

道路と鉄道の連続立体交差事業



道路交通の円滑化と市街地の
一体化により安全で快適な
まちづくりに寄与する



東京では、都市計画道路がまだ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^{※1}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^{※2}を除却
- 生活道路^{※3}の歩行者ボトルネック踏切^{※4}を除却

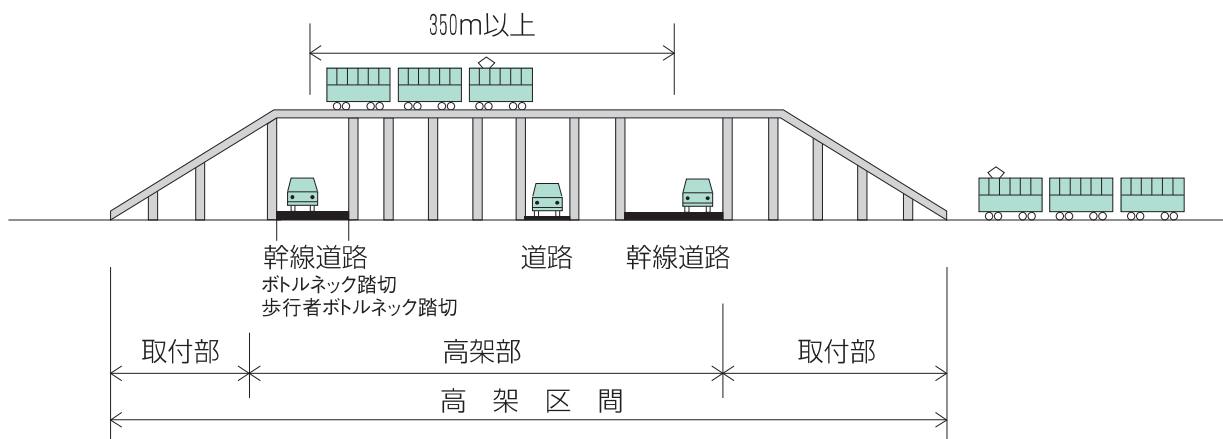
※1 幹線道路：道路法による一般国道及び都道府県道、都市計画法により都市計画決定された道路

※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^{※5}が50,000台時/日以上以上の踏切

※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)

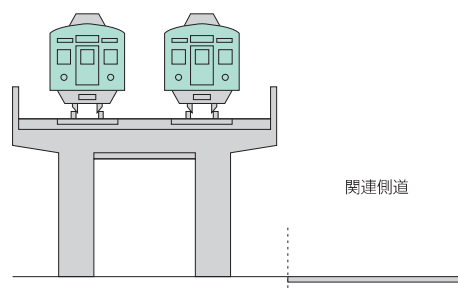
※4 歩行者ボトルネック踏切：自動車、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が50,000台(人)時/日以上かつ、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が20,000台(人)時/日以上以上の踏切

