

「鉄道立体交差事業の現状と改善方向」 に対するコメント

平成14年5月28日
都市基盤整備公団
理事 小澤 一郎

提示された改善提案

事業採択評価基準の検討

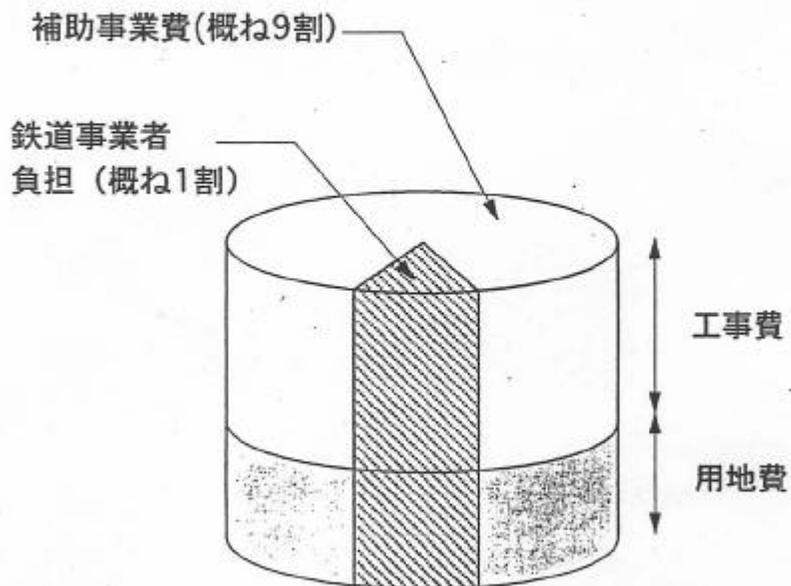
土地の有効利用

事業規模の見直し

円滑な財源確保

用地買収を回避した工法

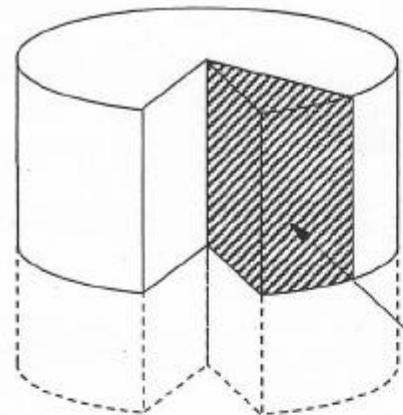
連続立体交差事業の推進に向けた制度拡充と効果



【連続立体交差事業全体事業費の構成】

連続立体交差事業は、既設線の高架化の場合、道路特定財源を活用した概ね9割の補助事業と、鉄道事業者の1割の負担で実施されています。

●制度拡充1：鉄道事業者による立替施行制度の創設



事業の最盛期において鉄道事業者が工事費の一部を立て替えることにより、集中投資を可能にし、全体工期を短縮します。

鉄道事業者による立替施行分

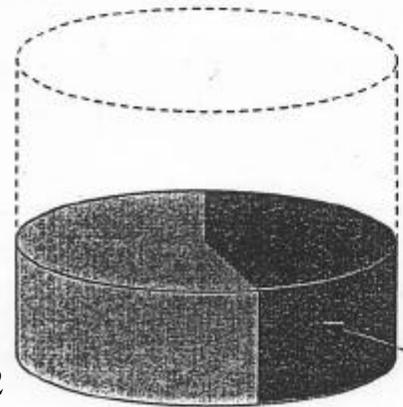
●制度拡充2：鉄道事業者に対する融資制度の創設



新たな融資制度の創設により鉄道事業者負担分を支援し、鉄道事業者の負担がネックになっている地区における事業の円滑な進捗を図ります。

鉄道事業者負担分

●制度拡充3：土地開発公社等に対する融資制度の創設



新たな融資制度の創設により、土地開発公社等による用地買収の早期着手を可能にし、事業の進捗を推進します。

用地先行買収分

平成12年度 採択基準緩和のイメージ

- 鉄道高架化による事業効果や事業の緊急性が高いにも関わらず、連続立体交差事業の従来の基準では採択できなかった地区について支援を可能とします。
- 現下の地方財政も厳しい状況下、緊急性の高い地区における機動的な鉄道高架化を可能とし、連続立体交差事業の早期効果の発現を図ります。

(1) ボトルネック踏切の重点的除却の推進



緩和内容と効果

【緩和内容】「ボトルネック踏切*」が含まれる場合、幹線道路数の要件を緩和（2本→1本）
 （※ピーク時通断時間40分/時以上もしくは踏切交通遮断量5万台時/日以上の踏切）

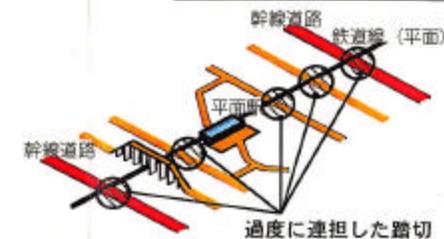
【効果】従来は鉄道高架化による解決が不可能であった「ボトルネック踏切」の除却を推進するとともに、従来から採択基準に適合している踏切についてもピンポイント的な重点除却を可能とします

緩和内容と効果

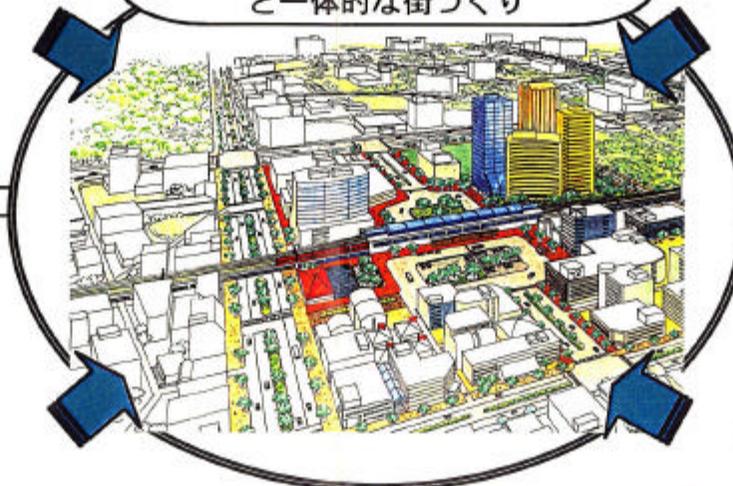
【緩和内容】「過度に連担した踏切*」が含まれる場合には、踏切交通遮断要件を緩和（2万台時→1万台時（2機車・歩行者分きの））
 （※延長1km当たり3カ所以上の密度で連担した5カ所以上の踏切）

