

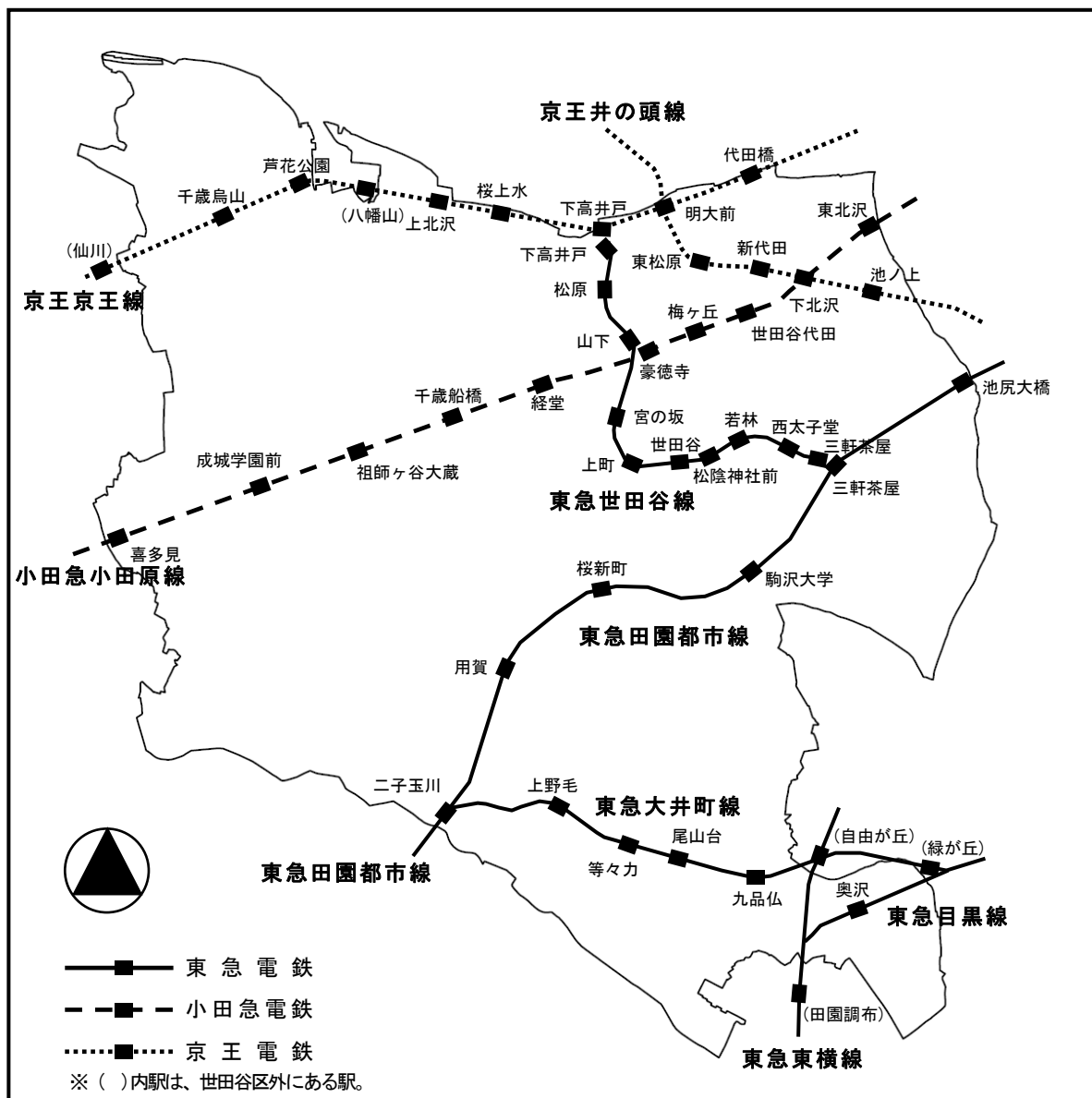
2. 鉄道交通

2-1 鉄道の現況等

(1) 鉄道の現況

世田谷区内には、小田急小田原線、京王京王線、京王井の頭線、東急田園都市線、東急大井町線、東急東横線、東急目黒線、東急世田谷線の8本の鉄道（世田谷線は軌道）が走り、区内の路線延長は約37kmで、その間に41の駅がある。

区内鉄道路線図



- ① 世田谷線を除く路線は、いずれも都心方向への路線（東西方向の路線）であり、南北方向に区内を移動するには不便である。
- ② 交通政策審議会答申（第198号・平成28年4月）では、東京圏のピーク時における主要31区間の平均混雑率を150%とするとともに、ピーク時における個別路線の混雑率を180%以下にすることを目指し、ピーク時の混雑区間長についても短縮を図るものとしている。

世田谷区内及び周辺の状態をみると、平成30年度では小田急線の世田谷代田→下北

沢間が 157%、田園都市線の池尻大橋→渋谷間が 182%、大井町線の九品仏→自由ヶ丘間が 155%、京王線の下高井戸→明大前間が 165%、井の頭線の池ノ上→駒場東大前間が 149%となっている。

- ③ 区内の一部駅は、特急、急行電車等の通過駅となるため、時間帯によっては副都心に近い割に到達時間を要することがある。
- ④ 道路と平面交差している路線では、踏切の遮断による慢性的な交通渋滞が生じ、日常生活に大きな影響を与えている。

