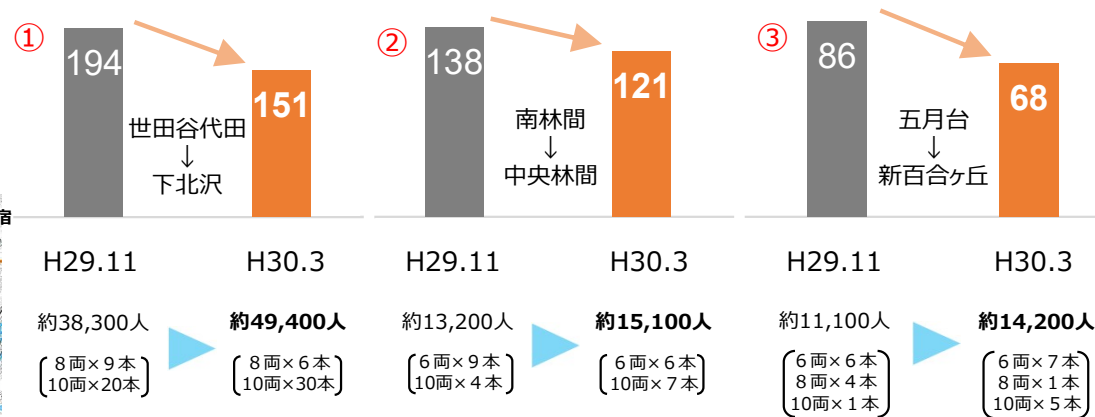


小田急小田原線複々線化の概要と整備効果

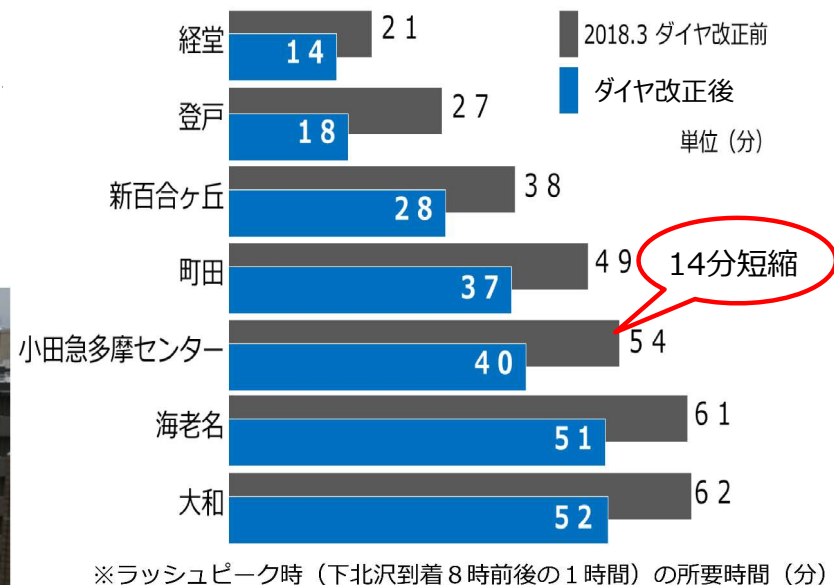
- 東北沢～和泉多摩川間（10.4km）について、複々線化事業と連続立体交差事業を一体的に推進。
- 2019年3月に事業が完了し、列車の増発と混雑緩和、速達性の向上といった輸送サービスが改善。



