

## 第30回 全国街路事業コンクール応募資料

ふりがな 応募者名		とうきょうと けんせつきょく どうろけんせつぶ 東京都 建設局 道路建設部
街路事業	ふりがな 事業の名称	けいひんきゅうこうでんてつほんせんおよびどうくこうせん(けいきゅうかまたえきふきん)れんぞくりったいこうさじぎょう 京浜急行電鉄本線及び同空港線(京急蒲田駅付近)連続立体交差事業
	ふりがな 事業主体	とうきょうと 東京都
	ふりがな 実施都市名	とうきょうと おおたく 東京都 大田区
	事業概要 (400字以内)	
事業規模		○事業費:約1,993億円 ○事業期間:平成12年度～平成28年度
事業の目的		本事業は、京浜急行電鉄本線の平和島駅から六郷土手駅間約4.3km、同空港線の京急蒲田駅から大鳥居駅間約1.3kmの区間の高架化により、28箇所の踏切を除却することで、道路ネットワークの形成を促進し、交通渋滞や地域分断を解消するとともに、地域の活性化に資するものである。
事業効果 (効果一覧を参考に具体的な効果を記入)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切待ちによる交通渋滞が解消され、人とモノの流れが安全でスムーズな交通が実現</li> <li>・踏切事故がなくなり、道路と鉄道のそれぞれの安全性が向上</li> <li>・鉄道により分断されていた街の一体化により、地域の発展に大きく寄与</li> <li>・連立事業を契機とし、駅周辺再開発事業や駅前広場整備など、まちづくりが促進</li> <li>・新たに生み出された高架下空間に、防災倉庫や自転車駐車を設置し有効利用することで利便性が向上</li> <li>・環状8号線では最大約710m、第一京浜では最大約780mあった踏切による交通渋滞が解消</li> <li>・踏切除却により、自動車の平均走行速度が環状8号線では約2割、第一京浜では約3割向上</li> <li>・地元消防署員のうち、ほぼ全員が緊急出動の移動がスムーズになったと効果を実感</li> </ul>
地元対応等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民との協働等</li> <li>・事業反対等があったか</li> <li>・合意形成等を図ったか</li> <li>・地域に配慮した点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環状8号線では、唯一の踏切が本事業箇所に残っており、慢性的な交通渋滞を発生させ、早期の対策が求められていた。このため、本事業では環状8号線付近の約800mの区間を仮線切換え時において仮設高架橋に切換えることで、他の区間に先行して4箇所の踏切を除却し、早期に事業効果の発現を図った。</li> <li>・早期の高架化実現を図るため、営業線の真上に跨ぐかたちで高架橋を構築する直接高架工法を事業区間の全体(約6km)のおよそ6割にあたる、約3.5kmに採用し、事業期間の短縮を実現した。</li> <li>・各駅の駅舎デザインについては、事業者(都、区、京急株)及び大田区民代表者によって設置した色彩検討委員会での結果を参考にしながら検討した。</li> </ul>