鉄道と道路との交差現況

(箇所)

| 会社 | 京 王 | | 小田急 | 東 京 急 行 | | | | | 計 | |
|------|-----|------|-----|---------|------|-----|-----|-------|------|-------|
| | 京王線 | 井の頭線 | | 世田谷線 | 大井町線 | 目黒線 | 東横線 | 田園都市線 | 8 路線 | 比率(%) |
| 平面交差 | 23 | 9 | 0 | 35 | 15 | 5 | 3 | 0 | 90 | 48% |
| 立体交差 | 8 | 8 | 58 | 0 | 16 | 0 | 3 | 4 | 97 | 52% |
| 計 | 31 | 17 | 58 | 35 | 31 | 5 | 6 | 4 | 187 | 100% |

※ 私道との交差箇所は含まず。

(2) 開かずの踏切問題

- ① 世田谷区内には、現在 90 箇所の踏切が存在し、ピーク 1 時間あたりの遮断時間が 40 分以上の「開かずの踏切」は、43 箇所（平成 26 年度調査、事業実施中の京王線 23 箇所は解消予定）となっている。

「開かずの踏切」は、交通渋滞の発生、地域間の分断や踏切事故の危険性など様々な問題を抱えており、区をあげて解決すべき大きな課題となっている。

このため、「開かずの踏切」の早期解消を目的に、平成 16 年 7 月に区内の多くの団体や区民とともに、世田谷区「開かずの踏切」解消促進協議会を結成し、大会の開催、関係機関への要請活動などに取り組んできた。

| | |
|------------------|-----------------------------|
| 平成 16 年 7 月 24 日 | 世田谷区「開かずの踏切」解消促進協議会結成大会開催 |
| 平成 18 年 6 月 24 日 | 世田谷区「開かずの踏切」解消促進大会開催（第 2 回） |
| 平成 19 年 6 月 25 日 | 世田谷区「開かずの踏切」解消促進大会開催（第 3 回） |
| 平成 20 年 7 月 2 日 | 世田谷区「開かずの踏切」解消促進大会開催（第 4 回） |
| 平成 21 年 5 月 21 日 | 世田谷区「開かずの踏切」解消促進大会開催（第 5 回） |

- ② 東京都及び関係区市から国その他関係機関に、予算の確保と事業の実現を要望していくことが必要なため、現在は、新たに発足した「東京都連続立体交差事業促進協議会」に参加し、道路と鉄道との連続立体交差化に向けて取り組んでいる。

| | |
|------------------|------------------------------|
| 平成 22 年 1 月 27 日 | 東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催（第 1 回） |
| 平成 22 年 7 月 22 日 | 東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催（第 2 回） |
| 平成 23 年 8 月 8 日 | 東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催（第 3 回） |
| 平成 24 年 6 月 4 日 | 東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催（第 4 回） |
| 平成 25 年 6 月 17 日 | 東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催（第 5 回） |
| 平成 26 年 6 月 26 日 | 東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催（第 6 回） |
| 平成 27 年 7 月 22 日 | 東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催（第 7 回） |
| 平成 28 年 6 月 1 日 | 東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催（第 8 回） |
| 平成 29 年 6 月 8 日 | 東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催（第 9 回） |
| 平成 30 年 6 月 18 日 | 東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催（第 10 回） |
| 令和元年 7 月 22 日 | 東京都連続立体交差事業促進協議会総会開催（第 11 回） |

2-2 連続立体交差事業

(1) 事業概要

連続立体交差事業は、市街地において道路と平面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。

この事業は、国土交通省が補助する街路事業として平成19年8月に改定された「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」（以下「要綱」という）及び「同細目要綱」に基づいており、区内で行われている連続立体交差事業は、東京都（2路線については、平成17年度の施行者拡大を受け、特別区）が事業主体となって施行している。

なお、区では、事業の促進を図るため、交差道路等の整備を都より受託し施行すると共に、地方財政法に基づき、事業費の一部を負担している。

(2) 事業効果

- ① 数多くの踏切が同時に除却されるため、踏切遮断による交通渋滞及び踏切事故が解消できる。
- ② 鉄道により分断されていた市街地の一体化を図ることができ、本事業にあわせて道路事業（都市計画道路、駅前広場）等を実施することで、まちづくりが推進される。
- ③ 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あわせて、自転車等駐車場や公園等の多目的な形で利用できる。
- ④ 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。

(3) 費用負担の基本的な考え方

- ① 事業費は、要綱に基づき、都市計画事業者と鉄道事業者が次表を基本として負担している。

| 種 別 | 鉄道側負担 | 都市側負担 |
|------------------|---------------------|-----------------|
| 高架施設費 (鉄道既設分) | 鉄道受益相当額 (15/100) | 残 額 (85/100) |
| 高架施設費 (鉄道増強分) | 全 額 (100/100) | — |

※高架施設費（鉄道既設分）における都市側負担率は、社会状況の変化にあわせて変更される。（昭和44年9月1日当初、平成4年4月1日改定、平成19年8月9日改定）なお、地下式の場合には、地上施設の利用方法等によって鉄道受益相当額等が大幅に変化することから、個々の場合に応じて都市計画事業者と鉄道事業者とが別途協議して定めている。

【参考】都市側負担率：

小田急線（狛江地区）93/100、（経堂地区）86/100、（下北沢地区）94/100
京王線 87/100

- ② 都市側負担については、本事業により鉄道による地域分断の解消、付属街路の整備、高架下の公共利用等が図られ地元区の受益も大きいことから、地方財政法第27条に基づき、事業費の一部を負担しており、都と区の負担割合を「7:3」としている。

| 国負担 (50/100) | 地方負担 (50/100) | |
|---------------|---------------|----------|
| 都への国庫補助負担率による | 都負担 7/10 | 区負担 3/10 |

