

# 京王電鉄京王線・同相模原線連続立体交差事業によるストック効果について

東京都建設局道路建設部鉄道関連事業課

横沢 香奈江

増子 亮

## 1. はじめに

都内には、今なお約 1,050 箇所の踏切があり、このうち約 200 箇所以上が、ピーク時 1 時間あたりの遮断時間が 40 分以上のいわゆる「開かずの踏切」である。これらの踏切は、東京の最大の弱点である慢性的な交通渋滞や市街地の分断などを引き起こし、都市機能の低下を招く大きな要因となっている。

東京都建設局では鉄道事業者及びその沿線区市と協力し、これらの諸問題を解決する手段として、連続立体交差事業を推進している。連続立体交差事業は、市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化または地下化することで、数多くの踏切を同時に除却することにより、道路ネットワークの形成を促進するとともに、地域の活性化や都市の安全性の向上にも大きく寄与する極めて効果の高い事業である。東京都は、道路整備の一環として、これまで京王京王線など 39 箇所の事業により、平成 28 年 4 月現在で 395 箇所の踏切を除却してきており、現在も 6 路線 8 箇所で開催している。

本稿では、平成 26 年度に完了した京王電鉄京王線（柴崎駅～西調布駅間）及び同相模原線（調布駅～京王多摩川駅間）における連続立体交差事業の概要と、その効果を紹介する。

## 2. 概要

京王線は、東京都西部地域を中心に神奈川県北部にまたがる主要な鉄道であり、1 日約 175 万人を輸送している。

京王線の柴崎駅～西調布駅間及び相模原線（調布駅～京王多摩川駅間）にある 18 箇所の踏切では、1 日当たりの踏切遮断時間が平均で 11 時間、朝夕のラッシュ時の 1 時間あたり踏切遮断時間が最大で 54 分にも及ぶなど、歩行者の滞留や交通渋滞はもとより、一刻を争う緊急・救急活動等の妨げになるなど、深刻な影響を及ぼしていた。

本事業は、東京都が事業主体となり、京王線の柴崎駅～西調布駅間約 2.8km 区間と相模原線の調布駅～京王多摩川駅間約 0.9km 区間において鉄道を地下化し、18 箇所の踏切の除却や、区間内にある調布、布田、国領の 3 駅を地下化することで、交通渋滞や地域分断の解消を図り、魅力あるまちづくりに貢献するものである。

### 【事業概要】

事業延長：京王線（柴崎駅～西調布駅）：約 2.8km

相模原線（調布駅～京王多摩川駅間）：約 0.9km

構造形式：地下方式

駅 施 設：国領駅、布田駅及び調布駅

附属街路：延長約 0.3km、幅員 6m～8m、路線数 2 本

踏切解消：18 箇所（開かずの踏切 12 箇所）

交差する都市計画道路：8 箇所

総事業費：約 1,113 億円

事業期間：平成 14 年度～平成 26 年度



図-1 位置図



図-2 平面図

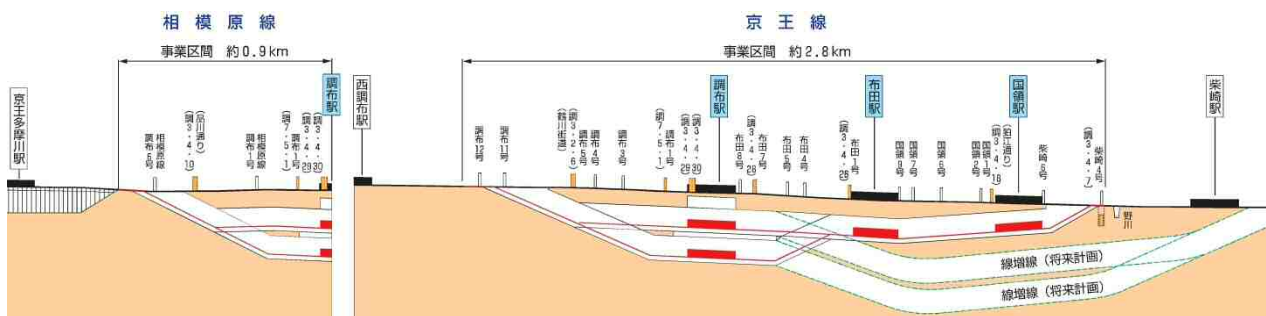


図-3 縦断面図

### 3. 事業効果

本事業は平成 16 年9月に工事着手し、平成 20 年6月にシールド推進工事を開始した。そして、工事着手から8年後の平成 24 年8月 19 日に地下化が完了し、18 箇所の踏切が除却され、踏切遮断が解消された。(写真-1、図-4、図-5)