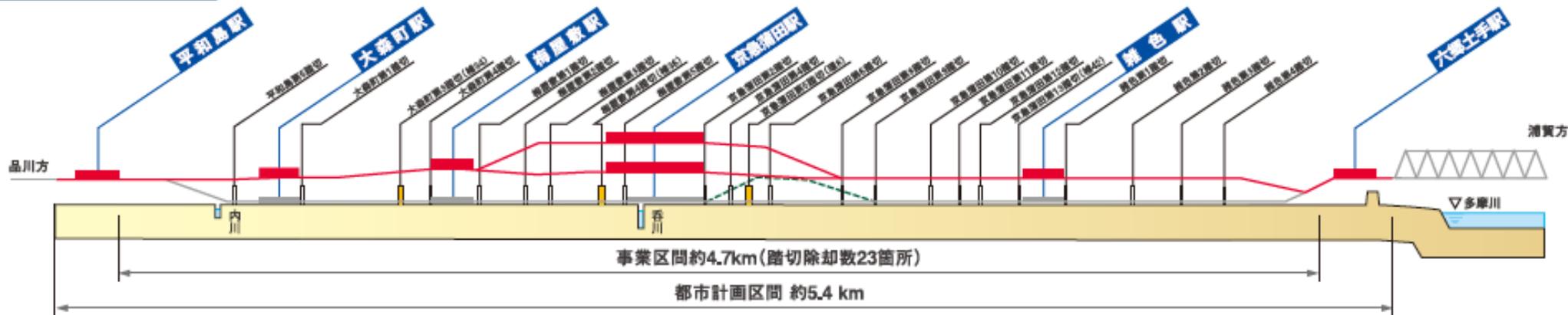


# 全体図(平面図)

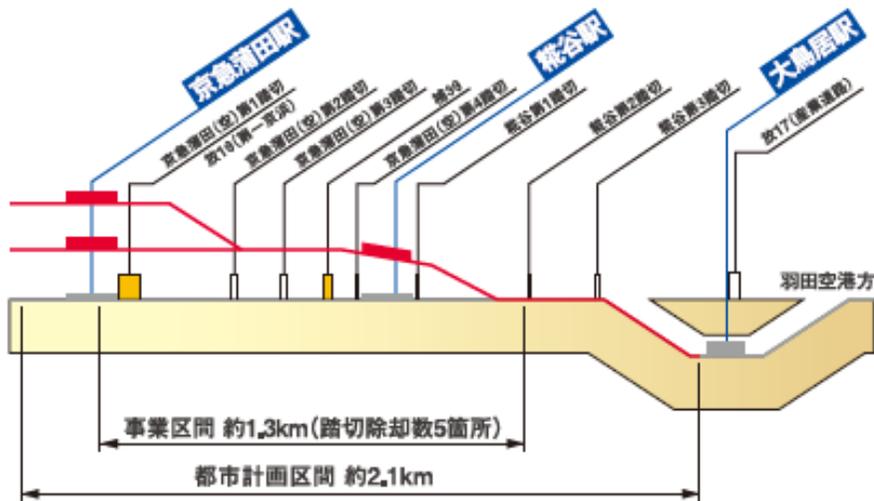


# 全体図(縦断図・横断図)

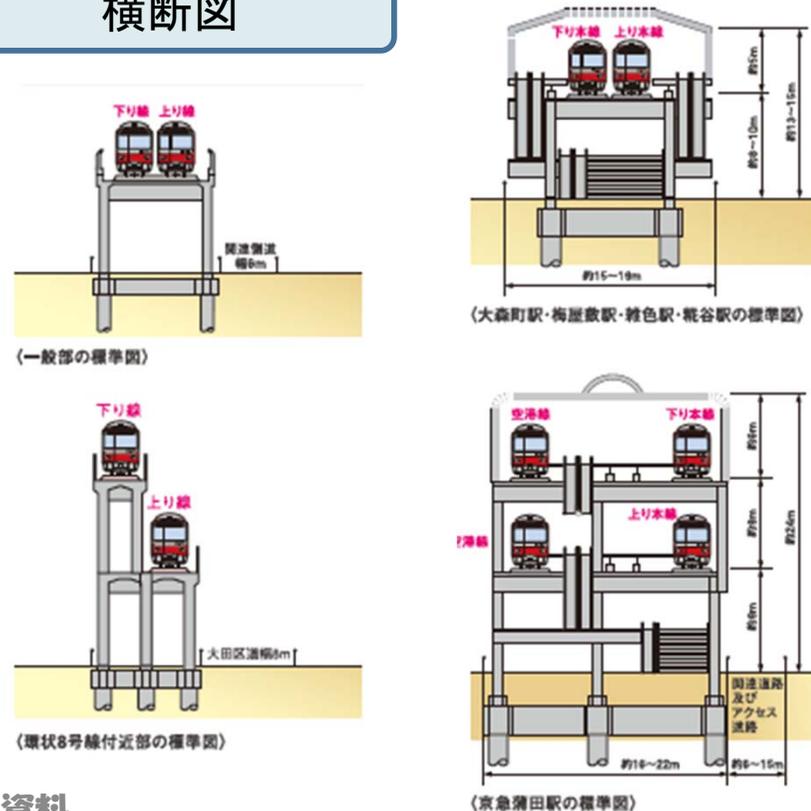
## 縦断図(本線)



