

京浜急行大師線連続立体交差事業 2期区間の踏切対策について

京浜急行大師線（京急川崎駅～鈴木町駅間）
沿線地域にお住まいの方・踏切を利用されている方へ

踏切対策のアンケートにご協力をお願いします

京急大師線連続立体交差事業2期区間（京急川崎駅～川崎大師駅間）の中止により、残される4つの踏切について、新たな踏切対策が必要と考えております。

踏切対策については、皆さまにご意見をお伺いして、検討を進めたいと思いますので、アンケートにご協力いただけますようお願いいたします。

期 間 令和8年1月26日（月）～令和8年2月15日（日）
回答先 2次元コードから回答いただけます



URL

<https://forms.cloud.microsoft/r/wfTx9TyR3y?origin=QRCode>

はじめに

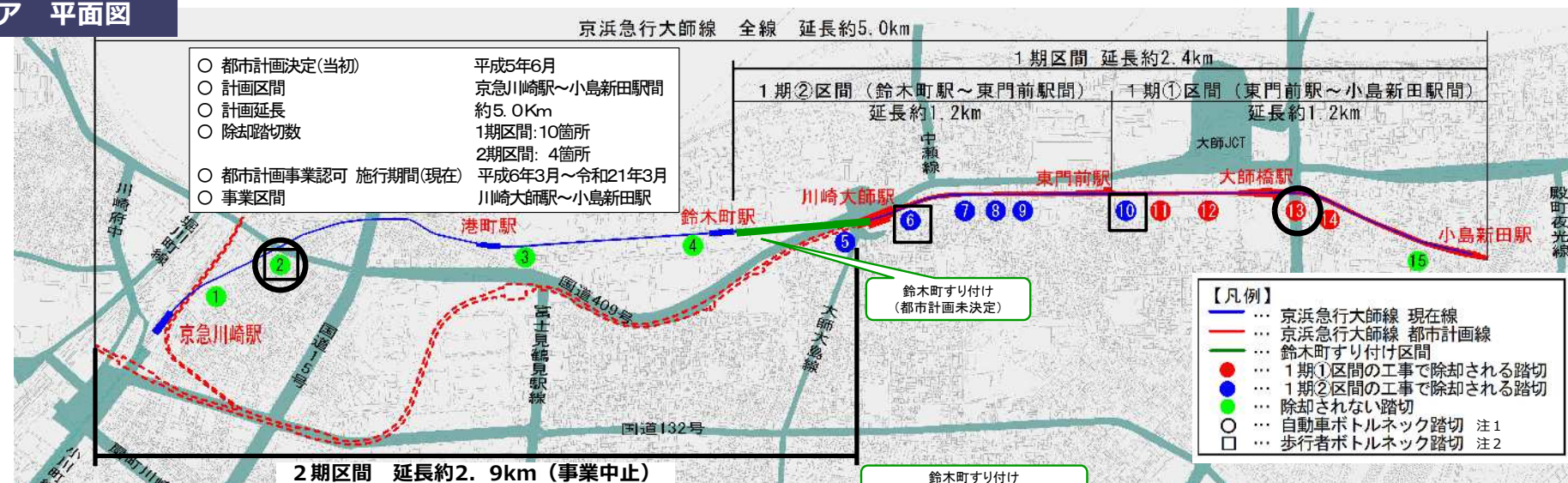
- 京浜急行大師線連続立体交差事業は、平成5年6月に都市計画決定、平成6年3月に都市計画事業認可を受け、事業に着手いたしました。
- しかしながら、事業を取り巻く社会経済状況の変化や費用便益比の結果などを踏まえ、平成29年10月の川崎市公共事業評価審査委員会の審議を受け、1期区間（川崎大師駅～小島新田駅間）は「事業継続」、2期区間（京急川崎駅～川崎大師駅間）は「中止」といたしました。
- 2期区間の残される踏切について、引き続き、交通利便性・安全性の向上に向けた取組を進めるにあたり、沿線地域にお住まいの方や踏切を利用されている方に、新たな踏切対策をご説明し、ご意見を伺ってまいります。

目次	内容
1 事業概要	(1) 事業概要 (2) 2期区間に係る事業の主な経緯
2 2期区間における事業環境の変化	(1) 2期区間の対応方針 (2) 社会環境の変化 (3) 新たな踏切対策に向けて
3 踏切対策の推進	(1) 踏切対策の取組推進に向けて (2) 京急川崎（大）第2踏切の踏切対策 (3) 京急川崎（大）第1踏切・港町第1踏切・港町第3踏切の踏切対策