※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。

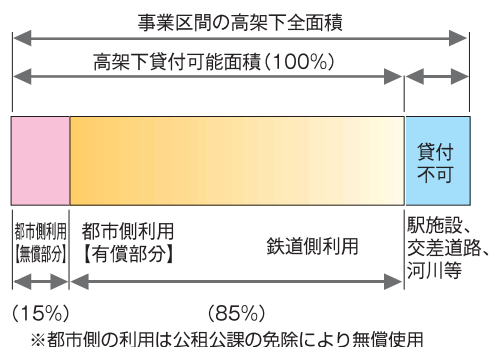


高架下利用

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。

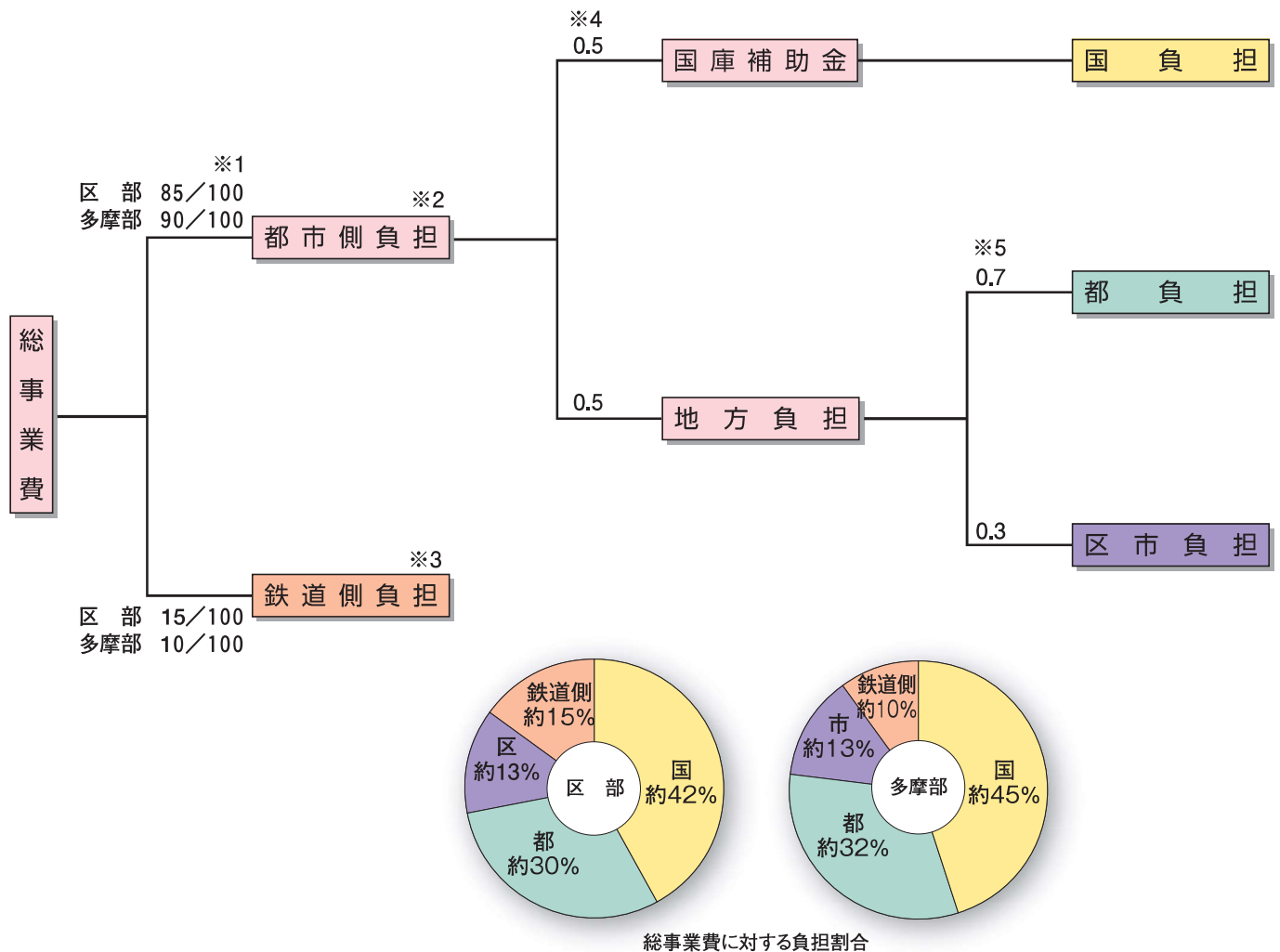


事業費の構成

事業費は、「要綱」に基づき下図のとおり都市計画事業者（都市側）と鉄道事業者（鉄道側）の負担で構成されています。

なお、地方負担額については、本事業により鉄道の立体化、付属街路の整備、高架下の公共利用が図られ、地元区市の受益も大きいと見られ、東京都では地方財政法第27条（都道府県の行う建設事業に対する市町村の負担）及び昭和49年6月の地方自治法改正及び都市計画法に伴う区の権限強化に基づき、地元区市が一部負担することとし、都と区市の負担割合を「7:3」としています。

※東京都が事業主体となり実施する場合



※1 「要綱」による負担率（区部A地域、多摩部B地域）

（ただし、現行の割合を基本とし、沿線の土地利用状況や高架下利用率に応じた費用負担率が適用される。また、現要綱は平成19年に改定されたものであり、改定以前の負担率は、都市側負担（区部86/100、多摩部90/100）、鉄道側負担（区部14/100、多摩部10/100）を適用していた。）

