いて行われる。施行者は，個人，協同，組合，公共団体，行政庁，住宅公団，地域公団，宅地開発公団（法第3条，第3条の2，第3条の3，第3条の4）であり，事業の施行は施行者により細部は異なるが，公共団体施行を例にとれば，施行規定及び事業計画を定め（法第53条，第54条），2週間縦覧に供し都市計画地方審議会の議を経るとともに（法第55条）事業計画の中の設計の概要について認可を受けなければならない（法第52条）。事業計画が決定後は事業ごとに関係権利者の代表からなる土地区画整理審議会が設けられ（法第56～第58条），事業進捗の詳細な事項について審議する。個人または組合施行では，土地の権利者が，自らあるいは組合を設立して行うものであるから関係権利者の同意による（法第8条，第18条）こととし，事業の施行認可または組合の設立認可が必要であるとしている。土地区画整理事業の特徴は，公共施設を整備し宅地の利用増進を図ることにより，公共施設用地の増加分を宅地の利用増進の範囲内で負担させることにあり，権利の変換（換地）によって，公共施設用地を生み出すことができ，原則として用地の取得は不要である。また，増進の範囲内で保留地を定め事業費に充当することができる（法第96条）。このため，事前の立入調査および権利の確定（法第72～第74条，第81～第85条）を行い，土地の権利を移す換地計画（法第86～第93条，第95条）を作成する。換地計画に基づき仮換地を定め（法第98～第101条），仮換地への既存建築物の移転（法第77条，第78条）を行い，公共施設整備の工事を行う。工事完了により換地処分を行い（法第103条，104条），整理前，整理後の評価額の不均衡については清算金によって清算される（法第110～第112条）。また，整理後は一括して登記され（法第107条），公共施設は公共団体に帰属する（法第106条）。

b） 新住宅市街地開発事業

この事業は，新住宅市街地開発法に基づき都市計画事業として土地を全面買収し，施行するもので，都市計画事業の手続を必要とし，さらに施行計画と処分計画を定め（法第21条），特に造成された施設の処分方法および処分価格に関する処分計画については認可が必要であるとしている（法第22条）。

c） その他の事業

都市再開発法（昭和44年法律第38号）による第二種市街地再開発事業では，権利変換方式にかえて権利の全面収用を行い，施行後の床面等の権利を旧権利者へ優先的に譲渡することを定めており，実質的に権利者に対し，収用と権利変換の二者を選べるよう配慮している。また，新都市基盤整備事業（昭和47年法律第86号）では根幹的公共施設の用地については収用し，残余は，換地方式により土地整理を行うこととしており，都市施設用地の取得を容易にし，権利者に対し負担の軽減と公平化を図るよう配慮している。

（5） 予定区域制度および促進区域制度

予定区域制度は，市街地開発事業の決定に至るまでの間に期間を要し，その間に都市開発が進み事業施行を困難ならしめるのを防ぐ目的で制定されており，都市計画法第12条の2および第12条の3に基本的事項の規定がある。これは，第11条第1項第8～10号および第12条第1項のうち用地買収方式による事業を対象として予定区域を定めるもので，予定区域が定められると建築の規制が働き（法第52条の2），土地の先買権が生じ（法第52条の3），権利者は買取請求ができる（法第53条の4）。したがって，予定区域制度は，都市計画決定の段階で事業計画の決定と同等の効果をもたせたものということができる。

促進区域制度は大都市地域における住宅地等の供給の促進に関する特別措置法によって設けられた制度で，一定の要件を満たす土地について（法第5条，第24条）促進区域を指定することができ，指定により建築物の建築制限（法第87条）が生じ，権利者は土地区画整理事業又は住宅街区造成事業を施行する等により，住宅地としての開発を進める責務を負う（法第6条，第26条）。また，建築の規制の代償として買取請求することができ（法第8条，第27条），買い取った土地は公営住宅または義務教育施設への充当が考えられている（法第9条）。また，都市再開発法にも同等の規定があり（法第7条），前記と同様な取扱いとなっている。したがって，促進区域制度は，権利の交換（換地）方式による事業において，予定区域制度とほぼ同等の効果をもつものといえよう。

