

川崎市都市計画公聴会

川崎都市計画都市高速鉄道の変更
(京浜急行大師線)

公述意見の要旨と市の考え方

令和8年8月

1 都市計画素案の種類、名称及び土地の区域

(1) 種類及び名称

川崎都市計画都市高速鉄道の変更（京浜急行大師線）

(2) 土地の区域

川崎市 川崎区 駅前本町、本町一丁目、本町二丁目、砂子一丁目、宮本町、榎町、富士見一丁目、旭町二丁目、伊勢町、鈴木町、大師駅前一丁目、大師駅前三丁目、大師本町、東門前一丁目、東門前三丁目、大師河原二丁目、中瀬二丁目及び中瀬三丁目地内

2 公聴会の開催の日時及び場所

(1) 日時

令和8年6月25日（木）午後7時00分から午後7時19分まで

(2) 場所

川崎市役所本庁舎1階101・102会議室（川崎市川崎区宮本町1）

3 公述意見の要旨と市の考え方

(1) 公述人 2名

公述人	ページ番号
A 公述人	2～5
B 公述人	6～7

	公述意見の要旨	市の考え方
A 公 述 人	本町踏切について、ここは国道 409 号の道路と京急川崎大師線の踏切が交差するということで、渋滞を回避するために立体交差を行い、道路はそのまま地上に、京急大師線の線路を地下化する事業の計画があると伺った。ここについて、水没などが起こらないように物理的な水害対策を施してほしい。 私は港町に住んでいるが、10 年くらい前の 2019 年に、台風 19 号が来た際、味の素の工場の付近にある河港水門というところから、多摩川が決壊して、港町のほとんどは水没した。その際、河港水門のすぐ近くにも大師線の線路が走っていたが、幸いここは線路が上側に通っており、その下を人や道路が通るようになっており、物理的な線路への被害は出なかったため、京急大師線が止まるようなことはなかった。しかしながら、今回、立体事業化の的になっている本町踏切に関しては、電車が地下を通ることになるので、多摩川も近いことから、また同じような水害が起こった際には、この地下が水没し、京急大師線の運行がしばらくの間止まってしまうということが懸念される。 私をはじめ、京急大師線に住んでいる住人にとって、大師線が止まるというのは、京急川崎駅や J R 川崎駅に行く手段がほぼ失われてしまうことになるため、生活に大きな影響が出ることが懸念している。バスやタクシーなどの振替も考えたけれども、バスに至っては、臨港バスの川崎 01 久根崎線というのがほぼ京急大師線と同じ線路をたどって運行しているが、残念ながらこの久根崎線は、1 週間のうち、土曜日の朝 8 時に 1 本しか川崎行きのバスが運行されていない。平日や休日には運行がないため、ほぼ振替手段としては使えない状況である。また、タクシーに至っても、国道 409 号線は、ここを通る車というのがダンプやトラックといった、ほとんどが殿町や高速のジャンクションに向かうような大きなトラックが多く、流しのタクシーなどはほとんどいない。そのため、競馬場に	京浜急行大師線連続立体交差事業は、踏切を除却することにより、踏切事故の解消、道路交通の円滑化、効率的な土地利用等を図ることを目的とし、平成 5 年 6 月に都市計画決定、平成 6 年 3 月に事業認可を取得いたしました。 都市計画決定から長期間が経過する中、社会経済状況など事業環境を取り巻く変化が生じたことから、平成 29 年 10 月に開催された川崎市公共事業評価審査委員会における審議を踏まえ、同年 11 月に京急川崎駅から川崎大師駅までの区間（以下「2 期区間」という。）については事業を中止する方針を公表しているところでございます。 今回、「京浜急行大師線連続立体交差事業 2 期区間踏切対策について」を令和 8 年 1 月に公表したことを踏まえ、都市計画変更を行うものでございます。 2 期区間の事業中止により残される 4 つの踏切については、代替となる踏切対策について、今後の方向性を定め、事業実施に向けた検討など取組を進めており、対策の必要性が高い京急川崎（大）第 2 踏切については、鉄道アンダー案を基本に検討を行っているところでございます。 鉄道への浸水対策については、浸水防止壁などによる浸水対策に加えて、河川堤防への影響が生じることのないよう、鉄道事業者や河川管理者など関係者との協議を踏まえた対策を講じてまいります。 災害時や災害発生の恐れがある場合の鉄道の運行につきましては、安全確保を最優先として、鉄道事業者により、警戒体制の確保や運休の判断などを実施するものと認識しているところでございますが、京浜急行大師線が運行できない際の振替輸送につきましては、京浜急行電鉄株式会社と本市の交通局との間で覚書を締結しており、京浜急行電鉄株式会社から交通局に要請があった場合は、京急川崎駅～小島新田駅間で市バスを振替輸送することとなっているところでございます。 都市計画の変更や本事業の実施等において、災害等への対応を定めるものではございませんが、災害対応にあたっては鉄道事業者と連携した取組を図

