連続立体交差事業と駅周辺のまちづくりについて（１／２）

建設委員会資料
令和２年11月30日
都市環境部都市開発課

概　要

○ 本事業は、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道路との立体交差を一挙に実現する都市計画事業です。

○ 本事業の実施に当たっては、東京都が事業主体となり品川区、鉄道事業者と相互に連携して事業を推進しており、区では地元のまちづくりに貢献する駅前広場の整備等を進めています。

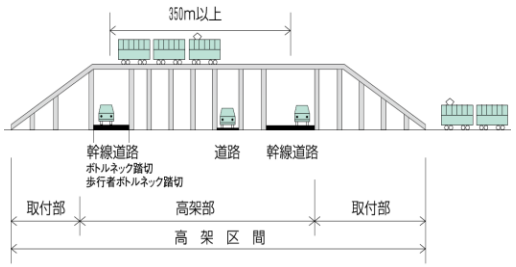
定　義

本事業の条件は、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ケ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ケ所以上除却

●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　道路法による一般国道及び都道、都市計画法により都市計画決定された道路
※２　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5万台時/日以上の踏切
※３　※1以外の道路(都市計画決定されていない区道)
※４　自動車、自転車及び歩行者の踏切交通遮断量5万台(人)時/日以上かつ、自転車及び歩行者の踏切交通遮断量が2万台（人）時/日以上の踏切
※５　日交通量(自動車、自転車・歩行者)×踏切遮断時間

品川区では、現在、次の２か所で連続立体交差事業の取組みを進めています。

京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）　⇒　幹線道路のボトルネック踏切に該当
［品川第１踏切道の踏切遮断時間］ピーク時遮断時間47分

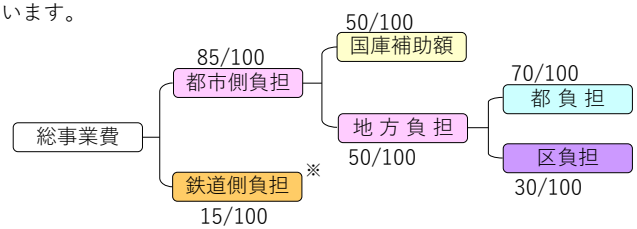
東急大井町線（戸越公園駅付近）　⇒　生活道路の歩行者ボトルネック踏切に該当
［戸越公園1号の踏切交通遮断量］踏切歩行者等交通遮断量113,680台(人)・時／日、
踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和　115,016台(人)・時／日

【参考】品川区における直近の実績
事　業　名：東急目蒲線（現：目黒線）（目黒～洗足駅付近間）連続立体交差事業
事業箇所：品川区西五反田三丁目～目黒区洗足二丁目
事業延長：約２．８ｋｍ　／　踏切除去：１８箇所
事業期間：平成７年度～平成２０年度

事業費の構成

事業費は、国が定めた要綱に基づき、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、地元区の受益も大きいため、地方財政法等に基づき、地元区が一部負担することになっています。



※鉄道事業者は、鉄道受益相当額分（踏切除却や高架下が利用可能となる受益）を負担

上位計画等

■踏切対策基本方針（東京都都市整備局：平成１６年６月策定）

東京都の連続立体交差事業は、上記方針にて抽出された「鉄道立体化の検討対象区間２０区間」に基づき、駅周辺のまちづくり計画やまちづくりの熟度等を総合的に判断し、鉄道立体化の事業性が高い区間から事業化に向けた取組みを行っています。

■品川区まちづくりマスタープラン（品川区：平成２５年２月策定）

マスタープランでは、各地区の整備方針等に踏切の解消を位置付け、交通渋滞および踏切事故の解消、市街地の一体化等を図るため、鉄道立体化を検討すると記載しています。

京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）

品川駅南地域
品川駅の南の玄関口として相応しい拠点性と賑わいを兼ね備えた市街地の形成を図る

八ツ山踏切の解消と補助162号線、補助149号線を含む品川駅南地域の交通ネットワークの形成
京急線の八ツ山踏切（品川第一、品川第二および北品川第一踏切）による品川駅からの人の流れの分断、踏切事故、交通渋滞等の解消を図り、東京のサウスゲートにふさわしい土地利用を誘導するため、鉄道の立体化も含め、踏切の解消を促進する。