※区負担額は、地元区市が複数の場合には、延長比で負担している。

【参考】区負担額における世田谷区の負担割合

小田急線（狛江地区）19/100、（経堂地区）100/100、（下北沢地区）87/100
京王線 89/100

2-3 都市高速鉄道第9号線（小田急電鉄小田原線）

注：連続立体交差事業の事業区間について東京都は、取り付け部が立体化区間の前後駅となることから、事業区間の前後駅としているが、この資料ではわかりやすく、立体化区間内の駅から駅までの表記とした。

(1) 主な経緯

| | |
|----------|--|
| 昭和2年4月 | 小田原線 新宿～小田原駅間が開通 |
| 昭和39年12月 | 都市高速鉄道第9号線（世田谷区喜多見～足立区綾瀬）都市計画決定 ・区内区間（東北沢駅～喜多見駅）（注）延長約8.5km ・複々線、嵩上式（下北沢駅及び成城学園前駅付近は地表式） |
| 昭和45年5月 | 複々線化の鉄道事業の認可（運輸大臣） |
| 昭和46年7月 | 環状8号線付近の在来線高架化完了（6ヶ所の踏切を解消） |
| 昭和53年3月 | 代々木八幡駅～東北沢駅間複々線化 ・高架化及び地下鉄千代田線相互直通運転開始 |
| 昭和61年6月 | 都市高速鉄道第9号線（喜多見駅～和泉多摩川駅間）及び付属街路都市計画事業認可 |
| 昭和62年12月 | 特定都市鉄道整備事業計画の認定* |
| 平成5年2月 | 都市高速鉄道第9号線（梅ヶ丘駅～成城学園前駅間）及び付属街路都市計画変更決定 |
| 平成6年6月 | 都市高速鉄道第9号線（梅ヶ丘駅～成城学園前駅間）及び付属街路都市計画事業認可 |
| 平成6年12月 | 梅ヶ丘駅～成城学園前駅間工事着手 |
| 平成9年12月 | 特定都市鉄道整備事業計画の期間延長（平成17年3月まで） |
| 平成12年3月 | 梅ヶ丘駅～成城学園前駅間の都市計画事業の事業延伸（平成17年3月まで） |
| 平成12年3月 | 喜多見駅～和泉多摩川駅間の連続立体交差事業の完了 |
| 平成15年1月 | 都市高速鉄道第9号線（東北沢駅～世田谷代田駅間）都市計画変更決定 |
| 平成16年3月 | 都市高速鉄道第9号線（東北沢駅～世田谷代田駅間）都市計画事業認可 |
| 平成17年3月 | 梅ヶ丘駅～成城学園前駅間の都市計画事業の事業延伸（平成20年3月まで） |
| 平成20年3月 | 梅ヶ丘駅～成城学園前駅間の連続立体交差事業の完了 |
| 平成25年3月 | 東北沢駅～世田谷代田駅間の都市計画事業の事業延伸（平成31年3月まで） |
| 平成31年3月 | 東北沢駅～世田谷代田駅間の連続立体交差事業の完了 |

※特定都市鉄道整備事業計画とは、鉄道事業者が、混雑緩和とサービス改善を図るため、昭和61年に制定された特定都市鉄道整備促進特別措置法による特定都市鉄道整備積立金制度を活用して、大規模な改良工事や複々線化等の輸送力増強工事を施行するものである。

(2) 喜多見駅～和泉多摩川駅間 (平成 11 年度事業完了)

① 経緯

| | |
|-------------|------------|
| 昭和 56 年度 | 連続立体交差事業調査 |
| 昭和 60 年 3 月 | 都市計画変更決定 |
| 昭和 61 年 6 月 | 都市計画事業認可 |
| 平成 元年 9 月 | 工事着手 |
| 平成 9 年 6 月 | 複々線使用開始 |
| 平成 12 年 3 月 | 事業の完了 |

② 事業の内容

都市高速鉄道第 9 号線の連続立体交差化及び複々線化

| | |
|-------|--|
| <区 間> | 喜多見駅付近～和泉多摩川駅付近 延長 2,360m (高架・区内延長約 470m) |
| <駅施設> | 喜多見駅、狛江駅、和泉多摩川駅 ホーム長 喜多見駅・狛江駅 210m、和泉多摩川駅 165m |
| <事業費> | 854 億円 (線増含む) [都市側負担分 359 億円] |
| <その他> | 付属街路の整備 東鉄 9 付 1 号 (L=240m)、東鉄 9 付 2 号 (L=470m) 解消された踏切 13 箇所 (区内 2 箇所) 都市計画道路との立体交差 5 箇所 (区内 1 箇所) |

③ 事業効果

連続立体交差事業の踏切解消による事業効果は、次表のとおり算出されている。

| 走行時間短縮効果 | 走行経費減少効果 | 歩行者踏切待時間解消効果 | 合 計 |
|----------|----------|--------------|---------|
| 71 億円/年 | 1 億円/年 | 3 億円/年 | 75 億円/年 |

※建設省都市局「街路事業による費用便益分析マニュアル」による。

④ 高架下公共利用

当時の建運協定により高架下貸付可能面積の 10%相当部分 (約 300 m²) を、無償 (公租公課 (固定資産税及び都市計画税) が免除のため) で利用している。(平成 11 年度より利用開始)

