

令和4年度 川崎市公共事業評価審査委員会

# 京浜急行大師線連続立体交差事業

川崎市建設緑政局道路整備課  
令和4年11月22日

# 目次 (1/2)

1	平成29年度事業再評価	概要 (1/2)	.....	1
		概要 (2/2)	.....	2
		付帯意見に対するこれまでの取組	.....	3
2	事業の概要	(1) 事業目的・位置	.....	4
		(2) 計画の概要	.....	5
		(3) 事業の経緯 (1/2)	.....	6
		(3) 事業の経緯 (2/2)	.....	7
		(4) 上位計画の概要	.....	8
3	再評価の進め方	再評価の進め方	.....	9
4	事業の必要性等に関する視点	(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (1/15)	.....	10
		(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (2/15)	.....	11
		(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (3/15)	.....	12
		(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (4/15)	.....	13
		(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (5/15)	.....	14
		(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (6/15)	.....	15
		(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (7/15)	.....	16
		(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (8/15)	.....	17
		(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (9/15)	.....	18
		(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (10/15)	.....	19
		(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (11/15)	.....	20
		(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (12/15)	.....	21
		(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (13/15)	.....	22
		(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (14/15)	.....	23
		(1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (15/15)	.....	24

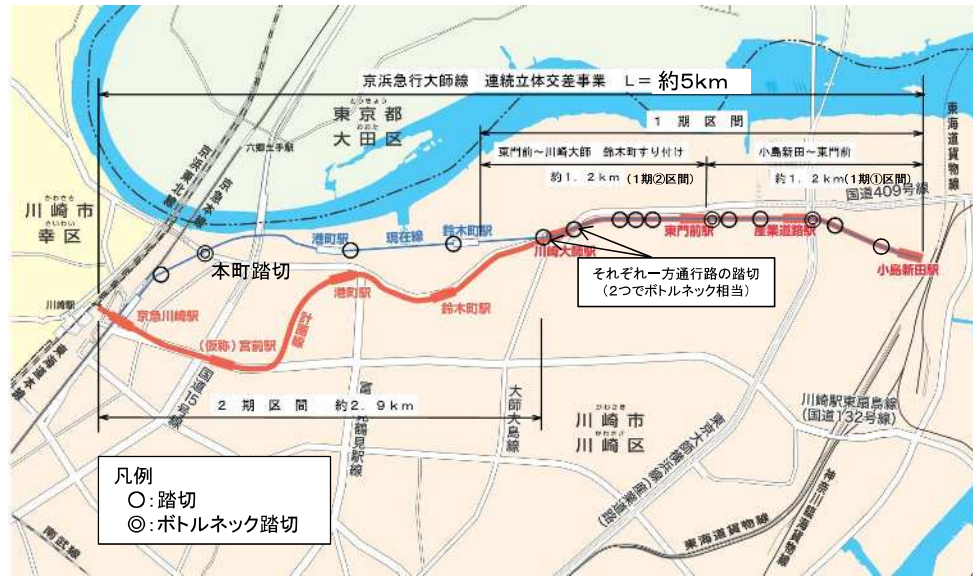
## 目次 (2/2)

4 事業の必要性等に関する視点	(2) 事業の投資効果 (1/5)	.....	25
	(2) 事業の投資効果 (2/5)	.....	26
	(2) 事業の投資効果 (3/5)	.....	27
	(2) 事業の投資効果 (4/5)	.....	28
	(2) 事業の投資効果 (5/5)	.....	29
	(3) 事業の進捗状況 (1期①区間) (1/2)	.....	30
	(3) 事業の進捗状況 (1期①区間) (2/2)	.....	31
	(3) 事業の進捗状況 (1期②区間)	.....	32
5 事業の進捗の見込みの視点	(1) 進捗の見込み (1期①区間)	.....	33
	(2) 進捗の見込み (1期②区間)	.....	34
6 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	(1) 1期②区間の検討状況	.....	35
	(2) 仮線工法の検討	.....	36
	(3) 非開削工法等の検討	.....	37
	(4) 幅広い踏切対策の検討 (1/3)	.....	38
	(4) 幅広い踏切対策の検討 (2/3)	.....	39
	(4) 幅広い踏切対策の検討 (3/3)	.....	40
【再掲】4 事業の必要性等に関する視点	(2) 事業の投資効果 (1/5)	.....	41
7 その他	京浜急行大師線沿線まちづくりの動向について	.....	42
8 検討結果のまとめ	検討結果のまとめ	.....	43
9 「対応方針(案)」	「対応方針(案)」	.....	44
10 今後の事業の進め方(案)	今後の事業の進め方(案)	.....	45

# 1 平成29年度事業再評価 概要 (平成29年11月26日まちづくり委員会資料に基づき作成) (1/2)

## 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

## 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ることが妥当であり、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 鈴木町駅すりつけ）：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

# 1 平成29年度事業再評価 概要 (平成29年11月26日まちづくり委員会資料に基づき作成) (2/2)

## 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)】 1.02

【1期+2期区間 (京急川崎駅～小島新田駅)】 0.87

※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有⇒費用便益比も1を超えており、 <b>連立化が最適</b>
	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有⇒ <b>現計画に代わるコスト縮減に資する対策・手法の検討</b>
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	<b>踏切が連立しており、一度に除却する手法が合理的</b> ⇒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)	踏切は連立しておらず、 <b>各踏切の課題に対応した対策が合理的</b> ⇒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	<b>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</b>
	2期区間	・川崎駅前の再開発が進捗 ・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、 <b>京急川崎駅への速達性、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</b>

### (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

(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(横浜国立大学准教授)

【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。

### (5) 今後の事業の進め方

【1期区間】引き続き、コスト縮減に取組みながら、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	都市計画変更

# 1 平成29年度事業再評価 付帯意見に対するこれまでの取組

平成29年度事業再評価		これまでの取組
付帯意見	今後の取組・対応方針	
<ul style="list-style-type: none"> <li>市民から現在の事業進捗状況に関する意見や<b>早期の工事完成要望等の意見</b>が寄せられており、<b>1期区間（川崎大師駅～小島新田駅）</b>の整備に当たっては、引き続きコスト削減を図りながら、<b>効率的・効果的な手法による着実な事業の推進が必要</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1期区間は、引き続き、コスト縮減に取り組みながら、<b>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</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>1期①区間</b>はコスト縮減に向けて、<b>工事に係る詳細な内訳書と工程表に基づき年度協定を締結し、市・京急・施工者の3者で工事進捗、工法や材料変更、追加工事の有無等を確認するための会議を行うなど、適切な執行管理を実施</b></li> <li>また、昨今の社会情勢の急激な変化に伴い、<b>建設資材等の高騰や調達遅延等が発生</b>したが、工程見直し等の対応を行い、<b>予定通り令和5年度末に工事完成予定</b></li> <li><b>1期②区間</b>は関係機関協議や仮線路部の線形等の検討等を進めていたが、<b>本市の大規模投資的事業の検討に伴い、令和2年度の工事着手を見送った</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>費用便益分析の結果に加えて、<b>川崎大師駅周辺のまちづくりへの貢献</b>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<b>定性的な効果も重要</b>であるため、<b>その効果を市民に分かりやすく示すことを望む</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>まちづくりへの貢献</b>、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、<b>地域への丁寧な説明に努める</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>1期①区間</b>は地元町会長等を構成員とする<b>大師線第1期沿線協議会</b>に対して、<b>工事の進捗や関連情報等の共有を実施した</b></li> <li><b>1期②区間</b>は川崎大師駅周辺の<b>まちづくり等の検討</b>に向けて、行政・地元関係者・周辺企業等を構成員とする<b>地域協議会の設立準備を実施した（1期②区間の工事着手に合わせて設立予定）</b></li> <li>また、<b>周辺まちづくりの考え方や現在の取組状況等</b>について、<b>京浜急行電鉄及び庁内関係部署と継続的に打ち合わせを実施している（今後も実施予定）</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>2期区間（京急川崎駅～川崎大師駅）</b>の事業を中止するにあたっては、<b>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</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>2期区間は中止</b>とし、現在の都市計画の変更を前提とした<b>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</b></li> <li>残された4つの踏切の抜本的な対策、手法を基本に<b>代替案の検討実施</b></li> <li>踏切対策の検討を進める中で、課題等を踏まえ、<b>本町踏切の代替案検討</b>については、費用便益比を勘案しながら、<b>その他効率的、効果的な対策・手法を併せて検討実施</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>2期区間</b>に位置する<b>4箇所の踏切のうち、自動車ボトルネック踏切であり対策の必要性が高い本町踏切の代替案検討を実施した</b></li> <li>抽出した対策手法のうち、費用便益比、事業費、事業効果等を踏まえ、<b>今後は鉄道アンダー案を基本に検討を進めることとした</b></li> <li>2期区間において建築物の建築をする際に必要となる<b>都市計画法第53条に基づく許可</b>について、<b>地権者の負担を軽減するために基準を緩和し、事業施行にあたり支障が少ないものであれば建築可能とすることとし、全ての関係地権者への個別説明と、市ホームページによる周知を実施した</b></li> </ul>