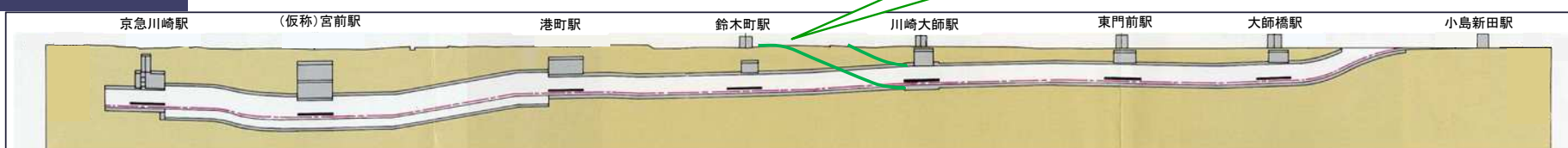
1 事業概要

(1)事業概要

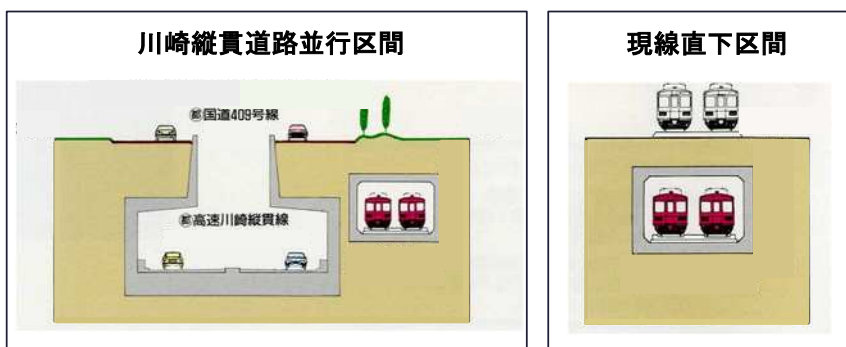
ア 平面図



イ 縦断面図



ウ 横断面図



エ 踏切状況

区間名	踏切道名称	道路名	幅員	踏切遮断時間		交通量				踏切交通遮断量		踏切種別	
				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	歩行者等 台人時/日	自動車 BN	歩行者 BN
2期区間	① 京急川崎(大)第1	本町8号線	11.0 m	16	3.7	699	151	838	2,007	2,586	10,527		
	② 京急川崎(大)第2	国道409号	20.0 m	12	3.4	31,520	2,146	4,536	2,260	107,168	23,106	○	○
	③ 港町第1	港町1号線	7.0 m	19	3.9	1,126	111	1,211	4,721	4,391	23,135		
	④ 港町第3	(私道)	11.0 m	23	4.9	68	4	0	3,558	333	17,434		
1期②区間	⑤ 鈴木町第1	鈴木町1号線	14.0 m	26	5.3	6,858	429	1,692	441	36,347	11,305	※	
	⑥ 川崎大師第1	国道409号	25.0 m	18	4.4	8,957	583	1,326	3,833	39,411	22,700	※	○
	⑦ 川崎大師第2	大師本町3号線	6.0 m	19	4.0	1,054	84	857	583	4,216	5,760		
	⑧ 川崎大師第3	大師本町5号線	6.0 m	21	3.9	0	9	210	228	0	1,708		
	⑨ 川崎大師第4	東門前1号線	6.0 m	22	4.0	552	80	2,655	1,418	2,208	16,292		
	⑩ 東門前第1	東門前6号線	8.0 m	28	5.5	2,039	212	2,685	8,427	11,215	61,116		○
1期①区間	⑪ 東門前第2	東門前8号線	5.5 m	18	3.1	0	16	821	2,406	0	10,004		
	⑫ 東門前第3	東門前11号線	4.5 m	16	2.8	112	12	672	571	314	3,480		
	⑬ 産業道路第1	東京大師横浜	40.0 m	23	4.1	25,144	1,354	2,719	4,758	103,090	30,656	○	○
	⑭ 産業道路第2	田町2号線	8.0 m	24	3.9	3,446	357	1,931	586	13,439	9,816		
	⑮ 大師橋第4	田町9号線	8.1 m	25	4.9	1,962	189	1,804	1,222	9,614	14,827		

(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和が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) 〇: ①～⑭踏切 各数値は地下運行開始前の平成31年1月調査
※ 川崎大師駅に隣接する「⑤鈴木町第1踏切」と「⑥川崎大師第1踏切」は共に一方通行路であり、踏切自動車交通遮断量の和が自動車ボトルネック踏切の基準に相当

1 事業概要

(2) 2期区間に係る事業の主な経緯

年月	内容
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（事業区間 京急川崎駅～小島新田駅間） （施行期間 平成5年度～平成14年度）
平成15年3月	都市計画事業認可変更（施行期間 平成5年度～平成27年度（13年間延伸））
平成18年2月	1期①区間（東門前駅～小島新田駅間） 工事着手
平成28年3月	都市計画事業認可変更（事業区間 川崎大師駅～小島新田駅間（2期区間を除外）） （施行期間 平成5年度～令和6年度（9年間延伸））
平成29年11月	川崎市公共事業評価審査委員会の審議を踏まえた対応方針を公表 <ul style="list-style-type: none"> 1期区間「事業継続」 2期区間「中止」
平成31年2月	2期区間中止に伴う今後の進め方を公表 <ul style="list-style-type: none"> 鈴木町すり付けの都市計画決定及び2期区間の都市計画廃止手続きなどを、令和3年度までに行う 2期区間の都市計画廃止にあたり、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むことから、京急川崎（大）第2踏切の着手時期は1期区間の完了後とする
平成31年3月	1期①区間 地下運行開始
令和5年2月	川崎市公共事業評価審査委員会の審議を踏まえた対応方針を公表 <ul style="list-style-type: none"> 1期区間全体「事業継続」 1期②区間 「工事着手は検討継続」
令和7年1月	1期②区間（鈴木町駅～東門前駅間）の検討結果及び今後の取組方針を公表 <ul style="list-style-type: none"> 事業費及び工期について、京浜急行電鉄と縮減に向けた協議調整等を行いながら、事業を推進する 連立事業を契機とした沿線の価値を高める周辺地域との一体的なまちづくりについて、京浜急行電鉄とともに、地域などと連携を図りながら、取組を推進する 1期②区間の令和8年度の工事着手に向けて、必要な都市計画等の手続きを進める
令和7年3月	1期①区間 工事完成 都市計画事業認可変更（施行期間 平成5年度～令和20年度（14年間延伸））

2 2期区間における事業環境の変化

(1) 2期区間の対応方針 (平成29年11月公表)

- 事業を取り巻く社会経済状況の変化や費用便益比の結果などを踏まえ、**平成29年10月の川崎市公共事業評価審査委員会の審議を受け、2期区間(京急川崎駅～川崎大師駅間)は「中止」といたしました。**

