

東武野田線（鎌ヶ谷駅付近）連続立体交差事業

～踏切の除却により、道路交通がスムーズになりました～

平成17年度、東武野田線（東道野辺三丁目～初富本町一丁目）の約2.4kmにおける連続立体交差事業が完了しました。

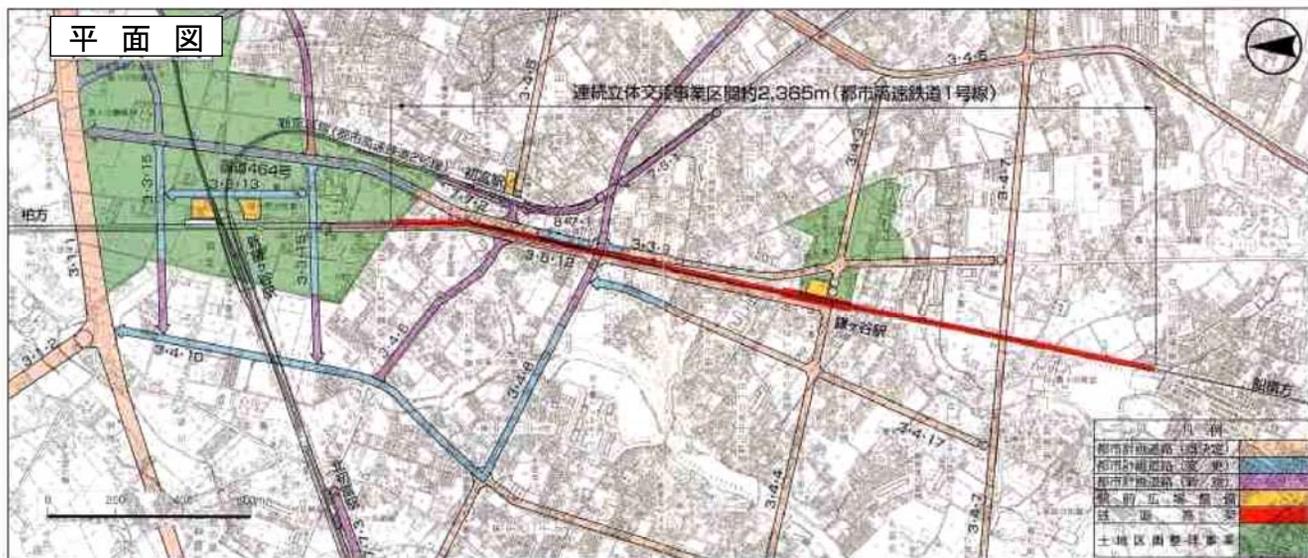
事業概要

- ・事業名 東武野田線連続立体交差事業
- ・事業区間 東武野田線（馬込沢駅～六実駅間）
- ・事業延長 2,365m
- ・除却踏切数 9箇所
- ・事業年度 平成3年度～平成17年度
- ・高架化された駅 鎌ヶ谷駅
- ・事業費 約172億円
(うち、鉄道事業者負担 約99億円)

<連続立体交差事業とは？>

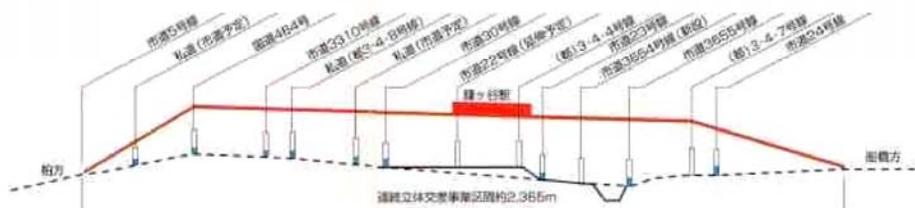
連続立体交差事業は、都市部における道路整備の一環として、鉄道の一定区間を高架化等することにより、多数の踏切を一挙に除却し、安全で円滑な道路交通の確保、地域の一体化等を促進する事業です。また、この区間は複線化により鉄道輸送力の増強も行います。

