

第29回 全国街路事業コンクール応募資料

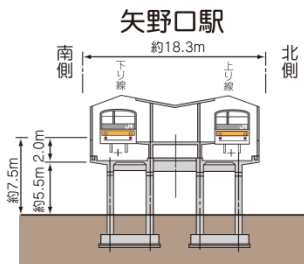
様式1

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	じえいあーるなんぶせんいなどづつみえきふちゅうほんまちえきかんれんぞくりったいこうさじぎょう JR南武線(稲田堤駅～府中本町駅間)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 いなぎし 東京都 稲城市
	事業概要 (400字以内)	
事業規模		○事業費：約614億円 ○事業期間：平成4年度～平成27年度
事業の目的		本事業は、JR南武線の稲田堤駅～府中本町駅間約4.3kmの区間の高架化により、15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	事業効果項目	・様式2のとおり(該当項目にチェックを付す)
	事業効果の概要	・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 ・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 ・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 ・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 ・新たに生み出される高架下空間の有効利用により利便性が向上
	定量的効果 (検証済の場合記入)	・甲州街道から川崎街道間における混雑時の自動車平均走行速度が約4割向上 ・多摩3・3・7号線では、踏切により最大約230メートルあった交通渋滞が解消 ・地元の方々や地元消防署員のうち約9割が日々の移動や緊急出勤がスムーズになったと効果を実感
地元対応等	・地域住民との協働等 ・事業反対等があったか ・合意形成等を図ったか ・地域に配慮した点 ・その他	本工事は、第Ⅰ期区間と第Ⅱ期区間に分けて工事を進める計画であり、当初はⅠ期工事で鋼製の仮高架橋と仮線高架橋をそれぞれ構築し、Ⅰ期工事完了時は仮高架橋、Ⅱ期工事の仮線切換後は仮線高架橋へ切換え、その後仮高架橋を撤去し、その用地に高架橋を新設する計画であった。しかしこの施工方法では、仮高架橋の仮線・撤去に対する工事費と工期が必要となる。そこで、Ⅰ期施工とⅡ期施工の境界部(段階施工部)の斜路部において、ジャッキアップにより柱を継足することで高架橋が構築できる工法を技術開発し、本工事に適用した。これにより、コストダウン及び工期の短縮を実現した。

事業位置図



平面図



(この標準横断図は、川崎方から立川方を見たものです)

事業前写真

平成5年撮影

**矢ノ口踏切
(旧鶴川街道部)**



平成19年7月撮影

**谷戸川踏切
(現 府中街道部)**



事業着手前撮影

**桶屋踏切
(現 稲城大橋通り部)**



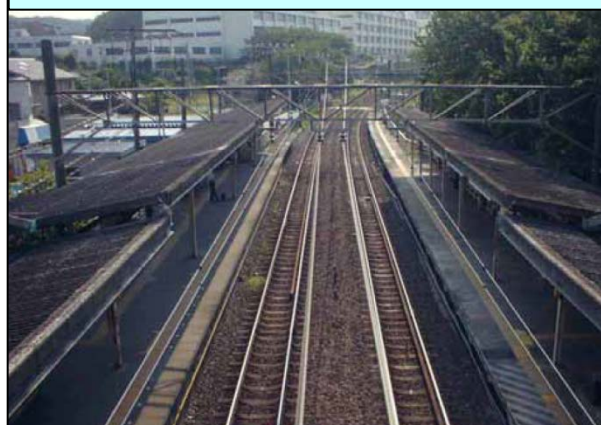
平成19年3月撮影

**大丸踏切
(旧府中街道)**



平成18年5月撮影

**立体化前の様子
(南多摩駅)**



平成17年撮影

**JR南武線
稲城長沼駅**



事業後写真

平成28年11月撮影

都計道多3・1・6
(鶴川街道)



平成28年11月撮影

都計道多3・3・7
(府中街道)



平成28年11月撮影

都計道多3・3・13
(稲城大橋通り)



平成28年11月撮影

旧大丸踏切部
(旧府中街道)



平成25年12月撮影

立体化完成後の高架橋
(矢野口駅～南多摩駅)



平成26年9月撮影

JR南武線
稲城長沼駅

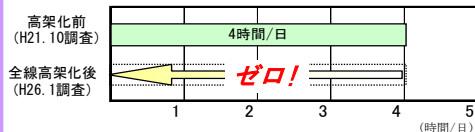


南武線(稲田堤駅～府中本町駅間)連続立体交差事業の整備効果アピール資料

自動車等交通が円滑化!

