

平成29年11月16日

まちづくり委員会資料

京浜急行大師線連続立体交差事業について

建設緑政局

1 事業概要

(1) 平面図



(2) 事業目的

京浜急行大師線の踏切を一度に除却し、交通渋滞の緩和及び踏切事故の解消、交通渋滞に起因する騒音や大気汚染等の環境改善、加えて、鉄道によって分断された地域の一体化を図る

(3) 事業内容

- ・計画区間：京急川崎駅～小島新田駅
- ・計画延長：約5.0km（地下式約4.5km、地表式約0.5km）
- ・除却踏切：14箇所（1期：10箇所、2期：4箇所）
- ・事業認可：平成6年～平成36年度（但し、2期区間は事業休止中）
- ・工事着手：平成18年

(4) 事業費（京急川崎駅～小島新田駅）

- ・総事業費：約2,230億円（1期：約1,426億円、2期：804億円）
- ・執行金額：約641億円（平成28年度末時点）
- ・残事業費：約1,589億円

(5) 踏切状況（京急川崎駅～小島新田駅）

- ・開かずの踏切・・・0箇所
- ・自動車ボトルネック踏切・・・2箇所（産業道路第1踏切、本町踏切）
- ・歩行者ボトルネック踏切・・・1箇所（東門前第1踏切）

※自動車ボトルネック踏切：1日の踏切自動車交通断量が5万以上の踏切
歩行者ボトルネック踏切：1日の踏切自動車交通断量と踏切歩行者等交通断量の合計が5万以上かつ、1日の踏切歩行者等交通断量が2万以上の踏切

2 事業の経過

平成5年6月	都市計画決定
平成6年3月	都市計画事業認可
平成14年9月	第一次行財政改革プランの公表 産業道路（1期①区間：小島新田駅～東門前駅）を優先的に立体化する段階的整備を決定
平成18年2月	1期①区間（小島新田駅～東門前駅）工事着手
平成20年11月	川崎南部地域交通基盤あり方検討委員会 川崎大師駅まで地下化し、鈴木町駅手前で現在線にすり付けことが妥当であり、また、2期事業区間の整備着手は関連する事業等の周辺環境を見極める必要があるとの提言
平成25年3月	川崎市総合都市交通計画 1期①区間（小島新田駅～東門前駅）：A事業（10年内完了） 1期②区間（東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すり付け）：B事業（10年内工事着手） 2期区間（川崎大師駅～京急川崎駅）：C事業（20年内工事着手）
平成28年3月	都市計画事業認可の変更 1期区間の事業認可期間を平成36年度末まで延伸 2期区間については直ちに工事着手できる状況でないことから、事業休止

3 事業を取り巻く社会経済状況の変化

- ・ピーク時の踏切遮断時間が改善傾向（本町踏切：17分⇒12分）
- ・1期区間の事業費増加
- ・2期区間と並行して都市計画決定されている川崎縦貫道路（高速部）1期事業も事業休止中であり、一体的な整備が困難
- ・2期区間は、都市計画事業認可の変更（平成28年3月）において、認可区間から除外し、事業休止中

連立事業として継続することについて適切に評価する必要性が生じている

4 事業再評価の視点

(1) 事業の実現見通し

【1期区間】

- ・必要な用地は、地権者と調整中（概ね理解は得られている状況）



国道409号用地

【2期区間】

- ・社会経済状況の変化等、現計画での事業推進の実現性は低い



（当初）コスト削減のため一体的に整備（掘削）する計画

(2) 代替案の有無

【2期区間】

- ・ボトルネック踏切である本町踏切を含む4つの踏切について、代替案立案の可能性有



本町踏切

5 事業再評価結果

(1) 費用便益比 (B/C)

