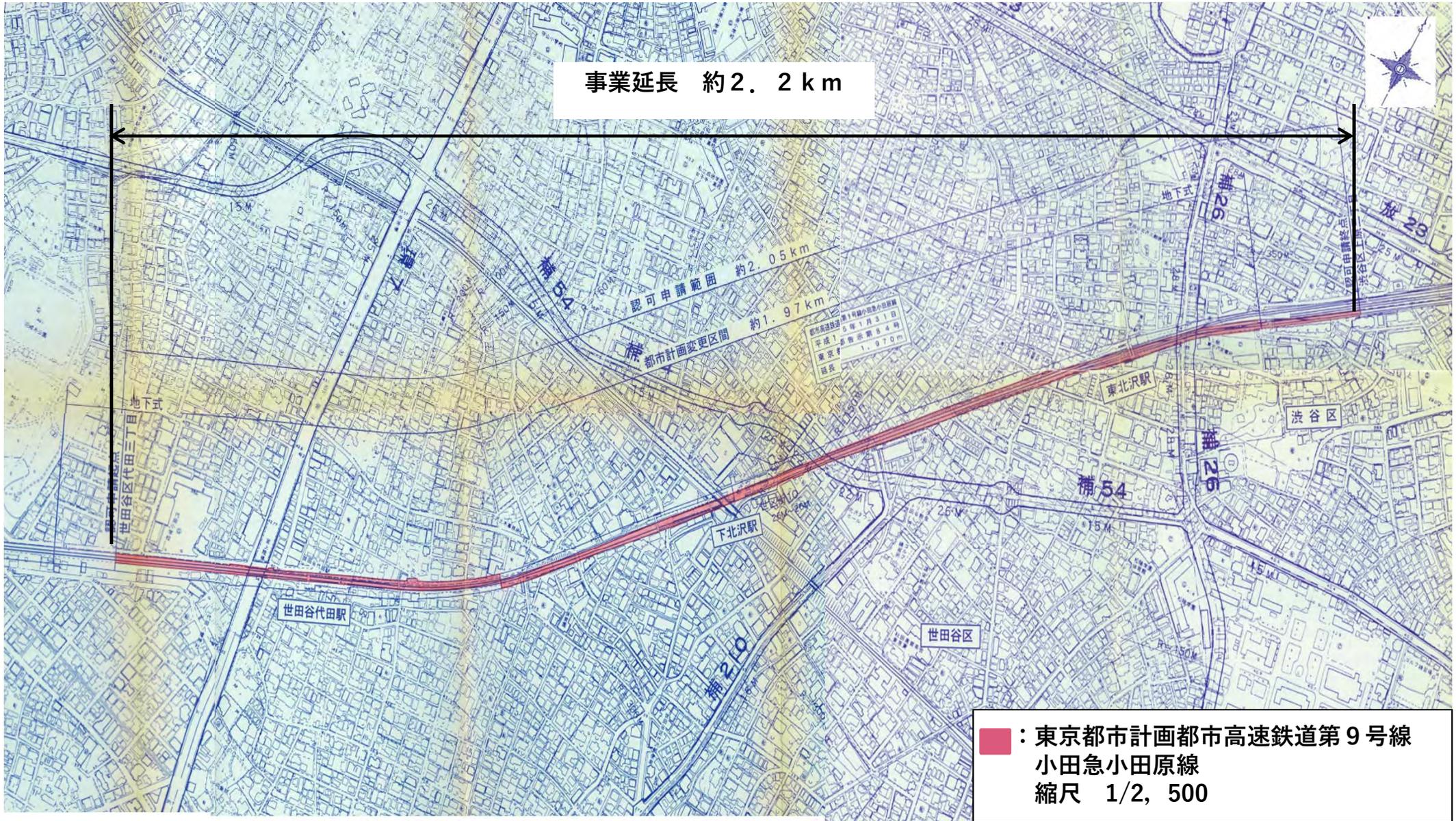


事業概要

応募No.	7		
事業主体	東京都	実施都市名	東京都世田谷区、渋谷区
応募者名	東京都建設局道路建設部		
ふりがな 事業名称	おだきゅうおだわらせんよよぎうえはらえきうめがおかえきかんれんぞくりったいこうさじぎょう 小田急小田原線(代々木上原駅～梅ヶ丘駅間)連続立体交差事業		
事業概要 (400字以内)	<p>本事業は、踏切での慢性的な交通渋滞の解消等を目的とし、小田急電鉄小田原線の代々木上原駅付近から梅ヶ丘駅付近までの2.2kmにおいて、道路と鉄道を連続立体交差化するとともに、あわせて抜本的な輸送サービスの改善を目的とし、東北沢駅付近から梅ヶ丘駅付近までの約1.6kmにおいて、鉄道の複々線化を行うものである。