

連続立体交差事業の概要

平成 15年 10月 7日

国土交通省 都市・地域整備局 街路課



(1) 連続立体交差事業の概要

連続立体交差事業とは、鉄道を連続的に高架化または地下化することにより、道路と鉄道の連続立体交差化を図る事業です。

また、連続立体交差事業は、都市交通の円滑化や線路で分断された市街地の一体化などを図り、都市活動の活性化に寄与するものです。

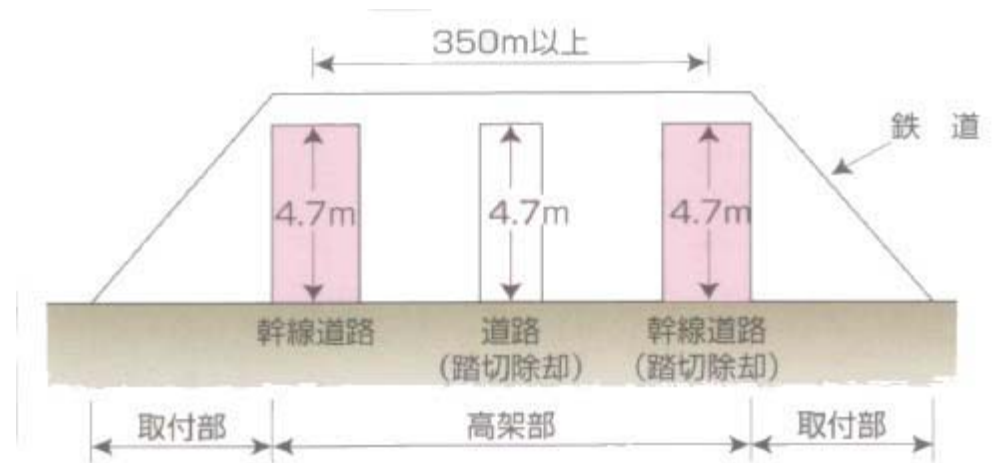
さらに、連続立体交差事業と、周辺地区で実施される土地区画整理事業等の面整備事業の一体的な施行により、市街地の再生・活性化及び快適で魅力的なまちづくりを推進することができます。

連続立体交差事業は都市部を中心に全国62箇所で実施されており、そのうち36箇所が三大都市圏で行われております。

(2)連続立体交差事業の採択基準

「連続立体交差化」は、次の ように定義されています。

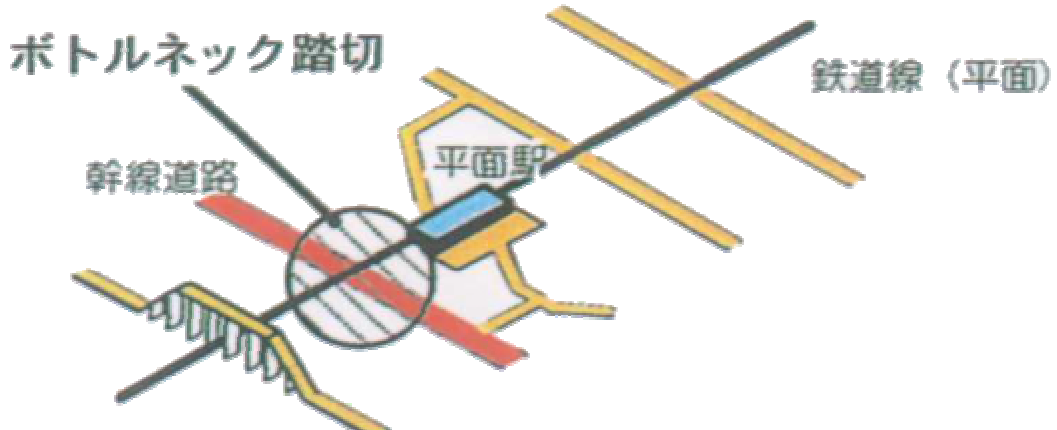
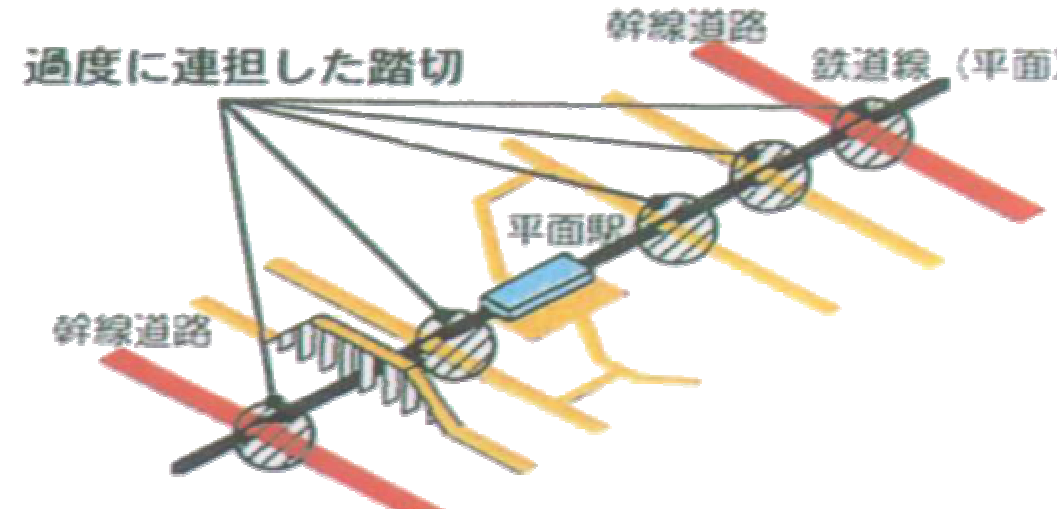
鉄道と幹線道路とが2カ所以上において交差し、かつ、その交差する両端の幹線道路中心間隔距離が350m以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に3カ所以上において立体交差させ、かつ、2カ所以上の踏切道を除却すること。