【1期区間(小島新田駅~川崎大師駅 鈴木町駅すりつけ)】 1. 0 2

【1期+2期区間(京急川崎駅~小島新田駅)】 0. 8 7

※2期区間については、計画当初の事業費を使用

(2) 課題等への対応の方向性

課題	区間	現状	対応の方向性
コスト	1期区間	約1,426億円	仮線工法の一部適用等コスト削減の見込みあり⇒費用便益比も1を超えており、 連立化が最適
	2期区間	約 804億円(計画当初)	1期の実績や延長から、更なるコスト増の可能性あり⇒ 現計画に代わるコスト削減に資する対策・手法の検討
交通利便性の向上・移動円滑化	1期区間	・踏切密度(約5箇所/km) ・駅数(4箇所) ・ボトルネック踏切(4箇所※) ※ボトルネック踏切相当2箇所も含む	踏切が連担しており、 一度に除却する手法が合理的 ⇒現在の駅位置で連立化を推進
	2期区間	・踏切密度(約1箇所/km) ・駅数(4箇所、内新駅1箇所) ・ボトルネック踏切(1箇所)	踏切は連担しておらず、 各踏切の課題に対応した対策が合理的 ⇒現在の駅位置で利便性の向上策を検討
安全性向上		踏切事故無し(過去10年間)	まちづくりとも連携した安全で使い勝手の良い歩行者動線や効果発現が早く、さらなる安全性向上に資する対策の検討(2期区間)
環境	本町踏切	自動車交通量:30,387台/日	交通円滑化に向けた交通集中の抑制策等の検討
まちづくり	1期区間	・川崎大師等の観光名所が存在 ・国が国道409号を表面整備中	観光名所など地域資源と連携したまちづくり検討を推進
	2期区間	・川崎駅前再開発が進展 ・港町駅前に都市型住宅が整備	川崎駅前広場の再整備が進み、計画当初と比べて鉄道とバスの乗り換え利便性が高まっている ⇒計画当初と比べ、新駅設置や鉄道ルートを変更する必要性は低下しており、 京急川崎駅への連立性、大師線と京急本線との乗り換え利便性を考慮すると現在の駅位置が最適

(4) 川崎市公共事業評価審査委員会(平成29年10月27日開催)からの具申

【委員】

佐土原 聡(横浜国立大学教授)、朝日 ちさと(首都大学東京教授)、
西村 邦雄(東洋学園大学非常勤講師)、福田 大輔(東京工業大学准教授)、
石川 永子(横浜市立大学准教授)

【審議結果】事業の再評価の**対応方針については妥当と判断**

【付帯意見(要旨)】

- ・市民から現在の事業進捗状況に関する意見や早期の工事完成要望等の意見が寄せられており、1期区間(小島新田駅~川崎大師駅)の整備に当たっては、引き続きコスト削減を図りながら、効率的・効果的な手法による着実な事業の推進が必要である。
- ・費用便益分析の結果に加えて、川崎大師駅周辺のまちづくりへの貢献や、踏切除却による歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上、バリアフリーの推進等の定性的な効果も重要であるため、その効果を市民に分かりやすく示していくことを望む。
- ・2期区間(川崎大師駅~京急川崎駅)の事業を中止するにあたっては、沿線の住民に対して丁寧な説明に努めるとともに、交通量の多い京急川崎(大)第2踏切(通称:本町踏切)等に関する代替案の検討を着実に進めることを望む。

(3) 対応方針

【1期区間】**事業継続**【2期区間】**中止(都市計画変更を前提に代替案検討を行う)**

(理由)

- 【1期区間】・事業の必要性、実現見通し、費用便益比の結果等から事業を継続する
- 【2期区間】・事業の実現見通し、コスト削減の可能性が低い事、費用便益比の結果、踏切状況等から、現計画(別線ルート)は中止とする
- ・現計画を見直すことにより、残された4つの踏切に対して、別途対策が必要となることから、抜本的な対策、手法を基本に代替案の検討をする
- ・残された4つの踏切対策の検討を進める中で、課題等を踏まえ、本町踏切の代替案検討を先行して着手する
- ・検討にあたっては、費用便益比を勘案しながら、その他効率的、効果的な対策・手法を併せて検討する