【効果】鉄道の高架化による市街地の分断解消が必要でありながら、交通遮断量が少ないがために鉄道高架に取り組めない地域において、新たなまちづくりを可能とします

(2) 過度に連担した踏切の除却推進



鉄道高架による都市交通の円滑化と一体的な街づくり



(3) ボトルネックとなっている立体交差道路の大規模改築と併せた鉄道高架化の支援

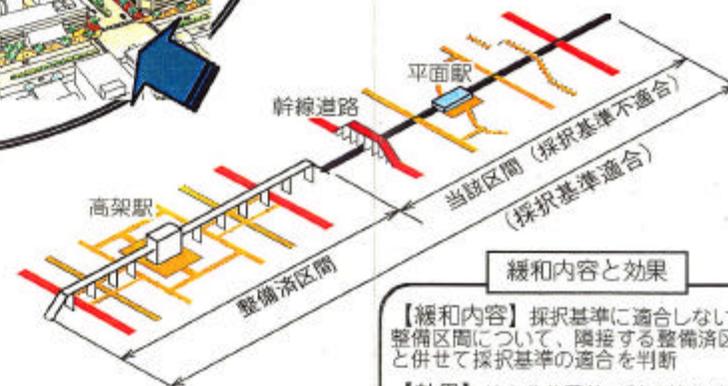
緩和内容と効果

【緩和内容】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

【効果】駅周辺のまちづくりに先進的かつ積極的に取り組んだがために踏切が2カ所以上存在せず、鉄道高架に取り組めない地域において、新たなまちづくりを可能とします



(4) 段階的な鉄道高架化の支援



緩和内容と効果

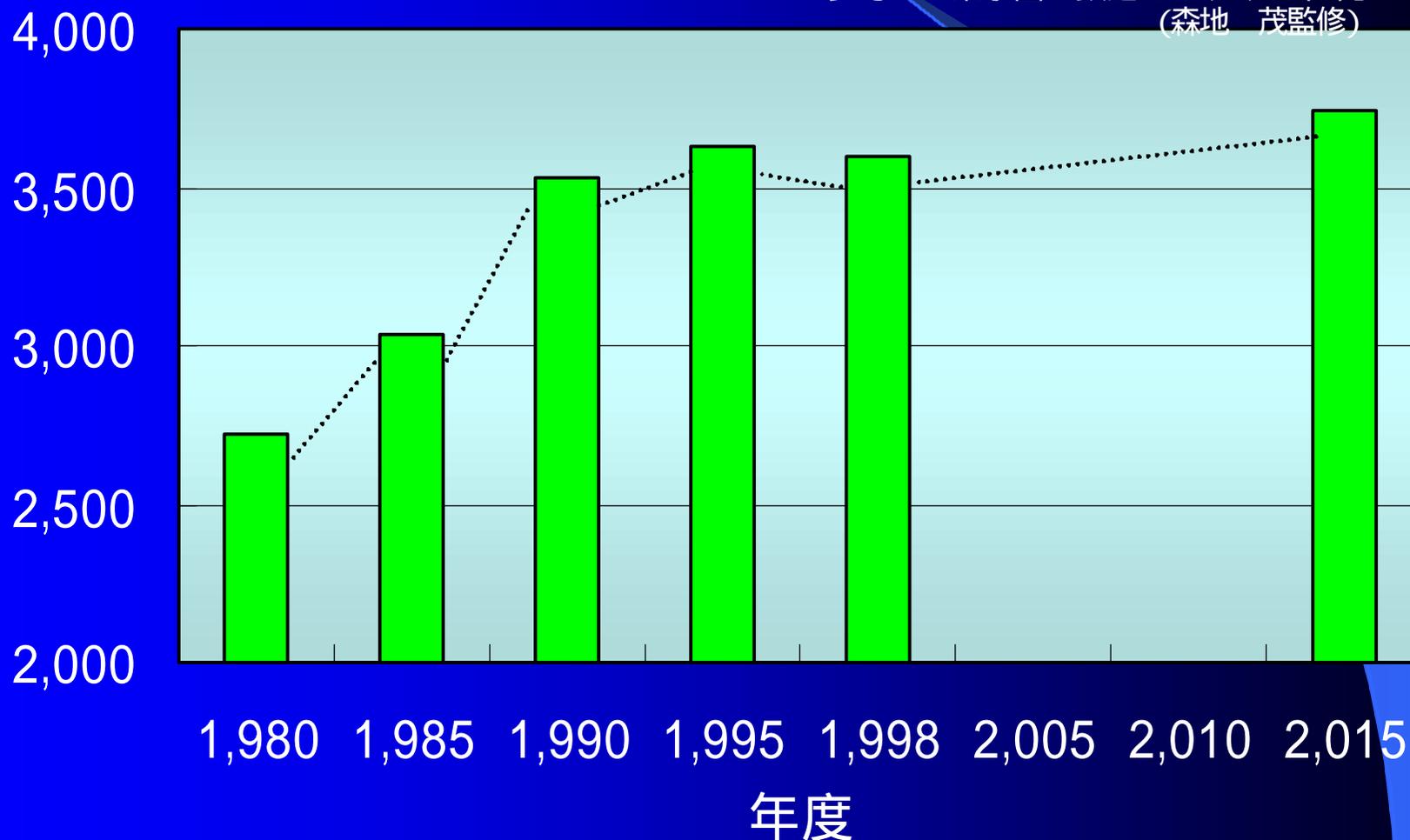
【緩和内容】採択基準に適合しない未整備区間について、隣接する整備済区間と併せて採択基準の適合を判断

