の区画整理事業では地区内の平均以下の地価の土地を買収して減歩緩和の措置を講ずるよう指導されている。

本事業では特に地価には関係なく、高架化予定地内を重点に買収して仮移転戸数の減少に効果的に使用した。

B 協議による地区外移転（1回移転）

高架化予定地にある建物160戸のうち、工場、倉庫一部事務所等、特に駅周辺地区に要求されないような施設で、仮移転することが非常に困難なものについては、話し合いにより本人が所有する施行区域外の土地、もしくは移転先の斡旋等により「一回の移転」により解決するように努めた。この市の方針についての説明、協議に際し、希望調査を実施したが、その結果、約100戸の仮設用地を準備することにした。しかし、結果的には、47年9月現在では125戸が地区外に移転することに協力して頂くことになり、仮店舗18戸、仮住居17戸、計35戸となった。したがって当初、仮設用地として、前記の如く11,461m²（100戸分）を予定したが、4,600m²です

ることになった。なお市が単独買収した土地および建物と、減価補償金による土地、建物の買収状況を示すと次の如くである。

駅周辺区画整理事業区域内の土地買収とこれに伴う建物移転

(単位：万円)

	46年度		47年度 (予定を含む)		全 体		摘 要
	数 量	金 額	数 量	金 額	数 量	金 額	
⑩減価補償金による 土 地 買 収	m ² 3,074	万円 19,800	m ² 17,626	万円 133,500	m ² 20,700	万円 153,300	うち国鉄用地 11,000m ² 買収 47年度のうち 9,800m ² 83,500 万円と一時市 単で先行取得 する。
⑩同上建物移転	戸 6	562	戸 60	21,615	戸 66	22,177	
市単独の土地買収	m ² 667	3,832	m ² 1,600	13,600	m ² 2,267	17,432	
市単独の建物移転	戸 14	4,370	戸 8	4,129	戸 22	8,499	

6 高架化事業と都市改造事業における費用の負担および施行区分について

通常の区画整理事業においては、施行区域内の支障物件の移転、除却はすべて事業施行者の負担により行うことになるが、本事業は鉄道高架事業と同時施行になるため、次のような負担によりそれぞれの事業施行者が施行する。

(1) 在来鉄道施設の撤去等

高架事業により、鉄道施設が残存する場合の撤去費等の負担については、昭和46年9月10日付建設省街発第34号「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」の通達により定められている。

抜すい

「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および中間部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を除く。)は、連続立体交差化事業費に含めないものとする。」

勿論費用の負担区分についてはこの通達によらねばならないが特異なものとして、次のような問題がある。即ち、3.-(1)により高架化区間に対応する在来鉄道施設の撤去費用は、貨

物設備等を除いて高架事業が負担し施行することになっているが、電話交換所および変電設備の旅客対応分は、鉄道の高架化に伴い移転、又は新築する場合は当然高架化事業の負担になるものであるが、高架化後といえども現在位置において何ら機能的に問題ないので移転せず在来位置にそのまま残すことになるが、これが区画整理の道路計画に支障するので、区画整理事業の負担で施行することになった。(高架対応施設の例外)

7 換地設計における鉄道用地の取扱い

「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。」

上記通達の5.一(1)により高架化用地は、区画整理により支障物件の移転除却を行い、更地として鉄道事業者に換地することになるがここに鉄道高架対応施設がある場合は、その移転に要する費用は、高架事業が負担し、区画整理事業は残存施設の撤去のみを行うことになる。

鉄道用地取扱いの問題点として検討を必要とする課題は、5.一(2)により高架化用地は減歩せずに換地するようきめられているが、土地区画整理法第95条において、鉄道等の公益施設の換地は、審議会の同意を得て特別な扱いが出来るように規定されている。

これは公益施設の機能保持を目的としたもので、在来用地が新用地を相当上回る場合は、減歩しても差しつかえないものと解釈されていたが、通達では、この用地を減歩なしで換地するようきめられている。

しかし、審議会が容易に同意するかどうか、問題である。

V 融資制度の確立

高架化事業に関連する都市計画事業の施行に伴う代替地取得資金および建築資金の斡旋および利子補給制度を確立し、事業の進捗を図ることにしたが、その概要は次の通りである。

1 目的および方針

都市計画事業を促進するため、施行に伴い移転する関係者のうち、代替地取得資金および建築資金の融資希望者に対し、金融機関に資金の貸付けを斡旋し、その貸付金利子の一部を利子補給する。

2 斡旋対象事業

A 浜松駅周辺土地区画整理事業

- B 東海道本線鉄道高架事業
- C 遠州鉄道鉄道線高架事業
- D 都市計画道路旭曳馬線、森田伊場線および板屋相生線街路事業

3 斡旋限度額

- A 代替地の取得および建築物の建築に要する資金の50%以内の額
- B 斡旋を受ける者1人に対し、1,000万円以内の額

4 利子補給の率および期間

- A 利子補給率 年2%
- B 利子補給期間 貸付期間10年を限度とする。

5 取扱金融機関 静岡銀行（市内の各支店）

6 取扱金融機関の貸付条件

- A 貸付利率 年8.7%以内（このうち、市が2%利子補給するので借受者は6.7%以内となる）
- B 貸付期間 10年間（据置を1年以内置くことができる）
- C 償還方法 元金均等月賦償還