区は公租公課相当分の福祉作業所、福祉ショップを、小田急電鉄は自転車等駐車を整備した。

(3) 梅ヶ丘駅～成城学園前駅間 (平成 19 年度事業完了)

① 経緯

| | |
|--------------|--------------------------------|
| 昭和 62・63 年度 | 東京都小田急線(東北沢～喜多見間)連続立体交差事業調査 |
| 平成 5 年 2 月 | 都市高速鉄道第 9 号線及び付属街路等の都市計画変更及び決定 |
| 平成 6 年 6 月 | 都市計画事業認可・工事着手 (12 月) |
| 平成 12 年 3 月 | 都市計画事業認可の延伸(平成 17 年 3 月まで) |
| 平成 14 年 3 月 | 下り在来線全線立体化 |
| 平成 14 年 12 月 | 上り在来線全線立体化 (17 箇所の踏切全てを解消) |
| 平成 16 年 11 月 | 複々線使用開始 |
| 平成 17 年 3 月 | 都市計画事業認可の延伸 (平成 20 年 3 月まで) |
| 平成 20 年 3 月 | 事業の完了 |

② 事業の内容

都市高速鉄道第9号線の連続立体交差化及び複々線化

- <区 間> 梅ヶ丘駅付近～成城学園前駅付近
延長 約6.4km（高架約5.6Km、掘割約0.8Km）
- <駅施設> 6駅全駅ホーム延長 210m（10両編成対応）
- <事業費> 1,634億円（線増含む）〔都市側負担分659億円〕
- <その他> 付属街路の整備
総延長 約4,770m、幅員 6.0～12.0m、路線数 10路線
解消された踏切 17箇所
都市計画道路との立体交差 8箇所

③ 事業効果

連続立体交差事業の踏切解消等による事業効果は次表のとおり算出されている。

| 時間短縮便益 | 走行経費削減便益 | 迂回交通解消便益 | 高架下利用便益他 | 合 計 |
|---------|----------|----------|----------|---------|
| 約33億円/年 | 約1億円/年 | 約7億円/年 | 約6億円/年 | 約47億円/年 |

※東京都建設局道路建設部「ROAD&STREET@東京」による。

④ 高架下公共利用

当時の建運協定により高架下貸付可能面積の15%相当部分（約5,900㎡）を、無償（公租公課（固定資産税及び都市計画税）が免除のため）で利用している。（平成16年度より利用開始）

平成12年12月より、区の高架下利用の基本方針に基づき、都及び小田急電鉄と協議を重ね、公租公課相当分及び自転車等駐車場の配置について、平成13年5月に3者で合意した。

これに基づき、区は公租公課相当分の経堂駅前交通広場、地域図書館等を、小田急電鉄は各駅に自転車等駐車場を整備した。

（4）東北沢駅～世田谷代田駅間（平成30年度事業完了）

① 経 緯

- 平成15年1月 都市計画変更決定告示・環境影響評価書の公示縦覧
- 平成16年3月 都市計画事業認可
- 平成16年9月 工事着手
- 平成25年3月 在来線地下化（9箇所の踏切全てを解消）
都市計画事業認可の延伸（平成31年3月まで）
- 平成30年3月 複々線使用開始
- 平成31年3月 事業の完了

② 事業の内容

都市高速鉄道第9号線の連続立体交差化及び複々線化

- <区 間> 東北沢駅付近～世田谷代田駅付近 延長 約2.2km（地下）
- <駅施設> 3駅全駅ホーム延長 210m（10両編成対応）
- <その他> 解消された踏切 9箇所
都市計画道路との立体交差 2箇所

③ 事業効果

連続立体交差事業の踏切解消等による事業効果は次表のとおり。

| | 踏切遮断時間※1 | 渋滞長※2 | 自動車平均速度※3 | 歩行者横断数※4 |
|------|-----------|---------|-----------|------------|
| 地下化前 | 13.7 時間/日 | 最大 300m | 12.0km/h | 約 12,500 人 |
| 地下化後 | 0 時間/日 | 0m | 21.0km/h | 約 16,700 人 |

※ 東京都建設局 平成 25 年 10 月公表。

※1：踏切 9 箇所平均 ※2・3：補助 26 号線 ※4：旧下北沢 6 号踏切

④ 地上部利用

連続立体交差事業に伴う地上部利用については、都及び小田急電鉄と協議を重ね、両者が締結した施行協定に基づく約 1,890 m²について、区が通路として公租公課（固定資産税及び都市計画税）相当額で利用することで、平成 27 年 3 月に 3 者で合意しており、平成 29 年度に延長約 114m の通路を整備した。

また、連続立体交差事業に伴う公租公課相当額による利用とは別に、区と小田急電鉄との協議に基づき、平成 28 年度に延長約 255m、令和元年度に延長約 204m の通路を整備した。
（使用料は公租公課相当額）

