

連続立体交差事業における先行事例の研究について

- 連続立体交差事業等の実施により想定される効果

- 先行事例

連続立体交差事業等の実施により想定される効果

- 連続立体交差事業等の実施により想定される効果のうち、**踏切除却等に伴う交通の円滑化**や**安全性の向上**に加え、これに付随して生じる**環境の改善**や**高架下空間の有効活用**等の直接効果については、下表のとおり（事業実施による事業効果の発現に関するフロー図は別添資料のとおり）

効果		概要	
直接効果	鉄道横断等に関する効果 (自動車)	移動時間短縮	連続立体交差や関連道路の整備により、自動車交通が円滑化し、総移動時間が短縮
		走行経費減少	連続立体交差や関連道路の整備により、自動車交通が円滑化し、総走行費用が減少
		交通事故減少	連続立体交差や関連道路の整備により、自動車交通が円滑化し、交通事故が減少
	鉄道横断等に関する効果 (歩行者)	移動経路の変化による時間短縮	移動経路の変化に伴い、総移動時間が短縮
		歩行快適性の向上	鉄道横断時や広場利用等における歩行者の快適性が向上
		踏切横断安全性の向上等	踏切の横断安全性向上、ヒヤリ・ハットが解消
	環境・景観に関する効果	CO2等の削減	渋滞緩和等によるCO2、NOX等の発生量が削減
		騒音の削減	連続立体交差や関連道路の整備により、自動車交通が円滑化し、騒音が削減
		景観の向上	連続立体交差や関連道路の整備により、景観が向上
	高架下利用に関する効果	高架下空間の創出	高架化による高架下空間の創出
高架下への施設等導入による価値向上		高架下に行政施設等を導入することによる価値向上	

※ 連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料集（国土交通省，H26.3）を元に作成

連続立体交差事業等の実施により想定される効果

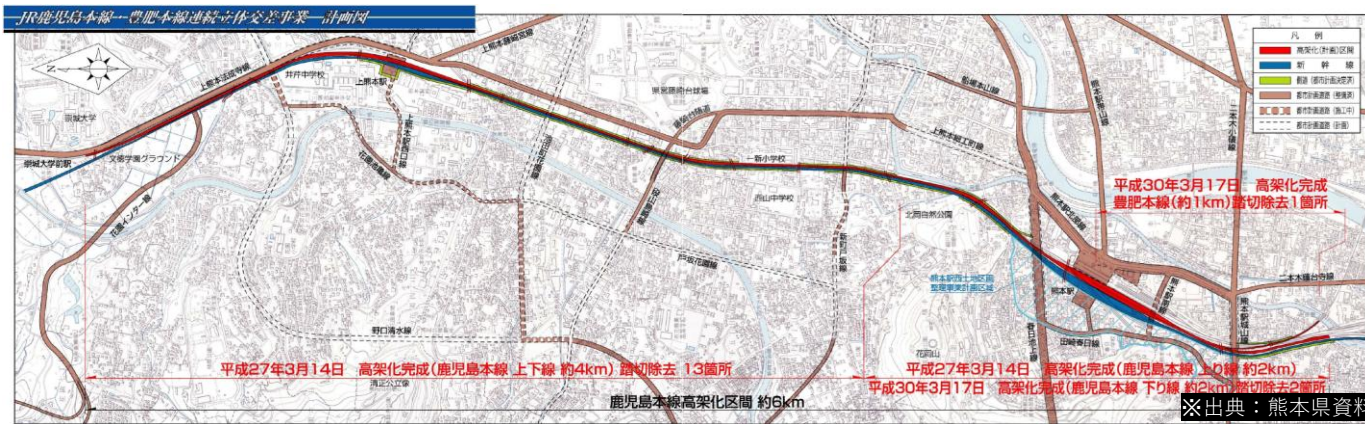
- 連続立体交差事業等の実施により想定される効果のうち、直接効果の発現を契機として、中長期的に発現する**市街地分断の解消**、**地価の上昇**、**駅周辺整備の進展**等の間接効果については、下表のとおり（事業実施による事業効果の発現に関するフロー図は別添資料のとおり）

