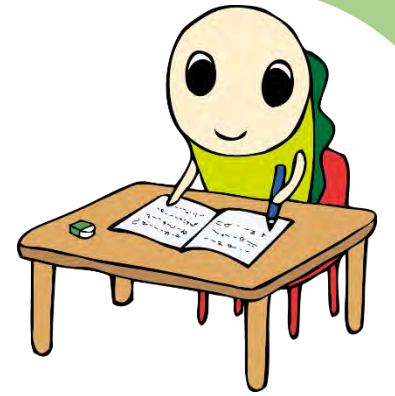


# 令和7年度



## (仮称) 下井草まちづくりラボ

### 【連続立体交差事業とは】

西武新宿線野方駅～井荻駅間では、開かずの踏切除却のため、現在、東京都により道路と鉄道の連続立体交差化計画の検討が進められ、区では、令和4年度より連続立体交差化を契機とした下井草駅周辺まちづくりの検討を進めてきています。

(仮称) 下井草まちづくりラボに 本年度から参加される方や、今までの内容を振り返りたい方を対象に、

「**連続立体交差事業**」について説明するパネル展示を実施します。

東京では、都市計画道路がいまだ6割程度しか完成していないなど、道路ネットワークの形成が不十分な状況にあるため、依然として慢性的な交通渋滞などが生じており、都民生活や経済活動に多大な影響を与えています。

さらに、都内には、約1,040箇所におよぶ踏切があり、道路交通円滑化の大きな妨げになっています。このため、特に朝夕のピーク時に、ほとんど遮断された状態の踏切が存在し、自動車の渋滞を招くとともに、事故の危険性をはらんでいます。

これらの問題を解決するため、東京都は道路ネットワークの整備と連続立体交差事業を進めています。

連続立体交差事業は、市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化又は地下化することで立体化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業です。この事業は、「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」（以下「要綱」という）及び「同細目要綱」（H19.8 国土交通省）に基づいて、東京都が事業主体※となって施行しており、次のような事業効果があります。

### 事業効果

- (1) 数多くの踏切が同時に除却されるため、踏切遮断による交通渋滞及び踏切事故が解消できます。
- (2) 鉄道により分断されていた市街地の一体化を図ることができ、本事業に併せて市街地再開発事業や土地区画整理事業を実施することで、総合的なまちづくりによる都市の再生、活性化に強いインパクトを与えます。
- (3) 新たに生み出される高架下等の空間を周辺の土地利用計画に合わせて、自転車駐輪場や公園等の多目的な形で利用できます。
- (4) 鉄道輸送の安全性の向上、踏切経費の節減、輸送力の増強等に寄与します。

このように、連続立体交差事業は単に交通問題の解消を図るだけでなく、一体的で総合的なまちづくりの推進にも寄与する事業であり、東京の都市再生を進める観点から積極的に取り組んでいます。

本事業の実施にあたっては、東京都、地元区市、鉄道事業者が相互に連携し、地元のまちづくりに貢献する側道整備等は地元区市が、鉄道工事は、営業線運行の安全確保の観点から鉄道事業者がそれぞれ施行し、東京都は事業主体として、円滑な事業の推進が図られるよう事業の総括等を行っております。

※平成17年度からは、都道府県又は政令指定都市に加え、特別区及び、人口20万人以上の都市も事業主体となって施行することが可能となりました。

## 事業の定義

連続立体交差事業は、「要綱」において次のいずれかに該当する鉄道区間について鉄道と道路を3ヶ所以上において立体交差させるものと定義されています。

- 両端で350m以上離れた幹線道路※<sup>1</sup>2本を含み、踏切を2ヶ所以上除却
- 幹線道路のボトルネック踏切※<sup>2</sup>を除却
- 生活道路※<sup>3</sup>の歩行者ボトルネック踏切※<sup>4</sup>を除却