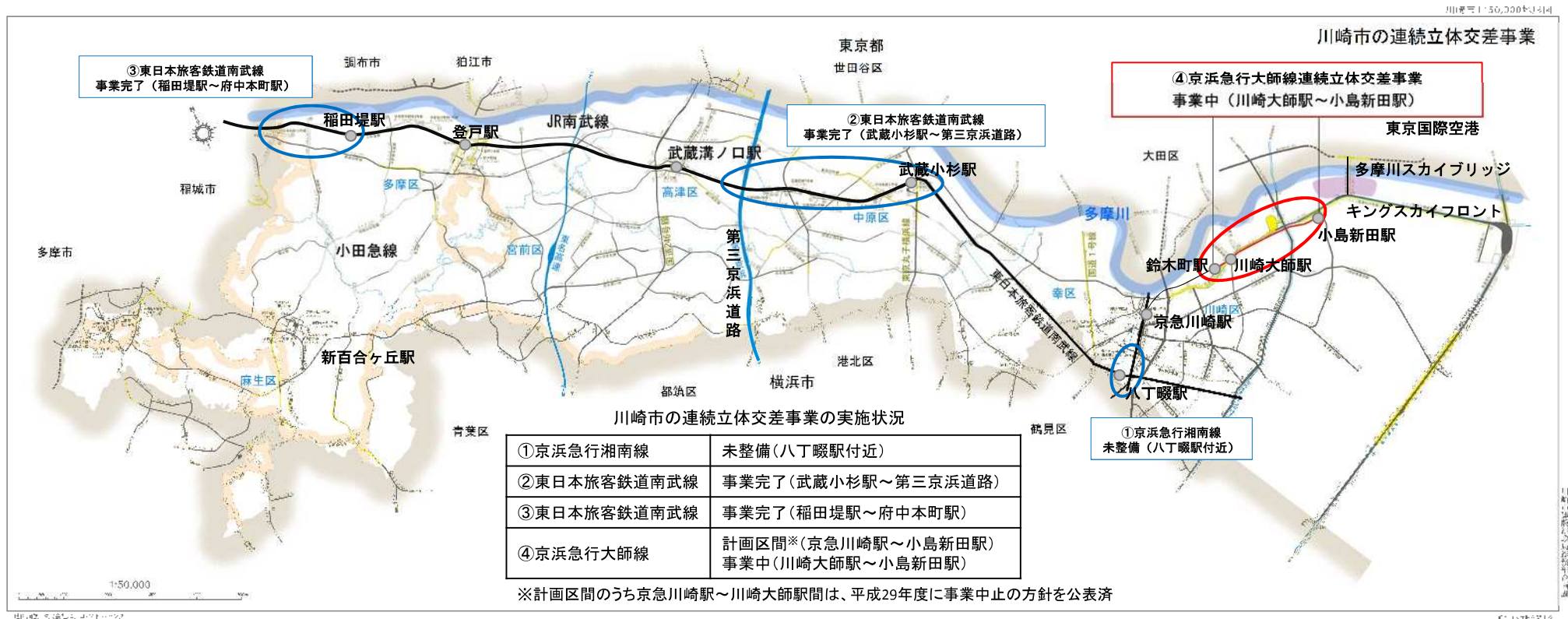
※平成29年度事業再評価時点における事業スケジュールの変更について

- 1期①区間**は、平成31年度完成としていたが、**事業費増額と工期延伸に係る鉄道事業者との協議調整に時間を要したため、令和3年3月に工期を延伸し、令和5年度末完成に変更**
- 1期②区間**は、平成29年3月に工事着手時期を平成31年度とすることを公表したが、**1期①区間の工期延伸や大規模投資的事業の検討に伴う工事着手見送り等**に伴い、**現時点で工事未着手**

## 2 事業の概要 (1) 事業目的・位置

### (1) 事業目的・位置

- 連続立体交差事業は、都市部における道路整備の一環として、道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化または地下化することによって、**多数の踏切を一挙に除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化**するとともに、**鉄道により分断された市街地の一体化を促進**する事業である
- 京浜急行大師線連続立体交差事業は、**小島新田駅から鈴木町駅間約2.4 km**において、**鉄道を地下化**することにより、**10箇所の踏切を除却**し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図ることを目的とする



## 2 事業の概要 (2) 計画の概要

### (2) 計画の概要

#### 京浜急行大師線連続立体交差事業1期区間の諸元

計画区間：小島新田駅～鈴木町駅

計画延長：約2.4km

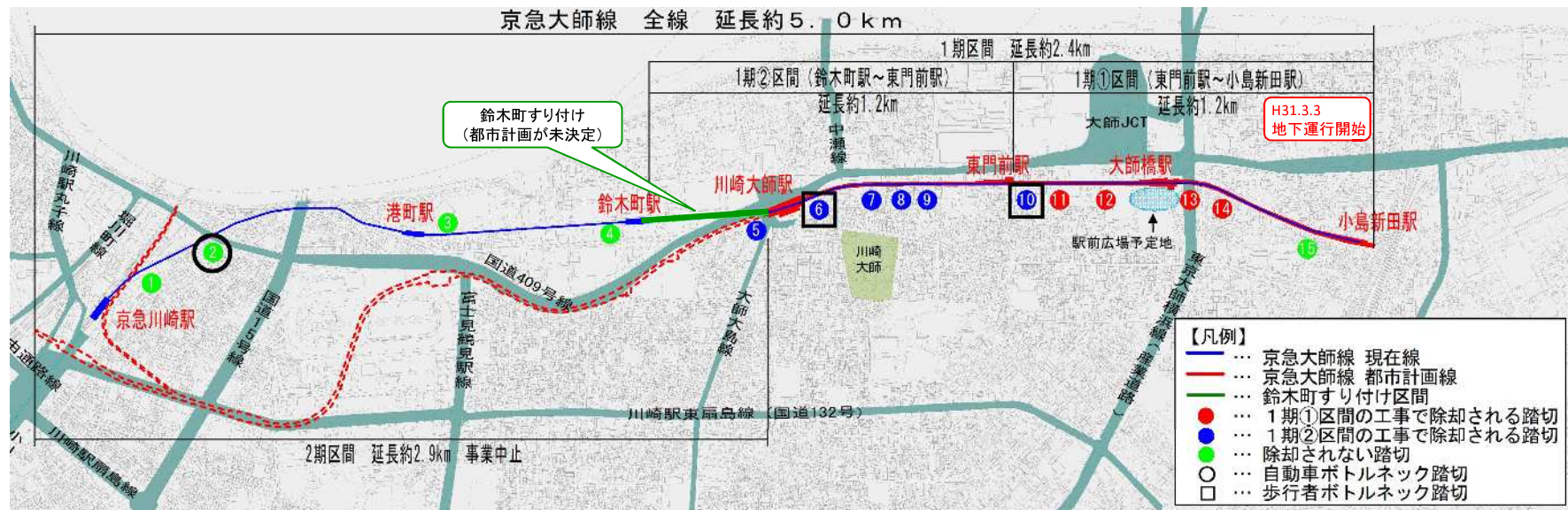
除却踏切：10箇所

事業認可：平成6年3月～令和7年3月

工事着手：平成18年2月

- 全長約2.4kmの1期区間を①区間（小島新田駅～東門前駅間）と②区間（東門前駅～川崎大師駅間 鈴木町すり付け）に分割し、東京方面と横浜方面を結ぶ幹線道路である東京大師横浜（産業道路）に位置し、自動車ボトルネック踏切である⑩産業道路第1踏切（幅員40m）を早期に除却することを目的として、段階的整備を推進中
- 1期①区間（小島新田駅～東門前駅間）は、平成31年3月に地下運行を開始し、その後は踏切跡地の復旧や、大師橋駅および小島新田駅の駅舎建設等の工事を実施
- 2期区間（川崎大師駅～京急川崎駅間）は、平成29年10月に事業中止の方針を公表

#### ◇全体平面図

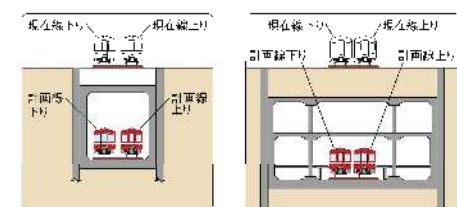


#### ◇縦断面図(1期区間)

1期区間



#### ◇横断面図(1期①区間)





## 2 事業の概要 (3) 事業の経緯 (1/2)

- 平成元年8月に京浜急行電鉄と施行協定を締結し、**平成5年6月に都市計画決定**後、**平成6年3月に都市計画事業認可を取得して事業着手**
- 平成14年9月**に産業道路を優先的に立体化する**段階的整備の実施を決定**し、**平成18年2月に工事着手**

年月日	内容
昭和60年7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を検討（神奈川東部方面線）
昭和63年4月	補助事業採択
平成元年8月	京浜急行電鉄と基本協定締結（事業主体、全体計画等）
<b>平成5年6月</b>	<b>都市計画決定</b>
<b>平成6年3月</b>	<b>都市計画事業認可</b>
平成9年6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1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が消滅 ・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
平成14年8月	事業再評価委員会 ・事業継続は妥当
<b>平成14年9月</b>	第一次行財政改革プランの公表 ・ <b>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を実施</b> ・別線区間の沿線周辺のま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15年3月	施行協定の変更 ・用地取得の遅延に伴い、1期①区間の工期を平成8年度～平成22年度に延伸 ・工区を分割し、1期①区間の事業費を約337億円に設定
<b>平成18年2月</b>	<b>段階的整備区間（東門前駅～小島新田駅）工事着手</b>
平成19年8月	事業再評価委員会 ・事業継続が妥当
平成23年3月	施行協定の変更 ・施工方法の変更等に伴い、1期①区間の工期を平成8年度～平成26年度に延伸 ・工法変更等に伴い、1期①区間の事業費を約462億円（約125億円増額）に変更
平成24年11月	事業再評価委員会 ・事業継続が妥当との報告
平成25年3月	川崎市総合都市交通計画の策定 ・1期①区間（小島新田駅～東門前駅）「A事業」（短中期（計画策定から10年内）に事業完了をめざす事業） ・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」（短中期（計画策定から10年内）に着手（事業化）をめざす事業） ・2期区間（川崎大師駅～京急川崎駅）「C事業」（中長期（計画策定から20年内）に着手（事業化）をめざす事業）
平成26年4月	施行協定の変更（工事遅延に伴い、1期①区間の工期を平成8年度～平成27年度に延伸）
平成27年7月	川崎縦貫高速鉄道計画の休止 ・本市から交通政策審議会への提案を見送り、計画の休止を公表

## 2 事業の概要 (3) 事業の経緯 (2/2)

- ・ **平成29年10月の事業再評価委員会**で、**1期区間は事業継続、2期区間は中止**として都市計画変更を前提に代替案検討を行うことを決定
- ・ **平成31年3月に1期①区間の地下運行を開始**し、産業道路を立体交差化
- ・ **令和3年1月に大規模投資的事業の今後の方向性として、令和2年度に予定していた1期②区間の工事着手を見送ることを決定**
- ・ **令和3年11月に第3期実施計画策定に向けた検討結果として、令和4年度末までに今後の取組方針を取りまとめることを公表**

