

# 最近の代表的な高架切替事例と効果①

【出典:奈良県】

## ■JR奈良駅付近連続立体交差事業(奈良県)

### <事業概要>

○事業区間:JR関西線・桜井線(JR奈良駅付近)

約3.5km(関西線2.2km、桜井線1.3km)

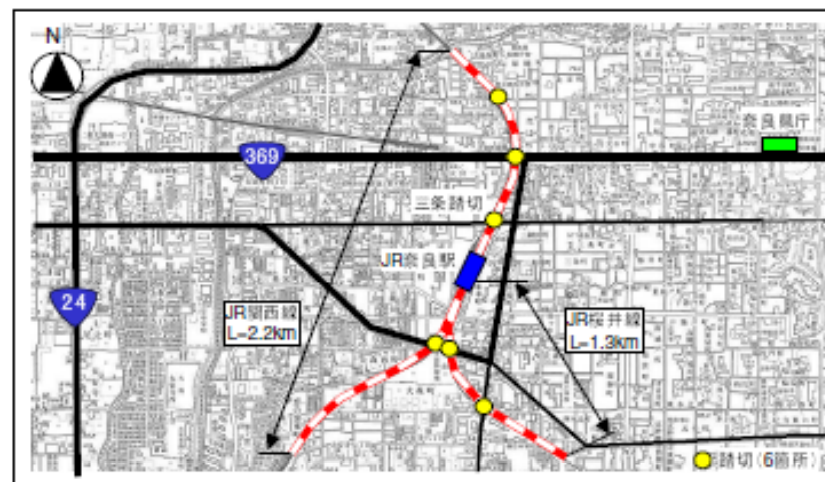
○総事業費:495億円

○事業期間:H9~H24

○除却踏切:6箇所(うち開かずの踏切1箇所)