7 施行期日 昭和47年10月1日

（浜松市 都市計画部長 中 沢 一 夫
第24回 都市計画全国大会会議録より 昭和47年10月4日）

§ 4 鉄道仮線用地の一時使用に係る補償について

〈問〉 鉄道と道路との立体交差工事に伴い鉄道の仮線路用地となる土地の使用（3年～5年）における補償に関し、次の点について御教示ください。

1. 仮線路予定地に建物の所有を目的とする賃借権が設定されている場合、土地の使用契約は誰とどのように行ったらよいでしょうか。
2. 賃借地に建物が存する場合、建物の移転については、どのように取扱ったらよいでしょうか。

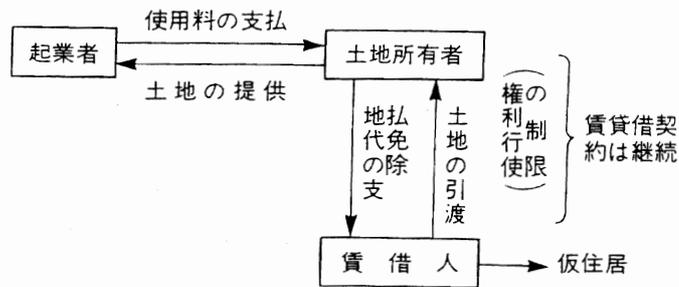
〈答〉 1.について

建物の所有を目的とする賃借権付きの土地について、土地の使用契約は、土地の使用に関し権原を有する土地所有者と賃借人のいずれと行うべきでありましょうか。というのは、土地所有者は、土地に関する使用、収益、処分等の全ての権能を有し、賃借人は契約の定める用法にしたがい当該土地につき使用、収益の権利を有しているからであります。

(1) まず、土地所有者と契約する場合について、検討することとします。

この場合は、起業者鉄道事業者は、土地所有者から土地の提供を受け、土地所有者に土地の使用料を支払うという関係になります。この際土地所有者は、賃借権を消滅させて土地を引渡すか、又は、賃借権の行使を一時中止させて土地を引渡すかのいずれかの措置を講ずることになります。本事案の如く、土地の使用期間が3～5年程度とあらかじめ見込まれているときには、通常は賃借権を消滅させる必要はないものと考えます。そうすると、土地所有者は、賃借権を存続させておきながら、土地の起業者に提供しなければならないことになるので、一時的な賃借権の行使の制限につき賃借人の同意を求めなければなりません。賃借人は、土地を一定期間使用しないことにつき承諾を与えても賃借権の行使が現実には不可能な当該期間についても、借地契約にしたがって、賃借料を支払う義務は存し、したがって著しい不利益を受けることとなりますので、何らかの補てん等の措置が得られないと承諾をすることはないものと思われま。地代の支払の免除は、賃借人からは請求できないことになっているからです。（民法第266条、第609条参照）。しかしながら、土地所有者が賃借料の支払を免除することは、土地所有者の利益放棄であるから許されると解されますので、土地所有者は、賃借権行使の停止に対する補てん措置として停止期間中の賃借料の支払を免除することによって、土地の引渡しの承諾をとりつけることが可能となります。

これまで述べてきた起業者、土地所有者および賃借人の関係を図示すると、次のようになります。



賃借人は、土地の引渡しを承諾した後通常は仮住居を必要としますが、仮住居に必要な土地の使用にあたっては、その土地使用料は、起業者からは支払われません。それは地代が免除されることによって、免除された地代相当額を仮住居用地の使用料に充当することができ、そうすることによって賃借人には損失が生じないことになるからであります。なお、土地を使用する際、一時金の支払を要する慣行のある地域における一時金相当額、又は使用期間が3～5年と土地の使用期間としては短期の賃借料が通常の借地権の賃借料よりも高いと認められるときにおける通常の借地権に伴う正常な賃借料との差額相当額が通常生ずる損失として補償の対象となるか否かについては、今後の検討課題といえましょう。

この契約の方式をとる場合、起業者が土地所有者に支払う補償金の額が、賃借人が土地所有者に支払う賃借料の額と比べて低いときは、土地所有者は契約に応じないことが予想され、また賃借人が仮住居用地を求める際、いままで支払ってきた賃借料よりも正常な賃借料が高ければ土地の引渡しの承諾をしないおそれがあります。

(2) 次に、賃借人と契約する場合について検討してみます。

これは、起業者は賃借人から借地の引渡しを受け、賃借人に借地の使用料を支払うとするもので、転賃借契約を結ぼうとするものです。転賃借契約を結ぼうとする場合、賃借人(転貸人)は、賃貸人(土地所有者)に対し、転貸の承諾を得る必要があり、承諾を得ないで転貸したときには、賃貸借契約は解除されることがあります。(民法第612条)

