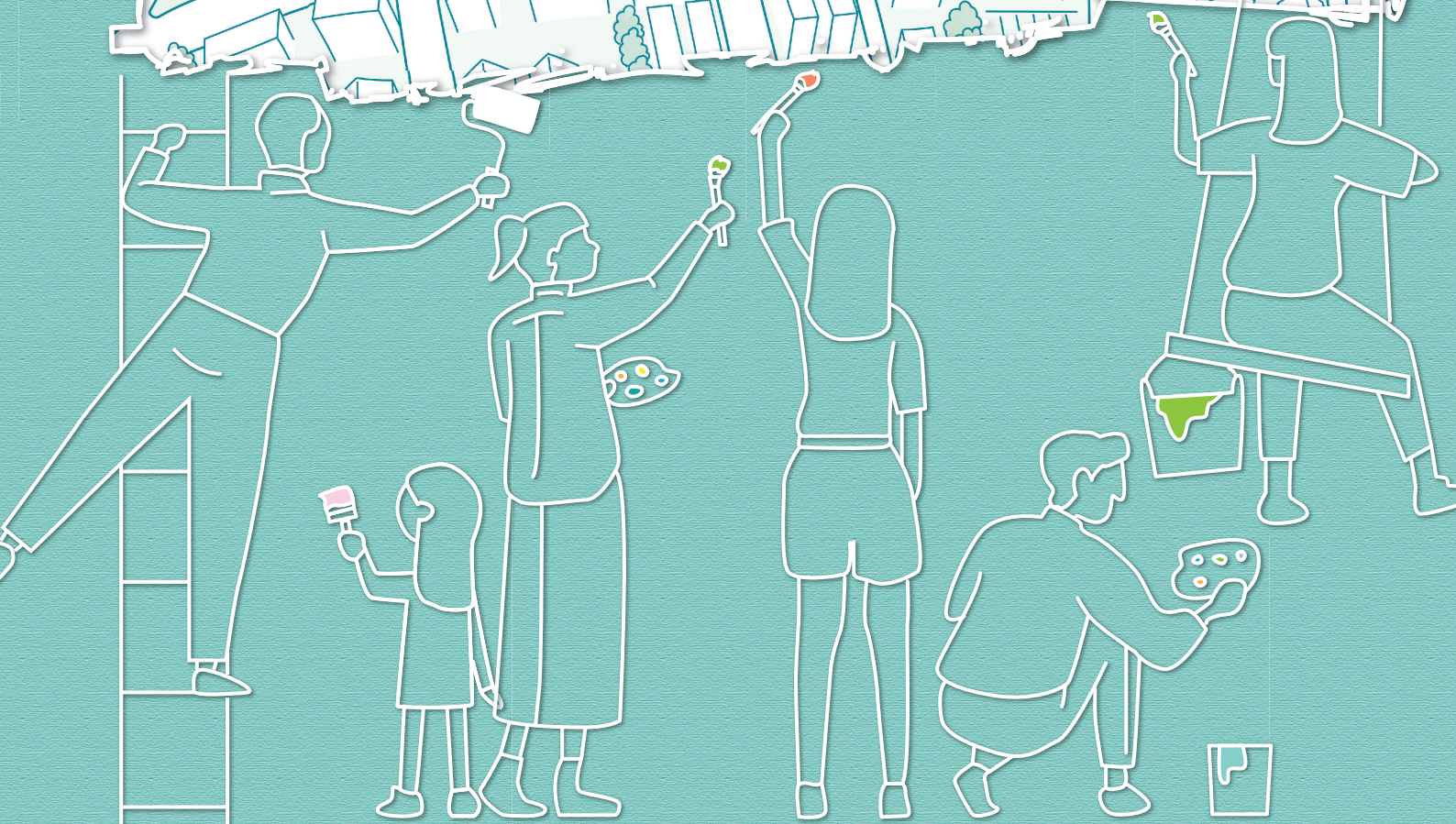