\*平成20年6月に関西線高架完了

\*平成22年3月に桜井線高架完了



### <高架切替前>



### <高架切替後>



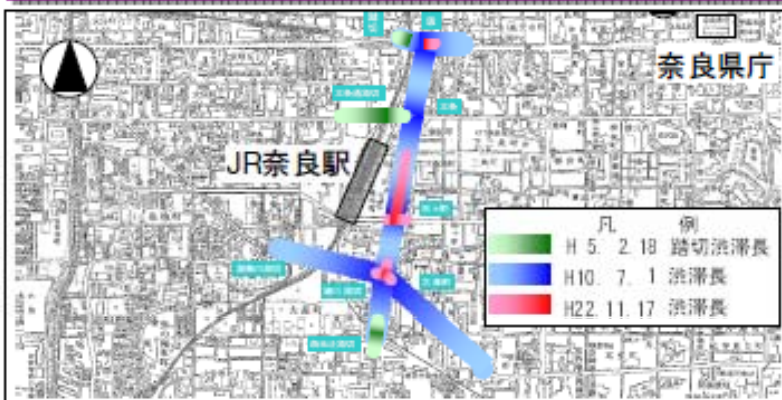
# 最近の代表的な高架切替事例と効果①

【出典：奈良県】

## ■ JR奈良駅付近連続立体交差事業 高架切替後の効果

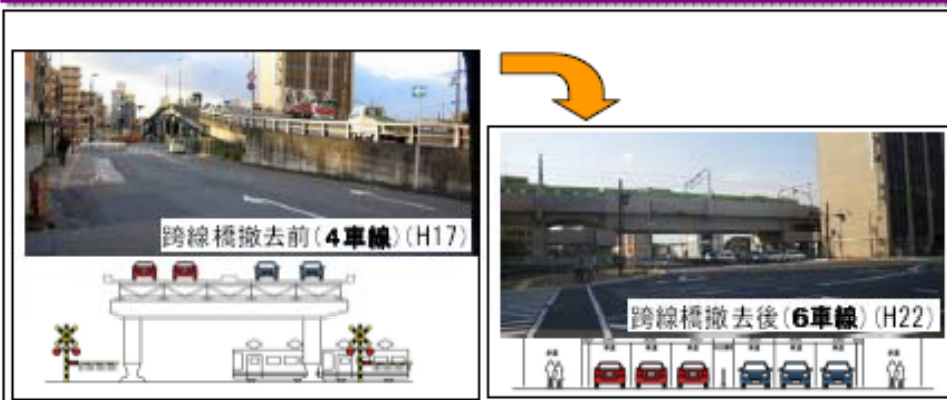
### 高架部周辺道路の交通渋滞の解消

連続立体交差事業の実施により、周辺道路の渋滞が緩和



### 道路の平面化

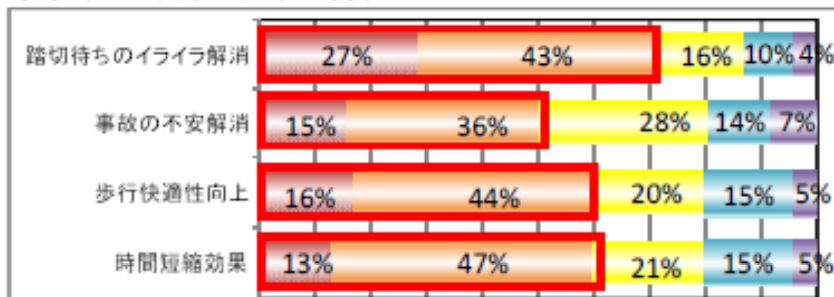
交差道路の平面化及び周辺街路事業により多車線ネットワークの構築



### 奈良市民の評価

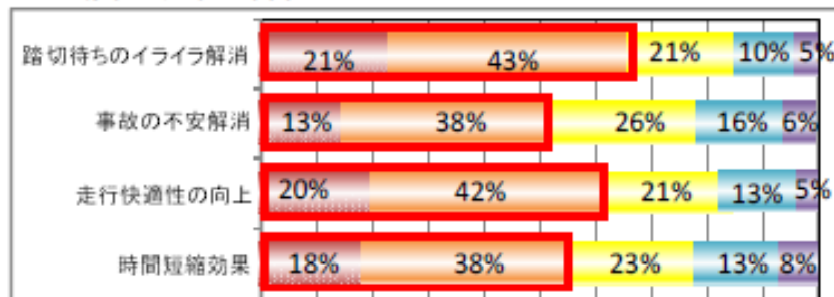
連続立体交差事業により、約6割以上の方が踏切待ちのイライラ解消、歩行・走行快適性の向上を感じている。