年月日	内容
平成27年10月	基本協定の締結 ・ 鈴木町すり付けによる1期②区間を設定
平成28年3月	施行協定の変更 ・ 工事遅延に伴い、1期①区間の工期を平成8年度～平成31年度に延伸
平成28年3月	都市計画事業認可変更 ・ 小島新田駅～川崎大師駅間（1期区間）の事業施行期間を平成36年度末まで延伸 ・ 川崎大師駅～京急川崎駅間（2期区間）は、当面工事に着手できないため事業施行区間から除外
平成28年11月	2期区間休止に伴う都市計画法第53条への対応 ・ 事業に支障が少ないと判断されるものについては建替を許可することを周知
平成29年4月	施行協定の変更 ・ 施工方法の変更に伴い、1期①区間の事業費を約642億円（約180億円増額）に変更
<b>平成29年10月</b>	<b>事業再評価委員会</b> ・ <b>1期区間 事業継続</b> ・ <b>2期区間 中止（都市計画変更を前提に代替案検討を行う）</b>
平成30年3月	川崎市総合都市交通計画の改定 ・ 1期①区間「A事業」（短中期（計画策定から10年内）に事業完了をめざす事業） ・ 1期②区間「B事業」（短中期（計画策定から10年内）に着手（事業化）をめざす事業） ・ 2期区間 「都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化」
平成31年1月	2期区間中止に伴う代替案公表 ・ 2期区間の都市計画廃止にあたり、緊急性・必要性が高い本町踏切の対策は鉄道アンダーを基本に検討を進める ・ 1期区間の事業完了を最優先に取り組みことから、本町踏切対策の着手時期は1期区間の完了後とする
<b>平成31年3月</b>	<b>1期①区間（小島新田駅～東門前駅）地下運行開始</b> ・ 産業道路第1踏切含む4箇所の踏切を除却し、産業道路を立体交差化
令和2年3月	施行協定の変更 ・ 工事遅延に伴い、1期①区間の工期を平成8年度～令和3年度に延伸
<b>令和3年1月</b>	大規模投資的事業の検討を踏まえた今後の方向性 ・ <b>1期②区間については令和2年度の工事着手を見送る</b> ・ 今後の工事着手時期は、更なる事業費の縮減や工事期間の短縮等の検討を実施した上で、令和3年度に第3期実施計画（素案）に合わせて明らかにする
令和3年3月	施行協定の変更 ・ 施工方法の変更と工事遅延に伴い、1期①区間の事業費を約701億円（約59億円増額）に変更し、工期を平成8年度～令和5年度に延伸
<b>令和3年11月</b>	第3期実施計画策定に向けた検討結果公表 ・ 現計画の事業費及び施工方法等について検討した結果、事業費が増加し費用便益比が1を下回ることを確認 ・ 更なる効率的かつ効果的な事業の進め方について幅広く検討を進め、 <b>令和4年度の事業再評価を踏まえ令和4年度末までに今後の取組方針を取りまとめる</b>

## 2 事業の概要 (4) 上位計画の概要

### (1) 川崎市総合計画 第3期実施計画 (令和4年3月)

- 川崎市総合計画 第3期実施計画 (令和4年3月) では、交通網整備の方向性の中で、京浜急行大師線や南武線の連続立体交差化の取組を進めることを位置付けるとともに、計画期間における本事業の主な取組目標を設定

#### 【川崎市総合計画 第3期実施計画 総論】

#### ■8.都市構造と交通体系の考え方 ④交通網整備の方向性

#### B 鉄道

鉄道ネットワークの形成や既存鉄道路線の輸送力増強等による混雑緩和に向けて、鉄道事業者や他自治体との連携により、既存ストックを最大限に活かした公共交通機能の強化を図ります。

内陸部においては、横浜市高速鉄道3号線延伸、東急田園都市線や小田急小田原線の複々線化、混雑緩和に向けた取組やホーム等の安全対策を促進します。臨海部においては、川崎アプローチ線及び JR 東海道貨物支線貨客併用化の検討の取組を推進します。

また、踏切による交通渋滞や地域分断、踏切事故の解消に向け、京浜急行大師線と JR 南武線の連続立体交差化等の取組を進めます。



出典：川崎市総合計画 第3期実施計画 (令和4年3月)

図 鉄道ネットワーク図

#### 【川崎市総合計画 第3期実施計画 基本施策4】

#### ■施策4-7-2 市域の交通網の整備 計画期間の主な取組

事業事業名	事業内容・目標					
	令和3 (2021) 年度	令和4 (2022) 年度	令和5 (2023) 年度	令和6 (2024) 年度	令和7 (2025) 年度	令和8 (2026) 年度以降
京浜急行大師線連続立体交差事業		● 1期①区間 (小島新田駅～東門前駅) の事業推進 ・工事推進	・工事完成			
混雑緩和、踏切事故の解消、分断された地域の一体化による利便性の向上などに向け、長期的な事業を進めることで生じる社会経済等に適切に対応し、京浜急行大師線の連続立体交差化を進めます。		● 1期②区間 (東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すり付け) の事業推進 ・事業費増減や工期の検討 ・工事着手に係る検討の実施 ・事業再評価	・検討結果及び事業再評価に基づき取組の推進			● 事業推進
		● 2期区間 (川崎大師駅～京急川崎駅) の都市計画変更に向けた取組の推進 ・都市計画変更に向け見直し		・都市計画変更(2期別採区間)		

出典：川崎市総合計画 第3期実施計画 (令和4年3月)

### (2) 川崎市総合都市交通計画

- 川崎市総合都市交通計画 (平成30年3月) では、本事業の取組時期を以下のとおり位置付け
  - 1期①区間 (小島新田駅～東門前駅) : 短中期 (10年以内) に事業完了を目指す事業
  - 1期②区間 (東門前駅～川崎大師駅 鈴木町駅すりつけ) : 短中期 (10年以内) に着手を目指す事業
  - ※2期区間 (川崎大師駅～京急川崎駅) は、計画策定後に事業中止の方針を決定

#### ※本計画の前提条件

- 平成25 (2013) 年3月に川崎市総合都市交通計画を策定
- 社会経済状況に変化が生じていくことを踏まえ、計画策定から10年毎に全体見直し、その間にも計画を取り巻く状況変化等を踏まえ、施策展開等の見直し (中間見直し) を行うこととしており、計画策定5年目の平成30年3月に中間見直しを実施
- 本計画の目標年次は、平成25 (2013) 年3月の計画策定から概ね20年後

# 3 再評価の進め方

## 1 基本方針

- 本事業は前回再評価を実施した平成29年度から5年が経過することから、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」に基づき、本市が再評価を実施する
- なお、2期区間（川崎大師駅～京急川崎駅間）は、前回再評価の結果を踏まえて中止の方針としたことから、今回は1期区間（小島新田駅～鈴木町駅間）のみ対象とする

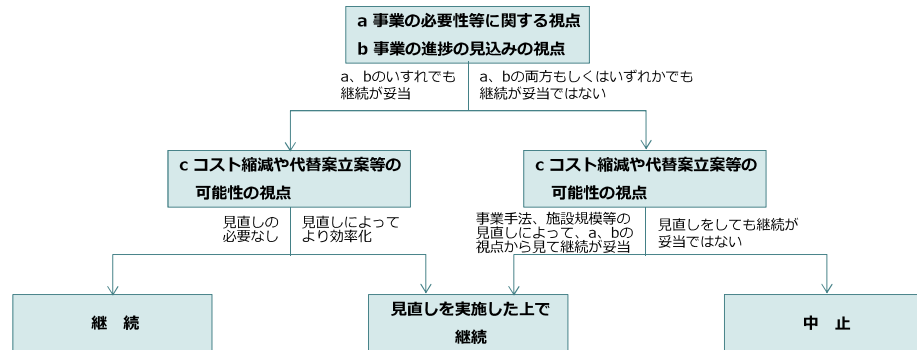
## 2 再評価の進め方 ～対応方針（案）の決定～

- 1期区間全体を対象とし、**国要領で定める3つの視点に基づき検討を実施**
- これらの検討結果に基づき、**対応方針（案）として「継続」「見直しを実施した上で継続」「中止」**を決定（下表、下図参照）

表 事業再評価における検討の視点

視点	内容
<b>a 事業の必要性等に関する視点</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業を巡る社会経済情勢等の変化</li> <li>事業の投資効果</li> <li>事業の進捗状況</li> </ul>
<b>b 事業の進捗の見込みの視点</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要の見込みや、事業を巡る社会経済情勢等の変化状況等</li> <li>事業の投資効果やその変化。費用便益分析を実施</li> <li>再評価を実施する事業の進捗率、残事業の内容</li> </ul>
<b>c コスト縮減や代替案立案の可能性の視点</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業の実施の目的、進捗の見直し等</li> <li>技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性や事業手法、施設規模等の見直しの可能性</li> </ul>

資料 「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」に基づき作成



資料 「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」に基づき作成

図 対応方針決定の考え方

## 3 検討内容

- 下記a～cの視点を踏まえた内容について検討を実施
- a 事業の必要性に関する視点**
  - 事業を巡る社会情勢等の変化（コロナの影響、大規模自然災害、脱炭素、沿線人口、交通量、工事費や労務費の推移等）
  - 事業の投資効果（費用便益分析、交通の円滑化、まちづくりの促進等）
  - 事業の進捗状況（1期①区間及び②区間の進捗状況）

## b 事業の進捗の見込みの視点

→1期①区間の進捗の見込み及び1期②区間の実施の見込み

## c コスト縮減や代替案立案の可能性の視点

→踏切対策案の設定および検討（各案の概算事業費、工期、費用便益比の算出等）

### ■具体的な検討イメージ

#### ①踏切対策案の設定

- より効果的かつ効率的なコスト縮減や事業手法の見直しの可能性の検討を行うため、実現性がある踏切対策検討案として、**現計画（地下開削）（A案）**に加えて、以下「**踏切対策の考え方**」等を踏まえた**5案（B～F案）**を含め、**計6案を設定**

#### ■踏切対策の考え方

- 1期区間は10箇所の踏切を除却する都市計画事業であることから、「**見直しを実施した上で継続**」もしくは「**中止**」とする場合は、**事業費、工期、費用便益比、効果等のバランスを図りながら、最大限の踏切対策を行うことが必要**
- この場合、緊急的な対策が必要である自動車ボトルネック踏切相当の「**⑤鈴木町第1踏切**」&「**⑥川崎大師第1踏切**」、歩行者ボトルネック踏切の「**⑩東門前第1踏切**」の**3箇所の検討・実施が必要**

