

自由通路の整備及び管理に関する要綱

(費用負担ルールの策定について)

都市・地域整備局

道路局

鉄道局

平成22年2月

○自由通路の果たす役割・性格、整備主体

- ・市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備、管理する自由通路
 - ⇒【整備主体】都市基盤事業者(国、都道府県、市区町村)
- ・鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路
 - ⇒【整備主体】鉄道事業者



○自由通路の位置付け

自由通路の性格、整備主体に応じて、自由通路の位置付けを明確にする



○自由通路の費用負担

自由通路の位置付けに応じて、都市基盤事業者と鉄道事業者の費用負担を明確にする

- ① 自由通路の“位置付け”、“整備と維持管理に関する費用負担のルール”について明記
- ② 「道路」「通路等」「鉄道事業者の施設」として位置づけられる自由通路が対象
- ③ 都市基盤事業者が整備する場合は道路を基本とする等、「道路」「通路等」「鉄道事業者の施設」の整備主体別の位置付けについて明記
- ④ 「道路」「通路等」「鉄道事業者の施設」のそれぞれについて、整備と維持管理に関する費用負担の考え方を整理

※本要綱は、自由通路の位置付け、整備と維持管理に関する費用負担のルールを定めるものであり、整備や管理についての規格、水準等を定めるものではない。

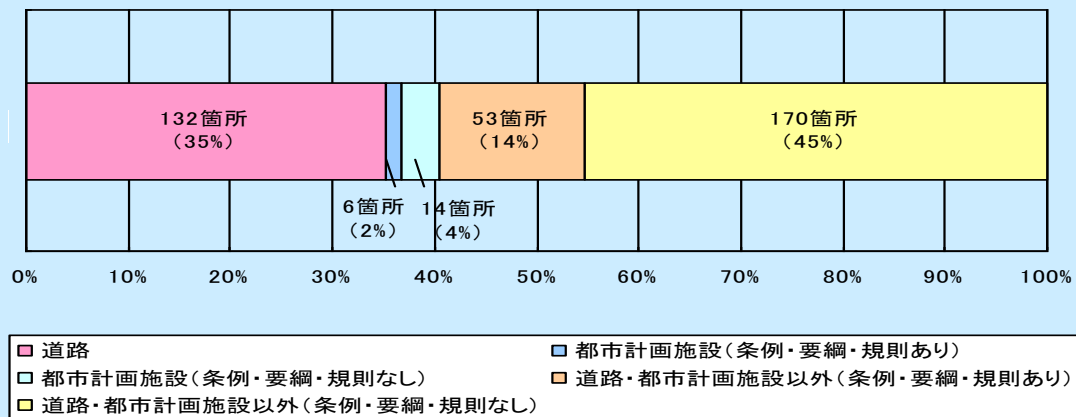
第1条. 目的

本要綱は、自由通路が停車場内に設置されることの特異性に鑑み、その整備及び管理について必要な事項を定めることにより鉄道駅周辺の整備を促進し、もって都市交通の円滑化を図り、都市の健全な発展に寄与することを目的とする。

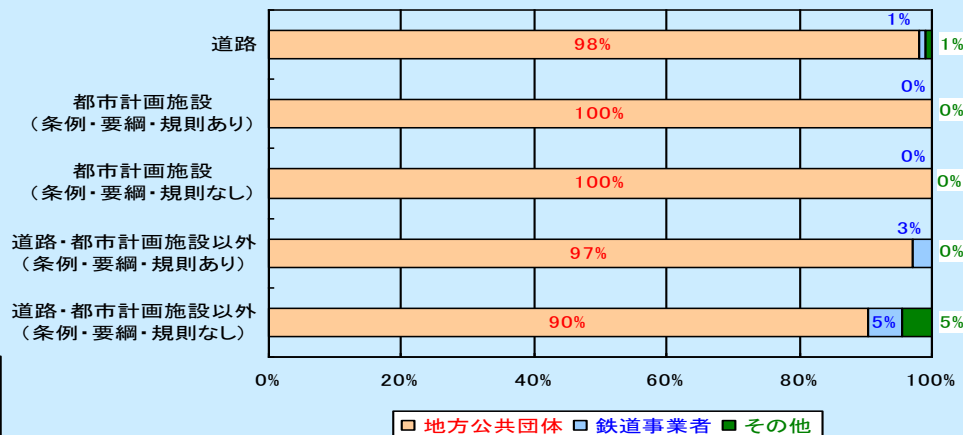
■整備及び管理に対する費用負担の現状

- ◇道路認定や条例等により管理の位置付けが明確になっていないケースが多い
- ◇地方公共団体は、整備費(ラッチ内施設含む)の大半を負担しているケースが多い

自由通路の管理方法



管理方法別の整備費の平均費用負担割合



出典: 鉄道駅を中心とする「駅まち空間」の整備方策検討調査

- ・ ルールがないため、位置付け、費用負担の根拠について、地方公共団体が説明に苦慮
- ・ 基盤整備事業者と鉄道事業者の協議が停滞するケースが生じている

自由通路の位置付け、整備と維持管理に関する費用負担のルールとして本要綱を策定

鉄 道

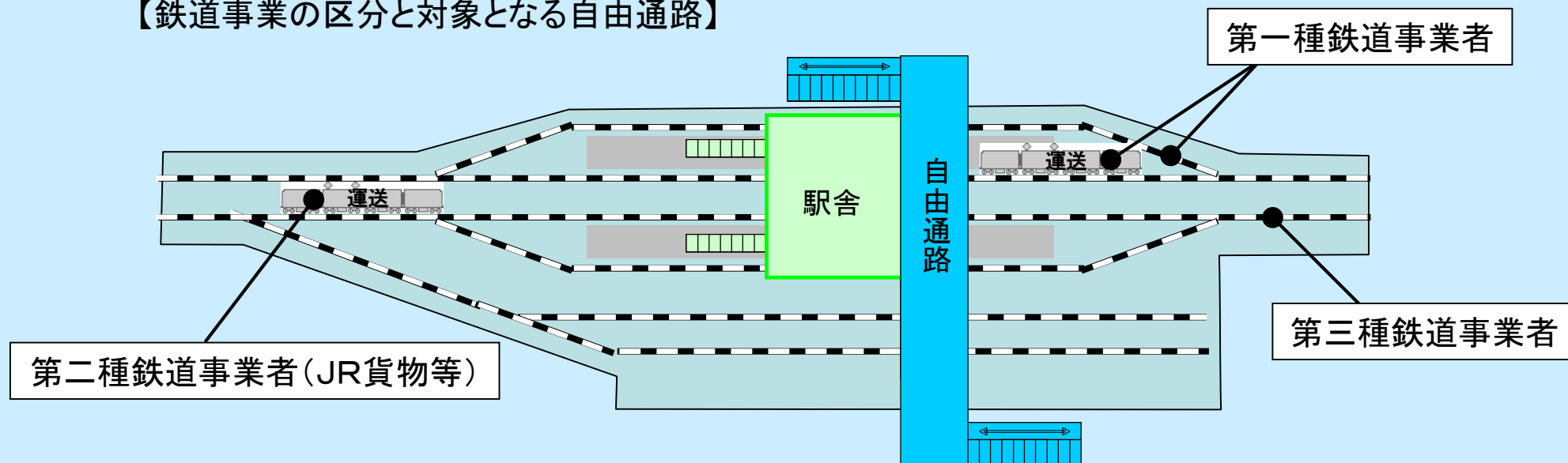
鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第2条第2項による第一種鉄道事業及び第4項による第三種鉄道事業に係る鉄道（ただし新幹線鉄道は除く。）及び軌道法（大正10年法律第76号）第1条第1項による軌道をいう。

○対象とする自由通路は、鉄道の停車場内において鉄道と交差し、歩行者・自転車の交通の用に供する施設であることから、対象事業は、鉄道事業法による第一種鉄道事業及び第三種鉄道事業に係る鉄道（新幹線鉄道は除く。）とした。

○また、新設軌道等においても、自由通路整備が想定され得るため、軌道法による軌道も対象としている。

※第二種鉄道事業者（JR貨物等）については個別に協議。

【鉄道事業の区分と対象となる自由通路】



【鉄道事業の区分】

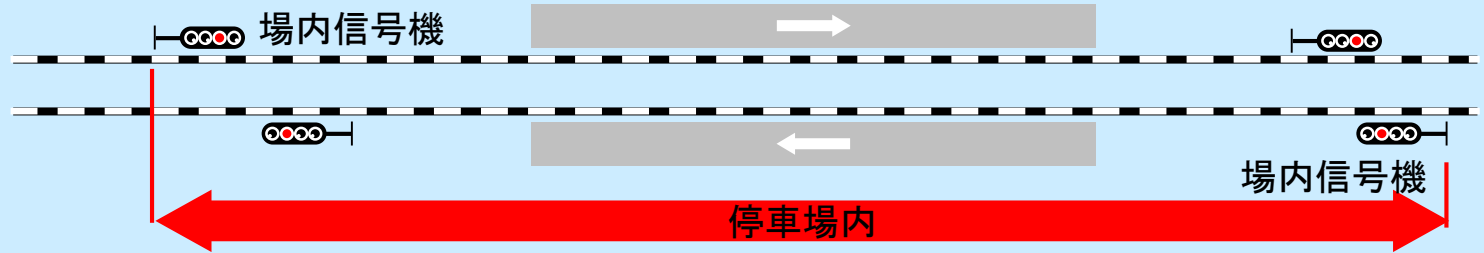
鉄道事業	線路	車両	運営	備考
第一種	所有	所有	主体	鉄道線路を所有し、鉄道による旅客または貨物の運送を行う事業(代表例:JR、私鉄各線)
第二種	— ※	所有	主体	自らが所有する線路以外の線路を使用し、鉄道による旅客または貨物の運送を行う事業(代表例: JR貨物の営業路線のほとんど(JR旅客各社等が第一種)、青い森鉄道の全線(青森県が第三種)北総鉄道の小室以東(千葉ニュータウン鉄道が第三種)など)
第三種	所有	—	—	鉄道線路を第一種鉄道事業を経営する者に譲渡する目的をもって敷設する事業、及び鉄道線路を敷設して該当鉄道線路を第二種鉄道事業を経営する者に専ら使用させる事業(代表例:JR東西線の施設を保有する関西高速鉄道)

※停車場内の用地、設備を所有している場合がある。

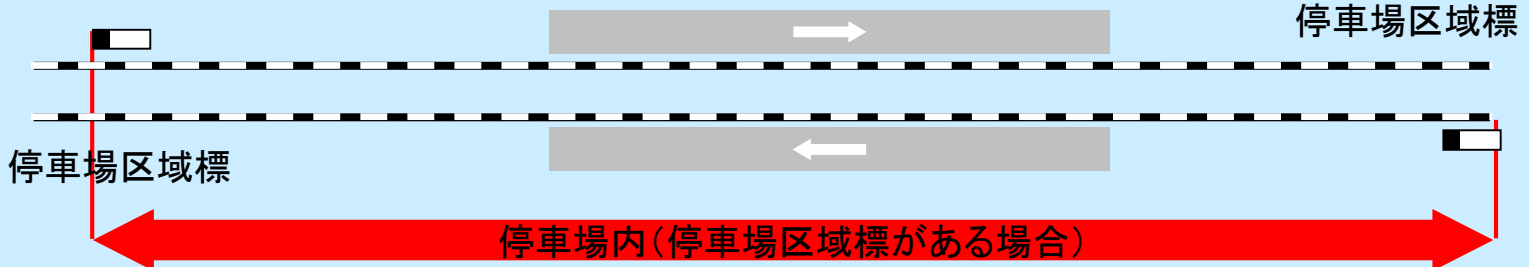
停車場

鉄道の単線区間では場内信号機の内側、
複線区間では列車の進入する方向の場内信号機と列車が出発する方向の場内信号機の内側、
停車場区域標が設置されている場合はその内側とする。