## 縦断図(空港線)



## 横断図



# 事業前写真

平成17年4月撮影

第一京浜



平成14年撮影

京急蒲田駅付近



平成17年4月撮影

環状八号線



平成17年6月撮影

京急蒲田駅付近



# 事業後写真

平成29年2月撮影

第一京浜



平成27年撮影

京急蒲田駅付近



平成27年撮影

環状八号線



平成28年12月撮影

京急蒲田駅付近



# 京浜急行電鉄本線及び同空港線(京急蒲田駅付近) 連続立体交差事業の整備効果アピール資料

## 第一京浜の自動車交通が円滑化!

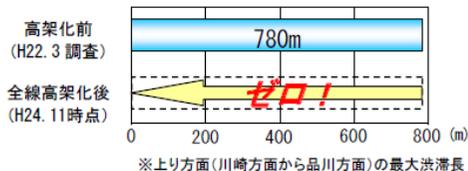
### 踏切遮断が解消

【京急蒲田(空)第1踏切の遮断時間の変化】



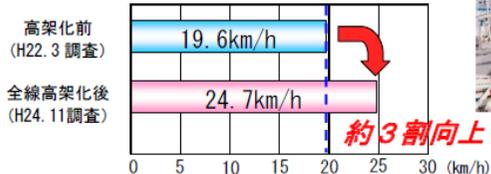
### 交通渋滞が解消

【京急蒲田(空)第1踏切の遮断による渋滞長さの変化】



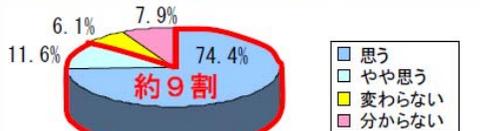
### 自動車の平均走行速度が向上

【第一京浜の環7～環8間における朝・昼・夕の平均走行速度】



## 地元の方々が効果を実感

### 子どもの通学・高齢者の移動など安心感が高まった



### 羽田空港への道路アクセスが向上

### 羽田空港への道路アクセスが良くなった

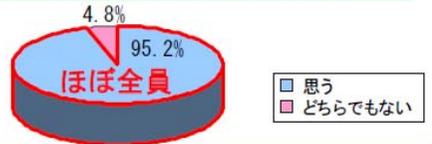


## 円滑な消防・救急活動に貢献

### 高架化前に踏切遮断で通行が妨げられた経験



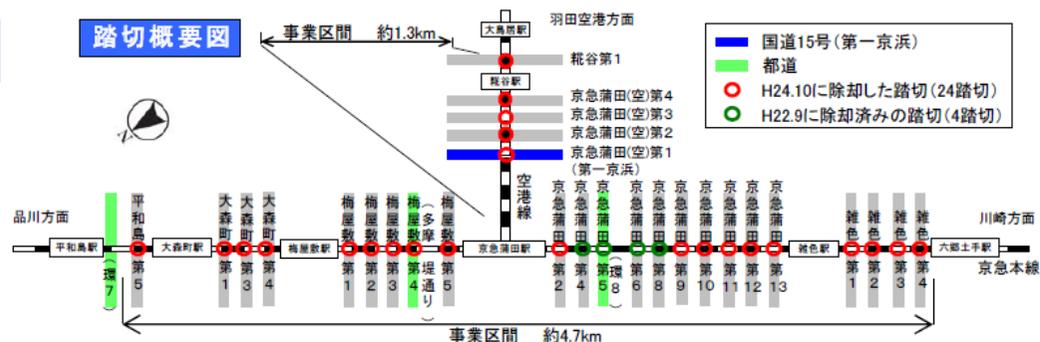
### 緊急出動時の移動がスムーズになった



### 消防署員の意見

- ・緊急出動で第一京浜側へ抜ける際は、踏切部を必ず通過していたため、踏切が解消された効果は絶大である。
- ・踏切がなくなったことで、出動経路が多くなり、現場到着時間も早くなった。

