

4. 連続立体交差事業等の踏切対策の推進

施策の目的

踏切交通実態総点検の結果を踏まえ、社会問題化している「開かずの踏切」等に対応するため、歩道拡幅等の「速効対策」と連続立体交差事業等の「抜本対策」の両輪により重点的な踏切対策を進めます。

- ・歩道拡幅等の速効対策の対象となる踏切は約1,200箇所
⇒平成18～20年度までに約6割の箇所対策を実施
(平成18～20年度までの5箇年で全て対策を実施)
- ・連続立体交差事業等の抜本対策の対象となる踏切は約1,400箇所
⇒平成18～20年度までに約50箇所の踏切を除却
踏切除却ペースを2倍にスピードアップ
(平成13～17年度の5年間に除却した踏切は約30箇所)

(1) 連続立体交差事業

施策の概要

- 1) 都市部における道路整備の一環として、鉄道を連続的に高架化または地下化することにより、複数の踏切を一挙に除却し都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を推進
- 2) 機動的な踏切対策を図るため、高架高さや延長を抑えた連続立体交差事業(ミニ連立)の推進、市区が施行する連続立体交差事業における地方債充当率の引上げ等により支援 **新規**
- 3) 事業費のピークカット等を図るため、無利子貸付制度等の融資制度や立替施行制度の活用を推進
- 4) 直上施工等による鉄道高架を効率的に推進するため、必要な技術開発を実施 **新規**

(実施予定箇所) JR中央線(東京都三鷹市等) 等

「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」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要綱」の改正(平成19年8月9日)

- ① 前回の改正(平成4年)から15年が経過することに伴い、地価水準等の社会経済情勢の変化を踏まえ、基本となる鉄道事業者の費用負担率を見直し
- ② 事業実施箇所の地域特性を反映させるため、沿線の土地利用状況を踏まえた費用負担率を設定(新たに措置)

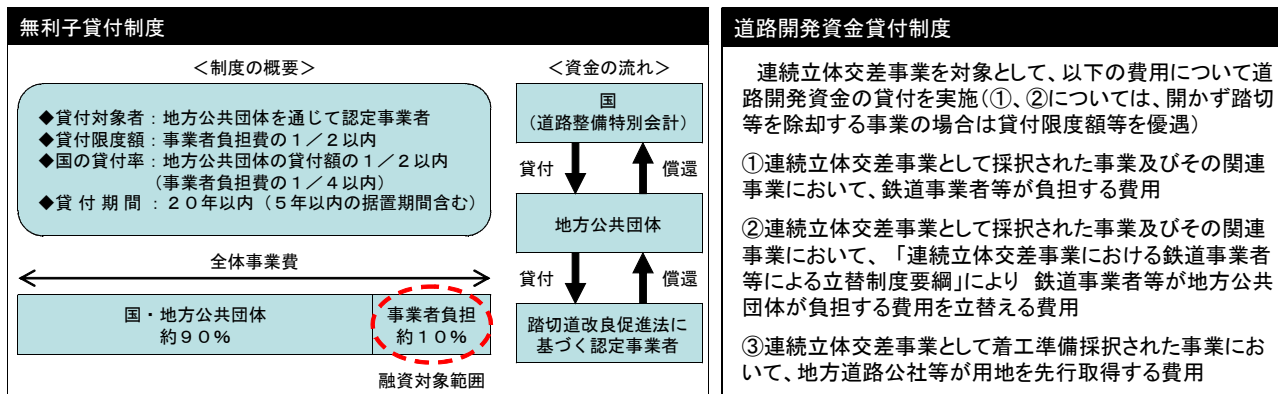
- ③ 鉄道事業者による高架下利用の状況を反映させるため、高架下利用率に応じた費用負担率を設定(新たに措置)

- ※①の基本となる費用負担率に対して、②及び③による地域特性等を反映させ、最終的な鉄道事業者の費用負担率を設定

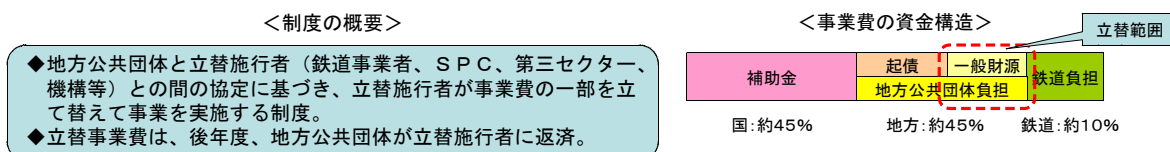
基本負担率		高架下貸付受益率	沿線商業系用途による設定	鉄道側面積率による補正	踏切除却益及び踏切事故解消益率	鉄道事業者負担率
A地域	15%	14.1%	±2%	高架下の鉄道側面積率÷85(%)	0.9%	13%~17%
B地域	10%	9.5%			0.5%	8%~12%
C地域	7%	6.5%	±1%			5%~9%
D地域	4%	3.5%				2%~6%

○最終的な鉄道負担率は、小数点以下を四捨五入し、1%きざみで設定。
○最終的な鉄道負担率は基本負担率の±2%を限度。

◇連続立体交差事業に係る融資制度◇



◇立替施行制度の概要◇



(2) 連続立体交差関連公共施設整備事業

施策の概要

連続立体交差事業にあわせ周辺市街地において一体的に実施する必要がある街路事業、土地区画整理事業及び市街地再開発事業について、連続立体交差関連公共施設整備に係る事業計画を作成し、同計画に基づき総合的に実施

(実施予定箇所) 富山駅周辺地区(富山県富山市) 等

(3) 踏切システムの高度化

施策の概要

連続立体交差事業等の抜本対策までに時間を要する「開かずの踏切」等への速効対策の一環として、「賢い踏切」等の遮断時間を短縮する踏切制御システムの高度化に係る検討を実施

平成20年度においては、列車が踏切を通過後迅速に踏切開放を行う踏切制御システム(列車通過検知システム)の高度化のための開発など、踏切対策に資する総合的な検討を実施 **新規**

◇列車通過検知システムのイメージ◇