【効果】地方公共団体の財政状況や事業化のプライオリティに即した、計画的かつ機動的な事業実施を可能とします

鉄道輸送人員の推移と将来予測(東京圏)

(万人/日)

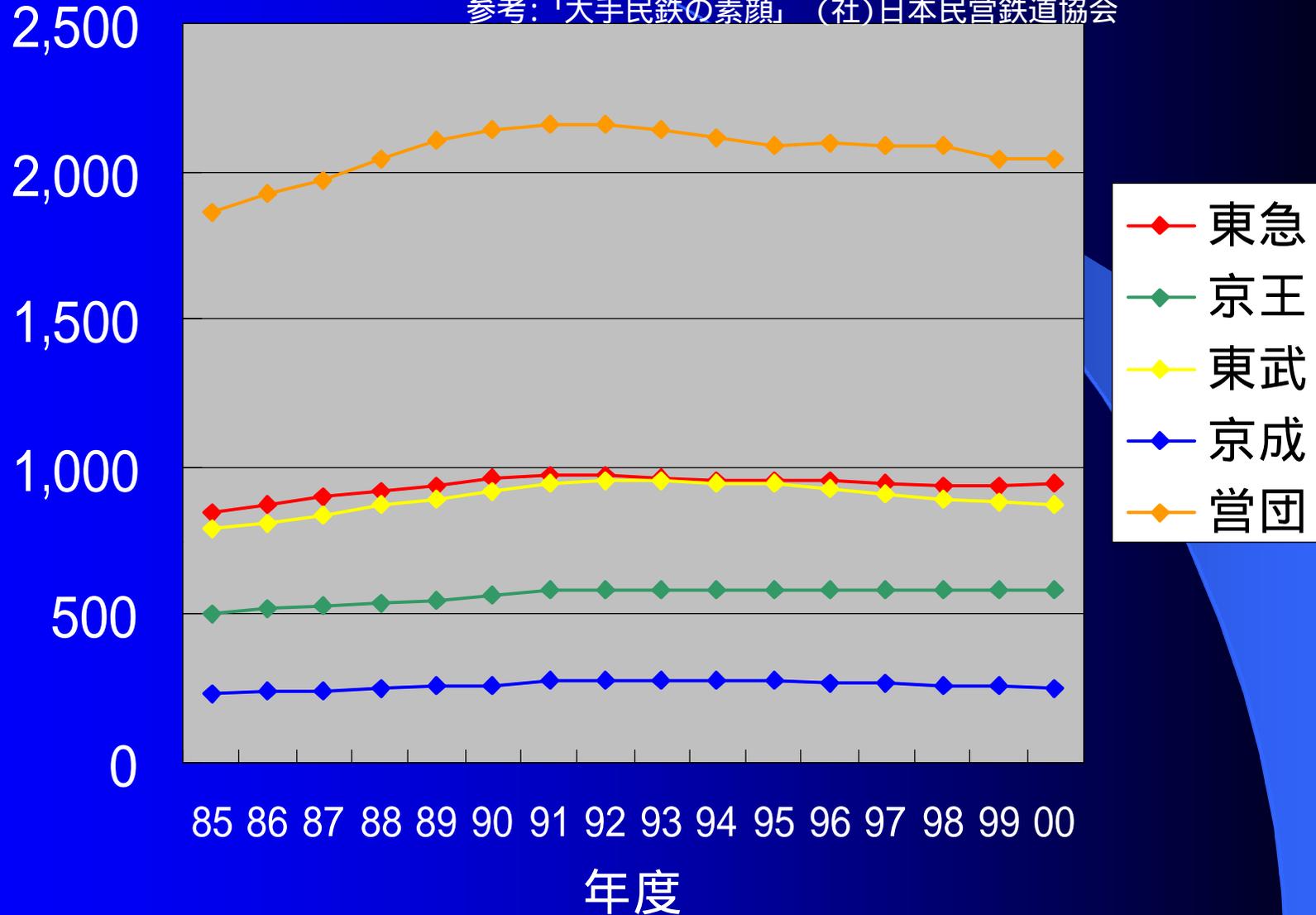
参考: 「東京圏の鉄道のおゆみと未来」
(森地 茂監修)



鉄道各社の年間輸送人員の推移

(百万人/年)

