

京急大師線連続立体交差事業

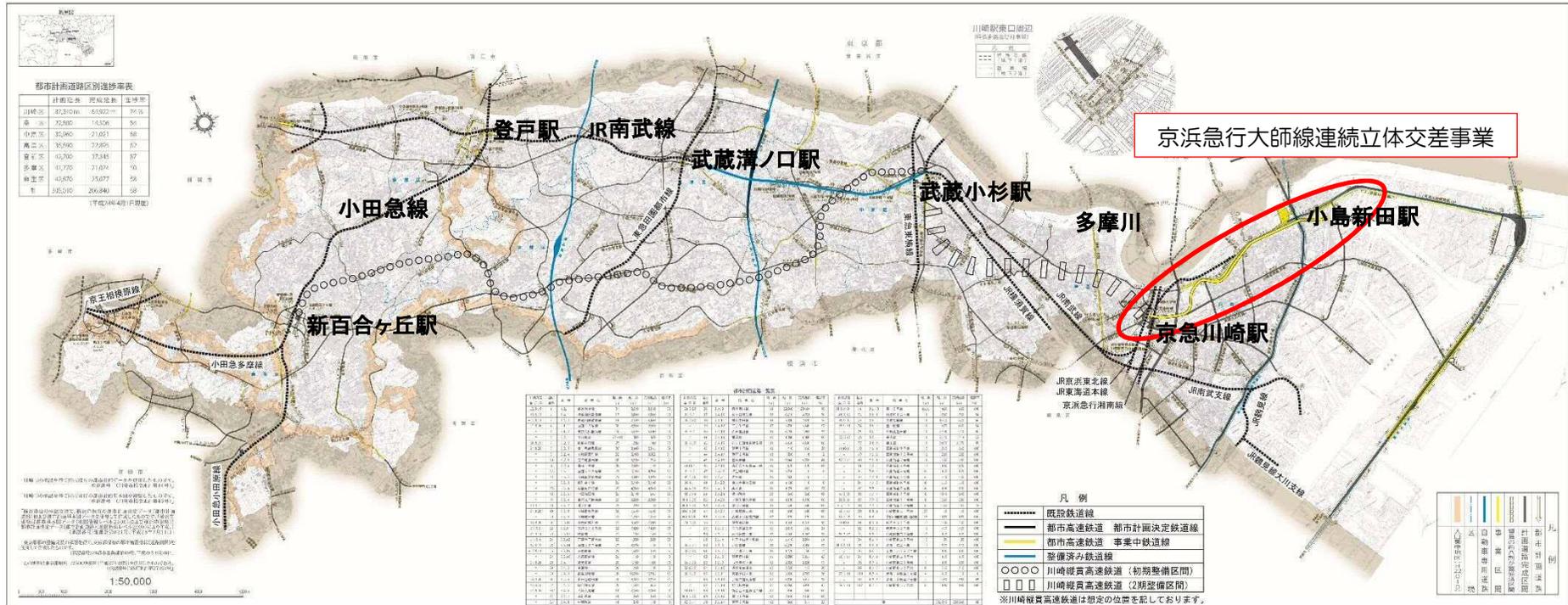
川崎市公共事業評価審査委員会

2017.10.27

1. 事業の概要

(1) 事業の目的・位置

- 京浜急行大師線の踏切を一度に除却
 - ⇒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の低減や大気汚染等の環境改善
 - ⇒鉄道によって分断された地域の一体化を図る



1. 事業の概要

(2) 事業の概要

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）

連絡線：約0.9km

除却踏切：14箇所（1期区間：10箇所、2期区間：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



1. 事業の概要

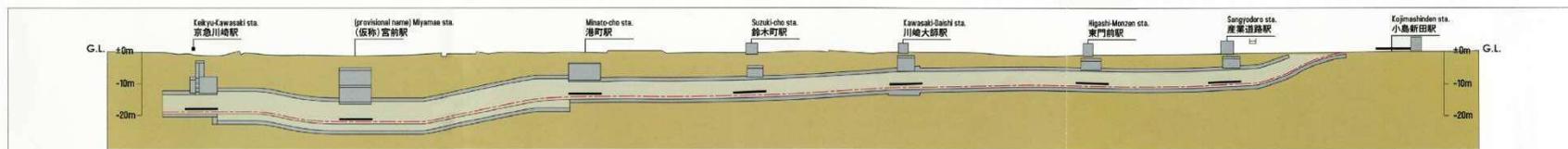
(2) 事業の概要

- ほぼ全線を地下化し、1～14の踏切を除却する計画
- 段階的に整備を推進しており、現在は1期①区間の工事を推進
- 1期①区間（東門前駅～小島新田駅）⇒平成30年度 産業道路立体交差化、平成31年度 完成（予定）

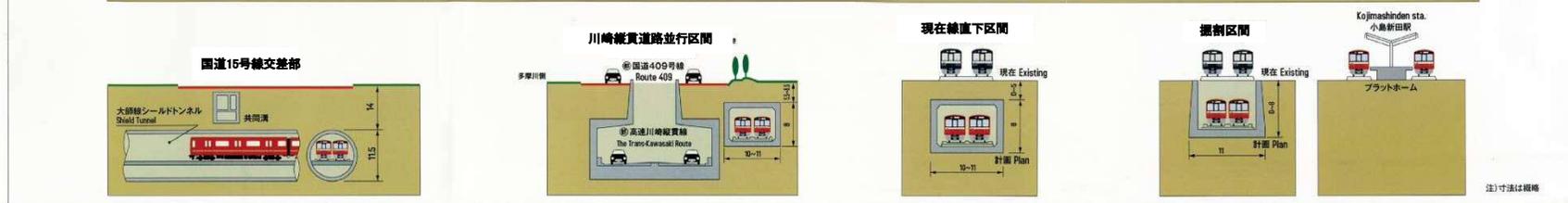
事業平面図
Route diagram



縦断面図
Longitudinal diagram



横断面図
Sectional diagram



2. 事業の経緯

(1) 事業の経過

- 計画段階から工事着手までの経過について

年月日	内容
昭和60年07月	運輸政策審議会(答申7号): 二俣川から新横浜を経て大倉山・川崎方面へ至る路線の新設及び臨海部方面の新設の検討が答申される(神奈川東部方面線)
昭和63年03月	川崎都心・臨海部交通施設整備計画調査 報告書
昭和63年04月	補助事業採択
平成元年08月	京浜急行電鉄と基本協定締結(事業主体、全体計画等)
平成05年06月	都市計画決定
平成06年03月	都市計画事業認可
平成09年06月	第1期事業区間(川崎大師駅手前～小島新田駅)京浜急行電鉄と施行協定締結
平成12年01月	運輸政策審議会(答申18号): 神奈川東部方面線の新横浜から川崎間の記載の消滅、 川崎縦貫高速鉄道線の新設(新百合ヶ丘-宮前平-元住吉-川崎)及び川崎駅において京浜急行大師線との相互直通運転を 検討の答申
平成14年08月	事業再評価委員会開催 事業継続は妥当との報告(結果報告10月)
平成14年09月	第一次行財政改革プランの公表 ・最も費用対効果の大きい産業道路を優先的に立体化する段階的整備 ・別線区間の沿線周辺のみちづくりの計画熟度に整合した対応を条件に事業継続
平成18年02月	段階的整備区間(東門前駅～小島新田駅)工事着手

2. 事業の経緯

(1) 事業の経過

- 工事着手後から現在までの経過について

年月日	内容
平成19年08月	事業再評価 事業継続が妥当との報告
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手前で現在線にすり付けることが妥当であり、また、第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24年11月	事業再評価委員会開催 事業継続が妥当との報告
平成25年03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 ・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 ・2期区間(川崎大師駅～京急川崎駅) :C事業 ※A事業:10年以内完了、B事業:10年内工事着手、C事業:20年内工事着手
平成27年07月	川崎縦貫鉄道 交通政策審議会への本市からの提案を見送り、計画の休止を公表
平成28年03月	都市計画事業認可変更 ・小島新田駅～川崎大師駅間の事業施行期間をH36年度末まで延伸 ・川崎大師駅～京急川崎駅間(2期区間)については、当面工事に着手できないことを理由に事業施行区間から除外
平成28年11月	都市計画法第53条の考え方を定め関係者に周知 ・大師線の2期区間に限り、事業に支障が少ないと判断されるものについては建て替えを許可する内容
平成29年07月	1期②区間の概算事業費(約800億円)及び費用便益比(B/C)を川崎市議会まちづくり委員会で公表