	公述意見の要旨	市の考え方
	来たお客さんとかから、よく「タクシーはどこで拾えるの」とか、「どこでタクシー呼べるの」というふうに質問されたり、道を聞かれたりすることもあった。そのため、この立体事業において、水害、京急大師線の地下が水没してしまうと、非常に大きな影響が出るので、物理的な対策を施した事業を行ってほしい。 また、実際に災害が起こってしまった際、恐らくこの並行する臨港バスさんなどが振替輸送をしてくれると期待はしているが、臨港バスは京急グループが運営する、あくまでも一般の事業団体、一般企業になるため、水害対策の振替を一般企業に全任するのはいかなることかなと考える。 できれば、川崎市は大きい市バスを持っているので、こういった水害が出てしまったときには、振替輸送をすぐに行っていただけるような通達を出してもらうなど、具体的に振替輸送がすぐに行えるような手はずを、災害対策の一つとして取ってほしい。 この災害対策というところに関しては、例えば振替のバスをどのタイミングでどこからバスを持ってきて、運転手をどうやって確保して、どういう条件になれば振替輸送をするのか、費用はどこから捻出するのかというような、具体的なものをこの事業の計画に含めて検討してほしい。 本町踏切については、大師線の地下の道路、地下の線路をつくるのと同時に、人や自転車などが通れるアンダーパスも一緒に併設してほしい。理由としては、京急川崎駅から多摩川沿いまでの間、線路沿いに人や自転車が通れる道がずっと並走しているが、この本町踏切で一旦途切れる状態になっている。ここの 409 号を渡るためには、本町交差点という踏切から西、南のほうに 50 メートルくらい移動したところにある交差点まで一度迂回をして、その交差点を渡る必要があるが、大変ここは交通量も多い。そ	ってまいります。 京急川崎（大）第 2 踏切付近での歩行者等の横断につきましては、浮島方面約 110m の位置にある本町交差点、小杉方面約 60m の位置にある押ボタン式信号の交差点にて横断することとなっております。 鉄道アンダー案の整備に合わせた、歩行者等のアンダーパスにつきましては、必要な空間の確保などから、整備は難しいと考えております。 なお、アリーナ整備の機会を捉え、本市による多摩川へのアプローチに資するデッキ整備について、現在検討を進めており、えき・まち・みち・かわが一体となった回遊性の強化、多摩川へのアクセス性