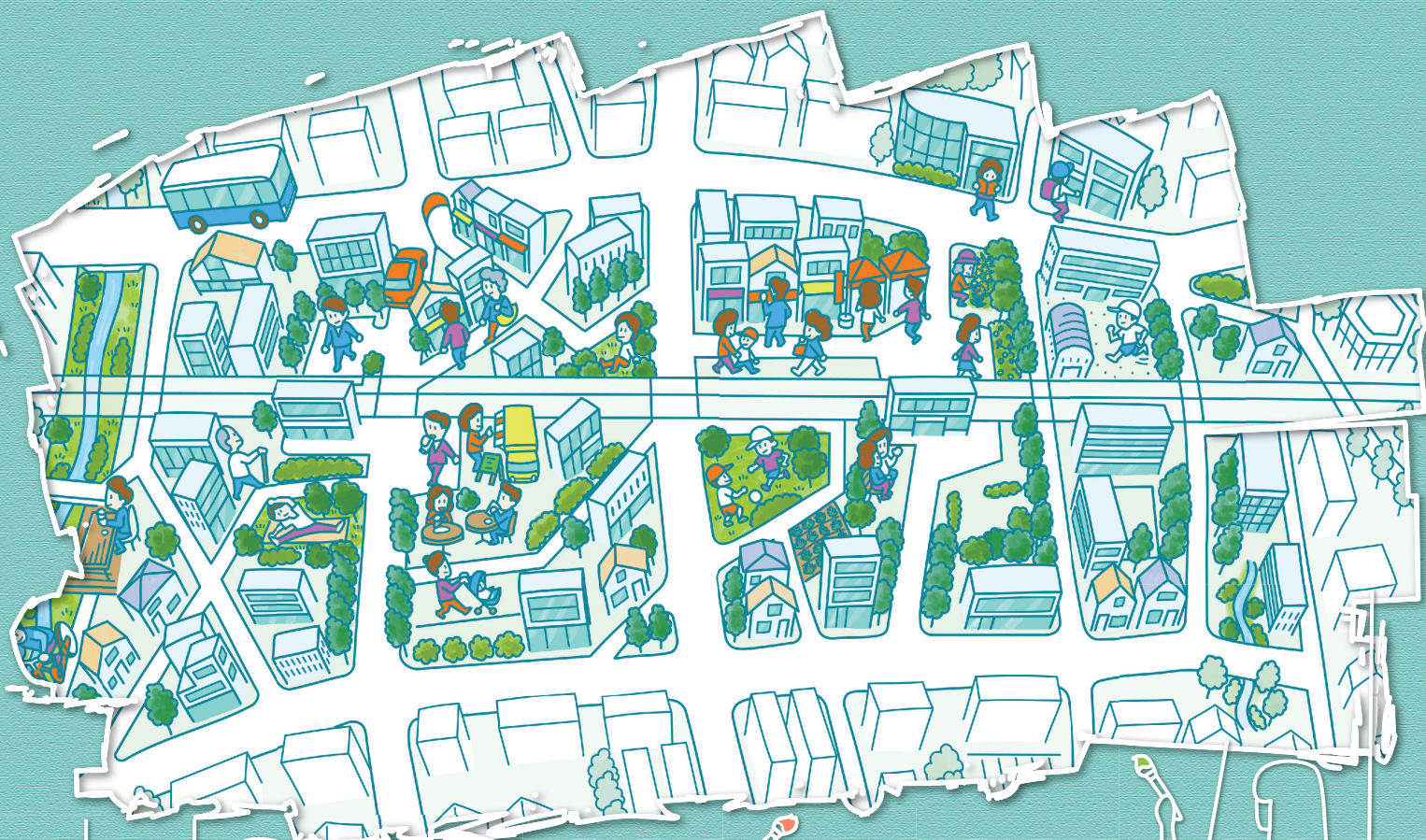


つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区の 鉄道の連続立体交差化について

令和8年4月 調布市



1 はじめに

つつじヶ丘駅及び柴崎駅周辺（以下、「当該地区」という）にある5箇所の踏切は、ピーク時1時間あたりの遮断時間が40分以上のいわゆる「開かずの踏切」となっています。

そのため、当該地区において、交通渋滞の発生や地域の分断、踏切事故の危険性など、市民の日常生活に支障をきたしています。

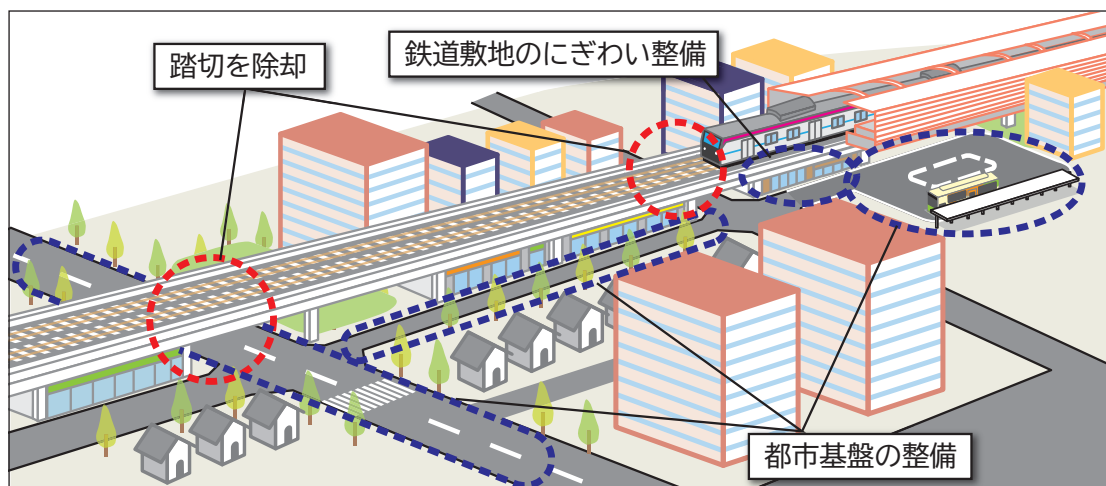
このような中、令和3年度に、踏切道改良促進法に基づき当該地区にある5箇所の踏切が「改良すべき踏切道」として指定されました。

これを受け、市は、これまでの学識経験者を交えた検討会における議論を踏まえ、当該地区における開かずの踏切解消の抜本的な対策としては「鉄道の連続立体交差化」が望ましいとの取りまとめを行っています。

また、市は、これまでの東京都施行による連続立体交差事業の実施状況や関係機関との協議・調整状況を踏まえ、鉄道の連続立体交差化の早期実現と沿線まちづくりを一体的に進めるため、市施行による連続立体交差事業を推進していきたいと考えています。

2 「連続立体交差事業」とは

- **事業概要** 鉄道を連続的に高架化または地下化することで複数の踏切を一挙に除却し、都市交通の円滑化や線路で分断された市街地の一体化などを図り、都市活動の活性化を推進する事業です。
- **事業のイメージ**



整備前



京成押上線(押上駅～八広駅間)明治通り
(出典:東京都建設局HPより)

整備後



高架化イメージ
京成押上線(押上駅～八広駅間)明治通り
(出典:東京都建設局HPより)



地下化イメージ
京王線(柴崎駅～西調布駅間)
狛江通り

鉄道による地域の南北分断

- 開かずの踏切により南北方向の往来に大きな支障をきたしている。
- 鉄道により当該地区が南北に分断されており、回遊性が低下している。



安全・快適な交通環境の確保

- 当該地区の小学校において、5箇所の踏切道のうち3箇所の踏切道が通学路に指定されており、児童の安全性確保に課題がある。
- 踏切による待ち時間を避けるため、当該地区の南北の交通は清水架道橋（調布 3・4・9 号線）に集中している。
- 幅員4m未満の狭い道路が多く、歩道が整備されている箇所が少ないため、歩行者の安全性確保に課題がある。



公園・オープンスペースの確保

- 敷地面積1,000㎡以上の公園、緑地やコミュニティ活動に利用できるオープンスペース・施設等が少ない。
- 当該地区内の1人あたりの公園面積（大規模な公園を除く）は、市全体と比較して少ない。



にぎわいづくり

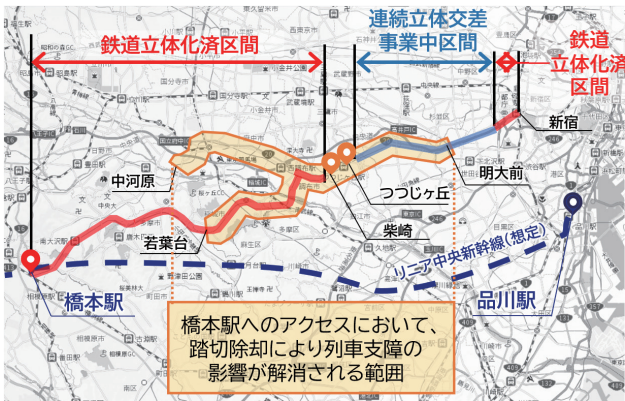
- 当該地区の大部分は住居系の用途地域に指定しており、駅の南北は商業系の用途地域に指定しているが、南北での商業的つながりが弱く、駅周辺の商業的な発展が図られていない。