（筆者：* 建設省都市局都市計画課 専門官，** 正会員 同係長，*** 同係長）

❽ 鉄軌道の場合

内田聰吉*・伊藤 博**・梅原利之***

はじめに

鉄道は，経済社会活動の基盤として国民の生活に密着

しており，その施設の新設，改良は投資の規模，効果において社会に大きな影響を及ぼす。

一般に，鉄道工事は，国鉄在来線に係る工事（停車場改良，線路増設等），新幹線建設工事，国鉄新線建設工事，および民営鉄道（私鉄，地下鉄，軌道等）の新設・改良工事に大別される。

また，他の社会資本，例えば道路や河川との交差に係る工事も多い。

これらの鉄道工事が，どのような法律や協定に基づいて進められるかについて概説する。

1．停車場新設・改良工事の進め方

（1） 停車場の新設・増設

停車場とは，駅・操車場，信号場等の列車を着発させて旅客の乗降，貨物の積卸，また，車両の留置，列車の組成，車両の入換えなどを行う場所の総称であるが，これらは，新路線の開業の際の基本的な設備として，線路とともに建設される。しかるに，開業後の経済的・社会的な状勢変化に伴う輸送量の増加，輸送システムの変化，地域社会の強い要請等のため，設備の新設，移設，増強，改良等が盛んに行われている。

このうち，停車場設備の新設，移設（ただし，本線路の移設を伴うもの）については，「日本国有鉄道法」（昭和23年12月法律第256号）および「同法施行規則」（昭和31年6月運輸省令第32号）第5条の適用を受け，運輸大臣の認可を得なければならない。

（2） 駅前広場関係の申し合せ等

わが国では駅を中心として市街地が発達してきた歴史があり，駅を含む停車場そのものが市街地に位置するものが多く，停車場周辺の施設計画の策定にあたっては両者の間の調整が大きな要素となっている。したがって，鉄道側の施設計画は，都市側の諸条件，特に周辺の道路網との調整が，また停車場周辺で行われる都市側の街路網の整備，都市計画法による法規制，都市再開発法，土地区画整理法等に基づく市街地開発事業などは，鉄道側の駅本屋をはじめとする停車場施設等の関連において慎重に計画する必要がある。

中でも駅前広場は，駅本屋と周辺道路を有機的に連絡する，いわば鉄道と都市の接点であるため，両者が合意のうえ，都市計画決定をし，整備を行うものが数多い。

そのため，建設省，国鉄の間に「都市計画による駅前広場の造成についての申し合せ」（昭和47年7月）がなされ，面積算定，造成費の負担，管理運営等の基本事項が定められている。また，駅前広場における地下施設については，「駅前広場における地下施設の設置に関する日本国有鉄道・建設省間の覚書」（昭和31年11月），および「駅前広場における地下施設の設置に関する建設省・日本国有鉄道の申し合せについて」（昭和44年8月）があり，これにより処理されてきた。

しかしながら，地下街の設置は，防災または発生する交通の処理等の観点から問題が多いので，駅前広場または道路等の公共用地の地下を利用して設置する地下街については原則として認めない旨の四省庁通達（建設省，消防庁，警察庁，運輸省，昭和48年7月）が出された。

したがって，今後，地下街の設置は，公共地下歩道または公共地下駐車場を緊急に整備しなければならない場合であって，かつ地下街の設置が必要やむを得ない場合に限り，「地下街に関する基本方針」（昭和49年6月地下街中央連絡協議会）に基づき設置されることとなる。

2．線路増設工事の進め方

大都市交通線の複々線化や，主要幹線の複線化等いわゆる線路増設は，輸送力増強の抜本的方策である。

線路増設は，列車の増発による混雑緩和，スピードアップによる旅行時間の短縮等のサービス改善をもたらすばかりでなく，企業的にも線路保守間合の確保，勾配・曲線改良による動力費の節減，トレーンアワー（列車走行時分）の短縮による乗務員の要員増抑制等のメリット等がある。

このような線路増設工事は，日本国有鉄道法第53条および同法施行規則第5条の定めにより，運輸大臣の認可事項となっている。

これらの工事計画は，部内的には日本国有鉄道法第9条に定めてある理事会（総裁および副総裁ならびに若干名の理事をもって構成される国鉄の最高意志決定機関）において決定され，運輸大臣に認可申請される。

また，線路増設工事は，しばしば道路や河川との交差工事を伴う。この場合，道路改良計画や河川改修計画があれば，これに係る在来線の立体交差化，橋梁改築工事を線路増設工事と同時に行うことが多い。