## 踏切概要図



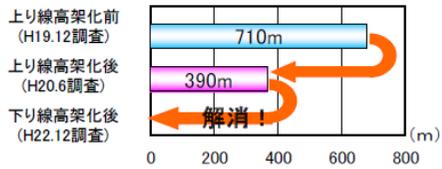
## 踏切があった時と比較して道路交通が円滑化

○環8の踏切が無くなり、踏切による交通渋滞が解消しました。

【環8の踏切における1日当たりの踏切遮断時間】

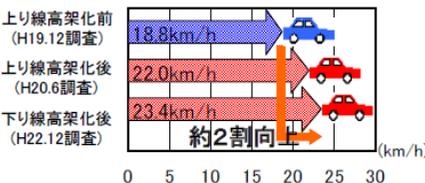


【環8の踏切で夕方の方の外回り方向に発生した渋滞長さ】



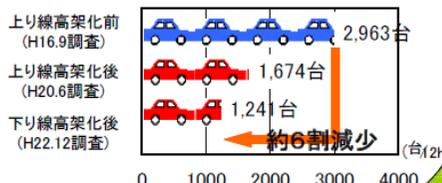
○環8における自動車の平均走行速度が約2割向上しました。

【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】



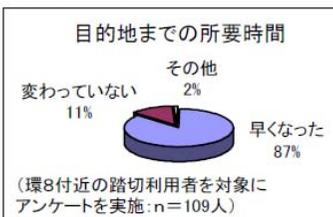
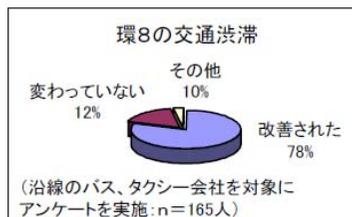
○環8付近の生活道路で自動車交通量が約6割減少しました。

【3つの生活道路(京急蒲田第4、第6、第8踏切があった箇所)における日中の総自動車交通量】

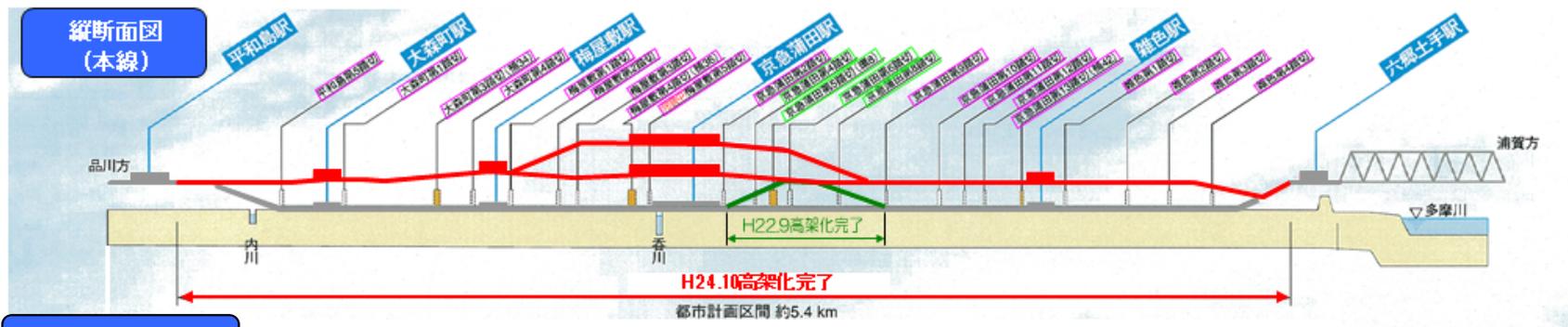
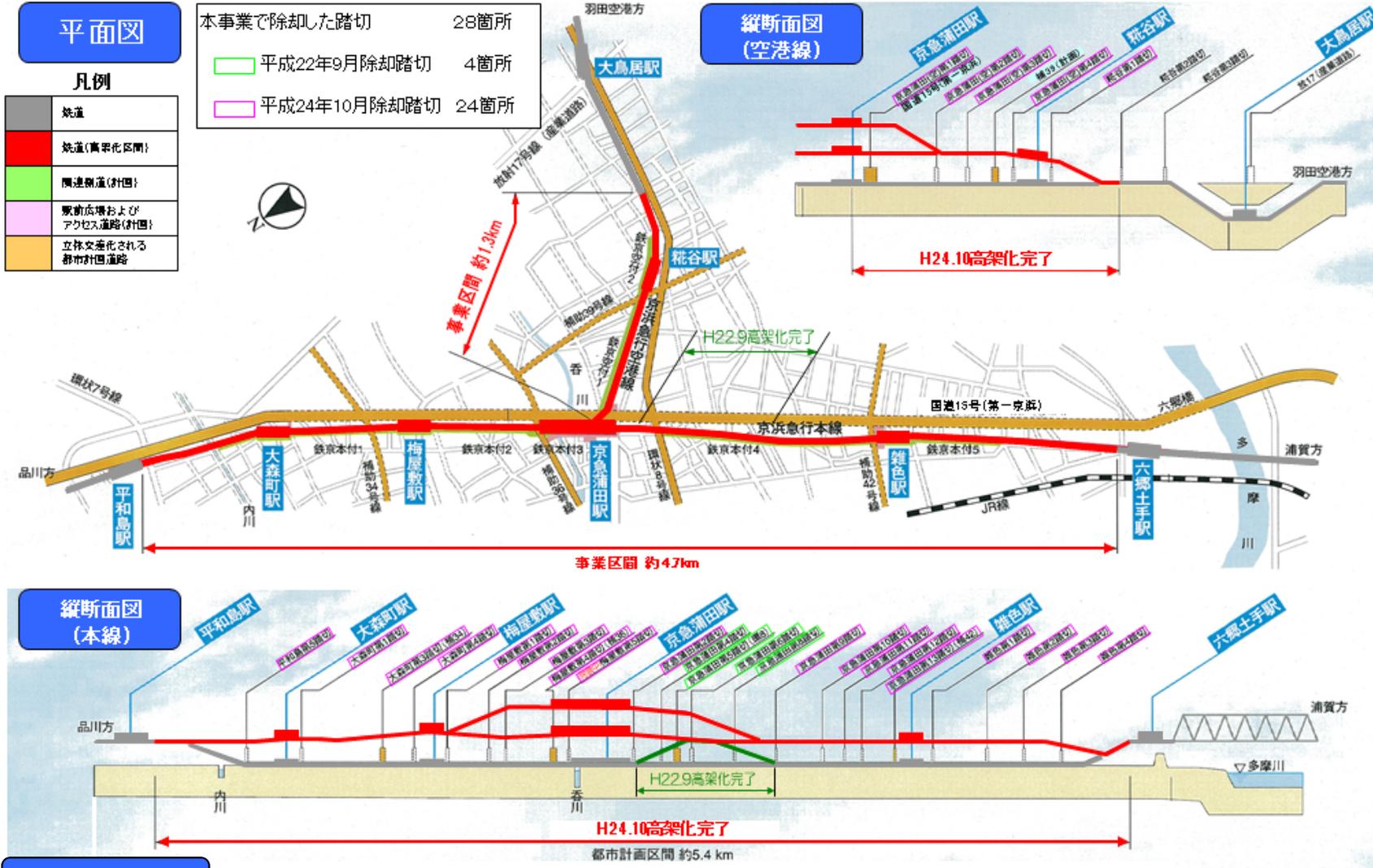


