

事業概要

ふりがな 応募者名	きょうとしけんせつきょくどうろけんせつぶどうろけんせつか 京都市建設局道路建設部道路建設課
ふりがな 事業の名称	はんきゅうきょうとせん(らくさいぐちえきふきん)れんぞくりったいこうさじぎょう 阪急京都線(洛西口駅付近)連続立体交差事業
ふりがな 事業主体	きょうとし 京都市
ふりがな 実施都市名	きょうとし 京都市
事業概要 (400字以内)	本事業は、阪急京都線桂駅以南について、踏切部での慢性的な交通渋滞により都市機能が阻害されていることから、鉄道高架化により複数の踏切を除却することで、本市南西部地域の交通渋滞の解消と都市交通の円滑化、地域の活性化を図るものである。
事業規模	○事業延長:約2.0km ○事業費:約242億円 ○幅員:9.9m(阪急京都線) 22m~25m(久世北茶屋線) ○事業期間:平成18年度~平成29年度
事業の目的	阪急電鉄洛西口駅の周辺地域では、近接幹線道路等の踏切部における慢性的な交通渋滞や線路による地域の分断などが大きな課題となっていた。そのため、鉄道を高架化することにより踏切を除却するなどの抜本的な対策を実施することで、都市交通を円滑化させ、安全性の向上を図った。 また、鉄道高架化により創出される高架下空間を利活用し、洛西口駅~桂駅の駅間を拠点とした「歩いて楽しいまちづくり」に長期的な視点を持って取り組むことで、周辺地域の利便性を向上させ、地域の成長及び持続的発展を目指すものである。
事業効果 (効果一覧を参考に 具体的な効果を記入)	①踏切による交通渋滞(踏切交通遮断量 最大17万5千台時/日)⇒ 交通渋滞の解消(0台時/日) ②踏切による交通事故(最大17件)⇒ 交通事故の解消(0件) ③線路による東西地域の分断⇒ 市街地の一体化、高架下空間等の有効活用
地元対応等 ・地域住民との協働等 ・合意形成等を図ったか ・地域に配慮した点	平成20年 1月~ 工事説明会を開催。 平成21年 6月 地元から要望があり、高架や側道のデザイン等を検討する会議体を設置。 平成22年12月 3度の意見交換会実施により、側道の整備計画が集約され地元と合意。 平成25年10月 上り線の高架切替に際し、地元住民等に対する内覧会を実施。 平成27年12月 阪急電鉄株式会社と包括的連携協定の締結により、高架下空間の利活用について検討する「洛西口~桂駅間プロジェクト」が始動。 平成28年 3月 下り線の高架切替による全線高架化完了に際し、出発式及び記念式典を実施。 平成28年 6月~ 高架下空間利用についてのワークショップ等を実施(計12回)。 平成30年 5月 市民からの意見募集を経て、高架下エリアの愛称を「TauT阪急洛西口」に決定。 平成30年10月 鉄道高架化に伴う周辺道路の整備が完了し、「TauT阪急洛西口」第I期エリアの完成とあわせ てお披露目式を実施。