検討案	種別	構造工法
A	連続立体交差	現計画（地下開削）
B		一部高架構造
C	連続立体交差等 <sup>*1</sup>	川崎大師駅周辺連続立体交差（鉄道オーバー）+東門前第1踏切対策 <sup>*2</sup>
D		川崎大師駅周辺連続立体交差（鉄道アンダー）+東門前第1踏切対策 <sup>*2</sup>
E	単独立体交差等	川崎大師駅周辺単独立体交差（道路オーバー）+東門前第1踏切対策 <sup>*2</sup>
F		川崎大師駅周辺単独立体交差（道路アンダー）+東門前第1踏切対策 <sup>*2</sup>

※1 国が定める連続立体交差事業の採択基準（延長、ボトルネック踏切除却有無等）に合致

※2 東門前駅駅舎の橋上化を想定。詳細は今後検討

#### ②踏切対策案の検討内容

- 下記内容について検討を実施

検討内容
事業費、工事工程の見直し（A案のみ）、平面線形、縦断線形（B～F案）、費用便益比、事業効果、踏切除却数、まちづくりへの影響、周辺環境への影響、課題、用地取得、手続き等

- 費用便益分析については、令和4年2月に国が公表した以下マニュアル等に基づき、「**事業全体・残事業の投資効率性**」の評価を行う
- 費用便益比：費用便益分析マニュアル（連続立体交差事業編）
- 将来交通量推計：平成27年度道路交通センサスペース将来OD表

#### ③各検討案の比較評価

- 各検討案の評価項目を整理したうえで、**総合的に比較評価を実施**して取りまとめる

## 4 「対応方針（案）」および今後の事業の進め方（案）の取りまとめ

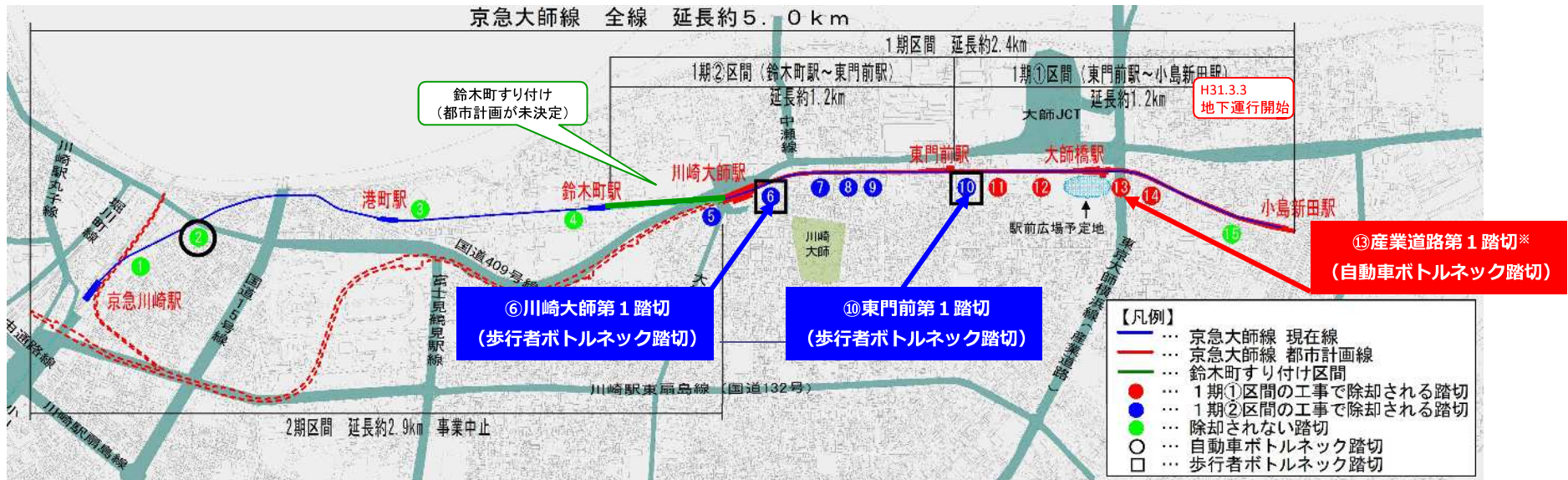
- 本事業を効果的な取組とするため、**検討結果等を踏まえて「対応方針（案）」および今後の事業の進め方**を取りまとめる

# 4 事業の必要性等に関する視点 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (1/15)

## ①連続立体交差事業の合理性

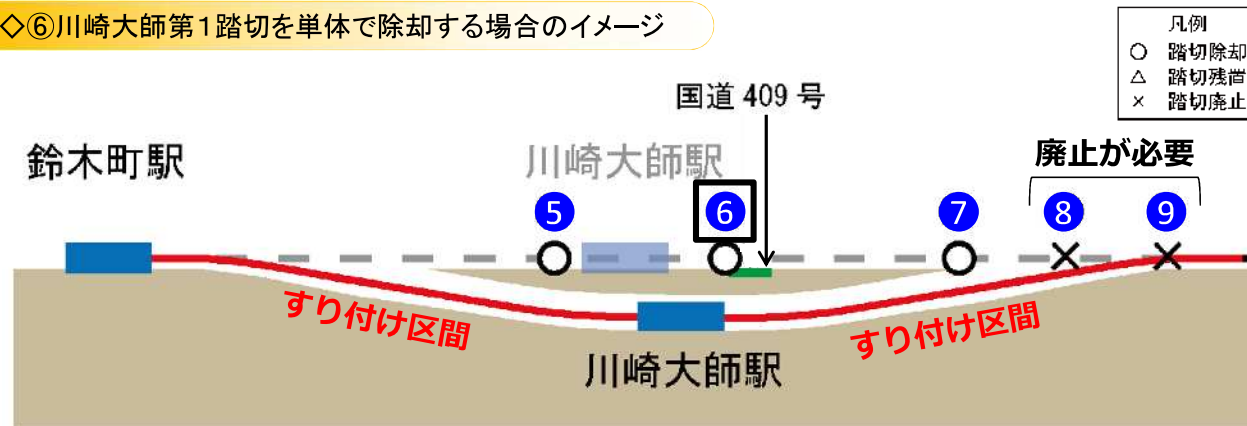
- 本事業区間には、**延長約1.2kmの10箇所の踏切が連続**しており、**ボトルネック踏切など課題の大きい3箇所の踏切**（⑩産業道路第1踏切、⑩東門前第1踏切、⑥川崎大師第1踏切）を**単体で除却**するためには、**地上部へのすり付け区間に位置する踏切の廃止が必要**となるなど、**大きな課題**がある

### ◇全体平面図



※地下運行開始に伴い、平成31年3月に除却済み

### ◇⑥川崎大師第1踏切を単体で除却する場合のイメージ



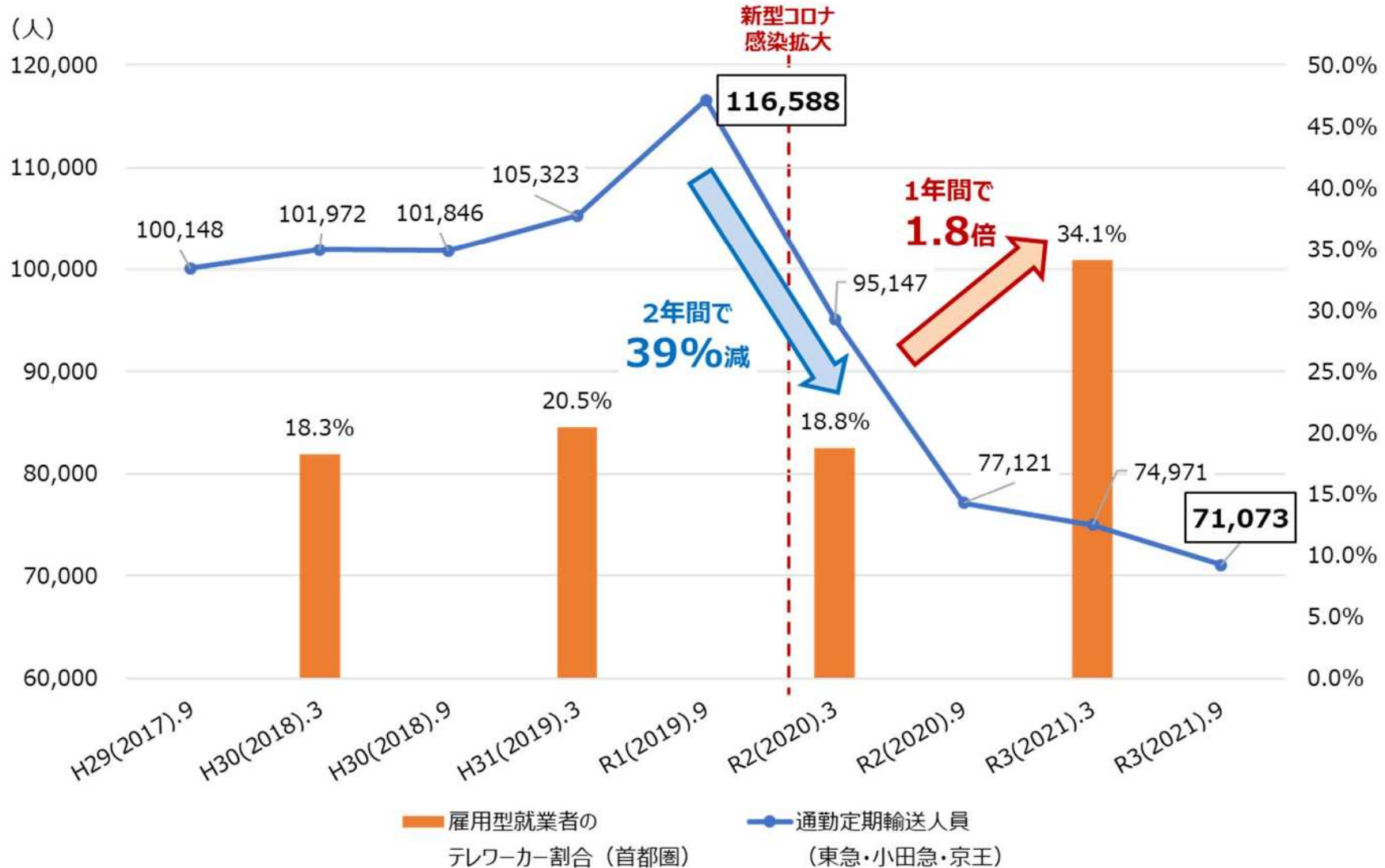
#### ■単体で除却する場合の課題例

- 川崎大師駅に近接する**⑥川崎大師第1踏切を単体で除却**するためには、地上部へのすり付け区間に位置する**⑧川崎大師第3踏切及び⑨川崎大師第4踏切の廃止が必要**となる

