

③4京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

受賞機関 東京都 建設局 道路建設部

キーワード 渋滞緩和、工法の工夫、難条件克服、工期短縮

全建賞審査委員会の評価ポイント

京浜急行電鉄本線（平和島駅～六郷土手駅間）約4.7km及び同空港線（京急蒲田駅～大鳥居駅間）約1.3kmを高架化し、道路との立体化を図ることで28カ所の踏切を除却するとともに約3.9kmの側道を整備した事業。

連続立体交差事業による渋滞緩和効果が認められる点や、施工にあたって鉄道施設では初となる「完全ハーフプレキャスト高架橋」と「直接高架施工機」の組み合わせなどにより、狭隘な条件下での事業実施と工期を短縮した点などが評価された。

1. はじめに

都内には、今なお約1,050カ所の踏切があり、このうちピーク時1時間あたり遮断時間が40分以上の、いわゆる「開かずの踏切」が約200カ所以上存在する。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、道路と交差する鉄道を立体化する連続立体交差事業を推進している。

2. 事業の概要

本事業は、東京都が事業主体となり、京浜急行電鉄本線の平和島駅から六郷土手駅間の約4.7km及び同空港線の京急蒲田駅から大鳥居駅間の約1.3kmを高架化し、道路との立体交差化を図るものである。本事業により、国道15号や都道環状八号線を含む28カ所の踏切を除却するとともに、約3.9kmの側道を整備した。



位置図

3. 事業の特徴及び成果

本事業では、事業区間の約6割にあたる約3.5kmで直

接高架工法を採用し、営業線を活かしたまま線路の真上を跨ぐかたちで高架橋を構築することで、事業期間の短縮を図った。また、環状八号線で唯一残っていた踏切を早期に除却するため、環状八号線付近約800mの区間で、仮線切換時から仮設高架橋へ切換え仮立体化することで、早期に事業効果を発現した。

本事業の効果として、環状八号線では最大約710mの交通渋滞が解消され、自動車の平均旅行速度が約2割向上した。国道15号においても、最大約780mの交通渋滞が解消され、平均旅行速度が約3割向上した。地元の方々や消防署員へのアンケート調査では、子どもの通学・高齢者の通行など安心感が高まった。踏切遮断による通行の妨げがなくなり、緊急出動がスムーズになった等の回答が得られた。また、高架化に併せ延長約3.9km、幅員6mの側道整備を行い、高架構造物による日影等への環境対策とともに、駅へのアクセス向上や地域交通の円滑化などの効果が得られた。さらに、京急蒲田駅や梶谷駅周辺での再開発事業等が進展するなど、周辺まちづくりにも大きく貢献している。鉄道の高架化により新たに生み出された高架下空間では、商業施設や自転車駐輪場等が整備され、地域の賑わい創出や利便性向上が図られている。



完了状況（京急蒲田駅付近）

4. おわりに

本事業により、交通渋滞の解消による道路交通の円滑化や、鉄道、道路それぞれの安全性の向上が図られるとともに、沿線の既成市街地の分断を解消し、地域の活性化や利便性の向上にも寄与し、大きなストック効果が発現している。

本事例が、連続立体交差事業のさらなる推進と、都市機能向上の一助となれば幸いである。

最後に、事業推進にご協力いただいた関係各所の方々に、この場を借りて厚く御礼申し上げたい。