ア 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(京急川崎(大)第2踏切: 17分⇒12分)
- 1期区間の事業費増加(1期①区間: 約337億円⇒約642億円)
- 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**I期事業も事業休止中(大師JCT以西の整備の見直し)であり、**一体的な整備が困難**
- 2期区間は、都市計画事業認可の変更(平成28年3月)において、認可区間から除外し、事業休止中

イ 費用便益比(B/C)(事業によって得られる便益/事業にかかる費用)

- 1期区間 1.02
- 1期区間+2期区間 0.87**(2期区間については、計画当初の事業費を使用)



(当初)コスト削減のため一体的に整備(掘削)する計画

ウ 課題等への対応の方向性(2期区間)

課 題	現 状	対応の方向性
コスト	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⇒現計画に代わるコスト縮減に資する対策・手法の検討
交通利便性の向上・移動円滑化	<ul style="list-style-type: none"> 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) 	踏切は連担しておらず、各踏切の課題に対応した対策が合理的 ⇒現在線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)	まちづくりとも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
環境	京急川崎(大)第2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	<ul style="list-style-type: none"> 川崎駅前再開発が進展 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、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線の駅位置が最適

エ 対応方針

【2期区間】 **中止**

(理由)

- 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、京急川崎(大)第2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。

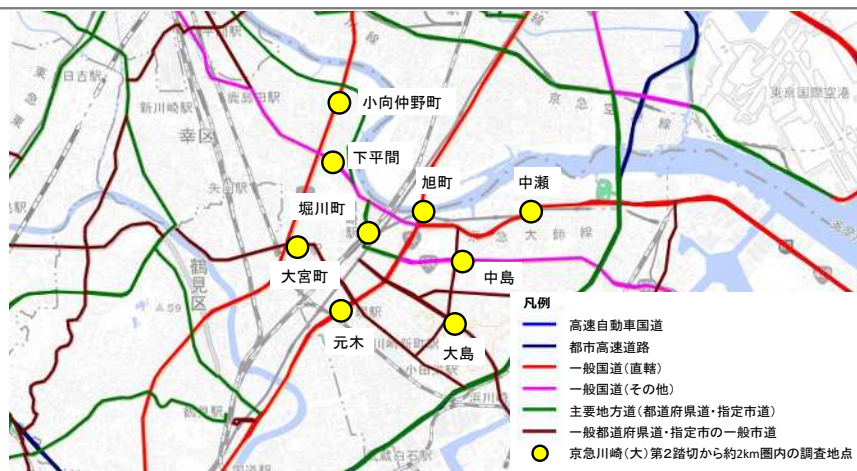
2 2期区間における事業環境の変化

(2) 社会環境の変化

ア 交通環境の変化

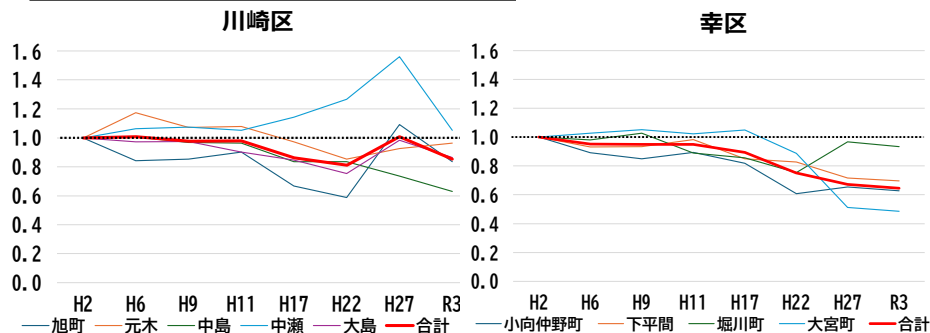
(ア) 周辺の自動車交通量の変化

○都市計画決定時（平成5年）は、交通量増加による更なる渋滞悪化が懸念されていましたが、当該地周辺での交通量の増加は一部に留まり、全体の傾向として、概ね横ばいとなっています。