## 4 事業の必要性等に関する視点 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (2/15)

### ②新型コロナウイルス感染症の影響 「感染症の影響による働き方と人の動きの急速な変化」

- ・ **新型コロナウイルスの感染拡大により**、首都圏の雇用型就業者に占める**テレワーカーの割合が上昇**するとともに私鉄各社の通勤定期輸送人員が減少しており、社会のオンライン化が急速に進んでいる



※テレワーク人口実態調査は、年度ごとに実施  
 ※テレワーク人口実態調査では、テレワーカーを「これまで、ICT等を活用し、普段仕事を行う事業所・仕事場とは違う場所で仕事をしたことがあると回答した人」と、定義づけている。

資料：国土交通省「テレワーク実態調査」、東京急行電鉄(株)「月次営業状況のお知らせ」、小田急電鉄(株)「月次営業概況(速報)に関するお知らせ」、京王電鉄(株)「月次営業概況のお知らせ」から作成

## 4 事業の必要性等に関する視点 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (3/15)

### ③大規模自然災害の発生「頻発する大規模な自然災害」(国)

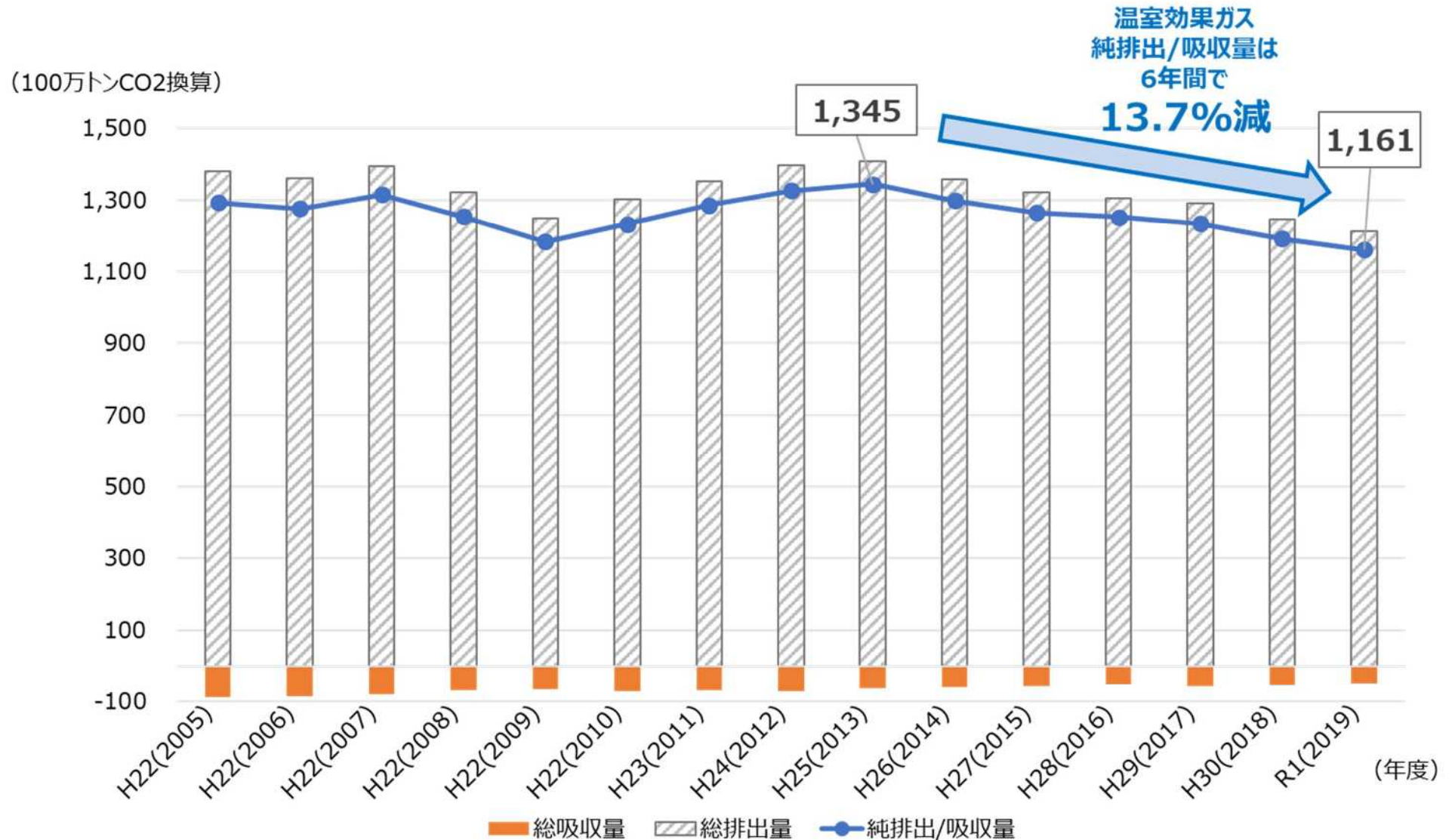
- 平成23(2011)年の東日本大震災以来、平成28(2016)年の熊本地震など**地震被害**が続いている。また、平成30年7月豪雨や本市にも大きな被害をもたらした令和元年東日本台風など、**大規模な風水害が発生**している
- 1期④区間では、頻発する大規模な自然災害への対策として、**トンネル坑出入口、小島新田駅及び大師橋駅駅舎に浸水防止設備を設置**するなどの取組を実施している



## 4 事業の必要性等に関する視点 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (4/15)

### ④ 脱炭素社会の実現に向けた取組の進展「温室効果ガス排出量及び吸収量の推移」(国)

- 世界的に温室効果ガス削減に向けた取組が急速に進む中、我が国の温室効果ガス(GHG)の純排出/吸収量は平成25(2013)年からの6年間で13.7%減となっている。国は**令和12(2030)年に平成25年比46%減とする目標**を掲げている
- 1期①区間では、環境負荷低減に向けて、新設する**小島新田駅及び大師橋駅舎の駅照明のLED化や、エレベーター等に省エネタイプの機器を導入**するなどの取組を実施している



資料：地球環境研究センター  
「日本国温室効果ガスインベントリ報告書 2021年」から作成



# 4 事業の必要性等に関する視点 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (5/15)

## ⑤京急大師線の沿線人口

- ・ **沿線人口**（現在路線と隣接する町丁目人口）は、平成24年から令和3年の**10年間で約27%増加**（30,622人→38,776人）
- ・ 川崎市全体も同時期に約6%増加しているが、沿線人口の伸び率はこれを上回る状況（220,140人→233,374人）
- ・ なお、**川崎区の人口は令和12年をピークに減少局面になると予測**されている（R12:234,500人→R22:224,800人→R32:210,700人）※

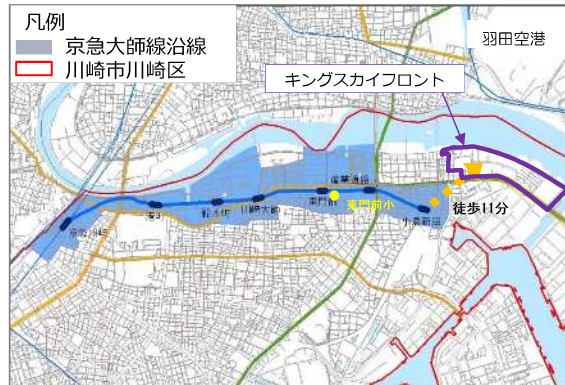


図 京急大師線沿線の人口集計範囲

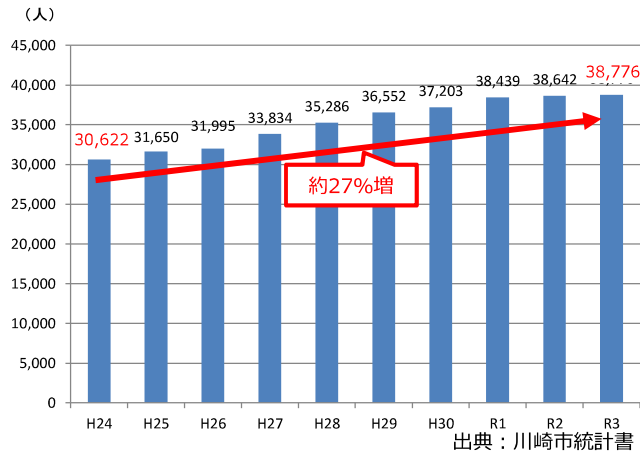


図 京急大師線の沿線人口の推移

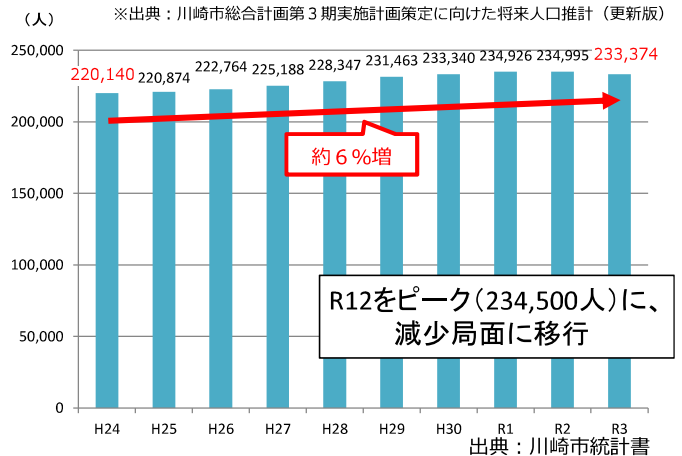


図 川崎区の人口の推移

## ⑥周辺の交通ネットワーク

- ・ 小島新田駅からの鉄道による所要時間は、**横浜及び品川までそれぞれ約20分**、殿町キングスカイフロントから車による所要時間は、横浜及び東京まで約30分
- ・ 周辺の鉄道ネットワーク及び道路ネットワークは充実しており、周辺拠点へのアクセスは良好であり**交通便利性が高いエリア**である