東急大井町線（戸越公園駅付近）

戸越公園駅周辺
東急大井町線の踏切解消および周辺地域の防災性の向上を図る

戸越公園駅周辺における東急大井町線の踏切解消、戸越公園一帯への避難の円滑化
戸越公園駅付近では、道路と東急大井町線との立体交差化にあたっての鉄道の高架化を含めた検討を促進する。また、踏切解消により広域避難場所「戸越公園一帯」へのアクセス性向上を図る。

連続立体交差事業と駅周辺のまちづくりについて（２／２）

東急目蒲線連続立体交差事業の効果

効果１　人と車の流れがスムーズに

数多くの踏切を同時になくすことで、円滑な道路ネットワークを実現し、交通渋滞を解消します。また、踏切事故の解消にも寄与します。

■事例■　補助第２６号線と東急目蒲線のボトルネック踏切を除却

自動車交通が円滑化！

・踏切による渋滞が解消
（踏切遮断時間
ピーク時３６分／時間、
約７時間／日
交通量約１１，０００台／日）

効果２　高架下（上部）の有効利用

本事業で生み出された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。

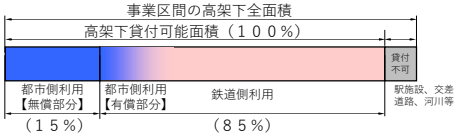
■事例■　公租公課分１５％の範囲内で鉄道跡地に整備された緑道（上部）

地域の利便性等が向上！

・緑道整備により憩いの空間創出と避難路として防災機能も兼備
・その他、目黒駅～不動前駅の高架下に東急電鉄貸付規則に基づき、有償で放置自転車保管場所を整備

【参考】高架下貸付可能面積

都市側は、鉄道事業者の業務に支障のない高架下貸付可能面積のうち１５％を無償で利用することができます。



○ 都市側利用の１５％は公租公課の免除により、無償使用
○ 残る８５％は鉄道側が利用し、都市側が利用する場合は有償

効果３　市街地の一体化

本事業により市街地が一体化することで回遊性が向上し、通行量が増大する等にぎわい創出に寄与します。また、避難時のスムーズな移動が可能となり防災性の向上にもつながります。

にぎわい創出、防災性が向上！

・踏切の解消や駅前広場空間を整備することで、にぎわいが創出
・消防車、救急車の移動がスムーズになるだけでなく、人々の円滑な避難経路として活用

駅周辺まちづくりの効果

効果　交通結節機能の強化等

本事業に併せて駅前広場や周辺の道路を一体的に整備することで交通機関の連携や交通アクセスが改善されるなどまちの活性化にも大きく寄与します。

■事例■　武蔵小山駅の駅前広場

乗り換え等が円滑化！

・バス乗降場２箇所
・タクシー乗降場１箇所
（タクシープール４箇所）
・一般車乗降場４箇所
・その他、地域のお祭りでイベントスペースとして利用　他

【参考】駅前広場の役割

駅前広場は、鉄道とタクシー等との乗換えのための「交通の広場」としての機能、人々の交流や良好な都市景観等の形成を図るための「都市の広場」としての機能があります。

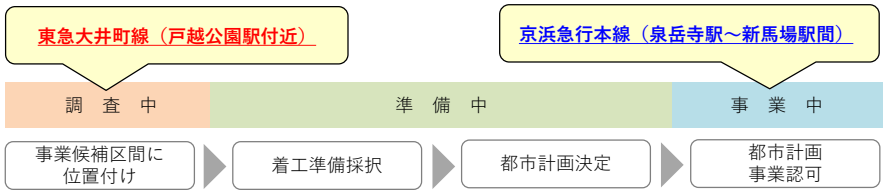
◎「交通の広場」
・交通結節機能（誰もが駅までアクセス可能なタクシーやバス等の乗り入れできる空間）

◎「都市の広場」
・交流機能（人々が憩い、集い、語らう場として日常生活を豊かにする心地よい空間）
・景観機能（緑地や植樹などによって地域の顔となるような景観を形成する空間）
・サービス機能（来街者等に対して各種情報や公共的サービスを提供できる空間）
・防災機能（災害時の一時的な避難場所など防災性の高い空間）

事業化までの流れ

事業主体の東京都では、鉄道立体化の事業性が高いと判断される区間について、鉄道立体化に向けて事業手法や事業効果等を検討し、事業化に向けた取組みを進めています。

連続立体交差事業の事業化までの流れと区が取組む２か所の位置付けは次の通りです。



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す。