

平成26年1月30日  
京都市建設局  
〔担当 事業推進室〕  
電話 075-213-3659  
阪急電鉄株式会社  
〔担当 広報部(報道担当)〕  
電話 06-6373-5092

『阪急京都線の踏切遮断時間が約4割減少、渋滞が緩和』

阪急京都線(洛西口駅付近)連続立体交差化事業の上り線高架化による事業効果

京都市が阪急電鉄と進めている阪急京都線(洛西口駅付近)連続立体交差化事業において、昨年10月26日から上り線(河原町方面行き)を高架化しました。これにより、この区間にある久世北茶屋線など幹線道路の踏切の遮断時間が減少し、渋滞が緩和するなどの効果が得られましたので、お知らせします。

なお、今回の上り線の高架化に引き続き、下り線(梅田方面行き)についても、平成27年度の高架化に向け、工事を推進していきます。

1 上り線高架化による事業効果 別紙参照

幹線道路のボトルネック踏切2箇所について

<u>踏切遮断時間が約4割減少</u>	[両踏切とも約4割減少]
踏切の渋滞について	
<u>最大渋滞長が約4割減少</u>	[最大渋滞長が約300m 約170mに減少]
踏切の通過所要時間について	
<u>最大所要時間が約6割減少</u>	[最大所要時間が約6分20秒 約2分40秒に減少]

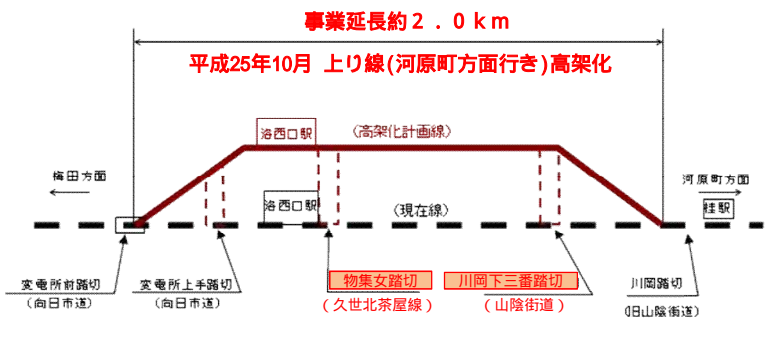
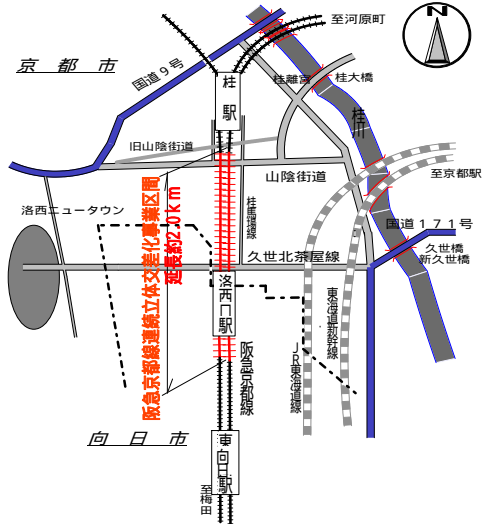
2 事業の概要 別紙参照

事業名	阪急京都線(洛西口駅付近)連続立体交差化事業		
事業者	事業主体：京都市，鉄道工事施工主体：阪急電鉄株式会社		
事業目的	阪急京都線(桂駅～東向日駅間)の事業区間約2.0kmにおいて、道路と鉄道を連続的に立体交差化し、3箇所の踏切を除却することにより、交差道路の交通渋滞や踏切事故の解消、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図るものです。		
事業区間	阪急京都線 桂駅～東向日駅間のうち、川岡踏切道付近～変電所前踏切道付近 約2.0km(うち高架区間 約1.6km)		
総事業費	22,300百万円		
	うち 京都市負担	20,630百万円	92.5%
	阪急電鉄負担	1,670百万円	7.5%
			{ 国の補助 ～平成24年度 50% 平成25年度～ 55% }
除却踏切	3箇所(物集女踏切道，川岡下三番踏切道，変電所上手踏切道)		
主要交差道路	都市計画道路 久世北茶屋線(府道 中山稻荷線)，都市計画道路 山陰街道		
高架完了時期	平成27年度(予定)		