3. 事業の進捗状況

(1) 事業の進捗状況

1 期区間 川崎大師駅～小島新田駅 L=約2.4km
 用地取得：平成8年度 用地買収開始
 取得率84%（未取得箇所：鈴木町すり付け部）
工 事：1期①区間（東門前駅～小島新田駅）平成18年2月より工事開始
 供用予定 平成30年度
 工事完了予定 平成31年度

2 期区間 京急川崎駅～川崎大師駅 L=約3km（高速川崎縦貫線との並行区間約1.2km）
 用地取得：平成5年度用地買収開始
 取得率28%

全 線 用地取得：9,050㎡（全体面積 S=22,903㎡、約40%）
 予算執行：約642億円（全体事業費 C=2230億円、約29%）



3. 事業の進捗状況

(2) 工事手法 (1期①区間：東門前駅～小島新田駅)

【概要】

- 概算事業費：約642億円
- 延長：約1.2km

【直下工法とは】

- 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できる (シールド工法との比較)
- 土留杭は夜間に施工

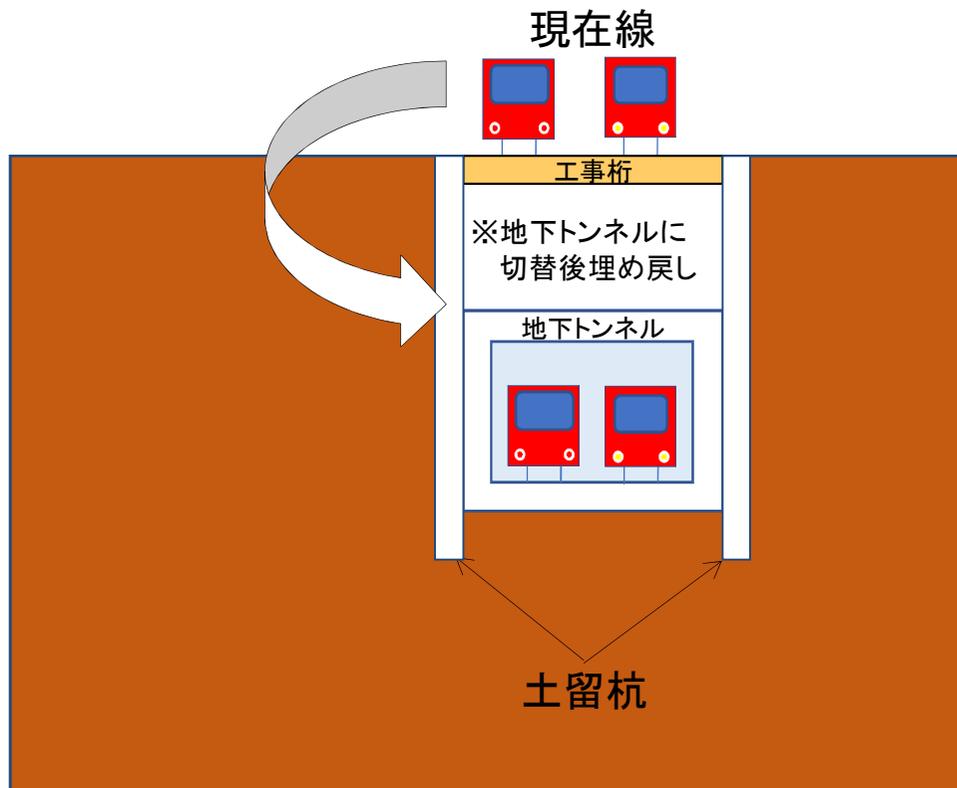


図 直下工法の概要図



写真 施工状況 (H29年6月)

3. 事業の進捗状況

(3) 工事手法（1期②区間：鈴木町駅現在線～東門前駅）

【概要】

- 概算事業費：約784億円
- 延長：約1.2km

【仮線工法とは】

- 仮線に運行を切替えて、現位置を掘削
- 土留杭の施工は、昼間と夜間

【採用可能となる前提条件】

- 比較的まとまった用地があり、補償物件等が少ない
- 全体のコスト削減、工期の短縮に寄与

・事業費検討の過程：1期①区間の施工の実績や1期②区間の現場状況を踏まえ検討

【検討当初】

- 1期①区間と同じ直下工法による概略検討

【検討中に生じた課題】

- 想定の実業費（1期①区間の事業費（642億円）+駅1つ分の増）を上回る可能性が生じた

【課題解決に向けた工法検討の考え方】

- 土留杭を夜間施工から昼間施工に変更（昼間施工範囲を増やす）⇒作業効率の向上
- 工事桁の使用数量の縮減⇒コスト縮減

【工法の選定】

- 仮線工法の一部適用（川崎大師駅付近）

1期②区間（鈴木町駅（現在線）～東門前駅）は、川崎大師駅付近（延長500m）を対象に、仮線工法を一部適用する予定

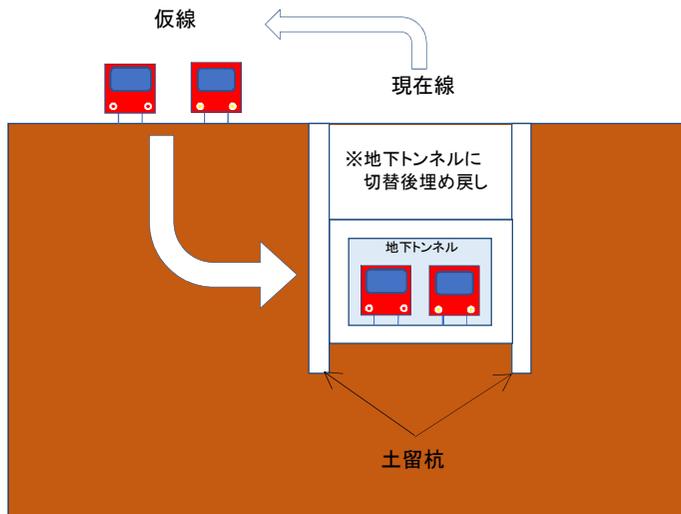


図 仮線工法の概要図



4. 沿線の状況

(1) 京急大師線

- 京急大師線の乗車人員は、いずれの駅でも増加傾向にあり、平成18年から平成27年の10年間で約12%増加している。
- 都市型住宅の建設に伴う、東門前駅の乗車人員の増加が最も顕著であり、平成18年からの10年間で約87%（約2,900人）増加している。次いで、港町駅が約52%（約1,000人）増加している。

※参考：港町駅隣接の都市型住宅の戸数 1408戸

表 時間帯別運転本数
(京急川崎駅～小島新田駅)

終日	133本/日 (平日・上り)
朝夕ピーク時	12本/時 (5分間隔)
オフピーク時	6本/時 (10分間隔)