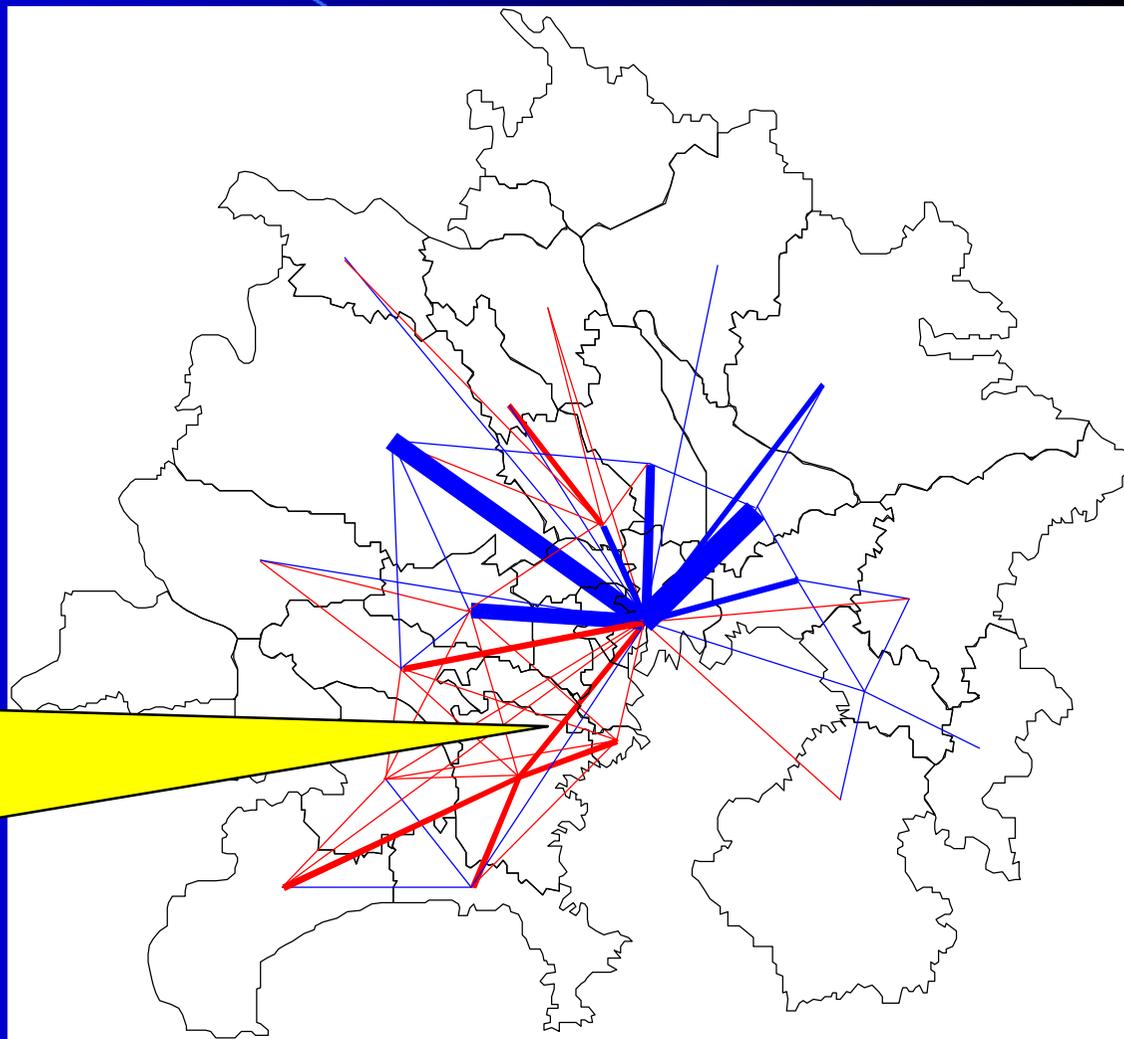
参考: 「大手民鉄の素顔」 (社)日本民営鉄道協会



平成12年度大都市交通センサス調査結果

首都圏定期券利用者流動
のH7調査からの変化量
(赤:増加 青:減少)

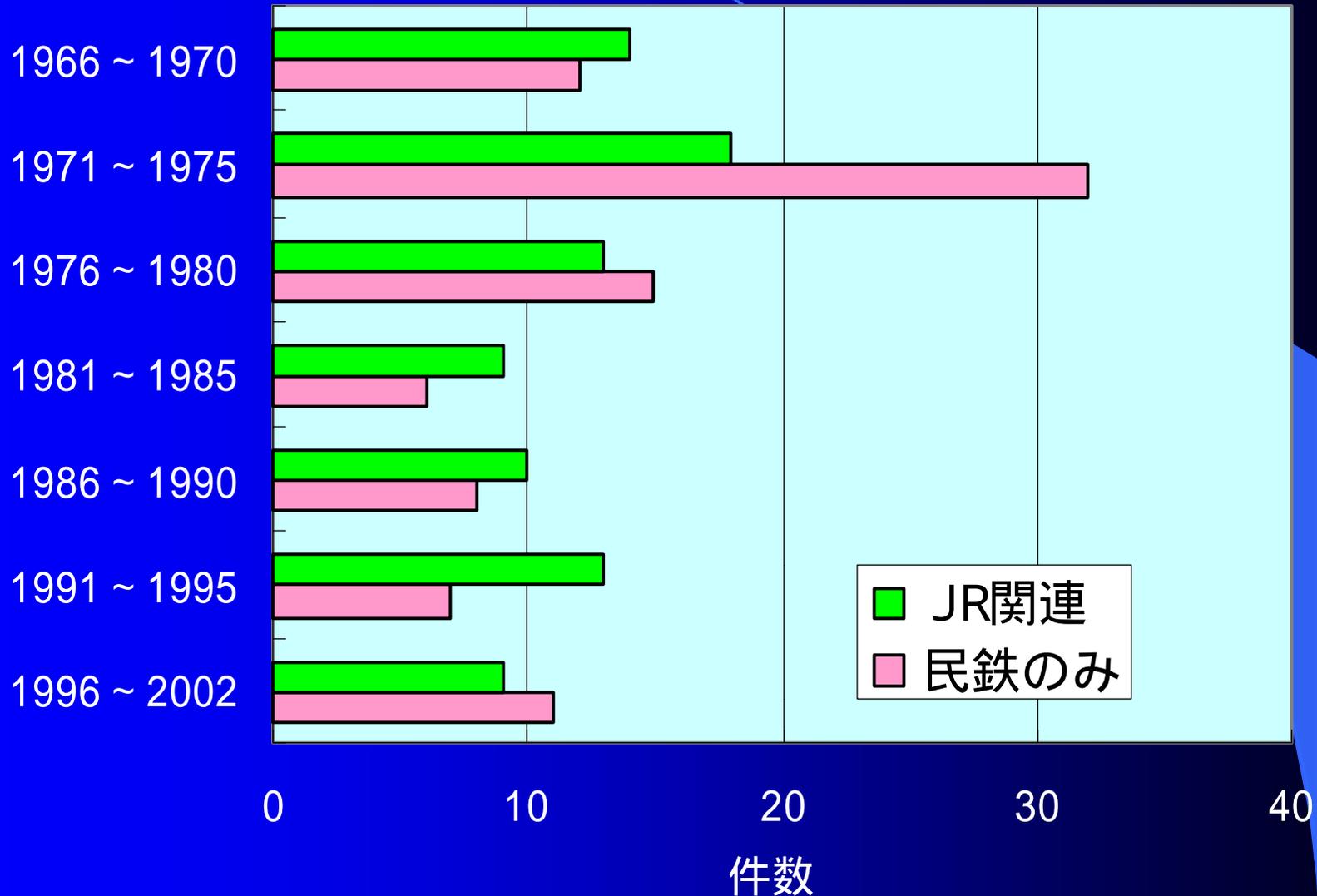
神奈川方面の交通
流動に増加傾向
(相模原 町田方面
～ 横浜方向)