輸送力と混雑率の変化



所要時間の変化



事業着手前

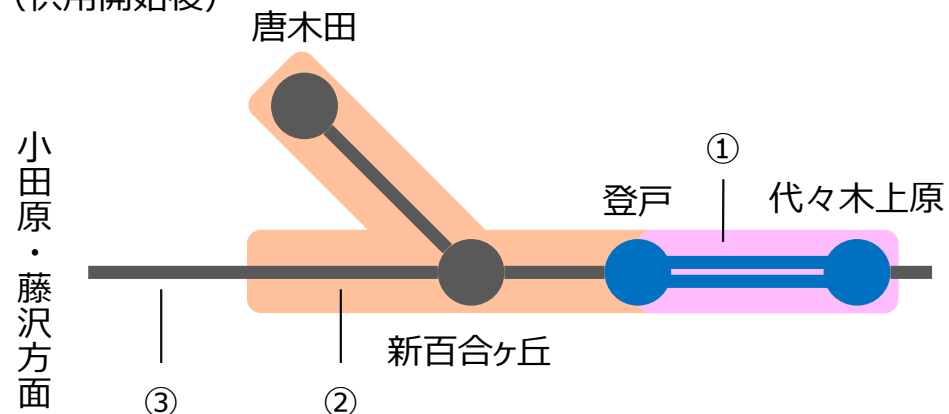


完成後

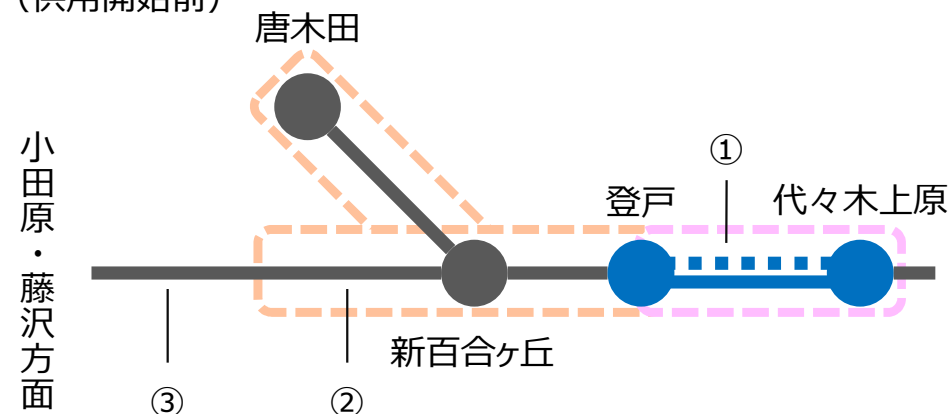


【整備効果の広がりイメージ】

(供用開始後)



(供用開始前)

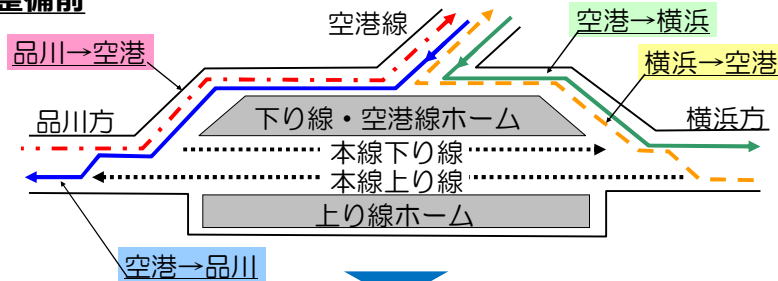


区間	受益の様態 ※需要推計等の定量的な手法等を踏まえ評価	
	供用開始後	供用開始前
① 代々木上原～登戸	複々線化によりこの区間の線路容量が拡大することにより、以下の整備効果を受ける。 ・運行本数の増加に伴う、車両の混雑緩和 ・退避時間の短縮に伴う、所要時間短縮	供用開始後にこの区間を利用し、整備効果を受けることが見込まれる。
②・登戸～新百合ヶ丘 ・新百合ヶ丘～唐木田 ・新百合ヶ丘～小田原・藤沢方面 (一部)	複々線化による整備区間の線路容量の拡大に併せて、この区間の輸送量が増加することにより、車両の混雑緩和の整備効果を受ける。	供用開始後にこの区間を利用し、整備効果を受けることが見込まれる。
③ 新百合ヶ丘～小田原・藤沢方面 (②以外)	運行本数の増加等がなく、この区間を利用しても、整備効果を受けない。	供用開始後に①・②の区間の利用が見込まれず、整備効果を受けることが見込まれない。

