

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

(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要綱（以下「要綱」という。）を実施するための細目については、この細目要綱の定めるところによる。

(定義)

第2条 要綱及びこの細目要綱における用語の意義は要綱の例によるほか、次の各号に定めるところによる。

(1) 駅部

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

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及び人口30万以上の都市の区域（ただし、A地域、B地域を除く区域）

(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

(連続立体交差化)

第3条 要綱第2条(3)四の整備済み区間に隣接する鉄道の区間とは、原則として整備済み区間と一体的かつ同時に都市計画決定されている区間とする。ただし、原則として整備済み区間の整備完了後、概ね10年以上経過したものは含まないものとする。

(鉄道事業者との協議)

第4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。

(都市計画事業の範囲)

第5条 要綱第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7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及び撤去は、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。

(増加費用の範囲)

第6条 要綱第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 要綱第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 要綱第6条第2項第(3)号(ハ)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 要綱第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。

(費用区分)

第7条 要綱第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（(2)に掲げる駅舎費及び(3)に掲げる移動円滑化された経路におけるエレベーター等の整備費を除く。以下この号において同じ。）については、駅部又は中間部ごとに次式による。この場合において、駅部と中間部とに区分し難い費用又は区分することが適当でない費用については、高架施設費の他の費用の費用区分比率により区分するものとする。

(イ) 単純連続立体交差化の場合

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

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

（ $A > B$ の場合は、 $A = B$ とする。）

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

鉄道既設分 = 高架施設費（用地費を除く。以下この号において同じ。）

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

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

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

A：連続立体交差化前の施設の有効面積

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

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

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

(2) 駅舎費については、次式による。

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

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

(A > Bの場合は、A = Bとする。)

A：移転前の駅舎の業務用施設の延面積（ホール、通路等の延面積を除く。）

B：移転後の駅舎の業務用施設の延面積（ホール、通路等の延面積を除く。）

- (3) 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）に基づく「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（平成 18 年国土交通省令第 111 号）」に定める移動等円滑化された経路におけるエレベーター等の整備費については、以下による。

鉄道既設分：都市計画事業施行者と鉄道事業者が協議の上、都市計画事業施行者が必要と認めた整備費

鉄道増強分：鉄道既設分以外の経費

- (4) 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。)

(鉄道受益相当額の算定)

第8条 要綱第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、表1の割合を第2項の規定に基づき補正した割合に、高架施設費のうち鉄道既設分を乗じた額とする。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。

(表 1)

地 域 名	鉄道受益割合
A 地 域	15%
B 地 域	10%
C 地 域	7%
D 地 域	4%

2 工事の施行に関する協定（都市計画事業認可後に締結される連続立体交差化事業の施行に係る具体的事項を取り決める協定）を締結する時点における、高架下貸付可能区域（注1）に面する土地の区域のうち、近隣商業地域又は商業地域（都市計画法第8条に規定するものをいう。）に指定されている区域の延べ延長（高架施設両側の延べ延長であって、既に高架化され貸付等に活用されている区間を除く）を高架下貸付可能区域に面する土地の区域の全延長（高架施設両側の全延長）で除した比率（以下「商業系用途比率」という。）に応じ、表2に従い、鉄道受益割合を補正するものとする。ただし、地区計画、土地区画整理事業などの市街地開発事業、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、並びに市町村の都市計画に関する基本的な方針等都市計画法に規定する都市計画等において、将来の土地利用計画が明らかとされている場合においては、当該将来の土地利用計画に基づき、商業系用途比率を算定するものとする。

（注1）「高架下貸付可能区域」とは、高架下の全区域から、河川、道路、鉄道（計画中のものにあつては、都市計画その他の計画において区域が確定しているものに限る。）、鉄道事業用部分（連続立体交差化により撤去される既存駅施設に相当する部分（増強部分を除く）をいい、計画中のものにあつては、鉄道事業者と都市計画事業者の双方で合意した計画において区域が確定しているものに限る。）及びけた下空高 3.2メートル以下の部分等高架下利用が想定されない区域を除いた区域をいう。