</p> <p>事業箇所:小田急小田原線の代々木上原駅～梅ヶ丘駅間 構造形式:地下式 駅施設:3駅(東北沢駅、下北沢駅、世田谷代田駅) 踏切解消:9箇所 交差する都市計画道路:2箇所</p>		
事業規模	事業延長	約2.2km	
	幅員	—	
	事業期間	平成16年度～平成30年度	
	事業費	約1653億円	

都市計画図



平面図

事業区間 約2.2km(今回応募区間)

凡 例

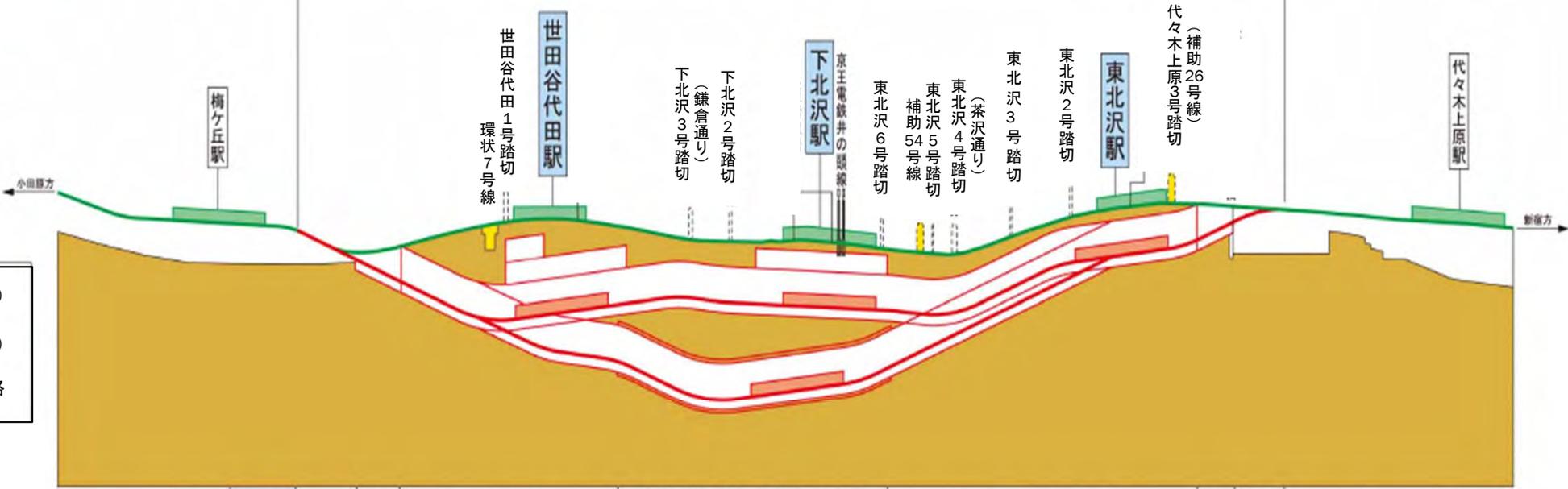
- 鉄道(完成区間)
- 鉄道(今回応募区間)
- 都市計画道路
- ▨ 駅前広場