4 鉄道の連続立体交差化の効果

広域的な効果

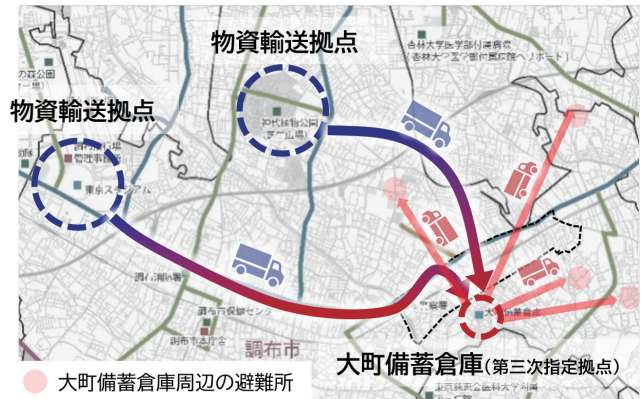
踏切道における列車支障の解消・ リニア経路円滑化



効果

- 笹塚駅～調布駅までの全ての踏切がなくなるため、踏切道における列車支障（運休）が解消されます。
- そのため、都心側からリニア中央新幹線駅である橋本駅までの移動経路が円滑化されます。

緊急時の円滑な物資輸送経路の創出



効果

- 鉄道の連続立体交差化と併せた都市計画道路等の整備により、物資輸送拠点→第三次指定拠点→広域避難所への最短ルートが整備され、緊急時の円滑な物資輸送に寄与できます。

地域的な効果

鉄道による地域の南北分断を解消

整備前



出典:足立区HPより抜粋

整備後



R7.4月 撮影

東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業より

効果

- 鉄道の連続立体交差化により、当該地区の5箇所の開かずの踏切は全て除却され、踏切事故が解消されます。また、清水架道橋（調布3・4・9号線）の幅員も拡張されます。これにより、自転車・歩行者の往来がスムーズになり、地域の南北分断が解消されます。