以上

阪急京都線連続立体交差化事業 上り線高架化による事業効果

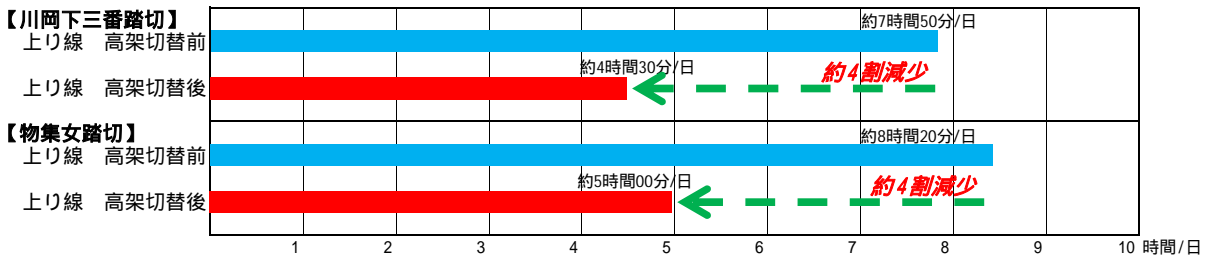
概要図



ボトルネック踏切  
交通量が多く、渋滞等が多く発生している踏切

踏切遮断時間

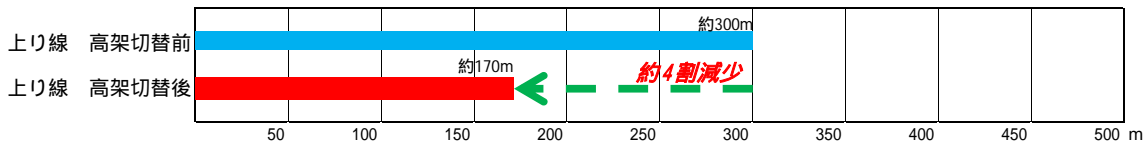
踏切遮断時間が約4割減少しました！



(注) 川岡下三番踏切と物集女踏切の踏切遮断時間のデータ(平日)  
 [川岡下三番踏切で約7時間50分/日 約4時間30分/日に減少]  
 [物集女踏切で約8時間20分/日 約5時間00分/日に減少]

踏切の渋滞長 1

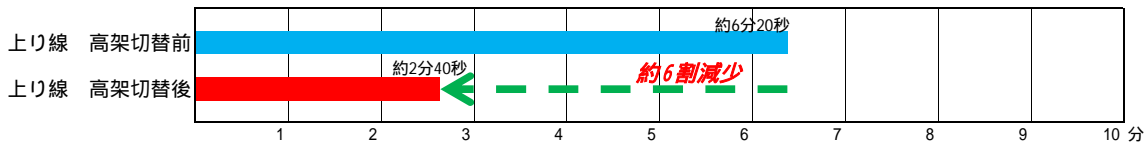
踏切待ちの最大渋滞長が約4割減少しました！



(注) 渋滞の最大値が最も大きい物集女踏切東行のデータ(平日) [最大値が約300m 約170mに減少]

踏切通過所要時間 2

踏切通過の最大所要時間が約6割減少しました！



(注) 踏切通過所要時間の最大値が最も大きい物集女踏切西行のデータ [最大所要時間が約6分20秒 約2分40秒に減少]

状況写真 物集女踏切(久世北茶屋線)



事業開始前(上り線 切替前)



上り線 切替後

<交通量調査>  
 高架切替前：平成25年10月6日(日), 10月17日(木)  
 高架切替後：平成25年12月1日(日), 12月3日(火) に実施

- 1 渋滞長  
踏切遮断時に踏切待ちをする滞留車両の、踏切から最後尾車両後端までの滞留長
- 2 踏切通過所要時間  
踏切遮断時に滞留している最後尾車両が、踏切待ちを開始してから踏切を通過完了するまでにかかる時間