	公述意見の要旨	市の考え方
	の割に歩道がすごく狭いところなので、人や自転車がたくさんまると、時々危ないと感じる交差点になっている。そのため、今後道路がそのまま地上に出て、電車が地下を通るというふうになると、現状踏切の遮断機が下りているときに、車の流れが止まったのをいいことに無理やりあそこを渡る人が結構いるので、こういったことが今後できなくなったりとか、踏切がなくなり、車の出すスピードが上がったりすることもあると考えられるので、409号を人が安全に渡れるようにするため、大師線の地下化と同じように、人や自転車がスロープで渡れるようなアンダーパスも併設してほしい。 また、この近くには今後スタジアムもできることから、人などがまた増える可能性もあるので、人などが便利で安全に通行できるような対策をお願いしたい。 大師線の鈴木町駅から小島新田駅の地下化について、希望することが二つある。一つは、これも地下化におけるものになるので、先ほどと同じように水害の被害が起こらないような対策を取ってほしい。 この鈴木町駅や小島新田駅の辺りに関しては、先ほどの踏切とは違って、川崎の多摩川からは少し距離があるので、川からの水害というのは考えにくいかと思ったが、今月頭に台風が来たとき、銀柳街の商店街が膝下ぐらいまで水没するような水害の被害も出た。そういうことを考えると、平たんな地上であっても排水機能の脆弱さなどから、地下に水が入ってしまう可能性があると思うので、ここも物理的な内容として水害が起こらないように対策してほしい。 もう一つが、大師線が地下化することによって、この川崎大師駅から小島新田駅の辺りまでの線路跡の今後の運用について、要望したい。 特に、大師線の川崎大師駅から東門前駅の部分に関しては、民家と民家の家の間を擦り抜け	の向上や歩行者と車両の分離など、安全で快適な歩行空間の確保等に取り組んでまいります。 本事業の小島新田駅から川崎大師駅までの区間（以下「1期区間」という。）につきましては、事業効果を早期に発揮させるため、産業道路を先行的に立体化する段階的整備として、東門前駅から小島新田駅間を1期①区間、鈴木町駅から東門前駅間を1期②区間とし、1期①区間の工事については、平成18年2月から着手し、令和7年3月に完成したところでございます。 既に工事が完成している1期①区間につきましては、水害に備えて浸水防止壁の設置等の対策を実施しており、今後、工事に着手する1期②区間につきましても同様に対策を講じてまいります。 鉄道地下化後の線路上部利用につきましては、京浜急行電鉄株式会社の所有地ではありますが、賑わい創出や利便性等の向上、防災力・防災機能の強化につながる活用となるよう本市も連携して取り組んでまいります。

	公述意見の要旨	市の考え方
	るような形で、線路が今現在走っている。この線路が、今後使われなくなったときに、今後どのような運用をされるのかというのは、事業計画にはまだ入っていなかったと思ったので、私から希望させてほしい。 この線路跡に関しては、車が通れるような大きな車道にしてしまうと、別の 409 号の抜け道に使われたりとかして、人との事故が起こってしまったりするのではないかと心配している。 どのような計画があるのかは不明だが、これに関しては人や自転車のみが通れるような緑道にするなどにして、あの地域自体はもともとすごく道が狭いので、安全に人が通行できるようなものを考えていただければと思う。ただ、道がすごく狭く入り組んだ場所にある限り、火事や急病人が出たときに、消防車や救急車がどうやって民家の奥にまで入っていくのかなと日頃から懸念していたので、もしもこの線路跡が緑道のようなものになった場合でも、緊急の場合は車止めを外して、緊急車両が民家の奥まで入れるような設計なども考えてほしい。	

	公述意見の要旨	市の考え方
B 公述人	川崎都市計画都市高速鉄道（京急大師線）の変更（廃止）手続きに際し、川崎市が取得・管理し、令和7年度公有財産簿に約40億円として計上し続けている資産（駅前本町12-1、および駅前本町8-1他）について、各再開発組合の公式記録および新築時の構造図面に基づく重大な違法・不整合に関し、以下の通り明確な説明を求める。 各再開発ビル新築時における「ボックスカルバート」一体施工と補助金目的外流用の疑いについて、当該連続立体交差事業（2期区間）をめぐる、1994年竣工の川崎駅前タワー・リパーク（設計：RIA、施工：大林組JV）地下2階、および2003年竣工の川崎ダイスビル（設計：RIA、施工：大成建設JV等）の双方の新築・再開発計画において、新築時の着工段階から、将来の地下鉄道引き込みを想定した「ボックスカルバート構造（駅・線路空間）」があらかじめ一体として施工済みである事実が、組合側の公式記録および構造図面により判明した。これら巨大な鉄道用構造物が現に構築されているにもかかわらず、公的にはビルの「床面積にカウントされておらず、不動産登記もなされていない（または、わずかな面積に限定された規約設定とされている）」という、建築行政・財産管理上、極めて変則的かつ異常な処理が組織的に繰り返されている。 完成の担保も費用対効果（B/C）の成立も見込めない地下鉄道計画に対し、なぜ二度にわたる大規模再開発事業において、床面積に算入されない「闇の空間（カルバート）」の施工を新築時から民間再開発組合および設計者・ゼネコンJVに指示・認可したのか。また、これら地下構造物の建設に投入された多額の公金（国庫補助金等）が、本来の再開発目的とは異なる「目的外流用」に該当しないとする法的根拠と、当時の川崎市、京急電鉄、各国交省関係者との間で交わされた決裁プロセスの全貌を公表してく	京浜急行大師線連続立体交差事業は、踏切を除却することにより、踏切事故の解消、道路交通の円滑化、効率的な土地利用等を図ることを目的とし、平成5年6月に都市計画決定、平成6年3月に事業認可を取得いたしました。 都市計画決定から長期間が経過する中、社会経済状況など事業環境を取り巻く変化が生じたことから、平成29年10月に開催された川崎市公共事業評価審査委員会における審議を踏まえ、同年11月に京急川崎駅から川崎大師駅までの区間（以下「2期区間」という。）については事業を中止する方針を公表しているところでございます。 今回、「京浜急行大師線連続立体交差事業2期区間踏切対策について」を令和8年1月に公表したことを踏まえ、都市計画変更を行うものでございます。 2期区間については、これまで大規模な土地の改変等が生じる際などにおいて、今後の事業推進を見据えて、本市連続立体交差事業として鉄道躯体の整備や鉄筋コンクリート連続山留め壁（以下「RC連壁」という。）の設置などを行ってまいりました。 川崎駅前タワー・リパークにつきましては、ビル建設時に川崎駅北口地区第1街区市街地再開発組合と協議・合意の上、本市が鉄道躯体を整備し、権利者と地上権設定契約書を締結しております。また、鉄道躯体につきましては、当該建築物とは分離した構造となっており、当該建築物の床面積には含まれておりません。 川崎ダイスにつきましては、ビル建設時に川崎駅北口地区第3西街区市街地再開発組合と協議・合意の上、権利者と区分地上権設定契約書を締結し、RC連壁を設置しております。