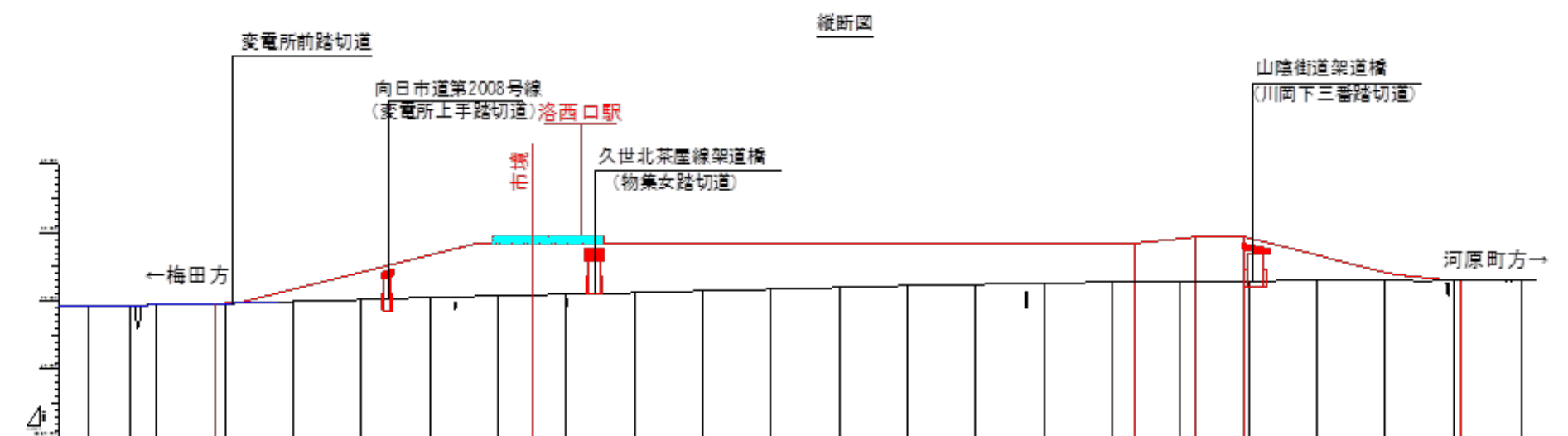
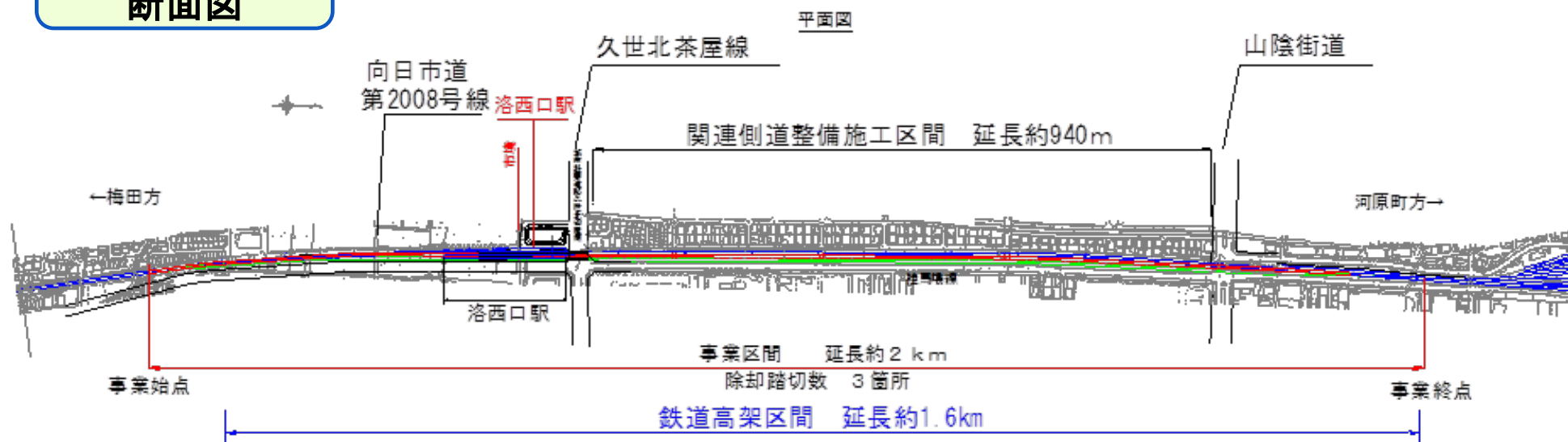
事業位置図(広域)



事業位置図(詳細)