表 駅別1日平均乗降人員

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

出典：平成27年度 京浜急行電鉄（株）データ

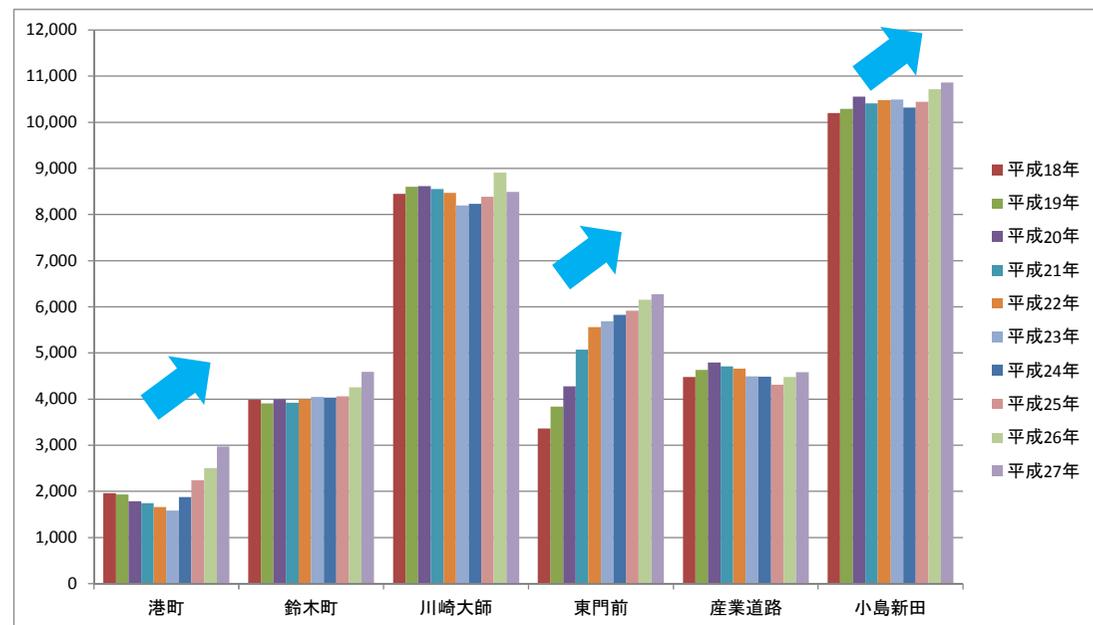


図 京急大師線の駅別乗車人員の推移

※乗車人員：駅で乗車した人員

※乗降人員：駅で乗車、降車した人員

4. 沿線の状況

(2) 京急大師線の踏切道

- 京急大師線の踏切道の時間最大遮断時間は、12~24分となっている。
- 3つのボトルネック踏切があり、1期区間は2箇所、2期区間は1箇所となっている。

表 踏切道実態調査結果

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

〈注1〉⑬産業道路第4踏切道は残存

資料：平成28年1月調査

〈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

開かずの踏切：ピーク時の遮断時間が40分/時以上の踏切

4. 沿線の状況

(3) 沿線人口

- 京急大師線の沿線人口（現在路線と隣接する町丁目人口）は、平成19年から平成28年の10年間で約33%増加している。
- 朝ピーク時間帯に踏切を通行する東門前小学校の児童数は、約800人

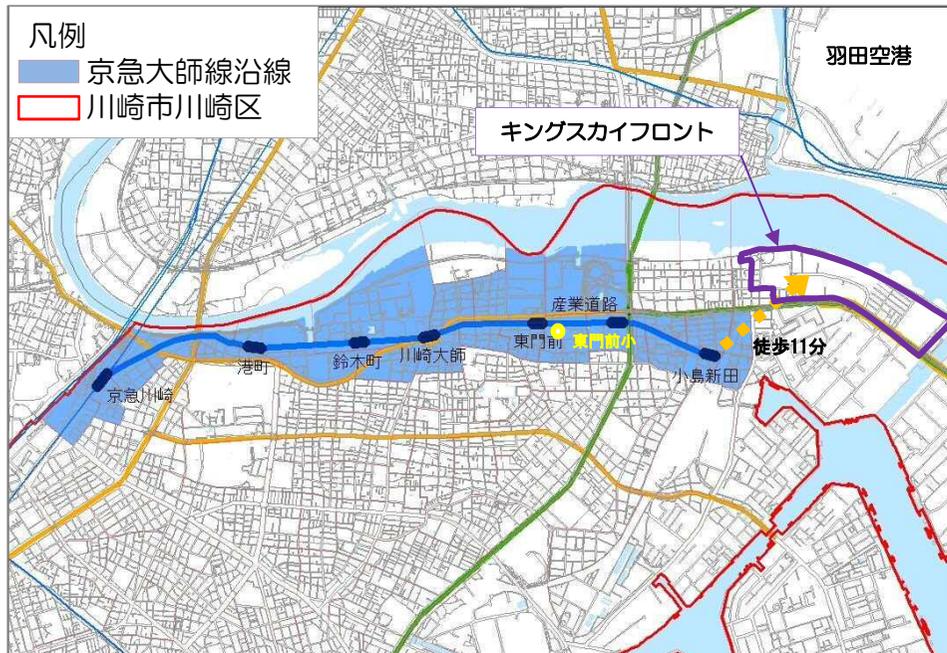


図 京急大師線沿線の人口集計範囲

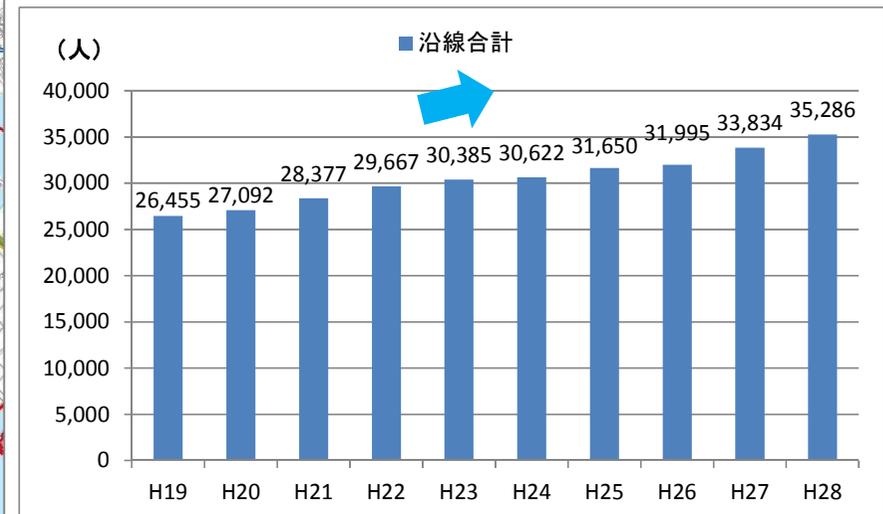


図 京急大師線の沿線人口の推移

4. 沿線の状況

(4) 周辺の交通ネットワーク

- 鉄道ネットワーク：小島新田駅からの所要時間は、横浜、品川まで約20分
- 道路ネットワーク：殿町キングスカイフロントからの所要時間は、横浜、東京まで約30分
⇒京急大師線沿線は、拠点へのアクセスが良く、交通利便性が高い



図 鉄道ネットワーク



図 道路ネットワーク

4. 沿線の状況

(5) まちづくり (羽田空港との連携強化)

- 川崎市臨海部では、羽田空港周辺との連携強化に向けた取組を推進
- 川崎市臨海部と羽田空港を結ぶ「羽田連絡道路」が、2020年の供用に向け工事着手
- 川崎市の「殿町キングスカイフロント」では、産学官の連携による世界的なイノベーション創出拠点の形成に向け、研究機関の集積が進んでいる



羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会
 (第1回川崎市資料)
http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/toshisaisei/hk_renkeikyouka/index.html

羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会 (第3回資料)
http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/toshisaisei/hk_renkeikyouka/index.html



図 殿町 キングスカイフロント

図 羽田連絡道路イメージ
 (羽田空港より多摩川上流側を望む)

5. 事業の効果

(1) 交通の円滑化

- 踏切除却による交通改善
 - ボトルネック踏切の除却による交通円滑化
 - 連坦した踏切の除却による地域の一体性向上
- ネットワークの構築
 - 踏切が除却され、歩行者、車両、鉄道の安全性が向上
- その他
 - バス路線の利便性の向上（国道409号、産業道路）
 - 羽田連絡道路の経路による羽田空港へのアクセス向上
 - 各駅のバリアフリー化による鉄道利便性の向上
 - 発災時の円滑な避難や物資輸送など防災力の向上

○バリアフリー化された駅舎
EV・ESの設置された駅舎（仙台・台原駅）



- : 踏切交通遮断量が10,000台時/日以上
- : 踏切交通遮断量が10,000台時/日以上



5. 事業の効果

(2) まちづくりの促進

- ・ 鉄道に分断されている地域の解消
- ・ 周辺の開発プロジェクトとの相乗効果による沿線価値の向上
- ・ 殿町キングスカイフロントへの自動車アクセスの向上



5. 事業の効果

(3) 歩行者・自転車の安全な通行空間の形成

- 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
- 駅前広場との一体的な整備による駅周辺のバリアフリー化（川崎大師駅・産業道路駅）

