

4. 連続立体交差事業等の踏切対策の推進

施策の目的

「開かずの踏切」等による交通渋滞や踏切事故を解消するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化等を図るため、連続立体交差事業等による踏切の除却対策と歩道拡幅等による踏切交通の安全対策を緊急かつ重点的に推進します。

○踏切対策のスピードアップ

[除却対策]

- ・ 開かずの踏切*は、全国に約600箇所、交通が集中する踏切*は、全国に約800箇所存在し、電車の運行本数が多い時間帯において、長時間の踏切遮断による交通渋滞が発生
- ・ これらの踏切（約1,400箇所）に対して、連続立体交差事業や道路の立体化等により踏切を除却する対策のスピードアップを図り、平成20年度から10年間で、約400箇所を除却する対策（**抜本対策**）を推進
- ・ また、踏切制御に係るシステムの高度化、工期短縮に向けた高架化技術の検討等、鉄道施設等の改良による道路交通の円滑化方策の検討を実施

[安全対策]

- ・ 安全上課題のある踏切*（約1,900箇所）に対して、歩道拡幅や立体横断歩道橋の設置等の安全対策を集中的に実施し、平成20年度からの10年間で全て解消
- ・ なお、**速効対策対象踏切***約1,200箇所に対しては、平成22年度までに全て（平成18～20年度で約6割の箇所）対策を実施

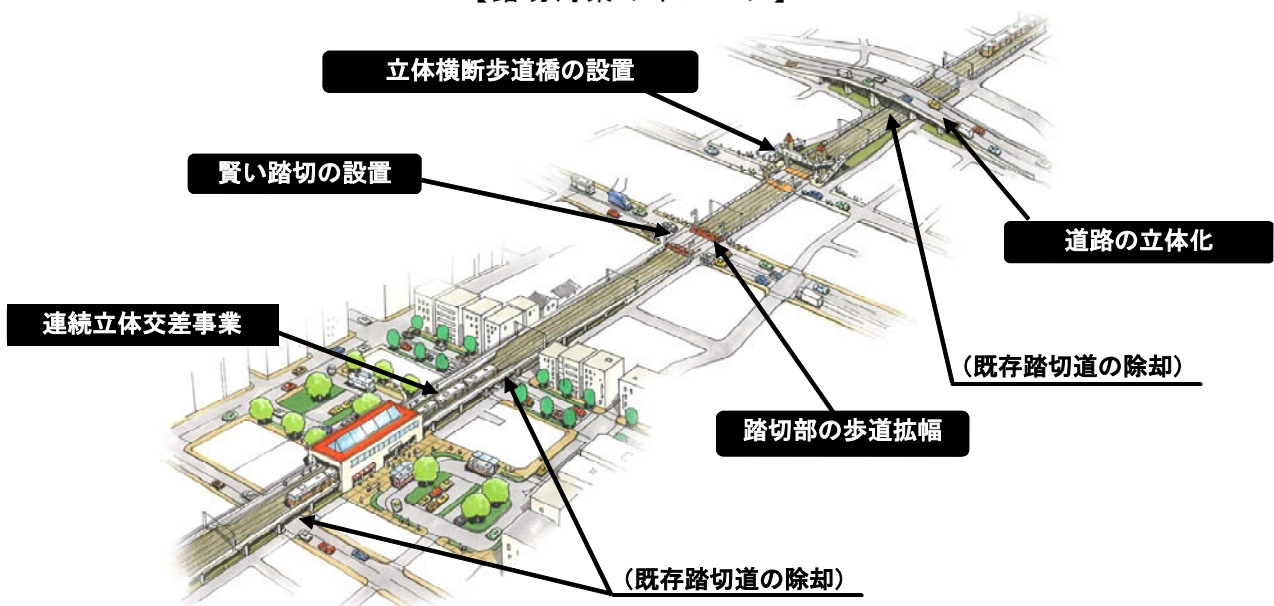
※開かずの踏切：電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切

※交通が集中する踏切：開かずの踏切より遮断時間は短いものの、自動車や歩行者が集中していること等により、交通に大きな支障となっている踏切のことで、1日の踏切交通遮断量が5万台時以上の踏切、又は、自動車交通量に歩行者、自転車を加えた1日の踏切交通遮断量が5万台人時以上の踏切のうち、歩行者と自転車のみの遮断量が2万台人時以上である踏切

※安全上課題のある踏切：開かずの踏切、前後の道路よりも歩道が狭隘な踏切及び交通が集中する踏切

※速効対策対象踏切：開かずの踏切（約600箇所）及び前後の道路よりも歩道が狭隘な踏切（約600箇所）が対象（平成18年度時点）

【踏切対策のイメージ】



4.(1) 連続立体交差事業の推進

施策の概要

- 1) 連続立体交差事業により、道路整備の一環として鉄道を連続的に高架化・地下化し、複数の踏切を一挙に除却
- 2) 連続立体交差事業と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事業等により総合的に支援
- 3) 工期短縮やコスト縮減に資する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）等を推進
- 4) 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