効果		概要	
間接効果	市街地の発展・まちづくりに関する効果	土地利用・市街地構造の変化	地価や人口の分布状況の変化など、事業が市街地の構造等に与える影響
		市街地分断の解消	市街地分断解消により、鉄道両側の行き来が容易になる
	安全な市街地の形成に関する効果	避難迂回の解消	避難所までの移動にあたって、踏切から立体化済区間までの迂回が解消
		新規避難路の整備	側道や高架下空間が避難路となることで、より近傍の避難所が利用できたり、避難所までの迂回が解消
		延焼遮断	高架部沿線の不燃化をあわせて行うことで、延焼が防止でき、被害を受ける建築物が減少
		緊急車両のアクセシビリティ向上	鉄道横断道路の整備により、緊急車両の通行が容易になり、救急活動等がしやすくなる
	他事業との関連	関連事業の誘発	連続立体交差事業が、他の事業（都市計画道路整備、駅周辺開発など）の契機・前提となる
	その他	鉄道事業者への効果	鉄道施設更新等に伴う住民の評価、乗降客の増加等
		商業活動等への効果	連続立体交差事業にともなう開発等（大規模建物の立地、商業施設の立地等）
市民満足度等への効果		事業全般についての満足度等	

※ 連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料集（国土交通省，H26.3）を元に作成

先行事例【熊本駅（熊本県熊本市）】

J R 鹿児島本線等熊本駅付近連続立体交差事業



事業主体	熊本県
事業延長	約6 km (鹿児島本線) 約1 km (豊肥本線)
事業費	約626億円
事業期間	H13 ~ H30
除却踏切数	15
乗降人数	約3.4万人 (R6)



経緯	H12 都市計画決定 H13 都市計画事業認可 H29 鉄道高架化完了 H30 事業完了
特徴	事業実施により、踏切が除却され交通渋滞が解消されるとともに、東西市街地の一体化や歩行者の安全性・利便性が向上した。さらに、高架下空間の活用による都市機能の充実や放置自転車の解消、地価の上昇や雇用創出などの効果が発現している。 (参考：熊本県HP https://www.pref.kumamoto.jp/soshiki/103/127307.html)

先行事例【新潟駅（新潟県新潟市）】

新潟駅付近連続立体交差事業



事業主体	新潟市
事業延長	約2.5 km
事業費	約966億円 (R6再評価時)
事業期間	H18 ~
除却踏切数	2
乗降人数	約7.1万人 (R6)

経緯	H17 都市計画決定 H18 都市計画事業認可 R4 鉄道高架化完了
特徴	事業実施による直接効果として、踏切除却による慢性化していた踏切遮断による渋滞解消のほか、鉄道高架化にあわせた整備による効果として、高架下交通広場整備による公共交通網の南北一体化や幹線道路等の整備による南北市街地の一体的なまちづくりの促進、交流人口の拡大や雇用創出、駅周辺地区への民間投資誘発等、将来にわたる多面的な効果が発現している。 (参考：新潟市HP https://www.city.niigata.lg.jp/kurashi/doro/ekisyu/renzoku/hiyobeneki.html)

先行事例【富山駅（富山県富山市）】

富山駅付近連続立体交差事業

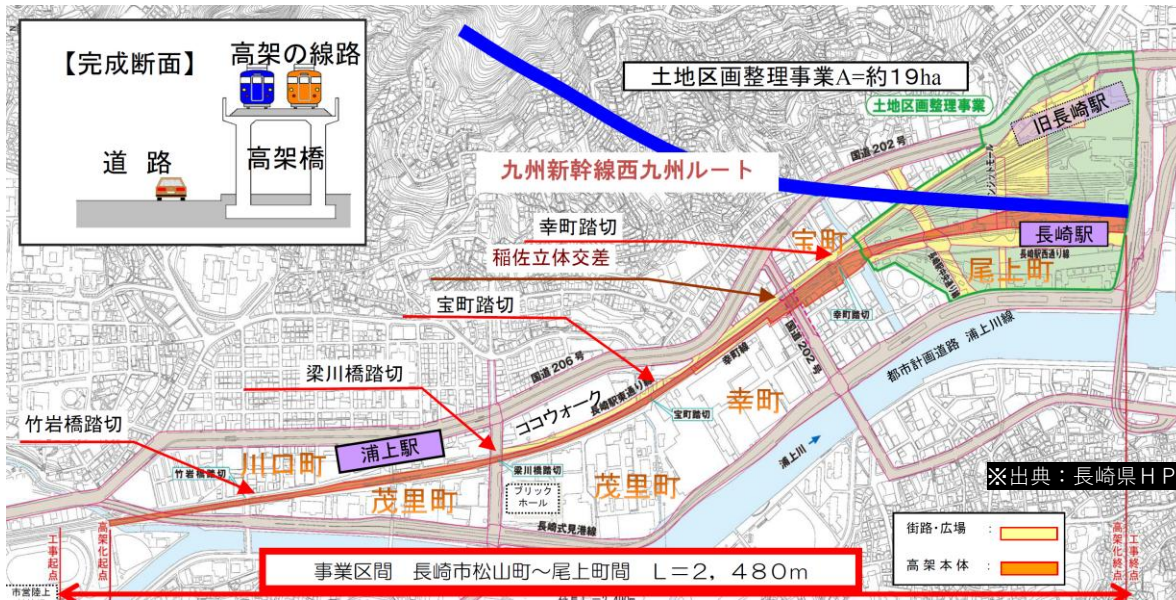


事業主体	富山県
事業延長	約1.8 km（あいの風とやま鉄道線） 約0.7 km（JR高山本線） 約1.0 km（富山地方鉄道本線）
事業費	約520億円 （R6再評価時）
事業期間	H17～
除却踏切数	2
乗降人数	約6.0万人（R7）