ださい。 物理的施工不能（計画破綻）の認識時期と、約40億円の資産塩漬けに対する契約責任について、ダイスビル新築時の構造図面という客観的事実によれば、当該地の地盤支持層（約25m）まで打ち込まれたビルの強固な基礎杭の配置は、市が地下鉄道用に取得したはずの区分地上権（トンネルルート）の空間を完全に横断・遮断しており、最初から施工が物理的に100%不可能な設計となっている。 川崎市および京急電鉄は、リパーク地下に無用の長物を造らせ、ダイスビル地下には基礎杭で遮断された施工不可能な区分地上権を買い進めるという「最初から破綻していた計画」であることを、いつの時点で把握していたのか。実現不可能な権利に対して多額の公金を投じ、不良資産として塩漬けにしてきた歴代の管理責任をどう総括しているのか見解を求める。 過去の致命的失敗の総括なき「新規代替案（330億円）」への不信任について、以上の通り、平成初期から2000年代初頭にかけて、特定の開発事業において市民に説明のないまま、活用不可能な「床面積すらない不良資産（40億円）」を連続して発生させてきた行政のガバナンス欠如は極めて重大である。このような歴史的・構造的な失敗と血税の損失額を完全に清算・公表し、市民への説明責任を果たさないまま、市が何事もなかったかのように新たな代替案（本町踏切の鉄道アンダー案）に約330億円の税金を再投入する方針は断じて認められない。	2期区間につきましては、これまで、事業区域内で再開発事業が実施されたことから、本事業の計画に基づき、必要な対応を図ってきたところでございます。 川崎ダイスにつきましては、平成13年度に工事が着手されており、鉄道施設整備の際には、当該ビルに影響を与えないよう基礎杭を切断し荷重を受け替えるものとし、基礎杭を施工しております。 なお、平成29年11月に2期区間については事業を中止する方針を公表し、現在、都市計画変更の手続きを進めているところでございます。 本事業につきましては、平成3年3月に都市計画素案の地元説明会を行い、平成5年6月に都市計画決定いたしました。その後、平成6年3月に事業認可を取得した際に、事業地について収用の部分及び使用の部分进行を告示するなど必要な周知を図っております。また、平成29年11月に2期区間の事業を中止する方針を公表した際は、権利者や沿線町内会に対して説明会を実施するなど情報発信に努めてまいりました。引き続き、事業の進捗や検討状況について、市民の皆様への周知に努めてまいります。 なお、京急川崎（大）第2踏切については、国道409号と交差する踏切であり、対策の必要性が高いと考えておりますので、事業実施に向けた検討、及び関係機関との協議・調整を進めてまいります。
--	--