

連続立体交差事業

連続立体交差事業は、抜本的な踏切対策であり、これまで都はこの事業で約300箇所の踏切を除却してきた。しかし、都内には依然として約1160箇所におよぶ踏切が存在し、道路交通円滑化やまちづくりなどの障害となっている。連続立体交差事業は、完成までに長期間、膨大な費用を要する事業であり、安定的な財源確保が求められる。

1 連続立体交差事業とは

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ある。

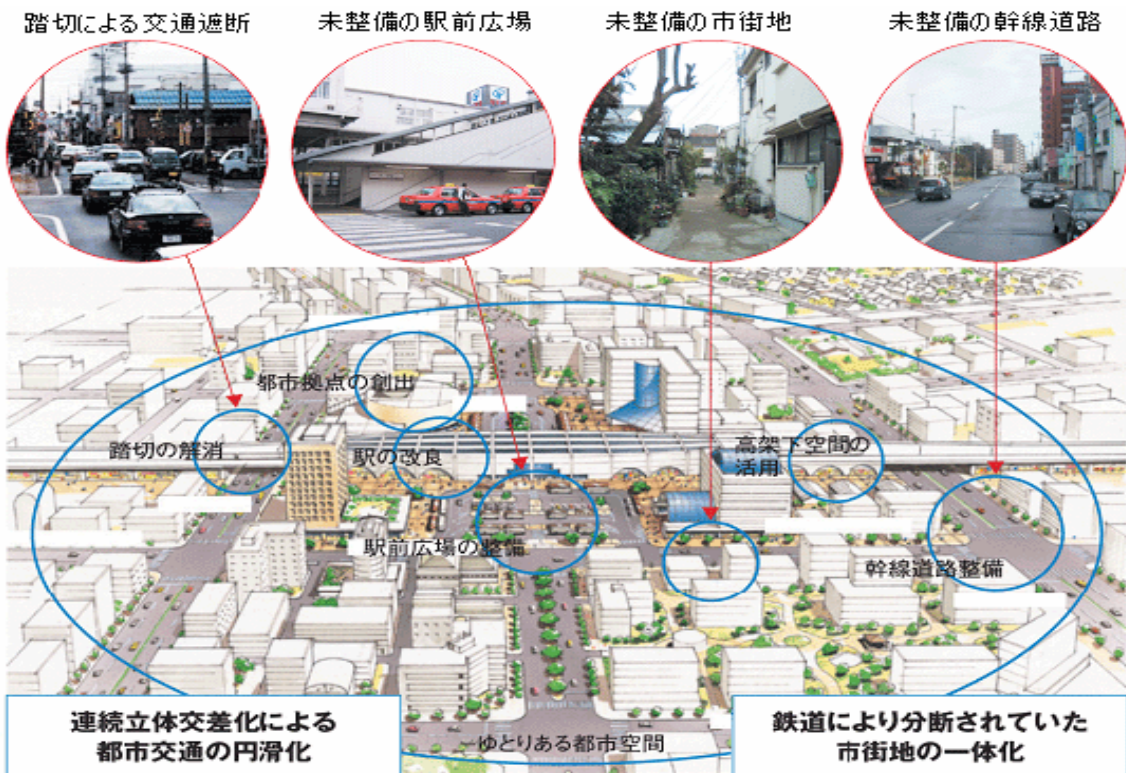
事業効果

多くの踏切が除却されるため、踏切遮断による交通渋滞が解消される。

鉄道で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る。

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など多目的な形で利用できる。

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する。



出所：踏切すいすい大作戦ホームページ

連続立体交差事業の事業主体は従来都道府県又は政令指定都市に限定されていたが、平成17年度から人口20万人以上の都市及び特別区も事業主体となることが可能となっている。