◆東武野田線（鎌ヶ谷駅付近）連続立体交差事業の概要



縦断図

高架完成線	——
現行線	---
踏切	—+—
踏切	—+—



【事業前】



【事業後】

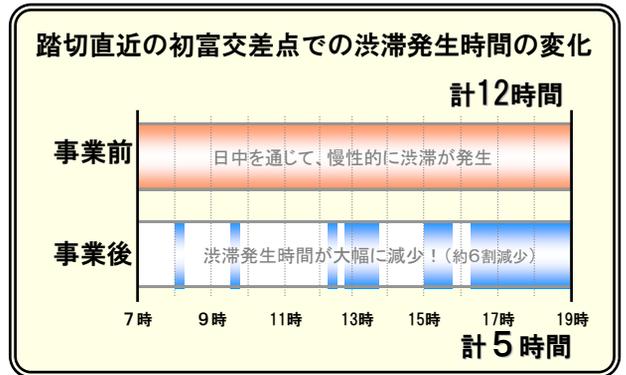
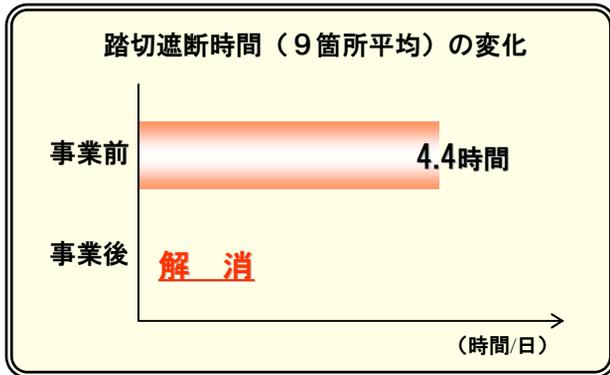


整備効果

【 道路交通面からの効果① 】

◇踏切が除却されたことにより、踏切遮断が解消され、自動車交通の通行がスムーズに！

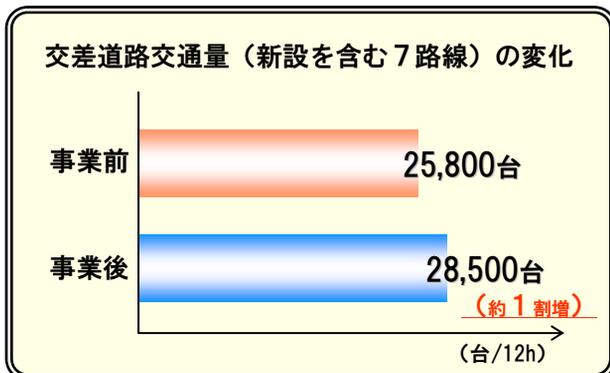
- ・ 幹線道路が交差する初富交差点（従前の踏切直近）での渋滞発生時間が大幅に減少



