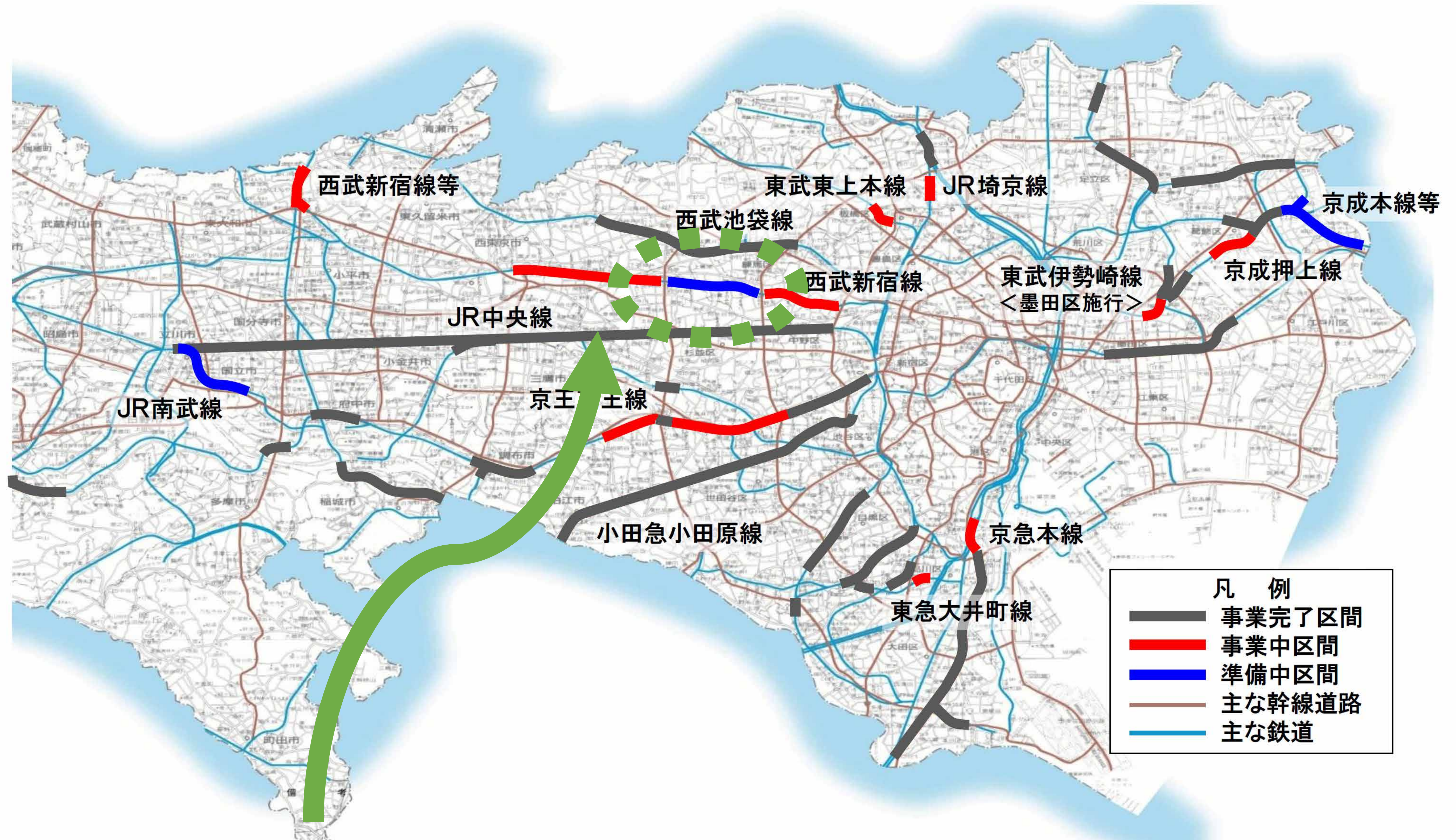


道路と鉄道の連続立体交差事業（東京都内の事業箇所）



下井草駅周辺は準備中区間となっています

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※¹2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

