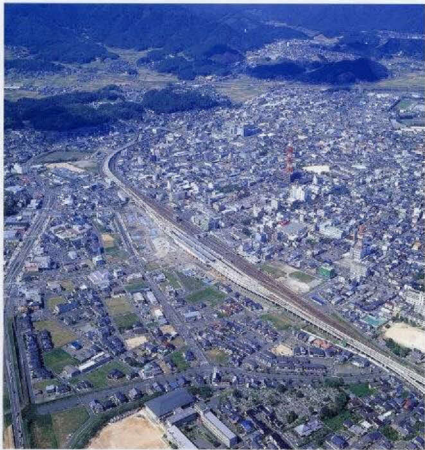


福知山 駅付近 連続立体交差事業



京都府



平成17年11月26日 **JR線高架開通!**

JR線の高架開通にあたって



この度、地元の皆様をはじめ、関係者の方々の並々ならぬ御熱意と御支援によりまして、福知山駅付近連続立体交差事業（JR山陰本線、福知山線）の高架が開通の運びとなりました。

福知山市は北近畿の交通の要衝として栄えてきましたが、東西に走る鉄道により市街地が南北に分断され、踏切による交通渋滞や市街地の健全な発展に支障となっておりました。

このため、円滑かつ安全な道路交通を確保し、また、市街地を一体化し活性化するため、鉄道を連続的に高架化することにより踏切をなくす連続立体交差事業に取り進んできたものであります。

この高架開通が、福知山市が実施している土地区画整理事業と相まって、都市交通機能を飛躍的に向上させるとともに、人々の交流を支えるまちづくりの実現と地域の活性化に大きく寄与し、福知山市が北近畿の中核都市としてますます発展することを念願いたします。

平成17年11月

京都府知事

山田 啓二

事業の目的

- 1 踏切を無くし、鉄道と交差する街路を整備することにより、交通渋滞や踏切事故が解消されます。
- 2 南北市街地が一体化することにより、まちの健全な発展を目指します。
- 3 土地区画整理事業による基盤整備と高架下や周辺土地の有効活用により、まちを活性化します。



事業の経過

- 昭和54年 連絡立体交差事業基本構想調査
- 56～57年度 福知山駅周辺地域整備構想策定調査
- 59年1月 駅南土地区画整理事業都市計画決定
- 59～60年度 国庫補助調査
- 60年12月 駅南土地区画整理事業認可
- 平成4年度 連絡立体交差事業・駅周辺土地区画整理事業策定
- 6年4月 連絡立体交差事業・駅周辺土地区画整理事業・駅南都市計画道路の都市計画決定
- 7年7月 駅周辺土地区画整理事業認可
- 8年5月 連絡立体交差事業認可
- 9年7月 JF西日本との工事協定締結
- 9年10月 連絡立体交差事業・駅周辺土地区画整理事業起工式
- 9年度 用地買収着手
- 11年3月 JF山陽本線(京都方)仮線供用開始
- 11年度 高架本体工事着手
側道工事着手
- 12年度 駅構内高架本線工事着手
- 13年度 用地買収完了
- 14年度 仮線全線開通
- 15年3月 駅南土地区画整理事業最終処分完了
- 16年9月 北近畿タンゴ鉄道との工事協定締結
- 17年4月 山陽本線新道2号線供用開始
- 17年11月 JF線供用
- 21年春 KTR線供用(予定)