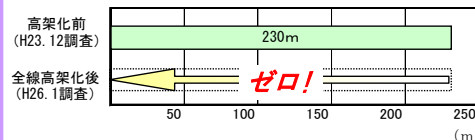
踏切遮断が解消

第二期区間にある7箇所の踏切の平均遮断時間の変化



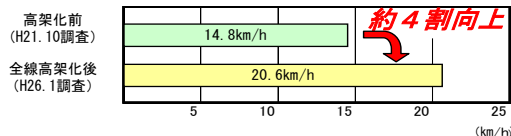
交通渋滞が解消

多摩3・3・7号線の踏切遮断による最大渋滞長の変化



自動車の平均走行速度が向上

甲州街道～川崎街道間における
夕方の混雑時(17時～18時台)の平均走行速度



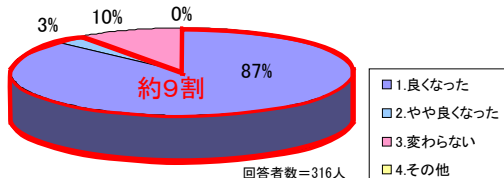
【多摩3・3・7号線の状況】



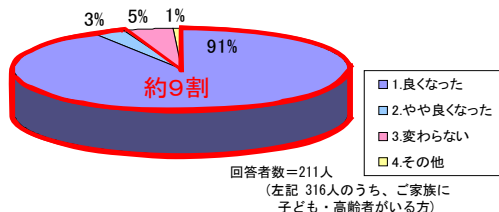
地元の方々が効果を実感

※地元の方々へのアンケート調査結果

線路の反対側へ行きやすくなった



子どもの通学・高齢者の移動など安心感が高まった



地元の方々の声

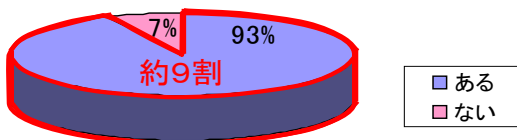
- 人の流れが良くなり歩きやすくなった。
- 踏切が無くなったことで安心感や利便性が良くなった。

- 踏切待ちが無くなり、電車の乗り遅れが無くなり良くなった。
- 高齢者が安全に通ることができるようになった。

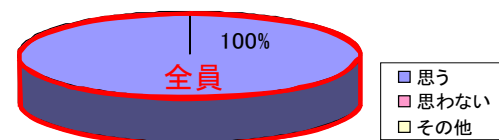
円滑な消防・救急活動に貢献

※稲城市消防本部・稲城消防署へのアンケート調査結果
回答者数=28人

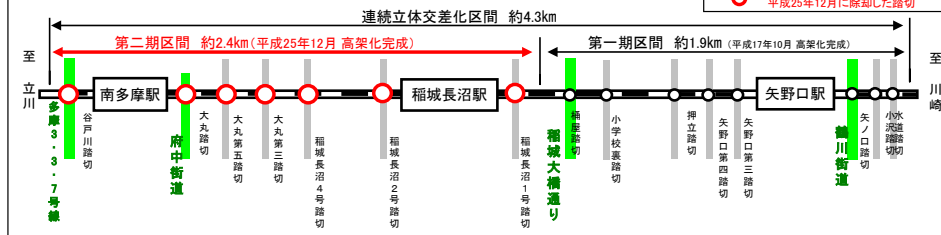
高架化前に踏切遮断で通行が妨げられた経験



緊急出動時の移動がスムーズになった



【概要図】



関連側道の整備



- 側道の整備により、
- 道路ネットワークの形成促進
 - 円滑な消防・救急活動に寄与
 - 駅までのアクセス向上
 - 高架橋による日照対策
- といった様々な効果があります。
- 延長約3.0km 幅員6m～8m

