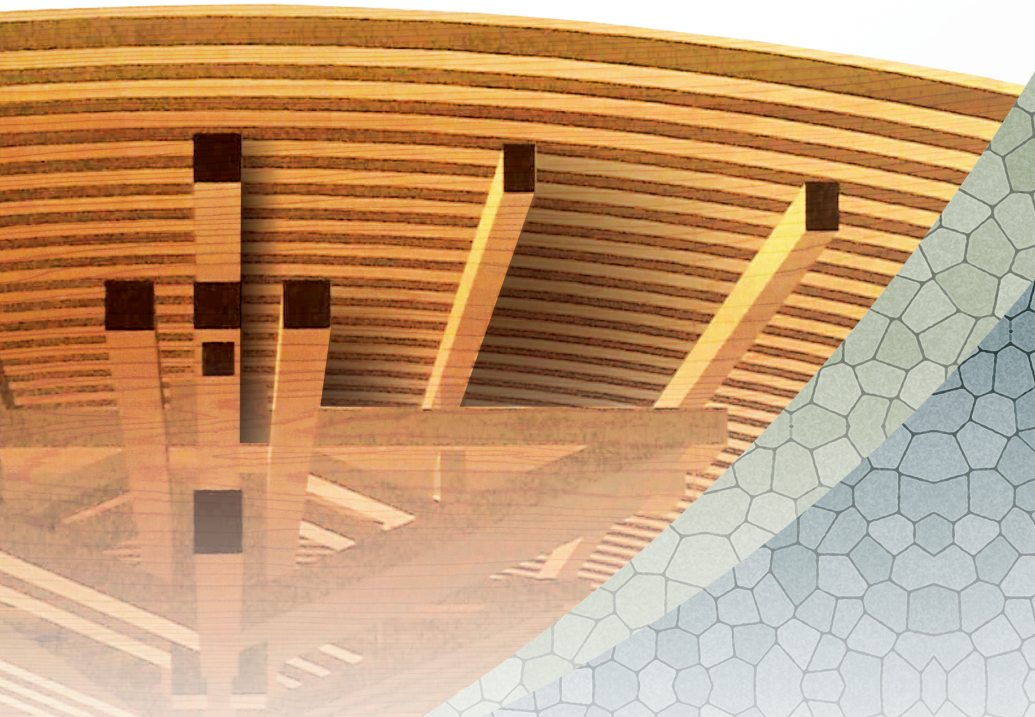
》》第２章　事業概要



2-1　事業内容

2-1-1　連続立体交差事業

連続立体交差事業とは、「都市部における道路整備の一環として、道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化または地下化することによって、多数の踏切を一挙に除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業」（国土交通省ウェブサイトより）である。

そして「連続立体交差事業は、地方公共団体が都市計画事業として実施しており、高架化に伴う受益分の負担を鉄道事業者より受け、事業を行っているところであり、『都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱』、『都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目要綱』に基づき実施」（同上）される。

本事業は、ＪＲ鹿児島本線の約６km区間、同じく豊肥本線の約１km区間を高架化し、東西に側道の整備及び踏切を除却し交差道路を整備するものである。

表2-1　ＪＲ鹿児島本線・豊肥本線連続立体交差事業の内容

都市計画名称	熊本都市計画都市高速鉄道事業 九州旅客鉄道鹿児島本線 及び 九州旅客鉄道豊肥本線
事業名称	ＪＲ鹿児島本線外１線連続立体交差事業
事業主体	熊本県
都市計画区間	鹿児島本線：熊本市池田４丁目～熊本市上ノ郷町 豊 肥 本 線：熊本市春日３丁目～熊本市平成２丁目
事業施行区間	鹿児島本線：熊本市池田４丁目～熊本市蓮台寺４丁目 豊 肥 本 線：熊本市春日３丁目～熊本市田崎本町
高架化区間	鹿児島本線：6,104m 豊 肥 本 線：1,070m
高架化駅	上熊本駅、熊本駅
交差道路	事業前：踏切15箇所、陸橋３箇所、地下道２箇所 事業後：道路34箇所（うち新規整備15箇所）、陸橋１箇所
側　道	16路線　5.6km（一般側道含む）
事 業 費	625億円
事業期間	平成14年３月11日～平成31年３月31日
都市計画決定	平成13年３月30日【鹿児島本線4.0km区間、豊肥本線1.0km区間】 平成15年３月19日【鹿児島本線6.0km区間、豊肥本線1.0km区間】

2-1-2　関連事業

(1) 関連事業

事業の推進に際しては、熊本駅周辺の事業の効果を高めるとともに、効率的に事業を実施する観点から駅前広場、街路事業、市街地再開発事業、土地区画整理事業などの熊本駅周辺整備、そして九州新幹線整備などと一体となって進めてきた。

表2-2　連続立体交差事業と熊本駅周辺整備等の事業

事　業		事業主体
連続立体交差事業		熊本県
熊本駅周辺整備	熊本駅白川口駅前広場	熊本県※ 熊本市
	熊本駅新幹線口駅前広場	熊本市
	街路事業	熊本県※ 熊本市
	熊本駅前東Ａ地区市街地再開発事業	熊本市
	熊本駅西地区土地区画整理事業	熊本市
	新熊本合同庁舎（移転）	国
熊本運輸センター（車両基地）移転		鉄道・運輸機構、熊本県
九州新幹線整備事業		鉄道・運輸機構

※熊本市の政令市移行に伴い、平成24年度以降、事業主体が熊本市に変更。

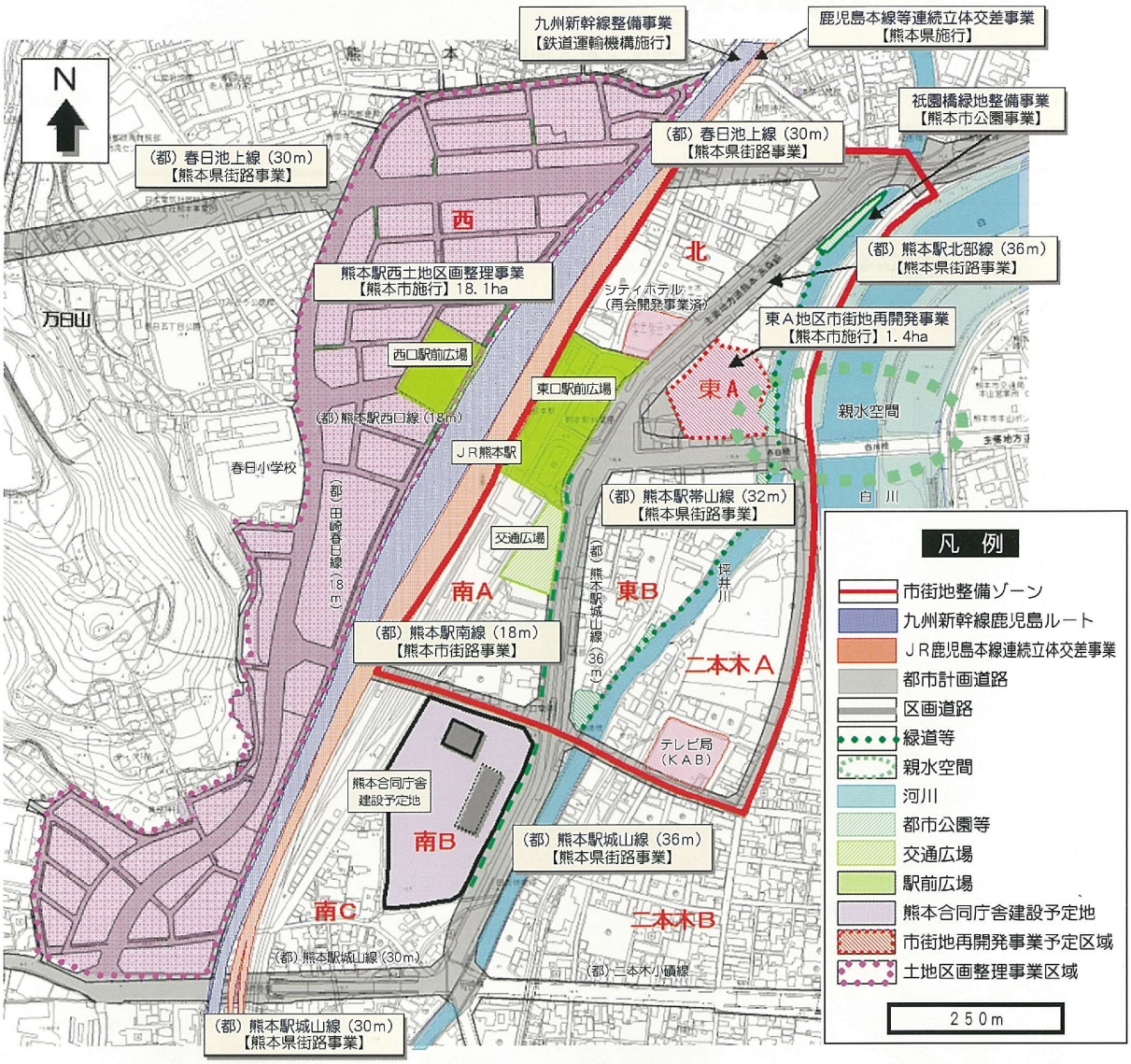
資料：熊本駅周辺地域まちづくり推進協議会　第15回参考資料（平成30年2月）　※一部加工

図2-1　熊本駅周辺整備の役割分担

(2) 熊本駅周辺地域整備基本計画

熊本県と熊本市は、平成９年（1997年）に「ＪＲ鹿児島本線等鉄道高架化及び熊本駅周辺地域等の整備に関する協定」を締結し、相互に連携、協力し計画的に取り組んできた。平成16年（2004年）５月に、副知事、副市長をトップとした「新幹線新駅周辺整備推進会議」を設置し、議論を重ね、同年10月には、「熊本駅周辺地域まちづくり推進協議会」を設置し、公募の市民や経済界等を含めた議論の場を設け、民間・行政が協働で計画策定に向けた議論を進めてきた。