ところで、転賃借を行うについては、次のような疑問、問題があります。第一に、転賃借が賃貸借契約の範囲(土地の使用目的、期間等)内において行われるときは問題はないが、建物の所有を目的とする賃借権から一時的にせよ鉄道敷とする転賃借を行おうとするのは、明らかに目的外の使用であり、賃貸借契約の範囲を逸脱することになりますので、このような転賃借は行い得ないのではなかろうかという疑問です。換言すれば、幹(賃貸借)より太い枝(転賃借)や幹と異なる枝は存在し得ないのではないかということです。したがって、賃借人は契約事項を著しく変更するようなことについて転賃借の承諾を得ようとするならば、あらかじめ、賃貸借契約につき一時的に目的外使用を行うことができる旨の契約変更の協議を成立させておき、その後に賃貸人へ転賃借することの承諾を求めるということになります。このことは、理論上こうなるということであって、実務にあたってはこれらの手順を同時に行うことは何ら差支えないことはいうまで

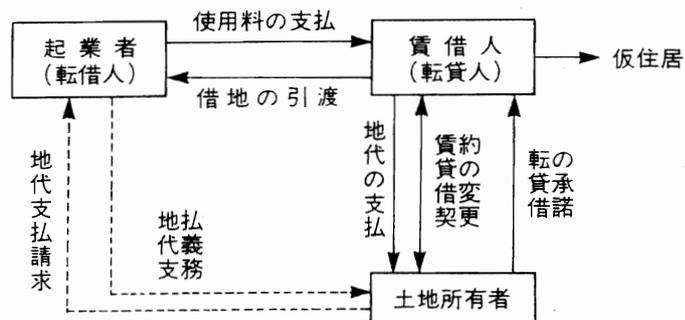
もありません。

第二の疑問は、建物を契約期間満了前に人為的に取りこわした場合、土地の賃貸借契約は存続するのだろうかという点であります。この点につき借地法第2条は、借地権の存続期間満了前に「朽廃シタルトキハ借地権ハ之ニ因リテ消滅ス」と規定しており、人為的に取りこわした場合は当然には借地権は消滅しないと考えてよいと思います。また建物を所有するとする意思も公共の利益のために一時的に受忍して協力するというのであって、それを放棄したのではないのですから、契約の解除事由にもあたらないと考えられます。しかしながら、当該賃借権が未登記である場合保存登記がされている建物を取りこわされることにより、借地権は対抗力を失うこととなるので、賃貸人が第三者と賃貸借契約を締結して登記もされると当該賃借権は消滅する危険があります。したがって賃借人は転貸の承諾を求めるに際しては、賃借権の登記をする等の措置をとっておくことが望まれます。しかしながら、賃借権の登記にあたっては、土地所有者の協力が必要なので、賃借権の設定登記は、現実的に不可能に近いのではないかと考えられます。

さらに、起業者にとって問題となるのは、賃貸借契約の期間満了又は契約の解除によって、転貸借の基礎を失うこととなります。その時は、起業者は無権限で土地を使用する違法状態になるので、すみやかに土地所有者又は新たな借地人等と契約を結ばなければならないことになります。

また、賃借人が任意に地代を土地所有者に支払わない場合、又は土地所有者から支払いの請求があった場合、転借人である起業者は、転貸人へ支払う使用料のほか地代を土地所有者に支払わなければなりません。(民法第613条)。後日、転貸人に求償するとしても、起業者が地代を支払わなければ賃貸借契約は解除されることがあるからです。

これまで述べてきた起業者、土地所有者および賃借人の関係を図示すると、次のようになります。



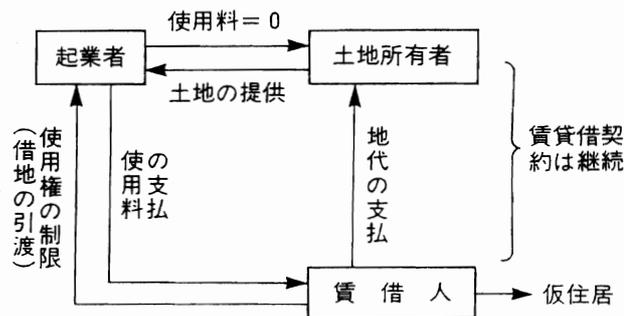
賃借人には土地の使用料（権利行使の制限の対価）が支払われるので、仮住居地の地代にはこれを充当して使用することになります。また一時金相当額又は地代差額相当額については、前述したとおりです。そのほか、転貸の承諾にあたって、土地所有者にいわゆる承諾料を支払う慣行がある地域にあつては、賃借人から承諾料相当額の補償要求が出されることが予想されますが、これが補償対象となり得るかについても、検討する必要があるのではないかと考えます。

(3) 最後に、土地所有者と借地人双方と契約を結ぶ場合について考えてみることにします。

この場合は、起業者は、土地所有者から土地の提供を受けるが、対価は0とし、賃借人とは賃借地における使用权の行使を制限し、制限の対価として使用料全額を支払うという関係になります。賃借人は、従前どおり地代を土地所有者に支払うが、土地の提供は受けないこととなります。

この方法は、起業者、土地所有者および賃借人の三者契約になりますので、契約方式としては多少複雑になるが、土地の使用について権限を有する者双方が契約当事者となるので、賃借権付きの土地の使用の方法としては、望ましいものと考えます。

