

平成29年度 再評価実施事業（社会資本総合整備計画要素事業）調書		事業所管部局(国)	国土交通省 都市局 街路交通施設課
計 画 名	連続立体交差事業 京浜急行大師線	事業担当局(市)	川崎市 建設緑政局
要素事業名	連続立体交差事業		
場 所	川崎市川崎区内		
事業採択年度	昭和63年度	認可・承認等年度	平成5年度
経 過 年 数	30年	該 当 条 項	「川崎市公共事業評価審査委員会運営要綱第2条第1項第3項に基づき評価を実施する事業」（再評価実施後5年間経過）
完了予定年度	事業認可期限 平成36年度	関 連 事 業 名	川崎縦貫高速鉄道線、川崎縦貫道路
事業の目的・概要・課題	① 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。		
	② 事業内容 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 除去踏切：14箇所 事業認可：平成5年度～平成36年度 事業進捗状況：28.8%（事業費ベース） 工事着手：平成18年		
	③ 事業費規模（単位：百万円） 総事業費 約222,976（財源内訳 国 112,188 川崎市 101,024 鉄道事業者 9,764） 執行金額 約64,179（財源内訳 国 26,145 川崎市 37,002 鉄道事業者 1,032）（H28年度末） 残事業費 約158,797（財源内訳 国 86,043 川崎市 64,022 鉄道事業者 8,732）		
	④ 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。 ・昭和60年、神奈川東部方面線との相互直通運転を、平成12年からは川崎縦貫高速鉄道線との相互直通運転を計画。 ・平成2年、川崎縦貫道路が都市計画決定され、国道409号の大師線平行部において国・市・公団で同時施工を確認。		
	⑤ 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 ・事業の実施に支障となる鉄道敷にある東電送電施設の移設補償や首都高速横羽線工事との競合、用地の取得に日時を要した。		
	⑥ 現状の課題 ・近年の工事費の高騰による財政面の課題や社会経済状況の変化に加え、1期区間の事業費の増加を踏まえると、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期区間については、並行して都市計画決定し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な状況である。さらに平成28年3月の事業認可変更において、当面工事に着手できないことから認可区間から除外し、事業休止中である。		
再評価の視点	○事業の必要性 事業費の高騰等、社会経済状況に変化が生じているが、踏切安全対策により川崎駅周辺地区から臨空、臨海拠点である殿町大師河原地域に至る本市拠点間の連携強化に加え、本市有数の観光資源である川崎大師駅周辺の賑わいの創出にも寄与するなど、事業の必要性は認められる。		
	○代替案の可能性 【1期区間】 首都高速道路横羽線が上空に位置しており、地下式が合理的であるとともに、川崎大師駅周辺の景観形成などを考慮し、地下式による連続立体交差化を推進する。 【2期区間】 区間内の踏切は4箇所、ボトルネック踏切は京急川崎（大）第2踏切（通称：本町踏切）のみである。このため、本町踏切の対策など代替案立案の可能性は残されている。（仮称）宮前駅については、近年の川崎駅駅前広場再整備により、鉄道とバスの乗り換え利便性も向上していることから、必要性も低くなっている。 ○費用対効果 B/C の説明（事業の効果）等 事業全体 費用便益比：0.87 費用便益比（残事業）：1.59 1期区間 費用便益比：1.02 費用便益比（残事業）：2.12 ・1期区間について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。 ・事業全体については、便益額が費用を下まわっており、交通課題等の改善に向けた効果的、効率的な対応策を幅広く検討する必要がある。		
対応方針案	① 対応方針案 【1期区間】 <u>継</u> 続・継続（見直しの上）・中 止・休止 【2期区間】継 続・継続（見直しの上）・ <u>中</u> 止・休止		
	② 対応方針案の考え方 【1期区間】 ・事業の必要性、事業見直し、費用便益比の算定結果などから事業を継続する。 ・鈴木町駅から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接続する手法で行う。 【2期区間】 ・現計画は実現の見込みや計画当初に想定したコスト削減の可能性が低く、踏切の状況、費用便益比、地域の抱える交通課題への対応等を総合的に勘案し、現計画は中止とする。 ・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。その中で、地域からの要望や課題等を踏まえ、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。		