## これまで踏切を利用していた方々も効果を実感

○環8の交通渋滞が改善されると約8割のドライバーが効果を実感しています。  
○線路の反対側へ早く行けるようになったと約9割の歩行者が効果を実感しています。



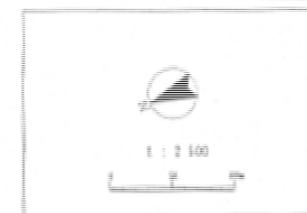
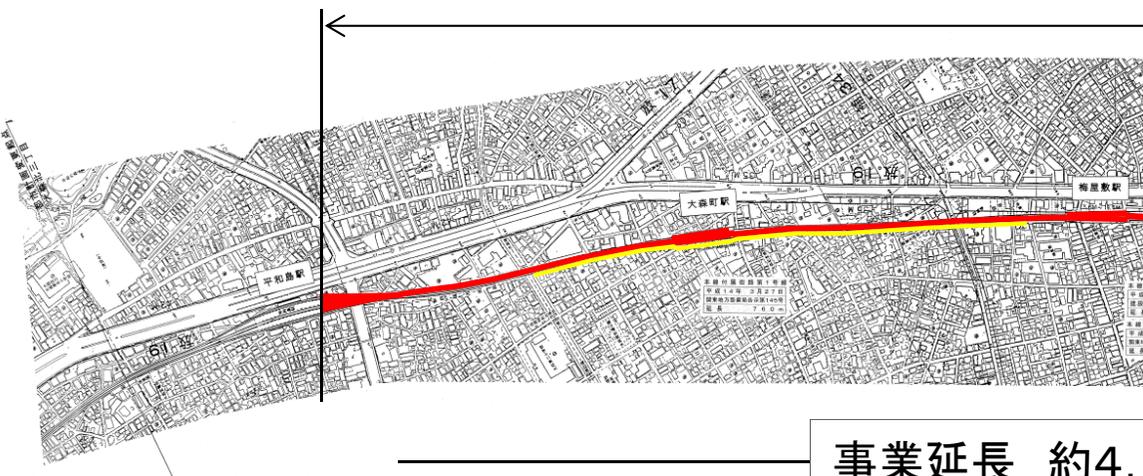
# 路線全体の進捗状況