これらを踏まえて、平成17年（2005年）、熊本県及び熊本市では、「熊本駅周辺地域整備基本計画」を策定し、その計画の具体化を推進した。



資料：熊本駅周辺地域整備基本計画 概要版（平成24年3月　熊本県・熊本市）

図2-2　熊本駅周辺整備計画

(3) 都市空間デザイン

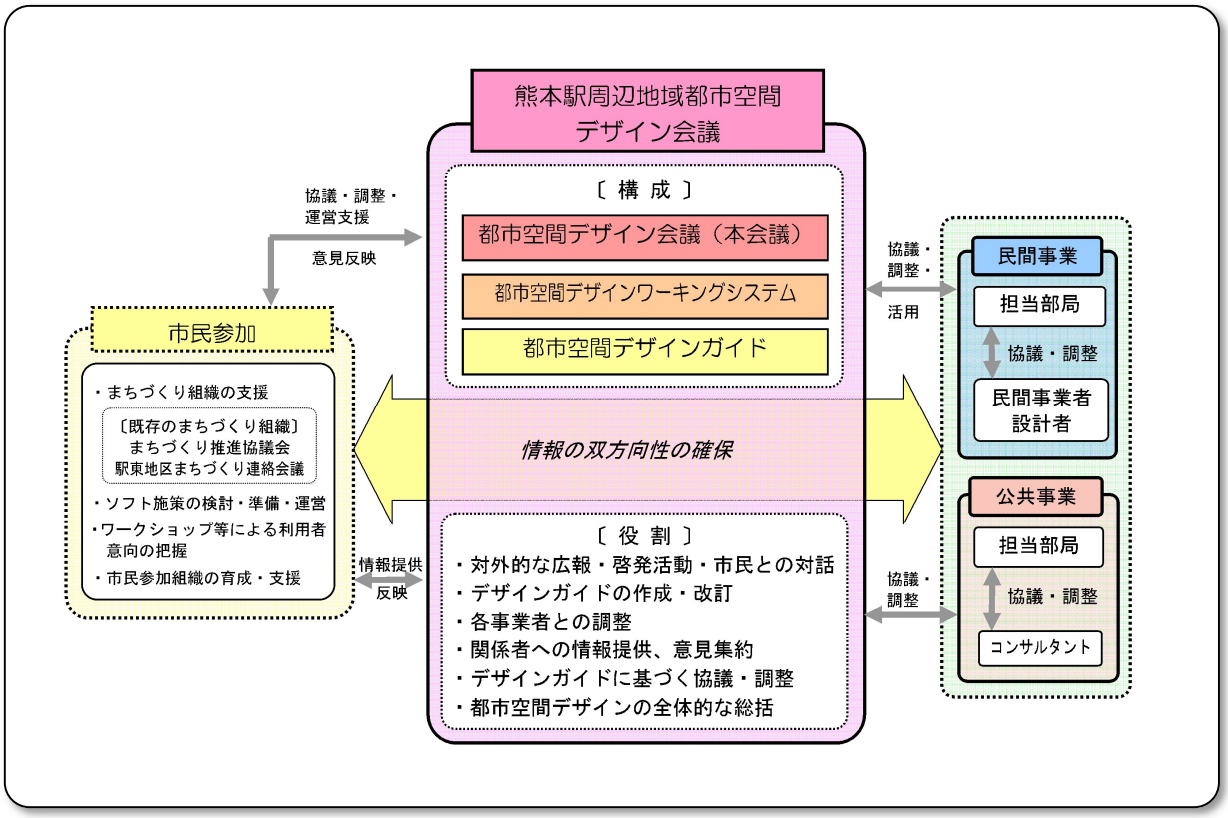
平成17年（2005年）に策定された「熊本駅周辺地域整備基本計画」を踏まえて、熊本県と熊本市は、熊本駅周辺における良好な都市空間の形成を図るとともに、デザインの統一性や長期にわたるデザインの一貫性を図るため、学識経験者及び専門家等で組織する「熊本駅周辺地域都市空間デザイン会議」を設置した（平成18年10月）。

デザイン会議は、施設のデザインに対して、適宜調整等を行うとともに、熊本駅周辺地域の都市空間デザインの基本的な考え方と進め方を示した「熊本駅周辺地域都市空間デザインガイド」を作成した。

また街並み景観を形成する全ての要素をトータルにデザインしようという試みの中、「熊本駅周辺のサイン計画」についても検討された。

これらの取組みにより、“熊本駅周辺地区”は、平成25年度 都市景観大賞　「都市空間部門」大賞（国土交通省）を受賞した。

【デザイン会議の体制と役割】



【熊本駅周辺地域都市空間デザインガイド】

［都市空間デザインのテーマ」

駅として使いやすく、公園として居心地良く、街として暮らしやすい熊本に育まれた文化に根ざした都市空間

［都市空間デザインの基本方針］

①にぎわいの都市空間

新たに基盤整備や建築物の更新等が行われる本地域において、新たな九州の拠点として、また県都熊本の玄関口にふさわしい良好な都市空間の形成を目指します。

②環境豊かなうるおいの都市空間

他の地域では見られないほど豊かな緑と環境空間を兼ね備えた、にぎわいとうるおいの都市空間の形成を目指します。

③すべての人が利用しやすい都市空間

多くの人が交流する本地域において、すべての人にわかりやすく、快適で、安全な、ユニバーサルデザインの都市空間の形成を目指します。

④利用者ニーズを取り込んだ、協働のまちづくり

多様な利用者のニーズを、まちづくりの進捗にあわせて把握し反映させることによって、より良いまちをみんなが一緒につくることを目指します。

【熊本駅周辺のサイン計画】

1　体系的に（体系的なサイン計画の必要性）

体系的なサイン計画を行うことにより、サイン類の乱立防止を図りました。

街並み景観をトータルにデザインするための重要な要素の一つとして位置づけられ、検討が進められました。また、駅前には広告物も多く、必要なサイン類が埋没するため、条例等による屋外広告物の誘導もあわせて検討されました。

2　まちづくりとの整合

都市空間のトータルデザインの一環として、全体のまちづくりとの整合を図りながら進められました。

熊本駅周辺地域では、都市空間づくりの目標や方針に従い、以下の５つの取り組みを行いました。

①計画的な配置　②シンプルなデザイン　③デザインの統一

④駅前から市街地への展開　⑤見やすく分かりやすい表示

2-2　事業の流れと事業区間

2-2-1　連続立体交差事業の流れ

連続立体交差事業は街路事業として行われており、都市計画決定、事業認可を経て工事着手へと進んでいく。

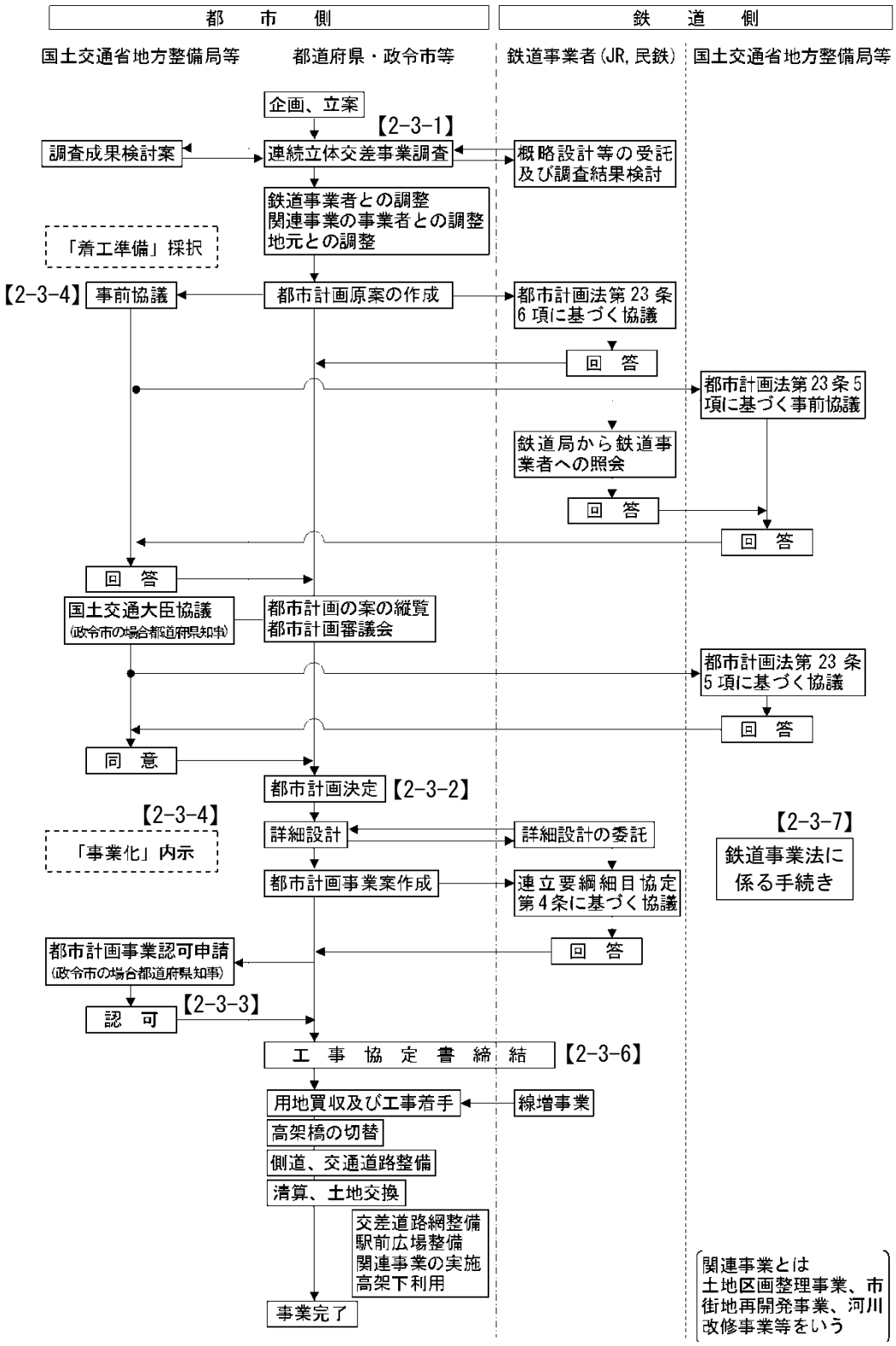


図2-3　連続立体交差事業のフロー

2-2-2　事業区間と新幹線整備計画との関係

連続立体交差事業の事業区間（高架化区間）の決定は、九州新幹線整備計画も大きく関わっていた。それらに係る調整等の主な経緯は、以下に記すとおりである。

●Ｓ58(1983)：*九州新幹線に係る熊本駅付近の検討*

九州新幹線整備計画において、国鉄が熊本駅付近の構造等について検討した。その際、在来線については、地平案と高架案とが検討された。

●Ｓ59(1984)：*九州新幹線の駅、ルート案の公表・環境影響評価の実施*

新幹線の駅、ルートの公表の際、熊本駅は、在来線の高架化を前提として、在来線西側に高架で乗り入れる計画が示された。

環境影響評価において、「路線は、池田町より鹿児島本線にほぼ並行して熊本駅の西側を通るが、在来線連続立体交差化を取り入れることにより、既設横断道路が地平化となるため、新幹線も並行する在来線高架橋と同じ高さの構造物となる計画である」と記載された。

●Ｓ60(1985)：*国鉄が熊本駅周辺整備に係る調査を実施*

新幹線の熊本駅乗入れに応じて、用地の有効活用、工事費節減等の観点から、在来線の高架化を同時に行うことが最良であるとされた。高架化計画の構想としては、２案（6km案、4km案）が提示された。

●Ｈ７(1995)：熊本県による検討【5.8km区間】

熊本県では、上熊本駅付近から白川右岸までの6.6km区間の可能性を検討した。その結果、経済性等を鑑み、第１八島地下道付近までの5.8km区間での高架化について、国との協議を進めた。