【停車場の範囲(場内信号の内側)】



【停車場の範囲 (停車場区域標の内側)】



【停車場区域標の設置例】
・一般的に、場内信号機が無い駅に停車場区域標が設置されている。



自由通路

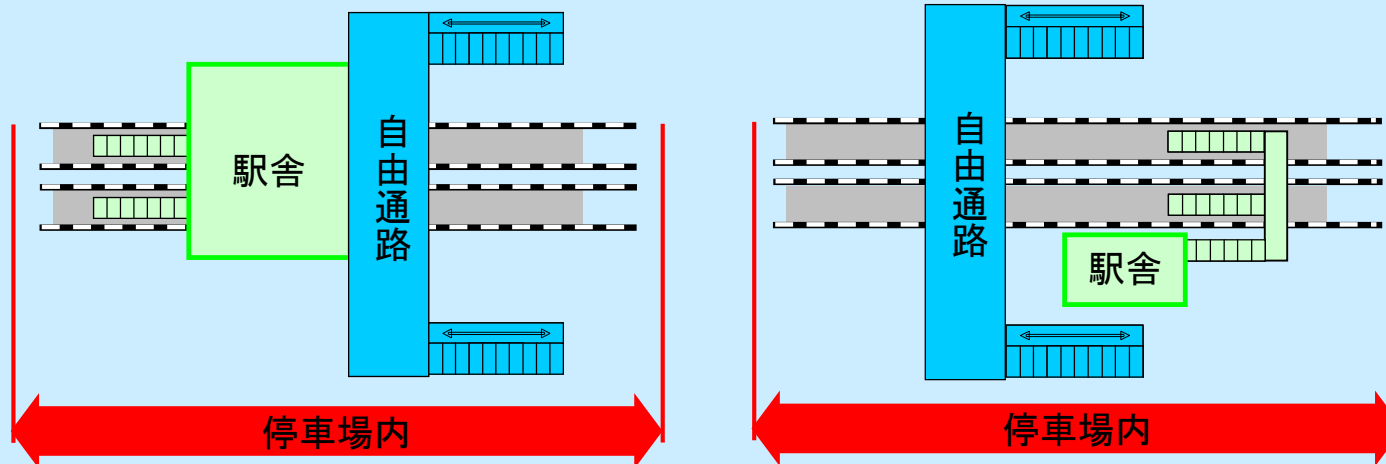
本要綱の対象とする自由通路とは、既存の停車場内で鉄道と交差し、専ら歩行者、自転車の交通の用に供する道路又は通路等をいう。

ただし、鉄道事業者が独自に鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路のうち、都市基盤事業者が費用負担しないものについては、本要綱の対象外とする。

○既存の停車場内で鉄道と交差し、専ら歩行者、自転車の交通の用に供する道路又は通路等

※停車場内にあるものを対象とし、橋上駅舎化のような駅舎と一体的に整備するものに限らない

【自由通路の形態(例)】



(駅舎と一体的に整備する場合)

(自由通路のみを整備する場合)

都市基盤事業者

自由通路の整備及び管理又は費用負担を行う国又は都道府県、市区町村をいう。

鉄道事業者

自由通路が存する鉄道を管理する者をいう。

ただし、鉄道の施設を管理する鉄道事業者と鉄道の用地を所有する鉄道事業者が異なる場合には、当該用地を所有する者を含むものとする。

- 自由通路の整備をしようとする停車場を所有又は管理する事業者であり、停車場の土地を所有する事業者を含むこととした。
(鉄道事業者とは、鉄道を用いて旅客輸送又は貨物輸送を行う者であり、本要綱は、自由通路の整備を予定している停車場を管理している者のことであるが、管理する者と用地を所有している者が異なる場合、用地を所有している者も含むこととした。)

■自由通路の位置付け（事業者間調整と施設の位置づけ）

性格・整備主体	都市基盤事業者、鉄道事業者間の調整	自由通路の位置付け
<p>市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備、管理する自由通路</p> <p>[整備主体: 都市基盤事業者※1]</p>	<p>安定的に公共の交通に資するため、公物としての管理が必須であることから基本的に道路法上の道路とする</p> <p>道路として整備することを鉄道事業者と調整</p> <p>× 道路にできないもの (後述P20の「通路等の場合」参照)</p>	<p>基本的に都市計画に定める ※2,3</p> <p>道路 → 必要に応じて道路の立体的区域を定める</p> <p>通路 → 必要に応じて立体都市計画を活用</p>
<p>鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路</p> <p>[整備主体: 鉄道事業者]</p>	<p>不特定多数の利用を前提とし、まちづくりに貢献する場合、都市基盤事業者の費用負担について調整</p> <p>× 都市基盤事業者が費用を負担しないもの</p>	<p>鉄道事業者の施設</p> <p>要網対象外</p>

※1 通路とする場合、整備主体の都市基盤事業者には、道路管理者は含まれない。

※2 自由通路が、隣接する各種施設を立体的、計画的に整備すべき鉄道駅周辺に設置される場合、都市計画に定めることが望ましいためこれを基本としている。自由通路の整備位置が、都市計画区域外であったり、周囲に接続する都市施設が無い等、整備する地域の状況等によってはこの限りではない。

※3 都市施設の道路、通路等のほか、地区計画の地区施設として都市計画に位置づけを行う場合も考えられる。

都市基盤事業者が市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備、管理する自由通路は、基本的に、道路法（昭和27年法律第180号）上の道路（以下「道路」という。）とし、都市計画に定めるものとする。

この場合、自由通路が各種の鉄道施設等が集中する停車場内に整備されることを考慮し、都市計画にあたっては都市計画法（昭和43年法律第100号）第11条第3項による立体的な範囲の指定、道路区域の指定にあたっては道路法第47条の6に定める道路の立体的区域の指定を、適宜活用することとする。

■都市計画法による立体的な範囲の指定

都市 計画法	立体的な範囲の指定 (都市計画法 第11条第3項)	・都市施設を整備する立体的な範囲を定めることが可能
	都市計画施設の区域内の建築の許可(都道府県知事) (都市計画法 第53条)	・都道府県知事の建築の許可が必要 →立体的な範囲外において行われ、かつ、当該都市計画施設を整備する上で著しい支障を及ぼす恐れがないと認められる建築は許可される (道路一体建物協定を締結した建物、道路管理者が建築する建物の場合は都道府県知事の建築許可不要)

都市計画法の
制限緩和

■道路の立体的区域の指定

道路法	道路の立体的区域の指定 (道路法47条の6)	・道路の新設、改築の場合は立体的区域の指定が可能 ・立体的区域を指定した場合は区域外の私権制限が解除 ・立体的区域の外は道路占用許可不要
-----	---------------------------	--

道路法の
制限緩和

■立体道路制度

道路の立体的区域の指定とあわせて、以下の都市計画法、建築基準法を適用することで建築基準法の制限が緩和できる。

都市計画法	地区計画(市町村決定※)の決定 (都市計画法 第12条の11) ※都道府県知事の同意が必要	・地区計画に、「重複利用区域」及び「建築限界」を設定
建築基準法	道路内建築制限の緩和 (建築基準法44条)	・特定行政庁の認定により、地区計画区域内の特定高架道路等の上空又は路面下に 建築物を建築することが可能になる

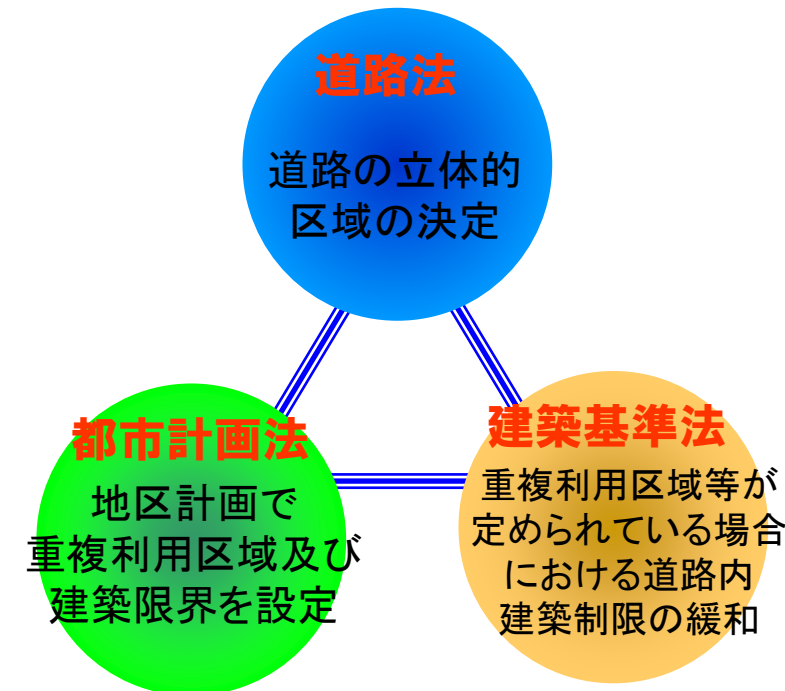


**建築基準法の
制限緩和**

＜立体道路制度の活用による建築制限の緩和＞

■立体道路制度の趣旨

- 道路として利用する空間と、建物として利用する空間を互いに調整し、両者の共存を認める制度。同制度の適用により、**道路の新築及び改築時に、道路の上下空間に建物を一体的に建築し、周辺環境に配慮した道路整備を行うことが可能。**
- 道路の立体的区域を決定し、地区計画に道路の区域のうち建物の敷地として併せて利用すべき区域(**重複利用区域**)と、建物の建築が可能な上下の範囲(**建築限界**)を定める。また、重複利用区域では、特定行政庁の認定により建築基準法による道路内建築制限が緩和される。



■都市計画法による建築制限（立体都市計画道路の指定）

○都市計画施設の区域内は建築の許可が必要

- ・都市計画施設の区域内において建築物の建築を行う場合は、都道府県知事の許可が必要。
（都市計画法第53条）

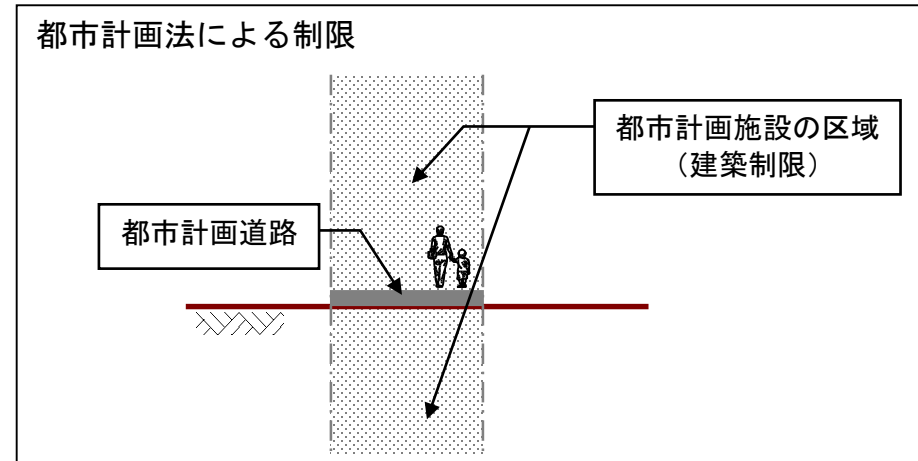
○建築許可の基準

- ・都市計画施設内であっても建築行為が立体的な範囲外であれば都市計画施設の整備に著しい支障が及ばないことが明らかであると考えられる場合は許可可能である。

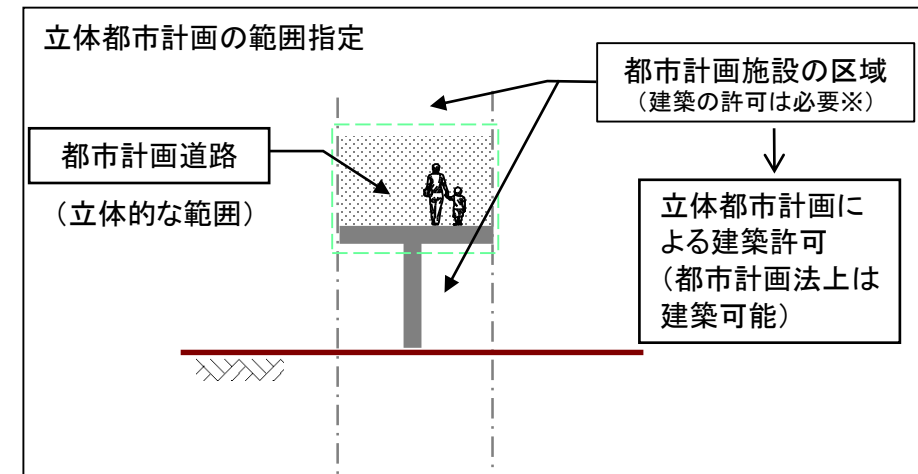
（都市計画運用指針参照）

○建築の許可の例外規定（許可不要）

- ・都市計画事業の施行として行う行為又はこれに準ずる行為。
- ・地区計画に重複利用区域及び建築限界を定め、それに適合した「道路一体建物の建築」又は「道路を管理することとなる者が行う建築物の建築」の場合。
（都市計画法第53条第1項、都市計画法施行令第37条の3）等