地下化の前後で踏切の交通状況調査やアンケートを実施したので、その結果を以下の項目で報告する。

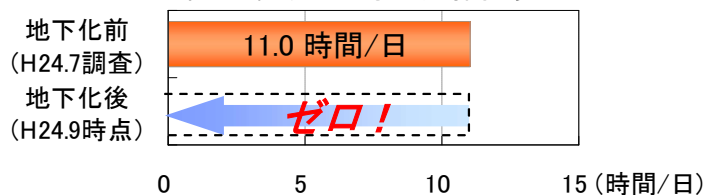


図-4 踏切 18 箇所の平均遮断時間の変化

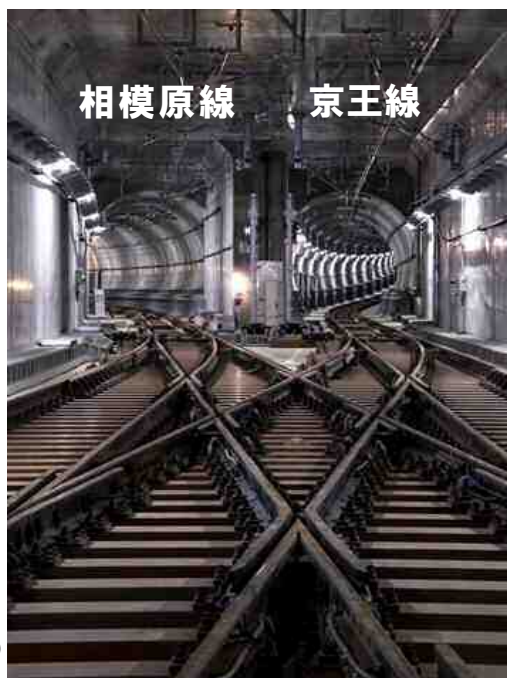


写真-1 トンネル部の整備状況(提供:京王電鉄株式会社)

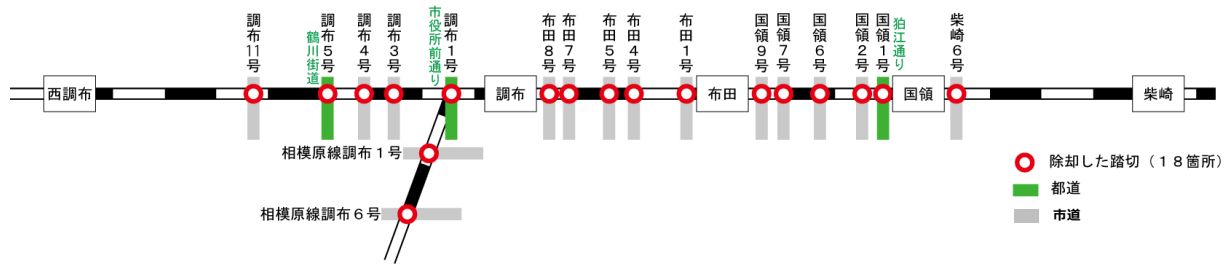


図-5 除却した踏切の位置

(1) 自動車交通の円滑化

国領1号踏切(狛江通り)では、地下化前は踏切により最大約 290m あった交通渋滞が解消された(図-6)(写真-2)。

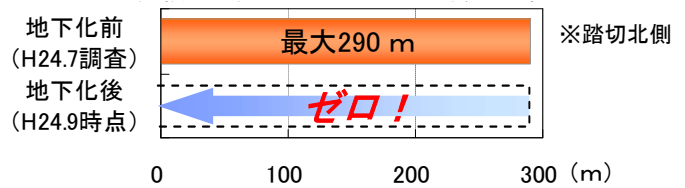


図-6 国領1号踏切(狛江通り)の遮断による渋滞長の変化



写真-2 国領1号踏切(狛江通り)における連続立体交差事業前後の様子

また、狛江通りの踏切を通過する路線バスは、調布駅北口から狛江駅北口間への所要時間がダイヤでは 20 分のところ、地下化前は 26 分要していたものが地下化後には 21 分となり、所要時間が短縮され、バスの定時性が確保された(図-7)。

