



1. 京浜急行大師線の現状と課題

(1) 現状

事業期間 平成5年度～平成27年度  
 (都市計画決定・事業認可済)  
 延長距離 約5km  
 (地下式約4.5km、地表式約0.5km)  
 駅及び踏切 8駅(内 新駅1駅)  
 15箇所(内 幹線道路3本)  
 鉄道運行状況 4両編成、12本/時(7:30～8:30)  
 施行状況 段階的整備区間  
 (東門前駅～小島新田駅約1.2km) 施行中  
 事業費 全体事業費 1,470億円  
 (段階的整備区間 約337億円)

(2) 課題

事業実施環境  
 ・鉄道事業者の状況 第2期事業区間(別線区間)の施行は川崎縦貫高速鉄道線との接続を前提とすることを合意  
 ・川崎縦貫高速鉄道の状況 初期整備区間(新百合ヶ丘～武蔵小杉間)の事業許可の再取得に向け、国と協議中  
 ・高速川崎縦貫線の状況 大師ジャンクション以西の整備は、外環道との調整も含め検討中のため、具体化には時間を要する  
 上記から、全線整備は長期の時間を要する  
 ・幹線道路の状況 国道409号踏切2箇所(川崎大師第1・京急川崎(大)第2)が残る  
 地域に与える影響  
 ア 道路交通に対する課題  
 ・除却予定踏切14箇所(段階的整備時除却3箇所)  
 ・ボトルネック踏切3箇所(段階的整備時除却1箇所)  
 イ 沿線地域に対する課題  
 ・地域の要望 川崎大師駅までの地下化及び駅前広場整備  
 ・駅アクセスの向上 片側改札の解消など利便性向上

2. 段階的整備区間以降の整備方針

都市計画決定及び事業認可済であり、川崎縦貫高速鉄道との相直が前提であることから、将来の全線整備を前提に、現状と課題を踏まえた対応を検討

(1) 第1期事業区間内整備の課題

川崎大師駅付近のボトルネック踏切(幹線道路)が解消できない。  
 川崎大師駅交通広場等が整備できない。  
 地域の要望である川崎大師駅までの地下化等に応えられない。

(2) 第2期事業区間整備の課題

高速川崎縦貫線や川崎縦貫高速鉄道整備事業など関連事業の推進には長期の時間を要する  
 施行については鉄道事業者との調整が必要  
 第2期事業区間(別線区間)の着工は当然困難な状況

(3) - 暫定整備(地下方式)の実施による効果

- ・踏切渋滞 2箇所のボトルネック踏切が解消
- ・踏切除却 10箇所の踏切を解消
- ・路線バス バス路線の踏切が全て解消
- ・拠点等整備 川崎大師付近の駅前広場整備が可能
- ・国道409号の整備 川崎大師付近の踏切除却により国道409号の表面整備の効果が十分に発揮される
- ・駅アクセス 産業道路駅、東門前駅で鉄道両側からのアクセスが可能
- ・環境改善 産業道路及び川崎大師付近の踏切渋滞解消による自動車排出ガスの減少

(単年便益)  
 移動時間短縮便益 48億円/年  
 走行経費減少便益 4億円/年  
 交通事故減少便益 0.1億円/年  
 B/C = 1.4  
 (川崎市試算による参考値)

(3) 川崎縦貫道路と交差させ、現在線にすり付ける暫定整備手法の検討

- 長大地下方式(東門前駅～港町駅先)  
 ・2.3kmに及び暫定とは言えない。  
 ・地下駅が深くなる。(20m) ×  
 高架方式(東門前駅～鈴木町駅先)  
 ・鈴木町駅移設(100m)が必要になる。  
 ・2期区間へのすり付けが困難 ×  
 地下方式(東門前駅～鈴木町駅)  
 ・高速川崎縦貫線との交差調整が必要  
 ・他の方式と比べメリットが少ない

3. 段階的整備区間以降の整備方針(提案)

全線整備に向け、既定計画を推進すべきであるが、第2期事業区間(別線区間)の事業環境を考慮し、整備効果等を勘案すると、川崎大師駅までは地下化により工事を進めるべきである。  
 川崎大師駅西側の幹線道路踏切除却等の事業効果を早期に発現するため、当面の措置として、鈴木町駅手前で現在線にすり付けを行うことが妥当である。  
 連続立体交差化に併せ、駅前広場の整備などまちづくりを一体的に行う必要がある。

提案に関する附帯意見

川崎大師駅は極力高低差をなくし、利便性の向上、コスト縮減を図るべきである。  
 川崎大師駅では、駅舎、駅前広場などを軸に、動線、空間計画を行い、交通結節点機能の向上を図るべきである。  
 地下化後の現線跡地は、周辺のまちづくりと連携し、地域に寄与する利用方法を検討すべきである。

今後の取り組み

整備手法については、関係事業者や国と協議し、事業を推進すべきである。  
 第2期事業区間(別線区間)の整備着手については、関連する事業等の周辺環境を見極める必要がある。