このような交通事故防止や災害防止を目的とした鉄道と道路・河川との交差工事の進め方については別途に記す。なお，国鉄在来線の曲線，勾配，建築限界，施工基面等の建設基準の大綱は「日本国有鉄道建設規程」（昭和4年7月鉄道省令第2号）によっている。

3．新幹線鉄道工事の進め方

（1） 全国新幹線鉄道整備法の成立

東海道（東京―新大阪），山陽（新大阪―博多）両新幹線は，在来線の輸送力増強のための線路増設工事として日本国有鉄道法の定めにより国鉄が運輸大臣の認可を得て建設したものである。

しかしながら，東海道新幹線の高速・大量性による一日行動圏の拡大，地域開発効果等の実績にかんがみ，新幹線網を全国土に普遍的にしかも先行的に整備して，国民経済の発展と国民生活領域の拡大を図ることを目的として，昭和45年5月「全国新幹線鉄道整備法」が公布施行された。

（2） 建設計画決定の手続

同整備法による新幹線鉄道建設計画決定の手続は，おおよそ次のようである。

a） 基本計画の決定
（法第5条）

運輸大臣は，建設すべき路線名，起終点，主たる経過地，輸送需要の見通し，経済的効果を盛り込んだ基本計画をあらかじめ鉄道建設審議会（以下これを審議会と称す）に諮問したうえで決定する。

b） 整備計画の決定
（法第7条）

運輸大臣が基本計画を決定したときは，国鉄または日本鉄道建設公団（以下これを「公団」と称す）に対し，輸送需要に対応する供給輸送力，地形・地質，技術開発，建設費用等，新幹線鉄道の建設に関し必要な調査を行うことを指示する（法第6条）。

運輸大臣は，これらの調査報告を受けて，走行方式，最高設計速度，建設に要する費用の概算額，建設主体等の内容を含んだ整備計画を策定し，基本計画と同様，審議会に諮問したうえで決定する。

c） 工事実施計画の認可
（法第9条）

運輸大臣は，整備計画を決定したときは，国鉄または公団に対して，整備計画に基づく新幹線鉄道の建設を行うことを指示することとし（法第8条），建設主体による具体的な工事計画が開始されることとなる。

すなわち，国鉄または公団は，当該路線の工事区間，ルート，停車場の位置，工事の方法，工事予算，工期等の事項を記載した工事実施計画を作成し，運輸大臣の認可を得なければならない。

なお，公団が行う工事実施計画については，新幹線鉄道の運営を行う国鉄の意志が十分反映されるよう，その内容についてあらかじめ国鉄と協議しなければならないことが「同法施行規則」（昭和45年10月運輸省令第86号）に明記されている。

d） 建設基準

新幹線鉄道の建設基準は，「新幹線鉄道構造規則」（昭和39年9月運輸省令第70号）の定めによっている。

4. 国鉄新線建設工事の進め方

（1） 日本鉄道建設公団の設立

国鉄新線の建設は，従来，国鉄が鉄道敷設法別表に定められている予定鉄道線路のうち，鉄道建設審議会の着工の建議があったものについて，運輸大臣の許可を受けて行っていた。しかし，国鉄新線は国鉄と別個の組織を設けて推進すべきであるという審議会の決議（昭和37年5月）をもとに，政府は昭和39年2月「日本鉄道建設公団法」を制定し，同年3月，日本鉄道建設公団が設立された。

（2） 鉄道敷設法
（大正11年4月法律第37号）

制定以来19回の改正を経ており，この間に予定鉄道線路は第1条別表に232線が示され，付則第2項の71線を含めて303線となっている。公団法制定に関連した改正で，審議会は公団の新線建設に関し必要な調査審議（第3条）および建議ができ，また，運輸大臣が公団に対し新線建設に関し命令する場合は，審議会に諮問（法第4条）することになった。審議会は運輸省に設置（法第3条）され，鉄道敷設法の改正，予定線の追加，工事線の選定，新線建設の規模，建設に必要な財源等について答申，または建議することができる（法第6条 組織，第9条 議決）。

（3） 日本鉄道建設公団法
（昭和39年2月法律第3号）

公団は鉄道の建設等を推進することにより，鉄道交通網の整備を図り，もって経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与するとともに，大都市の機能の維持および増進に資することを目的（法第1条）とし，業務の範囲はおおよそ次のようである（法第19条）。