2-4 都市高速鉄道第 10 号線（京王電鉄京王線）・京王電鉄井の頭線

(1) これまでの主な経緯

| | |
|--------------|--|
| 大正 2 年 4 月 | 京王線 笹塚～調布駅間が開通 |
| 昭和 8 年 8 月 | 井の頭線 渋谷～井ノ頭公園駅間が開通 |
| 昭和 9 年 4 月 | 井の頭線 井ノ頭公園～吉祥寺駅間が完成し全線が開通 |
| 昭和 44 年 5 月 | 都市高速鉄道第 10 号線（調布市上布田町～江東区深川住吉間）の都市計画決定（嵩上式、一部仙川付近掘割式、幡ヶ谷～新宿間地下式） |
| 昭和 45 年 7 月 | 環状 8 号線付近の在来線高架化完了（4ヶ所の踏切を解消） |
| 昭和 53 年 10 月 | 線増連続立体交差化に伴う、新宿～笹塚間の新線工事完成 |
| 昭和 58 年 7 月 | 連続立体交差化に伴う、初台～幡ヶ谷間の在来線地下工事完成 |
| 昭和 62 年 12 月 | 京王・井の頭線 特定都市鉄道整備事業計画の認定 |
| 平成 9 年 12 月 | 京王・井の頭線 特定都市鉄道整備促進特別措置法に基づく輸送力増強工事終了 |
| 平成 12 年 1 月 | 都市高速鉄道第 10 号線（笹塚駅～調布駅付近）複々線化について運輸政策審議会答申第 18 号で、「今後整備について検討すべき路線（B）」に位置付けられる。 |
| 平成 20 年 5 月 | 都市高速鉄道第 10 号線（代田橋駅～八幡山駅付近）の新規着工準備採択 |
| 平成 24 年 10 月 | 都市高速鉄道第 10 号線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間）都市計画変更決定・及び付属街路都市計画決定 |
| 平成 26 年 2 月 | 都市高速鉄道第 10 号線（笹塚駅～仙川駅間）及び付属街路都市計画事業認可（令和 5 年 3 月まで（一部区間を除く）） |
| 平成 29 年 3 月 | 都市高速鉄道第 10 号線付属街路第 14、15、16、17 号線（令和 2 年度まで）及び第 10 号線（令和 4 年度まで）の都市計画事業認可の延伸 |

(2) 事業の内容

都市高速鉄道第10号線の連続立体交差化

<区間> 笹塚駅～仙川駅間 延長 約7.2Km

<駅施設> 代田橋駅、明大前駅、下高井戸駅、桜上水駅、上北沢駅、八幡山駅
芦花公園駅、千歳烏山駅

8駅全駅ホーム延長 210m

<その他> 付属街路の整備

総延長 5,590m、幅員 6.0～19.0m、路線数 15本

解消される踏切 25箇所(区内 23箇所)

都市計画道路との立体交差 7箇所

(3) 京王線全線の長編成化、井の頭線の車両大型化について

混雑緩和を目的とした輸送力増強のため、特定都市鉄道整備積立金制度を活用し、特定都市鉄道整備事業計画に基づいた京王線全線の長編成化、井の頭線の車両大型化、これに伴う各駅のホーム延伸等の駅舎改良工事を施行したもので、昭和62年度に事業計画が認定され平成9年度で全て完了した。

① 京王線

8両編成から10両編成(車両の長さは1両20m)に対応できるように、ホーム延伸等の駅施設の改良を実施した。

② 井の頭線

車両編成は現況の5両編成のままとし、車両の長さを1両18.5mから20mに増強できるように、ホーム延伸等の駅施設の改良を実施した。

2-5 東京急行電鉄大井町線・田園都市線・目黒線・東横線・世田谷線

(1) これまでの主な経緯

| | |
|---------|---|
| 昭和44年5月 | 玉川線(渋谷～二子玉川園間)と砧線(二子玉川園～砧本村間)を廃止 |
| 昭和52年4月 | 新玉川線(現:田園都市線)渋谷～二子玉川園駅間が開通 |
| 昭和53年8月 | 新玉川線(現:田園都市線)が営団(現:東京メトロ)半蔵門線と直通運転を開始 |
| 昭和59年4月 | 田園都市線つきみ野～中央林間駅が完成し全線が開通 |
| 平成12年8月 | 目黒線の運行系統を2系統に変更(目黒～武蔵小杉間、多摩川～蒲田間) 田園都市線・新玉川線の線名を田園都市線に統一 二子玉川園駅を二子玉川駅に駅名を変更 |
| 9月 | 目黒線と営団(現:東京メトロ)南北線、都営三田線の相互直通運転を開始 |
| 平成13年2月 | 世田谷線の全車両を新型車両に更新 |
| 3月 | 目黒線と埼玉高速鉄道の相互直通運転を開始 東横線に「特急運転」を新設 |
| 平成15年3月 | 田園都市線が営団(現:東京メトロ)半蔵門線を介し、東武伊勢崎線・日光線との相互直通運転を開始 |
| 平成16年2月 | みなとみらい線の開業に合わせ東横線との相互直通運転を開始 |
| 平成18年9月 | 目黒線に「急行」を新設 |

| | |
|-------------|---|
| 平成 19 年 4 月 | 田園都市線が、平日朝の上り急行を準急に変更するとともに、二子玉川駅～渋谷駅間を各駅停車とした。 |
| 平成 20 年 3 月 | 大井町線に「急行」を新設 |
| 6 月 | 目黒線が日吉駅まで延伸 |
| 平成 21 年 7 月 | 大井町線が溝の口駅まで延伸 |
| 平成 25 年 3 月 | 東横線と東京メトロ副都心線の相互直通運転を開始 |

(2) 目黒線奥沢駅改修工事について

開かずの踏切である奥沢 1 号踏切（都道）を含む目黒線奥沢～田園調布駅間は、「踏切対策基本方針（東京都策定）」において鉄道立体化以外の対策の検討対象区間に位置づけられている。

東急電鉄は、地元からの要望も踏まえ、令和 4 年度下期予定の目黒線と相鉄線の直通運転開始に向けた奥沢駅のホーム延伸・車庫改修工事と合わせ、奥沢 1 号踏切横の鉄道上部に歩行者横断用の連絡デッキ（エレベーター含む）を整備することとし、平成 30 年度に工事に着手した。（令和 5 年度完成予定）

