

全体計画概要調書

令和 4 年度

事業名	川崎市の連続立体交差事業		
① 事業目的			
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す。			
② 事業内容等			
以下の 4 つの連続立体交差事業が都市計画決定されています。			
名称	都市計画決定年月日	整備状況	踏切除却数
京浜急行湘南線	S 48 年 11 月 6 日	未整備 (八丁畷駅付近)	1 箇所
東日本旅客鉄道南武線	S 50 年 11 月 21 日	事業完了 (武蔵小杉駅～第三京浜道路)	12 箇所
東日本旅客鉄道南武線	H 4 年 1 月 7 日	事業完了 (稲田堤駅～府中本町駅)	1 箇所 (市内)
京浜急行大師線	H 5 年 6 月 8 日	計画区間※ (京急川崎駅～小島新田駅) 事業中区間 (川崎大師駅～小島新田駅)	14 箇所 10 箇所
※ 計画区間のうち京急川崎駅～川崎大師駅間は、平成 29 年度に事業中止の方針を公表済			
③ 今後の事業の進め方			
本市では、「魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくり」の更なる推進と「身近な地域が連携した暮らしやすく住み続けたいくなるまちづくり」「持続可能なまちづくりに向けた効率的・効果的な交通体系の構築」に取り組んでおります。このような中、連続立体交差事業は渋滞緩和、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等に寄与することから、引き続き効率的かつ効果的に事業を推進します。			
④ その他			
・ 本事業の関連事業 川崎縦貫道路 ・ 川崎市内の踏切 113 箇所（貨物線含む）中、踏切道改良促進法指定踏切 20 箇所、緊急対策踏切 41 箇所			

川崎市の連続立体交差事業の実施状況



※計画区間のうち京急川崎駅～川崎大師駅間は、平成29年度に事業中止の方針を公表済

令和 4 年度 再評価実施事業（国庫補助事業）調書

事業所管部局(国)		国土交通省都市局	
事業名	連続立体交差事業 京浜急行大師線	事業担当局(市)	建設緑政局
場所	川崎市川崎区		
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	35 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 令和 6 年度	関連事業名	川崎縦貫道路
①事業の目的 京浜急行大師線の小島新田駅～鈴木町駅間の約 2.4km 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。			
②事業内容 計画区間：小島新田駅～鈴木町駅 事業延長：約 2.4km（地下式） 除却踏切：10 箇所 事業認可：平成 5 年度～令和 6 年度 事業進捗状況：44.5%（事業費ベース） 工事着手：平成 17 年度			
③事業費規模（単位：百万円） 総事業費 約 169,092（財源内訳 国 81,847 川崎市 83,829 鉄道事業者 3,416） 執行金額 約 67,532（財源内訳 国 30,787 川崎市 34,549 鉄道事業者 2,196）（R3 年度末） 残事業費 約 101,560（財源内訳 国 51,060 川崎市 49,280 鉄道事業者 1,220）（R3 年度末）			
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づき、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として指定 ・昭和 60 年に神奈川東部方面線との相互直通運転、平成 12 年に川崎縦貫高速鉄道線との相互直通運転を計画 ・平成 2 年に川崎縦貫道路が都市計画決定され、京急大師線との平行部において、国・市・道路公団による同時施工を確認			
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 ・支障物件である鉄道敷上に位置する東京電力送電施設の移設補償、首都高横羽線工事との競合、用地取得、施工方法に関する地元調整、事業費や工期に係る鉄道事業者との協議調整に日時を要したため			
⑥現状の課題 ・1 期①区間（小島新田駅～東門前駅間）は、令和 5 年度の完成に向けて工事を進めている ・1 期②区間（東門前駅～鈴木町駅間）は、令和 2 年度に工事着手を予定していたが、同年度に「今後の社会経済動向等を踏まえた慎重な検討と判断が必要」であることを理由に工事着手を見送ったことから、今後の進め方を適切に評価することが必要			

○事業の必要性等

・事業を巡る社会経済情勢等の変化

本事業は平成9年度に京浜急行電鉄と施行協定を締結し、平成17年度に1期①区間（東門前駅～小島新田駅間）の工事に着手しており、近年は工事費の高騰等、社会経済情勢に変化が生じているが、ボトルネック踏切等による交通阻害や地域分断等の課題は従前と変わらず存在している。

また、本市有数の観光資源である川崎大師駅周辺の賑わい創出にも寄与するとともに、事業推進に対する市民等の要望を受けていることから、事業の必要性は認められる。

・事業の投資効果（B/C等）

費用便益比（全体事業）：1.04 費用便益比（残事業）：1.73

・事業の進捗状況

【1期①区間（小島新田駅～東門前駅間）】

令和5年度の工事完成に向けて、大師橋駅舎整備等の工事を実施中。

【1期②区間（東門前駅～鈴木町駅間）】

鉄道本線に係る用地は取得済み。工事着手に向けて京浜急行電鉄等関係機関との協議を進め、鉄道本線の詳細設計は概ね完了済み。

（参考）

【2期区間（川崎大師駅～京急川崎駅間）】

平成29年度の再評価結果を踏まえて、事業休止の方針を公表済み。

○事業の進捗の見込み

【1期①区間（小島新田駅～東門前駅間）】

建設資材等の高騰および調達の遅延などが生じているが、工程の見直しなどの対応を図ることで、当初計画と同様に令和5年度に工事が完成する見込み。

【1期②区間（東門前駅～鈴木町駅間）】

令和2年度の工事着手を見送り、令和4年度の再評価を踏まえて、今後の取組方針を取りまとめる予定。事業推進には鈴木町すり付け部の都市計画変更が必要。

○コスト縮減や代替案等の可能性

【1期①区間（小島新田駅～東門前駅間）】

首都高速道路横羽線が高架式で位置していることから地下式が合理的であり、また平成31年3月に地下運行を開始し、現在は令和5年度の完成に向けて大師橋駅舎工事等を進めていることから、引き続き地下式による事業を推進する。

【1期②区間（東門前駅～鈴木町駅間）】

現計画の地下式に加えて、幅広い踏切対策案として高架式や代替案の検討を行った結果、費用便益比、踏切除却及び周辺まちづくりの効果等を踏まえると、現計画の地下式が望ましいと考えられる。