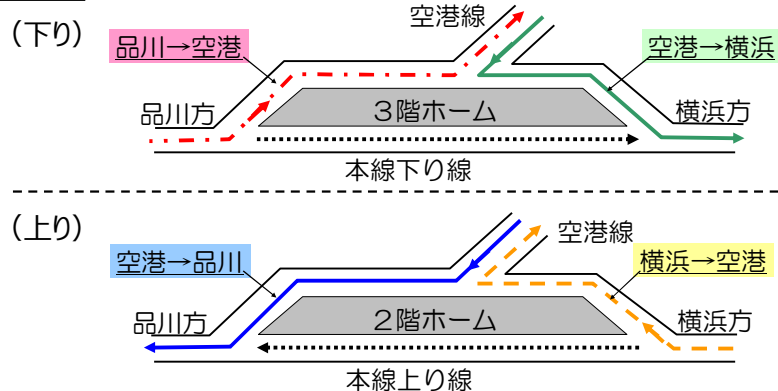
京急蒲田駅改良の概要と整備効果

- 駅周辺の連続立体交差事業と併せて、鉄道により分断されていた駅周辺地域のまちづくりと一体的に駅改良（ホームを2層高架構造化）を行うことにより、ホームの混雑緩和等の駅機能や羽田空港へのアクセス性を向上（2014年3月、事業完了）。

整備前

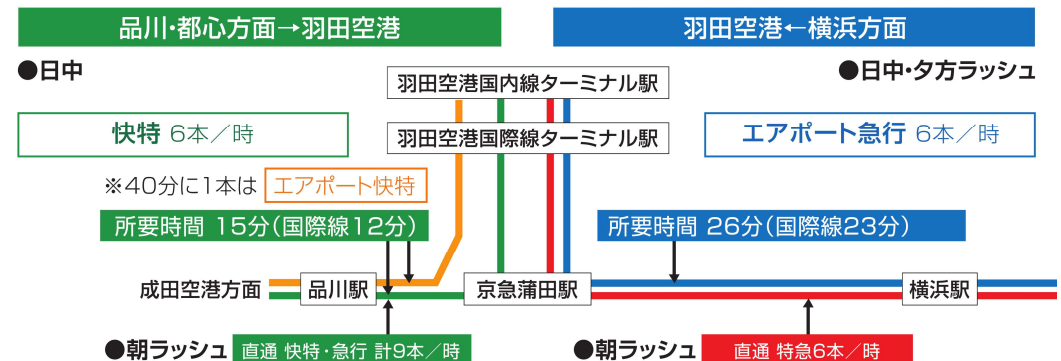


整備後



開業後における運行本数の変化や所要時間の短縮

- 品川方面～羽田空港 **6本→9本/時間** (ラッシュ時)
- 横浜方面～羽田空港 **0本→6本/時間** (ラッシュ時)
(エアポート急行の新設やエアポート快特の運行本数増)
- 品川方面～羽田空港 **17分→14分** (下り)



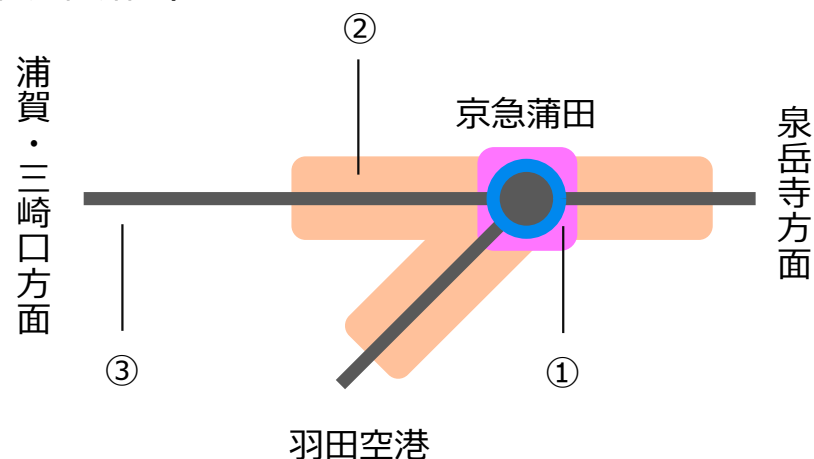
ホーム拡大による駅の混雑緩和

- 本線上りホームの最大幅員 **5.8m → 12.0m**
延長 **223m → 393m**
- 本線下りホームの最大幅員 **10.7m → 12.0m**
延長 **238m → 393m**