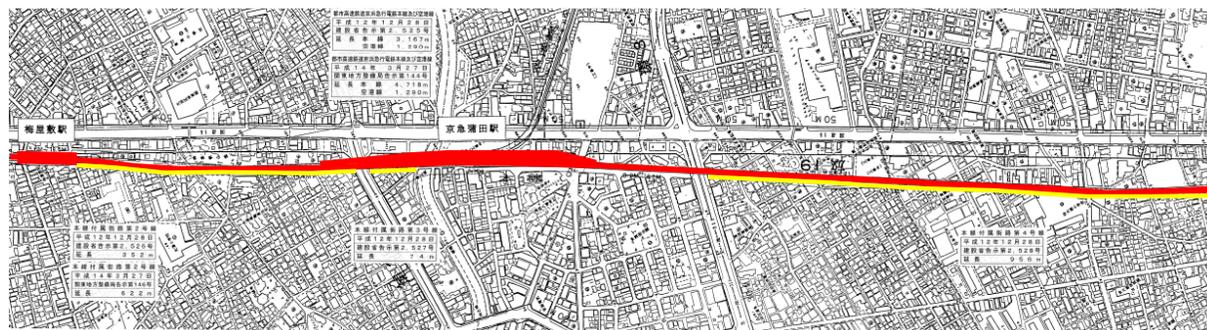
**事業経緯**

平成11年 3月 8日	都市計画決定	本線: 平和島駅~六郷土手駅間 / 空港線: 京急蒲田駅~大鳥居駅間
平成12年 12月 28日	事業認可取得	本線: 梅屋敷駅~六郷土手駅間 / 空港線: 京急蒲田駅~大鳥居駅間
平成14年 3月 27日	事業認可取得	本線: 平和島駅~京急蒲田駅間
平成22年 5月 16日	上り線全線高架化	
平成22年 9月 25日	環状8号線付近高架化(踏切4箇所除却)※	
平成24年 10月 20日	下り線全線高架化(踏切24箇所除却)	

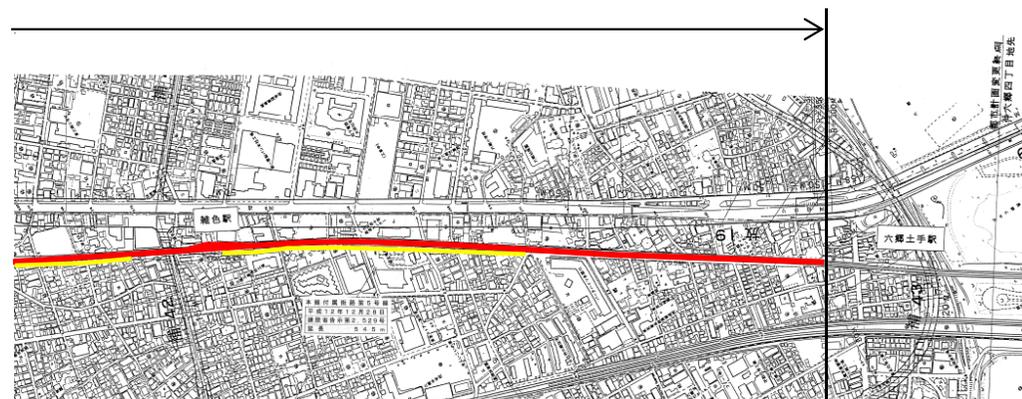
# 都市計画図(本線)



