

平成19年度 再評価実施事業（国庫補助事業）調査

		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	川崎市 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	15年		該当条項	再評価実施後5年間を経過
完了予定年度	H27年度		関連事業名	川崎縦貫道路、川崎縦貫高速鉄道線
事業の 目的 ・ 概要 ・ 課題	<p>事業の目的</p> <p>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、鉄道施設によって分断された地域の一体化の促進を図る。</p>		<p>事業採択時の背景及び契機</p> <ul style="list-style-type: none"> 昭和49年及び昭和63年に踏切道改良促進法に基き、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・公団で同時施工が確認された。 川崎縦貫高速鉄道線との相互直通運転を計画。 	
	<p>事業内容</p> <p>計画区間 京急川崎駅～小島新田駅</p> <p>事業延長 約5.0km（地下式約4.5km、地表式約0.5km）</p> <p>連絡線 約0.9km</p> <p>除去踏切 14箇所</p> <p>事業許可 平成5年度～平成27年度</p> <p>事業進捗状況 13.5%（事業費ベース）</p> <p>工事着手 平成18年</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</p> <p>工事に必要な用地の取得や、事業の実施に支障となる川崎大師駅付近の貨物専用線の移設補償、鉄道敷きにある東電送電施設の移設補償に日時を要した。</p>	
	<p>事業費規模（単位：百万円）</p> <p>総事業費 約147,000（内 国庫支出金 38,000）</p> <p>執行金額 約19,800（H18年度末）</p> <p>残事業費 約127,200</p>		<p>現状の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 用地交渉難航地権者と交渉し用地取得を推進 用地取得率：36%（段階的整備区間83.6%） 鉄道敷きにある大師 久根崎変電所間の東電送電施設の移設及び踏切道内の地下埋設物移設協議を進める。 川崎縦貫高速鉄道等の関連事業との調整 	

再 評 価 の 視 点	<p>事業の必要性</p> <p>ボトルネック踏切を除却することにより、交通流の円滑化及び分断された地域の一体化の促進を図り、都市機能が改善される。また、川崎南部地域公害裁判の和解条項では、道路管理者として環境基準の達成に向けて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。</p> <p>加えて、交差道路における交通流の円滑化は、災害時の輸送路を確保するうえでも重要な事業と位置づけられる。</p>
	<p>代替案の可能性</p> <p>地下方式に代わる高架方式による連続立体交差化については、小島新田駅から東門前駅間に関しては産業道路に既存高架道路があることから地下方式が経済的であり、また川崎大師駅から京急川崎駅間の別線区間については事業ルートが市街化の著しい区域であるなどのことから採用することは困難である。</p> <p>費用対効果B/Cの説明（事業の効果等）</p> <p>事業全体費用便益比：1.16</p> <p>残事業費用便益比：1.48</p> <p>費用便益の算定結果は、便益額が費用を上まわっており投資効果は認められる。</p> <p>客観的評価指標の項目についても該当する項目が多く事業の必要性が高いと言える。</p> <p>以上のことから本事業を継続して進めることが必要である。</p>
対 応 方 針 案	<p>対応方針案</p> <p>継続・継続（見直しの上）・中止・休止(水道事業及び工業用水道事業のみ)</p> <p>対応方針案の考え方</p> <p>事業の必要性や費用対効果の算定結果などからも、事業継続が妥当である。</p> <p>早期に事業効果を発揮させるため、整備効果の大きい産業道路の先行的立体化など効率的な整備手法（段階的整備）を用いながら事業を推進していく。</p>