①対応方針案

継 続・継続（見直しの上）・中 止

②対応方針案の考え方

【1期区間（小島新田駅～鈴木町駅間）】

- ・ 公共事業評価における京急大師線1期区間全体としては、連坦する踏切を一度に除却する手法が合理的であること、現在工事中の1期①区間が地域の方々から一日も早い工事完成を望まれていること、事業の投資効率性を評価する指標である「費用便益比（B/C）」の値が国の費用便益分析マニュアルの改定等に伴い1.0を上回っていること、現計画が構造工法の検討において他の案に比べて効果が見込まれることなど、総合的に評価して『事業継続』と判断したい。

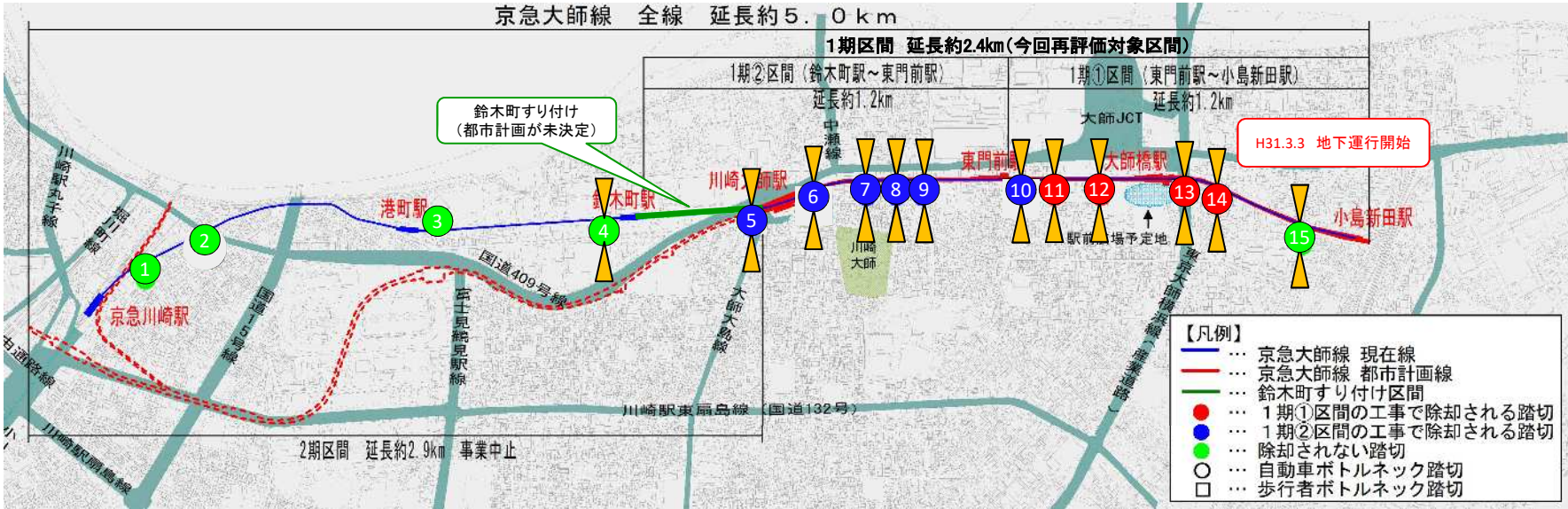
【1期②区間（東門前駅～鈴木町駅間）】

- ・ 昨今の急激な社会状況の変化やこれまでの事業費増額の推移、工期延伸の経緯、本事業の特性などを総合的に評価すると、現時点で今後の事業の見通しをたてることは困難な状況である。
- ・ また、平成31年3月に1期①区間（小島新田駅 東門前駅間）の地下運行を開始し、踏切除却による交通渋滞の緩和や踏切事故の解消、交通の円滑化など、直接効果と間接効果の一部は発現しているものの、いまだ工事中であることもあり、その効果は限定的なものに留まっている。
- ・ さらに、本事業をより効果的な取組とするためには、市民の満足度や沿線のポテンシャル等を考慮し、幅広い市民が実感できるような効果の発現につながる沿線の価値をより一層高める取組と一体的な進め方について、一層の検討が求められる。
- ・ 以上より、依然として、1期②区間の工事着手は、慎重な判断と綿密な検討が必要である。

平成5年6月	都市計画決定
平成9年6月	施行協定の締結
平成15年3月	施行協定の変更 工区を分割し、1期①区間の事業費を約337億円に設定。工期を平成8年度～平成22年度に延伸
平成18年2月	1期①区間(小島新田駅～東門前駅間)工事着手
平成23年3月	施行協定の変更 1期①区間の事業費を約462億円(約125億円増額)に変更。工期を平成8年度～平成26年度に延伸
平成26年4月	施行協定の変更 工期を平成8年度～平成27年度に延伸
平成28年3月	施行協定の変更 工期を平成8年度～平成31年度に延伸
平成29年4月	施行協定の変更 1期①区間の事業費を約642億円(約180億円増額)に変更
平成31年3月	1期①区間(小島新田駅～東門前駅間)地下運行開始
令和3年3月	施行協定の変更 1期①区間の事業費を約701億円(約59億円増額)に変更。工期を平成8年度～令和5年度に延伸

現況踏切部写真位置図

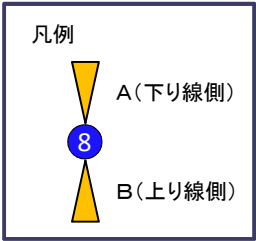
◇全体平面図



◇踏切状況

令和3年1月調査

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	
				自動車 BN	歩行者 BN	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	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	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										



〈注1〉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

〈注2〉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

〈注3〉 : 幹線道路踏切(国道、都道府県道、都市計画道路の踏切)

④ 港町第3踏切

A(下り線側)



B(上り線側)



⑤ 鈴木町第1踏切

A(下り線側)



B(上り線側)



⑥ 川崎大師第1踏切

A(下り線側)



B(上り線側)



⑦ 川崎大師第2踏切

A(下り線側)



B(上り線側)



⑧ 川崎大師第3踏切

A(下り線側)



B(上り線側)



⑨ 川崎大師第4踏切

A(下り線側)



B(上り線側)



⑩ 東門前第1踏切

A(下り線側)



B(上り線側)