※今回応募区間における鉄道と都市計画道路との交差部については、上空から見た時に上に位置する都市計画道路を黄色で着色している。



縦断図

事業区間 約2.2km(今回応募区間)



凡 例

- 鉄道(現在線)
- 鉄道(計画線)
- 都市計画道路

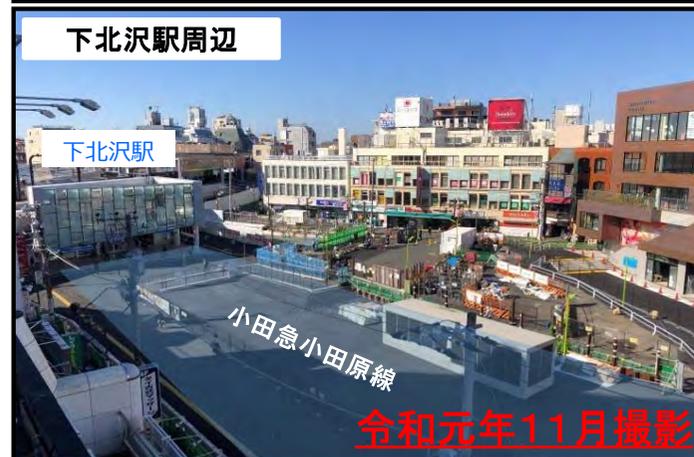
構造	擁壁	掘削	箱型トンネル	上部:緩行線 下部:急行線	箱型トンネル 円形トンネル	箱型トンネル	掘削	高架橋 擁壁
工法	—		開削工法	上部:緩行線 下部:急行線	開削工法 シールド工法	開削工法		—

事業前写真



事業後写真

(小田急小田原線連続立体交差事業)



事業効果アピール資料

踏切除却により自動車等交通が円滑化

踏切遮断が解消

【事業区間の踏切9箇所の1日あたり平均遮断時間の変化】



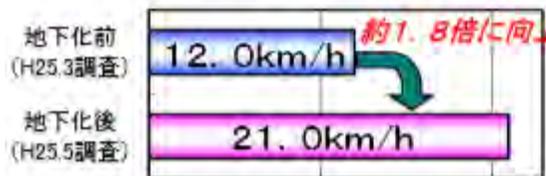
交通渋滞が解消

【踏切遮断による補助26号線の渋滞長の変化(南側)】



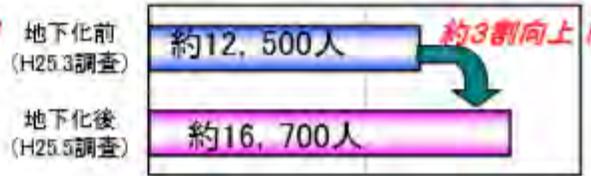
自動車の平均走行速度が向上

【補助26号線(井ノ頭通り～上原二丁目交差点間:L:約1.2km)の朝の混雑時(7～9時台)の平均走行速度の変化】

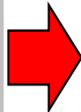


下北沢駅周辺のまちの回遊性が向上

【下北沢駅前の旧東北沢6号踏切における歩行者・自転車の横断者数の変化】



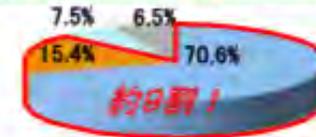
【補助26号線の状況】



地元の方々が効果を実感

※地元の方々へのアンケート調査結果(平成25年5月)

