

全体計画概要調書

令和 5 年度

事業名	川崎市の連続立体交差事業																								
① 事業目的	<p>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。</p>																								
② 事業内容等	<p>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。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>名称</th> <th>都市計画決定年月日</th> <th>整備状況</th> <th>踏切除却数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>京浜急行湘南線</td> <td>S 48 年 11 月 6 日</td> <td>未整備 (八丁畷駅付近)</td> <td>1 箇所</td> </tr> <tr> <td>東日本旅客鉄道南武線</td> <td>S 50 年 11 月 21 日</td> <td>事業完了 (武蔵小杉駅～第三京浜道路)</td> <td>12 箇所</td> </tr> <tr> <td>東日本旅客鉄道南武線</td> <td>H 4 年 1 月 7 日</td> <td>事業完了 (稲田堤駅～府中本町駅)</td> <td>1 箇所 (市内)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">京浜急行大師線</td> <td rowspan="2">H 5 年 6 月 8 日</td> <td>計画区間※ (京急川崎駅～小島新田駅)</td> <td>14 箇所</td> </tr> <tr> <td>事業中区間 (川崎大師駅～小島新田駅)</td> <td>10 箇所</td> </tr> </tbody> </table>			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)	14 箇所	事業中区間 (川崎大師駅～小島新田駅)	10 箇所
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)	14 箇所																						
		事業中区間 (川崎大師駅～小島新田駅)	10 箇所																						
	<p>※ 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</p>																								
③ 今後の事業の進め方	<p>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。</p>																								
④ その他	<p>本事業の関連事業：矢向鹿島田線、塚越南加瀬線、大田神奈川線、区画街路 13, 14 号線、南武線沿道 1, 2, 3, 4, 5, 6 号線（以上、全て都市計画道路）</p> <p>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</p>																								

川崎市の連続立体交差事業の概要（位置図）



表 川崎市の連続立体交差事業の実施状況

①東日本旅客鉄道南武線	事業完了（武蔵小杉駅～第三京浜道路）
②東日本旅客鉄道南武線	事業完了（稲田堤駅～府中本町駅）
③京浜急行大師線	計画区間※1（京急川崎駅～小島新田駅） 事業中（川崎大師駅～小島新田駅）
④東日本旅客鉄道南武線	計画区間※2（矢向駅～武蔵小杉駅）

※1 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

※2 平成29年度に新規事業採択

令和5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	JR東日本南武線連続立体交差事業	事業担当局(市)	建設緑政局
場所	川崎市幸区～中原区		
事業採択年度	平成29年度	認可・承認等年度	令和6年度（認可予定）
経過年数	6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	令和21年度	関連事業名	都市計画道路矢向鹿島田線ほか
事業の目的	①事業の目的 矢向駅から武蔵小杉駅にかけて鉄道を高架化することにより、同区間の踏切9箇所を除却することで、地域交通の円滑化および地域の一体化による生活環境の向上や踏切事故の解消を図る。		
	②事業内容 計画区間：矢向駅～武蔵小杉駅 事業延長：約4.5km（高架式） 除却踏切：9箇所 駅施設数：3駅（鹿島田駅・平間駅・向河原駅）		
	③事業費規模（単位：百万円） 総事業費 約138,700（財源内訳 国 約65,115 川崎市 約65,115 鉄道事業者 約8,470） 残事業費 約138,000（財源内訳 国 約64,790 川崎市 約64,790 鉄道事業者 約8,421）		
	④事業採択時の背景及び契機 平成19年度に「JR南武線未高架地域の連続立体交差化に関する請願」（署名約55,000人）を受けて、川崎市議会にて全会一致で採択。 平成28年度から平成30年度にかけて踏切道改良促進法に基づき、塚越踏切ほか計9箇所の踏切が立体交差すべき踏切道として指定。		
	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 令和2年度に都市計画決定、令和3年度から事業認可の取得を予定していたが、令和2年11月、新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえ、「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」といった大規模投資的事業の見直しを受けて都市計画決定を見送り、令和3年度に事業費縮減や事業期間短縮に向けた検討を行ったため。		
	⑥現状の課題 事業認可後、高架化工事に必要な用地を5年間で取得することを目標としているため、用地取得における執行体制の確保が必要。		
再評価の視点	○事業の必要性等 ・事業を巡る社会経済情勢等の変化 人口推移：現在から約40年後の沿線人口はほとんど変化がない。 南武線の利用状況：コロナ禍で落ち込んだ南武線の利用者数は回復傾向にある。 踏切遮断時間：様々な踏切暫定対策を行ってきたが、長時間の踏切遮断時間は変わらず、開かずの踏切は解消していない 以上から、今後も踏切除却の必要性は変わらず、抜本的な対策（立体交差）が必要である。		
	・事業の投資効果（B/C等） B/C（事業全体）：1.4 B/C（残事業）：1.4		
	・事業の進捗状況 令和5年度末の都市計画決定に向けて、都市計画及び環境影響評価の手続きを進めている。		
	○事業の進捗の見込み 人件費及び資材価格の高騰や事業の長期化等のリスクを見込んでおり、適切に対応していく。		
○コスト縮減や代替案等の可能性 施工量縮減や構造工法の検討については、別線高架工法への変更を既に行っている。 施工方法や作業時間確保の検討については、今後、工事施工業者決定後に検討していくが、現時点において見直しの必要はない。			

