

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



「2期区間の踏切対策」
については、詳細を
ホームページ等にも
掲載しています

▶ホームページは
こちら



- 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「中止」により残る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



本資料に記載の踏切対策について、皆様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 <https://forms.cloud.microsoft/r/wfTx9TyR3y?origin=QRCode>

▶2次元コード
からでも回答
できます

1 事業概要

- 都市計画決定……………平成5年6月
- 計画区間……………京急川崎駅～小島新田駅間
- 除却踏切数……………1期区間:10箇所／2期区間:4箇所



踏切状況

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	歩行者 BN
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		
⑤ 鈴木町第1踏切	6,858	2,133	5.3	36,347	11,305	※	
⑥ 川崎大師第1踏切	8,957	5,159	4.4	39,411	22,700	※	○
⑩ 東門前第1踏切	2,039	11,112	5.5	11,215	61,116		○
⑬ 産業道路第1踏切	25,144	7,477	4.1	103,090	30,656	○	○

表の赤枠の①～④が、2期区間の「中止」により残る踏切となります

〈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〉⑬産業道路第1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



4つの踏切の中で、対策の必要性が高い

2 踏切対策の取組推進に向けて

- 2期区間の事業中止により、2期区間の都市計画廃止※を行うことから、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

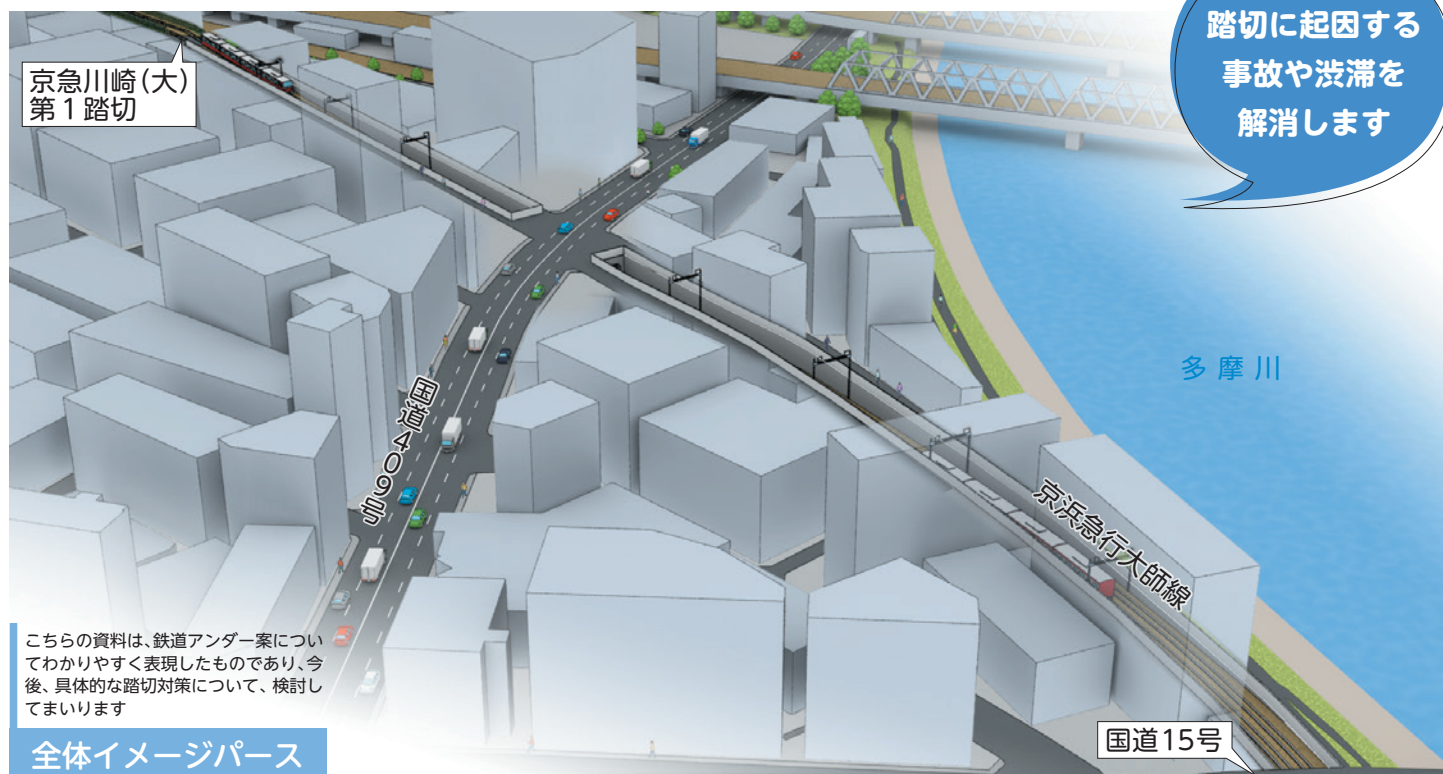
※令和8年度に手続きを予定しています

3 京急川崎(大)第2踏切の踏切対策

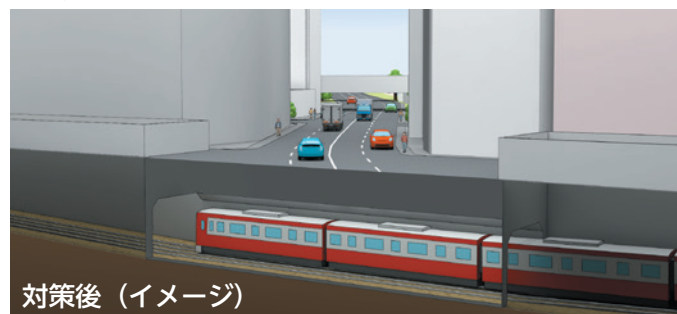
対策の必要性が高い京急川崎(大)第2踏切については、踏切部分の鉄道を地下化することで国道409号と京浜急行大師線とを立体交差化する「鉄道アンダー案」の検討を行っています