⑪ 東門前第2踏切跡地（踏切を廃止し、仮設跨線人道橋を設置）

A（下り線側）



通学状況



B（上り線側）



⑫ 東門前第3踏切跡地（踏切除却済み）

A（下り線側）

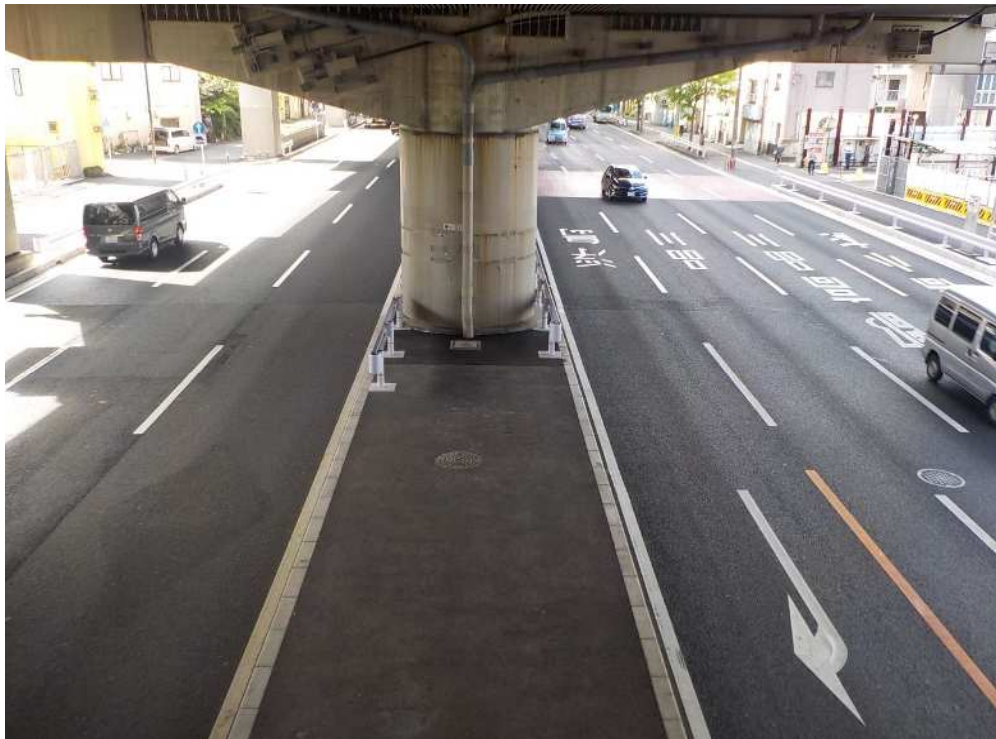


B（上り線側）

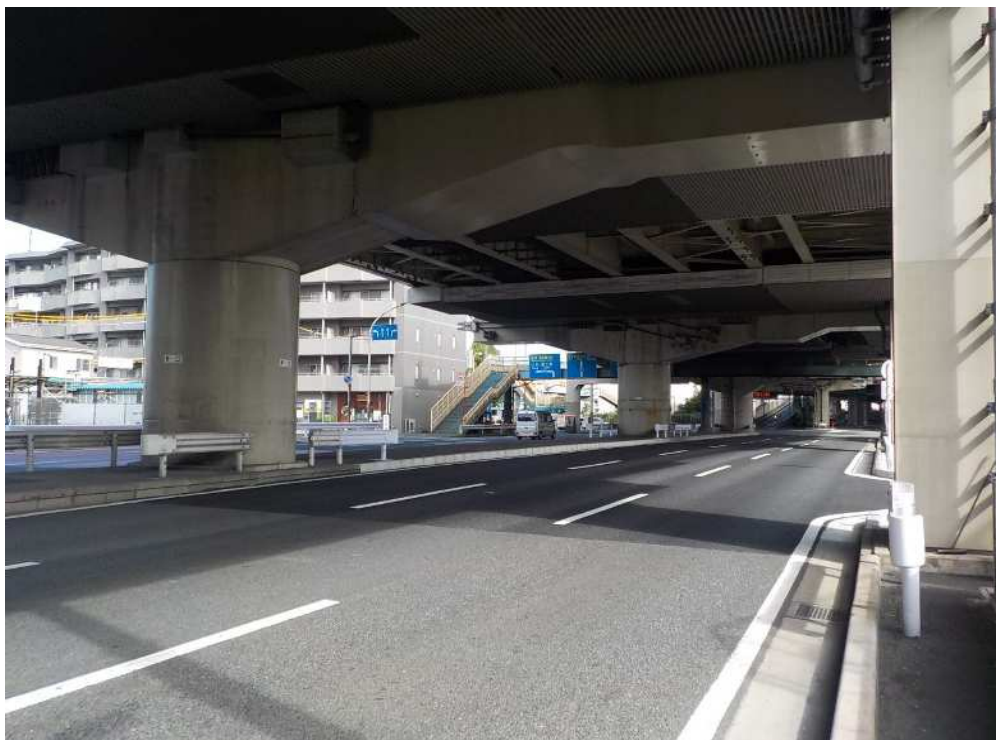


⑬ 産業道路第1踏切跡地（踏切除却済み）

A(下り線側)



B(上り線側)



⑭ 産業道路第2踏切跡地（踏切除却済み）

A(下り線側)



B(上り線側)



⑮ 大師橋第4踏切（踏切残置）

A(下り線側)