① 鉄道敷設法に基づく国鉄新線の建設，国鉄への貸付

② 全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線の調査，建設

③ 大都市圏の民鉄の新線建設，大改良，民鉄への譲渡等（法第4条）を行う。

① の国鉄新線建設の手続については

ⓐ 審議会の諮問を経て運輸大臣があらかじめ大蔵大臣と協議して基本計画を公団に指示する（法第20条，第39条）。

ⓑ 指示を受けて公団は工事実施計画をあらかじめ国鉄と協議して作成し運輸大臣の認可を受ける（法第21条）。

ⓒ さらに毎年度事業計画等をあらかじめ国鉄と協議して作成し運輸大臣の認可を受けて着工する（法第26条）。

ⓓ 公団は建設した国鉄新線を国鉄に貸し付けるが，運輸大臣が認めたものは無償で貸し付ける（法第23条）。

こと等により進められ，同法施行令で基本計画で定める事項（令第5条）等，また同法施行規則で工事実施計画の内容（規則第2条）等について細則を定めている。

5．鉄道と道路の立体交差工事の進め方

踏切道における交通事故は昭和37年度をピークに減少を続けているが，なお昭和49年度において2 402件，死傷者1 865人と多数の事故が発生している。また，大型自動車による重大事故は依然として多い現状である。

踏切事故解消の抜本策は，いうまでもなく立体交差化を進めることであり，以下に述べるように，法令や協定に基づき，改良の促進を図っている。

（1） 踏切改良促進法

（昭和36年11月法律第195号）

交通事故の防止，交通の円滑化を目的として踏切道の改良を促進するために，昭和36年11月に「踏切改良促進法」が制定された。これによれば，運輸大臣および建設大臣は，「踏切道における交通量や踏切事故の発生状況等を考慮して，踏切道の立体交差化及び構造の改良に関する省令」（昭和37年1月運輸省・建設省令第1号）を定めて，立体交差化または踏切構造を改良すべき踏切を指定して，鉄道事業者および道路管理者に工事を実施させることができる。この法律は5か年間の時限立法であるが，昭和41年に5か年，さらに46年に再び5か年延伸されている。

（2） 道路と鉄道との交差に関する建設省，日本国有鉄道協定

（昭和31年12月）

この協定は道路法の道路と国鉄の在来線とが交差する場合について適用される。協定には費用負担のルールが定めてあり，平面交差を除却して立体交差する場合の工事費は，道路側が2/3国鉄側が1/3を負担する。また，立体交差に際し，鉄道の線路増設工事を行う場合は，線路増設部分については国鉄が全額負担しなければならない。なお，道路の拡幅・新設を線路増設と同時に施工する場合は，鉄道既設線に対し拡幅・新設される部分を道路側が全額負担し，線路増設線に関して拡幅・新設される部分は折半負担することになっている。

（3） 都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定

（昭和44年9月）

最近，各都市において都市再開発の一環として，鉄道の高架化または地下化に対する要望が非常に強まっている。

この協定は，都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関し，事業の施行方式，費用の負担方式などを定めることにより連続立体交差化の促進を図り都市の健全な発展に寄与することを目的として，運輸省と建設省との間で締結されたものである。

この協定によれば，連続立体交差化は都市計画決定され，都市計画事業として施行される。また，連続立体交差化事業の費用負担については，鉄道は受益相当分（踏切除却，高架下貸付益などとし，国鉄は10%，私鉄は7%）とし，残余は都市側が負担する定めになっている。なお，線路増設高架を同時に実施する場合は，鉄道側が線路増設部分を全額負担する。

（4） 新幹線鉄道と道路との立体交差に関する建設省・日本国有鉄道協定

（昭和46年3月）

「新幹線鉄道構造規則」（昭和39年9月運輸省令第70号）によれば，新幹線は道路と平面交差してはならないと定められている。この協定は，この場合の立体交差に要する費用の負担方式を定めたものである。

（5） 高速自動車国道と鉄道との立体交差に関する建設省・日本国有鉄道協定

（昭和46年3月）

「高速自動車国道法」（昭和39年9月法律第79号）により高速自動車国道と鉄道とは立体交差化するよう定められている。この協定は，その場合の費用負担のルールを規定したものである。

（6） 日本鉄道建設公団が建設する国鉄新線と道路との交差に関する建設省・日本鉄道建設公団協定

（昭和49年4月）

この協定は，鉄道敷設法に定める国鉄新線ならびに全国新幹線鉄道整備法による新幹線鉄道のうち，日本鉄道建設公団で施工するものと道路とが交差する場合の費用負担方式について定めてある。