出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

○平成2年度からの交通量の伸び率



出典：道路交通センサス（昼間12時間）

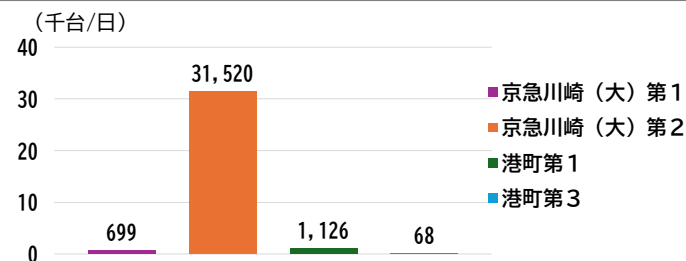
(イ) 踏切自動車交通量の変化

○京急川崎（大）第2踏切の踏切自動車交通量について、平成17年調査以降、横ばいで推移していますが、他の踏切と比べて、交通量が多い状況です。

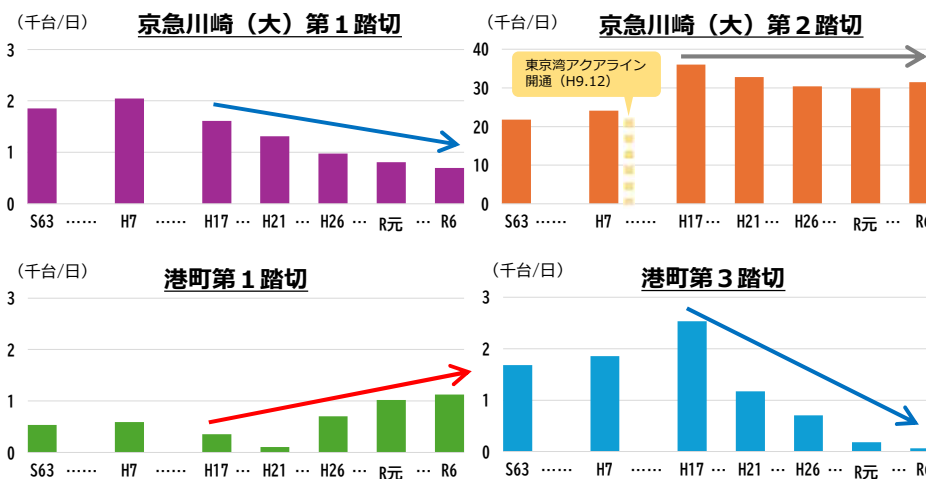
○その他踏切の経年変化

- ・京急川崎（大）第1踏切… 減少
- ・港町第1踏切… 増加
- ・港町第3踏切… 減少

○踏切自動車交通量の比較（4踏切）



○各踏切の自動車踏切交通量の変化



出典：踏切道実態調査表

2 2期区間における事業環境の変化

(2) 社会環境の変化

イ 鉄道ネットワークの変更

○京浜急行大師線連続立体交差事業の2期区間（別線ルート）は、新設路線との相互直通運転を可能とする構想でしたが、これら路線の計画等の位置づけはなくなっています。

(ア) 主な経緯

昭和60年	7月	運輸政策審議会（答申第7号）	神奈川東部方面線を位置づけ
平成5年	6月	京浜急行大師線連続立体交差事業	都市計画決定
平成6年	3月	京浜急行大師線連続立体交差事業	都市計画事業認可
平成12年	1月	運輸政策審議会（答申第18号）	神奈川東部方面線に変わり、川崎縦貫高速鉄道を位置づけ
平成18年	2月	京浜急行大師線連続立体交差事業	1期①区間 工事着手
平成27年	7月	川崎縦貫高速鉄道計画	休止
平成28年	4月	交通政策審議会（答申第198号）	川崎縦貫高速鉄道の位置づけ無し
平成29年11月		京浜急行大師線連続立体交差事業	
川崎市公共事業評価審査委員会の審議を踏まえた対応方針を公表 2期区間 中止			
平成31年	3月	京浜急行大師線連続立体交差事業	1期①区間 地下運行開始
令和7年	3月	京浜急行大師線連続立体交差事業	1期①区間 工事完成

昭和60年7月
運輸政策審議会(答申第7号)



平成12年1月
運輸政策審議会(答申第18号)



平成28年4月
交通政策審議会(答申第198号)



交通政策審議会（旧 運輸政策審議会）：国土交通大臣の諮問に応じて交通政策に関する重要事項についての調査審議等を取り扱う審議会

2 2期区間における事業環境の変化

(3) 新たな踏切対策に向けて

ア 連続立体交差事業の中止

○事業を取り巻く社会経済状況や費用便益比の結果などを踏まえ、平成29年10月の川崎市公共事業評価審査委員会の審議を受け、2期区間は「中止」といたしました。

⇒残される4つの踏切に対して、代替案の検討を行うことといたしました。

イ 交通環境の変化

○都市計画決定当時（平成5年）は、交通量増加による更なる渋滞悪化が懸念されていましたが、当該地周辺での交通量の増加は一部に留まり、全体の傾向として、概ね横ばいになっています。

○京急川崎（大）第2踏切の踏切自動車交通量については、平成17年調査以降、横ばいで推移していますが、他の踏切と比べて、交通量が多い状況です。

⇒各踏切の状況、課題に対応した取組が求められます。

ウ 鉄道ネットワークの変化

○京浜急行大師線連続立体交差事業の2期区間（別線ルート）は、新設路線との相互直通運転を可能とする構想でしたが、これら路線の計画等の位置づけはなくなっています。

⇒鉄道路線については、現在の営業線（現在線）を基本に、新たな踏切対策を検討する必要があります。



○都市計画を決定した当時の、社会環境の変化や沿線まちづくりの進捗などを踏まえ、京浜急行大師線連続立体交差事業の2期区間（別線ルート）の計画を廃止し、川崎大師駅から鈴木町駅に向けてすり付ける計画へ変更します。

○これに伴い残される4つの踏切について、各踏切の利用状況や課題等を踏まえ、代替となる踏切対策の検討など取組を進めます。

3 踏切対策の推進

(1) 踏切対策の取組推進に向けて

ア 踏切の現況



令和6年12月調査



踏切名		自動車 交通量 (台/ 日)	歩行者 等 交通量 (台人/ 日)	踏切遮 断 時間 (時間/ 日)	踏切自動車 交通遮 断量 (台・時/ 日)	踏切歩行 者等交通 遮断量 (台人・時/ 日)	自動車 BN※1	歩行者 BN※2
①	京急川崎(大) 第1踏切	699	2,845	3.7	2,586	10,527		
②	京急川崎(大) 第2踏切	31,520	6,796	3.4	107,168	23,106	○	○
③	港町第1踏切	1,126	5,932	3.9	4,391	23,135		
④	港町第3踏切	68	3,558	4.9	333	17,434		

※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

※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和が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