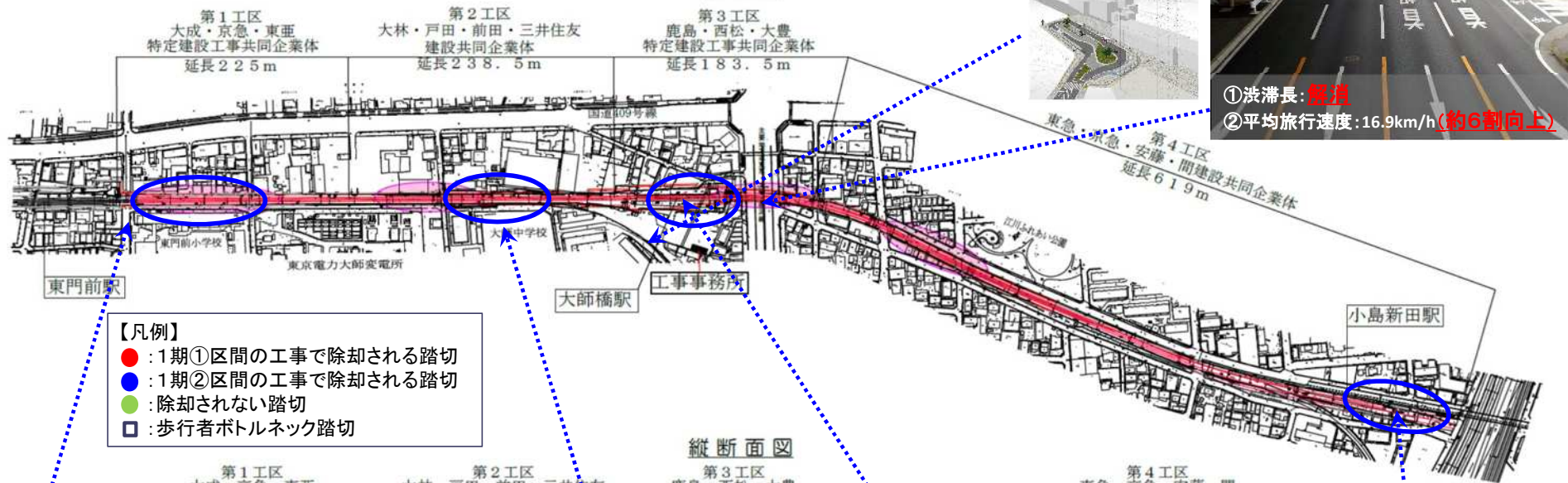


B(上り線側)



京急大師線連続立体交差事業 第1期①区間（東門前駅付近～小島新田駅付近）

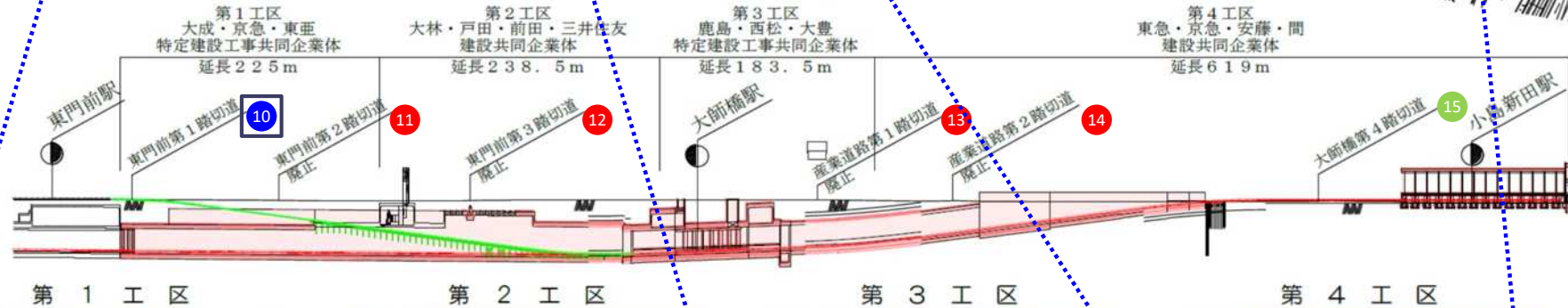
平面図



13 産業道路第1踏切除却の整備効果



縦断面図



浸水防止壁設置工



工事ヤード復旧工



構内通路設置工（大師橋駅）



上家架設工（小島新田駅）

令和4年9月現在

連続立体交差事業の客観的評価指標

※データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。

ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてもよいものとする。

※網かけの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。凡例→●

※その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。凡例→■

※本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

＜事業採択の前提条件を確認するための指標＞

		連続立体交差事業
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている 【事業全体】 事業全体：B/C=1.04 残事業：B/C=1.73
	事業実施環境 (新規事業採択時)	■ 都市計画決定済 平成5年6月8日 都市計画決定 ■ 円滑な事業執行の環境が整っている
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)	■ 都市計画手続き等、環境影響評価の手続き等の着手に必要な調査が完了している
	事業の性格	■ 以下のいずれかに該当する ・国の直轄事業に関連する事業 ・国家的な事業に関連する事業 連続立体交差事業は国土交通省の所管事業 ・先導的な施策に係る事業 本事業の小島新田駅を最寄り駅とする殿町キングスカイフロントは、国家戦略特区、国際戦略特区、特定都市再生緊急整備地域に指定されているエリアに立地 ・短期間に集中的に施行する必要がある事業 □ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である

＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞

政策目標		連続立体交差事業
大項目	中項目	
1. 活力	円滑なモビリティの確保	● 鉄道交差道路の年間損失時間（人・時間）及び削減率 年間損失時間 836,649（人・時間） 削減率 64% （令和元年踏切道実態調査より算出）
		□ 鉄道交差道路における混雑時旅行速度が 20km/h 未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		■ 鉄道交差道路又は平行区間等における踏切交通遮断量が 10,000 台時/日以上、踏切道の除却もしくは交通改善が期待される 産業道路第2踏切、産業道路第1踏切、東門前第1踏切、川崎大師第1踏切、鈴木町第1踏切

		■ ボトルネック踏切の除却もしくは交通改善が期待される (ボトルネック踏切の定義は踏切交通遮断量が 50,000 台時/日以上もしくはピーク時踏切遮断時間が 40 分/時以上) 産業道路第 1 踏切の除却
		■ 過度に連坦した踏切の除却が期待される (ここでいう「過度に連坦した踏切の除却」とは 1km 当たり 3 箇所以上の密度で 5 箇所以上の踏切道を除却することをいうものとする) 東門前第 2 踏切～鈴木町第 1 踏切間 (延長約 1km に 7 箇所) の踏切の除却
		□ 車線数の増加を伴う計画がある、もしくは道路法 30 条の規定に基づく道路の構造の基準に適合しない既設の立体交差道路を解消し、交通改善が期待される
		■ 鉄道交差道路に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 国道 409 号、主要地方道東京大師横浜 (産業道路) にバス路線が存在
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる 川崎駅 (東海道本線) へのアクセス向上
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる 羽田空港 (第一種空港) へのアクセス向上
		■ 鉄道の複々線化や駅機能の強化等を促進し、鉄道利用者の利便性が向上する バリアフリー化による各駅の利便性向上
	物流効率化の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる 川崎港 (国際戦略港湾) へのアクセス向上
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通利便の向上が見込まれる
		□ 鉄道交差道路における、総重量 25 t の車両もしくは ISO 規格背高海上コンテナ輸送車が運行できない区間を解消する
	都市の再生	■ 都市再生プロジェクトを支援する事業である 京浜臨海部ライフインノベーション国際戦略総合特区 特定都市再生緊急整備地域 (羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域) 国家戦略特区 (東京圏)
		□ 広域道路整備基本計画に位置付けのある環状道路を形成する
		■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり 川崎区の交通の円滑化による沿道まちづくりへの支援
		■ 駅周辺整備 (駅前広場整備等) を併せて実施し、都市の拠点を形成する 連続立体交差事業後に大師橋駅および川崎大師駅において駅前広場を整備予定
		■ 事業に伴い移転する貨物施設等の跡地を利用したまちづくり計画や新たに創出される高架下区間を利用したまちづくり計画等がある 鉄道事業者等と地下化後の線路上部利用について検討中
		□ 中心市街地内で行う事業である