(5) 今後の事業の進め方

【1期区間】引き続き、コスト削減に取り組みながら、小島新田駅~東門前駅間(1期①区間)の早期立体化に努めるとともに、東門前駅~川崎大師駅間(1期②区間)については、**鈴木町駅の東側手前で現在線に摺り付けることで事業を推進**

【2期区間】現在の都市計画の変更を前提とした**代替案の検討、地域への説明、建築制限の緩和に向けた取組を推進**

6 今後の取組について

(1) 2期区間の代替案検討

踏切名	・本町踏切、京急川崎(大)第1、港町第1、港町第3(※)※:企業敷地内の私道の踏切
今後の検討内容	・踏切除却する抜本的な対策(ハード対策)は完成までに時間を要するため、効果発現が比較的早い対策(ソフト対策)についても検討を推進 例) ①鉄道の現在線を国道409号の上空または地下を通すなど(単独立体交差化) ②交通動線の代替路確保による踏切除却 ③周辺のまちづくりと連携した安全かつ円滑な歩行者動線の確保 ④歩行者横断施設の検討 ⑤情報通信技術を活用した対策の検討など

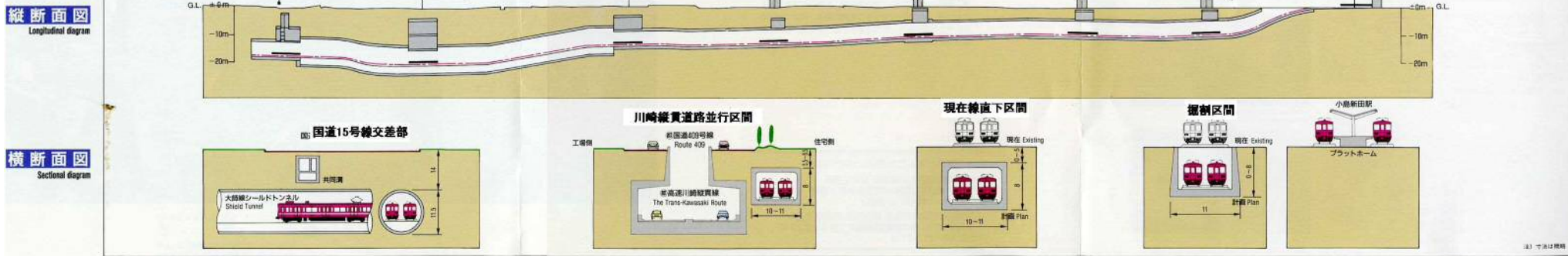
関係機関との協議を進め、平成31年4月を目途に代替案を取りまとめます

(2) スケジュール

	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度以降
1期①区間	事業再評価結果公表	工事推進	地下化切替	完成
1期②区間		設計・関係機関協議等	※工事着手時期は今年度末に公表(予定)	
2期区間	説明会	代替案検討等	代替案取りまとめ	関係機関協議等
				都市計画変更

京急大師線連続立体交差事業概要

参考資料1



◇事業概要

- 都市計画決定 平成5年6月
- 事業認可 平成6年3月～平成36年度
- ⇒当初は、京急川崎駅～小島新田駅で取得
- 平成28年3月、川崎大師駅～小島新田駅に変更
- ※京急川崎駅～川崎大師駅間を事業休止
- 約5km(地下式約4.5km、地表式約0.5km)
- 延長
- 踏切除去数 14箇所(内幹線道路踏切4箇所)
- 駅数 8駅(内 新駅1)

◇時間帯別運転本数(京急川崎駅～小島新田駅)

終日	133本
(平日・上り)	
朝タビーク1時間	12本
(5分間隔)	
データタイム	6本
(10分間隔)	

◇駅別1日平均乗降人員(平成27年度 データ)

駅名	乗降人数
港町	6,431
鈴木町	9,385
川崎大師	16,898
東門前	12,506
産業道路	9,187
小島新田	21,717
合計	76,124