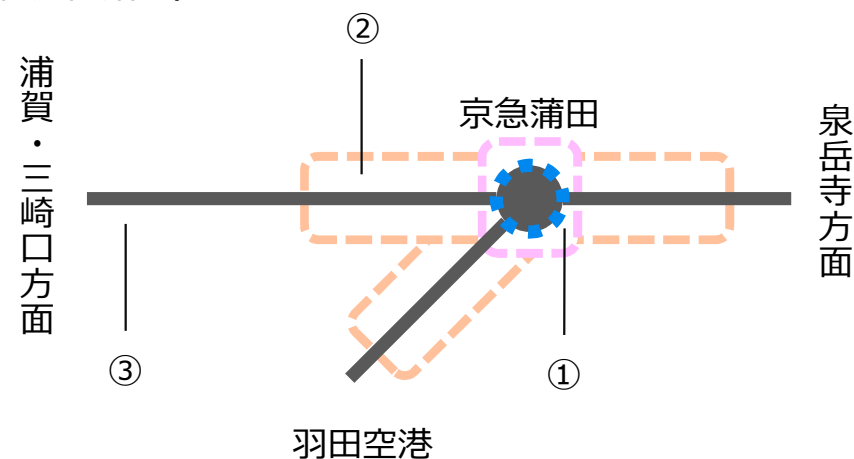
➤ ホームの混雑緩和とともに安全性が向上

【整備効果の広がりイメージ】

(供用開始後)



(供用開始前)



区間	受益の様態 ※需要推計等の定量的な手法等を踏まえ評価	
	供用開始後	供用開始前
① 京急蒲田駅	以下の整備効果を受ける。 ・ホーム拡大に伴う、駅の混雑緩和および安全性向上 ・列車の運行本数が増加することに伴う、利便性の向上（待ち時間の短縮ほか） など	供用開始後にこの駅を利用し、整備効果を受けることが見込まれる。
② ・泉岳寺方面～京急蒲田～羽田空港方面 ・羽田空港方面～京急蒲田～浦賀・三崎口方面 ・泉岳寺方面～京急蒲田～浦賀・三崎口方面 ※一部	普通列車の退避ホームを整備することで、列車の追い抜きが可能となり、品川～横浜、羽田空港間などで所要時間短縮の整備効果を受ける。	供用開始後にこの区間を利用し、整備効果を受けることが見込まれる。
③ 京急蒲田～浦賀・三崎口方面(②以外)	運行本数の増加等の効果がなく、この区間を利用しても、整備効果を受けない。	供用開始後に①・②の区間の利用が見込まれず、整備効果を受けることが見込まれない。