		☐ 幹線都市計画道路密度が [※] 1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である ☐ D I D 区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路密度が向上する ☐ 鉄道交差道路が現在連絡道路がない住宅地開発(300 戸以上又は16ha 以上)、大都市においては100 戸以上又は5ha 以上) への連絡道路となる
	国土・地域ネットワークの構築	☐ 鉄道交差道路に地域高規格道路の位置づけのある路線が存在する ☒ 鉄道交差道路が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する 東京・横浜圏へのアクセス向上 ☒ 鉄道交差道路における交通不能区間を解消する 踏切の除却による解消 ☐ 鉄道交差道路における大型車のすれ違い困難区間を解消する ☒ 日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる 川崎駅周辺へのアクセス向上
	個性ある地域の形成	☒ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する 地上部の鉄道に分断されている地域（町会、通学路等）を解消する ☒ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する 京浜臨海部ライフィノベーション国際戦略総合特区 特定都市再生緊急整備地域（羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域） 国家戦略特区（東京圏） 多摩川リバーサイド地区整備構想 ☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される 川崎大師へのアクセス向上 ☐ 特別立法に基づく事業である ☒ 鉄道交差道路が新規整備の公共公益施設へ直結する道路である 殿町キングスカイフロントへの自動車アクセス向上 ☒ 景観に配慮した地域のシンボリックな施設（駅舎等）整備等、特色あるまちづくりに資する事業である 小島新田駅、大師橋駅、東門前駅、川崎大師駅
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	☒ 鉄道交差道路の自転車交通量が [※] 500 台/日以上、自動車交通量が1,000 台/12h 以上、歩行者交通量が500 人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる 産業道路第2踏切、産業道路第1踏切、東門前第1踏切、川崎大師第1踏切 ☐ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定道路を形成する区間が新たにバリアフリー化される ☒ 連続立体交差事業対象区域のみでなく、駅前広場整備等を併せて行い、駅周辺のバリアフリー化が一体的に行われる 大師橋駅および川崎大師駅において駅前広場を整備予定

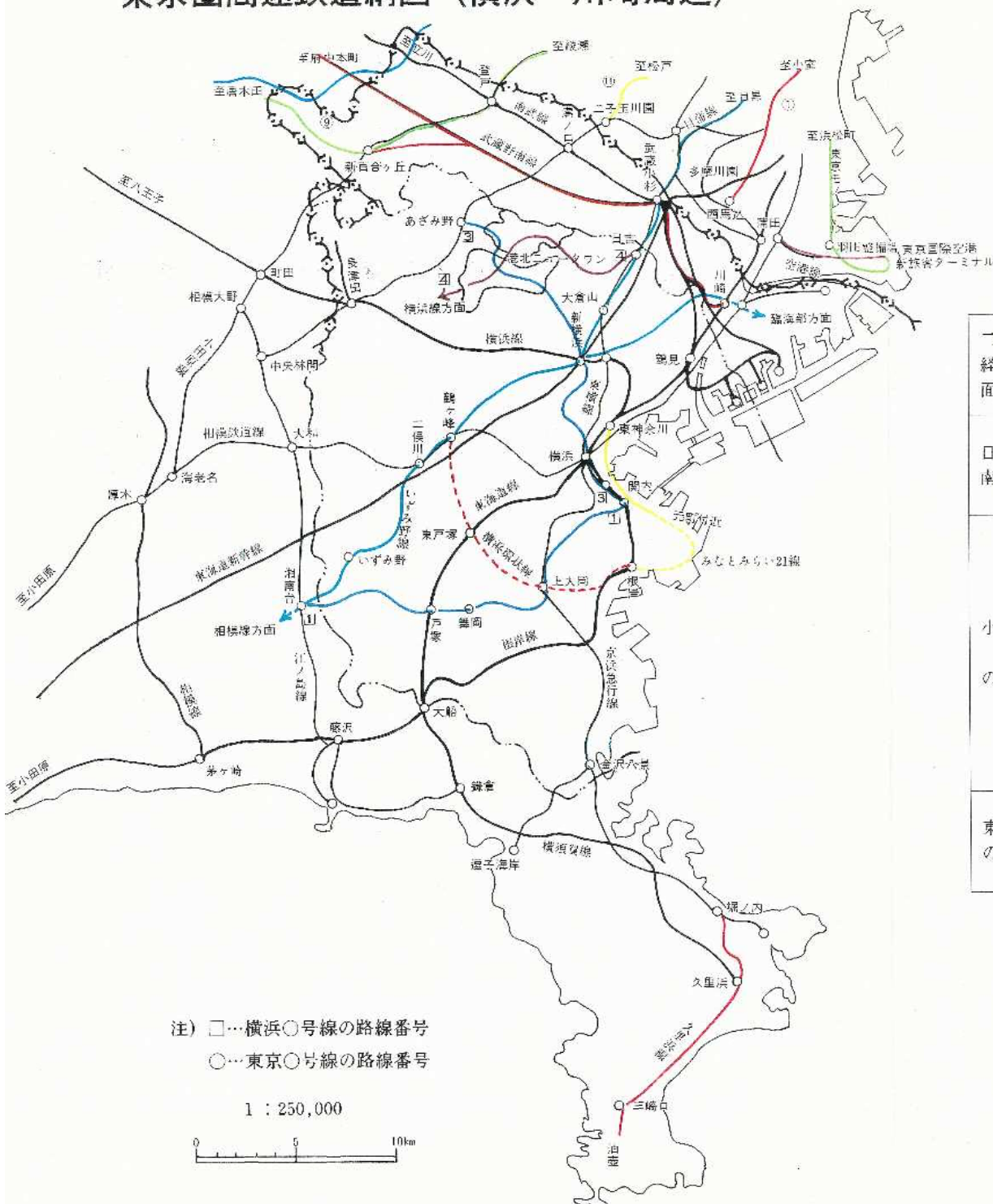
		■ 駅等において、鉄道横断方向の歩行者の交通が可能となり、歩行者の利便性が向上する 小島新田駅～鈴木町駅間（小島新田駅、鈴木町駅を除く）において、鉄道横断方向の歩行者交通が可能となり利便性が向上する
	無電線化による美しい町並みの形成	■ 鉄道交差道路が電線類地中化5ヵ年計画に位置づけあり 国道409号整備（電線類地中化工事） □ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的遺産物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
	安全で安心できる暮らしの確保	■ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 二次医療とは、入院治療を必要とする患者の受け入れ可能な病院をいう A01 国際病院、宮川病院へのアクセス向上
3. 安全	安全な生活環境の確保	□ 鉄道交差道路に死傷事故が500件/億台・km以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる □ 鉄道交差道路の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合には500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道がない又は狭小な区間に歩道が設置される ■ 鉄道交差道路の拡幅整備や新設により、幹線道路から住宅地に入り込む交通が減少し、地域の安全性が向上する 幹線道路である産業道路や国道409号の交通量の増加や、生活道路の交通量の減少が見込まれる
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する、もしくはルート上の踏切を除却する ■ 鉄道交差道路が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地域防災緊急事業5ヵ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり 国道409号と産業道路は緊急輸送道路であり、踏切の除却により発災時の円滑な避難や物資輸送など防災力の向上が見込まれる □ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線が整備される又は代替路線の踏切が除却される □ 鉄道交差道路の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される □ 鉄道交差道路の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する □ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する □ 幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が解消する