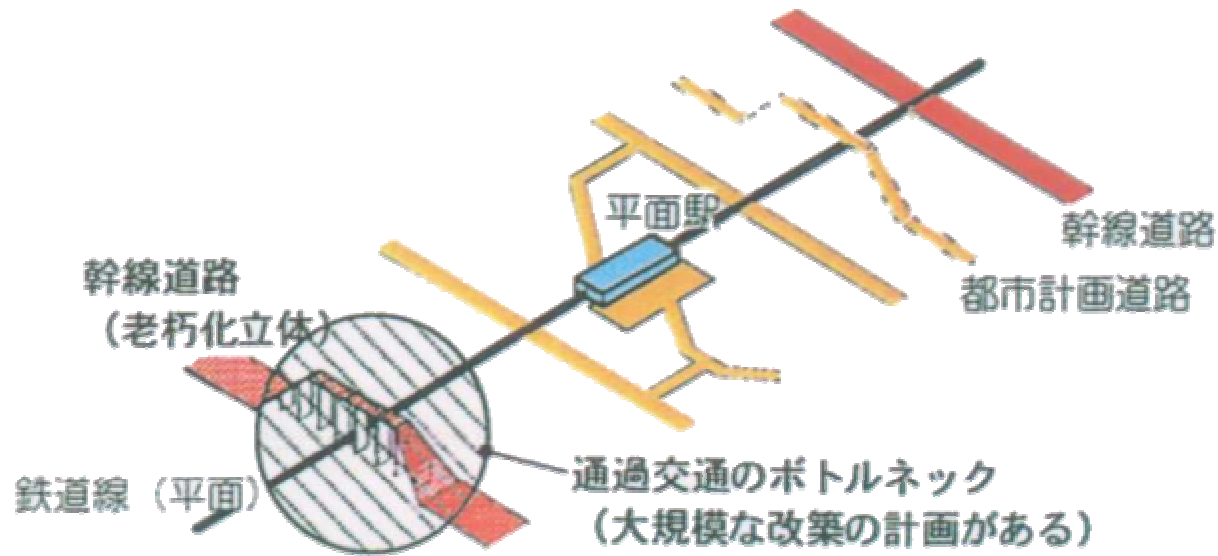
連続立体交差事業は、都道府県または指定都市が都市計画事業として実施するものです。国庫補助事業の採択基準は、上記の定義 と下記の踏切交通遮断量 のすべてに該当し、まちづくりの上で効果のある事業費10億円以上のものです。

高架区間のあらゆる1,000m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20,000台/日以上であること。