立体的範囲指定



※地区計画で重複利用区域を定めた上での道路一体建物等は建築許可不要

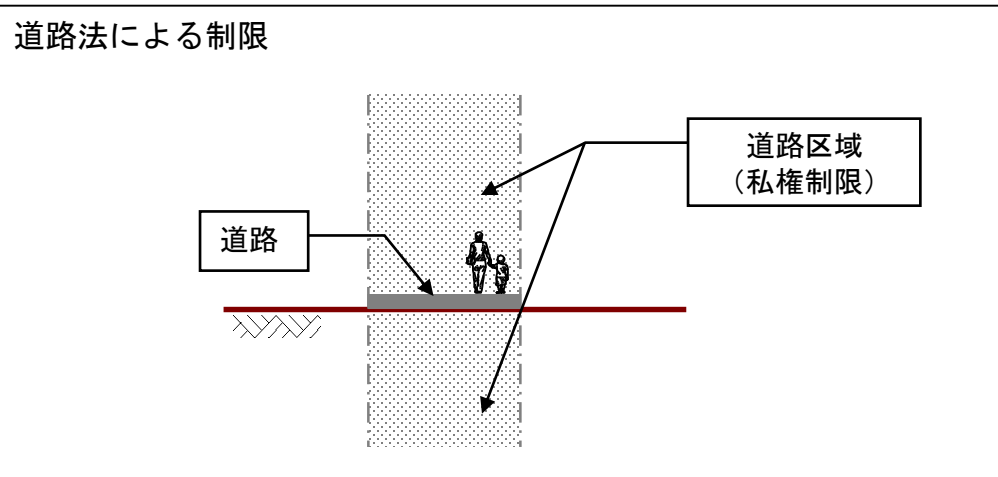
■ <道路法> 道路の立体的区域の指定

○道路区域内の私権制限

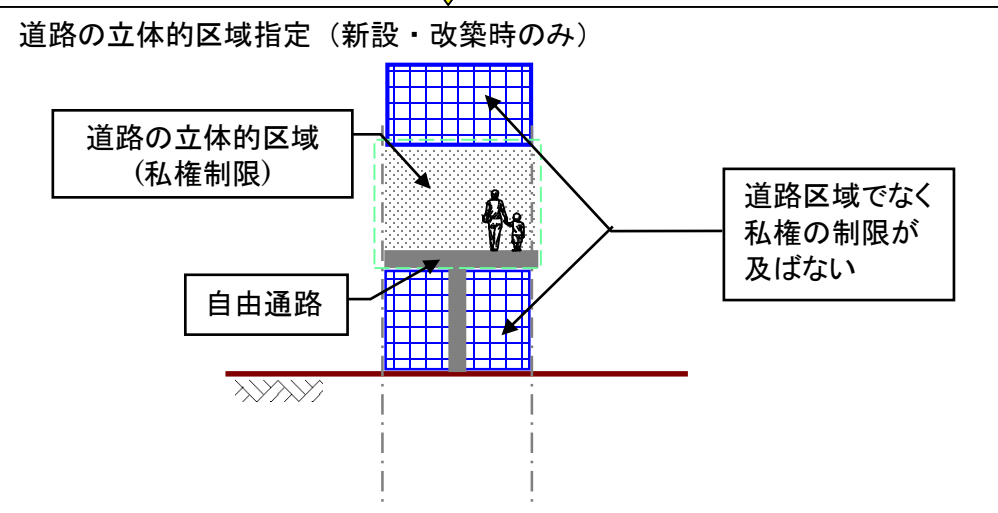
- ・ 道路法第4条(私権の制限)により、道路内では私権を行使することができない。

○道路の立体的区域

- ・ 道路法第47条の6(道路の立体的区域の決定等)により、**道路の新設又は改築時に道路区域を立体的(空間的に上下の範囲を定める)に設定することが可能となり、当該立体的な道路区域以外の上下空間は道路区域でなく、道路法の私権の制限が及ばない。**
- ・ 立体的区域の外は道路占用許可不要



↓ 立体的区域指定



【立体道路制度】

■<都市計画法>地区計画の都市計画決定（重複利用区域、建築限界の設定）

○地区計画の都市計画決定

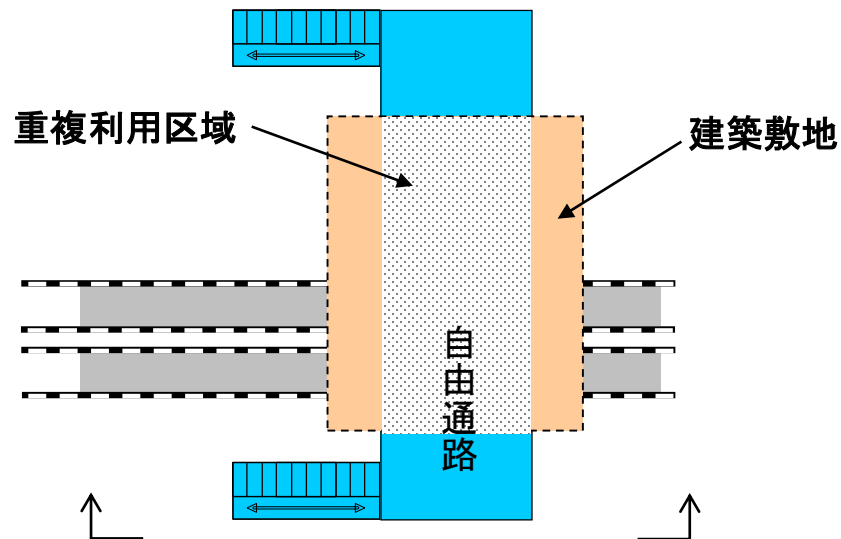
- ・地区計画制度は、それぞれの地区の特性に応じて、良好な都市環境の形成を図るために必要な事項を定める制度。

（都市計画法第12条の5）

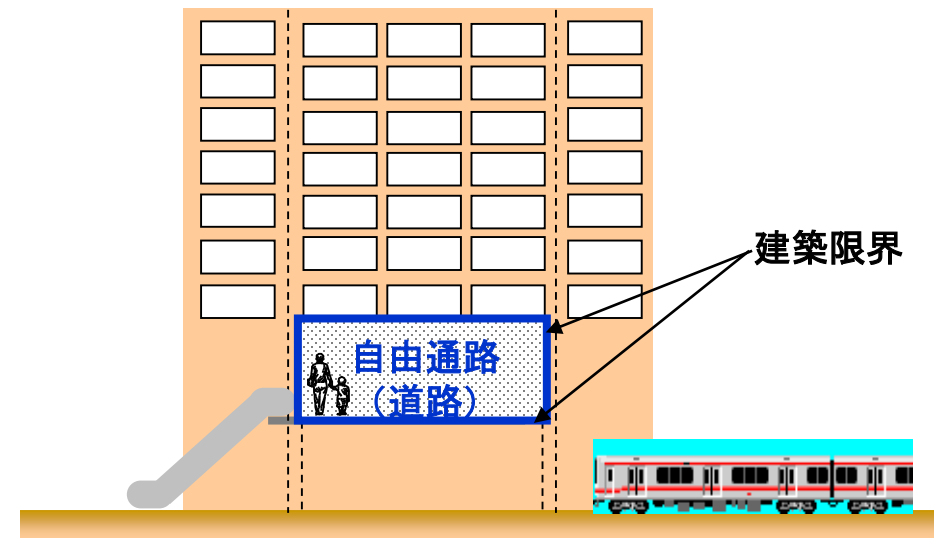
○地区計画に定める内容

- ・地区計画に、「**重複利用区域**」及び「**建築限界**」を定める。（都市計画法第12条の11）

【重複利用区域】



【建築限界】



■ <建築基準法> 特定高架道路等における道路内建築制限の緩和

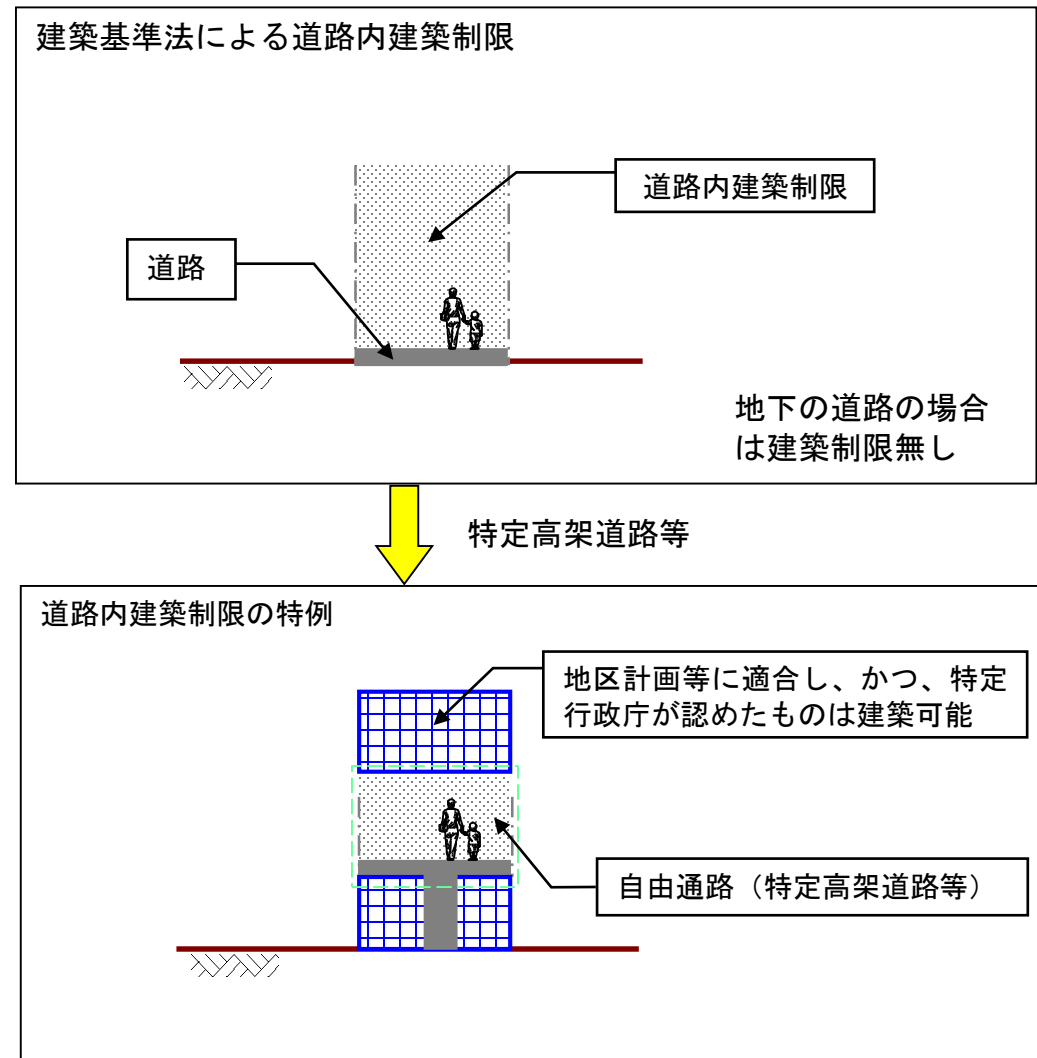
○道路内建築制限

- ・ 建築基準法第44条(道路内の建築制限)において、建築物を道路内に設けてはならないとされる。

○道路内建築制限の例外規定

- ・ 建築基準法第44条第1項第3号により、地区計画区域内の特定高架道路等の上空又は路面下に設ける建築物のうち、**地区計画内容に適合し、かつ政令で定める基準に適合(主要部が耐火構造等)するものであって、特定行政庁が安全上、防火上、衛生上、支障がないと認めたものは建築可能。**