※2 都市側増加費（交差道路を新設又は拡幅するため支間25m以上の鉄道橋が必要となる費用等）は全額都市側負担。

※3 鉄道側増強費（従前の施設面積を上回る施設を建設する費用）及び鉄道側増加費（従前の機能又は品質を上回る施設とするための費用等）は全額鉄道側負担。

※4 国庫補助等負担率による。

※5 地方財政法第27条に基づく負担。（都道府県により負担率は異なる）

事業箇所

事業中(都施行)

番号	路線名	箇所	関係区市	事業延長	都市計画決定(都市計画変更)	施行年度	踏切除却数(除却済数)	交差する主な都市計画道路	備考
①	京成押上線	四ツ木～青砥	葛飾区	2.2km	H13. 1.15	H14～R12	11	補140 補274	(立石駅周辺市街地再開発事業)
②	西武新宿線	中井～野方	中野区	2.4km	(H23. 8.19)	H25～R8	7	補26 補220	(新井薬師前駅駅前広場整備事業)
③	西武新宿線・国分寺線 西武園線	東村山駅付近	東村山市	4.5km	H24.10.2	H25～R6	5	東村山3・3・8 東村山3・4・10	—
④	京王京王線	笹塚～仙川	世田谷区 渋谷区、杉並区	7.2km	(H24.10.2)	H25～R12	25	放23 補154 ほか	(明大前駅駅前広場整備事業) (千歳烏山駅駅前広場整備事業)
⑤	JR埼京線	十条駅付近	北区	1.5km	H29.11.30	R1～R12	6	補85	(十条駅西口地区市街地再開発事業)
⑥	京浜急行本線	泉岳寺～新馬場	港区、品川区	1.7km	H30.12.21	R2～R11	3	補149	(北品川駅駅前広場整備事業)
⑦	東武東上本線	大井町駅付近	板橋区	1.6km	R1.12.20	R3～R12	8	補26	(大井町駅前広場整備事業)
合 計	—	—	—	21.1km	—	—	65	—	—

【参考】事業中(区施行)

番号	路線名	箇所	関係区市	事業延長	都市計画決定(都市計画変更)	施行年度	踏切除却数(除却済数)	交差する主な都市計画道路	備考
①	東武伊勢崎線	竹ノ塚駅付近	足立区	1.7km	H23.3.31	H23～R5	2	補261	()内はまちづくり関連事業
②	東武伊勢崎線	とうきょうスカイツリー 駅付近	墨田区	0.9km	H28.3.7	H29～R6	1	補114	

準備中

番号	路線名	箇所	関係区市	事業延長	都市計画決定(都市計画変更)	施行年度	踏切除却数	交差する主な都市計画道路	備考
①	西武新宿線	野方～井荻	中野区、杉並区	3.1km	—	—	13	補227 補133 補215	
②	西武新宿線	井荻～西武柳沢	杉並区、練馬区、西東京市	5.1km	R3.11.26	—	19	補229 補132 外環の2 補135 補230	
③	JR南武線	矢川～立川	国立市、立川市	3.0km	—	—	14	国立3・3・15 国立3・4・5ほか	
④	東急大井町線	戸越公園駅付近	品川区	0.9km	—	—	6	補29	
⑤	京成本線等	京成高砂～江戸川	葛飾区、江戸川区	5.3km	—	—	13	補282 補143 補264	