踏切道等総合対策プログラムに位置づけられた連続立体交差事業について、以下のとおり採択基準が緩和されます。

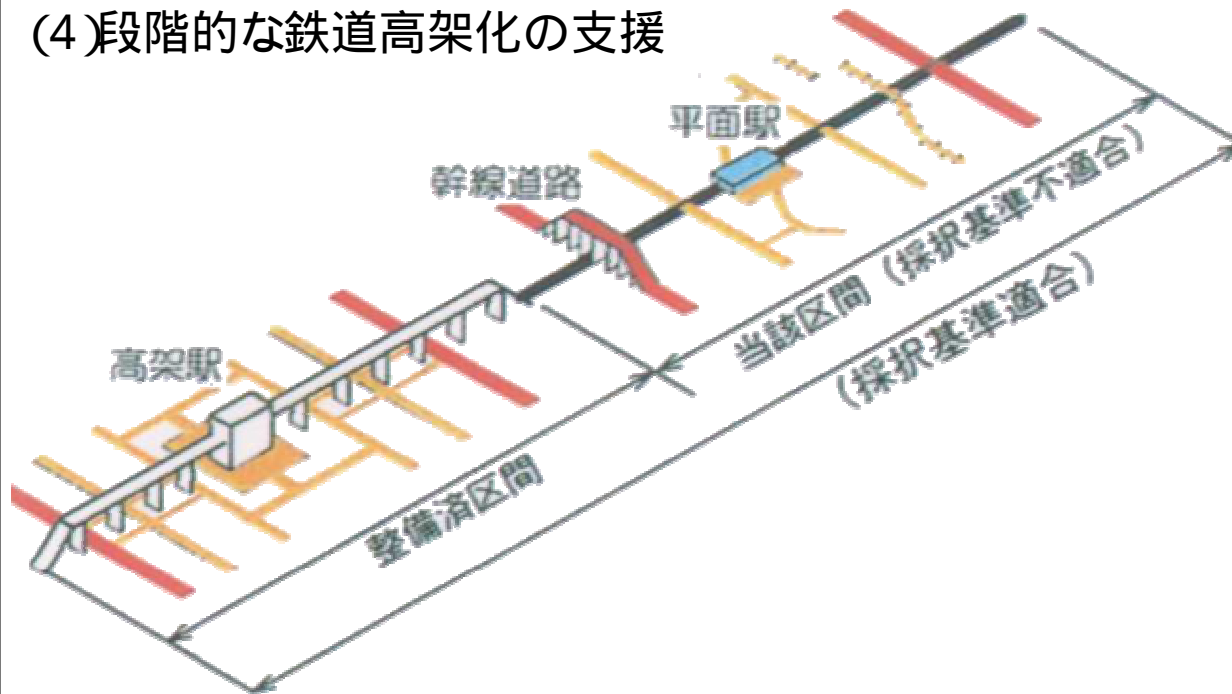
<p>(1) ボトルネック踏切の重点的除却の推進</p>  <p>ボトルネック踏切</p> <p>幹線道路</p> <p>平面駅</p> <p>鉄道線 (平面)</p>	<p>ボトルネック踏切*が含まれる場合、幹線道路の要件を緩和 (2本 1本) (* : ピーク時遮断時間40分/時以上もしくは踏切交通遮断量 5万台/日以上)の踏切)</p>
<p>(2) 過度に連担した踏切の集中除却</p>  <p>過度に連担した踏切</p> <p>幹線道路</p> <p>平面駅</p> <p>鉄道線 (平面)</p> <p>幹線道路</p>	<p>過度に連担した踏切*が含まれる場合には、踏切交通遮断要件を緩和 (2万台時/日 1万台時/日 (二輪車・歩行者含む)) (* : 延長 1 km 当たり 3 箇所以上の密度で計 5 箇所以上連担)</p>