連続立体交差事業の採択基準

連続立体交差事業は、国土交通省が補助する街路事業であり、主な採択基準は以下のとおりとなっている。

- ・両端で350m以上離れた幹線道路¹2本、ボトルネック踏切²の幹線道路1本又は生活道路³の歩行者ボトルネック踏切⁴1本
- ・道路と3箇所以上で立体交差
- ・踏切2箇所以上を除却
- ・高架区間のあらゆる1kmの区間において踏切交通遮断量⁵の合計が2万台(人)時/日以上 など

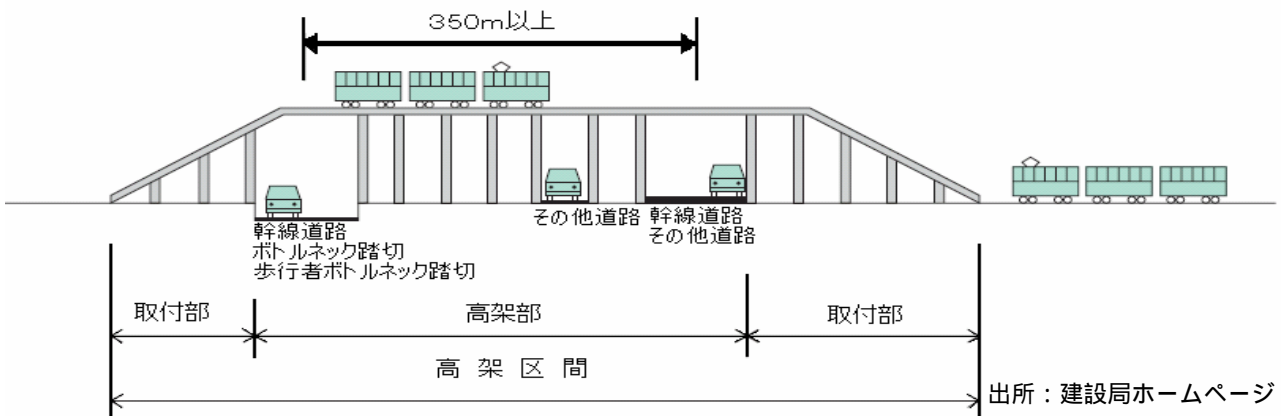
1 幹線道路：国道、都道府県道、都市計画道路

2 ボトルネック踏切：ピーク時遮断時間40分以上の踏切、又は自動車交通遮断量5万台時/日以上の踏切

3 生活道路：1以外の道路（都市計画決定されていない市区町村道）

4 歩行者ボトルネック踏切：自動車、自転車及び歩行者の踏切交通遮断量が5万台(人)時/日以上かつ、自転車と歩行者の踏切交通遮断量が2万台(人)時/日以上

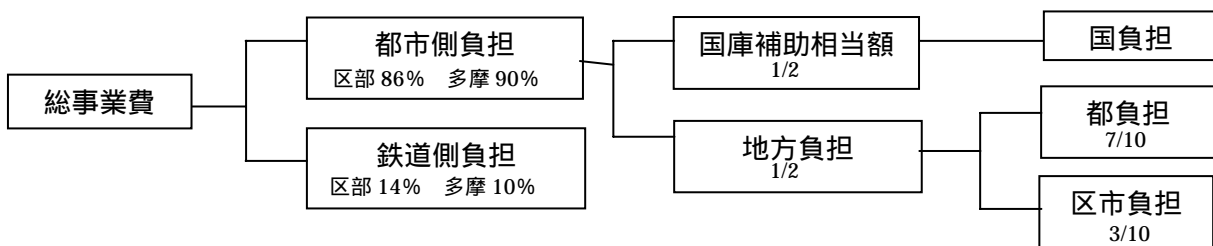
5 踏切交通遮断量：日交通量（自動車、自転車、歩行者等）×踏切遮断時間



事業費の負担

事業費は、国土交通省が定めた「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」に基づき、都市計画事業者（区部86%、多摩90%）と鉄道事業者（区部14%、多摩10%）が負担している。

都が事業主体として施行する場合、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ため、地方負担額については、都と区市の負担割合を7：3として地元区市が一部を負担することとしている。