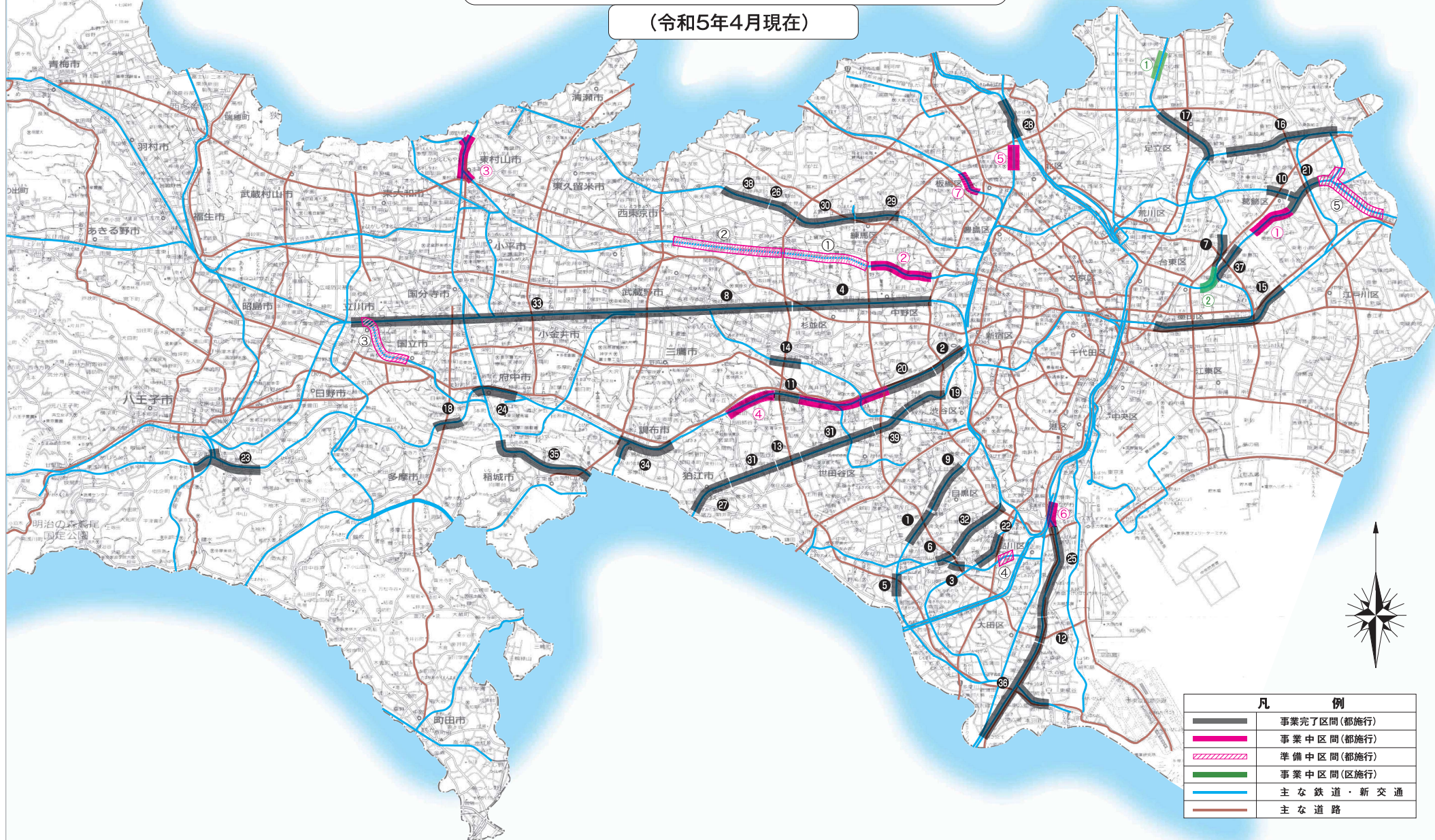
※事業延長や踏切除却数については、今後変更となる場合があります。

事業完了

番号	路線名	箇所	関係区市	事業延長	都市計画決定(都市計画変更)	施行年度	踏切除却数	交差する主な都市計画道路	備考
①	東急東横線	学芸大学～自由が丘	目黒区	0.9km	—	S34～S36	2	放3	S36 高架切換完了
②	京王京王線	新宿～幡ヶ谷	渋谷区	2.1km	—	S37～S39	11	環6 補60 国道20 ほか	S38 地下切換完了
③	東急大井町線	旗の台～大岡山	品川区、大田区	0.8km	—	S38～S39	4	環7 放2	S39 高架切換完了
④	JR中央線	東中野～荻窪	中野区、杉並区	3.1km	—	S36～S41	14	環7 ほか	S41 高架切換完了
⑤	東急東横線	自由が丘～田園調布	世田谷区	1.2km	—	S39～S41	2	環8	S41 掘削切換完了
⑥	東急目蒲線	西小山～大岡山	目黒区、大田区	1.0km	—	S39～S42	4	環7	S42 掘削切換完了
⑦	東武伊勢崎線	業平橋～鐘ヶ淵	墨田区	2.5km	—	S36～S43	11	放13 環4	S42 高架切換完了
⑧	JR中央線	荻窪～三鷹	杉並区、武蔵野市	4.5km	—	S41～S44	17	環8 ほか	S44 高架切換完了
⑨	東急東横線	中目黒～都立大学	目黒区	2.5km	—	S41～S45	16	補26 補49	S44 高架切換完了
⑩	京成本線	お花茶屋～青砥	葛飾区	0.6km	—	S43～S45	2	放13	S45 高架切換完了
⑪	京王京王線	上北沢～芦花公園	世田谷区	1.0km	—	S43～S45	4	環8	S45 高架切換完了
⑫	京浜急行湘南線	大森海岸～大森町	品川区、大田区	2.2km	—	S41～S46	8	環7 補32、補33ほか	S45 高架切換完了
⑬	小田急小田原線	千歳船橋～祖師ヶ谷大蔵	世田谷区	1.3km	S39.12.16	S43～S46	6	環8	S46 高架切換完了
⑭	京王井の頭線	浜田山～富士見ヶ丘	杉並区	0.8km	—	S44～S46	1	環8	S46 高架切換完了