高架下空間の有効活用

高架下利用を図ることで地域の利便性、快適性が向上します。



○利用可能面積 約41,850㎡
※うち都市側利用面積 約6,270㎡
利用方法
「自転車駐車場」「観光発信施設」「福祉関連施設」「公園」「防災倉庫」等々



事業効果一覧表

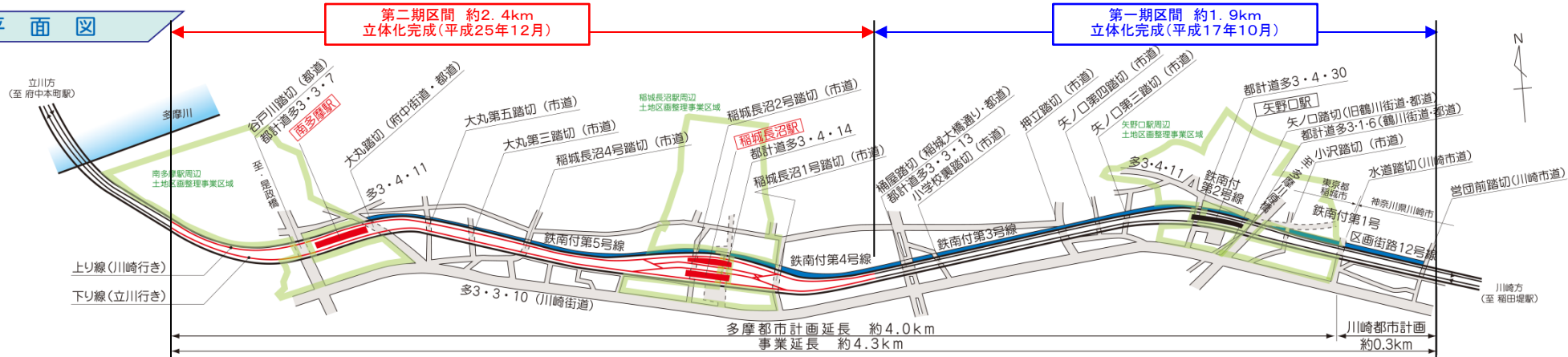
大項目	中項目	小項目	指 標	該当項目
事業の効果	円滑な交通	物流を支える	・整備水準の低い地域の改善に寄与した。 ・道路ネットワークの形成に寄与した。	◎
		渋滞のない交通環境を実現	・交通渋滞の緩和・解消に寄与した。	◎
		公共交通の利便性向上	・バス、鉄道の利便性向上に寄与した。	◎
	安心・安全な生活	安全な道路交通の実現	・交通事故の防止に寄与した。	◎
		誰もが通しやすい歩行空間の実現	・歩行者・自転車の安全な通行空間の確保に寄与した。	◎
		災害に強い安全な市街地、集落の形成	・災害時における安全性の向上と円滑な避難・救援に寄与した。	◎
	まちづくり・地域活性化	都市（地域）連携を進める	・中心都市へのアクセス向上やまちづくりに寄与した。	◎
		都心の活力を高める	・中心市街地の活性化に寄与した。	◎
		地域経済の振興を支援する	・都市（地域）の経済活動の拡大に寄与した。	◎
	アメニティの向上	沿道環境の改善	・沿道環境の改善や充実に寄与した。	◎
		うるおいのある道路空間の創出	・周辺の景観に配慮し、良好な道路空間等の創出に寄与した。	◎
		歴史・文化の保全	・歴史・文化の保全に配慮し、歴史的景観等の創出に寄与した。	△
	事業実施に伴う効果	コスト縮減等	・工費節減に工夫を凝らし、実績を上げた。 ・事業期間の短縮や環境対策などの社会的コスト縮減を図った。	◎
		事業期間等	・当初の事業期間を短縮し、前倒しで供用開始した。 ・短い事業期間で大きな事業効果を発揮した。	△

※当該事業において、最も事業効果が現れたものから重み付けをしてください。

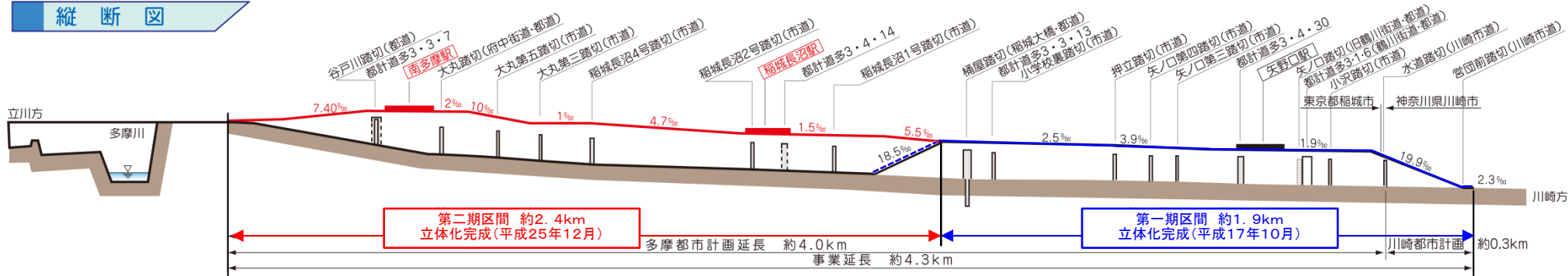
◎効果大 ○効果中 △効果小

路線全体の進捗状況

平面図



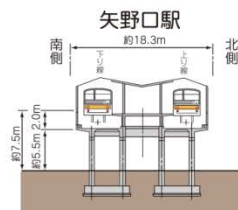
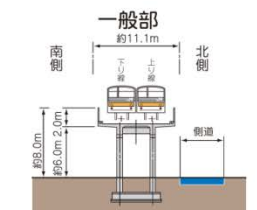
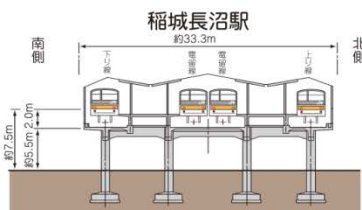
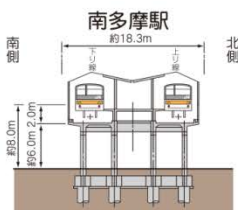
縦断図



■主な事業経緯

平成 4年 1月	都市計画決定
平成 5年 3月	都市計画事業認可
平成 9年 1月	工事着手
平成16年 7月	第一期区間 下り線高架化
平成17年10月	第一期区間 上り線高架化 (8箇所の踏切を除却)
平成23年12月	第二期区間 下り線高架化
平成25年12月	第二期区間 上り線高架化 (7箇所の踏切を除却)

標準横断面図



都市計画図