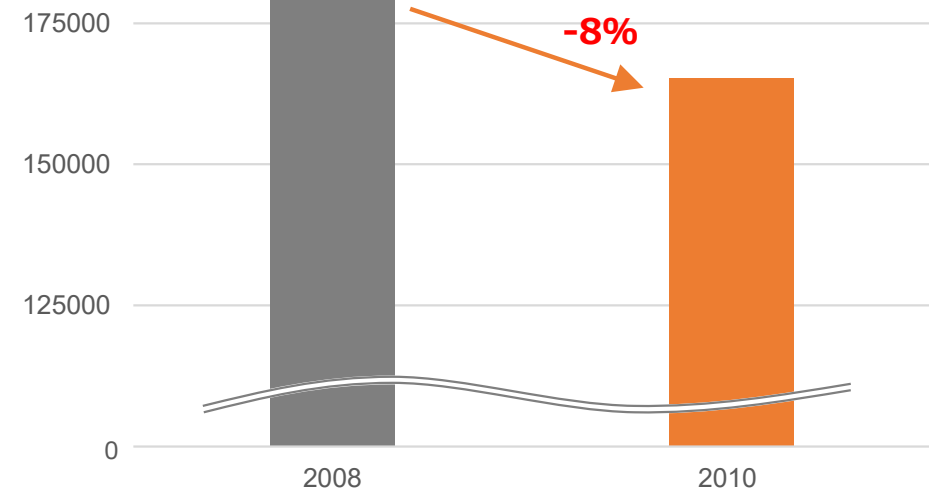
阪神なんば線の概要と整備効果

- ・ 尼崎駅から大阪難波駅を結ぶ約10kmの路線。西九条駅と大阪難波駅（3.8km）は2009年3月に開業した。
- ・ 阪神地域と大阪市南部地域の輸送需要に対応し、近鉄奈良線と阪神線との相互直通により、大阪市都心部の東西方向のネットワークが強化された。