⑮	JR総武線	両国～新小岩	墨田区、江東区 台東区、江戸川区	10.0km	—	S43～S47	9	環3 環4 ほか	S47 高架切換完了
⑯	JR常磐線	綾瀬～金町	足立区、葛飾区	4.1km	—	S43～S48	14	放13 環7 ほか	S46 高架切換完了
⑰	東武伊勢崎線	小菅～西新井	足立区	3.0km	—	S41～S49	7	放12 ほか	S47 高架切換完了
⑱	京王京王線	分倍河原～聖蹟桜ヶ丘	府中市	0.4km	—	S45～S49	9	府1・3・2	S49 高架切換完了
⑲	小田急小田原線	代々木八幡～東北沢	渋谷区	1.9km	S39.12.16	S45～S57	7	放23 補211	S52 高架切換完了
⑳	京王京王線	初台～代田橋	渋谷区	2.7km	S47.12.11	S47～S59	12	補26 補211	S53 高架・地下切換完了
㉑	京成本線・押上線	京成立石～京成高砂	葛飾区	2.6km	S46. 1. 9	S46～S61	9	環7 補264	S59 高架切換完了
㉒	東急池上線	戸越銀座～旗の台	品川区	1.6km	S49.12.24	S54～H 2	13	補26 補30	S63 地下・掘削切換完了
㉓	京王京王線・高尾線	平山城址公園 ～京王八王子、京王片倉	八王子市	3.2km	S55.10.24	S56～H 4	6	八3・3・41 八3・4・37	H 2 高架切換完了
㉔	京王京王線	東府中～分倍河原	府中市	1.6km	S55. 2. 1	S55～H 5	8	府3・4・22 府3・4・21 府3・4・18 府3・4・19 府区街7・5・4	H 3 高架切換完了
㉕	京浜急行湘南線	北品川～大森海岸	品川区	3.6km	S46. 1. 9	S46～H 7	21	環6 補26	H 2 高架切換完了
㉖	西武池袋線	富士見台～石神井公園	練馬区	1.6km	S46. 1. 9	S46～H 9	3	環8 補134	S62 高架切換完了
㉗	小田急小田原線	成城学園前～登戸	世田谷区、狛江市	2.4km	S60. 3.26	S61～H11	13	補125 調3・4・16 調3・4・3 調3・4・18	H 9 高架切換完了
㉘	JR東北線	東十条～川口	北区	2.7km	—	H 2～H12	6	補85 補86	H10 高架切換完了