3 踏切対策の推進

(1) 踏切対策の取組推進に向けて

イ これまでの検討内容

平成29年11月 公表

対応方針

【2期区間】 **中止**

平成31年2月 公表

京急川崎（大）第2踏切の踏切対策の手法について、事業効果や事業費などを検討し、総合的に評価

(ア) 検討結果

検討案	①鉄道オーバー案	②鉄道アンダー案	③道路オーバー案	④道路アンダー案
計画概要	京急大師線が国道409号を上越しする (計画延長：約1,600m)	京急大師線が国道409号を下越しする (計画延長：約600m)	国道409号が京急大師線を上越しする (計画延長：約1,100m)	国道409号が京急大師線を下越しする (計画延長：約1,400m)
踏切除却	踏切除却できる	踏切除却できる	踏切除却できない	踏切除却できない
ボトルネック踏切解消	踏切除却により解消	踏切除却により解消	2車線整備により解消	2車線整備により解消

●①から④の各案について、効果・費用・課題などを検討

実現は極めて困難

①鉄道オーバー案

・事業実施による周辺への影響が大きく、事業費が多大となる。

③道路オーバー案

・施工中の交通処理対策の実施にあたり、障害が多く、対策費が多大となる。

①③案は検討の深度化の対象から除外

実現可能

②鉄道アンダー案

・費用便益比 (B/C) > 1.0 ・費用便益比 (B/C) < 1.0
※費用便益比は現時点で算出した値であり、実施するにあたっては精査を行う必要がある。

④道路アンダー案

●実現可能な②④案の費用便益比を踏まえて評価

②鉄道アンダー案が最有力

・京急川崎（大）第2踏切対策は
鉄道アンダーを基本に検討を進める。

※実施するにあたっては、川崎縦貫道路など関連する事業計画と十分な整合を図る必要がある。

(イ) 事業推進にあたっての現状と課題

都市計画を廃止するにあたり、現在線に残される4箇所の踏切について2期区間の計画に代わる対策の検討が必要となるが、京急川崎（大）第2踏切については対策の必要性が高い。

(ウ) 今後の進め方

○京急川崎（大）第2踏切の対策については、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むことから、京急川崎（大）第2踏切対策の着手時期は1期区間の完了後とする。

(直ちに事業着手しないことや、今後の社会経済状況等の変化を踏まえながら必要な検討を行うことから、現時点で都市計画決定を行わない。)

3 踏切対策の推進

(1) 踏切対策の取組推進に向けて

ウ 取組推進に向けて

- 令和7年1月の「京浜急行大師線連続立体交差事業1期②区間の今後の取組方針について」において、1期②区間の令和8年度工事着手に向けて必要な都市計画等の手続きを進めることとしています。
- 1期②区間の都市計画変更に合わせ、2期区間の都市計画廃止を行う必要があることから、**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推進します。**

(ア) 取組の推進にあたり留意すべき事項

沿線地域や踏切利用者へ及ぼす影響

既存の計画を廃止し、新たな踏切対策となることから、**沿線地域や踏切利用者へ及ぼす影響を考慮**する必要があります。

また、**周辺の道路整備計画や社会状況・動向を勘案のうえ**、関係機関と協議して、**計画を決定する**必要があります。

踏切対策の長期化

残される4つの踏切に対して、「抜本的な対策、手法を基本に代替案の検討する」、「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」としております。

こうした中、対策の必要性が高い京急川崎(大)第2踏切以外の3つの踏切の抜本的な対策の実施は、現時点で困難な状況のため、地域の交通状況や将来の社会環境変化等も見据えた検討など、**短・中期における安全性を向上させる取組の実施を組合せながら、段階的・継続的な対策**に取り組む必要があります。