子供の通学・高齢者の移動など安心感が高まった



- 思う
- やや思う
- 変らない
- よくわからない

回答者数=201人

※家族に小中学生や高齢者がいる人

道路混雑が緩和し、自動車が走行しやすくなった

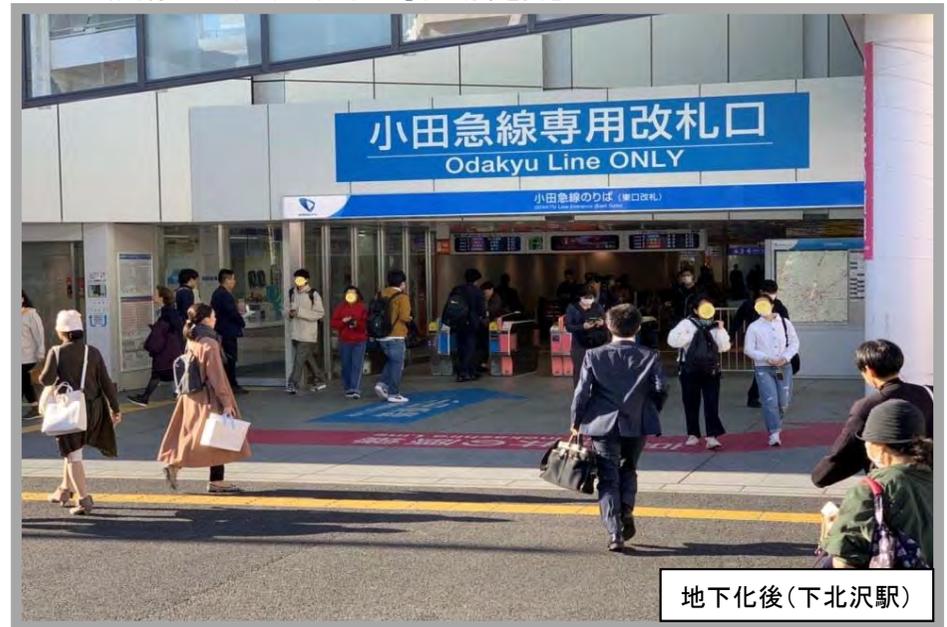


- 思う
- やや思う
- 変らない
- よくわからない

回答者数=120人

※普段自動車を運転される人

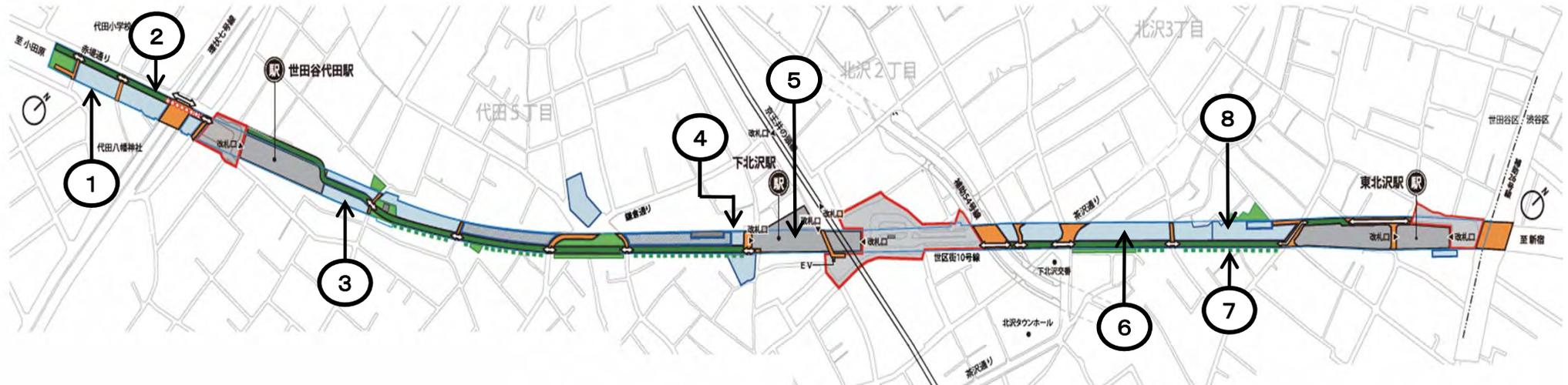
※このほか9割以上の方々が「線路の反対側に行きやすくなった」、「踏切待ちのイライラがなくなった」など効果を実感!



事業効果アピール資料

事業を契機としてよりまちづくりが進展!