●Ｈ９(1997)：連立補助調査採択【3.3km区間】

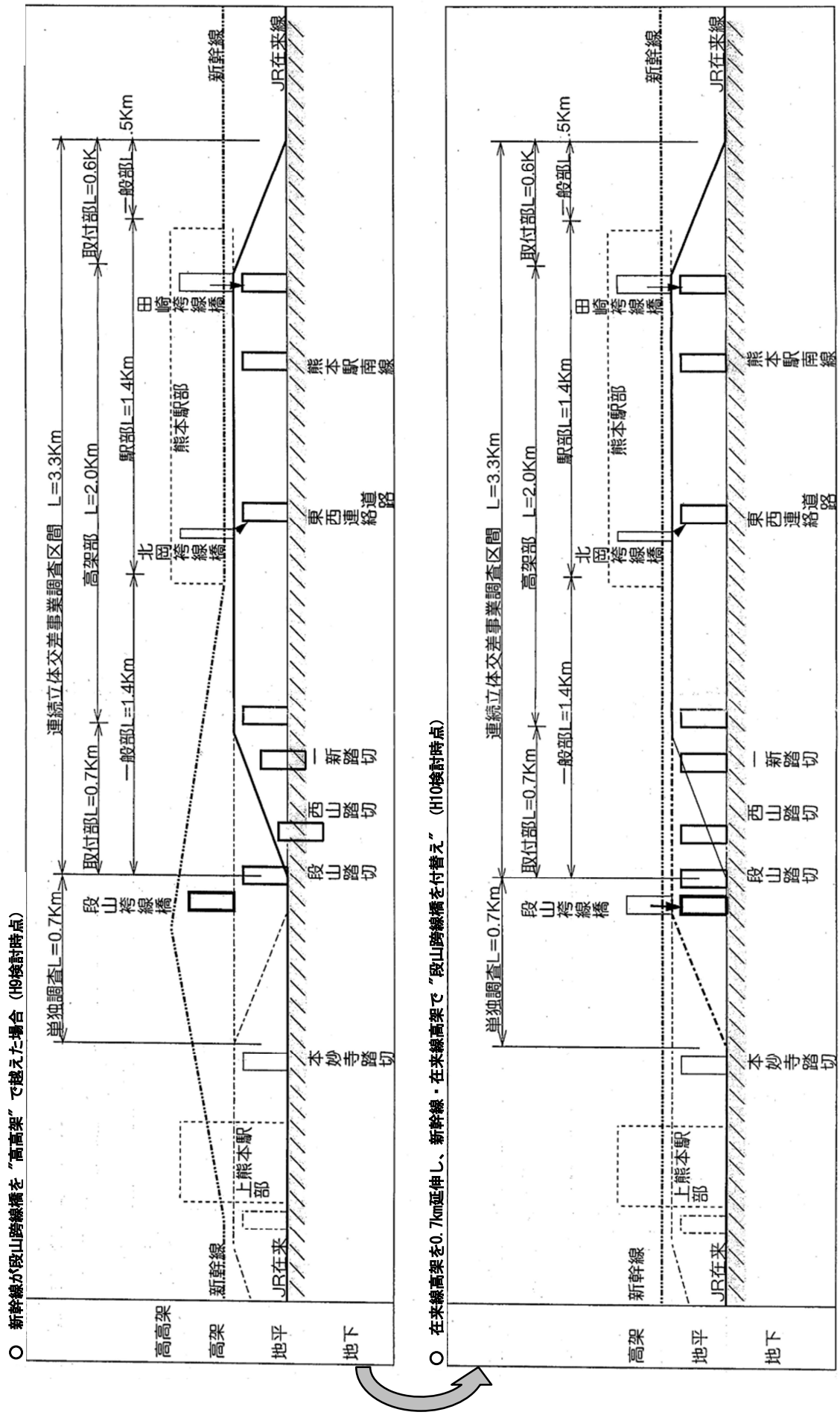
補助調査は、段山跨線橋を除く南側の区間が採択された（3.3km区間）。なお、段山跨線橋を含めた区間は、県単独費での調査を実施した（0.7km区間）。〔図2-4 参照〕

●Ｈ10(1998)：*新幹線整備における段山跨線橋処理*

段山跨線橋が存在する場合、新幹線は既設跨線橋を跨がねばならず、平面・縦断線形の変更や環境影響評価のやり直し等による新幹線整備の遅延が懸念された。

新幹線事業への影響を鑑み、高架化区間を延長し段山跨線橋を付け替える議論が進むこととなった（4.0km区間）※。〔図2-4 参照〕

※段山跨線橋は、道路縦断計画を見直して、鉄道高架橋に支障のない高さで復元（架替え）された。



※段山跨線橋は、道路縦断計画を見直して、鉄道高架橋に支障のない高さで復元（架替え）された。

図2-4　連立調査区間と段山跨線橋処理の検討

●Ｈ11(1999)：連立着工準備採択【3.3km区間】

3.3km区間が着工準備採択されたが、引き続き4.0km区間の実施を目指す調整が進められた。

●Ｈ11(1999)：施行方式の決定【4.0km区間】

新幹線整備事業と連立事業とを同時施行するには、施工手順（施行方式）によって事業費、事業期間及び開業順序等が異なることとなるため、その選定が重要であった。その案として①新幹線用地仮線方式（在来線先行施行）、②新幹線構造物上仮線方式（在来線先行施行）、③新幹線構造物下仮線方式（新幹線先行施行）、④２層高架方式（新幹線・在来線同時施行）が挙げられた。

また、将来の上熊本駅側の幹線道路整備及び2.0kmの高架延伸などを視野に入れた、4.0km区間の一体的な高架化の必要性を検討した。

四者協議会（熊本県、熊本市、機構及びＪＲ九州）で、施行を③新幹線構造物下仮線方式（新幹線先行施行）とし、高架化区間を4.0km区間とすることに合意した。

〔施行方式の検討については3-4-1 参照〕

●Ｈ12(2000)：地元からの高架化区間延伸要望【北側2.0km延伸区間】

新幹線事業、連立事業に係る測量立入りのための地元説明会の場において、住民から高架化区間の北側への延伸要望が出され、地元自治会等から延伸を要望する陳情書が提出された。

●Ｈ12(2000)：北側2.0km延伸区間の検討【北側2.0km延伸区間】

熊本工大前駅（現崇城大学前駅）付近までの高架化区間延伸に向けた検討を進めた。そして、四者協議会において、6.0km区間で高架化に取り組むことに合意した。

課題としては、上熊本駅付近高架化の必要性として、駅周辺整備、まちづくりなどについて整理することが必要となった。

●Ｈ13(2001)：都市計画決定【鹿児島本線4.0km区間、豊肥本線1.0km区間】

都市計画手続き等のやり方について調整がなされ、先行して高架化4.0km区間で都市計画決定した。更に6.0km区間への延伸に向けて、全体6.0km区間で計画を進めることとした。

また、上熊本駅周辺に係るまちづくり計画の策定を進めた。

●Ｈ14(2002)：事業認可取得【鹿児島本線4.0km区間、豊肥本線1.0km区間】

高架化4.0km区間で事業認可を取得した。

●Ｈ15(2003)：都市計画変更、事業認可【鹿児島本線6.0km区間、豊肥本線1.0km区間】

上熊本駅周辺のまちづくり計画と一体的に、高架化6.0km区間で都市計画の変更、延伸区間の事業認可を取得した。

熊本駅付近の連続立体交差

県、来月調査に着手

県は二十五日、熊本駅付近のJR鹿児島線と豊肥線を高架化し、踏切を解消する連続立体交差事業の調査に八月中に着手する考えを明らかにした。建設省が補助金を交付した初の調査で、費用は八千五百万円（うち国費三百万円）。JR九州に委託する。

調査対象は、鹿児島線が熊本市段山本町の段山跨（こ）線橋付近―連台寺四丁目の熊本操車場付近の約四キロの区間。豊肥線は熊本駅から南に約一キロの石仏踏切付近まで。この区間には鹿児島線に七カ所の踏み切りがある。

調査の内容は、高架鉄道の設計、鉄道の高架工事が完了するまでの間の仮線路の設計、高架区間の並行道路（側道）の計画、鉄道と立体交差する道路計画―など。今回の調査は平成十年三月末まで。県は八月中旬にもJR九州と委託契約を結ぶ。

熊本駅付近の鹿児島線の連続立体交差事業については、熊本市が平成四―六年度に千五百万円、県が七―八年度に七千五百万円かけて調査した。

今回の建設省の補助調査は九年度から二年間続く。事業主体になる県は十年度に建設省の事業採択を取り付けたい考えだが、採択の見通しはまったく立っていないという。また同事業はJR九州が三％費用負担し、残りの九三％を国と地元で折半する仕組み。しかし、地元の県と熊本市の負担割合は詰まっていない。

熊本日日新聞　平成9年（1997年）7月26日朝刊

※記事中「ＪＲ九州が三％費用負担」は誤り。
　正しくは「ＪＲ九州が七％費用負担」。

ＪＲ鹿児島線の高架事業

計画区間2キロ延伸

県が表明

県は十七日、九州新幹線の熊本駅乗り入れへ向けて計画しているJR鹿児島線などの高架事業で、計画区間を現在の約四キロから北へ約二キロ延伸する方針を明らかにした。今秋にも沿線の環境調査に入り、平成十四年度中の都市計画決定を目指す。

十七日夜、県と熊本市などが同市上熊本三丁目の井芹中体育館で開いた、JR鹿児島線等鉄道高架事業と熊本駅周辺整備事業に関する地元説明会で明らかにした。

県は、事業主体となる鉄道高架事業で、坪井川右岸から本妙寺踏切までの約四キロについて、本年度中に都市計画決定する方針を伝えた。この後、地元から強い要望が上がっていた本妙寺踏切以北の高架延伸について説明。高架化検討区間となっていた本妙寺踏切から北島踏切手前までの約二キロを、高架化を前提に整備を進める方針を示した。

早ければ十月にも沿線一帯の騒音や振動、日照、電波障害などに関する環境調査に着手。十四年夏ごろまでに調査を終え、同年度中の都市計画決定を目指す方針だ。

熊本日日新聞　平成12年（2000年）8月18日朝刊

連続立体交差

JR鹿児島・豊肥線の高架化

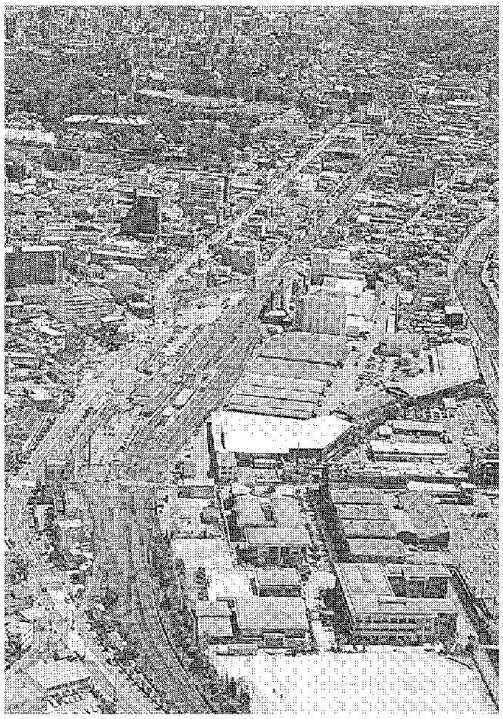
来年度にも事業着手

新幹線開業後 完成は十数年先

街の風景一変も

九州新幹線鹿児島ルート開通に向け、県が熊本市で計画しているJR鹿児島線・豊肥線の連続立体交差事業は、来年三月までに都市計画決定、来年度にも事業着手という段階を迎えた。東西で分断されていた地域の街づくりが進み、二十一世紀の熊本市の風景を大きく変える可能性もある。熊本への新幹線乗り入れが実現に近づくにつれ、同事業も注目を集め始めた。