4. 環境	地球環境の保全	● 鉄道交差道路の整備により削減される自動車からの CO₂ 排出量 削減される自動車からの CO₂ 排出量 自動車からの CO₂ 排出削減率 約-0.20% (削減される自動車からの CO₂ 排出量 -7,118 (トン/年)) 連続立体交差事業によって周辺道路が改善されるが、交通量が増加することから、CO₂ 排出量が増加 (交通流推計結果より算出。車種別の排出量原単位は、令和 3 年度自動車交通環境影響総合調査報告書(環境省)を参照)
	生活環境の改善・保全	● 鉄道交差道路等における自動車からの NO₂ 排出削減率 自動車からの NO_x 排出削減率 約-0.06% (削減される自動車からの NO_x 排出量 -3.9 (トン/年)) 連続立体交差事業によって周辺道路が改善されるが、交通量が増加することから、NO_x 排出量が増加 (交通流推計結果より算出。車種別の排出量原単位は、令和 3 年度自動車交通環境影響総合調査報告書(環境省)を参照)
		● 鉄道交差道路等における自動車からの SPM 排出削減率 自動車からの SPM 排出削減率 約-0.16% (削減される自動車からの SPM 排出量 -0.2 (トン/年)) 連続立体交差事業によって周辺道路が改善されるが、交通量が増加することから、SPM 排出量が増加 (交通流推計結果より算出。車種別の排出量原単位は、令和 3 年度自動車交通環境影響総合調査報告書(環境省)を参照)
		■ 鉄道沿線地域で、騒音、日陰等の生活環境の改善が期待される区間がある 鉄道地下化により、電車による騒音・振動が軽減され生活環境が改善
		■ その他、環境や景観上の効果が期待される 鉄道地下化及び東京電力高圧送電施設の撤去により、環境や景観が向上
5. その他	他のプロジェクトとの関係	□ 鉄道交差道路が道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている
		□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
		□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている
	その他	■ 地元の創意工夫により、駅部の改良、周辺環境の整備が行われる 大師連立第 1 期沿線協議会に情報提供を行いながら事業を推進中
		■ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる 東門前第 2 踏切の除却に伴い、川崎市立東門前小学校の指定通学路における踏切横断が解消

東京圏高速鉄道網図 (横浜・川崎周辺)

運輸政策審議会 (答申第7号)

昭和60年7月11日



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	二俣川—鶴ヶ峰—上菅田町—新横浜—大倉山 ↓ 下末吉—川崎…→臨海部方面
日本国有鉄道武蔵野南線の旅客線化	府中本町—新川崎—川崎 ●新百合ヶ丘から武蔵野南線への接続線を整備する。
小田急電鉄小田原線の複々線化	横浜線方面←…唐木田—多摩センター—新百合ヶ丘→向ヶ丘遊園→和泉多摩川→東北沢—代々木上原—代々木公園—霞ヶ関—日比谷—湯島—西日暮里—綾瀬 (唐木田・多摩センター間新設、新百合ヶ丘・東北沢間複々線化) ●なお、上記区間の複々線化が完成した後、引続き小田急電鉄小田原線新百合ヶ丘・相模大野間の複々線化を行う。
東京急行電鉄東横線の複々線化	大倉山→多摩川園—目黒 (大倉山・多摩川園間複々線化、多摩川園・目黒間改良)

凡 例

- 開業区間
- 目標年次までに新設(改良・旅客線化)することが適当である区間
- == 目標年次までに複々線化することが適当である区間
- …… 今後新設を検討すべき区間
- …→ 今後新設を検討すべき方向