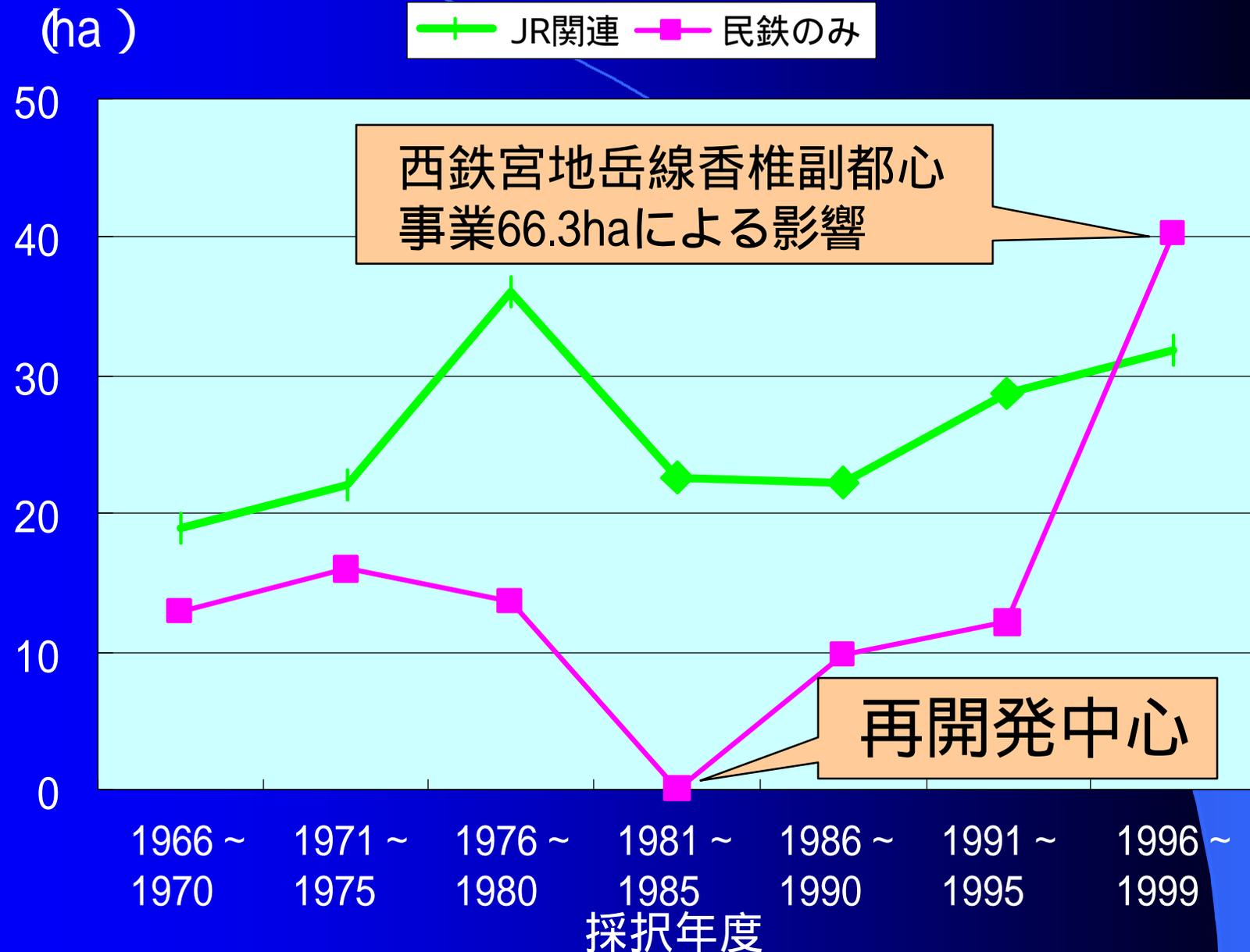
面的整備の現状

連続立体交差事業の採択件数(JRと民鉄)