鉄道アンダー案の概要

- 計画区間：京急川崎(大)第1踏切から国道15号までの約0.6km
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) ※事業によって得られる便益 / 事業にかかる費用
なお、現時点での算出であり、今後、詳細な設計を行うなど精査する必要があります



京急川崎(大)第2踏切付近



【整備に際して想定される影響】

- ・ 整備に際する堤防への影響の懸念
- ・ 工事が主に夜間になるため、夜間の騒音振動の発生
- ・ 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

沿線地域への影響(想定)

【整備後に想定される影響】

- ・ 現状より車両の走行による騒音が大きくなる可能性
- ・ 浸水防止壁などにより、景観が変わる可能性
- ・ 整備後における堤防への影響の懸念

これら想定される影響に対し、それぞれ対策を実施

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、鉄道アンダー案の概要や、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

4 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

踏切対策の考え方

- これら踏切に対し、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、踏切の利用状況等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

- 各踏切について、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

安全安心につながる取組の例

踏切保安設備の強化
(障害物検知装置の設置等)

歩車分離

踏切拡幅、
線形改良

踏切安全
啓発活動
の取組

踏切注意
喚起看板の設置

警戒標識
(踏切あり)
の設置

踏切前後の滞留
スペースの確保

カラー舗装・
点字ブロック
の敷設

自分たちの使う
踏切ではどんな
取り組みがあると
安心かな??

問い合わせ先等

川崎市 建設緑政局 道路河川整備部 道路整備課 立体交差担当

TEL : 044-200-2747 / FAX : 044-200-7703 E-mail : 53douro@city.kawasaki.jp

住所 : 川崎市川崎区宮本町1番地 川崎市役所本庁舎 17階

URL : <https://www.city.kawasaki.jp/kurashi/category/28-6-20-0-0-0-0-0-0-0.html>