○踏切部の現状

歩行者・自転車の輻輳状況（東門前第1踏切）



通学路に指定されている踏切（東門前第2踏切）



○バリアフリーを推進する駅施設

構内踏切（東門前・産業道路）



スロープ・EV・ESのない連絡通路（川崎大師）



5. 事業の効果

(4) その他

- 緊急輸送道路（産業道路、国道409号）の円滑化
- 温室効果ガス等の削減
- 地下化後の上部空間の有効活用
- 観光地の顔となる駅前空間の形成（川崎大師）
- マンション戸数の増加（東門前駅、産業道路駅周辺）

○緊急輸送道路位置図



○温室効果ガス等の削減

表 削減される自動車からの温室効果ガス等

項目	削減量 (トン/年)	削減率 (%)
CO2	49,511.2	0.10
NOx	231.9	0.12
PM	7.4	0.09

○地下化後の上部空間の有効活用

小田急小田原線
（世田谷代田～和泉多摩川間）
貸菜園、駐輪場、駅ビル用地等に活用



写真 貸菜園の例（アグリス成城）

○マンション戸数の増加

産業道路駅前の住宅開発
（138戸→558戸）



○観光地の顔となる駅前空間の形成



6. 事業の投資効果（費用対効果分析）

（1）費用対効果分析（B/C）の流れ

- 費用対効果分析（B/C）は、「費用便益分析マニュアル＜連続立体交差事業編＞」をもとに実施した。

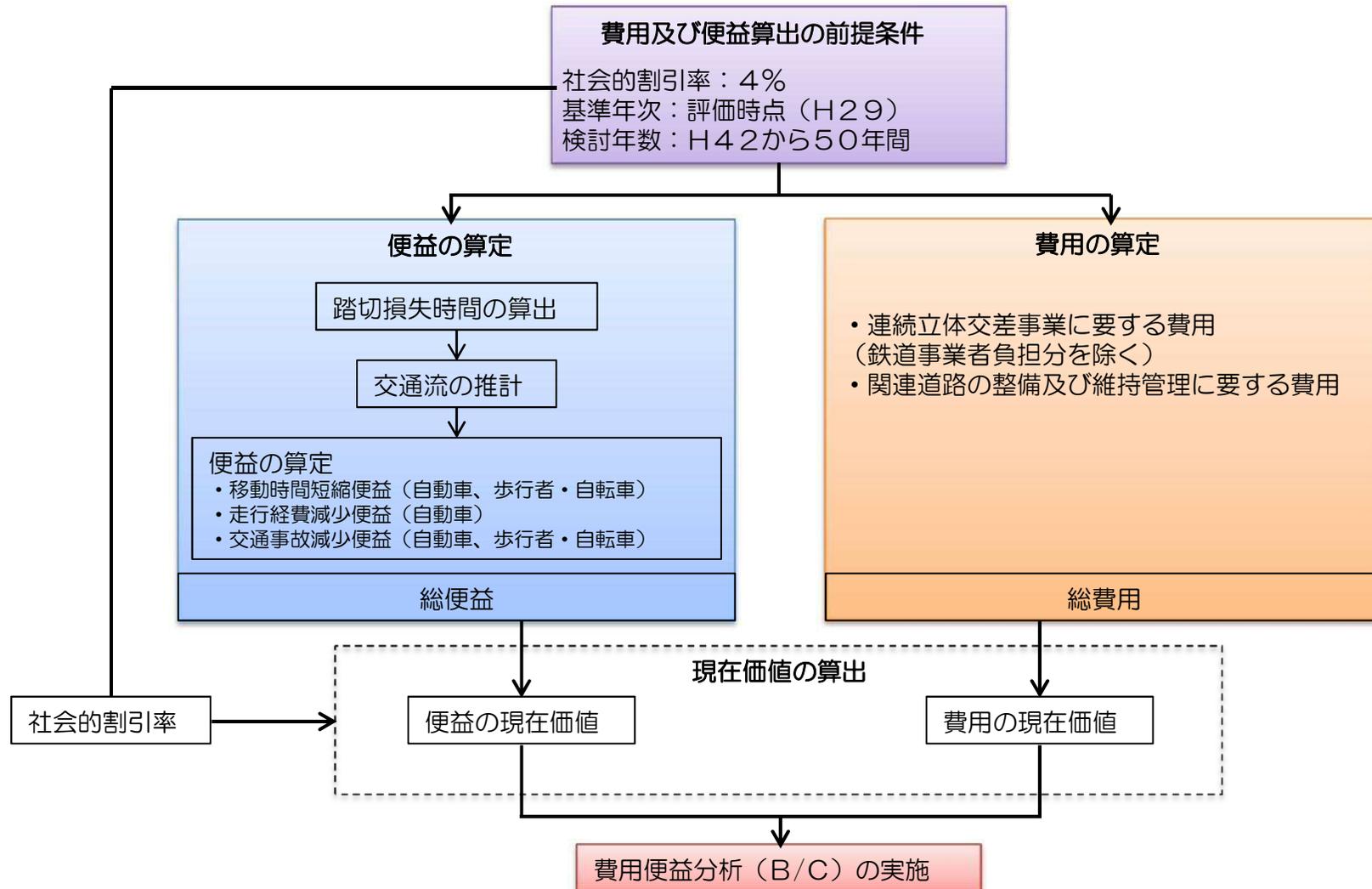


図 費用対効果分析（B/C）の流れ

6. 事業の投資効果（費用対効果分析）

（2）費用対効果分析（B/C）の前提条件

- 費用対効果分析（B/C）は、平成29年度を基準年に最終供用年度から50年間を検討期間として、各B/Cケースの検討を行った。

表 主な検討条件

項目	今回(平成29年度)	前回(平成24年度)からの変更点
1 便益マニュアル	費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編> 平成20年11月 国土交通省道路局都市・地域整備局	変更無
2 事業期間	昭和61年度～平成43年度	変更無
3 基準年次	評価時点(平成29年度)	評価時点の変更(前回:平成24年度)
4 検討期間	最終的な供用開始年次から50年間 (暫定供用区間における便益は、暫定供用年次から、最終的な供用年次の50年後まで計上)	変更無
5 社会的割引率	4%	変更無
6 交通流推計年次	平成30、35、42年度	1期①区間、2期区間の供用開始年次変更 (前回:平成31、35、43年度)
7 踏切損失時間算出根拠	踏切道実態調査表(平成26年9月調査)	最新版に変更(前回:平成21年9月調査)
8 道路交通センサス現況OD表	平成17年	変更無
9 道路交通センサス将来OD表	平成42年(17年ベース)	変更無
10 将来道路ネットワーク	第2次道路整備プログラム(平成28年3月)等	羽田連絡道路、国道357号、臨港道路などを 将来道路ネットワークに追加
11 総事業費	約2,230億円	各区間の事業費の見直し(前回 約1,470億円)
12 便益額	約1,843億円	将来道路ネットワークの見直し(前回 約1,278億円)

◇社会的便益とは？

事業により発現する走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少等の効果を貨幣価値化したもの

◇現在価値とは？

発生時期の異なる貨幣価値を比較可能にするために、将来の価値を一定の割引率を使って、現在時点まで割り戻した価値

6. 事業の投資効果（費用対効果分析）

（3）費用対効果分析（B/C）結果

○便益（B）

区間	基準年における現在価値			
	移動時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	合計
1期（①+②）	1,504億円	8億円	▲3億円	1,509億円
1期（①+②）+2期	1,841億円	5億円	▲3億円	1,843億円

※交通事故減少便益

・踏切事故解消便益・・・なし（過去10年間事故なし）

・交通の円滑化による交通事故減少便益及び踏切事故解消便益を計上。

○費用（C）

区間	基準年における現在価値
	事業費
1期（①+②）	1,479億円
1期（①+②）+2期	2,115億円

○費用便益比（B/C）

区間		B/C
1期（①+②）	鈴木町駅（現在線）～小島新田駅	1.02
1期（①+②）+2期	京急川崎駅～小島新田駅	0.87

7. 今後の対応方針（案）

（1）事業再評価の視点

（1）事業を取り巻く社会経済状況の変化

- 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、都計事業認可の変更（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