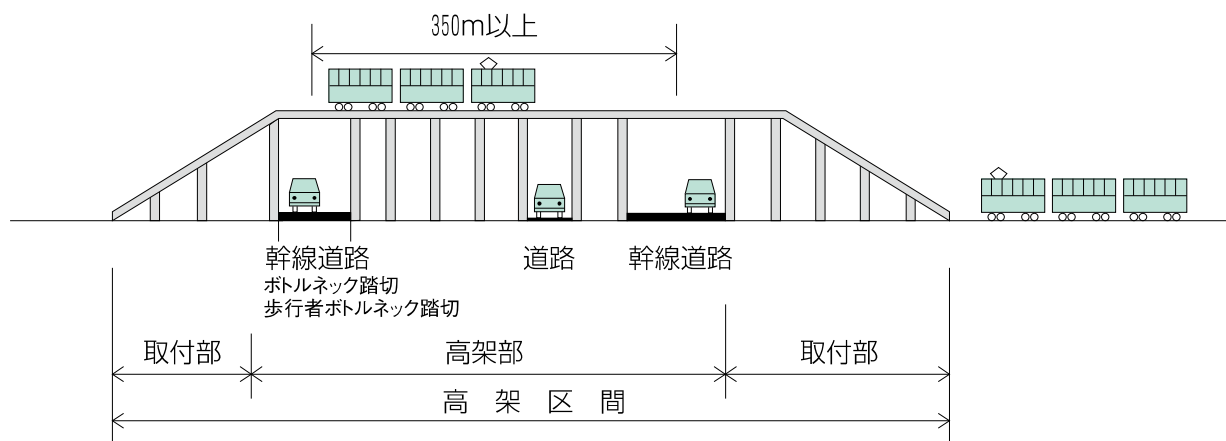
※1 幹線道路：道路法による一般国道及び都道府県道、都市計画法により都市計画決定された道路

※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

※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）

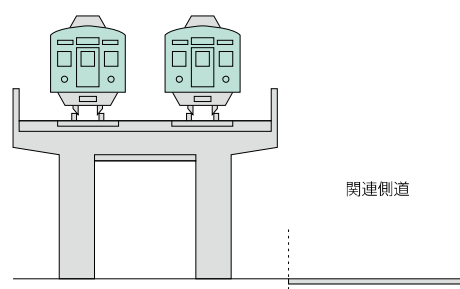
※4 歩行者ボトルネック踏切：自動車、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が50,000台（人）時／日以上かつ、軽車両及び歩行者の踏切交通遮断量が20,000台（人）時／日以上