六日午後七時すぎ。熊本市池上小体育館で県、市合同による熊本駅周辺整備計画の住民説明会が開かれた。事業終了後のイメージ写真がスライドに大きく映し出されると、住民の一人は「このあたりの風景は、これから大きく変わるなあ」と目を見張った。



連続立体交差は鉄道を連続して高架化する事業。踏切がなくなり、①線路で分断されていた地域で一体となった街づくりが進む②踏切による交通渋滞が解消する―などの効果がある。

県の高架化計画区間は、鹿児島線が田崎の坪井川右岸から花園の本妙寺踏切までの四キロ、豊肥線は熊本駅から南へ一キロ。これに加え県は、八月十八日に始まった説明会で、鹿児島線の高架化区間を北へ二キロ延ばす方針を打ち出した。十月にも環境評価に着手し、平成十四年度の都市計画決定をめざす考えだ。

延伸区間は本妙寺踏切以北で、上熊本駅を通過して熊本工大（現崇城大）前駅南側の北島踏切手前まで。県新幹線都市整備総室は「上熊本駅周辺の街づくりや沿線の渋滞解消のためにも、この区間も高架化が必要」と説明する。

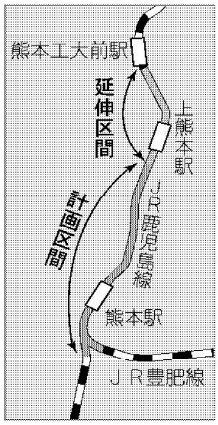
従来からの高架化計画区間となっている四キロについては本年度中に都市計画を決定。来年度に都市計画事業の認可を受け、詳細設計のあと、事業着手というスケジュールを描いている。

ただ、新幹線の工期が二十年間から、おおむね十年間に短縮されたことで工事の手法は変更されている。当初は、高架化事業が新幹線建設より先行するはずだったが、新幹線建設を先に進めることになった。

まず、現線路の両側に新幹線の高架橋を架設し、その下に仮線を敷設して在来線を切り替え、その後、元の位置に鉄道の高架橋を建設する―という手順。このため、高架化事業は新幹線建設の進ちょく状況に左右されることとなる。新幹線の開業は十年後をめどとしているが、高架化事業の完了はその後、早くても数年はかかる見通しだ。

事業費は概算で一キロ当たり百億円。事業費の七％はJR、残り事業の半分は国、あとの半分は県と熊本市で負担することになる。ともに財政難の県、市は財源確保が課題となるが、島田万里・県新幹線都市整備総室長は「新幹線の乗り入れというタイミングを逃せば、高架化は困難。事業の意義は大きい。長期の事業だが、着実に進めたい」と必要性を強調している。

連続立体交差事業計画



▲連続立体交差事業を推進する県は、4キロの計画区間に加え、上熊本駅を含む本妙寺踏切以北2キロも高架化する方針を打ち出した　＝JR上熊本駅から熊本駅方面を望む

熊本日日新聞　平成12年（2000年）9月10日朝刊

2-3　事業に係る手続き

2-3-1　事業調査

(1) 調査内容

平成９年度（1997年度）、事業調査が採択されたものの、段山跨線橋を含めない3.3km区間となった。熊本県では、段山跨線橋を含めた4.0km区間の事業化を目指し、0.7km区間を県単独費で調査を実施することとした。更には、将来の上熊本駅付近までの高架化区間延伸を視野に入れた整理も行った。〔図2-4 参照〕

事業調査は、「連続立体交差事業調査の取り扱い」（昭和61年3月、建設省）に示された「連続立体交差事業調査要領」に準じて、下記に示す内容を調査した。

(a) 現況調査

- 広域的条件調査、現地踏査、周辺市街地現況調査、街路整備等状況調査、鉄道状況調査
- 現況の問題点整理、連続立体交差事業の必要性

(b) 都市計画の総合的検討

- 将来目標の設定、都市整備基本構想の作成、基本構想実現化方策

(c) 鉄道・側道等の設計

- 測量調査、土質調査、設計（基本設計、概略設計）

(d) 関連事業計画等の検討

- 関連事業計画の検討、駅周辺動線計画の検討、高架下利用計画の検討

(e) 総合アセスメント調査

- 事業効果調査、環境調査

平成12年（2000年）３月に、高架化区間を4.0kmとして一旦とりまとめ、その後、延伸区間2.0kmを含んで高架化区間を6.0kmとして更新した。

(2) 採択条件の検討

連続立体交差事業（6.0km区間）の採択条件の確認は、下記のとおりである。

【連続立体交差事業の採択条件】

1) 鉄道と幹線道路（※1）とが２ヶ所以上において交差する。
2) かつ、その交差する両端の幹線道路（※1）の中心距離が350m以上ある。
3) 上記の鉄道区間について、鉄道と道路（※2）とを同時に３ヶ所以上において立体交差させる。かつ、２ヶ所以上の踏切道を除却する。
4) 事業区間のあらゆる1,000mの区間の踏切において５年後における１日踏切遮断量（※3）の和が20,000台時/日以上であること。

※1：道路法による一般国道及び都道府県道並びに都市計画法により都市計画決定された道路をいう。
※2：道路法による道路及び都市計画法により都市計画決定された道路をいう。
※3：当該踏切道における自動車（２輪車のものを除く）の１日当りの交通量に１日当りの踏切遮断時間を乗じた値をいう。

- 採択条件 4）について、「池田踏切を含む北側１km地点」から「下馬天神踏切を含む南側１km地点」までの区間で５年後の踏切交通遮断量の和が20,000台時/日以上となる。
  〔踏切遮断量は図2-5 参照〕

- 上記適合区間に関して、採択条件 1)～3）については、上熊本駅周辺から熊本駅周辺の間に、（都）花園インター線から（仮称）春日池上線の間（3,899m）にかけて、７箇所の幹線道路、14箇所の踏切道があることから、各条件に適合することとなる。
  〔幹線道路等の位置は表2-3、図2-5 参照〕

採択条件に対して、（都）花園インター線から（仮称）春日池上線の間の適合が確認された。
次に、実際に交差させる区間（事業区間）の検討へと進んだ。

採択条件適合区間
‖
（都）花園インター線～（仮称）春日池上線

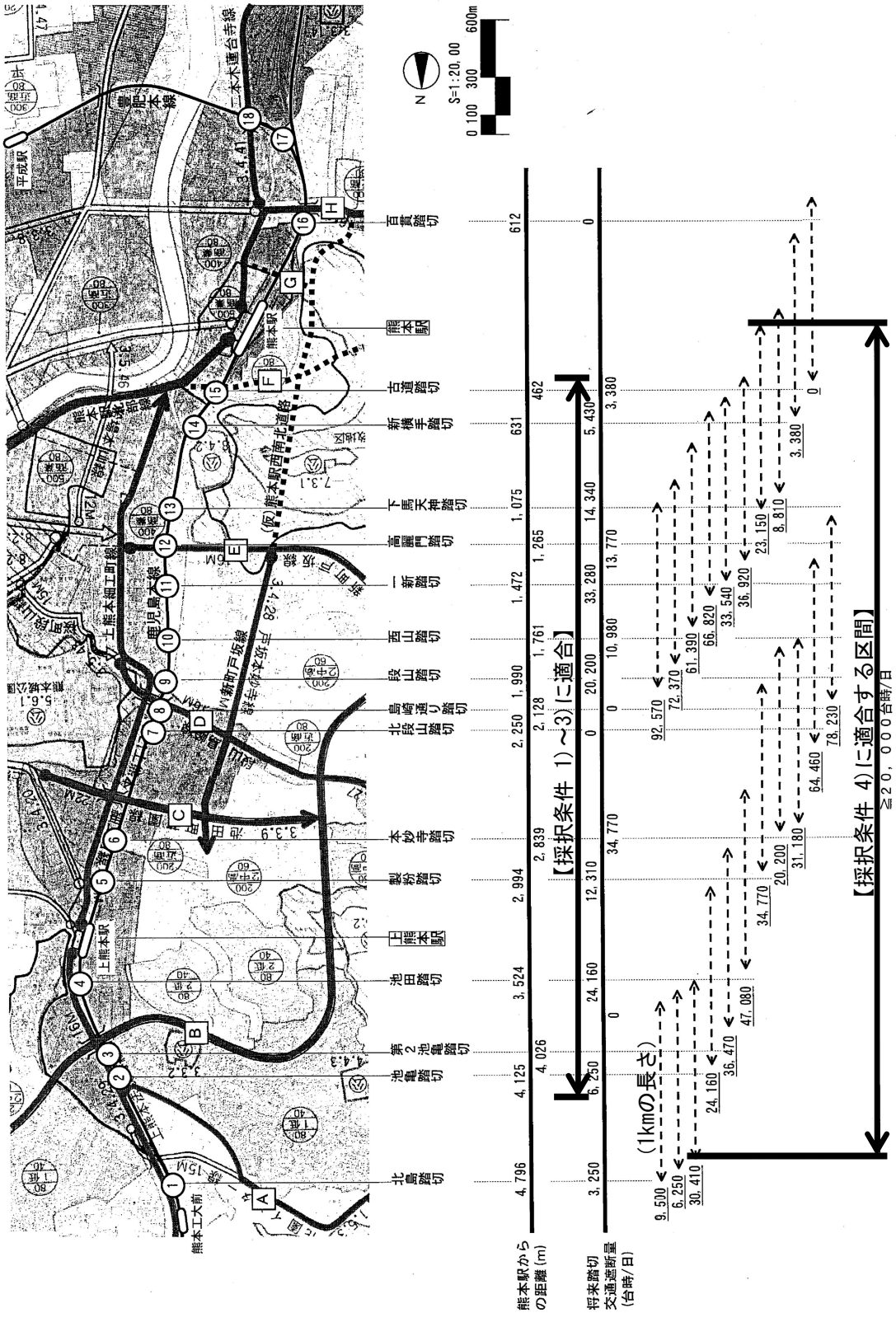
表2-3　踏切と交差道路などの状況

踏切名			交差道路名 （[　]内は都市計画道路名）	キロ程 km	m		区間距離 （m）	熊本駅からの距離
鹿児島本線	―	―	(熊本工大前駅)	193	220	0	―	―
	1	北島		193	315	5	95	4,796
	A	―	[花園インター線]	193	887	0	572	4,224
	2	池亀	上熊本3丁目池田4丁目第2号線	193	985	94	99	4,125
	3	第二池亀	池亀町第9号線	194	84	47	99	4,026
	B	―	[野口清水線]	194	187	0	103	3,923
	4	池田	花園2丁目上熊本3丁目第1号線	194	586	14	399	3,524
	―	―	(上熊本駅)	194	760	0	174	3,350
	5	製粉	花園5丁目第2号線	195	116	20	356	2,994
	6	本妙寺	県道熊本玉名線	195	271	31	155	2,839
	C	―	[池田町花園線]	195	491	0	220	2,619
	7	北段山	段山本町島崎1丁目第1号線	195	859	90	369	2,250
	8	島崎通り	段山本町第1号線	195	981	86	122	2,128
	D	―	段山陸橋[段山島崎線]	196	35	80	54	2,074
	9	段山	段山本町島崎7丁目第1号線	196	119	76	84	1,990
	10	西山	新町3丁目第1号線	196	348	92	229	1,761
	11	一新	新町4丁目横手4丁目線	196	637	80	289	1,472
	12 E	高麗門	小島新町線[新町戸坂線]	196	845	6	207	1,265
	13	下馬天神	新町2丁目横手3丁目線	197	34	70	190	1,075
	14	新横手	横手1丁目春日4丁目第1号線	197	478	62	444	631
	―	―	(北岡陸橋)	197	647	60	169	462
	15	古道	春日3丁目春日1丁目第1号線	197	770	0	122	340
	F	―	[春日池上線]	197	785	0	15	325
	―	―	(熊本駅)	198	110	0	325	―
	G	―	[熊本駅南線]	198	416	0	306	306
	16	百貫	田崎本町春日第1号線	198	722	0	306	612
	H	―	主要地方道熊本高森線 田崎陸橋[熊本駅城山線]	198	787	30	65	677
豊肥本線	17	田崎2号		1	54	92		
	―	―	(坪井川橋梁)	1	99	58	45	
	18	石仏	[二本木蓮台寺線]	1	195	74	96	