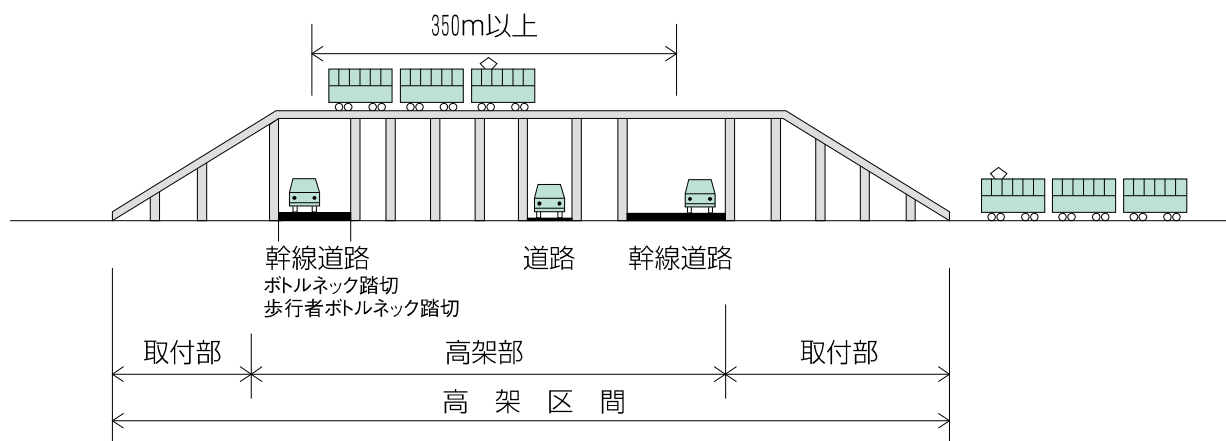
※1 幹線道路：道路法による一般国道及び都道府県道、都市計画法により都市計画決定された道路

※2 ボトルネック踏切：ピーク時1時間あたり遮断時間40分以上の踏切、又は自動車の踏切交通遮断量※<sup>5</sup>が50,000台時／日以上

※3 生活道路：※1以外の道路（都市計画決定されていない区市町村道）

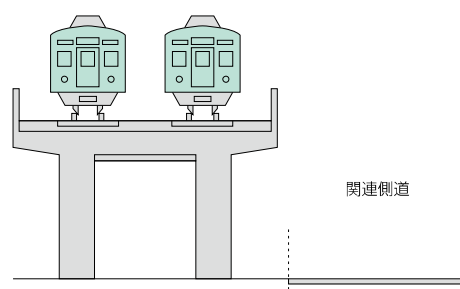
※4 歩行者ボトルネック踏切：自動車、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が50,000台（人）時／日以上かつ、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が20,000台（人）時／日以上

※5 踏切交通遮断量：日交通量（自動車、軽車両・歩行者等）×踏切遮断時間



## 関連側道

鉄道の高架化に関連して、都市環境の保全に資する目的で、高架構造物に沿って住居の用に供している土地が連たんしている区間に設置される道路です。連続立体交差事業と併せて整備することにより、周辺のまちづくりにも寄与します。

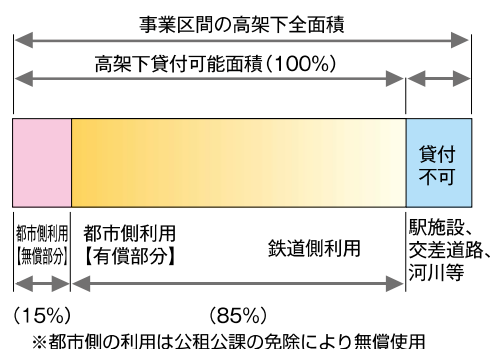


## 高架下利用

高架下利用については、「要綱」により次のように規定されています。

都市側（地方自治体）は鉄道事業者の業務に支障ない限り高架下に公共の用に供する施設を設置することができます。

この場合、原則として高架下貸付可能面積（ただし道路、河川、駅施設を除く既設線相当分）の15%相当部分は公租公課相当額（鉄道事業者に課せられる固定資産税及び都市計画税相当分）で利用でき、15%相当分をこえる部分は鉄道事業者の定める貸付規則による使用料にて使うことができます。