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

2 これまでの取組状況

昭和36年に東急東横線（学芸大学～自由が丘）で事業完了して以降、平成18年7月時点で17路線30箇所、事業延長約70kmが完了しており、事業中箇所を含めて約300箇所の踏切が除却された。

現在は、下記のとおり7路線が事業中、1路線（網掛け部分）が事業準備中であり、踏切除却数の合計は151箇所（うち、JR南武線 期工事区間など43箇所（18年7月時点）が除却済み）となっている。

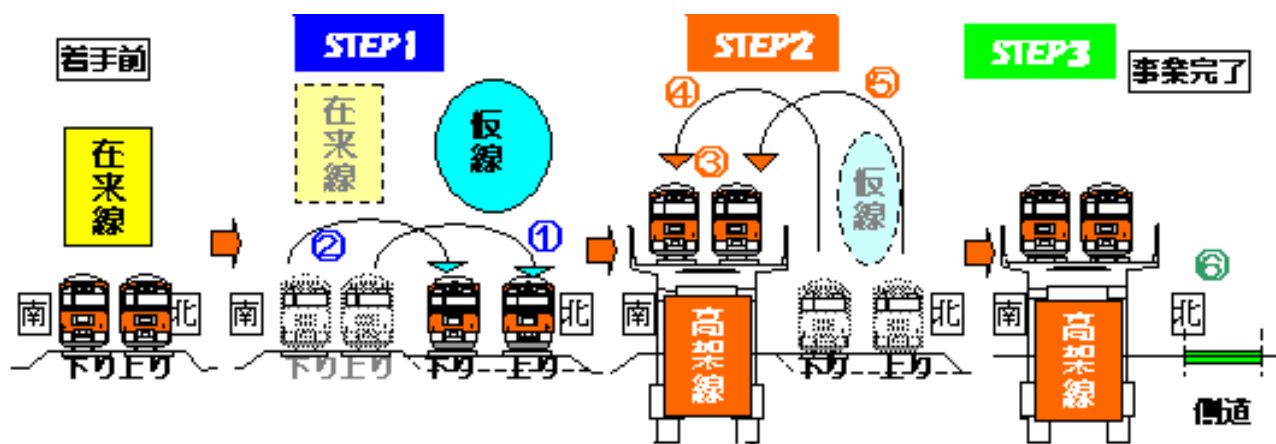
事業中・事業準備中の連続立体交差事業

路線名	箇所	踏切除却数	事業延長
JR南武線（ ）	稲田堤～府中本町	15	4.3km
東急目黒線（ ）	目黒～洗足	18	2.8km
JR中央線	三鷹～立川	18	13.1km
京急本線・空港線	京急蒲田駅付近	28	6.0km
京成押上線	押上～八広	8	1.5km
京成押上線	四ツ木～青砥	11	2.2km
京王線・相模原線	調布駅付近	18	3.7km
小田急小田原線	代々木上原～梅が丘	9	2.2km
小田急小田原線（ ）	世田谷代田～喜多見	17	6.4km
西武池袋線	練馬高野台～大泉学園	9	2.4km
合 計		151	44.6km

JR南武線（ 期区間8箇所）、東急目黒線、小田急小田原線（世田谷代田～喜多見区間）は高架切替等により43箇所の踏切を除却済み

以上のような連続立体交差事業推進による除却箇所を除いても、依然として都内には約1000箇所以上の踏切が残されている。

連続立体交差事業の工事手順（JR中央線の例（三鷹方から立川方を見たもの））



STEP 1

在来線上りを仮線上りへ切換
在来線下りを仮線下りへ切換

STEP 2

高架橋を建設
仮線下りを高架線下りへ切換
仮線上りを高架線上りへ切換

STEP 3

仮線の撤去、側道工事

3 踏切対策基本方針の策定

抜本的な踏切対策である連続立体交差事業は、踏切解消やまちづくりの推進などの面で非常に効果が高いが多くの費用と時間を要する事業であることから、計画的・効果的に実施するとともに、その他の対策も併せて総合的に踏切対策を実施する必要がある。