経緯	H17 都市計画決定 H17 都市計画事業認可 H30 あいの風とやま鉄道・JR高山本線高架化完了
特徴	あいの風とやま鉄道及びJR高山本線の高架化により踏切が解消され、道路交通の円滑化と安全性が向上した。併せて南北を結ぶ自由通路や路面電車の接続により、分断されていた市街地の一体化が実現し、交通結節点としての機能が大幅に強化された。さらに駅周辺整備と連動し、都市機能の充実や賑わい創出が進み、県都にふさわしい拠点形成が図られている。 （参考：富山県公式チャンネルYouTube https://www.youtube.com/watch?v=eRnV0td9aEg ）

先行事例【長崎駅（長崎県長崎市）】

J R長崎本線連続立体交差事業



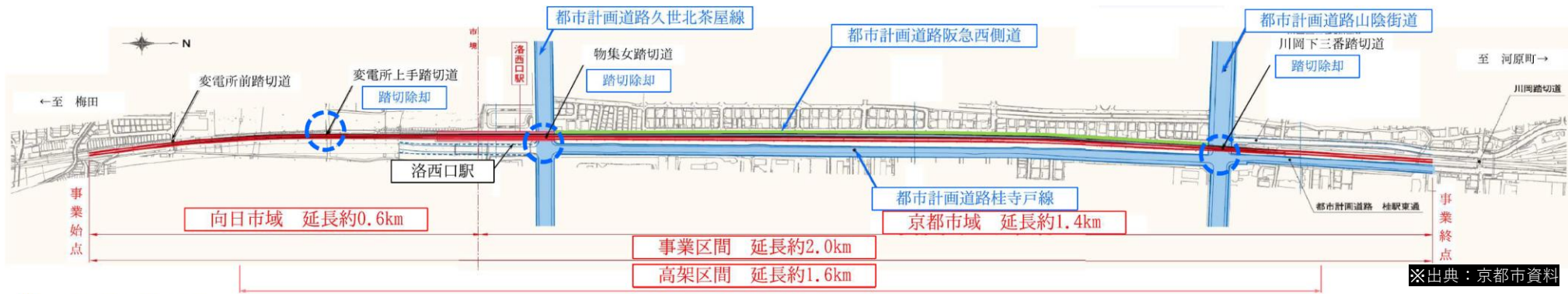
事業主体	長崎県
事業延長	約2.5 km
事業費	約494億円 (R4再評価時)
事業期間	H21 ~ R7
除却踏切数	4
乗降人数	約1.9万人 (R6)



経緯	H20 都市計画決定 H21 都市計画事業認可 R元 鉄道高架化完了 R7 事業完了
特徴	鉄道の高架化に伴い踏切が除却され、踏切遮断による交通渋滞の解消や道路交通の円滑化、交通の安全性向上、東西市街地分断の解消が図られた。また、関連事業により駅周辺の低・未利用地の再整備を実施し、県都の玄関口にふさわしいまちづくりを進めている。 (参考：長崎県HP https://www.pref.nagasaki.jp/bunrui/machidukuri/toshi-tochi-yochi/toshiseisaku-keikaku/renritsu/pannhuretto/)

先行事例【洛西口駅（京都府京都市・向日市）】

阪急京都線（洛西口駅付近）連続立体交差化事業



※出典：京都市資料



※出典：阪急設計コンサルタントHP

事業主体	京都市
事業延長	約2.0km
事業費	約242億円
事業期間	H18～H29
除却踏切数	3
乗降人数	約1.3万人（R7）

経緯	H17 都市計画決定 H18 都市計画事業認可 H29 事業完了
特徴	鉄道高架化に伴い踏切が除却され、踏切による交通渋滞の解消や道路交通の円滑化が図られた。また、鉄道により分断されていた市街地の一体化が進んだほか、高架化とあわせて自転車・歩行者道の整備が実施されるとともに、高架下空間の活用として、京都市と阪急電鉄が共同でプロジェクトを立ち上げ、官民連携で高架下空間の利活用を図っている。 (参考：京都市HP https://www.city.kyoto.lg.jp/kensetu/page/0000127731.html)