(注)道路内建築制限は、道路区域を立体的なものとして定めた場合におけるその上下の空間にも適用がある。



■立体道路制度の歩行者専用道路などへの適用について

【立体道路制度】

- 歩行者専用道路などにおいても立体道路制度が適用でき、自由通路整備に活用が可能。
- 特定高架道路等に関する基準についても、条例による基準の緩和が可能。

「立体道路制度の運用について」

(平成17年4月8日付都市計画課長、路政課長、市街地建築課長通知)

- ・都市における土地の高度利用、街並みの連続性や賑わいを創出する観点から、良好な市街地環境の形成や道路管理上支障が無く、都市計画上の位置付けが明確にされるなど、一定の要件を満たす場合には、道路空間と建築物の立体的利用を図ることは重要である。
- ・特に、例えば、ペDESTリアンデッキ、自由通路やスカイウォークのような高架の歩行者専用道路については、街並みの連続性や賑わいの創出、駅周辺等におけるバリアフリー化といった観点からも、建築物との立体的利用を推進し、その整備を進めていくことが必要である。
- ・このため、歩行者専用道路、自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路についても、都市計画法第12条の11に規定する「自動車の沿道への出入りができない高架その他の構造」及び建築基準法第43条第1項第2号に規定する「高架の道路その他の道路であって自動車の沿道への出入りができない構造」のものに該当するものであれば、立体道路制度を適用して差し支えない。
- ・なお、建築基準法施行令第144条の5第2項(特定高架道路等に関する基準)において準用する同令第144条の4第2項の規定に基づき、土地の状況等により必要な場合には、地方公共団体の条例で特定高架道路等の基準を別に定めることができるとされており、当該規定に基づき国土交通大臣の承認を得て特定高架道路等の基準を緩和することが可能であるので、同項の規定の活用により立体道路制度の適切な運用が図られるようお願いする。

なお、都市基盤事業者及び鉄道事業者は、自由通路の上下空間の想定される使用方法について、予め協議を行うことができるものとする。

この場合、両者は鉄道事業者による現状実施可能な自由通路の上下空間の使用（自由通路の活用（構造、接道条件等）により建築が可能、もしくは新たな機能が付加される場合を除く）を担保するための措置を必要に応じ協定等に定めるものとする。

また、立体道路制度及び立体都市計画制度の活用にあたっては、具体の取扱いについて、必要に応じ協定等に定めるものとする。

■鉄道事業者による現状実施可能な自由通路の上下空間の使用

・自由通路の上下空間について、自由通路がない状態で鉄道事業者が利用することが出来た使用方法のこと。

■担保するための措置

・関係機関との協議の結果、協定等の締結時に自由通路整備に伴い自由通路の上下空間の使用を担保するために必要となる建築許可、道路占用等における都市基盤事業者、鉄道事業者の対応等について協定等に定めること等。

■具体の取扱い

・立体道路や立体都市計画で定める区域・範囲、内容、時期等のこと。

■道路となる自由通路下の空間への施設の新設について（立体道路制度を活用しない場合）

○道路となる自由通路下の空間に建築される施設、即ち高架の道路の路下面に設けられる建築物で特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上、他の建築物の利便を妨げ、その他周辺環境を害する恐れがないと認めて許可したものについては建築が可能。

（建築基準法 第44条第1項第4号、建築基準法施行令 第145条第2項）

※建築基準法 第44条第1項第4号（抜粋）

建築物は道路内に建築してはならない。ただし、次の建築物はこの限りではない。

- ・公共用歩廊その他政令で定める建築物で特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害するおそれがないと認めて許可したもの

建築基準法施行令 第145条第2項（抜粋）

道路の上空に設けられる渡り廊下、その他の通行又は運搬の用途に供する建築物（多数の通行の用に供されるもの等）で、主要構造部が耐火構造又は不燃材料で造られている建築物に設けられるもの、高架の道路の路面下に設けられる建築物等

※【許可事例】 主要構造部が耐火構造又は不燃材料で造られている事務所、商業施設、倉庫等

■道路となる自由通路下の空間への施設の占用について（道路の立体的区域を定めない場合）

○自由通路下の空間における建築物等の占用許可

- ・道路下の空間においては、原則、占用許可を得ることが可能である。

（高架の道路の路面下及び道路予定区域の有効活用の推進について（道路局長通達 国道利第17号 平成21年1月26日））

（高架の道路の路面下及び道路予定区域の道路占用の取扱いについて（路政課長通達 国道利第19号 平成21年1月26日））

【自由通路（道路）下の空間における占用許可】



○占用は可能

※但し、以下の場合には不可能

- ・易燃性、爆発性物件
- ・悪臭、騒音等を発する物件
- ・公序良俗に反するもの

■道路下の空間となった店舗など既存施設の占用について

○自由通路の整備に伴い、道路下の空間となった既存建築物等の占用許可

- ・道路法第98条（不適用規定）の対象外なので、道路法第32条（道路の占用の許可）による設置許可が必要。

（道路の路面下の占用については上記道路局長通達（国道利第17号）、路政課長通達（国道利第19号）による）

都市基盤事業者（道路管理者であるものを除く。以下この条において同じ。）が整備、管理する自由通路で、道路にできないものについては、基本的に通路や広場として都市計画に定め条例等により管理するものとする。

この場合、都市計画法第11条第3項による立体的な範囲の指定を適宜活用することとする。

■通路等とする場合

○駅ビルとの一体的な整備等により道路とすることができない場合などを想定している。

なお、通路とする場合の整備・管理主体の都市基盤事業者は”道路管理者”ではないので文中に明示している。

■通路等とする場合の考え方

○基本的には、通路や広場等の都市施設として都市計画決定を行う。

■条例等による管理

○安定的に公共の交通に資する施設とするため、地方公共団体の実情に応じて、条例を定めるなどして公物として維持・管理を行う。

鉄道事業者が鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路のうち、不特定多数の利用を前提とし、周辺のまちづくりに貢献するものについては、その整備費の一部を都市基盤事業者が負担する自由通路とする。

この場合、自由通路としての機能を損なう一定の営業行為等の制限など管理のあり方について協定等に定めるものとする。

■ 不特定多数の利用を前提とする自由通路

・鉄道利用者の利用に限らず、市街地の住民が鉄道横断のために利用することが可能な自由通路のこと。

■ 周辺のまちづくりに貢献する自由通路

・市街地分断の解消や踏切対策などのまちづくりに効果を有する施設として、都市基盤事業者と鉄道事業者間で合意した自由通路のこと。

■ 自由通路としての機能を損なう一定の営業行為等の制限など管理のあり方

○不特定多数の利用を前提とし、周辺のまちづくりに貢献する等、自由通路としての機能を損なわないための管理のあり方の例

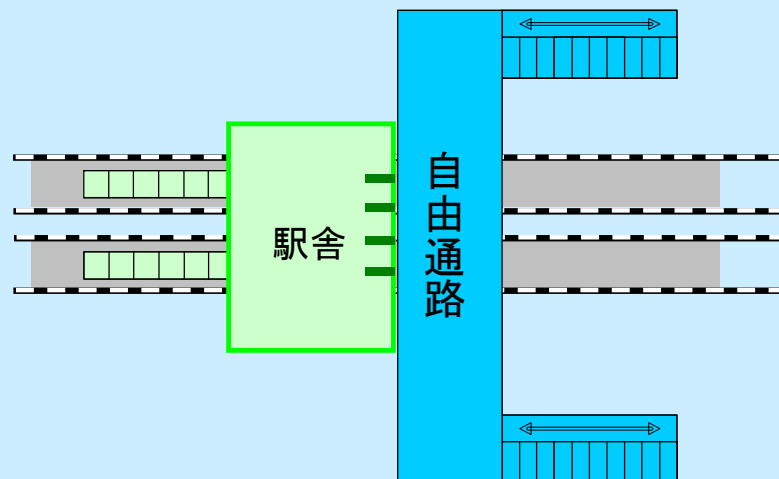
- ・自由通路上における定常的な物販行為やイベント等の制限
- ・自由通路上において臨時的な物販行為やイベントを行う場合の事前協議のルール
- ・開放時間は「24時間」、「始発～終発」など、不特定多数の利用に配慮した時間帯とすること 等

※この条項でいう鉄道事業者の施設とは、鉄道事業法第8条に規定する鉄道施設に限らず、鉄道事業者が整備・管理する施設とする。

自由通路整備費は、自由通路の整備のため直接必要な本工事費、附帯工事費、測量及び試験費、用地費、補償費、機械器具費、営繕費並びに事務費等とする。

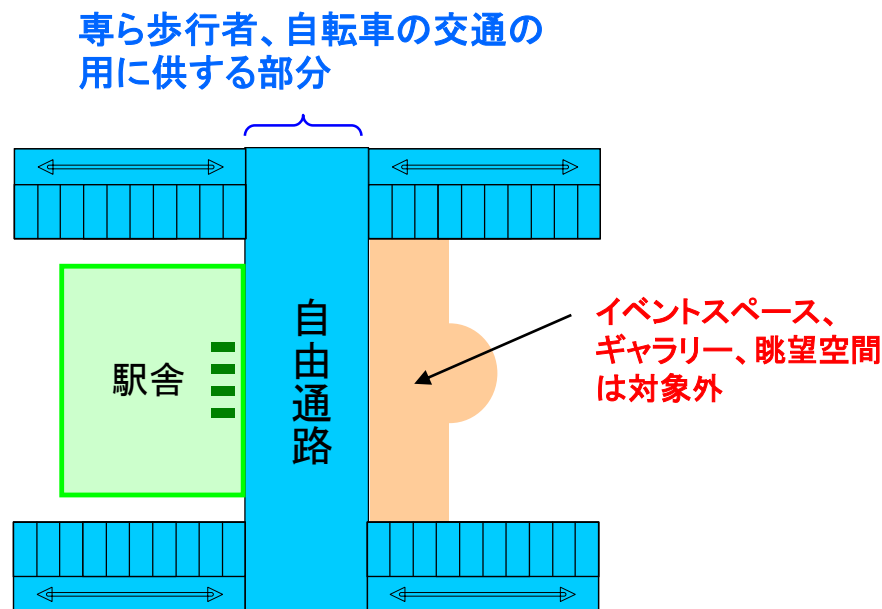
自由通路
整備費 =

本工事費
附帯工事費
測量及び試験費
用地費
補償費
機械器具費
営繕費
事務費 等



■ 自由通路整備費の対象

専ら歩行者の通行の用に供する部分のみで、イベントスペース、ギャラリー、眺望空間等は対象外



ただし、専ら歩行者、自転車の交通の用に供する
たまり空間、ベンチ等は対象としても良い
(通常の道路として許容される程度のもの)