(3) 大規模な改築予定道路(老朽化橋等)の踏切見なし



大規模な改築の予定のある既設の立体道路を踏切と見なす

(4) 段階的な鉄道高架化の支援

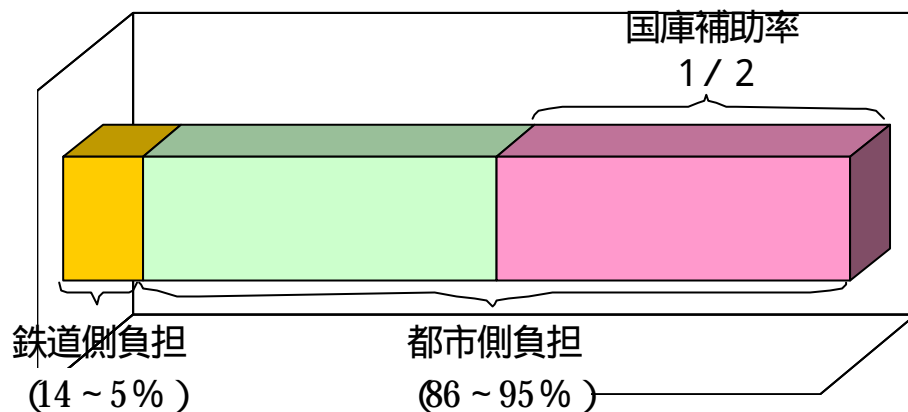


採択基準に適合しない未整備区間について、隣接する整備済区間と併せて採択基準の適合を判断

(3)事業の財源と費用負担

既設鉄道の立体化に必要な事業費の86～95%は、道路特定財源（ガソリン税・自動車重量税等）を活用した国庫補助事業により実施されています。

残りの14～5%程度については、高架下の活用などの受益のある鉄道事業者が負担しています。



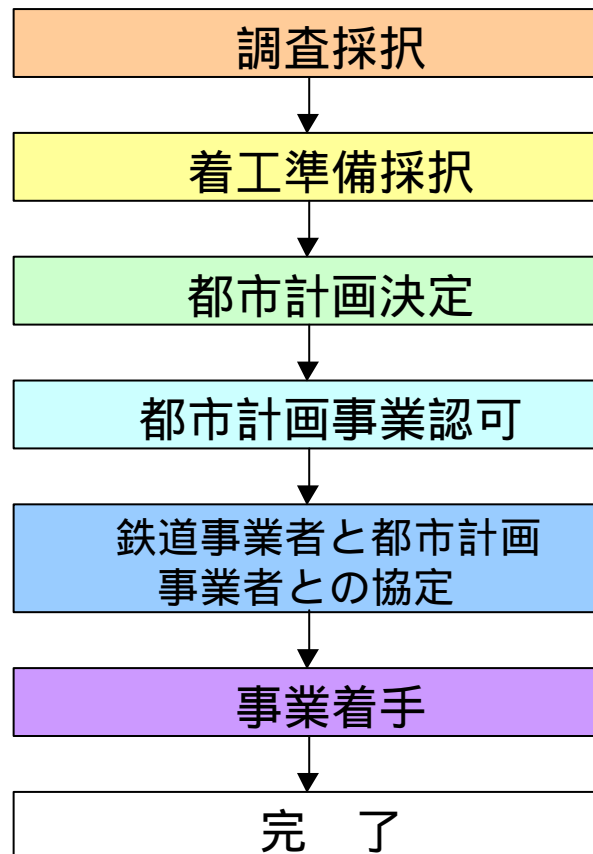
事業費の負担

事業費区分		費用負担	負担の内容・項目
高 架 設 費	既設相当分	都市側	86～95%
		鉄道側	14～5% (鉄道受益相当額)
	鉄道増強分	鉄道側	
増加費用	—	都市側	支間25m以上の鉄道協については、既設相当分は都市側負担、鉄道増強分は両者の折半となります。
鉄道側			
貨物設備等移転費	既設相当分	都市側	施設の移転費
		鉄道側	用地費・造成費
	鉄道増強分	鉄道側	

(注) 増加費用とは、支間25m以上の鉄道橋が必要となる交差道路の新設や平面線形・軌道、信号設備等の著しい改良をさします。
 鉄道増強分とは、複々線化など鉄道施設の面積的な増加分に相当する費用をいいます。

(4)事業の進め方

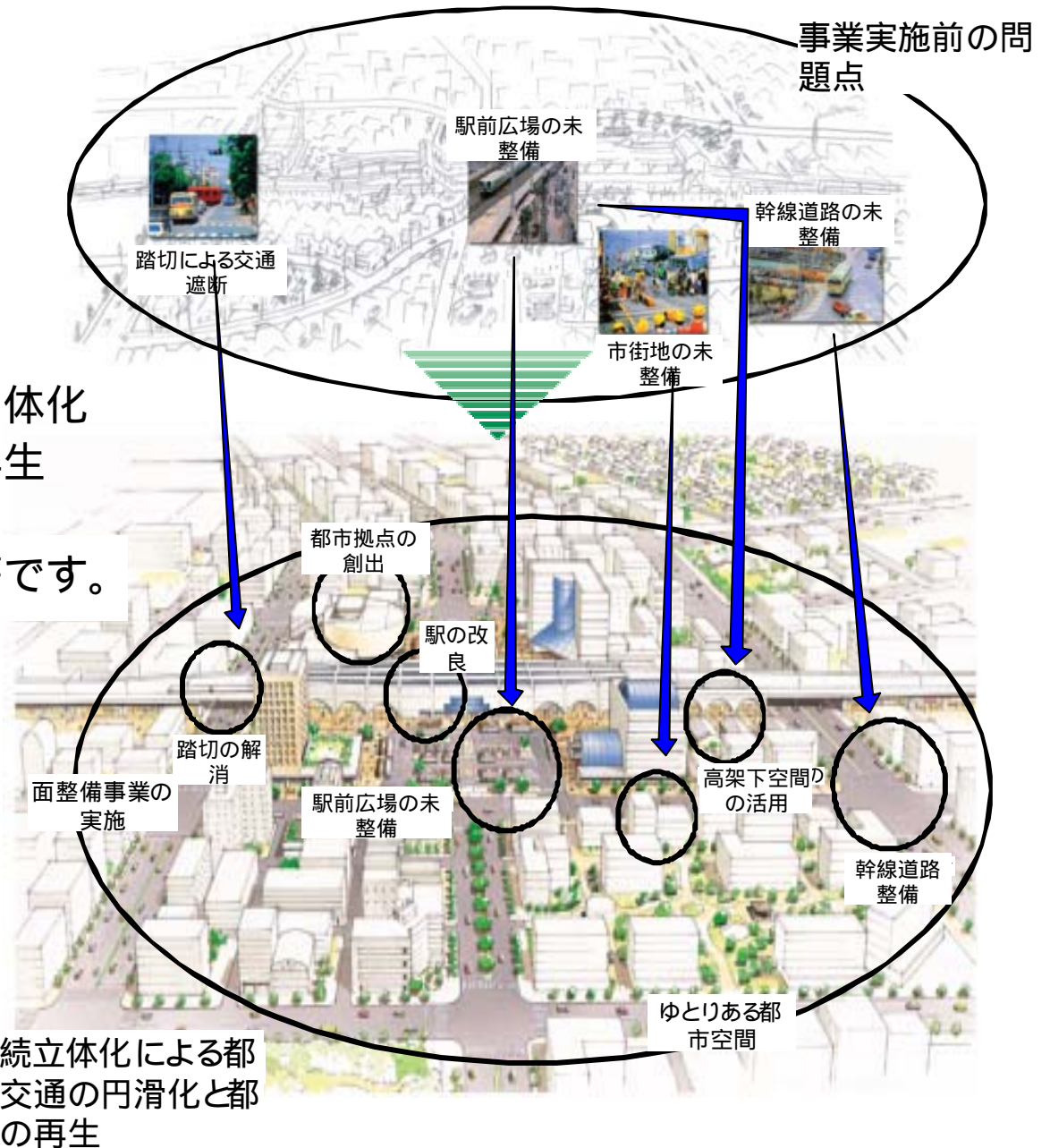
連続立体交差事業は、都市計画事業として施行されるため、都市計画法上の手続きが必要となります。事業主体である都道府県または指定都市は、鉄道事業者と調整を図りつつ、地元市町村と一体となって都市計画事業の認可を得て、工事などを実施していきます。