# 都内では「連続立体交差事業」が9か所で進行中



下井草駅周辺は**準備中区間**となっています

※東京都建設局「連続立体交差事業（連立事業）ポータルサイト」より抜粋



## 連続立体交差事業の効果

### 交通渋滞の解消

連続立体交差事業は、数多くの踏切を同時に除却することにより、道路ネットワークの形成を促進するとともに、交通渋滞を解消します。

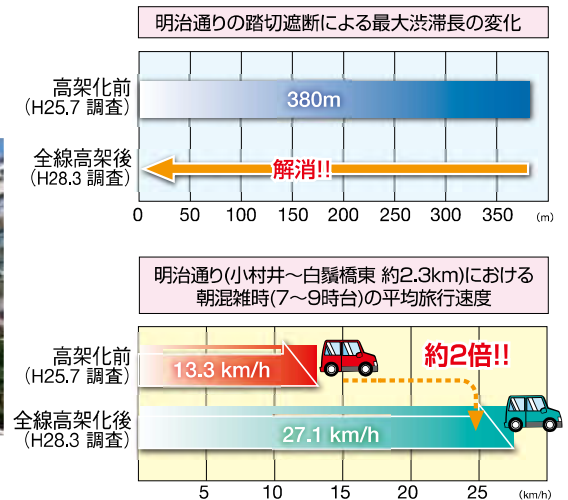
【京成押上線(押上駅～八広駅間)明治通り】



高架化前



高架化後



### 総合的なまちづくりによる都市の活性化

連続立体交差事業は、鉄道沿線のまちづくり事業と一体的に進めることにより、総合的な都市基盤整備に貢献します。

【JR中央線(三鷹駅～立川駅間)武蔵小金井駅周辺】

連続立体交差事業に併せて、再開発事業を一体的に進めた事例



事業前



事業後

### 高架下等空間の利用

連続立体交差事業で生じた高架下の空間を活用することで、地域の利便性や安全性が向上します。



自転車駐輪場



保育所



図書館



公園