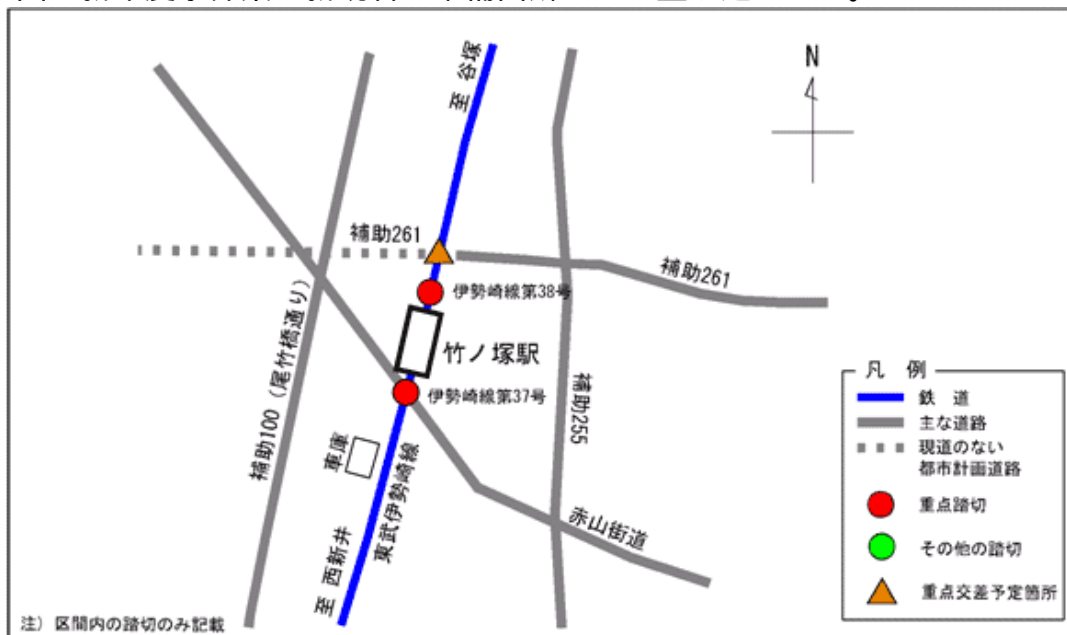
このため、都は平成16年6月に「踏切対策基本方針」を策定し、踏切の遮断時間や交通量などの観点から、今後鉄道立体化の可能性を地元区市や鉄道事業者などの関係者間で検討すべき区間として「鉄道立体化の検討対象区間」を20区間抽出した。

これらの検討対象全区間について、都は、平成19年度に事業効果などの調査を行い、引き続き、事業中箇所を進捗状況を踏まえながら、新たに事業化する区間を検討する予定である。

竹ノ塚駅付近の立体化 足立区施行で実施

平成17年3月に東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の踏切で発生した死傷事故を受け、足立区では、国や都、鉄道事業者とともに「竹ノ塚駅付近道路・鉄道立体化検討会」を設置するなど、抜本対策である道路と鉄道の立体化についての検討を実施してきた。

その結果、足立区は、鉄道立体化が技術的に可能であり、まちづくりの面からも最適であると判断し、都内では初めての区施行による同区間の連続立体交差事業の採択を要望し、国の新年度予算案に新規着工準備箇所として盛り込まれた。



4 今後の課題

連続立体交差事業は、完成までに長い年月と膨大な事業費を要することから、安定した財源の確保が不可欠である。この事業には、道路整備の一環として、ガソリン税・自動車重量税等の道路特定財源が充てられており、これまでも都は道路特定財源の必要性を訴え、東京への配分の拡大を求めてきたが、今後とも、国に対する働きかけを強めていく必要がある。

また、これまでの連続立体交差事業は全て都が事業主体となり、地元区市との役割分担のもとで実施してきたが、今回の竹ノ塚駅付近のように、区が事業主体となる場合の費用負担を含む事業推進に向けたルール作りなどが必要と考えられる。