図 鉄道ネットワーク



図 道路ネットワーク

# 4 事業の必要性等に関する視点 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (6/15)

## ⑦ 鉄道利用状況

- 京急大師線の駅別1日平均乗降人員は、平成23年から令和元年にかけていずれの駅でも増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染拡大の影響で令和2年は減少
- 京急線全線の輸送人員は、コロナ禍前の令和元年8月と比較して、令和2年8月時点で約29%減であったが、徐々に回復傾向にあると見受けられる

表 時間帯別運転本数  
2022年2月28日改正  
(2001年9月以降は運行本数の変更なし)

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)

出典：京浜急行電鉄HP  
表 駅別1日平均乗降人員 (令和2年)

駅名	乗降人数 (人/日)
鈴木町	8,667
川崎大師	13,013
東門前	10,206
大師橋	8,445
小島新田	18,800
合計	64,564

出典：駅別1日平均乗降人員 (京浜急行電鉄HP)

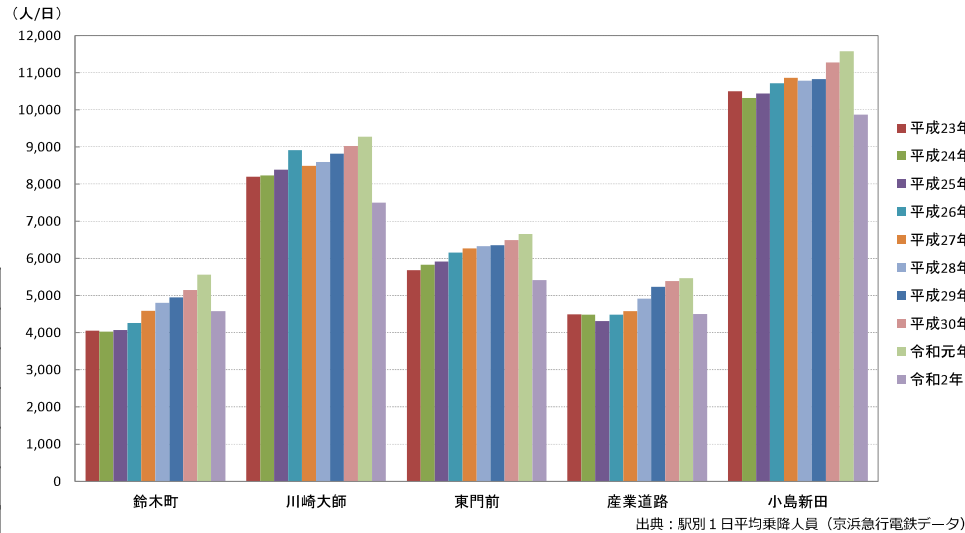


図 京急大師線の駅別1日平均乗降人員の推移

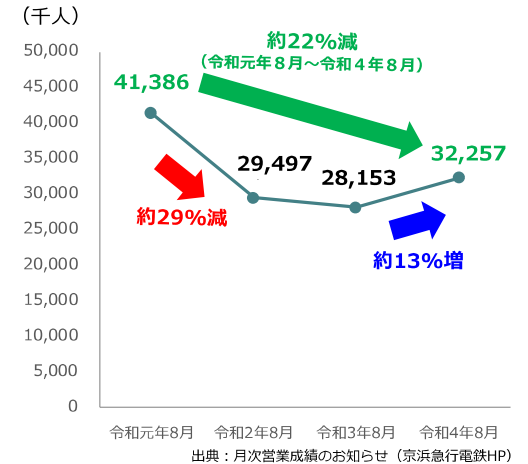


図 京急線全線の月別輸送人員の推移

## ⑧ 踏切道状況

- 京急大師線の踏切道のピーク時の1時間あたり踏切遮断時間は、21~31分
- 1期区間には、現在2箇所(2箇所の歩行者ボトルネック踏切、2箇所の幹線道路踏切(鈴木町第1踏切、川崎大師第1踏切))がある(自動車ボトルネック踏切であった産業道路第1踏切は除却済)

区間名	踏切道名称	道路名	幅員	踏切種別							踏切遮断時間		交通量				踏切交通遮断量		
				開かず※1	自動車BN※2	歩行者BN※3	歩道狭隘	通学路	事故多発	移動等円滑化	ピーク時分	1日当り時間	自動車台/日	二輪車台/日	自転車台/日	歩行者人/日	自動車台時/日	歩行者等台人時/日	
2期区間	① 京急川崎(大)第1	本町8号線	11.0 m								15	2.9	808	118	867	1,687	2,343	7,407	
	② 京急川崎(大)第2	国道409号	20.0 m		○		○				15	3.2	29,909	1,894	4,052	1,791	95,709	18,698	
	③ 港町第1	港町1号線	7.0 m								14	3.0	1,023	90	1,100	4,098	3,069	15,594	
	④ 港町第3	(私道)	11.0 m								23	3.9	185	12	0	4,527	722	17,655	
1期②区間	⑤ 鈴木町第1※5	鈴木町1号線	14.0 m		★		○				23	4.1	9,382	398	1,581	318	38,466	7,786	
	⑥ 川崎大師第1※5	国道409号	25.0 m			○					21	4.1	10,110	460	1,175	4,391	41,451	22,821	
	⑦ 川崎大師第2	大師本町3号線	6.0 m								26	4.8	1,319	87	1,074	576	6,331	7,920	
	⑧ 川崎大師第3	大師本町5号線	6.0 m								28	5.3	0	10	170	238	0	2,162	
	⑨ 川崎大師第4	東門前1号線	6.0 m								31	5.5	546	47	2,569	1,329	3,003	21,439	
	⑩ 東門前第1	東門前6号線	8.0 m			○					31	5.7	2,258	238	2,575	8,224	12,871	61,554	
1期①区間	⑪ 東門前第2	東門前8号線	5.5 m	地下運行開始に伴い、平成31年3月3日に除却															
	⑫ 東門前第3	東門前11号線	4.5 m																
	⑬ 産業道路第1	東京大師横浜線	40.0 m																
	⑭ 産業道路第2	田町2号線	8.0 m																

※1 開かざる踏切:ピーク時の遮断時間が40分/時以上の踏切

※2 自動車ボトルネック(BN)踏切:一日の踏切自動車交通遮断量が5万台時/日以上以上の踏切

※3 歩行者ボトルネック(BN)踏切:一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5万台(人)時/日以上かつ一日の踏切歩行者等交通遮断量が2万台(人)時/日以上以上の踏切

※4     : 幹線道路踏切(国道、都道府県道、都市計画道路の踏切)

※5 川崎大師駅に隣接する踏切(★)は共に一方通行路であり、踏切自動車交通遮断量の合計値は自動車ボトルネック踏切の基準に相当

# 4 事業の必要性等に関する視点 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (7/15)

## ⑨自動車交通量の推移

・**コロナ禍前（平成30年11月）と比較**すると、若干の減少は見られるものの、**大きな変化は見られない**（朝ピークは7:00～10:00、夕ピークは17:00～19:00）

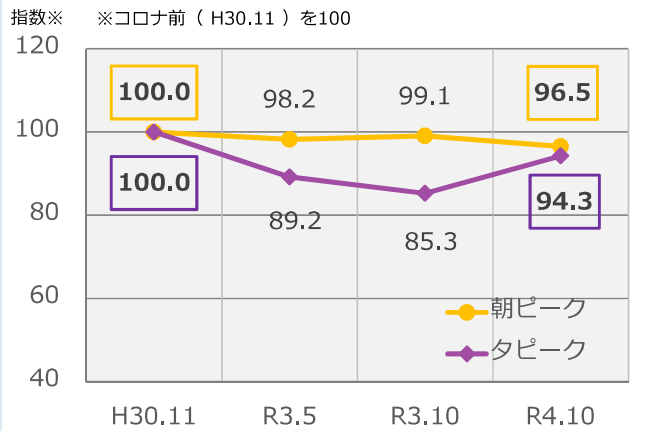


図 自動車交通量の推移  
(国道409号 中瀬二丁目交差点付近)



図 調査地点図  
(国道409号 中瀬二丁目交差点付近)

表 1期②区間周辺の自動車交通量の推移

上段：調査時間計の台数、下段：伸び率

調査時間	調査地点	H30.11	R3.5	R3.10	R4.10
朝ピーク 7時-10時 の3時間	中瀬二丁目交差点 (R409 上下線)	2,633 100.0	2,586 98.2	2,608 99.1	2,541 96.5
	川崎大師第1踏切 (R409上り：川崎駅方向)	1,426 100.0	1,402 98.3	1,370 96.1	1,259 88.3
	鈴木町第1踏切 (R409下り：浮島方向)	1,216 100.0	1,167 96.0	1,190 97.9	1,367 112.4
夕ピーク 17時-19時 の2時間	中瀬二丁目交差点 (R409 上下線)	2,055 100.0	1,834 89.2	1,752 85.3	1,937 94.3
	川崎大師第1踏切 (R409上り：川崎駅方向)	1,338 100.0	1,251 93.5	1,166 87.1	1,137 85.0
	鈴木町第1踏切 (R409下り：浮島方向)	669 100.0	624 93.3	598 89.4	725 108.4