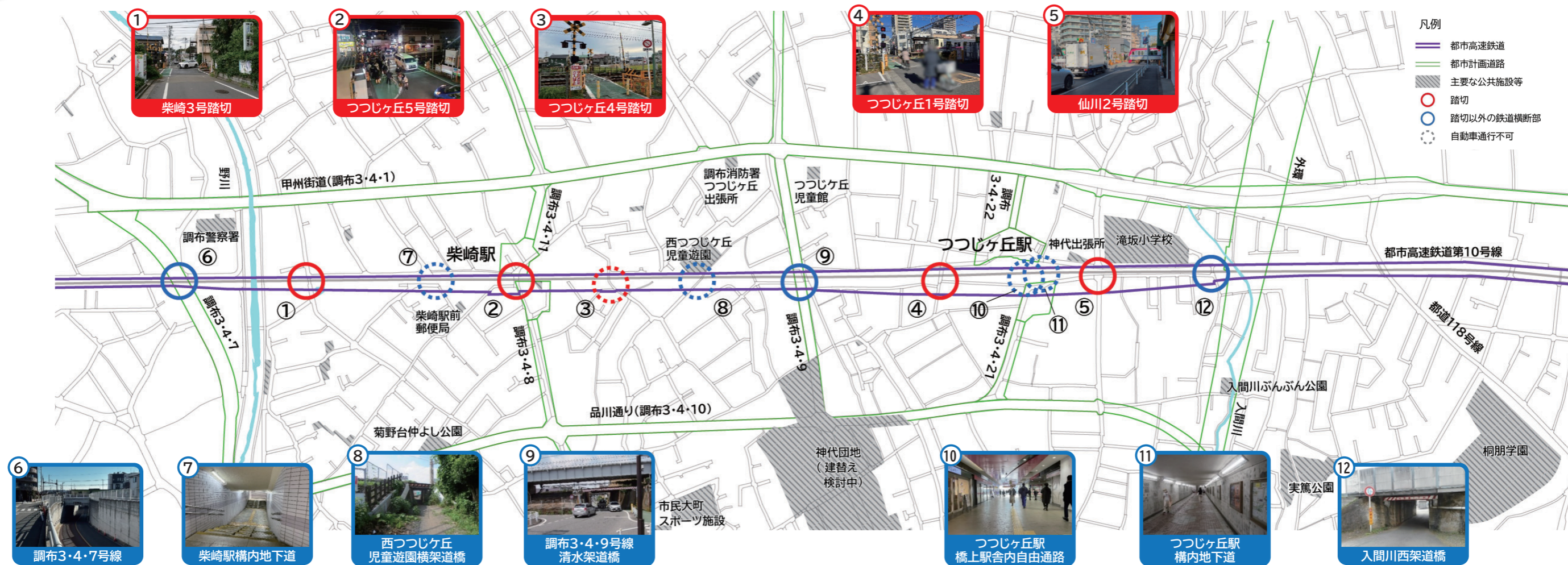
安心安全な通学路の形成



効果

- 鉄道の連続立体交差化により、当該地区の南北分断が解消され、踏切事故の心配がない安心安全な通学路の形成に寄与できます。

5 踏切位置図



6 鉄道の連続立体交差化に伴う駅周辺の将来イメージ



8

まちづくりの経緯と今後の予定

年度

昭和 40

平成 64

元

令和 31

元

都市高速鉄道第10号線

- S43(1968)年12月
都市計画決定
(新宿駅～住吉駅間)
- S44(1969)年5月
都市計画変更
(調布駅～新宿駅間追加、
線増線を含む4線高架)
- H14(2002)年2月
調布連立※1に係る
都市計画変更
- H15(2003)年3月
調布連立 事業認可
- H16(2004)年9月
調布連立 工事着手
- H24(2012)年10月
笹塚連立※2に係る
都市計画変更
- H26(2014)年2月
笹塚連立 事業認可
- H27(2015)年3月
調布連立 事業完了
- H30(2018)年10月
笹塚連立 工事着手

調布連立 H14 H15 H16

笹塚連立 H25 R12 (予定)

調布市周辺における都市高速鉄道第10号線の事業進捗



改善策の検討

- H16(2004)年6月
東京都 踏切対策基本方針
当該地区の鉄道区間は「鉄道の
立体化以外の対策の検討対象
区間」に位置付け

- R2(2020)年～
京王電鉄と共に抜本的な踏切対策
の検討に着手

- R3(2021)年4月
踏切道改良促進法
当該地区の5箇所の踏切は「改良
すべき踏切道」に指定

- R4(2022)年～
市が連続立体交差事業調査に
着手(国の補助金を充当)
学識経験者等を交えた交通環
境改善に関する検討会を開催

- R8(2026)年3月
地方踏切道改良計画提出

- R8(2026)年
着工準備採択

都市計画手続

都市計画手続

上位関連計画等

- H28(2016)年3月
東京都 「東京における
都市計画道路の整備方針」策定
調布市 「調布市道路網計画」
策定
- H29(2017)年9月
東京都 「都市づくりの
ランドデザイン」策定
- R4(2022)年12月
調布市 「調布市基本構想」策定
- R5(2023)年3月
調布市 「調布市基本計画」策定
- R5(2023)年8月
調布市 「調布市都市計画
マスタープラン・
立地適正化計画」策定
- R6(2024)年3月
調布市 「つつじヶ丘駅・
柴崎駅周辺地区
まちづくり方針」策定
- R8(2026)年3月
東京都 「東京における
都市計画道路の整備方針」策定
調布市 「調布市道路網計画」
改定
調布市 「(仮称)つつじヶ丘駅・
柴崎駅周辺地区まちづくり
基本計画」策定予定

※1:調布連立…京王電鉄京王線(柴崎駅～西調布駅間)及び同相模原線(調布駅～京王多摩川駅間)連続立体交差事業

※2:笹塚連立…京王電鉄京王線(笹塚駅～仙川駅間)連続立体交差事業