採択年度



土地区画整理事業の平均整備面積



今後の面的整備のあり方

視 点

中小サイズ

「小回りの利く」、「横の」再開発

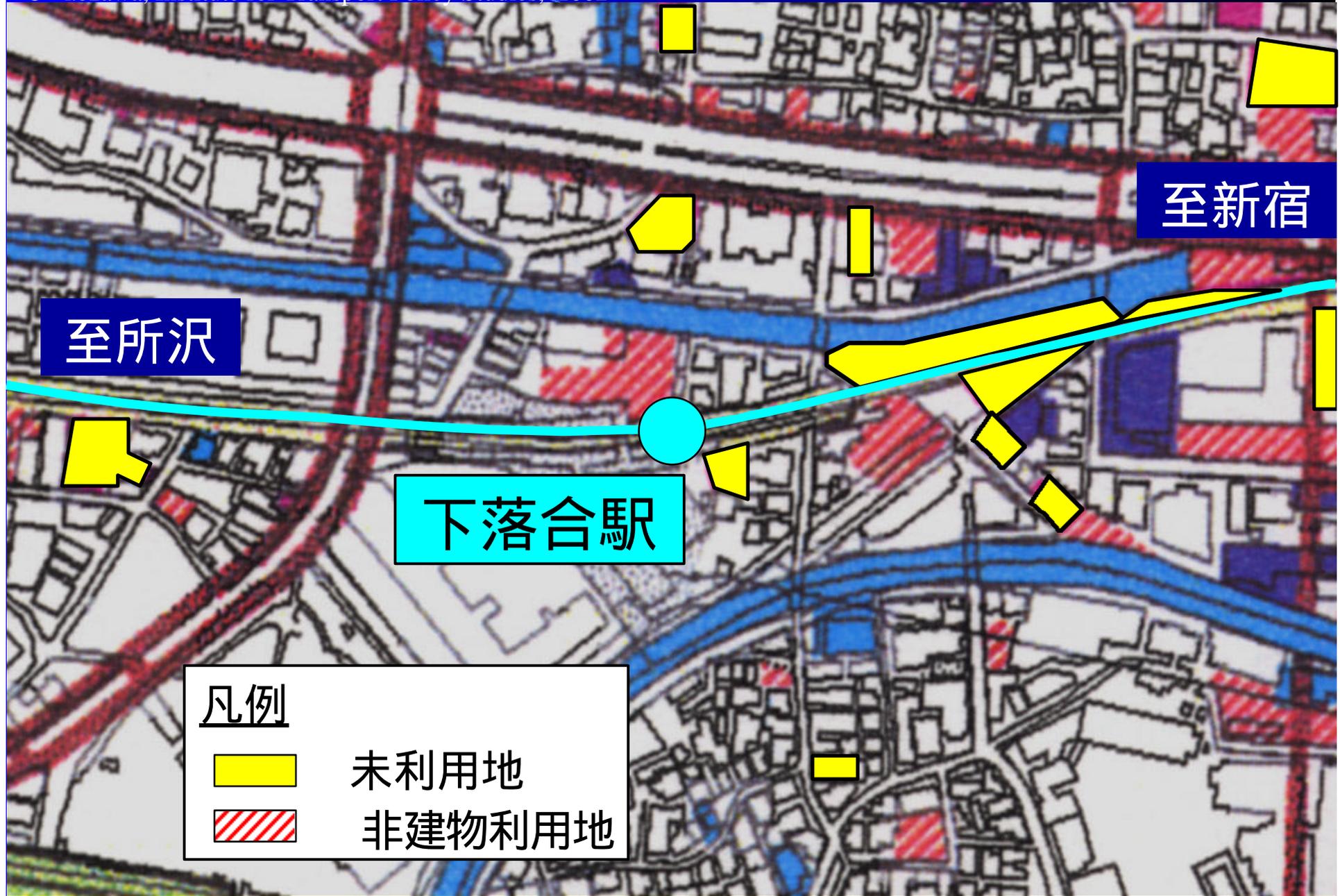
バブル期からの「塩漬け」地の有効利用

少子高齢化へのに対応した福祉施設

育児施設の集約化

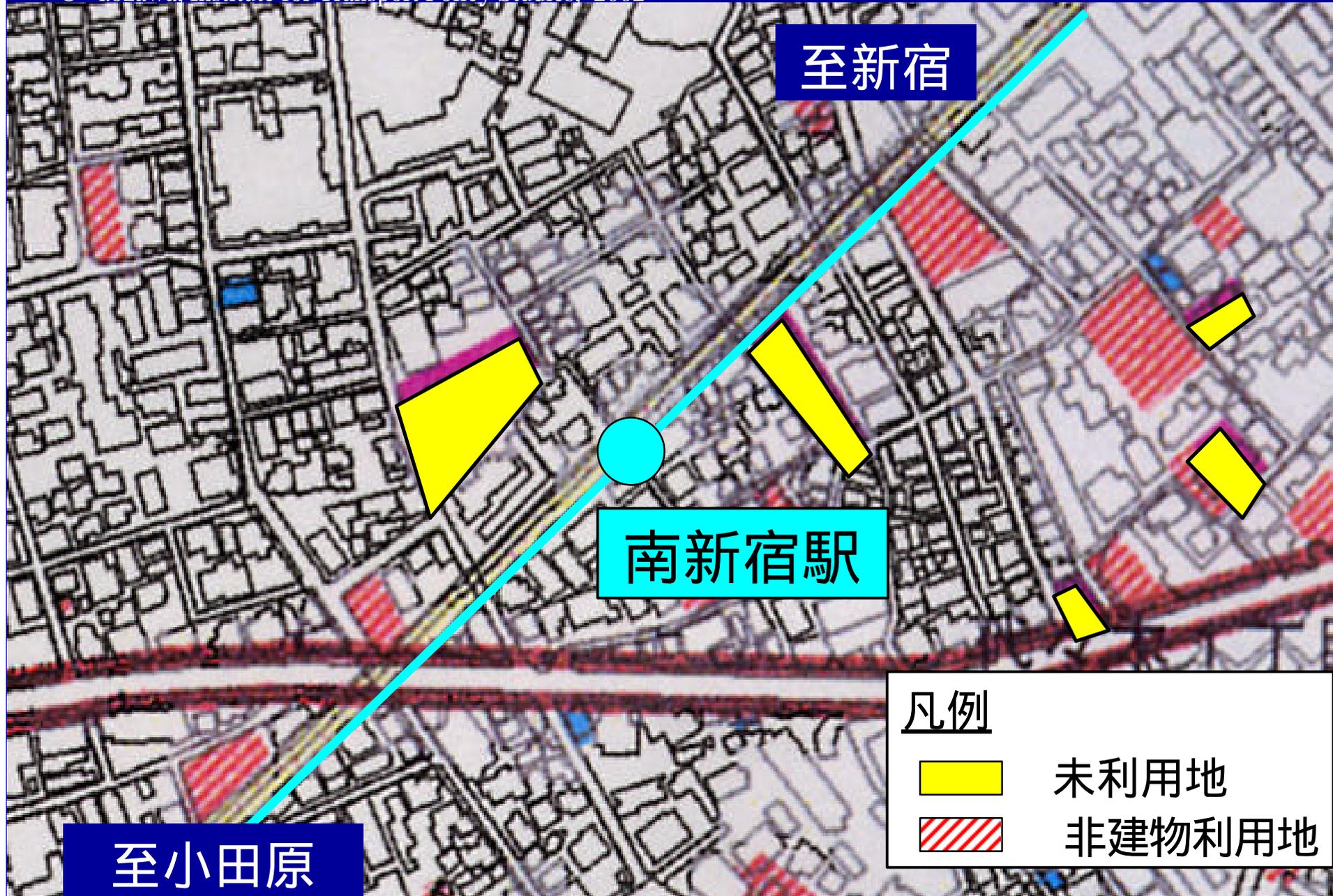
西武新宿線 下落合駅付近