(イ) 検討の深度化

京急川崎(大)第2踏切

- 事業実施に向けた鉄道アンダー案の具体的検討、及び沿線や周辺への影響の確認

京急川崎(大)第1踏切 港町第1踏切 港町第3踏切

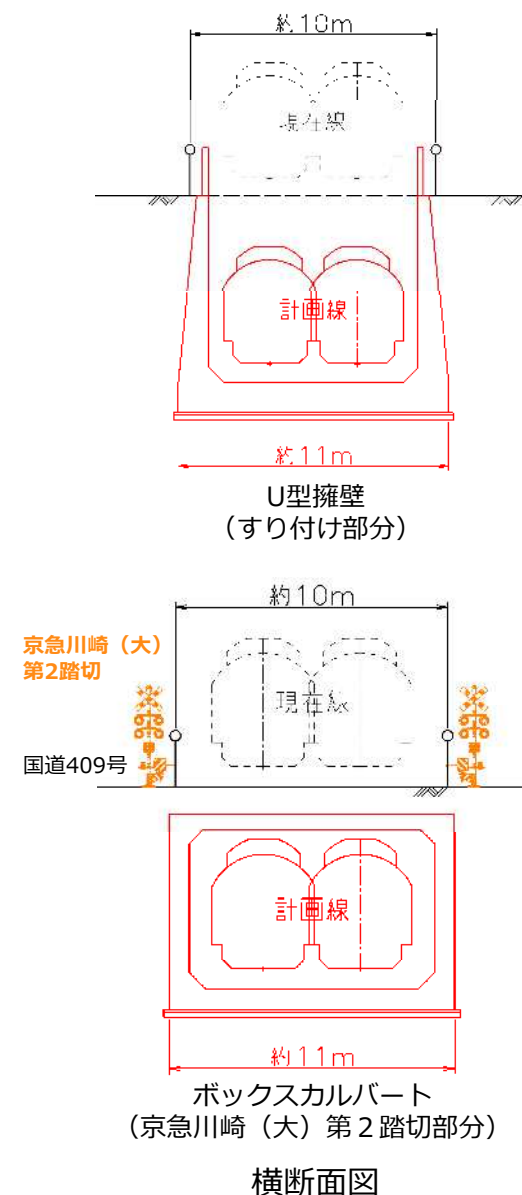
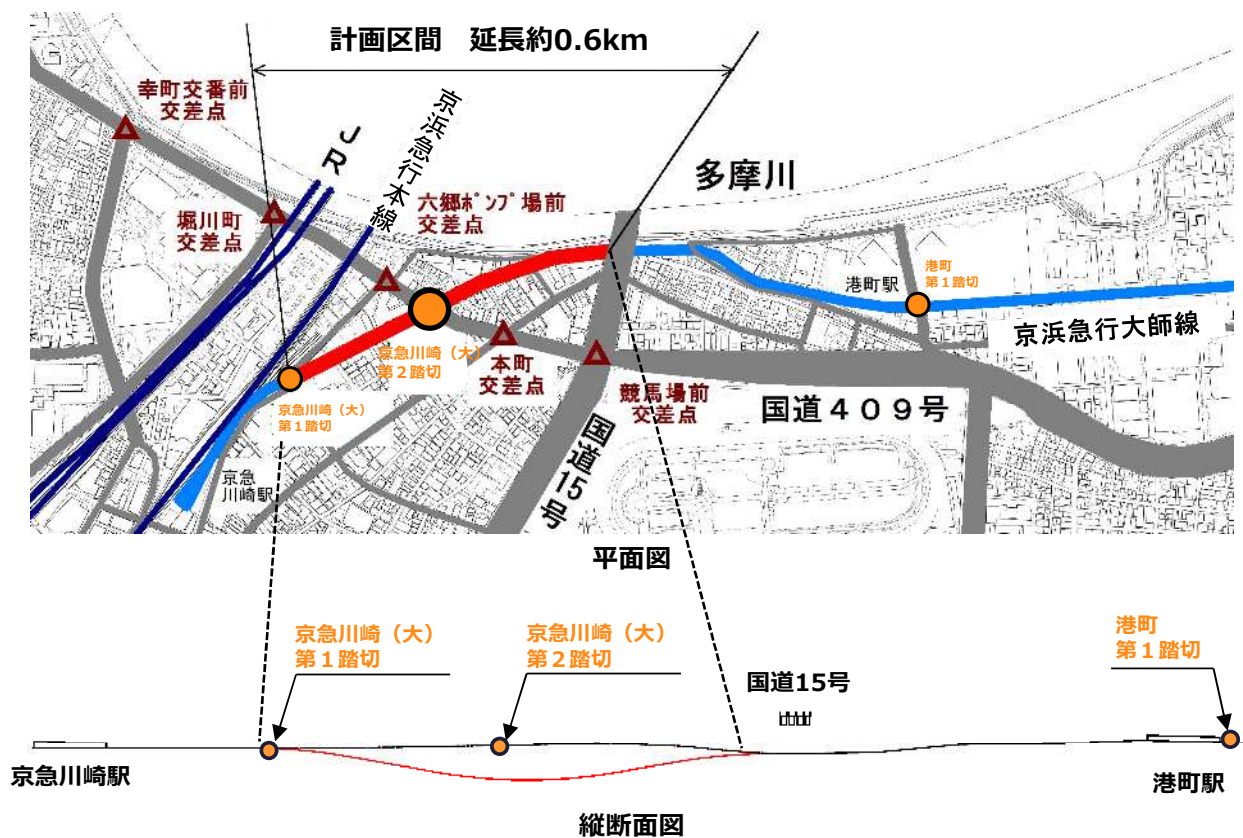
- 踏切対策の考え方