※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。

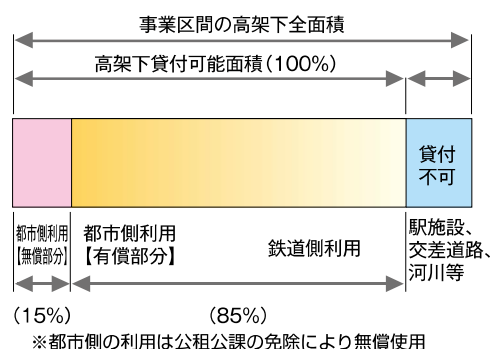


高架下利用

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。



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。

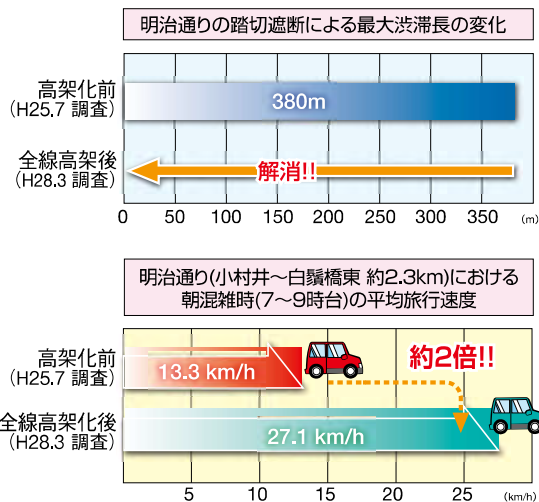
【京成押上線(押上駅～八広駅間)明治通り】



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



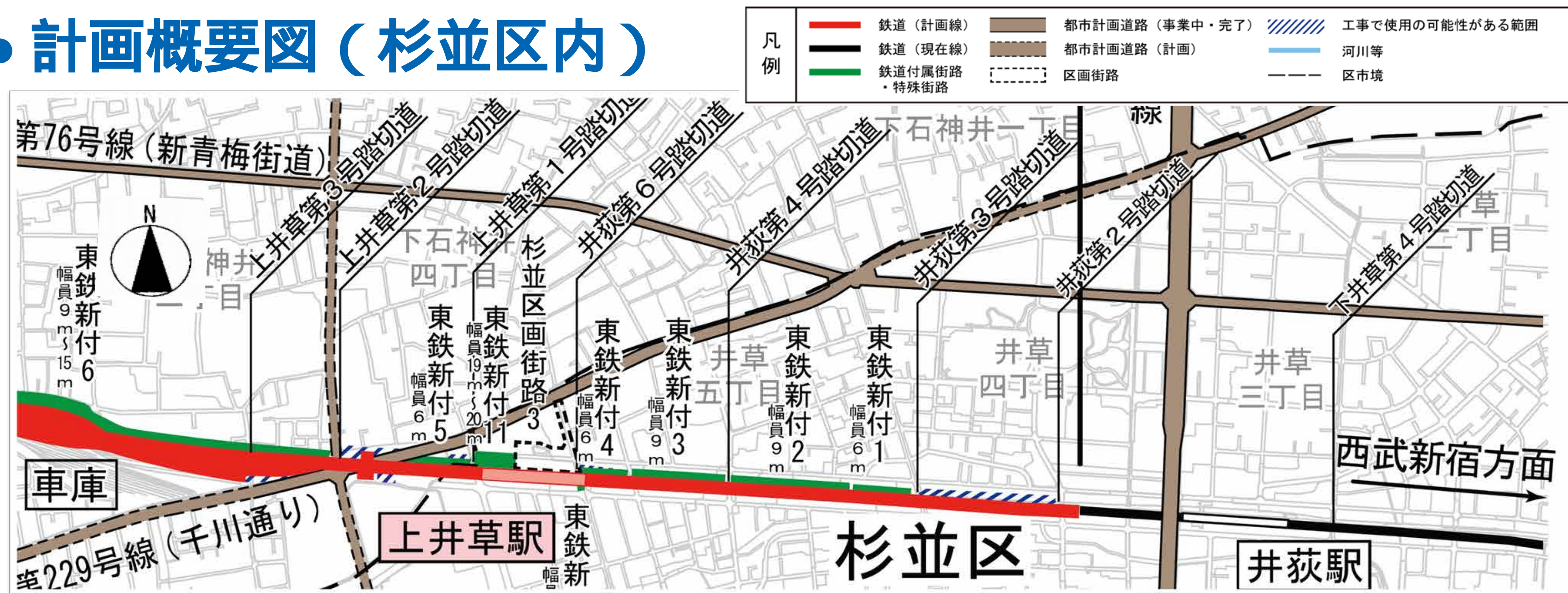
観光発信施設

【参考事例：西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）】