■ 自由通路整備費の対象

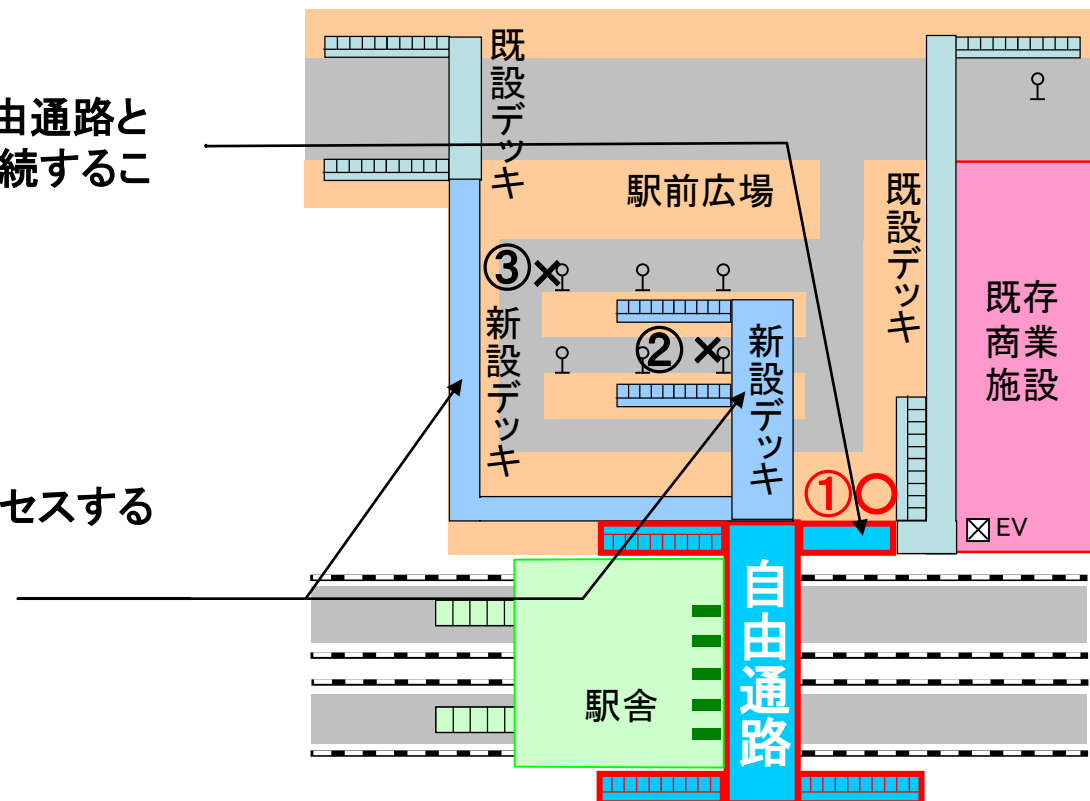
歩行者等の円滑な移動のため、合理的かつ可能な限り短い距離で歩行空間が確保されているもの

《対象となる例》

- ・既存建物のペDESTリアンデッキ等（自由通路と同じ時間帯で供用されているもの）と接続することが合理的な場合は可（図①）

《対象外の例》

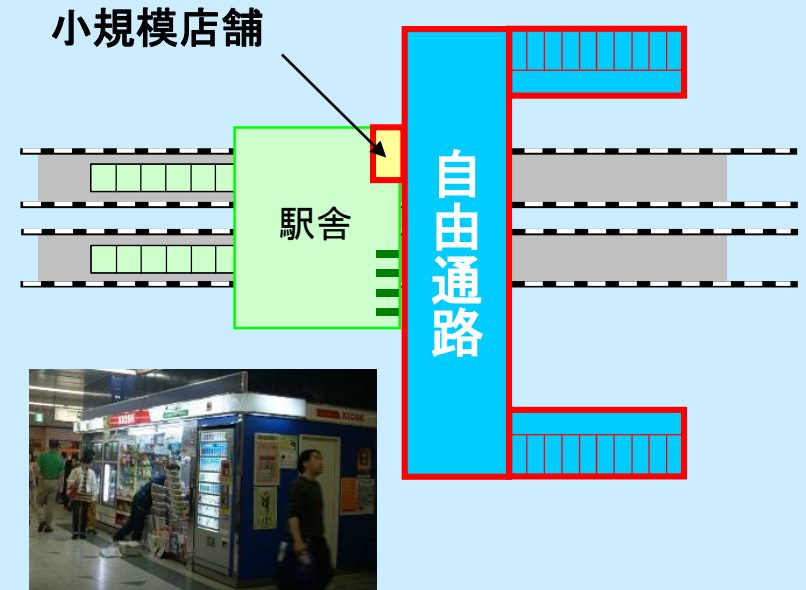
- ・駅前広場内の島式のバスバースにアクセスするため接続延長部分（図②）
- ・既設デッキへの接続部分（図③）



自由通路の整備に併せて鉄道事業者が店舗等（駅施設に併設する小規模なものを除く）を線路の上空又は地下に新設（増築する場合は、増分を対象）する場合には、自由通路と店舗等の整備のために共通に必要な乗換ご線橋の撤去、電車線の移設、仮設費、補償費などは、自由通路整備者と店舗等整備者の双方で適切に費用負担するものとし、その結果、自由通路整備として費用負担するものを自由通路整備費とする。

■小規模店舗とは以下の全てを満たすものとする

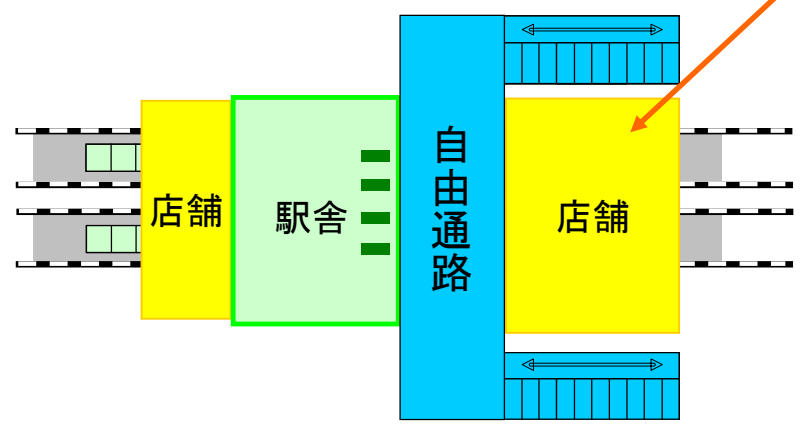
- 概ねキヨスク程度の機能を有するもの
（ただし、小規模店舗が連坦する場合は全体で判断）
- 固定式の場合は自由通路の構造に影響を与えずに簡易に取り払えるもの
- 通行機能に影響を及ぼさないもの



■店舗等を新設する場合 (小規模なものは除く)

自由通路整備費 =

- 本工事費
- 附帯工事費
- 測量及び試験費
- 用地費
- 補償費
- 機械器具費
- 営繕費
- 事務費 等

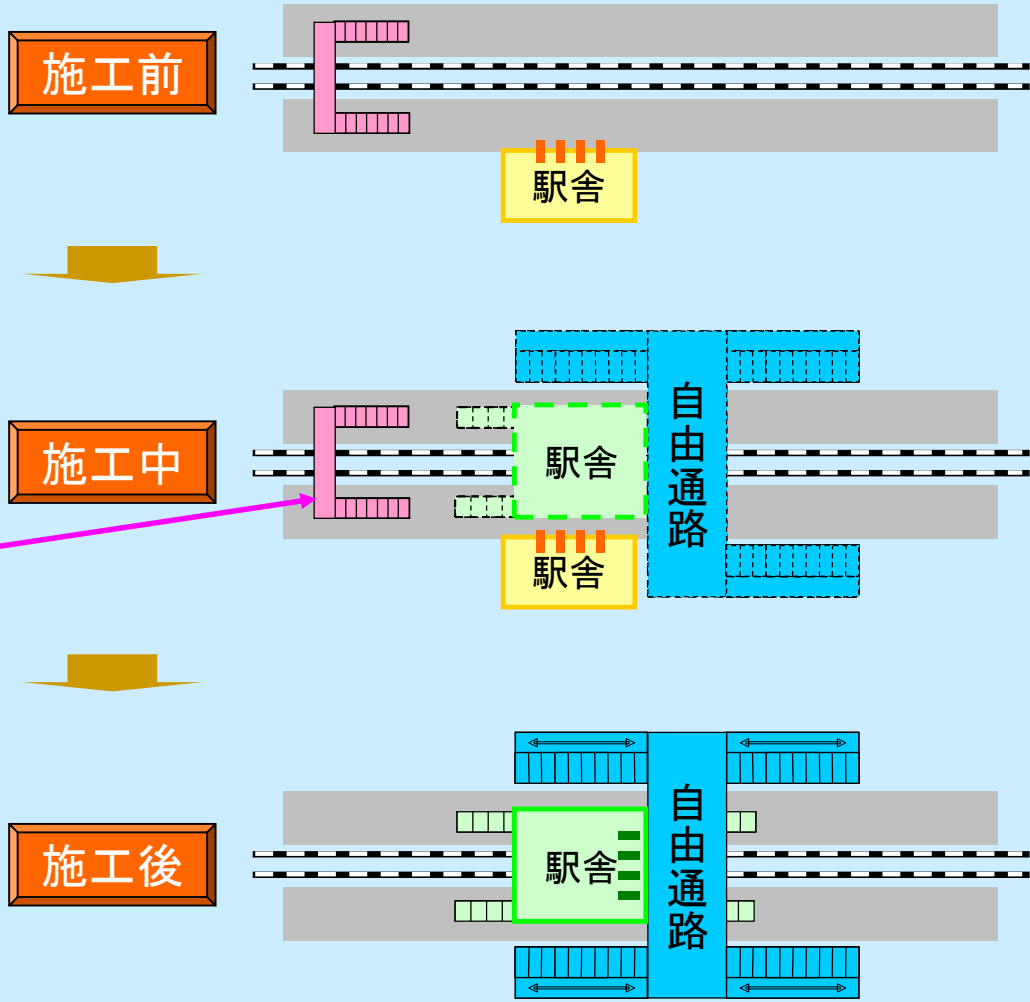


「自由通路と店舗等の整備のため共通に必要な経費
(乗換跨線橋の撤去、電車線の移設、仮設費、補償費など)の一部」

例)
店舗整備のために共通に必要な
・線路移設費(ピア設置のため等)
・工事用進入路・作業構台の設置費
・自由通路昇降部の建物補償費
などは、面積按分などによって店舗設置者も一部負担

2 駅舎や自由通路の整備に支障を生じない乗換こ線橋の撤去費等は、自由通路整備費に含めないものとする。ただし、既存のこ線橋を残しつつ、新たな自由通路を整備することが、整備費の低減につながる場合は、自由通路整備後の既存のこ線橋の撤去費は、自由通路整備費に含めることができる。