この間に7箇所の幹線道路・14箇所の踏切道

4km区間の場合の適合検討区間

注　：事業区間が４km区間の場合でもそれ以上の区間で採択条件1)～3)に適っていた。
資料：熊本駅周辺連続立体交差委託 他合併　報告書（事業調査）
　　（平成13年8月　熊本県熊本駅周辺整備事務所）



資料：熊本駅周辺連続立体交差委託　他合併　報告書（事業調査）　（平成13年8月　熊本県熊本駅周辺整備事務所）

図2-5　踏切と交差道路の状況

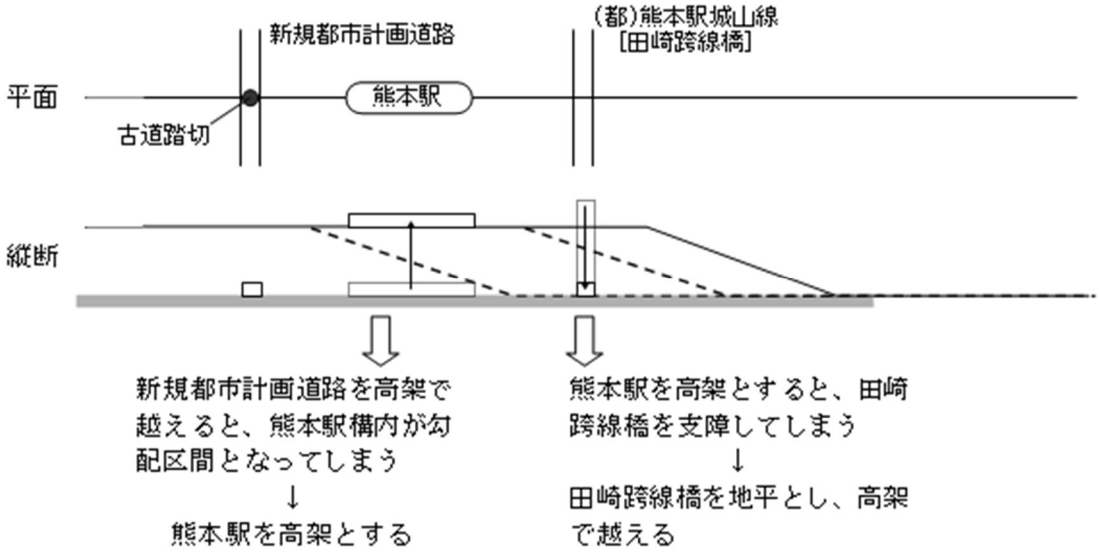
(3) 交差区間（事業区間）の設定

(a) 交差区間南端 ＝ 熊本駅及び田崎跨線橋付近

● 連続立体交差事業の採択条件に適合する区間は（仮称）春日池上線〔新規都市計画道路〕まで。

⇒（仮称）春日池上線を高架橋で越えた場合、熊本駅の構内が勾配区間となり、駅部をレベルとするためには熊本駅も高架化する必要あり。

⇒整備される高架橋が田崎跨線橋を支障することから、同跨線橋〔（都）熊本駅城山線〕を地平として、坪井川辺りまでを工事区間とする必要がある。



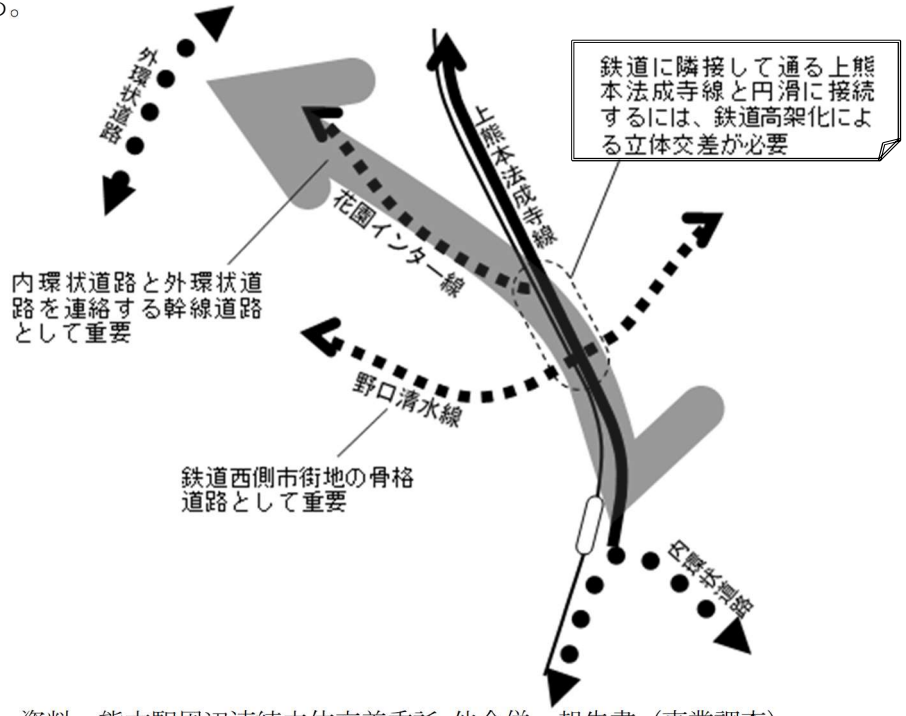
資料：熊本駅周辺連続立体交差委託 他合併　報告書（事業調査）
（平成13年8月　熊本県熊本駅周辺整備事務所）

図2-6　連続立体交差化と熊本駅、田崎跨線橋との関係

(b) 交差区間北端 ＝（都）花園インター線付近

- （都）花園インター線は、熊本市総合計画などで位置付けられている放射環状道路として、内環状道路と外環状道路を都心北西部で連絡する重要な道路である。
- （都）野口清水線は、鉄道西側市街地における南北幹線道路として重要な道路である。
- これらの都市計画道路は鉄道と並行する（都）上熊本法成寺線と接続することにより適切なネットワークの形成が可能となる。

⇒熊本工大前駅（現崇城大学前駅）への支障もなく、採択条件適合区間との整合も図られている。



資料：熊本駅周辺連続立体交差委託 他合併　報告書（事業調査）
（平成13年8月　熊本県熊本駅周辺整備事務所）

図2-7　花園インター線付近における考え方

上記の北端～南端区間は、交差区間として求める下記２点を満足することができることから、この間を連続立体交差事業の交差区間とする。

① 熊本駅、上熊本駅の両駅周辺の市街地整備との連動を踏まえて、交差区間は採択条件に適合する区間を基本とする。

② 広域圏の放射環状道路網の形成に寄与するため、外環状道路と内環状道路との連絡を強化する道路の円滑な整備を進める。

連続立体交差事業の交差区間

II

（都）花園インター線 ～（都）熊本駅城山線

2-3-2　都市計画決定

都市計画手続きにおいては、連続立体交差事業、都市計画道路事業及び土地区画整理事業などを一体的に行うため、各事業に係る事項を一括して決定された。そして前述のとおり、都市計画決定は逐次行われた。以降も、都市計画道路等について、適宜、変更等の手続きが行われた。

表2-4　平成13年３月の都市計画決定事項

熊本県決定		
都市高速鉄道	新規	都市高速鉄道　九州旅客鉄道鹿児島本線 都市高速鉄道　九州旅客鉄道豊肥本線
都市計画道路	変更	1･4･2　池上インター線　3･3･7　熊本駅新外線 3･3･14 野口清水線　3･4･25 熊本駅城山線 3･4･27 段山島崎線　3･4･41 二本木蓮台寺線
	新規	3･2･62 春日池上線
熊本市決定		
都市計画道路	新規	3･4･63 田崎春日線　3･4･64 熊本駅南線 3･4･65 熊本駅西口線　7･7･ 3 鹿児島本線側道第1号線 7･7･ 4 鹿児島本線側道第2号線　7･7･ 5 鹿児島本線側道第3号線 7･7･ 6 鹿児島本線側道第4号線　7･7･ 7 鹿児島本線側道第5号線 7･7･ 8 鹿児島本線側道第6号線　7･7･ 9 鹿児島本線側道第7号線 7･7･10 鹿児島本線側道第8号線　7･7･11 鹿児島本線側道第9号線 7･7･12 鹿児島本線側道第10号線　7･7･13 鹿児島本線側道第11号線 7･7･14 鹿児島本線側道第12号線　7･7･15 鹿児島本線側道第13号線 7･7･16 豊肥本線側道第1号線
都市計画公園	変更	2･2･3　段山公園
都市計画緑地	変更	14　北岡緑道
土地区画整理事業	新規	熊本駅西土地区画整理事業

表2-5　平成15年３月の都市計画決定事項

熊本県決定		
都市高速鉄道	変更	都市高速鉄道　九州旅客鉄道鹿児島本線 都市高速鉄道　九州旅客鉄道豊肥本線
都市計画道路	変更	1･5･3　花園インター（自専道）線 3･3･66 花園インター（一般道）線 3･3･9　池田町花園線　　3･3･14 野口清水線 3･4･21 上熊本細工町線　3･4･29 上熊本法成寺線

表2-6　平成15年10月の都市計画決定事項

熊本市決定		
都市計画道路	変更	3･4･67 花園池亀線
	新規	3･4･68 上熊本駅西口線 7･7･17 鹿児島本線側道第14号線 7･7･18 鹿児島本線側道第15号線

県都計審

連続立体交差を承認

熊本駅一帯 JR在来線 渋滞の緩和図る

知事の諮問機関・県都市計画審議会（会長・小堀富夫熊本放送会長）が十九日、熊本市の熊本テルサであり、JR在来線の連続立体交差事業の決定や、下益城郡富合町の宇土都市計画区域への編入など十二議案を了承した。近く潮谷義子知事に答申する。