#### ○歩行者・自転車利用者の評価



非常に感じる ある程度感じる どちらでもない あまり感じない 全く感じない

#### ○自動車利用者の評価



※WEBアンケート調査(H23年3月実施)結果より  
対象:奈良市民 サンプル数:300



# 最近の代表的な高架切替事例と効果②

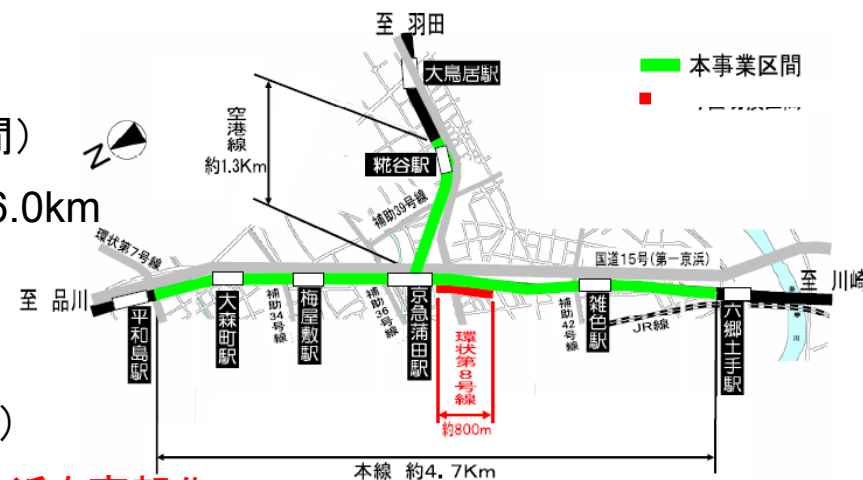
【出典：東京都】

## ■京浜急行本線及び同空港線連続立体交差事業(東京都)

### <事業概要>

- 事業区間:京浜急行本線(平和島駅～六郷土手駅間)  
同空港線(京急蒲田駅～大鳥居駅間)約6.0km
- 総事業費:1,650億円
- 事業期間:H12～H26
- 除却踏切:28箇所の踏切(うち開かずの踏切11箇所)

**\*平成22年9月に早期効果発現のため、環状8号線付近を高架化**



環状八号線 仮線高架切替前



環状八号線 仮線高架切替後

## 最近の代表的な高架切替事例と効果②

### ■京浜急行本線及び同空港線連続立体交差事業(東京都)

【出典:東京都】

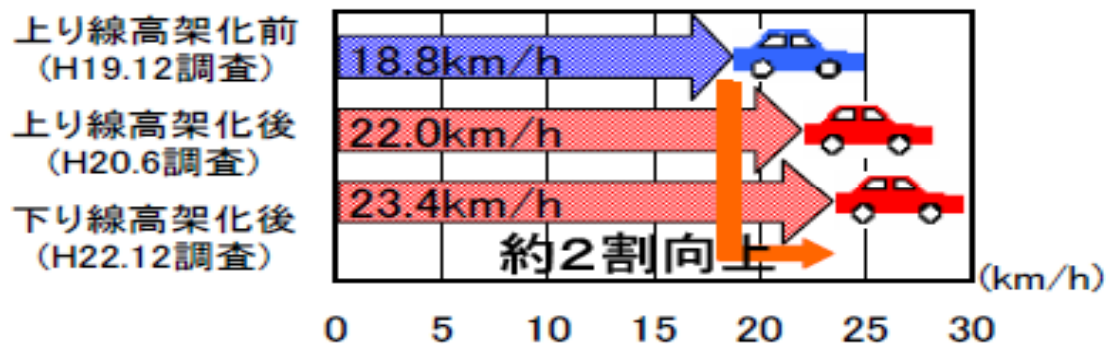
#### 環状8号線付近高架切替後の効果

【環8の踏切における1日当たりの踏切遮断時間】



○環8における自動車の平均走行速度が約2割向上しました。

【環8の第二京浜(国道1号)～産業道路(国道131号)間における内回りと外回りの平均速度】





# 最近の代表的な高架切替事例と効果③

【出典:東京都】

## ■JR中央線連続立体交差事業(東京都)

### <事業概要>

○事業区間: JR中央線(三鷹駅~立川駅付近)

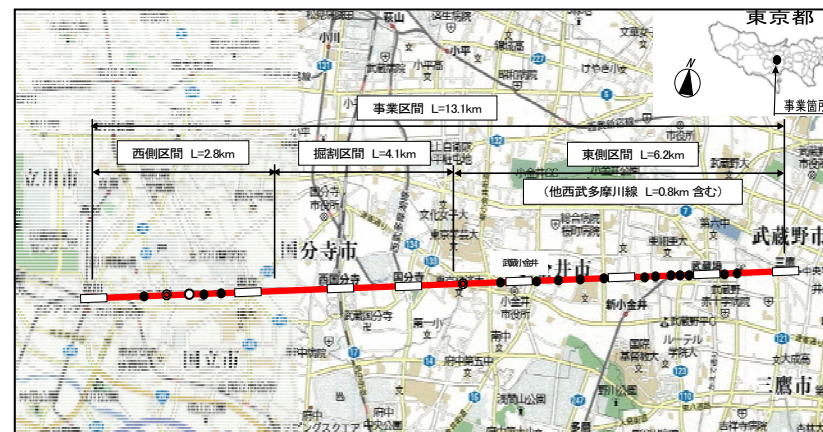
約13.1km

○総事業費: 1,789億円

○事業期間: H7~H25

○除却踏切: 18箇所(うち開かずの踏切15箇所)