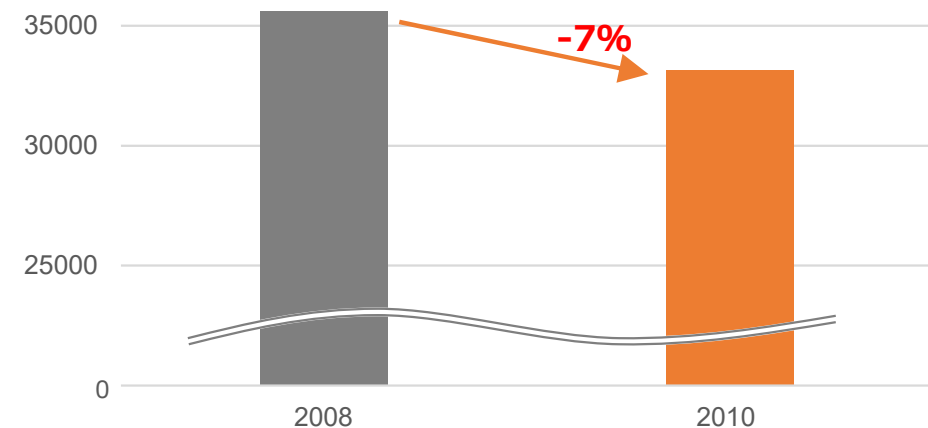


開業後における阪神本線の駅利用者数の変化

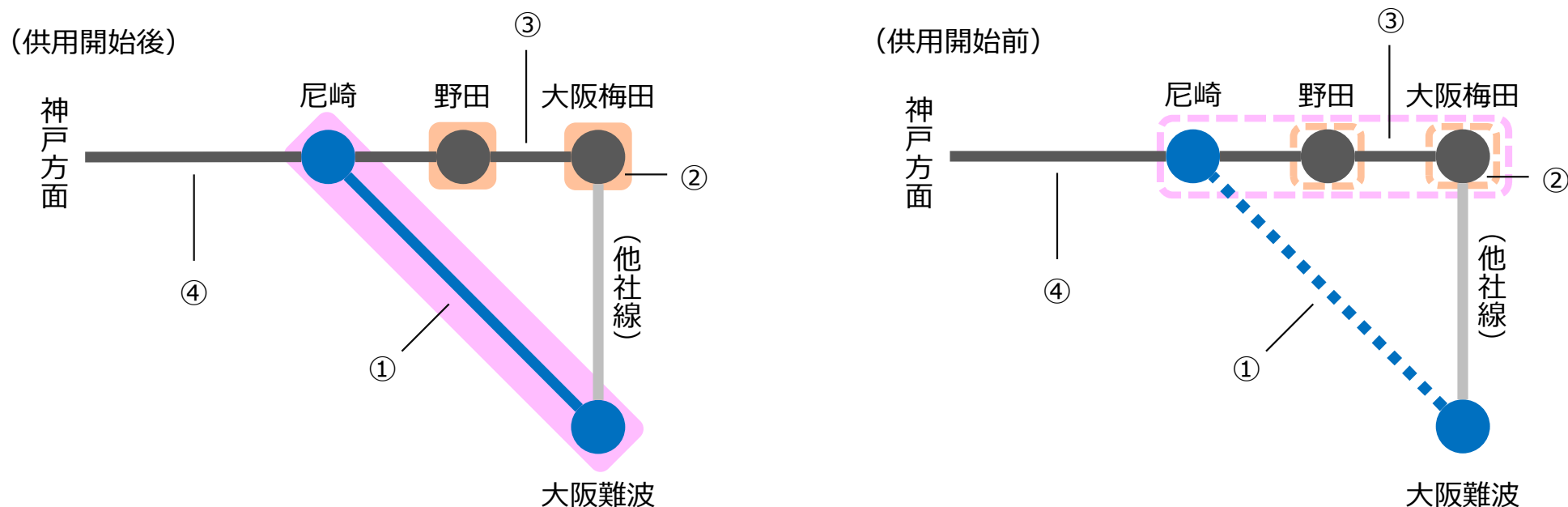
大阪梅田駅



野田駅



【整備効果の広がりイメージ】



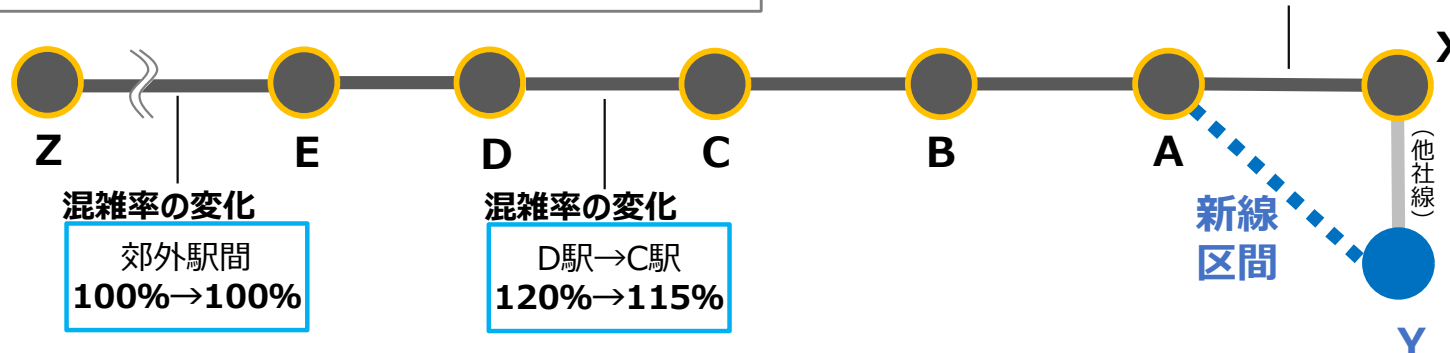
区間	受益の様態 ※需要推計等の定量的な手法等を踏まえ評価	
	供用開始後	供用開始前
① 大阪難波～尼崎	新線整備により尼崎～大阪難波間が直通することに伴い、所要時間短縮の整備効果を受ける。	(未開業)
② ・大阪梅田駅 ・野田駅	新線整備により尼崎～大阪難波間の利用者が新線区間に転移し、駅の利用者数が減少することに伴い、駅の混雑緩和の整備効果を受ける。	供用開始後にこれらの駅を利用し、整備効果を受けることが見込まれる。
③ 大阪梅田～尼崎	混雑緩和等がなく※、この区間を利用しても、整備効果を受けない。 ※ ③の区間については、利用者数は減少したものの、運行本数も減少したため、混雑緩和は見られなかった。	供用開始後に①の区間を利用し、整備効果を受けることが見込まれる。
④ 尼崎～神戸方面		供用開始後に①・②の区間の利用が見込まれず、整備効果を受けることが見込まれない。

- 収受範囲や収受額については、需要推計等の定量的な手法等により、都市鉄道整備による受益の広がりや程度、供用開始後の利用者の分布等を確認した上で評価を行う

新線整備による受益の広がり

時間短縮効果

- 新線整備により、既存線各駅とY駅間のアクセス性が向上
- Y駅を発着する利用者の時間短縮効果が見込まれる



利用者数の分布