(1) 効果の全体概要

連続立体交差事業の効果は、

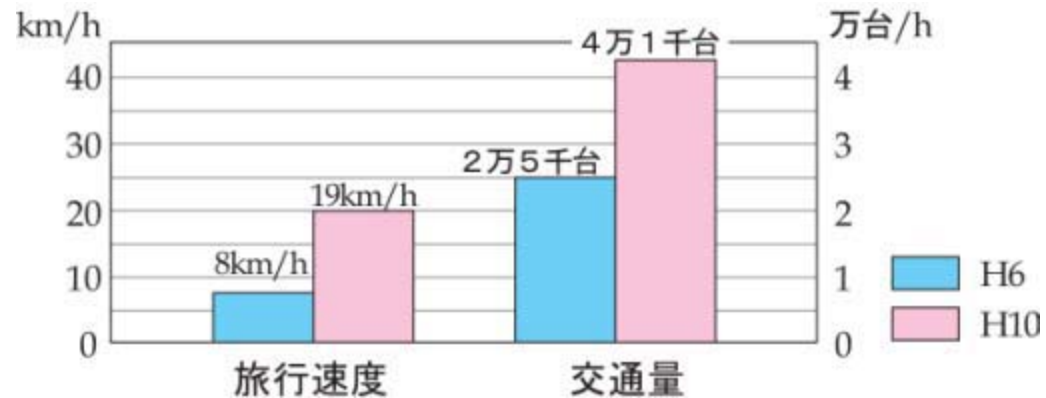
- ・ 踏切に起因する交通渋滞や事故の解消
- ・ 鉄道によって分断されていた市街地の一体化
- ・ 駅周辺の中心市街地の再生
- ・ 鉄道施設の改良による利便性や安全性の向上等です。



(2) 連続立体交差事業による都市交通の円滑化

(交差道路における、高架切替前後の速度と交通量の変化)

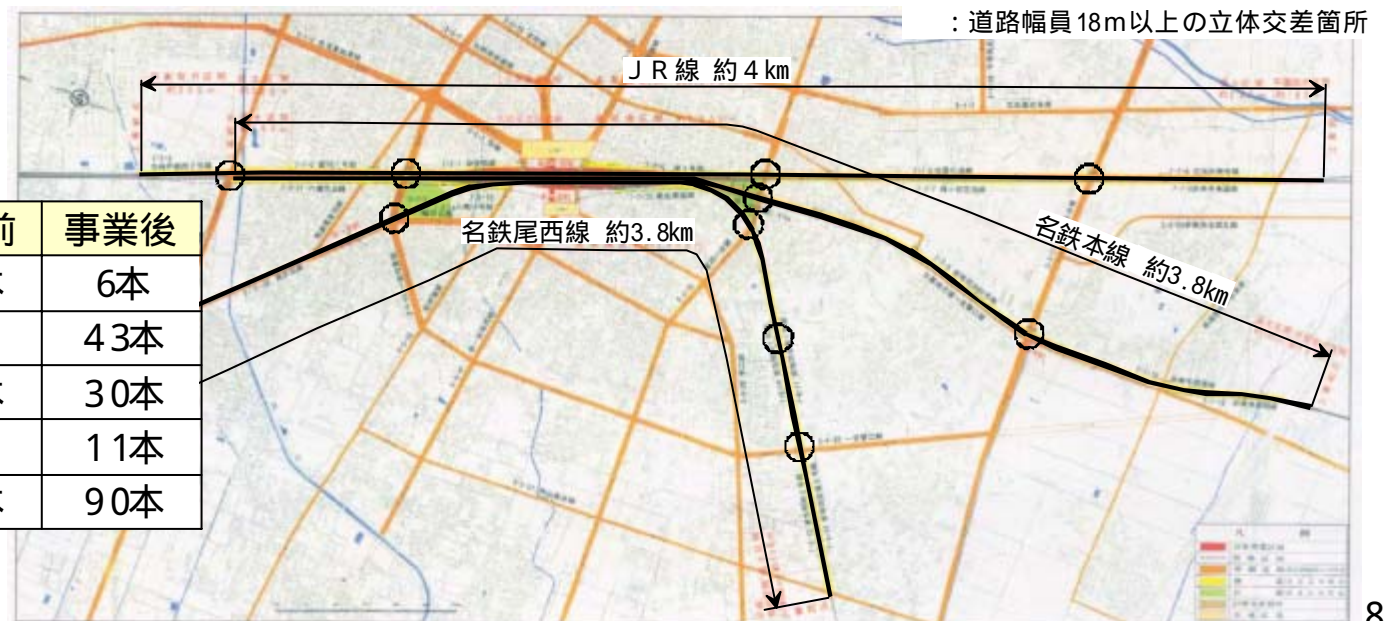
- ・ 小田急小田原線：東京都世田谷区、狛江市（成城学園前～登戸間）平成9年6月高架切替
- ・ 交差道路13路線について、高架切替前、高架切替後の時点で、交通状況を調査