（2）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
（概ね理解を得られている状況）



国道用地

【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

（3）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、代替案の可能性有



本町踏切

7. 今後の対応方針（案）

（2）今後の対応方針（案）と事業の進め方（案）

（1）費用便益比（B/C）

区間		B/C
1期（①+②）	鈴木町駅（現在線）～小島新田駅	1.02
1期（①+②）+2期	京急川崎駅～小島新田駅	0.87

（2）再評価方針（案）

■ 1期区間：事業継続

⇒事業の必要性、実現見通し、費用便益比の結果等から判断

■ 2期区間：中止（都市計画変更を前提に代替案検討を行う）

⇒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、踏切状況等から判断

⇒・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、京急川崎（大）第2踏切（通称：本町踏切）について代替案の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

（3）今後の事業の進め方（案）

■ 1期区間：

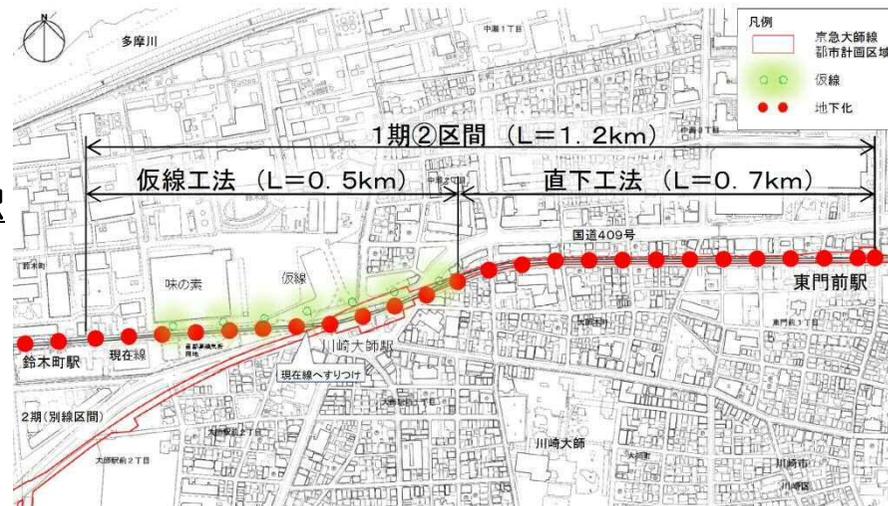
⇒引き続き、コスト縮減に取り組みながら、

東門前駅～小島新田駅間の早期立体化に努める

⇒鈴木町駅～東門前駅の区間については、鈴木町駅の東側手前で現在線に擦り付けることで事業を推進

■ 2期区間：

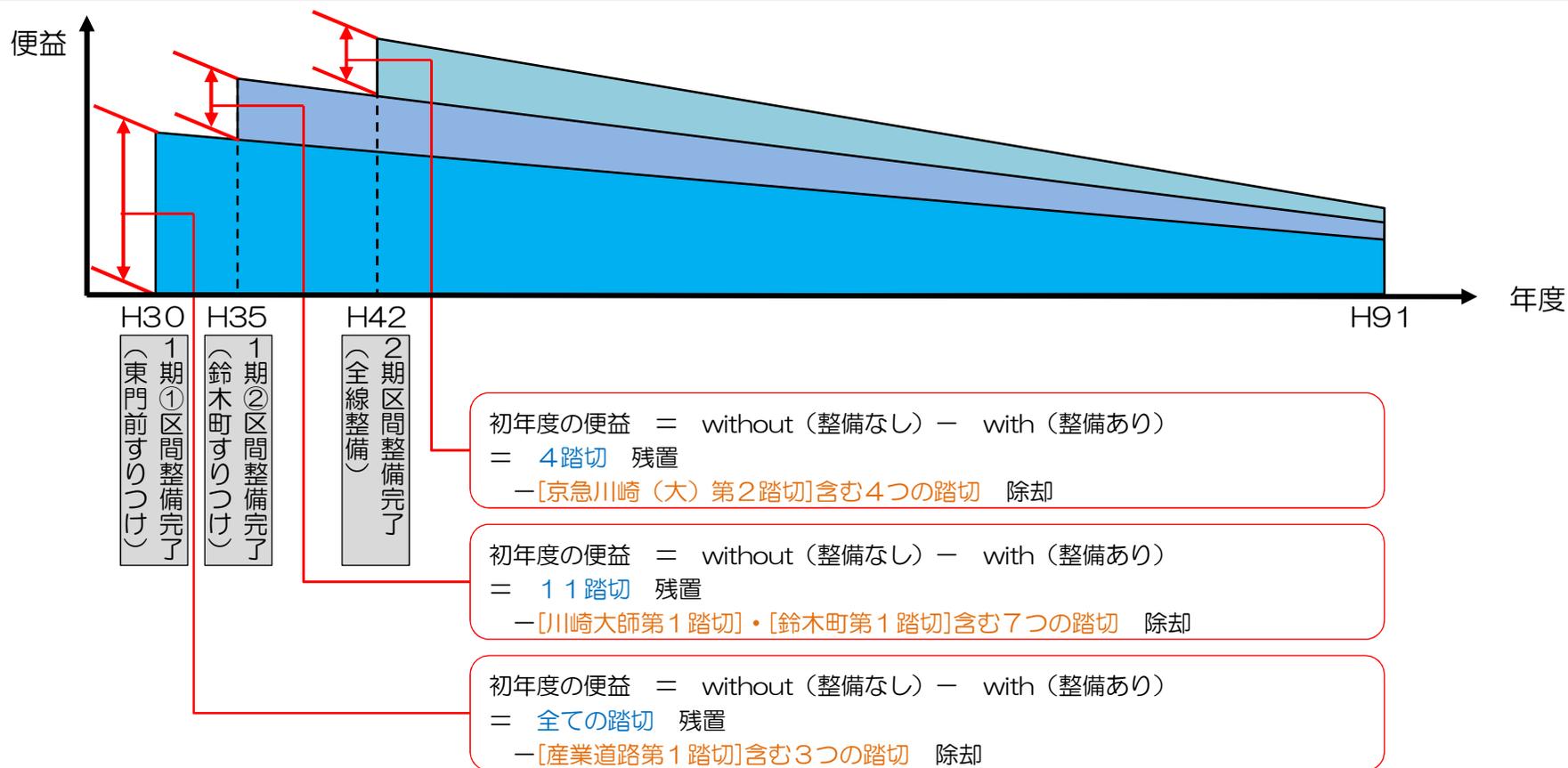
⇒現在の都市計画の変更を前提とした代替案の検討、地域への説明、建築制限の緩和に向けた取り組みを推進



【参考】事業の投資効果（費用対効果分析）

便益の計上期間について

- 便益の計上期間は、各区間の供用開始年次から、2期区間の整備が完了して50年後までとする。
- 1期区間は、最終的な供用より早期に便益を発現する。そのため、この早期発現便益を計上する。
- 本事業は、1期と2期区間の効果が一体的に発現するため、2期区間の供用年次から50年後まで便益を計上する。
- 費用は、都市側負担分について考慮する。



【参考】事業の投資効果（費用対効果分析）

（1）1期②区間の事業期間を延伸した場合のB/C

- 1期②区間の事業期間を7年間（供用開始年：H35→H42）延伸した場合においても、1期（①+②）区間のB/Cは1.02となり、投資を上回る効果が発現する。

○便益（B）

区間	基準年における現在価値			
	移動時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	合計
1期（①+②）	1,442億円	3億円	▲4億円	1,441億円