○連続立体交差事業

＜実施予定箇所＞

J R 中央線（東京都）、西鉄天神大牟田線（福岡県）等 63箇所

うち新規着工準備箇所

京王線 代田橋駅～八幡山駅付近（東京都）：開かずの踏切16箇所
 西武新宿線 中井駅～野方駅付近（東京都）：開かずの踏切 7箇所
 京阪本線 香里園駅～枚方公園駅付近（大阪府）：開かずの踏切20箇所

【連続立体交差事業の整備事例：J R 阪和線（大阪市）】

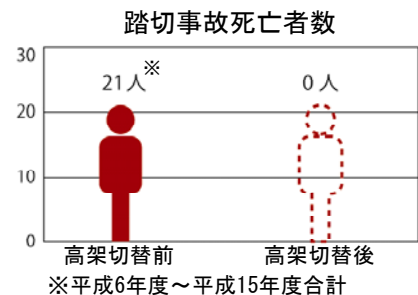
J R 阪和線の美章園駅～杉本駅付近の約4.9kmを高架化（平成18年5月高架切替）し、12箇所の踏切（うち開かずの踏切11箇所）を一挙に除却することによって、交通渋滞・踏切事故が解消され、踏切による地域分断が解消



高架切替前（最大渋滞長：約500m）



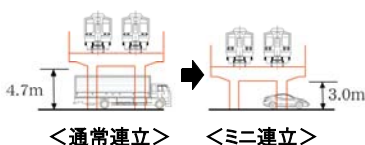
高架切替後（交通渋滞解消）



○ミニ連立

【ミニ連立のイメージ】

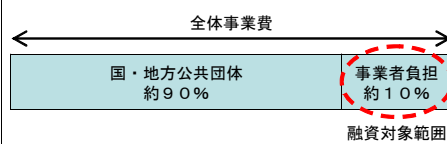
駅周辺等で大型車の通行が必ずしも必要のない区間では、高さ、延長を抑えた「ミニ連立」を推進



○連続立体交差事業に係る融資制度

無利子貸付制度

- ◆貸付対象者：地方公共団体を通じて認定事業者
- ◆貸付限度額：事業者負担費の1/2以内
- ◆国の貸付率：地方公共団体の貸付額の1/2以内（事業者負担費の1/4以内）
- ◆貸付期間：20年以内（5年以内の据置期間含む）



道路開発資金貸付制度

以下の費用について道路開発資金の貸付を実施(①、②については、開かず踏切等を除却する事業の場合は貸付限度額等を優遇)

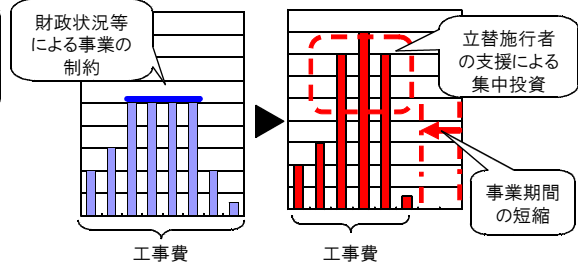
- ①連続立体交差事業及びその関連事業において、鉄道事業者等が負担する費用
- ②「連続立体交差事業における鉄道事業者等による立替制度要綱」に基づき、鉄道事業者等が地方公共団体が負担する費用を立替える費用
- ③連続立体交差事業として着工準備採択された事業において、地方道路公社等が用地を先行取得する費用

○立替施行制度

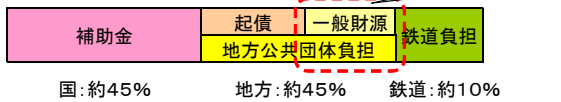
<制度の概要>

- ◆地方公共団体と立替施行者（鉄道事業者、SPC、第三セクター、機構等）との間の協定に基づき、立替施行者が事業費の一部を立て替えて事業を実施する制度。
- ◆立替事業費は、後年度、地方公共団体が立替施行者に返済。

<制度活用の効果>



<事業費の資金構造>



【参考】「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。

4.(2) 鉄道施設等の改良による道路交通の円滑化

施策の概要

踏切除却までに時間を要する「開かずの踏切」等への対策として、鉄道施設等の改良による道路交通の円滑化方策の検討を実施

- ・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、踏切システム高度化のための検討を実施 **新規**
- ・鉄道線路の高架化を効率的・効果的に進めるため、**工期短縮に向けた高架化技術の検討等を実施** **新規**

○踏切制御システムの高度化

【列車通過検知システムのイメージ】