6. 河川改修関連工事の進め方

(1) 閣議決定事項および協定等

昭和25年3月閣議決定された内閣運輸甲20「河川工事と日本国有鉄道工事が相互に関連して必要を生じた工事費用の分担」が，現在河川管理者と国鉄との間で行う河川改修関連工事の基本となるものである。この決定は，公企体としての国鉄を国土保全としての河川行政に積極的に参加させるため，鉄道工事の費用分担について協定する必要からなされたものである。

これを受けて，建設省と国鉄間で，「基本協定・細部協定」を締結して，工事の協定，費用負担の範囲，経理事務の処理方を定めており，詳細については，22項目にわたる「運用申し合せ」により実作業の処理にあたることとなる。

工事の協定は，建設大臣から国鉄総裁に対し該当工事箇所の通知をし，これに対し総裁が,鉄道工事の計画と，当該年度の予算等を添えて大臣に協議することにより処理される。

(2) 費用の負担

在来河川の改修に伴って施行する鉄道工事に要する工事費は，河川側と国鉄側とが相互に1/2負担するが，河川の新設に伴う鉄道工事の場合は，全額河川側の負担である。

また，河川改修に伴う工事を線路増設工事と同時に施行する場合は，その線数比により費用負担する。すなわち，複線線増工事を同時施行する場合は，全体工事費の1/4を河川側が負担することとなる。

なお，鉄道工事に関して，河川，鉄道のおのおのの技術基準としては「河川管理施設等構造令(案)」ならびに「国鉄部内基準規程」によるものとし，当該工事により施設が従前に比し改良される場合は，その分の工事費は負担の対象外である。

(3) 運用上の留意点

以上，河川改修工事に伴う鉄道工事に関して概要を述べたが，特に留意すべき事項を二，三述べる。

① 閣議決定の目的にもあるが,本協定は国土保全(治水)を前提としており，利水目的の工事には適用されない。

② 対象河川は，河川法第4，第5条に定める一，二級河川が原則であり，その他の河川工事の場合は，そのつど協議して定める。

③ 協議にあたっては，相互に工事の目的をよく認識し，誠意をもってあたり，協定の遅れのため国民生活の安全を脅すことのないよう努めること。

などである。

なお最近，河川改修工事が広く進捗し，国民の防災意識の高まりと相まって，河川の拡幅がきわめて大きいケースも多々発生してきており，このような場合の費用負担ルールの再検討の必要性が生じていると考える。

7. 民営鉄道建設工事の進め方

民営鉄道は，「地方鉄道法」(大正8年法律第52号)による地方鉄道，「軌道法」(大正10年法律第76号)による軌道，および省令等によるその他の鉄道(索道，専用鉄道等)に大別される。

地方鉄道の建設工事の進め方としては，① 地方鉄道法第12条により運輸大臣の免許を受け，② 同法第13条により運輸大臣の工事施行認可を受けてから着工しなければならないが，鉄道を道路に敷設する部分については，さらに ③ 同法第4条ただし書による建設大臣の敷設許可と，④ この許可条件に基づいて第13条に準じた建設大臣の工事施工認可および工事施工方法に対する道路管理者の承認を要する。また，道路の横断や河川の占用については，同法第16条および道路法，河川法の適用を受け，各管理の許可が必要である。

軌道の建設工事については，① 軌道法第3条により運輸大臣および建設大臣の特許を受け，② 同法第5条により運輸大臣および建設大臣の工事施行認可を受けることが必要である。道路法，河川法等に基づく占用および工事についての管理者の許可・承認は,軌道法第4条，第6条により，事業の特許，工事施行認可に含めて処理される。

改良工事の際には，それぞれ「地方鉄道法施行規則」第17条，「軌道法施行規則」第11条により,その内容に応じて大臣または陸運局長，都道府県知事の認可を必要とする。

地方鉄道，軌道の建設基準は，おのおの地方鉄道建設規程」(大正8年閣令第11号)，「軌道建設規程」(大正12年内務・鉄道省令)に定められている。

なお，地下鉄等の都市高速鉄道建設については都市計画法の適用を受け，名称，位置，区域および構造について都市計画決定が必要である。

(筆者・* 正会員 日本国有鉄道建設局計画課 総括補佐，** 正会員 同下関工事局次長 前新幹線建設局企画課 総括補佐，*** 同施設局管理課 総括補佐)

●特集・終●