\* 平成22年11月に三鷹駅~立川駅間の高架完了



### <高架切替前>



### <高架切替後>

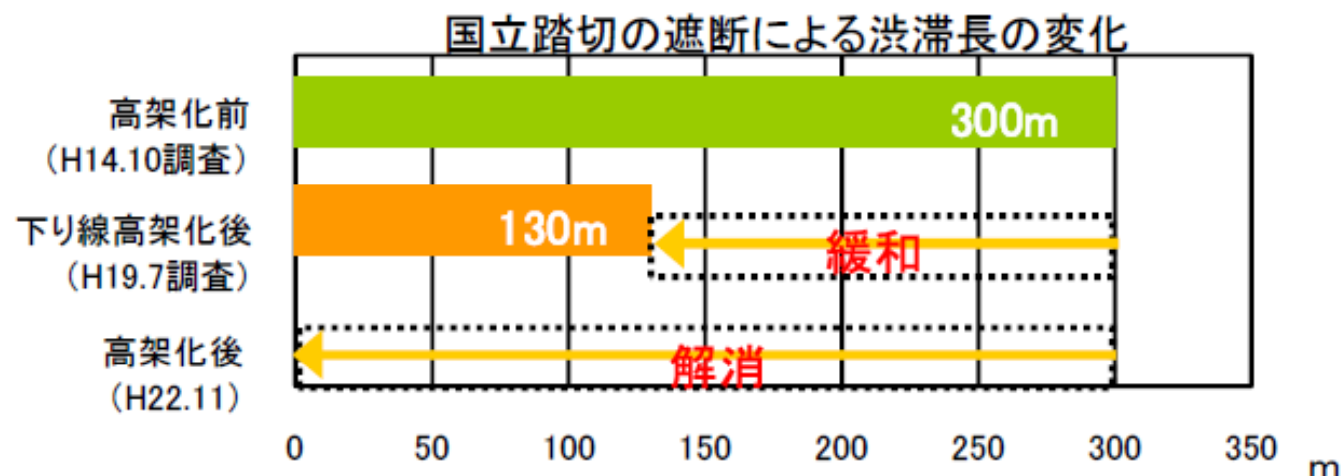


# 最近の代表的な高架切替事例と効果③

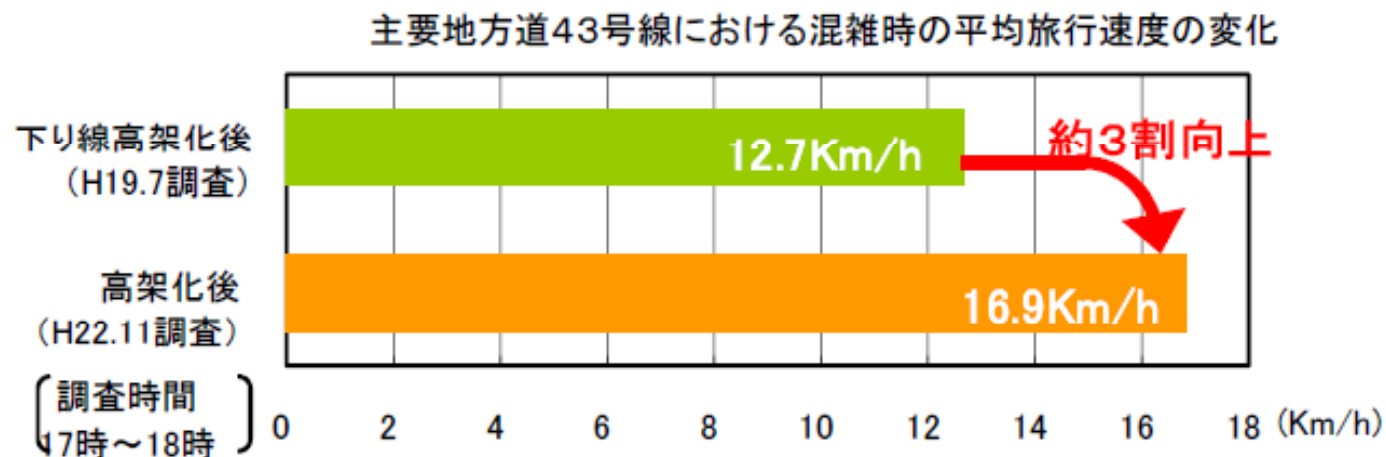
【出典：東京都】

## ■JR中央線連続立体交差事業 高架切替後の効果

最大300mあった踏切遮断による交通渋滞が解消しました



自動車の平均旅行速度が約3割向上しました



# 最近の代表的な高架切替事例と効果④

## ■西武池袋線(練馬高野台駅～大泉学園駅間)連続立体交差事業(東京都)【出典:東京都】

### <事業概要>

○事業区間:西武池袋線(練馬高野台駅～大泉学園駅間) 約2.4km

(Ⅰ期区間:約1.2km、Ⅱ期区間:約1.2km)

○総事業費:約474億円(複々線化工事含む)

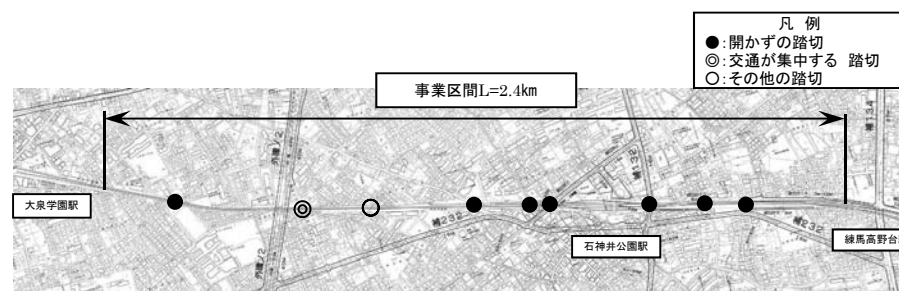
○事業期間:H19～H26

○除却踏切:9箇所の踏切

(うち開かずの踏切7箇所)