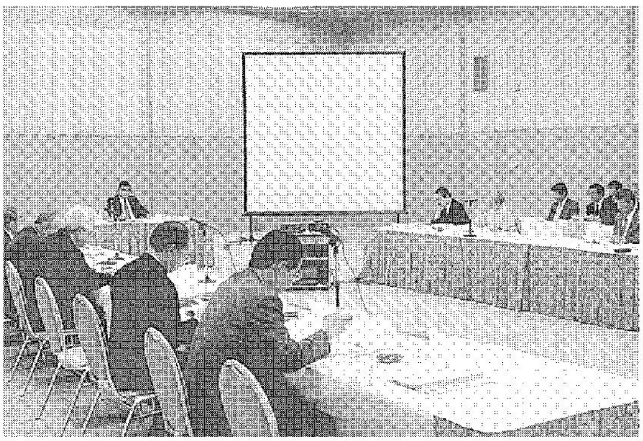
連続立体交差事業は、熊本市の熊本駅一帯でJR在来線を高架化。踏み切りの解消により交通渋滞の緩和を図る。今回、高架化するのは鹿児島線（花園一丁目―蓮台寺四丁目）四キロと、豊肥線（春日三丁目―田崎本町）一キロ。

県は二〇〇一年度に国の事業認可を受け、一部用地取得も目指す。今後、鹿児島線の高架化部分は北側に二キロ延伸する予定だ。

新幹線関連の熊本駅周辺整備では、①県道熊本・高森線の祇園橋と、都市計画道野口・清水線とを東西に結ぶ都市計画道春日・池上線（延長一・八キロ）を整備②熊本駅東口前広場を現行の〇・九六㌶から一・四二㌶に拡張―することも認めた。

春日・池上線については、地元住民から審議会に「生活環境の悪化が心配」「県財政が厳しい折りに必要な事業と言えない」など三十九件の意見書が出た。これに対し審議会は、「遮音壁の設置などで国の環境基準は守られる。県の街づくりの最重要課題」との県の主張を受け入れた。

富合町は現在、熊本都市計画区域（熊本市と六町で構成）に組み込まれている。しかし、大部分が市街化が抑制される市街化調整区域のため、同町は「町の発展が阻害されている」と、宇土市と一体的な街づくりを目指していた。



連続立体交差事業などを承認した県都市計画審議会

熊本日日新聞　平成13年（2001年）2月20日朝刊

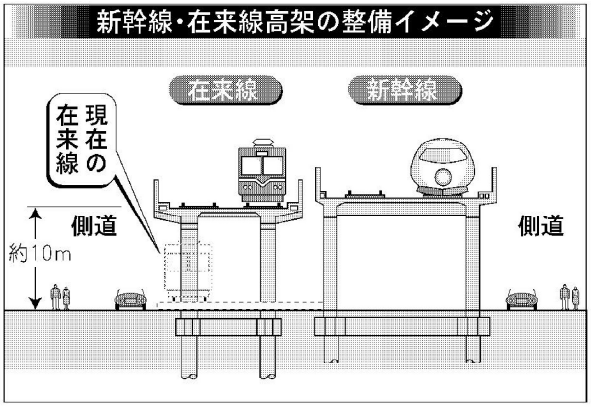
2-3-3　事業認可

順を追った都市計画決定に対応し、事業認可も順々に行われ、平成14年（2002年）３月に鹿児島本線約4.0km、豊肥本線約1.0km　について取得、平成15年（2003年）８月に鹿児島本線約6.0km、豊肥本線約1.0km　について取得（変更）した。

その後、文化財出土による工期延伸、高架構造形式及び駅舎構造の見直し等により、事業施行期間の延長、事業費に係る変更が行われた。

表2-7　連続立体交差事業 事業認可の経緯

認可時期	認可内容	
H14.３.11	事業認可（当初）	（鹿児島本線約4.0km、豊肥本線約1.0km） 事業施行期間：H14.3.11～H29.3.31
H15.８.６	事業認可第１回変更	（鹿児島本線を約6.0kmに延伸） 事業施行期間：H14.3.11～H29.3.31
H26.８.１	事業認可第２回変更	（文化財出土による工期延伸、高架構造形式及び駅舎構造の見直し等） 事業施行期間：H14.3.11～H31.3.31



JR鹿児島・豊肥線の高架化

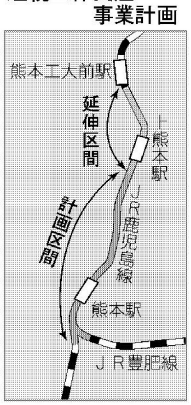
国、来月にも事業認可

新幹線 在来線 一体工事は全国初

熊本駅前後区間

九州新幹線鹿児島ルートの二〇一二（平成二十四）年完成予定に合わせ、県が熊本市で進めるJR鹿児島線・豊肥線の連続立体交差事業（在来鉄道の高架化）について、国土交通相が近く事業認可する見通しになったことが十三日、分かった。県は認可を受け、本年度内に関係地権者約三百人との用地交渉に入る。新幹線と一体の工事を進める予定で、新幹線整備と在来線高架化の一体工事は全国で初めて。

連続立体交差事業計画



連続立体交差事業は現在、熊本駅前後の鹿児島線約四キロ（花園一丁目の本妙寺踏切手前―田崎一丁目の坪井川右岸）と、豊肥線約一キロ（熊本駅―田崎本町の坪井川右岸）が都市計画決定済み。県は国土交通相に事業認可を申請しており、来月にも認可される見通しになった。さらに県は、鹿児島線の高架化を北側に約二キロ延伸する予定で、国と協議している。

工事は、日本鉄道建設公団が事業主体となる新幹線整備と一体的に実施。在来線を運行しながら、新幹線の高架を建設、引き続き在来線高架化に取り組む「新幹線先行方式」を採用する。

工事手順が複雑な本妙寺―段山付近は、①東側に在来線の一次仮線をつくり、在来線を切り替える②在来線跡地に新幹線高架を建設する③その下に二次仮線をつくり、在来線を切り替える④一次仮線跡地に在来線高架を建設する―の順で進める。

さらに鹿児島線をまたぐ段山、春日、田崎各陸橋の架け替えや新道建設も加わり、一大工事となる。このため県、公団、熊本市は十二日から、事業認可を前提とした住民説明会を始めた。二十一日まで順次開催する。

完成スケジュールは、新幹線整備が一二年ごろの予定。同時期に、熊本市が事業主体となる熊本駅西土地区画整理事業の一部として同駅西口広場（約五千七百平方メートル）を整備。その数年後、在来線高架化、高架に対応した新駅舎が完成し、現在の駅前広場に在来線跡地を含めた一帯を東口広場（一万四千二百平方メートル）として整備する。

熊本日日新聞　平成14年（2002年）2月14日朝刊

表2-8　都市計画道路事業 事業認可の経緯

都市計画道路名	概　要	認可時期
上熊本細工町線	上熊本駅東口駅前広場	H26. 1.17
上熊本法成寺線	W= 27m	H15. 6.18
上熊本駅西口線	W= 16m	H21. 8. 4
花園池亀線	W= 16m	H20. 9. 9
花園池亀線	W= 18m	H23. 2.25
池田町花園線	W= 25m	H23. 2.25
野口清水線	W= 25m	H19. 1.12
新町戸坂線	W= 16m	H14. 5.31
春日池上線（1工区）	W= 30m	H17. 3.30
春日池上線（2工区）	W= 30m	土地区画整理事業で整備
春日池上線（3工区）	W= 30m	H17. 3.31
熊本駅北部線	W= 36m	H17. 3.30
熊本駅帯山線	W= 32m	H18. 3. 6
熊本駅南線	W= 18m	土地区画整理事業で整備
熊本駅城山線	W= 36m	H18. 3. 6
熊本駅城山線	W= 30m	H20. 9.30
熊本駅西口線	W= 18m	土地区画整理事業で整備
田崎春日線	W= 18m	土地区画整理事業で整備
鹿児島本線側道		
第 1号線		鉄道・運輸機構 施行
第 2号線		H30. 9. 7 （一部、鉄道・運輸機構 施行）
第 3号線		鉄道・運輸機構 施行
第 4号線		H14. 3.11
第 5号線		H14. 3.11
第 6号線		鉄道・運輸機構 施行
第 7号線		H29.11.14 （一部、鉄道・運輸機構 施行）
第 8号線		H14. 3.11
第 9号線	W= 6m	H16.11.10
第10号線		H14. 3.11
第11号線		H14. 3.11
第12号線		H14. 3.11
第13号線		H16.11.10
第14号線		H26. 8.26
第15号線		H26. 8.26
豊肥本線側道		
第 1号線		H30. 9. 7