（表2）

	商業系用途比率				
	20%未満	20～30%	30～50%	50～60%	60%以上
A 地域	- 2%	- 1%	± 0	+ 1%	+ 2%
B 地域					
C 地域	- 1%	± 0			+ 1%
D 地域					

（増加費用の負担区分）

第9条 要綱第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若しくは承認された道路又は社会資本整備重点計画の期間中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7条第(1)号に規定する方法によるものとする。

第10条 要綱第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7条第(1)号に規定する方法によるものとする。

第11条 要綱第6条第2項第(3)号(ハ)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。

第12条 要綱第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。

（在来設備の再使用等）

第13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。

（土地の帰属）

第14条 要綱第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。

（土地の譲渡単価等）

第15条 要綱第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、要綱第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、土地収用法第88条の2の細目等を定める政令（平成14年政令第248号）第16条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 要綱第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。

(鉄道事業者貸付等面積比率等)

第16条 要綱第 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区域の面積のうち、鉄道事業者が貸付等に活用する面積の比率（以下、鉄道事業者貸付等面積比率）を除く部分については、公租公課相当額とする。

- 2 鉄道事業者貸付等面積比率は 85 パーセントとする。ただし、鉄道事業者と都市計画事業者の協議がととのった場合においては、当該比率を変動させることができるものとする。
- 3 前項の規定に基づき鉄道事業者貸付等面積比率を変動させた場合においては、細目要綱第 8 条の規定による鉄道受益割合を以下の計算式に従い、小数点以下を四捨五入し、1 パーセント単位で変動させるものとする。

$$\text{鉄道受益割合} = (\text{I} - \text{II}) \times \frac{\text{鉄道事業者貸付等面積比率} (\%) }{85 \%} + \text{II}$$

I : 第 8 条の規定により算定された鉄道受益割合

II : A 地域においては 0.9 %、その他の地域においては 0.5 %

- 4 鉄道事業者貸付等面積比率の変動の範囲はおおむね 70 パーセントから 100 パーセントの範囲で、前項の規定に基づき算定される鉄道受益割合が、細目要綱第 8 条表 1 に定める割合の上下 2 パーセントにとどまる範囲を限度とするものとする。
- 5 第 2 項ただし書きの規定に基づく協議においては、鉄道事業者貸付等面積比率の変動を希望する鉄道事業者又は都市計画事業施行者は、その高架下利用の著しい支障とならない範囲内において、高架下貸付可能区域における変動面積の配置等について、協議相手の意向を優先するものとする。なお、鉄道事業者、都市計画事業者のいずれかに鉄道事業者貸付等面積比率を変動させる希望がある場合であっても、当該協議において、協議相手にその意向がないことが明らかになった場合には、協議を終了するものとする。

(工事の施行上設備した物件等の処理)

第17条 連続立体交差化工事を施行するために購入し、又は設備した物件で工事の竣功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、当該工事の竣功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18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り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。

(他の鉄道の取扱い)

第19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。

(支払の相殺)

第20条 この要綱による費用の支払については、相殺により処理することができるものとする。

(市町村合併に伴う経過措置)

第21条 都市計画事業施行者と鉄道事業者とが協議し、細目要綱第2条に規定する区域区分に基づき鉄道受益相当額を算定することを定めた後に、区域区分が変わった場合においても、当該事業完了までは当初確認した区域区分により鉄道受益相当額を定めるものとする。

(事業の代行)

第22条 都市計画事業施行者以外の地方公共団体であって、財政力、技術力等の観点から施行能力を有するものが、都道府県に対して自ら当該連続立体交差化を施行することを申し出た場合、当該地方公共団体を都市計画事業施行者とみなすことができるものとする。

附則

- 1 この細目要綱は、要綱適用の日（平成19年8月9日）から適用する。ただし、この細目要綱の適用の日前に締結した工事の施行に関する協定については、なおその効力を有する。また、この細目要綱の適用の日前に工事の施行に関する協定を締結していない場合であっても、既に工事の費用負担等に関する取り決めを取り交わしている場合においては、都市計画事業施行者と鉄道事業者の合意により、改訂前の細目要綱を適用することができるものとする。