© i.ozawa, Institute for Transport Policy Studies, 2002



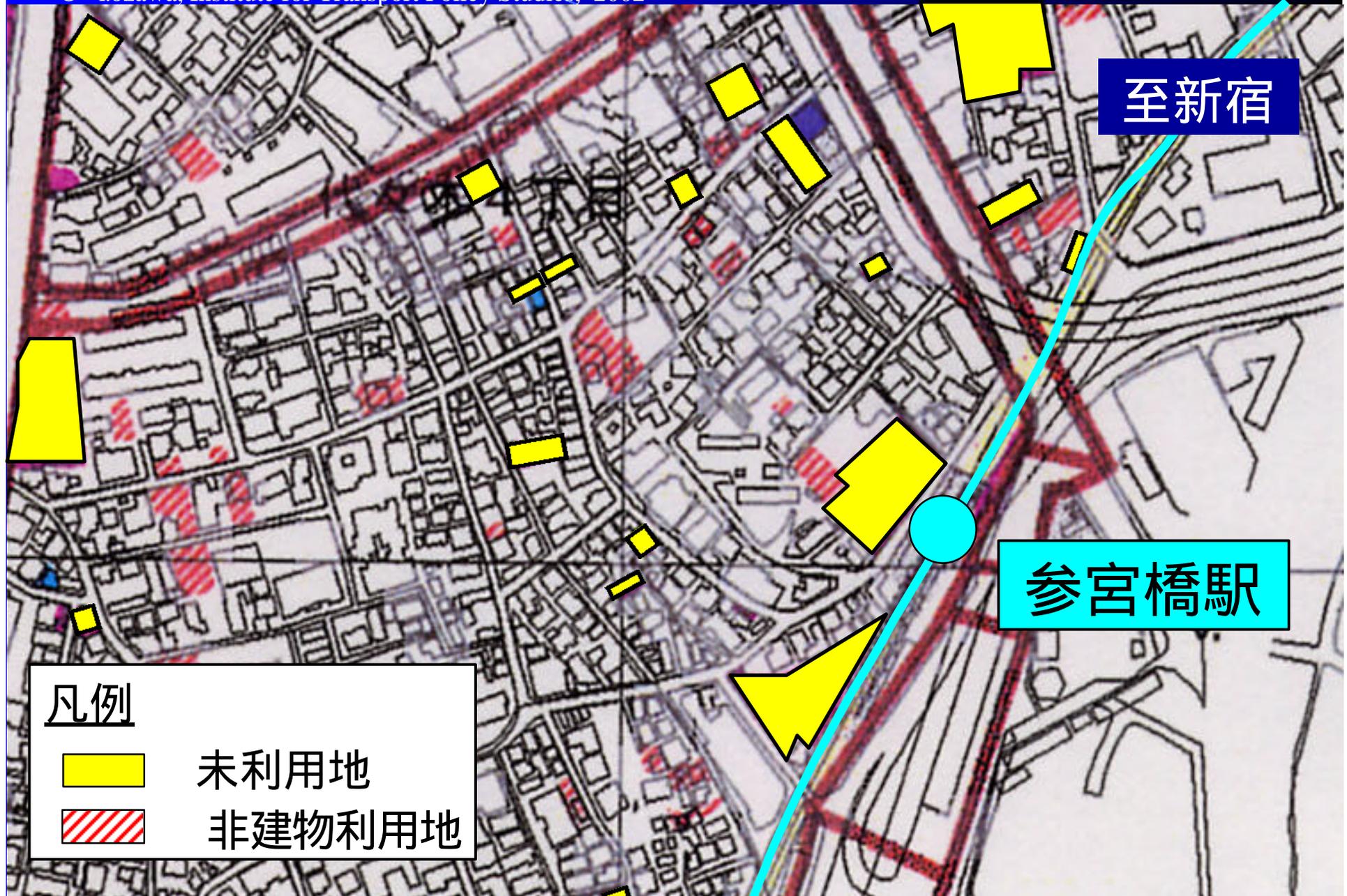
小田急線「南新宿」駅付近

© i.ozawa, Institute for Transport Policy Studies, 2002



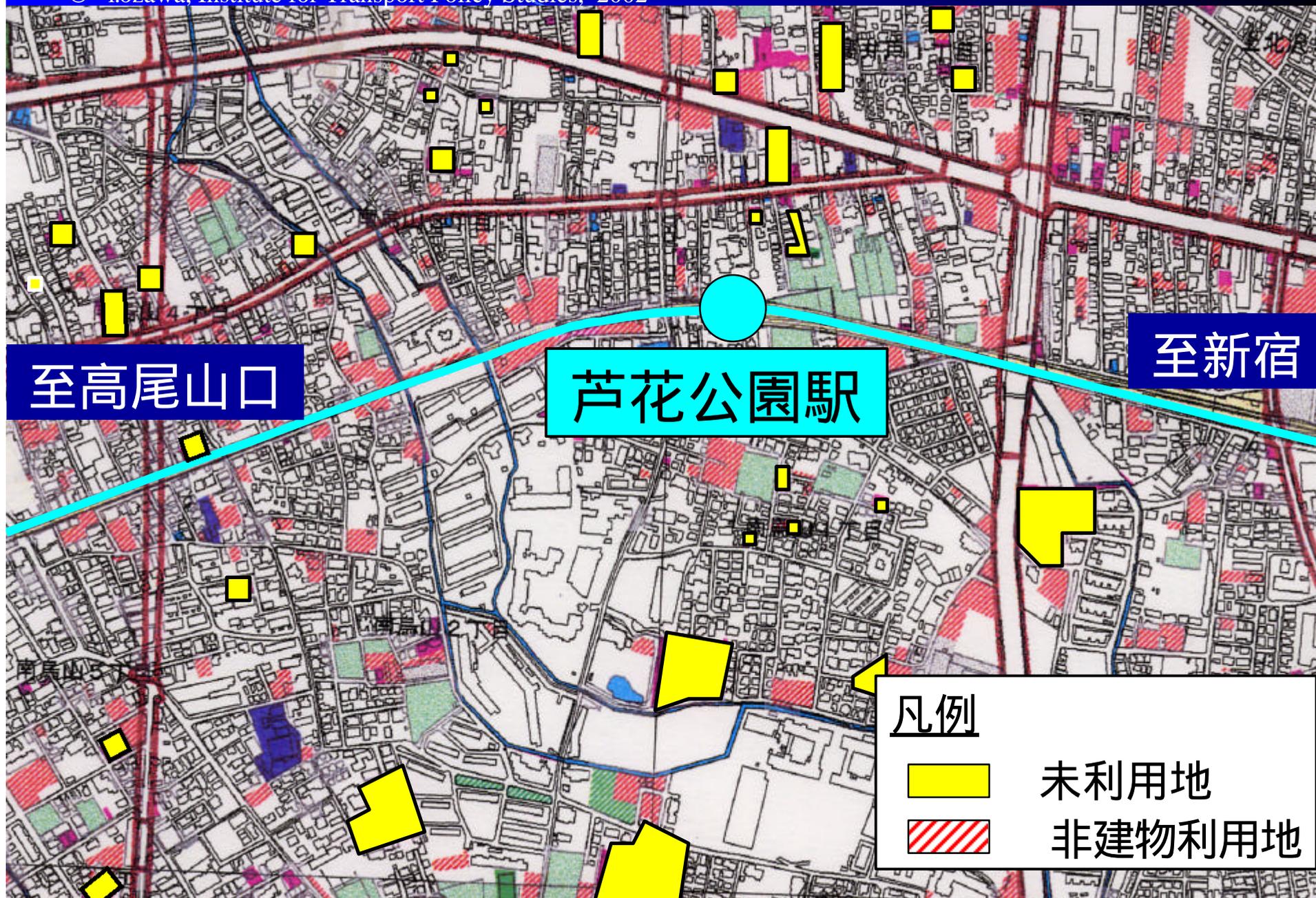