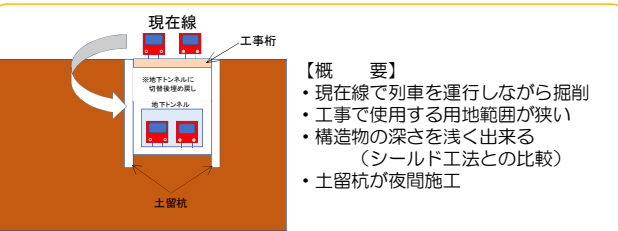
◇踏切状況

踏切道名称	道路名	幅員	時間最大遮断時間(分)	遮断時間(時間)A	自動車交通量(台/日)B	歩行者交通量(人/日)C	平成28年1月調査	
							踏切自動車交通遮断量(台/日)A×B	緊急対策踏切
① 京急川崎(大)第1	本町8号線	11.0 m	15	2.9	978	1,711	2,836	
② 京急川崎(大)第2	国道409号	20.0 m	12	2.3	30,387	1,701	69,890	○
③ 港町第1	港町1号線	7.0 m	15	3.0	705	1,999	2,115	
④ 港町第3	—	11.0 m	23	3.9	708	3,873	2,761	
⑤ 鈴木町第1	鈴木町1号線	14.0 m	23	4.1	8,642	305	35,432	○
⑥ 川崎大師第1	国道409号	25.0 m	13	2.4	10,597	3,604	25,433	
⑦ 川崎大師第2	大師本町3号線	6.0 m	19	3.1	1,147	533	3,556	
⑧ 川崎大師第3	大師本町5号線	6.0 m	19	3.3	0	197	0	
⑨ 川崎大師第4	東門前1号線	6.0 m	20	3.5	419	1,305	1,467	
⑩ 東門前第1	東門前6号線	8.0 m	20	3.7	2,762	8,332	10,219	
⑪ 東門前第2	東門前8号線	5.5 m	18	3.1	0	2,406	0	
⑫ 東門前第3	東門前11号線	4.5 m	16	2.8	112	571	314	
⑬ 産業道路第1	東京大師横浜線	40.0 m	23	4.1	25,144	4,758	103,090	○
⑭ 産業道路第2	田町2号線	8.0 m	24	3.9	3,446	586	13,439	

(注1) ⑬ 産業道路第4踏切道は残存
 (注2) 幹線道路踏切(国道、都道府県道、都市計画道路の踏切)
 (注3) 幹線道路踏切かつ、自動車ボトルネック踏切
 (注4) 歩行者ボトルネック踏切

※自動車ボトルネック踏切: 1日の踏切自動車交通遮断量が5万以上の踏切
 歩行者ボトルネック踏切: 1日の踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の合計が5万以上かつ、1日の踏切歩行者等交通遮断量が2万以上の踏切