3 踏切対策の推進

(2) 京急川崎（大）第2踏切の踏切対策

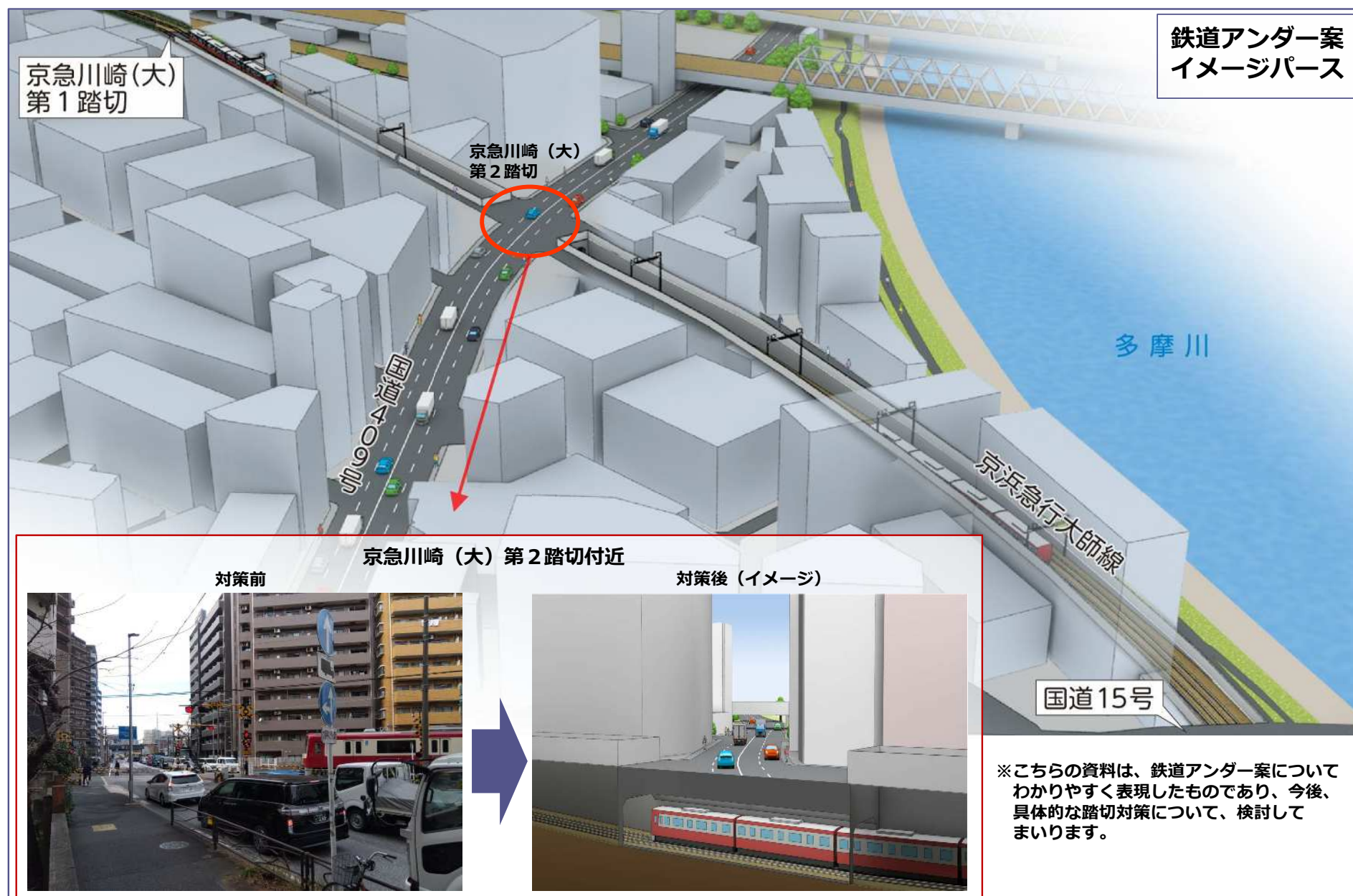
ア これまでの検討概要（鉄道アンダー案）

- 京浜急行大師線の京急川崎（大）第2踏切部分の鉄道を地下化することで、国道409号と京浜急行大師線とを立体交差化
- 計画区間は、京急川崎（大）第1踏切から国道15号までの約0.6km
- 計画区間は、沿線に家屋が連坦しており、加えて多摩川に近接している。
- 概算事業費 約330億円（B/C > 1.0）
※現時点での算出であり、今後、詳細設計など精査を行う必要があります。



3 踏切対策の推進

(2) 京急川崎（大）第2踏切の踏切対策



3 踏切対策の推進

(2) 京急川崎（大）第2踏切の踏切対策

イ 沿線地域への影響と対策

(ア) 整備に際して想定される影響と対策

整備に際して想定される影響	対策
河川に近接する工事のため、 <u>整備に際する堤防への影響の懸念</u> が想定される	堤防への影響が生じることがないように、河川管理者との協議を踏まえた対策を講じる
現在線の直下に鉄道構造物をつくることから、 <u>工事が主に夜間になるため、夜間の騒音・振動の発生</u> が想定される	騒音・振動について沿線地域への影響を低減するため、使用機械の選定や工法に配慮する
鉄道構造物を地下化するためには、 <u>現在線よりも広い幅が必要となることから、用地の一部取得など、沿線の関係権利者に協力を求める必要が考えられる</u>	鉄道線形の検討や、鉄道構造物のスリム化などにより、可能な限り沿線地域への影響が低減されるよう設計する

(イ) 整備後に想定される影響と対策

整備後に想定される影響	対策
現状より <u>車両の走行による騒音が大きくなる可能性</u> が想定される	これまでに行った工事の実績や、他の事例を参考にし、必要に応じた防音対策を実施する
U型擁壁区間における浸水防止壁などにより、 <u>景観が変わる</u> ことが想定される	景観に配慮した仕様を検討する
河川に近接する工事のため、整備後における <u>堤防への影響の懸念</u> が想定される	堤防への影響が生じることがないように、河川管理者との協議を踏まえた対策を講じる

ウ 取組の推進

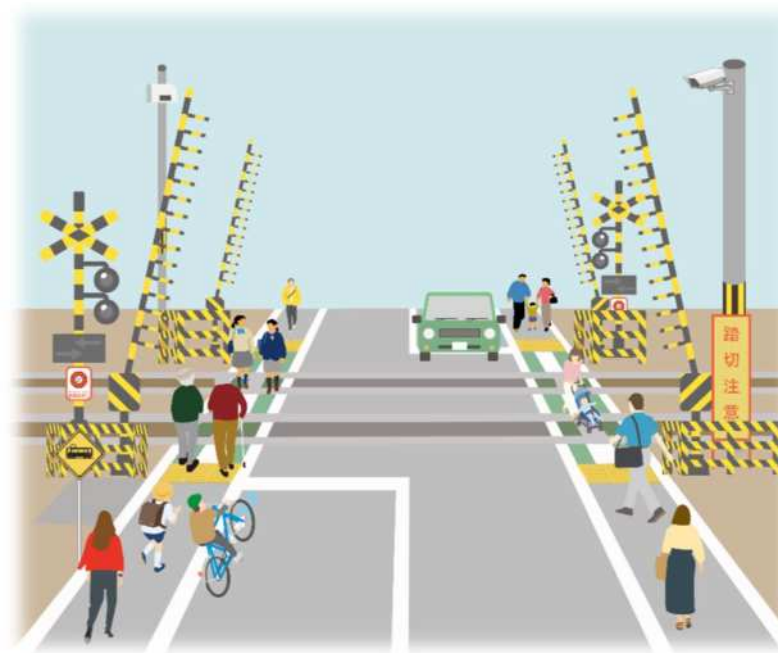
○京急川崎（大）第2踏切については、**鉄道アンダー案による事業実施に向けた検討、及び関係機関との協議・調整を進める**とともに、沿線地域に対して、**立体交差化の概要や、想定される影響と対策などについて説明し、治水安全性の確保や、沿線地域への影響の低減が図られた計画**となるよう取組を進めます。