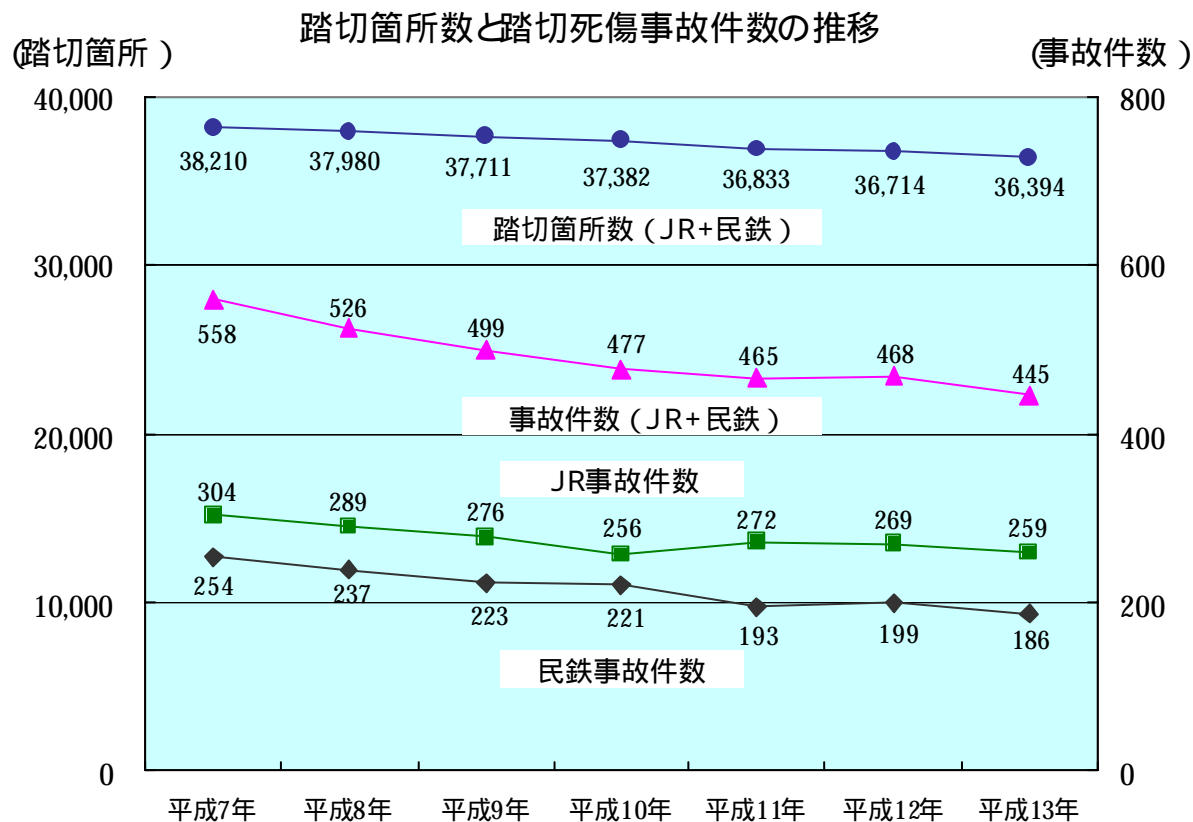
一宮連続立体交差事業における
交差道路の整備事例

交差道路幅員	事業前	事業後
6m未満	33本	6本
6m以上～12m未満	5本	43本
12m以上～18m未満	12本	30本
18m以上	2本	11本
合計	52本	90本