\*平成23年4月にⅠ期区間

(練馬高野台駅～石神井公園駅付近)を高架化





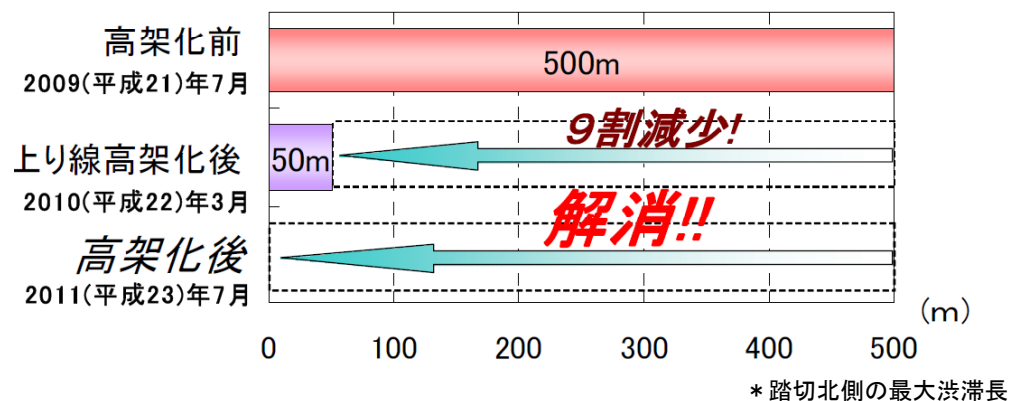
# 最近の代表的な高架切替事例と効果④

## ■西武池袋線(練馬高野台駅~大泉学園駅間)連続立体交差事業(東京都)【出典:東京都】

### I 期区間高架化による効果

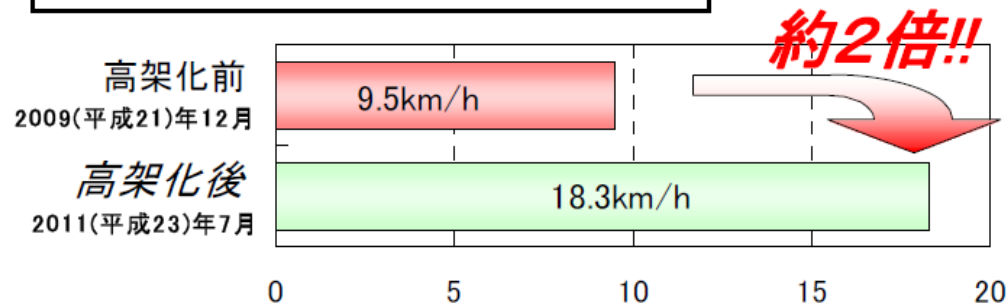
#### ○富士街道の渋滞が解消

##### 石神井公園第1号踏切の遮断による渋滞長\*の変化



#### ○富士街道の平均旅行速度が向上

##### 混雑時\*1の平均旅行速度\*2の変化



\*1 朝または夕方のラッシュ時間帯

\*2 谷原→石神井学園前間の自動車の平均旅行速度



# 最近の代表的な高架切替事例と効果⑤

## ■JR南武線(稲田堤駅～府中本町駅間)連続立体交差事業(東京都)

【出典:東京都】