デイサービス



観光発信施設

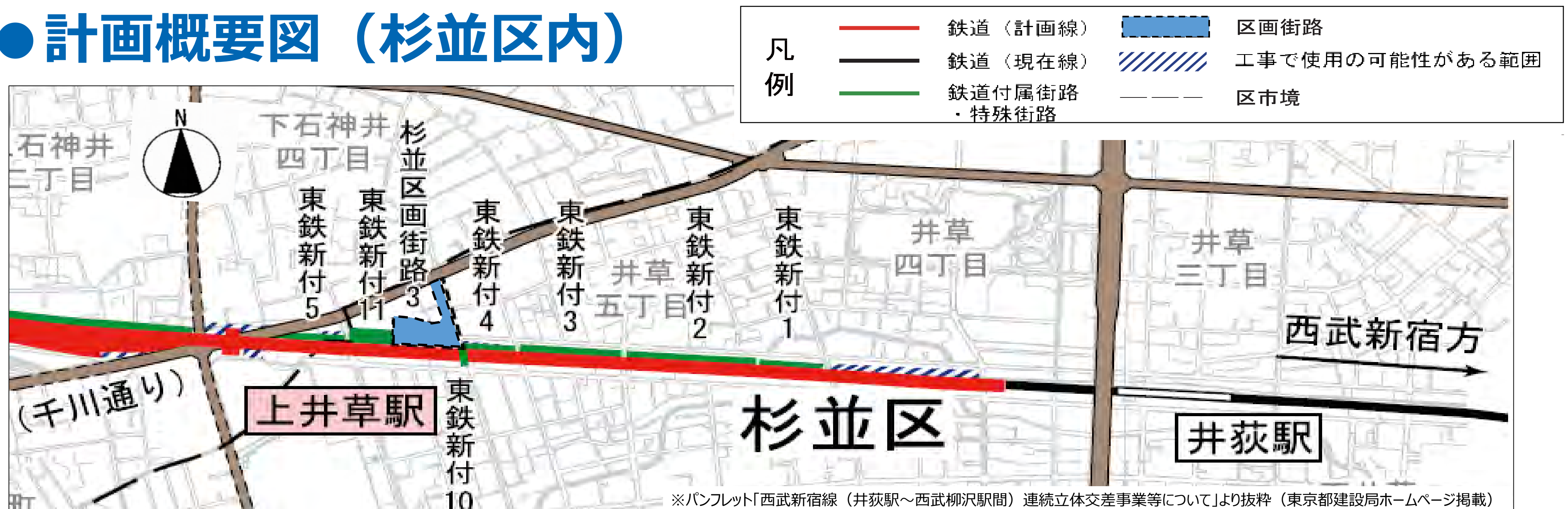


# 【参考事例】

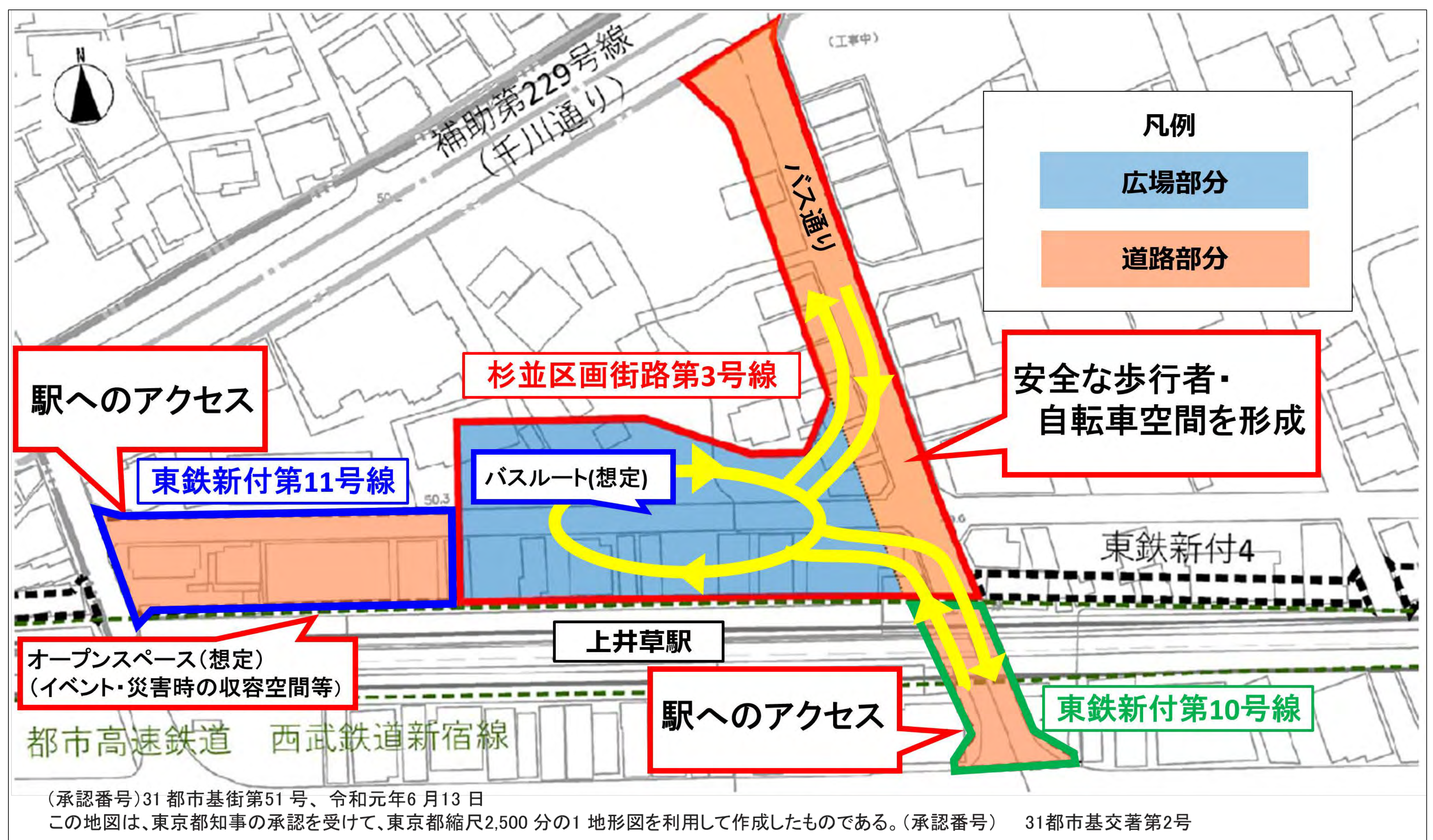
東京都、杉並区等の沿線自治体及び西武鉄道は連携して、西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業及び鉄道附属街路・特殊街路事業と区画街路事業を進めています。

なお、当区間については、令和6年3月に高架式で事業認可を取得しました。

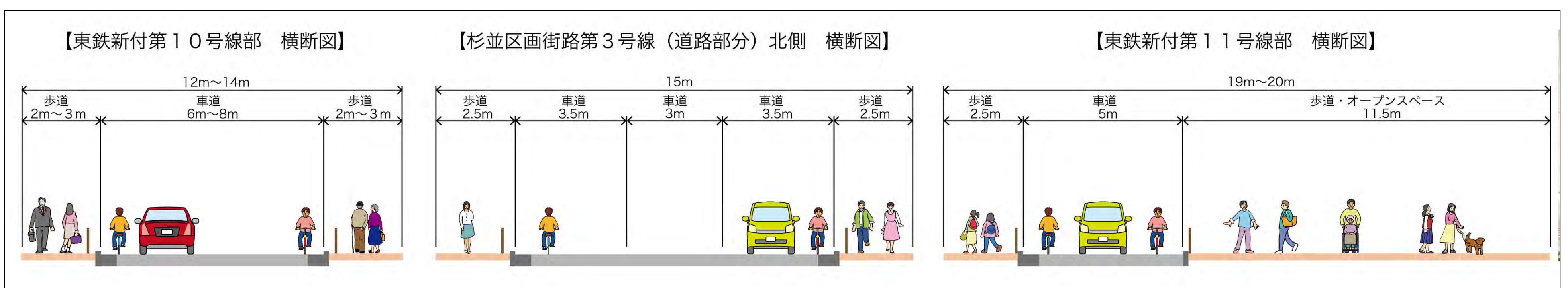
## ●計画概要図（杉並区内）



※東鉄新付とは、東京都市計画道路区画街路都市高速鉄道西武鉄道新宿線附属街路のことです。この附属街路（側道）は、駅などへのアクセスの向上や沿線地域の利便性を高めるとともに、鉄道の高架化に伴う日陰の影響など、環境に与える影響を緩和することを目的としています。



## ●整備断面イメージ



※パンフレット「上井草駅北口駅前広場整備事業等について」より抜粋（東京都建設局ホームページ掲載）