

③④ JR南武線（稲田堤駅～府中本町駅間）連続立体交差事業

受賞機関 東京都 建設局 道路建設部

全建賞審査委員会の評価ポイント

JR南武線の約4.3kmを高架化し、15箇所の踏切を解消した事業。連続立体交差による渋滞緩和効果が認められるほか、高架下を情報発信スペース等とするなど地域への貢献が認められ、また、施工にあたってジャッキアップを活用する新たな手法により費用・工期の削減を実現したことなどを評価。

1. はじめに

市内には、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時間当たりの遮断時間が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、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

JR南武線は、多摩川沿いに位置しているため、橋に集中する道路交通を踏切が遮断してしまい、歩行者の滞留や交通渋滞はもとより、一刻を争う緊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、稲田堤駅から府中本町駅間の約4.3kmを高架化し、道路との立体交差を図ることで、15箇所の踏切を除却したものである。

3. 事業の成果と取組み

踏切除却による効果として、南多摩駅付近を南北に走る多摩3・3・7号線とJR南武線の交差箇所である谷戸



完了状況（稲城長沼駅～南多摩駅間）

川踏切では、渋滞長が高架化前は最大約230mであったが、全線高架化後は解消された。また、当該箇所を經由する甲州街道から川崎街道までの約3.6km区間での混雑時の平均旅行速度は、高架化前の14.8km/hから全線高架化後には20.6km/hとなり、約4割向上した。

さらに、高架化に併せ鉄道北側に延長約3.0km、幅員6m～8mの側道整備を行い、高架構造物による日影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。

本事業の実施により渋滞が解消し、鉄道により分断されていた市街地の一体化が図られたほか、駅周辺での土地区画整理事業等が進展するなど、周辺まちづくりに対しても大きく貢献している。

鉄道を高架化することで新たに生み出された高架下空間（約4万㎡）において、商業施設や自転車駐輪場など地元要望や多様なニーズを踏まえた利用計画の策定を行い、観光情報等を発信する施設などが整備されており、地域の賑わいの創出や利便性の向上等が図られている。

また、第一期区間と第二期区間との境界区間の施工にあたっては、最初から本設の高架橋を構築し、第二期区間の高架化時にジャッキアップして、柱を継ぎ足すことですりつける新たな工法を開発した。これにより、仮高架橋の設置撤去が不要となり、費用・工期の短縮を実現した。



多摩3・3・7号線（旧谷戸川踏切部）

4. おわりに

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。今後も本事業で培った技術や経験を活かし、連続立体交差事業のさらなる推進に向け、取り組んでいく。