

平成14年度 再評価実施事業（国庫補助事業）調書

		事業所管部局	国土交通省 都市・地域整備局 街路課
計画事業名	連続立体交差事業 京浜急行大師線	事業担当局	建設局
事業採択年度	着手年度 H5年度	認可・承認等年度	H5年度
経過年数	10年	該当条項	事業採択後10年間を経過
完了予定年度	H22年度（期間延伸予定）	関連事業名	川崎縦貫道路,川崎駅北口地区再開発事業及び川崎縦貫高速鉄道線
事業の目的 概要 課題	<p>事業の目的 京浜急行大師線を連続して立体化することにより踏切を除却し、交通渋滞及び踏切事故を解消するとともに、分断された地域の一体化を図る。加えて、交通渋滞に起因する騒音や大気汚染等の環境改善の一翼を担う。</p>	<p>事業採択時の背景及び契機 昭和49年及び昭和63年に踏切道改良促進法に基づき、京急川崎（大）第2踏切他12箇所の踏切が立体交差を実施すべき踏切道の指定を受けた。 平成2年、川崎縦貫道路が都市計画決定され、国道409号の大師線並行部において国・市・公団で同時施行が確認された。 神奈川東部方面線との相直を前提に計画された。</p>	
	<p>事業内容 京浜急行大師線のほぼ全線を地下化し、14箇所の踏切を除却する。 計画区間 京急川崎駅～小島新田駅 事業延長 約5.0km（地下式約4.5km、地表式約0.5km） 連絡線 約0.9km 除却踏切 14箇所 事業認可 平成5年度～平成14年度（期間延伸手続き中）</p>	<p>事業採択（着工,未着工）から基準年を経過している主な理由 本事業区間は、密集した住宅が連担していることから、関係地権者の生活再建や権利関係の輻輳により用地交渉が難航しているため日時を要した。</p>	
	<p>事業費規模（単位：百万円） 総事業費 約147,000（うち 国庫支出金 38,000） 執行金額 約13,500（H13年度末） 残事業費 約133,500</p>	<p>現状の課題 用地交渉難航地権者と交渉し用地取得を促進し工事着手 川崎縦貫道路との並行部,国道409号共同溝工事とのスケジュール調整 川崎駅北口地区再開発事業計画との整合 川崎縦貫高速鉄道との相直</p>	

評価の概要	<p>評価指標の算定結果から費用便益比は2.27となり、投資効果がある。 客観的評価指標（チェックリスト）の19項目中12項目が該当しており事業の必要性が高い。 事業採択時からの社会情勢等の変容としては、川崎南部地域公害裁判の和解、神奈川東部方面線の中止と川崎縦貫高速鉄道線との相直への変更、川崎臨海部再生に向けた動向の変化。 以上のことから関連事業との調整も含め本事業を継続して進めることが必要である。</p>
-------	--

再評価への考え方	<p>ボトルネック踏切を除却することにより交通流の円滑化が図れ都市機能が改善される。また、空洞化した臨海部の再生、災害時の輸送路確保としても重要な事業と位置付けられる。 川崎南部地域公害裁判の和解条項については、道路管理者として環境基準の達成に向け真摯に取り組むこととなっており、環境改善のための道路整備方針に沿って本事業を整備する必要があると考えられる。 しかしながら、地権者との用地交渉が難航する可能性や、沿線周辺の再開発等、まちづくり関連事業との調整に時間を要することなどの理由から、本事業は、今後も長期化が予想される。また、川崎縦貫高速鉄道との相互直通運転を基本としているが、当該事業の2期区間（元住吉駅～川崎駅）の事業化が未確定である。こうした状況にあって、早期に事業効果を発揮させることが必要となっている。</p>
----------	---

対応方針	<p>対応方針案 継続・中止・休止</p> <p>対応方針案の考え方 早期に事業効果を発揮させるため、全区間において最も費用対効果の大きい産業道路（大師駅～小島新田駅）を優先的に立体交差とする段階的な整備を行い、別線区間については、沿線周辺の再開発事業等まちづくりの計画熟度に整合した対応をしていくことを条件として継続する。</p>
------	--