○費用（C）

区間	基準年における現在価値
	事業費
1期（①+②）	1,414億円

○費用便益比（B/C）

区間	B/C
1期（①+②）	1.02

⇒投資を上回る効果が発現

【参考】事業の投資効果（費用対効果分析）

（２）費用対効果分析（B/C）結果【感度分析】

今後の事業を取り巻く不確実性を的確に認識するため感度分析を実施

交通量・費用において±10%の変動幅で確認（費用便益分析マニュアルより）

【結果】 交通量変動：便益が-10%となった場合、B/Cは1を下回る。

費用変動：費用が+10%となった場合、B/Cは1を下回る。

→今後も引き続き、コスト縮減に取り組みながら事業を推進する必要がある。

○交通量の変動の影響

1期（①+②）

変動量	総費用 (現在価値化)	総便益 (現在価値化)	B/C
-10%	1,479億円	1,358億円	0.92
±0%		1,509億円	1.02
+10%		1,660億円	1.12

○費用（C）の変動の影響

1期（①+②）

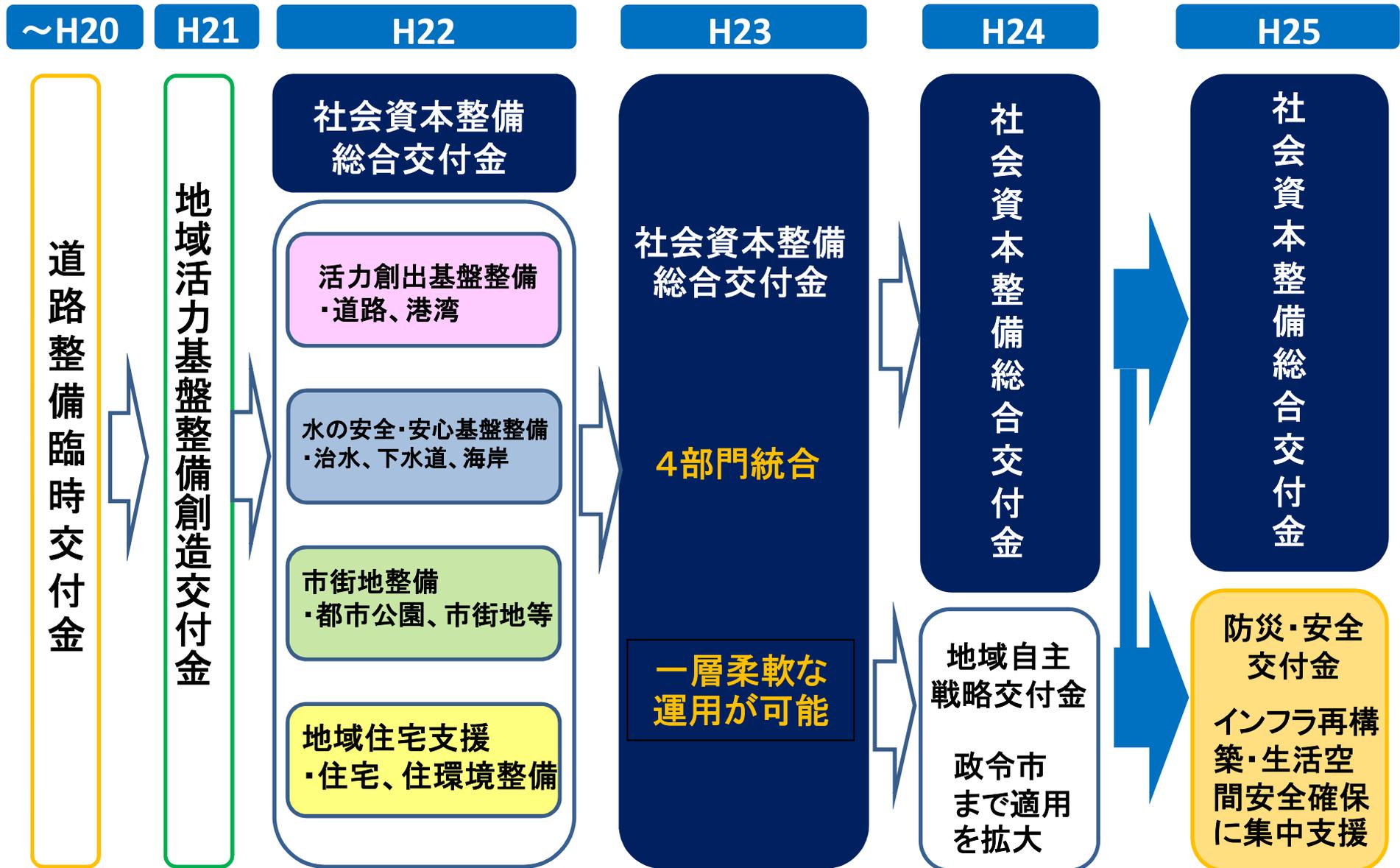
変動量	総費用 (現在価値化)	総便益 (現在価値化)	B/C
-10%	1,331億円	1,509億円	1.13
±0%	1,479億円		1.02
+10%	1,627億円		0.93

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

社会資本整備総合計画

川崎市建設緑政局道路河川整備部道路整備課

道路整備に関する交付金制度の変遷について



社会資本整備総合交付金について

概要

○活力創出、水の安全・安心、市街地整備、地域住宅支援といった政策目的を実現するため、地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、目標実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備等を総合的・一体的に支援。

従前の補助金



個別補助金を原則廃止



社会資本整備総合交付金

計画期間

3年～5年

事業評価

目標の設定を行い、計画期間が終了した段階で事後評価を実施し、公表する

計画の概要

～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～

○計画の名称

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

○計画の期間

平成25年度～平成29年度

○計画の目標

連続立体交差事業を実施することにより、都市交通円滑化を図るとともに、都市機能の向上・活性化を図る。

○計画の成果目標

連立事業を推進することにより、駅前広場整備や周辺のまちづくり計画が進展し、都市機能の向上・活性化が図られることから、向上・活性化の度合いを評価するため、次のとおり、目標を設定した。

・連立事業と併せて実施する駅前広場拡幅

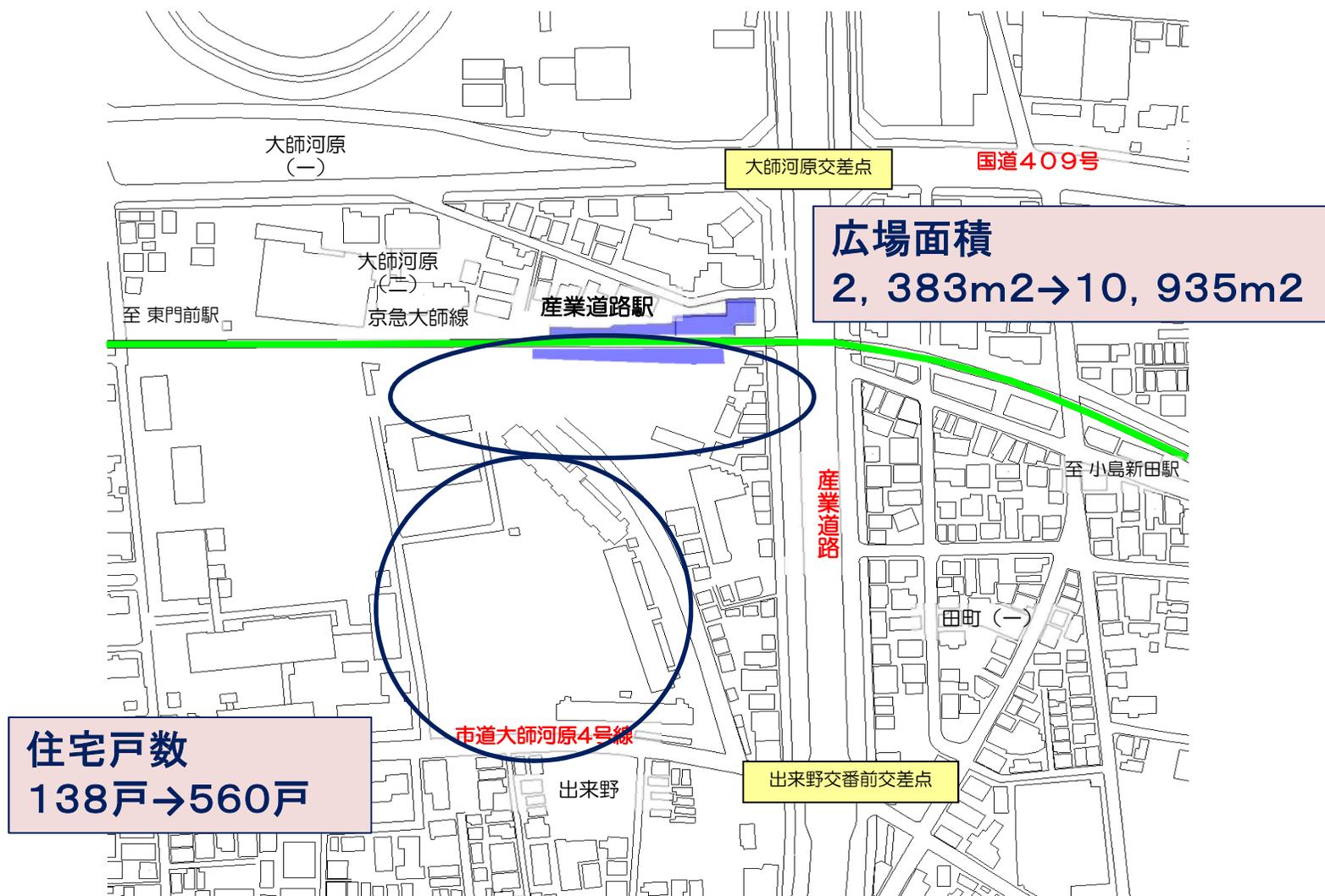
地区計画駅前広場面積：現況値(H25) **2,383m²** → 目標値(H29) **10,935m²**