(3) 田園都市線複々線化工事について

田園都市線の混雑緩和策として、大井町線大井町駅～二子玉川駅間を急行運転が可能な施設に改良するとともに、田園都市線二子玉川駅～溝の口駅間を複々線化（平成 21 年 7 月完成）し、溝の口駅～大井町駅間を直通運転させることで、大井町線に実質的な田園都市線の複々線化機能を持たせている。

(4) 大井町線改良工事（大井町駅～二子玉川駅間 10.8 km）について

田園都市線の混雑緩和策として、田園都市線から大井町線への乗換え促進のため、二子玉川駅の同方向・同一ホーム化を行うとともに、上野毛駅に上り急行通過線を設置し、平成 20 年 3 月より 6 両編成による急行運転を開始した。

また、都心方面への輸送力の増強のため、急行停車駅において 7 両化に対応するためのホーム延伸工事を終え、平成 30 年 3 月から急行車両を全て 7 両編成とした。

2-6 世田谷区内鉄道駅バリアフリー推進事業

区では、駅施設におけるエレベーター等の垂直移動施設の整備促進を図り、移動等円滑化経路を確保することを目的に、平成 11 年 7 月から鉄道駅に車いす対応エレベーター等を整備する鉄道事業者に対し、整備費の一部を補助する制度を開始した。

一方、鉄道駅のホームからの転落事故の防止効果の高い対策の必要性が高まっていることを踏まえ、平成 23 年 2 月に国土交通省と鉄道事業者により構成される「ホームドアの整備促進等に関する検討会」が設置され、同年 8 月にホームにおける旅客の転落防止対策の進め方について、「中間とりまとめ」が公表された。

「中間とりまとめ」では、転落防止対策の優先整備駅の考え方や進め方等が整理され転落防止対策として、利用者 1 万人以上の駅においては内方線付きの点状ブロック^{※1}の整備等を可能な限り速やかに実施する。また、利用者 10 万人以上の駅においてはホームの状況等を勘案しつつ、ホームドア若しくは可動式ホーム柵または内方線付きの点状ブロック（JIS 規格）の整備をホームに応じ優先して速やかに実施するよう努めることとした。

こうした中、東京都は平成 26 年度より、利用者 10 万人以上の駅を優先とした区市町村と連携したホームドア等整備に関する補助を本格実施することとなった。

区もこれを受けホームドア等整備促進を図ることを目的に、エレベーターの整備補助と一体化した「世田谷区鉄道駅バリアフリー推進事業費補助金交付要綱」を平成 28 年 3 月に制定し、鉄道駅に車いす対応エレベーター等及びホームドア等を整備する鉄道事業者に対し、整備費の一部をする補助する制度を平成 28 年 4 月より開始した。

※ 1 内方線付きの点状ブロックとは、ホーム内側部分に線状突起を設けてホームの内外が分かるようにした点状ブロック。

(1) 補助対象

① エレベーター

- ・ 一日の平均利用者数が 1 万人以上の駅

② ホームドア

- ・ 1 日当たりの平均利用者数が 10 万人以上の駅
- ・ 保健、医療、福祉の拠点等駅周辺地域の特性から、優先的にホームドア整備事業を検討する必要が生じた駅

(2) 補助額

① エレベーター

- ・ 1 駅につき対象事業費の 1/3 以内で 7000 万円を上限

② ホームドア

- ・ 1 列につき対象事業費の 1/3 以内で 6000 万円を上限（都補助の対象とならない場合は対象事業費の 1/6 以内で 3000 万円を上限）

(3) 補助による整備実績

① エレベーター等（10 駅 24 基）

| | | |
|-----------|-------|--------------------------|
| 平成 11 年度 | 明大前駅 | (エレベーター 2 基) |
| 平成 12 年度 | 下高井戸駅 | (エレベーター 2 基) |
| | 明大前駅 | (エレベーター 1 基) |
| | 三軒茶屋駅 | (車いす乗用ステップ付きエスカレーター 2 基) |
| 平成 13 年度 | 下高井戸駅 | (エレベーター 1 基) |
| 平成 14 年度 | 東松原駅 | (エレベーター 2 基) |
| 平成 15 年度 | 池尻大橋駅 | (エレベーター 1 基) |
| | 二子玉川駅 | (エレベーター 2 基) |
| 平成 16 年度 | 池尻大橋駅 | (エレベーター 1 基) |
| 平成 17 年度 | 池ノ上駅 | (エレベーター 3 基) |
| 平成 18 年度 | 代田橋駅 | (エレベーター 3 基) |
| | 上北沢駅 | (エレベーター 2 基) |
| 平成 22 年度 | 千歳烏山駅 | (エレベーター 2 基) |
| 平成 28 年度～ | 三軒茶屋駅 | (エレベーター 1 基) ※令和元年度使用開始 |

② ホームドア（使用開始：3 駅 8 列）

| | | |
|-----------|-------------|---------------|
| 平成 28 年度～ | 田園都市線二子玉川駅 | ※平成 29 年度使用開始 |
| 平成 29 年度～ | 小田急線下北沢駅 | ※平成 30 年度使用開始 |
| | (地下 1 階ホーム) | |
| 平成 30 年度～ | 大井町線二子玉川駅 | ※平成 30 年度使用開始 |