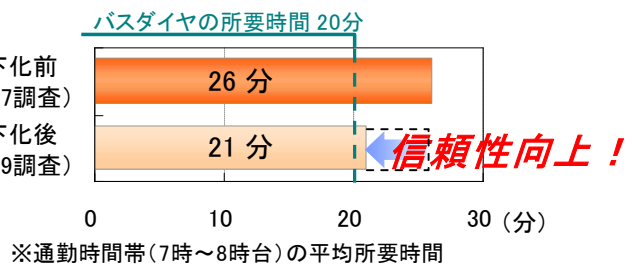


図-7 調布駅北口→狛江駅北口間の所要時間の変化

(2) 駅周辺住民や地元消防署員の評価

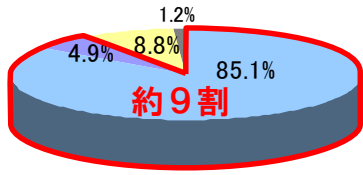
踏切除却後に地元の方々を対象に行ったアンケート調査では、約8割の方々から「緊急車等がすぐにくてくれるという安心感が高まった」との回答が得られており(図-8)、また、地元消防署員を対象としたアンケートにおいても、回答者全員が「緊急出動時の移動がスムーズになった」と回答したことから(図-9)、踏切除却により消防・救急活動に貢献していることがわかる。また、地元の方々の約9割が「線路の反対側へ行きやすくなった」と回答しており、整備効果の実感が明らかとなった。

## 地元の方々が効果を実感

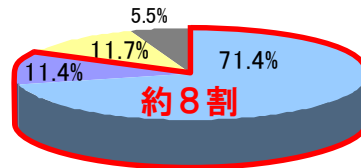
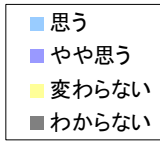
※地元の方々へのアンケート調査結果

線路の反対側へ行きやすくなった

救急車等がすぐにきてくれるという安心感が高まった



回答者数=308



回答者数=308

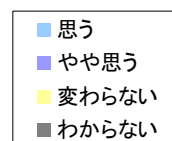


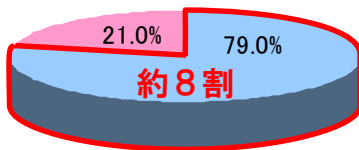
図-8 踏切除却後のアンケート調査結果(地元の方々)

## 円滑な消防・救急活動に貢献

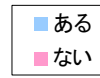
※地元消防署員へのアンケート調査結果

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



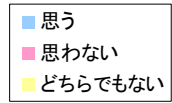
回答者数=42



消防署員  
の意見



回答者数=42



- ・ 踏切除却前は混雑していた道路を避け迂回していたが、地下化になり迂回する必要がなくなった。
- ・ 踏切遮断等による到達の遅れがなくなった。

図-9 踏切除却後のアンケート調査結果(地元消防署員)

## 4. まちづくりへの寄与

### (1)京王線沿線のまちづくり

本事業により、踏切を除却したことで交通渋滞が解消されただけでなく、鉄道により分断されていた市街地が一体化し、地域の活性化にも寄与している。また、本事業を契機とした駅周辺での土地区画整理事業や市街地再開発事業、駅前広場の整備、都市計画道路の整備が実施されるなど、周辺まちづくりに対しても大きく貢献している。