●青文字は福知山行事業

工事の経過



①施工前の福知山駅

施工前の福知山駅の様子。電車基地(写真奥)が南側にあり、周辺は南北に分断されていました。

②仮線方式で施工

仮線施工中の山陽本線の様子。この後、仮線が供用され、写真左側の仮線のある位置に、高架橋造りが開始されました。

③高架架設施工中

高架橋造物施工初期の様子。高架橋の施工は平成11年に篠原路地の西方から始まりました。

④側道の整備

山陽本線992号(字尻ノ)の様子。連立事業に合わせて3路線の側道整備を行い、まちのネットワーク機能の強化を図ります。

⑤沿線環境の改善

高架化に伴い、軌道のロングレール化や雑草まわし木を使用しています。これらによって、列車の騒音や振動の軽減など周辺の環境が改善されます。

⑥新福知山駅

新しい福知山駅を駅南側からみた様子。駅舎は福知山をどりの雲と福知山城の城壁をイメージしたデザインとなっています。

①

②

③

④

⑤

⑥

事業の効果

困っています → こんな街になります

都市の健全な発展には、活力ある都市活動を支える円滑な道路交通の確保とそのため計画的な道路網整備が必要です。

しかし、交通渋滞や事故の発生など踏切が都市交通上の問題となっています。連続立体交差事業により、以下のような点が改善されます。

渋滞の解消



橋尾踏切の状況

踏切による渋滞が発生しています。鉄道と交差する道路以外にもこの影響が出て、短距離の移動にも時間がかかります。

道路と鉄道が立体交差し、9箇所の踏切が除却されます。これにより交通渋滞が解消されるほか、鉄道と交差する新たな道路も整備されるため、まちのフットワーク機能が高まります。



交通の安全



内記稲荷踏切の状況

歩道と車道の区別が不完全で、歩行者は自転車をはよけながら狭い踏切を渡らなくてはなりません。

踏切は、通常その前後より道路幅が狭いことが多く、歩行者にとって危険な場所です。連続立体交差事業によって踏切をなくし、歩道を整備するなどして、安全性・快適性が高くなります。



まちの一体化



旧駅舎付近の状況

鉄道の南側には、駅から約400m離れた踏切まで行かないと通れません。

(駅周辺は、土地区画整理事業で整備中)



鉄道により分割されていた南北両面地が、高架化により一体的な整備が可能となります。本事業と連携して実施されている土地区画整理事業などにより、土地利用が活性化され、鉄道で魅力的なまちづくりを推進できるようになります。

駅舎の改築

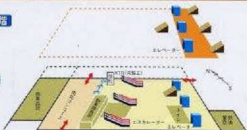
あたらしくなった福知山駅は新しい街の顔として、南北に出入り口が設けられ、各方面からのアクセスが良くなります。

また、お年寄りや体の不自由な方など全ての人が、快適に移動できるようになります。駅施設内の床面の段差をなくしホームへの移動のためにエレベーター・エスカレーターを設置します。また、多機能トイレや、車椅子でも利用しやすい券売機などのバリアフリーを図っています。

2階



中2階



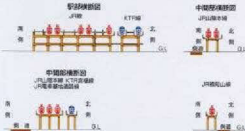
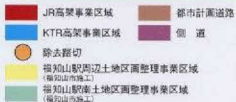
1階



これらのほか、駅南北に駅前の広場が整備されるなど交通結節機能が高まるほか、高架下空間の活用による公益施設や利便施設の整備など高度な土地利用が可能になります。また、交通渋滞の緩和によりCO₂の排出量を削減できます。

福知山駅付近連続 立体交差事業計画図

凡例

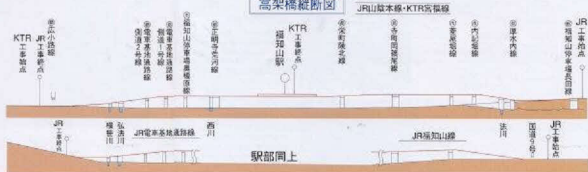


事業概要

高架区間	約6.1km
JR山陽本線	約2.6km
JR福知山線	約1.3km
JR電車基地通路線	約1.0km
KTR宮福線	約1.2km
除去踏切	9箇所
駅址拡張機	4箇所
KTR	3面5線
JR	1面2線
鉄道と交差する都市計画道路	4路線(幹線道路)
都市計画決定	平成6年4月15日
事業認可	平成8年5月25日
JR線高架完成	平成17年11月26日
全体完成目標	平成20年度



高架橋縦断面





城下町として繁栄してきた福知山市は、明治時代に京都や大阪とを結ぶ鉄道が整備されたほか、周辺都市への主要な道路が集中し、北近畿の交通の要衝となり、幕府として発展してきました。



福知山駅付近連続立体交差事業は「ガソリン税」「自動車重量税」等の道路特定財源をもとに執行しています。

京都府土木建築部道路総括室

〒602-8670 京都市上京区下立売通新町西入敷ノ内町

TEL075-414-5331

京都府中丹西土木事務所

〒620-0055 京都府福知山市篠尾新町一丁目91

TEL0773-22-5115 (代表)