この関係を図示すると次のようになります。



この方式による疑問は、土地所有者に対し使用料が0である契約が締結できるかについてであります。ここでは、土地所有者は従前どおり地代の支払を受け得ることが前提となっていますから、土地の提供に伴う損失は生じない故に、対価が0であっても土地所有者の合意が得られれば、社会的に是認されるものと考えられます。しかし、現実に土地所有者が対価0で契約に応ずるか否か、特に、地代以上の使用料が賃借人に支払われることとなる場合には、承諾してもらえないおそれがあると思われます。もっとも、賃借人は権利金等の一時金を支払って賃借しているときには、それを前提とした実際支払賃料と、起業者が一時金なしで支払う地代とは開差が生じるのは理の当然（したがって賃借人の支払う実際実質賃料と起業者の支払う地代とは一般的には近似する筈であるが）としても、土地所有者が受ける感じは、賃借人が「もうけた」という点であって、すくなくとも土地所有者の承諾が得られない場合が生ずると思われます。

なお、賃借人が仮住居を求めるにあたって受け得る補償については、前述したとおりであります。

以上、3つの場合について検討してきましたが、いずれの方法による契約も可能かと思われませんが、難点の少ない(1)又は(3)の方法によることが適当であろうと思います。

なお、公共用地の取得に伴う損失補償基準（用対連基準）の細則第17の2、(2)の規定（仮住居等の使用に要する費用の家賃又は間代補償）によると、土地を使用する場合で、借地で自家自用しているときは仮住居期間中の家賃補償から使用対象地の借地権者に対する地代補償額を控除することとしているので、用対連基準では(2)の方法をとっていると思われます。

〈答〉 2.について

(1) 土地を一時的に使用するという事は、その土地の上に存する建物は、一度は移転されるが使

用が終了すれば再びその土地に建築されることを意味します。したがって、従前の土地において建物を再建築するときの補償をどのように行ったらよいかを検討しておく必要があるかと思われます。

まず、起業地内に存する建物が移転（除却）され、再建築されるまでどのような過程をたどると想定して補償額を算定したらよいだろうか。建物の移転については次の方法が考えられる。

イ 建物を解体して、仮移転先で再築し使用期間終了後再び解体し、従前の場所に再築する方法。

ロ 建物を解体して、材料を保管し、使用期間終了後再び従前の場所に旧材料を用いて再築する方法。

ハ 建物を解体して、材料を売却し、使用期間終了後再び従前の場所に中古材料を用いて建築する方法。

ニ 建物を残地又は自己の有する隣接地に曳き、使用期間終了後再び従前の場所に曳きもどす方法。

ホ 建物を本移転させ、従前地には再移転を予定しない方法。

イの方法については、補償の考え方（費用比較は別として）としては最も忠実であるが、仮移転先の確保が現実に容易でないこと、建物を2度解体するため材料の損傷が大きくなること、移転料が多額となること等の欠点があり、ロの方法については、材料は保管中にゆがみ、ねじれ、割れ等が生じ、再使用に耐え得ないものが多くでること、保管料が嵩むことが予想され、ハの方法については、中古材料の取得が困難であり、また新しい材料を用いたのでは建築が高額になり、ニの方法については、残地等があればの話であり、造成を要するときには使用料より造成費が上回ってしまう場合があります。ホの方法については、合理的な移転先が特定していたり、従前地へ再築することが合理的でない等のときに行われるので、一般的には採用しません。

いずれの方法を想定して移転料を算定するかは、一般的には、次のように仮住居費等の通損を含めた費用比較をして、最も少額となるものを選択すべきことになりましょう。

イの方法については、（解体＋運搬＋再築）＋（解体＋運搬＋再築）＋仮住居（2回）＋移転地の借地料－土地使用料（又は地代免除額）が、ロの方法については、解体＋運搬＋保管＋運搬＋再築＋仮住居（使用期間中）－土地使用料が、ハの方法については、解体＋除却－発生材処分＋新築＋仮住居（2回）－土地使用料が、ニの方法については、曳家＋曳家＋仮住居（2回）－土地使用料が、ホの方法については、（解体＋運搬＋再築）（又は曳家）＋仮住居（1回）がそれぞれの補償金算定上の所要経費の概算として比較されることになろうかと思えます。

(2) 次に、移転に用する費用のうち使用期間が終了した後従前の場所へ建物を再築する場合の当該建物の再築に要する費用の見積額の算定期間と契約方法をいかにするかにつき検討することとします。

イ 建物の当初移転契約時における価格、労賃で再築費を計算し、その前価額を当初移転料とあわせて契約する方法。

ロ 建物の当初移転契約時における価格、労賃で再築費を計算し、当初移転料とあわせて契約する方法。

ハ 建物の当初移転契約時に、再築時における価格、労賃を予測して再築費を計算し、その前価額を当初移転料とあわせて契約する方法。

ニ 建物の当初移転契約時に、再築時において再築費を協議して定める旨の条項を入れて契約する方法。

ホ ロの方法のうち、再築費を前価額で計算するとともに、価格、労賃に変動があった場合は、その差額を精算する旨の特約を付した方法。

以上のような見積り方法、契約方法が考えられるが、それぞれ次のような特徴があります。

イについては、物価、労賃の変動がない状態を前提としており、現行補償基準の基本的な考え方です。しかし、現実に物価、労賃の値上がりがあるので、これをそのまま用いるのは現実的ではないのではないかと思われます。