運輸政策審議会（答申第18号）

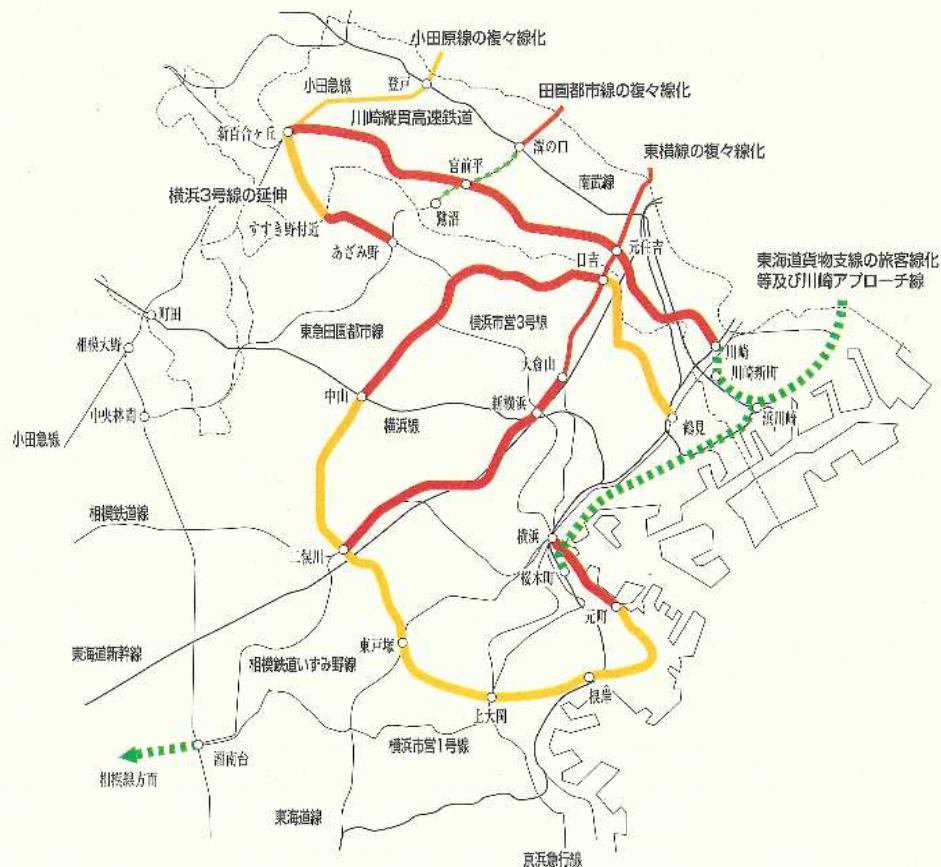
平成12年1月27日

東京圏鉄道網図（横浜・川崎）

川崎縦貫高速鉄道（仮称）の新設	新百合ヶ丘 ■■ 宮前平 ■■ 元住吉 ■■ 川崎 ・川崎駅において京浜急行電鉄大師線との相互直通運転を検討する。
東海道貨物支線の旅客線化等及び川崎アプローチ線（仮称）の新設	東京テレポート …… 東京貨物ターミナル …… 羽田空港 …… 浜川崎 …… 桜木町 品川 …… 川崎新町 …… 川崎 尻手（南武線） ・東海道貨物支線の旅客線化を図るとともに、一部区間について新線整備を行う。 ・川崎アプローチ線は、浜川崎～川崎新町間は南武線の改良、川崎新町～川崎間は路線の新設を行う。 ・京浜臨海部の再開発等に係る輸送需要動向等を踏まえ、可能な区間から段階的な整備を検討する。
横浜3号線の延伸	関内——あざみ野 ■■ すずき野付近——新百合ヶ丘
東京急行電鉄東横線の複々線化及び目黒線の改良	目黒 ■■ 大岡山 ■■ 田園調布——多摩川園 ■■ 日吉 ■■ 大倉山 渋谷 （目黒～田園調布間は改良工事） （多摩川園～日吉間及び目黒～田園調布間は工事中） ・目黒駅において東京6号線及び7号線と相互直通運転を行う。
東京急行電鉄田園都市線の複々線化及び大井町線の改良	大井町 ■■ 大岡山 ■■ 二子玉川園 ■■ 溝の口 …… 鷺沼——中央林間 渋谷 （大井町～二子玉川園間は改良工事） （二子玉川園～溝の口間及び大岡山～二子玉川園間は工事中）
東京9号線の複々線化及び延伸（小田急小田原線の複々線化等）	綾瀬——代々木上原——東北沢 ■■ 喜多見——和泉多摩川 ■■ 新百合ヶ丘——相模大野 唐木田 ●● 横浜線・相模線 方面 （東北沢～喜多見間は工事中）

答申路線の表示に係る凡例

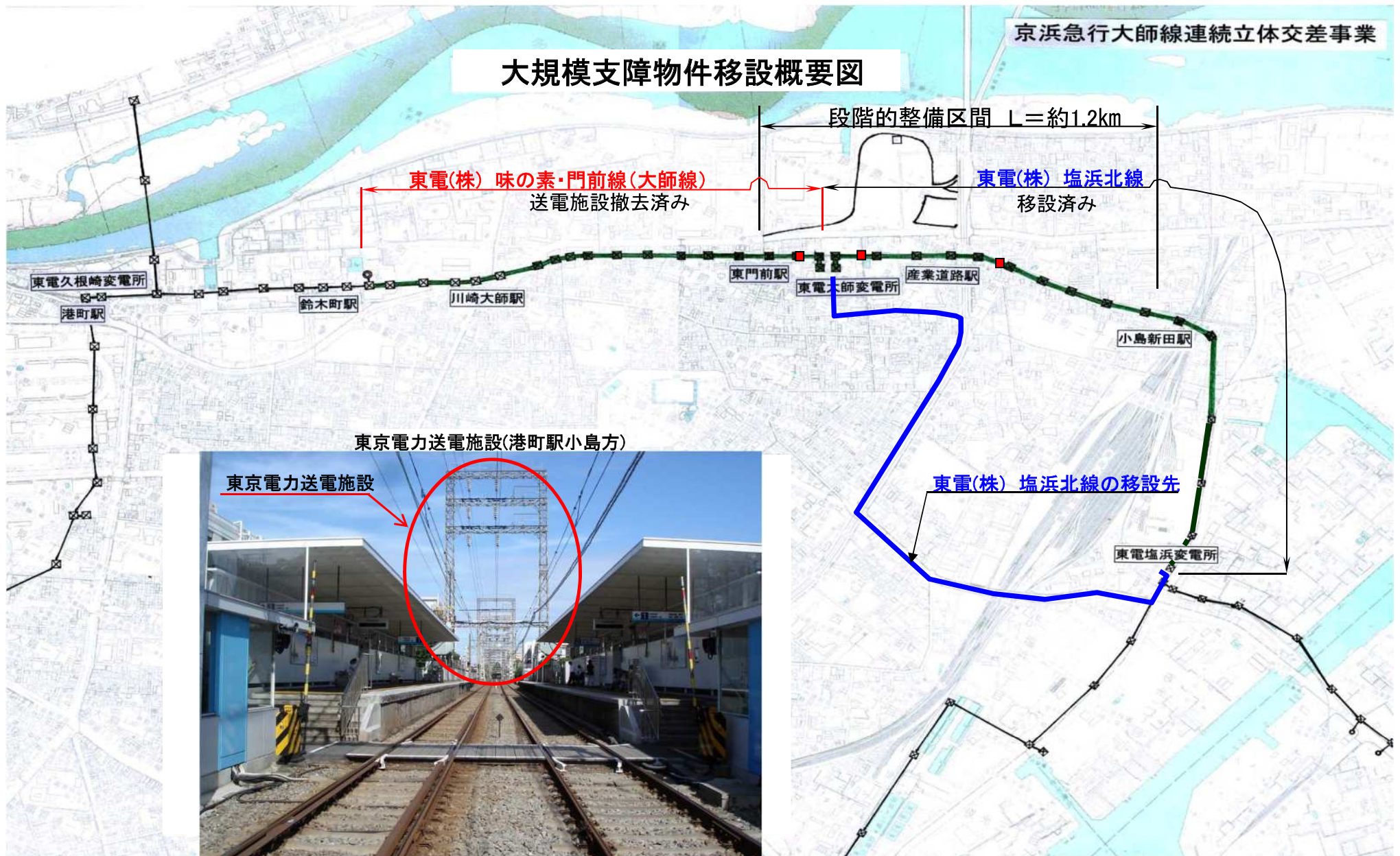
○ 開業区間	—
○ 目標年次までに整備を推進すべき路線（A）	新設 複々線化
・目標年次までに開業することが適当である路線（A ₁ ）	■■ ■■
・目標年次までに整備着手することが適当である路線（A ₂ ）	— ■■
○ 今後整備について検討すべき路線（B）	… …
また、今後整備について検討すべき方向を示す場合は「●●」とする。	●●
○ なお、路線の新設又は複々線化と関連する既設路線の改良及び貨物線の旅客線化は、便宜上、新設と同じ表記とする。	