■ 駅舎や自由通路の整備に支障を生じない例

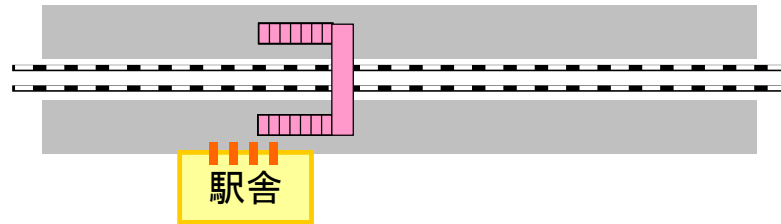


こ線橋の撤去費は自由通路整備費に含めない

■既存の跨線橋を活用することにより整備費が低減する例

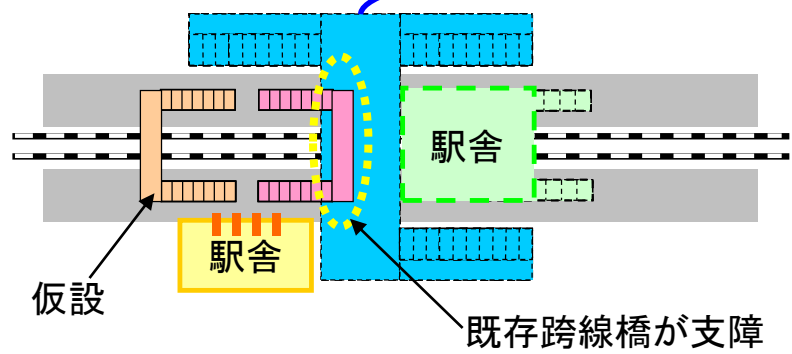
こ線橋の撤去費を自由通路整備費に**含める**ことができる

施工前

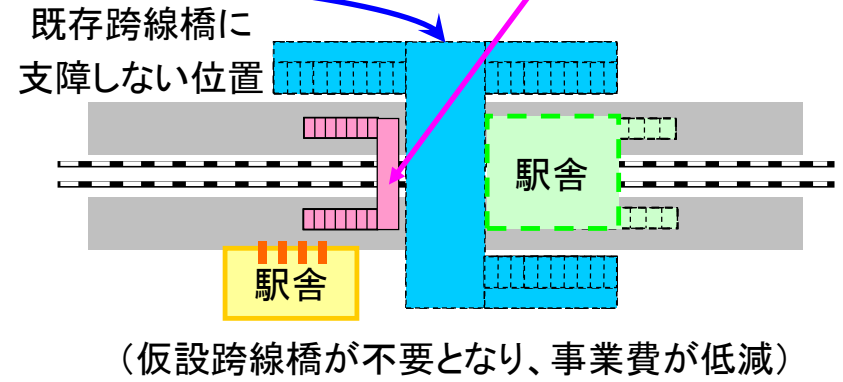


施工中

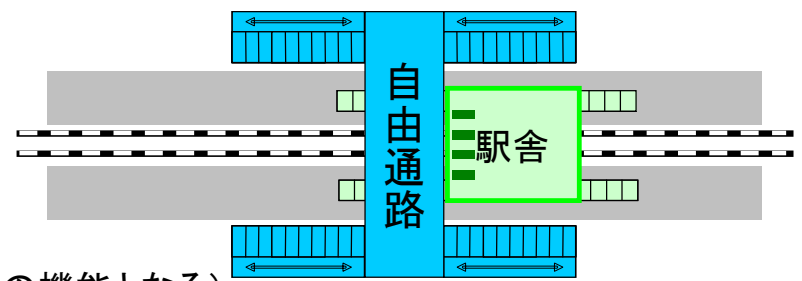
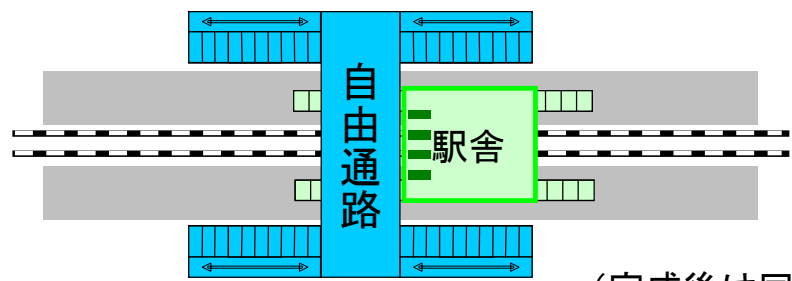
《当初案》



《改善案(整備費低減)》



施工後



(完成後は同様の機能となる)

都市基盤事業者が整備、管理する自由通路について、鉄道事業者に受益が生じる場合は、自由通路の整備、管理に要する費用の一部を鉄道事業者は負担するものとする。

鉄道事業者が整備、管理する自由通路のうち都市基盤事業者と鉄道事業者が合意した部分について、自由通路整備費の一部を都市基盤事業者が負担するものとする。

これらの費用負担の考え方は、下記のとおりとする。

【都市基盤事業者が整備、管理する自由通路】

⇒ 鉄道事業者に受益が生じる場合は、自由通路の整備、管理に要する費用の一部を鉄道事業者は負担する。

【鉄道事業者が整備、管理する自由通路】

⇒ 都市基盤整備事業者と鉄道事業者が合意した部分について、自由通路整備費の一部を都市基盤事業者が負担する。

■種別は下記の4つの分類以外の場合はない

種別	整備費	維持・管理費
道路	<p>○都市基盤事業者が自由通路整備費を負担</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既設駅施設の補償は、公共補償基準 ・鉄道事業者が負担すべきバリアフリー施設は補償から控除 	都市基盤事業者の負担
通路等	<p>○鉄道事業者が自由通路整備費の一部を負担</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該開発によって生じる受益に応じて鉄道事業者は、自由通路整備費の一部を負担 ・当分の間、鉄道事業者の負担額は、連続立体交差化に関する細目要綱(第8条第1項表1)を準用(4%~15%) 	都市基盤事業者の負担
鉄道事業者の施設	<p>○都市基盤事業者が、一般通行の用に供する部分の自由通路整備費の2/3を負担</p>	鉄道事業者の負担
特別の場合	<p>○大規模ターミナル駅等の限定された特別な場合については、都市基盤事業者と鉄道事業者の協議により費用負担を決定</p>	

ただし、既に駅舎と一体となった整備済みの自由通路等が必要な機能を有しているにもかかわらず、新たに都市基盤事業者が別の自由通路の整備を行う場合は、鉄道事業者には費用負担を求めないものとする。

■既に駅舎と一体となった整備済みの自由通路等が必要な機能を有している

○既存施設が現時点においても自由通路としての十分な機能を満たしているか否かで判断する。

①道路の場合

「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱（平成15年3月20日）」第4条を準用し、都市基盤事業者が自由通路整備費の全額を負担するものとする。

この場合、自由通路整備に伴う既設駅施設（駅舎、乗換ご線橋、ホーム上屋等）の補償は、公共補償基準要綱によるものとし、駅舎の建替え相当額（仮想により地平部に駅舎等を再整備する場合に要する費用から残存価値を差し引いた額）及び鉄道事業者が本来負担すべきバリアフリー施設の整備費は、補償費から控除するものとする。

維持管理費については、都市基盤事業者が全額負担するものとする。

■公共事業の補償

公共事業の補償

◆一般補償基準要綱

個人や企業の土地建物などの財産
価値に対する補償

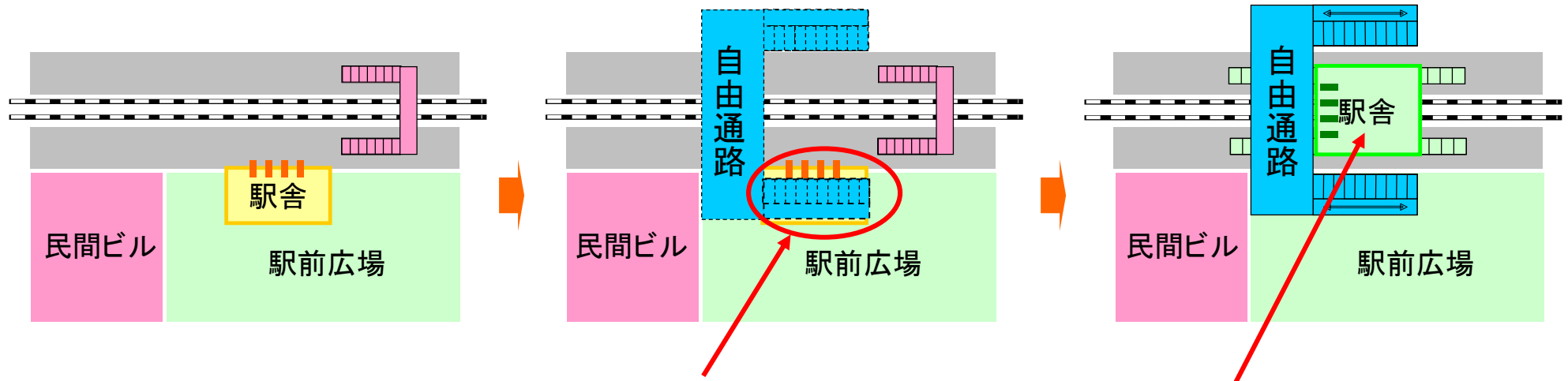
⇒鉄道施設ではないもの（店舗等）については、一般補償を適用

◆公共補償基準要綱

既存の公共的施設の機能を維持・回復させるための補償

⇒機能維持が条件となる鉄道施設は公共補償を適用

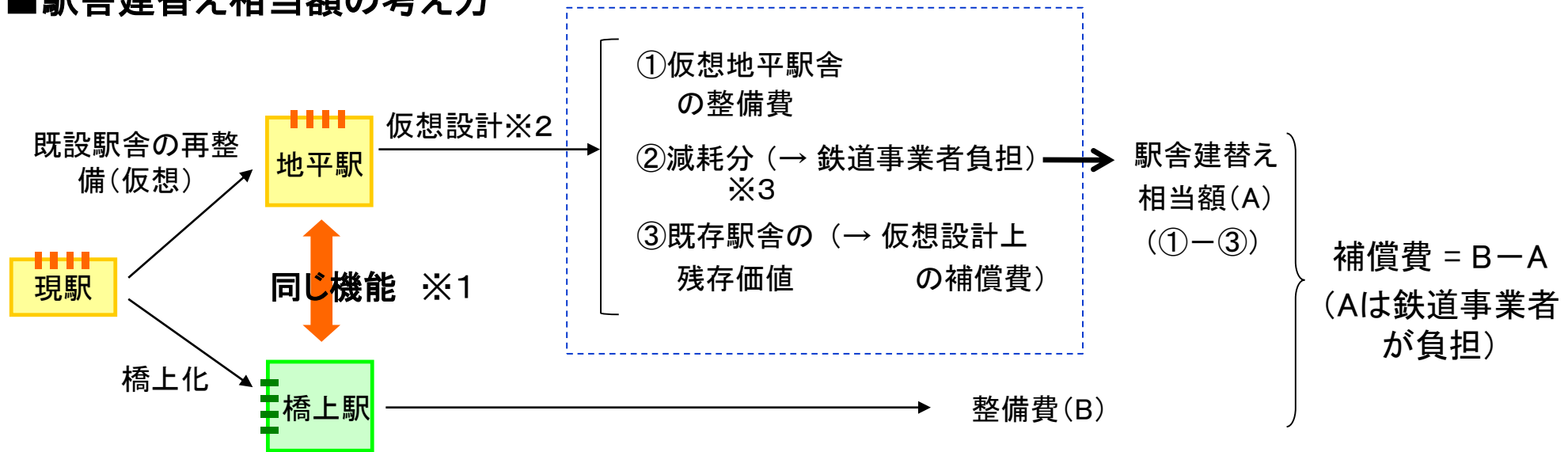
■公共補償基準の考え方



自由通路が駅舎に支障
⇒ 駅舎を建てる場所がない

駅の機能を補償する
⇒ 駅を地上に建設するより高い費用であっても、公共施設である駅の機能を維持するために橋上駅舎にすることが合理的な場合は、その費用を補償することができる
⇒ ただし、減耗分は補償できない