### <事業概要>

○事業区間: JR南武線(稲田堤駅～府中本町駅間) 約4.3km  
 (Ⅰ期区間: 約1.9km、Ⅱ期区間: 約2.4km)

○総事業費: 約598億円

○事業期間: H4～H27

○除却踏切: 15箇所(うち開かずの踏切1箇所、  
 自動車ボトルネック踏切2箇所)

- \* 平成17年10月にⅠ期区間を高架化
- \* 平成23年12月にⅡ期区間下り線を高架化



鶴川街道 高架切替前



鶴川街道 高架切替後

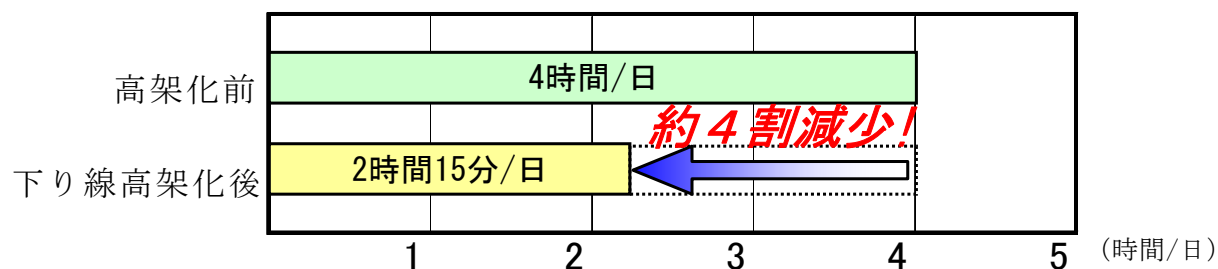
## 最近の代表的な高架切替事例と効果⑤

### ■JR南武線(稲田堤駅～府中本町駅間)連続立体交差事業(東京都)

【出典:東京都】

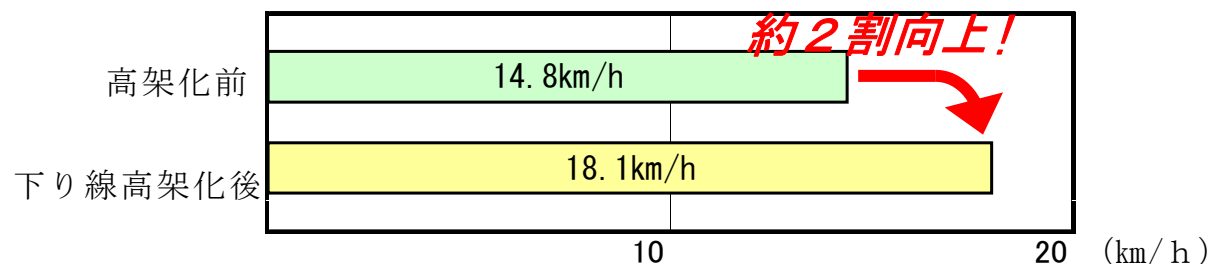
#### II期区間下り線高架化による効果

☆ 踏切の平均遮断時間が約4割減少しました!