2-3-4　設計協議

「2-2-2 事業区間と新幹線整備計画との関係」で記載したように事業区間は変更され、その都度、鉄道施設等の線形、構造等も検討された。

熊本県が検討を始めた平成７年度（1995年度）から平成10年度（1998年度）までの初期の技術的検討の概要、経緯は図2-8のとおりである。

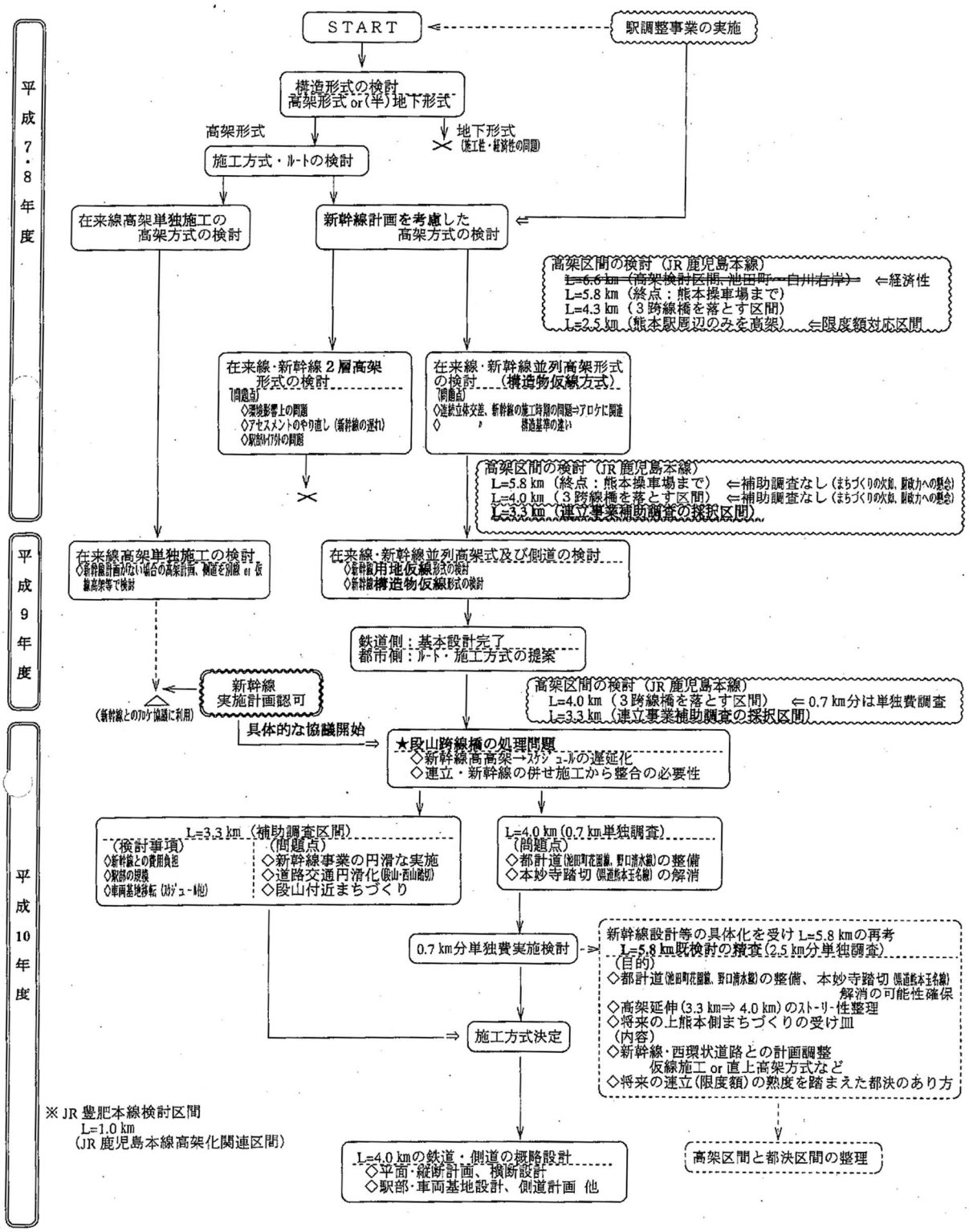


図2-8　高架化の技術的検討のフロー（初期）

都市計画原案を作成する際において、鉄道施設等の基本設計、概略設計が行われ、事業認可にあたっては詳細設計が行われた。

それら設計内容については、国土交通省と比較設計協議（平成14年）、詳細設計協議（平成15年）を経て承認された。事業認可第２回変更の際には、詳細設計変更協議が行われ承認された。

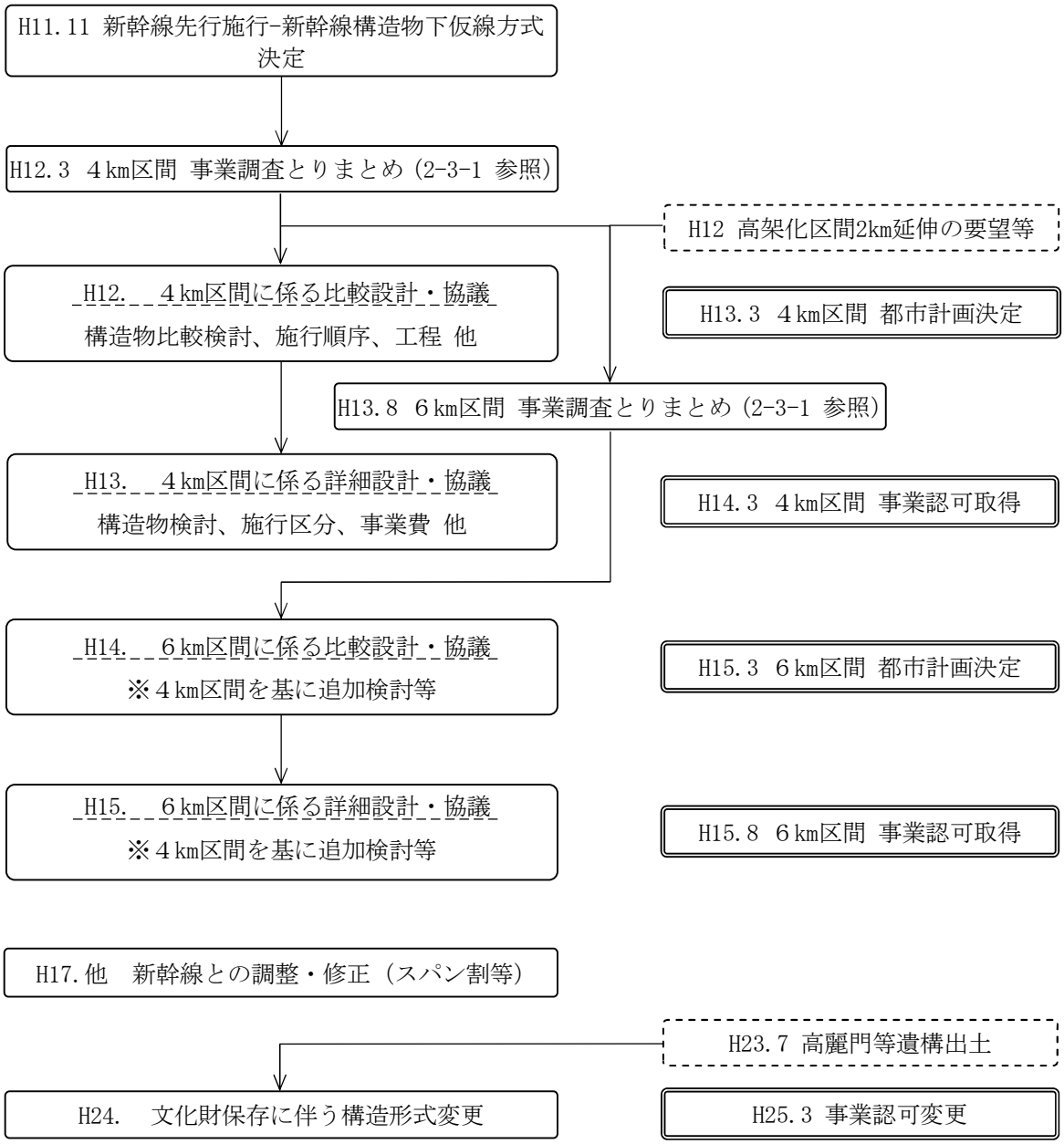
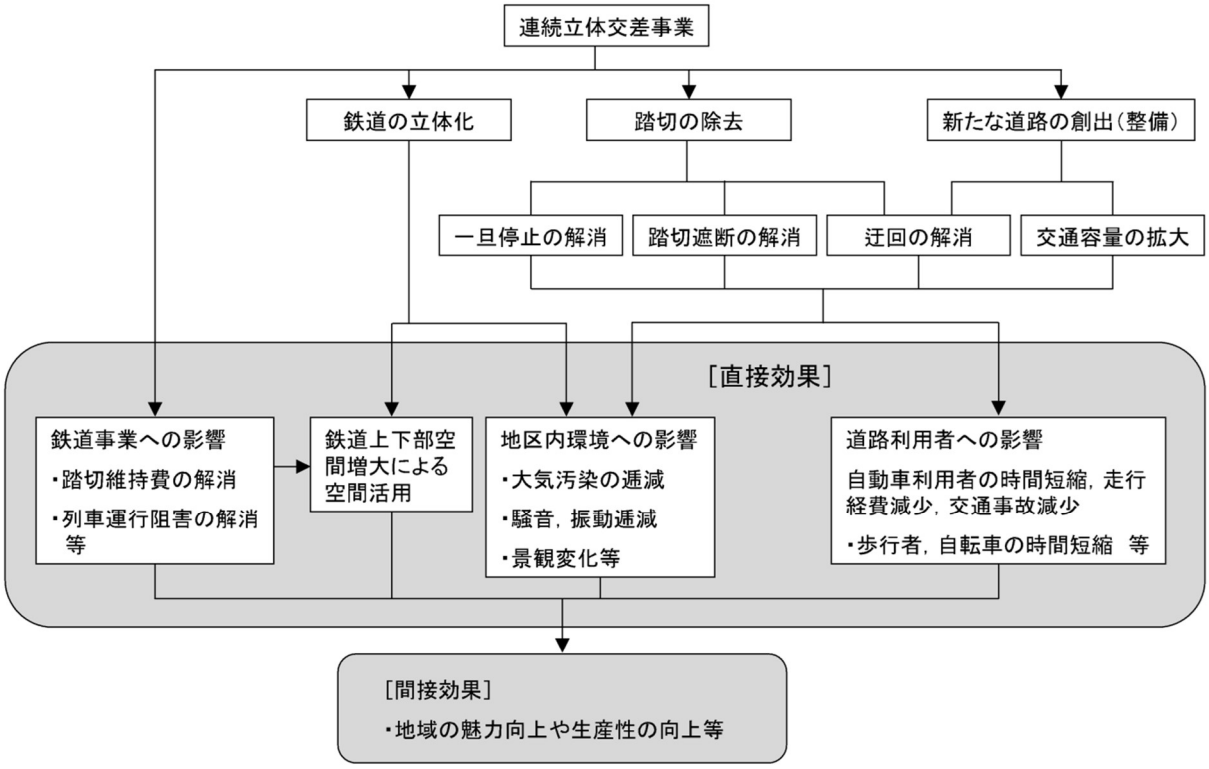


図2-9　検討・設計と手続き等のフロー

2-3-5　費用便益分析

連続立体交差事業は街路事業の一環として実施されるものであるが、幅広い効果を有する。



資料：連続立体交差事業に関する客観的評価指標（案）について
（平成15年10月7日　国土交通省都市・地域整備局街路課）

図2-10　連続立体交差事業による効果の波及フロー

社会・経済的な側面から事業の妥当性を評価し、効率的かつ効果的な事業遂行のため、費用便益分析が行われる。

事業調査の際には、「費用便益比は1.18」とされた。

表2-9　事業調査における費用便益比

実施年度	費用便益比
平成13年度	1.18

資料：熊本駅周辺連続立体交差委託 他合併　報告書（事業調査）
（平成13年8月　熊本県熊本駅周辺整備事務所）

事業進行中、「熊本県公共事業再評価要領」に基づく事業再評価では、費用便益比は1.0以上であり、総合評価の結果、事業は「継続」とされた。

表2-10　公共事業再評価における費用便益比

実施年度	費用便益比
平成22年度	1.30
平成27年度	1.22

注　：　費用便益比は地域修正係数を掛けた値。
資料：・春日池上線住宅市街地総合整備促進（事業再評価資料作成）委託他合併　報告書
（平成22年9月　熊本県 新幹線・熊本駅周辺整備事務所）
・熊本駅周辺鉄道高架化関連（事業再評価資料作成）委託他合併　報告書
（平成27年11月　熊本県熊本駅周辺整備事務所）

2-3-6　協定、覚書等

事業の推進、実施にあたっては、鉄道事業者であるＪＲ九州、新幹線整備の事業主体である鉄道・運輸機構（独立行政法人　鉄道建設・運輸施設整備支援機構）及び熊本市と適宜、協定、覚書等を締結、交わしている。