・駅前広場隣接のまちづくり計画の進展

住宅戸数：現況値(H25) **138戸** → 目標値(H29) **560戸**

計画の成果目標

産業道路駅周辺平面図 (平成25年度)



取組状況

～①連続立体交差事業の用地取得及び工事推進～

○進捗状況(H25→H29)

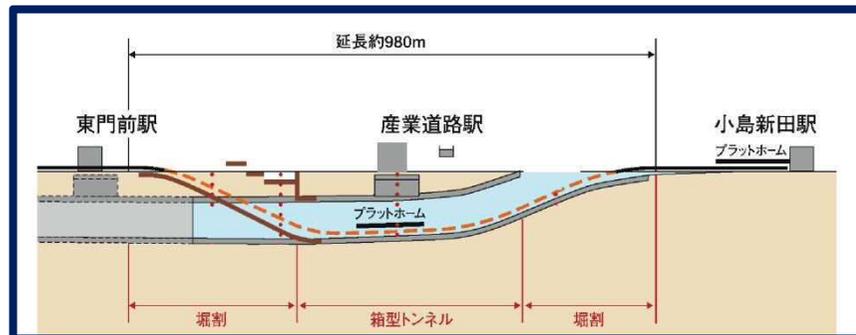
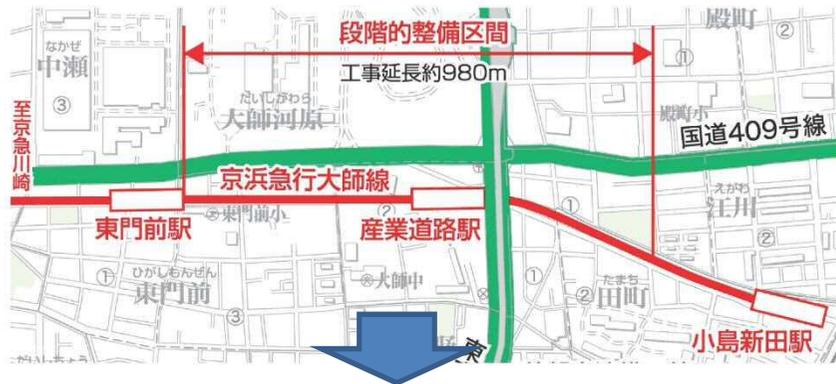
・計画事業費:20,756,000(千円)、執行額:16,935,189(千円) → 進捗率:81.6%

○連続立体交差事業の用地取得及び工事推進

- ・1期区間(川崎大師～小島新田)の事業用地の取得完了
- ・1期①区間(東門前～小島新田)の工事推進

○工事スケジュール

- ・平成30年度 産業道路立体交差化
- ・平成31年度 工事完成



完成イメージ

産業道路踏切



現況

完成



慣性的な交通渋滞を解消。(イメージ)

産業道路駅



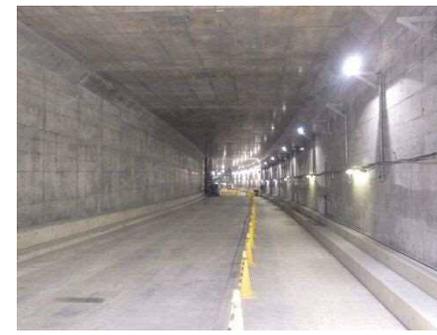
現況

完成



地下2階のホームへはエレベーターとエスカレーターの利用が可能。(イメージ)

取組状況 ~工事の進捗状況 (H25→H29)~



取組状況

～②産業道路駅前地区地区計画の決定～

○産業道路駅前地区地区計画(平成26年3月決定)の概要

京浜臨海部を中心とするネットワークを強化する交通拠点機能を強化するとともに、良質な都市型住宅等の計画的な整備と適切な土地利用を誘導し、その維持保全を図ることにより臨海部の都市再生を推進することを目標とする。



A地区

京浜急行大師線連続立体交差事業とあわせて駅舎及び関連施設等の整備を行うとともに、駅南側に臨海部の交通ネットワークを強化する駅前交通広場等を整備する。

B地区

駅前という立地を活かし、良好な都市型住宅を整備するとともに、地域の利便に供する商業・業務機能や、生活支援機能を整備し、土地の高度利用を図る。

C地区

駅近接かつ産業道路沿いという立地を活かし、沿道型の商業・業務や、居住機能等が複合する市街地の形成を図る。

取組状況 ～③地域への説明会の実施～

○地域への説明会の実施

事業の進捗状況等について、沿線の町会関係者等で構成される沿線協議会を通じ、平成25年8月、平成26年8月、平成27年11月、平成28年5月・11月、平成29年7月の計6回実施。