(4) バリアフリー化施設の整備状況

(P. 14 鉄道駅エレベーター等設置状況図及びP. 15 鉄道駅ホームドア整備状況図参照)

① 移動等円滑化経路

区内の全ての駅 (41 駅) にエレベーターまたはスロープが整備され、移動等円滑化基準に適合した経路 (1 以上) が設けられている。

② 内方線付きの点状ブロック

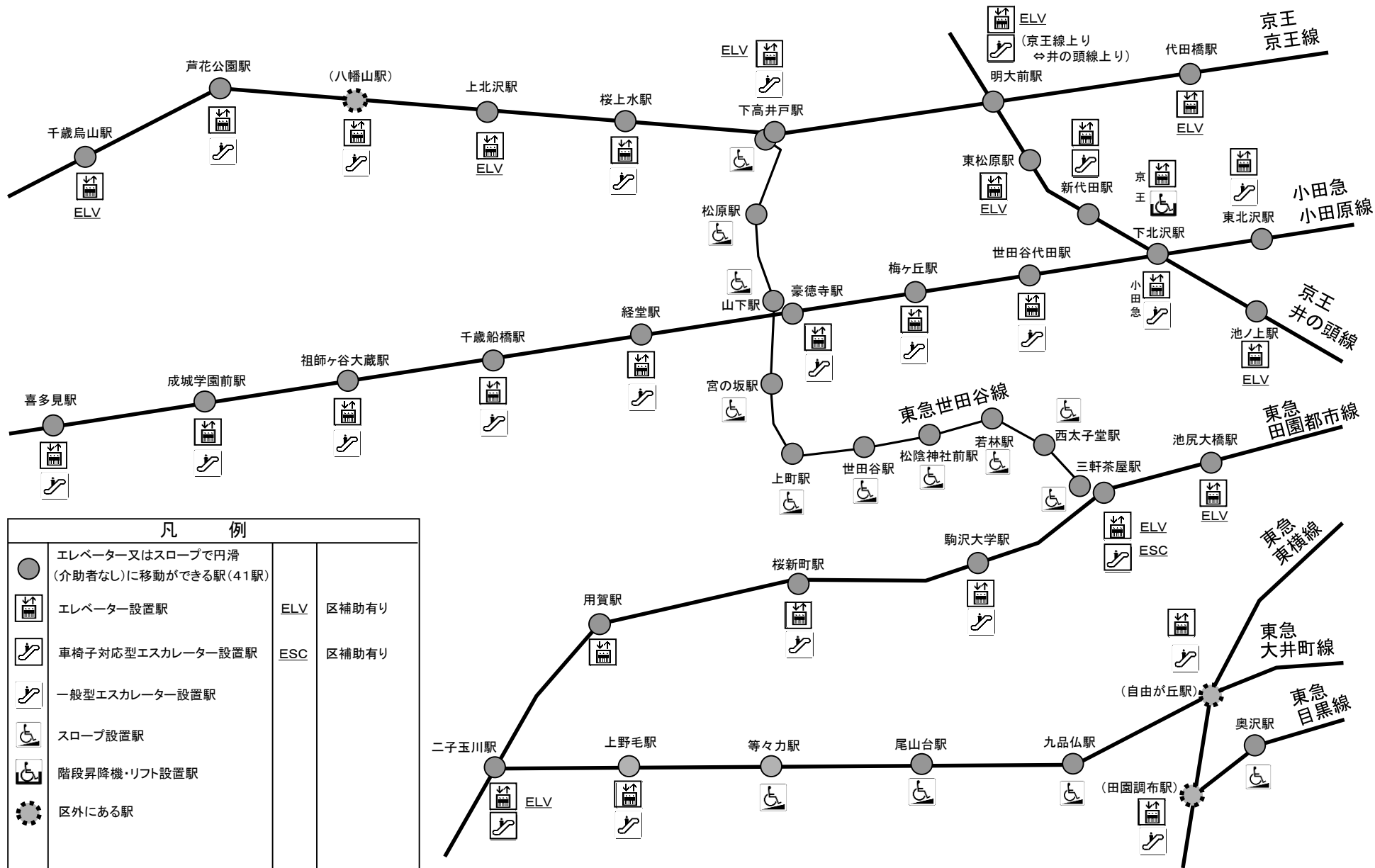
東急電鉄は平成 24 年度、小田急電鉄、京王電鉄は平成 25 年度に整備を完了した。これにより、区内の全ての駅 (41 駅) に内方線付きの点状ブロックの整備がされた。

③ ホームドア使用開始状況 (全て可動式ホーム柵)

| | | |
|--------------|-----------------------|--|
| 平成 12 年 9 月 | 東急目黒線 奥沢駅 | |
| 平成 28 年 11 月 | 東急大井町線 尾山台駅 | |
| 平成 29 年 4 月 | 東急大井町線 上野毛駅 | |
| 平成 29 年 10 月 | 東急田園都市線 駒沢大学駅 | |
| 平成 29 年 12 月 | 東急田園都市線 三軒茶屋駅 | |
| 平成 30 年 2 月 | 東急田園都市線 二子玉川駅 | ※区補助 |
| 平成 30 年 3 月 | 東急田園都市線 用賀駅 | |
| 平成 30 年 6 月 | 東急田園都市線 桜新町駅 | |
| 平成 30 年 7 月 | 東急田園都市線 池尻大橋駅 | |
| 平成 30 年 9 月 | 東急大井町線 九品仏駅 | |
| 平成 31 年 3 月 | 東急大井町線 二子玉川駅 | ※区補助 |
| 同 上 | 小田急線 下北沢駅 (地下 1 階ホーム) | ※区補助 |
| 令和元年 6 月 | 小田急線 東北沢駅 | |
| 令和元 9 月 | 小田急線 世田谷代田駅 | |
| 令和元年 12 月 | 小田急線 梅ヶ丘駅 | ※区補助 |
| 令和 2 年 3 月 | 東急大井町線 等々力駅 | ※東急電鉄の区内全駅 (世田谷線を除く) において、ホームドアの設置が完了した。 |

