

(10) 連続立体交差事業による整備効果

これまでの連続立体交差事業の実績（全国の合計）

19年3月末時点

- ・ 箇所数 約 130 箇所
- ・ 鉄道の整備延長 約 430 km
- ・ 除却踏切数 約 1,400 箇所

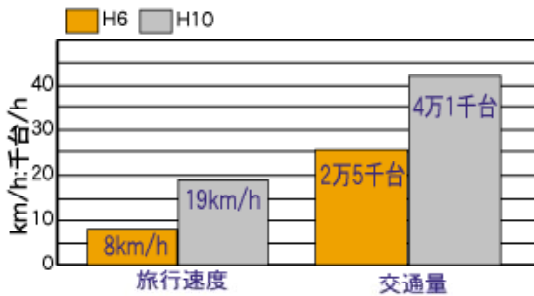
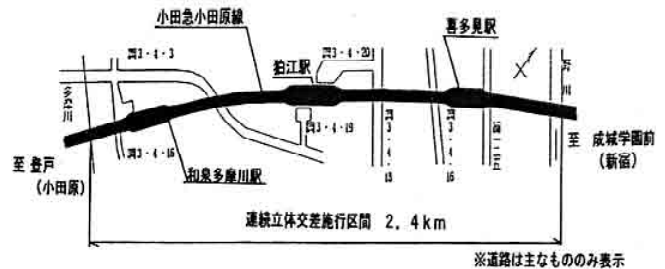
① 道路交通面からの効果

連続立体交差事業は多数の踏切を一挙に除却し、交通渋滞の抜本的対策を図る事業であり、交差道路の通過時間の短縮が実現でき、都市交通の円滑化を大きく推進することができる。

(例) 小田急小田原線（東京都世田谷区、狛江市（成城学園前～登戸間））

：平成9年6月高架切替

→交差道路13路線について、高架切替前、高架切替後の時点で、交通状況を調査。旅行速度が著しく改善（8km/h→19km/h）され、交通量も増加。



交差道路の平均旅行速度と交通量の変化

これら踏切除却等の効果を試算すると、
平日の平均旅行速度は8km/h(H6推計値)
→19km/h(H10実測値)

走行時間の短縮 約74億円/年
走行経費の軽減 約1億円/年
合計 約75億円/年

踏切部における交通渋滞や地域分断、踏切事故の危険性を一気に解消するとともに、踏切遮断によるCO2排出量の削減など環境面の効果も大きい。

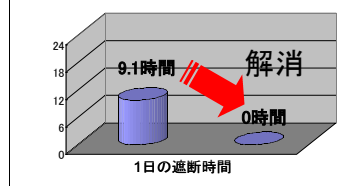
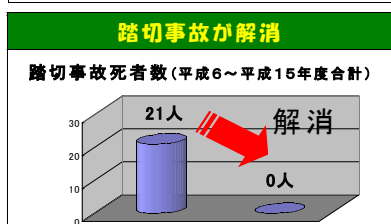
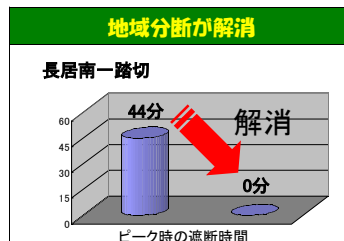
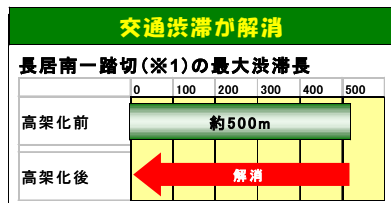
(例) JR 阪和線（美章園駅～杉本駅付近）の整備効果

JR 阪和線約4.9 kmを高架化（平成18年5月高架切替）し、12箇所の踏切を一挙に除却。本事業地区では、開かずの踏切が11箇所連続し、踏切交通遮断量が約20万台時/日に及ぶ踏切が3箇所あり、以下の整備効果が発現。

< 高架切替前 >



< 高架切替後 >



②まちづくりの面からの効果

連続立体交差事業により、鉄道により分断されていた市街地を一体化することが可能になる。さらに、連続立体交差事業に併せて駅周辺の再開発が促進される。

(例) 京王線府中駅(東京都府中市)

:平成3年4月高架切替

→連続立体交差事業に併せて駅周辺の3.8haで再開発を実施し、8本の道路を整理するとともに3棟の再開発ビルを建設。

整備前



整備後



③鉄道利用者への効果

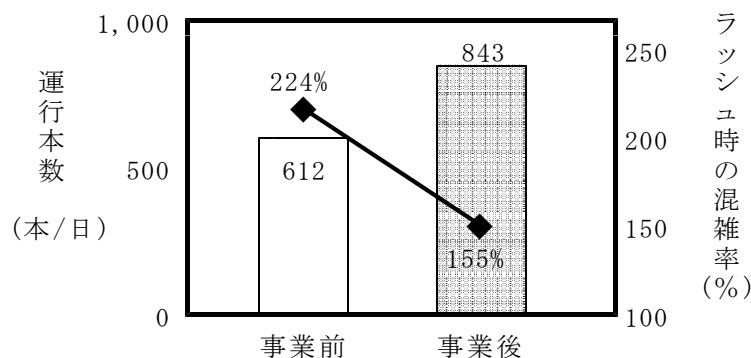
連続立体交差事業を契機に複々線化事業をあわせて実施することにより、輸送力が大幅に向上し、ラッシュ時の混雑率が緩和されるとともに、所要時間の短縮が可能となる。

また、連続立体交差事業に合わせ、駅舎の改良やホームの改良により輸送力が向上するとともに、高齢者等へのサービスを向上することができる。

○市街地において線増事業を実施する場合、既設の踏切の横断延長が長くなり、また、電車の運行本数が倍増するため事故の危険度が増すと共に、踏切遮断時間が増大することから、複数の踏切を一挙に除却できる連続立体交差事業との連携が不可欠

◇線増(複線化・複々線化)による運行本数の増加と混雑率の緩和

(例)京王電鉄京王線(初台～笹塚):昭和53年10月連続立体交差事業に合わせ複々線化



混雑率 224%とは、体が触れ合い相当圧迫感のある状態

混雑率 155%とは、肩が触れ合う程度で新聞が楽に読める状態