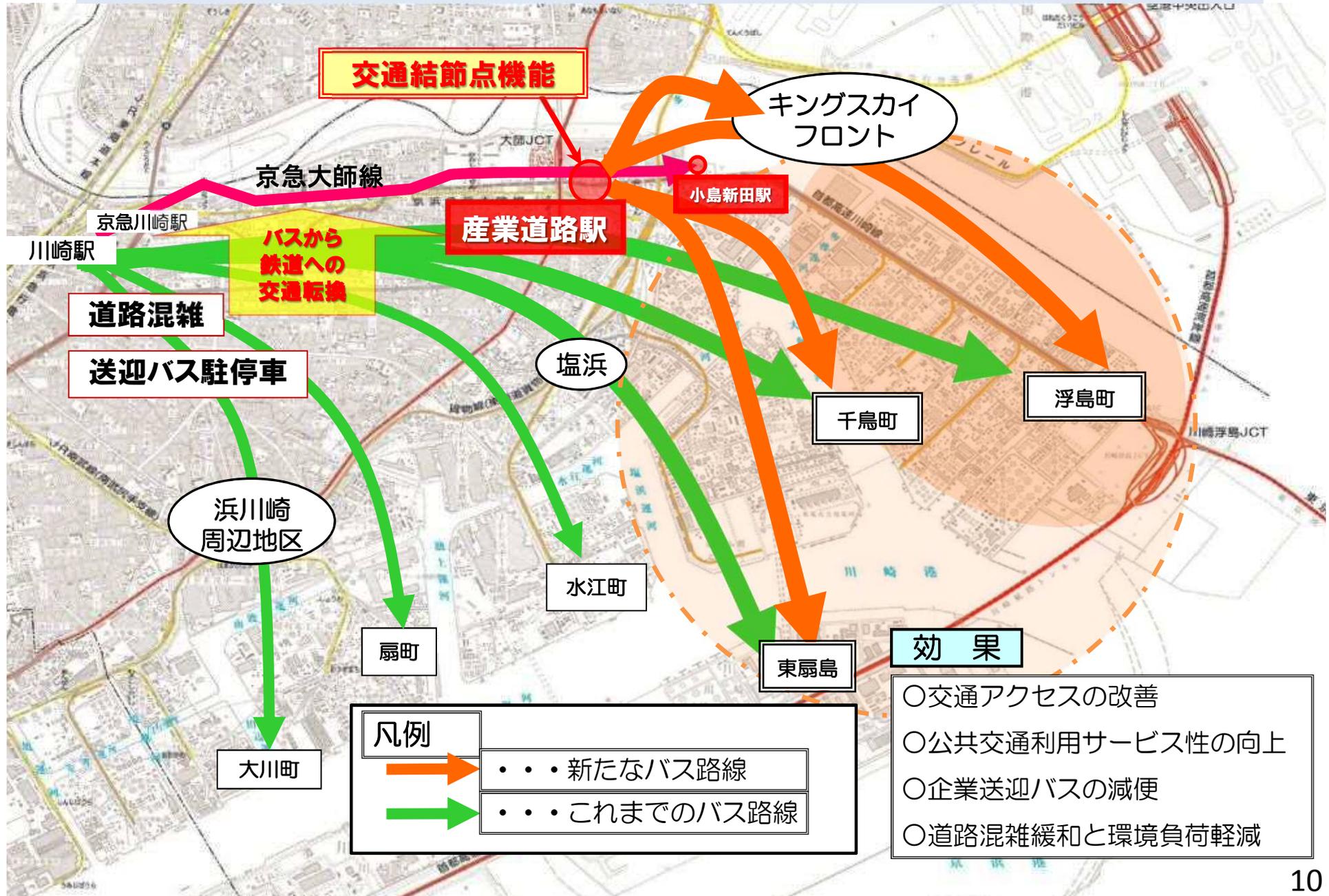
成果目標の実現状況

○地区計画駅前広場面積 : 目標値 (H29)10,935m² → **実績値 10,935m²(見込み)**

○住宅戸数 : 目標値 (H29)560戸 → **実績値 558戸(確定)**



臨海部における交通対策について



目標達成状況の考察

○連立事業と併せて実施する駅前広場拡幅

地区計画駅前広場面積は現在検討中ですが、暫定バス乗降場が2台分整備され、駅前広場機能が一部発現しております。



連続立体交差事業と併せて駅前広場整備（H32予定）を行うことにより、目標を達成するものと見込んでおります。

○駅前広場隣接のまちづくり計画の進展

駅前広場に隣接する住宅開発が完成し、まちづくり計画の進展が図られました。



目標を概ね達成しました。

市民意見募集・調査の状況

～意見募集の方法～

○市民からの意見

内 容 : 市ホームページで意見を募集。

区役所等に冊子、意見書(紙)を設置。

手 法 : 意見書の持参、郵送、FAX、メールなどにより意見を募集。

実施期間 : 9月1日～9月29日

○駅利用者等からの意見

内 容 : 産業道路駅利用者等にアンケート調査を実施。

手 法 : 駅周辺で、対象者にあらかじめ用意した設問に回答して頂く。

実施期間 : 9月21日(午後)、9月25日(午前)

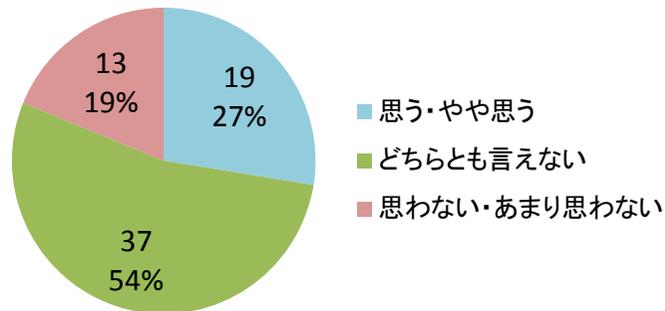
市民意見募集・調査の状況

～意見募集の結果～

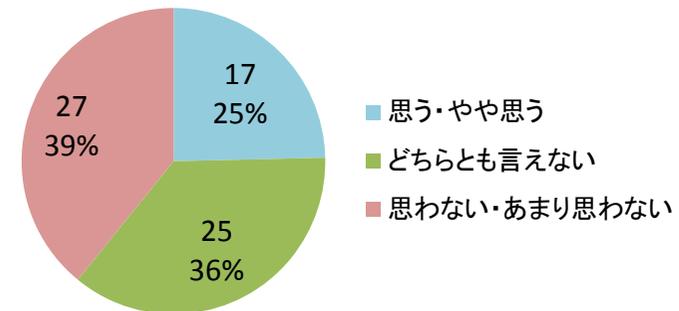
○意見募集の結果

→アンケート回収数 69件

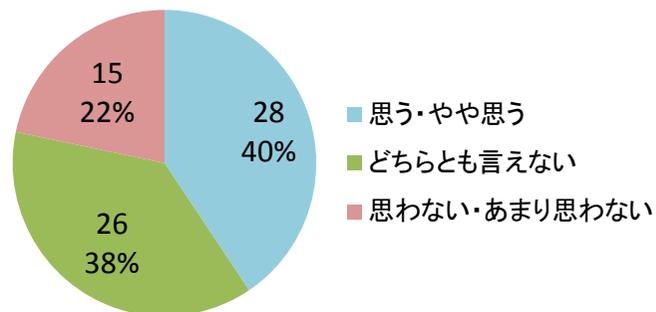
(問) 暫定バス乗降場が整備されて、駅周辺の利便性が向上したと思うか。



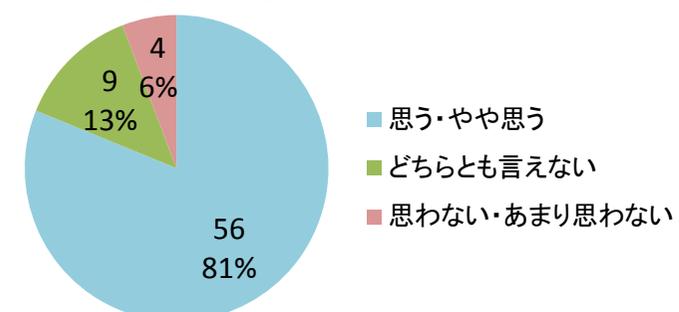
(問) 暫定バス乗降場を含む、現在の、駅の周辺状況に満足しているか。



(問) 新たな住宅開発が完成して、駅周辺のまちづくりは進展したと思うか。



(問) 連立事業の実施に伴い、将来、より一層まちづくりが進展し、駅前広場や駅周辺の利便性が向上することを期待するか。



市民意見募集・調査の状況

～意見募集の結果～

○その他の意見

- ・「早く工事を完成させてほしい」
- ・「工事期間が長すぎる」
- ・「バス路線・便数を増やしてほしい」
- ・「駅周辺に商業施設が増えるとよい」 など



- ・連続立体交差事業の進展と関連して、暫定バス乗降場や新たな住宅開発が完成したことなどから、一定程度、利便性の向上やまちづくり計画の進展が図られたと感じる利用者はいるものの、現在の駅前広場や駅の周辺状況に対する満足度は低い。
- ・連続立体交差事業の実施に伴い、将来のまちづくりが進展し、駅前広場や駅周辺の利便性が向上することを期待している利用者は多い。
- ・その他、現在の事業の進捗状況に対する不満や、早期完成が望まれている。

総合的な所見

連続立体交差事業の進展と関連して、暫定バス乗降場の整備や、新たな住宅開発が完成したことなどにより、産業道路駅の利便性の向上や、まちづくり計画の進展が図られたが、連続立体交差事業が事業中のため、駅前広場を含む駅周辺のまちづくりは途上であり、事業効果はまだ十分に発揮されている状況にはなく、事業の早期完成が期待されている。

今後の方針

連続立体交差事業は完成までに多くの時間と費用を要しますが、多くの踏切を除却することで、渋滞解消による道路交通の円滑化や踏切事故の解消、鉄道により分断された市街地の一体化による地域の活性化が図られるなど、地域の活力や魅力の向上にも波及する効果の高い事業であることから、事業効果の早期発現に向けて、引続き、コスト縮減に取り組ながら事業の進捗を図る。