ロについては、いわば物価、労賃の上昇率と前価を求めるための利率を相殺した単純な方法で、建物所有者にとっては再築費を当初移転時期に確定し、受領できる利点はあるが、物価、労賃の上昇率が金利を上まわるときには契約が成立しないことが多いことと思われます。

ハについては、ロの利点をもつほかその欠点を補うことが可能となる方法であるが、将来の予測をどのように把握するか、経済が安定しているときにおいては比較的容易であろうが、近時のような異常な上昇期には困難です。

ニについては、再築時においてその時における価格、労賃で計算した補償額で契約するのであるから、合理的であると考えられるが、当初移転時期に再築補償額が不明であること、再築補償額の協議にあたっては、将来満足する契約ができるか否か不安であること等建物所有者にとっては、この方法による契約は不利であろう。また、起業者にとっても、建物所有者が再築しないことが明らかであるときにおいても再築のための補償契約を余儀なくされ、補償交渉および契約はそれぞれ2回づつ必要となり、事務量が增大することになる。

ホについては、ニの利点をとり入れ、欠点を軽減した方法といえます。すなわち、建物所有者にとって、当初移転契約時に再築費の全部又は大部分について補償を受けることができ、しかも、再築時に価格、労賃が上昇しているときには、不足分が清算されるとともに、起業者は建物が再築されないことが明らかなきは清算金の支払いをする必要がなくなるものと思われるからであります。

結論として、いずれの方法をとるかは、いずれも会計手続上は可能でありますので、起業者の会計上の取扱いが便利なもの、予算面、再築時までの期間、将来の補償額算定の確実性、事務量および建物所有者の選好等を勘案して決定することが望ましいと考えます。

(建設省大臣官房公共用地課 大久保 幸 雄)
(月刊用地(1973年6月)より)

§ 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

鉄道高架事業促進期成会
昭和56年6月

連続立体交差事業に関する解説書としては、建設省を中心として編集し、本期成会より昭和50年3月に発行した「鉄道高架事業の手引き」がある。標記の「連続立体交差化事業の手引」（以下では「手引書」という。）は、建運協定に関する日本国有鉄道側の解説書として、昭和55年3月に発行されたものである。「手引書」のとりまとめにあたっては、当初より国鉄と建設省との間で、精力的に協議が重ねられ、従来運用上問題のあったいくつかの事項については合意の上、明文化した解説を加えることができた。しかしながら、いくつかの点については、双方の見解がくい違ったままとなっており、これらの点に関する「手引書」の解説は国鉄側の見解を中心に、記述している。本会としては、これらの見解の相違については、建設省側、国鉄側に早期に調整を依頼し「鉄道高架事業の手引き」と「手引書」を合体した形で、双方で合意された解説書を発行したいものとするが、当面の措置として、以下では建設省都市局街路課の了解を得て「手引書」の記述のうち

- (1) 建設省と国鉄との見解が相違したままとなっている点のうち主要なものおよび
- (2) 運用にあたり留意すべき点

について示すことにより建運協定の適正な運用の参考に供するものである。

なお以下では、特に、当面必要と思われる点に絞って記述していることをお断りしておく。

1. 基本協定第5条関係（構造基準）

基本協定によれば、「連続立体交差化に関する構造は、道路構造令、日本国有鉄道建設規程、地方鉄道建設規程、軌道建設規程およびこれに準ずる諸基準によるもの」となっている。現在のところ「諸基準」に含まれるものとして双方合意されているものは、国鉄の場合、軌道構造基準規程（昭和53年3月31日、街路課建設専門官事務連絡）のみとなっている。しかもこのことは、直ちに同規程に該当するものが全て鉄道増加費用の対象とならないということではなく、鉄道増加費用に関する取扱いについては、同建設専門官事務連絡に依ることとなっている。

手引書には、「諸基準」に含まれるものとして、線路管理規程、線路基本構造基準規程、建造物基本構造基準規程、路盤構造基準規程、豪雪地区線路設備基準規程、建造物設計基準規程が明記されているが、これらの規程を含めることについては、双方合意したものではないので、この点留意されたい。（P60～P61）

〈手引書 P60～P61〉

（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33年政令第244号）、日本国有鉄道建設規程（昭和4年鉄道省令第2号）、地方鉄道建設規程（大正8年閣令第11号）、軌道建設規程（大

正12年内務・鉄道省令) およ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および曲線は、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。

【解説】

本条は、連続立体交差化に伴う道路、鉄道の構造基準を定めている。

道 路 道路構造令

日本国有鉄道 日本国有鉄道建設規程、管理規程、基準規程。

管理規定、基準規程の主なものは次のとおりである。

- (1) 線路管理規程 (39. 4 総裁達179)
- (2) 線路基本構造基準規程 (39. 7 施建達 1)
- (3) 軌道構造 // (39.12 施 達 13)
- (4) 建造物基本構造 // (40. 9 施建達 4)
- (5) 路盤構造 // (39.11 施 達 9)
- (6) 豪雪地区線路設備 // (40. 9 施 達 18)
- (7) 建造物設計 // (45. 2 施建幹達2)

