

連続立体交差事業を支援する融資制度の創設等

街路課

1. 背景・目的

連続立体交差事業は、その事業規模から地方公共団体のみならず事業費の一部を負担する事業者にとっても大きな負担となっている。

また、「開かずの踏切」への対策をはじめ、踏切対策のスピードアップを図っていく中で、今後、経験、施行能力等の乏しい地方公共団体が施行者となる連続立体交差事業が増大することが見込まれており、これへの対応が必要である。

このため、意欲、能力のある事業者の積極的な参画を得て事業促進を図るインセンティブとして、踏切道改良促進法に基づく認定事業者に対する無利子貸付制度を創設するとともに、施行能力等が脆弱な地方公共団体に対する体制支援や民間活力の活用等により連続立体交差事業の促進を図る観点から、立替施行者の拡大を図るものである。

2. 概 要

(無利子貸付制度の創設)

ボトルネック踏切等を除却する連続立体交差事業を対象として、踏切道改良促進法に基づく認定事業者が負担する事業費の一部に対し地方公共団体が無利子で資金を貸し付ける場合に、当該地方公共団体に対し当該貸付金の一部について無利子貸付を行う。

対象事業者：地方公共団体を通じ認定事業者

事業条件：ボトルネック踏切等を含む連続立体交差事業

貸付率：地方公共団体が無利子で貸し付ける金額（事業者負担分の1/2以内）の1/2以内

利率：無利子

償還期間：20年以内（5年以内の据置期間を含む）

(立替施行制度の拡充)

現在、鉄道事業者、軌道経営者に限定されている連続立体交差事業に係る立替施行者の対象を、特定目的会社（SPC）、第三セクター、機構等に拡大する。

3. 事業効果

当該貸付制度等の活用により、意欲、能力ある事業者の参画が促進されるとともに、地方公共団体に対する体制支援や民間活力の活用等により、連続立体交差事業のスピードアップを図る。

連続立体交差事業の採択基準の拡充

街路課

1. 背景・目的

本年3月に踏切事故が発生した東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の「開かずの踏切」のように、歩行者、自転車交通が多い問題踏切であっても、生活道路の踏切対策は遅れており、対策の充実が必要である。

このため、現在、幹線道路の踏切を対象としている連続立体交差事業について、歩行者、自転車交通の多い生活道路の踏切を除却する連続立体交差事業を採択対象とすることにより、「開かずの踏切」をはじめとする踏切への対策を緊急かつ重点的に実施するものである。

(開かずの踏切：ピーク時1時間あたりの踏切遮断時間が40分以上の踏切)

2. 概要

- (1) 連続立体交差事業の採択基準として、生活道路の歩行者ボトルネック踏切(※)を1本以上含む事業を追加。
- (2) (1)にあわせ、生活道路の歩行者ボトルネック踏切を含む事業については踏切交通遮断量要件にかかる対象交通を「自動車交通」から、「自動車交通、歩行者交通及び自転車交通」に読み替え。
(高架区間のあらゆる1kmの区間の踏切道において、5年後における1日の踏切交通遮断量の和が2万台時/日以上であること→2万台(人)時/日) 等

※生活道路の歩行者ボトルネック踏切

自動車、自転車及び歩行者の踏切交通遮断量が5万台(人)時/日以上、かつ、自転車及び歩行者の踏切交通遮断量が2万台(人)時/日以上

の幹線道路以外の踏切

幹線道路：国道、都道府県道、都市計画道路
 ボトルネック踏切：「開かずの踏切」及び自動車の踏切交通遮断量が5万台時/日以上の踏切

踏切交通遮断量：一日あたりの交通量×一日あたりの踏切遮断時間

3. 事業効果

本施策により竹ノ塚駅付近の踏切など、歩行者交通の多い「開かずの踏切」等の生活道路の踏切除却を推進する。また、これにあわせ、近接した幹線道路が立体交差化されているなど、大型車の通行が必ずしも必要のない場合には、高さ、延長を抑えたミニ連立を推進し、連続立体交差事業のコストを縮減するとともに、街中への大型車の流入を抑制する。