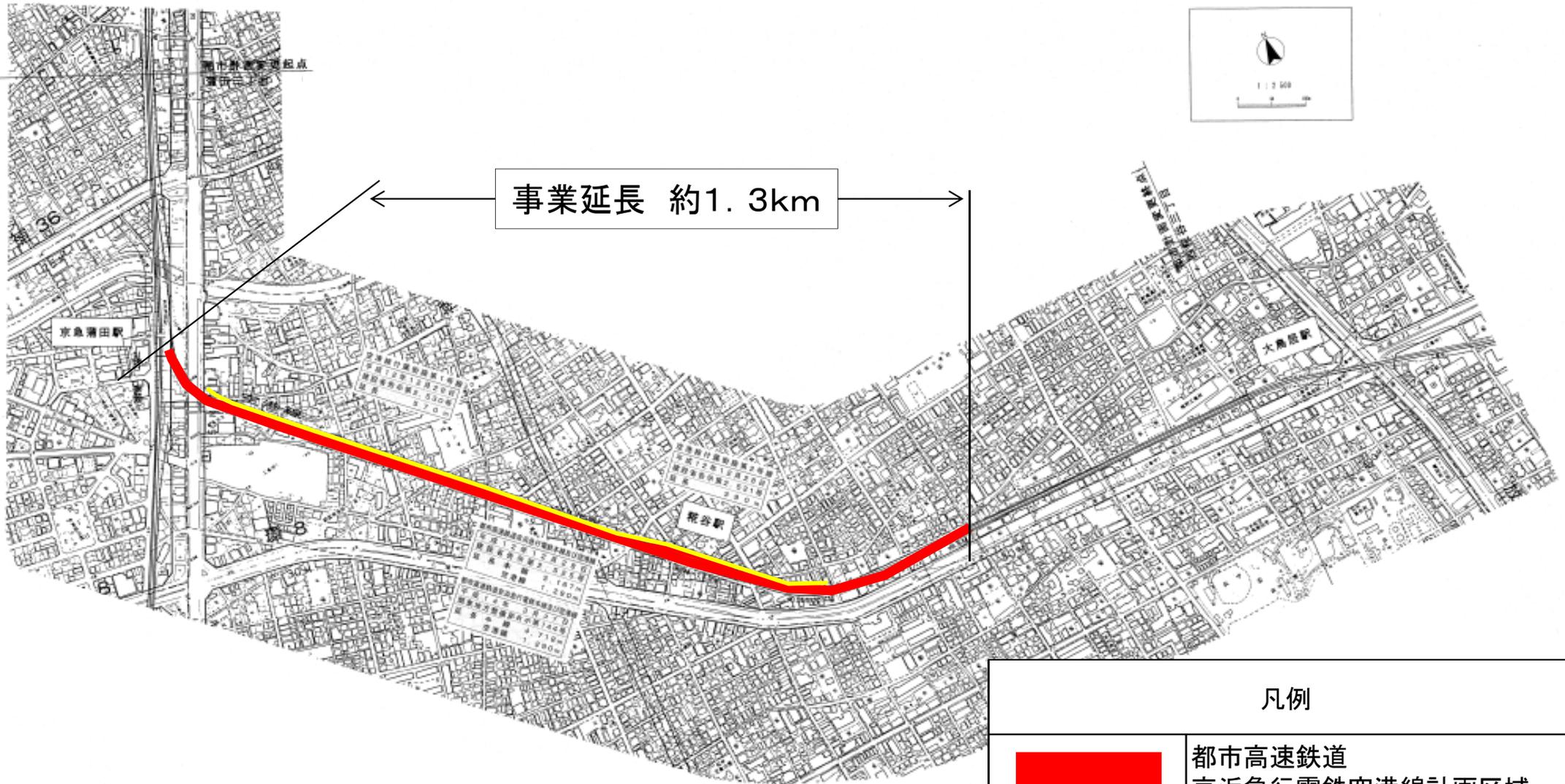
事業延長 約4.7km



凡例	
	都市高速鉄道 京浜急行電鉄本線計画区域
	都市高速鉄道 京浜急行電鉄本線付属街路



# 都市計画図(空港線)



事業延長 約1.3km

凡例	
	都市高速鉄道 京浜急行電鉄空港線計画区域
	都市高速鉄道 京浜急行電鉄空港線附属街路