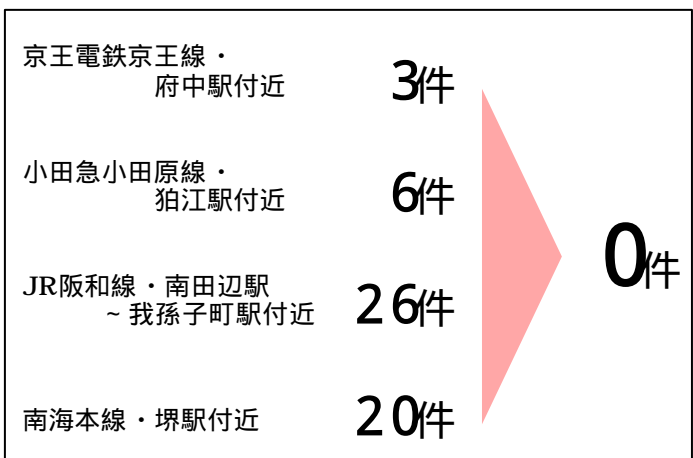
事業延長は JR東海道本線、
名鉄名古屋・尾西線の約11.6km



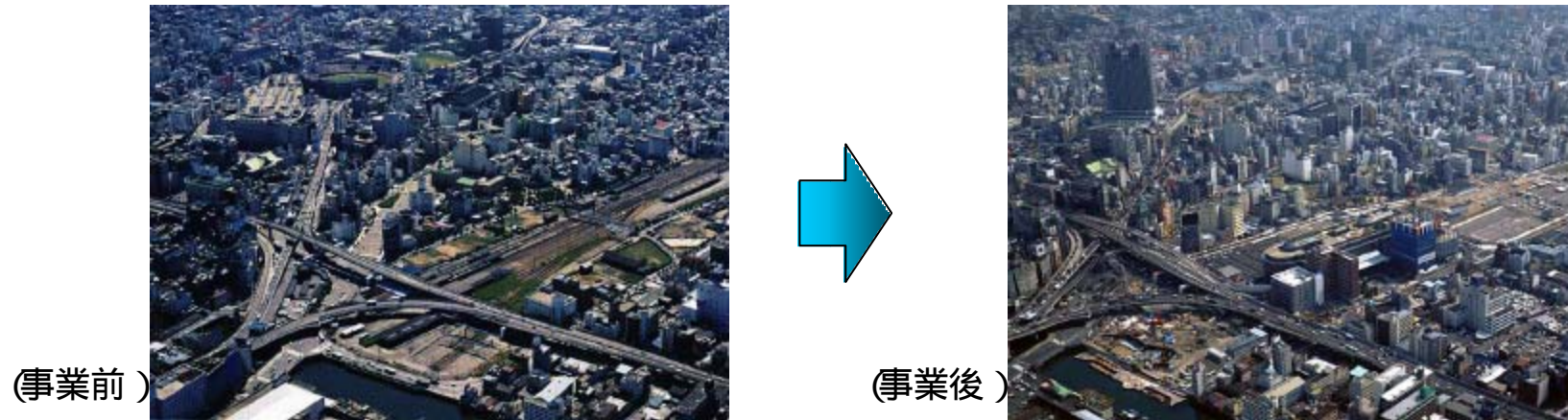
連続立体交差事業により、踏切事故の心配がない安全なみちをつくることができます。また、踏切事故による列車の遅延も解消することができます。



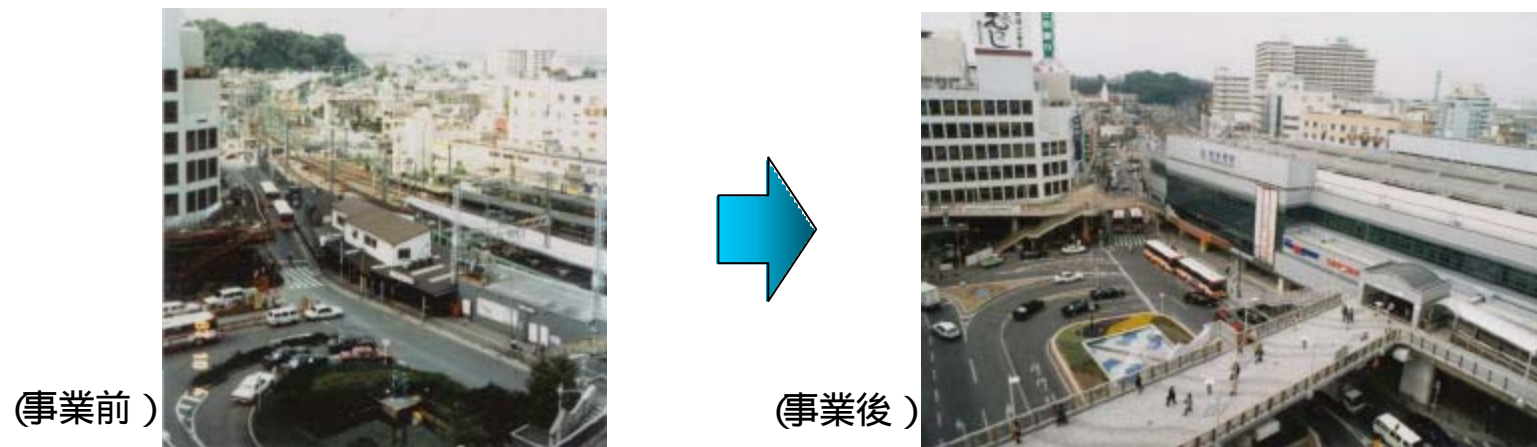
連続立体交差事業実施前5年間の踏切死傷事故件数



(3) 連続立体交差事業によるまちづくりの促進



JR関西本線 難波駅付近 (大阪府大阪市) の例



京阪電鉄本線 交野線 枚方市駅 (大阪府枚方市) の例

(事業前)