㉙	西武池袋線	江古田～中村橋	練馬区	1.9km	S46. 1. 9	H 2～H13	7	放35 区街1,2	H 9 高架切換完了
㉚	西武池袋線	練馬～練馬高野台	練馬区	2.0km	S46. 1. 9	H 5～H14	9	補133 放7	H12 高架切換完了
㉛	小田急小田原線	世田谷代田～喜多見	世田谷区	6.4km	(H 5. 2. 1)	H 6～H19	17	補128 補133 補52 ほか	H14 高架切換完了
㉜	東急目蒲線	目黒～洗足	品川区 目黒区	2.8km	H 6.10.25	H 7～H20	18	環6 補26 補30	H11 高架切換完了(2) H18 地下切換完了(16)
㉝	JR中央線	三鷹～立川	立川市、武蔵野市 三鷹市、小金井市 国分寺市、国立市	13.1km	H 6. 5. 11	H 7～H25	18	三3・2・6 国3・4・10 立3・3・30 ほか	H21 東側高架切換完了(13) H22 西側高架切換完了(5)
㉞	京王京王線・相模原線	調布駅付近	調布市	3.7km	(H14. 2. 6)	H14～H26	18	調3・2・6 調3・4・18 ほか	H24 地下切換完了
㉟	JR南武線	稲田堤～府中本町	稲城市	4.3km	H 4. 1. 6	H 4～H27	15	多3・1・6 多3・3・13 多3・3・7 ほか	H17 Ⅰ期間高架切換完了(8) H25 Ⅱ期間高架切換完了(7)
㊱	京浜急行本線・ 空港線	京急蒲田駅付近	大田区	6.0km	H11.3.8	H12～H28	28	環8 放19 補36ほか	H22 環8付近高架切換(4) H24 高架切換完了(24)
㊲	京成押上線	押上～八広	墨田区	1.5km	H10.2.3	H12～H28	8	環4 補326	H27 高架切換完了(8)
㊳	西武池袋線	練馬高野台～大泉学園	練馬区	2.4km	(H17.6.15)	H19～H28	9	富士街道 外環の2 ほか	H23 Ⅰ期間高架切換完了(6) H27 Ⅱ期間高架切換完了(3)
㊴	小田急小田原線	代々木上原～梅ヶ丘	世田谷区 渋谷区	2.2km	(H15. 1.31)	H15～H30	9	補26 補54	H24 地下切換完了
合 計	—	—	—	112.2km	—	—	395	—	—