■ 駅舎建替え相当額の考え方



※1: 現駅、地平駅、橋上駅は全て同じ機能、規模を原則とし、機能増強する場合は補償費に含まれない。(機能回復のため、規模が変わることもあるが、その場合は「公共事業の施行に伴う公共補償基準要綱」第3条第4項、第12条に従って判断する。)

※2: 既定の標準設計または既往の実例から算出

※3: 地方公共団体等※イが管理する既存公共施設等※ロであって、当該公共施設等に係わる決算が継続的に赤字状態にあるなど、減耗分相当額を調達することが極めて困難な場合は、**減耗分の全部又は一部を控除しないことができる。**

(公共補償基準要綱の運用申合せ(平成19年6月15日)第7条第4項)

※イ: 鉄道事業者も含まれる

※ロ: 鉄道施設も含まれる

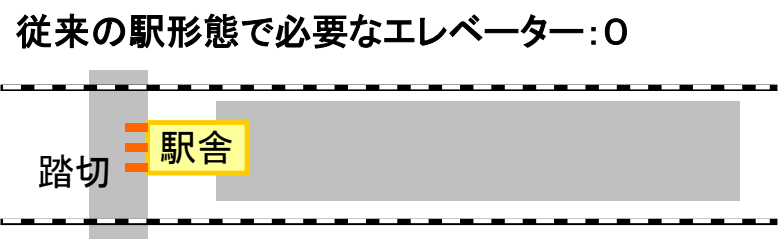
■バリアフリー施設整備費の考え方の例

鉄道事業者が本来負担すべきバリアフリー施設の整備費は、自由通路整備費に含める補償費から控除

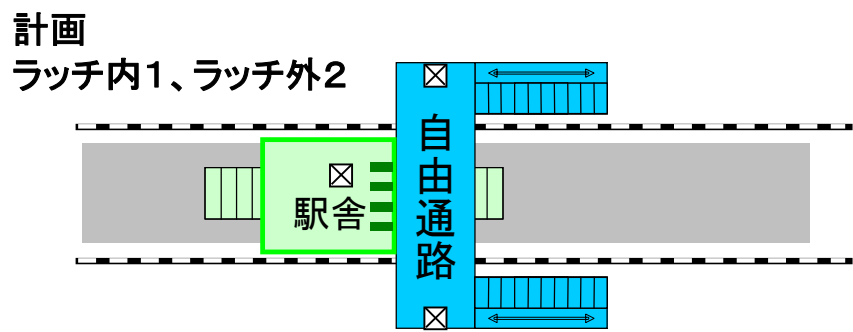
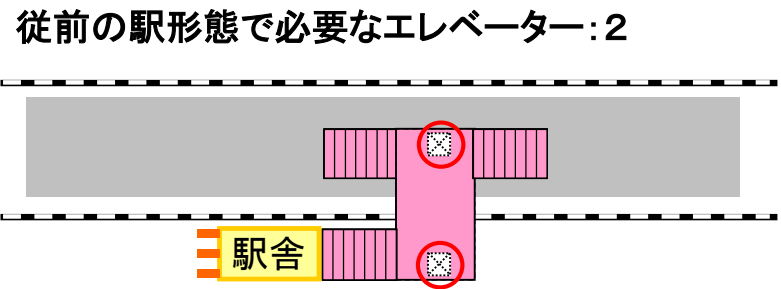
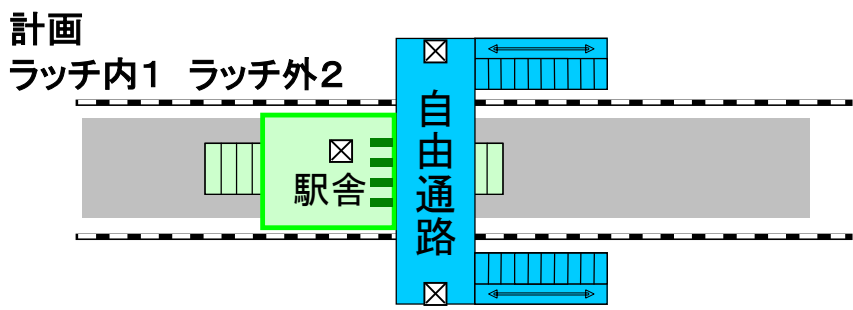


「本来負担すべき整備費」については、負担対象、負担割合を含めて個別に協議

整備前



整備後



※これらの他、様々な観点から個別に協議

②-1 通路等の場合

駅ビル開発と一体的に整備するなど鉄道事業者の意向により自由通路を道路にできず、条例等により通路等として都市基盤事業者（道路管理者であるものを除く。以下この号及び次号において同じ。）が整備、管理する場合は、当該開発によって生じる受益に応じて鉄道事業者は、自由通路整備費の一部を負担するものとするが、当分の間、鉄道事業者の負担額は、「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要綱（平成19年8月9日）」第8条第1項表1を準用するものとする。

維持管理費については、原則、都市基盤事業者が全額負担するものとする。

○自由通路整備の受益の一部は、鉄道利用者が享受すると考えられる。

⇒鉄道事業者の負担額は、当面は下表による。

地域	地域区分	鉄道受益割合
A地域	東京23区	15%
B地域	首都圏の既成市街地・近郊整備区域 近畿圏の既成都市区域 中部圏の一部 政令指定都市	10%
C地域	近畿圏の近郊整備区域 中部圏の都市整備区域 人口30万人以上の都市区域	7%
D地域	その他	4%

（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要綱 第8条第1項 表1）

※1 高架下貸付可能区域に面する商業系用途比率による補正は行わない。

※2 通路等として自由通路の整備を行う場合は、駅舎の整備費は、補償費ではなく附帯工事費として自由通路整備費に含まれ、鉄道事業者の負担は上記割合となる。（補償費ではないので駅舎の建替え相当額は発生しない）

②-2 通路等の場合

なお、都市基盤事業者の意向により道路としないものについては、前号に規定する費用負担とする。

■都市基盤事業者が整備、管理する自由通路は、基本的に道路法上の道路とする

■鉄道事業者に費用負担を求めるために通路等とすることがないように記述したもの

③ 鉄道事業者の施設の場合

第3条(3)の鉄道事業者の施設となる自由通路についての都市基盤事業者の費用負担は、一般通行の用に供する部分の自由通路整備費の2/3とする。
維持管理費については、原則、鉄道事業者が全額負担するものとする。

■ 一般通行の用に供する部分

- ・不特定多数の利用を前提とし、周辺のまちづくりに貢献する自由通路部分として、都市基盤事業者が必要と認めるもので、都市基盤事業者と鉄道事業者が合意した部分

④特別の場合

大規模ターミナル駅において鉄道事業者が関連する駅周辺整備の一環として様々な事業と一体で自由通路整備を行う場合など、上記の負担の考え方を適用することが不適切であると都市基盤事業者と鉄道事業者双方が判断した場合は、これによらず両者の協議により費用負担を決定できるものとする。

大規模ターミナル駅において、①～③の負担の考え方を適用することが不適切であると都市基盤事業者と鉄道事業者双方が判断した場合 ⇒レアケース

⇒新宿、池袋、渋谷、横浜、東京、名古屋、博多等を想定。

⇒複数の鉄道事業者が関係するとともに、鉄道上部などで大規模な商業開発やホーム拡幅、駅・線路移設、新線乗入、バスターミナル整備など様々な事業が行われる場合を対象。

第6条第1項. 用地の処理

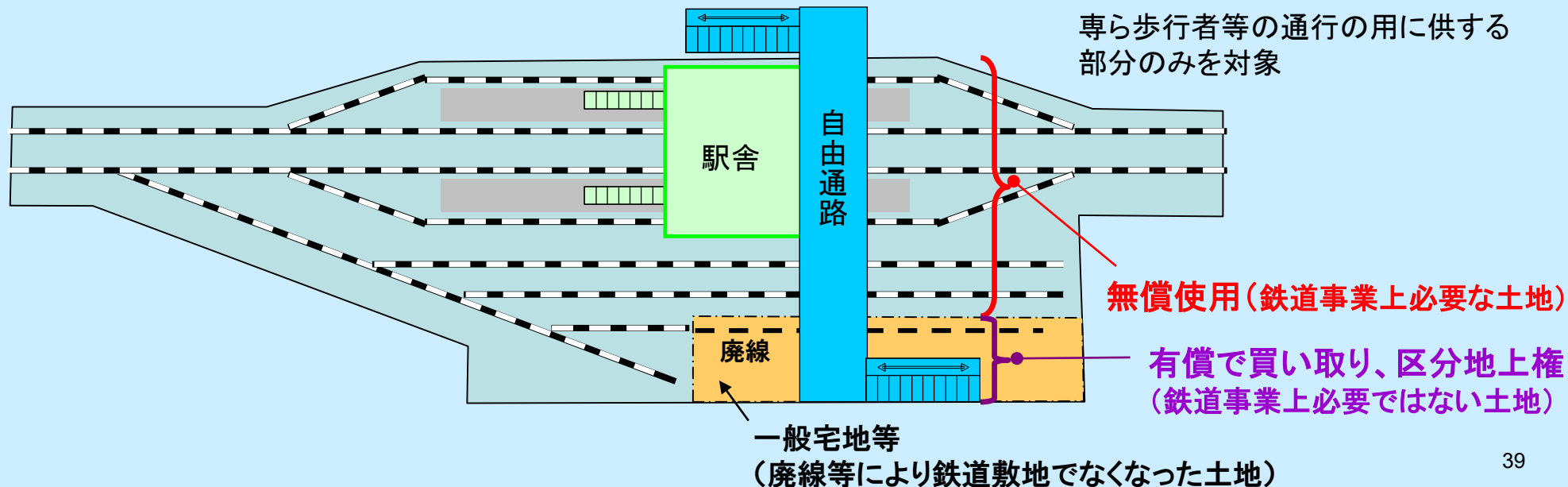
自由通路の整備において、都市基盤事業者或いは鉄道事業者が相手方の所有する土地を必要とする場合においては、これを有償で譲り受けるものとするが、区分地上権を設定することも可能とする。