地 方 鉄 道 地方鉄道建設規程

軌 道 軌道建設規程

連続立体交差化による鉄道、道路の取付勾配および曲線は、従前の機能を阻害しない範囲内で、最も経済的な値をとることが定められているが、これは必ずしも諸規程による最急勾配あるいは最小半径を意味するものではない。

2. 基本協定第6条関係（連続立体交差化事業費）

基本協定における増加費用のうち、鉄道設備の著しい改良については、鉄道側の増加費用として処理している。その場合の取扱いに関しては、連続立体交差化事業の有無に拘らず鉄道側において改良整備すべきものについては、鉄道増加費用とし新設・改築に際して改良整備を義務（第5条構造基準）づけているものについては増加費用とみなさないとして運用している。（昭和55年3月31日、街路課建設専門官事務連絡）

手引書は、「改良を義務づけられているものについては、増加費とみなさない」（P64）としか記述していないが、建設省においては、上記建設専門官事務連絡による運用方針を何ら変更していないので、この点留意されたい。（P61～64）

3. 基本協定第8条関係（土地および施設の帰属）

都市計画事業施行者と鉄道事業者の土地および施設の帰属関係については、基本協定に示される

とおりであるが、同協定においては発生する撤廃物に関する評価および精算については明文の定めがないことが大きな問題となっている。単独立体交差事業について規定する建国協定においては、この点が明らかにされており、「発生する撤廃物はそのものにつき管理していた側のものとする」と定め精算を行わないことを明らかにしている。これは工事の対象となる踏切施設は、実態上少額であり、精算上の大きな問題を伴わないためであると考えており、それにひきかえ連続立体交差事業の場合は、残存施設は、多額におよぶため単純に建国協定の考え方は、適用できないものと考えられる。

手引書に示す工事協定書(例)の第9条(P194)は、建国協定を直接援用したものであることから、そうした工事協定は誤解を生じやすく、双方合意した標準協定ではないので、この点留意されたい。なお、電力線、通信線等の撤廃物は高額で処分されるものであり、私鉄の例でもこれらを精算の対象としている。

<手引書 P196>

(撤廃物等の処理)

第9条 工事施工の結果発生する撤廃物は、そのものにつき管理していた側のものとする。

2 工事の施行上購入し、又は設備した物件で工事しゅん功後残存するものは、その評価額を、工事費の負担割合により工事費をもって精算するものとする。

4. 基本協定第10条関係(高架下の利用)

高架下の公共利用については、「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されている。「手引書」の作成過程において「その業務」の範囲については、鉄道輸送業務に限って運用することを双方合意の上、明文化したので、この点留意し対処されたい。(P70)

5. 細目協定第5条関係(増加費用の範囲)

(1) 第1項について(支間25メートル以上の鉄道橋を必要とする場合)

「手引書」には、「交差道路の新設、改築幅員が大きくても、その中間に橋脚を設けることにより支間が25メートル未満となる場合には、鉄道施設に増加費用は生じない」との点が明文化されている。なお、「手引書」では、「支間25メートル以上の交差道路のため、増加費用を算定する場合は、スパン割の変更に伴う影響範囲を含める」ものとしているが、その「影響範囲」については、必要最小限の範囲とすることは、これまでの協議の経過から当然のことであるので留意されたい。(P78~P79)

(2) 第5項について(鉄道の平面線形を著しく改良する場合)

「手引書」においては、本項の適用について「改良計画を要求したことにより、増加費用が生

じる場合に要求者がその増加費用を負担することを定めたもので、工事の施工上、又は、在来機能を確保するために行われる必然的な線形変更等は、本項の対象とならない。」としている。(P82)

しかし、基本協定および細目協定においては、在来機能の確保等の考え方については明文化されているものでなく、「手引書」の当該部分はその解釈に誤解を招きやすいので、今後とも、細目協定第5条第5項の運用については、ケースバイケースで検討する。

6. 細目協定第6条関係（費用分担）

- (1) 本条は高架施設費、駅舎費および貨物施設の移転費について、鉄道既設分と鉄道増強分の費用区分の方法を示したものである。

単純連続立体交差化の場合、連続立体交差化前後の施設の有効面積の比較を行うが、「連続立体交差化により必要となる有効面積の増加分は除く」ことになっている。

従来、「連続立体交差化により必要となる有効面積の増加分」の範囲については、

- イ 在来の平面施設に取付けるために必要となる施設の有効面積の増加分
- ロ 引込線が必要となる場合の有効面積の増加分

は含まれるものとして運用してきている。（「鉄道高架事業の手引き」(P18)）

「手引書」においてはその範囲について下記内容が明記されているが、(イ)、(ウ)の取扱いについては双方で合意されたものでないので留意されたい。(P84～P85)

〈手引書 P85〉

「連続立体交差化により必要となる有効面積の増加分」は、

- (ア) 地平に存置する事業用設備、専用線等を高架上の線路に取付けるための通路線等の占める面積
- (イ) 交差道路の幅員が広いために鉄道橋が長大下路橋となることに伴い、拡大される線路間隔により増加する面積
- (ウ) 高架上設けられるトロリー、器材等の置場、階段の踊り場等の面積等をいう。

- (2) また貨物設備等の移転費を鉄道既設分と鉄道増強分とに区分する場合の有効面積について、「手引書」は「客貨に共用している着発線等の取扱い」として当面の扱いを記述しており、この中には「今回取決めを行った」との記述もみられる。