東京都内の連続立体交差事業

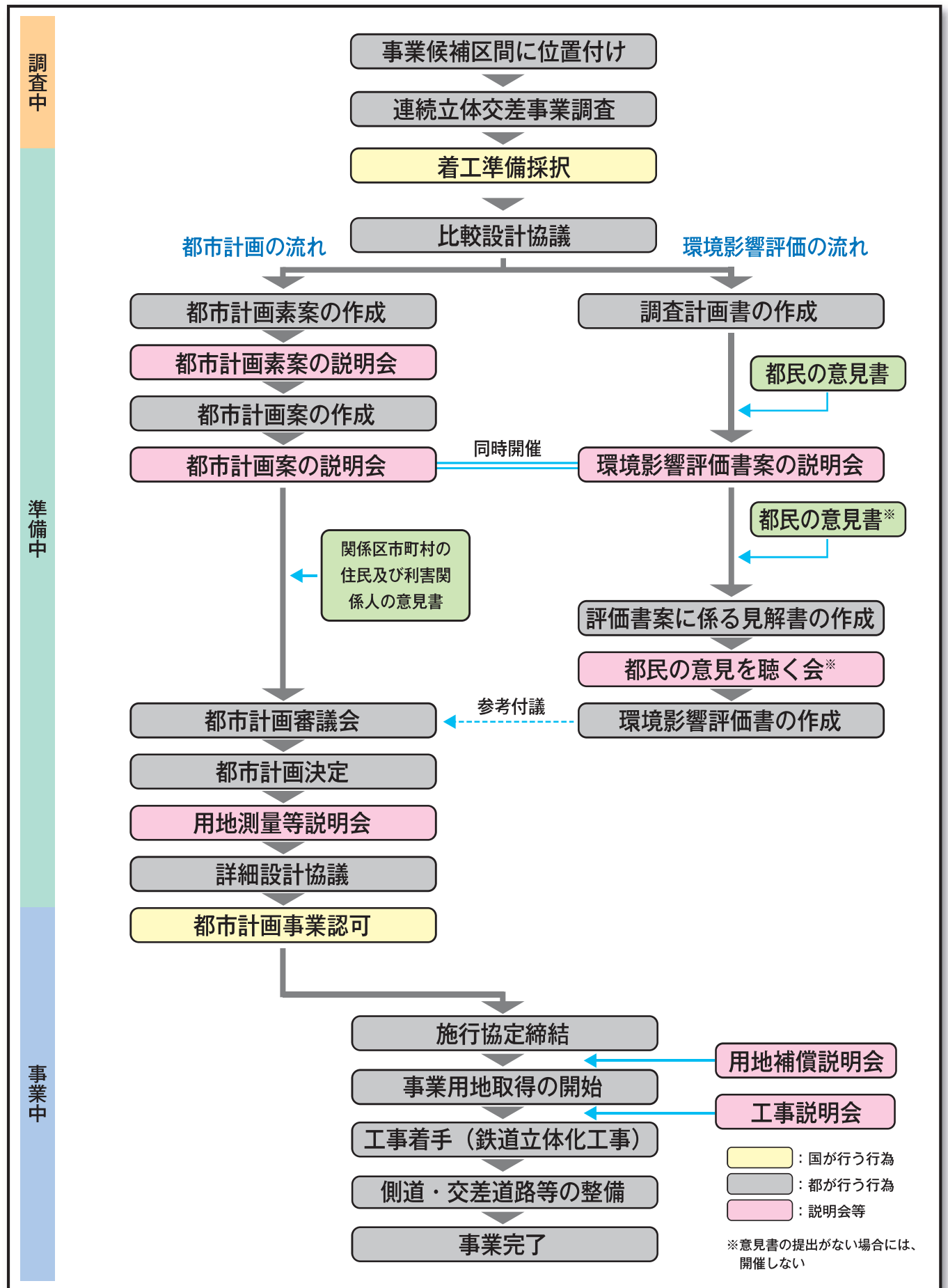
(令和5年4月現在)



凡 例	
	事業完了区間(都施行)
	事業中区間(都施行)
	準備中区間(都施行)
	事業中区間(区施行)
	主な鉄道・新交通
	主な道路

1:150,000
0 8km

連続立体交差事業のフロー



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】

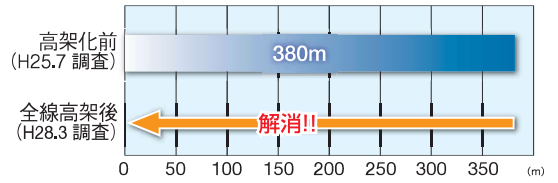


高架化前

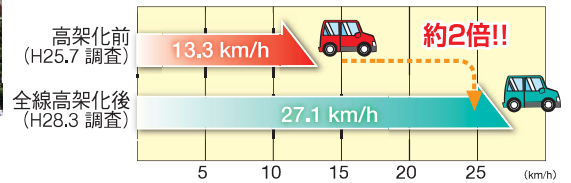


高架化後

明治通りの踏切遮断による最大渋滞長の変化



明治通り(小村井～白鬚橋東 約2.3km)における朝混雑時(7～9時台)の平均旅行速度



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



連続立体交差事業は東京都が事業主体となり、
「道路整備」の一環として施行する都市計画事業です。



東京都建設局HP
「連続立体交差事業」QRコード

令和5年4月発行

編集・発行 東京都建設局道路建設部鉄道関連事業課

☎ 03 (5320) 5331

東京都建設局道路建設部計画課

☎ 03 (5320) 5349

〒163-8001 東京都新宿区西新宿 2-8-1

登録番号 (5) 8

表紙写真

【左上】(西武池袋線)石神井公園駅付近
【左下】(JR中央線)武蔵境駅～東小金井駅間
【右上】(JR南武線)稲城長沼駅～南多摩駅間
【右下】(小田急小田原線)世田谷代田駅～梅ヶ丘駅間
(JR埼京線)十条道踏切

裏表紙写真