【 道路交通面からの効果② 】

◇踏切遮断の解消により、鉄道の交差道路を利用する自動車交通量が増加。東西市街地一体化の効果が発現！

- ・ 鉄道の交差道路（新設を含む7路線）を利用する自動車交通量が約1割増加



<踏切遮断の解消による経済効果(試算)>

踏切遮断の解消により、

『年間約5億円(時間短縮+経費節減)』

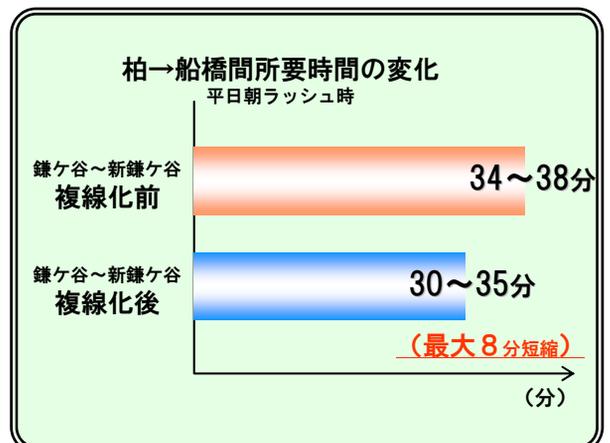
の経済効果が発現

※費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>より

【 鉄道複線化による効果 】

◇スピードアップで 柏→船橋 最大8分所要時間短縮！（平日朝ラッシュ時）

- ・ 複線化による上下列車の待ち時間解消。最高速度の向上（90km/h→100km/h）



整備効果

【まちづくり面からの効果①】

◇鉄道高架化により創出された新たな空間を、市街地における貴重な都市空間として有効利用！

- ・店舗や歩行者通路として利用されており、今後も多目的な利用が期待

【高架下の歩行者通路】



【高架下にオープンした店舗】



【まちづくり面からの効果②】

◇連続立体交差事業と並行してすすめられた土地区画整理事業や都市計画道路事業により市街地の整備が行われ都市の発展に大きな効果！

◇鎌ヶ谷駅自由通路オープンにより利便性向上！

【高架脇に整備された都市計画道路】



【自由通路】



【土地区画整理事業により整備された駅前広場】



【旧駅舎】



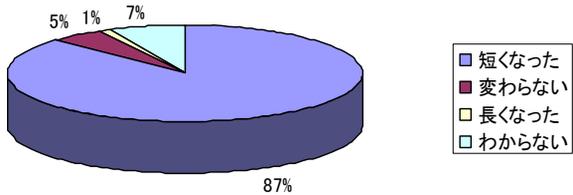
【新駅舎】

整備効果

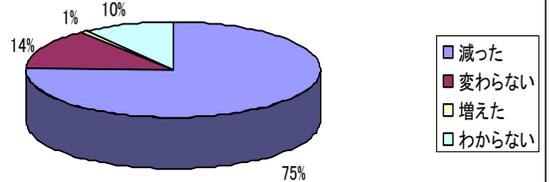
【 アンケート調査結果 】

◇移動時間の短縮、渋滞の減少、駅の使いやすさについてよい評価をいただきました。

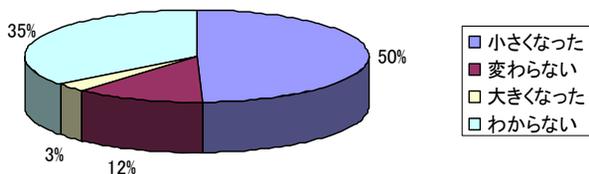
移動時間について



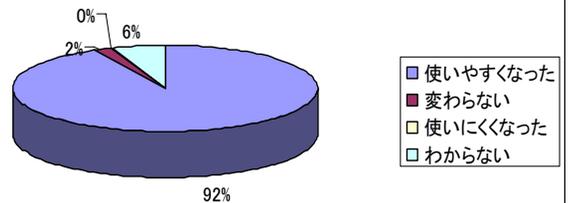
渋滞の状況について



騒音について

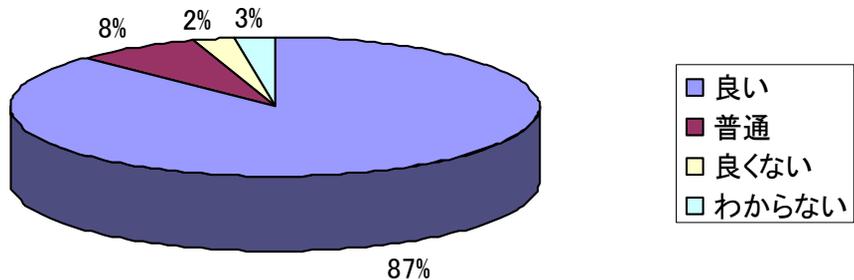


鎌ヶ谷駅の施設について



※参考 鎌ヶ谷高校教室(事業始点付近)において、2~10dB程度低くなっている

総合評価



※ アンケート調査は、平成17年12月20日に、鎌ヶ谷駅利用者、周辺住民のみなさまに対し1,000票を配布し347票(回収率35%)の回答をいただきました。