## ⑩歩行者等交通量の推移

・**コロナ禍前（平成30年11月）と比較**すると、減少が見られ、**特に夕ピークでは3割程度減少**している

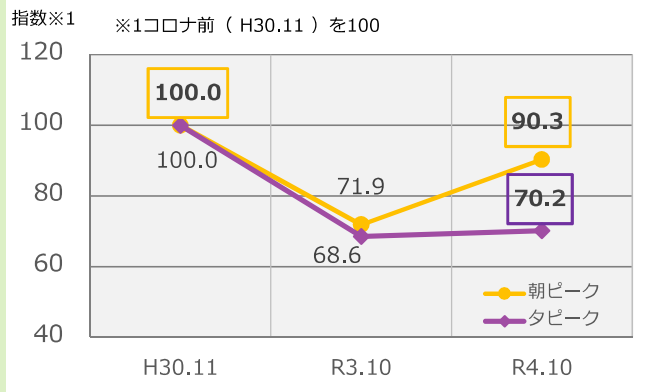


図 歩行者等交通量※2の推移  
(川崎大師第1踏切) ※2 歩行者及び自転車交通量の合計値

表 川崎大師第1踏切の歩行者等交通量※2の推移

上段：調査時間計の人数・台数、下段：伸び率

調査時間	種別	H30.11	R3.10	R4.10
朝ピーク 7時-10時 の3時間	歩行者	851 100.0	653 76.7	821 96.5
	自転車	265 100.0	149 56.2	187 70.6
	計	1,116 100.0	802 71.9	1,008 90.3
夕ピーク 17時-19時 の2時間	歩行者	771 100.0	555 72.0	544 70.6
	自転車	269 100.0	158 58.7	186 69.1
	計	1,040 100.0	713 68.6	730 70.2

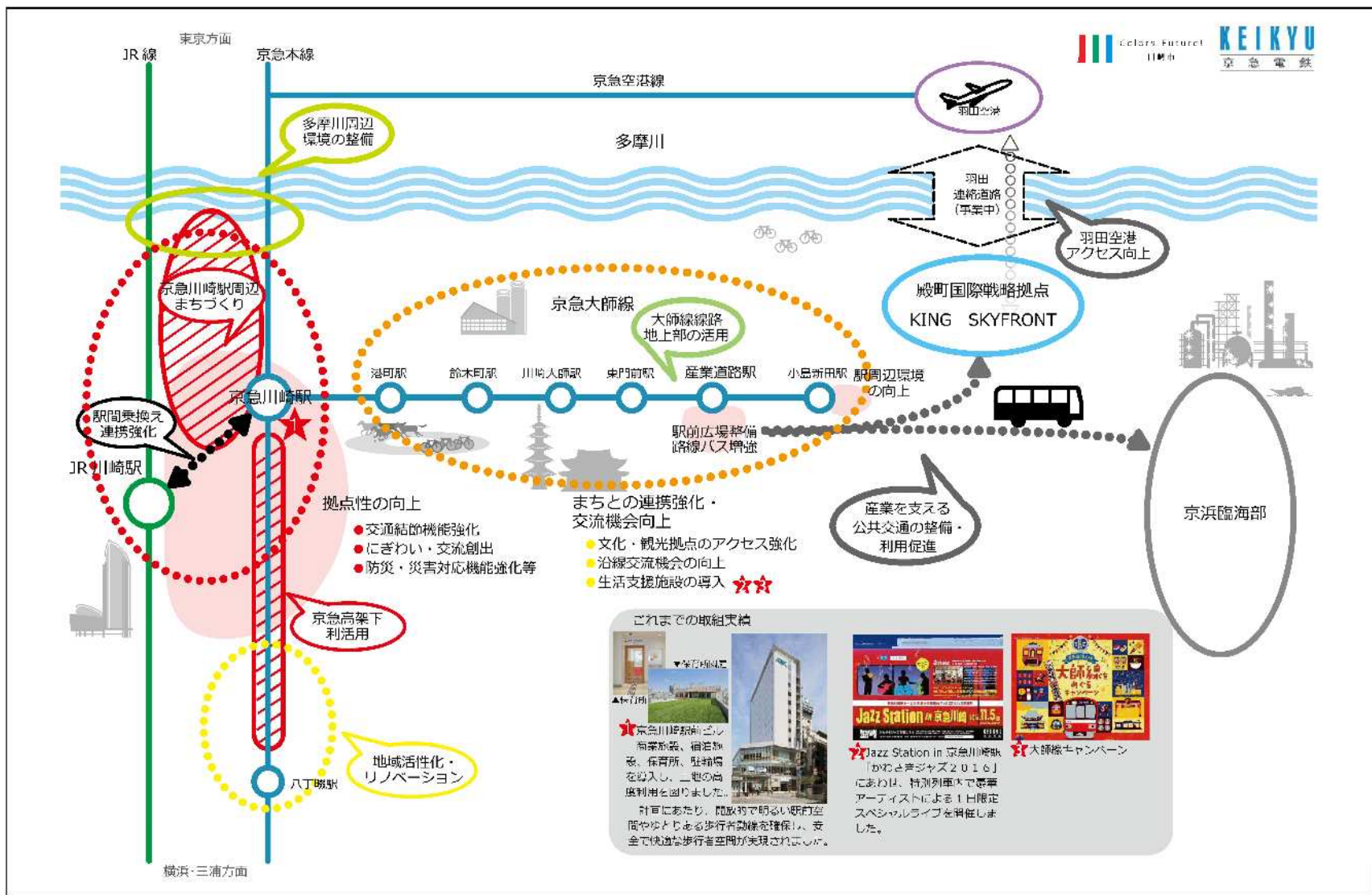
## ⑪市民ニーズ

・新型コロナウイルス感染症の影響拡大以降も、地元からは**従前と変わらず事業推進に係る要望を受けている**

## 4 事業の必要性等に関する視点 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (8/15)

### ⑫ 周辺まちづくりの状況 ア

- 川崎市と京浜急行電鉄は平成29年4月に**包括連携協定を締結**し、産業や暮らしを支える沿線の機能強化や更なる発展、地域活性化の実現に向けた取組を連携・協力して推進
- 連携・協力の基本的な事項として、**交通（駅周辺のまちづくりと交通結節機能に関すること）、産業（沿線の産業や観光等の発展に資するまちづくりに関すること）、暮らし（誰もが暮らしやすいまちづくりに関すること）**を設定し、これまでに「京急川崎ステーションバル」「ねぶくろシネマ@川崎競馬場」「かわさき産業ミュージアムツアー」等を実施



出典：「京急沿線まちづくり」に関する取組報道発表資料

図 川崎市と京浜急行電鉄株式会社との包括連携協定の取組イメージ

# 4 事業の必要性等に関する視点 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (9/15)

## ⑫ 周辺まちづくりの状況 イ

- 沿線では、**都市型住宅などの都市機能集積**に加えて、**殿町キングスカイフロント**において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が進み、研究機関が集積
- 令和4年3月に**多摩川スカイブリッジが開通**し、羽田空港方面へのアクセス利便性が向上