ただし、自由通路と鉄道との交差部の土地が、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。

■都市基盤事業者あるいは鉄道事業者が相手方の所有する土地を必要とする場合

- ◆有償で譲り受ける
- ◆区分地上権を設定することも可能

ただし、自由通路と鉄道との交差部の土地が、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可。



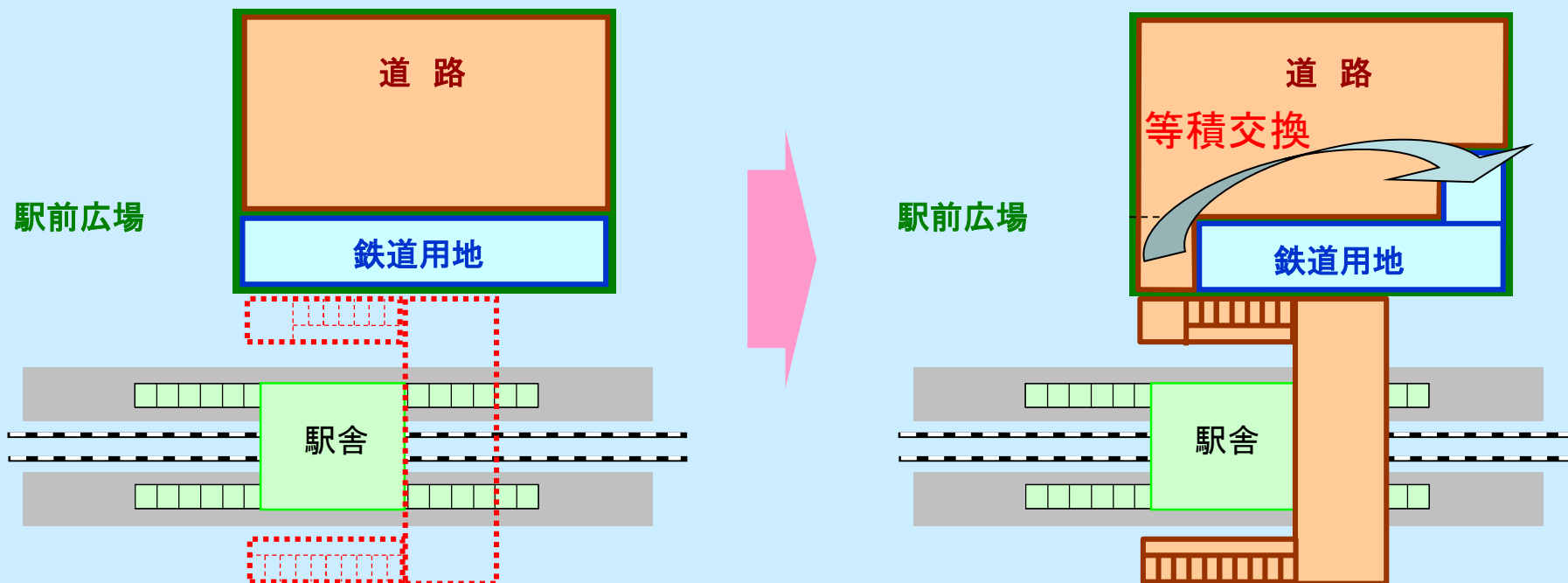
第6条第2項. 用地の処理

2 道路となる自由通路を駅前広場内の鉄道事業者所有地に整備する場合で、道路区域の連続性を確保する必要がある場合には、原則として、駅前広場内の両者の所有地を等積交換するものとする。自由通路の昇降口が駅前広場外に設置される場合、昇降口と駅前広場等を結ぶために必要な用地は、都市基盤事業者が買収するものとする。

■道路となる自由通路を駅前広場内の鉄道事業者所有地に整備する場合で、道路区域の連続性を確保する必要がある場合

◆駅前広場内の両者の所有地を等積交換

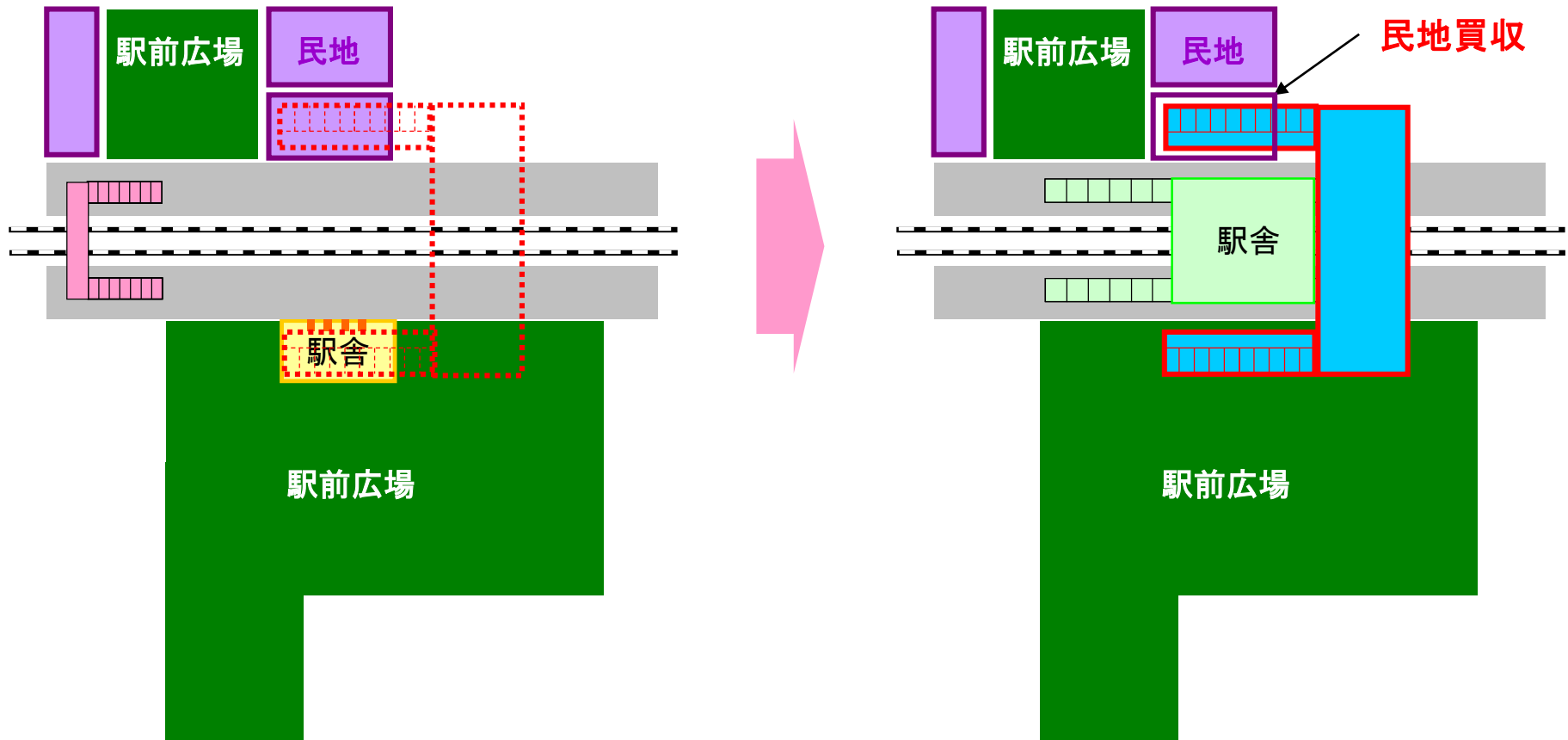
ただし、一方の駅前広場内の所有地が不足する場合等、等積交換が適切でない場合は有償譲渡可。



第6条第2項. 用地の処理

- 自由通路の昇降口が駅前広場外に設置される場合で、昇降口と駅前広場等を結ぶための必要な用地の処理

◆ 都市基盤事業者が買収



第7条. 管理等

都市基盤事業者が管理する自由通路については、鉄道事業者と協議の上、合意した場合、鉄道事業者に管理を委託することも可能とする。

また、鉄道事業者の施設として管理する自由通路のうち、都市基盤事業者が費用負担したものについては、その機能を損なうような行為の制限や、建築基準法（昭和25年法律第201号）上新たに活用可能になる当該用地の容積は活用しないことなどについて、協定等を締結するものとする。

◆都市基盤事業者
が管理

鉄道事業者と
協議の上、合
意した場合

◆鉄道事業者に管理を委託することも可能

自由通路は、本来歩行者の通行の用に供することを目的とした施設である。

その目的以外で使用する場合の取扱いについては、都市基盤事業者と鉄道事業者の双方であらかじめ協議を行い、管理協定等に定めるものとする。

◆管理協定等の内容の例

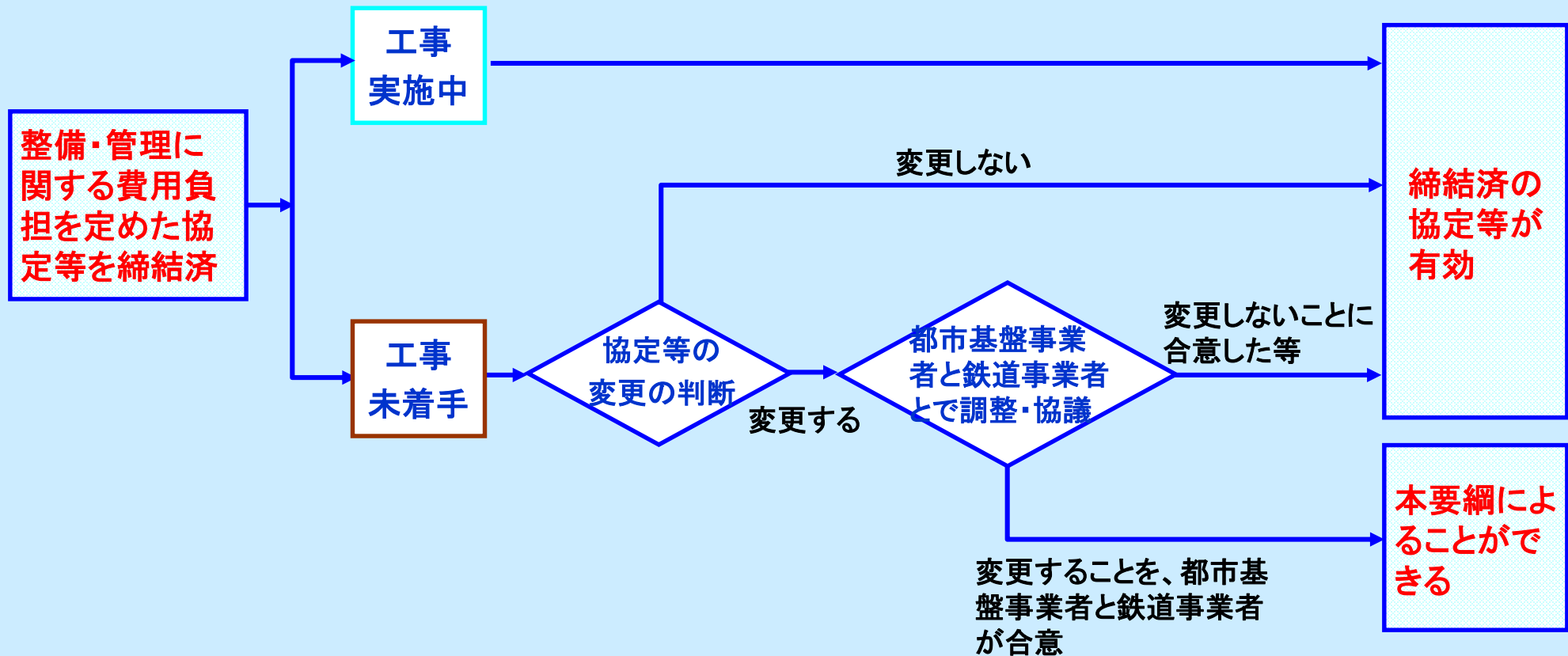
・機能を損なうような行為の制限

合意しないままイベントを実施したり、ワゴン店舗などを配置するなどしないことを協定で締結

・自由通路を人工地盤と位置付け、建築物の敷地面積として容積率の算定をしないこと等

1 本要綱は、平成21年6月1日から適用する。ただし、本要綱以前に自由通路の整備、管理に関する費用負担を定めた協定等が締結されているものについては、なおその効力を有する。

なお、工事未着手のものについては、都市基盤事業者と鉄道事業者双方が合意し、本要綱によることとした自由通路の整備、管理については、本要綱によることができるものとする。



○要綱全般

国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課 交通結節点係

電話:03-5253-8111(内32846) FAX:03-5253-1592

○道路に関連する事柄

国土交通省 道路局 路政課 交通係

電話:03-5253-8111(内37343) FAX:03-5253-1616

○鉄道に関連する事柄

国土交通省 鉄道局 技術企画課 土木技術基準係

電話:03-5253-8111(内40732) FAX:03-5253-1634