

鉄道立体化基本情報シート(1)

～ 連続立体交差事業 ～

【目的】

道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化または地下化することで立体化を行い、多数の踏切の除却による渋滞解消や新設交差道路との立体交差を一挙に実現する道路事業の一つである。

【事業主体】

(事業を計画・実施・管理するところ)
連立事業：東京都または特別区
(実際に工事を行うところ)
鉄道工事：鉄道事業者
道路整備：東京都と区が役割分担

【事業効果】

- ・ 交通渋滞及び踏切事故の解消
- ・ 分断されていた市街地の一体化
- ・ 高架下等の空間の利用
- ・ 鉄道輸送の安全性の向上等



詳細は東京都ウェブサイト
「道路と鉄道の連続立体
交差事業」
をご覧ください



図例は東京都都市整備局ウェブサイト「道路と鉄道の連続立体交差事業」
より引用

～ 踏切対策基本方針(東京都) ～

【踏切対策基本方針とは】



策定者：東京都
策定年度：平成16年度
目的：踏切対策の促進
目標年度：令和7年度
(東京都都市整備局ウェブサイトより引用)

詳細は東京都
ウェブサイト
「踏切対策基本方針の
公表について」
をご覧ください

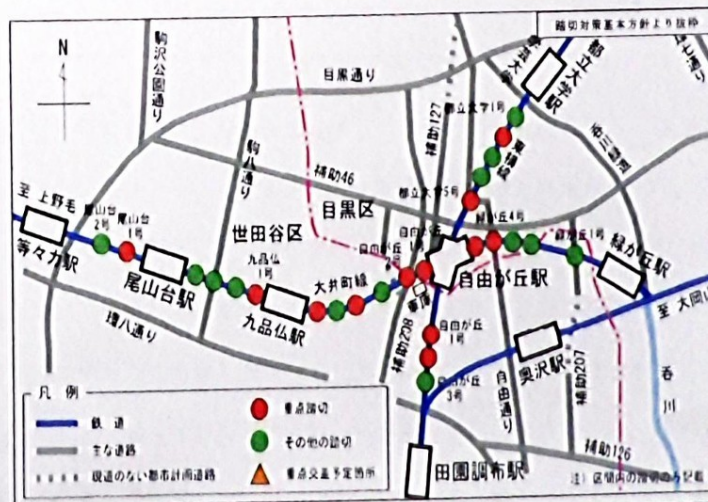


【踏切対策基本方針の内容】

- ① 渋滞、防災、踏切事故などの観点から重点踏切を抽出
 - 重点踏切
 - ・ 遮断時間が長い踏切
 - ・ 自動車交通量が多い踏切
 - ・ 歩行者、自転車交通量が多い踏切 ...など

- ② 「鉄道立体化の検討対象区間」を20区間
「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」を83区間 抽出

- ③ 20区間うち1区間が東急大井町線・東横線(自由が丘駅付近)



R7.9.18 踏切解消連絡会

鉄道立体化基本情報シート(2)

～東急大井町線（緑が丘～等々力駅付近）・東急東横線（都立大学～田園調布駅付近）の道路と鉄道の立体化に向けた取組～

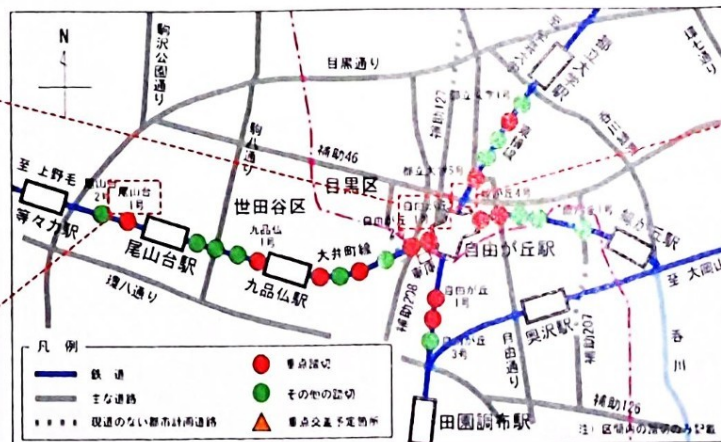
【都市基盤の課題】



踏切による歩行者・自転車・自動車交通の遮断状況
(東急大井町線：自由が丘1号踏切)



踏切による歩行者・自転車・自動車交通の遮断状況
(東急大井町線：尾山台1号踏切)



踏切除却によって期待できる効果

- ◇ 自動車・歩行者の通行の円滑化
- ◇ 低い架道橋改善による緊急車両等の通行障害解消
- ◇ 鉄道による街の分断解消



桁下の低い架道橋による緊急車両等の通行障害
東急東横線第一架道橋（桁下2.2m）

【これまでの経緯】

- 平成14年度 「東急大井町線（緑が丘から上野毛駅間）・東横線（都立大学から田園調布駅間）の道路・鉄道立体化及び沿線街づくりに関する検討会」設置
- 平成16年度 東京都「踏切対策基本方針」策定
東急大井町線（緑が丘～等々力駅付近）、東急東横線（都立大学～田園調布駅付近）を「鉄道立体化の検討対象区間」に抽出
- 令和2年度 都市再生推進法人(株)ジェイ・スピリットが「自由が丘駅周辺地区グランドデザイン」を策定、区へ提案
- 令和4年度 自由が丘エリアプラットフォームが「自由が丘未来ビジョン」を策定
- 令和6年度 「東急大井町線・東横線 踏切解消連絡会」設立
世田谷区側地元組織「大井町線街づくり連絡会」と連名で東京都知事と都議会自由民主党へ連続立体交差事業の早期事業化に関する要望書提出