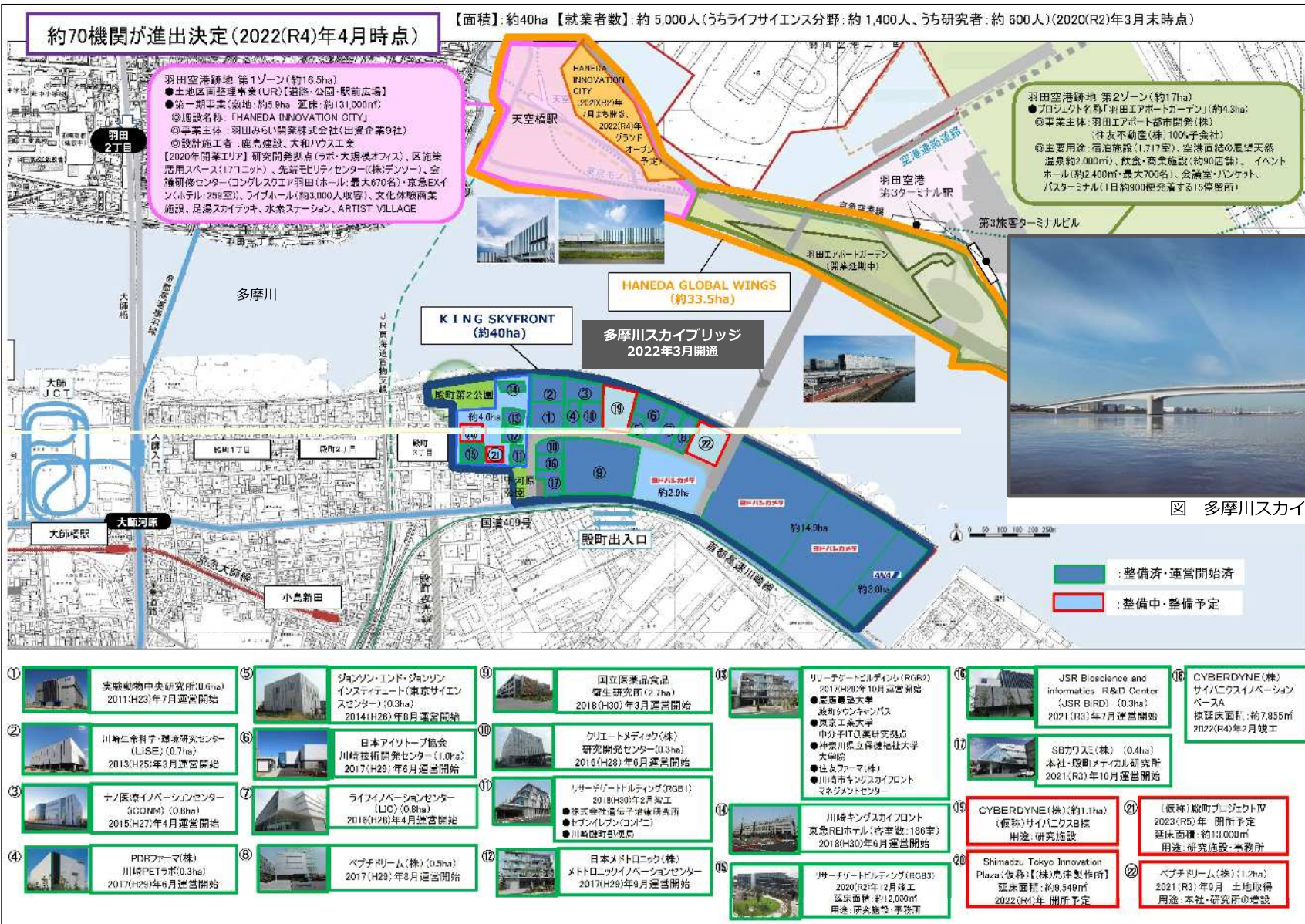


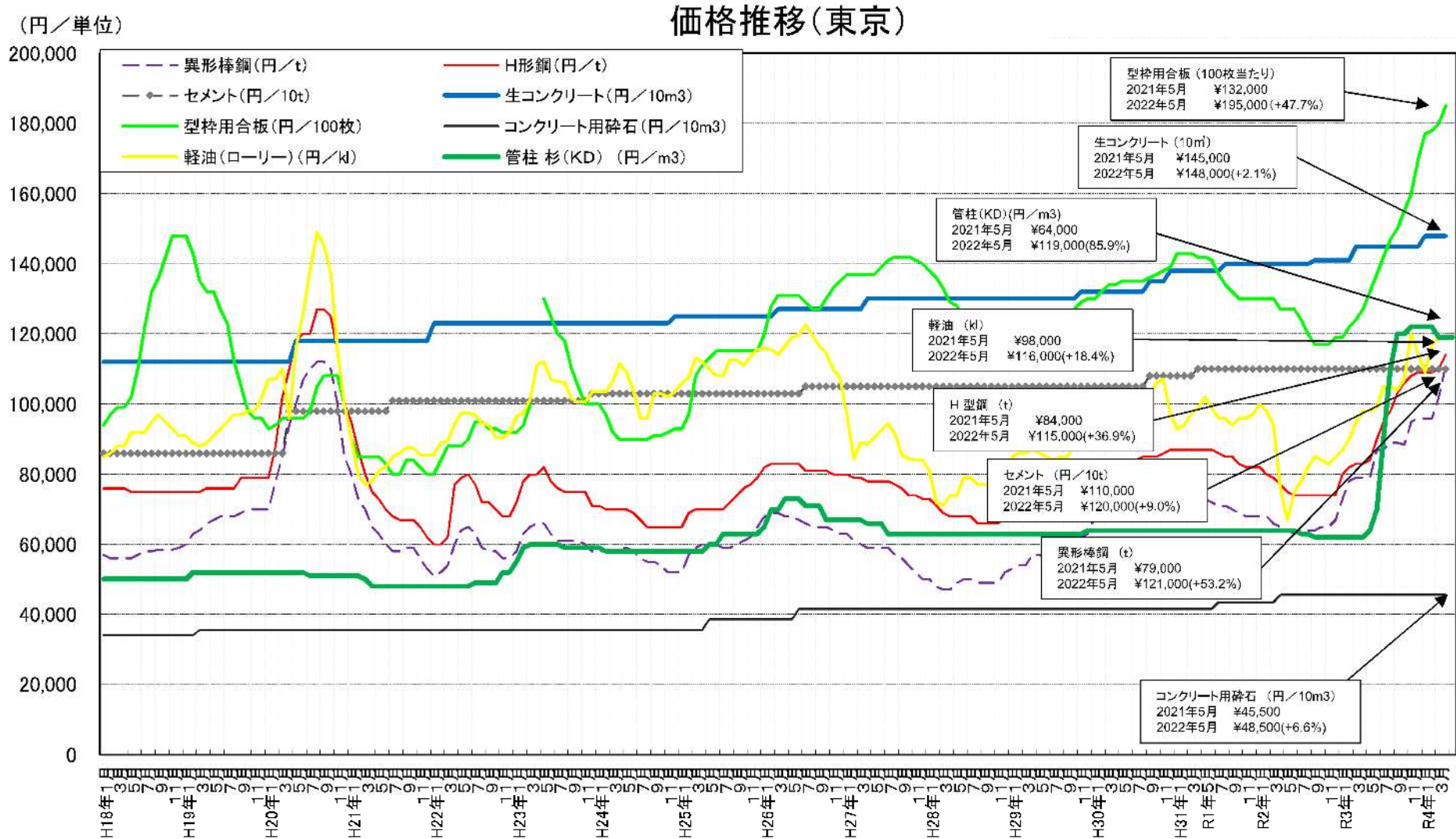
図 殿町キングスカイフロントにおける拠点形成の状況

出典:川崎市作成資料

# 4 事業の必要性等に関する視点 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (10/15)

## ⑬ 資材価格の推移

- 原料高、世界的な需要量の増加、原油高等を背景に各種資材が高騰（令和4年3月時点で1年前に比べ、鋼材：3割～5.5割、木材：4割～8.5割程度）
- 生コンクリートやセメントなども、値上がりが表明されており、今後市場においても上昇する見込み



出典：国土交通省HP

## 4 事業の必要性等に関する視点 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (11/15)

### ⑭適正な賃金水準の確保

- ・ 労務単価などの引き上げが現場の技能労働者の賃金水準の上昇につながる好循環が持続されるよう官民一体の取組を推進
- ・ 様々な課題もあり、困難を伴うものの、令和4年は概ね3%の賃金上昇の実現を目指して、全ての関係者が可能な取組を進めることを申し合わせ

### 開催概要

日時：令和4年2月28日 17:00～18:00

出席団体：日本建設業連合会、全国建設業協会、全国中小建設業協会、建設産業専門団体連合会

テーマ：建設業の賃金引上げに向けた取組、働き方改革等の推進、建設キャリアアップシステムの普及促進等

- 建設業の賃金引上げに向けては、官民協働した取組が不可欠であり、様々な課題もあり、困難を伴うものの、本年は概ね3%の賃金上昇の実現を目指して、全ての関係者が可能な取組を進めることを申合せ。
- 建設業の担い手確保に向けて、工期の適正化や施工時期の平準化、インフラ分野のDX推進等による働き方改革等の推進や、ダンピング対策の徹底等について議論。
- 建設キャリアアップシステム (CCUS)の更なる普及促進及びこれを用いた処遇改善等について議論。技能レベルに応じた手当の支給について、取組の水平展開を大臣から要請。



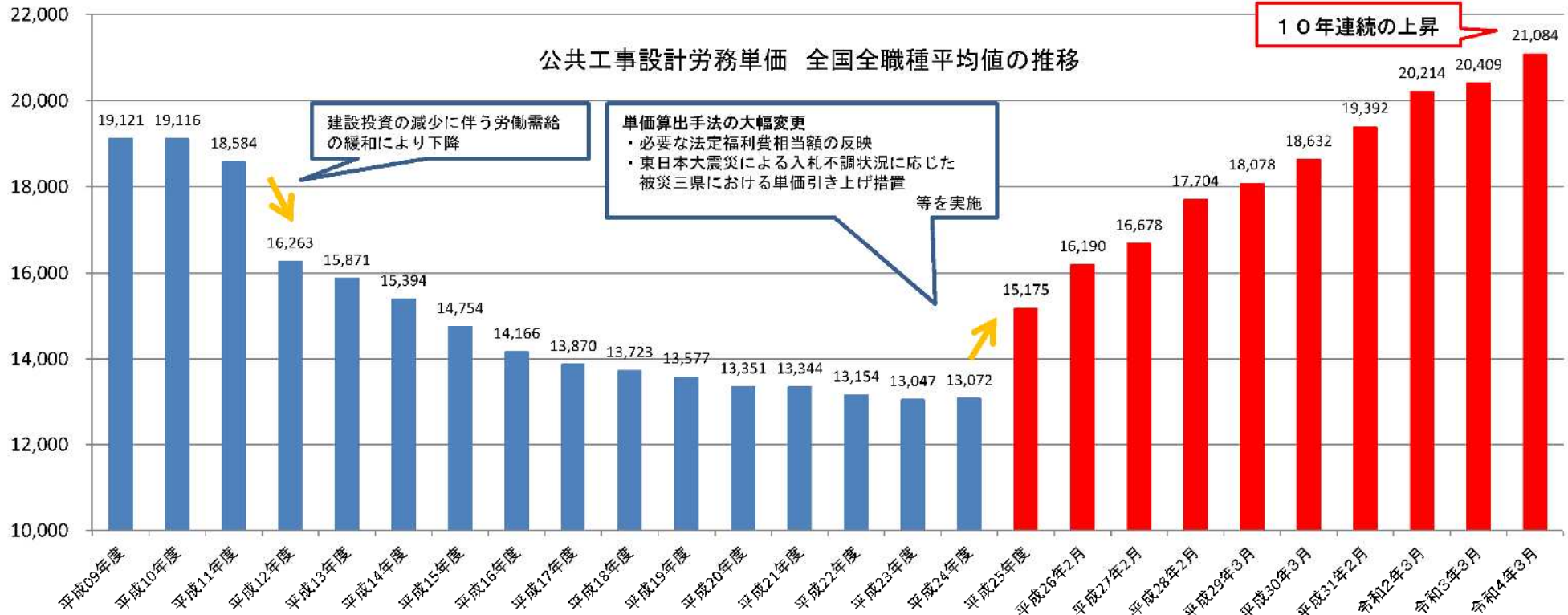
齊藤国土交通大臣と建設業団体の意見交換会 (R4.2.28)

出典：国土交通省HP

# 4 事業の必要性等に関する視点 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (12/15)

## ⑮ 労務費の推移

・ 公共工事労務単価の全国全職種平均値は、時間外労働時間を短縮するための必要な費用を反映し、**10年連続の上昇**



注1) 金額は加重平均値にて表示。平成31年までは平成25年度の標本数をもとにラスパイレ式で算出し、令和2年以降は令和2年度の標本数をもとにラスパイレ式で算出した。  
 注2) 平成18年度以前は、交通誘導警備員がA・Bに分かれていないため、交通誘導警備員A・Bを足した人数で加重平均した。

参考：近年の公共工事設計労務単価の単純平均の伸び率の推移

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R02	R03	R04	H24比
主要12職種	+15.3%	+6.9%	+3.1%	+6.7%	+2.6%	+2.8%	+3.7%	+2.3%	+1.0%	+3.0%	+57.6%
全職種	+15.1%	+7.1%	+4.2%	+4.9%	+3.4%	+2.8%	+3.3%	+2.5%	+1.2%	+2.5%	+57.4%

出典：国土交通省HP



# 4 事業の必要性等に関する視点 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 (13/15)

## ⑯ 工事費や労務費の推移

- 1期①区間の工事に着手した平成18年度から、**建設工事費デフレータ（建設総合）は約23%増加、労務費（普通作業員）は約58%増加**
- また、新型コロナウイルス感染症の影響やウクライナ情勢等を背景に、土木工事における**建設工事費デフレータ（建設総合）**は、特に令和2年度以降は急激に上昇し、今後も上昇傾向が見込まれる