対
応
方
針
案

①対応方針案

継 続・継続（見直しの上）・中 止

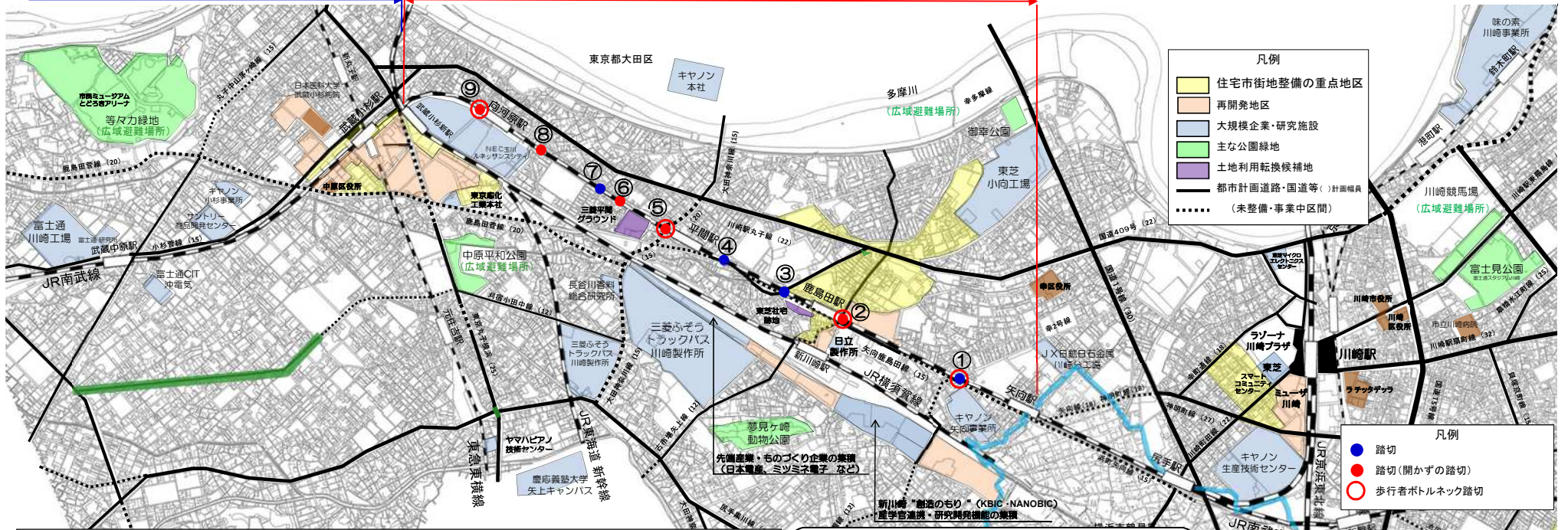
②対応方針案の考え方

事業の必要性、費用便益比の算定結果、連続立体交差化による踏切除却の効果等を踏まえ、事業を継続する。

JR東日本南武線連続立体交差事業(矢向駅～武蔵小杉駅間)について

完成区間(武蔵小杉駅～第三京浜道路間) 約3.9km

計画区間(矢向駅～武蔵小杉駅間) 約4.5km



踏切一覧表

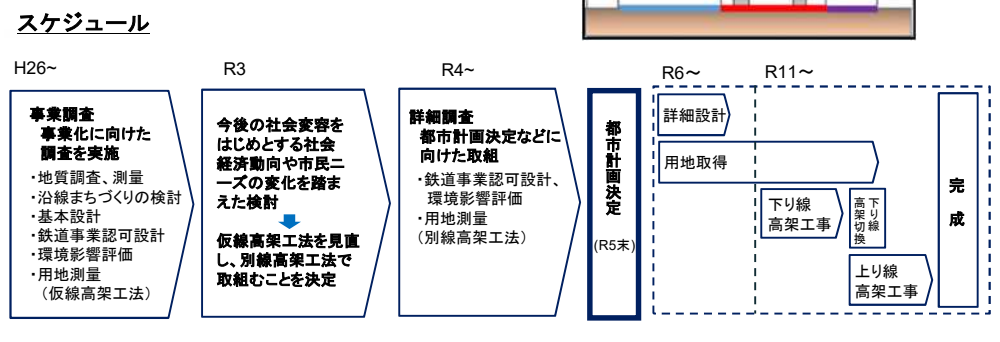
No.	踏切名	道路名	踏切調査表(令和5年1月調査)・踏切実態調査表											踏切種別		
			踏切遮断時分		鉄道交通量		道路交通量					踏切交通遮断量		開かず	自動車BN	歩行者BN
			1日(時間/日)	1時間最大(分/時)	1日(本/日)	1時間最大(本/時)	三輪以上の自動車	二輪軽車両自転車	二輪	軽車両(自転車を含む)	歩行者	自動車	歩行者等			
①	塚越	市道幸2号線	5.7	31	364	42	6,957	2,103	425	1,678	1,943	39,655	20,640	-	-	○
②	鹿島田	市道古市場失上線	7.0	42	364	42	6,449	4,068	432	3,636	6,418	45,143	70,378	○	-	○
③	川崎堀	国道409号	6.3	39	364	42	6,890	1,385	400	985	1,776	43,407	17,394	-	-	-
④	平間	市道田尻町12号線	5.9	34	364	42	620	997	156	841	1,287	3,658	12,555	-	-	-
⑤	平間駅前	県道大田神奈川線	8.2	48	364	42	5,460	1,299	519	780	6,377	44,772	58,687	○	-	○
⑥	中丸子第一	市道中丸子97号線	7.0	46	364	42	0	89	14	75	304	0	2,653	○	-	-
⑦	中丸子第二	市道中丸子93号線	5.2	36	364	42	235	403	40	363	1,443	1,222	9,391	-	-	-
⑧	中丸子第三	市道中丸子70号線	6.7	44	364	42	1,414	471	107	364	840	9,474	8,067	○	-	-
⑨	向河原駅前	市道下沼部30号線	6.9	44	364	42	2,633	1,126	131	995	13,035	18,168	96,807	○	-	○

※ 川崎市域の踏切はすべて踏切道改良促進法に基づく法指定踏切
踏切道改良促進法に基づき指定を受けた踏切は、令和2年までに踏切の改良を実施するか、改善方法を定めた計画書を国に提出することを法で義務付けられている