貨物列車には当該駅において停車するもの、通過するものおよび解結作業の対象となるものの区別があり、解結作業の対象となるものについては貨物施設移転の対象とするのが原則となるはずであることなどから、この項目については双方合意されたものでないので特に留意されたい。また客貨に共用している着発線についてその延長を客貨両方に利用するものとして二重に算出することは認めていない。(P88～P89、P148～P150)

2 客貨に共用している着発線等の取扱い

連続立体交差化に伴い、客貨共用駅の貨物設備を移転する場合で、細目協定第6条第1項および第3項の規定に基づき、鉄道増強分とに区分する場合、客貨に共用している着発線等の取扱いは、当面、次のとおりとする。

現 状 (客貨共用)	現在配線で客貨分離 すると仮定した場合	高 架 化 (客貨分離)	算 定 式
			$\text{鉄道既設分} = \frac{A+B_1}{D}$ $\text{鉄道増強分} = \frac{D - (A+B_1)}{D}$
			$\text{鉄道既設分} = \frac{C+B_2}{E}$ $\text{鉄道増強分} = \frac{E - (C+B_2)}{E}$

A : 旅客専用として使用している設備

B₁ : 共用設備のうち、現在配線のままで、旅客のみで使用すると仮定した場合、必要となる設備 (旅客分)

A+B₁ : 高架化前の駅部の有効面積

D : 高架化後の駅部の有効面積 (高架化により必要となる有効面積の増加分を除く)

C : 貨物専用として使用している設備

B₂ : 共用設備のうち、現在配線のままで、貨物のみで使用すると仮定した場合、必要となる設備 (貨物分)

C+B₂ : 移転前の貨物設備等の有効面積

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

(注) これらの算出は、協定時における列車ダイヤに基づき行うものとする。

(注) この取扱いは、昭和54年10月1日以降協定のものから適用する。

高架化により、客貨共用駅の貨物設備を移転する場合で、着発線等客貨に共用している設備を分離して、高架上にも貨物移転先にも設備する場合の取扱いについては、以下のとおりとする。

今回取決めを行ったのは、「高架化前の駅部の有効面積」・「移転前の貨物設備等の有効面積」を算定する際、共用設備部分の面積をどのように扱うかについて、その方法を明確にしたものであ

り、これ以外の「高架化後の駅部の有効面積」「移転後の貨物設備等の有効面積」の算定方法や鉄道既設分と鉄道増強分との区分方法等の取扱いは、従来どおり、細目協定第6条第1項および第3項の規定によるものとする。

すなわち、旧有効面積を算定する場合、旧旅客専用設備(A)および旧貨物専用設備(C)に共用設備(B)の全部をそれぞれに加えるのではなく、共用設備のうち、旅客として必要な共用設備(B₁)、貨物として必要な共用設備(B₂)を加えることとしたものである。

なお、B₁ ≤ B、B₂ ≤ Bであるが、列車ダイヤは一般的に旅客列車を優先的に設定している場合が多いため、B₁ = Bがほとんどであると考えられる。またB₂ < Bの場合が多い。

B₁、B₂の算定方法

B₁、B₂の算定は、協定時ダイヤにおいて、移転する貨物設備(貨物列車の待避設備の有無)に応じて、表一4-5に示す列車を抽出し、最大ラップする共用着発線路線数を求めるものとする。

この場合、時刻変更および運転線路の変更は行わないものとし、また設備の使用法を考慮して算定するものとする。

ケース	貨物列車待避設備 移 転 の 有 無	B ₁ 、B ₂ の算定の際カウントする列車	
		B ₁	B ₂
1	貨物列車の待避する設備を移転する場合	旅 客 列 車 貨 物 列 車 (通過列車)	貨 物 列 車 (・ 解 結 列 車 ・ 解 結 を し な い 停 車 列 車)
2	上 記 以 外	旅 客 列 車 貨 物 列 車 (・ 通 過 列 車 ・ 解 結 を し な い 停 車 列 車)	貨 物 列 車 (解 結 列 車)

7. 細目協定第7条関係(鉄道受益相当額の算定)

鉄道受益相当額の算定においては、「高架下貸付可能部分の10パーセントは公共利用するものとして鉄道事業者の受ける受益相当額から控除してある」(「鉄道高架事業の手引き」P19)が、このことは高架下の公共利用優先の考え方の中心をなすものである。手引書においてはこの点特にふれていないが、改めてこの点に留意すべきであろう。(P89~P90)

8. 細目協定第12条関係（在来設備の再使用等）

在来設備はこれを極力再使用することが原則である。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あり、再使用しない場合の増加費用は従来鉄道事業者の負担として取扱ってきたところである。「手引書」においては規程等の理由から必然的に生じた改良は増加費用の扱いとしない旨の内容が記載されているが、この点については必ずしもこの表現で合意されたものではないので留意されたい。（P94～P95）

〈手引書 P94～P95〉

（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およ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。

〔解説〕

本条は、都市計画事業施行者および鉄道事業者の双方の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を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工事費とする。

しかし、列車を運転しながら施行しなければならない鉄道工事の特異性から、設備を移転する場合は新設・撤去の方法がとられるため、在来設備を再使用するのは困難な場合が多いが極力使用方法を検討すべきである。