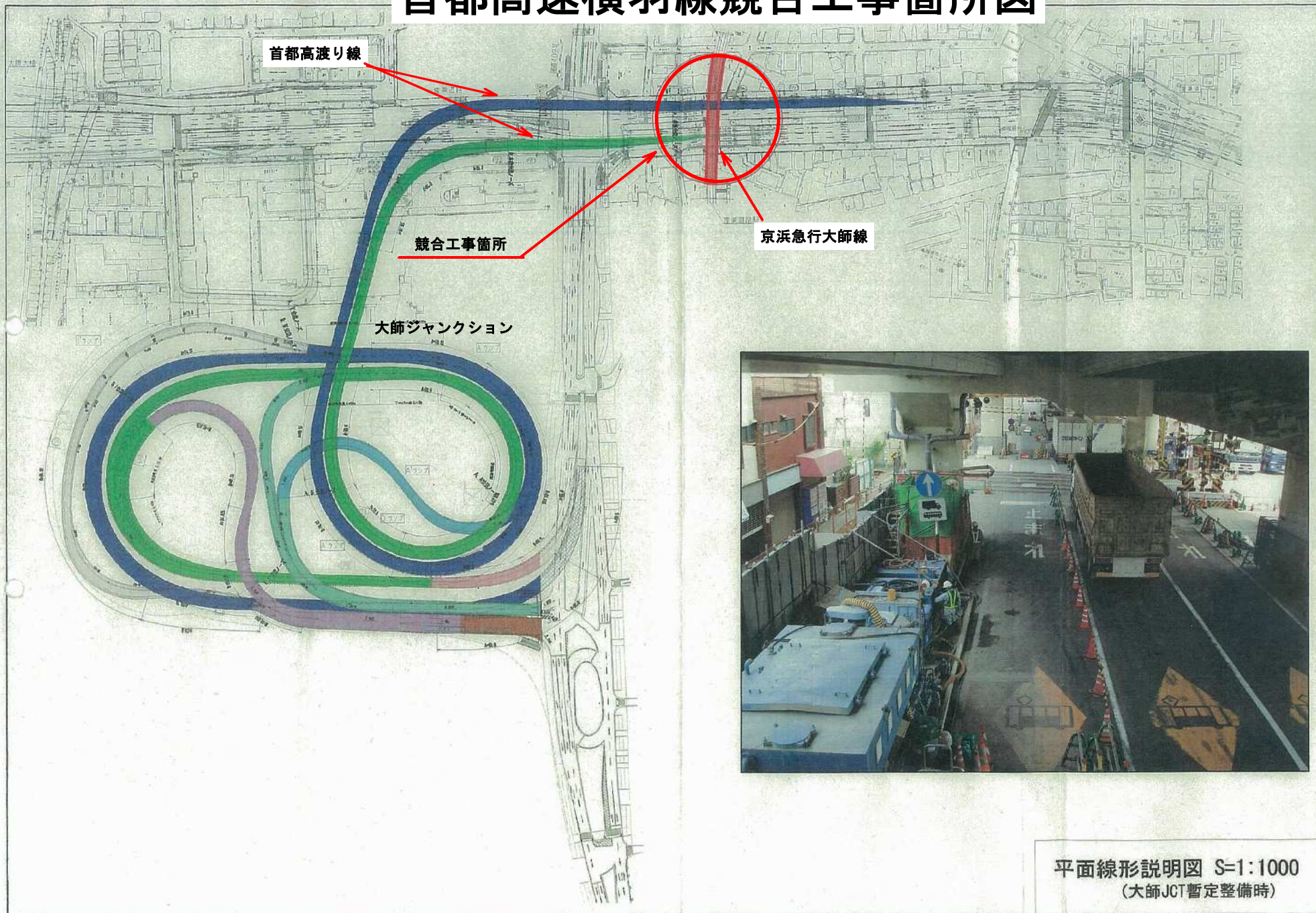
凡 例	
目標年次までに整備を推進すべき路線（A）	路線の新設 複々線化等
・目標年次までに開業することが適当である路線（A ₁ ）	■■ ■■
・目標年次までに整備着手することが適当である路線（A ₂ ）	— ■■
今後整備について検討すべき路線（B）	… …
（整備について検討すべき区間を方向で示す場合）	●●

（注）1. 本図は、整備計画路線について、概ねのルートによりネットワークの概略を示したものである。
2. 「路線の新設」には貨物線の旅客線化、「複々線化等」には改良を含む。

大規模支障物件移設概要図



首都高速横羽線競合工事箇所図



首都高速横羽線競合工事詳細図