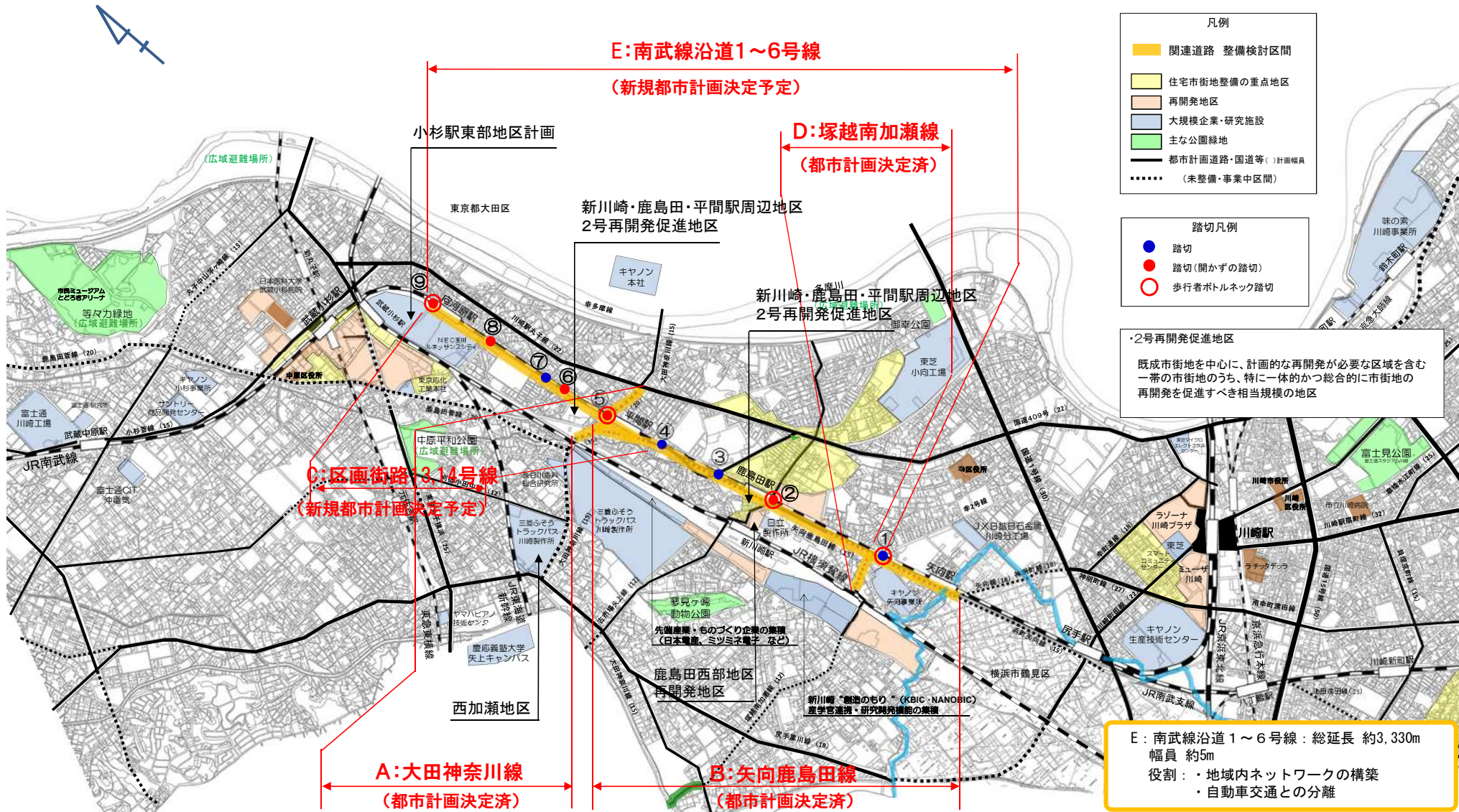
※ 開かずの踏切
ピーク時の遮断時間が40分/時以上の踏切
自動車ボトルネック(BN)踏切
1日の踏切自動車交通遮断量が5万台以上の踏切
歩行者ボトルネック(BN)踏切
1日の踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の合計が5万台以上、かつ、1日の踏切歩行者等交通遮断量が2万台以上の踏切

JR東日本南武線 事業概要

- 都市計画決定 令和5年度末(予定)
- 計画区間 矢向駅から武蔵小杉駅(約4.5キロメートル)
- 構造形式 高架構造
- 事業により解消される踏切 9箇所
- 立体交差化される都市計画道路 3路線
- 駅施設数 3駅



JR東日本南武線連続立体交差事業における関連都市計画道路事業について



凡例

	関連道路 整備検討区間
	住宅市街地整備の重点地区
	再開発地区
	大規模企業・研究施設
	主な公園緑地
	都市計画道路・国道等()計画幅員
	(未整備・事業中区間)

踏切凡例

●	踏切
●	踏切(開かずの踏切)
○	歩行者ボトルネック踏切

・2号再開発促進地区
 既存市街地を中心に、計画的な再開発が必要な区域を含む一帯の市街地のうち、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区