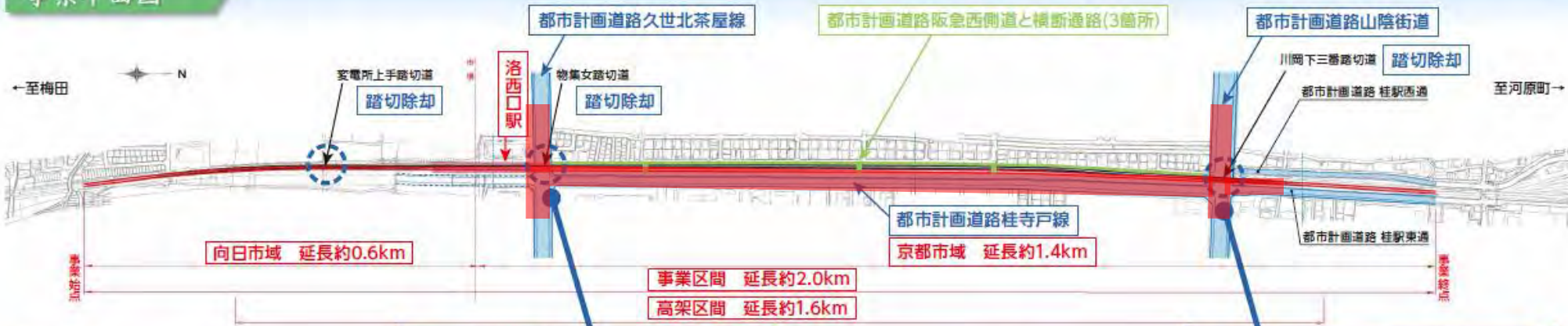


断面図



路線全体の進捗状況

事業平面図



※平成29年度に事業完了

■ 今回応募区間

事業前写真



洛西口駅

事業後写真



物集女踏切道



川岡下三番 踏切道



阪急京都線(洛西口駅付近)連続立体交差事業の事業効果アピール資料

踏切除却による円滑な交通の実現

京都市域における阪急京都線の2箇所の踏切(川岡下三番踏切, 物集女踏切)除却により, 踏切による交通遮断だけでなく, 踏切事故の解消を実現。

また, 鉄道により分断されていた東西のまちの一本化を促進し, 今後更なる地域の発展が期待できます。

踏切遮断時間

約 **8** 時間 → **0** 時間

※山陰街道: 約7時間50分/日
久世北茶屋線: 約8時間20分/日
(渋滞長最大約300m)

踏切事故

【山陰街道】

事業前 **6** 件/年(H14~15)

事業後 **0** 件/年

【久世北茶屋線】

事業前 **17** 件/年(H14~15)

事業後 **0** 件/年

自転車走行空間の整備

近隣の影響を考慮するため, 地元住民と協議し, 関連側道としての阪急西側道を整備。
※歩いて楽しいまちづくりの実現のため, 自転車利用の方々と歩行者の方々が安全に通行できるように, 自転車歩行車道としている。

阪急西側道の整備



←新たに整備された
阪急西側道

桂寺戸線の復旧工事



←復旧後の
桂寺戸線

鉄道高架下の空間創出

阪急電鉄株式会社と連携し, 本事業により創出された高架下空間を活用して取り組む「洛西口~桂駅間プロジェクト」を展開。

平成30年10月には, 「TauT阪急洛西口」第I期エリア(阪急電鉄株式会社整備)が完成。引き続き他のエリアについても両者で連携し, 順次開業予定。



↑高架下空間の利活用
(「TauT阪急洛西口」第I期エリア)

洛西口駅付近 高架化が完了

3/5 18(9) 阪急下り運行開始

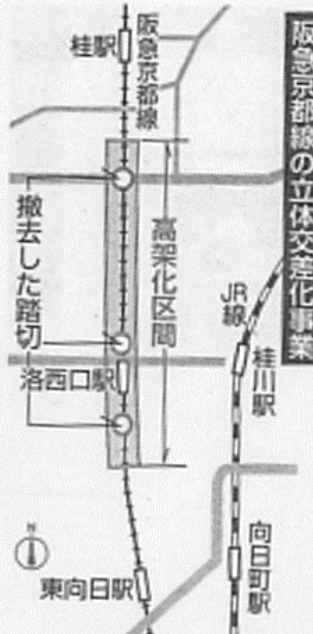
阪急電鉄は5日、京都線洛西口駅(京都市西京区)付近で市と進めてきた立体交差化事業で、下り線と下りホームを高架に切り替え、列車の運行を始めた。

上りはすでに高架化が完了しており、約8年かけた上下線の高架化が終了し、関係者が完成を祝った。立体交差化は、同駅付近の踏み切りが原因で発生していた交通渋滞の解消や、土地利用による地域活性化を目指し、市と阪急電鉄が進めた。高架化区間は桂―東向日間の約1・6kmで、道路整備などを含めた総事業費は約242億円。2008年6月に着工し、上りは13年10月に完了した。

下りでは、深刻な渋滞が発生していた駅北側の川岡下三番踏切(西京区)と物集女踏切(同)に加え、南側の変電所上手踏切(向日市寺戸町)の計3カ所を撤去した。今後は仮線路を撤去し、道路を整備する。事業は16年度中に完全に終了する見込み。

午前4時15分から同区の桂駅で下りの始発電車の出発式があり、京都市の門川大作市長は「人との交流、物の流れがスムーズになり、地域全体の発展に寄与していくと確信している」、阪急電鉄の中川喜博社長は「京都市と連携を取りながら少しでも地域のみなさんに貢献できるようにしたい」と式辞を述べた。記念のヘッドマークを付けた同4時50分発の始発電車に乗り、洛西口駅まで移動した。

(岡田幸治)




記念のヘッドマークを付けた下りの始発電車の前で、テープカットする関係者ら(5日午前4時40分、京都市西京区・桂駅)