鉄道駅エレベーター等設置状況図

令和2年4月1日現在

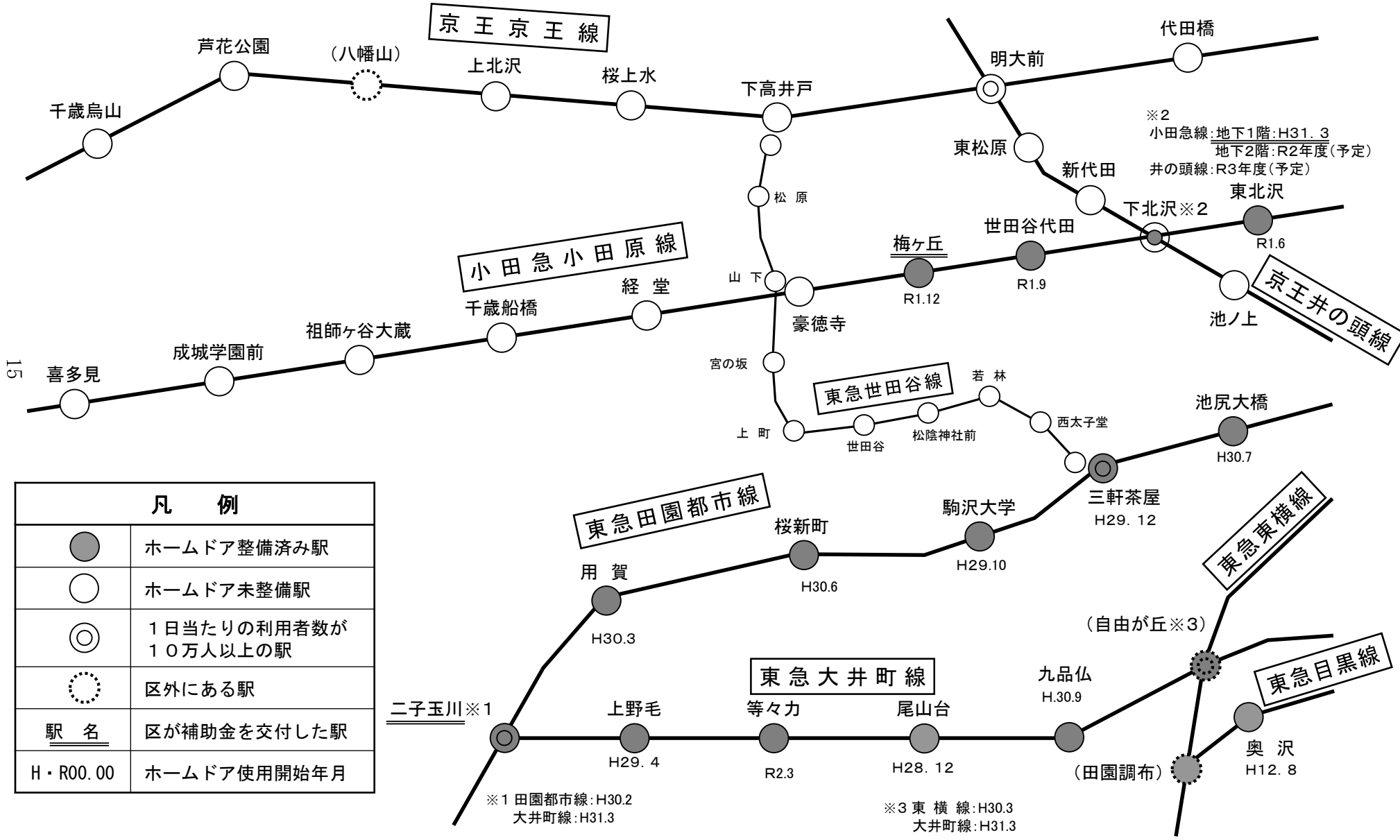


凡 例

| | | | |
|--|---|-----|-------|
| | エレベーター又はスロープで円滑 (介助者なし)に移動ができる駅(41駅) | | |
| | エレベーター設置駅 | ELV | 区補助有り |
| | 車椅子対応型エスカレーター設置駅 | ESC | 区補助有り |
| | 一般型エスカレーター設置駅 | | |
| | スロープ設置駅 | | |
| | 階段昇降機・リフト設置駅 | | |
| | 区外にある駅 | | |

鉄道駅ホームドア整備状況

(令和2年4月1日現在)



15

| 凡 例 | |
|-----------|--------------------|
| ● | ホームドア整備済み駅 |
| ○ | ホームドア未整備駅 |
| ◎ | 1日当たりの利用者が10万人以上の駅 |
| ⊙ | 区外にある駅 |
| <u>駅名</u> | 区が補助金を交付した駅 |
| H・R00.00 | ホームドア使用開始年月 |

※1 田園都市線: H30.2
大井町線: H31.3

※3 東横線: H30.3
大井町線: H31.3

※2 小田急線: 地下1階: H31.3
地下2階: R2年度(予定)
井の頭線: R3年度(予定)