地下化に伴い生み出された下北沢エリアの地上部空間について、「BE YOU. シモキタらしく。ジブンらしく。」をコンセプトに魅力あるまちづくりをめざす(「下北線路街」)。



苦労や工夫等アピール資料

工事を円滑に進める中での下北沢駅周辺の現状

下北沢駅周辺で行われていた工事の現状

- ・昼夜問わず、若者で賑わう下北沢での大規模工事
- ・閑静な住宅地での近接工事
- ・地域住民へ丁寧な説明を行い理解を得ながら進める工事

若者などで賑わう下北沢



閑静な住宅地での近接工事



夜間工事(下北沢駅部作業構台構築)



地下で着々と進められた
急行線シールド工事

地域との協働。情報共有と合意形成

地域の方々との連絡会「地元連絡調整会議」の開催

3か月に1回 ⇒ 計58回開催

参加者

- 町会や商店会の代表の方々
- 事業者 (東京都・世田谷区・小田急電鉄)
- 施工者 (5JV)

会議内容

- 工事の進捗状況の確認
- 現場見学
- 工事に関する意見交換
- まちづくりに対する意見交換



調整会議での意見を工事にフィードバック

地元の方々への情報提供など

①下北沢駅に「インフォメーションセンター」を設置し情報提供



- 工事映像の放映、工事進捗状況写真・地下化の模型を展示
- 延べ**20万人超**が来場！

②工事の節目には一般見学会(急行線部のトンネルウォーク)



- 地下化前の平成25年3月16日開催
- **約3,000人**が来場！

③工事情報誌「シモチカナビ」の発行



- 工事の状況を写真やイラストで分かりやすく解説した。
- 12,000部/回を配布(累計:**65万部**発行)。
- 14年間で54回発行(3か月ごとに)



地下で進められている工事情報を、より身近に感じ、理解して頂くよう取り組んだ。

受賞歴・報道資料

受賞歴

① 平成30年6月8日 平成29年度 土木学会賞技術賞(Ⅱグループ)受賞
 【受賞名】日本初の営業線直下における4線地下式での線増連立事業～都市高速鉄道第9号線の完遂～

② 平成30年10月15日 第17回日本鉄道賞受賞
 【日本鉄道賞表彰選考委員会による特別賞「地域と協働した鉄道整備と沿線まちづくり」特別賞】
 【受賞名】小田急電鉄株式会社・東京都・世田谷区「複々線で小田急沿線のまち・ひと・暮らしが変わる」

日本鉄道賞 表彰選考委員会による特別賞

「地域と協働した鉄道整備と沿線まちづくり」特別賞
 小田急電鉄株式会社・東京都・世田谷区

複々線で小田急沿線のまち・ひと・暮らしが変わる
 ～近郊区間の複々線化による抜本的な輸送改善と連続立体交差化による安全・快適なまちづくりの推進～

表彰選考委員会による特別賞
 日本鉄道賞

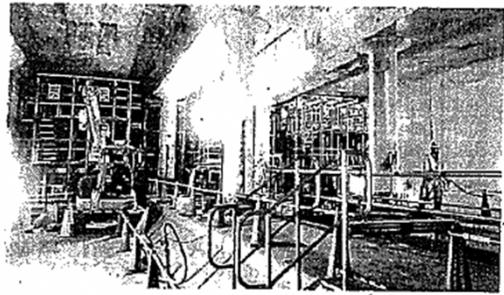
複々線化完成を祝うテープカット	複々線化と立体化が完成した区間	立体化による踏切解消	事業進捗にあわせた駅周辺の整備
		密集市街地での大規模な工事	在来線直下での2層トンネル構築

受賞歴・報道資料

新聞記事

平成29年5月31日 毎日新聞

媒体名	毎日新聞
掲載日	2016.5.31



Q-16

「混む小田急」払拭へ

小田急電鉄は30日、17年度完成予定の複々線化事業（小田原線と泉多摩川―東北沢間10・4キロ）について、乗車時間で最大10分の短縮効果が見込まれることを明らかにした。増便により、ラッシュ時の混雑率も30%改善。担当者は「『小田急は混む』とのイメージを払拭したい」とアピールする。