小田急線「参宮橋」駅付近

© iozawa, Institute for Transport Policy Studies, 2002

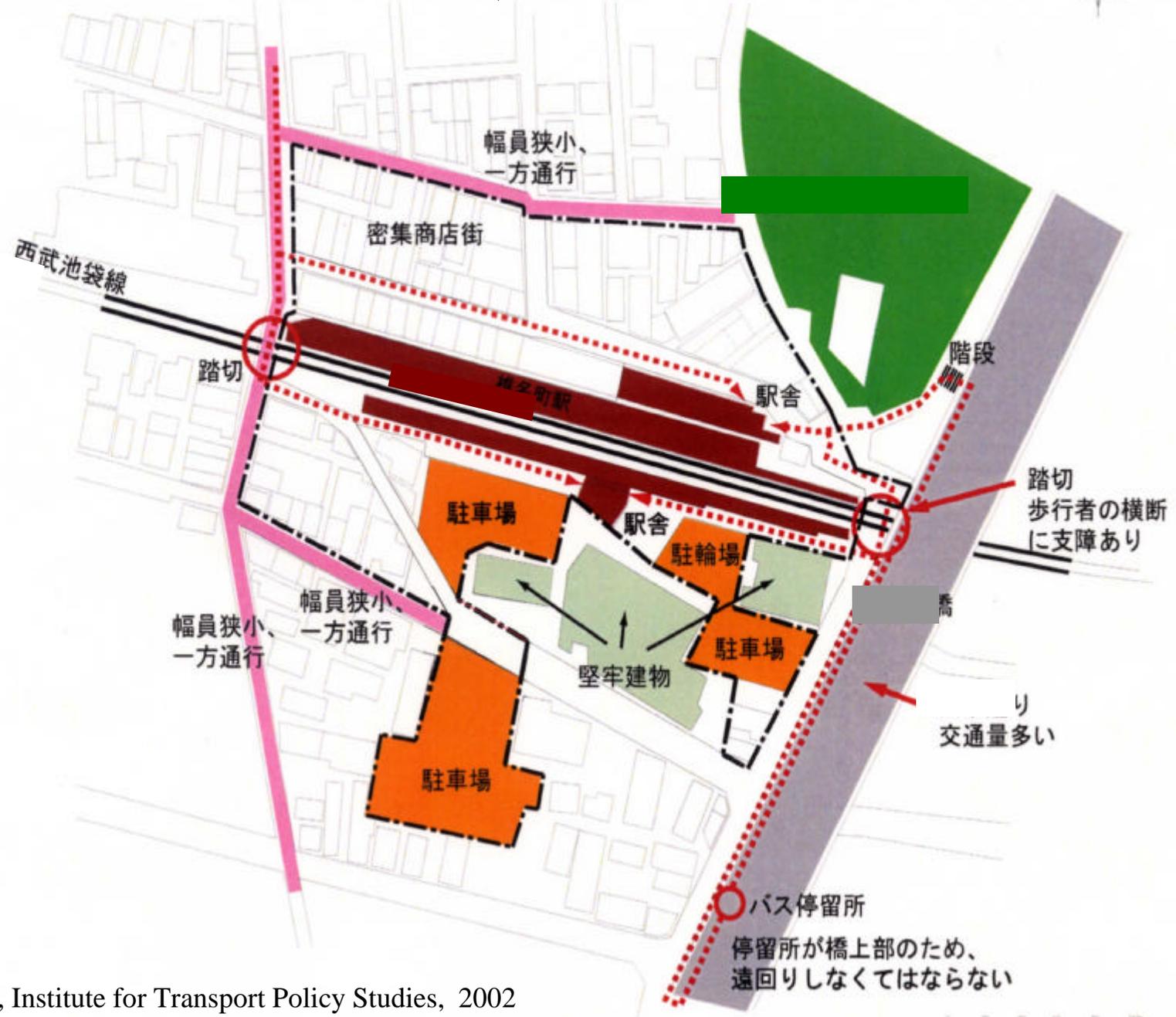


京王線「芦花公園」駅付近

© iozawa, Institute for Transport Policy Studies, 2002



現況課題図(例)



計画方針図(例)