工事にあたっては、基本協定に基づいて毎年度の工事協定を締結してきたほか、占用物移転に係る覚書等（水道、ガス等）を交わし事業を進めた。

表2-11　主な協定、覚書等

名　　称	締結者	内　容	種　別	締結日等
熊本駅周辺整備	熊本県、熊本市	県市協定	協定書	平成9年7月28日
			覚書	平成9年7月28日
	熊本県、熊本市	県市協定	協定書　改定	平成17年6月2日
			覚書　改定	平成17年6月2日
三者協力 （四者基本協定締結前）	熊本県、鉄道公団、 ＪＲ九州	三者協力	覚書	平成10年11月12日
熊本運転所移転 （四者基本協定締結前）	熊本県、鉄道公団、 ＪＲ九州	用地処理、機能移転工事、 造成工事等	覚書	平成11年11月15日
	熊本県、鉄道公団、 ＪＲ九州、ＪＲ貨物		協定書	平成12年1月17日
			協定書　（変更1）	平成13年6月25日
			協定書　（変更2）	平成14年3月25日
			協定書　（変更3）	平成14年8月30日
			協定書　（変更4）	平成15年3月14日
			協定書　（変更5）	平成15年9月19日
	熊本県、熊本市	JR鹿児島本線扛上工事	協定書	平成12年7月19日
用地取得調査 （四者基本協定締結前）	熊本県、鉄道公団	協定締結までに必要とする 調査・測量及び設計等	確認書	平成11年11月30日
	熊本県、鉄道公団	用地取得に必要となる調査	協定書	平成13年8月30日
	熊本県、鉄道公団	不動産鑑定・事業費の調整	確認書	平成13年8月30日
都市計画法 第23条6項協議 （四者基本協定締結前）	熊本県、熊本市、 鉄道公団、ＪＲ九州	四者覚書	覚書	平成13年2月9日
	熊本県、熊本市、 ＪＲ九州	三者覚書	覚書	平成13年2月8日
	熊本県、熊本市、 ＪＲ九州	三者確認書	確認書	平成13年2月8日
	熊本県、熊本市、 鉄道公団、ＪＲ九州	四者議事録確認	議事録確認	平成13年2月9日
四者基本協定	熊本県、熊本市、 鉄道公団、ＪＲ九州	基本協定	基本協定書	平成14年3月14日
		変更第1回協定	基本協定書　（変更1）	平成15年9月12日
		変更第2回協定	基本協定書　（変更2）	平成23年1月31日
		変更第3回協定	基本協定書　（変更3）	平成25年3月26日
		変更第4回協定	基本協定書　（変更4）	平成30年1月31日
		変更第5回協定	基本協定書　（変更5）	平成30年9月14日
		変更第6回協定	基本協定書　（変更6）	令和2年1月27日
新幹線事業と 連立事業の調整	熊本県、 鉄道･運輸機構	事業執行と費用の負担の調整	覚書	平成15年3月14日
			覚書　（変更1）	平成16年3月22日
			覚書　（変更2）	平成17年4月13日
		建物等補償費の費用負担に係る 調整	覚書	平成16年3月22日

2-3-7　鉄道事業法に係る手続き

鉄道施設の変更が生じる場合には、鉄道事業法に基づき、鉄道事業者において、事業基本計画の変更及び鉄道施設の変更の認可を受けなければならない。その申請にあたっては、第２種事業者である日本貨物鉄道株式会社の同意が必要となる。

本事業においては、適宜、ＪＲ九州が国土交通省に申請し、認可を受けている。

表2-12　鉄道事業法に係る手続き

名　称	内　容	時　期
鉄道施設変更認可	当初基本協定に係る鉄道施設の変更	平成13年(2001年) 5月 7日
工事計画変更認可	事業区間延伸に係る鉄道施設の変更	平成15年(2003年) 3月 5日
工事計画変更届出	１次仮線に係る鉄道施設の変更	平成18年(2006年)12月 6日
工事計画変更認可	踏切構造変更に係る鉄道施設の変更	平成19年(2007年) 1月15日
工事計画変更認可	踏切構造変更に係る鉄道施設の変更	平成19年(2007年) 4月 5日
工事計画変更認可	踏切構造変更に係る鉄道施設の変更	平成25年(2013年) 2月13日
工事計画変更認可	踏切構造変更に係る鉄道施設の変更	平成26年(2014年) 4月11日
工事計画変更認可	踏切構造変更に係る鉄道施設の変更	平成26年(2014年)11月10日
工事計画変更届出	１期開業に係る鉄道施設の変更	平成27年(2015年) 2月16日
工事計画変更届出	２期開業に係る鉄道施設の変更	平成29年(2017年) 6月28日

2-4　施行区分

連続立体交差事業の事業主体は熊本県であるが、新幹線整備事業の事業主体である鉄道・運輸機構、そして熊本市、ＪＲ九州の四者が一体となって事業を推進してきた。

事業の施行区分は、四者により調整、協議されつつ進められた。なお、熊本市の政令市移行に伴い、側道の全路線は熊本市が管理している。

表2-13　事業主体と主な施行内容

事業主体	内容	施行者			
		鉄道・運輸機構	熊本県	熊本市	JR九州
熊本県	都市計画決定手続き	－	○	○	－
	事業認可申請	－	○	－	－
	補助金交付申請	－	○	○	－
	用地取得、補償 等	○	○	○	－
	事業損失補償	－	○	○	－
	側道の施工（付替え、関連）	－	○	○	－
	交差道路の施工	－	－	○	－
	跨線橋の処理工事（一般部）	－	○	－	－
	跨線橋の処理工事（鉄道交差部）	－	○	－	○
	熊本運輸センター（車両基地）移転	－	－	－	○
	鉄道施設の施工	－	－	－	○
熊本市	側道の施工（一般）	－	－	○	－
	交差道路の施工	－	－	○	－
鉄道・運輸機構	側道の施工（付替え）	○	－	－	－
	新幹線整備事業	○	－	－	－
	熊本運輸センター（車両基地）移転	－	－	－	○

2-5　事業費

2-5-1　事業費

連続立体交差事業に係る総事業費は 62,535 百万円であった。

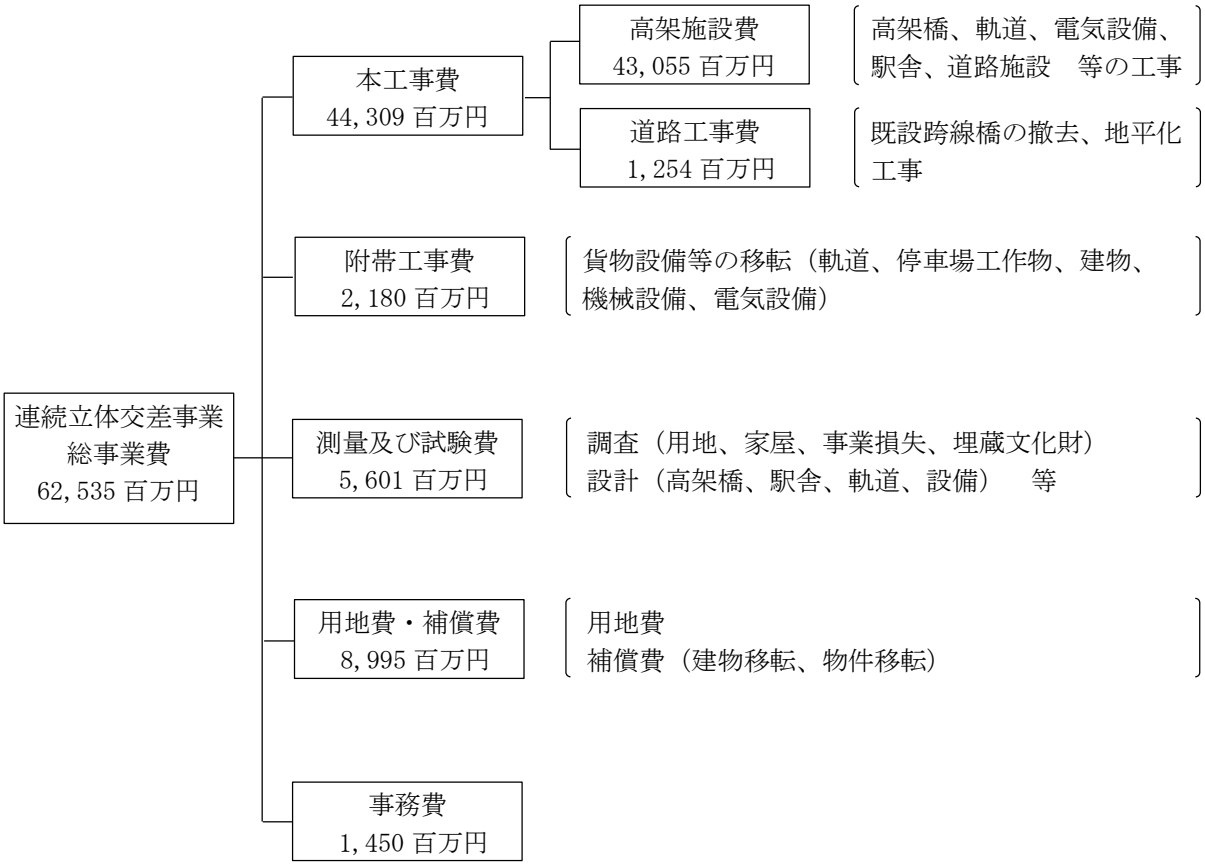


図2-11　連続立体交差事業の事業費

連立事業の事業費は、基本協定における鉄道・運輸機構負担を除いた連立事業に係る費用及び熊本県負担の道路事業費の合計である。

2-5-2　費用負担

連続立体交差事業、新幹線整備事業及び道路整備事業に係る費用負担については、基本協定において、鉄道・運輸機構、熊本県、熊本市、ＪＲ九州の四者で負担内容と割合等を決定した。

表2-14　基本協定における費用負担割合

項　目		新幹線事業	連立事業	道路事業
高架施設費				
本　体	用地費	最終構造物帰属方式※1 （但し、重複部　原因者負担）※2		—
	補償費	標準基面幅比※3		—
	高架部工事費	各々	各々	—
跨線橋処理		1/2	1/2	—
仮線（駅部・一般部）		1/2	1/2	—
在来設備撤去		1/2	1/2	—
運転所撤去費		1/2	1/2	—
付替 関連側道	用地費・工事費	原因者負担		—
	補償費	標準基面幅比※3		—
一般 側道	用地費	—※4	—	1※4
	補償費	標準基面幅・側道幅比※3		
	工事費	—	—	1
貨物設備等移転費				
運転所移転		1/2	1/2	—

※1　最終構造物帰属方式とは、新幹線、連立の高架本体が占有する用地分を各々が負担する方法。

※2　重複部とは、新幹線計画線が現在来線上に重なる上熊本～一新小付近をいう。そのため、連立の用地を新幹線負担で確保する。

※3　標準基面幅比（新幹線：連立＝11．2　：　10）。但し、起点～製粉踏切間、駅部（熊本駅）、中間部（終）は原因者負担。

※4　用地費の一部を新幹線が負担する。

連続立体交差事業に係る事業費は、建設省と運輸省との間で締結されていた建運協定（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及び同細目協定）に基づき、都市側と鉄道側（ＪＲ）の負担割合が決定された。（建運協定は、平成19年(2007年)８月に改正され、要綱となっている。）

基本的な負担割合は、都市側93%、鉄道側７%である。