- ※ 第二期区間にある7箇所踏切の平均遮断時間
- ※ 高架化前はH21.10に調査、下り線高架化後はH24.1に調査(以下、共通)

☆ 自動車の平均旅行速度が約2割向上しました!



- ※ 甲州街道～川崎街道間のラッシュ時間帯の平均旅行速度

## 最近の代表的な地下切換事例と効果⑥

### ■京王京王線(柴崎駅～西調布駅間)及び 相模原線(調布駅～京王多摩川駅間)連続立体交差事業(東京都)

【出典:東京都】

#### <事業概要>

- 事業区間:京王線(柴崎駅～西調布駅間) 約2.8km  
相模原線(調布駅～京王多摩川駅間) 約0.9km

○総事業費:約1,149億円

○事業期間:H14～H26

○除却踏切:18箇所の踏切

(うち開かずの踏切12箇所)

**\* 平成24年8月に事業区間を地下化**



狛江通り 地下切替前



狛江通り 地下切替後

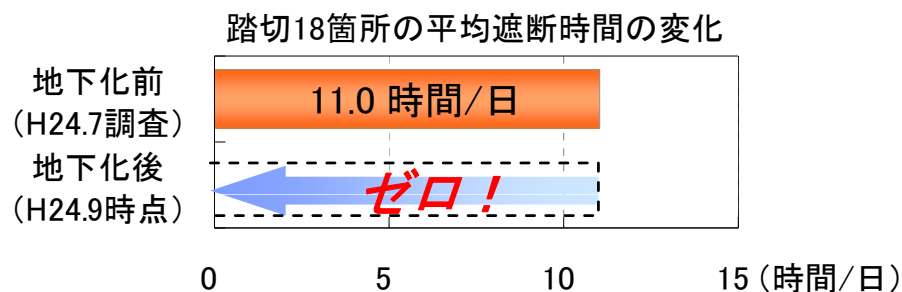


# 最近の代表的な地下切換事例と効果⑥

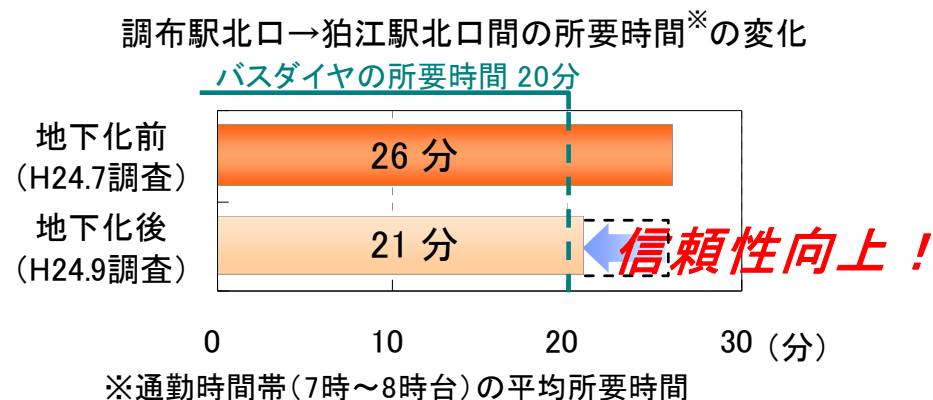
【出典：東京都】

## ■京王京王線(柴崎駅～西調布駅間)及び 相模原線(調布駅～京王多摩川駅間)連続立体交差事業(東京都) 地下化による効果

### 18箇所の踏切遮断が解消



### バスダイヤの信頼性が向上



### 狛江通りの交通渋滞が解消