(事業後)



京王電鉄京王線府中駅付近（東京都府中市）の例



歩行空間



自転車駐車場



公園

(4) 連続立体交差事業にあわせた鉄道施設の改良

連続立体交差事業に伴い、高齢者や身障者をはじめ鉄道を利用する人すべての安全性・快適性に配慮した駅施設の改良もあわせて実施されています。



エレベータ



エスカレータ

連続立体交差事業を契機として、鉄道の複々線化を実現することで、鉄道の輸送力の増強による列車の混雑率の低減が図られます。

【連続立体交差事業にあわせて複々線化が行われた路線例】

路線	区間	延長	都市
JR総武本線	両国駅～平井駅	10.0km	東京
JR常磐線	亀有駅～金町駅	4.1km	東京
小田急小田原線	代々木上原駅付近	1.9km	東京
小田急小田原線	喜多見駅～和泉多摩川駅	2.4km	東京
京王電鉄京王線	幡ヶ谷駅～笹塚駅	2.7km	東京
東武伊勢崎線	谷塚駅～越谷駅	9.7km	埼玉
JR総武本線	稲毛駅～西千葉駅	4.1km	千葉
JR東海道本線	大高駅付近	2.2km	名古屋
京阪本線	京橋駅付近	2.5km	大阪
京阪本線	守口市駅～萱島駅	5.8km	大阪
西武池袋線	練馬～石神井公園	3.8km	東京

平成15年度連続立体交差事業実施箇所

都道府県 指定市名	都市名	鉄道名	
宮城県	多賀城市	J R 仙石線	
栃木県	栃木市	J R 両毛線・東武日光線	
群馬県	太田市	東武伊勢崎線等	
	伊勢崎市	J R 両毛線・東武伊勢崎線	
千葉県	船橋市	京成本線	
	鎌ヶ谷市	東武野田線等	
	野田市	東武野田線	
東京都	練馬区	西武池袋線	
	大田区	京急本線・空港線	
	世田谷区	小田急小田原線	
	渋谷区等	小田急小田原線(新工種)	
	稲城市	J R 南武線	
	国立市等	J R 中央本線	
	三鷹市等	J R 中央本線等	
	調布市	京王電鉄京王線	
	川崎市	—	京急大師線
	横浜市	—	相模鉄道本線
新潟県	新潟市	J R 信越本線等(新工種)	
石川県	小松市	J R 北陸本線	
福井県	福井市	J R 北陸本線・京福電鉄	
岐阜県	岐阜市	名鉄名古屋本線(新工種)	
静岡県	浜松市	遠州鉄道鉄道線(新工種)	
	沼津市	J R 東海道本線等(新工種)	
名古屋市	—	J R 関西本線・ 近鉄名古屋線	
	—	名鉄名古屋本線	

○

☆

注：☆は新規着工準備箇所。○は区間延伸箇所。

都道府県 指定市名	都市名	鉄道名
愛知県	東海市	名鉄常滑・河和線
	蒲郡市	J R 東海道本線・ 名鉄蒲郡線
	春日井市	J R 中央本線
	知立市	徳名古屋本線・三河線
京都府	福知山市	J R 山陰本線等
大阪府	—	J R 阪和線
大阪市	—	大阪外環状線
	—	阪急京都線・千里線
	—	J R 南海線・西線(新工種)
大阪府	東大阪市	大阪外環状線
	泉佐野市	南海本線
	東大阪市	近鉄奈良線
	泉大津市	南海本線
	高石市	南海本線・高師浜線
	堺市	南海本線(新工種)
	神戸市	—
兵庫県	姫路市	J R 山陽本線等
	西宮市	阪神本線(西宮)
	西宮市	阪神本線(鳴尾)
	明石市	山陽電鉄
	加古川市	J R 山陽本線・加古川線
奈良県	奈良市	J R 関西本線等
岡山県	倉敷市	J R 山陽本線等(新工種)

☆

都道府県 指定市名	都市名	鉄道名
広島市	—	J R 山陽本線・呉線
広島県	府中町等	J R 山陽本線・呉線
香川県	高松市	琴平鉄道琴平線
高知県	高知市	J R 土讃線
北九州市	—	J R 鹿児島本線・筑豊本線(新工種)
福岡市	—	J R 鹿児島本線・徳久線
	—	西鉄宮地岳線
福岡県	久留米市	西鉄天神大牟田線
	春日市・大野城市	西鉄天神大牟田線(新工種)
大分県	大分市	J R 日豊本線等
佐賀県	武雄市	J R 佐世保線
長崎県	長崎市	J R 長崎本線(新工種)
熊本県	熊本市	J R 鹿児島本線・豊肥本線
宮崎県	日向市	J R 日豊本線

○