3 踏切対策の推進

(3) 京急川崎（大）第1踏切・港町第1踏切・港町第3踏切の踏切対策

ア 踏切対策の考え方

- 京急川崎（大）第1踏切・港町第1踏切・港町第3踏切に対して、現状、費用便益比の勘案等において、**抜本的な対策の実施は、困難な状況**となっています。
- このため、**短・中期的な取組として、踏切の利用状況を踏まえるとともに、社会的な課題に考慮して、安全・安心につながる対策を引き続き実施**してまいります。



考慮すべき社会的な課題

ユニバーサル

こどもや高齢者、障がいを持つ方など、様々な方へ配慮し、踏切を安心して通行できることが求められます。

まちづくり

多摩川など地域資源を活かしたウォーカブルなまちづくりとして、安全に人と自転車が通行できる空間の形成が求められます。

事故防止・緊急時対応

踏切内での事故を防ぐことや緊急時や災害時において、避難及び救急・消火活動等に支障をきたさないことが求められます。

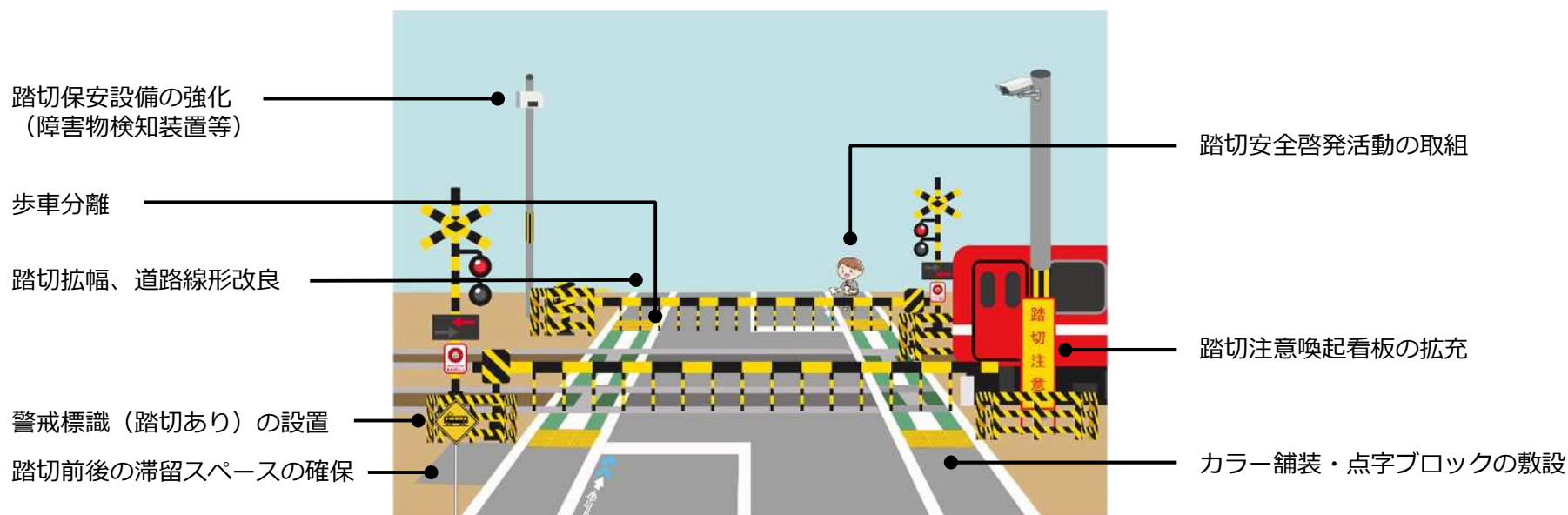
3 踏切対策の推進

(3) 京急川崎（大）第1踏切・港町第1踏切・港町第3踏切の踏切対策

イ 安全性向上のための取組（短・中期対策）

分類	主な踏切対策
構造改良	<ul style="list-style-type: none"> 踏切道の拡幅 歩車分離等 道路線形の改良
設備改良	<ul style="list-style-type: none"> 踏切保安設備の強化 (障害物検知装置等)
啓発	<ul style="list-style-type: none"> 踏切安全啓発活動の取組 踏切注意喚起看板の拡充

- 表に示す安全性向上が図られる取組について、利用状況や地域の特性、利用されている方々及び鉄道事業者の意向等を踏まえながら有効な取組について、実施を検討します。
- このほか、災害時における鉄道事業者との連携などを検討します。
- これら対策を適切に組み合わせることで、安全性の向上を図ります。
- 港町第3踏切は、交差する道路の管理者との協議により対策を検討します。



取組イメージ

3 踏切対策の推進

(参考) 2期区間の踏切におけるこれまでの踏切対策

ア 京急川崎（大）第2踏切

実施時期	平成28年度
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 踏切進入部の道路線形の改良 ・ 踏切遮断機のスリム化 ・ カラー舗装の敷設
	<div> <div> <p>施工前</p>  </div> <div> <p>施工後</p>  </div> </div>

対策効果

(ア) 最大通過時間

対策前：12分18秒

対策後：7分53秒

(4分25秒の短縮)

(イ) 最大渋滞長

対策前：1,040m

対策後：490m

(550mの減少)

イ 港町第1踏切

実施時期	平成24年度
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 踏切拡幅 ・ カラー舗装の敷設
	<div> <div> <p>施工前</p>  </div> <div> <p>施工後</p>  </div> </div>

対策効果

(ア) 踏切幅員

対策前：約 8m

対策後：約12m

(約 4mの拡幅)