同社によると、新宿までの平日朝の所要時間が、町田からは38分

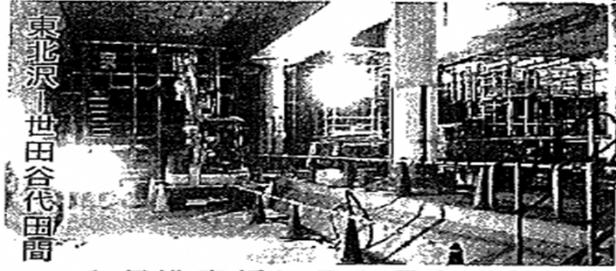
複々線化で乗車時間短縮、増便

（現在48分）▽登戸からは18分（同23分）▽経堂からは15分（同20分）となる。1時間当たりの便数も最大36本（同27本）に増え、世田谷代田―下北沢間の混雑率は160%程度に改善されるという。

複々線化事業は1964年に都市計画決定し、約85%に当たる和泉多摩川―梅ヶ丘間が完成している。この日、同社は現在の工事区間を報道陣に公開。下北沢駅の各駅停車専用ホームなどが披露された。【高橋晋也】

平成29年5月31日 日刊工業新聞

媒体名	日刊工業新聞
掲載日	2016.5.31

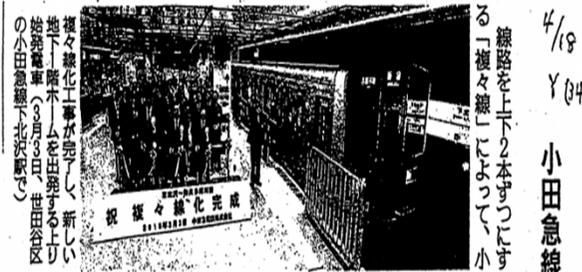


東北沢―世田谷代田間 複々線化17年度完成 小田急電鉄

小田急電鉄は30日、東北沢化する。今後、地上に駅舎の1世田谷代田間（約2.2キロ）構築などを進めて、全体の完成は18年度を予定している。

工事の現場（写真）を公開し、小田急では線路の地下化を進めており、13年3月までに目的で線路を地下に移し、複々線化する工事を進めていた39カ所の踏切を廃止。今後は、現在在る従来の線路の下に、各駅停車などが通過する経行線のトンネル構築工事を実施。同工事は7割程度まで進み、すでに完成している急行線トンネルと合わせ、2017年度中に同区間を複々線の増収を見込んでいる。

平成30年4月18日 読売新聞



複々線化工事完了し、新しい地下駅ホームを出発する上り小田急電車（5月3日、世田谷区小田急線下北沢駅）

複々線化で遅延短縮

小田急線導入1か月 混雑率も緩和

田急線の電車一本当たりの遅延が1分以上短縮されたことが17日、同社への取材でわかった。また、同社の独自調査によると、混雑率も緩和され、大幅なダイヤ改正から1か月を迎え、同社は一定の効果があったとしている。

複々線化は、代々木上原―登戸駅間（11.7キロ）で1989年に始まり、今年3月3日に完了。それに伴い、同社は3月17日に運行本数を増やすなどの大幅なダイヤ改正を行った。小田急線では、混雑による慢性的な遅れが生じており、ダイヤ改正前は、4月の平日朝に代々木上原駅へ着く上り電車は、人身事故や相互乗り入れをしている他社路線の遅延を除いて、一本当たり平均で2分半程度遅れていた。一方、複々線化後は運行本数が増えて混雑率が緩和され、乗客の乗り降りがスムーズになって駅での停車時間が減るなどしたため、今月11日の遅れは同一分程度で縮小した。

以前は首都圏で3番目に高い192%だった混雑率は、今回の同社の独自調査では、150%を下回った。ただ、各駅停車の混雑率は低い一方で、今回のダイヤ改正で停車駅が増えた快速急行は高い混雑率が続いているという。

同社は「新生活のスタイルと重なり、まだ利用慣れしていない人も多い。乗客が集中しないように、新ダイヤの周知徹底していきたい」としている。