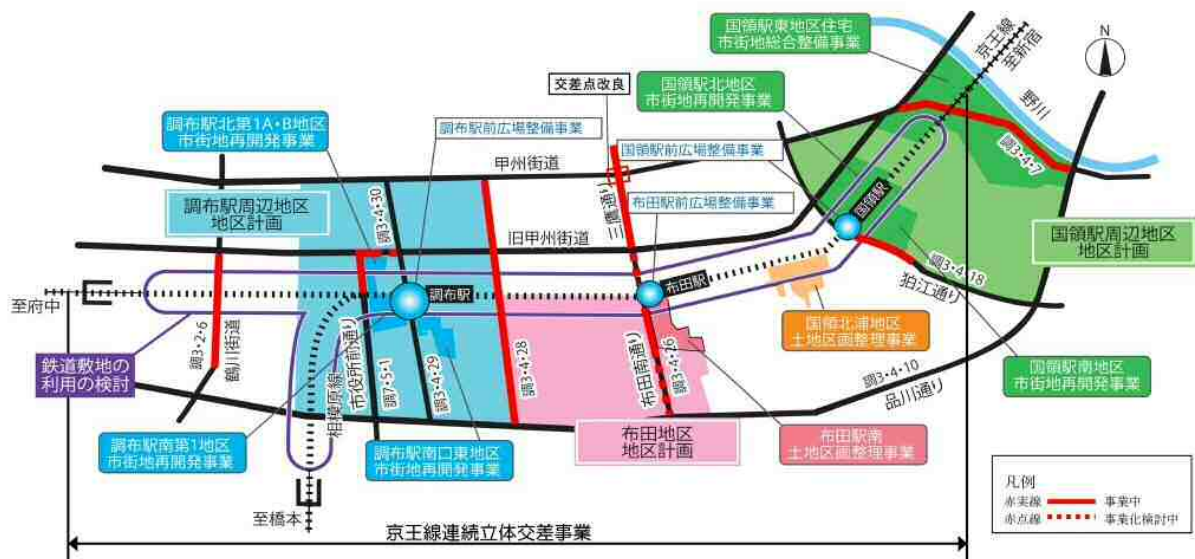


図-10 京王線沿線のまちづくりの状況 (平成27年7月時点)<sup>1)</sup>



写真-3 国領駅周辺



写真-4 調布駅周辺

## (2) 駅舎デザイン

新しい駅舎は、地域のシンボルとなりまちづくりを進めるうえで大きな要素となる。地上に新設された国領駅・布田駅の駅舎デザインにおいては、調布市民の皆様に意見募集を行った上で駅舎デザインを決定した。主な意見として、国領駅の駅舎デザインについて「木の温もりを感じる。木目がよい。」との意見を頂いた。



写真-5 国領駅



写真-6 布田駅(提供:京王電鉄株式会社)

## 5. 地上部利用

本事業により新たに生み出された地上空間(約26,000m<sup>2</sup>)について、東京都が主体となり、調布市及び京王電鉄と協力して、地元要望や多様なニーズを踏まえた利用計画を策定した(図-11)。調布駅周辺部については、シネマコンプレックスや商業施設を京王電鉄が建設し(図-12)(写真-7)、それ以外の場所については、地域の憩いの場となる都市公園や緑道・生活道路などを調布市が整備する(図-11)。これにより、地域の賑わいの創出や利便性の向上等が図られる。



図-11 鉄道敷地整備計画<sup>1)</sup>



図-12 調布駅周辺開発計画<sup>1)</sup>



写真-7 調布駅周辺

## 6. まとめ

平成 14 年度の事業認可から平成 26 年度の事業完了まで長きにわたり実施してきた本事業は、用地の取得から長期間にわたる工事中的ご不便を含め、地域の方々の協力無くして完了することはできなかった。待ち望まれた鉄道地下化の直前に実施した調布駅新駅舎の施設見学会では、約 9,300 人もの申し込みがあり、約 3,000 人の方にご参加いただいた。さらには、地下化を記念した式典等においても、町会、商店会をはじめ、多くの方々にご参加されており、本事業は地域に広く望まれ喜ばれている。このように、連続立体交差事業は単に交通渋滞を解消するだけでなく、総合的なまちづくりの推進や地域の活性化にも寄与し、住民の利便性向上や賑わいの創出にもつながるなど、将来にわたって多大なストック効果を発揮するものである。

今後とも、連続立体交差事業の効果を広く都民に広報し、沿線住民の理解と協力を得ながら、一層の事業推進に努めていく。

### 【参考文献】

1) 調布市ホームページ <http://www.city.chofu.tokyo.jp/www/toppage/000000000000/APM03000.html>