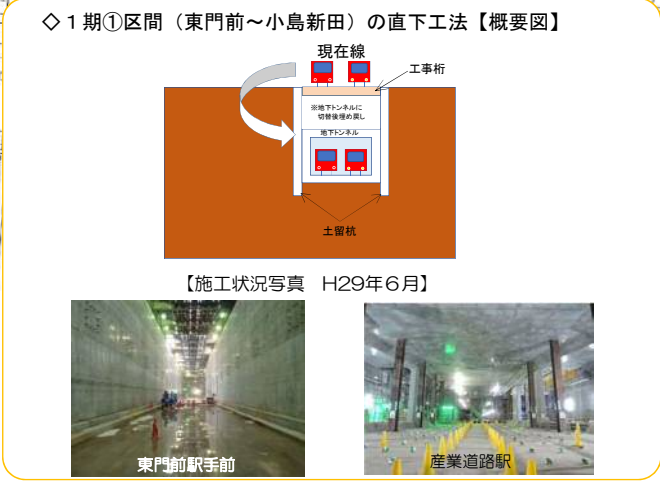
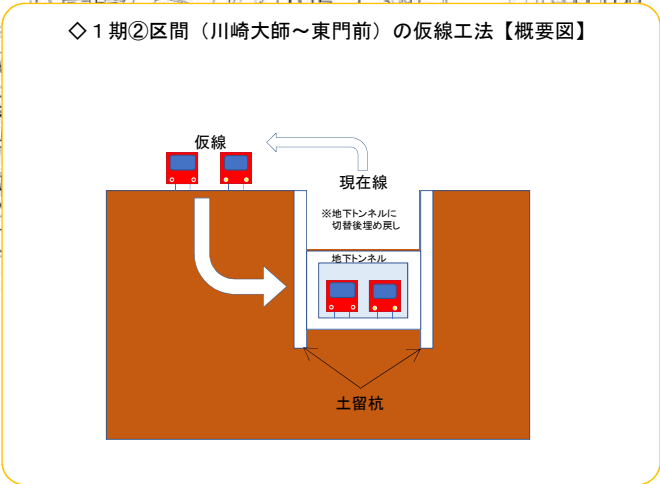
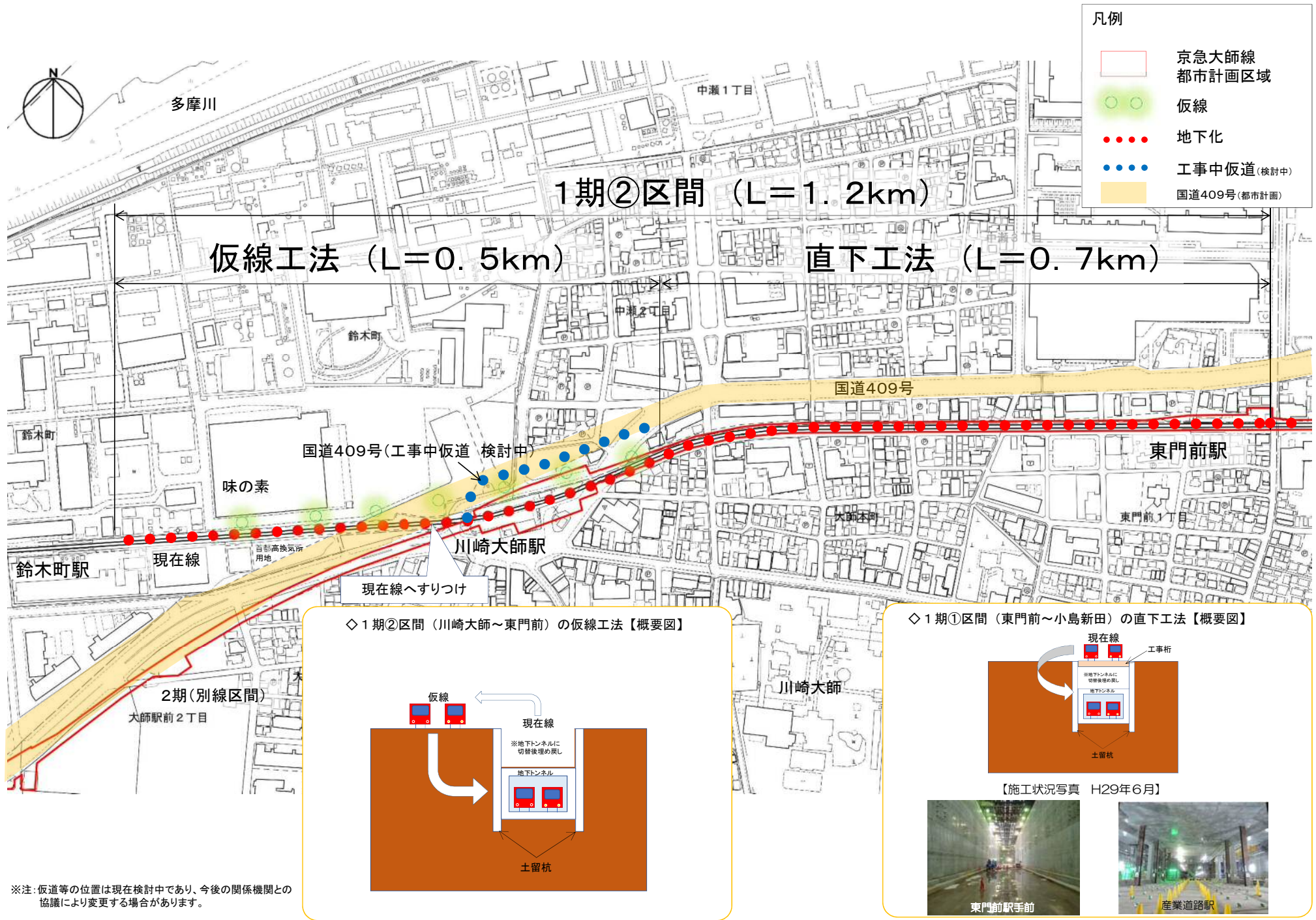
◇1期①区間(東門前駅～小島新田駅)の直下工法【概要図】