連続立体交差化によって設備を新設し、在来設備を撤去する場合には、新設される設備は、原則として在来設備と同規模、同機能により行われなければならないが、工事の施行上、工事費の経済比較、規程等の理由から設備内容が在来設備と異ならざるを得ない場合は、連続立体交差化に伴い必然的に生じた改良であるとして、増加費用の扱いとはしない。

9. 細目協定第14条関係（土地の譲渡単価等）

本条に関する解説として「手引書」は、単純立体交差化はその事業費の大半を都市計画事業施行者が負担して実施するもので、開発要因等による土地の値上りは都市計画事業施行者に還元されるべきものであるとの趣旨から本条を規定したとなっている。この点は建設省のかねてからの主張に沿うものであるので留意されたい。また細目協定第14条にいう「土地収用法施行令第1条の12の規定に準じて算出した修正率等」の「等」とは地価公示価格をいうものと解するのが建設省の従来

からの見解であるので併せて留意されたい。(P98～99)

<手引書 P98～P99>

(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。

〔解説〕

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が基本協定第9条に定めてあるが、本条では、その土地の譲渡単価の算定方法を規定したものである。

〔第1項〕 鉄道事業者が買取る場合

譲渡単価は、都市計画事業施行者が取得した当該土地単価とする。

これは、当該線区の連続立体交差化が実施されない場合でも、当該線区のために鉄道事業者が新たに必要とする土地の区域および取得単価は、連続立体交差化に際して都市計画事業施行者が取得した土地の区域および単価と同一になることが考えられるためである。

〔第2項〕

都市計画事業施行者、地方公共団体に売却する場合

公共用地に使用される土地の譲渡単価は、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、土地収用法施行令第1条の12の規定に準じて算定した修正率等(協定締結時から、売買契約時までの物価変動に応ずる修正率等)により修正した額とする。(P233参照)

このような譲渡単価となったのは、単純連続立体交差化は、その事業費の大半を都市計画事業施行者が負担して実施するもので、それにより生じた残存土地(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=都市計画事業施行者に帰属=を除く)を都市計画事業施行者に売却する場合に、事業を実施する以前に比べて、開発要因等により値上りした事業実施後の単価で売却することは、事業実施による利益、いわば開発利益を鉄道事業者が受けることとなるため、開発利益は、大半の事業費を負担した都市計画事業施行者に還元されるべきものであるとして、このように規定された。

なお、土地の有償譲渡に関しては、協定締結のときにあらかじめ協議して定めておく必要があ

り、また譲渡に際しての譲渡単価の算定は慎重に行わなければならない。

10. 増加、増強についての取扱い

(1) 機能上必要となる施設の設置

「手引書」によれば「連続立体交差化により規程上又は機能上必要となる施設を設置する場合は、改良的な設備とみなさず、本工事費の費用負担により鉄道側、都市側で相互負担する」ものとして、2つの例をあげている。特にこのうち(イ)については必ずしもこの表現で双方合意したものでないので留意されたい。(P133)

〈手引書 P133〉

ア 連続立体交差化により、規定上又は機能上必要となる施設を設置する場合は、改良的な設備とはみなさず、本工事費の負担割合により鉄道側、都市側で相互負担することとなっており、次のような例が考えられる。

(ア) 地平に存置する事業用設備と高架上の設備を結ぶ斜路等を新設する場合。

(イ) 客貨共用駅の貨物施設を移転する場合で、着発線等客貨に共用している設備を分離して高架上にも貨物移転先にも設備する場合。

(2) スラブ軌道用ゴムパット

「手引書」によれば、「スラブ軌道用ゴムパットの敷設については騒音対策上地元住民から要請が強く事業遂行上その使用が不可欠である場合がある。この場合は増加費用とみなさない。」と明記している。しかしこの点については双方で了解したのではなくケースバイケースで検討すべきものである。(P135)

(3) 身障者対策設備

従来の取扱いでは身障者対策設備として盲人用タイルは改良施設とみなしていない(「鉄道高架事業の手引き」(P204))。手引書には、それに加えて身障者用エレベーター、トイレの改良等は、改良施設とみなさない旨明記しているが、駅構内における旅客サービスは鉄道事業者の本来の責任であろう。この点については双方で合意したのではなく、ケースバイケースで検討すべきものである。

11. その他

(1) 連続立体交差化事業に直接支障しない鉄道施設を高架下に収容する場合の取扱い

「手引書」によれば別途協議となっているが、連続立体交差化に直接支障しない鉄道施設の問題は連続立体交差化に関する費用負担とは無関係であり、この点については双方で合意されてい

ない。連続立体交差化に併せて駅前広場事業を行うなどの場合は連続立体交差化と切り離して取扱う必要があり特に留意する必要がある。(P140)

(2) 事務費の取扱い

連続立体交差化事業は、街路事業による国庫補助事業でありその事務費については他の街路事業（改良、舗装等）と同様、建設省都市局所管国庫補助金交付申請等要領（昭和49年4月1日、都市局長通達）により算出しており、事業費における限度額を設けている。

このような関係について「手引書」において記載されていないが、今後とも上記趣旨により処理する必要がある。