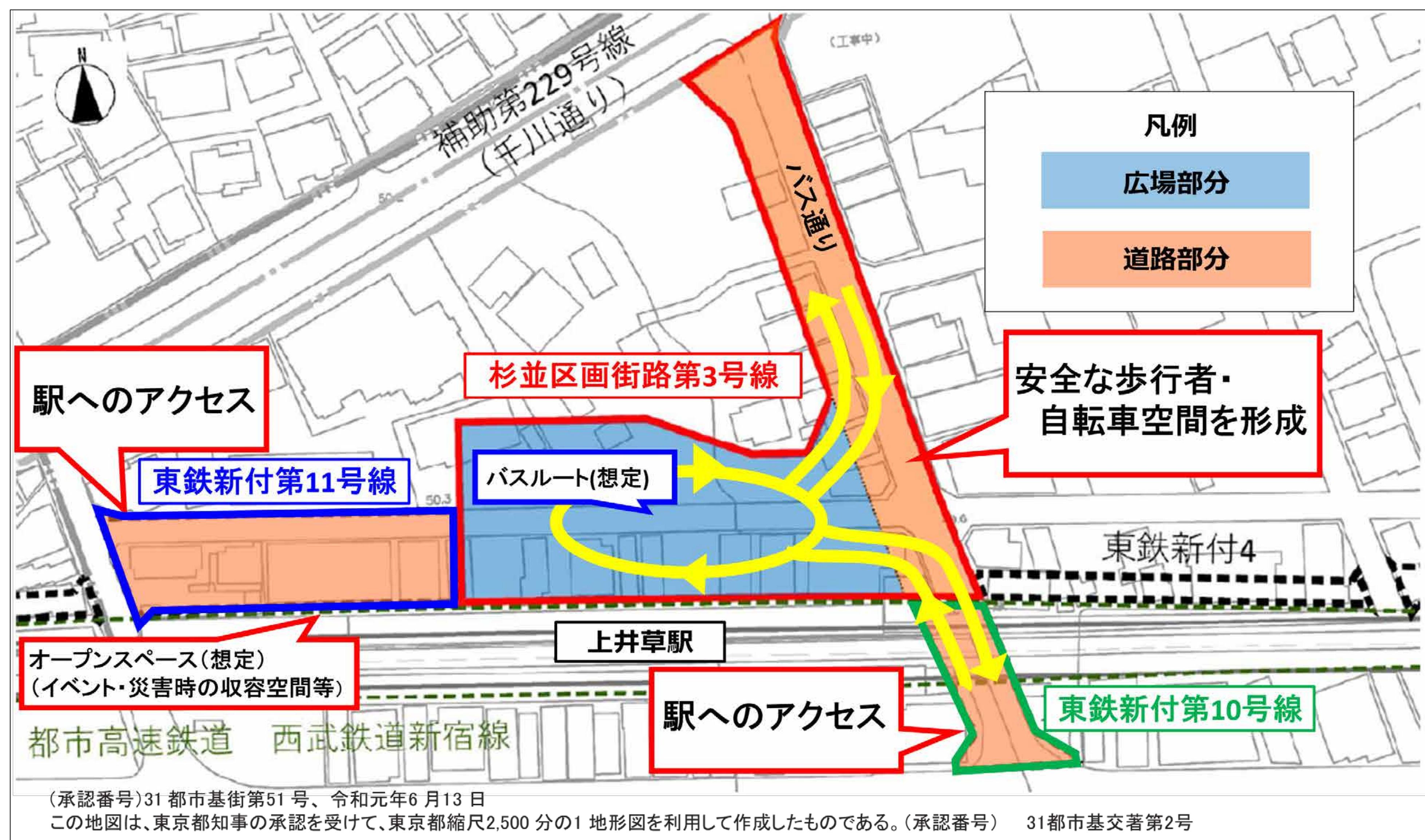
東京都、杉並区等の沿線自治体及び西武鉄道は連携して、西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）連続立体交差事業及び鉄道付属街路・特殊街路事業と区画街路事業を進めています。

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。

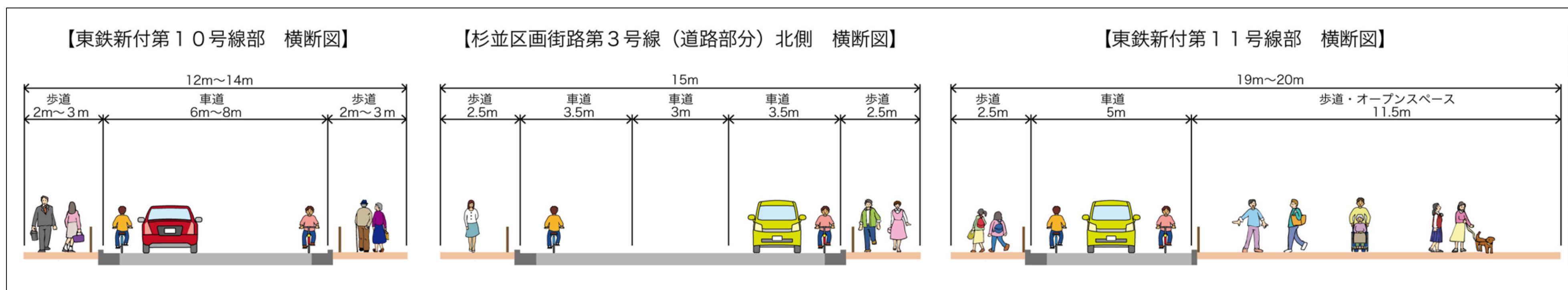
● 計画概要図（杉並区内）



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付属街路のことです。この付属街路（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）