【施工状況写真(H29年6月)】



- 【概要】
- ・現在線で列車を運行しながら掘削
 - ・工事で使用する用地範囲が狭い
 - ・構造物の深さを浅く出来る(シールド工法との比較)
 - ・土留杭が夜間施工



※注: 仮道等の位置は現在検討中であり、今後の関係機関との協議により変更する場合があります。

審議結果を踏まえた今後の取組・対応方針について

建設緑政局

<p>評価実施事業</p>	<p>①「連続立体交差事業 京浜急行大師線」【再評価】 ②社会資本総合整備計画「川崎市内における連続立体交差事業による交通渋滞の解消及び踏切事故の解消」【事後評価】</p>
<p>所管課</p>	<p>建設緑政局道路河川整備部道路整備課</p>
<p>審 議 結 果</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ●①再評価の対応方針（案）については、評価結果及び事業をめぐる社会経済状況等を勘案し、妥当と判断 ●②事後評価の内容については、透明性、客観性及び公正さが確保されており妥当と判断 <p>【付帯意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市民から現在の事業進捗状況に関する意見や早期の工事完成要望等の意見が寄せられており、1期区間（川崎大師駅～小島新田駅）の整備に当たっては、引き続きコスト削減を図りながら、効率的・効果的な手法による着実な事業の推進が必要である。 ●費用便益分析の結果に加えて、川崎大師駅周辺のまちづくりへの貢献や、踏切除却による歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上、バリアフリーの推進等の定性的な効果も重要であるため、その効果を市民に分かりやすく示していくことを望む。（主に①に関連） ●2期区間（京急川崎駅～川崎大師駅）の事業を中止するにあたっては、沿線の住民に対して丁寧な説明に努めるとともに、交通量の多い京急川崎（大）第2踏切等に関する代替案の検討を着実に進めることを望む。（主に①に関連） ●掲げた目標が達成できていない産業道路の駅前広場の拡幅については、市民の期待も大きいことから、今後の事業進捗や効果発現の見込みに関して、計画期間終了後もしっかりと説明することを望む。（主に②に関連） 	
<p>審議結果を踏まえた今後の取組・対応方針</p>	
<p>【1期区間】1期区間は、引き続き、コスト縮減に取り組みながら、小島新田駅～東門前駅間（1期①区間）の早期完成に努めるとともに、東門前駅～川崎大師駅間（1期②区間）については、鈴木町駅の東側手前で現在線に摺り付けることで事業を推進します。</p> <p>また、まちづくりへの貢献、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上、バリアフリーの推進等について、地域への丁寧な説明に努めてまいります。</p> <p>【2期区間】2期区間は中止とし、現在の都市計画の変更を前提とした代替案の検討、地域への丁寧な説明、建築制限の緩和に向けた取組を推進します。</p> <p>現計画を見直すことにより、残された4つの踏切に対して、別途対策が必要となることから、抜本的な対策、手法を基本に代替案の検討をします。</p> <p>残された4つの踏切対策の検討を進める中で、課題等を踏まえ、本町踏切の代替案検討を先行して着手します。</p> <p>検討にあたっては、費用便益比を勘案しながら、その他効率的、効果的な対策・手法を併せて検討します。</p>	