

新駅・自由通路・駅舎橋上化に係る整備規模、概算工事費及び鉄道側の負担状況について

1. 新駅・自由通路・駅舎橋上化に係る整備の事例

駅名	自由通路		駅舎		合計		鉄道側の負担 (億円)	開業日
	規模 (㎡)	概算額 (億円)	規模 (㎡)	概算額 (億円)	規模 (㎡)	概算額 (億円)		
① さいたま新都心駅	2,350	-	3,200	-	5,550	94.0	0	平成12年5月1日
② 西府駅	690	8.3	980	23.7	1,670	32.0	0	平成21年3月14日
③ 西大宮駅	950	14.4	2,030	22.5	2,980	36.9	0	平成21年3月14日
④ 拝島駅	1,500	20.8	2,670	27.0	5,120	55.8	8.6	平成19年8月24日
			950	8.0			2.6	
⑤ 日立駅	1,620	18.2	1,810	19.7	3,430	37.9	3.5	平成22年9月予定

※ 拝島駅の駅舎については、上段がJR東日本（株）、下段が西武鉄道（株）

※ 自由通路については、基本的に都市側負担での整備

2. 上記事例に係る駅舎等負担の考え方

(1) 新駅整備についての考え方

①から③まで事例については、新駅であることから「請願駅」の取扱いとなり、全額、都市側（開発者）の負担での整備となっている。

(2) 既存駅の橋上駅舎化についての考え方

④及び⑤の事例については、既存駅の橋上駅舎化であることから、整備にあたっては都市側と鉄道事業者とで協議を行い、双方の負担を定めている。

自由通路の整備及び管理に関する要綱に基づく、自由通路の都市側と鉄道側の負担の比較

平成21年6月1日から適用された「自由通路の整備及び管理に関する要綱」に基づき、「道路」「通路」「鉄道側の施設」「特別の場合」の各位置づけごとの、都市側と鉄道側との負担率等について下表に示す。

	都市計画上の位置づけ		道路としての位置づけ	負担の割合		通路管理
				都市側	鉄道側	
都市基盤事業者が整備主体	都市施設	道 路	道路法による道路	300/300	0/300	都市側が道路として管理
		通 路 ※	協定通路 等	255/300	45/300	都市側が通路として管理
	都市側の理由で都市計画決定が出来ない場合		協定通路 等	300/300	0/300	都市側が通路として管理
鉄道事業者が整備主体	鉄道事業者の施設		無し	200/300	100/300	鉄道側が駅施設として管理
特別の場合	大規模ターミナル駅等の限定された特別な場合については、都市基盤事業者と鉄道事業者の協議により費用負担を決定					

※ 協定通路の負担割合については、当該開発によって生じる受益に応じて鉄道事業者が負担するとの位置づけがされているが、当分の間は、連続立体交差化の負担割合を準用することとなっており、東京23区については15%が適用される。