E: 南武線沿道1~6号線 : 総延長 約3,330m
 幅員 約5m
 役割 : ・地域内ネットワークの構築
 ・自動車交通との分離

A: 大田神奈川線 : 延長 約550m 幅員 約15~20m
 役割 : ・都市間連携促進
 ・駅周辺の回遊性、にぎわいの確保
 ・自転車のピクトグラムを設置

B: 矢向鹿島田線 : 延長 約2,620m 幅員 約12~15m
 役割 : ・地域内ネットワークの強化
 ・駅周辺の回遊性確保
 ・自転車のピクトグラムを設置

C: 区画街路13,14号線 : 総延長 約1,480m
 幅員 約6m
 役割 : ・地域内ネットワークの構築
 ・自動車の通行を抑制する道路

D: 塚越南加瀬線 : 延長 約390m 幅員 約12m
 役割 : ・矢向駅と新川崎駅間の通行環境改善
 ・自転車のピクトグラムを設置

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=1.4 残事業：B/C=1.4
	事業実施環境 (新規事業採択時)	□ 都市計画決定済 令和5年度末 都市計画決定予定 ■ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <li style="text-align: center;">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 ・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 33（万人・時間） 削減率 100% （踏切交通量等調査（R5.7調査）より算出）
		□ 鉄道交差道路における混雑時旅行速度が ⁶ 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 ⁷ の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される 塚越踏切、鹿島田踏切、川崎堀踏切、平間駅前踏切、中丸子第2踏切、向河原駅前踏切
		■ 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 ⁸ 50,000 台時/日以上もしくはピーク時踏切遮断時間が ⁹ 40分/時以上） 塚越踏切、鹿島田踏切、平間駅前踏切、向河原駅前踏切の除却

		<input type="checkbox"/> 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)
		<input type="checkbox"/> 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
		<input checked="" type="checkbox"/> 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（都市計画道路矢向鹿島田線）にバス路線が存在
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input checked="" type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である 国家戦略特区（東京圏）
		<input type="checkbox"/> 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
		<input checked="" type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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
		<input checked="" type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である
		<input type="checkbox"/> 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
		<input checked="" type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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
		<input checked="" type="checkbox"/> 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
		<input checked="" type="checkbox"/> 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
		<input type="checkbox"/> 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

		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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・武蔵小杉駅周辺へのアクセス向上
	個性ある地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 国家戦略特区（東京圏） □ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される □ 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 ■ 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 鹿島田駅、平間駅、向河原駅
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 塚越踏切、鹿島田踏切、川崎堀踏切、平間踏切、平間駅前踏切、中丸子第2踏切、中丸子第3踏切、向河原駅前踏切 □ 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 ■ 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 矢向駅から武蔵小杉駅間において、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	<ul style="list-style-type: none"> □ 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 □ 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	<ul style="list-style-type: none"> □ 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
3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> □ 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
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> □ 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

		<ul style="list-style-type: none"> ■ 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五ヶ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、県道大田神奈川線、市道古市場矢上線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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 0.2% (削減される自動車からの CO₂ 排出量 2,228 (t-CO₂/年)) (交通量推計結果より算出。車種別の排出量原単位は、国土技術政策総合研究所資料第 671 号「道路環境影響評価等に用いる自動車係数の算定根拠 (平成 22 年度版)」を参照)
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道交差道路等における自動車からの NO_x 排出削減率 自動車からの NO_x 排出削減率 約 0.2% (削減される自動車からの NO_x 排出量 4.6 (t-NO_x/年)) (交通量推計結果より算出。車種別の排出量原単位は、国土技術政策総合研究所資料第 671 号「道路環境影響評価等に用いる自動車係数の算定根拠 (平成 22 年度版)」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 0.3% (削減される自動車からの SPM 排出量 0.4 (t-SPM/年)) (交通量推計結果より算出。車種別の排出量原単位は、国土技術政策総合研究所資料第 671 号「道路環境影響評価等に用いる自動車係数の算定根拠 (平成 22 年度版)」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 鉄道高架化により、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 鉄道高架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	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 市道矢向鹿島田線、県道大田神奈川線 □ 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	<ul style="list-style-type: none">■ 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 駅施設周辺の地域住民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 矢向駅から武蔵小杉駅間踏切の除却に伴い、2つの川崎市立小学校（古川小学校、下沼部小学校）の指定通学路における踏切横断が解消
--	-----	---